

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
1 市街化調整区域における開発許可の不要措置等								
00201	個人	古都鎌倉での民間開発に対する規制の撤廃	当該土地に関する各種規制の緩和を行い、保育園・幼稚園・病院(産科・婦人科・心療内科等)、高齢者施設を整備する。	1.民間が⑤欄に記載の施設の整備を行う場合、都市計画法の開発許可が必要なこと。	1.都市計画法第29条(開発許可)第1項第3号	1.民間が、市街化調整区域で⑤欄に記載の施設の整備をする場合、都市計画法第29条の開発許可不要とすること。	国土交通省	ご提案の市街化調整区域における病院、高齢者施設等の立地については、周辺に薬局、商店、住宅等の建設が誘発され、スプロール化を引き起こすおそれがあるため、個別に都道府県等の許可に係らざるものであり、一律に許可不要とすることは困難です。 なお、現行においても、以下の開発行為は許可されうることとなります。 ①主として開発区域の周辺居住者が利用する病院、高齢者施設等の建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為(都市計画法第34条第1号) ②開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ市街化区域において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為(都市計画法第34条第14号)
01602	鷹栖町	1 農業分野の働き方改革・農業集落の再生・働き方改革 ～半農半X的ワークスタイル・ライフスタイルの実現と「農」でつながるコミュニティの活性化～	農村部の離農者の中古住宅や空家等及びそれに隣接する小規模農地(宅地畑)を、小規模農地付き住宅として取得できる仕組みを創設。 例えば、アクティブシニア層等の移住者が、半農半Xなど自らのワークスタイルやライフスタイルに見合う形で、鷹栖町特産「オオカミの桃(トマトジュース)」の原料トマトの養液栽培や家庭菜園などの耕作を行うほか、耕作をしない宅地畑の部分では、東屋(可動性のあるもの)などを設けた庭などとして利用できるようにするなど、多様な農地利用を可能とする。これにより、移住希望者のワークスタイル・ライフスタイルの希望の実現と、農村部の空家・小規模農地の資産価値・魅力を高め、流動化を促進し、空家や農地の荒廃を防ぐ。 また、農村部への移住者が、農地をもち、農にゆるやかなながらもかかわることで、農を通じた地域住民のつながりを築き、地域コミュニティを維持・活性化する。	市街化調整区域において、農家(家庭菜園等生業として行うものではないと認められるものは該当しない)の居宅の建築に係る開発行為は許可不要であるが、農家以外の場合は知事の許可を受けなければならない(都市計画法第29条第1項)。 また、知事の許可を得て農家住宅から非農家の住宅へと用途変更した上で取得した後においても、非農家の住宅であるために新築・建替等を行うとする場合にも制約がかり、とりわけ更地の宅地に自己の居住用の住宅を新築することは、市街化調整区域の許可基準として明示されておらず、可能性として考えられるのは、法第34条第14号に基づき定められた「北海道開発審査会付議基準」(※同基準は、「開発許可制度運用指針」(国土交通省)を踏まえたもの)のうち、その個別許可案件として、「その他、市街化を促進するおそれがないと認められる建築物等で、市街化区域で建設することが困難又は不適当であり、当該市街化調整区域で建設することがやむを得ないと認められるもの」に該当する場合に限られており、非常に高いハードルがある。 以上のとおり、非農家が市街化調整区域において住宅を取得することを困難にしており、旧農家住宅・宅地の資産価値を減少させ、流動性を低くしている。	都市計画法29条1項	前項の特例により旧農家住宅とそれに隣接する宅地畑を一体として取得する者については、「家庭菜園等生業として行うものではないと認められるもの」であっても、都市計画法第29条第1項第2号に規定される「これらの業務(農業、林業若しくは漁業)を営む者」とみなし、同条に規定される開発行為の許可を不要とする。	国土交通省	市街化調整区域における農家住宅は、農業との調整の見地から、都市計画法第29条第1項の許可を不要としています。これを非農家住宅とする場合は同法第43条第1項に基づく許可が必要となります。 当該許可は、市街化調整区域におけるスプロール防止や、宅地における一定の水準の確保を目的に個別に都道府県等の許可に係らざるものであり、一律に許可不要とすることは困難です。 なお、現行においても、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ市街化区域において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為として開発許可権者である都道府県等が判断する場合には、許可されることとなっています。

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
01703	鷹栖町	2 地域活性化・雇用創出 ～「北海道の農・鷹栖町の農の魅力を活かした交流拠点の創出～」	農村集落の既存施設等を活用し、北海道の農・鷹栖町の農の魅力を活かした交流拠点を創出し、旭川地域の観光ルートの魅力を高めるとともに、旭川及びその周辺地だけでは受けきれない宿泊客の受け皿整備を支援する。《既存特定事業の活用を含む。》 【参考】客室稼働率：102.7%（旭川地区） （出典：上川地域観光動向調査年度集計表（平成27年度）（上川総合振興局）（4～10月）） ○ 農用地域内における既存ストック（遊休施設）を活用した地産レストランの開設を可能化 ○ 農村部等での中古住宅や空家を活用した民泊施設の開設可能化 上記のほか、全国措置化された農業法人経営多角化等促進事業などの他の制度を一体的に活用することで、耕作放棄地の発生を抑制するとともに農業関連産業の活性化による雇用創出を促進する。	「地域農畜産物利用促進事業」や「国家戦略特別区域外国人滞在施設経営事業」に係る建築物等を建築する場合、市街化調整区域内では、開発行為の許可を受けなければならない（都市計画法第29条第1項）。このため、新規参入のハードルが上がり、農業の6次産業化を困難にしている。	都市計画法29条1項	・市街化調整区域において、農用地区域における農業用施設として農業者が設置・管理する、「製造・加工施設」及び「販売施設」、「地域農畜産物利用促進事業」による「農家レストラン」並びに「国家戦略特別区域外国人滞在施設経営事業」により農業者自らが運営する民泊施設の建築に係る開発行為を、法第29条第1項第2号の「農業、林業若しくは漁業の用に供する政令で定める建築物」の建築に係る開発行為として、許可不要とする。	国土交通省	市街化調整区域における既存施設を農家レストラン又は民泊施設とする場合は、都市計画法第42条第1項又は第43条第1項に基づく許可が必要となります。当該許可は、市街化調整区域におけるスローール防止や、宅地における一定の水準の確保を目的に個別に都道府県等の許可に係らしめるものであり、ご提案のケースは、利用形態（用途）を大きく変更するものであることから、一律に許可不要とすることは困難です。市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域であり、立地できる用途は都市計画法第34条1～13号に限定列挙されています。同条第1～13号のいずれにも該当しない場合には、同条第14号において、各都道府県等に設置される開発審査会において個別審査を経た上で、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれなく、かつ、市街化区域において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為として開発許可権者である都道府県等が判断する場合には、許可されることとなります。また、都市計画法第29条第1項第2号において、開発許可の適用除外とされている農業の用に供する建築物とは、「市街化調整区域等内で農業に従事している者のその業務に供する建築物」となり、具体的には、都市計画法施行令第20条に農産物の生産又は集荷の用に供する建築物、農業の生産資材の貯蔵又は保管の用に供する建築物等が限定列挙されており、ご指摘の農家レストランについては、食事を提供する店舗であり、農業の用に供する建築物とは言えず、都市計画法施行令第20条のいずれの規定にも該当しないことから、特例として一律に許可不要とすることは困難です。なお、現行の国家戦略特別区域法において、国家戦略特別区域会議が、開発許可権者である地方公共団体を含む構成員の全員の合意に基づき、産業の国際競争力の強化及び国際的な経済活動の拠点の形成を図るために必要な開発行為に関する事業（国家戦略開発事業）について区域計画を作成し、当該計画が内閣総理大臣の認定を受けたときには、国家戦略特別区域法第22条により開発許可（都市計画法第29条第1項の許可）があったものとみなされることとなります。

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
04003	佐賀県鳥栖市 福岡県小郡市 佐賀県基山町	<改訂版>「九州 プランディング拠点 創生特区」 ～ 県境を越えて 交通結節機能を 最大化。すべては 九州のために ～	九州の地方都市ながら、積極的な産業政策等により人口が増え続けている本地域にあって、鳥栖ジャンクションを擁する交通の要衝としての発展可能性を最大化するため、民間活力も誘導し、産業団地・住宅環境整備を継続して進めることで企業集約・雇用確保を図り、大都市・中核都市ではない拠点都市として、「九州プランディング拠点」を創生する。 【産業面】 雇用の創出・「新たな拠点の形成」に向けた ■新たな企業・産業施設等誘致 ■既進出企業の拡大支援 ■住宅環境整備 【農業面】 担い手確保と農業所得の向上に向けた ■農地の面的集約支援 ■新たな担い手の参入支援 ■6次産業化・販路開拓支援 等	都市計画法による開発に関して、農地関連規制の手続きとあわせ地域の特性に応じた柔軟な手続きや企業需要に適宜即応できる迅速な手続きとされていない。	①旧都市計画法第34条10号イ（H19.11.30廃止） ②都市計画法第13条第1項第7号	① 企業の進出意欲に対応するため、鳥栖ジャンクションに近接する鳥栖インターチェンジから概ね4km以内の区域計画で指定された地域に限る。市街化調整区域の大規模開発をより迅速に実現すべく、先に廃止された基準（都市計画法第34条第10号イ）を復活適用し、必要な開発を可能とする。 ② 市街化調整区域の大規模開発を用途制限付きで許可することを認める。	国土交通省	（開発許可） 現行の国家戦略特別区域法において、国家戦略特別区域会議が、開発許可権者である地方公共団体を含む構成員の全員の合意に基づき、産業の国際競争力の強化及び国際的な経済活動の拠点の形成を図るために必要な開発行為に関する事業（国家戦略開発事業）について区域計画を作成し、当該計画が内閣総理大臣の認定を受けたときには、国家戦略特別区域法第22条により開発許可（都市計画法第29条第1項の許可）があったものとみなされることとなっています。 （土地利用） 市街化調整区域で、用途地域が定められていない土地の区域であっても、住宅市街地の開発その他建築物若しくはその敷地の整備に関する事業が行われる、又は行われた土地の区域等について地区計画を定めることができることとされており、地区整備計画において建築物等の用途の制限を定めることができます。
2 市街地編入条件の緩和								
04004	佐賀県鳥栖市 福岡県小郡市 佐賀県基山町	<改訂版>「九州 プランディング拠点 創生特区」 ～ 県境を越えて 交通結節機能を 最大化。すべては 九州のために ～	九州の地方都市ながら、積極的な産業政策等により人口が増え続けている本地域にあって、鳥栖ジャンクションを擁する交通の要衝としての発展可能性を最大化するため、民間活力も誘導し、産業団地・住宅環境整備を継続して進めることで企業集約・雇用確保を図り、大都市・中核都市ではない拠点都市として、「九州プランディング拠点」を創生する。 【産業面】 雇用の創出・「新たな拠点の形成」に向けた ■新たな企業・産業施設等誘致 ■既進出企業の拡大支援 ■住宅環境整備 【農業面】 担い手確保と農業所得の向上に向けた ■農地の面的集約支援 ■新たな担い手の参入支援 ■6次産業化・販路開拓支援 等	市の周辺部ながら隣接他県の市の中心地域と隣接する地域について、都市計画制度上の一体性を認め、市街化区域に編入することを認める（現行制度では20haに満たない「飛び地」は編入できない）。	都市計画法第13条第1項第2号、都市計画法施行令第8条第1項第1号	市の中心市街地からは離れているものの、県境を挟んだ隣接自治体の市街地と接する地域については、連続性を勘案しつつ地域の実情に合った市街地形成を促し、県外隣接自治体の都市計画との連携をより一層図るため、市街地編入の条件である「既成市街地に連続していること」という規定の適用を免除する。	国土交通省	市街化調整区域における提案に係る施設整備は、当該産業団地等の区域について、市街化区域への編入（県が決定権者）又は地区計画の決定（市が決定権者）等により、都市計画法第29条第1項による開発許可を受けて行うことが可能です。 なお、技術的助言である都市計画運用指針においては、既成市街地と連続しない「飛び地」を市街化区域を編入する際の面積について、インターチェンジ等の公共公益施設と一体となって整備される工業、流通業務等の適地の場合には、都市施設や宅地等が適正に配置された一つの住区を形成する最低限の規模として20ha以上を目途としています。 ただし、今回の事業のように、市街化区域に編入しようとする区域が、隣接他県の既成市街地と連続しているとみなせる場合には、それらが異なる都市計画区域に属するものであったとしても必ずしも「飛び地」扱いしなくてもよい場合があるものと考えられます。 したがって、まずは、県に対し市街化区域への編入等について相談するとともに、貴市において地区計画制度の活用を検討していただきたいと考えます。

