

成果報告書の要約

助成番号	148-2 号
助成研究名	ユニバーサルデザインタクシーは、車いすユーザーにとって移動手段のひとつとなりえるのか
助成期間	2024 年 4 月～ 2025 年 4 月
所属	佛教大学大学院 社会福祉学研究科 社会福祉学専攻
氏名	森本 京華

キーワード	ユニバーサルデザインタクシー、車いすユーザー、移動手段
研究目的	鉄道やバスは出発地と目的地があらかじめ決まっているが、タクシーは出発地と目的地を自由に決めることができる点という大きな違いであると考えます。 筆者自身も、簡易型電動車いすユーザーであるが、タクシーを利用するには車いすからタクシー座席に乗り移ることが必須条件となること、電動車いすは重量があるためタクシーのトランクに積み込むこと自体が困難であることから電動車いすユーザーはタクシーの利用が制限されている現状があると感じている。電動車いすユーザーに限らず、手動車いすユーザーでも、車いすからタクシーの座席に乗り移ることできない車いすユーザーや、普段は車いすからタクシーの座席に乗り移ることができたとしても、手荷物等が多く車いすからタクシーの座席に乗り移ることが困難な場合がある。 ユニバーサルデザインタクシー（以下、UD タクシー）が登場したことにより、タクシーの座席に乗り移ることなく車いすに乗ったままでもタクシーを利用することが可能となったがタクシー台数が限られる。 車いすのまま UD タクシーに乗りとうとすると、車いすのまま乗ることができる仕様であるにもかかわらず、車いすのままの乗車に乗務員が対応できない等の理由で配車や乗車ができないこともある。 本研究は、車いすユーザーのタクシー利用における障壁を明らかにすること、車いすユーザーとタクシー事業者それぞれを取り巻く環境がより良いものになるために必要なことを、3 種類の調査を通して考え、車いすユーザーの移動手段のひとつとしてユニバーサルデザインタクシーが選択肢に入ることによって移動の幅を広げることができるのか検証する。
研究手順	〔調査 1〕 調査名称：タクシー事業者への郵送アンケート調査 調査目的：事業者全体の一般タクシー所有台数、UD タクシー所有の有無や障害当事者が講師となる研修への関心度合い等タクシーの運行に関する実情を把握する。 調査対象：京都府タクシー協会に加盟しているタクシー事業者の運行管理を担当されている方 調査方法：アンケート調査票と調査趣旨を記載した調査依頼状をタクシー事業者に郵送し、回答後に返送していただいた。 〔調査 2〕 調査名称：タクシー事業者へのインタビュー調査 調査目的：実際の研修内容や UD タクシーの運行に関する詳細な事情を把握すること。

	調査対象：〔調査 1〕 への回答があり、かつインタビュー調査への協力を同意していただいたタクシー事業者の運行管理を担当されている方 調査方法：インタビューガイドを事前にメールで送付したうえで、対面にて 2～3 時間程度、半構造化インタビューを実施した。 〔調査 3〕 調査名称：車いすユーザーによる UD タクシーへの乗車調査 調査目的：車いすユーザーが UD タクシーを実際に利用し、UD タクシーの評価できる点や改善点を明らかにすること。 調査対象：簡易型電動車いすユーザー3 名（うち 1 名は筆者）、手動車いすユーザー2 名 調査方法：タクシーのりばや GO アプリを使用し、UD タクシーを指定して、車いすユーザーが車いすに乗ったまま、複数回 UD タクシーに乗車する。毎回の乗車後には「乗車アンケート」を回答していただく。また、すべての調査終了後には、最終アンケートを回答していただく。																					
研究成果	〔調査 1 郵送アンケート調査結果〕 京都府タクシー協会に加盟している 60 社に調査票を送付した。回答があったのは 24 社で、回答率は 40%であった。24 社中 13 社が UD タクシーを所有しており、11 社が所有していなかった。UD タクシーを所有していると回答した事業者は、UD タクシーを含む一般タクシーの所有台数が 51 台以上の事業者がほとんどであった。 一般タクシーのうち、UD タクシー台数は 30 台以下が 8 社で半数以上を占めたことから UD タクシーの導入はまだこれからであるといえる。また、【障害当事者が講師をつとめる研修を実施したいか】という項目については、「ぜひ実施したい」と「できたら実施したい」を合わせると、約 40%であった。回答理由で最も多かった意見は「障害当事者（タクシー利用者）の意見を直接聞きたいから」であった。（図 1） 障害当事者が講師をつとめる研修を実施したいと思いますか？ <table><thead><tr><th>回答内容</th><th>社数</th><th>割合</th></tr></thead><tbody><tr><td>ぜひ実施したい</td><td>4社</td><td>17%</td></tr><tr><td>できたら実施したい</td><td>5社</td><td>21%</td></tr><tr><td>どちらともいえない</td><td>10社</td><td>42%</td></tr><tr><td>あまり実施したくない</td><td>3社</td><td>13%</td></tr><tr><td>まったく実施したくない</td><td>1社</td><td>4%</td></tr><tr><td>その他</td><td>1社</td><td>4%</td></tr></tbody></table> 図 1 〔調査 2 インタビュー調査結果〕 インタビュー調査は、UD タクシーを所有している事業者のうち 2 社の運行管理を担当されている方に対して実施した。 2 社ともに共通した意見が 4 つあった。1 つめは、UD タクシーに乗務する乗務員に	回答内容	社数	割合	ぜひ実施したい	4社	17%	できたら実施したい	5社	21%	どちらともいえない	10社	42%	あまり実施したくない	3社	13%	まったく実施したくない	1社	4%	その他	1社	4%
回答内容	社数	割合																				
ぜひ実施したい	4社	17%																				
できたら実施したい	5社	21%																				
どちらともいえない	10社	42%																				
あまり実施したくない	3社	13%																				
まったく実施したくない	1社	4%																				
その他	1社	4%																				

