

1章 アンケート調査及び結果について

第1部ではノンステップバスの構造上の特徴、全国や東北地方におけるノンステップバスの導入実績等について客観的にその実情を整理するとともに、利用者にとっても利便性の向上が期待されるノンステップバスの導入・普及が、特に東北地域においては遅々として進んでいない実態を紹介した。

第2部では東北地方においてノンステップバスの普及が進まない要因が何であるかを考察するため、バス運行事業者や自治体に対してアンケートや訪問面談等による情報収集を行った。(実施はいずれも22年度中、一部23年度中に追加聞き取り等実施)その調査結果の概要は以下のとおり。

1. アンケート調査の対象

- (1) 東北地方の乗合バス事業者総数70者の内、車両保有台数が30両以上である20者を抽出
- (2) 東北6県及び仙台市
- (3) 北海道の乗合バス事業者4者(3章参照)

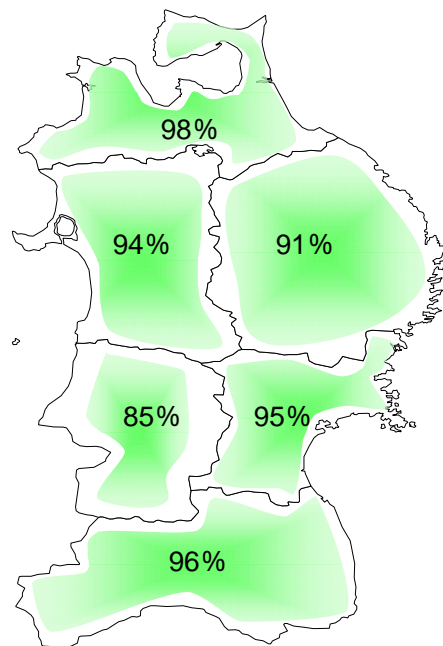
東北6県及び北海道の乗合バス事業者総数に対するアンケート調査回答事業者数等の概要は以下のとおり。

東北6県のアンケート対象事業者の抽出について
(車両カバー率)

右図はアンケート調査対象として抽出した各県の事業者が保有する車両総数が県内乗合バス事業者の車両総数に占める割合を示している。

各県とも概ね90%前後を占め、これらの事業者を対象に本件のアンケート調査を実施することで、東北地方全体の傾向が見えてくると思われる。

なお、実際の有効回答事業者はこれと一部異なる。
(下表参照)



	青森県	岩手県	秋田県	宮城県	山形県	福島県	東北合計	北海道
事業者総数	12	13	9	12	11	13	70	45
抽出者数	6	2	3	4	2	3	20	4
車両カバー率(%)	98	91	94	95	85	96	95	52
有効回答事業者数	6	2	3	4	2	1	18	4

カバー率(%) : 事業者総車両数 ÷ 抽出事業者全体総車両数

データ出所: 国土交通省(平成22年度末自動車交通関係移動等円滑化実績)

2. 対事業者アンケート結果

東北6県の18事業者に対するアンケート調査結果は以下のとおり。

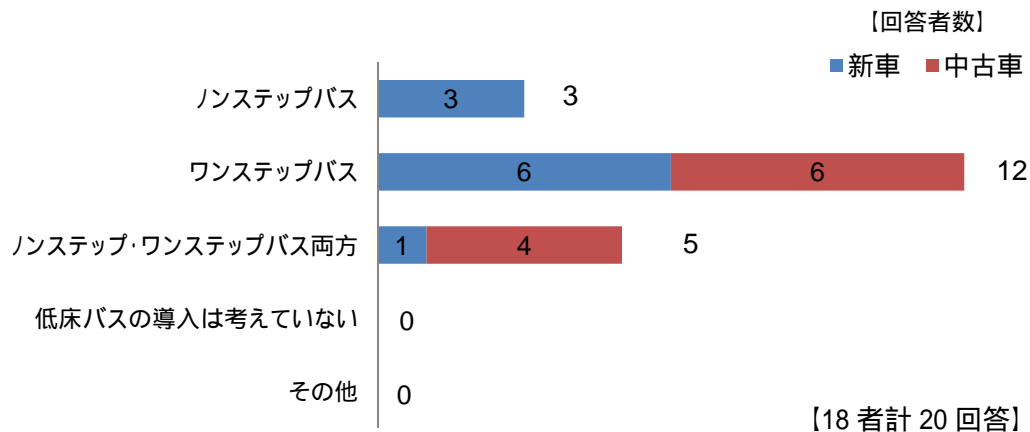
【設問1】低床バス導入方針

- (1) 低床バスの導入促進について、貴社では主にどの車両に力を入れて取り組まれていますか。バスの種別について下記選択枝1～5で該当するものに「 」印を付けて下さい。
- (2) 上記(1)において、1～3を選択された場合は、新車・中古車の選択枝 いずれかに「 」印を付けて下さい。

- 1 ノンステップバス (新車・中古車)
- 2 ワンステップバス (新車・中古車)
- 3 ノンステップバス、ワンステップバス両方 (新車・中古車)
- 4 低床バスの導入促進は考えていない
- 5 その他

【回答1】

事業者の低床バス導入方針



【結果概要】

全事業者が低床バス(ノンステップ、あるいはワンステップバス)を導入方針として回答。

ノンステップバスをのみ導入を考えている事業者は2割程度。

ワンステップバスを導入方針としている事業者が最多。

ノンステップバスの導入は新車志向が顕著。

バスの調達には新車と中古車で差はなく拮抗。

【設問2】車種及び新車・中古車の選定理由

【設問1】で回答されたことについて伺います。

(1) 上記【設問1】(1)で回答されたバスの種別について、選択理由は何でしょうか。貴社の方針等と併せてお聞かせ下さい。(ノンステップバス、ワンステップの特徴差などを含めお聞かせ願います)