管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
3 国の利害に重大な関係がある都市計画についての国土交通大臣による知事・市町村長への指示								
00802	一般社団法人 広島二葉倶楽部	全国初「国際平和文化・医療の聖地」の創設	<p>● 国際平和文化・医学医療の聖地の創設 広島は、(公財)放射線影響研究所による原爆被ばく者を対象とした長期間にわたる健康影響調査や、放射線被ばく者医療国際協力推進協議会による被ばく者医療の国際貢献事業など、原爆放射線被ばくによる健康問題を研究し、その成果を国際協力に活かす事業で大きな成果を上げてきた。 この成果を生かし、さらに新たな事業を展開するため、放射線の健康影響に関する研究やその成果を世界中の専門家に伝達するため、新たな研究所と国際的な専門家育成のための卒後教育機関を設立する。 その成果の下、チェルノブイリや福島原発での第3事故の教訓を踏まえ、現在世界に400基以上もある原子力発電所などの原子力施設で働く労働者や災害の安全・健康管理推進とともに、万一事故が起きた場合に周辺住民の安全対策に当たる人材育成を通じて、国際平和・協力に貢献する。 このように「広島だから可能な」国際平和貢献は放射線研を土台に、以下6つの提案(+1)、バーチャル特区によって、被爆地広島市の長年の悲願である、核戦争防止と世界平和を実現するための国際的拠点にする。</p> <p>①国際原子力防災医療研究所&国際放射線リスクマネジメント大学院新設 原爆被ばく者や福島原発緊急作業従事者を対象とした、被ばく者の疫学研究で蓄積されたデータを基に、放射線リスク研究を進め、新たな卒後教育機関を設け、その成果を放射線リスクマネジメントの研究と担当専門家育成に生かす。新たに原子力発電所等の災害の住民や作業者の健康確保を図るための研究機関を日本政府主導のもと世界各国との協力で「国際原子力防災医療研究所」(仮称)を立ち上げる。</p> <p>②大規模避難施設・物流集積センターの整備 南海トラフ三連動地震の等の災害への対応。通常は食品等の大規模な物流の拠点。災害時は避難施設や情報発信、食料品等の供給基地にする。物流業者によって管理を行う。</p> <p>③国際的高齢者施設(仮称)・国際以下総合病院との提携 アンチエイジングの研究成果を生かし、高級感溢れるリゾート感覚で生活できる国際的高齢者エンジョイ施設。生涯移住型の高齢者施設を新設し、入所者の健康度、専門性に合わせた労働が続けられるように、多業種の受け入れ可能な事業所を誘致する。健康度に合わせた仕事を続けることにより、結果的にアンチエイジングをはかる。更に高齢者医療の専門施設と人材を用意し、認知症、終末医療までを含めた高齢者のための高度医療を充実させ、魅力ある終の棲家を提供する。</p> <p>④国際医科総合病院の新設 インバウンド外国人医療ツーリズムの受入とグローバル医療人材の育成を目的としたワールドクラスの多国籍総合病(自由診療)を設立する。</p> <p>⑤都市型里山の森づくり&特区居住者施設 森林都市構想をイメージした都市型里山を整備。合わせて居住施設等を整備。世界的なコンペによって、様々な住宅、マンションを国内外の研究者などの居住施設用として整備する。</p> <p>⑥国際会議施設の整備 世界1万人都市加入を目指す「平和首長会議」の開催のため、1万人規模の国際会議場を整備する。大ホテルを併設して中・四国の医療観光ツーリズムの拠点にする。</p>	<p>現在市の都市計画法上の指定については緑地、調整区域に指定されている。建物は建設できない事となっている。これを都市計画法第24条、大臣の指示により解除、改めて用途の指定を必要がある。 また森林法に於いては保安林の指定がある。これも森林法一節保安林第26条以下に於いては大臣による解除が必要となる。</p>	<p>都市計画法 第24条(大臣の指示) 森林法 第26条以下による解除。</p>	<p>現指定の緑地、調整区域の解除の上、用途地域を改めて指定することで計画しているすべての建物が計画可能な指定をされること。 森林法による保安林解除で計画が可能となる。</p>	<p>農林水産省 国土交通省</p>	<p>市街化調整区域における提案に係る施設整備は、当該区域について、市街化区域への編入又は地区計画の決定(広島市が決定権者)等により、都市計画法第29条第1項による開発許可を受けて行うことが可能です。 したがって、まずは、広島市に対し、市街化区域への編入や地区計画の決定等について相談することを検討いただきたいと思います。</p>

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
4 容積率の緩和								
00804	一般社団法人 広島二葉倶楽部	全国初「国際平和文化・医療の聖地」の創設	<p>● 国際平和文化・医学医療の聖地の創設</p> <p>広島は、(公財)放射線影響研究所による原爆被ばく者を対象とした長期間にわたる健康影響調査や、放射線被ばく者医療国際協力推進協議会による被ばく者医療の国際貢献事業など、原爆放射線被ばくによる健康問題を研究し、その成果を国際協力で活かす事業で大きな成果を上げてきた。</p> <p>この成果を生かし、さらに新たな事業を展開するため、放射線の健康影響に関する研究やその成果を世界中の専門家に伝達するため、新たな研究所と国際的な専門家育成のための卒後教育機関を設立する。</p> <p>その成果の下、チェルノブイリや福島原発での第3事故の教訓を踏まえ、現在世界に400基以上もある原子力発電所などの原子力施設で働く労働者や災害の安全・健康管理推進とともに、万一事故が起きた場合に周辺住民の安全対策に当たる人材育成を通じて、国際平和・協力に貢献する。</p> <p>このように「広島だから可能な」国際平和貢献は放射線研を土台に、以下6つの提案(+1)、バーチャル特区によって、被爆地広島市の長年の悲願である、核戦争防止と世界平和を実現するための国際的拠点にする。</p> <p>①国際原子力防災医療研究所&国際放射線リスクマネジメント大学院新設 原爆被ばく者や福島原発緊急作業従事者を対象とした、被ばく者の疫学研究で蓄積されたデータを基に、放射線リスク研究を進め、新たな卒後教育機関を設け、その成果を放射線リスクマネジメントの研究と担当専門家育成に生かす。新たに原子力発電所等の災害の住民や作業者の健康確保を図るための研究機関を日本政府主導のもと世界各国との協力で「国際原子力防災医療研究所」(仮称)を立ち上げる。</p> <p>②大規模避難施設・物流集積センターの整備 南海トラフ三連動地震の等の災害への対応。通常は食品等の大規模な物流の拠点。災害時は避難施設や情報発信、食料品等の供給基地にする。物流業者によって管理を行う。</p> <p>③国際的高齢者施設(仮称)・国際以下総合病院との提携 アンチエイジングの研究成果を生かし、高級感溢れるリゾート感覚で生活できる国際的高齢者エンjoy施設。生涯移住型の高齢者施設を新設し、入所者の健康度、専門性に合わせた労働が続けられるように、多業種の受け入れ可能な事業所を誘致する。健康度に合わせた仕事を続けることにより、結果的にアンチエイジングをはかる。更に高齢者医療の専門施設と人材を用意し、認知症、終末医療までを含めた高齢者のための高度医療を充実させ、魅力ある終の棲家を提供する。</p> <p>④国際医科総合病院の新設 インバウンド外国人医療ツーリズムの受入とグローバル医療人材の育成を目的としたワールドクラスの多国籍総合病(自由診療)を設立する。</p> <p>⑤都市型里山の森づくり&特区居住者施設 森林都市構想をイメージした都市型里山を整備。合わせて居住施設等を整備。世界的なコンペによって、様々な住宅、マンションを国内外の研究者などの居住施設用として整備する。</p> <p>⑥国際会議施設の整備 世界1万人都市加入を目指す「平和首長会議」の開催のため、1万人規模の国際会議場を整備する。大ホテルを併設して中・四国の医療観光ツーリズムの拠点にする。</p>	<p>国際会議場(20,000席)となると、会議場面積3万㎡、その他の会議施設等を合わせて5万㎡の施設となる。容積率200%として、2万5000㎡の敷地が必要。</p> <p>ホテル(3000室)は、グレードの高い全室スイートルーム規格の一室80㎡で延べ床面積244㎡。容積率200%として12万㎡の敷地が必要。</p> <p>広島市内のホテルのビッグ4は、リーガロイヤルホテル広島(約500室)、ANAクラウンプラザホテル広島(約410室)、ホテルグランヴィア広島(約400室)、グランドプリンスホテル広島(約535室)この4ホテルの客室は約1845室となる。更に200室級の三井ガーデンホテル広島(約280室)、広島東横イン(約225室)、ホテルニューヒロデン(約256室)、シェラトンホテル広島(約240室)の4ホテルを含めて約2850室。</p> <p>その他、100室級が数ホテル存在するものの、新たな3000室ホテルの出現は、広島市内の全ホテル室数に近いビッグホテルとなるため、政治主導、業界の理解が必要となる。</p>	都市計画法 容積率の制限	国家戦略特区の区域計画の認定を受けた建築物について、容積率を緩和する。	国土交通省	広島市が都市計画の変更等を行うことにより、容積率の緩和を行うことが可能です。したがって、まずは、広島市に対し、容積率の緩和について相談することを検討いただきたいと思います。

管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
5 市街地再開発組合の設立要件の緩和								
07801	森ビル株式会社	市街地再開発組合の設立要件の見直し	都市再生事業 (国際競争力強化に資するビジネス拠点や高度外国人居住環境等の整備)	都市再開発法に基づき、第一種市街地再開発事業を進めるための市街地再開発組合を設立するためには、再開発区域内の宅地所有者及び借地権者について、「それぞれ」頭数3分の2以上の同意が求められている。 しかし、特に借地権者が少数である場合、再開発事業に反対する借地権者の意向が過度に大きく影響し、全体としては大勢を占める宅地所有者や他の借地権者が再開発事業を推進したいと考えられている場合においても、事業の実施が困難である。	都市再開発法第14条	○都市再開発法第14条に定める市街地再開発組合の設立要件について、「宅地所有者と借地権者の総数の3分の2以上」の同意とする特例措置を新設すべき。 理由： ①に記載したように、市街地再開発組合の設立要件について、少数の借地権者の意向が過度に大きく影響し、事業が円滑に進まないことがある。 この課題を解決するため、過去に同様の提案をしたところ、宅地の所有者と借地権者の関係は互いに利益相反の立場となることがあり得ることから、そのような緩和を行った場合、一方の権利者の権利保護が十分に図れない制度となるため、対応することは困難と考えられるとの趣旨であった。 しかし、都市再開発法第14条の所有者には、借地権を設定しているもの(底地権者)だけでなく、自ら使用収益しているもの(完全所有者)も含まれており、後者については、使用収益権を有しているという点でも借地権者と近い関係にあるといえるべきである。また、従前土地の評価という観点からも、後者の完全所有者の評価は、前者の底地権者のそれよりも、借地権者に近いといえる(一般的に、市街地において、借地権者の権利割合は、底地権者の権利割合を上回っている)。 このような事情を踏まえると、上述の対応が困難と考えられる旨の説明は、普遍的に妥当するものではなく、「地区内における完全所有土地と借地の件数のバランス次第で、過度に保護される権利者が生じてしまう」という現行法の構造を見直す必要があると考える。具体的には、都市再開発法上、組合設立後は土地所有者、借地権者ともに組合員として同じ立場となり、借地権者も土地所有者と借地権に於いて同等の権利を有するという点をも考慮し、組合設立時においても「宅地所有者と借地権者の総数の3分の2以上」を同意要件とすることが合理的であると考える。 当該措置は、地域を限定せず全国的に行うべき内容であるが、特に、国際的な経済活動の拠点の形成が求められる国家戦略特区の区域においては、特例措置を講じ都市再生事業を円滑に進めることにより、都市の国際競争力強化、安全性の向上、時代に即した都市機能の更新をより強力に推進していくことが求められる。 国家戦略特別区域基本方針(平成26年2月25日閣議決定)において、「国家戦略特区において措置された規制の特例措置は、その実施状況等について適切な評価を行い、当該評価に基づき、その成果を全国に広げていくことが必要」とされているように、規制改革措置の全国展開を念頭に置き、上記のような理由から、先行的に国家戦略特区において、措置を講ずるべきである。	国土交通省	市街地再開発組合の設立要件の見直しについては、平成26年度第12回規制改革ホットラインにおいて既に同様の提案がなされており、地域活性化WGIにおける有識者による議論を経て、規制改革実施計画(平成27年6月閣議決定)において、政府としての対応方針を決定済みです。具体的には、運用上、過度に多数意見の地権者の権利が制限される恐れがある場合について、事例や想定されるケースを踏まえた課題等の整理を行うとともに、関係者の意見等も聞きながら、法定再開発における少数意見の地権者の権利保護の考え方や適切な合意形成の在り方について平成27年度に検討を開始し、平成28年度中に結論を得ることとしているところです。 国民の基本的な権利である所有権や借地権についての考え方は国家戦略特区内においても変わるものではなく、国家戦略特区内についてのみ特例措置を設けることは困難であることから、ご提案の内容については、規制改革の枠組みにおける全国的な検討の中で結論を得るべきであると考えています。 なお、国家戦略上、国際的な経済活動拠点の形成が早急に求められる場合には、宅地の所有者及び借地権者の同意を得ることなく、地方公共団体が第一種又は第二種市街地再開発事業を施行することが可能であるほか、地権者が設立する再開発会社が第二種市街地再開発事業を施行することが可能です。

