

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。	C		警察庁の回答を参照されたい。
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日道路局長通告） 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（依命通告）」（平成9年9月19日自技第193号）別添「基準緩和と自動車の認定要領」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告「基準緩和と自動車の認定要領」第3（1）	【道路法関係】 一般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なくては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様子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（一般制限値）を定め、制限している。一般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。 運搬する車両がおり型、スタンプン型、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4.4t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の場合、又は総重量4.4tを超える場合については、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られているものであり、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3.6t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。	C	-	【道路法関係】 道路を通行する車両の寸法、重さ等の最高限度を超える分割可能貨物の積載については、重量については徐行等の条件により構造物への影響を軽減できること、長さについては交差点部、曲線部といった一部の箇所に限ってのみ徐行等により注意した走行をすれば安全が確保できることから、車両を限定し、車両が特殊なものとしてあり型等の車両に限定し特例として許可している。 道路の幅員は車両幅2.5mに対応するよう設計されており、それ以上の車両幅は、通行中の全区間に渡り道路の保全、交通の安全に非常に大きく影響を与えることとなることから、幅の超過は貨物が分割不可能なやむを得ない場合に限定して条件を附して認めているところである。 このため、分割可能な積載物について幅の超過を認めることについては、慎重な対応が必要と認識。 【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、車両が大変化し、安全性が損なわれることや、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、要望のような基準を超える積載重量は、最小限にすることが必要であり、建設機械に限らずその他の一体製品であっても分割して輸送することをルールとしている。

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)
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	<p>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。</p>		<p>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なんんにさせ、土地の有効利用の妨げになっている。</p>	
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	<p>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。</p>		<p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(3) 省エネルギー、環境負荷軽減、交通量緩和に有効である。</p>	<p>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。</p>

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。	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、審 査に係る期間の実態を調査の上、 平成16年度中に実施の可否を判 断する。
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22 5条 地方自治法第23 8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からないと、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	外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化 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		<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>		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。	E		<p>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。</p> <p>なお、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。一方、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。</p> <p>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。</p>
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		<p>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。</p>		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。	b		<p>16年度中に商業的造船業における正常な競争条件に関する協定が発効した場合、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。</p>

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するよう 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續 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續きの 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は 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。	b		車検有効期間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られるべく行っているところであり、現時点で措置内容及び時期等について具体的にお示しすることは困難である。
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	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。	b		車検有効期間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られるべく行っているところであり、現時点で措置内容及び時期等について具体的にお示しす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)
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 よいのではないかと見直しの可否 について再検討され示されたい。	c	1. お示しの措置の内容は必ずしも 明らかではなく、地方公共団体が臨 時の駐車スペースとして港湾用地 を提供する担保措置の具体的内容 及び実効性が不明であるとともに、 一台当たりの駐車スペースに何台 程度の複数登録を可能とするかと いう問題もある。 また、地方公共団体が担保措置 を責任を持って確実に講じること により、トラック事業者の営業所ご とに実質的に必要となる保管場所 の数を特定できるようなシステムが構 築されるか否かも不明である。 2. 仮に1.において指摘した問題 点が解決されたとしても、そもそも、 警察庁の所管である自動車の保管 場所の確保等に関する法律の規制 について措置が手当てされない限 り、貨物自動車運送事業法の運用 の変更のみでは本件提案の実現 は不可能である。 なお、フェリー会社等が確保して いる船内及び港頭地区の駐車場に ついては、貨物自動車運送事業者が 当該土地の所有者と賃貸借契約を 締結する等により車庫として使用す る権原を取得すれば、事業計画上 の車庫として認められ、その分につ いては別途車庫を確保する必要は なくなる。	
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、シャーシが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、利用実態に合わ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ほしい 【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、積載効率を考慮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(2898mm)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年度中に検討されるとの事であるが、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。	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、利便性の向上や個人情報の保護等の観点から検討し、16年度中を目途に検討結果をとりまとめる。
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）	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。	b(一部実施済み)		「国際組織犯罪等対策に係る今後の取組み」（平成13年8月29日 国際組織犯罪等対策推進本部決定）において「登録事項等証明書の交付に当たっての厳格な運用等」を行うこととされ、これを受け平成13年11月6日付け通達「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」で、運輸支局及び自動車検査登録事務所においては、交付に当たって申請者又は申請代理人について、運転免許証、パスポート、保険証等により身分を明らかにできる書面の提示を求めることとし、提示の拒否等その言動等から不審と認められる場合は、所轄警察に直ちに通報し対応について相談することとしており、こうした対策によって相当程度、不正な証明書の取得防止が図られているものと考えている。また、現在、本人確認については厳格に行っているところであるが、更に本人確認書類をコピー・保存することについては申請者及び申請窓口において相当の時間と時間を要することとなり、その効果について慎重に検討する必要がある。

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)
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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>「規制改革・民間開放推進3か年計画」分野別措置事項1 I関係工 b)において、自賠責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。</p>	<p>・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。 ・自賠責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。</p>	<p>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。</p> <p>また、年間の自賠責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。</p>	
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	<p>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。</p> <p>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)</p>	<p>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。</p> <p>(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。)</p>	<p>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。</p> <p>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、ア運転除被保険者証、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。</p>	

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。		<p>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。</p> <p>大量の自動車を所有する自動車リース会社が必要となる。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ようと、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。現実的には極めて困難であり、FDによる申請手続のほか何らかの特例措置（特に車検証の部分）を講じていただきたい。</p>	d	-	自動車検査証の記載内容については、行政目的上、常に自動車登録ファイルに即した最新の使用実態を反映しておく必要がある。自動車登録ファイルは所有権の公証という側面を有するものであるところ、自動車に備え付けることとされ自動車登録ファイルと同一の内容を表示している自動車検査証についても、記載内容に変更が生じた場合には定められた期間内に変更登録等の内容を反映しなければならぬと考えられる。
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。		<p>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。</p> <p>大量の自動車を所有する自動車リース会社が必要となる。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ようと、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。現実的には極めて困難であり、FDによる申請手続のほか何らかの特例措置（特に車検証の部分）を講じていただきたい。</p>	d	-	自動車検査証の記載内容については、行政目的上、常に自動車登録ファイルに即した最新の使用実態を反映しておく必要がある。自動車登録ファイルは所有権の公証という側面を有するものであるところ、自動車に備え付けることとされ自動車登録ファイルと同一の内容を表示している自動車検査証についても、記載内容に変更が生じた場合には定められた期間内に変更登録等の内容を反映しなければならぬと考えられる。

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)
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	<p>・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。</p>	<p>・厳しい経済環境に対応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。</p>	<p>・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 2 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 3、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</p>	
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	<p>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。</p>	<p>厳しい経済環境に対応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。</p>	<p>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。</p>	

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13 8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 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 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13 9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 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 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 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 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 きたい。	c	-	課税関係のベースや、また常に部 外に表示することによって車庫法違 反の捜査の端緒にもなり得る等の 行政上の役割を自動車登録番号 標は果たしており、自動車登録番 号標と運転免許証を同等に扱うこ とは適当ではない。
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 きたい。	c	-	課税関係のベースや、また常に部 外に表示することによって車庫法違 反の捜査の端緒にもなり得る等の 行政上の役割を自動車登録番号 標は果たしており、自動車登録番 号標と運転免許証を同等に扱うこ とは適当ではない。

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)
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15、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。	a	-	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。
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条の5、第1条の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り（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。	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り（占有者負担）、また、道路を損傷する度合いに関しては他の車両と比べて小さいものの、照明、標識、防災設備の設置・維持に要する費用や道路巡回に要する費用等に関しては他の車種と同様の負担を行うべきものと考えられ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。 車種区分を見直すこととした場合には、現行の区分が道路審議会の答申に基づき設定していること、また、現行の料金より値上げとなる車種が生じる場合があることから慎重な議論が必要である。なお、民営化された新会社においては利用者の利便の観点等から多様で弾力的な料金設定が行われるものと期待している。

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)
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	-	<p>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。</p> <p>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。</p>		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。	d	-	駐車場法では、駐車場に受け入れる車種を制限していないが、必要があればこの旨周知することは差し支えない。
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	,	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	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。	b	,	<p>手数料については平成15年度に行った実態調査の結果を受け、見直しを平成17年度までに行うこととして検討を進めている。</p> <p>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、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。</p> <p>今年の3月から電子申請システムを導入し、現在は申請率の向上のため、その普及を図っているところである。また、全国の特種車両の申請状況、走行実態の把握に努めているところであり、これらが把握できるようになった段階で許可期間の延長を検討することとしている。</p>

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、自転車駐車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バックを、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バックとして、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	、	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	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。	b	、	<p>手数料については平成15年度に行った実態調査の結果を受け、見直しを平成17年度までに行うこととして検討を進めている。</p> <p>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、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。</p> <p>今年の3月から電子申請システムを導入し、現在は申請率の向上のため、その普及を図っているところである。また、全国の特種車両の申請状況、走行実態の把握に努めているところであり、これらが把握できるようになった段階で許可期間の延長を検討することとしている。</p>
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	-	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>					

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1.2mから1.7m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1.2mを超えるものについては、1.7m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1.7m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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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於け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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということ禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>				
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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於け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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>				

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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<許可不要団体の明確化></p> <p>条例のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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。	a		都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるよう努めて参りたい。	
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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<許可不要団体の明確化></p> <p>条例のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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。	E		国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。	

