

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるとしている。また、規制改革集中受付期間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について「平成15年9月19日付閣議報告」において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知症の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的な責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じく、丁寧で丁寧な支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5049001	NPO法人瀬戸地域福祉を考える会まごころ	11
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるとしている。また、規制改革集中受付期間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について「平成15年9月19日付閣議報告」において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知症の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的な責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じく、丁寧で丁寧な支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5050001	NPO法人孝行の会	11

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5049	5049001	NPO法人瀬戸地域福祉を考える会まごころ	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	瀬戸市には移動サービス事業者が2社あり、タクシーも福祉車両で運営しています。私達の移動サービスは宣伝していないこともあり知られていないが、必要とする方は多い。お年寄りが必要な時に自由に利用出来るようにしておくことが大切でガイドラインで決めるのはおかしいと思います。	道路運送法80条1項および国土交通省自動車交通局長通知(3/18付)「構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5050	5050001	NPO法人孝行の会	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	ガイドラインを車椅子使用の人に限定したら利用者は1/6になります。困るのは高齢者・障害者です。あらたな規制に反対します。	道路運送法80条1項および国土交通省自動車交通局長通知(3/18付)「構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知度の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じく、丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5051001	NPO法人介護サービスさくら	11
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知度の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じく、丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5052001	NPO法人ワークーズかすがい	11

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5051	5051001	NPO法人介護サービスくら	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち①原則二種免許取得②車両の限定③利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	引きこもりをなくし虚弱であっても、病院、公共施設だけでなくいろいろな場所に、ヘルパーの運転する車でかけられるようになれば、高齢者にも社会参加の幅が広がり、生きる元気が出てきます。今国がかかっている構造改革特区のガイドラインは高齢者の手足をもぎとるようなので絶対反対です。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知 ③/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5052	5052001	NPO法人ワークスあすがい	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち①原則二種免許取得②車両の限定③利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	四月より介護タクシーが導入された。私どもはこれで通院、外出に不便を感じている高齢者の足の確保はできると少し安心した。ところが実際には 要支援の人は利用できない 乗降車の単価は100点と比較的納得する単価だが運賃は事業所から利用者宅まで取るなど負担の大きいものである。また、介護度が高いから移動が困難であるだろうといった単純なものではないなど生活者としての生身の人間をみていないサービスである。ガイドラインが作成されれば、今現在公的サービスからもれた方々を支援している草の根の団体の活動はできなくなる。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知 ③/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付期間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知症の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的な責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じく、丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5053001	NPO法人りんりん	11
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付期間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知症の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的な責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じく、丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5054001	NPO法人ラルあゆみ	11

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5053	5053001	NPO法人りんりん	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	法人所有車のみで送迎していますが、福祉車両に限定することは実情に合いませんので反対します。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知 ③/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5054	5054001	NPO法人ラルあゆみ	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	ボランティアの自家用車の使用ができなくなったら、運営不可能になります。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知 ③/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付期間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知症の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的な責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じく、丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5055001	NPO法人ゆめじろう	11
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付期間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知症の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的な責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じく、丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5056001	NPO法人ゆいの会	11

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5055	5055001	NPO法人ゆめじろう	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	福祉車両限定は絶対反対です。対象を限定することにより、会社のコンセンサスが得にくくなることを理解してください。だれでも困ったとき、その状況になったとき使える仕組みだからこそ、その有効性を皆が感じることができると思います。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知 ③/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5056	5056001	NPO法人ゆいの会	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	地域社会におけるボランティアの重要性という視点をガイドラインに何とか盛り込んでほしい。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知 ③/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱いのみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知症の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じく、丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5057001	NPO法人もやい	11
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知症の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じく、丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5058001	NPO法人ベタニアホーム	11

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5057	5057001	NPO法人もやい	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	介護予防の重要性の加筆を希望。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知 ③/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5058	5058001	NPO法人ベタニアホーム	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	ガイドラインで福祉車輛と車椅子に限定すると利用者は1/5になります。お困りになるのは高齢者 障害者です。規制強化に反対します。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知 ③/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付期間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知度の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的な責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じくらい丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5059001	NPO法人ひだまり	11
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付期間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知度の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的な責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じくらい丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5060001	NPO法人ノッポの会	11

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5059	5059001	NPO法人ひだまり	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	基本的には市民サービスの自主性にまかせ、ガイドライン作成にも委員を参加させてほしい。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知 ③/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5060	5060001	NPO法人ノッポの会	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	ガイドラインで福祉車輛の使用と車椅子の利用者に限定すると活動は1/5となります。利用者のことを考えるとガイドラインでの規制強化には反対します。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知 ③/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるとあるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付期間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について「平成15年9月19日付閣議報告」において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知度の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的な責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じく「丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形であれ、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5061001	NPO法人ネットワーク大府	11
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるとあるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付期間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について「平成15年9月19日付閣議報告」において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知度の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的な責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じく「丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形であれ、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5062001	NPO法人たすけあい名古屋	11

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5061	5061001	NPO法人ネットワーク大府	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	ガイドラインで福祉車両の使用に限定すると利用者は1/20となります。大府市には福祉タクシーもありませんが、誰が高齢者をサポートするのでしょうか。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知 ③(18付)「構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5062	5062001	NPO法人たすけあい名古屋	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	ガイドラインが試案どおりに決定されると、高齢者への移動サービスの提供が1/10程度に縮小されることとなり、高齢者への支援を誰がどの様にするのかの大きな社会問題が残る。つまり福祉車両の使用に限定し、移動困難者の定義を車椅子使用者に限定することは実情を無視してあたりに規制を強化することになる。規制緩和の時代にあたり、規制を掛ける動きに反対します。私達は自発的に、利用者の「安全と利便性」を確保する活動に取り組みます。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知 ③(18付)「構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知症の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的な責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じくらい丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5063001	NPO法人すけっとファミリー	11
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知症の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的な責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じくらい丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5064001	NPO法人さわやかファミリーサポートセンター	11

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5063	5063001	NPO法人すけっとファミリー	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	透析での利用が多く普通車で充分まかなえる状況の中、今後も利用が増える傾向にあり、福祉車両のみでは、対応できません。現状をご理解いただき、柔軟な対応を期待します。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知(3/18付)「構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5064	5064001	NPO法人さわやかファミリーサポートセンター	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	小規模な活動ですが福祉車輛と車椅子に限定すると活動は縮小されます。田舎ですから利用者がお困りになります。規制強化には反対です。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知(3/18付)「構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知度の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的な責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じく「丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切っ捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5065001	NPO法人かくれんぼ	11
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々での参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り締まりの対象としないとの見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。認知度の30のボランティア団体は「移動ネットあいち」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的な責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的で、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すことになることならぬように慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じく「丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷徹に切っ捨てることが行政には許されるのでしょうか？どのような形で、それらの活動に制約の網を開けるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5066001	NPO法人あたたかい心	11

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5065	5065001	NPO法人かくれんぼ	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	移動サービスはしていませんが、実情を無視してあらたに規制を強化することには反対です。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知 ③/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5066	5066001	NPO法人あたたかい心	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	一定の基準は必要であるが、二種免許と福祉車両に限るのは、絶対に止めてもらいたいと思っています。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知 ③/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	1 道路運送法第4条および第80条による規制が時代の変化に合致していないことは共通の認識です。一方でNPOによるボランティア輸送は、行政サービスや公共交通機関でカバーできない隙間をボランティア活動として埋めています。高齢化の進展と介護の社会化の動きのなかで、ボランティア輸送は30年の歴史と、日本全国津々浦々の参加団体が3千あるといわれるまでに拡大し、社会的な評価も定着し、国会における質疑でも法律に抵触するが取り崩しへの対象となしといった見解が示され、このことが関係者の共通の認識となっています。平成16年3月末までに結論を急ぐのではなく、慎重に現状を評価し、あらたな立法を含めて、対策を検討することを要望します。 2 ボランティア輸送は公共交通機関に代替するものでも、補充するものでもありません。従ってボランティア輸送をプロの事業者と同等な立場で評価することには無理があります。最知県の30のボランティア団体は「移動ネットワーク」を結成し、運営要綱を定め、利用者の安全性と利便性を確保して、社会的な責任を果たす努力をしています。成熟した市民社会の形成には、自主的・自発的、活発な責任感のあるNPOの活動が求められています。NPO法成立以来盛り上がりを見せているボランティア活動の芽を潰すこととなることならぬよう慎重な取り組みを望みます。 3 ボランティア輸送の従事者は一般的に時間的な制約が少なく、利用者本位で辛抱強く利用者の要求に従うのが特徴です。家族による介護と同じくらい丁寧で行き届いた支援活動はボランティアならではの強みです。したがってボランティア輸送の利用者の満足度は例外なく極めて高いのが特徴です。このサービスが提供できなくなったときに利用者の要望を誰が叶えるのでしょうか？高齢者・障害者・育児者の要望を冷感に切っただけで行政には許されるのでしょうか！どのような形であれ、それらの活動に制約の綱をかけるガイドラインによる規制には慎重に取り組みを望みます。	5067001	NPO法人あかり	11
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。		特定非営利活動法人 ワークス・コレクション ケアびーくる	11	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5067	5067001	NPO法人あかり	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	ガイドラインで移動困難者の利用にきびしく限定すると利用者は確実に減少します。規制の強化に反対します。	道路運送法 80条 1項 および 国土交通省自動車交通局長通知 3/18付()構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体と云われますが、正確な数や実態把握がなされていません。 介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5096	5096001	特定非営利活動法人 ワークス・コレクション ケアビークル	11	道路運送法80条1項に関する特区ガイドラインの規制		使用車両を福祉車に限定せず、一般車両での事業実施を認めてほしい。 運輸支局間で「運転者」や「運送の対価」に対するガイドラインの取扱いに違いがある(例:二種免許の取扱い。料金がタクシー料金の1/2以下の妥当性など)。営利 非営利の判断は運営協議の場に委ねてほしい。	当団体は特区運送主体として2003年7月14日より事業を開始している。	使用車両の限定について一般車両も認めてほしい以下の要望が出ている。 下肢障害のない重度知的障害児 者や精神障害者の家族から、興味や関心から運転操作機器へ手を伸ばす恐れがあり助手席への乗車は不可。後部は、小型福祉車は車椅子固定装置がなく大型福祉車は運転者と距離があって落ち着かず、安心して乗車できない(異常行動を起こす可能性がある)ので、外出に付添が必要な車椅子の利用会員から、居住性や安全性の面から一般車両を希望。車椅子での乗車より、シートに座って(あるいは助手席を倒して)乗車するほうが居住性が良く疲れない。事故が起きた際も車椅子乗車より安全性が高い。外出先で車椅子介助やトイレ介助、診察時の補佐等が必要なので、タクシーには乗れない。	構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条1項による申請に対する取扱いについて(各地方運輸局長宛3月18日付国土交通省自動車交通局長通知)	国土交通省	添付資料 特区運送主体申請の主旨(03年6月6日) 特区活動状況報告書(10月29日) 朝日新聞記事(11月12日付) シルバー新報記事(10月10日付) 読売新聞記事(7月9日付、11月27日付) 日経新聞記事(6月11日付) 毎日新聞記事(6月16日付、6月17日付) 信濃毎日新聞記事(3月14日付)

