

中期対応に関する検討進捗報告

本年度は、昨年度に制作した大型路線バスの中期改良イメージ案について、車両モックアップによる評価等を通じて実現に向けた技術的な課題やコストを調査することになっている。今期はそのための準備段階として、試作するモックアップの仕様およびモックアップによる評価項目について検討した。また、ノンステップバスの走破性についても全国的な調査を行い、中期イメージでの検討に反映していく。なお、モックアップの製作および評価については別途入札により行われている。

1. モックアップによる中期改良イメージの評価

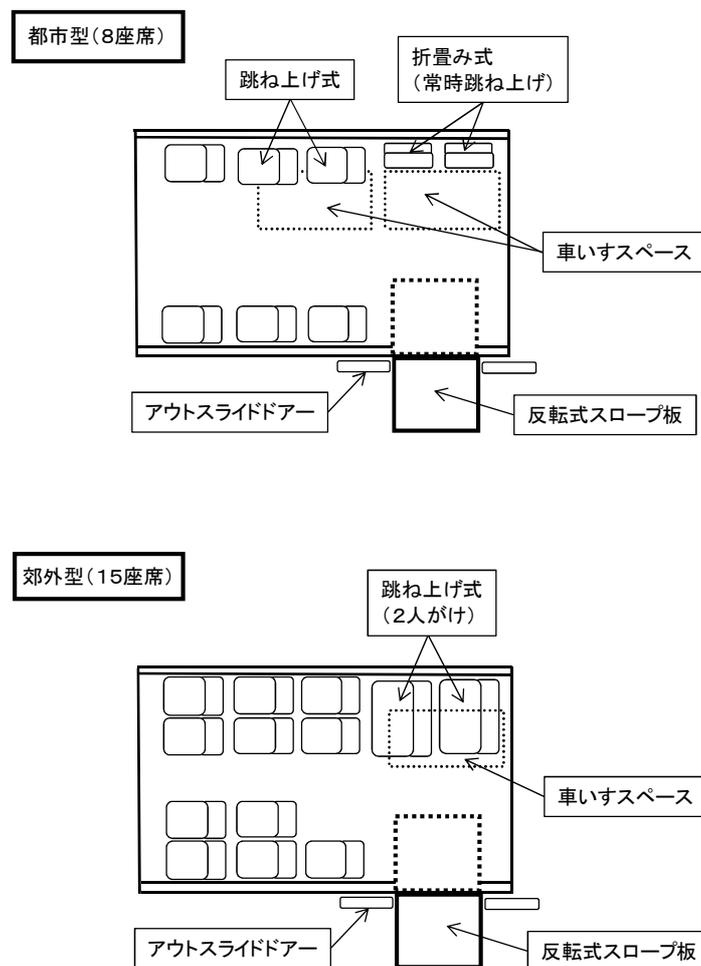
(1) モックアップの仕様の検討

主として費用および製作期間の関係から、本年度試作するモックアップは乗降性、車内移動性、着座性を評価することを目的に、2.5m幅、10.5m長クラスの大型路線ノンステップバスの低床部分（前輪のタイヤハウス直後から中間段差の手前まで）とした。具体的な仕様の作成は主としてサブWGで行い、バスWGで検討を加えた。最終的にまとめられて仕様緒元は表1に示す通りである。

