管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	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」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事業管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220010	公有水面埋立法の埋立免許取得条件の要件の加筆	公有水面埋立法（大正10年法律第57号）	公有水面埋立法の埋立免許取得条件の要件の「其ノ埋立ニ因リテ生ムル利益ノ程度ガ損害ノ程度ヲ超ユルコト」に「当該都道府県投票によって同意を得る事を要する」事項を加える。	公有水面埋立法の埋立免許取得条件の要件の「其ノ埋立ニ因リテ生ムル利益ノ程度ガ損害ノ程度ヲ超ユルコト」に「当該都道府県投票によって同意を得る事を要する」事項を加える。 輔港埋立で架橋計画は、県道整備事業であるが、その事業費の負担者である広島県民の意思を反映させるために、直接その必要性を問う県民投票を行われる様、条項を加筆する。 提案理由：現在、広島県福山市耕町において、十分な議論と同意のないまま、「公有水面ニ関シ権利ヲ有スル者」の完全同意を得ず、「其ノ埋立ニ因リテ生ムル利益ノ程度ガ損害ノ程度ヲ超ユルコト」との理由で埋立て免許申請がなされ、又それを阻止する為の行政訴訟提訴が行われております。「耕港埋立て架橋」問題をめぐり揉を分裂、県議させる事態が進行している。そもそも「耕の まちづくりをして行くか」を発端に始まっており、その解決手段の一つとして「埋め立て架橋」計画として浮上したもので推進派や反対派迄「危機感」は共有しており、その解決手段を巡って、町を分裂させ、耕の無形文化財や世界遺産級と言われる貴観を破壊するような計画や争いは、本末転倒であり、自殺行為に等しいと考えます。 代替措置：推進、反対の立場に拘らず、耕町民や福山市民、広島県民が、耕の清の歴史を知り、広く深い視野を持ち、未来志向で、皆が非対立の立場で「みんなのためにどうしたらいいでしょうか？」の気持ちで協力して、広く世界から問題解決出来る計画案を募集し、競争奨励会を開催して、県民投票にて決定する。	C	I	公有水面埋立ての免許に際しては、法律の規定等により出願内容の告示・縦覧による利害関係者からの意見の申し出、地元市町村長の意見の聴取及び関係行政機関の意見の聴取などの手続きにより、様々な関係者の意見を聞いた上で、それらを踏まえ免許権者が適正に判断しているところ。 本提案の趣旨は、広島県が行うある特定の公共事業に対して、県民の意思を直接反映させたいと考えたものと思われるが、個別の事業に対する要望を法律に盛り込むことは適切ではないと考える。 なお、現状でも、免許権者が埋立て免許の可否を判断するにあたり、住民投票を実施することを妨げているものではなく、必要があれば実施は可能なものと考える。	C	I		耕の清り・サンライズプラン	I0130660	個人	国土交通省
1220020	ダム湖の有効利用	河川法第24条 河川法第26条	河川区域内の土地（河川管理者以外の者がその権限に基づき管理する土地を除く。を占用しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。 河川区域内の土地において工作物を新築し、改築し、又は除去しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。	湖面に筏等を浮かべ、その上を風地、広場、建物の建設、道路、ヘリポート、滑走路などに使用、常時水没しない周辺部分はそこへの導入路や付帯施設の建設に当てる。ダム湖の有る過疎地では、平坦部が少ない、その住民にとって、ダム湖は過疎を誘発又は加速させた負の遺産でしかなく、取られたものとして利用する事すら思い浮かばなかった。同時に高冷地であったり同が多いなどの特徴があり、特定の産作物にとっては好条件で栽培できる場所でもある。運動場、イベント広場、ヘリポートなど高規格な必要とする モノを移設すれば、地域の他の土地を転用し有効利用が はかれる。道路滑走路などは災害を受けにくく、低予算での建設も可能である。 規制の撤廃	C		河川は公共用物であることから、水面を含むその敷地の利用は一般公衆の自由な使用に供されることが原則である。しかしながら、鉄道橋や道路橋等河川敷地への設置が必要やむを得ないものの他、一般公衆の利用を促進するための公園や運動場等に限り、河川管理上の支障を及ぼさないよう適切な維持管理及び占用料了神における用施設の撤去等が将来にわたって担保されていることが可能であることから、原則的に、第3セクター含めた公的主体にし、占用を認めている。 また、ご提案のような河川区域内への工作物の設置は、①河川区域内への設置が必要やむを得ないことと治水上又は利水上支障がなく、かつ、他の工作物に影響を与えないこと②河川の自由使用を妨げないことを国説の土地利用の状況、景観自然的、社会的環境を損ねないことを等の条件を満たす場合に限り設置を認めることとしている。 ただし、具体的に許可するかどうかについては、それぞれの河川管理者が、個別に河川管理上の支障を勘案して判断している。			C	I										
1220030	行政が持っているデータなどを指定管理者制度の対象となるよう緩和すべきである。	地方自治法第244条 地方自治法第244条の2	街区基準点及び当該データなどを指定管理者制度の対象とするよう緩和すべきである。 ・指定管理者制度において管理を行わせることができるのは、地方自治法第244条の2において、「公の施設」とされていることから、数値情報である基準点情報や、データーとして保管されている地質データなどは、指定管理者制度の対象外であると考えられる。「公の施設」の定義は地方自治法244条。 ・そこで、行政が持っているデータなどを指定管理者制度の対象となるよう緩和すべきである。	<行政資産（データ）の管理について> ・様々なデータが当初の目的を達成した後、適切に管理されていない。 ・データを加工することにより、商品価値と高いものとなる可能性がある。 ・民間との連携により、行政コストをかけずに、適切なデータ管理とサービスを提供する。 ＜街区基準点について> ・国土交通省で設置された街区基準点については、その後の管理が不十分で保安上も設置されたままであり、その管理を各市町村が受けることについて事前の承諾がないまま設置された。 ・当市としては、民間事業者からとアリングをしたところ、その基準点があることは非常に有益であり、今後も適切な管理を行って頂く旨の要望がされた。 ・しかし、基準点の管理には費用も伴うことから今後の取り扱いに対して苦慮している。 ・行政資産（データなど）を民間会社に指定管理者制度を活用し、今まで眠っていた行政資産に付加価値をつけて民間に提供することにより、行政の収入増加と質の高いサービスの提供を図る。	E		街区基準点及び当該データの管理の民間委託が可能かについては、個別法で規定されている。 測量法上は、測量計画機関の長が使用承認の申請内容を把握し承認を行う体制が確保されていれば、街区基準点及び当該データの管理の民間委託は可能である。 なお、街区基準点は「公の施設」に該当しないため、指定管理者制度の適用はない。	1. 委託を受けた民間企業が街区基準点の測量成果、測量記録及び測量機の利用者に対し、料金を取ることができないと回答されたい。 2. 民間企業やNPO法人が「測量計画機関」となることができるか回答されたい。 3. 民間企業やNPO法人が街区基準点の測量成果、測量記録及び測量機を所有することができないか検討されたい。 4. 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	E		測量法上からの回答は以下のとおりである。 1. 料金徴収等について測量法に直接の規定はないが、測量法では測量成果等を広く利用させることにより、測量の重複を除くことを目的としていることから、その料金徴収等についてはそれを妨げることがないように留意しなければならない。 2. 民間企業やNPO法人が「基本測量及び公共測量以外の測量」を計画する場合に、測量法第45条の届出を行い、国土交通大臣の指定を受ければ公共測量に準ずる測量として測量計画機関となることは可能であるが、この手続では街区基準点に関して測量計画機関となることはできない。 3. 国や市区町の財産処分について測量法が関知することこうではないが、測量法では民間企業やNPO法人に公共測量の測量成果等の所有権が譲渡されることにより、測量法に規定する公共測量成果としては位置づけられないものとなる。		E		1175110	上越市	総務省 国土交通省
1220040	土地利用基本計画策定に係る国への協議の廃止	国土利用計画法第9条第10項、第14項	都道府県が土地利用基本計画を策定又は変更する場合には、国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。	都道府県が策定する「土地利用基本計画」は、策定及び変更の際に国土交通大臣への協議・同意が必要であるが、この手続きを廃止し、必要以上の国の関与は廃止すべき。	【実施内容】 国に対する同意を要する協議が廃止されることにより、必要以上の関与が排除され、都道府県の自主的かつ効率的な計画策定が可能となるほか、地方の特色ある計画計画に基づく取り組みが期待できる。 【提案理由】 土地利用基本計画の策定においては、上位計画である「国土利用計画」を基本として策定することが法第9条第1項によって定められており、これを遵守して策定するものであるから、当然に、国土利用の基本理念は反映されると言える。個別規制法についても、当然に各法律に基づいて作成する個別計画の整合を図りながら作成するものであり、さらに、改めて国への協議を行い、同意を得る必要はない。 国土交通大臣への協議・同意を規定する現行制度は、都道府県の責任や能力を軽視した必要以上の国の関与であり、地方分権改革の推進を図り、地方で行うべきことは地方で行うことができるよう制度の見直しをすべきである。	C		土地利用基本計画の策定及び変更においては、上位計画である国土利用計画（全国計画、都道府県計画）を基本として作成するとともに、個別規制法についても、各法律に基づい作成する個別計画の整合を図りながら作成しており、その上さらに国への協議・同意を要するのは必要以上の関与と考える。 また、土地利用基本計画の5地域区分のそれぞれに対応する個別規制法の地域・区域には、都市計画区域の指定に際しての国土交通大臣への協議・同意等のように国の関与を要するものや国立公園等のように国が指定するものがあり、都道府県が定める土地利用基本計画の5地域区分と国の関与を要する個別規制法の地域・区域との間に矛盾が生じないよう国と調整を図っておく必要がある。 さらに、5地域区分の変更等が決定されると国の関関もこれに即して土地利用規制等の措置を講ずることが求められ得ることから、土地利用基本計画の策定・変更の影響についてより幅広い観点から国との調整が必要である。 以上のことから、土地利用基本計画の策定・変更に関し国への協議等を廃止することは困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C		土地利用基本計画の策定及び変更においては、上位計画である国土利用計画（全国計画、都道府県計画）を基本として作成するとともに、個別規制法についても、各法律に基づい作成する個別計画の整合を図りながら作成しており、その上さらに国への協議・同意を要するのは必要以上の関与と考える。 「国への協議等を廃止したとして、土地利用基本計画の策定及び変更時における国との協議・同意等のように国が指定するものがあり、都道府県が定める土地利用基本計画の5地域区分と国の関与を要する個別規制法の地域・区域との間に矛盾が生じないよう、5地域区分の策定・変更等が決定される国の関関とこれに即して土地利用規制等の措置を講ずることが求められ得ることを等から、県境を越えた幅広い観点で国との調整が必要であると考える。 2. 第2の中で「国土形成計画」とあるが、「国土利用計画法（以下「法」という。）」の誤りであると考えられるが、法第7条で規定する国土利用計画（都道府県計画）は、国土利用の基本構想など国土の利用の将来像を示す計画である。一方、土地利用基本計画は、国土利用計画を基本として定められる即地的な計画であり、国土利用計画とはその内容及び性格を異にしている。また、法第9条第10項に規定する土地利用基本計画策定の際の国との「協議」とは、相互に矛盾が生じないよう調整することを意味するものであり、国が一勧告のように国と都道府県との意思の合致が義務的に担保されない制度では、上述のような役割を果たすことはできないものと考える。 以上のことから、土地利用基本計画の策定・変更に係る国への協議等を廃止することは困難である。				1008200	広島県	国土交通省
1220050	地方土地開発公社の業務範囲の拡大	公有地の拡大の推進に関する法律第17条　公有地の拡大の推進に関する法律施行令第7条	公有地の拡大の推進に関する法律第17条第1項第2号に基づいて行う土地開発公社の業務は、住宅用地等の造成事業及び造成地について事業用借地権を設定し、当該造成地を業務施設等の用に供するために賃貸する事業とされている。	土地開発公社は、「公有地の拡大の促進に関する法律」第17条により、公社が自ら当該土地に住宅を建築し、販売することはできない。また、住宅供給公社の設立は、「地方住宅供給公社法」第8条においては、人口50万人以上の市に限定されているため、住宅供給公社の設立もできず、住宅需供及び広報活動ができないことから、小規模な市において、宅地促進のために住宅供給することが必要と認められる場合には、土地開発公社における業務を拡大し、公社が売却する住宅等宅地と合わせて住宅受注の販売広報活動を可能とする。	D		分譲にあたっては、地域経済への波及効果の観点から町内業者による建築が望まれる。一方、販売促進のためには、各業者がモデル住宅を建設し購入希望者に販売していく必要がある。この場合、土地開発公社は、宅地販売しかできないことから、建築業者が土地を購入し、自己資金でモデル住宅を建設する必要があるが、地元業者の資金力不足や建築単価の問題で町外の大手業者には太刀打ちできない。 このため、地元業者の育成と地元への経済効果が見込めるよう、公社が土地を保有したまま、地元建築業者とタイアップして、地元業者限定の住宅予算地を設定し、宅地と住宅受注販売活動をセットで行う。たとえば、様々な建築業者の施工方法をパンフレットでPRし、公社の土地を業者と使用貸借契約を締結した上で、完成迄中構造見学会などの開催もしたい。この際、建築途中までの債務は建築業者負担とする。	地方土地開発公社が造成した土地を売却する目的で発行するパンフレットに、民間の建設業者の情報（各社概要や施工方法等）を無償で掲載することは現行で可能か回答されたい。	D		民間の建設業者の情報は一義的には建築物に係る情報であるが、土地と一体となった建築物について購入希望者に対し情報を提供することは土地の販売を促進するとて必要であると解せられるため、当該情報をパンフレットに掲載することは土地開発公社の業務の一環と言える。また、掲載について無償又は有償のいずれを選択するかは土地開発公社の経営判断による。したがって、ご指摘の内容は現行で可能である。	D			1190900	鬼北町	総務省 国土交通省
1220060	公営住宅の払い下げ要件の緩和	公営住宅法第44条第1項、公営住宅法の一部を改正する法律等の運用について（平成8年8月30日付建設省住総発第135号住宅局長通知）	公営住宅法第44条第1項の規定による公営住宅の譲渡の対象団について、「入居者（団地を形成している場合においては、原則としてその全戸の入居者）がその譲受けを希望しており、かつ、譲渡の対価の支払能力があること」を追加すべきである。	平成8年8月30日付け、住総発第135号、都道府県知事及び住宅局長通達で「ホ 入居者（団地を形成している場合においては、原則としてその全戸の住居者）がその譲渡受けを希望しており、かつ、譲渡の対価の支払い能力があること」と承認要件を追加している。ところを他の要件と同様に、通達地であることによって入居者がその譲渡を希望しており、かつ、希望する入居者が適正な対価を支払う意思があること」等として、条件を緩和する措置。	D		公営住宅等の譲渡総分承認基準（平成8年8月30日付建住総発第135号住宅局長通知第五）1（二（ハ）において、団地を形成している場合においては、原則として全戸の入居者の譲受けの希望が必要としているのは、将来、建替え等の計画や管理等に支障が生ずる可能性があるため、原則として一団地又は一ブロックを単位として処分することとしているものである。このため、戸別分譲しが可能で将来の計画、管理等に支障が生じない場合には、現行でも譲渡可能と考えられることから、個別の案件については、地方整備局に十分御相談いただきたい。 また、入居者が譲渡の対価の支払い能力があることを要件としているのは、地方自治法との整合性も勘案し、地方公共団体の財政の運営上、譲渡に当たって適正な対価が支払われることを担保するためであり、仮に同要件を「適正な対価を支払う意志があること」とした場合であっても、事業主体としては適正な対価の支払いを受ける必要があるため、何ら意義はないものと考えるいずれにせよ、個別の案件については、地方整備局に十分御相談いただきたい。			D											
1220070	公設集合賃貸住宅募集管理業務の一元化	公営住宅法第2条第16号、第22条～第25条、 地方住宅供給公社法施行規則第13条 地方住宅供給公社法第28条 独立行政法人都市再生機構業務方法書第42・64・65条	公営住宅は、憲法第25条の趣旨にのっとり、国民生活の安定と福祉の増進に寄与することを目的として、住宅に関する低額所得者に対し、国は地方公共団体が協力して、低廉な家賃で供給するとされている。このため、入居者の決定、明渡請求等の公営住宅の管理については、公平な立場で合理的な判断が求められることから、公営住宅法において、地方公共団体は基本的に自治体が直接管理代行する地方住宅供給公社（以下「公社」という。）に委ねるとしているが、入居者の決定に当たっては、事業主体が原則として公募し、入居者候補者等すべてを希望者の中から公正な方法で選考することを定めている。 「公社は、地方住宅供給公社法に基づき、住宅の不足の著しい地域において、住宅を必要とする勤労者に適合建築の長期分譲住宅を供給することを目的として地方公共団体の出資に基づき設立される法人であるため、公社が建設等を行う賃貸住宅は、公共性を有するものである。このため、公社の賃貸住宅の入居者の決定等の管理は、公平立場から適切に判断することができる公的主体が行うことが必要であり、地方住宅供給公社法施行規則第13条以下において、入居者の決定等に当たっては、公社が原則として公募し、賃借人の資格を有する者のうちから公正な方法で選考することを定めている。 「都市再生機構が管理する住宅については、多軸ニュータウンに開発、募集管理業務のうち募集に係る団地案内業務及び関係管理業務について民に外部委託していることろであるが、入居者の決定に関しては、公共性を考することから、独立行政法人通則法第28条の規定に基づき民法上の法人が認可している独立行政法人都市再生機構業務方法書第42条以下において、賃借人を機構が原則として公募し、賃借人の資格を有する者のうちから公正な方法で選考すること等を定めている。	東京都多摩ニュータウン地域内における都営、公社、機構各住宅の団地を取りまして、公設集合賃貸住宅募集管理体制の一元化を図り、地域の実情に即して、高齢者の助力、精験を生かすことのできる地域のまちづくりNPO法人が募集維持管理業務を受託できるようにする。	C		地域を再生し活き活きとしてまちをつくるためには、子供が親から独立しても、住み慣れたニュータウンの中で生活でき、また、高齢者が安心してニュータウン内で生活できるよう、子世帯と隣接して居住できるなど、世帯に応じた住み替えがニュータウン内でできるような施策が必要であり、そのためには、ソーシャルミックス（年齢や職業、所得水準などが異なる人々が、同じ地域でともに交流して暮らせるようなまちづくりのこと）の考え方を導入して、年齢、所得、世帯構成等のバランスのとれたコミュニティの形成を図っていく必要があります。例えば、高齢化が進んだ団地については、空き家の募集に当たっては、若年ファミリー世帯など高齢者世帯以外の世帯の入居を促進し、団地や団地周辺地域の活力の維持、向上に努めることが重要です。これを実現するためには、都営、公社、機構各住宅の団地を取りまして、東京都住宅局、東京都住宅供給公社、独立行政法人都市再生機構から募集から維持管理まで一貫して担当することができる地域のNPO法人に、募集、維持管理業務のアウトソーシングを行うことによって、多摩ニュータウン地域における公設集合賃貸住宅管理の一元化を行うことです。この効果としては、次の三つがあげられます。①多摩ニュータウン住民自らの手によるまちづくりと地域活性化を図ることができる。②高齢者の能力を生かし、持続づくりと生きがいづくりに貢献することができる。③縦割り行政を打破し、地域の実情に見合ったアウトソーシングを行うことにより行政等の経費の削減をはかることができる。ちなみに平成19年3月末現在の多摩ニュータウン区域における公設集合賃貸住宅数は約25，400戸である。																						