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
6 建築基準法等における用途規制の緩和								
'03001	喜多方市	喜多方市内伝統的産業の工場新・増設に係る用途地域の適用特例	本市における醸造業、漆器製造業、繊維業等の伝統的産業は、用途地域指定以前の古くから営まれており、市内の商店街や住宅街に工場が数多く点在している。用途指定により商業系・住居系の地域に含まれる工場の新・増設等は建築に制限があるが、地方創生には地域資源を活かした地場産業の振興と事業拡大による雇用創出は必須である。 しかし、現状では、用途地域の見直しが困難であるため、商業系・住居系の用途地域内に存する伝統的産業の工場の新・増設に限定し、周辺への影響が少ない準工業地域の要件により制限を緩和して建築を認める特例を設ける。	・用途地域による建築物の建築制限	・都市計画法、建築基準法	・法により制限される用途地域において、酒造業、醸造業、漆器製造業、桐材加工業、繊維業の工場等の建築を可能とする特区の設置	国土交通省	建築基準法第48条の用途規制は、市街地の環境を保全するための制限であり、それぞれの用途地域の目的に応じて、建築できる建築物の種類や規模が定められています。 なお、ご指摘の工場についても、立地可能な用途地域が定められているところですが、特定行政庁が、個別の計画に応じ、各用途地域の市街地環境を害するおそれがない等と認めて許可した場合や、特別用途地区や地区計画を活用して、条例によりこれらの用途に供する建築物の用途規制の緩和を定めた場合には、ご要望の用途地域で建築することが可能です。
7 日影規制の適用除外								
07701	森ビル株式会社	国家戦略建築物整備事業における日影規制の適用除外	都市再生事業 (国際競争力強化に資するビジネス拠点や高度外国人居住環境等の整備)	都市の国際競争力強化に向けて、国際的な経済活動の拠点の形成や外国人居住環境の整備を進めていくためには、土地の高度利用が重要である。 しかし、例えば、六本木や赤坂のような外資系企業がオフィスを構え、外国人エキスパットの居住地として好まれるエリアであるにも関わらず、基準容積率が400%以下であり日影規制の対象となっている地域においては、高度利用が十分に図られず、自由度の高い計画を策定することの妨げとなっている。 また、日影規制については、地方公共団体が条例で指定する区域の変更や当該規制に適合しない建築物であっても、特定行政庁が建築審査会の同意を得て許可した場合においては当該規制を適用除外とする規定があるなど、現行制度下でも対応可能とされているが、条例改正や個別許可については適用除外の可能性が極めて低く、地方公共団体による対応は非現実的である。	建築基準法第56条の2	○国家戦略特区の建築基準法の特例として、国際的な経済活動の拠点の形成に資すると認められる事業については、日影規制を適用除外とする措置を新設する必要がある。 例えば、国家戦略特区諮問会議が国際的な経済活動の拠点の形成に資すると認め、内閣総理大臣が区域計画を認定した建築物整備事業については、建築基準法第56条の2第1項のただし書に定める建築物の日影規制を適用除外とする特定行政庁の許可があったものとみなす特例が考えられる。 理由： 国際的な経済活動の拠点の形成を促進する観点から、国が定めた区域において、規制改革等の施策を集中的に推進していく、という制度の趣旨を鑑み、実現性の極めて低い地方公共団体の対応に委ねるのではなく、国家戦略特区における建築基準法の特例として、日影規制を適用除外とする措置を講じる必要がある。 当該特例措置により、都市再生事業の円滑化及び質の向上が図られ、都市の国際競争力強化に大きな効果が期待できる。	国土交通省	建築基準法第56条の2に基づく日影規制は、地方公共団体が条例で指定する区域において、一定の日照等の環境を確保すること目的として、即地的に定めるものであり、国家戦略特区において日影規制を一律に適用除外とすることは困難です。 ただし、地方公共団体が条例で指定する区域を変更した場合や特定行政庁が土地の状況等により周囲の居住環境を害するおそれがないと認めて建築審査会の同意を得て許可した場合においては、当該規制を適用除外とすることができます。

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
8 特殊車両通行許可における車両軸重の最高限度の緩和・自動車の装置に係る保安基準等の緩和								
01101	釜石市	重量物輸送効率化事業	<p>新日鐵住金釜石製鉄所では、製品出荷に係る港までの輸送を全面トラック体制としているため、常に小ロット輸送の非効率性という課題に直面しており、これまで過去2回にわたり、構造改革特区(特例番号1205(1214、1221))の認定を受け、課題の解消に努めてきたところ。このような中、さらなる輸送効率向上の観点から、車両の大型化を検討したところ、関係法令等に定める車両の「軸重10トン(エアサス11.5トン)以下」という基準の緩和が必須と判断されることから、特区内、公道の横断に限る、軸重の規制緩和を提案するものである。</p>	車両の軸重の最高限度	<p>道路法第47条第2項、第47条の2 車両制限令第3条第1項第2号 車両制限令施行規則第7条第2項 道路運送車両法第4条 道路運送車両の保安基準第55条第1項</p> <p>基準緩和と自動車の認定要領について(平成9年9月19日付自技第193号)</p>	<p>関係法令等によって定められている車両の軸重の最高限度「軸重10トン(エアサス11.5トン)以下」を、特区内、公道を横断する場合に限り、緩和する。</p> <p>ただし、緩和内容については、利用主体である新日鐵住金釜石製鉄所、日鉄住金物流釜石株式会社と当該公道の道路管理者である岩手県及び当市が、道路の管理に関する協定書等に基づき、協議したうえで、定めることとする。</p>	国土交通省	<p>軸重については、道路の舗装に対する直接的な影響が大きく、一定の上限值の設定は必要と考えております。</p> <p>ただし、更なる輸送効率向上の観点から、軸重の最大限度について検討する趣旨は理解しておりますので、提案者から最大軸重の具体的な数値の提案があった場合は、その数値を踏まえ、構造改革特区の規制の特例措置としての緩和の可否について改めて検討したいと考えております。</p> <p>なお、軸重の最高限度「軸重10トン(エアサス11.5トン)以下」については、道路運送車両の保安基準において、公道を横断する場合に限り、当該公道の道路管理者と調整の上で基準緩和が可能であり、現行法で対応可能です。</p>
9 道路区域内における水素ステーション設置の可能化								
07211	徳島県 徳島市 阿南市 石井町 那賀町 美波町 板野町	<p>～地方創生に向けた地域課題を最前線で解決！～ 「課題解決先進モデル・とくしま特区」!</p>	<p>Ⅲ 地方発！イノベーションの創造を徳島から実現！</p> <p>「環境イノベーションの実現！徳島から「水素社会」モデルを構築！</p> <p>本県は、民間企業と連携して「徳島県水素グリッド導入連絡協議会」を設置、「徳島県水素グリッド構想」を策定・推進しており、県庁敷地内に自然エネルギー由来・水素ステーションを整備し、これをコアに水素社会啓発・体験ゾーンを形成するなど、水素社会実現に向けて積極的な取り組みを進めている。</p> <p>特に、徳島版「地方創生特区」の板野町では、新たな「道の駅」整備計画の中で、水素ステーション設置を掲げ、徳島工業短期大学と連携して水素社会の構築に向けた取り組みを推進している。</p> <p>これら水素ステーション等の整備促進を図るとともに、副生水素の有効活用により、「改革2020」に掲げる、分散型エネルギー資源の活用によるエネルギー・環境課題解決に取り組む。</p>	<p>⑩多機能性を有する道の駅として、敷地内に水素ステーションの設置を検討しているが、道路区域内の設置が不可能であるとともに、公道からも一定距離を隔てる必要があることから、限られた敷地面積の中で、水素ステーションが必要とする面積の確保が難しい。</p>	<p>道路法第32条、33条、道路法施行令第7条、一般高圧ガス保安規則第7条の3</p>	<p>「道の駅」においては、安全性を十分確保した上で、道路区域内での水素ステーションの設置が可能となるよう、運用の柔軟化を図ること。</p>	<p>経済産業省 国土交通省</p>	<p>道路法に定める占用許可対象物件は、道路の本来機能である一般通行機能に支障を及ぼさない範囲内で定められたものである。</p> <p>ご提案の水素ステーションについては、物件の規模が大きく、また、安全性の確保について特段の配慮が必要であると認識しているため、具体的に道路区域内に設置しようとする工作物、設置しようとする位置、道路上に設置しなければならぬ必要性等をお示し頂いたうえで、それを道路上に設置することによる道路の交通又は構造に与える影響や道路管理上の支障の有無、安全が確保されるか等について検討して参りたい。</p>

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
10 一般道路沿いの水素ステーション利用目的で有料道路を一時退出した場合の有料道路料金の不徴収								
07212	徳島県 徳島市 阿南市 石井町 那賀町 美波町 板野町	～地方創生に向けた地域課題を最前線で解決！～ 「課題解決先進モデル」とくしま特区」！	Ⅲ 地方発！イノベーションの創造を徳島から実現！ i 環境イノベーションの実現！徳島から「水素社会」モデルを構築！ 本県は、民間企業と連携して「徳島県水素グリッド導入連絡協議会」を設置、「徳島県水素グリッド構想」を策定・推進しており、県庁敷地内に自然エネルギー由来・水素ステーションを整備し、これをコアに水素社会啓発・体験ゾーンを形成するなど、水素社会実現に向けて積極的な取組みを進めている。 特に、徳島版「地方創生特区」の板野町では、新たな「道の駅」整備計画の中で、水素ステーション設置を掲げ、徳島工業短期大学と連携して水素社会の構築に向けた取組みを推進している。 これら水素ステーション等の整備促進を図るとともに、副生水素の有効活用により、「改革2020」に掲げる、分散型エネルギー資源の活用によるエネルギー・環境課題解決に取り組む。	⑫高速道路走行時に、SA・PAに水素ステーションの設置がない場合、FCVの燃料補給のため、高速道路から一般道路に一度下りて、再度乗り直す必要があるため、一般車両と比較して通行料金の負担が大きくなる可能性がある。	道路整備特別措置法第2条の5、有料道路自動料金収受システムを使用する料金徴収事務の取扱いに関する省令、高速道路営業規則	FCVの普及を図るため、高速道路走行時に、燃料補給のため高速道路外に下りた場合でも、再度同じICから高速道路に戻った際には、連続した走行と認められる「高速道路外・水素ステーションサービスマイル」を実施すること。	国土交通省	本提案については、一度高速道路から降りて再度乗り直した際に、料金が不利にならないよう、ターミナルチャージの再徴収や長距離低減割引の継続を要望するものと推察するが、当該内容は規制・制度改革ではなく、単に料金割引を要望する内容であることから、国家戦略特区の枠組みで検討するには馴染まないと思認している。
11 トンネル等の点検要件の緩和								
07501	北九州市	インフラ点検ロボットの社会実装に向けた試験的実施	老朽化インフラの長寿命化に向けて、点検作業の効率化に資するロボット技術の社会実装を試験的に実施することで、持続可能なビジネスモデルの構築を目指すもの。 トンネル、橋梁等のインフラ構造物の近接目視、打音検査において、インフラ点検ロボットによる点検作業を試験的に実施し、点検作業の効率化、診断の正確性の検証を行うとともに、ロボット技術の適用範囲、運用方法を整理し、道路法施行規則における制度反映を提案。	現在の道路法施行規則第四条の五の五に基づく、道路橋定期点検要領においては、「近接目視とは、肉眼により部材の変状等の状態を把握し評価が行える距離まで接近して目視を行うことを想定している」と規定されており、原則としてカメラ、センサー等を使った点検結果を診断とみなすことができない。	道路法施行規則第四条の五の五	道路法施行規則において、点検作業におけるロボット活用に関して下記のルールづくりを行う。 ◇ロボット等によって撮影された画像に基づき点検技術者が近接目視判断を可能とする、あるいは人による近接目視が必要な箇所のスクリーニングを行う判断を可能とする。 ◇ロボット等によって撮影された画像をパターン認識等の人工知能技術によって解析し、近接目視判断の代替とすることを可能とする。 ◇ロボット等によって取得した打音音声、センサーデータを解析し、人による打音検査の代替とすることを可能とする。	国土交通省	道路構造物の安全性を確保するためには必要な知識及び技能を有する者による定期的な点検が必要であり、そのための方法として五年に一度の近接目視を定めております。 国土交通省では、平成26年度よりロボット等を用いた橋梁・トンネル維持管理技術について、民間から技術を公募の上、現場での検証を実施していますが、現時点で直ちに必要な知識及び技能を有する者が実施する近接目視による点検の代替又は全面的な支援が可能と評価できるロボット技術は現れていない状況です。 なお、点検を効率的に行うため、補完的にロボットを活用することは、道路管理者の判断で実施可能です。

