

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
120010	地籍調査測量における基準点関係作業規程の公共測量への統一化	D - 1	-	地籍調査の実施主体である各地方公共団体は、地籍調査作業規程準則に基づいて作業規程を作成することが可能であり、既に高精度の公共基準点を設置している掛川市では、当該基準点に基づいた地籍測量を実施することを可能とする作業規程を作成することで足りる。									2245010	掛川市(22213)	不動産登記法第17条地図整備推進のための国土調査特区(国土調査ワンストップサービス特区)	地籍調査測量における基準点関係作業規程の公共測量への統一化
120020	測量法第41条の審査を受けた測量成果に対する国土調査法第19条第5項による指定を省略	B		測量法41条の規定に基づき国土地理院長の審査を受け、当該測量成果が十分な精度を有すると認められた場合には、国土調査法19条2項の認証又は同条5項の指定を受けなくても、当該測量成果を使用して地籍測量が行えるよう、平成16年度中に地籍調査作業規程準則を改正し、全国的に対応できるようにしたい。									2245020	掛川市(22213)	不動産登記法第17条地図整備推進のための国土調査特区(国土調査ワンストップサービス特区)	公共測量の手続きを実施し、測量法第41条の審査を受けた測量成果について、国土調査法第19条第5項による指定を省略する
120030	市長への国土調査法第19条5項指定の権限委譲	C	-	国土調査以外の調査及び測量の成果も、国土調査の成果と同様、最終的には登記所の地図に反映されることから、当該成果については、測量の基準となる点や土地の境界の位置(座標)等の精度を全国統一的なレベルに維持する必要があり、国が精度を確保する観点から一元的に把握する必要がある。	国がガイドラインを示すこと等により、要望が実現できるのではないかと検討し回答されたい。	C	-	国土調査法19条5項指定の対象となる調査及び測量の成果は、国土調査の成果と同様、土地の権利関係を示している登記簿及び登記所地図に最終的に反映されるもので、土地という個人の財産に直接影響を及ぼすものである。このため、市町村ごとに当該成果を認証することによりその精度にばらつきが生じた場合には、土地に関する権利の対抗要件である登記関係の地図も地域によってその精度が異なる(すなわち個人の財産の保全のレベルも地域によって異なる)ことから極めて問題であり、国自らが全国統一な基準で審査することにより、国民の財産権の保全を全国統一的に保障していくことが不可欠である。 また、上述のとおり事務の性質上、確実に精度・正確性を確保する必要があることを踏まえれば、ガイドラインは基準を示すだけにすぎず、当該基準に沿って確実に審査が行われ、統一な精度が担保できるものではないことから、国が直接調査及び測量の成果を審査し、成果の精度・正確性を確保する必要がある。					2245030	掛川市(22213)	不動産登記法第17条地図整備推進のための国土調査特区(国土調査ワンストップサービス特区)	市長への国土調査法第19条5項指定の権限委譲または制度改正

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)	
120040	非営利活動団体の空き家斡旋に対する宅地建物取引業の適用除外	C		宅地建物取引業法は、宅地建物取引業を営もうとする者に免許の取得を義務付けることにより、過去宅地建物取引において不正等を行った者、将来不正を行うおそれの高い者、取引主任者の設置がないがゆえに消費者に対して十分な説明を行うことができない者、営業保証金の供託等がないために消費者に対して取引に際して生じた債務の弁済ができない者等の宅地建物取引業を円滑に行う能力を有しない者が宅地建物取引業を営むことを排除している。宅地建物取引業の免許を取得しない者が宅地建物取引業を営む場合には、そのしわよせは消費者に対して取引上のリスクを高める形で転嫁させることになり、宅地建物取引業法の主要な目的である消費者保護が図られなくなる。市町が転貸借契約の当事者となったり、契約書等の様式を定めたとしても消費者に直接説明し、契約を締結するのは免許のない者であり、消費者の保護が適切に図られているとはいえないため、ご提案の特例措置は認められない。	現行制度においても、地方公共団体が空き家の斡旋を行うことは認められているのではないかとすれば、従来から空き家の斡旋を行ってきた地方公共団体の支援をするのであれば、NPOでも対応が可能ではないかと、検討し回答されたい。	A		宅地建物取引業の免許を有しない者が宅地建物取引業に該当する宅地建物の賃貸借契約の媒介を行うことは、消費者保護の観点から認められないことは先の回答のとおり。また、宅地建物取引業の該当性如何は個別具体の事案に応じて判断するもの。しかしながら、ご提案の地区については、  過疎化・少子高齢化の進展により人口の減少・空き家の増加が発生し、将来的に地域の維持が相当程度懸念されること 当該地区内の空き家への入居を希望する当該地区外の者が一定程度見込まれること 当該地区内の空き家所有者の多くが遠隔地に居住しており、自ら当該空き屋の情報を提供することが困難であること 当該地区内の空き家の賃貸借契約の媒介を受託しようとする宅地建物取引業者がほとんど存在しないこと  等の特性が認められる。このような地区内においては、その特性に鑑み、営利を目的としないNPO及び公益法人が、空き家情報を不特定の者に提供する行為(情報提供に留まるものに限る)及び空き家を賃借し、希望者に当該空き家を転貸する行為は、宅地建物取引業の免許を要しない行為であるとの整理が可能と考えられることから、特区制度の開始までに必要な検討を行い、整理した基本的考え方を通知により示すことを考えている。				2181010	兵庫県(28000)、加美町(28362)、八千代町(28363)、青垣町(28643)	多自然居住促進特区	非営利活動団体の空き家斡旋に対する宅地建物取引業の適用除外		
121010	土地区画整理事業施行区域内における図上分筆登記申請の容認				仮換地指定から換地処分にいたるまで相当な期間を要する事例があり、その間に権利設定が可能であるにもかかわらず登記ができないことにより、第三者への対抗要件がない点が問題となっており、土地区画整理事業推進の観点から何らかの対応ができないかと、検討されたい。	E		土地区画整理法上、施行地区内の土地の権利移転又は分割譲渡は制限されていない。 一方、登記については、法務省回答によれば、図上分筆登記を行うと、地図上の土地の位置と現地の位置とが相違する状態を招くことから、これを認めないとされている。 よって、当該提案は、不動産登記について所掌している法務省において対応を検討することが必要である。 なお、分筆登記が出来るか否かが問題であって、対抗要件が問題となっている訳ではない。	土地区画整理法に基づく現況測量図により仮換地指定された土地を登記するなど、仮換地から換地処分間の権利の公示方法を明確化することができないかと、検討し回答されたい。	E		2006010	前橋市(10201)	土地区画整理事業施行区域内の図上分筆特区	土地区画整理事業施行区域内における図上分筆登記申請の容認		
																	提案主体は、そもそも従前地の分筆登記を望んでおり、仮換地指定された土地の登記等仮換地から換地処分間の権利の公示方法を明確化することを望んでいる訳ではない。 ちなみに、仮換地指定された土地の登記ができることとした場合、施行者は仮換地指定の変更又は仮換地と異なる換地処分を行うことが事実上不可能となり、事業推進どころか、逆に事業の実施を阻害する新たな規制となりかねない。また、仮換地先の位置が重要であるとして契約を締結して従前地の共有持分を取得し、その後、仮換地指定の変更又は仮換地と異なる換地処分がなされた場合において、共有持分の取得者は契約を解除できるのか否か、共有持分の取得者は従前地の所有者又は施行者に損害賠償請求を行うことができるのか否か等民法上の取扱いが不明であり、かえって、従前地の所有者は共有持分の売却に躊躇したり、施行者も仮換地の指定及び変更を容易に行うことができなくなる。

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
121010	土地区画整理事業施行区域内における図上分筆登記申請の容認				仮換地指定から換地処分にかかるまで相当な期間を要する事例があり、その間に権利設定が可能であるにもかかわらず登記ができないことにより、第三者への対抗要件がない点が問題となっており、土地区画整理事業推進の観点から何らかの対応ができないか、検討されたい。	E		土地区画整理法上、施行地区内の土地の権利移転又は分割譲渡は制限されていない。 一方、登記については、法務省回答によれば、図上分筆登記を行うと、地図上の土地の位置と現地の位置とが相違する状態を招くことから、これを認めないとされている。 よって、当該提案は、不動産登記について所掌している法務省において対応を検討することが必要である。 なお、分筆登記が出来るか否かが問題であって、対抗要件が問題となっている訳ではない。	土地区画整理法に基づく現況測量図により仮換地指定された土地を登記するなど、仮換地から換地処分間の権利の公示方法を明確化することができないか、検討し回答されたい。	E		提案主体は、そもそも従前地の分筆登記を望んでおり、仮換地指定された土地の登記等仮換地から換地処分間の権利の公示方法を明確化することを望んでいる訳ではない。 ちなみに、仮換地指定された土地の登記ができることとした場合、施行者は仮換地指定の変更又は仮換地と異なる換地処分を行うことが事実上不可能となり、事業推進どころか、逆に事業の実施を阻害する新たな規制となりかねない。また、仮換地先の位置が重要であるとして契約を締結して従前地の共有持分を取得し、その後、仮換地指定の変更又は仮換地と異なる換地処分がなされた場合において、共有持分の取得者は契約を解除できるのか否か、共有持分の取得者は従前地の所有者又は施行者に損害賠償請求を行うことができるのか否か等民法上の取扱いが不明であり、かえって、従前地の所有者は共有持分の売却に躊躇したり、施行者も仮換地の指定及び変更を容易に行うことができなくなる。	2020010	吉川市(11243)	土地区画整理事業施行中の区域内の分筆登記申請の特例	土地区画整理事業施行中の区域内の分筆登記申請の特例
121010	土地区画整理事業施行区域内における図上分筆登記申請の容認				仮換地指定から換地処分にかかるまで相当な期間を要する事例があり、その間に権利設定が可能であるにもかかわらず登記ができないことにより、第三者への対抗要件がない点が問題となっており、土地区画整理事業推進の観点から何らかの対応ができないか、検討されたい。	E		土地区画整理法上、施行地区内の土地の権利移転又は分割譲渡は制限されていない。 一方、登記については、法務省回答によれば、図上分筆登記を行うと、地図上の土地の位置と現地の位置とが相違する状態を招くことから、これを認めないとされている。 よって、当該提案は、不動産登記について所掌している法務省において対応を検討することが必要である。 なお、分筆登記が出来るか否かが問題であって、対抗要件が問題となっている訳ではない。	土地区画整理法に基づく現況測量図により仮換地指定された土地を登記するなど、仮換地から換地処分間の権利の公示方法を明確化することができないか、検討し回答されたい。	E		提案主体は、そもそも従前地の分筆登記を望んでおり、仮換地指定された土地の登記等仮換地から換地処分間の権利の公示方法を明確化することを望んでいる訳ではない。 ちなみに、仮換地指定された土地の登記ができることとした場合、施行者は仮換地指定の変更又は仮換地と異なる換地処分を行うことが事実上不可能となり、事業推進どころか、逆に事業の実施を阻害する新たな規制となりかねない。また、仮換地先の位置が重要であるとして契約を締結して従前地の共有持分を取得し、その後、仮換地指定の変更又は仮換地と異なる換地処分がなされた場合において、共有持分の取得者は契約を解除できるのか否か、共有持分の取得者は従前地の所有者又は施行者に損害賠償請求を行うことができるのか否か等民法上の取扱いが不明であり、かえって、従前地の所有者は共有持分の売却に躊躇したり、施行者も仮換地の指定及び変更を容易に行うことができなくなる。	2118010	川口市(11203)	土地区画整理事業における従前の形態のない土地の分合筆の特例	土地区画整理事業における従前の形態のない土地の分合筆の特例
121020	換地処分前の保留地登記の容認				仮換地指定から換地処分にかかるまで相当な期間を要する事例があり、その間に権利設定が可能であるにもかかわらず登記ができないことにより、第三者への対抗要件がない点が問題となっており、土地区画整理事業推進の観点から何らかの対応ができないか、検討されたい。	E		土地区画整理法上、換地処分前の保留地予定地の売買は制限されていない。(保留地予定地の売買は、換地処分を停止条件とする保留地の譲渡契約であるとされている。(大阪高裁昭和39年1月31日判決)) 一方、登記については、法務省回答によれば、換地処分後、保留地として確定しない限り、これを登記することは認めないとされている。 よって、当該提案は、不動産登記について所掌している法務省において対応を検討することが必要である。 なお、登記が出来るか否かが問題である。 ちなみに、換地処分前の保留地予定地については、その占有を対抗要件とするとされている。(大阪高裁昭和45年8月6日判決)	土地区画整理法に基づく現況測量図により仮換地指定された土地を登記するなど、仮換地から換地処分間の権利の公示方法を明確化することができないか、検討し回答されたい。	E		本件については、保留地予定地の話であり、仮換地指定の話ではない。 ちなみに、再々検討要請の内容を保留地予定地の登記ができるようにすべきと解した場合、保留地予定地の登記が従前地の登記より優先するとすれば、仮に事業が途中で中止され、予定されていた保留地が確保できなくなった場合、従前の地権者にとっては、登記されている保留地予定地に対応する部分の権利を失うこととなり、従前地権者の権利の侵害となる。	2086010	野田市(12208)	換地処分前の保留地登記の容認による区画整理事業円滑化特区	換地処分前の保留地登記の容認

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
121030	工区間にまたがる飛び換地を設置する場合の換地処分公告に関する特例				仮換地指定から換地処分にかかるまで相当な期間を要する事例があり、その間に権利設定が可能であるにもかかわらず登記ができないことにより、第三者への対抗要件がない点が問題となっており、土地画整理事業推進の観点から何らかの対応ができないか、検討されたい。	E		土地画整理法上、工区間飛換地を行うことは可能である。(土地画整理法第95条第2項) 一方、登記については、法務省回答(昭和36年7月3日付け民事甲第1566号)により、換地先の工区の換地処分がなされていない場合、登記の申請又は囑託は受理できないとされている。よって、当該提案は、不動産登記について所掌している法務省において対応を検討することが必要である。なお、登記が出来るか否かが問題であって、対抗要件が問題となっている訳ではない。	土地画整理法に基づく現況測量図により仮換地指定された土地を登記するなど、仮換地から換地処分間の権利の公示方法を明確化することができないか、検討し回答されたい。	E		2222010	東急不動産株式会社(50020)	土地画整理事業促進特区	工区間にまたがる飛び換地を設置する場合の換地処分公告に関する特例	
121040	下水道処理区域内における便所方式の緩和	D - 1	-	下水道法に定める下水道処理区域は、下水をまとめて処理することが必要な区域として、公共下水道管理者である地方公共団体が自ら設定するものである。これにより、処理区域内における建築物の所有者に一律に水洗便所への改造義務を課し、下水を一括処理することで、悪臭、ハエ・蚊の発生等を防止し、周辺環境の改善及び保全の実効性を担保することができ、また、下水道事業と清掃事業への二重投資をも防止することができる。公園等土地利用が将来的に限定され、かつ、発生汚水量が少ないなど公衆衛生上も支障がない場合には、自らの権限を行使して当該区域を処理区域から除外することで対応が可能である。	バイオトイレの性能を適切に評価し、水洗便所と同等又はこれに順じた位置付けとすることはできないか、検討し回答されたい。	D - 1		下水道処理区域とは、し尿を他の生活雑排水と併せて下水道施設により一括処理することが、経済社会的にも、環境保全上も合理的であると公共下水道管理者が判断し、設定するものである。このことは、バイオトイレの性能とは関係がない。提案内容は、都市公園等土地利用が将来的に限定され、かつ、発生汚水量が少ないなど公衆衛生上も支障がない地区において、公衆便所の用途に限定してバイオトイレを設置しようというものであり、このことは、旭川市が自ら当該区域を下水道処理区域から除外することで実現が可能である。			2140020	北海道旭川市(01204)	積雪寒冷地バイオトイレ特区	下水道処理区域内における便所方式の緩和		
121050	土地画整理事業推進のための開発行為の許可の特例	D - 1	右記のとおり措置済み	市街化調整区域における開発行為は、一定規模以上の計画的開発、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれなく市街化区域内において行うことが困難又は著しく不相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、条例で区域、目的又は予定建築物の用途を限り定めたものは現行制度上許可でき、地域の実情に応じた運用が可能であって、提案主体が指摘する「土地収用事業に伴う市街化調整区域への移転」による開発行為についても地域の実情に応じて、上記運用の中で認められているものである。国土交通省では、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれなく市街化区域内において行うことが困難又は著しく不相当と認められる開発行為等に該当すると考えられるものについて、地方公共団体に技術的助言として示している開発許可制度運用指針に例示するとともに、画一的な運用でなく地域の実情等に応じた運用が望ましいことを示している。今後、構造改革特別区域法第3条に基づく構造改革特別区域基本方針別表2に従って、市街化調整区域での開発許可の先行事例、条例等の制定状況等について調査し、情報提供を行うことを通じて、地方公共団体に地域の実情に応じた弾力的な運用が可能であること等を周知することとする。								2174010	越谷市(11222)	土地画整理事業地内の建物移転の推進特区	都市計画法第34条特区としての開発行為の許可	

