

初めに、パネリストとして首都大学東京助教の吉田樹氏、国交省総合政策局長の関口幸一氏、移動支援フォーラム代表の長谷川清氏を迎えて、「交通基本法制定で移動の問題はどのように解決できるか」と題して話がありました。

三月七日(日)東京にて、東京ハンディ・キャブ連絡会主催の「移送サービスのつどい二〇一〇」が開催され、「さわやか」より、梶原・岡・貞谷の三名と全国から約六十名の参加がありました。今年、分科会がなく、全体会方式で行われました。その中から抜粋して紹介します。(編集部)

交通基本法制定に向けて 福祉有償運送の重要さ増す

交通基本法案の 主な内容

- ・移動を「人権」として位置づける
 - ・環境配慮型の総合交通体系を整備
 - ・国・都道府県は「交通計画」の策定が必須に
 - ・国・地方公共団体の「責務」、事業者、国民の「努力」
- 「交通基本法検討会」の経過として、
- ① 地方部(↓交通空白・不便地域)の交通
 - ② 福祉交通
 - ③ 環境と交通・交通まちづくり
- 「交通基本法」の制定は、
- 一、地方部・過疎地域の移動確保に寄与するか?
 - 二、福祉交通の供給拡大に

交通基本法案の概要

2006年12月12日 民主党

【法制定の意義】

1. 具体的権利として移動に関する権利を明確化し、すべての国民に保障する。
2. 利用者の立場に立ち、バリアフリー化や生活交通の維持(STSを含む)を進める。
3. 基本計画により、非効率な公共事業をやめ交通体系の整備を総合的・計画的に行う。
4. 交通に関して分権化を推進する。
5. 交通による環境への負荷を低減し、持続可能な社会の構築に資する。

【法案の概要】

1. 目的(1条)
 - ① 交通は人の移動・貨物の流通などにおいて国民の諸活動の基礎であり、環境に多大な影響を及ぼすおそれがある。
 - ② 移動に関する権利を明確にする。
 - ③ 基本理念を定め、国等の責務を明らかにし、施策の基本となる事項を定める。
 - ④ それらにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民の健康で文化的な生活の確保及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。
2. 移動に関する権利(2条)
 - 「移動する権利」を、憲法25条に基づく社会権と、自由権の両面から規定する。
3. 基本理念(3条~7条)
 - ① 何人も安全で円滑で快適に交通施設及び輸送サービスを利用できるよう、利用者の立場に立って交通施設、輸送サービスを提供。
 - ② 各モードの役割分担と有機的効率的な連結及び総合的な実施。
 - ③ 交通による環境への負荷の低減。
 - ④ 大規模な災害が発生した場合の必要な交通の確保。
 - ⑤ 国際交通機関について、国際協調とわが国の国際競争力の維持・強化。
4. 国等の責務など(8条~16条)
 - 国、地方公共団体、事業者、国民の責務、法制上の措置等、年次報告、国の交通基本計画、地方自治体の交通計画についてそれぞれ規定。
5. 交通に関する基本的施策(15条~26条)
 - ① 国の施策生活交通の維持、バリアフリー化、交通の混雑緩和、運賃・料金負担の軽減、投資の重点化、有機的・効率的な交通網の形成、環境保全上の支障の防止、災害対策、拠点港湾・空港の整備。
 - ② 地方公共団体の施策①の施策に準じた施策及び地域に応じた施策。

寄与するか?
がポイントです。

過疎地有償運送とは

- ・ 自家用自動車(白ナンバー)を活用した有償の輸送形態
- ・ 旧・道路運送法八十条に係るガイドライン
- ・ 「運営協議会」「地域公共交通会議」で「必要性を判断」

公共交通の事業性に乏しい、過疎地域(人口低密度地域)における「市民の足」の確保の方策として期待される。

過疎地有償運送の「登録」までのハードル

円滑な例は、地域に交通事業者がない場合や、市町村の交通施策で位置づけられたケースの事。また、円滑でない例は、交通事業者との調整に時間を要し、利用者や対象地域を限定する事で協議を整えるケースの事です。

「開始後」のハードル

- ・ 運転者の不足
- ・ 活動資金の不足

と報告がありました。

交通基本法公布に向けて

昨年11月から検討会を行っており、5~6月に成果をまとめて、23年度に公布となれば、夏に予算の検討にはいります。それから、交通基本法に関連する多くの法律があるので、秋・冬にそれらの制度の見直しをしていくこととなります。また、基本法は理念であり、公布施行されたとしても、すぐに反映していくというものではないとの事です。

