

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200001	警察庁、国土交通省	レンタカーの稼働率にあった保管場所の確保の容認	道路運送法施行規則第52条第4項 自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条	自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所に、その自動車の保管場所を確保しなければならない。保管場所とは、車庫、空き地その他自動車を通常保管するための場所をいい、自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条各号の要件にすべて該当しなければならない。	c		自動車の保管場所の確保等に関する法律は、自動車の保有者が道路上の場所以外の場所に自動車の保管場所を確保しなければならないことを規定しており、この保管場所とは、車庫、空き地その他自動車を通常保管するための場所をいい、自動車を 사용하지 ないときにはその自動車を必ず駐車させることができる場所であることを要する。 仮に、御要望のように保管場所の収容能力について稼働率にあった台数を認めようとしても、曜日、季節、需要の変動等によって稼働しているレンタカーの数は一定ではない以上、保管場所として必要なスペースが不足し、レンタカー営業所付近等の道路上に違法に駐車されることとなり、それに起因する交通事故の増加や交通渋滞の悪化を招くおそれが十分考えられる。 したがって、御要望のような方法については、適正な保管場所を確保していると認めることはできないと考える。		要望は、レンタカー会社が駐車場所を確保することにより、他の当事者の駐車スペースの確保をさらに困難にすることを踏まえ、自動車の保管場所の確保について現実の稼働率を考慮することを求めるものであり、要望の趣旨を踏まえ、稼働率を考慮した保管場所の容認の方策について検討することの可否について、回答されたい。			
z1200002	国土交通省	建設機械を許可寸法内におさめるために、分けられた構成要素の一括輸送可能化	【道路法関係】 道路法第47条の2第1項、車両の通行の制限について(昭和53年12月1日道路局長通達) 道路運送車両の保安基準第55条、 「基準緩和の認定要領について(依命通達)」(平成9年9月19日自技第193号)別添「基準緩和自動車の認定要領」第3(1) 【道路運送車両の保安基準関係】 保安基準第五十五条、 自動車交通局長依命通達「基準緩和自動車の認定要領」第3(1)	【道路法関係】 一般的制限値を超えて車両を通行させるためには、車両の構造が特殊か、または積載物が分割不可能な単体物であるなど特殊なものである必要がある。 【道路運送車両の保安基準関係】 道路運送車両の保安基準に適合していなければ運行することができないが、その構造により若しくはその使用の態様が特殊であることにより保安上及び公害防止上支障がないと認定された自動車について基準緩和が受けられることとなっている。	c、d	-	【道路法関係】 道路は一定の諸元の車両の通行を想定し、この車両が安全かつ円滑に通行できるよう設計されており、車両制限令によって道路を通行する車両の寸法、重さ等の最高限度(一般的制限値)を定め、制限している。一般的制限値を超える車両の通行は道路構造に影響を与える可能性があるため、車両の構造又は積載する貨物が特殊であるためやむを得ない場合のみ道路管理者の許可を得て通行することとなっている。 運搬する車両があり型、スタンション型、船底型等、特定の種類の車両であり、一定の要件を満たしている場合の分割可能貨物の輸送については、平成15年10月に、その上限を総重量44tまで引き上げたところである。建設機械についてもこの範囲内において取り外した部品を本体と一括にして運搬することが可能となっている。 また、運搬する車両が上記の特定の種類以外の場合、又は総重量44tを超える場合には、道路への影響を最小限にとどめるため、積載する貨物が分割不可能であり、やむを得ない場合に限り認めているものであり、これに該当する建設機械の輸送について、一括輸送を認めることは困難である。 【道路運送車両の保安基準関係】 基準緩和の認定は、本来適用されるべき基準の適用を除外する制度であり、超重量物の輸送に関しては、輸送する物品が分割不可能であり、かつ、必要最小限の重量である場合に限り、基準緩和を認めている。無制限に超重量物輸送を認めた場合、道路構造への悪影響を与える可能性があり、また、他の車両に比べ一旦事故を起こすと重大な死亡事故に至る危険性が高いことから、必要最小限にとどめて輸送させる必要があり、要望の超重量物の一括輸送を認めることは困難。 なお、分割可能な貨物を輸送する場合であっても、平成15年10月1日以降、車両総重量36トンまでの認定を受けることができるよう、セミトレーラ等の積載条件(車両総重量)の見直しを実施した。	0	回答では一括輸送は困難とされているが、建設機械(小サイズのもの除く)は、平成15年10月から緩和が実現した「分割可能貨物の特例8機種」のトレーラでは、寸法・構造上の制約から輸送出来ず、通常巾3mや3.2mのトレーラで輸送することが必要であること、及び、本来一体として用いる製品を分けたものを、少数の構成要素(例えば4要素以下)に限ることから、特例としての緩和要望があり、この点についての可否について改めて検討されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200001	警察庁、国土交通省	レンタカーの稼働率にあった保管場所の確保の容認	5015	50150002	11	オリックス・レンタカー株式会社	2	レンタカーの稼働率にあった保管場所の確保の容認	自家用自動車貸渡許可申請書の事項には、車庫の収容能力の記載が義務付けられており、また、自動車の保有者は道路上以外の場所での保管場所を確保することとされている。しかし、レンタカーは業務用車両に近い性質であり、ユーザーにレンタルしている期間は保管場所が空くため、保管場所の収容能力については稼働率にあった台数で認めてほしい。		事業者からみれば、保管場所確保費用の軽減につながる。また、都市部において、駐車場スペースが社会問題化している中、レンタカー事業者による広範な駐車スペースの確保は、一般企業、個人に駐車場確保をこんなにさせ、土地の有効利用の妨げになっている。	
z1200002	国土交通省	建設機械を許可寸法内におさめるために、分けられた構成要素の一括輸送可能化	5019	50190001	11	(社)日本建設機械工業会	1	建設機械を許可寸法内におさめるために、分けられた構成要素の一括輸送可能化	特殊車両通行許可を取得したセミトレーラによる建設機械の輸送において、本来一体で使用する建設機械を、許可された寸法(高さ・巾・長さ)の範囲内におさめるために分けられた、複数(少数)の構成要素を、一括輸送することを認めていただきたい。		(1) 建設機械の複数の構成要素を同一車両で輸送し輸送効率を向上したい。 (2) 「単なる物品を複数個積載する場合」と「本来一体として用いる製品を、許可範囲内に抑えることを目的に、分け、その結果、複数となるものを積載する場合」とは区別し、後者につき配慮いただきたい。 (3) 省エネルギー、環境負荷軽減、交通量緩和に有効である。	一括輸送の対象とする構成要素(例…本体、作業機類、運転室、マフラー、履帯・タイヤ、トラックフレーム 等)の範囲の設定や、構成要素の数を少数に制限することも考えたい。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200003	国土交通省	特殊車両通行許可(個別審査の場合)の審査期間の短縮	特殊車両の通行許可に係る標準処理期間の基準について(平成6年9月14日道路交通管理課長通達)	下記の要件を満たした場合、標準処理期間は新規申請及び変更申請は3週間以内、更新申請は2週間とする ア 申請経路が道路情報便覧記載路線で完結している場合。 イ 申請車両が超寸法車両及び超寸法車両でない場合。 ウ 申請後に、申請経路や諸元などの申請内容の変更がない場合	b		個別審査が必要となる場合の標準処理期間の設定については、現状の道路管理者における審査にかかる期間の状況等を調査の上検討する。	0	回答では現状の状況調査の上、検討とされているが、平成17年度までに実施される事の可否について改めて検討されたい。			
z1200018	総務省、財務省、 国土交通省	港湾関係諸税ならびに諸料金の適正化	港湾法第44条第1項 港湾法第44条の2第1項 地方自治法第225条 地方自治法第238条の4第4項	入港料、港湾施設使用料については港湾管理者がその徴収の有無も含め料率を条例により定めている。さらに、それら料金に係るインセンティブ(減免措置)が、港湾管理者の政策的な判断により、条例に基づき、かつ、利用者に対し不平等な取扱いとならないような公正な対応により積極的に導入されているところである。	D		制度の現状にも記述している通り、現行の制度により対応可能となっている。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200003	国土交通省	特殊車両通行許可(個別審査の場合)の審査期間の短縮	5019	50190003	11	(社)日本建設機械工業会	3	特殊車両通行許可(個別審査の場合)の審査期間の短縮	特殊車両通行許可申請における、オンライン化等の業務合理化成果も取り入れ、個別審査が必要となる場合の標準処理期間を設定いただきたい(希望:3週間以内)。また、その標準処理期間を超えざるを得ない場合は、審査結果の出る予定日を教えていただきたい(例えば申請後、1週間程度での通知)。		(1) 特殊車両通行許可(個別審査)に4週間を超えることも少なく、顧客の要望納期に応えるため、極力短縮したい。また、審査結果が出る予定日が分らないと、業務の計画を立てにくく、また、顧客や関係先に、納入予定時期を報告できない。 (2) オンライン化による業務効率化が進められており、その成果を基に、個別審査においても、期間短縮を検討いただきたい。	制限外積載許可も得る必要がある場合は、さらに5日程度を要するため、特別困難なものを除き、3週間程度での審査を希望します。
z1200018	総務省、財務省、国土交通省	港湾関係諸税ならびに諸料金の適正化	5031	50310001	11	社団法人日本船主協会	1	港湾関係諸税ならびに諸料金の適正化	港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)並びに諸料金(入港料、公共岸壁使用料等)の徴収の目的ならびに考え方を明確にした上で、諸外国と同等となるよう制度を適正化すること。		港湾関係諸税のうち、特に、とん税は諸外国と同様に国税であるにもかかわらず制度は大きく異なる。即ち、諸外国ではとん税の徴収目的が港湾の維持・改修費用など使途が明確化されているが、わが国においては、一般財源に繰り入れられ、目的も使徒も不透明であること。また、わが国において、例えば神戸港・名古屋港・東京港の3港に外航船が入港する場合、それら3港全てでとん税が都度徴収されるが、米国などにおいては、とん税の徴収は最初に寄港した港のみで、次港以降は徴収されていないなど、わが国のとん税は国税的な性格ではなく、手数料的な色彩が強いこと、など。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200019	国土交通省	外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律施行規則第5条第1項	外貿埠頭公社における岸壁等の貸付料の額は減価償却、修繕費、管理費、災害復旧引当金、貸倒引当金、支払利息等の費用額の合計を基準とし、かつ、岸壁等に係る外貿埠頭の建設に要した資金の償還を考慮して、埠頭公社が定めている。	E		公社埠頭の貸付料は、埠頭公社と船社等との間で結ぶ岸壁等賃貸借契約による民間契約で決定されている。しかし、公社が原価を大きく下回る岸壁等貸付料を設定することは、公社の経営を危うくし、埠頭整備に係る債務償還に支障を来すおそれがある。また、原価を上回る貸付料を設定することは、公益法人の本来の目的を逸脱するばかりか、船社等の経営を不当に圧迫するおそれがある。 このような観点から、国は岸壁等貸付料の算定基準を定めると同時に、国土交通大臣に届けられた貸付料については、是正が必要な場合には、変更命令が担保されているところである。 なお、国において、国際競争力の強化・確保を図るため、岸壁整備への国費の投入、無利子貸付の拡充、税制等の支援施策を実施しており、公社埠頭の貸付料の低減に寄与しているところである。		貴省回答は昨年11月に実施した「規制改革集中受付月間」に係る回答と同様であるが、その後引き続き要望もあることから、見直しの可否について再検討され、示されたい。			
z1200021	国土交通省	船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化	臨時船舶建造調整法第2条及び第4条	我が国海運の健全な発展に資することを目的として、造船事業者が総トン数2,500トン以上又は長さ90メートル以上の船舶であって、遠洋区域又は近海区域を航行できる構造を有するものを建造しようとするときは、その建造の着手前に国土交通大臣の許可を受けなければならないとされている。	b		商業的造船業における正常な競争条件に関する協定の発効後、可及的速やかに臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行う。		平成16年度中に実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200019	国土交通省	外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の 適正化	5031	50310002	11	社団法人日本船主協会	2	外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正 化	原価主義に基づく料金の妥当性の検証 及び、荷動きの実態や公共埠頭料金と の格差等を勘案した、より弾力的で国際 競争力のある料金設定を可能とすること。	外貿埠頭公社における岸壁等の貸付料 の額は減価償却、修繕費、管理費、災害 復旧引当金、貸倒引当金、支払利息等 の費用額の合計を基準とし、かつ、岸壁 等に係る外貿埠頭の建設に要した資金 の償還を考慮して、埠頭公社が定めて いる。	昭和55年12月16日の港湾審議会答申で は外貿埠頭公団の業務の移管に関し て、『……外貿埠頭の管理運営という 公共的かつ国家的に重要な業務を行う ものであるので前述の通りこれを適切か つ確実に運営していくことが出来るよう な財団法人を国が指定するとともに、指定 された財団法人に対しても法人の指定 に伴う通常の監督のほか、国の海運政 策及び港湾政策との整合性の取れた外 貿埠頭の整備及び管理が行われるよう 国の監督措置が必要となる。たとえば、 貸付料の適正な水準の確保、外貿埠頭 施設の処分などの制限、需給バランスと 港湾間の機能分担を考慮した外貿埠頭 の整備などの為の措置が挙げられる。』 とした。国はこの答弁を充分尊重し、原 価主義に基づく料金の妥当性の検証、 及び荷動きの実態や公共埠頭料金との 格差等も充分勘案、弾力的で国際競争 力を有する料金設定とるように各埠頭 公社を指導すべきである。	
z1200021	国土交通省	船舶の建造許可に当たっての手続 きの一層の簡素化	5031	50310006	11	社団法人日本船主協会	6	船舶の建造許可に当たっての手続きの 一層の簡素化	船舶の建造許可申請手続きの簡素化に ついては、現在検討が進められている OECD造船協定が発効した際に、臨時船 舶建造調整法の改廃を含む建造許可制 度の抜本的見直しを行うとのことである ので、同協定発効後速やかな見直しを お願いしたい。		当該規制は、「我が国の国際海運の健全な発展に 資することを目的とした臨時船舶建造調整法（昭和 28年）法に基づき、造船事業者が総トン数 2,500トン 以上又は長さ90m以上で、遠洋区域又は近海区域 を航行区域とする鋼製の船舶を建造しようとする ときは、その建造の着手前に国土交通大臣の許可を 受けなければならない。」とされているものである。 本法制定時には意義があったものと思われるが、 近年の近隣諸国の造船所の発展もあり、わが国に おいてのみ本法に基づき需給調整を行うことの意 義は、もはやないものと思われる。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200022	国土交通省	トラック・トレーラの車検期間の延長について	道路運送車両法第61条	車両総重量8トン以下の貨物自動車は、初回の車検有効期間が2年で、以後1年ごとの車検有効期間となっている。一方、車両総重量8トンを超える貨物自動車は、1年ごとの車検有効期間となっている。	b		車検有効期間については、安全で環境等の調和のとれた車社会の実現を目指すという車検・点検整備制度本来の目的を念頭に置き、必要なデータ等を収集の上、安全確保、環境保全、技術進歩の面から有効期間の延長を判断するための調査を平成16年度中にとりまとめ、その結果に基づき速やかに所要の措置を講ずることとしている。		今年度中にとりまとめるとあるが、実施困難とされる理由があれば具体的に示された上で、実施時期についても具体的に示されたい。			
z1200022	国土交通省	トラック・トレーラの車検期間の延長について	道路運送車両法第61条	車両総重量8トン以下の貨物自動車は、初回の車検有効期間が2年で、以後1年ごとの車検有効期間となっている。一方、車両総重量8トンを超える貨物自動車は、1年ごとの車検有効期間となっている。	b		車検有効期間については、安全で環境等の調和のとれた車社会の実現を目指すという車検・点検整備制度本来の目的を念頭に置き、必要なデータ等を収集の上、安全確保、環境保全、技術進歩の面から有効期間の延長を判断するための調査を平成16年度中にとりまとめ、その結果に基づき速やかに所要の措置を講ずることとしている。		回答では平成16年度中にとりまとめ、速やかに措置とされているが、平成17年度までに実施される事の可否について改めて検討されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200022	国土交通省	トラック・トレーラの車検期間の延長 について	5031	50310009	11	社団法人日本船主協会	9	内航輸送用トレーラー・シャーシの車検 制度の緩和	内航輸送用のトレーラー・シャーシに対 する車検制度を現行の1年から3年にす る。また、国土交通省では、平成16年度 中に安全確保、環境保全、技術進歩の 面から有効期間の延長を判断する調査 を実施することとなっているが、これを早 急に取りまとめ、その結果に基づき所要 の措置を講じられたい。		内航輸送用のトレーラー・シャーシに対 する自動車検査証の有効期限は、毎日 陸上輸送している一般のトラック同様1年 である。主に海上輸送用であるトレー ラー・シャーシは、本船船内または港頭 地区駐車場に停車している状態が長く、 陸上走行距離が短いものとなっている。 また、シャーシ自体は動力を持たず、ト レーラー(ヘッド)に牽引されるだけであ る。このような使用実態に即し、内航輸 送用のトレーラー・シャーシに対する車 検制度を現行の1年から3年にすべきで ある。	
z1200022	国土交通省	トラック・トレーラの車検期間の延長 について	5076	50760003	11	(社)全日本トラック協会	3	トラック・トレーラの車検期間の延長につ いて	トラック・トレーラの車検期間の延長	普通貨物自動車の車検→初回2年、2 回目以降1年ごと	車両総重量8トン未満のトラックについて 初回車検期間が2年に延長されたが、ト ラック・トレーラについても同様に2年に 期間延長をされたい。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200023	警察庁、国土交通 省	内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫 に関する規定の見直し	車庫法第3条、貨 物自動車運送事業 法第4条	自動車の保有者は、当該自動車の 保管場所を確保しなければならない こととされている。貨物自動車運 送事業者の保有する車庫の確保状 況の確認は、車庫の概要を貨物自 動車運送事業の事業計画記載事 項とすることにより行っている。	c	-	船内及び港頭地区の駐車場にある シャーシの数は、景気変動、季節波 動、トラック事業者の内航輸送の利 用状況等により変動するものであ り、その数をあらかじめ特定するこ とはきわめて困難であるため、その 数を見込んで車庫1か所あたり複 数のシャーシの使用を認めることは できない。 仮に、船内及び港頭地区の駐車 場にあるシャーシの数を特定するこ とができたとしても、車庫1か所あた り複数のシャーシの使用を前提とす る事業計画は、自動車の保管場所 の確保等に関する法律の趣旨に反 するものであり、貨物自動車運送事 業法上も認められない。		同一航路に反復継続して利用され る海上輸送シャーシの複数登録の 場合で、地方公共団体が臨時の駐 車スペースとして港湾用地を提供す るなど、責任を持って非常事態に対 応することで、シャーシの適正保 管・管理ができる場合は、認めても よいのではないか。見直しの可否 について再検討され示されたい。			
z1200025	国土交通省	車高規制の緩和	車両制限令第3 条、道路交通法施 行令第22条	車高の一般的制限値は道路管理 者が高さについて指定した道路に ついては4.1m、それ以外の道路 については3.8m	d	-	車両の高さについては、平成16 年2月に車両制限令の一部を改正 し、道路管理者が指定した道路に おける車両の高さの最高限度を4. 1mに引き上げた。	0				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200023	警察庁、国土交通省	内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫に関する規定の見直し	5031	50310010	11	社団法人日本船主協会	10	内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫に関する規定の見直し	内航輸送用シャーシ運用上においては、登録用車庫確保の負担が所有者に強いられる一方、その車庫はほとんど利用されておらず、現在の規制は利用実態にそぐわない。ため、内航輸送用シャーシについては、車庫一台のスペースで複数台登録できるようにするべきである。		自動車の保有者は車庫法により保管場所を確保しなくてはならないが、海上輸送用トレーラー・シャーシについても一般のトラック同様、同法が適用されている。しかし、内航輸送用シャーシの車庫の利用実態は、船内及び港頭地区の駐車場に限られ、かつ運用上常時海上輸送のものもある。トレーラーヘッド、シャーシ夫々1台ずつの車庫取得に加え、港頭地区におけるヤードの確保が仕出し地／仕向け地両方で必要となり、実質取扱いトレーラー・シャーシの約4倍の車庫の確保が必要となる。このため、内航輸送用に利用されるシャーシについては、利用実態に合せて車庫に関する規制を見直し、車庫一台のスペースで複数台数登録できるようにすべきである。	
z1200025	国土交通省	車高規制の緩和	5032	50320018	11	(社)電子情報技術産業協会	18	車高規制の緩和	道路の構造や交通の安全に影響を与えない通行可能な道路については簡易の手続きで継続的に4.1m以下の車両が通行できるようにして欲しい。 【規制の現状】 道路を走行する車両の高さ制限は、車両制限令により3.8mとされており、特殊貨物等やむを得ない場合には、特殊車両通行許可を得ることにより制限が緩和される。一方でISO規格国際海上背高コンテナの場合、ルート・車両の申請／許可を得て継続的に最大4.1mまでの通行が認められている。	【予想効果】 荷主として運賃面でメリットが享受できると共に、モーダルシフト推進にもつながると思われる。	鉄道によるモーダルシフトを推進する上で、現在JRおよび通運業者と鉄道用コンテナを開発検討中であるが、積載効率を考えコンテナ高さが従来のJRコンテナ(高さ2500mm)より若干高め(2773mm)のものを考えている。鉄道ルートは既に背高コンテナ(2896mm)輸送可能ルートになっており問題ないが、既存の高さ制限の中でターミナルからの陸送に専用の低床台車が必要になっている。高さ制限が緩和されれば既存の台車が利用でき、新たな投資が避けられる。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200026	総務省、国土交通省	自動車保有関係手続のワンストップサービスの対象拡大	道路運送車両法第22条 国土交通省自動車交通局技術安全部 平成13年11月6日付通達名称：「登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付請求者等に対する本人確認の実施について」()	登録事項等証明書は、何人も、国土交通大臣に対し、その書面での交付を請求できることとされている。 なお、自動車盗難防止等の観点から、平成13年12月3日から、全国の陸運支局及び自動車検査登録事務所において、登録事項等証明書の交付請求者及び自動車検査証の再交付申請者等に対して、運転免許証の提示を求める等により、本人確認を実施することとした。()	b()	()	登録事項等証明書に関する手続きの電子化については、平成16年度中を目途に、利便性の向上や個人情報の保護等の観点から検討する。()		回答では平成16年度中に検討されとの事であるが、平成17年度までに実施される事の可否につき改めて検討されたい。			
z1200027	国土交通省	登録事項等証明書交付請求者等の本人確認の強化(偽造書類の発見方法の確立、本人確認書類のコピー保存および窓口への監視カメラの設置)	道路運送車両法第22条	現在、運輸支局等の窓口において、登録事項等証明書交付請求者に対する運転免許証等による本人確認を行っており、加えて監視カメラも設置し、防犯対策をしているところである。	b(一部実施済み)		登録事項等証明書の交付請求者等に対する本人確認については、官民合同プロジェクトチームにおける検討を踏まえつつ、平成13年12月から強化してきているところである。具体的には窓口には監視カメラを設置するとともに、窓口において本人確認書類を入念にチェックしているところである。		回答では本人確認を入念にチェックするとの事であるが、要望は偽造書類の発見方法の確立、本人確認書類のコピー保存なども求めており、この点についての具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200026	総務省、国土交通省	自動車保有関係手続のワンストップサービスの対象拡大	5034	50340022	11	(社)日本損害保険協会	22	自動車保有関係手続のワンストップサービスの対象拡大	現在、政府の「規制改革・民間開放推進3か年計画」に基づき平成17中のシステム稼働に向けて、自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進に係る検討および試験運用が進められているが、下記についても実現をしていただきたい。 現在、地方自治体への届出制となっている原付などの車両についてもワンストップサービスの対象に加える等、窓口、システムを一本化していただきたい。「規制改革・民間開放推進3か年計画」分野別措置事項11IT関係エ bにおいて、自賠償の解約時における当該車両の状況(滅失・解体など)確認についても、保険会社がネットワーク上で確認出来ることとした上で、当該確認をもって必要書類(登録事項等証明書や抹消登録証明書)の取付に代えることを可能とするよう要望する。	・ワンストップサービスによるユーザーのメリットを原付車両にも拡大。 ・自賠償解約時に当該車両の状況(滅失・解体など)は陸運局の管理情報をネットワークで参照することで添付不要とする。	平成17年中のシステム稼働を目指してワンストップサービス化が実用化される予定だが、軽自動車の登録管理に加え、原付車両についても接続のインターフェースを統一化する等によりユーザー(申請者)負担の軽減を目指すべきである。 また、年間の自賠償解約手続きは各保険会社とも膨大な件数となっているが、本要望の実現により契約者・保険会社双方の負担が大幅に軽減される。	
z1200027	国土交通省	登録事項等証明書交付請求者等の本人確認の強化(偽造書類の発見方法の確立、本人確認書類のコピー保存および窓口への監視カメラの設置)	5034	50340023	41	(社)日本損害保険協会	23	盗難自動車対策の強化	盗難自動車対策については、政府の国際組織犯罪等対策推進本部の下、関係省庁と民間団体による官民合同プロジェクトチームが発足し、不正輸出防止対策など様々な対策が取られつつある。こうした対策の実効性をさらに上げるために、法整備、イモビライザの普及促進等に加え、以下のような 制度の見直し等を図ることが必要である。 登録事項等証明書交付請求者等の本人確認の強化(偽造書類の発見方法の確立、本人確認書類のコピー保存および窓口への監視カメラの設置)	これらの盗難防止対策を施すことにより、自動車盗難件数が減少すれば社会的損失の低減に大きく寄与することになる。 (定量的評価は困難であるが、03年度の自動車盗難保険金は約583億円であり、車両保険の普及率35%で単純に計算すると日本全体でおよそ1,600億円の被害と推定できる。仮に被害が1%削減された場合でも、約16億円の効果となる。)	2003年(暦年)の自動車盗難件数は64,000件を数え、ここ3年続けて60,000件を超えて高止まりの傾向を示している。また、自動車盗難に関する支払保険金は毎年600億円弱に達し、経済的な面からも深刻な社会問題となっている。 登録事項等証明書の交付請求者、自動車検査証再交付申請者等の本人確認のため、交付請求者に対し、ア.運転免許証、イ.被用者保険証、国民健康保険被保険者証、ウ.パスポート、外国人登録証明書、エ.顔写真付き身分証明書、いずれかの提示が求められているが、窃盗団は巧妙な偽造証明書等で不正に登録事項等証明書等を取得し、盗難のねらいを定めた自動車の保管場所割り出しに利用している可能性がある。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200032	国土交通省	変更登録及び移転登録に係る特例措置の創設について	自動車の登録及び検査に関する申請書等の様式を定める省令第6条	大量の登録申請を効率的に行えるよう、既にFD(フレキシブルディスク)による申請が可能となっている	d	-	自動車の登録及び検査の申請におけるフレキシブルディスクによる手続の導入について定めた、自動車の登録及び検査に関する省令(昭和45年運輸省令第8号)の一部を改正する省令(平成13年国土交通省令第111号)により、平成13年8月1日から施行されている。その後、平成15年6月の全国規模での規制改革要望事項における今回と全く同じ要望に基づいて平成15年11月14日付け国自管第142号でも周知を図っている。		要望者から下記のとおり貴省の回答に対して再意見が提出されており、この再意見を踏まえ、特例措置を設けることの可否について、その理由も含めて回答されたい。 大量の自動車を所有する自動車リース会社に変更登録・移転登録の手続きを行う場合、「変更登録等の申請」、「車検証の提示」などが必要となる。国土交通省が措置しているのは、「変更登録等の申請」に際して、紙ではなくFDにより行うことができるということであり、その点は評価している。しかしながら、抜本的な問題として、リースの場合、所有者(リース会社)と使用者(リースユーザー)が異なるため、変更登録等のために使用者から車検証を集めることが極めて困難なことがあげられる。すなわち「車検証は自動車に備付けなければならない」(道路運送車両法第66条)とされていることから、変更登録等のため使用者から車検証を集めてしまうと、一時的に車検証が無搭載状態となり、使用者は自動車を運行できないということになる。この変更登録等が使用者に原因がある場合は、使用者から車検証の収集は比較的容易ではあるが、所有者に原因(社名変更、本社移転...)がある場合は、台数が膨大となることも相俟って、使用者から収集することは極めて困難な状況にある。当協会としては、「自動車登録制度」の存在は評価しており、法律を遵守し、変更登録等を行いたい。が、現実的には極めて困難であり、FDによる申請手続のほかに何らかの特例措置(特に車検証の部分)を講じていただきたい。			
z1200032	国土交通省	変更登録及び移転登録に係る特例措置の創設について	自動車の登録及び検査に関する申請書等の様式を定める省令第6条	大量の登録申請を効率的に行えるよう、既にFD(フレキシブルディスク)による申請が可能となっている	d	-	自動車の登録及び検査の申請におけるフレキシブルディスクによる手続の導入について定めた、自動車の登録及び検査に関する省令(昭和45年運輸省令第8号)の一部を改正する省令(平成13年国土交通省令第111号)により、平成13年8月1日から施行されている。その後、平成15年6月の全国規模での規制改革要望事項における今回と全く同じ要望に基づいて平成15年11月14日付け国自管第142号でも周知を図っている。		要望者から下記のとおり貴省の回答に対して再意見が提出されており、この再意見を踏まえ、特例措置を設けることの可否について、その理由も含めて回答されたい。 大量の自動車を所有する自動車リース会社に変更登録・移転登録の手続きを行う場合、「変更登録等の申請」、「車検証の提示」などが必要となる。国土交通省が措置しているのは、「変更登録等の申請」に際して、紙ではなくFDにより行うことができるということであり、その点は評価している。しかしながら、抜本的な問題として、リースの場合、所有者(リース会社)と使用者(リースユーザー)が異なるため、変更登録等のために使用者から車検証を集めることが極めて困難なことがあげられる。すなわち「車検証は自動車に備付けなければならない」(道路運送車両法第66条)とされていることから、変更登録等のため使用者から車検証を集めてしまうと、一時的に車検証が無搭載状態となり、使用者は自動車を運行できないということになる。この変更登録等が使用者に原因がある場合は、使用者から車検証の収集は比較的容易ではあるが、所有者に原因(社名変更、本社移転...)がある場合は、台数が膨大となることも相俟って、使用者から収集することは極めて困難な状況にある。当協会としては、「自動車登録制度」の存在は評価しており、法律を遵守し、変更登録等を行いたい。が、現実的には極めて困難であり、FDによる申請手続のほかに何らかの特例措置(特に車検証の部分)を講じていただきたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200032	国土交通省	変更登録及び移転登録に係る特例措置の創設について	5039	50390035	11	社団法人 リース事業協会	35	変更登録及び移転登録に係る特例措置の創設について	・大量の車両を所有する者が変更登録・移転登録を行う場合、電子媒体等による一括申請等の措置を講じること。・大量の車両を所有する者が変更登録・移転登録を行うことを前提として、「所有者に係る自動車検査証の記載事項に変更事由(所有者の合併、名称・住所変更等)が生じた場合、特段の理由がある限りにおいては、特例として大量一括処理を効率的に行えるための申請手続きについて認める。」等の措置を講じること。	・厳しい経済環境に対応等するための企業の組織再編等が容易となる。・リース会社の申請及び自動車検査証を収集するための過重な事務負担と経済的負担等が緩和される。	・リース車両数は急速に拡大しているが、道路運送車両法における登録関係諸手続き等はリース会社のような大量の車両を所有する者に想定した手続きが講じられていない。・厳しい経済環境の中、リース会社においても企業の組織再編等が増加。また、経費削減等の観点から本社移転が行われている。・これら経済環境の変化が著しいなか、大量の車両を所有するリース会社に合併、名称・住所変更等の変更登録・移転登録の事由及び自動車検査証の記載事項の変更事由が生じた場合、変更登録・移転登録の申請及び自動車検査証を収集するため過重な事務負担と経済的負担等がかかる。・自動車の登録制度について高く評価するため、電子媒体等による一括申請等の措置を講じるとともに、リース会社のような大量の車両を所有する者に変更事由が生じた場合、特段の理由がある限りにおいては、特例として大量一括処理を効率的に行えるための申請手続きについて認める等の措置を講じること。 1 リース車両数(国土交通省調査) 1966年 1,489台 1980年 18万台 1990年 119万台 2003年 267万台 2 リース車両を1万台以上保有する会社数とシェア(日本自動車リース協会連合会調査) 1992年 37社・71.3% 2003年 41社・82.7% 2 社団法人リース事業協会の会員数 1998年度末 370社 2003年度末 294社 減少(退会)の要因は合併・営業譲渡等	
z1200032	国土交通省	変更登録及び移転登録に係る特例措置の創設について	5040	50400033	11	オリックス	33	変更登録及び移転登録に係る特例措置の創設について	大量の車両を所有する者が変更登録・移転登録を行う場合、電子媒体等による一括申請等の措置を講じること。・大量の車両を所有する者が変更登録・移転登録を行うことを前提として、「所有者に係る自動車検査証の記載事項に変更事由(所有者の合併、名称・住所変更等)が生じた場合、特段の理由がある限りにおいては、特例として大量一括処理を効率的に行えるための申請手続きについて認める。」等の措置を講じること。	厳しい経済環境に対応等するための企業の組織再編等が容易となる。・リース会社の申請及び自動車検査証を収集するための過重な事務負担と経済的負担等が緩和される。	リース車両数は急速に拡大しているが、道路運送車両法における登録関係諸手続き等はリース会社のような大量の車両を所有する者を想定した手続きが講じられていない。厳しい経済環境の中、リース会社においても企業の組織再編等が増加。また、経費削減等の観点から本社移転が行われている。これら経済環境の変化が著しいなか、大量の車両を所有するリース会社に合併、名称・住所変更等の変更登録・移転登録の事由及び自動車検査証の記載事項の変更事由が生じた場合、変更登録・移転登録の申請及び自動車検査証を収集するため過重な事務負担と経済的負担等がかかる。自動車の登録制度について高く評価するため、電子媒体等による一括申請等の措置を講じるとともに、リース会社のような大量の車両を所有する者に変更事由が生じた場合、特段の理由がある限りにおいては、特例として大量一括処理を効率的に行えるための申請手続きについて認める等の措置を講じること。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200034	国土交通省	レンタカーのナンバー登録の一元化	道路運送法施行規則第52条 貸渡人を自動車の使用者として行う 自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて (平成7年6月13日自旅第138号)	有償貸渡しの許可の申請については、平成16年4月28日付通達「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて」の一部改正について(国自旅第17号)において、主たる事務所の管轄運輸支局において、事業者ごとに行うこととしている。	e		有償貸渡しの許可の申請については、平成16年4月28日付通達「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて」の一部改正について(国自旅第17号)において、主たる事務所の管轄運輸支局において、事業者ごとに行うこととしており、措置済みである。					
z1200034	国土交通省	レンタカーのナンバー登録の一元化	道路運送法施行規則第52条 貸渡人を自動車の使用者として行う 自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて (平成7年6月13日自旅第139号)	有償貸渡しの許可の申請については、平成16年4月28日付通達「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて」の一部改正について(国自旅第17号)において、主たる事務所の管轄運輸支局において、事業者ごとに行うこととしている。	e		有償貸渡しの許可の申請については、平成16年4月28日付通達「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて」の一部改正について(国自旅第17号)において、主たる事務所の管轄運輸支局において、事業者ごとに行うこととしており、措置済みである。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200034	国土交通省	レンタカーのナンバー登録の一元化	5039	50390050	11	社団法人 リース事業協会	50	レンタカーのナンバー登録の一元化	貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて(平成7年6月13日自旅第138号)により、レンタカーの許可申請は貸渡しをしようとする自家用自動車の配置事務所の位置を管轄する運輸支局長に提出することとされている。本規制について、リース事業者と同様に有償貸渡許可申請は本社所在地管轄運輸支局の1ヶ所とすることを要望する。		昨年、同要望に対して国土交通省から「レンタカー事業者が行う有償貸渡許可申請の提出先を本社所在地管轄運輸支局の1箇所で足りることとするために必要な制度の見直しについて検討し、措置する。」との回答が示された。申請手続きの効率を向上させる観点から、早期の措置を要望する。	
z1200034	国土交通省	レンタカーのナンバー登録の一元化	5040	50400031	11	オリックス	31	レンタカーのナンバー登録の一元化	貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて(平成7年6月13日自旅第138号)により、レンタカーの許可申請は貸渡しをしようとする自家用自動車の配置事務所の位置を管轄する運輸支局長に提出することとされている。本規制について、リース事業者と同様に有償貸渡許可申請は本社所在地管轄運輸支局の1ヶ所とすることを要望する。		昨年、同要望に対して国土交通省から「レンタカー事業者が行う有償貸渡許可申請の提出先を本社所在地管轄運輸支局の1箇所で足りることとするために必要な制度の見直しについて検討し、措置する。」との回答が示された。申請手続きの効率を向上させる観点から、早期の措置を要望する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200035	総務省、国土交通 省	自動車の使用の本拠の位置の変更に 伴う登録番号(ナンバープレート)の変更に ついて」	道路運送車両法第 12条・同第14条 第1項及び自動車 登録規則第13条	ナンバープレートの地名は、車検証 上の「使用の本拠の位置」を管轄す る運輸支局等の表示をすることと なっている。	c	-	自動車登録番号は、課税関係の ベースになっていること、車庫法違 反の捜査の端緒にもなり得る等の 行政上の役割を果たすものである ため、使用の本拠の位置の変更に 伴い管轄が変更する場合には、自 動車登録番号を変更する必要がある。		要望者は、自動車運転免許証の免 許証番号は、免許取得した県の コードが表記されているにもかかわ らず、他県に移転しても、免許証番 号に変更は無いことを例に挙げて、 同様のことが自動車登録番号につ いてもシステム上可能とし得ると主 張しており、要望内容が実現できな いか再度検討のうえ、回答いただき たい。			
z1200035	総務省、国土交通 省	自動車の使用の本拠の位置の変更に 伴う登録番号(ナンバープレート)の変更に ついて」	道路運送車両法第 12条・同第14条 第1項及び自動車 登録規則第13条	ナンバープレートの地名は、車検証 上の「使用の本拠の位置」を管轄す る運輸支局等の表示をすることと なっている。	c	-	自動車登録番号は、課税関係の ベースになっていること、車庫法違 反の捜査の端緒にもなり得る等の 行政上の役割を果たすものである ため、使用の本拠の位置の変更に 伴い管轄が変更する場合には、自 動車登録番号を変更する必要がある。		要望者は、自動車運転免許証の免 許証番号は、免許取得した県の コードが表記されているにもかかわ らず、他県に移転しても、免許証番 号に変更は無いことを例に挙げて、 同様のことが自動車登録番号につ いてもシステム上可能とし得ると主 張しており、要望内容が実現できな いか再度検討のうえ、回答いただき たい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200035	総務省、国土交通省	自動車の使用の本拠の位置の変更に伴う登録番号(ナンバープレート)の変更について」	5039	50390051	11	社団法人 リース事業協会	51	自動車の使用の本拠の位置の変更に伴う登録番号(ナンバープレート)の変更について」	現状、車輛の使用者の変更が無いにもかかわらず、使用の本拠の位置が異なる自動車検査登録所間の移転変更になった場合、自動車登録番号が変更となる。かかる場合、自動車登録番号の変更なく、車検証の「住所」、「使用の本拠位置」の表記のみの変更で済むよう要望する。	・ナンバープレートを変更する必要はなくなる・使用者、リース会社の車輛管理が省力化される。・ナンバープレートを変更することを嫌っての移転登録をしないことを防止できる。・自動車保険(任意保険)その他の変更手続きが省略される。	おそらく現行のルールは自動車税徴収の利便に益するものと推測するが、電子化された行政においては他県ナンバーでも、税の徴収は「車台番号」と「使用の本拠の位置」または「使用者の住所」を把握することにより徴収は可能と思われる。現に、自動車運転免許証の免許証番号は、免許取得した県のコードが表記されているにもかかわらず、他県に移転しても、免許証番号に変更は無い。その場合、住所地管轄の公安委員会より、更新の案内が来る。また、住所地管轄の公安委員会より更新された免許証が交付されるとの事例がある。	
z1200035	総務省、国土交通省	自動車の使用の本拠の位置の変更に伴う登録番号(ナンバープレート)の変更について」	5040	50400035	11	オリックス	35	自動車の使用の本拠の位置の変更に伴う登録番号(ナンバープレート)の変更について」	現状、車輛の使用者の変更が無いにもかかわらず、使用の本拠の位置が異なる自動車検査登録所間の移転変更になった場合、自動車登録番号が変更となる。かかる場合、自動車登録番号の変更なく、車検証の「住所」、「使用の本拠位置」の表記のみの変更で済むよう要望する。	・ナンバープレートを変更する必要はなくなる・使用者、リース会社の車輛管理が省力化される。・ナンバープレートを変更することを嫌っての移転登録をしないことを防止できる。・自動車保険(任意保険)その他の変更手続きが省略される。・ナンバープレートの番号割り当ての速度が多少なりとも遅くなる。などの効果があると思われる。	おそらく現行のルールは自動車税徴収の利便に益するものと推測するが、電子化された行政においては他県ナンバーでも、税の徴収は「車台番号」と「使用の本拠の位置」または「使用者の住所」を把握することにより徴収は可能と思われる。現に、自動車運転免許証の免許証番号は、免許取得した県のコードが表記されているにもかかわらず、他県に移転しても、免許証番号に変更は無い。その場合、住所地管轄の公安委員会より、更新の案内が来る。また、住所地管轄の公安委員会より更新された免許証が交付されるとの事例がある。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200042	国土交通省	高速道路料金の軽減化	道路整備特別措置 法第2条の4、第7 条の4、第7条の1 5、第11条 道路整備特別措置 法施行令第1条の 5、第1条の6	高速道路の料金については、道路 整備特別措置法第11条に基づき、 「新設、改築その他管理に要する費 用で政令(施行令第1条の5)で定 めるものを償うものであり、かつ、公 正妥当なものでなければならな い。」とされている。	b	-	高速道路の料金については、償還 に与える影響や利用者の負担の公 平性を確保することが必要であり、 また、商業車両、自家用車両等の 利用目的に応じた料金設定は、料 金徴収実務上においても困難であ るが、別納割引制度の廃止に伴 い、大口・多頻度利用者の利便を 図る新たな割引制度を検討中であ る。	0	回答では大口・多頻度利用者の利 便を図る新たな割引制度を検討中 とあるが、平成17年度までに実施さ れる事の可否について改めて検討 されたい。			
z1200043	国土交通省	二輪独自の高速道路通行料金設定	道路整備特別措置 法第2条の4、11 条 道路整備特別措置 法施行令第1の 5、第1の6	高速道路料金の車種区分について は、より負担の公平を図る観点か ら、昭和63年の道路審議会答申を 受けて、平成元年の料金改定にお いて、それまで二輪車からマイクロ バスや8トン未満の貨物自動車まで が含まれていた普通車の区分を 「中型車」、「普通車」、「軽自動車 等」の3車種に分け、自動二輪車に ついては、「軽自動車等」に区分し ている。	c	-	自動二輪車については、走行時に 他の車両と同様に1車線を占有し、 交通安全上必要な車間距離を確保 する必要があること(占有者負担)、 また法定の最高速度は他の車種と 同様に100kmであること(受益者負 担)、さらに照明、標識等に要する 費用や道路巡回費用等に関して、 他の車種と同様の負担を行うべき ものと考えられること(原因者負担) から総合的に勘案すると軽自動車 との差異はほとんどなく、同一の車 種区分とすることは適正であると認 識している。	0	回答では軽自動車との差異はほと んどないとの事であるが、四輪車と 比較して占有面積及び道路損傷度 が小さいとの指摘もある事から、見 直しの可否について示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200042	国土交通省	高速道路料金の軽減化	5048	50480008	11	社団法人 日本自動車工業会	8	高速道路料金の軽減化	商業車輛に対する高速道路料金の軽減を図ってほしい。	現状、商業車輛に対する特別料金の設定はない。	貨物自動車運送事業法及び貨物運送取扱い事業法の改正により、運賃は自由化となったものの、実質的には以前から自由化状態にあり、運賃のデフレ化は進行の一途を辿っている。高速道路料金が車輛の高率稼働を著しく阻害している。又、現行料金は諸外国と比較し、驚異的に高い。	・重点要望項目
z1200043	国土交通省	二輪独自の高速道路通行料金設定	5048	50480009	11	社団法人 日本自動車工業会	9	二輪独自の高速道路通行料金設定	二輪車と四輪車とを車両占有面積や道路損傷度の面から比較し、その結果を反映した二輪独自の通行料金を設定されることを要望。	二輪車の高速道路通行料金は軽自動車と同額になっている。	四輪車と比較して、占有面積・道路損傷度の小さい二輪車が、高速道路通行料金の根拠である「車種区分」ならびに「車種間料金比較」に二輪車区分がないため、二輪車専用料金の設定がない。これは二輪車ユーザーに必要な以上の経済的負担を強いている。	・重点要望項目

