

第 1 号様式 (第 5 関係)

移動円滑化基準適用除外認定申請書

平成 28 年 2 月 29 日

中部運輸局長 殿

申請者の氏名又は名称 豊栄交通株式会社
代表取締役 境 政 義
住 所 豊田市深田町 1 丁目 1 2 6 番地 1

下記の自動車について、移動円滑化基準第 4 3 条の規定に基づき、基準適用除外の認定を受けたいので、別添の書類を添えて申請します。

記

1 車名及び型式

- ① 三菱ふそう ローザ TPG-BE640G
- ② 三菱ふそう ローザ TPG-BE640G
- ③ 三菱ふそう ローザ TPG-BE640E
- ④ 三菱ふそう ローザ TPG-BE640E
- ⑤ 三菱ふそう ローザ PDG-BE63DG
- ⑥ 三菱ふそう ローザ PDG-BE63DE

2 車台番号

- ① BE640G-210806
- ② BE640G-210807
- ③ BE640E-210160
- ④ BE640E-210162
- ⑤ BE63DG-700531
- ⑥ BE63DE-700362

3 使用の本拠の位置

尾張旭市狩宿町四丁目 1 2 4 番地 1

4 認定により適用を除外する移動円滑化基準の条項及び内容

- 第 3 7 条第 2 項第 1 号：乗降口の幅
- 第 3 7 条第 2 項第 2 号：乗降口のスロープ
- 第 3 8 条第 1 項：床面の高さ
- 第 3 9 条：車いすスペース
- 第 4 0 条第 1 項：通路の幅
- 第 4 0 条第 2 項：通路の手すりの間隔

5 認定を必要とする理由

尾張旭市営バスの運行において使用する自動車について、記1の自動車を導入するにあたっては、別紙のとおり、その運行の態様が特別であることから、移動円滑化基準の適用除外を認めていただきたい。

6 省略する添付資料

なし

尾張旭市営バスの運行において使用するために導入する車両について
移動円滑化基準適用除外を必要とする理由

1. 尾張旭市営バスは、高齢化する市周辺部の交通空白地帯（路線バス停留所より500m以遠）の市民を対象に「市民の生活の足として、交通手段を確保することにより交通空白地域の改善及び市民交流の促進を図り、もって外に出かけたくなるまちづくりを推進する」ことを目的として平成16年12月からの試験運行を経て、平成20年10月1日から本格運行を開始し、平成26年度においては、年間152,693人が利用しており、現在では市民の重要な移動手段となっている。
2. 本市営バスにおいて、次の点から平成19年度及び平成20年度に、現行車両である三菱ふそうローザPDG-BE63DG及び三菱ふそうローザPDG-BE63DEを導入する必要があるとし、当該車両について「その構造により移動円滑化基準に適合できない特別な事由がある自動車（移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領第3(5)（現在の認定要領において(6)。以下、当該申請時においては同様。）」に当たるものとして、移動円滑化基準の適用除外を申請し、平成20年3月10日付け中運適外認第30号及び第31号並びに平成20年9月25日付け中運適外認第120号及び第121号にて認定を受けている。
 - (1) 市営バスの利用者のうち、約7割が60歳以上の高齢者である。
 - (2) 高齢者は、揺れる車内で安定的に立っていることや、急ブレーキ時に踏ん張ることが難しいことから、車内事故を未然に防止する観点から、高齢者が利用者の大半を占める尾張旭市営バスにおける車両選定に当たっては、利用者全員が着座できることを条件とすることが望ましい。（本市交通問題懇話会（身体障害者団体代表も参加）の総意でもある。）
 - (3) 当該路線の需要は、最大瞬間乗車人員の平均が東ルートで13.5人、西ルートで13.3人であり、利用者の増加傾向（2割増）を考慮し、東ルート16.2人以上、西ルート16人以上の車両が必要である。
 - (4) 他方、当該路線には狭隘区間、鋭角な曲がり角を含み、また、これらを避けた路線では居住地域を十分にカバーできないため、当該路線では中・大型路線バスでの運行は困難であり、マイクロバスでの運行が限度となる。
 - (5) しかしながら、移動円滑化基準に対応したマイクロバスでは、東ルートで走行できるロングタイプで座席定員13人、西ルートで走行できるショートタイプで座席定員12人であり、移動円滑化基準対応車では当該路線の需要に対応できるマイクロバスが存在しない。
 - (6) このため、当該路線に導入する車両については、座席定員17人以上を確保するマイクロバスとして、当該車両について「その構造により移動円滑化基準に適合できない特別な事由がある自動車（移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領第3(5)）」に当たるものとして、移動円滑化基準の適用除外を申請することとする。
 - (7) なお、移動円滑化基準の適用除外により利用が困難な、車いす利用者については、尾張旭市が、別途、「障害者タクシー料金助成事業」及び「移送サービス利用助成事業」（いずれ

