

# 北部赤ルート of 車両更新における導入車両について

資料7

議案第2号

## ●第33回武豊町地域公共交通会議（令和元年12月25日開催）

資料7「車両の更新計画（案）について」で協議した内容【抜粋・内容改編】

### 1. 趣旨・目的

武豊町にて車両（2台）を調達したコミュニティバスは、2020年7月で10年を経過することになる。最近の維持管理に係る経費は、修繕費の増加が進んでおり、車両の計画的な更新を検討する必要がある。

### 2. 既存の車両

メーカー・車種	日野自動車 ポンチョ
タイプ	ショートタイプ・1枚ドア
乗車定員	27人（座席15人、立席11人、運転席1人）
購入時期	平成22年7月（令和2年4月末で9年9カ月経過）
総走行距離	約45万km
維持修繕費	年間約77万円（R01実績）年間約60万円（H30実績）年間約103万円（H29実績）

### 3. 更新理由

- ・5年間の減価償却を終了し、車齢10年を迎える。
- ・総走行距離も約45万kmに達し、一定程度の距離を走行している。
- ・空調の効きが悪いなど、設備の劣化が進んでいる。
- ・ギアボックスなど駆動系の修繕も生じており、維持修繕費用が嵩んでいる。

### 4. 車両更新計画

#### （1）調達時期

時期	更新台数	投入コース	車両選択
令和2年度（10月1日予定）	1台	赤ルート	ロングタイプ2枚ドア

#### （2）車両選択

#### ○ロングタイプの選択（参考1：最大利用者数実績 参考2：乗降状況）

車両は、利用者の多い赤ルートにおいて1便当たりの平均乗車人数が13.6人/便（R01年度）を記録し、特定のバス停区間で乗車定員近い利用がされていることから乗車定員数の多いロングタイプを選択する。  
※車両選択にあたっては、レインボー（定員57人2,600万円）も検討したが、車両価格等よりポンチョを選択。

#### ○2枚ドアの選択

知多武豊駅等の乗降が集中する一部の停留所付近では、既存の1枚ドアでは乗降に時間を擁し、遅延の原因となることから、乗降がスムーズにできる2枚ドアを選択する。

※北部赤ルートは、遅延により運転手の休憩時間の確保ができない問題からダイヤ見直しを行った経緯がある。

見直し後は概ね定時運行できているが、さらなる利用者増等により遅延の懸念があり2枚ドアの選択が必要。

メーカー・車種	日野自動車 ポンチョ
タイプ	ロングタイプ・2枚ドア
乗車定員	36人（座席11人、立席24人、運転席1人）
車両価格	1台当たり、約2,200万円



資料：日野自動車ホームページ

(参考1) 北部赤ルートの特急あたりの最大乗車人数実績 (令和元年10月時)

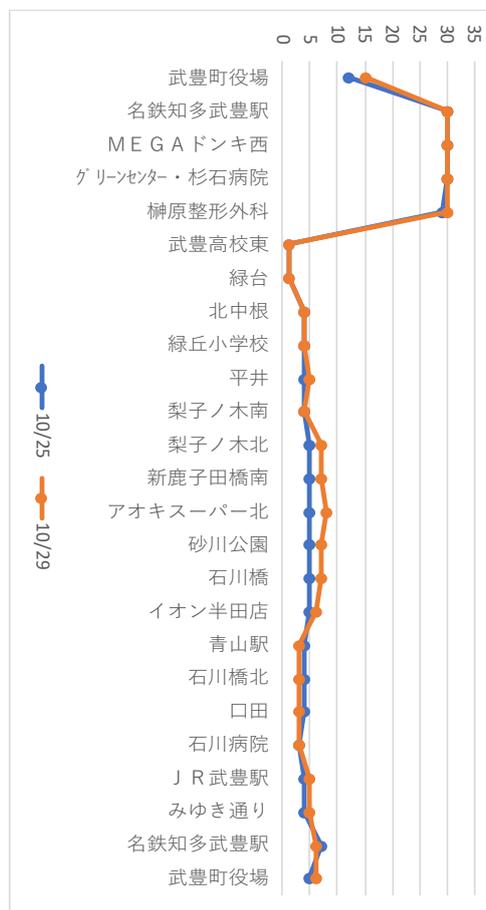
- ・ 便あたり最大乗車人数は 30 人近い利用がある。
- ・ 比較的午前中の利用が多い傾向にある。

