

今後想定される主な論点

1. 大型路線バス

(1) 全体構造に係る部分

① 後部段差解消

○ 後部段差のあるノンステップバス(現行)



○ 後部座席と後部段差の床面(2段目)との段差はなくせないか。

○ 現状に比べ、車いすスペース部分を拡大することはできないか。

○ スロープのノンステップバス



○ 全長10.5mを維持しつつ、アクスルの構造を変更した場合、スロープの傾斜角度はどの程度まで可能か。

○ 後部段差とスロープでの安全性の比較

○ スロープ化することに伴う後部座席への乗降性はどの程度悪化するのか。

○ どの程度車いすスペース部分を拡大できるか。

○ 混雑時における乗客数

○ 車両価格

②最前部の座席高さ解消

○現行



○座席下部分の突出部分をカットするなどして通路部分を拡大できないか。

○軽量化を図り、タイヤ径を小さくし最前部座席を低く。



※出典: 交通エコモ財団資料

○最前部座席高さがどの程度低くなり安全性向上につながるか。

○車両価格はどの程度上昇するか。

○燃料タンクの位置をタイヤハウス部分に変更し、最前部座席を荷物置き場などに変更



○最前部座席の安全性向上

○人気のある最前部座席を無くすことによる座席数の減少

○燃料タンクの位置変更に伴い優先席付近の床面のフラット部分が拡大することによる効果はどの程度か。

○前扉付近の通路スペースがどの程度拡大するのか。

○荷物置き場のメリットはどの程度か。

(2)設備・部品に係る部分

①車いすの固定時間の短縮化

○現状(3点固定ベルト)



固定時間:5分程度

○後ろ向き固定



※出典:東京都交通局資料

固定時間:短い
他の乗客の目が気になる。

○ワンタッチ式固定装置



車いす側にも固定するための装置が必要

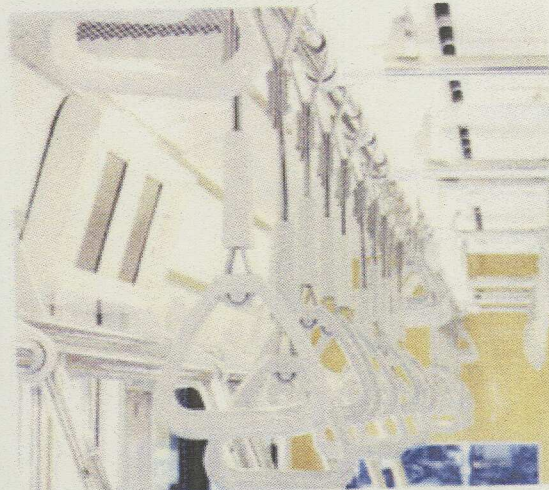
簡易で多種多様な車いす
に対応可能な固定装置の
開発が可能か。

②つり革

○高さ1種類(現状)



○高さ2種類(大井町線で採用)



■一般部1630、低部1580mm

- ・成人男性用
- ・女性・高齢者用

※出典:東急電鉄資料

○つり革なし

③運賃箱のスリム化



・運賃収受機をスリム化して、通路幅を拡大できないか。

④座席の向き

○横向き



(都市型)

○前向き



(郊外型)

