12 国土交通省 （特区第10次 再々検討要請 ）

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置（事項名）	該当法令等	制度の現状	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
120010	空き公営住宅団地の事務所転用への弾力化	補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条、同施行令第13条、第14条	補助事業等により取得し、又は効用の増加した政令で定める財産（不動産等）は、各省各庁の長の承認を受けずに補助金等の交付目的に反して使用、譲渡、交換し、貸し付け等をすることはできない。ただし、補助金等の全部に相当する金額を国庫納付した場合及び各省各庁の長が定める期間を経過した場合は、この限りではない。	空きの公営住宅を、地域内に本社を置く起業5年未満のベンチャー企業事務所へ転用することを認めるものとする。	空きの公営住宅を対象として、地域内に本社を置く起業5年未満・年商１０００万以下のベンチャー企業の貸与を認める。但し、上記条件を超えた企業は1年以内に退去しなければならない。	①空きの公営住宅の有効活用に。 ②ベンチャー企業の育成・支援により、地域経済を活性化させる。 ③企業事務所として貸与することにより、新規事業者の参入を図る。 ④新たな雇用の創出。	E		補助対象財産の有効活用については、地域再生事項とされているところである。 なお、地域再生（非予算）第４次提案募集管理コード1220160の回答をご参照願いたい。	空き公営住宅団地の事務所転用は地域再生制度を利用すれば実現可能であると解してよいか回答されたい。		D		当該事業を地域再生計画に位置づけ、地域再生法第14条に定める特例を活用すれば、当該計画の認定をもって補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条に規定する承認を受けたものとみなされ、公営住宅の目的外使用が可能である。			1006020	社団法人富岡青年会議所	国土交通省
120020	公営住宅法第４４条第1項の国土交通大臣の承認の権限を、地方整備局長に権限を移譲する措置	公営住宅法第44条第1項、第52条、同法施行規則第28条第3号	公営住宅法第44条第1項の規定による公営住宅の譲渡処分の承認に係る国土交通大臣の権限は、地方整備局長等に委任されている。	公営住宅法第44条第1項「事業主体は、政令で定めるところにより、公営住宅又は共同施設がその耐用年限の四分の一を経過した場合において特別の事由のあるときは、国土交通大臣の承認を得て、当該公営住宅又は共同施設（これらの敷地を含む。）を入居者、入居者の組織する団体又は営利を目的としない法人に譲渡することができる。」とあるところの「国土交通大臣の承認を得て」を「地方整備局長の承認を得て」に規制を緩和するものです。	2階建て以下の木造や簡易耐火ブロック造の公営住宅に長年住み慣れた方に、希望すれば速やかに市営住宅を譲渡しようとするものです。	新見市は、人口の減少が著しく、特に若者の転出に歯止めがかからないため、若者定住施策としてこの事業を積極的に実施し、Uターンの可能性を増加させ人口の減少率を緩和させようとしています。また、自己の住居として愛着をもって管理することにより、既存の資産である市営住宅の適正な管理が行え、地域の活性化及び子や孫への資産継承といった未来に渡る定住概念を育むことができると考えています。このように、若者定住による過疎化の歯止めと地域の活性化につなげる目的で提案するものです。	E		公営住宅法第52条及び公営住宅法施行規則第28条第3号の規定により、同法第44条第1項の規定による公営住宅の譲渡処分の承認に係る国土交通大臣の権限は、地方整備局長に委任されている。			E					1012010	新見市	国土交通省
120030	公営住宅法施行令第１２条の災害その他の事由による要件及び敷地の不必要要件を撤廃する措置	公営住宅法第44条第1項、附則第16条、同法施行令第12条第1項	公営住宅法附則第16条の規定により、過疎地域自立促進特別措置法第２条第1項に規定する過疎地域内の公営住宅の譲渡処分については、公営住宅法第44条第1項に規定する「特別の事由」の要件が不要であり、耐用年限の４分の１を経れば可能とされている。	公営住宅法施行令第１２条で、「事業主体は、次の表の上欄各項に定める住宅に応じてそれぞれ下欄各項に定める耐用年限の四分の一を経過した公営住宅を引き続き管理することが災害その他の事由により不適当となり、かつ、その敷地を公営住宅の敷地として保有する必要がない場合において、当該住宅の維持保全上適当であると認められるときは、法第四十四条第一項の規定により、当該住宅（その敷地を含む。）を、その複成価格を基準として事業主体が定める価額で入居者、入居者の組織する団体又は営利を目的としない法人に譲渡することができる。この場合において、災害による損傷その他特別の事由によりその価額が著しく適正を欠くと認めるときは、事業主体は、国土交通大臣の承認を得て、別に譲渡の価額を定めることができる。」とあるところの「公営住宅を引き続き管理することが災害その他の事由により不適当となり、かつ、その敷地を公営住宅の敷地として保有する必要がない場合において」を削除し、規制している条件を撤廃する措置。	2階建て以下の木造や簡易耐火ブロック造の公営住宅に長年住み慣れた方に、希望すれば速やかに市営住宅を譲渡しようとするものです。	新見市は、人口の減少が著しく、特に若者の転出に歯止めがかからないため、若者定住施策としてこの事業を積極的に実施し、Uターンの可能性を増加させ人口の減少率を緩和させようとしています。また、自己の住居として愛着をもって管理することにより、既存の資産である市営住宅の適正な管理が行え、地域の活性化及び子や孫への資産継承といった未来に渡る定住概念を育むことができると考えています。このように、若者定住による過疎化の歯止めと地域の活性化につなげる目的で提案するものです。	E		公営住宅法附則第16条の規定により、過疎地域自立促進特別措置法第２条第1項に規定する過疎地域内の公営住宅の譲渡処分については、公営住宅法第44条第1項に規定する「特別の事由」の要件が不要とされているため、公営住宅法施行令第12条第1項に規定する「公営住宅を引き続き管理することが災害その他の事由により不適当となり、かつ、その敷地を公営住宅の敷地として保有する必要がない場合において、当該住宅の維持保全上適当であると認められるとき」という要件も不要である。	新見市は過疎地域自立促進特別措置法第２条第１項に規定する過疎地域となっているが、その場合には公営住宅法施行令第１２条の災害その他の事由による要件及び敷地の不必要要件が不要であり、実現可能であると解してよいか回答されたい。		D		貴見のとおり。			1012020	新見市	国土交通省
120040	平成８年８月３０日付け、住総発第１３５号、都道府県知事あて住宅局長通達の入居者の人数及び所得要件を撤廃する措置	公営住宅法第44条第1項、公営住宅法の一部を改正する法律等の運用について（平成８年８月30日付建設省住総発第135号住宅局長通知）	公営住宅法第44条第1項の規定による公営住宅の譲渡処分の承認について、「入居者（団地を形成している場合においては、原則としてその全戸の入居者）がその譲受けを希望しており、かつ、譲渡の対価の支払能力があること。」を要件としている。	平成８年８月３０日付け、住総発第１３５号、都道府県知事あて住宅局長通達で「ホ 入居者（団地を形成している場合においては、原則としてその全戸の住居者）がその譲渡受けを希望しており、かつ、譲渡の対価の支払い能力があること。」と承認要件を追加しているところを他の要件と同様に、過疎地であることにより問わないものとする措置。	2階建て以下の木造や簡易耐火ブロック造の公営住宅に長年住み慣れた方に、希望すれば速やかに市営住宅を譲渡しようとするものです。	新見市は、人口の減少が著しく、特に若者の転出に歯止めがかからないため、若者定住施策としてこの事業を積極的に実施し、Uターンの可能性を増加させ人口の減少率を緩和させようとしています。また、自己の住居として愛着をもって管理することにより、既存の資産である市営住宅の適正な管理が行え、地域の活性化及び子や孫への資産継承といった未来に渡る定住概念を育むことができると考えています。このように、若者定住による過疎化の歯止めと地域の活性化につなげる目的で提案するものです。	C		公営住宅は、住宅に困窮する低額所得者に低廉な家賃で賃貸することを目的としたものであるため、貸家として管理することが原則であり、これを入居者等に譲渡処分することは例外的な措置として位置づけている。 公営住宅等の譲渡処分承認基準（平成８年８月30日付建住総発第135号住宅局長通知第五（Ⅰ）二（一））ホについては、将来、計画、管理等に支障が生ずる可能性があることから、一団地又は一ブロックを単位として処分するのでなければ、原則として、一部の入居者への譲渡は認められないこととしている。また、公営住宅法第44条第２項の規定により、譲渡の対価の使途が定められていることから、譲渡の対価の支払能力がない入居者に対し譲渡することは認められないこととしている。	譲渡の対価の支払い能力がない入居者に公営住宅を譲渡するには、公営住宅の用途を廃止する際に、補助金の返還及び地方債がある場合は繰上償還をすることにより公営住宅以外の施設とし、それを入居者に譲渡することで可能となるか回答されたい。		C		公営住宅法第44条第3項に規定する場合に該当し公営住宅の用途を廃止したときであれば、入居者に譲渡することは可能であるが、公営住宅が不特定多数の低額所得者へ賃貸するために整備されている趣旨からすれば、入居者等に譲渡処分することは例外的な措置と解するべきであり、当該処分に係る同条第１項の規定による承認を得て行うべきものと考える。			1012030	新見市	国土交通省
120050	高齢者向け優良賃貸住宅並びに高齢者専用賃貸住宅の年齢制限の規制緩和	（高齢者向け優良賃貸住宅） 高齢者の居住の安定確保に関する法律第３１条、同法施行規則第１６条 （高齢者専用賃貸住宅） 高齢者の居住の安定確保に関する法律第４条、第５条、同法施行規則第３条	（高齢者向け優良賃貸住宅） 高齢者向け優良賃貸住宅の供給計画の認定要件として、入居者の資格を６０歳以上の高齢者又は当該高齢者と同居するその配偶者とするものであることとしている （高齢者専用賃貸住宅） 高齢者の入居を受け入れることとしている住宅（高齢者円滑入居賃貸住宅）のうち、専ら高齢者又は当該高齢者と同居するその配偶者を賃借人とするものを高齢者専用賃貸住宅として登録することができる	高齢者向け優良賃貸住宅並びに高齢者専用賃貸住宅の対象に障害者を含める。	高齢者向け優良賃貸住宅（以下、「高優賃」と呼ぶ）・高齢者専用賃貸住宅（以下、「高専賃」と呼ぶ）の入居対象には６０歳以上の年齢制限が設けられているが、ノーマライゼーションの理念に基づき、６０歳未満の障害者を共生型として高優賃・高専賃の入居対象として認める。	障害者自立支援法では、入院・入所の障害者の地域移行の促進が重点課題となっている。 地方においては、障害者の良質な居住の確保が困難な状況にあり、住宅政策において先行する高齢者住宅の活用が望まれている。 高齢者居住における入居対象の規制が緩和されることにより障害者の高優賃・高専賃への入居が可能になれば、障害者の居住の場が拡大され、地域移行が促進されると同時に、高齢者・障害者の枠を超えたノーマライゼーション・共生型社会の実現につながる。	D		（高齢者向け優良賃貸住宅） 高齢者向け優良賃貸住宅の全部又は一部において３ヶ月以上入居資格を有する入居者が確保できないときは、都道府県知事等の承認を受けて入居資格を有する者以外の者にも賃貸することができるものであり、この場合には、６０歳未満の障害者の方も入居が可能である。 （高齢者専用賃貸住宅） 高齢者円滑入居賃貸住宅のうち「専ら自ら居住するため住宅を必要とする高齢者又は当該高齢者と同居するその配偶者」をその賃借人とするものを高齢者専用賃貸住宅として登録するものであり、高齢者以外の者をその賃借人とする場合に変更の登録申請をすればよい。			D					1091010	財団法人正光会	国土交通省
120060	専任水防団活動の公務範囲の明確化	水防法第1条 、第5条、第６条の２	水防法第５条第1項により、水防団は水防事務を処理するために設置するものとされている。	消防団（消水兼任消防団）の公務範囲として定められている、風水害時等の自然災害における住民の避難誘導や、イベント等における警戒など地域住民等に対する協力、支援及び啓発に関する業務について、専任水防団の公務ともみなされるよう「専任水防団の公務範囲の明確化」を図る。	消防団（消水兼任消防団）は、消防組織法第１条などで広範囲の活動が認められており、水害等の予防活動を行った場合、消防団は公務となるが、専任水防団員については明確な規定がなく、不明確である。 消防力の整備指針第３８条第1項（平成１２年1月消防庁告示）のように明確化されていないため、消防団と同様な公務災害が補償されず、またその審査に時間を要している。 同じ公務を遂行しながら消防団と専任水防団では、明確な基準があるかないかにおいて公務災害における補償の格差が生じることとなる。この格差を是正することにより専任水防団が安心して地域水防活動に参加でき、十分な使命を果たすことができる。	専任水防団員は、水防活動の一環として地域活動への協力などを通し地域との連携を図りながら、消防団（消水兼任消防団）と共に活動している。しかし、同じ非常勤公務員で、同じ公務を遂行しながら、消防団は、公務であることが明確化されているが、専任水防団員は、不明確であるため、不安の中で活動を行っている。 岐阜市水防団員（１６２４人）においては、この不安を解消することが最優先課題であり、今年度８月の中部地方整備局の要望時においても大きな問題となった。 公務災害における補償等の格差が生じないようにするため、専任水防団員の活動範囲を明確化され、安心して地域活動に参加することにより、地域の総合防災力を高めることができる。 なお、第５次特区提案の最終回答において、「水防団活動の活動範囲を明確化するための基準等を平成１７年度中の策定に向けて検討を行う。」との回答をいただいている。	C		水防法における水防とは、水災を警戒し、防ぎょし、及びこれに因る被害を軽減することであり、それに伴う水防組織の整備その他の水防に関する事務が含まれるものと解される。また、公務とは、水防団長及び水防団員が水防団長及び水防団員として行うことを命ぜられた職務であり、実際の水防活動・水防訓練に従事することといった具体的行為のみを指すものではなく、水防事務の処理、水防の用務のための出張、水防の普及・啓発等を含む、水防に関連する全てのものを総称すると解される。 上記のとおり、水防に係る公務の範囲は多岐にわたるものであることから、検討の結果、水防団活動の活動範囲については、明確化するための個別の基準を定めず、個々に判断することが望ましいとの結論に至ったところである。 なお、実際の活動が「公務」にあたるか否かについて、判断が必要なものがあれば、個別に相談されたい。	水防団活動の活動範囲については、明確化するための個別の基準を定めず、個々に判断することが望ましいとの結論に至った理由を回答されたい。また、水防団活動の活動範囲について明文化するよう検討されたい。 下記の３項目について水防活動に該当するか回答されたい。 ①水難以外に関する災害救助活動②水防に関する啓蒙活動③地域の祭り・イベントでの警戒・会場整理及びスポーツ大会などへの参加を通じた水防意識の啓発活動 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	「水防に係る公務は範囲が多岐にわたるため、範囲を明確化する基準を定めず個々に判断することが望ましいとの結論に至った」とのことであるが、当市としては今後、逐条解説水防法（平成17年10月31日発行）の内容及び貴省の回答を正式見解と受け止め、「公務範囲」に関する当市が明らかにしたい点について、消防団員等公務災害補償等共済基金と協議を進めたい。またその中で、「公務」に当たるか否かについて改めて疑問が生じれば、その段階で貴省と相談したい。	C		前回の回答のとおり、水防に係る公務の範囲は多岐にわたるものであることから、水防団の活動範囲については、明確な個別の基準を定めず個々に判断することが望ましいとの結論に至ったところである。 提示のあった項目のうち、①については、「水難以外に関する」の趣旨が不明確であるが、「これ（水災）に因る被害を軽減」（水防法第１条）するために行われる災害救助活動でないのであれば、水防活動に含まれないと考えられる。②については、具体の活動が不明確であるが、文言のみから判断すると水防活動に含まれうると考えられる。③については、「水防意識の啓発活動」という文言のみから判断すると水防活動に含まれうると考えられるが、「地域の祭り・イベントでの警戒・会場整理及びスポーツ大会などへの参加」が「水防意識の啓発」にどのように繋がるのか不明確であるため、具体の活動を見て判断する必要がある。なお、実際の活動が水防活動にあたるか否かについては、提案主体とも個別に相談して参りたい。	貴省より「水防に係る公務の範囲は多岐にわたるものであることから、水防団の活動範囲については、明確な個別の基準を定めず個々に判断することが望ましい」との回答があったが、公務の範囲が多岐にわたる消防団の公務について、指針が示されていることを踏まえて、検討して回答されたい。		1035020	岐阜市	総務省 国土交通省
120070	上下水道、ガス、電気、電話、光ファイバー地下埋設一括管理同穴施工義務付の道路法への追加提案	道路法第３６条	水道、電気、ガス事業等の用に供するものを道路に設けようとする場合においては、事前に工事計画書を提出しなければならない。ただし軽易な工事の場合においてはこの限りではない。	道路法 第三章 第三節 第三十六条（水道,電気,ガス事業等のための道路の占用の特例）の中に上下水道,ガス,電気,電話、光ファイバー地下埋設900mm幅以内での同穴施工義務付の追加を希望します。	1,上下水道、ガス、電気、電話、光ファイバー一括管理の同穴施工による工事幅の小スペース化、建築主への工事費用の軽減 2,工事交通渋滞の緩和により 流通産業の経済性の向上と排気ガスによる環境問題排除 3,ファイバスコープを同時に埋設することにより、事故の早期発見と、中継ＢＯＸ(別紙図参照)の設置による耐震性及びアフターメンテナスの向上	現状 道路本管から宅地内への水道、下水、ガスの引込み工事は、各業種ごとに道路占用をとり 引込み位置は、各業種ごと違い 工事日程についても 各業種ごとに違っていることがほとんどです。道路占用期間が、各業種ごと違いますので、道路工事期間が長くなり 工事交通渋滞の原因となっています。それが、原因で排気ガスによる二酸化炭素の増大と地球温暖化 それと、建築主への工事費の重複により負担額が大きいため 下水道の普及率がわるくなっています。それと電線共同溝整備事業の普及率がおくれている地域があります。また 震災時 早期復旧と容易なメンテナンスができる必要性があると思われます。	C		提案のような施工方法は、各事業者の合意により対応が可能であり、道路法上の規制は障害となっていない。 各戸に引き込むために埋設される各管の工事については、建築主の都合等により、各事業者がそれぞれ判断して行うものであり、提案のように一律に義務付けることは妥当でないと考える。			C					1007010	真野工業株式会社	国土交通省
120080	バス停標識に添加する広告物の緩和	道路法第３２条	道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。	通達により、バス停標識に添加する広告物の取り扱いについて、「添加広告等は、原則として教育、医療及び公共交通機関等公共性を有するもの、またはそれらに準ずる公共性があると認められるものに限って許可するものとする。」と規定されている。そこで、広告収入を得られるようにするため、バス停標識の添加広告に企業広告も認める。	盛岡市は交通渋滞の緩和を目的に、マイカーからバスへの転換と市内公共交通の主体であるバスの運行充実を図るため、国土交通省のオムニバスタウン指定を受け、施設整備等の事業を推進しているが、未だ道半ばの状態であり、今後も重点的に施策を展開する計画である。このため、（社）岩手県バス協会が国庫補助事業で整備したバスロケーションシステムやバス停上屋等を活用して有料の広告を添加等行い、当該システムやバス停上屋等の維持管理費に充当することにより財務基盤を強化し、バス利用促進策の更なる充実・強化を図るものである。対象地域はバスロケーションシステムが稼動している盛岡市周辺地域を想定している。	盛岡市では、国土交通省のオムニバスタウンの指定を受けてバス利用促進事業を実施し、現在策定中の「盛岡市総合交通計画」の中でも、公共交通への転換を明確にしながらバス利用促進策を更に充実・強化する予定である。こうした状況下でバス事業者は、厳しい経営環境が続いており、バス空白地帯の拡大も懸念されているため、（社）岩手県バス協会が所有するバスロケーションシステムやバス停上屋等の維持管理費の負担軽減を目的に広告添加し、財務基盤の強化を図れるよう規制緩和を提案するものであるが、現状では「根拠法令」欄記載の規制のため実現が難しい。なお、対象地域は盛岡市周辺部、対象者は（社）岩手県バス協会に限定され、なおかつ、広告収入は施設の維持管理費に充当されることなどから妥当と考える。（別様あり）	D		バス停標識への広告物の添加については、やむを得ない事情により広告付きとなるものについては許可しているところであり、今回の提案は市の施策として取り組んでいるものであることなどから、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのないと認められるものであれば、その添加は可能であると考えるので、当該道路の道路管理者と個別に調整を図られたい。	貴省の回答で「やむを得ない事情により広告付きとなるものについては許可している」とあるが、やむを得ない事情がある場合に限っている理由を回答されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	本市では、バス利用を促進するため施策として、バス専用レーン・ＰＴＰＳの設置検討やバスの実証運行などに係る事業を市が事業主体となって推進する一方、バス停上屋やﾊﾞｽﾛｹｰｼｮﾝｼｽﾃﾑなどについては、（社）岩手県バス協会に対して通常の補助率に更に上乗せした補助率で補助金を交付して整備しているが、提案に対する回答文中「市の施策として取り組んでいるものなどから」に該当すると解釈してよいか。	D		道路管理者が道路の占用を許可することができるのは、道路の占用が道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであるなどの一定の場合に限られている。占用許可に当たっては、当該占用の目的や道路上に設置しなければならない事情、道路構造や交通上の支障などから個別に道路管理者が判断する必要があるので、当該道路管理者と個別に調整されたい。			1034020	盛岡市	警察庁 国土交通省
120090	バス停上屋に設置される電光掲示板の企業広告の表示許可	道路法第３２条	道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。	通達により、「バス停上屋に設置されている電光掲示板に表示する情報は、バス停留所を利用するバスの運行状況等に限るものとし、広告と認められる情報は表示しないこと。」とされている。そこで、広告収入を得られるようにするため、運行情報表示部を除くお知らせ表示部（128文字／回）のみ広告を流すこと認める。	盛岡市は交通渋滞の緩和を目的に、マイカーからバスへの転換と市内公共交通の主体であるバスの運行充実を図るため、国土交通省のオムニバスタウン指定を受け、施設整備等の事業を推進しているが、未だ道半ばの状態であり、今後も重点的に施策を展開する計画である。このため、（社）岩手県バス協会が国庫補助事業で整備したバスロケーションシステムやバス停上屋等を活用して有料の広告を行い、当該システムやバス停上屋等の維持管理費に充当することにより財務基盤を強化し、バス利用促進策の更なる充実・強化を図るものである。対象地域はバスロケーションシステムが稼動している盛岡市周辺地域を想定している。	盛岡市では、国土交通省のオムニバスタウンの指定を受けてバス利用促進事業を実施し、現在策定中の「盛岡市総合交通計画」の中でも、公共交通への転換を明確にしながらバス利用促進策を更に充実・強化する予定である。こうした状況下でバス事業者は、厳しい経営環境が続いており、バス空白地帯の拡大も懸念されているため、（社）岩手県バス協会が所有するバスロケーションシステムやバス停上屋等の維持管理費の負担軽減を目的に広告添加し、財務基盤の強化を図れるよう規制緩和を提案するものであるが、現状では「根拠法令」欄記載の規制のため実現が難しい。なお、対象地域は盛岡市周辺部、対象者は（社）岩手県バス協会に限定され、なおかつ、広告収入は施設の維持管理費に充当されることなどから妥当と考える。（別様あり）	D		バス停上屋に設置される電光表示板への企業広告の表示については、交通安全上の観点などから、限定的に取り扱う基準を設けている地域もあるが、今回の提案は市の施策として取り組んでいるものであることなどから、電光表示板としての効用を妨げることがなく、また道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのないと認められるものであれば、企業広告の表示が可能な場合もあるので、当該道路の道路管理者と個別に調整を図られたい。	電光表示板としての効用を妨げることがなく、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのないと認められるものであれば、自治体のみならず民間にてバス停上屋に設置した電光表示板へも企業広告を表示してよいと解してよいか回答されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	本市では、バス利用を促進するため施策として、バス専用レーン・ＰＴＰＳの設置検討やバスの実証運行などに係る事業を市が事業主体となって推進する一方、バス停上屋やﾊﾞｽﾛｹｰｼｮﾝｼｽﾃﾑなどについては、（社）岩手県バス協会に対して通常の補助率に更に上乗せした補助率で補助金を交付して整備しているが、提案に対する回答文中「市の施策として取り組んでいるものなどから」に該当すると解釈してよいか。	D		道路管理者が道路の占用を許可することができるのは、道路の占用が道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであるなどの一定の場合に限られている。占用許可に当たっては、当該占用の目的や道路上に設置しなければならない事情、道路構造や交通上の支障などから個別に道路管理者が判断する必要があるので、当該道路管理者と個別に調整されたい。			1034030	盛岡市	警察庁 国土交通省

