管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	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・関係府省庁
120010	地籍調査における山林の土地境界確認方法の簡素化	○地籍調査作業規程準則第23条第1項及び第2項、第30条第1項及び第2項 ○地籍調査作業規程準則運用基準第15条の2第1項 ○山林及び原野における筆界案を用いた筆界の確認方法について別紙第1及び第2	地籍調査において境界確認を行う際は、原則として、所有者全員の立会を求めている。 ただし、所有者の委任状をもらえば、代表者のみによる立会は可能であるとともに、調査地域が山奥である等、立会が得られないことに相当の理由がある場合には、市町村等が作成した筆界案を用いて確認を求めることも認められている。	地籍調査における境界確認の方法について、 ①現地ではなく、机上での境界確認を原則とする ②地権者全員ではなく、代表者のみによる境界確認を可能とする ③現地調査を伴わない航空写真や図面解析による境界確認資料作成を可能とする	提案内容 大野市内の広大な山林において境界が確定していないことにより、村離れや森林の荒廃が進むとともに、森林の多面的機能の低下で台風等の豪雨により山の土砂崩れや災害が近年多数発生している。 これを受け、市としても順次、市内各地で地籍調査を進めているが、予算の制約、制度の制約、未相続等もあり、なかなか境界の確定が進まない状況である。 ついては地籍調査の効率化（コスト縮減、時間短縮）を図るため、航空写真（オルソ画像）や地形図、森林基本図等を用いて、立体（三次元）での重ね図や境界確認資料を作成し、これを利用して境界確認を行うことを原則としたい。（なお、現地における境界確認を希望する地権者については、これを妨げるものではない。） また、権利者が複数いる場合は、権利者確認に要する時間を短縮化するため、代表者（地権者の代表、地権者以外の現地に精通した者）のみにより境界確認を行うことを可能としたい。なお、代表者ではない者の権利が侵害される恐れがあるが、予防措置として、異議・誤りを申し出る機会を設けて対応することにより、問題は生じないと考える。	C	Ⅳ	求める措置の具体的内容①について 立会が得られないことについて相当の理由があり、かつ、筆界を確認するに足る客観的な資料が存在する場合には、所有者等に筆界案を送付することにより確認を求めることができるものとされています。 また、① 調査地域における土地所有者に高齢者が多いため、立会が困難である場合、② 調査地域の地形が急峻であり、危険を伴うため、立会が困難である場合又は③ 調査地域が山奥にあるなど、現地に到着するまでに長時間を要するため、立会が困難である場合には、「立会が得られないことについて相当の理由がある場合」に該当し、その調査区域の全筆について、筆界案を用いて筆界の確認を行うことを標準とすることができると解されています。 このように、山林地域において、地籍調査の実施主体である市町村等が地域の実情に応じて判断することにより、筆界案を用いた（机上での）境界確認手法を採用することは可能です。 （地籍調査作業規程準則第30条第2項、山林及び原野における筆界案を用いた筆界の確認方法について第1） 求める措置の具体的内容②について 所有者等の委任状をもらえば、所有者等の代表者のみによる境界確認は可能です。 なお、地籍は、土地に関する最も基礎的な情報であり、土地資産の保全や円滑な土地取引等の観点から、重要な情報です。地籍調査の成果が登記所に地図として備え付けられ、土地に関する権利の第三者に対する対抗要件を構成することから考えても、地籍調査には高い精度と信頼性が求められます。本提案が、所有者等の委任の意思すら確認せずに地籍調査の実施主体による恣意的な代表者の選定により確認するものであれば、将来的に地籍調査の成果に関する境界紛争が発生する蓋然性は極めて高くなること等を考慮すると、全所有者等の意思確認をせずに土地の境界の確認を行うことについて、地籍調査における境界確認手法としては不適切であると考えています。 求める措置の具体的内容③について 筆界案による確認方法を活用することで、所有者等が現地調査を行わないことは可能ですが、地籍調査を実施する者（市町村から地籍調査の実施を委託された法人等）については、筆界案を作成するため、杭の設置や現地の確認などの作業が発生します。航空写真等を活用することにより、筆界案を効率的に作成することは可能だと考えられますが、上述のように、地籍調査には高い精度と信頼性が求められることから、現地調査を行わずに地籍調査を実施することは極めて困難です。 （山林及び原野における筆界案を用いた筆界の確認方法について第2 3）	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。	（求める措置②について） 後に起こりうる境界紛争を回避するため、全所有者等の意思確認が必要とのことだが、例えば、度々訴訟に発展する土地収用に関する制度をみると、買受権の消滅など、公告後一定期間内に権利者（確知できない者）から申し出がなければ、関係者の同意、権利の消滅を擬制する制度がある。 よって、共有地の境界確定案について、土地収用の制度同様、公告、一定期間（必要に応じて期間を設定）の縦覧を行い、代表者以外（確知できない者）の権利保護を図ることにより、代表者のみの境界確認を可能にできないか。	D		共有地について、一部の共有者の所在が明らかでなく立会を求めることができない場合（提案主体の言う代表者以外（確知できない者）がいる場合）であっても、筆界を明らかにする客観的な資料が存在し、かつ、当該共有者以外の共有者全員から当該資料と齟齬のない境界の確認を得ることができる場合には、①可能な限り全所有者等の所在の調査等を行い（※1）、現地立会の機会の確保に努めていること、②このような場合であれば、将来的に地籍調査の成果に関する境界紛争が発生する蓋然性は低いと考えられることから、所在不明の共有者以外の共有者全員で境界確認を行うことは可能だと考えます（※2）。 （※1）「土地所有者等の所在が明らかでない場合における筆界の調査要領（平成23年3月2日付け国土国第572号国土交通省土地・水資源局国土調査課長通知）」第1「土地所有者等の所在が明らかでないことの確認方法について」参照 （※2）「地籍調査の成果の認証の請求及び認証の承認申請に係る書類の作成に関する留意事項（平成20年9月8日付け国土国第208号国土交通省土地・水資源局国土調査課長通知）」4（3）参照			D				1001010	大野市	福井県	国土交通省
