

タクシーがつなぐ 人の輪 地域の輪



大分自動車交通グループ

かん ふたみ

代表 漢 二美

(社)大分県タクシー協会 会長

(財)全国福祉輸送サービス協会 会長

(社)全国乗用自動車連合会(全国ハイヤー・タクシー連合会)ケア輸送委員長

大分自動車交通グループは・・・

タクシー、貸切バス、福祉・介護タクシー

訪問介護・訪問入浴事業、民間救急事業

●事業姿勢（S36年創業）

環境に優しく、地域に密着した、お客様と共感し、お客様のことをよく考えて行動

参照：シティタクシー会社案内
おおいた福祉(株)OCS案内

●緑ナンバー(事業用)のプロ意識を養成

タクシー乗務員の継続的な教育

H14～ ケア輸送サービス従事者研修

●介護・福祉・民間救急などのサービスのためにH12おおいた福祉(株)OCS設立

会社別	一般セダン	大型	福祉車両	バス
おおいた福祉			11	2 (入浴車)
中津市	19	1	2	
日田市	19	1	3	
佐伯市	23	1	2	
大分市	31	2	8	7
合計	92	5	26	9

大分合同新聞(朝刊) 2010年(平成22年)2月16日



(H20年度末132台)

大分県のケア輸送サービス

≫ ≫ 業界としてやさしい輸送サービスへの取組み

法人タクシー86社2,448台 個人タクシー184台
福祉限定 42社73台 (H20年度末)

- 身体障害者・知的障害者割引運賃
20年度実績 輸送回数35万回
割引額年間4,500万円
- 観光タクシー
外国人観光客への接遇研修
- 新生児救急車の運行
- 禁煙タクシー(H19年)※
- 定額運賃タクシー(H13年)※
- 110番タクシー(H元年)※
こども連絡車(H10)
地域安全活動に関する覚書(H15)
- 乗務員のレベルアップ(県の助成)
約8割の乗務員に介助技術の研修

- タクシーの輸送人員
25.8%(全国値7.2%)
- 福祉タクシー
県とともに毎年協議して導入
119台(法人61、限定58)

参考:国交省 18年度版報告資料
から大分県の輸送回数

法人	1,260.8万回
個人	34.8
福祉限定	3.1
自家用有償	0.07

※は、大分が全国初の取組み
参照:「大分県のタクシー2009」p9,10

大分県のケア輸送サービス

≫ ≫ 県民の福祉マインド

県民に受け入れられている「共生」

- 大分市 大分国際車いすマラソン大会(毎年秋に開催)
- 別府市 「太陽の家」
- 全国上位の障害者雇用率(H18年まで実雇用率1位)