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置(事項名)	該当法令等	制度の現状	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
120100	バス停留所に設置されている既存上屋に対する広告物の添加許可	道路法第３２条	道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。	通達により「バス停留所に設置される上屋に対する広告物の添加を認めるのは新規かつ一体的に整備をする上屋であり、既設の上屋への添加は認められない」とされている。そこで、ハイグレードバス停に設置されている既存の上屋については、広告物の添加を可能とする。	盛岡市は交通渋滞の緩和を目的に、マイカーからバスへの転換と市内公共交通の主体であるバスの運行充実を図るため、国土交通省のオムニバスタウン指定を受け、施設整備等の事業を推進しているが、未だ道半ばの状態であり、今後も重点的に施策を展開する計画である。このため、(社)岩手県バス協会が国庫補助事業で整備したバスロケーションシステムやバス停上屋等を活用して有料の広告を添加等行い、当該システムやバス停上屋等の維持管理費に充当することにより財務基盤を強化し、バス利用促進策の更なる充実・強化を図るものである。対象地域はバスロケーションシステムが稼動している盛岡市周辺地域を想定している。	盛岡市では、国土交通省のオムニバスタウンの指定を受けてバス利用促進事業を実施し、現在策定中の「盛岡市総合交通計画」の中でも、公共交通への転換を明確にしながらバス利用促進策を更に充実・強化する予定である。こうした状況下でバス事業者は、厳しい経営環境が続いており、バス空白地帯の拡大も懸念されているため、(社)岩手県バス協会が所有するバスロケーションシステムやバス停上屋等の維持管理費の負担軽減を目的に広告添加し、財務基盤の強化を図れるよう規制緩和を提案するものであるが、現状では「根拠法令」欄記載の規制のため実現が難しい。なお、対象地域は盛岡市周辺部、対象者は(社)岩手県バス協会に限定され、なおかつ、広告収入は施設の維持管理費に充当されることなどから妥当と考える。(別様あり)	F		バス停留所に設置される新規の上屋についてのみ、広告物の添加が認められるのは、上屋の整備が推進されることが、バス利用者たる市民の日常生活における利便性の向上を図り、また高齢者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化を図る観点から、公益上望ましいため特例的に認められた措置である。 　一方、既設の上屋については、バス利用者向けのロケーションシステムのような高度なサービスについては提供するものである場合、広告料収入を上屋の維持管理に必要な費用に充当させるとの取扱いについて検討する。	貴省の回答で「ロケーションシステムのような高度なサービスを提供するもの」また、「広告料収入を上屋の維持管理に必要な費用に充当させる」と限定する理由を回答されたい。 また、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのなく、安全上問題のないものであれば、ロケーションシステム以外の既設の上屋でも広告物の添加を認めるよう検討されたい。 また、広告料収入を上屋の維持管理以外の費用にも使用できるよう検討されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	本市が今回提案しているバス停上屋には、ﾊﾞｽﾛｹｰｼｮﾝｼｽﾃﾑの表示機が設置されているバス停上屋と設置されていないバス停上屋が存在するため、ﾊﾞｽﾛｹｰｼｮﾝｼｽﾃﾑの表示機を活用した広告のほか、当該システムを活用しないで広告板等を上屋に直接取付けて行なう広告掲示も想定した提案を行なっている。ついては、前述のいずれもが可能となるよう検討していただきたい。また、「取扱いについて検討する」となっているが、どの程度の期間で検討結果がでるのか明示願いたい。なお、本市のﾊﾞｽﾛｹｰｼｮﾝｼｽﾃﾑは、携帯電話やパソコンでもバスの位置情報等を入手できるシステムです。	F	IV	上屋においてバスロケーションシステムのような高度なサービスを提供することの公益性などにかんがみ、当該上屋の維持管理費に広告料収入を充当させる場合における広告物添加について、特例的な取扱いを検討することとしているものである。 　なお、検討については平成１８年度中に結論を得る。	①ﾊﾞｽﾛｹｰｼｮﾝｼｽﾃﾑの表示機を活用した広告、②広告板等を上屋に直接取付けて行なう広告、のいずれの広告についても対応可能な方向で検討しているか回答されたい。		1034040	盛岡市	警察庁 国土交通省
120110	バス停留所に設置されている広告物を添加した上屋に係る占有料の緩和	道路法第３９条	道路管理者は、道路の占用につき占用料を徴収することができる。ただし、国の行う事業及び地方公共団体が行う事業で公営企業以外のものに係る場合においては、この限りではない。	現在、盛岡市内に設置している約８０カ所のハイグレードバス停については上屋分を含めて占有料が発生していない。しかし、上屋に広告物を添加した際には占有料が発生することになるので、上屋に広告物を添加した際にも、従前通り占有料を無償とする。	盛岡市は交通渋滞の緩和を目的に、マイカーからバスへの転換と市内公共交通の主体であるバスの運行充実を図るため、国土交通省のオムニバスタウン指定を受け、施設整備等の事業を推進しているが、未だ道半ばの状態であり、今後も重点的に施策を展開する計画である。このため、(社)岩手県バス協会が国庫補助事業で整備したバスロケーションシステムやバス停上屋等を活用して有料の広告を添加等行い、当該システムやバス停上屋等の維持管理費に充当することにより財務基盤を強化し、バス利用促進策の更なる充実・強化を図るものである。対象地域はバスロケーションシステムが稼動している盛岡市周辺地域を想定している。	盛岡市では、国土交通省のオムニバスタウンの指定を受けてバス利用促進事業を実施し、現在策定中の「盛岡市総合交通計画」の中でも、公共交通への転換を明確にしながらバス利用促進策を更に充実・強化する予定である。こうした状況下でバス事業者は、厳しい経営環境が続いており、バス空白地帯の拡大も懸念されているため、(社)岩手県バス協会が所有するバスロケーションシステムやバス停上屋等の維持管理費の負担軽減を目的に広告添加し、財務基盤の強化を図れるよう規制緩和を提案するものであるが、現状では「根拠法令」欄記載の規制のため実現が難しい。なお、対象地域は盛岡市周辺部、対象者は(社)岩手県バス協会に限定され、なおかつ、広告収入は施設の維持管理費に充当されることなどから妥当と考える。(別様あり)	E		直轄国道上において地方公共団体が設けるバス停の上屋は、広告物の有無にかかわらず占用料を徴収していない。	直轄国道上において地方公共団体が占用し、民間業者がバス停の上屋とその上屋に広告物を設置する場合、地方公共団体の占用が取り消される理由を回答されたい。また、その場合でも占用料が発生しないのかを回答されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	現在、国道に設置しているバス停上屋は、バス停上屋の整備及び維持管理を(社)岩手県バス協会が行なうことを前提に、市が国から占用許可を受けている。しかし、同協会が広告を添加しようとする場合は、現在の占用許可を取り消して、同協会がバス停上屋を含めた占用許可申請を改めて行うよう国から指導を受けており、これに伴い占用料も発生する旨回答を得ている。今回の提案は、現在の占用形態もしくは前述の国の指導に基づく形態において、占用料の緩和を求めるものである。	E		移行後の占用主体が民間事業者である場合には、占用料を徴収することとなる。			1034050	盛岡市	国土交通省
120120	世界文化遺産周辺道路における電線，電柱の占用に関する制限	道路法施行令第１１条	電柱，電線を占用する場合には道路の敷地外に，当該場所に代わる適当な場所がない場合であること。	世界文化遺産周辺の主要な道路については，道路法施行令第１１条で規定されている電線，電柱の占用の場所を制限することができる。	世界の文化遺産及び自然遺産の保護に関する条約に基づいて登録された文化遺産周辺において，それに相応しい景観に配慮した道路とすることを目指す。 世界文化遺産周辺(約200mの範囲を想定)における主要な道路の占用については，道路法施行令第１１条第1項第1号，第6号から第8号までを適用し，景観の阻害要因である電線，電柱の地上における占用を制限するものである。 これにより，「古都京都の文化財」として登録されている世界文化遺産周辺における無電柱化が推進され，歴史的町並みと調和のとれた良好な景観を保全することができる。	京都市は，世界に誇るべき自然環境や歴史的景観を有し，これらを日本の歴史文化の象徴として守り育て，国内外へ発信する「京都創生」を市政の最重要課題と位置付けており，無電柱化推進はこの取組の1つである。 道路管理者が主体となる電線共同溝方式は，代表的な無電柱化手法であるが，道路管理者のみを主体とする取組では，電線のない良好な景観を早期に創出することは極めて困難な状況である。 このため，世界文化遺産周辺の主要な道路については，電線，電柱の地上占用を制限する特例措置を導入し，裏配線，軒下配線又は電線類地中化による無電柱化を推進しようとするものである。 なお，特例措置の導入により，電線管理者に新たな負担が発生するが，比較的安価な裏配線，軒下配線の適用による負担軽減も可能であり，企業の社会的責任の一環として世界文化遺産周辺の主要な道路に限り，負担を求めるものである。	D		景観法第４９条で道路法の特例が規定されており、これにより景観計画に道路法第３２条第1項又は第3項の許可の基準に関する事項が定められた景観重要道路については、道路管理者は道路の占用の許可に関して、道路法施行令で定める基準だけでなく、「景観計画に定められた許可の基準」にも適合する場合に限り、許可を与えることができることとされている。 　したがって、景観行政団体が良好な景観の形成に必要なものとして電線類の占用の場所に関する基準を景観計画において定めることにより、占用の場所を地下に制限することも可能である。 　なお、景観計画の策定に当たっては、「電線類地中化推進検討会議」で定められる「無電柱化推進計画」との調和が保たれること、及び景観計画の対象地域において事業を営む法人の意見を反映させるために必要な措置を講ずることとされていることに留意されたい。			D					1048010	京都市	国土交通省
120130	オープンカフェを実施するための道路占用許可基準の明確化	道路法第３２条、第３３条	道路の占用許可を受けるには政令で定める基準に適合しなければならない。	・オープンカフェの実施について、地方自治体や地元警察、地元商工会、地域住民等複数主体が参加する地域参加型の協議会を設け協議することにより、長期間、継続的な実施ができるようにする。 ・現状、道路法、道路交通法にオープンカフェは明確には位置付けられておらず、各許可権者の判断次第という状況であるため、地域の賑わいづくりという観点から安定・継続的に実施できるようどのような形態、どのような物件が認められるのか、基準を明確にする。	・現在、オープンカフェの実施は社会実験的に短期間実施されるケースが多いが、継続的に実施することにより、短期的では費用面等でなかなか取組むことができない店舗の積極的な参加が期待でき、中心市街地の活性化につなげる。	国土交通省が「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン」、警察庁交通局が交通規制課長名で「イベント等に伴う道路使用許可の取扱いについて」等を出しているが、基準が明確になっている訳ではなく、各許可権者に委ねられている状態であり、そもそもオープンカフェが占用許可のどの基準に合致するのか、どういった物件までが認められるかも不透明である。また、「道路の敷地外に余地がないためやむを得ない」場合に認める、というものであり、地域づくりという積極的な観点から認める、という形にはなっていない。そこで、基準を明確にし、地域参加型の協議会によって協議することを条件とすることにより、地域の賑わい創出、中心市街地の活性化という観点から積極的な実施ができるよう提案するものである。	D		オープンカフェ等の路上イベントについては、地域の活性化や都市における賑わいの創出等の観点を考慮し、地方公共団体や地域の関係者からなる協議会等により、長期間、継続的な実施が可能となっている。また「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取扱いについて」(平成１７年3月17日：国土交通省道路局通達)において道路占用許可基準を定めたところである。			D					1085010	個人	警察庁 国土交通省
120140	道路の占用規制の緩和	道路法第３２条	道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。	道路付帯地への地域振興施設、食事施設、購買施設その他これに類する施設を建設するための占用を可能とする。	国土交通省の所有する道路付帯地について、地方自治体が土地の占用許可を受け、地方自治体あるいは地方自治体と契約した民間事業者が、地域振興施設、食事施設、購買施設その他これに類する施設を建設する。高速道路におけるサービスエリアの一般国道版で、それに地域振興要素を加えたもの。	提案理由 　旧道路公団が所有していた国道バイパスを国土交通省が平成１７年3月末に購入し、通行料が無料となり、通過交通と地域内交通の分離が実現した。かつての管理事務所用地も同時購入により、国土交通省所有の道路付帯地となった。長距離運転をするドライバーのための駐車場としての利用は可能だが、道路用地としての一括購入のため、管理事務所用地の一部分を用途廃止しての部分売却は不可能であり、ドライバーが休憩するような新たな建築物等が建設できない。現状のままでは、ドライバーの休憩や地域振興のために、せっかくの既存ストックを有効に活用ができない状況にある。 代替措置 　道路法による道路管理者である地方自治体が、道路付帯地の占用許可を得ることで、道路構造の維持や交通への支障など道路管理上の不安を解消でき、合わせて、経営面で自治体の直接営業にこだわらないことで、民間のノウハウも活用できる。	D		提案の施設は、自動車専用道路の連結路附属地に設ける食事施設、購買施設その他これらに類する施設で、当該自動車専用道路の通行者の利便増進に資するものとして道路法施行令第7条第8号に該当するものと考えるので、当該道路の道路管理者と個別に調整を図られたい。			D					1090010	藤枝市	国土交通省
120150	サッカーロード特区 道路標示の要件の緩和	道路法第４２条第1項	道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。	現行法で規定されている道路標示について、道路管理者と公安委員会との協議において安全が確保できると判断された場合には、道路管理者がサッカーボールのデザインを道路上に設置できるものとする。	サッカーボールの模様を市内道路上に設置することにより、「サッカーのまち藤枝」への幼いころからの愛着と誇りを醸成するとともに、訪問者へのサッカーのまちのＰＲを図る。具体的には、サッカーボールの模様(白ペイントとアスファルトの黒)を取り込んだデザインとし、スクランブル交差点の真ん中等にサッカーボールの模様を描く。	提案理由 　これまで道路標示については、安全への配慮から視認性を考慮し、全国一律の規定となっており、地域間で違いがなかった。しかし、地方分権時代となり、本年7月２６日の警察庁からの通達(法定外表示等の設置指針について)においても「地域性」を勘案し、「まちづくり計画等との整合性」を図る旨定められている。本市のシンボルともいえるサッカーボールを道路上に描くことにより、「サッカーのまち藤枝」を有効的にＰＲし、地域活性のための手段として利用する。	D		ご提案にあるサッカーボールの表示については、道路管理者及び公安委員会が、安全かつ円滑な道路の交通の確保等の観点から支障がないと判断する場合もあると考えるので、道路管理者と公安委員会とで十分な調整を図られたい。	１．提案主体が要望しているサッカーボールの表示は工作物、物件、施設のいずれに該当するのか、あるいはそれ以外のものに当たるのか回答されたい。 ２．公安委員会の判断基準以外に、道路管理者固有の判断基準はあるのか、ある場合はどのような基準なのか回答されたい。 ３．本提案のように、道路管理者と道路に表示を行う主体が同一の場合は、公安委員会との調整のみで表示可能であるか回答されたい。		D		１．提案主体が要望しているサッカーボールの表示は工作物、物件、施設のいずれにも該当しない道路上の表示である。 ２．道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように、維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない責務を有しており、一般交通への支障の観点から各道路管理者が個別に判断するものである。 ３．貴見のとおり。なお、道路管理者が道路の維持、修繕その他の管理のため工事又は作業を行おうするときは、道路交通法第８０条の規定により所轄警察署長と協議することとされている。			1090020	藤枝市	警察庁 国土交通省
120160	「道の駅」情報提供・休憩施設内での地元民間企業の宣伝行為の規制緩和	道路法第４２条第1項	道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。	国土交通省が所管する「道の駅」の情報提供施設及び休憩施設内において、これまで認められてなかった民間企業の宣伝行為を一部条件付きで認めるもの。 条件とは、宣伝主体が地元の企業又は個人であること、宣伝媒体がチラシ(印刷物)か情報提供施設で閲覧可能な電子媒体であること、宣伝内容が公序良俗に反しないことで、更に駅長が地域振興に有益であると判断したものとする。 なお、チラシ及び電子コンテンツの掲示・設置費用については原則無償とする。	「道の駅」の情報提供施設や休憩施設内での宣伝行為の規制緩和によって実施したい事業は、「道の駅」を通した地域振興であり、例を挙げれば、地元の無農薬野菜を使った創作料理を出すレストランなどに定期発行のチラシ(印刷物)づくりを促し、これを「道の駅」の「休憩所」や「情報提供施設」内に設置する。チラシを印刷するコストが拠出できない農家レストランなどは、電子コンテンツに情報をまとめ、「道の駅」の情報提供施設で閲覧できるようにする。 これらの地域住民による宣伝活動により地元情報の発信が活き、観光客の満足度も向上するものと思われる。(『別紙　事業内容書あり』)	近年、観光客の利用増加に伴い「道の駅」の情報発信機能に対して「地元のおいしい料理店の情報が欲しい」など具体的な店舗名など詳細な情報発信を求める声が多く聞かれる。一方で、小規模ながらも地域振興に精を出している地元の企業・個人などからは、パブリシティーを期待する声や「観光客に地元の良さをもっと知ってもらいたい」と望む声が多く聞かれる。 これら需要側と供給側の満足を高めるには、国有財産である「休憩所」や「情報提供施設」にて民間企業の宣伝行為を許す必要が有り、国有財産法の規制緩和が欠かせない。(『別紙　提案理由書あり』)	D		「道の駅」は、道路法上の「道路区域」内に設置されている建物である(公物の道路である)ことから、国有財産法が適用されるものではなく、道路法が適用される。 　道路区域内の情報提供施設に継続的に物件を設置しようとする場合は、道路法第３２条に基づく道路占用許可が必要であるので、当該道路の道路管理者と個別に調整を図られたい。 　また、「道の駅」の情報提供施設内等での電子コンテンツによる情報提供についても、道路情報板同様、道路法による規制は存在しないことから、当該道路の道路管理者と個別に調整を図られたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	本提案の目的である地域振興という観点で現行の道路占有許可手続きを見ますと、まず、許可要件となっている「占用しようとする物件が道路の敷地以外に余地がない」「占用しようとする場所及び構造が政令に適合している」などの要件や警察の許可基準との整合が障害になる恐れがあります。また、許可が簡易に下りたとしても現行の手続きでは申請者の居住地は問題とされませんので、地元企業が十分に利益を得られなくなる恐れもあります。 可能でしたら、現行の道路占有許可申請の運用に特例を設けて、警察署との協議を経ずして許可を出すことができるなどの運用面での柔軟性を全国の道路管理者に促していただきたいと存じます。(別様あり)	D		道路管理者が道路の占用を許可することができるのは、道路の占用が道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであるなどの一定の場合に限られている。占用許可に当たっては、当該占用の目的や道路上に設置しなければならない事情、道路構造や交通上の支障などから個別に道路管理者が判断する必要があるので、当該道路管理者と個別に調整されたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	そもそも本提案は、チラシなど印刷物を介した地元民間企業の宣伝行為を道の駅道路区分内の施設で認めるよう求めるものでありますが、現状では、各地の整備局が作成したパンフレット、地元自治体が作成した観光パンフレット及びポスター、非営利団体が作成した地域イベントのチラシなど公益を目的とした官製の印刷物は既に溢れんばかりに開架されています。これらは当然ながら通行の妨げにはなっていませんし、道路占有許可証を掲示しているようには見受けられません。なぜ、民間企業や個人がこれら官製印刷物と同じようにチラシを直接開架する場合において「道路占有許可」が必要になるのかご回答願います。(別様あり)	1105010	個人	国土交通省
120170	セグウェイの自転車専用道路の利用について	道路法第４８条の１３第1項 道路法第４８条の１５第1項 道路法施行規則第４条の１５	何人もみだりに自転車専用道路を自転車(自転車以外の軽車両(道路交通法第２条第1項第１１号に規定する軽車両)並びに道路運送車両法施行規則第２条の小型特殊自動車である農耕作業用自動車及びこれに牽引される車両を含む。)による以外の方法により通行してはならない。	独特な仕様から現状の道路交通法では、そのまま公道で乗ることが不可能なセグウェイを自転車専用道路に限って利用を可能とし、自然環境や住環境に良い街づくりを推進させる。 なお、自動車専用道において、利用が認められないのであれば、自転車同様、セグウェイ専用道路の整備を推し進めていただきたい。	セグウェイは最高速度で20km/hとなっており、一般的な自転車と同程度の運行速度であることから、歩行者などが通行する部分と構造的に分離されている自転車専用道路での利用を可能とする。 これにより、環境にやさしい新たな街づくりが可能になるとともに当該地域の観光客の増加にもつながると考える。	最高速度などの機能面から判断して、セグウェイは自転車以上に危険性を有する乗り物ではない。 このことから、自動車や歩行者と混在しない自転車専用道路においてセグウェイを利用しても、特段の危険性は生じないと考える。 また、セグウェイを購入するには、自賠責保険への加入、及び運転教習が必須となっていることから、必要な安全性は担保されていると考える。	C		「セグウェイ」は道路交通法により、道路法上の道路を含むいわゆる「公道」での通行が認められていないため、道路法上の自転車専用道路を通行することはできない。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	セグウェイは道路交通法により、道路法上の道路を含むいわゆる「公道」での通行が認められていないということですが、ロボット特区では、ロボット実験と称して、セグウェイを公道で通行してたという報道が以前ありました。このように特区レベルで対応した実績があるのにも関わらず、道交法で認められないからダメという理由は矛盾していませんか？	C		前回回答のとおり、「セグウェイ」について、まず、道路交通法上の問題をクリアし、道路法上の道路を含むいわゆる「公道」での通行が認められることが必要である。 　なお、ご意見にある「ロボット特区」に関しては、第９次特区提案に対する警察庁回答として、『なお、既に全国展開されているロボット公道実験円滑化事業に係る特例措置は、ロボットの公道実験が道路使用許可の対象であることを明確化したものであり、道路におけるロボット利用を自由にするという「特定地域の公道でのロボット利用を緩和した政策」ではない。』とされている。			1117010	1stSegwayJP	警察庁 国土交通省