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めているものだが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5105001	移動サービスネットワークみやぎ	11	
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めているものだが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5112001	NPO法人WAC 清水さわやかサービス	11	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5105	5105001	移動サービスネットワークみやぎ	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用自体に無理があり、独自の法律が必要である。ただ、特区の特例措置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	平成15年2月の移動サービスシンポジウム参加団体の中で移動サービスを行っている宮城県内9団体の運行車両は42台であり、その内38台(90%)は普通車両です。特区で講じられた措置1206番がそのまま適用されると、少なくとも80パーセントの車両が利用できなくなり、現在利用している移動困難者へのマイナスの影響は極めて大きい。また、移動困難者の定義を車椅子使用者に限定することは現実的でなく、利用者の身体状況に応じて行われるべきものであると考えます。	道路運送法80条1項および国土交通省自動車局長通知(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	当ネットワークの会員「NPO法人住民互助団体「ささえ愛山元」は昨年9月、道路運送法違反の疑いで家宅捜索を受け、その後書類送検、起訴断念(時間がかかることと小さな団体にとって裁判する体力はない)、処分決定(罰金刑)を受け、全国の移動サービス実施団体は危機感をつのらせた。ささえ愛山元におけるサービスの停止は、それまで地元で透析可能な病院が無く(近隣市町村に通っていた透析患者26人)を放り出す結果となったままである。 加入団体数:34
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5112	5112001	NPO法人WAC 清水さわやかサービス	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない	ガイドラインが決定されると高齢者の移動サービスが縮小され、高齢者の支援が困難になると予想されます。2015年に向かい団塊の世代が高齢期を向かえるこれからを、どのように乗り切るといふ大きな課題を抱えている時に、移動サービスが縮小されるといことは大きな社会問題が残ります。車両についても福祉車両に限定することなく、又移動困難者を車椅子使用者に限定することなく(実情にあった改革を要望します。私たちは、自発的に高齢の利用者が「安全と利便性」を確保するための活動に取り組んでいます。	道路運送法80条1項および国土交通省自動車交通局長通知(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体等関係行政を通じて実態把握を行っていただきたい。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めているものだが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5129001	NPO法人友愛しらおい	11	
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めているものだが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5130001	NPO法人友づれワーク	11	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5129	5129001	NPO法人友愛しらおい	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士のたすけ愛活動として柔軟かつ多様性をもって行われるものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則2種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車輛を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車輛の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車輛が必要であり、福祉車両に限定しない。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車輛を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車輛の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車輛が必要であり、福祉車両に限定しない。	特区の全国展開を目前に控え、このまま適用されてはNPO等のボランティア移送の9割がサービス提供できなくなると言われています。市民の助け合いの精神から行われている移動 移送サービスは、交通網が未発達な北国にとって移動困難者に無くてはならないサービスとなっています。このまま全国展開されることになれば、現在利用している移動困難者の生活に大きな影響を与えてしまいます。現状にあったガイドラインの策定を要望いたします。	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体関係機関を通じて実態把握を行って頂きたい。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5130	5130001	NPO法人友づれワーク	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士のたすけ愛活動として柔軟かつ多様性をもって行われるものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則2種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車輛を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車輛の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車輛が必要であり、福祉車両に限定しない。	特区の全国展開を目前に控え、このまま適用されてはNPO等のボランティア移送の9割がサービス提供できなくなると言われています。市民の助け合いの精神から行われている移動 移送サービスは、交通網が未発達な北国にとって移動困難者に無くてはならないサービスとなっています。このまま全国展開されることになれば、現在利用している移動困難者の生活に大きな影響を与えてしまいます。現状にあったガイドラインの策定を要望いたします。	道路運送法第80条第1項 および国土交通省自動車交通局長(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体関係機関を通じて実態把握を行って頂きたい。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5131001	NPO法人わっく室蘭	11	
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	当地区では2種免許をとれる自動車学校はありません。2種が義務づけられたら、活動を続けることができなくなります。普通第1種免許を認めて欲しい。 小額の謝礼で活動しているNPOやボランティアにとって高額な福祉車両を購入する資金はありません。普通乗用車の使用を認めて欲しい。 柔軟に対応できることがNPOの利点です。地域によっても移動制約者は変わってきます。冬季間のアイスバーンは移動制約者を多くします。移動制約者の定義を広義なものにして欲しい。 ガイドラインの作成は私たちの規制となり実際に活動はできなくなります。現在、移動に困っている方に何らかの対応が必要になると思われます。市民にとっても移送のお手伝いは大変苦勞の多いものです。介護タクシー、福祉タクシーのない地域で、たすけあわなければと頑張ってきましたが、移動困難者に対して行政が対応ができるのなら私たちにとっても理想であり、安心できることです。対応策を明らかにすることが先ではないでしょうか？そのためには移送の現状をきちんと把握して欲しいと希望します。	5132001	NPO法人いぶりたすけ愛	11

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5131	5131001	NPO法人わっく室蘭	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士のたすけ愛活動として柔軟かつ多様性をもって行われるものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則2種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車輛を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車輛の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車輛が必要であり、福祉車両に限定しない。	特区の全国展開を目前に控え、このまま適用されればNPO等のボランティア移送の9割がサービス提供できなくなると言われています。市民の助け合いの精神から行われている移動 移送サービスは、交通網が未発達な北国にとって移動困難者に無くてはならないサービスとなっています。このまま全国展開されることになれば、現在利用している移動困難者の生活に大きな影響を与えてしまいます。市民活動の柔軟性、多様性に配慮をお願いいたします。	道路運送法第80条第1項 および国土交通省自動車交通局長(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体関係機関を通じて実態把握を行って頂きたい。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5132	5132001	NPO法人いぶりたすけ愛	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士のたすけ愛活動として柔軟かつ多様性をもって行われるものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則2種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車輛を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車輛の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車輛が必要であり、福祉車両に限定しない。	特区の全国展開を目前に控え、このまま適用されればNPO等のボランティア移送の9割がサービス提供できなくなると言われています。市民の助け合いの精神から行われている移動 移送サービスは、交通網が未発達な北国にとって移動困難者に無くてはならないサービスとなっています。このまま全国展開されることになれば、現在利用している移動困難者の生活に大きな影響を与えてしまいます。高齢少子社会を嘆くだけではなく、できることをしたいと考え頑張ってきた市民にとって憤りを感じます。現状にあったガイドラインの策定を要望いたします。	道路運送法第80条第1項 および国土交通省自動車交通局長(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体関係機関を通じて実態把握を行って頂きたい。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5133001	特定非営利活動法人介護ホームどんぐりの家	11	
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5134001	NPO法人ケアネット伊達	11	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5133	5133001	特定非営利活動法人介護ホームどんぐりの家	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士の助け合い活動として柔軟かつ多様性を持って行われるべきものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例措置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	特区の全国展開を目前に控え、このまま適用されればNPO等のボランティア移送の9割がサービス提供できなくなると言われています。市民の助け合いの精神から行われている移動 移送サービスは、地域の交通事情、利用者の個別な身体状況など多様なニーズに応えるべく誕生し、現在では移動困難者に無くてはならないサービスとなっています。このまま全国展開されることとなれば、現在利用している移動困難者の生活に大きな影響を与えてしまいます。	道路運送法第80条第1項 および国土交通省自動車交通局長(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体関係機関を通じて実態把握を行って頂きたい。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5134	5134001	NPO法人ケアネット伊達	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士のたすけ愛活動として柔軟かつ多様性をもって行われるものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例措置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則二種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車両を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車両の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車両が必要であり、福祉車両に限定しない。	特区の全国展開を目前に控え、このまま適用されればNPO等のボランティア移送の9割がサービス提供できなくなると言われています。市民の助け合いの精神から行われている移動 移送サービスは、交通網が未発達な北国にとって移動困難者に無くてはならないサービスとなっています。このまま全国展開されることとなれば、現在利用している移動困難者の生活に大きな影響を与えてしまいます。現状にあったガイドラインの策定を要望いたします。	道路運送法第80条第1項 および国土交通省自動車交通局長(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体関係機関を通じて実態把握を行って頂きたい。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めているものだが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について「平成15年9月19日付閣議報告」において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5135001	NPO法人福祉サポートイブリ	11	
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めているものだが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について「平成15年9月19日付閣議報告」において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5087001	逗子・葉山お出かけサービス ワーカーズコレクティブくるまやさん	11	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5135	5135001	NPO法人福祉サポートイブリ	11	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	NPOによる移動 移送サービスは、市民同士のたすけ活動として柔軟かつ多様性をもって行われるものである。したがって、運送法適用には反対するが、特区の特例処置が既に全国展開を予定されていることから、その実施にあたっては、許可基準のうち(1)原則2種免許取得(2)車両の限定(3)利用者限定等を見直し、実態に合った基準に改めることを要望する。	利用者の状況、地域事情に応じて行われる移動困難者に対する車輛を使った移動支援活動。移動困難者は、要介護高齢者や障害者、歩行困難者、保育の必要な母子等単独で公共交通機関を利用できない人とする。車輛の運転者は、一定の研修を受けることを条件に、一種免許取得者でよいこととする。利用者を送迎するために適した車輛が必要であり、福祉車両に限定しない。	NPOによる移動 移送サービスは、利用者の事情によって多様に、柔軟に選択肢を持つべきです。例えば道路が十分に整備されていない山間部では、ジープのような頑強な乗り物が必要となります。利用者がより実際の生活に近い形で、リハビリを兼ねて普通乗用車に乗ることも必要です。机上の論議ではなく現実を見て決定して欲しいと要望します。	道路運送法第80条第1項 および国土交通省自動車交通局長(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	移動 移送サービスを行うNPOや社協は全国で2500団体とも言われますが、正確な数や実態把握がなされていません。介護保険事業や支援費事業を行うNPOの中にも移動支援を行っている団体が多くあるため、厚生労働省や自治体関係機関を通じて実態把握を行って頂きたい。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5087	5087001	逗子 葉山お出かけサービス ワーカーズコレクティブくまやさん	11	移動困難者の外出を支援する送迎NPOや非営利市民事業に対する不要・不当な規制をなくす		福祉移動サービスに道路運送法80条1項を適用しないよう求めるもの	高齢者・障害のある方、外出困難な方などを対象としたお出かけのお手伝いをしています。病院・リハビリ学校」などの送迎サービスです。	高齢化が進んだ山坂・谷戸が多い町に住んでいる移動困難な方たちの基本的人権を守られるようまちづくりを私たちは市民の参加型で進めていきたいと考えています。	道路運送法80条1項	国土交通省	福祉輸送は助動的要素が多く 道路運送法では所轄できない。移動サービス市民活動全国組織の自主管理に委ねるか、福祉目的の移動サービス市民活動に関して新たな政策制度を整備すべき

