

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	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
120060	交通機能に資するホテルや会議・展示施設の立地促進	建築基準法第52条、60条の2 都市再生特別措置法第36条	建築基準法第52条の容積率の制限により、建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合を用途地域等に応じて定めています。都市再生特別地区内では、建築物の容積率は当該地区に関する都市計画において定められた内容に適合する必要があります。	一定水準を満たすホテル又は会議・展示施設に対し、特例により容積率の参入の対象から除外する。	○想定する事業 容積率の特例措置の設置により、リニア中央新幹線の駅ができる名古屋駅周辺の限られた用地において、容積率超過規制によらずにホテルや会議・展示施設の積極的な立地促進が可能となり、国際的なビジネス活動拠点の形成が進むと、スーパーターミナルにふさわしい都市機能強化が図られる。 ○現行の規制内容 容積率超過規制により、空間が限られた都心部の限られた用地において、ホテル又は会議・展示施設等の整備にあたり制約を受けている。 提案理由 例えば、特定都市再生緊急整備地域内で都市再生特別地区の指定により容積率の緩和が可能であるが、同時に公共負担が必要となる。国際的なビジネス活動拠点にはホテルや会議・展示施設の整備が必要不可欠であるが、平面的大規模な床が必要になるため、リニア中央新幹線の駅ができる名古屋駅周辺の限られた用地において確保することはそもそも困難であり、大きな制約となっている。	D				建築基準法第52条に基づく容積率制限は、建築物の密度を抑制することにより、道路等の公共施設への負担とのバランスを保ち、市街地環境の悪化を防止することを目的としています。ご提案の建築物については、一律に容積率不参入することはできませんが、貴市において都市再生特別地区を都市計画に定める場合には、都市再生の効果等に差した柔軟な考え方の下に、環境負荷の取り組みについても幅広く評価し、容積率を定めることが可能です。	D		リニア・スーパーターミナル特区	名古屋市長、名古屋鉄道(株)、三井不動産(株)	愛知県	国土交通省	
120070	地下街の安全性・快適性の向上・強化の促進	建築基準法第60条、建築基準法施行令第128条の3	施行令第128条の3の規定に基づき、地下街の技術基準が定められており、適合させる必要があります。	地下街の部分的な改修に際し、建築基準関係規定の適及適用を柔軟に運用する。	○想定する事業 建築物が古く既存不適格である地下街の改修にあたり、建築基準関係規定を部分的に満たさなくても問題ないものとするなど、地下街の改修が可能となり、安全性・利便性等の向上・強化の促進が図られる。 ○現行の規制内容 古く既存不適格である地下街について、確認申請手続きが必要な増築や大規模修繕等の改修を行う場合、過去に設置された構造物や設備についても現行の建築基準関係規定への全適合が求められるなど、改修が進んでいない。 提案理由 建築物が古く既存不適格である地下街においては、例えば道路幅員が5m未満や天井高さが3m未満の箇所がある、排煙設備の能力が不足しているなど、その構造や設備が現行法に適合していないケースが多い。これらの地下街を改修しようとする場合は現行の建築基準関係規定に全適合させる必要があるが、膨大な費用負担や物理的な空間不足などの理由により、改修が進まない状況にある。	D	-			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ます。一定規模以上の建築物を増築する場合、建築基準法第60条により確認申請の交付を受けなければなりません。建築基準法では、用途、利用形態等を踏まえ、建築物の用途ごとに安全性等に関する最低基準として技術基準を定めており、各用途等に応じた技術基準に適合させる必要があります。提案理由にある施行令第128条の3の規定は、地下街が、地下に存する性質上、火災その他の災害における危険性は極めて大きく、これに対応し適切な安全措置を地下街に要求しているものであり、利用者の安全を担保するために、最低限の基準を定めようとするものです。なお、施行令第128条の3第6項の規定に基づき、地方公共団体は、他の工物との関係その他周囲の状況により必要と認める場合には、条例で、同条第1項から第5項に定める事項につき、これらの規定と異なる定めを定めることができると措置されています。	D		リニア・スーパーターミナル特区	名古屋市長、名古屋鉄道(株)、三井不動産(株)	愛知県	国土交通省	
