

## 2章 ヒアリング調査及び結果について

前章ではバス事業者等に対するアンケート調査結果を概観したが、このアンケート結果を踏まえ、アンケート調査では把握しきれないバス事業者の事情や自治体の今後の対応方針等を探る上で参考となる情報を得るため、訪問面談等によるヒアリング調査も併せて実施した。その結果概要は以下のとおり。

### 1. ヒアリング調査の対象

#### (1) 事業者

東北地方：青森、秋田、宮城、山形及び福島各県内のバス事業者  
北海道：札幌市内及び旭川市内のバス事業者各2者(3章参照)

#### (2) 自治体

青森、岩手及び秋田県の3県

#### (3) バス利用者

青森、秋田及び宮城県内で任意取材

### 2. 対事業者ヒアリング結果

#### (1) ノンステップバスの導入状況に関する回答

青森県事業者	・ 平成16年度に新車ノンステップバス2台導入。(それ以降は実績無し)
青森県事業者	・ 平成21、22年度に新車ノンステップバス1台導入。(21年度に初導入)
秋田県事業者	・ 平成22年2月に新車中型ノンステップバスを2台導入。(初導入) ・ 22年度中に4台の中古ノンステップバスを導入し、今後毎年2台ずつ導入する予定。
宮城県事業者	・ 毎年15～20台の新車ノンステップバスを導入。
山形県事業者	・ 社の方針で、平成13年以降は新車ノンステップバスのみを導入。
福島県事業者	・ 平成22年度以降は毎年5台の新車ノンステップバスの導入方針。

#### 【結果概要】

インタビューした全ての事業者でノンステップバスを導入している。

早い事業者では10年以上前から、また、遅い事業者でも平成22年にはノンステップバス導入を始めている。

人口が集中する都市部の事業者では、ノンステップバスの導入車両数は比較的多い傾向がある。

(2) 積雪地域でのノンステップバスの運行に関する回答

<p>青森県事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 青森市内の幹線道路は除雪が行き届いているため、ノンステップバスの運行は可能と思う。</li> <li>・ しかし、当方は市内の生活路線(幹線道路から奥に入った路線)を主に運行しており、幹線道路と比べて除雪が十分に行き届いていないことがあり、それにより車体底部と路面の雪氷が接触するため、ノンステップバスの運行は厳しい。</li> <li>・ そもそも除雪体制以前に、これほどの積(降)雪(一度に 30～40 cm降る)があると、除雪が追いつかず、処理能力の限界を超えている。</li> </ul>
<p>秋田県事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 職員の体験として、庄内地方では秋田と比較して除雪が行き渡っていた。秋田も同様に除雪されたらノンステップバスの運行に支障はないと思う。</li> <li>・ 前年度に初めての冬期間の運行を経験したところ支障無かった。</li> </ul>
<p>山形県事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 山形市内を中心とした近辺の寒河江市内及び上山市内の幹線道路では雪が少なく、除雪も進んでいるので優先的にノンステップバスを配置している。</li> <li>・ 最近では新庄や米沢営業所にも配置した。(山間部では運行に支障が生じるため、市街地等、路線を限定して運行している。)</li> <li>・ ノンステップバスのデメリットとして車体と路面の接触があるが、構造上時速 15 km 以下ならエアサスペンションで車体を上げることができるが、それ以上となると自動的に下がることから、時速 50～60 km で上げた状態で走ることが可能であれば良い。</li> <li>・ メーカーに低速時にエアサスペンションが自動作用しないよう改造を求めることは可能であるが、国側でも車両の標準仕様を緩和していただきたい。</li> </ul>
<p>福島県事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ノンステップバスの運行は市街地が中心。積雪の多い地域での運行は厳しい。</li> <li>・ ツースtepバスと比べてホイールタイヤハウスとタイヤの隙間が狭く、降雪時のチェーン着脱が不便である。</li> <li>・ 除雪不良等により交差点曲がり角の残雪とバス前部(バンパー周辺部)とが接触する等、安全走行に支障が出る。</li> <li>・ 大積雪時は積雪でバスのステップ位置以上に高くなりすぎた歩道とのギャップが低床故にかえって大きくなり、乗り降りが不便となる。</li> </ul>

