



## 導入時のポイントー苦労した点・工夫した点

<p>【苦労した点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線の一部が通学路と重複するため、運行路線の安全対策と運行時間帯の設定に苦労した。</li> <li>・狭隘な道路で安全速度を徹底するよう、乗務員教育を徹底した。</li> <li>・商店街付近の不法駐車による運行支障に苦労した。</li> <li>・交通弱者に配慮したバス車両の装備に苦労した。</li> </ul>	<p>【工夫した点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従来の停留所間隔は200～300メートルであるが、乗客が乗降しやすいように100メートル間隔で停留所を設置した。</li> <li>・一部の区間（全700メートル）でフリー乗降を行っている。</li> <li>・乗降口にステップを一段追加して、高齢者などに配慮をした。</li> <li>・バス車体を親しみやすいデザインにした。</li> </ul>
--	--

## 事業効果と今後の展開

### 【事業効果】

乗車人員：

- ・交通弱者のバス利用客数が増加しているとみられる。

輸送収入：

- ・コスト削減等も伴って当該路線の収益性は86%を超えている。

経営コストの変化

- ・本運行系統の専用乗務員（嘱託運転手）を新たに採用し、コスト削減を図っている。

効果が上がっている点：

- ・フリー乗降区間の設定により、交通弱者から好評を得ている。
- ・乗務員を新規採用で雇用し、乗務員教育を一新して行ったことにより、サービス精神のある運転手であると評価を得ている。

## 事業効果と今後の展開

対象	評価
利用者利便	<ul style="list-style-type: none"> <li>・団地内生活道路を運行する路線設定、バス停間隔の短縮、中古車バス改造による乗降口ステップ装備などにより、高齢者を中心とした利用者に対して利便性向上が図られたといえる。</li> </ul>
地域の主体的関与	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会環境の変化等を読みとって開始した事業者独自の取り組みであるが、利用者に対するアンケート調査等を実施し、利用者の視点で利便性向上を検討する試みは評価できる。</li> </ul>
事業性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者利便性の向上と、経営コスト削減努力によって、収支率を86%としている点は評価できる。</li> <li>・競合路線との調整、高齢者の移動手段としての利便性追求等によりさらなる収支率向上が期待される。</li> </ul>
間接効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該バスの運行により移動制約者の利用促進、また環境定期券の導入による家族のバス利用の促進につながっていると考えられることから、マイカー利用者層のバスへの転換が図られたと考えられる。</li> </ul>