120080	地下街の安全性・快適性の向上・強化の促進	消防法施行令第9条第2項、消防法第32号(昭和59年3月11日)	消防法施行令第9条の2において、特定防火対象物の地階で消防署又は消防署長が指定したものである場合は、地下街と一体をなすものとして取り扱うこととしている。昭和59年3月11日消防庁安全救急部長通知において、消防組織法第37条に基づき動員として、地階と地下街が一体をなす場合は、消防基準及び指定方法を示している。	地下街と沿道建築物を接続する場合の取扱いについて、地下街ごとに関連する安全性等の状況に応じた性能評価により柔軟に運用する。	性能評価による柔軟な運用により、地下街に接続している特定防火対象物の再開発が促進され、地下街と再開発建築物が一体となって地下空間の安全性の向上が図られ、都市機能の集積・高度化が進むと、ターミナル機能強化に寄与する。 提案理由 特定防火対象物の地階と地下街に接続している場合の特定防火対象物の地階と地下街が一体をなすかどうかの取扱いについて、既存地下街の安全性に関わらず、全同一の仕様規定になっているため、地下街に接続している特定防火対象物の再開発にあたり制約を受けている。	D	-		消防法施行令第9条の2は、消防長又は消防署長が各地域における地下街の安全性を判断できるよう、消防長又は消防署長が地下街の一部として取り扱う特定防火対象物の地階を指定することとしている。なお、昭和59年3月11日消防庁安全救急部長通知は、消防組織法第37条に基づく動員である。	D		リニア・スーパーターミナル特区	名古屋市長、名古屋鉄道(株)、三井不動産(株)	愛知県	総務省 国土交通省		
120090	道路法及び高速自動車国道法の規定に基づく進入の制限等の緩和及び道路法施行令の規定に基づく道路占用許可基準の緩和	道路法第48条の11第1項 「何人もみだりに自動車専用道路を自動車による以外の方法により通行してはならない。」 高速自動車国道法第17条第1項 「何人もみだりに高速自動車国道を自動車による以外の方法により通行してはならない。」	津波の到達の恐れがある場合に、住民等が高速自動車専用道路に立ち入り、又は自動車専用道路を自動車による以外の方法により通行してはならない。」 併せて、道路法施行令に規定される津波からの一時的な避難場所としての機能を有する原則的な施設として、道路面に立ち入る構造となる津波避難施設(橋梁部)に昇る階段、退避スペース及び道路内に立ち入るための扉等の整備を容認していただきたい。	津波の到達の恐れがある場合に、住民等が高速自動車専用道路に立ち入り、又は自動車専用道路を自動車による以外の方法により通行してはならない。」 併せて、道路法施行令に規定される津波からの一時的な避難場所としての機能を有する原則的な施設として、道路面に立ち入る構造となる津波避難施設(橋梁部)に昇る階段、退避スペース及び道路内に立ち入るための扉等の整備を容認していただきたい。	①提案の背景 愛知県西部には広大なゼロメートル地帯が広がり、また、周囲に高層建築物も少なく、大きな津波が発生した際の避難場所を十分に確保しづらい状況にあるため、高速道路施設(法道、橋梁、橋脚、高架下等)を避難場所として活用することで、効果的な津波避難対策を講じることができる。 ②提案の趣旨 津波、高速道路への人の立ち入りが制限されているところ、ゼロメートル地帯の高速道路(東名阪自動車道等)に隣り、津波避難施設が構築され、かつ津波法に基づく避難の指示等がなされた場合、避難のための路面上への立ち入り(主に徒歩)を容認してもらいたい。 ③関連措置 高速道路の路面上に立ち入ることを念頭にいたった津波避難施設(橋梁部)に昇るための階段、退避スペース、道路面に立ち入るための扉等を沿道自治体等が整備する場合、「津波からの一時的な避難場所としての機能を有する原則的な施設の一つとして、道路占用許可物件にお認めいただきたい。」 ④緩和が実現した場合の効果 沿岸村が高速道路を津波からの避難場所として使用する場合の方法(選択的)が広拡大する。	E			当該施設の趣旨は、高速自動車国道等の効用の確保と交通の危険の防止を図るものであり、正当な理由があって、道路管理者がその通行を当然のこととして予想している場合において、歩行者等が高速自動車国道等に立ち入ることを妨げるものではない。 なお、実際に高速自動車国道等を避難場所として活用される場合には、当該場所を管理している道路管理者等の関係者に相談ください。	E			1 0 2 8 0 2 0	愛知県	愛知県	国土交通省	
120100	生産緑地の面積要件に係る下限面積を緩和する。	生産緑地法第3条	市街化区域内にある農地等で、以下の条件に該当する一定のものの区域について、都市計画に生産緑地地区を定めることができる。 ①公害又は災害の防止、農林漁業と調和した都市環境の健全な良好な生活環境の確保に相当の効果あり、かつ、公共施設等の敷地の用に供する土地として適しているものがあること。 ②500㎡以上の規模の区域であること。 ③隣接水その他の状況を勘案して農林漁業の継続が可能な条件を備えていると認められるものであること。	都市農業の振興と多面的機能を有する都市農地の保全を図るため、生産緑地の基準を緩和すること。	都市農業の振興と多面的機能を都市農地の保全を図るため、地域の実情に応じた生産緑地地区指定面積要件を緩和するとともに、自己都合によるふる、既指定地区が面積要件を欠いた場合の生産緑地地区指定の継続を行う。 提案理由 自己都合ではなく、農地面積が1画で500㎡以上という生産緑地の指定面積要件を欠いた場合も生産緑地指定が解除され、農業継続が困難になる。 ・市街化圏や本人以外の者への負担により農地利用が阻害された場合でも所有者本人の生活にかかわる養育費という条件に陥るため、本人の農業継続が困難になった場合、都市部の緑の保全や景観など多面的機能が阻害される。 上記の事態を回避し、農業の継続、農地の確保を図るために、規制緩和が必要である。	C	I		生産緑地地区の面積要件については、農地の持つ緑地等としての機能が発揮される一定の規模以上とする必要があることから、都市計画上の緑地等として評価できる最低限度として500㎡を設定していることである。 そのため、生産緑地地区として指定できる面積要件に係る下限面積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、再度検討し回答させていただきます。	C	I		都市農地は、新鮮で安全な農産物の供給や身近な農業者・交流の場の提供だけでなく、災害時の防災空間の確保ややすらぎや潤いをもたらす緑地空間の提供など多様な効用が認められており、500㎡未満の農地であっても、それらの効用は確保出来ると考えます。 しかし、500㎡という下限面積の規定により意欲ある農業者が農業を断念せざるを得ない状況が懸念され、都市における貴重な農地の減少に一層の拍車がかかる。そこで、都市住民が被害に遭い、農地の持つ多面的な効用を享受できるような指定面積要件を緩和し、意欲ある生産者が農業を継続できる状況を作ることが必要である。	1 0 3 0 0 6 0	兵庫県	兵庫県	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	各府県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 の分 類」の 見直し	各府県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 府県