自治体の対応

- 県の福祉車両導入基準(H2年策定)
 - 地方振興局エリア毎の福祉車両配置の方針
 - 福祉車両の導入費用の補助制度
- 市町村の福祉タクシー券事業

STSを担う福祉タクシー

○国のバリアフリー基本方針
福祉タクシー 18,000台
22年度末までの達成は困難

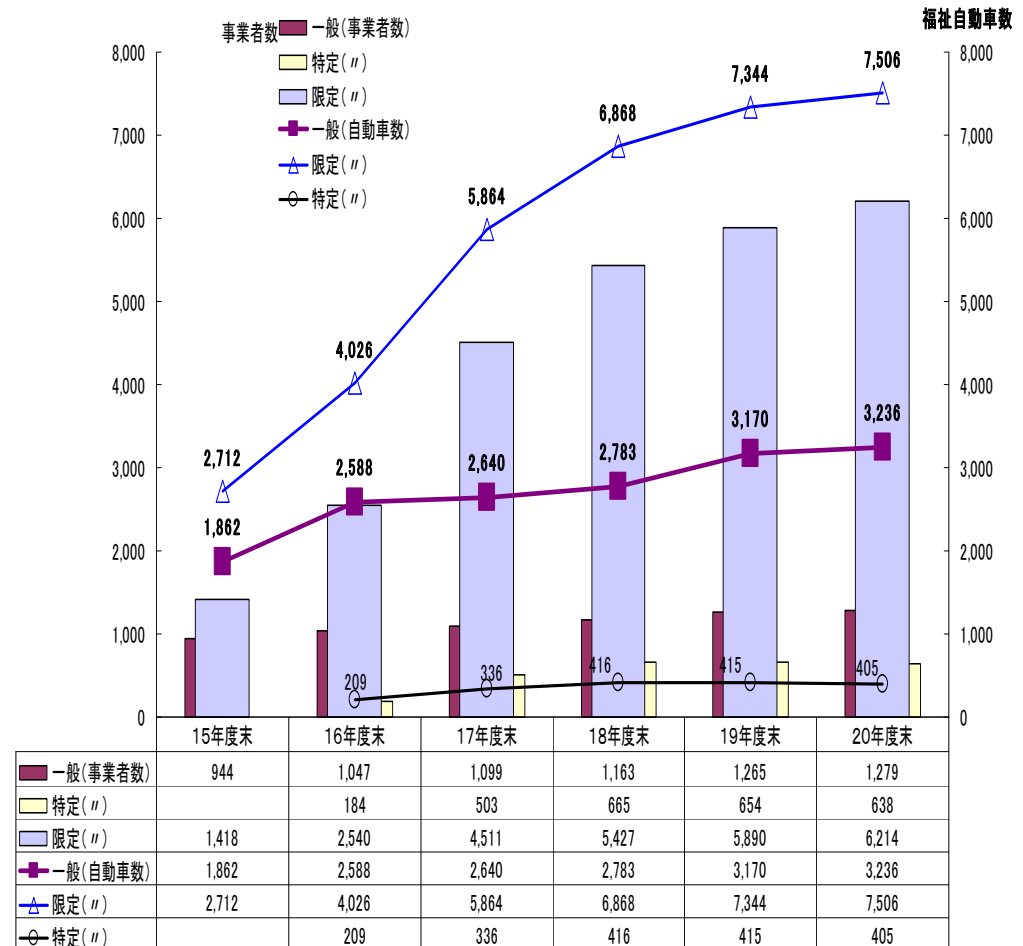
○16年限定事業の規制緩和
で限定事業の車両数が増加
一般タクシー事業は微増

○STSは地域差がある
福岡を除く九州各県の
福祉タクシー車両数は、

一般タクシー事業 福祉限定事業
の車両数 > の車両数

○福祉タクシー配車センター
東京、大阪、京都、岐阜東濃

福祉輸送の事業別推移



タクシー事業の課題

STS(福祉事業)に関わる事業者として

スタンス

- ドアツードアのタクシー事業は交通弱者にとって必要な輸送サービス
- ニーズや提供エリアは地域差が大きい
- 他の交通モード、自治体との連携が不可欠である
- 持続的な事業展開が必要

実態

- 交通弱者向け移動支援が一部障害者以外制度化されていない
 - 要支援者等一般高齢者、運転免許返納者、通院患者、乳幼児など
- 事業者任せの維持コスト
 - 福祉タクシーは稼働時間帯が集中し低い稼働率
 - 車両価格が高い寝台車やリフト車
 - 割引運賃の負担
- 持続的な事業展開ができない福祉限定のタクシー事業
 - 配車センターの維持コスト負担は一般タクシー事業者、運賃競争

交通基本法に望むこと

1. タクシーの公共交通機関の位置づけを明確に
「誰でもいつでも利用できる」
 - ⇔ 運転代行等自家用車使用の有償サービス
(利用者保護の安全面等は二重基準としない)
2. 輸送コストの負担は事業者任せにしない
「適正な運賃の収受＝持続するサービス」
 - ⇒ 国民全体で負担する仕組みの創設
3. STSに対する施策を明確に
 - ⇒ STS維持に継続的な補助制度の創設
(福祉タクシー車両、福祉タクシー配車センター)
 - ⇒ ユニバーサルデザインタクシーの導入促進
(p.8参照)

環境対策としても・・・

4. 自家用車から公共交通機関へのシフトを明確に

ユニバーサルデザインタクシー車両の開発

国交省
(22年度まで)

1 ユニバーサルデザインタクシーとは

ユニバーサルデザインタクシーとは、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、妊娠中の女性、子どもなどを含め誰もが利用しやすい、みんなにやさしい新しいタクシー車両です。予約制の福祉限定による利用に限らず、街中で呼び止めて誰もが使えるようなタクシーをイメージしています。



ランブタクシー(サンフランシスコ)



スロープ展開時

ロンドンタクシー

2 ユニバーサルデザインタクシー開発の方向性

利用者やタクシー事業者へのアンケート調査などから、次のような方向で検討しています。

- 足腰の弱い方も乗降しやすく、誰もが利用できるようなデザインとすること
- 室内高さは車いす使用者も乗降しやすいようワンボックス型のように高くすること
- 乗降時に足を引っかけないように、前席との間隔を広げること
- 乗降口は床を低くするか補助ステップを設けること
- 流しでの利用を想定し、タクシーと識別できるデザインとすること
- 車両の大きさは5ナンバーサイズに収めること
- 車両価格はできるだけ現在の車両と同程度とし、乗降場所の改善や助成等による資金面の援助、広報などにより普及が進むようにすること

3 これから検討すること

(1) 乗降口(車いすの横乗り・後乗り)

乗降口	メリット	デメリット
<p>車いす横乗り</p> <p>車いす使用者が車両側面から乗降するタイプ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般の利用者と同じ位置から乗降でき、タクシー乗り場や歩道からも乗ることが可能 	<ul style="list-style-type: none"> × 乗ったあとに車いすを前向きにする車内スペース・機構が必要 × 狭い道ではスロープが設置できない
<p>車いす後乗り</p> <p>車いす使用者が車両後部から乗降するタイプ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 車いすを前向きのまま狭い道でも乗降が可能 	<ul style="list-style-type: none"> × 一旦車道に出てから乗ることになる(歩道などから直接乗れない) × 一般の利用者の着座位置と異なる

(2) 乗降口・室内寸法

乗降口の高さ緩和や室内高さ拡大のためには、車両の床を低くし、車高を高くしなければなりません。一方で、車体の強度を確保するコストが追加で発生する、重量増による燃費悪化を招くなどのデメリットが出てきます。これらの技術的課題を解決する必要があります。今後は、モニターの方による乗降や事業者による評価を行い、さらに議論を深めていく予定です。



東京モーターショー2009への展示は、「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の開発」事業の一環として行っています。検討状況については、国土交通省のホームページ(URL: http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr_1_000003.html)でも掲載しています。

国土交通省 自動車交通局 総務課企画室
〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3
TEL 03-5253-8111 (代表)