

雑感です。

今年は、道路運送法が改定されて、それに続く一年でした。国土交通省は本田局長と旅客課は藤田課長に代わり、交通政策の中に、自治体や非営利団体を組み入れることを明確にし始めています。

バス、タクシーの撤退があいつぐ地方の交通基盤や、増え続けながらもペイしない福祉輸送の担い手の確保に、従来のタクシー事業の形態だけでは無理だとの認識を、国が持っているということです。

これは、厚生労働省の介護保険関係でも、「地域支援事業」という言葉で、地域の助け合い活動を、うまく使おうと国自体が考え始めたことや、文部科学省の範疇の通学バスの事業者にもバス事業者だけでなく、タクシー事業者も、NPOも対象にするとはい出ししていることと、根っこは同じです。

少子化で人口が減る中で、借金を抱えた国が、地域住民の力を制度化の中に取り込み、問題解決に使おうとしているわけで、我々も昔のように「安上がり福祉」とも、言ってもらえない状況ともいえます。

しかし、道路運送法の改定の影響が、移動サービスを提供している各地の団体にどのような影響を及ぼしたかを、全国移動ネットで調査して、先日の旅客課のフォローアップ委員会で杉本理事長が報告してくれたのですが、法改正以前と改正後の変化の大筋は、①登録団体数は微増②利用者は1, 2割の増加、③登録車両数は横ばい、(その中でも登録セダン車両は減少)、④運転者数は微減

以上の結果を見て、基本的に今回の道路運送法改定は通達の範囲で担い手となる団体を増やすことには寄与しないという認識を持たざるを得ないと説明したとのこと。

このことは、国は、行政が提供している公的サービスを、住民を担い手として、協力してもらおうとしながら、従来のさまざまな硬直化した制度や規制を十分改めることなく、これを進めることには無理があるということです。

移動サービスに関して言えば、助け合い活動で、始めた我々は福祉輸送のインフラに組み込まれることは、望むところではなく、

市民活動はその地域の住民の自主的な活動であるべきです。それを支援するための通達や法改正を望みます。自主的な助け合い活動は、無償運送の範疇に解釈し直す必要があると思っています。

2007/12/31