120020	離島・島嶼部における一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）の業務範囲に係る規制の緩和	道路運送法（昭和26年法律第183号）第4条、第86条 一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）の許可等の取扱いについて（平成18年9月25日国自旅第169号）	一般乗用旅客自動車運送事業については、道路運送法第4条に基づき許可をしているところですが、当該許可のうち福祉輸送事業については、道路運送法第86条に基づき、業務の範囲を要介護者等の輸送に限定するとともに、その輸送実態に即して、営業区域などの面で安全基準の適用を緩和して許可をしているところです。	一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）では認められている軽自動車（福祉車両）を使用し、福祉輸送限定タクシーの旅客範囲を拡大する措置。	【実施内容】 島の道路条件、その他採算性を考慮した上で、島民の要望に応えられる一般のタクシー事業を行うことで、島民全体の利益または幸福を実現する。一人一車制個人タクシー形態ではなく、2種免許取得者5名が福祉輸送事業限定取得時の許可車両である1台の軽自動車（福祉車両）をそのまま使い、一般乗用旅客自動車運送事業を行う。島嶼部や過疎地については、地域の実情を踏まえた、「更なる」弾力的な運用が行われることを望む。 【提案理由】 平成16年に小さな島4島が合併し、誕生した上島町。当事業所は、周囲約10km、世帯数894世帯、人口1724人の生名島にある。行政機関は愛媛県、生活圏は広島県と大変不便な町である。島内で一般の人々が利用できる公共交通機関は、町営のバスのみで便数も少なく、フェリーとの接続も不自由である。島民の高齢化が進む一方で、障害等は有していないが通院が必要な状態となった者が孤立する傾向にある。 現在、採算性の面から福祉限定ではない一般乗用旅客運送事業者の参入はなく、現状のままでは参入は今後も困難である。島内は、非常に細く入り組んだ道が多く、移動には軽自動車が必須であり、採算面からも島嶼部における福祉輸送限定タクシーの旅客範囲の拡大を図ることで、一般の利用者の需要に応えられ、島民が安心して暮らすことができると考えた。島内には病院がなく、広島県尾道市因島への通院をよぎなくされており、フェリーを利用し通院するため、フェリー代も島民の生活を圧迫している。これは、当島にとっては事業者、利用者共に求めている措置である。	C		一般乗用旅客自動車運送事業のうち、福祉限定の条件を付して許可したものについては、福祉目的の輸送の実態に即して、営業区域などの面で安全基準の適用を緩和することを前提として条件を付したことから、当該許可による輸送の対象をそのまま全ての利用者に拡大することは適切ではなく、一般乗用旅客自動車運送事業の条件（福祉限定）の解除を申請していただくことが必要となるものと考えられます。 一方において、提案者が指摘されているように、現在の島内の厳しい社会経済的事情や他の地域の実例に鑑みれば、一般乗用旅客自動車運送事業として成立するためには、利用者又は事業者に対する地方公共団体等による支援の必要性が極めて高いと考えられます。また、高齢者の多い地域住民にとって利便性の高い通院等の移動手段を確保する上では、現在の町営バスのネットワークを補完する過疎地有償運送を実施することも有力な選択肢と考えられます。 提案者においてこれらの選択肢に関する検討を具体的に進められる上では、町役場などの地方行政当局と密接に協議や調整を行うことが何より重要であると考えられるところであり、ご相談頂ければ地方運輸局や支局において引き続き助言などの支援をしてまいります。	右の提案主体からの意見を踏まえ、過疎地、離島・島嶼部等条件不利地域の日常生活機能向上のための安定的交通基盤確保実現に向け、軽自動車による一般タクシーの運行について前向きに回答されたい。	町営のバスのネットワークを補完する過疎地有償運送を実施することも有力な選択肢とあるが、当該地域の活性化及び経済の活性化に向けて取り組んでいるにも関わらず、現在の事業の縮小・雇用の縮小になるような方向転換は考えられない。一般乗用旅客自動車運送事業（福祉限定）の解除をし、四運自公第1号及び第2号の軽自動車についての規制の緩和にて、取り組む事も選択肢と思われるが見解を求める。軽自動車の使用が過疎地有償運送や福祉限定タクシーでは認められ、一般のタクシーでは認められていない事について明確な根拠を求める。離島・島嶼部限定・かつ非営利団体限定等条件付でも認められないか。	C		軽自動車の一般タクシーにおける使用については、車両を長時間・高頻度の用に供するタクシー事業の特性や軽自動車の居住性にかんがみ、これを認めると、運転者の労働条件及び労働環境に悪影響を与えるおそれがあることから、原則として認めておりません。 他方、過疎地有償運送や福祉限定タクシーについては、その運送形態が、 ①営業所における運送引受けにより行われるものであること、 ②運送を行う区域が比較的狭いエリアに限られていること、 など、一般タクシーと比較して走行時間が短いこと等を考慮し、例外的に軽自動車の使用を認めているものです。 このため、福祉限定の解除により一般のタクシーとした場合には、離島・島嶼部の事業者であったとしても、「島外への通院」以外に、旅客の要求に応じて島外の各地への長距離にわたる運送が生じる可能性があるため、輸送の安全確保の観点から、軽自動車の使用を認めることは適切ではありません。また、輸送の安全に関する基準であるため、事業主体の営利・非営利の別によって異なる判断をすることはありません。 なお、本件については、各運送主体間での役割分担の再整理が適切かつ必要と考えられますので、運輸支局（場合によっては運輸本局）において、町当局幹部と面談し、助言などを行う方向で調整したいと考えております。	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。	一般乗用旅客自動車運送事業において認められている電気自動車の軽自動車と比較して、運転者に与える影響、輸送の安全基準における違いは何か。運輸支局・本局、町当局と役割分担等について調整いただくと共に、営業所による運送引受けや運送区域の限定による一般乗用旅客運送事業等、個別的な運行形態の工夫により新たな地域ビジネスと島民生活の安定を両輪で実現できるよう、当島含む上島町の地域公共交通の改善策を具体的に御提示願う。また、当方が考えている規制改革事項以外に、行政との有機的な連携も視野に入れ、現行法において軽自動車使用で介護保険との連動を維持したまま旅客範囲拡大が実現できる運送形態を御教示願う。	C		電気自動車を使用する場合、長距離の走行にはその都度充電が必要となるため、車両を長時間・高頻度の用に供することはできず、運転者の労働条件及び労働環境に悪影響を与えるおそれが小さいことから、例外的に軽自動車の使用を認めているものです。 軽自動車を使用する運送形態としては、乗合タクシー及び自家用有償旅客運送が考えられますが、これらの導入には、地域公共交通会議等での合意が必要となります。 国土交通省としては、生名島及び上島町における望ましい地域公共交通網のあり方について、地域の関係者が十分協議した上で、それらに基づいて乗合タクシーや自家用有償旅客運送の導入の是非を判断する必要があると考えており、このため、町当局に対して、関係者の協議の場の設置等の働きかけを行いたいと考えています。 なお、乗合タクシーの介護保険との連動については、地方公共団体に確認いただく必要があります。	安心らくらく外出	1004010	NPO法人サン・スマ	愛媛県	国土交通省
