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	再検討の要請に対する回答の見直し	措置の内容・期日の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	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、地域内に未社を置（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、地域内に未社を置（起業5年未満・年商100万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122016の回答をご参照願いたい。	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。			D			1006020	社団法人夏興青年会議所	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53条、同法施行規則第28条第2号	公営住宅法第44条第１項、第53条、同法施行規則第28条第２号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承認を得て、「地方整備局長等の承認を得て」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、希望すれば遠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、自己の居住として賃貸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					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	公営住宅法第44条第１項、附則第16条、同法施行令第１２条第１項の規定により、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、附則平成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条の「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、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、その現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。」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、希望すれば遠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、自己の居住として賃貸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44条第１項の規定により、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。	D	貴見のとおり。				D			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通知について（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（同地区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」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入居者）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題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、希望すれば遠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、自己の居住として賃貸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		公営住宅法の譲渡処分承認基準（平成８年８月３０日付建設省住総発第１３５号住宅局長通知第５（１）ニ）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あれば、原則として、一部の入居者への譲渡は認められないことしている。また、公営住宅法第44条第１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。	C		公営住宅法第44条第１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。			C			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３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、第６高齢者又は当該高齢者と同居するその配偶者を満４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観点に基づき、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、障害者の居宅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。 高齢者住宅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・障害者の共生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当該賃貸住宅の一部を貸す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「寄り合い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					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ンバウンド における警戒と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、専任水防団の公務にもみなされるよう「専任水防団公務範囲の明確化」を図る。	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ンバウンド における警戒と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、専任水防団の公務にもみなされるよう「専任水防団公務範囲の明確化」を図る。 消防団の役割は、水防活動の一環として地域活動への協力などを通じ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、同じ活動を遂行しながら、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。現在市水防団員（６２４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４月の一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し、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年度中の整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、及びこれに関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当市町村の長の公務であり、公務員である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が、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こころである。 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ことこころである。 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」の離旨が不明確であるが、「これ（水災）に関る被害を軽減（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ると考えられるが、「地域の祭り・イベントの警戒・音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、提案主体と個別に相談して参りたい。	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こころである。 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」の離旨が不明確であるが、「これ（水災）に関る被害を軽減（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ると考えられるが、「地域の祭り・イベントの警戒・音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、提案主体と個別に相談して参りたい。 なお、水防団の業務に関して、消防力の整備指針第３８条第１項において消防団の業務として規定されている事項に相当するものについては、今後、整理することを検討したい。	C					C			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地工事時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取付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 300mm幅以内での同穴地工事時付の追加を希望します。	上下水道、ガス、電気、電話、光ファイバー一括管理の同穴地工による工事時間の大スペース化、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 渋滞非量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(別組図参照)の改善による利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 各業種ごに違っていることがほんとです。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環境問題排除 2.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(別組図参照)の改善による利震性及びアフターメンテナスの向上	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。 各戸に引き込まれたの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別々に行うものであり、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			C						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。	通法により、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の指定を受けて、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、今後も事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、施設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、バス利用促進策の要なる充実・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「規制法令」個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。（別修あり）	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けとなるものについては許可しているところであり、今回の提案は申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けとなるものについては許可している」とあるのを「やむを得ない事情がある場合に限って」の表現を追加されたい。 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、バス停上屋や「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ＩＴ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。	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。			D			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。	通法により、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、広告に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の指定を受けて、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、今後も事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、施設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、バス利用促進策の要なる充実・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「規制法令」個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。（別修あり）	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、今回の提案は申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、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損なうことがなく、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれが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の解釈で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、バス停上屋や「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ＩＴ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。	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。			D			1034030	盛岡市	警察庁 国土交通省
