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	再検討要請への対応に関する意見	措置の分類、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、地域経済を活性化できる。 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52条、同法施行規則第28条第2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項で「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」に規則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、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、既存の賃貸す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、当該住宅の敷地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値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、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、既存の賃貸す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（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」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、通達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、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、既存の賃貸す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		公営住宅法第44条第1項の規定により、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ことは、公営住宅の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					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、等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観点に基づき、60歳未満の障害者も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って障害者の高優賃・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・障害者の相互理解を経た／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7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住宅を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「等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					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（ハイハ等）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、専任水防団の公務にもみなされるよう「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 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（ハイハ等）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、専任水防団の公務にもみなされるよう「専任水防団の公務範囲の明確化」を図る。 消防力の整備指針第3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、消防団に同様な公務災害が補償されず、また その際に不慣れ要している。 同じ公務を遂行しながら消防団と専任水防団で、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。 なお、第3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。	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。規章市水防団員（６２１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月の部局方整備局の要望時においても大きな問題となった。 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。規章市水防団員（６２１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月の部局方整備局の要望時においても大きな問題となった。 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、明確な基準が必要であるとの意見に賛成する。 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。	C		水防法における水防とは、水災を管視し、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の遂行はもとより、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期間であり、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、明確な基準が必要であるとの意見に賛成する。 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3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		水防に係る公務は範囲が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。	青省より「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、検討して回答願たい。	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上集積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幅以内での同穴地上集積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上による工事縮小のスマート化。 建築主への工事費用の軽減 工事交通渋滞の緩和により 渋滞産業の経済性の向上と排気ガスによる環境問題排除 ｺﾝﾊﾞｲﾝｽｺｰﾌﾟ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 下水道の普及率がかなく 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 早期復旧に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		提案のような独立方法は、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個別に行うものであり、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			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新に充実・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許加し、指路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料とになるものについては許可していると ころである。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料とになるものについては許可していると」とある のを理由に許可されたい。 提案主体からの意見につき検討し回答願たい。	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。	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新に充実・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許加し、指路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。	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損ねることがく、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損ねることがなく、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いよいと解してよいか回答願たい。 提案主体からの意見につき検討し回答願たい。	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。	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との新規カウント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、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新に充実・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許加し、指路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新に充実・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許加し、指路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ｎウェ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もの」とある。「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い、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。 提案主体からの意見につき検討し回答願たい。	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能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能を活用した広告のほか、提案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限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の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が回答されたい。	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	再検討要請への対応の分類・の見直し	再検討要請への対応の内容・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