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	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 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	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8 0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8 0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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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いただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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いただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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充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、競合或いは補充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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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取扱いをしている訳ではない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>条例のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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妥当ではない。 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。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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取扱いをしている訳ではない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>条例のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	D	<p>営利に至るか否かの判断については、運送コストが地域によって異なることに鑑み、運営協議会の判断に委ねることが適当であるが、一方で、運営協議会での議論の円滑化を図るため、通達（平成16年3月16日付け国自旅第240号）において当該地域のタクシー事業の運賃の2分の1を目安として示しているところであり、ご要望の趣旨は達成されているものとする。</p>			

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、子育てや子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、タクシーははくらくら走り走っていても無理。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。介助者付きの移動サー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。	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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、法令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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成委員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるよう努めて参りたい。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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、法令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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成委員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	c	ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。 他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。			

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	50650005	11	移動サービス市民活動全国 ネットワーク	5	道路運送法80条第1項による福祉有償 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 担当する部署が明確にならない。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 なか進まないため。	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	2	道路運送法80条第1項による福祉有償 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、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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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ない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば現制はなく、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者を保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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ない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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。	
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移行の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>条例のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>協議会を主事することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映</p>	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、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。	C	ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移行の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>条例のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>協議会を主事することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映</p>	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。	E	国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。			

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	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(運輸局 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や高齢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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移譲の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適用等されている訪問介護員等同法第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ない。</p> <p><運営協議会構成の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情にに応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や高齢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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移譲の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適用等されている訪問介護員等同法第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ない。</p> <p><運営協議会構成の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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働き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妥当ではない。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。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限り例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば現別はなく、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者を守るという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			

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、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。	
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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、法令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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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ない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>				
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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、法令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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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ない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>				

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(運輸 局 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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充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、整合或いは補充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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということ禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>				
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>				

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した 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した 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移譲の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>協議会を主事することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映</p>	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、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。	C	ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移譲の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>協議会を主事することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映</p>	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。	E	国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。			

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	50970004	11	特定非営利活動法人くらした 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(運輸局 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適用等されている訪問介護員等同法第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ない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情にに応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適用等されている訪問介護員等同法第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ない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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妥当ではない。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。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限り例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば現別はなく、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者を守るという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			

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した 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充の 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。	
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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のではない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。		C	ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。		
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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のではない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。		C	ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。		

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	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(運輸 局 運輸患痴担当窓口)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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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 送法第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だ。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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということ禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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、そのいづれにも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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。		
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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充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、競合或いは補充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	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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、そのいづ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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>目標のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>目標のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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充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、競合或いは補充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。	

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということ禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車運送又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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、そのいづ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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるよう努めて参りたい。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車運送又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。			

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	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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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<許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	E	国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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<許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	C	運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。			

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)
z1200047	国土交通省	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充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、競合或いは補充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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車運送又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p> <p>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、そのいづれにも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。</p>	a	<p>都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車運送又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	c	<p>道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理、指導・監督、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。</p> <p>一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。</p>			

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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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8 0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充の 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、競合或いは補充の関係あると考 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということ禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>				
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>				

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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、そのいづれにも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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。		
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。		

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	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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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<許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。	E	国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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<許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	C	運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。			

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)
z1200047	国土交通省	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8 0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充の 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、競合或いは補充の関係あると考 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301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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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302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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p> <p>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、そのいづれにも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。</p>	a	<p>都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	c	<p>道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。</p> <p>一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。</p>			

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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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8 0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充の 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、競合或いは補充の関係あると考 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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、そのいづれにも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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理、指導・監督、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。			

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	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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしていくところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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充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、競合或いは補充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。	

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということ禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>運営協議会の設置については、地方自治体が地域の責務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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p> <p>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、そのいづ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。</p>	a	<p>都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>運営協議会の設置については、地方自治体が地域の責務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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	c	<p>道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。</p> <p>一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。</p>			

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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしていくところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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充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、競合或いは補充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。	

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	a	<p>都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	c	<p>道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理、指導・監督、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。</p> <p>一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。</p>			

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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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充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、競合或いは補充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。	

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということ禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>				
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>				

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	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327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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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、そのいづ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。	a		都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。	
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328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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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。	c		道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。	

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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>目標のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしていくところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>目標のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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充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、競合或いは補充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。	

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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、そのいづ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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等及び苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。			

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	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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしていくところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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充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、競合或いは補充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。	

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということ禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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やか愛知	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やか愛知	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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、そのいづれにも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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。		
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する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やか愛知	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 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やか愛知	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	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341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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p>	E	国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。			
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342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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。			

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)
z1200047	国土交通省	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やか愛知	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やか愛知	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充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、競合或いは補充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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということ禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>運営協議会の設置については、地方自治体が地域の責務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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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、そのいづれにも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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>運営協議会の設置については、地方自治体が地域の責務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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしていくところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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	NPO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(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	5112	51120008	11	NPO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充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、競合或いは補充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	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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<許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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、そのいづれにも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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。		
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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<許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等及び苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。		

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	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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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<許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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<許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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充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、競合或いは補充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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということ禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>				
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>				

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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<許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。		
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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<許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等及び苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。		

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	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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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充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、競合或いは補充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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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於けるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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於けるか否かを協議するために設置される。このため、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>運営協議会の設置については、地方自治体が地域の責務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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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、そのいづ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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>運営協議会の設置については、地方自治体が地域の責務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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等及び苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。			

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	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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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8 0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充の 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、競合或いは補充の関係にあると考 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代輸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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということ禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代輸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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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、そのいづ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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。		
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等及び苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。		

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	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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。	E	国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	C	運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。			

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)
z1200047	国土交通省	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充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、競合或いは補充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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>				
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>				

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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、そのいづ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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等、指導・監督、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。			

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	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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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充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、競合或いは補充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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということ禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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、そのいづれにも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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるよう努めて参りたい。		
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理、指導・監督、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。		

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	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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせさせていただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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8 0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充の 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、競合或いは補充の関係にあると考 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的・的によつてサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということ禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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、そのいづれにも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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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やか名城	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やか名城	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充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、競合或いは補充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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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、そのいづれにも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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。			

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	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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしていくところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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充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、競合或いは補充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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>				
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>				

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	5121	51210003	11	特定非営利活動法人ゆめじ ろろ	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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<許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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、そのいづれにも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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるよう努めて参りたい。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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<許可不要団体の明確化></p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等及び苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。			

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	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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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8 0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充の 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、競合或いは補充の関係にあると考 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代輸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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代輸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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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、そのいづれにも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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。			

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	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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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8 0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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということ禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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、有償で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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>運営協議会の設置については、地方自治体が地域の責務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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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、そのいづ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。	a		都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。	
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>運営協議会の設置については、地方自治体が地域の責務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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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。	c		道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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8 0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充の 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、競合或いは補充の関係にあると考 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>				
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>				

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	5124	51240003	11	知多地域障害者生活支援セ ンターらいいい	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車運送又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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、そのいづ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。	a		都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。	
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車運送又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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。	c		道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等のもと、運送に携わることが利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。	

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	51240004	11	知多地域障害者生活支援セ ンターらいいい	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 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 ンターらいいい	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419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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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420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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や道路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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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び	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び	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充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、競合或いは補充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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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ない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば現別はなく、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者を守るという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>				
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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ない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば現別はなく、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者を守るという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>				

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移譲の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>条例のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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、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。		C	ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。		
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移譲の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>条例のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。		a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。		

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（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。	

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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充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、競合或いは補充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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということ禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移譲の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移譲の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限り例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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、そのいづれにも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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。		
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議決のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>		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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等、指導・監督、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。		

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	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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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つたので、この点について改めて検討され、示されたい。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしていくところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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	NPO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(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	51280006	11	NPO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充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、競合或いは補充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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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とは異なるものである。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通機関送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。</p> <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移段の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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に適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。</p> <p>他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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、そのいづ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。	a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通又は運輸支局輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。	c	道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理体制等、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。 一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。			

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	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 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移譲の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支局輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適用等されている訪問介護員等同法第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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>協議会を主事することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情にに応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移譲の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支局輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適用等されている訪問介護員等同法第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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>協議会を主事することで、地域の輸送ニーズ等をより適切に反映</p>	<p>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働き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妥当ではない。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。</p>	C	<p>有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限り例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば現物ではなく、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者を守るという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			

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充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、競合或いは補充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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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のではない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>条例のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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、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。		C	ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。		
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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のではない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>条例のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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。		a	都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。		

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（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。	

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>条例のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	C	<p>道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理、指導・監督、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。</p> <p>一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば、「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>条例のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			

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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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ない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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とは異なるものである。	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とは異なるものである。	C	有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。 なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば現別はなく、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者を保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。		
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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ない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー許可不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主事の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	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とは異なるものである。	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とは異なるものである。	C	有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間の制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。 なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば現別はなく、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者を保護するという制度目的がある点ご理解いただきたい。		

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)
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	C	<p>道路運送サービスの提供に当たっては、運転者に対する運行管理、指導・監督、事故発生時の対応並びに苦情処理等輸送の安全及び利用者利便の確保措置を講じた上で利用者に対し一定の責任を果たすことが求められるため、当該許可の対象は法人に限定しているところである。</p> <p>一方で、お尋ねのケースにおいて、法人格を持たない方々はそれぞれ「移動ネットワークあいち」に所属する形態をとれば、「移動ネットワークあいち」の管理体制の下で許可を受けることが可能である。また、改訂版Q&Aにはその旨追記をしたところであり、ご要望にお応えすることになると考える。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			

