NEW BUS FOR LONDON

新型ロンドンバス

かつて“ロンドンバス”として親しまれたルートマスターに代わる、新型ロンドンバスが完成した。果たして21世紀のルートマスターには、高額な車両価格に見合うだけの説得力があるのか?

photo: Stan Papior

MODEL TESTED ◎テスト車輌概要

●モデル名:WRIGHTBUS NEW BUS FOR LONDON●車両本体価格:33万ポンド(邦貨換算約4000万円)●日本発売時期:未発売
●最高出力:176ps(モーター)●最大トルク:255kgm(モーター)
●最大乗客:87人●2階席:22席●1階席:40席●車掌:0人
●テスト平均燃費:4.1km/ℓ●二酸化炭素排出量:640g/km

WE LIKE	シンボル的存在の復活、ふたつの階段が提供するフレキシビリティ、乗降のしやすさ
WE DON'T LIKE	少々懲りすぎたスタイリング、ストップスタート時のNVH、2階デッキ頭上の余裕の少なさ

1 WHEELS
ホイール

ホイールの色には意味がある。これはインディアンレッドと呼ばれる色で(インディアン粘土に由来する)、ルートマスターのホイールがこの色に塗られていた。正確な理由は不明だが、おそらく泥が目立たないという理由ではないだろうか。

2 STAIRCASE
階段室

歩道側のボディサイドのほうが、車道側よりも特徴的に見えない。階段に沿ってガラス窓が設けられているため眺めがよく、階段のところにいても窮屈に感じない。

3 HEADLIGHTS
ヘッドライト

ルートマスターのヘッドライトは、周辺部が何本ものボルトで固定されていた。このディテールは、それへのオマージュである。

4 'CONDUCTOR' POSITION
車掌ポジション

車掌が乗車しているときは、後部デッキのドアを完全に開いた“車掌ポジション”で運行する。乗員が運転手だけの場合、カーブした部分は閉じたままとなる。

2011年の12月、ロンドン交通局が運用していた最後の連節バスが営業を終える。これにより、ロンドン市長のボリス・ジョンソンが2008年の市長選挙で掲げた公約が実現することになる。彼は、当選した暁には従来の連節バスを廃止して、新型に入れ替えると約束したのだ。

彼はこう訴えた。新しいバスはシンボル的な存在となる。連節式ではなくダブルデッカーで、後部に乗降口を持つタイプだ。ときには車掌が乗車することもある。バスによる移動が再び魅力的な交通手段になり、公共道路輸送の黄金時代が甦る。まさしく21世紀のルートマスターと呼べるバスを導入したい、と。

3年あまりが過ぎた今、ついにその公約が実現した。"New Bus for London"(NBfL)が正式名称だ。8台のプロトタイプが2月から試験的に運行を開始する。そこでわれわれは、それが乗車する値打ちがある乗り物かどうかを確かめた。

DESIGN&ENGINEERING
●意匠と技

★★★★★★★★★☆

税金が投じられていることを考慮すれば当然だが、公共団体や公的組織が用いる工業製品には、きわめて明確な仕様や客観的要素を満たすことが要求される。たとえばジェット戦闘機はほかの戦闘機を打ち落とす能力で評価されるし、道路標識に求められるものは視認しやすさであって美しさではない。こうした製品の選定において、感情的な要素はほとんど考慮されていない。

だが、このバスの場合、ほかの製品とは何かが違う。コンペの結果、選ばれたのは、北アイルランドのバス製造会社であるライトバス社とデザインスタジオのヘザーウィック社の共同作となったが、これは単なる輸送機器には見えない。デザインセンスを体現したような製品である。

外から見ると、新型ロンドンバス("オリンピアン"が新名称候補に挙がっているが、他社の登録商標)のデザインは、左右非対称に見える。フロントはブラックの太い帯が眼帯のように、いささか装飾過剰なヘッドライトにかかっている。

ボディサイドとリアまわりは、以前のルートマスター(これはロンドン交通局の登録商標だ)とよく似ている。窓がボディサイド片側の下から上に向かう帯と、ボディ後部を回り込むように上から下に向かう帯を描くように配され、それがルートマスターのふたつの階段と優雅な後部ボディを想起させる。便利な3つのドアも特徴的だ。

ロンドン交通局指定の赤に塗られたボディの下にあるシャシーはじつに革新的だ。ライトバス社が製造したスティール製のバックボーンシャシーに、アルミ製の上部構造体とボディが載せられている。全長は11.2mに達するが、階段が仕込まれた後部セクションによって、それがいっそう強調されて見える。ここには発電機(新型ロンドンバスはシリーズハイブリッド車だ)が置かれ、骨組み全体を補強する役割も担っている。