120160	内航フェリー強化	内航海運組合令第8条	日本内航海運組合総連合会において、内航海運暫定措置事業規程を定め、国土交通大臣の認可を受け実施	地方港—阪神港間を運行する内航フェリー船の新造時に義務づけられている納付金の廃止	阪神港を利用する内航船として新たに建造される船舶には納付金を免除し、外航船と同じ条件にする。 提案理由： 内航船として新たな船舶を建造する際には納付金が必要である。一方、外航船として新たな船舶を建造する際には納付金が不要になっている。この納付金が高額であることから、内航船の建造コストが上昇し、内航船の競争コストが不利になっている。このことが地方港—釜山港間の貨物量が増える一因となり、阪神港の国際競争力の低下を招いている。	C	—	内航海運暫定措置事業は、日本内航海運組合総連合会が実施する事業であり、本事業に係る借入金が必要である。このため「阪神港を利用する内航船として新たに建造される船舶に納付金を免除」することは困難である。 なお、本事業においては、内航フェリー輸送のコスト競争力を確保するために、開港決定に基づく暫定措置事業の早期開始に向けた必要な納付金収入の確保を図っていただくことを大前提としつつも、内航フェリー輸送のコスト競争力が見込まれる2,500DWT以上の大型フェリー専用コンテナ船の建造等納付金についての特例措置を認めている。	右の提案主体からの意見 再検討要請 回答された い。	特例措置として2,500DWT以上の大型フェリー専用コンテナ船の建造等納付金については減免が認められているが、本提案管理港から阪神港への内航フェリー貨物の海上輸送には、取扱貨物量から最大でも1,400DWT程度のコンテナ船であり減免の対象にもならない。国際コンテナ船舶港政策は、港湾管理者、民間が協働で建設しており、さらには「阪神港」への集貨の促進を図るためには、集貨に寄与するすべての船舶についての納付金の廃止が必要である。 なお、「一社日本海運集会所が発行する「船舶明細書2015」によると、コンテナを輸送できる内航船舶のうち2,500DWT以上の船舶の割合は約2割程度である。	C	—	現在、納付金収入の確保を図っていくことを大前提としつつも、内航フェリー輸送のコスト競争力を確保することを目的として、2,500DWT以上の大型内航フェリー船に限り、特例的に減免を認めていること。 開港決定に基づき、内航海運暫定措置事業の早期開始に向けた取組を進めている現状において、ご提案の「阪神港への集貨に寄与するすべての船舶について納付金を廃止」することは困難と考えている。		1 0 3 0 0 2 0	兵庫県	兵庫県	国土交通省
120170	播磨灘における船舶の航行に係る規制の緩和	船舶安全法施行規則第1条第6項	船舶安全法は、船舶が航行する航行区域を指定し、航行区域に応じた安全基準を規定している。	播磨灘沿海区域の全部または一部の平水区域化等を求める。	兵庫県の、瀬戸内海、日本海に連し、風光明媚な風景、文化等を有した県であり、クルーズツアーの実施に適した条件を有していることから、クルーズツーリズムを推進し、地域経済の活性化を図るため、播磨灘沿海区域の全部または一部の平水区域化等を求める。 提案理由： 播磨灘における沿海区域の全部または一部の平水区域に変更されることで、平水区域に限定して航行が許可される船舶が播磨灘を通過することが可能となり、クルーズツーリズムの振興が図られることで、本県の経済活性化に寄与する。	C	—	船舶の安全基準は、波高や陸岸からの距離によって、平水、沿岸、近海及び遠洋の4つの区域に分け、各区域に応じた安全基準を導入している。 播磨灘は他の瀬戸内水域と異なり波高が早く、平水区域の条件を満たさないことから、平水区域化できない。 平水区域：平常時0.2m以下 / 荒天時1.0m以下 播磨灘：平常時0.4-0.6m / 荒天時1.5-2.0m(平成24年度調査)		播磨灘沿海区域を航行する船舶は、播磨灘の安全を確保するため、船体構造(復原性等)や設備(救命等)の面で、波の穏やかな平水区域に比べ、より厳しい播磨灘沿海区域の安全基準を満たす必要がある。 従って、播磨灘沿海区域の航行に必要な安全基準を満たしているかは、要望者より情報を得て確認することができ。	C	—			1 0 3 0 0 4 2	兵庫県	兵庫県	国土交通省
