

いつでも どこでも 誰もが自由に 利用できる「乗り合いタクシー」を



「誰もが利用できる公共交通を考える会」は、2024年4月20日に淀川区民センターで、署名集めスタート学習会を開きました。

「会」の世話人で、『「歴史散歩」の記録』の著者で、淀川区塚本1丁目在住の稲垣泰平さんが、この間の取り組みや日本と世界の公共交通の問題、今回の署名の意義などを語りました。

「会」の世話人の湊隆介さんが、司会進行をつとめ、参加者のみなさんからのご意見や要望などがだされました。

また、出席された方たちから多くの感想がよせられましたので、一部紹介します。

淀川区での署名の成功をめざし、みなさんと力をあわせて取り組んでいきましょう。

その一助として、この学習会の内容を紹介します。

誰もが利用できる公共交通を考える会 / 発行

お問い合わせ先： 淀川民主商工会 06(6303)3841

「いつでも どこでも 誰もが自由に」 誰もが利用できる公共交通を

稲垣泰平

こんにちは。稲垣泰平です。淀川の後援会ニュースに「淀川歴史あれこれ」を書いているのが私です。私は「まち」を歩く間に、公共交通の問題が非常に重要だなということに気づいたんです。それで、今日使う資料、「いつでも どこでも 誰もが自由に」というもの。それから、署名用紙を使ってお話しします。

■「いつでも どこでも 誰もが自由に」というのは、去年（2023年）の12月20日に、富田林市、河南町、大子町、千早赤坂村を走っていた金剛バス、これが15路線、133駅もある路線バスですが、これが突然なくなってしまおうということが発表されました。

運転手不足と採算がとれないということで、会社が「辞めた」と言い出したんです。そこで、住民の方たちから「どうすんねん」という声が上がりますよね。自分たちの足がなくなるんだから。そこで、その運動の中から生まれてきたのが、「いつでも どこでも、誰もが自由に」というスローガンなんです。このスローガンが表しているのは何か言うと、「交通権」という、基本的人権なんです。基本的人権と言えば、誰もがいつでもどこにでも行けるようにしないとダメだということなんです。

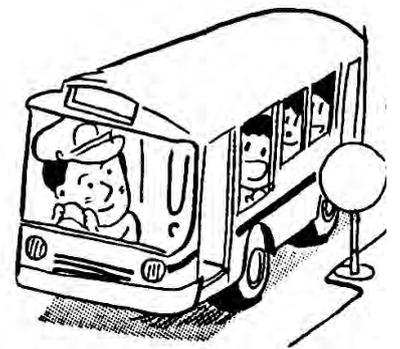
■そこで、それを前提にして、淀川区では、今日の学習会の目的として、「誰もが利用できる公共交通を考える会」として、今年の12月議会に向けて、この乗合タクシーの創設を求める署名運動に取り組みたい。そのためにも、その取り組みの意義を明らかにして、意見交換を行いたいと思っています。

署名の目標は、5000筆ぐらい集めたいと思っています。もう既に先行して、淀川民商さんで350筆、それから、地域でも、今日130筆を持ってきてくれるなど、すでに528筆あつまっています。

だから、いろんなところで、声かけて集めて、その声を拡げて、淀川の人みんなに届けたいと思っています。

■これまでの取り組みについてお話しすると、これまで3回運動やってきました。

- 2015年に「赤バス」が廃止されました。その廃止反対の運動っていうのが、だいぶ大きく盛り上がりました。
- それから2番目は、2018年、市バスの東西線が十三で分断されました。そのため、区役所にバスで直接一本で行けなくなるという事態がおきました。そして、これをなんとかしてほしいということで、復活をすすめる運動をすすめました。
- それから、2023年度に、乗り合いタクシーについて、寝屋川市の市議員を迎えて学習会をやり、それを契機に乗り合いタクシーの創設を求める陳情署名運動をやり、1095筆の署名が集まりました。



やっぱり世論はある。どうしても不便だという人はいる。民商の担当者の方が署名を集めていく中で、「やっぱり要求はある」と言われる。

それはそうだろうと思います。私も、最初は民商の方たちには、この問題はあんまり関係ないかなと思っていた。けど、不動産屋さんからバスがなくなったら困るって声が出る。バスがなくなると不動産価値が下がっちゃうんだっていう声が出てくる。だから非常に重要だと思ったんです。

■2つ目の問題は、維新市政のもとで現状はどうなっているのか、ということです。

維新市政は、「民間でやれることは民間で」と、新自由主義で公共部門をどんどん切り捨ててきているんです。

維新の人たちは、大阪以外の地方に行って、大阪で身を切る改革をやったんだ。大阪では成功していると宣伝しています。しかし現実には、実際に身を切られたのは、府民、市民です。

