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	措置の分類	措置の内容	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	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	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
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、住宅に困窮する低額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、低額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。		始めに、滞納者は税を始め給食費、公営住宅料、水道料等も滞納している多重債務者が多く、滞納者の納付意識は民間債務を優先とし、町債務への支払意識は低く、とりわけ町外に転出すると「逃げ得」の意識が強くなっている。 １．現行法における町歳入徴収金の滞納処分手法は債権により、次の２区分となっている。 ①税債権は自力執行権により町が執行機関として実施 ②私債権は自力執行権がなく、執行機関の裁判所へ訴えの提起 ２．これを、町歳入徴収金には、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町が滞納処分の手法を自由に選択できるよう改正を提案します。 【具体的に対象とする債権名】 ①強制徴収公債権名：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非強制徴収公債権名：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】共通法と個別法に滞納処分の二刀流手法を明文化	税との多重債務が多いが、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枚で発付している。 ２．現行法では滞納者が発生すると、次の滞納処分をしている。 【下水道料は①の自力執行権で預貯金調査をし差押え】、【水道料は②により裁判所へ訴えの提起】をしている。 ３．結果、①と②によりそれぞれの滞納処分に必要な事務をすることは時間と費用で非常に効率が悪く、かつ、滞納者も困惑しながら訴訟分のみ納付し、下水道分は納付することなく滞納が続いています。原因は税（預貯金口座調査の限界と金融機関費用増加）をなめるも、裁判は怖い。 ４．これを解消し、町歳入徴収金の早期回収と事務の合理化や効率的に進めるとともに、町財源と住民の公平感の確保を図るため提案するものです。	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総務省において回答すべきものと考えるが、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間の優劣関係が変動し、民間金融機関等他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、本来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る。このような点を勘案すると、既に自力執行権を有している下水道管理者に、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、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、住宅に困窮する低額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、低額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い。	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践した結果、残念ながら現行法における滞納処分や訴訟では本来の目的である歳入徴収金を迅速に回収達成することが困難であり、目的を達成し公平感と財源の確保を図るために、特区と改正を要望したものであります。ついては、法律は時の流れにより現実に沿った改正を関係省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条財産開示（平成１５年８月法律１３４号）の目的と背景を承知の上、実践現場の声を始め地方自治体から意見聴取し改正をする必要があると思います。	C	－	貴団体からの提案については、地方自治法を所管する総務省から回答されているところであるが、下水道使用料等の強制徴収の手法について、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間の優劣関係が変動し、民間金融機関等他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、本来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によって、かえって費用と時間を要するおそれもあることから不適当であると考える。また、判例（昭和41.2.23最高裁判決）において も、当該債権を一般私法上の債権と等しく、民事訴訟法上の強制執行の手続きを取ることについては権能行使の適正を欠くものとして認められないとされているところ。 このような点を勘案すると、既に自力執行権を有している下水道管理者に、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、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。 また、一次回答でも記述したように公営住宅は、住宅に困窮する低額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、低額所有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公営住宅のそもそもの目的を損なうことにつながり、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い。	1．上下水道料の債権回収を迅速に取り進めるために要望しているものであり、費用については滞納者負担を明示すれば良いことと思われる。又、小規模自治体｢特区｣での要望であり、債権間の優劣や混乱については社会実験を実施した上で検証することができます。2．特別法であります公営住宅法には滞納者に対し、明け渡しも明示されており、今回の要望は同法第32条第1項第2号に基づき、滞納額の解消を図る二刀流の回収手法であり、何ら再回答による公営住宅の目的を損なうものではありません。以下、補足資料参照（総務省への意見と同じ。）。	C	ー	下水道使用料等の債権回収を迅速に取り進めるための貴団体からの提案については、地方自治法を所管している総務省から既に回答されているところ。また、自力執行権が与えられている債権について、民事訴訟法上の強制執行の手続きをとることが認められていないことについても、先回回答した判例（昭和41.2.23最高裁判決）において明らかなところである。 一方、国民生活の安定と社会福祉の増進を目的とする公営住宅制度において、強制徴収の制度を設けることは妥当ではない。また、上述の判例において、自力執行権が与えられている債権について、民事訴訟法上の強制執行の手続きをとることが許されないことについては明らかである。		1003010	新得町	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。		２０ha以上なければ許可とならない市街化調整区域における土地開発を、地球環境保護や良好な住環境確保に関する条件を満たした場合、１haからでも住宅が建設できるよう許可する。 ・１ha以上の定期借地権付住宅団地 ・各戸は太陽光発電４KWHを設置 ・土地100坪以上、建物延40坪以上の住宅建設というゆとりのある住環境	地球環境を保全し、後世へ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、身近なできることからはじめる必要がある。 