

東京交通新聞 2009年1月1日(木)

< 高速道割引 タクシーとNPOが「共闘」 >

貞包三ヶ森社長 vs 竹田J・NET代表 ビッグ対談

北九州地区でヘルパーステーションを開設するなど福祉輸送サービスを積極展開する貞包健一・三ヶ森タクシー社長(北九州タクシー協会副会長)とNPO有償運送の全国組織である日本移送・移動サービス地域ネット連合会(J-NET!)の竹田保理事長(札幌のNPO法人ホップ障害者地域生活支援センター代表理事)とのビッグな対談が昨年未実現した。北九州タク協会が国土交通省に要望するタクシーへのETC割引導入にNPOも賛同したいと、自ら車いす生活を送る竹田氏が貞包氏を訪問したのがきっかけ。回数券を使う同業界の高速代の割引サービスは、回数券の販売が中止される今年7月末で終了を余儀なくされる。一方、竹田氏は「高速道での障害者割引が、タクシーに適用されないのはおかしい」と指摘する。高速道割引の共闘 はじめ、両者の対談は公共交通機関のあり方まで発展し花が咲いた。(文中敬称略)

道路特定財源 公共交通の整備に

貞包 タクシーのETC割引について、国土交通省からは検討の余地はあるとの返事をもたらしている。全国のタクシー業界の関心が低いのは、高速割引を実施している地区が少ないためだ。北九州の都市高速を例に挙げると、バスには39%のETC割引があるがタクシーにはない。バスの割引は事業者に対するものだが、タクシーは利用者に還元している。100枚綴りのお得な回数券を事業者が買って、通常500円を410円で走る。あくまでこれは、業界が自主的に取り組んでいる利用者へのサービスだ。

竹田 タクシーに高速道路割引がないのは、以前から疑問だった。障害者にとって一般道を走るより、高速道路の方が揺れも小さく、ブレーキも踏まないため、身体にかかる負担は少ない。障害者には、有料道路の割引制度(通常料金の半額)があるが、登録した車両にしか適用されない。高速を利用するのは障害を持つ私なのに、タクシーに乗ると割引かれないのは、どう考えてもおかしい。

貞包 その意見は、十分社会に通ると思う。今まで誰も言わなかっただけだ。タクシーは大量輸送機関ではないというのが、割引を認めない道路公社側の言い分だが、空港行きのジャンボタクシーにも割引は適用されない。空港の駐車場は24時間駐車して390円だ。だから、みんな車で行くようになる。鉄道を敷く話もあるが、バス利用者も少ないのに採算が合うわけがない。国は、マイカーから公共交通への転換を図ると言うが、本気で推進しているようにはみえない。

竹田 極端な言い方をすると、公共の中に、障害者は入っていないんじゃないかと思う時がある。形だけの支援という気がする。障害者も社会に出て働いた方がいいと言われるが、働くには通勤しなければならない。家を出て、どうやって会社まで通うか、その議論が抜け落ちている。

貞包 道路特定財源は、公共交通の整備や維持、支援に使ってほしい。トヨタや日産といった自動車メーカーが一般財源化に反対しているから、タクシー業界もそれに同調しているが、公共交通の一員として、道路特定財源の使い道を国に提言すべきだ。

福祉タクの存在周知を

竹田 東京でも福祉タクシーはほとんど使えない状況だ。電話してもすぐに来てくれるタクシー会社はほとんどない。ホテルのフロントで「車いすが乗れるタクシーを」と頼むと、必ずないと言われる。

貞包 業界の宣伝が不足している。少なくとも公共の施設には福祉タクシーの存在を周知しておくべきだ。うちでも福祉車両のレンタルをやっているが、借り手がないのは宣伝が弱いせいかもしれない。

竹田 利用者が知らないだけで需要はあるはずだ。

貞包 行政の方から障害者団体などにPRしてほしいが、役所は個別の企業の宣伝はしたがない。

竹田 私たちからすれば、それは単なる企業の宣伝ではない。貴重な情報であり、足の確保という切実な問題だ。旅行したくても情報がなくて困っている。

貞包 移動制約者からの相談を受ける窓口を、地域に1カ所はつくる必要がある。問い合わせに関するネットワークの構築は、今後の業界の課題だ。



札幌市のNPOの竹田氏（左）が北九州タク協会の貞包氏（右）を訪れ、公共交通機関のあり方論まで熱い対談が行われた

共同配車 貞包「需要はかぶらない」、竹田「急ぐときタクシー」

竹田 私のところ（札幌）で計画していたNPOとタクシーの共同配車は、構想だけで終わってしまった。介護保険にこだわり過ぎたせいもある。運賃面では、両者の違いをどう利用者に説明するかが課題だった。私の考えでは、すぐ来てほしいという場合は、料金は高いがタクシー。1週間後の予約とか、1時間待ってもいいとかいう場合は、タクシー料金の半額のNPO。しかし、それでは共同配車ではないなどの意見も出たりした。

貞包 共同配車をやるなら、その手法しかないとも思う。NPOとタクシーは需要がかぶらないのに、なぜ仲が悪いのか不思議だ。

竹田 介護保険については、一事業者と契約を結べば、共同配車の参加会社はどの社も利用できるように制度を変える必要がある。介護保険のぶら下がりのようなイメージだ。

貞包 結局、障害のある人が、健常者と同じように通勤できる公共交通を実現するためには、国民一人ひとりが「交通権」という意識を持たなくてはならない。

竹田 こちらに何う時、福岡空港にするか、北九州空港にするか迷った。福岡は地下鉄があるが、北九州はバスしかない。バスが車いすに対応できなかつたら、空港から出られない。

貞包 そのへんの情報発信も含め交通事業者がやるべきことはたくさんある。

