

わ

わっさむせん 和寒線 北海道旭川市から上川郡和寒町に至る国鉄自動車路線であって、所管する美瑛自動車営業所は、上川郡美瑛町に、旭川支所は旭川市にある。

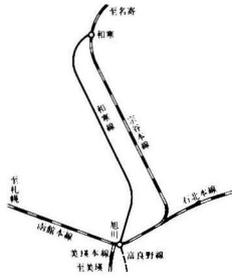
1 区間・キロ程および沿革
旭川～和寒 38.3km 昭27・9・1開業

本路線は昭和33・12・5旭川線を改称した。

2 営業範囲
旅客および手小荷物の取扱いをしている。

3 使命
この地方の産業文化の発展助成および宗谷本線のこの区間の補完を使命としている。

4 特長
旭川市とこの地域の農村との交流上大きな働きをしているが、利用者は、ほとんど農民で季節波動が著しい。



(佐野 実)

ワンマンバス (英) oneman bus 車掌を乗務させないで運転士のみで運行するバスをいう。ワンマンバスの運行については、自動車運送事業等運輸規則第15条第1項第1号によって陸運局長から運行系統または運行路線の指定を受ける必要がある。ワンマンバス採用の理由が単なる人件費の節約や終車時刻の延伸にあった時代には、ワンマンバス運行の路線もなるべく全線均一運賃の路線あるいは運賃区間の少ない路線が選ばれていたが、車掌の採用が窮屈となり、その絶対量の確保が困難となるにつれて、ワンマンバス運行の範囲を広げるため種々な手段が研究開発されている。すなわち運賃区間が複数である路線における整理券方式、両替器の採用、多客路線における運行回数の増加、あるいは車両の大型化等がこれである。現在では運賃区間が相当多い路線においても整理券方式を採用することにより、なんら支障なくワンマンバスを運行している事例がみられる。

国鉄バスにおいても、昭和36・8予土南北線(高知・松山間)に5往復のマイクロバス(ワンマン)を運行したのが最初で、次いで昭和39・10*名神高速線の名古屋・新大阪間の特急便(ノンストップ)10往復をワンマンバスとし、さらに引き続いて全国の規模におけるワンマンバス推進の計画が進められている。

ワンマンバスの事故発生率は、ツーマンバスのわずか $\frac{1}{3}$ にすぎないこと、サービスに対する乗客の苦情もツーマンバスに比べてはるかに少ないことなどから、今後のワンマンバスの発展が大いに期待されている。

ワンマンバス用の車両は、旅客の安全確保と誘導案内のために、特殊な構造装置が要求されている。

ワンマンバス構造規格

項目	規格
1 出入口の数とその位置	出入口は2箇所とし、前は第1窓、後はホイールベース間後輪寄り、またはリヤオーバーハングの部分とする。 前とびらは折戸(上下明かり窓付)とし、

2 出入口とびら
後ろとびらは、ホイールベース間後輪寄りに設けられるものにあつては、広幅引戸(規格B21……A)とし、リヤオーバーハングの部分に設けられるもの、および転用改造等のものにあつては折戸とすることができる。

3 とびらの開閉(制御)方式
自動式とし、後ろとびらに開閉の予告ブザーを取り付けること。

4 後ろとびらの踏み段上の乗客を運転者が確認する装置(保安基準第50条第3項第4号)
直接確認方式と間接確認方式とを併用する
(イ) 直接確認方式
前面窓左上部に平面鏡、後ろとびら上部にステップ上面確認用の、とつ(凸)面鏡を備え20W以上の燈具を出入口上の天井に設けること。
(注) 平面鏡は約300×150mm、とつ面鏡は約200fまたは250fで出入口踏み段上の乗客を確認できる球面をもつもの。

(ロ) 間接確認方式
乗客が踏み段上にいる場合には、ドアエンジンと連動して、とびらが締まらない装置とすること。

5 室内バックミラー
200×90mm平面鏡(規格K01)とし、位置は前面窓上部とする。

6 放送用マイク
運転者のえり、または胸付近に着用するものを標準とする。

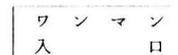
7 乗客降車合図用ブザーまたは単打ベル(保安基準第50条第3項第7号)
ブザーまたは単打ベルのボタンを下記(イ)(ロ)のいずれかにより、取り付けること。
なお、車掌乗務兼用バス(以下「兼用バス」という。)にあつては、車掌が乗務した場合には車掌運転者間の連絡用のみ生かして、他は切る方式の切替装置を有すること。

(イ) 各側窓柱上部
(ロ) 側窓柱1箇所おき間隔および取り付けない側窓柱付近の天井

8 前面および出入口とびら外側の表示方法
(イ) 前面の表示は別図「ワンマン表示器」(規格N02)を左前面窓内側上部、中央寄りに取り付けるものとし、表示の色は緑地に白文字を原則とする。

(ロ) 出入口2箇所の場合は、左側面の表示を下記による。

A 前面とびら (規格N04-A)



表示の色は白地に緑文字とする。

なお、兼用バスの車掌乗務時の表示は次のとおりとする。

