

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|------------------------------------|---|--------------------------------------|----------------------------------|--|--|-----------------|------------------|------------------|-----------------|-------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|--------|---|----|---|---|-----|------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|--------|------|------|------|------|
| 事業名 | | 電動低床フルフラットバスを活用した低炭素まちづくりの研究 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 受託者 | | 株式会社SIM-Drive | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施場所・周辺環境等 | | <div>●実証フィールド</div> <div>・東京都、神奈川県内</div> <div>●実証運行路線の概要：</div> <div>・都市部路線</div> <div>・郊外路線</div> <div>・路線概要</div> <table><tr><td></td><td>A. 羽田空港 ～大森駅</td><td>B. 追浜営業所 ～磯子駅</td><td>C. 湘南台駅 ～綾瀬車庫</td><td>D. 辻堂駅 ～綾瀬車庫</td></tr><tr><td>路線タイプ</td><td>中距離・都市型</td><td>中距離・都市型</td><td>中距離・郊外型</td><td>中距離・郊外型</td></tr><tr><td>距離（往復）</td><td>15.06km</td><td>25.42km</td><td>17.44km</td><td>29.40km</td></tr><tr><td>模擬停留所数</td><td>7</td><td>13</td><td>7</td><td>9</td></tr><tr><td>実施日</td><td>H25.1.20 ～H25.1.28 （連続 9 日間）</td><td>H24.12.9 ～H24.12.18 （連続 10 日間）</td><td>H24.11.19 ～H24.11.27 （連続 9 日間）</td><td>H25.2.4 ～H25.2.15 （計 9 日間）</td></tr><tr><td>1 日運行数</td><td>4 往復</td><td>2 往復</td><td>4 往復</td><td>2 往復</td></tr></table> | | | | | A. 羽田空港 ～大森駅 | B. 追浜営業所 ～磯子駅 | C. 湘南台駅 ～綾瀬車庫 | D. 辻堂駅 ～綾瀬車庫 | 路線タイプ | 中距離・都市型 | 中距離・都市型 | 中距離・郊外型 | 中距離・郊外型 | 距離（往復） | 15.06km | 25.42km | 17.44km | 29.40km | 模擬停留所数 | 7 | 13 | 7 | 9 | 実施日 | H25.1.20 ～H25.1.28 （連続 9 日間） | H24.12.9 ～H24.12.18 （連続 10 日間） | H24.11.19 ～H24.11.27 （連続 9 日間） | H25.2.4 ～H25.2.15 （計 9 日間） | 1 日運行数 | 4 往復 | 2 往復 | 4 往復 | 2 往復 |
| | A. 羽田空港 ～大森駅 | B. 追浜営業所 ～磯子駅 | C. 湘南台駅 ～綾瀬車庫 | D. 辻堂駅 ～綾瀬車庫 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 路線タイプ | 中距離・都市型 | 中距離・都市型 | 中距離・郊外型 | 中距離・郊外型 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 距離（往復） | 15.06km | 25.42km | 17.44km | 29.40km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 模擬停留所数 | 7 | 13 | 7 | 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施日 | H25.1.20 ～H25.1.28 （連続 9 日間） | H24.12.9 ～H24.12.18 （連続 10 日間） | H24.11.19 ～H24.11.27 （連続 9 日間） | H25.2.4 ～H25.2.15 （計 9 日間） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 日運行数 | 4 往復 | 2 往復 | 4 往復 | 2 往復 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の目的 | | <div>●世界初の電動低床フルフラットバスの実走行実験に基づく効果検証</div> <div>・バスの事業者、運転や整備の実務者、利用者等の利害関係者の全ての視座を交えながら、電動低床フルフラットバスの有効性を示す。</div> <div>・電動バスを利活用する上で重要な超急速充電システムのインフラとしての評価を行う。