(2) 上記【設問1】(1)において、貴社の「新車・中古車」の別に対する選択理由は何でしょうか。

【回答2 (1)]車種の選定理由

ノンステップバス導入理由	<ul style="list-style-type: none">・ バリアフリー化推進のため。・ バリアフリー補助を活用して新車ノンステップバスを導入する場合、補助制度を活用することができ、結果としてワンステップバスよりも安く導入できる。
ワンステップバス導入理由	<ul style="list-style-type: none">・ 超低床構造のノンステップバスで生じる積雪路や坂道等での走行支障がないため。・ ノンステップバスの中古市場は未成熟であり割高感あり。

【回答2 - (2)]新車・中古車の導入理由について

新車導入理由	<ul style="list-style-type: none">・ 補修・メンテナンス等を考慮して生涯コストを考えた場合のトータルコストが少ないため。・ 新車だと補助制度が活用できる。・ そもそもノンステップバスの市場が未成熟なため、新車導入とならざるを得ない。
中古車導入理由	<ul style="list-style-type: none">・ 経営状況が厳しいため、安価な中古車で車両更新せざるを得ない。・ たとえ補助制度(地バス補助)を活用しても、減価償却方式のため、一度に全額を事業者が支払うこととなり、その分の資金調達が困難であるため。・ 多くの車両を更新する際には、高額となる導入総経費の圧縮を図るため。・ 成熟した中古市場からの既往の調達ルートがあるため。

【結果概要】

ノンステップバスはバリアフリー化を象徴する車両として認識されている。

積雪時や坂道等、低床構造に起因する走行障害を回避するためノンステップを敬遠する傾向がある。

事業者の経営事情が厳しいことから中古車を選択する傾向がある。

ワンステップバスと異なり、ノンステップバスの中古市場は未成熟。

バリアフリー化推進という事業者のポリシーの下、ノンステップバスを導入している事業者もいる。

トータルとしての経済合理性から新車ノンステップバスを選択している事業者もある。

【設問3 - (1)】過去3年間の車両導入傾向(種別、新車・中古車の別)

貴社の保有車両数及び各年度のバス車両導入数、導入費用について伺います。

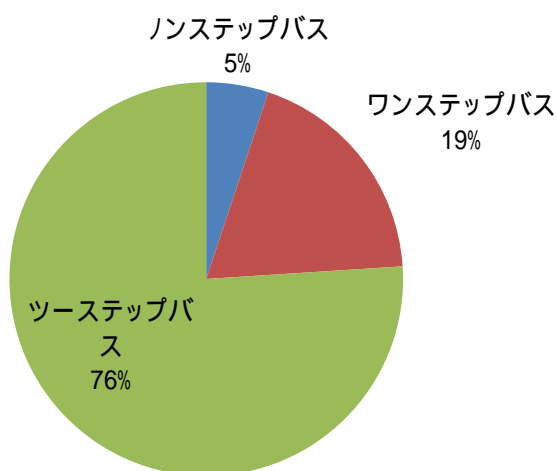
(1) 平成21年度末現在の保有車両数、平成21年度導入車両数、平成22年度導入車両数(予定含)、平成23年度導入車両数(予定)について下表に記入下さい。(下表略)

【回答3 - (1)】

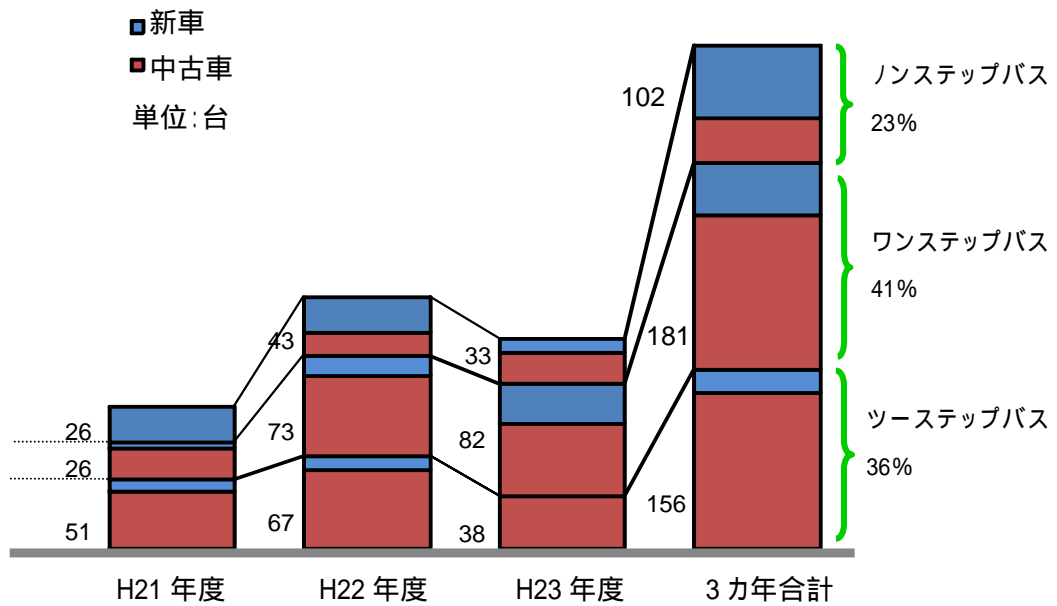
単位:台

バス種別	保有車両数(H21年度末現在)	導入車両数 (注)東北管内18者、うちH23年度は16者								
		平成21年度		平成22年度 (一部予定含)		平成23年度 (予定)		H21~23年度の3ヵ年合計 (車種別)		
		新車	中古車	新車	中古車	新車	中古車	新車	中古車	新車+中古車
ノンステップバス	174	26	0	26	17	11	22	63	39	102
ワンステップバス	644	4	22	14	59	29	53	47	134	181
ツーステップバス	2,595	10	41	10	57	0	38	20	136	156
合計	3,413	40	63	50	133	40	113	130	309	439

東北管内バス事業者18者による種別バス保有構成(H21年度末現在)



