

12 国土交通省(構造特区第26次 再検討要請).xls

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	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	大学に対する建築基準法上の規制緩和	建築基準法第28条、建築基準法施行令第19条・第85条・第107条の2・第114条	特殊建築物に該当する場合は、防火・避難規定等の技術基準に適合させる必要があります。	学校法人大学の設立にあたって、オフィス用途の借用ビルを校舎に転用した場合において、特殊建築物の基準を適用除外とするよう、建築基準法の規制緩和を求める。	国がグローバル人材の育成を積極的に進めている現在、海外から優れた教育機関がもつと日本に進出し、健全な競争が促進される必要がある。海外教育機関が日本に定着するために、学校法人設立は有効だが、その際最も障害となるのが施設の問題である。学校は、建築基準法上の特殊建築物で、通常のオフィスビルにはない、更に厳しい規制がかけられている。学生や生徒の安全のために学校が特殊建築物指定されていることは理解できるが、中高大全てをまとめて学校として厳しい規制を行うことには疑問がある。大学生は少なくとも18歳程度以上の大人であり、6歳の小学一年生と同様の安全規制は必要なく、オフィス用途の基準を高たしてれば、社会人と同様にその安全性や健康衛生面が守られると考える。大学以上については、オフィス用途基準で可とすることで、海外大学の学校法人大学設立を推進できる。 提案理由: 文部科学省は、学校法人設立の際、以前は、校地・校舎を自己所有していることを条件としていたが、現在では一定条件を満たせば借用でも可としている。借用の場合、元々の施設はオフィスビルであることが殆どであり、オフィスビルを特殊建築物の基準に合うように改築するのは、物理的に不可能か、莫大な費用が必要となる。又、基準が社会の現状にそぐわない場合もある。特に他での解決が難しい①自然光の採光(特にビル密集地では実状に合わない)②換気設備③積載荷重④防火性の間仕切りに関する特殊建築物の基準を大学に対しては適用除外とすることで、文科省の規制緩和が生かされ、外国大学の学校法人大学設立の道が開かれる。 代替措置: 別業参照	①②④ C ③ 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、もつて公共の福祉の増進に資することを目的としております。 ①居室等の採光に関する規定は、明るさの確保のみならず、生理機能への影響、外部環境への知覚の観点から定められたものです。②居室等の換気に関する規定は室内空気の汚染によって生じられる室内環境の悪化を防止するために定められたものです。③積載荷重は、人の重量や移動が困難でない家具など建築物の架構に常時作用する荷重であり、構造計算を行う建築物の安全性の担保をするために定められたものです。設計時に設定された積載荷重が実状に応じたものかどうかについては、特定行政庁が判断することとなります。仮に、ご提示された積載荷重の算出方法が「実状に応じたもの」であり、かつ、建築基準法令に適合していれば、特段の措置は必要ありません。④間仕切りの構造制限は、学校の避難安全に欠いて特に配慮を要する用途の建築物について、火災の拡大を遅延させ、建築物内部の利用者の避難安全を確保するために定められたものです。 以上の理由を踏まえ、建築基準法では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、各用途に該当する場合にはその技術基準に適合させる必要があることから、物理的に不可能・金融面が負担となり改修ができないことを理由として規制緩和することはできません。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討した回答された。	建築基準法の立法趣旨が提案に対する回答となっており、その趣旨を理解しており今後とも尊重し遵守していく所存です。提案は、立法趣旨に反しない範囲で規制の緩和や代替案の検討をお願いします。①採光、②換気に関しては照明、空調機の技術向上により法が求める基準を確保、または現代の環境により適したものとすることが可能と考えています。④間仕切りの問題は安全確保の面で、大学生と一般社会人の違いは少ないと考えており、一般社会人以上に確保しなければならない安全措置を具体的にご教示頂ければ、それに沿った提案を再度提出いたします。以上をご考慮いただき再度ご検討をよろしくお願い申し上げます。			1 0 6 0 0 1 0	(有)テンブル教育サービス(テンブル大学ジャパンキャンパス)	東京都	国土交通省
120020	空き家の取得制度の新設	なし	空き家の除却や活用を行うおとす地方公共団体に対する助成制度として、社会資本整備総合交付金等の基幹事業である「空き家再生等推進事業」がある。現行民法上、10年以上適正に管理されていない空き家について、市に当該空き家の所有権を移転することができる制度は存在しない。	危険な空き家は処分し、活用できる空き家は移住者が有効に活用できるよう、市が整理(管理・処分)できるよう制度構築をする。なお、個人の所有権の問題もあるが民法第162条の所有権の取得時効に依り、適正に管理されておらず10年以上空き家になっているものは、市に所有権を移すことを可能とする。	具体的事業の実施内容・提案理由: 英語教育に特化した取り組みを進めている人口減少区域を対象とし、そこにある適正に管理されていない10年以上の空き家を、市が自由に有効に活用することにより、移住定住者の増加を目指す。 提案理由: 本市の昭和地区は平成7年の国勢調査で人口が4,538人であったが、15年後の平成22年の調査では3,625人となっており、-913人(-20.12%)と著しい人口減少区域である。今後さらなる人口減少が加速し、空き家の増加が心配されることである。この区域に、本市独自の取り組みとして、平成26年度から文部科学省の認可を得て、幼稚園、小中学校が連携しながら特別な英語教育が受けられる取り組みをおこなっており、学区の弾力化により市内・全国から児童生徒を受け入れ、これまでに学区外から14人の就学・就讀していることである。 また、この先進的な教育環境と豊かな自然の中で子育てしたいと願う家族が、移住定住することも増えており、補助制度を来年度からおこなうよう準備をしていることである。そこで、増加している空き家の活用や整理も課題となっていることから、危険な空き家は処分し、活用できる空き家は移住者が有効に活用できるよう、市が整理(管理・処分)できるよう制度構築をする。 