120030	再開発事業等で建設される集合住宅については、容積率の算定の基礎となる延べ面積には、認可保育所等の床面積を算入しないこと。	建築基準法施行令第2条第1項第4号	容積率の算定の基礎となる延べ面積には、自動車車庫等の床面積は算入しない。	建築基準法施行令第2条第1項第4号に規定される床面積不算入の対象に「認可保育所」、「地域密着型サービス事業所」及び「大規模集合住宅の居住者の交流を目的としたスペース」を追加	再開発事業を始めとする大規模な集合住宅を建設する際に、荒川区において供給が不足している「認可保育所」や「地域密着型サービス事業所」等の保育や介護に関連する施設を建物内に整備する場合、それらの床面積を容積率不算入の対象とし、保育や介護施設の開設を促進する。また、当該施設居住者の交流を目的としたスペース（集会所や交流サロン）等に要する床面積についても同様に、容積率不算入の対象とし、コミュニティを育む場の形成を促進する。 【提案理由】 女性が社会で活躍する上で、子育てや介護による負担が大きな障害となっており、大規模な集合住宅に対して、子育てや介護関連施設の併設を求めるニーズが高まっている。しかし、子育て・介護施設設置に対するニーズはあるものの、建築の際の容積率の制限により、事業者が保育や介護施設の設置に踏み切れないケースが少なくない。 そこで、保育や介護に関連する施設の床面積は集合住宅の容積率に不算入とすることで、民間事業者が自主的に保育や介護施設を設置する動機づけとなり、当該集合住宅内への施設開設を促進する。それにより、女性の仕事と家庭を両立させやすい環境を作り、女性の就労支援に寄与する。 また、居住者の交流の場の整備は、同じ集合住宅に住みながら、とかく疎遠になりがちな高齢者のみの世帯とファミリー世帯などが互いに助け合い、コミュニティを育む環境を醸成する。	D		建築基準法施行令第2条第1項第4号では延べ面積の算定方法を規定しており、容積率の算定の基礎となる延べ面積には、自動車車庫等の床面積は算入しないこととしていますが、これは容積率規制の趣旨に鑑みて道路等の公共施設への負荷が増大しないものを対象としており、ご提案の施設を対象とすることは困難です。 なお、ご提案の容積率緩和は、総合設計制度を活用し、特定行政庁（東京都又は荒川区）が許可することにより実現可能です。また、再開発等促進区を定める地区計画等の都市計画制度の活用によっても、容積率等を緩和することが可能です。さらに、今通常国会に提出中の「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」では、誘導すべき用途について容積率を緩和できる制度を盛り込んでいるところです。			D									女性活用・子育て・介護支援特区	1005010	荒川区	東京都	国土交通省
120040	駅又は駅近傍の建築物であって保育所等を設けるものについては、容積率の算定の基礎となる延べ面積には、認可保育所の床面積を算入しないこと。	建築基準法施行令第2条第1項第4号	容積率の算定の基礎となる延べ面積には、自動車車庫等の床面積は算入しない。	建築基準法施行令第2条第1項第4号に規定される床面積不算入の対象に「認可保育所」を追加	鉄道事業者等が駅ビルを建設する際に、荒川区において供給が不足している「認可保育所」等の保育に関連する施設の床面積を容積率不算入の対象とし、当該施設の開設を促進する。 【提案理由】 女性が社会で活躍する上で、子育てによる負担が大きな障害となっており、駅ビル内に子育て関連施設の設置を求めるニーズが高まっている。しかし、子育て施設設置に対するニーズはあるものの、建築の際の容積率の制限により、事業者が保育施設の設置に踏み切れないケースが少なくない。 そこで、保育に関連する施設の床面積は駅ビルの容積率に不算入とすることで、駅ビル内への当該施設開設の促進につながる。また、当該施設の開設によって、子育て施設が居住地と身近になり、仕事と家庭を両立させやすい環境づくりにつながり、女性の就労支援に寄与する。	D		建築基準法施行令第2条第1項第4号では延べ面積の算定方法を規定しており、容積率の算定の基礎となる延べ面積には、自動車車庫等の床面積は算入しないこととしていますが、これは容積率規制の趣旨に鑑みて道路等の公共施設への負荷が増大しないものを対象としており、ご提案の施設を対象とすることは困難です。 なお、ご提案の容積率緩和は、総合設計制度を活用し、特定行政庁（東京都又は荒川区）が許可することにより実現可能です。また、再開発等促進区を定める地区計画等の都市計画制度の活用によっても、容積率等を緩和することが可能です。さらに、今通常国会に提出中の「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」では、誘導すべき用途について容積率を緩和できる制度を盛り込んでいるところです。			D									女性活用・子育て・介護支援特区	1005020	荒川区	東京都	国土交通省
120050	ごみ焼却場のバイオガス製造を建築基準法第48条ただし書き許可の対象に追加すること。	建築基準法第48条	各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。なお、範囲外の建築物であっても、ただし書きの規定による許可により個別に建築することは可能。	ごみ焼却場のバイオガス製造に対する建築基準法第48条ただし書き許可の運用についても、「可燃性ガスの製造事業を営む工場に該当する下水処理場のバイオガス製造に対する建築基準法第48条ただし書き許可の運用について（技術的助言）」と同様に取り扱うものとして、技術的助言による許可対象に追加していただきたい。	当市のごみ焼却場は、稼動から30年を超え、更新の時期にきている。 そこで「町田市一般廃棄物資源化基本計画(2011年4月)」に、国の「エネルギー基本計画」や「バイオマス活用推進基本法」などの趣旨を鑑み、家庭から排出される厨芥類などについて、バイオガス化を図り、エネルギーの高効率利用を推進する施設整備を位置づけた。 建設地は、市民を含む検討委員会にて1年半に亘って市民意見を取り入れながら検討した。その公平・客観的な基準で評価した検討結果を受け、既存のごみ焼却場（町田リサイクル文化センター・準工業地域）用地内で建設する方針を示した。 ところが、平成24年3月30日付国住街第254号技術的助言には、下水処理場のバイオガス製造なら、準工業地域での建設が許可できるとされているが、ごみ焼却場のバイオガス製造は許可できない状況である。 下水処理場とごみ焼却場とのバイオガス製造の違いは、原資が下水汚泥か、食品廃棄物かだけであり、製造工程に違いはない。よって、ごみ焼却場のバイオガス製造も、十分に安全性を確保して行うことができる。 このことから、ごみ処理施設によるバイオガス施設についても、建築基準法第48条第10項のただし書き許可に該当するよう、技術的助言による許可対象に追加していただくよう、お願いしたい。 なお、ただし書き許可に代わる手法として、工業地域への用途変更が考えられるが、施設周辺は、戸建て住宅を主体とした良好な住環境の保全・形成を目指す地域のため、工業地域への用途変更はできない状況である。	D		建築基準法第48条ただし書きの規定による許可は、個別の案件について、技術的助言の有無によらず、特定行政庁（町田市）が安全上若しくは防火上の危険の度若しくは衛生上の有害の度が低いと認め、又は公益上やむを得ないと認めて許可することは可能であり、特定行政庁（町田市）において「十分に安全性を確保して行うことができる」と判断しているのであれば、改めて技術的助言を発出する必要はないと考えています。			D								D				1006010	町田市	東京都	国土交通省