		1便目	2便目	3便目	4便目	5便目	6便目	7便目	8便目	9便目	一日の 最大値
		8:15~	9:15~	10:15~	11:15~	12:55~	13:55~	14:55~	15:55~	16:55~	
10月1日	火	22	11	19	14	7	6	6	2	6	22
10月2日	水	14	15	11	8	10	8	5	4	7	15
10月3日	木	16	8	9	21	7	5	4	7	3	21
10月4日	金	28	13	11	5	16	5	3	7	3	28
10月5日	土	8	11	20	9	15	13	8	7	8	20
10月6日	日	6	9	23	20	7	5	7	11	7	23
10月7日	月	15	10	9	15	10	8	6	7	10	15
10月8日	火	19	9	9	13	10	7	11	6	8	19
10月9日	水	14	15	12	12	11	12	9	4	10	15
10月10日	木	6	11	18	21	13	6	8	10	9	21
10月11日	金	10	7	10	12	7	5	5	6	6	12
10月12日	土	台風のため運休									
10月13日	日	13	5	10	10	6	8	7	8	10	13
10月14日	月	5	11	13	9	8	11	10	5	5	13
10月15日	火	15	13	27	15	17	16	11	13	7	27
10月16日	水	15	11	12	16	10	9	11	8	8	16
10月17日	木	13	25	14	19	11	13	7	10	8	25
10月18日	金	17	8	9	8	9	5	7	21	8	21
10月19日	土	10	17	11	10	8	4	6	4	9	17
10月20日	日	8	10	21	9	15	3	10	9	7	21
10月21日	月	14	15	11	15	9	13	9	6	4	15
10月22日	火	1	7	13	9	9	15	9	4	8	15
10月23日	水	16	12	13	15	16	12	13	11	10	16
10月24日	木	13	16	13	8	8	6	6	6	3	16
10月25日	金	30	7	6	4	6	10	6	16	10	30
10月26日	土	7	14	15	21	9	16	8	11	13	21
10月27日	日	3	6	9	7	8	8	8	14	11	14
10月28日	月	11	17	16	21	9	9	8	8	8	21
10月29日	火	30	18	13	7	12	13	4	9	16	30
10月30日	水	11	15	13	16	11	9	6	10	5	16
10月31日	木	7	13	14	17	11	10	7	9	4	17
一便の最大値		30	25	27	21	17	16	13	21	16	30

(参考2) 北部赤ルートの特急乗車人数の乗降状況 (令和元年10/25・10/29 第1便)

- ・ 名鉄知多武豊駅から武豊高校東のバス停区間で、乗車人数が多い状況となっている。これは、武豊高校生による利用によるものと言える。

停留所名	R1.10.25			R1.10.29		
	赤1			赤1		
	8:15発			8:15発		
	乗車 合計	降車 合計	乗車人員	乗車 合計	降車 合計	乗車人員
1 武豊町役場	12		12	15		15
2 名鉄知多武豊駅	18	0	30	15	0	30
3 MEGAドンキ西	0	0	30	0	0	30
4 グリーンセンター・杉石病院	0	0	30	0	0	30
5 榑原整形外科	0	1	29	0	0	30
6 武豊高校東	1	29	1	0	29	1
7 緑台	0	0	1	0	0	1
8 北中根	3	0	4	3	0	4
9 緑丘小学校	0	0	4	0	0	4
10 平井	0	0	4	1	0	5
11 梨子ノ木南	0	0	4	0	1	4
12 梨子ノ木北	1	0	5	3	0	7
13 新鹿子田橋南	0	0	5	0	0	7
14 アオキスーパース北	0	0	5	1	0	8
15 砂川公園	0	0	5	0	1	7
16 石川橋	0	0	5	1	1	7
17 イオン半田店	0	0	5	0	1	6
18 青山駅	0	1	4	0	3	3
19 石川橋北	0	0	4	0	0	3
20 口田	0	0	4	0	0	3
21 石川病院	0	1	3	1	1	3
22 JR武豊駅	2	1	4	2	0	5
23 みゆき通り	0	0	4	0	0	5
24 名鉄知多武豊駅	3	0	7	2	1	6
25 武豊町役場		2	5		0	6
合計	40	35		44	38	