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81か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、未だ課題は状態であり、今後も事業的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」「運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 ㈱ 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		貴職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。	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、現在のお用許可を取り消して、同協会がバス停上屋を貴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4号から第8号までで適用し、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」として登録された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。	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」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、地域の限れない（ひろい）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、短期的では無用語等でなかなかなじみ、新たな広告媒体として地域活性および広告産業の育成に繋がるとの観点から認める、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につなげる。	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開道版で、それに地域振興要素を加えたもの。	提案理由 岩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道路上で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										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」への幼い頃の記憶を人間を通じて蘇えさせるとともに、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31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いえるサッカーボールを道路上に描くことより、「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ご家族向けのチラシ（印刷物）が宣伝し、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嵩（な）ってしまうならいっそ「紙化」の方が多（増）のれる。 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）	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、パンフレット等を期待する声や「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、道路法による規制以外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、自動車専用道に対して、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、自転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。											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、足場に広告幕、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来の「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や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財など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、無償買で設役にした景観を改善し、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資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「景観窓」の許認可の手続きを経る。	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。回答にあるように規模（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」の効果&モチ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1条に、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こころです。 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、茅葺き屋根を採用した古民家を復元し、宿泊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、様々な豊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こそが、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。 代替提案: ・定建築物敷地間距離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、ﾗｲﾌｼｪｲﾊﾞｯｸﾌｧｱ機能の設置など	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	再検討要請への対応の方向性	再検討要請への対応の内容	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
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。	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、茅葺屋根を茅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素材を再生し、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運営性を鑑み、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た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、ﾗｲﾌｼｪﾙﾀｰﾌｧﾌｧｰ機能の設置など	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）が明かでないため、特定行政庁の判断で認められない状況ですが、特定行政庁の判断で認めていただけるでしょうか。	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審議会に諮るなど、適切な手続きを経た上で、その他の区域については関係市町村の同意を得ればよいとされている。	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、制度的な問題で始げが発生し、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、防火安全対策の為の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階建て以下の場合には、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」によると、延べ床面積が3,000㎡以下であるものが多く、3階建て以上であるため木造化が出来ない公共施設が3施設もあったとかった。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			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1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1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、おかずく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、糞尿のみ取りが不要で、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。	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環境庁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。	本工産地であり「オガくず・木屑」が大量に排出される地域地域にて、オガくず廃棄物の有効利活用を図ることができる。上屎処理ユストは、オガくずを使った「バイオトイレ」として則減されま、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、産業界にとっても質明な方法といえる。	D	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」が設置可能とされ設置されたが、下水道処理区域内の住宅については、生活雑排水も「合併浄化槽設置」で下水道処理区域工事が進行中であるが、そのうち事身共金が個人的に右行現在にもあるのにも無即かさず、1、期前にしている。 下水道処理区域内でも「バイオトイレ」は本工産地であること、生活者消費者、産業界にとっても質明な方法にいえる。	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では、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			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 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1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1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 の方でし屎処理をトイレ、水を使わないで完全処理できる「バイオトイレ」を本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、そのうち事身共金が個人的にも行現在にもあるのにも無即かさず、1、期前にしている。 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素材を再生し、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。	本工産地であり「オガくず・木屑」が大量に排出される地域地域にて、オガくず廃棄物の有効利活用を図ることができる。上屎処理ユストは、オガくずを使った「バイオトイレ」として則減されま、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、産業界にとっても質明な方法といえる。	D	第3次提案までの回答の通り、下水道法に定める処理区域では、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屎尿についても、下水道により排除・処理を行うことにて事業計画を定め、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 兼用住宅含）は、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して、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、介護食などを経験をする。デイの利用者が調理になったら、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、じゃ浴室を使用し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。	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場合の条件に適合するのに限って建築を許容している。福祉条件を一律に規制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とで支障となることから現行法令は、ただし、例示の店舗については、当該地域の環境を害するおそれがないものに限って建築することが必要と考えるが、一般住人が利用すれば、基準法上は問題は外来使用とされ、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	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、規工演物性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貴答されたい。	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7条の3、建築基準法施行令第14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、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項の規定に拠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7条の3及び建築基準法施行令第14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勧告等の事務処理の権限の制限を撤廃する。