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。	通法により「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」の新規かつ一体的に整備する上屋である。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の指定を受けて、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、今後も事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、施設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、バス利用促進策の要なる充実・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「規制法令」個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。（別修あり）	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、バス利用者から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、バス利用者向けのハイ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であるため場合、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こ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。	本市が今回提案しているバス停上屋には、ＩＴ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、ＩＴ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ＩＴ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ハイ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が回答されたい。 「２」については、既設の上屋に広告物を添加することは現在認められないが、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鑑み、今後その特例的な取扱いが可能であるかどうか検討し、その結論を平成18年度中に得ることとしている。	F	IV	1034040	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	再検討の分類の意見	再検討の内容の意見	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	再々検討の分類の意見	再々検討の内容の意見	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
120110	バス停留所に設置されている広告物を添加した上部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80万所のハイグレードバス停については上部分を含めて占有料が発生していない。しかし、上部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、上部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、未だ深刻な状態であり、今後も事業の拡大に施策を展開する計画である。このため、㈳ 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持続可能な事業態を確立し、バス利用促進策の要となる充実・現在を図るものである。対象地域はバスロケーションシステムが稼働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策を実施し、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、㈳ 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や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「規制法令」「補助金」「補助金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 ㈳ 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）	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。	E		現在、国道に設置していたバス停上屋は、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貸わ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。	E			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と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号までで適用し、景観の階層要因である電線、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新規では、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、軒下配線の活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。	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際して、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」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			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道路の賑わいが加味でき、中心市街地の活性化につながる。	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とは言えない。各許可権者に委ねられている状態である。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からも不透明である。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る、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 　京浦道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も、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く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					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、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されることを前提とした場合には、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」への幼い頃からの記憶と誇りを強成することにも、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、安全への配慮から規制性を考慮し、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1月1日の管理庁からの通達（法定外表示等の設置指針）において「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。本市のシンボルとしている「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。	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。		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、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。	D									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、宣伝内容が公序良俗に反しないこと、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現したい事業は、「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ご家族向けのチラシ（印刷物）が配布を望む。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嵩じて安さい農家レストランなどは、電子コンテンツ（情報）を通じ、「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、観光客の誘足度も向上するなど思われる。（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、パンフレット・チラシを期待する声や「観光客に地元の良さを知って知ってもらいたい」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」に民間企業の宣伝行為を許す必要があり、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は、道路情報提供施、道路法による規制と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。	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。										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において利用を可能とする。 これにより、環境にやさしい新たな街づくりが可能と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。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	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。	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、ロボット特区には、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の理由は矛盾していませんか？			C							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3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、自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3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、例復中の例えば寺院や文化施設の養生ネットに完成後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負担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「景観法」の主旨に逆行して景観を損なっている。本特例措置により、無償賃で視覚化した景観を改善し、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。 代替提案： 「良好な景観形成」に反する無制限な利用を防ぐために、「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「景観重」の許認可の手続きを経る。	工事期間の「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が回答されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C		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ない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囲（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キャ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、養生ネットには修復後の完成後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										1022010	日本メナード化粧品株式会社	国土交通省