120180	工事現場の養生ネット等の利用方法拡大の件	屋外広告物法第２条1項	屋外広告物法第二条において、「この法律において「屋外広告物」とは、常時又は一定の期間継続して屋外で公衆に表示されるものであつて、看板、立看板、はり紙及びはり札並びに広告塔、広告板、建物その他の工作物等に掲出され、又は表示されたもの並びにこれらに類するものをいう。」と規定されている。	現行法において、屋外広告物とみなされている工事現場の「養生ネット」や「防護壁」等について、景観法第二条5の要件を満たしている場合には、屋外広告物としての規制対象ではなく、良好な景観を創出する媒体としての活用を可能とする。 規制の変更点： 「この法律において「屋外広告物」とは・・・(中略)・・・並びにこれらに類するものをいう。ただし、工事用に設置される養生ネットや仮囲い等に関しては、景観法第二条5の基本理念に反しない範囲で本法の「屋外広告物」からは除外する。」	工事現場に良好な景観を創出するため、海外各国においては既に実現されている養生ネット活用を規制緩和によって日本に導入することを目的とする。 　具体的には、「景観法の基本理念に反しない範囲」という制約条件を付記し、修復中の例えば寺院や文化施設の養生ネット上に完成像をプリント表示することによって都市景観の文化的環境保護、生活環境保護、観光価値低下防止ができるようにする。また、養生ネットのプリントコストの原資を協賛する企業から調達可能とすることで、その実現を容易にする。	提案理由： 　「養生ネット」や「防護壁」等は工事期間中、一時的にも「景観法」の主旨に逆行して景観を損ねている。本特例措置により、無機質で殺伐とした景観を改善し、良好な景観を創出することが可能となる。さらには、景観改善に賛同する企業からの原資調達を可能とすることで、地域住民や公共事業の費用を軽減するだけでなく、新たな広告媒体として地域活性および広告産業の活性化という経済活性化も図ることができる。 代替措置： 「良好な景観形成」に反する無制限な利用を防ぐためにも、「景観法の基本理念に反しない範囲」という制約条件を付記し、実務的には地方自治体の「景観室」の許認可の手続きを経る。	C		屋外広告物法第2条第1項にいう「表示されたもの」とは一定の観念、イメージ等を伝達することを目的として表示されるものである。このため、本件のような工事用養生ネットでも一定の観念やイメージ等を伝達する目的のものである場合は屋外広告物に該当し、たとえ、無機質で殺伐とした景観を改善するものだとしても、工事用に設置される養生ネットや仮囲いのみを特別に扱い、屋外広告物の定義の対象から除くことは困難である。 　なお、屋外広告物規制については、当該規制が各地域の特性に応じて行われるべきという観点から規制の具体的基準は各自治体の条例に委ねられており、各公共団体が条例を制定・改正する際の一つの参考資料として「屋外広告物条例ガイドライン(案)」を発出しているところ(最終改正：平成１６年１２月１７日都公緑発第１４９号。以下ガイドライン(案)という。)である。本ガイドライン(案)の第１１条第2項第2号の2に「工事現場の板塀その他これに類する板囲いに表示される広告物で、規則に定めるもの」については条例で定める禁止地域及び許可地域の規定の適用除外となる旨を定めている。 　このため、ガイドライン(案)に倣った条例を作成している自治体においては「工事現場の板塀その他これに類する板囲いに表示される広告物で、規則に定めるもの」については屋外広告物には該当するが、禁止地域や許可地域の規定の適用除外となる。	工事現場の「養生ネット」や「防護壁」に完成後予想図を掲載することができないものとして想定しているものはあるか回答されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	養生ネットや防護壁は工事期間中一時的にも「景観法」の主旨に逆行して景観を損ねていることは誰もが認めるところであると思います。回答にあるように板塀(仮囲い)については一部地域で、禁止地域や許可地域の規定の適用除外とされていますが、「養生ネット」も景観法の基本理念に反しない範囲で良好な景観を創出することの出来るメセナ的な広告を許可されるべきと考えます。既に海外に於いては歴史的な建物の改修工事が頻繁に行われ、養生ネット上には修復後の完成像をプリントするなどして良好な景観を創出している例が多くあります。またこれらが認められた場合、各自治体が国内一律に対応できる法改正が必要と考えます。＊補足資料あり	C		公共団体の条例にご要望の屋外広告物を規制の適用除外とする旨の規定または許可・届出の対象となる旨の規定があれば掲載は可能である。 　また、前回回答したように、屋外広告物規制は各地域の特性に応じて行われるべきという観点から各公共団体が条例により規制を行っているところであり、規制の具体的基準も条例で定められているところ。法律は屋外広告物条例で規制できることを定めたものであるため、たとえば法第２条には屋外広告物の定義のみを規定し、適用を除外する屋外広告物については各地域の特性に応じ適宜条例で定めていただいているところ。したがって、養生ﾈｯﾄについて法律で全国一律に適用を除外するように定めることはできない。			1022010	日本メナード化粧品株式会社	国土交通省

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置(事項名)	該当法令等	制度の現状	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
120190	茅葺き屋根等の不燃材以外の屋根材使用要件の緩和	建築基準法第２２条	建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。 特定行政庁が防火地域及び準防火地域以外の市街地について指定する区域内にある建築物について、屋根の構造を、通常の火災を想定した火の粉による建築物の火災の発生を防止するために屋根に必要とされる性能を有するものとしなければならない。	都市計画区域内の建築基準法第２２条指定区域において、不燃材使用と同等以上の防火施設の整備を行うことにより、茅葺き屋根等の不燃材以外の屋根材使用を可能とする。	アレフグループでは、北海道恵庭市牧場地区において都市農村交流施設の整備を進めております。既に第1期事業として観光型の都市農村交流施設整備を終了しており、来場者が年間20万人を超え、都市農村交流の活性化と経済的な寄与に効果を上げているところです。 今後の第2期事業は長期滞在型都市農村交流施設の整備を予定しています。具体的には、茅葺き屋根を採用した古民家を復元し、既農地を有効活用した日本古来の農村を再生し、利用ニーズに合わせて一般利用を行ってもらいます。このことにより、農村体験、環境教育等の場の創出、様々な食育推進の取り組みを行い、環境の時代への貢献と企業ノウハウ蓄積を行います。	提案する事業の対象区域は都市計画区域内で建築基準法第２２条区域に指定されており、現状では茅葺き屋根を採用した古民家の復元が不可能です。 事業の主目的は、環境学習、農業体験、食育推進などを目的に整備するものであり、日本古来の伝統的な茅葺き古民家を本物の姿で復元することにより、効果を発揮し目的が達成できるものです。 そこで、特例措置により建築基準法第２２条区域における不燃材以外の屋根の使用を可能として頂きたい。 代替措置： 予定建築物離隔距離５m以上、軒裏へのｽﾌﾟﾘﾝｸﾗｰの設置、屋外消火施設の設置、ﾗｲﾌﾗｲﾝﾊﾞｯｸｱｯﾌﾟ機能の設置など	C		建築基準法第22条において指定される区域は、ある建築物の火災が近隣の建築物に延焼し、大火災となることを防止するための区域であり、建築物の屋根の構造方法に係る防火性能を定めることで、当該区域内での火災による飛び火や熱が原因となる屋根への着火を抑制することを目的としている。 御提案の内容に関しては、当該建築物において離隔距離の確保等の措置を施した場合であっても、周囲の建築物への飛び火による延焼の防止を保証することはできないと考えられるため、御要望の実現は困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	提案の特例措置を希望する事業予定区域は面積約33haで計画しております。計画予定地は山で囲まれた空間であり、周囲はアレフグループが所有する面積約120haの土地で、近隣にはグループの施設しかない状況です。また、一番近いグループ以外の施設まで2km以上離れていることにより、外部からの延焼は考えられず、万が一延焼があった場合の対策として屋外消火栓の設置を行います。更に、特例措置を希望する区域の建築物にはスプリンクラーと防火水槽や自家発電を設置し、屋根材への着火を未然に防ぐ対策を講じることから、法第２２条規制よりも確実な対策と考えられますので、再検討をお願いしたい。	C		現在の所有地については、今後も継続的に申請者の所有であり続けることが保証されるものではなく、計画予定地の周辺に延焼の可能性がある建築物が建築されないことは必ずしも担保できないものと考えられるため、御要望の実現は困難である。 なお、周辺の状況等に応じて、飛び火のおそれが少ないと判断される場合には、当該特定行政庁による法第22条による区域の指定を改めて行うことにより対応が可能であるものと考える。			1010010	株式会社アレフ	国土交通省
120200	都市計画区域内における建築基準法第２２条指定区域の点的解除	建築基準法第２２条	建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。 特定行政庁が防火地域及び準防火地域以外の市街地について指定する区域内にある建築物について、屋根の構造を、通常の火災を想定した火の粉による建築物の火災の発生を防止するために屋根に必要とされる性能を有するものとしなければならない。	都市計画区域内の建築基準法第２２条指定区域について、具体的事業内容、規模が確定している場合、法第２２条指定区域の点的解除を行い、茅葺き屋根等の不燃材以外の屋根材使用を可能とする。	アレフグループでは、北海道恵庭市牧場地区において都市農村交流施設の整備を進めております。既に第1期事業として観光型の都市農村交流施設整備を終了しており、来場者が年間20万人を超え、都市農村交流の活性化と経済的な寄与に効果を上げているところです。 今後の第2期事業は長期滞在型都市農村交流施設の整備を予定しています。具体的には、茅葺き屋根を採用した古民家を復元し、既農地を有効活用した日本古来の農村を再生し、利用ニーズに合わせて一般利用を行ってもらいます。このことにより、農村体験、環境教育等の場の創出、様々な食育推進の取り組みを行い、環境の時代への貢献と企業ノウハウ蓄積を行います。	提案する事業の対象区域は都市計画区域内で建築基準法第２２条区域に指定されており、現状では茅葺き屋根を採用した古民家の復元が不可能です。 事業の主目的は、環境学習、農業体験、食育推進などを目的に整備するものであり、日本古来の伝統的な茅葺き古民家を本物の姿で復元することにより、効果を発揮し目的が達成できるものです。 都市計画区域外では地域の連担性を鑑み、比較的大きな規模での法第２２条区域の解除は特定行政庁により可能となりますが、提案する事業は都市計画区域内で、かつ点的区域を対象としているため都市計画上の整合性が図れません。 そこで、具体的事業内容、規模が明確な場合、点的区域での法２２条指定区域の解除を可能としてして頂きたい。 代替措置： 予定建築物離隔距離５m以上、軒裏へのｽﾌﾟﾘﾝｸﾗｰの設置、屋外消火施設の設置、ﾗｲﾌﾗｲﾝﾊﾞｯｸｱｯﾌﾟ機能の設置など	D		建築基準法第22条において指定される区域は、ある建築物の火災が近隣の建築物に延焼し、大火災となることを防止するための区域であり、建築物の屋根の構造方法に係る防火性能を定めることで、当該区域内での火災による飛び火や熱が原因となる屋根への着火を抑制することを目的としている。 22条区域は、防火地域、準防火地域に次ぐ制限区域であり、かつ特定行政庁によって指定されるものであるため、御提案の内容に関しては、当該特定行政庁の判断によるものと考えられる。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	法２２条区域の点的指定解除の条件（解除の基準、考え方、ガイドライン等細かな部分についても）が明確でない状況ですが、特定行政庁の判断で宜しいでしょうか。	D		法第22条による区域の指定は、特定行政庁が防火地域及び準防火地域以外の市街地について指定する区域内において行うものであり、周辺の状況等に応じて適切に指定するものと考える。 なお、当該区域の指定をする場合には、あらかじめ都市計画域内にある区域については都道府県都市計画審議会等の意見を聴き、その他の区域については関係市町村の同意を得なければならない旨が規定されている。			1010020	株式会社アレフ	国土交通省
120210	位置指定道路地権者への確認要件の緩和	建築基準法第42条1項5号	建築基準法４２条１項５号に規定する位置指定道路は、道路を築造する者の申請に基づき、一定の道の基準を満たすものについて特定行政庁が指定する。	位置指定道路下において実施される水道や下水などの公共的な工事については、これら工事を実施した後の状況を見た場合に、現在との比較で不利益を受ける者が発生しないなど、一定の要件が満たされている場合には、必ずしも指定道路の地権者全員の承諾を要しないものとする。	指定道路に接している土地に居住している住民が水道、下水道、ガス等の公共サービスの提供を受ける場合、工事等で指定道路の地中を掘るにあたっては指定道路の地権者全員の承諾が必要とされている。しかし、地権者の所在が不明、あるいは死亡している場合、さらに正当な理由がなく拒んでいるケースにおいて、工事が実施できない、あるいはこの指定道路部分を避けて実施せざるを得ないことも想定される。 そこで、地域住民の生活、利便性の向上を図るために必要な措置をとることを可能にするものである。	指定道路沿線の地域住民が公共サービスの提供を受ける場合、時間的、経費的な損失を避け効率的な工事を実施し、地域住民の利便性を高めることが必要である。しかしながら、位置指定道路にかかる土地所有者全員に対して確認及び承諾を得ることについては、その所在が不明であったり確認が困難であったりする場合があり、時間的、経費的に無駄な負担が発生することにもなる。 こうしたサービス提供を行うに当たり、制度的な問題で妨げが発生し、そのことが、いずれかの不利益になるものではないのであれば、迅速にしかも余計なコスト負担なしに事業を実施していくことを可能にする。	E		建築基準法第４２条第１項第５号に規定する位置指定道路（以下、「位置指定道路」という。）は、道路を築造する者の申請に基づき、一定の道の基準を満たすものについて特定行政庁が指定する道路であるが、位置指定道路下に設置される水道、下水道等の施設は道の基準とは無関係である。また、位置指定道路の地中を掘るにあたって地権者全員の承諾が必要とされているとのことであるが、建築基準法ではそのような規制は存在しない。			E					1058010	札幌市	国土交通省
120220	建築基準法の緩和	建築基準法第２７条第１項	建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。 一定規模以上の特殊建築物は、倒壊防止、延焼防止、避難安全等の観点から、耐火建築物とすることが必要である。木造建築物であっても、耐火性能検証法を用いることにより、耐火建築物とすることが可能である。	建築基準法では、学校や公営住宅等、特殊建築物は、防火安全対策のため木造化を規制しているが、耐火性能検証法により木造化が可能であるとなっている。 しかし、この検証法では、設計・施工に多大な時間と経費を要し、現実的に困難な状況にある。 このため、建築基準法における特殊建築物の仕様規定を緩和し、公共施設の木造化を推進する。	建築基準法では、学校や公営住宅等は防火安全のため木造化を規制しているが、３，０００㎡以下、３階建て以下の場合は、木造化が可能となるよう仕様規定の改正を再度、要望する。	愛媛県の「公共施設等木材利用推進連絡会議」において、延べ床面積が３，０００㎡以下であるにもかかわらず、３階建て以上であるため木造化が出来ない公共施設が５施設もあったことから、建築基準法における特殊建築物の仕様規定を緩和することにより、公共施設木造化が促進されれば、県産材の需要拡大を通じて、森林整備が推進される。	C		従来は、過去の市街地大火や建築物火災等の教訓を踏まえ、大規模な建築物が火災により倒壊すると隣接する建築物に延焼等を生じる危険性が高いことから、延べ面積が３０００㎡を超える建築物の柱や梁を木造とすることが一律に禁止されており、また、３階以上の階を不特定多数の人が利用する特殊建築物等については、避難安全の確保や倒壊防止の観点から、その柱や梁を鉄筋コンクリート造などの耐火構造とすることとされていた。これらについて、その後の技術開発の進展を踏まえ、平成１２年６月に施行された改正建築基準法により性能規定化が行われ、木造であっても耐火性能を有するものであれば、延べ面積が３０００㎡を超えるものを建築したり、３階以上の特殊建築物を建築したりできるように措置されたところである。今後も、木造の性能を適切に評価することにより、建築物における木材の利用の拡大に努めてまいりたい。 また、木造建築物については、現段階では汎用性の高い仕様が認められないので、構造上、意匠上の工夫を促す観点から、国土交通省において仕様を定めることは予定していない。 なお、壁、柱等の主要構造部に対する耐火構造の仕様については、民間において着々と大臣認定の実績が積み重ねられている状況にある。			C					1069010	愛媛県	国土交通省
120230	寒冷地の下水道処理区域内における屎尿処理装置を付加した便所の設置	下水道法第１１条の３第１項 建築基準法第３１条第１項	下水道法第２条第８号に規定する処理区域（排除された下水を終末処理場により処理することができる地域で、公示された区域）内においてくみ取便所が設けられている建築物を所有する者は、公示された下水の処理を開始すべき日から３年以内に、その便所を水洗便所に改造しなければならない。 下水道法第２条第８号に規定する処理区域においては、便所は、水洗便所（汚水管が公共下水道に連結されたものに限る）以外の便所としてはならない。	現行法では「下水道処理区域内の便所は水洗便所以外の便所にしてはならない。」と規定されている。そこで、水道の凍結が予想され、真冬日になることのある寒冷地については、おがくずを利用して糞尿を無機成分に分解処理をすることにより、糞尿のくみ取りが不要で、水を使わない「屎尿処理装置と一体化型になったトイレ（バイオトイレ）」を常設トイレとして下水処理区域内においても設置・利用したい。	悪臭の発生を防止し、周辺環境に影響を与えない性能を有する屎尿処理装置と一体化型になったトイレについては、公衆衛生上、水洗便所と同等の効果を有すると考えられる。そこで、食品衛生法指定検査機関にて大腸菌の検査を行い陰性と結果がでた製品についてのみ、寒冷地の下水道処理区域内でも設置可能とする。一定の性能を有する製品に限定することで、公衆衛生を担保することができる。また、地域特性を考慮し、自治体の判断によって、下水道処理区域内でも「バイオトイレ」を設置可能とする地域を別に定めたり、下水道処理区域内に「バイオトイレ」を設置する場合は許可制にする等の措置をとることで、公衆衛生上、影響を与えない事ができる。	第９次提案の際、下水道処理区域から除外することで、「バイオトイレ」が設置可能との回答があったが、下水道処理区域内の住宅については、生活雑排水も下水道に流すため、下水道処理区域を外すことは難しい。寒冷地では、冬期間水道管の凍結の恐れがあるため、水道管から水を抜かなければならない。風呂や食事の準備等については、時間を自らの意思により調整することができるが、用便については生理的な行為で時間を調整できず、水道管から水を抜いた後にでも起こりうる。その際は、水道管に通水し、再度水を抜く必要がある。水を使用しない「バイオトイレ」はそれを解消することができる非常に有益な便所である。また、「バイオトイレ」は水を使わないため、災害等で断水した時にも使用できる、災害時に強いトイレです。「バイオトイレ」は既に仮設トイレとして1,400台以上の納入実績がありますが、特に問題等もなく、利用者には好評を頂いております。	D		第９次提案までの回答の通り、下水道法に定める処理区域とは、都市の健全な発達、公衆衛生の向上や公共用水域の水質保全に資することを目的に、下水道管理者である地方公共団体が、当該地域における人口、地形、土地の用途及び放流先の状況等を勘案して事業計画を定め、国又は都道府県による当該事業計画の認可を受けた上で下水道施設を整備し、下水の処理を終末処理場で処理することが可能な地域として公示されたものです。 この事業計画は、上記の勘案事項に変更が生じた場合には、上記と同様の手続きを経た上で変更することが可能であり、その結果として処理区域を変更することができます。 下水道処理区域の設定は、地域の実態に即して具体的な検討等がなされた上で、定められるものであり、個別具体的な事例毎について、それぞれの地域で十分ご検討頂く必要があります。	下水道処理区域を除外せず、下水道処理区域内に「バイオトイレ」と水洗便所を併存させることが可能であるかという観点で回答されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	下水道処理区域から除外するのでは無く、区域内でも設置可能な便所方式として提案しています。この便所は水洗便所の目的に障害を与えず、都市の健全な発達、公衆衛生の向上、水質保全等の目的をクリアし、加えて、水洗便所を補完する効果があります。この便所は、産学連携による研究開発の成果として生まれ既に１４００台以上が設置され問題なく稼動し好評を得ている現実があり、便所も研究開発が進み進化しています。未来志向でこの便所を認めて下さい。	D		下水道法に定める処理区域とは、都市の健全な発達、公衆衛生の向上や公共用水域の水質保全に資することを目的に、下水道管理者である地方公共団体が、当該地域の実情を勘案して、生活雑排水はもとよりし尿についても、下水道により排除・処理を行うこととして事業計画を定め、国又は都道府県による当該事業計画の認可を受けた上で下水道施設を整備し、下水の処理を終末処理場で処理することが可能な地域として公示した区域のことです。 このように定められた処理区域内においては、都市の健全な発達などの目的を達成するため、下水道法第１１条の３及び建築基準法第３１条第１項の規定の適用があります。 しかしながら、この事業計画は、上記と同様の手続きを経た上で変更することが可能であり、その結果として処理区域を変更することが出来ます。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	「法律があるからダメ」との従来通りの回答では納得出来ない。時代も周囲環境も変化し、技術も進化している。もの造り日本の環境技術が便所にも活かされている現実があるのに、「法律があるからダメ」という単純な回答であるならば理由がなく、規制改革が進まない。今回の提案は「バイオトイレ」と水洗便所を下水道処理区域内に併存させることができるかという提案であり、もし、できないのであればその理由を伺いたい。（下水道処理区域を外せば設置できるという回答は併存できない理由ではなく、併存しなくても良いための方法を言ってるに過ぎない。）また、後学のために是非「バイオトイレ」を見学して頂きたい。	1093010	正和電工株式会社	国土交通省
120230	下水道処理区域内におけるバイオトイレの設置	下水道法第１１条の３第１項 建築基準法第３１条第１項	下水道法第２条第８号に規定する処理区域（排除された下水を終末処理場により処理することができる地域で、公示された区域）内においてくみ取便所が設けられている建築物を所有する者は、公示された下水の処理を開始すべき日から３年以内に、その便所を水洗便所に改造しなければならない。 下水道法第２条第８号に規定する処理区域においては、便所は、水洗便所（汚水管が公共下水道に連結されたものに限る）以外の便所としてはならない。	オガくずとバイオの力でし尿処理を行ない、水を使わないで完全処理できる「バイオトイレ」を木工産地である当該地区の下水道処理区域内で実施すること	当該地区では、現在、下水道処理区域内において合併浄化槽設置と下水道処理区域工事が進行中であるが、その工事負担金が個人的にも行政的にもあまりにも負担が大きく、難航している。この問題は、設置コスト、ランニングコスト共に安価な「バイオトイレ」によって解決できる。	木工産地であり「オガくず・木端」が大量に排出される当該地域において、オガくず廃棄物の有効な利活用を図ることができる。し尿処理コストは、オガくずを使ったバイオトイレによって削減され、また、環境に負荷をかけることもない。行政にとっても、生活者消費者、産業界にとっても賢明な方法といえる。	D		第９次提案までの回答の通り、下水道法に定める処理区域とは、都市の健全な発達、公衆衛生の向上や公共用水域の水質保全に資することを目的に、下水道管理者である地方公共団体が、当該地域における人口、地形、土地の用途及び放流先の状況等を勘案して事業計画を定め、国又は都道府県による当該事業計画の認可を受けた上で下水道施設を整備し、下水の処理を終末処理場で処理することが可能な地域として公示されたものです。 この事業計画は、上記の勘案事項に変更が生じた場合には、上記と同様の手続きを経た上で変更することが可能であり、その結果として処理区域を変更することができます。 下水道処理区域の設定は、地域の実態に即して具体的な検討等がなされた上で、定められるものであり、個別具体的な事例毎について、それぞれの地域で十分ご検討頂く必要があります。	下水道処理区域を除外せず、下水道処理区域内に「バイオトイレ」と水洗便所を併存させることが可能であるかという観点で回答されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。		D		下水道法に定める処理区域とは、都市の健全な発達、公衆衛生の向上や公共用水域の水質保全に資することを目的に、下水道管理者である地方公共団体が、当該地域の実情を勘案して、生活雑排水はもとよりし尿についても、下水道により排除・処理を行うこととして事業計画を定め、国又は都道府県による当該事業計画の認可を受けた上で下水道施設を整備し、下水の処理を終末処理場で処理することが可能な地域として公示した区域のことです。 このように定められた処理区域内においては、都市の健全な発達などの目的を達成するため、下水道法第１１条の３及び建築基準法第３１条第１項の規定の適用があります。 しかしながら、この事業計画は、上記と同様の手続きを経た上で変更することが可能であり、その結果として処理区域を変更することが出来ます。			1109370	白垣木材株式会社、社団法人日本ニュービジネス協議会連合会	国土交通省
120240	デイサービスの付帯設備・空間（食堂、浴室、厨房、デイルーム、トイレ等）の一般利用についての建築基準法の規制緩和	建築基準法第48条 建築基準法施行令第130条の3	第一種低層住居専用地域内においては福祉施設に一般客に飲食を提供する食堂等の店舗を併設することができない。	建築基準法第４８条および建築基準法施行令において第１種低層住宅専用地における一般食堂（店舗）兼用住宅 が条件付ながら認められていると同じように、一般食堂（店舗）兼用福祉施設を、建築物として認めることにより、デイサービスに多世代の地域住人が出入りし、高齢者との自然な交流を通じて、高齢者の地域からの孤立化を防ぎ、また地域福祉の拠点として地域住民の幅広いニーズに対応できるようになる。食堂だけではなく、デイサービスの厨房や浴室などの設備と空間を一般住人にも開放する。	デイサービスの食堂を一般開放し、高齢者と地域住人が食事をしながら自然にふれあう環境を作る。また厨房を用いて、地域の主婦らが料理教室を開催し、介護食なども経験をする。デイの利用者が講師になったり、味見役を担うこともある。栄養士が地域の方々を対象にした講座を開催したり、口腔ケアについての学習会が開催される。トイレや浴室を使用した介護者教室が開催されたり、デイのアクティビティと兼ねた地域の方々の音楽教室も開かれる…という具合に地域と高齢者をまぜこぜにした実践を行うことにより、高齢者の社会参加意識を高めると同時に地域のコミュニケーションの活性化、新しいビジネスの創造を、デイサービスが担うことが出来る。	現行の建築基準法ではその施行令において、第1種低層住宅専用地では、福祉施設に付帯する食堂で、一般客に飲食を提供することはできないとされており、デイサービス事業を行う場合のみに、その設備と空間は使用される。高齢者が住みなれた地域で可能な限り自立的で孤立化しない生活を継続させるためには、ユニバーサルで、生活圏内には必ずあるデイサービスを地域の交流拠点として、地域に開放することが必要と考えるが、一般住人が利用すれば、基準法上は目的外使用とされ、地域とは断絶されているのが現状である。食堂をはじめデイサービスの設備や空間を一般開放し、高齢者と高齢者を取り巻く地域そのものが元気を回復することにより、介護報酬は抑制され、新しいビジネスチャンスが生まれ、地域が活性化する一助となると考える。	D		第一種低層住居専用地域は、低層住居に係る良好な住居の環境を保護するために定める地域であることから、一般客に飲食を提供する食堂については、住宅と兼用でかつ一定の規模以下である等の条件に適合するものに限って建築を許容している。当該条件を一律に緩和することは第一種低層住居専用地域の良好な住居の環境を保護する上で支障となることから適当ではない。ただし、個別の計画については、当該地域の環境を害するおそれがないもの又は公益上やむを得ないものとして特定行政庁が認めて許可した場合は建築することが可能である。また第二種低層住居専用地域に用途地域を変更することによっても、一定規模までの飲食店の建築を許容することは可能である。さらに、特別用途地区を指定するとともに、条例により当該地区内の用途規制の緩和を行うことも可能である。	貴省回答で「個別の計画については、当該地域の環境を害するおそれがないもの又は公益上やむを得ないものとして特定行政庁が認めて許可した場合は建築することが可能である。」とあるが、竣工済物件における用途変更の場合も特定行政庁の許可で可能であるかを回答されたい。		D		建築基準法第８７条第２項の規定により、建築物の用途を変更する場合には、同法第４８条第１項から第１２項までの規定が準用される。すなわち、変更後の用途について、特定行政庁が、各用途地域の目的に照らして支障がない、公益上やむを得ない等と認めて許可した場合に限り、例外的に用途変更を認めている。			1101020	特定非営利活動法人 雑木林物語	国土交通省