## ●上記資料7「車両の更新計画（案）について」に対する委員の意見（議事録抜粋）

○平井委員代理（愛知運輸支局）

- ・車のサイズで認可しているのですが、車両が大きくなると変更手続きが必要。予備車両が大きいので問題ないかもしれないが、確認が必要。

○事務局

- ・運行事業者のフジキュー整備の予備車両はレインボーで登録している。このレインボーより更新車両は小さいので、変更申請及び警察協議は問題ないと認識している。

○児玉委員代理（愛知県）

- ・国の補助が受けられる。愛知県バス対策協議会で協議して、国の補助金申請を進める。申請手続きにおいて、前降りとするか、運賃100円を先払いとするか、その内容を確認しておきたい。

○事務局

- ・運賃は先払い、前乗り、後降りを想定している。

○天木委員

- ・**着座数が少ないので問題がないか。**購入価格もあるが、3台体制としないか。

○事務局

- ・座席数は、11人より増やすことができる。メーカーと調整して、座席数を決めたい。
- ・現在集中して利用するのは高校生で、利用者に高齢者に座席を譲る車内マナーの啓発もしていきたい。
- ・車両購入価格は消費税の増加、本体価格の増加がある。国の補助金を使い、町の負担を減らす努力をする。3台体制については、住民の声や利用者数を参考に、今後検討していくこととしたい。

○伊豆原座長

- ・補助金はいくつかあると思うが。

○児玉委員代理（愛知県）

- ・町が購入して貸渡す、事業者が購入して使用する2つの方法がある。補助額は共通なので、どちらを使うかは町の判断による。

○伊豆原座長

- ・両者検討したうえで導入を。
- ・赤ルートで10月からダイヤ等改正して利用が増えているので、2枚ドアの導入が必要だと思う。利用が増えることは嬉しいが乗降時間が増えることになる。高齢者の方が手押し車などを使われていると乗降時間も長くなり、こうした利用も想定した乗降時間とすることが重要だと思う。
- ・櫻場委員の会でも車両の選択確認をしていただいたらよいかと思う。
- ・発注して導入までの時間はどうか。

○事務局

- ・発注から半年で納車ができると聞いている。予算確保ができ次第、速やかに導入したい。

○伊豆原座長

- ・手続きは大変ですがスムーズな導入をお願いする。
- ・来年度の赤ルートのポンチヨの更新について、了承してよろしいか。

<異議なし>

○伊豆原座長

- ・全員の了承を得たとして確認した。

**車両を更新することで座席数が減少することについて委員からの指摘があったため、現行の車両よりも座席数を増やすための検討を行う必要が生じた。**

## ●第33回地域公共交通会議を踏まえて事務局の見解

### ・導入車両について

日野自動車ポンチョロングタイプの2ドアの車両を導入するにあたって異議がなかったことから、当該車両の導入を行うこととする。

### ・座席数について

委員から座席数の減少について指摘があったため、以下の通り再度検討を行った。

#### 【利用者数について】

令和元年10月に実施したダイヤの見直しにより、北部赤ルート of 1便当たりの乗車人数が増加し、10月には16.0人を記録している。(資料1参照) そのため、同程度の座席数の確保が必要であると判断する。

#### 【利用者層について】

交通安全意識の向上及び公共交通の利用促進施策として、令和元年10月より70歳以上の高齢者及び65歳以上の運転免許証の自主返納者を対象とした無料乗車券の交付事業を行っている。

交付実績としては70歳以上の人口の約7人に1人が無料乗車券の交付を受けており、コミュニティバスが生活の足として必要とされている。

また、無料乗車券の交付によりバス利用者のうち約60%が無料対象者という記録が出ている。

(実績値) 令和元年12月利用者数と運賃収入 利用者数 6,012人 運賃収入 239,200円 運賃収入 (239,200円) ÷ 100 ÷ 利用者数 (6,012人) = 39.7 ⇒ 約60%が無料で乗車
--

利用者の多くが足腰の弱い高齢者であり、座席数が少ないために高齢者が乗車の際に立たなければならない場合、仮に子どもの飛び出し等で運転上やむを得ず急ブレーキを踏む必要が生じた場合等において、車内での転倒等の事故の危険が想定される。

北部赤ルートの運行経路は、大型ショッピングモールの駐車場や鉄道駅ロータリーへの乗入を行っているため、注意をしても事故回避のために急ブレーキを踏まざるを得ない状況は避けられない。

しかしながら、第33回地域公共交通会議資料7内で示した車両を導入する場合、座席数は現状よりも減少するため、立ち席となる高齢者が増加してしまい、車内において危険が生じる環境を作ることによってバスの利用を敬遠されることとなり、利用者が減少する恐れがある。