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
121060	三大都市圏における都市計画決定、変更権限の移譲	C		<p>三大都市圏の区域は、市街地が市町村の行政区域を超えて広がっている典型的な区域であり、都市計画法では、このような三大都市圏の地域の実情を踏まえて、当該地域における用途地域の決定は、広域の見地から調整を図る観点から、都道府県が行うこととしている。この整理は、地方分権推進委員会の勧告等を踏まえた一連の制度改正により措置されたものである。</p> <p>また、現行制度上、市町村は、都道府県に対し、都道府県が定める都市計画の案となるべき事項を申し出ることができることとされている。この申出制度においては、都道府県は、できる限り市町村からの申出の内容を尊重しなければならないことから、三大都市圏の都道府県が、それぞれ用途地域の配置方針を有しているとしても、当該制度が活用されることにより、都道府県が定める都市計画に市町村の地域の実情は反映される。</p> <p>さらに、用途地域は市街地の土地利用の基本的枠組みを決定するものであるが、市町村は、三大都市圏の区域においても、地区計画、特別用途地区等の都市計画を定めることができ、上記の都道府県への申出制度を通して都道府県の定める用途地域に市町村の地域の実情を反映し、さらに、これらの制度を活用することにより、きめこまかな土地利用の誘導を図ることができる。</p>	<p>「事務・事業の在り方に関する意見」の実施状況(平成15年5月7日 地方分権推進会議)において、本件に関する貴省の実施状況として「地方公共団体からの要望を踏まえつつ、制度改正から5年以内を目的にフォローアップを行い、その結果に応じて見直しを検討することとしており、平成16年度以降を目的にフォローアップを実施することとしている」とあるが、多くの自治体から要望が出されている点を踏まえ、特区において先行実施できないか、検討し回答されたい。</p>	C		<p>地方分権改革推進会議との議論では、平成12年の都市計画法の改正により、都道府県に平成16年5月までの都市計画区域マスタープランの策定が義務付けられていることを踏まえ、それ以降、地方分権推進委員会の勧告等を踏まえて講じられた現行制度の定着状況を見極める必要があることから、平成16年度以降を目的にフォローアップを実施することとされているところであり、先行して検討することは適当ではない。</p>	<p>提案主体からの意見では「(都道府県と市町村で)二重の手続きが行われ都市計画決定までに長時間を要している」「都の一律的な基準により、地域の実情が十分に反映されない」との指摘があるので、これを踏まえて権限移譲ができないか、またこれと併せて手続きの簡素化、運用改善ができないか、検討し回答されたい。</p>	C B(運用改善)		<p>平成15年度中に「三大都市圏等における都道府県の用途地域等の都市計画の決定等に当たり、市町村からの案の申出がある場合には、当該案の熟度や地域の実情等を十分に踏まえ、適切に都市計画の決定等を行うことが望ましい」という趣旨を明確化することとしたい。</p>	2216010	新座市(11230)	首都近郊都市活性化特区	三大都市圏における用途地域の決定、変更権限への委譲
121060	三大都市圏における都市計画決定、変更権限の移譲	C		<p>三大都市圏の区域は、市街地が市町村の行政区域を超えて広がっている典型的な区域であり、都市計画法では、このような三大都市圏の地域の実情を踏まえて、当該地域における用途地域の決定は、広域の見地から調整を図る観点から、都道府県が行うこととしている。この整理は、地方分権推進委員会の勧告等を踏まえた一連の制度改正により措置されたものである。</p> <p>また、現行制度上、市町村は、都道府県に対し、都道府県が定める都市計画の案となるべき事項を申し出ることができることとされており、都道府県はできる限りその内容を尊重しなければならないことから、当該制度が活用されることにより、都道府県が定める都市計画に市町村の地域の実情は反映される。</p> <p>さらに、用途地域は市街地の土地利用の基本的枠組みを決定するものであるが、市町村は、三大都市圏の区域においても、地区計画、特別用途地区等の都市計画を定めることにより、きめこまかな土地利用の誘導を図ることができる。</p>	<p>「事務・事業の在り方に関する意見」の実施状況(平成15年5月7日 地方分権推進会議)において、本件に関する貴省の実施状況として「地方公共団体からの要望を踏まえつつ、制度改正から5年以内を目的にフォローアップを行い、その結果に応じて見直しを検討することとしており、平成16年度以降を目的にフォローアップを実施することとしている」とあるが、多くの自治体から要望が出されている点を踏まえ、特区において先行実施できないか、検討し回答されたい。</p>	C		<p>地方分権改革推進会議との議論では、平成12年の都市計画法の改正により、都道府県に平成16年5月までの都市計画区域マスタープランの策定が義務付けられていることを踏まえ、それ以降、地方分権推進委員会の勧告等を踏まえて講じられた現行制度の定着状況を見極める必要があることから、平成16年度以降を目的にフォローアップを実施することとされているところであり、先行して検討することは適当ではない。</p>	<p>提案主体からの意見では「(都道府県と市町村で)二重の手続きが行われ都市計画決定までに長時間を要している」「都の一律的な基準により、地域の実情が十分に反映されない」との指摘があるので、これを踏まえて権限移譲ができないか、またこれと併せて手続きの簡素化、運用改善ができないか、検討し回答されたい。</p>	C B(運用改善)		<p>平成15年度中に「三大都市圏等における都道府県の用途地域等の都市計画の決定等に当たり、市町村からの案の申出がある場合には、当該案の熟度や地域の実情等を十分に踏まえ、適切に都市計画の決定等を行うことが望ましい」という趣旨を明確化することとしたい。</p>	5076020	愛知県		用途地域の都市計画決定権者に関する三大都市圏及び指定都市の特例の廃止

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
121060	三大都市圏における都市計画決定、変更権限の移譲	C		<p>都市再開発方針等は、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針と同様、個別の都市計画の上位に位置する都市計画としての位置付けが与えられ、個別の都市計画は、都市再開発方針等に即したものでなければならぬこととされているため、広域の見地からの調整を図る観点から、都道府県が定めることとされている。</p> <p>用途地域については、三大都市圏の区域は、市街地が市町村の行政区域を超えて広がっている典型的な区域であり、都市計画法では、このような三大都市圏の地域の実情を踏まえて、当該地域における用途地域の決定は、広域の見地から調整を図る観点から、都道府県が行うこととしている。この整理は、地方分権推進委員会の勧告等を踏まえた一連の制度改正により措置されたものである。</p> <p>また、現行制度上、市町村は、都道府県に対し、都道府県が定める都市計画の案となるべき事項を申し出ることができることとされており、都道府県はできる限りその内容を尊重しなければならないことから、当該制度が活用されることにより、都道府県が定める都市計画に市町村の地域の実情は反映される。</p> <p>さらに、用途地域は市街地の土地利用の基本的枠組みを決定するものであるが、市町村は、三大都市圏の区域においても、地区計画、特別用途地区等の都市計画等を定めることにより、きめこまかな土地利用の誘導を図ることができる。</p>	<p>「事務・事業の在り方に関する意見」の実施状況(平成15年5月7日 地方分権推進会議)において、本件に関する貴省の実施状況として「地方公共団体からの要望を踏まえつつ、制度改正から5年以内を目的にフォローアップを行い、その結果に応じて見直しを検討することとしており、平成16年度以降を目的にフォローアップを実施することとしている」とあるが、多くの自治体から要望が出されている点を踏まえ、特区において先行実施できないか、検討し回答されたい。</p>	C		<p>地方分権改革推進会議との議論では、平成12年の都市計画法の改正により、都道府県に平成16年5月までの都市計画区域マスタープランの策定が義務付けられていることを踏まえ、それ以降、地方分権推進委員会の勧告等を踏まえて講じられた現行制度の定着状況を見極める必要があることから、平成16年度以降を目的にフォローアップを実施することとされているところであり、先行して検討することは適当ではない。</p>	<p>提案主体からの意見では「(都道府県と市町村で)二重の手続きが行われ都市計画決定までに長時間を要している」「都の一律的な基準により、地域の実情が十分に反映されない」との指摘があるので、これを踏まえて権限移譲ができないか、またこれと併せて手続きの簡素化、運用改善ができないか、検討し回答されたい。</p>	C B(運用改善)		<p>平成15年度中に「三大都市圏等における都道府県の用途地域等の都市計画の決定等に当たり、市町村からの案の申出がある場合には、当該案の熟度や地域の実情等を十分に踏まえ、適切に都市計画の決定等を行うことが望ましい」という趣旨を明確化することとしたい。</p>	2230020	千代田区(13101)	都市再生開発特区	都市計画権限の特例
121060	三大都市圏における都市計画決定、変更権限の移譲	C		<p>三大都市圏の区域は、市街地が市町村の行政区域を超えて広がっている典型的な区域であり、都市計画法では、このような三大都市圏の地域の実情を踏まえて、当該地域における用途地域の決定は、広域の見地から調整を図る観点から、都道府県が行うこととしている。この整理は、地方分権推進委員会の勧告等を踏まえた一連の制度改正により措置されたものである。</p> <p>また、現行制度上、市町村は、都道府県に対し、都道府県が定める都市計画の案となるべき事項を申し出ることができることとされており、都道府県はできる限りその内容を尊重しなければならないことから、当該制度が活用されることにより、都道府県が定める都市計画に市町村の地域の実情は反映される。</p> <p>さらに、用途地域は市街地の土地利用の基本的枠組みを決定するものであるが、市町村は、三大都市圏の区域においても、地区計画、特別用途地区等の都市計画を定めることにより、きめこまかな土地利用の誘導を図ることができる。</p> <p>なお、地方分権は、都道府県と市町村の適切な役割分担により実現されるものであり、都道府県への申出制度等、現行の都市計画制度も都道府県と市町村の適切な役割分担を前提に構成されているところである。</p>	<p>「事務・事業の在り方に関する意見」の実施状況(平成15年5月7日 地方分権推進会議)において、本件に関する貴省の実施状況として「地方公共団体からの要望を踏まえつつ、制度改正から5年以内を目的にフォローアップを行い、その結果に応じて見直しを検討することとしており、平成16年度以降を目的にフォローアップを実施することとしている」とあるが、多くの自治体から要望が出されている点を踏まえ、特区において先行実施できないか、検討し回答されたい。</p>	C		<p>地方分権改革推進会議との議論では、平成12年の都市計画法の改正により、都道府県に平成16年5月までの都市計画区域マスタープランの策定が義務付けられていることを踏まえ、それ以降、地方分権推進委員会の勧告等を踏まえて講じられた現行制度の定着状況を見極める必要があることから、平成16年度以降を目的にフォローアップを実施することとされているところであり、先行して検討することは適当ではない。</p>	<p>提案主体からの意見では「(都道府県と市町村で)二重の手続きが行われ都市計画決定までに長時間を要している」「都の一律的な基準により、地域の実情が十分に反映されない」との指摘があるので、これを踏まえて権限移譲ができないか、またこれと併せて手続きの簡素化、運用改善ができないか、検討し回答されたい。</p>	C B(運用改善)		<p>平成15年度中に「三大都市圏等における都道府県の用途地域等の都市計画の決定等に当たり、市町村からの案の申出がある場合には、当該案の熟度や地域の実情等を十分に踏まえ、適切に都市計画の決定等を行うことが望ましい」という趣旨を明確化することとしたい。</p>	5058010	東京都三鷹市		三大都市圏における用途地域決定権の市町村への委譲

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
121070	都市公園内の公園施設、占用物件の範囲の拡大	D - 1		・公園施設は都市公園の効用を全うするための施設であり、管理施設としての「倉庫」や「食料、医薬品等災害応急対策に必要な物資の備蓄倉庫」は公園施設として定められている。このうち、備蓄倉庫においては、食料、医療品の他、防災用資材・機材等を備蓄することができる。なお、備蓄倉庫等の災害応急対策に必要な施設については、従来、避難地又は避難路となる都市公園(地域防災計画等において定められたものに限る。)においてのみ設けることができたが、防災上の観点から、都市公園法施行令の改正(平成15年3月)により、あらゆる都市公園において設けることができることとなった。 ・公園管理者もしくは公園管理者が自ら設置することが困難な場合等には都市公園法第5条第1項の規定に基づき公園管理者以外の者は公園施設たる備蓄倉庫を設置管理することができる。									2021010	吉川市(11243)	公園内の自主防災組織による防災倉庫の占用許可	都市公園内の公園施設、占用物件の範囲の拡大
121080	都市公園における民間施設の設置の容認	D - 1 (現行の規定により対応可能)、C(特区として対応不可)		・都市公園法施行令第4条に規定されているサッカー場等の運動施設、売店、飲食店等の公園施設の設置管理について、公園管理者が自ら設置管理することが困難な場合等には、都市公園法第5条第1項の規定に基づき公園管理者以外の者が行うことができる。 ・都市公園は、空地を整備して災害の防止に資すること等を目的とした都市の貴重なオープンスペースであることから、公園施設は、都市公園の本来の効用を全うするための施設として都市公園法第2条第2項及び同法施行令第4条に列挙されているところであり、医療施設や社会福祉施設等を公園施設と位置付けることはできない。	提案は公園施設を条例により追加することを求めるものであるため、この点について検討し回答されたい。	D - 1、C		都市公園とは広く住民が屋外における休息、鑑賞、遊戯、運動等を行う場所であるとともに、都市の貴重なオープンスペースであり、公園施設はその公園の効用を全うするために必要な施設であるため、医療施設や社会福祉施設等は公園施設に該当せず、条例によって公園施設とすることはできない。					2195010	大分県(44000)	民活導入スポーツ公園特区	都市公園における民間施設の設置
121090	違反広告物の簡易除却の対象拡大	D - 2 (特区の特例により対応可能)、C(特区として対応不可)		・鉄製のはり札、のぼり旗等の除却については、特区の特例(基本方針別表1209)により対応可能。(ただし、政令市、中核市以外の市町村が自ら除却するためには地方自治法の規定に基づき事務処理の特例に関する条例を定めることが必要。) ・除却費用の請求については、その制度を設けることについて検討中。	費省からの回答では「除却費用の請求については、その制度を設けることについて検討中」とあるが、検討内容、時期について明確にされたい。また、特区において先行実施することはできないか、検討し回答されたい。	D - 2 (特区の特例により対応可能)、C(特区として対応不可)		・除却費用の請求ができるかどうかについては、地方自治体の収入に係る問題であり、地域の特性にかかわらずなく全地方自治体を対象に検討すべき課題であることから、全国規模で措置する必要性が高い。したがって、16年度までにその他の屋外広告物制度と併せて、全国規模で措置することを検討中。 ・なお、特区において措置しても先行実施の期間は短いことが想定される。					2172010	越谷市(11222)	まちなみ景観特区	まちなみ景観向上事業
121100	流通業務地内の施設規制の緩和	D - 1		流通業務地区内にあって、立地を希望する施設が流通業務地区の機能を害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないと認められる場合は、都道府県知事が許可することにより、対応することができる。									2220010	八王子市(13201)	八王子流通市街地特区	流通業務地内の施設規制の緩和

