

第1回 国と地方TF 議事概要

1. 日時：平成19年3月28日（水）15:00～17:00
2. 場所：永田町合同庁舎2階 第2共用会議室
3. 議題：国土交通省からのヒアリング及び意見交換
「ボランティア有償運送の促進について」
厚生労働省からのヒアリング及び意見交換
「CT搭載車、MRI搭載車等のエックス線装置搭載車の取扱いの簡素化」
「飲食店営業許可申請書の様式統一」
4. 出席者：【規制改革会議】
川上主査、小田原委員、米田委員
【国土交通省】
自動車交通局 旅客課長 藤田耕三
【厚生労働省】
医政局 総務課長 二川一男
医薬食品局 食品安全部 監視安全課長 桑崎俊昭

（国土交通省関係者入室）

川上主査 それでは、始めさせていただきます。

本日は、お忙しいところ、わざわざお越しいただきまして、ありがとうございます。

国と地方というタスクフォースで、第1回目の貴省との話になりますので、今日の話につきましては、議事録を後ほど公開させていただきますので、よろしく願います。

最初に質問に沿って御説明いただきまして、あとは質疑応答ということで、時間的には何分ですか。

事務局 全部で40分程度ですので、最初のご説明は20分から30分程度で。

川上主査 20分から30分御説明していただいて、それから質疑応答ということでよろしく願います。

藤田課長 自動車交通局の旅客課長の藤田と申します。よろしくお願いいたします。

御質問の、いわゆるNPO等による自家用有償運送の件でございます。

初めに、御質問にお答えする前に、ちょっと背景といたしまして、昨年にいろいろ法律の制度が変わっておりますので、その辺りを簡単に御説明させていただきたいと思っております。

お手元の資料の中に、別冊の参考資料の2枚目になりますけれども「道路運送法の事業区分について」という色刷りの紙から始まる場所がございます。

まず、基本的に、私どもバスとかタクシーとか、そういった自動車を使った公共交通機関の仕事を担当しております。

その中で、いわゆる自家用有償運送というものも位置づけております。その辺の関係を

御説明していきたいと思ひます。

まず、1枚目の紙でございますけれども、道路運送法という法律で、いわゆるバス、タクシーの規制をしております。その趣旨は、やはり安全で、利用者保護に欠けることのない輸送サービスを提供しようということでございますが、その上にあります旅客自動車運送事業、この中に(1)(2)(3)とございますが、いわゆる路線バス、それから貸切バス、タクシー、こういったものにつきましては、他人の需要に応じて有償で自動車を使用して旅客を運送する事業ということで、安全性あるいは利用者保護といった観点から厳しい規制を取っております。

例えば2種免許でありますとか、運行管理の体制でありますとか、車庫の確保でありますとか、あるいは運賃を規制するとか、あるいは保険に入ってくださいとか、そういったいろいろな規制がございまして、これがいわゆる青ナンバーの世界でございまして、基本的には、有償で旅客を運送する以上、ここの許可を取ってくださいというのが、この法律の趣旨でございます。

その裏返しといたしまして、この許可を取っていない車、すなわち白ナンバーの自家用車、これについては、原則として有償で旅客を運送してはいけないという禁止がかかっております。

これは、念頭に置いておりますのは、典型的には白バスでありますとか、白タクでありますとか、そういった安全性、あるいは利用者保護といった観点からのチェックがなされていない運送、これについては基本的に禁止しております。

ただ、この下に自家用有償運送というのがございますけれども、これは必ずしも青ナンバーだけで十分なサービスが提供されとも限らないわけですので、一定の場合については、例外を認めて、自家用車でも有償運送をできるという例外的な制度を設けております。

今、ここに書いております78条と申しますのは、これは昨年法律改正で新しくできた規定でございます。

昨年の法律改正は何をしたかということでございますけれども、これにつきましては、2枚目をご覧くださいと思います。「改正法による自家用有償運送に係る取扱いについて」という紙でございますけれども、これは旧80条による有償運送、これが先ほど申し上げた昔の例外規定でございます。

これは何を書いておるかといいますと、災害のため緊急を要する場合、これは自家用車で運んでいいということ。

もう一つは、公共の福祉を確保するため、やむを得ない場合ということで、極めて包括的、抽象的な基準で、いわゆる自家用有償運送を認めてきております。

この公共の福祉という言葉の解釈として、括弧の中にございますような市町村バスとか過疎地有償運送、福祉有償運送、いろいろなものをこの中で処理をいたしました。

ただ、昨年法律改正をした趣旨というのは、この中で、例えば本日のテーマであります福祉有償運送、こういったものは、必ずしもバスやタクシーで提供されないサービスを提

供しているわけでありまして、今後の社会の中で非常に重要になってくるだろうということで、こういった公共の福祉というあいまいな、抽象的な基準で処理するよりも、ここの部分を取り出して、きちんと手続なり、要件を明確化して、新しく制度をつくって、それによって適正な普及を図っていく、こういうことが必要ではないかということで制度改正をしているものでございまして、それが改正法による登録制度と書いた、右側の真ん中の欄でございます。

これは、公共の福祉という一般的な概念の中から、一定の類型を取り出しまして、これについて新しく登録制度を設けて、要件と手続を明確化したという趣旨でございます。

これによって、こういう活動をやりたい人もどういう手順を踏めば、あるいはどういう要件を満たせば、この活動ができるのかということを確認にしていきたいということでございます。

これをもって、改正法による登録制度の中で、いわゆる市町村運営有償運送、過疎地有償運送、福祉有償運送、これは簡単に申し上げますと、市町村が、例えばバスが廃止されたために、自ら運行するというのが市町村運営有償運送でありますし、それから過疎地有償運送、これは過疎地において、ボランティア団体などが、バスがないので自らボランティア活動として有償運送を行うような場合。

それから、福祉有償運送は、いわゆる移動制約者のためにボランティア団体等が有償運送を行う。こういったカテゴリーにつきまして、新しい登録制度を設けたということでございまして、本日のテーマでございます福祉有償運送というのは、この登録制度の中の3番目でございます、このカテゴリーのことでございます。

これにつきましては、次の紙をごらんいただきますと、昨年法律改正で、新しくつくった仕組みというのがこれでございます、原則的には、先ほど申し上げましたように、いわゆる白ナンバーによる有償運送というのは禁止されているわけでありまして、この福祉有償運送の類型につきましては、ここの一番上でございます運営協議会、ここは地方公共団体以下、運輸局、学識経験者、利用者、地域住民等々、いろいろ書いてございますけれども、こういった方々が集まる運営協議会の場で、当該自家用有償運送、これが必要であるということが認められれば、それについて合意が得られれば、先ほど申し上げた登録を受けて、この法律に基づいて、自家用自動車による有償の運送は可能になります。こういう仕組みをつくったわけでありまして。

これが、今まで公共の福祉という非常に抽象的な枠組みの中に入っておりましたので、これを取り出して、こういった手続を明確化したという趣旨でございます。

その場合に、登録の際に、真ん中の緑の箱の中にございますように、やはり一定の安全性なり利用者の保護ということは必要でございますので、タクシー、バスほどではありませんけれども、遵守事項等ということで、安全の確保、利用者利便の確保のために、一定の要件を満たしてください、あるいは対価について説明してください、こういった最低限の安全性、あるいは利用者保護に係る規制を敷いているという仕組みでございます。

本日の御質問の趣旨は、主として運営協議会、登録の前提となります運営協議会、この運営、あるいは自家用有償運送が可能になるような場合、その基準の考え方、この辺のテーマと理解しております。