まず橋下徹市長がやったのは、大阪市交通局の会計を地下鉄と市バスに分離した。地下鉄と市バスでは役割分担があって、地下鉄は市の中央を走り、市バスは周辺部を走るという役割分担があるから、地下鉄は黒字、市バスは赤字なわけで、それを分離してしまうから、大阪市交通局の人は大変困っていたが、実際にはバスの赤字解消にむけてどんどん手をつけた。

市バスは、東西線を分断すると同時に、歌島にバスターミナルがあったが、それも売り払って、今はパイロットという会社になっている。

それから、2020年には市営地下鉄を大阪メトロに、市バスを大阪シティーバスっていう形で民営化してしまったんです。

この時には共産党、自民党の議員さんが頑張っていて、一応10年間は株式を売却しないっていうことを取り付けている。だから、市バスも2029年か2030年ぐらいになると廃止されるところがいくつか出てくる。

これだから、その結果、区役所に直接行けない地域ができたり、20分、30分かけてバス通りに行ってバス停に行っても1時間に1本しかない。それから、病院に行くのにも、区役所行くのにも、買い物に行くのにも不便な地域が、区内でいろんなところで生まれている。だから、そういう声を行政に届け、何とかしてもらわないとあかん、ということです。

■3つめは、全国ではどうなっているのかということです。

いま、2024年、24年問題、これは運転手の労働時間規制なんですけど、根底に低賃金の問題があるんです。バスの労働者っていうのは、全産業の労働者に比べて年間平均200時間たくさん働いているんです。なのに、全産業労働者に比べて年収が100万円少ない。資料にあるように年間所得が399万円しかないんです。だから、バスの運転手のなり手がないうことで困っている。

タクシーの運転手はもっと低い。全国平均で年間所得が360万円なんです。だから、もっとひどい。

そういうことに対してやられているのは、バス代の値上げ、それから回数の減便。それに合併「合理化」です。バス会社の合併「合理化」の動きも出てきている。その例が沖縄です。沖縄には鉄道がモノレールしかなく、JRもありません。バスしかない。バスは9社あったがそれを2社に統廃合した。そして、競合路線は減便した。その上にやったのは、初乗りが150円だったのを180円に上げた。たった30円かと思うかもしれないが、子どもの貧困が全国一の沖縄で、困っているのは高校生です。定期代がバス代が値上げされたら当然値上げされる。本当に困っている。

大阪の金剛バスの問題もみておいてほしい。

寝屋川市は交通権ということが、はっきりしてきている都市です。だから、乗り合いタクシーを全国に先駆けて始めたところです。そんな寝屋川市でも、京阪バスのタウンク

ルっていう委託3路線を、京阪が廃止すると言ってきた。そうしたら、3ヶ月後には市の事業で継承するっていうことをやった。だから、交通権ということをはっきりさせるのが、非常に重要になっていると思います。

■私たちの運動の出発点は、やっぱり要求にあるんです。買い物に行けないとか、病院にも行けないとか、区役所に1本のバスで行けないっていう、移動に困っているっていう方、たくさんいますが、そういう困っている人たちが自宅に引き込めると、どういうことになるのか。認知症になってしまう。1人でテレビばかり見て、運動能力も減る。他の人とのコミュニケーションも減ってしまう。だから、人は人として生活して生きていこうと思えば、移動手段、交通網が社会的な基盤としてどうしても必要不可欠なんです。障害をお持ちの方や妊婦さんたち、社会的弱者と言われる人たちにとっていても、「いつでもどこでも誰もが自由に」ということが、じつは、本当に人が生き、暮らしていく上で、基本的人権の一部として交通権があるということを定めないかんようになってきていると思うんです。

■2月16日、NHKのクローズアップ現代という番組で「暮らしに直結 バス減便、タクシー不足」という特集が組まれました。日本は2020年に交通基本法を制定したけれど、交通権、交通の権利を誰が守るのかっていう問題には時期が早いっていうことで不問にされた。

しかし、フランスを見ると違う。交通権がしっかり確立していて、いま問題になっているライドシェアなんかも、国や自治体がちゃんと取り組んでいる。そこで紹介されていたのは、毎朝35キロメートルも通勤する女性が、ライドシェアを使って通勤している。その保証はどうなっているかという、自治体が経費をもってやっていると。

日本で言うと、東京、神奈川、愛知、京都の一部でライドシェアが解禁されました。ところが、これは一体誰が責任負うのか、どうするのか、はっきりしていない。今のところはタクシー会社がやりますよっていうことになっているだけです。UVERというのを運営している会社は一所懸命自由化せよ、規制緩和しろと言っている。