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
12 近郊緑地保全区域における行為の届出不要化								
00202	個人	古都鎌倉での民間開発に対する規制の撤廃	当該土地に関する各種規制の緩和を行い、保育園・幼稚園・病院(産科・婦人科・心療内科等)、高齢者施設を整備する。	2. 左欄に記載の施設の整備を行う場合、首都圏近郊緑地保全法により、知事に届出が必要なこと。	2 首都圏近郊緑地保存法第7条(保全区域における行為の届出)	・2.具体的な事業の実施内容欄に記載する施設の建設その他の工作物の新築、改築又は増築を行う場合、左欄記載の規制を以下の扱いとすること。 ・第7条の知事への届出を不要とすること。	国土交通省	当該規制は、保全により得られる地域住民の健全な心身の保持及び増進又はこれらの地域における公害若しくは災害の防止の効果が著しい近郊緑地が、開発行為により損なわれることがないよう、当該近郊緑地の保全に支障を及ぼすおそれのある行為について届出にかからしめるものである。 事業の内容にかかわらず、当該開発行為が当該近郊緑地の保全に支障を及ぼすおそれがないかを知事への届出によりあらかじめ確認し、必要があると認められる場合には助言又は勧告をできるようにしておく必要があることから、当該届出を不要とすることは適当ではない。 また、当該規制は、全国一律に適用するものではなく、首都圏における近郊緑地のうち、保全により得られる効果が著しいものを指定して適用するものであり、当該規制を不要とすることは保全区域の指定趣旨を損なうものであるため、適当ではない。
13 歴史的風土(特別)保存区域における行為の届出。許可の不要化								
00203	個人	古都鎌倉での民間開発に対する規制の撤廃	当該土地に関する各種規制の緩和を行い、保育園・幼稚園・病院(産科・婦人科・心療内科等)、高齢者施設を整備する。	3.⑤欄に記載の施設の整備を行う場合、古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法(古都保存法)により、歴史的風土保存区域はあらかじめ知事へ届出が必要なこと。	3 古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法(古都保存法) (1)第7条(歴史的風土保存区域内における行為の届出)	・3. 具体的な事業の実施内容欄に記載する施設の建設その他の工作物の新築、改築又は増築を行う場合、左欄記載の規制を以下の扱いとすること。 ・第7条の知事への届出を不要とすること。	国土交通省	当該規制は、わが国固有の文化的資産として国民がひとしくその恵沢を享受し、後代の国民に継承されるべき古都における歴史的風土が開発行為により損なわれることがないよう、歴史的風土の保存に影響を及ぼすおそれのある行為について事前の届出にかからしめるものである。 ご提案のような公益性のある事業であっても、歴史的風土の保存に影響を及ぼすおそれがあるものもあることから、当該届出を不要とすることは適当ではない。 また、当該規制は、全国一律に適用するものではなく、歴史上重要な地位を有する都市のうち、古都における歴史的風土を保存するため必要な土地の区域を指定して適用するものであるから、特定の地域に限定しての規制改革の対象とすることは適当ではない。

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
00204	個人	古都鎌倉での民間開発に対する規制の撤廃	当該土地に関する各種規制の緩和を行い、保育園・幼稚園・病院(産科・婦人科・心療内科等)、高齢者施設を整備する。	4.左欄に記載の施設の整備を行う場合、古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法(古都保存法)により、歴史的風土特別保存地区にあつては、知事の許可が必要なこと。	4.古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法(古都保存法) (2)第8条(特別保存地区内における行為の制限)	・4.具体的な事業の実施内容欄に記載する施設の建設その他工作物の新築、改築又は増築を行う場合、左欄記載の規制を以下の扱いとすること。 ・第8条の知事の許可を不要とする。	国土交通省	当該規制は、わが国固有の文化的資産として国民がひとしくその恵沢を享受し、後代の国民に継承されるべき古都における歴史的風土が開発行為により損なわれることがないよう、歴史的風土の保存に影響を及ぼすおそれのある行為について許可にかからしめるものである。 これは、歴史的風土特別保存地区は、歴史的風土の保存上、歴史的風土保存区域の重要な部分を構成している地域であることから、現状凍結的な保存を図るため、厳しい制限を課しているものである。 このため、ご提案のような公益性のある事業であっても、政令で定める許可基準に適合しない限り歴史的風土特別保存地区における事業の実施は適当ではなく、当該許可を不要とすることは適当ではない。 また、当該規制は、全国一律に適用するものではなく、歴史上重要な地位を有する都市のうち、歴史的風土の重要な部分を構成している地域を歴史的風土特別保存地区として都市計画に定めることにより適用するものであるから、特定の地域に限定しての規制改革の対象とすることは適当ではない。
14 生産緑地地区に係る面積要件の引下げ								
06301	兵庫県	生産緑地地区に係る面積要件の緩和	都市農業の振興と多面的機能を持つ都市農地の保全を図るため、生産緑地地区内で500㎡未満の農地を所有する者等が、都市農業を展開する。	生産緑地地区に係る面積要件は500㎡以上。	生産緑地法第3条第1項第2号	相続により分割された生産緑地(面積が500㎡未満)において営農を継続する場合等には、面積要件を300㎡以上とすること。	国土交通省	生産緑地地区の面積要件については、農地の持つ緑地等としての機能が発揮される一定の規模以上とする必要があることから、都市計画上の緑地等として評価できる最低限度として500㎡と設定している。 また、生産緑地地区については、農業と他の業種等との税の公平性にも配慮した上で、税制上の特例措置が設けられており、地域毎に設定された面積要件に基づく指定ではこのような国としての特例措置を設けることに適さないため、全国一律の基準を設定している。 このため、現時点ではご提案の内容を措置することは困難であるが、都市農業振興基本計画(平成28年5月閣議決定)において、「現行制度上、生産緑地地区の指定の対象とされていない500㎡を下回る小規模な農地や、農地所有者の意思に反して規模要件を下回ることになった生産緑地地区については、都市農業振興の観点も踏まえ、農地保全を図る意義について検討した上で、必要な対応を行う。」とされており、検討を進めているところである。

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
15 自家用有償旅客運送の登録要件の緩和								
06501	兵庫県	自家用有償旅客運送の登録要件の緩和	市町村もしくは市町村が認める団体が、中学校区で自家用有償旅客運送を実施する。	自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣への登録申請が必要であり、申請にあたっては、事前に地域公共交通会議等の合意が必要。	道路運送法第79条の4第1項第5号	市町村もしくは市町村が認める団体が、中学校区内で実施する自家用有償旅客運送については、地域公共交通会議等の合意があったものとみなすこと。	国土交通省	<p>自家用有償旅客運送は、バスやタクシーのみによっては十分な輸送サービスを提供することが困難である場合において、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保について、地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者、住民等の関係者が、自家用有償旅客運送により輸送を行う必要があることを合意した場合に限って例外的に実施できるものである。</p> <p>また、持続可能な地域交通ネットワークを維持・形成するためには、その地域における、既存の公共交通機関を含めた輸送機関の役割分担を明確化することが重要であり、そのためには地域の関係者が構成員となっている運営協議会等において議論がなされ、合意されることが必要である。</p> <p>このため、地方運輸局等において、必要な合意が得られるよう適切な助言を行ってまいりたい。</p> <p>なお、限られた範囲での旅客運送であれば、運営協議会等での関係者による合意は比較的容易であると考えられる。</p>
16 過疎地等での自家用自動車の活用拡大								
04805	大潟村	大潟村地域活性化推進特区	<p>村内には公共交通機関が乏しく、鉄道や民間のタクシー会社もないことから、大潟村に來訪する場合や村内を観光する場合には車の利用が不可欠である。</p> <p>そのため、大潟村の最寄り駅から村内へ移動する場合や村内を観光する場合のみ宿泊施設事業所等が所有するバスや自家用車を活用する。</p>	一般旅客運送事業を行う場合には、国土交通大臣の許可が必要。	道路運送法第4条	国家戦略特別区域法第16条の2(道路運送法の特例)の適用	国土交通省	<p>自家用有償旅客運送は、バスやタクシーのみによっては十分な輸送サービスを提供することが困難である場合において、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保について、地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者、住民等の関係者が、自家用有償旅客運送により輸送を行う必要があることを合意した場合に限って例外的に実施できるものである。</p> <p>また、持続可能な地域交通ネットワークを維持・形成するためには、その地域における、既存の公共交通機関を含めた輸送機関の役割分担を明確化することが重要であり、そのためには地域の関係者が構成員となっている運営協議会等において議論がなされ、合意されることが必要である。その際に、運営協議会等での協議の結果として合意が得られれば、運送の区域と定められた地域とそれ以外の地域間の輸送を行うことは可能である。</p> <p>国土交通省としては、地方運輸局等を通じ、必要な合意が得られるよう適切な助言を行ってまいりたい。</p>

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
17 自家用有償旅客運送制度の拡大								
08001	一般社団法人 新経済連盟	シェアリングシティ の創設	ライドシェアなど、既存の業法との関係で実施することのできないシェアリングエコノミーサービスについて、網羅的に、一定の地域内で一定の条件のもとで合法的に実施することができるようにする。	ライドシェア：自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。	道路運送法	一定の地域内で一定の条件のもとで合法的に実施することができるようにするため、業法の適用除外を認める。	国土交通省	具体的提案内容が明らかにされていないが、いわゆるライドシェアについては、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態で旅客運送事業を行おうとするものであり、安全確保、利用者保護等の観点から問題があると考えられる。
08101	一般社団法人 新経済連盟	ライドシェアの実現	自家用自動車の空き座席に人を乗せて有料で運送するサービス(いわゆる「ライドシェア」)を認める。	自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。 一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。	道路運送法第4条、第78条	一定の要件のもとで道路運送法の適用を除外し、いわゆる「ライドシェア」を実施可能にする。 制度の詳細については、別添の当連盟提言「シェアリングエコノミー活性化に必要な法的措置に係る具体的提案」(2015年10月30日公表)参照	国土交通省	本提案は、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態で旅客運送事業を行おうとするものであり、安全確保、利用者保護等の観点から問題があると考えられる。 道路運送法における旅客運送事業者の義務(事業用自動車の使用、第二種免許の取得、日々の運行管理・車両整備管理、保険加入等)は、事故の未然防止、万が一の際の的確な対応等を図るためのものである。旅客運送事業者は、これらの責任を果たすことにより安全確保、利用者保護等についての国民等の信頼感を確保しているものと考えている。 自家用車を用いたライドシェアについては、提案にあるような運転手のアプリ上の評価やバックグラウンドチェック、保険加入等の措置により、現在の旅客運送事業と同レベルの信頼感を社会に提供することができるのか、極めて慎重な検討が必要と考えている。 また、約34万人のタクシー運転手の正規雇用への影響、反社会的勢力の進出等が懸念される。さらに、都市部において、タクシーは供給過剰状態にある。 なお、自家用車を用いた旅客運送については、欧米・アジア等の多くの国において、業務停止命令や訴訟が起きており、輸送の安全等について大きな議論となっている。 以上により、道路運送法上の事業許可等を得ないで行われる、自家用車を用いた旅客運送を認めることは、安全確保、利用者保護等の観点から適切ではないと考えている。

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
10903	北海道当別町	当別町版CCRCの推進	首都圏からのアクティブシニアの移住を促進し、多世代が生き生きと暮らせる理想の新しいまちづくりを構築する。	豪雪地帯の冬期間の厳しい環境下で、高齢者の足を支える移動交通手段の確保が課題であるが、自家用自動車による有償運送は禁止されている。	道路運送法	自家用自動車「ライドシェア」の活用	国土交通省	他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業については、輸送の安全、利用者の保護等を図る観点から、道路運送法において許可を必要としている。 一方、バスやタクシー等の公共交通機関によっては十分な輸送サービスを提供することが困難である場合において、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保について、地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者、住民等の関係者が合意した場合には、例外的に市町村やNPO等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度(自家用有償旅客運送制度)が設けられている。 本件提案については具体的な措置の詳細が不明であることから、地方運輸局等へ具体的な内容に関しご相談いただきたい。
18 一般旅客自動車運送事業に係る要件の緩和								
07209	徳島県 徳島市 阿南市 石井町 那賀町 美波町 板野町	～地方創生に向けた地域課題を最前線で解決！～ 「課題解決先進モデル・とくしま特区」!	II「お接待文化」息づく徳島ならではの「観光・インバウンド」を推進! 本県は、四国遍路の「お接待文化」が息づく土壌であり、広域観光周遊ルートとしても瀬戸内、関西、四国の3ルートに属し、積極的な観光・インバウンド事業を推進している。また、多くのサテライトオフィス企業が進出し、オフィス・車などでシェアリングエコノミーも醸成されており、特に、平時は民泊、災害発生時には避難所として活用する本県ならではの「シームレス民泊」制度の検討が、阿南市及び徳島版「地方創生特区」の美波町で進んでいるところである。 このような取組みの推進に加え、「外国人版地域おこし協力隊」の創設や、二次交通の確保、地域資源を活用した旅行企画の充実等を図ることで、当地の訴求力を高め、更なる観光・インバウンドの推進を図る。	⑨タクシーの運行については、国が定める営業区域を単位としており、発着地のどちらかが区域内でなければ認められないため、自然を存分に堪能できる過疎地の観光スポットに観光客を誘客する際に、二次交通確保の面から支障がある。	道路運送法第5条、第20条	観光客の二次交通の確保のため、事業者団体や市町村等との協議のもと、国が定める営業区域(交通圏)の考え方や区域外運行について、特区の区域会議での柔軟な運用を可能とすること。	国土交通省	一般乗用旅客自動車運送事業は、利用者のその場の依頼に応じ、運転者がその都度的確な経路を自ら選択しなければならないという事業特性がある。公共交通機関として、運転者が、安全かつ円滑に目的地までの確な経路で運送サービスを提供することが担保されるよう、運転者が専ら営業活動を行う範囲を一定程度限定し、運転者が有すべき地理的知識の範囲を確定させる必要がある。 また、一般乗用旅客自動車運送事業においては、一旦運転者が営業所を出庫すると営業活動の大半が運転者に任せられることとなるため、輸送の安全を確保する観点から、事業者は運行管理者を通じ、運転者に対して、日常的に、営業活動を行う地域における交通事情、交通規制の状況、事故多発地点等の要注意場所等を周知するなどの必要があり、このような適正な運行管理を行うためには、あらかじめ運行管理者が運行管理を行うべき地理範囲を確定させる必要がある。 区域外営業は、上記のような安全かつ円滑な旅客運送を行うための措置を講ずることが困難であることから認められない。 なお、徳島県においては、すでに市町村より広い営業区域になっており、十分な措置が図られていることや、クルーズ船来港の際には、各事業者により柔軟に対応が行われているところである。 また、突発的な需要への対応に関しては地方運輸局等に相談していただきたい。