なお、個人の所有権の問題もあるが民法第162条の所有権の取得時効に依り、適正に管理されておらず10年以上空き家になっているものは、市に所有権を移すことを可能とする。 この制度を設けることにより定住促進をすめ、将来の人口減少と空き家増加の問題の抑制を目指す。	C I	空き家の除却や活用を行うおとす地方公共団体に対する助成制度として、社会資本整備総合交付金等の基幹事業である「空き家再生等推進事業」(予算措置)がある。本事業は、老朽化の著しい建築物が存在する地区において、居住環境の整備改善を図るため、①不良住宅、空き家住宅又は空き家建築物の除却を行う場合、これらの除却等に要する費用及び所有者の特定に関する経費を補助するもの(「除却事業タイプ」)及び②空き家住宅又は空き家建築物の活用を行う場合、これらの改修等に要する費用及び所有者の特定に関する経費を補助するもの(「活用事業タイプ」)から構成されており、いずれも市町村において活用可能な事業である。 本提案は、特区による特例として、市の教育等に関する取組を推進するため、管理されていない空き家につき、一定期間の経過により所有権を市が取得するよう強制することを取得することとすることを可能とする制度の新設を要望するものである。 しかし、民法は、私人相互間の法律関係を定める民事基本法であって、その性質上、特区による特例を設けることに馴染まず。民法の特例として本提案のような強制を設けることは困難である。規制の根拠法として民法第162条及び第176条が掲げられている点についても、以下のとおり付言する。 民法第176条は、所有権などの物権を当事者が任意に取得することを認め、物権変動を登記することを要せず、当事者の意思のみによって物権変動の効力が生じることと定めたものであり、本提案のような強制的な所有権取得の場合とはその前提が異なる。また、民法第162条の取得時効は、所有の意思をもって、平穏かつ公然と占有することと要件として、真実の権利状態と異なった継続する事実状態をそのまま権利状態と認めることにより、継続する事実状態の保護を図ったものであり、本提案の制度とは、その制度趣旨等が全く異なる。 したがって、本提案に依り、民法第162条及び第176条が規制の根拠法となることはない。			1 0 1 0 1 0 1	総社市	岡山県	法務省 国土交通省		
120030	都市公園における法面への太陽電池発電施設の直接設置規制および付随して設置する蓄電池の地上設置規制の緩和	都市公園法施行規則第七条の二の三 都市公園法施行令第12条二の二 都市公園法施行令第16条四の二	都市公園法施行令第12条第一号の三及び同法施行規則第五条の三に基づき設置される太陽電池発電施設の設置基準については、既設の建築物に設置し、かつ、当該建築物の建築面積を増加させないこととしている。	①都市公園内の法面への太陽光発電施設の直接設置 ②蓄電池の地上設置	■想定する事業 県広域防災活動拠点である公園内に太陽光パネルと蓄電池を設置し、平常時には環境教育に活用しつつ園内施設へ供給する以外の余剰電力を売電し、災害等の非常時には、非常用電源として活用する多目的利用を検討している。本事業では、太陽光パネルは法面に、蓄電池は太陽光パネルを設置した法面または近接した平地に直接設置する。公園内には多くの法面があり、公園内の施設の需要から算出すると、法面の約16%に設置すること公園内の電力需要を賅うことが可能となる。 ■法規制の内容 太陽電池発電施設が占用物件に追加されたが、既存の建築物に設置し、かつ、建築面積を増加させない場合と限定されている。また、蓄電池の設置可能場所は地下と限定されている。 ■緩和策 県広域防災活動拠点として登録されている都市公園に限り、緑地の維持を前提に法面に太陽光パネルの設置可能とすること、また、太陽電池発電施設と組み合わせて蓄電池を導入する場合に限り、法面または近接する平地へ地上設置可能とすること。 ■規制緩和に関わる代替措置等 ソーラーシェアリングが普及し始めているように、必ずしも緑地に著しい支障を及ぼす設備ではないため、太陽光パネルの設置基準を、ソーラーシェアリングと同等とすれば緑地維持は十分に可能である。また、実現より市民に、緑地と再生可能エネルギーの共存を広く学習する機会を提供することが可能となる。加えて、地域防災の観点からも非常に重要な拠点であるため、太陽電池発電設備および蓄電池の一体導入により、非常用電源の確保が可能となる。	D II、III	都市公園は、本来、屋外における休息、運動等のレクリエーション活動を行う場であり、都市環境の改善等に大きな効用を奏する緑地を確保するとともに、避難地等としての機能を目的とする施設である。 ご提案の施設の詳細は不明であるが、一般論としては、都市公園に設置する太陽電池発電施設及び蓄電池が公園施設内に限り電力供給を行うものである場合は、当該施設は都市公園の効用を全うするものであることから、都市公園法施行令第5条第七項に規定する管理施設又は第八項に規定する災害応急対策施設である公園施設として、同法第5条に基づき公園管理者の許可を受けた上で、公園管理者以外の第三者が設置することが可能であり、公園施設である場合には、同法施行令第16条第四号の二及び同法施行規則第七条の二第三号の技術的基準は適用されない。 なお、太陽電池発電施設及び蓄電池が、平常時の都市公園の管理運営に必要な管理施設である場合には、公園内の電気使用量を勘案して適切な規模のものを設置する必要はあるが、電気使用量の季節変動等により発生する余剰電力の売電等を妨げるものではない。また、非常時の利用を想定しての災害応急対策施設である場合には、災害時に必要とされる電力を一定期間安定して供給できる機能が求められることにご留意いただきたい。 いずれにしても、公園施設として設置される発電施設については、公害又は災害の防止、景観の維持、樹林地等の復原、レクリエーション活動の場の都市公園としての効用が十分発揮されるよう、公園管理者が判断して設置する必要がある。			1 0 1 9 0 0 1 0	愛知県岡崎市	愛知県	国土交通省		