■全国でそういう状況がうまれ困っている。少子高齢化の中で困った事態が起きているから、署名用紙のウラにあるように、一昨年、2021年10月29日付で、国土交通省旅客課が新たなタクシーを活用した相乗り制度の導入をみなさいという通知を出しました。これに基づいて各地で様々な事業が生まれています。

資料にあるように、ドアからドアで料金が無料ってというのが、寝屋川市だけです。寝屋川市では、交通空白地区対象で、交通弱者、70歳以上、障害者、妊産婦は無料ということになっています。その他の地域では、100円バスなんかを出しています。

ドアからドアで有料だっていう自治体は、それ以外に全国で10数自治体ある。料金はどこでも150円から500円ぐらいです。

大阪府ではどうかというと、乗り合いタクシーの制度があるのが、堺市、豊中市、寝屋川市、大東市です。堺市、豊中市、大東市は、いずれも予約した上に、わざわざタクシー乗り場に行く必要がある。だから、不便なんです。

堺市は年齢制限を設けていない。困っている人というのは、70歳以下だってある。だから堺市は全世代型になっているのが特徴です。

それから、乗り合いタクシーではないが、大阪市でオンデマンドバスっていうのがあります。走っているのは北区、福島区、生野区、平野区です。理由は、調べてないが、北区、福島区は料金が300円で、生野区、平野区は料金が210円で、バス停がありません。

それとは別に、大阪シティバスは路線バス以外に今里ライナーっていうのを走らせています。

■「ドアからドア」というのがよく分からないという方がいたので、署名用紙の裏に、ドアからドアとは何かということで、説明を入れてあります。

自宅玄関口にタクシーが来て目的地まで行ってくれ、帰りもタクシーが来て自宅に送ってくれる、ということなんです。

タクシー会社のほうは、喜んでこれ引き受けてくれている。豊中市は阪急タクシーと、3つの行政区は、第一タクシーという会社が引き受けている。第一タクシーは、お客さん増やすために、子育て支援タクシーといって、子どもの送り迎えのタクシーとか、陣痛タクシーとか、それから、お墓参りの代行タクシーとか、そういうことまで手を広げて、色々やっている。陣痛タクシーは、タクシーの運転手さんが助産師の研修を受けるということやって、お客さんを増やそうとサービスを拡げているというのがうまれています。



■今回の取り組みについてです。

今回の署名用紙の文章の特徴を言いますと、前回の1095筆集めた時には、最初に交通弱者に向けてっていう言葉が入っていました。今回は、交通弱者という文言を抜きました。それによって、全世代型の取り組みにしようという風に発展しています。

それから、「ドラからドア」は、いろいろ意見がありましたが、堅持しました。先ほども説明したように、裏面に「ドアからドア」の説明文を入れました。

3つ目は、有料にするか無料にするか、という問題がありますが、有料にするか無料にするかは、今後の運動にかかっていると思います。

寝屋川市で無料のタクシーがつくられた時には、今から7、8年前に寝屋川市交通協議会っていうのを、行政と学識経験者と商店街、工場主、京阪電鉄、京阪バス、労働組合を含めて作って、論議してく中でできた事業です。その取り組みで、何回も市民アンケートとってやっている。そういう中ですすめる以外に方法がない。

だから、今回、とにかく12月議会に向けて署名を集めて声を上げる。そして、市議会の各会派の議員が意見を言うようにしてもらおうということが大事です。

大阪市には民間バスしかないから、大阪市交通局はもうなくなってしまっている。そういうのをもう1回復活させるとか、どこが扱うのかなど、検討する課題がまだまだたくさんあります。

今回、私たちは大阪府下でも珍しい取り組み、初めての取り組みを、今ここで始めているので、ぜひ、お一人ひとりが50筆ぐらいを目指して頑張ってください、というお願いを最後にしてお話を終わります。ありがとうございました。

参加者のみなさんから寄せていただいた感想文(一部)

○交通システムについての新しい情報にふれることができ、とても有意義でした。公共交通の維持に必要な予算を確保して、移動の自由を守るように努力することだと考えています。

○今でもタクシーは電話でよべるが、ドアからドアのタクシーは料金を市(行政)が支払うのが違うだけか。電話でタクシーを呼べない人もいる。

○交通弱者のために行政が責任をもって「交通権」を守る取り組みができれば、多くの人利用できると思います。利益がないからといって廃止されていくことに(維新のやり方)いつも不満を感じています。国が逃げようとしているライドシェアには、不満を感じています。ちゃんとした「乗り合いタクシー事業」ができればいいと思いました。