120060	播磨灘（瀬戸内海）における平水区域資格タグボートの航行にかかる規制の緩和	船舶設備規程第146条の24第2項及び第311条の22第1項 船舶救命設備規則第69条第1項、第71条、第74条第1項、第75条及び第76条 船舶消防設備規則第60条第1項第4号並びに第62条第2項及び第3項 船舶職員及び小型船舶操縦者法第18条第1項 船舶安全法第5条第1項第1号、第2号及び第3号 船舶安全法施行規則第66条第1項	船舶安全法は、船舶が航行する航行区域を規定し、航行区域に応じた安全基準を規定しており、船主は、検査申請に当たって船舶の航行区域を選択できる。また、船舶職員及び小型船舶操縦者法は、船舶の大きさ、機関出力及び航行区域に応じて船舶職員の乗り組み基準を規定している。	沿海区域仕様で建造された船舶に関し、航行区域上、沿海区域に指定されている播磨灘（瀬戸内海）について、航行区域が平水区域とされている港湾タグボートの航行を認め、大阪湾と瀬戸内海の往来が可能となる措置。	1　大阪湾及び瀬戸内海の大部分は平水区域に指定されている一方、播磨灘は平水区域に指定されていない（沿海区域に指定）ため、平水区域を航行区域とするタグボートは播磨灘を航行できず、大阪湾と瀬戸内海の往来ができない。このため近隣タグ事業者は、大阪湾側と瀬戸内海側両方にタグボートを配置するか、あるいは沿海区域航行資格を取得し播磨灘を航行するため重い費用負担が発生している。 2　このことから、平水区域が航行区域とされるタグボートが播磨灘を航行し、大阪湾と瀬戸内海の往来ができるよう規制緩和を要望する。なお、航行の安全性は、対象を沿海区域仕様で建造されたタグボートに限定することで十分担保できる。 3　要望が実現すれば、①海域一体化による効率的なタグボートの配置・運用、②沿海区域航行資格を得るため発生している費用の削減（設備費、船員費、船舶検査費）③災害発生時の迅速な救援支援が可能となるなど、経済的・社会的に大きな効果が期待される。 補足1：タグボートは一般に沿海区域仕様で建造されており、他の船舶に比べ高出力機関、二重の操舵装置を装備するなど安全性は高い。なお航行区域は事業者が業務の必要に応じ、平水区域、沿海区域等、選択可能であるが、沿海区域は平水区域に比し、設備費（通信設備等）、船員費（上級資格者の乗船等）など追加的な費用が発生。 補足2：播磨灘は気象データ上からも比較的平穏な海域であり、アメダス観測値からも隣接する平水区域（瀬戸内海、大阪湾）と極めて類似し穏やか。	D	―	船舶安全法は、船舶が航行する航行区域を規定し、航行区域に応じた安全基準を規定しており、船主は、検査申請に当たって船舶の航行区域を選択できる。 要望事項にある播磨灘は、波高が高いなど平水区域の基準を満たさないため（別添1）、船舶安全法施行規則第1条第7項の沿海区域となる。沿海区域内（播磨灘）であっても航行海域を一定に制限すること（以下「限定沿海」という。）ができ（別添2）、また、業務を伴わないなど一定の条件の下に播磨灘を回航することもできる（別添2）。従って、船主は、沿海区域、限定沿海及び回航から航行区域等を選択することにより、現行の制度において播磨灘を航行することができる。 なお、航行区域に応じた設備等に関する基準は、航行区域の波高に対応したものであり、国の船舶検査により安全性を確認するもので、播磨灘を航行する船舶についてこれらを省略して航行の用に供することはできない（別添3）。 船舶職員及び小型船舶操縦者法は、船舶の大きさ、機関出力及び航行区域に応じて船舶職員の乗り組み基準を規定（別添4）しており、この航行区域は、船主の申請に基づき交付された船舶検査証書に記載された航行区域となっている。船舶が当該航行区域を実際に航行するか否かに拘わらず、航行可能な区域として有している以上、船舶の航行の安全を図る観点から、当該区域に応じた乗り組み基準を満たす必要がある。	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。	航行区域別に、甲板部職員は総トン数、機関部職員は機関出力に応じて乗組基準が定められているが、播磨灘回航の際は特例的に乗組基準が緩和され平水区域の乗組基準を満たした港湾タグが回航可能である。 該当の港湾タグは構造・設備が沿海仕様で建造されており、かつ、回航と同様に播磨灘での航行時間は極めて限定されるため、船長・機関長の交代要員である一等航海士、一等機関士の配乗がなくとも、播磨灘で業務を行う際の安全確保は十分可能である。 よって、播磨灘に限り、平水区域の乗組基準を満たした港湾タグの業務を伴った航行が可能となるよう再検討を要請する。	C	-	船舶職員法では、港内等の限られた区域で海象条件が穏やかである平水区域から、波高が高いなど厳しい気象・海象にある沿海区域に航行区域が変更となる場合、上級の資格を有した一定の員数を確保することが必要である。 一方、平水船が修繕のために定型港（通常、当該船舶を係留している港）から修理地（当該船舶の修繕を行うための造船所）又は修理地から定型港へ回航する際に、やむを得ず沿海区域を航行することとなる場合にのみ、一定の安全要件の下で乗組み基準の特例を認めている。 具体的には、法律上の義務である船舶の定期検査や修繕を行うためのやむを得ない場合の単航海の場合に限り、かつ、安全確保のため、 ①人・物の輸送などの業務を行わないこと ②昼間航行及び視界制限状態における航行禁止 を条件として、平水区域の乗組み基準での航行を限定的に認めているものである（播磨灘における回航時にも同様の要件は必須となっており、上記以外の特例はない。）。 従って、波高が高いなど平水区域よりも厳しい気象・海象にある播磨灘で通常業務を行う船舶については、平水区域の乗組み基準で対応することはできない。 なお、播磨灘に限らず事業者は航行区域に「限定沿海」を選択することが可能であり、200トン未満で一定出力以下のタグボートが「限定沿海」を選択した場合には、機関部職員を減員することが特例として可能となっている。	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。	回答は何れも、播磨灘は波高が高いなど平水区域より厳しい気象・海象下にあるとの認定に基づいています。しかしアメダス風速データ（一般に風速と波高は密接な関係にある）を見る限り、播磨灘の気象・海象が平水域と大差が無いと理解します。しかも港湾タグは船体も堅牢で、区画構造思想、航海・通信設備等の発達で、安全性が飛躍的に向上しています。以上から、沿海仕様で建造し、航行区域を平水区域とする港湾タグボートに限り、播磨灘を航行できない現行規制を適用除外して頂きたい。また、回答の中で言及いただいた「限定沿海」については、近年港湾タグは大型・高出力化しているので、現行200トン・3000KW以下の規定等を適用除外頂きたい。	C	-	播磨灘の海象条件は、気象庁配信の海象データを、地形や風波を加味して分析し、波高0.4m～0.6m、また、荒天時波高1.5m～2.0mとの結果を得ている。（要望にあるアメダスは陸上観測点の気象データであり、播磨灘の海象データではない。）この波高が平水区域の条件（おおよその波高0.2m、荒天時1.0m）を満たさないことなどから、播磨灘は沿海区域となる。 航行区域に応じた設備等に関する基準は、航行区域の波高に対応したものであり、国の船舶検査により安全性を確認するもので、播磨灘を航行する船舶について現行規制の適用除外はできない。通信設備の発達等の技術の進捗については、航行区域毎の安全基準に反映している。 なお、沿海区域内（播磨灘）であっても航行海域を一定に制限すること（以下「限定沿海」という。）ができ、また、業務を伴わないなど一定の条件の下に播磨灘を回航することもできる。従って、船主は、沿海区域、限定沿海及び回航から航行区域等を選択することにより、現行の制度において播磨灘を航行することができる。 また、船舶職員及び小型船舶操縦者法第20条による乗組み基準の特例として、総トン数200トン未満であって機関出力750kw以上3,000kw未満の限定沿海を航行区域とする港湾作業用タグボートについて、機関部職員1名の減員を認めている。 本特例は、もともと船舶職員法において、総トン数200トン未満の船舶については機関部職員1名で安全に運航できるものと認めてきたところ、船舶職員の資格要件等を定めた国際条約（STCW条約）の批准にあたり、当該条約における機関部職員の資格要件の基準である機関出力（kw）を船舶職員法に導入し、機関出力750kw以上3,000kw未満の船舶の機関部職員の配乗人数を2名と定めた際に、それまで安全に運航できるものと認めてきた総トン数200トン未満の船舶に限り、機関部員を1名配乗することを条件として、機関部職員の配乗人数を1名と定めたものである。 従って、本特例に含まれない船舶については、航行の安全を図る観点からも、法令に定められた乗組み基準により配乗を行う必要がある。		1009010	一般社団法人 日本港湾タグ事業協会	神奈川県	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	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	各府省庁からの検討要請に対する回答	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・関係府省庁
