

# 分かりやすく、乗りやすく、やさしいバスを目指して



平成22年3月8日

関東バス株式会社

## 会社概要(平成22年2月15日現在)

- 関東バス株式会社
- 本社所在地 東京都中野区
- 創業 昭和6年(1931年)12月
- 事業エリア 東京都城西地区  
(主として JR中央線を中心に、東は新宿駅、西は武蔵小金井駅、  
北は西武池袋線、南は京王線に挟まれた地域)
- 事業内容 自動車運送事業・不動産賃貸業・自動車整備業
- 資本金 3億7千5百万円
- 従業員数 1,096名
- 車両数 402両
  - 一般路線384両 (内11両は自治体からの貸与)
  - 高速路線 13両
  - 貸切 5両



# 当社の取り組み

## 1. バスロケーションシステム(関東バスナビ)

- ・平成18年3月より運用開始
- ・高速・貸切を除く全車(コミュニティーバスを含む384両)に装備
- ・バスターミナル上屋・停留所標識等、計59ヶ所に運行情報表示機設置  
文字と音声で到着予定時間、発車時間、お知らせ、緊急情報等を案内
- ・パソコン・携帯電話で、全路線(高速・深夜中距離バスを除く)の運行情報提供



## 2.車両無線

- ・平成18年度下期より導入開始。19年度上期で全車装備
- ・高速・貸切車両を除く全車(コミュニティーバスを含む384両)に装備
- ・バスロケーションシステムとの連携による運行管理
- ・運行情報の相互伝達
- ・忘れ物の問い合わせ等に活用



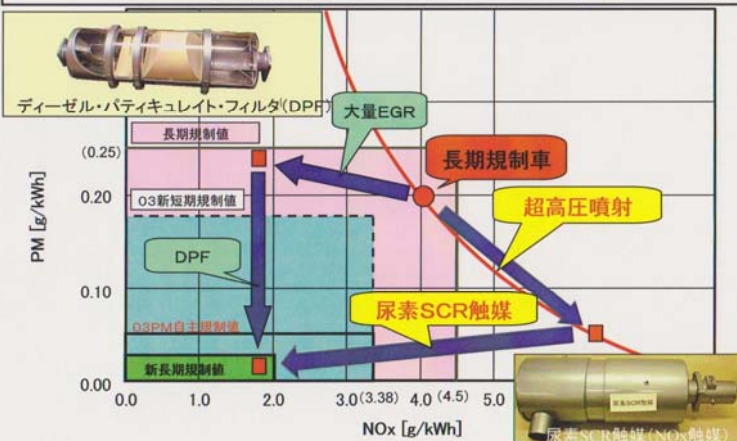
### 3.環境対応車両の導入

- ・新長期排出ガス規制対応車両 115両  
 (内尿素SCRシステム採用車両66両)



#### フレンズの規制適応技術(その1)

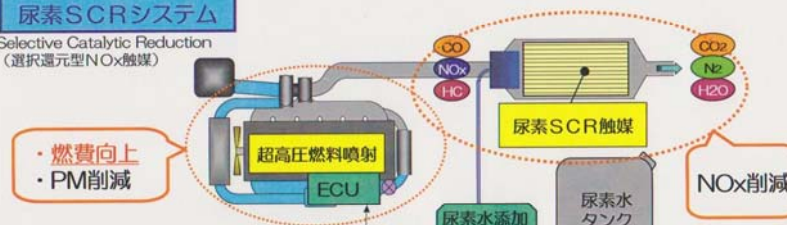
日産ディーゼルは、新長期排出ガス規制適応技術として、フレンズ(超高压噴射+尿素SCR触媒)を採用