過去3カ年の車両導入傾向



【結果概要】

導入車両数合計は、各年度とも中古車の方が多い。

H21～23年度3カ年の導入車両総数は、車種別ではワンステップバスが最多。ワンステップバスの中でも中古車が大半を占める。

逆にノンステップバスについては新車導入の傾向あり。

中古のノンステップバスは平成22年度以降実績が出ている。なお、アンケート対象外であるがH20年度以前の中古ノンステップバス導入実績は皆無に近い状況であった。

【設問3 - (2)】保有車両数の大きさ別内訳

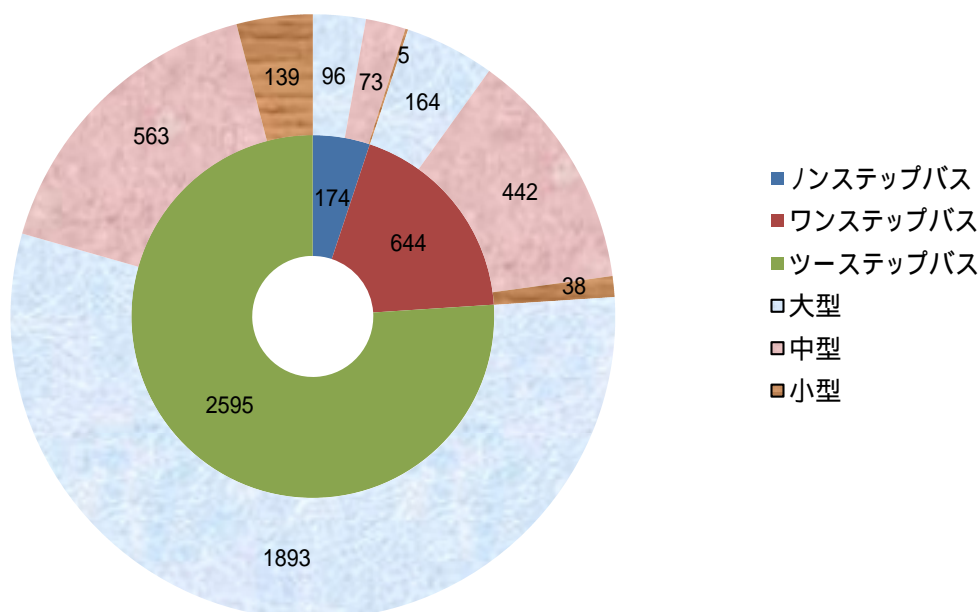
(2) 平成21年度末現在における保有車両数について、大型・中型・小型の別下表へ記入下さい。(下表略)

【回答3 - (2)】

(単位:台)

種別	大型	中型	小型	合計
ノンステップバス	96	73	5	174
ワンステップバス	164	442	38	644
ツーステップバス	1,893	563	139	2,595
合計	2,153	1,078	182	3,413

東北管内18者の保有バス車両における種別・大きさ別内訳(H21年度末現在)



【結果概要】

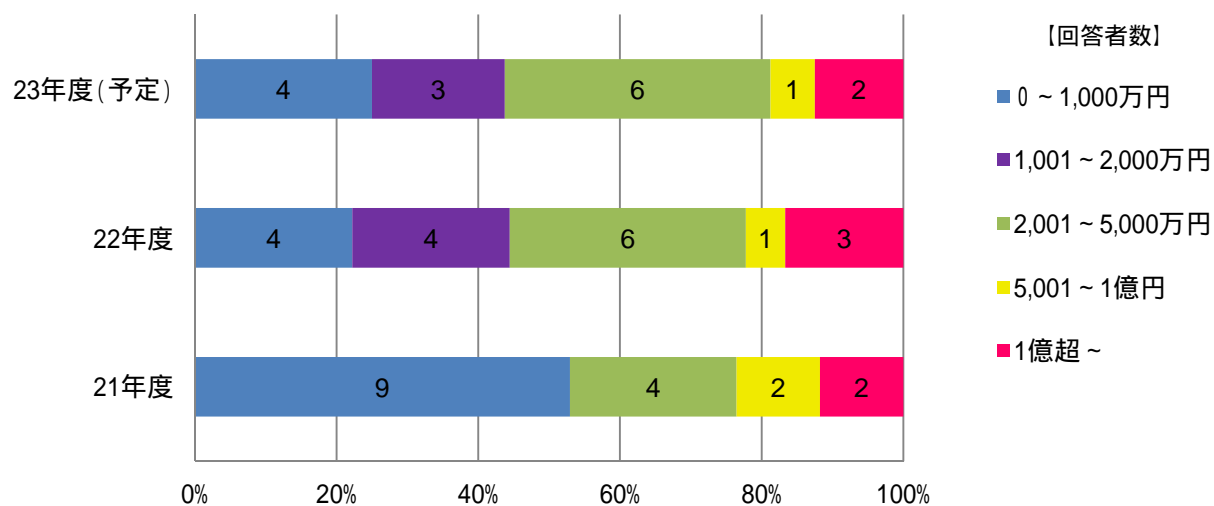
保有車両の大半が大型車(全体の63%)で小型車はノンステップバス保有率と同じ5%と少ない。
 ノンステップバスは大型と中型で同程度の保有率であるが、ワンステップバスは中型が7割近くと多い。

【設問3 - (3)】事業者の年度別年間車両購入予算

(3) 貴社における各年度の車両購入費について、下表に記入下さい。(下表略)

【回答3 - (3)】

東北管内18者(一部無効回答あり)の車両購入年間予算額



【結果概要】

車両購入に係る年間予算は5,000万円以下が最多。

しかし、平成21年度については、1,000万円未満の少額回答が17者中9者が多い。

一方で1億円超の高額予算計上する事業者も2割前後あり。

【設問3 - (4) (5)】低床バス導入時の補助金活用状況

(4) 平成21年度に導入された低床バス(ノンステップバス、ワンステップバス)について、各車両導入時の補助金(名称、金額)及び自社負担額を下表に記入下さい。(下表略)

(5) 平成22年度に導入する(予定含)、低床バス(ノンステップバス、ワンステップバス)について、各車両導入時の補助金(名称、金額)及び自社負担額を下表に記入下さい。