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	建築基準法第22条において、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その形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設備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。	アレグワルーマ 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、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要与へ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おり、具体的には、サッカーボールの模様（白ペイン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古い伝統技術を継承する古民家を本物の姿で復元することにより、観光客誘致の一翼を担うとともに、農業体験、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。	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に必要とされている場合は、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、御提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。	C		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、周囲はアレグワルーマ 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から、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。										1010010	株式会社アレワ	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	再検討要請への対する回答の分類の見直し	再検討要請への対する回答の内容の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類の見直し	措置の内容の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
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その時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。	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計画区域指定の提案を進めており、現に第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、都市農村交流地域性化と経済的な等々に効果を上げているところです。 今後の第1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、茅葺屋根を採用した古民家を復元し、既義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、緑々な人材育成活動の取り組みを行い、環境の時代への貢献と企業ノウハウ蓄積をやります。	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、効果や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運営性を鑑み、比較的大きな開発での流算と建築基準法は、茅ぶき屋根を採用した古民家を復元していくことにより、効果を発揮し目的が達成できるものです。 都市計画区域内では地域の運営性を鑑み、比較的大きな開発での流算と建築基準法は、茅ぶき屋根を採用した古民家を復元していくことにより、効果を発揮し目的が達成できるものです。 また、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、ﾗｲﾌｼｪﾙﾀｰ&ｶﾌｧｱ機能の設置など	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隣接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。	D	法第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）が明確であれば、特定行政庁の判断で進められるかと思います。 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審議内に各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いければならない旨が規定されている。	D			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供給を受ける場合、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。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には無関係である。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、耐火建築物に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、防火安全対策の観点から、耐火性能検証法により木造化が可能であるとしている。 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、2階建て以下の場合は、木造化が可能となる仕様規定の改正を再度、要望する。	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することもに規定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、開放階では汎用性の高い仕様が認められないので、構造上、意匠上の工夫を図り観点から、国土交通省において仕様を定めることは不要ではないか。 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である。	C			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 建築基準法第31条第1項	下水道法第11条の3第1項 下水道法第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）内においてみ敷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、真冬日になるとのある寒冷地については、おかず（すどバイオ）を利用して真夜を無機成分に分解処理をすることにより、真夜のみ取りが不要で、水を使わない「屎尿処理装置（一体化型になったイレ（バイオトイレ）を便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。	寒臭の発生を防止し、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、衛品規生法施設検査機関にて大臣認定の検査を行い性能をご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」を設置する場合は所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。	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準要を与えず、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、屎尿についても、下水道により排除・処理を行うことに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。	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屎尿についても、下水道により排除・処理を行うことに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。 この考え方は、「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。もっの通り日本の環境技術が世界にも活かされている規定があるのに、「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保存できない理由ではなく、併存してでも良いとの方法を言ってるに過ぎない」また、後学のため是非「バイオトイレ」を見学して頂きたい。	D			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屎尿処理装置 建築基準法第31条第1項	下水道法第11条の3第1項 下水道法第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）内におけ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（すどバイオ）の方式に屎尿処理を行い、水を使わないで完全処理できる「バイオトイレ」を木工産地である福島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、そのうち事業対象が個人的にも行政的にもあまりにも無駄が大きく、無駄している。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オイレによって解決できる。	木工産地であり「オガくず・木屑」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利用を図ることができる。上屎処理コストは、オガくずを使ったバイオトイレによって削減されます。また、環境に負荷をかけることもなく、行政にとっても、生活者消費者、産業界にとっても質明な方法といえる。	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屎尿についても、下水道により排除・処理を行うことに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。	D			1109370	白坂木材株式会社、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。	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提供を、また厨房を用いて、地域の主婦らが料理教室を開催し、介護食などを経験をする、デイの利用者が調理になったり、時見役を担うこともある、果たして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たり、少年活動を通じた介護教育室が開催されたり、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 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効果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、デイサービス業を行う場合のみに、その設備に空間を使用される、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、コミュニティケアの一環として特定行政庁が認め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、共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	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、現工業地帯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教答されたい。	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支障がない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。	D			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、都道府県知事と市町村への事務の移管が共同に行われることを確保するため、あ、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項の規定に違反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是正の建築物敷地等の事務処理の権限の制限を撤廃すべきであるとして、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、特に権限新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広のへ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8-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、御要望の内容では、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。	特区提案主体の意見につき検討し回答されたい。	D	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。	C			1114020	千代田区	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	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。	都市計画法にかける「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、農業を 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でとした農家民宿を開業したい。	市街化調整区域については、現在の住宅を地改除せずに小規模な農家民宿の開設を希望しています。都市計画法に基づき開と交通各が定め、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、実際の開発が進めて高い。 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。