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
121110	流通業務市街地における事業用定期借地権設定の容認	D - 1	-	現行制度上、造成敷地を公募して譲渡しようとしたにもかかわらず譲渡することができなかった場合は、施行者が流通業務施設経営者に造成敷地を直接賃貸することが可能である。									2220020	八王子市(13201)	八王子流通市街地特区	造成敷地等の処分の緩和
121120	生産緑地の用途地域変更の要件緩和	D - 1 F		生産緑地地区内の農地等の全部または一部を道路等の公共施設等の敷地の用に供することについては、現行制度においても、都市計画決定権者である市町村の判断により当該部分を生産緑地地区から除外するための都市計画変更を行うことにより対応が可能である。 なお、本提案にある「沿道生産緑地所有者に対し恩典を与える」の部分については、都市計画変更により生産緑地地区の指定解除を行わず、生産緑地としての固定資産税や相続税の特例措置を適用(農地並み課税)したまま、商業業務施設や流通施設等を設置するという対応することは、単に税の減免を求めるものであり、特区として不相当であると考えられる。					提案主体からの意見では「提案は、公共の施設に供するものではなく、生産緑地所有者が自主的に商業・流通施設に供しようとするもので、現行制度では対応できない」「税の特例措置の適用が無くなることも了解しており、税の減免を求めるものではない」とあるので、この点について回答されたい。	D-1		生産緑地地区に関する都市計画の変更については、都市計画運用指針にも記載されているとおり、限定的ではあるが、都市計画上の要請に基づき必要が生じた場合に可能であることとされている。 当該案件については、地方公共団体の都市計画の方針や周辺土地利用の状況等を鑑み、生産緑地地区の都市計画の変更の必要性について、都市計画決定権者(市町村)が判断されればよい事項であり、現行制度において対応可能である。	2013010	東村山市(13213)	賑わいのある市街地活性化特区	生産緑地法の緩和及び用途地域変
121130	都市計画の用途指定する際の面積要件の緩和(工業団地内特別用途指定地区)	D - 1	-	用途地域の都市計画は三大都市圏等では各都道府県が定めるものであるため、県が都市計画決定することにより、実現可能であり、現行法令においても対応可能。									2024010	小野市(28218)	工業団地内特別用途指定特区	都市計画の用途指定する際の面積要件の緩和(工業団地内特別用途指定地区)



2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
121140	開発行為の許可要件の特例	D - 1	右記のとおり措置済み。	<p>市街化調整区域における開発行為は、一定規模以上の計画的開発、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれなく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、条例で区域、目的又は予定建築物の用途を限り定めたものは現行制度上許可でき、地域の実情に応じた運用が可能である。</p> <p>国土交通省では、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれなく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等に該当すると考えられるものについて、地方公共団体に技術的助言として示している開発許可制度運用指針に例示するとともに、画一的な運用でなく地域の実情等に応じた運用が望ましいことを示している。今後、構造改革特別区域法第3条に基づく構造改革特別区域基本方針別表2に従って、市街化調整区域での開発許可の先行事例、条例等の制定状況等について調査し、情報提供を行うことを通じて、地方公共団体に地域の実情に応じた弾力的な運用が可能であること等を周知することとする。</p>									2142010	本埜村(12328)	「白鳥の里、カエルの楽園・本埜レイクサイド道の駅」構想特区	現行の農地法の農地転用、開発行為等の規制の特例を導入
122010	公共建築物の内装制限の緩和	D-1		<p>建築基準法第35条の2に基づく建築物の内装制限は、建築物内の人命の安全確保の観点から、特殊建築物等における初期火災の拡大の遅延、煙の発生量の減少などにより、火災の初期段階における安全な避難を実現させるため、内装の仕上げについて最低の基準を設けているものである。この規定については、避難安全検証法等により、当該建築物の避難安全性に関して、検証を行い、一定の避難安全性が確保できることが確認できる場合は、内装制限を適用除外することができるため、現行規定の範囲内においても木材等の利用は可能である。なお、内装制限がかけられている建築物について、一定の難燃性を有するものを使用すれば、木材を使用することが可能である。</p>									2067010	長野県(20000)	公共建築物内装制限緩和特区	公共建築物の内装制限の緩和
122020	既存の家屋を活用した農家民宿における間仕切壁の設備に係る基準の緩和	D-1		<p>建築基準法施行令第114条に基づく間仕切壁に係る規定は、旅館等の就寝の用途に供する建築物については、火災の拡大に先んじて安全に避難できるように、防火上主要な間仕切壁を設置することを義務付けているものである。ここでいう防火上主要な間仕切壁の取り扱いについては、特定行政庁において運用がなされており、通常の農家程度のものであれば、該当がなく、特段の措置を講ずる必要はないと考えられる。なお、大規模な旅館に相当する場合は、宿泊室が1階のみであっても、大規模な災害に発展する危険性が高いため、人命の安全確保の観点から、当該規定の適用除外を行うことは適切ではない。</p>									2073020	遠野市(3208)	「日本のふるさと再生」特区	既存の農家の家屋を活用して、農村滞在型余暇活動のための宿泊施設とする場合における間仕切壁の設備に係る基準の緩和

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
122030	既存の家屋を活用した農家民宿における内装制限に係る基準の緩和	D-1		建築基準法第35条の2に基づく建築物の内装制限は、建築物内の人命の安全確保の観点から、特殊建築物等における初期火災の拡大の遅延、煙の発生量の減少などにより、火災の初期段階における安全な避難を実現させるため、内装の仕上げについて最低の基準を設けているものである。この規定の対象となる旅館の用途に供する面積が200m <sup>2</sup> 以上のものであり、通常の農家程度のものであれば、該当がなく、特段の措置を講ずる必要はないと考えられる。なお、大規模な旅館に相当する場合は、当該規定による措置が必要となると考えられるが、避難安全検証法等により、当該建築物の避難安全性に関して、検証を行い、一定の避難安全性が確保できることが確認できる場合は、内装制限を適用除外することができる。									2073030	遠野市(3208)	「日本のふるさと再生」特区	既存の農家の家屋を活用して、農村滞在型余暇活動のための宿泊施設とする場合における内装制限に係る基準の緩和
122040	既存の家屋を活用した農家民宿における非常用の照明装置の設置に係る基準の緩和	D-1		建築基準法施行令第126条の4に基づく非常用照明装置に係る規定は、災害時における停電等により、在館者が、避難方向や危険な場所の認識することが困難となり、心理的パニック状態等による秩序的、段階的に避難することが困難になることを防ぐために、出口までの歩行距離は30m以内とする等の一定の条件を満たすものを除いて、非常用照明装置を設置することとしているものである。ご提案では、客室の窓から宿泊客が外へ逃げることができると認められる場合は出口までの方向距離が30m以上にできる旨の要件の緩和をあげているが、これらの窓が、通常、人が支障なく安全に避難できる出口と認められるのであれば、現行の規定により対応が可能である。									2073040	遠野市(3208)	「日本のふるさと再生」特区	農村滞在型余暇活動のための宿泊施設とする場合における非常用の照明装置の設置に係る基準の緩和
122050	保存建築物の対象範囲の拡大	D-1		歴史的建造物については、地方公共団体が条例の定めるところにより現状変更の規制及び保存のための措置を講じ、建築審査会の同意を得て指定することにより、建築基準法の適用除外とすることが既に可能となっており、ご提案については当該条例の整備と指定を行うことにより措置が可能である。									2113010	小田原市	歴史的建築物保存特区	歴史的建築物の建築基準法適用除外
122060	大都市近郊の住工混在地域における容積率の緩和	D-1		現行制度でも、用途地域を準工業地域に都市計画変更し、容積率の最高限度を、それぞれ、平成14年建築基準法改正で設けられた十分の五とした上で、特例を要する地区に、建築物の用途、容積率を制限する地区計画条例を定め、製造業に係る工場について当該条例の制限を適用除外とすることできめ細かく対応可能であるので、積極的に活用されたい。また、準工業地域で用途制限に適合しない工場については、地区計画による当該制限の緩和により対応可能である。	提案は「交通上の観点からは、製造業の高付加価値化の進展により物流による都市交通インフラへの影響は減減傾向にある」ことから、高付加価値型製造業に限り容積率のメニューの追加を求めるものである。これについて検討し回答されたい。	D-1		工場の周辺環境に対する影響やインフラに対する負荷は一般に大きく、一律に緩和のメニューを設けることは適当ではない。なお、特定の工場に対する容積率の緩和は、土地の状況に応じて都市計画の変更と地区計画の策定により対応可能である。					2122010	東大阪市(27227)	もうかりませ特区	容積率の緩和

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
122070	大都市近郊の住工混在地域における建ぺい率の緩和	D-1		<p>現行制度でも、用途地域を準工業地域に都市計画変更し、建ぺい率の最高限度を、それぞれ、平成14年建築基準法改正で設けられた十分の八とした上で、特例を要する地区に、建築物の用途、建ぺい率を制限する地区計画条例を定め、製造業に係る工場について当該条例の制限を適用除外とすることできめ細かく対応可能であるので、積極的に活用されたい。</p> <p>また、準工業地域で用途制限に適合しない工場については、地区計画による当該制限の緩和により対応可能である。</p>									2122020	東大阪市(27227)	もうかりまっせ特区	建ぺい率の緩和
122080	下水道処理区域内における便所方式の緩和	D-1		<p>下水道法に定める下水道処理区域は、下水をまとめて処理することが必要な区域として、公共下水道管理者である地方公共団体が自ら設定するものである。</p> <p>これにより、処理区域内における建築物の所有者に一律に水洗便所への改造義務を課し、下水を一括処理することで、悪臭、ハエ・蚊の発生等を防止し、周辺環境の改善及び保全の実効性を担保することができ、また、下水道事業と清掃事業への二重投資をも防止することができる。</p> <p>公園等土地利用が将来的に限定され、かつ、発生汚水量が少ないなど公衆衛生上も支障がない場合には、自らの権限を行使して当該区域を処理区域から除外することで対応が可能である。</p>	バイオトイレの性能を適切に評価し、水洗便所と同等又はこれに順じた位置付けとすることはできないか、検討し回答されたい。	D-1		<p>下水道処理区域とは、し尿を他の生活雑廃水と併せて下水道施設により一括処理することが、経済社会的にも、環境保全上も合理的であると公共下水道管理者が判断し、設定するものである。このことは、バイオトイレの性能とは関係がない。提案内容は、都市公園等土地利用が将来的に限定され、かつ、発生汚水量が少ないなど公衆衛生上も支障がない地区において、公衆便所の用途に限定してバイオトイレを設置しようというものであり、このことは、旭川市が自ら当該区域を下水道処理区域から除外することで実現が可能である。</p>					2140010	北海道旭川市(01204)	積雪寒冷地バイオトイレ特区	下水道処理区域内における便所方式の緩和
122090	建築基準法の規程に基づく指定確認検査機関による確認・検査の一元化	C		<p>建築確認、完了検査等は、国民の生活に密接に関係する建築行為や建築物の使用の禁止を解除するという権限行使を行うものであることから、特定行政庁が当該業務を行わない場合には、指定確認検査機関において業務停止等の突発的な事態が発生し確認等の行為を行う者がいなくなり建築行為が行えなくなることや、一部の機関において当該業務が独占され、法外な手数料が設定されることにより、経済活動に甚大な影響を及ぼす可能性がある。したがって、一定の条件を満たす地方公共団体は建築確認や検査等を行うこととされているものであり、ご提案の要件の緩和は困難である。</p>	現に複数の指定確認検査機関があり適正な競争環境にある場合には認められないか、また手数料規制を設けることなどにより問題は生じないのではないかと、検討し回答されたい。	C		<p>現行制度上、建築主は建築確認・検査を受けるにあたり、特定行政庁及び各指定確認検査機関から選択することが可能となっており、特定行政庁による建築確認・検査に対するニーズが一定量見込まれる現状を鑑みると、特定行政庁による建築確認・検査の廃止は、本制度における建築主の多様なニーズに対応したサービスの提供の実施を困難とするおそれがあり、認められない。</p> <p>また、複数の指定確認検査機関があり適正な競争環境にある場合であっても、建築確認等を特定行政庁が実施せず、全て民間機関に委ねられた場合には、それらの複数の機関において同時に業務停止等の突発的な事態が発生して、建築確認等が実施されなくなるおそれがあり、この場合の建築工事の着手の遅延等の影響の甚大さを鑑みると、全て民間機関に委ね、特定行政庁が建築確認等を行わないことを認めることは不可能である。</p> <p>さらに、手数料規制を設けることについては、そもそも民間機関に建築確認等の手続きを開放した理由として、手数料の自由化等の規制撤廃による建築主のニーズに応じたサービスの提供であることから、改めて手数料について規制を設けることは本制度の趣旨に反しない。</p>					2148010	上尾市(11219)	建築基準法の規程に基づく指定確認検査機関による確認・検査の一元化特区	建築基準法の規程に基づく指定確認検査機関による確認・検査の一元化

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
122100	短期間に限った建築物の用途の変更時における、仮設建築物に対する制限の緩和の規定の準用	C		仮設建築物は、使用期間が短く、撤去されることが明確なものであり、恒久的に建ちつづけることを目的としない建築物であることから、防火等の一部の規定を適用除外することができることとされているものであるが、一方、既存の建築物を用途変更し、特殊建築物とするものについては、一時使用であっても、当該建築物自体が残存し、使用され続けることを考慮すると、その人命安全の確保の観点から、仮設建築物と同様の扱いとすることはできず、確認等の手続きとともに、各時点の用途に応じた防火等の最低基準を満たすことを義務付ける必要があり、ご提案の要件を緩和することは困難である。	提案は特殊建築物でない既存建築物を一時的に用途を変更するものであり、短期間で元の用途に戻すことを想定しているものであるから、通常の用途変更と同様の規制を行うのは加重ではないが、検討し回答されたい。	C		仮設建築物は、使用期間が短く、撤去されることが明確なものであり、恒久的に建ちつづけることを目的としない建築物であること、つまり、一定期間経過後には、その用途として建築物を使用し続けていくことが、実態的にも不可能となることから、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと個別に認め、一定期間を定めてその建築を許可すれば、防火等の一部の規定を適用除外とすることができるとしているものである。 一方、既存の建築物を用途変更するものについては、一時使用であっても、その後、当該建築物自体が残存し、使用され続けることを考慮すると、その用途としての適切な利用を実態的に担保できず、脱法行為を助長するおそれがあるため、人命安全の確保の観点から、仮設建築物と同様の扱いとすることはできず、確認等の手続きとともに、各時点の用途に応じた防火等の最低基準を満たすことを義務付ける必要がある。				2166060	横浜市(14100)	文化芸術創造交流特区	短期間に限った建築物の用途の変更時における、仮設建築物に対する制限の緩和の規定の準用	
122110	建築物の用途の変更時における構造基準の緩和	D-1 C		建築基準法第27条の規定は、不特定多数の者が利用する用途である劇場等については、多数の者の安全を確保する観点から、一定規模以上のものについては、防火安全に関して一定の性能を有する耐火建築物であることを求めている。したがって、人命安全の確保の観点から、改修費用の負担増の理由により、ご提案の要件の緩和を行うことは困難である。なお、防火安全について一定の性能を有することが確保できるものについては、耐火性能検証法等により当該建築物の検証を行い、この制限を適用除外することが可能である。 また、建築基準法施行令第23条で規定する階段の幅等については、通行上、避難上の安全性を確保するため、最低限の基準を定めているものであり、ご提案の要件を緩和することは困難である。 さらに、構造耐力については、実情に応じて計算することになっており、これにより、安全性が確かめられれば、特段の負担増はないと考えられる。									2166070	横浜市(14100)	文化芸術創造交流特区	建築物の用途の変更時における構造基準の緩和
122120	建築物の用途の変更時における「2以上の直通階段」の設置要件の緩和	D-1		建築基準法施行令第121条第4号の規定は、就寝用途に供する建築物は、火災時における避難安全の危険性が高いことから、その居室の床面積が一定以上ある場合には、その一方が通行不能となった場合にも、他方へ避難できる道を残してより安全性を確保することを目的として、2以上の直通階段を設けて2方向の避難を確保することとしたものである。現行の規定においても、主要構造部が準耐火構造等で作られている建築物については、2以上の直通階段を設ける要件として、共同住宅の用途に供する階でその階における居室の床面積の合計が200m2以上に引き上げることが可能となっている。									2166080	横浜市(14100)	文化芸術創造交流特区	建築物の用途の変更時における「2以上の直通階段」の設置要件の緩和