120040	バスターミナルなど公共交通施設の容積率の特例措置の設置	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条の容積率の規定により、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、建築物の容積率等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。	公共施設であるバスターミナル(都市計画決定施設及び一般バスターミナル指定)や公共交通機関であるタクシー乗場等に対し、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、バスターミナル等の公共交通施設の効率的・効果的な立地促進が可能となり、交通機能の集約化が進むなど、都市機能の集積・高度化の実現が図られる。 ○現行の規制内容 都市計画決定施設及び一般バスターミナル指定施設であるバスターミナル等の公共交通施設について、建物の容積率の算入対象となることから、空間が限られた都心部の確保に十分制約を受けている。 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。バスターミナルやタクシー乗場等の大規模な公共交通施設は平面で大規模な床が必要となるため、空間が限られた都心部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、建築物の密度を規制することにより、道路等の公共施設への負荷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、一律に容積率不算入と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着目した柔軟な考え方の下に、環境負荷の取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。			1 0 2 7 0 2 0	リニア・スーパーターミナル特区	愛知県	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	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
120050	道路の上部空間の活用の際し、沿道への自動車出入口の設置要件の緩和	都市再生特別措置法第38条の2第1項 建築基準法第44条第1項第3号	立体道路制度は、自動車のみの交通の用に供する道路又は特定高架道路等の上空又は路面下に設ける建築物のうち、地区計画の内容に適合し、かつ、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めるものについて、法第44条の道路内建築制限を適用除外とする制度です。	立体道路制度が適用された一般道路において、沿道への自動車の出入口の設置規制の適用を除外する。	〇想定する事業 立体道路制度が適用された既存の一般道路における沿道への自動車の出入りが可能となることにより、自動車利用者によるターミナル施設へのアクセス及び自動車を利用した都心部・圏域へのアクセスなどの利便性が高まりターミナル機能強化が図られる。また、道路上空空間の有効利用が促進されるなど、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。 〇現行の規制内容 立体道路制度が適用された道路では、沿道敷地への自動車の出入りができないこととなっている。 また、自動車の出入口をトンネル部に設置する場合は、国土交通大臣による認定が必要となっている。 提案理由 立体道路制度が適用された道路では沿道への自動車の出入りができない構造に規定されており、現在自動車の出入口機能が確保されている場合は、再開発事業に伴いその機能が確保できなくなる。 また、自動車のみの交通の用に供する道路等と既存の道路では交通環境や周辺状況等も大きく異なっているが、自動車の出入口をトンネル部に設置する場合は一律に国土交通大臣による認定が必要となっており、既存道路における立体道路制度の活用にあたって阻害となっている。	D	特定都市再生緊急整備地域においては、都市の国際競争力強化の観点から都市再生特別地区の立体道路制度を活用することにより、一般道路についても道路の上空又は路面下に建築物等の建築又は建設を行うことが可能です。 なお、建築基準法上、都市再生特別地区の立体道路制度を活用した場合については、一般道路について、建築物からの自動車の出入りを規制していません。				リニア・スーパーターミナル特区	1 0 2 7 0 3 0	名古屋市、名古屋鉄道(株)、三井不動産(株)	愛知県	国土交通省
120060	交流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条の容積率の規定により、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、建築物の容積率等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。	〇想定する事業 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、容積率関連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など、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。 〇現行の規制内容 容積率関連規制により、空間に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は可能であるが、同時に公共貢献が必要となる。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、平面に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、建築物の密度を規制することにより、道路等の公共施設への負荷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、一律に容積率不算入と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着目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。				リニア・スーパーターミナル特区	1 0 2 7 0 4 0	名古屋市、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6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。	〇想定する事業 建設年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で、地下街の改修が可能となり、安全性・利便性等の向上・強化が図られる。 