

東京交通新聞 2008年(平成20年)10月27日(月曜日)

<車両価格 プラス100万円以内で>

神奈川県リハビリセンター 藤井氏

「タクシーのユニバーサル化は世界的に要求されており、アジアの高齢化を考えるとUDタクシーの市場は決して小さくない」と訴える神奈川県総合リハビリテーションセンターの藤井直人・研究部リハ工学研究室長は「ノア」と「セレナ」をベースに2002年に製作されたバリアフリータクシーに対する評価を報告した。「利用したい」との意見は肢体不自由者では80%以上あったが、健常者・高齢者は50%まで下がり、一般タクシーのイメージからは遠い状況を示した。

タクシー事業者の90%が高い評価をしたが、実際の導入では「導入したい」との意見は13%にとどまり、理由に高い車両価格をあげている。藤井室長は「現行セダンタクシーが170万円とすると最大プラス100万円以内に設定しないと購入しにくい」とみている。

参考となりそうな車両の主な諸元

車種	全長	全高	床面 高さ	室内 高さ	備考	
					ロンドンタク	TX 4 中国製
	4580	1838	428	1400	—	比較的安価
	4595	1460	—	1185	—	
	4695	1515	—	1225	—	
	4035	1800	540	1166	—	
	4285	1850	610	1225	—	
ルーフ						
ラウム	4045	1690	410	1220	乗降口幅1.5m	

※国交省車両開発検討会WG資料より。単位はミリメートル

UDタクシー実現への論点

- ・福祉タクを2010年まで1万8千台にするバリアフリー新法の目標値達成には、福祉限定だけでは無理で、一般タクのバリフリ化が必須
- ・事業者団体は流し運行できる形態を重要視
- ・車いす対応以外に高齢者も含む快適性をアップ
- ・燃費がよく価格が安い。LPGかハイブリッドか
- ・次期バリフリ法改正での一般タクの取り扱い
- ・福祉限定、一般タク、NPO等のすみ分け
- ・メーカーによる生産と価格との現実解

※鎌田実開発検討会委員長が杉並セミナーで報告した国交省検討会での主な論点