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
122130	建築基準法の木造建築物に対する面積制限の緩和	D-1		建築基準法第21条、第27条の規定は、一定規模以上の学校等の建築物については、多数の者が利用すること、火災の発生した場合の危険性が高いこと等の観点から、防火安全性の確保のため最低の基準を定めているものである。したがって、人命安全の確保の観点から、ご提案の要件を緩和することは困難である。当該規定については、耐火性能検証法等により当該建築物の防火安全性に関して検証を行い、一定の安全性が確保できることが確認できる場合は適用除外することができるとしている。この安全性の検証については、関係者において費用分担等を行うことにより、負担を軽減することができる。なお、現行制度では、費用としては数十万円、期間としては約2、3ヶ月で行うことが可能となっている。また、準耐火建築物については、大臣認定を取得しなくとも木材を活用して木造建築物を造ることは十分可能である。									2196010	大分県(44000)	木の香る街づくり推進特区	建築基準法の木造建築物に対する面積制限の緩和
122140	建築物の接道要件の緩和	E		建築基準法施行規則第10条の2第3号には、提案に記載された「公園上の赤道等で地方公共団体が管理し、使用承諾が得られた通路であること」という規定はない。									2211010	熱海市(22205)	道路条件緩和特区	道路条件緩和特区(建築基準法43条ただし書き)
122150	密集市街地の既存不適格建築物の建て替え時における建蔽率・容積率の緩和	C		容積率は敷地面積に対する建築物の延べ面積の割合の上限を規定することにより、採光、通風等の市街地環境を確保し、併せて、建築物と道路等の公共施設とのバランスを確保することを趣旨とし、建ぺい率は敷地内に一定の空地を確保することにより建て詰まりを防止し、建築物の採光、通風を確保するとともに、良好な市街地環境の確保を図ることを趣旨としているため、性能評価を受けて防火上・防災上の性質を担保された建築物であっても上記趣旨を担保できるものでなく、一律にこれらを緩和することは適当ではない。	提案の趣旨は、密集市街地における既存不適格建築物等の建て替えの促進であり、この観点から検討し、回答されたい。	C		平成14年建築基準法改正により、容積率の最高限度及び建ぺい率の最高限度について、それぞれ十分の五十、十分の八のメニューが追加されているので、都市計画を変更し、これらを活用することにより対応可能である。密集市街地について、平成15年度密集市街地整備法改正で設けられた特定防災街区整備地区を定めることにより対応可能である。					2221010	東急ホーム株式会社(50020)	性能表示住宅への建て替え推進特区	密集市街地の既存不適格建築物の建て替えにかかる建蔽率・容積率の緩和
122160	隣地の敷地形状に応じた北側斜線制限及び有効採光面積の緩和	C		民法第234条に規定する境界線付近の建築制限は、あくまで私法上のものであり、相隣者間の合意により適用を排除することも可能であるため、当該規定を前提として北側斜線制限、採光上有効な開口部の面積の算出に係る基準を緩和することは困難である。	提案の趣旨は、密集市街地における既存不適格建築物等の建て替えの促進であり、この観点から検討し、回答されたい。	C		密集市街地であったとしても、民法第234条に規定する境界線付近の建築制限は、あくまで私法上のものであり、相隣者間の合意により適用を排除することも可能であり、建築物が建つ可能性が否定できないため、当該規定を前提として北側斜線制限、採光上有効な開口部の面積の算出に係る基準を緩和することは困難である。					2221020	東急ホーム株式会社(50020)	性能表示住宅への建て替え推進特区	隣地の敷地形状に応じた北側斜線制限及び有効採光面積の緩和

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
122170	高齢者向け住宅に精神障害を対象とする高齢者住宅法の規制緩和	F		高齢者向け優良賃貸住宅は、高齢者の居住の安定確保に関する法律に基づき、高齢者の居住の安定確保を目的に供給されるものであり、高齢者以外の者は、法律の目的とするところではない。 提案の趣旨は、高齢者以外の者に対する新たな補助制度の創設に関するものであるが、従来型の財政措置の基本的な方針の変更を伴うものであるため、構造改革特区における対応は困難である。									2036040	財団法人正光会(50060)	総合精神医療・保健・福祉特区計画	高齢化する社会的入院者の社会復帰(居住)促進のために高齢者向け住宅に精神障害を対象とする高齢者住宅法の規制緩和
122180	高齢者向け優良賃貸住宅の入居者資格の拡大(障害者)	F		高齢者向け優良賃貸住宅は、高齢者の居住の安定確保に関する法律に基づき、高齢者の居住の安定確保を目的に供給されるものであり、高齢者以外の者は、法律の目的とするところではない。 提案の趣旨は、高齢者以外の者に対する新たな補助制度の創設に関するものであるが、従来型の財政措置の基本的な方針の変更を伴うものであるため、構造改革特区における対応は困難である。									2068010	長野県(20000)	高齢者及び障害者のための優良賃貸住宅特区	高齢者向け優良賃貸住宅の入居者資格を、60歳未満の障害者にも拡大する。
123010	河川の流水占用にかかる許可の特例	D - 3 E		構造改革特区第二次提案において同様の提案がなされ、河川流水の占用許可手続の円滑化に資するよう、申請者等の参考となるような事例を収集し、15年度中にこれを紹介していくこととしている。 (発電という新たな目的・事業計画の妥当性及び公益性、目的に応じた算定根拠による必要最低限の水量であるか等について審査が必要であり、届出ではこれらが担保されないため許可は必要であるが、既にかんがい用水の許可審査時に審査済の事項である河川の流況との関係や取水施設の構造等については、運用上手続が簡素化されているところである。) また、流水占用料については、都道府県知事が徴収しないことについての規制はない。									2065020	長野県(20000)	農業用水路小水力発電特区	農業用水路小水力発電
123020	流水占用許可手続きの簡素化	D - 1		当該特区計画地区は、農林水産大臣が流水占用の許可受者である「船戸揚水機場」によるかんがい事業の受益地と同一区域内にあり、当該事業に係る流水占用については、平成11年11月15日付けで許可がなされているところである。 このように、本件特区計画は、当該事業と同一区域内における同一目的の事業であることから、まずは事業主体(許可受者)である農林水産省の関係部局と調整されたい。 なお、流水占用許可の申請に当たっては、添付図書のうち、必要最低限のものを添付すれば足りることとしており、許可を受けた事項の変更の許可の申請の場合を始め、添付図書の省略、簡素化等手続の簡素化が図られているところである。									2203030	柏市(12217)	都市型農業活性化促進特区	流水占用許可手続きの簡素化

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
123030	河川区域内における工作物の設置に関する許可基準の緩和	D - 1		予定箇所は調節池内であるが、工作物の設置等に当たっては、治水・利水上の観点から個別の審査が必要であり、当該特区計画地区を含む田中調節池においては、通常の基準を緩和させた設置基準が策定されており、現状においても設置可能な場合がある。									2203020	柏市(12217)	都市型農業活性化促進特区	河川区域内における工作物の設置に関する許可基準の緩和
124010	道路上の違法放置物件の撤去事務の簡素化	D - 1		違法放置物件の所有者等を道路管理者が知ることができる場合には、当該所有者等に対し、同法第71条に基づいて当該物件の速やかな除却を命ずるのが原則であるが、この場合においても、道路管理者が交通への危険を防止する観点から必要な措置を行うことも妨げられていない旨、通達(「道路法の一部改正について」(平成3年11月1日付け道路局路政課長通知))等で明らかにしているところであり、交通上の危険の状況によっては、道路管理者が自ら撤去するなどして、まず安心・円滑な交通を確保し、その上で所有者等に連絡して引き取り等を求める、といった対応も可能である。 なお、放置物件に経済的価値がなく、廃棄されたものと認められる場合には、道路管理者による通常の維持管理、清掃により処理して差し支えない。									2173010	越谷市(11222)	道路安心安全特区	道路安心安全事業
124020	立体道路制度の弾力的運用(必要要件となっている機能・条件の緩和)	D - 1		ご提案の趣旨である都心の高度利用については、市街地再開発事業等の事業に伴い必要となる道路を廃止し敷地内通路とすること等により対応可能である。 なお、規制改革の推進に関する第2次答申(平成14年12月12日・総合規制改革会議)における、「適正かつ合理的な土地利用が図られ、避難、消火、延焼防止、さらに採光、通風等良好な市街地環境の形成等の観点から支障がなく、かつ、道路構造の保全、安全で円滑な道路交通の確保等道路管理上の支障がない場合においては、都市計画上の位置付けを明確にすること等により道路空間と建築物の立体的利用を図ることについて検討すべきである。」との指摘を踏まえ、道路空間と建築物の立体的利用のさらなる推進について検討を行うこととしており、本要望の実現の可否に関しては総合規制改革会議答申で示された平成14年度に検討を開始し、平成15年度以降結論とされているスケジュールで検討されることとなる。	結論を得る時期を明確にされたい。また、特区において先行実施することができないか、検討し回答されたい。	D - 1		本要望の実現の可否に関しては、平成14年度に検討を開始し、規制改革推進3か年計画(再改定)に明記されたスケジュールに従い、適正かつ合理的な土地利用が図られ、避難、消火、延焼防止、さらに採光、通風等良好な市街地環境の形成等の観点から支障がなく、かつ、道路構造の保全、安全で円滑な道路交通の確保等道路管理上の支障がないかという観点から検討を進めているところ。					2229010	千代田区(13101)	立体道路整備特区<道路と建築物の立体的利用の更なる推進>	立体道路制度の弾力的運用(必要要件となっている機能・条件の緩和)

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
124030	駆動軸重の規制緩和(エアサス対象拡大)	A		エアサスペンションを装着する車両は、衝撃荷重は緩和されるものの、アスファルト舗装の疲労への影響が緩和されるかは不明であるため、舗装の損傷が通常以上に進行し、舗装の修繕頻度(費用)が増加することが懸念される。軸重11.5トンの車両がアスファルト舗装の疲労に与える影響は軸重10トンの車両の1.7倍に及ぶとの試算もあり、橋梁等を通行経路に含まない場合であっても当該規制を直ちに緩和することは困難であるが、特定事業1205の条件である「道路を適切に管理するための措置」が特区計画を作成する地方公共団体又は実施主体の責任において確実に実施される場合には、当該特区内での緩和を実施することとする。									1002010	名古屋港管理組合 (23000.23100 愛知県及び名古屋市を設立母体とする一部事務組合)	名古屋港産業ハブ特区計画	重量物輸送の車両総重量規制の緩和(特定事業1205における軸重の緩和)
124030	重量物輸送の車両総重量規制の緩和(軸重の緩和)												5057040	(社)全日本トラック協会		駆動軸重の軸重規制緩和
124040	重量物輸送効率化事業における要件の見直し	D-3		分割可能貨物を積載するセミトレーラ等連結車両の総重量規制の緩和については、総合規制改革会議第2次答申を踏まえ作成された「規制改革推進3か年計画(再改定)」(平成15年3月28日閣議決定)において、重量が車両制限令に定める最高限度を超える車両の通行に関し、安全性を確保しつつ物流を効率化するためのセミトレーラー等の積載条件(車両総重量)の見直しについて、平成15年度中に検討し、実施するとされたことを受けて、現在、規制の見直しについて検討を進めているところであり、この規制緩和措置は、特区においても適用されることとなる。									1002020	名古屋港管理組合 (23000.23100 愛知県及び名古屋市を設立母体とする一部事務組合)	名古屋港産業ハブ特区計画	重量物輸送の車両総重量規制の緩和(特定事業1205における橋等これらに類する構造の道路の通行緩和)
125010	路面電車の運行車両長の延長	D-1		現行法令では、特別の事由がある場合には、その線区の道路状況、交通量、道路交通上の安全性等を勘案し、規則の定めによらないことを許可する取扱いを行っている。									2144010	岐阜市(21201)	ひと・環境にやさしい路面電車特区	路面電車の運行車両長の緩和
125020	路面電車運行の最高及び平均速度の緩和	D-1		現行法令では、特別の事由がある場合には、その線区の道路状況、交通量、道路交通上の安全性等を勘案し、規則の定めによらないことを許可する取扱いを行うこととしている。また、「専用軌道」とあるのは、軌道建設規定第三条に定める新設軌道のことで解されるが、新設軌道の運転については、旧鉄道運転規則を準用することとしており、軌道運転規則の最高速度の制限を受けることはない。									2144020	岐阜市(21201)	ひと・環境にやさしい路面電車特区	路面電車運行の最高及び平均速度の緩和



2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
125030	路面電車の無改札乗車方式の導入と無賃乗車の罰則の強化	E		当該提案はその実施主体が明らかでないが、無改札乗車方式自体は、現行の規定では軌道経営者に対して検札しなければならない義務を課してはならないことから、現行の規定により対応可能である。 また、無賃乗車については罰則規定がない。なお、条例による路面電車に係る罰則規定の新設については、法務当局等に照会されたい。									2144030	岐阜市(21201)	ひと・環境にやさしい路面電車特区	路面電車の無改札乗車方式の導入と無賃乗車の罰則規定の強化
125040	軌道法の緩和による上下分離方式の導入	D - 1		「上下分離」の内容は必ずしも明らかではないが、軌道法第16条において、軌道経営者は許可を受ければ、包括的な経営の委託である事業の管理の委託をなすことが定められていることから、軌道事業の運営と軌道や駅などの施設建設を分けることにより軌道事業者の負担を軽減することは現行法令により可能である。									2144040	岐阜市(21201)	ひと・環境にやさしい路面電車特区	軌道法の緩和による上下分離方式の導入
125050	路面電車の車両検査の緩和	C		現在、試験車両による延伸試験を実施しており、この結果、延伸しても問題ないことが確認されれば所要の見直しを行う予定。 なお、岐阜市内において現在運行している軌道事業者についても、延伸試験に参加しているところ。	貴省の回答では、試験車両による延伸試験を実施しており所要の見直しを行うとあるが、その見直しの時期を明確にされたい。また、その見直しを待たずに、特区において先行実施できないか、検討し、回答されたい。	C		車両の検査周期の延伸については、安全性等の確認が必要なため、平成18年度までの予定で試験車両により延伸試験を実施しているところであり、この試験により検査周期を延伸しても問題ないことが確認されれば、所要の見直しを行う予定。 安全性等の確認については、特定の地域に偏ることなく、かつ、複数車両を用いて検証をすることが必要である。 なお、岐阜市内において現在運行している軌道事業者についても、延伸試験に参加しているところである。				2144050	岐阜市(21201)	ひと・環境にやさしい路面電車特区	路面電車の車両検査規定の緩和	
126010	有償輸送事業における個人所有車両の使用可能化	D - 1		「構造改革特別区域法に係る交通機関空白の過疎地における有償輸送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱について」(平成15年3月18日付け国自旅第232号)4.(7)において、「使用する車両の使用権限が運送主体にあること」を当該有償輸送事業の管理運営体制を判断する際に検討すべき点として具体的に例示しているのは、当該有償輸送事業の輸送の安全及び利用者利便の確保を図るためには、運行管理体制が整っており、指揮命令系統が明確であるとともに、事故防止についての教育及び指導体制が整っていること、特に事故時の処理及び責任体制等が明確に整備されていることが不可欠であり、使用する車両についても、どの車両が当該有償輸送事業に使用されているかという点を明確にした上で、当該車両についての整備管理体制が確立されていることが必要である。ご提案のボランティア等が使用している車両を使用することについては、道路運送法第79条第1項の規定により家用自動車の共同使用の許可を受けることにより現行の規定でも可能であり、当該許可については、旅客自動車運送事業に類似していないか否かについて最低限のチェックを行っているところであり、具体的には共同使用者が具体的に特定していること、共同使用者間に当該自動車の使用及び管理に関する合意が存在すること等、通常家用自動車を共同使用するにあたって取り決められる事項についてのみチェックして、適正な共同使用であることを確認するものであることから、特段の事情のない限り比較的短期間で簡便に許可を行い得るものである。	「使用する車両の使用権原が運送主体にある」ためには、提案にあるとおり、輸送に携わるボランティアが使用権を有する車両を自らのボランティア輸送活動に使用する場合に、運送主体と共同使用の契約をすれば足りるのではないかと踏まえ、要望を実現できないか、再度検討し、回答されたい。	D-1		交通機関空白の過疎地においてNPO等による有償の住民輸送を可能とする特区措置において、運送に使用する車両の使用権限が運送主体にあることを求めているのは、自動車検査証等における使用者にNPO等の運送主体を明示させることにより、事故等が発生した場合において、特に被害を受けた利用者、歩行者等の第三者との関係において、運送主体であるNPO等の法的地位を公に明らかにすることにより、事故等の被害者保護及び責任所在の明確化を図ったものであり、提案をそのまま認めた場合には、事故等に伴う責任問題や紛争の解決を徒らに遅らせることとなりかねない。 なお、実施要件の緩和については、特区に係る実施結果や具体的要望を踏まえつつ、今後全国実施に向け検討していくこととしており、今般いただいた要望については、例えば地方公共団体がボランティア等による事故等の責任を直接負う旨書面により明らかにする等の措置が講じられている場合等において可能かどうかを含め、具体的事例に即して検討してまいりたい。	「地方公共団体がボランティア等による事故等の責任を直接負う旨書面により明らかにする等の措置が講じられている場合」等を要望を認める際の条件として例示しているが、地方公共団体にとっては過大な負担となる可能性がある。これ以外に、輸送に携わるボランティアが使用権限を有する車両を自らのボランティア輸送活動に使用する場合に、運送主体と共同使用の契約をすれば足りるよう、再度検討し、回答されたい。				1004010	上勝町(36302)	上勝町有償ボランティア輸送特区	有償輸送事業における個人所有車両の使用可能化事業

