

平成25年5月

連節バス導入に関するアンケートの結果 (導入事業者5社からの主な意見等)

【導入支援体制など】

- 総合特区提案により、地域公共交通会議の活用により許認可の簡素化（協議時間の短縮）、許可期間の統一を実現。
- 市、道路管理者（県及び市）、運輸局とともに先行導入事例の視察を行った。
- 公共交通会議等を介さず自社施策で実施したため関係者協議が個別協議となり時間を要した。
- 国内を走行していない車両を導入する場合、「登録できない→特車申請できない→事変認可申請できない」というスパイラルに陥る。
- 今後導入を計画している地域で、自治体からバス事業者に対して高い要求（利用者への説明、道路管理者や交通管理者等への協力要請を事業者責任で行うこと）が課され、なかなか進捗しない事例がある。
- バス事業者が導入を提案し、行政にサポートしてもらえるスキームの構築が望まれる。
- 事変認可申請（路線延長、最大車両変更）、基準緩和認定申請、特車申請に関する関係機関への意見照会は、同様の内容の書類が何度も道路管理者や警察に照会されるので、意見照会を纏めて実施したり、関係者が含まれる協議会で承認を得るなど意見照会の簡素化が図られれば審査期間が短縮できる。

【運行経路設定や施設整備】

- 警察から要請された道路改良（交差点右折レーン停止線の後退、中央分離帯の高木伐採、交差点付近の街路灯照明の増設）を市が支援。
- 走行経路の決定に当たって、道路管理者・警察からは現車での試走・確認を求められるが、納車後でないと試走ができないため、車両導入後になって希望ルートを走行できなくなるというリスクがある。
- 停留所施設の整備（上屋延伸、路面「バス停」表示拡張、バスベイ拡張）を県が積極的に支援。
- 路外停留所の入場ゲートや構内道路の改修を大学側の費用負担で行った。
- バスレーンや乗継拠点がすでに整備されていたことが導入の一つのポイント。
- 大学側の協力で学内の停留所に運賃收受のためのラッチスペースを設けた。
- 大学側が学内にバスターミナル設置するとともに、学生へのバス利用促進PRを実施。

【車両輸入手続き】

- 導入車両がポスト新長期規制の適合外のため正規輸入での新車登録ができず、排ガス規制除外となる並行輸入の手続きとなったが、書類作成等はディーラーに全面的にサポートしてもらった。
- 手続きは全面的にディーラーに依頼した。

○手続きはディーラーに依頼したが、今後はディーラーを介さない個人輸入になるので不安。

【規制緩和要望】

○他地域への車両貸し出しやイベント走行時の手続き緩和。

○特車の許可期間の延長（現行の最長2年→3～5年）。

○バス事業者が公共交通機関としての使命を果たせるよう、バス車両について特車の許可や保安基準緩和の適用外、バリフリ規制の緩和等を行い、バス事業者に事業の創造性や自由度を持たせるべき。

【道路管理者協議】

○正確な軌跡図の作成はコンサルへの依頼が必要。

○特殊車両基準の判断について、公共交通を担うバスと貨物トレーラーを同様に判断する傾向あり（先導車解除等の特例扱いの他への波及を懸念）。

○軌跡図の作成は、実際の運行車両が存在せず大変な労力と多くの費用がかかった。

○連節バスの挙動がわかるビデオがあると軌跡図の作成作業の簡略化が図られるのではないか。

○特車申請は「納車・登録回送用」「試走用」「営業運行用」に3回必要。（緊急迂回路も想定）

○特車申請には車検証が必要なところ納車の遅れ等の事情を踏まえ、予め審査を進めていただけた。

【交通管理者協議】

○導入合意以降、個別の協議に多くの時間を要したため、結果的に専用レーン、PTP S整備を先送りし、連節バスのみ先行導入となった。

○所轄の警察署が導入に積極的で、県警本部との調整は所轄署の責任で進めてもらった。

【保安基準緩和認定】

○ルート変更が生じる都度、手続きが必要なのを解消してほしい。

○迂回経路の認定も受けておく必要がある。

○「納車・登録回送、試走用」「営業運行用」に2回申請。

○基準緩和認定申請（運輸局）と並行輸入申請（検査法人）には必要書類に同じものが多く、同じ書類を持って両方の窓口を行き来するなど時間を要した。

【利用者への対応・沿線住民等への対策】

○協議会で決定した導入計画案をバス事業者HPで公表し意見募集を行った。

○運行開始当初は、連節バスの前後に誘導車を伴走させた。