

## 短期対応に関する検討進捗報告

短期的に対応可能な課題（ラッシュ対応床形状、座席色のバリエーション追加および危険箇所への赤表示追加）について、2回のバスWGおよび2回のサブWG（うち1回はバス事業者関連の委員を含めた拡大サブWG）を通じて検討した。検討の結果は以下の通りである。

### 1. ラッシュ対応仕様の検討

#### (1) ラッシュ対応仕様の追加

ツーステップバス等に比べノンステップバスではラッシュ時に乗客が車両後部へ進まず、実質的な乗車定員が減っているという意見がある。この課題を解消するため、図1に示すような車両後部段差後の座席を1人掛けとして立席スペースを確保する「ラッシュ対応仕様」の追加について検討した。



図1 後部立席拡大車両（小田急バス）

なお、既にこのような車両を導入しているバス事業者に導入による効果等についてヒアリングを行ったところ、標準仕様として認定されているノンステップバスに比べ実質的な乗車定員は増え、満員により乗車できないケースは減っているというとのことである。

#### (2) 段差高さとしロープ角度の改定

現行の標準仕様では、車両前部の低床部分と車両後部の高床部分の間の段差（中間段差）について高さは200mm以内、スロープ角度は5°以内と規定されている。そのため、この規定を遵守することによって、図2に示すように後部座席の床と通路部との間に新たな段差が生じてしまい、車両後部の通路に人が立ちづらい構造となっている車両もある。

この新たな段差を解消するには、図3のように中間段差を高くする必要があり、予想される段差高さやスロープ角度について各バスメーカーで試算した。

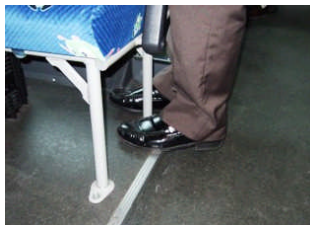


図2 後部座席の床と通路部との段差



図3 後部立席拡大車両の段差  
ステップ高さ：220mm+225mm

今回はこれらの試算結果をもとに、後部座席の床と通路部との間の段差を解消する場合に限って、図4のように段差高さを250mmまで許容することとしたい。

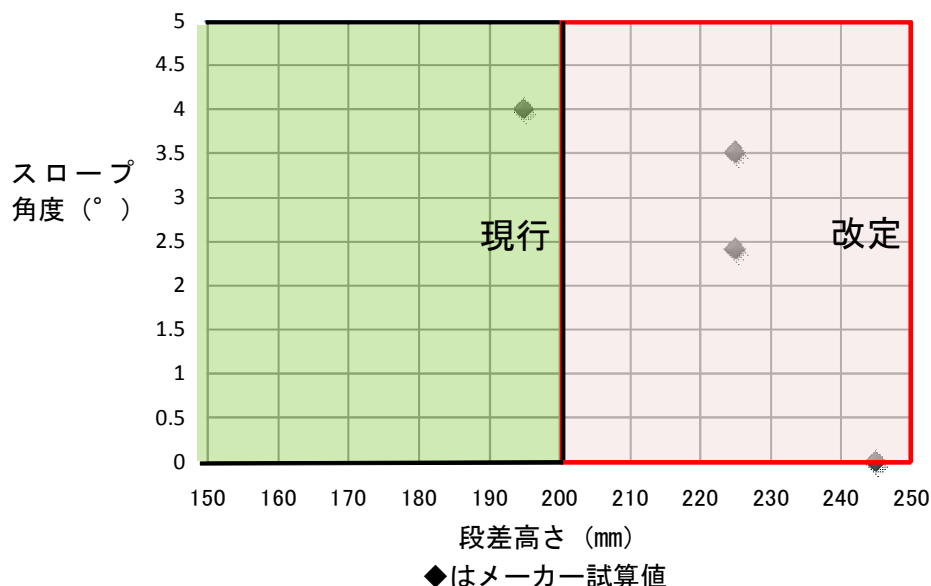


図4 段差高さとスロープ角度に関する改定案

### (3)後部座席を1人掛けとする座席配列の追加

現行のノンステップバス認定基準の座席配列では後部座席が両側とも2人掛けとなっているため相対的に後部通路が狭く見える。その結果、後部への乗客の移動が阻害され、ラッシュ時には満員により乗車できない場合もある。一方、図1のように後部座席の一部を1人掛けとすることで、後部通路・立席スペースが相対的に広く見える。このような状況から、上記の床形状の変更に加えて、少なくとも後部座席の最前列を1人がけとする新たな座席配列を既存の座席配列（都市、近郊、郊外）に追加するよう提案する。

## 2. 座席色のバリエーション追加

多くのバス事業者から「現行のノンステップバス認定基準では青系統の座席色しか認められないため、もっとバリエーションを増やして欲しい」との要望が寄せられた。これに対して車工会より認定基準で青系統に至った経緯の説明が行われた。さらに「青系統といっても水色から紫に近い青まで幅があり、また、すでに図5のような例を含む計190種のバリエーションが車工会に登録されており、選択できるようになっている。また基準に合うものであれば事業者の希望に応じ新たに追加することも可能である。」との説明があった。