120070	ジメチルエーテル自動車に関する保安基準等の整備	道路運送車両の保安基準 （昭和26年運輸省令第67号）	自動車は、道路運送車両法において「国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ運行の用に供してはならない」とされている。 DME自動車等の高圧ガスを燃料とする自動車についても、現行の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。）に基づき運行の用に供しているところ。	ジメチルエーテル（DME）自動車の安全確保と環境保全のために必要な技術基準を定め、DME自動車に対応した道路運送車両の保安基準及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示を整備する。	DME自動車は、国のプロジェクトの下、大臣認定による公道での試験走行等を経て実用化された有望な次世代クリーンディーゼル車であり、保安基準等の整備による市場導入が期待される。基準等整備に合わせてDMEスタンド網の整備を進め、「DME普及促進プラント（新潟市）」を起点とした燃料供給体制を整え、新潟県内におけるDME自動車の普及を図る。新潟県内での普及モデルを全国へ波及させ、DME自動車、燃料、スタンド等のDME自動車関連産業の振興並びに世界トップクラスの環境性能を有する国内メーカの海外展開を促す。 ○地域特性：現状、「DME普及促進プラント（新潟市）」が、国内で唯一の自動車燃料用DMEの製造・供給拠点である。同所を起点として新潟県内においてDME自動車の導入・普及を図り、近隣地域から全国レベルへと普及拡大を図る。 ○必要性根拠：道路運送車両法では「保安基準に適合するものでなければ運行の用に供してはならない」とあり、DME自動車の市場導入には、DME自動車に対応した保安基準等の整備が必要不可欠である。 ○経緯：平成23年10月に設置された学識経験者、関連団体・業界代表者、国土交通省（オブザーバー）、経済産業省（オブザーバー）からなる「DME自動車製造に関する構造取扱基準策定検討委員会」（委員長：飯田訓正慶応義塾大学教授）において、国土交通省「次世代低公害車開発・実用化促進事業」におけるDME自動車走行試験結果等を基に保安基準案が審議・作成され、平成24年4月に国土交通省自動車局技術政策課に提出されているが、DME自動車に対応した道路運送車両の保安基準等の整備には至っていない。	D	－	DME自動車等の高圧ガスを燃料とする自動車については、現行の保安基準において基準を定めているところ。 以前提出のあった保安基準案で指摘の当該自動車の燃料装置については、道路運送車両法の保安基準の細目を定める告示における「高圧ガスを燃料とする自動車」に係る基準（第20条、第98条、第176条）を適用しており、その他の装置についても現行の保安基準により対応可能である。	右の提案主体からの意見を踏まえ、大臣認定申請の要否、適用される基準について回答されたい。	現行の保安基準により対応可能とのご回答を有り難く、お受けいたしました。 なお、上記ご回答から、現行保安基準を満たすことにより大臣認定申請なしで車両の登録が可能となると認識しておりますが相違がないか、ご確認をお願いいたします。 現行保安基準による場合、以下のについてお尋ねいたします。 排出ガス等に関する基準、ブローバイガス規制、及び騒音防止装置の基準については、DME自動車と同じディーゼルエンジンを原動機として用いる軽油ディーゼル自動車の基準を適用することになるのでしょうか。	D	-	ご質問のとおり、現行保安基準を満たすことにより大臣認定なしで車両の登録が可能となります。 なお、排出ガス規制については道路運送車両法の保安基準の細目を定める告示第41条のうち「その他燃料車」に係る基準、騒音防止装置については軽油ディーゼル自動車と同様に、同告示第40条の基準が適用されますが、ブローバイガス規制については、同告示においてDME自動車に適用される基準を設けておりません。			D			新燃料DME・自動車普及モデル事業	1013010	一般社団法人日本DME協会、新潟県	新潟県	国土交通省
120080	宿泊業者が旅行業者代理業を営むことができる旅行業法の特例	旅行業法第11条の2及び3 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第12条	旅行業者代理業を営む際は、営業所ごとに試験に合格した旅行業務取扱管理者を選任しなければならない。 なお、観光圏内においては、観光圏整備実施計画に従って、観光圏内限定旅行業者代理業を実施するにあたっては、旅行業務取扱管理者試験に代えて、国土交通省令で定める研修の課程を修了することで実施可能としているところ。	観光圏整備法で「旅行業法の特例」として「観光圏内限定旅行業者代理業」を認めているが、これと同様の制度を他地域でも可能とする特例を設け、宿泊業者（ホテル・旅館等）が容易に地域の旅行商品を販売できるようにする。	【実施内容】 地域の魅力を活かした地域限定の旅行商品は、旅行者のニーズにも合致し、またその販路拡大は地域経済への貢献も期待できることから、「観光圏内限定旅行業者代理業制度」と同様に、宿泊業者が、一定の地域内を旅行する商品に限り取扱う場合には、旅行業務取扱管理者（以下「取扱管理者」という）に代わり一定の研修を修了した者の選任で旅行業者代理業を認める特例を提案するもの。 なお、一定の地域とは、広域観光推進の取組みの現状にあわせ、この特例により旅行業者代理業を営む宿泊施設の所在市町村が属する広域行政圏及び隣接する広域行政圏とする。 【提案理由】 本県は、山岳高原を活かした世界水準の滞在型観光地を目指しており、その一環として、旅行者が、宿泊するホテル・旅館等で地域の魅力を活かした旅行商品を手軽に購入できる仕組みをつくる。このことにより、①旅行者の利便性の向上 ②宿泊業者のサービス向上 ③旅行商品の販売拡大により地域経済の活性化につながる。 【代替措置】 取扱管理者に代わり一定の研修を受けた者とは、「観光圏内限定旅行業務取扱者」において実施している「特例を受けるための研修」と同程度の研修を本県が実施し、知識及び能力の習得が確認できる修了試験に合格した者とする。	C		旅行業法は、旅行業等を営む者について登録制度を実施し、あわせて旅行業等を営む者の業務の適正な運営を確保するとともに、その組織する団体の適正な活動を促進することにより、旅行業務に関する公正の維持、旅行の安全の確保及び旅行者の利便の増進を図ることを目的とした、消費者保護の法律である。 