【結果概要】

各事業者ともノンステップバスは、市街地や幹線道路等の雪が少なく、除雪が進んでいる地域では優先的に運行されている。

冬期間におけるノンステップバスの走行には除雪体制の整備が必要。

積雪量が多い地域では、ノンステップバスの超低床構造の特性が、運行者側の立場から利便性の低下要因を招いている事業者もある。

(3) 現行制度の問題点等、国への要望に対する回答

青森県事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バリフリ補助の対象をワンステップバスにも拡げていただきたい。</li> </ul>
青森県事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 21 年度に導入したノンステップバスは市の予算の制約もあり、バリフリ補助(国と市から各 190 万円の協調)が使用できなかったことから、国単独補助等、事業者にとって安定した補助が受けられるよう望む。</li> </ul>
秋田県事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス運行対策費補助金が、平成 22 年度から車両減価償却費等補助に変更となったことから、償却期間である 5 年にわたって毎年国に対して手続きが必要となり煩雑である。</li> <li>・ 中古車の調達に当たって、仲介が入ると価格が跳ね上がるので、仲介手数料も公正透明性のある適正な中古市場が確立されることを望む。</li> </ul>
山形県事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 21 年度にノンステップバスを 7 台購入したが、2 台分は地バス補助を活用したが、残りの 5 台は全額自己負担。理由として、地バス補助を活用して導入すると 5 年間の運行路線限定(国庫補助路線)の縛りがあり、他の路線に投入できず、利用客の利便性向上につながらないため。</li> <li>・ また、その他に安全のために座席等を改良したものの、補助要綱(標準仕様)に抵触するため、補助金申請を見送らざるを得なかったことがある。今後は現場事情を考慮して一部改良を認めるよう制度改善について検討してほしい。</li> </ul>
福島県事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ノンステップバスの新車導入は、地バス補助の活用ができなければ実現できない状況にある。その中で平成 22 年度に地バス補助制度が従来の車両購入国庫補助金(一括補助)から車両車両減価償却費等補助(5 年間にわたる減価償却費補助)に変わり、資金調達等における負担が大きくなるため、今後の新車購入は厳しい。</li> </ul>

【結果概要】

地バス補助が車両減価償却費補助に変更となり、5 年にわたって毎年の申請が必要となった。このため事務手続きが煩雑となり事業者への負担が実質的に拡大した。

ノンステップバスの導入志向が高い事業者において、地バス補助の国庫補助路線での運行要件(地バス補助を活用して導入すると 5 年間の運行路線限定)により、ノンステップバスの走行する路線が限定され、利用客の利便性の向上につながらないことや、安全のために座席等を改良したが標準仕様に抵触するため補助申請を見送らざるを得なくなり、結果的に全額自己負担で購入することとなった実態がある。

(4) 中古ノンステップバスの導入に関する回答

秋田県事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関東の大手事業者との付き合いから、比較的新しい車両を安く購入できるルートがある。</li> </ul>
宮城県事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ これまで新車による導入を進めてきたが、近年は財政事情が厳しく、更新車両の一部を中古ノンステップバスによる購入ができないか検討している。</li> </ul>
山形県事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 他社よりも経営体力は比較的ある方なので、新車ノンステップバスを中心に導入。</li> <li>・ 中古車については中古市場の動向と値段を見ながら検討していく。</li> </ul>
福島県事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中古のノンステップバスのマーケットが確立されれば、今後は補助が無くとも導入を進めることができる。</li> <li>・ 首都圏では平成 11 年前後からノンステップバスが出回っているため、12 年経過の平成 23 年以降は中古として多く出回ることを期待している。( 下記解説参照)</li> <li>・ その一方で、中古バス市場の形成、成熟とともに中古調達コストも割高になっていくことを危惧している。自社は大手系列親会社の傘下になく、中古ディーラーからの購入となることから、特にこの影響を懸念している。</li> </ul>