</div> <div>・最終的に、二酸化炭素削減効果や事業性及び採算性、波及効果等について効果検証を行い、電動低床フルフラットバスの社会普及の戦略を提案する。</div> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実証内容 | 対象技術・システムの特徴 | <div>●電動低床フルフラットバス</div> <div>・「集積台車」と名づける台車に、走行のために必要な主要部品をすべて搭載し、車体上部空間を利用者のために有効に使うことが基本的概念。</div> <div>・集積台車に関わる3つの技術により、走行エネルギーの低減や床から上の有効利用空間の拡大と車体の軽量化が可能となり、低床・フルフラットバスを実現。</div> <div>1. インホイールモーター：車輪を直接駆動することによって高効率化を図ると共に、これまでデッドスペースだった位置にモーターを置くことによって、車体上からモーターを取り去ることができる。</div> <div>2. コンポーネントビルトイン式フレーム：アルミニウムの押出成型材を用い床面を形成する技術。この中に電池を収納とともに、床面の側部に床面と同じ高さにサブフレーム構造を設け主要要素部品を収納する。床構造は電池及び主要部品の収納容器と強度を維持するフレーム構造の両者の役割を果たすことによって車体の軽量化に役立ち、かつ床から上にはな主要部品を置く必要がなくなり、広い床面を形成できる。</div> <div>3. 8輪車8輪駆動：タイヤをより小さく出来るため、床から上の利用可能空間をさらに広げることが出来る。</div> <div>電動低床フルフラットバス 外観</div> <div></div> <div>概念図</div> <div></div> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 実証方法 | <div>●電動低床フルフラットバスの実証走行</div> <div>中距離・都市型路線：「羽田空港～大森駅」と「追浜営業所～磯子駅」の2路線、</div> <div>中距離・郊外型路線：「湘南台駅～綾瀬車庫」と「辻堂駅～綾瀬車庫」の2路線 計4路線を設定</div> <div>●可搬式超急速充電器の実証方法</div> <div>・蓄電池内蔵型超急速充電器を利用し、短時間充電を可能にした。</div> <div>・一般急速充電器を基とした充電器ではキュービクルを新規に増設する必要がある。</div> <div>・一方、今回採用した充電器では蓄電池が付帯している。キュービクルについては、後段の充電器は160kW出力する仕様のため、入力側は損失を考慮して受電電力185kW程度必要となる。結果キュービクルは、それ以上の設備容量を要する必要がある、増設・新設となる。また、蓄電池内蔵型では、出力160kW出すためには、蓄電池から160kW（損失含む）のアシスト電力を利用することで、受電電力を20kWに抑制することが可能となる。結果、蓄電池を内蔵する必要はあるが、キュービクルの増設・新設は不要であり、低圧電力から引き回すことが可能となる。</div> <div>●)蓄電池内蔵型可搬式超急速充電器の廃棄処分</div> <div>蓄電池内蔵型可搬式超急速充電器の廃棄処分を実施</div> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | 事業実施体制・役割分担 | <p>●事業主体:株式会社SIM-Drive・・・全体統括、電動フルフラットバスの改修、実用性・事業性等の分析、効果検証</p> <p>●分担機関</p> <p>・慶應義塾大学:電動フルフラットバスの実証評価調査の計画立案、実施、市民モニターへの評価調査と分析、バス事業者・バス協会へのヒヤリング調査と分析)</p> <p>・JFEエンジニアリング:充電システムの設置、運用、改修、効果検討</p> <p>・三菱総合研究所:電動フルフラットバスの実証評価調査の計画立案、実施、市民モニターへの評価調査と分析、バス事業者・バス協会へのヒヤリング調査と分析</p> <p>・神奈川中央交通:実証運行に際しての路線提供、運転者提供</p> <p>・京浜急行バス:実証運行に際しての路線提供、運転者提供</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------------|---|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|--|---------|--|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|-------|-------|-------|----------------------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------------------|------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 実証から分かったこと (事業実施の際の留意点・今後の課題等) | | <p>●電動フルフラットバスの車両価格</p> <p>・課題:事業性・採算性の検討の結果、従来のバスの年間運行総経費と同等になる電動フルフラットバスの車両価格は約2,600万円/台であることが試算された。普及導入に向けては、事業者の車両購入価格を、2,600万円に抑えることが条件。</p> <p>・解決策(案):車両製造価格そのものの低減、導入補助金の実施。</p> <p>●充電設備の効果的な運用</p> <p>・課題:超急速充電器は、1台あたり30分程度(10分/回×2～3回)の所要時間と想定される。そのため、給油設備と比較すると、理論上の使用可能台数に制約がある。</p> <p>・解決策:急速充電設備と併用し、それぞれの長所を生かした運用を行う。