旅行業者代理業を営む際には、旅行業務取扱管理者としての資格が必要であるところだが、これは旅行業務に関し、前述した「旅行の安全の確保及び旅行者の利便の確保」等の目的で設けられている条件である。 一方、観光圏内限定旅行業者代理業制度については、各地域の主体的な取組を総合的かつ一体的に推進するため、市町村又は都道府県が作成した観光圏整備計画における様々な取組の一部として設けられた特例である。そのため、今回のご提案にあるような、旅行業法の特例のみを切り出して広域行政圏に認めることは適当ではない。 以上より、ご提案の事業を実施されるに当たっては、現行の旅行業務取扱管理者の資格を取得し、旅行業者代理業の登録を受けることでご対応いただきたい。	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。	観光圏内限定旅行業者代理業者になるためには、貴省の定める研修を受講する必要があり、このことにより旅行業法が求めている消費者保護が担保されていると考えます。 ついては、本県提案の旅行業者代理業を営む予定の者に対し、貴省の定める研修と同等の研修の受講を義務付けることにより、消費者保護は担保できると考えますので、検討をお願いします。 なお、各地の観光圏整備計画の中で上記研修以外の消費者保護のための施策等があればご教示願いたい。	C		観光圏内限定旅行業者代理業制度は、「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進を適切かつ確実に図るために適当」なものとして国土交通大臣の認定を受けた観光圏整備実施計画に記載された事業者にのみ認められる特例であり、かかる特例は、観光圏として目指すべき方向性や目標の明確性、観光圏整備事業の実施主体の体制、関係者間の調整状況及びこれまでの活動地域づくりに関する活動実績、並びに観光旅客の具体的な動線・ニーズ等を踏まえた効果的な取組となっていること等の諸処の点による裏付けがあって初めて認められるものである。 しかるに、今回のご提案は、上記のような裏付けがなく、特例を認める必要性・合理性に関する説明も十分に為されないままに、観光圏整備法の中の旅行業法の特例のみを切り出して広域行政圏に認めることを求めるものであり、かかる提案に応じることはできない。 以上より、ご提案の事業を実施されるに当たっては、旅行業務取扱管理者の資格を取得して、旅行業者代理業の登録を受けることでご対応いただきたい。	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。	本県では中期総合計画（H25-29）のプロジェクトの一つとして「山岳高原を活かした世界水準の滞在型観光地づくり」を掲げ、有識者からなる研究会から提言された構想（H26.3）に基づき、世界水準を目指した様々な取り組みに着手している。本構想においては「世界水準」とは何かから議論し、その目指すべき方向性・目標・実施体制（複数市町村にまたがるものは広域的連携体制）、県としての支援策、実現のためのロードマップを明示しており、観光圏整備実施計画と同等の内容を持っていると考える。特例を認める必要性・合理性については、観光庁「観光産業政策検討会」の提言（H25.4）中の着地型旅行の普及に係る提言と同様の趣旨。	C		観光圏内で認められる特例については、区域内で観光圏整備事業を実施しようとする事業者が共同して作成する観光圏整備実施計画を、国土交通大臣に認定されることによって初めて付与されるものである。そのため、各自治体が独自に作成した計画を以て、国土交通大臣の認定を得た観光圏整備実施計画と同等に扱い、観光圏と同様の特例を認めることはできない。 なお、ご指摘の平成25年4月の提言については、全国的な制度の見直しについてなされたものであり、自治体を限定した形で認めることは想定していない。	【山岳高原を活かした世界水準の滞在型観光地づくりのための構造改革特区】	1015060	長野県	長野県	国土交通省
120090	水域施設における係留等の制限緩和	港湾法第37条第1項・第2項	港湾法第37条においては、水域である港湾区域とそれに隣接する一定範囲の陸域である港湾隣接地域において、水域や公共空地の占用等を行う場合は港湾管理者の許可等を受けることとされており、港湾管理者は当該行為が港湾の利用上又は保全に著しく支障を与える等の要件に該当する場合は許可をしてはならないとされているものです。	泉佐野港港湾区域内の水域施設において、いかだの係留等が可能となる措置	地元漁業協同組合より海洋釣り堀施設を開設したいとの要望があり、左記の措置が可能となるよう規制緩和を求めるもの。漁業従事者の高齢化が進行し、漁獲量、漁獲高が年々低下する中、新たな漁業振興施策が求められる状況であり、漁業従事者の収入の多角化、経営の安定化を図るため泉佐野港内における海洋釣り掘事業を実現したい。 計画施設は、別紙イメージ図のとおり、防波堤に沿った形で10m×10mの大きさのいけす（いかだ）3基を、船舶の航行を妨げないよう、港内の隅に設置することを検討している。設置の方法については、港湾法第2条第5項第3号に定める係留施設（桟橋）を設置のうえで釣り堀（いかだ）を係留することとしたい。 設置は、地元漁業協同組合が潮流・水質等を調査した結果、別紙のとおりの場所としたい。佐野漁港内を含む他の水域も検討したが、他の水域では潮流・水質等が悪く釣り堀の設置ができない。 港湾管理者は、港湾法第12条第1項第2号において、港湾区域及び港湾施設を「良好な状態に維持すること」とされており、いかだの設置は許可できないとしているが、計画しているいかだは、桟橋に係留したうえでアンカーにより固定するため、漂流等の可能性は極めて低く、また、港内の隅に設置することから航路の妨げにならないと解するため、規制緩和をお願いしたい。	D	－	港湾管理者は、港湾法（以下「法」という。）第12条に規定する業務を行う水域の地理的範囲として、法第2条第3項に規定する港湾区域を設定し、当該水域において占用等を行う者は法第37条第1項の規定により港湾管理者の許可を受けることとされており、港湾管理者は同条第2項の規定により、港湾の利用又は保全に著しく支障を与える等の要件に該当する場合は許可をしてはならないとされているところです。 ご提案のいかだについても、設置等する場合は上記の許可を受ける必要があると思料されますが、許可・不許可の判断については、港湾管理者が法第37条第2項に規定する要件及び港湾管理者が定める当該許可に関する条例等に基づいて行い、支障ないと判断できる場合は許可できることとされていますので、港湾管理者である大阪府あて個別にご相談いただきたく存じます。			D	-				D	-		海洋釣り堀事業	1016010	泉佐野市	大阪府	国土交通省
