

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方」に関する意見

1. 中根 裕(なかね ゆたか)
2. 東京都世田谷区船橋1-1-2 山崎ビル204号
3. 特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク
4. 03-3706-0626
5. info@zenkoku-ido.net
6. 意見

■P1 「人口減少・少子高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するため、交通政策全般にかかわる課題、交通体系のあるべき姿、交通に関する基本的な法制度や支援措置のあり方などについて、積極的に検討を行っていくことが必要だと考えています。」

⇒意見

現在の地域交通は、「人口減少・少子高齢化の進展」に対応する「交通体系」になっているとは言い難い。その最も大きな問題になっているのは「道路運送法」であり、移動権の明記による利用者主体の交通基本法制定を機に、道路運送法は廃法にすべきである。

<補足説明>

例えば、福祉輸送限定や自家用有償旅客運送など、高齢社会を支える「非流し」のサービスは、「流し」を前提としたタクシーを基準に沿って規定されているため、利用対象者や対価といった点で、ニーズにあったサービス提供が妨げられている。また、都市部で進行する交通空白地域の拡大に対応して、住民組織やNPO等が自家用車で乗合輸送を行おうとしても現在は無償運送(許可・登録なし)か、4条・43条許可事業者への委託運行しか認められない。

高齢化率21%以上という「超高齢社会」に対応するには、こうした地域住民ための「利用者本位」の創意工夫に富んだ自主的で継続性のある取り組み・事業を推進し支援することが不可欠であり、既存のバス・タクシー事業者も積極的にこのような地域ニーズに即応したサービスを実施すべきと考える。

しかしながら、現行の道路運送法についてみると、国の許認可によって従来型のバスやタクシーを基準に若干の方向修正が加えられるだけで、地域交通を「利用者本位」で再編するには程遠い運用が続いている。今後、自家用有償旅客運送や運転代行業など一部の許可・登録権限については地方に移管されると伝えられているが、本来、地域交通は市区町村の責任と判断で実施されることが望ましく、バス・タクシーを含めすべての国の許認可権限は都道府県や市区町村に移管すべきである。住民本位、利用者本位の法制度を創設するべきとの考えから、道路運送法の廃法を希望する。

■P2 「自家用の交通手段と公共の交通手段の最適な組合せ(ベスト・ミックス)を再構築して」

P4「情報通信技術(ICT)を活用し、利用したいときに予約を入れて相乗りするデマンド型の交通サービス(DRT)など新しいタイプの交通手段を活用していくことが必要です」

⇒意見

「ベストミックス」の中に、市民活動による自家用有償運送もその手段の一つとなることを明記すべきである。また、デマンド型については機能の評価だけが先行し、費用対効果や供給量の増加への貢献が全く示されていない。効果検証を明らかにすべきである。

<補足説明>

「ベストミックス」という言葉が使われているが、その内訳はどのような手段による組み合わせを想定しているか。

ここでは新しい交通システムについて「ICTを活用したデマンド型交通」が挙げられているが、近年、コミュニティバスの赤字を軽減し効率化する意味で「デマンド交通」に過度な期待が寄せられているのではないだろうか。

2000年の道路運送法改正以後、廃止代替バスや公費を投入して運行するコミュニティバスが全国的に普及したものの、乗客数が少なく各地の市区町村で見直しが喫緊の課題になっていることは確かである。しかし、デマンド交通が発掘できる潜在的ニーズ、そのニーズを持った人の利用の拡大、費用対効果などの点で、どの程度効果があるのかを検証し明確にすべきである。

デマンド交通は、一定の地理的条件や社会的条件、目的地と利用者の分布、市町村の熱意などが揃っている場合に有効に機能する。ただし、住民のニーズから生まれたものでなければ、利用はされない。また、多くの場合、車椅子利用者、認知症の方々は利用できないのが現状である。

ベスト・ミックスを考える際には、過疎地有償運送や登録不要の自主運行バスなどを支援し、コミュニティバスやデマンド交通などと相互補完的な役割を担うことが不可欠であり、いずれか一つの手段によって移動制約者や交通空白問題を解決しようとするのは拙速である。

