

移動サービス非営利団体のガイドライン作成の呼びかけ(案)

2002年 9月 5日

移動サービス あおば 代表活動会員 中野雅司

移動サービスに従事する全国の皆さん、毎日ご苦労さまです。

私たちの仕事は、障害者・高齢者にかかわらず、移動が困難な人たちにとって、たいへん重要で、喜ばれています。そして、まだまだ担い手が不足しています。

仲間を増やしていかなばなりません、現状では安心して活動できない問題点があります。道路運送法(特に80条)の問題、いわゆる白タク問題です。

営利ではなく、福祉を目的として活動しているのに、脅されたり、貶されたりしていたのでは、安心して活動できません。首都圏などの人工密集地では、この問題が顕在化することはありませんが、本来は違法であるという不安を抱えている点では同じです。

そこで、この問題を何とか解決しなければならないと思いますが、できれば行政の側の出方を待つ(他律)のではなく、私たち自らの手で解決(自律)したいものです。

今までの行政の非営利団体への不満は、結局は「安全性」と「料金」に集約できると思います。安全性に極力配慮したシステムを作り、非営利の条件を守っていくことで、道路運送法の改正、または非営利市民団体への適用除外を獲得したいと考えます。

以上のことを踏まえた上で、非営利の市民活動のあり方も含めて検討し、日本全国どこでも守っていけるようなガイドラインを皆さんと作り上げていきたいと思ひます。

1. 移動サービスの現状と問題点

(1) 移動困難者の移動サービスへの需要

① 全体的な需要

多い、特に首都圏では極めて多い。どの団体も依頼に対応しきれていない。

移動困難者、またはその介助者が、サービスを知らないか、実施できる団体に行き当たらないで、諦めているケースが多い。

福祉車両と活動会員を増やせば増やすほど、さらに需要も高まってくる。様々なアンケート等による顕在的な需要より、潜在的な需要はずっと高い。

② 外出介助を必要とする移動サービスへの需要

これも非常に高い。

住宅の状況は、日本と欧米ではまるで異なっている。

特に坂の多い住宅地やエレベーターのない団地では、ベッドまたは部屋から道路に出るまでがたいへんな場合が多い。

(2)移動サービスの供給

①全体的な供給

まだまだ少ない。しかも、移動サービス実施団体の形態の多様化が進行し、利用者の費用負担に大きな格差が生じている。

②外出介助の供給

極めて少ない。

(3)行政の対応

①移動困難者の移動権の確保

バリアフリー法が成立して、駅のエレベーター設置など、少しずつ改善されてきてはいるが、本格的なバリアフリー化には程遠い。

②移動サービス団体への対応

陸運局はタクシー会社等の指摘があれば、いつでも、道路運送法を持ち出して、団体への警告や恫喝を続けている。

地域によっては、タクシー会社は、市民団体の活動を営業妨害と見ているのではないか。

一昨年、警察署がある団体の調書を送検したため、送迎活動を止むなく停止したことにより、会員の通院等が非常に困難になったケースもある。

移動サービス団体が安心して活動に従事できていない。

2. 問題点の解決策

(1)移動サービス団体の育成

行政には住宅と公共施設のバリアフリーの進展を働きかけながら、市民団体としては、移動サービス団体の育成を推進する。

新規団体の立ち上げに際しては、これから作るガイドラインを適応すること。

(2)道路運送法の改正または適応除外の要求

一定の条件（ガイドライン）を満たしている市民団体については、道路運送法第80条の適応を除外するように求める。

さらに、道路運送法自体を改正する提案をする。

3. ガイドラインの作成

(1)ガイドラインの合意形成

陸運局の対応には地域の格差があるが、行政と何の問題も起きていない団体が議論に加わらないということではなく、白タク問題を根本から解決するためには、全国レベルでの合意形成が必要である。

(2)ガイドラインの議論点

①利用の目的

通院等の医療・福祉目的はもちろんのこと、買い物・レジャー・旅行など、健常者の行う全ての目的に対応すべきである。

②利用会員の資格

外出困難者であり、会員登録した者。

外出困難者とは、一人では外出が出来ないか、困難である人。車椅子利用者、杖歩行者、視覚障害者など。または、障害者手帳を有する者、介護保険対象者。

一時的な骨折で回復した場合などは、会員資格を失う。

③目的地の範囲

全国無制限。

営利目的ではないので、営業範囲という考えはないので、当然、地域を制限する必要はない。

④サービス提供の範囲

外出に伴う介助はできるだけ行うこと。団体でできない場合は、介助者を捜すなど、利用会員を中心に考えること。

⑤活動会員の資格

所定の研修を受け、「研修終了書」を取得した者。

⑥使用車両

福祉車両（リフト、スロープ、回転椅子）と、条件付きの普通乗用車。

⑦団体の条件

福祉目的の会則を有し、活動・決算報告を公開する非営利団体（任意団体～法人）

非営利活動とは、利用会費・カンパ・助成金で行う活動のことである。

9割の収入が税金である介護保険を利用した送迎活動は、営利事業である。

この分野は、別に議論を要する。

⑧保険

自動車任意保険はもちろんのこと、居宅介護事業者向けの賠償責任保険にも加入すること。さらに、より良い保険を追求する。

⑨利用会費

別項目の料金設定を守る。

⑩認定

以上の項目について、第三者の認定機関の認定を受けること。

1)ガイドライン作成に伴う必要な整備事項

①研修機関の設立

地域ごとに、誰もが納得する優秀な講師陣による新しい研修機関を設置する。

運転・車両整備・介助・コーディネーター・事務運営の各コース別。

②認定機関の設立

客観的で公正な認定のため、被認定団体とは別の団体の利用会員・活動会員を主体とした幅広い市民によって構成される機関が必要。

移動サービス利用の負担金の基準の作成について(案)