以上が、大体おおよその制度の説明でございまして、以下、御質問の方に答えさせていただきたいと思っております。

まず、質問の1点目、関係行政機関、NPO、タクシー事業者等の関係者の制度の理解を促進するために、より一層の情報提供が必要ではないかという御指摘でございます。

回答のところに書いてございますように、昨年10月、この新しい法律が施行されたわけでありまして、その施行に際しまして、次のような取組みをしております。私も何分新しい制度でございますので、これをうまく運用していただくためにも、この制度について、広く関係者の理解をいただくというのは、大変重要な課題だと思っております。そういった考え方に基きまして、いろいろな措置は講じてきております。

まず1つは、事業者団体、それから各都道府県の担当部署に対しまして、「運営協議会に関する国土交通省としての考え方」という比較的かみ砕いた考え方の文章を出すとともに、制度に関するリーフレットを作成して配付をしております。これらについてはホームページの上で公開をしております。御参考までにお手元にリーフレットということで、参考資料の後ろの方に付けておりますが、こういったものも用意をさせていただいて、窓口で配ると、そんなことをしております。

それから、2番目でございますけれども、昨年11月でありますけれども、この法律の改正に関しまして『Q & A 改正道路運送法の解説』という書籍を監修いたしまして、ちょっとこれは部数がないので、一部お持ちしておりますけれども、一般の方の理解を得ていきたいというふうに思って、これを監修したところでございます。

それから、3点目といたしましては、これは改正法の施行前からいろいろな機会がございまして、地方運輸局が主体となって、地方公共団体や関係業界等を対象とした説明会を実施する、あるいはNPO等が主催するセミナー、講演等に職員が参加して、この制度の趣旨について説明させていただいた、こんな取組みをしてきております。

いろいろ昨年来、こういう取組みをしてきておりますけれども、ではこれで十分かというと、私も必ずしも今の段階ではそうは考えておりません、今後ともいろいろな機会をとらえて周知あるいは理解の獲得を進めてまいりたいと思っております。

具体的に申し上げますと、現在、ちょうど今、改正法が施行されて半年になるわけでありまして、昨年の末に一度フォローアップ会議というものを開きまして、関係者に集まっただいて、制度の運用状況等、御意見を伺ったところであります。そういった御意見も踏まえながら、新しいガイドブックをつくるか、あるいは今後とも説明会等があれば、それに参加するとか、そういった形で改正法の趣旨、内容について、引き続き周知を図っていきたいと思っております。それが1点目でございます。

2点目でございますけれども、いわゆるボランティア有償運送関係の通知の基準が不明

確であるという指摘があるが、これについて客観化、明確化に関する考え方を示されたいということでございます。

これにつきましては、先ほど申し上げたとおり、改正法の施行に当たりまして、各種いろいろな通達等を出しておりまして、私どもとしては、可能な限りその段階、段階に応じて基準の明確化等を図ってきたつもりであります。

特に、御指摘の中にごございます「道路運送法における登録または許可を要しない運送の態様について」という文章でございますけれども、これは先ほど制度の説明を申し上げたときに、有償で行う場合は登録を取ってください、あるいは許可を取ってくださいということを申し上げましたけれども、有償ではない場合は、そもそも登録も許可も要らない、言わば自由にできるわけです。どういう場合が有償として許可なり登録が必要であるのか、あるいはどういうものであれば無償で、行政的な手続なしにできるのか、この線引きの考え方を示した文章でございます。

これにつきましては、回答の2番目の段落に書いておりますように、昨年、道路運送法改正の国会審議の際にも、「NPO等による福祉有償運送について、好意に対する任意の謝礼にとどまる金銭の授受は有償に含めないこととするなど「自家用有償旅客運送」に係る有償の考え方及び運送対象者の範囲を示す」という附帯決議を国会の方でもいただいております、こういったことも踏まえまして、先ほど申し上げた「道路運送法における登録または許可を要しない運送の態様について」という文章を昨年の9月に発出したところであります。

こういったことを含めまして、先ほど申し上げたQ & A等も監修しているところでありますけれども、一番下のパラグラフに書いておりますとおり、実はどういう場合が登録等を要しない運送に当たるかということにつきましては、実際に行われております活動、運送の態様というものが非常に千差万別でございます。

例えば日常生活をサポートする、その活動の一環として運送を行っているというグループもございますし、専ら運送を行っているようなグループもございますし、あるいは対価的なものの取り方にしましても、金銭の授受というケースもございますし、あるいは地域通貨的なものを授受しているケースもございますし、その地域通貨にしても、金銭で買える地域通貨もありますし、自らのボランティア活動の対価としてのみポイントが付与されるという地域通貨もございます、非常に多様であります。

したがって、あらかじめ明確に基準を示すというのは、なかなか難しい部分がございます、最終的には個別の事案ごとに判断せざるを得ないという性格があるかと思っております。

一義的な判断は、極めて困難であるとして書いておりますけれども、そういった活動の多様性を考えた場合に、なかなかここで明確に線を引くというのは難しいわけでありまして、基本的には、今後、個別の事例を積み重ねる中で、おのずから基準が明確になってくるといったことを目指していきたいと思っております。

ただ、勿論、個別に明確化が可能なような部分があれば、それにつきましては、逐次明確化を図っていきたいと思っております。

この御指摘、御質問の括弧の中にございます、ガソリン代という事例が挙がっておりますけれども、これは何かと申しますと、先ほどの「道路運送法における登録または許可を要しない運送の態様について」の中で、例えば簡単に言いますと、ガソリン代だけを運送のサービスの利用者から取る場合、これは有償運送としての許可は必要ないでしょうと、こういう考え方を私どもで示しております。ガソリン代だけをもらうようなものは、ここまで有償という必要はないのではないのでしょうか。こういう考え方を示しておりますが、では、その場合のガソリン代というのとは何かと、こういう御指摘であります。

これにつきましては、そもそもこの基準をつくった趣旨というのが、例えば私ども友人を同乗させる、あるいは友人の車に乗るといった場合に、例えば高速料金とかガソリン代ぐらいは負担するということは、通常社会的に行われていることだと思っております。その範囲まで、行政的な手続にかからしめることは必要ないだろうという考え方に基づきまして、ガソリン代は徴収しても有償運送として許可を取る必要がないですよということを示したわけでありまして、そういう趣旨からすれば、ガソリン代の計算についても一定の合理性があれば、それでいいということになるだろうと思っておりますけれども、したがって、そこは社会通念に照らして合理的な計算方法であるかどうかということが最後の判断基準になると思っておりますけれども、もしそこがどうしても不明確であるということであれば、例えばこんな考え方はどうでしょうかということをお示しすることは、必要があればやっていきたいと思っておりますし、先ほど申し上げた新しいガイドブック等の中でも、そういったことを示していくということも考えてまいりたいと思っております。

それから、3点目でございますけれども、運営協議会が地域の関係者の反対により設置できないといった問題が発生している。その場合についての考え方を示されたいということでございます。

先ほど、制度の御説明で申し上げましたとおり、いわゆるボランティア団体が有償運送の登録を受けるためには、運営協議会での合意が前提となりますので、運営協議会がそもそも設置されていないといった場合には、その手続を取れないということになります。

現に私どもの方にも、大きくいって2つございまして、1つは市町村が運営協議会を設置してくれないというケース。

もう一つは、市町村にはその意思はあるけれども、関係事業者は出てこない。したがって、運営協議会は開けないといったケースがあると、そういう事例も報告をされております。

まず、前提といたしまして、回答のところでございますように、基本的には運営協議会、これを設置するか否かというのは、最終的には地方自治体において、自主的に判断されるべき問題であると考えております。

