

国土交通大臣 石原伸晃 殿

移動サービス市民活動全国ネットワーク
代表 市川笑子

非営利有償運送事業のガイドライン全国展開に関する要望書（案）

70年代後半から始まった非営利団体による移動困難者のための送迎活動が、80年代に移送サービスと呼ばれるようになり、2000年の介護保険制度スタート以降は全国で移動のニーズに対応する非営利の移送（移動）サービス活動が急速に広がった。これは介護／介助を必要とする移動のニーズがわが国でもいかに大きなものであったかを示すものである。この認識に立つならば、国は移動困難者に対して公平で自由な移動環境を保障するために、市民参加型の非営利の移動サービス活動を健全に発展向上させる環境を整備する責務を負う。

ガイドライン案といわれる、2003年1月に公表された国土交通省のNPOによる有償運送事業の特区基準は、地域の助け合いを目的とする非営利の移動サービス活動（事業）を従来のタクシー事業と比較する形で作成されたものであり、居宅内から乗車、降車を経て目的の地点までの一連の移動支援を生活支援サービスとして行っている非営利団体の活動に対する正しい評価と理解の欠如を感じさせるものである。また従来の営利事業に対する行政管理手法の適用は自主的な活動を身上とする市民活動の意欲をそぐ危険を持つ。これらのことからガイドラインの全国展開は、現在実施されている非営利移動サービス活動に制限を加え、地域の移動困難者に対して多くの不利益をもたらす可能性が大きい。

我々非営利活動団体も、金銭の収受を伴う移送（移動）サービスが無秩序に拡大していくことを望んでいるものではなく、非営利活動団体が安全で安心なサービスを提供するためのルールと環境の整備を市民側の立場から確立していく所存である。移動困難者の利用負担や、社会コストの負担を抑えながら、公平で自由な移動環境を十分に保障するためには、自治体や非営利団体、タクシー事業者、介護事業関係者、利用者団体などが参加して地域の福祉移動支援体制を共に協議する場を設ける社会制度が必要と考える。これは、現在の地方分権の流れにも沿うものと認識する。

当面する道路運送法80条第1項適用による有償運送事業のガイドラインの全国展開に対しては、非営利移送（移動）サービスの利用者の状況を十分把握した上で策定を行い、現状とかけ離れたガイドラインを出すことがないように要望する。特にマイカーによる活動のために普通車（主にセダン型）の使用は、利用者の様々なニーズに応えるためには必要不可欠であり、使用容認や対象者の限定を含むその他諸事項全般の条件を容認する権限を、地域ごとの運営協議の場に委ねることの明記を要望する。

以上