

## 2005年版 福祉車両・シニアカー市場の現状と展望

### < 調査要綱 >

福祉車両に限らず“乗降性の良いクルマ”の潜在的なニーズは大きく、かつ年々拡大傾向にある。それは、身体障害者数の増加だけではなく、高齢化の進展とともに運動機能の低下により、クルマへの移乗が困難となるユーザーも増加が見込まれるためである。

福祉車両の販売台数は年々増加し、販売台数累計では2005年度中に25万台前後となる。しかし、福祉車両の潜在的なニーズを鑑みると、年間販売台数が4万台規模にまで成長したとは言え、それは十分な量とは言えない。

そこで、矢野経済研究所では、福祉車両の普及の妨げとなっている要因を明らかにし、それらの解消により、福祉車両の潜在的なニーズに見合った普及スピードを測定・分析することで、福祉車両の今後の普及可能性を明確化することを目的として実態調査を実施した。

1. 調査対象 : 自動車メーカー、自動車関連部品サプライヤー、官公庁、関連団体 等
2. 調査期間 : 2005年1月～2005年6月
3. 調査方法 : 直接面談調査、官公庁資料等を併用

### < 調査結果サマリー >

高齢化の急速な進展、社会環境の変化、自動車メーカーの取組みにより福祉車両市場は拡大し、2005年度には44,600台の市場規模に達する。

#### 乗用車

昇降シート車・回転シート車のバリエーションが増加し、乗降性の向上が個人ユーザーに受け入れられ1998年から拡大基調

#### 軽自動車

介護・福祉施設向けのセカンドカー、介護事業者によるタクシー事業新規参入などによる法人需要の取り込みにより、介護保険制度施行の2000年から拡大基調

#### バス

2000年の交通バリアフリー法施行以降緩やかに拡大

2015年度の福祉車両市場規模は83,500台と予測。

- ・ 予測に際し、現状の福祉車両機能別ラインナップ、個人コース/法人コースの福祉車両ニーズや代替サイクルの相違、福祉タクシー・STS事業者の増加動向などを加味。
- ・ バイ・ワイヤー技術などが福祉車両開発技術に展開され、自操式福祉車両市場規模が拡大するなど、自動車テクノロジーの進展がマーケットへ及ぼす影響も織り込み予測。