【回答3 - (4)】平成21年度

導入車両数			金額		
新車・中古車の別	使用補助	車種別	車両価格 (1台平均)	補助額 (1台平均)	自己負担額 (1台平均)
新車 30台	地バス補助:9台	ノンステップバス(6台)	1,940万円	1,500万円	440万円
		ワンステップバス(3台)	1,690万円	1,300万円	390万円
	バリアフリー補助:13台	ノンステップバス(13台)	1,940万円	220万円	1,720万円
	その他補助:1台	ノンステップバス(1台)	1,830万円	1,830万円	0円
	全額自己負担:7台	ノンステップバス(6台)	2,240万円	0円	2,240万円
		ワンステップバス(1台)	1,670万円	0円	1,670万円
中古車 19台	全額自己負担:19台	ワンステップバス(19台)	370万円	0円	370万円

【回答3 - (5)】平成22年度

導入車両数			金額		
新車・中古車の別	使用補助	車種別	車両価格 (1台平均)	補助額 (1台平均)	自己負担額 (1台平均)
新車 39台	地バス補助:7台	ノンステップバス(4台)	1,930万円	1,500万円	430万円
		ワンステップバス(3台)	1,610万円	1,300万円	310万円
	バリアフリー補助:21台	ノンステップバス(21台)	2,280万円	380万円	1,900万円
	全額自己負担:11台	ワンステップバス(11台)	2,200万円	0円	2,200万円
中古車 61台	全額自己負担:61台	ノンステップバス(12台)	190万円	0円	190万円
		ワンステップバス(49台)	220万円	0円	220万円

上記では一部無効回答等があるため、設問3 - (1)の導入車両数と異なる。

またツーステップバスは含まれていない。

実際にかかった1台当たりの車両購入価格は、車種、大きさ、新古別等の際により大きく幅があることに留意。

【結果概要】

新車購入時には、7割以上の車両で何らかの補助を活用している。

車両購入補助は主に新車を対象としていることから、中古車導入時は全額自己負担となっている。

地バス補助を活用すれば、事業者は自己負担2割前後で低床バス(ノン+ワン)を購入できる。

その逆にバリアフリー補助を活用してノンステップバスを購入した場合、事業者は8割超を自己負担しており、地バス補助と比べて事業者側の経済的メリットは極めて希薄。

中古車は車両の状態によるが、概ね200～400万円で購入されている。

上記のその他補助とは、市街地循環バス試験運行に係る運行車両購入費全額が自治体(市)から補助されたものである。

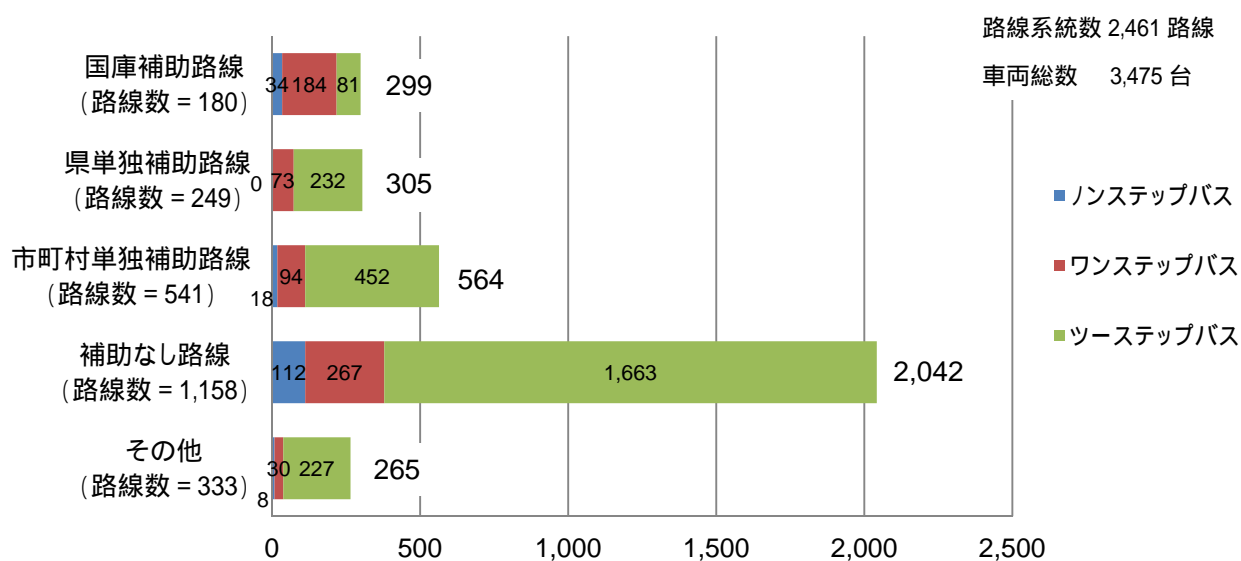
【 設問 4 】 主な路線別導入車両数

貴社で運行している乗合バスの路線数と、その路線で運行している車両台数を種別毎に下表へ記入下さい。（ 下表略 ）

1 台の車両を複数の補助路線で用いている場合は、主に運行している補助路線へ両台数をカウントして下さい。

【回答 4】

東北管内18者における路線別導入車両数 (H22.4.1現在)



(車両数:台)