120250	建築基準法第４条第２項の規定に基づく建築主事の設置	建築基準法第４条第２項、第３項、第９７条の３、建築基準法施行令第１４９条	建築基準法第4条第3項では、従来、建築主事を置いていない市町村が建築主事を置こうとする場合に、都道府県から市町村への事務の移管が円滑に行われることを確保するため、あらかじめ、その設置について、都道府県知事に協議し、同意を得ることとしている。	建築基準法第４条第１項の規定に該当しない区市町村が同条第２項の規定に基づく建築主事を設置しようとする場合に、都道府県知事との協議を行いその同意を得ることを要する旨を定める同条第３項の規定を、提案主体には適用しない。	現在は建築基準法第９７条の３及び建築基準法施行令第１４９条の規定により、建築物の延べ床面積１万㎡以下に制限されている提案主体の特定行政庁及び建築主事の建築確認、建築許可、中間検査、完了検査、特殊建築物定期調査報告書調査、建築設備定期点検報告調査及び違反建築物取締等の事務処理の権限の制限を撤廃するとともに、現在は東京都知事の権限とされている中間検査特定工程指定及び特例容積率適用区域内における特例容積率の限度の指定等の事務処理の権限を提案主体の権限とし、既に権限制限を受けていない開発行為の許可に関する権限と併せて行使することにより、総合的かつ主体的なまちづくりを推進する。	建築基準法に基づく許認可の審査期間短縮、建築基準法に基づく許認可に関する証明書交付及び図書閲覧窓口の一本化等による住民サービスの向上、宅地造成から総合設計許可、建築確認・検査及び建築物の建築後の維持管理までを含めたまちづくりは、広域自治体である東京都ではなく、基礎的自治体である提案主体でなければ十分に推進することは困難である。詳細は、添付資料①構造改革特区提案理由書及び添付資料②建築状況比較表のとおり	C		御要望の案件は、制度上は建築主事の設置が可能となっているものであり、建築基準法上の規制が障害となっているものではないため、特区として対応することは不適切である。また、御提案の内容では、法第4条第3項の趣旨である事務移管後の建築行政の円滑な実施を担保することはできないと思われることから、御要望の実現は困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	制度上は建築主事の設置が可能とのことだが、都が各区との個別協議に応じないため、法4条2項の建築主事を設置することができない現状では、都道府県知事の同意を要件とする同条3項の規定そのものが、地域主体のまちづくりを進める上で大きな障害となっている。 また、事務移管後の円滑な建築行政が担保されない、とのことだが、権限移譲に伴い、都は当然に区へ円滑に事務引継を行わなければならず、建築行政窓口が一本化され、現状の二重行政が解消されることによって、地域が主体となったまちづくりを円滑に推進できる。	C		御要望の案件は、制度上は建築主事の設置が可能となっているものであり、建築基準法上の規制が障害となっているものではないため、特区として対応することは不適切である。また、御提案の内容では、法第4条第3項の趣旨である事務移管後の建築行政の円滑な実施を担保することはできないと思われることから、御要望の実現は困難である。 なお、事務移管後の建築行政の円滑な実施の担保とは、都道府県と市区町村の間で確認申請や台帳等の書類、違反建築物や既存不適格建築物に対する指導方針・状況、景観やまちづくりに関する取組みなどについて、十分に協議・調整した上で引き継ぎ、移管により建築物の所有者等に混乱や不便を与えないようにすることをいうものである。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	提案の趣旨について特区として対応することは不適切とあるが、都道府県知事の同意を要件としている建築基準法第４条第３項の規定そのものが、地域が主体となったまちづくりを実現していくための大きな障害となっている。現在、違反建築物や既存不適格建築物に対する是正指導や景観まちづくり行政等における地元地域への説明、調整等は、区が中心となって行っているにもかかわらず、1万㎡を超える建築確認や許可の権限を区が有していないために、地域の実情や意向と乖離した処分が行われるなど、地域の実情を把握している区が、地域が主体となったまちづくりを進める上で大きな障壁となっている。	1114020	千代田区	国土交通省

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置（事項名）	該当法令等	制度の現状	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
120260	市街化調整区域内における農家民宿の開業	都市計画法第３４条	市街化調整区域での開発行為は、都市計画法第３４条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が開発許可をすることができることになっている。	都市計画法にかかる「開発許可制度運用指針」において，農家民宿開業を許可の対象とする旨を明記していただきたい。	宮城県大和町の市街化調整区域内において，農業とそば打ち、味噌・漬物加工などの体験によるグリーンツーリズムをテーマとした農家民宿を開業したい。	市街化調整区域内において，現在の住宅を増改築せずに小規模な農家民宿の開設を希望しているが，都市計画法に基づき国土交通省が定め，各都道府県に通知した「開発許可制度運用指針」には，レクリエーション施設の例示はあるが農家民宿については記載されておらず，都道府県の判断に委ねられており，実現への障壁が極めて高い。 グリーンツーリズムの実施において，気軽に自然や農業と触れあうことのできる都市の周辺地域は好条件を備えている。市街化を促進する畏れがないよう，農家民宿開業希望者と市町村によるグリーンツーリズム計画策定を前提に，市街化調整区域における農家民宿開業を許可の対象とする旨を明記されたい。	D		市街化調整区域においては、法第３４条各号のいずれかに該当する開発行為は許可が可能となっている。一方、これらの基準の運用については、開発許可権者に対する技術的助言である「開発許可制度運用指針」において、全国的に想定される代表的な案件を例示しつつ、画一的な運用ではなく地域の実情等に応じた運用が望ましいこととしている。農家民宿については、全国的に想定される代表事例とは言えないことから、運用指針で例示することは考えていない。 ご提案の施設の立地の適否については、開発許可権者と相談されたい。	「開発許可制度運用指針」は例示であり、「開発許可制度運用指針」に記載されている案件以外のものを認めないとの趣旨ではないとの認識で良いか、また、開発許可権者が地域の実情に応じて「開発許可制度運用指針」に記載されている以外の案件を開発許可しても構わないとの認識で良いか回答されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	団塊の世代の農家民泊や農業体験への要望は強く，子どもたちにも農業体験はレクリエーションとなっている。エコツーリズムは「骨太の方針」にも記載され，全国的に展開されており，また「運用指針」にはキャンプ場やスキー場等レク施設が例示されているにも関わらず，農家民宿を代表事例と言えないとする理由は何か。公務員制度改革大綱でも前例踏襲主義が指摘されており，例示を超えた県の判断・許可は期待できず，貴回答の実効性に疑問がある。「骨太の方針」に基づき，国交省はエコツーリズム推進に係る姿勢を「運用指針」に明示すべきではないか。農家民宿は法第34条各号のいずれに該当するのか，「運用指針」のどの項目に該当するのか。	D		「開発許可制度運用指針」において例示されている開発行為以外の開発行為であっても、地域の実情等に応じた判断を行い、法第３４条の基準に該当すれば許可されるものと考えている。 ご提案の農家民宿の立地については、地域性の高いものであることから、市街化調整区域における代表事例とはいえないとしたところ。よって、現在のところ、本運用指針に農家民宿の記載を追加することは考えていない。 農家民宿に係る開発行為については、例えば法第３４条１０号ロに該当する場合もあり、地域の実情にかんがみて、開発審査会の議を経て許可をする開発許可権者もあると承知している。 なお、本件の具体的な取扱いについては、開発許可権者と相談されたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	「地域の実情」を具体に示されたい。「運用指針」III－７（13）に「キャンプ場やスキー場等」との例示があるが，体験農業の場所と農家民宿は，この「等」に含まれると解釈してよいか。近年，体験農業は最も身近なレクリエーションであり，学校教育でも総合学習で取り組まれるなど一般化している。農家民宿は体験農業参加者への利便だけでなく，農家生活体験を通して都市住民と農業者との交流を深めている。キャンプ場やスキー場は，地形や気候などの地域が持つ特性への依存度が高いが，農家民宿ではそのような依存度は低い。「地域性の高さ」を理由として農家民宿を例示しないとの回答は，著しくバランスを欠くものと考えるがどうか。	1015010	個人	国土交通省
120260	市街化調整区域内における農家民宿の開業（用途変更）	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、都道府県知事等が開発許可をすることができることになっている。	都市計画法第３４条第１０号ロに基づく「開発許可制度運用指針」に農家民宿開業を許可の対象とする旨を明記していただきたい。	当地区は、町の東側に位置する農村地帯で、吉田川を水源とする豊かで潤いのある水田が広がっており、これらが良好に保全され美しい農村景観が保全されている地域である。 ここで体験（農業、そば打ち、味噌・漬物等の加工）を利用される方を中心とした農家民宿を考えている。 農家民宿で使用する材料（蕎麦、味噌、漬物等）は、周辺農家の協力によりほぼ全て地元産出の材料を利用することを考えている。特に、蕎麦については、地元で減反作物として栽培したものを使用する計画であり、農業振興はもとより地域の活性化にも寄与するものと考えている。合わせて周辺農家と共同で農業体験希望者を募り、農業体験者の食事、宿泊を引き受ける計画としている。	市街化調整区域内の農家が、施設の増改築を行わず、現在の住宅をそのまま利用した小規模な農家民宿の開設を希望している。この農家は、平成13年に宮城県で開催された国体で、選手を民泊させており、その際に台所・風呂等を増改築しているので、現在の建物に手を加えずに、用途変更するだけで小規模な農家民宿を開業できる状況にある。 当該市街化調整区域内においては、県内有数の穀倉地帯として大規模な農業が営まれており、農家民宿への用途変更により市街化を促進する恐れがないことや、隣接する市街地住民の農業・農村に対する理解促進に向けて果たす役割が大きいことから、市街化調整区域内における用途変更を可能にしていただきたい。 この農家のほかに農家民宿を希望している者もなく、現在の施設で小規模にやるものであり、市街化を誘発することは考えられない状況にある。しかしながら、都市計画法においては、農家民宿開業のための開発許可が規定されていないため開業できない状況にある。	D		市街化調整区域においては、法第３４条各号のいずれかに該当する開発行為は許可が可能となっている。一方、これらの基準の運用については、開発許可権者に対する技術的助言である「開発許可制度運用指針」において、全国的に想定される代表的な案件を例示しつつ、画一的な運用ではなく地域の実情等に応じた運用が望ましいこととしている。農家民宿については、全国的に想定される代表事例とは言えないことから、運用指針で例示することは考えていない。 ご提案の施設の立地の適否については、開発許可権者と相談されたい。	「開発許可制度運用指針」は例示であり、「開発許可制度運用指針」に記載されている案件以外のものを認めないとの趣旨ではないとの認識で良いか、また、開発許可権者が地域の実情に応じて「開発許可制度運用指針」に記載されている以外の案件を開発許可しても構わないとの認識で良いか回答されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。		D		「開発許可制度運用指針」において例示されている開発行為以外の開発行為であっても、地域の実情等に応じた判断を行い、法第３４条の基準に該当すれば許可されるものと考えている。 ご提案の農家民宿の立地については、地域性の高いものであることから、市街化調整区域における代表事例とはいえないとしたところ。よって、現在のところ、本運用指針に農家民宿の記載を追加することは考えていない。 農家民宿に係る開発行為については、例えば法第３４条１０号ロに該当する場合もあり、地域の実情にかんがみて、開発審査会の議を経て許可をする開発許可権者もあると承知している。 なお、本件の具体的な取扱いについては、開発許可権者と相談されたい。			1021010	大和町	国土交通省
120270	市街化調整区域での開発許可の拡大	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、都道府県知事等が開発許可をすることができることになっている。	新潟市島見町の市街化調整区域内で、大学、専門学校などの教育機関、また住宅などの居住施設を開発できるようにしたい。	4年制大学の設立、学生寮や体育館などの教育施設の建設、教員用住宅の建設を計画し、文教地区としての開発を目指す。	新潟市島見町の市街化調整区域近隣の住民にとっては、文教地区開発が進むことで街の活性化や生活利便性が図れるので、是非この市街化調整区域内での開発許可の拡大を提案し、地域貢献の一助としたい。	D		市街化調整区域においては、地区計画又は集落地区計画の区域内において当該地区計画又は集落地区計画に定められた内容に適合する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為等であれば、現行制度上許可が可能となっている。 ご提案の施設の立地の適否については、開発許可権者と相談されたい。			D					1109120	学校法人新潟総合学院、社団法人日本ニュービジネス協議会連合会	国土交通省
120280	国土利用計画法による事後届出の廃止	国土利用計画法（昭和４９年法律第９２号）	国土利用計画法第２３条では、適正かつ合理的な土地利用の確保を図るため、一定規模以上の土地取引について、権利取得者に対し、契約締結から2週間以内の事後届出を義務づけている。	国土利用計画法では、一定規模以上の土地取引を行った場合、2週間以内の知事への届出が義務付けられている。（事後届出） 知事が投機的土地取引や地価高騰のおそれがないと認めるときは、当該届出を不要とする。	知事が投機的土地取引や地価高騰のおそれがないと認める都道府県では、一定規模以上の土地取引を行った場合でも、国土利用計画法による土地取引後の届出を義務付けない。	国土利用計画法による事後届出は、投機的土地取引や地価高騰を抑制するために義務付けられているものだが、本県では、長期にわたって地価が下落し、大都市における地価回復の動きからも取り残され、当分の間は、そうした届出の必要性が全く感じられない状況が続くと予想されている。それにもかかわらず、当該届出制度を維持することは、本県で土地取引をする者に無用の負担を強いて、ただでさえ不活発な本県の土地取引を一層停滞させるとともに、届出を受理し審査する県の側にも無用の事務負担を強いる結果となることから、少なくともこうした状況が続いている間は、本県では当該届出を不要にしようとするものである。	C		事後届出制度の主たる目的は、土地利用の調整を図る土地利用基本計画に即した適正かつ合理的な土地利用の確保を図るため、一定規模以上の土地取引について、土地の取引段階で利用目的の審査を行い、必要な場合には助言、勧告等の措置を講ずるものである。 これは、開発段階で規制する都市計画法等とは規制の目的、対象及び手法を異にしているうえ、周辺環境への影響、開発者の負担軽減の観点から、開発には至らない早期の段階で把握して必要な措置を講ずる制度として非常に重要である。 鳥取県においては、平成11年の事後届出制度創設以降、助言及び勧告の実績がないが、勧告等は地価の動向に関わらず、土地利用基本計画等に照らして適正かつ合理的な土地利用を図るために行うものであり、今後、鳥取県においても勧告等を行う必要が生ずることは十分想定される。 また、平成18年都道府県地価調査によると、鳥取県の地価の変動率は、住宅地、商業地、準工業地、工業地、全用途とも、前年に比べて下落率が縮小しており、将来的な地価上昇や局地的な地価高騰の可能性は否定できず、注視区域・監視区域の指定等の機動的な地価対策を講ずることを可能にするため、事後届出制度により取引価格を把握することが必要である。 以上のことから、事後届出制度を廃止すべき理由はない。	１．全国一律に、一定面積以上の土地取引を事後届出制とする必要性は何か回答されたい。 ２．国土利用計画法にて該当し、個別法にて該当しない開発事例はあるのか回答されたい。 ３．知事の判断で事後届出をなくすことができない理由は何か回答されたい。 ４．併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	土地利用基本計画に即した適正かつ合理的な土地利用の確保については、本県の現状においては、都市計画法等の個別法による許認可の段階で対応可能であり、本県の提案は、土地の取引段階での開発事業者の負担軽減に繋がると考えます。 また、事後届出制度による取引価格の把握についても、地価の急激な上昇等のない本県においては、地価公示や地価調査による地価動向の把握で十分だと考えます。 なお、本県の提案は、「一律な制度の廃止」ではなく、「知事の判断により届出を不要とする」もので、地価の急激な上昇等が予想される場合には、知事の判断により事後届出を行うようにし、必要があれば、注視区域等の指定を行う余地を残すものです。	C		１．国の土地政策の基本を定める土地基本法に規定されているように、土地は、国民全体のための限られた資源であり、公共の福祉の優先の下、適正に、計画に従って利用されるべきものであって、投機的取引の対象とされてはならない。そして、国及び地方公共団体は、基本理念にのっとり土地に関する施策を総合的に策定・実施し、事業者は、土地の利用及び取引に際し基本理念に従い、国民は、基本理念を尊重する責務を有する。 これを受け、国土利用計画法（以下「法」という。）においては、国土形成計画と一体となって定められた国土利用の基本方針を定める国土利用計画を踏まえ、全国の都道府県知事が土地利用の即地的なマスタープランである土地利用基本計画を定めなければならないこととしている。 これらを踏まえ、法第２３条の届出制度（以下「本届出制度」という。）は、具体的な土地利用に至る前の土地取得段階において、その土地が土地利用基本計画等と適合するか否かについて、全国の都道府県知事に審査義務を課し、土地利用基本計画の実効性を担保し、ひいては国土全域にわたる適正かつ合理的な土地利用や総合的かつ計画的な国土利用の実現を図っている。 また、平時より本届出制度によって実際の取引価格、利用目的等の取引実態を把握することで、都道府県知事に、注視区域等を適切かつ迅速に指定することを可能とし、これにより全国の土地の投機的取引や地価高騰による弊害の除去等を図っている。 したがって、本届出制度は、土地の基本理念等を踏まえ、全国あまねく実施すべきものである。 ２．例えば、森林地域内の土地について、住宅兼ペンションの建築等を目的とする届出がなされ、森林法等の個別法において、当該建築の開発許可の見込みが不明であるが、都道府県の土地利用基本計画に適合しないため、法に基き勧告が行われ、建築が中止された事例がある。 また、個別法で規制の対象となることは明らかでないが、市町村の定める総合計画に適合しない施設であったため、法に基づき助言が行われる事例等が考えられる。 本届出制度は、個別法の開発規制等に先んじて、土地の取得段階において勧告・助言を行い、早期の段階で是正を図るものである。とりわけ個別法の土地利用規制が緩い地域においては、都道府県の土地利用基本計画や条例に基づく計画等に照らし、勧告が活用できる。また、助言については、複数の法令に亘る許可・届出等の要否の教示だけではなく、利用目的が周辺の自然環境の保全上、明らかに不適当である場合など、周辺地域の適正かつ合理的な土地利用を図るために幅広く活用されている。 ３．1.で回答したとおり、本届出制度については全国あまねく実施する必要があり、都道府県知事の判断でこれをなくすことは認められない。 ４．土地取得から開発行為時点まで時間が経過するにつれて利用目的を是正することが困難になることから、土地取引をした段階で利用目的の土地利用計画への適合性につき審査し、早期の是正を図ることが極めて効果的である。本届出制度は、取引段階でその取引の動機となった利用目的について審査するという、個別法による規制とは異なる独自の規制分野を確立しているものである。本届出制度の具体的な活用方法については、2.の回答を参照されたい。 現在は動向として地価上昇が見られない県であっても、急激な又は局所的な地価上昇又はそのおそれの可能性を否定することはできず、取引価格動向の把握は常に必要と考えている。 そもそも、地価動向如何にかかわらず、適正かつ合理的な土地利用の確保を図るためには、利用目的について土地取引の段階で規制する本届出制度は必要である。	地域の特殊性を勘案し、その地域のみ全国一律の要件を緩和することに妥当性があり、その要件を緩和する際に発生すると予見される弊害を除去できる場合には、その条件の下、都道府県知事の判断で事後届出制度を緩和することが措置可能か回答されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	本県としましては、土地利用基本法に規定されている基本理念を否定するものではなく、また、国土利用計画法に基づく事後届出制度の目的を否定しているものでもありません。 ただし、事後届出制は全国あまねく実施すべきであるという国土交通省の意見については、鳥取県には鳥取県の現状があり、今の状況においては、事後届出の必要性を感じていないことから、知事の判断で届出制度を不要とするというものであります。 したがって、地価の急激な上昇や高騰が予想されるなどの状況になれば、知事の判断により事後届出を行うようにし、必要があれば、国土利用計画法に規定する注視区域・監視区域の指定を行う余地を残すものです。	1052010	鳥取県	国土交通省
120290	仮ナンバー取り付け要件の緩和	道路運送車両法施行規則第２６条の６第３項	対象となる埠頭を主に「本邦と外国の間を往来する自動車運送船が発着する埠頭」に限っている。	現在、本邦と外国との間を往来する貨物船（自動車運送船）についてのみ認められている回送運行許可証の取り付け要件の緩和を国内輸送（自動車運送船）にも認める。	完成自動車の輸送コストの削減により国内輸送の船舶輸送へのモーダルシフト促進を図り、地域産業の活性化とＣＯ２削減を目指す。 具体的には、自動車運送船から陸揚げされた自動車の駐車場、自動車整備工場その他関係施設への回送又はそれら関係施設から船積みするために回送する場合、現行法で必要な回送運行許可証について、現在海外との取引で認められている簡易な回送運行許可証で運送できるようにする。	提案理由 仙台塩釜港では、内国貿易による完成自動車の陸揚げ数及び名古屋等への海上輸送数が膨大な数になっており、現行法では仮ナンバーが必要なため、その取り付けにかかるコストが甚大なものとなっている。また現行の車両ナンバーの取り付けは、車体へ取り付ける必要があり、販売前の車両に傷がつく可能性もある。 そこで、本特例措置により、膨大な数の車両へのナンバー取り付けにかかる時間の短縮になり、コストの縮減が見込め、車両に傷がつく懸念も解消される。 代替措置 対象となる企業が限定され、かつ走行範囲も限られていることから、現在実施されている海外との取引における自動車運搬船への運送と異なることがないことから同様な措置、すなわちビニール製等の簡易な仮ナンバーで安全確保が図れるものと考える。	F	III	現在、道路運送車両法施行規則第２６条の６第３項で要件緩和を行っている埠頭以外について、対象となり得る埠頭、回送事業者等の実態を把握し、現行基準の適用が可能かどうか、対象事業者が大幅に増加することによる回送運行番号標の管理面で問題がないかなどを十分調査した上で、同項の改正の是非について検討することとしたい。	１．貴省回答に「回送運行管理番号標の管理面で問題がないか」などを調査するとあるが、具体的に管理面でどのような問題を懸念しているのか示されたい。 ２．当該問題の発生を検証する必要があるのであれば、特区で検証してみてはどうか、検討し回答されたい。 ３．貴省回答に「検討する」とあるが、どのような形で検討を行うのか、また、いつまでに検討の結論を得るのか示されたい。 ４．そもそも、仮ナンバーの柔軟化を、原則、外国製の自動車に限定し、対象車両の交通量等その他の条件をクリアーしているにも関わらず、国産車という理由のみをもって規制している理由は何か。合理的理由がないのであれば、差別的な取扱いになることから、早急な是正を行うべきではないか、検討し回答されたい。 ５．右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	現在道路運送車両法施行規則で緩和されているものは、日本と外国との間を往来する自動車運送船が発着する埠頭に限られており、仙台港では、外国へ往来する自動車運搬船はありません。よって、現在の道路運送車両法施行規則での運用はできないものです。また、対象事業者は数社に限られており、大幅に増加することは考えられません。従って回送運行番号標の管理面については、全く問題はございません。仙台港での自動車取扱いは今後益々増加することが予想されます。企業の競争力確保とモーダルシフト促進のために、早急な実施を希望します。	F		柔軟化回送運行番号標はすでに外航船の発着する埠頭で使用を認めており、これらの埠頭で業務を行う回送事業者が柔軟化番号標を適確に管理及び使用することにより、番号標の耐久性や脱落問題については支障ないものと承知している。従って、今後は管理面等の問題の有無について十分に調査を行う必要があり、再度特区で検証する段階ではないと考えている。 今般、対象埠頭を拡大することを検討するにあたって、全国の埠頭で業務を行う回送事業者等の実態や柔軟化番号標の使用希望等について、事業者団体、運輸支局等を通じてヒアリング等により把握に努め、柔軟化番号標を適確に管理する制度設計について検討し、平成１９年度中に結論を得ることとしたい。 なお、現行制度においても外航船の発着する埠頭として埠頭の対象は限定しているが、国産車を対象から排除しているわけではない。	１．対象埠頭等を拡大するにあたって、柔軟化番号標を適確に管理する制度設計について検討し、一定の対象・条件を設けて、少なくとも特区で措置できないか。 ２．あわせて右提案主体の意見についても回答されたい。	１ 特区として検証する必要がなく、全国的な展開を考えるのであれば、先行的に今年度内に特区として仙台塩釜港を認めていただくことをお願いします。 ２ 管理面での問題の有無の検証は、現在緩和されている港における検証であり、仙台塩釜港の特区を認めた後でもより確実な検証ができることと考えます。 ３ 再回答から管理面の制度を設ければ問題ないということと受け取れるので、措置の分類は「全国的に対応（平成19年度中に対応）」と考えてよろしいでしょうか。 ４ 仮ナンバーの柔軟化により仙台塩釜港では少なくとも年間約1万3千時間の短縮が図られることになります。	1014010	宮城県	国土交通省