管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
19 貨客混載の実現								
01001	株式会社Tコーポレーション	タクシー車両で宅配小荷物を同時に運ぶサービス	佐用町地域には民間のバス路線が無い、また宅配事業者の営業拠点も1社を除き無い、このため住民の移動手段の確保と、効率的な宅配小荷物の受け渡しが課題となっている。 そこで、移動手段としてのタクシー業務に、宅配サービスを加えることで独自性を発揮し、顧客満足度を向上しつつ地域に貢献する。	タクシー事業は「旅客自動車運送事業」に該当し、自動車を使用して「旅客」を運送する事業となっており、「貨物」を運送できないこと。 逆に、貨物自動車運送事業法によれば、貨物運送業者は、貨物を運送するもので、旅客の運送はできないこと。	道路運送法第2条、第3条 貨物自動車運送事業法第2条	タクシー車両が貨物を扱ううえで、 1) 旅客の生命に危険を及ぼす可能性のある危険物や有害物、および大型貨物は取り扱わないこと 2) 旅客の乗車スペースや手荷物のスペースを侵害することなく、旅客のスペースや手荷物のスペースと、貨物のスペースとを明確に区別すること 3) 旅客運賃と貨物運賃を別に設定すること 以上を、「運送約款」に追加で盛り込み、これを明記し、旅客と貨物の同時運送時には、上記内容を旅客に説明し、同意を得ることを条件に、旅客と小型貨物の同時輸送を可能とすること。 なお、株式会社Tコーポレーションの代表者は、別に貨物運送事業を営んでおり、グループ全体として、運行管理者(旅客、貨物)など、事業運営に必要な要件を満たすことができます。	国土交通省	御提案のタクシーによる有償の貨物運送については、過疎地域等における物流の確保及び運送事業者の生産性の向上の観点から有効であるものと考えます。 一方、タクシーについてはその性質上、実際に利用者を乗車させるまで、タクシーの運行先が事前に決まっていなくて、タクシー利用者の利便性を確保しつつ、同時に円滑な貨物輸送を確保することは、困難であるものと考えます。 このため、タクシー利用者の利便性の確保及び円滑な貨物輸送の確保のため、貨物自動車運送事業法上の必要な手続きを経た上で、タクシーの空車時を活用してタクシーが一定荷量の貨物を運送できるようにする方向で検討したい。 <参考> 御指摘の「ホームセンターで買った家電製品なども、その人と一緒に運ぶこと」については、当該荷物が社会通念上旅客の携帯品としてタクシーに持ち込み得ると認められる荷物であれば支障はない。
08003	一般社団法人新経済連盟	シェアリングシティの創設	ライドシェアなど、既存の業法との関係で実施することのできないシェアリングエコノミーサービスについて、網羅的に、一定の地域内で一定の条件のもとで合法的に実施することができるようにする。	配送のシェア：一般貨物自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可が必要。	貨物自動車運送事業法	一定の地域内で一定の条件のもとで合法的に実施することができるようにするため、業法の適用除外を認める。	国土交通省	御要望の「配送のシェア」については具体的な提案内容が不明であるため具体的な回答が困難である。
08501	一般社団法人新経済連盟	タクシーによる貨物輸送の実現	一定の要件のもとでタクシーによる貨物輸送を認める	タクシーが貨物を有償で運送することは、現行の貨物自動車運送事業法の規定に抵触する	貨物自動車運送事業法	一定の要件のもとでタクシーによる貨物輸送を認める。詳細については、別添資料(タクシーによる貨物輸送の実現について)参照	国土交通省	御提案のタクシーによる有償の貨物運送については、過疎地域等における物流の確保及び運送事業者の生産性の向上の観点から有効であるものと考えます。 一方、タクシーについてはその性質上、実際に利用者を乗車させるまでタクシーの運行先が事前に決まっていなくて、タクシー利用者の利便性を確保しつつ、同時に円滑な貨物輸送を確保することは、困難であるものと考えます。 このため、タクシー利用者の利便性の確保及び円滑な貨物輸送の確保のため、貨物自動車運送事業法上の必要な手続きを経た上で、タクシーの空車時を活用してタクシーが一定荷量の貨物を運送できるようにする方向で検討したい。

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
20 自家用自動車の有償貸渡しに係る要件緩和								
10601	非公表	C to BCカーシェアサービスの普及促進	<p>当市は国際空港に近く、今年度には主要幹線道路が当市まで開通することで、交通環境が改善され、産業の発展が期待される。特に観光産業において、外国人宿泊者数が急増するなど、国際空港とのアクセス面での利便性により、大きな効果が生まれている。</p> <p>一方、当市内の公共交通は、車社会の進展による公共交通機関の輸送人員の減少、バス路線の廃線による交通不便地域の増加等、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が進み、地域住民の移動(通院・通学・買い物等)や観光客の多様なニーズに応じた快適な市内周遊が困難な状況となっている。</p> <p>そのため、当該国際空港を利用し、訪日観光の拠点を当市に置く外国人観光客の新たな交通手段として、個人(市内在住者又は市内に通勤通学する者)が所有する自家用自動車(二輪車、原付含む)の個人間又は個人からレンタカー事業者へのカーシェアリングサービスを実現する。その際、シェアリングエコノミー社会の在り方を踏まえ、安全・安心と利便性の双方を確保できるモデルの確立を目指し、カーシェアリングサービスの用に供している車である旨を車体に表示することによる周囲への注意喚起、比較的運転しやすい道路を選定したドライブモデルコースの設定や多言語ドライブマップの作成等により、安全で快適なドライブ観光の推進と生活交通の確保を図る。</p>	<p>自家用自動車を業として有償で貸渡し(レンタカー事業)をする場合、国土交通大臣の許可が必要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法第80条 ・道路運送法施行令第4条 ・道路運送法施行規則第52条 ・「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて」(平成7年6月13日付け自旅第138号自動車交通局長通達) 	<p>当市に1泊以上宿泊し、本市への滞在を主たる目的とする観光客に対する新たな交通手段として、個人間又は個人からレンタカー事業者等への自家用自動車・二輪車(排気量不問)の有償貸渡しを容易に行うため、自家用自動車の有償貸渡しに係る国土交通大臣の許可及び共同使用規定を不要とする。</p> <p>貸渡しを行う車面は、当市在住者又は当市に通勤通学する者が所有するものに限定することとし、借り手は日本での運転が認められている観光客で、市内に1泊以上宿泊し、本市への滞在を主たる目的とする者に限定することとする。また、利用の発地又は着地のいずれかを当市内に置く場合に限る。当該カーシェアリングシステムが地域住民、観光客等に浸透し、安全性の確認と利便性の向上が図られるまでの当面の間の措置として、DMO等法人への貸渡人・車両等の登録を介した運輸支局への届出により、安全管理体制が確立されたと考えられる。</p> <p>なお、当該事業における使用の本拠の位置については、レンタカー型カーシェアリングにおけるワンウェイ方式での取り扱いにあるIT等の活用により車面の貸渡し状況、整備状況等車面の情報を的確に把握することとする要件を不要化し、距離に関係なく、当区域内であれば無人の道路外の駐車場を貸渡自動車の配置事務所とすることができるとする。さらに、貸渡又は返還の場所(ステーション)として、主に空港・駅周辺が想定されることから、不特定多数の時間貸し駐車場や駐車が認められている道路上等の公共空間の活用も検討されたい。</p> <p>【代替措置】 車両自体の安全性は自動車検査登録制度(いわゆる車検)により担保し、点検・整備等の不良に起因する重大事故の防止を図るため、初度登録年月から10年未満の車両に限る等の追加的な車両の安全要件を加える。さらに、自家用自動車有償貸渡業許可で求められる自動車保険と同程度(対人8,000万円以上、対物200万円以上、搭乗者500万円以上)の保険加入を義務付けることとし、カーシェアサービスの用に供している車である旨を車体に表示することによる周囲への注意喚起を図り道路交通の安全を確保する。</p>	国土交通省	<p>自家用自動車を業として有償で貸渡し場合は、道路運送法上の許可が必要である。</p> <p>許可に際しては、一定額の保険への加入や貸渡料金・貸渡約款の揭示、貸渡し状況、整備状況等の車両状況を把握し、適切に管理すること等の条件を付すとともに、定期点検について、通常の自家用車より短い期間(6ヶ月)、多くの点検項目(77項目)とされ、車検期間について通常の自家用車より短期間(1年間)とされていること等により、レンタカー利用者の保護や適正な取引の確保を担保している。</p> <p>以上より、本件のように道路運送法上の許可を得ずに自家用自動車を有償で貸し渡すことはレンタカー利用者の保護や適正な取引の確保を担保する観点から問題があり、認められない。</p> <p>なお、代替措置による対策についても、現在のレンタカー事業者に課している内容と比較して十分な措置とは言えないものであり、問題があると考えられる。</p>

管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
10602	非公表	C to BCカーシェアサービスの普及促進	<p>当市は国際空港に近く、今年度には主要幹線道路が当市まで開通することで、交通環境が改善され、産業の発展が期待される。特に観光産業において、外国人宿泊者数が急増するなど、国際空港とのアクセス面での利便性により、大きな効果が生まれている。</p> <p>一方、当市内の公共交通は、車社会の進展による公共交通機関の輸送人員の減少、バス路線の廃線による交通不便地域の増加等、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が進み、地域住民の移動(通院・通学・買い物等)や観光客の多様なニーズに応じた快適な市内周遊が困難な状況となっている。</p> <p>そのため、当該国際空港を利用し、訪日観光の拠点を当市に置く外国人観光客の新たな交通手段として、個人(市内在住者又は市内に通勤通学する者)が所有する自家用自動車(二輪車、原付含む)の個人間又は個人からレンタカー事業者へのカーシェアリングサービスを実現する。その際、シェアリングエコノミー社会の在り方を踏まえ、安全・安心と利便性の双方を確保できるモデルの確立を目指し、カーシェアリングサービスの用に供している車である旨を車体に表示することによる周囲への注意喚起、比較的運転しやすい道路を選定したドライブモデルコースの設定や多言語ドライブマップの作成等により、安全で快適なドライブ観光の推進と生活交通の確保を図る。</p>	<p>保管場所は使用の本拠の位置との間の距離が2kmを超えないもの。</p>	<p>・道路運送車両法第7条第1項第5号 ・自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条 ・自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条 ・「レンタカー型カーシェアリングにおける乗り捨て(ワンウェイ)方式の実施に係る取り扱いについて」(平成26年3月27日付け国自情第205号、国自旅第609号国土交通省自動車局長通達)</p>	<p>当市に1泊以上宿泊し、本市への滞在を主たる目的とする観光客に対する新たな交通手段として、個人間又は個人からレンタカー事業者等への自家用自動車・二輪車(排気量不問)の有償貸渡しを容認を行うため、自家用自動車の有償貸渡しに係る国土交通大臣の許可及び共同使用規定を不要とする。</p> <p>貸渡しを行う車両は、当市在住者又は当市に通勤通学する者が所有するものに限ることとし、借り手は日本での運転が認められている観光客で、市内に1泊以上宿泊し、本市への滞在を主たる目的とする者に限ることとする。また、利用の発地又は着地のいずれかを当市内に置く場合に限る。当該カーシェアリングシステムが地域住民、観光客等に浸透し、安全性の確認と利便性の向上が図られるまでの当面の間の措置として、DMO等法人への貸渡人・車両等の登録を介した運輸支局への届出により、安全管理体制が確立されると考えられる。</p> <p>なお、当該事業における使用の本拠の位置については、レンタカー型カーシェアリングにおけるワンウェイ方式の取り扱いにあるIT等の活用により車両の貸渡し状況、整備状況等車両の情報を的確に把握することとする要件を不要化し、距離に関係なく、当市域内であれば無人の道路外の駐車場を貸渡自動車の配置事務所とすることができることとする。さらに、貸渡又は返還の場所(ステーション)として、主に空港・駅周辺が想定されることから、不特定多数の時間貸し駐車場や駐車が認められている道路上等の公共空間の活用も検討されたい。</p> <p>【代替措置】 車両自体の安全性は自動車検査査録制度(いわゆる車検)により担保し、点検・整備等の不良に起因する重大事故の防止を図るため、初度登録年月から10年未満の車両に限る等の追加的な車両の安全要件を加える。さらに、自家用自動車有償貸渡業許可で求められる自動車保険と同程度(対人8,000万円以上、対物200万円以上、搭乗者500万円以上)の保険加入を義務付けることとし、カーシェアサービスの用に供している車である旨を車体に表示することによる周囲への注意喚起を図り道路交通の安全を確保する。</p>	警察庁 国土交通省	<p>道路運送車両法における自動車の使用者とは、自動車の使用を管理する者であり、自ら実際に自動車を運転するとは限らず、他人に運転させる場合もある。これに対し、単に一時的に自動車を運転する者や「使用者」の従業員又は雇人として自動車を運転する者は「自動車を運転する者」にすぎない。</p> <p>そのため、例えばレンタカーについては、自動車を貸し渡す者が同法上の使用者に当たり、借り手は一時的に自動車を運転する者であることから使用者とはならない。</p> <p>なお、自動車の使用の本拠とは、当該自動車の使用を管理する場所であり、個人であれば使用者の住所が使用の本拠に該当することとなる。</p> <p>以上のことから、御提案のカーシェアリングについては、自動車を貸し渡す市内在住者又は通勤通学する者が当該自動車の使用を管理する者になると思われることから同法上の使用者となり、当該自動車を貸与された観光客は使用者には該当しないものとする。</p> <p>また、その場合の自動車の使用の本拠は、使用者である市内在住者又は通勤通学する者の住所が該当することとなる。</p>