120100	国営かんがい排水事業の実施要件の緩和	土地改良法施行令第49条第1項第1号 「国営かんがい排水事業実施要綱」（平成元年7月7日付元構改D第532号農林水産事務次官通知）	国営かんがい排水事業により、農業用用排水施設の新設、変更等を行う場合、事業の実施要件として、受益面積がおおむね3,000ha以上であり、末端支配面積がおおむね500ha以上と規定されている。	農業用排水路の整備事業について、一級河川を介した個別の排水路網を連続した受益とみなし、さらに末端受益面積要件を廃止することにより、地域の排水路網を一体で整備できるよう制度の変更を提案する。	農林水産省の国営土地改良事業において、排水路の改修は受益面積3000ha以上で、末端受益500ha以上の路線が採択要件となる。埼玉県北部の羽生市、加須市、久喜市にまたがる「埼玉平野」地域は、5，000haを超える広大な地域であるが、本地域の農業排水路は一級河川を介して散在する上、個別の規模が小さくなっている。そこで一級河川を介した個別の排水路網を連続した受益とみなし、さらに末端受益面積要件を廃止することにより、地域の排水路網を一体で整備できるよう制度の変更を提案する。 提案理由： 埼玉県北部の羽生市、加須市、久喜市にまたがる「埼玉平野」地域の排水は、農業排水路を通じて一級河川に流下している。 「埼玉平野」は米作地帯として発達してきた地域である。地域の特徴として平坦地で、水路勾配が緩く、規模の小さな排水路が多く散在している。都市化の進展もあり降雨のたびに市街地や農地が湛水被害に苦しめられている。地域では被害解消のため農業排水路の改修を事業期間の短い国営事業で行うことを要望しているが、現行制度では国営事業の採択は難しい。 また一方で、河川改修整備は市街地区間を優先的に整備せざるを得ず、農村地域であるこの地域の河川改修整備はなかなか進まない状況となっている。 このため、本特例措置により農業排水路と河川の改修を一体的に整備することにより、地域の湛水被害を解消し、国土強靭化の加速化を図るものである。	C	－	農業用用排水施設の新設、変更等を行う土地改良事業は、国と地方の役割分担の下、事業の目的、規模、範囲等に応じて、国、都道府県、市町村等が事業実施主体として実施することとしています。 国営かんがい排水事業の対象地域のとり方は、一級河川を介するか否かにかかわらず、地域の用排水系統や施設の管理体制等の観点から総合的に判断していますが、いずれにしても、国は受益面積がおおむね3,000ha以上で末端支配面積がおおむね500ha以上の広域的で大規模な投資が必要な基幹的施設の整備等を国営かんがい排水事業として実施することとされています。 このように土地改良事業は、国と地方の適切な役割分担によって事業を実施する仕組みとしていることから、国営かんがい排水事業における末端支配面積要件を廃止することは困難です。	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。	一級河川と農業用排水路が混在している地域で、国営事業（農林水産省所管）による排水路の一体的な整備を検討している。 そこで、一級河川の流下能力を向上させるために、河川管理者以外の者（農水事業者）が河川区域内（部分的ではなく河川全線）において、工作物を新築し、改築し、または除去することが可能か、一級河川を管理する貴省にお尋ねする（事業の採択の可否について問うものではない）。 また、上記について可能な場合、許可するのは国となるのか県となるのか。	D		お尋ねの「一級河川の流下能力を向上させるために、河川管理者以外の者（農水事業者）が河川区域内（部分的ではなく河川全線）において、工作物を新築し、改築し、または除去すること」の内容が明らかではございませんが、「工作物の新築等の許可」については、河川法第26条に基づき河川管理者の許可を受けなければならないこととされており、同法第95条では、国が行う事業についての第26条の規定の適用については、国と河川管理者との協議が成立することをもって、許可があつたものとみなすこととされております。したがって、「工作物を新築し、改築し、または除却することが可能か」とのご質問については、河川管理者がこれらの行為について個別の内容に鑑みその可否を判断すべきものと考えております。なお、これらの規定について許可又は協議を行う河川管理者については、一級河川の指定区間内においては都道府県知事、指定区間外においては国となっております。			D				1017010	埼玉県	埼玉県	農林水産省 国土交通省
120110	一定の要件を満たした戸建型グループホームについて「一戸建ての住宅」としての用途基準の適用	建築基準法第6条第1項第1号、法第87条第1項	原則として、既存建築物の用途を変更して建築基準法第6条第1項第1号に掲げる特殊建築物にする場合は、確認申請及び完了検査の手続きが必要となります。	空き家の活用及びグループホーム（「障害者グループホーム」及び「認知症グループホーム」※別紙1）の整備促進のため、一戸建ての住宅を戸建型グループホームに用途変更する場合、規模や火災対策などの一定の要件を満たす戸建型グループホームについては、建築基準法において当該建築物の用途を「一戸建ての住宅」として法を適用すること。	（一戸建ての住宅とみなす一定の要件の例） ・ 規模：階数2以下、かつ延べ面積300㎡以内。 ・ 火災対策：①火を使用する設備・器具は設けない。 ②壁及び天井の室内に面する内装の仕上げを準不燃材料とする。 ③地上に通ずる通路に非常用の照明装置を設置する。 （提案理由） ・ 年々増加する空き家の活用が全国的に大きな課題（※別紙2）となっており、本県においても重要課題として捉え、県と市町等で構成する協議会で検討会を立ち上げ、26年2月に「空き家対策ガイドライン」をとりまとめるなど重点的に取り組んでいる。 ・ そのような中、空き家を戸建型グループホームに有効活用するため、戸建て住宅から寄宿舎への用途変更が検討される事例（相談）が増加している。その場合、建築基準法上の「寄宿舎」の用途の規定に適合させるための廊下や階段等の改造が困難なことや、多額な費用が必要になることなどから、用途変更が断念される現状にあり、障害者団体からも、グループホームの整備促進の観点から法の柔軟な運用を求められている。 ・ このため、規模や火災対策などの一定の要件を満たし、「寄宿舎」と同等の避難性能を確保できると考えられる戸建型グループホームについては、建築基準法上の「一戸建ての住宅」の用途の基準（※別紙3）を適用することにより、空き家を活用したグループホームの設置促進を図りたい。	C		高齢者、障害者が利用するグループホームでは、これまでも多数の死者を出す火災が繰り返し発生しており、安全性の確保が極めて重要です。 このため、グループホームについては、火災時、避難上の危険性が高いことから、その利用形態を踏まえ、建築基準法上は「寄宿舎」として取り扱い、戸建住宅に比べ防火・避難規定等に関し厳しい規制を全国一律に課しており、グループホームを「寄宿舎」ではなく、より規制の緩い戸建住宅として取り扱うことは適切ではありません。 一方で、空家を戸建型グループホームに活用するニーズが増加していることは認識しており、国土交通省では、戸建型グループホーム等の建築基準法上「寄宿舎」として扱われる建築物で避難上の安全性が確保されたものについて、防火・避難規定等の合理化に向け検討しております。	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。	回答中「防火・避難規定等の合理化に向け検討」とは現在パブコメ（155140712）を実施されている内容と理解いたします。これによれば「防火上主要な間仕切壁に係る規制の合理化」により、令第114条は緩和されるものと考えられますが、令第23条（階段）、令第119条（廊下幅）及び令第121条（2以上の直通階段）は合理化されないように見受けられます。グループホームではこれまでも火災が繰り返し発生しているとのことですが、特定少数が利用する戸建型グループホームは、使用形態が専用住宅と同等であり、防火避難に一定の要件を付加することにより、十分な安全性が確保されることから当初の提案で支障がないものと考えます。	