ともに、現在は東京都知事の権限とされている建築物等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、既に権限移譲を受けている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所管区域に属する証明書交付及び図面閲覧区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。	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保障されない、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なわれなければなります。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、提案事項の趣旨は、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。	提案の趣旨について特区として対応することは不適切であるが、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、遠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、地域の実情や意向に即した結分が行われるなど、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。	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、画一的な運用とならないよう市街化を促進する恐れがないことを、農家民宿については、全国的に想定される代表事例には営えないことから、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。	D	「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。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	「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こともあり、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			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、吉田川支水源と言う豊かで美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、農業については、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望者を募り、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・風呂等を増改築しての民宿、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、施設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としていただきたい。 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。	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、画一的な運用とならないよう市街化を促進する恐れがないことを、農家民宿については、全国的に想定される代表事例には営えないことから、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こともあり、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	再検討要請への対応の方針、の意見	措置の内容、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	措置の分類、の意見	措置の内容、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
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。	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、文教地区として開発を目指す。	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、文教地区として開発を目指す。 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				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。	国土利用計画法による事後届出は、投機的な地取引や地価高騰のおそれがなくなったところで、国土利用計画法による事後届出を義務付けない。	知事が投機的な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。	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を抑制するために義務付けられているものだが、本提では、鳥瞰にみたように地価が下落し、土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、本来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土地の土地取引を一層停滞させることにも、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															
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増大な数になっており、現行法では仮ナンバーが必要となる。その数ヶ月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、車体へ取り付けるの要があり、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、コストの軽減が見込め、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、すなわちピ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特殊以外について、対象となり得る埠頭、回送業者等の変更を提案し、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も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、同様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、どのような取で検討を行うのか、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、原則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、番号標の耐久性や既落問題については支障が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、連絡会施設等を通じてアンケート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、少なくとも特区で検討できないか。 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、全国的な規制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提案しようと考えております。 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、仙台塩釜港の特区で提案する段階ではないと考えます。 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で安心取れるので、提案の分類は「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以上のような簡易約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10万台を超えること」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、市民会議を背景とした自治体からの要請があれば、その地域の「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見成があれば、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																1103030	堺子市	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受け確保できない場合であって、地域の協議会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、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T20.0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流入世帯の居住が多く見ています。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には、私たちの住む香芝では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通に連成されます。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き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、スクールバス・タクシー事業者などに対する指導でも、地域の関係者が必要性について自覚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るところである。 子育て支援として、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り、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は除かず）であっても、乗り下り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子育て・保育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、ご提案の趣旨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考えられる場合については、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扱いとすべきである。 2. 乳幼児等の子どもの移動時間帯は、保護者の仕事等の都合により、子どもを送迎することが頻繁ケースが多く想定される。そのような幼児期、保育園から帰宅するケースに限定すれば、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対するこれまでの取り組みのサービスはあっても、運ぶ事で利用者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子育て・保育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、本提案の趣旨は、「一律の制度の廃止」ではなく、「知恵の判断により届出を不要とする」ものであり、地価の急激な上昇等が生じた場合には、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、国民全体のための限られた資源であり、公共の福祉の観点で、適正に、利用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最大限忠実に従い、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時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確保を図っている。 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、全国及まわ）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ついては、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、複数の法令に基き許可・届出等の要否の教示だけでなく、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（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補ついているものである。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。 