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持たない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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や高齢/バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代輸/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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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ているが、要望元より下記意見を踏まえて再検討いただきたい。</p> <p>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ている。</p>	C	ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、地域の実情を熟知している地方公共団体が主宰となり協議が行われるべきである。また、これにより地域の自主性を尊重した柔軟な対応が可能となるものと考えている。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や高齢/バスが廃止された場合に地方公共団体が自ら代輸/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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせをいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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</p> <p><許可不要団体の明確化></p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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、要望元より下記意見を踏まえ再検討いただきたい。</p> <p>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妥当ではない。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。</p>	C	有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限り例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。 <p>なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別はなく、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者を守るという制度目的がある点ご理解いただきたい。</p>			

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	5	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16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16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場合、参考意見を聞く場であるとするれば、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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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取扱いをしている訳ではない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>条例のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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、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。</p>	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>				
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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取扱いをしている訳ではない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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 <許可不要団体の明確化></p> <p>条例のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か <地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	<p>都道府県の担当窓口について、現在、照会を行っており結果がまとまり次第、改訂版Q&Aに掲載するとともに、各地方運輸局及び運輸支局においても問い合わせに対応できるように努めて参りたい。</p>				

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等から申請があつ 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等から申請があつ 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 可能とされていることにより都道府県 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p>	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。	E	国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。			
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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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、運輸局自動車交通又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー不要団体の明確化</p>	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妥当ではない。 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。	C	有償で反復継続的に輸送サービスを提供する場合は、輸送の安全や利用者保護の観点から道路運送事業者としての許可を取って頂くこととなっている。しかしながら、他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限り例外的に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。こうした観点からは、乳幼児・児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できないような場合（公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯である場合、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には当たらず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約が課題となっていると思われる。したがって、子育て支援の必要性は理解できるものの、ご提案のあった有償輸送という形態での輸送については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。 なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば別は無く、また、有償であっても旅客自動車運送事業の許可を取って頂ければ輸送が可能である。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者を守るという制度目的がある点ご理解いただきたい。			

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)
z1200047	国土交通省	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455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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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ない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>				
z1200047	国土交通省	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456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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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必要がある。ただし、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移設の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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、運輸局自動車交通課又は運輸支庁輸送係に問い合わせいただいてもよい。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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適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ない。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	<p>ボランティアによる福祉有償運送については、地方公共団体が輸送の安全や利用者保護について責任ある役割を果たすことを前提に有償運送許可を与えるものであり、地域の足の確保を目的とするものであることから、当該地域の実情を把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、運営協議会を設置していただく必要があり、その設置を国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。他方、運営協議会の設置が円滑になされるよう、引き続き地方公共団体に働きかけて参りたい。</p>				

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(運輸 局 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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	E	<p>国自旅第241号における道路運送法第80条の許可は、旅客自動車運送事業者に雇用等されるヘルパーが自家用自動車を用いて有償で運送を行う場合の許可手続きであり、運送主体及び責任主体はあくまで旅客自動車運送事業者となる。一方、国自旅第240号に基づく道路運送法第80条第1項の許可は、NPO等が自ら運送主体となるための手続きとなっているため、輸送の安全及び利用者利便の確保のために果たすべき責任体制の確保等、運送主体に当然求められる責務を負うものであることから、更新手続きも含め、かかる取扱いとしているところである。</p>			
z1200047	国土交通省	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	<p><対象者範囲の拡大></p> <p>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、災害緊急時や臨時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。</p> <p><運営協議会の設置の義務化></p> <p>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移転の配慮を依頼しているところである。</p> <p><運営協議会設置の申請窓口の明示></p> <p>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は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。</p> <p><申請主体の拡大></p> <p>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のもと、運送に携わることが可能である。</p> <p><手続きの簡素化></p> <p>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。</p> <p><運営協議会構成員の見直し></p> <p>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、タクシー等不要団体の明確化</p> <p>議のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否か</p> <p><地方運輸局主導の運営協議会の設置></p> <p>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</p>	<p>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。</p>	C	<p>運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等について十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。</p>			

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53m ² の作業場面積が必要とされている。	c	-	53m ² 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行うに当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、「53m ² 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行うに当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。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。	、 c d	-	自動車分解整備事業には、点検整備場、車両整備作業場及び部品整備作業場が必要であることから、車両の大きさ、作業スペース等を勘案し、制動装置のみの分解整備を行う等の専門認証の場合にあっては点検作業場及び車両整備作業上の開口×奥行をそれぞれ4.0m×6.0m以上、部品整備作業上の面積を5.00m ² 以上必要としている。 それぞれの作業場の寸法及び面積は、分解整備の対象となる車両及び作業機器を配置した上で、点検・整備を安全かつ確実に実施するために最低限必要となる作業スペース等を考慮し、定めているものであることから、現行の基準を緩和することは困難である。 用途規制は、12種類の用途地域を地域の実情に合わせて指定して市街地の類型に応じた建築制限を行うことにより、地域における住環境の保護又は業務の利便の増進を図るためのもっとも基本的なものであるため、安定的な枠組みとして定めるべきものである。地域内の建築物の用途の特異性等にあわせてよりきめ細かな用途の緩和等を行う必要がある場合には、特別用途地区や地区計画の活用による対応が可能となっている。 住居系地域は、良好な住環境を保護するため定める地域であり、第1種低層住居専用地域から第2種住居地域までの地域においては作業場の床面積の合計が50m ² を超える自動車修理工場の立地は認められていない。一方、モータリゼーションの進展に対応して住居系地域のうち道路の沿道にふさわしい規制を行うため、現在の住居系地域の7区分を定めた平成4年に準住居地域を新設し、自動車修理工場の床面積の上限を150m ² まで緩和している。 幹線道路の沿道で自動車関連用途の立地の必要性が高い区域については、準住居地域等これらの用途が許容される用途地域への変更、特別用途地区や地区計画の活用による地域の実情に応じた用途制限の緩和等を行うことにより対応することが適切である。 なお、自動車修理工場等を含む用途制限の運用については、適切な用途地域への変更や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制度の適宜な運用について、平成16年2月27日国住第367号にて地方公共団体に対して技術的助言を行ったことである。
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。	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について運送主体として当然に果たすべき責務があり、単に時間が掛かりすぎることや金銭的に負担が大きいといったことを理由に旅客自動車運送事業の許可に代えて自家用自動車の有償運送の許可を行うことはできない。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、弊害として生じるタクシー類似行為から利用者を保護するという制度目的がある旨ご理解頂きたい。 このため、ご提案の趣旨であれば、許可を取得している旅客自動車運送事業者に外部委託する方向で検討していただきたい。

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)
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	5063	50630003	11	石油連盟	3	SS(給油所)に併設する作業場面積に係る規制の見直し	SS(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SS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ヶ所に及び全国のSSネットワークを活用し、車両整備工場をSS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SS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	NPO名古屋エアフロント協会(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NPO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り隣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NPO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NPO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と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ぬ。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陥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	<p>【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</p> <p>【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</p>	<p>【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。</p> <p>【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。</p>	b	-	<p>【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。</p> <p>【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も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。</p>	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。	b	-	高速道路料金の車種区分については、免許制度における自動車の区分のみによって決定しているものではなく、負担の公平の観点も考慮し、「中型運転免許」創設に伴う道路運送車両法等の関係法令の改正の動向をみながら検討する必要がある。
z1200058	国土交通省	駆動軸重の軸重規制緩和	<p>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）</p> <p>道路運送車両の保安基準第4条の2</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>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）</p>	<p>軸重の一般的制限値は10トン以下。</p> <p>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。</p>	b	-	<p>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。</p>	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。	b	-	エアサス駆動軸重の緩和拡大については、床版の疲労への影響から長期耐久性に与える影響が極めて大きいと認められ、車両の構造または積載する貨物が特殊であることから軸重11.5tであることがやむを得ないと認められ、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、緩和は可能としている。技術的検討は、個別の車両について行う必要があり、対象となる車両の構造または積載する貨物が特殊であってやむを得ないと認められるかどうかを含めて、平成17年度までに緩和の可能性について検討を行う。

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をされ 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	<p>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）</p> <p>道路運送車両の保安基準第4条の2</p> <p>特殊車両通行許可に係る許容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）</p> <p>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）</p> <p>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）</p>	<p>軸重の一般的制限値は10トン以下。</p> <p>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。</p>	b		<p>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。</p>	0	<p>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。</p>	b		<p>エアサス駆動軸重の緩和拡大については、床版の疲労への影響から長期耐久性に与える影響が極めて大きいため、車両の構造または積載する貨物が特殊であることから軸重11.5tであることがやむを得ないと認められ、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、緩和は可能としている。技術的検討は、個別の車両について行う必要があり、対象となる車両の構造または積載する貨物が特殊であってやむを得ないと認められるかどうかを含めて、平成17年度までに緩和の可能性について検討を行う。</p>
z1200059	国土交通省	3軸車2.5トンまでの規制緩和	<p>道路法第47条第1項及び第2項</p> <p>車両制限令第3条第1項第2号イ</p> <p>車両の通行の許可の手續等を定める省令第1条</p> <p>道路運送車両法第40条（道路運送車両の保安基準第4条）</p>	<p>車両総重量は、車長及び軸距に応じて最大25トン。</p>	c	-	<p>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速軸距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。</p> <p>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。</p>	0	<p>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。</p>	c		<p>ご要望の規制を緩和するためには、前回回答のように数多くの橋梁主桁の補強が必要となり橋梁維持修繕費の大幅な増加及び主要道路の通行規制などによる社会的損失が少なくないと考えられるため、将来的にも慎重な対応が必要。</p>

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軸トラックの軸重規制について、「2軸トラック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ックについては、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115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軸トラックは、「2軸トラック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115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軸トラックを除き、「2軸トラック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。	c	-	土砂等運搬大型自動車に関する表示番号制度については、引き続き必要性が認められることから、廃止は困難である。
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運送法第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る。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。	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、自重計の取付義務を廃止することは困難である。 なお、仮に自重計を廃止する場合には、これに代わる過積載防止装置の備え付けを規定する必要があるが、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り、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現実的ではない。

