

ノンステップバス走行不可路線調査

1. 調査方法

日本バス協会より都道府県バス協会（計47協会）を通じて全国の会員バス事業者（計663事業者）を対象にノンステップバスでの走行不可箇所の調査を依頼した。調査内容は、走行不可箇所のありなし、およびある場合の路線名、該当区間、具体的な状況であり、あわせて当該区間の図面、写真の提供を求めた。

2. 調査結果

(1) 回答数

計33都道府県バス協会から計82事業者、計231路線の走行不可の回答が得られた。内訳を表1に示す。なお、今回の調査では得られた回答の全てが「走行不可箇所あり」の回答であったが、「走行不可箇所ありの場合のみ回答すれば良い」と判断された可能性も考えられるため、無回答のバス協会、事業所が必ずしも「走行不可箇所なし」とは限らない。また、回答事業者の中にはノンステップバスを保有していない事業所もあり、あくまでも推測で回答してきている場合もあった。

(2) 原因別集計

事業者より提供された回答表および図面や写真をもとに、日本自動車研究所で以下に示すような5つの原因別に集計を行った。

A: 急カーブ、急勾配、幅員等の道路構造に起因するもの。山岳道路（典型例：日光いろは坂）では路線全域が問題になっている場合が多いが、丘陵地の住宅地などでは1～2箇所が問題となっている路線もある。



B: 交差道路、橋等との接合部に生じた段差に起因するもの。幹線道路から団地への侵入路などに比較的多く見られる。また、橋との接合部は経年変化による場合も考えられる。



C: 踏切、無舗装など路面に生じた起伏、凹凸に起因するもの。今回の回答では圧倒的に踏切が多くなっている。



D: 現象的には B と同じ場合が多いが、歩道の縁石、急カーブが原因している場合もある。駅、学校、病院、施設、大型店等への侵入路に多く見られる。



E: 現象的には D と同じであるが、むしろ運行上必要な施設が原因していると思われるもの。バス停、回転場所、車庫、営業所、給油スタンド等への侵入路に多く見られる。



集計結果は表 1 に示す通りであり、A が 56 路線、B が 60 路線、C が 33 路線、D が 41 路線、E が 41 路線であった。なお、今回の調査では、(1) に示したように「無回答＝走行不可路線なし」とはみなしにくいいため、県別や事業者別の比較を定量的に行うことは危険である。

表 1 走行不可路線集計結果 (2009. 9. 4 現在)

県別 バス協	路線バス 事業者数	回答 事業者数	走行不可路線数 (注 1)					
			総数	原因別内訳 (注 2)				
				A カーブ、 勾配、幅 員等道路 構造	B 交差道 路、橋等 との接合 部段差	C 踏切、無 舗装等路 面の凹凸	D 駅、学校、 施設、大 型店等へ の侵入路	E バス停、 回転場 所、車庫 等への侵 入路
北海道	40	10	18	2	4	3	4	5
青森	6	1	3				3	
岩手	12	1	1		1			
宮城	10	1	16	1	8	1	1	4
福島	6	1	1	1				
秋田	4							
山形	7	2	3	3				
茨城	20	1	1		1			
栃木	11	1	1	1				
群馬	15							
埼玉	20	2	4		2	1	1	
千葉	33	2	2	1				1
東京	36	1	4		1	1	3	
神奈川	22	8	26	3	7	6	6	4

山梨	12	2	6	3	2	1		
新潟	15	1	7	1	3		2	1
長野	13	7	20	10	3	2	2	3
富山	6							
石川	9	3	3		3			
福井	4	1	3				3	
岐阜	18	4	20	6	6	1	2	5
静岡	17	3	4		2		1	1
愛知	22	2	5	1		4		
三重	6	1	8	7			1	
滋賀	9							
京都	11	3	4	1		3		
大阪	20	4	12	5	2		5	
兵庫	28	4	11	3	1	4		3
奈良	3							
和歌山	13	2	2	1				1
鳥取	4	2	3		3			
島根	16	1	1			1		
岡山	17							
広島	42							
山口	6	1	2		1			1
徳島	10							
香川	8							
愛媛	9							
高知	13	2	2	1	1			
福岡	14	2	25	1	3	5	4	12
佐賀	7							
長崎	20	4	9	4	5			
熊本	9							
大分	10	1	2		1		1	
宮崎	4	1	2				2	
鹿児島	16							
沖縄	10							
計	663	82	231	56	60	33	41	41