1220080	土地利用基本計画策定に係る国への協議等を廃止すべきである。	国土利用計画法第9条第10項、第14項 地方自治法第245条 地方自治法第245条の2 独立行政法人都市再生機構業務方法書第42・64・65条	公営住宅法第2条第16号、第22条～第25条、 地方住宅供給公社法施行規則第13条 地方住宅供給公社法第28条 独立行政法人都市再生機構業務方法書第42・64・65条	公営住宅法第2条第16号、第22条～第25条、 地方住宅供給公社法施行規則第13条 地方住宅供給公社法第28条 独立行政法人都市再生機構業務方法書第42・64・65条	公営住宅法では地方住宅供給公社（以下「公社」という。）及び都市再生機構（以下「機構」という。）の賃貸住宅は、各制度の性格と公共性を考し、その管理については、地方公共団体が直接行うのではなく、公社や機構に委ねるとしている。 「国土全体において適正かつ合理的な土地利用を図るためには、県境を越えて一体として森林地域や自然公園地域等を設定する必要があり、土地利用基本計画の策定・変更の影響についてより広域的な観点から国との調整が必要である。 また、土地利用基本計画の5地域区分のそれぞれに対応する個別規制法の地域・区域には、都市計画区域の指定に際しての国土交通大臣への協議・同意等のように国の関与を要するものや国立公園等のように国が指定するものがあり、都道府県が定める土地利用基本計画の5地域区分と国の関与を要する個別規制法の地域・区域との間に矛盾が生じないよう国と調整を図っておく必要がある。 さらに、5地域区分の変更等が決定されると国の関関もこれに即して土地利用規制等の措置を講ずることが求められ得ることから、土地利用基本計画の策定・変更の影響についてより幅広い観点から国との調整が必要である。 以上のことから、土地利用基本計画の策定・変更に関し国への協議等を廃止することは困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C		土地利用基本計画の策定及び変更においては、上位計画である国土利用計画（全国計画、都道府県計画）を基本として作成するとともに、個別規制法についても、各法律に基づい作成する個別計画の整合を図りながら作成しており、その上さらに国への協議・同意を要するのは必要以上の関与と考える。 「国への協議等を廃止したとして、土地利用基本計画の策定及び変更時における国との協議・同意等のように国が指定するものがあり、都道府県が定める土地利用基本計画の5地域区分と国の関与を要する個別規制法の地域・区域との間に矛盾が生じないよう、5地域区分の策定・変更等が決定される国の関関とこれに即して土地利用規制等の措置を講ずることが求められ得ることを等から、県境を越えた幅広い観点で国との調整が必要であると考える。 このように、土地利用基本計画は国土全体における適正かつ合理的な土地利用の確保のため、土地利用に関する地域・区域の設定について一体的な調整を図るための計画である。当該計画の策定・変更に係る国への協議等は必要不可欠であり、これを廃止することは困難である。この点を十分に理解されたい。				1008200	広島県	国土交通省
1220090	住宅非営利活動法人多摩ニュータウン再生機構	公営住宅法第2条第16号、第22条～第25条、 地方住宅供給公社法施行規則第13条 地方住宅供給公社法第28条 独立行政法人都市再生機構業務方法書第42・64・65条	公営住宅は、憲法第25条の趣旨にのっとり、国民生活の安定と福祉の増進に寄与することを目的として、住宅に関する低額所得者に対し、国は地方公共団体が協力して、低廉な家賃で供給するとされている。このため、入居者の決定、明渡請求等の公営住宅の管理については、公平な立場で合理的な判断が求められることから、公営住宅法において、地方公共団体は基本的に自治体が直接管理代行する地方住宅供給公社（以下「公社」という。）に委ねるとしているが、入居者の決定に当たっては、事業主体が原則として公募し、入居者候補者等すべてを希望者の中から公正な方法で選考することを定めている。 「公社は、地方住宅供給公社法に基づき、住宅の不足の著しい地域において、住宅を必要とする勤労者に適合建築の長期分譲住宅を供給することを目的として地方公共団体の出資に基づき設立される法人であるため、公社が建設等を行う賃貸住宅は、公共性を有するものである。このため、公社の賃貸住宅の入居者の決定等の管理は、公平立場から適切に判断することができる公的主体が行うことが必要であり、地方住宅供給公社法施行規則第13条以下において、入居者の決定等に当たっては、公社が原則として公募し、賃借人の資格を有する者のうちから公正な方法で選考することを定めている。 「都市再生機構が管理する住宅については、多軸ニュータウンに開発、募集管理業務のうち募集に係る団地案内業務及び関係管理業務について民に外部委託していることろであるが、入居者の決定に関しては、公共性を考することから、独立行政法人通則法第28条の規定に基づき民法上の法人が認可している独立行政法人都市再生機構業務方法書第42条以下において、賃借人を機構が原則として公募し、賃借人の資格を有する者のうちから公正な方法で選考すること等を定めている。	東京都多摩ニュータウン地域内における都営、公社、機構各住宅の団地を取りまして、公設集合賃貸住宅募集管理体制の一元化を図り、地域の実情に即して、高齢者の助力、精験を生かすことのできる地域のまちづくりNPO法人が募集維持管理業務を受託できるようにする。	C		公営住宅法では地方住宅供給公社（以下「公社」という。）及び都市再生機構（以下「機構」という。）の賃貸住宅は、各制度の性格と公共性を考し、その管理については、地方公共団体が直接行うのではなく、公社や機構に委ねるとしている。 「国土全体において適正かつ合理的な土地利用を図るためには、県境を越えて一体として森林地域や自然公園地域等を設定する必要があり、土地利用基本計画の策定・変更の影響についてより広域的な観点から国との調整が必要である。 また、土地利用基本計画の5地域区分のそれぞれに対応する個別規制法の地域・区域には、都市計画区域の指定に際しての国土交通大臣への協議・同意等のように国の関与を要するものや国立公園等のように国が指定するものがあり、都道府県が定める土地利用基本計画の5地域区分と国の関与を要する個別規制法の地域・区域との間に矛盾が生じないよう国と調整を図っておく必要がある。 さらに、5地域区分の変更等が決定されると国の関関もこれに即して土地利用規制等の措置を講ずることが求められ得ることから、土地利用基本計画の策定・変更の影響についてより幅広い観点から国との調整が必要である。 以上のことから、土地利用基本計画の策定・変更に関し国への協議等を廃止することは困難である。	提案に対する回答は、特区・地域再生として不可とし、法の建前論に終始して、特区と提案の趣旨を全く理解しない官僚的議会答弁である。多摩ニュータウンは国策で一つの都市として計画され、その施設計画の一環としての住宅計画の中で、各住区毎に都営、公社、公団住宅がバランスよく配置されており、各法律の目的を地域の中でうまくミックスして のまちづくりをしているのである。ところが、入居以来36年が経ち、開発主体だった都、公社、機構は開発主体者としての役目から撤退し、地域の主役である市民が地域を総会的に経営する時代になった。その一つの形がNPOである。NPO法制定の時代的背景を国土交通省はよく認識してほしい。	C		1，2及び3について 多摩ニュータウンのような大規模な賃貸住宅においても、公営住宅法（以下「公社法」という。）及び都市再生機構（以下「機構」という。）の賃貸住宅の募集管理業務のうち事実行為（募集行為、申込みの受付、入居決定等の通知行為、維持修繕行為等）については、事業主体、公社及び機構（以下「事業主体等」という。）以外の者に対し、外部委託することは現行においても可能であり、NPO法人を含め、いかなる者に外部委託するかは、公営住宅については、それぞれの地方公共団体の自治事務として、または公社及び機構の賃貸住宅については、それぞれ独自の事務として、国等の関与なしに、各所管庁の判断で行うものであり、各住区毎に都営、公社、公団住宅がバランスよく配置されており、各法律の目的を地域の中でうまくミックスして のまちづくりをしているのである。ところが、入居以来36年が経ち、開発主体だった都、公社、機構は開発主体者としての役目から撤退し、地域の主役である市民が地域を総会的に経営する時代になった。その一つの形がNPOである。NPO法制定の時代的背景を国土交通省はよく認識してほしい。	事業主体、公社及び機構が、当該賃貸住宅における募集管理業務のうち事実行為を適切に運営しうると判断したNPO法人へ事業主体等毎に個別に外部委託することについて、国の規制はあるのか回答されたい。	私共の提案は、構造改革特区の二つの基本理念を踏まえて、多摩ニュータウンを公設集合住宅特区にすることである。平成14年6月国民の間から住生活の実現を図るため、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策について定めた住生活基本法が施行されたが、提案はこの新しい国の施策に沿うものである。国は本法に基づき基本的な計画として住生活基本計画（全国計画）を閣議決定したが、回答はこのような新しい流れを全く無視し、自治事務などと言い訳を持ち出して、都などと協議しと回答してきた。今一度構造改革特区と住生活基本法の基本理念、国の意思を理解したうえでの議実な回答を期待したい。	D		事業主体、公社及び機構（以下「事業主体等」という。）が、当該賃貸住宅における募集管理業務のうち事実行為（募集行為、申込みの受付、入居決定等の通知行為、維持修繕行為等）のみについて、当該事業行為に係る業務を適切に遂行できる能力、資力等を有する者と事業主体等ごと個別に判断したNPO法人へ事業主体等ごと個別に外部委託することについては、国の規制はないのか。	I130110	特定非営利活動法人多摩ニュータウン再生機構	国土交通省

管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	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」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220080	下水道法における排水設備等立入検査の民間開放	下水道法第13条第1項	公共下水道管理者は、その職員をして排水区域内の他人の土地又は建築物に立ち入り、排水設備、特定施設、除害施設その他の物件を検査させることができる。ただし、人の住居に使用する建築物には、あらかじめ、その居住者の承諾を得なければならない。	下水道法第13条所定の工事などの排水設備等への罰則付立入検査権限を民間に授権するため、以下のように改正する。 「公共下水道管理者は、公共下水道若しくは流域下水道の排水区域内の他人の土地又は建築物に立ち入り、排水設備、特定施設、除害施設その他の物件を検査させることができる。ただし、人の住居に使用する建築物には、あらかじめ、その居住者の承諾を得なければならない。」	「下水道法は第13条において、工事などの排水設備等への罰則付立入検査を定める。この権限は民間に授権することは困難とされている。 しかし、この権限は、居住者がある場合には その事前承諾を得るものとされうる。検査拒否の罰則も20万円以下の罰金に過ぎず、民間に授権したとしても無害は考えにくい。 罰則付調査権は、調査妨害の同意に基づく一種の任意調査とされ、実力により実施する強制調査ではない。また、その罰則「調査妨害罪」は公務執行妨害罪の補充的規定であるとされるが、本体である公務執行妨害罪では民間事業者が客体となり得るのに、補充的規定である調査妨害罪では民間事業者を客体とする法特例措置ができないというのは直ちには首肯し得ない、そもそも、反証となる民間授権立法例も多数存在する。 こうした点からすれば、罰則付調査権が民間授権できないという解釈にはその根拠に強い疑問がある。 下水道関係業務は既に大部分が民間委託されているところ、包括民間委託を進めるためにも、下水道法第13条の立入調査権限を民間に授権できるのねとし、下水道管理者のほか民間事業者も立入検査を行えるものとすべきである。」	C		下水道法第13条による立入検査は、人の住居に使用する建築物に立ち入る場合を除き、事業権等の同意が得られない場合においても、強制的に他人の土地又は建築物に立入り、排水設備等を検査することができる強力な権限を下水道管理者に認めているものである。 この立入検査は、検査を拒み、妨げ、又は忌避したものに対して罰金刑を科することにより、その行使が担保されている強制的なものである。 従って、民間事業者に下水道法第13条を根拠とする立入権限を付与することは適切ではないと思料する。	土地の使用者の承諾を条件に、公共下水道管理者の職員以外にも排水区域内の他人の土地又は建築物に立ち入り、排水設備、特定施設、除害施設その他の物件を検査させることができるようにすべきである。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	D		先の回答で述べた通り、下水道法第13条による立入検査は、人の住居に使用する建築物に立ち入る場合を除き、事業権等の同意が得られない場合においても、強制的に他人の土地又は建築物に立入り、排水設備等を検査することができる強力な権限を下水道管理者に認めているものである。 同条に基づく立入検査は、検査を拒み、妨げ、又は忌避したものに対して罰金刑を科することにより、その行使が担保されている強制的なものであるため、このような権限を民間事業者に付与することについては、適切ではないと考えられる。 ただし、再検討要請の中で挙げられているように、相手方の任意の協力を待ってなされる立入検査等については、法律の規制がなくとも行うことは可能であり、民間事業者に委託することについても特段の制限は置かれていないところである。	D					10011400	個人	国土交通省
1220080	下水道法における排水設備等立入検査の民間開放	下水道法第13条第1項	公共下水道管理者は、その職員をして排水区域内の他人の土地又は建築物に立ち入り、排水設備、特定施設、除害施設その他の物件を検査させることができる。ただし、人の住居に使用する建築物には、あらかじめ、その居住者の承諾を得なければならない。	下水道法第13条所定の工事などの排水設備等への罰則付立入検査権限を民間に授権するため、以下のように改正する。 「公共下水道管理者は、公共下水道若しくは流域下水道の排水区域内の他人の土地又は建築物に立ち入り、排水設備、特定施設、除害施設その他の物件を検査させることができる。ただし、人の住居に使用する建築物には、あらかじめ、その居住者の承諾を得なければならない。」	「下水道法は第13条において、工事などの排水設備等への罰則付立入検査を定める。この権限は民間に授権することは困難とされている。 しかし、この権限は、居住者がある場合には その事前承諾を得るものとされうる。検査拒否の罰則も20万円以下の罰金に過ぎず、民間に授権したとしても無害は考えにくい。 罰則付調査権は、調査妨害の同意に基づく一種の任意調査とされ、実力により実施する強制調査ではない。また、その罰則「調査妨害罪」は公務執行妨害罪の補充的規定であるとされるが、本体である公務執行妨害罪では民間事業者が客体となり得るのに、補充的規定である調査妨害罪では民間事業者を客体とする法特例措置ができないというのは直ちには首肯し得ない、そもそも、反証となる民間授権立法例も多数存在する。 こうした点からすれば、罰則付調査権が民間授権できないという解釈にはその根拠に強い疑問がある。 下水道関係業務は既に大部分が民間委託されているところ、包括民間委託を進めるためにも、下水道法第13条の立入調査権限を民間に授権できるのねとし、下水道管理者のほか民間事業者も立入検査を行えるものとすべきである。」	C		下水道法第13条による立入検査は、人の住居に使用する建築物に立ち入る場合を除き、事業権等の同意が得られない場合においても、強制的に他人の土地又は建築物に立入り、排水設備等を検査することができる強力な権限を下水道管理者に認めているものである。 この立入検査は、検査を拒み、妨げ、又は忌避したものに対して罰金刑を科することにより、その行使が担保されている強制的なものである。 従って、民間事業者に下水道法第13条を根拠とする立入権限を付与することは適切ではないと思料する。	土地の使用者の承諾を条件に、公共下水道管理者の職員以外にも排水区域内の他人の土地又は建築物に立ち入り、排水設備、特定施設、除害施設その他の物件を検査させることができないと解釈されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	D		先の回答で述べた通り、下水道法第13条による立入検査は、人の住居に使用する建築物に立ち入る場合を除き、事業権等の同意が得られない場合においても、強制的に他人の土地又は建築物に立入り、排水設備等を検査することができる強力な権限を下水道管理者に認めているものである。 同条に基づく立入検査は、検査を拒み、妨げ、又は忌避したものに対して罰金刑を科することにより、その行使が担保されている強制的なものであるため、このような権限を民間事業者に付与することについては、適切ではないと考えられる。 ただし、再検討要請の中で挙げられているように、相手方の任意の協力を待ってなされる立入検査等については、法律の規制がなくとも行うことは可能であり、民間事業者に委託することについても特段の制限は置かれていないところである。	D					30023400	市場化テスト推進協議会	国土交通省
1220090	下水道処理区域内における、し尿処理装置を付加した便所を設置する場合の処理区域内ピンポイント除外	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。	本提案は第9次、10次申請で回答を待っているが、現実には規制的な責任の運用は不可能な状態である。ゆえに、下水道処理区域を変更する方法の一つとしてバイオラックストイレ※1設置するスペースのみ」を処理区域からピンポイント除外する場合の考え方、除外の範囲等、具体的な手続き方法を教えて欲しい。 バイオトイレは都水用のトイレ問題を解決でき、水質の向上にも貢献でき、環境問題等、社会的効果もあるので規制緩和の具体的方法を文面で示して欲しい。	本提案は第2次、3次、9次、10次提案で回答を裁いているが、下水道処理区域内の便所には浄化槽上、水洗便所以外の便所は設置出来ないの具体的な方法を文面で示して欲しい。第9次回答で「バイオトイレは建築基準法上、汲み取り便所として扱いますよの回答に頂いても、便所方式の者択一を改め、0回答の趣旨を前進させ、便所に関する法律の趣旨が水質向上であるならば、同じ上との効果があるバイオトイレと水洗便所は並存が法的に可能であると言う0回答に沿った文面を出して欲しい。バイオラックストイレは「環境にやさしいトイレ」として環境大臣や環境庁環境庁長官も発言し、第3回の評価も高いのでトイレのニーズに合わせた規制緩和をして欲しい。時代も変わり、技術も進歩している。技術の進歩に法律が追いついていないので対応をして欲しい。	D		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と、定められるものであり、個別具体的な事例毎について、それぞれの地域でご検討いただく必要があります。	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と、定められるものであり、個別具体的な事例毎について、それぞれの地域でご検討いただく必要があります。 しかし、提案している本提案のバイオトイレは、汲み取り便所として扱うものとされ、0回答に沿った文面を出して欲しいとのご要望ですが、バイオラックスは供figが可能であると言う観点で検討願いたい。本提案のバイオトイレは、水洗便所の課題を解決するために平成7年から産学連携で取り組んだ研究の成果であり、新便所としての完成度も高い。第三者機関から評価された多くの受賞歴は、新便所方式に対する世論でより国民の声である。特に都水時の便所対策として平常時から水洗便所と新便所のバオトイレが使える状態で併設することが望ましいので、補足資料を参考に規制緩和の再検討を願いたい。			11350100	正和電工株式会社／バイオトイレ研究会	国土交通省
1220100	二級建築士の受験資格条件の緩和	建築士法第15条	1)学校教育法による大学若しくは高等専門学校において規定の建築に関する課程を修めて卒業した者・・卒業後すぐに受験可 2)この学校において正規の土木に関する課程を修めて卒業した者・・・卒業後建築に関して1年以上の実務経験があれば受験可 3)学校教育法による高等学校若しくは中等教育学校において正規の建築又は土木に関する課程を修めて卒業した者・・・卒業後建築に関して2年以上の実務経験があれば受験可　4)建築に関して4年以上の実務の経験がある者 5)都道府県知事が建築士法第15条第1項1号、2号と同等以上の知識及び技能を有すると認めた者。	二級建築士試験での学校卒業後の受験資格について、指定された学校での建築士法で規定された科目履修者で、かつ卒業見込みの者には、履修証明書等の提示で受験資格を与え、在学中の受験を認める。具体的には、大学および3年課程以上の専門学校において、指定されたカリキュラムを修了した者に受験資格を与える。昨年度も申請し、貴省よりの「県知事の判断で対応可能」との回答により準に準拠したが、全国レベルの国家資格のために「福岡県だけでの対応はできない」との最終回答であった。国土交通省としてのご判断をお願いしたい。	現行法では卒業資格が必要ためか、二級建築士試験受験は学科試験が卒業4ヶ月後の7月、設計製図試験が翌9月となり、就業中の受験などのために受験機会の均等が建築関連学習者全体へ図れていない。建築士受験者が年々減少しているなか、建築業界からの建築士後継の要請もあり、将来構築しようとする建築業界への人材育成の観点から、二級建築士資格を取得させることの価値は非常に高く、若年労働者の建築業界における人材の確上げと、建築業界全体の活性化が期待できる。一方、教育機関としては、学生の試験合格に向けての持続的学習意欲が維持できるばかりでなく、試験対策や実務面での教育内容を精度し提供する必要性が発生するため、教育の教育力の向上が見込めることになる。これら教育によって高度かつ実践的な指導を学習者に実践することが可能になり、ひいては国土交通省が重点施策として推進する建築士のレベルアップの事門建築の品質向上による建築物の安全性の確保、建築士制度に対する信頼回復にも繋がると確信する。今後、工学系学部／学科人気の低迷や少子化などの影響により工学を目指す学生が減少すれば、現在270万人いる日本の研究者、高度技術者は、2050年には10万人にまで落ち込むと予測されている（文部科学省調べ）。また、大量の熟練技術者が定年退職時期を迎える「2007年問題」や入口減少社会により、若者のものづくり離れが深刻化していると言われる中で、文部科学省が取り組む「ものづくり技術者育成支援事業」などの事業と同様に、教育機関の立場で、「技術立国」日本にとっての喫緊の課題であるものづくり人材の育成にも寄与することができる。	D		2級建築士試験の施行については都道府県知事の権限とされており、建築士法第15条第3号に基づき、都道府県知事が受験者個々の状況を勘案の上、建築士法第15条第1号、同条第2号同等以上の知識及び技能を有すると判断すれば、受験資格を得ることが可能となるので、提案内容は現行でも対応可能な仕組みとなっている。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	D		昨年度提案時に貴省からいただいた同様の回答により、昨年、貴に貴省の解釈について相談し、指置いただけるよう願いていただきましたが、最終的には「総合的に判断」の判断でした。 「総合的に」とは、国が定めた法令及び法令に基づく通達の拡大解釈はできないものと理解いたします。そこで、もし都道府県が、建築士法に則ってこ級建築士の受験資格者に該当すると判断した場合は、貴省としてはその判断を尊重し、都道府県に対しての助言や不利益処分等を行なわないこと。都道府県によって受験資格の解釈に違いが出ることを問題視しないこと、また受験者が将来にわたって不利益を被らないように見解で問違いないかどうかのご回答をお願いいたします。	D		一般的に都道府県知事が、建築士法第15条第3号に基づき、受験者個々の状況を勘案の上、建築士法第15条第1号又は第2号と同等以上の知識及び技能を有すると認めて該当者に受験資格を与える場合においては、都道府県知事の判断を尊重したいと考える。	D					10059010	学校法人鎌生塾　鎌倉工科デザイン専門学校	国土交通省