○今は身体が不自由なので、バスがないなら自転車や徒歩で目的地に行けるけど、将来体力がなくなり自転車にもまともに乗れなくなったら困るだろうと思いました。僕らが70をむかえる頃にはバス自体がなくなってしまう。前に会社に勤めている時に、通勤で電車とバスを使っていましたが、通勤ラッシュの時間帯はすごく混んでいるので、本数を増やしてほしい。

○やはり、ライドシェアとオンデマンドの話がでた。署名活動でも違いを聞かれるはず。うまいこと説明できるかと心配。走っているタクシーがどこに向かっているか分かったロスなくいけるか? 配車係はやはり必要。

○維新の悪はどこまで続くのか!

○学習懇談会を毎月やってほしい。
署名をお願いしたら、個人情報が出ると断られた。



○「交通権」の大切さがわかりました。高齢者だけの問題でなく、生存権になりますね。地域でポイントを決めて全戸の訪問をして、この「権利」を生かせる社会へと働きかけていきたい。「経営上」の観点だけでなく、住民が安心して、その街で住み続けられるよう、行政には常に働きかけていきたいですね。

○どんな人でも利用できる乗り合いタクシー事業を、本当に実現して欲しいです。交通難民が増える(稲垣さんがお話しした通り)社会に断絶される人が増える…なので、どうにか改善しないと負のループですよ。市内行政区で人口No.1になった淀川区でできない訳がないと思います。去年夏に帰省した時に、バスステーションがなくなって困った。バス乗り場(特に十三)がわかりにくい。ベビーカーを広げたままバスってどうやって乗るの? 2年前いろいろなタクシー会社に「陣痛タクシー」を利用したいと問い合わせたけど、すべて断られた。

○息の長い運動になっていますが、ますます必要な取り組みになっていると思います。

○全国各地の活動が知れて、理解が深まりました。私のかかわりのある方達に署名をたのんでみたいと思います。学習会を考えてみます。

○話題が広がりあって分かりやすかった。自転車で通勤しているが、駐輪場が満車なので困る。

「ドアからドア」の低料金の 「乗り合いタクシー事業」創設を求めます

大阪市会議長 様

2023年2月6日、大阪市会議長宛に1,095筆の署名を添えて、乗り合いタクシー事業創設の陳情を行いました。それは都市計画委員会で審議され、継続審議となりましたが、市会の改選があったため、廃案となりました。

大阪市で高齢者、妊婦、障がいをもつ人などが困っているのは、20～30分かけてバス停に行っても、バスが1時間に1本しかないことです。また、病院、区役所や買物に行くにも不便な地域が生まれています。やはり寝屋川市が実施しているような、ドアからドアの乗り合いタクシーが必要です。

人が生きて暮らしていくための基本的人権の一つとして注目されている「交通権」を保証するため、国もすすめている「ドアからドア」の低料金の「乗り合いタクシー事業」を、政令指定都市・大阪市で創設することを求め、以下のとおり陳情します。

陳情項目

「ドアからドア」の低料金「乗り合いタクシー事業」を創設すること

氏名	住所

【取扱団体】 誰もが利用できる公共交通を考える会
連絡先: 淀川民主商工会気付 大阪市淀川区木川東 2-3-14
電話 06-6303-3841

国土交通省の通知を契機に 全国で進む「乗り合いタクシー」

2021年(令和3年10月29日) 国交省旅客課が「新たなタクシーを活用した『相乗りタクシー』制度の導入を」と、タクシーに相乗りし、割安で「ドアからドア」で移動できる制度の導入を通知した後、各地で様々な事業が取り組まれています。

「ドアからドア」とは

自宅玄関口にタクシーが来て、目的地まで行ってくれ、帰りもタクシーが来て、自宅に送ってくれる様式のことです

「ドアからドア」全国で次々導入

◆「ドアからドア」で料金は無料

大阪府寝屋川市 乗り合いタクシー事業

交通空白地区対象で、交通弱者(70歳以上、障害者、妊産婦)は無料

その他の地域では100円バスを運行

◆「ドアからドア」で料金は有料

全国で10数自治体 料金は150~500円

◆停留所がある乗り合いタクシー

全国で約180自治体 料金は割安

◆大阪府 堺市 5コース 全世代が使える

豊中市 2コース 交通弱者対象

いずれも乗り合いタクシー停留所があり、予約が必要

◆大阪市 オンデマンドバス(8人乗りマイクロ)

北、福島(料金300円)

生野、平野(料金210円)

いずれもバス停があり、予約が必要