一方、農地については、従事者の高齢化が進んでいるが、市街化調整区域では他の用途への転用は非常に困難で、耕作放棄地となる恐れが高まっている。 また、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、低所得者層は借家せざるを得ない状況にある。 このため、一定の要件を満たす開発に限って、市街化調整区域における土地開発を認めるよう規制緩和することにより、国が実施すべき地球温暖化防止、耕作放棄地対策、低所得者層への良好な住居の提供を図る。 ひいては、住宅購買意欲の高まりによる地域経済の活性化に繋がると考える。	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、廃止されたところである。 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制度上許可が可能となっている。 ご提案の施設の立地の適否については、開発許可権者と相談されたい。 ※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内において行うことが当該都市計画区域におけ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、都道府県知事が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がなく、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、開発許可権者の判断により、開発許可が可能であるか回答されたい。		D		前回回答のとおり、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制度上許可が可能となっている。			D				1007010	個人	愛媛県	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。		１０００㎡以上の大規模通所施設の場合、市街化調整区域であっても介護事業所が併設できるようにしていただきたい。	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」と緩和いたしていただきたい。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持つ機能を発揮できない状況であります。この規制を解いていただき施設の持つ可能性を引き出したい。1000㎡を超える大型の介護福祉事業は事業所の営利のみにとどまらず、その地域への福利厚生に大きく寄与する能力と使命を有しております。これらの施設を有効に運用するためには多種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		ご指摘の内容の規制は都市計画法第３４条第１号で法律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、開発許可権者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いるところであり、個別の施設の立地の適否については、開発許可権者とご相談されたい。	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、開発許可権者の判断により開発許可が可能であるか回答されたい。	都市計画法第34条１号において、認められる公益上必要な建築物とは、社会福祉施設としての老人デイサービスセンター（第2種社会福祉事業）、小規模多機能型居宅介護事業の施設（第2種社会福祉事業）、老人福祉センター（第2種社会福祉事業）、老人介護支援センター（第2種社会福祉事業）に供するものに限定されており、居宅介護支援事業所、訪問介護事業、訪問看護事業所、福祉用具貸与事業所はいずれも第2種社会福祉事業にもかかわらず市街化調整区域での活動を認められていない。 居宅介護支援事業所、訪問介護事業、訪問看護事業所、福祉用具貸与事業所については、岡山市の開発指導課との協議において既に市街化調整地区での営業は前述の３４条１号を根拠に営業の許可できない事、通知いただいており今回の特区申請によりこの規制を排除願うものであります。	D		法第３４条各号の運用については、開発許可権者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いるところであり、個別の施設の立地の適否については、開発許可権者とご相談されたい。			D				1071010	有限会社グッドライフ	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等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、その外壁及び軒裏で延焼のおそれのある部分を防火構造とし、屋根の構造を火の粉により防火上有害な発煙及び損傷を生じないものに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（同一敷地内に２以上の木造建築物等がある場合においては、その延べ面積の合計）が１千㎡を越える木造建築物等は、その屋根の構造を不燃材料としなければならないが、防火設備の整備等で不燃材以外の材料でも可能とする。また、建築基準法２２条指定区域以外で、県条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等により茅葺き等の材料でも可能とする。	昔ながらの茅葺屋根を持つ宿泊施設を中心とした新しい観光事業を計画している。 提案理由：計画地である山形県戸沢村は自然豊かな山間の村であり、村のほぼ中央を日本三大急流の一つである最上川が東西に貫いている。「最上川舟下り」を柱とした観光産業も減衰を辿っている中、新たな観光施設による集客増加が不可欠であり、観光事業の拡大が周辺地域に与える影響も大きく、地域の活性化に繋がるものと考える。又、「日本のふるさと」を映し出す施設として、伝統的な茅葺古民家を本物の姿で復元する事が、効果を発揮し目的が達成できるものである。 代替措置：計画地には民家などが一切無いので、火災時でも延焼による第三者への影響は無いと考えるが、放水銃消化設備を設置し自衛消防隊による消化活動で対応する事とする。	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性能を定めることで、周辺の建築物の火災による飛び火や熱が原因となる延焼を抑制することを目的としているため、御要望の実現は困難です。 また、提案理由において、計画地には民家がない旨を指摘しておられますが、今後もその周辺に延焼の可能性がある建築物が建築されないことは必ずしも担保できないと考えられるため、ご要望の実現は困難です。 なお、県条例における規定の取扱いについては、県と対応されたい。	建築物の屋根や外壁を隣地境界線から一定程度の距離を後退させる措置を講ずることにより、隣接する建築物への延焼を防ぐことで、提案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か回答されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	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ご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ております。①建築物の壁面を隣地境界線から10mの離隔をとる。（境界を挟んで建物間が20m確保でき、延焼の恐れを防止できる）②容積率及び建ぺい率の最高限度を下げ、敷地内空間にゆとりを創り、隣接する建物との火災の延焼を防ぐ。（計画建物をなるべく分散配置し、建物火災時の延焼を防ぐ。）以上の地区計画区域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。	C		法第25条は、隣接する建築物への延焼等の加害を防止するための規定ではなく、外部火災を想定した受害を防止するための規定です。同条に規定する外部からのもらい火を防ぐ具体の方法としては、①外壁の性能を向上させることと、②屋根への火の粉の着床を防止することが必要となります。 ご提案の件では屋根に着目しておられますが、実際の火災においては火の粉が数キロ先にまで達したという事例もあることから、数キロ先の加害の影響を考慮した規制をかけるよりも、個々の建築物において受害を防止するための性能を確保するようにする方が合理的であると考えられるため、御要望の実現は困難です。 なお、同様の火の粉の飛散事例からすると、数キロ範囲を対象とした地区計画を定める必要があり、このような広範な地区計画を定めることは現実的には困難であるため、この点においても、御要望の実現は困難であると考えられます。			C				1022010	株式会社丸高	山形県	国土交通省