※出典: いすゞ自動車HP

- ・安全性
- ・立着性
- ・通路幅の差による影響度
- ・座席数の差による影響度

⑤車外表示器



LEDの多色化などによる識別性の向上

※出典: 東京都交通局HP

- ・色弱の人にも受け入れられるか。
- ・価格はどの程度上がるのか。

⑥デザイン

東京都交通局「東京→夢の下町」



※出典: 東京都交通局HP

CNGバス



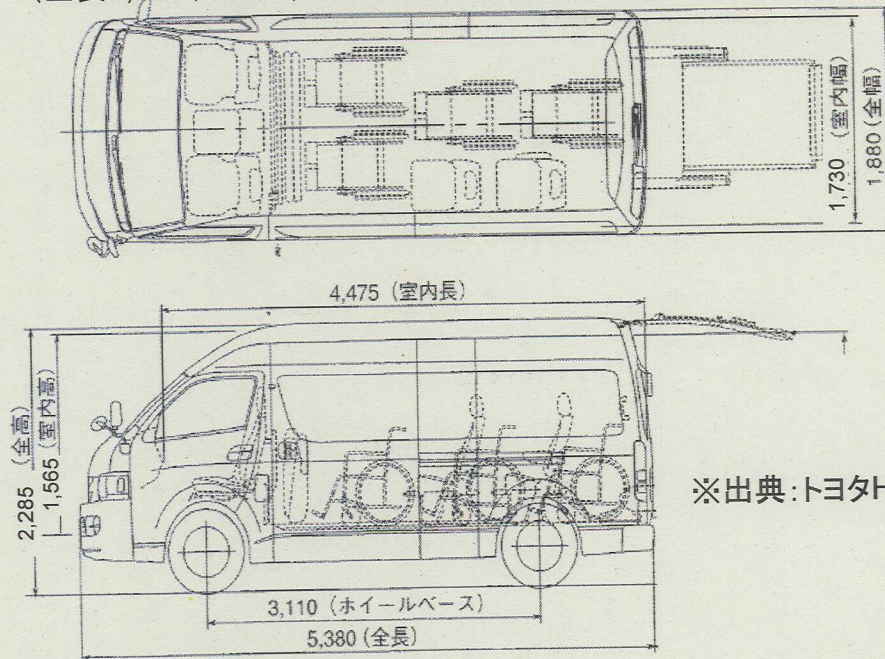
2008 釜山国際モーターショー

2. ハイエース、キャラバン、コンピュータークラス

(1) ベース車両の選定

○コンピューターDX

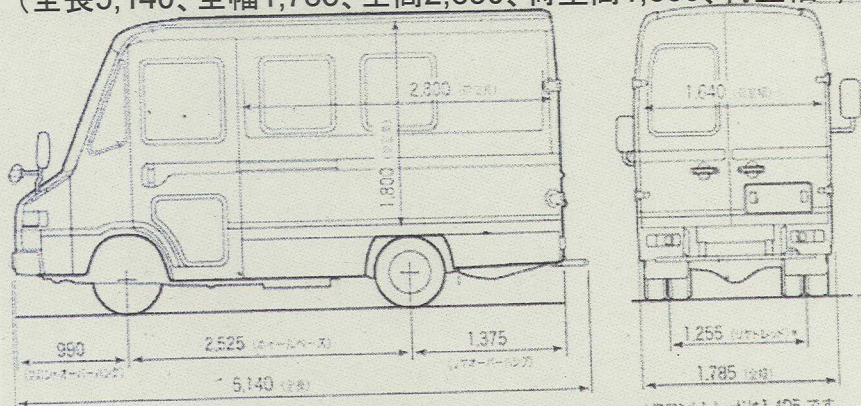
(全長5,380、全幅1,880、全高2,260、室内高1,565、室内幅1,730)



※出典:トヨタHP

○クイックデリバリー

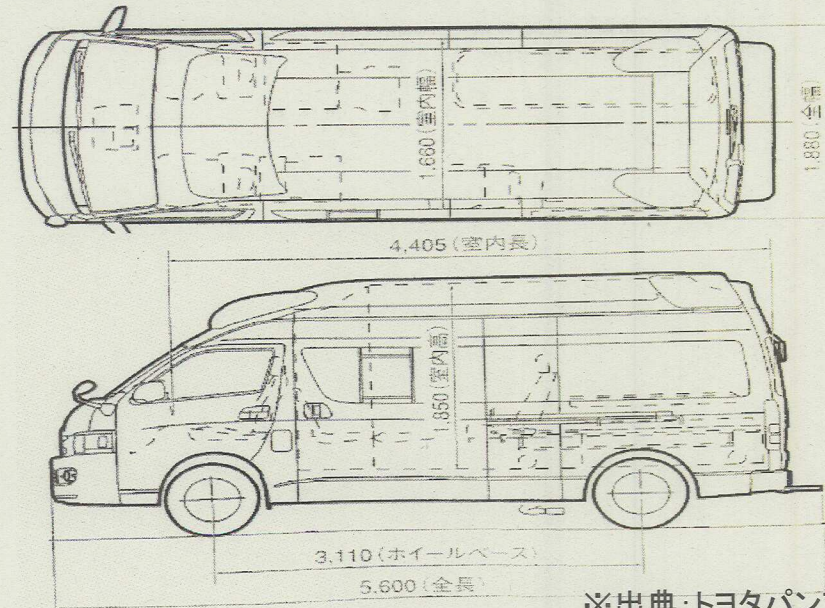
(全長5,140、全幅1,785、全高2,650、荷室高1,800、荷室幅1,640)



※出典:トヨタHP

○ハイエースの救急車

(全長5,600、全幅1,880、全高2,510、室内高1,850、室内幅1,660)

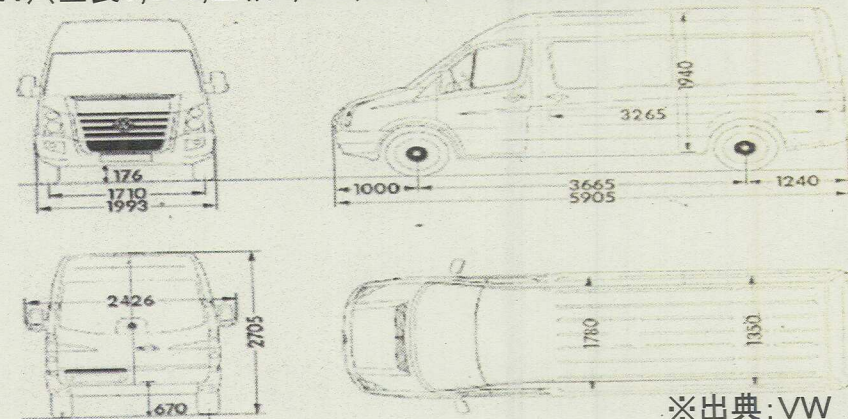


※出典:トヨタパンフレット

○海外で使用されている車両

(VW Crafter, Nissan INTERSTARなど)

(VW) (全長5,905、全幅1,993、全高2,705、室内高1,940、室内幅1,780?)