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. '措置の分類'の見直し	13. '措置の内容'の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. '措置の分類'の見直し	17. '措置の内容'の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
126020	一般乗用旅客自動車運送事業の運賃の種類に関する規制の緩和	D - 1		タクシーの運賃制度については、「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」(平成13年10月26日付け国自旅第100号)1-(3)-ハ、及び1-(4)-ハにおいて、需要喚起のために行う営業的割引の設定が可能とされており、不当な差別的取扱いとはならない合理的理由があれば、事業者の創意工夫による運賃の設定を認めているところであり、「能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないこと。」、「他の事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。」等の道路運送法第9条の3第2項に規定する認可基準を満たしている限り、すでに弾力的な運賃の割引が可能となっているところである。	提案のタクシー定期券、フリーパス券、時間制額運賃及び乗合運賃は、現行ですべて設定可能な運賃と考えてよしいか。	D-1		提案においては、その具体的な対象、運賃額、割引率、原価構成、運送形態等が明らかにされていないが、タクシー定期券、フリーパス券、回数券運賃等について、それぞれ運賃認可の対象とすることを求めているものと考えられ、道路運送法に定める「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いを求めるものではないこと」、「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること」等の認可基準を満たしている限り、すでに弾力的な運賃の割引が可能とされている。	道路運送法に定める「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いを求めるものではないこと」、「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること」等の認可基準を満たしている限り、すでに弾力的な運賃の割引が可能とされている。	D-1		地方運輸局等を通じ、あらためて周知を図ることとする。	2001010	有限会社三ヶ森タクシー(50020)	タクシー事業活性化特区	一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の制度に関する規制の緩和
126030	一般乗用旅客自動車運送事業の運賃の割引に関する規制の緩和	D - 1		タクシーの運賃制度については、「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」(平成13年10月26日付け国自旅第100号)1-(3)-ハ、及び1-(4)-ハにおいて、需要喚起のために行う営業的割引の設定が可能とされており、不当な差別的取扱いとはならない合理的理由があれば、事業者の創意工夫による運賃の設定を認めているところであり、「能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないこと。」、「他の事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。」等の道路運送法第9条の3第2項に規定する認可基準を満たしている限り、すでに弾力的な運賃の割引が可能となっているところである。	提案の特定地域フリー定期券、利用日や地域限定フリーパス券、往復割引、特定日割引(敬老の日、タクシーの日等)、割引率の多彩な回数券、その他需要開拓のための営業割引は、現行ですべて設定可能な割引と考えてよしいか。	D-1		提案においては、その具体的な対象、運賃額、割引率、原価構成、運送形態等が明らかにされていないが、タクシー定期券、フリーパス券、回数券運賃等について、それぞれ運賃認可の対象とすることを求めているものと考えられ、道路運送法に定める「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いを求めるものではないこと」、「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること」等の認可基準を満たしている限り、すでに弾力的な運賃の割引が可能とされている。	道路運送法に定める「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いを求めるものではないこと」、「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること」等の認可基準を満たしている限り、すでに弾力的な運賃の割引が可能とされている。	D-1		地方運輸局等を通じ、あらためて周知を図ることとする。	2001020	有限会社三ヶ森タクシー(50020)	タクシー事業活性化特区	一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の制度に関する規制の緩和
126040	一般乗用旅客自動車運送事業の許可、事業計画の変更認可等に関する標準処理期間の規制の緩和	E		タクシーの運賃の認可は、「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃料金の認可の処理方針について」(平成13年10月26日付け国自旅第101号)記1に定めるいわゆる運賃改定申請以外の事案については、道路運送法第9条の3第2項に規定する認可基準を満たしているか否かを個別の申請毎に審査を行う必要があり、当該審査を行う各地方運輸局等における審査の実情を踏まえた上で、標準処理期間として定めているものである。この標準処理期間は規制として設けているものではなく、特定の地域の事情に応じて特定の規制を緩和するという「特区」の議論とは別の問題である。	提案者の要望は、「新たな移送ニーズやサービスの掘り起こしのために多種多様な運賃・割引制度を導入するにあたり、短期間でPDCA(Plan,DoCheck,Action)を行う必要がある」というものであり、この点を踏まえ、要望を実現できないか、再度検討し、回答されたい。なお、特区においては可能な限り幅広い規制を対象として特例措置を講じることとしており、許認可に係る標準処理期間の短縮について検討を排除するものではなく、過去の特区の提案において規制の特例として認められているところである。	C		標準処理期間については、運賃認可等の審査を行う地方運輸局等において、申請の量、審査に当たる職員数、公示等の法定期間、補正等に要する事務手続等を踏まえつつ、申請を順次処理していった場合の標準的に見込まれる処理期間として設定しているものであり、現在の運賃申請状況等を勘案すると、増員等の手当てなしに標準処理期間を一般的に短縮することは困難であるが、提案の趣旨を踏まえ、類似の内容の申請に対する処分が既に行われている場合等については、その審査結果を活用するなど、個別に処理期間の短縮が可能な場合もあることから、こうした場合についてはあらためて処理の迅速化を周知徹底することとしてまいりたい。	類似の内容の申請に対する処分が既に行われている場合等については、その審査結果を活用するなど、個別に処理期間の短縮が可能な場合もあることであるが、こうした場合における処理の迅速化を地方運輸局等に周知徹底されたい。	D-1		地方運輸局等を通じ、あらためて周知を図ることとする。	2001030	有限会社三ヶ森タクシー(50020)	タクシー事業活性化特区	一般乗用旅客自動車運送事業の許可、事業計画の変更認可等に関する標準処理期間の規制の緩和

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
126050	有償ボランティア等が自家用車を利用して物品運送サービスを行うことの容認	C		貨物自動車運送事業の実施に際しては、貨物の運送に関し、一定の水準以上の事業遂行能力(事業経営能力や輸送の安全確保能力等)を有することが必要となるため、許可制として事前にこれらの能力の有無について審査を行っているところである。このため、貨物自動車運送事業を行うとする者は、貨物自動車運送事業法上の事業許可を取得することが必要。	提案者の要望は、「有償ボランティアやNPOなどが自家用車を利用してごみの戸別収集・運搬業務を行うことを容認する」というものであり、この点を踏まえ、要望を実現できないか、再度検討し、回答されたい。	D - 1		道路運送法第80条に規定する有償運送許可は、自家用車の使用に関し、公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合に限り、貨物の種類、運送する区間、運送できる期間等を限定した一定の条件下において認めるものに過ぎないので、本要望に係る輸送サービスに対しては認められない。なお、本要望に係る輸送サービスが一般廃棄物運送を行うものである場合は、最低車両数1両で、貨物自動車運送事業法第3条の許可を得て、一般貨物自動車運送事業として実施可能である。また、本要望に係る輸送サービスを軽自動車により行う場合は、道路運送法第80条に規定する許可や貨物自動車運送事業法第3条に規定する許可を得なくても、貨物自動車運送事業法第36条に規定する届出を行うことにより、貨物軽自動車運送事業として実施可能である。				2045020	愛知県(23000)	「ごみ出し」たすけあい特区	有償ボランティア等が自家用車を利用して物品運送サービスを行うことの容認	
126060	特定旅客運送自動車運送事業の許可要件の明確化	D - 1		道路運送法上、特定旅客自動車運送事業は、特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送するという事業の特性にかんがみて、運賃を事前届出制にする等一般乗合旅客自動車運送事業と比較して、その規制は比較的緩やかなものとなっているが、「特定の者」のみではない旅客を対象に輸送を行うことは、同法に規定する一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受ければ、現行の規定により、可能であるため。	提案の趣旨は、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けないで、特定旅客自動車運送事業により「特定の者」のみではない旅客を対象に輸送を行うことを可能とするというものであり、この点を踏まえ、要望を実現できないか、再度検討し、回答されたい。	D-1		提案の趣旨は、特定旅客自動車運送事業の許可を受けた事業者であっても、特定されない一般の旅客を、新たに一般旅客自動車運送事業の許可を受けることなく追加的に有償で運送することができないかというものであるが、特定の場合と異なり、ひろく一般の利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していくためには、事業許可制や運賃認可制を通じて、旅客輸送の安全や利用者保護が十分に確保されていることがあらかじめ担保される必要があるものと考えている。ただ、提案にある通所バスの有効活用による福祉、医療機関の運行ネットワーク構築については、輸送形態により旅客の特定性を失うことなく運行することができる場合も考えられることから、例えば輸送の対象が限られた福祉、医療機関の利用者に特定されている場合については、特定旅客自動車運送事業の許可のままに運送できるよう運用の明確化について検討してまいりたい。	例えば輸送の対象が限られた福祉、医療機関の利用者に特定されている場合等、輸送形態により旅客の特定性を失うことなく運行することができる場合には特定旅客自動車運送事業の許可のままに運送できるようその取扱いの明確化を図られたい。	B		2076010	練馬区(13120)	ねりま福祉・医療ネットワークバス特区	特定旅客運送自動車運送事業の旅客範囲の規制緩和	
126060	特定旅客運送自動車運送事業の許可要件の明確化	D - 1		道路運送法上、特定旅客自動車運送事業は特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業であるとされていることから、許可にあたっては、運送需要者が単数の者に特定されていることを要件としている(複数の運送需要者に対して事業を行う場合には、一般貨物自動車運送事業の許可をとることにより可能。)ところであるが、実質的に単数と認められる場合には、地域の実情に応じて特定旅客自動車運送事業の許可を行っているところであり、提案の内容が、実質的に単数と認められる場合であれば、複数の相手方と一本の運送契約を結ぶことにより、その運送を行うことは可能である。	貴省の回答では、「実質的に単数と認められる場合」とあるが、その内容を明らかにされたい。	D-1		「実質的に単数と認められる場合」とは、例えば複数の企業と単一の運送契約を結ぶ場合等が想定されるが、特定旅客自動車運送事業の許可の取扱いについては、今後その運用の明確化を図ってまいりたい。	例えば複数の企業と単一の運送契約を結ぶ場合等、輸送形態により旅客の特定性を失うことなく運行することができる場合には特定旅客自動車運送事業の許可のままに運送できるようその取扱いの明確化を図られたい。	B		1009060	北九州市(40100)	北九州市国際物流特区	特定旅客バス事業の許可要件の緩和	

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
126070	一般乗合旅客運送事業者が定期観光バス路線を新設・変更する場合の事業計画変更認可制度から届出制度への変更	C		一般乗合旅客自動車運送事業者が路線を新たに設定する事業計画の変更については、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から、路線の設定が、事業用自動車の運行上問題のないものであるか否か、営業所が事業計画を適確に遂行するに足る規模のものであり、適切な運行管理が図られる位置にあるか否か、事業計画を遂行するに足る員数の有資格の運転者を常時選任する計画があるか否か、事業計画を遂行するに当たり、資金計画の見積もりが適切であるか否か、申請者が過去に道路運送法等に基づく処分を受ける等法令遵守の点で問題がないものであるか否か等の審査を踏まえ、その認可を行うこととしており、認可を不要とし、届出制に変更すると、上記の審査を行うことができないことから輸送の安全及び利用者利便の確保を損なうおそれがあるため、また、路線を新たに設定する事業計画の変更認可にあたっては道路運送法第91条の規定により、道路の構造及び設備に関する道路管理上の措置につき道路管理者の意見を聴かなければならないこととされているとともに、道路交通の安全及び交通の円滑化の観点から公安委員会との十分調整を行っているところであり、認可を不要とすることにより、当該事業者のみならず、一般交通の用に供する道路交通の安全及び円滑化等にかんがみて設けたこれらの制度の趣旨を没却することとなる。	費省の回答にある ~ については、一度事業者が許可を受けていれば路線変更の際には、あらかじめ審査する必要がないことから、届出制にしても何ら支障はないものと考えられる。 特定のエリア内でのみ乗降を行う場合に発着地を変更しなければ、そのエリアを包括的に認可することにより、以後は路線の新設・変更を届出のみで認められるようにできないか、検討し、回答されたい。	C		特定のエリアを包括的に認可し、路線の新設・変更について届出とした場合、例えば、狭隘な道路を路線として設定し、道路構造、道路交通等に悪影響を与え、当該事業者の輸送の安全、当該地域の道路交通の安全等に支障を与えないか、また、新設・変更した路線を運行するに足る員数の運転者が確保できているか等事業計画を適確に遂行することができるか否かについて審査を行うことができず、ひいては、輸送の安全及び利用者利便を損なうおそれがあることから、提案の措置を講ずることは困難である。	例えば、事業計画の作成が可能な程度に運行を行うことが確実であると見込まれる一定のエリア内の複数の路線であれば、あらかじめ一括して認可を受けることは可能ではないか、これによりエリア内の柔軟な運行経路の設定を可能とするよう措置できないか。	D-1		事業計画の作成が可能な程度に運行を行うことが確実であると見込まれる複数の路線について、あらかじめ事業計画に定めて乗合バス事業の許可を受け、又は事業計画の変更認可を受けていれば、その後、実際に運行を行う系統、運行回数等の設定、変更については届出により行うことができることとされており、現行の規定のもとでも柔軟な運行経路の設定が可能となっているところである。	2080020	神戸市(28100)	六甲有馬観光特区	一般乗合旅客運送事業者が定期観光バス路線を新設・変更する場合、事業計画変更認可制度から届出制度に変更する。
126080	交通機関空白の過疎地における生活支援確保のための有償輸送を可能化	B		「構造改革特別区域法に係る交通機関空白の過疎地における有償輸送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(平成15年3月18日付け国自旅第232号)における運送主体として、商工会については、これまで具体的な要望がなかったことから、その対象としていなかったところであるが、本特区制度の全国実施にあわせて、本特区の実施状況、具体的な要望等を踏まえ、どのような法人を運送主体として、社会福祉法人、NPOと同様の取扱いをすることが適当であるか検討を行うこととする。	提案の商工会は対象となるものと考えてよしいか、また、全国実施の時期を明確にされたい。	B		本特区制度については、5月に認定を受け、現在、本特区制度による自家用自動車の有償輸送事業の実施に向け、各特区において準備を進めていただいている。 本特区制度については、「構造改革特区推進のためのプログラム」(平成14年10月11日構造改革特区推進本部決定)において、「全国で実施するための3ヶ月程度の先行実施」と位置付けられており、すでに認定された特区について3ヶ月程度実施した結果を評価した上で、これらの結果を踏まえ、必要に応じて制度を見直しの上、全国実施を図ることとする。提案の商工会については、運送主体として対象とする方向で検討を行うこととする。				2095010	里美村商工会(50100)	高齢者いきいき生活お手伝い特区	交通機関空白の過疎地において、生活支援確保のための有償輸送を可能化	