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
21 自動車の装置に係る保安基準等の緩和								
00501	有限会社 ハマ自動車ガラス	車輻F/Dガラス用 有国家資格の指 導に基づく日射調 整フィルム施工に おける可視光線透 過率の規制緩和	車輻側面ガラスの規制(透過率70%以上)を引き下げ、断熱機能をもつ(赤外線カットする)フィルムを施工したい又、透過率85%を超える紫外線対策フィルムを施工したい。 (ガラスメーカー、フィルムメーカー、カーディーラー、車販売会社、陸運支局、JCAAなどとの意見交換、会合などの措置)	最近ガラス単体で可視光線透過率が(ほぼ70%の車輻が増えたため目視しただけでは、フィルムの貼り付けを確認できない。車検時の可視光線検査において違法改造とみなされる。 70%のフィルムでも 視界良好又は、不備の有るものがある。 (国家資格無資格者における横暴な施工)	道路運送車輛の保安基準29条(窓ガラス)4項の六 保安基準の細目を定める告示窓ガラス第39条(第一節)3の七及び5、窓ガラス(第二節)第117条4の六及び6、8、窓ガラス(第三節)第195条3、及び5の六、6、7、8、9	① 現行の規制である「可視光線透過率70%以上」を緩和したフィルムの国土交通大臣貼り付け許可または、フィルム貼り付け時におけるガラス透過率70%規則の引き下げ。 ② 国家資格者が簡易可視光線透過率測定器を使用した場合の測定結果に基づく車検を可能とする。	国土交通省	①道路運送車輛の保安基準では、前面ガラス及び側面ガラス(運転者席より後方を除く。)には、運転者が交通状況を確認できるよう、直接視界に係る範囲について、国際基準に基づき、70%以上の可視光線透過率を求めています。可視光線透過率がこれを下回る場合、特に夜間の天候不良時等において十分な視界が得られず、安全性を確保できないため、御提案の可視光線透過率の引き下げはできません。 また、国土交通大臣による貼付物の指定は、点検整備済ステッカー等、直接視界を著しく妨げることなく、かつ、真に必要なものに限って行うものですが、御提案の可視光線透過率が70%を下回るフィルムは直接視界を妨げるおそれがあり、車両の安全性の確保のために必要なものではないことから、指定することはできません。 なお、窓ガラスの可視光線透過率の規定については、フィルムが貼り付けられている場合、貼付された状態において測定された値を判断することとしていることから、これを満足するフィルムであれば貼付することは可能です。 ②窓ガラスへのフィルムの可視光線透過率の測定を含め、道路運送車両法に基づく自動車が道路運送車両法の保安基準の全ての条項に適合しているかどうかの確認は、道路運送車両法に基づき自動車の検査に必要な知識及び技能を有する者として国土交通大臣が任命した自動車検査官等が、その責任において、自動車の検査(いわゆる車検)の際に現車を確認し、測定を行っているところです。運転者が交通状況を確認するために必要な視界を確保することは、交通安全に係る重要な基準であり、その確認については自動車検査官等が責任を持って行うべき事項です。 また、道路運送車両法によらない資格者による測定結果の活用は適合性判断について公正中立に実施されない可能性があり、ご提案内容の実現は困難です。

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
22 自動走行の実証実験等に係る規制緩和								
02001	城里町	～未来を拓く新技術～ 自動運転は茨城が日本を世界をリードする	城里町内で拠点間をつなぐ自動運転バスと拠点内を自動運行するパーソナルモビリティとを組み合わせ、自動運転によるシェアリングモビリティを実現する。 合併前の旧町村単位である常北・桂・七会の三地区間を自動運転バスで運行し、各地区内を自動運転タクシー及び自動運転マイカーにより運行。 町全域を国家戦略特区として実証運行に係る規制を取り払うとともに、地域研究機関や自動車メーカー等の支援を得て実現を図る。 本取組により、公共交通の利便性・安全性を向上させるとともに、高齢化による代替交通手段の確保とあわせて実現する。	道路交通法	道路交通法第70条	道路交通法の特例・緩和、公道における無人走行車両の実証実験の実施を可能とする。	警察庁 国土交通省	現行法上、次の条件を満たせば、場所や時間にかかわらず、ハンドルやアクセルがない車両を含め、公道実証実験を行うことは可能であり、道路交通法上は、許可申請や届出等の手続は不要である。 ・公道実証実験に用いる車両が道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)に適合していること(同令第55条第1項又は第56条第4項に基づく認定を受け、規定の特例を受けているものを含む。) ・運転者となる者(客等であることも可能)が実験車両に乗り込み、周囲の道路交通状況や車両の状態を監視し、緊急時には必要な操作を行うこと。 ・道路交通法令を遵守して走行すること。 なお、我が国が批准する道路交通に関する条約(昭和39年条約第17号、いわゆるジュネーブ条約)は、運転者の存在と車両の適正な操縦・運転に係る義務について規定しており、道路交通法を含む国内法令においてこれと異なる規定を置くことやこれと異なる取扱いを行うことは許容されない(同条約については、現在、我が国も参加して、自動走行との整合性等に関する国際的な協議が進められている。) また、道路交通法は、条約と整合させつつ、技術面における一定の安全性を認められた車両等を前提として、その通行方法等を定めるものであるところ、車両等について技術的な基準を検討することなくして、上述以上に運転者の義務を緩和することは困難である。 なお、「日本再興戦略2016」において、自動走行については、いわゆる「レベル4(完全自動走行)」までの技術開発を目指すため、「官民ITS構想・ロードマップ2016」(平成28年5月20日IT総合戦略本部決定)に基づき、2017年を目途に特区等において無人自動走行による移動サービスに係る公道実証を実現すべく、車内に運転者が不在であっても遠隔装置を通じた監視等や、ハンドル及びアクセルの無い自動運転車両による走行などが、公道における実証実験として可能となるよう、速やかに所要の措置を講ずることとしたところである。
02002	城里町	～未来を拓く新技術～ 自動運転は茨城が日本を世界をリードする	城里町内で拠点間をつなぐ自動運転バスと拠点内を自動運行するパーソナルモビリティとを組み合わせ、自動運転によるシェアリングモビリティを実現する。 合併前の旧町村単位である常北・桂・七会の三地区間を自動運転バスで運行し、各地区内を自動運転タクシー及び自動運転マイカーにより運行。 町全域を国家戦略特区として実証運行に係る規制を取り払うとともに、地域研究機関や自動車メーカー等の支援を得て実現を図る。 本取組により、公共交通の利便性・安全性を向上させるとともに、高齢化による代替交通手段の確保とあわせて実現する。	道路運送車両法	道路運送車両法第41条	完全自動走行車の運行を可能にするため、公道における「ハンドルなし、アクセルなし」の車両の走行を可能にする法規制の緩和。	国土交通省	自動運転技術は、交通の安全を確保・増進し、事故の削減に資する技術であり、国土交通省においても、その実用化に向けた取組を行っています。 完全自動走行を行う車両の実証運行については、運転者の責任により、一般の車両と同等の安全が確保されるべきとの原則のもと、国土交通省の車両安全対策検討会の下に設置された「自動走行公道実証WG」において、車両の要件を個別に検討することとしています。 御提案のハンドルやアクセルのない車両など、既存の枠に収まらない車両の公道実証については、具体的な車両や実証計画等とともに別途御相談ください。

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
07601	北九州市	完全無人運転による公共交通車両の運行	<p>事業費に占める人件費の割合が非常に高い公共交通車両等に自動運転技術を実装することにより、完全無人運転による持続可能なサービスモデルを構築するもの。自動運転技術は開発途上であり、いつでもどこでも自由に行うことができる技術の実用化には相当の時間を要する。</p> <p>しかしながら、地方における公共交通は既に路線維持の問題に直面しており、完全自動運転に対する期待が高い。</p> <p>このため、公道上の決まったルートを走行し、信号や道路等のインフラとの協調を図った安全性の高い公共交通車両について、遠隔監視等の措置を講じることにより、完全自動運転(ドライバーレス)による事業化を図るもの。</p>	<p>車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない(道交法 第70条 安全運転義務)。</p>	<p>・ジュネーブ条約第8条第1項/第5項、第10条 ・道路交通法 第70条 安全運転義務</p>	<p>信号や道路等のインフラとの協調により、公道上の決まったルートを走行する公共交通車両(バス等)については、遠隔監視等の措置を講じることにより、完全無人運転を可とする。</p>	<p>警察庁 国土交通省</p>	<p>現行法上、次の条件を満たせば、場所や時間にかかわらず、ハンドルやアクセルがない車両を含め、公道実証実験を行うことは可能であり、道路交通法上は、許可申請や届出等の手続は不要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> 公道実証実験に用いる車両が道路運送車両の保安基準(昭和28年運輸省令第67号)に適合していること(同令第55条第1項又は第56条第4項に基づく認定を受け、規定の特例を受けているものを含む。) 運転者となる者(客等であることも可能)が実験車両に乗車して、周囲の道路交通状況や車両の状態を監視し、緊急時等には必要な操作を行うこと。 道路交通法令を遵守して走行すること。 <p>なお、我が国が批准する道路交通に関する条約(昭和39年条約第17号。いわゆるジュネーブ条約)は、運転者の存在と車両の適正な操縦・運転に係る義務について規定しており、道路交通法を含む国内法令においてこれと異なる規定を置くことやこれと異なる取扱いを行うことは許容されない(同条約については、現在、我が国も参加して、自動走行との整合性等に関する国際的な協議が進められている。)</p> <p>「遠隔監視等の措置を講じる」との提案については、遠隔において監視する者が遠隔監視システムから得られる情報の程度等を含め同システムの具体的な内容に応じて、ジュネーブ条約、道路交通法等との整合性について判断することとなる。</p> <p>また、道路交通法は、条約と整合させつつ、技術面における一定の安全性を認められた車両等を前提として、その通行方法等を定めるものであるところ、車両等について技術的な基準を検討することなくして、上述以上に運転者の義務を緩和することは困難である。</p> <p>なお、「日本再興戦略2016」において、自動走行については、いわゆる「レベル4(完全自動走行)」までの技術開発を目指すため、「官民ITS構想・ロードマップ2016」(平成28年5月20日IT総合戦略本部決定)に基づき、2017年を目途に特区等において無人自動走行による移動サービスに係る公道実証を実現すべく、車内に運転者が不在であっても遠隔装置を通じた監視等や、ハンドル及びアクセルの無い自動運転車両による走行などが、公道における実証実験として可能となるよう、速やかに所要の措置を講ずることとしたところである。</p>

