

## 2章 導入促進に係る環境整備の視点からの要因

ノンステップバスの導入を図るための環境整備として、事業者の経済的負担を軽減することが有効であると考えられることから、各種補助制度の活用状況や比較的安価に調達できる中古市場の動向等の視点から検証、整理してみた。

### 1. ノンステップバス購入に当たっての補助制度の活用状況

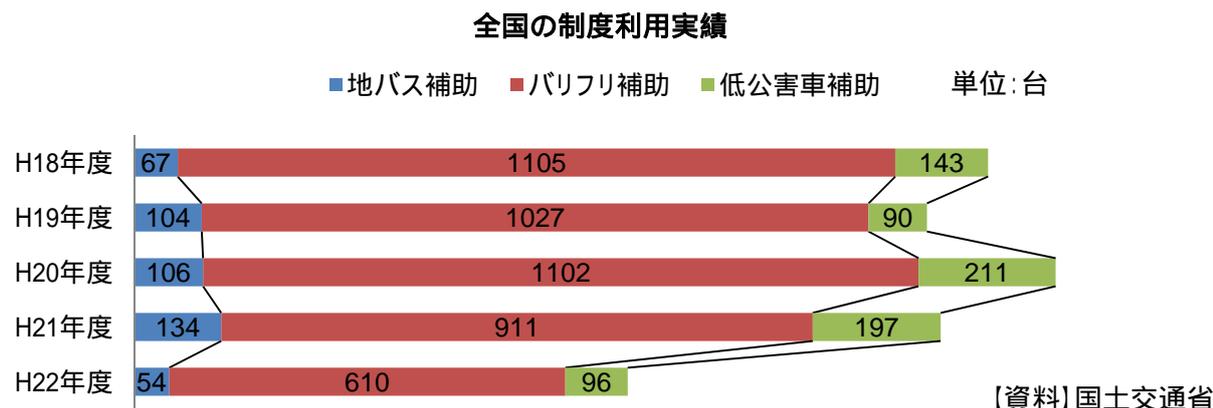
ノンステップバスの購入に当たって、国の補助制度では、新車を主な対象としている。

ノンステップバスを導入している多くの事業者は、中古車からの調達は市場が未成熟なこともあり、新車が主な対象となる既往補助制度を活用しているのが実情である。

第1部でも述べたが、ノンステップバスの新車購入に対する国の補助は、現在、地バス補助、バリアフリ補助、及び低公害車補助の3つのメニューで運用されている。

過去5年間に全国で利用された補助メニューの内訳は以下のとおりである。

【全国のノンステップバスの補助制度利用実績】



上表のうち、低公害車補助はノンステップバス以外の実績も僅か(年間1~2台)であるが含まれている。

このグラフからは以下のことがわかる。

ノンステップバスの新車購入には、バリアフリ補助の利用が圧倒的に多い。

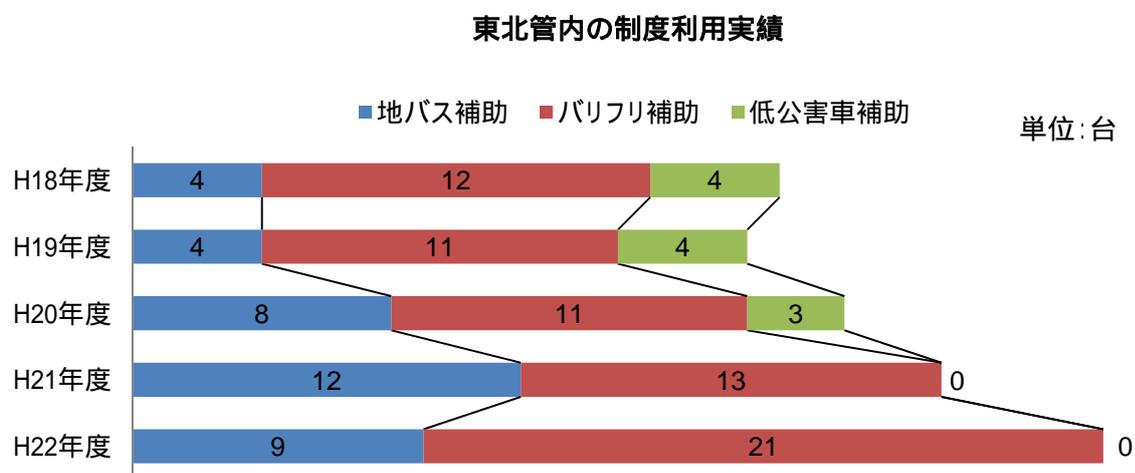
これは、バリアフリ補助をはじめ3つのメニューともにノンステップバスに対して適用可能であるが、地バス補助はその他に路線等の要件が課され、また、低公害車補助はハイブリッドやCNG車等の低公害車であることも要件となっている。このため、バリアフリ補助と比べて地バス補助や低公害補助では対象が限られてくるため実績が少なくなっている。