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めているものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。 併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	国土交通省が表明している特区に限らずこの特例をガイドラインとして全国へ運用していく方針を危惧します。 具体的な提案とは言えませんが、福祉輸送における新法立案が早急な課題と考えます。 私自身は移動困難者でもなく移動サービスの提供者でもありません。しかし災害・疾病で移動困難になる可能性はあり、出来る時に人様のお役に立っておこうという気持ちで活動に参加しています。市民活動の移動サービスの発生とその広がりは、同じような思いを持った人がこれだけいるのだから実証に他ならないと思います。 移動に困っている人でも、地域ないでほんの小さな支え合いで助かる人達がいいます。お隣の人を自分の車に乗せてあげる。それを個人主義の現代風に互いの安心安全の為に会員制という契約行為の基に行われる支えあいです。この活動を道路運送法80条という現行の法律の枠にはめる事が不合理です。 現在の社会保障制度を補完している自家用車による支え合い移動サービスは安心・安全の為に自主努力もあり、これを排除するのであれば、高齢者・障害者の移動の権利を保障する制度が確立してから行うべきです。	5088001	山野上行政書士事務所	11
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めているものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。		5089001	NPO法人たすけあいあさひ	11

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5088	5088001	山野上行政書士事務所	11	移動困難者の外出を支援する送迎NPOや非営利市民事業に対する不要・不当な規制をなくす。		・白ナンバーの車両で行う福祉の分野における市民活動移動サービスに関して、道路運送法80条1項(自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない)の適用を止めること。 ・構造改革特別区域法における新たな規制を排除する。運送主体の限定、運送対象者の限定、使用車両の限定、運手者への二種免許の義務付け、運送の対価をタクシーと比較して規定する。等を廃止する。	実費程度の有償で30年前から全国で約2500団体が実施している。任意団体の自家用車による移動サービスを利用する、移動制約者は20～30万人と推測される。	移動サービス市民活動は、生活支援の一部として、行われてきた実績があります。根本的に違う対象に「道路運送法80条」を適用すること自体が、不適当と考えます。80条許可になった場合、国政の上で、最大の尊重されると憲法にあり、国民の不断の努力によつて保持するともあります。移動制約者の移動の権利を守ることは、国と国民が力を合わせ守るべき物であり、道路運送法によつて、制約すべきでは無いと思います。	道路運送法80条1項および国土交通省自動車局長通知(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて、	国土交通省	福祉輸送は助的要素が多く、道路運送法では所轄できない。移動サービス市民活動全国組織の自主管理に委ねるか、あるいは、厚生労働省が福祉目的の送迎サービスに関して新たな法を整備すべきではないか。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5089	5089001	NPO法人たすけあいあさひ	11	移動困難者の外出を支援する送迎NPOや非営利市民事業に対する不要・不当な規制をなくす。		・白ナンバーの車両で行う福祉の分野における市民活動移動サービスに関して、道路運送法80条1項(自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない)の適用を止めること。 ・構造改革特別区域法における新たな規制を排除する。運送主体の限定、運送対象者の限定、使用車両の限定、運手者への二種免許の義務付け、運送の対価をタクシーと比較して規定する。等を廃止する。	実費程度の有償で30年前から全国で約2500団体が実施している。利用する移動制約者は20～30万人と推測される。私たちは、4年まえから、お互い様の助け合いの精神で、また、自分たちが年を取った時の事を想定して、移動制約者の外出を支援してきた。現在利用登録会員は100名年間約6000件の活動であるが、年々需要の増すサービスを行っている。	道路運送法は、バスやタクシートラック等に関する法であり、80条は白タクを取り締まるためのものである。我々の行っている送迎サービスは道路運送法の範疇ではなく、その規制を送迎NPOに適用することにより移動困難者の外出が制限され移動の自由が奪われることになる。構造改革特別区域法により規制緩和が図られたが、3/18付通知により、新たな別の規制を設け、運輸支局が許認可権を行使している。	道路運送法80条1項および国土交通省自動車局長通知(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて、	国土交通省	福祉輸送は助的要素が多く、道路運送法では所轄できない。移動サービス市民活動全国組織の自主管理に委ねるか、あるいは、厚生労働省が福祉目的の送迎サービスに関して新たな法を整備すべきではないか。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めているものだが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5090001	すみれ会	11	
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めているものだが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5091001	あおば	11	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5090	5090001	すみれ会	11	移動困難者の外出を支援する送迎NPOや非営利市民事業に対する不要・不当な規制をなくす。		・白ナンバーの車両で行う福祉の分野における市民活動移動サービスに関して、道路運送法80条1項(自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない)の適用を止めること。 ・構造改革特別区域法における新たな規制を排除する。運送主体の限定、運送対象者の限定、使用車両の限定、運手者への二種免許の義務付け、運送の対価をタクシーと比較して規定する。等を廃止する。	実費程度の有償で30年前から全国で約2500団体が実施している。任意団体の自家用車による移動サービスを利用する、移動制約者は20～30万人と推測される。	移動サービス市民活動は、生活支援の一部として、行われてきた実績があります。タクシーとは似て非なるものです。サービスの内容を知れば、その違いはあまり大きく比較にならないことが分かります。根本的に違う対象に「道路運送法80条」を適用すること自体が、大きな誤りです。80条許可になった場合、担い手が自家用車にかけている自動車保険は業務用保険になり利用者への負担にはね返ります。料金のタクシーの1/2が非営利の実証とはならないと考えます。	道路運送法80条1項および国土交通省自動車局長通知(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	福祉輸送は助動的要素が多く、道路運送法では所轄できない。移動サービス市民活動全国組織の自主管理に委ねるか、あるいは、厚生労働省が福祉目的の送迎サービスに関して新たな法を整備すべきではないか。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5091	5091001	あおば	11	移動困難者の外出を支援する送迎NPOや非営利市民事業に対する不要・不当な規制をなくす。		・白ナンバーの車両で行う福祉の分野における市民活動移動サービスに関して、道路運送法80条1項(自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない)の適用を止めること。 ・構造改革特別区域法における新たな規制を排除する。運送主体の限定、運送対象者の限定、使用車両の限定、運手者への二種免許の義務付け、運送の対価をタクシーと比較して規定する。等を廃止する。	実費程度の有償で30年前から全国で約2500団体が実施している。任意団体の自家用車による移動サービスを利用する、移動制約者は20～30万人と推測される。	移動サービス市民活動は、生活支援の一部として、行われてきた実績があります。タクシーとは似て非なるものです。サービスの内容を知れば、その違いはあまり大きく比較にならないことが分かります。根本的に違う対象に「道路運送法80条」を適用すること自体が、大きな誤りです。「ガイドライン」は、現場を混乱させ、市民活動を縛り、利用者の利便の低下につながります。	道路運送法80条1項および国土交通省自動車局長通知(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	福祉輸送は助動的要素が多く、道路運送法では所轄できない。移動サービス市民活動全国組織の自主管理に委ねるか、あるいは、厚生労働省が福祉目的の送迎サービスに関して新たな法を整備すべきではないか。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めているものだが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。		5092001	岡村道夫	11
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めているものだが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。		はなみずき在宅支援グループ	11	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5092	5092001	岡村道夫	11	移動困難者の外出を支援する送迎NPOや非営利市民事業に対する不要・不当な規制をなくす。		白ナンバーの車両で行う福祉の分野における市民活動移動サービスに関して、道路運送法80条1項(家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない)の適用を止めること。 構造改革特別区域法における新たな規制を排除する。運送主体の限定。運送対象者の限定。使用車両の限定。運手者への二種免許の義務付け。運送の対価をタクシーと比較して規定する。等を廃止する。	実費程度の有償で30年前から全国で約2500団体が実施している。任意団体の家用車による移動サービスを利用する、移動制約者は20～30万人と推測される。	移動サービス市民活動は、生活支援の一部として、行われてきた実績があります。タクシーとは似て非なるものです。サービスの内容を知れば、その違いはあまり大きく比較にならないことが分かります。根本的に違う対象に「道路運送法80条」を適用すること自体が、大きな誤りです。「ガイドライン」は、現場を混乱させ、市民活動を縛り、利用者の利便の低下につながります。	道路運送法80条1項および国土交通省自動車局長通知(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて、	国土交通省	福祉輸送は助的要素が多く、道路運送法では所轄できない。移動サービス市民活動全国組織の自主管理に委ねるか、あるいは、厚生労働省が福祉目的の送迎サービスに関して新たな法を整備すべきではないか。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5093	5093001	はなみずき在宅支援グループ	11	移動困難者の外出を支援する送迎NPOや非営利市民事業に対する不要・不当な規制をなくす。		白ナンバーの車両で行う福祉の分野における市民活動移動サービスに関して、道路運送法80条1項(家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない)の適用を止めること。 構造改革特別区域法における新たな規制を排除する。運送主体の限定。運送対象者の限定。使用車両の限定。運手者への二種免許の義務付け。運送の対価をタクシーと比較して規定する。等を廃止する。	実費程度の有償で30年前から全国で約2500団体が実施している。任意団体の家用車による移動サービスを利用する、移動制約者は20～30万人と推測される。	移動サービス市民活動は、生活支援の一部として、行われてきた実績があります。タクシーとは似て非なるものです。サービスの内容を知れば、その違いはあまり大きく比較にならないことが分かります。根本的に違う対象に「道路運送法80条」を適用すること自体が、大きな誤りです。80条許可になった場合、担い手が家用車にかけている自動車保険は業務用保険になり利用者への負担にはね返ります。料金のタクシーの1/2が非営利の実証とはならないと考えます。	道路運送法80条1項および国土交通省自動車局長通知(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて、	国土交通省	福祉輸送は助的要素が多く、道路運送法では所轄できない。移動サービス市民活動全国組織の自主管理に委ねるか、あるいは、厚生労働省が福祉目的の送迎サービスに関して新たな法を整備すべきではないか。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5094001	NPO法人ワークスコレクティブ「わかっか」	11	