もタクシー料金の補助)の利用により、移動手段の確保を図ることとしている。

3. 平成20年10月1日に現行車両で本格運行を開始して7年が経過し、現行車両については、走行距離が30万kmを超え、老朽化による故障等も目立つようになった。他方では運行頻度の向上や、日曜祝日の運行、新たな停留所の設置等、本市営バスへの要望がなされてきた。

そのため、平成26年度に本市営バスの適切な運行目的やサービス水準を明確にし、それに対応した新規路線の検討を行い、その結果、年々利用者が増加傾向にあり、市民生活における重要な移動手段として定着している状況を踏まえ、現行の運行ルートの基本とした見直しを行うこととした。

4. これに基づくルートの再編を行うなかで、現行車両を導入する必要に至った前述2に挙げた理由について、今回の見直しの時点で状況が変化したか検討し、その結果次のおりとなった。

- (1) 利用者の7割が60歳以上の高齢者であり、利用者の年齢別比率は平成19年度以降大きく変化していない。
- (2) 路線バス車内における高齢者の転倒、骨折事故が多発しているとして平成25年9月13日に消費者庁から注意喚起がなされているところであり、高齢者が利用者の大半を占める市営バスにおける車両選定に当たっては、利用者全員が着座できることを条件とすることが望ましい。
- (3) 当該路線の需要は、平成26年度の1日における最大瞬間乗車人員の平均において、東ルートで23.0人西ルートで13.5人を超える月が発生している。また、乗車定員(東:26人、西:22人)を超え、積み残しも発生していることから、現行車両と同等かそれ以上の定員を有する車両が必要である。
- (4) 再編後のルートについては、現行ルートを基本とし、居住地域を十分カバーするため、アップダウンや狭隘区間、鋭角な曲がり角を含めたルートを運行する必要があり、現行車両相当のマイクロバスでの運行が限度となる。
- (5) 移動円滑化基準に対応したマイクロバスでは座席定員が少なく、当該路線の需要に対応できず、前回の適用除外申請時と同様の状況である。

5. 以上のことから、東ルートにおいては、現行車両と同車種である申請書中1、2の①②の車両(三菱ふそうローザTPG-BE640G)、西ルートには同じく③④の車両(三菱ふそうローザTPG-BE640E)を導入する必要がある。そのため、「その構造により移動円滑化基準に適合できない特別な事由がある自動車(移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領第3(6))」に当たるものとして、移動円滑化基準の適用除外を申請することとする。

なお、現行車両と同車種を導入することについては、平成27年度地域公共交通会議において、構成員からの同意を得ているところである。

6. 移動円滑化基準の適用除外により利用が困難な、車いす利用者については、市が実施している「障害者タクシー料金助成事業」及び「移送サービス利用助成事業」(いずれもタクシー料金の補助)の利用により、移動手段の確保を図ることとしている。

7. その他関係資料

別添「尾張旭市営バス車両導入に係る補足資料