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	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・関係府省庁
1220010	緊急の分娩に対応するために使用する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49条 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153条、第231条	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年運輸省令第67号、以下「保安基準」という。）の緊急自動車として取り扱っている。 今回提案された自動車が緊急自動車として公安委員会に指定され、関係書類の提出があれば保安基準の緊急自動車として取り扱うことは可能である。 なお、緊急自動車の運行の安全性を確保するため、当該自動車が緊急自動車であることを他の交通に示す、警光灯及びサイレンを備え、かつ、車色を原則として白色とすることとされている。		有床診療所が保有し、分娩に従事する医師が緊急の分娩に対応するために使用する外見上一般車両と変わりがない自動車を緊急自動車として指定する	産婦人科医、なかでも分娩に従事する産科医の不足により、分娩を扱う施設の閉鎖が相次いでいる。埼玉県は人口713万人と全国で5番目に多い県だが、出産が出来る産科施設(病院、診療所)数は、20～39歳の女性1万人あたり0.98施設と全国で最も少ない。わが国で誕生する新生児の約50%は有床診療所で出生している。大部分の有床診療所では、分娩に従事している医師が1人か2人しかいないため、緊急を要する帝王切開手術の時など、お互いに車を飛ばして駆け付け協力しながら乗り切っている。大学の医局などからの当直医の派遣といった後方支援も難しい現状のため、ほぼ24時間、365日待機を強いられている状況で、体力的にも精神的にも負担が大きい。さらに最新の専門知識習得のために必要な研究会や勉強会への出席もままならない。当然休日も例外ではなく、「いつ呼び出しがあるか」とたえず意識しながら行動している。実際、外出中にかなり分娩が進行した状況で妊婦が入院され、ほどなく分娩に至ることもある。入院の連絡を受け、急遽診療所への帰路を急いでいる時にも、渋滞に巻き込まれ冷や冷やした経験も少なくない。また、分娩を扱っている施設では24時間電話が繋がるため周産期医療の分野においては、1次に留まらず、一部2次救急医療も担っている。分娩を扱う1次施設(有床診療所)のこれ以上の減少は、更なる地域中核病院への負担増に直結し、周産期医療の崩壊に追い打ちをかける結果となりかねない。母児二人の命を同時に預かる産科医が安心、安全に分娩の場に駆け付け業務に従事できるように、その際に使用する自動車を緊急自動車として指定していただきたい。	C	－	道路交通法施行令に基づき指定される緊急自動車については、その安全な運行を確保するため、当該自動車が緊急自動車であることを他の交通に示すことができるようにする必要がある。このため、緊急自動車であることを他の交通に示すための警光灯の装備等の技術的要件を「道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）」等において規定しているところである。ご要望の自動車が緊急自動車として指定された場合であっても、緊急自動車であることを他の交通に示すための技術的要件の適用を外すことは、安全の確保に支障をきたすと考えられるため困難である。	本年4月、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」が一部改正され、在宅ホスピスにおける医師の緊急往診に使用する自動車が緊急自動車の指定対象として追加され、その自動車については緊急自動車の要件のうち車体の塗色について、白色に限定しないこととされたところである。貴省の回答によれば、仮に本提案にある緊急の分娩に対応するために使用する自動車が緊急自動車として指定された場合にも、緊急自動車であることを他の交通に示すための技術的要件を外すことはできないとある。在宅ホスピスの場合は白色でなくても認められ、緊急の分娩の場合は認められないことについて理由を説明されたい。		C	－	重度の傷病者でその居宅において療養しているものについて、いつでも必要な往診を行うことができる体制を有している医療機関（公安委員会が定めるもの）が、当該傷病者について必要な緊急の往診を行う医師を当該傷病者の居宅にまで輸送するために使用する自動車についても、車色を白色にすることが望ましいが、患者やその家族が周囲の住民にそうした状況にあることを知られたくないといった感情があるなどの社会的要請に配慮して、特別に車色を白色に限定しないこととしたものである。 ご要望の自動車については、このような事情にはあたらないと考えられるため、対応は困難である。		1002010	医療法人　大宮林医院	埼玉県	警察庁 厚生労働省 国土交通省
1220020	新エネルギーの利活用の促進（バイオエタノール）	大気汚染防止法 揮発油等の品質の確保等に関する法律 道路運送車両法	道路運送車両法においては、大気汚染防止法第19条第1項の規定を踏まえて燃料規格を制定しているが、E3を超えるバイオエタノール混合燃料を一般車両に使用した場合、安全性及び大気汚染防止の観点から問題があり得ることから、E10燃料は、大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度や揮発油等の品質確保等に関する法律に基づく揮発油強制規格において、一般の自動車燃料として使用することが認められていない。また、同様な考えに基づき、国土交通省所管の「保安基準細目告示」においてもE10燃料規格及びそれを前提とした安全上、環境上の技術基準が定められていない。		ガソリンへのバイオエタノールの混合率の上限を10%とする。また、バイオエタノールを10%混合したガソリンに対応した車の登録を可能にする。	バイオエタノールは、規格外小麦等から製造し、ガソリンと混合して輸送用燃料として使用することができる。バイオマスから製造されており、カーボンニュートラルであることから、環境に優しいエネルギーである。 平成20年に、「揮発油等の品質の確保等に関する法律」が改正され、製造や販売に関し、様々な規制が強化されたところ（平成21年2月施行）。ガソリンへのバイオエタノールの混合率は3%までとされているが、環境に優しい新エネルギーの利活用促進のため、混合率の上限を緩和する必要がある。また、エタノール濃度が3%を超える燃料に対応した車両は、現行法上の保安基準に適合しておらず、道路を走ることができないため、基準を改正する必要がある。	C	－	道路運送車両法においては、大気汚染防止法第19条第1項の規定を踏まえて燃料規格を制定しているが、E3を超えるバイオエタノール混合燃料を一般車両に使用した場合、安全性及び大気汚染防止の観点から問題があり得ることから、E10燃料については、大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度や揮発油等の品質確保等に関する法律に基づく揮発油強制規格において、一般の自動車燃料として使用することがみとめられていない。また、同様な考えに基づき、国土交通省所管の「保安基準細目告示」においてもE10燃料規格及びそれを前提とした安全上、環境上の技術基準が定められていない。 一方で、バイオ燃料混合量の更なる高濃度化への対応の必要性を踏まえて、国土交通省では、平成19年10月に自動車の安全性等を確保することを要件としてE10対応車の技術指針を定め、大臣認定による試験走行を可能とする制度を実施しており、現在、北海道のとかち財団や大阪府において3カ年にわたる試験研究実証が実施されている。 なお、E10対応車の型式指定のための保安基準の改正には、この大臣認定による試験走行で得られたデータによる安全性や環境性能の検証が必要となるほか、大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度や揮発油等の品質の確保等に関する法律に基づく揮発油強制規格においてE10燃料の規格が定められる必要があり、今後、関係省庁と連携しつつ所要の検討を進めて行く考え。	右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。 また、「所要の検討を進めて行く考え」と回答されているが、今後の検討スケジュール等があれば明示されたい。	「一般車両に使用した場合、安全性及び大気汚染防止の観点から問題があり得る」とあるが、一般車両への使用の危険性は承知しており、E10対応自動車への使用を提案しているもの。 なお、E10は、米国で広く使用されており、国内自動車メーカー2社では、全てのガソリン車をE10対応としているところ。 また、E10燃料の排出ガス試験結果では、CO、NOXどちらも自動車排出ガスの許容限度を大幅に下回っている。 大気を汚染するのは排出ガスであり、排出ガスが明らかに許容限度以内であるにもかかわらず、燃料の性状として含酸素率が1.3%を超えていることにより使用を禁止する理由をご教示いただきたい。	C	Ⅲ	大気汚染防止法及び揮発油等の品質の確保等に関する法律での燃料性状の規格の原則的考え方は、我が国で使用される全ての自動車の安全性及び排ガス低減性能を確保することを前提としているものである。 したがって、大気汚染防止法における燃料の規格については、使用過程車（E10未対応車）にE10を使用した場合、排出ガス低減性能が悪化するものもあることから、含酸素率1．3%を上限として規定しているところである。 同様に、揮発油等の品質の確保等に関する法律の燃料性状の規格についても、使用過程車（E10未対応車）にE10を供給した場合の安全性が確保されず、さらに排出ガス低減性能が悪化するものもあることから、エタノール3%及び含酸素率1．3%を上限として規定しているところである。 なお、国土交通省における試験自動車としてのE10対応車の認定にあたって、排出ガス低減性能や安全性について満たすべき技術的要件を定めたE10対応車の技術指針に適合していることを確認し、公道走行試験を可能としているところ。 今後のE10の規格化については、ご提案のようなE10対応車限定の規格としての検討を進めているところであり、これに向けては、現在、環境省による審議会での検討、国土交通省及び経済産業省による3年計画での安全性及び排ガスに関する大臣認定試験研究実証等により、各省と連携して検討を進めているところ。 規格化の検討のスケジュールについては、前述の3年間の実証事業の結果を受けて規格化を行う見込み。 また、今後E10対応車の型式指定及び登録のための道路運送車両の保安基準を策定するためには、現状では排ガスのデータ等が十分でないことから、現在、環境省による審議会での検討、国土交通省及び経済産業省による3年計画での安全性及び排ガスに関する大臣認定試験研究実証等を行っており、これらの検証結果を受けての型式指定のための保安基準改正について、大気汚染防止法及び揮発油等の品質の確保等に関する法律でのE10燃料規格の検討等とも併せて、各省と連携して検討を進めているところ。 保安基準改正の検討のスケジュールについては、E10規格化の検討と同様に、前述の3年間の実証事業の結果を受けて行う見込み。	十勝エネルギー特区	1014020	十勝エネルギー特区推進協議会	北海道	経済産業省 国土交通省 環境省