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5095001	移動サービスアクセスワークスコレクティブ「ろーバー」	11	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5094	5094001	NPO法人ワークスコレクティブ わっか	11	移動困難者の外出を支援する送迎NPOや非営利市民事業に対する不要・不当な規制をなくす。		白ナンバーの車両で行う福祉の分野における市民活動移動サービスに関して、道路運送法80条1項(自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない)の適用を止めること。 構造改革特別区域法における新たな規制を排除する。運送主体の限定、運送対象者の限定、使用車両の限定、運手者への二種免許の義務付け、運送の対価をタクシーと比較して規定する。等を廃止する。	実費程度の有償で30年前から全国で約2500団体が実施している。利用する移動制約者は20～30万人と推測される。私たちは、3年まえから、お互い様の助け合いの精神で、また、自分たちが年を取った時の事を想定して、移動制約者の外出を支援してきた。現在利用登録会員は100名年間約1500件の活動を行っている。通院・通学・通所だけでなく様々な外出で生きがいになっている。年々ニーズは上がっている。	道路運送法は、バスやタクシートラック等に関する法であり、80条は白タクを取り締まるためのものである。我々の行っている介助サービスは道路運送法の範疇ではなく、その規制を送迎NPOに適用することにより移動困難者の外出が制限され移動の自由が奪われることになる。構造改革特別区域法により規制緩和が図られたが、3/18付通知により、新たな別の規制を設け、運輸支局が許認可権を行使している。	道路運送法80条1項および国土交通省自動車局長通知(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて	国土交通省	福祉輸送は助的要素が多く、道路運送法では所轄できない。移動サービス市民活動全国組織の自主管理に委ねるか、あるいは、厚生労働省が福祉目的の送迎サービスに関して新たな法を整備すべきと考える。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5095	5095001	移動サービスアクセス ワークスコレクティブ クローバー	11	移動困難者の外出を支援する送迎NPOや非営利市民事業に対する不要・不当な規制をなくす		白ナンバーの車両で行う福祉移動サービスに道路運送法80条1項を適用しないよう求めるもの。また、構造改革特区法における新たな規制を排除するよう求める。	超高齢化時代を迎え、外出困難な高齢者や移動に制約を受けている方々の外出支援サービスを、たすけあいの気持ちを基にした意志ある市民によって行っている。これはニーズから生まれた、これまでの交通政策の不備への市民の対案でもある。病院や施設への送迎だけでなくドアツードア、ペットツーペットの利用者の立場に立った介助つきサービスを任意団体で実施している。福祉車両を1台所有しているが、ほとんどがボランティアの自家用車でサービスを実施している。	道路運送法は、バスやタクシー、トラックなどに関する法律であり、80条は営利の白タクを取り締まるものである。私たちの行っている福祉移動サービスは道路運送法の目的とは異なるものであり、その規制をNPOなどの非営利の福祉移動サービス団体やその車両に適用すれば、今サービスを利用している高齢者や障害のある方など移動困難者の移動の自由が奪われることになる。	道路運送法80条1項および国土交通省自動車局長通知(3/18付)構造改革特区法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送事業における申請に対する取り扱いについて	国土交通省	近年急速に需要が高まっている福祉移動サービスは、道路運送法では所轄できない。新しい市民ニーズに市民力で応える福祉移動サービス事業を支えるための新たな政策制度が必要である。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5097001	NPO法人ワークス・コレクティブ すきっぷ 理事長 去川慶子	11	
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5098001	福祉クラブ生活協同組合 移動サービス ワークスコレクティブららむーぶ神奈川 理事長 橋 維子	11	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5097	5097001	NPO法人ワークーズ・コレクティブ すきっぷ 理事長 去川慶子	11	移動制約者の外出を支援する。送迎NPOの対する不要・不当な規制をなくす		白ナンバー車両で行う福祉分野における市民活動移動サービスに対して、道路運送法80条1項(自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない)の適用を止める事。構造改革特別区域法における、以下の新たな規制を廃止する。 運送主体の限定 運送対象者の限定 使用車両の限定 運転者への二種免許の義務付け 運送の対価をタクシーと比較して規定する	私たちは3年前、「年老いても、障がいがあっても、住みなれたまちで、最後まで人としての尊厳を持って暮らしていきたい」との思いで、地域のお互いさまの精神と、利用する人の視点に立ち、自主自立を大切にしながら移動制約者の生活を支援している。現在利用者60名、年間焼 2,000件サービスを行っている。利用内容は様々で、障がい者、高齢者、病弱者の通院・通学・通学の送迎及び付き添い介助、買物・観光などの送迎及び付き添い介助と、利用者の多種多様なニーズに対応している。例えば、社会福祉協議会のリフト車の急な予約が取れない、介助者がいないと、月2回しか利用できないし、など、制約が多いので利用したい。ショートステイの送迎に利用したい。知的障がい児の養護学校への送迎(介助の必要あり)に利用したい。双子の知的障がい児を病院に連れて行くとき、いっしょに見て欲しいし、母親が病院に行くとき送迎しながら2人を見て欲しい。など	道路運送法は、バスやタクシー、トラックなどに関する法であり、80条は白タクを取り締まるためのものである。我々の行っている介助サービスは道路運送法の範疇ではなく、その規制を送迎NPOに適用することにより、移動制約者の外出が制限され、移動の自由が奪われることになる。構造改革特別区域法により、規制緩和が図られたが、3/18付通知により、新たな別の規制を設け、運輸支局が許認可権を行使している。	道路運送法 80条 1項 ・ 国土交通省自動車局長通知 3/18付け 構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取扱いについて」	国土交通省	
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5098	5098001	福祉クラブ生活協同組合 移動サービス ワーカーズコレクティブららむーぶ神奈川 理事長 橋 維子	11	移動困難者に移送介助を実施している非営利団体の活動に沿った改革を望む		移動困難者に対して実施している移送と介助は切り離して考えられない。(道路運送法除外を含めて現活動団体に沿ったガイドラインを示して欲しい)	2003年1月から横浜市神奈川区の主に高齢者、障がい児者、複数の乳幼児とその母親の支援を含め総合的な外出介助を行っています。 *福祉車両1台 ワーカーの自家用車 15台 *ワーカー 18名 *利用登録者 42名 *活動時間 7.6時間 (2003年度10月)	*現在、自家用普通車稼働率70%。福祉車両は必要としないまでも1人では外出困難な方、知的・身体に障害を持った方、複数の乳幼児を連れた母親の支援などが多い。 *公的な移送サービスは市民団体や非営利の事業所と比較して制約が多く自由な移動に欠ける傾向がある。	道路運送法 80条 1項 ・ 国土交通省自動車局長通知 3/18付け 構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取扱いについて」	国土交通省	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5099001	移動サービス ワークスコレクティブら むーぶ港北理事 長 関口陽子	11	
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5100001	福祉クラブ生活 協同組合移動 サービス ワークスコレク ティブら むーぶ 藤 沢 理事長 鎌田麻子	11	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5099	5099001	移動サービスワーカーズコレクティブららむーぶ港北理事長 関口陽子	11	市民の非営利な外出支援サービスを道路運送法80条で規制しない		1.車両限定について 活動に使う車両を福祉車両に限定せず、白ナンバー乗用車も可能とする 2.法人格について サービス実施団体に法人格取得を義務づけせず、関連団体(社会福祉協議会など)自治体にその判断を委ねる。 3.利用者制限について 利用は移動困難者とし、地域の助け合いの観点から介護保険認定者に限定しない	福祉クラブ生協の中で家事介護、食事サービスに続き2000年4月より在宅福祉サービスの一環として移動サービスを行っている。福祉車両3台と担い手の自家用車を使用して、通院 通所だけでなくコンサートや美術館などの生活に潤いを与える外出支援も行っている。現在登録会員132名、活動件数186件、活動時間数329時間(2003年10月)	1.現在利用車両のうち自家用車の占める割合は50%を超えている。着替えその他ほんの少しの介助があれば自家用車に乗れる方、知的障害の方、母親が病気で子供の通園ができない場合の送迎など福祉車両を必要としない方も多い。 2.地域で活動している移送サービスの団体の中にはボランティアグループや法人格をもたない非営利の市民活動団体が多く、法人格取得を義務づけることによってその活動が大きく妨げられることは明かである。 3.他の交通手段を利用することができる方は対象外として、介護保険の対象にならない難病の方や精神的に不安定な方などは、一人で外出するのが不安 困難な場合があり、年齢に関係なく外出支援のサービスを必要としている。地域の助け合いは介護保険認定や障害手帳だけで支援の必要度を測ることは出来ない。	道路運送法80条1項・国土交通省自動車局長通知(3/18付)「構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取扱いについて」	国土交通省	