1220110	建築基準適合判定資格の受験資格の緩和	建築基準法第5条第3項	建築基準適合判定資格者検定は、一級建築士試験に合格した者で、建築行政又は確認検査の業務その他これに類する業務に関して、二年以上の実務の経験を有するものでなければ受けることができない。	建築基準適合判定資格の受験資格の緩和	現在、建築基準適合判定資格の受験資格は一級建築士と2年間の確認検査実務期間が必要ということになっています。 ところが民間開放と言っておきながら、実際には確認検査の実務を経験するのは行政だけは確認検査機関に勤務する人の選択肢が無く、多くの確認検査機関が天下りの温床となっているのが現状です。 しかも、経験が審査能力に結びついているところか、行政でする確認段階で新図面抽出を見逃していら現状を見れば、実務期間や過去に取得した資格が全く生かされないかった言わざるを得ますね。 一定期間一級建築士に関する業務の経験のある一級建築士に確認検査員となるチャンスを与えることで真の民間開放を目指し、補助員への依存率を下げることで確認検査の質の向上を図ろうというのがこの提案の基義です。	C		建築基準適合判定資格者は建築物が建築基準法等の規定に適合するかどうかを判定するものであり、このための知識のみならず確認検査等の実務経験が必要である。したがって、提案内容を控室することは困難である。また、建築基準法は全国一律に建築物の最低基準を定めているものであると、建築基準適合判定資格者は全国どこでも業務が行えることから特区として対応することは困難である。		C		建築基準適合判定資格者は建築物が建築基準法等の規定に適合するかどうかを判定するものであり、このための知識のみならず確認検査等の実務経験が必要である。したがって、提案内容を控室することは困難である。また、建築基準法は全国一律に建築物の最低基準を定めているものであると、建築基準適合判定資格者は全国どこでも業務が行えることから特区として対応することは困難である。	C					10090100	個人	国土交通省
1220120	建築基準法第4条第2項の規定に基づき建築主事の設置	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2項、第3項、第97条の3、建築基準法施行令第149条は、従来、建築主事を置いていない市町村が建築主事を置くことする場合に、都道府県から市町村への事務の移譲が円滑に行われることを保するため、あらかじめ、その設置について、都道府県知事には協議し、同意を得ることとしている。	建築基準法第4条第1項の規定に該当しない区市町村が同条第2項の規定に基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建築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ともに、現在は東京都知事の権限とされている特例容積率適用区域内における特例容積率の限度の指定等の事務処理の権限を提案主体の権限とし、既に権限制限を受けていない開発行為の許可に関する権限と併せて行使することにより、総合的かつ主体的なまちづくりを推進する。	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、御提案の内容では、法第4条第3項の趣旨である事務移管後の建築行政の円滑な実施を担保することはできないと思われることから、御要望の実現は困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	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					11170020	千代田区	国土交通省
1220130	準都市計画区域における建築基準法集団規定の適用除外	都市計画法第5条の2 建築基準法第41条の2	準都市計画区域は、都市計画区域外に拡大している都市的土地利用に対応し、土地利用の無秩序な混在や良好な環境の喪失を防ぐため、将来における一体の都市としての整備、開発及び保全に支障がきたす恐れがあると認められる区域を都道府県が指定した場合に、用途地域、特別用途地域、特定用途制限地域等必要な都市計画を定め土地利用の規制を行うものである。 建築基準法第3章（第8節を除く。）の規定は、都市計画区域及び準都市計画区域内に限り、適用する。	準都市計画区域において、県が都市計画審議会の意見を聞いて指定する区域で、用途制限以外の集団規定を適用しない（建築基準法第3章（第48条より第49条の2まで を除く）を適用しないもの）	福岡県、佐賀県及び長崎県では、中心市街地活性化に向けて改正された都市計画法を活用し、大規模集客施設の立地規制が及ばない都市計画区域外において準都市計画区域を指定することにより、大規模集客施設の適正立地を図りたいと考えている。 しかし、準都市計画区域を指定した場合、大規模集客施設等の用途規制だけではなく、戸建て住宅等の小規模な建築物も含め、接道、形態規制等の集団規定が適用されるため、多くの既存不適格建築物が発生する等、本来の区域指定の目的以外の大きな影響を与えることから、準都市計画区域を広く指定することは困難となり、大規模集客施設の適正立地を実現することができない。 このため、県が都市計画審議会の意見を聞いて指定する区域で、用途規制以外の集団規定を適用しないものである。（建築基準法第3章（第48条より第49条の2まで を除く）を適用しないもの）	C		準都市計画区域は、都市計画区域外に拡大している都市的土地利用に対応し、土地利用の無秩序な混在や良好な環境の喪失を防ぐため、将来における一体の都市としての整備、開発及び保全に支障がきたす恐れがあると認められる区域を都道府県が指定した場合に、用途地域、特別用途地域、特定用途制限地域等必要な都市計画を定め土地利用の規制を行うものである。 このため、一体の都市として総合的に整備、開発し、及び保全する必要があると認められる準都市計画区域において用途に制限をすることが必要となる。よって、準都市計画区域内において行われる建築行為について、接道義務、用途規制、形態規制等のいわゆる集団規定を適用しないようすることは適当ではない。	都市計画区域や準都市計画区域に定めなくても、都市計画区域外において特定用途制限地域を定めることが出来ないか検討されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C		都市計画区域で最低限確保されるべき市街地水準については、準都市計画区域においても同様に確保することが必要とのことであるが、そのような市街地水準を確保する必要があるのは、改正前の準都市計画区域ではないか、改正前の準都市計画区域は、相当数の建築物の建築等によって市街地環境上の問題等が発生する蓋然性の高い区域に限定されていたが、改正後は市街地になることが想定されている区域周辺の保全すべきエリア等広く指定できることとされた。都市計画区域とは異なる基準で指定する準都市計画区域において、将来、市街地となることが想定されない区域に、一律に都市計画区域と同様の市街地水準を確保する必要はないのではないか。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。			〈再検討要請への回答〉 特定用途制限地域は、都市計画区域又は準都市計画区域内において、一体の都市として の整備、開発及び保全の観点から、すなわち目標とする将来像の実現のために、用途地域が定められていない土地の区域（市街化調整区域を除く。）において、地域の特性に応じた合理的な土地利用が行われるよう、制限すべき特定の建築物等の用途の概要を定める地域である。<br　特定の建築物等の用途制限等、一体の都市として の整備、開発及び保全が必要であれば、都市計画区域もしくは準都市計画区域内に位置づけるべき。 〈提案主体からの意見への回答〉<br　準都市計画区域は、改正の前後とも、そのまま放置すれば、将来における一体の都市としての整備、開発及び保全に支障がきたすおそれがあるとして、定められるものであり、開発の可能性がないと考えられる区域は準都市計画区域の対象とはりえない。<br　また、準都市計画区域は土地利用の整序、又は、環境の保全いずれかでも可能であり、例えば、環境の保全だけでも可能である。このような区域では、市街地の水準を担保した地利用の整序をする必要はない。整備、開発、保全を全て実施する必要なかったとき、はじめて都市計画区域とし、市街地の水準を担保すればよいとのことであるが、将来一体の都市となる見込みがあればこそ、都市となった場合（すなわち都市計画区域となった場合）にも建築物の規模環境に問題が生じないように、また、その時点になって初めて集団規定を適用することにより既存不適格建築物を出現させないためには、準都市計画区域を指定した時点から、最低限確保されるべき市街地の水準を予め提供しておく必要がある。<br　なお、都市計画は、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する観点から定められるものであり、こうした必要のない都市計画区域外において、特定用途制限地域のような用途規制のみを行う合理的理由は見出せない。	D		提案主体の言「市街地となることが想定されない区域」が何を示すのか不明であるが、前回の回答のとおり、準都市計画区域は、そのまま放置すれば、将来における一体の都市としての整備、開発及び保全に支障がきたすおそれがあるとの観点から指定するものであり、開発の可能性がないと考えられる区域は準都市計画区域の対象とはりえない。<br　また、「整備、開発、保全を全て実施する必要となったとき、はじめて都市計画区域とし、市街地の水準を担保すればよい」とのことであるが、将来一体の都市となる見込みがあればこそ、都市となった場合（すなわち都市計画区域となった場合）にも建築物の規模環境に問題が生じないように、また、その時点になって初めて集団規定を適用することにより既存不適格建築物を出現させないためには、準都市計画区域を指定した時点から、最低限確保されるべき市街地の水準を予め提供しておく必要がある。<br　なお、都市計画は、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する観点から定められるものであり、こうした必要のない都市計画区域外において、特定用途制限地域のような用途規制のみを行う合理的理由は見出せない。			11150010	福岡県、佐賀県、長崎県	国土交通省
1220140	老朽化、老朽化団地の建築法規制の緩和	建築基準法第52条、第56条の2、第28条第1項、同法施行令第19条、20条	建築基準法第52条：建築物の容積率は、原則、都市計画において定められた数値以下でなければならない。 建築基準法第56条の2：地方公共団体の条例で指定する区域内における一定規模以上の建築物は、原則、一定地区において地方公共団体が指定する時間以上日影となる部分を生じさせることのないものとしなければならない。 建築基準法第28条第1項、同法施行令第19条、20条：住宅、学校、病院その他これらに類する建築物の居室には、採光のための窓その他の開口部を設けなければならない。	集合住宅（団地）は、都市の居住形態として広く定着した「建築ラッシュ」という言葉が生まれた昭和40年代をピークとして建設されたが、以後、相当の年数が経過し、老朽化又は陳腐化したものが増大しつつあり、その再生は今後の都市住宅政策上の大きな課題となっている。耐震上不適格（旧耐震）な集合住宅が400万戸を超える現在、再生の方法については、従来は多額を必ずいやな建替えこそ再生ではなく、老人福祉、介護施設などのさまざまな要素をミックスさせた団地再生が必要とされている。こうした集合住宅（団地）の再生を考えるには、従来方式の大規模団地などでは、従来の建替えの外にはる再生ではなく、老人福祉、介護施設などのさまざまな要素をミックスさせた団地再生が必要とされている。こうした集合住宅（団地）の再生を考えるには、従来方式の大規模団地などでは、従来の建替えの外にはる再生ではなく、老人福祉、介護施設などのさまざまな要素をミックスさせた団地再生が必要とされている。特に、人口減少・超高齢社会が本格的に到来するなかで、郊外

管理コード	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	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」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220150	都市計画の変更により建蔽率・容積率が変更されたために生じた既存不適格の緩和	建築基準法第3条	既存不適格建築物を建て替える際にはその時点の建築基準関係規定に適合させなければならない。	建築当時には適法な建蔽率・容積率であった建築物については、建築当時の建蔽率・容積率での建て替えを可能にする。	建築当時には適法に建てられた建築物であって、その後の都市計画の変更によって不適格な部分が生じた建築物（いわゆる既存不適格）については、増築や建替え等を行う際には、現在の基準に適合するよう建築しなければならない。しかし、増改築等を行うとすると厳しい基準が適用されるので、それを避けるために改修を行わず放置される事例もあり、かえって必要な改修が行われないなどの弊害が生じている。 特に建蔽率・容積率に関して、都市計画の変更により建築当時の建蔽率・容積率から変更される場合には、建て替えを行おうとする場合に現状と同じ建蔽率・容積率で実施できない。これにより多くのテナントが入居している大規模ショッピングセンター等では、老朽化などにより施設の改修が必要な場合にも、テナントの賃貸借面積を維持する必要性から建て替えが困難であり、結果として必要な改修が行われることを回避している。このことは入店テナント、最終的には施設利用者への負担となっており、社会的な問題が発生している。	C		容積率制限は、建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の上限を設定することによる規先、通風等の観点からの良好な市街地環境の確保及び当該建築物と道路等の公共施設とのバランスの確保を趣旨とするものである。また、建べい率制限は、敷地内に一定の空地を確保することによる建て詰まりの防止及び建築物の採光、通風等の確保による良好な市街地環境の確保を趣旨とするものである。このため、既存不適格建築物を建替えた建築物についてのみこれらの制限を緩和することは、既存不適格建築物の特例を超えて、同等の防災上の機能を有する新築の建築物について制限を緩和しないことの間で規制の公平性を失わせることなるため適当ではない。 よって、大規模ショッピングセンター等の既存不適格建築物であっても、改修必要性のみを理由として一律に容積率制限等を緩和することは、良好な市街地環境の確保等に支障を来たすことなりな、適当ではない。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	建築当時は容積率・建蔽率の基準を満たしていたにもかかわらず、その後の都市計画の変更で容積率・建蔽率の調整が適切になされなかったために現況の容積率、建蔽率のままでの建て替えが不能となっている建物に対して、国として何らかの措置はできないのでしょうか。	C		都市計画の変更は、都市計画法第13条において定める都市計画基準に基づき、同法第16条又は第19条等に規定する適正な手続を経て行われているものであり、都市の健全な発展と秩序あある整備を図るためには、適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきであるし、したがって、既存不適格建築物の建替えを理由に建べい率及び容積率を緩和することはできない。 なお、地区の特性にふさわしい良好な都市環境の維持・形成を図る必要がある場合には、地区で話し合って各種制限を緩和する地区計画等を定める都市計画を提案することも考えられる。	C		1050100	株式会社パシフィカ・モールズ	国土交通省
1220151	都市幹線道路沿いにおける既存不適格建築物の建替えに関する都市計画法規制緩和特区	建築基準法第3条	既存不適格建築物を建て替える際にはその時点の建築基準関係規定に適合させなければならない。	市内の幹線道路沿いの既存不適格建物の建替えを早急に促進して大規模災害が発生したとき に避難誘導が少しでも円滑に出来るように措置する。	横浜市内には昭和56年に竣工した建物が数多く存在し、その大部分が所謂既存不適格建物に該当する。多くは非耐震構造の建物でその多くの所有者は建替えを行いたいが現行法令に沿って行うと既存建物と同規模の建物を建てることが困難です。一方幹線道路や地下鉄駅出入口の建物にこれ等不適格建物が多く存在していることから大地震などが発生したとき建物の倒壊により市民に多数の死者や負傷者が発生するとともに避難路が確保できないことにより二次災害も予想されます。例えば横浜市中区の山手本通りに面したマンションステシアートプラザは昭和49年に竣工した15戸の建物であるが現在延床面積は3,069.93㎡であるが建替えになると延床面積は1083.71㎡と現況の35.3%の延床面積しか確保出来ず実質建替えは困難なものとなる。公平が原則であるとの反論があるが、国民の生命財産を第一に尊重することが重法にも謳われている中で大災害の発生も懸念されている中で一刻も早い行政の支援が必要と思われる。	C					C								1029100	個人	国土交通省
1220160	大規模集客施設の立地可能地域の緩和	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許可できることになっている。	・第二種住居地域、準住居地域、準工業地域、工業地域において床面積10,000㎡超の大規模集客施設を立地可能とする。 ・市街化調整区域において、計画的な大規模開発である床面積10,000㎡超の大規模集客施設を立地可能とする。	市街化調整区域に指定されている地域は脱農業としての田畑山林の有効活用は不可能となっております。また、この度のまちづくり三法の改正によって、市街化調整区域でのレジャー施設の建設が困難となり、地域の活性化に支障が出ています。	D					D								1172900100	畑飛躍会	国土交通省