1220030	次世代自動車（電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車）のナンバープレートの塗色要件の緩和	道路運送車両法第39条第2項及び第76条 道路運送車両法施行規則第11条第1項（第1号様式・備考（3））及び第45条（第12号様式・備考（3））	登録自動車の自動車登録番号標の塗色は、事業用自動車にあっては緑地に白文字とし、自家用自動車にあっては白地に緑文字としている。 検査対象軽自動車の車両番号標の塗色は、事業用自動車にあっては黒地に黄文字とし、自家用自動車にあっては黄地に黒文字としている。		現在の軽車両及び普通車については、指定されている自家用及び業務用ごとにナンバープレートの塗色要件を緩和し、次世代自動車専用の塗色（軽車両（自家用）には「薄青色地」に「黒色文字」、軽車両（業務用）には「濃青色地」に「黄色文字」、普通車（自家用）には「薄青色地」に「緑色文字」、普通車（業務用）には「濃青色地」に「白色文字」で表記）とする。	次世代自動車（電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車）のナンバープレートの塗色要件を緩和し、内燃機関を用いた自動車と次世代自動車との差別化を図り、もって次世代自動車の普及促進による自動車からの温室効果ガス排出量削減を目指す。 【提案理由】 低炭素社会の実現に向けて、石油燃料を利用しない次世代自動車（CO2排出量ゼロの電気自動車や電池走行時のCO2排出量ゼロのプラグインハイブリッド自動車）の本格普及に向けて、平成21年3月31日に京都府は経済産業省から「EV・PHVタウン」に選定され、モデル地域として率先した車両導入や充電インフラの整備を実施する。 今後の本格普及に際して、高速道路や駐車料金の割引などの優遇措置が検討されているが、現在の軽車両及び普通車については、自家用及び業務用ごとにナンバープレートの塗色が指定されており、外見だけでは次世代自動車と内燃機関の自動車との差異が判断できない。 ついては、今後の低炭素社会の実現には必須である次世代自動車の普及に向け、内燃機関の自動車との差別化を図るため、ナンバープレートの塗色要件の緩和を要望する。 【具体的な提案内容】 次世代自動車のナンバープレートについては、軽車両（自家用）には「薄青色地」に「黒色文字」、軽車両（業務用）には「濃青色地」に「黄色文字」、普通車（自家用）には「薄青色地」に「緑色文字」、普通車（業務用）には「濃青色地」に「白色文字」で表記する。	C	－	自動車登録番号標等は、自動車の所有権の公証及び行政目的（環境保全、徴税、交通取り締まり、自動車を使用した犯罪の抑止）のため外見上から個々の自動車を特定し、識別することのできる唯一の標識である。従って、自動車登録番号標等は何人にも分かりやすく見やすいものであることが求められ、また全国を移動するという自動車の性質から塗色についても全国一律の基準で表示する必要がある。 また、自動車登録番号標等は、車両の安全確保や各種取り締まり（交通違反、犯罪、環境対策など）を行うに際して、視認性、識別性、耐久性が最も重要であり、塗色の要件を緩和することで、程度の差はあるにせよ、視認性、識別性等を損なう恐れが生じる。 さらに塗色を変更することにより、国交省の検査登録システムのみならず、ナンバープレート情報読み取りシステムを利用する警察や道路管理者、民間駐車場等各種システムに与えるコスト負担、或いは、頒布数が希少であることから、ナンバープレートメーカーが特注品として生産することで見込まれるユーザー負担の増加も考えられる。 以上の理由により、ご提案の次世代自動車のナンバープレート塗色要件の緩和については、現時点では対応困難である。	貴省の回答によれば、「自動車登録番号標等は行政目的のために個々の自動車を特定・識別する唯一の標識」である。ならば、提案者が例示するような次世代自動車に対して民間企業等がなんらかの優遇を行う場合においても、外見上から該当車両であることを識別する最も確実な方法は、自動車登録番号標等であると考えられる。この点において、低炭素社会に寄与する次世代自動車の普及のために、本提案の意図する次世代自動車とその他の自動車の自動車登録番号標等の差異化による識別可能化の検討を進められたい。 上記及び右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	○自動車登録番号標は、何人にも分かりやすく見やすいものであることが求められ、全国一律の基準で表示する必要があることから、今回の塗色に関する提案についても、全国一律の緩和措置としていただきたい。 ○塗色の要件を緩和することで、程度の差はあるにせよ、視認性、識別性等を損なう恐れが生じるため、今回の塗色に関する具体的な配色にはこだわらず、より視認性・識別性等を損なわない配色としていただきたい。 ○塗色の変更による国及び民間のシステム変更に伴うコスト負担が懸念されるが、今後の温室効果ガス排出量削減に向けた次世代自動車（電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車）の本格普及のためにも、ナンバープレートの差別化をはかり、当該車両への「環境価値」を高めることで車両の普及を支援するとともに、利用者への優遇措置に際しても外観だけでは内燃機関の自動車との差異が判断できないことから、車両発売初期であるこの時期から塗色要件の緩和を要望する。 ○また、次世代自動車（電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車）の普及についても今後急激な増加が見込まれることから、早期の対応を要望する。	C	－	○現在の塗色の区分による自動車の規格や目的の識別は、既に広く社会に定着しており、警察等の官公庁や高速道路会社・民間駐車場等民間事業者の各種システムでは、現行の塗色を前提として設計されているところである。新たな塗色の増加は、国交省の検査登録システムばかりではなく、警察をはじめこれら各種システムの読み取り機器の改修等が必要となることが想定されるため、新たな投資に見合う導入メリットの検証が重要であるが、単に内燃機関の自動車との外見上の識別だけが目的であれば、ステッカー等の貼付による識別で十分であると考える。国交省や警察のシステム改修には、ご当地ナンバーの例を踏まえれば数千万から数億円のコストがかかることが想定されるが、膨大な税金を投入することとなるため、極めて慎重に検討する必要がある。 ○次世代自動車のうち電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車について、ナンバープレートで区分することが提案されているが、次世代自動車の対象としては電気自動車やプラグインハイブリット自動車ばかりではなく、平成20年7月閣議決定の「低炭素社会づくり行動計画」においては、『二酸化炭素削減を行うため、次世代自動車（ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等）について、2020年までに新車販売のうち2台に1台の割合で導入することを目指すこと』とされており、環境対応車に対する各自動車メーカーの開発戦略が異なる中で、一部の環境対応車のみナンバープレートにより区分することは公平性を欠くおそれがある。 ○また、将来的な環境基準の強化や新たな環境技術の開発・実用化により、ある時点では対象車としてナンバープレートを交付されていた車が、その後、対象車ではなくなるということも想定され、識別しようとする対象自動車の見直しに伴いナンバープレートも変更が生ずるなどの流動性が懸念されるが、ナンバープレートは、そもそも自動車の基本IDとして恒久性が求められるものであり、環境性能評価等、随時実施される制度変更に合わせて、柔軟に対応することは困難である。また、ナンバープレートの回収や新たに交付することは、国民のコスト面、実務面での負担を伴うものである。 ○外見上における環境対応車の優遇については、国交省において、（1）2000年に「低排出ガス車認定制度」を創設し、認定を受けたレベルに応じたステッカー（☆マークにて表示）を、（2）CO2削減の取組として、2004年より燃費基準達成レベルに応じたステッカーを作成し、当該ステッカーが後部ガラスに貼付されていることにより、国による環境性能の評価・認定は、外見上一目瞭然となっているところである（当該環境性能評価・認定に応じて、平成21年度に行われているエコカー減税、補助金の対象車を決定）。利用者への優遇措置に際して外見だけでは内燃機関の自動車との差異が判断出来ないということについては、そうした措置が真に必要であれば、京都府において、例えば独自にステッカーを作成・配付し対応することは可能であると考える。 ○以上の理由により、ご提案の電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車のナンバープレート塗色要件の緩和については、対応困難である。		1020010	京都府	京都府	国土交通省
1220040	九州北西部4県の空港を佐賀空港に集約し、24時間運行可能な国際線のハブ空港を実現	—	—		24時間運行の航空法の弾力的運用	九州北西部4県（福岡・長崎・熊本・佐賀）の空港を佐賀空港に集約し、24時間運行可能な国際線のハブ空港を実現する（詳細別紙）	E		本要望事項は、規制の特例措置という観点から答えられる内容ではない。							1026040	個人	長崎県	国土交通省