平成22年度の補助実績は、バリアフリ補助を含め補助制度全体の利用実績が急減している。

特に、地バス補助及びバリアフリ補助の利用実績は過去5年間で最小となっている。これは、地バス補助は平成22年度より減価償却費補助方式となったことにより、資金調達や事務手続き等において事業者の負担が増え、また、バリアフリ補助は国による予算措置が他の年度と比べて少額設定されたこと等に起因すると考えられる。

### 【東北管内のノンステップバスの補助制度利用実績】

一方、東北管内で過去 5 年間に導入されたノンステップバスにおける補助メニュー別の制度利用実績は以下のとおりであった。



【資料】東北運輸局

上表より以下のことがわかった。

平成 22 年度の実績をみると、バリアフリ補助を活用して導入した車両数が多い。

これは更新時期を迎える車両数の増加に起因していることが事業者からのヒアリングで判明している。

東北管内では経営事情が厳しい事業者が大半であるため、バリアフリ補助等より高額補助が受けられる地バス補助による車両購入台数の占める割合が多く、全国の傾向と異なる。このことは前 1 章の低床バスを導入した東北管内の事業者の多くが地バス補助を利用している実態とも付合する。

なお、上表には表れていないが、地バス補助が平成 22 年度から減価償却費補助方式となったことで、前頁で記述した事業者負担の問題で申請を見合わせる傾向が、地バス補助台数の伸びを抑えた形となって表れている。

低公害車補助は平成 21 年度以降、東北管内では利用実績がない。低公害車は高価であるため、導入に消極的な事情がうかがえる。

一般的にハイブリッドや CNG 方式によるノンステップバスは通常のノンステップバスよりも 500～1,000 万円程度高価になる。

## 【まとめ】

- ★ 経営事情の厳しい事業者が大半を占める東北管内では、地バス補助を活用して導入している車両の割合が多く、補助制度の拡充が必要。
- ★ 現行制度では資金調達や事務手続き等において事業者の負担が増しているため、今後、負担を軽減できるような制度の見直しも必要。

なお、平成 23 年度に地バス補助及びバリアフリ補助の内容が見直され、以下の補助制度が創設された。これを受け、今後の制度活用の向上が期待できる。

### 主な変更点

#### 地域公共交通確保維持事業(旧地バス補助)

- ・国による単独補助が可能となり、都道府県との協調補助要件を撤廃
  - ⇒ 申請要件の緩和と手続きの簡素化
- ・東日本大震災被災地域特例による補助対象の拡大・緩和(平成 27 年度まで)
  - ⇒ 中古車も補助対象に拡大
  - ⇒ 補助金の交付を受ける際に、平成 21 年度まで実施していた一括方式又は現行の 5 年間にわたる分割方式(減価償却費分)の選択が可能
  - ⇒ 一括方式による補助金交付を受けることで、車両購入時における資金調達等の負担軽減に寄与