1220170	・市街化調整区域内における介護施設の建設 ・指定認知症対応型共同生活介護事業所のユニット数の緩和	都市計画法第34条	市街化調整区域で開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が許可できることになっている。	・法改正により建設が不可能となる市街化調整区域内における介護施設等の建設を引き続き可能となるよう都市計画法による制限の緩和 ・「指定認知症対応型共同生活介護事業所におけるユニット数は1又は2とする」との制限を撤廃し、必要と認められる場合は、3以上のユニット数を同一建物内において行うことができるようにする。	大和郡山市の弊社代表者の所有地は義家駅から徒歩13分で、住宅地にも近く、介護施設建設には適した場所であるが、調整区域である。認知症高齢者も地域社会の中で生活が望めるように提想は聞けられていたが、実際建設を計画しても住宅地内においては地域住民の反対は必至である。当該地は住宅地に近いだけでなく、大型商業施設や医療モールにも隣接しており、施設建設には最適な場所であると考えられ、規制緩和措置を来け、実現したいと考える。 また、奈良県においてはユニットの認知症対応型共同生活介護施設の設立では困難な状況にあるのが現状であり、ユニット数の緩和を受け、入居者の症状や原因に合わせた個別対応のできる共同生活の場を提供したいと考える。多人数を1ヶ所に集めるというあえてはなく、人恵者数は現在の1ユニット最高9名まで に抑え、個室完備はもちろんのこと、家庭的な雰囲気やなじみの人間関係を保たながら、絶来まで の医療を行える環境を整えたまで、高齢化社会におけるシェアタウン的な施設の設立を考えるものである。奈良県においても住宅地内にユニットのみで共同住宅のように建設された施設が多いが、施設建設は少なからず地元住民の反対はいつも必至であり、建築後も地元との交流のない施設も多く存在する。認知症になった高齢者も安心して暮らせる街づくりの1つとして、地域密着型の制度とはまた異なるタイプの認知症対応型共同生活介護施設の存在も必要ではないかと考えるものである。	D		市街化調整区域においては、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの、又は、地区計画の区域内において当該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が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。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	回答に記載されている内容は当初も理解しているが、まず問題となるのが隣接地の同意印である。介護施設建設にあたっては市街化において調整区域内において、今回のリサイクルセンターは、そのような大規模なものではないものの、ゴミのリサイクルが強く求められている中で社会的ニーズにも合致した重要な施設であり、ゴミ処理施設と同等に位置付けられてもよいものと考えています。確かに、開発審査会の議論を経て許可を受けることは可能ですが、個別案件として審査するのではなく、国としてリサイクルに競種的に取り組んでいく姿勢を明確に示すためにも、このような施設を許可できるものとして明確に法律で規定すべきではないでしょうか。再度、御検討をよろしくお願いします。	D		市街化調整区域においては、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの、又は、地区計画の区域内において当該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が現行制度上許可が可能となっている。開発許可制度については、地域の実情を踏まえて、開発許可権者が判断することとされているものであり、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。			1075000	ウェルコンサル株式会社	厚生労働省 国土交通省
1220180	都市計画法における建築制限の緩和	都市計画法第34条	市街化調整区域で開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が許可できることになっている。	地域性を考慮し、市街化調整区域における農成学校の設立を可能とする。	医療・介護従業者は慢性的な不足状態にあり、高齢化社会を懸念される我国において、その従業者の数、質の低下は危惧される問題である。外務省、厚生労働省が連携し、フィリピン人介護士受け入れを行うための計画が進められているが、難問題が発生している状態である。現在、奈良県では株式会社による介護士及び看護師の養成学校設立は認められていないが、今後受入れが増えるであろう外国人の医療・介護従業者における日本文化の理解、技術取得、定着就労のためには社会性をもつ常識力豊かな人材育成が必要であり、外国人個々に対し、最初に対応できる点においては民間企業による養成学校の設立運営はその良点を生かせるものであると考える。また入学資格を緩和させ、我国と教育制度の異なる国における就学者に対しても、同等程度の学力等が認められれば、入学を可能とし、学習意欲の高い外国人に対し門戸を広げ、医療・介護従業者を育成したいと考える。また日本人学生に対しては多種化する国際社会における社会性を身に着けることができ、国内だけに留まず、医療・介護における発展途上国において指導的役割を担うことのできる人材育成につながると考える。尚、奈良県という保守的地域性を考慮すると、養成学校設立場所として駅前や住宅地内では実現性が薄く、住宅地や郊外型の商業施設に近い市街化調整区域内が適当であると考え、上記提案と同時に都市計画法における建築制限の緩和も求めたい。	D		市街化調整区域においては、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの、又は、地区計画の区域内において当該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が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。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	回答に記載されている内容は当初も理解しているが、まず問題となるのが隣接地の同意印である。当社が考える養成学校は外国人を多く受け入れることが、これからの高齢化を迎える我国における看護、介護を支えるとする趣旨のものである。しかし、保守的思考の強い奈良県においては市街化地域における設立は地域住民の反対により困難であり、調整区域においても隣接地の地権者等からの反対は必至である。よって特区による建設でないと実現しないと考えるものである。省庁の理解を得た上で、特区対応となり、その上で地域や隣接者にも十分な説明を行い、理解のもと設立の実現を図りたいと願っている。	D		市街化調整区域においては、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの、又は、地区計画の区域内において当該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が現行制度上許可が可能となっている。開発許可制度については、地域の実情を踏まえて、開発許可権者が判断することとされているものであり、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。			1075000	ウェルコンサル株式会社	国土交通省
1220190	農地を農振農用地区域から除外し、集馬施設へ転用する	都市計画法第29条、第34条	都市計画法第29条1項に定められたものを除いて、開発行為をしようとする者は、あらかじめ、都道府県知事等の許可を受けなければならない。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、都道府県知事等が許可することになっている。	クラブハウス「ザ・フェザンツ」として活用している施設の周辺にある農地を農振農用地区域から除外し、集馬施設としての転用を可能とする。また、市街化調整区域内で、設食等の集馬施設運営に必要な建物の設置に際し、開発許可を不要とする。	当NPO法人がクラブハウス「ザ・フェザンツ」を中心として展開してきた事業の中で馬や小動物と関わったホースセラピー事業の反響が大きいものとなっています。また、当該施設は、伊丹市の障害者施設として運用されていたことがあり、宝塚市や近隣の市にも近いため障害者が集まりやすい場所・宿泊して事業に参加しやすい場所にあります。反響の大きいホースセラピー事業の効果をより高めるため当該施設周辺に馬場を設置し、さらなる展開を図ろうとしていこうとした矢先に、農地の転用ができないという問題に直面しました。展開したいと考えた地は、市街化調整区域に指定されている農振農用地区域です。参いこれ年に一度の見直し時期であり、現在市と共にその農振農用地区域から該当地域を除外して欲しい申請をしておりますが、その可能性がどのくらい赤ちたにはわかりません。また、その申請が受け入れられたとしても月日を要します。ホースセラピー事業を展開したい者は若者で彼らはこの事業に夢をかけています。しかし、転用が不可能または可能であったとしても多大な月日がかかることには限界があります。資金繰りのエネルギーをホースセラピー事業に注ぐためにも、またその事業の展開を待ち望んでいる障害者の団体のためにも、当NPO法人は事業展開を可能にするために、今回の特区申請をするものです。 ＊対象の土地は市街化調整区域に指定されている農振農用地区域（農業振興地域の整備に関する法律）である ＊対象地は市場整備（土地改良法）を平成8年12月15日に終了しているので転用可能な8年は経過している	D					D								1184010	ＮＰＯ三田ラグビーフットボールクラブ	農林水産省 国土交通省
1220200	市街化調整区域内の農用地区域内農地への）サイクルセンターの設置について	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、都道府県知事等が許可できることになっている。	市街化調整区域内の農用地区域内農地に、地区住民が持ち寄った不要物をリサイクルする施設が設置できるよう、都市計画法第34条、農地法施行規則第7条及び農業振興地域の整備に関する法律施行規則第36条に明確に規定して欲しい。	松前町中川原地区の約80%を会員とする本NPO法人は、循環型社会の創造と地域の発展を目指し、生活環境の改善に関する事業を実施しています。その一環として、地区住民が持ち寄った不要物のリサイクルを行う施設（リサイクルセンター）の管理運営も行っています。具体的には、地区の各家庭がリサイクルセンターへ持ち込んだ不要物の分別・加工等をボランティアで行い、生ゴミについては堆肥化、アルミ缶等は売却するなどしてリサイクルに取り組んでおり、町のゴミ減量化に一定の役割を果たしていると自負しております。現在、リサイクルセンターは民有地（宅地）を借りて設置しています が、この土地所有者の高齢家族が あることっ、地区住民のリサイクル意識の向上に伴う持込量の増加にセンターの設備化 (増築) などにより、センターを移転する必要に迫られています。移転先には、適当な民有地（宅地）がないことから、遊休農地となっている農地に設置できないか検討しましたが、当地区の農地の大部分は市街化調整区域内の農用地区域内農地であるため、設置は非常に困難です。このままでは、地区全体でのリサイクル活動という先進的な取組みを中止せざるを得なくなります。そこで、地区としての合意がありの、当該地区住民の不要品に限って行うリサイクル活動に限って必要不可欠な施設について、①市街化調整区域内での開発許可が認められるよう、都市計画法第34条第1項に規定之農用地区域内農地の農地転用が認められるよう、農地法施行規則第7条に規定之農用地区域内農地の開発が認められるよう、農業振興地域の整備に関する法律施行規則第36条に規定して欲しい。	D		市街化調整区域においては、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの等が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。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	都市計画法施行令第21条第21号では、ごみ処理施設が公益上必要な建築物として開発許可不要の施設とされていますが、今回のリサイクルセンターは、そのような大規模なものではないものの、ゴミのリサイクルが強く求められている中で社会的ニーズにも合致した重要な施設であり、ゴミ処理施設と同等に位置付けられてもよいものと考えています。確かに、開発審査会の議論を経て許可を受けることは可能ですが、個別案件として審査するのではなく、国としてリサイクルに競種的に取り組んでいく姿勢を明確に示すためにも、このような施設を許可できるものとして明確に法律で規定すべきではないでしょうか。再度、御検討をよろしくお願いします。	D		市街化調整区域においては、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの等が現行制度上許可が可能となっている。開発許可制度については、地域の実情を踏まえて、開発許可権者が判断することとされているものであり、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。			1189910	特定非営利活動法人いよ環境センター	農林水産省 国土交通省

管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	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」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220210	奈良の伝統的建築様式である大和棟造りを活用した無駄を市街化調整区域において新設する。	都市計画法第34条	市街化調整区域での開発行為については、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が許可することになっている。	市街化調整区域における開発許可の審査基準について、都市計画法34条2号「観光資源の有用上必要な建築物等」の審査基準の緩和を行ない、同法同条10号ロ「市街化を促進するおそれがなく、市街化区域内において行なうことが困難又は著しく不適当なもの」の建築基準に「観光ゾーン等に位置づけられた区域内の宿泊施設」を新設し、小・中規模な宿泊施設の新規立地を可能にする。	大和棟造りを宿泊施設に活用するとでは、市街化調整区域では、元々宿泊施設であった場所ならともかく、住宅を宿泊施設にするなどの用途変更はできない。市街化区域ならば、宿泊施設を建てることはできるが、建築物の密集する防火あるいは事防火区域に入っており、燃えにくい素材でなければならず、茅葺き屋根はできない。では、茅葺き屋根は、何処でなら構わないのかという。市街化調整区域ならば構わないことになっており、市街化調整区域では宿泊施設は禁止で、茅葺き屋根はよく、市街化調整区域でない土地であれば、宿泊施設は建てられるが、茅葺きを銅板等に変えなければならないという問題を生じている。茅葺き屋根を銅板等に変えては、大和棟造りの本来的な意味がなくなってしまうことができず、大和棟造りを活用した宿泊施設を作れる意義も薄れてしまう。大和棟造りを活用した宿泊施設の新設にかかる費用を回収するとは、中心市街地に近い立地であることが求められるが、かといって、建物の密集する市街地に大通の宿泊施設を建設することは、防火上好ましくないのである。特例適用により、特定事業者が宿泊施設の建設許可を取得し、日本の伝統的建築技法による宿泊施設を建設することが可能となることは、宿泊施設の付加価値を高め、新たな客層による市場の開拓が予想される。日本文化に関心の高い外国人旅行者を誘致し、観光業の活性化が図られる。また、需要低下と後継者不足に悩む、木造建築の伝統的建築技法の伝承と、奈良に特有の建築様式である大和棟造りの継承を図るものである。	D		市街化調整区域においては、法第34条各号のいずれかに該当する開発行為は許可が可能となっている。これの基準の運用については、開発許可権者によ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に応じた運用が望ましいとされている。開発許可制度については、地域の実情を踏まえて、開発許可権者が判断することとされているものであり、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。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	奈良の回答にある「開発許可制度運用指針」第一6－3第2号関係(2)には、「観光資源の有効な利用上必要な建築物」に「宿泊施設」が代表的な案件として例示されている。奈良県では、法第34条10号ロの提案基準に「観光ゾーン等に位置づけられた区域内の宿泊施設」を新設し、小・中規模な宿泊施設の新規立地を可能にする見直し案を平成18年4月25日に施行している。問い合わせたところ、奈良市に対しても例示に則した見直し案提示しているとの回答を得たが、中核市である奈良市では、本提案基準は適用されておらず、地域の実情に応じた運用の適否を相談できない状態にある。この点を踏まえ、特区における先行実施を検討し回答されたい。	D		市街化調整区域における開発行為については、都道府県知事等が都市計画法第34条各号のいずれかに該当すると認めた場合について許可が可能となっている。開発許可制度については、地域の実情を踏まえて、開発許可権者が判断することとされているものであり、特区により一律に対応するのではなく、引き続き開発許可権者と相談されたいと考える。	市街化調整区域における開発行為等の規制緩和	1115000	株式会社　水陸亭（みこもりてい）	国土交通省
1220220	下水道受益者負担金の収納にかかる規制の緩和	地方自治法第243条の地方自治法施行令第15条 都市計画法第75条	地方自治法第243条において、法律又はこれに基づく政令に特別の定めがある場合を除くほか、公金の徴収若しくは収納または支出の権限を私人に委任し、または私人を代行させてはならないとされており、コンビニエンスストアー等の私人に対し、下水道事業受益者負担金の収納業務を委託することが出来ない。	市税等において、コンビニエンスストアにおける収納（以下、コンビニ収納）が可能となっているなか、下水道事業受益者負担金のコンビニ収納を行うことができない。このため、納付の手続きを解消するため、市税等と同様にコンビニ収納を可能とするため収納に関し、私人への委託を可能とする措置を求めるものです。	現在、コンビニエンスストア等は公共料金の納付を時間を気にせずに行える場所として認知されつつある。 しかし、下水道事業受益者負担金の収納については、私人へ収納委託が認められていないため、コンビニエンスストアによる収納ができない。 下水道の普及率63．0%（平成19年3月末現在）の市川市においては、今後も下水道事業が継続されていくなか、各種公共料金の支払いがコンビニエンスストアで行えるなかで、下水道受益者負担金についても一緒に、コンビニで納付できるように、納付者にとって不便であるとおもいます。 このため、受益者負担金についても、コンビニ収納を可能とすれば、納付の利便性や効率が向上することから、提案するものです。 なお、地方自治法第243条には政令の定めがある場合を除き、私人への委託は出来ないとされており、また、都市計画法には私人への委託に関する規程がありません。 コンビニ収納は、私人への委託に当たることから、下水道事業受益者負担金について、現在、市税等と同様に、コンビニ収納を実施できない状況にあります。	C		公金は、その性格からして、取扱上の責任を明確にし、公正の確保を期することが要求されることから、地方自治法第243条において、原則私人に公金を取り扱わせることを禁止しているものである。 ただし、私人に公金を取り扱わせても責任関係が不明確とならず、公正な公金の取扱いが期待され、かつ、経済性が確保できるならば、普通地方公共団体自体が公金を取り扱うより私人に取り扱わせた方が適当な場合もあるため、一定の限度で私人の公金取扱いが認められているところ。 御提案の下水道事業受益者負担金の収納をコンビニエンスストア等の私人に委託し、収納業務を行わせることについては、費用料金とは異なり、多数の顧客的な利用は見込めないことなどから、却って委託費用が高くことなども考えられ、必ずしも経済性が確保できるとは限らないため、受け入れられない。	下水道受益者負担金の収納について、地方公共団体が妥当であると判断した場合には、下水道受益者負担金の収納を私人に委託できるよう検討されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	市川市では、平成18年度より税をはじめ、各科目の納付にマルチペイメントネットワークによるコンビニ収納を導入してきました。頂いたご回答のとおり、負担金は高額的に発生するものではありますが、納付者の立場からすると同じ時へ納付で負担金だけが利用できないのは分かりづらく、また、税などと負担金を同時に納付する場合にはコンビニ収納の利用ができず不便であり、一種に納付できないのは不便だとの意見もあります。また、市川市では下水道事業及び水道事業の収納、今後も負担金事業は長期にわたって行われることから納付方法を多様化し、収納率を上げるためにからもコンビニを利用した納付方法を利用できるよう申請いたします。	D		地方自治法第243条の例外を認めるにあたっては、私人に公金を取り扱わせても責任関係が不明確とならず、公正な公金の取扱いが期待され、かつ、経済性が確保できることが、検討の前提となるものと考えられる。ご提案の件については、一般に多数の者が継続的に利用することは想定しにくく、したがって私人委託により経済性を確保することは難しい考えられるため、受け入れられない。 なお、地方公営企業法第2条第3項に基づき、条例により下水道事業に地方公営企業法の規定を適用する場合には、下水道事業受益者負担金のコンビニエンスストアでの収納が可能となるとお聞いている。		1001800100	市川市	総務省 国土交通省