#### フレンズの規制適応技術(その2)

##### 尿素SCRシステム

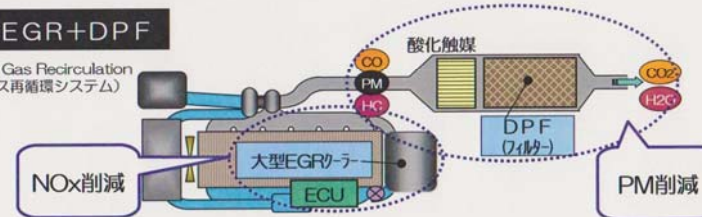
Selective Catalytic Reduction  
 (選択還元型NOx触媒)



本技術は、産業用定置設備として広範に使われているが、運転負荷が変化するトラックエンジン用には制御が難しく、今まで実用出来なかった。

##### 大量EGR+DPF

Exhaust Gas Recirculation  
 (排気ガス再循環システム)



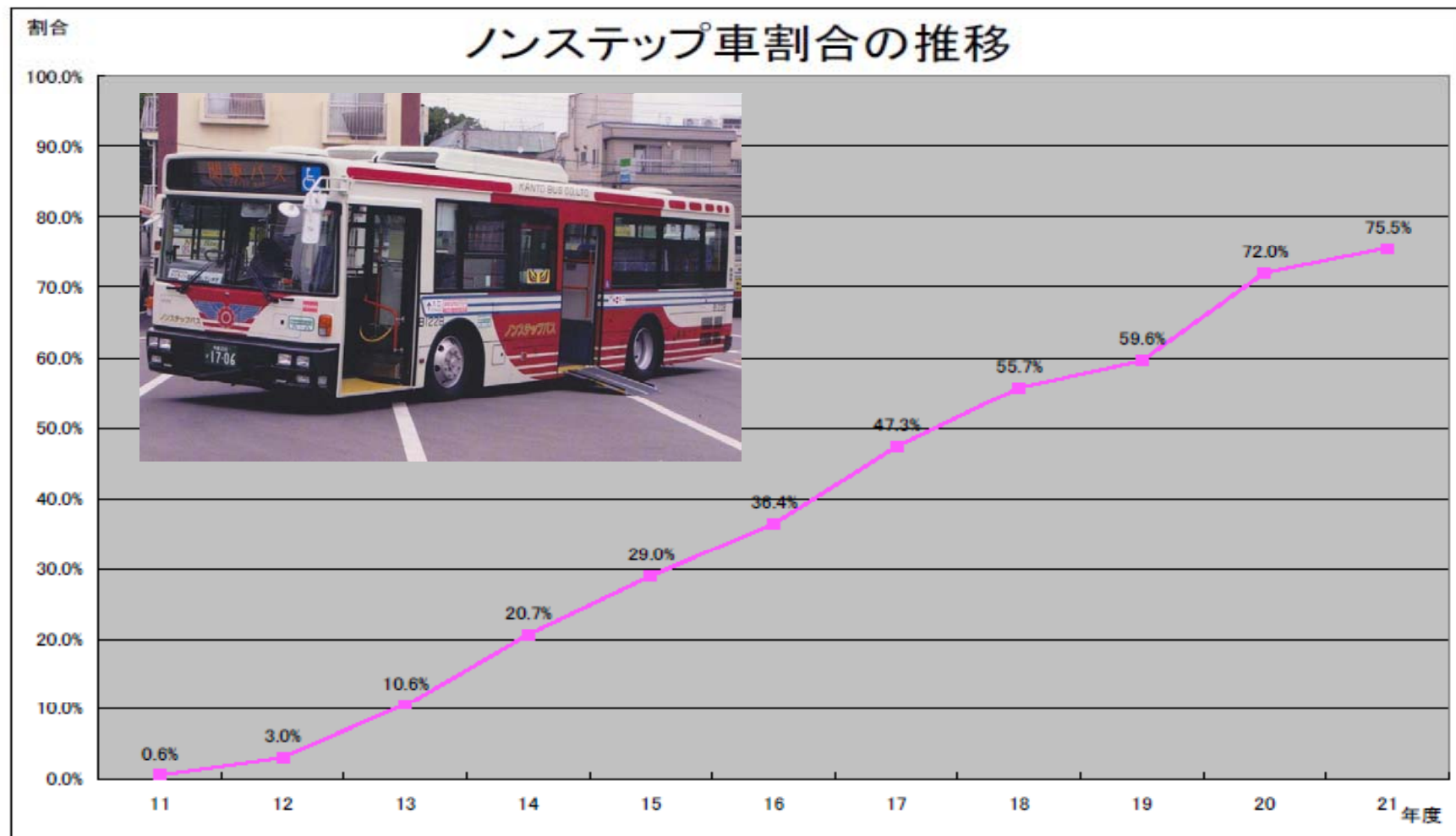
## 4.バリアフリー(1)