ただ、先ほど申し上げたとおり、これは必須の手続でございますので、私どもとしては、

そういう要望があれば、可能な限り、基本的には運営協議会を設置していただきたいと思っております。

したがって、先ほど申し上げたように、例えば市町村が設置してくれないという事例が報告された場合には、2番目の段落に書いておりますとおり、当該地方公共団体が正当な理由なく運営協議会を設置しないときには、地方公共団体に対して運営協議会の設置を促すよう働きかけをしてきております。

それから、2番目に申し上げました関係業界が運営協議会に出席しないといった事例があれば、それにつきましても、運輸支局等を通じまして、当該事業者等に対して、働きかけを行ってきているところでございます。

これまでのところは、こうした働きかけ等を通じて、基本的には設置がなされてきていると私も認識しておりまして、現在、どうするかと言えば、基本的な考え方といたしましては、今後も引き続き、この種の働きかけを行うことによりまして、運営協議会の円滑な設置が実現されるよう努めていきたいと思っております。

何分、まだ施行後半年という段階でございますので、今後、運営協議会に対する認識あるいはその必要性についての理解、こういったものを定着させていくというのが、今の段階では大変重要なことなのかなと思っております。そういった個別の働きかけを通じまして、そういう認識を定着させていきたいと思っております。

それから、なお、御指摘の中に、例えば市町村長の了解を運営協議会における協議に代えるといったことも指摘されておりますけれども、最後の段落に書いておりますとおり、この運営協議会の場というのは、やはり地域の関係者で議論をすることによって、当該サービスの必要性を判断していただくこと、そういった、言わば透明な手続の中で関係者の共通の理解を求めていこうという趣旨の場でございますので、基本的には市町村長の了解を協議に代えるということは、制度上、必ずしも適当ではないだろうと思っております。基本的な考え方といたしましては、運営協議会が円滑に設置されるように、私どもなりに努力をしていきたいというのが、現在の基本的な考え方でございます。

最後、4番目の問いでございますけれども、運営協議会における協議の問題でございます。協議が整った場合に登録を受けられるということになるわけですが、その合意において、議事手続、特に多数決がいいのか、悪いのか、この辺が不明確であるという御指摘でございます。それについて、明確化すべきではないか。こういうことでございます。

これにつきましては、一連の通達の中で、特に運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン、それからモデル要綱といったものを提示しておりまして、運営協議会の円滑な設置・運営を私どもなりに図っているところであります。

この通達において書いておりますことは、運営に関する事項については、それ自体、各運営協議会によって議論すべきものであるという考え方にのっとっておりまして、いわゆる議決の方法につきましては、この2番目のパラグラフのかぎ括弧の中にございますが「議決については、円滑な運営を確保するため、予め運営協議会の設置要綱に議決に係る方法

を定めるものとする」と書いてございます。これは基本的には多数決による議決によるか否かは、その運営協議会において議論していただきたいという趣旨でございまして、多数決を容認しているかどうかと言えば、これは当然容認しているわけでございまして、それを含めて、当該運営協議会の中で議決方法を決めていただきたいという趣旨でございまして。

なお書きのところに最後に書いてございますが、地域の実情に応じた安全・安心な輸送サービスの提供を実現するために、やはりそのためにこそ、運営協議会における合意を必要な手続としているというのが制度の趣旨でございまして、議決方法のいかにかわらず、まず、関係者間のコンセンサスの形成を目指して十分に議論してください。こういったことを併せて言っております。

これは、要するに運営協議会の趣旨からして、関係者は共通の理解に立つ、そういったことは大事なわけですので、そのための努力は十分に尽してくださいということを書いております。

ただ、その上で、議決をどうするかということについては、それは各協議会で決めてくださいということございまして、一部に全会一致を求められているというような、私どもから言えば、誤解もあるようございましてけれども、それはそうではなくて、コンセンサスの形成を目指すという議論に臨む態度は非常に大事なことでありますけれども、最後の議決方法は、各協議会で決めてくださいという制度になっているということございまして。

当然、これには、先ほど申し上げたように、多数決ということも含まれるというふうに理解をしております。

とりあえず、私の方からの御説明は以上でございまして。

川上主査 どうもありがとうございます。それでは、質疑の方に移らせていただきますが、まず1点目、一連のリーフレット、手引、説明会、それから今後のガイドブック、あるいは説明会等を開いて、一層の情報提供をされるということをお伺いしたところですが、それ自体非常に評価できると思うのですが、なお一層の周知徹底ということを、関係者の方に理解してもらうための周知徹底を盛り込んでいただきたい。そのためには、今以上の説明あるいはガイドブック以上の何か、更にもっと一般にPRする方法論、そういうものが何かあればお伺いしたいと思います。

藤田課長 そこは、今、直ちにこういう方法を取れば、非常に有効ではないかというアイデアを、とりあえず持ち合わせておりませんが、基本的に地道に説明会等の場に私ども出向いて行って、説明するということは、重要なことかなと思っております。

その中で使う材料といたしまして、なるべくわかりやすいガイドブックといったものをつくっていくといったことが大変重要なのではないかなと思っております。

特に本件につきましては、情報を必要とする人のところに届ける、要するにボランティア団体という、勿論社会一般もありますけれども、そういった活動をされたい、あるいは活動に従事しておられる方々のところにどうやって情報を届けるかということ是非常に重

要だと思っておりますので、基本的には、そういった方の集まれるような説明会なりといった場を活用するというのとは一番有効な方法なのではないかと思っております。

米田委員 付け加えますと、勿論国土交通省としてもわかりやすいリーフレットづくりに努めておられることとは思いますが、やはりNPOの、しかも過疎地の方々に、お年を召した方も少なからずおられる中で、やはりもう少しわかりやすく明確に書いてほしいという要望が相当来ておりますので、その辺は周知徹底をよろしくお願ひしたいと思っておりますが、いかがですか。

藤田課長 私どもも、実はこのテーマを扱う中で、NPOの方々との接触というのもあるございまして、率直に申し上げて、私どもの、いわゆる行政の中の言葉遣い、あるいは行政の中の論理がそのまま御理解いただけるという前提でなく、お話をさせていただいた方がいいだろうなということを率直に感じております。そういったことに配慮しながら、やはり資料なり説明の仕方というのは、十分気を付けていきたいと思っております。

一方で、どうしても厳密性にもある程度配慮をする必要があるものですから、そのバランスをうまく取りながら、なるべくわかりやすい資料づくり、説明を心がけていきたいと思っております。

川上主査 今、具体的にどのぐらいの件数が貴省の方に、そういう要望とかが寄せられていますか。

小田原委員 具体的に言いますと、先ほど市町村が設置しないところと、それから関係業者が出てこなくて設置できないというのがありましたけれども、その数、具体的に把握されているかどうか。

藤田課長 先ほどの説明会の方から、まずお答えしますと、昨年9月から12月の段階、4か月間でございますけれども、この4か月間で、合計100回ほど、いわゆるセミナー、講演等の場に出かけて説明をしております。これは全国合計の数字であります。運輸局が主催したもの、自治体が主催したもの、それからNPOが主催したものと加えまして、4か月間で100件そういった説明の場に出ていっております。