発刊要領 発刊日 2005年6月30日 A4版189頁 定価：157,500円（消費税等込み）

この件に関するお問い合わせは

㈱矢野経済研究所

営業企画部

企画・広報課

中村 理美

TEL：03-5371-6912

自動車部

担当

大城 健治

TEL：03-5371-6938

## 調査内容の概要

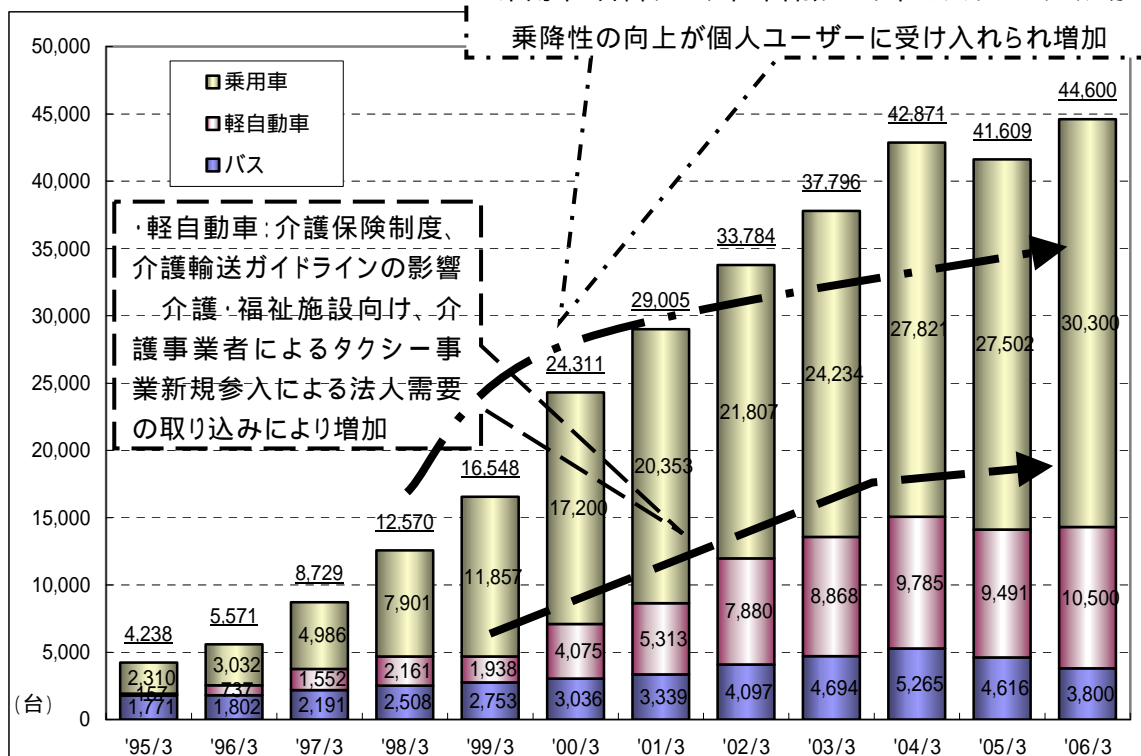
### 【福祉車両市場概況】

2006年3月末の福祉車両市場規模は44,600台に達するとは言え、新車登録・届出台数583.9万台に対する福祉車両占有率は未だ0.76%に過ぎない。しかし、10年前の1996年3月末の福祉車両市場規模は5,571台、自動車登録・届出台数689.6万台に対する福祉車両占有率が0.08%であったことを考えると、福祉車両市場規模は、新車登録・届出台数が大幅に減少してきた中、拡大を続けてきた成長分野のひとつと言える。【図表1】

#### ● 福祉車両市場拡大の主な要因

- ◇ 高齢化の急速な進展
  - ✓ 総人口に占める65歳以上の高齢者人口比率19.5%（2004年10月1日）
  - ✓ 運転免許保有者に占める65歳以上の比率11.8%（2004年12月末）
- ◇ 社会環境の変化
  - ✓ ハートビル法（1994年制定）
  - ✓ 介護保険制度の施行（2000年4月）
  - ✓ 交通バリアフリー法の施行（2000年11月）
  - ✓ 介護輸送ガイドライン（2004年3月）
- ◇ 自動車メーカーの取組み
  - ✓ 各種イベントへの福祉車両出展数の増加（モーターショウ、H.C.Rなど）
  - ✓ 福祉車両取り扱いディーラー、試乗車ラインナップの拡充
  - ✓ 福祉車両セールススタッフの教育プログラム実施
  - ✓ ベース車両のユニバーサルデザイン化
  - ✓ 車両乗降性の大幅な向上（モーター・アクチュエーターの小型化・高性能化）

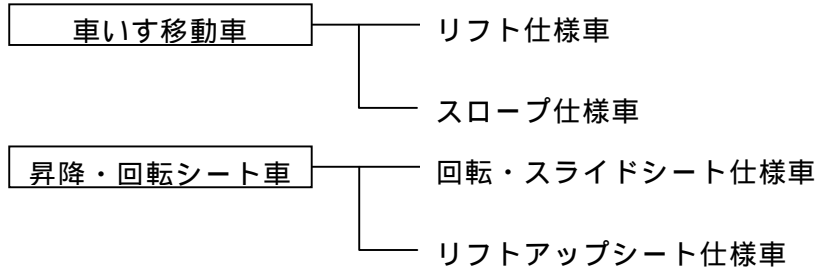
【図表1】福祉車両販売台数推移



出所：社団法人日本自動車工業会データより矢野経済研究所作成（2006/3は矢野経済研究所推計）

福祉車両の機能としては、高齢者・身体障害者などの移動制約者が自立的に車両を運転する自操式福祉車両と、車両への自立的な移乗が困難な移動制約者を介助者がサポートする介護型福祉車両に分類される。介護型福祉車両は車いすのまま車両への乗り込みを可能とする車いす移動車と助手席や後部座席が回転・スライド、昇降することにより、車両への移乗性を向上させる昇降・回転シート車に分類される。