〇現行の規制内容 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ため、改修が進まない。 提案理由 建設年が古く既存不適格である地下街においては、例えば通路幅員が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6条により確認済証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、火災その他の災害時における危険性は極めて大きく、これに対応して厳しい安全措置を地下道に要求しているものであり、利用する者の安全を担保するために、最低限の基準を定めたものとなります。 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、他の工作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おいては、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することができる措置がとられています。				リニア・スーパーターミナル特区	1 0 2 7 0 5 0	名古屋市、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、 消防令第32号(昭和50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長又は消防署長が指定したものであることは、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50年3月11日消防庁安全救急課長通知において、消防組織法第37条に基づく助言として、地階と地下街が一体をなす場合の判定基準及び指定方法を示している。	地下街と沿道建物を接続する場合の取扱いについて、地下街ごとに異な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・高度化が進むなど、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が接続している場合の特定防火対象物の地階と地下街と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、全国一律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って制約を受けている。	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50年3月11日消防庁安全救急課長通知は、消防組織法第37条に基づく助言である。				リニア・スーパーターミナル特区	1 0 2 7 0 6 0	名古屋市、名古屋鉄道(株)、三井不動産(株)	愛知県	総務省 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	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
120090	道路法及び高速自動車国道法の規定に基づく立入り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 ・高速自動車国道法第17条第1項	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。」 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に立ち入り、又は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国道に避難のために自動車以外の手段(主に徒歩)で立ち入ることを容認してもらいたい。 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堅固な施設」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(法面、橋梁・橋脚、高架下等)を避難場所として活用することで、効率的な津波避難対策を講じることができる。 ②提案の趣旨: 現行、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(東名自動車道等)に限り、大津波警報が発表され、かつ対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おいた津波避難施設(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堅固な施設」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 市町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(選択枝)が広拡大する。	E	当該規定の趣旨は、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、正当な理由があつて、道路管理者がその通行を当然のこととして考慮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頂きたい。					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団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としている。 ①公害又は災害の防止、農林漁業と調和した都市環境の保全等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であること。 ②500㎡以上の規模の区域であること。 ③用排水その他の状況を勘案して農林漁業の継続が可能なる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持つ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。	提案理由: ・自己都合ではなく、農地面積が1団で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。 ・市民農園や水入以外の者への賃借により農地利用が担保された場合でも所有者本人の生涯にわたる営農という条件に抵触するため、本人の営農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	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㎡と設定しているところである。 