

非常口に関する項目	保安基準(含む細目告示)	今回対象とする連節バスの仕様	安全性の判断(案)
設置位置及び個数	非常口は、客室の右側面の後部又は後面に設けられていること。(連節バスについては、前車室及び後車室に、それぞれ1か所以上備えること。)	脱出用窓は前車室に7箇所(右面4箇所、左面3箇所)、後車室に8箇所(右面4箇所、左面3箇所、後面1箇所)	設置位置及び個数は基準に適合している。
大きさ	有効幅400mm以上、有効高さ1,200mm以上であること。	脱出用窓は有効幅960～1,570mm、有効高さ530～1,020mm	基準に適合していないものの、「3. 脱出性に関する評価」により、脱出性は現行基準と同等以上である。
非常口とびらの要件	非常口には、常時確実に閉鎖することができ、火災、衝突その他の非常の際に客室の内外からかぎその他の特別な器具を用いなくて開放できる外開きのとびらを備えること。	脱出用窓は常時確実に閉鎖されており、非常の際には車室内に設置されたハンマーにより開放(破壊)が可能である。	とびら自体が存在しないが、当該脱出用窓は、「2. 脱出用窓の破壊方法及び破損状況」により、開放方法は現行基準と同等以上である。
	この場合において、とびらは、自重により再び閉鎖することがないものでなければならない。	脱出用窓タイプのためとびらは存在しない。	
脱出性	非常口付近には、バンパ、牽引こう、その他の脱出の妨げとなるものが突出しておらず、非常口の下縁と床面との間には段がついていないこと。	非常口付近に脱出の妨げとなるものは突出していない。また、脱出用窓の下端部は車両床面から950mm程度である。	脱出性の要件は基準に適合していないものの、「3. 脱出性に関する評価」により、脱出性は現行基準と同等以上である。
	非常口付近にある座席は、脱出の妨げとならないように、容易に取り外し又は折り畳むことができる構造であること。	脱出用窓付近には座席が設置されており、座席を踏み台として脱出する構造である。	
表示	非常口又はその付近に、見やすいように、非常口の位置及びとびらの開放の方法が表示されていなければならない。	非常時の脱出用窓であること、当該窓の破壊方法(ハンマーの使用方法を含む。)が表示されている。	表示に関しては基準に適合している。
	この場合において灯火により非常口の位置を表示するときは、その灯火の色は緑色でなければならない。	位置表示はステッカーにより表示されている。	
警報装置	非常口を設けた自動車には、非常口のとびらが開放した場合にその旨を運転者に警報する装置を備えなければならない。	脱出用窓は破壊される以外に開放することが無いため、警報装置が備えられていない。また、ハンマーはワイヤーにより拘束されているため、持ち出しがされるおそれはない。	基準では非常口のとびらを想定し規定されているが、脱出用窓は開放するおそれがないため、警報装置が無くても安全上支障がない。

2. 脱出用窓の破壊方法及び破損状況

脱出用窓の破壊は非常に容易で、窓の中心を非常用ハンマーにより叩くと一瞬にして全面が細かい破片に破碎し、それを押し出すと瞬時に分解脱落する。  
 当該窓は強化ガラスが使用され、強化ガラスは急冷して作られるので、ガラス表面に圧縮応力層、内部に引っ張り応力層があり、均衡が破られると一瞬にして細かな破片になる。なお、破片は5mm程度の立方体で尖ったエッジは出来ない。

3. 脱出性に関する評価

輸入する予定の連節バスの脱出方法は、脱出用窓に隣接された座席を踏み段として脱出用窓に登り(950mm)、地上へ飛び降りる(1,320mm)こととなる。当該脱出性と通常の路線バスの非常口との脱出性の比較については、脱出用窓からの脱出は身を屈めたまま脱出するため、有効高さについては支障が無く、また、脱出用窓の枚数が多いため通常の非常口よりも脱出時間が短いとのデータも示されており、脱出性については、特段の問題は無いと考える。