【結果概要】

中古のノンステップバスの導入に積極的である事業者が多い。

大手事業者からの購入ルートを持っている事業者がある。

従来新車ノンステップバスのみを導入してきた事業者でも、財政事情から中古導入を検討している。

解説：

環境規制(自動車NOx・PM法における車種規制)について

施行：平成 14 年 10 月(公布は平成 13 年 6 月)

対象地域：東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、愛知県、三重県、大阪府、兵庫県

規制内容：排出ガス基準に適合しない車両(新車)は、平成 14 年 10 月 1 日以降、対象地域内で登録できない。

また、既に使用している車両は、平成 15 年 9 月 30 日以降猶予期間を過ぎたの車検を受けることができない。

猶予期間：初度登録年月日が平成 5 年 10 月 1 日～平成 14 年 9 月 30 日の車両の使用可能最終日は、初度登録から起算して 12 年間の末日に当たる日以降の自動車検査証の有効期間満了日まで猶予。それ以降は車検を受けることができない。

(大型バスの場合)



つまり、環境規制に適合していないノンステップバスは、12 年経過後は対象地域で使用することができなくなり、廃車又は対象地域外の事業者へ売却等されることとなる。

(5) その他の意見等

秋田県事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 自社の幹部が県や市のバリアフリー委員に就任している関係からも、ノンステップバスの普及には積極的である。</li><li>・ 自社でバス利用者に対してノンステップバスについて調査したところ、利用者からは乗り降りしやすいバスとして大変好評であった。利用者からは「こんな便利なバスは見たことがない」という声も出ている。</li><li>・ 秋田県では県の単独補助として、小型低床車購入補助制度がある。しかし、日野のポンチョしか現在販売されておらず、価格も1700万円と高額である。また、ホイール幅が中型バスと変わらないことから小型バスに期待される狭い道での運行、カーブなどの曲がりやすさ等の機能面で今一つ優位性が見つからない。</li></ul>
福島県事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 平成22年10月30日から全路線共通のICカードを導入。</li></ul>

【結果概要】

会社のトップが県や市のバリアフリー委員を勤めている等により、会社の方針としてノンステップバスを積極的に導入している事業者がある。

利便性の向上を目指して、バスのICカードシステムを平成22年10月末より導入している事業者がある。

### 3. 対自治体ヒアリング結果

青森県、岩手県及び秋田県の交通政策部署の担当者からのヒアリング結果概要は以下のとおり。

#### (1) 冬期間のノンステップバス運行に関する回答

青森県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ノンステップバスを導入するとなれば除雪に力をいれないと走行が厳しく、常時積雪 5 cm未満を維持することは困難である。</li> <li>・ また、道路等はバリアフリー化しても雪が積もると効果がなくなる。</li> </ul>
岩手県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路勾配や積雪の影響により低床車両では走行できない地域が多い。</li> </ul>
秋田県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業者から冬期間の運行が出来ない話は出ていない。</li> </ul>