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、再度検討し回答された。	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すざ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る。 しかし、500㎡という下限面積の設定により意欲ある農業者が営農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が一層の拍車がかかる。 そこで、都市住民が将来に渡り、農地の持つ多面的な効用を享受できるよう指定面積要件を緩和し、意欲ある生産者が営農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		
120110	「道の駅」の設置者についての要件緩和	「道の駅」登録・案内要綱(平成5年2月23日建設省道発第19号 道路局長発出) 2. <設置者> 「道の駅」登録・案内要綱の当面の運用方針について(平成5年2月23日建設省道発第2号 道路局長発出) 7. <設置者>	【道の駅】登録・案内要綱の当面の運用方針について<設置者> 7. 市町村に代わり得る公的な団体とは以下の各号のいずれかに該当するものとする。 イ、都道府県 ロ、地方公共団体が三分の一以上を出資する法人 ハ、地域を代表して「道の駅」を設置するにふさわしいとして市町村が推薦する公益法人	「道の駅」登録・案内要綱において、「道の駅」の設置者は、市町村又は市町村に代わり得る公的な団体とされているが、市町村に代わり得る公的な団体として農業協同組合を対象に加える。	<背景> 地方の過疎化・高齢化が進出し、社会的・経済的活力が低下するなか、地域の基幹産業である農林水産業を基軸とした産業の振興を推進することは、地域活性化を図るうえで不可欠である。 地域農業者の資力により設立された農協は、農村地域の核となる法人として農業生産の振興のみならず、直売所の設置による販路拡大や6次産業化を目指す生産加工等の幅広い事業に取組み、地域経済の振興にも大きく寄与している。 昨今の経済情勢から、新たな産業や企業の誘致等が見込みにいなくな、地域内型の産業振興を進める必要があり、農業協同組合が行うこれらの事業を、産業振興や地域内雇用の拡大などの視点からもさらに支援していく必要がある。 <提案理由> 地域農業の振興のため、県内においても農協が直売所を開設しているケースは多くみられ、これらについては比較的大きな道路に面し、駐車場やトイレ、情報提供等「道の駅」に求められる機能をすでに備えているものも多い。 これらを農協の所有・管理のまま「道の駅」の登録することで、県内外の消費者に対するPR効果により集客効果高まることから、生産振興と6次産業化による地域活性化が図られる。	C	「道の駅」は、道路利用者が安心して休憩できる場だけでなく、福祉、防災、観光、文化、地域経済などの地域の課題を解決する場となつていく公共施設である。 IV(訓令又は通達等)の手当てを要するもの 「道の駅」の設置者は、地域の課題を把握している市町村又は市町村に代わり得る公的な団体を設置者としたことである。 ・農業協同組合は、農業生産力の増進と農業者の経済的・社会的地位の向上を図るための協同組織で、組合員が必要とするサービスを総合的に提供することを目的とした組織であり、上記の観点から、農業協同組合を設置者とするは難しいと考えている。 なお、指定管理者制度等の活用により、農業協同組合が管理・運営を行っている実例は存在している。	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。	農協は公的な団体ではないため提案の実現は難しいとことだが、中山間地域における農協は、農業の振興のみならず、直売所による販路拡大や、6次産業化を目指す加工など地元と密着した幅広い事業に取組み、地域課題の把握や経済の振興に大きく寄与しており、また、地域に密着している農協は、地域の事情に精通し、市町村と一体となって地域振興へ取り組み、地域課題も把握していることから、住民等から厚い信頼を得ており、公的な団体同様の役割を果たしているといえる。よって、農協を道の駅の設置者に追加することを提案する。なお、農協所有のまま登録することを想定しているため、紹介のあった指定管理者制度は活用できない。	1 0 3 2 0 3 0	熊本県	熊本県	国土交通省		
120120	区域区分の変更に係る国土交通大臣への協議及び同意の緩和	・都市計画法第18条第3項、第4項 第23条第1項、第2項、第3項 ・都市計画法施行令第12条 ・国計発第41号 平成25年7月24日 「都市計画法第18条第3項の規定に基づく協議に係る標準的な処理期間について」	都道府県は区域区分等国の利害に重大な関係がある都市計画の決定をしようとするときは、あらかじめ、国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならないとされている。また、国土交通大臣が区域区分の都市計画の決定若しくは変更を同意しようとするときは、国土交通大臣は農林水産大臣に協議をし、経済産業大臣及び環境大臣の意見を聴かなければならないとされている。	国土交通大臣への協議及び同意は区域区分の変更面積が大規模な場合に限定し、小規模な場合は協議及び同意を不要とする。 例としては、大規模な場合は、都市計画運用指針における一つの住区を形成する最低限の規模である面積20㎡以上を目途とすることが考えられる。 なお、農林漁業との調整はこれまで通り、県の都市計画部局と農林部局の協議を行う。 【効果】 法手続き期間が短縮されることで、産業基盤整備や企業誘致が速やかに行える。	県内の圏央道の整備により、企業立地ニーズは高い状況にある。 しかし、産業地が不足しており、企業誘致を推進する上で産業基盤の迅速な整備が喫緊の課題となっている。 【現行制度】 区域区分の変更は地形地物の変更など軽易なものを除き、全て国土交通大臣の同意を得なければならない。 同意協議に要する標準処理期間は事前協議が60日、本協議が30日とされ、非常に期間を要しており、立地予定企業の事業計画等に多大な影響を与えている。 【提案事項】 国土交通大臣への協議及び同意は区域区分の変更面積が大規模な場合に限定し、小規模な場合は協議及び同意を不要とする。 