現在は勧告して地価上昇が見られる県であっても、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、地価動向知何にかかわらず、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。	C		1．移動円滑化基準への適合義務について、一般乗用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に形で、一般乗合旅客自動車運送事業として使用する場合、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14条第1項に基づき、既存車両として、努力義務によるものではないか、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時点について、所管の運輸局に相談した結果、現行の運用時点の認定基準には合致しないものの運用時点の対象にはならないのことだった。そのため、一般乗合旅客自動車運送事業として使用している車両を、現行の運行形態は継続不可能になるため、バリアフリーの ありさま 国の基本方針に沿って、高齢者・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14条第1項に基づき、既存車両として、努力義務によるものではないが、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。	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14条第1項に規定する「新たにその事業の用に供する」車両には当たらず、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、保護の為3年一律の基準として定めていることも、他、運行の態様等により基準により難い特別の事情がある場合には、移動円滑化基準の適用除外制度を設けていることも、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事業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、事業の流用に当って 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. 事業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、本件における事両を新規に導入する場合には、道路除外に該当する解して良いか。 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は平成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」となっている趣旨は何か。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は示されるのか、又は現行法規による解釈なのか（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時所運行許可は不の通達で規定されるのか、さらに10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9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。	D		1．2及びイについて 車両の「流用」とは、一時的な需要の増加等によりある事業の事業用自動車が不足した場合に、事業者が兼営する他の事業の事業用自動車を当該事業の事業用自動車として使用することもいうものであり、本件ご提案のように現在道路運送法第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を許可期限到来後に一般乗合旅客自動車運送事業に使用する場合はこれにあたらないものである。 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の移動円滑化基準への適合義務については、既にお示ししているとおり、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14条第1項に規定する「新たにその事業の用に供する」車両には当たれず、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、事業用自動車の流用については、輸送の安全及び旅客の利便を確保する観点から、上記の通ク一時的な需要の増加等による事業用自動車が不足した場合に限られるものとすることとしており、この場合には、あらかじめ事業計画変更の届出を要することとしている。また、ご指摘の通達においては、この通ま、地域公共交通会議の協議結果に基づく場合等に一般乗合旅客自動車運送事業の事業用自動車と他の一般旅客自動車運送事業に係る事業用自動車との併用を認めることとしているところであるいずれにせよ、現行の制度下で提案の趣旨を実現することは可能であると考えられることから、本件ご提案については引き続き運輸ク運輸支局等にご相談頂きたい。 3.について ある車両が適用除外に該当するか否かは個別具体的に判断すべきものと考えており、本件車両を新規に導入する場合についても、地形上の理由により移動等円滑化基準に適合する自動車の走行が物理的に困難な路線を走行する場合等真にやむを得ない場合であると認められる場合には、適用除外となる余地があるものと考えている。	1033010	練馬区	国土交通省
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4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よる車両については、移動円滑化基準に適合させなければならない。③また、保険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。	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区の事業は、15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、他自治体等へ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条化できないとき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（兼行）した上で、福祉輸へ運送について、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、この構造によりリフトを使って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。	移動円滑化基準への適合義務の適用時点について、所管の運輸局に相談した結果、現行の運用時点の認定基準には合致しないものの運用時点の対象にはならないのことだった。そのため、一般乗合旅客自動車運送事業として使用している車両を、現行の運行形態は継続不可能になるため、バリアフリー法第14条第1項に規定する「新たにその事業の用に供する」車両には当たれず、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、保護の為3年一律の基準として定めていることも、他、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ことも、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事業の普及を進めて参りたい。	1. 貴省回答に「運送事業者が兼営する他の事業の事業用自動車を当該事業の事業用自動車として使用することもいうものであり、本件ご提案のように現在道路運送法第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を許可期限到来後に一般乗合旅客自動車運送事業に使用する場合はこれにあたらないものである。」とあるが、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の移動円滑化基準への適合義務については、既にお示ししているとおり、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14条第1項に規定する「新たにその事業の用に供する」車両には当たれず、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、事業用自動車の流用については、輸送の安全及び旅客の利便を確保する観点から、上記の通ク一時的な需要の増加等による事業用自動車が不足した場合に限られるものとすることとしており、この場合には、あらかじめ事業計画変更の届出を要することとしている。また、ご指摘の通達においては、この通ま、地域公共交通会議の協議結果に基づく場合等に一般乗合旅客自動車運送事業の事業用自動車と他の一般旅客自動車運送事業に係る事業用自動車との併用を認めることとしているところであるいずれにせよ、現行の制度下で提案の趣旨を実現することは可能であると考えられることから、本件ご提案については引き続き最寄りの運輸支局等にご相談頂きたい。 3.について ある車両が適用除外に該当するか否かは個別具体的に判断すべきものと考えており、本件車両を新規に導入する場合についても、地形上の理由により移動等円滑化基準に適合する自動車の走行が物理的に困難な路線を走行する場合等真にやむを得ない場合であると認められる場合には、適用除外となる余地があるものと考えている。	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法と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受け確保できない場合であって、地域の協議会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、浜田市が誕生し、総合人口約6万人を擁する、人口減少傾向にある過疎地域である。②浜田市の交通は、公共交通機関が衰退し、市民の足の確保が困難な状況もあり、交通条件が極めて厳しい。③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6人程度で、運賃収の主な甲斐財無もあり、旧弥栄・金城町の場合、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入浦所等の治療目的で定期的に通院等を強いられている。 ②このため、過疎地域の中でも特に交通条件が厳し地域で、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、運営協議会の合意なくても、事業の登録がなされる特区を創設する。	③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3に増加し、運営協議会の合意形成も困難な状況にある。 ④スクール路線もJRバスの撤退で、石見交通のみで、公共交通のない地域が多くなっている。また、JRの1日の運行本数が1日平均7台程浜田市内への新たなバス運行もなく、 ⑤10月以降、利用者の生活に支障が生じたが、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。また制度状況が厳しく対応が困難。だから、NPO等が極互扶助で支援する必要があるわけで、浜田市が提案に固執を行い、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。	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、旅客運送業以外の場合であっても、地域の関係者が必要性について自覚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、地域の関係者で組織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は、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「運営協議会で議論すべきものと考える」という対応は、地域の貴省の考えを示されたい。 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。 3. 設置要綱の制定に際し、提決に関する事項も含め、主導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。 4. 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、運営が進まない場合や判断基準の明確化を図り、進捗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場合には、国土交通省として、運輸支局等を通じて自治体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説明し、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）を示すとともに運営協議会の円滑な設置・運営が進まない場合等に関係自治体に対し、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、地方公共団体や事業者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。	浜田市においては、当初タクシー事業者から反対の意向があったこと等を踏まえ運営協議会の設置に至らなかったが、運輸支局が浜田市や市内のタクシー事業者と調整を行い、現在は、運営協議会の開催に向けての準備段階にあるものと承知している。 運営協議会に係る事務は「自治事務」であり、既にお示しし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・運営が進まない場合等に関係自治体に対し、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、地方公共団体や事業者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。	1055010	NPO法人いきいき倶楽部	国土交通省