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5100	5100001	福祉クラブ生活協同組合移動サービスワーカーズコレクティブららむーぶ 藤沢 理事長 鎌田麻子	11	移動困難者に移送介助を行う非営利団体に不当な規制をしない		移動困難者のために実施する移送介助サービスに対しては、道路運送法80条1項(自家用自動車は有償で運送の用に共してはならない)の適用を除外すること。何らかの枠組みが必要なら厚労省の所管で現実的なガイドラインを作成すること。	私たちは相互扶助の精神で昨年6月から藤沢市在住の高齢 障害による移動困難者を対象に、会員制による移送介助・・・外出準備の身体介助、トイレの手伝いなどを含む総合的な外出支援・・・をスタートした。現在ワーカー22名中11名がホームヘルパー資格保有者で、福祉車両2台とワーカー所有の自家用車20台で、10月の実績は利用登録会員51名、利用件数187件、介助時間229時間です。高齢化の進行により今後大幅な増加が見込まれるので、来年初めには福祉車両を1台増車の予定です。	現時点では私達は規制を受けていませんが、今回の「特区」推進にあたり3月18日に国交省から提示されたガイドラインが実施されることになれば、私たちの活動に支障が出る結果となり、移動困難者にとって由々しき事態になりかねません。 (1)対象車種には普通自動車が不可欠で、もし除外されれば移動困難者の約7割がサービスを受けられなくなります。身体状況により福祉車両より普通車の方がいいケースは沢山報告されています。 (2)事業(活動)主体は特定の法人に限定せず、各地で活動を展開している任意団体も含めるべきで、さもなければ移送介助件数は半減します。 (3)2種免許条件は利益追求のため不慣れた道路も走り、不特定多数の客を相手にする運送業者には必要でも、馴れた道路でかつ特定の会員のみを相手にしている私達には不要な条件です。事故発生率を調べて頂ければ運送業者に比べいかに私達が安全運転を励行しているかが分かります。	道路運送法80条1項および国土交通省自動車局長通知(3/18付)「構造改革特区に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条1項による申請に対する取扱いについて」	国土交通省	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、「規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5101001	福祉クラブ生活協同組合移動サービスワーカーズ・コレクティブ「らむーぶ」かまくら理事長 竹本和子	11	
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、「規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5102001	福祉クラブ生活協同組合理事長 田川元子	11	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5101	5101001	福祉クラブ生活協同組合 移動サービス ワーカーズ・コレクティブ「らむーぶ」かまくら 理事長 竹本和子	11	移動困難者の移送介助を行っている非営利団体に、非現実的な規制をしない		活動に使う車両をしるナンバー乗用車も可能とする 法人格の枠を広げる(生協法人等も含める) 利用者は移動困難者とし、介護保険認定者などの枠で限定しない	福祉クラブ生協の掲げる在宅福祉サービスの一環として、家事介護・配食に続いて移動介助のサービスを行っている。 福祉車両2台と、会員の自家用車を利用して活動している。 通院・通所が78%、他は在宅で暮らしながら普通の人たちと同じく生活する上で必要なことをこなすために、又、楽しむために利用する外出支援をしている。 利用登録会員 112名 サービス提供会員 32名 活動件数 169件 活動時間 352時間 (2003年10月実績)	通院・通所の方の多くは、普通乗用車での見守りのケアで差し障りはなく福祉車両を必要とする方ばかりではない 福祉車両ではなく普通乗用車を指定されるケースも多い。(家族のケアで、外出しているのだから他に示したい。これが在宅での生活に活力を生み出している。) 命を支えるだけの最低の枠ではなく人間らしく生活できるための視点を持って細やかな施策が必要。	道路運送法 80条 1項 国土交通省自動車局長通知 ③/18付け Y 構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取扱いについて」	国土交通省	
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5102	5102001	福祉クラブ生活協同組合 理事長 田川元子	11	市民の非営利な外出支援サービスを道路運送法80条で規制しない		1.車両限定について 活動に使う車両を福祉車両に限定せず、白ナンバー乗用車も可能とする 2.法人格について サービス実施団体に法人格取得を義務づけせず、関連団体(社会福祉協議会など)・自治体にその判断を委ねる。 3.利用者制限について 利用は移動困難者とし、地域の助け合いの観点から介護保険認定者に限定しない	福祉クラブ生協は組合員の助け合いを軸に福祉サービスを展開しており、その活動は介護保険事業など組合員を超えて地域に広がっている。(神奈川県24団体) 外出支援サービスについては4団体と連携し、組合員のカンパで購入された車両を含む福祉車両8台を所有している。その活動は、移動困難者の生活を支える外出支援、また、生活を豊かにするという観点からお花見・コンサートなどの外出支援も行っている。 事業実績は、登録会員306人、活動件数513件、活動時間数842.5時間(2003/9月度)	1.活動する車両は会の所有する福祉車両8台を含む活動組合員の自家用車で、その利用は実績の60%を超える。知的障害、精神的不安が大きい少額の介助で普通車に乗れる人、母親が病気の際の子どもの通園支援など、地域で求められる外出支援はさまざま、利用者が自分の身体状況を含め、普通乗用車・福祉車両を選択することができる。福祉車両・福祉車両を選択することができる。福祉車両を選択することが重要である。また、現在普通乗用車に比べて、現行普通乗用車に比べて、結果的に福祉車両の維持管理費増による価格の高いサービスを提供せざるを得なくなる。地域の資源(個人の車)の有効活用につながらない。 2.福祉クラブ生協は、生協法人格を持って地域に責任ある福祉サービスを展開している。連携する団体については、個々の法人格取得ではなく生協法人として社会的責任を負う。また、地域には小グループの地域活動として移動サービスが存在する。これら一つひとつに法人格取得を義務付けるのではなく当該自治体など公的機関の判断にこれを委ねるのが妥当。 3.移動困難者の判断については、個々も十分に検討すべきであるが、地域で支援を必要とする人は、重病・難病など40~50代の若い世代も少なくない。また、病気の子どもなど親が対応できない事例もあり、高齢者・障がい者に限定出来ない。	道路運送法 80条 1項 国土交通省自動車局長通知 ③/18付け Y 構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取扱いについて」	国土交通省	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5103001	NPO法人ワークス・コレクティブ・キャリージョイ	11	
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	道路運送法第80条第1項、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)	道路運送法第80条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	C		要望は、旅客の安全や利用者保護を確保し、利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していく趣旨により、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の福祉輸送を認めた道路運送法第80条による許可制度の運用を「不要な規制」であるとして撤廃を求めるものであるが、同制度の運用は、地方公共団体が認定を受けた特区における規制緩和措置として行われるものであり、一般的にNPO等に対する規制の強化を目的としたものではない。 また、規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応について」(平成15年9月19日付閣議報告)において、「NPOによるボランティア輸送について、すでに認定された構造改革特別区域における結果を踏まえ、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施する。」こととされており、当然のことながら、ご提案の内容も特例措置の内容を見直す上での貴重な御意見として真摯に検討を行っていくこととしているが、今般いただいた各団体の要望には具体的な緩和の内容及びその理由が明確にされていないものもあるため、より具体的な意見として提出いただけるとありがたいと考えている。		国土交通省自動車交通局旅客課 重田裕彦 03-5253-8568 shigeta-h2hq@mlit.go.jp	全国化に際して、要望にある要件の緩和(車両限定の撤廃等)について、措置されるのか、明確にされたい。	5104001	ワークスコレクティブ「そよ風」	11	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5103	5103001	NPO法人ワークーズ・コレクティブ・キャリッジョイ	11	移動困難者の外出を支援する送迎NPOに対する不要・不当な規制をなくす。		白ナンバーの車両で行う福祉の分野における市民活動の移動サービスに関して、道路運送法80条1項(自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない)の適用を止めること。 ・構造改革特別区域法における新たな規制を排除する。運送主体の限定 運送対象者の限定 使用車両の限定 運転者への二種免許の義務付け 運送の対価をタクシーと比較して規定する。等を廃止する。	私たちは9年前から、お互い様の助け合いの精神と、利用者の立場(何れは自分たちも利用者になる事を想定し手)で、利用者のニーズにあわせて移動制約者の外出を支援してきました。現在利用登録者は約160名、年間約3000件のサービスを行っている。利用ケースは実に様々で、障害者、高齢者、秒弱者及び、知的障害者、視覚障害者等の通院や通所、買い物、観光等の送迎と付添いを個々に合わせて行っている。例えば、行政等の行う送迎の予約が取れなくて利用する、デイサービスの送迎者が家の前まで来ない(狭い路地)、重度障害児の通院で、母親1人では対応できない、等様々である。	道路運送法は、バスやタクシー等に関する法であり、80条は白タクを取り締まるためのものである。我々の行っている介助サービスは道路運送法の範疇ではなくその規制を送迎NPOに適用することにより、移動制約者の外出が制限され移動の自由が奪われる事になる。構造改革等別区域法により、規制緩和が図られたというが、3/18の通知により、運輸支局が許認可権を行使したり、新たな規制がかかっている。	道路運送法80条1項及び国土交通省自動車局長通知の構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	福祉送迎は介助要素が多く、道路運送法では所轄できないう、移動サービス市民活動団体等の自主管理に委ねるか、福祉目的の送迎サービスに関して、新たな法を整備すべきである。タクシー業とは、明らかに違うものである事を示す手立てを考える事も一考と考える。
(126080)	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外	5104	5104001	ワークーズコレクティブ「そよ風」	11	移動困難者の外出を支援する送迎NPOや非営利市民事業に対する不要・不当な規制をなくす。		白ナンバーの車両で行う福祉の分野における市民活動移動サービスに関して、道路運送法80条1項(自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない)の適用を止めること。 ・構造改革特別区域法における新たな規制を排除する 運送主体の限定 運送対象者の限定 使用車両の限定 運手者への二種免許の義務付け 運送の対価をタクシーと比較して規定する。等を廃止する。	実費程度の有償で30年前から全国で約2500団体が実施している。利用する移動制約者は20～30万人と推測される。私たちは、5年まえから、お互い様の助け合いの精神で、また、自分たちが年を取った時の事を想定して、移動制約者の外出を支援してきた。現在利用登録会員は46名年間約500件の小規模であるが、年々需要の増すサービスを行っている。	道路運送法は、バスやタクシートラック等に関する法であり、80条は白タクを取り締まるためのものである。我々の行っている介助サービスは道路運送法の範疇ではなくその規制を送迎NPOに適用することにより移動困難者の外出が制限され移動の自由が奪われることになる。構造改革特別区域法により規制緩和が図られたが、3/18付通知により、新たな別の規制を設け、運輸支局が許認可権を行使している。	道路運送法80条1項および国土交通省自動車局長通知(3/18付)構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取り扱いについて」	国土交通省	福祉輸送は介助的要素が多く、道路運送法では所轄できない。移動サービス市民活動全国組織の自主管理に委ねるか、あるいは、厚生労働省が福祉目的の送迎サービスに関して新たな法を整備すべきではないか。