</p> <p>・自治体等と協力して駅前のバス停留所に急速充電器を設置するなど、都市計画や自治体の環境取組等と連携したバス路線の検討及び電動フルフラットバスの導入が効果的である。</p> <p>●電動フルフラットバスを念頭においた運行ダイヤの構築</p> <p>・課題:充電設備の設置場所や充電時間を加味した運行ダイヤを構築することが不可欠。</p> <p>・解決策:充電作業の場合には、終業時に、他のバスに接続している充電コネクタを抜き、運転したバスに差し替えることが必要であり、他のバスから他のバスに差し替えること等の工夫が必要。</p> <p>これにより、充電設備の必要導入台数を抑え、また、充電作業に関する人件費の追加的発生を抑えることが可能となる。</p> <p>●電動フルフラットバスの更なるメリットの検証</p> <p>・課題:電動フルフラットバスは部品点数が減少するためメンテナンス部品費は低減され、定期点検の所要時間の削減及びそれに伴う人件費の削減が期待されるため、今後、具体的な検討を行うことが期待される。</p> <p>・電池について10年経過後に1回交換すると想定したが、充電設備の十分な配置等により、電池交換のタイミングをもっと遅らせる可能性もあると考えられる。</p> <p>●給電時の充電器内部の温度上昇</p> <p>・課題:夏の時期に実施していないため、温度上限値としてのワースト条件を確認しておらず、EVバス用の超急速充電器として年間を通して役割を果せるか明確ではない。</p> <p>・解決策:空冷経路を意識した設計を行う。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の成果 | 二酸化炭素削減効果 | <p>●削減効果の試算方法</p> <p>・国内クレジット認証委員会で承認された方法(方法論020:電気自動車への更新)を用いた</p> <p>・評価対象は平成23年度一同24年度に実証走行を行った6路線</p> <p>●二酸化炭素削減率</p> <p>・電動低床フルフラットバスを投入した場合、既存車両と比較して、以下の二酸化炭素の削減効果が見られた。概ね二酸化炭素削減の効果を確認できた。</p> <p>エアコンの使用時→最低24.2%、最高48.6%</p> <p>エアコン不使用時→最低34.9%、最高52.5%</p> <table><tr><th rowspan="2"></th><th colspan="2">羽田大森ルート</th><th colspan="2">追浜磯子ルート</th><th colspan="2">綾瀬湘南台ルート</th><th colspan="2">辻堂綾瀬ルート</th><th colspan="2">慶應湘南台ルート</th><th colspan="2">羽田蒲田ルート</th></tr><tr><th>エアコン使用時</th><th>エアコン不使用時</th><th>エアコン使用時</th><th>エアコン不使用時</th><th>エアコン使用時</th><th>エアコン不使用時</th><th>エアコン使用時</th><th>エアコン不使用時</th><th>エアコン使用時</th><th>エアコン不使用時</th><th>エアコン使用時</th><th>エアコン不使用時</th></tr><tr><td>従来バスのCO2排出量(t-CO2/年)</td><td>338.9</td><td>338.9</td><td>576.8</td><td>576.8</td><td>156.2</td><td>156.2</td><td>71.9</td><td>71.9</td><td>242.5</td><td>242.5</td><td>288.9</td><td>288.9</td></tr><tr><td>EVバスのCO2排出量(t-CO2/年)</td><td>257.0</td><td>220.8</td><td>350.0</td><td>298.2</td><td>88.2</td><td>81.7</td><td>37.0</td><td>34.1</td><td>171.6</td><td>146.3</td><td>203.8</td><td>152.2</td></tr><tr><td>CO2排出削減量(t-CO2/年)</td><td>81.9</td><td>118.1</td><td>226.8</td><td>278.6</td><td>68.0</td><td>74.6</td><td>34.9</td><td>37.7</td><td>70.9</td><td>96.2</td><td>85.1</td><td>136.7</td></tr><tr><td>削減率</td><td>24.2%</td><td>34.9%</td><td>39.3%</td><td>48.3%</td><td>43.5%</td><td>47.7%</td><td>48.6%</td><td>52.5%</td><td>29.2%</td><td>39.7%</td><td>29.5%</td><td>47.3%</td></tr></table> | | 羽田大森ルート | | 追浜磯子ルート | | 綾瀬湘南台ルート | | 辻堂綾瀬ルート | | 慶應湘南台ルート | | 羽田蒲田ルート | | エアコン使用時 | エアコン不使用時 | エアコン使用時 | エアコン不使用時 | エアコン使用時 | エアコン不使用時 | エアコン使用時 | エアコン不使用時 | エアコン使用時 | エアコン不使用時 | エアコン使用時 | エアコン不使用時 | 従来バスのCO2排出量(t-CO2/年) | 338.9 | 338.9 | 576.8 | 576.8 | 156.2 | 156.2 | 71.9 | 71.9 | 242.5 | 242.5 | 288.9 | 288.9 | EVバスのCO2排出量(t-CO2/年) | 257.0 | 220.8 | 350.0 | 298.2 | 88.2 | 81.7 | 37.0 | 34.1 | 171.6 | 146.3 | 203.8 | 152.2 | CO2排出削減量(t-CO2/年) | 81.9 | 118.1 | 226.8 | 278.6 | 68.0 | 74.6 | 34.9 | 37.7 | 70.9 | 96.2 | 85.1 | 136.7 | 削減率 | 24.2% | 34.9% | 39.3% | 48.3% | 43.5% | 47.7% | 48.6% | 52.5% | 29.2% | 39.7% | 29.5% | 47.3% |