1220050	マンション付属駐車場の階数制限の緩和	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階以上の階を附属自動車車庫または独立自動車車庫の用途に供する建築物は、原則として建築できない。		建築基準法に規定されているマンションの付属駐車場の「階数」について、「防災」と「環境」「景観」の観点から、一定の要件を満たした場合、 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 における、「２階」までの規定を「３階」まで建築できるように緩和し、３階部分を延べ面積から控除するもの。	提案内容） 下記の条件を満たした場合、マンション付属駐車場（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。 定量効果は、防災対策としては全市民４６万人、環境改善としては真夏時表面温度２０℃抑制（添付資料②参照）など 提案理由） ①尼崎市は、市域の１／３が「海抜ゼロメートル地帯」であり、また市境界東部の猪名川水系、西部の武庫川の氾濫時で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５８年の台風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時の津波の危険性に備える必要がある。 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属駐車場のほとんどが２階の「屋根」部分にも駐車し「３段」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車や車路からの「照り返し」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、「見える屋上緑化」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域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種住居地域においては、当該地域における住居の環境を保護する観点から、規模及び階数の制限を課しているところであり、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ことにより、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い。	マンション付属駐車場の３階部分に屋根を設置し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も直接影響するものであり、一般的に自走式駐車場の面積は広大であることが多く、３階部分を延べ面積として算入されると現実には住戸の数を大幅に減少させることとなる。 良好なまちづくりと開発事業者の意欲を促進するためにも３階部分の延べ面積の控除を検討していただきたい。	D		自動車車庫等の用途に供する部分の床面積については、延べ面積の５分の１を上限として、容積率算定の基礎となる延べ面積に算入しないこととしているところであるが、良好な市街地環境の確保を目的とする容積率規制の趣旨を考慮すると、これを超えて規制を緩和することは困難である。 なお、総合設計制度の活用により、敷地内に一定の空地を確保することで、市街地環境の整備改善に応じて容積率の緩和を受けることが可能である。			D				1018010	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	建築主事又は指定確認検査機関は、高度な構造計算を行って安全性を確かめられた建築物の計画について、その構造計算の基準に適合するかどうかを審査するときは、指定構造計算適合性判定を求めなければならない。		現行法で限界耐力計算によって安全性の証明を義務付けられている木造建築物(建築基準法第六条第四号に該当するものに限る)一定の条件を満たしている場合には、確認申請時に県指定の審査機関による構造計算適合性判定を行わない。	伝統構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13m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ルート（大規模な建築物）での構造計算適合性判定が求められ、費用と時間と手間が膨大に掛かり、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すべく、伝統構法による良質な木造建築を建てやすくする。 提案理由：倉敷は国内外を問わず伝統的な木造建築や町並みで知られるまちである。伝統的建造物保存地区を含む美観地区は貴重な財産であり、観光資源でもあり、市民のアイデンティティーでもある。しかしながら、現行法下では美観地区と同じような伝統構法による木造は建築が困難であり、住宅はもとより、町並みも倉敷らしさを形成できないというジレンマに陥っている。審査機関によるルート2の構造計算判定を行わないことで、小規模な住宅では建築主が負担する膨大な費用や時間が軽減され、倉敷市全体で美しい町並み形成や良質な木造住宅の新築に繋がり、結果として観光都市倉敷の価値を上げる。 代替措置：構造計算適合性判定機関では審査を行わないが、安全性を確保するため、市独自の方法で限界耐力計算を含む建築計画を審査する。	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創設されたものであり、大学教授・研究者、優れた構造設計実務者等を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で、構造計算書偽装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い。	昨年度の建築基準法改正によって、伝統構法は四号内小規模木造であっても構造計算適合性判定を義務付けられました。現実として確認申請費用は20倍になり、要する時間も労力も膨大になり、なおかつ確認が下りない状態で、倉敷の観光資源である伝統構法による木造建築は大規模改修も新築もほとんど不可能な状態です。そこで倉敷の観光資源を守り伝えるため、特区内の伝統構法に関して構造計算の審査、指導を大学教授・研究者と優れた構造設計実務者（補足資料参照）にお願いし、安全性の確認をしていただく予定であり、構造計算や安全性を除外するものではありません。また、この件について倉敷市と協議を行っている最中です。	C		建築基準法施行令第３章第３節に定める仕様規定を満足しない木造の建築物については、変形能力を精緻に計算するなど高度な構造計算により構造安全性を確認する必要があるため、このような計算に係る審査に当たって、大学教授・研究者、優れた構造設計実務者等を構造計算適合性判定員として選任した公正中立な第三者機関で構造計算の専門的な審査を行う必要があります。			C				1042010	個人	岡山県	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	措置の分類	措置の内容	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	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	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	道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用と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を駐車させるため必要な車輪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着脱可能な方式によるものでも占用許可の対象とする。	