120300	ご当地ナンバーの緩和	新たな地域名表示ナンバープレートの導入について（要綱）	導入要綱において「当該地域において登録されている自動車の数が１０万台を越えること」が要件の一つとなっている。	平成18年１０月10日から新たな地域名表示ナンバープレート「ご当地ナンバー」の交付が始まったが、国交省自動車交通局の交付要綱の条件を緩和し、市民合意を背景とした自治体からの要請があれば、その地域のご当地ナンバーの対象とするよう求めるもの。	現行の要綱では、原則複数の市町村が集合すること、またその地域の登録自動車台数が10万台を越えることが条件となっているが、地域住民の合意と議会の賛成があれば、単独の市町村で登録台数が10万台を越えなくても対象とするもの。	その地域の地域振興、観光振興に役立つため	C		要望のあった逗子市の登録自動車台数は１８，３８９台（１７年３月末現在）であり、登録自動車保有台数がこれを越える自治体は多数存在することから、対象台数の基準を１８，０００台以上に下げた場合、大幅に地域名表示が増加し、隣の自治体に使用の本拠の位置を移しただけでも自動車所有者は自動車登録番号標を交換する必要が生じるといったように、自動車ユーザーに過剰な負担がかかることになってしまうと考えられる。このような状況を回避するため、ご当地ナンバーの対象となり得る地域の要件は「一定のまとまりのある複数の市町村の集合体であって、登録自動車数が１０万台を越える。」ことを堅持する必要がある。なお、新たなご当地ナンバーの募集については、平成１８年度導入の１８ナンバーの地域振興、観光振興等への効果の有無を十分検証した上で、再度、募集するかどうかについて検討する予定である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	登録台数が10万台以上でも1万台以上でも、自動車の使用の本拠を移した場合のユーザーの負担の可能性は個人レベルでは同じである。したがって自動車台数規模や生活圏規模を限定しても、個人の転居が自由な日本では自動車ユーザーに負担がかかることは同じと考える。次回募集する際にはご検討いただきたい。	C		ご当地ナンバーの対象となる要件である「登録自動車数」及び「原則複数の市町村」を撤廃すると、全ての市区町村からの地域名表示創設の要望に応じざるを得ないこととなり、１０００種を越える表示となる可能性がある。このような制度とした場合、使用の本拠の位置の変更があった場合の頻繁な番号変更によるユーザー負担のみならず、類似の地域名表示が多数存在することにより、登録番号標の管理に支障を来すことから、要綱の要件を低くすることは困難である。			1103030	逗子市	国土交通省
120310	子育て支援事業 子ども送迎のための「ピックアップカーの運行事業」	道路運送法第７９条、第７９条の４、道路運送法施行規則第５１条の７	バス・タクシー事業者によって利用者の移動の足が確保できない場合であって、地域の関係者により構成される運営協議会において協議が調っている場合に、自家用自動車による有償運送を可能としている。	現行法では、有償による送迎事業には2種免許が必要とされて緑ナンバーによる運行を義務付けられているが、子育て支援事業の一環としてお互いの「助けあい」の精神のもとに事業を進める中で、NPO法人が運営する有償ボランティアによる子どもを安全に送迎出来る車の運行を可能にする規制緩和を要望します。	現在、子育て支援事業を各自治体が主体となり進められています。子どもの悩みの相談窓口や母親同士のコミュニティーづくり等様々ですが、仕事と育児を両立して安心して働ける環境づくりのために、また、家庭で子どもを育てられている方も、より豊かな子育てが出来るよう、みんなで助け合う育児を応援してほしい方、応援したい方双方のニーズが高まっている中で、子どもの移動手段が問題となっています。そのために、子どもを安全に送迎出来る有償ボランティアによる運行を行います。運行のエリアは市内に限定して、NPO法人が管理運営を行い利用者は会員制とします。	少子化が進行する中で私たちの暮らす香芝市は、人口増加率が全国的に、常にベストランキングされて今や72,000人を超えています。都市部への通勤の利便性がある香芝市は、ニュータウン開発が進み特に新婚夫婦層の居住が急増しています。その中で安心して子供を産み育てられるまちの環境とコミュニティづくりは、私たちの住む香芝にとって重点課題となっています。 そこで、子どもを安全に的確に幼・保育園などから自宅・託児所および子どもを一時預かっていただく友人知人宅や施設などへ送迎する事業を行うことによって助け合う地域コミュニティが円滑に達成されます。また、当法人が運営している携帯電話メール配信事業を活用して安心して子供を産み育てること出来る情報を配信して行政と連携しながら持続可能な地域の新たなコミュニティに取り組むことにより、子育て支援並びに子供たちの健全育成という目的を達成するための事業を行います。	C	－	自動車を使用した旅客の輸送は、一度事故が起これば大惨事となりかねないにもかかわらず、その安全性については、利用者がこれを適切に判断し、選択することは必ずしも容易ではない。このため、輸送の安全及び利用者利便の確保を図る観点から、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、道路運送法に基づく許可等を受けることを必要としており、災害緊急時又は公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合、バス・タクシー事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要性について合意している場合に限り、自家用自動車による有償運送を認めているところである。 少子化対策として、子供を保育しやすい環境を整備することは、重要な政策課題であると認識しているところであるが、子どもの輸送は、バス・タクシー事業者によっては移動の足が確保できない場合（公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約等によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には該当しないため、本件ご提案については、輸送の安全の確保及びタクシー類似行為から利用者を保護するという利用者利便の確保の観点に照らして認めることは困難である。 なお、ご提案の詳細が明らかではないが、利用者の負担が好意に対する任意の謝礼にとどまると解される場合等については、道路運送法上の手続きは不要となっているところである。	１．そもそも福祉有償運送の趣旨はまさに介助等が必要で公共交通機関を利用することが困難な要介護者等に対する移動手段の確保にあるのであるから、乳幼児等の子どもも要介護者等も何ら変わるところはないのではないか。 ２．乳幼児等の子どもの帰宅時間帯は、保護者の仕事等の事情により、子どもを送迎することが困難なケースが多く想定される。そのような幼稚園、保育園から帰宅するケースに限定すれば、貴省の言う物理的制約があり、極めて公共性が高いものとして、要介護者等と同様の取扱いをすべきではないか、検討し回答されたい。 ３．現在、福祉輸送事業限定の一般乗用旅客自動車運送事業が設けられているところであるが、利用者を子どもに限定し、最低車両台数等の規制を緩和した同様の制度を設けることはできないか、検討し回答されたい。 ４．また、利用者を子どもに限定した一般乗用旅客自動車運送事業においては、福祉有償ボランティア輸送同様、講習により2種免許の取得を免除することはできないか。交通空白地か否か、利用の対象者が誰か、などの事情により、旅客を安全に運送するために求められる運転手の技能に違いはないのではないか、検討し回答されたい。		C		福祉有償運送は、タクシー等の公共機関によっては十分な輸送サービスが確保できない場合に、他人の介助によらずに移動することが困難であり、単独では公共交通機関を利用することが困難な身体障害者、要介護認定を受けた者、要支援認定を受けた者等について運送する場合に、例外的に自家用自動車による有償運送を認めている制度である。 前回回答でお示ししたとおり、少子化対策として、子供を保育しやすい環境を整備することは、重要な政策課題であると認識しているところであるが、ご提案の子どもを対象とした運送については、利用者（保護者）の時間的な制約等が問題となっているものであるため、本制度の趣旨に照らせば、福祉有償運送の対象とすることは困難である。 なお、専用車両の導入等が社会的なニーズに追いついていないことから積極的に普及促進を図るため独自の制度を設けている福祉輸送と異なり、子どもの輸送は既存のタクシー事業者により十分対応が可能となっている分野であり、また、実際にこうしたサービスの導入が全国的に進んでいるところである。既に普及している運送形態について取扱いに差異を設けることは適当ではないことから、輸送対象を子どもに限定した制度を創設することは適当でないと考えており、国土交通省としては、子どもの輸送を含めたタクシー事業による安全・安心なサービスの普及のため、引き続き必要な措置を講じるよう努めて参りたい。			1026010	NPO法人グリーンピープル	国土交通省

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置（事項名）	該当法令等	制度の現状	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
120320	一般貸切旅客自動車運送事業者による乗合旅客運送の特例許可要件の緩和と、リフト付バスの移動円滑化基準適合義務の緩和	道路運送法第3条、第4条 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第8条第1項	乗合旅客を運送しようとする者は、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けなければならない。 一般乗合旅客自動車運送事業者が新規に導入する車両については、移動円滑化基準に適合させなければならない。	一般貸切旅客自動車運送事業者による乗合旅客運送の特例許可によって運行を認められてきたバス運行について、①一般乗合旅客自動車運送事業への移行が困難な事情を鑑み、現行法で規定する許可の範囲を規制緩和し、特例許可で運行することを可能とする。②なお、その場合一般乗合旅客自動車運送事業者による運行と同一路線を併用運行することを可能とする。③また、床面の高いリフト付バスを、運送事業免許の種類の如何を問わず、移動円滑化基準適合義務の除外とする。	区立障害者通所施設の送迎バスを区民の交通利便性の向上のために有効活用することによって、区財産の区民への共有を図ることを目指す。具体的には、障害者施設のバスの日中の空き時間に送迎バス運行委託事業者である一般貸切旅客自動車運送事業者が、貸切免許による乗合運送の特例許可によってコミュニティバスを運行する。なお、その際は、一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して年間・一日を通して運行するコミュニティバスと同一路線を補完的に運行する。これにより、区財産である施設バス資源を区民が共有化し、区民の福祉の向上に資することができる。	練馬区は、現在、障害者施設バスの送迎時間以外の日中の空き時間を有効活用し、練馬区福祉コミュニティバスとして運行することによって、高齢者や障害者を中心とする区民の利便性の向上に資している。しかし、貸切免許による乗合運送の特例許可によって運行しているこの事業は、19年度末の許可期間が終了後は道路運送法改正により更新の見込みがない。そこで、本特例措置により、これを継続的に運行することで、コミュニティバスの充実をコストを削減して図ることができる。なお、特例措置の対象を福祉目的事業に限定することで、他目的事業に拡大適用する懸念は解消される。障害者送迎機能確保の福祉目的のため4条化できないときも特例措置を受けられない場合は、その問題点と解決策を教示されたい。また、高齢者や障害者に配慮した構造のリフト付バスの活用範囲拡大の可能性を図ることを要望する。（補足資料の添付あり）	D	—	ご提案の内容については、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を取得（移行）した上で、福祉園への送迎について、運行の態様にあわせた事業計画を適切に設定することにより実現可能であると考えられるため、最寄りの運輸支局等にご相談いただきたい。 なお、移動円滑化基準への適合義務については、その構造により又はその運行の態様により基準により難い特別の事由があると地方運輸局長が認定した自動車については、適用除外が受けられることとなっているところであり、これについても最寄りの運輸支局等にご相談いただきたい。	1．移動円滑化基準への適合義務について、一般貸切旅客自動車運送事業として使用していた車両を本件のような形で、一般乗合旅客自動車運送事業として用いる場合は、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」第4条第3項に基づき、既存車両として、努力義務にとどまるのではないか、確認し、回答されたい。 2．右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	移動円滑化基準への適合義務の適用除外について、所管の運輸局に相談した結果、現行の適用除外の認定基準には合致しないため適用除外の対象にはならないとのことだった。そのため、一般乗合旅客自動車運送事業に移行しても、現行の運行形態は継続不可能になる。バリアフリーのあり方は個々の障害の状況によって異なるものである。福祉園のリフト付バスは、複数の車椅子利用者が同時に乗車できるように工夫された構造をとっているものであるから、床面の高さによって一律に規定することなく、運行目的や形態によって可能とすることが提案の趣旨である。この点を踏まえ再度検討を要望する。	D		移動円滑化基準への適合義務について、現在道路運送法第21条第2号の許可を受け一般貸切旅客自動車運送事業に使用している車両については、当該車両をそのまま一般乗合旅客自動車運送事業に使用する場合であれば、道路運送法の改正により事業区分が変更されたものであるため、バリアフリー法第8条第1項に規定する「新たにその事業の用に供する」車両とは解されず、当該車両は第21条の許可の期限後も使用できるものと考えている。 なお、不特定多数の旅客が乗り合わせる一般乗合旅客自動車運送事業においては、車椅子利用者のみならず子どもからお年寄りまで多様な旅客が想定されることから、床面の高さを一律の基準として定めているところである。他方、運行の態様等により基準により難い特別の事由がある場合には、移動円滑化基準の適用除外制度を設けているところであり、当該制度を活用し、地域の多様なニーズに的確に対応した車両の普及を進めて参りたい。	1．「許可を取得した上で・・・事業計画を適切に設定」とあるが、車両の流用に当っては、道路運送法第15条第1項における国土交通大臣の認可が必要との理解で良いか。 2．車両の流用の判断基準及びその根拠は何か。乗合自動車を貸切自動車に流用する場合、貸切自動車を乗合自動車に流用する場合、それぞれについて示されたい。 3．また、「運行の態様等により基準により難い特別の事由がある場合には、移動円滑化基準の適用除外制度を設けている」とあるが、本件における車両を新規に導入する場合には、適用除外に該当すると解して良いか。 4．あわせて右提案主体の意見についても回答されたい。	バリアフリー法の規制で19年4月から現行車両が使用できなくなる問題については、これまで運輸支局から使用不可との説明だったが、今回の回答では「使用できるものと考えている」となっている根拠は何か。車両流用に関する改正通達が出されると聞いているがそれによって示されるのか、又は現行法規による規定なのか（法規名と条文）をご教示願いたい。また朝夕の貸切と日中の乗合の併用運行許可はその通達で規定されるのか。さらに19年3月で期限が切れる当区コミュニティバスの道路運送法第21条2項による運行は、4条乗合免許をもたない現在の事業者が19年4月以降も一般乗合に移行した上で運行できることがその通達で示されるのか。	1033010	練馬区	国土交通省
120330	過疎地における移動制約者を対象としたNPOによる有償輸送事業に係る道路運送上の登録要件の特例制度の創設	道路運送法第７９条、第７９条の４、道路運送法施行規則第５１条の７	バス・タクシー事業者によって利用者の移動の足が確保できない場合であって、地域の関係者により構成される運営協議会において協議が調っている場合に、自家用自動車による有償運送を可能としている。	①浜田市は、浜田市、金城町、旭町、弥栄村、三隅町がＨ１７年１０月広域合併し、周辺の旧弥栄村や旧金城町は、高齢化も著しく旧浜田市内まで２０キロ以上と遠いうえ、バス停まで遠く歩行も困難な状況もあり、交通条件が極めて悪い。 ②このため、過疎地域にあって、交通手段のない移動制約者をＮＰＯ等が有償輸送する場合には、公益性の高い事業として、運営協議会の合意は不要とし、市町村長の判断により登録を可能とする。これが、施設入所せず中山間地域で自立する高齢者の生活を支え、介護保険料や市の財政負担抑制につながる。	①６０名程度の会員制で、福祉車両3台、運転者6人程度で、退職後の生き甲斐対策もあり、旧弥栄村・金城町から旧浜田市までH12年5月から有償輸送を行ってきた。 ②会員は、主に交通手段のない一人暮らしの高齢者等であり、旧浜田市から２０～３０キロ離れた山間地域で生活し、専門病院等のある旧浜田市内へ人工透析等の治療目的で定期的に通院等を強いられている。 ③したがって、過疎地域のなかでも特に交通条件が悪い地域で、かつ福祉輸送の対象者に準ずる者をＮＰＯ等が有償輸送する場合で、市町村長が事業の必要性を認める場合には、運営協議会の合意がなくても、事業の登録がなされる特区を創設する。	①浜田市は、漁業不振等で地域経済が低迷し、タクシー業界も経営的に苦しい。また、合併後はタクシー業者数も7から10社に増加し、運営協議会の合意形成も困難な状況にある。 ②バス路線もＪＲバスの撤退で、石見交通のみで、旧弥栄や金城からの便数は5便と少なく、合併後も新市で旧町村から旧浜田市内への新たなバス運行もない。 ③10月以降、利用者の生活に支障が生じているが、浜田市による代替措置もない。必要な事業が運営協議会関係者の利害対立により調整出来ないのは、制度上の問題がある。今後、人口減少と高齢化が進む中山間地域の交通は、民間業者にも期待できないし、市も財政状況が厳しく対応が困難。だから、ＮＰＯ等が相互扶助で支援する必要があるわけで、浜田市が個別に調査を行い、交通困難地域で移動制約者と認めれば、運営協議会を開催しなくても、事業登録を認める特区創設が必要である。	C	—	自動車を使用した旅客の輸送は、一度事故が起これば大惨事となりかねないにもかかわらず、その安全性については、利用者がこれを適切に判断し、選択することは必ずしも容易ではない。このため、輸送の安全及び利用者利便の確保を図る観点から、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、道路運送法に基づく許可等を受けることを必要としており、災害緊急時又は公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合、バス・タクシー事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要性について合意している場合に限り、自家用自動車による有償運送を認めているところである。 運営協議会については、地域の実情に応じた安全・安心な輸送サービスの提供を実現するため、地域の関係者で議論する場として自家用自動車による有償運送を行うに当たり必要な手続きとしているところであり、ご提案の内容についても、運営協議会で議論すべきものと考える。	1．旅客運送事業者が自家用自動車による有償運送の実施に反対し、運営協議会へ出席しない場合には、貴省回答の「運営協議会で議論」できないことになるが、当該事態が生じた場合の貴省の考えを示されたい。 2．また、その考え（取扱い方針）を通知等により明確化する必要があるのではないか、検討し回答されたい。 3．旅客運送事業者が運営協議会に参加しない場合でも、協議会の設置要綱に基づく議決が行われると、協議が調ったものとして取り扱うとの理解で良いか、確認し回答されたい。 4．設置要綱の制定に関し、議決に関する事項も含め、主宰者である地方公共団体の判断で制定できるとの理解で良いか、確認し回答されたい。 5．右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	交通手段がない高齢者等の移動制約者を支援するＮＰＯの公益性ある活動が、運営協議会が開催されないために認められていない現状は、不合理である。現在無償で活動をしている。 国が運営協議会の開催にあくまで固執するならば、ＮＰＯから要請があれば一定期間内に運営協議会の開催を義務づけ、決定も関係者による多数決とするなど手続きの迅速化や判断基準の明確化を図り、遅延することがないよう制度化を早急にはかられたい。	C		「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」（平成１８年９月１５日国自旅第１４５号）において示しているとおり、お尋ねの運営協議会の設置要綱の制定や議決方法等運営協議会の運営に関する事項については、運営協議会において議論すべきものと考えているが、運営協議会の設置に当たり、旅客自動車運送事業者が運営協議会に出席しない等の場合には、国土交通省として、運輸支局等を通じて当該事業者に対し働きかけを行って参りたいと考えている。 なお、運営協議会を設置するか否かについては、地域のニーズを把握している総合行政機関である地方自治体において自主的に判断されるべきものと考えているが、国土交通省においては、改正法の施行に当たり、各都道府県に法改正の趣旨を周知し、上記通達において「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」及び「有償運送運営協議会設置要綱（モデル要綱）」を呈示することにより運営協議会の円滑な設置・運営が進むよう環境整備を図るとともに、登録の申請を行おうとするＮＰＯ等が地方公共団体に運営協議会の設置を申し出た場合であって、当該地方公共団体が正当な理由無く運営協議会を設置しないときには、当該地方公共団体に対して運営協議会の設置を促すよう働きかけることとしているところである。	1．貴省においては、運営協議会の設置に至っていない浜田市の現状をどのように把握しているのか。 2．また、貴省は、今後、地方運輸局における取組みなど、運営協議会の設置に向けてどのように取り組んでいくのか。 3．運営協議会に係る事務は、地方自治法における「自治事務」なのか、それとも「法定受託事務」なのか、明らかにされたい。 4．あわせて右提案主体の意見についても回答されたい。	1．これまでの意見を踏まえると、国からの働きかけ程度では、運営協議会の迅速な処理は期待できない。 2．従って、迅速かつ適正な処理を図るために国が運営協議会の設置の要件及び判断基準を定め、関係者に周知を行わなければ、何ら改善はなく、特区提案の当初の考え方に変わりはない。	1055010	NPO法人いきいき倶楽部	国土交通省