市街化を促進する農れがないと、農家民宿開業が都市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	市街化調整区域については、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には含まれていないため、「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御答されたい。 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にはいるようにたこと。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1号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。	D	「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」と定されない。 市街化調整区域における農家民宿の立地については、その立地により無秩序な市街化や周辺地域における土地利用上の支障を引き起こさないとは必ずしも言い切れないことから、市街化調整区域に立地することができる代表的な施設として本運用指針に例示することはできないと考えているが、市街化を促進するおそれがない宿泊施設に係る開発行為については、地域の実情に応じて許可している事例がある。 なお、ご提案の施設の立地については、本運用指針にかかわらず、開発許可権者の地域の実情に応じた判断によることになることから、本件の具体的な取扱いについては、開発許可権者と相談することが適当である。	D			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。	都市計画法にかける「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。	当地区は、町の家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・漬物の漬工）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（農産、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、農家については、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る。農業振興はもとより地域の活性化に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教室を募り、農業体験等の食事、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、現在の住宅をその主彩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・風呂等を地改国してもらい、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については、県内有数の農地帯として大規模な農業が営まれており、農家民宿の用途変更により市街化を促進する恐れがないこと、施設すを有する市街地住民の農業・農村に対する理解促進に向けて農方で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である。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。	「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御答されたい。 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にはいるようにたこと。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1号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。	D			1021010	大和町	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	再検討の分類の見直し	措置の内容の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
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、差戻しの市街化調整区域内での開発許可の拡大を提案し、地域貢献の一翼としたい。	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							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	国土利用計画法第23条	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 知事が投機的な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。	知事が投機的な土地取引や地価高騰のおそれがないと認めるときは、当該届出を義務付けている。	国土利用計画法による事後届出は、投機的な地取引や地価高騰の防止を図る目的で、届出を受理し、審査する側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、本届では当該届出を不要にしようとするものである。	C		事後届出制度のまたる目的は、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。国土交通省へ の助言、開発者や負担関係の問点から、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。 島取県においては、平成14年の事後届出制度創設以降、勧告及び指告の実績がないが、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、島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14年都道府県地価調査によると、島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も可能にするため、事後届出制度により取引情報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が回答されたい。 2. 国土利用計画法に該当し、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る根拠は何か回答されたい。 4. 併せても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、都市計画法等の開発計画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を把握しての地価の動向の把握は、地価公示や地調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、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、国民全体のために最適な使用されるべきであり、公共の福祉の観点の下、適正に、かつ、有効に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21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引段階において、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の総合的な計画的な実現を図っている。 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も可能とし、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、全国及ぼす実施されるべきものである。 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、法に基づき勧告が行われた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たんして、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、勧告については、複数の法令に基づく市町村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反対する。 その要件を緩和する際に発生する不当な利益や弊害を排除できる場合には、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。 併せても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、島取県には島取県の現状があり、今の状況において、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、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。	C		1．土地基本法に定める土地の基本理念、国土利用計画法の趣旨・目的、本届出制度の効果に加え、本届出制度が国民及び市町村の最低限の負担で土地利用の即地的な土地利用の実現を図ることを目的とするものであることにかんがみれば、本届出制度を緩和することが妥当であると客観的に判断できるほどの「地域の特殊性」は具体的に想定されない。 また、要件を緩和した場合、①土地取得時といい早期の段階で利用目的が是正されることが不可能になり、土地利用に関する計画に適合した適正かつ合理的な土地利用が担保されないおそれ、②地価公示等のマクロの地価動向に反映されるまでは時間を要する局所的、急速な地価高騰に対し機動的な地価対策を講じることができないおそれ、等の弊害が予想される以上、当該要件緩和に妥当性があるとは言い難く、仮に代替手段を設けるにしても、それは本届出制度の屋上屋になるものと考えられる。 2．上記を踏まえると、島取県における最近の地価動向が下降・安定局面であることをもって、本届出制度を休止すべきであるとするほどの「地域の特殊性」に該当するとは考えられない。	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
120290	仮ナンバー取り付け事件の緩和	道路運送車両法施行規則第26条の5第3項	対象となる地域を主に「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。	提案理由 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。	現行制度の問題点、原則複数の市町村が集合するなど、またその地域の登録自動車台数が10万台を超えることが条件となっているが、地域住民の位置と競合の実成があれば、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。	C		要望のあった頭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に、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政令の市町村の条例等で定めて、登録自動車数が10万台を越える。」ことを盟持する必要がある。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I18ナンバーの地域振興、観光振興等への効果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。	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」などと調査するとあが、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、どのような方法で検討を行うのか、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、外国籍の自動車に限定し、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行規則で規制されているものは、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、対象車両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。従って回送運行書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		柔軟化回送運行書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書号標を適確に管理及び使用することにより、書号標の耐久性や既落問題については実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、再度特区で検討する段階ではないと考えている。 今後、対象埠頭を拡大することにあたって、全国の埠頭で業務を行う回送事業者等の実態や柔軟化書号標の使用希望等について、事業者団体、連絡会施等を通じてアンケング等により把握に努め、柔軟化書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、柔軟化書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、全国的な問題と考えるのであれば、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は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年間で約1万3千時間の短縮が図られることになります。	A		柔軟化回送運行許可番号標の対象を国内専用船の発着する埠頭に拡大することについて、全国の埠頭で業務を行う回送運行事業者の実態や柔軟化回送運行許可番号標の使用希望等について十分に調査を実施した上で、柔軟化回送運行許可番号標を適確に管理する制度設計について検討を行い、平成19年度中に結論を得て、一定の対象・条件を設けて少なくとも特区において必要な措置を講ずる。	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。	