松山市大街道商店街（道路幅員１５ｍ、延長４５０ｍの市道：市道全体がアーケード、終日歩行者専用道路）において、まちづくり会社や商店街振興組合等が、日常の放置自転車対策を図るために自転車等駐車器具を占有する場合に、同商店街では、歩行者空間を利用した春・夏のまつりの大名行列・野球拳おどり、土曜夜市、俳句甲子園大会等各種イベントも実施されていることから、イベント時における歩行者等の安全で円滑な通行を確保するため、駐車器具等の構造について、現行規制の「固定式」限定から、イベント時には取り外して移動・収納できる着脱可能なものでも可能とする。 これにより、㈱まちづくり松山（中央商店街4振興組合、市、商議所等が出資するまちづくり会社）等が道路占用許可を得て駐車器具を設置し、放置自転車対策を図るとともに、地域と一体となったイベントも継続し、市民憩いの場として賑わいと活力のある中心商店街を目指す。 大街道商店街を含む中央商店街（総延長約１ｋｍ）は、四国有数のアーケードモールで、松山市中心市街地活性化基本計画(H14.3)で、商業等活性化重点地区に位置づけられ、中小企業庁の「がんばる商店街77選」にも選ばれている。また、㈱まちづくり松山は、アーケード内の道路空間を活用した映像発信に取り組み、経済産業省の「道路空間活用まちづくりモデル構築事業」のモデル事業にもなっている。　また、大街道商店街では、土曜夜市（参加者約約10万人）や松山まつり、野球拳おどり、俳句甲子園など各種イベントも実施されている実績がある。 一方、当該地区は、自転車等放置禁止区域に指定され、歩行者専用道路でもあるが、放置自転車も多く、歩行者の安全性が低下している。	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、お尋ね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当然に可能です。 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必要な車輪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日付国道利第３１号道路局長通達）は、直轄国道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名宛人になっていません。			D					D			1 0 5 9 0 1 0	㈱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積載する貨物が特殊であるためやむを得ないと認めるときは、当該車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を附して、一般的制限値をこえる車両の通行を許可することができる。		現行は許可制である特殊車両の通行について、輸送安全面でコンプライアンスに優れた特定の輸送業者と荷主とが協働して、重要港湾及びその港湾区域に繋がる特定の申請経路のうち、国管理の重さ指定道路及び高さ指定道路において、当該経路を通行する特殊車両用として道路管理者が新たに指定する車両制限値（幅、長さ、高さ、重さ等）の範囲内で、当該荷主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、これを届出制とする。	現行許可制度は、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、許可上の考慮条件（道路構造の保全・交通の危険防止）を踏まえた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、京浜港から常陸那珂港を活用するよう物流をシフトさせ、特区内での更なる物流ネットワーク化を促進してまいりたい。まず、道路構造の保全への影響については、本提案のルートが、「①重さ・高さ指定道路」を想定しているため、他の道路と比較して少ないものと考える。次に、交通の危険防止の点については、安全輸送を重視し、「②実施主体をコンプライアンスに優れた者に限定」している。例えば、輸送業者は道路法又は貨物自動車運送事業法に基づく指導取締又は行政処分を一定期間受けていない者等を、荷主は特定の港を定期的に利用して製品の輸出等を行い、「安全運行パートナーシップ・ガイドライン」（H19・国土交通省）等に基づき当該輸送業者と協働して安全確保策を講ずる者等を想定している。さらに、上記①・②の場合において、許可者の道路管理者が本提案で想定の輸送重量物等に対応した当該特殊車両用の制限値を新たに指定することで、当該経路での安全な輸送可能範囲が明示されるとともに、当該車両ごとに原則必要な許可申請が省略可能となる。なお、当該輸送に当たっては法令遵守事項を履行するほか、実施期間中に道路・交通状況の変更が生じた場合には、実施主体が協力して、直ちに道路管理者と協議等を行い、輸送内容を確認するなどして安全輸送に努めてまいりたい。	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道路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応じて最大２５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点で他の道路とは異なるが、それ以上の重さ、高さ等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、車両によっては徐行により衝撃荷重を軽減したり、対向車線の車両の通行を制限することにより道路にかかる総荷重を軽減したり、現地における最新の道路事情や交通状況を考慮して深夜早朝の通行に限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全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な届出制とすることはできない。 また、当該許可は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、本提案に応じ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２５日閣議決定）において、「道路構造物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年間である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す。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	ご回答の例示部分や道路と車両の物理的な関係に関し、通行条件など現行許可（審査）内容等を届出事項とした上で、次の全ての要件を満たす事業者による、現行許可の範囲内での通行を想定しており、道路管理者が特定のルートに限定して新たに届出制用の制限値を指定することで、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者であること。②道路状況等の変更の際には道路管理者との協議等を実施すること。当面、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される場合に限られると考えられ、急激に大きな負荷が道路にかかるものではなく、適正・安全な制度運用が期待できることから、是非再考をお願いしたい。	C		特殊車両通行許可の前提として制限値以上の通行を一律に禁止しているのは、本制限値が道路の設計の基礎となっているからである。つまり、ご提案にある届出制のような、現在の制限値以上の新たな基準内での自由な通行を許容できる構造となっていないため、これを認めた場合は、道路構造の保全又は交通の危険防止の観点から、重大な問題を惹起する可能性がある。 当制度は通行する道路と車両の物理的な関係から許可の有無を判断するもので、コンプライアンスに優れているからといって特別に大きな車両を通行させていいという性格のものではなく、また、ご提案の道路状況等の協議の部分についても、道路状況等の変化を申請者側がどのように把握して道路管理者と協議等を実施するのかが不明であり、通行の安全性が担保されるとは言い難い。 以上のことから、本提案に応じることは困難である。			C				1 0 3 5 0 1 0	(株)小松製作所真岡工場、日立建機ロジテック(株)、(社)茨城県トラック協会、茨城県	茨城県、栃木県	国土交通省
