

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
対象にすると言い出していること、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、言ってられない状況とも
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ことです。

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。