受講が推奨されている「ユニバーサルドライバー研修」(UD 研修推進実行委員会が修了証を発行するもの)以外に、事業者独自のプログラムで、研修を実施しているということ。2 つめは、トヨタ自動車から「ジャパントクシー」が登場する以前に主流車種であったセダンタイプのトヨタ自動車「コンフォート」がすべて「ジャパントクシー」に置き換わるのは約 10 年後が目標であること。3 つめは、UD タクシーに認定されている車種のうち「ジャパントクシー」を導入する理由は、「コンフォート」と同じ LP ガス車であること(LP ガス車はガソリン車に比べて燃費が良く耐用年数も長いというメリットがある)、4 つめは、国土交通省旅客課から発出されている通達『ユニバーサルデザインタクシーによる運送の適切な実施の徹底について』(令和元年 11 月 19 日国自旅第 191 号)の中で認められている【車いすを車内で前向きに転回しないままで、車いすおよび車両に設置された 3 点式シートベルトを固定・装着せず、進行方向に対して横向きのまま乗車すること】については安全性の観点からあまり推奨したくないということであった。

〔調査 3 UD タクシー乗車調査〕

UD タクシー乗車調査では、乗車機会が 37 回あったうち、「乗車できた」が 33 回、「乗車できなかった」が 4 回であった。「乗車できなかった」4 回の内訳は、タクシーのりばが 2 回、GO アプリが 2 回であった。

乗車調査参加者を対象とした最終アンケートでは、「今後も UD タクシーを車いすのまま利用したいと思いますか？」という問いに対しては、全員が“積極的に利用したい”と回答しており【(車いすのままでない場合は)座席への移動に時間がかかるから】【乗務員に車いすやスロープ対応の経験を積んでもらうには、車いすのまま積極的に利用し、機会をつくる必要があるから】【アプリで呼べるのが便利だから】という意見があった。

「UD タクシーを利用することによって外出時の行動範囲は広がると思いますか？」という問いに対しては、“とても広がると思う”が 1 件、“まあまあ広がると思う”が 2 件であった。

「UD タクシーがあることによって、外出時の移動手段の選択肢は増えると思いますか？」という問いに対しては、全員が“選択肢が増えると思う”と回答しており、【急な雨のときでも利用できるから】【タクシーの便利さがわかったから】【普段は座席に乗り移れるが、体調等により乗り移りが難しい場合でも、タクシーの利用をあきらめなくていいから】という意見があり、全体的にポジティブな意見が見られた。

3 種類の調査から導く結論は、郵送アンケート調査とインタビュー調査では障害当事者が講師をつとめる研修への関心がある事業者は複数あること、事業者独自のプログラムで研修が行われることから UD タクシーを推進しようと努力する事業者があることが明らかになったが、乗車調査では、調査という名目で意図的に乗車機会を設けたため、日常生活で必要なときに利用できるという点については十分に検証できたとは言えない。このことから、京都市の UD タクシーの現状は、車両は少しずつ普及し始めているが、車いすユーザーの移動手段としては改善の余地があり、限定的な場面での利用にとどまっているといえる。そして、調査に参加した車いすユーザーからも UD タクシーに対する期待は大きいことが明らかになった。