■p3「移動権を保障するためには、地域の実態に合うように地域公共交通を維持・再生し、活性化させていくことが必要です」

⇒意見

「移動権を保障する」ためには、「住民本位、利用者本位」という考え方が最も重要と位置づけるべきである。

<補足説明>

「移動権の保障」を、「地域公共交通の維持・再生・活性化」とイコールで結べば、交通基本法は利用者本位でなく、公共交通機関のための法律になり、これまで行われてきた交通関連の法制度や施策と何も変わらない。

「移動権の保障」にあたっては「利用者本位」を基本理念に据え、これまでの法制度・施策のように、供給側に優先順位をつけたり、交通事業者に地域交通の構築に当たっての事実上の拒否権を持たせるのではなく、「ナショナルミニマム」という考え方で、保障の達成を最優先にすべきである。

たとえば、月10日の外出頻度を保障しようとするとき、限られた予算の中でそれを達成できるのはどの交通手段なのか、交通事業者では達成できず、自家用有償旅客運送では達成できるならば後者を採用するのが「利用者本位」ではないだろうか。

車いすのまま外出する人、経済的な理由でタクシーに乗れない人、認知症や知的障がいなどで介助者が必要な人なども同様であり、それぞれにナショナルミニマムを等しく保障されなければならない。市区町村の不作為による制度の空白地域が生じることのないよう、また地域によって必要なサービスが受けられないと言ったことがないよう、国がその考え方を示し、市区町村がその手段を講じることこそ、「移動権の保障」と考える。

また、維持継続可能なサービスとは何か、その視点に立って、地域の生活者ニーズを十分に捉えている交通企業や自家用旅客運送団体が共に行政と連携して、地域福祉の向上に力を注ぐべきである。

■p4 「国の補助制度を充実するとともに、可能な限り自治体や交通企業などによる地域の協議会の自主的な取り組みに対して一括して交付する仕組みに改める必要がある」

⇒意見

交付される予算については、交通企業を支援するものだけでなく、利用者にも直接支給されるべきである。国の補助制度は、福祉輸送も対象に含めるべきである。

<補足説明>

「地域の協議会」には住民や自家用有償旅客運送の関係者や福祉・医療・介護・教育の関係者も交えて、「自家用車を自ら運転することができないお年寄り」や「通学が不便な子ども達」のニーズを反映させるべきである。

また、新たな財政措置の一つの手法として、利用者に直接支給する方法をとることも検討していただきたい。例えば、障がい者や高齢者に対して市町村単独事業として実施されている福祉タクシー券のようなバウチャー制度であれば、利用者が利用できる・しやすいサービスを選択することができる。

交通企業への直接の支援では、空バス問題が住民からの批判にあるように、補助金があるのだから動かしておけばいいという、安易な方向に向きやすい。住民が乗りやすい、満足できる交通を交通企業もめざすためにも、基本的に利用者への助成・補助が望ましい。

また、国が手当てする財源について、三日月副大臣から1,000億円を確保するという発言があったが、現在も地方交付税や地域公共交通活性化再生事業、生活バス路線の維持等の補助金が1,000億円以上支出されている。これらを整理・統合して同額の1,000億円を「一括交付金」とするならば、現在と

何ら変わらない財政措置となる。

現在は、福祉輸送にほとんど支援がなされておらず、総額1,000億円のままだとすれば、従来の交付のあり方を見直したとしても、福祉輸送の支援には、不十分である。

■p4 「交通分野には福祉の思想、つまり健常者が移動に困難を伴う人々を支え合う「共助」の考え方が欠けているように感じます。「共助」の視点を加えて、国も地方も「公助」の内容を大幅に拡充する必要があると考えています。」

⇒意見

「共助」の考え方を財源確保の手段として捉えるのではなく、市民の助け合いによる支援活動の視点を盛り込み、それを明確化すべきである。

<補足説明>

ここでいう「共助」とは、経済的負担を分け合うことと捉えられる。

しかし、福祉有償運送などに見られるとおり、「共助」とはともに知恵や労力などを提供し合って、生活課題の解決を図る活動が、長い間実践されてきた。

「「私」の取り組みに限界がでてきており、「公助」の内容についても新しい発想が必要」とするのであれば、まさにこのような「共助」が不可欠であろう。

たすけあい、ボランティアも道路運送法等で縛ることなく、尊重する姿勢を明示していただきたい。

以上