その地域の地域振興、観光振興に役立つため	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	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なり、1000機を越える表示となる可能性がある。このような制度にした場合、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観点から、現状の地域名表示が多数存在することより、登録自動車保有台数が比較的少ない地方の場合、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問題である。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）」を参示するとともに運営協議会の円滑な設置・運営が図られるよう環境整備を図るとともに、必要に応じて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り、個別具体的な事案については、地方公共団体や運輸局等とよく相談いただきたいと考えている。 なお、本制度については、平成18年10月に運用が開始されたものであり、国土交通省としては、地方運輸局による説明会を引き続き実施するとともに、制度の適切な運用を図るため、関係機関と連携して遺憾フォローアップをして参りたい。	C		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同じ要件とすべきであるべきである。 2．乳幼児等の子どもの移動時間帯は、保護者等の事情により、子どもを送迎することが頻繁なケースが多く想定される。 このような幼稚園、保育園から保育ママ・ファミリーに限定すれば、負担者と物理的制約がある、極めて公共性が高いものとして、要介護者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においては、福祉有償運送のサービスは、利用者を子どもに限定し、最低乗用台旅客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、福祉有償運送ドライバー運送同様、講習により種免許の取得を免除することはできないか、交通安全協会が苦労、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通ずるもの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すと、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移植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、子どもの輸送は福祉のタクシー事業者によって分対応が可能であり、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。既に提及しているとおり、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。	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
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種免許が必要とされて建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右五いの「助け合い」の精神のもとに事業を進めるなかで、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。子どもの保みの相談窓口や母親同士のコミュニティ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いろ、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いり。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。	少子化が進行するなか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規来城者の居住が多く見ています。その中で安心して子供を産めるまちの環境とコミュニティづくりには、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送・保育園などから自宅、民間所及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共準に達成されます。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に出来る情報を配信して行政と連携しながら時間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。	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同じ要件とすべきであるべきである。 2．乳幼児等の子どもの移動時間帯は、保護者等の事情により、子どもを送迎することが頻繁なケースが多く想定される。 このような幼稚園、保育園から保育ママ・ファミリーに限定すれば、負担者と物理的制約がある、極めて公共性が高いものとして、要介護者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においては、福祉有償運送のサービスは、利用者を子どもに限定し、最低乗用台旅客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、福祉有償運送ドライバー運送同様、講習により種免許の取得を免除することはできないか、交通安全協会が苦労、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通ずるもの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すと、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移植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、子どもの輸送は福祉の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法人グリンピープル	国土交通省
120320	一般貨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事業入する車両について、移動円滑化基準に適合させなければならない。	一般貨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つい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踏み、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、この場合一般乗合旅客自動車運送事業者に対し、一般乗合旅客自動車運送事業者に新規に事業入する車両について、移動円滑化基準に適合させるよう求める。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より、区財政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貨切旅客自動車運送事業者が、貨切免許による乗合運送の特例許可をも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に同一路線を補完的に運行する。これにより、区財政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。	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増大な数になっており、現行法では貨ナンバーが必要なため、その数だけ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、車体へ取り付け後必要があり、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の措置、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。	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」などと調査するとあが、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、どのような方法で検討を行うのか、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、外国籍の自動車に限定し、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行規則で規制されているものは、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、対象車両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。従って回送運行書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		柔軟化回送運行書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書号標を適確に管理及び使用することにより、書号標の耐久性や既落問題については実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。 今後、対象埠頭を拡大することにあたって、全国の埠頭で業務を行う回送事業者等の実態や柔軟化書号標の使用希望等について、事業者団体、連絡会施等を通じてアンケング等により把握に努め、柔軟化書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、柔軟化書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、全国的な問題と考えるのであれば、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は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年間で約1万3千時間の短縮が図られることになります。	A		柔軟化回送運行書号標の対象を国内専用船の発着する埠頭に拡大することについて、全国の埠頭で業務を行う回送運行事業者の実態や柔軟化回送運行許可番号標の使用希望等について十分に調査を実施した上で、柔軟化回送運行許可番号標を適確に管理する制度設計について検討を行い、平成19年度中に結論を得て、一定の対象・条件を設けて少なくとも特区において必要な措置を講ずる。	1014010	宮城県	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、三隅町が合併し、2005年3月に誕生した新市であり、面積は約1,000k㎡と全国2位の規模であり、交通条件が極めて悪い。 ②このため、過疎地域において、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5人程度で、運賃収の主な甲斐対策もあり、旧弥栄・金城町から浜田市までH12年5月から有償運送を行っている。 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へ入工通所等の治療目的で定期的に通院等を強いられている。 ③このため、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乗ずる者も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1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、以上の公共バスの運行は、1日に1便程度しか運行していない。 3．10月以降、利用者の生活に支障が生じたため、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、最優先の問題である。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。また財政状況が厳しくお応が困難。だから、NPO等が極互扶助で支援する必要があるわけで、浜田市が提案に同意を行い、交通過疎地域で移動制約者と認められ、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。	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「運営協議会で議論を尽くすべきとしたなお、当該事業者が主たる場合の貴省の考え方示されたい。 2．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「提決が行われると、協議が調ったものとして取り扱う」ことの理解で良いか、確認し回答されたい。 4．設置要綱の制定に際し、提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。	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「運営協議会で議論を尽くすべきとしたなお、当該事業者が主たる場合の貴省の考え方示されたい。 2．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「提決が行われると、協議が調ったものとして取り扱う」ことの理解で良いか、確認し回答されたい。 4．設置要綱の制定に際し、提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。	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ものであるから、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やむを得ない場合、バス・タクシー事業者によることが原則であり、地域の関係者が必要性について合意していない場合に限り、自家用自動車による有償運送を認めていくこととしている。 そこで、子どもを安全に的確に送・保育園などから自宅、民間所及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共準に達成されます。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に出来る情報を配信して行政と連携しながら時間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。 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同じ要件とすべきであるべきである。 2．乳幼児等の子どもの移動時間帯は、保護者等の事情により、子どもを送迎することが頻繁なケースが多く想定される。 このような幼稚園、保育園から保育ママ・ファミリーに限定すれば、負担者と物理的制約がある、極めて公共性が高いものとして、要介護者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においては、福祉有償運送のサービスは、利用者を子どもに限定し、最低乗用台旅客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、福祉有償運送ドライバー運送同様、講習により種免許の取得を免除することはできないか、交通安全協会が苦労、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通ずるもの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すと、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移植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、子どもの輸送は福祉の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法人グリンピープル	国土交通省