5 MODULE IN THE CEILING
運行ルート受信機
天井のモジュールは、基地から運転手に向けて送られる運行ルートに関する情報を受信し、また緊急時に連絡を取るためのものだ。

6 STATUS DISPLAY
車両状況モニター
バスの状況が運転手の正面にあるデジタルパネルに表示される。ドアの開閉状態、エンジンの回転数など、車両状況のすべてがここで確認できる。

7 SWITCH CLUSTER
スイッチパネル
天井に並ぶスイッチで、室内灯、フォグライト、客室換気などを操作する。

8 GEAR SELECTOR
ギヤセレクター
運転にかかわるスイッチ類はきわめて少ない。これはギヤセレクターである。前進と後進の切り替え時には、いったんニュートラルを選択する必要がある。

9 HANDBRAKE
ハンドブレーキ
このレバーはハンドブレーキである。レバー自体は機械式だが、空気圧でアシストされているため操作に腕力はいらない。ハンドブレーキ作動時はステアリングロックも働く。

INTERIOR
●室内

★★★★★★★★★★

スーパーカーでもっとも重要視されるのがエンジンで、スポーツカーならハンドリングだとしたら、バスにおいてもっとも重要なのは室内の出来映えである。この新型ロンドンバスで驚きと嬉しさをもっとも感じるのが、その室内だ。

そして、一般的にバスの室内は殺風景である。角張った素っ気ない天井に、細長い蛍光灯の照明が付いている程度である。それによって室内を最大限に確保しているわけだが、それにしてもひどく魅力に欠ける空間だ。そうした一般的なバスと比べると、新型ロンドンバスの室内には素晴らしいデザインセンスが感じられる。2階席の天井は昔の旅客機のキャビンを思わせる緩やかなカーブを持ち、LEDの照明ポッドからは、蛍光灯とは比較にならないほど暖かくて心地よい光が放たれている。

2階の窓の高さは現在の標準からするとやや低いが、これはデザイン上の制約によるところが大きい。以前のルートマスターも同様だった。日射による2階客室の温度上昇を防ぐ意味もある。

だが、デザイン上の理由から採用されたわけ

ではない特徴もいくつかある。たとえば階段がふたつあるのは、そのほうが素早く乗り降りできるからだ。3カ所にドアがあるのも同じ理由による。ただし、これらの階段とドアのため、トータルの乗車可能人数は制約を受けている。新型ロンドンバスは87名の乗客を運べる（1階に40席、2階に22席、1階に25人が立って乗車）。2階建てバスの乗車可能人数は通常、およそ90名である。ロンドンの連節バスは150名以上を運べる。

ロンドン交通局では、2階建てバスは混雑する路線でその長所を発揮できると考えている。停留所での停車時間が短くて済むため、運行所要時間を短縮できるからだ。また、混雑の激しいルートでは、車掌が乗車することもある。後部デッキに車掌が乗って後部ドアを開けておくことで、停車時間をさらに短くできる。

PERFORMANCE
●動力性能

★★★★★★★★★☆

バス運転手とわれわれとでは、“パフォーマンス”という言葉が意味するところが違う。今回のテストでは、計測装置のVBoxを装着する時間がなかったが、ライトバス社のバリミーナ工場の近くにあるナッツコーナー・サーキットでスロットルをベタ踏みしたときの印象では、新型ロンドンバスはゆっくりとした（ただし長時間にわたるリニアな）加速をするだけだった。

静止状態からの発進では、まずまずの走りを見せる。カミンズ社製4.5ℓターボディーゼル発電機がエアコンプレッサー（ブレーキとステアリング用）と75kWhのバッテリー、シーメンス社製モーターに電力を供給する。モーターは後部座席エリアの盛り上がった床の下に収まっている。それが255kgmの最大トルクを回転開始直後に発生し、素早い発進を可能にしている。

駆動力はモーターのみだ。ディーゼル発電機は理想的な回転数を維持して稼働するように設定され、すべての充電はこの発電機によってまかなわれるが、稼働するのは補充電が必要なときだけだ（今回のテストでは、ほぼ絶え間なくエンジンが稼働していたが、実際の路線での通常の運航時には回生ブレーキでも補充電される）。ストップスタート時の騒音はうるさく感じられたが、ライトバス社はすでに改善に取り組んでいるという。

ブレーキは駆動モーターと空気圧補助による全輪ディスクで、十分な制動能力を発揮し、ABSも備えている。だが、重さ20t近い金属の塊を急停車させるのは、そう楽しいことではない。