1220090	ISO規格20ﾌｨｰﾄｺﾝﾃﾅ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	軸重の一般的制限値は１０トン以下。フル積載海上コンテナを積載したトレーラをけん引するトラクタのうち、エアサスペンションを装着するものの駆動軸重は、１１．５トンまで特殊車両通行許可の対象		外貨ではｴｱｻｽ付き2軸ﾄﾗｸﾀｰ+3軸ﾄﾚｰﾗｰであれば軸重１０ﾄﾝ超であっても30.48ﾄﾝまで積載・輸送可能(この場合の軸重制限は１１．５ﾄﾝ)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30.48ﾄﾝまで輸送できるよう、軸重制限の規制緩和を願いたい。	道路の構造保全、交通の危険の防止、車両の安全性の観点からは、同条件で輸送する限り、内貨と外貨の差はないものと考えられる。 内貨と外貨で輸送規制が異なることで別々の輸送車両を準備する必要があり、負担が大きく国際競争力の阻害要因となっている。 また、輸送効率の向上により輸送車両数を抑制することが可能となり、ＣＯ2削減、事故のリスク低下にも繋がる。	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応じ積載物の分割・減載が可能であることから、原則に基づき軸重を１０トン以下としているところである。 ただし、既に特例措置として認められている重量物輸送効率化事業(1205(1214))を適用すれば、特定の地区・条件下において、ご提案の内容で通行可能となる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。			D					D			1 0 4 5 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67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位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67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。 従って、往診用自動車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は可能である。 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てい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が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。		癌等の特定疾患の患者に対し、緊急で長距離の訪問診療を行う必要がある場合、外見上一般車両と変わらない訪問診療用の自動車を、緊急自動車として指定する。	死因の一位を占める癌を含め、政府は自宅での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。緊急に対処すべき症状が出現する頃には、患者の搬送すら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、医師が極めて遠方の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癌を含む特定疾患の患者に対し、緊急に訪問診療を行う必要がある場合に限って、外見上一般車両と変わらない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	Ⅲ	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条でその要件が定められており、緊急自動車であることを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。 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、関係省庁の協力が得られ、必要性が認められる地域において、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。			A					A			1 0 1 0 0 1 0	医療法人陽気会 在宅ホスピスとちの木	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年国自旅第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流用等について（平成18年国自総第322号、国自旅第182号、国自技第149号、国自整第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、地域公共交通会議で協議が調っていることを許可要件としている。 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の規制を緩和する。また、当該事業用自動車について、乗合事業と乗用事業（タクシー）との相互流用ができるように規制を緩和する。	地域の足として、乗合タクシーを活用することによって、安価で便利な公共交通を整備する。 地方では、自家用車の普及とともにバスや鉄道などの公共交通が撤退あるいは縮小され、高齢者や障害者などの移動制約者にとっては、通院等にも不便を来たしている。バスとタクシーの中間モードである「乗合タクシー」を普及させていくことが、利用者と事業者双方にとってメリットがあることだと考えている。 提案理由 ある病院から、患者に対しての安価な乗合タクシーでの送迎を依頼され、九州運輸局に相談した。地域のニーズというより個別のニーズであるため、地域公共交通会議にかけるにはふさわしくないため、「明らかに路線定期運行との整合性をとる必要があるか」が認可の要件になった。周辺のバス路線を調査した結果、その要件は満たすことができる可能性が見えたが、タクシーを乗合事業に流用することができないという規制のために断念した。当該病院は、結局、自分でワゴン車を購入して無償運送するということになった。 自家輸送の普及よりも、現有のタクシーを有効に活用できるような規制の緩和が必要である。	D	―	提案にあるような、事業用車両の併用を含んだ区域運行の乗合タクシー事業については、地域公共交通会議で協議を調えた上で実施可能である。 地域公共交通会議は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項等を協議するために、地方公共団体が設置するものであり、病院からの依頼で患者の送迎を行う事業が、その地域にとって必要かどうかについては、地域公共交通会議で協議、判断すべき事項であるため、地域公共交通会議の主宰者である地方公共団体にご相談いただきたい。 なお、地域公共交通会議の開催について、地方公共団体に相談しても問題が解決しない場合は、再度地方運輸局にご相談いただきたい。	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車両数を確保しなければ許可できないとのことで今回の提案に至っているところである。本件のように、必ずしも多くの需要は見込めないが、オンデマンドで区域運行を行うことで、過疎地域において民間による安価な交通手段の確保がなされることは、地域住民にとって大変有益なものであると考えられる。このことから、過疎地等で一定の要件が揃う場合には他許可車両の一部を一時的に流用することを認めるなど柔軟な事業用自動車の流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。	今回の回答では、車両の流用についての回答が得られていない。九州運輸局との協議において、区域乗合運行については可能であるとの結論になったが、乗合事業としての最低保有台数を確保した上でないとできないことが問題であった。