120340	一般貨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	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事入する車両について、移動円滑化基準に適合させなければならない。	一般貨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つい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踏み、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、この場合一般乗合旅客自動車運送事業者に対し、一般乗合旅客自動車運送事業者に新規に事入する車両について、移動円滑化基準に適合させるよう求める。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

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	再検討の分類に対する見解	再検討の内容に対する見解	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
120340	NPO法人が福祉有償輸送対象者でかつ医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78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、地域の関係者による輸送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。 ※1.このため、過疎等の移送・介助サービスを実施しているNPO法人に、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。 ※1.このため、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としている。 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、かつ医活保護対象者であり、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。 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べき者である。 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利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。 そこのため、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であって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。	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ものかからず、その安全性については、利用者がこれを適切に判断し、選択することは難しい。 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べき者である。 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利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。 そこのため、福祉有償輸送対象者の要件に該当し、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、事業登録が認められる特例が必要である。	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、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、その者の「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、協議会の投票要綱に基づく(提決が行われると、協議が開かれたのとして取り扱う)の理解で良いか、確認し回答されたい。 4. 投票要綱の制定に関し、提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まりに固執するならば、NPOから要請があればー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参加決定を必ず下の理解で良いか、確認し回答されたい。 4. 投票要綱の制定に関し、提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。	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）において示されているとおり、お尋ねの運営協議会の設置要綱の制定や提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、道路運送規等を通じて当該旅客運送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）」を並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していてるところである。	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知事は期待できない。 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たに変わりはない。	C	松江市においては、当初既存のタクシー事業者も多く存在し、自治体による福祉輸送サービスを実施されている等の理由から、運営協議会の設置に至らなかったが、現在は、運営協議会の設置について対応を検討しているところであると承知している。 運営協議会に係る事務は「自治事務」であり、既に示されているとおり運営協議会を設置するか否かについては、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。 国土交通省では、改正法の施行に当たり、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、必要に応じて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していてるところである。個別具体的な事業については、地方公共団体や最寄りの運輸支局等とよくご相談いただきたいと考えている。 なお、本制度については、平成18年10月に運用が開始されたものであり、国土交通省としては、地方運輸局による説明会を引き続き実施するとともに、制度の適切な運用を図るため、関係機関と連携して遺憾フォローアップをして参りたい。	NPO法人ボランティアセンター宮古原	国土交通省
120350	自家用貨物自動車の運輸開始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。	北海道において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3次提案にも同様の特区申請を行い、国土交通省と数回に亘るやり取りを行いましたが、残念ながら時期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、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、自家用乗用自動車に準じたような規制緩和をすること。	本道農業は、WTO体制の下で、米など農産産物価格が下落を続け厳しい経営環境にさたされており、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、例えば、車検期間を延長し、自家用乗用自動車に準じたような規制緩和をすることにより、冬期間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キロ未満が全国平均の85%を占めております。つまりましては、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。	1. について、交通運政総合分析センターの調査による43台の整備不良事については車種・用途を限定したものではない。 2015年の事故発生時点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1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ており、自家用乗用自動車は報告義務の対象とされていないが、このデータによって管轄庁の事故データ等に表れない車両故障トラブルも多く存在することを示したところである。なお、事故防止に係る適切な点検整備の必要性は、自家用・事業用ともに同様であると考える。 2. 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、限度化・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. 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、限度化・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。	C	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」を存在する」と断定されたのか理解できません。「道切な点検整備の必要性」について、何の異議もありません。私たちは、抵抗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。 1. について、貴運政より「質問のあった車輌脱落事故について回答したもの。これまでの貴運政から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、大型車の車輌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同等の安全性が担保されたものと判断し、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。 2. 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、不慮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. 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」を存在する」と断定されたのか理解できません。「道切な点検整備の必要性」について、何の異議もありません。私たちは、抵抗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。 1. について、貴運政より「質問のあった車輌脱落事故について回答したもの。これまでの貴運政から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、大型車の車輌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）を含めた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によって、事故防止に係る適切な点検整備の必要性は、自家用・事業用ともに同様であると考える。 2. 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	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りず、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もいたしたい思います。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。	右提案主体の意見について回答されたい。	C	以下、当方からの説明の繰り返しとなる部分もあるが、改めて回答する。 ・自動車には、使用頻度や走行距離によって劣化の度合いが異なる部品も存在するが、走行しなくても劣化する部品も用いられていることから、走行距離が短いことのみをもって自動車検査証の有効期間を延長することはできない。 ・農業用で使用される貨物車を他の貨物車と分ける方法について、貴同盟のご提案にある方法では、農業者が「所有」していることは確認できても、その「用途」が農業用に限られていることを確認することはできず、用途を農業用に制限することは極めて困難であるとされる。農業用で使用される貨物車を他の貨物車と分けて取り扱うことは困難である。 ・「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」において行った、自家用貨物自動車（車両総重量8トン未満）を含めた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によって、事故防止に係るような不具合が確認されており、現状の有効期間の妥当性は十分に検証されている。 ・この結果、自家用貨物自動車（車両総重量8トン未満）について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現に得ている。 ・自動車の不具合による交通事故や環境問題は、自身のみならず第三者に影響を及ぼすものであることは、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現に得ている。 ・自動車の不具合による交通事故や環境問題は、自身のみならず第三者に影響を及ぼすものであることから、公道を走行する自動車について、公道を走行する自動車についての現行規制は妥当なものであると考えている。	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たいする障害となっている。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、近傍特定会員が使用、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るうと、全国のカーシェアリングオペーションを「使用の本拠の位置」と認可頂きたいのが、本提案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「障害に関しレンタカー型カーシェアリング特区」が公表されて、車庫証明の弾力的認可を提示していが、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障害となっている。 ②現実に車庫証明を提出し、管轄警察署の判断を待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所管理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許可発生的上の推進として、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「現自書」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貸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、自家用自動車の道路交通を管理を行うと共に、より適正な貸渡しの実施を図る観点から要望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	国土交通省としては、道路運送法に基づく貸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、自家用自動車の道路交通を管理を行うと共に、より適正な貸渡しの実施を図る観点から要望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	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のに該当する少定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率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。	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のに該当する少定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率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11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、既に全国各地で多種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、具体的な割引額や賃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。	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11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、既に全国各地で多種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、具体的な割引額や賃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。	D	1について 一般貸切旅客自動車運送事業においては、多数の旅客を代表する者が運行内容を明示した上で事業者と予約契約を締結し、大型バス車両を使用して社約的な範囲を移動するためにご運送が行われる形態が一般的であるが、一般乗用旅客自動車運送事業においては、流し・迂待ちの車両を呼び止める、電話による呼び出しを行う等通常の輸送の運賃に行われ、乗車定員4～5人の乗用車を使用して比較的狭い範囲を移動する個人的な需要のために運送が行われる形態が一般的である。 このように、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おいては、運送契約の形態や使用される車両が大きく異なっていることから、それぞれの事業において一般的に使用される事業用自動車の運転に着目し、関係法令においては用いられている「乗車定員11人以上」を基準として異なる事業区分として整理しているところである。 2について 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おいて、輸送の形態等の違いに鑑み、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て、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り、これを変更することは困難である。	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
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となっており基本運賃については現状の制度ではいると思うが、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バウン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」「母・祖割引」「学習塾等子供送迎パス」「一定距離設定料金」等、など貴国の高齢者の利便性・夜間の女性・子供の安全性を考える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できるしタクシーの業準率を上げることで利潤は低くても増益できる可能性は高い。一人一人でいう事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深刻でいへ方である。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現状。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こりのこされている。現実タクシーの「流し」時間一等待時間も増えている現状の中でタクシーの将来的利用価値は現状のままでは深刻でいへ方である。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。	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、子どもや訪問介護者等への割引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。	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運送事業者の管理能力を有していることが、明確に回答されたい。 1. 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ことができない。 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。	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運送事業者の管理能力を有していることが、明確に回答されたい。 1. 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、検討し回答されたい。 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ことができない、検討し回答されたい。 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疑問である。また、外輪による判断については、路線バス貸切バス、ジャンボタクシーと一般の自家用ヤ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、差別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は、輸送の形態等の違いに鑑み、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て、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が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は、外輪からこれをタクシーと区別することが困難であるとともに、貸切バス事業者にとってもタクシー部門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運送事業者の管理能力を有していることが、明確に回答されたい。 1. 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ことができない。 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疑問である。また、外輪による判断については、路線バス貸切バス、ジャンボタクシーと一般の自家用ヤ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、差別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は、輸送の形態等の違いに鑑み、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ことであり、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ことはできないことから、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、最低乗務自動車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一般乗用旅客自動車運送事業の許可ジャンボタクシーを運行することは、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なるが、適正な競争の条件を確保する観点から適切でない。 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は、外輪からこれをタクシーと区別することが困難であるとともに、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比べ、運行形態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ことであり、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ことはできないことから、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、最低乗務自動車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、前回回答でお示したとおり、貸切バスタクシーについては、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点検及び緊急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うための体制を維持、確保することで十分な事故発生防止策を講じていることから、貸切バスタクシーの運行の

