

東京交通新聞 2010年3月8日(月)

<交通基本法制定期待感>

国交省検討会 移動サービス増強の声

国土交通省の「交通基本法検討会」は1日の第7回会合で、全国福祉輸送サービス協会の漢二美会長(大分自動車交通社長)、全国子育てタクシー協会の内田輝美会長(湯江タクシー社長=長崎)、NPO法人全国移動サービスネットワークの中根裕理事長、NPO法人DPI(障害者インターナショナル)日本会議の三澤了議長からヒアリングした。

昨年11月の初会合以降、タクシーやボランティア有償運送が直接取り上げられたのは初めて。(1面参照)

4氏とも基本法の制定に期待感を示した。三澤氏は乗車・入店拒否に遭った十数の事例を紹介し「新法は利用者の視点で鉄道、バス、タクシー、移送サービスを切れ目なく整備してほしい。地域の中で財源を考える交通、福祉一体の体制づくりも。道路などインフラの費用を回すべき」と強調した。公共交通の運営に当てるユニバーサルサービス料の徴収のアイデアは中根氏が提唱した。

UDタクシーは高齢者や車いす障害者、一般の利用者などが街中で共用できる次代の車種。漢氏は「大手の事業者を中心に一定の比率で導入を義務化すべき」とし、中根氏は「移動サービスの担い手は不足している。非営利の送迎が道運法に位置づけられたため硬直化し、利便を損ねている。法の総点検が重要」と主張した。

タクシー新法(特定地域タクシー事業適正化・活性化特別措置法)の指定エリアでは台数抑制・削減対策が展開されており、規制措置のあり方を再整理する必要が浮上している。

事業者・団体への補助金に限らず、住民に支給する利用券による助成をめぐっては、内田氏が「子育て家庭にとって移動は経済的負担が大きい」と拡充を求めた。また「子育て施策の中でも移動の位置づけを。国はタクシーの公共性の考え方を自治体に下ろしてほしい」と訴えた。漢氏は「子ども手当では親が何に費やすか分からず、移動など使う目的をはっきりさせるべき」とした。

冒頭、辻元清美副大臣は「回を重ねるごとに少しづつ輪郭が見えてきた。公共交通の現状は所得格差や医療崩壊の問題と同じだ。立て直す時期に来ている。すべての人に移動の権利を実現する観点で、公共交通が維持・発展できるようにしたい」と述べた。法案の検討は2011年度予算の概算要求と同時に進み、国交省は夏前に骨格となる「中間整理」を提示する方向。

次回の検討会は8日、題材はバリアフリー。月内にも開かれるその次の会合では大都市圏・幹線が予定され、民間鉄道とともに全国ハイヤー・タクシー連合会(全国乗用自動車連合会)のヒアリング参加が調整中となっている。

1日の国土交通省・交通基本法検討会第7回会合での発言要旨は次の通り。

三澤了・NPO法人DPⅠ日本会議議長

何よりもすべての市民の移動の権利、輸送機関を利用する権利を明確に保障する規定を設ける必要がある。現行の障害者基本法とバリアフリー新法には移動権・利用権が存在しないため、乗車拒否が様々な形で発生し、利用者が泣き寝入りせざるを得ない状況になっている。乗車拒否の訴えを受け付け・調査し、是正勧告できる調査機関の設置を法にうたうべきだ。

地方都市・農村では大都市との格差が拡大する方向にあり、輸送機関の縮小やバリフリ整備の遅れが障害者・高齢者の生活に深刻な影響を及ぼし、自立も社会参加も困難。地域格差の解消を交通政策の主要な柱に据えてほしい。鉄道、バス、タクシー移送サービスなどの輸送手段を重層的に切れ目なくバリフリで整備する。道路などインフラばかりでなく、移動の部分に財源を当てるべきだ。

漢二美・全国福祉輸送サービス協会会长

だれでもいつでも公共交通機関を利用できるよう、タクシーの位置づけを明確に。交通弱者向けの移動支援は一部の障害者以外、制度化されていない。介護保険の支援者など一般の高齢者、運転免許返納者、通院患者、乳幼児などだ。

輸送コストの負担は事業者任せにせず、国民全体で負担する仕組みの創設を求めたい。福祉タクシーは稼働時間帯が集中し、稼働率が低く、寝台車や車いすリフト車は価格が高い。割引運賃の負担も大きい。適正な運賃の収受が持続するサービスとなろう。法の制定にあわせSTS(スペシャル・トランスポート・サービス)に対する施策も明確にすべきで、福祉タクシー車両や配車センターの維持に継続的な補助制度をお願いしたい。今後はユニバーサルデザインタクシーの導入を促進すべきで、大手の事業者を中心に一定割合の義務化を講じてほしい。

中根裕・NPO法人全国移動サービスネットワーク理事長

交通は生活インフラであり、国と自治体の行政課題という認識を明らかにし、国民が移動の権利を実感できる実効性のある法律に期待したい。行政と民間企業だけで移動困難者・制約者のニーズにすべて対応するのは不可能。移動の権利を保障する以上、地域の非営利組織、人材、車両など人のつながりの 社会関係資本 を有効に活用すべき。輸送を目的とせず、生活支援の一環で外出を支えているケースは多くあるが、道路運送法に位置づけられたことでサービスは硬直化し、利用者利便を損ねている。利用者本位という視点で関連法制度を総点検することが重要だ。移動サービスの担い手は足りない。

財源の確保は急務。バスの補助制度の交付先を広げるなど現行の補助金の活用を図るべき。通話料のユニバーサルサービス料や家電リサイクル料金、フランスのように

税負担を求める方法もある。

内田輝美・全国子育てタクシー協会会長

育児支援移送には、子育て家庭の利用者は経済的に余裕がなく、タクシーを使いたくても使えず、近距離の移動でも回数を重ねると家計を圧迫するという課題が見えてきている。事業者にとって社会貢献度は高いが、利益に結びつきにくい。事業を継続し発展させるため行政はバウチャー券（引換券、割引券、クーポンなど）を配布し、利用者はより使いやすくなる。タクシー事業者は需要が高まれば、一層質の高いサービスを提供できる。

公共交通の中でドア・ツー・ドアのタクシーは現代の子育て環境に適している。ファミリーサポートセンターとは競合するところもあるが、手を携えていきたい。女性が子供を産み、育てて働く環境を整えるためにも、移動の利用料金補助が必要だ。子育て施策の中でも子育て中の移動への支援を位置づけてほしい。