新型ロンドンバスはターンインからアペックスまで滑るように走る。17900kgの車重もあり、ひどいバンプにもびくともしない。

運転席はかなり広く、前方視界も良好だ。

手すりは専用品。停車ボタンはワイヤレス。

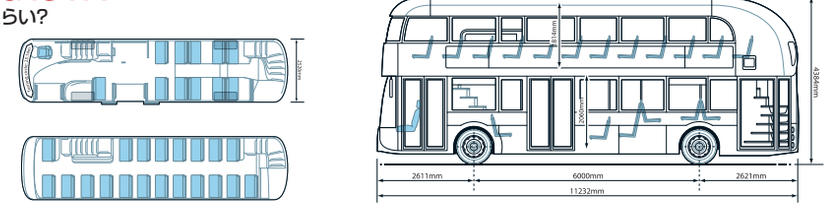
エントランスとステップはコルクレジン製。

シート表皮はファブリック。ややサイケ風。

天井の曲線が心地よい雰囲気を醸し出す。

各座席の頭上と通路にLED照明が備わる。

HOW BIG IS IT?
サイズはどれくらい?



路面の不整を通過するときには、素晴らしい処理能力を発揮した。現実の道路でも、たいていのバスと同様におおむね快適な、浮かぶような乗り心地となると予想される。後部ボディの補強のおかげで、道路の大きめの窪みを通過しても、普通のバスよりも衝撃は少ないと思われる。

新型ロンドンバスは横方向に2.5mもの路面スペースを占有するが、回転半径は全長＋α程度である。とはいえ、運転席がこれほど前方にある車両を運転した経験がない人にとっては、慣れが必要だ。ステアリングは軽くてなめらかで操作しやすいが（ロックトゥロックは4.5回転）、ジャンクションを出るときに横方向に十分な余裕を持ってコーナーのアペックスをクリアするには、普通の自動車の感覚よりも遅いタイミングで切り始めなければならない。ただ、ボディ側面がフラットなため、ミラーを使ってクリッピングポイントとの余裕を判断するのはたやすい。慣れてくると、スムーズに走らせ、正確に運転する行為が楽しくなってくる。パワーの出方がきわめてなめらかだから、なおさらそう感じる。ただしブレーキペダルには、もう少しフィールがほしいところだ。

RIDE&HANDLING
●乗り心地と操縦安定性

★★★★★★★☆☆☆

この領域こそ、本誌のロードテストでもっとも重要なパートである。果たしてこのバスを走らせるのはどんな体験なのだろう?

調整範囲は広いがかなりフラットな運転席（ちなみにシートベルトは付いていない）に座ると、きわめてクリアな前方視界が得られる。低い位置にあるステアリングホイールは調整可能で、快適なドライビングポジションを見つけやすい。ただし、直立した姿勢と幅の広いシートのせいで、自動車に乗っているというよりも、デスクに座っているような感覚だ。ペダルはフロアから生え、ステアリングホイールはほとんど水平に近い。

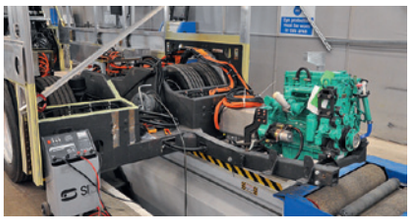
ストロークの長いブレーキペダルを踏み込み、ハンドブレーキを解除し、右足の力を徐々に緩めると、気味が悪いほどスムーズに動き出す。過去に例がないほど搭載車両に適したハイブリッドのドライブトレインである。

BUYING&OWNING
●購入と維持

★★★★★★★★★★

価格はおよそ邦貨換算約4000万円で、フル生産される2013年になっても値下がりは期待できない。だが、ライバルも安くはない。ほかの2階建てハイブリッドバスは3500万円前後だが、12

UNDER THE SKIN
●スティールシャシー＋アルミボディ



ターボディーゼル発電機がリヤアクスル後部に配置される。

基本設計は、オープントップや1階建てにも発展可能だ。

一部のライトバス社製2階建てバスは、ボルボ社製のプラットフォームを用いているが、この新型ロンドンバスはすべて自社製である。基本的な荷重負担構造体はスティール製バックボーンで、その上にアルミ製上部構造体とボディが取り付けられている。写真のとおり、ターボディーゼル発電機が後部のレールに搭載され、整備がしやすくなっている。ハイブリッドパワートレインの残りの部分は、リヤアクスル付近の後部座席の下に収められている。この基本設計をベースに、平屋仕様や2階建てオープンルーフ仕様を作ることも可能だが、しばらくのあいだ、それはないだろう。