過疎地で同様の区域運行を行う場合であっても、最低保有台数を確保した上で、その車両をタクシーに流用できないとなると実施は困難であろう。一般乗合と一般乗用との車両の流用という細部の運用については、地方運輸局の判断に委ねる等、緩和をしていただきたい。	D		区域運行においては、確実な運行の実施のために最低保有車両数の確保を要件としているが、一般乗用旅客自動車運送事業者（タクシー事業者）が事業用自動車の一部を区域運行の専従車両とすることは実態上困難であるため、制度上、地域公共交通会議の協議結果に基づく場合、区域運行に使用する一般乗合旅客自動車運送事業の事業用自動車と一般乗用旅客自動車運送事業に係る事業用自動車との「併用」を認め、区域運行の専従車両として最低保有車両数を確保することを不要としているところである。 よって、提案にあるような区域運行については、地域公共交通会議で協議を調えた上で、事業用自動車の「併用」として実施可能であるから、地域公共交通会議の主宰者である地方公共団体にご相談いただきたい。	本件計画区域については、「交通空白地帯」であれば、地域公共交通会議に諮らずとも九州運輸局長により許可が可能であると理解している。同様に、「交通空白地帯」であれば、「併用」についても地域公共交通会議に諮らずとも事業用自動車を流用することが可能であるのか回答されたい。また、右提案主体からの意見を踏まえ回答されたい。	今回の事例は、都市部でも「交通空白地帯等」で路線定期との整合性をとる必要性がない場合として、地域公共交通会議が不要な区域運行であるとの判断を九州運輸局から頂きました。しかし、国自旅第182号2(2)においては、審査基準（九運公福第39号）と全く同じ文章の「交通空白地帯等」であるので車両の併用ができそうですが、この扱いは限定的で余程の過疎地しか本省としては認めていないとのことです。両通達は同一判断であるべきであり、地方運輸局に委ねていいものと思いますがいかがでしょうか？地域公共交通会議が不要なケースでの車両の併用は認めていただきたい。	D	―	提案にある区域運行が行われる地域が、交通空白地帯であるか、再度運輸局に確認するよう提案主体にご教示願いたい。 なお、区域運行については、当該事業が実施される地域が交通空白地帯であれば、地域公共交通会議の協議を経ていなくとも事業の実施が可能であり、また、事業用車両の併用も可能である。		1 0 1 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	措置の分類	措置の内容	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	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	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おいて停止されていない者であって、国土交通大臣が認定する講習を修了しているかそれに準ずるものとして国土交通大臣が認める用件を備えていなければならないこととしている。		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347.11k㎡、少子高齢化が急速に進行する中、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、市街地を除いては、民家からバス停・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完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な面・経費的な面などから負担となっております。 講習時間につきましては、トータル約８時間、旧道路運送法第８０条の許可を受けた時から運転に従事していた運転者でも約４時間の講習が必要となっており、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負担です。 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す。 旧法許可時からＮＰＯ法人自らが警察署等を招き講習を行っておりますので、これらの講習も勘案した中で、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営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自家用有償旅客運送に関する規定に従って、運営する必要がある。 特に、自家用有償旅客運送の運転者の要件については、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る。 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ない。 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方法のほか、障害の知識及び利用者理解、基礎的な接遇技術及び介助技術、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、提案にある警察等の講習の受講でもって代替することはできない。	過疎地有償運送においては、第12次提案時に県警が実施する講習で代替することの可否を今年度中に検討するとの回答を貴省からいただいたところである。本件は、上記検討中の事項に加える形で右提案主体の実施しているような福祉自動車の特性等の知識を補完できるような講習や研修を受けることにより、認定講習に代替させることを提案するものであるので、この点について検討し回答されたい。	当市で福祉有償運送を行っているNPO法人は、警察等の講習の受講のみでなく、今回補足資料として添付いたしました「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」も作成し取り組んでおります。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。	C		当該ＮＰＯ法人の行っている講習が、「自家用有償旅客運送自動車の運転者に対して道路運送法施行規則第５１条の１６第４項の基準に適合すると認められる者が行う講習の認定要領等について」（平成１８年９月２９日付け国自旅第１８６号）に定める福祉有償運送運転者講習及びセダン等運転者講習の認定基準に適合すれば、国土交通大臣の認定を受けることができるが、補足資料の記載内容のみでは、当該基準に適合するか否か判断できないため、当該認定要領の定めるところに従い、正式に認定申請を行うよう当該ＮＰＯ法人に教示されたい。			C				1 0 2 7 0 1 0	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	自家用自動車を、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（白ナンバー）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、佐賀県地域交通支援モデル事業を公募により実施している。 ・公募の結果、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間合い使用し、有償ボランティアを募って、高齢者等の通院や買物等に必要な移送サービスを行うものであり、利用者から直接運賃を収受するものではない。 ・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請負契約と解され、請負契約は「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請負契約が成立したものと解することができる。したがって、補助者となる県又は市町村は当該運送行為に関し第三者的立場にある。 ・仮に第三者からの補助に関して有償性が問われるとしても、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っ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る。 （別紙事業内容書あり）	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増進を図るために、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規定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、同法の規定に従う必要がある。 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いなくても、事実上運送の対価にあたるもの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、道路運送法の適用を除外することはできず、よって、地方公共団体からの支援が運送の対価と認められるのであれば、当該支援を運送の対価とみなさない運用をすることはできない。 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ものであり、当該事業がその地方公共団体からの支出のみでもって運営されるのであれば、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、当該事業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１８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例示しているのは、当該旅客運送行為が運送の対価の収受なしに、無償で行われているからであって、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例示しているのは、当該旅客運送行為が運送の対価の収受なしに、無償で行われているからであって、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要するガソリン代等をサービスの提供を受ける者が支払う場合は、社会通念上、通常は登録を要しないと解される。」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った場合には、やはり登録等は要しないと解するべきと考えられる。また、自治体からの補助が固定額で輸送量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。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。	「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18年9月29日付け事務連絡）」においては、「（４）市町村が公費で負担するなどサービスの提供を受けた者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合など」として例示がなされている。従って、少なくとも（４）に記載された内容に合致するのであれば、登録等は必要ないものと考える。今回の事業は、まさに「市町村が公費で負担しサービス提供を受けた者は対価を負担していない」ケースに該当する。	C		「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１８年９月２９日付け自動車交通局旅客課長名事務連絡）において、「運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるものを負担する場合」は、道路運送法上の許可又は登録は必要ない旨、各地方運輸局自動車交通部長等に通知しているところであり、同事務連絡において、　具体的に「運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるもの」とは、ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金が該当し、人件費、車両償却費、保険料等は該当しないものと整理している。 仮に、地方公共団体からの補助がガソリン代、道路通行料及び駐車場料金にとどまる場合は、「運送の対価」を得ていないものと判断される余地があるが、本件提案にあるモデル事業においては、賃金等も補助の対象とされており、モデル事業の実験結果を受けて、本格運行が実施されることを鑑みれば、本格運行においても賃金等が補助されるものと理解している。（仮に、本格運行時の補助の対象が、ガソリン代、道路通行料、駐車場料金に限られるのであれば、現行規定上も道路運送法の許可又は登録は不要であり、特区要望の必要はない。） また、運送行為に対する金銭の授受が輸送量と対応しない固定額であるか否かは、当該金銭授受が「運送の対価」であるか否かを判断する上で関係性はない。 なお、同事務連絡中「（４）市町村が公費で負担するなどサービスの提供を受けた者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合など」とあるのは、市町村が当該市町村自らの事業として旅客から運送の対価を得ずに運送行為を行う場合を指しているのであって、本件提案にある事業と同視することはできない。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	今回の申請は、運送に関する需要者と供給者以外の第三者が負担するもので、需給の二者間においては何ら給付、反対給付の契約関係は生じておらず、貴省の行政指導の及ぶところではないと考える。 これが認められない場合でも、将来の地域社会の存立の一部を自ら担うという崇高な理念を持ち、これからの地域社会を支えていく「新たな公」というべき存在の醸成が必要であり、例えば「高齢化地域の地域交通における新たな公作り特区」として、今回の申請を採択されることを再度提案する。 地方における高齢化、少子化の進行は全国に比し早いスピードで進んでおり、今回の動きは国と地方一体となって支援すべき緊急の課題であると考える。	C	—	輸送の安全と利用者利便の確保のため、事実上の旅客運送の対価にあたるものの収受が行われている運送行為は道路運送法の適用を受けることとなっており、運送の対価の収受がある場合とは、必ずしも旅客から運送の対価を収受している場合に限らない。 地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、道路運送法においては、採算性の面から一般旅客自動車運送事業者が参入しない場合など、一般旅客自動車運送事業者による十分なサービスの提供が困難な場合に、ＮＰＯ法人等が、国土交通大臣の登録を受けることによって、特別に自家用自動車による有償運送を行うことを認めているところである。		1 0 3 3 0 1 0	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会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５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営利を目的とし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著しく低下し、高齢者等移動制約者の通院等生活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は、次の通り見直していただきたい。 〇道路運送法にかかわらず自治会等も過疎地有償輸送の主体として認めること。 〇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こと。	【具体的事業の実施内容】 〇定期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、自治会等が通院や買い物等のために有償輸送ができれば、山間地域の集落にあっ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 〇過疎地域では、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、通院・買い物等もできないなどの問題が発生している。 〇このため、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 〇過疎地域の住民生活を守る視点から、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、運行回数等に限界がある。 