

第22回 ユニタク ③

ユニタク モーターショーでお披露目

バリアフリーの観点からユニタクに期待をよせる国交省は、2008年から国家プロジェクトとしてユニタクの開発を推進してきました。そして、その成果として作成したユニバーサルデザインタクシー試作車を「第41回東京モーターショー2009（2009年10月26日～11月4日開催）」で公開しました（右図参照）。

国交省では、試作車の特徴を次のように説明しています。

- ・高齢者や足腰が弱い方の乗り降りをスムーズにするための工夫（車内に弱視者にも見やすい色の手すりを装備、電動式スライドステップを装備など）
- ・前席シートと後席シートの間隔を広くとることで、乗降時に足を引っかかないようなゆとりある車内空間を確保
- ・流しでの利用を想定したユニタクとすぐ分かるようなデザイン
- ・車いす使用者の乗降を想定したデザイン（車内高さを高くし、車いす使用者が車両後部から乗降できるように設計など）

ユニタクで患者の通院は変わる？

さて、ではこのユニタクは一体、透析患者の通院にどのような影響をもたらすのでしょうか。もし、安価で耐久性に優れ、利用者にとっても乗り心地の良いユニタクが開発されれば、これを導入するタクシー会社が増えると考えられます。その結果、例えばこれまで福祉タクシーが皆無だった地域にユニタクが登場して、車いすを利用する患者の通院手段の選択肢が増えること

ユニバーサルデザインタクシー試作車
(日産NV200バネットタクシー)



▲内部（左：車いす乗車時、後部シートを前方に移動している 右：車いす乗車時以外の状態）

全長(mm)	4,400
全幅(mm)	1,695
全高(行灯高さを除く)(mm)	1,850
ホイールベース(mm)	2,725
乗車定員(運転者含む)	5名(車イス1名を含む3名)

になるなどのケースが想定されます。また、足腰の弱い高齢透析患者にとって、乗降の楽なタクシーが増えることは好ましいことだといえるでしょう。

しかしながら、これらの楽観的予想は安価で耐久性に優れ、誰もが快適に利用できるユニタク車両の開発が実現してこそ成り立つものです。今回ご紹介したユニタク試作車にはまだまだ改善の余地があるといわれており、国交省では引き続き改良を重ねていくとしています。さらなるユニタクの改良開発が進むことが望まれます。

今回は…

STSとDRT ①