1220050	抜本的な使用過程車対策の実施	自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減に関する特別措置法	自動車NOx・PM法に基づき、対策地域においては、トラック・バス等及びディーゼル乗用車のうち排出基準を満たさないものについて、一定の期間が経過した後、自動車検査証を交付しない規制措置（車種規制）を講じている。		抜本的な使用過程車対策の実施	平成22年度までに対策地域のすべてで大幅な大気環境の改善を図れるように、更なる法改正により、域外からの流入車規制を図るとともに、規制不適合車を識別するためのステッカー制度を構築するなど、実効性かつ即効性ある措置を講じること。 また、規制適合車の利用促進、対策地域内で車検更新できない排出ガス濃度の高い旧式な車両の利用抑止に向け、国が自ら物品購入や工事等において率先的に取り組んでいくとともに、荷主等に対する意識喚起および取組の促進を図ること。 （提案理由） 首都圏の一都三県では、平成15年10月1日から条例によるディーゼル車規制を実施し、八都県市で連携協力してディーゼル車対策に取り組んでいる。都における平成17年度大気監視結果では、浮遊粒子状物質の濃度は昭和48年度の測定以来、初めて全測定局で環境基準を達成したが、幹線道路沿いに残る二酸化窒素の高濃度汚染は依然として深刻な状況にある。 国は、平成19年5月、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減に関する特別措置法」（いわゆる「自動車NOx・PM法」）を改正したが、同法は、走行規制でなく保有規制であることや重点対策地区が交差点近辺の限られた範囲に限定されること、指定地区に係る計画書の作成義務が一部の事業者に限られることなどの課題を抱えており、その内容は流入車対策を始めとして不十分なものである。	D	―	平成20年1月に施行された「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法を一部改正する法律」に基づき、流入車を使用する事業者による計画的な取組を促進する等により、大気環境の改善を図ることとしている。 また、自動車NOxPM法による流入車を運行する事業者に対する排出基準適合車の使用の努力義務や荷主事業者に対する排出抑制の努力義務の実施を促し、排出基準適合車の普及を促進するため、車種規制に適合しているトラック・バス等にステッカーを貼付する「自動車NOx・PM法適合車ステッカー制度」を、平成20年1月から任意の貼付制度として実施しており、まずはステッカー貼付の促進に尽くしてまいりたい。 更に、政府は平成13年から、グリーン購入法に基づき、低公害車導入を促進している。平成16年度末には政府の全ての一般公用車について低公害車への切り替えが完了している。 荷主等に対する意識喚起及び取組の促進についてはNOxPM法において事業者の努力義務の実施が促されている。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	「自動車NOx・PM法適合車ステッカー制度」であるが、現行の任意申請の方式によったのでは、今後貼付が大幅に進むことは見込めず、また同ステッカーによって車種規制に適合した車か否かを識別することは困難であることから、貼付の義務化や車検制度の活用など、実行性あるしくみを構築していくことが必要である。	D	―	平成20年1月から施行している「自動車NOx・PM法適合車ステッカー制度」の積極的な推進を図るため、全国各地での説明会の実施等を行った。引き続き、制度の周知・啓蒙を実施してステッカー貼付の促進に最善を尽くし、排出基準適合車の普及促進等に努めてまいりたい。 なお、都道府県の条例により、特定の地域を発地又は着地として自動車の運行を行う者に対して、一定の標章の表示を義務付けている自治体もあると承知している。		1029010	東京都	東京都	国土交通省 環境省
1220060	過疎地域における一般貸切旅客自動車運送事業開始にかかる要件の緩和	道路運送法（昭和26年法律第183号）第6条 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19年8月13日近運自一公示第11号）1.（4）	一般貸切旅客自動車運送事業の許可に関する審査基準として、最低車両数について、営業所を要する営業区域毎に3両とする（ただし、大型車を使用する場合は、営業所を要する営業区域毎に5両。）。		平成11年12月28日近運旅一公示第51号「一般貸切旅客運送事業等の許可に関する審査基準で定められている最低車両数3両を減数両で認められるよう規制の緩和を求めるものです。	過疎地域であり、高齢化率も30%を越える滋賀県余呉町において当社は「余呉町の路線バスを将来にわたり維持する」ため、コミュニティビジネスとしてバス会社を昨年7月８日に設立し、11月からは町外事業者が運行していた廃止代替路線事業を引き継ぎ路線運行を実施しています。運行にあたっては「町、住民、事業者の三者による運行」を目指しており、地元有志の呼びかけにより設立された地域公共交通支援組織「余呉のバスを育てる会」と当社と町が月１回程度話し合いを行い、すぐに改善ができることは改善を行い、その結果として運行ダイヤや路線運行の改善を図ることができました。 このような中、運行欠損の削減ができたとはいえ、廃止代替路線である路線を運行しているため、運行欠損が発生し、その分については町の補助を受けている状況であり、次の事業として計画をしている町の活性化につなげる定期観光バスの運行、利用者、住民から強く要望がある貸切バスの運行を実施したいと考えており一般貸切旅客運送事業の許可の申請を検討しています。 しかしながら、一般貸切旅客運送事業については一般貸切旅客運送事業の許可等に関する審査基準において最低車両数が3両と定められており、補助による廃止代替路線の運行を行っている当社においては3両を確保するまとまった資金の確保が困難であります。よって、貸切事業は当社が過疎地域の地域公共交通を将来にわたって運行するために必要な事業であるため、その地域の現状を考慮してもらった上で最低車両数の基準を下げていただくよう規制の緩和を求めるものです。	C	－	最低車両数規制は、貸切バスの運行管理と整備管理を的確に行うことや、事故が発生した場合の補償や現場での対応を確実に行えるだけの体制を確保する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おり、これを緩和することは困難である。							1037010	株式会社余呉バス	滋賀県	国土交通省
1220070	地域を限定し、観光外国人を対象としたカジノ設置及び関連法の制定	—	—		西九州地域におけるハウステンボス場内で観光外国人を対象としたカジノを設置し、新たな地域再生・地域振興の戦略モデルを構築するため、カジノ設置及びカジノ関連法の制定を求めるもの。 具体的内容として、刑法185、186条の規定による違法性を阻却するため、同35条の「法令又は正当な業務による行為は罰しない」を根拠に、カジノ関連法を制定することでカジノ特区を実現しようとするものである。 今回の提案に際しては、単にアイデアとしてだけでなく、より具体的なものにするため法案及び事業スキームを添付し提案を行う。	福岡県、佐賀県、長崎県を含む西九州地域を舞台とし、我が国で東アジアに最も近いという立地ポテンシャルと環大村湾の豊富な自然環境や歴史・観光資源等の既存ストックを活かした国際的滞在型リゾート地を目指す。その一つの手法として、ハウステンボス場内で、観光外国人を対象としたカジノを設置し、環境共生型の本格的リゾートエリアとしての新たな地域再生・地域振興の戦略モデルを構築する。これにより、22万人の外国人観光客の利用とそれに伴う170億円以上の経済効果、1,700人相当の雇用誘発効果が見込まれ、地域経済の活性化、雇用機会の創出、税収の確保等が期待できる。 提案理由 昨今の世界的金融危機と円高による外国人観光客の激減は、西九州地域の代表的産業である観光産業に壊滅的な危機をもたらす可能性があり、地域経済の再生・振興の為には、カジノという新しくかつ国際的にインパクトのある地域戦略に取組む必要がある。これまでも大阪府などがカジノ関連の特区を提案しているが、いずれも刑法で特定地域について適用を排除することはできないとし検討まで至らなかった。しかし、今回の提案は刑法35条を根拠に、新たな法律を制定することでカジノ施行の法的正当性を確保したいと考えている。又、本年4月の参議院内閣委員会において、カジノ特区についても大いに議論すべきとの大臣の発言もあっていることから、別添の法律（案）について検討して頂きたいと考えている。なお、カジノ導入による懸念事項として、暴力団等の介入、治安悪化、青少年への影響、依存症問題等が一般的に言われるが、法による厳格な執行・監視、場所と対象者の限定により回避できると考えている。	―	－	刑法は法務省の所管法律であり、カジノ実施の法的妥当性について当省で回答することはできないが、カジノ実施については、その是非について賛否が大きく分かれる問題であるため、十分な国民的議論が必要と考えている。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	世界的金融危機と円高による外国人観光客の激減は、西九州地域の代表的産業である観光産業に壊滅的な危機をもたらす可能性があり、地域経済の再生・振興の為には、カジノという新しくかつ国際的にインパクトのある地域戦略に取組む必要がある。又、カジノを合法化している国は世界で120ケ国を超えており観光立国を目指す上で、この流れに遅れを取ってはならないと思われる。法務省の回答で「いずれかの省庁においてカジノを法制化する法律を立案することになれば、その内容について法務省が個別に当該省庁との協議に応じる用意はある」としていることから、今回の提案である特別法（案）について、観光振興の面から検討して頂きたい。	―	―	自然や歴史、文化など我が国の観光には多様な魅力がある中で、カジノをどのように位置づけていくのかということについては、カジノ導入に伴う社会的影響が大きいと考えられることからも、慎重な検討を行う必要があり、様々な分野における幅広い国民的議論が必要と考えている。	-	1047010	佐世保市、長崎市、諫早市、大村市、西海市、嬉野市、武雄市、佐世保商工会議所、西九州統合型リゾート研究会	長崎県	警察庁 総務省 法務省 国土交通省

12 国土交通省 非予算(特区・地域再生 再検討要請回答).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	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	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・関係府省庁