【結果概要】

補助非対象路線で運行する車両数が最も多く、全体の半数以上を占めている。

補助の対象となる路線は全路線の半数近くある。

補助対象路線のうち、地バス補助の対象となる国庫補助路線数は 180 と、全体の 1 割にも満たず、他路線と比べて最少。

当然ながら、低床バス(ノン、ワンステップバス)は国庫補助路線への導入割合が多く(73%)、他の路線ではツーステップバスの導入が多くなっている。

(参考) 各種路線概要

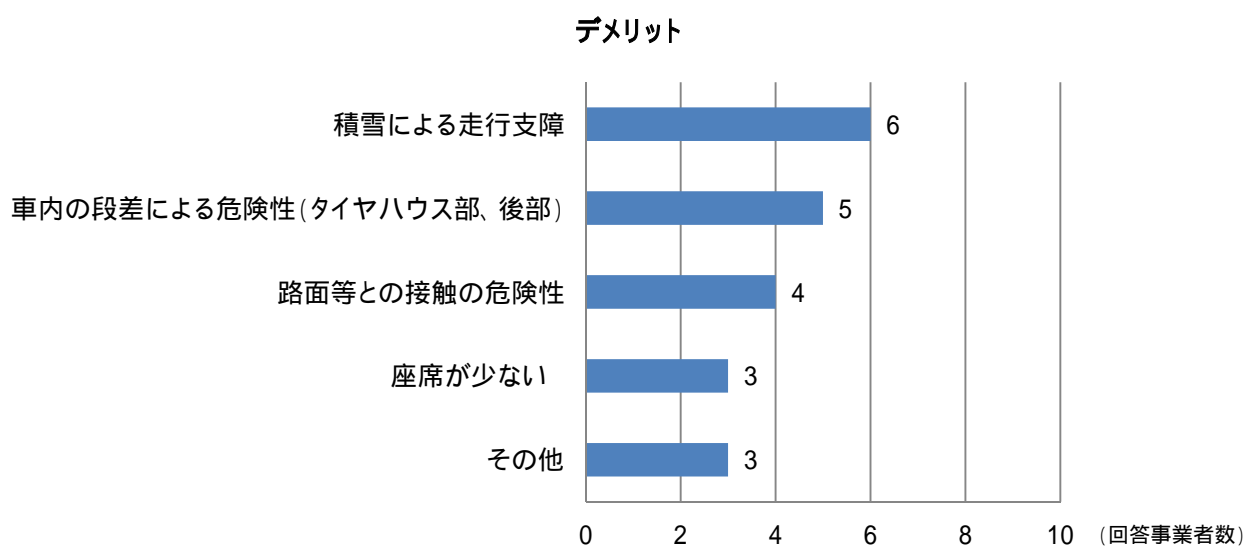
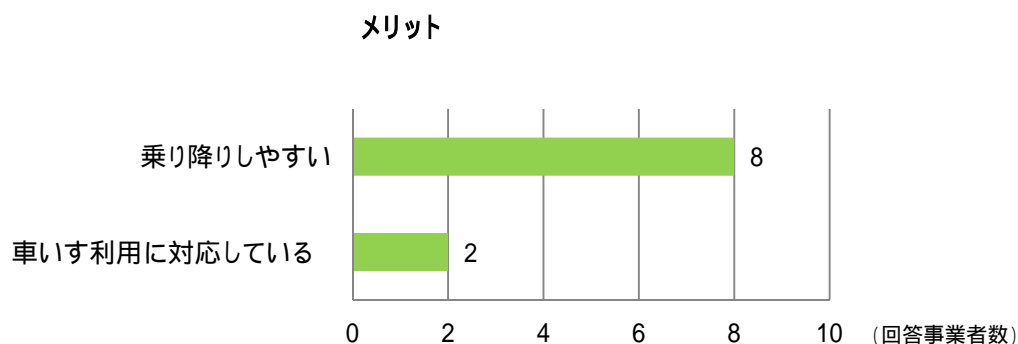
路線の種類	概要
国庫補助路線 (生活交通路線)	国と都道府県が協調して補助を行っている路線 地バス補助の対象は国庫補助路線で主運行する車両であること
県単独補助路線	都道府県と関係市町村で補助を行っている路線
市町村単独補助路線	市町村が補助を行っている路線
補助なし路線	補助がない路線
その他	委託運行等

【 設問5 】 ノンステップバス等のメリット・デメリット

ノンステップバス又はワンステップバスの運行に際して、バス利用者や運転手、運行管理者等から評判や苦情を寄せられたことはありますか。(メリット、デメリットについて)

【回答5】

重複回答有り



【結果概要】

超低床に起因する乗降時の無段差構造かつ、乗り降りの容易さと、車いす利用の確保という利便性の向上につながっていることをノンステップバスの長所ととらえられている。

他方で、車内後部座席や前部タイヤハウス部の段差や突起が座席数の減少と車内転倒リスクの原因となることがデメリットとしてとらえられている。

また、ノンステップバスのデメリットとして、積雪による走行支障の回答が最多となっている。

【設問6】ノンステップバス標準仕様認定要領に関する事業者の意見等

ノンステップバスの補助金申請に当たって、国土交通本省の標準仕様「ノンステップバス認定要領（H18.3.10国自技第254号）」で支障となっていることはありますか。あれば、具体的に教えてください。

【回答6】

この設問に対して回答があった主な意見等は以下のとおり。

乗降時のステップ高さは270 mm以下とあり、それにより車体が低くなってしまうと段差がある路線へは配車出来なくなることから、運行路線が限られてしまう。

バス底部と路面との距離（高さ）が短いと、路上の雪塊との接触により下回り部品が故障する等の危険がある。

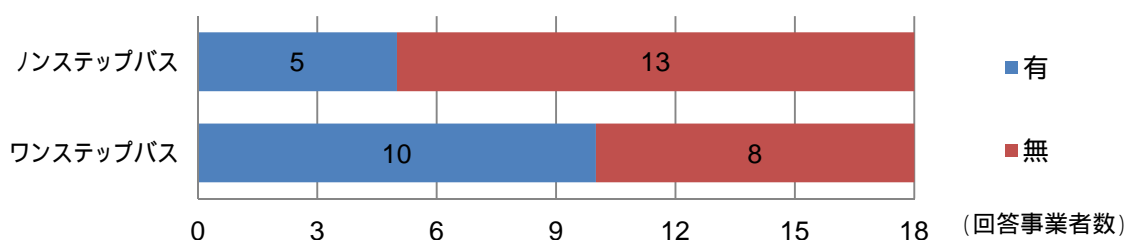
最後部席の中央席は手すりもなく、急ブレーキをかけると前のめりに倒れる危険性があるため（過去に事故有り）、当座席にクッションを設け、着座できないようにしたが、現状では当該仕様は標準仕様に反するため、クッションを取り付けても良いという方向へ検討いただきたい。