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)
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 の通行にあたっては、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。	c	特殊車両通行許可においては、 車両の諸元と道路の形状について 審査を行い、交差点の右左折時や 曲線部の通行時に対向車線を侵す 場合には徐行及び前後に誘導車を 配置（C条件）の通行条件を附して 通行を許可している。このため、長 さについて国際海上コンテナを牽 引するトレーラーであるか否かによ って区別した取扱いはしていない。	
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 の通行にあたっては、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。	c	特殊車両通行許可においては、 車両の諸元と道路の形状について 審査を行い、交差点の右左折時や 曲線部の通行時に対向車線を侵す 場合には徐行及び前後に誘導車を 配置（C条件）の通行条件を附して 通行を許可している。このため、国 際海上コンテナを牽引するトレー ラーであるか否かによって区別した取扱 いはしていない。	

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)
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(165m)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(165m)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	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）
z1200063	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15、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	-	現在、別納割引制度の廃止を踏まえた新たな制度創設に向け、大口・多頻度利用者の利便性などの観点から、また、利用者の意向も把握しつつ、事業協同組合の取り扱いや割引率の設定方法も含め幅広く検討しているところである。 高速自動車国道の料金については、公団の民営化までの間にETCの活用等により平均1割程度の料金の引き下げを行うことに加え、別納割引制度の廃止を踏まえた更なる引き下げを行うところである。	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。	a	-	現行の別納割引制度については廃止するが、大口・多頻度利用者の利便を図るサービスとして9月を目途に新たな制度の内容について決定し、公表をする予定であり、平成17年度春から実施する予定である。
z1200068	国土交通省	バスを基調にした新交通システム(MTS)に対する適用規制の見直し 【新規】	動力車操縦者運転免許に関する省令（第3条第1項及び第2項、第4条第1項及び第2項） 鉄道に関する技術上の基準を定める省令（第83条）	【運転免許関係】 動力車操縦者運転免許に関する省令は、輸送の安全を確保するため、列車等を操縦する係員の操縦に関する知識、技能等を定めたものである。 【火災対策関係】 鉄道に関する技術上の基準を定める省令は、安全な輸送及び安定的な輸送の確保を図るため、車両等について技術上の基準を定めたものである。 同省令では、技術上の基準を一律の仕様で規定せず必要な性能に着目して規定している。 これにより、新技術の導入の円滑化、鉄道事業者の技術的自由度の向上等を図ることが可能となっている。	d	d	磁気誘導式鉄道（IMTS）は、通常、無人運転とし、運行システムに異常が発生した場合等に限り有人運転とすると承知しているが、有人運転における操縦者の運転免許については、動力車操縦者運転免許に関する省令第3条第2項の規定を適用して、IMTSの運行システムに即した試験を実施することにより、受験者に対する負担を軽減することとする。 車両の火災対策についても、線区の状況や使用実態が通常の自動車と同様と認められる車両であつて、自動車の火災対策に係る保安基準に適合しているものは、鉄道に必要な火災対策の性能に係る基準にも適合するものとして扱うことが可能であると考えられる。					

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)
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・民間開放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、特別措置を講ずる等、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。 ・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。夜間着積については、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、開門港、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積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・夜間着積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・着積を原則可能とし、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。	C	-	引火性危険物積載船の夜間着積については、各港のバースごとあるいは船舶ごとに状況が異なることから、一律の安全対策を策定することは困難であるが、個々の港、事業毎に地域特性等を加味した安全防災対策を事業者等において検討頂き、安全上支障がないと確認できる場合には、現行制度においても、夜間入港・夜間着積は可能としているところである。なお、個々の港、バースにおいて、安全対策・体制を検討する際には、港長は協力していく所存である。
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になっているが、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。	C	-	内航海運暫定措置事業については、15年間の解撤交付金等総額及び建造納付金総額の収支が相償った時点で終了することとされており、船舶建造に対する納付金徴収が早期に終了するよう、交付金の額（単価）を毎年逡減（事業開始時の交付金：1.1万円、約3割低下させ、交付金総額の圧縮を図るとともに、事業に係る資金調達の一部に政府保証を行うことによる金利負担の軽減を行っているところである。 を踏まえても、今後の解撤交付金総額及び建造納付金総額が不明である以上、内航海運暫定措置事業の適用期間の明示は困難である。なお、これは、解撤や建造の量の多寡によるものではなく、15年間の交付金等総額及び船舶の建造量があらかじめ特定できないという本来的な要因によるものであり、本事業の行き詰まりを証明しているものでもなく、また本事業が恒久的に続くことを意味するものでもない。

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)
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	<p>夜間着岸については、投光機の使用等、一定の条件のもとで日没後の着岸を許可すべきである。</p> <p>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。</p>		<p>現行、日没後の離岸については許可されていることから、棧橋の夜間照明設備等一定の条件を満たすことを条件に、日没後の着岸についても可能とすることで、棧橋利用の効率化や、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。</p> <p>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、棧橋照明設備の改善等。</p> <p>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。</p>	<p>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、日没後の着岸は禁止されている。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。</p>
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	<p>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。</p>		<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>

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標準に準拠したものであるが、当該国際標準では航空運送事業者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、国際標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標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、同標準を踏まえつつも、実態に即した基準の細分化を図ることは、国際標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である。	c		前回回答したとおり、我が国の航空法令等で定める技術上の基準は、国際標準に準拠しているものであるため、そもそも当該国際標準とは異なる形での基準の細分化は困難である。なお、上記安全規制以外の規制（利用者保護規定等）については、5.7を境に異なる基準を設定する合理性がないため、最大離陸重量にかかわらず、同一の基準が適用されている。
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	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府省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ならば具体的に示されたい。	b		輸出入及び港湾・空港手続関係業務の最適化計画については、平成16年度に税関システム等のレガシーシステム刷新可能性調査の結果と連動した形で、適宜パブリックコメント等を通じて利用者の意見を聴取しつつ、平成16年度中に見直し方針を策定し、平成17年度末までのできる限り早期に最適化計画を策定するという工程で、関係府省と連携して検討作業を進めているところである。作業工程を考慮すると、平成16年度中に最適化計画を策定することは困難であるが、平成17年度末までのできる限り早期に策定すべく努力したい。

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けが必要である。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57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・輸出入手続に係る各省庁の協力のもと、2003年7月から港湾・輸出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頓を図るため、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、国際標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は具体的を示されたい。	b		輸出入及び港湾・空港手続関係業務の最適化計画については、平成16年度に税関システム等のレガシーシステム刷新可能性調査の結果と連動した形で、適宜パブリックコメント等を通じて利用者の意見を聴取しつつ、平成16年度中に見直し方針を策定し、平成17年度末までのできる限り早期に最適化計画を策定するという工程で、関係府省と連携して検討作業を進めているところである。作業工程を考慮すると、平成16年度中に最適化計画を策定することは困難であるが、平成17年度末までのできる限り早期に策定すべく努力したい。
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、運輸支局その他、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。		すべての関係機関にまたがるワンストップサービスの基本的な手続であり、ワンストップ化による申請者の利便性向上の効果も大きい新車の新規登録（型式指定車）を対象として平成17年12月から自動車保有関係手続のワンストップサービスを稼働させることとしており、これにより、各種税の納付手続の電子化や保管場所証明手続の電子化等が可能となる。その他の対象手続の電子化については、システムの安定稼働や関係機関の対応状況等を勘案して、平成20年を目途に段階的にワンストップサービス化を進めることとしている。 軽自動車についてワンストップサービス化する際には、軽自動車検査協会がワンストップサービスに対応したシステムを構築する必要がある。また、全国で3,000団体を超える市町村の中には、電算化していない市町村もあり、電算化している市町村もそれぞれが独自に異なるシステムを構築し課税事務を行っているためにそれぞれのシステムをワンストップサービスに対応させるため改修などの対応が必要である。さらに、市町村は人口規模・軽自動車の台数等の実態に大きく差異があるため、ワンストップサービスの運用に係る経費等を考え、軽自動車収入額に対するコストを低くするために、登録自動車での進捗状況や安定状況を踏まえてから調整することとしているところである。以上により、登録車と同時期の実施は不可能である。	

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)
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か年計画において、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。	

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 11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 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。			すべての関係機関にまたがるワンストップ サービスの基本的な手続であり、ワンストップ 化による申請者の利便性向上の効果も大 きい新車の新規登録（型式指定車）を対象と して平成17年12月から自動車保有関係手続 のワンストップサービスを稼働させることとし ており、これにより、各種税の納付手続の電 子化や保管場所証明手続の電子化等が可能 となる。その他の対象手続の電子化について は、システムの安定稼働や関係機関の対応状 況等を勘案して、平成20年を目途に段階的 にワンストップサービス化を進めることとして いる。 軽自動車についてワンストップサービス化 する際には、軽自動車検査協会がワンストップ サービスに対応したシステムを構築する必 要がある。また、全国で3,000団体を超え る市町村の中には、電算化していない市町村 もあり、電算化している市町村もそれぞれが 独自に異なるシステムを構築し課税事務を 行っているためにそれぞれのシステムをワン ストップサービスに対応させるため改修など の対応が必要である。さらに、市町村は人口 規模・軽自動車の台数等の実態に大きく差異 があるため、ワンストップサービスの運用に 係る経費等を考え、軽自動車税収入額に対 するコストを低くするために、登録自動車 の進捗状況や安定状況を踏まえてから調整 することとしているところである。以上により、 登録車と同時期の実施は不可能である。	
z1200033	国土交通省	自動車登録情報の電子的開示について	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1 1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とした。 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。		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、利便性の向 上や個人情報の保護等の観点から 検討し、16年度中を目途に検討結 果をとりまとめる。	