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126250)	海上輸送用シャーシーの駐車場確保のための複数台登録の容認	自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条 貨物自動車運送事業法第4条、第6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 D-1 E		<ul style="list-style-type: none"> ご提案のような方法により複数登録を行うシャーシーを特定化や利用実態の把握をすることができたとしても、フェリー会社等が確保しているシャーシー置場や船内にあるシャーシーの数は、景気変動、季節変動、トラック事業者のフェリー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極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ーの使用を認めることはできない。仮に、フェリー会社等が確保しているシャーシー置場や船内にあるシャーシー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ー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。なお、フェリー会社等が確保しているシャーシー置場や市の港湾局が提供する港湾用地等の陸上の駐車スペースについては、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。(特区として対応不可) 		自動車交通局 貨物課 羽矢 憲史、内線41-323、haya-k2am@mlit.go.jp	貴省からの回答では「フェリー会社等が確保しているシャーシー置場や船内にあるシャーシーの数は、景気変動、季節変動、トラック事業者のフェリーの利用状況等により変動する」とあるが、同一航路に反復継続して利用される海上輸送シャーシー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、シャーシー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。具体的に検討し、回答されたい。	5021203	社団法人日本経済団体連合会	11	
(126250)	(上記の続き) 海上輸送用シャーシーの駐車場確保のための複数台登録の容認					<p>(上記の続き)</p> <ul style="list-style-type: none"> 「段積み」とはどのような駐車形態を指しているか必ずしも明らかではないが、シャーシーの車庫については、従来より、立体式や立掛け式といったシャーシーを立体的に保管する構造を有するものも認められており、当該車庫が「段積み」を可能とする設備を有しているものであれば、「段積み」によって駐車可能な数のシャーシーの使用が認められる。(現行の規定により対応可能) ヘッドと対になっていないシャーシーの車庫については、当該シャーシーを駐車できる面積を確保すれば足りることとしており、ヘッド・シャーシー対分の面積を要求する法令等の規定はなく、またそのような運用の実態もない。(事実誤認) 				5021203	社団法人日本経済団体連合会	12	
(126250)	海上輸送用シャーシーの駐車場確保のための複数台登録の容認	自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条 貨物自動車運送事業法第4条、第6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 D-1 E		<ul style="list-style-type: none"> ご提案のような方法により複数登録を行うシャーシーを特定化や利用実態の把握をすることができたとしても、フェリー会社等が確保しているシャーシー置場や船内にあるシャーシーの数は、景気変動、季節変動、トラック事業者のフェリー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極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ーの使用を認めることはできない。仮に、フェリー会社等が確保しているシャーシー置場や船内にあるシャーシー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ー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。なお、フェリー会社等が確保しているシャーシー置場や市の港湾局が提供する港湾用地等の陸上の駐車スペースについては、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。(特区として対応不可) 		自動車交通局 貨物課 羽矢 憲史、内線41-323、haya-k2am@mlit.go.jp	貴省からの回答では「フェリー会社等が確保しているシャーシー置場や船内にあるシャーシーの数は、景気変動、季節変動、トラック事業者のフェリーの利用状況等により変動する」とあるが、同一航路に反復継続して利用される海上輸送シャーシー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、シャーシー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。具体的に検討し、回答されたい。	5035015	社団法人日本船主協会	11	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126250)	海上輸送用シャーシの駐車場確保のための複数台登録の容認	5021	5021203	社団法人日本経済団体連合会	11	フェリー RORO 船利用に供するトレーラーシャーシに関する規制の緩和		フェリー・RORO船利用を目的として登録しているシャーシに限った上で、シャーシ1台の登録車庫に対し複数台の車庫利用を認めるべきである。		フェリー・RORO船利用を目的として登録しているシャーシは、殆どは埠頭地区、駐車場または洋上にあるのが実態でありながら、シャーシ1台毎に車庫登録が義務付けられているため、不要な車庫を確保するコストが生じている。例えば、常に回転しているシャーシが300台ある場合、その内訳として、洋上に100台、船待のため埠頭地区に停車中が100台ある一方、本当に車庫を必要とするのは100台のみという運用実態であっても、事業主は300台分の駐車スペースを確保しなければならず、200台分空となっている駐車場代の負担を強いられている。	貨物自動車運送事業法第4条 道路運送車両法第61条	警察庁 国土交通省	現状では、ヘッド1台に対し、複数シャーシの登録が認められており、しかもそのシャーシの殆どは埠頭地区、駐車場または洋上にあるのが実態でありながら、シャーシ1台毎に車庫登録が義務付けられている。
(126250)	(上記の続き) 海上輸送用シャーシの駐車場確保のための複数台登録の容認	5021	5021203	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) フェリー RORO 船利用に供するトレーラーシャーシに関する規制の緩和				(上記の続き) また、シャーシは自走できないにも拘わらず、ヘッドと同様1年ごとに車検を受けなければならない、さらにコストが掛かり、それらが運賃に跳ね返っている。 環境保護の観点から、フェリー RORO 船を利用した物流コストが軽減され、価格競争力がつけば、モーダルシフトを拡大できる。 シャーシの段積み認めることによって路上駐車懸念は払拭し得る。		警察庁 国土交通省	
(126250)	海上輸送用シャーシの駐車場確保のための複数台登録の容認	5035	5035015	社団法人日本船主協会	11	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一般的なトラック同様、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、船内及び埠頭地区の駐車場に限られ、かつ運用上常時海上輸送のものもある。トレーラーヘッド、シャーシ夫々1台ずつの車庫取得に加え、埠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。	車庫法第3条、貨物自動車運送事業法第4条	警察庁 国土交通省	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126250)	(上記の続き) 海上輸送用シャーシの駐車場確保のための複数台登録の容認					(上記の続き) ・「段積み」とはどのような駐車形態を指しているか必ずしも明らかではないが、シャーシの車庫については、従来より、立体式や立掛け式といったシャーシを立体的に保管する構造を有するものも認められており、当該車庫が「段積み」を可能とする設備を有しているものであれば、「段積み」によって駐車可能な数のシャーシの使用が認められる。(現行の規定により対応可能) ・ヘッドと対になっていないシャーシの車庫については、当該シャーシを駐車できる面積を確保すれば足りることとしており、ヘッド・シャーシ対分の面積を要求する法令等の規定はなくまたそのような運用の実態もない。(事実誤認)					5035015	社団法人日本船主協会	12
(126250)	海上輸送用シャーシの駐車場確保のための複数台登録の容認	自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条 貨物自動車運送事業法第4条、第6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 D-1 E		・ご提案のような方法により複数登録を行うシャーシを特定化や利用実態の把握をすることができたとしても、フェリー会社等が確保しているシャーシ置場や船内にあるシャーシの数は、景気変動、季節変動、トラック事業者のフェリー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極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、フェリー会社等が確保しているシャーシ置場や船内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。なお、フェリー会社等が確保しているシャーシ置場や市の港湾局が提供する港湾用地等の陸上の駐車スペースについては、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。(特区として対応不可)		自動車交通局 貨物課 羽矢 憲史、内線41- 323、haya- k2am@mlit.go.jp	費省からの回答では「フェリー会社等が確保しているシャーシ置場や船内にあるシャーシの数は、景気変動、季節変動、トラック事業者のフェリーの利用状況等により変動する」とあるが、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、具体的に検討し、回答されたい。	5077012	任意団体	11	
(126250)	(上記の続き) 海上輸送用シャーシの駐車場確保のための複数台登録の容認					(上記の続き) ・「段積み」とはどのような駐車形態を指しているか必ずしも明らかではないが、シャーシの車庫については、従来より、立体式や立掛け式といったシャーシを立体的に保管する構造を有するものも認められており、当該車庫が「段積み」を可能とする設備を有しているものであれば、「段積み」によって駐車可能な数のシャーシの使用が認められる。(現行の規定により対応可能) ・ヘッドと対になっていないシャーシの車庫については、当該シャーシを駐車できる面積を確保すれば足りることとしており、ヘッド・シャーシ対分の面積を要求する法令等の規定はなくまたそのような運用の実態もない。(事実誤認)					5077012	任意団体	12
(126260)	車検期間の延長	道路運送車両法第61条 道路運送車両法施行規則第37条	使用者によって自動車検査証の有効期間を変えることはしていない。	C		規制改革の推進に関する第2次答申(平成14年12月12日)にもあるように、安全で環境と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、その結果に基づき所要の措置を講ずることとしている。		自動車交通局 技術安全部技 術企画課 塩田 03-5253-8590 shioda- k24r@mlit.go.jp	本提案については検討の対象とされているのか、明らかにされたい。また、特区において先行的に実施できないか、検討し回答されたい。	5003001	個人	11	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126250)	(上記の続き) 海上輸送用シャーシーの駐車場確保のための複数台登録の容認	5035	5035015	社団法人日本船主協会	12	(上記の続き) 内航輸送用トレーラーシャーシーの車庫に関する規定の見直し						警察庁 国土交通省	
(126250)	海上輸送用シャーシーの駐車場確保のための複数台登録の容認	5077	5077012	任意団体	11	シャーシー(トラクターヘッドに牽引される車)に関する規制改革		<p>シャーシーの車検有効期限1年を2年に見直しを要望する。</p> <p>シャーシーの車庫に関する規制につき、段階みができるよう改革を要望する。</p> <p>車庫面積が牽引車と非牽引車一対で決められているが、非牽引車だけの場合も設定するよう要望する。</p>	<p>シャーシーの車検制度では、自動車車検の有効期限は一般のトラック同様一年である。</p> <p>シャーシーの車庫に関する規制でも一般トラック同様に届出が必要である。</p> <p>貨物自動車運送事業の一般貨物自動車運送事業経営許可申請の際に「自動車車庫」の位置、収容能力、道路幅員を届出する。その後、車輛を増減車した際は、各営業所に配置する事業用自動車の種別ごとの数の変更として、変更届を提出。</p> <p>その際、添付書類として、既認可自動車車庫の位置、収容能力及び増減車後必要となる車庫面積が必要。</p> <p>事業用自動車(普通自動車)で、計画車輛に牽引車、被牽引車を含む場合の最低車輛台数の算定方式は、牽引車1両と被牽引車1両一対を1両と算定。</p> <p>計画車輛の最大積載量に基づく必要面積はイ.7.5トン超車は38m² ロ.7.5トン以下車28m² ハ.2トンロング車20m² ニ.2トン以下車15m²以上のように「営業許可申請」の際、及びその後の「変更届」時に、利用実態に拘わらず、その規制に関連した諸確認を受けている。</p>	<p>シャーシーの車検制度の改革</p> <p>シャーシーは動力を持たず、トラクター(ヘッド)に牽引されるだけである。特に安全性に問題はないと思われるので、車検有効期限1年を2年に見直しをお願いしたい。</p> <p>シャーシーの車庫に関する規制の改革</p> <p>トレーラーヘッド一台に対しシャーシーは数台所有しているのが通例である。利用実態に合わせ、また、構造上も問題がないことから車庫内での段積みも許可するよう、また、非牽引車だけの場合の車庫面積の設定等車庫に関する規制の改革をお願いしたい。</p>	<p>車検制度 道路運送車輛法 第48条、61条</p> <p>車庫規制 貨物自動車運送事業法第9条の3(事業計画の変更)貨物自動車運送事業施行規則第6条(事業計画の変更の届出)</p>	警察庁 国土交通省	
(126250)	(上記の続き) 海上輸送用シャーシーの駐車場確保のための複数台登録の容認	5077	5077012	任意団体	12	シャーシー(トラクターヘッドに牽引される車)に関する規制改革						警察庁 国土交通省	
(126260)	車検期間の延長	5003	5003001	個人	11	小型二輪自動車の初回の車検有効期間の延長		<p>小型二輪自動車の初回の車検有効期間について他の家用自動車と同様に2年から3年への延長を要望する。は、平成11年の道路運送車輛法の改正により運送の用に供する自動車について初回の車検有効期間が1から2年に、家用自動車のそれが2から3年になったにも関わらず、2年のままである。</p>	なし	<p>小型二輪自動車の初回の車検有効期間については、平成11年の道路運送車輛法の改正により運送の用に供する自動車について初回の車検有効期間が1から2年に、家用自動車のそれが2から3年になったにも関わらず、2年のままである。</p> <p>運送用で無いという性格、技術の発展による機械の信頼性の向上、四輪自動車の車検と同じく消費者の家計を圧迫している、等の点が要望理由である。</p> <p>また、前回の規制改革によりいわゆる二輪オートマチック免許制度の創設が認められ、二輪車の有効活用・二輪車市場の活性化を図る中で、加えてこの要望の実現も必要と考える。</p>	道路運送車輛法第60条第1項および第2項、第61条第1項および第2項他	国土交通省	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(126260)	車検期間の延長	道路運送車両法第61条 道路運送車両法施行規則第37条	使用者によって自動車検査証の有効期間を変えることはしていない。	C		規制改革の推進に関する第2次答申(平成14年12月12日)にもあるように、安全で環境と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、その結果に基づき所要の措置を講ずることとしている。		自動車交通局 技術安全部技術企画課 塩田 03-5253-8590 shioda-k24r@mlit.go.jp	本提案については検討の対象とされているのか、明らかにされたい。 また、特区において先行的に実施できないか、検討し回答されたい。		5021203	社団法人日本経済団体連合会	21
(126260)	車検期間の延長	道路運送車両法第61条 道路運送車両法施行規則第37条	使用者によって自動車検査証の有効期間を変えることはしていない。	C		規制改革の推進に関する第2次答申(平成14年12月12日)にもあるように、安全で環境と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、その結果に基づき所要の措置を講ずることとしている。		自動車交通局 技術安全部技術企画課 塩田 03-5253-8590 shioda-k24r@mlit.go.jp	本提案については検討の対象とされているのか、明らかにされたい。 また、特区において先行的に実施できないか、検討し回答されたい。		5021205	社団法人日本経済団体連合会	11
(126260)	車検期間の延長	道路運送車両法第61条 道路運送車両法施行規則第37条	使用者によって自動車検査証の有効期間を変えることはしていない。	C		規制改革の推進に関する第2次答申(平成14年12月12日)にもあるように、安全で環境と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、その結果に基づき所要の措置を講ずることとしている。		自動車交通局 技術安全部技術企画課 塩田 03-5253-8590 shioda-k24r@mlit.go.jp	本提案については検討の対象とされているのか、明らかにされたい。 また、特区において先行的に実施できないか、検討し回答されたい。		5035014	社団法人日本船主協会	11
(126260)	車検期間の延長	道路運送車両法第61条 道路運送車両法施行規則第37条	使用者によって自動車検査証の有効期間を変えることはしていない。	C		規制改革の推進に関する第2次答申(平成14年12月12日)にもあるように、安全で環境と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、その結果に基づき所要の措置を講ずることとしている。		自動車交通局 技術安全部技術企画課 塩田 03-5253-8590 shioda-k24r@mlit.go.jp	本提案については検討の対象とされているのか、明らかにされたい。 また、特区において先行的に実施できないか、検討し回答されたい。		5077012	任意団体	21

