



風力発電の電気を一部使用して走行する電車(マルメ、スウェーデン)

海外トピックス

英国のコミュニティー輸送と社会的企業の役割

— Hackney Community Transport Association の事例を中心に —

おぐま ひとし
小 熊 仁 情報センター研究員

はじめに

英国では1985年交通法によって乗合バスの規制緩和が実施された。これによって、都市部では事業者間競争が展開され、市場原理導入の効果が見られた。その一方で、ルーラルエリアでは事業者間競争が生じず、不採算路線の休廃止が危惧された。このような不採算路線では、1970年代初期以降、非営利組織を主体とするコミュニティー輸送(Community Transport; 以下、CT輸送)が供給されてきた。CT輸送とは、一般的に民間事業者の努力のみではサービスを確保し得ないが、非営利組織、もしくは住民組織主体のもとで自発的に供給されるサービスと定義される。

CT輸送は、政府の社会福祉対策と地域交通政策とともにその内容を変化させてきた。最近の特徴としては、ブレア労働党政権によって提唱された“社会的排除(Social Exclusion)の解決”を目標に対策が講じられている点をあげることができる。具体的には、CT輸送の運行を通して、高齢者や身体障害者をはじめとする交通弱者の移動機会や教育、人的交流、労働市場への参加などの機会を確保する施策を示す。とくに、社会的企業(Social Enterprise)を主体としたCT輸送の供給をもとに、地域の雇用を促進し、社会参加への機会も併せて

付与する手法は、コミュニティー全般の活性化を包括的に達成するツールとして注目すべきケースと考えられる。

本稿は、Hackney Community Transport Association(以下、HCTA)を事例に取り上げ、HCTAの運営上の特徴とその役割、及びわが国への示唆を検討することを目的とする。

1. HCTAの運営と特色

ロンドン東部に位置するHackney地域は20万3,400人の人口を抱え、その40.6%は黒人(Black)または、少数異民族から構成されている。Hackney地域住民の15%は失業者、高齢者、身体障害者で占められ、自家用車保有率も英国全土の中でも最下位に位置づけられている。Hackney地域の失業率は6.1%にも上る。その数字はロンドン全域(3.7%)と比較すれば、約1.6倍もの水準に到達している。Hackney地域は広大な面積を有するために、交通空白地域が数多く点在する。交通空白地域に居住する住民は、自宅から最寄りの地下鉄駅まで徒歩10分、あるいは800m以上の徒歩移動を余儀なくされている。Hackney地域では、1982年頃からHackney London Borough Council(以下、HLBC)の支援を受け、30もの地元ボランティア団体が合同でHCTAを創設し、週に1,2回程度、無償で自家用車による輸送サービスを提供してきた。しかしながら、

① HLBC の財政悪化に伴い、補助交付額は大幅に削減されたこと、②チャリティー法の範囲内では輸送サービスの供給によって得た収益を事業に充当する上で制約をきたすことといった問題、が浮き彫りになった。

こうした課題に対応するために、HCTA は本体としての HCTA の傘下に取引子会社 Hackney Community Recycling Limited (以下、HCRL) を設立した。HCRL は Hackney 地域の廃品回収、リサイクルを行う組織である。HCRL は会社法 (Company Law) のもとでビジネスを展開し、2003 年度は前年度と比較して 3.5% の売上増を計上した。HCRL のような英国における社会的企業の特徴には、親会社としての協同組合、共済組織、及びチャリティーの傘下に取引子会社を置き、取引子会社が商取引によって獲得した利潤を (親会社としての) 協同組合、共済組織、及びチャリティーに上納するシステムを採用する組織が多い点があげられるが、HCTA の事例からも、これを読み取ることができる。HCTA は取引子会社の商取引によって得た利潤をもとに、バス車両 4 台を追加導入した。取引子会社の株式は全て HCTA が所有し、年 6 回の株主総会が開催されている。取引子会社が得た利潤は全て HCTA の運営と 400 名の HCTA 加盟メンバーに還元されている。2005 年度の連結決算における売上額は 110 億 £ にまで上昇している (前年度比 5.4% 増)。

2. HCTA の CT 輸送と雇用促進プログラム

現在、HCTA は一般公衆向けの自家用車有償運送として、Group Transport、ドア・ツー・ドアの運送手段として Dial-A-Ride を提供している。併せて、身体障害者、年金給付者のみを対象に The Plus Bus も受け持っている。HCTA の車両は HLBC と London Borough of Islington (以下、LBI) の教育・社会サービス課が管理している。とりわけ、Dial-A-Ride については利用率が高く、1 カ月当たり 250 人以上の定期利用者を抱えている。Dial-

A-Ride に対しては HLBC と LBI より年間 150 万 £ の投資が行われている。

その一方で、HCTA は Hackney 地域の雇用促進や外出支援、ならびにコミュニティ全般の活性化をはかるために、①公共用輸送車両免許取得支援、②乗客アシスタントトレーニング、③ミニバスドライバー認定、④求職者技術支援、⑤移動訓練、⑥バス業界への女性進出、⑦プロフェッショナル技能免許といった 7 つの雇用支援プログラムを用意している。雇用支援プログラムには、Hackney 地域における求職者の 70% が参加している。2004 年度には公共用輸送車両免許取得支援のトレーニングを受けた 150 人のうち約 7 割の新規就職先が内定したと報告されている。

3. HCTA の役割とわが国への示唆

HCTA には、早くから社会的企業としてのステータスを確立し、CT 輸送の供給を通じて、交通弱者に対する外出機会とコミュニティにおける雇用機会の確保を担ってきた意義がある。さらに、HCTA は 330 人の雇用者 (フルタイム 130 人、ボランティア 200 人) を採用している。雇用支援プログラムにおいて新規就職先の内定を受けなかった参加者については、引き続き HCTA のスタッフとして就労することが可能な制度も設けている。

こうした HCTA の取り組みは、わが国において失業者、高齢者、身体障害者の外出支援と雇用問題を抱える地域に対して示唆を与えるものと考えられる。わが国の NPO 法では、“認証 NPO 法人”として認められた NPO のみが収益事業を行い、それによって得た利潤を“みなし寄付”として非収益事業にあてることが認められている。ただし、認証 NPO 法人の認定にあたっては、厳格な審査基準をクリアしなければならない。HCTA の活動をわが国に適用させるためには、認証 NPO 法人認定基準の緩和と法制度の見直しが課題になってくるものと判断される。