1220080	通訳案内士制度の見直し	【通訳案内士法】 第三条 通訳案内士試験に合格した者は、通訳案内士となる資格を有する。 第五条 通訳案内士試験は、通訳案内士として必要な知識及び能力を有するかどうかを判定することを目的とする試験とする。 第六条　通訳案内士試験は、筆記及び口述の方法により行う。 2　筆記試験は、次に掲げる科目について行う。一　外国語　二　日本地理　三　日本歴史　四　産業、経済、政治及び文化に関する一般常識 3　口述試験は、筆記試験に合格した者につき、通訳案内の実務について行う。	通訳案内士になるには、観光庁長官が実施する「通訳案内士試験」に合格して、都道府県に登録する必要がある。		ビジットジャパンで今後予想される外国人旅行者増加に対応するし、交流人口の活動を目的とし、資格を取得しやすくするための制度見直しを行う。	【実施内容】 通訳案内士資格を取得しやすくする為に、現行の「語学能力検定試験」制度ではなく、講習受講者が一律で取得できる制度へ変える。 【提案理由】 現状、通訳案内士の試験合格率は20%以下（英語1065人／5244人中・20%、中国語182人／1593人中・11%)であり、また資格を取得しても73%（1,0403通のアンケート中、同業務に従事していない人は3446人との結果）が活かせていない現状がある。通訳案内士という業務のニーズが少ないこと、認知度が低いことや安定しないことが原因として考えられ、フルタイムでの就業が難しいこともあげられる。そこで、帰国子女や海外赴任経験のあるシニア層や子育てが落ち着いた主婦を主な対象とし、通訳案内士試験に代わる認定講習を新たに設置し、外国人観光客へ交流拡大・親善を図りながらガイドができる仕組みを組織化する。	F	Ⅰ	これまで試験制度の見直しを行ったことにより、近年、通訳案内士試験の合格率は上昇してきているが、本年６月より通訳案内士制度の抜本的な見直しも視野に入れた検討を行うために「通訳案内士のあり方に関する検討会」を開催し、平成２２年６月を目途にとりまとめを行う予定。	右の提案主体からの意見を踏まえ、回答されたい。	通訳案内士試験を「講習受講者が一律で取得できる仕組み」にし、現実に観光客から求められる「ホスピタリティ」や、地理・歴史に加えて「各分野知識（地域店舗、文化、アート）」の講習・研修を充実させていくべきと考えます。上記制度により、受験者の門戸は広がり、利用者側のニーズでもある「短期間、短時間」で働きたいと願う「シニア層、主婦層」からも通訳案内士が生まれ、雇用のミスマッチ解消に繋がると考えます。 また「通訳案内士のあり方に関する検討会」が今後毎月1回開催されるとのこと。人材サービス会社として参加させて頂き、意見を述べる機会を作って頂くことも要望いたします。	F	Ⅰ	「通訳案内士のあり方に関する検討会」においては、2020年2000万人時代に向けた制度の抜本的な見直しを検討しています。 また、傍聴者の方からはアンケートという形で、毎回意見をお伺いさせて頂いております。		1073080	株式会社パソナグループ シャドーキャビネット	東京都	国土交通省
1220090	床面積１０㎡以内の公共施設新築時の建築確認等の緩和（バスシェルター、四阿等小規模な公共施設新築）	・建築基準法第６条第１項第４号 ・建築基準法第７条 ・建築基準法第４４条第２項 ・都市計画法施行規則第６０条	・建築基準法第6条第1項第4号に掲げる建築物を建築しようとする場合、その計画が建築基準関係規定に適合するものであることについて、建築主事等の確認を受けなければならない。 ・建築基準法第6条第1項の規定による工事を完了したときは、建築主事等の検査を申請しなければならない。 ・建築物は、道路内に、又は道路に突き出して建築し、又は築造してはならない。ただし、公益上必要な建築物で特定行政庁が通行上支障がないと認めて建築審査会の同意を得て許可したものについてはこの限りではない。 ・建築基準法第6条第1項又は第6条の2第1項の規定による確認済証の公布を受けようとする者は、その計画が都市計画法第29条第1項等の規定に適合していることを証する書面の交付を都道府県知事等に求めることができる。		・建築基準法第6条第1項第4号建築物の建築等に関する申請及び確認 ・建築基準法第7条建築物に関する完了検査 ・建築基準法第44条第2項道路内の建築制限に係る建築審査会の同意 ・都市計画法第29条（施行規則第60条の開発許可等不要証明書）開発行為の許可（建築基準法第6条関係） 以上、4項目についての免除	本市では、平成16年1月から小型ノンステップバス3台によるコミュニティバスの運行を開始しました。運行初年度の利用者数は32，000人でしたが、平成20年度は67，000人に増えており、その内の75%が65歳以上の高齢者であります。 このように、コミュニティバスの利用者の大部分が高齢者であることから、バス停に日差しや雨を防ぐためのバスシェルターの設置要望が多く寄せられております。 市としても市民の要望に応え、今後は地域公共交通活性化・再生総合事業により、可能な限りバスシェルター及びベンチを設置して行きたいと考えています。しかし、バス停にシェルターを新築する場合、建築基準法第6条により、建築確認申請が必要となります。また、市街化調整区域で新築する場合は、更に開発許可等不要証明の申請も必要となり、申請手数料や検査手数料などの費用も伴います。 床面積が10㎡以内の「増改築」であれば建築確認は不要ですが、バスシェルター等床面積が10㎡以内の公共施設の「新築」に関しても建築確認等を免除し、建築場所の報告のみで足りるようにして頂きたい。	C	―	建築基準法は、建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としている。この目的を達成するため、建築物の着工前及び工事完了後に、それぞれ建築確認及び完了検査を受けることが義務付けられている。 今回の御要望においては、小規模な建築物について建築確認及び完了検査を免除する旨をご提案頂いているところであるが、建築物については、その規模に関わらず、安全上、防火上及び衛生上の性能を有することを担保する必要があるため、御要望の内容の実現は困難である。 なお、御提案においては「床面積が10㎡以内の「増改築」であれば建築確認は不要」との記述があるが、増築又は改築に係る部分の床面積の合計が10㎡以内であっても、防火地域、準防火地域においては建築確認は必要となる。 また、小規模なバスシェルター等であっても、道路内に設置する場合には、周辺の状況を踏まえて、特定行政庁が通行上支障がないと認めて建築審査会の同意を得て個別に許可することが必要であり、裁量性の高い行政処分である許可手続きにおいて建築審査会における公平中立な審査手続きを緩和することは困難である。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	バスシェルターの規格形状については統一する方向で考えております。つきましては、1箇所目のバスシェルターについては建築確認を受けるが、2箇所目以降については、1箇所目の建築確認の写しや1箇所目と同一の規格形状を証明する関係図書を添付した報告書を提出することによって、建築確認申請に代えさせて頂き、その際、確認申請手数料や完了検査手数料を免除し、建築確認に要する手続日数を削減して頂きたい。なお、設置予定地域は防火・準防火地域ではなく、道路内に設置する場合は、その都度道路管理者や警察と協議し、占用許可や安全性等の一定要件を満たした上で整備を進めたいと考えております。	C	―	建築基準法は、建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としている。この目的を達成するため、建築物の着工前及び工事完了後に、それぞれ建築確認及び完了検査を受けることが義務付けられている。 今回、同一規格形状のバスシェルターについて確認申請の手続き等の緩和を御要望頂いているところであるが、敷地の場所等に応じて建築基準関係規定の適用関係や通行上の支障は異なると考えられるため、同一の規格形状であっても、個別の計画について通常の建築確認と同様の審査を行うことになることから、御要望の実現は困難である。		1021010	小野市	兵庫県	国土交通省
1220100	土地区画整理事業における施行区域外の宅地への換地に係る要件緩和について	土地区画整理法第86条第1項	土地区画整理事業の施行者は、施行地区内の宅地について換地処分を行うため、換地計画を定めなければならないこととされている。		現行法による施工区域内での換地処分について、施工区域外を含めた一体的な地域整備を行う目的に寄与するために一定の条件を満たしている区域外の土地を含めることができる換地要件の緩和	（地区の概要と現状の課題） 本地区は、バブル時に住宅開発を目的とした民間企業等による先行買収が虫食い的に行われ、地権が混在した状態となり、土地の荒廃が進み、農業従事者の就農意欲低下による耕作放棄地が拡大するなど、地域振興にも大きな支障をきたしている。これらを解決するため、地権者と学識経験者等が中心となって検討を重ね、「岸和田市丘陵地区整備計画基本構想」を策定し、同地区を都市的整備、農的整備及び自然保全の各エリアに分類し、それぞれが連携するようなまちづくりを目指しているが、地権の混在や地権者が希望する整備エリアが異なるため、それぞれの土地を整理、交換するための方策を立てることに苦慮している。 （提案内容） 今回、この都市的整備エリアで土地区画整理事業を実施する予定であるが、現行法では同エリア内に存する土地が換地の対象地となっている。今回、同エリア内だけでなく、土地所在等が確認できるような同エリア外の土地を含めた換地処分が可能となれば、各地権者の所有する土地が活用され、地域振興が図られるものと考えられる。 （法の趣旨から考えられる問題点とその解消策） 法の趣旨は従前に変えて土地の利用増進を図る目的であり、その負担として減歩や清算金などが必要とされ区域外を換地対象とすると不均衡が生じる事が懸念されるが、本地区は土地の所在に関係なくその整備に応じた負担を一律とする事で、各地権者の不公平感も無いと考えられる。	C	―	土地区画整理法（以下単に「法」という。）第８６条第１項は、「施行者は、施行地区内の宅地について換地処分を行うため、換地計画を定めなければならない。」こととしており、施行地区内であることが必要である。 施行地区外の土地について土地区画整理事業を施行しようとする場合には、施行地区に当該土地を編入する事業計画変更が必要である（都市計画変更が必要となる場合もある）。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	貴省回答にある区域の変更については、都市的整備を希望する地権者が連続しておらず、仮に区域変更すると都市的整備を望まない地権者も含まれ、反発を招き事業の進捗に支障をきたす恐れがあります。