

## 内外交差点

# 交通と福祉の間に埋没した20年 活用されぬ地域交通法のスキーム

加藤 博和氏 (名古屋大学大学院教授) 第10/12回

昨年12月24日午後9時ごろ、男性の方々と(笑)食事をした後、東京駅八重洲口のタクシー乗り場を通った。少し眺めていたが、100人をはるかに超える待ち行列に対し、タクシーは全く入ってこない。行列は外国人と日本人が半々くらい。「アプリを使えば日本版ライドシェアも呼べるので、並ぶ必要はないですよ」と言いたくなったが、確信をもって言える自信はなく、黙って見ていた。

12月にタクシーは全国各地でどのくらい需要に対応し、日本版ライドシェアはどのくらい補完できたか?その実状は本紙にもおいおい掲載されることだろう。昨今のライドシェアをめぐる議論は、タクシーになかなか乗れないという声があちこちで聞かれるようになったことに端を発した。したがって、この繁忙期において、タクシーを利用したい人たちにどう思われたかが、今後の施策の方向性を左右するのだろう。

さて、1月6日発行の月刊誌に「地域自ら移動手段を確保することで地域が持続可能となる～ライドシェアの制度見直しをうまく活用しよう～」というタイトルで寄稿した。「の制度見直し」を入れているのがミソである。制度の解説やその背景にある考え方、そして活用方策と限界について書いた。掲載いただいた月刊誌は「共済と保険」と言い、一般社団法人日本共済協会が発行している。共済事業を行う協同組合の団体が集まっているこの協会の機関誌で、なぜライドシェアの話題が載ったのか?

日本共済協会加盟組織のうち、農業協同組合や消費生活協同組合は自家用有償運送を実施できることになっているが、実際はほとんど実施してこなかった。そこでこれらの組織にも公共ライドシェアをやってほしいという要請が各所からあり、しかし全く何のことか分からないので、私に解説を頼んだということである。「ご参画、ご協力ください」と原稿に書いたが、それは公共交通を確保充実することが私のミッションであり、そのためには猫の手も借りたいからである。プライドあるタクシー事業者なら「恥ずかしくて顔から火が出る」と即答するのだろう。

このように、交通空白解消のためシロウトにも運転してもらわないといけなと言われてる中、平均よりもずっと交通空白にさらされている障害者や要介護・要支援者、そして子どもたちのことはほとんど無視されているのに、それはほとんど話題にならない。言うまでもなく、タクシーも彼らにしっかり目を向けてきたとは言い難い。

そのため福祉有償運送が「やむにやまらず」生まれてきたが、本来なら手間がかかり非効率だから高価になるのに、タクシー料金の半額以下しか対価を得ることができなかった状況でもやっていただける方がいるから成立する代物である。それで担い手が集まるわけがなく、潜在ニーズに全く答えられないばかりか持続不可能である。このような輸送こそ、プロがそれなりの対価をとってしっかりと実施すべきだし、一方で対価を十分に支払えない人が多く、割り引くとしても事業者が負担する筋合いでもないのだから、公的補助が必須となる。この発想が、交通と福祉のはざまに埋没し、無策のまま20年が過ぎた。そして今、健常者のみを対象とした交通空白解消のために、ライドシェアが切り札とされている。

名古屋市の地域公共交通会議で、障害者団体代表がスマホ予約によるオンデマンド乗合交通の運行許可に対して賛成の挙手をしなかった。スマホでは視覚障害者が予約できない、バリアフリーでない車両では乗れない、そんな手段が交通空白解消策と言うなら、自分たちは人と扱ってもらえていないということになる。障害者差別解消法で義務付けられている合理的配慮が全く欠落している。

地域公共交通リ・デザインは、一昨年に見直された地域交通法に基づいて、自治体の協議会で議論し法定計画に盛り込み、あらゆるプレーヤーが共創し、公的補助も惜しまず進めることで実現できる。しかしライドシェアやタクシーに関する施策は、地域交通法のスキームを活用しない形で進められている。まるで昭和時代に戻ったかのようなのである。現場での担い手や利用者の思いに寄り添わず、ひとりよがりの思い込みを強行しても全くうまくいかないというのが、地域公共交通立て直しに四半世紀取り組んできた私の実感である。

日本に残された時間は少ないのに、徒労している暇はないのだが。