例としては、大規模な場合は、都市計画運用指針における一つの住区を形成する最低限の規模である面積20㎡以上を目途とすることが考えられる。 なお、農林漁業との調整はこれまで通り、県の都市計画部局と農林部局の協議を行う。 【効果】 法手続き期間が短縮されることで、産業基盤整備や企業誘致が速やかに行える。	C	区域区分は、無秩序な市街化の拡大による環境悪化の防止、計画的な公共施設整備による良好な市街地の形成、都市近郊の優良な農地との健全な調和、市街地における良好な環境の確保等、都市計画制度の根幹をなすものである。このため、市街化区域に編入されることにより、国の直轄事業その他の公共投資の集約的実施の必要性、国が設置する施設への影響、国の食糧政策等農地・農業政策との調整等国の利害との調整を図る観点から国土交通大臣は協議を行い同意することとされており、同意にあたっては、人口及び産業の動向、市街地の拡大状況等からみて適切に区域区分が実施されていること、国土形成計画、社会資本整備重点計画等に適合すること、国による道路、河川、公園、空港等の設置及び管理、国としての農地の保全、産業活動の効率化、公害の防止、自然環境の保全、公衆衛生の確保等の観点から国の施策に支障を生じないよう適切に定められていること等を協議の中で判断している。このため、区域区分に関する都市計画を定める際に、決定主体である都道府県において県内の関係部局間で協議することはもちろん、前述の観点から、変更面積に関わらず国土交通大臣への協議、同意は必要である。			1 0 3 0 5 0 1 0	埼玉県	埼玉県	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	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	
120130	道路の横断に限る車両の幅の制限の緩和	道路法第47条、第47条の2 車両制限令第3条 道路の横断に限る特殊車両通行許可の特例について(平成22年9月30日国土交通省第47号道路局道路交通管理課長通達) 道路運送車両の保安基準第55条 基準緩和と自動車の認定要領について(平成9年9月19日自技第193号)	道路運送車両の構造に対する基準については、道路構造を保全するため、車両制限令と整合が取られた基準が定められています。保安基準緩和認定制度においては、特殊車両通行許可制度と連携を図り、車両総重量等に関する基準の緩和を認めています。また、特殊車両通行許可制度においては、車両の幅の許可限度値を原則3.5メートル以下としているところです。	運搬する貨物が分割可能な単体物品であるか否かに関わらず、特殊車両に係る規格のうち、車両の幅に関する基準(最大3.5mまで)を緩和していただきたい。	特殊車両について、現行、構造改革特区による規制の特例措置である「1205(1204、1221)重量物輸送効率化事業」を活用することにより、運搬する貨物が分割可能な単体物品であるか否かに関わらず、車両総重量、軸重等については特殊車両通行許可限度算定要領による限度を超えた製作、登録、通行が認められているが、車両の幅については構造改革特区による特例が認められておらず、車両の幅の上限が3.5m(特殊車両の許可を得た場合)と定められていることにより、輸送する重量物の形状によっては、荷積み、荷積み、輸送の効率化が十分図れないケースが見受けられる。特殊車両の幅が分割可能な単体物品であるか否かに関わらず、特殊車両通行許可限度算定要領に定める車両の幅以上の特殊車両の製作、登録、通行が認められるよう、基準を緩和していただきたい。(車両の幅について、少なくとも3.8mまで認められるようにしていただきたい。)この規制緩和により、より重量物輸送の効率化が図られ、大型車両の通行量削減による渋滞緩和、CO2削減による環境改善等に寄与することが期待される。	B-2	IV	ご提案の幅の基準緩和について、道路法上の道路に関して直進による横断に限る場合には、道路運送車両の保安基準の緩和認定及び特殊車両通行許可を行えるよう平成27年度中に関係通達を改正する。			1 0 0 1 0 1 0	新日鐵住金株式会社 神線事業部 金石製鉄所 日鉄住金物流金石株式会社	岩手県	国土交通省	
120140	鉄道駅の上部空間の活用時における鉄道事業者以外の第三者の参画促進	鉄道抵当法第3条第5号、第4条第2項	鉄道抵当法第3条第5号は、鉄道施設を所有又は使用するために他人の不動産の上に存する地上権が鉄道財団を組成するとし、同法第4条第2項は、鉄道財団に属するものについて、所有権以外の物権の目的とすることを禁止している。	自己所有地に対して、鉄道事業で使用する部分を表示化する区分地上権設定を可能にすることで、鉄道駅のある土地への鉄道事業者以外の第三者の権利設定を緩和する。	○想定する事業 鉄道事業者の所有する鉄道駅のある土地の開発事業者以外の第三者の参画が促進されることにより、空港アクセス等の利便性向上を実現する駅改良やポテンシャルを活かした都市機能の集積・高度化が進むなど、ターミナル機能強化が図られる。 提案理由 鉄道財団組成土地を含む共同開発事業については鉄道抵当法(制度)により、鉄道事業者の所有する土地の開発事業者における鉄道事業者以外の第三者の権利設定が禁止されているため、鉄道事業者以外の第三者にとって建物不動産権利が不完全な状況となり、事業参画のハードルとなっている。 また、抵当権者の同意を得て、鉄道財団より鉄道事業をおこなう機能を損なうことのない資産を一旦分離し、鉄道事業に必要な範囲の区分地上権等を設定し財団に組み込む運用改善スキームにおいても、財団分離に伴う譲渡益課税等が発生する問題により、鉄道事業者以外の第三者との共同開発の事業推進に向けた合意形成が阻害されている。	C	I	鉄道抵当法は、鉄道施設を構成する財産を1個の有体物とみなし、これに抵当権を設定することを認めることで、鉄道施設を構成する財産を一体して担保価値を評価することを可能にし、これにより、鉄道事業者が十分な融資を得ることを可能とすることを目的としており、同法第4条第2項が、鉄道財団に属する物について所有権以外の物権の目的とすることができないとしたのは、上記の目的を達成するため、鉄道財団の一体性を強化するという点にある。 このような鉄道抵当法第4条第2項の趣旨からすれば、鉄道財団を構成する土地の一部について鉄道事業者以外の第三者による物権的な利用権の設定を可能とすることは、鉄道財団の一体性を害する可能性があったため、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。	今回要望した事項については、鉄道事業者が当該鉄道事業者以外の第三者と鉄道駅の上部空間の有効活用を図る際の課題に対する特例措置の一つを提案したものである。現行法令内での運用において、鉄道事業者以外の第三者の参画が今後も促進されるよう、より柔軟な対応の可能性について、引き続き検討をお願いしたい。	リニア・スーパーターミナル特区	1 0 2 7 0 1 0	名古屋市、名古屋鉄道(株)、三井不動産(株)	愛知県	法務省 国土交通省