故に一定の区域を定め地区外に土地を有する点在する地権者を地区内に転入換地し、その土地に対して公共減歩等の負担をし、一方、地区内の都市化を望まない地権者を地区外に転出換地することで事業を無理強いする事がなく希望する利活用をそれぞれの事業に従い負担することを考え、財産権の保護や制約を加える根拠を定めるために法的な制限を地区外の地権者に求めるよう提案するものであります。	C	―	換地処分を行うためには、施行地区内の宅地について換地計画を定めなければならないところであるが（法第８６条第１項）、仮に施行地区外の土地を特例的に換地処分（法第１０３条等）の対象とするのであれば、換地計画への記載が求められる（法第８６条等）ことのみならず、法律上、地権者間若しくは従前地と換地間の衡平性を担保し、又は換地処分の対象となるすべての私人の財産権を合理的に制限するため、建築行為等の制限（法第７６条）、建築物等の移転又は除却（法第７７条）、保留地減歩、公共減歩、照応の原則（法第８９条）、仮換地指定（法第９８条等）、清算金（法第１１０条）（、土地区画整理組合による事業であれば、組合員への賦課金徴収等の組合運営に係る規定）その他の関係諸規定を必然的にその適用対象とする必要があることから、結局施行地区外の宅地は、施行地区内の宅地と同等の扱いをすることとなってしまう。 したがって、換地を行うためには、法の構造上、実質的に施行地区内の宅地として換地することと変わりがないため、施行地区外の土地を施行地区に編入した上で、換地処分を行うことで足りるものである。 なお、照応の原則については、私人の財産権を合理的に制限するための土地区画整理事業の根幹をなす規定であることにかんがみると、特区であっても適用する必要があることは異論のないところであるが、御要望の施行地区外からの換地又は施行地区内からの換地は、従前地と照応しない可能性がある。 また、御要望について、現行法による土地区画整理事業においては、施行者による先行買収、仮換地の売買、保留地取得等に係る様々な税制特例が設けられているところであるため、転入又は転出に際しての負担軽減が既に図られているものである。 以上にかんがみ、施行地区外の土地との換地に係る御要望の実現は困難である。		1024010	岸和田市	大阪府	国土交通省
1220110	高規格堤防の採択基準の緩和	高規格堤防整備と市街地整備の一体的推進について（建設省都計発第146号・建設省河治発第85号、平成6年11月21日、建設省都市局長、建設省河川局長通達）	高規格堤防の整備については、市街地との一体的整備により良好な市街地の形成を図ることが特に重要であることから、関係機関が協力して積極的に地区計画等の策定、土地区画整理など市街地開発事業の実施に努めることとされている。		大都市を流れる大河川で実施されている高規格堤防事業は、手戻り防止（新しい高層建物を壊す）や盛土の際の民家の一時移転費を安くする観点から市街地整備事業など面開発と同時施行されている。破堤すると甚大な被害が発生するゼロメートル地域は戸建て住宅が連続し、既に区画整理が終了していたり新しい街づくり計画のない所が多く、水害時の避難場所としても緊急度が高いにも拘わらず、現在の運用基準では高規格堤防建設の目途が立たない。運用基準を緩和して欲しい。	西新小岩3丁目は荒川・中川兼用左岸堤に面した1kmの区画整理が完了した住工混在地域である。以前は川面が眺められ、安全かつ好環境の地域であったが、4mを越す地盤沈下で堤防天端と3階が同じ高さになり、危険かつ堤防に張り付いた劣悪環境になった。此の地域全体がゼロメートル地域なので、ハザードマップでは松戸市などへの広域避難対象地域である。当地域は開発利益が無いので民間開発が無く、区画整理完了地域のため行政の開発計画も無い。まちづくりと同時施行が前提の現在の高規格堤防採択運用基準では将来にわたって堤防が出来ない。地震時の堤防強度は、阪神を含め既往大地震には耐えられる。しかし、阪神高速道路転倒や柏原原発の外力観測値から判断して想定以上の外力で破堤することは十分考えられる。ゼロメートル地域は平常水位でも水深3mの水没した街となり、破堤被害の甚大さはニューオリンズで実証されている。平成16年度全国都市再生モデル調査を初め、河川環境管理財団の研究助成を受けて水害に関する勉強会を6年間にわたり地元民と行った結果、区民は高規格堤防の必要性を痛感している。 現状は市街地整備事業が先に計画され、それに高規格堤防事業が乗っかる形であるが、ゼロメートル地域のような高規格堤防の緊急性が高い地域については、高規格堤防事業者が先に乗り出し、市街地整備事業者を勧誘するシステムを作って頂きたい。これが前例となり地元民主体の堤防づくり・街づくりが始まり新しいインフラ整備手法の確立になる。	C	―	高規格堤防の整備は、大幅な土地の形質の変更を伴うとともに、整備後、区域内の土地は通常の利用に供するものであることから、土地区画整理事業など沿川地域の市街地整備と一体的推進を図るものであり、治水安全度の向上及び市街地整備の両者に対する地域の合意形成が不可欠である。 このため、沿川整備基本構想の策定のもと、市町村都市計画部局による「沿川市街地整備計画」を河川管理者と協議のうえ策定することとしている。 沿川地域の市街地整備は、自治体の財政状況や地域の総意、開発動向なども踏まえ、基本的に区等においてその実施が判断されるものであり、そのような意志決定が無いままに高規格堤防に偏重して事業を進めることは、無秩序な土地利用が生じたり、不完全な整備に止まることがあり得るばかりでなく、それまでの地域コミュニティに混乱をもたらす可能性がある。 したがって、高規格堤防の整備は重要であるが、具体の整備にあたっては、あくまで土地区画整理事業など沿川地域の市街地整備と整合を図った一体的な整備であることを前提としているところである。 貴法人が取り組まれている市街地の防災機能の充実に向けた活動が、さらに沿川地域に浸透し、その機運が高まれば、市街地整備の実施主体である区においても、あらためて市街地開発を具体化することは十分考えられ、その段階で連携して高規格堤防の整備を進めてまいりたい。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	「高規格堤防整備と市街地整備の一体的推進について」には、市街化整備事業と高規格堤防事業の計画順序について、①最初に市街化整備事業者（区）が市街化整備事業を行なう計画を立て、②河川管理者がその市街化整備事業計画を受け、高規格堤防事業を市街化整備事業と併せて実施する、とは記載されていないが、実際はそのような構図（市街化整備事業者が先に名乗り出て、河川管理者がそれに乗っかる、という構図）になっている。当該通達では、①最初に河川管理者が高規格堤防事業計画を立て、②市街化整備事業者がその高規格堤防事業計画を受け、市街化整備事業を高規格堤防と併せて実施する、という構図も考えられるのかご教示頂きたい。	C	―	都市部において高規格堤防事業を行う際は、沿川地域の市街地整備と一体的に進める必要があります。 このため、計画段階から都市計画担当部局及び河川管理者の間で十分な連絡調整を行うことが重要であり、また、関係機関が協力、連携して事業を進めることとしております。 引き続き、関係機関との連携を深め、高規格堤防の整備に努めてまいりますので、ご協力をお願いします。		1030010	特定非営利活動法人「ア！安全快適街づくり」	東京都	国土交通省
1220120	「1205(1214)重量物輸送効率化事業」の拡充提案 （現行特区内限定での、3軸ポールトレーラの新規製作・登録による、重量物輸送効率化事業の実施）	道路法第47条、第47条の2 車両制限令第3条第4項、第5項 （関連法：道路運送車両の保安基準第2条、第4条、第4条の2、第6条、道路交通法）	・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りやむを得ないと認めるときは、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、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができる。 ・自動車は長さ12メートルを超えてはならない。 ・ポールトレーラの車両総重量については、最遠軸距7メートル以上で25トンを超えてはならない。 ・自動車の軸重は10トン、隣接軸重については、その軸距が１．８メートル未満である場合には18トンを超えてはならない。 ・自動車の最小回転半径は、最外側のわだちについて12メートル以下でなければならない。	1205（1214）重量物輸送効率化事業	3軸ポールトレーラの新規製作・登録による重量物輸送効率化事業を実施する為に、現行特区の基準緩和項目（車両総重量）に下記の緩和項目の追加認可をしていただきたい。 (1)長さの基準緩和（12m⇒18m） (2)最小回転半径基準緩和（12m⇒13.9m） また、上記（1）、（2）の緩和の上、既存特例措置1205（1214）を用い、既存特例措置1205（1214）の要件を満たした上で積載重量を33.3t、車両総重量を52.3tとしたい。 （添付資料①「3軸ポールトレーラ連結検討書」に詳細記載）	「1205(1214)重量物輸送効率化事業」を用いた3軸セミトレーラにより薄板コイルの輸送は効率化されているが、「1205(1214)重量物輸送効率化事業」の基準緩和項目に、長さ、最小回転半径を追加し、3軸ポールトレーラの新規製作・登録をすることによって、18m鋼片の輸送についても効率化を図りたい。 代替措置：公道の通行は国道・市道を横断するのみであり、公道の走行範囲が限定される。その他は構内(私有地)道路の走行（構内道路の速度規制は30km／h）となり、安全面は確保される。（更に、NR装置装着により速度制御（約58km／h）を行い、安全面の強化を図る。また、既存ポールトレーラ（添付資料④参照）の走行（公道横断、構内道路走行共）については過去15年間交通事故は皆無である。） 道路の維持管理に係る協定書は、関係先（県・市）と締結済みである。	A	Ⅳ	ご提案の車両については、現在の重量物輸送効率化事業の要件に加え、当該地域のような公道を横断する場合に限れば、長さ及び最小回転半径の緩和も可能であると考えられるため、新たな特例措置として対応していきたいと考えます。							2002010	新日本製鐵株式会社棒線事業部釜石製鐵所、日鐵物流釜石株式会社	岩手県	国土交通省