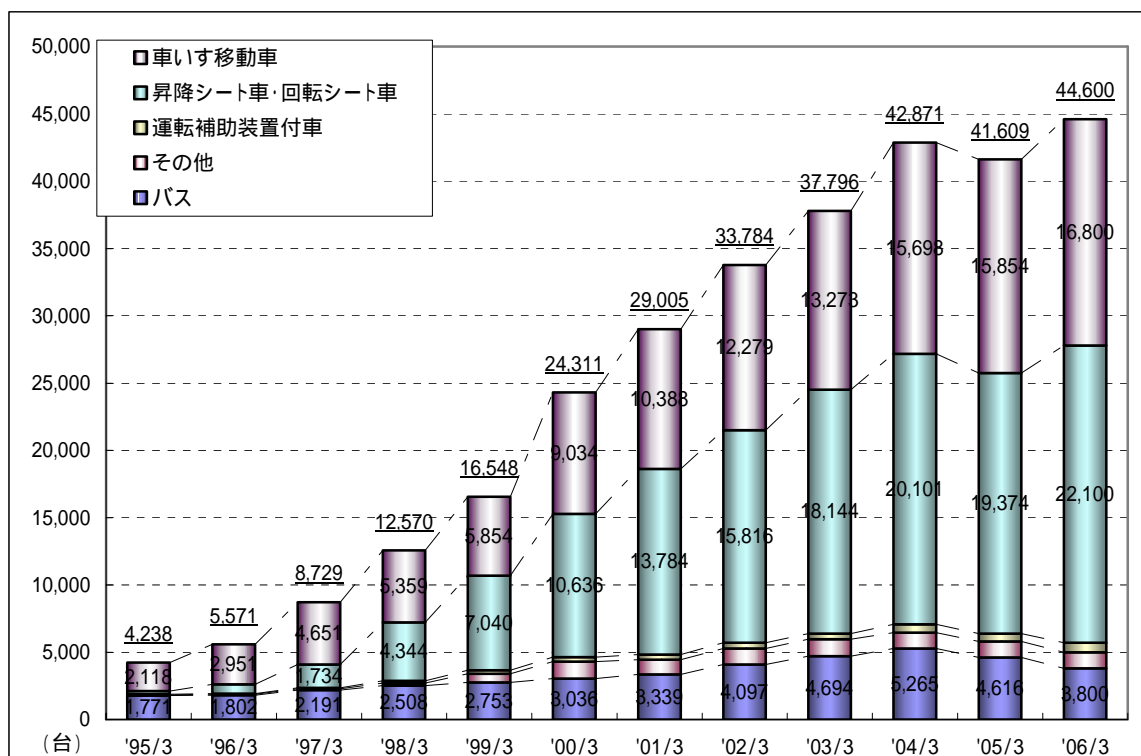
【介護型福祉車両の分類】



福祉車両市場を機能別に見ると、2000年の介護保険制度施工前後から、車いす移動車、昇降・回転シート車の伸びが大きくなっていることが分かる。【図表2】

- ・ **車いす移動車**・・・低価格化により、法人需要を開拓し拡大  
 リフト仕様車：車いす利用者を送迎する施設主体であり、ユーザーが限定され販売台数は伸び悩む。  
 スロープ仕様車：介護者の家族やヘルパー、2001年以降は福祉タクシーでニーズが拡大し、増加傾向。
- ・ **昇降・回転シート車**・・・モーター・アクチュエーターなどの小型化・低価格化により拡大  
 回転・スライドシート仕様車：20万円前後で装着可能となったが、販売台数は伸び悩む。  
 リフトアップシート仕様車：ミニバン・1BOX化により居住性は向上するも全体的に車高やシート座面が高くなり、高齢者や身体障害者にとって乗降性は低下。リフトアップ機構により低下した乗降性を補うことで、ニーズを捉え高価格ながらもマーケットを牽引。

【図表2】福祉車両機能別販売台数推移



出所：社団法人日本自動車工業会データより矢野経済研究所作成（2006/3は矢野経済研究所推計）

【福祉車両・シニアカーの普及阻害要因】

福祉車両は販売台数が少なく、且つユーザーニーズは百人百様となるため、製造コストが嵩みがちとなる。特に、身体形状・身体機能に応じて製造される自操式福祉車両は大掛かりな改造を加えるケースが多く、製造コストは未だ高い。それ以外については、高い製造コストが福祉車両潜在ユーザーに敬遠されることは過去にはあったと思われるが、自動車メーカー、架装メーカーなどのコストダウンアプローチにより、福祉車両製造コストは大幅に低減し、製造コストが福祉車両の普及阻害要因では無くなりつつあると言える。

介護型装置・架装部品のコストダウンアプローチとしては、各メーカー間で部品を共通・共有化することで得られる量産効果と福祉車両製造プロセスのインライン生産化である。部品共通化としては、スロープ仕様車、回転シート仕様、車いす収納装置、リフトアップシート仕様など、機能・ユニット単位で棲み分けがされており、介護型装置・架装部品については大幅なコストダウンが実現している。