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)
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カ 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 率は大幅に低下し、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カ年計画」 （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 交通局技術全 部 平成13年1 1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 度中を目的に、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。	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、利便性の向 上や個人情報の保護等の観点から 検討し、16年度中を目的に検討結 果をとりまとめる。
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。	c		経営業務の管理責任者に関する実 務経験要件は、昭和46年に許可 制度が導入された際、諸外国の事 例や関係者の意見を踏まえ5年と されたものであり、5年間という期間 が建設業において工事の契約から 引渡し、修補までの一通りの業務 を経験するための必要十分な期間 であることを踏まえればこれを短縮 する必要はない。 また、現在、国土交通省では建設 業における不良不適格業者の排除 と建設業者の再編淘汰を推進し、 過剰供給構造の是正を図ろうとし ており、こうした中で、経営業務の 管理責任者に関する実務経験要件 をはじめとする建設業者の許可要 件をこれ以上緩和することは困難 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)
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カ年計画」(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営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営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、経営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。経営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いについて」（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）の出向社員を先向先の会社又は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	<p>について</p> <p>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。</p> <p>について</p> <p>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現実的である。</p> <p>について</p> <p>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。</p>	<p>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する見解を示されたい。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。</p>	c	<p>について</p> <p>本件は、建設工事の適正な施工を確保しつつ、一定の条件を満たすことにより在籍出向者を監理技術者等として設置することが許される制度として、特例として認めているものであり、この特例を適用する企業が少ないことをもって直ちに制度変更の必要性が生じるものとは考えていない。</p> <p>について</p> <p>前回の回答で述べた通り、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。</p> <p>また、当該制度はあくまでも建設業者の再編成を促進するため、連結子会社を含めた企業集団全体で再編を図ろうとするものに対して特例的に認められた制度である。ご提案の制度変更を行うと、企業集団から脱落する連結子会社が現れ、企業集団全体の再編に繋がらないため、そのような制度改正を行うことは困難である。</p> <p>について</p> <p>経営事項審査を受審して企業単独で公共工事の入札に臨むか、親会社と連結子会社のどちらか一方が経営事項審査を受審せず本件を適用するかは、各企業の経営上の判断によるものと考えている。</p> <p>について</p> <p>一定の資本上の結びつきとは、親会社とその子会社が資本上の連結関係にあるという意味であり、双方の企業の技術者が相手の企業の持つ技術力をお互いに把握しうる関係にあると解するものである。同一の親会社にぶらさがらる子会社同士の間については、このような連結関係にあるとはいえない。</p> <p>企業集団内での下請負については、本制度を適用し出向者である監理技術者等を設置して施工する企業が、真に当該企業の技術力を発揮して施工することが担保されなければならない。仮に、企業集団内での下請負を容認した場合、当該企業が入札参加のみに特化したペーパーカンパニーとなり、企業集団内の企業の完工高の増加を目的とした受注や、企業集団内での一括下請負を助長させる可能性が否定できない。また、監理技術者等が出向者であるため、その状況が一括下請負であるか否かを客観的に確認することが困難であることから、この制度を適用する限り、企</p>			
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いについて」（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）の出向社員を先向先の会社又は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	<p>について</p> <p>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。</p> <p>について</p> <p>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現実的である。</p> <p>について</p> <p>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。</p>	<p>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する見解を示されたい。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。</p>	c	<p>について</p> <p>本件は、建設工事の適正な施工を確保しつつ、一定の条件を満たすことにより在籍出向者を監理技術者等として設置することが許される制度として、特例として認めているものであり、この特例を適用する企業が少ないことをもって直ちに制度変更の必要性が生じるものとは考えていない。</p> <p>について</p> <p>前回の回答で述べた通り、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。</p> <p>また、当該制度はあくまでも建設業者の再編成を促進するため、連結子会社を含めた企業集団全体で再編を図ろうとするものに対して特例的に認められた制度である。ご提案の制度変更を行うと、企業集団から脱落する連結子会社が現れ、企業集団全体の再編に繋がらないため、そのような制度改正を行うことは困難である。</p> <p>について</p> <p>経営事項審査を受審して企業単独で公共工事の入札に臨むか、親会社と連結子会社のどちらか一方が経営事項審査を受審せず本件を適用するかは、各企業の経営上の判断によるものと考えている。</p> <p>について</p> <p>一定の資本上の結びつきとは、親会社とその子会社が資本上の連結関係にあるという意味であり、双方の企業の技術者が相手の企業の持つ技術力をお互いに把握しうる関係にあると解するものである。同一の親会社にぶらさがらる子会社同士の間については、このような連結関係にあるとはいえない。</p> <p>企業集団内での下請負については、本制度を適用し出向者である監理技術者等を設置して施工する企業が、真に当該企業の技術力を発揮して施工することが担保されなければならない。仮に、企業集団内での下請負を容認した場合、当該企業が入札参加のみに特化したペーパーカンパニーとなり、企業集団内の企業の完工高の増加を目的とした受注や、企業集団内での一括下請負を助長させる可能性が否定できない。また、監理技術者等が出向者であるため、その状況が一括下請負であるか否かを客観的に確認することが困難であることから、この制度を適用する限り、企</p>			

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	<p>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。</p> <p>一の親会社とその連結子会社からなる企業集団</p> <p>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</p> <p>連結子会社が建設業者であること</p> <p>連結子会社のすべてが企業集団に含まれること</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>「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。</p> <p>「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。</p> <p>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。</p> <p>「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。</p>		<p>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端的に示していると考えられる。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。</p> <p>に関して、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、これらの制約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み「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。</p> <p>に関して、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事入札参加を制限することを決める、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。</p> <p>に関して、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」=「1企業」という考えに基づくものと考えられる。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「1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。</p>	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	<p>「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。</p> <p>「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。</p> <p>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。</p> <p>「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。</p> <p>【規制の現状】</p> <p>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。</p> <p>一の親会社とその連結子会社からなる企業集団</p> <p>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</p> <p>連結子会社が建設業者であること</p> <p>連結子会社のすべてが企業集団に含まれること</p> <p>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</p> <p>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。</p>	なし	<p>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端的に示していると考えられる。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。</p> <p>に関して、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、これらの制約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み「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。</p> <p>に関して、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事入札参加を制限することを決める、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。</p> <p>に関して、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」=「1企業」という考えに基づくものと考えられる。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「1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。</p>	

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。	e	-	LPガス自動車の燃料容器・付属品 の構造及び機能については、高圧 ガス保安法（経済産業省所管）によ る規制の適用を受けており、自動 車の検査においては、保安基準に 基づく検査に合格していることを車 載状態のまま、刻印・標章を視て 確認しているものである。
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 監督の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可否につ いて、既存資格の試験内容を踏 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 かの合理性および短縮化できない 理由を示されたい。	b, c	について 監理技術者の要件のひとつとして新たな技術検定 種目を設けることの問題点は、先般の回答のとおりで ある。また、既存の国家資格のうち、監理技術者資格 として技術士を認めているところである。 なお、主任技術者としての資格を有し、かつ発注者 から直接請け負った4,500万円以上の工事に関する2 年以上の指導監督的な実務経験を積み、監理技術 者資格を有することとなるため、主任技術者の要件と して他の既存資格の活用が適当と判断されれば、結 果的に監理技術者資格の要件緩和につながるもので ある。 について 実務経験によって主任技術者となるためには、技術 上の管理をつかさどる者として学歴に応じた実務経 験を必要としているところであり、業種に応じた指定 学科における学歴を有さない者については、学校教 育において習得すべき知識及び技術については実務 を通じて習得するものと解し、10年の実務経験を必 要としている。また、監理技術者となるためには、そ の重要性に鑑み、4,500万円以上の工事において2年 以上の指導監督的な実務経験を求めているところ である。 一般的に、同じ実務経験年数を積む場合であって も、専門教育を習得した後に携わる場合とそうでない 場合とは、任される実務の内容、責任の度合いに 差が生じるものであり、実務から習得する技術及び技 能等についても専門教育を習得した方が効率的と考 えられる。したがって、大卒年（大学教育4年+経験3 年）及び高卒年（高校教育3年+経験5年）とのラン スを考慮し、指定学科を卒業していない者については 10年の実務経験を必要としているところである。 主任技術者及び監理技術者は、建設工事の技術上 の管理をつかさどる重要な役割を担う立場であり、そ の責任を果たすためには一定以上の実務経験は不 可欠であり、建設工事の適正な施工を確保する観点 から現行で規定している実務経験年数を短縮すること は望ましくない。	

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)
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	1	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年日産産 ・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、I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 ースが見られるため。		

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。	c		年々、新たな資材、工法等が開発される中、工場製作を含む工事の例を全て把握することは不可能であり、監理技術者制度運用マニュアル及びその他の通達において、例示を網羅的に掲載することは実務上困難である。現行の監理技術者制度運用マニュアルにおいて、「橋梁、ポンプ、ゲート、エレベーター等」という表記をしており、「等」の解釈で常識的に判断されるべき事項である。
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。	c		年々、新たな資材、工法等が開発される中、工場製作を含む工事の例を全て把握することは不可能であり、監理技術者制度運用マニュアル及びその他の通達において、例示を網羅的に掲載することは実務上困難である。現行の監理技術者制度運用マニュアルにおいて、「橋梁、ポンプ、ゲート、エレベーター等」という表記をしており、「等」の解釈で常識的に判断されるべき事項である。