〇このため、この補完的措置として、自治会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。 〇公表した島根県のポスト過疎法に向けた提言においても必要性を取り上げている。 ３．制度見直しの必要性 〇現行の道路運送法は、過疎地域においてＮＰＯ法人等が有償輸送を新たに行おうとする場合に、運営協議会を開催し、タクシー事業者との利害調整を行う制度である。 〇このため、市町村が中心となって自治会等と共同して地域生活交通維持対策として積極的に取り組む場合の特例措置を新たに創設する必要がある。	C	Ⅲ	輸送の安全及び利用者の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しているところであるが、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る。 法令上どのような団体を自治会と定義するか統一的な基準がなく、自治会が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ため、自治会を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、「構造改革特区の第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に規定される地縁による団体については、営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要件を満たし、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な手続きとしているところであり、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。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	●現行法で定める主体は市町村全域を統轄する組織であり、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会等も主体として考えることが適当である。 ●本提案は、このような状況の中、自治会等が市町村と連携し、交通空白地域の補完的輸送を担い、地域住民の生活安定を図るものである。 ●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、関与を考えている。 ●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。	C		「提案に対する回答」にあるとおり、本件提案にある「自治会」については、法令上の定義が存在しないことから、いかなる性質を有するものか判断することができないため、自家用有償運送の主体として、「自治会」を一律に認めることはできない。 なお、特区第１２次提案を受けて、自家用有償運送を行う主体については、現在、検討を進めている。 自家用有償運送の必要性については、地域の様々な実情を踏まえて判断されるものであることから、公共交通の担い手である地域の旅客自動車運送事業者や地域住民など関係者で構成される運営協議会において合意を得ることを求めているところである。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	●法人格の有無が問題ではなく、運転者の特定や活動内容の把握、安全運行管理等が重要。自治会は、地域において生活に密着し組織的に活動をしていることから、自治体の支援により適切な仕組みが構築されれば、主体となり得ると考える。 ●運営協議会の運営については、市町村が地域の実情に応じた方針を定め、総合的に判断することが必要。運営協議会の効率的かつ迅速な運営方法については、市町村の裁量に委ねられており、合意の方法についても、多数決に因るなど市町村の判断に委ねられていると考えて良いか。 ●現在、主体について検討中とのことだが、その検討状況を明らかにすると共に、地方の意見を聞く等の対応を早急にしていただきたい。	C	—	「再検討要請に対する回答」にもあるとおり、本件提案にある「自治会」については、法令上の定義が存在しないことから、いかなる性質を有するものか判断することができないため、自家用有償運送の主体として、「自治会」を一律に認めることはできない。 ただし、特区第１２次提案を受けて、「自治会」の中でも、地方自治法第２６０条の２に規定される「地縁による団体」については、自家用有償運送の主体として認める余地があるものと考えており、今後、関係各省と調整を行い、本年度中に結論を得ることとしている。 なお、運営協議会については、地方公共団体の長が主宰するものであるが、協議会の議決の方法を始め、協議会の運営方法については、協議会設置要綱で定めることとしている。		1 0 8 0 0 1 0	島根県	島根県	国土交通省
1220150	地域限定通訳案内士の範囲拡大	外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律第11条、第12条、第22条	都道府県の区域において、報酬を得て、業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。	外国人観光旅客の訪問ルートは複数の県に及ぶのが一般的であり、九州を着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皆無に等しい。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、外国人の旅行実態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・歴史等の試験を県数分受験しなければならず、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、九州島内で完結する旅行商品も多く発売されていること、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ことから、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いただきたい。	D	－	地域限定通訳案内士試験は地理等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な区域については、通訳案内士が対応すべきものと考える。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	外国人観光旅客が、交通インフラが整備された今日一都道府県に止まらず一日内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。確かに制度論として、行政単位が国・地方と分かれている中で都道府県の区域を越えたエリアを設定することは困難を伴うが、これを避け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密着型の通訳案内士に区分（例えば１級、２級etc）したものにすれば足りるのでないかと考える。	D	—	前回も回答したとおり、都道府県の区域を超える場合においては、通訳案内士が対応すべきと考える。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	通訳案内士では現状に即しない理由は繰り返し申し立ててきたが、具体的明示もなく通訳案内士で対応との事であれば逆に何故、広域密着型通訳案内士ではいけないのか？ビジットジャパンキャンペーン目標達成のためにも是非柔軟な対応を切望する。このままではインバウンドとアウトバウンドの格差は広がる一方であり、ハード分野の開拓のみでは決して満足いく旅行は出来るものではなくソフト分野の改善こそが真の意味でのリピータ増加に繋がる一案と考える。	D	—	地域限定通訳案内士制度を都道府県単位にしたのは、歴史的、地理的、文化的なまとまりがあり、通訳案内に必要となる知識の面でも共通性が認められること、制度の安定継続性等の点で優れていることなどの理由によるものであり、繰り返しにはなるが、複数県にまたがって旅行をする訪日外国人観光旅客に対しては、従来どおり通訳案内士が対応すべきと考える。		1 0 7 9 0 1 0	九州観光推進機構	福岡県	国土交通省