※出典:VW HP

(2) 設備・部品に係る改善

①シートレイアウト

○前向き座席(現状)



②補助ステップ踏面の奥行き

③乗降口の手すり形状



○ベンチシートタイプ

- ・安全性
- ・居住性
- ・立着席性

○補助ステップ踏面の奥行き拡大

- ・技術的に可能か。
- ・価格

○乗降口の開閉に伴い手すりを外部に張り出す形状に変更

- ・技術的に可能か。
- ・価格

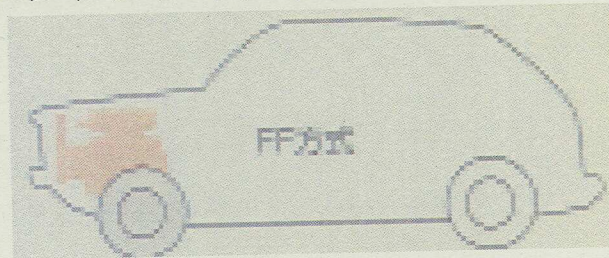
(3) 改造費の低減

(改造例)

基準	バリアフリー基準	保安基準	旅客自動車運送事業規則	その他	合計
主な改造内容	・リフト ・ワンマン機器 ・行き先表示器等	・乗降口ステップ ・降車確認灯等	・タコグラフ等	・ボディーラッピング ・一日券発行機 ・運賃箱等	
価格(万円)	約280~300	約80~90	約15~20	約150~約170	約550

3. 一般タクシーのUD化

①エンジンレイアウト



(FF)

- ・前部の機構が複雑
- ・室内を広くとれる



(FR)

- ・操作システムが簡単
- ・室内中央が狭くなる

- ・タクシー事業者による整備性の違い
- ・室内空間の差による影響度
- ・耐久性の差による影響度

②乗降口



(開閉式)



(スライドドア)

- ・利用者の安全性・利便性の違いはどの程度か。
- ・耐久性の差による影響度

③車いすの固定方法

○ワンタッチ式固定装置



車いす側にも固定するための装置が必要

簡易で多種多様な車いすに対応可能な固定装置の開発が可能か。

④室内高

○コンフォート



(全長4,590、全幅1,695、全高1,515、室内長1,955、室内幅1,455、室内高1,225)

○コンピューターDX

(全長5,380、全幅1,880、全高2,260、室内高1,565、室内幅1,730)

コンピュータークラスと比べ、どの程度の室内高が好ましいか。

⑤その他留意事項(経済性、環境対策)

- ・車両価格
- ・大型化に伴う燃費の悪化

(参考)

コンフォート、クルー: 9.3km/L(10・15モード)

4. リムジンバス

- (1) リフト付きリムジンバスの導入ニーズ
- (2) リムジンバス運行時の乗客・荷室の状況
- (3) リフトの設置位置



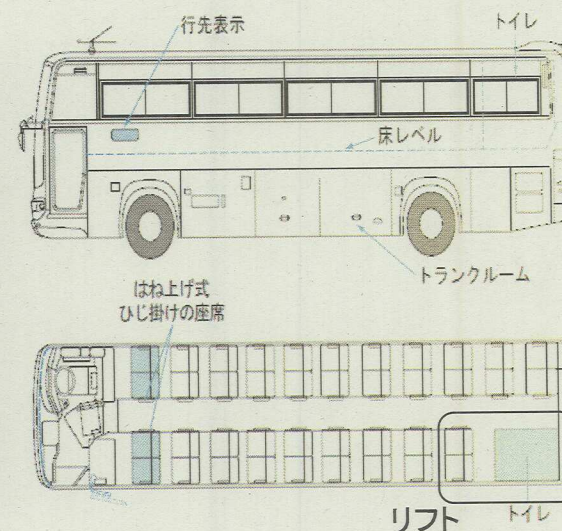
(前扉)

- ・改造費が膨大になる。
- ・フロントオーバーハングが長く、前の下部をこすのおそれ



(中央付近)

- ・乗客が6名程度減少
- ・荷室のスペースが減少



(後部付近)

- ・トイレを移動するなど大規模な改造
- ・運転手から遠い