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200044	国土交通省	自動二輪車の駐車場整備	駐車場法第2条第4号	駐車場法第2条第4号は、同法における用語の意義を規定したものに過ぎず、自動二輪車の受け入れが可能な駐車施設の整備を規制するために設けられたものではない。	d	-	駐車場法には、自動二輪車の駐車場への受け入れを妨げるような規制はないため、現行駐車場法で十分対応可能であると認識している。 なお、駐車場の附置義務制度については、具体的内容は条例により定められている。		要望は自動二輪車の駐車場への受け入れの促進を求めているものであり、この点についての具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。			
z1200045	国土交通省	特殊車両の通行許可申請手数料の見直し及び通行許可期間の延長について	道路法第47条の2、車両制限令第16条、車両の通行の制限について(昭和53年12月1日道路局長通達)、特殊な車両の通行の許可に関する具体的処理について(昭和53年12月1日道路交通管理課長通達)	許可に係る協議手数料は、許可1件につき1,500円。許可の期間は最長1年間。	b	,	手数料は、道路管理者間協議に必要な経費として徴収しているものであるが、これまで道路管理者間協議に要した時間・費用の実態と、現在の手数料計算方法と道路管理者間協議の実態について調査を行ってきたところであり、調査の結果を踏まえ見直しについて検討。 許可の期間については、工事の実施等により道路の状況等が常に変化することを考慮し、制度創設当初は当該車両の通行の都度許可を行っていたが、特殊車両を通行させる者の負担軽減を図る観点から期間延長に努めた結果、現在は1年を上限としている。 一方、特殊車両の5割以上は無許可で走行しており、更なる許可期間の延長については慎重な対応が必要。 3月より電子申請システムを導入し、全国の申請状況を一元的に把握することが可能となることから、その後の申請状況、走行実態等を踏まえ、許可期間の更なる延長について検討。 なお、許可申請率が向上する等、制度の適切な運用が図られれば、許可期間の更なる延長を行うことも可能。	0	見直しの検討状況及び平成17年度までに実施される事の可否について改めて検討されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200044	国土交通省	自動二輪車の駐車場整備	5048	50480010	11	社団法人 日本自動車工業会	10	自動二輪車の駐車場整備	駐車場法の対象に大型自動二輪車、普通自動二輪車を含ませていただきたい。	自動二輪車(50ccを超えるもの)を受け入れる駐車場が僅少である。	原動機付自転車(50cc以下)は、平成5年の自転車法の改正で自転車に原付自転車が含まれることになったため、自転車駐輪場への受け入れが可能になり、駐車スペースは徐々に増えつつある。しかし、自動二輪車(50ccを超えるもの)は、「自転車法」の対象外であるだけでなく、「駐車場法」からも除外されているため、自動二輪車の駐車可能な駐車場の設置及び改善が進まず、自動二輪車のユーザーの多くは、心ならずも路上駐車を余儀なくされるなど、その行動を阻害する要因となっている。	重点要望項目
z1200045	国土交通省	特殊車両の通行許可申請手数料の見直し及び通行許可期間の延長について	5048	50480011	11	社団法人 日本自動車工業会	11	特殊車両通行許可申請における手数料設定の見直し	下記項目についての見直しを要望 許可期間の延長：現行の最長1年からの期間延長 個別申請化：現行の5経路1パックを、1経路単位での申請に変更 更新時の手数料低減：現行は新規申請時と更新時の手数料が同額 通行経路数に関係なく、更新時は手数料を一律として頂きたい。	現行手数料は5経路を1パックとして、1～5経路＝1,500円、6～10経路＝3,000円と定められている。	更新(継続)申請も、新規と変わらない手数料である……手数料(工数)に応じた手数料になっていない。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200045	国土交通省	特殊車両の通行許可申請手数料の見直し及び通行許可期間の延長について	道路法第47条の2、車両制限令第16条、車両の通行の制限について(昭和53年12月1日道路局長通達)、特殊な車両の通行の許可に関する具体的処理について(昭和53年12月1日道路交通管理課長通達)	許可に係る協議手数料は、許可1件につき1,500円。許可の期間は最長1年間。	b	,	手数料は、道路管理者間協議に必要な経費として徴収しているものであるが、これまで道路管理者間協議に要した時間・費用の実態と、現在の手数料計算方法と道路管理者間協議の実態について調査を行ってきたところであり、調査の結果を踏まえ見直しについて検討。 許可の期間については、工事の実施等により道路の状況等が常に変化することを考慮し、制度創設当初は当該車両の通行の都度許可を行っていたが、特殊車両を通行させる者の負担軽減を図る観点から期間延長に努めた結果、現在は1年を上限としている。 一方、特殊車両の5割以上は無許可で走行しており、更なる許可期間の延長については慎重な対応が必要。 3月より電子申請システムを導入し、全国の申請状況を一元的に把握することが可能となることから、その後の申請状況、走行実態等を踏まえ、許可期間の更なる延長について検討。 なお、許可申請率が向上する等、制度の適切な運用が図られれば、許可期間の更なる延長を行うことも可能。	0	見直しの検討状況及び平成17年度までに実施される事の可否について改めて検討されたい。			
z1200046	国土交通省	特殊車両通行許可制度における長さの緩和	車両制限令第3条	セミトレーラ連結車の車長の一般的制限値は、高速自動車国道では16.5メートル、その他の道路では12メートル。 分割可能貨物を積載するセミトレーラ連結車の車長の許可限度は、積載物が車両投影面からはみ出さない範囲内で17メートル。	c	-	道路は一定の諸元の車両の通行を想定し、この車両が安全かつ円滑に通行できるよう設計されており、車両制限令によって道路を通行する車両の寸法、重さ等の最高限度(一般的制限値)を定め(長さの場合12m)、制限している。 長さの一般的制限値(12m)を超える車両(長さ17mの場合にも)の通行にあっては、交差点などにおいて対向車線等を侵さずに通行できる場合は徐行することにより、対向車線等を侵す場合は、徐行及び前後に誘導車を配置することにより安全で円滑な通行を確保している。このため、個別に通行する車両の諸元と経路ごとに審査を行い、必要に応じて徐行などの通行条件を附して通行を許可しているのが現状。 その中で、直ちにすべての道路において長さの一般的制限値を引き上げ、17mまでの長さの車両が徐行などの通行条件なしに通行することを可能とすることは、安全等の観点から困難である。	0	回答では直ちにすべての道路において長さの一般的制限値を引き上げ、17mまでの長さの車両が徐行などの通行条件なしに通行することを可能とすることは、安全等の観点から困難とあるが、要望には、セミトレーラ連結車については、車長16.5メートルであって、幅、高さ、重量が車両制限令の最高限度内であれば原則として、B条件以下での通行許可条件での包括的な許可という点もあるので、この点についての具体策を検討され、改めて示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200045	国土交通省	特殊車両の通行許可申請手数料 の見直し及び通行許可期間の延長 について	5076	50760005	11	(社)全日本トラック協会	5	特殊車両の通行許可申請手数料の軽 減並びに許可期間の延長について	特殊車両の通行許可申請手数料の軽 減並びに許可期間の延長について	申請手数料→1,500円/台、許可期間 →1年	平成16年3月末より特殊車両通行許可 の「オンライン申請システム」が導入され たことにより、申請手続きの簡素化が図 られたが、申請手数料については道路 管理者間協議の時間・費用等の実態並 びに手数料計算方法について調査を実 施し検討するとされている。この検討を できるだけ速やかに実施し手数料を軽 減されたい。 また、一旦許可を得ても許可期間の更 新が生じた場合は、変更申請が必要と なり申請費用も別途必要となり、申請事 業者の申請に係る事務負担とコストを軽 減するため許可期間の延長を図られたい。	
z1200046	国土交通省	特殊車両通行許可制度における長さ の緩和	5048	50480012	11	社団法人 日本自動車工業 会	12	特殊車両通行許可制度における長さの 緩和	車両制限令第3条で定められている長さ の制限値を「セミトレーラー」については 連結長12mから17mに数値の見直し をお願いしたい。	セミトレーラーのうち、連結長が12mを 超えるものについては、17mを限度とし て車両の長さに対する特殊車両通行許可 の申請が必要である。	・車両の長さに関する制限値は、昭和36 年にさだめられて以来改定されていない 現状がある。 ・昨今の物流・道路事情に鑑みれば、1 2m超17m未満のセミトレーラーでの運 行は、申請手続きを要するほどの「特 殊」とはいえないと考える。	・重点要望項目

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第241号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第242号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5049	50490002	11	特定非営利活動法人ふれあ い福祉北九州	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳児や保護者が同行しない児童は単独 では移動が困難であり、子育ての支援 や子供の安全の確保のために、通園、 通学を含めて認められるべきである。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5049	50490003	11	特定非営利活動法人ふれあ い福祉北九州	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を申 請して拒絶された例がある。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。NPO等 が地方公共団体に運営協議会の設置を 申請して拒絶された例がある。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第243号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が必ずしも必要としない。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第244号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が必ずしも必要としない。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5049	50490004	11	特定非営利活動法人ふれあい福祉北九州	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明示	地方公共団体はNPO等からの申請があった場合には市区町村長の責任で受け付け、担当部署は市区町村長の責任で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会の設置を申請しても窓口をたらい回しにされて受付の部局が定まらずNPO等が困惑している事例があると聞く。NPO等の申請受付の窓口として企画課(内閣府への申請の担当窓口)、交通対策課(〇〇運輸局〇〇運輸支局の担当窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策課、児童福祉課)などを明確に指示願いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5049	50490006	11	特定非営利活動法人ふれあい福祉北九州	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続の簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第245号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるかを協議するために設置される必要があるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第246号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5049	50490007	11	特定非営利活動法人ふれあ い福祉北九州	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及 び運転者の代表」とあるが、ボランティア による福祉有償運送とバス、タクシー等 関係交通機関とは競合或いは補完の関 係にあるとは考えられないので、バス、タ クシー等の代表の参加は不要と考える。 ボランティアによる福祉有償運送は、ご 近所の助け合い活動が本質であり、行 政の施策或いは株式会社等の収益事業 とは領域が異なる活動である。ボラン ティアによる福祉有償運送は、参加する ボランティアの人数、規模、時間数、報 酬金額等はバス、タクシー等関係交通機 関とは比較にならない小規模であり、競 合或いは補完の関係によると考えるの は著しい事実誤認である。したがって地 域に密着した福祉輸送を充実したいとい う期待に反して運営協議会の議論は相 互に噛み合わない空転したものとなる懸 念される。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5065	50650002	11	移動サービス市民活動全国 ネットワーク	2	道路運送法80条第1項による福祉有償 運送の必要性の周知と運営協議会の設 置の徹底	道路運送法の許可申請を希望するNPO 法人等がある場合、必ず、且つ速やか に地方自治体が「運営協議会」を設置す るよう、通達に明記してほしい。	道路運送法の許可事業としての、福祉 有償運送事業の実施	NPO等のサービスを利用する移動困難 者が現実に存在している地域において、 運営協議会を設置する必要がないと断 定している市町村があるが、必要性がな いと断定することはできないはずであ る。	特にナシ

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第247号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのものであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第248号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では営利に至らない範囲については、各地域における同種の一般乗用旅客自動車運送事業の上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地域の特性等を勘案しつつ、運営協議会において判断されるものとして明確化を図っているとあるが、基準をガイドライン等で示すなど周知徹底について再検討され、示されたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5065	50650003	11	移動サービス市民活動全国 ネットワーク	3	国旅自第240号通達の4(2)、「運送の 対象」における福祉有償運送の対象者 拡大	国旅自第240号通達の4(2)、「運送の 対象」の福祉有償運送において、乳幼 児、児童、短期間のけが人や妊産婦を 含めるべきである。	乳幼児、児童の下校後の移動のサポ ートによる子育て支援や通学支援、妊産 婦、短期間のけが人を含む通院支援とし ての福祉有償運送事業の実施	利用対象者に乳幼児、児童が含まれて いないこと。乳幼児や保護者のいない児 童は単独では移動が困難であり、通園・ 通学はもちろん、子育てやこどもの安全 を確保する点からも、利用対象者として 認められるべきである。また、短期間の 怪我や妊産婦などからは、次のような要 望が寄せられている。「まだ頭のやわら かい新生児はゆっくり走っていただきた い、タクシ－はいくらゆっくり走ってとい っても無理。また、妊産婦は足元が見えな い上にふらついて転倒しやすい。荷物を 持って、転ばないように手を貸して欲しい のです。介助者つきの移動サ－ビスは 妊婦にこそ必要です。」	特にナシ
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5065	50650004	11	移動サービス市民活動全国 ネットワーク	4	道路運送法80条第1項による福祉有償 運送の許可が不要な団体の明確化	道路運送法80条1項の福祉有償運送の 許可対象として、無償に近い任意団体に よるボランティア活動や、補助金事業等 の資金投入が明らかである事業につい て、取り扱いを明確化してほしい。	任意のボランティア団体による小規模の 外出支援活動の実施	好意の謝礼程度しか受け取らない活動 については、許可申請をする必要はない とされているが、不明確である。全国に 小規模の任意のボランティア団体が数 多くあり、ガソリン代の実費弁償は運送 の対価に当たらないのではないかと、	特にナシ

