

④<<観光>>国家戦略特区等にかかる検討要請回答

	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	各府省庁からの検討要請に対する回答
1	大崎市	旅行業法特区	旅行業法第11条の2に基づく旅行業代理業の緩和を図り、旅行業務取扱管理者を置かずに、観光圏整備法同様に研修修了者の代替えを可能にさせる。	旅行代理業を営む施設毎に「旅行業務取り扱い管理者」の選任が必要(国家試験有資格者)となっている。	旅行業法第11条の2	旅行業務取扱管理者に代えて、一定の研修を修了した者を旅行業務取扱管理者として選任できる。	国土交通省 観光庁	観光圏整備法に規定する観光圏内限定旅行業者代理業者については、観光圏内に限定して旅行業務を行うため、その旅行業務取扱管理者についても、観光圏内の旅行業務に最低限必要な知識を有していれば十分である。したがって、当該事業者の選任する旅行業務取扱管理者については、観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律施行規則(平成20年国土交通省令第65号)第8条に定める研修の課程を修了した者をもって代えることができるとしている。 一方、旅行業法に規定する旅行業者代理業者については、取り扱う旅行業務が国内から海外まで様々となるため、旅行業者代理業者の選任する旅行業務取扱管理者について、観光圏整備法に規定する研修と同様の研修の課程を修了した者をもって代えることはできない。 しかしながら、特定の地域内においては、旅行者が気軽にホテルや旅館のフロント等で地域の様々なオプションメニューを予約し、体験できる仕組みを簡単に整え、滞在型観光を促進させるため、平成30年に、観光圏内限定旅行業者代理業者を例として、旅行業務取扱管理者について、全国的な地理知識等を求めない新たな試験区分(地域限定旅行業務取扱管理者試験)を創設したところである。当該区分の創設により、特定の地域内のみで催行される国内旅行のみを取り扱う旅行業者においては、総合旅行業務取扱管理者又は国内旅行業務取扱管理者に代えて、当該試験に合格した地域限定旅行業務取扱管理者を選任できることとなっている。地域限定旅行業は、旅行業者代理業者と比べても、地域内で自らの企画旅行を催行することができるため、滞在型観光や着地型観光の促進に資するものである。
2	沖縄県	大型第二種免許受験資格の要件の緩和	道路交通法では、大型第二種免許の受験資格は「21歳以上かつ普通免許保有3年以上」となっているが、沖縄県内に限り「19歳以上かつ普通免許保有1年以上」と要件を緩和したい。	二種免許の受験資格は「21歳以上かつ普通免許保有3年以上」となっている。	道路交通法第96条第5項第1号	指定教習所等において、追加で技能実習等を実施し、その効果を確保することにより安全を担保する。	警察庁	平成28年6月及び平成29年6月に閣議決定された規制改革実施計画を受け、警察庁においては、有識者会議(第二種免許等の在り方に関する有識者会議)を開催するなど、検討を進めてきました。 本年度も調査研究を実施しており、昨年12月の中間報告において、 ・ 教習制度により、第二種免許の受験資格要件を19歳以上かつ普通免許等1年以上に引き下げることが可能であると考えられる ・ 受験資格要件の引下げに当たっては、教習制度に加え、有識者会議の提言で言及されている第二種免許取得後の安全対策(初心運転者対策に類する制度)の導入や、事業者による一層の安全対策の強化が前提となると考えられる などとされています。 令和2年3月3日、中間報告の内容等を踏まえた第二種免許の受験資格要件の見直し等を内容とする道路交通法改正案を今期通常国会に提出することについて、閣議決定されたところです。
3	仙北市 仙北市農山村体験推進協議会	地域限定旅行業における旅行業務取扱管理者の常駐要件撤廃	地域限定旅行業における旅行業務取扱管理者が他業種を兼任する場合、毎日の営業所への出勤を義務付けず、テレビ電話等による連絡体制を構築し、必要に応じて出勤することとして、支障のない範囲で遠隔により職務を行う。	1日のうちあらかじめ決めた時間帯に営業所に出勤しなければならない。 【前提】 旅行業者又は旅行業者代理業者は、営業所ごとに、1人以上の旅行業務取扱管理者を選任しなければならない。	