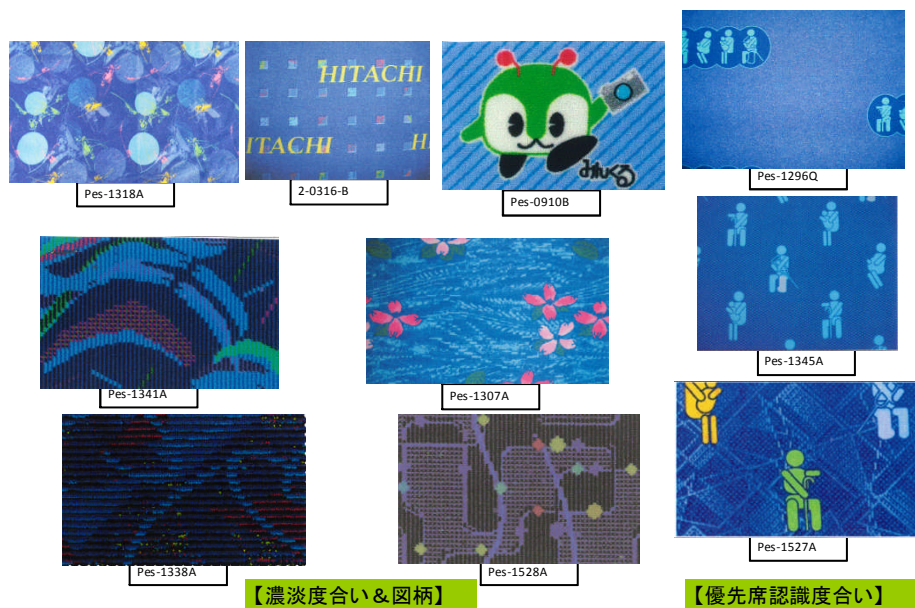


図5 車工会に登録されている座席色の例（総計190種）

このような運用実態についてバス事業者で再度検討した結果、現行の運用方法で対応可能であると判断された。したがって、当面はバス事業者・ディーラに対しこの運用について周知徹底を図った上で、現行の基準で運用し、その上で不都合が生じた場合には中期対応の中で再度検討するのが良いと考える。

なお、この運用方式でも座席色を適正に選択すれば図6のように優先席の識別は可能である。

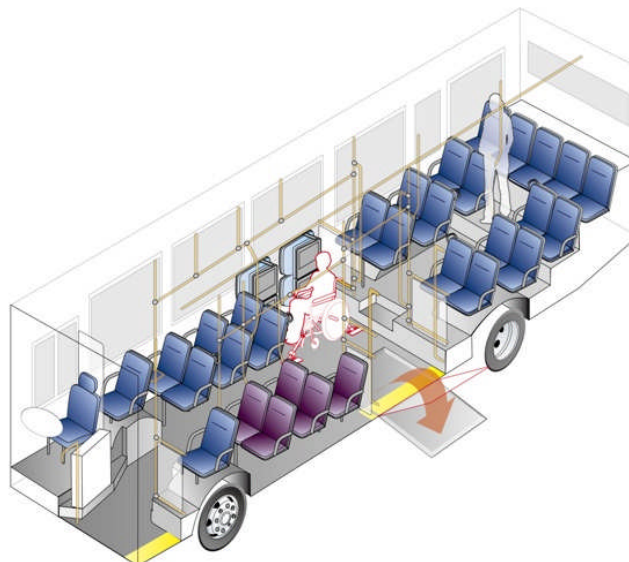


図6 優先席の色分け例（座席配列は郊外向け中期イメージ）

### 3. 危険箇所への赤表示追加

ラッシュ時に、扉開閉時の足元巻き込みにより乗客が怪我をする事故が発生している。前扉・中扉の床には夜間の乗降時にバスの床と歩道又は道路間の段差を明示するため黄色で色分けされているが、一部のバス事業者では図7のように開閉時の足元巻き込み防止のために扉の可動範囲である危険箇所を赤で色分けし、乗客に対し赤いエリアには立ち入らないよう要請することで、扉による足元巻き込み防止の効果を上げている。

そこで、このような危険箇所への赤表示について標準仕様認定基準の変更を行う必要があるか否かを検討した結果、現行の運用においても危険箇所を赤で明示することは可能で、また標準仕様認定基準において扉可動域の床面を赤表示とすることを要件とする必要はないとの結論に至った。



図7 扉可動域の床面の赤表示の例

### 4. 今後の予定

#### (1) ラッシュ対応床形状

来年4月からの適用に向け、ノンステップバス標準仕様認定基準の改定について早急に関係部署と協議を行う。

#### (2) 座席色のバリエーション追加

運用方法の実態をPRするため、当面、以下のような方策を講じる。

- ①車工会は年内を目処に現在登録されているバリエーションの種類を写真入りでホームページに公開する。
- ②バス協会はバスマ月報から情報を展開する。
- ③メーカーは社内およびディーラに徹底する。（本検討会の議論の結果として国交省より事務連絡を流すのが効果的）

#### (3) 危険箇所への赤表示追加

メーカーの申請に応じて、標準仕様認定の際に危険箇所の赤表示についても認定する。