

車両にとらわれず、車両にこだわ

～国の支援受け開発を～

東北大学助教授 徳永 幸之

東京など大都市ではタクシー需要回復の兆しが見られるようであるが、多くの地方都市や地方部では依然として減少傾向が続いている。このような状況にあって、新規需要として期待される分野の一つに乗合タクシーがあろう。現在の乗合タクシーの多くは過疎地域における路線バスの廃止代替であるが、乗合タクシーの需要は都市部においてもいろいろなところにあるはずである。この分野はこれまで法制度の隙間部分であり、規制緩和時代にこの分野に目を付けない手はないだろう。

法制度のすき間

現行の一般旅客自動車運送事業は、一般乗合、一般貸切、一般乗用に三区別される。しかし、これを乗合か貸切か、乗車定員11人以上か10人以下かで整理し直すと四区分になるはずである。すなわち、乗合で11人以上の路線バスが一般乗合、貸切で11人以上の貸切バスが一般貸切、貸切で10人以下のタクシーが一般乗用である。では、乗合で10人以下の乗合タクシーはどこに位置づけら

れるのか。当然一般乗合のはずであるが、法律では乗車定員のことには一言も触れていないにもかかわらず、一般乗合事業の申請に対する処理方針という通達で乗車定員11人以上と規定し、10人以下を例外扱いしているのである。

これは、需要に合わせた車両をという本来あるべき姿勢とは逆で、車両に合わせた制度であり、経営姿勢となってしまう。法制度については現在見直しされているようなので、改正の際にはすっきりとした位置づけにしていきたいものである。

乗合事業用の小型車両

乗合タクシーの分野は本来バスが担うべき分野である。しかし、その程度の需要であればジャンボタクシーや通常のセダン型タクシーで間に合うのではないかとわれそうであるが、ここが問題なのである。ジャンボタクシーといえどもタクシーであるから、乗合用には設計されていないのである。

乗合ということは、奥に座った人が途中で先に降りることもしばしばあるはずであり、現在のジャ

ンボタクシーでは手前に座っている人が一々降りなければならない。また、天井は通常のワゴン車よりは高いものの、腰をかがめないと移動できないし、ドアは通常サイズのままであるから乗り降りは結構つらい体勢にならざるを得ない。さらに、ステップの高さは従来のツーステップバス並の高さがあり、低床化した大型バスより遙かに高いのである。

現在、交通バリアフリー法等の関係もあり、大型バスの低床化は急速に進んでいる。それに比べ中・小型バスの低床化はなかなか進んでいないし、乗合タクシー用の車両開発といった話は全く聞かえてこない。しかし、過疎地域など需要が少ない地域ほど高齢化が深刻であり、ミニバスこそ低床化が必要なのである。

ユニバーサルデザイン

低床化は車両価格が高く、乗車定員も減ってしまうため、できればやりたくない、補助があればこそと思っている事業者が多いのではないだろうか。しかし、低床化は単にバリアフリーのためだけではなく、健常者にとっても、さらには事業者にもメリットをもたらすユニバーサルデザイン（全ての人が使いやすいデザイン）なのである。低床化により乗り降りがし

やすくなるということは、乗降時間の短縮、すなわち所要時間の短縮につながる。仙台市営バスのデータを分析した結果、高齢者の多い路線では運行時間の2割もの削減効果があった。乗降者の少ないミニバスでは大した効果はないと見る向きもあるが、乗り降りのしやすさは旅客運送事業における基本的なサービス評価項目の一つであり、座席の配置とともに重要なデザイン要素のはずである。

欧米では、ベンツ、プジョー、フォードといったメーカーがミニバスとして20人から7人乗り程度の車両を開発している。立ったまま車内移動や乗り降りができるのは勿論、座席は自由にレイアウトでき、複数の車いす対応とすることも可能である。

このような車両開発のためにはまとまった需要が必要である。宅配業界では1社でメーカーと共同開発し、それが一般向けにも販売されている事例もある。これも全国展開している集配車の台数があればこそである。残念ながらタクシー業界では1社のみの力では難しいであろう。特に、乗合事業に活路を見いだそうとする事業者は地方部に多いであろうことを考えると、業界全体での取り組み、さらには国の支援が不可欠であろう。