利用者の安全な車内環境を整備するためには、座席数を増やす必要があり、準備すべき座席数は令和元年10月に1便当たりの利用者数として記録された16人を目安として設定する必要がある。

### ・事業者との協議について

上記の整理を行った上で、愛知日野自動車との打ち合わせを行ったところ、運転席側を通常1人掛けのところ2人掛けに改造することが可能であると確認をした。(別添展開図参照)

この改造により、16人分の座席を確保(立席15人+運転席1人)することが可能となる。

以上のことから、委員による指摘の通り、十分な座席数の確保及び安全な車内乗車環境の整備のため、座席を含めた車内を改造した車両を導入する必要がある。



## ●車両更新における補助金申請（公有民営補助金について）

車両の購入にあたっては、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」内の「公有民営方式車両購入費国庫補助金」制度が活用できる。

（参考）

### 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱内「第4節公有民営方式車両購入費国庫補助金」抜粋

（補助対象事業者等）

第25条の2 本節における補助対象事業者は、第6条又は第16条の基準に適合する補助対象事業に係る協議会の構成員である都道府県又は市区町村（以下この節において「地方公共団体」という。）とする。ただし、当該協議会が活性化法定協議会である場合においては、当該地方公共団体又は当該活性化法定協議会のいずれかとする。

2 大臣は、予算の範囲内において、補助対象事業者に対し、次条の補助対象事業に係る補助対象経費の1/2に相当する額以内の額を、当該事業に係る車両を取得した日の属する会計年度及び翌年度の2年間で均等に分割して交付する。

（補助対象事業の基準）

第25条の3 本節における補助対象事業は、生活交通確保維持改善計画に記載された補助対象系統を運行するために必要な車両の取得であって、当該車両の取得が都道府県協議会等若しくは市区町村協議会等の構成員である地方公共団体が取得した車両を生活交通確保維持改善計画に運送予定者として記載された者に貸与することを目的としたものであり、**別表13に定める要件に適合**し、かつ、別表14に定めるところにより経費が算定されるものとする。

（別表13 抜粋）

#### 公有民営方式車両購入費国庫補助金（補助対象事業の基準）

都道府県協議会等又は市町村協議会等が定めた生活交通確保維持改善計画に取得が必要として掲載された補助対象車両の取得のうち、次のイからホまでの全てに適合する車両（新車に限る。）。

イ 国庫補助金の交付を受けようとする会計年度の4月1日から翌年1月31日までの間に取得した車両又は前年度に取得し、本節による補助金の交付を受けている車両であること。ただし、第6条第2項及び第16条第2項の規定による補助対象系統の運行の用に供している車両にあっては、再編計画期間の満了後も、2年目まで引き続き補助対象とすることができる。

ロ 当該車両の取得に関し、都道府県協議会等又は市町村協議会等が、生活交通確保維持改善計画において、収支改善計画を定めていること。

ハ 主として第2編第1章第1節及び第2節並びに附則第4条の事業の補助対象系統の運行の用に供するものであること。

ニ 以下の（1）又は（2）のいずれかに該当するもの。

（1） 地上から床面までの地上高が65センチメートル以下、かつ乗車定員11人以上の車両であって、次のいずれかに該当するものであること。

① ノンステップ型車両（スロープ又はリフト付き） ② ワンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）

③ 小型車両（①及び②の類型に属さない、長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両）

（2） 運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号。以下「保安基準」という。）に適合した定員11人以上の車両（「都市間連絡用車両」という。）

ホ ノンステップ型車両にあっては、**原則として、標準仕様ノンステップバス認定要領（平成27年7月2日付け国自技第75号）に基づく認定を受けたもの。なお、標準仕様ノンステップバス認定要領に基づく認定を受けた車両以外の車両を購入しようとする場合は、事前に大臣にその理由を記載した書類を提出しなければならない。**

⇒今回導入予定の車両は、「標準仕様ノンステップバス認定要領」に基づく認定を受けていない。

そのため、補助金の交付を受けるためには、大臣に理由を記載した書類を提出する必要がある。

今回導入する車両は、車両価格が1,500万円を越すため補助上限は750万円となり、地域間幹線系統を運行する車両のため、愛知県を通して理由書等大臣が指定する書類を提出し、補助金の申請を行っている。