

第7回交通基本法検討会 議事要旨

日時：平成22年3月1日(月) 18:00～19:30

場所：国土交通省8階国際会議室

有識者：

三澤 了氏 特定非営利活動法人DPI日本会議議長
漢 二美氏 財団法人全国福祉輸送サービス協会会長
大分自動車交通株式会社代表取締役
中根 裕氏 特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク理事長
内田 輝美氏 全国子育てタクシー協会会長

有識者からの主な御意見：

- 移動制約者は長年、交通機関の利用に多くの困難を強いられてきた。移動制約者の立場として、交通基本法に大きな期待をしている。利用者の視点で検討してほしい。
- 2000年の交通バリアフリー法、2006年のバリアフリー新法により、交通環境の整備促進の面では前進したが、移動の権利を基本に据えたものではない。交通基本法には、すべての市民の移動の権利ならびに輸送機関を利用する権利を明確に保障する規定を設けるべき。また、権利保障の観点から、調査機関の設置、移動制約者に対して、一般乗客と異なる扱いをしてはならない旨の規定が必要。
- 地方では輸送機関の縮小やバリアフリー整備の遅れが、移動制約者に深刻な影響を及ぼす。地域格差の解消を図るべき。また、バリアフリーな輸送手段を重層的に切れ目なく整備するべき。
- 移動制約者の飛行機利用の円滑化のためのガイドラインを検討すべき。
- 大分県では、身体障害者・知的障害者割引運賃、福祉タクシー、禁煙タクシー等、地域に密着し、利用者目線に立った各種サービスを実施してきた。

- 福祉タクシーの車両数は、国の目標値を満足するほどには順調に増加しておらず、地域差もある。都市部以外では、福祉限定事業の車両数よりも、一般タクシー事業の福祉タクシー車両数が勝る地域も多い。目標に向けて、ユニバーサルタクシーの開発、導入が必要である。
- ドアツードアのタクシー事業は、交通弱者にとって必要な輸送サービス。サービスの具体的な需要は地域差が大きい、持続的な事業展開が必要、交通弱者向け移動支援が一部障害者以外は制度化されていない、維持コストが事業者任せ、福祉限定のタクシー事業は持続的な事業展開ができない等の課題がある。
- 交通基本法には、タクシーを公共交通機関として明確に位置づけ、輸送コストの負担は事業者任せにせず、持続的なサービスを提供するため、国民全体で負担する仕組みの創設、ST S維持のための継続的な補助制度の創設を期待する。
- 交通基本法に、移動の権利を規定すること、最大の敬意を表する。移動の権利を保障するために、自治体(市区町村)が責任を持って、交通計画を策定し、予算を措置すべき。
- 省庁を超えて、また利用者本位の視点で、関連法制度や既存の交通関連の会議の見直しや調整を行うべき。
- 国、都道府県、市町村、民間企業、住民・当事者団体、NPO等が連携して、交通政策に取り組むべき。
- 利用者利便の向上に特に工夫しているケース、移動困難者・移動制約者に対応しているケースには何らかのインセンティブを与える「財政調整交付金」とし、交付先も広げるなど、現行の補助金の有効活用を図ることが必要。
- 現状の税制の中で検討するのではなく、移動を保障する交通財源の確保のため、別途の仕組みを国が整備し、実行すべき(車検の際に、車の利用者から料金を徴収する皆で交通を支える方法、通話料におけるユニバーサルサービス料や家電等におけるリサイクル料金(家電リサイクル法)、フランスのように広く法人全般に特定財源として税負担を求める方法など)。
- 移動困難者等が増加する社会背景を踏まえ、交通機関やその利用者が、国民として移動の権利を公平に甘受するために、移動困難者等に対する移動環境・手段を確保し支えあう仕組み

みづくりが必要。

- 行政、民間、NPO等が各々の役割と優位性を確認しあいながら、主体性を持って取り組むべきであるとともに、それに関して、交通基本法に盛り込むべき。
- 公共交通機関の中でも、ドアツードアで移動できるタクシーは、現代の子育て家庭の環境に適している乗り物である。
- 子育て中のお母さんがタクシーは乗りにくいという声があり、子育て家庭の目線に立って、平成18年6月に全国子育てタクシー協会を設立し、21都道府県68事業者855人の子育てドライバーが全国で活躍中。
- 全国子育てタクシー協会では、子育てタクシードライバー養成講座、子育て支援事業者及び行政とのネットワーク作り、リスク管理と子育てタクシー保険への加入促進、子育てタクシーに関する調査研究及び情報提供業務等を実施。各地域の子育て支援事業者とのネットワークを密にし、常に利用者の目線に立って、事業を進めることが特徴。安心・安全を約束するタクシーというブランドを確立。ドライバーが子育てに関する知識を習得し、サービスの質を維持することが重要。
- 子育て家庭の移動に関する経済的負担は重く、移動に関する利用料補助が必要。
- すべての公共交通機関の乗り継ぎの利便性を向上させることが、少子高齢化に対応した暮らしやすいまちづくりの基本。地域の公共交通を維持・再生させるためにも、交通基本法が、子育て環境に寄り添える交通政策の法制となることに期待。

以上