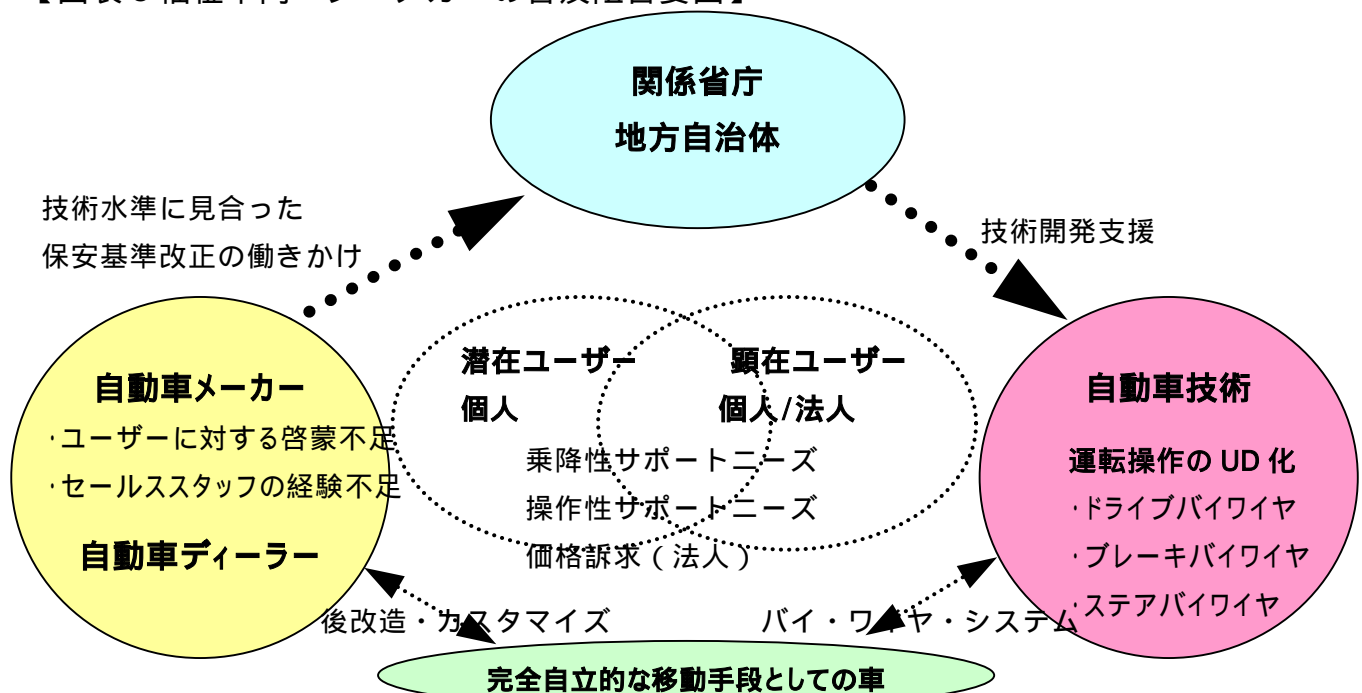
国や自治体などが福祉車両拡大に果たした役割としては、交通バリアフリー法、介護保険制度、介護輸送ガイドラインの制定などバス事業者やタクシー事業者、介護・福祉施設を運営する介護事業者など主として法人が福祉車両を取得する形を取る間接的な支援を果たした。しかし、直接的に一般個人家庭において福祉車両の取得支援につながるものは、保安基準の一部改正、福祉車両取得に関わる税制面優遇、駐車禁止除外指定車標章交付、身体障害者運転免許取得・使用車両要件緩和などに限定されている。

自操式福祉車両は1996年3月末の49台から2006年3月末の700台に大幅に増加したが、福祉車両全体から見ると1.6%であり、福祉車両市場規模拡大につながったとは言い難い。

福祉車両製造コストが大幅に低減した現在においては、国や自治体などの助成金・補助金による側面支援の低さは福祉車両の普及阻害要因とは成りにくいことを示唆している。

リフトアップシート仕様などユーザーニーズにミートした商品ラインナップ、福祉車両専門展示場などで福祉車両の機能をユーザーに訴求・伝達できる販売体制を構築できている自動車メーカーにおいては、福祉車両の普及を阻害する要因は基本的には見当たらない。