| | 羽田大森ルート | | | 追浜磯子ルート | | 綾瀬湘南台ルート | | 辻堂綾瀬ルート | | 慶應湘南台ルート | | 羽田蒲田ルート | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | エアコン使用時 | エアコン不使用時 | エアコン使用時 | エアコン不使用時 | エアコン使用時 | エアコン不使用時 | エアコン使用時 | エアコン不使用時 | エアコン使用時 | エアコン不使用時 | エアコン使用時 | エアコン不使用時 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 従来バスのCO2排出量(t-CO2/年) | 338.9 | 338.9 | 576.8 | 576.8 | 156.2 | 156.2 | 71.9 | 71.9 | 242.5 | 242.5 | 288.9 | 288.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| EVバスのCO2排出量(t-CO2/年) | 257.0 | 220.8 | 350.0 | 298.2 | 88.2 | 81.7 | 37.0 | 34.1 | 171.6 | 146.3 | 203.8 | 152.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CO2排出削減量(t-CO2/年) | 81.9 | 118.1 | 226.8 | 278.6 | 68.0 | 74.6 | 34.9 | 37.7 | 70.9 | 96.2 | 85.1 | 136.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 削減率 | 24.2% | 34.9% | 39.3% | 48.3% | 43.5% | 47.7% | 48.6% | 52.5% | 29.2% | 39.7% | 29.5% | 47.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|--|--|---|-----------------|------------------------|-------|-----------------|--------|-----------|----------|-------|----------|-----------------|------------|---|-----------------|-----------|--------|------------|------------|---------------------------------------|------------|-----------|---------|-------------|-----|----------------------|-----------|---------|--------|----------|---------|--|------------|------------------------|--------|------------|-------|--------------------|------------|-----------|-----|---------|-----------|-----------|---|------------|------------|
| 事業性・採算性 | ●投資回収年 ・経済性を確保できる車輛価格の上限金額を推計し、電動フルフラットバスの車輛価格が2,600万円/台以下になれば、経済的メリットが得られることがわかった。 ・上記の車輛価格になった場合に、電動バスの車輛費の増額分を回収する年数は、約12年である。 増額分(450万円=2,600万円-2,150万円)÷運行メリット(△37万円/年)=約12年 ・運行経費(従来バスと電動バスの比較) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table><tr><td colspan="2"></td><td>従来バス</td><td>電動バス</td><td>差額</td></tr><tr><td colspan="2">車輛費</td><td>21,500,000</td><td>26,000,000</td><td>4,500,000</td></tr><tr><td rowspan="8">運行経費</td><td