120180	過疎地域における人・物の効率的な輸送に向けたデマンド運行の規制緩和	道路運送法第82条	貨物の運送を有償で行う場合は、原則として貨物自動車運送事業法に基づく事業許可を得た上で、事業用自動車により運送する必要があるが、例外的に、道路運送法第82条において、一般旅客自動車運送事業者(乗合バス事業者)についてのみ旅客の運送に付随し、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物の有償運送を認めている。	過疎地域等における、旅客、貨物の運送手段は限られていることから、区域内を運行している旅客のための車両を効率的に利用できるよう旅客予約の無いデマンド運行便での貨物のみの運送を可能とする。	地域内の事業者が一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受け、運行しており、その運行形態は、便ごとに発車時間が設定されているが、地域のニーズに応じたデマンド運行となっている。 「一般乗合旅客自動車運送事業」であるため、旅客運送に付随した貨物は運送可能であるが、デマンドのため、旅客予約の無い場合は車両自体が運行しないことから、定期的な貨物運送はできないとの解釈が運輸支局から示されている。 今回の事例は具体的には貨物運送地域の駅に出発するものであり、高齢者の生きがい対策として実施するものである。 デマンド運行の旅客予約の無い便においても貨物のみの運送を可能にすることにより、運送手段の限られた過疎地域等において一定の運送手段(初期投資が大きい貨物についても定期的な運送形態)が確保されたとともに、予約がなければ補助しない車両を有効に活用することが可能となる。 提案理由： 内子町では、デマンド運行地域において旅客予約の無い場合であっても朝の初便で、山間地からデマンド運行地区内の駅まで乗客を運送し、乗客の運送に付随して、貨物の運送も行っている。現状においては、「旅客の運送に付随する範囲」については明示されていない。 代替措置： 運送に係る安全面については、現時点において旅客輸送上の安全性は確保されている車両であることから(旅客のある場合は既に付随した運送が可能)、安全面に対する変更の検討の必要性はないと考える。 なお、貨物に係る補償については、現在、一般乗合旅客自動車運送事業について標準的補償に貨物に関する責任事項が規定されていることから同等の措置をとれば問題ないものとする。	F	IV	道路運送法第82条に規定する「旅客の運送に付随して」の解釈については、「路線定期運行によるものについては、路線の運行中は常時、路線不定期運行又は区域運行(以下「デマンド運行」という。))によるものについては、原則として、旅客の運送中、をそれぞれ指すものとして運用しているところであるが、デマンド運行については、旅客の予約がない場合に「旅客の運送に付随した」に該当するか否かも含め、一定の基準にない貨物運送の態様や運送の態様に鑑みて、個別具体的に判断することを検討する。			B	IV			1 0 3 0 1 0	内子町、愛媛県	愛媛県	国土交通省
120190	過疎地域における人・物の効率的な輸送に向けたデマンド運行の規制緩和	道路運送法第82条	貨物の運送を有償で行う場合は、原則として貨物自動車運送事業法に基づく事業許可を得た上で、事業用自動車により運送する必要があるが、例外的に、道路運送法第82条において、一般旅客自動車運送事業者(乗合バス事業者)についてのみ旅客の運送に付随し、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物の有償運送を認めている。	自家用有償旅客運送車両においても、道路運送法第4条許可事業者と同様に、少量の貨物運送を可能とする。	過疎地域等において「一般乗合旅客自動車運送事業」に代わって普及している旅客運送である「自家用有償旅客運送」については、「一般乗合旅客自動車運送事業」とは異なり、道路運送法第82条の規定が適用されないため、定時定路線運行であるにもかかわらず旅客運送に付随する貨物の運送が認められている。 「一般乗合旅客自動車運送事業」に求められる安全基準と同一ではないが、「自家用有償旅客運送」においても、旅客を運送するために必要な基準は満たしていることから、「付随する貨物の運送」を可能とするに際し、異なる安全性の確保という検討の必要はないものとする。 