### ・ノンステップバス等の導入

ノンステップバス290両(全車スロープ板付) 75.5% (384両中)

ワンステップバス 32両(内 スロープ板付26両)

(スロープ板付車両合計 316両 82.3% (384両中))



# バリアフリー(2)

## ・バリアフリー研修

### 支援センターやなぎくぼだより 号外

関東バスの「バリアフリー研修」の取り組みと、支援センターやなぎくぼと関東バスの社員のみなさんとの交流についてまとめました。  
18年度から21年度までに計5回、述べ416名の皆さんと交流しました！

#### 営業係・営業主任研修(21年1月・3月)

意外に高～い！  
足元は気を付けて～

事務担当者(運行管理者等)を対象として実施！  
4日で81名参加！

～ひとこと～  
運転手さんの運行を管理する「運行管理者」の方など、事務担当者を対象に、はじめて研修が行われました。

<研修プログラム>  
①障害当事者の体験談【視覚障害者・車椅子利用者(電動・手動)】  
②車椅子体験・視覚障害者体験(介助および本人体験)  
③グループディスカッション

**視覚障害者より**  
☆停留所では社外放送にて行き先をアナウンスしてほしい。  
☆料金の支払いに際して、投入口の場所を教えてください。  
☆障害者の運賃割引をスムーズに利用できるように対応してほしい。  
☆空席がある場合はその場所をここ、そこなどの指示語ではなく、具体的に示してほしい。  
☆バスの車内放送と隣りた停留所が異なることがある。

**電動車椅子利用者より**  
☆電動車椅子は車体が重く小回りがきかないため、バス乗降にはスロープが必須。  
☆車椅子の固定用座席をお年寄りやベビーカー利用者に譲ってもらうのは心苦しい。  
☆インフラ整備など、社会全体の取り組みも必要。  
☆バスの仕様が統一化されていれば対応もしやすいのではないかな。

**手動車椅子利用者より**  
☆すべての車椅子利用者には介助者がいるわけではない。  
☆車椅子の固定用座席をお年寄りやベビーカー利用者に譲ってもらうのは心苦しい。  
☆乗車時、車椅子利用者の存在に気づいていただけただろうか不安。  
☆手動車椅子の場合は、スロープを使用せずに乗車できる場合もある。  
☆ベルト固定は時間を要し、他の乗客に迷惑して断ることがある。