C		建築基準法上の建築物の用途について、複数の特定の利用者がそれぞれの個室で就寝し、食堂・便所・台所・浴室・居間等が一か所又は数か所に集中して設けられ、共同で利用するというグループホームは、主として同一の家族が単独で利用する戸建住宅と同等の利用形態とは言えないことから、小規模のものであってもグループホームを「寄宿舎」ではなく、より規制の緩い戸建住宅として取り扱うことは安全性を確保する上で適切ではありません。 なお、建築基準法施行令（以下「令」という。）第114条については、ご指摘のとおり、防火上主要な間仕切壁に係る規制の合理化に向け、同条及び関係告示についてパブリックコメントを実施しているところです。また、令第23条に定める階段の寸法等の規定に関しては、戸建型グループホーム等の建築基準法上「寄宿舎」として取り扱われる建築物で十分に安全性の確保ができるものについて、関係規定の合理化を検討しております。 一方、令第119条に定める廊下の幅及び令第121条に定める直接地上へ通ずる出入口のある階又は地上に通ずる二以上の直通階段に関する規定については、一定規模以上の「寄宿舎」として取り扱われる建築物に対する安全性の確保の観点から必要なものであるため、建築物の規模によっては当該規定に適合することが求められます。			C				1018010	兵庫県	兵庫県	国土交通省
120120	検査・登録をしていないトーイングトラクターの公道走行	道路運送車両法第4条、第58条	道路運送車両法第4条、第58条1項では一般交通の用に供する場所において使用される自動車について、登録・検査を受けることを求めている。	道路管理者が誘導員を配置し他の自動車や人を排除するなどの方法により一般の交通の用に供しない状態を措置した場合には、公道を走行するのに求められている検査・登録をしていないトーイングトラクター等の公道走行を可能とする。	旅客機等の航空機の生産・整備拠点を形成するため、県営名古屋空港周辺に用地を確保し、航空機生産・整備事業者を誘致することとしている。 当該用地は公道を挟んで存しており、トーイングトラクター等が工場間を移動するには公道を走行しなければならないため、道路運送車両法の規定に基づく検査・登録が必要となる。 しかし、多くのトーイングトラクターは保安基準への適合が困難な状況にある。 そこで、交通量の少ない夜間等の時間帯において、道路管理者が一般交通の危険を防止するために一時的に区間を限って通行止めを行い、誘導員を配置し他の自動車や人を排除することにより「一般の交通の用に供しない状態」を確保した場合は、道路運送車両法の規定に基づく検査・登録をしていないトーイングトラクター等の公道走行を可能とする。	C		通行禁止等の措置が講じられた場合には、当該措置が講じられた場所においてのみ使用される自動車であれば、道路運送車両法上、登録・検査を受けることを求めていない。 ただし、通行禁止等の措置を講じるためには、関係機関との調整をされたい。	右の提案主体からの意見を踏まえ、道路法の規定に基づく通行禁止等の措置の可否について回答されたい。	通行禁止の措置を講じるためには関係機関と調整されたいとの回答をいただいたが、検査・登録をしていないトーイングトラクター等の公道走行のために一般の交通に供しない状態を措置する手段として、道路法第46条第1項第1号の規定に基づき道路管理者が通行禁止等の措置をとることが可能か確認したい。	C		道路法第46条第1項第1号に基づく道路の通行の禁止又は制限は、道路の破損・決壊などの事由により交通が危険であると認められる場合に、道路管理者により行われるもので、トーイングトラクターの通行のための道路の通行の禁止等については、道路法第46条の適用は難しい。但し、同条以外の規定に基づく通行禁止等の措置については、個別具体的に判断される事項であるため、可否については関係機関と調整されたい。			C				1020010	愛知県	愛知県	国土交通省
120130	海外における建築基準を満たしており、かつ、当該国において文化財に指定されている建築物を日本で再現する場合の建築基準法への適用除外	建築基準法第1条、第3条第1項	建築基準法は、建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、公共の福祉の増進に資することを目的としています。 国宝や重要文化財等は、我が国における貴重な文化的遺産であり、法的に現状変更の規制及び保存のための措置が義務付けられることから、建築基準法を適用除外としている。 有形登録文化財その他の歴史的建築物については、地方公共団体が文化的な価値を活かすため、条例で現状変更の規制及び保存のための措置を講じた場合、建築審査会の同意を得て建築基準法を適用除外できることとしている。	海外における建築基準を満たしている場合かつ海外において文化財に指定されている場合に当該国の建築基準での建築を認めていただきたい。	【背景】 昨今グローバル化が進み、在留外国人の数は200万人を超え、日本の総人口比で1.6%程度と一定の割合を占めている。またそのような中で国としても地域における多文化共生を推進するものであるが、淡路市においては在留外国人200名程度、人口比で0.4%程度という水準である。止まらない人口減少に対する策としても外国人の定住促進、多文化共生という点は積極的に取り組んでいくべき対応策であると言える。 【提案内容】 今回、多文化共生、定住人口増加を目指す取り組みとして、海外の文化財である伝統的建築物の建築・忠実な再現を行いたい。建築物そのものの展示とともに、当該国の文化・芸術等もあわせて展示する場所を設け、異文化の常設展示を行う。また同様の展示を複数国まとめて行うことで、異文化の一大展示場とすることもできる。 文化の共生・交流を促すために各国・地域の文化の展示を行うものとすると、建築物は海外各地の歴史や文化、風土に合わせて作られた建築様式等まで忠実に再現した本物を作りたいと考える。ついては、海外において建築基準を満たしている建物については当該国の建築基準を採用し、建築を行えるものとしていただきたいが、文化の紹介という観点から、さらに追加条件として各国で文化財として指定されている建物であるという点を加えたい。 【効果】 自国の文化がある場所にはその国の外国人は親近感をもって暮らすことができ、一方で日本人は伝統に忠実な建築から各国の生活様式を知ることで、異文化交流・多文化共生の一助とすることができる。また建築物その他自国の文化的展示物を紹介する外国人スタッフを含め、雇用創出効果が見込める。	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基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、公共の福祉の増進に資することを目的としています。 具体的には、我が国ではこれまでも大規模な地震に見舞われ多大な被害を受けた経験をもとに、地震等による建築物の倒壊・崩壊を防ぎ、建築物の利用者や周囲の安全性を確保するための耐震基準を全国一律で定めています。 同様に、火災による建築物の倒壊、延焼、火災拡大等を防ぎ、在館者の安全を確保するための防火・避難規定を全国一律で定めています。 したがって、ご指摘のような海外の文化財である伝統的建築物を我が国において建築・再現するものについては、建築物の安全性の確保の観点から、その事実だけをもって建築基準法を適用除外することは困難です。 なお、仮設建築物として1年以内の期間で設置されるものであれば、特定行政庁の許可に基づき、建築基準法の一部を適用除外できる仕組みがあることから、提案についてはこれを活用できる可能性も考えられます。			C	-				C	-			1026050	株式会社パソナふるさとインキュベーション	兵庫県	国土交通省