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. '措置の分類'の見直し	13. '措置の内容'の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. '措置の分類'の見直し	17. '措置の内容'の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
126090	一般旅行自動車運送業以外の観光客への観光施設送迎の可能化	C		<p>'構造改革特別区域法に係る交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて、(平成15年3月18日付け国自旅第232号)4.(2)において、運送の対象を「あらかじめ登録した会員及びその同伴者とし、会員は当該地方公共団体の区域内に住所を有するものであること、」としているのは、本来、道路運送法上、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から、旅客自動車運送事業の許可が必要であるところ、今般の構造改革特区制度は交通機関空白の過疎地における住民輸送サービスの確保の観点から真にやむを得ない場合に限り、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、同法に規定する自家用自動車の有償運送の許可を受けることができることとするものであり、観光客の輸送は、住民輸送サービスの確保の観点から真にやむを得ないものであるとは認められないため。</p> <p>また、提案の趣旨が観光施設や民宿等を営業者が行う自家用自動車による有償運送を可能とすることを目的とした新たな特区制度の提案であったとしても、有償で旅客を運送する旅客自動車運送事業については、旅客輸送の安全確保、一般の利用者保護といった社会的要請から所要の規定を設けている一方、その脱法行為を防止する観点から自家用自動車による有償運送は、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が代替バスを運行するとき等公共性が高い輸送に限って認められるべきものであり、観光施設や民宿等を営業者が自家用自動車により有償で旅客運送を行うことは、その行為自体について通常の旅客自動車運送事業における運送行為と変わらず、通常の旅客自動車運送事業と同様に安全確保及び利用者保護を図る必要がある。</p>	<p>提案者の要望は、'交通機関の未発達な島しょ部において地域の活性化を図るためには、観光客を対象とした自家用自動車による有償運送を可能とし、観光の利便性を向上させることが必要'というものであり、この点を踏まえ、要望を実現できないか、再度検討し、回答されたい。</p>	C		<p>交通機関空白の過疎地において、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の住民輸送を認めたのは、タクシー等が存在しない地域における生活交通を確保するためのやむを得ない措置としてであり、仮に、運送の対象を一般の観光客やビジネス客にまで拡大するのであれば、不特定多数の旅客の安全や利用者保護を確保し、ひろく一般の利用者にとって"安全で安心して利用できる"輸送サービスを実現していくため、タクシー事業の許可を取得していただく必要があるものと考えている。</p> <p>ただ、現行制度においても、最低車両数、運行管理者の配置等タクシー事業の許可基準について大幅な緩和を行うことについて検討できないか。また、NPO等による有償運送における輸送の対象となる住民以外の者とは具体的にどのような者を想定しているのか。観光客も輸送可能となるのか。</p>	<p>例えば交通機関空白の離島において交通手段の確保を図るため、最低車両数、運行管理者の配置等タクシー事業の許可基準について大幅な緩和を行うことについて検討できないか。また、NPO等による有償運送における輸送の対象となる住民以外に対象とすべき者については、現時点で当該住民への訪問者等を想定しているが、住民生活と無関係の一般の観光客まで輸送可能とすることは、住民輸送サービスを確保するという特区の趣旨にかんがみ困難であると考えている。</p>	B		2099010	香川県(37000)	瀬戸内交流特区(しまたく特区)	一般旅行自動車運送業以外の観光客への観光施設送迎の緩和	
126100	旅客自動車運送事業の許可の適用除外による有償サービスの提供	C		<p>道路運送法上、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から、旅客自動車運送事業の許可が必要である。</p> <p>有償で旅客を運送する旅客自動車運送事業については、旅客輸送の安全確保、一般の利用者保護といった社会的要請から所要の規定を設けている一方、その脱法行為を防止する観点から自家用自動車による有償運送は、災害緊急時や路線バスが廃止された場合に地方公共団体が代替バスを運行するとき等公共性が高い輸送に限って認められるものである。</p> <p>しかしながら、学校や役場と博物館、美術館、社寺、城跡等の施設を結ぶ巡回バス等が自家用自動車による有料で旅客運送を行うことは、その行為自体について通常の旅客自動車運送事業と変わらず、通常の旅客自動車運送事業と同様に安全確保及び利用者保護を図る必要がある。</p> <p>また、道路運送法第80条第1項の許可を不要とし、県知事への届出により事業実施できることとする提案については、道路運送法に規定する許可権限を地方公共団体に委譲するか否かという行政機関相互の権限配分に係る問題であり、特定の地域の事情に応じて特定の規制を緩和するという'特区'の議論とは別の問題である。</p>	<p>提案の内容が、道路運送法第80条第1項に規定する「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に該当するかどうか回答されたい。</p> <p>なお、特区においては可能な限り幅広い規制を対象として特例措置を講じることとしており、許認可権限の地方公共団体への委譲について検討を排除するものではなく、現に特区において県から市町村に許認可権限の委譲が行われた例がある。</p>	C		<p>不特定多数の利用者を相手方として旅客輸送サービスを有償で提供する場合には、専門的知識を有しない一般の旅客が安心して安全に利用できるよう、旅客輸送の安全確保及び利用者の利便の保護を図る社会的要請が本質的に存在することから、これらの水準を確保するため一般旅客自動車運送事業の許可を必要とする等所要の法的措置を講じているところであるが、自家用自動車を有償で旅客運送の用に供することにについては、これをあまねく禁止すると、災害のため緊急を要する場合や公共の福祉を確保するためやむを得ない場合に、自然災害等の緊急事態への対応が遅れ、また、必要最小限の生活輸送の確保に困難が生じる場合があることから、道路運送法第80条第1項の規定により、一定の条件のもと極めて限定的に許可しているものであり、これらと比べ、提案の内容は公共性が相当程度に低く、同条に規定する「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」には該当しないものと考えられる。</p> <p>なお、輸送の安全確保のためには、許認可権限等事業面の規制のみならず、自動車の保安行政等とも国レベルで整合性を確保しつつ一体的に実施すべきであり、特区における道路運送法第80条第1項の許可について地方公共団体に委譲すべき積極的な理由が見出せない。</p>			2114010	山梨県(19000)	歴史文化学習支援特区	旅客自動車運送事業の許可の適用除外による有償サービスの提供		

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
126110	公で運行するバスの一般乗合旅客自動車運送事業の許可の容易化	E		道路運送法上、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合であって、路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客を運送するときは、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から、同法第4条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業の許可が必要であるとされている。輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から適正な審査を行うことについては、地方公共団体からの補助を受けて運行するバスであっても民間バス事業者が運行するバスであっても変わらない。また、地方公共団体からの補助を受けて運行するバスであっても民間バス事業者が運行するバスであっても変わらない。また、提案の内容に「公で運営」とあるが、公営であるか、民営であるかを問わず、審査項目は同様である。標準処理期間の設定については、各地方運輸局等における審査の実情を踏まえた上で、必要な期間を設定しているものである。この標準処理期間は規制として設けているものではなく、特定の地域の事情に応じて特定の規制を緩和するという「特区」の議論とは別の問題である。なお、提案の市内循環バス「ぐるっとくん」については、実際に運行主体となり、輸送の安全及び利用者利便の確保を図るべきものは民間の事業者であり、提案の「公で運営」とあるのは事実誤認であると思われる。	提案者は、従前、道路運送法第21条申請により認められていたものが、競合路線があるということのみで同法第4条申請を求められ、審査期間が長期化し、申請書類が増大するなど許可申請手続きが煩雑になり過重の負担となっていることを問題視している。この観点から、競合路線においても従前のとおり同法第21条申請を認めるか、かりに認められないとしても同条申請と同様の審査期間、申請書類により認められないか、検討し、回答されたい。ところで、第2次提案に対する回答として「いわゆるコミュニティバスについては、その定義や政策上の位置付けについて必ずしも共通の理解が形成されておらず、今後とも、政策的に対象とすべき範囲、費用負担、安全確保、利用者利便のあり方等の諸課題について、関係者による議論を深めていく必要があるものと認識している」とされたところ、その後の検討状況を回答するとともに、これを踏まえ本件についても合わせて回答されたい。	D-1		提案の上尾市において、従前、道路運送法第21条の規定による許可により乗合運送が認められていたのは、需給調整規制が廃止される改正前の道路運送法のもと、道路運送法第4条の規定による新規参入が困難であったためであるが、提案にある東西循環ルートについては、需給調整規制が廃止された後に申請が行われたものであり、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から一定の水準を満たしていれば一般乗合旅客自動車運送事業への参入は自由であることから道路運送法第4条の許可を受けているバス事業者の事業計画の変更を認可したものである。また、標準処理期間については、許可等の審査を行う地方運輸局等において、申請の量、審査に当たる職員数、公示等の法定期間、補正等に要する事務手続等を踏まえつつ、申請を順次処理していった場合の標準的に見込まれる処理期間として設定しているものであり、現在の申請状況等を勘案すると、増員等の手当てなしに標準処理期間を一般的に短縮することは困難であるが、提案の趣旨を踏まえ、類似の内容の申請に対する処分が既に行われている場合等については、その審査結果を活用するなど、個別に処理期間の短縮が可能な場合もあることから、こうした場合にはあらためて処理の迅速化を周知徹底することとしてまいりたい。なお、いわゆるコミュニティバスに関しては、その定義や政策上の位置付けについては必ずしも共通の理解が形成されていないが、第2次提案への回答の一環として所要の検討を行い、いわゆるコミュニティバスに多く見られる均一制の運賃を実施しているバス事業者の運賃設定手続きについて特例を設け、その手続きの簡素化を図っているところである。	コミュニティバスについては、対象範囲、費用負担、安全確保、利用者利便のあり方等について今後検討を行うとともに、その制度的な取扱いについて早期に結論を得て実施する必要があるものと理解している。この点について再度検討し、スケジュール等を明確にしたうえで回答されたい。	B		いわゆるコミュニティバスについては、利用者利便の向上、手続負担の軽減等を図る観点から、具体的事例を踏まえて検討した上で、許可等の基準の運用を見直す。	2147010	上尾市(11219)	市内循環バス「ぐるっとくん」運行許可期間緩和特区	市内循環バス「ぐるっとくん」の運行許可期間の緩和に関する特例
126110	公で運行するバスの一般乗合旅客自動車運送事業の許可の容易化	C		道路運送法上、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合であって、路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客を運送するときは、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から、同法第4条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業の許可が必要であるとされている。輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から適正な審査を行うことについては、地方公共団体からの補助を受けて運行するバスであっても民間バス事業者が運行するバスであっても変わらない。しかし、平成14年2月の改正道路運送法の施行により、需給調整規制が廃止されたことから、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から同法第6条に規定する基準を満たしていれば同法第4条に基づく許可を受けることができることとなっている一方、同法第21条に基づく許可(一般貸切旅客自動車運送事業者が行う乗合旅客の運送の許可)は「一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難である場合」にのみ認められる。また、同法第4条に基づく許可に比べて同法第21条に基づく許可の方が短いという理由から提案の地方公共団体からの補助を受けて運行するバスについて同法第21条に基づく許可によって認めることは、同法の制度及びその目的を没却するものであるため。	提案者は、従前、道路運送法第21条申請により認められていたものが、競合路線があるということのみで同法第4条申請を求められ、審査期間が長期化し、申請書類が増大するなど許可申請手続きが煩雑になり過重の負担となっていることを問題視している。この観点から、競合路線においても従前のとおり同法第21条申請を認めるか、かりに認められないとしても同条申請と同様の審査期間、申請書類により認められないか、検討し、回答されたい。ところで、第2次提案に対する回答として「いわゆるコミュニティバスに関しては、その定義や政策上の位置付けについて必ずしも共通の理解が形成されておらず、今後とも、政策的に対象とすべき範囲、費用負担、安全確保、利用者利便のあり方等の諸課題について、関係者による議論を深めていく必要があるものと認識している」とされたところ、その後の検討状況を回答するとともに、これを踏まえ本件についても合わせて回答されたい。	D-1		提案の上尾市において、従前、道路運送法第21条の規定による許可により乗合運送が認められていたのは、需給調整規制が廃止される改正前の道路運送法のもと、道路運送法第4条の規定による新規参入が困難であったためであるが、提案にある東西循環ルートについては、需給調整規制が廃止された後に申請が行われたものであり、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から一定の水準を満たしていれば一般乗合旅客自動車運送事業への参入は自由であることから道路運送法第4条の許可を受けているバス事業者の事業計画の変更を認可したものである。また、標準処理期間については、許可等の審査を行う地方運輸局等において、申請の量、審査に当たる職員数、公示等の法定期間、補正等に要する事務手続等を踏まえつつ、申請を順次処理していった場合の標準的に見込まれる処理期間として設定しているものであり、現在の申請状況等を勘案すると、増員等の手当てなしに標準処理期間を一般的に短縮することは困難であるが、提案の趣旨を踏まえ、類似の内容の申請に対する処分が既に行われている場合等については、その審査結果を活用するなど、個別に処理期間の短縮が可能な場合もあることから、こうした場合にはあらためて処理の迅速化を周知徹底することとしてまいりたい。なお、いわゆるコミュニティバスに関しては、その定義や政策上の位置付けについては必ずしも共通の理解が形成されていないが、第2次提案への回答の一環として所要の検討を行い、いわゆるコミュニティバスに多く見られる均一制の運賃を実施しているバス事業者の運賃設定手続きについて特例を設け、その手続きの簡素化を図っているところである。	コミュニティバスについては、対象範囲、費用負担、安全確保、利用者利便のあり方等について今後検討を行うとともに、その制度的な取扱いについて早期に結論を得て実施する必要があるものと理解している。この点について再度検討し、スケジュール等を明確にしたうえで回答されたい。	B		いわゆるコミュニティバスについては、利用者利便の向上、手続負担の軽減等を図る観点から、具体的事例を踏まえて検討した上で、許可等の基準の運用を見直す。	2147020	上尾市(11219)	市内循環バス「ぐるっとくん」運行許可期間緩和特区	市内循環バス「ぐるっとくん」の運行許可期間の緩和に関する特例