それから、運営協議会の設置、要するに、現在どれだけ設置されているかという話は、昨年の11月末現在で505地域ありますけれども、どのぐらい困っているところがあるのか、要するに設置が、例えば市町村が設置しないとか、事業者が反対しているとか、そういうのが数字として、ちょっと現在とらえられておりません。そこは個別の事例として、こういうことをやりましたという報告が私どもの方に上がってくる場合がございますけれども、恐らく、日々現場の運輸局には、そういう相談がございますので、そういう相談に応じて必要な指導をしておるところでございます。そういった報告が必ずしも全部上がってきていないものですから、現在、数字の上で何件ほどそういった地域があるということとは、申し訳ございませんが、把握しておりません。

川上主査 今、505地域の運営協議会が設置されているということですか。

藤田課長 設置されています。

米田委員 先ほどの4番目の質問なのですが、やはり合意のプロセスなのですが、そもそも運営協議会の議事手続を、運営協議会を設置するときに決めると書いてありますが、その決める主体は、だれになるのでしょうか。

藤田課長 基本的には、そこも会議体でございますので、主宰者たる市町村の提案によって、会議体、協議体として決めていただくということが基本だろうと思っております。

米田委員 そうすると、それは市町村が決めるのですか。

藤田課長 そこは、少なくとも原案を提示するのは市町村ということになるかと思えますけれども、それを協議体として承認するかどうかという手続、これはあり得るだろうと思っております。

米田委員 実はそれが結構あいまいであるために、例えば設置のときに全会一致ということを決めてしまえば、全会一致でなければ議会が通らないということに逆に言えばなってしまうわけですね。

そのときに、本来であれば、今、公共交通が過疎地で、どんどん維持できなくなってなくなっていく中で、どういう代替手段を使って、お年寄りで運転できなくなった方をどういうふうにお運びするかということで、これからますますこの制度というのは、社会的意義を高めていくわけですが、そのときに運営協議会の協議のやり方によっては、必要以上に制限をされてしまって、十分なサービスができないことも考えられるわけですから、もう少し透明性のある合意手続というのを、やはりガイドラインでお示しになられた方がよしいかと思うのですが、その辺はいかがですか。

藤田課長 そこは、基本的に地域で合意をしてくださいというのが、この制度の趣旨でございますので、何をもって地域の合意とするかということも含めて、地域で考えていただきたいというのが、今の私どもの通達の考え方ですけれども、そこにある種のガイドライン、例えば多数決も含まれますよとか、そういったことを明記した方が、そのプロセスが円滑に進むということであれば、そこはそういうことも含めて検討していきたいと思っております。

米田委員 それは、ある程度明示して、客観的にこういうふうにするのだなということがわかるようにしていただける方が良いと思います。現場の方は、そういうことに慣れていませんので。

協議会では手続に強い方の意見が主張されがちですが、通常NPOの方は、行政手続に疎い方が多いものですから、その辺は多数決でやっていいということ为例示的に明示していただく方が、私は円滑に進むと思います。

藤田課長 そこは、勿論NPOの方も参加メンバーなわけですが、行政主体の市町村が、まずどう考えるかというのが基本になるかと思えます。

米田委員 もう一つ教えていただきたいのですが、この運営協議会のメンバーですが、こういう方々が入っていないと、運営協議会が開けないというような要件はあるのでしょうか。

藤田課長 これは、法律に基づく省令の中で、こういう人がメンバーになりますということ明記しております。

小田原委員 このメンバーが入っていないと、協議会が成り立たないということですか。

藤田課長 これは、法令の解釈ですけれども、道路運送法施行規則という省令がございます。これは、運営協議会は、次に掲げる者により構成するものとするという書き方をしております。その中に自治体とか、あるいはタクシーの団体とか住民とか、そういったことを列記してございます。

したがって、基本的には構成するものとするという書き方ですので、こういう人たちが入っていないと運営協議会が成立しないということだろうと思っております。

川上主査 今、言われた人は、その中の1人は入っている必要があるということでしょうか、あるいはトータルでその中から何人かいればいいということなのですか。

藤田課長 基本的には、次に掲げる者というもののの中に、例えば1号として市町村長または各地方公共団体の長、それから2号としてタクシー事業者及びその組織する団体、3号として住民または旅客という書き方をしております。各号の中の誰かは入っていただくという考え方でございます。

川上主査 何号まであるのですか。

藤田課長 6号までございます。

川上主査 6号まであって、最低で6人は必要だということですね。

藤田課長 その中に複数もございます。

川上主査 6人以上ということになりますね。

藤田課長 そうです。更に、2項の方で、必要があるときは必要な者を構成員として加えることができるという規定になってございます。

米田委員 その中で、例えばタクシー団体の方が出席していただけないので、運営協議会が開けないということが、こちらに来ているわけですが、そういうときに、やはりそれだと開けないということは、つまり有償運送そのものが成立しないということになりますので、少なくとも、開いた上で反対は反対なり、いろいろな制限を設けるなりしていただく方が、よりよいのではないかと思います。現状の規定であります。タクシー関係者の方が出席しないと、自動的に協議会が設立できないということになってしまいますので、そこは、やはりこれからこの事業を伸ばしていかなければいけないときの、一つの支障になっていると思いますので、そこをもう少し知恵を出していただけないでしょうか。

藤田課長 御指摘のとおり、これが開かれないことには動きませんので、大変大事な課題だと思っております。

ただ、あくまで、この趣旨は地域の関係者が集まって、知恵を出し合ってくださいと、そのための場として位置づけているものでありますので、先ほど申し上げましたとおり、今の段階では、なるべく各事業者に働きかけていきたいと思っております。

その働きかけにもかかわらず、出ていかないという事例があれば、それはそのときに制

度的な対応も含めて検討が必要になるだろうと思っております。

米田委員 例えばNPOの方が、いつも国土交通省の出先の方を存じ上げていて、すぐにそこに相談に行くような知恵があればいいんですけども、通常の場合、そういうことまで考えが至らないことが多いです。やはりそういうのはマニュアルを見たり、ガイドラインを見たりして、決めていくというものが多いので、できれば、反対者がいても何とか開けるような形というのをお知恵を絞っていただくわけにいかないでしょうか。いつも国土交通省に相談に行けばいいと言われても、相談に行くこと自身も思い付かないような方が地方に多いですから。

藤田課長 そこは、私も機会あるごとにタクシー業界に対しても、まず、テーブルに就いてくださいということは言っております。

基本的には、勿論NPOの方もそうでありまして、市町村がこういう事態で困っているということは、国土交通省の出先に言っていただきたいと思っております。そこは市町村に対してもこの制度の趣旨を徹底していきたく思っております。

ただ、今の段階で、まだ施行後半年でありますので、私は、先ほど来申し上げており、今のこの制度の趣旨をタクシー業界を含めて定着させていくということに、とりあえず努力をしていきたいと思っております。

米田委員 タクシー業界の方は、ボランティア有償運送は自分たちのライバルだと思っておられるところがあるかもしれませんが、現実には、公共交通のようなバスがなくなる中で、もともとバスの代替品として病院に送迎などされているので、それは必ずしもタクシーを使うことに対する利害関係という形にはならないと思います。そこをもう少しタクシーの方々にわかっていただく努力をしないと、結局、運営協議会を開くと、台数を大幅に減らされたりすることで、かえって運営協議会の前の方がボランティア送迎サービスが充実していたという場合もありますので、その辺、是非、もっとお知恵を出していただいて、働きかけというよりも、もう少し客観的で、明示的なガイドラインによる説明という形で、もう一步踏み込んだ制度の促進を図っていただきたいと思います。

川上主査 結局、今、この制度ですと、仮に運営協議会が設置されても、声の大きい人が反対すれば、反対になってしまうということになるのではないかという感じがするんです。