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第249号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経てはいる事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等もメンバーとして参加することが望ましい。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方自治体の裁量によるものとする。 <地方運輸局主導の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第250号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経てはいる事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等もメンバーとして参加することが望ましい。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方自治体の裁量によるものとする。 <地方運輸局主導の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5065	50650005	11	移動サービス市民活動全国 ネットワーク		道路運送法80条第1項による福祉有償 5 運送の「運営協議会」設置の担当部署 の明確化	自治体庁内に福祉と交通の担当課が分 かれているため、移動制約者の問題を 担当する部局が明確にならない。福祉輸 送にかかる担当部署を新しく配置、また は特定すべきである。	事務所所在地を含む活動圏内で道路運 送法の許可事業として、福祉有償運送 事業を行う。	運営協議会の設置主体は240号通達に よって、地方自治体の中で福祉・交通施 策担当課が双方で担当を譲り合う状態 が生じており、運営協議会設置がなか なが進まないため。	特にナシ
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5068	50680002	11	特定非営利活動法人 福祉 交通支援センター		道路運送法80条第1項による福祉有償 2 運送の許可の条件整備としての「運営協 議会」設置	厚生労働省と国土交通省は、全都道府 県に運営協議会が設置されるよう指導 すべきである。ガイドラインによる許可申 請の猶予期間を概ね2年程度としている ことから、平成16年度中に実現すべきも のとして設置の義務化をお願いしたい。	道路運送法の許可を受けて行う福祉有 償運送事業の実施	運営協議会の設置主体は240号通達に、地 方公共団体が主宰することが明記されてい るものの、実際には都道府県・市町村ともに協 議会設置に消極的で、運営協議会が殆ど設 置されていないから。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第251号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのものであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第252号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5088	50880002	11	特定非営利活動法人北九州 あいの会	2	ボランティアによる福祉有償車両	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児あい童」を 追加する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保の為、通園、 通学を含めて認められるべきである。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5088	50880003	11	特定非営利活動法人北九州 あいの会	3	ボランティアによる福祉有償車両	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行なわれている地域においては、 NPO等からの申請があつた場合には、 地方公共団体は運営協議会の設置を拒 むことは出来ない」と明記願いたい。NPO 等が地方公共団体に運営協議会の設置 を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第253号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、協議の場において、公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第254号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、協議の場において、公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5088	50880004	11	特定非営利活動法人北九州 あいの会	4	ボランティアによる福祉有償車両	地方公共団体の運営協議会の設置義務の明示	地方公共団体はNPOからの申請があった場合には市区町村長の責任で受付、担当部署は市区町村長の責任でお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会の設置を申請しても窓口をたらい回しにされて、受付の部局が定まらずNPO等が困惑している事例があると聞く。NPO等の申請窓口としての企画課(内閣府への申請の窓口)交通対策課(〇〇運輸局 〇〇運輸愚痴担当窓口)福祉課(高齢福祉課、障害対策課、児童福祉課)などを明確に指示願いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5088	50880006	11	特定非営利活動法人北九州 あいの会	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条または第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別をなくしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条一項の許可の取扱い手続であるので、後者を差別して取り扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えてできるだけ後者の許可申請書を簡略して頂きたい。利用者の安全性の担保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条一項許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守ることで十分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続の簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第255号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ていた事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等も参加することが望ましい。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるかを協議するために設置されたとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第256号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ていた事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等も参加することが望ましい。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのものであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5088	50880007	11	特定非営利活動法人北九州 あいの会	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直していただ きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及 び運転者の代表」とあるが、ボランティア による福祉有償運送とバス、タクシー等 関係交通機関とは整合或いは補完の関 係にあるとは考えられないので、バス、タ クシー等の代表の参加は不要と考える。 ボランティアによる福祉有償運送は、こ 近所の助け合い活動が本質であり、行 政の政策或いは株式会社等の収益事業 とは領域が異なる活動である。ボラン ティアによる福祉有償運送は、参加する ボランティアの人数、時間数等はバス、 タクシー等関係交通機関とは比較になら ない小規模であり、整合或いは補完の 関係にあると考えるのは著しい事実誤認 である。したがって自息に密着した福祉 輸送を充実させたいという期待に反して 運営協議会の議論は、相互に噛み合わ ない空転したものとなると懸念される。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5089	50890002	11	特定非営利活動法人久留米 たすけあいの会	2	ボランティアによる福祉有償車両	法令等による規制の撤廃	運送の対象者に「乳幼児、児あい童」を 追加する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助やほ子供の安全の確保の為、通園、 通学を含めて認められるべきである。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第257号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第258号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5089	50890003	11	特定非営利活動法人久留米 たすけあいの会	3	ボランティアによる福祉有償車両	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行なわれている地域においては、 NPO等からの申請があつた場合には、 地方公共団体は運営協議会の設置を拒 むことは出来ない」と明記願いたい。NPO 等が地方公共団体に運営協議会の設置 を申請して拒絶された例がある。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5089	50890004	11	特定非営利活動法人久留米 たすけあいの会	4	ボランティアによる福祉有償車両	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPOからの申請があつ た場合には市区町村長の責任で受付、 担当部署は市区町村長の責任でお願い したい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会の 設置を申請しても窓口をたらい回しにさ れて、受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。NPO等 の申請窓口としての企画課(内閣府への 申請の窓口)交通対策課(〇〇運輸局 〇〇運輸愚痴担当窓口)福祉課(高齢 福祉課、障害対策課、児童福祉課)など を明確に指示願いたい。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第259号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはいないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第260号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはいないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5089	50890006	11	特定非営利活動法人久留米 たすけあいの会	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条または第43条による 事業許可を得た営利法人の事業所が第 80条の有償運送許可を得る場合と非営 利法人(NPO等)が第80条の有償運送 許可を得る場合の申請書の差別をなくし てレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との 間には「許可の取扱いに係る様式例等」 に著しい差があるが、両者共に道路運 送法第80条一項の許可の取扱い手続 であるので、後者を差別して取り扱うこと は不当かつ不公平な取扱いである。前 者の様式例等に揃えてできるだけ後者 の許可申請書を簡略して頂きたい。利用 者の安全性の担保のためには、国自旅 第240号の道路運送法第80条一項許 可の取扱い第4項運送の条件(4)運転 者及び(5)損害賠償措置に記載事項を 守ることで十分である。また、運輸支局 への申請書類を煩雑にする事は行政手 続の簡略化を目的とした事務合理化の 方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5089	50890007	11	特定非営利活動法人久留米 たすけあいの会	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直していただ きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及 び運転者の代表」とあるが、ボランティア による福祉有償運送とバス、タクシー等 関係交通機関とは整合或いは補完の関 係にあるとは考えられないので、バス、タ クシー等の代表の参加は不要と考える。 ボランティアによる福祉有償運送は、ご 近所の助け合い活動が本質であり、行 政の政策或いは株式会社等の収益事業 とは領域が異なる活動である。ボラン ティアによる福祉有償運送は、参加する ボランティアの人数、時間数等はバス、 タクシー等関係交通機関とは比較になら ない小規模であり、整合或いは補完の 関係にあると考えるのは著しい事実誤認 である。したがって自息に密着した福祉 輸送を充実させたいという期待に反して 運営協議会の議論は、相互に噛み合わ ない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第261号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていたとしてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第262号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていたとしてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5097	50970002	11	特定非営利活動法人くらじた すけあいの会	2	ボランティアによる福祉有償車両	法令等による規制の撤廃	運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保の為、通園、通 学を含めて認められるべきである。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5097	50970003	11	特定非営利活動法人くらじた すけあいの会	3	ボランティアによる福祉有償車両	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行なわれている地域においては、 NPO等からの申請があつた場合には、 地方公共団体は運営協議会の設置を拒 むことは出来ない」と明記願いたい。NPO 等が地方公共団体に運営協議会の設置 を申請して拒絶された例がある。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第263号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第264号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5097	50970004	11	特定非営利活動法人くらし すけあいの会	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPOからの申請があっ た場合には市区町村長の責任で受付、 担当部署は市区町村長の責任でお願い したい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会の 設置を申請しても窓口をたらい回しにさ れて、受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。NPO等 の申請窓口としての企画課(内閣府への 申請の窓口)交通対策課(〇〇運輸局 〇〇運輸愚痴担当窓口)福祉課(高齢 福祉課、障害対策課、児童福祉課)など を明確に指示願いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5097	50970006	11	特定非営利活動法人くらし すけあいの会	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条または第43条による 事業許可を得た営利法人の事業所が第 80条の有償運送許可を得る場合と非営 利法人(NPO等)が第80条の有償運送 許可を得る場合の申請書の差別をなくし てレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との 間には「許可の取扱いに係る様式例等」 に著しい差があるが、両者共に道路運 送法第80条一項の許可の取扱い手続 であるので、後者を差別して取り扱うこ とは不当かつ不公平な取扱いである。前 者の様式例等に揃えてできるだけ後者 の許可申請書を簡略して頂きたい。利用 者の安全性の担保のためには、国自旅 第240号の道路運送法第80条一項許 可の取扱い第4項運送の条件(4)運転 者及び(5)損害賠償措置に記載事項を 守ることで十分である。また、運輸支局 への申請書類を煩雑にする事は行政手 続の簡略化を目的とした事務合理化の 方向に逆行する事になる。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第265号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等もメンバーとして参加することが望ましい。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるかを協議するために設置される必要があるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第266号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等もメンバーとして参加することが望ましい。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのものであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5097	50970007	11	特定非営利活動法人くらじた すけあいの会	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直していただ きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及 び運転者の代表」とあるが、ボランティア による福祉有償運送とバス、タクシー等 関係交通機関とは整合或いは補完の関 係にあるとは考えられないので、バス、タ クシー等の代表の参加は不要と考える。 ボランティアによる福祉有償運送は、こ 近所の助け合い活動が本質であり、行 政の政策或いは株式会社等の収益事業 とは領域が異なる活動である。ボラン ティアによる福祉有償運送は、参加する ボランティアの人数、時間数等はバス、 タクシー等関係交通機関とは比較になら ない小規模であり、整合或いは補完の 関係にあると考えるのは著しい事実誤認 である。したがって自息に密着した福祉 輸送を充実させたいという期待に反して 運営協議会の議論は、相互に噛み合わ ない空転したものとなると懸念される。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5099	50990002	11	特定非営利活動法人福岡た すけあいの会	2	ボランティアによる福祉有償車両	法令等による規制の撤廃	運送の対象者に「乳幼児、児あい童」を 追加する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助やほ子供の安全の確保の為、通園、 通学を含めて認められるべきである。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第267号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加盟することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第268号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加盟することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5099	50990003	11	特定非営利活動法人福岡た すけあいの会	3	ボランティアによる福祉有償車両	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行なわれている地域においては、 NPO等からの申請があつた場合には、 地方公共団体は運営協議会の設置を拒 むことは出来ない」と明記願いたい。NPO 等が地方公共団体に運営協議会の設置 を申請して拒絶された例がある。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5099	50990004	11	特定非営利活動法人福岡た すけあいの会	4	ボランティアによる福祉有償車両	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPOからの申請があつ た場合には市区町村長の責任で受付、 担当部署は市区町村長の責任でお願い したい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会の 設置を申請しても窓口をたらい回しにさ れて、受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。NPO等 の申請窓口としての企画課(内閣府への 申請の窓口)交通対策課(〇〇運輸局 〇〇運輸愚痴担当窓口)福祉課(高齢 福祉課、障害対策課、児童福祉課)など を明確に指示願いたい。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第269号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要と認められる事業者の代表者等が、必要に応じて参加することとする。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。 <地方運輸局長の裁量による> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるため、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第270号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要と認められる事業者の代表者等が、必要に応じて参加することとする。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。 <地方運輸局長の裁量による> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5099	50990006	11	特定非営利活動法人福岡た すけあいの会	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		道路運送法第4条または第43条による 事業許可を得た営利法人の事業所が第 80条の有償運送許可を得る場合の申 請書の差別をなくしてレベルを揃えて頂 きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との 間には「許可の取扱いに係る様式例等」 に著しい差があるが、両者共に道路運 送方第80条1項の許可の取扱い手続で あるので、降車を差別して取り扱うことは 不当かつ不公平な取扱いである。前者 の様式例等に揃えてできるだけ降車の 許可申請書を簡略して頂きたい。利用者 の安全性の担保のためには、国自旅第 240号の道路運送法第80条1項許可 の取扱い第4校運送の条件(4)運転者 及び(5)損害賠償措置に記載事項を守 ることで十分である。また、運輸支局へ の申請書類を煩雑にする事は行政手続 の簡略化を目的とした事務合理化の方 向に逆行する事になる。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5099	50990007	11	特定非営利活動法人福岡た すけあいの会	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運営協議会の構成員を見直していただ きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及 び運転者の代表」とあるが、ボランティア による福祉有償運送とバス、タクシー等 関係交通機関とは整合或いは保管の関 係にあるとは考えられないので、バス、タ クシー等の代表の参加は不要と考える。 ボランティアによる福祉有償運送は、ご 近所の助け合い活動が本質であり、行 政の政策或いは株式会社等の収益事業 とは領域が異なる活動ダル。ボランティ アによる福祉有償運送は、参加するボラ ンティアの人数、時間数、報酬金額等は バス、タクシー等関係交通機関とは比較 にならない小規模であり、整合或いは保 管の関係にあると考えるのは著しい事実 誤認である。したがって自息に密着した 福祉輸送を充実させたいという期待に反 して運営協議会の議論は、相互に噛み 合わない空転したものととなると懸念され る。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第271号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第272号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5100	51000002	11	特定非営利活動法人くるくる	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5100	51000003	11	特定非営利活動法人くるくる	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第273号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第274号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。 愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5100	51000004	11	特定非営利活動法人くるくる	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5100	51000006	11	特定非営利活動法人くるくる	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第275号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるため、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第276号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5100	51000007	11	特定非営利活動法人くるくる	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5100	51000008	11	特定非営利活動法人くるくる	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第277号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第278号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5101	51010002	11	特定非営利活動法人さわやかファミリーサポートセンター	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単独では移動が困難であり、子育ての援助や子供の安全の確保のために、通園、通学を含めて認められるべきである。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5101	51010003	11	特定非営利活動法人さわやかファミリーサポートセンター	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請があった場合には運営協議会の設置を拒むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送が行われている地域においては、NPO等からの申請があった場合には、地方公共団体は運営協議会の設置を拒むことは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第279号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導すること、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第280号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導すること、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。 愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5101	51010004	11	特定非営利活動法人さわ やかファミリーサポートセンター	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5101	51010006	11	特定非営利活動法人さわ やかファミリーサポートセンター	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第281号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要と認められる事業者の代表者等から構成されることとする。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第282号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要と認められる事業者の代表者等から構成されることとする。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5101	51010007	11	特定非営利活動法人さわやか ファミリーサポートセンター	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5101	51010008	11	特定非営利活動法人さわやか ファミリーサポートセンター	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係あると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものととなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第283号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていたとしてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第284号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていたとしてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5102	51020002	11	稲沢福祉ネットワークなおい	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5102	51020003	11	稲沢福祉ネットワークなおい	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第285号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経てはいる事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第286号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経てはいる事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5102	51020004	11	稲沢福祉ネットワークなおい	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5102	51020006	11	稲沢福祉ネットワークなおい	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第287号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要と認められる団体等が、当該地域内の輸送の現状に照らして、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <地方運輸局主幹の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第288号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要と認められる団体等が、当該地域内の輸送の現状に照らして、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <地方運輸局主幹の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5102	51020007	11	稲沢福祉ネットワークなおい	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5102	51020008	11	稲沢福祉ネットワークなおい	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとすると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第289号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第290号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5103	51030002	11	特定非営利活動法人尾張地 域福祉を考える会まごころ	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5103	51030003	11	特定非営利活動法人尾張地 域福祉を考える会まごころ	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第291号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、	回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第292号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、	回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5103	51030004	11	特定非営利活動法人尾張地 域福祉を考える会まごころ	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5103	51030006	11	特定非営利活動法人尾張地 域福祉を考える会まごころ	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第293号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要と認められる事業者の代表者等から構成されることとする。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第294号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要と認められる事業者の代表者等から構成されることとする。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5103	51030007	11	特定非営利活動法人尾張地 域福祉を考える会まごころ	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5103	51030008	11	特定非営利活動法人尾張地 域福祉を考える会まごころ	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係あると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものととなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第295号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第296号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5104	51040002	11	特定非営利活動法人瀬戸地 域福祉を考える会まごころ	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5104	51040003	11	特定非営利活動法人瀬戸地 域福祉を考える会まごころ	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第297号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の運賃のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局長の専断で決定することである。 <地方運輸局長の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第298号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の運賃のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局長の専断で決定することである。 <地方運輸局長の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。 愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5104	51040004	11	特定非営利活動法人瀬戸地 域福祉を考える会まごころ	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5104	51040006	11	特定非営利活動法人瀬戸地 域福祉を考える会まごころ	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第299号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第300号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5104	51040007	11	特定非営利活動法人瀬戸地 域福祉を考える会まごころ	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5104	51040008	11	特定非営利活動法人瀬戸地 域福祉を考える会まごころ	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係あると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとすると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5105	51050002	11	特定非営利活動法人ワー カーズかすがい	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5105	51050003	11	特定非営利活動法人ワー カーズかすがい	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第303号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、	回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第304号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、	回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。 愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは連転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5105	51050004	11	特定非営利活動法人ワー カーズかすがい	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5105	51050006	11	特定非営利活動法人ワー カーズかすがい	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第305号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第306号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5105	51050007	11	特定非営利活動法人ワー カーズかすがい	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5105	51050008	11	特定非営利活動法人ワー カーズかすがい	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係あると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとすると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第307号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第308号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5106	51060002	11	特定非営利活動法人在宅福祉の 会じゃがいも	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5106	51060003	11	特定非営利活動法人在宅福祉の 会じゃがいも	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第309号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、	回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第310号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、	回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5106	51060004	11	特定非営利活動法人在宅福祉の 会じゃがいも	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5106	51060006	11	特定非営利活動法人在宅福祉の 会じゃがいも	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第311号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第312号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5106	51060007	11	特定非営利活動法人在宅福祉の 会じゃがいも	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5106	51060008	11	特定非営利活動法人在宅福祉の 会じゃがいも	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係あると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものととなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第313号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第314号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5107	51070002	11	地域たすけあいあゆみ	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5107	51070003	11	地域たすけあいあゆみ	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第315号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第316号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5107	51070004	11	地域たすけあいあゆみ	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5107	51070006	11	地域たすけあいあゆみ	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第317号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第318号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるとあるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5107	51070007	11	地域たすけあいあゆみ	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5107	51070008	11	地域たすけあいあゆみ	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係あると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものととなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第319号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていたとしてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第320号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていたとしてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5108	51080002	11	東海市在宅介護家事援助の 会 ふれ愛	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5108	51080003	11	東海市在宅介護家事援助の 会 ふれ愛	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第321号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第322号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5108	51080004	11	東海市在宅介護家事援助の 会 ふれ愛	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5108	51080006	11	東海市在宅介護家事援助の 会 ふれ愛	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第323号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者の参加を要する。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者の参加を要する。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるため、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第324号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者の参加を要する。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者の参加を要する。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5108	51080007	11	東海市在宅介護家事援助の 会 ふれ愛	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5108	51080008	11	東海市在宅介護家事援助の 会 ふれ愛	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係あると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとすると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第325号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第326号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5109	51090002	11	特定非営利活動法人ベタニアホーム	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単独では移動が困難であり、子育ての援助や子供の安全の確保のために、通園、通学を含めて認められるべきである。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5109	51090003	11	特定非営利活動法人ベタニアホーム	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請があった場合には運営協議会の設置を拒むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送が行われている地域においては、NPO等からの申請があった場合には、地方公共団体は運営協議会の設置を拒むことは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5109	51090004	11	特定非営利活動法人ベタニ アホーム	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5109	51090006	11	特定非営利活動法人ベタニ アホーム	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第329号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第330号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5109	51090007	11	特定非営利活動法人ベタニアホーム	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5109	51090008	11	特定非営利活動法人ベタニアホーム	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係あると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとすると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第331号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第332号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5110	51100002	11	特定非営利活動法人ひだま り	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5110	51100003	11	特定非営利活動法人ひだま り	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第333号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導すること、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第334号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導すること、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5110	51100004	11	特定非営利活動法人ひだま り	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5110	51100006	11	特定非営利活動法人ひだま り	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第335号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第336号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5110	51100007	11	特定非営利活動法人ひだま り	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5110	51100008	11	特定非営利活動法人ひだま り	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係あると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものととなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第337号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第338号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5111	51110002	11	特定非営利活動法人福祉サ ポートセンターさわか愛知	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5111	51110003	11	特定非営利活動法人福祉サ ポートセンターさわか愛知	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第339号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第340号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。 愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5111	51110004	11	特定非営利活動法人福祉サ ポートセンターさわか愛知	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5111	51110006	11	特定非営利活動法人福祉サ ポートセンターさわか愛知	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5111	51110007	11	特定非営利活動法人福祉サ ポートセンターさわか愛知	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5111	51110008	11	特定非営利活動法人福祉サ ポートセンターさわか愛知	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第343号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第344号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5112	51120002	11	NPO法人ラルあゆみ	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5112	51120003	11	NPO法人ラルあゆみ	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第345号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導すること、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第346号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導すること、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。 愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5112	51120004	11	NPO法人ラルあゆみ	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5112	51120006	11	NPO法人ラルあゆみ	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第347号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第348号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるとあるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5112	51120007	11	N P O法人ラルあゆみ	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(N P O等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5112	51120008	11	N P O法人ラルあゆみ	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第349号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第350号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5113	51130002	11	ほっと愛	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5113	51130003	11	ほっと愛	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第351号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主筆の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第352号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主筆の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。 愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5113	51130004	11	ほっと愛	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5113	51130006	11	ほっと愛	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第353号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共が上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第354号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共が上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5113	51130007	11	ほっと愛	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5113	51130008	11	ほっと愛	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第355号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第356号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5114	51140002	11	NPO法人自立支援センター 四岳館	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5114	51140003	11	NPO法人自立支援センター 四岳館	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第357号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第358号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5114	51140004	11	NPO法人自立支援センター 四岳館	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5114	51140006	11	NPO法人自立支援センター 四岳館	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第359号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第360号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるとあるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5114	51140007	11	NPO法人自立支援センター 四岳館	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5114	51140008	11	NPO法人自立支援センター 四岳館	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第361号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第362号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5115	51150002	11	特定非営利活動法人移動 ネットあいち	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5115	51150003	11	特定非営利活動法人移動 ネットあいち	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第363号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等がメンバーとなる必要はない。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第364号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等がメンバーとなる必要はない。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5115	51150004	11	特定非営利活動法人移動 ネットあいち	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5115	51150006	11	特定非営利活動法人移動 ネットあいち	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第365号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者の参加を要する。また、地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第366号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者の参加を要する。また、地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5115	51150007	11	特定非営利活動法人移動 ネットあいち	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5115	51150008	11	特定非営利活動法人移動 ネットあいち	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第367号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第368号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5116	51160002	11	特定非営利活動法人西三河 在宅介護支援センター	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5116	51160003	11	特定非営利活動法人西三河 在宅介護支援センター	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第369号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第370号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5116	51160004	11	特定非営利活動法人西三河 在宅介護支援センター	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5116	51160006	11	特定非営利活動法人法人西 三河在宅介護支援センター	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第371号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要と認められる団体等が、当該地域内の輸送の現状に照らして、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <地方運輸局主幹の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第372号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要と認められる団体等が、当該地域内の輸送の現状に照らして、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <地方運輸局主幹の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5116	51160007	11	特定非営利活動法人西三河 在宅介護支援センター	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5116	51160008	11	特定非営利活動法人西三河 在宅介護支援センター	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第373号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第374号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5117	51170002	11	特定非営利活動法人 ノッポの会	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5117	51170003	11	特定非営利活動法人 ノッポの会	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第375号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第376号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。 愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5117	51170004	11	特定非営利活動法人 ノッポの会	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5117	51170006	11	特定非営利活動法人 ノッポの会	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第377号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要と認められる団体等が、当該地域内の輸送の現状に照らして、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるため、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第378号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要と認められる団体等が、当該地域内の輸送の現状に照らして、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5117	51170007	11	特定非営利活動法人 ノッポの会	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5117	51170008	11	特定非営利活動法人 ノッポの会	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第379号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第380号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5118	51180002	11	特定非営利活動法人たすけ あい名古屋	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5118	51180003	11	特定非営利活動法人たすけ あい名古屋	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第381号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第382号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5118	51180004	11	特定非営利活動法人たすけ あい名古屋	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5118	51180006	11	特定非営利活動法人たすけ あい名古屋	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第383号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共が上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主宰の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第384号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共が上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主宰の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5118	51180007	11	特定非営利活動法人たすけ あい名古屋	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5118	51180008	11	特定非営利活動法人たすけ あい名古屋	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第385号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第386号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5119	51190002	11	福祉サポートセンターさわや か名城	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5119	51190003	11	福祉サポートセンターさわや か名城	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第387号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経てはいる事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第388号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経てはいる事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。 愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5119	51190004	11	福祉サポートセンターさわ やか名城	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5119	51190006	11	福祉サポートセンターさわ やか名城	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第389号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。 <地方運輸局主宰の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるため、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第390号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。 <地方運輸局主宰の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5119	51190007	11	福祉サポートセンターさわか名城	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5119	51190008	11	福祉サポートセンターさわか名城	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第391号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ていた事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第392号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ていた事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5120	51200002	11	特定非営利活動法人 かくれんぼ	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5120	51200003	11	特定非営利活動法人 かくれんぼ	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第393号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経てはいる事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、	回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第394号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経てはいる事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、	回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5120	51200004	11	特定非営利活動法人 かくれんぼ	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5120	51200006	11	特定非営利活動法人 かくれんぼ	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第395号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共が上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し			回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるため、この点について改めて検討され、示されたい。			
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第396号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共が上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し			回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5120	51200007	11	特定非営利活動法人 かくれんぼ	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5120	51200008	11	特定非営利活動法人 かくれんぼ	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第397号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ていた事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第398号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ていた事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5121	51210002	11	特定非営利活動法人ゆめじ ろう	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5121	51210003	11	特定非営利活動法人ゆめじ ろう	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第399号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、	回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第400号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、	回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5121	51210004	11	特定非営利活動法人ゆめじ ろう	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5121	51210006	11	特定非営利活動法人ゆめじ ろう	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第401号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要と認められる団体等が、当該地域内の輸送の現状に照らして、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <地方運輸局主幹の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第402号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要と認められる団体等が、当該地域内の輸送の現状に照らして、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <地方運輸局主幹の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるとあるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5121	51210007	11	特定非営利活動法人ゆめじ ろう	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5121	51210008	11	特定非営利活動法人ゆめじ ろう	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第403号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第404号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5122	51220002	11	特定非営利活動法人ふれあ いネットワーク美浜	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5122	51220003	11	特定非営利活動法人ふれあ いネットワーク美浜	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第405号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第406号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5122	51220004	11	特定非営利活動法人ふれあ いネットワーク美浜	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5122	51220006	11	特定非営利活動法人ふれあ いネットワーク美浜	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第407号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第408号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5122	51220007	11	特定非営利活動法人ふれあ いネットワーク美浜	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5122	51220008	11	特定非営利活動法人ふれあ いネットワーク美浜	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第409号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等もメンバーとして参加することが望ましい。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。 <地方運輸局主宰の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第410号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等もメンバーとして参加することが望ましい。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。 <地方運輸局主宰の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5123	51230002	11	特定非営利活動法人介護 サービスさくら	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5123	51230003	11	特定非営利活動法人介護 サービスさくら	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第411号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、	回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第412号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会に加入することにより、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、	回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5123	51230004	11	特定非営利活動法人介護 サービスくら	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5123	51230006	11	特定非営利活動法人介護 サービスくら	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第413号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主導の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第414号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主導の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5123	51230007	11	特定非営利活動法人介護 サービスくら	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5123	51230008	11	特定非営利活動法人介護 サービスくら	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第415号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第416号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5124	51240002	11	知多地域障害者生活支援セ ンターらいいふ	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5124	51240003	11	知多地域障害者生活支援セ ンターらいいふ	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第417号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第418号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5124	51240004	11	知多地域障害者生活支援セ ンターらいふ	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5124	51240006	11	知多地域障害者生活支援セ ンターらいふ	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5124	51240007	11	知多地域障害者生活支援セ ンターらいいふ	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5124	51240008	11	知多地域障害者生活支援セ ンターらいいふ	8	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第421号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていたとしてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第422号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていたとしてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5125	51250001	11	特定非営利活動法人りんりん	1	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単独では移動が困難であり、子育ての援助や子供の安全の確保のために、通園、通学を含めて認められるべきである。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5126	51260002	11	特定非営利活動法人ネットワーク大府	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単独では移動が困難であり、子育ての援助や子供の安全の確保のために、通園、通学を含めて認められるべきである。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第423号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等も、運送に携わることが可能である。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。 <地方運輸局主宰の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第424号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等も、運送に携わることが可能である。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。地方運輸局長の裁量による。 <地方運輸局主宰の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5126	51260003	11	特定非営利活動法人ネット ワーク大府	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義務の明示	地方公共団体はNPO等からの申請があった場合には運営協議会の設置を拒むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送が行われている地域においては、NPO等からの申請があった場合には、地方公共団体は運営協議会の設置を拒むことは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会の設置を申請して拒絶された例がある。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5126	51260004	11	特定非営利活動法人ネット ワーク大府	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明示	地方公共団体はNPO等からの申請があった場合には市区町村長の責任で受け付け、担当部署は市区町村長の責任で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会の設置を申請しても窓口をたらい回しにされて受付の部局が定まらずNPO等が困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課(内閣府への申請の担当窓口)、交通対策課(〇〇運輸局〇〇運輸支局の担当窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策課、児童福祉課、)などを明確に指示願いたい。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第425号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共が上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。また、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第426号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共が上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5126	51260006	11	特定非営利活動法人ネット ワーク大府	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5126	51260007	11	特定非営利活動法人ネット ワーク大府	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとすると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第427号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第428号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5127	51270002	11	特定非営利活動法人ゆいの 会	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5127	51270003	11	特定非営利活動法人ゆいの 会	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示		地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第429号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第430号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのものであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5127	51270005	11	特定非営利活動法人ゆいの 会	5	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5128	51280001	11	NPOさわやか豊田	1	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単独では移動が困難であり、子育ての援助や子供の安全の確保のために、通園、通学を含めて認められるべきである。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第431号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第432号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。 愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5128	51280002	11	NPOさわやか豊田	2	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5128	51280004	11	NPOさわやか豊田	4	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第433号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成委員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるため、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第434号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成委員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5128	51280005	11	N P O さわやか豊田	5	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(N P O 等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5128	51280006	11	N P O さわやか豊田	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係にあると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第435号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第436号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。 ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことはないか。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5129	51290002	11	特定非営利活動法人あいの 会春日井まごころ	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5129	51290003	11	特定非営利活動法人あいの 会春日井まごころ	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行われている地域においては、NPO 等からの申請があった場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請して拒絶された例がある。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第437号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第438号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の輸送ニーズ等をより適切に反映し、		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとあるが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。 愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5129	51290004	11	特定非営利活動法人あいの 会春日井まごころ	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明 示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には市区町村長の責任で受 け付け、担当部署は市区町村長の責任 で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会 の設置を申請しても窓口をたらい回しに されて受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課 (内閣府への申請の担当窓口)、交通対 策課(○○運輸局○○運輸支局の担当 窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策 課、児童福祉課、)などを明確に指示願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5129	51290006	11	特定非営利活動法人あいの 会春日井まごころ	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個 人)のためにNPO法人の中間支援団体 が運輸支局へ申請することを認めて頂き たい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特 定非営利活動法人移動ネットあいち」は 福祉有償運送を実施するNPOあるいは NPO法人を支援する目的で設立され、 事務局体制の整備あるいは運転ボラン ティアの安全教育を担当する。愛知県下 の法人格をもたないNPO(任意団体、個 人)が中間支援団体(NPO法人)に所属 する形で運送に携わり「特定非営利活動 法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局 へ申請することは適切な行為であると判 断する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第439号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ていた事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるかを協議するために設置されたとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。					
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第440号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ていた事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し	回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのものであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5129	51290007	11	特定非営利活動法人あいの 会春日井まごころ	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表」とあるが、ボランティアによる福祉有償運送とバス、タクシー等関係交通機関とは競合或いは補完の関係にあるとは考えられないので、バス、タクシー等の代表の参加は不要と考える。ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動が本質であり、行政の施策或いは株式会社等の収益事業とは領域が異なる活動である。ボランティアによる福祉有償運送は、参加するボランティアの人数、規模、時間数、報酬金額等はバス、タクシー等関係交通機関とは比較にならない小規模であり、競合或いは補完の関係あると考えるのは著しい事実誤認である。したがって地域に密着した福祉輸送を充実したいという期待に反して運営協議会の議論は相互に噛み合わない空転したものと懸念される。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5130	51300002	11	特定非営利活動法人やさしい手	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単独では移動が困難であり、子育ての援助や子供の安全の確保のために、通園、通学を含めて認められるべきである。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第441号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等もメンバーとして参加することが望ましい。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方公共団体の裁量によるものとする。 <地方運輸局主導の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第442号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等もメンバーとして参加することが望ましい。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方公共団体の裁量によるものとする。 <地方運輸局主導の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5130	51300003	11	特定非営利活動法人やさしい手	3	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会の設置義務の明示	地方公共団体はNPO等からの申請があった場合には運営協議会の設置を拒むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送が行われている地域においては、NPO等からの申請があった場合には、地方公共団体は運営協議会の設置を拒むことは出来ない」と明記願いたい。 NPO等が地方公共団体に運営協議会の設置を申請して拒絶された例がある。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5130	51300004	11	特定非営利活動法人やさしい手	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付の窓口の明示	地方公共団体はNPO等からの申請があった場合には市区町村長の責任で受け付け、担当部署は市区町村長の責任で調整をお願いしたい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会の設置を申請しても窓口をたらい回しにされて受付の部局が定まらずNPO等が困惑している事例があると聞く。 NPO等の申請受付の窓口として企画課(内閣府への申請の担当窓口)、交通対策課(〇〇運輸局〇〇運輸支局の担当窓口)、福祉課(高齢福祉課、障害対策課、児童福祉課、)などを明確に指示願いたい。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第443号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持てることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとするが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。 愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第444号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持てることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5130	51300006	11	特定非営利活動法人やさしい手	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個人)のためにNPO法人の中間支援団体が運輸支局へ申請することを認めて頂きたい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特定非営利活動法人移動ネットあいち」は福祉有償運送を実施するNPOあるいはNPO法人を支援する目的で設立され、事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当する。愛知県下の法人格をもたないNPO(任意団体、個人)が中間支援団体(NPO法人)に所属する形で運送に携わり「特定非営利活動法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局へ申請することは適切な行為であると判断する。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5130	51300007	11	特定非営利活動法人やさしい手	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第445号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第446号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのもであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5131	51310002	11	NPO法人絆	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5132	51320002	11	ケアサポーターズさわやかと よあけ	2	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃		運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加 する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助や子供の安全の確保のために、通 園、通学を含めて認められるべきであ る。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第447号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能であるとするが、要望元からの下記意見について再検討いただきたい。 愛知県下の「ボランティアによる福祉有償運送」を行う46団体が特定非営利活動法人移動ネットワークあいちを作りました。この団体の設立の目的は、法治国家の一員としてガイドラインを守ること、利用者の安全性と利便性を保証するために参加団体の事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当すること、のほかに、法人格をもたないNPO9団体のかわりに愛知運輸支局への申請の窓口となることを予定しています。そのための必要条件があれば国土交通省が出しているQ&A改定版で明示願いたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第448号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び許可不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5132	51320004	11	ケアサポーターズさわやかと よあけ	4	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	法人格を持たないNPO(任意団体、個人)のためにNPO法人の中間支援団体が運輸支局へ申請することを認めて頂きたい。	NPO法人の中間支援団体たとえば「特定非営利活動法人移動ネットあいち」は福祉有償運送を実施するNPOあるいはNPO法人を支援する目的で設立され、事務局体制の整備あるいは運転ボランティアの安全教育を担当する。愛知県下の法人格をもたないNPO(任意団体、個人)が中間支援団体(NPO法人)に所属する形で運送に携わり「特定非営利活動法人移動ネットあいち」が愛知運輸支局へ申請することは適切な行為であると判断する。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5132	51320005	11	ケアサポーターズさわやかと よあけ	5	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との間には「許可の取り扱いに係る様式例等」に著しい差があるが、両者共に道路運送法第80条第一項の許可の取扱い手続きであるので、後者を差別して取扱うことは不当かつ不公平な取扱いである。前者の様式例等に揃えて出来るだけ後者の許可申請書を簡略にして頂きたい。利用者の安全性の確保のためには、国自旅第240号の道路運送法第80条第一項の許可の取扱い第4項運送の条件(4)運転者及び(5)損害賠償措置に記載事項を守る事で充分である。また、運輸支局への申請書類を煩雑にする事は行政手続きの簡略化を目的とした事務合理化の方向に逆行する事になる。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第449号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では当該地域の実情を熟知した地方公共団体が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映した輸送サービスが実現されるものと考えたとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえて再検討いただきたい。 現行では、NPO法人等が福祉有償運送を実施しようとした場合、地方公共団体主催の運営協議会を設置し、福祉有償運送の必要性並びにこれらを行うにおける安全の確保及び旅客の利便の確保に係る方策等を協議することとされている。このうち、「福祉有償運送の必要性」については、現在、福祉有償運送が行われている地域においては、通常の交通機関を利用することが制約された移動困難者が存在し、移動補助の必要があるから行われているという実情を考慮すると、運営協議会において協議する必要はないと考えられる。 また、「福祉有償運送を実施する際の安全の確保及び旅客の利便の確保に係る方策等」については、道路運送法の許可権者が判断すべきことであり、地方公共団体にはその権限がないことから地方運輸局において必要に応じて運営協議会を主催し協議するべきであると考ええる。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第450号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び不要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 <地方運輸局主事の運営協議会の設置> が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのものであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5133	51330005	11	愛知県		福祉有償運送における運営協議会を地 方運輸局が必要に応じて設置する。	「福祉有償運送及び過疎地有償運送に 係る道路交通法第80条第1項による許 可の取扱いについて」(平成16年3月1 6日付け国自旅第240号)に基づく福祉 有償運送制度において、地方公共団 体が主宰する運営協議会を設置すること されているが、これを運送に関する許可 権限を有する地方運輸局がその必要性 に応じて設置し、主宰することとする。	「福祉有償運送及び過疎地有償運送に 係る道路交通法第80条第1項による許 可の取扱いについて」(平成16年3月1 6日付け国自旅第240号)に基づく福祉 有償運送制度において、地方公共団 体が主宰する運営協議会を設置すること されているが、これを運送に関する許可 権限を有する地方運輸局がその必要性 に応じて設置し、主宰することとする。	福祉有償運送において同法に基づき運 送に関する許可権限を有するのは地方 運輸局である。この許可権限のない地 方公共団体が運営協議会を設置し主宰 したとしても、関係者の意見調整の場 を設けるだけであり、道路運送法との整 合性の観点からの調整を困難である。 仮に、運営協議会における意見や調整 結果が地方運輸局の許可に当たったの 参考意見を聞く場であるとすれば、地方 運輸局が直接主宰すべきものである。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5134	51340003	11	移動サービス・ネットワーク みやぎ	3	ボランティアによる福祉有償運送	法令による規制の撤廃	運送の対象者に乳幼児・児童を追加す る。	乳幼児や保護者が同行できない児童は 単独での移動が困難であり、子育ての 援助や安全確保のために、通園、通学 を含めて利用対象者として認められるべ きである。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第451号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ていた事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難であるとされているが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 地方自治体が運営協議会の設置を拒んだ場合には、その地域のボランティアによる福祉有償運送は法律違反となる為、ニーズがあっても対応できない。ボランティアによる福祉有償運送は、国および地方自治体の手の及ばない市井の片隅の市民活動である点で、公共交通機関とは次元の違う話である。これまでに、国、地方自治体および公共交通機関が関心を持たなかった分野である為、普段の付き合いのないボランティア団体から突然に運営協議会設置の話を持ち込まれても拒むことはあり得ることである。 対策としては運営協議会の役割をもっと軽微なものとして地方自治体の負担を軽減することを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等で示すことではないか。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第452号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ていた事業者の管理のもとある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共交通機関の事業者等が運営協議会を主導することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられるとあるが、要望元よりの下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。 回答は、「市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる」とあるが、そのいずれにも窓口を担当するという意識は低い。市区町村長の責任を明確にする必要がある。「ボランティアによる福祉有償運送」がなくなると、その影響を受けるのが、移動サービスを必要とする交通弱者である。通達や国土交通省が出しているQ&A改定版等で明確に示すことを一考願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5134	51340004	11	移動サービス・ネットワーク みやぎ	4	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会設置義務 の明示	地方公共団体はNPO等から申請があっ た場合運営協議会の設置を拒むことは できない。	運営協議会は必要ないとする市町村団 体担当者の発言がある。運営協議会の 設置を拒否することはできない旨明記願 いたい。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5134	51340005	11	移動サービス・ネットワーク みやぎ	5	ボランティアによる福祉有償運送	地方公共団体での申請受付窓口の明示	地方公共団体はNPO等から申請があっ た場合は都道府県或いは市区町村の責 任で受け、責任ある調整をお願いした い	運営協議会の設置主体が市町村を基本 単位としつつも広域や都道府県でも可 とされていることによって都道府県と地 区町村が双方担当を譲り合う状態が生 じている。また、市区町村において 担当部署の譲り合いも生じている。申 請窓口を明確に指示、受け付けるよう明 記願いたい。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第453号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共サービスが運賃の確保を目的とするものである。このため、タクシー等の公共サービスが運賃の確保を目的とするものである。このため、タクシー等の公共サービスが運賃の確保を目的とするものである。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号) 「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第454号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせていただくこともよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共サービスが運賃の確保を目的とするものである。このため、タクシー等の公共サービスが運賃の確保を目的とするものである。このため、タクシー等の公共サービスが運賃の確保を目的とするものである。 <許可不要団体の明確化> 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は子育てについての社会情勢を勘案してのものであり、要望元よりの下記意見を踏まえ再検討いただきたい。 少子高齢化の時代の子育て支援するのは国をあげての重要な課題であり、それをサポートするのが市民団体のボランティア活動である。 児童を対象とした犯罪等が多発している社会情勢下において、通園、通学、通院等の児童、生徒の安全を守る対策は必要なことである。一方で核家族化が進行し夫婦共稼ぎが一般化した時代に、家族が常時、児童、生徒の通園、通学、通院等に付き添うことは不可能であり、ボランティアによる福祉有償運送の対象から除外する事は適当ではない。 ボランティアによる福祉有償運送は会員同士の助け合い活動が原則であり、タクシーなど旅客運送事業とは異なるものである。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5134	51340006	11	移動サービス・ネットワーク みやぎ	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令による規制の撤廃	道路運送法第4条又は43条による事業 許可を得た営利法人の事業所が第80条 の有償運送許可を得る場合と非営利法 人(NPO等)が第80条の有償運送許可 を得る場合の差別を撤廃していただきた い。	道路運送法第4条又は43条による事業 許可を得た営利法人の事業所が訪問介 護員の持ち込み車両を一括登録という 容易な方法で使用でき非営利法人(NP O等)が持ち込み車両を全て許可申請し なければならないのは不公平である。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5138	51380002	11	特定非営利活動法人 地域 福祉を支える会 そよかぜ	2	ボランティアによる福祉有償車両	法令等による規制の撤廃	運送の対象者に「乳幼児、児あい童」を 追加する。	乳幼児や保護者が同行しない児童は単 独では移動が困難であり、子育ての援 助やほ子供の安全の確保の為、通園、 通学を含めて認められるべきである。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5138	51380003	11	特定非営利活動法人 地域 福祉を支える会 そよかぜ	3	ボランティアによる福祉有償車両	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPO等からの申請が あった場合には運営協議会の設置を拒 むことは出来ない。	すでにボランティアによる福祉有償運送 が行なわれている地域においては、NPO 等からの申請があつた場合には、地方 公共団体は運営協議会の設置を拒むこ とは出来ない」と明記願いたい。NPO等が 地方公共団体に運営協議会の設置を申 請して拒絶された例がある。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5138	51380004	11	特定非営利活動法人 地域 福祉を支える会 そよかぜ	4	ボランティアによる福祉有償車両	地方公共団体の運営協議会の設置義 務の明示	地方公共団体はNPOからの申請があつ た場合には市区町村長の責任で受付、 担当部署は市区町村長の責任でお願い したい。	NPO等が地方公共団体に運営協議会の 設置を申請しても窓口をたらい回しにさ れて、受付の部局が定まらずNPO等が 困惑している事例があると聞く。NPO等 の申請窓口としての企画課(内閣府への 申請の窓口)交通対策課(〇〇運輸局 〇〇運輸愚痴担当窓口)福祉課(高齢 福祉課、障害対策課、児童福祉課)など を明確に指示願いたい。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第457号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では、国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第240号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではないとあるが、更新手続きについては同等にすべきとの意見もあるので、この点について改めて検討され、示されたい。				
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の要件緩和	道路運送法第80条第1項「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第458号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c,d,e	<対象者範囲の拡大> 有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。しかしながら、乳幼児、児童の輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 <運営協議会の設置の義務化> 運営協議会の設置については、地方自治体が地域の実情を総合的に勘案して判断すべきであり、また、行政効率の観点からも一律に義務化することは困難である。しかしながら、地方自治体に対し、運営協議会が円滑に設置されるよう格段の配慮を依頼しているところである。 <運営協議会設置の申請窓口の明示> 現在、担当窓口を指定することはしていないが、市町村については基本的に福祉又は交通担当部署と考えられる。都道府県については現在相談窓口について照会中であり、結果がまとまり次第公表することとしている。また、運輸局自動車交通部又は運輸支局輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。 <申請主体の拡大> 輸送の安全及び利用者利便の確保が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ち得ることが必要となるため、法人に限定したものである。任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。 <手続きの簡素化> 国自旅第241号は、既に道路運送法に基づく旅客自動車運送事業者に雇用等されている訪問介護員等が同法第80条第1項の許可を取るための手続きであるのに対し、国自旅第241号は、NPO等によるボランティア輸送を対象とした手続きである。このため、前者については既に厳しい審査を経ている事業者の管理のもとにある個人を対象としていることから、当該許可に係る更新手続きを簡素化しているものであり、後者に対して不当に差別的取扱いをしている訳ではない。 <運営協議会構成員の見直し> 運営協議会は、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてできるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等の公共性及び必要団体の明確化 上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは地方運輸局主事の運営協議会の設置 が運営協議会を主宰することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映し		回答では地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によって、移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できるか否かを協議するために設置されるところであるが、要望元より下記意見を踏まえ、再検討いただきたい。ボランティア輸送の規模はタクシー等の公共交通機関とは、台数、ドライバー数、走行距離、サービス提供時間、謝礼金の額において、比較にならない規模とレベルであり、「ボランティアによる福祉有償運送」が地域における公共交通機関の一部を担うものとは到底考えられない。この運営協議会の規定は、事実を正確に把握せず、ボランティア団体の実力を過大に評価した結果である。「ボランティアによる福祉有償運送」の規模、実力に見合った運営協議会を組織するように地方公共団体の判断に委ねることを通達や国土交通省が出しているQ&Aの改定版等に明示願いたい。				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5138	51380006	11	特定非営利活動法人 地域 福祉を支える会 そよかぜ	6	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	道路運送法第4条または第43条による 事業許可を得た営利法人の事業所が第 80条の有償運送許可を得る場合と非営 利法人(NPO等)が第80条の有償運送 許可を得る場合の申請書の差別をなくし てレベルを揃えて頂きたい。	国自旅第241号と国自旅第240号との 間には「許可の取扱いに係る様式例等」 に著しい差があるが、両者共に道路運 送法第80条一項の許可の取扱い手続 であるので、後者を差別して取り扱うこと は不当かつ不公平な取扱いである。前 者の様式例等に揃えてできるだけ後者 の許可申請書を簡略して頂きたい。利用 者の安全性の担保のためには、国自旅 第240号の道路運送法第80条一項許 可の取扱い第4項運送の条件(4)運転 者及び(5)損害賠償措置に記載事項を 守ることで十分である。また、運輸支局 への申請書類を煩雑にする事は行政手 続の簡略化を目的とした事務合理化の 方向に逆行する事になる。	
z1200047	国土交通省	ボランティアによる福祉有償運送の 要件緩和	5138	51380007	11	特定非営利活動法人 地域 福祉を支える会 そよかぜ	7	ボランティアによる福祉有償運送	法令等による規制の撤廃	運営協議会の構成員を見直していただ きたい。	特に「バス、タクシー等関係交通機関及 び運転者の代表」とあるが、ボランティア による福祉有償運送とバス、タクシー等 関係交通機関とは整合或いは補完の関 係にあるとは考えられないので、バス、タ クシー等の代表の参加は不要と考える。 ボランティアによる福祉有償運送は、ご 近所の助け合い活動が本質であり、行 政の政策或いは株式会社等の収益事業 とは領域が異なる活動である。ボラン ティアによる福祉有償運送は、参加する ボランティアの人数、時間数等はバス、 タクシー等関係交通機関とは比較になら ない小規模であり、整合或いは補完の 関係にあると考えるのは著しい事実誤認 である。したがって地域に密着した福祉 輸送を充実させたいという期待に反して 運営協議会の議論は、相互に噛み合わ ない空転したものとなると懸念される。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200049	国土交通省	SS(給油所)に併設する作業場面積に係る規制の見直し	道路運送車両法第80条第1項 道路運送車両法施行規則第57条	自動車分解整備事業を行うための設備基準は、道路運送車両法施行規則第57条に定められており、普通自動車及び小型自動車の動力伝達装置等を分解整備するには少なくとも53m2の作業場面積が必要とされている。	c	-	53m2との面積要件は、自動車の分解整備に必要な作業機械を備えた上で、分解整備を安全かつ確実にを行うにあたり必要最小限のものであり、これ以上作業面積を小さくしてしまうと、分解整備作業に従事する従業員の安全が確保できないばかりか、適切な分解整備ができなくなるおそれを生じることとなるため、現行基準の規制緩和は困難である。		貴省の回答によれば、「53m2との面積要件は、自動車の分解整備に必要な作業機械を備えた上で、分解整備を安全かつ確実にを行うにあたり必要最小限のものであり」、これ以上作業面積を小さくしてしまうと、「分解整備作業に従事する従業員の安全が確保できないばかりか、適切な分解整備ができなくなるおそれを生じることとなる」とのことであるが、本回答の根拠となるデータを具体的に提示いただきたい。 により示されたデータを踏まえ、要望を実現するべく基準を見直す方向で措置することの可否について、その理由も含めて回答いただきたい。 要望者は、住居地域でのSS併設車両整備工場の設置を求めているが、建築基準法に定める住居地域における整備工場の面積基準について緩和することについて、ご回答いただきたい。			
z1200056	国土交通省	エコミュージアムマイカータクシー特区	道路運送法第4条、第21条、第80条第1項 「福祉有償運送及び過疎地有償運送にかかる道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」(平成16年3月16日 国自旅第240号)	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	c		有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代替バスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。 このため、提案のエコミュージアムの水先案内人による有償輸送については、必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。 なお、提案では、一般タクシーでの利用については費用面で困難であるとされているが、タクシーの運賃については、現行制度においても、地域の実情に応じた多様な運賃設定が可能となってきたおり、サテライトを廻るルート運賃の設定も、事業者の意欲により可能と考える。また、当該自治体が道路運送法に基づくコミュニティバスの運行の許可を受けることでも対応可能である。		回答では必ずしも公共交通機関による十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められないとあるが、要望は一般公共交通機関では時間が掛かりすぎる点。又一般タクシーでは金銭的に負担が大きい点をあげている。この点を踏まえて対応策を検討されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200049	国土交通省	S S (給油所) に併設する作業場面積に係る規制の見直し	5063	50630003	11	石油連盟	3	S S (給油所) に併設する作業場面積に係る規制の見直し	S S (給油所) に車両整備工場を併設する場合、道路運送車両法により、作業場面積は「53㎡以上」とすることが定められている。しかしながら、建築基準法により第1種ならびに第2種住居地域における整備工場は、「50㎡以下」にするよう定められており、同地域では、僅か「3㎡」の差異で車両整備工場を併設したS Sを展開することができない。したがって、道路運送車両法上の作業場面積基準を「53㎡以上」から「50㎡以上」に引き下げていただきたい。		車検期間の延長等により、自動車ユーザーの車両メンテナンスに対する自己管理意識が高まるなかで、約50,000ヶ所に及ぶ全国のS Sネットワークを活用し、車両整備工場をS Sに併設することは、消費者の利便性向上に大きく貢献するため、第1種、第2種住居地域においても、こうした高付加価値型S Sを設けられるようにしていただきたい。	説明資料 〔SS(給油所)に併設する作業場面積に係る規制の見直し要望〕
z1200056	国土交通省	エコミュージアムマイカータクシー特区	5071	50710002	11	N P O名古屋エアーフロント協会(設立準備中)	2	エコミュージアムマイカータクシー特区	エコミュージアムを運営するN P Oの水先案内人の自家用車をタクシーとして見学者に提供する。現在規制課改革の制度に則ったり僻地や福祉の現場で有料でタクシー代わりに自家用車が使われているが、エコミュージアムの場合にもN P Oの水先案内人の自家用車のタクシー化を認めてほしい。	来年2月に現名古屋空港は定期便が中部国際空港に一元化される。地盤沈下する名古屋空港の地域再生の一環として名古屋空港にコアを置くエコミュージアムをN P Oで構築したい。但し名古屋空港周辺は交通体系が名古屋市から放射線状に広がりそれらを横断してサテライトをめぐるのは一般公共交通機関では時間が掛かりすぎる。又一般タクシーでは多くをめぐるには金銭的に負担が大きすぎるし心に余裕が持てない。そこで折角水先案内人をつけるならその自家用車をタクシー化して金銭的にも時間的にも有効利用をはかり合理化したい。	訪問者の約1割が水先案内人を利用すること(先進地:山形県朝日町の実績)。但し女性の年配者については足の問題が大きな課題。自家用を持たない見学者にとってコアからサテライト、サテライトからサテライトの移動手段を考えなければならない。一元化を期に現名古屋空港のアクセス機関は壊滅状態になることが予想されエコミュージアムの発展のためぜひ実現したい。	日本の先進地:山形県朝日町見学報告書:添付