120150	自家用有償旅客運送の登録要件の緩和	道路運送法第79条の4第1項第5号	過疎地など、バス・タクシー事業では生活に必要な輸送が確保されない場合については、自家用自動車を使用して有償で運送を行うことができることとしており、その導入に際しては、①バス・タクシー事業によることが困難であり、かつ、②地域住民の生活に必要な輸送を確保するために必要であることについて、協議会(都道府県又は市町村、バス・タクシー事業者、住民等が構成員)において合意していることを要件とする。関係者間で適切な役割分担及びこれによる法目的の確保を図っている。	市町村が地域に必要な輸送であると認め、かつ、市町村もしくは市町村が認める団体が、一、小学校区の範囲内において実施するもので、実施前に地域公共交通協議会または運営協議会で報告した場合には、自家用有償旅客運送の登録を認めるよう要件を緩和する。	自家用有償旅客運送を実施するための道路運送法第79条の4第1項第5号について、市町村が地域に必要な輸送であると認め、かつ、市町村もしくは市町村が認める団体が、交通空白地域である一、小学校区の範囲内において実施するもので、実施前に地域公共交通協議会等で報告した場合には、合意形成を経ず自家用有償旅客運送ができる旨の特例を設ける。 提案理由 -川西市緑台小学校校区にある多田グリーンハイム団地では、高齢化が進んでおり、ショッピングセンターから半径約1km以内の限られた地域ではあるが、バス停から500m以上離れた住宅もある交通空白地域である。そのため、自治会を中心に買い物に行くための移動手段確保を検討してきた。 -当初検討していた方法は、国との協議のなかで、有償運送になるとの意見があり、道路運送法に基づく有償運送を実施するためには、協議会等での合意が必要となっていた。 -しかし、自治会は、協議会等の構成員の合意を得られる見込みがないと判断し、道路運送法上の許可もしくは登録を要しない運送(無償運送)での対応を検討している。 -このように、限られたエリアでの自家用有償旅客運送は、既存のバス事業者やタクシー事業者への影響も極めて少ないと考えられるため、道路運送法の地域公共交通協議会または運営協議会の合意に関する規定を緩和することにより、事業者等の合意が得られない場合であっても、市町村が地域にとって必要と考える一定の区域内の有償運送を市町村もしくは市町村が認める団体が実施できるようにすることで、地域公共交通の確保を図る。	C	-	有償で旅客を運送する場合は、輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護の観点から、バスやタクシーの事業許可を取得する必要がある。他方、バスやタクシーのみによっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通の確保が困難であり、例外的に自家用車を用いてこれらを補完するための運送として必要であることについて運営協議会において合意が得られた場合にあっては、有償旅客運送が可能となるものである。 そのため、当該地域のバス・タクシー事業者を含む関係者において、バスやタクシーでは輸送サービスの提供が困難である旨を確認し、自家用有償旅客運送が必要であることについて合意形成を図る必要があることから、運営協議会における合意を免除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。	全ての自家用有償旅客運送の実施にあたって、運営協議会における合意を不要とすることを求めるものではなく、既存のバス事業者やタクシー事業者への影響が極めて少ないと考えられる、限られたエリアでの自家用有償旅客運送の実施に限って、緩和を求めたい。また、自家用有償旅客運送が必要であることについては、市町村が必要と認めることで運営協議会の合意と同等の効果があると考える。 そのため、自家用有償旅客運送の登録要件の緩和について、再検討を要請する。		1 0 3 0 0 1 0	兵庫県	兵庫県	国土交通省
120160	内航フィーダーの強化	内航海運組合法第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ィーダ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は不要になっている。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、内航船の輸送コスト上昇につながっている。このことが地方港と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って、本事業に係る借入金と同連合会にある現状において、ご提案の「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、内航フィーダー輸送のコスト競争力を確保するために、開議決定に基づく暫定措置事業の早期解消に向けた着実な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、内航フィーダー輸送のコスト競争力が見込まれる2,500DWT以上の大型フィーダー専用コンテナ船の建造等納付金について特例的に減免を認めている。	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。	特例措置として2,500DWT以上の大型フィーダ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、本県管理港湾から阪神港への内航フィーダ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っていない。国際コンテナ戦略港湾政策は、港湾管理者、民間が協働で推進しており、さらに「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。		1 0 3 0 0 2 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	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	