120340	ＮＰＯ法人が福祉有償輸送対象者でかつ低所得者を輸送する場合の道路運送法上の登録要件の特例制度の創設	道路運送法第７９条、第７９条の４、道路運送法施行規則第５１条の７	バス・タクシー事業者によって利用者の移動の足が確保できない場合であって、地域の関係者により構成される運営協議会において協議が調っている場合に、自家用自動車による有償運送を可能としている。	①松江市は高齢化が進み、特に、古志原地区は高齢化率も高く、介助が必要な独居老人も多い。 ②また、低所得者が多いため、定期的通院等のためタクシー利用が経済的に困難な者が多い。 ③このため、通院等の移送・介助サービスを実施しているが、タクシー業界との調整が出来ず、運営協議会の開催・合意に至っていない。 ④したがって、福祉有償輸送対象者であって、低所得者を対象とする場合に、市町村長が必要と認めれば、運営協議会の合意がなくても事業登録を可能とする特例措置を創設。	①現在輸送対象者は、道路運送法で定める福祉有償輸送対象者であり、主に、独居老人、障害者等であり会員制にしている。 ②特に、古志原地区は松江市内とはいっても市の周辺部に位置しており、バスを利用する場合においても不便な地域である。 ③さらに、バス停まで歩行が困難な者もおり、定期的な通院をするにも経済的な面からタクシー利用が困難であり、ＮＰＯの輸送に頼っているのが実情である。 ④このため、福祉有償輸送対象者の要件に該当し、かつ生活保護対象者に準じた低所得対象者と市町村長が認める場合には、運営協議会の合意がなくても、事業登録を可能とする。	①高齢者や障害者に対する自己負担増等の制度改正により、近年特に高齢者を中心に生活困窮者が増大している。 ②このため、生活保護受給者でなくても、高齢者等の生活実態を把握したうえで、生活に支障が生じないよう行政は対応するべきと考える。 ③また、現在の制度では市内にタクシー数量があるからといって、合意に至らない場合も考えられ、実際定期的な通院等によりタクシー料金の負担が困難な状況にある者を切り捨てる結果も想定される。 ④このため、福祉行政の観点から会員について市町村長が個別調査を行い、ＮＰＯによる福祉有償サービス利用が負担能力の観点から適当と考えられる場合には、運営協議会より市町村の判断を優先し、事業登録が認められる特区が必要である。	C	—	自動車を使用した旅客の輸送は、一度事故が起これば大惨事となりかねないにもかかわらず、その安全性については、利用者がこれを適切に判断し、選択することは必ずしも容易ではない。このため、輸送の安全及び利用者利便の確保を図る観点から、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、道路運送法に基づく許可等を受けることを必要としており、災害緊急時又は公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合、バス・タクシー事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要性について合意している場合に限り、自家用自動車による有償運送を認めているところである。 運営協議会については、地域の実情に応じた安全・安心な輸送サービスの提供を実現するため、地域の関係者で議論する場として自家用自動車による有償運送を行うに当たり必要な手続きとしているところであり、ご提案の内容についても、運営協議会で議論すべきものと考える。	1．旅客運送事業者が自家用自動車による有償運送の実施に反対し、運営協議会へ出席しない場合には、貴省回答の「運営協議会で議論」できないことになるが、当該事態が生じた場合の貴省の考えを示されたい。 2．また、その考え（取扱い方針）を通知等により明確化する必要があるのではないか、検討し回答されたい。 3．旅客運送事業者が運営協議会に参加しない場合でも、協議会の設置要綱に基づく議決が行われると、協議が調ったものとして取り扱うとの理解で良いか、確認し回答されたい。 4．設置要綱の制定に関し、議決に関する事項も含め、主宰者である地方公共団体の判断で制定できるとの理解で良いか、確認し回答されたい。 5．右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	交通手段がない高齢者等の移動制約者を支援するＮＰＯの公益性ある活動が、運営協議会が開催されないために認められていない現状は、不合理である。現在無償で活動をしている。 国が運営協議会の開催にあくまで固執するならば、ＮＰＯから要請があれば一定期間内に運営協議会の開催を義務づけ、決定も関係者による多数決とするなど手続きの迅速化や判断基準の明確化を図り、遅延することがないよう制度化を早急にはかられたい。	C		「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」（平成１８年９月１５日国自旅第１４５号）において示しているとおり、お尋ねの運営協議会の設置要綱の制定や議決方法等運営協議会の運営に関する事項については、運営協議会において議論すべきものと考えているが、運営協議会の設置に当たり、旅客自動車運送事業者が運営協議会に出席しない等の場合には、国土交通省として、運輸支局等を通じて当該事業者に対し働きかけを行って参りたいと考えている。 なお、運営協議会を設置するか否かについては、地域のニーズを把握している総合行政機関である地方自治体において自主的に判断されるべきものと考えているが、国土交通省においては、改正法の施行に当たり、各都道府県に法改正の趣旨を周知し、上記通達において「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」及び「有償運送運営協議会設置要綱（モデル要綱）」を呈示することにより運営協議会の円滑な設置・運営が進むよう環境整備を図るとともに、登録の申請を行おうとするＮＰＯ等が地方公共団体に運営協議会の設置を申し出た場合であって、当該地方公共団体が正当な理由無く運営協議会を設置しないときには、当該地方公共団体に対して運営協議会の設置を促すよう働きかけることとしているところである。	1．貴省においては、運営協議会の設置に至っていない松江市の現状をどのように把握しているのか。 2．また、貴省は、今後、地方運輸局における取組みなど、運営協議会の設置に向けてどのように取り組んでいくのか。 3．運営協議会に係る事務は、地方自治法における「自治事務」なのか、それとも「法定受託事務」なのか、明らかにされたい。 4．あわせて右提案主体の意見についても回答されたい。	1．これまでの意見を踏まえると、国からの働きかけ程度では、運営協議会の迅速な処理は期待できない。 2．従って、迅速かつ適正な処理を図るために国が運営協議会の設置の要件及び判断基準を定め、関係者に周知を行わなければ、何ら改善はなく、特区提案の当初の考え方に変わりはない。	1056010	NPO法人ボランティアセンター古志原	国土交通省
120350	自家用貨物自動車の車検期間を延長する構造改革特別区域申請	道路運送車両法第６１条第1項	貨物自動車の自動車検査証の有効期限は1年となっている。	北海道における農業用で使用している自家用貨物自動車の車検期間延長に関する構造改革特別区域の提案。昨年に引き続き本年6月の第9次提案にも同様の特区申請を行い、国土交通省と数回に及ぶやり取りを行いましたが、残念ながら時間切れで申請が認められませんでした。このため今次の第10次提案募集についても、昨年及び本年6月の提案と経過を踏まえて同様の特区申請を行います。	北海道内において農業用で使用している自家用貨物自動車については、特殊性を十分考慮し、特例として車検期間を延長し、自家用乗用自動車並みにするよう規制緩和すること。	本道農業は、WTO体制の下で、米など農畜産物価格が下落を続け厳しい経営環境に立たされており、経営のコスト低減が強く求められております。とくに、経営規模の大きい本道農家は、最低でも1戸に1台以上の自家用貨物自動車を所有しておりますが、自家用貨物自動車の車検期間は1年間とされており、大きなコスト負担となっております。北海道は半年が冬期間で雪に覆われ、使用期間が極端に短く、本連盟の調査によりますと、道内の農家が所有する自家用貨物自動車の年間走行距離は、5,000キロ未満が全調査台数の85%を占めております。つきましては、こうした走行実態や貨物自動車の耐久性が著しく向上していることなどを踏まえ、北海道内において農業用で使用する自家用貨物自動車の規制改革が実現されることを望みます。	C	I	1．について、交通事故総合分析センターの調査による４３台の整備不良車については車種・用途を限定したものではない。 ２００５年の事故報告規則に基づき報告された車両故障のデータについては、同規則第3条に基づき報告のあったものであり、同条では車両の不具合についても詳細な報告を求めている。 同条は基本的に自動車運送事業者を対象としたものであることから、自家用のデータは持ち合わせていないが、このデータによって警察庁の事故データ等に表れない車両故障トラブル等も存在することをお示ししたところである。なお、事故防止に係る適切な点検整備の必要性は、自家用・事業用とも同様であると考える。 2．については、貴連盟よりご質問のあった車輪脱落事故について回答したもの。これまでの貴連盟からのご提案は車両の大きさを限定したものではなかったため、大型車の車輪脱落事故についてご説明していたところ。 「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」において、自家用貨物自動車（車両総重量8トン未満）79,540台についても、継続検査時における整備前車両の不具合状況に関する調査を行った結果をもとに可能な限りの分析を行い、検討を行った。その結果、自動車検査証の有効期間を延長することは、自動車の安全確保と環境保全に対する悪影響が大きいとの結論を得ている。 3．について、自動車には、使用しなくても時間に応じて劣化する部品も使用されていることや、不整地走行などの使用実態及び使用環境を考慮する必要があるため、農業用で使用する自家用貨物自動車に限らず、使用期間や走行距離が短いことのみをもって有効期間を延長することはできない。	1．自動車の性能が向上する中、国民負担の軽減の観点から、今後、車検制度において、簡素化・省略化を検討する項目があれば、示されたい。 2．右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	1．について、「自家用のデータは持ち合わせていない」としているのに、なぜ「車両故障トラブル等も存在する」と断定されたのか理解できません。「適切な点検整備の必要性」について、何の異論もありません。私たちは、当然必要とされる点検整備のあり方や車検期間について、再考を求めているのです。 2．について、「基礎調査検討会」は、車検制度を所轄する国土交通省が行っており、内容の信頼性に疑問を持たざるを得ません。 また、車輪脱落事故についても、過日の三菱自動車に関する新聞報道にありましたように、事故の大半は走行距離の極めて長い営業用の大型貨物自動車によるものと考えます。私たちが求めている農業用で使用している自家用貨物自動車の車輪脱落事故は、皆無の状態であると考えます。 3．について、近年、自動車の品質や耐久性などが著しく向上しているにもかかわらず、車検期間が従来と同じということは納得できません。また、「使用実態及び使用環境を考慮する必要がある」との考え方は私どもも同感です。農業用で使用している自家用貨物自動車の「使用実態や使用環境」を十分調査し、判断して頂きたいと思います。	C		＜再検討要請＞ 1．について 平成16年度に検査対象車種全般に亘り検討を行ったが、二輪の小型自動車を除けば、有効期間の延長はできないとの結論に至っており、将来、交通事故の発生状況、自動車技術の進展など自動車を取り巻く状況に新たな変化が生じない限り、当面、有効期間は現在のままで適当であると考えている。 ＜提案主体からの意見＞ 1．について 自家用のデータを持ち合わせていないため、事業用を例にとり、警察庁の事故データ等に表れない車両故障トラブル等も存在することをお示ししたところである。 2．について 「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」での検討結果を踏まえ、閣議決定が平成17年3月になされ、その閣議決定を受けた改正道路運送車両法が国会で審議され、本年5月に成立している。このように「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」の検討結果は、政府及び国会の意志決定の基礎となったものである。 3．について 「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」においては、自動車部品の耐久性能も含めて総合的に検討を行い、その結果、二輪の小型自動車を除けば、有効期間の延長はできないのと結論に至っている。 また、農業者が使用者である場合であっても、車両の構造は一般の貨物車と特段変わるものではないことから、その用途を限定することは困難であるため、農業用として使用している自家用貨物自動車（車両総重量8トン未満）を、自動車検査制度において他のﾄﾗｯｸと分けて取り扱うことは困難である。	右提案主体の意見について回答されたい。	再回答された内容は、従来の内容の繰り返しにしか過ぎません。前向きな回答はなんら含まれておらず、この回答で納得することはできません。今回、再回答に対する反論と、国土交通省の特区の推進に関する基本方針そのものについてお伺いをいたいと思います。内容は補足資料に記載しておりますので参照してください。特区申請に関する貴省の前向きな姿勢を期待します。	1041010	北海道農民連盟	国土交通省
120360	美しい日本のまちづくりカーシェアリング特区	なし	なし	カーシェアリング車輌の保管場所証明書の発行の認可主体に関しての不明確さはカーシェアリング全国展開に大きな障害となっている。カーシェアリング車輌は無人ステーションに常に所在し、近隣特定会員が使用、返却、保管する事から「自動車の本拠の位置」に該当、単なる「保管場所」ではない。保管場所証明申請者の住所が遠距離にあろうと、全国のカーシェアリングステーションを「使用の本拠の位置」と認可頂きたいのが、本措置の具体的内容である。	① カーシェアリングの全国展開普及は、日本の交通環境、まちづくりに大きな社会的効果がある。 ② 内閣府構造改革特区推進本部第4次提案「環境に優しいレンタカー型カーシェアリング特区」内に於いて、車庫証明の弾力的認可を提示しているが、実現していない。 なお、本事業提案内容には別様がある。	①現状の保管場所証明許可手続きにの判断基準が模糊曖昧であり、カーシェアリングの全国展開に大きな支障となっている。 ②現実に車庫証明を提出し、管轄警察署の判断を得られないケースが存在する。 ③内閣府構造改革特区推進本部第4次提案「環境にやさしいレンタカー型カーシェアリング特区」の全国展開認可は、かえって同提案に内包された車庫証明の不明確さを如実に露呈される結果を生じた。 ④［国土交通省各運輸支局旅客課がカーシェアリング事業者毎に審査、受理、認定作業を行っており、このカーシェアリング許可証写しをもって、認可するという方式を提案する。 ⑤弊害発生防止の措置として、車庫証明申請を提出する際、自動車の管理責任者、及び責任主体事業者も明確に記載させた「理由書」を添付させる。 なお、本事業提案内容には別様がある。	E	—	国土交通省としては、道路運送法に基づく自家用自動車の有償貸渡し（いわゆるレンタカー）の許可に当たり、自家用自動車の適確な管理を行うこと等により適正な貸渡しの実施を図る観点から審査を行っているところであり、自動車の保管場所の確保に関する法律に係る手続きについては当省の所掌ではないため、当該許可を受けていることをもって保管場所証明書の発行を認めることは困難である。			E					1104010	ウインド・カー株式会社、シーイーブイシェアリング株式会社、東海求人サービス株式会社、株式会社マツダレンタカー、日本カーシェアリングネットワーク有限責任事業組合	警察庁 国土交通省
120370	タクシー運賃の料金メニューの自由度拡大	道路運送法第9条の3	タクシーの運賃及び料金については、国土交通大臣の認可を受けなければならない。	規制緩和後も運賃については許可制になっており基本運賃については現状の制度でよいと思うが、「一部アイデアのトライアル」や「新しい割引制度」については許可制を廃止し最低条件だけを規定したうえで原則自由に割引やパッケージングを拡大できるようにする。	例えば、「一定条件でのタクシー定期券」「デイタイム限定フリーパス券」「高齢者割引」「日・祝割引」「学習塾等子供送迎パス」「一定距離固定料金制」など昼間の高齢者の利便性・夜間の女性・子供の安全性を考えるとタクシーを使いたくても経済的理由で使えない多くの人のニーズを捉えることもできるしタクシーの実車率を上げることで利益率は低くても増益できる可能性は高い。一人一台という車社会の中でタクシーの将来的利用価値は現状のままでは薄れていく一方である。新潟はタクシー過剰と言われているが必要とされるタクシー会社しか残らない時代となるのだから業界の体質改善を行う意味でも特区として自由度を拡大してみてはどうか。	規制緩和後も運賃に関しては許可制となっており大きな値崩れの可能性あるものは業界団体への配慮もあるのかなかなか許可されないと聞く。以上より規制緩和後も割引サービスなどはほとんどなく固定化された状態が続き、業界全体が世の中の動きにとりのこされている。現実タクシーの「遊び」時間＝客待時間も増えている現状の中でより稼働率を高め新しいビジネスモデルを業界全体が取り組む姿勢がなければこの古めかしい固定的なシステムは変わらない。	D	—	タクシーの運賃は、事業者の申請に基づく認可制となっており、国土交通省としては、事業者の経営判断に基づく申請が、不当競争や差別的取扱いをするものではないかといった観点から個別に審査を行っているところである。 規制緩和以降運賃の多様化が進んでおり、現行においても、各地のタクシー事業者において、利用回数割引、定期券割引、子どもを対象とした割引、定額運賃といった需要喚起のためのさまざまな割引運賃が導入されているところである。	貴省の回答では、定期券割引等の実施も可能とあるが、当該割引が「不当競争や差別的取扱いをするもの」に該当するか否かの基準が明確化されていないため、当該割引制度が十分に活用されていない現状があるのではないか。 ついては、貴省において、定期券割引等を実施する場合の割引額の算出方法を通知などにより明確化する必要があるのではないか、検討し回答されたい。		D		割引運賃の種類や適用方法については、「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」（平成13年10月26日国自旅第100号）通達で示しているところであり、また、既に全国各地で多様な割引運賃が導入されているところであるが、当該通達にも示しているとおり、具体的な割引額や算出方法については事業者がその経営判断によって自主的に決定すべきものと考えている。			1109300	社団法人日本ニュービジネス協議会連合会	国土交通省
120380	一般貸切旅客自動車運送事業者の、営業下限定員を７人乗り以上とする。	道路運送法第３条	一般貸切旅客自動車運送事業の事業用自動車は定員１１人以上としている。	一般貸切旅客自動車運送事業者は、定員11名以上の車両での営業となっている。これを、定員７名以上とし、一般貸切自動車運送事業者が、小グループ向け貸切サービスの提供することを可能にする。	旅行形態が大型バスを中心とした団体旅行から、個人やグループなどへと変化しているにも関わらず、10名前後のグループによる移動を提供すべきサービスの選択肢は非常に限られる。小グルプールによる車の貸切サービスを提供できるよう、一般貸切旅客自動車運送事業における最低定員を７名以上とする規制緩和を要望する。	一般貸切旅客自動車の最低定員を７名以上とすることにより、個人・グループによる需要が喚起される。現状では、いわゆるジャンボタクシーとマイクロバスの貸切料金が逆転することも多々ある。地球温暖化対策や省エネルギーといった観点からも、大きな無駄を生み出している。また、地域の観光振興を図るために様々なツアー企画を運営していくためには、小回りがきき柔軟に対応できる７名程度からの貸切サービスが不可欠である。車体に貸切表示をすることによりタクシー類似行為は防げるものと考えられる。さらに、車両管理については一般貸切旅客自動車運送事業者として対応できる能力があれば問題ないもとの思われる。	C	—	一般貸切旅客自動車運送事業と一般乗用旅客自動車運送事業は、輸送の形態等の違いにかんがみ、輸送の安全や旅客の利便、適正な競争条件を確保する観点から別の輸送区分とし、それぞれに適した制度を構築し、定着しているところである。このため、ご提案のような小グループ向けのサービスの実施については、タクシーの事業許可を取得することにより可能となるものと考える。 また、貸切バス事業におけるいわゆるジャンボタクシーの使用については、既に同型の車両がタクシーとして広く一般に普及しているところであり、一般貸切旅客自動車運送事業の許可でジャンボタクシーを運行することとした場合には、外観からこれをタクシーと区別することが困難であることから、貸切バス事業者によるタクシー類似行為につながるおそれがあるため、これを認めることは困難である。	1．一般貸切旅客自動車運送事業者が一般乗用旅客自動車運送事業を営むに当っては、一般貸切旅客自動車運送事業者としての運行管理及び整備管理の実績を踏まえ、一般乗用旅客自動車の最低車両台数を緩和することができないか、検討し回答されたい。 2．認められないのであれば、一般貸切旅客自動車運送事業者の管理能力をもってしても、 ①適正な運行管理及び整備管理を行い、事故を未然に防ぐことができない ②万一事故が発生した場合の補償や現場での対応、事故後の処理を確実に行うができない 具体的理由を示されたい。 3．右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	本提案は、一般貸切事業者の使用できる車両の緩和である。特定多数を扱う一般貸切事業と不特定多数を対象とするタクシー事業は全くその条件は異なるはずである。 従ってタクシー事業として取り組めるかどうかは論外である。 また、外観による判断については、路線バスと貸切バス、ジャンボタクシーと一般の自家用サービスのための車両など、既に一般の消費者は明確に区別している。さらに、認可が必要な一般貸切事業者が法を破ることは考えずらい。そのような場合には認可取り消しも可能である。 このような理由から、是非一般貸切事業者が使用できる車両の緩和を提案する。	C		一般貸切旅客自動車運送事業と一般乗用旅客自動車運送事業では、運行態様及び使用車両の違い等に鑑み、求められる運行管理、整備管理の内容も異なることから、それぞれの区分に即した輸送の安全の確保等のための独自の体制を構築しているところであり、一般貸切旅客自動車運送事業者の管理能力を有することをもって一般乗用旅客自動車運送事業者の管理能力を満たしているとは言えないことから、既に一般貸切旅客自動車運送事業の許可を取得している事業者が新たに一般乗用旅客自動車運送事業の許可を取得する際に、最低車両台数に係る規制を緩和することについては、慎重に検討する必要があるものと考える。 なお、貸切バスとタクシーについてはその運行の形態等の違いに鑑み、輸送の安全及び旅客の利便を確保する観点から、求められる要件が異なっている。例えば、運賃について、貸切バスは届出制であるが、タクシーについては、認可制となっており、また、貸切バスには、タクシーと異なり運送引受義務が存在しない。このため、貸切バス事業者によるタクシー車両による運行を認めることは、同一の運行形態について異なる基準での参入を認めることにつながり、適正な競争の条件を確保する観点からも適切でない。 また、ジャンボタクシーについては、既に同型の車両がタクシーとして広く一般に普及しているところであり、一般貸切旅客自動車運送事業の許可でジャンボタクシーを運行することとした場合には、外観からこれをタクシーと区別することが困難であることから、利用者に対するわかりやすさも含め、車両定員で事業の範囲を区分することは総合的に合理性があるものと考える。	1．一般貸切旅客自動車運送事業と一般乗用旅客自動車運送事業とを１１人乗り（以上、未満）という数値で区分している理由を示されたい。 2．再検討要請に対する回答に、一般貸切旅客自動車運送事業と一般乗用旅客自動車運送事業に求められる要件の相違点として、①運賃の形態（届出制、認可制）、②運送引受義務の有無などが挙げられているが、当該相違点と１１という数値がどう関係しているのか。 3．運行管理者においては、一般貸切旅客自動車運送事業と一般乗用旅客自動車運送事業は同一の試験となっていることから、同一人物が兼務することを認めてよいのではないか。 4．あわせて右提案主体の意見についても回答されたい。	本提案は、特定多数の利用者を前提とする事業の提案である。現状においても貸切バスと定期バスの運行形態は異なるものの、その外観は同じである。しかし、利用者は特に混乱することなく使い分けている現状がある。不特定多数を旅客とする運行形態でなく、特定の貸切のみに対する車両定員の下限を緩和することは、適正な競争を生み出すことになると考えられる。グループなどが主体となりつつある旅行形態への対応も踏まえ、是非とも本規制の緩和を検討願いたい。	1109330	社団法人21世紀ニュービジネス協議会、社団法人日本ニュービジネス協議会連合会	国土交通省
120390	過疎地域におけるタクシー営業所設置要件の緩和	道路運送法第４条 平成１３年８月２９日国自旅第７２号「一般乗用旅客自動車運送事業（一人一車制個人タクシーを除く）の申請に対する処理方針」	一般乗用旅客自動車運送事業においては、人口５０万人以上の都市を含む営業区域においては１０両以上、その他の営業区域においては5両以上の事業用自動車を配置する必要がある。	過疎地域でのタクシー営業所の設置要件を１台以上とする。	タクシーの営業所を設置するためには、5台以上の車両を配備する必要がある。しかし、都市周辺地域や山間部では、利用頻度も低く、5台を配備しても採算性に問題が出る。その一方で、バスなどの運行も採算性に乏しく、都市部への移動手段がなくなりつつある。そこで、営業所の設置要件を緩和し、1台以上とすることを提案する。これにより周辺部での営業所設置が可能となり、利用者の利便性が高まり、住民の足も確保できる。	都市周辺部、山間部の高齢者は、交通手段が無く孤立する傾向にある。都市周辺部をネットワーク化し、営業所を分散化することにより、交通手段の確保が可能となる。タクシー運転手の中には、周辺部に暮らす方も多く、周辺部での雇用の確保と交通手段の確保が図れる。 1人営業所を認める地域は、営業所の営業範囲の人口が一定割合で減少している地域のみとする。また、毎日の始業開始時の点呼は、テレビ電話を利用し、タクシーには呼気検査機を設置する。さらに、週に2回は、始業時に本社営業所へ赴き、営業報告、運行管理状況の報告を行なう。1人営業所として認められる要件も、5年以上乗務員を経験し、かつ同一事業所に3年以上勤務している社員に限ることとする。さらに、申請前3年間無事故無違反であることを条件とする。	C	—	旅客自動車運送事業は、不特定多数の旅客を輸送するものであり、一度事故が起これば大惨事となりかねない。しかしながら、事業者の安全性については、利用者がこれを適切に判断し、選択することは必ずしも容易ではないことから、輸送の安全及び利用者利便の確保を図る観点から必要な対策を講じることは極めて重要である。 タクシー事業は労働集約的な産業であり、収益の悪化が運転者の人件費抑制につながりやすく、その結果、過労運転等を惹起して事故につながる可能性が高まるおそれがある。また、実際に事業規模の小さい事業者については、近年重大事故が増加傾向にある。 営業区域ごとの最低車両台数制度は、このような状況を踏まえ、適正な運行管理及び整備管理を行い、事故を未然に防ぎ、かつ、万一事故が発生した場合の補償や現場での対応、事故後の処理を確実に行うこと等を通じて輸送の安全及び利用者利便を確保するために設けられているものであり、現状以上の緩和は困難である。 なお、現行においても、島嶼部や過疎地については地域の実情を踏まえた弾力的な運用を行っているところである。	1．一般貸切旅客自動車運送事業者が一般乗用旅客自動車運送事業を営むに当っては、一般貸切旅客自動車運送事業者としての運行管理及び整備管理の実績を踏まえ、一般乗用旅客自動車の最低車両台数を緩和することができないか、検討し回答されたい。 2．認められないのであれば、一般貸切旅客自動車運送事業者の管理能力をもってしても、 ①適正な運行管理及び整備管理を行い、事故を未然に防ぐことができない ②万一事故が発生した場合の補償や現場での対応、事故後の処理を確実に行うができない 具体的理由を示されたい。 3．右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	輸送の安全性の確保は重要な課題である。それ故、一定の安全基準を満たした運転手のみを対象とすることを提案している。タクシー事業は、労働集約型の産業であることは自明であり、いかに間接経費を削減し、収益に結びつかない時間を減らすかという大きな問題がある。通勤時間を減らせるということは、収益を生み出す時間を増やすことができるとともに運転手の負担も減らせる。安全性を担保する方策を整備するとともに、より細やかなサービスを提供しながら、コストをかけない仕組みを構築できるよう、法の緩和を期待する。	C		一般貸切旅客自動車運送事業と一般乗用旅客自動車運送事業では、運行態様及び使用車両の違い等に鑑み、求められる運行管理、整備管理の内容も異なることから、それぞれの区分に即した輸送の安全の確保等のための独自の体制を構築しているところであり、一般貸切旅客自動車運送事業者の管理能力を有することをもって一般乗用旅客自動車運送事業者の管理能力を満たしているとは言えないことから、既に一般貸切旅客自動車運送事業の許可を取得している事業者が新たに一般乗用旅客自動車運送事業の許可を取得する際に、最低車両台数に係る規制を緩和することについては、慎重に検討する必要があるものと考える。 なお、前回回答でお示ししたとおり、営業区域ごとの最低車両台数制度については、営業所、車庫等の施設の整備、定期的な車両の整備や出発前及び帰庫時の車両点検等の適切な運行管理を行い、万一事故が発生した場合の補償や現場での対応、事故後の処理を確実に行えるだけの体制を維持、確保する上で十分な事業規模を確保するために設けられているところである。 特に現在、運輸事業においては、本年10月に「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」が施行されるなど、安全の確保をより確実に行うための対策がこれまで以上に強く求められているところである。旅客自動車運送事業についても、安全マネジメントの導入、監査の強化と併せて現行の運行管理制度の強化・徹底が重要な政策課題となっているところであり、こうした方向性を踏まえると、ご提案の条件を満たすことをもって営業所の設置要件の緩和を認めることは困難である。	1．最低車両台数について、区分（人口５０万人以上の都市を含む営業区域：１０台、その他の営業区域：５台）を設けている理由は何か。 2．また、5台の車両を有する事業者の方が１０台の車両を有する事業者より、発生事故件数が多いなどの弊害が生じている実績（具体的な数値）はあるのか。あるのであれば、示されたい。ないのであれば、少なくとも一律、5台まで最低車両台数を引き下げてもよいのではないか。 3．一般乗用旅客自動車運送事業者の営業所が存在しない島しょ部では、最低車両台数が1台とされている理由は何か。なぜ、1台でも輸送の安全等が確保できるとしているのか。 4．一般乗用旅客自動車運送事業者の営業所が存在しない営業区域では、最低車両台数が2台とされている理由は何か。なぜ、2台でも輸送の安全等が確保できるとしているのか。 5．一般乗用旅客自動車運送事業者が旅客自動車を自宅へ持ち帰ることは、禁止されていると思料するが、その理由及び根拠を示されたい。 6．一般貨物自動車運送事業者による長距離運送においても、一般乗用旅客自動車運送事業者と同程度の車両管理等が求められると思料するが、当該長距離運送における始業・終業の管理、点呼・点検の確認等はどのように行われているのか。 7．あわせて右提案主体の意見についても回答されたい。	本提案は、営業許可を持っている同一地域におけるサテライト的な営業所を想定している。市町村合併などにより広域での営業が可能となったものの、営業区域内の過疎地域ではサービスの提供が難しくなる。利用者の便を図るためには、できるだけ身近な所に拠点を設ける必要もあることから、同一の営業区域内に一定の条件を満たしたサテライト拠点を設けることができるよう要望する。	1109340	社団法人21世紀ニュービジネス協議会、社団法人日本ニュービジネス協議会連合会	国土交通省