AUTOCAR JAPAN | ROAD TEST | No 5042

NEW BUS FOR LONDON

AUTOCAR VERDICT ★★★★★★★★★★
●オートカーの結論

「公共交通機関がまたまたおもしろくなってきた」

新型ロンドンバスは、元祖であるルートマスターのようなビジュアル的魅力には欠けているかもしれない。だが、われわれの首都にとって過去50年で初めての新しいバスは、絵ハガキのように親しまれるようになるだろう。いや、それ以上に重要なのは、この新型ロンドンバスが、まったく魅力に乏しい市街を彩ってくれる、素晴らしいプロダクトデザインであるということだ。

このバスに乗っての移動は、かつて休日に大型遊覧バスで旅したような楽しさを完全に蘇らせるものではない。だが、ノスタルジアに必要なのは、昔そのままの姿形ではない。それに、われわれがこれまでに出会ったほかのどんな現代のバスよりも、新型ロンドンバスは乗っていて楽しい。

満点をもたらしたのは、室内の魅力と、そのボディの下に隠された先進のテクノロジーである。クリーンで燃費に優れ、示唆に富んでいる。公共の輸送機関の理想的な姿である。Ⓐ

TESTERS' NOTES
●テスターのひと言コメント

"STOP"ボタンはワイヤレスになっている。圧電式で、指で押す力で発電して、信号を中央ユニットに送る。 **マット・ブライアー**

現代のバスのほとんどはひとりがけのシートを採用している。新型ロンドンバスの場合はベンチシートだが、個別の窪みがある。 **マット・ソーンダーズ**

カーブした手すりと造形の美しい装備品は魅力的だ。そのほとんどは、この新型ロンドンバスでしか見られない。 **ヒルトン・ホロウェイ**

JOBS FOR THE FACELIFT
●マイナーチェンジ時に望むこと

・フロントマスクの個性をもっと高めてほしい。
・コルクレジンのフロアは素晴らしいが、これだけの範囲をカバーできる安い模造品が見つかるだろうか?
・ストップスタート時のNVHレベルを改善してほしい。

年から15年は使用されることを考えれば（その後も売却価値があると思われる）、新型ロンドンバスのバリューはそう悪くないと思われる。経済性と燃費を考慮すれば、なおさらそう思える。

燃費が4.1km/ℓとCO_2排出量が640g/kmだと聞いてもあまりぴんとこないかもしれないが、一般的な2階建てハイブリッドバスが3.0km/ℓと864g/km、従来型のディーゼルエンジンのバスが2.1km/ℓと1295g/kmであることを考えれば、新型ロンドンバスの数値が素晴らしい水準だとわかる。ロンドンは大気の品質を大幅に改善する必要に迫られているが、ロンドン交通局が保有する8000台のバスのうちの数百台が新型ロンドンバスに入れ替われば相当なCO_2排出量削減につながり、大気改善への貢献が期待できる。

もし万事が目論み通り進めば、ロンドン交通局の財務状況も改善されるかもしれない。ライトバス社がこのデザインをほかの都市に売り込むことができれば、ロンドン交通局は1台売れるごとにその分け前に預かることができるからだ。Ⓐ

TOP FIVE

	1st	2nd	3rd	4th	5th
	WRIGHT New Bus for London ライト新型ロンドンバス	WRIGHT Gemini2 Hybrid ライト・ジェミニ2ハイブリッド	MERCEDES-BENZ Citaro G メルセデス・ベンツ・シターロG	AEC Routemaster AECルートマスター	CADBURY'S Double Decker キャドバリー・ダブルデッカー
車両価格	邦貨換算約4000万円	邦貨換算約3600万円	邦貨換算約2400万円（推定）	邦貨換算約240万円	邦貨換算約70円
最高出力	176ps	143ps/3500rpm	299ps/2000rpm	117ps/1800rpm	275kcal/5口
最大トルク	255.0kgm	33.2kgm/1800rpm	163.1kgm/1100rpm	59.5kgm/1000rpm	1.4g（繊維量）
ドア数	3	2	3	1	2（包装袋両端に各1）
最大乗客数	87	87	158	64（着座のみ）	ひとり分
燃料消費率（混合）	4.0km/ℓ	3.0km/ℓ	1.5km/ℓ	2.8km/ℓ（推定）	2012年2月末時点で最高
車両重量（公称値）	17900kg	12270kg	22822kg	7900kg	60g
CO_2排出量	640g/km	864g/km	1300g/km	na	na
われわれはこう考える	素晴らしい経済性と内装。最高の公共輸送機関。	新型ロンドンバスに比べると全体的な経済性で劣る。魅力でも劣る。	連節バス。多くの人を運び、ロンドンの大部分を占拠している。	元祖は今でも素晴らしい移動手段。	カロリーが濃縮されたヌガーとシリアルのハイブリッド。噛み応えがあってうまい。
結論	★★★★★★★★★★	★★★★★★★★★☆	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