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
126120	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化	E		道路運送法上、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から、旅客自動車運送事業の許可が必要であり、各運輸局において同様の対応を行っているが、NPOによるボランティア輸送については、「構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(平成15年3月18日付け国自旅第231号)において、自家用自動車による有償運送の許可要件を緩和したところであるので、当該制度を活用していただきたい。 なお、当該制度については、特区における結果を検証の上、全国実施を図ることとしている。 また、福祉輸送をめぐる問題については、無用の混乱を招くことがないよう、厚生労働省とも十分調整を図りながら、改善の実が上がるよう検討を進めておりところである。	提案者によれば、「NPOの認可を受け、身体障害者の移送サービスを開始するため、鳥取陸運局と協議したところ自動車運送法の資格の取得を申し渡され、困惑している」とのことであり、構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送の特例を受ければ、道路運送法上の旅客自動車運送事業の資格の取得が不要である旨、全国の運輸局に徹底されたい。	D-1		地方運輸局等に改めて周知徹底を図ることとする。					2259010	特定非営利活動法人 ユートピア誠道(50080)	福祉コミュニティ特区	福祉コミュニティ特区
126130	海上輸送用シャーシの駐車場確保の特例	C		自動車の保有者に対し保管場所の確保を義務づけている自動車の保管場所の確保等に関する法律の趣旨を踏まえれば、常に洋上等にあるシャーシの数を予め特定することは困難である状況下において、貨物自動車運送事業法において、車庫1カ所あたり複数のシャーシの使用を前提とする事業計画を認めることはできない。	一定数のシャーシが常にフェリー上にあるようルール化して、自治体が確認すれば対応可能ではないか。検討し、回答されたい。	C		洋上等にあるシャーシの数は景気動向、季節変動、トラック事業者のフェリー利用状況等より変動するものであり、その数をあらかじめ特定することは極めて困難であるため、一定数のシャーシが常にフェリー上にあるようルール化して、自治体が確認することは不可能であると考え、仮に洋上等にあるシャーシの数を特定することができたとしても、車庫1カ所あたり複数のシャーシの使用を前提とする事業計画は、自動車の保管場所の確保等に関する法律の趣旨に反するものであり、貨物自動車運送事業法上も認めることはできない。				1009030	北九州市(40100)	北九州市国際物流特区	海上輸送用シャーシの駐車場確保の特例措置	
126150	乗合バス事業に係るフリー乗降許可要件の緩和	D-1		一般乗合旅客自動車運送事業(乗合バス事業)は複数名の利用者の乗合運送を行うという事業の性質上、基本的には停留所を設置する必要があり、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から、乗合バス事業の許可に当たっては、道路運送法第5条第1項の規定により停留所の名称及び位置等について記載した事業計画の審査を行っているところである。一方、過疎地等における利用者利便の向上を図るため、その必要性が認められる場合には、いわゆるフリー乗降区間についても事業計画における停留所とみなした取扱いを行っており、フリー乗降区間の設定により乗合バスが停留所以外で停車することにより、当該区間における交通の安全及び交通の円滑化に悪影響を与えるおそれがあるか否か等の観点から公安委員会とも十分調整を図った上で、審査を行っているところである。	提案者である北九州市は過疎地域ではなく、提案の趣旨をよく踏まえて検討し、回答されたい。なお、提案によれば、現在のフリー乗降の許可要件では、地域のニーズに対応した運行ができないとされているところである。	D-1		「過疎地等」と記載しているのは、いわゆるフリー乗降の説明をする上で実態としてそのニーズが高い事例を示しただけであって、フリー乗降を過疎地に限定しているわけではないが、フリー乗降については、地域のニーズに対応した運行が可能となるようその運用の明確化を図ってまいりたい。 なお、その場合であっても、フリー乗降区間における交通の安全及び交通の円滑化に悪影響を与えるおそれがあるか否か等の観点から、公安委員会が適否を審査することとなる。	乗合バスにおけるフリー乗降区間の設定について、その積極的な活用を促進する観点から、その基準、手続等を明確にし、地方運輸局等に周知徹底されたい。			1009070	北九州市(40100)	北九州市国際物流特区	乗合バス事業に係るフリー乗降許可要件の緩和	

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
126160	自治体から陸運局への放置車両所有者照会の容認	D - 1		登録自動車については、道路運送車両法第22条において「何人も、国土交通大臣に対し、登録事項その他の自動車登録ファイルに記録されている事項を証明した書面(以下、「登録事項等証明書」という。)の交付を請求することができる。」としており、自動車の登録事項については登録事項等証明書交付請求を行うことにより調査することができる。									2149010	上尾市(11219)	放置自動車の撤去特区	放置自動車の撤去特区
126170	20フィートドライ海上コンテナのフル積載化	B		近年の技術開発の動向を踏まえ、海上ドライコンテナの許可対象を拡大することとする。	全国実施の時期を明確にされたい。	B		速やかに実施することとする。					1002050	名古屋港管理組合(23000,23100愛知県及び名古屋市を設立母体とする一部事務組合)	名古屋港産業ハブ特区計画	特殊車両通行許可制度における重量の緩和
126180	自動車の回送運行時の仮ナンバー(回送運行許可番号)の廃止	C		提案の「専用の通行帯」を作った場合、一般車両の通行を遮断するのであれば回送運行許可番号標を取り付けることなく走行することは可能であるが、一般車両が通行する道路でナンバープレートを付けないで運行した場合、その自動車が回送運行や臨時運行により運行しているものか、無車検・無保険の自動車が運行をしているものか判断できず、また、事故等があった場合車両の特定ができないことから、この提案は受け入れられない。	提案によれば、車両は設置された回送運行専用帯を走行するとされており、貴省の回答では、「専用の通行帯を作った場合、一般車両の通行を遮断するのであれば回送運行許可番号標を取り付けることなく走行することは可能」とあることから、提案の内容は現行で対応可能と考えてよしいか。	D - 1		一般車両が混在し通行しない「専用通行帯」を作った場合、仮ナンバーを取り付けることなく走行することは現行で対応することが可能である。				1006010	愛知県(23000)、豊橋市(23201)、蒲郡市(23214)、御津町(23604)、田原町(23621)	国際自動車特区	自動車の回送運行時の仮ナンバー(回送運行許可番号)の廃止	



2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
126190	検査証を有さない外国籍コンテナシャーシの国内通行の可能化	C		日本国内を運行する自動車は検査・登録を受け、保安基準に適合していることが確認されたものでなければならない。 車検証を有さない外国籍コンテナシャーシすなわち検査・登録を行っていないトレーラの運行を認めると、当該トレーラが事故を起こした場合、その責任の所在が不明確となる。また、このような大型車が事故を起こすと、大きな惨事となることから検査・登録を受けないトレーラの走行を認めることはできない。	提案によれば、外国籍コンテナシャーシにより運搬されてくる外国貨物は、国内車両に積み替えなければならないとのことであり、この点を踏まえ、リードタイムの短縮を図るために、なんらかの対応により要望を実現できないか、再度検討し、回答されたい。	C		仮にコンテナシャーシが母国の検査証を有しているとしても、我が国の交通の安全を確保するために必要な最低限の基準に適合しているとはいえない。このため、母国の検査証を有していることをもって、当該コンテナシャーシの運行を認めることはできない。 特に、コンテナトレーラのような大型車が事故を起こすと、大きな惨事となることから、我が国の基準に適合していることを検査によって確認する必要がある。 なお、一般交通を遮断した専用道路を走行するのであれば、検査・登録の必要はない。	我が国の安全基準と同等の基準を有し、適確な検査体制を整備していると認められる国・地域から運送されてくる外国籍シャーシを受け入れることは可能ではないか、検討し、回答されたい。	C		1018010	下関市(35201)	下関市・東アジアロジスティクス特区	検査証を有さない外国籍コンテナシャーシの国内通行規制の可能化	
126200	国際海上コンテナの特定区間における2連結輸送の可能化	C		現在、国内ではコンテナトレインは存在せず、「佐野内陸コンテナターミナル特区提案概要書」及び「(仮称)コリドール中核拠点佐野構想」においても車両の具体的な記述がないことから保安基準への適合性の検討を行くことができない。	車両の具体的な提案が行われた場合には、特区において実現できないか、検討し、回答されたい。	C		車両の諸元等具体的な内容の提示がなされた場合には、道路運送車両の保安基準の適合性等を判断するための検討を行うこととする。 なお、車両の安全等が確認された場合であっても、道路との適合性を検討する必要がある上、警察庁とも調整が必要であると思われる。				2116010	株式会社ライムライトコーポレーション(50020)	佐野内陸コンテナターミナル特区	国際海上コンテナを特定区間で2連結輸送が出来るようにすること。	
126210	自動車の回送運行に係る車両の自賠責保険の特例の創設	D-1		回送運行許可番号標については廃止しないこととなっている。なお、回送運行車両に係る自賠責保険(共済)の付保については、回送運行許可証ごとに付保することとなっている。	管理コード126180の回送運行許可番号標の廃止と合わせて検討し、回答されたい。	D-1		一般車両が混在し通行しない「専用通行帯」を作った場合、仮ナンバーを取り付けることなく走行することは可能であり、自賠責保険の付保も不要である。従って、現行で対応することが可能である。	自動車損害賠償保険の付保は、仮ナンバーに対応しているのか、回答されたい。	D-1		1006020	愛知県(23000)、豊橋市(23201)、蒲郡市(23214)、御津町(23604)、田原町(23621)	国際自動車特区	自動車の回送運行に係る車両の自賠責保険の特例の創設	

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
126220	放置自転車の所有権の市町村への帰属期間の短縮	D - 1		自転車法第6条第3項の規定によると、市町村長は条例で定めるところにより、保管している放置自転車の所有権帰属前の売却、廃棄等の処分が可能であり、保管場所の確保等の提案主体が抱える問題は解決できると考える。									2033010	高槻市(27207)	放置自転車所有権帰属特区	放置自転車の所有権が自動的に市町村に帰属される期間を市町村の条例で規定の特例
127010	カボタージュ(国内輸送)に係る規制(自国運送業者へ留保)の緩和	C		外国籍船によるカボタージュ規制については、国民の生活物資の安定輸送の確保、国家安全保障等の観点から緩和することは考えていない。なお、本規制は国家安全保障の観点から、欧米など世界的にも広く行われているところである。	提案によれば、「安全保障上の観点では、本市の提案内容はカボタージュ規制を撤廃するものではなく、「特区」において、現に外航船社により海外で積み替えがなされている外国貨物の国内輸送について「特許」を認める制度を構築するもので、新たに航路開設や投入船舶を増やすものでなく、かつ外国貨物は国内貨物と違い、本来、厳密に管理されていることから、何ら安全保障上の懸念を発生させるものではない」ということであり、これによれば国家安全保障上の問題はないと考えられる。この点を踏まえ、特区において要望を実現できないか、再度検討し、回答されたい。	C		貨物の種類、運航形態により区分し、要望のものに限定してカボタージュ規制を緩和する理由はなく、我が国の安全保障等に影響を及ぼすものであり認められない。たとえ、要望のような形態に限ったとしても、他港を含め同様の事例を認めざるを得ず、1) 船舶による輸送は特区内で完結するものでないことを考慮すれば、その影響は日本全体に及び、2) 安全保障上好ましくない船舶による日本国内の運航が可能となり、認められない。また、貨物の種類、運航形態如何にかかわらず外国においても認められておらず、一方的に日本が不利益を被る。なお、カボタージュ規制に係る安全保障は貨物のみに関わるものではないが、コンテナ貨物については、外国からのコンテナ貨物の危険度が高いからこそ、米国のCSI(コンテナセキュリティニシアティブ)を始めセキュリティチェックが世界中で問題となっており、外国貨物が国内貨物より厳密に管理されているとは言えない。	貴省の回答のとおり安全保障の問題は重要であるとしても、無限定に認めるということではなく、提案のような場合においては、特区において要望を実現できないか、検討し、回答されたい。	C		1008030	福岡県(40000)、福岡市(40130)	福岡アジアビジネス特区	カボタージュ(国内輸送)に係る規制(自国運送業者への留保)の緩和	
127010	カボタージュ(国内輸送)に係る規制(自国運送業者へ留保)の緩和	C		外国籍船によるカボタージュ規制については、国民の生活物資の安定輸送の確保、国家安全保障等の観点から緩和することは考えていない。なお、本規制は国家安全保障の観点から、欧米など世界的にも広く行われているところである。	提案によれば、通し船荷証券を有する外資コンテナが、同一外国船社の外航の母船同士により積み替え輸送(船荷証券規制の目的まで、または積込港から)されるといった条件下では、国内輸送へ影響することなく、安全保障の問題も発生しないと考えられる。この点を踏まえ、特区において要望を実現できないか、再度検討し、回答されたい。	C		貨物の種類、運航形態により区分し、要望のものに限定してカボタージュ規制を緩和する理由はなく、我が国の安全保障等に影響を及ぼすものであり認められない。また、貨物の種類、運航形態如何にかかわらず外国においても認められておらず、一方的に日本が不利益を被ることとなる。	貴省の回答のとおり安全保障の問題は重要であるとしても、無限定に認めるということではなく、提案のような場合においては、特区において要望を実現できないか、検討し、回答されたい。	C		1014050	横浜市(14100)	国際物流特区	カボタージュ(国内輸送)に係る規制(自国運送業者への留保)の緩和	