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200057	警察庁、 国土交通省	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の 見直しについて	【高速道路料金関係】 道路整備特別措置 法第2条の4、11 条 道路整備特別措置 法施行令第1の 5、第1の6 【道路運送車両の 保安基準関係】 道路運送車両の保 安基準第18条の 2・第41条・第44 条・第48条の2	【高速道路料金関係】 高速道路料金の車種区分は、道路 運送車両法等の区分により規定し ており、普通貨物自動車について は、道路交通法の区分による車両 総重量8トンを1つの区分としてい る。 【道路運送車両の保安基準関係】 道路運送車両法では、普通自動車 に対する車両総重量の上限として8 トンという設定は行っていない。保 安基準では、交通事故の発生状況 等に基づき、大型トラックの事故防 止を目的とした一部の規定におい て、車両総重量8トンを規制対象の 区分としている。	b	-	【高速道路料金関係】 高速道路料金の車種区分について は、「中型運転免許」創設を踏まえ た道路運送車両法等の関係法令 の改正の動向を見ながら、負担の 公平の観点も踏まえて検討する。 【道路運送車両の保安基準関係】 道路運送車両の保安基準では、事 故実態等を考慮し、様々な基準を それぞれの基準の趣旨に対応した 規制区分(1.7t、2.5t、3.5t、7t、8t 等)を設けている。このうち車両総 重量8tを規制区分としている基準 については、車両総重量が大きくな るに従って事故の発生割合が大き くなる傾向にあることから設けてい るものであり、運転免許の区分と は、直接関連はしないが、運転免許 制度の改正により、使用実態や事 故実態が変化すること考えられる ことから、改正後のこれらの実態を 注視し、必要に応じ見直しを行う。	0	回答では関係法令の改正の動向も 見ながら負担の公平の観点も踏ま えて検討するとあるが、平成17年度 までに実施される事の可否につい て改めて検討されたい。			
z1200058	国土交通省	駆動軸重の軸重規制緩和	車両制限令第3条第 11項第2号ロ、海上コ ンテナ用セミトレー ラ連結車に係る取扱い について(平成15年 5月9日国土交通省 道路局道路交通管 理課長通達) 道路運送車両の保 安基準第4条の2 特殊車両通行許可に 係る許可限度重量の 特例措置について (平成15年3月20日 国土交通省道路局 道路交通管理課長 通達) 海上コンテナ用セミ トレーラ連結車に係 る取扱いについて(平 成15年5月9日国土 交通省道路局道路 交通管理課長通知) 道路運送車両法第 40条(道路運送車両 の保安基準第4条の 2)	軸重の一般的制限値は10トン以 下。 フル積載海上コンテナを積載したト レーラをけん引するトラクタのうち、 エアサスペンションを装着するもの の駆動軸重は、11.5トンまで特殊 車両通行許可及び基準緩和の対 象。	b		エアサスペンションを装着するトラ クタで、フル積載対応海上コンテナ 用トレーラーを牽引するものについ ては、自動車産業界等との協力の 下、道路構造物への影響について 技術的検討を行った結果、一定の 緩和効果が認められたため、必要 な条件を満たす車両について通行 を許可している。その他の車両につ いては、車両の構造又は積載する 貨物が特殊でありやむを得ないと 認められ、かつ、海上コンテナ用ト ラクタの場合と同様の技術的検討 を行い、一定の緩和効果が認めら れた場合には対象とすることが可 能。	0	回答ではその他の車両について は、車両の構造又は積載する貨物 が特殊でありやむを得ないと認めら れ、かつ、海上コンテナ用トラクタ の場合と同様の技術的検討を行い、 一定の緩和効果が認められた場合 には対象とすることが可能とある が、技術的検討の対応スケジュー ル及び平成17年度までに実施され る事の可否につき示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200057	警察庁、 国土交通省	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の見直しについて	5076	50760002	11	(社)全日本トラック協会	2	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の見直しについて	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の見直し	普通免許→車両重量5トン、車両総重量8トン	道路交通法改正により、貨物自動車に係る運転免許制度は、「大型免許」を車両総重量11トン以上とし、同じく5トンから11トンを「中型免許」として創設されましたが、運転免許制度の基準と同様にその他の規制及び有料道路の通行料金区分等について、「大型」は車両総重量11トン以上とするよう見直しがされたい。	
z1200058	国土交通省	駆動軸重の軸重規制緩和	5076	50760004	11	(社)全日本トラック協会	4	駆動軸重の軸重規制緩和	駆動軸重の軸重規制緩和	自動車の軸重→最大10トン	軸重規制については、今般フル積載対応海コン用トレーラを牽引するトラクタのうち、必要な条件を満たす2軸トラクタについては、駆動軸重11.5トン以下まで認められたところであるが、物流効率化の促進及び物流コストの低減に資する観点から、その他同程度の条件を満たす車両の駆動軸重についても、軸重10トン規制を欧州並みの11.5トンへ引き上げられたい。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200058	国土交通省	駆動軸重の軸重規制緩和	車両制限令第3条第1項第2号ロ、海上コンテナ用セミトレーラ連結車に係る取扱いについて(平成15年5月9日国土交通省道路局道路交通管理課長通達) 道路運送車両の保安基準第4条の2 特殊車両通行許可に係る許可限度重量の特例措置について(平成15年3月20日国土交通省道路局道路交通管理課長通達) 海上コンテナ用セミトレーラ連結車に係る取扱いについて(平成15年5月9日国土交通省道路局道路交通管理課長通知) 道路運送車両法第40条(道路運送車両の保安基準第4条の2)	軸重の一般的制限値は10トン以下。 フル積載海上コンテナを積載したトレーラをけん引するトラクタのうち、エアサスペンションを装着するものの駆動軸重は、11.5トンまで特殊車両通行許可及び基準緩和の対象。	b		エアサスペンションを装着するトラクタで、フル積載対応海上コンテナ用トレーラーを牽引するものについては、自動車産業界等との協力の下、道路構造物への影響について技術的検討を行った結果、一定の緩和効果が認められたため、必要な条件を満たす車両について通行を許可している。その他の車両については、車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認められ、かつ、海上コンテナ用トラクタの場合と同様の技術的検討を行い、一定の緩和効果が認められた場合には対象とすることが可能。	0			回答ではその他の車両については、車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認められ、かつ、海上コンテナ用トラクタの場合と同様の技術的検討を行い、一定の緩和効果が認められた場合には対象とすることが可能とあるが、技術的検討の対応スケジュール及び平成17年度までに実施される事の可否につき示されたい。	
z1200059	国土交通省	3軸車25トンまでの規制緩和	道路法第47条第1項及び第2項 車両制限令第3条第1項第2号イ 車両の通行の許可の手續等を定める省令第1条 道路運送車両法第40条(道路運送車両の保安基準第4条)	車両総重量は、車長及び軸距に応じて最大25トン。	c	-	車両総重量については、平成5年度に、車長11メートル以上及び最遠軸距7メートル以上の車両は25トンまで緩和したところであるが、車長及び軸距の短い車両について総重量を緩和した場合には橋梁の単位面積当たりの荷重が大きくなり、橋梁に対する影響が極めて大きくなる。そのため、橋梁を健全な状態で利用者にサービス提供するためには、橋梁に対する影響を一定以下に制限することが必要である。 例えば、現在の車長11メートルを9メートルに緩和した場合、主げたに対する車両の影響が1.2倍程度以上に増加すると試算され、この影響を緩和するためには多くの橋梁の主げたを短期間に補強する必要が生じる。その場合には、莫大な費用(平成5年度以降に25トン対応の橋梁補強を行った場合は1橋当たり60～80百万円の費用を要した事例もあるが、直轄国道の橋長が15メートル以上の橋梁は約1万橋存在)がかかることや、主要な道路の橋梁の通行止め若しくは通行制限に伴う渋滞を引き起こすことなどからその社会的損失は少なくないと考えられるため、当該規制を緩和することは困難である。	0			貴省回答は11月に実施した「規制改革集中受付月間」に係る回答と同様であるが、その後、引き続き要望もある事から、見直しの可否について再検討され、示されたい。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200058	国土交通省	駆動軸重の軸重規制緩和	5078	50780046	11	(社)日本経済団体連合会	46	駆動軸重の軸重規制緩和 【新規】	2軸トラクタの軸重規制について、「2軸トラクタの駆動軸重に関する試験及び判定方法」により適合したトラクタについては、フル積載対応海上コンテナけん引用か否かの別に関係なく、軸重制限を11.5トンまでとすべきである。		フル積載対応海上コンテナけん引の2軸トラクタは、「2軸トラクタの駆動軸重に関する試験及び判定方法」により適合した場合、軸重11.5トンまで走行が認められている。 軸重制限の緩和により、物流効率化の促進及び物流コストの低減が期待できる。	現在、軸重の制限値は、フル積載対応海上コンテナけん引の2軸トラクタを除き、「2軸トラクタの駆動軸重に関する試験及び判定方法」により適合した場合でも、10トン以下とされている。
z1200059	国土交通省	3軸車2.5トンまでの規制緩和	5076	50760006	11	(社)全日本トラック協会	6	3軸車2.5トンまでの規制緩和	3軸車2.6トンまでの規制緩和	軸重5.5m未満の自動車の車両→総重量2.0トン	公共事業等の建設資材等の運搬を行っているダンプカー、コンクリートミキサー車等については、輸送の効率化等に資するため、車長、軸距にかかわらず3軸車2.5トンまでの車両総重量規制の緩和を図られたい。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200060	国土交通省	事業用の土砂等運搬大型自動車に関する表示番号制度の廃止	土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法第3条第2項、第4条、第6条	土砂等を運搬する大型自動車を使用する者は、当該車両について表示番号の指定を受け、また、表示番号を自動車の外側に見やすいように表示しなければならない。	c	-	運賃負担力の小さいもの等を運搬する土砂等運搬大型自動車は、速度制限違反、積載制限違反及び過労運転を生じやすく、一旦事故を起こした場合は重大事故となる可能性が高い。したがって、土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法においては、道路運送法により義務付けられている使用者等の表示に比べて、より見やすい表示番号を表示することにより運転者・使用者の無謀な運転に対する自戒自粛を促すこととしている。このため、表示番号制度の廃止は困難。		貴省回答は11月に実施した「規制改革集中受付月間」に係る回答と同様であるが、その後、引き続き要望もある事から、見直しの可否について再検討され、示されたい。			
z1200061	国土交通省	土砂等運搬大型車に関する積載重量の自重計の取付け義務の廃止	土砂等を運搬する大型自動車による交通事故防止等に関する特別措置法第3条第3条第2項、第4条、第6条	土砂等を運搬する専ら貨物を運搬する構造となっている道路交通法第3条に規定する大型自動車を使用する者は、技術上の基準に適合する積載の重量計を当該土砂等運搬大型車両に取り付けなければならないこととなっている。	c	-	ダンプカーの過積載は、依然として厳しい状況にあることから、仮に自重計の取付義務を廃止する場合には、これに変わる過積載防止装置の備え付けを規定する必要があり、現在考えられる装置としては、過積載を行った場合に走行を不能にする装置があるものの、自重計より遙かに高額であることから現実的ではなく、自動車使用者負担増及び物流コストの増加となることから自重計の取付義務規定を廃止することは困難である。		貴省回答は11月に実施した「規制改革集中受付月間」に係る回答と同様であるが、その後、引き続き要望もある事から、見直しの可否について再検討され、示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200060	国土交通省	事業用の土砂等運搬大型自動車に関する表示番号制度の廃止	5076	50760007	11	(社)全日本トラック協会	7	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和	土砂等を運搬する大型自動車を使用するものは、当該車両について表示番号の指定を受け、また表示番号を表示しなければならない。	「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法」等に基づく以下の規制について、物流コストの軽減を図る観点から、早期に緩和されたい。 (1)営業用貨物自動車には、使用者の名称等の表示が義務付けられていることから、二重規制となる営業用ダンプカーへの「表示番号の指定」及び「表示番号の表示」義務については廃止されたい。	
z1200061	国土交通省	土砂等運搬大型車に関する積載重量の自重計の取付け義務の廃止	5076	50760007	21	(社)全日本トラック協会	7	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和	土砂等を運搬する大型自動車を使用するものは、当該車両に積載重量の自重計を取り付けなければならない。	「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法」等に基づく以下の規制について、物流コストの軽減を図る観点から、早期に緩和されたい。 (2)ダンプカーへの「積載重量の自重計」の取付け義務については、営業用については運行管理等により、過積載違反が大幅に減少している現状に鑑み、物流コストの低減を図る観点から早期に廃止されたい。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200062	国土交通省	セミトレーラー連結車の通行認定許可 条件(長さ)の緩和	海上コンテナ用セ ミトレーラー連結車の 橋梁照査式適合車 両の取扱いについ て(平成10年3月 31日建設省道路 局道路交通管理課 長、建設省道路局 企画課長通達)	寸法に関する通行条件については 車両の諸元と経路により必要に応 じた通行条件(A～C条件)を付与	C	-	道路は一定の諸元の車両の通行 を想定し、この車両が安全かつ円 滑に通行できるよう設計されてお り、車両制限令によって道路を通行 する車両の寸法、重さ等の最高限 度(一般的制限値)を定め(長さの 場合12m)、制限しており、一般的 制限値を超える車両については道 路管理者の許可を得て通行するこ ととなっている。許可にあたっては、 個別に車両の諸元と経路ごとに審 査を行い、長さ12mを超える車両 の通行にあっては、直線部を通行 する場合、又は交差点や曲線部に おいて対向車線等を侵さずに通行 できる場合は特別の条件を付さな い、又は徐行(B条件)で通行が可 能である。しかし、対向車線等を侵 す場合は、徐行、及び前後に誘導 車を配置(C条件)し、安全な通行を 確保することが必要となる。 よって、車両の大きさ、経路に関 わらず一律に特別の条件を付さな い、又は徐行(B条件)とすることは 困難。	0	回答では直ちにすべての道路にお いて長さの一般的制限値を引き上 げ、17mまでの長さの車両が徐行 などの通行条件なしに通行するこ とを可能とすることは、安全等の観点 から困難とあるが、要望には、セミ トレーラー連結車については、車長1 6.5メートルであって、幅、高さ、重 量が車両制限令の最高限度内であ れば原則として、B条件以下での通 行許可条件での包括的な許可とい う点もあるので、この点についての 具体策を検討され、改めて示されたい。			
z1200062	国土交通省	セミトレーラー連結車の通行認定許可 条件(長さ)の緩和	海上コンテナ用セ ミトレーラー連結車の 橋梁照査式適合車 両の取扱いについ て(平成10年3月 31日建設省道路 局道路交通管理課 長、建設省道路局 企画課長通達)	寸法に関する通行条件については 車両の諸元と経路により必要に応 じた通行条件(A～C条件)を付与	C	-	道路は一定の諸元の車両の通行 を想定し、この車両が安全かつ円 滑に通行できるよう設計されてお り、車両制限令によって道路を通行 する車両の寸法、重さ等の最高限 度(一般的制限値)を定め(長さの 場合12m)、制限しており、一般的 制限値を超える車両については道 路管理者の許可を得て通行するこ ととなっている。許可にあたっては、 個別に車両の諸元と経路ごとに審 査を行い、長さ12mを超える車両 の通行にあっては、直線部を通行 する場合、又は交差点や曲線部に おいて対向車線等を侵さずに通行 できる場合は特別の条件を付さな い、又は徐行(B条件)で通行が可 能である。しかし、対向車線等を侵 す場合は、徐行、及び前後に誘導 車を配置(C条件)し、安全な通行を 確保することが必要となる。 よって、車両の大きさ、経路に関 わらず一律に特別の条件を付さな い、又は徐行(B条件)とすることは 困難。	0	回答では直ちにすべての道路にお いて長さの一般的制限値を引き上 げ、17mまでの長さの車両が徐行 などの通行条件なしに通行するこ とを可能とすることは、安全等の観点 から困難とあるが、要望には、セミ トレーラー連結車については、車長1 6.5メートルであって、幅、高さ、重 量が車両制限令の最高限度内であ れば原則として、B条件以下での通 行許可条件での包括的な許可とい う点もあるので、この点についての 具体策を検討され、改めて示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200062	国土交通省	セミトレーラー連結車の通行認定許可条件(長さ)の緩和	5076	50760010	11	(社)全日本トラック協会	10	セミトレーラー連結車の通行認定許可条件(長さ)の緩和について	セミトレーラー連結車の通行認定許可条件(長さ)の緩和について	セミトレーラー連結車車長16m超→C条件での走行規制	要望は国際海上コンテナ貨物(16.5m)を牽引する場合はB条件となっている道路について、同じ長さで国際海上コンテナ以外の貨物を運ぶ場合にC条件とする事の見直しであり、この点についての具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。	
z1200062	国土交通省	セミトレーラー連結車の通行認定許可条件(長さ)の緩和	5078	50780045	11	(社)日本経済団体連合会	45	セミトレーラー連結車の通行認定許可条件(長さ)の緩和 【新規】	セミトレーラー連結車については、車長16.5メートルであって、幅、高さ、重量が車両制限令の最高限度内であれば、輸送貨物の別に関係なく、B条件以下で包括的に通行許可を付与すべきである。		要望は国際海上コンテナ貨物(16.5m)を牽引する場合はB条件となっている道路について、同じ長さで国際海上コンテナ以外の貨物を運ぶ場合にC条件とする事の見直しであり、この点についての具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。	現在、セミトレーラー連結車は、海外コンテナ貨物を輸送する場合を除き、幅、高さ、重量が車両制限令における最高限度内であっても、車長が16メートルを超えると、走行許可条件がC条件とされている。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200063	国土交通省	高速道路料金の軽減化	5076	50760011	11	(社)全日本トラック協会	11	高速道路料金の軽減化	高速道路料金の軽減化	別納割引制度の廃止→平成16年度中に新たな割引制度の創設	規制改革・民間解放3カ年計画における措置事項として、別納割引制度の廃止に伴い平成16年度を目途に高速道路において大口・多頻度利用者に対する、ETC利用を前提とした新たな割引制度を創設するとされているが、その際は、事業協同組合の利用を含め同等の割引制度を創設されたい。また、我が国の高速道路料金は、世界に例を見ない高水準となっていることから、高速道路通行料金を大幅に引下げられたい。	
z1200068	国土交通省	バスを基調にした新交通システム(IMTS)に対する適用規制の見直し 【新規】	5078	50780047	11	(社)日本経済団体連合会	47	バスを基調にした新交通システム(IMTS)に対する適用規制の見直し 【新規】	バスを基調にした新しい交通システムに対する適用規制を整備すべきである(運送事業法および技術基準等の策定)。 基本的には鉄道事業法等の適用を原則とする場合でも、少なくとも不合理な規制に関しては、特例措置を講ずる等、適用規制を見直すべきである。		バス車両をベースとした交通システムに鉄道法規を適用しているため、車両構造・運転取扱い等の点で実態にそぐわない面があり、新しい交通システム普及の障害となる。 例) ・天然ガスを燃料としたバスベースの車両の場合でも、鉄道事業法では内燃機関という位置付けになり、運転手にディーゼル機関車の免許が必要となる。 ・車両の構造基準の中で、防火対策が鉄道とバスで異なっており、バスベースの車両の場合でも厳しい鉄道基準が適用される。 公共交通の普及により、渋滞・交通事故・環境負荷低減が期待できる。	海外のみならず国内でも、鉄道系と自動車系の中間に位置するような、自動運転バス車両をベースとした新しく廉価な中距離・中量輸送システムが出現してきている。しかしながら、わが国の現状では、これに対応する適当な法規がなく、従来からの鉄道系の法規を適用しているため、不合理な規制が生じている。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200069	国土交通省	引火性危険物積載船に係わる規制の緩和	港則法第6条、第23条 大型液化ガスタンカー及び大型液化ガスタンカーバースの安全防災対策(昭和60年8月27日、保安安第114号 保安防第53号)	船舶が特定港において危険物の荷役を行う場合には、港長の許可を受けなければならないこととなっている。夜間着舷については、危険物荷役許可に際して考慮しているところである。 函館港、京浜港、大阪港、神戸港、関門港、長崎港及び佐世保港への夜間入港に際しては、港長の許可を受けなければならない。	C	-	夜間は、昼間に比べて周囲の把握が困難であり、操船上の危険性が高く、事故が発生した場合の初動対応の不備も懸念されるため、昼間以上の安全対策が必要である。また、個々の港、バースにより、船舶通行実態やバースの配置等が異なるため、これらを考慮に入れた安全対策を検討する必要がある。したがって、引火性危険物積載船の夜間着舷を実施するためには、個々のバースにおいて、夜間の照明、有効な操船支援及び航行援助施設、必要な防災設備等について、詳細に検討していただき、当該検討に基づく安全対策・体制を整えていただく必要がある。		現行制度上、危険物積載船の夜間入港・夜間着舷は原則的には禁止され、港長の許可などがある場合に例外的に認められるとされているため、港長が許可を出すことに委縮的となっており、実質上、許可されないことが多い。そこで、昨今の船舶性能、航行技術、安全防止装置や航路監視システム等の進捗を鑑み、夜間入港・着舷を原則可能とし、港長の判断により、場合によっては禁止するという制度設計などを検討されたい。			
z1200070	国土交通省	内航海運暫定措置事業の適用期間の明示と早期終了	内航海運組合法第8条、第12条、第57条 内航海運暫定措置事業規程第30条	内航海運暫定措置事業は、スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業の解消により、事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化する経済的影響を考慮したソフトランディング施策であるとともに、内航海運の構造改革を推進する観点から、船腹需給の適正化と競争的市場環境の整備を図るための事業である。同事業は、平成10年5月に導入されているが、その際、船舶の平均的使用期間と暫定措置事業の収支を踏まえ、解撤等交付金の交付を15年間実施し収支相償った時点で終了することとしている。	C	—	内航海運暫定措置事業は、収支相償った時点で終了することになっており、今後の建造納付金額及び解撤交付金申請額が不明である現時点においては、同事業の適用期間の明示は不可能である。 また、早期に同事業を終了した場合、現時点ではソフトランディング施策としての役割が未だ果たせていないことに加え、船腹需給の適正化と競争的市場環境の整備を通じた内航海運の構造改革が進展しないこととなる。 更に、同事業を途中で終了した場合、内航海運業者間の公平性の確保の問題が発生するとともに、同事業に係る残存債務の処理の問題を生じさせることとなる。		同事業は、総交付金の収支が相償った時点で解消することとなっているが、建造に際して多額の納付金を支出しなければならないため、多数の解撤に対して建造が極端に少ないという悪循環に陥っており、事業解消時期の目処が立っていない。暫定的な事業でありながら、その終了予定を示せないということでは、結局、同事業の行き詰まりを証明していることに他ならない。同事業終了に向けた建設的な議論をすべきである。ついては、内航海運暫定措置事業の早期終了に向けた取り組みについて具体的に示されたい。 当該取り組みを踏まえた実施時期の明確化の可否について再検討され、実施時期を示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200069	国土交通省	引火性危険物積載船に係わる規制の緩和	5078	50780049	11	(社)日本経済団体連合会	49	引火性危険物積載船に係わる規制の緩和	夜間着栈については、投光機の使用等、一定の条件のもとで日没後の着栈を許可すべきである。 外航タンカーの夜間入港についても、夜間入港安全対策の事前提示による包括許可を認めるべきである。		現行、日没後の離栈については許可されていることから、栈橋の夜間照明設備等一定の条件を満たすことを条件に、日没後の着栈についても可能とすることで、栈橋利用の効率化や、船舶運航の効率化が図られ、わが国港湾の国際競争力向上も期待できる。 外航タンカーの夜間入港については、次の安全対策改善に向けた多面からの取組みにより、対応可能と考える。オイルタンカーの船舶構造変化(ダブルハル化)、レーダー装置等安全確保・危険防止装置の発達、GPS装置等船舶位置確認装置の精度・性能向上ISMコード導入による船舶安全管理の向上、栈橋照明設備の改善 等。 船舶運航効率化による必要船舶の減少により、将来の船員不足対策となるほか、引火性危険物積載船の湾内停泊時間を短縮でき、港湾の安全対策に資する。	引火性危険物積載船については、平成7年度より一定の基準を満たしていれば、日没後の荷役開始が可能になったが、日没後の着栈は禁止されている。 外航タンカーの夜間入港についても、引火性危険物積載船については、事前提示による包括許可が認められていない。
z1200070	国土交通省	内航海運暫定措置事業の適用期間の明示と早期終了	5078	50780050	11	(社)日本経済団体連合会	50	内航海運暫定措置事業の適用期間の明示と早期終了	内航海運暫定措置事業の適用期間を明示し、できる限り早期に終了させることにより、内航海運業の自由化を促進すべきである。		S & Bによる船腹調整に代わり、内航海運暫定措置事業が導入されたが、建造者は建造等納付金の費用負担があり、新船建造コスト負担が大きい。わが国産業の国際競争力を強化する観点からも、当該暫定措置事業を早期に終了させ、新船建造に係るコストアップを抑制する必要がある。 近代化への早期転換により、輸送効率の向上が期待できる。	内航海運暫定措置事業は、船腹調整事業の解消に伴い、引当資格が事実上無価値化することによる経済的悪影響を考慮し、1998年5月に導入された。同事業は、船舶を解撤する事業者に交付金を交付するとともに、新たに船舶を建造する事業者から納付金を納付させ、交付金の原資とすること等を内容とするものである。 1999年3月の規制緩和推進3か年計画において、「できるだけ短い一定期間に限って当暫定措置事業を導入する」旨が明記されているが、暫定措置事業事業規程には、具体的な適用期間が明示されていない。また、2002年4月にとりまとめられた「次世代内航海運ビジョン」において、同事業についてはシンデレラプロジェクトの実施、運営方法の見直し等を円滑かつ着実に実施していくことが必要とされている。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200071	国土交通省	中型航空機の事業運航基準の見直し		航空法令等において、航空運送事業者に対して課せられている運航上の安全基準は、原則として当該航空機の最大離陸重量が5.7t(回転翼機にあっては9.08t)を境に異なるものとなっている。	c		航空法令等で定める技術上の基準は、国際民間航空条約附属書に定める国際基準に準拠したものであるが、当該国際基準では航空運送事業の航空機の最大離陸重量5.7t(回転翼機にあっては9.08t)で安全基準の区分けがなされている。したがって、国際基準との整合性を維持する観点から、運航基準の区分を含めた安全規制の見直しを行うことは困難。		わが国航空法令が国際基準に準拠しているため、運航基準の見直しが困難とされているが、同基準を踏まえつつも、実態に即した基準の細分化を図ることは、国際基準の趣旨に反するものではないと考えられる。経済的な効率性や、ビジネスチャンスの拡大という観点を踏まえ、実態に即した基準の細分化を検討すべきある。			
z1200020	法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省	輸出入・港湾諸手続の簡素化促進	港則法	港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図るため、特定港に出入港等する船舶は、港則法に基づいた各種申請等を港長に対して行わなければならない。 港湾の適切な運営・管理のため、港湾に出入港等する船舶は、条例等に基づいた各種申請等を港湾管理者に対して行わなければならない。	b		1. 手続の見直しについては、規制改革・民間開放推進3か年計画において、シングルウィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、申請手続や申請書類の徹底した省略、簡素化を図り、速やかにワンストップサービスの一層の推進を図ることとしており、関係者の意見をふまえて、業務・システムの最適化計画を平成17年度末までのできる限り早期に策定するよう、関係府省と検討を進めているところである。 2. また、手続の簡素化、国際基準への準拠の一環として、外国船舶の出入港に関する手続や必要書類の簡易化を図ることを内容とする「国際海運の簡易化に関する条約(仮称)(FAL条約)」の平成16年度中の批准に向け関係省庁は一体となって取り組んでいるところである。		業務・システムの最適化計画の策定を平成16年度までに実施することの可否について改めて検討され、実施時期を明確化されたい。16年度中に策定困難とされる理由あらば具体的に示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200071	国土交通省	中型航空機の事業運航基準の見直し	5078	50780052	11	(社)日本経済団体連合会	52	中型航空機の事業運航基準の見直し	事業運航基準について、飛行機の重量・座席数・運航目的によって細分化し、より運航実態に則したものに早急にすべきである。例えば、事業運航基準の区分を5.7トンから搭乗者数20人へ変更するとともに、これに伴う関連規定(着陸距離の緩和など)を見直す、などの措置が必要である。		陸上交通に於いては、路線バス・貸切バス・タクシーと区分されているが、航空交通についても、ビジネスチャンスの拡大、経済の活性化という観点から、同様に実態に則した区分が必要である。中型飛行機の事業運航の特性や内容に則した事業基準を講じなければ、中型飛行機事業の将来的発展が望めない。	現在、飛行機の航空運送事業運航基準は、最大離陸重量5.7トン以上のものについては単一の基準しかない。このため、ビジネスジェット機等の中型飛行機も、大型旅客機と同等の運航基準を求められる為、制約が多く支障を来たしている。
z1200020	法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省	輸出入・港湾諸手続の簡素化促進	5078	50780048	11	(社)日本経済団体連合会	48	輸出入・港湾諸手続の簡素化促進	2003年7月に、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウシステムが供用開始されたが、現行の申請書類の徹底した簡素化など、電子化に先立って行うべき輸出入・港湾諸手続全般の業務改革(BPR)については未だ不十分である。ワンストップサービスの実現に当たっては、まず、(1)民間事業者の意見聴取に基づき、提出の必要性が疑われる申請を徹底的に抽出すること、(2)申請の中で削除できる項目を可能な限り削除すること、(3)省庁間での共通項目を標準化、統一化すること、が必要不可欠である。その上で、全ての手続きを統合し、1回の入力・送信で複数の申請を可能とするシステムの整備に向け、全関係省庁は強力な連携・協議を重ねて取り組むべきである。		例えば、シングルウィンドウ化により、複数の官庁で共通する手続について同時に送信することが可能となったものは、入・出港届等、ほんの一握りに過ぎず、従来通り各省庁ごとの手続や紙ベースでの手続が残されているのが現状である。従って、シングルウィンドウシステムが運用開始されたものの、現状では真のワンストップサービスにはなっておらず、輸出入・港湾諸手続の簡素化、物流効率化、ひいては産業競争力強化の支障となることが懸念される。	港湾・輸入手続に係る各省庁の協力のもと、2003年7月から港湾・輸入手続のシングルウィンドウシステムが運用を開始したが、これは単に既存のシステムが接続されただけのものであり、予てより産業界が要望してきた諸手続の見直しおよび簡素化を反映したものとはなっていない。