rowspan="8">メンテナンス</td><td>運転手人件費</td><td>12,748,769</td><td>12,748,769</td><td>0</td></tr><tr><td>燃料費</td><td>2,392,282</td><td>756,000</td><td>△1,636,282</td></tr><tr><td>人件費</td><td>745,528</td><td>688,000</td><td>△57,528</td></tr><tr><td>タイヤ交換費</td><td>160,393</td><td>213,857</td><td>53,464</td></tr><tr><td>部品消耗品等交換費</td><td>397,203</td><td>91,733</td><td>△305,470</td></tr><tr><td>電池交換費</td><td>0</td><td>480,000</td><td>480,000</td></tr><tr><td>その他</td><td>157,715</td><td>1,248,985</td><td>1,091,270</td></tr><tr><td>計</td><td>16,601,890</td><td>16,227,344</td><td>△374,546</td></tr></table> | | | | | | | 従来バス | 電動バス | 差額 | 車輛費 | | 21,500,000 | 26,000,000 | 4,500,000 | 運行経費 | メンテナンス | 運転手人件費 | 12,748,769 | 12,748,769 | 0 | 燃料費 | 2,392,282 | 756,000 | △1,636,282 | 人件費 | 745,528 | 688,000 | △57,528 | タイヤ交換費 | 160,393 | 213,857 | 53,464 | 部品消耗品等交換費 | 397,203 | 91,733 | △305,470 | 電池交換費 | 0 | 480,000 | 480,000 | その他 | 157,715 | 1,248,985 | 1,091,270 | 計 | 16,601,890 | 16,227,344 |
| | | 従来バス | 電動バス | 差額 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 車輛費 | | 21,500,000 | 26,000,000 | 4,500,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運行経費 | メンテナンス | 運転手人件費 | 12,748,769 | 12,748,769 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 燃料費 | 2,392,282 | 756,000 | △1,636,282 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 人件費 | 745,528 | 688,000 | △57,528 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | タイヤ交換費 | 160,393 | 213,857 | 53,464 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 部品消耗品等交換費 | 397,203 | 91,733 | △305,470 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 電池交換費 | 0 | 480,000 | 480,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | その他 | 157,715 | 1,248,985 | 1,091,270 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 計 | 16,601,890 | 16,227,344 | △374,546 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果 | ●二酸化炭素削減量1tあたりのコスト[円/t-CO2] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table><tr><td>費用対効果</td><td>1.16 (万円/t-CO2)</td></tr><tr><td>設備導入費用</td><td>2600 (万円)</td></tr><tr><td>耐用年数 (年)</td><td>12.25</td></tr><tr><td>CO2排出削減量</td><td>182.5 (t-CO2/年)</td></tr></table> | | | | | 費用対効果 | 1.16 (万円/t-CO2) | 設備導入費用 | 2600 (万円) | 耐用年数 (年) | 12.25 | CO2排出削減量 | 182.5 (t-CO2/年) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果 | 1.16 (万円/t-CO2) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 設備導入費用 | 2600 (万円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 耐用年数 (年) | 12.25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CO2排出削減量 | 182.5 (t-CO2/年) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 副次的効果 | 波及効果 | ●視察等の状況 