

東京交通新聞 2009年3月2日

### <ユニタク具体化へ“注文”>

障害者も健常者も乗車できるユニバーサルデザイタクシー（ユニタク）の開発が進展している。国土交通省のバリアフリー車両開発検討会（委員長＝鎌田実・東京大学大学院工学系研究科教授）が先月、ユニタクの車体模型（モックアップ）を製作、利用者、タクシー事業者、福祉輸送関係者など多数に披露した。今回の評価を経て次年度実用化へ向け検討が進む。ユニタク実用化の動きは、福祉輸送分野にとどまらずタク業界全体の取り組みを促す。一般タク事業者から検討会に参画する全タク連の秋山利裕環境・車両資材副委員長（東京＝山三交通社長）車いす利用者としてモックアップを見学した東京ハンディキャブ連絡会の荻野陽一代表にユニタク具体化に対する注文を聞いた。

公的な資金の投入を  
車いす利用者  
東京ハンディキャブ連絡会代表  
荻野陽一氏



車いす障害者の立場からユニタクを  
どう受け止めているか。

「街角で手を上げてタクシーに乗り込むことは、電動車いすユーザーにとっては一つのやってみたい夢だ。ユニタクがそんな暮らしを実現してくれるなら画期的なことになる。バリフリタクシーやユニタクが言われはじめて結構な時間が経つ。印象的には今度やっと実現するのかなといった感じだ。過去に東京の新規タク会社の京浜ボラグが30台のユニタクを走らせたが、いつの間にか消滅したと聞く。車両開発は進化する一方で、それを動かす仕組みをどこまで整備できるのか利用者的には気になる」

#### 開発中のユニタク車両への注文は。

「期待するのは、できるだけ家の近くに来てもらいたい。住んでいる世田谷区は道が狭く、横乗りタイプだとスロープが出せない。車いすユーザーはタクシーなれしていないから、狭い場所での乗降は少しきつい。できれば横乗りと後ろ乗りと両方のタイプを試作してみてほしい」

#### 移動困難者にはいろんな状態の方がいる。

「福祉タクシーだけのチームが開発するのだったら、今までと変わらない。今回は思い

切った台数を増やすという点では、いろんな人が乗車できることを期待する。ゆくゆくは日本のタクシーイコールユニタクというレベルを目標にしないと、保有台数の何台かがユニタクというのは、本当の意味でユニバーサルデザイン社会ではない。市場やニーズがどれくらいといった発想は、今まで使っていた人プラス使えなかったけれど使える人がどれくらい、と考えるべきだ。プラスアルファのお客を拡大できる発想に立ってほしい」

### タク業界には。

「多少足の弱い高齢者には社員教育が行き届けば今のタクシーでもサービスはできる。今回のユニタクが車いすごと乗り込めるなどを意識しているのは、その次元ではない、もっと高い次元に切り込んでいくとの覚悟がタク業界に絶対必要だ。私は小学生の時、通学でタクシーを使った。タクシーの可能性は大きく、全国27万台の社会資源が有効に活用されれば、全国の移動困難者はもっと快適に外出できるようになる」

### ユニタクはユーザーの間口を広げる。

「ユニタクの普及は福祉限定タクシーのあり方に一石を投じそうだ。ユニタクは一般タクシーが行う範囲にとどまり、それ以上の病院での待機や介助を求める場合は限定事業者やNPO有償運送を選ぶといったことにもなるかもしれない」

### 福祉輸送は民間会社だけでは限界がある。

「日本のバリアフリー輸送の動きが今ひとつ世界的に注目されるのは、民間の力だけに頼り公的資金を投入しないからだ。国の責任でこれだけのお金は移動の自由のため使いましょう、との枠組みで考えるべきだ。そうでないと折角いい車両が開発されても活用されないこともなる」

ユーザー間口広げて  
一般タク事業者  
全タク連環境・車両資材副委員長  
秋山利裕氏



### 福祉輸送に携わっていない一般のタクシー会社の

#### 立場からユニタクをどうとらえているか。

「流し営業を共用できる点が魅力だ。タクシーでは車いすを折り畳んだり介助したり、乗降時が一番大変だ。そのためリフト車を導入するとコストがかかる。健常者が違和感なく乗れる車両がユニタクで、福祉輸送だけでは賄えない部分を流して補てんできる」

### **タクシー業界はどう福祉輸送に取り組むべきか。**

「公共交通機関が移動困難者の外出に積極的に取り組むことは先進国では当たり前といった流れに日本のタクシー業界も乗っている。バスと比べるとタクシーは遅れており、世の中の動きに適合していくべきと思う。そうは言っても、当社は車両コスト的にも収入的にも採算が合わないので福祉輸送は行っていない。今回のユニタクが流しに使える点に期待している」

### **ユニタクはタクシー業界に普及するか。**

「ユニタクは汎用（はんよう）性の高い車両でユーザーの間口が広がると思う。足腰の悪い高齢者、妊婦、乳幼児を抱えた女性など、一般的なタクシーでは使いづらい利用者がユニタクならベビーカーごと乗り込めるし利用者しやすくなる。みぞうの不況下、5年後の話より今日の話が大事と言われてしまえばそれまでだが、個別輸送機関のタクシーのサービスはやさしさと思いやりが真骨頂のはずだ。ユニタクで誰でも安心して乗れる乗り物のイメージがタクシーに定着していくことが大事だ」

### **普及にはどのような段階を踏むか。**

「今まで使えなかった人が使えるようになるとユーザーが拡大する。バリアフリー新法で定められた1万8000台の導入などとケチなことを言わず、全社で入れようとの勢いがあってもいい。実現すれば日本のタクシーは文字通り世界一となる。だが、一般的なタクシー会社にいきなり福祉をやれといつても難しい。重度の障害者などは福祉輸送の専門家が担い、私どもタクシー会社はまずは軽度な方をユニタクで輸送するといったことから始まるのではないか」

### **普及のネックは。**

「車両価格などの高いコスト。タクシー専用車だから高いといった発想ではなく、タクシー車の通常モデルにするくらいの勢いでカーメーカーには開発をお願いしたい。そのためには業界の量的な購入が前提となる。バリフリ法上での導入義務化の動きも大きなカギだ。業界の自主性だけでは導入は進展し難いだろう」

### **一般のタクシー会社も福祉輸送への取り組みが避けられない。**

「お客様に感謝される仕事が一番うれしい。それは金銭にはかえがたい。どういう移動困難者がどういう意識でいるのかといった問題意識に基づく将来ビジョンが今はない。弱の方々に気持ちよく対応できる仕組みをつくっていくべきだ。本質的な部分をまずしっかり議論すべきだ」