12 国土交通省 （特区第10次 最終回答）

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	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の提案が伴っている場合に、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しかたがって、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、障害者で動き会員制としている。 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、かつ生活保護対象者であって、生活、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と考える。 ⑤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頻度である。 ⑥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、低所得者を対象とする場合に、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区が必要である。	本道路運送は、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台以上の農業機械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、大きなコストを負担となっております。北海道は半年が冬期間で、限られた期間内で車検を行うしたがって、残念ながら時期切れで申請が間に合わせられましたし、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月の提案と結通を踏まえて同様の特区申請を行います。	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台の整備不良事について車種・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、自家用貨物自動車の車検期間の車検期間は1年間とされており、大きなコストを負担となっております。 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. 石垣業主体の意見につき検討し回答されたい。	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「運営協議会で議論して、できないことになる」の、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」を通知等によって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、協議が開かれたのちとして取り扱う)ことの理解で良いか。確認し回答されたい。 4. 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. 石垣業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た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から要請があれば一定期間内に運営協議会の開催を義務づけ、決定も開催者による参加とするなど手続の理解で良いか。確認し回答されたい。 なぜか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)」を送付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。 ご提案の内容については、運営協議会で議論すべきものと考える。	1. 貴省については、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. あわせて石垣業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。	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、既に法示し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吉恵	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間は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月の提案と結通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台以上の農業機械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、大きなコストを負担となっております。北海道は半年が冬期間で、限られた期間内で車検を行うしたがって、残念ながら時期切れで申請が間に合わせられました。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月の提案と結通を踏まえて同様の特区申請を行います。 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. 石垣業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. 石垣業主体の意見につき検討し回答されたい。	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、自動車所の進歩などを勘案し、国民に安心 に新たな安全だけの確保できるよう、定行期間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。 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。 2. 「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。 2. 国土交通省は、「基礎調査検討会」において、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増加で長い実車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実車用で使用している自家用貨物自動車の車輌数実態調査は、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ことを踏まえ、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。	再提案された内容は、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ません。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	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ません。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。 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考えるため、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1トン未満）を含めた車齢経過別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、車両故障に至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1トン未満）については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観点を現に得ている。 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観点を踏まえ、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ではカーシェアリング全国展開にた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、近隣特定会員が使用、返却、保管をする事から「自動車の本拠の位置」に該当、単なる「保管場所」ではない。保管場所証明申請書の住所が道路扱にあるうえ、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「障害に関しハンタター型カーシェアリング特区」が公にされて、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たする支障となっている。 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ター型カーシェアリング特区」の全国展開認可は、かた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。	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（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うと等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（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うと等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（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うと等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。	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と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」「一定距離運賃料金」等。と言う意図の高齢者の利便性・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とできるしタクシーの業率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の利用価値は現状のままでは深刻でいバーカ 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」時間一客待時間も増えている現状の中でタクシーの将来の利用価値は現状のままでは深刻でいバーカ 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、子どもや お年寄りに対する割引、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。 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、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最低乗務員数を緩和することができない、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 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でなく、 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。	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」の定義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	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」の定義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11年10月26日国自旅第103号)通達で示しているところであり、また、現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り、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。	