

第21回 ユニタク ②

目指せ！福祉タク1万8千台達成

一種の福祉タクシー車両でありながら、同時に誰もが利用出来るように設計されたタクシーがユニタクです。前号ではユニタクの特徴として、移動制約者の利用を前提にしつつも一般の人を対象に“ながし”営業を行うことができる点をご紹介しました。

さて、皆さんはわが国に2010年までに国内の福祉タクシー車両を1万8000台まで増やそうという目標値があることをご存知でしょうか。これは2006年施行の「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称：バリアフリー新法）」に定められた目標値で、あくまで努力目標ではあるのですが、達成を目指す国交省は関係団体等に積極的な取り組みを求めてきました。

しかし、福祉タクシー車両台数はなかなか伸びず、2007年度の国内福祉タクシー車両は約1万500台と目標値との間にはまだ7000台以上のひらきがある状態です。

増えない福祉タク 理由は車両にも

福祉タクシー車両の数が増えない背景には、大きく2つの理由があるといわれています。

まず、福祉車両を用いたタクシー業の代表的なものに利用者を患者や障害者に限定して完全予約制で営業する方法がありますが、この方法で営業を行う業者の多くは個人事業者であり、また収益性を上げることが難しいことから車両数が増えないのだという指摘が

あります。

また、これまでの福祉車両は一般のタクシー車両に比べ価格が高く、かつ“ながし”営業に不向きといわれています。収益性を上げるにはより多くのお客を運ぶ必要があり、そのためには“ながし”営業が効果的と考えられますが、一般的に“ながし”を行うタクシー車両は年間走行距離50万キロに耐え得る必要があるにもかかわらず、既存の福祉車両の多くがその基準を満たせないからです。高価なうえに“ながし”に不向きな車両は、一般のタクシー会社では普及しないというわけです。

ユニタク開発でバリアフリー化を

そこで登場したのが、“ながし”もできるお手ごろ価格の福祉車両、つまり汎用性の高いユニタク車両を開発すれば福祉タクシー車両の数が増えるのでは、という発想です。

また、この車両開発によってユニタクが普及すればタクシー全般のバリアフリー化も大きく進展すると考えられます。バリアフリー新法の実行のために国交省が作成した「バリアフリー整備ガイドライン」も、今後のタクシーのバリアフリー化にはユニタクの普及が望ましく、そのための車両開発の必要性を指摘しています。そこから2008年、国交省内にユニタクの開発検討会が設置され、現在国家的プロジェクトとしてユニタク車両開発がすすめられています。

次回は…

ユニタク ③