各事業所より意見発表

UDバス・UDタクシーの活用について

十一時四〇分より、東京ハンディキャブ連絡会副代表及びNPO法人地域福祉ネット・結 代表の中川早苗氏より移送サービスの利用者としてアンケート調査の報告がありました。

調査方法

東京都内の団体会員（利用者・運転協力者）にお願ひし、回答をもとに集計したそうです。

そして、日野市社会福祉協議会運転協力者の中村邦夫氏と目黒チェアキャブを走らせる会の利用者、松岡千恵氏より、実際の声として話がありました。

利用者の思い

- ・人との交流がしたい。
 - ・介助者がいないと使えないと言われる事が多い。
 - ・日常の楽しみに使いたい。
 - ・車の車種によって値段が違ふ為、固定の値段にして欲しい。
- などの声があげられました。また、昼食休憩を挟んで、十三時三〇分からは、N P

〇法人かみのやま福祉運送サービスの齊藤富夫氏とNPO法人福祉送迎サービス・杉並の長谷川信儀氏より「道路運送法改定後に活動を始めた元気なNPOの紹介」と題して、活動の概要について話がありました。

十四時三〇分より、「未だ来を走るユニバーサルタクシー」と題して全国ハイヤー・タクシー連合会理事の岡本八重子氏から、「国土交通省では、路線バスに続いて、タクシーにもユニバーサルデザイン(略してUD)の車両を導入する検討会を続けてまいりました。バリアフ

交通財源をいかに確保するか

十五時四〇分より、「公

平な移動を保障するための交通財源の確保と投入」と題して、東京交通新聞社取材報道部長の武本英之氏、NPO法人全国移動サービスネットワーク理事の鬼塚正徳氏、慶応義塾大学教授の中島隆信氏、生活共同組合パルシステム千葉総合

リー新法の制定に伴い、車椅子ごと乗れる福祉タクシーのイメージで検討されていましたが、全ての人にとって状況が改善されるような方向が大事であり、一般タクシーの事業者が採用できる条件を議論しました。

UDタクシーの条件の一つとして5ナンバーというのがあり、料金は普通の小型タクシーと同じなのですが、駅待ちの折にワンボックスのUDタクシーが順番に当たったお客さんが乗車をしていただけにという事例もあり、市民の皆さんにも広く知っていただくように努力が必要で



交通財源とは？

企画部長の中根裕氏より話がありました。

使いやすい交通サービスや、施設建設、事業運営のために必要な資金

交通財源の優れた点

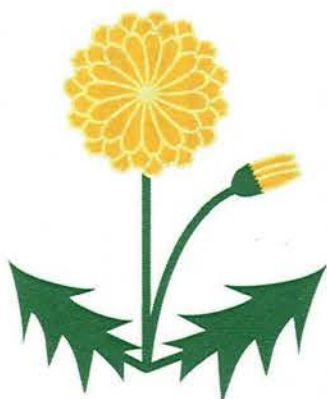
★広く浅くという発想

- ・ユニバーサル・サービスにふさわしい財源
- ★税に頼らない仕組み
- ・税収は、景気に左右され、予算の分捕り合戦を招く
- ★行政に頼らない配分方法
- ・民間非営利のフットワークの良さを活用
- ★雇用の創出につながる
- ・交通サービスへの需要増につながる

交通財源の確保案

公共交通機関や自家用自動車に関する手続きに「ユニバーサルサービス料」を付加する形で財源を確保できるのか？

- 一、公共交通機関の運賃に付加
- 二、自家用自動車の車検時の重量税
- 三、自動車の販売に付加
- 四、従来関連税制度
 - ①ガソリン税
 - ②道路の通行料
- 五、諸外国の財源制度（フランスの交通負担金制度など）



吉田 樹 助教

十六時五〇分より、首都大学東京助教の吉田樹氏と東京ハンディ・キャブ連絡会代表の荻野陽一氏が、一日のまとめをしました。

「これから、交通基本法ができて、移動が人権に明確に位置付けられてくると、福祉有償運送だけでは回っていかない訳で、行政は、バス・タクシーなどと束ねていかなければならないしくみになってきます。

ただその方法は、東京と地方では考え方は違うと思います。実は霞ヶ関ではどうしたらいいのかまだ困っています。

各地域で皆さんが実践し、考えを膨らませて、こういう場で示してください。

本日の会がそのきっかけとして位置付けられていたら成功だと言えるのではないのでしょうか」

との言葉で締めくくり、十七時一〇分に閉会となりました。