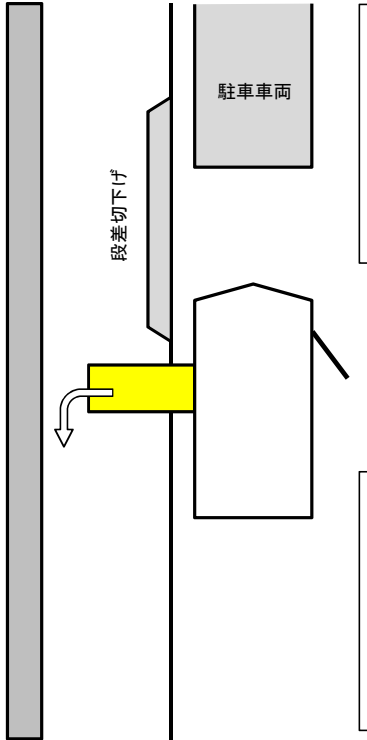


《公道での評価における車両配置と乗降性の評価状況》

①横乗りが便利な状況の例



歩道から直接の乗降は、スロープ勾配は小さく(2~3°)容易に行える。

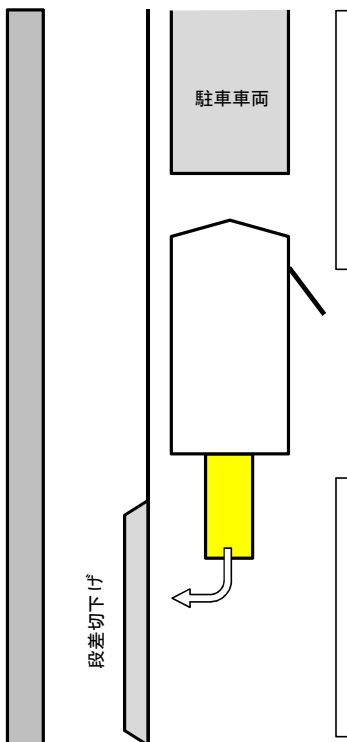


図1 歩道からの電動車いすによる乗車



図2 歩道からの電動アシスト付き車いすによる乗車

②後乗りが便利な状況の例

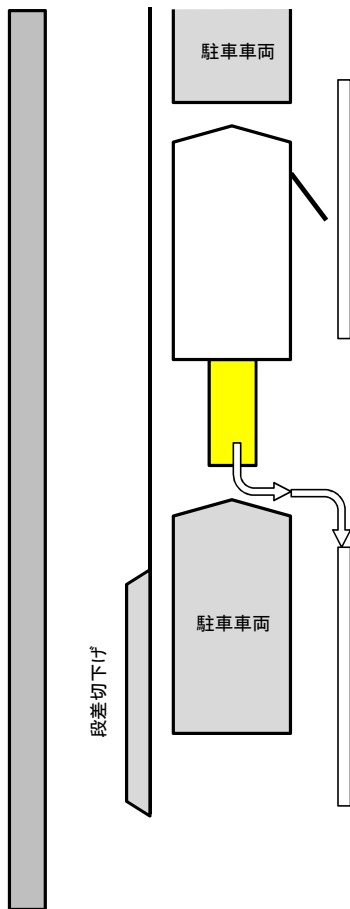


開口部付近にスペースがあり、歩道段差の切下げが近くにあれば容易に乗降できる。



図3 車道からの手動車いすによる乗車

③後乗りが不便な状況の例

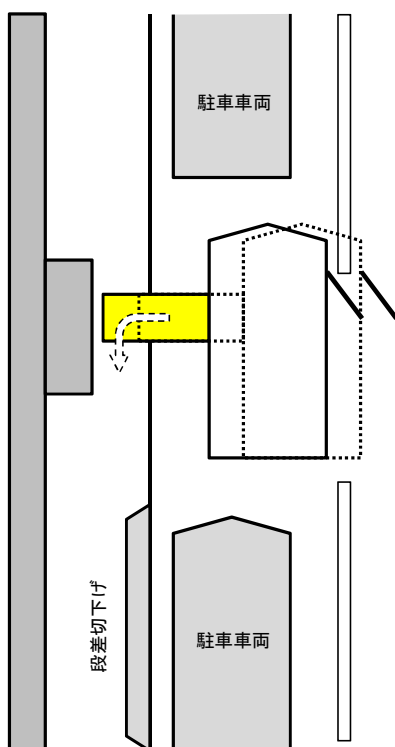


乗降口付近に歩道段差の切下げが無いと、車道を回り込んで乗車する場合がある。



図4 車道を回り込んでの手動車いすによる乗車

④横乗りが不便な状況の例

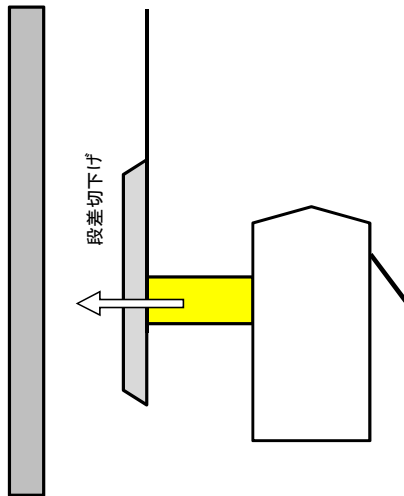


乗降口付近の歩道の幅が狭いと、車いすの方向転換が困難になる。また、車両をセンターライン寄りに駐車する必要がある。



図5 狭い歩道からの手動車いすによる乗車

⑤横乗りが不便な状況の例



歩道段差が無い／車道から直接乗降する場合、スロープ勾配が大きくなる。



図6 段差の無い歩道からの電動車いすによる乗車

《テストコース（坂道）での評価における乗降性の評価状況》

(1) 横乗り形式

乗車性への道路勾配の影響はあまり感じられないが、前輪の制御が難しく感じられる。



図7 横乗り形式での前向き乗車



図8 横乗り形式での前向き降車

(2) 後乗り形式

車両を登り方向に停車した場合、特に降車時（後ろ向きでの降車時）に後方への転倒の恐怖感がある。また、前輪の制御も難しく感じられる。



図9 後乗り形式での乗車状況（NV200）



図10 後乗り形式での降車状況（セレナ）