



KABAバスの足回り気密性について

1. 背景

山中湖一周ウォーキング中、カバちゃんに再開した。前からカバちゃんの足回りの構造、機密性が気になっていたの、飼い主のおじさんに気が付かれない様に実車調査を実施し、後に仕様などを調べ、考察などをまとめたので報告する。

2. 当日の様子（折乃笠ブログより）

秋深し。物思いに耽りながら、哲学の道を行います。

山中湖は静かで深い。

その時、今度は、カバちゃん！

オカマのカバちゃんではなく、水陸両用バスのカバちゃんです。

水陸両用バス・KABAバス。ベースは日野のバス。

どう見ても、足回りは小生が設計したものだ。

足は完全に水中へ入る。シール類の気密性が超心配。

10分以上、駐車中のカバちゃんを下からの覗き込んで

現物調査を行いました。（普段はしていませんよ。）

詳細は文献調査等をしてまとめ上げ、後日ブログで

報告します。

3. 事前情報 【富士急行(株) 水陸両用バス改造工事レポート 東急テクノシステム】

https://www.tokyu-techno.co.jp/casestudy/bus_remodeling/201012/

記事の抜粋

『日本仕様の水陸両用バスに改造 KABA1号 ベースはアメリカ製

自動車工事は2010年8月、お客さまからの依頼で車内天井が開放されている、オープンバスの改造を行いました。このバスは現在山中湖で観光用バス「KABA BUS」という愛称で親しまれています。今回の水陸両用バスは、「KABA BUS」の兄弟車として位置付けられるもので、**日野自動車**のトラックの車体をベースにして、アメリカで水陸両用バスとして架装されたものです。これを輸入し、日本国内で観光用として使用するために、今回の改造工事は始まりました。

当社に課せられた課題は、日本仕様に適合する改造を行うことでした。具体的には、自動車としての用途のため自動車登録を行うことと、船としての用途もあるため船舶検査の取得も行うこと、の2点になります。

この車は、お客さまである富士急行(株)の企画の下、窓口である**東京日野自動車(株)の技術者、整備部門および多くの専門技術者との共同作業**で完成したものです。2010年9月に着工し、2011年2月22日に登録を行い、晴れて納車しました。

4. KABA4号(最新バス)仕様

40名定員

日本製

2019.11.17運行開始

全長/11.9m

幅員/2.49m

重量/13,860kg

航海速力/5.3ノット

5. 実車調査結果（折笠）

1) 外観調査結果 車両近くには行けず、遠くから覗き込み



奥のカバ3号は2013年運行にもかかわらず、シャシ全体に、錆が見られない。

カバ4号は車体、シャシ廻り共錆は無くきれい。

参考までにカバ3号はお台場で海に入っている。
車両の錆は？



カバ4号
フロントホイール、ハブボルト、ハブ共錆は無し。

日野純正ハブキャップ。改造は見られない。
厚手のガスケットや液体パッキン使用は無さそう



カバ4号
リヤも同様、錆は無し

ペラも錆無
ペラのジョイント部の改造は無さそう



カバ4号
サスペンション廻りも錆は無さそう

改造もなさそうである

6. まとめ（折乃笠）

- ・アクスル、サスペンショ等シャシ関係は大幅な改造は無さそうである。
- ・ブレーキ及びハブオイルシールは不明。様子から考えると改造は無さそう。
- ・パンフレットから一日の運航は9回（1回約30分（※陸上走行約10分、湖上走行20分））
- ・インターネットから有益な情報（シール構造、グリースなど）を期待したが、残念ながら無。
- ・東京日野が絡んでいるので、変なことはしていないと思う。

・結論：おかまのカバちゃん同様、秘密のベールは剥がさない方が良さそうである。