

東京交通新聞 2008 年 (平成 20 年) 10 月 27 日 (月曜日)

タクシー需要喚起のターゲットの一つがケア輸送サービスの拡充だ。この分野では、ユニバーサルデザイン (UD) タクシーの導入が世上のタクシー観を一変させ新規需要を喚起する 切り札 として期待されている。

UD タクシー開発をめぐっては今年度、国家的プロジェクトとして国土交通省に開発検討会 (委員長 = 鎌田実・東大大学院工学系研究科教授) が設置、車両の標準仕様の策定作業がスタート。今月、東京・杉並区で開催の福祉交通セミナーで UD タクシー実現に向けた討論会が行われ、鎌田委員長は「世界に適用する UD タクシーを日本から出したい」と宣言した。同討論会でのやり取りを中心に UD タクシー導入をめぐる発言をひろった。

< 世界に向けてユニタク開発 >



川村泰利・全福協副会長 (宮園自社長)
流しで乗れる福祉タクシー 需要低迷の打開策にも

バリアフリー新法のガイドラインで福祉タクシーは 2010 年までに 1 万 8000 台の導入目標が掲げられた。2007 年度導入実績は 1 万 0514 台で、あと 3 年で 7486 台増車しなければならない。数字は努力目標だが、目標達成はタクシー業界の方針であり社会的責務と考えている。

特定の施設や自治体等の契約先を持たず、旅客を福祉に限定したタクシーでは到底採算は見込めない。タクシー会社が営利企業である以上、増車どころか現状維持がせいぜいで

あろう。現に総福祉車両数の約 7 割がそういった企業ではない福祉限定の個人事業者であり、残り 3 割の一般福祉車両も、施設・自治体等の契約先から一定額の固定的収入がある一般といえども顧客が特定された福祉車両と考えられる。少なくとも東京はそうだ。

加えて福祉車両で契約先のない一般流し営業を行おうとする果敢なタクシー会社が存在するとしても、5 年で 50 万キロ走行のタクシーの使用に耐えうる車両がない。ましてや燃料が安価な LPG 車両となれば何をか言わんやだ。一般流し営業でのお客様はほとんどが健常者で、福祉車両を用いての営業では、車両形状等により相当数の乗り控えが発生し、最終的には福祉限定車両と同様となって利用者が限定され、元のもくあみとなる。

タクシー会社が福祉輸送を担っていくには、流し営業を中心とした一般タクシー事業の中で推進していく視点でしか考えられない。高齢者、障害者、妊産婦、親子、健常者等すべての人々に乗りやすく、タクシー使用に耐えられる車いす用スロープがついた車両開発が不可欠だ。

具体的には、耐久性 5 年 50 万キロ、低燃費 LPG、リフトでなくスロープ、健常者にも配慮したユニバーサル化、乗務員・車いすを含め定員 6 人、左側後部ライドドア、取り扱い容易な車いす固定装置などの車両を、行政、学識者、利用者、カーメーカー、事業者等の協力の下、開発・生産していく必要がある。

行政からの助成金・法制度等の強力なバックアップもあって総台数の 2 割でユニバーサルタクシーを導入したと仮定してみよう。東京 23 区武蔵野・三鷹両市では法人の約 6700 台となるわけだから、当日利用の予約なしの無線配車は当然のこと、街頭で流すタクシー車両の 5 台に 1 台はユニバーサルタクシーとなるから、それを利用することも十分可能だ。

福祉タクシーは予約が大原則だったから、利便性は飛躍的に向上する。予約の煩わしさから引きこもりがちだった方も、外出頻度が上がり、低迷するタクシー需要の向上にもつながる。今まで補完的交通手段としてご苦労いただいた福祉有償運送も一部重度障害の利用者を除き必要がなくなろう。

だが、車両が整っても、その車両に乗務する乗務員の教育も重要だ。心のバリアフリーが伴って真のユニバーサルデザインと言える。