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200020	法務省、財務省、 厚生労働省、農林 水産省、経済産業 省、国土交通省	輸出入・港湾諸手続の簡素化促進	港則法	港内における船舶交通の安全及び 港内の整とんを図るため、特定港 に入出港等する船舶は、港則法に 基づいた各種申請等を港長に対し て行わなければならない。 港湾の適切な運営・管理のため、 港湾に入出港等する船舶は、条例 等に基づいた各種申請等を港湾管 理者に対して行わなければならない。	b		1. 手続の見直しについては、規制 改革・民間開放推進3か年計画にお いて、シングルウィンドウ化の成果 と問題点を踏まえ、申請手続や申 請書類の徹底した省略、簡素化を 図り、速やかにワンストップサービ スの一層の推進を図ることとしてお り、関係者の意見をふまえて、業 務・システムの最適化計画を平成 17年度末までのできる限り早期に 策定するよう、関係府省と検討を進 めているところである。 2. また、手続の簡素化、国際標準 への準拠の一環として、外国船舶 の入出港に関する手続や必要書類 の簡易化を図ることを内容とする 「国際海運の簡易化に関する条約 (仮称)(FAL条約)」の平成16年度 中の批准に向け関係省庁は一体と なって取り組んでいるところである。		業務・システムの最適化計画の策 定を平成16年度までに実施するこ との可否について改めて検討され、 実施時期を明確化されたい。16年 度中に策定困難とされる理由あら ば具体的に示されたい。			
z1200031	警察庁、総務省、 財務省、国土交通 省	自動車の生産・販売・流通に伴って必要 となる諸行政手続の電子化の早期実現 等	道路運送車両法 第7条、第12条、第 13条、第15条、第 59条、第62条、第 97条の2第1項、 地方税法第699条 の11 地方税法 第151条、第151条 の2、第152条 自 動車重量税法第8 条、第10条、第10 条の2 自動車の 保管場所の確保等 に関する法律第4 条、第5条、第6条、 第7条、第13条 自動車損害賠償保 障法第9条 道路 運送車両法第22 条及び平成13年11 月6日付け国自管 61号通達「登録事 項等証明書交付請 求者及び自動車検 査証再交付申請者 等に対する本人確 認の実施につい て」	自動車保有関係手続は、自動車の 検査・登録を受けるために、運輸支 局等の他、市役所等、警察署、都 道府県税事務所等、それぞれの行 政機関に出向いて手続を行う必要 がある。	b		自動車保有に関する手続(検査・登 録、保管場所証明、自動車関係諸税等 の納付等)のワンストップサービスによ る電子化については、道路運送車両法 等を改正する法律が平成16年5月に公 布されたところであり、平成17年12月 にはシステム稼働を開始することとし ている。このワンストップサービス化によ って複数の行政機関に出向くことなく、各 行政機関への手続が一括して行えるこ ととなり記入事項の一本化等、申請手 続の合理化が図られることとなる。その 際、入力項目を集約した申請画面や 税・手数料のまとめ払いの機能を持た せることとしている他、代行申請や申請 自体もまとめて行うための機能につい ても設ける方向で検討するなど、大量に 自動車を保有する方にも配慮したシス テム構築を行っているところ。 なお、軽自動車については、登録車の ワンストップサービス化の進展状況等 を見ながら関係機関と調整を行うことと しているが、ワンストップサービス化す る際には、申請者負担の軽減が図られ るようにする方向で検討している。 自賠責保険の付保確認は電子的に 行う方向で検討している。 登録事項等証明書に関する手続きの 電子化については、平成16年度中を目 途に、利便性の向上や個人情報の保護 等の観点から検討する。		要望者は添付資料記載事項につ いての電子化も要望しており、当該 項目の電子化について、平成17年 度までに措置することの可否につ いて、その理由も含めて回答され たい。 軽自動車に係るワンストップサー ビス化について、登録車のワン ストップサービス化と同じ時期に実施 することの可否について、その理由 も含めて回答されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200020	法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省	輸出入・港湾諸手続の簡素化促進	5031	50310003	11	社団法人日本船主協会	3	港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化	全ての港湾・輸出入関連手続を対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目、さらに省庁間に共通する項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続を徹底的に削減・簡素化するよう要望する。		2003年7月23日より輸出入・港湾諸手続のシングルウィンドウ化が関係省庁により実現されてはいるが、実態は各種申請・手続の見直しや簡素化がなされず、単に既存のシステムが接続されただけのものであるため、利便性の向上には結びついていない。従って、全ての関連手続を対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目、更に省庁間に共通する項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続きを徹底的に削減・簡素化することを要望する。	
z1200031	警察庁、総務省、財務省、国土交通省	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	5039	50390034	11	社団法人 リース事業協会	34	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続(検査・登録～国、車庫証明・納税～地方、自賠責保険確認～国)等の電子化は、規制改革推進3ヵ年計画において、平成17年を目標に稼働開始(平成15年目途に一部地方公共団体で試験運用)となっているが、これを実現するため、添付資料記載の事項を含め早急に検討・具体化していくこと。なお、試験運用を行う際、大量の自動車を所有するリース会社の事務手続等を考慮して、その運用に当たったの検討等を行うこと。	電子化により、申請項目の共通化・統一化と申請に必要な添付書類の削減化ができれば、自動車関連業界の生産・販売・流通に係わる申請及び手続代行コストは大幅に軽減され、その軽減分を直接部門へ投入することで新たな自動車リース市場の開拓が促進され、経済活性化に資する。	手続申請の電子化がなされていないため、その手続を申請もしくは代行申請をする自動車関連業界(自動車リース業界も含む)に多大な負担を強いている。また、リース会社の税の申告・納付事務等は膨大であり、これらの事務作業の効率化、円滑化の観点から、電子化(書式の全国統一化)を図る必要があると考えられる。電子化の検討に際しては、利用者の意見を十分に反映させることによって、電子化による混乱等が生じないよう配慮する必要がある。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200031	警察庁、総務省、 財務省、国土交通 省	自動車の生産・販売・流通に伴って必要 となる諸行政手続の電子化の早期実現 等	道路運送車両法 第7条、第12条、第 13条、第15条、第 59条、第62条、第 97条の2第1項、 地方税法第699条 の11 地方税法 第151条、第151条 の2、第152条 自 動車重量税法第8 条、第10条、第10 条の2 自動車の 保管場所の確保等 に関する法律第4 条、第5条、第6条、 第7条、第13条 自動車損害賠償保 障法第9条 道路 運送車両法第22 条及び平成13年11 月6日付け国自管 61号通達「登録事 項等証明書交付請 求者及び自動車検 査証再交付申請者 等に対する本人確 認の実施につい て」	自動車保有関係手続は、自動車の 検査・登録を受けるために、運輸支 局等の他、市役所等、警察署、都 道府県税事務所等、それぞれの行 政機関に出向いて手続を行う必要 がある。	b		自動車保有に関する手続(検査・登 録、保管場所証明、自動車関係諸税等 の納付等)のワンストップサービスによ る電子化については、道路運送車両法 等を改正する法律が平成16年5月に公 布されたところであり、平成17年12月 にはシステム稼働を開始することとして いる。このワンストップサービス化によ って複数の行政機関に出向くことなく、各 行政機関への手続が一括して行えるこ ととなり記入事項の一本化等、申請手 続の合理化が図られることとなる。その 際、入力項目を集約した申請画面や 税・手数料のまとめ払いの機能を持た せることとしている他、代行申請や申請 自体もまとめて行うための機能につい ても設ける方向で検討するなど、大量に 自動車を保有する方にも配慮したシス テム構築を行っているところ。 なお、軽自動車については、登録車の ワンストップサービス化の進展状況等 を見ながら関係機関と調整を行うことと しているが、ワンストップサービス化す る際には、申請者負担の軽減が図られ るようにする方向で検討している。 自賠責保険の付保確認は電子的に 行う方向で検討している。 登録事項等証明書に関する手続きの 電子化については、平成16年度中を目 途に、利便性の向上や個人情報の保護 等の観点から検討する。		要望者は添付資料記載事項につ いての電子化も要望しており、当該 項目の電子化について、平成17年 度までに措置することの可否につ いて、その理由も含めて回答されたい。 軽自動車に係るワンストップサー ビス化について、登録者のワンス トップサービス化と同じ時期に実施 することの可否について、その理由 も含めて回答されたい。			
z1200033	国土交通省	自動車登録情報の電子的開示につい て	道路運送車両法第 22条 国土交通省自動車 交通局技術安全部 平成13年11月6 日付通達名称: 「登録事項等証明 書交付請求者及び 自動車検査証再交 付請求者等に対す る本人確認の実施 について」	登録事項等証明書は、何人も、国 土交通大臣に対し、その書面での 交付を請求できることとされている。 なお、自動車盗難防止等の観点 から、平成13年12月3日から、全 国の陸運支局及び自動車検査登 録事務所において、登録事項等証 明書の交付請求者及び自動車検 査証の再交付申請者等に対して、 運転免許証の提示を求める等によ り、本人確認を実施することとした。	b		登録事項等証明書に関する手続 きの電子化については、平成16年 度中を目途に、利便性の向上や個 人情報の保護等の観点から検討す る。		要望者から、「平成16年度中を目 途」ではなく、「平成16年度中に速 やか」にご検討をお願いしたい。」と の再要望が出されていることを踏ま え、検討開始時期の明示、前倒しに ついて検討のうえ、回答されたい。 また、結論時期の明示、前倒しにつ いてもご回答いただきたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200031	警察庁、総務省、財務省、国土交通省	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	5040	50400032	11	オリックス	32	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続(検査・登録～国、車庫証明・納税～地方、自賠責保険確認～国)等の電子化は、規制改革推進3ヵ年計画において、平成17年を目標に移動開始(平成15年目途に一部地方公共団体で試験運用)となっているが、これを実現するため、添付資料記載の事項を含め早急に検討・具体化していくこと。なお、試験運用を行う際、大量の自動車を所有するリース会社の事務手続等を考慮して、その運用に当たっての検討等を行うこと。	電子化により、申請項目の共通化・統一化と申請に必要な添付書類の削減化ができれば、自動車関連業界の生産・販売・流通に係わる申請及び手続代行コストは大幅に軽減され、その軽減分を直接部門へ投入することで新たな自動車リース市場の開拓が促進され、経済活性化に資する。	手続申請の電子化がなされていないため、その手続を申請もしくは代行申請をする自動車関連業界(自動車リース業界も含む)に多大な負担を強いている。また、リース会社の税の申告・納付事務等は膨大であり、これらの事務作業の効率化、円滑化の観点から、電子化(書式の全国統一化)を図る必要があると考えられる。電子化の検討に際しては、利用者の意見を十分に反映させることによって、電子化による混乱等が生じないよう配慮する必要がある。	
z1200033	国土交通省	自動車登録情報の電子的開示について	5039	50390036	11	社団法人 リース事業協会	36	自動車登録情報の電子的開示について	自動車登録情報について、所有者に限定して、電子的に開示すること	リース会社が自動車登録情報を活用することにより、自動車に係る環境対策・安全対策等の公益の増進に資する。	「規制改革・民間開放推進3ヵ年計画」(平成16年3月19日閣議決定)において、利便性の向上、個人情報の保護の観点からその方法、範囲について検討し、結論を得る(平成17年度中)とされている。個人情報の保護の観点については、所有者自身が電子的な情報開示を望んでいること、使用者については、例えば、リース契約と同時にユーザー＝使用者本人の同意を得ることができるなど懸念は極めて少ないと考えられる。また、本件が「自動車ワンストップサービスシステム」の機能の一つとして盛り込まれることにより、「自動車ワンストップサービスシステム」の利便性がさらに向上すると思われる。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200033	国土交通省	自動車登録情報の電子的開示について	道路運送車両法第22条 国土交通省自動車交通局技術安全部 平成13年11月6日付通達名称：「登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付請求者等に対する本人確認の実施について」	登録事項等証明書は、何人も、国土交通大臣に対し、その書面での交付を請求できることとされている。 なお、自動車盗難防止等の観点から、平成13年12月3日から、全国の陸運支局及び自動車検査登録事務所において、登録事項等証明書の交付請求者及び自動車検査証の再交付申請者等に対して、運転免許証の提示を求める等により、本人確認を実施することとした。	b		登録事項等証明書に関する手続きの電子化については、平成16年度中を目途に、利便性の向上や個人情報の保護等の観点から検討する。		要望者から、「平成16年度中を目途」ではなく、「平成16年度中に速やか」にご検討をお願いしたい。」との再要望が出されていることを踏まえ、検討開始時期の明示、前倒しについて検討のうえ、回答されたい。 また、結論時期の明示、前倒しについてもご回答いただきたい。			
z1200006	国土交通省	建設業許可の基準となる経営業務の管理責任者の実務経験規定の緩和	建設業法第7条第1号 「建設業法第7条第1号イに掲げる者と同等以上の能力を有する者を定める件」(昭和47年建設省告示第351号)	許可の基準として、建設業の許可を受けようとする者が法人である場合には常勤の役員のうち一人が、また、個人である場合には本人又はその支配人のうち一人が、次のいずれかに該当することが必要である旨規定している。 許可を受けようとする建設業に関し5年以上の経営業務の管理責任者としての経験を有していること 国土交通大臣が に掲げるものと同等以上の能力を有するものと認定した者	c		建設業法上の許可要件については建設業を営む際の最低基準を定めているところであり、経営業務の管理責任者については、適正な建設業の経営を期待するには、少なくとも、建設業の経営業務についての経験を少なくとも5年(又は7年)以上有するものが役員のうち最低一人は必要であると考えられるため、経験年数を短縮することはできない。また、経営業務の管理責任者に資質に関しては、資格試験や講習の制度によって測ることはできないため、資格試験制度や講習受講によるみなし規定を創設することはできない。		期間の短縮がなぜ建設業においてできないのか なぜ5年なのかに対する根拠を示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200033	国土交通省	自動車登録情報の電子的開示について	5040	50400034	11	オリックス	34	自動車登録情報の電子的開示について	自動車登録情報について、所有者に限定して、電子的に開示すること	リース会社が自動車登録情報を活用することにより、自動車に係る環境対策・安全対策等の公益の増進に資する。	「規制改革・民間開放推進3ヵ年計画」(平成16年3月19日閣議決定)において、利便性の向上、個人情報の保護の観点からその方法、範囲について検討し、結論を得る(平成17年度中)とされている。個人情報の保護の観点については、所有者自身が電子的な情報開示を望んでいること、使用者については、例えば、リース契約と同時にユーザー＝使用者本人の同意を得ることができるなど懸念は極めて少ないと考えられる。また、本件が「自動車ワンストップサービスシステム」の機能の一つとして盛り込まれることにより、「自動車ワンストップサービスシステム」の利便性がさらに向上すると思われる。	
z1200006	国土交通省	建設業許可の基準となる経營業務の管理責任者の実務経験規定の緩和	5028	50280003	11	社団法人 関西経済連合会	3	建設業許可の基準となる経營業務の管理責任者の実務経験規定の緩和	建設業許可の取得に際し、経營業務の管理責任者の実務経験年数を5年以上又は7年以上等とする規定があるが、これについて期間短縮、資格試験制度や講習受講によるみなし規定を設ける等の規制を緩和する。		本規定は、建設事業者の専門工事子会社の分社化や新規事業者の参入等において、障害となっている。経營業務の管理責任者の適正判断は、実務経験以外の方法でも可能である。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200013	国土交通省	連結親子会社間における「企業集団」の適用、運用に関する緩和について	「親会社及びその連結子会社の間の出向社員に係る主任技術者又は監理技術者の直接的かつ恒常的な雇用関係の取扱等について」(平成15年1月22日国総建第335号)	企業集団に属する建設業者の間(親会社とその連結子会社の間に限る。)の出向社員を出向先の会社が工事現場に主任技術者又は監理技術者として置く場合に、当該出向社員と当該出向先の会社との間に直接的かつ恒常的な雇用関係があるものとして取り扱う際の要件として ・連結子会社がすべて企業集団に含まれる者であること ・親会社又はその連結子会社(その連結子会社が2以上ある場合には、それらのすべて)のいずれか一方が経営事項審査を受けていない者であること 等が定められているほか、出向社員を主任技術者又は監理技術者として置く建設工事の下請負人に当該企業集団を構成する親会社若しくはその連結子会社又は当該親会社の非連結子会社が含まれていないことが条件となっている。	c,e		について 本件における企業集団の確認は、有価証券報告書等から、それらを構成する企業群が、親会社及びその連結子会社であるという客観的事実を確認するものである。また、建設工事の下請負人に当該企業集団を構成する親会社若しくはその連結子会社又は当該親会社の非連結子会社が含まれていないことを確認するため、確認書には全ての建設業者が記載される必要がある。 について ご指摘の通達は国土交通省の直轄工事に限ったものであり、親会社及びその連結子会社が同時に公共工事の入札に参加しないことを全ての発注者が担保するためには、入札参加の必要条件である経審について、親会社及びその連結子会社のいずれか一方が非受審であるという事実を確認することが最も確実である。 について 本件における企業集団については、親会社とそれぞれの連結子会社の間についてのみ一定の資本上の結びつきを認めているものであり、連結子会社間及び非連結子会社間に関しては、何らの結びつきを認めているものでもなく、「企業集団」=「1企業」という認識は誤りである。		約60万の建設業者に対し8社しか利用していない本制度についてどのような見解を持たれているのかを示されたい。企業集団の構成会社に関し、任意の組み合わせによる編成についての可否とその根拠を示されたい。確認だけが目的であれば、確認書に全ての会社を記載するとともに、集団を構成する会社の選択を確認書中のできる制度に変更することに対しての見解を示されたい。回答どおりの運用では、経審を取り下げた親会社及びその連結子会社が単独でも公共工事に入札できない事態になるがそれについての見解を示されたい。下請けの緩和に関し、貴省のご回答では、「一定の資本上の結びつきを認めているもの」としているが、これの意図するところを示されたい。また、そもそも、企業集団内での下請負が許されないことに対する貴省の見解を具体的に示されたい。			
z1200013	国土交通省	連結親子会社間における「企業集団」の適用、運用に関する緩和について	「親会社及びその連結子会社の間の出向社員に係る主任技術者又は監理技術者の直接的かつ恒常的な雇用関係の取扱等について」(平成15年1月22日国総建第335号)	企業集団に属する建設業者の間(親会社とその連結子会社の間に限る。)の出向社員を出向先の会社が工事現場に主任技術者又は監理技術者として置く場合に、当該出向社員と当該出向先の会社との間に直接的かつ恒常的な雇用関係があるものとして取り扱う際の要件として ・連結子会社がすべて企業集団に含まれる者であること ・親会社又はその連結子会社(その連結子会社が2以上ある場合には、それらのすべて)のいずれか一方が経営事項審査を受けていない者であること 等が定められているほか、出向社員を主任技術者又は監理技術者として置く建設工事の下請負人に当該企業集団を構成する親会社若しくはその連結子会社又は当該親会社の非連結子会社が含まれていないことが条件となっている。	c,e		について 本件における企業集団の確認は、有価証券報告書等から、それらを構成する企業群が、親会社及びその連結子会社であるという客観的事実を確認するものである。また、建設工事の下請負人に当該企業集団を構成する親会社若しくはその連結子会社又は当該親会社の非連結子会社が含まれていないことを確認するため、確認書には全ての建設業者が記載される必要がある。 について ご指摘の通達は国土交通省の直轄工事に限ったものであり、親会社及びその連結子会社が同時に公共工事の入札に参加しないことを全ての発注者が担保するためには、入札参加の必要条件である経審について、親会社及びその連結子会社のいずれか一方が非受審であるという事実を確認することが最も確実である。 について 本件における企業集団については、親会社とそれぞれの連結子会社の間についてのみ一定の資本上の結びつきを認めているものであり、連結子会社間及び非連結子会社間に関しては、何らの結びつきを認めているものでもなく、「企業集団」=「1企業」という認識は誤りである。		約60万の建設業者に対し8社しか利用していない本制度についてどのような見解を持たれているのかを示されたい。企業集団の構成会社に関し、任意の組み合わせによる編成についての可否とその根拠を示されたい。確認だけが目的であれば、確認書に全ての会社を記載するとともに、集団を構成する会社の選択を確認書中のできる制度に変更することに対しての見解を示されたい。回答どおりの運用では、経審を取り下げた親会社及びその連結子会社が単独でも公共工事に入札できない事態になるがそれについての見解を示されたい。下請けの緩和に関し、貴省のご回答では、「一定の資本上の結びつきを認めているもの」としているが、これの意図するところを示されたい。また、そもそも、企業集団内での下請負が許されないことに対する貴省の見解を具体的に示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200013	国土交通省	連結親子会社間における「企業集団」の適用、運用に関する緩和について	5030	50300005	11	情報通信ネットワーク産業協会	5	連結親子会社間における「企業集団」の適用、運用に関する緩和について	親会社とその連結子会社の間における技術者の流動について「企業集団」の形成を条件に、流動を許可し出向社員でも「直接的かつ恒常的な雇用関係がある」ものとして取り扱うことと規定されている。「企業集団」認定の要件は以下のとおりと規定されている。 一の親会社とその連結子会社からなる企業集団 親会社が建設業者であり有価証券報告書を内閣総理大臣に提出しなければならない者であること 連結子会社が建設業者であること 連結子会社のすべてが企業集団に含まれること 親会社、その連結子会社のいずれか一方が経営事項審査を受けていないこと また、出向者派遣の当該工事に関して出向先会社は出向元会社へ下請負発注が認められない。 「企業集団」の適用、運用に関して以下のような緩和を要望する。 「企業集団」の構成会社は連結会社の「すべて、との規定を緩和し、任意の選択も可として頂きたい。 連結子会社の「経審非受審」の条件を見直し、「経審の受審状況不問」へ緩和をお願いしたい。 「企業集団」内での「下請負」を、「企業集団」内の施工分担として認めて頂きたい。		昨年1月の創設以来、現制度の認定件数は2月12日現在で8件と聞いている（日刊建設工業新聞04年2月13日記事による）。この数値は現制度が日本の企業集団の現況に則せず、企業として利用が困難な状況を強的に示していると考える。建設業者が現制度を有効に活用するためには上記の要望による運用規定の変更が必要と考える。個々に関する要望理由は以下の通りである。 に關して、官公庁、地方公共団体など当該発注機関に対する営業方針を共有する会社同士により「企業集団」を形成することが本来の姿であり、連結企業といえども方針等を共有しないケースでは「企業集団」に参加させない選択があるべきと考える。「企業集団」制度の下では、1の入札へは「企業集団」を代表する1社が参加するという考えが必要と考えるが、これらの制御には親会社との方針の共有が不可欠と考える。例えば、100％子会社など親会社と営業方針を共有する会社のための「企業集団」の構築など任意選択を認めても、現制度の趣旨を損なうものではないと考える。 に關して、本件の規制改革要望に関する貴省の回答は、1の入札に複数の親子会社が参加することによる業界への悪影響のため許可できないという内容である。しかし、貴省では、これらの問題に対応するため、「資本・人的関係ある親子会社などの同一工事入札参加を制限することを決め、各地方整備局に通知した」と一部新聞に報道されている（日本工業経済新聞04年4月2日など）。この報道内容の通りの規制が実施されれば本制度「企業集団」もその規制下となり、貴省回答の懸念は解決できるため、経審受審の有無を「企業集団」制度にてあらためて問う必要はないと考える。 に關して、現制度での従来「他社籍」と見られた「出向社員、技術者の配置を許可する根拠は、「企業集団」＝「企業」という考えに基づく（もの）と考える。この考えに基づけば、「企業集団」内における下請負は一般にいう「下請負」ではなく、企業組織内における施工「分担」に等しい。この形態が工事の信頼性を損ねるものではないと考える。基本的に「企業集団」形成では、元請け会社が元請けとしての全責任を全うすることを前提としており、この見地からは「企業」による請負・施工と「企業集団」による請負・分担施工は、信頼性において何らかわらないと考える。	添付資料CIAJ-04-05
z1200013	国土交通省	連結親子会社間における「企業集団」の適用、運用に関する緩和について	5032	50320009	11	(社)電子情報技術産業協会	9	連結親子会社間における「企業集団」の適用、運用に関する緩和について	「企業集団」の適用、運用に関して以下のような緩和を要望する。 「企業集団」の構成会社は連結会社の「すべて、との規定を緩和し、任意の選択も可として頂きたい。 連結子会社の「経審非受審」の条件を見直し、「経審の受審状況不問」へ緩和をお願いしたい。 「企業集団」内での「下請負」を、「企業集団」内の施工分担として認めて頂きたい。 【規制の現状】 親会社とその連結子会社の間における技術者の流動について「企業集団」の形成を条件に、流動を許可し出向社員でも「直接的かつ恒常的な雇用関係がある」ものとして取り扱うことと規定されている。「企業集団」認定の要件は以下のとおりと規定されている。 一の親会社とその連結子会社からなる企業集団 親会社が建設業者であり有価証券報告書を内閣総理大臣に提出しなければならない者であること 連結子会社が建設業者であること 連結子会社のすべてが企業集団に含まれること 親会社、その連結子会社のいずれか一方が経営事項審査を受けていないこと また、出向者派遣の当該工事に関して出向先会社は出向元会社へ下請負発注が認められない。	なし	昨年1月の創設以来、現制度の認定件数は2月12日現在で8件と聞いている（日刊建設工業新聞04年2月13日記事による）。この数値は現制度が日本の企業集団の現況に則せず、企業として利用が困難な状況を強的に示していると考える。建設業者が現制度を有効に活用するためには上記の要望による運用規定の変更が必要と考える。個々に関する要望理由は以下の通りである。 に關して、官公庁、地方公共団体など当該発注機関に対する営業方針を共有する会社同士により「企業集団」を形成することが本来の姿であり、連結企業といえども方針等を共有しないケースでは「企業集団」に参加させない選択があるべきと考える。「企業集団」制度の下では、1の入札へは「企業集団」を代表する1社が参加するという考えが必要と考えるが、これらの制御には親会社との方針の共有が不可欠と考える。例えば、100％子会社など親会社と営業方針を共有する会社のための「企業集団」の構築など任意選択を認めても、現制度の趣旨を損なうものではないと考える。 に關して、本件の規制改革要望に関する貴省の回答は、1の入札に複数の親子会社が参加することによる業界への悪影響のため許可できないという内容である。しかし、貴省では、これらの問題に対応するため、「資本・人的関係ある親子会社などの同一工事入札参加を制限することを決め、各地方整備局に通知した」と一部新聞に報道されている（日本工業経済新聞04年4月2日など）。この報道内容の通りの規制が実施されれば本制度「企業集団」もその規制下となり、貴省回答の懸念は解決できるため、経審受審の有無を「企業集団」制度にてあらためて問う必要はないと考える。 に關して、現制度での従来「他社籍」と見られた「出向社員、技術者の配置を許可する根拠は、「企業集団」＝「企業」という考えに基づく（もの）と考える。この考えに基づけば、「企業集団」内における下請負は一般にいう「下請負」ではなく、企業組織内における施工「分担」に等しい。この形態が工事の信頼性を損ねるものではないと考える。基本的に「企業集団」形成では、元請け会社が元請けとしての全責任を全うすることを前提としており、この見地からは「企業」による請負・施工と「企業集団」による請負・分担施工は、信頼性において何らかわらないと考える。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200048	経済産業省、 国土交通省	LPガス自動車における燃料容器・附属品のUN-ECE自動車基準67号との整合化・相互認証化	・道路運送車両法75条(平成26年法律第185号) ・道路運送車両の保安基準 第17条(昭和26年運輸省令第67号)	道路運送車両の保安基準においては、LPガス自動車のガス容器等の燃料装置に関する基準を規定しており、ガス容器については、容器保安規則第7条及び第17条に規定する構造及び機能を有するものであることとされている。	e	-	自動車の検査の際においては、ガス容器を含め部品や装置の取り外しをすることなく、保安基準への適合性を確認している。		要望は道路運送車両の保安基準に、UN-ECE基準67号に規定する構造及び機能を有し、国番号、認定番号の刻印をされたものについても適合を求めているが、それについて検討され、示されたい。			
z1200007	国土交通省	監理技術者の資格取得条件の緩和(再要望)	建設業法第26条及び第7条第2号「建設業法第7条第2号イ又はロに掲げる者と同等以上の知識及び技術を有する者を定める件」(昭和47年建設省告示352号)	電気通信工事における監理技術者資格は、技術士試験のうち技術部門を電気電子部門又は総合技術監理部門(選択科目を電子電気部門にかかるとするものに限る。)とするものに合格した場合、又は学歴に応じた実務経験及び指導監督的実務経験を有する場合となっている。	b		新たな検定種目を設けることとした場合、昭和58年の第二次臨時行政調査会最終答申に基づき指定法人へその事務を委託することとなるが、「公益法人に対する行政の関与のあり方の改革実施計画(平成14年3月29日閣議決定)」において「公益法人が国の委託等を受けて行う試験、講習その他の資格付与等の事務・事業については、国家資格としての社会的必要性等について検証の上、廃止、独立行政法人による実施等を検討する」こととされており、これらの動向を踏まえると、電気通信工事に関する新たな技術検定種目を設けることは困難である。 なお、電気通信工事において建設業法に基づき配置することとされている主任技術者の要件について、他の既存資格の活用 of 適否について、既存資格の試験内容等を踏まえ検討し、平成16年度中に結論を得る。		要望は監理技術者の資格取得条件緩和である。ソフトウェアの取扱が中心となっている現在の電気通信工事の実態を踏まえ、監理技術者の資格取得条件についてどう考えているか。なぜ現行の10年プラス2年の実務経験が必要なのかの合理性および短縮化できない理由を示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200048	経済産業省、 国土交通省	LPガス自動車における燃料容器・ 附属品のUN-ECE自動車基準67号 との整合化・相互認証化	5058	50580001	11	コープ低公害車開発 株式 会社		LPガス自動車における燃料容器・附属 品のUN-ECE自動車基準67号との整合 化・相互認証化	1.LPガス自動車の燃料容器・附属品の UN - ECE基準67号(LPG車の構造)への 整合 2.UN-ECE基準67号 適合の燃料容器・附属品の国内検査の 省略 3.日本における UN-ECE基準67号の検査認証機関を高 圧ガス保安協会を指定 ……………現在の法体系では国際 基準として国連欧州経済委員会自動車 部会(1958年協定)と整合せず、日本へ こうした部品や、それらを組み込んだ完 成自動車の輸入は事実上不可能であ る。世界中でこの基準を満たした製品の 輸入や走行は、大半の国で相互認証又 はみなし認証されているが、日本だけ は、いずれも認められていない。このた め、ユーザーは選択する権利を失うと共 に、日本からのLPガス自動車輸出も困 難となり、国際競争力の低下も懸念され る。本要望は燃料容器・附属品につい て、UN-ECE自動車基準との整合を要望 し、法令の改正を求めるものである。	・UN-ECE基準67号に適合した部品を使用 したLPガス自動車の販売、改造 ・UN-ECE基準67号に整合した部品を使用 した海外LPガス自動車の国内販売 ・海外向けにUN-ECE基準67号に適合し たLPガス自動車の輸出 ・市場規模 約40億円規模	現状のLPガス自動車では「燃料タンク・バルブ等」 と「自動車本体」が、それぞれ高圧ガス保安法と道 路運送車両の保安基準の2つで規制されている。と ころが、高圧ガス保安法では、自動車の国際基準と して日本も批准しているUN-ECE基準67号の適合 品は、部品単体、車両組み込みの完成車状態でも、 国内で再度検査を求められ、事実上輸入が不 可能になっている。また、日本で容器検査のために 車両からおると、国土交通省の型式認定制度を 取得できない。世界各国で「自動車分野の国際基 準」としてECE基準又はグローバル協定として相互 認証又は認証品の受入(国内検査の省略)が行わ れており、約830万台のLPガス自動車が走行してい る。高圧ガス保安法において「UN-ECE基準67号と の整合」が行われ、国際基準と整合化が行われる 事で、海外で大規模流通している(約830万台)部品 を使用することでLPガス自動車のコストダウンに よる消費者メリット、国内自動車メーカーのLPガス 自動車の輸出可能性が出てくる。また、現状日本の 部品メーカーは、UN-ECE基準67号認証を受ける為 に欧州まで行き認証を受けているが、この部品は 日本国内で使用ができないという矛盾を抱えてお り、経済的な損失は極めて大きく、日本においても 燃料容器・附属品部分については、現状の高圧ガ ス保安協会等を認証機関とすることで国外における 競争力強化となるため整合性を求めるものである。 尚、本件に関して平成11年に当社からも内閣府 OTO室を通じて要望をしたが、状況は変化していな い。	参考資料 省規制緩和要望事項 経済企画庁(現内閣府)OTO申し立て内 容 要望事項 ・平成11年旧通産 ・平成11年旧 ・駐日欧州委員会代表部 ・UN-ECE基準とは
z1200007	国土交通省	監理技術者の資格取得条件の緩和(再要望)	5028	50280004	11	社団法人 関西経済連合会	4	監理技術者の資格取得条件の緩和(再 要望)	電気通信工事業においては多種にわた る工事知識を必要とする「技術士」以外 での資格取得制度がなく、実質的に規 定の実務経験年数(最大12年)を有す ることが必要となり、ハードルが高くな っている。 一方、電気工事業など一部の工事業に おいては、該当分野の工事に特化した 試験資格(一級電気工事施工管理技 士)が建設業法において設置されてお り、若い世代の資格取得が容易となっ ている。 電気通信工事業においても、能力のあ る若い世代が監理技術者となれるよう、 管理技術者要件を改革する。例えば、特 化した監理技術者資格試験制度(例：一 級電気通信工事施工監理技士)を新設 することも考えられる。		電気通信工事業においては、IT関連技 術の進展が速く、実務経験による取得の ように最長で12年以上の経験年数を必 要とする現在の制度だけでは、若い人材 の取得が困難であるうえ、システム系工 事などにおいては従前の技術では、技 術監理上実態と合っていないケースが 散見されるため。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200009	国土交通省	配置技術者の工事現場への専任を要しない期間を認める工事種類の追加	国総建第318号『監理技術者制度運用マニュアル』三(2)	発注者から直接建設工事を請け負った建設業者が、監理技術者等を工事現場に専任で設置すべき期間は契約工期が基本となるが、橋梁、ポンプ、ゲート、エレベーター等の工場製作を含む工事であって、工場製作のみが行われている期間等については、工事現場への専任は要しない。ただし、発注者と建設業者の間で当該期間が設計図書もしくは打合せ記録等の書面により明確となっていることが必要。	d		工場製作を含む工事であって、工場製作のみが行われている期間等については、監理技術者及び主任技術者の工事現場への専任は要しないこととしており、現行制度下で対応可能。		発注現場においては発注担当窓口での個別判断要件が多くなるが、具体的な明示がないため、適用をうけられない事例がしばしば見られるのが実情である。現行制度で問題ないのであれば、現場にて実際に運用可能となる通達やマニュアルへの例示の追加等の具体的な明示をすることに対しての見解を示されたい。			
z1200009	国土交通省	配置技術者の工事現場への専任を要しない期間を認める工事種類の追加	国総建第318号『監理技術者制度運用マニュアル』三(2)	発注者から直接建設工事を請け負った建設業者が、監理技術者等を工事現場に専任で設置すべき期間は契約工期が基本となるが、橋梁、ポンプ、ゲート、エレベーター等の工場製作を含む工事であって、工場製作のみが行われている期間等については、工事現場への専任は要しない。ただし、発注者と建設業者の間で当該期間が設計図書もしくは打合せ記録等の書面により明確となっていることが必要。	d		工場製作を含む工事であって、工場製作のみが行われている期間等については、監理技術者及び主任技術者の工事現場への専任は要しないこととしており、現行制度下で対応可能。		発注現場においては発注担当窓口での個別判断要件が多くなるが、具体的な明示がないため、適用をうけられない事例がしばしば見られるのが実情である。現行制度で問題ないのであれば、現場にて実際に運用可能となる通達やマニュアルへの例示の追加等の具体的な明示をすることに対しての見解を示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200009	国土交通省	配置技術者の工事現場への専任を 要しない期間を認める工事種類の 追加	5030	50300001	11	情報通信ネットワーク産業協会	1	配置技術者の工事現場への専任を要し ない期間を認める工事種類の追加	『監理技術者制度運用マニュアル』三 (2)で専任主任技術者或いは監理技術 者の専任を要さない期間を定義してい るが、発注者の設計図書あるいは打ち合 わせ議事録などで明確になっていること が必要とされている。 電気通信工事は、工場で機器製作・ソフ トウェア製作を行う期間(工場製作のみ が行われる期間)が契約工期の殆どを 占めることが多いため、『監理技術者制 度運用マニュアル』三(2) に、専任を 要しない期間を認める工事の具体例の 一つとして追加載きたい。		工場製作期間(機器製造期間、ソフトウ ェア製作期間)は、工場で他の同種工事 に関わる機器製造が同時に、一元管理 されて進められているため、『監理技術 者制度運用マニュアル』三(2)にある工 場製作のみが行われている期間に合致 すると思われるが、『監理技術者制度運 用マニュアル』三(2)の具体例が少なく、 また手続き上明確になっていることが必 要とされているため、発注者の意向で認 められないことが多い。	添付資料CIAJ-04-01
z1200009	国土交通省	配置技術者の工事現場への専任を 要しない期間を認める工事種類の 追加	5032	50320005	11	(社)電子情報技術産業協会	5	配置技術者の工事現場への専任を要し ない期間を認める工事種類の追加	電気通信工事は、工場で機器製作・ソフ トウェア製作を行う期間(工場製作のみ が行われる期間)が契約工期の殆どを 占めることが多いため、『監理技術者制 度運用マニュアル』三(2) に、専任を 要しない期間を認める工事の具体例の 一つとして追加載きたい。 【規制の現状】 『監理技術者制度運用マニュアル』三 (2)で専任主任技術者或いは監理技術 者の専任を要さない期間を定義してい るが、発注者の設計図書あるいは打ち合 わせ議事録などで明確になっていること が必要とされている。	なし	工場製作期間(機器製造期間、ソフトウ ェア製作期間)は、工場で他の同種工事 に関わる機器製造が同時に、一元管理 されて進められているため、『監理技術 者制度運用マニュアル』三(2)にある工 場製作のみが行われている期間に合致 すると思われるが、『監理技術者制度運 用マニュアル』三(2)の具体例が少なく、 また手続き上明確になっていることが必 要とされているため、発注者の意向で認 められないことが多い。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200010	国土交通省	現場代理人の工事現場常駐期間の定義追加	公共工事標準請負契約約款第10条	建設業法上現場代理人の要件は定められていない。	e		公共工事標準請負契約約款においては現場代理人が工事現場に常駐することを求めているが、これはあくまで契約書の標準的な形であり、発注者と請負者の個別契約によって個々の工事の態様に応じた常勤の要件を定めることを妨げてはいない。		要望にある「現場稼動期間中」を追記することに対する見解を示されたい。			
z1200010	国土交通省	現場代理人の工事現場常駐期間の定義追加	公共工事標準請負契約約款第10条	建設業法上現場代理人の要件は定められていない。	e		公共工事標準請負契約約款においては現場代理人が工事現場に常駐することを求めているが、これはあくまで契約書の標準的な形であり、発注者と請負者の個別契約によって個々の工事の態様に応じた常勤の要件を定めることを妨げてはいない。		要望にある「現場稼動期間中」を追記することに対する見解を示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200010	国土交通省	現場代理人の工事現場常駐期間 の定義追加	5030	50300002	11	情報通信ネットワーク産業協会	2	現場代理人の工事現場常駐期間の定 義追加	現場代理人の工事現場常駐期間につい ては以下の条文で規定。『公共工事標準 請負契約約款』第10条2現場代理人 は、請負工事契約の履行に関し、工事 現場に常駐し、その運営、取締りを行う ほか、…………中略…………この契約に 基づく乙の一切の権限を行使することが できる。 現場代理人の工事現場常駐を、現場稼 動中とすることを、『公共工事標準請負 契約約款』第10条2に追記いただき たい。(下記条文案の「」部) 第10条2への追記案 現場代理人は、請負工事契約の履行に 関し、「現場稼動期間中工事現場に常駐 し、」その運営、取締りを行うほ か、…………中略…………この契約に 基づく乙の一切の権限を行使することが できる。		『公共工事標準請負契約約款』第10条 2の条文に基づき、工事休止期間中 でも工事現場への常駐を要求されるこ うがあるため。 国総建第318号『監理技術者制度運用 マニュアル』三でも、工事を休止してい る期間は技術者等の専任(現場常駐)を要 しない期間として認めている。	添付資料CIAJ-04-02
z1200010	国土交通省	現場代理人の工事現場常駐期間 の定義追加	5032	50320006	11	(社)電子情報技術産業協会	6	現場代理人の工事現場常駐期間の定 義追加	現場代理人の工事現場常駐を、現場稼 動中とすることを、『公共工事標準請負 契約約款』第10条2に追記いただき たい。(下記条文案の「」部) 第10条2への追記案 現場代理人は、請負工事契約の履行に 関し、「現場稼動期間中工事現場に常駐 し、」その運営、取締りを行うほ か、…………中略…………この契約に 基づく乙の一切の権限を行使することが できる。 【規制の現状】 現場代理人の工事現場常駐期間につい ては以下の条文で規定。 『公共工事標準請負契約約款』第10条 2 現場代理人は、請負工事契約の履行に 関し、工事現場に常駐し、その運営、取 締りを行うほか、…………中略…………こ の契約に基づく乙の一切の権限を行使 することができる。	なし	『公共工事標準請負契約約款』第10条 2の条文に基づき、工事休止期間中 でも工事現場への常駐を要求されるこ うがあるため。 国総建第318号『監理技術者制度運用 マニュアル』三でも、工事を休止してい る期間は技術者等の専任(現場常駐)を要 しない期間として認めている。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200012	国土交通省	許可基準の建設業技術者の配置に関する規制緩和	建設業法第7条第2号	建設業の許可を受けようとする際には、その営業所ごとに一定の要件を満たす技術者を配置しなければならないこととされている。	ㇿ		建設業法に規定する営業所とは、常時請負契約の見積り、入札、狭義の契約締結等請負契約の締結に関する実体的な行為を行う場所とされており、建設業に関する営業の中心は各営業所にあることからみて、建設工事に関する請負契約の適正な締結及びその履行を確保するためには、各営業所ごとに許可を受けて営業しようとする建設業に係る建設工事についての技術者を専任で置く必要がある。この趣旨に照らせば、各営業所ごとに技術者を置かなければならないと考える。		回答では、請負契約の締結に関する実体的な行為を行う場所とされているだけである。建設業法が制定された当時とは比較にならないほど発達している今日の情報伝達手段や交通網を利用すれば必ずしも営業所毎に専任技術者を配置しなくても請負契約の締結は可能であると考えられるがそれに対する貴省の見解を示されたい。 営業所毎ではなく、例えば本社や拠点営業所に従業員数や事業規模に応じた技術者を配置することを規定することについてどう考えるかも示されたい。			
z1200012	国土交通省	許可基準の建設業技術者の配置に関する規制緩和	建設業法第7条第2号	建設業の許可を受けようとする際には、その営業所ごとに一定の要件を満たす技術者を配置しなければならないこととされている。	ㇿ		建設業法に規定する営業所とは、常時請負契約の見積り、入札、狭義の契約締結等請負契約の締結に関する実体的な行為を行う場所とされており、建設業に関する営業の中心は各営業所にあることからみて、建設工事に関する請負契約の適正な締結及びその履行を確保するためには、各営業所ごとに許可を受けて営業しようとする建設業に係る建設工事についての技術者を専任で置く必要がある。この趣旨に照らせば、各営業所ごとに技術者を置かなければならないと考える。		回答では、請負契約の締結に関する実体的な行為を行う場所とされているだけである。建設業法が制定された当時とは比較にならないほど発達している今日の情報伝達手段や交通網を利用すれば必ずしも営業所毎に専任技術者を配置しなくても請負契約の締結は可能であると考えられるがそれに対する貴省の見解を示されたい。 営業所毎ではなく、例えば本社や拠点営業所に従業員数や事業規模に応じた技術者を配置することを規定することについてどう考えるかも示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200012	国土交通省	許可基準の建設業技術者の配置に関する規制緩和	5030	50300004	11	情報通信ネットワーク産業協会	4	許可基準の建設業技術者の配置に関する規制緩和	建設業を営もうとする者が営業所を設けて営業しようとする場合、政令で定める軽微な建設工事を除き、その営業所ごとに、また、営業しようとする建設工事業ごとに、所定資格を持った専任技術者を当該営業所へ配置する事を、許可要件の一つとして規定している。 許可基準の営業所の専任技術者の配置に関する要件について、営業所ごとの配置義務とするのではなく、建設業者としての配置義務とする。言い換えると営業しようとする工事業・営業所数に応じた技術者数を建設業者として置くこと(国内であれば活動拠点を問わない)を許可の基準とする。 尚、許認可の建設業者であっても希望するものは、上記基準に従って許可替えができるものとする。		1)建設業者の拠点間で、顧客の要求仕様などに関する情報伝達手段が貧弱であった時代はともかく、電子MailやFaxなどその情報伝達ツールが整備・一般化されている今日において、技術者が営業所に専任する意義は薄い。又、経済的に合理的でない。 2)請負契約締結に際して、注文主からの技術者の工事現場の下見要求などについても、航空網や新幹線網などが発達・整備されて来ている事から当日又は翌日に対応可能であり、物理的な距離は支障とならなくなっている。	添付資料CIAJ-04-04
z1200012	国土交通省	許可基準の建設業技術者の配置に関する規制緩和	5032	50320008	11	(社)電子情報技術産業協会	8	許可基準の建設業技術者の配置に関する規制緩和	許可基準の営業所の専任技術者の配置に関する要件について、営業所ごとの配置義務とするのではなく、建設業者としての配置義務とする。言い換えると営業しようとする工事業・営業所数に応じた技術者数を建設業者として置くこと(国内であれば活動拠点を問わない)を許可の基準とする。 尚、許認可の建設業者であっても希望するものは、上記基準に従って許可替えができるものとする。 【規制の現状】 建設業を営もうとする者が営業所を設けて営業しようとする場合、政令で定める軽微な建設工事を除き、その営業所ごとに、また、営業しようとする建設工事業ごとに、所定資格を持った専任技術者を当該営業所へ配置する事を、許可要件の一つとして規定している。	なし	1)建設業者の拠点間で、顧客の要求仕様などに関する情報伝達手段が貧弱であった時代はともかく、電子MailやFaxなどその情報伝達ツールが整備・一般化されている今日において、技術者が営業所に専任する意義は薄い。又、経済的に合理的でない。 2)請負契約締結に際して、注文主からの技術者の工事現場の下見要求などについても、航空網や新幹線網などが発達・整備されて来ている事から当日又は翌日に対応可能であり、物理的な距離は支障とならなくなっている。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200014	国土交通省	電気通信工事業者における監理技術 者要件の拡大	建設省告示第352 号(昭和47年3月 8日)	電気通信工事における監理技術者 資格は、技術士試験のうち技術部 門を電気・電子部門又は総合技術 監理部門(選択科目を電子・電気部 門にかかるとするものに限 る。)とするものに合格した場合、又 は学歴に応じた実務経験及び指導 監督の実務経験を有する場合と なっている。	b		電気通信工事において建設業法に 基づき配置することとされている主 任技術者の要件について、他の既 存資格の活用 of 適否について、既 存資格の試験内容等を踏まえ検討 し、平成16年度中に結論を得る。		本要望は監理技術者要件に関する ものである。監理技術者要件拡大 についての見解を示されたい。			
z1200014	国土交通省	電気通信工事業者における監理技術 者要件の拡大	建設省告示第352 号(昭和47年3月 8日)	電気通信工事における監理技術者 資格は、技術士試験のうち技術部 門を電気・電子部門又は総合技術 監理部門(選択科目を電子・電気部 門にかかるとするものに限 る。)とするものに合格した場合、又 は学歴に応じた実務経験及び指導 監督の実務経験を有する場合と なっている。	b		電気通信工事において建設業法に 基づき配置することとされている主 任技術者の要件について、他の既 存資格の活用 of 適否について、既 存資格の試験内容等を踏まえ検討 し、平成16年度中に結論を得る。		本要望は監理技術者要件に関する ものである。監理技術者要件拡大 についての見解を示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200014	国土交通省	電気通信工事業者における監理技術者要件の拡大	5030	50300006	11	情報通信ネットワーク産業協会	6	電気通信工事業者における専任技術者要件の拡大	営業所の(電気通信工事)専任技術者の要件は、技術士試験のうち技術監理部門(電子・電気部門に限る)に合格した場合、又は学歴に応じた実務経験及び指導監督の実務経験を有する場合となっている。また、その指導監督の実務経験(注)を証明するためには、契約書の原本の提示が必要である。営業所の(電気通信工事)専任技術者の継続確保には大変苦慮している。 (注)電気通信工事の発注者から直接請負、その請負金額が4千5百万円以上である工事に関して2年以上指導監督的な実務経験を有する者とする。 営業所の(電気通信工事の)専任技術者「＝監理技術者」の申請要件として、電気・電子技術士に加えて、既存資格の「電気通信主任技術者(1種)」、(2種)」、(線路)、1級電気工事施工管理技士」のいずれかに該当する事としてほしい。 電気通信主任技術者は電気通信分野の最高位資格で、ネットワーク全体を管理する総合的資格である。また、1級電気工事施工管理技士は電気工事専任技術者の要件ではあるが試験内容は電気通信工事業まで含めたものである。		建設業法の規定に基づく試験資格が許可等の要件の対象となっている電気工事業など技術者の育成が容易となっている業種もある中で、一部の事業に課せられた特別な規制となっている。電気通信工事業者にとって高度かつ専門的な電気・電力業の知識を必要とする資格を取得することは大変困難である。よって、電気通信工事に必要な有資格者が不足し、IT革命推進に向けたインフラ整備の大きな障壁となってる(現実的には実務経験充足による資格取得をめざすこととなるが、発注工事の小規模化が続く中、限られた工事の実務経験者という要件のみでは有資格者の不足は避けられない状況である)。	添付資料CIAJ-04-06
z1200014	国土交通省	電気通信工事業者における監理技術者要件の拡大	5032	50320010	11	(社)電子情報技術産業協会	10	電気通信工事業者における監理技術者要件の拡大	営業所の(電気通信工事の)専任技術者「＝監理技術者」の申請要件として、電気・電子技術士に加えて、既存資格の「電気通信主任技術者(1種)」、(2種)」、(線路)、1級電気工事施工管理技士」のいずれかに該当する事としてほしい。 電気通信主任技術者は電気通信分野の最高位資格で、ネットワーク全体を管理する総合的資格である。また、1級電気工事施工管理技士は電気工事監理技術者の要件ではあるが試験内容は電気通信工事業まで含めたものである。 【規制の現状】 営業所の(電気通信工事)専任技術者の要件は、技術士試験のうち技術監理部門(電子・電気部門に限る)に合格した場合、又は学歴に応じた実務経験及び指導監督の実務経験を有する場合となっている。また、その指導監督の実務経験(注)を証明するためには、契約書の原本の提示が必要である。 営業所の(電気通信工事)専任技術者の継続確保には大変苦慮している。 (注)電気通信工事の発注者から直接請負、その請負金額が4千5百万円以上である工事に関して2年以上指導監督的な実務経験を有する者とする。	なし	建設業法の規定に基づく試験資格が許可等の要件の対象となっている電気工事業など技術者の育成が容易となっている業種もある中で、一部の事業に課せられた特別な規制となっている。電気通信工事業者にとって高度かつ専門的な電気・電力業の知識を必要とする資格を取得することは大変困難である。よって、電気通信工事に必要な有資格者が不足し、IT革命推進に向けたインフラ整備の大きな障壁となってる(現実的には実務経験充足による資格取得をめざすこととなるが、発注工事の小規模化が続く中、限られた工事の実務経験者という要件のみでは有資格者の不足は避けられない状況である)。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200015	国土交通省	主任技術者・監理技術者の専任義務基準の確認	建設業法第26条 第3項 建設業法施行令第27条	公共性のある工作物に関する重要な工事で、請負代金が2,500万円以上となるものについては、主任技術者又は監理技術者は、工事現場ごとに専任の者でなければならない。	d		工事の重要性は工場製作による部分も含め工事全体で判断されるべきであり、主任技術者又は監理技術者の工事現場への専任が必要となる重要な工事の判断基準としては、請負代金の額とすることが適当である。 なお、工場製作を含む工事であって、工場製作のみが行われている期間等については、監理技術者及び主任技術者の工事現場への専任は要しない。		回答では工事現場への専任が必要かどうかの重要性に対して専任技術者の配置を判断している。その点を踏まえた上で、専任技術者が必要となる現場工事において、その金額が小額、すなわち、現場工事規模が小さいにも関わらず専任技術者をなぜ置く必要があるのかに対しての見解を示されたい。また、現場工事規模は小さいが請負金額全体としては大規模になる現在のIT設備設置に対してどう考えるかの見解を示されたい。			
z1200015	国土交通省	主任技術者・監理技術者の専任義務基準の確認	建設業法第26条 第3項 建設業法施行令第27条	公共性のある工作物に関する重要な工事で、請負代金が2,500万円以上となるものについては、主任技術者又は監理技術者は、工事現場ごとに専任の者でなければならない。	d		工事の重要性は工場製作による部分も含め工事全体で判断されるべきであり、主任技術者又は監理技術者の工事現場への専任が必要となる重要な工事の判断基準としては、請負代金の額とすることが適当である。 なお、工場製作を含む工事であって、工場製作のみが行われている期間等については、監理技術者及び主任技術者の工事現場への専任は要しない。		回答では工事現場への専任が必要かどうかの重要性に対して専任技術者の配置を判断している。その点を踏まえた上で、専任技術者が必要となる現場工事において、その金額が小額、すなわち、現場工事規模が小さいにも関わらず専任技術者をなぜ置く必要があるのかに対しての見解を示されたい。また、現場工事規模は小さいが請負金額全体としては大規模になる現在のIT設備設置に対してどう考えるかの見解を示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200015	国土交通省	主任技術者・監理技術者の専任義務基準の確認	5030	50300007	11	情報通信ネットワーク産業協会	7	主任技術者・監理技術者の専任義務基準の確認	公共性のある工作物に関する重要な工事で政令で定めるものについては、主任技術者又は監理技術者は工事現場ごとに、専任のものでなくてはならない。また、建設業法施行令の規定では、主任技術者又は監理技術者が専任となるのは請負った建設工事の請負金額が2500万円以上の建設工事である。 建設業法において、主任技術者・監理技術者は、工事現場における建設工事を適正に実施するため配置され、その規模が大きくなるとその建設工事に専任する必要が規定されている。しかしながらこの専任の基準は、現場工事の規模ではなく請負金額全体とされており、必ずしも現場工事規模が大きなくとも専任の必要が生じる場合が想定される。 今後費省において、この主任技術者・監理技術者の専任基準を請負金額全体から現場工事金額(機器費、ソフトウェア費用を除く)に変更することを検討されるか否かについてご確認願いたい。		電気通信工事においては、請負金額全体に占める工事部分の割合が低く、また、工事期間も機器製作期間に比して短期であるものが多い。そのため、工事現場における工事規模が比較的小規模にも拘わらず、技術者の専任を義務付けられる工事の対象範囲が過大となり、技術者の人件費等企業の生産性向上・効率的活用が阻害されているため。	添付資料CIAJ-04-07
z1200015	国土交通省	主任技術者・監理技術者の専任義務基準の確認	5032	50320011	11	(社)電子情報技術産業協会	11	主任技術者・監理技術者の専任義務基準の確認	建設業法において、主任技術者・監理技術者は、工事現場における建設工事を適正に実施するため配置され、その規模が大きくなるとその建設工事に専任する必要が規定されている。しかしながらこの専任の基準は、現場工事の規模ではなく請負金額全体とされており、必ずしも現場工事規模が大きなくとも専任の必要が生じる場合が想定される。 今後費省において、この主任技術者・監理技術者の専任基準を請負金額全体から現場工事金額(機器費、ソフトウェア費用を除く)に変更することを検討されるか否かについてご確認願いたい。 [規制の現状] 公共性のある工作物に関する重要な工事で政令で定めるものについては、主任技術者又は監理技術者は工事現場ごとに、専任のものでなくてはならない。 また、建設業法施行令の規定では、主任技術者又は監理技術者が専任となるのは請負った建設工事の請負金額が2,500万円以上の建設工事である。	なし	電気通信工事においては、請負金額全体に占める工事部分の割合が低く、また、工事期間も機器製作期間に比して短期であるものが多い。そのため、工事現場における工事規模が比較的小規模にも拘わらず、技術者の専任を義務付けられる工事の対象範囲が過大となり、技術者の人件費等企業の生産性向上・効率的活用が阻害されているため。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200016	国土交通省	現場代理人の選任条件運用の見直し や書面文言削除等要望	国土交通省関東地方整備局平成14年10月「適正化法の施行2年目を迎えて入札に参加する建設会社の皆さんへ」	現場代理人の要件については、法律上、元請業者との直接的かつ恒常的雇用関係を必要としません。また、現場代理人が元請業者と直接的かつ恒常的な雇用関係に無い場合においても、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律に基づく施工体制の適正化のための点検において問題とはなるものではありません。 関東地方整備局においては、「請負者の代理人」としての権限を行使するには、請負者との直接的かつ恒常的な雇用関係にあることが契約の適正な履行につながることを重視し、関東地方整備局が発注する工事について、請負者をお願いしています。	e	0	関東地方整備局独自で発注者の立場から、『「現場代理人」は、工事施工中は現場に常駐し、請負者と直接的かつ恒常的な雇用関係を有するものを配置して下さい。』と記載し、請負者をお願いしていますが、記載内容に誤解を招くことがないように、法律上問題となるものではないことを、今後、出先機関に再周知するとともに、ホームページの掲載に補足説明を加える予定です。	0	出先機関への再周知及びホームページへの補足説明掲載の具体的な時期を示されたい。また、日本道路公団の共通仕様書に対しても同様の理解でいいかどうかの見解も示されたい。			
z1200016	国土交通省	現場代理人の選任条件運用の見直し や書面文言削除等要望	国土交通省関東地方整備局平成14年10月「適正化法の施行2年目を迎えて入札に参加する建設会社の皆さんへ」	現場代理人の要件については、法律上、元請業者との直接的かつ恒常的雇用関係を必要としません。また、現場代理人が元請業者と直接的かつ恒常的な雇用関係に無い場合においても、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律に基づく施工体制の適正化のための点検において問題とはなるものではありません。 関東地方整備局においては、「請負者の代理人」としての権限を行使するには、請負者との直接的かつ恒常的な雇用関係にあることが契約の適正な履行につながることを重視し、関東地方整備局が発注する工事について、請負者をお願いしています。	e	0	関東地方整備局独自で発注者の立場から、『「現場代理人」は、工事施工中は現場に常駐し、請負者と直接的かつ恒常的な雇用関係を有するものを配置して下さい。』と記載し、請負者をお願いしていますが、記載内容に誤解を招くことがないように、法律上問題となるものではないことを、今後、出先機関に再周知するとともに、ホームページの掲載に補足説明を加える予定です。	0	出先機関への再周知及びホームページへの補足説明掲載の具体的な時期を示されたい。また、日本道路公団の共通仕様書に対しても同様の理解でいいかどうかの見解も示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200016	国土交通省	現場代理人の選任条件運用の見直しや書面文言削除等要望	5030	50300008	11	情報通信ネットワーク産業協会	8	現場代理人の選任条件運用の見直しや書面文言削除等要望	現場代理人の所属について建設業法では規定されていないが、国土交通省地方整備局の適正化法に関する案内や日本道路公団の共通仕様書等において「元請会社に所属する者」と明記され、かつ恒常的雇用関係にある社員である事を求められる。また、地方公共団体等においても、発注者に対して元請会社外の現場代理人の承認を求めると、「元請と直接かつ恒常的雇用関係にある社員である事」を求められる事例が増えている。 現場代理人の選任については、元請以外（連結会社または下請会社の社員）の者でも建設業法上、特に問題は無いと解釈している。しかし、実態として公共工事発注者が「現場代理人は元請と直接のかつ恒常的雇用関係にある社員である事」を監理ノ主任技術者と同等の選任条件としているのは、「請負人の任務を代行する」現場代理人要件を監理(主任)技術者の要件と主旨を混同されていると思われる。したがって、 ・「現場代理人の身分については、発注者の意向に委ねるものではあるが、基本的には「元請業者と直接のかつ恒常的雇用関係」を必要としない旨の見解を公にしていたか ・国土交通省や日本道路公団があて当該雇用関係を求める理由について説明し、特にこれに該当しない場合は、その限りではないとするか ・公開されている書面の内容改訂をするか など現在の過剰な規制を緩和するための処置をお願いしたい、具体的に条件を規定している書面等の例は、次の通り、 ●国土交通省関東地方整備局 平成14年10月「適正化法の施行2年目を迎えて入札に参加する建設会社の皆さんへ」3、「現場代理人」は、工事施工中は現場に常駐し、請負者と直接のかつ恒常的な雇用関係を有するものを配置して下さい。（以下略） ●日本道路公団「電気通信工事共通仕様書」 平成11年10月発行第1章第7節1.7.1現場代理人等の設置 (1)契約書第10条第1項の規定に基づき設置する現場代理人、主任技術者(中略)は、乙に所属する者とする、		・現場代理人の機能は、契約の履行に関し、て、請負人の任務代行者として運営・取締りを行うもので、監理ノ主任技術者とは全く別個のもの(法解説書)。 ・国土交通省地方整備局の適正化法に関する案内や日本道路公団の共通仕様書等は、公共工事発注者のいわば「バイブル」である。発注者の範たる国土交通省や日本道路公団が率先して、現場代理人の身分について、厳格な書面にて公開している影響で、地方自治体他の発注者が、現場代理人の意義を十分理解せず、慣習的にこれに追従し、全体として規制の強化を誘発している。 ・工事実績情報システムCORINSにおいても、現場代理人については、本人の所属会社を申請できるようVersion 4.0から改訂されている。 ・IT通信分野は専門分社化によって分担して高度な設置工事を実現しており、「請負者が責任を持って選任した専門会社の現場代理人による現場指導」は適正なIT機能実現において、必須である。	添付資料CIAJ-04-08
z1200016	国土交通省	現場代理人の選任条件運用の見直しや書面文言削除等要望	5032	50320012	11	(社)電子情報技術産業協会	12	現場代理人の選任条件運用の見直しや書面文言削除等要望	現場代理人の選任については、元請以外（連結会社または下請会社の社員）の者でも建設業法上、特に問題は無いと解釈している。しかし、実態として公共工事発注者が「現場代理人は元請と直接のかつ恒常的雇用関係にある社員である事」を監理ノ主任技術者と同等の選任条件としているのは、「請負人の任務を代行する」現場代理人要件を監理(主任)技術者の要件と主旨を混同されていると思われる。したがって、 ・「現場代理人の身分については、発注者の意向に委ねるものではあるが、基本的には「元請業者と直接のかつ恒常的雇用関係」を必要としない旨の見解を公にしていたか ・国土交通省や日本道路公団があて当該雇用関係を求める理由について説明し、特にこれに該当しない場合は、その限りではないとするか ・公開されている書面の内容改訂をするか など現在の過剰な規制を緩和するための処置をお願いしたい、具体的に条件を規定している書面等の例は、次の通り、 ●国土交通省関東地方整備局 平成14年10月「適正化法の施行2年目を迎えて入札に参加する建設会社の皆さんへ」3、「現場代理人」は、工事施工中は現場に常駐し、請負者と直接のかつ恒常的な雇用関係を有するものを配置して下さい。（以下略） ●日本道路公団「電気通信工事共通仕様書」 平成11年10月発行第1章第7節1.7.1現場代理人等の設置 (1)契約書第10条第1項の規定に基づき設置する現場代理人、主任技術者(中略)は、乙に所属する者とする、 {規制の現状} 現場代理人の所属について建設業法では規定されていないが、国土交通省地方整備局の適正化法に関する案内や日本道路公団の共通仕様書等において「元請会社に所属する者」と明記され、かつ恒常的雇用関係にある社員である事を求められる。また、地方公共団体等においても、発注者に対して元請会社外の現場代理人の承認を求めると、「元請と直接かつ恒常的雇用関係にある社員である事」を求められる事例が増えている。	なし	・現場代理人の機能は、契約の履行に関し、て、請負人の任務代行者として運営・取締りを行うもので、監理ノ主任技術者とは全く別個のもの(法解説書)。 ・国土交通省地方整備局の適正化法に関する案内や日本道路公団の共通仕様書等は、公共工事発注者のいわば「バイブル」である。発注者の範たる国土交通省や日本道路公団が率先して、現場代理人の身分について、厳格な書面にて公開している影響で、地方自治体他の発注者が、現場代理人の意義を十分理解せず、慣習的にこれに追従し、全体として規制の強化を誘発している。 ・工事実績情報システムCORINSにおいても、現場代理人については、本人の所属会社を申請できるようVersion 4.0から改訂されている。 ・IT通信分野は専門分社化によって分担して高度な設置工事を実現しており、「請負者が責任を持って選任した専門会社の現場代理人による現場指導」は適正なIT機能実現において、必須である。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200017	国土交通省	電気通信工事を伴わない、あるいはその工事が微少な「IT設備関連案件」の適用除外について	建設業法第2条第1項、同法別表第1 「建設業法第2条第1項の別表の上欄に掲げる建設工事の内容」(昭和47年建設省告示第350号) 「建設業許可事務ガイドラインについて」(平成13年国総建第97号)	建設業法上の建設工事とは土木建築に関する工事で別表第1に掲げるものと定義されている。また、告示で建設工事の内容を定めており、通知で建設工事の例示を示している。	e		「IT設備関連案件」であっても告示及び通知で定めている建設工事の内容及び例示に該当すれば建設業法の適用を受けることとなる。建設工事の内容や例示については、告示や通知で定めているが、現状に即して適宜見直しが行われている。		回答では現状に即して適宜見直しが行われているとあるが、昭和60年の建設省経建発第164号、170号の通達以降具体的な見直しがなされているのであれば、それを示されたい。 建設業とは明らかに進歩のスピードが異なるIT関連の工事を建設業法の中で括ることに対して、IT設備設置等の適用除外の例示が可能かどうかも含め、今後どう対応していくかの見解を示されたい。			
z1200050	国土交通省	通訳案内業の試験科目の変更および試験内容の変更	通訳案内業法第5条	通訳案内業試験は、外国語、日本地理、日本歴史、産業、経済、政治及び文化に関する一般常識、人物考査について行う。	b		通訳案内業試験の試験科目については、単に知識を問うためのものではなく、通訳案内のために真に必要な知識は何かという見地から、試験問題の内容の再検証を行っている。この中で、今年度試験から従来の1次試験、3次試験を統合するとともに、日本地理、日本歴史、産業、経済、文化に関する一般常識については、マークシート方式の導入を行ったところであり、今後も試験内容の適正化に向けた検討を行っている。		回答では、「今後も試験内容の適正化に向けた検討を行っていく」とされているが、要望内容は、「真に必要な知識」として通訳案内業を行うに当たって不可欠な(a)各国の外国人に適切に日本の文化を伝えるための、異文化コミュニケーション能力も含めた案内手法・技術、(b)分かり易くかつ景観にも配慮した案内標識を自治体等に提言できる能力をも視野に入れた、案内標識に関する知識を問う問題を試験に取り入れるべきであるとのものである。即ち、本要望は、マークシート方式の導入や試験の一部統合といった形式的な見直しではなく、試験科目自体の見直し(追加を含む。)を求めるものである。この点を踏まえ、上記試験科目の見直しについての具体的な対応策を更に検討され、示されたい。また、上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200017	国土交通省	電気通信工事を伴わない、あるいはその工事が微少な「IT設備関連案件」の適用除外について	5030	50300009	11	情報通信ネットワーク産業協会	9	電気通信工事を伴わない、あるいはその工事が微少な「IT設備関連案件」の適用除外について	建設業法第二条(定義)1項では、「建設工事」とは、「土木建築に関する工事で別表の上欄に掲げるものをいう」とある。当該別表には、「電気通信工事」の名称はあるものの、その定義、例示等については、関連通達や解説本等を参照する方法をとっている。このため、発注者は、当該通達等を参照して適切と思われる工事業種を設定しており、いわゆる「建設工事」にそぐわない案件が、「電気通信工事」の扱いを受けているケースが多く見受けられる。 今日、「電気通信工事」として発注されるものの多くが、IT設備および配線、据付を主体とするいわゆる「IT設備関連案件」となっている。また、当該設備は、その基本部をコンピュータ機能によって構成しており、いわゆる「建設工事」を伴わない、あるいは工事部分が極めて微少な事例が多く見受けられる。 「LAN(Local Area Network)設置」や「コンピュータ機能を有した機器設置調整」等、配線や据付・調整などが主体で、いわゆる「建設工事」と定義できる作業を伴わないかまたは軽微な場合においては、「電気通信工事」の適用外とする旨の関連通達および解説本等への記載を要望する。なお、当該分野は技術進歩が極めて速いため、適宜適切に事例等の記述の改版をお願いしたい。 上記の例を含め、いわゆる「IT設備関連案件」は、ソフトウェアからシステム運用・保守サービス等まで一貫したシステム提供となる場合が多い。更に、その設置作業は、建築物への加工を伴わない機器調整等を含むデータ設定試験等が主体であり、いわゆる「建設工事」とはそぐわない内容である。		関連通達等に見られる工事内容や例示は、旧電電公社時代の名残やコンピュータが大型の箱物であった時に設定されたものと思われる。現在、IT時代を迎え、コンピュータそのものがオープン化、ダウンサイジング化、微細化され、その形状も、LSIや小型機器に組み込まれる等、多様化している。 昭和60年に出された下記通達において、「電気通信工事」の内容として、情報制御設備工事にはコンピュータ等の情報処理設備の設置工事も含まれる」とある影響で、上記の「IT設備関連案件」が、「電気通信工事」として適用される事例が数多く見受けられる。これは、ITに関する技術革新のスピードが、建築土木を基幹とした多くの他建設工事に比し特段に速く、そのトレンドを数年先すら予見する事が困難な状況からやむを得ないと思われる。しかしながら、ITの技術革新が急速に進展する中、建設業法第二条や関連通達、解説本の内容や例示にあてはまらない事例が存在するにも拘わらず、これらに対する具体的な対処方法が明示されていない為、「電気通信工事」適用の濫用を誘発している事は、本許可業種を適正に運用する上で課題と考える。更には、現状にて運用された場合には、経営事項審査における工事完成高申請において、適正を欠く恐れがあると思われる。 また、IT技術の急速な進展に鑑み、定期的にIT設備・技術を吟味し、適宜、内容や例示に加える場合もしくは除外する場合を明確にしていく事も、本許可業種を適正に運用する上で不可欠であると考える。	添付資料CIAJ-04-09
z1200050	国土交通省	通訳案内業の試験科目の変更および試験内容の変更	5064	50640026	11	株式会社東京リーガルマインド	26	通訳案内業の試験科目の変更および試験内容の変更	現行試験を、より実務に即した内容の試験にしていくため、案内標識に盛り込むべき情報等の決定手法や景観への配慮方法に関する問題を出題し、また外国人旅行者等を適切に誘導する案内手法を実際に会話試験の中で試験すること	通訳案内業に、外国人旅行者と外国語でコミュニケーションを図り、もって日本を紹介していく、といういわば「民間の外交官」的な役割を果たさせ、外国人旅行者の増大を図る	外国語の筆記試験については、受験者数が一番多い英語の試験に關していえば、通訳案内業としては直接に関係のない「3枚目」「迎え酒」等の英単語の問題がある一方で、通訳案内業として必要な知識をダイレクトに問う問題は多くない。日本地理、日本の歴史、その他の一般常識(日本語試験)については、地理、歴史等は通訳案内業としてはもちろん必要な知識であるが、試験としてはもう少し工夫の必要があると考えられる。	添付資料：「通訳案内業」についての提言

