

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整理してきた。さらに一般UDタクシーを想定したモックを用いて簡単な乗降体験(以下、品評会)を行った。それらの結果にもとづいて、一般タクシー開発および標準仕様策定の検討のための評価項目案を以下に示す。これら評価項目案は、主に参考資料3の品評会での検討結果を参考にした事務局意見であり、確定されたものではない。以下の評価項目のうち、いくつかは、今後、標準仕様を検討の際に考慮される予定である。なお、これら評価項目は、サイドドアの車両と、リアドアの車両のいずれかを想定したものではない。

評価項目	内容	事務局意見	検討
メーカー			
UDタクシーの定義*	標準仕様定義の確認	ガイドライン以外に、妊婦や子供も使いやすい仕様を目指すべき。	次年度における一般UDタクシーの本格的な評価の際に意見交換
室内高さ	車いす乗車の際での検討	標準仕様では1.4m以上となっているが、今回の品評会の感触としては、メーカーによる開発の実現性の高い1.35mで問題ないと考えられる。ただし、車いすの種類やユーザー体格を確認しておく。	1.4m→1.35m以上に変更の可能性
床面高さ	開発メーカーにおける実現性を考慮した上で「300mm以下」	床面高さは低いほどよいが、乗降体験結果からは概ね350mmで乗降しやすいとのコメントである。一部、さらに低さを求められる方もおられるため、350mmの床面高さの場合には、走破性の制約があるが、補助ステップやニーリング機構等の検討が必要。また、車いすにとってはスロープが急とのコメントもあるため考慮が必要。	300mm→350mm以下に変更し、補助ステップも用意する可能性。乗り場の改善も必要
開口部高さ	1350mmの妥当性の検証	1306mmの開口部高さで十分とのコメントであり、低燃費との両立を目指すためにも、必要以上に高く設定する必要性は低い。	1350→1300mm以上に変更の可能性
手すり	最適な箇所を検討	手すりは必要不可欠であるが、その場所については車両ごとに異なるため、標準仕様においては特に触れない。	次年度以降に被験者などを使った本格的な評価試験の際に検討
スロープ条件	勾配14度以下	低い勾配は、スロープ長が長くなり、道幅を考慮すると、必ずしもよいとは言えず、道路状況に応じた適切なスロープ角度の検討が必要。安全性を考慮し、望ましい仕様として、車いすの後退防止(巻き取り式)装置も必要との印象	次年度以降に、後退防止装置との組み合わせでスロープ角度を検討
車いすの種類	車いすのスペース	対象車いすの種別は基本的にはガイドラインに準ずるが、既存のウェルキャブおよび今回試作した比較的小型車両であるモックにおいて電動車両が乗車できたことから、最近の電動車いすの適用範囲を詳細に検討すべき。	車いす関係者の意見も踏まえて今後検討
車いす乗降位置とドアの開閉方式	サイドキャリア、スイングかスライド	一長一短があり、各メーカーの競争領域として標準仕様として規定する必要はないと考えられる。	次年度以降に継続して意見交換

車いすの向き	前向きか後向き	乗り物酔い等を考慮すると、前向きがよいと考えられる。	車椅子に通常のヘッドレストのような鞭打ち対策が必要。車いす側か車側かいずれでの対応か要検討
客室仕切板	————	客室仕切り板は部分的なもので良いとの印象。標準仕様として設定するかどうかは要検討	タクシー協会と意見交換が必要
車いすの固定方法	20Gと固定時間短縮	車いす乗員も、シート着座の乗員と同様に衝突安全性を考慮する必要がある。	車いすメーカーとの連携をしつつ、次年度以降に衝突実験での検証

評価項目	内容	事務局意見	検討
------	----	-------	----

事業者

全高	駐車場の高さ制限	高さ制限を考慮する事業者はごくわずかであり、また、将来の標準仕様を検討する上で、既存のハードにとられるなど、1.8m以下に固執する必要性は低いと考えられる。	タクシー協会としての統一見解があると望ましい。
価格	普及価格	普及のためには、車両購入価格・燃費などすべてが現タクシー並であることが望ましい。	今後も継続して検討。補助も考慮。
認知	流しの際にタクシーとして認知	ヒアリング状況では、普及すれば認識は変わるため、気にする必要はないとの印象	普及するまでの施策は必要
燃料	LPG, HVの選択	各メーカーマター	—

利用者

車いす乗車位置	セカンドかサードシート	各メーカーの競争領域と考える。	—
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	次年度以降に模擬市街路で実車を使った評価試験などで本格的に検討
障害者	タクシーをつかまえるのが困難	ソフト面の対応について意見交換することが必要	乗務員教育、広報についても取り上げるべきか。

行政

普及	普及率の設定	事業者への一方的なしわよせがないように配慮した上で、利便性が向上するように普及を目指していきたい。	補助金の必要性についても議論する余地ありか
	ガイドライン変更	根拠が必要であり、モックなど実物を使った評価が必要	次年度以降に、モック製作or既存ウェルキャブでの評価
	実証公道実験	利用が想定される場所における確認は必要	利用頻度の高い観光都市、京都、奈良

\*UDタクシーとは(公共交通機関の車両等に関する移動円滑化整備ガイドラインより)

<ul style="list-style-type: none"> <li>車いす使用者に限らずその他の障害者、高齢者が他の旅客と同じように利用し、予約制の福祉限定による利用に限らず流しの運行による利用を想定する。</li> <li>屋上部分、空車表示部分、ボンネット部分等に車いすマークを表示し、車体前面方向から福祉対応車両であることを視認できるようにする。</li> <li>車いす使用者が乗り込めるドア開口部の高さ、間口の広いドアを確保。</li> <li>低床、フラットな床であり、スロープを備え、車いす使用者以外の障害者、高齢者等も乗降しやすいものとする。</li> </ul>
---