

コミュニティバス運行車両に係る移動円滑化基準適用除外について

コミュニティバスで使用している車両が老朽化し、代替導入する車両について、移動円滑化基準第 43 条の規定に基づき適用除外認定を受けるため、松江市地域公共交通会議の合意を求めます。

1. 移動円滑化基準適用除外とは

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律では、原則として、車両の新規導入の際には「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（以下「移動円滑化基準」という。）」に適合した車両（車いす対応等）導入を義務付けています。

しかし、道路や地形上の問題等により、移動円滑化基準を満たすことが困難である場合には、公共交通会議の協議を整え地方運輸局に申請し、認定を受けることで、移動円滑化基準の一部が適用除外となります。

2. 適用除外認定を受ける車両

コミュニティバス車両

既存車両

No.	車名	型式	車台番号	乗車定員	幅	車両総重量	使用系統
	三菱	TPG - BE640G	BE640G 200271	28	201	5560	玉湯

代替車両

No.	車名	型式	車台番号	乗車定員	幅	車両総重量	使用系統
1	日野	2KG - GDB70M	GDB70 0010521	26	207	5300	玉湯

移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領

第 3 基準適用除外の認定を申請することができる自動車

(3) 幅 2. 1 m 以下であって乗車定員が 23 人を超える自動車、ガイドウェイバス

その他の技術開発上移動円滑化基準への適合が困難な自動車（No. 1 該当）

3. 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 37 条第 2 項第 1 号：乗降口の幅

第 37 条第 2 項第 2 号：乗降口のスロープ

第 39 条：車いすスペース

第 40 条第 1 項：通路の幅

4. 認定を必要とする理由

コミュニティバス運行事業の目的は、路線バスの撤退や運行されていない地域における地域住民（通勤通学、高齢者）の移動手段の確保であり、地域住民が利用しやすいように各集落の幅員の狭い道路を運行ルートとし、ルートの大半をフリー乗降にするなど利用者への配慮を行っております。

当該車両を製造するメーカーの車両では、車いす利用者への対応を行うために改造する必要が生ずることとなりますが、近隣で改造できる業者もなくメーカーで改造することもできない状況にあります。仮に改造ができた場合、当該路線の通勤通学時間帯には 20 名程度の利用があり、急こう配・急カーブが続き座席数を確保する必要もあることから、改造により現在の座席数を減らすことが困難となります。一方では車両を大型化した場合には、道路の幅員等の関係から現在の運行ルートでの運行が不可能となります。

また、当該車両にスロープ板を装着して安全に車いすを乗降させるためには、バス停やフリー乗降区間における停車スペース確保が厳しく対向車との離合が困難となり、他の通行車両への影響が出るなど交通安全上の問題や定時制運行に支障をきたすこととなります。

従って、これらの問題点を解決するためには、車両の改造又は車両の大型化のほか運行ルートや停留所の変更、さらにはフリー乗降の廃止等が必要となり既存の利用者への影響や本来の運行事業の目的が達成されないなどの問題があり、変更することは困難であると考えます。

以上の理由により、当該コミュニティバス運行事業に用いる車両については、当該路線の継続的な運行に資するため、やむを得ず本申請にて運行を予定する当該車両を選定するもので、結果として技術開発上のバリアフリー基準への適合が困難であることから、移動円滑化基準適用除外の認定を申出するものです。

なお、車いすをご利用になる方の移動確保手段につきましては、松江市が福祉政策として、福祉タクシー事業の制度を設けておられ、この制度を利用したの通院や買い物などの外出支援に活用されております。

撮影場所：大谷三地区バスルート



玉湯コミュニティバス南北線
大谷三地区バス停