主目的：料金問題を含めた不当な攻撃で、市民（会員）に必要な活動がやりにくくなったり、活動停止に追い込まれるような事態を防ぐ。

手段：移動サービスを行う団体に対して言われる「利用料金が低い」等の第三者（業者・行政機関を含む）の意見や警告に、市民活動団体として、料金の内容を説明できる基準を作成する。

付随する効果：団体間の連携が行いやすくなる。

趣旨：NPOにおける移動サービスは、会員同志の助け合いという観点から、移動サービス利用にあたっての利用会員の負担金は、高額であってはならない。高い、安いと、単純な比較で言ってしまうがちだが、負担金の適正額は、団体の条件によって異なってもよいと考えられる。

団体を維持するにあたっての必要な負担割合を提示し、基準となる金額を捜し求めてみよう。公的資金や各種助成金の収入があることなどで、各団体が、負担割合を少なく設定する事には全く問題はない。

階段等の重介助はもちろんのこと、一切の車外の介助の負担金は、車両による移動そのものとは別に計算すべきである。

負担金とは、担い手側から利用会員への請求額を意味し、利用会員からの自発的な寄付金は、負担金とは異なる。

方法：団体運営の必要項目ごとに、負担割合を考慮する。

次の1年間を計算する。従って、計算は、年度ごとにやり直しが必要。

とくに、繰越金が高額になった場合、活動会員のボーナスのようなことはせずに、次年度の活動補助金にするなど、適正な使い道を考慮する。

団体を維持するための固定費と、利用状況に応じて変動する流動費に分けて計算する。

○固定費

1. 車両

(1) 車両購入費年間負担割合

$$\text{1台あたりの負担} = \frac{\text{車両購入価格}}{\text{使用予想年数}}$$
$$\text{団体所有の負担合計} \times 1 = 1 \text{号車} + 2 \text{号車} + 3 \text{号車} + \dots$$

例：団体Aがリフト車3台をこの数年以内に購入した。

420万円で購入した車両は、7年使用予定。

150万円で購入した車両は、5年使用予定。

40万円で購入した車両は、3年使用予定。

$$X1 = \frac{420\text{万}}{7} + \frac{150\text{万}}{5} + \frac{40\text{万}}{4} = 100\text{万}$$

(2)車両維持費年間負担割合

次年度の予想整備費（車検）・駐車場代その他の合計 X 2

2. 保険

(1)自動車保険

次年度の予想自動車保険負担合計 X 3

(2)その他の保険

次年度の予想居宅介護保険負担合計 X 4

3. 固定人件費

次年度の、事務員等の月給制の固定した活動会員への人件費合計 X 5

4. 事務費

次年度の、予想される事務所代、電話代、郵送費等の合計 X 6

$$X1 + X2 + X3 + X4 + X5 + X6$$

◎ 1件当たりの固定費負担額 X =

団体の次年度予想活動件数 Y

例：団体Aの次年度予想 X 2 = 20万円

X 3 = 50万円

X 4 = 5万円

X 5 = 200万円

X 6 = 100万円

Y = 5000件

$$X = \frac{100\text{万} + 20\text{万} + 50\text{万} + 5\text{万} + 200\text{万} + 100\text{万}}{5000} = 950\text{円}$$

○流動費

活動会員手当（月給制でない、活動会員の歩合給）

通常1時間1500円（10分250円）

待機は1時間1000円

夜間・一般休日時間は、割り増しとしても、

1時間2000円～3000円

燃料費 ガソリン車 1km20円

軽油車 1km10円

例：団体Aが、平日の日中、利用会員を自宅のベッドから病院へ連れて行く。

歩合給の活動会員が、団体の駐車場からリフト車を運転して利用会員宅へ行く（12km） 240円

2階の部屋のベッドからおんぶして階段昇降機の椅子へ移す。昇降機は自分または家族が操作して1階へ下りる。昇降機の椅子から車椅子へ移す。車椅子を押して廊下を移動し、玄関の段差を下ろす。玄関から庭を10m通り、門の外に出る。門から道路まで、階段15段を引き下ろす。車椅子をリフト車に載せ、リフトを上昇させ、車椅子を車内前方へ移動し、フックで固定する。

リフト車（ガソリン車）を運行する（病院まで8km） 160円

車椅子を下ろす。病院の受付まで車椅子を30m移動する。別れる。

団体の駐車場へ帰る（15km） 300円

全所要時間1時間20分 2000円

流動費 活動会員手当 2000円

燃料費（35km） 700円

小 計 2700円

固定費X 950円

合計請求金額（利用会員負担金） 3650円

この場合、利用会員が5000円を支払い、お釣りは取ってくれと言ったとする。

非営利活動にチップという考え方はないので、活動会員は「1350円分は会へのカンパとしてお預かりします」と受け取り、会計は寄付金として処理するのが良いと思う。