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103号)通達で示しているところであり、また、現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り、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人以上とされている。	一般貸切旅客自動車運送事業者は、定員11人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、個人や少グループなどへと変化していないにも関わらず、10名前後のグループによる移動を提供すべき貸切バスの制限は非常に厳しくある。小グループ向け貸切サービスの提供できるようにする。 一般貸切旅客自動車運送事業者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、グループにとる需要が喚起され、現状では、いわゆるジャンボタクシー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実施していたのには、小回りかつきき易く対応できる「名指度かち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限定行為は別行なるのと考えられる。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などの思われる。	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、路線バス貸切バス、ジャンボタクシーと一般の自家用サ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規制区分とし、それぞれに適した制度を構築し、定着していくことこである。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は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、外観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と競争することになり、貸切バス事業者にとってもタクシー競争に陥ったりな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最低乗務員数を緩和することができない、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 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でなく、 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、路線バス貸切バス、ジャンボタクシーと一般の自家用サ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では、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、最低乗務員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、貸切旅客自動車運送事業者の管理能力を有していることは、事故の発生状況、自動車所の進歩などを勘案し、国民に安心 に新たな安全だけの確保できるよう、定行期間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。 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。 2. 「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。 2. 国土交通省は、「基礎調査検討会」において、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増加で長い実車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実車用で使用している自家用貨物自動車の車輌数実態調査は、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ことを踏まえ、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. 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、最低乗務員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 お示したとおり、営業区域ごこの最低乗務員数制度については、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点及び帰庫時の車両点検等の適切な運行管理を行う、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、確保すると 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、監査の強化に伴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。	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、最低乗務員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 お示したとおり、営業区域ごこの最低乗務員数制度については、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点及び帰庫時の車両点検等の適切な運行管理を行う、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、確保すると 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、監査の強化に伴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. 最低乗務員数について、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. 貴省は、日々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、少なくとも一緒、5台で最低乗務員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第三部では、最低乗務員数が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、最低乗務員数が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われるが、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、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われるが、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. あわせて石垣業主体の意見についても回答されたい。	C	本提案は、営業許可を持っている同一地域における少子タイ的な営業所を設定している。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。利用者の便宜図るためには、できるだけ身近な所に拠点を設けが必要あることから、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。	C	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め契約を締結し、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提案のとおりであるが、一般乗用旅客自動車運送事業においては、流し や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違いに着目し、関係法令において用いられている「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、上記のとおり異なる事業区分として整理し、それぞれに適した制度を構築していることろである。国土交通省としては、同一の輸送の形態について異なる基準での参入を認めることは適切でないと考えており、異なる基準の例として、それぞれの制度における輕過点を示しているのであって、これらの点は乗車定員と直接結びつくものではない。 3について 運行管理者については、輸送の形態に応じた運行管理者資格者証を有していれば、同一の営業所における兼務は可能となっているところである。 4について これまでお示ししているとおり、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、定着していくところであり、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3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10万台ごとの他の営業区域では、1万人に1台の営業所を配置する必要がある。	タクシーの営業所を設置するためには、5台以上の車両を配置する必要がある。しかし、都市周辺地域や山間部では、利用頻度も低く、5台を配置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、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。	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。	都市周辺部、山間部の高齢者は、交通手段が無（高立 を傾向にある。都市周辺部をネットワークだし、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人営業所を設ける地域は、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、タクシーは呼吸検査機を設置する。さらに、遠に1台は、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う。1人営業所として認められる要件も、5年以上無事故を継続し、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する。さらに、申請時3年間無事故無違反であることを条件とする。	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最低乗務員数を緩和することができない、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 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でなく、 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することを提案している。タクシー事業は、労働集約的な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。運転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	—	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することを提案している。タクシー事業は、労働集約的な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。運転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、最低乗務員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 お示したとおり、営業区域ごこの最低乗務員数制度については、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点及び帰庫時の車両点検等の適切な運行管理を行う、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、確保すると 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、監査の強化に伴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。	1109340	社団法人21世紀ニューービジネス協議会、社団法人日本ニューービジネス協議会連合会	国土交通省

5 / 7 ページ