表1 車両モックアップの仕様緒元

項目	仕様	備考
シートレイアウト	<ul style="list-style-type: none"> ①都市型および郊外型の2種類とする。ただし、筐体を共用し、シートの組み換えで対応する構造でも良い。 ②都市型では、右側の2列目および3列目を跳ね上げ可能な構造とし、また、4列目および5列目は折りたたみ構造で常時跳ね上げとする。 ③郊外型では、右側の4列目および5列目を2人掛けで跳ね上げ可能な構造とする。 	シートレイアウトは添付図1を参照
車いす用スロープ板	<ul style="list-style-type: none"> ①乗降ステップには、欧州のノンステップバスに多く見られる車いす用反転式スロープ板を装備する。 ②スロープ板の大きさは間口900mm以上、奥行き900mm以上とし、耐荷重は350kgとする。 ③スロープ板の操作は手動とし、運転者が1人で容易に操作できる構造とする。 	
乗降口	<ul style="list-style-type: none"> ①乗降口の開口寸法は1000mm以上とする。 ②乗降口のステップ高さは270mmとする。 ③乗降口には両開きのアウトスライドドアを装備する。 ④ドアは開閉可能とし、作動させるための装置（空気供給バルブ、開閉コックなど）を別途装備すること。 	
車いす固定装置	<ul style="list-style-type: none"> ①都市型には2脚分、郊外型には1脚分の車いすスペースを確保する。 ②車いすスペースには、迅速（概ね1分以内）に車いすを固定できる装置を装備する。 ③車いす固定場所前方に横の手すりを設置 	車いすスペースの位置は添付図1を参照

握り棒	①随所に握り棒を適正に配置する。 ②都市型、郊外型でシートレイアウトを組み替える構造の場合には、握り棒も付け替え可能な構造とする。	
窓	①現行ノンステップバスに準じた窓を両側に装備する。 ②ただし、方向幕は装備しなくても良い。	窓ガラスは省略可
車内色彩	①握り棒、シート、天井、壁、床等の色彩は現在専門チームで検討中であり、別途指示する。	
転倒防止柵、防水対策	①モックアップ前後の開口部には車内からの転倒を防止するための柵を設置する。 ②前後の開口部からの雨水の浸入を防止するためのシートを設置する。	
部材、仕上げ	①極力現行ノンステップバスに使用されている部材、部品を使用する。 ②本モックアップは次期ノンステップバスをイメージするものであることから、現行ノンステップバス同等以上の品質に仕上げる。	
移送時の配慮	①本モックアップをトラック等の荷台に搭載して移動できるよう必要な強度を確保するとともに、積み下ろしのための治具、装置等を設置する。 ②展示会場などでの移動を容易にするため、モックアップには台車を設置する。	



添付図1 シートレイアウト

(2) モックアップによる評価項目の選定

試作されたモックアップ車両を用いて行うべき評価項目を検討した結果、以下が選定された。

(1) 室内座席配置の妥当性（都市型、郊外型）

- ①車内移動性（車いす搭載時を含む）
- ②立ち座り容易性（特に前向き優先席、折りたたみ椅子）
- ③立席スペースの確保（特に都市型）

(2) 車いすの搭載性

- ①固定作業の容易性（車いすの動線を含む）
- ②固定装置の安全性
- ③折りたたみ椅子の操作性（特に二人掛け）

(3) フリースペースの利便性

- ①常時跳ね上げシートのメリット

(4) 反転スロープのメリット、デメリット

- ①作業性
- ②安全性
- ③排水性

(5) アウトスライドドアのメリット、デメリット

- ①安全スイッチの効果
- ②戸袋廃止の効果

(6) 車内配色の効果

- ①優先席、握り棒等の視認性
- ②印象

2. 走破性に関する調査

走破性に関する調査については、資料5のとおり。

中期イメージの検討にあたり、現行のノンステップバスでは走破できない事例のうち車両側の対応により解決の可能性のあるものについて詳しく検証し、中期イメージの見直しに反映していく。

3. 今後の予定

(1) 中期イメージ案の実現性の検討

モックアップによる評価、走破性に関する検証や、モックアップ以外の部分（燃料タンク位置の変更、ホイールベースの拡張など）の実現性についても検討を行う。さらに価格についても検討を行う。

(2) 標準仕様改定に向けての課題整理

中期対応イメージに基づく標準仕様の改定案作成に向けて、検討すべき課題を整理する。

(3) リムジン・マイクロのバリアフリー化検討

リムジンバス、マイクロバスでのバリアフリー対応について、引き続き事例等の資料を収集し、リフト等のバリアフリー化について検討する予定である。