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置（事項名）	該当法令等	制度の現状	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
120400	未登録の自動車（海上コンテナ輸送用自動車・積換荷役用大型特殊自動車）の道路運行規制の緩和	道路運送車両法第4条	自動車は、自動車登録ファイルに登録を受けなければ運行の用に供することはできない。	本牧ふ頭内の港湾道路について、道路運送法の道路であり、未登録の車両の通行を認めること。	横浜港では、本港の中核施設である本牧ふ頭ＢＣコンテナターミナルに隣接し鉄道貨物駅が立地している。現行、海上コンテナを取扱っていないが、スーパー中枢港湾として横浜港が国際競争力を強化するためには国内輸送の拡充が必要であり、今後はその立地特性を活かし、取扱いを開始する予定である。そこで、ターミナル内専用で使用されている未登録車両が、そのままターミナル外へ出て、ターミナルと鉄道駅間の移送を行い、この間をターミナル内の荷役と同様の扱いとすることで、効率的な輸送の実現を図りたい。ついては、未登録のターミナル内専用車両が移動する区間の道路において未登録のまま走行できるよう規制緩和措置を要望する。	国のスーパー中枢港湾施策の一環で、海上コンテナの鉄道輸送の拡充による国内輸送ネットワークの強化が求められている。また、モーダルシフトの要請など環境物流への関心の高まりを背景に、荷主企業や船会社等の鉄道輸送への転換ニーズは高まっている。しかしながら、鉄道輸送は、ドアトゥドアの輸送が可能なトラック輸送と比較すると、両端の駅から港や工場、消費地との間でトラック輸送が発生し、コストやリードタイム等でその非効率性が指摘されている。本牧埠頭駅での今回の取組は、港側の部分でこれを効率化しようというもので、国内では初めての取組となるものである。また、環境面でも、ターミナル周辺の臨海部は、港へ出入りするトレーラーの集中により道路混雑や環境負荷が問題となっており、鉄道輸送の利用促進により、本牧ふ頭周辺の環境負荷の低減につながるものと考えている。	D		港湾施設たる道路（臨港道路）は港湾法第2条第5項第4号に定める道路であり、本牧埠頭内の港湾道路の管理者（港湾管理者）が、当該道路を遮断し「一般の交通の用に供する場所」でないものとすれば、道路運送法の「道路」ではないため、道路運送車両法第4条の適用外となり、未登録のまま走行することが可能となる。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	当該車両の通行範囲は駅とターミナルゲートを結ぶ約1kmに及ぶ区間であり、ターミナル利用車両の主要動線となっているこの道路の遮断は困難です。また現状では、ふ頭入口に看板を設置するなど、一般車両の進入を制限する措置もとっていますが、現実的にはふ頭内の倉庫等を利用する一般車両も走行しており、これを完全に排除することはできません。ただ、この道路を走行する車両の大半はＢＣターミナル利用を目的とする海上コンテナ専用のトレーラーであり、道路運送車両法の適用を受けないターミナル内の道路と同様な状況にあるといえます。そのため、今回の提案では、道路を遮断することなく未登録の車両の通行を求めるものです。	D		関東運輸局が平成15年2月に調査した報告では、埠頭周辺にはフェンス、埠頭入り口にはゲート、警備員の詰め所が設置されているとのことである。 このような設備を活用して、①埠頭に業務車両が進入する際、警備員が予め許可した入構許可証を確認の上、ゲートを通過させる。②許可証のない車両は事務所等で入構目的を聴取した上で許可証を発行する。③業務にて常時入構するトラック等は電子的にゲートの通過許可を与える。等の適切な措置を講ずることにより工場等の私有地と同様の閉鎖された管理区域の状態を実現し、「一般交通の用に供しない場所」とすることは可能ではないかと思料する。			1051010	横浜市	国土交通省
120410	電動トラムの車道走行許可	道路運送車両法第40条、第41条、第42条	自動車は、道路運送車両法に基づく技術基準に適合するものでなければ、道路を運行することはできない。	・電動トラム（車検済み牽引車＋車検基準に達しない被牽引客車で構成されるダブルストレーラー）の道交法上の道路走行を可能とする。 ・デザイン上達しない基準は窓ガラスが無いこと、ウィンカーが無いこと、ドアが簡易であること、バリアフリーなど事業用バスとしての基準である。	・顧客湧出点及び各商業地間を繋ぐ電動トラムにより街全体の回遊性を高め、活性化する。 ・北谷町内特定エリアにおいて、商業・観光エリア内車道で電動トラムを、乗客から料金を徴収して走行させる。 ・車両例は添付資料2の海外事例を参照。	・欧米の先進諸国に見られるように、リゾート・商業地では回遊性を高めるために移動をスムーズにすることが重要である。 ・また、デザイン的にも楽しさや、気軽に乗ってみたくなるようなデザイン上の工夫が、利用意欲を高めるために重要である。 ・駐車場を集中・分散し、駐車場と各観光要素間を巡回することで交通負荷を抑え、環境にやさしい街づくりを目指す。	C		道路運送車両法は、被牽引自動車を含めた道路運送車両に関し、安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることを目的としており、当該車両及び搭乗者の安全のみならず、車外にいる歩行者等及び他の車両の安全にも配慮する必要がある。このため、道路を走行するには、道路運送車両の保安基準に適合する方向指示器その他安全な運行に必要な装置を備えなければならない。	1．提案者が運行を予定している車両（別添参照）について、道路運送車両法などにより定められている規定に適合していない部分を全て列挙するとともに、当該根拠条文を示されたい。 2．本提案は地域の活性化に資するという社会的な意義を有するものであることに鑑み、①運行速度に特別の制限を設ける、②地域住民や道路利用者等の合意を得る、などの条件を満たす場合は、道路運送車両の保安基準第55条に基づき本件についても保安基準を緩和しても良いのではないか、検討し回答されたい。 3．右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	必要最低限の安全対策は不可欠ではあるが、事業地内は云わばひとつのテーマパークのような区域である。テーマパークでは環境が重要であり、車両もアトラクションである。テーマパークで走行している魅力のあるトラムやカートをそのまま走行させたいというのが当方の提案であり、補足資料の車輌図面等で必要最低限備えなければならない装置・速度制限等の措置をご指示頂いた上で、出来るだけ形態・仕様を維持できるよう、保安基準の緩和をお願いしたい。	C		原則、一般交通の用に供する場所については、道路運送車両法の「道路」であり、自動車を運行する場合は、道路運送車両の保安基準に適合する必要がある。今回提出のあった資料のみでは道路運送車両の保安基準への適合性の確認ができず、基準緩和の可否についても検討不可能であるため、具体的な個々の装置の保安基準への適合性及び基準緩和の可能性については、最寄りの運輸局（沖縄総合事務局）に問い合わせ下さい。	右提案主体の意見について回答されたい。	・電動トラムの公道走行は、リゾート・商業地における施設間移動を円滑かつ魅力的にするもので、地域活性化の観点から意義がある。しかしながら、これまで日本で電動トラムの公道走行が認められた事例はない。 ・貴省の回答では保安基準に適合すれば走行できるとのことであるが、制動装置、車枠及び車体、乗車装置等一部の構造・装置が保安基準に適合せず、公道走行の支障となる可能性がある。今後、北谷町では導入する電動トラムの具体的な仕様を検討していく予定であるが、貴省においては、電動トラムの公道走行の意義及び限定された地域及び条件で走行することを勘案し、特区における保安基準の緩和も含め、積極的な協力をお願いしたい。	1062020	北谷町、ユーデック株式会社	警察庁 国土交通省
120420	航行援助施設利用料の重量区分及び軽減率の見直し	航行援助施設利用料に関する告示	本邦内において着陸する航空機又は本邦の飛行情報区(国際民間航空条約第十一付属書に規定する航空機の運航及び捜索救助のため必要な情報が提供される空域をいう。以下同じ。)を通過する航空機の使用者は、航行援助施設利用料を運輸大臣に支払わなければならない。 （一）15t以上の航空機 ア：国内飛行 a 1～400km　1tあたり 950円 b 401～800km 1tあたり 1，180円 c 801km～　1tあたり 1，670円 (二)15t未満の航空機及び15t以上のPV機 一律　120円 （三）離島減免 a ターボジェット機　：3分の1を乗じた金額 b ターボジェット機以外の15t未満の航空機　：4分の1を乗じた金額 c 15t未満の航空機　：8分の1を乗じた金額 さらに、有償で旅客又は貨物の運送を行う航空機：上記金額に2分の1を乗じた金額	航行援助施設利用料の重量区分（最大離陸重量）の設定について、離島航空路線を対象とした重量区分及び軽減率の見直しを行う。	航行援助施設利用料及び離島航空路線の軽減率の区分として、最大離陸重量が「15トン未満」及び「15トン以上」の設定となっているが、航空機材の多様化や大手航空会社の撤退後の離島住民からの貨物積載要望及び採算性の厳しい離島航空路線の存続支援を考慮し、重量区分の設定及び軽減率を見直す。　（1）重量区分：15トン未満→17トン未満 （2）軽減率：15トン未満を16分の1と決定しているものを、17トン未満まで16分の1とする。	採算性の厳しい本県の離島航空路線に就航するダッシュ8は、住民の利便性等需要に応じた機種として使用しているが、大手航空会社の撤退に伴う地元からの貨物積載要望への対応から15トンを超えたために、現在の航行援助施設利用料の区分は、経営改善を推進する上で、障害の一つとなっている。一部離島路線の廃止など、厳しい状況が続く中、離島航空路線の維持存続のため、小型のプロペラ機で運航されている離島航空路線について、過度の負担とならないような、新たな重量区分の設定及び軽減率の見直しを提案するものである。	C		我が国の航行援助施設利用料（以下「航援料」という。）は、我が国が担当する北西太平洋上空を含む飛行情報区（FIR）を航空機が安全かつ効率的に航行するために必要な航行援助サービスの対価として利用者から徴収しているものであり、国際民間航空条約（シカゴ条約）及び国際民間航空機関（ICAO）の理事会声明等国際的に認められた徴収原則に準拠し、かつ国際的な利用者との協議を経た上で創設されたものである。 航空機の使用者は、原則として、受益した航行援助サービスに係るコストに見合った料金を支払う必要があるが、これまでは、我が国航空交通の円滑なる発展のため、大型航空機を使用する事業者と比較して負担能力の乏しい小型航空機を使用する事業者に配慮した航援料設定を行ってきたところである。さらに、離島生活路線の維持のため、離島振興法により指定された地域においては、他の地域と比べて、航援料を大幅に減額しているところである。しかしながら、近年、地方都市間、大都市と地方都市間等を小型機材で運航する地域航空旅客輸送が増加してきており、運航の多様化が進んでいる。交通政策審議会航空分科会においても、小型航空機に関する運航の安全性向上や航行援助サービスの拡充を行うとともに、小型航空機に係る航援料を適正な額に引き上げる旨の答申（平成14年12月）が行われているなど、最大離陸重量区分を引き上げる方向で見直す環境下ではないことから、措置は困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	本提案の主旨は、まさに回答にある「負担能力の乏しい小型航空機を使用する事業者が運航する離島生活路線の維持のための減額」措置であり離島路線に限定した適用を受けるためのものであります。本県においては、複数の離島生活路線を抱え、それらを民間ベースで維持する方策として、独立採算が図れる運航形態として小型アイランダーに換え中型機（39人乗り）を導入したものであり、そのような厳しい経営で維持されている離島航空路線にあって、現在使用している航空機の実情（大手航空会社の撤退に伴う地元からの貨物積載要望により15トン未満を僅かに外れる機材の使用）に合う制度となるよう見直しを行うものでありますので再検討を要請します。	C		我が国の航援料は、国際民間航空条約（シカゴ条約）及び国際民間航空機関（ICAO）の理事会声明等国際的に認められた「全ての航空業務及び施設の利用者に対し平等に徴収すべき」との徴収原則に準拠して徴収している。 前回お答えしたとおり、離島振興法により指定された離島地域の航援料については、他の地域と比べて、既に大幅に減額しているところであり、交通政策審議会航空分科会の答申において「小型航空機に関する運航の安全性向上や航行援助サービスの拡充を行うとともに、小型航空機に係る航援料を適正な額に引き上げること」と指摘された状況下において、航援料の更なる減額を行うことは困難である。			1084010	長崎県	国土交通省
120430	航行援助施設利用料の新規料金設定	航行援助施設利用料に関する告示	邦内において着陸する航空機又は本邦の飛行情報区(国際民間航空条約第十一付属書に規定する航空機の運航及び捜索救助のため必要な情報が提供される空域をいう。以下同じ。)を通過する航空機の使用者は、航行援助施設利用料を運輸大臣に支払わなければならない。 （一）15t以上の航空機 ア：国内飛行 a 1～400km　1tあたり 950円 b 401～800km 1tあたり 1，180円 c 801km～　1tあたり 1，670円 イ：国際飛行 a 100t以上 一律　207，700円 b 15t～100t未満 一律　180，000円 (二)15t未満の航空機及び15t以上のPV機 一律　120円	国際便に対する公租公課負担が高額であるため、ローコストエアライン等航空会社就航において高いハードルとなっている。そこで、国際便の地域限定の航行援助施設利用料を設定し、北九州空港に参入しやすくすることにより、国際定期便就航を実現するもの。 ○航行援助施設利用料(国際線) ・15t未満・・・120円 ・15t以上100t未満・・・180,000円 ・100t以上・・・207,700円	○国際飛行を行う航空機に対する航行援助施設利用料を国内線同様の利用料へ変更することにより近距離の国際定期便就航を実現し、インバウンド旅行者の増大や東アジアにおける国内感覚のビジネスの活性化につなげ、北部九州・山口の経済への起爆剤とするもの。 ○利用料金（国内線と同等） ［400キロメートル以内の飛行距離の場合］1t当たり950円 ［400キロメートルを超え800キロメートル以内の飛行距離の場合］1t当たり1,180円 ［800キロメートルを超え1200キロメートル以内の飛行距離の場合］1t当たり1,670円 ※釜山からのプロペラ機で、25千円程度	昨今、アジア地域において、規制緩和、航空需要の拡大等を背景に、ローコストエアラインが相次いで設立されており、隣国韓国でもプロペラ機を活用した航空会社が次々に誕生している。北九州市は、日本・韓国・中国の10都市で地域版FTAを目指した東アジア経済交流推進機構を構成し、交流の拡大に向け取り組んでおり、会員都市への本市からの距離は、最も近い釜山で約200km、最も遠い大連で約1200kmであり、国内線運航路線と同様の航続距離であるが、国際航空に係る公租公課の高額な負担によりこの地域的特性が活かせない状態であり、ＶＪＣ等交流の拡大に対して高いハードルとなっている。	C		我が国の航行援助施設利用料（以下「航援料」という。）は、我が国が担当する北西太平洋上空を含む飛行情報区（FIR）を航空機が安全かつ効率的に航行するために必要な航行援助サービスの対価として利用者から徴収しているものであり、国際民間航空条約（シカゴ条約）及び国際民間航空機関（ICAO）の理事会声明等国際的に認められた徴収原則に準拠し、かつ国際的な利用者との協議を経た上で創設されたものである。 国際民間航空機関（ICAO）は、航援料設定に当たって、航行援助サービスの利用者間の費用割り当てが均等に課せられ、かつ利用者は公平に負担して支払うべきと勧告しており、現在の我が国の国際航空に係る航援料は、当該勧告を踏まえた上で例外なく均等な料金を設定しているところである。 このため、ご要望のように特定の区間を飛行する航空機に限って他と異なる料金を適用することは、国際航空に係る費用割り当てについて均等を欠くとともに、利用者の負担公平化を著しく損なうものとして不適当である。			C					1037030	北九州市	国土交通省
120440	国際チャーター便の座席販売実施	国際線チャーターの要件について（平成17年国空国第1570号（改正））、包括旅行チャーターの取扱いについて（平成18年国空国第2975号・国事国第609号（改正））	国際線チャーターの類型については ①オウンユースのためのチャーター（団体等（複数も可）による一機貸切。団体等が費用負担） ②アフィニティーグループのためのチャーター（団体等（複数も可）による一機貸切。構成員が費用負担。社員旅行、修学旅行等） ③ITCチャーター（旅行業者（複数も可）が主催する旅行用チャーター。パックツアー） の3類型があり、それぞれ航空会社から個人客への航空券の直接的な販売は認めていない。	現在、国際線チャーター便ルールにおいて直接航空会社による個人客への販売ができないため、連続したチャーター便実施の際にビジネス客等の個人客への販売を可能にするもの。	○国際線チャーターの要件としては、 ①オウンユースのためのチャーター ②アフィニティ・グループのためのチャーター ③包括旅行チャーター のみが認められている。現在、個人客への販売を直接航空会社が行うことは羽田空港の韓国・金浦空港への国際チャーター便のみ各便の座席数の半分未満に限って認められており、北九州空港においても同様に連続チャーター便実施の際に半分未満に限り座席の販売が許可されることにより、連続チャーターにおいてもビジネス客等個人客の往来が活発に行われるようになる。	定期便の実現のためには、連続したチャーター便で実績を積む必要がある。そこで、チャーター便実施の際には、インバウンドが重要であるが、北九州地域からの送客も重要となるためチャーター時より直接航空会社による個人客への販売を可能とすることにより、活発な人の行き来が行われ早期定期便の実現が可能と考える。	C	-	二国間航空運送については、二国間航空協定で定期便の地点・輸送力等を定めている。チャーター便は、上記協定に不整合が生じない範囲で限定的に認められており、運航目的ごとにルールが設けられ定期便を補完している。国際旅客チャーター便において航空会社が直接個人旅客に座席を販売することは、チャーター便について定期便と同様の運航を認めることとなるため、その結果、定期便の安定的なサービス供給確保の観点及び二国間航空協定との整合性の観点から問題が生じるおそれがあるので認められない。 なお、平成15年に国際旅客チャーターについて、地方空港における双方向の交流を促進する観点から、単一の用機者が航空機の全座席を借り切らなければならないとしていた要件を改正し、複数の用機者によるチャーターを幅広く認めることとした。これにより、地方空港発の国際旅客チャーターを容易にしたところである。	1．貴省の回答の通りであれば、チャーター便については、提案者のいう羽田ー金浦間を含め、航空会社による直接販売は認められないことになるが、これまで、例外として認められた事例はないのか。あるのであれば、当該事例を全て列記するとともに、その理由もあわせて示されたい。 2．例外として認めた事例があるのであれば、北九州空港においても、同様の枠組みとして、実現できないか、検討し、回答されたい。 3．貴省の回答に「二国間航空協定に不整合が生じない範囲」とあることから、当然に相手国においても、航空会社が直接個人旅客に座席を販売することは認められていないとの理解で良いか、確認し回答されたい。 4．また、相手国との間で、航空会社が直接個人旅客に座席を販売することは認め合えば、問題ないとの理解で良いか、確認し回答されたい。		C		1．チャーター便は、用機者による貸し切りによる運航のことであり、航空会社による直接販売は認められない。なお、羽田－金浦間の国際旅客チャーター便については、2003年6月の日韓首脳会談における首脳間の合意に基づく特別な枠組みによるものである。 2．1．のとおり、北九州空港において、同様の枠組みは認められない。 3．「二国間航空協定に不整合が生じない範囲」の趣旨は、チャーター便の個人販売を認めることにより、定期便と同様の運航を認めることとなり、定期便の地点、輸送力等を二国間で締結している航空協定を逸脱した運航を認めるという条約レベルの問題が生じるということである。なお、我が国が各国と締結した航空協定において、チャーター便の座席販売について規定した例はない。 4．チャーター便に係る許可は、相手国の判断に関わらず当事国が判断するものである。	1．「包括旅行チャーターの取扱いについて」（平成18年国空第2975号）の条約・法令上の根拠は何か。 2．定期便、不定期便、臨時便、チャーター便について説明されたい。 3．国内線おいては、航空会社の個人客への販売が認められる不定期便が存在すると思料するが、国際線についても、同様の不定期便の運行は認められるのか。認められないのであれば、その理由を示されたい。 4．「チャーター便に係る許可は、相手国の判断に関わらず当事国が判断する」とあるが、相手国が航空会社の直接販売を認めていれば、不整合が生じているのではないか。		1037040	北九州市	国土交通省