【設問7】中古バスの購入実績（購入先）と選定理由

中古バス車両購入先（今後の予定含む）及び購入先の選定理由について、下表へバスの種別ごとに回答願います。（ 下表略）

【回答7】

東北管内18者の中古車の購入実績



中古ノンステップバスの購入先と主な選定理由

購入先	選定理由
大手バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・親会社であるから ・品質等において信頼できるから ・価格面で他社より安価であるから ・車両の仕様が自社車両と類似しているから
自動車販売会社(関東)	<ul style="list-style-type: none"> ・購入条件に合うから(価格や車体等)

中古ワンステップバスの購入先と主な選定理由

購入先	選定理由
大手バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・グループ系列・親会社だから(車両の安定供給、市場価格より安価) ・品質等において信頼できるから ・価格面で他社より安価であるから ・車両仕様が自社車両に類似しているから
公営バス会社(関東)	<ul style="list-style-type: none"> ・排ガス規制により売却されているため
自動車販売会社(全国)	<ul style="list-style-type: none"> ・仕様、価格が条件に合っているから
自動車販売会社(地元)	<ul style="list-style-type: none"> ・自社在籍車両の大半をしめており、整備時における経済合理性が高いから

【結果概要】

中古車の購入実績については、ノンステップバスが3割、ワンステップバスは6割。

中古バスの調達先は先行投資が容易な大手バス事業者を多く擁する首都圏域からの比重が高い。

中古ワンステップバス購入に関する回答の内訳がノンステップバスと比べて多様化している。

このことから、ワンステップバスの中古市場がノンステップバスに比べて充実していることが推量できる。

【設問 8】小型低床バス

現在、小型低床バスは市場に出ている台数も少なく、従来の小型バスと比べて価格も高いと言われております。

今後、小型低床バスが従来の小型バスと同程度の価格となった場合、貴社ではどれ程の導入をお考えでしょうか。

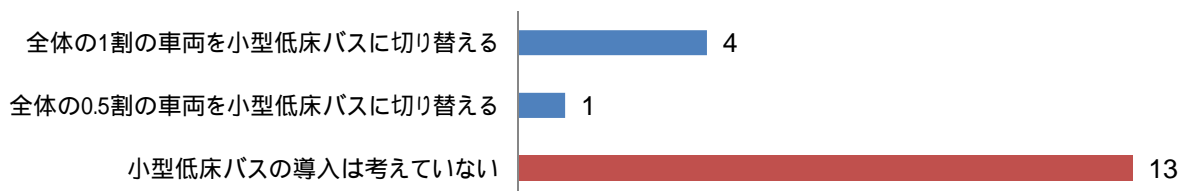
下記選択枝 1 又は 2 のいずれかに 印を付けた上で、選択理由についてご回答下さい。

なお、1 を選択された場合は、想定される導入割合についても回答願います。

- 1 今後導入する低床バス（大型・中型含）の（ 割）を小型低床バスに切り替える。
- 2 小型低床バスの導入は考えていない。

【回答 8】

小型低床バスの導入に対する各事業者の意向(回答事業者数)



小型低床バスに切り替える と回答した主な理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線や時間帯を特定すれば運行可能。 ・ 今後乗客の利便性を考慮し、住宅地の隘路区間の路線に転換する際に小型低床バスが不可欠となってくる。 ・ 乗車人数、走行環境、燃費等から判断し、今後導入を進めていきたい。
小型バスへの導入は考えない と回答した主な理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小型バスでは乗車定員が少ないため、積み残しが生じる。 ・ 朝夕ダイヤの配車に無理が伴い、日中時間帯の稼働しか対応できず効率上無理が生じる。 ・ 現状の当社ニーズに照らし、あえて高価な小型バスを導入することの優先度は低い。 ・ 小型バスへの補助制度の充実と、魅力ある車両が開発されれば検討したい。

【結果概要】

現状では小型低床バスに対する需要は低い。

その一方で、住宅地の隘路区間の運行等、今後の稼働環境の変化次第では小型低床バスの導入を肯定的にとらえている事業者回答もある。

現状では全般的に、小型低床バスは使い勝手や費用対効果の面で魅力を感じていないとする回答が多い。

【設問9】 行政支援に対する要望等

【回答9】

地バス補助(バス運行対策費補助)制度について

- ・ バス運行対策費補助が減価償却分の補助となり、また単年度補助であるため、活用するにはリスク(補助が毎年交付されるのか等)が大きく、活用が難しいのが現状である。従来の車両補助制度の復活を望む。
- ・ 22年度から、バス運行対策費補助金の中で車両購入補助から車両減価償却費補助へと改正された。この改正制度では資金調達において事業者の一時負担金額が大きくなるため、申請を見合わせている。
- ・ 国庫補助路線だけでなく、それ以外の路線についても車両補助制度を取り入れて頂きたい。
- ・ 国庫補助路線以外の路線では車両購入に対する補助が現行では無く、車両購入の経費が増大し、老朽車両を代替えしたくても出来ない状況にある。

バリアフリー補助(公共交通移動円滑化設備整備補助)制度について

- ・ ノンステップバスについてのみならず、ワンステップについても補助対象として頂きたい。
- ・ 補助額の増額を要望する。

中古車両への補助について

- ・ 中古車両も低床バス導入補助制度の対象にして頂きたい。

その他

- ・ ノンステップバスを導入する意志はあるが、自社の運行エリアは坂道や隘路等が多く、ノンステップバスでは運行に支障が生じるため、ワンステップバスを中心に導入している。
また、自社では国庫補助路線が無いいため、地バス補助が活用できない。さらにバリアフリー補助はワンステップバスを対象としていないため、新車導入時は全額自社負担となり、経営上、極めて困難であるため地域の実情に合った柔軟な補助を要望する。
- ・ 大都市圏では既にバリアフリー車両を導入し定着しているものの、特に東北地方の導入が低い。地方の導入拡大を図るためにはエリア別の支援など、格差を縮めるための行政支援をお願いしたい。
- ・ 車両購入時手続きの簡素化を要望する。
- ・ 自治体の財政事情により協調補助が厳しいので、国の単独補助を求める。
- ・ 東北圏では凍結防止剤の影響で車両の腐食進行が著しく、修繕費用が膨大になっているのが現状である。車両購入補助金に今以上の上積み希望する。
- ・ ノンステップバスが支障なく運行できるよう、路面環境(除雪、道路整備)を自治体に整えてもらいたい。