1220230	工事見積り期間を独自設定	建設業法第20条第3項 建設業法施行令第6条第1項	建設工事の注文者は、建設業者が当該請負工事の見積りをするために必要な一定の期間を設けなければならないとされている。	建設工事において定められている見積期間を市の条例で定められるようにする。	建設業法において、注文者や下請業者の保護を図るため、建設業者に対して見積の提示義務を課している。それに対して、注文者には、契約の内容となべき金額を事項を建設業者に提示し、適正な見積期間を設けることにより、見積徴収等の問題が生じないよう検討する機会を与えている。公共工事における積算単価が公表され、これに基づき金額を算出することが容易であるとしても、各発注者が価格を算定するにあたっては、当該発注者の調達能力に応じた労働力、資材等の価格等を考慮する必要があり、一概に見積期間を短縮することが可能とは言えない。こうした状況に鑑みれば、見積りの下限期間の短縮を独自に条例で定めることは、発注者に対して見積期間の短縮を強いることになり、公共工事の適正な施工に支障を来たすとともに受注者の保護にも欠けるとから、適当でない。	C		公共工事の分野は、受注事業者側も工事の減少や競争の激化という重大な環境変化のもで効率的な受注、施工を迫られている。特に地域の零細事業者は少数の従業者による自転車操業によって経営を維持しており、小規模工事に対する入札手続期間が必要以上に長く設定されると、生産性を低下させ、零細事業者の死活問題となる。公共工事の適正な発注、施工には、それぞれの工事特性に対応した見積り期間が必要であるし、しかしれは、発注者と受注者の双方が責任を負えるものとして設定すべき当事者でない国が一律に決めるべきものではない。特に地方の自治事務である単独土木工事の見積り期間は、地方公共団体の自己決定によるものとされたい。	公共工事の適正な発注、施工を迫られている。特に地域の零細事業者は少数の従業者による自転車操業によって経営を維持しており、小規模工事に対する入札手続期間が必要以上に長く設定されると、生産性を低下させ、零細事業者の死活問題となる。公共工事の適正な発注、施工には、それぞれの工事特性に対応した見積り期間が必要であるとしても、各発注者が価格を算定するにあたっては、当該発注者の調達能力に応じた労働力、資材等の価格等を考慮する必要があり、一概に見積期間を短縮することが可能とは言えない。こうした状況に鑑みれば、見積りの下限期間の短縮を独自に条例で定めることは、発注者に対して見積期間の短縮を強いることになり、公共工事の適正な施工に支障を来たすとともに受注者の保護にも欠けるとから、適当でない。	建設業法第20条第3項は、工事の請負契約に関し適切な見積期間を設定することで、ダンピング や安値受注を防止し、適切な施工を図ることを趣旨とするものである。 「発注者と請負側が見積り期間の短縮に合意した場合」とあるが、もともとは一般競争入札を原則とする現状において、指名競争入札や随意契約を金額に関し特区事業に応じてされると、例外のはずの「規制を緩和することとなり、国難である。また、ご要望のように規制を緩和することは、発注者の関係において弱い立場にある請負人、とりわけ下請業者の保護に伴うことになり、この点からも適切ではない。「発注者と請負人との「合意」は、両当事者の片務的な関係を反映するものとなる蓋然性が高い。」	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	条例による見積り期間設定が、受注者に見積期間の短縮を強いるものとできるが、反対に、大半の土木工事では、業者が見積り期間中の不要な仲介機を強いられているのが実情である。とはいえ、現行が望むのは単なる期間短縮ではなく、適正な見積り期間の設定である。見積り期間設定は、公共工事だけでなく民間工事の発注に対しても適用されるのであり、適正な見積期間を設定することは、請負人の保護、適正な請負契約の締結、工事の適正な施工のために最低限必要な期間であって、これを規程することは適切でない。 なお、同法施行令第六条では、見積期間として最低設けなければならない日数を金額ごとに区分して定めており、発注者が、個別の必要に応じて、法令に定める期間以上の日数を見積期間として設けることは差し支えない。	C		建設業法第20条第3項は、工事の請負契約に関し適切な見積期間を設定することで、ダンピング や安値受注を防止し、適切な施工を図ることを趣旨とするものである。 一方、一部の業者が限定的な方法で見積を行うことができてしまうとも、その他の業者も同様に短期間で見積を行うことができるわけではない。見積期間の規定は、公共工事だけでなく民間工事の発注に対しても適用されるのであり、適正な見積期間を設定することは、請負人の保護、適正な請負契約の締結、工事の適正な施工のために最低限必要な期間であって、これを規程することは適切でない。	1148000	草加市	国土交通省
1220240	道路付属物駐車場に指定管理者制度における利用料金制度を導入可能とする。	道路法第64条	道路法第24条の2第1項の規定に基づく駐車料金は、道路管理者の収入とする。	営ノ前地区地下駐車場は道路付属駐車場であり道路法第64条の規定で使用料収入は道路管理者に帰属することとなっていたが、指定管理者制度における利用料金制度を導入できないが、これを導入できるようにする。	当該駐車場は市の中心市街地である飯急伊丹駅周辺地区の地下に位置しているが、メインステーション機能がJR伊丹駅へと2カ所運行し、経済的地盤沈下により、その再活性化が大きな行政課題となっている。そこで地上の商店・文化施設・イベントなどと連携し、中心市街地活性化の資源として駐輪的に活用するため指定管理者による利用料金制度導入を検討したが、道路法第64条の規定により導入できない現況にある。利用料金制度の目的については、①指定管理者の自立的経営努力が発揮しやすくなる、②指定管理者や地方自治体の会計事務作業の効率化が図れる、の2点があるとも考える。①については、駐車料収入に応じて報奨金を支出する等、管理協定内容の工夫次第では指定管理者に一定のインセンティブを与えることも可能だが、ご の会計事務作業については、利用料金制度によらない現行市の歳入歳出予算決算事務が必要になるばかりではなく、報奨金の額の設定、基準額を下回った場合のペナルティの納付、利用料金収入の増減が指定管理者の管理の結果であるか否かの判定等は、利用料金制度とい法的な根拠がないまま、両者間の協定のみを根拠としなければならず、ご のように、多くの労力と人件費、関係諸費の出費を要することとなる。一方、利用料金制度を導入することが可能とされた、①と②の両方の目的が同時に達成されることとなり、省力化された事務量を中心市街地の再活性化に振り向けることができる。また、利用料金制では、駐車料は指定管理者が定めることとなが、条例で基本的な枠組みを規定し市の承認が必要となるため、道路法第24条の2第2項の規定による原則は、市によって担保される。	B-2	IV	近年、地方自治体が駐車料金を徴収する駐車場が増加していること、それに伴う道路管理者の事務の軽減を図る必要性が高まってきているという状況に鑑み、検討してまいりたい。	平成19年度中の措置が出来ないか検討されたい。	B-1	IV	近年、地方自治体が駐車料金を徴収する駐車場が増加していること、それに伴う道路管理者の事務の軽減を図る必要性が高まってきているという状況に鑑み、すみやかに検討してまいりたい。							1105010	伊丹市	総務省 国土交通省
1220250	道路廃止に伴う不用物件の管理期間の短縮	道路法第92条、道路法施行令第38条	道路法第92条1項、道路法施行令第38条	企業立地に当たって、認定市道の廃止が必要となった場合、管理物件等を管理する水道事業者等との協議が整った場合は、道路管理者が認める範囲内で、不用物件の管理期間（道路法92条、法施行令第38条に従が市道は4ヶ月）の短縮を可能とする。	企業立地に当たって、認定市道の廃止が必要となった場合、1. 道路構造本体の撤去、2. 物件の撤去、3. 道路構造本体の撤去、4. 物件の撤去、の順で進められる。このうち、1. 道路構造本体の撤去は、2. 物件の撤去が完了するまで、道路管理者は、道路法92条1項の規定により、道路の廃止を行うことができない。2. 物件の撤去は、物件の管理者が、物件の撤去を行うことが可能となるまで、道路管理者は、道路法92条1項の規定により、道路の廃止を行うことができない。このため、物件の管理者が、物件の撤去を行うことが可能となるまでの期間が、道路の廃止を行うことができない期間となる。この期間は、物件の管理者が、物件の撤去を行うことが可能となるまでの期間であるが、物件の管理者が、物件の撤去を行うことが可能となるまでの

管理コード	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	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」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220300	特殊車両通行に係る許可期間の延長	道路法第47条第2項 、第47条の2第1項	許可期間最大1年	申請経路が重き指定道路及び高き指定道路で、かつ、国管理の重き指定道路及び高き指定道路に係る許可である場合には、許可期間を、現行の1年以内を2年以内とし、6ヶ月以内を1年以内とする。	当該許可の際に考慮すべき条件である「道路構造の保全」及び「交通の危険防止」のうち、道路構造の保全の点については、本提案の条件である申請経路（重き指定道路及び高き指定道路）が、それ以外の経路と比べ、道路構造が高規格であることから、許可期間を延長することによる道路構造の保全への影響は比較的少ないものと考えられる一方、交通の危険防止の点については、本提案の前提条件が「通行経路が一定」当該経路を反覆継続して通行するもの」であり、さらに実態として、申請及び許可の内容が同一で、細小重ねの場合が多いことから、許可期間の延長と交通の危険性の高まりとの相関は低いと考える。また、「全体の交通の1%にも満たない重量超過車両の約7割は無許可や通行条件違反など道路管理者が把握していない違反状態で走行」「特殊車両通行許可制度の簡略な運用を目指して」（H163 国土交通省資料））している実態があり、本提案による申請手続きの簡素化により、手続き件数が半減し、経済的効果性が向上すると共に、利用車業者の認知が図られ、更なる適正・安全な制度運用が期待できる。なお、現行の許可期間は、S55年12月以降、従前の3ヵ月以内から6ヵ月以内に延長（「特殊車両の通行許可期間について」（S55.11 建設省道交発第93号）されたものの、期間が短く、許可を得てもすぐに次の許可を得るための手続きに取り掛かる必要があるなど手続きが煩雑である。国が実施した茨城県内特殊車両通行許可件数（H18年度）約1,900件）、また、許可中の状況変化には届出義務があり、必要に応じた命令により安全は確保されると考える。	B-2	Ⅳ	許可期間のあり方については、特殊車両により、道路構造物及び他の交通に与える影響を考慮し、一定の路線及び一定の車両の通行により影響がないか否かについてシミュレーションを行いつつ、要望を踏まえ、現行の許可期間最大1年を2年とすることを前提に、全国的な対応に向け、現在検討しているところである。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	平成20年度中の全国的な対応に向け、現在検討中とのこともあが、全国的な対応の前に、先の提案理由から、提案内容により特区として先行実施できないか。現在の検討内容及び全国的な対応に向けたスケジュールについて併せてお示し願いたい。	B-2	Ⅳ	申請経路の多くは、道路管理者が異なる複数の道路を一経路としており、それぞれ道路にとって許可期間が異なることは、申請者及び道路管理者を煩雑な手続きとなり、特区として取組まないため、許可期間の延長については、統一的な考え方のもと、全国的な対応が必要と考えている。 現在、同一経路を反復継続して通行する車両に あっては、提案主体からの要望にあるように現行最大1年以内の許可期間を最大2年以内にすることを前提に、平成20年度中の全国的な対応に向け検討をしている。	建設省道路局長通達（車両の通行の制限について（S53.12 建設省道交発第96号））を踏まえ、国管理以外の道路の許可期間については各道路管理者の判断で延長可能であることから、提案内容について特区としての実施が望められれば、本県及び栃木県などが特区内の各道路管理者において許可期間を統一し、一貫した手続きとなるよう運用することを考えており、許可期間の統一的な取扱いは可能であることから、特区における先行実施について再度検討願いたい。	B-2	Ⅳ	特殊車両の通行許可期間の延長については、道路がネットワークとして活用されていることから、道路構造物及び他の交通に与える影響を考慮し、どのような支障があるかを全国規模の統一的な考えとして検討することが可欠であり、一部の経路（区間）に限って真なる許可を先行的なものは適切ではないと考える。 許可期間の延長については、平成20年度の実施に向け可能な限りチャンかに取り組んでまいりたい。		1120000	（社）茨城県トラック協会、日立建機ロジテック（株）、（株）小松製作所真岡工場、茨城県	国土交通省
1220300	特殊車両等の通行円滑化と手続きの簡素化	道路法第47条の2第1項	一定の基準を超える特殊車両に通行にあっては、車両と道路状況に照らし審査を行い、通行の可否又は通行条件を付し許可。	【内容】 国際海上コンテナを積載した特殊車両について、通行許可申請の簡素化・不要化やボトルネックの解消などにより、通行円滑化を図る。	【実施内容】 下記項目等の措置を講じる。 ・通行許可期間（1年）の延長 【提案理由・目的・効果等】 スピーディでシームレスな国際複合一貫物流サービスを実現し、事業者の負担軽減、物流の迅速・効率化、リードタイム短縮、コスト削減に繋げる。	B-2	Ⅳ	許可期間のあり方については、特殊車両により、道路構造物及び他の交通に与える影響を考慮し、一定の路線及び一定の車両の通行により影響がないか否かについてシミュレーションを行いつつ、要望を踏まえ、現行の許可期間最大1年を2年とすることを前提に、全国的な対応に向け、現在検討しているところである。			B-2	Ⅳ				B-2	Ⅳ		福岡・アジアゲートウェイ構想	1187000	福岡市	国土交通省
1220310	特殊車両等の通行円滑化と手続きの簡素化	道路法第47条の2第1項及び第4項	一定の基準を超える特殊車両に通行にあっては、車両と道路状況に照らし審査を行い、通行の可否又は通行条件を付し許可。また、他の道路にまたがる経路においては、窓口の一元化を図った上、他の道路管理者への協議手数料として実費を敷衍の うえ、条例等に定める額を納入することとしている。	【内容】 国際海上コンテナを積載した特殊車両について、通行許可申請の簡素化・不要化やボトルネックの解消などにより、通行円滑化を図る。	【実施内容】 下記項目等の措置を講じる。 ①申請必要区間の要件緩和や申請手続きの簡素化 ②区間が複数の道路管理者にまたがる場合の手数料（200円）の廃止 ③都市高速道路など、博多港から主要なアクセス拠点までのボトルネック改善 【提案理由・目的・効果等】 スピーディでシームレスな国際複合一貫物流サービスを実現し、事業者の負担軽減、物流の迅速・効率化、リードタイム短縮、コスト削減に繋げる。	福岡市の管理する道路において、道路構造の保全及び交通の危険防止の観点から、道路構造や他の交通への支障がない区間からも範囲において審査手続きを簡素化することは現行制度で対応可能である。 また、道路管理者が異なる場合の協議手数料についても、道路法第47条の2第4項に基づき、実費を敷衍の うえ200円としているところであるが、現状において、国以外の道路管理者にあっては当該道路管理者である地方公共団体の条例で定めることとしており、現行制度で対応可能である。	D		40ft海上コンテナ積載の長さ16.5mのセミトレーラーなどは、特殊車両として道路法の道路法路及び臨港道路(港湾局)で各々申請が必要であるが、道路法道路も国、県、市、公社等複数の管理者に跨る場合が殆どであることから、本市管理道路の手続簡素化や本市が窓口となる場合の手数料無料化だけで、効果が限定的で利用者にも認知を招くとあるが、本提案理由の一部として提案する。 ①重き、高き規格指定区間の拡大と申請手続きの簡素化 ②高さ14.5mの海上コンテナ用セミトレーラーの車両制限を道路構造物への影響は大きいことから、当該車両の通行制限の撤廃は困難と考えられる。 ③平野料に関しては、事業者からの要望を踏まえ、規制改革・民間開放推進さか年計画に基づき、平成16年12月に政令を改正し、平成17年4月より、従来の平野料の約3分の2に見直したところである。	D		特殊車両の通行許可にかかる手数料は、申請者が通行を予定している複数の道路管理者それぞれに申請した場合には必要ないが、申請者の事務負担を軽減する観点から窓口の一元化を図り、申請を受理した道路管理者（申請者が任意に選択可能）が、申請者にわり他の道路管理者へ協議することとしており、その協議の際に要するFAX等の通信費用など実費を敷衍して手数料として定めているところである。 ①重き及び高き経路指定区間に関しては、物流事業者の要望を踏まえ、道路管理者が通行に支障がないと認めた区間について、道路管理者ごとに審査指定していくところであり、物流事業者の要望の把握と必要な道路改修等を引き続きお願いしたい。 ②海上コンテナ用セミトレーラに関しては：車長が長いため、右折時において一般の交通に及ぼす危険性が高いこと、フル規制時（車両総重量約44t）における道路構造物への影響は大きいことから、当該車両の通行制限の撤廃は困難と考えられる。 ③平野料に関しては、事業者からの要望を踏まえ、規制改革・民間開放推進さか年計画に基づき、平成16年12月に政令を改正し、平成17年4月より、従来の平野料の約3分の2に見直したところである。			D						福岡・アジアゲートウェイ構想	1187000	福岡市	国土交通省
1220320	緊急災害時における積載重量制限等の緩和	車両制限令第14条	災害時等における重量制限等の適用除外	現行法で規定されている積載制限の規制緩和を行い、災害時緊急作業について迅速に対応可能とする。	災害が発生し、緊急の復旧作業を要する場合、作業に使用する重機運搬については、大型重機などは分解し運搬制限内の重量にする必要が生じます。結果、重機メーカーに依頼し、分解した重機を数台のトラックで分割運搬を行い、災害現場で組立作業を行うこととなります。 緊急災害時に、このような分解・運搬・組立て作業を行うと、それだけで多くの日数を要し、そのよ、分解組立作業を行える作業員は限られるため緊急的な対応はできないことになります。 緊急時の積載重量制限等を緩和することで、緊急を要する災害復旧などの迅速な対応が可能であるため、次の規制緩和案を講じていただきたい。 1. 災害発生時には道路管理者から地域建設業協会・建設業界へ要請し、発注者と道路管理者が連携し特別許可を発行するなど地域住民の生活を第一に考えた柔軟な規制緩和をお願いしたい。	E		災害救助等の緊急の用務などに迅速に対応するため、車両制限令第14条の緊急自動車等の特例に基づき、道路の構造の保全のために必要な措置を講じて通行するものについては、重量等の基準は適用しない（許可不要）としている。ご提案の理由にある「道路管理者が特別許可を発行すること」は、許可不要であるものを、許可を要することとなり、かえって迅速な対応ができなくなると考える。			E										警察庁 国土交通省
1220330	積載（積載高・幅等）制限の緩和	道路運送車両法第40条、第41条、第42条 道路法第47条第2項	自動車は、最大積載量について、道路の構造の保全を考慮し、道路運送車両法に定める保安上又は公害防止上その他環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。	現行法で規定されている積載（積載高・幅等）制限の緩和を行い、工事のコストを縮減する。	通常時におけるダンプラックは積載制限により、運搬作業ではダンプのボディーから上に出ないよう法律で制限されています。この量は概ね5㎥になり、20台で運搬すればよい現場で6.1日の運搬を確保するため30台近く入れて運搬することなります。工事のコストは高くなり、燃料の消費が増え、それに伴う温室効果ガスの排出も増えることから次の規制緩和策を講じていただきたい。 1. ダンプトラック積載・機能の向上に伴い運搬等の積載制限等見直しを進め、各種制限を緩和することで、コスト縮減・環境配慮となると考え是正をお願いしたい。	C	Ⅰ	自動車の最大積載量は、道路や車両の構造上の能力から安全な運行を確保し、公害を防止する範囲内において積載することができる積載量のうち最大のものとされている。このため、自動車の安全確保等の観点からは、最大積載量を緩和することは困難。			C	Ⅰ									1090000	社団法人 岐阜県建設業協会	国土交通省
