

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて ―中間整理―」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 「交通基本法に制定と関連施策の充実に向けて」について

⇒意見

基本的に今回の中間整理に示されている方向に賛同するが、「関連施策」の中に「関連法令の改正」の記載がないのはいかがなものか。交通基本法を理念法として交通施策の中心に位置づける場合、関連法令の改正を明記しなければ、移動権の実現性が薄れる可能性が高いと考える。ぜひ、関連法令の改正を明記願いたい。

■P2 「ひとりひとりが健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動権を保障されるようにしていくことが、交通基本法の原点」

⇒意見

全くその通りと考える。法文の中に、しっかりと明記願いたい。特に、保障の範囲について、通院・通学・通勤・通所・日常の買い物など、生活に必要な移動・外出のサービスを誰もが等しく享受できることを明記すべきである。

保障の仕方については、誰でも目的によらず移動手段を確保できることを基本に据えるべきである。外出は、生命や生活の維持はもちろん、支援障害や疾病を持った人、子育て期の親などにとって心身の健康を維持する重要な行為である。

しかし、頻度や費用や目的は人によって必要な度合いが異なり、最低保障の範囲を一律に決めることは難しい。

したがって、保障の範囲は、あくまで、どのような身体的・精神的・経済的状況にあっても移動手段を確保できることとするのが妥当と考える。

さらに、その責任を負うのは市町村及び都道府県（広域の場合）であり、調査や計画、実施、評価、見直しといったプロセスを義務化すべきである。より多くの人に利用される大量輸送機関をめざし、住民や自治体や交通事業者の対話が繰り返される土壌を作ること、介助者派遣や費用負担の軽減等の個別ニーズに応じた付加サービスを同時に検討の対象とすること、その際、鉄道バスタクシー自家用有償運送その他の社会資源等のいずれによっ

て移動手段を確保するかを選定についても、対話の中から市区町村の責任において決めることを明記すべきである。

■P3 「私」の取組みには限界がでてきています。」

⇒意見

前段でバス、タクシー、鉄道、旅客船の利用低下や運賃値上げによる客離れが指摘されているが、企業であればマーケットリサーチを続け、社会環境の変化に耐えうる経営構造を構築するのが当然である。また、健全な経営基盤を築くのに法制度が過度な弊害を与えているのであれば、当然のことながら法改正に向けた行動を起こすべきである。この欠如が現状を招いたことを特筆すべである。つまり、「私」の取組みに限界があるのではなく、生活者ニーズの多様化を実直に捉えることができず、交通マーケットを縮小している交通企業が多く存在した結果が今の現状であることを明記すべきである。移動権が保障されたとしても、既存の交通企業がそれを担えるかといえば、それは大いなる疑問である。

■p3 国の役割と地方との役割分担

移動手段の確保やバリアフリーの問題は、住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を構想し、持続可能な方策を構築することが基本だと思います。これを地方と連帯して支援していくのが国の役割です。

⇒意見

移動手段の確保やバリアフリーについてみると、都道府県においては所管課が別々であることが多く、市区町村においては所管課がないこともある。「望ましい姿を構想」する際には、所管部署を超えて横断的な取り扱いができる「場」の設置と、所管課がない場合には所管課の設置を基本に置くべきである。

■p3

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のではないのでしょうか。

⇒意見

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、全市民がタクシーによる個別輸送を指向し、そこに国の支援措置をすれば、国も地方も財政破たん

するだろう。維持継続可能なサービスとは何か、その視点からすれば、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。

また、補完部分、ニッチの部分は誰が支えるのか。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、尊重する姿勢が重要である。