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)
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し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し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「現場稼働期間中」を追記することに対する見解を示された。	e		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ればよく、契約書の標準的な「ひな型」である公共工事標準請負契約約款の中で追記する必要はないと考える。（公共工事標準請負契約約款の規定は「規制」ではない。）
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「現場稼働期間中」を追記することに対する見解を示された。	e		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ればよく、契約書の標準的な「ひな型」である公共工事標準請負契約約款の中で追記する必要はないと考える。（公共工事標準請負契約約款の規定は「規制」ではない。）

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)
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	<p>現場代理人の工事現場常駐期間につ いては以下の条文中で規定。『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。</p> <p>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。</p>		<p>『公共工事標準請負契約約款』第10条 2の条文中に基づき、工事休止期間中 でも工事現場への常駐を要求されるこ とがあるため。</p> <p>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。</p>	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	<p>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。</p> <p>【規制の現状】 現場代理人の工事現場常駐期間につ いては以下の条文中で規定。 『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。</p>	なし	<p>『公共工事標準請負契約約款』第10条 2の条文中に基づき、工事休止期間中 でも工事現場への常駐を要求されるこ とがあるため。</p> <p>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。</p>	

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。	c		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。	c		営業所は、最低でも請負契約締結に関する権限を委任されていることから、営業に関する実体的な行為を行う場所として建設工事について一定の知識を有している技術者を専任で置く必要があると考える。 逆に、単なる事務の連絡のために置かれる事務所等については営業所とは解されず、専任技術者の配置も要しないため、本社で全ての請負契約を締結するなど、営業に関する実体的な行為は全て情報伝達手段等を利用し本社のみで行うということであれば、専任技術者が確保できない所については、営業所としてではない形で出先を設ければよいと考える。
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。	c		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。	c		営業所は、最低でも請負契約締結に関する権限を委任されていることから、営業に関する実体的な行為を行う場所として建設工事について一定の知識を有している技術者を専任で置く必要があると考える。 逆に、単なる事務の連絡のために置かれる事務所等については営業所とは解されず、専任技術者の配置も要しないため、本社で全ての請負契約を締結するなど、営業に関する実体的な行為は全て情報伝達手段等を利用し本社のみで行うということであれば、専任技術者が確保できない所については、営業所としてではない形で出先を設ければよいと考える。

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)
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。	b, c		既存の国家資格のうち、電気通信主任技術者については、現在、主任技術者資格としての適否を検討しているところであり、現在監理技術者資格として認めている他の資格と比較すると、これを監理技術者資格として認めることは適切ではない。 1級電気工事施工管理技士については、電気通信工事に関する出題は若干含まれているものの、全体として電気通信工事に係る知識、技術及び技能を審査したものとはいえないため、適当ではない。 なお、主任技術者としての資格を有し、かつ発注者から直接請け負った4,500万円以上の工事に関する2年以上の指導監督的な実務経験を積み、監理技術者資格を有することとなるため、主任技術者の要件として既存資格の活用が適当と判断されれば、結果的に監理技術者資格の要件緩和につながるものである。
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。	b, c		既存の国家資格のうち、電気通信主任技術者については、現在、主任技術者資格としての適否を検討しているところであり、現在監理技術者資格として認めている他の資格と比較すると、これを監理技術者資格として認めることは適切ではない。 1級電気工事施工管理技士については、電気通信工事に関する出題は若干含まれているものの、全体として電気通信工事に係る知識、技術及び技能を審査したものとはいえないため、適当ではない。 なお、主任技術者としての資格を有し、かつ発注者から直接請け負った4,500万円以上の工事に関する2年以上の指導監督的な実務経験を積み、監理技術者資格を有することとなるため、主任技術者の要件として既存資格の活用が適当と判断されれば、結果的に監理技術者資格の要件緩和につながるものである。

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)
z1200014	国土交通省	電気通信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	電気通信事業者における専任技術者要件の拡大	<p>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。</p> <p>(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。</p> <p>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。</p> <p>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事業まで含めたものである。</p>		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いる(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	電気通信事業者における監理技術者要件の拡大	<p>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。</p> <p>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事業まで含めたものである。</p> <p>【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。</p> <p>(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。</p>	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いる(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		<p>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。</p> <p>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。</p>		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する見解を示されたい。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。	c		前回の回答で示した通り、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、監理技術者等の専任が必要な工事においては、建設工事の種類に関わらず、現場施工の規模がどんなに小さい場合であっても、工事全体としての重要性がある限り工事現場への専任が必要である。
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		<p>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。</p> <p>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。</p>		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する見解を示されたい。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。	c		前回の回答で示した通り、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、監理技術者等の専任が必要な工事においては、建設工事の種類に関わらず、現場施工の規模がどんなに小さい場合であっても、工事全体としての重要性がある限り工事現場への専任が必要である。

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)
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くなるとも専任の必要が生じる場合が想定される。今後貴省において、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くなるとも専任の必要が生じる場合が想定される。今後貴省において、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1 4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、請負者にお願 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し 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。			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は、8月 下旬を目途に行う予定である。 （日本道路公団の共通仕様書に ついて） 建設業法においては、現場代理 人の要件は定められておらず、当 該要件は発注者と請負者の契約に おいて定められているところであ り、発注者の判断によるものと考え ております。
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1 4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、請負者にお願 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し 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。			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は、8月 下旬を目途に行う予定である。 （日本道路公団の共通仕様書に ついて） 建設業法においては、現場代理 人の要件は定められておらず、当 該要件は発注者と請負者の契約に おいて定められているところであ り、発注者の判断によるものと考え ております。

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)
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	<p>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。</p> <p>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的かつ恒常的雇用関係にある社員である事」を監視/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視（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、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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あるが、基本的には「元請業者と直接的かつ恒常的雇用関係」を必要としない。旨の解釈を公にしたいかどうか ・国土交通省や日本道路公団があえ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 ・現在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。 <p>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。（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。</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・現場代理人の機能は、契約の履行に関し、請負人の任務代行者として運営・取締りを行うもので、監視/主任技術者とは全く別個のもの（法務部）。 ・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、慣習的にこれに追随し、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に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	<p>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。</p> <p>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的かつ恒常的雇用関係にある社員である事」を監視/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視（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、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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あるが、基本的には「元請業者と直接的かつ恒常的雇用関係」を必要としない。旨の解釈を公にしたいかどうか ・国土交通省や日本道路公団があえ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 ・現在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。 <p>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。（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。</p> <p>【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。</p>	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・現場代理人の機能は、契約の履行に関し、請負人の任務代行者として運営・取締りを行うもので、監視/主任技術者とは全く別個のもの（法務部）。 ・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、慣習的にこれに追随し、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に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「I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に掲げられ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		「I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I関連の工事を建設業法の中で括ることに對して、I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。	e	建設工事の内容については、「建設業法第二条第一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）によって定めているが、当該告示については平成15年7月25日国土交通省告示第1128号により改正を行ったところである。 また、建設工事の例示については「建設業の一部を改正する法律の施行及び運用について」（昭和47年建設省計建発第46号）によって、また建設工事の区分の考え方等については「許可業種区分の内容の見直しにあつての考え方について」（昭和60年建設省経建発第170号）等によって定めているが、当該通知については、平成15年7月25日国総建第109号により改正を行ったところである。 「I設備関連案件」であっても、作業の内容が建設工事であれば建設業法上の建設工事に該当すると考えられるが、「I設備関連案件」の今日の実態を踏まえ、どのような部分を建設工事とすることが適当か、検討を行って参りたい。	
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。)を求めているものである。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。	b,c,d	通訳案内業試験においては、外国語試験の口述試験を行っており、ご指摘のような異文化コミュニケーション能力を含めた案内手法・技術についても、その試験内容の一部として既に行っている。一方、通訳案内業試験では、国の規制を最低限必要なものとする観点から、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上で直接的に求められているものに限って問うこととしており、ご指摘のような(b)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試験科目を追加することは検討していない。 いずれにせよ、国土交通省においては、通訳案内業を実施する上で、真に必要な知識は何かという見地から、試験内容の適正化に向けた検討を、今後とも適時適切に行っていくこととしている。	

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)
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、現状にて適用された場合には、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、内容や例示に加えの場合もしくは除外する場合を明確にしていける事も、本許可業種を適正に運用する上で不可欠であると考えられる。	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は、通訳案内業としては直接に關係のない「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及する観点からは、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。	c		通訳案内業試験の外国語筆記試験においては、複数の外国語の試験を行い、全ての外国語試験において共通の、一定水準以上の能力を持つ者を合格させる必要があるが、9種類にも及ぶ異なる外国語試験を実施するため、それらの試験レベルの差異が生じる蓋然性が高い。このため、各外国語の試験レベルの誤差を考慮した上で、各外国語試験共通の一定水準以上の能力を確保するべく、合否判定のための基準につき、各外国語試験の受験者の得点の分布を利用する相対評価を行っているものである。
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。	c	ご提案のような2つの例は、いずれも税理士や社会保険労務士に関する専門の講義や試験を行っているものであり、それぞれ共通する内容であることから、一方の資格を有する者に他方の資格試験の一部を免除していると考えられる。 ところが、通訳案内業と旅行業務取扱主任者については、制度設置当初より、そもそも目的が異なり、必要とされる能力も異なることから、試験において求めるべき内容も異なっている。従って、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。 通訳案内業試験で問う日本歴史の試験内容は、歴史検定と異なり、訪日外客に対する旅行案内をする上で必要とされる日本歴史に関する内容である。さらに、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試験は、すべてを一体として受験し、合否判定を行い、それらの能力を総合的に判断している。よって、日本歴史に関する試験についてのみ、試験免除を行うことは不可能である。 なお、通訳案内業試験においては、一の外国語で合格している者は、他の外国語で受験する場合、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試験を一体として免除しているところである。	

