

一般UDタクシー開発に向けた論点の整理

平成20年度の検討事項

- 車両ガイドラインにおいて一般UDタクシーに係る基準が策定されているものの、国産のUDタクシー車両は販売されていない。
- 一般タクシーに係る利用者の意見、UDタクシーに求める事業者及び運転手の意見を踏まえ、UDタクシー開発に係る課題・論点を抽出。
- ガイドライン見直し・標準仕様策定に向け、試作(モック含む)車両に関する評価項目について検討。

UDタクシーガイドラインに関する主な論点 (参考資料:品評会開催の結果報告を考慮)

1. 床面高さ(ガイドラインでは300mm以下)
 - 足腰の悪い人にとって低い方がよい
 - FF車ならば実現可能性
 - 構造強化のため価格増
 - 「350mm以下」への緩和、補助ステップの設置を検討
2. 室内高さ(ガイドラインでは1400mm以上)
 - 車いす使用者、足腰の悪い人にとって高い方が良い
 - 全高や重量に影響
 - 「1350mm以上」への緩和を検討
3. 開口部高さ(ガイドラインでは1350mm以上)
 - 車いす使用者、足腰の悪い人にとって高い方が良い
 - 全高や重量に影響
 - 「1300mm以上」への緩和を検討
4. 対象とする車いすの大きさ(ガイドラインはJIS規格を想定)
 - 一般に使用されている電動車いす(JIS規格の最大寸法に比べやや小型)の大きさへの緩和を検討



UDタクシー仕様に関する主な論点

1. 車いす乗車位置(横乗り・後乗り)

横乗り

- 健常者等と車いす利用者は同一乗降口
- 利用者が車道に降りる必要なく安全
- 狭い道路・歩道がないエリアでの乗降困難
- スロープ角が急で乗降に苦労
- 室内で前向きとするためのスペース又はターンテーブルが必要



後乗り

- 健常者等と車いす利用者は異なる乗降口
- 車いす利用者が後で一人孤独化・運転手との距離が遠くなる
- 車いす利用者は車道に降りる必要あり
- 狭い道路・歩道がないエリアでの乗降容易
- 室内で前向きとするための措置不要
- 燃タン(特にLPG)のレイアウトに制約

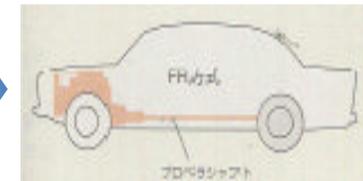


2. ドア開閉方式

- スライドドアは狭い道路でも乗降が用意で開閉事故の危険性も低下
- スイングドアはドアを手すり代わりに使え、乗降車時に他の車両からも目につきやすい

3. FF化による課題

- FF化によりプロペラシャフトを不要とし低床化を実現
- 運転手はFFよりもFRを好む
- 耐久性について課題



4. 経済性

- 燃料の経済性に優れるLPG仕様・ハイブリッド仕様
- LPG仕様ではLPGタンクの設置による制約(ガソリン用樹脂タンクは自由度が高い)
- ハイブリッド仕様ではバッテリーの設置による制約、また初期費用が上昇



5. デザイン性

- ワンボックスタイプの既存タクシーでは利用率が低い
- タクシーとして認識されるデザインが必要