【図表3 福祉車両・シニアカーの普及阻害要因】



## 【今後の注目点と将来予測】

福祉車両市場における今後の注目点は以下の4点である。

クルマの特性として、「目的地設定の自由度が高い」、「時間帯に拘束されない」という公共交通機関にない優位性があり、高齢者・身体障害者など移動制約者のモビリティニーズが年々高まりを見せていることから、福祉車両の必要性は今後ますます高まることが予想される。

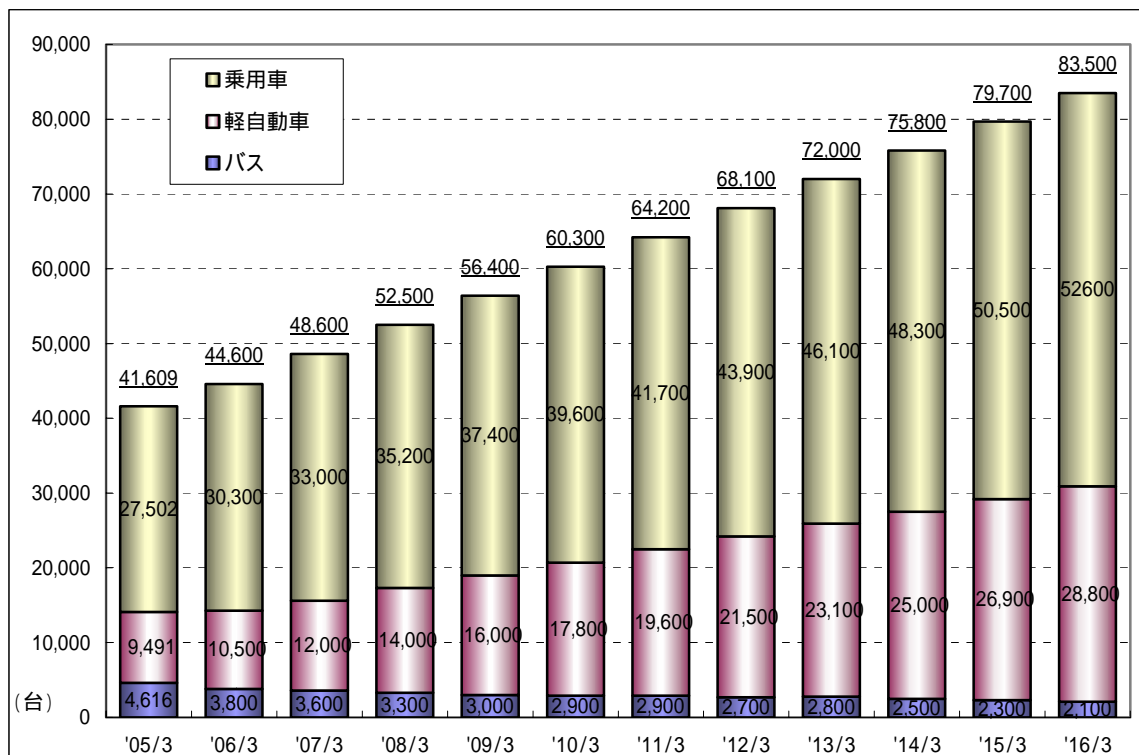
公共交通機関や商業施設などの社会インフラのバリアフリー化が大幅に進展したのは2000年以降であり、まだ5年程度しかたっており、高齢者・身体障害者など移動制約者にとって外出が容易になる環境が整うのはこれからである。従って、社会インフラと家庭をつなぐ役割を果たす福祉車両の必要性は高まることが予想される。

“車いすの運転席化”を可能とするモデルが2005年11月に市販化されることが決定している。“車いすの運転席化”が今後、数多くの車種で採用されれば、クルマに乗せてもらうことが多かった車いす利用者の内、下肢不自由者にとって、“自分自身でクルマを運転する”機会が創出される。

バイ・ワイヤー技術が福祉車両にも展開され、自動車パッケージングレイアウトの自由度が高まる。それは、ハンドル形状やアクセル・ブレーキなどの位置などの改造が、これまでと異なり、個々人の身体形状、身体機能に合わせたパーソナライズ設計を可能化することを意味する。これにより、頸椎損傷者にも“自分自身でクルマを運転する”機会が創出されることになる。

矢野経済研究所では、福祉車両市場規模を2008年3月末に5万台を上回り、2016年3月末に83,500台になると予測した。【図表4】。

【図表4】福祉車両販売台数予測



出所：社団法人日本自動車工業会データより矢野経済研究所作成（2006/3以降は矢野経済研究所推計）