藤田課長 まず、運営協議会をつくる際には、メンバーのバランスをよく考えてくださいということは、このガイドラインにも書いておりますし、その趣旨は、最終的に多数が理解をすれば、物事が進むようにということになると思いますので、そこは運営協議会の運営の問題として、そういっただれかが拒否権を持ったり、あるいは声の大きい人の声を通ったりすることのないように十分議論してくださいということだと思います。

川上主査 現実問題として、声の大きい人と、これは利害関係者が声が大きくなりますので、そうすると、タクシー業者がどうしても反対の声を大にして言うと、そうすれば、運営協議会自体が、その方向に流されるということが往々にしてあるのではないかなと思

いますが。

藤田課長 現にそういうことがあれば、そこは私ども運営の問題も含めて対応していきたいと思いますが、必ずしも今の状況の中で、例えばテーブルに就いたタクシー業界の反対によって、しかも理由のない反対によってNPOの活動を制限されたということが起こっているという声は、少なくとも聞いておりませんし、そういう事例があれば、そこは対応していきたいと思っております。

ただ、米田先生がおっしゃったことは、大変重要な論点だと思うのですが、現実問題として、特に地方のタクシーに関して言えば、いわゆる高齢者しかお客さんがいないという業界がありますので、そこは競合が生じる、ここは事実としてあるだろうと思えます。

ただ、その上で、私は常々業界に言っておりますことは、まず、テーブルに就いてくださいと。テーブルに就いた上で、タクシー業界としてどこまでサービス提供できているのか、それを明らかにしてくださいと。その上で、地域にとってどういう活動が必要なのか、そういう議論に臨んでほしいと、こういうことを常々業界の方には言っております。

米田委員 本当におっしゃることはわかるのですが、私、地方を回っていると、大体霞が関の国土交通省の方は制度のことを熟知して、きちんと心を持ってお話しなされるのですが、地方に行けば行くほど、周知徹底度が弱くなりまして、いつの間にか違った形で解釈されることがあります。その法律をつくられた真意が実際の運用にまで伝わってないことが多々ありますので、そこはガイドブックをこれからつくられるということでございますので、その中で、できる限り客観的、明示的に示していただくことが大事であろうかと思っております。

それで、今日の質問事項なんですけれども、一番目は、これからもっと一般の方にわかりやすいガイドブックをつくっていただいて、周知徹底、理解促進に努めるということ、今、お話しいただいたと思っております。

2番目につきましては、ガソリン代等というようなあいまいなことではなく、実はとても難しいことではあるけれども、必要であれば、いろいろ例示的に示していきたいということございましたので、ここは是非具体的な例示として客観的に示していただく、それで類推できるような形を是非ガイドブックに書き加えていただきたいと思っております。

3番目にございましたけれども、運営協議会で、これはまだ私の方は納得できていない部分はどうしてもございまして、やはり反対者がいれば設置できないというような現実が、今、ございますので、それをきちんとテーブルに就いていただけるように、ただの働きかけを一步進めた形で、もっとテーブルに就くのがスタンダードだよというようなガイドラインを是非お示しいただきたいと思っております。

最後の方の4番目でございますけれども、これにつきましても、議事手続の明確化ということで、先ほど川上主査の方からも話がありましたように、声の大きい方が設立のときに、これは全会一致だよというふうにしてしまえば、できかねないという危険性も含んで

おりますので、この辺も多数決で開催された例とか、できれば、私はもう少しここは、例示というよりも合意のプロセスを相手に任せるのではなくて、もう少し踏み込んだ形で多数決というのがデフォルトであるみたいな形でお示しいただいた方が、現場の混乱が少なくなるのではないかと思いますので、そこも是非お考えいただけたらと思います。いかがですか。

藤田課長 一般論として、かなり地域に委ねている部分がございますので、我々としてどこまで縛ることがいいのか、どこまで任せるのがいいのか、これは非常に難しい問題があるかと思えます。

ただ、御指摘のように、目的はなるべく円滑に進めるということですので、円滑化に資することであれば、今、御指摘のことを含めて、今後検討してまいりたいと思っております。

川上主査 円滑化ということで、方向性は同じなわけですから、改めてこちらから案文を出しますので、それに基づいて、また次回にお話をするか、あるいは何か御返答いただくかということで、時間が来ましたので、そういうことでひとつよろしく願います。

先生、よろしいですか。

小田原委員 特に3の場合、必須の設置ということであれば、国土交通省の、これは管理するところはどこになるのですか。管轄の部署が指導する形を是非取っていただきたいと、そういうのを盛り込んでいただきたいと思えます。

藤田課長 現実には、私ども出先の運輸局あるいは運輸支局というところで担当しておりますので、そういったところから現にやっておりますし、これからもそういった形を取っていきたいと思えます。

川上主査 今までの議論を合わせて、また案文を出しますので、ひとつよろしく御検討のほど願います。

それでは、本日は、どうもありがとうございました。

(国土交通省関係者退室)

(厚生労働省関係者入室)

川上主査 二川課長でよろしいですね。今日はわざわざ当方にお越しいただきまして、どうもありがとうございます。

時間は約20分でございますが、約10分で説明をしていただきまして、10分は質疑応答という予定をお願いしたいのですが、本日のタスクフォースはホームページ上で議事録を公開されることになると思いますが、その点ひとつよろしく願います。

二川課長 では、よろしいでしょうか。説明は多分10分もかからないかと思えますけれども、CTとかMRIの搭載車、こういうエクス線装置搭載車の取扱いということでございます。

これにつきましては、今、医療法で、普通は据置き型の普通なんだろうと思うんですけども、車で行うようなものも最近出てきたと承知をしております、そういった分につきましては、使用前の検査を受けてもらって使ってくださいというような取扱いを一応しております。

それにつきまして、御質問は、自治体と都道府県の許可ということでございますけれども、それが据置きであれば、勿論1回受ければいいわけなのですけれども、車ということであると、使うたびに許可が要するという自治体と、1回受ければいいという自治体とばらばらである。こういった御質問でございます。

これにつきましては、私どもの回答といたしましては、これは自治体の、都道府県の自治事務ということになってございまして、これについての各県の取扱いにつきまして、どういう取扱いをされているようなのは、正直申し上げて、実態を把握しておりません。

それにつきまして、もう少し統一的な基準といいますか、そういったものを示す運用基準なりを示せという御指摘かと思っておりますけれども、これにつきましては、自治事務ということであれば御承知いただいているとおり、法律とか政令とかいったものによらなければ、国の方が関与をしていくことはできませんとなっておりますから、これにつきましては、私どもとして、その取扱いについてはこういうふうにしなさいという形のことを言っていくのは難しいと考えているところでございます。

川上主査 最後の理由をもう一度お願いします。

二川課長 都道府県の自治事務ということでございまして、地方自治法の定めによりますと、法律あるいはこれに基づく政令によらなければ、国の関与をすることはできないとなっておりますと承知をしております。

川上主査 検査機器の検査を、使うたびに、あるいは使い始めに1回受ければいいということが都道府県の自治事務ということで、これが1つの障壁になっているということですが、これを取り除く方法というのはないものですか。

二川課長 今日の御質問に関しましては、要するに自治事務という関係でいきますと、こういう答えになるかと思っております。

ただ、本来なら据置き型ということで、据え置けば、普通1回検査を受ければいいはずですね。それを前提にした仕組みになっているのだと思いますが、こういう移動可能なエックス線装置というようなものも出てきていて、まだそんなに多くの会社が出ているということではないようですけれども、そういったようなものもある。