地域限定旅行業における旅行業務取扱管理者の要件緩和事業(特例措置番号1226) 【前提】 ・旅行業法第11条の2 ・旅行業法施行要領(平成17年2月28日国総旅振第386号)第8	地域限定旅行業者が選任する旅行業務取扱管理者は、利用者と対面での対応を必要としない営業形態の場合、その職務を行うことに支障がなければ、毎日の営業所への出勤を要しない。	国土交通省 観光庁	平成25年観産第83号「地域限定旅行業における旅行業務取扱管理者の要件緩和事業の実施について」において、「旅行業務取扱管理者の業務を行うことに支障がない」状態の条件として、「一日のうちあらかじめ決めた時間帯に営業所に出勤する等により、旅行業法(昭和27年法律第239号)第11条の2第1項及び旅行業法施行規則(昭和46年運輸省令第61号)第10条に規定する旅行業務取扱管理者の職務を行うことに支障がないこと」と規定するとおり、一日のうちあらかじめ決めた時間帯に営業所に出勤する必要はない。 なお、営業所において旅行業務を行う場合は、旅行業務取扱管理者が当該営業所にて職務を果たす必要があるが、例えば、選任された旅行業務取扱管理者をはじめとする旅行業者の従業員が、営業所以外の場所において旅行業務を行う場合で、旅行業務取扱管理者が自ら旅行を申し込もうとする者の元へ出向く場合は、管理者証及び外務員証を携帯することにより、旅行業務を行うことが可能である。

④<<観光>>国家戦略特区等にかかる検討要請回答

	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	各府省庁からの検討要請に対する回答
4	黒石市	複数の市町村区域にまたがる観光客を対象とした自家用有償旅客運送事業	市町村の区域を越えて、二次交通の空白あるいは不便な地域に所在する観光地やスキー場へ、地域の人材と交通資源を活用して観光客を送迎できる体制を構築したい。	一般旅客自動車運送事業を行うには、国土交通大臣の許可が必要である。 また、自家用有償旅客運送の実施主体は市や交通事業者、NPO等法人格を持つ団体に限られている。 青森運輸局へ相談に伺った際には、事業実施には法人格が必要とのことであった。 タクシー事業者は営業区域があり発着地を越えての営業ができない。 単独市町村の区域内の事業実施では、兵庫県養父市で特区認定により規制改革された事例がある。	道路運送法第4条 等	平成29年12月に兵庫県養父市で認定された国家戦略特区「過疎地域等での自家用自動車の活用拡大(道路運送法の特例)」を複数の市町村を区域としたものに拡大して認める。 当市では町内会や旅館組合による自家用有償旅客運送を想定しているため、法人格を持たない団体も実施できるよう、実施主体の範囲を拡大して認める。	国土交通省	現行の道路運送法に基づく自家用有償旅客運送について、複数の市町村を区域とすることは可能であり、かつ、営利を目的としない法人格を有しない社団についても、自家用有償旅客運送の登録を受けることは可能である。従って提案にある「法人化していない町内会や旅館組合」についても、道路運送法施行規則第48条第9号に該当する場合は、登録を受けることが可能である。 現行の道路運送法に基づく市町村運営有償運送においても、市町村長が認めた場合について、当該市町村への来訪者又は当該市町村の滞在者を運送することは可能である。 また、自家用有償旅客運送において、地域住民だけでなく来訪者も運送の対象とすることを明確化すること等を内容とする「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が令和2年通常国会で成立したところ。
5	下仁田町	市町村運営有償運送の旅客の範囲の緩和	・旅客の範囲の拡大 当町は過疎地域でバスを運行するにあたり地理的条件も優位とは言えず、一般乗合旅客自動車運送事業(4条)での運送が困難なため市町村運営有償運送で公共交通を確保している。しかし、旅客の範囲が地域住民となっているため、来訪者の公共交通が十分に確保されていない状況である。町内の関係事業者の同意が得られた場合、来訪者の運送を可能とし、さらなる公共交通の確保を図りたい。	市町村運営有償運送の旅客の範囲で来訪者が含まれていない。	市町村運営有償運送の登録に関する処理方針	過疎地域や地理的条件不利地域においては、町内の関係事業者の同意が得られた場合、旅客の範囲に「来訪者」を認める。	国土交通省	現行の道路運送法に基づく市町村運営有償運送においても、市町村長が認めた場合について、当該市町村への来訪者又は当該市町村の滞在者を運送することは可能である。 また、自家用有償旅客運送において、地域住民だけでなく来訪者も運送の対象とすることを明確化すること等を内容とする「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が令和2年通常国会で成立したところ。
