

一般UDタクシー開発に向けた課題整理

これまでのWG、メーカーとの打合せ、調査結果などをもとに、一般UDタクシー開発に向けた主な課題を以下に整理した。第3回WGでは、網掛けの箇所「車いす乗降位置」について審議が集中し、その結果、今後、車いす乗車をサイドドアの車両と、バックドアの車両を評価・検討することで一般UDタクシー開発の方向性について検討することになった。

【UDタクシーの定義】

車いす乗車が可能で、高齢者含め大人から子供まで多くの利用者にとって乗降の配慮がなされている「流し運行を実施しているタクシー」

【検討課題】

| 対象 | 内容 | 課題 | 検討 |
|------------|--------------------------|---|--|
| ガイドライン | | | |
| 全高 | 室内寸法 | 1.4m以上 | 1.35mも認めるか |
| フロア高さ | 300mm以下 | 1. FF車では可能性あり 2. FR車では成立しない | 1. 400mm+補助ステップ 2. 補助ステップは必須 |
| 車いすの種類 | 車いすのまま乗車可能 | ・対象車いすの種別はガイドラインに準ずる ・回転スペースの確保 | 手動車いす、ジョイスティック電動車いすが該当 |
| 車いす乗降位 | 1. サイドから+ | 歩道の幅に制約あり | サイドから+扉は一段高い専用乗車場所の設置 信頼性、安全性、開閉速度に課題 |
| | 2. サイドから+スライドドア | | |
| | 3. バックドアから+跳ね上げ | 燃料タイプとの組合せ | 全長を短く出来るが安全性をどう判断するか |
| | 4. バックドア+扉 | 乗る人の気持ち | |
| 車いすの向き | 1. 前向き | 後突時対策(ヘッドレストなど) | 車いす側での対応が必要 |
| | 2. 後向き | 車酔い | — |
| 車いす乗車時の安全性 | 20G | 1. 様々な車いすに対応 | 車いすの標準化(具体的な数値/メーカーで表現) |
| | | 2. 短時間に固定 | ワンタッチ固定装置 |
| スロープの条件 | 1. 角度 | 1. スロープ+一段高い歩道 | サイドから乗車する場合は歩道が必須 |
| | 2. 強度 | 2. 所定の車椅子+1人+ α | — |
| 事業者 | | | |
| 全高 | 駐車場のスペー | 1.8m以下 | 事業者は1.8m以上でも可か |
| UDタクシーの定義 | 流しのタクシーで使用 | 現タクシー並 | 多様な用途に対応し、あくまで目安 |
| 燃料 | 左記のどれを優先するか | 1. LPG 2. ガソリン+HV 3. LPG+HV | ・LPG以外の選択肢はあるのか ・トータルコストで考慮すべき |
| 利用者 | | | |
| 車いす乗車位 | 1. 中央 2. 後部 3. 助手席 | 1. 乗り心地が良い 2. 運転手との距離大 3. 運転手に不安感 | 中央に乗車するのがベスト |
| 車いす以外の乗客 | 大多数の健常者への配慮 | 快適性などの確認 | モック製作時に検証 |
| 障害者 | タクシーをつかまえるのが困難 | ソフト面の対応 | 乗務員教育, 広報 |
| 行政 | | | |
| 普及 | 補助金など | 限度あり | 技術論と平行した議論が必要 |
| | ガイドライン変更 | 根拠が必要 | モック製作orその他 |