そういったものにつきましては、移動型のものであっても、安全上の規制は勿論必要であろうとは思いますが、移動型のようなものについて、あえて申し上げますと、医療法上どういった扱いをしていくかにつきましては、基に立ち返って、安全面の規制は勿論必要だと思っておりますけれども、どういったような規制の在り方をやるのかにつきましては、少し整理をする必要があるかと思っております。こういった新しいタイプのものが出てきておるわけなので、整理をしていく必要があるかとは思っております。

要するに今の仕掛けの下で、県の事務を統一せよと言われてますと、こういうお答えになるのでございますが、そもそもの在り方として、こういったような形が適切かについては、今後、我々内部でも勉強なりをしていきたいと思っております。

川上主査 今、恐らくはCTとかMRIというのは余り一般的ではないかもわかりませんが、レントゲン車に関しては非常に一般的に自治体あるいは病院でお持ちで、それを動かしているというケースは多いと思うのですが、今後、CTやMRIは非常に高額だし、新規参入したいというような場合に、国民の健康のために参入しやすいような状況で、広く普及するということができれば、あるいは過疎地域において、患者を動かした方が危険だという場合にはそういうものを持って行って、診断するということができればよろしいわけでありますが、そういうことがなかなか現実的には参入しておる企業というのは少ないし、そういう参入ができないようなことが一つの障壁になっているのではないのでしょうか。

安全に関しては県レベルではなくて国レベルで考えて、一つのガイドラインを設けることができるのではないのでしょうか。

二川課長 今のこの扱いを前提にいたしますと、この許可の事務そのものに我々が基準を示すというのはできないのですけれども、そもそもこういったものについて、こういった規制、こういった法の整理をしていくかにつきましては、少し勉強をさせてもらいたいと思います。

米田委員 できましたら、勉強をさせてもらいたいというよりも、もう二歩も三歩も踏み込んで頂きたい。今、群馬県では5万円で済んでいるのが、川崎市では500万以上かかってしまうというのが現実起こっております。高額医療機器もいろいろ出ておりますが、各病院もそれぞれ経営状況が厳しくて、やはり移動式というのは、全体の医療費を抑制する中において、とても有効な手段だと思われれます。それに対する法整備が実はまだできていないのは問題ではないのでしょうか。

二川課長 勿論、御指摘は理解した上で、こういったものについての医療法上の取扱いの整理を我々内部で検討し、その検討の結果もまたお示しをしたいと思っております。

米田委員 とりあえず現実点で生じております問題につきましても、勿論、一方で法制度をきちんと移動式、レンタル式を普及させるべく、検討していかれるのは当然としても、やはり現実起こっている問題に対しましても、例えばこういうものについては、今、川上主査からも話がありましたように、ガイドライン的なものを示すとか、自主検査マニュアルなどをつくった場合には、こういうことは緩和できますよというようなガイドラインを示していただくとか、そういうことはいかがでしょうか。

二川課長 今日のこの時点でこうだというふうには申し上げにくいのですけれども、勿論こういったものについての安全の確保というものは、もう絶対に必要なのですけれども、そういったものを前提として、こういった規制の下でそもそもこういったものを利用できるようにしていくかと考えて、医療法上の整理をしたいと思っております。

米田委員 ここで1つ質問があるのですが、据置きの場合だったら初回の検査のみで、あとは検査がないのですか。同じ機器であっても、それを車に積んだら毎回検査しなければいけなくて、据置きにしたら最初の検査だけで後は検査をしなくていいのですか。

二川課長 その構造とかを変えなければ、そうです。

米田委員 でも、車に置いて、それは固定して設置してあるわけで、車が動くわけですが、その空間は固定されていますね。

二川課長 まさに要するに、その責任を病院なり診療所なりの管理者の責任としているわけです。

米田委員 それは逆に言うと、例えば医療のレンタルをやっている会社の責任ということで、その管理体制をきちんとチェックすることによって、その検査を省くということも可能ですね。

二川課長 立法論とかそういうことではどうかわかりませんが、今の体系で言えば、病院なり診療所の管理者がそういったものをお使いになるという前提で、据置きであれば、お使いになる最初のところで検査をいたしましょう。毎回毎回置かれるのであれば、そのときにその管理者の責任はどうかを問うという考え方が一応成り立っている。

ただ、そこは県の運用ですので、どうせ同じものをお使いになるならいいですよという県もあるのかもしれない。自治事務でございますので、我々は実態は把握しておりません。

川上主査 選ぶのは病院側が選ぶわけですから、基本的には、こういうものは参入するところの自主検査できちんとやって、それが要するに自主検査できちんとやっているかということ判断して、病院あるいは診療所が選ぶということになるのではないのでしょうか。

二川課長 それが要するにちゃんとした安全上の基準を満たすようなものを、病院なり診療所なりの管理者の責任において、使っていただくことは必要だとは思いますが。会社の自主検査でいいのだという考え方には、我々は少し。

川上主査 抵抗がありますか。

二川課長 はい。ちゃんとした基準を満たすものをお使いいただく必要はあるだろうとは思いますが。

川上主査 ちゃんとした基準の検査の手続というもので、例えばそれは年に1回の定期点検というのが必要かもわかりませんが、そういうことで一回一回検査などというのは、非常に今の世の中で不合理な話ではないかと思えます。

二川課長 おっしゃっている意味はよくわかります。したがって、自治事務ということに関して言えば、まさにこの答えになりますけれども、そもそもそういったものの医療法上における扱いをどういうふうにかんがえるかにつきましては、そういったニーズとか安全性というものをよく考慮した上で、どういう整理をするかについては検討していきたいということを申し上げました。

川上主査 自治事務ということで、これは一つの障壁になっているようですが、この自治事務の障壁を取り除くものはないですか。

二川課長 ここに関してはそのまま行くと、我々がどうこうというのはなかなか難しいかなと思います。

川上主査 厚生労働省さんの方から、こうだということをやれば、それで通るわけではないのですか。

二川課長 この分に関して言えば、我々がどうこう言うことはできないです。

米田委員 ただ、自治事務でも多くの自治事務は、大体こんなふうにしてやるのが普通だろうなというようなイメージは各省庁で示されることがあります。

二川課長 技術的助言というのがなくはないんです。その技術的な助言ということ言えば構いませんよというのは既に出しております、その軽微な変更、余り変更がないよということであれば、結構だというふうに我々は言っておるわけです。

したがいまして、それをどういうふうに県が理解をしていただくかということで、我々の立場で一回一回検査をする必要はないのだということまで、我々が申し上げるといことは権限上できない。

米田委員 どういう技術的助言を出されていますか。

二川課長 軽微な変更の場合であれば、勿論OKですよということを通知しております。

米田委員 そのペーパーがあれば見せていただけますか。

川上主査 それは移動式においてもということですか。

二川課長 現状のところを書いたとおりでございます、これは実は平成12年の局長通知でございますけれども、軽微な変更の場合は自主検査していいですよということは、言っているわけです。

ですが、それはその県においては毎回検査しないと心配であるとお考えになられて、されることについてまでは、そういうことをしてはいけないのだと言うことが我々の権限上はできない。我々は通知のレベルでは、そういうことで技術的な助言は差し上げているところではあります。

米田委員 つまりこの2行が技術的助言ということですか。それを読んで、すぐにこれはそういうことだと判断できる方もおられると思いますが、これを読んだだけで、毎回検査しなくてもいいんだよと読めるかということになると疑問です。行政的な手続に医療関係者の皆さんが詳しいわけではありませぬのでね。

厚生労働省関係者 自主検査に、そのエックス線装置が入るかどうかということなんですけれども、それについても通知の方でお示ししております、それに基づき、各都道府県の方の判断で、自主検査でよいかどうかということ判断しているということです。