### 五日市街道営業所研修(18年11月・21年4月)

18年度 3日で88名参加  
21年度 2日で92名参加

車椅子のベルト固定を中心に、じっくりと・・・

～ひとこと～  
18年度に続き今回で2回目。技術的な内容に加えて、たくさんの運転手さんとのコミュニケーションをとれたことが、うれしいひとときでした。

<研修プログラム>  
①視覚障害者体験(介助・本人体験)  
②車椅子の車内での固定方法

### 阿佐谷営業所研修(21年5月)

車椅子をたたくときは指をはさまないように

7日間連続で実施 155名参加

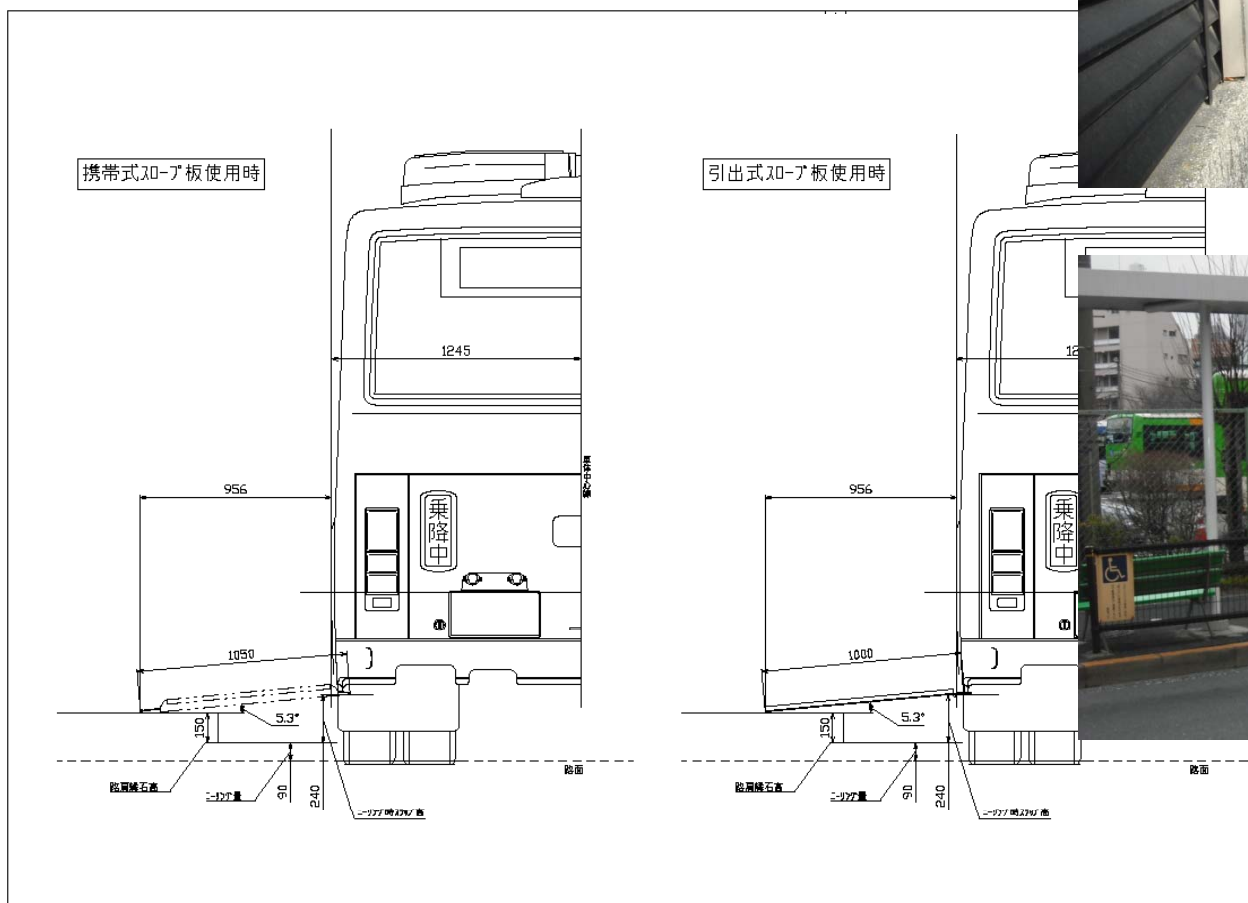
～ひとこと～  
7日間連続の研修会で、155人もの運転手さんと交流することができました。

<研修プログラム>  
※今回は車椅子の乗降を中心に下記のとおり実施されました。  
①スロープを出せない場所での手動車椅子の乗降(段差越え)方法  
②新車両(スロープが長い小型車両)の取扱  
③車椅子の車内での固定方法