【結果概要】

地バス補助について、車両減価償却費補助へと改正されたことで、事業者の負担(資金調達等)が大きくなり、結果として申請を見合わせている事業者がある。

地バス補助について、国庫補助路線以外の路線も認めるよう、要件緩和の声が出ています。

バリアフリー補助において、補助の拡大(ワンステップバスへの対象拡大、補助額の増額)の要望が出ている。

中古車両購入時の補助制度の創設の要望が出ている。

現在の補助制度は地方の中小事業者には自己負担が足かせとなり使いづらいので、地域実情に合わせた支援へと制度改正を求める声が出ている。

3. 対自治体アンケート結果

東北6県と仙台市に対するアンケート結果は以下のとおり。

【設問1】低床バス導入促進に対する方針

(1) 低床バス導入促進について貴県(市)では主にどの車両に力をいれて取り組みをされていますか。

1. ノンステップバス
2. ワンステップバス
3. ノンステップバス、ワンステップバス両方
4. 特段の取り組みはない
5. その他()

(2) 上記の選択理由は何でしょうか。またいつからの取り組みですか

【回答1 - (1)】

選択枝	青森県	岩手県	秋田県	宮城県	山形県	福島県	仙台市	合計
1. ノンステップバス								2
2. ワンステップバス								1
3. ノンステップ、ワンステップバス両方								4
4. 特段の取り組みはない								0
5. その他								0

【回答1 - (2)】

自治体	選択理由
青森県	<ul style="list-style-type: none"> ・ ノンステップバスは、車内(車両後部)において大きな段差があり、車内移動が危険であることや、収容力が低下し、冬期の混雑時などの対応に問題が生じる。 ・ また、ノンステップバスは地上高が低いことから、冬期間の積雪により車体下部が路面に接触したり、ホイールハウス内の着雪によりチェーンを装備しにくくなったりといった問題が生じる。 ・ 上記の理由等により、ノンステップバスに対する事業者からの需要が少ないことから、ワンステップバスの導入を促進している。 ・ 平成13年度から低床バスの導入に取り組んでいる。
岩手県	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者、障がい者等の利便性及び安全性の向上を図るため低床バスの導入を促進している。 ・ 平成7年度から低床バス導入に取り組んでいる。
秋田県	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通バリアフリー法の制定及び国の補助金交付要綱に沿って、平成13年度からノンステップバスとワンステップバスの両方を対象として補助制度を実施している。

宮城県	<ul style="list-style-type: none"> 事業者及び地域のニーズに沿った購入支援を行っている。 平成13年度から国の要綱に沿って実施しているが、平成19年度以降、事業者による購入実績はない。
山形県	<ul style="list-style-type: none"> 「補助金額が最も大きい低床バスを導入したい」という事業者の意向を尊重し、ノンステップバスに対して財政的な支援を行ってきた。 平成13年度以降の新規導入車両は全て低床型となっている。
福島県	<ul style="list-style-type: none"> 国の交通バリアフリー法基本方針では、ノンステップバスの導入率について平成22年末までに30%とするとされているが、本県ではバス事業者の厳しい経営環境により車両更新が進まないこと、積雪等の理由から当面の導入率の目標を5%と設定して取り組んでいる。 平成11年から低床バス導入に取り組んでいる。
仙台市	<ul style="list-style-type: none"> 仙台市は平成14年に「オムニバスタウン整備総合対策事業」の指定都市に指定されたため、平成14年～17年はこれに基づき補助支援を実施し、平成18年からは、仙台市単独のメニューとして「仙台市低床バス車両等導入補助事業」で補助支援を行っている。

【結果概要】

管内各県及び仙台市の全てにおいて低床バス(ノンステップ、ワンステップバス)を導入方針として回答。

このうち、ワンステップバスのみを導入方針としているのは青森県のみ。

その理由として、青森県は、積雪による運行支障等を挙げている。

低床バスの導入促進の取り組みについて、早い地域では平成7年から、その他は概ね平成13年から(交通バリアフリー法やバス運行対策費補助金交付要綱)に沿って支援を実施している。

【設問 2 - (1)】自治体の車両購入予算額と補助台数（国との協調補助分）

平成 22 年度のバス車両購入予算額と補助（導入）台数内訳について、下表に記入して下さい。
（国との協調補助分）（ 下表略）

【回答 2 - (1)】

自治体名	青森県	岩手県	秋田県	宮城県	山形県	福島県	仙台市	合計
予算額(万円)	3,596	0	3,000	1,950	1,575	795	3,899	14,815
台数(台)	11	0	4	3	4	5	20	47

6 県は地バス補助、仙台市はパブリック補助の予算額である。

上記は当初の計画であり、実態とは異なっている場合がある。

地バス補助は平成 22 年度から従来の一括補助方式から 5 年間に渡る減価償却補助方式に変わったため、各県からの予算額の回答にばらつきがある。

【結果概要】

岩手県では平成 20 年度からバス車両購入補助の予算措置をしていない。

【設問 2 - (2)】 県による単独補助

【回答 2 - (2)】

青森県

補助名称	生活交通バス車両緊急整備事業費補助
補助目的	協調補助(地バス補助)に嵩上げ補助し、事業者負担を軽減することで低床・小型のバス車両の導入を促進する。
補助期間	平成 22 年度から平成 29 年度 補助開始は 1 年延期され平成 23 年度から
補助要件・対象	国と同じ(ただし、ノンステップバス車両及び金融費用は除く。)
補助額(1 台あたり)	200 万円上限
国との協調補助への嵩上げの可否	協調補助への嵩上げ
予算額(22 年度)	11,000 千円