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
23 ドローンの飛行方法等に係る許可等の緩和								
01801	鷹栖町	3. 農政新時代 ～ブランド化と生産性向上による農業の国際競争力強化～	○スマート農業化（ICTを活用したドローンによる大規模農地の生産管理システム、害獣対策等）の導入促進を図り、農地の大規模化に応じた生産体制の構築を目指す。また、ドローンの運用に当たっての安全性の確保を目指す。 ○特定実験試験局制度の活用により、鷹栖町の大規模圃場におけるスマート農業化等に関する新技術の実証実験（実験圃場の測量と画像記録解析、圃場モニタリング等）を時機を逃さず実施できる環境を整備し、実用化に向けた動きを加速させる。《既存特定事業》	現行制度では、ドローンの使用について農業散布や目視外飛行、夜間飛行等を行う場合は、国土交通大臣への申請と承認が必要であり、その承認の有効期間は最大で1年間となっている。 また、申請時に操縦者の知識・経験等や機体の保守・管理状況についても記載することになっているが、記載どおりかの確認が難しい。	航空法132条の2	航空法132条の2に規定される国土交通大臣の承認に係る申請手続を簡素化（承認に要する期間の短縮と承認期間の延長、申請書類の簡素化）。 また、この申請手続の簡素化の適用を受けようとする場合における、操縦者にかかる免許制度と機体に関する登録制度の導入。	国土交通省	ご指摘のとおり、無人航空機の飛行の許可・承認の期間については、周囲の状況等の変化があった場合に、それに応じて飛行の安全性が確保されているか確認する必要があるが、継続的な飛行を行う場合には、申請の負担等を鑑み、1年間を限度に許可・承認を行っている。一方で、許可等の申請に当たり示された機体や操縦者の状況については一定期間で確認する必要があるが、1年ごとに確認するとしている現行の運用は、基本的に妥当なものと考えている。 また、国土交通省のHPに掲載した機体（以下「ホームページ掲載無人航空機」という。）を使用する場合や、安全を確保するために必要な体制が確保されると国土交通省が認めたマニュアルに従って飛行する場合には、一部書類の添付を省略可能とするといった申請手続きの簡素化を可能とどこから行っており、今後とも、申請の事務的・時間的負担を軽減する措置を講じていく。 ご提案の「操縦者にかかる免許制度と機体に関する登録制度の導入」がいかなるものを想定しているのか必ずしも明らかでないが、予てより国土交通省のHPに性能等を確認した無人航空機を掲載しており、これらについては、仕様等の提出を省略している。今後はホームページ掲載無人航空機を拡充していくとともに、安全を確保するために必要な体制等が確保されると国土交通省が確認した民間団体等のマニュアルや操縦資格についても、国土交通省のHPに掲載することで、これらを利用する場合には、一部書類の添付を省略することを可能とする取組を進めることとしている。
04010	佐賀県鳥栖市 福岡県小郡市 佐賀県基山町	<改訂版>「九州ブランディング拠点創生特区」～県境を越えて交通結節機能を最大化。すべては九州のために～	九州の地方都市ながら、積極的な産業政策等により人口が増え続けている本地域にあって、鳥栖ジャンクションを擁する交通の要衝としての発展可能性を最大化するため、民間活力も誘導し、産業団地・住宅環境整備を継続して進めることで企業集約・雇用確保を図り、大都市・中核都市ではない拠点都市として、「九州ブランディング拠点」を創生する。 【産業面】 雇用の創出・「新たな拠点の形成」に向けた ■新たな企業・産業施設等誘致 ■既進出企業の拡大支援 ■住宅環境整備 【農業面】 担い手確保と農業所得の向上に向けた ■農地の面的集約支援 ■新たな担い手の参入支援 ■6次産業化・販路開拓支援 等	有害鳥獣の生息状況等について広範囲を撮影するに当たり、航空法により150m以上の高さを飛行できない。 また、使用する無線機器は技術基準適合証明が必要であり、無線電波の最適条件を検証する実験を円滑に実施できない。ドローン利用に当たり、民有地の上空は民法における「土地所有権」の範囲に含まれ、民有地上空を通過する場合は、土地所有者の通行（飛行）承諾の必要可能性がある。	航空法第99条の2 航空法施行規則第209条の3及び第209条の4 電波法第4条、第38条の6 民法第207条	特区指定区域内においては、私有地上空のドローン飛行については、有害鳥獣が出没する農地や山林上空において、一定高度以上であれば所有者の許可がなくても飛行できるものとする。 航空局への手続きを1回の手続きで一定期間の使用計画を認めることで、実証実験や技術開発等を促進する。	総務省 法務省 国土交通省	一般に、土地の所有権は、当該土地を所有する者の利益の存する限度で当該土地の上下に及ぶものと解されており、土地所有者の利益の存する限度内か否かは、個別の土地の具体的な使用態様に照らして判断すべきものと考えられる。したがって、土地の所有者の承諾を得ることなくドローン等の無人航空機をある土地の上空で飛行させた場合には、その土地の具体的な使用態様に照らして土地所有者の利益の存する限度内でされたものであれば、その行為は土地所有権の侵害に当たると考えられる。 ご提案の「一定高度以上」がいかなるものを想定しているのか必ずしも明らかでないが、他人の土地において、一定の高度を上回る高度でドローン等を飛行させた場合には、当該土地の所有権侵害とはなり得ない旨の規律であるとするれば、土地の所有権がその土地の上下に及ぶ範囲が個別具体的に判断されるべき事柄であり、およそ所有権侵害とはなり得ない高度を量定することは困難である。 無人航空機の飛行の許可・承認の期間については、継続的な飛行を行う場合には、1年間を限度に許可・承認を行っており、都度の申請は不要である。

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
04302	福島県	福島浜通りロボット実証区域実現プロジェクト	本事業は、福島県浜通り地域の橋梁、トンネル、ダム・河川、山野、オープンスペースなどの施設やエリアにおいて、事業者が物流、インフラ点検、災害対応などに用いるロボット・ドローンの実証試験や操縦訓練を円滑に行うことができるよう、福島県が市町村等との仲介を行うもの。 ロボット・ドローンの実証試験は、実際に用いられる現場を可能な限り再現した環境下で、多数の改良を繰り返しながら行うことが重要であることから、本事業では、多様な環境を再現しつつ、ロボットの仕様を変化したとしても柔軟かつ迅速に実証試験が行える開発環境を整えるよう、ハード面の整備（試験施設、計測設備など）とともに、特区を活用したソフト面の整備を図る。	ドローンについては、その飛行区域や飛行方法が航空法によって制限されており、制限対象となる飛行を行う場合には逐一国土交通省へ許可申請を行わなければならない、ドローンの仕様変更や天候不順等から飛行計画が変更になった際に迅速な実証試験ができない影響が生じている。	航空法第132条、第132条の2	特区内でドローンに航空法制限対象の飛行をさせる際、指定する空域から外へ出ることのないよう、当該区域の管理者が一定の安全策を講ずることを条件として、航空法における許可を不要とし、代わりに届出制とする。	国土交通省	ご指摘の通り、ドローン等の無人航空機の落下等による地上の人又は物件への影響を防止する観点から、高さ150m以上や人口集中地区上空で飛行する場合には国土交通大臣の許可が必要であり、目視外・夜間等の飛行についても国土交通大臣の承認が必要である。 一方、1年間を上限に無人航空機を飛行させる可能性のある地域、時間、飛行方法等を一括した申請や、また、変更申請にあたって一部の書類提出の省略を認めるなど、申請に係る事務的・時間的負担が最小限となるよう措置を講じているところ。 届出制とせずともご懸念の点が解消されるよう、今後とも、申請の事務的・時間的負担を軽減する措置を講じていく。
04803	大潟村	大潟村地域活性化推進特区	農作業の効率化・低コスト化を図るため、GPSを活用したドローン飛行による生育調査や薬剤散布の実証実験を行う。	ドローンについては、薬剤散布、目視外飛行、夜間飛行等を行う場合は国土交通大臣への承認申請が必要。また、承認期間は原則として3ヶ月（最大でも1年間）となっている。	航空法第132条の2	航空法第132条の2に規定される国土交通大臣への承認申請に係る手続きの簡略化と承認期間の延長。（承認期間を最大3年程度まで延長する。）	国土交通省	ご指摘のとおり、無人航空機の飛行の許可・承認の期間については、周囲の状況等の変化があった場合に、それに応じて飛行の安全性が確保されているか確認する必要があるが、継続的な飛行を行う場合には、申請の負担等を鑑み、1年間を限度に許可・承認を行っている。一方で、許可等の申請にあたり示された機体や操縦者の状況については一定期間で確認する必要があるが、1年ごとに確認するとしている現行の運用は、基本的に妥当なものと考えている。 また、国土交通省のHPに掲載した機体を使用する場合や、安全を確保するために必要な体制が確保されると国土交通省が認めたマニュアルに従って飛行する場合には、一部書類の添付を省略可能とするといった申請手続きの簡素化を可能などから行っており、今後とも、申請の事務的・時間的負担を軽減する措置を講じていく。
07214	徳島県 徳島市 阿南市 石井町 那賀町 美波町 板野町	～地方創生に向けた地域課題を最前線で解決！～ 「課題解決先進モデル・とくしま特区」！	ii 政府初実験からの飛躍！中山間地ドローン活用策を徳島が牽引！ 本県ではドローンの安全運航と様々な分野での利活用を図る取組みを進めており、特に徳島版「地方創生特区」の那賀町では、去る2月に政府初の無人航空機による貨物輸送実験が実施されるなど、中山間地におけるドローン利活用への積極的な事業展開が図られている。 今後はこれまでの取組みを更に飛躍させ、県南部での遠隔医療の取組みと連携し、医薬品をはじめ中山間地における貨物輸送の実用化を目指すとともに、LNCCなど森林バイオマスの活用や那賀高等学校森林クリエイト科に代表される、町の基幹産業の第一次産業に特化し、林業架線の設置や苗木運搬、鳥獣害対策などの実証実験を進めることで、ドローン関連企業や人材の集積、農林業の振興を図る。	⑭ドローンでの課題解決を図るため、必要な実証実験を行う際、「目視外飛行」や「構造物から30m以内」等の事前許可が必要な飛行が急遽求められる可能性があり、その時点から申請作業を行うとなれば、実用化に向けた速やかな実験の進捗に影響が出る可能性がある。	航空法第132条、第132条の2	実証実験の円滑な実施を図るため、航空法の事前申請が必要な事項について、特区内では、区域会議の下で、円滑な調整を可能にし、申請から許可まで迅速な対応を行うこと。	国土交通省	国土交通省のHPに掲載した機体を使用する場合や、安全を確保するために必要な体制が確保されると国土交通省が認めたマニュアルに従って飛行する場合には、一部書類の添付を省略可能とするといった申請手続きを簡素化する措置により、迅速な措置を行っている。 一方、1年間を上限に無人航空機を飛行させる可能性のある地域、時間、飛行方法等を一括した申請や、また、変更申請にあたって一部の書類提出の省略を認めるなど、申請に係る事務的・時間的負担が最小限となるよう措置を講じているところ。 今後とも、申請の事務的・時間的負担を軽減する措置を講じていく。

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
24 民泊事業の要件緩和								
08002	一般社団法人 新経済連盟	シェアリングシティ の創設	ライドシェアなど、既存の業法との関係で実施することのできないシェアリングエコノミーサービスについて、網羅的に、一定の地域内で一定の条件のもとで合法的に実施することができるようにする。	ホームシェア：反復継続して有償で部屋を提供する者は、旅館業法上の許可が必要	旅館業法	一定の地域内で一定の条件のもとで合法的に実施することができるようにするため、業法の適用除外を認める。 ホームシェアについては新制度の検討が進んでいるが、現在の政府方針によれば年間180日以内で年間営業可能日数の制限がかけられる予定のため、シェアリングシティにおいては当該上限を撤廃する(1年を通じて営業可能とすることが考えられる。	厚生労働省 国土交通省	本年4月から旅館業法の簡易宿所営業の許可基準を緩和したところであり、通年の営業を行う場合については、簡易宿所の営業許可を受けることにより民泊を行うことが可能です。 また、既に大田区や大阪府で実施されているような国家戦略特別区域法に基づく旅館業法の特例などの活用も御検討下さい。 なお、民泊サービスに係る新制度の検討においては、年間提供日数上限を180日以下の範囲内で適切な日数を設定することとしており、現時点で更なる緩和について検討することは困難です。
25 健全な民泊運営体制の構築								
04901	日本民泊セキュリ ティ委員会	民泊盗撮防止シ ステム	民泊における盗撮防止対策の実施 対策方法 (予防) ・ 専門家による抜き打ち盗撮器発見調査 ・ 自己防衛サポート (緊急対応) ・ 24時間多言語緊急相談窓口の設置 (被害発覚後サポート) ・ 集団訴訟サポート 「予防、緊急対応、被害発覚後サポート」を切れ目なく実施することにより被害者が泣き寝入りせずに済む安心安全な民泊の実現を目指します。	個人情報保護法第20条(安全管理措置)で「個人情報の安全管理のために必要かつ適切な措置を講じなければならない」と定められていますが、民泊においてこれが十分に講じられる可能性は大変低いです。民泊における盗撮防止のためには、確実に効果的な措置が実施されるような法整備が必要です。旅館ホテルでも盗撮事件は発生し続けており、十分な措置が講じられているとは言い難い状況です。民泊は旅館ホテルと比較して盗撮が発生しやすい環境にあります。少額の設備投資で参入が可能な民泊は悪意の事業者も容易に参入できてしまいます。 また、民泊空間を一度に入りするのは少数の管理者やゲストです。この少数が悪意の者だった場合、容易に犯行に及ぶことができてしまう環境に民泊はあります。すでに民泊でも盗撮事件は発生しています。緊急の対策が必要です。	個人情報保護法	民泊ホストの民泊盗撮防止システム加入の義務化	警察庁 厚生労働省 国土交通省 個人情報保護委員会	本年6月2日に閣議決定された規制改革実施計画、及び本年6月に取りまとめた有識者検討会の最終報告書では、住宅提供者の義務として、 ・ 利用者名簿の作成・保存 ・ 衛生管理措置 ・ 苦情対応 ・ 行政による報告徴収・立入検査・業務停止・罰則等を設けることとしております。 具体的内容については現在検討中であり、多様な民泊サービスの健全な普及が図られるよう、関係省庁と調整しつつ、次期通常国会への法案提出に向けて準備を進めてまいります。