1220130	普通河川等保全条例における土木工事に対する都道府県知事許可基準の緩和	普通河川等保全条例	土木工事を施行しようとする者は、知事の定めるところにより、その許可を受けなければならない。		普通河川等保全条例における土木工事は、都道府県知事の許可をむねとしているが、土木工事規制を特区内のみ緩和していただきたい。	①弊社は、大竹市に一筆で約264万㎡の山林を所有しており、同山林を開墾し100万㎡規模(畑50万㎡、果樹園50万㎡)の大型農園を造りたい。②また、全収容戸数約300戸の住宅分譲事業(建物：木造平家建約30坪、畑約100坪）を計画し、自然の中でスローライフを楽しむ環境を提供する。敷地は約500㎡/1住居とし、全体で約30万㎡を同山林内の住居地域とする。住人の交流を促進する集会所等も同山林内に現在建築中であり、同地域に一つの村を造り、大竹市栗谷町の過疎化にストップをかけ、人口拡大に貢献する。又、同住居地域より搬出される全てのゴミは、同敷地内に設備を設置し、再利用することを基本とし、一切敷地外に搬出しない。③現在、バイオマスタウン構想に取り組むべく(社)日本有機資源協会と協議中であり、今年中に基本計画案を大竹市に提出する。同バイオマスタウン構想の計画立案、実施により同敷地内に設置するバイオマス処理施設を中核とし、大竹市を中心とする循環型社会の完成を目指す。 上記事業は、普通河川等保全条例(県条例)にあたり、普通河川の区域内において土木工事を行う場合、県知事の許可を必要と定められている。しかしながら、今回の開発区域(264万㎡)の中には、青線がなく、また自然を利用した農園(畑・果樹園)を造り、日本の食料自給率の向上、農業従事者の育成、雇用創出拡大に貢献するものであり、低コストにより、早期に事業を進めることが重要である。開発行為においては、当該事業地周辺には人家等住居は無く、また自然を利用した計画とするものであり、災害等の恐れは無いものである。	E	―	普通河川等保全条例については、広島県知事（自治事務）の権原により制定されており、国による関与はありません。						大型農園開墾特区	1040020	ランドクリエイト株式会社、アグロフォレストリ弥栄株式会社	広島県	国土交通省
1220140	一級河川石川の中で、河川整備の指定がそこだけはずされている富田林市伏見堂周辺の石川河川整備を新たに指定して頂きたい。	河川法第16条の2	河川法第１６条の2項第4項において「必要があると認めるときは、公聴会の開催等関係住民の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない」と規定されている。		一級河川石川流域の中で、河川整備の指定が、伏見堂大橋建設計画との関連で、富田林市伏見堂周辺地域のみ保留となったまま放置されており、他の流域では「石川あすかプラン」という計画の元、河川整備がおこなわれましたが、この地域だけは手付かずのままの状態で放置されている現状であります。 この地域を、昔の治水を第一においたような整備計画ではなく、自然環境を残し、人が川に身近に触れ合うことができるような、自然河川敷公園として整備する新整備計画の指定を新たにして頂きたい。	当NPO法人は、大阪アドプト・リバー伏見堂を活動主体とし、地域の水辺を生かした健康回復を図る活動しているNPO法人です。 当法人が主に活動している石川水系ですが、以前に「石川あすかプラン」という整備計画に基づいて河川整備が行われましたが、その整備計画の指定が、伏見堂大橋建設計画との関連で、富田林市伏見堂周辺地域のみ保留となったまま放置されております。その為にその区域だけは、河川のアドプト活動（河川域浄化活動）をしようと思っても、まったく放置されたままである為、近寄る事も難しいような、荒れ放題になっております。 そこで、その区域において、単なる治水対策を主眼に置いたり、グラウンド等を作る整備計画ではなく、できるだけ自然の河川堤防を残し、ゆっくり散歩ができ、河川敷に降りられて水辺で楽しめ、河川の自然と触れ合えるような自然河川敷公園の整備を新たな河川整備計画に指定をして頂きたいのです。 その整備が行われると、既存の整備された流域と連続し、広域な河川整備区域となり、広域な自然河川公園になります。これまで近寄ることも出来なかった河川に、地元の人々も再び親近感を持てるようになり、より一層アドプト・リバー活動が活発になり、又高齢者や障害者の方が、心身を癒す自然とのふれあいの場となり、リハビリや健康の維持増進を図れる自然豊かな公園になるものと期待できます。 また、その公園が完成し、その維持管理を当NPO法人が指定管理者制度で管理委託を受ければ、多くの障害者や高齢者にも社会復帰支援として、公園の管理業務に就いて頂けるものと考えています。	D	―	ご提案の新たな河川整備計画の策定については河川を管理する大阪府からは以下の通り聞いております。 ご指摘の提案に対しましては、アドプト・リバー団体としての活動が円滑に行えるよう、草刈や高木の伐採、整地を実施し、地元市や住民の皆様とともにワークショップ等により整備のあり方を検討してきたところです。 今後とも地元市の協力のもと、今回ご提案の箇所が、住民の皆様との協働により、地元の方々が、川に親近感を持ち、心身を癒すための「自然とのふれあいの場」となるよう、引き続き検討を進めるとともに、今年度策定予定の石川ブロック河川整備計画にも位置付けてまいりたい。							1043010	（特定非営利活動法人）全国自然と健康の里作りの会	大阪府	国土交通省

12 国土交通省 非予算(特区・地域再生 再検討要請回答).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	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	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・関係府省庁
1220150	公営住宅の特定入居要件の緩和	公営住宅法第22条第1項 公営住宅法施行令第5条第1～4号	公営住宅は、住宅に困窮する低額所得者に対して供給される住宅であり、入居者資格を有する者に対し公営住宅への入居の機会が公平に確保される必要がある。このため、公営住宅法第22条第1項において公営住宅の募集方法は公募によることを原則としている。 しかし、この公募原則の例外として、法令に明示されている事由に該当する場合に限り特定の者を公営住宅に入居させることができる。この、いわゆる「特定入居」は、入居機会の実質的な公平を確保するために設けられたものであり、公営住宅の制度趣旨に照らし他の公営住宅の入居希望者よりも最優先で入居させることが合理的である場合の措置である。		現行法で規定されている特定入居に係る特別の事由において、同地域で団地群を構成している改良住宅の更新・除却の際、また、既存改良住宅入居者の移転先として、改良住宅から公営住宅への移転を可能とする。	公営住宅と改良住宅が混在している地域において、改良住宅から公営住宅への移転を可能とすることにより、老朽化した住宅の機能更新・集約をより迅速に推進し、地域の良好な住環境の整備を行うことで、まちづくりと地域の活性化を目指す。 提案理由： 八尾市では、同和特別対策事業により建設した、旧地域改善向け公営住宅と改良住宅が同地域内に混在して大規模団地を構成している。これらの住宅は、元々同和特別対策事業の枠内で、どちらも地域改善を目的として建設されてきた経過があり、特別法が一般法に上乗せする形で施行されており、特別法失効後は公営住宅法及び住宅地区改良法の下で運用されているため、法的には事業目的が異なっているが、既入居者はどちらも地域改善事業で入居しており、公営住宅と改良住宅は実質的に区別して認識されていない。老朽化・耐震化への対応を進めるにも、住宅の根拠法の違いによる住み替えが制限されているため、集約更新も困難となっており、過去の建設経過を踏まえた対応が必要となっている。 また、改良住宅建替の際、仮移転先としての民間住宅が不足しているため、建替が実行できない状況になっているが、改良住宅から公営住宅への移転が認められれば、改良住宅建替の際の仮移転先不足の問題も解決される。	D	―	現行公営住宅法においては、防災上の観点等から一定地区の不良住宅の除去を地方公共団体が計画し、その不良住宅の居住者に対応する公営住宅を確保し特定入居させることは可能である。（法第22条第1項） また、優先入居を活用することにより、事業主体の判断により入居者の選考を行うことも可能となっている。（法第25条第1項） さらに、「公営住宅の地域対応活用について」（平成21年2月27日国住備117号）により、地域における多様な需要に対し、当該地域における居住の安定を確保するため、公営住宅について本来の入居者の入居が阻害されない範囲内で地域の実情に対応した弾力的な活用（地域対応活用）ができることともしているところ。 したがって、現行制度による対応を検討することが可能ではないかと考えられる。	右の提案主体からの質問に回答されたい。	①公営住宅法第22条第1項の解釈において、改良住宅の除却を理由として公営住宅に特定入居させた場合、特定入居させた戸数分の公営住宅を別途新たに建設することが要件となるのでしょうか。 ②「公営住宅法第25条第1項による優先入居の活用」とは、公営住宅法施行令第7条の規定によることと解されますが、事業主体が除却又は建替え・改善のため退去を求めることは、第4号に規定する「正当な事由による立ち退きの要求」と解釈して良いのでしょうか。また、この場合、対象となる入居者のみを対象とした募集枠により公募することで差し支えないでしょうか。 ③平成21年2月27日国住備第117号通知による地域対応活用においては、「公営住宅に空家が生じている地域事情」や、「公営住宅の本来の入居対象者の入居が阻害されないよう」と記されています。本市の空家入居者募集では、過去三年の応募倍率が平均約20倍となっている状況ですが、実質上承認は受けられるのでしょうか。また、地域活用対応期間は原則一年以内と定められていますが、仮移転期間が長期に渡る運用も事業主体判断で可能となるのでしょうか。 ④改良住宅の除却や地域対応活用については、基本構想レベルの計画の中で将来の位置づけがあれば足りるのでしょうか。それとも、実際の年次計画を含めた計画の策定が必要となるのでしょうか。	D		①特定入居について、「特定入居させた戸数分の公営住宅を別途新たに建設すること」との要件は法律上規定されていない。 ②令第7条第4号に規定する「正当な事由」については、借地借家法第28条に規定する借家契約の更新拒絶のための「正当事由」の有無が判断される。 また、募集については、法第22条第1項の規定に基づき、特定入居の対象とならない場合には公募の方法を取ることとなっている。 ③公営住宅の地域対応活用については、公営住宅の本来の入居対象者の入居が阻害されない範囲内で地域の実情に対応した弾力的な活用を実施することが求められており、実施にあたっては公営住宅の空家及び応募倍率等について留意する必要がある。 しかし、応募倍率によって、一律に需要の逼迫を判断できるものではないので、最終的には個々の地域における実態に沿った判断に委ねられることとなる。 なお、期間の更新については、地域の実情、事業主体における公営住宅のストックの状況等を勘案した上で、公営住宅の本来入居者の入居を阻害せず、公営住宅の適正かつ合理的な管理に支障のない範囲内で行うことができる。 ④特定入居のひとつである「不良住宅の撤去」に該当する場合の判断においては、公営住宅法上、特定の計画の策定が必要とされているものではない。 また、地域対応活用については、「公営住宅の地域対応活用について」（平成21年2月27日国住備117号）において通知しているとおり、「公営住宅地域対応活用計画」の承認申請を地方整備局長等に対して行い、同計画の承認を受けた場合に実施することができる。		1048010	八尾市	大阪府	国土交通省