# バリアフリー(3) 当社の課題

①当社にはスロープ板での対応が難しい停留所が約2割(約250ヶ所)存在

- ・車両幅2.5m+スロープ板長1.0m+車椅子転回長1.3m  
片側歩車道計4.8mの幅員が必要





# バリアフリー(3) 当社の課題

## ②ノンステップバスの問題点

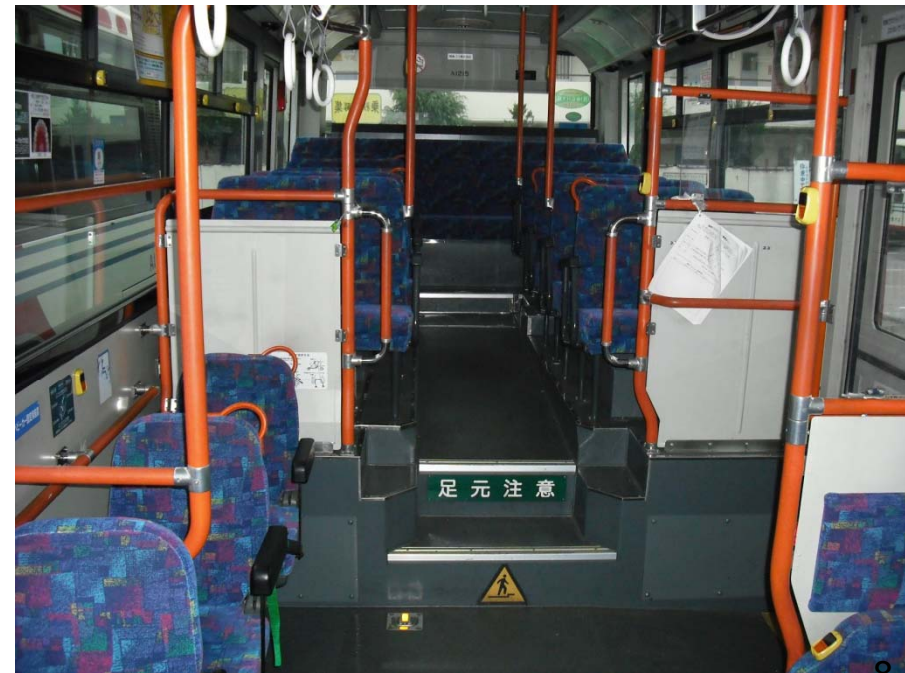
### ・ノンステップ部分の狭さ

ノンステップ部分の座席が少ないので、ここが空いていない場合、乗降時に車内の段差を上り下りしなければならない。

※ お年寄りにとってやさしいバス？