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	再検討要請に対する回答の分類の番号	再検討要請に対する回答の内容の番号	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	再意見に対する回答の分類の番号	再意見に対する回答の内容の番号	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般すると、荷場の配から港や工場、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、現状国でも、ターミナル用道の高速部は、港へ出入りするトレーラーの集中による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、本地埠頭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。	在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にあふれ区間であり、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ているいますが、現実的には域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。	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（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＋車検基準に適しない乗車引客車で構成されるグループ）の道交法上の道路走行を可能とする。 ・デザイン上適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、ドアが開放であること、バリアフリーなど事業用バスとしての基準である。	・観客湾出点及び各商業地間を繋ぐ電動トラムにより観光様の回遊性を高め、活性化する。 ・北谷町内観光エリアにおいて、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、デザイン的にも美しさや、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。	C		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については、当該規格条文を示されたい。 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間違、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、事業地内は公的は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証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	原則として、一般交通の用に供する場所には、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には、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。	C	原則として、一般交通の用に供する場所には、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には、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保安基準の適合性の確認ができず、そもそも当該車両を公道で走行させるために基準緩和の措置の必要性があるか否かが判断不可能である。したがって、具体的な車両の仕様を確定した上で保安基準の適合性、保安基準第５条による基準緩和等について沖縄総合事務局又は当省に相談願きたい。	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	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区域をいう。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」１５以上の航空機 ア．国内飛行 ａ１～４００ｋｍ　１あたり ９５０円 ｂ ４０１～８００ｋｍ １あたり １，１８０円 ｃ ８０１ｋｍ～　１あたり １，６７０円 「二」１５未満の航空機及び１５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１５未満の航空機　：４分の１を乗じた金額 ｃ １５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「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、重量区分及び経減率を見直す。 （１）重量区分：１５トン未満→１７トン未満 （２）経減率：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。	C		我が国の航行援助施設利用料（以下「航提料」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ります。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提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、航提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提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Ｔ５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 を行うものでありますので再検討を要請します。	C		我が国の航行援助施設利用料（以下「航提料」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、航提料設定に当たって、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金額を割り当てられ、現在の我が国の国際航空に係る航提料は、当該観念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、ご質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		1. 貴客の回答の通りであれば、チャーター便については、提案者のいう羽田一金浦間を含め、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		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、羽田一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することとなり、定期便の地点、輸送力等をニ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. 貴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、貨物又は郵便物の積込又は積卸が行われる国は、規制、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・輸送力等をニ国間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。	1037030	北九州市	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区域をいう。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」１５以上の航空機 ア．国内飛行 ａ１～４００ｋｍ　１あたり ９５０円 ｂ ４０１～８００ｋｍ １あたり １，１８０円 ｃ ８０１ｋｍ～　１あたり １，６７０円 イ．国際飛行 ａ１００以上 一律　２０７，７００円 ｂ １５～１００未満 一律　１８０，０００円 「二」１５未満の航空機及び１５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民空会社就航において高いハードルとなっている。そこで、国際便の地域間度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） ・１５未満・・・１２０円 ・１５以上１００未満・・・１８０,０００円 ・１００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公租課金の国際定期便就航を促進し、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：１１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：１１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：１１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（LCC）が設立され、韓国籍国でもプロペラ機を活用した航空会社がスタと誕生している。北九州市は、日本・韓国・中国の３都市で地域国（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、国内線運航路と同様の航続距離である。国際航空に係る公租公課の負担に伴うこの地域的特性が活かせない状態であり、ＹＪＣ等交流の拡大に対して高いハードルとなっている。	C																				
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・国際国第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よって、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よって、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。	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ニ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。	C		1. 貴客の回答の通りであれば、チャーター便については、提案者のいう羽田一金浦間を含め、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. 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. 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		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、羽田一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することとなり、定期便の地点、輸送力等をニ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年国交国第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. 貴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、貨物又は郵便物の積込又は積卸が行われる国は、規制、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・輸送力等をニ国間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・の具体	措置の内容・の具体	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落なく収集し、速やかな森林保護活動に資する。 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。 我が国航空法のモデルである米国航空法（FAR PART91 §61.113 には、自家用操縦士が飛行機関等との連絡による操縦教練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、「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の、確認に回答されたい。 1. 提案者による、米国では同様のケースで「事業」に該当するのかどうかを、ご教示願いたい。 2. 日米間で、「事業」の解釈に違いがあるとの、それに対する貴省の見解を示されたい。 4. 貴省が規定している「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3月31日付け 自動車交通局家課長」においては、ガソリンポ、運搬連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」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」に該当するかどか、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、「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されているが、「事業」とは、「慈善的活動」と認められるものであるとされている。 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（