二川課長 要するにエックス線装置というのは、勿論この軽微な変更であれば自主検査でいいですよと言っているわけです。もっと言ったら、車の場合だったら、軽微な変更も何もない、全く変更がないかもしれないわけですから、軽微な少しぐらいの変更ならいいですよと言っているわけですから。

米田委員 その言われた文書を見せていただいて、要は書いてあるということと、それ

を相手が正しく理解して使えるかということは、やや隔たりがありますのでね。

川上主査 軽微な変更等の場合に限って自主検査ということは、変更がなければいいということでしょう。

二川課長 我々はそういうふうに技術的助言として、都道府県にはお示しをしております。

米田委員 もう少しわかりやすくできないものですか。これを読んで、それを理解しろと言われても、なかなか。

川上主査 例えばそういう問題があった場合に、その問題を受け付けて、きちんと公開してというようなことはできますか。

二川課長 そもそもこういったものの扱いにつきましては、最初に申し上げましたように、もう少しどういった整理をするのがいいのかということにつきまして、検討したいと思っております。

米田委員 どのくらいのタイミングですか。

二川課長 タイミングを言われると、公開の場ではなかなかお答えしにくいのですけれども、できるだけ早くしたいと思います。

米田委員 今のおっしゃることはわからなくはないのですが、現実問題として、これは困ったことが起きていることに対する解決策がお示しいただけたとも思えませんが。

二川課長 今日この場で、このように解決しますというのをお答えするのは困難でございますけれども、こういったものについてのニーズがあることも理解しております。

小田原委員 検討していただけるという方向と受け取ってよろしいのですね。

二川課長 はい。

川上主査 わかりました。こちらの方からまた案文を出しますので、改めてお話しさせていただきます。

米田委員 早急に検討していただいて、よろしくお願ひしたいと思っております。

二川課長 わかりました。可能な限り。

川上主査 では、今日はどうぞわざわざありがとうございました。

(厚生労働省関係者退室)

(厚生労働省関係者入室)

川上主査 どうも、本日はお忙しい中、桑崎課長にはお越しいただきまして誠にありがとうございます。

先般来から要望を出しておりますので、それに伴って、時間的には20分ですので、10分でお話しただいて、あと、質疑応答ということでお願ひしたいと思います。

それから、今日の議事に関しましては公開ということになります。その点、ひとつよろしくお願ひします。

それでは、お願ひします。

桑崎課長 お手元に資料が配付されております。「飲食店営業許可申請書の様式統一と事務処理の簡素化について」というタイトルの紙でございます。

質問事項が2つございまして、1つは「平成18年あじさい要望の回答において、営業許可申請書等の標準的な様式を定め全国に周知しているとのことであるが、具体的にどのように周知したのか、また、その後のフォローアップを行っているのかについて、お示し頂きたい」という御質問をちょうだいしています。

営業許可申請書の標準的な様式に関しては、過去2回、全国的に周知をしております。

1回目は、この1に書いてございますが、平成7年9月に、このときには、とございますけれども、同一の事業者が同一の店舗で複数の営業許可申請を行う場合の申請書及び添付書類の一本化・簡素化ということもこのときには通知をいたしましたし、更に、にございますが、許可申請書類の全国的な標準化・簡素化という観点から、標準的な様式を定めて、都道府県に通知したというのがまず1回目でございます。

2回目でございますが、ここに記載をしておりますけれども、16年3月にまた御意見が出てまいりましたので、再度、全国的な様式の統一について通知をしたところでございます。

ここの2番目に書いてありますが「各都道府県等に対する技術的援助」ということになっているわけでありまして、この意味するところは、3にございますが、実は、この営業許可に係る事務というのは自治事務になっているということですから、法的に我々は技術的な助言・援助が限度だということで、そういう言い方をしております。

そういうことで、実際上は都道府県が規則で様式を定めているということもあるものですから、フォローアップについては実施をしていないということでございます。

それから、2番目の申請書の提出方法ということで、eメールや郵送での対応が認められていないということについてどう考えるのかということでございます。

食品衛生法上は、これはだめ、あれはだめという規定はございません。したがって、それは自治体の御判断ということになるわけでありまして。

そうはいいながら、2に書いてございますけれども、特に申請の電子化の問題は食品衛生法に限らず、その他の申請の事務についても自治体がいろいろ包括的に検討していると聞いておりますので、その中で食品衛生法関連についてもそういうことについて取り組むように通知をしているところでございます。

簡単でございますが、現状はそういうことでございます。

川上主査 ありがとうございます。

各地方自治体は、この問題だけではなくて、地方自治体でいろんな認可を与える場合に書式が違うということは一般的な例としていろいろたくさんあると思うんです。

特に今回、こういった要望も出ていますので、自治事務ということもあるでしょうが、技術的援助ということで、かなりそういう方向性をもっと具体的に出して、様式の統一化をもっと積極的に図る方法というのはいかがでしょうか。

桑崎課長 過去2回、指示をしていますけれども、今回、これを契機に、自治体に、過去こうやっているけれども、これについて前向きに取り組むように、それは技術的援助ということで、私どもの方から自治体に、指示というわけにはまいりませんが、通知をして、再度、周知をしていきたいと考えています。

川上主査 ただ、周知だけではなくて、例えば書式の具体例というものを出さないとなかなか統一できないということがあると思うのですが、その辺は出しておられますか。

桑崎課長 今、資料を配付させていただきますが、平成16年の方がわかりやすいと思います。

実は、既に様式を示して、こういう様式にしてくれというふうに技術的な助言でやっております。それを再度、周知をするということになるのではないかと思います。

川上主査 例えば、自治事務だろうからこれは難しいのかもわかりませんが、各地方自治体で、それを実行しないところは公表しますというようなことは可能なのですか。

桑崎課長 そういうことは、私、法律の専門家ではないのであれですが、そういうようなペナルティー的なものを前提に自治事務の話をするというのは、申し訳ないですが、その判断はわかりませんが、なかなか難しいかなというふうには思います。

川上主査 ペナルティーではないと思うんです。やっているところとやっていないところとの公表をするということです。

田中室長 ちなみに、この様式を示されて、この様式にされた自治体というのはあるのですか。

桑崎課長 先ほど、フォローアップの話が出ましたけれども、そういうこともございますので、一度、実情を把握する必要があるのではないかとこのふうには考えています。そんなことも含めながら、再度、周知という方向に考えていきたいというふうには思っています。

米田委員 そこで、お願いがあるのですけれども、最初の周知の文章ですけれども、なぜ、こういう文章を出されるかという背景を書いて頂きたく存じます。民間の方々が、例えばいろんな都道府県にフランチャイズでレストランを展開されたり、チェーン店を展開されたりする時に、こんなに困っているんだという現実があった上での規制改革要望ですので。このお知らせだけ市町村の方がもらいましても、どうしてこういうものが届いたのかを把握するというのに若干想像力が要るのではないかと思います。もう少し、困っている方がいるので直してほしいという要望が出ているとか、そういうのは書き込めないんでしょうか。

桑崎課長 今の御質問は、こういう背景があるからこういう通知をしているんだということをもうちょっと具体性を持って書けという御意見だと思います。

それは考えてみますが、実は我々、こういう通知だけではなくて、全国の課長、もしくは部長を集めて全国的な会議をやっておりますので、通知だけではなくて、そういう場も通じながら、口頭で、これはこういう趣旨なんだということでやっております。

