

コミュニティバス等における低床バス等の導入状況調査結果(市町村)

平成 19 年 3 月 31 日現在
交通計画課調べ

1 総車両数中低床化車両の割合

平成 19 年 3 月 31 日現在、県内におけるコミュニティバス等における低床バスの導入状況は、自治体所有が 21 台で低床化率は 39.6%、委託先所有が 35 台で低床化率は 33.0%であった。そのうち、ノンステップバスは自治体所有が 16 台（導入率 30.2%）、委託先所有は 24 台(22.6%)であった。

年度末	総車両数	低床バス				リフト付バス
		うち ノンステップバス				
		車両数	導入率	車両数	導入率	
自治体所有	53台	16台	30.2%	21台	39.6%	10台
委託先所有	106台	24台	22.6%	35台	33.0%	18台

- (注1) 「低床バス」は、床面の地上面からの高さは65cm以下であって、スロープ板及び車いすスペースを1以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅は80cm以上であること等、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。
- (注2) 「ノンステップバス」は床面の地上面からの高さが概ね30cm以下であって、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。
- (注3) 低床バス及びノンステップバスについては、バリアフリー新法の移動等円滑化基準の適合車両のみ掲載した。
- (注4) 上記には、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」第8条第1項（公共交通事業者等の基準適合義務等）に該当しない、旧道路運送法第21条許可に係る車両等でみなし4条（経過措置により改正道路運送法第4条の許可に付されたものとみなす）で引き続き運行する場合も含んでいる。

2 総系統中低床バスの運行系統状況

総系統数 (184 系統) 中、全て低床バスで運行している系統数は 43 系統(23.4%)であった。

総系統数	184 系統	} 構成比	
全低床数	43 系統		23.4%
定時運行数	0 系統		0%
定期運行数	0 系統		0%
未実施、低床バスなし	141 系統		76.6%

【用語】 総系統数…市町村が運行するコミュニティバスの全ての系統数の合計

全低床…当該系統の運行車両の全てが低床バスにより運行している

定時運行…毎日決まった時刻に低床バスを運行している

毎日運行しているものの、曜日により運行時間が異なる場合でも、毎週、曜日で固定していれば含むものとする。(休日ダイヤ等)

定期運行…毎日運行しないが、1週間のうちに決まった曜日、決まった時間に固定して運行している

未実施、低床バスなし…低床バスは運行しているが、上記にあてはまらない。または、全く低床バスを運行していない。 低床バスを導入していない。

3 全低床、定時運行の広報の方法

全て低床バスで運行している系統 (43 系統) についての広報は、26 系統 (60.5%) について行っており、周知方法についてはホームページに掲載やバス停などの時刻表に表示が上位を占めた。(複数回答)

ホームページ	11 系統	} 構成比	26.8%
時刻表 (バス停、配布時刻表) に表示	11 系統		26.8%
リーフレット	9 系統		22.0%
市報	4 系統		9.8%
その他	6 系統		14.6%
合計	41 系統		100.0%

4 全低床、定時運行の経緯 (複数回答)

全て低床バスで運行している経緯は、市町村としての方針が 34 系統と一番多かった。

市町村の方針	34 系統
住民からの要望に応じて	18 系統
障害者団体等からの要望に応じて	9 系統

5 今後の定時運行の予定

未実施等 141 系統のうち、平成 20 年度以降も予定なしが 127 系統(90.1%)で、平成 19 年度中に定時運行予定が 3 系統(2.1%)、平成 20 年度以降定時運行予定有が 11 系統(7.8%)であった。

平成 19 年度以降定時運行予定なしの今後の取組予定については、当面実施は考えていないが一番多く、次に利用者や関係市町村から要望があれば検討したいであった。

当面実施は考えていない	20 団体
利用者や関係市町村から要望があれば検討したい	6 団体
停留所周辺や道路環境を整えば順次実施したい	2 団体
その他	8 団体
・今後、車両更新時などに検討する	2 団体
・リフト付きバスで対応している	1 団体
・デマンド運行を継続するため	1 団体
・ワゴン車による乗合タクシーを運行しており、車種的に 低床タイプがないため	1 団体
など	

6 事前連絡による取扱い

事前連絡による低床バスの優先運行は、実施してないが 4 団体であり、実施できない理由としては、車両構造上、車いすの乗降ができないためなどであった。

なお、ほかの 5 2 団体の内訳は、すべて低床バスは 9 団体、低床バスの導入なしは 3 2 団体、コミバス運行なしは 1 1 団体である。

事前連絡による乗降補助等について、実施しているは 3 団体（リフト付き車両含む）、事前連絡なくとも運転手に対応するが 2 7 団体、実施してない 1 5 団体であった。

なお、1 1 団体はコミバス運行なしである。

実施できない理由としては、車両構造上車いすの乗降が出来ないためという理由が 9 団体で一番多く、次に予算等によりサービスを実施できる体制が整っていないためが 7 団体であった。

7 ノンステップバス等を運行するうえでの具体的な問題点

- ・踏切、陸橋等高低差の大きい箇所が数多くあるので、運行するうえで対応は難しい(4 団体)
- ・乗降するバス停留所、周辺のバリアフリー化が進んでいないため、ノンステップバスを導入しても十分に機能しない。(3 団体)

- ・比較的農村部を運行するため道路状況の問題もありノンステップバスの導入が困難である。
- ・車いすで利用できる停留所は乗降時の安全を確保するため、3分の1程度に限られてしまう。
- ・コミュニティバスを運行する必要がある交通不便地域は、起伏にとんでいることから、床部分を損傷することがあり、ノンステップバスの導入は困難である。
- ・狭小道路があり、スロープ板が出せない箇所があるので、リフトバスを運行している
- ・交通空白地域、不便地域の解消という観点から、地域に密着したルート設定を行っており、幅員等の理由から小型車両をしているため移動円滑化基準で規定されている設備を備えることは難しい。
- ・最近車両更新した車が多く、次の更新時に検討することとしたい。
- ・補助はあっても車両が割高であるので、予算の協議が必要。
- ・ノンステップバスへの車両更新に対する補助制度がない。