1220340	パラ積載和車両の通行条件（重量についての条件）について、特別の条件を付さないで通行できるよう緩和願いたい。	道路法第47条第2項 、第47条の2第1項	重量及び寸法に関する通行条件について、車両諸元と路状況により該車車等の配置条件を付与	パラ積載和車両について、区間・期間を限定して通行する場合に限り、該車車の配置等特別の条件を付さないで通行できるよう緩和願いたい。	ホクレン清水製糖工場（清水町・国道38号沿いに立地）は、例年10月から翌年の3月まで稼動しており、その間工場のボイラー燃料である石炭の輸送についても10月から3月までとなっている。石炭は最寄の広尾港から当該工場まで全国道336～236～38のルート約120kmをトラックによるピストン輸送により回あたりの輸送量約16トンで1日延べ12往復で約200トン程度輸送を行っている。輸送効率化による コスト低減を得るため車両の大型化が求められており、パラ積載和車両による輸送が実現できれば1回あたりの輸送量を約30トンとすることができ、1日あたり延べ8往復で済み、5割強の輸送能力アップとなる。 現状パラ積載和車両を運行するためには、通行許可申請が必要であり、その場合の通行条件は（条件、つまり現行・運行禁止および該当車両の前後に該当車を配置すること）となっている。交通の安全を確保するためおよび精密等の構造物の保全などが その理由であるが、この方法により通行することは、一方で国道の交通渋滞を招き、輸送効率化が図れないばかりか交通の安全確保に弊害を及ぼすことも懸念される。しかし、今回提案するパラ積載和車両による石炭輸送は、発着地および通行ルートを上記道路に限定し、かつ輸送期間も10月から3月のみに限定して輸送するものであり、結果として輸送頻度が大幅に減少し、交通量の緩和に寄与 で安全確保を図れるものではない。	D		ご提案の理由にある国道336号から38号について積載量16トンの車両（軸数4軸）で簡易算定したところ、国道においては、該車車配置条件は付されないので、その他の道路において、精密等の新路力が不足しているため他の交通による負荷がかからないよう該車車配置条件が付されているものと考えられる。該車車配置条件が付された場合には、原則として車該経路全線が対象となるが、当該措置が必要とされる区間が限定されている場合については、その区間のみの通行条件とすることもできるため、事前に申該窓口に相談されたい。 なお、ご提案の理由にある精密重量を運搬する場合には、どのような車両で通行を予定するにあるが、一般的にトラクタ3軸＋トレーラ3軸といったセミトレーラ運結車が必要となる。当該車両において、通行経路上にどのような通行条件が付されるかなどについても、事前に申該窓口に相談されたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	当方が提案している趣旨は、パラ積載和車両（3軸、精精量25t）を海上コンテナ2軸トラクタ（第5軸荷重11．5tのものでエアサス装備）で牽引するセミトレーラ連結車車に限定して、区間・期間を限定して走行する場合に限り、前後の該車車の配置等特別の条件を付さないで通行できるよう、現行法の緩和を求めているものである。今回、国土交通省よりの回答内容は、上記提案の趣旨に沿っていないものなので、再度検討を願いたい。	D		前回の回答のとおり、国道336号から38号について積載量16トンの車両（軸数4軸）で簡易算定したところ、国道においては、該車車配置条件は付されないので、今回のご意見にて想定している車両諸元及び通行経路を申請先の道路管理者に事前にお示しのうえ通行条件について相談されたい。	ご提案主体の意見があったパラ積載和車両（精精量25トンの車両（軸数4軸））について、精精量25トンの車両（軸数3軸）について検討を要請しているものである。 積載量25トンの車両（軸数3軸）については、区域、期間を限定して、前後の該車車の配置等、特別の条件を付さないで特例的に通行可能か、検討し回答願いたい。	ご指摘のとおり、当該経路において積載量16トンの車両の場合は該該車車配置条件は付されますが、また、ご回答に従い、道路管理者である北海道開発局札幌開発建設部に当方が想定している積載量25トンのパラ積載和車両の通行条件について相談した結果、やはり該車車配置等の条件が必要であるとの見解が示されたところです。当方が提案しているのは、区間・期間を限定して走行する場合に限り、前後の該車車配置等特別の条件を付さないで通行できるよう、現行法の緩和を求めているものであり、再度検討をお願いしたい。	C	Ⅰ	ご提案主体からご意見があった3軸のトレーラの具体的な車両諸元（車両総重量、各軸重、最連軸距など）を把握できないため、北海道開発局札幌開発建設部に申請されていた該似車両（トラクタ2軸＋トレーラ2軸）を用いて積載量25トンで通行条件を算定したものである。提案主体が考える車両が当方で算定した車両と類似しているのであれば、軸重が基準を大幅に超える車両であり、区間・期間を限定したとして4時速の車版なが道路構造に与える影響が大きいため、許可車両と他の大型車両などが運行することによる大きな負荷がかからないよう、車線上から他の車両を排除し、当行して通行するために車両の前後に該車車を配置することを条件として、やむを得ず通行を認めているのであることから、ご提案の要望に対応することは困難である。 なお、提案主体がパラ積載和3軸トレーラを考えている場合には、その車両諸元及び通行経路を申請先となる道路管理者に事前にお示しのうえ通行条件について相談されたい。		1110000	ホクレン農業協同組合連合会、ホクレン澱粉株式会社	国土交通省
1220350	企業の遊休バス有償譲上げ 「企業とのハートフル協定」	道路運送法第80条、貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡しについて	自家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ業として有償で貸渡すことができない。	自家用自動車（企業の遊休バス）は有償で使用することはできないが、この規制を撤廃し、企業とバスを利用したい自治会、子ども会、地域コミュニティ（NPO法人）等を市が仲介「企業とのハートフル協定」により、企業の遊休バスを有償譲上げできるようにしたいというもの。	地域コミュニティ力向上のため欠かすことのできない移動手段のひとつとして、企業の遊休バスを活用した有償貸切バス運行を提案する。地域コミュニティ力は、地域をひとつのチームとして活動する野球・ゲートボール・子ども会などによる日頃の交流に拠るところが大きい。しかし、財政的に厳しい地方自治体では、公民館バス等を廃止せざるを得ななくり、結果としてこういった地域活動に支障をきたし始めている。 一方、地元企業は、社会貢献の活動に使用するほか温休状態とならないバスや、夕方から動き始める料亭等のバスもある。こういった企業も地域貢献として地域との つながりを望め、また、企業のバスが動くことで宣伝効果を得ることもできるとの申し出もある。 地域コミュニティ活動が活発化に行われれば、国の目指す地域コミュニティ活性化の一助となることが大いに期待される。 こういった団体の活動は、市が確保した移動手段が あって成り立っていたが、一般的な貸し切りバスの負担を強いられてまで参加するものではない。また、地域内の移動でしかなく、バスリース事業の需要を奪うことは考えにくい。 更に、マイカーによる移動に比べ、排出ガスの抑制効果も期待でき、後期高齢者が加害者となる事故抑止にもつながる。 前回提案の内容と回答結果については別に記載有。	C	Ⅰ	反復、継続して有償で車両の貸借が行われる場合には、レンタカー事業に該当するとみなされるため、道路運送法第80条第1項の許可を必要としており、許可に当たっては、貸渡しに付随して貸渡人が運転手の労務供給を行う等のバス・タクシー部似行為の防止のため、一定の基準を設けて審査をしているところである。 また、特にバス車両については、一度事故が起これば大惨事となりかねないなど、その運行に当たって旅客等への新管が大きく、運転者に十分な技能が必要であることから、有償貸渡しの対象としてなじまないものであると考えている。 これら営業類似行為の防止及び旅客の安全の確保の観点から、ご提案の内容について認めることは困難である。			C	Ⅰ									1047000	新潟県新発田市	国土交通省
1220360	地域コミュニティ団体育成、NPO、社会福祉協議会等福祉団体の有償貸切バス運行	道路運送法第78条	自家用自動車は、災害緊急時又は公共の福祉を確保するために やむを得ない場合、バス・タクシー事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要性について合意している場合に限り自家用自動車による有償運送を認めている。	有償による貸切バス運行は、国土交通省の許可・登録によって行うこととなるが、この規制を緩和し「企業とのハートフル協定」で借りとけたバスを使って有償運送できるようにしたいというもの。	地域コミュニティ力向上のため欠かすことのできない移動手段のひとつとして、企業の遊休バスを活用した有償貸切バス運行を提案する。地域コミュニティ力は、地域をひとつのチームとして活動する野球・ゲートボール・子ども会などによる日頃の交流に拠るところが大きい。しかし、財政的に厳しい地方自治体では、公民館バス等を廃止せざるを得ななくり、結果としてこういった地域活動に支障をきたし始めている。 団塊世代の大量退職で、大型二種免許を持った人材が多数輩出されるが、不況していろ力を発揮する良い機会になる。ただ、自力ではそれまとげない実態もあり、無償の好意は長続きしないものでもある。NPO等で組織し、数時間の労働でお小遣い程度の報酬が得られ地域貢献できれば、災害反高齢社会が少しでも緩和できる。 地域コミュニティ活動が活発に行われれば、国の目指す地域コミュニティ活性化の一助となることが大いに期待される。 こういった団体の活動は、市が確保した移動手段が あって成り立っていたが、一般的な貸し切りバスの負担を強いられてまで参加するものではない。また、地域内の移動でしかなく、バスリース事業の需要を奪うことは考えにくい。 更に、マイカーによる移動に比べ、排出ガスの抑制効果も期待でき、後期高齢者が加害者となる事故抑止にもつながる。 前回提案の内容と回答結果については別に記載有。	C	Ⅰ	有償で自動車を使用して旅客を運送する事業は、輸送の安全性及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることを必要としている。 一方、災害緊急時又は他の手段によっては利用者の移動の 足が確保できない等公共の福祉を確保するために やむを得ない場合には、自家用自動車による有償運送を許可していくところであるが、市が主催、共催する事業等の参加者の輸送は、公共の福祉を確保するための やむを得ない場合に該当するとはいえない。 これらのことから、ご提案の自家用自動車を使用した有償運送については、営業類似行為から利用者を保護するという利用者利便の確保等の観点に照らし て認めることは困難である。 なお、過疎地有償運送は、運営協議会において、地方公共団体の区域における交通の状況、住民による輸送ニーズ 等を踏まえた合理的な判断のもと、タクシー等の公共交通機関によっては民間に係るそ分な輸送サービスが確保できないと認められた場合、会員登録された当該地方公共団体の区域内に住所を有する者等の輸送を行うことができる制度であり、ご提案の内容については、NPO等が自己の車両を使用して行うのであれば、この制度を活用することは可能であると考えられる。 また、無償又は好意に対する任意の謝礼にとどまるものと解されるものを受領するのであれば道路運送法上の規制はなく、輸送が可能である。			C	Ⅰ									1047000	新潟県新発田市	国土交通省

管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	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」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220370	過疎地有償運送事業者の要件緩和	道路運送法施行規則第49条第2号	過疎地有償運送はNPO等によるものしか認められていない。	地方公共団体も過疎地有償運行の実施を可能とする。	地方公共団体も過疎地有償運行を実施することにより、高齢化の進む中山間過疎地域住民に対する輸送サービスを確保する。 提案理由： 　本村は、起伏の激しい散居の村であり、鉄道もなくタクシー業者もなく、交通弱者の唯一の交通機関は1日数本の路線バスとなっている。しかしながら、この路線バスも、バス停までの距離が非常に長く、なおかつ急斜路線として乗止の宣言を受けている。また、本村内の商店、医療機関の状況を考慮すると近隣都市部への移動手段の確保は日常生活を営むと下の必須条件となっている。 　こうしたなか、現行法令では、行政が運行できる自家用自動車による有償旅客運送として交通空白輸送及び市町村福祉輸送が認められていますが、市町村福祉輸送あっては、輸送対象者が身体障害者等に限られており、交通空白輸送にあっては原則市町村区域内の運行であるとともに、熱意状態にある本村住民の利用ニーズを満たす運行ダイヤの設定は近年導入が増えているデマンド型運行をもってしても不可能に近い状況である。また、NPO、社会福祉法人等においては自家用自動車による過疎地有償運送が認められているものの、本村においては社会福祉法人等の体制では福祉有償運送の対応が第一杯の状況である。こういった状況下において、地方公共団体の過疎地有償運送が可能になれば、行政がNPO、社会福祉法人等が互いに連携し、補完しあいながら、安心して誰もが使いやすい公共交通サービスを提供することができる。	C	Ⅳ	市町村内の過疎地域や一部の都市地域などの交通空白地帯において、一般乗合旅客自動車運送事業によっては地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保することが困難となっている現状に鑑み、市町村による交通空白輸送を行うことができることとしており、これについてデマンド型運行の導入を図っているところである。 貴村では、具体的にどのような形態のデマンド型運行を想定したとの不可能に近い状況と判断されたのか明らかではないが、ご提案の内容については市町村による交通空白輸送で対応できるものと考えるため、最寄りの運輸局等へご相談いただきたい。	交通空白輸送によっては路線を定めて運行（デマンド型運行を含む）しなければならず、既在する本村の集落構成や道路の実情を考えると、定められた路線を運行するだけでかなりの時間を費やし、目的地である近隣市に到着するまでの所要時間が長時間となる。また本村の地理的条件から、住民の病院通い・買い物などは別方向の3区間市への路線となっている。こうしたことから、公共交通体系として住民ニーズに応えるには路線を定める交通空白輸送ではなく、よりスムーズな運行形態を確保できる乗合タクシー的に利用できる過疎地有償運送が現時点における最良の選択肢と考えている。	C	Ⅳ	道路運送法施行規則において、市町村が実施する場合とNPO等が実施する場合とで自家用有償旅客運送に種別を設けてはいるが、これは市町村がNPO等の行う過疎地有償運送と同じような形態で運送を行うことを前提としているのではないため、ご提案の内容については最寄りの運輸局等に具体的にご相談いただきたい。	C	Ⅳ		1008010	山添村	国土交通省
1220380	過疎地における移動制約者を対象としたNPO等による有償運送事業に係る道路運送法上の登録要件の特例制度創設	道路運送法第79条の4第1項第5号 道路運送法施行規則第51条の7	過疎地有償運送は、運営協議において協議が整って、ることを登録要件としている。	①NPO等が行う過疎地有償運送において、運営協議書での合意が道路運送法上の登録要件になっているが、その設定・運営に時間を要し、高齢者等移動制約者の生活に支障を来す事態が生じている。 ②そこで、単に交通の観点だけでなく、山間地の生活維持という公益性の観点を優先し、一定の基準に基づいてあらかじめ県が設定した交通空白地域において、運営協議会の開催を前提とせず、市町村が地域の実情を踏まえ関係者の意見を聞いたとで、総合的に必要性を判断する制度を創設する。	【現状の問題点】 ①市町村合併による行政区域の拡大により、調整を要するタクシー事業者等関係者が増加し、運営協議会（以下「運協」という）で合意形成を図るための手続が複雑化するとともに、合意に相当な時間を要する事態が発生している。②一方、運協に参加すべき事業者数（割合）や意思決定方法等について、道路運送法に係る省令等に具体的な定めが無く、その判断は主事者の裁量に任せられているため、制度的にも不安定なものとなっている。③実際の運協の運営状況をみると、タクシー事業者との合意形成を前提として運用がなされており、結果として協議の高飛化を招き、申請者や利用者の利益が損なわれている。 【提案の理由】 ①少子高齢化の進展や市町村の財政状況悪化等を背景に、行政だけでなく多様な主体を地域づくりの担い手として新たな公の必要性が高まっており、特にNPO等による生活交通確保の重要性については、「国土形成計画中間とりまとめ」にも盛り込まれている。②過疎地域は人口減少に伴い民間バス事業者が撤退し、市町村が代替輸送を担ってきたが、財政事情の悪化により運営継続が困難な状況にあり、行政と民間の役割分担を明確にしつつ、新たな地域交通システム確立が早急に必要となっている。間違して、運営等のための主に事務制約者を対象としたNPO等による輸送的な輸送に対するニーズが急速に高まっている。③このため、過疎地での生活を維持するため、基幹的な交通部分はこれまで通り民間事業者と行政が担うが、そこまでのアクセスを補完する輸送にNPO等が主体的な役割を果たすことが出来るよう、また、その積極的な活動を促進するため、条件整備を図る必要がある。	C	Ⅲ	輸送の安全及び利用者の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を受けることを必要としているところであるが、バス・タクシー事業者によっては十分なサービスが提供されないなどの場合には、地域の生活交通を確保する観点から自家用自動車による有償運送の一形態として道路運送有償運送を可能としているところである。運営協議会については、地域の移々な実情を踏まえた形で安全・安心な輸送サービスの提供を実現するため、地域の関係者で議論する場として自家用自動車による有償運送を行うに当たり必要な一律の基準によって自家用有償運送を認めることは不適当と考える。 なお、運営協議会の運営については、規制改革会議の第一次答申（平成19年5月30日決定）において、ガイドブックの作成等を通じた制度の理解促進や、相談窓口の明確化等の措置を講じ、制度の定着のための働きかけをしていく必要があるとされているところであり、当省もこれを踏まえ、運営協議会の円滑な運営のために対処してまいりたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	運営協議会については、地域の移々な実情を踏まえた形で安全・安心な輸送サービスの提供を実現するため、地域の関係者で議論する場として自家用自動車による有償運送を行うに当たり必要な基準として、運営協議会を設置することが、地域の実情に即した適当と考える。このことについて、提案主体側で取り上げられているとは前提ですることであるが、過疎地域の中でも限界集落問題などを抱える様々で厳しい地域にあっては、民間事業者の撤退等により切迫した状況があり、この救済を行うために、先に提案した新たなしくみを制度する必要がある。ついては、実際に現行で検討を進められると具考をお願いしたい。（別に補足資料あり）	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C	Ⅲ		1040010	島根県	国土交通省
1220390	コミュニティービークル特区	道路運送車両法第98条第2項	自動車登録番号標等に紛らわしい外観を有する物を製造し、又はこれらの物を使用することはできない。	自動運転の本格的導入に向け実社会でママス実験を行うために、安全性の確保された一定要件を満たした特別車輌を使って、道路のごく限定に限って自動運転による走行を可能とする。車輌として、電動車いすを想定しており、現状歩行者扱いの電動車いすに係る規制の再構築を提案する。	都市化・過疎化によって伝統的コミュニティーが崩壊しつつある現在、誰でも安全に移動出来るより良いコミュニティー形勢のために車輌の自動運転が求められる。これを普及させるために実社会でのマス実験を行うことが必要不可欠である。そのため、地域、通行可能な範囲を限定した上で、現在の電動車いすに関する規制を再構築し、一般道路を自動運転走行可能とする。これにより、移動を容易にすることで新しい街作り、地域活性化を目指している。 現在の電動車いすのカテゴリー（長さ120cm、幅70cm、高さ108cm、最高速度6km）では、JIS規格があるのみで、道路交通法では歩行者扱いとなっており、速度や耐久性、衝突や追突の危険性等から、利用者、歩利用者双方の共感が得られていない背景がある。 そこで、まず、車輌の仕様、速度規制等について、規制の緩和を行う。車輌の想定仕様は長さ170cm、幅60cm、高さ150cm以下、最高速度時速20km、最大積載重30kgである。他方で、一般車輌とは異なることが判断から誰にでもわかるように特別なナンバーを取り付ける。普通免許・原付免許保持者は走行を許可し、無免許者は一定の講習を受けることで走行可能とする。走行可能な範囲として、特区であることの表示を行ったうえで、道路容量に余裕のある場所において設置された専用レーン、バリアフリー法を満たしている道路のみに限定する。 自動運転車輌として、複数の手段により、速度状況の管理・障害物を感知する機能・地域情報を得る機能を備え付ける。各機能の信頼性に対する定量的基準の設定を行い、基準が満たされているか否かの試験を行う。	D	－	電動車いすと一般車両とを区別するために電動車いすにナンバーを取り付ける場合、自動車登録番号標等とが見と明確に異なるナンバーであれば、道路運送車両法第98条第2項には抵触しない。 また、ご要望の特別車両が、道路運送車両法の原動機付自転車に該当するものであって、運行の用に供する場合、同法第44条で定める保安基準に適合しているものである必要がある。	提案者が想定している電動車いすは、原動機付自転車に該当するものではなく、車いすであると考えられる。 ①　既存の自転車道の走行は可能か回答されたい。その場合、最高時速20kmでの走行は可能か、また、不可能であるならば、その理由について明確に回答されたい。 ②　道路上に当該車いす専用の通行帯を確保することは可能か、その場合、専用通行帯を最高時速20kmで走行することは可能か、提案者は、電動車いす開発の過程で道路管理者の協力を得て、当該車いすを自転車道ないしは専用走行帯を走行させる実証実験を計画しているが、その際に、道路側にセンサー等を埋め込んで当該車いすを走行させることを考えている。このような実証実験及び、将来的な車用自行帯の整備に当たり、必要な手続くしは措置は何か、具体的に回答されたい。	今回の提案で想定している電動車いすは、原動機付自転車に該当するものではなく、車いすであると考えられる。 ①　既存の自転車道の走行は可能か回答されたい。その場合、最高時速20kmでの走行は可能か、また、不可能であるならば、その理由について明確に回答されたい。 ②　道路上に当該車いす専用の通行帯を確保することは可能か、その場合、専用通行帯を最高時速20km以下の走行とします。即ち、自転車から当該専用通行帯等までの歩道ではあくまでも通常の車いすとして走行（時速6km以下）させ、専用通行帯等に置き、間奏中の1T等のシステムを用いて、安全に走行（時速20km以下）させます。この電動車いすの走行実験に当たり、既存の自転車専用道路の走行が可能であるのか、また専用の通行帯の整備が可能であるのか回答願います。	E	—	①②については、道路運送車両法を所管する国土交通省は回答する立場にない。	E	—		1169010	個人	警察庁 国土交通省