### ・車両後半部の段差

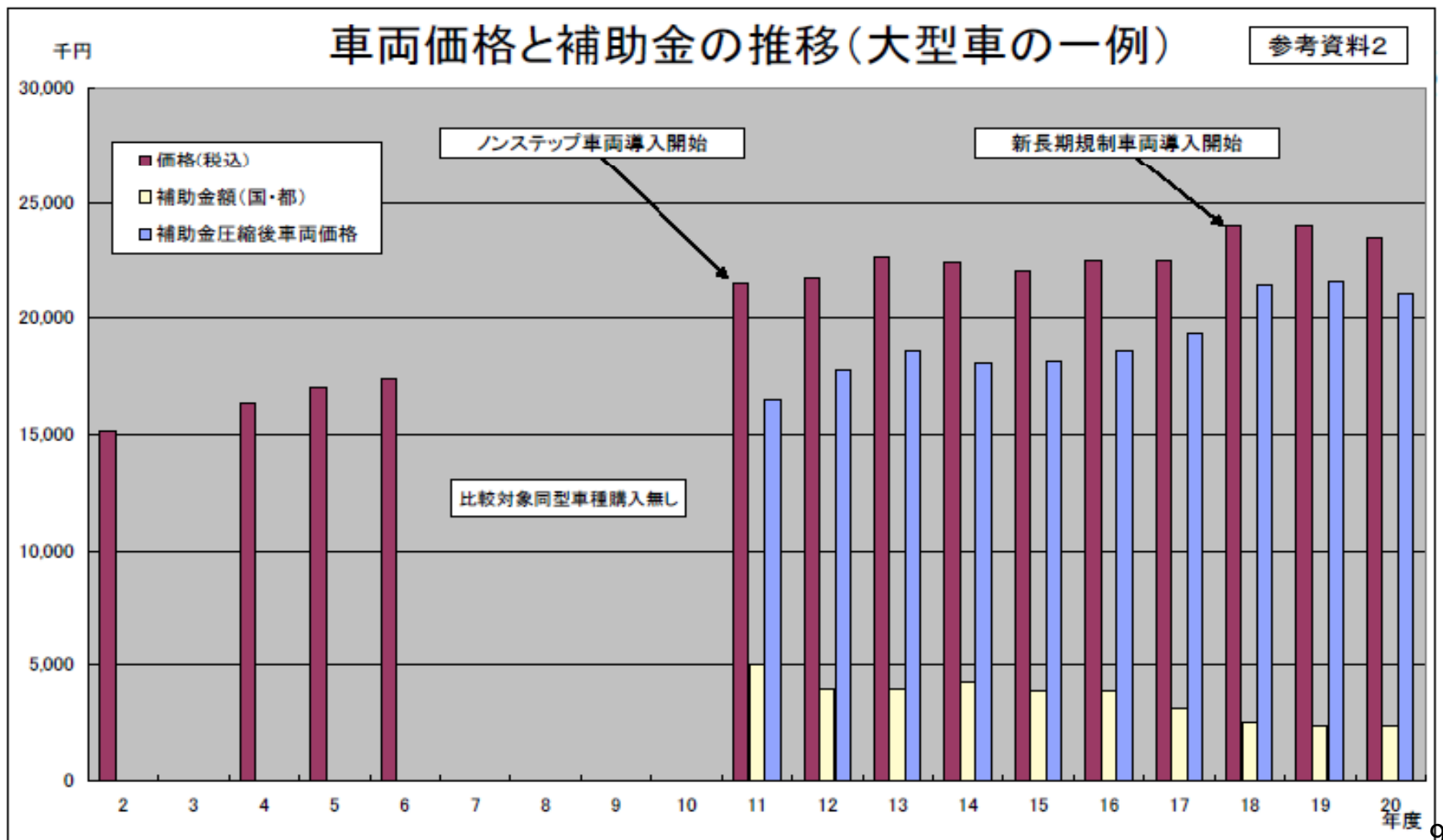
背の高い人は天井に頭がつかえる



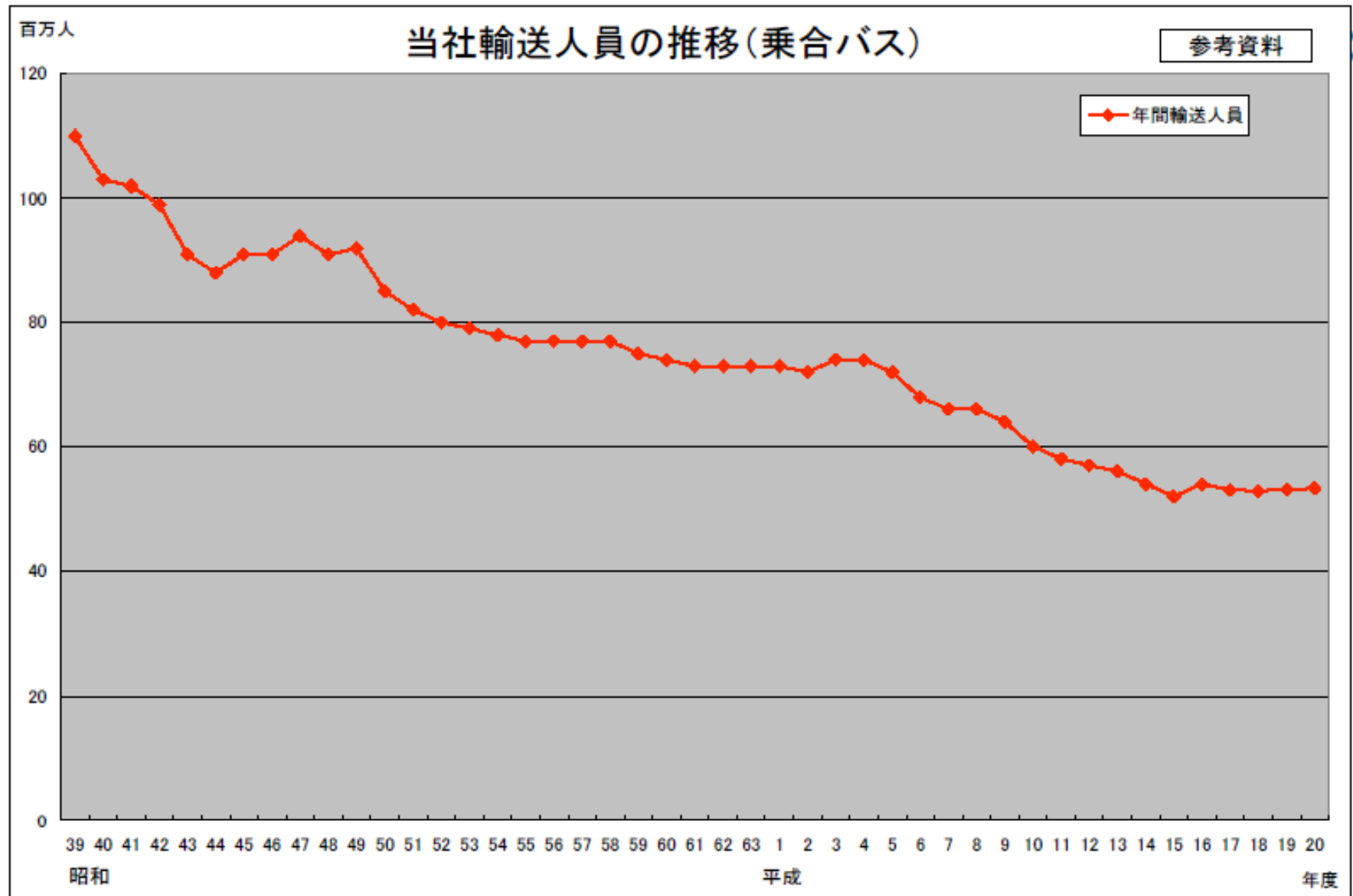
# バリアフリー(3) 当社の課題

## ③車両価格の上昇

バリアフリー対応及び排気ガス規制対応により車両価格が上昇



# 参考資料



# 交通基本法の検討に当たって

バスは平面交通で、分かりやすく、やさしい乗り物だと考えており、また、そうありたいと願っております。

更に、バスは高齢化が進むこれからの日本で、益々その重要性が高まっていくものと信じております。

そのバスを衰退させない為に事業者の努力は当然のことですが、交通基本法の検討に当たり、バリアフリーの観点から下記については是非検討をお願いいたします。

- マイカーから公共交通機関への政策転換  
(都市部でも40年前と比較すると、乗車人員は半減しています)
- バリアフリー対応、環境対応コストについての財政支援
- 人や環境にやさしいバスの開発について、メーカーへの支援
- ターミナル、歩道、バスベイ等、バリアフリー化へのインフラ整備

誰もが自由に移動する権利、移動権はすばらしいことですが、事業者の取り組みにも限度があり、最終的な権利の保障は、国が負うべきものと考えております。