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)
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受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、所要の措置を講ずることとしている。		<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受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でき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と うかが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、E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、E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。	e e e	経営事項審査は、「技術と経営に優れた建設業者 の成長を促し、また工事の質、工期等施工の信頼性 を確保するために企業の総合的能力を明らかにす ること」をねらいとしており、建設企業の労働福祉の状 況を客観的に評価することも必要であることから、建 設工事現場で働く労働者の福祉の増進のため、建設 業という一つの業種に就労した全期間を通算して退 職金を支給する制度である建設業退職金共済制度を 活用していれば、従業員の福祉の増進と中小企業の 振興に寄与しているという観点から「加点」評価してい るものである。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という前提に反しているもので はない。（経営事項審査のその他の審査項目（W）で 加点評価している項目は「規制」ではない。） 国土交通省直轄工事（港湾空港関係を除く。）にお いて、一般競争入札では、建設業退職金共済制度に 加入していることは入札参加資格の要件とはなってい ない。 一方、指名競争入札においては、地方整備局の一 部において、指名業者の選定の際に当該制度への加 入の有無を確認し、加入している場合には「加点」評 価している場合があるのは事実であるが、これは、建 設業退職金共済制度の普及による建設労働者の雇 用労働条件の改善を通じた勤労意欲の向上が工事 の質の確保、向上等に資するという観点から評価して いるに過ぎず、当該制度への加入の有無が競争入札 における指名の際の絶対的な基準とはなっていない。 このため、当該制度を活用するかどうかは中小企業 者の自由であるという前提に反しているものではない。 国土交通省直轄工事（港湾空港関係を除く。）にお いては、建設業退職金共済制度の対象雇用者を雇用 している場合、建設業者から建設業退職金共済制度 の発注者用掛金収納書を工事契約締結後1ヶ月以内 に提出するよう求めており、入札や元請業者決定段階 で提示は求めないことから事実確認である。	
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。」	d	債権譲渡禁止特約については、 平14年5月1日以降、物品・役務 の調達契約について、「売掛債権 担保融資保証制度」に係る物品・ 役務の調達契約の一定の金額以 下等の契約について、債権譲渡禁 止特約の解除を行っている。今後、 債権譲渡禁止特約解除に係る仕組 み作りの状況等を踏まえ、新たに 対象となる契約及び譲渡対象者の 拡大等について検討を行いたい。	

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)
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	<p>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。</p> <p>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エ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）</p>		<p>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。</p> <p>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。</p>	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	<p>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。</p>	企業の資金調達円滑化が図られる。	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当である。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当である。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当である。		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。	C	-	ご指摘の件については、「外国投資家」が対内直接投資等を行う場合は、外為法27条による事前届出又は同法55条の5による事後報告が義務づけられている。 事前届出制は、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必要最小限の業種（例えば、武器製造業、核燃料製造業等）について、当該業種を所管する省庁において外国資本（法令上は外国投資家）による経営支配を排除し得るようにする趣旨のもの。 したがって、経営支配の主体となり得る外国投資家についても、単に外国法令に基づいて設立された又は外国に主たる事務所を有する法人といった「非居住性」にのみ着目するに止まらず、国内法人であっても外国資本に支配されている可能性があるものについては、事前届出制の対象業種に含める必要がある。 その際、「支配」の判断については、外国資本が50%以上の株式を占めるか否かとの形式基準に基づいて行うこととしているが、これは、投資家同士がいかなる関係にあるかについて外形では判断しえず、また、経営支配的な投資であるか一般的な投資であるかについて判断することも困難であるからである。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。また、事後報告制についても、事業所管官庁において、国の安全保障等に支障をきたすことになるおそれが生じた場合への適切な対応を図る必要性や所管分野における実態把握をする必要性等から、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当である。
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	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当である。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当である。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当である。		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。	C	-	ご指摘の件については、「外国投資家」が対内直接投資等を行う場合は、外為法27条による事前届出又は同法55条の5による事後報告が義務づけられている。 事前届出制は、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必要最小限の業種（例えば、武器製造業、核燃料製造業等）について、当該業種を所管する省庁において外国資本（法令上は外国投資家）による経営支配を排除し得るようにする趣旨のもの。 したがって、経営支配の主体となり得る外国投資家についても、単に外国法令に基づいて設立された又は外国に主たる事務所を有する法人といった「非居住性」にのみ着目するに止まらず、国内法人であっても外国資本に支配されている可能性があるものについては、事前届出制の対象業種に含める必要がある。 その際、「支配」の判断については、外国資本が50%以上の株式を占めるか否かとの形式基準に基づいて行うこととしているが、これは、投資家同士がいかなる関係にあるかについて外形では判断しえず、また、経営支配的な投資であるか一般的な投資であるかについて判断することも困難であるからである。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。また、事後報告制についても、事業所管官庁において、国の安全保障等に支障をきたすことになるおそれが生じた場合への適切な対応を図る必要性や所管分野における実態把握をする必要性等から、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当である。

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)
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條の規定に基づく同法施行令第十四條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。	C		当省では制度を所管していないが、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。
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。	d	当該通達中、「1.第7条第1号に掲げる基準に適合する場合」において、「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うちの1人が、〔中略〕法第7条第1号イに規定する者である場合等に加え、これらの者が、いわゆる「執行役員」その他商法等の法令上で権限及び責任等が定められた地位にない場合であっても、次の(1)から(3)までのいずれにも該当する場合には告示中二に規定する「許可を受けようとする建設業に関し7年以上経営業務の管理責任者に準ずる地位にあって経営業務を補佐した経験を有する者」に該当し、当該法人又は個人は法第7条第1号の基準に適合するものとして取り扱うこととする。」として(1)で「営業部長その他の管理職社員以上の地位にあること」、(2)で「経営業務の執行に関し、取締役等に準ずる権限を有すること」、(3)で「(1)の地位において、(2)の権限に基づき、7年以上建設業の経営業務を総合的に管理した経験又はこれを補佐した経験を有すること」と明記している。 貴見のとおり、当該地位及び権限を有する者であれば必要な経験年数を満たしているとして差し支えない。	

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)
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難しい状況である。 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。		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難しい状況である。 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。	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。	d	当該通達中、「1.第7条第1号に掲げる基準に適合する場合」において、「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うちの1人が、〔中略〕法第7条第1号イに規定する者である場合等に加え、これらの者が、いわゆる「執行役員」その他商法等の法令上で権限及び責任等が定められた地位にない場合であっても、次の(1)から(3)までのいずれにも該当する場合には告示中二に規定する「許可を受けようとする建設業に関し7年以上経営業務の管理責任者に準ずる地位にあって経営業務を補佐した経験を有する者」に該当し、当該法人又は個人は法第7条第1号の基準に適合するものとして取り扱うこととする。」として(1)で「営業部長その他の管理職社員以上の地位にあること」、(2)で「経営業務の執行に関し、取締役等に準ずる権限を有すること」、(3)で「(1)の地位において、(2)の権限に基づき、7年以上建設業の経営業務を総合的に管理した経験又はこれを補佐した経験を有すること」と明記している。 貴見のとおり、当該地位及び権限を有する者であれば必要な経験年数を満たしているとして差し支えない。	
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的な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。	d	当該通達は、経営業務の管理責任者の要件について定めたものであるが、当該通達中、「1.第7条第1号に掲げる基準に適合する場合」において、「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うちの1人が、〔中略〕法第7条第1号イに規定する者である場合等に加え、これらの者が、いわゆる「執行役員」その他商法等の法令上で権限及び責任等が定められた地位にない場合であっても、次の(1)から(3)までのいずれにも該当する場合には告示中二に規定する「許可を受けようとする建設業に関し7年以上経営業務の管理責任者に準ずる地位にあって経営業務を補佐した経験を有する者」に該当し、当該法人又は個人は法第7条第1号の基準に適合するものとして取り扱うこととする。」として(1)で「営業部長その他の管理職社員以上の地位にあること」、(2)で「経営業務の執行に関し、取締役に準ずる権限を有すること」、(3)で「(1)の地位において、(2)の権限に基づき、7年以上建設業の経営業務を総合的に管理した経験又はこれを補佐した経験を有すること」と明記している。 貴見のとおり、当該地位及び権限を有する者であれば必要な経験年数を満たしているとして差し支えない。	

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)
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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>【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」の取扱いが通達されたが、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。</p>	なし	<p>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」の取扱いが通達されたが、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。</p> <p>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わせた制度等の見直しが必要であると考える。</p>	
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	<p>「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。</p>		<p>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。</p> <p>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。</p>	

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多くの多くは、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於いてのスキーム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、木造なみのスキームにすることを検討され、示されたい。	c		建築基準法の仕様規定の多くの多くは、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不確定要素が多いため、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、住宅程度の小規模なものであっても、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必要がある。よって、ご要望の提案を実現することは困難である。ご承知のとおり、確認のスキームを簡素化するための措置として図書省略、型式適合認定等の制度を既に設けているので、そちらを活用されたい。
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11、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、型式住宅部分等製造者認証） 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なく、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、再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、現実に検査・認定までに数ヶ月要している原因を検討されたい。	d		これらの認定・認証制度については、既に国土交通大臣による指定を受けた主体による制度運用が行われているところ。これまでも、審査期間短縮等の要望を踏まえ、可能なものについては審査を合理化することで、申請から認定・認証までの所要期間の短縮が図られており、平成16年4月からは、標準的なケースでは55か月程度（従来は、要望主体指摘によれば9か月）にまで大幅に短縮されていると聞いている。指定機関による制度運用に改善すべき点がある場合は、適宜指導していきたいと考えている。	