(注1) 同一路線で複数箇所を指摘したものについては事務局で1路線として集計

(注2) 事業者からの回答表、図面、写真にもとづいて事務局の判断で振り分け

3. 今後の予定

バスメーカー、バス事業者関連の委員で内容を精査し、対応策について検討したい。

【参考】ノンステップバス導入状況

国土交通省のホームページには都道府県別の導入状況が掲載されている。(添付の「参考資料2」)

これによれば、東京(62%)を筆頭に、京都(47%)、愛知(46%)、埼玉(40%)、兵庫(33%)、大阪(32%)、神奈川(31%)、静岡(29%)といった都市部での導入が高くなっている反面、都市部でも福岡は0.8%と極端に低くなっている。一方、地方部でも石川(25%)、富山(24%)、和歌山、山口、香川(ともに20%)など結構導入率の高い県が見られる。

都道府県別移動円滑化基準適合車両の導入状況

平成21年3月31日現在

県名	総車両数 (台)	移動円滑化基準適合車両数(台)		導入比率(%)	
		合計	うちノンステップ バス	適合車両	ノンステップバ ス
北海道	3,753	833	295	22.20	7.86
青森	888	120	2	13.51	0.23
岩手	855	80	8	9.36	0.94
秋田	679	102	2	15.02	0.29
山形	342	69	53	20.18	15.50
宮城	1,245	229	80	18.39	6.43
福島	988	75	23	7.59	2.33
東京都	6,403	4,791	3,989	74.82	62.30
神奈川県	4,979	3,775	1,574	75.82	31.61
埼玉	2,064	1,549	828	75.05	40.12
群馬	517	167	109	32.30	21.08
千葉	2,586	1,649	712	63.77	27.53
茨城	1,149	186	113	16.19	9.83
栃木	548	174	68	31.75	12.41
山梨	332	55	36	16.57	10.84
新潟	1,290	244	91	18.91	7.05
長野	946	122	34	12.90	3.59
富山	339	89	83	26.25	24.48
石川	673	304	171	45.17	25.41
愛知県	2,155	1,421	1,001	65.94	46.45
静岡県	1,531	635	454	41.48	29.65
岐阜	746	301	117	40.35	15.68
三重	793	220	52	27.74	6.56
福井	281	69	56	24.56	19.93
大阪	3,079	1,873	1,010	60.83	32.80
京都	1,542	930	732	60.31	47.47
兵庫	2,693	1,389	912	51.58	33.87
滋賀	557	165	94	29.62	16.88
奈良	644	154	66	23.91	10.25
和歌山	380	98	77	25.79	20.26
広島	1,926	379	131	19.68	6.80
鳥取	336	88	53	26.19	15.77
島根	410	72	55	17.56	13.41
岡山	800	156	32	19.50	4.00
山口	772	192	156	24.87	20.21
香川	262	58	55	22.14	20.99
徳島	378	68	64	17.99	16.93
愛媛	529	136	78	25.71	14.74
高知	369	54	42	14.63	11.38
福岡	3,107	1,151	26	37.05	0.84
佐賀	376	93	21	24.73	5.59
長崎	1,588	294	74	18.51	4.66
熊本	1,032	154	102	14.92	9.88
大分	713	85	8	11.92	1.12
宮崎	445	80	27	17.98	6.07
鹿児島	1,225	93	48	7.59	3.92
沖縄	728	17	8	2.34	1.10
合計	59,973	25,038	13,822	41.75	23.05

注. 車両数は運輸支局管内における営業所の車両数