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200051	国土交通省	通訳案内業試験の採点基準および合格基準の明確化	通訳案内業法第5条の4第1項	通訳案内業を営む者として必要な知識及び能力を有するかどうかの判定に関する事務については、通訳案内業者試験委員に行わせなければならない。	d,c		通訳案内業試験においては、既に解答例を公表するとともに、合格判定のための基準を公表している。外国語試験の合格基準については、各外国語毎の合格水準を一定に設定する必要があることから、相対評価を行っている。		回答では、各外国語の合格水準を一定に設定する必要があることを根拠に絶対評価の採用は困難とされているが、受験者の予見可能性を高め過度の負担を可否する観点からは、現行の日本語筆記試験と同様に、外国語筆記試験についても絶対評価を採用していくべきと考えられる。なお、行政書士試験でも受験者の点数と毎年変わる可能性のある合格の点数を受験者に通知している。この点を踏まえ、改めて本要望の実施に向けた具体的対応策を検討され、示されたい。上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。			
z1200052	国土交通省	他の資格試験有資格者、他の検定試験合格者に対する科目免除	通訳案内業法第5条 通訳案内業施行規則第3条	通訳案内業試験は、外国語、日本地理、日本歴史、産業、経済、政治及び文化に関する一般常識、人物考査について行う。	c		通訳案内業者は、外国人旅行者に付き添い、我が国について案内することで、我が国に関する正確な理解を通じて、我が国の魅力を認識してもらうため重要な役割を果たしていることから、一定の資格要件が必要とされている。一方、旅行業務取扱主任者は、取引条件の説明、契約書面の交付等旅行業務に関する契約について、旅行者の理解を十分に得た上で契約締結につなげ、ひいては旅行者保護に資するため、営業所ごとに設置された、専門的な旅行実務、法律の知識を備えた者である。上記2資格は、資格制度の設置趣旨も、資格の必要要件もまったく異なることから、一方の資格を有する者に、他方の資格試験についてその一部を免除することは不可能である。		回答では、通訳案内業者と旅行業務取扱主任者について、当該2資格の設置趣旨及び必要要件が異なることを根拠に、一方の資格を有する者に他方の資格試験についてその一部を免除することは不可能であるとされているが、受験者への過度の負担を回避する観点からは、(a)当該2資格間について、また、要望にあるとおり、(b)通訳案内業試験と歴史検定1級(日本史)の2資格間について、科目免除の措置を速やかに講ずる必要があると考えられる。なお、他の資格については既にこうした措置が講じられている例も見られる。例えば、大学の税法マスターには税理士の一定科目が免除されているし、社会保険労務士制度ができる前の行政書士資格保有者は社会保険労務士の資格をも有する。後者の例で言えば、別の専門性や法律の知識が必要でコースがあるからこそ新設された国家資格であり、貴省のご見解に従えば資格を付与する必要がないこととなる。こうした点を踏まえ、改めて上記(a)及び(b)の要望の実現に向けた具体的な対応策を検討され、示されたい。上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200051	国土交通省	通訳案内業試験の採点基準および合格基準の明確化	5064	50640027	11	株式会社東京リーガルマインド	27	通訳案内業試験の採点基準および合格基準の明確化	模範解答の公開等の手法を通じて、合格基準を明確にすること 外国語の試験においても、日本語筆記試験と同様、絶対評価を取り入れること	受験者に対して、準備に過度の負担を課さないようにすることで、より多くのかつ幅広い層の受験者が受験することが期待され、結果的に優秀な人材が通訳案内業試験を受験するようになり、もって通訳案内業のレベル向上に資するとともに、日本の観光産業振興をもたらす。	他の国家試験においても、模範解答の公開等を通じて基準がオープンにされている。受験者に対する負担を軽減するためには、採点基準の明確化が望まれる。 また、合否が相対評価により決定されると、相対評価の基準自体が明確であったとしても、受験者から見れば合格の要件(どこまで勉強すれば合格するのか)が不明確であることになり、受験者への負担増が避けられないものとなるため好ましくない。	添付資料: 「通訳案内業」についての提言
z1200052	国土交通省	他の資格試験有資格者、他の検定試験合格者に対する科目免除	5064	50640028	11	株式会社東京リーガルマインド	28	他の資格試験有資格者、他の検定試験合格者に対する科目免除	旅行業務取扱主任者の資格を有する者は日本地理の試験を、歴史検定1級(日本史)の合格者は日本の歴史の試験を免除すること	多様な合格への道を開くことによって、より多くのかつ幅広い層の受験者が受験することが期待され、結果的に優秀な人材が通訳案内業試験を受験するようになり、もって通訳案内業のレベル向上に資するとともに、日本の観光産業振興をもたらす。	他の国家試験では、その他の資格を有していれば、その資格に関連した科目の試験を免除する制度が多数存在する。これは、免除される科目については、すでに知識を有していると認定できるからである。 これは、通訳案内業の試験においても同様に当てはまる。	添付資料: 「通訳案内業」についての提言

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200053	国土交通省	通訳案内業の分化	通訳案内業法第2条、第3条	報酬を得て通訳案内業を営もうとする者は、国土交通大臣の行う試験に合格し、都道府県知事の免許をうけなければならない。	b		「外客受入環境整備のための具体的施策検討委員会(本年7月8日第1回開催)」を立ち上げ、この中で、それぞれの地域の持つ独自の魅力を伝えるインタープリターとして通訳ガイドを活用していくため、制度面の見直しを含め具体的施策を検討中であり、本年中に得られる予定の提言を踏まえ、所要の措置を講じることとしている。		< 構造改革特区推進室(地域再生推進室)で一元的に取扱う >			
z1200054	国土交通省	旅行業者の通訳案内業者設置義務	通訳案内業法第2条、第3条	報酬を得て通訳案内業を営もうとする者は、国土交通大臣の行う試験に合格し、都道府県知事の免許をうけなければならない。	d		旅行業者は、そのすべてが訪日旅行を扱っているわけではなく、また、通訳案内業は、報酬を得て、外国人に付き添い、外国語を用いて旅行に関する案内をする業であるが、外国人旅行者のニーズは多様化しており、そのすべてが有償での旅行案内を求めているのが現状である。したがって、旅行業者に一律に、各営業所における通訳案内業者の設置を義務づけるのは、必要以上の規制である。 なお、旅行業法においては、無資格の通訳ガイドによる通訳案内サービスを提供する等の行為は、法第13条第3項第2号の旅行業者等の禁止行為に該当し、その違反は業務停止又は登録の取り消し事由とされており(旅行業法第19条第1項第1号)、これによって通訳案内業免許を持つ業者が利用されるよう制度上の担保がされている。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200053	国土交通省	通訳案内業の分化	5064	50640029	11	株式会社東京リーガルマインド	29	通訳案内業の分化	「通訳案内業(総合)」と「通訳案内業(地域限定)」の、2種類の通訳案内業者を創設すること	「民間の外交官」としての役割を有する「通訳案内業(総合)」と、「動く観光案内所」としての役割を有する「通訳案内業(地域限定)」の二本立てとすることにより、できる限り能力の高い通訳案内業者を多数生み出し、日本の観光産業振興をもたらす。	平成9年6月、地域を限定する代わりに日本の知識は若干緩和したような免許である、地域限定型の通訳案内業が施行されている。 しかし、この地域限定型の通訳案内業は、指定された地域が九州(沖縄を除く)のみであり、また、中国語、朝鮮語についてのみのものであったことから、利用の頻度が高くなかったこともあり、平成18年2月末で廃止されることとなっている。 このような廃止の経緯を踏まえ、通訳案内業(地域限定)は、外国人旅行者が多く訪れる観光地を中心に業務を行うものへと再構築していくべきと考える。 また、以前の地域限定型通訳案内業は、受験要件として通訳案内業の外国語筆記試験、外国語会話試験に合格した者であることを挙げており、その他にも受験制限がかなり厳しいものであったが、「通訳案内業(地域限定)」の試験科目としては、外国語筆記試験(ただし、英検1級及びそれに準ずる資格を有していれば免除される)、外国語会話試験(外国人旅行者等を適切に誘導する案内手法)及び日本語筆記試験(特定地域の地理・歴史、ただし一定の資格を有している者は免除される)についての試験を行うようにし、通訳案内業(総合)との差別化を図る。	添付資料: 「通訳案内業」についての提言
z1200054	国土交通省	旅行業者の通訳案内業者設置義務	5064	50640030	11	株式会社東京リーガルマインド	30	旅行業者の通訳案内業者設置義務	旅行業法において、通訳案内業者を旅行業者の従業員の300人ごとに1人、かつ、各営業所に1人以上の通訳案内業者を設置する旨を定めること	外国人旅行者に対して、質の高い観光案内を実施することにより、外国人旅行者の増大が見込まれる。	そもそも「通訳案内業」とは、有償で外国人に対し旅行に関する案内をすることが出来る者であると定められている。しかし現在、通訳案内業者でない者が、有償でガイドを行う行為が横行しており、このままでは通訳案内業者の信頼は落ち込む一方となることが予想される。	添付資料: 「通訳案内業」についての提言

