

これまでの調査および検討結果と今後の課題

| 摘要 | H19調査 (第1回検討会) | H20調査(高齢者、障害者、事業者) | H20車内実態調査 | バスWGでの検討結果 | 検討すべき課題 |
|--------------|---|---|--|---|--|
| 乗降口幅ほか | <ul style="list-style-type: none"> ベビーカー、カートが通れる前扉幅 前扉下部の挟みこみ防止 | <ul style="list-style-type: none"> 足下照明の改善を望む | | <ul style="list-style-type: none"> 前扉を従来タイプの2枚折り戸に変更 | <ul style="list-style-type: none"> 折り戸に戻した場合のメリット、デメリット(安全性、通路幅など) 前扉への車外灯追加 前扉からの乗降車物と乗降口幅 |
| 乗降口高さ | <ul style="list-style-type: none"> 最初のステップを低く | <ul style="list-style-type: none"> 最初のステップおよび階段が高い(主として非ノンステに対する意見) 低すぎて傾斜部、縁石等に接触 | <ul style="list-style-type: none"> ノンステップは車道からの乗降でも余り苦痛は感じられなかった(高齢者体験グッズによる印象) | <ul style="list-style-type: none"> これ以上のステップ高の低減は走破性から限界 | <ul style="list-style-type: none"> 床高さ、後部段差と合わせて検討 |
| スロープ板 | <ul style="list-style-type: none"> 電動スロープの耐久性向上 | <ul style="list-style-type: none"> 傾斜きつい、幅狭い スペース、高さの確保が困難 | | <ul style="list-style-type: none"> 携帯スロープ板の方が低コスト、故障が少ない 高価なスロープ板収納箱を廃止 | <ul style="list-style-type: none"> 欧州で普及している「反転式」のメリット、デメリット |
| 車いすスペース/中扉乗降 | <ul style="list-style-type: none"> 2脚乗車時のフリースペース拡大 | <ul style="list-style-type: none"> 運転手から遠い 車内移動性悪い 座席数が減少 | | <ul style="list-style-type: none"> フリースペース化を検討すべき ノンステップエリアの拡大により、車椅子スペースを拡大 | <ul style="list-style-type: none"> フリースペース化の問題点(法的を含め) 2脚目の位置 WB拡大の可能性 |
| 車いす固定装置 | <ul style="list-style-type: none"> 迅速な固定装置 車いす側の標準化 | <ul style="list-style-type: none"> 前向き固定を希望(25%は後向きも可) 時間がかかる 固定方法の改良を望む 車いす側にも固定具必要 | | <ul style="list-style-type: none"> 車椅子側と固定器具側とで協調して開発 後向き固定装置の具現化を要望 Qストレインなど巻取り式を検討 | <ul style="list-style-type: none"> 現在エコモ財団で進行中の調査結果を参考に検討 |
| 後部段差/車内移動 | <ul style="list-style-type: none"> 段差解消 最後部天井高さ確保 ステップを滑りにくく | <ul style="list-style-type: none"> 途中に階段あり 雨天時床が滑りやすい 通路手すりなし 高さ、床形状の変更を望む 床が汚れやすい | <ul style="list-style-type: none"> スロープ車と段差車で後方への乗客移動に差はみられない 高齢者は前方座席を好んで使用 スロープと後部段差以外にも段差点在(高齢者体験グッズによる印象) | <ul style="list-style-type: none"> フルフラット化が最終目標 段差規定の柔軟化 すでに限界設計をしており、これ以上の低減は困難 220mm程度なら許容範囲 後部座席を一人がけとして移動性向上 後部通路は立席として利用 | <ul style="list-style-type: none"> 当面、後部段差で検討 通路と後席床のフラット化の可能性 後席配置による移動性の向上 立席増加に伴う軸重増加の問題 床高さ、段差高さの適正配分 |

| 摘要 | H19調査 (第1回検討会) | H20調査(高齢者、障害者、事業者) | H20車内実態調査 | バスWGでの検討結果 | 検討すべき課題 |
|---------|---|---|--|--|---|
| 手すり／つり革 | <ul style="list-style-type: none"> ・座席ごとに握り棒配置(小型バス) ・座席背面取っ手を握りやすく | <ul style="list-style-type: none"> ・つかまる場所は縦握り棒が多い ・座席の取っ手は必要 ・立席でも片手は手荷物 ・手すりの高さ、間隔が使いづらい | | <ul style="list-style-type: none"> ・つかまる場所を確保する程度で大きな改良は必要ない ・後部通路の手すりは見直し必要 ・つり革よりスタンションがよい | <ul style="list-style-type: none"> ・スタンションの適正配置 |
| 座席 | <ul style="list-style-type: none"> ・タイヤハウス上座席高さ解消 ・立席者の邪魔にならない肘掛 ・前向き座席の前後間隔拡大 ・横向き座席は危険 ・ノンステップバスの座席数拡大 | <ul style="list-style-type: none"> ・良く座るのは中ほどの座席 ・優先席は前向きが良い ・後向き座席は敬遠 ・タイヤハウス上座席は危険 ・一般席の減少 ・座席配置の見直しを希望 | <ul style="list-style-type: none"> ・最前部座席のステップが非常に狭い ・後部最前座席へのステップも狭い ・燃料タンク上の横向き優先席は立ち上がりにくい(以上、高齢者体験グッズによる印象) | <ul style="list-style-type: none"> ・最前部座席のステップはステップを拡大 ・ホイールベース延長、ノンステップエリアの拡張により座席配置に余裕 ・座席の数や向きは路線事情に合わせて選択可能とする ・現状でも座席仕様の選択肢あり | <ul style="list-style-type: none"> ・最前席へのステップ高さ、大きさ ・燃タン位置の見直しと優先席配置 ・優先席の必要性(低床部全席優先席) ・WB拡大の可能性 |
| 運賃箱 | <ul style="list-style-type: none"> ・運賃表示を大きく | | | <ul style="list-style-type: none"> ・前側の通路を確保するためにもスリム化すべき ・通路の確保が重要 | <ul style="list-style-type: none"> ・運賃収受方法(ICカード化など) ・バス事業者の統一見解を受けて検討 |
| 車内表示器 | <ul style="list-style-type: none"> ・次停留所表示器の増設 | | | <ul style="list-style-type: none"> ・現状でよい ・文字で表現するなら設置箇所を増やす必要があるが、繰り返しアナウンスの方が効果大 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者の統一見解を受けて検討 |
| 車外表示器 | <ul style="list-style-type: none"> ・多色化による系統識別 | | | <ul style="list-style-type: none"> ・現在のLED表示器は単色で見にくいとの声あり | |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・7m未満、45人乗りの開発 ・排ガス規制による価格上昇 ・標準化による低価格化 ・低価格ハイブリッドの開発 | <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー化は交通弱者から好評 ・車内の快適性が課題 ・イニシャルコスト、ランニングコストが増加 | | <ul style="list-style-type: none"> ・標準化により飛躍的に普及した実績を評価 ・「地域のニーズに応じた」という趣旨から、若干基準が後退しても普及を優先 ・バリアフリー法に合致すればNS認定車とすべき ・公的補助の拡大を望む ・1Step廃止できればバス開発規模の縮小にメリットあり ・ノンステップの走破性の課題に対 | <ul style="list-style-type: none"> ・ノンステ一本化の可能性 |