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)
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ぬが、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られたものは現行制度上許可でき、地域の实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、地域の实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实情に応じた弾力的な運用が可能であること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、開発許可権者をご相談されたい。	規制改革・民間開放推進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。	d	-	本年3月に実施した情報提供の結果を踏まえ、引き続き、地方公共団体に地域の实情に応じた弾力的な制度運用が可能であることを周知する。
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、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年間で採択基準の下限を4億円から6億円に引き上げる方針です。 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	この施設を作ること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、港灣法第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ときは、遅滞なく、当該都市計画を変更しなければならぬとされている。 ・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。	d	市街化調整区域における開発行為は、開発区域の周辺の地域において居住している者の日常生活のための店舗の建築のためのもの、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おり、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等に該当すると思われるものを例示して差し支えないものと考えられるものを例示するとともに、画一的な運用でなく地域の実情に応じた運用を行うことが望ましいことを示している。また、本年3月に市街化調整区域での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の調査・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制度運用が可能であることを周知したところであり、引き続き上記情報提供の趣旨を周知する。 用途規制は、12種類の用途地域を地域の実情に合わせて指定して市街地の類型に応じた建築制限を行うことにより、地域における住環境の保護又は業務の利便の増進を図るためのもっとも基本的なものであるため、安定的な枠組みとして定めるべきものである。地域内の建築物の用途の特殊性等にあわせてよりきめ細かな用途の緩和等を行う必要がある場合には、特別用途地区や地区計画の活用による対応が可能となっている。 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、物品の搬入・搬出および買い物客の出入りに伴う交通量の増加、工業専用地域内に買い物をするために他の地域から一般住民が入り込むことによる安全上の問題等、工業生産活動の障害となることが考えられ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。 なお、コンビニエンスストア等を含む用途制限の運用については、適切な用途地域への変更や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		
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	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・民間開放推進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。	a	地方公共団体に対し、小規模な開発行為に係る開発許可申請について、事業者負担の一層の軽減の推進を図ることが望ましいことを周知する（平成16年度中）。		

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	<ul style="list-style-type: none"> 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地調整区域に指定しないなど線引きの見直し。 		<ul style="list-style-type: none"> 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。 市街地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、市街地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	<ul style="list-style-type: none"> 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） 		<ul style="list-style-type: none"> 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（し） 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、150m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。	d	用途規制は、12種類の用途地域を地域の実情に合わせて指定して市街地の類型に応じた建築制限を行うことにより、地域における住環境の保護又は業務の利便の増進を図るためのもっとも基本的なものであるため、安定的な枠組みとして定めるべきものである。その規制を一律に緩和することは適当でないが、地域内の建築物の用途の特殊性等に合わせよりきめ細かな用途の緩和等を行う必要がある場合には、特別用途地区や地区計画の活用による対応が可能となっている。 第1種低層住居専用地域は、低層住居に係る良好な住居の環境を保護するため定める地域であり、一定規模以上の店舗の立地は物品の搬入・搬出および買い物客の出入りに伴う騒音等の発生により良好な住居の環境が阻害されるおそれがあるため、認められない。 一方、低層住宅地において、コンビニエンスストア等150m以下の店舗の立地を認める用途地域として第2種低層住居専用地域がある。両用途地域の指定については、地方公共団体がそれぞれの地域の実情に応じて、コンビニエンスストア等の立地を認めるか否かによって使い分けられているものであり、これを一律にコンビニエンスストア等の立地を認める地域として統一することは適当ではない。 なお、コンビニエンスストア等を含む用途制限の運用については、適切な用途地域への変更や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制度の適切な運用について、平成16年2月27日国住街367号にて地方公共団体に対して技術的助言を行ったところである。	
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。	d	既設歩道への車両出入口の設置は、各道路管理者において、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た対応が必要であり、国土交通省においても、各道路管理者に対し、地方の特殊性、工事の態様等に応じた運用がなされるよう指導しているところ。	

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。小型店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。 		<ul style="list-style-type: none"> ・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50m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、150m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	・既設歩道車両出入口設置の規制の緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・既設歩道に車両出入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。 		<ul style="list-style-type: none"> ・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、さらに使いやすく快適な買物ができる。 ・車客の利便性のアップにより、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（人糞算 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、惣惣物、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 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だ り。設置基準の見直しを検討され たい。	d		コンビニエンスストアについては、 報道等により油分の濃度が高いこ と等による放流水の水質問題が指 摘されており、2002年に日本建築 行政会議において検討を行い、実 態調査を踏まえ、処理対象人員算 定基準を設定したものである。 個々の建築物に対して、必要な処 理対象人員数を求めるためには、 個々の建築物の使用状況等を踏ま えて判断する必要があり、統一基 準を設定することは不可能である が、前回回答したとおり、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。
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 × (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 たものとしなければならない。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見合っ て抑制されることとなったところだ り。(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		<ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>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。</p> <p>(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)。</p>		<p>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。</p>	

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、ご要望とお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。	c		就寝の用に供する建築物については、火災時に居住者が安全に避難できる性能を確保する必要がある。共同住宅の用途に供する部分が200㎡以上あるものについては、一旦火災が起きると、相当程度の人的被害が生じるおそれがあることから、より一層避難安全性の確保が必要なため、2以上の直通階段を義務付けているところである。
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】	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。	a		許可申請内容の軽微な変更時の取り扱いの簡素化について、全国の宅地造成等規制法に基づく許可権者に対して周知する（平成16年度中）。

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。	d	-	都道府県都市計画審議会の組織及び運営に関しては、都道府県の条例で定めることとされており、開催頻度の増大等については、現行制度で対応可能である。 なお、前回回答にもあるように、都市計画運用指針において、「必要に応じて、都道府県都市計画審議会及び市町村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」としているところであるが、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。
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ぬが、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、開発許可権者をご相談されたい。	規制改革・民間開放推進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 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。その様な自 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、又は都市計画に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。	d	-	都市計画審議会の組織及び運営に関しては、公共団体の条例で定めることとされており、開催頻度の増大等については、現行制度で対応可能である。 なお、都市計画運用指針において、「必要に応じて、都道府県都市計画審議会及び市町村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、手続の短縮化を図ることが望ましい」としているところであるが、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。
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、都道府県の区域を超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はない。					

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	株式会社 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な見直し	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11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	<p>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。</p> <p>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。</p>		<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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。</p>	<p>【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等の通信用配管設備を安価に行 う必要がある。 通信用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。</p>	<p>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用配管を設置でき 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。</p>	

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。	c		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 行うと、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（貸貸状況 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。	c		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 行うと、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（貸貸状況 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少ない「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に掲げられ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。建設工事の内容及び例示については、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年の建設省経建第164号、170号の通達以降具体的な見直しが行なわ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。	e	建設工事の内容については、「建設業法第二条第一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）によって定められているが、当該告示については平成15年7月25日国土交通省告示第1128号により改正を行ったところである。 また、建設工事の例示については「建設業の一部を改正する法律の施行及び運用について」（昭和47年建設省計建第46号）によって、また建設工事の区分の考え方等については「許可業種区分の内容の見直しにあつての考え方について」（昭和60年建設省経建第170号）等によって定められているが、当該通知については、平成15年7月25日国総建第109号により改正を行ったところである。 「IT設備関連案件」であっても、作業の内容が建設工事であれば建設業法上の建設工事に該当すると考えられるが、「IT設備関連案件」の今日の実態を踏まえ、どのような部分を建設工事とすることが適当か、検討を行って参りたい。	
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、余額証明の払戻し又は他工事での使用可能化、証紙を納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。	e e e	経営事項審査は、「技術と経営に優れた建設業者の成長を促し、また工事の質、工期等施工の信頼性を確保するために企業の総合能力を明らかにすること」をねらいとしており、建設企業の労働福祉の状況を客観的に評価することも必要であることから、建設現場で働く労働者の福祉の増進のため、建設業という一つの業種に該当した全期間を通算して退職金を支給する制度である建設業退職金共済制度を活用すれば、従業員の福祉の増進と中小企業の振興に寄与しているという観点から「加点」評価しているものである。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という前提に反しているものではない。（経営事項審査のその他の審査項目（W）で加点評価している項目は「規制」ではない。） 国土交通省直轄工事（港湾空港関係を除く。）において、一般競争入札では、建設業退職金共済制度に加入していることは入札参加資格の要件とはなっていない。 一方、指名競争入札においては、地方整備局の一部において、指名業者の選定の際に当該制度への加入の有無を確認し、加入している場合には「加点」評価している場合があるのは事実であるが、これは、建設業退職金共済制度の普及による建設労働者の雇用労働条件の改善を通じた勤労意欲の向上が工事の質の確保、向上等に資するという観点から評価しているに過ぎず、当該制度への加入の有無が競争入札における指名の際の絶対的な基準とはなっていない。このため、当該制度を活用するかどうかは中小企業者の自由であるという前提に反しているものではない。 国土交通省直轄工事（港湾空港関係を除く。）においては、建設業退職金共済制度の対象雇用者を雇用している場合、建設業者から建設業退職金共済制度の発注者用掛金収納書を工事契約締結後1ヶ月以内に提出するよう求めており、入札や元請業者決定段階で提示は求めないことから事実確認である。	

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)
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	<p>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。</p> <p>「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訂をお願いしたい。</p> <p>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。</p> <p>【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。</p>	なし	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、内容や例示に加えられ場合もしくは除外する場合を明確にしていける事も、本許可業種を適正に運用する上で不可欠であると考えられる。</p>	
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	<p>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是非公開していただきたい。</p> <p>【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。</p> <p>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。</p>	なし	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	