



技術開発研究所  
技術開発チーム 松本安弘さん

## 低床型電気コミュニティバスが市街地を走行 ～循環型路線バス, APEC シャトルバスとして実走行試験～

### 背景

当社は、経済産業省の「低炭素社会実証モデル事業※1」で富山市および地元メーカー等と連携し、低床型電気コミュニティバス(写真1)を開発して市街地での実走行試験を行いました。

※1 低炭素社会の実現に必要な技術を地域ぐるみで実証し、他の地域へ普及させる取組みを支援する事業

### 低床型電気コミュニティバスの特徴

- ・低床型としては国内初
- ・緑ナンバー(事業用)を取得
- ・ノンステップタイプ
- ・電気自動車用急速充電器での充電が可能(充電器2台にて並列で充電した場合、30分で80%の充電)

### 実走行試験の内容

- ・富山市内循環型コミュニティバス路線「まいどはやバス中央ルート」での運行

3月5日～21日の間、86便で延べ1,110人のお客さまが利用されました(有償運行)。試験期間の走行時電力量消費率(図1)を見ると、平均は1.25kWh/kmですが、暖房の影響を受けるため外気温により大きく変化することがわかります。走行データから二酸化炭素排出量を算出すると、ディーゼルバスと比較して40%減(年間推定値)となりました。

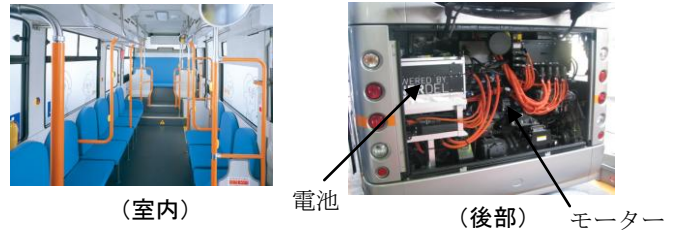
なお、利用者の約半数は60歳以上で、乗った印象としては、「音が静か」、「乗り降りしやすい」等の声が数多く寄せられました(図2)。

- ・2010年日本APECエネルギー大臣会合(福井市)でシャトル運行

6月17日～20日の間、JR福井駅から大臣会合会場や宿泊ホテルを周回するシャトルバスとして21便運行し、プレス関係者、一般市民173人が乗車しました。

### 今後の予定

富山市が、国からの貸与を受けて市街地での実走行試験を予定しています。



(室内) 電池 (後部) モーター

写真1 低床型電気コミュニティバス

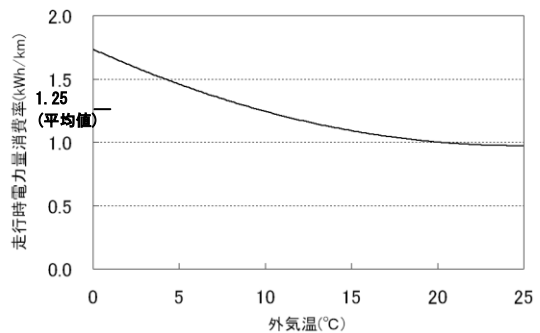


図1 外気温と走行時電力量消費率の関係

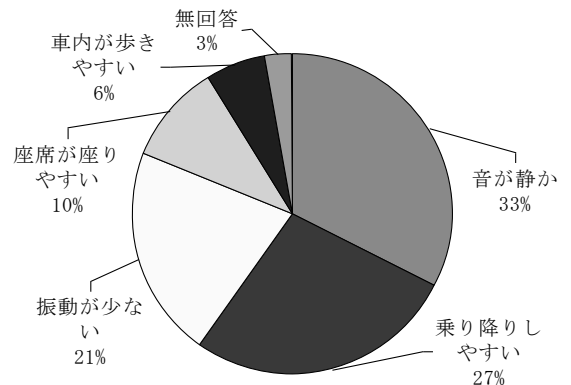


図2 低床型電気コミュニティバスの印象 (アンケート結果)