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	措置の分類・の見直し	措置の内容・の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	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・機微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、道路運送法の適用であり、未登録の車両の通行を認めること。	横浜港では、本港の中枢施設である本牧ふ頭B-C 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、荷主企業や総合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に比較すると、荷場の駅から港や工場、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、現状国でも、ターミナル用足の高速部は、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、当該道路を道路法（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にあふ区間であり、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道路は閉鎖です。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をしっていますが、現実的には域内の倉庫等を利用すう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B-C 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運搬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、道路を道路することなく未登録の車両の通行を求めるものです。	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。	D		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（車検済み乗引車＋車検基準に達しない乗車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。 ・デザイン上違しない基準は宮ガラスが無いこと、ウィンカーが無いこと、ドアが施錠であること、バリアフリーなど事業用バスとしての基準である。	・観客湊出点及び各商業地間を繋ぐ電動トラムにより起伏体の回遊性を高め、活性化する。 ・北谷町内特定エリアにおいて、商業・観光エリアの車道で電動トラムを、乗客から料金を徴収して運行させる。 ・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との工夫が、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活用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。	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るかどうかは、別表のとおりである。 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53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、事業地内は公的な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要望である。補足資料の車輌図面等で必要最低限保安はわけはなくならい装置・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		原則として、一般交通の用に供する場所は、道路運送車両法第２条５項の「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、慎重組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。	1062020	北谷町、コーデック株式会社	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経減率の見直し	航行援助施設利用料に関する告示	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経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経減率の区分として、最大離陸重量が「1.5トン未満、及び1.5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運送後の離島住民からの貨物機能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経減率を見直す。 （1）重量区分：1.5トン未満→1.7トン未満 （2）経減率：1.5トン未満を1.6分の1と決定していたものを、1.7トン未満まで1.6分の1とする。	採算性の厳しい本邦の離島航空路線に就航するダッシュ８は、住民の利便性等等要に応じた機種として使用しているが、大手航空会社の運送に伴う地元からの貨物機能要望への対応から1.5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と、降雪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、適度の負担とならないようにな、新たな重量区分の設定及び経減率の見直し支援するものである。	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）の提案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制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、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上適用を受けるためのものであります。本来においては、複数の離島生活路線を控え、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搭乗中型機（33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の貨物機能要望により1.5トン未満を優かに外れる機材の使用）に合う制度となるよう見直し支行ちものでありますので再検討を要請します。	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）の提案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制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へべき負担割り当て、現在の我が国の国際航空に係る航援料は、生該動物を踏まえた上で例外なく均等な料金を設定しているとろである。 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ことにも、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年国交国第1570号（改正）、包括旅行チャーターの取扱いについて（平成18年国交国第2375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離陸・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は？。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、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は？。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。 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。	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臨変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ご国際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. 貴客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―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. 貴客の回答に「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会えば、問題ないとの理解で良いか、確認し回答されたい。		C		3. 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、輸送力等をご国際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の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年国交第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. 国内線においては、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。	C		<1. に対する回答> 1. 我が国は国際民間航空条約（以下、「シカゴ条約」という。）の締約国であるところ、シカゴ条約第５条第２項後段において、不定期飛行について有償又は貸切で旅客、貨物又は郵便物の搭込又は積卸が行われる国は、検査、条件又は制限を課すことができることとされている。これを受けて、航空法第130条の２において、定期、不定期を問わず外国の国籍を有する航空機が日本との間で有償運送をする場合には、国土交通大臣の許可が必要である旨規定されている。外国の国籍を有する航空機による包括旅行チャーターは、同条の適用を受けることになり、本通達において、同条の許可に係る審査基準を定めているものである。 2. また、我が国の航空運送事業を経営しようとする者は、航空法第100条の航空運送事業の許可が必要とされており、チャーター便の運航は航空運送事業の一形態であるため、許可の審査基準の一つである同法第101条第１項第２号に定められた航空運送事業の遂行上適切な計画を有することを満たしている旨の判断についての指針として、本通達を定めているものである。 ＜2. に対する回答＞ 1. シカゴ条約上、航空業務に関しては、定期航空業務及び不定期航空業務の２つに分類されているが、それぞれについての定義はない。ただし、ICAOの国際航空運送に関するマニュアルにおいて、定期航空業務は、一般公衆向けに販売され、スケジュールを定めて規則的に運航する航空運送業務、不定期航空業務は、定期航空業務以外の商用の航空運送業務と説明している。 2. 臨時便は、繁忙期に定期航空業務を補完する形で運航するものであり、定期航空業務の一部であると考えられる。 3. チャーター便は、不定期航空業務のうち有償で航空機を貸切り運航するものである。 ＜3. に対する回答＞ 二国間航空運送については、国内線と異なり、定期便の地点・輸送力等をご国際航空協定で定めている。これに対し、二国間航空協定で取り扱われない不定期便において、航空会社が直接個人旅客に座席を販売する場合には、定期便と同様の運航を認めることとなり、その結果、二国間航空協定の脱法行為となるおそれがあるので認められない。 ＜4. に対する回答＞ 1. 航空会社が直接個人旅客に座席を販売することをどう規制するかについては、各国にゆだねられており、個人販売を全く禁止することも、自由に許すことも、各国が決定することができることとされている。ただし、一般的に各国においてもチャーター便は貸切運航であることから、個人販売は許容されていないものと思いている。 2. チャーター便の運航には、発地国と着地国双方の許可を受けることが必要であることから、仮に相手国が国際旅客チャーター便において航空会社による個人旅客への座席の直接販売を認めたとしても、日本が当該許可を与えない限り、航空会社が直接個人旅客に座席を販売する運航形態は認められないこととなる。	1037040	北九州市	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・内容の再掲	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
120450	航空機を使用した公益事業の規制緩和（航空法による「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ことにて、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運滞なく収集し、適切な森林保護施策に寄与する。 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、捜索救援、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年度補関農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大臣収益に充当を求めた。 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」の回答を得た。 既存国民空活のモデルである米国航空法（FAR PARTS 91と135 には、自家用操縦士が双用機関等との連携による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、自己の用に供する航空機を1機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おり、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、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」とあるが、「該当」するか否かの判断は、「事業」に該当するのであれば、とあるが、該当活動が「事業」に該当しないとされる場合には、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「有償運航」には該当せず「無償の運航」であると解釈してよいか、判断を示されたい。 2. 貴省回答に、米国では同様のケースで「不定期の運航」のことであるが、不審関係を確認されたい。また、事業であれば、日米関係上、取扱いが異なっているとのことであるが、それに対する貴省の見解を示されたい。 4. 貴省が見解として「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、「不定期1年以内日付け 自動車交通局 家整局」においては、ガリンペ、道路運行料金及び駐車場料金は、「有償」と解されない。 同様の考え方であれば、本提案について、「有償」で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。	C	1. 貴省回答で、「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とあるが、提案に係る運送は、「事業」ではなく「慈善的活動」と認められるものであるとあるが、「事業」ではなく「慈善的活動」と認められるものであるとあるとのことであるが、提案に係る運送は、「事業」ではなく「慈善的活動」と認められるものであるとあるとのことであるが、提案に係る運送は、「事業」に該当しないとされる場合には、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「有償運航」には該当せず「無償の運航」であると解釈してよいか、判断を示されたい。 2. 貴省回答で、「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とあるが、提案に係る運送は、「事業」ではなく「慈善的活動」と認められるものであるとあるとのことであ