1220160	かんがい用水の畜産用水への利用	河川法第23条及び河川法施行規則第11条	河川の流水を占用するためには、河川法第23条に基づき、許可を得なければならない。 許可の申請は、河川法施行規則第11条に基づき、申請書及び必要図書を提出して行う。		現行法では、流水の占用許可は、「特定目的のために河川の流水を排他的・継続的に使用する場合」にのみ認められており、かんがい目的で許可された流水を他の目的には使用することはできないとされている。 このため、かんがい用水の一部について、かんがい用水の需要が発生するまでの間、畜産用水への暫定利用を可能とし、畜産経営の安定化を目指すものである。	かんがい事業は、国営事業や地方公共団体が実施する関連事業が完了して初めて水利用が可能となり、更に、事業計画に位置付けられた営農が定着して、100%計画どおりの水利用がされるという特徴を持っている。このため、水利権取得から計画どおりの需要が発生するまでに一定の期間が生じることから、現下の厳しい畜産経営の安定対策と限りある資源である水の有効利用の観点から、この期間暫定的に畜産用水としての利用を可能とする。 具体的には、①宮崎・鹿児島両県で実施されている国営の畑地かんがい事業地区のみを対象に、②かんがい用水を減量して新たな水利権を取得するという手法は取らず、暫定的に畜産用水への利用を可能とし（その際、畜産用水の利用量がかんがい未利用分の範囲内である確認は、何らかの簡素な形で行う事が前提）、③畜産用水の利用に係る申請は、関連事業が進み、水利用が可能となった区域から順次行い、④その際の申請資料の簡素化を可能とするものである。 なお、本提案メニューが承認され、具体の特区計画を申請する段階においては、既得の権利者であるかんがい用水の利用者に支障を与えないように、計画の内容に、例えば、水量の管理・報告、計画基準年以上の渇水時における畜産用水の取水停止、かんがいに不足が生じた場合は、現在利用している水源を利用することなどを定め、ルールに従った取水の徹底化を図る。 （別紙　提案理由書あり）	C	―	河川は、公共用物であり、また、河川の流水には限りがあることから、河川の利用秩序を維持するため、流水を占用する場合には許可が必要となっています。 流水の占用に当たっては、河川環境や、他の利水者、漁業権者等に支障が生じないようにするために、使用目的の達成に必要な最低限の水量について許可を行い、かつ、水量の使用結果を報告していただいております。 使用目的を変更した場合、必要な水量と使用水量の管理方法等について改めて確認させていただく必要があります。 かんがい用水を一時的に畜産のために使用することについては、目的の変更に係る流水の占用の申請をすれば足り、現行法上可能となっております。 なお、かんがいのための流水の占用と畜産のための流水の占用の申請者が異なる場合には、別途申請していただくことが必要です。	現行の「目的の変更に係る流水の占有の申請」では、かんがい用水の水利権を減量して、その減量分を畜産用水の水利権として設定することになるが、提案主体は、かんがい用水の水利権は減量させず、かんがい用水水利権の中での畜産用水利用許可を求めているので、再検討され、回答されたい。	本提案は、ア)農業用水の特徴、イ)かんがいの水利権を先行取得、ウ)既得の権利者への影響の回避、エ)畜産農家は既存の水源を有している、オ)畜産農家の経営問題から早期の提案実現が求められていること等の特殊性を踏まえて、地域・利用目的・利用条件・期間を限定した上で、以下の3点の実現を求めるものです。これらを考慮の上再検討をお願いします。①かんがい用水を減量し、新たな水利権を取得する手法を取らないこと。②畜産利用申請は、関連事業が完了した区域から順次行うこと。③申請資料の簡素化を可能とすること。なお、具体の特区計画の申請段階においては、必要水量と使用水量の管理方法等を記載した申請書を提出します。	D	―	河川管理者は、公共用物である河川を適正に管理するため、流水の占用の申請に対し、目的とそれに応じた必要最低限の水量であるかなどを審査し、許可することとしています。 そのため、本提案についても目的の変更に係る流水の占用の許可申請をして頂く必要がありますが、かんがい用水及び畜産用水の必要水量、取水計画、取水量管理方法と管理主体等、ご説明頂く内容によっては、必要な条件を付した上で、現行のかんがい用水の許可量は変更せずに、畜産用水量を内数として許可することが可能な場合もあると考えられます。 また、目的の変更に係る申請にあたっては、現行水利権の申請時に提出済みの添付図書から、その変更に関する事項を記載したものを添付すれば足りることとする等、申請書類の簡素化と審査の迅速化を図っております。 なお、本提案につきましては、かんがい施設の他目的使用、渇水時のみ上水道を使用することについての水道計画との整合、その他の行政庁の許可、認可その他の処分を受けることを必要とするときは、その処分を受けていることを示す書面又は受ける見込みに関する書面を添付して頂き、水利用の実行の確実性が確保されていることが必要であることを申し添えます。		1060010	宮崎県、鹿児島県	宮崎県、鹿児島県	農林水産省 国土交通省
1220170	工業専用地域における用途地域の緩和措置	建築基準法第48条、別表第2、都市計画法第8条、第12条の5	工業専用地域内であっても、特定行政庁による許可等により、カフェ・レストランの立地は可能。		尼崎市南部の運河を核としたにぎわいのある地域づくりを目指し、その拠点となるカフェテリア・レストランなどの施設配置を計画しているが、地域全体が工業専用地域となっており、施設立地が自由には出来ない状況である。そこで、運河再生プロジェクト計画地内の工業専用地域においてカフェ・レストランに係わる用途規制については、その適用を除外する特区を提案する。	（提案内容） 尼崎臨海地域（国道43号以南）において、運河再生プロジェクト整備計画に位置づけられた、カフェ・レストラン等の飲食店については、建築基準法第48条第12項本文及び同法別表第2（を）の5に定められた用途規制の適用を除外する。 （理由） ① 同法第48条第12項ただし書きでは、個別に「特定行政庁が工業の利便を害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないと認める場合」は、同法別表第2で工業専用地域内において建築してはならない建築物の建築も許可できるが、公聴会での意見聴取、建築審査会の同意等の手続きが複雑で時間もかかるため、迅速な立地の障害となっている。 ② 運河再生プロジェクト整備計画は、県、市、隣接する工場を所有する企業、地元住民等で構成される実行委員会において策定されるため、同計画において飲食店を建築しても工業の利便性を阻害せず、公益上やむを得ないエリア及び建築できる飲食店の種類、規模をあらかじめ定めておけば法の定める許可手続きを省略しても工業の利便を害するおそれがない。 ③ 今回の提案の実現により整備計画にあらかじめカフェ・レストラン等の立地可能場所を定め、広く周知することができ、カフェ・レストラン等のにぎわいの中核となる施設を迅速に配置することが可能になり、地域の活性化に寄与する。	D	―	都市計画で定める工業専用地域の用途制限に合致しない個別の建築物については、当該用途地域の工業の利便を害するおそれがないもの等として特定行政庁が認めて許可することで建築することができるほか、地域の特性に応じて、地区計画や、地方公共団体の条例により建築物の用途制限の緩和を定めることができる特別用途地区の活用により、きめ細かく用途規制を緩和することができるため、現行制度で対応可能である。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	国回答の3つの方法があることは、従来より承知している。法律を所管する尼崎市の意向を確認したところ、条例を定めるまでもなく、建築基準法48条ただし書きの規定により、案件に直接対応することが合理的であるとしている。ところが、この規定により尼崎市の許可を得るためには、事前協議、許可申請、公聴会による意見の反映、建築審査会による審査、許可、建築確認の煩雑な手続きが必要であり、事前協議など不確定要素も多く相当の日時を要する。また、手続きとしての法制度は整備されているが、あくまで特例措置の為、過去県内において尼崎臨海部と同様古くからの工専地域で法48条ただし書き適用の例はない。このため特区提案している。	D	―	用途地域に関する都市計画は、将来にわたる土地利用のあり方を定めるものであるため、公告・縦覧等の手続きを経て、都道府県又は市町村において定められるものであり、このうち工業専用地域は、「工業の利便を増進するため定める地域」として決定されたものである。 ご提案の地域は、兵庫県がそもそも都市計画において工業専用地域として決定した地域であり、ここで一定のエリアを設定して、飲食店等の立地を推進しようとする場合は、本来、都市計画の手続きを経て、工業地域等の用途地域に変更することにより対応可能であるので、庁内において十分に調整されたい。 なお、これによらない場合は、地域の特性に応じて、地区計画や、地方公共団体の条例により建築物の用途制限の緩和を定めることができる特別用途地区の活用により、きめ細かく用途規制を緩和することが可能である。		1071010	兵庫県	兵庫県	国土交通省