#### 地域公共交通バリア解消促進等事業(旧バリアフリ補助を含む)

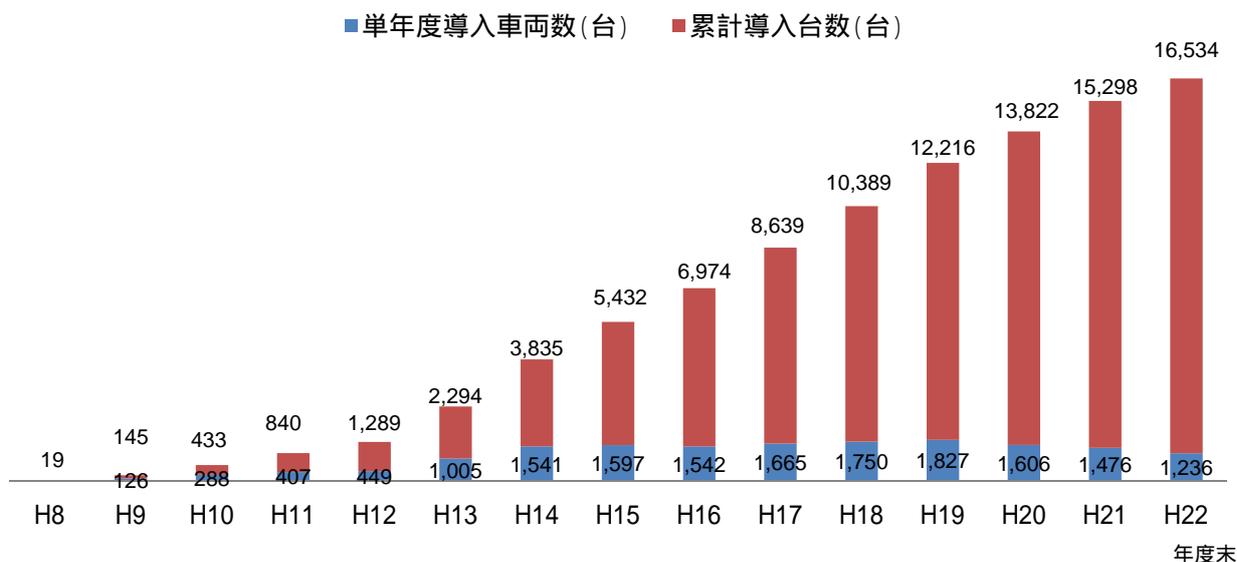
- ・国による単独補助が可能となり、都道府県又は市町村との協調補助要件を撤廃
  - ⇒ 申請要件の緩和と手続きの簡素化

## 2. ノンステップバスの中古市場の動向

これまで紹介してきたように、東北管内の事業者は経営事情が厳しいことから、ノンステップバスを含む低床バスの多くを中古市場から安価で調達しようとする傾向が強いことが判明している。

しかしながら現時点では、ノンステップバスの中古車両は市場にほとんどないため普及していないが、近年、調達先として期待できる大都市圏のノンステップバスで耐用年数を迎える車両が増加しており、これらの車両が今後徐々に中古市場に出始めることが期待される。本項ではノンステップバスの中古市場の動向について整理してみた。

### 全国のノンステップバス導入車両数推移



【資料】国土交通省

このグラフからもわかるように、国産の量産型ノンステップバスは平成9年(8年度)に初めて国内に導入されて以降、着実に導入が進んでいる。

中古市場において、現時点ではノンステップバスが販売されてからの日が浅いため未成熟であるものの、今後徐々に拡大していくことが期待できる。

首都圏大都市部等では、環境規制(自動車NO<sub>x</sub>・PM法による車種規制)により、12年経過した車両を対象地域外へ売却しており、東北等首都圏等以外の事業者は首都圏等の大手事業者から売却された中古ノンステップバスを購入している。東北管内の事業者からの聞き取りによると、バスの耐用年数は20年前後であり、首都圏等から購入した中古車両を概ね8年間使用することとしている。

上のグラフの単年度導入車両数の推移からもうかがえるように、今後首都圏等で12年経過を迎える車両が増加することから中古市場の拡大が期待できる。

他方で、環境規制に適合した車両も増加していくものの、首都圏等の事業者がこれら環境適合車両を手放すかどうかの懸念もあり、12年経過した車両がこれまで以上に中古市場へ拡大流通していくか不透明な要素も残る。

## 【まとめ】

- ★ 現状では中古ノンステップバスの市場形成が未成熟であることから、東北管内の事業者によるノンステップバスの調達には中古車での導入が難しく、新車となっている。  
(最近では管内の一部事業者において中古ノンステップバスの導入実績が見受けられるが、全般的にはまだまだ少ない。)
- ★ 量産型ノンステップバスが首都圏等大都市部で導入されて10年以上が経過しており、環境規制との絡みもあるが、今後は総じてノンステップバスの中古車両も市場に出回り始めることになる。それにより、事業者にとって経済的負担の軽減になる中古市場の形成やその進展に伴う事業者のノンステップバス導入意欲の高まりが期待できる。