米田委員 これは、公式文書ですからこうなると思うのですが、それと別に、説明資料というような形で背景をしっかり伝えて頂ければと存じます。

桑崎課長 そこは、本文中にも背景も含めたことが書けるか書けないかについても考えてみたいと思いますし、それから、文書だけではなくて、先ほど申し上げましたけれども、いろいろな会議の場がありますので、そういう場でも背景について十分に説明するようにしていきたいと思います。

川上主査 平成7年と16年とで、2回出しておられるわけですね。

桑崎課長 そうです。

川上主査 内容については同じなのですか。

桑崎課長 申請の様式は一緒でございますが、平成16年の方は、営業許可の継続・相続の話についても様式を統一したということでございます。

川上主査 是非、2回ほど出されて無視されているというところがあるのであれば、そのフォローアップを是非やってもらいたい。

小田原委員 無視したとは言わないけれども、なぜ、そのような形になってしまっているのかというのは、前に2回もこうやって標準を示しながら、それが進行しないというのはどういうふうに認識されているのですか。

桑崎課長 先ほど説明申し上げましたんですが、どうしても我々としては自治事務ということがあるものですから、それについてどれだけ踏み込んでいろいろできるかというのは、やはり少し議論があるところだということなんですが、一度、実情の把握をして、今の御質問もございますので、それでどういう方向で更に周知をするかについて少し考えていく必要がある。こんなふうに思います。

川上主査 是非、今の実情を調べられて、そして、せっかく全国統一化に対するの助言を出されておるわけですから、それを実行するべく、実効力のあるものをやっていただきたい。

そのためには、やはり実行しないところであれば公開する。実行したところと実行しないところとの一覧表をつくっておいたらいいのではないですか。

桑崎課長 済みません、こういう問題についてどうアプローチすればいいか、私、今すぐ、お答えができません。

川上主査 その辺もひっくるめて、やはり何らかのわかる方法が必要ではないでしょうか。

桑崎課長 ただ、何度も申し上げますが、基本的には、いろんな大きな流れの中で分権の流れがあり、地方の裁量を大きくするという中でいろいろ法律上の整理をし、この許可事務については自治事務という位置づけをして、自治体の責任でおやりいただくというふうになると思うんですが、そこは是非、御理解をいただかないといけないかなとは思いますが。

米田委員 あと、もう一つ大きなことは、先ほどおっしゃったIT化の流れだと思いま

す。厚生労働省としては、いかにITを使って効率的な政府をつくっていくかということに御苦心なさっていらっしゃると思うんですが、やはり、その一環で、ITによる標準化というのが本当は一番効果的ではないかと思うんですが、その辺は具体的にどんな施策とかを持っていらっしゃるのでしょうか。

桑崎課長 私の理解するところは、食品衛生だけIT云々ということではないんです。全体として、例えば申請業務全体について自治体が取り組んでいる。その中の一つが食品衛生だということですから、乗り遅れないように、みんなと一緒にやるということだと思います。

それから、もう一つ、聞いている範囲では、すべての自治体がそうではないかもしれませんが、申請手数料がかかるわけです。それをどういう形で電子申請した場合に徴収できるのかということは、一つの課題になっているというふうには聞いたことがございます。

米田委員 あと、結構、県によっては郵送でも受け付けない県もあると伺っておりますが、その辺はどういうふうに御把握なさっていらっしゃいますか。

桑崎課長 郵送がだめだとかいいとかというのを、我々が判断を示しているわけではないんですが、営業許可に当たって施設設備の基準をしっかりと確認する必要があるというときに、いきなり郵送ということではなくて、事前に十分に相談をして、それで許可を与えるということを通常やっていますものですから、そういう実態はあるのかもしれませんが、いずれにしても、そこら辺も少し確認をしていきたいと思います。

米田委員 実は、これにかかわらずなんですが、私、結構、地方をよく回るのですが、食品衛生法というのはなかなか一般の方にとっては厳しい法律のようで、いろいろ難しい面があるみたいですね。今日の話ではないので、また別の機会にと思っておりますけれども、もう少し弾力的な運用をしていただければというような点も、例えば短期的に開催するような、地域おこしで土日だけ出店するとかというようなときに、食品衛生法にひっかかるかがありますね。

桑崎課長 臨時営業のことですか。

米田委員 臨時営業とか、いろんなところで、結構、この話を聞きますので、私もこれから勉強していきたいと思っております。

桑崎課長 手続上の話はありますけれども、全体の話を上申しますと、今、食の安全・安心ということは非常に国民の方々の強い関心事項で、いろんな規制をしている法律の中で食品衛生法があり、我々はやはり法にのっとってきちっと対応するということがまず使命ではないかと思いますが、勿論、こういう御意見もございますので、弾力化できるところは基本的には弾力化していくということは変わりませんが、まずはやはり、食の安全・安心を確保するということを大前提に考えていかなければいかぬというのが我々の立場だと思います。

川上主査 先生の方はよろしいでしょうか。

小田原委員 はい。

事務局 1つ、事務的に確認させていただいてよろしいですか。

今、ちょうだいした参考資料1のところ、平成7年に出されている技術的助言というか、通知があるかと思いますが、このときは本件に関して自治事務というのはあったのですか。

桑崎課長 そのこのところはどうですか。

厚生労働省関係者 これは地方分権の前です。

岩村企画官 地方分権一括法の前ですね。

この中の記載で、2のところ「別紙様式への移行は、平成9年4月までに行われるものとし」というふうに書いてあるものですから、ある意味、国として移行しなさいということをお示しになったという理解でいいのか。

仮に、そういう意思をお示しになったとして、移行できなかったというケースがあるから今の問題が出ていると思うのですけれども、何かそういったときに支障があってできなかったという、これは過去の経緯の確認なんですけれども、もし、今、おわかりになりましたらお願いします。

桑崎課長 申し訳ありませんが、このときの経緯はすぐにお答えできません。

小田原委員 こういう点でいくと、やはり無視されたと言われても仕方がないというふうになるような感じもします。

川上主査 無視されたところもある。

小田原委員 そのの、どうしてこうなってしまったかというところは、是非、把握して。

桑崎課長 いずれにしても、実情も十分に把握をして考えていかなければいかぬと思います。

川上主査 せっかく、助言を出されて、一つの指針として全国統一しようという動きをされてきたわけですから、これが実効力のあるようなものに進めていただくということで、これはいろんな問題が、同じような問題がたくさんあると思うんです。地方自治体に任せて、地方自治体で、今度は逆にいろいろな様式の書類をつくってということは一般的にいろいろあると思うんですが、是非、この件に関して率先してやっていただければ一つの突破口にもなるかもわかりません。

米田委員 この問題だけではないのですが、IT化を進める上で、こういった紙の書類だけでなく、例えばこういうふうにすれば書類のやりとりは簡単にできますとか、IT用のフォーマットですとか、例示のようなものも一緒に付けていただくとかはいかがでしょうか。

桑崎課長 先ほども申しましたが、IT化全体については食品衛生法だけではなくて、今、たしか全体でいろいろやってあります。当然、自治体はそれに取り組んでいて、今みたいな御意見も含めて検討しているはずです。

米田委員 そのときに、やはり標準サンプルがある方が、自治体もIT化するときに考えやすいのではないかとということ、今、申し上げております。

桑崎課長 わかりました。それも考えてみたいと思います。

川上主査 時間が来ましたので、今日はどうもありがとうございました。改めて案文を出しますので、またそちらの方から御返事いただいて、あるいはお話を伺うなりということになるかと思いますが、ひとつよろしく申し上げます。是非、ひとつ進めていただくよう、よろしく申し上げます。

米田委員 どうもありがとうございます。

(厚生労働省関係者退室)