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200078	厚生労働省、国土 交通省	建設業退職金共済制度の健全化につ いて	中小企業退職金共 済法第41条第1 項	中小企業者は建設業退職金共済 制度に加入することができることと されている。	c		建設業退職金共済制度は、従業員の福祉の増進と中小企業の振興を目的としている制度であり、そもそも当該共済制度を活用するかどうかは中小企業者の自由であるため、御要望である一律に電気通信工事分野の適用を除外することについては、お応えすることはできない。 また、ICカードによる納入については、現在、独立行政法人勤労者退職金共済機構において建設業界と連携しつつ「新たな掛金納入方式の導入に関する意見交換会」の場で検討しているところであり、当省としてはその状況を踏まえながら新たな掛金納入方式のあり方について検討してまいりたい。		〔対国土交通省、厚生労働省〕 建設業退職金共済制度の活用を一律に経営事項審査における評価項目にすることは、同制度を活用するかどうか中小企業者の自由であるという前提に反する。この点の改善について、具体的な対応策を検討され、示されたい。 建設業退職金共済制度の活用を官公庁の入札参加資格の要件とすることは、同制度を活用するかどうか中小企業者の自由であるという前提に反する。この点の改善について、具体的な対応策を検討され、示されたい。 公共工事の入札や元請業者決定段階などでは施工体制が未確定の場合もあり、発注者が建設業者に対しこの段階で掛金収納の証(領収書)の提示を必須要件とするのは適切ではない。この点の改善について、具体的な対応策を検討され、示されたい。 「新たな掛金納入方式のあり方」については、ICカードによる納入の早期実施に加え、要望内容にある、掛金納入の勤労実績によるカウント、余剰証紙の払戻し又は他工事での使用可能化、証紙を購入しなくともよい場合の明確化及び手続の簡素化の改善が必要と考えられる。この点を踏まえ、「新たな掛金納入方式のあり方」の検討の方向性及び実施時期について、その時期となる理由を含め具体的に示されたい。 上記 に関連して、平成15年度に試行した掛金の新納入方式の評価について明らかにされたい。			
z1200029	全省庁	国・地方自治体向け金銭債権の証券化に 係る債権譲渡禁止特約の解除		平14年5月1日以降、物品・役務の調達契約については、一定の金額以下等について債権譲渡禁止特約の解除を行っている。	d		債権譲渡禁止特約については、物品・役務の調達契約の一定の金額以下等のものについて、解除を行っているところである。		要望者から下記のとおり意見が提出されていることを踏まえ、譲渡禁止特約の解除の対象となる契約及び譲渡対象者(特別目的会社、特定債権等譲受業者等を含む)の更なる拡大の可否について、その理由も含めて、回答いただきたい。 の検討を踏まえ、平成17年度までに措置することの可否について、その理由も含めて、回答いただきたい。 (要望者再意見) 「資産流動化のため、早急に債権譲渡禁止特約の解除の対象となる契約(リース契約等)及び譲渡対象者の拡大(特別目的会社、特定債権等譲受業者等)を望む(なお、経済産業省においては本年7月から譲渡対象者の拡大が行われている)。また、各省庁によって対応が異なっており(措置済み、検討中、対応可、対応不可)、前述の要望が実現される形での統一的な対応が望まれる。なお、一部の省庁の回答では「売掛債権担保融資制度」を利用する場合における譲渡禁止特約の解除を行ったことをもって、本要望に対する回答を「現行法制で対応可」等との回答があるが、前述の要望趣旨を踏まえ、再度の回答が望まれる。」			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200078	厚生労働省、国土交通省	建設業退職金共済制度の健全化について	5030	50300010	11	情報通信ネットワーク産業協会	10	建設業退職金共済制度の健全化について	公共工事では、労働者保護、労働者福祉を目的とした制度として、建設業者に対し着工前に掛金納入(証紙購入)が求められる。この掛金の額は、必要枚数分であるが、実質は発注者指定計算(率)式により算出された額の証紙を購入する事となっている。また、本制度の加入と履行は、官公庁の入札参加資格の要件とされることがあり、経営事項審査における評価項目にもなっている。 電気通信工事分野に置いては、本制度の適用を除外していただきたい。それがかなわぬなら、現在検討されている掛金のICカードによる新納入方式では、掛金納入は就労実績カウントし、余剰証紙は払戻可能とするか、もしくは、余剰証紙でも他の工事の掛金納入に使用可能とする、購入しなくとも良い場合などの制度として頂きたい。(平成15年度試行しているとのことであるが評価については是非公開していただきたい)		電気通信工事では当制度の保護対象となる季節労働者等はほとんど存在せず、従って証紙払出しニーズは少なく、実態として購入した証紙の大半が余剰となっている。更に、仕様書上で現行の発注者指定の計算(率)式により購入を規定され、払戻不可、転売不可および購入業者での処理等、IT通信業界には適さない制度と思われる。 建退共本部が販売し建設業者が購入した証紙は、100%労働者に交付され“退職金”として還元されるべきものであるが、建退共本部の収支はバランスしていないと考えられる。建設業の労働福祉制度としての意義は認めるが、一律に経営事項審査の評価要素にしたり、入札参加資格の要件にすることは適当ではない。	添付資料CIAJ-04-10
z1200029	全省庁	国・地方自治体向け金銭債権の証券化に係る債権譲渡禁止特約の解除	5039	50390022	11	社団法人 リース事業協会	22	国・地方自治体向け金銭債権の証券化に係る債権譲渡禁止特約の解除	経済産業省などの一部の国の機関においては、債権譲渡禁止特約の解除が行われているが、すべての国の機関及び地方自治体においても速やかに債権譲渡禁止特約を解除すること。	企業の資金調達の円滑化が図られる。	債権譲渡禁止特約が資産流動化の適格要件の障害となっている。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200030	内閣府、総務省、 財務省、文部科学 省、厚生労働省、 農林水産省、経済 産業省、国土交通 省、環境省	外為法に基づく「外国投資家」規制の適 用除外	外国為替及び外国 貿易法第26条第1 項(外国投資家の 定義)、第27条(事 前届出)、第55条 の5(事後報告)	「外国投資家」の定義のうち、「非居 住者である個人」または「外国法令 に基づいて設立された法人その他 の団体又は、外国に主たる事務所 を有する法人その他の団体」により 直接または間接に保有される議決 権の合計が50%以上を占める会社 については「外国投資家」と規定さ れ、対内直接投資等の事前届出、 又は事後報告が義務づけられてい る。	C	-	(理由) ご指摘の点については、多数の 外国機関投資家が株式市場で株式 を取得した場合であっても、個々の 投資家間の関係がどのようなもの であるかについて外形では判断で きないことから、適用除外とすること は不適當である。また、仮に、個別 に審査することとした場合には、手 続が煩雑となり、投資家等の負担と なる。 対内直接投資については、国の 安全保障等に支障をきたすことにな るおそれがある業種等限られた業 種について事前届出制としている が、外国人による企業支配を管理 する観点から、非居住者等の議決 権比率の合計が50%以上である場 合を対象とすることが適當である。 同様に、事後報告についても、国際 収支統計や事業所管官庁において 取引の実態を把握する観点から外 国資本の流入の状況を把握する必 要があり、非居住者等の議決権比 率の合計が50%以上である場合を 対象とすることが適當である。		要望の趣旨を踏まえ、再度検討さ れたい。また、手続きの簡素化等 についても検討され、示されたい。			
z1200030	内閣府、総務省、 財務省、文部科学 省、厚生労働省、 農林水産省、経済 産業省、国土交通 省、環境省	外為法に基づく「外国投資家」規制の適 用除外	外国為替及び外国 貿易法第26条第1 項(外国投資家の 定義)、第27条(事 前届出)、第55条 の5(事後報告)	「外国投資家」の定義のうち、「非居 住者である個人」または「外国法令 に基づいて設立された法人その他 の団体又は、外国に主たる事務所 を有する法人その他の団体」により 直接または間接に保有される議決 権の合計が50%以上を占める会社 については「外国投資家」と規定さ れ、対内直接投資等の事前届出、 又は事後報告が義務づけられてい る。	C	-	(理由) ご指摘の点については、多数の 外国機関投資家が株式市場で株式 を取得した場合であっても、個々の 投資家間の関係がどのようなもの であるかについて外形では判断で きないことから、適用除外とすること は不適當である。また、仮に、個別 に審査することとした場合には、手 続が煩雑となり、投資家等の負担と なる。 対内直接投資については、国の 安全保障等に支障をきたすことにな るおそれがある業種等限られた業 種について事前届出制としている が、外国人による企業支配を管理 する観点から、非居住者等の議決 権比率の合計が50%以上である場 合を対象とすることが適當である。 同様に、事後報告についても、国際 収支統計や事業所管官庁において 取引の実態を把握する観点から外 国資本の流入の状況を把握する必 要があり、非居住者等の議決権比 率の合計が50%以上である場合を 対象とすることが適當である。		要望の趣旨を踏まえ、再度検討さ れたい。また、手続きの簡素化等 についても検討され、示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200030	内閣府、総務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省	外為法に基づく「外国投資家」規制の適用除外	5039	50390032	11	社団法人 リース事業協会	32	外為法に基づく「外国投資家」規制の適用除外	「外国投資家」の定義のうち、「非居住者である個人」または「外国法令に基づいて設立された法人その他の団体または外国に主たる事務所を有する法人その他の団体」により直接または間接に保有される議決権の合計が50%以上を占める法人に関し、株式公開企業で極めて多数の外国機関投資家が株式市場で株式を取得したことによって、その保有比率合計が50%以上となってしまったような場合には、実質的に外国人が事業を支配している場合に当たらないもので、何らかの適用除外を検討いただきたい。例えば、上場会社の場合、株主1名の議決権比率が20%未満である場合などは、当該法の規制の趣旨の範囲外であり、適用除外とする措置等を検討いただきたい。	適正かつ自由な経済活動の実施	本来この規制は、外国人による日本企業への経営支配を管理するのが目的である。その法の趣旨に鑑みれば、実質的に外国人が支配している場合に当たらないケースでこの規制を適用する必要性はないものと考えられる。	
z1200030	内閣府、総務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省	外為法に基づく「外国投資家」規制の適用除外	5040	50400027	11	オリックス	27	外為法に基づく「外国投資家」規制の適用除外	「外国投資家」の定義のうち、「非居住者である個人」または「外国法令に基づいて設立された法人その他の団体または外国に主たる事務所を有する法人その他の団体」により直接または間接に保有される議決権の合計が50%以上を占める法人に関し、株式公開企業で極めて多数の外国機関投資家が株式市場で株式を取得したことによって、その保有比率合計が50%以上となってしまったような場合には、何らかの適用除外を検討いただきたい。例えば、上場会社の場合、株主1名の議決権比率が20%未満である場合などは、当該法の規制の趣旨の範囲外であり、適用除外とする措置等を検討いただきたい。	適正かつ自由な経済活動の実施	株式公開企業で極めて多数の外国機関投資家が株式市場で株式を取得したことによって、その保有比率合計が50%以上となってしまったような場合に、外国為替及び外国貿易法第27条の事前届出および第55条の5の事後報告を義務付けるのは過剰ではないかと思われる。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200075	全省庁(人事院と 金融庁を除く)	補助金適正化法の運用の一元化	補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律 同法施行令 補助金等適正化法第二十二条の規定に基づく同法施行令第十四条第一項第二号により各省各庁の長が定める期間について	財産処分制限期間については、減価償却資産の耐用年数等に関する省令で定めている耐用年数を基礎とすることを原則とし、これに補助金等の交付の目的を勘案して、補助金等ごとに定めている。	C		今後、財産処分制限期間について、統一的な方針が示されることになれば、それに基づき対応する。		各府省庁において、処分制限期間が統一されていないことが問題であり、各府省庁が統一して同じ基準となるように調整されたい。			
z1200011	国土交通省	建設業許可に必要な経営業務管理責任者要件の判断基準の確認と明示について	建設業法第7条第1号 「経営業務管理責任者の大臣認定要件の明確化について」(平成16年国総建発第356号)	建設業法第7条第1号ロの規定による国土交通大臣による認定について、「建設業法第7条第1号イに掲げる者と同等以上の能力を有する者を定める件」(昭和47年建設省告示第351号)により行っており、いわゆる「執行役員」の取扱については、「経営業務管理責任者の大臣認定要件の明確化について」(平成16年国総建第356号)により、経営業務管理責任者の要件の認定について明確化したところである。	d		いわゆる「執行役員」については、商法等の法令上の権限及び責任等が定められておらず、その業務の範囲及び権限の決定権は個々の企業にゆだねられているため、役員と同等の権限等を有しているか否かを一律に判断することはできないことから、具体的な可否基準として国総建発第356号を示したものである。		・回答では、「執行役員」等に関する具体的な可否基準について本年通達を発出し、建設業法上の経営業務管理責任者の要件の認定を明確化したため、現行制度で可能とされているが、 要望内容では、当該通達の内容に「執行役員」等の扱いが不明確な部分がある旨指摘している。このため、当該通達上、いわゆる「執行役員」を含め、どのような地位、権限を有する者が何年以上の経験を有する必要を通達上で明記しているのか、当該地位及び権限を有する者であれば、「執行役員」と例えば営業部長の年数を合算し、必要年数として判断するものであるのか、について具体的に示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200075	全省庁(人事院 と金融庁を除く)	補助金適正化法の運用の一元化	5094	50940005	11	和歌山県	5	補助金適正化法の運用の一元化	補助金適正化法に基づく処分制限期間については、各府省庁が別途政令で制定するのではなく、財務省令にて、処分制限期間の統一(一本化)を図り、既存の政令は各府省庁において廃止されたい。		・補助金適正化法第22条に基づく財産処分制限期間は、各府省庁の政令により別途定めるとされており、現状では、各府省庁の政令を定める時期によりばらつきが見られ、さらに改正後の但し書きには、財務省令に連動した処分制限期間ではなく、改正後に取得した財産にのみ適用が受けるように政令で告示されている。国の補助金を活用し、整備したもの(例 鉄筋コンクリート)や購入したもの(パソコン・サーバ)が同じであるにもかかわらず、補助金の種類によって異なる処分制限期間となっている。	
z1200011	国土交通省	建設業許可に必要な経営業務管理責任者要件の判断基準の確認と明示について	5030	50300003	11	情報通信ネットワーク産業協会	3	建設業許可に必要な経営業務管理責任者要件の判断基準の確認と明示について	国総建発第356号により、2003年4月に改正された商法に対応して「経営業務管理責任者」の要件について、いわゆる「執行役員」の取扱が通達されたが、定義付が不明確である為、いわゆる「執行役員」が「経営業務管理責任者」の要件を満たすか否かの判断がし難い状況である。 いわゆる「執行役員」の審査の取扱については、昨年末の規制改革要望への回答書にて「平成16年度中に検討する」との回答を確認しているが、いわゆる「執行役員」の取扱いに関して、具体的な可否判断基準を明示頂きたい。 社内規定、定款等一定の条件のもとで定められたいいわゆる「執行役員」については、国総建発第356号に記述のある「法人の場合におけるその役員」に準じるものと理解してよいのか確認をした い。又、国総建発第356号は上記の回答書にある「検討」の結果であるのかどうかについても確認をしたい。		国総建発第356号により、2003年4月に改正された商法に対応して「経営業務管理責任者」の要件について、いわゆる「執行役員」の取扱が通達されたが、定義付が不明確である為、いわゆる「執行役員」が「経営業務管理責任者」の要件を満たすか否かの判断がし難い状況である。 近年、経営効率化のため、いわゆる「執行役員」制度を採用している企業が増加している。企業におけるこのような経営効率化への動きに合せた制度等の見直しが必要であると考える。	添付資料CIAJ-04-03

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200011	国土交通省	建設業許可に必要な経営業務管理責任者要件の判断基準の確認と明示について	建設業法第7条第1号 「経営業務管理責任者の大臣認定要件の明確化について」(平成16年国総建発第356号)	建設業法第7条第1号ロの規定による国土交通大臣による認定について、「建設業法第7条第1号イに掲げる者と同等以上の能力を有する者を定める件」(昭和47年建設省告示第351号)により行ってきた。また、「経営業務管理責任者の大臣認定要件の明確化について」(平成16年国総建第356号)により、経営業務管理責任者の要件の認定について明確化したところである。	d		いわゆる「執行役員」については、商法等の法令上の権限及び責任等が定められておらず、その業務の範囲及び権限の決定権は個々の企業にゆだねられているため、役員と同等の権限等を有しているか否かを一律に判断することはできないことから、具体的な可否基準として国総建発第356号を示したものである。		・回答では、「執行役員」等に関する具体的な可否基準について本年通達を発出し、建設業法上の経営業務管理責任者の要件の認定を明確化したため、現行制度で可能とされているが、要望内容では、当該通達の内容に「執行役員」等の扱いが不明確な部分がある旨指摘している。このため、当該通達上、いわゆる「執行役員」を含め、どのような地位、権限を有する者が何年以上の経験を有する必要を通達上で明記しているのか、当該地位及び権限を有する者であれば、「執行役員」と例えば営業部長の年数を合算し、必要年数として判断するものであるのか、について具体的に示されたい。			
z1200064	国土交通省	建築業許可要件の緩和	建設業法第7条第1号	許可の基準として、建設業の許可を受けようとする者が法人である場合には常勤の役員のうち一人が、また、個人である場合には本人又はその支配人のうち一人が、次のいずれかに該当することが必要である旨規定している。 許可を受けようとする建設業に関し5年以上の経営業務の管理責任者としての経験を有していること 国土交通大臣が に掲げるものと同等以上の能力を有するものと認定した者	c		経営業務の管理責任者は、その業務の特異性から適正な建設業の経営を行うにあたり少なくとも日常の建設業の経営業務を執行する権限をもつ者が必要であると考えられる。このため、法人である場合においてはその役員のうち常勤であるものの一人を経営業務の管理責任者として設置することを規定している。いわゆる「執行役員」については、商法等の法令上に権限及び責任等が定められておらず、その業務の範囲及び権限の決定権が個々の企業にゆだねられているため、役員と同等の権限等を有しているか否かを一律に判断することはできない。		・回答では、「執行役員」については役員と同等の判断を有しているか否かを一律に判断できないため対応不可とされているが、本件に類似した要望に関し、「執行役員」等に関する具体的な可否基準について本年通達を発出し、建設業法上の経営業務管理責任者の要件の認定を明確化した旨の回答がある。 いずれの要望内容においても、「執行役員」等の扱いが不明確な部分がある旨指摘しているため、当該通達上、いわゆる「執行役員」を含め、どのような地位、権限を有する者が何年以上の経験を有する必要を通達上で明記しているのか、当該地位及び権限を有する者であれば、「執行役員」と例えば営業部長の年数を合算し、必要年数として判断するものであるのか、について具体的に示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200011	国土交通省	建設業許可に必要な経営業務管理責任者要件の判断基準の確認と明示について	5032	50320007	11	(社)電子情報技術産業協会	7	建設業許可に必要な経営業務管理責任者要件の判断基準の確認と明示について	いわゆる「執行役員」の審査の取扱いについては、昨年末の規制改革要望への回答書にて「平成16年度中に検討する」との回答を確認しているが、いわゆる「執行役員」の取扱いに関して、具体的な可否判断基準を明示頂きたい。 社内規定、定款等一定の条件のもとで定められたいわゆる「執行役員」については、国総建発第356号に記述のある「法人の場合におけるその役員」に準じるものと理解してよいのか確認をしたい。又、国総建発第356号は上記の回答書にある「検討」の結果であるのかどうかについても確認をしたい。 【規制の現状】 国総建発第356号により、2003年4月に改正された商法に対応して「経営業務管理責任者」の要件について、いわゆる「執行役員」の取扱が通達されたが、定義付が不明確である為、いわゆる「執行役員」が「経営業務管理責任者」の要件を満たすか否かの判断がし難い状況である。	なし	国総建発第356号により、2003年4月に改正された商法に対応して「経営業務管理責任者」の要件について、いわゆる「執行役員」の取扱が通達されたが、定義付が不明確である為、いわゆる「執行役員」が「経営業務管理責任者」の要件を満たすか否かの判断がし難い状況である。 近年、経営効率化のため、いわゆる「執行役員」制度を採用している企業が増加している。企業におけるこのような経営効率化への動きに合せた制度等の見直しが必要であると考える。	
z1200064	国土交通省	建築業許可要件の緩和	5078	50780018	11	(社)日本経済団体連合会	18	建築業許可要件の緩和	「常勤役員が、許可を受けようとする建設業の管理責任者を5年以上経験していなければならない」という建設業許可要件に関し、「常勤する役員」について、執行役員も認めるべきである。		確かに建設業は、工事内容に応じ、資金調達、資材購入、技術者の配置等独特な経営ノウハウが必要であるため、経験を積んだ経営管理者が求められる。しかしながら、役員の経験期間という形式的な要件をその尺度とすることは疑問である。また、近年、執行役員制を導入している企業が増加している現状を鑑みれば、企業経営の実態に沿った制度の構築が求められる。 現に、地方自治体によっては弾力的な取扱いを講じており、執行役員が「常勤する役員」として認められているケースも存在している。審査の取扱い方針を明確にし、一定の要件の下で「執行役員」について明示的に認められるよう措置されたい。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200004	国土交通省	鉄骨造住宅の確認・検査の合理化	建築基準法第6条、第20条	階数3以上の木造建築物、階数2以上の非木造建築物等については、構造計算が義務づけられている。	c		建築基準法の仕様規定のうちの多くは、標準的な建築物について安全を確保するために必要な規定として設けられているが、鉄骨造等は様々な工法が存在し、在来軸組構法のような一定の工法が確立しておらず、木造のように詳細な仕様規定を定めることは困難であるため、階数2以上の建築物については構造計算によって安全性を確かめることとしている。よって、ご要望の提案を実現することは困難である。		回答によると、鉄骨造の2以上の建築物には、構造計算を要するとあるが、要望者は、住宅用途に限定した鉄骨造に関しての手続きの緩和を要望しており、鉄骨造の中で、面積要件など(例えば小規模宅地なみの延べ床200㎡未満)を付加することにより、木造なみの手続きにすることを検討され、示されたい。			
z1200005	国土交通省	建築基準法の「型式適合認定」、「型式部材等製造者認証」及び品確法(住宅の品質確保の促進等に関する法律)の「住宅型式性能認定」、「型式住宅部分等製造者認証」の審査・運用の簡素化	建築基準法第68条の10、第68条の11 住宅の品質確保の促進等に関する法律第22条、第25条	(型式適合認定) 国土交通大臣は、申請により、建築材料又は主要構造部、建築設備その他の建築物の部分で、政令で定めるものの型式適合認定を行うことができる。 (型式部材等製造者認証) 国土交通大臣は、申請により、規格化された型式の建築材料、建築物の部分又は建築物で、国土交通省令で定めるものの製造又は新築をする者について、当該型式部材等の製造者としての認証を行う。 (住宅型式性能認定) 国土交通大臣は、申請により、住宅型式性能認定を行うことができる。 (型式住宅部分等製造者認証) 国土交通大臣は、申請により、規格化された型式の住宅の部分又は住宅で国土交通大臣が定めるものの製造又は新築をする者について、当該型式住宅部分等の製造者としての認証を行う。	d (一部c)		(型式適合認定、型式部材等製造者認証) 指定認定機関においては、平成16年4月より、建築基準法の「型式適合認定」については、事前に申請図書が確定していること等、「型式部材等製造者認証」については、型式の申請図書に伴う生産工程及び検査の手順等が確立されていること等を条件として、申請から認定までの期間の短縮を可能としたところであり、簡素化を図っている。 (型式住宅性能認定、型式住宅部分と製造者認証) 指定住宅型式性能認定機関においては、平成16年4月より、品確法の「住宅型式性能認定」については、事前に申請図書が確定していること等、「型式住宅部分等製造者認証」については、型式の申請図書に伴う生産工程及び検査の手順等が確立されていること等を条件として、申請から認定までの期間の短縮を可能としたところであり、簡素化を図っている。しかしながら、製造者認証を取得していない場合には、住宅性能評価機関による性能評価は、個別の現場検査によって評価方法基準との適合を確認することで判定するほかに、型式の認定を受けている場合のような審査の簡素化はできない。 また、ホルムアルデヒド放散量等級の確認については、住宅性能表示制度の趣旨として第三者評価が原則であるため、施工業者の確認のみをもって客観的な評価結果とすることはできない。また、換気量の確認については、確認検査と性能評価とで同じ業務を行うものであるため、両機関を兼ねている者が検査と評価を行う場合については、共通化を図っている。		回答によると型式住宅部分と製造者認証の審査の簡素化はできないとのことだが、現実には検査・認定までに数ヶ月要している原因を検討されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200004	国土交通省	鉄骨造住宅の確認・検査の合理化	5028	50280001	11	社団法人 関西経済連合会	1	鉄骨造住宅の確認・検査の合理化	低層鉄骨造住宅の確認申請・検査上の取扱いを新築・増改築とも木造住宅と同様とする。 具体的には、確認申請時の提出図書(図面、計算書等)の省略、簡素化等を実施し、木造住宅と同様の手続きとする。		建築基準法上で鉄骨造と区分されると、2階建て住宅も(超)高層ビルも基本的には同じ範疇に属することとなる。安全性の検証が比較的容易な2階建て鉄骨住宅においても、程度の差はあれ、「鉄骨造のビル」と同様の図書の提出を要求されることとなる。これは、同程度の木造住宅と比べて過剰な負担であるとも考えられ、また、増改築に際しても、大きな負担となっている。 低層鉄骨造住宅においては、「型式部材等製造者認証」等、確認申請の合理化につながる制度があり、それによって申請の簡素化が図られているが、この認証取得にあたってのコスト・期間の負担や商品内容の硬直化等を生じており、商品開発上の障害となっている。	
z1200005	国土交通省	建築基準法の「型式適合認定」「型式部材等製造者認証」及び品確法(住宅の品質確保の促進等に関する法律)の「住宅型式性能認定」「型式住宅部分等製造者認証」の審査・運用の簡素化	5028	50280002	11	社団法人 関西経済連合会	2	建築基準法の「型式適合認定」「型式部材等製造者認証」及び品確法(住宅の品質確保の促進等に関する法律)の「住宅型式性能認定」「型式住宅部分等製造者認証」の審査・運用の簡素化	申請から認定に至るまでの期間の短縮への措置(現状約9ヶ月の期間を要している。) 品確法の運用において、製造者認証のない建物に関する設計資料、現場審査を簡素化する。		申請から認定への期間が事業者にとって負担となっており、商品開発等における支障となっている。 品確法の性能表示制度の運用の簡素化によって、その利用頻度が高める。 (例えば、ホルムアルデヒド放散量の等級の証明書について、施工業者が等級を確認して報告することでも可能。換気量に関する建築基準法と品確法上のダブルチェックの解消。)	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
z1200008	国土交通省	市街化調整区域におけるファミリータイプ介護施設建設	都市計画法第29条第1項、第34条	市街化調整区域で開発行為の許可を受けるためには、都市計画法第34条各号のいずれかに該当しなければならないが、例えば同条第10号口では、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内で行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為について、都道府県知事等が開発審査会の議を経て個別に許可できることとなっている。	d	-	市街化調整区域における開発行為は、一定規模以上の計画的開発、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれなく市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの又は、条例で区域、目的又は予定建築物の用途を限り定めたものなどは現行制度上許可でき、地域の実情に応じた運用が可能となっている。 国土交通省では、技術的助言として示した開発許可制度運用指針において、地域の実情等に応じた制度運用を行うことが望ましいことを示すとともに、本年3月に市街化調整区域における開発許可制度の運用に関する事例、条例等の制定状況等について調査・情報提供を行い、地方公共団体に地域の実情に応じた弾力的な運用が可能であること等を周知したところであり、ご提案の施設の立地の適否につき、開発許可権者でご相談されたい。	規制改革・民間解放推進3カ年計画に基づき措置済み	回答によると周知済みであるとのことだが、要望者が沼津市と協議したところ、前例がないため、開発審査会にかけることは無理であるとの返答を受けたとのこと。更なる周知の徹底を即すことを検討されたい。			
z1200028	国土交通省	準用河川改修事業補助採択基準の撤廃	通達(国河治第201号、平成16年3月30日) 統合準用河川改修費補助制度について 統合準用河川改修事業実施要領	統合準用河川改修事業の採択基準は、統合準用河川改修事業実施要領により、次のように規定されています。 (採択基準) 三 採択基準一事業の総事業費が概ね4億円以上24億円以内の準用河川に係る河川工事であって、次の各号のいずれかに該当するものであること。(準用河川改修事業) 1 当該河川工事によって氾濫被害が防止されることとなる区域内に60ha以上の農地、50戸以上の家屋又は5ha以上の宅地が存するもの。 2 過去3箇年に氾濫被害が3回以上発生した区域に関するもの。 3 宅地開発、区画整理、土地改良等の事業に関連して、当該河川工事が必要となるもの。 4 下水道又は農業用の水路からの排水を処理するため必要となるもの。	f		河川に関する国庫補助負担事業については、地方分権改革推進会議が平成14年10月30日に内閣総理大臣に提出した「国の事務・事業の在り方に関する意見」(以下「意見」という。))において「国庫補助負担事業については、それぞれの性格や広域的な効果に応じ、採択基準の引上げ等による対象の重点化を図っていくべきである。」との方向性が示されています。また意見の中で、準用河川改修については、「その影響範囲が市町村にとどまる準用河川改修については、より一層、市町村の自主性に委ねていくべきである。」とされているところです。 上記意見を踏まえ、国土交通省河川局としては、準用河川改修事業の在り方を見直しており、平成15年度に採択基準の下限を3億円から4億円に引上げ、更に平成16年度には統合補助金化を図ったところであり、今後2年度で採択基準の下限を4億円から6億円に引上げる方針です。 以上から、貴市の要望にあるとおり準用河川改修事業の重要性は十分理解しておりますが、国庫補助負担事業の在り方については、国と地方の役割分担の明確化及び国の役割の重点化の観点から考えていく必要があり、準用河川改修事業補助採択基準の撤廃は認められません。 【参考】 上記の意見を受け内閣官房は平成14年12月24日「国と地方に係る経済財政運営と構造改革に関する基本方針」(以下「基本方針」という。))をとりまとめ閣議報告しています。本基本方針において、準用河川改修事業については、平成18年度までに「原則として新規箇所採択を廃止する。ただし、総事業費が6億円以上に係るものについては、氾濫被害の状況等一定の要件を満たすものについて統合補助金化する。」という重点化方針を示しています。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200008	国土交通省	市街化調整区域におけるファミリー タイプ介護施設建設	5029	50290001	11	(有)香和開発（こうわかい はつ）	1	市街化調整区域におけるファミリータイ プ介護施設建設	今後老人人口がますます増えつづける ことを考えますと現在の要介護者だけが 入居する介護施設だと限界があると思 います。また人生の最期はできるだけ家 族と共に生活するのが理想だと思いま すが、介護される人たちは全て持ち家と は限りません、そこで通常建築が制限さ れている市街化調整区域に特例として ファミリータイプ(3LDKか4LDK)の介護 施設の建築を認めてもらいたいと思いま す	左記の実施に当り条件を取り決めます 補助金等一切申請しない 建物全てバリアフリーにする(2F以上 全てエレベーター設置) 入居の家賃の上限を設定する(月7～ 8.万円 入居者に1名以上要介護者のいるこ と その他条件は話し合い	この施設を作るここにより税金等の負担 が少なく介護される側も家族と朋に暮ら せる時間が増えまた家族も今までと同じ くらいの家賃で広い部屋を借りることが 出来ます。今まで畑か駐車場しか利用 出来なかった土地を利用出来るようにす ることで、建物に掛かるコストの経費を補 助金がなくても吸収出来ます。その分グ ループホームなどを充実することにより 家族の負担の軽減を図ることになると安 定した将来設計を営むことが出来ると思 います。	特に無し
z1200028	国土交通省	準用河川改修事業補助採択基準 の撤廃	5036	50360001	11	釜石市	1	準用河川改修事業補助採択基準の撤 廃	統合準用河川改修事業実施要領 第三 採択基準 一事業の総事業費が概ね4億円以上 24億円以内の準用河川に係る河川工事 であって、次の各号のいずれかに該当 するものであることを撤廃する。	降雨時、上流からの流水及び土石流が 河川沿いの住宅地に溢れ、浸水等で地 域住民の生活環境に支障をきたしてい ることから、市民の尊い生命や財産を守 るため河川改修整備を行うことにより、 生活環境の充実、生活の安全確保 が図られる。	左記内容により河川改修工事を実施し たいが、総事業費が4億円以上に該当 する準用河川改修工事はない。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200037	国土交通省	出店緩和への要望	都市計画法第7条、第21条 都市計画法第8条、港湾法第38条、第39条、第40条	・各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。 また、区域区分は、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため必要がある場合に都道府県が都市計画として定めるものであり、都市計画を変更する必要があるが生じたときは、遅滞なく、当該都市計画を変更しなければならないとされている。 ・臨港地区内における建設物等の規制は、地方公共団体等(港湾管理者)の定める条例により行われている。	D		・工業専用地域は、工業の利便を増進するため定める地域であり、物品販売業を営む店舗の立地は、工業生産活動の障害となることから建築が制限されているものであり、一律に緩和することは適当ではない。用途規制の緩和が求められる区域の用途地域を変更することにより対応できるほか、地方公共団体の条例により建築物の用途制限の緩和を定めることができる特別用途地区や用途緩和型地区計画を活用することにより、きめ細かく対応することができる。さらに、工業の利便を害するおそれがないと特定行政庁が認めて許可することによっても対応が可能である。 また、都市計画を変更する必要があるときは、適宜適切に変更するものとされており、都道府県が区域区分の都市計画の変更を行うことが可能である。 ・なお、臨港地区内における建築物等の規制は、地方公共団体等(港湾管理者)が定める条例に基づき行われているものであるため、小規模店舗の立地は地方公共団体等(港湾管理者)の判断により可能であると考えている。		回答では、都市計画手続きにより、用途地域の変更等により、建築可能とのことだが、要望者は、都市計画手続きを要することなく建築できることを望んでいる。コンビニエンスストアなど生活密着施設について、工業専用地域の建築が周辺に悪影響を及ぼすとは考えにくい。工業専用地域に カラオケボックスが建築できて、コンビニエンスストアが建築できないとする理由は見つからない。用途規制の見直しを含め、検討されたい。 また、港湾地区内における建築物等の規制については、地方公共団体の定める条例により、小規模店舗の出店等は可能であるということについて、全国的に周知をはかるべく方策を検討されたい。 さらに、市街化調整区域において、主要幹線道路から一定範囲内における出店規制について、交通量や動線を勘案し緩和する方策を検討されたい。			
z1200038	国土交通省	・店舗開発申請の効率化	都市計画法第29条、第30条、第37条	開発行為をしようとする者は、都道府県知事等に所要の申請書・図面等を提出し、許可を受けなければならないが、市街化区域、区域区分が定められていない都市計画区域、準都市計画区域並びに都市計画区域及び準都市計画区域の区域外における一定規模未満のものについては許可不要とされている。 また、開発許可を受けた開発区域内の土地においては、都市計画法第36条第3項の完了公告があるまでは建築行為等が制限されるが、開発行為に関する工事用の仮設建築物の建築その他都道府県知事が支障がないと認めた場合、実施が可能となっている。	d	-	市街化区域及び市街化調整区域において、1,500㎡未満の開発行為が許可を要することとされているのは、建築物が密集していることや無秩序な市街化の防止を図るために小規模な開発行為を捕捉する必要性が高いといったことによるものであり、それ以外の区域では3,000㎡未満又は1ha未満の開発行為は許可が不要とされている等、区域の特性に応じた対応が図られている。 国土交通省では、技術的助言として示した開発許可制度運用指針において、開発許可申請に係る提出書類等の簡素化・統一化を図るとともに、小規模な開発行為については特に事業者負担の軽減を図るべきであると示している。また、本年6月に都市計画法第37条ただし書に基づく建築制限の解除制度の活用等柔軟な対応を促しており、個別案件に係る迅速な上記制限解除の適用については、各開発許可権者とご相談されたい。	規制改革・民間解放推進3カ年計画に基づき措置済み	要望者は、開発行為の許可の申請の手続きの簡素化を望んでいる。小規模な開発に関し、現行より審査機関の短縮をはかり、書類の数など見直しの検討をされたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200037	国土交通省	出店緩和への要望	5041	50410004	11	(社)日本フランチャイズ チェーン協会	4	出店緩和への要望	・工業用地域、湾岸地区での出店緩和 ・市街地調整区域において主要幹線道路から一定範囲内の出店規制緩和もしくは主要幹線道路沿線は市街化調整区域に指定しないなど線引きの見直し。		・現在、工業専用地域及び港湾地域などへの小規模店舗出店が規制されている。コンビニエンスストアがここまで日常の生活に入り込んだ中で、この地域で出店できない生活者の利便性を阻害している。 ・市街化調整区域におけるコンビニエンスストア出店は、緩和の方向にあるが、都道府県における規制はまちまちであり公平に欠ける。 ・敷地面積、店舗面積に規制があり出店が認められておらず、規制地域が緩和されることで、住民、就業者への利便性向上が図られます。 ・車社会の中で、一定の規模の駐車場を確保できないとお客様にとっては非常に使いづらい店となってしまう、市街化調整地域内では事実上出店が不可能である。	
z1200038	国土交通省	・店舗開発申請の効率化	5041	50410005	11	(社)日本フランチャイズ チェーン協会	5	・店舗開発申請の効率化	・開発申請から店舗建設許可までの期間の短縮を図って欲しい。 ・開発申請に関する提出書類を減らして欲しい。 ・開発申請を要する土地面積の規制緩和(行政により異なるが1,500㎡未満の除外)		・開発申請は、通常事前打合せを行い、了解後、事前協議申請書を提出する。後に市町村長の意見が出され、それを添付し本申請をする。開発申請許可後、確認申請が受理され許可され、事前打合せから建築確認許可まで通常4～5ヶ月かかる。事前協議、本申請での提出書類も多く、資源の無駄である。 ・無駄な許可待ちの時間がなくなること で、早期営業開始が可能となり、その分売上、利益が得られる。また、早期開店が実現することによって、ビジネスチャンスを実に捉えることが可能になり、経営者の出店意欲も高まり地域活性化に寄与できる。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200039	国土交通省	・第1種低層住居専用地区における建築制限の緩和	建築基準法第48条第1項 法別表第2(い) 令130条の3	各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。	d		用途地域を第2種低層住居専用地域に変更することにより、150㎡までの一定の小売店舗の建築が可能となる。また、地方公共団体の条例により建築物の用途制限の緩和を定めることができる特別用途地区や用途緩和型地区計画を活用することで対応が可能である。さらに、当該用途地域の良好な住居の環境を害するおそれがないものとして特定行政庁が認めて許可することによっても対応が可能である。		回答のように、コンビニエンスストアの建築のためだけに、用途地域の変更や、特別用途地域の設定をすることは、手続きの負担が大きくなりすぎる。住宅用途地域の緩和については、議論の必要性はあるが、コンビニエンスストアが現代社会では、生活に定着しており、また、店舗を一律に制限する用途制限も、高齢化社会を迎えコンビニエンスストアが居住地区に求められるなど社会的ニーズと乖離してしまっている面もある。用途規制の見直しも含め、検討されたい。また、回答のように特別用途地区や用途緩和型地区計画の活用方法については、申請方法など周知をはかる方策を検討されたい。			
z1200040	国土交通省	・既設歩道車両出入口設置の規制の緩和	道路法第24条	道路管理者以外の者は、道路に関する工事の設計及び実施計画について道路管理者の承認を受けて道路に関する工事又は道路の維持を行うことができる。	d	0	既設歩道への車両出入口の設置に関しては、「1敷地に関して1箇所、6mまで」といった全国一律の運用基準はなく、道路管理者たる各地方公共団体において、それぞれ一般的な運用基準を定めつつ、歩行者の安全、沿道施設への車両の出入りの円滑等のバランスを考慮しながら、個別具体の箇所に応じて各道路管理者が適切に対応するものとする。	0	回答は、一律の運用基準ではないとの趣旨であるが、要望者によるとほぼ全国的に一律の基準となっているようであり、実態に則したガイドラインの策定など検討され、示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200039	国土交通省	・第1種低層住居専用地区における建築制限の緩和	5041	50410006	11	(社)日本フランチャイズチェーン協会	6	・第1種低層住居専用地区における建築制限の緩和	・大店法の廃止に伴い、中小小売店の活性化策が必要となっています。小型点は大型店には出来ない店、住接近で消費者の利便性を図る事が重要な小型店の活性化策の一つと考える。 ・将来高齢化社会の到来が確実化している。現状の大型店や商業集積中心の活性化策では、一人暮らしの老人が買物に行くだけでも一苦労してしまう可能性がある。生活に最低限必要な商品が身近で買物が出来る環境を作ることが必要と考える。		・現状コンビニエンスストアの来店客の過半数が歩いて5分以内のところから来店されている。また学生や若い人が居住を決定する場合の重要な判断材料としてコンビニエンスストアが近くにあるかという項目が上っている。コンビニエンスストアが生活に密着した産業であるにも関わらず、住宅地に出店できないでいる。 ・第1種低層住居専用地区には50㎡までの店舗しか建てられない。 ・第2種低層住居専用地区同様、150㎡までの店舗の建築を認めて欲しい。	
z1200040	国土交通省	・既設歩道車両出入り口設置の規制の緩和	5041	50410007	11	(社)日本フランチャイズチェーン協会	7	・既設歩道車両出入り口設置の規制の緩和	・既設歩道に車両出入り口を設置する場合には1敷地に関して1ヶ所、6mまでとなっている。この基準を緩和して欲しい。 ・コンビニエンスストア店舗駐車場への乗り入れ口(切り下げ)の幅については各自治体等によって、統一した基準がある。しかし、今のような自動車社会を考慮すると一律の運用ではなく、例えば、幹線道路で歩行者の数が少ない場合には、安全性を充分配慮した上での切り下げ幅を広げられるような処置をして欲しい。		・この規制は歩行者保護の為に設けられていると思われるが、現行の規制では道路から駐車場へのスムーズな進入を妨げ、かえって交通の安全の阻害をしている。 ・車の接近性の確保により、店舗周辺の交通事故を未然に防げる。 ・車客はスムーズに出入りでき、さらに使いやすい・快適な買物ができる。 ・車客の便利性のアップにより、出店の可能な立地が増える。 ・「入れやすく、出やすい」店舗が増え、店頭での事故防止に大きく寄与する。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200041	国土交通省	浄化槽設置容量基準の見直し(人槽 算定基準の統一化)について	昭和44年7月3日 建設省告示第31 84号、日本工業 規格JIS A 330 2、浄化槽の設計・ 施工上の運用指針	処理人員の算定方式は、日本工業規格「建築物の用途別による尿尿浄化槽の処理対象人員算定基準（JIS A 3302）」に定めるところによるものとする。 浄化槽の設計・施工上の運用指針において、コンビニエンスストアで、おでん、揚げ物、シェーク等、一般的に汚濁負荷の高いファーストフードを提供する場合は、百貨店の算定基準を適用するなどの配慮が必要とされている。	d		尿尿浄化槽の処理対象人員算定基準はJIS A 3302により建築物の用途に応じて一般的な使用状況を想定して統一的に定められており、一般的に汚濁負荷の高いファーストフードを提供するコンビニエンスストアについても衛生上の観点から必要な処理能力を要求している。 なお、建築物の使用状況により、類似施設の使用水量その他の資料から明らかに実状に添わないと考えられる場合は、当該資料などを基にしてこの算定人員を増減することができるとされており、現行制度下において、実状に即した算定人員の設定が可能である。		要望者によると、現状、浄化槽の設置基準が2段階で、油分の濃度により浄化槽の大きさが2倍になってしまい、初期投資など負担が大きくなりすぎるため、算定基準の分類を細かく定義してほしいとのことである。設置基準の見直しを検討されたい。			
z1200055	国土交通省	公営住宅家賃算定における経過年数係数の見直し	公営住宅法第16 条第1項、同法施行 令第2条第1項 第3項、「公営住宅 法第44条第3項 並びに公営住宅法 施行令第2条第1 項第1号及び第3 号並びに第3条第 1項に規定する国 土交通大臣が定め る期間等」第3号	公営住宅の家賃は、入居者の収入及び公営住宅の立地条件、規模、建設時からの経過年数その他の事項に応じ、かつ、近傍同種の家賃以下で定めることとされている、いわゆる応能応益家賃となっている。 経過年数係数は、この応能応益家賃の算定要素のうち、当該公営住宅の老朽化の程度に応じたもので、 $(経過年数係数) = 1 - k \times (経過年数)$ で算定される。(kは、民間賃貸住宅における経過年数と家賃との相関関係を勘案して、地域別、構造別に国土交通大臣が定める数値。)	d		経過年数係数については、民間賃貸住宅家賃の経年的変化と均衡したものでなければならない。このため、平成16年度において「公営住宅法第44条第3項並びに公営住宅法施行令第2条第1項第1号及び第3号並びに第3条第1項に規定する国土交通大臣が定める期間等(平成8年建設省告示第1783号)」を一部改正し、左算定式中の数値kについて見直しを行ったところである。これにより、例えば、既成市街地の非木造の公営住宅については、築後10年を経過しても家賃は1%しか下落しない、というように、家賃の下落幅が実情に合って抑制されることとなったところである。(平成16年10月1日施行)					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200041	国土交通省	・浄化槽設置容量基準の見直し(人槽算定基準の統一化)について	5041	50410012	11	(社)日本フランチャイズチェーン協会	12	・浄化槽設置容量基準の見直し(人槽算定基準の統一化)について	・浄化槽設置容量基準、全国統一基準の設定		・建築物の用途別による浄化槽の処理対象人員算定基準でコンビニエンスストアは従来、店舗、マーケットとして算定されていたが、「おでん、揚げ物等、一般的に汚濁負荷の高いファーストフードを提供する場合は百貨店を適用するなどの配慮が必要である」ということで、人槽の拡大は家主負担、加盟店投資増を招く。現状、コンビニエンスストアの算定基準が各自自治体によって見解がまちまちであり不統一。 ・人槽設定基準が曖昧であり、コンビニエンスストアと百貨店を同一視するのは規模的に考えても無理がある。また、ファーストフードの販売も、おでんしか販売しないチェーンもあれば揚げ物やシェークその他も販売するチェーンもあるので、単純に百貨店の基準を適用するのではなく、実情に即した算定基準を設定してほしい。	
z1200055	国土交通省	公営住宅家賃算定における経過年数係数の見直し	5070	50700002	11	野田市	2	公営住宅家賃算定における経過年数係数の見直し	公営住宅法及び同法施行令に規定されている公営住宅家賃算定の係数の1つである「経過年数係数」を縮減することにより、家賃の下落幅を抑え、より実情に合った家賃体系にする。 (縮減例) 経過年数係数を1 - 係数(f) × 経過年数(p) とすると、経過年数が10年目までは低くなりすぎている嫌いがあることから、pを毎年1ずつ増加するのではなく、例えば2年ごとに1ずつ増加することとする(経過年数pは1 -2年は1、3-4年目は2・・・9 - 10年目は5)。11年目以降は、建物の立地条件等により経年劣化に差が出ることから、個々の建物の状態を勘案して、ある一定範囲のpを市町村の裁量で適用できるようにする(経過年数pは11-20年は6-20の範囲で、21-30年は15-30の範囲とするなど)。		経過年数係数により、家賃は毎年度コンスタントに減少している一方で、修繕に係る費用は経年ごとに増加傾向にあるという事実があり、家賃算定上影響の大きい経過年数係数の縮減による家賃の下がり幅を少なくすることにより、より実情にあった家賃体系にするよう要望するものである。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200065	国土交通省	オフィスビルの住宅転用を目的とした規制緩和	建築基準法施行令第121条第1項、第2項	建築基準法に基づき、一定の建築物については、火災時の避難安全性能確保のため、2以上の直通階段を設けて、2方向に避難路を確保することを求められている。	c		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低限の基準を定めているものである。火災時の避難安全性能確保のため、火災発生のおそれ等の観点から、建築物の用途に応じて一定規模以上の場合は、2以上の直通階段の設置を義務付けており、ご要望とりの緩和を行うことは困難である。		要望者は、200㎡と400㎡という差に技術的な検証など根拠に疑問があるとのことである。建築素材の不燃化等も図られる昨今、住宅用途においては、200㎡以上で2方向避難経路が必要との検証などがあるのであれば示されたい。また、200㎡の面積の緩和についても検討されたい。			
z1200066	国土交通省	宅地造成等規制法における変更手続の緩和 【新規】	宅地造成等規制法第8条第1項	都道府県知事等が定める宅地造成工事規制区域内で宅地造成に関する工事を行おうとする場合、造成主は都道府県知事等の許可を受けなければならない。	d	-	宅地造成等規制法上、宅地造成工事規制区域内において行われる宅地造成工事にかかる許可を得た後に設計変更を行った全ての場合について許可を要するという旨の規定は置かれておらず、大半の都道府県等において、軽微な変更事項については許可を再度得ることなく宅地造成工事を実施することが可能とされている。		・回答では、大半の都道府県等において、軽微な変更事項については許可を再度得ることがなく現行制度下で可能とされているが、 要望内容は、地方自治体によっては運用が徹底されていないところも見受けられるとのことである。 このため、認められる軽微な変更の基準は具体的にどのようなものか、運用の実態等も含めて、具体的に示されるとともに、具体的な基準の範囲内であれば、軽微な変更に関しては変更申請を提出することなく、報告のみで対応可とする旨の通達等の発出により地方自治体への周知を図ることについて具体的に検討され、実施時期も含めて示されたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200065	国土交通省	オフィスビルの住宅転用を目的とした規制緩和	5078	50780020	11	(社)日本経済団体連合会	20	オフィスビルの住宅転用を目的とした規制緩和	共同住宅(耐火構造)についても、オフィスビル(耐火構造)同様、5階以下の部分では、避難階の直上階については居室の床面積が400㎡を超える場合についてのみ2方向避難路の設置を義務付けるべきである。	(要望理由の続き) 建築ストックの有効活用が求められるなか、空室を抱えた既存の事務所ビルを住宅に転用することは、都市の活性化や省資源の観点からも有効な方策である。しかも、現在、都心において中型オフィスビル(200㎡以上、300㎡以下)の空室率が最も高く(約8%)、また、この程度のオフィスビルが規模的にも住宅転用に適している。オフィスビルと共同住宅との防災・安全基準が異なっていることが転用を妨げることないよう、措置されたい。	オフィスビル(耐火構造)においては、5階以下の階で、且つ避難階の直上階にあっては、その階における居室の床面積の合計が400㎡未満の場合、2方向避難階段が設置されていない。しかし、共同住宅(耐火構造)の場合、床面積の合計が200㎡を超える場合2方向避難階段の設置が義務付けられている。よって、5階以下の階で、且つ避難階の直上階の床面積合計が200㎡以上400㎡未満のオフィスビルはそのままでは共同住宅への転用ができないことになる。 防災対策、安全対策が十分取られる必要性についてはオフィスビルも共同住宅も全く同じである。よって、共同住宅とオフィスビルとで2方向避難路の設置が義務付けられる要件が同じでしかるべきである。要は、安全に避難階に達することができるよう設備が実質的に整っていることが大事なのであり、共同住宅(耐火構造)について居室の床面積が200㎡を超えているというだけの理由で2方向避難路の設置を義務付けるのはあまりにも画一的であると考える。	
z1200066	国土交通省	宅地造成等規制法における変更手続の緩和 【新規】	5078	50780021	11	(社)日本経済団体連合会	21	宅地造成等規制法における変更手続の緩和 【新規】	宅地造成工事規制区域内において行なわれる宅地造成に関する工事については、当該工事に着手する前に、都道府県知事の許可を受けなければならない。許可された案件については変更が認められず、例え軽微な変更であっても申請をし直す必要がある。許可を受けた後の軽微な変更については再申請を不要とすべきである。		宅地造成の工事過程において、軽微な変更にも関わらず、改めて申請書を提出し直し、確認を得るのは事業者・行政双方にとって非効率である。特に、宅地造成において斜面の切り崩し部分を減少させる場合、削り出される土砂の量が減るほか、安全上の問題も少なくなり、改めて申請する合理性は少ない。例えば、建築基準法第6条は、建築申請について、建築物の高さや階数が減少する場合等を「軽微な変更」(同法施行令第3条の2)とみなし、申請書を提出して確認を得るという手続を免除している。宅地造成等規制法においても、同様の取扱とすべきである。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200067	国土交通省	廃棄物処理施設の設置に伴う都市計画審議会の開催頻度の増大等	都市計画法第18条第1項 都市計画法第77条第1項、第3項	ごみ焼却場その他の処理施設の用途に供する建築物は、都市計画においてその敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し、または増築することができない。ただし、特定行政庁が都道府県都市計画審議会等の議を経てその敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合等においては、建築が可能となる。 都道府県都市計画審議会の組織及び運営に関し必要な事項は、都道府県の条例で定めることとされている。	d	-	都市計画運用指針で、都市計画審議会の開催間隔の短縮化や開催予定の事前公表、手続きの短縮化を図ることが望ましい旨を通知しており、地方公共団体において通常年3、4回程度開催されているところ。 都市計画審議会の開催頻度については、地方公共団体の組織運営に関わることであり、これ以上の対応は困難である。		要望者は、都市計画審議会の開催頻度の増大を要望しており、1年間の開催回数として、年3、4回を増やすことを検討されたい。もし、さらなる開催が不可能であるとするならば、その理由を示されたい。			
z1200072	総務省、 国土交通省	総合振興整備計画基本構想と都市計画法における整合問題についての規制緩和	都市計画法第29条第1項、第34条	市街化調整区域で開発行為の許可を受けるためには、都市計画法第34条各号のいずれかに該当しなければならないが、例えば同条第10号口では、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内で行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為について、都道府県知事等が開発審査会の議を経て個別に許可できることとなっている。	d	-	市街化調整区域における開発行為は、一定規模以上の計画的開発、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれなく市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの又は、条例で区域、目的又は予定建築物の用途を限り定めたものなどは現行制度上許可でき、地域の実情に応じた運用が可能となっている。 国土交通省では、技術的助言として示した開発許可制度運用指針において、地域の実情等に応じた制度運用を行うことが望ましいことを示すとともに、本年3月に市街化調整区域における開発許可制度の運用に関する事例、条例等の制定状況等について調査・情報提供を行い、地方公共団体に地域の実情に応じた弾力的な運用が可能であること等を周知したところであり、ご提案の施設の立地の適否につき、開発許可権者でご相談されたい。	規制改革・民間解放推進3カ年計画に基づき措置済み				