6	茨城県	課題解決とイノベーション創出の拠点 (茨城発第4次産業革命)	◆茨城観光立県特区 県北地域などの公共交通機関による運送サービスが不足している地域において、外国人観光客を対象とした、自家用自動車による有償運送サービスを提供することにより、県内観光地への訪問・周遊に対する利便性を高め、外国人観光客の誘客を促進する。 ◆民泊推進事業 令和元年に本県で開催する国体・障害者スポーツ大会や令和2年のオリンピック開催を控え、恒常的な宿泊施設の不足が予想されるが、他方で、県内では空き家が増加傾向にあり、深刻な問題となっていることから、空き家を活用した民泊を推進する。	道路運送法により、旅客運送事業を行うには、国土交通大臣の許可が必要となっており、自家用自動車での有償運送についても、国土交通省令で定める事項を、同大臣に提出しなければならないため、実質的には運送専門事業者以外による有償運送は不可能となっている。	道路運送法第4条 道路運送法第78条	県北地域など公共交通機関による運送サービスが不足している地域において、移動手段の確保が困難で、外国人観光客が、観光地を訪問・周遊できないため、道路運送法による規制を緩和し、外国人観光客を対象に、自家用自動車を使用した有償運送を認めるものとする。	国土交通省	現行の道路運送法に基づく市町村運営有償運送においても、市町村長が認めた場合について、当該市町村への来訪者又は当該市町村の滞在者を運送することは可能である。 また、自家用有償旅客運送において、地域住民だけでなく来訪者も運送の対象とすることを明確化すること等を内容とする「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が令和2年通常国会で成立したところ。
				空き家を宿泊施設として活用できる日数に上限(年180日以内)がある。	住宅宿泊事業法第2条第3項	日数の上限を撤廃する。	厚生労働省 国土交通省	宿泊営業の実施に当たっては、原則、旅館業法に基づく許可が必要であるが、住宅宿泊事業法は、旅館業法の例外として、そもそも居住の用に供すべき住宅を利用して宿泊営業を実施する場合においては、一定のルールの下で年間180日を限度に当該許可なしに宿泊営業の実施を認めるものであり、その例外は認められない。 なお、年間180日を超えて宿泊営業を行う場合に利用できる制度としては、旅館業法に基づく簡易宿所営業の許可等や国家戦略特別区域法に基づく国家戦略特別区域外国人滞在施設経営事業(特区民泊)の認定といった形のものがある。

④<<観光>>国家戦略特区等にかかる検討要請回答

	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	各府省庁からの検討要請に対する回答
7	京都府 与謝野町	ビールの自家醸造特区の設置	<p>ホップ産地である与謝野町におけるビールの自家醸造認可による、</p> <ul style="list-style-type: none"> ○移住・定住促進事業 ○観光振興事業 ○産業振興事業 ○農業振興事業(担手確保、高収益作物、6次産業化) 	<p>ホップの産地であることから、ビールの自家醸造に対するニーズに直接触れてきた。同時に海外ではビールの自家醸造により、ビール産業全体が活性化することを知った。</p> <p>酒類(ビール)の製造免許を取得するためには、法令遵守、経営基礎、製造技術能力、製造設備、年間製造見込数量(ビール60KL、発泡酒6KL)等の要件があるため、自家醸造を行うことが極めて困難な状況と聞き及ぶ。</p>	酒税法第7条	<p>年間製造見込数量の基準を緩和する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ビール60キロリットルを制限なしとする。 ・発泡酒6キロリットルを制限なしとする。 <p>なお、条件付で、経営基礎、製造技術能力、製造設備に対する緩和を行う。</p> <p>条件とは、秩序を維持するため町内に設ける機関(※2)による、納税をはじめとする法令遵守の指導、研修、認可登録制度の確立。</p> <p>※2 与謝野町、一般社団法人日本ビアジャーナリスト協会、日本ホームブルワーズ協会等で構成し、指導、管理、監督等の体制を構築する。</p>	財務省	<p>酒類の製造については、酒税の保全を図る観点から、①製造者から公平に酒税の負担をお願いする必要があること、②その際、一定の規模の製造を求めることにより、滞納の発生を防止する必要があること等を勘案して、免許制を採用し、一定の規制を行っているところ。そして、製造免許の付与にあたっては、最低製造数量基準を満たすこと等を要件としており、自家消費目的の酒類製造を含め、酒類の小規模製造は認めないこととしている。</p> <p>ご提案の「ビールの自家醸造認可」の意味するところが必ずしも明らかではないが、酒類の製造を誰に対しても自由に認めることは、自家消費目的の消費者や採算が取れない小規模製造者の増加により滞納の発生等のおそれがあるほか、納税者が多岐にわたり適正かつ確実な課税が困難になるとともに、膨大な税務執行コストが必要になる等の問題があり、酒税の保全や適正な執行を確保する観点から、特例を設けることは困難である。</p> <p>また、製造免許付与の要件とされている技術的能力や製造設備については、製造経験のない者が製造することによる健康被害のおそれといった保健衛生の観点や、環境衛生関係の法令を遵守する必要性等の観点からも必要な要件であるほか、経営基礎要件をはじめとした諸々の認可要件の審査(納税をはじめとする法令遵守の指導、研修、認可登録制度等を含む。)を国税庁以外の機関が行うことは、現行の免許制度の性格を踏まえても、困難である。</p>
8	北海道 河西郡更別村	スマート一次産業イノベーション特区	<p>○スマート一次産業イノベーション関連</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.ロボット無人トラクターによる公道走行 2.管制システム実証実験(ドローン機体管理) 3.ドローン活用有害鳥獣駆除対策 4.ドローン活用による牛追い技術の確立 5.大規模農業のドローンによる生産管理 6.林業ドローンセンシング技術確立 7.水中ドローンによる検査点検の無人化 <p>イノベーション技術の横展開事業関連</p> <ol style="list-style-type: none"> 8.探索機能への活用(防災・福祉) 9.管制システムと遠隔医療×物資輸送の連結化 10.ドローン教育の実施 11.農業ドローンを災害用ドローンヘシフト 12.十勝スピードウェイを活用したドローンスポーツ <p>ドローンを活用した様々な取組みを推し進め、農林水産業IoT先進技術の確立と普及を目指す。</p> <p>○農業支援外国人受入関連</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.最先端技術の早期実践導入に向けて外国人労働者確保 <p>農業支援外国人受入関連の横展開</p> <ol style="list-style-type: none"> 2.商工業、福祉関連分野への外国人労働者受入 <p>○農家への地域交通確保</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.白タク事業の実施(タクシー不足解消) <p>○農地を軸とした地域活性化(農地利用促進関係)</p>	<p>一般道路での無人走行実証試験が行われた、車両やシステムにおいても、実証試験地域(市町村)が変わった場合には、自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準に基づき、所管する警察への届け出が必要となり、手続きに一定の時間を要します。</p>	自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準	<p>ロボット無人トラクターによる公道走行テストにより、一次産業のIoT推進を図りたいことから、研究実証実験のための規制緩和を求めます。また、レベル4の公道実証を行っている技術、システム、手法等が同様の場合には、基準の簡素化により実証までの時間を短縮できるように配慮願います。</p>	警察庁	<p>実証実験の場所が変更された際には、当該場所の交通環境により一般交通への影響の度合いが異なることから、他の場所で道路使用許可が出されたものであっても、当該実証実験を行う場所を管轄する警察署長等の許可を受けていただく必要があります。</p> <p>他方、ロボットトラクターの場合も含め、現行の道路使用許可の枠組みの下で、公道を封鎖することなく、遠隔型自動運転システムを用いて自動車を公道で走行させる実証実験を実施することは可能です。道路使用許可の可否及び条件等については、申請内容(実験車両の技術的性能や走行の態様等)を踏まえて個別具体的に検討する必要があるため、具体的な事項を明らかにして個別に御相談ください。</p>
				<p>農業散布をするためには航空法の飛行承認申請(危険物運搬と物件投下)をする必要があります。指針が廃止されたので、農家が申請する又は、代行依頼することになります。認められる期間は最長1年間。補助者は条件(立入管理区画)等でつけなくても良くなりました。しかし、そもそも、自己の所有地にトラクターで無許可で農業散布できるがドローンは許可が必要であることから、農家の意欲向上が図れないため手続きの簡素化が必要と考えます。</p>	航空法第九章 無人航空機 第三百三十二条	<p>RTK-GNSS機能付きのドローンによって自動操縦できる機体は操縦者と補助員を兼ねる事ができると考えますのでご配慮願います。トラクターは自己所有地であれば、許可なく農業散布が可能です。しかし、ドローンでは許されません。手続きの簡素化を図るため飛行許可を自動車免許のように、3年、5年の有効期限を長期に設定し、内容変更等の対応ができるよう配慮願います。</p>	国土交通省	<p>・地上を走行するトラクターとは異なり、上空を飛行するドローンが危険物の輸送と物件投下を行う場合には第三者に危害を与えるリスクがあるため、飛行に際して許可・承認を求めているところですが、これは「隣接農地の管理者への事前通知」や、「看板等の設置」等による注意喚起措置により実施していただくもので、許可承認の手続き自体を複雑にしているものではありません。</p> <p>なお、立入管理区画の幅の設定の考え方は、「農業分野における小型無人航空機の利活用拡大に向けた検討会(平成30年度)」における検討結果に基づくものですが、これによるとRTK-GNSS機能などを用いて従来より高い位置精度で飛行できる場合においては立入管理区域の幅を小さくすることが可能です。</p> <p>・飛行の許可等の期間については、原則として3か月以内としているところ、申請内容に変更がなく継続的に飛行させることが明らかな場合には1年を限度として許可等を行っております。これは申請時点から長期間経過すると運用体制や運用環境などが変わることも想定されるため許可期間の上限を1年としているところである。このため有効期限の延長に応じることは困難です。また許可承認の申請手続きに関しては、今後も手続きの簡素化迅速化を進めることによって円滑な活用にむけて対応していきます。</p>

④<<観光>>国家戦略特区等にかかる検討要請回答

	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	各府省庁からの検討要請に対する回答
8	北海道 河西郡更別村	スマート一次産業 イノベーション特 区	<p>○スマート一次産業イノベーション関連</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.ロボット無人トラクターによる公道走行 2.管制システム実証実験(ドローン機体管理) 3.ドローン活用有害鳥獣駆除対策 4.ドローン活用による牛追い技術の確立 5.大規模農業のドローンによる生産管理 6.林業ドローンセンシング技術確立 7.水中ドローンによる検査点検の無人化 <p>イノベーション技術の横展開事業関連</p> <ol style="list-style-type: none"> 8.探索機能への活用(防災・福祉) 9.管制システムと遠隔医療×物資輸送の連結化 10.ドローン教育の実施 11.農業ドローンを災害用ドローンヘシフト 12.十勝スピードウェイを活用したドローンスポーツ <p>ドローンを活用した様々な取り組みを推し進め、農林水産業IoT先進技術の確立と普及を目指す。</p> <p>○農業支援外国人受入関連</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.最先端技術の早期実践導入に向けて外国人労働者確保 <p>農業支援外国人受入関連の横展開</p> <ol style="list-style-type: none"> 2.商工業、福祉関連分野への外国人労働者受入 <p>○農家への地域交通確保</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.白タク事業の実施(タクシー不足解消) <p>○農地を軸とした地域活性化 (農地利用促進関係)</p>	<p>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、とされているが農村等の不採算地域ではタクシー事業者の参入がなく、迎車に対応いただけない(片道は空車で回送することになる)現状がある。また、利用ニーズの多くは隣接市への通院、買い物等であり、自家用有償旅客運送制度では、域外輸送が不可であり、住民ニーズに応えられないと認識している。</p> <p>二種免許保有者、公務員に限定する等安全面を保障したうえで白タク規制の緩和がなければ解決できない。更別村での公益通貨の自家用有償旅客運送(農村地区等輸送事業(有償ボランティア))において、ガソリン代と任意の謝礼を地域通貨で支払っているのみで人件費相当分を徴収できない。このため、運営費確保・事業拡大が図れず赤字事業となってしまう、農村地域の地域交通の確保が難しい現状となってしまっている。</p> <p>事務局の運営が極めて困難、運転手等の担い手が不足しており、一定額の賃金、燃料代、運営費を付加した料金体系としたい。</p> <p>不採算地域における地域交通は全国同様の課題であり、利益排除の考え方を地域ごとに柔軟に運用できないかと考えます。</p>	<p>①道路運送法第4条、第96条</p> <p>②-(1)道路運送法第79条の2、施行規則第51条の2</p> <p>②-(2)道路運送法第79条の8、施行規則第51条の15</p>	<p>①白タク規制の緩和</p> <p>②-(1)旅客運送料金の緩和・利益分上乗せ</p> <p>②-(2)区域外運送の緩和</p>	国土交通省	<p>運送の区域を定めて自家用有償旅客運送を行う場合、発地又は着地のいずれもが当該運送区域外である運送は法令で禁止されているところ。発地又は着地のいずれかが当該運送区域にある場合については、隣接市町村など区域外への(又は区域外からの)運送は禁じられていない。</p> <p>また、自家用有償旅客運送は営利事業たるバス・タクシー事業の提供が困難な地域において行われる運送形態であることから、その実施主体は市町村やNPO法人等の非営利団体に限定され、その收受する対価は実費の範囲内とされているが、当該実費については燃料費に限定されるものではなく、運転者に係る人件費等も含まれる。</p> <p>いずれにしても当該運送の範囲や收受する対価については、それぞれの地域の実情に応じて、地域公共交通会議や運営協議会等の協議の場において、地域の関係者間で十分に議論の上決定されるものと承知している。よって、御提案については、自家用有償旅客運送制度の枠組みの中で対応可能である。</p>
9	上越市	「道の駅」の登録に係る国家戦略特別区域の拡大	財政状況等の悪化により公共施設の維持管理が困難になっている中、民間需要が見込まれる「道の駅」機能を市町村等から民間事業者へ移管(譲渡)する。	「道の駅」登録・案内要綱により「道の駅」の設置主体は市町村又はそれに代わり得る公的な団体となっていることから、民間事業者への移管が(譲渡)が進まず、施設機能の有効活用が図れない。	「道の駅」登録・案内要綱	「道の駅」の登録に係る国家戦略特別区域の拡大又は「道の駅」登録・案内要綱における設置者要件の変更	国土交通省	<p>「道の駅」の設置者の変更については、国家戦略特区において実施可能となっています。</p> <p>また、「道の駅」の管理・運営については、現行の指定管理者制度やPFI制度等の活用により、民間事業者が実施することが可能となっています。</p> <p>なお、いずれの場合においても、「道の駅」が有する公益的な機能を確保することが必要と考えています。</p>
10	樺原市・高取町・明日香村・奈良県立医科大学	最先端医療を核とした飛鳥型インキュベーション地域の実現	<p>(テーマ)飛鳥地域のブランド力・認知度の向上</p> <p>飛鳥地域にしかない資源を活用することで、地域のブランド力や認知度を向上させる。</p> <p>・日本国創生の地であり、かつての政治、経済、文化の中心地であった飛鳥地域の歴史的な資源による発信を強化する。</p> <p>・古代から医学と密接な地域の歴史に因み、希少性の高い特産品の薬草、漢方を活用した新商品・新産業の創出・育成により地域の活力を向上させる。</p> <p>・来訪者が利用しやすい情報発信・サービス提供方法を整備する。</p>	<p>・区域内の宿泊施設、観光施設や情報提供拠点等において、それぞれの事業者が移動や個人の荷物の輸送をまとめて手配することで利用者の利便性を向上させたいが、有償で行う場合は旅行業の登録が必要となる。</p> <p>・旅行業の登録には、供託金の支払いや一定の財産規模が要求され、体験活動を提供する小規模な事業者には負担となり、観光協会等の公的な性格の法人には実現しづらい。</p>	旅行業法第2条第1項第3号、第3条	自治体が認めた自然体験や文化体験を提供する小規模事業者や観光協会等の公的な性格の法人については、旅行業の供託金等の条件を緩和する、あるいは旅行業の認可を不要とし、運送や宿泊等の手配を有償で実施可能とする。	国土交通省	<p>旅行業に関する登録制度は、旅行業務に関する取引の公正の維持、旅行の安全の確保及び旅行者の利便の増進を目的としており、登録の要件を満たさない限り、旅行業を営むことは認められない。</p> <p>また、基準資産額や営業保証金の供託については、旅行者の資力を担保し、旅行者の債権の保護が図られるようそれぞれ額が定められているものであり、これらを満たさずに旅行業を営むことは認められない。</p> <p>なお、営業所の存する市町村及びその隣接市町村内において、旅行業務を取り扱うことができる地域限定旅行業については、基準資産額及び営業保証金の額は、第1種旅行業、第2種旅行業及び第3種旅行業に比べて、基準資産額は100万、絵行保証金は15万(弁済業務保証金分担金であれば3万)と低く抑えられている。</p> <p>また、旅行業務取扱管理者の資格に関しても、平成30年1月に旅行業法を改正し、総合旅行業務取扱管理者試験、国内旅行業務取扱管理者試験に比べて求める知識の少ない地域限定旅行業務取扱管理者試験を実施している。</p>

④<<観光>>国家戦略特区等にかかる検討要請回答

	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	各府省庁からの検討要請に対する回答
11	養父市	一般貸切旅客自動車運送事業の最低車両数の要件緩和について	<p>○一般貸切旅客自動車運送事業に新規参入する際に、最低車両数が定められている。大型車を使用する場合は、営業区域ごとに5両必要であり、新規参入事業者にとっては資金調達・人材確保は困難。車両数が3両以上5両未満の場合は、許可に際して中型車及び小型車の使用に限定される。</p> <p>○旅行者の多様なニーズに応えるためにも、車両数が3両以上5両未満の場合であっても、大型車の使用を許可するもの。</p> <p>○条件として、旅行業等を営む者（旅行業務取扱管理者等）が新たに一般貸切旅客自動車運送事業を取得する場合に限るものとする。（一般貸切旅客自動車運送事業の取得が旅行業を取得する場合も同様の扱い）</p>	事業者が大型車を使用する際の最低車両数5両の制限	一般貸切旅客自動車運送事業の許可等に関する審査基準について（平成29年6月22日、近畿運輸局長 公示）	<p>・事業者が大型車を使用する際の最低車両数5両の緩和。車両数が3両以上5両未満であっても大型車を使用できる。</p> <p>・旅行業等を営む者（旅行業務取扱管理者等）が新たに一般貸切旅客自動車運送事業を取得する場合に限るものとする（一般貸切旅客自動車運送事業の取得が旅行業を取得する場合も同様の扱い）</p>	国土交通省	<p>貸切バスは、多数の旅客を輸送するものであり、一度事故が起これば大惨事となりかねず、安全の確保は最も重要な課題となっています。国土交通省では、平成28年に発生した軽井沢スキーバス事故を受けて、安全運行に係る対策強化に取り組んでいるところです。</p> <p>貸切バス事業においては、バス車両が唯一のサービス提供手段であり、営業収入が輸送の安全及び旅客の利便の確保及び安全管理の基本単位となることから、過労運転等の防止や整備不良等を未然に防止しうる体制を確保することが重要であり、こうした運行管理、整備管理を的確に行うことのできる組織・体制を整備し、事故が発生した場合の補償や現場での対応、事故後の処理（緊急連絡・情報収集、旅客の移動等）を確実に実行するための体制の確保等のために、十分な事業規模を確保することを目的として一定数以上の車両保有を求めることが必要であると考えています。</p> <p>特に大型車を使用する場合は、旅客を大量に長時間にわたり輸送することが多いことから、より輸送の安全及び旅客の利便の確保が必要になり運行管理、整備管理、事故発生時の対応等を適切に行わなければならない、それを実施しうる事業規模が必要であり、大型車を使用する場合の最低車両数を5両としております。以上の理由から、ご要望に応じることはできません。</p>