1220180	高齢者専用賃貸住宅制度における４人部屋の登録可能化	高齢者の居住の安定確保に関する法律第４条、第５条 高齢者の居住の安定確保に関する法律施行規則第３条	高齢者の入居を受け入れることとしている賃貸住宅の賃貸人は、当該賃貸住宅を構成する建築物ごとに、都道府県知事の登録を受けることができる。		現在の高齢者専用賃貸住宅では複数人の高齢者が低額でルームシェアする事が不可能である認定基準の為、この問題点を解決するにあたり以下の2点を提案し高齢者専用賃貸住宅の認定基準の緩和を求める。 ①一戸の部屋において（一人／18㎡を確保しつつ）家具等での簡易な居住区分の間仕切りによるルームシェア。 ②現在の一人・一部屋・一水洗便所を複数人（4人）・一部屋・一水洗便所〈共用〉とする共用部分の拡大。	<高齢者専用賃貸住宅（100名収容）の必要性> 当地域は現在でも高齢者の入居施設が不足しており（当会既存施設においても常に100名以上が入居待ちの状態）今後の地域高齢者の増加に対応できない。また在宅介護においても古い農家が多く多額の住宅改修や点在する高齢者に対し介護ヘルパー移動効率が悪く、高齢者も通院や買物の不便さや緊急時の不安抱え生活しております。地域高齢者が安心して老後をおくれ、都市部と格差なく医療や介護サービスが受ける事のできる施設が必要です。また地域住民に対して雇用の確保、老後の安心感が過疎を抑制し地域の活力になると信じます。現状制度では、面積と建築コスト／運営コストが増し実現が不可能となります。制度が緩和されれば、4人部屋（間仕切り家具等での区分）で居室便所等100箇所から25箇所に削減し設備費、保全費と水道光熱費の削減、介護と清掃の作業効率の向上が見込めます。 <入居者のプライバシーと安全性について> ロッカーや家具内金庫設置、IDカードでの売店等キャシュレス化や来訪者チェックなどセキリティシステムの導入により入居者の財産保護と安全性を確保いたします。 <入居者のコミニケーションについて> 現在、当会の既存施設でも費用面だけでなく一人になる不安や寂しさから個室より多床部屋を希望される方が多くプライバシーよりもコミニケーションを優先する傾向があります。	C	―	高齢者専用賃貸住宅制度は、借地借家法に基づく建物賃貸借契約の締結される住宅を登録の対象としている。これは、高齢者の居住の安定を確保するために、借地借家法により借家権が保護されるもののみを登録の対象としているものである。 建物の一部について借地借家法に基づく建物賃貸借契約が認められるためには、障壁その他によって他の部分と区画され、独占的・排他的支配が可能な構造・規模を有することが必要と解されているところ、家具等で仕切られたエリアは、一般的には独占的・排他的支配が可能な構造・規模を有するとは認め難く、借地借家法に基づく建物賃貸借契約の対象とすることはできないと考えられることから、高齢者専用賃貸住宅として登録は出来ない。	貴省からの回答には、「独占的・排他的支配が可能な構造・規模を有することが必要」とあるが、右の提案主体からの意見を踏まえ、提案内容を実施しようとする際に具体的にはどのようなことが懸念されるためなのか説明されたい。	当地域は高齢の農業従事者が今後、国民年金のみの収入となる方が大半を占めています。また通院や買物の不便さや緊急時の不安を抱える生活を余儀なくされる地域でも有ります。この方々が必要としている地域高齢者が安心して老後をおくれ都市部と格差なく医療や介護サービスが受ける事のできる低額の施設を提供したいと考えていますが、回答を頂いた内容により阻害されています。この法制度を緩和することにより、間仕切り家具等での区分の居室、便所等の個数の削減による建築コスト削減、介護と清掃等の作業効率向上による運営コストの削減が見込める為、低額での入居施設が可能だと考えています。この様な事情に則した御回答をお願いします。	C	―	高齢者専用賃貸住宅の登録制度については、借地借家法が適用される建物賃貸借契約が締結され、借家人の保護が図られる賃貸住宅を登録・情報公開し、高齢者の賃貸住宅への円滑な入居を促進する制度として実施している。 ここに、借地借家法が適用されず、同法に基づく借家人の保護がなされない契約によるものを登録の対象に含めてしまうと、高齢者の居住の安定が確保される賃貸住宅への円滑な入居を促す制度としての機能を果たせなくなるため、提案の実現は困難である。 なお、ご提案のように借地借家法の適用のない契約に基づきながら、高齢者に一定のサービスの提供を行う事業形態については、老人福祉法に基づく有料老人ホームの届出制度が用意されており、当該制度においては同法に基づく届出をおこなった上で、有料老人ホームとして運営することが可能となっていると承知している。	筑前町　梨木城　土地再活用計画	1072020	社会福祉法人　寿泉会	福岡県	厚生労働省 国土交通省
1220190	市街化調整区域内堆肥製造施設の処理区域・製造堆肥の使用区域の拡大	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。		現在、青梅市内の市街化調整区域内に、都市計画法第34条第4号後段に規定されている堆肥製造施設がありますが、この施設は市街化調整区域内において発生する動物糞、籾殻、木屑等の農林水産物を主原料とし、生産した堆肥は主として当該市街化調整区域内で使用することとされています。 青梅市では、循環型社会構築のため、この堆肥製造施設に制限されている市街化調整区域内の枠を超えて、市街化区域も含めた市内全域から原料を調達し、製造した堆肥を市街化区域内の農地等でも活用できるようにしたいと考えています。	都市計画法第34条第4号後段に規定されている堆肥製造施設において、市内の市街化区域内にある青梅市学校給食センターなどから排出される調理残さなどの生ごみを処理し、製造した堆肥を市街化区域内でも利用できるようする。 この理由として、現在、学校給食センターの調理残さなどの生ごみは、市内で取り扱いできるリサイクル施設がないため、県外の堆肥化施設に持ち込み処理しています。 このため、青梅市としては、一般廃棄物の軸内処理の原則と、市内における循環型社会の構築を目指すことから、生ごみを市内全域において有効にリサイクルすることが必要と考えており、市街化調整区域でしか活用できない現在の堆肥製造施設の区域枠をなくしてほしいと考えたものです。	D	―	都市計画法第34条第4号後段においては、「市街化調整区域内において生産される農産物、林産物若しくは水産物の処理、貯蔵若しくは加工に必要な建築物」等の許可を可能としており、ご提案の内容は、当該施設が存在する市街化調整区域外の調理残さを原料として利用する点から本規定にもとづき許可された施設において実施することは困難と考える。 しかしながら、当該施設が立地した際に都市計画法第29条第1項に基づく開発許可を受けたのであれば、開発許可権者が開発区域における利便の増進上若しくは開発区域及びその周辺の地域における環境の保全上支障がないと認めて許可した場合に、当該施設が立地した際に都市計画法第43条第1項に基づく許可を受けたのであれば、開発許可権者が周辺における市街化を促進するおそれがないと認め、かつ、市街化区域内において建築することが困難又は著しく不適当と認め、あらかじめ開発審査会の議を経て許可した場合等に、用途を変更し、許可を受けた予定建築物以外の建築物とすることは可能であり、ご提案の内容の是非については、開発許可権者である東京都とご相談頂きたい。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	当該施設は、都市計画法第29条第1項にもとづく開発許可を受けたものではなく、都市計画法第43条第1項にもとづき、許可を得て建設されたものです。また、その許可の際、適用法令として、都市計画法施行令第36条第1項第3号イおよび都市計画法第34条第4号に該当するものとして許可されています。 このことを踏まえ、東京都の許可窓口（多摩建築指導事務所）とも相談しましたが、本件は、許可の際、開発審査会に諮られておらず、用途を変更することはもとより、許可を受けた予定建築物以外の建築物とすることはできないとの回答を得ました。このことから、本件については、改めて特区として提案するものです。	D	―	現行制度上、都市計画法第43条第1項に基づく許可を受けた施設については、許可の際に開発審査会の議を経たか否かに関わらず、開発許可権者が周辺における市街化を促進するおそれがないと認め、かつ、市街化区域内において建築することが困難又は著しく不適当と認め、あらかじめ開発審査会の議を経て許可した場合等に、用途を変更し、許可を受けた予定建築物以外の建築物とすることが可能となっている。 なお、市街化調整区域における許可については、地域の実情を踏まえ、開発許可権者が判断することとなっており、ご提案の内容の是非については、引き続き開発許可権者とご相談頂きたい。		1074010	青梅市	東京都	国土交通省
1220200	霞ヶ浦湖面でのサトウキビ植栽筏の実証実験用水面占用の許可基準緩和	河川法第24条 河川法第26条	河川法において ・河川区域内の土地（河川管理者以外の者がその権原に基づき管理する土地を除く。以下次条において同じ。）を占用しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならない。 ・河川区域内の土地において工作物を新築し、改築し、又は除却しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならない。		霞ヶ浦流域下水道の放流水中のチッソ・リンをサトウキビ植栽筏で回収・資源化する。新たな地場産業の創業目的の実証実験水域の占用許可基準の緩和を求める。	茨城県の環境パンフレット「泳げる霞ヶ浦実現を目指して」によると、霞ヶ浦流域56の河川より、霞ヶ浦へ毎日チッソ13トン、リン1トン、COD24トンが流れ込んでいる。従来は発生源の抑制のみの対策だったが、茨城県より、平成21年度からチッソ、リンの回収高に応じた助成実施の旨の正式公文が発出されたことを受け、霞ヶ浦で10haの葭原とサトウキビ・ケナフ植栽筏（幅2．2m×長さ6．5m×0．5m、重量2トン、浮体LPGボンベ20年経過廃棄予定品のリサイクル）によるチッソ、リンの回収及び資源化を行ないたいが、ケナフが野生種であるという理由で霞ヶ浦水面占有許可が下りない。 野生種であっても、定期的な採取等、野生種繁殖防止のための管理が成される場合は、水面占有許可の基準（野生種栽培を目的とする水面占有は許可しない）を緩和して頂きたい。	C	―	河川法においては、河川について、治水、利水、環境面を総合的に管理し、公共の安全を保持し、かつ、公共の福祉を増進することを目的としており、また、河川敷地占用許可準則第十一においても、「河川敷地の占用は、河川及びその周辺の土地利用の状況、景観その他自然的及び社会的環境を損なわず、かつ、それらと調和したものでなければならない」とされている。従って、ケナフの野生化による在来種への影響が不明な状況において、その占用を認めた場合には、例えば生息場所の占奪によって在来種が駆逐されるなど霞ヶ浦の在来種にとって不可逆的な結果をもたらす可能性があり、霞ヶ浦の自然環境を保全する観点から予防的措置として現時点においても河川管理者として適切でないと考える。なお、サトウキビについても、ケナフと同様に霞ヶ浦の在来種でないことから、許可の対象と考えておりません。						泳げる霞ヶ浦植物筏で実現	1088010	NPO霞ヶ浦浄化連	茨城県	国土交通省