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200067	国土交通省	廃棄物処理施設の設置に伴う都市計画審議会の開催頻度の増大等	5078	50780023	11	(社)日本経済団体連合会	23	廃棄物処理施設の設置に伴う都市計画審議会の開催頻度の増大等	廃棄物処理施設の設置に伴う都市計画審議会の開催を定期化するとともに、開催頻度を増大するよう、国土交通省は都道府県に対して指導を徹底すべきである。		都市計画審議会の開催が不定期で、なかなか開催されないため、建築基準法に基づく諸手続きを経るのに非常に長い時間がかかり、廃棄物処理施設の建設が円滑に進まない。	一定規模以上の廃棄物処理施設の建設にあたっては、廃棄物処理法に基づく許認可申請のほかに、建築基準法に基づいて、都道府県都市計画審議会の承認を得る必要がある。 廃棄物処理施設に係る都市計画審議会の開催が不定期で、なかなか開催されないのが実情である。
z1200072	総務省、 国土交通省	総合振興整備計画基本構想と都市計画法における整合問題についての規制緩和	5080	50800001	11	株式会社ABCCオフィス	1	総合振興整備計画基本構想と都市計画法における整合問題についての規制緩和	都市計画法における開発許認可において同法運用指針に定める総合振興整備計画基本構想との整合について具体的な運用指針に対し総合振興整備計画基本構想は総論的な意味合いから具体的な案件について位置付けがなされていないことから個別案件に対し立地検討の特例(地域振興策もしくはIT関連産業立地など)をもうけてほしい	総合振興整備計画基本構想に位置付けされていない産業立地について乱開発を防止する措置を講じた上で地域振興に寄与すると判断される案件について特例規定を盛り込む	平成12年、14年の都市計画法の一部改正をうけ、平成16年6月に地域振興目的を含めた規制緩和措置的法改正があり、各自治体では有益な条例を制定し、また特区制度の活用により地域再生策が有効に施行されている行政も存在する。一方何もする意思なく具体的方策もない地方自治体も目立つ。そのような自治体に対し企業及び起業者とそこに従事する従業員は企業存続と解雇の不安におびえている。統廃合及び著しい地域振興策をもって立地を希望する起業者に対し断りの口実を取り除き雇用と企業の存続及び飛躍の場を確保してほしい。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200073	国土交通省	リサイクル施設建設の建築基準法51条の適用外について	建築基準法51条 令第130条の2の2 令第130条の2の3	ごみ処理施設、産業廃棄物処理施設等は、都市計画で位置を決定するか、都市計画審議会の議を経て特定行政庁が許可を行った場合に建築が可能。	c		リサイクル施設であっても、ごみ処理施設や産業廃棄物の処理施設に該当するものについては、周辺の環境への影響があるものであり、その立地について都市計画で位置が決定しているものであるか、又は都市計画上支障がないかどうかを判断する必要があることから、建築基準法第51条の対象から外すことは適当ではない。		要望者としては、建築基準法51条の対象から外すことができない場合には、手続きの簡素化を望んでいる。都市計画審議会の開催について、開催回数を増やすことの方策を検討されたい。もし、さらなる開催が不可能であるならば、その理由を示されたい。			
z1200074	国土交通省	中核市の都市計画変更における軽易な変更の範囲の拡大	都市計画法第21 条第2項	市町村が都市計画決定をしようとする際には、都道府県知事に協議し、同意を得ること等の手続が必要であるが、政令で定める軽易な変更については、一定の手続を省略することができる。	c	-	市町村が都市計画決定をしようとする際には、原則として、都道府県知事への協議・同意を要することとしているが、これは、都道府県が定める都市計画と市町村の定める都市計画相互間の矛盾を防止し、都市計画が一体のものとして有効に機能するように、一の市町村の区域を超える広域の見地からの調整を図る観点又は都道府県が定め、若しくは定めようとする都市計画との適合を図る観点から行われるものである。 一方、都道府県が一定の都市計画を決定をしようとする際に国土交通大臣の協議・同意を要することとしているが、これは、広域的・国家的な観点から国と調整するため、都道府県の区域を越える広域的な計画や国の政策や利害に関係のある計画に限って、協議・同意が必要とされている。 以上のように、都道府県知事への協議・同意と国土交通大臣の協議・同意とは、その趣旨が異なっているため、協議・同意を不要とする軽易な変更の対象も異なるものである。したがって、市町村決定において軽易な変更とされている対象範囲を、都道府県決定において軽易な変更とされている対象範囲と同様に拡大することは適当でない。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200073	国土交通省	リサイクル施設建設の建築基準法 51条の適用外について	5083	50830001	11	㈱松下エコテクノロジーセン ター	1	リサイクル施設建設の建築基準法51条 の適用外について	リサイクル施設は、建築基準法51条の 対象から外すべきである。もし対象外に 出来ないのであれば、手続きの簡素化・ 効率化を図るべき		リサイクル法の趣旨に合致せず、法整備 上の不備。 リサイクル施設であっても、建築基準法 では「その他の処理施設」に当たり、自 治体の都市計画に基づいた地域以外へ の建設は禁止されており、工場建設立 地の面で障害となっている。 又、都市計画地域外への建設は、都市 計画審議会の審議・承認が必要である が、年間数回しか開催されない為、時期 を待たねばならないことや、都市計画審 議会に関する資料作成等の準備が必要 となる等、リサイクル施設建設に関する許 可手続きが煩雑になることや期間が長く なり、経営のロスが発生している。	
z1200074	国土交通省	中核市の都市計画変更における軽 易な変更の範囲の拡大	5086	50860002	11	松山市	2	中核市の都市計画変更における軽易な 変更の範囲の拡大	市町村決定の都市計画の変更における 軽易な変更については、政令第15条第3号 の規定における、位置、区域、面積及び 省令第13条の2第1号における構造の 変更についてのみである。 県決定で軽易な変更とされている対象 範囲と同様に、中核市において、軽易な 変更の範囲を拡大する。	計画手続きが簡素化されることにより事 業着手までの期間が短縮され、速やか な事業進捗を図ることができる。	都市計画変更を行う場合、市町村決定と 県決定では、軽易な変更の対象となる範 囲に大きな開きがある。県決定では、道 路、公園、下水道などの都市施設の「変 更」の場合、面積あるいは延長規模の小 さなものは大臣同意が省略されており、 中核市の決定においても、知事の同意 を省略できる対象範囲を拡大し、直接事 業に携わることが多い市町村の決定に おいて変更できるような措置を講じ、都 市計画事業の円滑な推進を図る必要が ある。	添付資料2-1 都市計画法・施行令・施行規則条文 添付資料2-2 市町村決定においても軽易な変更として 欲しい内容 添付資料2-3 県決定において軽易な変更とされている 内容

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200077	国土交通省、 環境省	ディーゼル車の使用過程車対策の抜本的見直し	本制度の所管官庁は環境省であるため、以下環境省の回答をご参照願います。									
z1200024	国土交通省	エレベータシャフト内への通信用配	建築基準法施行令第129条の2の5第1項第3号、建築基準法施行令第129条の7第4号	建築物に設ける給水、排水その他の配管設備の設置及び構造は、次に定めるところによらなければならない。 エレベーターの昇降路内に設けないこと。ただし、エレベーターに必要な配管設備の設置及び構造は、この限りではない。 昇降路内には、レールブラケットその他のエレベーターの構造上昇降路内に設けることがやむを得ないものを除き、突出物を設けないこと。突出物を設ける場合においては、地震時に鋼索、電線その他のものの機能に支障が生じないような措置を講ずること。	c		通信用配線から発生するノイズによるエレベーター制御器への悪影響等の安全上の支障が懸念されることから、エレベーターシャフト内への通信用配線の設置を認めることは困難である。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200077	国土交通省、 環境省	ディーゼル車の使用過程車対策の 抜本的な見直し	5095	50950016	11	東京都	16	ディーゼル車の使用過程車対策の抜本的な見直し	自動車NOx・PM法では車検制度によって、違反車両は対策地域に登録することができなくなるが、当該地域の環境改善のため、地域外からの流入車を規制の対象とするなど、抜本的な使用過程車対策を実施すること。 車検の時の使用過程車規制について、実効性ある対策を実施するため、大気汚染防止法に基づく基準値を設定すること。		・都における深刻な大気汚染の根本的な原因は、国の自動車排出ガス規制の遅れにある。 ・大気汚染を改善し、都民、国民の生命と健康を守るためには、国の責任で使用過程車対策の抜本的な見直しを行う必要がある。	
z1200024	国土交通省	エレベータシャフト内への通信用配	5032	50320004	11	(社)電子情報技術産業協会	4	エレベータシャフト内への通信用配	エレベータのシャフト内には、エレベータに必要な配管以外を設けることができない。このため、ビルリニューアル時にLAN等の通信用配管を設けるにあたり、コスト的には最も有利なエレベータシャフトを利用することができないという建築基準法(施行令)の制限を外し、現在のオフィスビルでは必須となった通信用配管設置にエレベータシャフトの利用を可能とする。 【予想効果】 都市圏を中心に大規模開発が一巡し、一世代前のビルに空室が目立ち始めている。これらのビルは、IT時代向けの設備が不十分であることもIT時代の企業から敬遠される理由のひとつである。ビルリニューアルにより、IT設備を充実させるにはLAN等の通信配管設備を安価に行う必要がある。 通信配管をエレベータシャフトに設置できれば、これを実現でき、都市部の再建が容易にできるようになる。	【予想効果】 都市圏を中心に大規模開発が一巡し、一世代前のビルに空室が目立ち始めている。これらのビルは、IT時代向けの設備が不十分であることもIT時代の企業から敬遠される理由のひとつである。ビルリニューアルにより、IT設備を充実させるにはLAN等の通信配管設備を安価に行う必要がある。 通信配管をエレベータシャフトに設置できれば、これを実現でき、都市部の再建が容易にできるようになる。	古いビルのリニューアル時などに、低コストで垂直方向の通信配管を設置できることは、ビルの価値を高め(ビルをIT化する)るのに効果の大きな事項であるため。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200036	金融庁、国土交通 省	不動産特定共同事業契約締結に係る 説明義務の撤廃	不動産特定共同事 業法第24条	不動産特定共同事業者は、不動産 特定共同事業が成立するまでの間 に、不動産特定共同事業契約の内 容及びその履行に関する事項で あって主務省令で定めるものにつ いて、書面を交付して説明しなけれ ばならない。	ㇿ		不動産特定共同事業商品の契約 の申込者が、契約の内容等につい て十分知らないままに契約締結を 行くと、後々のトラブルの原因とな る可能性があることから、適切に情 報が開示されていることが不可欠で あり、契約成立前にその内容等につ いて書面を交付して説明すること が、消費者保護やトラブル未然防 止の観点から必要と考えられる。 また、不動産特定共同事業商品は 不動産としての性格が強い商品で あることから、契約内容に関する説 明は、金融商品販売法上要求され る説明事項に加えて、不動産特定 共同事業法上要求される個々の対 象不動産に関する事項(賃貸状況 等)について適切に実施されること が不可欠である。					
z1200036	金融庁、国土交通 省	不動産特定共同事業契約締結に係る 説明義務の撤廃	不動産特定共同事 業法第24条	不動産特定共同事業者は、不動産 特定共同事業が成立するまでの間 に、不動産特定共同事業契約の内 容及びその履行に関する事項で あって主務省令で定めるものにつ いて、書面を交付して説明しなけれ ばならない。	ㇿ		不動産特定共同事業商品の契約 の申込者が、契約の内容等につい て十分知らないままに契約締結を 行くと、後々のトラブルの原因とな る可能性があることから、適切に情 報が開示されていることが不可欠で あり、契約成立前にその内容等につ いて書面を交付して説明すること が、消費者保護やトラブル未然防 止の観点から必要と考えられる。 また、不動産特定共同事業商品は 不動産としての性格が強い商品で あることから、契約内容に関する説 明は、金融商品販売法上要求され る説明事項に加えて、不動産特定 共同事業法上要求される個々の対 象不動産に関する事項(賃貸状況 等)について適切に実施されること が不可欠である。					

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200036	金融庁、国土交通省	不動産特定共同事業契約締結に係る説明義務の撤廃	5039	50390052	11	社団法人 リース事業協会	52	不動産特定共同事業契約締結に係る説明義務の撤廃	「金融商品の販売等に関する法律」に列挙される金融商品においては、読んで聞かせる説明義務を課しておらず、不動産特定共同事業法の説明義務の過度な規制を緩和すべきである。	不動産特定共同事業商品の販売の効率化とマーケットの拡大に寄与する。	「金融商品の販売等に関する法律」においては説明義務を販売業者に課しているが、対面による説明まで要求しているものではない。「説明」の概念の定義が法律上存在しないが、現在の運用は宅地建物取引業法第35条の重要事項説明と同等と解釈されているのが一般的となっており、実務上のコストは多大なものである。投資信託や商品ファンド等他の金融商品を販売する場合には書面の交付義務こそあれ、読んで聞かせるような説明義務までは課していない。昨年、同要望に対して金融庁及び国土交通省から「不動産特定共同事業法の契約成立前における契約内容説明義務に関して、その具体的な態様については、消費者保護やトラブル未然防止等の観点から、個別の質問応答対応を確保しつつ、ビデオ、DVD等の電子機器の活用を可能とするよう、所要の通知を発する。」との回答が示された。ビデオ、DVD等の電子機器の活用が可能になることは望ましいが、そもそも多数の不動産をパッケージしている不動産特定共同事業は投資信託や商品ファンドと同様に金融商品であり、同等の書面の交付義務を課することで投資家保護は図られる。	
z1200036	金融庁、国土交通省	不動産特定共同事業契約締結に係る説明義務の撤廃	5040	50400021	11	オリックス	21	不動産特定共同事業契約締結に係る説明義務の撤廃	「金融商品の販売等に関する法律」に列挙される金融商品においては、読んで聞かせる説明義務を課しておらず、不動産特定共同事業法の説明義務の過度な規制を緩和すべきである。	不動産特定共同事業商品の販売の効率化とマーケットの拡大に寄与する。	「金融商品の販売等に関する法律」においては説明義務を販売業者に課しているが、対面による説明まで要求しているものではない。「説明」の概念の定義が法律上存在しないが、現在の運用は宅地建物取引業法第35条の重要事項説明と同等と解釈されているのが一般的となっており、実務上のコストは多大なものである。投資信託や商品ファンド等他の金融商品を販売する場合には書面の交付義務こそあれ、読んで聞かせるような説明義務までは課していない。昨年、同要望に対して金融庁及び国土交通省から「不動産特定共同事業法の契約成立前における契約内容説明義務に関して、その具体的な態様については、消費者保護やトラブル未然防止等の観点から、個別の質問応答対応を確保しつつ、ビデオ、DVD等の電子機器の活用を可能とするよう、所要の通知を発する。」との回答が示された。ビデオ、DVD等の電子機器の活用が可能になることは望ましいが、そもそも多数の不動産をパッケージしている不動産特定共同事業は投資信託や商品ファンドと同様に金融商品であり、同等の書面の交付義務を課することで投資家保護は図られる。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
z1200017	国土交通省	電気通信工事を伴わない、あるいはその工事が微少な「IT設備関連案件」の適用除外について	建設業法第2条第1項、同法別表第1 「建設業法第2条第1項の別表の上欄に掲げる建設工事の内容」(昭和47年建設省告示第350号) 「建設業許可事務ガイドラインについて」(平成13年国総建第97号)	建設業法上の建設工事とは土木建築に関する工事で別表第1に掲げるものと定義されている。また、告示で建設工事の内容を定めており、通知で建設工事の例示を示している。	e		「IT設備関連案件」であっても告示及び通知で定めている建設工事の内容及び例示に該当すれば建設業法の適用を受けることとなる。建設工事の内容や例示については、告示や通知で定めているが、現状に即して適宜見直しが行われている。		回答では現状に即して適宜見直しが行われているとあるが、昭和60年の建設省経建発第164号、170号の通達以降具体的な見直しがなされているのであれば、それを示されたい。 建設業とは明らかに進歩のスピードが異なるIT関連の工事を建設業法の中で括ることに対して、IT設備設置等の適用除外の例示が可能かどうかも含め、今後どう対応していくかの見解を示されたい。			
z1200078	厚生労働省、国土交通省	建設業退職金共済制度の健全化について	中小企業退職金共済法第41条第1項	中小企業者は建設業共済制度に加入することができることとされている。	c		建設業退職金共済制度は、従業員の福祉の増進と中小企業の振興を目的としている制度であり、そもそも当該共済制度を活用するかどうかは中小企業者の自由であるため、御要望である一律に電気通信工事分野の適用を除外することについては、お応えすることはできない。 また、ICカードによる納入については、現在、独立行政法人勤労者退職金共済機構において建設業界と連携しつつ「新たな掛金納入方式の導入に関する意見交換会」の場で検討しているところであり、当省としてはその状況を踏まえながら新たな掛金納入方式のあり方について検討してまいりたい。		[対国土交通省、厚生労働省] 建設業退職金共済制度の活用を一律に経営事項審査における評価項目にすることは、同制度を活用するかどうか中小企業者の自由であるという前提に反する。この点の改善について、具体的な対応策を検討され、示されたい。 建設業退職金共済制度の活用を官公庁の入札参加資格の要件とすることは、同制度を活用するかどうか中小企業者の自由であるという前提に反する。この点の改善について、具体的な対応策を検討され、示されたい。 公共工事の入札や元請業者決定段階などでは施工体制が未確定の場合もあり、発注者が建設業者に対しこの段階で掛金収納の証(領収書)の提示を必須要件とするのは適切ではない。この点の改善について、具体的な対応策を検討され、示されたい。 「新たな掛金納入方式のあり方」については、ICカードによる納入の早期実施に加え、要望内容にある、掛金納入の勤労実績によるカウント、余剰証紙の払戻し又は他工事での使用可能化、証紙を購入しなくともよい場合の明確化及び手続の簡素化の改善が必要と考えられる。この点を踏まえ、「新たな掛金納入方式のあり方」の検討の方向性及び実施時期について、その時期となる理由を含め具体的に示されたい。 上記に関連して、平成15年度に試行した掛金の新納入方式の評価について明らかにされたい。			

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
z1200017	国土交通省	電気通信工事を伴わない、あるいはその工事が微少な「IT設備関連案件」の適用除外について	5032	50320013	11	(社)電子情報技術産業協会	13	電気通信工事を伴わない、あるいはその工事が微少な「IT設備関連案件」の適用除外について	今日、「電気通信工事」として発注されるものの多くが、IT設備および配線、据付を主体とするいわゆる「IT設備関連案件」となっている。また、当該設備は、その基本部をコンピュータ機能によって構成しており、いわゆる「建設工事」を伴わない、あるいは工事部分が極めて微少な事例が多く見受けられる。 「LAN(Local Area Network)設置」や「コンピュータ機能を有した機器設置調整」等、配線や据付・調整などが主体で、いわゆる「建設工事」と定義できる作業を伴わないかまたは軽微な場合においては、「電気通信工事」の適用外とする旨の関連通達および解説本等への記載を要望する。なお、当該分野は技術進歩が極めて速いため、適宜適切に事例等の記述の改版をお願いしたい。 上記の例を含め、いわゆる「IT設備関連案件」は、ソフトウェアからシステム運用・保守サービス等まで一貫したシステム提供となる場合が多い。更に、その設置作業は、建築物への加工を伴わない機器調整等を含むデータ設定試験等が主体であり、いわゆる「建設工事」とはそぐわない内容である。 【規制の現状】 建設業法第二条(定義)1項では、「建設工事」とは、「土木建築に関する工事で別表の上欄に掲げるものをいう」とある。当該別表には、「電気通信工事」の名称はあるものの、その定義、例示等については、関連通達や解説本等を参照する方法をとっている。このため、発注者は、当該通達等を参照して適切と思われる工事業種を設定しており、いわゆる「建設工事」にそぐわない案件が、「電気通信工事」の扱いを受けているケースが多く見受けられる。	なし	関連通達等に見られる工事内容や例示は、旧電電公社時代の名残やコンピュータが大型の箱物であった時に設定されたものと思われる。現在、IT時代を迎え、コンピュータそのものがオープン化、ダウンサイジング化、微細化され、その形状も、LSIや小型機器に組み込まれる等、多様化している。 昭和60年に出された下記通達において、「電気通信工事」の内容として、情報制御設備工事にはコンピュータ等の情報処理設備の設置工事含まれる」とある影響で、上記の「IT設備関連案件」が、「電気通信工事」として適用される事例が数多く見受けられる。これは、ITに関する技術革新のスピードが、建築土木を基幹とした多くの他建設工事に比し特段に速く、そのトレンドを数年先すら予見する事が困難な状況からやむを得ないと思われる。しかしながら、ITの技術革新が急速に進展する中、建設業法第二条や関連通達、解説本の内容や例示にあてはまらない事例が存在するにも拘わらず、これらに対する具体的な対処方法が明示されていない為、「電気通信工事」適用の濫用を誘発している事は、本許可業種を適正に運用する上で課題と考える。更には、現状にて運用された場合には、経営事項審査における工事完成高申請において、適正を欠く恐れがあると思われる。 また、IT技術の急速な進展に鑑み、定期的にIT設備・技術を吟味し、適宜、内容や例示に加える場合もしくは除外する場合を明確にしていく事も、本許可業種を適正に運用する上で不可欠であると考える。	
z1200078	厚生労働省、国土交通省	建設業退職金共済制度の健全化について	5032	50320002	11	(社)電子情報技術産業協会	2	建設業退職金共済制度の健全化について	電気通信工事分野に置いては、本制度の適用を除外していただきたい。 それがかなわぬなら、現在検討されている掛金のICカードによる新納入方式では、掛金納入は就労実績カウントし、余剰証紙は払戻可能とするか、もしくは、余剰証紙でも他の工事の掛金納入に使用可能とする、購入しなくとも良い場合などの制度として頂きたい。(平成15年度試行しているとのことであるが評価については是非公開していただきたい。 【規制の現状】 公共工事では、労働者保護、労働者福祉を目的とした制度として、建設業者に対し着工前に掛金納入(証紙購入)が求められる。この掛金の額は、必要枚数分であるが、実質は発注者指定計算(率)式により算出された額の証紙を購入する事となっている。 また、本制度の加入と履行は、官公庁の入札参加資格の要件とされることがあり、経営事項審査における評価項目にもなっている。	なし	電気通信工事では当制度の保護対象となる季節労働者等はほとんど存在せず、従って証紙払出しニーズは少なく、実態として購入した証紙の大半が余剰となっている。更に、仕様書上で現行の発注者指定の計算(率)式により購入を規定され、払戻不可、転売不可および購入業者での処理等、IT通信業界には適さない制度と思われる。 建退共本部が販売し建設業者が購入した証紙は、100%労働者に交付され“退職金”として還元されるべきものであるが、建退共本部の収支はバランスしていないと考えられる。 建設業の労働福祉制度としての意義は認めるが、一律に経営事項審査の評価要素にしたり、入札参加資格の要件にすることは適当ではない。	

管理コード	制度の 所管官庁	項目	該当法令等	制度の現状	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)
-------	-------------	----	-------	-------	-----------	-----------	------------	-----	------------	-----------	-----------	------------

管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
-------	-------------	----	------------	--------------	----------------------	-------	------------	---------------	-------------	----------------	------	---------------