提案理由：内子町では、町営バス、福祉バス(路線定期/自家用有償旅客運送登録)では、道路運送法第82条の規定が適用されないため、定時定路線運行の車両において、旅客の運送に付随しては、貨物の運送ができない。 代替措置： 運送に係る安全面については、現時点において旅客輸送上の安全性は確保されている車両であることから(旅客のある場合は既に付随した運送が可能)、安全面に対する変更の検討の必要性はないと考える。 なお、貨物に係る補償については、現在、一般乗合旅客自動車運送事業について標準的補償に貨物に関する責任事項が規定されていることから同等の措置をとれば問題ないものとする。 また、定時性の確保については、積込みは出荷者が行い、出荷先の荷下りには道の駅の物販関係者が行う等、運転手に頼らない体制とすることで対応する。	D	—	平成26年11月20日に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平成26年法律第41号)において、市町村等が作成する地域公共交通再編実施計画において自家用有償旅客運送を位置付け、国土交通大臣の認定を受けた場合は、当該自家用有償旅客運送では、旅客の運送に付随し、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができるという特例を設けている。	右の提案主体からの意見 再検討要請 回答された い。	「再編実施計画」は、再編事業があり、実施にあたりクリームスキミング防止等の特例措置を必要とする場合に作成されるもので、今回の提案内容を実現するための「再編実施計画」が計画認定に値するものかどうかは疑義がある。また、今回の提案を行っている内子では再編事業が終了しているため、「再編実施計画」の作成を要しないことから、今回の回答では提案は実現できない。内子町と同様に再編の終わっている地域が多数あると考えられ、実情に合わないと考えられるので、それらの地域では特例の対応が望ましい。なお、農産物の出荷先は、全国モデル「道の駅」に選定されている。	F	IV	過疎地域等において、地域の貨物自動車運送事業者の事業運営に支障が無い等一定の条件を満たした場合には、自家用有償旅客運送者は、国土交通大臣の許可を受けて、有償で少量の貨物を運送できる新たな制度の創設に向けて検討を行う。		1 0 3 6 0 2 0	内子町、愛媛県	愛媛県	国土交通省
120200	地方自治体主催の旅行の旅行業法の適用除外	旅行業法第2条、第3条(参考：旅行業法第4条第1項第4号、旅行業法施行規則第1条の2)	旅行業を営もうとする者は、その形態(民間企業・地方自治体等)にかかわらず、業務範囲に応じた登録を受けなければならない。 (出発地、目的地及び帰着地が自らの営業所の存する市町村内にとどまる旅行商品の提供及び販売に限っては、少なくとも地域限定旅行業の登録を受ける必要がある。)	地方自治体主催の場合は、出発地、目的地及び帰着地が当該市町村内であれば、旅行業法の規定に関わらず、自治体が旅行の企画、実施及び募集をできるものとする。	市町主催で婚活イベントを企画する場合に、パーティーだけでなく当該市町村内の神社や観光施設等と一緒に訪問するケースが多い。 その際、主催自治体に参加者から料金を徴収し、移動にバスを使用すれば、旅行業法の「旅行」に該当し、市町は企画、実施及び募集を行うことができない。	C	I	旅行業法は、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する法律であり、旅行業者を営む者について登録制度を設けるとともに、登録を受けた旅行業者等に対し、契約書等の交付義務、旅程保証義務、旅行業務取扱管理者の選任義務等の各義務を課すことにより、消費者保護を図っている。 こうした消費者保護のための各義務については、旅行業の実施主体が市町村である場合であっても遵守されるべきものであり、市町村について旅行業法の適用を除外する旨のご提案を認めることはできない。 なお、ご提案の市町村内の旅行については、最も登録要件が緩和された地域限定旅行業の登録を受けることで実施可能であるため、ご検討いただきたい。			C	I			1 0 4 1 0 1 0	佐賀県	佐賀県	国土交通省