管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
04902	日本民泊セキュリティ委員会	民泊盗撮防止システム	民泊における盗撮防止対策の実施 対策方法 (予防) ・専門家による抜き打ち盗撮器発見調査 ・自己防衛サポート (緊急対応) ・24時間多言語緊急相談窓口の設置 (被害発覚後サポート) ・集団訴訟サポート 「予防、緊急対応、被害発覚後サポート」を切れ目なく実施することにより被害者が泣き寝入りせずに済む安心安全な民泊の実現を目指します。	個人情報保護法第20条(安全管理措置)で「個人情報取扱事業者は個人データの安全管理のために必要かつ適切な措置を講じなければならない」と定められていますが、民泊においてこれが十分に講じられる可能性は大変低いです。民泊における盗撮防止のためには、確実に効果的な措置が実施されるような法整備が必要です。旅館ホテルでも盗撮事件は発生し続けており、十分な措置が講じられているとは言い難い状況です。民泊は旅館ホテルと比較して盗撮が発生しやすい環境にあります。少額の設備投資で参入が可能な民泊は悪意の事業者も容易に参入できてしまいます。 また、民泊空間を一度に出入りするのには少数の管理者やゲストです。この少数が悪意の者だった場合、容易に犯行に及ぶことができってしまう環境に民泊はあります。すでに民泊でも盗撮事件は発生しています。緊急の対策が必要です。	個人情報保護法	民泊盗撮防止システム加入済みホストのみ掲載することを仲介サイトに義務化	警察庁 国土交通省 厚生労働省 個人情報保護委員会	本年6月2日に閣議決定された規制改革実施計画、及び本年6月に取りまとめた有識者検討会の最終報告書では、仲介事業者の義務として、 ・取引条件の説明 ・行政庁による報告徴収・立入検査・業務停止・罰則等を設けることとしております。 具体的内容については現在検討中であり、多様な民泊サービスの健全な普及が図られるよう、関係省庁と調整しつつ、次期通常国会への法案提出に向けて準備を進めてまいります。

管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
26 旅行業法の適用除外								
00701	鳥取県	日本版DMOによる魅力的な観光地域づくり	<p>本県においては、魅力的な観光地域づくりを実現するため、日本版DMO候補法人として1法人が「広域連携DMO」、2法人が「地域連携DMO」として登録されたところ。当該「地域連携DMO」では、観光地域づくりの一主体として、第3種旅行業資格を有し当該地域の資源を組み合わせた旅行商品造成に取り組んでいるが、第3種旅行業資格にかかる業務範囲が隣接市町村に限定されていることから、市町村の位置関係によっては第3種の旅行業ではDMOの範囲すべてをカバーする旅行商品の造成ができず支障が生じているため、その業務範囲をDMO連携市町村を含む範囲に拡大すること。</p> <p>あわせて、「広域観光周遊ルート形成計画」に認定されたルートの実施主体となった「広域連携DMO」については、地方創生推進交付金の対象から除外され、DMOの組織運営等に国からの支援が受けられない状態となっていることから、当該交付金の対象要件を見直す。</p>	<p>第3種旅行者による募集型企画旅行の実施区域は、旅行業法施行規則第1条の2により、「営業所の存する市町村及び隣接する市町村」に限定されている。</p> <p>鳥取県東部(鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町)及び兵庫県北但西部(香美町、新温泉町)においては、日本版DMO候補法人に登録された鳥取・因幡観光ネットワーク協議会を中心に広域連携が検討されているところであり、同協議会の構成団体である鳥取市観光コンベンション協会が第3種旅行業の登録を行っているが、同協会が所在する鳥取市は香美町と隣接していないため、香美町が実施区域外となる。</p> <p>複数の市町村がDMOを形成する場合、市町村の位置関係によっては第3種の旅行業ではDMOの範囲すべてをカバーする旅行商品の造成ができない。</p>	旅行業法施行規則第1条の2	<p>現行の第3種旅行業では、募集型企画旅行の実施区域は、営業所が所在する市町村と隣接する市町村だが、地域連携DMOとして日本版DMO候補法人に登録された団体及びその構成団体が第3種旅行業資格を有する場合は、その業務範囲をDMO連携市町村を含む範囲に拡大する。</p>	国土交通省	<p>第3種旅行者が取り扱う募集型企画旅行の実施区域の拡大については、規制改革会議実施計画(2015年6月30日閣議決定)に沿って、地域や事業者のニーズを踏まえた見直しも視野に入れた検討を進めているところであり、平成28年度中に結論を得た上で必要な措置を講ずることとしているところ。</p>
07206	徳島県 徳島市 阿南市 石井町 那賀町 美波町 板野町	～地方創生に向けた地域課題を最前線で解決！～ 「課題解決先進モデル・とくしま特区」!	<p>Ⅱ「お接待文化」息づく徳島ならではの「観光・インバウンド」を推進!</p> <p>本県は、四国遍路の「お接待文化」が息づく土壌であり、広域観光周遊ルートとしても瀬戸内、関西、四国の3ルートに属し、積極的な観光・インバウンド事業を推進している。</p> <p>また、多くのサテライトオフィス企業が進出し、オフィス車などでシェアリングエコノミーも醸成されており、特に、平時は民泊、災害発生時には避難所として活用する本県ならではの「シームレス民泊」制度の検討が、阿南市及び徳島版「地方創生特区」の美波町で進んでいるところである。</p> <p>このような取組みの推進に加え、「外国人版地域おこし協力隊」の創設や、二次交通の確保、地域資源を活用した旅行企画の充実等を図ることで、当地の訴求力を高め、更なる観光・インバウンドの推進を図る。</p>	<p>⑥第三種旅行者や地域限定旅行者などが、地域資源を活用する旅行企画を販売したくとも、隣接する市町村までしか販売することができないため、地域ならではの着地型旅行商品を広く提供する機会が阻害されており、観光誘客を図る上で支障がある。</p>	旅行業法施行規則第1条の2	<p>観光客に訴求する魅力ある着地型旅行商品を広く提供するため、第三種旅行者及び地域限定旅行者の提供する企画旅行の催行範囲を見直し、隣接市町村より広い範囲での募集型企画旅行の実施が可能となるよう、運用の柔軟化を図ること。</p>	国土交通省	<p>第3種旅行者及び地域限定旅行者が取り扱う募集型企画旅行の実施区域の拡大については、規制改革会議実施計画(2015年6月30日閣議決定)に沿って、地域や事業者のニーズを踏まえた見直しも視野に入れた検討を進めているところであり、平成28年度中に結論を得た上で必要な措置を講ずることとしているところ。</p>

管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
07207	徳島県 徳島市 阿南市 石井町 那賀町 美波町 板野町	～地方創生に向けた地域課題を最前線で解決！～ 「課題解決先進モデル・とくしま特区」!	II「お接待文化」息づく徳島ならではの「観光・インバウンド」を推進! 本県は、四国遍路の「お接待文化」が息づく土壌であり、広域観光周遊ルートとしても瀬戸内、関西、四国の3ルートに属し、積極的な観光・インバウンド事業を推進している。また、多くのサテライトオフィス企業が進出し、オフィス・車などでシェアリングエコノミーも醸成されており、特に、平時は民泊、災害発生時には避難所として活用する本県ならではの「シームレス民泊」制度の検討が、阿南市及び徳島版「地方創生特区」の美波町で進んでいるところである。 このような取組みの推進に加え、「外国人版地域おこし協力隊」の創設や、二次交通の確保、地域資源を活用した旅行企画の充実等を図ることで、当地の訴求力を高め、更なる観光・インバウンドの推進を図る。	⑦農家民宿など、地域における意欲のある宿泊事業者等が、当該地域の資源を活かした地域限定の旅行商品を企画・提供していくことは、観光まちづくりの観点からも有効であるが、実施には旅行業法における登録が必要である。	旅行業法第3条、第7条、第11条の2、第11条の3、農林漁村滞在型余暇活動のための基盤整備の促進に関する法律第2条第5項	外国人誘客を含め観光客の増加に対応するため、意欲ある農家民宿などによる着地型旅行の企画・提供が図られるよう、特区内では、必要な規制緩和措置を講じること。	農林水産省 国土交通省	ホテル・旅館についての旅行業等の登録要件については、規制改革会議実施計画(2015年6月30日閣議決定)に沿って、ホテル・旅館のニーズ及び登録を受けるに当たり障壁となる要件について把握した上で、係る要件の在り方について検討を行い、結論を得ることとしている。 結論を得次第、平成28年度中に所要の措置を講ずることとしているところ。なお国家戦略特区において先行して、旅行業法の必置資格である旅行業務取扱管理者試験の簡素化に係る関係制度の改正を、平成28年度中を目処に行う予定。
08201	一般社団法人 新経済連盟	個人による有償の旅行相談の実施	旅行者として登録していない個人等が、個人等が、その知識・経験を生かして有償で旅行に関する相談を受けることを可能にする。	旅行業法上、報酬を得て旅行に関する相談に応ずる行為は「旅行業」に該当し、かつ、旅行業を行う者は観光庁長官の行う登録を受けなければならないとされている。	旅行業法第2条第1項、同第3条	旅行者として登録していない個人等が、その知識・経験を生かして有償で旅行に関する相談を受けることを可能にする。	国土交通省	有償で旅行相談を業として行うということは、旅行者の意思決定、契約・支払いを事実上決定させているものであるが、その契約や旅程補償の責任を回避することとなるおそれもあるため、事業の実態を把握し、慎重に対応することとした。
27 通訳案内士に係る資格の緩和								
08301	一般社団法人 新経済連盟	訪日外国人向けの有償観光ガイドの実現	通訳案内士の資格を持たない者が訪日外国人に対して有償で観光案内をすることを可能とする。	通訳案内士でない者は、報酬を得て通訳案内を業として行っはならないこととされている。	通訳案内士法第36条	通訳案内士の資格がない者に対しても訪日外国人に対する有償での観光案内を認める。	国土交通省	観光ビジョンにおける「観光関係の規制・制度の総合的な見直し」において、通訳案内士制度については、「一定の品質確保を前提に、「業務独占規制」の見直しを含め、サービスの供給拡大措置を構築」とされているところであり、平成28年6月2日には規制改革実施計画において、「訪日外国人旅行者の増加とニーズの多様化に対応するため、通訳案内士の業務独占規制を廃止し、名称独占のみ存続することとする。(平成28年度中に法案提出)」(抜粋)と閣議決定されています。 以上の経緯を踏まえまして、通訳案内士法改正を柱とする制度見直しによって、極めて限定的にしか認めていなかった通訳案内士の業務を大胆に開放し、様々な主体が参画して多様なニーズに臨機応変かつ的確に対応できるよう検討を進めてまいります。

管理番号	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	検討要請に対する各府省庁からの回答
28 国際フェリー船の新造時の納付金の免除								
06601	兵庫県	国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の国際フェリー船の新造時の納付金の免除	内航海運事業者が、地方港－阪神港間を運航する国際フェリー船を新造する。	新たな内航船舶を建造する際には、日本内航海運組合総連合会へ納付金を支払うことが必要。(外航船は不要)	内航海運組合法第8条	地方港－阪神港間を運行する国際フェリー船については、納付金を免除すること。	国土交通省	内航海運暫定措置事業については、日本内航海運組合総連合会が事業運営主体となり、船舶を建造する際の納付金により解消する際の交付金をまかない実施するものであるが、「規制・制度改革に係る対処方針」(平成22年6月18日閣議決定)に基づき、事業の早期解消を求められたことを受け、H27年度を以て交付金制度が終了。今後は累積債務約330億円(H27年度末時点)を納付金で返済する必要がある。 このような状況下において特定の港への納付金の免除を行うことは、同事業の早期解消を阻害するものであることから、これを認めることは困難である。
29 技能実習制度の緩和								
05201	兵庫県	技能実習制度によりホテル・旅館で就労する外国人の実習期間の延長	ホテル・旅館における業務は、フロント、客室案内、食事処の準備・配膳・下膳、清掃、お土産等の物販等、多岐にわたる業務からなる。これら一連の業務に関する技能を修得し、習熟することによって、帰国後にホテル・旅館等におけるきめ細やかなサービスに活かすことが可能になる。 現行制度の1年以内の実習では、これらのスキルを十分習熟できないため、3年の実習を実施する。	「外国人の技能実習制度」により、ホテル・旅館が外国人を受け入れる実習期間は最長1年(技能実習1号に該当)。 農業、漁業、建設業、製造業など、1年目に修得した技能の習熟に時間のかかる74職種の実習期間は最長3年(技能実習2号に該当)。	・出入国管理及び難民認定法施行規則第3条 ・技能実習制度推進事業運営基本方針(厚生労働省告示)Ⅱ1	ホテル・旅館の業務は多岐にわたる業務からなり、1年以内の実習では十分習熟できないため、技能実習制度によるホテル・旅館での実習を、技能実習2号該当職種と同様の扱いとして、最長3年の実習を可能にすること。	法務省 厚生労働省 国土交通省	技能実習2号移行対象職種については、関係業界内の合意や業所管省庁の同意を得た上で、 ①同一の作業の反復のみでないこと、 ②送出国の実習ニーズに合致すること、 に加え、 ③技能等を評価できる技能実習生向けの試験制度が整備されていること といった要件を満たす必要があります。 このうち、③については、具体的には、業界団体が中心となって、技能等を評価できる技能実習生向けの試験制度等をつくる必要があります。 ホテル・旅館においてどのような技能を修得させるか等について、上記要件も勘案し、整理いただいた上で、御相談ください。