#### 【結果概要】

青森県では、積雪や除雪作業面等からノンステップバスの導入が困難であるとしている。

秋田県では、秋田市内等を運行する事業者が平成 21 年度からノンステップバスを導入しているが、これまでのところ冬期間の運行支障の問題は出ていない。

#### (2) 車両購入補助に関する回答

青森県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県独自の補助として、平成 22 年度から 4 年間限定でワンステップバス購入に対する補助を行う。              国との協調補助とは別に県が 200 万円(上限)を嵩上げて補助をする。              対象はワンステップバス、小型低床バスで、4 年間で 40 台導入を目指す。              なお、実際には当該補助制度は 1 年遅れ平成 23 年度から開始。              当該補助は事業者にとって冬期間の運行や車両価格等において導入しやすいとされるワンステップバスを対象としており、まずは低床バスそのものの普及促進を目指した制度である。</li> </ul>
岩手県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県の財政事情が厳しいことから、内部の査定により平成 20 年度以降は地バス補助の予算措置がされなくなった。同補助は国との協調補助であるため、それに伴い事業者への補助ができなくなった。</li> <li>・ しかし、平成 23 年度より、バス事業者は国の単独補助で購入できるようになり、協調補助でなくなったので利用しやすくなった。</li> <li>・ 車両購入の補助対象は、道幅が狭いため中型車が多数を占めている。</li> </ul>
秋田県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県独自の補助を設けている。              国との協調補助の対象外の路線(市町村運営路線など)に対して補助。              対象は小型低床バス、ワゴン車。              平成 22 年度はワゴン車 1 台に対して補助。また、23 年度は小型低床バス 6 台に対して補助金交付を予定。</li> </ul>

#### 【結果概要】

地バス補助は平成 23 年度から地域公共交通確保維持改善事業に統合された。同事業では従来からの協調補助要件が撤廃され、国単独による補助が可能となり、県が予算措置していない場合でも事業者は補助申請をすることが可能となった。

青森県、秋田県では県独自の補助を実施中。

(3) その他の意見等

<p>青森県</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ノンステップバスの導入が進まない要因についての県の見解          ノンステップバスは地上高が低いことから、冬季間は、積雪により車体底部が路面に接触してバスの運行に支障を生じるなど危険である。道路管理者が除排雪を徹底して行っているが、大量降雪時は十分な対応が間に合わないこともあり、運行に支障を生じることが想定される。          地上高が低いことから、冬季運行時に、ホイールハウス内に大量の雪や氷が着くと、チェーンの装着が困難になる。山間部等を運行するバスには、依然としてチェーンの装着が必要になるが、チェーンの着脱自体が困難になることが想定され、危険である。          ノンステップバスは乗降口の段差がない代わりに、車内(車両後部)に大きな段差がある。このため、冬期に乗客が靴底に雪が着いたまま乗降するとスリップ転倒しやすくなり、混雑時の車内移動が危険となる。特に高齢者や子どもには危険である。          大量積雪時には、バス停留所付近の路面高がバス乗降口より逆に高くなる。特に地上高が低いノンステップバスの場合、この逆格差が拡がり、却って上記同様、特に高齢者や子どもには危険である。</li> </ul>
<p>岩手県</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス事業者の車両更新は、資金等の問題から中古車両の占める割合が多くなっている。しかし現時点では中古市場における低床バスの流通が少なく、特にノンステップバスは入手しにくい状況にある。</li> </ul>

【結果概要】

青森県ではノンステップバスの導入が進まない要因として上記 4 点を挙げており、いずれも冬期間の積雪等による運行支障による。

解説(青森県回答 関連)



バス停付近の様子

バス停付近の歩道(路面)の雪が積み重なり、乗降位置が高くなっている。



ツーステップバス乗車状況

ツーステップバスのステップ高は歩道とほぼ平行。地上高の低いノンステップバスだと乗降位置の方が高くなり、乗降時に滑る等の危険を伴う。

#### 4. 対利用者ヒアリング結果

ノンステップバスの利用に関して、東北運輸局が開催したバリアフリー教室の参加者等を対象に行った利用者側の視点に立った意見・感想の主な内容は以下のとおり。

- ・乗り降りしやすく便利。
- ・弱視者にとって、車内の手すりをはっきり識別することができる(朱色又は黄赤)
- ・利用は運行車両が多い市内中心街。
- ・他の車種より利便性が高い。
- ・バリアフリーのバスはノンステップバスを意味すると理解。
- ・座席が少ない。

#### 【結果概要】

ノンステップバスの最大のメリットは乗降時の利便性にある。