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <table><tr><td>No</td><td>視察者</td><td>人数</td><td>視察内容</td><td>日時</td><td>担当者</td></tr><tr><td>1</td><td>気仙沼線沿線住民</td><td>446名</td><td>気仙沼線のBRT運行開始に伴い、沿線自治体の協力のもと、地域復興を目的としてイベントが開催され、BRTのハイブリット車両等を展示すると共に、「低床フルフラット電動バス」を展示し、環境技術の普及啓発活動を実施した</td><td>2012年12月22日～24日</td><td>主催者＝JR東日本</td></tr><tr><td>2</td><td>横浜ゴム(株)</td><td>数名</td><td>電動バス車両の見学、公道での試乗（KBIC 周辺）、技術的な解説と質疑応答</td><td>2013年5月27日</td><td>丹野篤</td></tr><tr><td>3</td><td>(株)MCOR尾崎社長</td><td>1 名</td><td>電動バスの紹介説明、実車（KBIC周辺）</td><td>2013年9月5日</td><td></td></tr><tr><td>4</td><td>東京都猪瀬元知事</td><td>1名</td><td>電動車両（電気バスなど各種電動車両の紹介）など来るべき東京オリンピックに向けての開発車両について懇談</td><td>2013年10月1日</td><td>SIM・Drive 福武会長、田嶋社長</td></tr><tr><td>5</td><td>KBIC入居21企業</td><td>－</td><td>KBIC周辺をデモ・移動走行、P R</td><td>2013年12月4日</td><td>SIM・Drive</td></tr></table> | | | | No | 視察者 | 人数 | 視察内容 | 日時 | 担当者 | 1 | 気仙沼線沿線住民 | 446名 | 気仙沼線のBRT運行開始に伴い、沿線自治体の協力のもと、地域復興を目的としてイベントが開催され、BRTのハイブリット車両等を展示すると共に、「低床フルフラット電動バス」を展示し、環境技術の普及啓発活動を実施した | 2012年12月22日～24日 | 主催者＝JR東日本 | 2 | 横浜ゴム(株) | 数名 | 電動バス車両の見学、公道での試乗（KBIC 周辺）、技術的な解説と質疑応答 | 2013年5月27日 | 丹野篤 | 3 | (株)MCOR尾崎社長 | 1 名 | 電動バスの紹介説明、実車（KBIC周辺） | 2013年9月5日 | | 4 | 東京都猪瀬元知事 | 1名 | 電動車両（電気バスなど各種電動車両の紹介）など来るべき東京オリンピックに向けての開発車両について懇談 | 2013年10月1日 | SIM・Drive 福武会長、田嶋社長 | 5 | KBIC入居21企業 | － | KBIC周辺をデモ・移動走行、P R | 2013年12月4日 | SIM・Drive | | | | | | | |
| No | 視察者 | 人数 | 視察内容 | 日時 | 担当者 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 気仙沼線沿線住民 | 446名 | 気仙沼線のBRT運行開始に伴い、沿線自治体の協力のもと、地域復興を目的としてイベントが開催され、BRTのハイブリット車両等を展示すると共に、「低床フルフラット電動バス」を展示し、環境技術の普及啓発活動を実施した | 2012年12月22日～24日 | 主催者＝JR東日本 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 横浜ゴム(株) | 数名 | 電動バス車両の見学、公道での試乗（KBIC 周辺）、技術的な解説と質疑応答 | 2013年5月27日 | 丹野篤 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | (株)MCOR尾崎社長 | 1 名 | 電動バスの紹介説明、実車（KBIC周辺） | 2013年9月5日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | 東京都猪瀬元知事 | 1名 | 電動車両（電気バスなど各種電動車両の紹介）など来るべき東京オリンピックに向けての開発車両について懇談 | 2013年10月1日 | SIM・Drive 福武会長、田嶋社長 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | KBIC入居21企業 | － | KBIC周辺をデモ・移動走行、P R | 2013年12月4日 | SIM・Drive | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ●波及の見込み ・東京オリンピックやパラリンピックでの可能性(エコデザイン/ユニヴァーサルデザインの融合メッセージ) ・各地のバス協会へのヒヤリングから、大型で前中扉の車輛の量産需要が一番高いことが判った(車輛の標準化が可能になりつつある) ・医療車輛やトラックへの応用 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 地域づくりへの貢献性 | ●ユニバーサルデザインの移動手段としての活用 ・地域住民やバス事業者は、医療施設内や交通ターミナル、ショッピング施設などの建物内走行を可能にし、ユニバーサルデザインの面的な広がりを期待しており実現の意義が大きい。 ●鉄道車輛製造技術の衰退をカバーする新たな市場の形成 ・鉄道車輛製造技術との相互乗入れが可能であり、鉄道車輛製造衰退をカバーしうる新たな市場を形成可能である。 ●雇用創出・人件費削減の可能性 ・高齢運転者の雇用可能性と総人件費削減の可能性がある。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他の効果 | | ・特になし | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |