

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・関連 提案に係る規制 の名称	求める措置の具体的内容	指置の 分類	指置の 内容	各府庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案事項 管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関 係府庁
1220010	道州制北海道スタンダード 歳入徴収金回収プロジェクト	地方自治法第231条の3 都市計画法第75条 公営住宅法	下水道使用料、下水道事業受益者負担金の滞納処分については、前者が地方自治法第231条の3第3項、後者が都市計画法第75条第5項により自力執行権が与えられており、各地方公共団体において強制徴収が出来ることとされている。 公営住宅は、住宅に因する低所得者に対して賃貸することで、国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与することを目的とした制度であり、低所得者の居住の安定を確保する観点から、強制徴収の規定を設けていない。		税との多量債務が多いが、例としては次のとおりです。 1 現在、下水道料と水道料の賦課は別で有るも、事務の効率化と納付者の利便上、納付書は1枚で発行している。 2 現行法では滞納処分が発生する。次の滞納処分へ訴えの提起 【下水道料は①の自力執行権で預貯金凍結をし差押え】、【水道料は②により裁判所へ訴えの提起】 2 これを、貯蔵入徴収金には、それぞれ①と②の手法を与え、二刀流とし滞納者の状況により滞り滞納処分の手法を自由に選択できるよう改正を望みます。 【具体的対象とする債権名】 ①強制徴収債権名：道町民税、法人町民税、入湯税、固定資産税、軽自動車税、国民健康保険税、介護保険料、長寿医療保険料、保育所保育料、下水道料、下水道受益者負担金 ②非強制徴収債権名：水道料、給食費、町営住宅使用料、し尿汲み取り手数料、幼稚園保育料 【法の整備】非道法と個別法に滞納処分の二刀流手法を明文化	C	—	地方自治法に規定されている公債権の滞納処分については、地方自治法を所管する府庁において回答すべきものと考え、下水道使用料等の強制徴収の手法については、下水道管理者が滞納処分と裁判上の手続による強制執行とを自由に選択できることとした場合、下水道管理者の方針如何で、強制執行における債権人の優劣関係が複雑し、民間金融機関等の債権者の混乱を生じ、又は利益を害するおそれがあるとともに、本県下水道管理者が行うべき使用料等の徴収事務の一部を司法機関が負担することとなり、不適当であると考え、このような点を勘案すると、自力執行権を行使している下水道管理者、裁判上の手続による強制執行との選択制を認める必要性はない。よって、下水道使用料等については、滞納処分の二刀流手法を明文化することは妥当ではない。 一方、公営住宅は、住宅に因する低所得者に対して賃貸することで、国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与することを目的とした制度であり、低所得者の居住の安定を確保する観点から、強制徴収の規定を設けていないものである。よって、公営住宅法に滞納処分の二刀流手法を明文化することは妥当ではない。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	今回の特区申請は、現行法に基づき歳入徴収金を一元管理し法的回収を実現した結果、残念ながら現行法における歳入徴収金を出発点に回収率を向上させることが困難であり、目的を達成し公平性と課税の確保を図るために、特設と改正を要望したものであります。ついでに、法律は時の流れにより変更を招いた改正を関係府庁と調整の上実施すべきであります。一例として、民事執行法第196条財源開示(平成15年8月法律134号)の目的と背景を承知の上、課税現場の専ら地方自治体から意見聴取し改正をする必要があると思っております。		1 0 0 3 0 0	新府町	北海道	総務省 法務省 文部科学省 厚生労働省 国土交通省 環境省
1220020	定期借地権付太陽光発電住宅団地の推進事業	都市計画法第34条	市街化調整区域での開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が許可できることになっている。		地球環境を保全し、後世に引き継ぐことは我々の責務であり、京都議定書にも書かれている二酸化炭素の削減目標達成のためには、身近なことから始める必要がある。 一方、農地については、従来の農地化による農地減少が、市街化調整区域では他の用途への転用を非常に困難で、耕作放棄地となる恐れがもたらしている。 ・個人の住宅建設にあたっては土地代金の支払いがネックであり、低所得層は借家せざるを得ない状況にある。 ・各府は太陽光発電を推進している。 ・土地100坪以上、建物40坪以上の住宅建設というゆとりのある住環境	E	—	ご要望の内容が、旧都市計画法第34条第10号イに掲げる市街化調整区域における開発許可の基準の緩和であるとすると、当該基準は、都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律(平成18年法律第46号)により、廃止されたことである。 なお、市街化調整区域においては、地区計画の区域内において当該地区計画に定められた内容に適合する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為等については現行法上許可が可能なことになっており、ご提案の取組については、開発許可種と相違されたい。 ※旧都市計画法第34条第10号イ：開発区域の面積が20ha以上(条例により5ha以上20ha未満の範囲内で面積を別に定めることが可能)で、市街化調整区域における市街化の状況等からみて当該申請に係る開発区域において行うことが当該都市計画法に定める計画的な市街化を図る上に支障がないと認められる開発行為で、都道府県知事あらかじめ開発審査会の議を経たもの	提案者の求める開発行為が、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、市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為として開発審査会の議を経たもの、又は地区計画内の建築の用に供する目的で行う開発行為であれば、開発許可種等の判断により、開発許可が可能であるか回答された。		1 0 0 0 1 0	個人	茨城県	国土交通省	
1220030	市街化調整区域での介護事業所要件の緩和	都市計画法第34条第1号	市街化調整区域での開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が許可できることになっている。		市街化調整区域での介護事業のうち「通所に限る」の規制を解除し、「2種社会福祉事業が可能」と緩和していただきたい。市街化調整区域で実施可能な福祉事業が、通所に限られていることで施設の特種機能を発揮できない状況があります。この規制を緩和していただき施設の特種可能性を引き出したい。100坪を超える大型の介護福祉事業は事業の役割が大きくなります。その地域への福利厚生に大きく寄与する能力と便を有しております。これらの施設を有効に運用するためには多様な人員の関わりが必要であり、通所以外の事業所も併設する事が不可欠であります。	E	—	ご指摘の内容は都市計画法第34条第1号で法上規定されている要件ではない。なお、法第34条各号の運用については、開発許可種に対する技術的助言である「開発許可制度運用指針」において地域の実情に応じた運用が望ましいとしており、ご提案の取組については、開発許可種と相違されたい。	提案者が想定しているような社会福祉法による社会福祉事業の用に供する建築物の建設を目的とする開発行為については、開発許可種等の判断により開発許可が可能であるか回答された。		1 0 7 1 0 0	有限会社 グッドドライ フ	岡山県	国土交通省	
1220040	茅葺き屋根等の不燃材料以外の屋根材使用要件の緩和	建築基準法第25条、建築基準法第22条、建築基準法施行令第109条の5	建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び設備に関する最低限の基準を定めているものである。 延べ面積1千㎡を超える大規模の木造建築物については、その外壁及び軒先は延焼のおそれのある部分を火気構造とし、屋根の構造を火の粉により火災上有害な発煙及び損傷を生じないものとしなければならない。		建築基準法25条により大規模の木造建築物の場合、延べ面積(同一敷地に2以上の木造建築物等がある場合はその延べ面積の合計)が1千㎡を超える木造建築物等は、その屋根は防火不燃材料としなければならないが、防火設備の整備等不燃材料以外の材料でも可能とする。また、建築基準法22条指定区域外で、乗乗例等で特殊建築物の屋根の構造を不燃材料と規定する場合も、同様な防火設備の整備により茅葺き等の材料でも可能とする。	C	—	建築基準法第25条の規定は、大規模の木造建築物について、隣接する建築物の火災によって延焼し、大火災となることを防止するための規定であり、建築物の外壁及び屋根に係る燃焼性能を確保することにより、隣接する建築物への延焼を防止することで、建築者の要望する茅葺き屋根に不燃材以外の材料を使用することができないおそれがあることと併せて右提案主体の意見につき検討し回答された。	ご回答の中に、計画敷地の近隣に将来建築物が建築される可能性についての指摘が有りましたが、計画地の開発行為の際、地区計画地域を定めて、ご指摘の件について配慮し、地区計画の内容を次の様に考えさせていただきます。(1)建築物の延焼を隣地境界から10mの距離をとる。(境界を挟んで建築物が20m確保とし、延焼のリスクを軽減させること)。(2)延焼防止率の最高限度を下げ、敷地内空間ゆとりを創り、隣接する建築物との火災の延焼を防ぐ。(計画建築物をなるべく分散配置し、建築火災時の延焼を防ぐ。)以上のご指摘に配慮しながら、計画地を策定する事により、安心して逗留できる施設計画が可能となる。要件の緩和をご提案いたします。		1 0 2 0 0	株式会社 丸島	山形県	国土交通省	
1220050	マンション付自転車庫の階数制限の緩和	建築基準法第48条第3項から第6項まで、同法別表第2 建築基準法施行令第130条の5の5、第130条の7の2、第130条の8	第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域、第1種住居地域、第2種住居地域においては、3階以上の階を別棟自動車庫または独立自動車庫の用途に供する建築物は、原則として建築できない。		提案内容 下記の条件を満たした場合、マンション付自転車庫(自走式)の階数制限を「2階まで」から「3階まで」とし、当該3階部分は延べ面積から控除する。 条件 ①3階の屋根部分に車を駐車しない構造とすること。 ②3階の屋根部分に緑化をすること。 ③洪水、津波時には誰でもが3階の屋根部分に避難できるような構造とし、地域または尼崎市と協定を締結すること。 ④防火対策としては全市民46万人、環境改善としては真夏表面温度20℃抑制(湿付資材の活用)など 提案理由 ①尼崎市は、市域の1/3が「海沿ゼロメートル地帯」であり、また市域東部の鎌倉川水系、西部の武庫川の氾濫時には市域のほとんどが0.5m未満から5m以上の範囲で浸水する。近年でも昭和6年8月の台風10号や平成16年の台風23号によりこれらの河川が警戒水位を超え、流域に多大な被害が発生した。また今後予想される大地震等の災害の危険性も備える必要がある。 ②尼崎市では民間事業者の協力により2か所の「津波避難ビル」がある。 ③阪神大震災の被災都市であり、災害に対する危機管理が求められている。 ④「2階」建てのマンション付自転車庫のほとんどが2階の「屋根」部分にも駐車し「3階」として利用されている。 ⑤マンションの上部から見下ろした場合、車の屋根とコンクリートの車路が見えることとなり、景観的にも良いとはいえない。 ⑥倉庫や車庫からの「雨り蒸し」がヒートアイランド現象を引き起こしている一因と考えられ、「見える層上緑化」により地球温暖化対策と景観の向上につながる。 ⑦民間開発に地域貢献を求めることにより建設時、建設後の地域との融和、コミュニティの共通化を図ることができる。	D	—	建築基準法第48条は、用途地域ごとの目的に応じて各用途地に建築することのできる建築物の用途を制限しており、第1種・第2種中高層住居専用地域、第1種・第2種住居地域については、当該地域における用途の確保を図る観点から、規模及び階数の制限を課していることとあり、一律に規制を緩和することは適当でない。 ただし、住居の環境を悪化させるおそれがない場合には、特定行政庁の許可を受けるとし、建築することが可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	マンション付自転車庫の3階部分に屋根を設けたことによる延べ面積の増加はマンション開発事業の採算性に直接影響するものであり、一般的に指定式自転車庫の面積は延べ面積が20㎡程度であり、3階部分を延べ面積として算入されると現実には戸数を大幅に減少させることとなる。		1 0 8 0 0 1	尼崎市	兵庫県	国土交通省
1220060	四号木造建築物について構造計算適合性判定の緩和(倉敷木造特区)	建築基準法第6条第5項又は第6条の2第3項	建築主事又は指定建築検査機関は、高度な構造計算を行って安全性を確保された建築物の計画又は第6条の2第3項		現行法による木造建築を建てやすくすることで、国際的に通用する町並みの構築を目指す。昨年度の建築基準法改正によって四号規模(2階建て以下、床面積500㎡以下、高さ13m以下、軒の高さ3m以下)であっても、限界耐力計算により安全性の証明をする木造建築物は二号一戸(大規模な建築物)での構造計算適合性判定が求められる。費用と時間と市街が次に掛かり、新築が非常に困難な状況である。そこで、市独自で安全性の判定を行い国際的に通用する美しい町並みを形成べく、伝統法による良質な木造建築を建てやすくする。また市域東部の鎌倉川水系、西部の武庫川の氾濫時には市域のほとんどが0.5m未満から5m以上の範囲で浸水する。近年でも昭和6年8月の台風10号や平成16年の台風23号によりこれらの河川が警戒水位を超え、流域に多大な被害が発生した。また今後予想される大地震等の災害の危険性も備える必要がある。 ②尼崎市では民間事業者の協力により2か所の「津波避難ビル」がある。 ③阪神大震災の被災都市であり、災害に対する危機管理が求められている。 ④「2階」建てのマンション付自転車庫のほとんどが2階の「屋根」部分にも駐車し「3階」として利用されている。 ⑤マンションの上部から見下ろした場合、車の屋根とコンクリートの車路が見えることとなり、景観的にも良いとはいえない。 ⑥倉庫や車庫からの「雨り蒸し」がヒートアイランド現象を引き起こしている一因と考えられ、「見える層上緑化」により地球温暖化対策と景観の向上につながる。 ⑦民間開発に地域貢献を求めることにより建設時、建設後の地域との融和、コミュニティの共通化を図ることができる。	C	—	構造計算適合性判定については、高度な構造計算が必要とされる建築物を対象として前記したとおり、大学教授・研究員、優れた構造設計士等による構造計算適合性判定員として選任し公正中立な第三者機関で構造計算の審査を専門的に行うことと、構造計算書偽造問題の再発防止を図ったものであり、これを不要とすることはできません。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	昨年度の建築基準法改正によって、伝統法による良質な木造建築を建てやすくすることで、国際的に通用する町並みの構築を目指す。昨年度の建築基準法改正によって四号規模(2階建て以下、床面積500㎡以下、高さ13m以下、軒の高さ3m以下)であっても、限界耐力計算により安全性の証明をする木造建築物は二号一戸(大規模な建築物)での構造計算適合性判定が求められる。費用と時間と市街が次に掛かり、新築が非常に困難な状況である。そこで、市独自で安全性の判定を行い国際的に通用する美しい町並みを形成べく、伝統法による良質な木造建築を建てやすくする。また市域東部の鎌倉川水系、西部の武庫川の氾濫時には市域のほとんどが0.5m未満から5m以上の範囲で浸水する。近年でも昭和6年8月の台風10号や平成16年の台風23号によりこれらの河川が警戒水位を超え、流域に多大な被害が発生した。また今後予想される大地震等の災害の危険性も備える必要がある。 ②尼崎市では民間事業者の協力により2か所の「津波避難ビル」がある。 ③阪神大震災の被災都市であり、災害に対する危機管理が求められている。 ④「2階」建てのマンション付自転車庫のほとんどが2階の「屋根」部分にも駐車し「3階」として利用されている。 ⑤マンションの上部から見下ろした場合、車の屋根とコンクリートの車路が見えることとなり、景観的にも良いとはいえない。 ⑥倉庫や車庫からの「雨り蒸し」がヒートアイランド現象を引き起こしている一因と考えられ、「見える層上緑化」により地球温暖化対策と景観の向上につながる。 ⑦民間開発に地域貢献を求めることにより建設時、建設後の地域との融和、コミュニティの共通化を図ることができる。		1 0 2 0 0 1	個人	岡山県	国土交通省

12 国土交通省 非予算(特区・地域再生 再検討要請)○.xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・関連 提案に係る規制 の特例措置の番 号・名称	求める措置の具体的内容	指置の 分類	指置の 内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案事項 管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関 係官庁
1220070	歩道等における自転車等駐車器具の 占用許可基準・構造要件の緩和 (着脱式の自転車等駐車器具等の 可能化)	道路法第32条 道路法施行令第11条の 8,第12条	道路に一定の工物、物件又は施設を設け、継続し て道路を占有する場合においては、道路管理者の 許可を受けなければならない。		「自転車、原動機付自転車又は二輪自動車等駐車 させるための必要な車止め装置その他の器具の占 用許可基準」では、自転車等駐車器具の構造等に ついて「固定式」とされているところであるが、 十分な安全性及び耐久性を具備したものであ れば、イベント時等において柔軟な方式によ るものでも占用許可の対象とする。		D	当該提案は、松山市道における道路占用許可の取扱いに関するものであり、自治事 務に属しますので、おおむねどのような構造のものについて、市の判断で許可すること も可能である。 なお、「自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるための必要な車止め 装置その他器具の占用許可基準」を定めている「道路法施行令の一部改正につい て」（平成18年11月15日付国土通知第31号「道路局長通達」）は、道庁管内の道 路管理者である地方整備局等に対して通知しているものであり、もとより各地方公 共団体は直接の受託先になっていない。			1 0 5 9 0 1 0	柳まちづく り松山、松 山市	愛媛県	国土交通省	
1220080	コンプライアンスに優れた輸送業者 と荷主とが協働して特定経路で特 定貨物を輸送する場合の特殊車両 通行許可申請の簡素化	道路法第47条の2第1 項	道路管理者は、車両の構造又は車両に搭載する貨物 の積載を定める場合においては、当該車 両の構造が安全であることを確保する 必要がある。構造が安全であることを 確保するための措置として、道路の 通行を許可することができる。		現行許可制は、手続が煩雑で繰り返しのものが多く、また緊急輸送が必要な場合には対応でき ないなど、物流の効率化を阻害している状況にある。そこで、許可上の考慮要件（道路構造の保安 ・交通の危険防止）を踏まえ本提案の実施により、安全性を確保した効率的な物流システムを構築 することで、寄港港から常陸那珂市を通過するよう物流をソフトさせ、特区以内での異なる物流ネ ットワーク化を促進してまいりたい。また、道路構造の保安への影響については、本提案のルート 業者と荷主が協働して、重要港湾及びその港間 に、交通の危険防止の観点からは、安全輸送を重視し、「(2)安全輸送を確保する者等」に規定する と協働して安全確保を確保する者等と想定している。さらに「(1)安全輸送を確保する者等」に規定 する特殊車両として道路管理者が新たに 指定する車両制限量（幅、長さ、高さ、重さ等） の範囲内で、当該指定に係る貨物を積載する車両 を通行させようとする場合には、これを超過し ないこととする。	C	特殊車両通行許可は、一般的に禁止されている重量及び寸法の車両の通行の申請に 対し、道路管理者が通行経路の選定と当該車両の物理的な関係において通行の可否 を審査し、禁止を解除するものである。 重さ指定道路は車両の軸距に比して最大2.5トンまで、高さ指定道路は4.1mま での通行がそれぞれ一般的に可能となっているが他の道路とは異なるが、それ以上 の重さ、高さの車両の通行については上記の特殊車両通行許可の審査が必要に なる。例えば、車両にとっては後方により衝撃を軽減したり、対向車線との 通行を制限することにより道路にかかる影響を軽減したり、現地における振 動の発生や交通状況等を考慮して当該道路の通行に際するなどの条件を付して通行が 可能となる場合があることから、個々の車両の通行について道路構造の保安及び交 通の危険防止の観点から必要となる審査を行っている。したがって、このような審 査を省略するよう審査制を導入することはできない。 また、当該許可があくまで道路と車両の物理的な関係において通行の可否を審査す るものであり、コンプライアンスに優れた業者であるかどうかを審査するものではな い。 以上のことから、本提案に添付することは困難であるが、「手続が煩雑で繰り返しの ものが多い」というご指摘に対しては、「規制改革推進のための3か年計画（改 定）」（平成20年3月6日閣議決定）において、「道路構造及び他の交通に 与える影響や違反車両の通行実態を考慮の上、現行最大1年間で特殊車両の許可 期間を最大2年間に延長できるよう措置する」となっているところである。	ご回答の例示部分と道路と車両の物理的 な関係に關し、通行条件など通行許可 (審査)内容等をご提案いただいた上 で、次回の要件を満たす事業者による 通行許可の範囲内での通行を想定して いる。道路管理者が特定ルートに規定し て新たに通行制限の制限量を指定するこ とで、安全で適切な通行の確保は充分可 能である。(1)コンプライアンスに優れた 業者であること。(2)道路状況等の実態の 際には道路管理者との協議を要する事 であること。本提案による輸送貨物量の 増加は、主に緊急輸送が必要となる場 合に限られると考えられ、急激に大きな 負担がかかるものではなく、適正・ 安全な制度運用が期待できるところから、 是非再考をお願いしたい。	1 0 3 0 1 0	(株)小松製 作所 岡崎工 業、日立建 機ロジスティ クス(株)、 トヨタ協 会、茨城県	茨城県、栃 木県	国土交通省			
1220090	ISO規格207(ハトロン)への最大積 載輸送時の内外格差の是正	道路法第47条の2第1 項	輸送の一般的制限量は10トン以下。フル積載海上 コンテナを積載したドレインをけん引するトラック のうち、エアサスペンションを装備するもの駆動 軸重は、1.1.5トまで特殊車両通行許可の対象		外貨では17t付2軸17t付+3軸17t-5tであれば輸 重10トン超であっても30.45tまで積載・輸送可 能の場合の輸重量は1.1.5t)だが、内 貨では同条件での輸送が認められていない。 内貨についても外貨と同様に30.45tまで輸送で きるよう、輸重量の規制緩和を願いたい。	D	海上コンテナと異なり、輸出入以外の貨物を輸送する場合は道路条件に依り積載物 の分割・流載が可能であることから、原則に基づき輸重量を10トン以下とする ところである ただし、既に特別措置として認められている重要物資輸送効率化事業(105(1214)) を適用すれば、特定地域・条件下において、ご提案の内容で通行可能な場合も 考えられるため、詳細な通行ルート、貨物の積載方法等について、別途協議させて いただきたい。			1 0 4 0 1 0	石油化学工 業協会	東京都	国土交通省		
1220100	緊急の遠距離訪問診療に必要な 自動車の緊急自動車としての指定 追加	道路運送車両の保安基準 (昭和26年運輸省令第7 号)第1条第13号及び第 49条第2項 道路運送車両の保安基準 の細目を定める告示(平 成14年国土交通省告示第 619号)第75条第3号、 第153条第3号及び第231 条第3号	公安委員会の交付する緊急自動車の指定申請 済証明書又は届出済証明書等の提出があった 場合には、道路運送車両の保安基準(昭和26年 7月28日運輸省令第7号、以下「保安基準」と いう。)(第1条第13号の緊急自動車として取り 扱っている。 定めて、往診用自動車等が緊急自動車として指 定され、公安委員会の交付する緊急自動車の指 定申請済証明書又は届出済証明書等の提出があ れば保安基準における緊急自動車として取り扱 うことが可能である。 次に、緊急自動車となる場合には、他の交通 に示すことができる警光灯及びサイレンを備え る必要がある。 更に、救急自動車などの医療関係で使われ る緊急自動車の車体の塗色は白色とされてい る。これは、車体の塗色が白色である緊急自動 車警光灯及びサイレンを作動させた場合には、 それが緊急事態が生じたため出動している ことを他の交通に示し、運行の安全性を確保す るためである。		死病の一位を占める癌を含め、政府は自宅で終末期医療を推進している。癌の終末期は癌性 疼痛、呼吸困難などの多様な症状が突然出現する頻度が高いため、昨今は緩和医療専門の医師が対応 するようになっている。緊急に対応するべき症状が出現する際には、患者の搬送する危険となってい る場合が多い一方で、緩和医療の経験豊富な医師は少ないため、医師が遠くまで遠方患者に対して 訪問診療を行っているのが現状である。 本提案は、緩和医療の経験豊富な医師が遠距離の患者を看む付患者の患者に対し、緊急に訪問診 療を行う必要がある場合に限り、外貨一般車と異なる白色の訪問診療用の自動車を緊急自動車 として指定するものである。	A	国土交通省としては、緊急自動車となる場合には、道路運送車両の保安基準第49条 及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第231条その要件が定められて おり、緊急自動車であること他の交通に示すことができる警光灯及びサイレンを 備えること、及び車体の塗色について原則として「白色」であることとされている ことである。 ご提案のような自動車の塗色については、台数が限定されること、緊急時の運行頻 度が限られることから、関係者の協力が得られ、必要性が認められる地域に限り て、塗色を限定することなく緊急自動車とすることができるよう、特区として対応し たいと考えている。	1 0 1 0 1 0	医療法人 順 永会 在宅 ホスピスと らの木	栃木県	警察庁 厚生労働省 国土交通省				
1220110	乗合タクシー要件の緩和	一般乗合旅客自動車運送 事業の申請に対する処理 方針(平成13年国土交通 省令第71号)1.(2)③ 一般乗合旅客自動車運送 事業における事業用自動 車の利用等について(平 成18年国土交通省令第 322号、国土交通省告示 第182号、国土交通省 告示第149号、国土交通 省令第94号)2.(2)	区域運行の一般乗合旅客自動車運送事業は、当 該事業を行う地域が交通空白地帯である場合等 を除き、地域公共交通需要の確保に資するもの を事業用自動車の利用等としている。 事業用自動車の併用が認められる場合も同様 である。		一般乗合旅客運送事業の区域運行を行う場合、路 線定期運行との整合性が必要と認められる場合 がある。また、当該事業用自動車については、乗客事 業(タクシー)との相互利用が図れるよう に規制を緩和する。	D	本件については、既に九州運輸局に 相談した上で現在保有している車両 とは別に最低乗車数を確保しなければ 許可できないとのことであるが、本 案に示しているところである。本 案のように、必ずしも多くの乗客は 見込めないが、オンデマンドで区域 運行を行うことで、過疎地域におい ては期間による安価な交通手段の確保 が求められること、地域公共交通に 関心のある地方公共団体に相談した 上、その車両をタクシーに活用するこ とを認めることなど、過疎地等一定 の要件が揃う場合には地帯用自動車の 一部を一時的に活用することを認め るなど柔軟な事業用自動車の利用に ついて検討されたい。また、右提案 主体からの意見を踏まえ回答されたい。	1 0 4 0 1 0	有限会社 三ヶ森タク シー	福岡県	国土交通省				



管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	指置の分類	指置の内容	各府県庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
1220120	福祉有償運送における認定講習要件の緩和	道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第51条の16第1項	自家用有償旅客運送自動車の運転者は、第二種免許を受けており、かつ、その効力が停止されていない者又は第一種免許を受けており、かつ、その効力が過去二年以内に於いて停止されていない者であつて、国土交通大臣が認定する講習を修了しているかそれに基づき国土交通大臣が認める要件を満たしていることとしている。		認定講習を受けるための負担を軽減するための規制緩和	当市の区域面積は347.11km <sup>2</sup> 、少子高齢化が進んで進行中、平成20年3月末の高齢化率は31.32%であり全国平均を大きく上回っています。また、市域が広域で中山間地域が多く、市街地を除くのは、長家からバス停・駅などへ遠く、生活交通の確保が大きな課題であります。このような状況の中、当市においては、NPO法人が高齢者・障害者の外出支援のために福祉有償運送を行い、生活交通の確保のために補足的な役割を果たしております。この福祉有償運送の運転者はボランティアであり、その数は96名であります。運送主体のNPO法人は旧道路運送法第80条により福祉有償運送の許可を受けておりますが、道路運送法改正による許可制から登録制への移行後の更新申請を行うために受講が義務付けられている認定講習が時間的・経済的負担となっており、講習機会も少ない中で、96名のボランティアが受講することが大変困難です。高齢者・障害者が福祉や医療サービスを受けやすくなり、住み慣れた地域で安心して生活できることにつながる福祉有償運送は、当市にとってなくてはならないもので、これらの講習も助成しながらNPO法人自身が講習等を招き講習を行っておりますので、これらの講習も助成した中で、講習要件について規制の緩和が図られるよう提案いたします。	C		提案にある運送行為は、法令に規定された経過措置により、例外的に現行の道路運送法の規定によらずに運送することが認められているものであり、経過措置の期間が終了した後は、自家用有償旅客運送の安全な運行を確保するために、現行の道路運送法の規定の自家用有償旅客運送に関する規定に従って、運送する必要があります。特に、自家用有償旅客運送の運転者の観点については、バス・タクシー事業と同様に高いレベルの措置を求めることは実際上困難であるが、他人を有償で運送するものであることから、その運送形態に応じて、一定の安全性に係る技術等が必要であるものと考えています。このため、第二種運転免許の保有を基本としつつ、それが困難な場合には、国土交通大臣が認定する講習の修了等を求めているものであり、講習の受講を免除することはできません。また、福祉有償運送の運転者を対象とする講習は、交通安全に関すること、道路運送法その他の関係法令に係る基礎的な知識、利用者の乗車時における運転技術のほか、障害者の知識及び利用理解、基礎的な排障技術及び応急処置、福祉自動車の特性等を内容とするものであり、福祉の観点も重視したものであることから、提案にある講習等の講習の受講をもって代替することはできません。	道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第51条の16第1項	当市で福祉有償運送を行っているNPO法人は、講習等の講習の実績のみでなく、今回補正資料として高付しました「福祉有償運送運転者およびセダン等運転者講習マニュアル」も作成し取り進んでおります。これらのことも勘案し、講習要件の緩和について再考をお願いいたします。		綾部市	京都府	国土交通省	
1220130	自治体補助による自家用無償運送特区	道路運送法(昭和26年法律第183号)第78条	自家用自動車、有償で運送の用に供する場合、道路運送法の適用を受ける。		自家用車(自ナンバー)を使用して無償運送を行う市町村社会福祉協議会やNPO等に対して、地方自治体が、その運送に要する経費を支援する場合、その支援を「運送の対価」とみなさない運用を求める。	・佐賀県では、今年度から、高齢者等の交通弱者の身近な移動手段を確保するため、佐賀県地域交通法援モデル事業を公費により実施している。 ・公費の結果、市町村社会福祉協議会やNPOによる「無償運送」が数件提案されたが、これらは、社協等が通所介護事業等に使用している車両を貸し出し、有償ボランティアを募って、高齢者等の送迎や買物等に必要ない移動サービスを行うものであり、利用者から直接運送を受取るものではない。 ・しかしながら、モデル事業の試験運行期間中を除き、本格運行時において、県や市町村が無償運送を行う社協等に対して、その運送に要する経費を支援する場合は、「運送の対価」を収受したとみなされ、道路運送法に抵触するとの指摘がなされている。 ・運送契約は民法上の賃貸契約と解され、賃貸契約は「利用者」と「運転手(事業者)」との間の契約に基づき成立するが、無償運送の場合も同じく無償の賃貸契約が成立したものと解することができる。したがって、補助となる公費又は市町村が当該運行時に第三者の立場にある。 ・仮に第三者からの補助に関しては有償性が問われずとも、県又は市町村が補助事業の目的を達するために交付する補助金の性格からすれば、実質的には市町村が実施主体となつて無償運送を行う場合と事業目的は同一であり、同等の運用を行っても差し支えないものと考えられる。(別紙事業内容書参照)	C		道路運送法は、道路運送の分野における輸送の安全の確保及び利用者利便の確保を図るために、他人の需要に応じて、有償で、自動車を使用して旅客を運送する者が遵守すべき基準等を定めたものであり、自家用自動車を使用する場合であっても、有償で行われる限り、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から、同法の規定に準じて行う必要がある。旅客を運送するにあたり、運送の対価を旅客から収受してなくても、事実上運送の対価にあたるもの収受が行われていれば、有償で旅客を運送していることとなる。道路運送法の目的は、輸送の安全及び旅客の利便の確保であるから、事実上の運送の対価を支出している者が地方公共団体であるからといって、道路運送法の運用が除外されることはできず、かつ、公費による補助を受けることはできない。提案にある事業において、地方公共団体からの支出が当該事業の運営目的のために行われる支出であり、当該事業者がその地方公共団体からの支出のみで運営されるべきであるならば、その地方公共団体からの支出は運送の対価と捉えることができる。当該事業者は道路運送法の適用を受けることとなる。なお、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について(平成19年9月29日付事務連絡)」において、市町村が市町村の事業として、当該市町村の保有車両により利用者から一切の負担を求めない無償運送を行う場合は、道路運送法の登録等を不要と併示しているのは、当該旅客運送行為が運送の対価の収受なく、無償で行われているからであつて、当該行為を提案にある事業と同視することはできない。	「市町村が市町村の事業として、当該市町村の保有車両により利用者から一切の負担を求めない無償運送を行う場合は、道路運送法の登録等を不要と併示しているのは、当該旅客運送行為が運送の対価の収受なく、無償で行われているからであつて、当該行為を提案にある事業と同視することはできない。」としているが、同事務連絡においては「運送目的、運送主体にかかわらず自動車の実際の運行に供するガソリン代等をサービスは、社会連立上、通常は登録を要しないと考えられる。」とあり、仮に自治体からの補助がガソリン代等に相当する水準に留まるものであつた場合には、やはり登録は要しないと考えられる。また、自治体からの補助が固定運賃と対応していない場合についても、当該補助は「輸送の対価」と位置づけることは出来ず、登録は要しないのではないかと、これらの場合について、同事務連絡と整合するよう明確に回答されたい。また、右提案主体からの意見を踏まえ回答されたい。		佐賀県	佐賀県	国土交通省		
1220140	過疎地域における移動制約者を対象とした自治体等による有償運送事業に係る道路運送法上の登録要件の特例制度創設	道路運送法(昭和26年法律第183号)第78条、第79条の4第1項第6号、道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第48条、第51条の7	道路運送法に基づく過疎地有償運送の運行主体は、特定非営利活動法人等の権利を目的としなない法人に限られる。また、過疎地有償運送は、運営協議会において協議が調っていることを登録要件としている。		地理的・社会的条件から交通条件が悪く低下し、高齢者等移動制約者の送迎等に支障が生じている過疎地域における過疎地有償輸送について、次の通り実施していただきたい。 ○過疎地有償輸送にかかわらず自治体等も過疎地有償輸送の主体として認めること。 ○地域の生活交通維持対策の必要性から、市町村の総合的判断によることとし、運営協議会の開催は不要とする。○公費とした負担のポスト道路法に向けた提言においても必要性を上げている。	【具体的事業の実施内容】 ○定額バス路線等のない過疎地域の高齢者等移動制約者を対象として、自治体等が送迎や買物等のために有償輸送ができれば、山間地域の集落にあつても生活を維持することができる。 【提案理由】 1. 過疎地域の現状と課題 ○過疎地域では、市町村が代替バスを運行してきたが、厳しい財政状況により、交通空白地域・不便地域が発生し、送迎・買い物等もできないなどの問題が生じている。 ○このため、生活交通を支えるための対策の実施が緊急の課題となっている。 2. 市町村を中心とした生活交通対策の必要性 ○過疎地域の住民生活を守る観点から、市町村では過疎バスやディマンドバスを運行しているが、運行回数に限りがある。 ○このため、この補足的措置として、自治体等が高齢者等移動制約者を対象とした輸送活動を行う必要性が高まっている。 ○公費とした負担のポスト道路法に向けた提言においても必要性を上げている。	C, F	Ⅲ	輸送の安全及び利用者利便の確保を図る観点から、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、道路運送法に基づく許可を受けることを必要とするところであるが、バス・タクシー事業者によっては十分なサービスが提供されないなどの場合に、地域の生活交通を確保する観点から自家用自動車による有償運送の一形態として過疎地有償運送を可能としているところである。過疎地有償運送を行うにあたっては、利用者の輸送の安全及び利用者利便の確保を行うために一定の措置を講ずることが必要となる。具体的には、運行管理や車両の整備に関する体制、継続的な運行が可能な体制などが必要であり、こうした体制を確保するためには、ある程度組織的な基盤が必要であると考えられる。法令上このような団体を自治体と定義するか統一の基準がなく、自治体を利用者の輸送の安全及び利用者利便の確保を行うために一定の措置を講ずることが可能な団体であるか判断することができない。自治体は過疎地有償輸送の主体として認めることはできない。ただし、「構造改革特定の第12次提案等に対する政府の対応方針」において地方自治法第260条の2に規定される地域による団体については、富利を目的としないこと並びに輸送の安全及び利用者利便の確保のための体制が整備されていること等の条件を満たし、自家用有償運送を行う主体として適当か否かについて検討を行い、平成20年度中に結論を得ることとなっている。また、運営協議会については、地域の様々な実情を踏まえた形で安全・安心な輸送サービスの提供を実現するため、地域の関係者で議論する場として自家用自動車による有償運送を行うに当たり必要と認めるところである。あらかじめ一律の基準によって自家用有償運送を認めることは不適当と考える。なお、運営協議会の運営については、制度の定着のための働きかけとして、ガイドブックの作成等を通じた制度の理解促進や、相談窓口の明確化等の措置を講じてきたところである。	●現行法で定める主体は市町村全域を統括する組織であり、特定の地域の課題に対応することは現実的でない。本県では実績もなく、制度が十分に機能していない。従って、地域に身近な組織である自治体等が主体として実施することが適当である。 ●本提案は、このような状況の中、自治体等が市町村と連携し、交通空白地域の補完的輸送を担い、地域住民の生活交通を促すものである。 ●また、輸送活動が安心安全に行われるよう、安全運行管理については市町村による一定の支援・関与を考へている。 ●従って、運営協議会の意見は踏まえる必要はあるが、過疎地域における高齢者等の住民生活を支える観点から、市町村の判断が優先される必要がある。		鳥根県	鳥根県	国土交通省		
1220150	地域限定通訳案内士の範囲拡大	外国人観光客の来訪地等の整備に関する法律第23条、24条、34条	都道府県の区域において、報酬を得、書として通訳案内を行う場合には、地域限定通訳案内士の資格が必要であり、地域限定通訳案内士試験に合格する必要がある。		地域限定通訳案内士制度について、活動範囲の限定を都道府県単位から広域的な地方ブロックの範囲に拡大する。また、試験実施主体についても、広域組織を含めることとする。	外国人観光客の訪問ルートは複数の県に及ぶのが一般的であり、九州を著地とする旅行商品も訪問地が1つの県で完結するものは非常に少ない。このため、平成19年度から活動範囲を都道府県単位とする地域限定通訳案内士試験が実施されるようになったが、外国人の旅行実施と合っていないのが現状と思われる。国際観光テーマ地区を構成する複数都道府県の合同試験実施も可能であるが、地理・歴史等の試験を複数分受験しなければならないなど、受験者にかかる負担も大きい。そこで、九州は7県で国際観光テーマ地区を構成しており、九州管内で実施する旅行商品も多く発表されていること、広域的な地方ブロックとしてエリアが明確に認識できるところから、地域限定通訳案内士について「都道府県」を「九州」と読み替えて実施できるよう、柔軟な制度運用を検討していただきたい。	D		地域限定通訳案内士試験等は筆記試験については個別の試験を受験する必要があるものの合同実施は可能であるが、昨年度も回答したとおり、都道府県の区域を超えたより広域的な区域については、通訳案内士が対応すべきものとする。	外国人観光客が、交通インフラが整備された今日一部都道府県に止まらず一日に複数県に渡って行動される現実を踏まえれば、現在の地域限定通訳案内士制度は現実に合わず陳腐化しているものと考えざるを得ない。特に、制度として、行政単位が「地方」と分かれていて中で都道府県の区域を超えたエリアを設定するのは問題点を併せて、これを克服するべきではないと考える。通訳案内士制度を全国を対象とした通訳案内士と広域エリア(特区)を対象とした広域エリア(都道府県)の通訳案内士と区分(例えば「組」)としたものにすれば足るのでないかと考える。		九州観光推進機構	福岡県	国土交通省		