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(126260)	車検期間の延長	5021	5021203	社団法人日本経済団体連合会	11	フェリー・RORO 船利用に供するトレーラーシャーシに関する規制の緩和		フェリー・RORO船利用を目的として登録しているシャーシに限った上で、シャーシ1台の登録車庫に対し複数台の車庫利用を認めるべきである。		フェリー・RORO船利用を目的として登録しているシャーシは、殆どは埠頭地区、駐車場または洋上にあるのが実態でありながら、シャーシ1台毎に車庫登録が義務付けられているため、不要な車庫を確保するコストが生じている。例えば、常に回転しているシャーシが300台ある場合、その内訳として、洋上に100台、船待のため埠頭地区に停車中が100台ある一方、本当に車庫を必要とするのは100台のみという運用実態であっても、事業主は300台分の駐車スペースを確保しなければならず、200台分空となっている駐車場代の負担を強いられている。	貨物自動車運送事業法第4条 道路運送車両法第61条	警察庁 国土交通省	現状では、ヘッド1台に対し、複数シャーシの登録が認められており、しかもそのシャーシの殆どは埠頭地区、駐車場または洋上にあるのが実態でありながら、シャーシ1台毎に車庫登録が義務付けられている。
(126260)	車検期間の延長	5021	5021205	社団法人日本経済団体連合会	11	営業用車両(トラック・トレーラー)の車検期間等の見直し		車両総重量8トン以上のトラック・トレーラーについて、8トン未満のトラックと同様に現行1年の車検期間を2年に延長すべきである。		技術革新により自動車の基本性能は飛躍的に高まっており、車検期間の延長に十分対応可能であるにもかかわらず、車検期間が短く必要以上に車両維持点検費用が生じている。 フェリーやRORO船で運ばれるトラックやトレーラーは、輸送距離が短く、それ自体損耗・劣化が少ないことに加え、モーダルシフトという観点からも、環境負荷の軽減に寄与する。	道路運送車両法第48条(定期点検整備) 道路運送車両法第61条(自動車検査証の有効期間)	国土交通省	貨物の運送の用に供する車両の自動車検査証有効期間については、車両総重量8トン未満トラックの初回車検期間は2年、その他車両は1年となっている。
(126260)	車検期間の延長	5035	5035014	社団法人日本船主協会	11	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。		内航輸送用のトレーラーシャーシに対する自動車検査証の有効期限は、毎日陸上輸送している一般のトラック同様1年である。主に海上輸送用であるトレーラーシャーシは、本船船内または埠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。	道路運送車両法第61条(自動車検査証の有効期限)	国土交通省	
(126260)	車検期間の延長	5077	5077012	任意団体	11	シャーシ(トラクターヘッドに牽引される車)に関する規制改革		シャーシの車検有効期限1年を2年に見直しを要望する。 シャーシの車庫に関する規制につき、段階みができるよう改革を要望する。 車庫面積が牽引車と非牽引車一対で決められているが、非牽引車だけの場合も設定するよう要望する。	シャーシの車検制度では、自動車検査証の有効期限は一般のトラック同様一年である。 シャーシの車庫に関する規制でも一般トラック同様に届出が必要である。 貨物自動車運送事業の一般貨物自動車運送事業経営許可申請の際に「自動車車庫」の位置、収容能力、道路幅員を届出する。その後、車輛を増減車した際は、各営業所に配置する事業用自動車の種別ごとの数の変更として、変更届を提出。 その際、添付書類として、既認可自動車車庫の位置、収容能力及び増減車後必要となる車庫面積が必要。 事業用自動車(普通自動車)で、計画車輛に牽引車、被牽引車を含む場合の最低車輛台数の算定方式は、牽引車1両と被牽引車1両一対を1両と算定。 計画車輛の最大積載量に基づく必要面積はイ.7.5トン超車は38m ² ロ.7.5トン以下車28m ² ハ.2トンロング車20m ² ニ.2トン以下車15m ² 以上のように「営業許可申請」の際、及びその後の「変更届」時に、利用実態に拘わらず、その規制に関連した諸確認を受けている。	シャーシの車検制度の改革 シャーシは動力を持たず、トラクター(ヘッド)に牽引されるだけである。特に安全性に問題はないと思われるので、車検有効期限1年を2年に見直しをお願いしたい。 シャーシの車庫に関する規制の改革 トレーラーヘッド一台に対しシャーシは数台所有しているのが通例である。利用実態に合わせ、また、構造上も問題がないことから車庫内での段積みも許可するよう、また、非牽引車だけの場合の車庫面積の設定等車庫に関する規制の改革をお願いしたい。	車検制度 道路運送車両法 第48条、61条 車庫規制 貨物自動車運送事業法第9条の3(事業計画の変更)貨物自動車運送事業施行規則第6条(事業計画の変更の届出)	警察庁 国土交通省	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	連絡先	当室からの再検討要請	要望主体提出意見(特区室取扱い分のみ)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
(127060)	強制水先の必要な船舶(外国籍船)の見直し	水先法第13条(強制水先)同法施行規程第22条(強制水先)	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的な安全制度であり、自治体の区域に収まらない広域的な船舶交通流に着目した社会的な安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかかわる安全確保のための代替措置はない。 水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と通航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいる。 さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	C		日本籍船の船長に限られている航海実歴による強制水先の免除の特例については、現在、総合規制改革会議のエネルギー運輸WGにおいて取り上げられているところであり、その議論の結果を踏まえ対応することとしたい。		海事局海技資格課 木村 03-5253-8655 kimura-m2xc@mlit.go.jp	検討要請について回答されたい。 なお、規制改革の推進に関する第3次答申には、現在、船長の航海実歴による強制水先の免除の対象となる船舶については、日本船籍に限られているが、ヨーロッパにおける制度も十分参考に、外国籍船に対しても船長が同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認めるべきとあり、これを最大限尊重する立場から、検討し回答されたい。	5021210	社団法人日本経済団体連合会	11	
(130130)	再生利用認定制度の対象廃棄物の拡大(溶融スラグ)	廃棄物処理法施行令第3条第3号イ(1)及び第6条第1項第3号イ	廃棄物処理法施行令第3条第3号イ(1)及び第6条第1項第3号イにより、廃棄物を地中の空間を利用して埋立処分することは禁止されている。	C		溶融スラグを固化材及び水等と混ぜ合わせたスラリーにて特殊地下ごうを充填する行為は、地中の空間を利用する埋立処分行為に該当し、その処分する場所が不安定な構造で地下水等への影響も予想され地方公共団体の監督下で管理することが困難なことから、廃棄物処理法施行令第3条第3号イ(1)及び第6条第1項第3号イにより禁止されており、当該行為を認めることはできない。		環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部廃棄物対策課 後藤 崇 TEL 03-3581-3351(6848) email TAKASHIGOTO@env.go.jp	溶融スラグを再生利用認定制度の対象廃棄物に認定することについて、具体的に検討し回答されたい。(貴省が通達しているように、市町村が自ら行う公共事業等に溶融スラグを利用する場合は、これを廃棄物として扱わないとしているように、一定の品質が確保された溶融スラグの安全性は認めているのではない) また、地下の空洞を充填することが省令で禁止されているとのことであるが、前述のように安全性が確保されている充填材料として利用されているように例外規定を設けるなど、リサイクルの促進という提案の趣旨に沿って検討を行い回答されたい。 併せて、右の提案主体の意見も踏まえ、再度検討し回答されたい。	5118001	飛鳥建設株式会社	11	

