

運行時間・ダイヤ・運行台数の修正（案）について

「基本パターンにより今後の協議をすすめること」とした合意事項を「交通事業者との調整、協議により決定する方針」に修正する。

公共交通運行計画(案)の検討

⑧ 運行時間・ダイヤ・1運行時の上限時間

- ダイヤとしては、デマンドの発生状況によって所要時間や次の開始時間が異なると考えられ、「●時台」といった柔軟性が高いダイヤが望ましいと考えられる。
- 基本的には半端な時間よりは正時毎を目安とすることが管理しやすく、市民にもわかりやすいと考えられる。また、長時間の乗車は高齢者には負荷が大きいと考えられることから、1回の運行時間を1時間程度に収めることが望ましいと考えられる。

運行時間・ダイヤ(案)

時間帯	基本パターン(1運行1台)	
	行き	帰り
7~8:30	通学優先	
9時台	●	
10時台		●
11時台	●	
12時台		●
13時台	●	
14時台		●
15時台	●	
16時台		●
17時台	●	
18時台		●

メリット 必要車両台数＝事業費：1エリア1台であるため、事業費は低くなる。

デメリット 利用者ニーズ：市内から市外など運行が長距離となる場合、車両が1台では2時間に1回運行となってしまう、利用者数は減る可能性がある。例えば、阿波町北部や市場町北部から吉野川医療センターへの予約があると、片道約40～45分かかることとなり、次の目的地への移動が時間的に制限される。1運行1時間程度に収まるように調整することを前提とすると、両方のニーズを満たすことはできないため、いずれか先着の予約を優先し、次に入る予約は居住地域によってはお断りして次の2時間後の便を案内することとなる。その場合は11時発となるため、吉野川医療センターの受付終了時間、初診11時、再診11:30に間に合わない可能性がある。

1運行時の上限時間(案)

・1時間程度 ※1時間程度に収まるよう、予約者の人数や目的地を踏まえ、状況によっては予約をお断りしながら調整する