120450	航空機を使用した公益事業の規制緩和（航空法における「無償の運航」の定義の柔軟化）	航空法（昭和27年法律第231号） 第2条、第100条、第123条、別表	他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物の運送又は運送以外の行為の請負を行う事業に該当するのであれば、航空運送事業又は航空機使用事業の規制にかからしめる必要がある。	NPO法人が地方公共団体等との協働により航空機を使用した公益事業を実施するに当り、燃料代等航空機の運航に直接要する経費の実費弁償の受領に限る場合は、「報酬を受けない無償の運航」と解し、当該事業を航空運送事業、及び航空機使用事業の対象外とする。 なお、当該航空機の操縦は自家用操縦士の資格を有する者が行うことができることとする。	1．小型航空機による森林パトロール 福岡県内の森林地域を上空から定期的に監視し、違法開発等を早期に発見するとともに、不法行為を抑止し、森林の保護、災害の未然防止を図る。 また、要請により必要な地点の情報を遅滞なく収集し、適切な森林保護策に寄与する。 2．災害発生時における支援活動 大規模震災、山林火災、海難事故などの災害発生時に、小型航空機を使用して、情報収集、捜索救難、人員・物資輸送などの支援活動を行う。 こうした活動をNPO法人が主体となって実施することにより、航空機の操縦技能証明保有者という人的資源を有効に活用し、市民レベルでの森林保護や防災に対する意識を高めることができる。	平成18年度福岡県NPO提案活用事業に採択された「小型航空機による森林パトロール」の実施に当たり、福岡県から燃料代等運航に直接要する経費の実費弁償を受けることが、航空法第2条に定める航空機使用事業の定義における「有償」に該当するか国土交通省大阪航空局に見解を求めた。 その結果、「実費弁償を受けることも「有償」と解釈され、航空機使用事業の許可を受けることなく燃料代等の実費弁償を受けることはできない」との回答を得た。 我が国航空法のモデルである米国航空法（FAR PART61 §61.113）には、自家用操縦士が政府機関等との連携により捜索救難活動に従事する際に実費弁償を受けることができるとの規定があるため、同様の取り扱いを要望するもの。 なお、安全性の問題は、航空機が有効な耐空証明を、操縦者が最低限自家用操縦士の技能証明及び有効な航空身体検査証明を有することにより十分確保できると考える。	C	－	1．我が国の航空法において、航空運送事業又は航空機使用事業は、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物の運送又は運送以外の行為の請負を行う「事業」である。ここで、「事業」とは、一定の目的をもってなされる同種の行為の反復継続的な遂行が、社会通念上、事業と認められる程度に至るものである。 2．一定の目的をもってなされる同種の運航の反復継続的な遂行を行う場合は、そうでない場合と比較し、一層の安全の確保がなされるべき必要があると考えることから、ご要望の運航が、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で運送又は運送以外の行為の請負を行う「事業」に該当するのであれば、航空運送事業又は航空機使用事業の規制にかからしめる必要がある。 3．なお、こうした考え方に基づき、航空運送事業又は航空機使用事業を行う場合、操縦士は、自己の用に供する運航を行うのみの自家用操縦士と比較し、一層の安全の確保がなされることが必要であり、事業用操縦士であることを要件としているが、これは国際標準に準拠したものである。	1．貴省回答に「ご要望の運航が、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で運送又は運送以外の行為の請負を行う「事業」に該当するのであれば、」とあるが、「該当」するか否かの判断は誰が行うのか、確認し回答されたい。 2．貴省において、航空法第2条の「有償」をどのように定義付けているのか。運行に係る燃料代等の実費も含め、一切の対価を受領した場合を含むと解しているのか、確認し回答されたい。 3．提案者によると、米国では同様のケースでは有償と解されないとのことであるが、その事実関係を確認されたい。また、事実であれば、日米間において取扱いが異なっていることになるが、それに対する貴省の見解を示されたい。 4．貴省が発出している「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」（平成18年9月29日付け　自動車交通局旅客課長）においては、ガソリン代、道路通行料金及び駐車場料金は、「有償」と解されない。同様の考え方をすれば、本提案についても、「有償」と解されないのではないか、検討し回答されたい。 5．提案者の運行計画は別添の通りであるが、当該運行は、「社会通念上、事業と認められる程度に至るもの」に該当するか否か、確認し回答されたい。また、その判断の具体的理由も示されたい。 6．右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	国土交通省からの回答に、『「事業」とは、一定の目的をもってなされる同種の行為の反復継続的な遂行が、社会通念上、事業と認められる程度に至るものである。』とあるが、提案に係る当法人の活動は、社会通念上、「事業」ではなく「慈善的活動」と認められるものであると考えている。 『ご要望の運航が、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で運送又は運送以外の行為の請負を行う「事業」に該当するのであれば』とあるが、当該活動が「事業」に該当しないと認められる場合には、運行に係る燃料代等の実費弁償を受けても、航空法における「有償の運航」には該当せず「無償の運航」であると解釈してよろしいか、判断を示されたい。	C		1．に対する回答 (1)国土交通大臣である。 2．に対する回答 (1)貴見のとおり。 3．に対する回答 (1)米国連邦航空規則においては、自家用操縦士が連邦政府機関等より許可を受け、その指揮・監督の下、捜索活動を行う場合、燃料費等実費の弁済を受けることを可能とする規定があることは事実である。 (2)一方、我が国の航空法の自家用操縦士に係る規制内容は、国際民間航空機関（ICAO）において定められた国際標準及び欧州基準と同様のものとなっている。 (3)我が国では、航空運送事業及び航空機使用事業については、上記1．のような規定を置く社会的ニーズがあるとまでは言えないものと考えており、航空機という一旦事故を起こせば甚大な被害をもたらす輸送機器を使用する事業であることに鑑みれば、引き続き運航の安全の確保を図ることが最も重要であるとの立場に立つことが必要と考えているため、現段階では、上記1．のような規定を置くことは考えていない。 4．に対する回答 (1)道路運送法においては、原則として、自家用自動車は、登録又は許可なく有償の運送の用に供してはならないが、福祉輸送の需要の急増への対応等の社会的ニーズを踏まえ、ボランティア活動における送迎行為等について、一定の場合には、対価を得る場合であっても同法の登録又は許可を要しないこととしている。 (2)一方、航空法においては、許可なく航空機を使用し何らかの対価を得て事業を行ってはならないが、航空機は一旦事故を起こせば甚大な被害をもたらすものであり、引き続き運航の安全の確保を図ることが最も重要であると考えられることに加え、事業の許可の特例を設けるべき社会的ニーズがあるとまでは言えないと考えられることから、現段階では、道路運送法と同様の考え方をとることは考えていない。 5．に対する回答 (1)提案者の運航計画等を拝見する限り、「福岡県内の森林全体を小型航空機を使用し、上空から定期的に監視する」とあり、平成18年10月から平成19年3月まで計12回の運航をあらかじめ予定していることから、当該運航は一定の目的をもってなされる同種の行為の反復継続的な遂行で「社会通念上、事業と認められる程度に至るもの」に該当すると考える。 注）航空法上の許可を要する航空運送事業又は航空機使用事業は、上記の「事業」であることに加え、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物の運送又は運送以外の行為の請負を行うものである。 6．に対する回答 (1)当該活動が「事業」に該当しないと認められる場合であっても、運航に係る燃料代等の実費弁償を受ければ、「有償の運航」である（ただし、「事業」に該当しない以上、航空運送事業又は航空機使用事業には該当しない。）。当該活動が「事業」に該当するか否かの判断と「有償の運航」に該当するか否かの判断とは全く別物である。 (2)なお、問5に対して回答しているとおり、提案者の運航は「一定の目的をもってなされる同種の行為の反復継続的な遂行が、社会通念上、事業と認められる程度に至るもの」に該当するため、「事業」に該当すると考える。	1．貴省回答に「航空運送事業及び航空機使用事業については、上記1．のような規定を置く社会的ニーズがあるとまでは言えない」、「事業の許可の特例を設けるべき社会的ニーズがあるとまでは言えない」とあるが、そう考える根拠は何か。 2．自家用操縦士が航空機を使用する場合にも、「技能証明」及び「耐空証明」が求められていることから、一定の安全性が担保されているにも関わらず、旅客も貨物も運送しない航空機使用事業において、それ以上の運行施設等の要件を設けている理由は何か。 3．提案者が航空機使用事業の許可を得るに当って、必要となる施設等の条件及びその根拠法令を全て列挙されたい。		1050010	NPO法人ANGEL WINGS	国土交通省

12 国土交通省　（特区第10次　再々検討要請）

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置（事項名）	該当法令等	制度の現状	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
120460	超軽量級動力機（ULP）等の飛行区分規制の緩和	航空法（昭和２７年法律第２３１号）第２条、第１１条及び第２８条 航空法施行規則（昭和２７年運輸省令第５６号）第１６条の１４及び第５１条の２ 超軽量動力機又はジャイロプレーンに関する試験飛行等の許可について（国空機第１２３１号）第４章 超軽量動力機等に関する航空法第２８条第３項の許可の手続き等について（空乗第１８１号）	航空機については、航空の安全及び航行に起因する障害の防止を図る観点から、耐空証明を受けた上で、技能証明を取得した者が操縦し、有視界飛行方式により半径9キロメートルを超える飛行を行う場合にあっては、国土交通大臣に飛行計画を通報しなければならないこととされているところ、超軽量動力機及びジャイロプレーン（以下「ＵＬＰ等」という。）については、レジャー無線の交信を可能とする要件、操縦者の特定の機体及び場所に関する経験要件、適切な運航管理体制の確保の要件等を勘案し、その機体はもとより、地上の住民や物件の安全確保を第一に考慮して、飛行空域を最大半径9キロメートルまでの範囲とする等、飛行場所、空域等の限定を付した上で、その飛行について特別に認めているところである。	超軽量動力機又はジャイロプレーンに関する試験飛行等の飛行範囲を、離発着場から最大半径９ｋｍ以内と定めた（国空機第1142号）の第4章４．２．２の規制を、安全性を強化したうえで拡大できるように緩和する。	現在我が国には約１６００機のULPを約１６０の愛好クラブが所有しており、機体所有数は年間約２０％で増加していると推定される（平成１０年、１１年運輸省調べ）。平成２年に全国で１０４件のスカイスポーツイベントが開催されたが、その内１０％はＵＬＰと小型機を対象とするものであった。島嶼や過疎地において、飛行範囲を拡大したULP特区を設定できれば、飛行クラブの誘致やULP飛行大会開催など、スカイスポーツと観光をテーマに地域経済の振興に資することができる。また現在輸入に頼っているULP期の国産化の奨励策になる。	現在の規制では、ＵＬＰは離発着場周辺を周回飛行する、単に飛行するだけの楽しみにしか利用できない。飛行範囲を拡大し、異なる離発着場を移動できるようにすればＵＬＰの行動範囲が拡大し、例えば島嶼などでは、島の周囲を巡って飛行したり、異なる離発着場で観光、ダイビングなど楽しむことができる。ＵＬＰ愛好者は長年このような多様なレジャーに対する利用の仕方を願望してきた。一方では、安全管理を一層強化させるため、規制緩和と併せて、フライトレコーダの設置を義務つけるなど安全管理の強化を行う必要がある。	C	－	ＵＬＰ等は、航空法における航空機に該当するものの、その機体構造、強度、性能等について耐空性基準（航空法法第10条第4項）への適合性を証明することが困難であることから、レジャーの目的で飛行する者に限り、飛行場所、空域等の限定を付して安全性の確認を行った上で試験飛行等許可（航空法第11条第1項ただし書）により飛行を認めているところであり、かつ、その操縦者についても、技能証明を有する操縦指導者の指導のもとで一定の訓練経験を積んだ者に対し、業務範囲外行為許可（航空法第28条第3項）により技能証明を有さずとも操縦を認めるなど、スカイレジャー振興の観点から一般の航空機の飛行と同様に適用することが適切でない基準について、特別に緩和しているものである。 耐空証明を取得し、かつ技能証明を有する者が操縦することとされている航空機と同様、飛行計画の通報を要する半径9キロメートルを超える飛行を認めるには、安全上一般の航空機の飛行と同一の基準を適用する必要がある。	１．有視界飛行方式により半径９ｋｍを超えると飛行計画の通報を要するとしている理由を示されたい。 ２．また、飛行計画の通報を要する距離（９ｋｍ）をＵＬＰ等の飛行距離の制限値にしている理由を詳しく示されたい。 ３．ＵＬＰ等においても、飛行計画の通報を行えば、半径９ｋｍを超えて飛行することを認めても良いのではないか、検討し回答されたい。 ４．右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	安全性の確保のために、半径９ｋｍを超える飛行を行う超軽量級動力機については、一般航空機に準じた基準を適合することとし、耐空性基準を設け、また操縦技能証明をもつ操縦者が運行できるように関係する制度の検討をお願いしたい。この制度の適用は、取り敢えず既存の航空管制などに影響を与えない限られた特区のみとする。当該過疎地の経済活性化を図るために、低価格の航空機の利用を促進することが目的である。	C		１．　有視界飛行方式による出発地を中心として半径９ｋｍを超える飛行を行う場合、緊急事態発生時において、出発地での地上支援者による監視のみでは迅速な対応を実施することができなくなる事態も想定されることから、飛行計画の通報を要することとするものである。 ２．ＵＬＰ等の飛行範囲については、原則として、地上の人命、財産に損害を与える範囲を最小限にとどめ、飛行中の不測の事態においても離着陸場へ帰還が可能となる範囲として、半径３ｋｍまでとしているところ、運航管理、運航支援、障害物把握及び空域管理に係る一定の条件を満たす場合に限り、半径９ｋｍを限度として飛行可能な空域の拡大を認めているものである。 この空域の拡大範囲は、耐空性等の安全性が担保されないＵＬＰ等について、飛行中のトラブル発生時における緊急対応が可能な最大限の範囲として、ＵＬＰ等の航空連盟の代表、有識者、関係団体等の協力の下、実地飛行による調査等を行い、一定の要件のもとで安全性が担保されるか等を検討した結果、設定されたものである。 ３．２．で回答したように、たとえ飛行計画の通報をしたとしても、ＵＬＰ等の安全性が確保される訳ではないことから、半径９ｋｍを超える飛行は安全確保の観点から認めることは困難である。 ４．（耐空性基準を設けることについて） 前回お答えしたとおり、ＵＬＰ等による半径９ｋｍを超える飛行を認めるには、安全上一般の航空機と同一の耐空性基準を適用する必要があり、当該ＵＬＰ等について、少なくともセスナ等最も簡単な構造の小型機に適用される基準を満たさなければならない。 我が国の耐空性基準は、国際的に認められた基準に準拠して定められており、他の航空先進国においても、ＵＬＰ等について特別な耐空性基準を定めている例はない。特に過密な国土・空域を擁する我が国の特性に鑑みても、我が国だけこの基準を緩和し、ＵＬＰ等の実態に合わせた新しい耐空性基準を設けることはできない。 （技能証明制度の適用について） 技能証明を行うに際しては、操縦者が操縦に必要な知識及び技量を有するだけではなく、操縦する航空機が耐空性基準を満たしていることが前提となるため、耐空性基準を満たさないＵＬＰ等の操縦者を技能証明の対象とすることはできない。	１．なぜ、ＵＬＰ等の飛行制限距離(９km)は、有視界の範囲に限られているのか。 ２．飛行計画の通報又は無線による通信を行えば、有視界を越えて飛行しても弊害は生じないのではないか。 ３．９kmという距離について、実地飛行による調査などにより設定されたものとあるが、当該実地飛行において、１０ｋｍ以上の飛行は、運行不可との結果が出ているのか。出ていないのであれば、同様の実地飛行を行い、飛行制限距離を適切に定めるべきではないか。 ４．米国においては、標準の耐空証明とは別に特別な認証制度を設けているが、当該認証制度は、標準の耐空証明基準を軽減しているものではないのか。そうであれば、我が国においても、本提案を踏まえ同様の制度を設けることを検討すべきではないか。 ５．１８ｋｍ以内に離着場が２か所、存する地域において、それぞれの離着場に地上支援者をおけば、飛行距離が９kmを超えても、有視界で安全性を担保できるのではないか。		1109130	水上飛行機開発事業協同組合、社団法人日本ニュービジネス協議会連合会	国土交通省
120470	国境交流支援・短国際航海安全航行促進特区	国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律第二章	国際航海船舶（国際航海に従事する旅客船及び500トン以上の貨物船）の所有者は、船舶警報通報装置の設置、船舶指標対応措置（国土交通大臣が設定する国際海上運送保安指標に対応して行う制限区域の管理等の措置）の実施、船舶保安統括者及び船舶保安管理者の選任、国土交通大臣の承認を受けた船舶保安規定の的確な実施等の措置を講じ、国土交通大臣の行う検査及び船舶保安証書の交付を受けなければならない。	国境離島における短国際航海（与那国ー花蓮間60海里）の安全航行促進に資する地域の実情を踏まえた制度適用等の特例措置	国際航海船舶の運航の保安の確保を目的としたＳＯＬＡＳ条約を担保するために、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」等が制定されている。 与那国ー花蓮間は60海里ほどであり、国内航路の与那国－石垣間よりも近距離であることを踏まえ、法律等によりＳＯＬＡＳ条約に上乗せ規制している部分があれば、当該規制をＳＯＬＡＳ条約に定められているレベルまで下げる特例措置を設ける。 また、上乗せ規制している部分については、その規制理由も示していただきたい。 更に、与那国－台湾間がもともと一体的な生活交流圏であること等を鑑み、当該区域の航行に必要な整備等も新造船の支援対象に含めることを切望する。	SOLAS条約に基づき人命の安全性を十分確保しつつ、60海里の近距離を必要最小限の設備等を備えた船舶を使用して‘近くて遠い’現状にある台湾との直接交流の実現を目指す。現状、姉妹都市花蓮とは直線距離110数kmにも拘らず、石垣・那覇・台北を経由した約1,100kmの移動を余儀なくされ、海路・空路の直接往来実現が国境交流展開の最重要課題となっている。本提案はかかる直接交流の基礎条件となるものであり、疲弊する国境離島の再チャレンジとして、地理的条件を活かした国際交流、地域再生、ひいては国境地域の平和と共生に寄与するものである。 尚、第7次提案では汽船「フェリーよなくに」の貨客船としての近海区域航行を念頭に要件緩和等の提案・要望を行った。本提案では対象を同汽船に特定せず、新造船、来航船など今後当該区域を航行し得る船舶について、60海里の短国際航海に見合った制度運用もしくは特例措置の検討を求める。	E		国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律第二章における国際航海船舶への規制については、SOLAS条約に上乗せしている規定はない。	１．「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に限らず、貴省が所管している諸規定、全てにおいて、ＳＯＬＡＳ条約に上乗せしている規定はないと理解してよいか。 例えば、①船舶設備規程、②船舶救命設備規則、③船舶消防設備規則、④船舶防火構造規則、⑤船舶区画規程、⑥船舶機関規則、⑦船舶安全法施行規則、⑧海事保安、⑨海洋汚染防止法、などにおいても一切の上乗せ規定はないと理解してよいか、確認し回答されたい。 ２．右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	別様あり。以下概略。 本提案では、現行制度が現実の必要に応えていないことに鑑み、条約への上乗せ規制の確認とともに、60海里の短国際航海に係る特例措置の検討要請など、国境地域の実情に適合する制度適用を求めている。本町としては、「島の生活圏」を確保する上で台湾との交流が不可欠なことから、生活圏内の航路として扱われることが必要と考え、かかる特殊事情下の航路に就航する船舶につき国内類似の取扱いをすること、また、国境離島の生活に海運が果たす役割が甚大・不可欠であること等から、当該区域航行に必要な整備も新造船等の支援対象に含めること等を要望申し上げている。 別様の各質問等につき貴見解をご教示賜りたい。	E		再検討要請の中で例として挙げられている①から⑧海事保安（「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」第2章）についてはＳＯＬＡＳ条約に上乗せしている規定はない。 なお、⑨の海洋汚染防止法については、ＳＯＬＡＳ条約と無関係である。	右提案主体の意見について回答されたい。	先に申し述べた意見のうち、特に以下の二点について貴当局の見解等をお示し願いたい。 ①本提案では、国内法によるSOLAS条約への上乗せ規制の有無の確認とともに、国境離島における短国際航海（与那国－花蓮間60海里）の安全航行促進に資する、地域の実情を踏まえた制度適用等特例措置の検討を要望した。これについて貴当局の総合的見解をご教示願いたい。 ②本町としては、「与那国島の生活圏」を確保する上で台湾との交流が不可欠なことから、生活圏内の航路として取り扱われることが必要と考える。かかる特殊事情下の航路に就航する船舶について国内類似の取扱いをすることは条約上全く許容され得ないものなのか。あるいは、現行制度が現実の必要に応えていないこと等に鑑み、国内法運用において特別な対応を図ることが必要かつ可能ではないのか。貴当局の見解を具体的な理由・論拠とともにご教示願いたい。 うち、②に関しては、海外の国境地帯では、当該地域間の地理的特性や慣行に照らしたSOLAS条約の弾力的運用が図られている事例もあると認識するが、その正否を含め、貴当局の見解をお聞きしたい。	1113030	与那国町	国土交通省
120480	与那国島を起点とした小型貨物船・貨客船等の短国際航海推進に資する特例措置 （どなん海人特区）	国際航海船舶及び国際港湾保安施設の保安の確保等に関する法律第44条、第46条 国際航海船舶及び国際港湾保安施設の保安の確保等に関する法律施行規則第74条、第77条	国際航海船舶及び国際港湾保安施設の保安の確保等に関する法律第44条の規定に基づく船舶保安情報（同法第46条において準用する場合を含む。）の通報は、同法施行規則第74条第1項の規定により、入港をする24時間前までに、入港をしようとする本邦の港を管轄する海上保安官署の長に対して行わなければならない。	与那国町において、船舶法上の小型貨物船・貨客船が、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」等の法令を遵守し、与那国島を起点とした国際航海を行うことを推進するために、かかる航海に従事する小型船舶の与那国島内港湾に係る入出港の届け出を与那国町役場が受理できることとする。	同法第46条および同施行省令に鑑みれば、与那国町に所在する港湾に係る全ての国際航海に従事する船舶の入出港は、海上保安官署（石垣海上保安部）に通報しなければならない。与那国島を起点とする500トン以下の小型貨物船・貨客船の国際航海については、これを行う際の入出港について、与那国町役場に所定の届け出を提出し、海上保安官署（石垣海上保安部）に代わって町役場がこれを受理の上、管区内の海上保安官署に転送できることとする。	本提案は、台湾花蓮港と与那国町祖納港・久部良港の間がわずか60海里であるという国境海域の特殊性に鑑み、関係法令を遵守しつつ、与那国町を起点とする500トン以下の小型貨物船、12名以下の乗客を運搬する貨客船等による非定期的国際航海等について、入出港手続に便宜を図ることにより、‘近くて遠い’現状にある与那国－台湾間の直接交流を推進するものである。与那国島には石垣海上保安部の職員一名が駐在しているが、その事務の一部を町役場が協力することにより、入出港をより容易なものとする効果がある。非定期的国際航海にあたっては、所轄の入国管理官等が随時来島することにより計画的に行うこととするが、かかる短国際航海を通じた島内の生活必需物資や防災物資等の入手を円滑化するなど国境交流の活性化を図り、古琉球時代以来、国際航海を行ってきた与那国の海人の伝統を回復しつつ、離島振興への再チャレンジを図る。	C		① 船舶保安情報は、当該船舶の保安の確保のために必要な措置が的確に講じられているか国の責務として海上保安庁が審査するために通報義務が課されているものであるところ、このような審査に必要となる権能を有しない与那国町役場が海上保安官署に代わって受理することは不適当です。 ② さらに、船舶保安情報については、その通報受理後限られた期間に審査を終了し、必要な場合には巡視船艇等を派遣し、立入検査・入港禁止等の措置をとらなければならないため、海上保安庁の機関ではなく、審査過程に関与しない与那国町役場を経由することは、迅速な審査に支障を来すこととなります。 ③なお、通報義務者である船長若しくは当該国際航海船舶の所有者からの依頼により、与那国町役場がその代理人として、船舶保安情報を海上保安官署に通報することは制度上可能となっています。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	補足資料参照。以下概略。 貴回答③は本提案（与那国町に所属する船長に限り、与那国町役場が船舶保安情報の通報を代理する）の趣旨とするところであり、提案内容について、実施できることが確認できた。 なお、参考として、以下2点についてお伺いしたい。 ・実際に代理を行う場合の手続きが不透明である。代理手続きの適正化を図るため、通知等により、その手続きを明確化できないか。 ・貴回答にある「審査」のうち、簡易かつ定型的な審査については、迅速な対応促進等を趣旨として与那国町への委任を検討することはできないか。	D		①についての回答 船舶保安情報の事前通報を所有者又は船長の代理人が行うことについては、特区を設定するまでもなく現行法上認められていますが、通報に係る船舶の所有者又は船長からの依頼があることが前提となります。 ②についての回答 船舶保安情報の事前通報は、これに続く審査、規制措置（立入検査、入港禁止等）等の一連の作業を実施するための起点となるものであるため、これらの国による規制措置の要否を判断し、実際にそれを実施する主体である海上保安庁が受理することが必要です。また、これらの一連の作業は２４時間という限られた時間内に実施しなければならないため、海上保安庁においては、通報受理後は、必要に応じて通報者に通報の内容の確認や追加の質問をしつつ、迅速かつ的確な審査を進めることとなることから、審査の一部のみを切り離して他の者に行わせることは困難です。		本提案は、目下‘近くて遠い’現状にある与那国－台湾間の直接交流の促進を趣旨として、与那国島を起点とする小型貨物船等の国際航海において、これを行う際の出入港について与那国町役場に所定の届出を提出し、海上保安官署に代わって役場がこれを受理の上、管区海上保安官署に転送できることを特区として提案した。 これに対し、貴当局からは、「与那国町役場が海上保安官署に代わって受理することは不適当」との見解が示される一方、「通報義務者である船長若しくは当該国際航海船舶の所有者からの依頼により、与那国町役場がその代理人として、船舶保安情報を海上保安官署に通報することは制度上可能」として、「現行規定により対応可能」との回答を得たことは一定の意義があったと認識する。今後、本町としては、地方公共団体と国の機関との連絡を円滑に行うため、代理申請の手続等を整備し、その成果を国際交流の促進に効果的に活用していきたいと考える。 また、本町としては、関係法令を遵守しつつ、与那国－台湾間の各種船舶の直接航行の促進に引き続き取り組んで参る所存であるが、貴当局におかれては、与那国島の海運振興に資する安全な国際航行の促進等につき一層の御支援を賜りたい。	1113040	与那国町	国土交通省