構造改革特区推進室にて一元的に取扱う事項の再検討要請状況

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
(127060)	強制水先の必要な船舶(外国籍船)の見直し	5021	5021210	社団法人日本経済団体連合会	11	航海実歴認定を受けた船長が操船する船舶に対する強制水先の免除		期間備船された外国籍船も含め、実歴認定を受けた船長が運航する船舶については、船舶の国籍によらず強制水先を免除すべきである。		航海実歴認定を受けている同じ日本人船長が日本籍船を運航する場合は水先が免除されて、日本籍でない船を運航する場合は水先が免除されないという区別に合理的理由が無い。強制水先の有無については、船長の資格に基づいて判断されるべきであって、船籍で判断され、区別されるべきものではない。 強制水先は、我が国海運業界のコストアップを招いていることから、強制水先の免除により、輸送コストの低減とわが国港湾の競争力強化を図るべきである。	水先法第13条等	国土交通省	航海実歴認定を受けている日本人船長が、日本籍船および日本籍船を所有することができる者が借り入れた日本籍船以外の船舶を運航する場合、強制水先は免除されているが、全く同一の船長が期間備船された外国籍船等(特に便宜地籍船)を運航する場合は、単に運航する船の船籍が異なるだけであるが、強制水先は免除されない。
(130130)	再生利用認定制度の対象廃棄物の拡大(溶融スラグ)	5118	5118001	飛鳥建設株式会社	11	再生利用認定制度への溶融スラグを用いた特殊地下ごう充填の追加		「再生利用認定制度」において、特定の廃棄物として溶融スラグを固化材および水などと練り混ぜたスラリーにて特殊地下壕を充填することにより、スラリーは空洞内で固化して地盤を強化し、陥没などの防災対策を講ずることができる。この場合、「廃掃法」では事業者は一般廃棄物処理業の許可を受け、スラリー製造プラントは一般廃棄物処理施設の設置許可が必要であるが、特例として「再生利用認定制度」を適用してこれらの許可を不要とすることを要望する。	本事業は、通常廃棄処分されることの多い溶融スラグをスラリーの骨材とし、充填工法で特殊地下壕の埋め立てを行い、陥没災害などの危険性の高い地盤を安定化する事業である。その際、スラグの再利用において逆有償するものとして埋め戻し事業費の低減を図り、特殊地下壕の対策事業の早期進行を図るものである。	特殊地下壕が点在する地域で、プラント移動等事業遂行の円滑化のためには、処理業の許可、処理施設の設置許可を不用とする「再生利用認定制度」の適用は必要不可欠である。 また、それにより危険な空洞の安全対策を講ずるとともに、スラグの有効利用の促進、既存廃棄物処分場の延命などの効果を併せ期待することができる。	「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」(昭和45年法律第137号)によれば、左記のような事業を行う場合、法第7条により、事業者は市町村長から一般廃棄物処理業の許可を受け、また法第8条によりスラリー製造プラントは都道府県知事から一般廃棄物処理施設の設置許可を受ける必要がある。一方、法第9条の八「再生利用認定制度」では一定の要件に該当する再生利用に限って環境大臣が認定を行い、認定を受けた者については処理業および施設設置の許可を不要とする。	環境省	