秋田県

補助名称	マイタウン・バス運行費等補助金(車両購入費補助)
補助目的	地域住民の生活に密接に関連し、日常生活に必要不可欠なバス路線等の運行を確保するため
補助期間	平成 13 年度～平成 26 年度
補助要件・対象	主として、市町村が自ら又は委託により運行するマイタウン・バス路線の運行に供する車両で次の要件をすべて満たすもの 新車 床面までの地上高が 65cm 以下のワンステップ型又はノンステップ型 長さ 7m 未満 環境対策適合車両
補助額(1 台あたり)	次のいずれか少ない方の額の 1/2 1,665 万円 実購入費から備忘価格 1 円を控除した額
国との協調補助への嵩上げの可否	否
予算額(22 年度)	5,550 千円

【結果概要】

東北 6 県では青森県、秋田県では県独自の補助を実施。

青森県独自の補助は、地バス補助(国との協調補助)に対して、さらに 200 万円を嵩上げて補助している。

秋田県独自の補助は、国の補助対象外である市町村が自らが、または市町村が運行委託している路線等を対象としている。

【設問3】 各自治体のノンステップバスに対する考え方

【回答3】

自治体	回 答
青森県	<ul style="list-style-type: none"> ・ ノンステップバスは、車内(車両後部)において大きな段差があり、車内移動が危険であることや、収容力が低下し、冬季の混雑時などの対応に問題が生じる。 ・ また、地上高が低いことから、冬期間の積雪により車体下部が路面に接触したり、ホイールハウス内の着雪によりチェーンを装備しにくくなったりといった問題がある。 ・ 上記事情より事業者からの需要が少ないため、県の嵩上げ補助はワンステップバスを対象とし、ノンステップバスは対象外としている(国との協調補助のみでの対応となる)。
岩手県	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特になし。
秋田県	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県内において高齢者等の移動制約者が増加していることから、ノンステップバス車両の普及等のバリアフリー化は県として積極的に取り組むべき課題と考えている。 ・ しかしながら、県内の乗合バス路線の4分の3以上が不採算経営である現状から、事業者に早急な設備投資を強いることは困難であるので、路線維持や交通空白の解消等の課題を最優先としたうえで、県や市町村の財政状況等を踏まえながら、ノンステップバス導入への支援を継続していく。
宮城県	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の気象や道路状況などに応じ、適切な車両購入を行うべきと考えている。
山形県	<ul style="list-style-type: none"> ・ ノンステップバスはバリアフリー対策として最も適した車両形態と認識している。
福島県	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本県ではバス事業者の厳しい経営環境により車両更新が進まないこと、積雪等の理由から当面のノンステップバスの導入率の目標を5%と設定して取り組んでいる。 ・ 近年は事業者もノンステップバスを導入する意向にあり、予算の範囲内で補助している。
仙台市	<ul style="list-style-type: none"> ・ ノンステップバスの導入に当たり、道路管理者がバス路線等主要な道路について除雪並びに凍結防止策を行っている。 ・ また、バス停付近の歩道除雪についても実施している。 ・ バス停設置箇所は従来通りマウントアップ構造で整備しているが、新たに歩道を整備する際は、バス停設置箇所以外の歩道はセミフラット構造としている。

【結果概要】

ノンステップバスはバリアフリー対策に最適であり、導入に向けて積極的に取り組むという認識や対策をしているという回答が大半。

しかしその一方で、青森県では積雪による走行支障等の実情から、ノンステップバスを県独自の嵩上げ補助の対象外としている。

【設問4】各自治体に対する事業者からの相談、問合せ事項

【回答4】

自治体名	回 答
青森県	・ 特になし。
岩手県	・ 事業者の経営状況が厳しく、車両の更新がままならない状況であり、車両購入に係る高率補助制度の要望がある。
秋田県	<ul style="list-style-type: none"> ・ 秋田県内では、その地形の特徴から、地域の実情に応じてバス等を運行している。山間部等で勾配がきつく道路も狭い集落へ乗り入れることもあり、また、冬期間は積雪も多く、地上高の低いノンステップバスでは運行に支障をきたすおそれがあり、導入に消極的な事業者が多い。 ・ また、過疎化が進み交通需要が少ない地域が多いため、運行効率の観点から小型車両の導入を望む事業者が多いものの、国内で製造されている小型ノンステップバスの車種が限られているうえ、その車種もホイールベースが中型車両と同程度であり(狭い道路での運行やカーブの曲がりやすさ等の機能が中型車と変わらない)、山間部の狭い道路での運行には適さないとして導入が見送られている場合がある。
宮城県	・ 特になし。
山形県	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県内の豪雪地域を運行している事業者から冬期間のノンステップバスの運行について意見がでている。 バスの車両底面へ着雪した雪が、融雪用に道路へ散布されている水を吸収して凍ってしまうため、底面が広い範囲で低いノンステップバスでは、その氷を破壊し、払い落とすことが物理的に困難である。 上記理由より、ただでさえ少ない地上高が、さらに少なくなってしまう、段差や路面の凹凸で立ち往生しやすいので、全国一律の普及促進は控えてほしい。
福島県	・ バス運行対策費補助金の対象となる車両について、事業者から個別・具体の相談がある。
仙台市	・ 低床バスの協調補助の限度額 1,900,000 円(税抜き)が低い。(バリアフリー補助分)

【結果事項】

事業者の厳しい経営事情による補助額の拡大を求める要望が多い。

積雪の多い地域ではノンステップバスの運行に支障があるとする声が少なくない。

秋田県の回答では、小型低床バスの運行を望む事業者が多い中で、現在の小型低床バスは狭い道路での運行やカーブの曲がりやすさ等の機能において中型車両と変わらず、山間部の狭い道路等での運行に適さない等の理由より導入が見送られているケースが出ている。このため小型低床バスの改良が期待されている。

豪雪地域の事業者からは、冬期間における走行支障を理由に、ノンステップバスの全国一律の普及促進は控えて欲しいとの意見もでている。