1220400	アジアハイウェイの実現に向けた日本一韓国間の車両乗り入れに係る諸制度の特例	道路交通に関する条約締結国の登録自動車が登録証を備え付けて本邦において行の用に供する場合、登録、自動車登録番号標の表示、検査等を要しない。	道路交通に関する条約締結国の登録自動車が登録証を備え付けて本邦において行の用に供する場合、登録、自動車登録番号標の表示、検査等を要しない。	【内容】 韓国での車両検査の簡素化・合理化、利用可能な車種の拡大等により、日本－韓国間のマイカーでの交流いやすさが可能となる。	【実施内容】 日本－韓国間の国境を越えたマイカーでの短期旅行を実施する 【提案理由・目的・効果等】 日本－韓国間に日常的な旅行圏域が形成され、より頻度の高い国際観光が可能となり、地域経済の活性化が図られる	D	－	本邦から韓国に渡航する自家用自動車は、使用の本拠を管轄する運輸支局等において登録証書及びタンク文字で連輸支局等を表示した自動車登録番号標の交付を受けることにより、韓国において運行可能。 また、韓国から本邦に渡航する自家用自動車は韓国政府発行の登録証書を備え付けることにより、本邦において運行の用に供することが可能。 なお、1回目中韓物流大臣会合（2006年9月開催）において合意された行動計画に盛り込まれ、シャーシの相互通行に関して、各国における法制度上の問題点等を調査中。	当該シャーシ車両が走行する場所を「一般の交通の用に供する場所」でなくする措置を講ずることにより、道路運送車両法第4条の適用はないものと解する。 なお、第1回日中韓物流大臣会合（2006年9月開催）において合意された行動計画に盛り込まれ、シャーシの相互通行に関して、各国における法制度上の問題点等を調査中。	1　「一般の交通の用に供する場所」でなくする措置を講ずることにより、道路運送車両法第4条の適用はないものと解する。 なお、第1回日中韓物流大臣会合（2006年9月開催）において合意された行動計画に盛り込まれ、シャーシの相互通行に関して、各国における法制度上の問題点等を調査中。 2　仮に、1の措置が「一般車両の通行を完全に遮断し、通行する道路が他の交通と分離され、遮断される」措置であるとするならば、当該道路は他の重者や一般車両が日常的に利用している道路であり、実施困難である。港湾道路等に限定するなど一定の条件を定めた上で、実行することが可能となるならか、検討し、回答されたい。 3　現在シャーシの相互通行に関して、各国における法制度上の問題点等を調査中との回答であるが、現在明らかになっている問題点等があればご教示頂きたい。	C		1　一般交通（車、歩行者）と混在しない状態にすることが必要である。ガードマンを立てる、ゲートを設ける等の措置が考えられる。 2　大阪南港からATCを結ぶ道路であっても、公道であるとは、道路運送車両法等の適用を受ける。ついては、要望を実現するためには自動車登録ファイルの登録に関する論点以外に、車両の技術基準・点検整備、自賠責、自動車税、貨物自動車運送事業法等の関係についても検討を行う必要がある。現在、上記の論点について、各国の法制度を比較することを通して、調査を行っていくところである。 3　日中韓三国で調整を要する論点（関係する日本の制度・法令）は、主なものだけでも、車検・登録（道路運送車両法）、車両の重・寸法基準（道路法、車両制限令、道路運送車両法）、自賠責保険（自動車損害賠償保障法）、車検・事業用車両数の登録（貨物自動車運送事業法、自動車の保管場所の確保等に関する法律、貨物利用運送事業法）等多岐にわたり、かつ、韓国及び中国の協力を得ながら進めていく必要がある。	C				アジア太平洋トレードセンター株式会社	国土交通省
1220410	外国籍トレーラーシャーシ車両の国内走行可能化（地域限定）	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たものでなければ、道路、自動車道及びその他の一般の交通の用に供する場所を走行することはできない。	・外国籍のトレーラーシャーシ（トレーラーの前部分）車両を地域を限定して国内での走行を認める措置 ・外国籍全般が不可能でも、韓国籍のシャーシのみでも結構です。	・大阪南港には韓国釜山から荷役混載フェリーが毎日就航しています。 ・アジア太平洋トレードセンター(ATC)では、同施設内で毎週末に開催している「南港朝市」で、韓国釜山から食材をフェリーにて輸入し即売したい考えています。 ・韓国から到着したトレーラーシャーシ（以下、「シャーシ」といいます。）に乗ったコンテナは、日本のシャーシに積み替えなければなりませんが、韓国籍シャーシが日本の公道を走行できれば、積み替え作業が簡略化され、より新鮮な食材を市民に提供することができます。 ・自動車は、道路運送車両法に定める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ませんが、輸送時間を短縮し、シームレスな輸送形態を実現するため、外国籍シャーシについて、地域を限定して公道走行を可能とするよう提案するものです。 ・同様の要望は、以前から他自治体や、大韓民国からも出されているようですが、実現に至っていないようです。しかし政府のアジアゲートウェイ戦略会議において6最重要項目として「アジアゲートウェイ構造改革特区」の創設が掲げられ、アジアとの交流拡大を目指す地域独自の取組み（物流効率化など）を重点的に支援することされていますので、同特区を活用することも視野にご検討ください。事業実現の際には、「南港朝市」において、「アジアゲートウェイ戦略会議」による成果とPR致しますので、内閣府のリーダーシップで規制緩和を実現していただきますようお願いします。	D			

管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	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」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220450	税証明事務等のアウトソーシングの推進	道路運送法車両法第34条	臨時運行許可は地方運輸局長（運輸支局長に権限委任）、市及び特別区の長及び指定を受けた市町村長が行う。	1 公共サービス改革法に基づく総証明事務について、公権力の行使となる交付・不交付の判断を除き、全ての事務処理を委託可能としていただきたい。 2 上記1と同様に、税関係の申告書受付（住民税申告・原動機付自転車等廃車申告）及び臨時運行（仮ナンバー）許可について、多発・不受理及び許可・不許可の判断を除き委託可能としていただきたい。 3 事務の委託にあたっては、契約類型として指揮命令権のある派遣契約を認めていただきたい。 4 派遣契約の場合、特定業務以外は年数制限があるが、本件特区に限り規制を緩和願いたい。	【実施内容】足立区には、17の地区に住民基本台帳・印鑑登録・国民健康保険等に関する事務及び各種証明書を発行している区民事務所がある。これらの事務所や主管課における事務のうち、公権力の行使については区の職員が行い、事務補助として派遣社員にその他の一連の事務を委託することにより、雇用の促進を図ると同時に自治体の行政改革を推進する。さらに、夜間サービスの拡大や休日開庁の拡充に努め区民のニーズに応えていく。 【提案理由】区民事務所の業務委託については、平成19年4月に実施予定で、18年度に条例を定め準備を進めていたが、現末運作及び6業務以外について関係省庁との調整が必要となど及び5業務について「受付」と「引渡し」のみの委託では事務がず断され、委託のメリットが活かされないため実施を見送った。 今回の提案では、公権力の行使については区の職員が行うことを明確にした上で、民間の力を導入し官民協働で行政改革を図ると同時に区民サービスの拡充を図るものである。 派遣契約については、当該事務について受託者側にクハハウがないため、区職員による指揮命令が必要なことより官民協働型の公共サービス改革を円滑に行うために採用するものである。 【代替措置】証明発行や届出の際の入力事務については、申請者一体処理であり、大量データを一括に処理することはできない仕組みとなっている。また、入力に際してはパスワードによる管理、或いはアクセスログの採取などセキュリティ対策を講じている。	D	—	臨時運行許可業務は、現に公務員の管理下にある場合において、許可決定等を公務員が自ら行うのであれば、それ以外の業務について委託することは可能。 ただし、臨時運行許可番号標の不正使用について留意することが必要。	D	—	臨時運行許可業務は、現に公務員の管理下にある場合において、許可決定等を公務員が自ら行うのであれば、それ以外の業務について委託することは可能。 ただし、臨時運行許可番号標の不正使用について留意することが必要。	D	—		1156040	足立区	総務省 厚生労働省 国土交通省 内閣府
1220460	自動車事故対策機構・介護料支給要件の緩和	独立行政法人自動車事故対策機構法第13条第4号及び独立行政法人自動車事故対策機構に関する省令第19条第2号	自動車事故により介護を必要とする後遺障害をたたす傷害を受けた者であって労災保険等による介護補償給付又は介護給付その他の給付であって介護料に相当するものを受けている者を除く者に対し、介護料を支給している	制度が脆似の労災保険の介護（補償）給付等を準用し、自動車事故対策機構・介護料の認問整理等費用（介護用品購入費用等を含む）を提供して請求し、介護料給付等の支給限度額を超える場合等に、介護保険制度による介護給付等の給付を受けられる非動請整制度を望みます。	具体的事業の実施内容: 生活的リハビリテーションに意欲的に取り組む介護料支給者を対象に、機構法で定める介護用品の販売・貸与事業を行います。購入とレンタルの利用者には自動的に賛助会員として登録し、介助技法の提供も併せて行います。介護用品の販売・貸与事業の実施に当たっては、他の制度との一体的、効率的な運用が望ず望まれております。介護保険制度及び障害者自立支援法等に準拠して、公的制度・訪問介護事業者等と連携もと、介護の実践現場で傾聴の潜在的ニーズに応えて、次の生活支援を実施します。 ①レンタル機器諸費の生活的リハビリテーション力=（有資格者施乗）の配備と貸し出し。②介護用品と基準寝具のリネンサプライ 具体的事業の提案理由: 「重度後遺障害者の実態に関する調査報告書（発行：独立行政法人自動車事故対策機構）」が発表されました。調査のポイントは、①重度後遺障害者の実態把握、②心理状況の把握、③ニーズ把握からなり、今後の被害者援護事業のあり方のとりまとめを行うものです。アンケート票配布時の受給者総数は、621人ですが、受給資格者と推定される高証性意識障害者だけでも全国に2万人以上が実在するといわれています。受給率のアップが今後の課題ですがタウンの原因は、①傾似する他の制度との併給の不承認、②支給対象拡大にともなう周知の不徹低、③受給資格者の書類の紛失又は記憶の不鮮明が挙げられます。提案事業では草の根運動を展開し介護料未請求者の掘消に全ず取り組みます。アンケート・インタビュー調査から抽出された二ーズを踏まえ地域通貨による重度障害者（家族を含む）との協働の実現を目指します。	C		独立行政法人自動車事故対策機構における介護料は、自賠責制度のセーフティネットの考えに基づき、過去の自賠責保険の運用益という限られた財源を活用し、日々の介護に必要な費用について、対象者を限定した上で支給するものであり、家族等の介護負担が生じることのない施設入所者や、労災保険や介護保険といった国の一般の医療・福祉制度で救済される被害者に対しては、給付を行わないことといています。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C D		自動車事故対策機構における介護料は、支給要件に該当すれば、介護料支給対象品目の貸与の場合についても、介護料の支給対象としています。また、介護用べッドのマットレスについては、介護料の支給対象としているところですが、ご提案頂いた医療マットの詳細が明らかでないため、具体の商品に関する介護料支給の可否については、自動車事故対策機構にお問い合わせください。	C D	自動車事故対策機構における介護料は、支給要件に該当すれば、介護料支給対象品目の貸与の場合についても、介護料の支給対象としています。また、介護用べッドのマットレスについては、介護料の支給対象としているところですが、ご提案頂いた医療マットの詳細が明らかでないため、具体の商品に関する介護料支給の可否については、自動車事故対策機構にお問い合わせください。	1020700	医療自動車交通有限会社	厚生労働省 国土交通省
1220470	特定重要港湾の入港料に係る国への協議の廃止	港湾法第44条の2第2項第60条第4号の2	特定重要港湾については、国の利害に重大な関係を有しかつ、国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾であり、特定重要港湾に係る入港料等が、国際航海及び国際貿易に大きな影響を有するため、国が国に特に関係が深いものであるという理由から、国として料金の設定又は変更にあたり事前に協議を受け運輸審議会の意見を聞いた上で同意を行っている。	特定重要港湾の入港料を決定又は変更する場合に義務付けられている、国への同意を要する協議及び国から運輸審議会への諮問を廃止し、県の判断による決定が可能となるよう制度の見直しを行うこと。	【実施内容】 入港料は、港湾の保全を行うための工事の費用及び港湾の維持管理費用を基礎として料率を定めるものであり、また、他港とのバランスや経済便益等を慎重に検討した上で、最終的には県議会の議決を経て決定するものであり、県の自主的な判断による決定が、国際貿易等に不利益を与えるようなものではないと考えている。 ついては、規制緩和により、県の自主的な判断による決定が可能となるよう、当該制度の見直しを提案する。	I	I	国としては、昨年の9次提案による広島県の特定重要港湾の入港料に係る国の関与の見直しの要望を踏まえ、現在の制度の見直しを前提に学識経験者、利用者及び港湾管理者等をメンバーとする「入港料に関する検討委員会」が開催した。 他方、港湾利用者等を対象としたアンケート結果においても、国の一定の関与がある要との意見が示されたものだが、今般の委員会の検討にあたり、改めて広島県及び主要特定重要港湾の港湾管理者に意見聴取を行った結果、主要特定重要港湾の港湾管理者からは、国による一定の関与に対しては今後も必要との回答を得た。 このような関係者の意見等を踏まえ、検討会において見直しについて議論されたところである。その結果、国の関与は最小限に留め、上限内の変更であれば事前届出制とする見直し案が全会一致で了承されたところである。 今回の結論は、広島県の要望を真摯に受け止め、今般検討委員会を立ち上げ、総会的に検討を行った結果であることから、本検討結果に従い法改正作業を進めることとしている。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	B－2		本県の提案に対して「国の関与は最小限に留め、上限内の変更であれば事前届出制とする。」という対応案が示されたことについては、一定の評価をしており、法改正の作業を進めていただきたい。 なお、法改正のとき、運用状況を検証し、状況に応じて、さらなる規制緩和に取り組んでいただきたい。	B－2	I	前回回答のとおり、法改正作業を進めることとしたい。 なお、本制度の更なる見直しについては、状況に応じ、検討することとしたい。	1082260	広島県	国土交通省
1220480	国有港湾施設（岸壁）の指定管理者制度導入のための規制緩和	港湾法第54条第1項	国有港湾施設は港湾法の規定により港湾管理者に管理不託された、港湾管理者により維持管理されている。	国有港湾施設（岸壁）についても、県の指定管理者制度の適用を図るため、現行の規制を緩和する。	（現状） 港湾施設のうち、野積場や荷役機械等は指定管理とすることができるが、国有港湾施設である岸壁については港湾管理者の地方公共団体が直接管理する必要があり、施設利用時には別々に許可を受けなければならず、申請手続が煩雑である。 また、埠頭を構成する施設について、管理者が異なることで一体的な管理ができず非効率である。 （提案理由） 現在、地方公共団体で指定管理が可能な施設は、地方自治法第244条の2第3項の規定により「公の施設」とされているが、国有港湾施設はその対象となっていない。 そこで、県の指定管理者制度による港湾施設の一体的な管理を可能とするため、国有港湾施設（岸壁）についても、県の指定管理者制度の対象とするよう地方自治法の緩和を図る。	C	—	地方自治法第244条の2第3項の「公の施設」の範囲には、港湾管理者が権限を有しないものは含まれない。港湾施設の中でも基幹的・根幹的な港湾施設である国有港湾施設については、本来港湾を有する国から委託を受けて管理しているものであり、港湾管理者が権限を有するわけではない。 なお、港湾管理者は、国有港湾施設以外の港湾施設については、野積場や荷役機械に限らず、指定管理者制度に基づき、指定管理者に管理を行わせることができるが、これは、当該港湾施設について本来港湾管理者が権限を有しているにもかかわらず、効率的なサービスの提供に当たり民間事業者がすぐれノウハウを活用することが有効と考えられる場合に、当該港湾管理者の権限に基づいてなされるものである。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C	—	国有港湾施設は港湾の基幹的根幹的機能を有する施設であり、港湾全体の管理権限を有する港湾管理者に限って管理委託しているものである。よって管理委託をおこなうに基づき港湾管理者が管理すべき施設であり他者への再委託はなじむものではなく、港湾管理者が権限を有するわけではないため公の施設にも該当するものでないと思料する。	C	—		1178030	福岡県	総務省 国土交通省
1220490	民間が行う物流施設整備への支援	港湾法第39条、第40条、第40条の2都市計画法第8条、第12条の4建築基準法第68条の2	臨港地区内においては、港湾管理者は分区を指定し、分区の区域内においては、各分区の目的を著しく阻害する建築物その他の構築物であって条例で定めるものの建設、改築等を規制することができる。 また、条例により建築物その他の構築物の規制が行われている臨港地区であって、必要に応じて地区計画等による建築物等の用途の制限等を併せて行うことができる。	臨港地区における用途・形態等に関し必要な規制並びに誘導を行うことができるようにする。	【実施内容】 ・物流倉庫及び関連加工製造及び小売り機能等が一体となった複合型物流施設の立地など、高度で大規模な施設の立地を可能とするための臨港地区における地区計画の指定（用途・容積率の緩和） 【提案理由】 アイランドシティにおいては「東アジアの物流結節拠点としての機能」や「物流効率化機能」「価値付加機能」を有する高次物流拠点の形成が求められており、港湾機能と一般的都市機能との複合施設の立地や収益性の高からの容積率、建ぺい率および高さ制限の緩和に対する強い要望がなされていたため。	D	—	臨港地区の区域内において、条例により建築物その他の構築物の規制が行われている分区においても、必要に応じて都市計画法第12条の4に定める地区計画等による建築物等の用途の制限等を併せて行うことが可能である。	D	—		D	—		1187130	福岡市	国土交通省
1220500	国際海上コンテナの外国船による国内二次輸送の特許	船舶法第3条	日本各港間の輸送（貨物及び旅客）は、原則日本籍船でなければ、行うことが出来ない	【内容】博多港への国際基幹航路の寄港頻度を増加させ、物流コストの削減、物流リードタイムの短小を可能とならしめるため、敢が国の内航海運事業の構造改革が進み、競争力を取り戻すための臨時的・限定的な措置として、外航海運事業者が博多港において国際基幹航路の国際海上コンテナ貨物を母船と自社の近距離国際航路との間で積み替えを行い、当該近距離航路において博多港と国内諸港との間を二次輸送することに対し、船舶法第三条の国土交通大臣の特許がうえられるよう制度上明確化する。また、特許の申請は輸送の都度、船舶地を管轄する地方運輸局に行うこととされているが、これを、一定の期間に行われる輸送について包括的に申請を行うことを可能とすることもに、申請先を博多港を管轄する地方運輸局あるよう運用を改善する。	【実施内容】 中東航路船航船社の意向に基づき、現在、横浜・名古屋・神戸・博多に寄港している日本籍貨物の母船への積み替えを、博多港で移行・実施する。 【提案理由・目的・効果等】 釜山港へ出出するフィーダー貨物を日本国内に寄回し、博多港へ運ぶ貨物の母船への積み替えを、博多港で移行・実施する。 釜山港へ出出するフィーダー貨物を日本国内に寄回し、博多港へ運ぶ貨物の母船への積み替えを、博多港で移行・実施する。 なお、構造改革特区第3次提案で行った本提案に対し、国土交通省は「二国間の相互主義を前提に特許を認める用意がある」との考えを示していたが、現在はその考えを白紙に戻している。	釜山港へ出出するフィーダー貨物を日本国内に寄回し、博多港へ運ぶ貨物の母船への積み替えを、博多港で移行・実施する。	C		国民生活物資の安定輸送の確保、国家安全保障等の観点から自国内の輸送は自国籍船に限ることが欧米をはじめ国際慣行となっており、我が国においても我が国において安定輸送の確保等の観点から船舶法第3条により外国籍船によるカボタージュは規制されており、それを緩和することは考えていない。 なお、福岡市より「考えを白紙に戻している」との指摘であるが、福岡市の提案は、構造改革特区第3次提案で行ったパブ港を釜山港から博多港に完全に移転するという条件が付されていないものと理解しており、かかる前提条件が変更になったことから、我々の考えも変更せざるを得ないなった。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C D		国民生活物資の安定輸送の確保、国家安全保障等の観点から自国内の輸送は自国籍船に限ることが欧米をはじめ国際慣行となっており、我が国においても我が国において安定輸送の確保等の観点から船舶法第3条により外国籍船によるカボタージュは規制されており、それを緩和することは考えていない。 ハブ港を釜山港より博多港に持ってくるという当初提案であれば、大きな輸送システムの変革を伴う例外的事例のため慎重に検討して検討の余地が有ったと思料する。しかしながら、今回提案では、ハブ港の移転にはならず、海外からの新たな貨物の集積は発生しないことから、日本の国益に寄与することはならずに乖なる一企業の利益追求のための措置であると考えられる。 さらに、本件を認めると日本国内の各港において同様の事例が発生し、その全てについて認めざるを得ないことは日本の内航海運に大きな被害を与えることとなりかねず、カボタージュ規制の緩和を図るがすこととなり、提案主体が言うカボタージュの堅持とは言いがたい。 以上の理由により、特区として認めることは適当ではない。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C D		自動車事故対策機構における介護料は、支給要件に該当すれば、介護料支給対象品目の貸与の場合についても、介護料の支給対象としています。また、介護用べッドのマットレスについては、介護料の支給対象としているところですが、ご提案頂いた医療マットの詳細が明らかでないため、具体の商品に関する介護料支給の可否については、自動車事故対策機構にお問い合わせください。	C D	自動車事故対策機構における介護料は、支給要件に該当すれば、介護料支給対象品目の貸与の場合についても、介護料の支給対象としています。また、介護用べッドのマットレスについては、介護料の支給対象としているところですが、ご提案頂いた医療マットの詳細が明らかでないため、具体の商品に関する介護料支給の可否については、自動車事故対策機構にお問い合わせください。	1020700	医療自動車交通有限会社	厚生労働省 国土交通省