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規定し、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。	兵庫県は、瀬戸内海、日本海に面し、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又は一部が平水区域に変更されることで、平水区域に限定して使用が許可されてい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、沿海、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高く、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) 従って、播磨灘(沿海区域)を航行するには、旅客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、より厳しい沿海区域の安全基準を満たす必要がある。 個々の旅客船が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る。				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・物の効率的運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た、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、定期的のある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農産物を地域内の道の駅に出荷するものであり、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(初期投資なしに貨物についても定期的な運送形態)が確保されるとともに、予約がなければ稼働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道の駅まで農産物を運びたい。 なお、現行法においては、「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)、安全面に対する更なる検討の必要性はないと考えられる。 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約款に荷物に関する責任条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」ものに該当するか否かも含め、一定の基準に従い、貨物運送の態様や運送の量に鑑みて、個別具体的に判断することを検討する。				1 0 3 6 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・物の効率的運送に向けた自家用有償旅客運送の規制緩和	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た、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登録車両においても、道路運送法第4条許可事業者車両と同様に、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できないとされている。 「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を満たしていることから、「付随する貨物の運送」を可能とすることに対し、更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いても、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)、安全面に対する更なる検討の必要性はないと考えられる。 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約款に荷物に関する責任条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、出荷先での荷下ろしは道の駅の物販関係者が行う等、運転手のみ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には、当該自家用有償旅客運送では、旅客の運送に付随して、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こととする特例を設けている。 右の提案主体からの意見 「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わっているため、「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区での対応が望ましい。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。				1 0 3 0 6 0 2	内子町、愛媛県	愛媛県	国土交通省	
120200	地方自治体主催する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くてはならない。 (・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とどまる旅行商品の運成及び販売に際しては、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、自治体主催の旅行の企画、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、パーティーだけでは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。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、旅行業等を営む者について登録制度を設けるとともに、登録を受けた旅行者等に対し、契約書面等の交付義務、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規定については、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。					1 0 4 1 0 1 0	佐賀県	佐賀県	国土交通省