1220510	国際定期貨物航空路線の誘致への支援と乗り入れに伴うCIQの体制強化	なし	国際航空路線の開設や増便は、一般的に二国間の航空交渉を通じて、互いの路線や便数を定めて行っている。	【内容】 二国間交渉を行わず、マーケットの実情による「航空会社が運行出による路線拡大を図ることで、国際空港貨物便（フレーター）の増加を図る。	【実施内容】 国際空港貨物便に関し、二国間交渉ではなく、届出制により路線開設や増便等を行うことを可能とする。 【提案理由・目的・効果等】 福岡空港の国際貨物輸送の利用増大を図る。	Ⅲ又は Ⅳ	Ⅲ又は Ⅳ	平成19年5月のアジア・ゲートウェイ構想において、地方空港については、「既に総まっている自由化交渉を加速化するとともに、交渉妥結者でも、路線開設や増便等を暫定的に認める、安全の確認、CIQ、自衛隊等との調整を除き、実質的には届出化を図る」ことといている。国土交通省としては、これらの方針に基づき、地方空港への乗り入れの自由化に向けた二国間交渉を加速化するとともに、今年度中に手続の簡素化のための所要の措置を講じ、福岡を含む地方空港について、全国的な対応としてご要望に応えていきたいと考えている。なお、本件については、二国間で行われる航空交渉の性格上、特区要望になじまないため、全国的な対応とするものである。	1. 地方空港においては「実質的には届出化を図る」との貴省回答であるが、具体的にどのような方法で「実質的な届出化」を実現させるのかご教示願いたい。 2. 全国的な対応との貴省の回答であるが、成田空港など対応を行わない空港もあることから、必ずしも全国展開とは言えないのではないか、検討し、回答されたい。	B－1	Ⅲ又は Ⅳ	1. について 地方空港への路線開設、増便等に係る事業計画の認可申請があったときには、二国間協定に基づく路線、便数等の範囲内である場合は、安全の確認、CIQ、自衛隊との調整等が整い次第、直ちに認可することにより、実質的な届出化を図るとともに、二国間協定の範囲外である場合であっても、自由化交渉を行うことを前提として、交渉妥結者においても、安全の確認、CIQ、自衛隊との調整等が整い次第、暫定的に認可することにより、実質的な届出化を図ることとし、今年度中に省令又は通達により所要の措置を講ずることとする。 なお、8月1日及び2日に開催された日韓航空当局間協議において、空港容量に制約のあるかが国の首都圏空港第通路線を除き、両国間の空港への乗り入れを相互に自由化することを合意したところである。 2. について 平成19年5月のアジア・ゲートウェイ構想に基づき、地方空港について全国的な対応を図ることから、「全国展開」と回答したものである。		B－1	Ⅲ又は Ⅳ		1187120	福岡市	国土交通省
1220520	「通訳案内士」に係る資格要件の緩和（留学生等の活用）	通訳案内士法第2条、第3条、第18条、第36条外国人観光旅客の来訪地域の整備等の促進による国際観光の振興に関する法律第23条、第24条、第34条	日本国内において、報酬を得て、業として通訳案内を行う場合には、通訳案内士又は地域限定通訳案内士の資格が必要であり、それぞれの試験に合格する必要がある。	【内容】 外国人ツアーに必要な「通訳案内士」は、有資格者が不足している。そのため次の規制緩和を行う。 ・「通訳」と「案内」をそれぞれ確保すること	【実施内容】 外国人ツアーには「通訳案内士」が必要であるが、有資格者が不足しており、ライセンス要件の弾力的な運用が必要である。また、外国人旅行者は、無単位より広域での旅行を実施しており、九州全域で活動できるガイドが必要である。 大学や旅行会社とタイアップする等、留学生を観光ボランティアとして活用していく。 【提案理由・目的・効果等】 今後、拡大する需要に対応することが可能となる。	E	—	通訳案内士法（以下「法」という。）第2条では、通訳案内士は、報酬を得て、通訳案内（外国人にけき訪い、外国語を用いて、旅行に関する案内をすることをいう。以下同。）を行うことを業とする、とされている。求める措置の具体的内容（以下「具体的内容」という。）が不明確ではあるが、いずれにせよ、「通訳」と「案内」をそれぞれ確保し、ある一人が案内し、別の一人がその通訳を行う場合には、通訳案内士の資格は不要である。		E	—		E	—		1187040	福岡市	国土交通省
1220521	「通訳案内士」に係る資格要件の緩和（留学生等の活用）	通訳案内士法第2条、第3条、第18条、第36条外国人観光旅客の来訪地域の整備等の促進による国際観光の振興に関する法律第23条、第24条、第34条	日本国内において、報酬を得て、業として通訳案内を行う場合には、通訳案内士又は地域限定通訳案内士の資格が必要であり、それぞれの試験に合格する必要がある。	【内容】 外国人ツアーに必要な「通訳案内士」は、有資格者が不足している。そのため次の規制緩和を行う。 ・留学生を活用できるようにする。	【実施内容】 外国人ツアーには「通訳案内士」が必要であるが、有資格者が不足しており、ライセンス要件の弾力的な運用が必要である。また、外国人旅行者は、無単位より広域での旅行を実施しており、九州全域で活動できるガイドが必要である。 大学や旅行会社とタイアップする等、留学生を観光ボランティアとして活用していく。 【提案理由・目的・効果等】 今後、拡大する需要に対応することが可能となる。	C	—	通訳案内士を行うのに必要となる語学力及び各区域等の知識を習得しているかどうか確認する必要があるので、留学生であることをのみをもってして有資格者とすることは不適当であると考える。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	留学生であることのみで有資格とすれば、問題も多く発生する恐れがあると考えるが、観光振興上、「留学生」は貴重な資源であり、その活用いかんによっては、本邦への インバウンド促進にも寄与すると期待される。よって、簡素な登録等によって、通訳案内業務が可能になるよう、対応を図っていただきたい。	C	—	通訳案内を行うのに必要となる語学力及び日本の地理、歴史等の知識を習得しているかどうか確認する必要があるので、留学生であることをのみをもってして簡素な登録等によって通訳案内業を行えるように、すでにする。 なお、ご意見の通り、国土交通省としても、観光振興上、「留学生」の活用は、本邦への インバウンド促進のためには重要であるものと認識しており、留学生に試験制度の簡略化行うことで、規模的に留学生の当該資格の取得促進を図っているところである。	C	—		1187004	福岡市	国土交通省

管理コード	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	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」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220522	「通訳案内士」に係る資格要件の緩和（留学生等の活用）	通訳案内士法第2条、第3条、第18条、第36条 外国人観光旅客の来訪地域の整備等の促進による国際観光の振興に関する法律第2条、第24条、第34条	日本国内において、報酬を得て、業として通訳案内を行う場合には、通訳案内士又は地域限定通訳案内士の資格が必要であり、それぞれの試験に合格する必要がある。	【内容】 外国人ツアーに必要な「通訳案内士」は、有資格者が不足している。そのため次の規制緩和を行う。 ・都道府県単位の「地域限定通訳案内士」を「九州限定ガイド」等に拡大する	【実施内容】 外国人ツアーには「通訳案内士」が必要であるが、有資格者が不足しており、ライセンス要件の弾力的な運用が必要である。また、外国人旅行者は、県単位よりも広域での旅行を実施しており、九州全域で活動できるガイドが必要である。 大学や旅行会社とタイアップする等、留学生を観光ボランティアとして活用していく。 【提案理由・目的・効果等】 今後、拡大する需要に対応することが可能となる。	D	—	具体的事業の実施内容によれば、「外国人旅行者は、県単位よりも広域での旅行を実施しており、九州全域で活動できるガイドが必要である」とのことだが、この場合は、各県が実施する地域限定通訳案内士登録を受ければよいし、また、九州全域で地域限定通訳案内士試験を実施する場合は、負担の軽減のため、口述試験を合同で実施することも可能としている。	1　九州全域で地域限定通訳案内士試験の合同実施により実現可能との回答であるが、制度的に可能であっても、今年度は4県（九州では5県）での開催に留まっていることから、実質的に実現不可能である。 観光立国推進基本計画において、「外国人の訪日旅行の拡大は基本的な方針に位置付けられており、また、ビジット・ジャパン・キャンペーンにおいては「2010年までに1,000万人の訪日外国人旅客を呼び寄せる」ことを目指している。通訳案内士の確保は喫緊の課題であると考えるが、今後の地域限定通訳案内士試験の実施地域拡大の見通しについて回答されたい。 2　右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	ご指摘のような方法で登録を受ければ現行の規定で対応が可能ということは承知しているが、この度の提案は、限定される地域の単位を「都道府県単位」から「より広域な単位」（例えば「九州単位」）に拡大するというものである。現在、中国からの旅行は国体旅行に限られているため、通訳案内士の必要性が高まっており、インバウンド促進のために対応を図っていただきたい。	1 地域限定通訳案内士試験は19年度より全国で初めて実施されるものであり、19年度の実施状況を見ながら、今後通知する都道府県が現れてくることを期待している。国としても所要の支援を行って参りたい。 2 地域限定通訳案内士試験の実施主体を都道府県としたのは、歴史的、地理的、文化的なまとまりがあり、通訳案内に必要となる知識の面でも共通性が認められること、制度の安定継続性等の点で優れていることなどの理由によるものであり、都道府県の区域を超えより広域な区域については通訳案内士が対応すべきものと考える。	D	—	今年度の地域限定通訳案内士試験の実施状況と今後の区域のあり方にどのような関連があるのかについては不明であるが、前回も回答した通り、地域限定通訳案内士試験の実施主体を都道府県としたのは、歴史的、地理的、文化的なまとまりがあり、通訳案内に必要となる知識の面でも共通性が認められること、制度の安定継続性等の点で優れていることなどの理由によるものであり、都道府県の区域を超えたより広域な区域については通訳案内士が対応すべきものと考える。	福岡・アジアゲートウェイ構想	1 1 9 1 0 4 0	福岡市	国土交通省
1220530	第3種旅行業務の企画旅行を実施できる区域の拡和	旅行業法施行規則第1条の2	旅行業法施行規則 旅行業法では、旅行業務に関する取引の公正の確保、旅行の安全の確保および旅行者の利便の増進を図ることを目的として、旅行業を営む者に対して登録制度を実施している。 平成19年5月に旅行業法施行規則が改正され、営業所の存する市町村とその隣接する市町村、国土交通大臣の定める区域の範囲内であれば募集型企画旅行を第3種旅行業者が実施できるようになったところ。	旅行業法施行規則第1条の2に規定されている「これに隣接する市町村の区域」として、国道上して指定されている一般旅客定期航路で結ばれている市町村を認めていただきたい。	平成19年5月に旅行業法施行規則が改正され、第3種旅行業務の範囲が拡大された。これにより、営業所の存する市町村とその隣接する市町村、国土交通大臣の定める区域の範囲内であれば募集型企画旅行を第3種旅行業者が実施できるようになった。 しかし、伊方町は国に突き出した半島部分により、隣接する市町村は、八幡浜市しかない。また、国土交通大臣の定める区域は、一般旅客定期航路事業でつながる市町村も認められているが、双方が本土である場合は対象外となっている。そのため、伊方町は魅力ある旅行商品を創出するとて大きな制約があり、事業実施に当たって不利な地域である。 国土交通省のホームページでは、この制度改正に関するQ&Aが掲載されており、倉敷市と坂出市など、橋やトンネルでつながる市町村も対象になっている。伊方町は、大分市とフェリーでつながっており、その航路は国道197号線の一部となっていることから、橋やトンネルと同様に考え、伊方町の隣接地として大分市を認めていただきたい。 隣接する市町村が八幡浜市しかない伊方町では、大分市を取り込めるかどうかで企画旅行の魅力に大きな違いが生じる。より魅力のある旅行商品を創出し、地域振興につなげられるよう、ぜひ大分市を隣接する市町村として認めていただきたい。	C	—	「創意工夫豊かな地域の企画旅行商品の流通促進に関する委員会」の下に「制度問題分科会」を設置し、検討を行った結果、第3種旅行業者が従来の営業保証金及び基準資産額のまま、一定の条件を満たす募集型企画旅行を実施することができることとすること等を内容とする報告書が平成18年4月に取りまとめられた。ただし、本報告書においても、「第3種旅行業者の営業保証金及び最低資本金が、第1種、第2種旅行業者と比較して低く抑えられていることから、このような制度の緩和が消費者利益を害さないようにするため、これを認めるに当たっては一定の条件を設定し、かつ、当該条件が守られることを行政の関与により担保する必要がある」とされた。 これを踏まえ、消費者保護の観点から、第3種旅行業者が募集型企画旅行を実施する際の条件として、原則として、営業所の存する市町村とその隣接する市町村の範囲内を条件として設定したところ。	消費者保護の観点から第3種旅行業者が募集型企画旅行を実施する際の条件を設定していることの真意の説明であるが、旅行代金について、申込金（但し、旅行代金の20%以内）を除き、旅行開始日以降の支払いとされていることから、提案の実現に際しても消費者の保護は担保されると思料する。 現で就任された、例えば本土-本土間であっても隣接区域に含まれおり、また、一般旅客定期航路事業の船舶が、一の島らの営業所の存する市町村の港を出港して、初めて入港する市町村においても、本土-本土間や共に一の離島において、ともに隣接する場合を除き、隣接区域に含まれていることにも関わらず、海上国道で結ばれた一般旅客定期航路で結ばれた本-本土間の市町村を隣接区域に含まないのは、不平等ではないか。 また、提案者の存する伊方町は海に突き出た半島に位置しており、現状では隣接する市町村が一つしかなく、他市町村に比べ著しく不利益な状況に置かれている。地理的特性を踏まえ、特段よって認めることは出来ないのか検討し回答されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	回答は、制度の概要説明に終始しており、こちらが提案した内容についてなぜ対応不可なのかが全く示されていないが、どの点が障害になるのかを示していただかずに、こちらも意見することができない。 安全分野と伊方町はフェリー走港して観光が栄く、双方を結ぶ一体的なプランを提供することにより、消費者にとって魅力のある旅行になるので、半島振興の観点からも意思図のていただきたいが、認められないのであれば、橋やトンネルが良くてなぜ国道が認められないのか、消費者利益を害するとはどういうことを指すのかなど、対応不可である具体的な理由を提示していただきたい。	1、第3種旅行業者が募集型企画旅行を実施できる区域の範囲を徒に拡大した場合、消費者保護上問題があるとの貴省の回答であるが、伊方町と大分市を結ぶフェリーの運賃は低廉であり、申込金の額が大幅に増加するとは考えにくい。 2、提案者の存する伊方町は、海に突き出た半島という特殊な地理的特性にあり、日常の用務においてもフェリーを利用するなど、大分市側と生活圏を形成していると考えられるが、「隣接市町村」との実態を踏まえていると言えないのか。 3、提案者はいわゆる「観光協会」であり、営業所を八幡浜市に置くなお別で、募集型企画旅行の実施できる区域を単純に拡大したいと考えている訳ではなく、昔から海峡を通して交流の深い大分市側と連携した地域振興を図りたいと考えている。その意図を尊重して、右提案主体の意見につき、検討し回答されたい。	旅行費用の増加により、消費者保護上問題があるとのことだが、使用するフェリーの料金は1人200円以下であり、この程度でリスクが高まるとは考えられない。 また、陸上交通手段で結ばれている場合は隣接市町村の実質を踏まえており、海上交通手段とは全く異なるという理論も納得できない。 八幡浜市に営業所をつくってはとの提案があったが、伊方町を中心に昔から交流の深い大分市と八幡浜市を回る旅行プランを提供することで、伊方町の地域活性化を図りたい。 最後に、海上国道がない他の半島と不均衡が生じるとされているが、他ができないから認めないのではなく、半島振興のため、まず、できることから支援をしていただきたい。	F		募集型企画旅行には一般に交通手段以外の料金も含まれることから、フェリーの運賃が低廉であることのみをもって、ただちに消費者保護上の問題がないとするのは適当ではない。 また、消費者保護のための条件設定については、旅行関係業界の民間委員により構成される「創意工夫豊かな地域の企画旅行商品の流通促進に関する委員会　制度問題分科会」において専門的な見地から議論を行った結果、その必要性が認められ、具体的な条件設定が検討されたものである。なお、条件の設定に当たっては都道府県との十分な調整を行ったほか、パブリックコメントの募集も行い、地域振興と消費者保護のバランスについて十分に配慮してきたところ。 しかしながら、ご要望を踏まえ、離島と同様に、特別の措置を積ずべき地域の範囲の拡大については、地域振興と消費者保護のバランスを勘案しつつ、今後検討していきたい。	1 1 3 2 0 2 1 0	ＮＰＯ法人佐田岬ツーリズム協会	国土交通省
1220540	地域の治安強化	人事院規則８－12第20条、第21条、第22条、第24条	法令上併任の規定がある場合や、併任によって当該職員の職務遂行に著しい支障がないと認められる場合などにおいて、本人の同意がある場合は、他の官職に任用できる。	行政と自衛官・警察官・海上保安官等が連携した「組織」を作り地域の治安の強化を図る。そのために各自治体に設置されている「危機管理室」に高度な訓練をした自衛官（OB含む）・海上保安官（OB含む）、警察官（OB含む）を配置し、行政と連携した総合的な地域の治安対策・政策を実施する。	現在、不法入国者や不法滞在者が増加している。それらの中には徴兵制による軍事訓練を受けた者もおり、犯罪の内容が極めて高度化している。「地下鉄サリン事件」、「毒物等による子ロ行為」といった多人数を対象としたものだけでなく、「長崎市長の銃殺事件」に代表される「行政官に対する恐喝」が発生しており、国内の治安が悪化しているのが現状である。 徴秀な人材への子ロ行為又犯罪の増加は地域経済において、建築物への被害といった物的なものだけではなく、犯罪の恐怖により地域住民の日常生活が阻害されるといった人的被害も大きいものとなる。テロ・治安は捕新行政による総合的な対応が必要である。 行政と自衛官・警察官・海上保安官等が連携した「組織」を作り地域の治安の強化を図る。各自治体に設置されている「危機管理室」へ自衛官（OB含む）・海上保安官（OB含む）・警察官（OB含む）の派遣し、行政と連携した総合的な地域の治安対策実施する。それにより、地域からテロ・犯罪を撲滅する。	D		海上保安庁が所管している法令等の中に提案者による要望に対して規制を行使用する性質のものは含まれていないものと承知している。したがって、併任等の活用により、現状の枠組みでも十分に対応し得るものと考えている。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	D		海上保安庁法によりその任務と役割があり、海上保安官の教育施設において高度な教育と過酷な訓練をされ、危険をさらしかず、国民の生命・財産を まもっていることは上理解している。しかしながら、国内においては警察官の努力にもかかわらず治安が悪化している。自治体の危機管理室に参加され海上保安官の高度な技術と国際的な捜査能力・情報を地域社会・地域住民のために役立てる（1）配置先：地方自治体の都道府県の危機管理室・市町村の危機管理室（2）海上保安官の対象者：現職又は退職者（OB）行政職員として配置	前回のご意見のような危機管理室への派遣ではなく、今回のご意見のような危機管理室への配属については、国家公務員としての対応について、その取扱いを適正にする必要があることから、地方公共団体からの要望・内容により、退職出向という形で検討することは可能。 また、退職者（OB）の管理はしていないことから、退職者を職員として配置することには、特に制限はない。	D			1 0 2 2 0 1 1 0	個人	警察庁 総務省 国土交通省 防衛省