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
127010	カボタージュ(国内輸送)に係る規制(自国運送業者へ留保)の緩和	C		外国籍船によるカボタージュ規制については、国民の生活物資の安定輸送の確保、国家安全保障等の観点から緩和することは考えていない。なお、本規制は国家安全保障の観点から、欧米など世界的にも広く行われているところである。	提案によれば、通し船荷証券を有する外貿コンテナが、同一外国船社の外航の母船同士により積み替え輸送(船荷証券規制の目的地まで、または積込港から)されるといった条件下では、国内輸送へ影響することなく、安全保障の問題も発生しないと考えられる。この点を踏まえ、特区において要望を実現できないか、再度検討し、回答されたい。	C		貨物の種類、運航形態により区分し、要望のものに限定してカボタージュ規制を緩和する理由はなく、我が国の安全保障等に影響を及ぼすものであり認められない。また、貨物の種類、運航形態如何にかかわらず外国においても認められておらず、一方的に日本が不利益を被ることとなる。	貴省の回答のとおり安全保障の問題は重要であるとしても、無限定に認めるということではなく、提案のような場合においては、特区において要望を実現できないか、検討し、回答されたい。	C		1020030	東京都(13000)	国際港湾特区	カボタージュ(国内輸送の自国運送業者へ留保)に係る規制の緩和	
127020	強制水先の必要な船舶(外国籍船)の見直し	C		日本籍船については、船長以外にも、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が、我が国の法制度に則って、確実に乗組み、定められた方法・体制で航海当直を実施している。このため、日本籍船については、こうした我が国の法制度に基づく船舶全体の安全運航体制を基礎とした上で、一定の経験を有する船長が乗組んでいる場合には強制水先の免除を認めている。 一方、外国籍船(我が国船社が期間備船したものを含む。)については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外である。このため、日本籍船と異なり、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が確実に乗組んでいるとは言えず、船舶に乗組む船員全体による安全確保に制度的保証がない。(我が国船社が期間備船したものについても、船長以下船員全体が外国人であるものが大半である。)また、外国籍船に我が国の法制度を適用させるというたような、船舶に乗組む船員全体による安全確保のための代替措置も実現不可能である。 さらに、大型タンカー、LNG船等の危険物船、旅客船・遊漁船、漁労中の漁船やプレジャーボートなど様々な船舶が輻輳する水域においては、常に、安全航行の支障となる対向船舶や併走船舶、横切船舶などの動静に応じ、船舶相互で無線通信により連絡調整を図りつつ、直ちに船舶間の優先航行順位を整理し、回避動作等を行わなければならない。このため、見張りや船舶の操作に携わる船舶職員全員が我が国の海事法令や日本語に精通している日本籍船と異なり、我が国の法制度の対象外である外国籍船については、水先人の支援なく、輻輳水域で各船舶間でのコミュニケーションを図りつつ安全航行を確保することは困難である。 従って、外国籍船に対し、船長の経験による強制水先の免除を認めることは困難であり、国際的にも例はない。 また、本年6月にフランス、エドアンにて開催されたG8サミットにおいて、「狭く、複雑した海域における水先人乗組の強制化」が採択され、今後、国際海事機関(IMO)で具体化が図られることとなり、国際的にも水域の安全確保のため、強制水先制度の適切な実施が求められている。 そもそも水先制度は、自治体の区域でない公有水面上の、しかも複数の自治体沿岸に接する広域的な水域において、様々な船舶等の多種多様な船舶の、広域的な船舶交通の安全を確保するために実施されているものである。例えば、狭水域で船舶交通が輻輳している東京湾については、湾全体を強制水先区として指定し、必要な安全規制を講じている。 従って、特定自治体に入出港する外国籍船舶のみを取り出して強制水先の免除を認め、安全レベルを低下させることは適当ではなく、特区としても、実現することは困難である。 なお、1万トン未満の船舶であって、日本の海事法令を遵守するとの誓約書を提出し、タグを1隻以上使用する船舶については緩和が可能ではないかという提案があるが、まず、船舶の大きさについては、北九州港では平成14年に強制水先の対象となる船舶の範囲の見直しを行い、従来、13百トン以上の船舶、から13千トン以上の船舶に規制を緩和したところであるが、その際の技術的な検証で、3千トン以上の船舶についてはそれ未満の船舶と比較して、換船の困難性が認められるとの調査結果が得られている。狭い開門海峡(狭いところは航路幅5-6百メートル程度)で、仮に9千トンクラスの大形船舶(一般に長さ160メートル前後)が衝突、座礁事故を起こした場合には、港湾機能全体に大きな支障が生じる恐れがある。また、誓約書の提出については、日本の海事法令を適切に理解していることについての何らの制度的保障とはならない。さらに、タグボートの使用については、タグボートはあくまでも船舶の推進・方向転換能力を補助するための港湾設備であり、船長に対して最適な操船方法を指導・助言するものではない。以上のことから、ご提案のあった条件が備わったとしても、水先人に代わるような安全航行を確保することは困難である。 いずれにせよ、ご要望の趣旨は、港湾コストの低減を目的としたものであるが、水先料金については、現在、全国的に各強制水先区の料金の見直し作業を進めており、本年1月には見直しの第一分を措置(船舶の大きさ、船種により効果は異なるが、トータルで概ね1割から2割程度の料金低減効果がある。)したところである。引き続き、料金のベースとなるきょう導距離等の再検証を進め、15年度内に必要な見直しを行うこととしている。	水先法第13条ただし書で強制水先の適用除外となっている船舶については、船長の要件のみが規定されていることから、外国籍船舶についても、船長の要件のみで、適用除外とすることが可能ではないか、複数の主体から継続して提案があることに鑑み、提案が実現できないか、検討し、回答されたい。	C		水先法第13条ただし書で「船長の要件のみ」で水先を免除することが可能となっているのご指摘であるが、この規定は、日本籍船の船長について、一定の経験を有する船長が乗組んでいる場合に強制水先の免除を認めたものである。この趣旨は、日本籍船については、船長以外にも、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が、我が国の法制度に則って、確実に乗組み、定められた方法・体制で航海当直を実施しているため、こうした我が国の法制度に基づく船舶全体の安全運航体制を基礎とした上で、一定の経験を有する船長が乗組んでいる場合には強制水先の免除を認めているということである。 一方、外国籍船(我が国船社が期間備船したものを含む。)については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外である。このため、日本籍船と異なり、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が確実に乗組んでいるとは言えず、船舶に乗組む船員全体による安全確保に制度的保証がない。 さらに、大型タンカー、LNG船等の危険物船、旅客船・遊漁船、漁労中の漁船やプレジャーボートなど様々な船舶が輻輳する水域においては、常に、安全航行の支障となる対向船舶や併走船舶、横切船舶などの動静に応じ、船舶相互で無線通信により連絡調整を図りつつ、直ちに船舶間の優先航行順位を整理し、回避動作等を行わなければならない。このため、見張りや船舶の操作に携わる船舶職員全員が我が国の海事法令や日本語に精通している日本籍船と異なり、我が国の法制度の対象外である外国籍船については、水先人の支援なく、輻輳水域で各船舶間でのコミュニケーションを図りつつ安全航行を確保することは困難である。 従って、このように日本籍船のような安全運航体制の基礎が確立されている保証がない外国籍船については、各自自治体のご提案のように、船長の経験、船舶の設備等により強制水先の免除を認めることは困難である。	提案者からは、「全船員が当該強制区での経験を有さない場合であっても水先案内人が乗船することにより安全が担保されるのであれば、全船員に経験がある必要はないのではないか。さらに、法律上でも船員についての経験の有無は問われていないので、船員の経験をもって安全面の不安要素とされることはない」との意見があり、既に法律上認められているところにより船長の能力が担保されているのであれば認められないか、検討し、回答されたい。	C		1009020	北九州市40100	北九州市国際物流特区	強制水先の必要な船舶の範囲の見直し	

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
127020	強制水先の必要な船舶(外国籍船)の見直し	C		<p>日本籍船については、船長以外にも、我が国の海商法令や日本語などに精通した船員が、我が国の法制度に則って、確実に乗組み、定められた方法・体制で航海当直を実施している。このため、日本籍船については、こうした我が国の法制度に基づく船舶全体の安全運航体制を基礎とした上で、一定の経験を有する船長が乗組んでいる場合には強制水先の免除を認めている。</p> <p>一方、外国籍船(我が国船社が期間備置したものを含む。)については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外である。このため、日本籍船と異なり、我が国の海商法令や日本語などに精通した船員が確実に乗組んでいるとは言えず、船舶に乗組む船員全体による安全確保に制度的保証がない。(我が国船社が期間備置したものについても、船長以下船員全体が外国人であるものが大半である。)また、外国籍船に我が国の法制度を適用させるといったような、船舶に乗組む船員全体による安全確保のための代替措置も実現不可能である。</p> <p>さらに、大型タンカー、LNG船等の危険物船、旅客船・遊漁船、漁労中の漁船やプレジャーボートなど様々な船舶が輻輳する水域においては、常に、安全航行の支障となる対向船舶や併走船舶、横切船舶などの動静に応じ、船舶相互で無線通信により連絡調整を図りつつ、直ちに船舶間の優先航行順位を整理し、回避動作等を行わなければならない。このため、見張りや船舶の操作に携わる船舶職員全員が我が国の海商法令や日本語に精通している日本籍船と異なり、我が国の法制度の対象外である外国籍船については、水先人の支援なく、輻輳水域で各船舶間でのコミュニケーションを図りつつ安全航行を確保することは困難である。</p> <p>従って、外国籍船に対し、船長の経験による強制水先の免除を認めることは困難であり、国際的にも例はない。</p> <p>また、本年6月にフランス・エビアンにて開催されたG8サミットにおいて、「狭く、複雑な海域における水先人乗船の強制化」が採択され、今後、国際海事機関(IMO)で具体化が図られることとなっており、国際的にも水域の安全確保のため、強制水先制度の適格な実施が求められている。</p> <p>そもそも水先制度は、自治体の区域でない公有水面上の、しかも複数の自治体沿岸に接する広域的な水域において、様々な国籍等の多種多様な船舶の、広域的な船舶交通流の安全を確保するために実施されているものである。例えば、狭水域で船舶交通が輻輳している東京湾については、湾全体を強制水先区として指定し、必要な安全規制を講じている。</p> <p>従って、特定自治体に入出港する外国籍船舶のみを取り出して強制水先の免除を認め、安全レベルを低下させることは適当ではなく、特区としても、実現することは困難である。</p> <p>いずれにせよ、ご要望の趣旨は、港湾コストの低減を目的としたものであるが、水先料金については、現在、全国的に各強制水先区の料金の見直し作業を進めており、本年1月には見直しの第一次分を措置(船舶の大きさ、船種により効果は異なるが、トータルで概ね1割から2割程度の料金低減効果がある。)したところである。引き続き、料金のベースとなるきょう導距離等の再検証を進め、15年度内に必要な見直しを行うこととしている。</p>	<p>水先法第13条ただし書で強制水先の適用除外となっている船舶については、船長の要件のみが規定されていることから、外国籍船舶についても、船長の要件のみで、適用除外とすることが可能ではないか。複数の主体から継続して提案があることに鑑み、提案が実現できないか、検討し、回答されたい。</p>	C		<p>水先法第13条ただし書きで「船長の要件のみ」で水先を免除することが可能となっているのご指摘であるが、この規定は、日本籍船の船長について、一定の経験に基づく強制水先の免除を定めたものである。この趣旨は、日本籍船については、船長以外にも、我が国の海商法令や日本語などに精通した船員が、我が国の法制度に則って、確実に乗組み、定められた方法・体制で航海当直を実施しているため、こうした我が国の法制度に基づく船舶全体の安全運航体制を基礎とした上で、一定の経験を有する船長が乗組んでいる場合には強制水先の免除を認めているということである。</p> <p>一方、外国籍船(我が国船社が期間備置したものを含む。)については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外である。このため、日本籍船と異なり、我が国の海商法令や日本語などに精通した船員が確実に乗組んでいるとは言えず、船舶に乗組む船員全体による安全確保に制度的保証がない。</p> <p>さらに、大型タンカー、LNG船等の危険物船、旅客船・遊漁船、漁労中の漁船やプレジャーボートなど様々な船舶が輻輳する水域においては、常に、安全航行の支障となる対向船舶や併走船舶、横切船舶などの動静に応じ、船舶相互で無線通信により連絡調整を図りつつ、直ちに船舶間の優先航行順位を整理し、回避動作等を行わなければならない。このため、見張りや船舶の操作に携わる船舶職員全員が我が国の海商法令や日本語に精通している日本籍船と異なり、我が国の法制度の対象外である外国籍船については、水先人の支援なく、輻輳水域で各船舶間でのコミュニケーションを図りつつ安全航行を確保することは困難である。</p> <p>従って、このように日本籍船のような安全運航体制の基礎が確立されている保証がない外国籍船については、各自自治体のご提案のように、船長の経験、船舶の設備等により強制水先の免除を認めることは困難である。</p>	<p>提案者からは、「全船員が当該強制区での経験を有さない場合であっても水先案内人が乗船することにより安全が担保されるのであれば、全船員に経験がある必要はないのではないか。さらに、法律上でも船員に関する経験の有無は問われていないので、船員の経験をもって安全面の不安要素とされることはない」との意見があり、既に法律上認められているのであれば認められないか、検討し、回答されたい。</p>	C		<p>水先法第13条ただし書きは、船舶に乗組む船員全体の経験を前提にしているのではなく、日本籍船等であることを前提に、当該船舶の船長が一定の経験を有する場合には強制水先の免除を認めたものである。</p> <p>この趣旨は、日本籍船等については、船長以外にも、我が国の海商法令や日本語などに精通した船員が、我が国の法制度に則って、確実に乗組み、定められた方法・体制で航海当直を実施しており、我が国の法制度に基づく船舶全体の安全運航体制が確立されていることから、こうした船舶であることを前提として、一定の経験を有する船長が乗組んでいる場合には強制水先の免除を認めているということである。</p> <p>一方、外国籍船(我が国船社が期間備置したものを含む。)については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外である。このため、日本籍船と異なり、我が国の海商法令などに精通した船員が確実に乗組んでいるとは言えず、船舶に乗組む船員全体による安全確保に制度的保証がない。</p> <p>さらに、大型タンカー、LNG船等の危険物船、旅客船・遊漁船、漁労中の漁船やプレジャーボートなど様々な船舶が輻輳する水域においては、常に、安全航行の支障となる対向船舶や併走船舶、横切船舶などの動静に応じ、船舶相互で無線通信により連絡調整を図りつつ、直ちに船舶間の優先航行順位を整理し、回避動作等を行わなければならない。このため、見張りや船舶の操作に携わる船舶職員全員が我が国の海商法令や日本語に精通している日本籍船と異なり、我が国の法制度の対象外である外国籍船については、水先人の支援なく、輻輳水域で各船舶間でのコミュニケーションを図りつつ安全航行を確保することは困難である。</p> <p>従って、このように日本籍船のような安全運航体制の基礎が確立されている保証がない外国籍船については、各自自治体のご提案のように、船長の経験、船舶の設備等のみにより強制水先の免除を認めることは困難である。</p>	1014040	横浜市(14100)	国際物流特区	強制水先の必要な船舶(外国籍船)の見直し

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
127020	強制水先の必要な船舶(外国籍船)の見直し	C		<p>日本籍船については、船長以外にも、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が、我が国の法制度に則って、確実に乗組み、定められた方法・体制で航海当直を実施している。このため、日本籍船については、こうした我が国の法制度に基づく(船舶全体の安全運航体制を基礎とした上で、一定の経験を有する船長が乗組んでいる場合には強制水先の免除を認めている。</p> <p>一方、外国籍船(我が国船社が期間備船したものを含む。)については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外である。このため、日本籍船と異なり、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が確実に乗組んでいるとは言えず、船舶に乘組む船員全体による安全確保に制度的保証がない。(我が国船社が期間備船したのものについても、船長以下船員全体が外国人であるものが大半である。)また、外国籍船に我が国の法制度を適用させるといったような、船舶に乘組む船員全体による安全確保のための代替措置も実現不可能である。</p> <p>さらに、大型タンカー、LNG船等の危険物船、旅客船・遊漁船、漁舟中の漁船やプレジャーボートなど様々な船舶が輻輳する水域においては、常に、安全航行の支障となる対向船舶や併走船舶、横切船舶などの動静に応じ、船舶相互で無線通信により連絡調整を図りつつ、直ちに船舶間の優先航行順位を整理し、回避動作を行わなければならない。このため、見張りや船舶の操作に携わる船舶船員職員の全員が我が国の海事法令や日本語に精通している日本籍船と異なり、我が国の法制度の対象外である外国籍船については、水先人の支援なく、輻輳水域で各船舶間でのコミュニケーションを図りつつ安全航行を確保することは困難である。</p> <p>従って、外国籍船に対し、船長の経験による強制水先の免除を認めることは困難であり、国際的にも例はない。また、本年6月にフランス・エドアンにて開催された8サミットにおいて、「狭く、混雑した海域における水先人乗船の強制化」が採択され、今後、国際海事機関(IMO)で具体化が図られることとなり、国際的にも水域の安全確保のため、強制水先制度の適格な実施が求められている。</p> <p>そもそも水先制度は、自治体の区域でない公有水面上の、しかも複数の自治体沿岸に接する広域的な水域において、様々な国籍等の多種多様な船舶の、広域的な船舶交通の安全を確保するために実施されているものである。例えば、狭水域で船舶交通が輻輳している東京湾については、湾全体を強制水先区として指定し、必要な安全規制を講じている。</p> <p>従って、特定自治体に入出港する外国籍船舶のみを取り出して強制水先の免除を認め、安全レベルを低下させることは適当ではなく、特区としても、実現することは困難である。</p> <p>なお、ご提案のような、外国籍船の船長について、一定回数以上の航海従事経験に加え、日本の海事法令等について十分な知識を有すると国土交通省が認定した場合は緩和が可能ではないかという指摘については、当該船長が通航する船舶であっても、我が国の海事法令や日本語に精通した船員が確実に乗り組んでいるとは言えず、船舶の乗組員全体での安全レベルに制度的保証がないため、水先人に替わる安全レベルは確保できない。</p> <p>また、日本の法人が備船する期間備船を免除対象とすべきであるとの指摘についても、当該期間備船された外国籍船(便宜置籍船)は、外国で船員配乗を行うため、船内運航体制は、当該外国の法令に基づくものであり、前記と同様に乗組員全体での安全レベルが確保できないことから、強制水先の免除対象とすることは困難である。</p> <p>いずれにせよ、ご要望の趣旨は、港湾コストの低減を目的としたものであるが、水先料金については、現在、全国的に各強制水先区の料金の見直し作業を進めており、本年1月には見直しの第一次分を措置(船舶の大きさ、船種により効果は異なるが、トータルで概ね1割から2割程度の料金低減効果がある。)したところである。引き続き、料金のベースとなるきょう導距離等の再検証を進め、15年度内に必要な見直しを行うこととしている。</p>	<p>水先法第13条ただし書で強制水先の適用除外となっている船舶については、船長の要件のみが規定されていることから、外国籍船舶についても、船長の要件のみで、適用除外とすることが可能ではないか。複数の主体から継続して提案があることに鑑み、提案が実現できないか、検討し、回答されたい。</p>	C		<p>水先法第13条ただし書きで「船長の要件のみ」で水先を免除することが可能となっているのご指摘であるが、この規定は、日本籍船の船長について、一定の経験に基づく強制水先の免除を定めたものである。この趣旨は、日本籍船については、船長以外にも、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が、我が国の法制度に則って、確実に乗組み、定められた方法・体制で航海当直を実施しているため、こうした我が国の法制度に基づく船舶全体の安全運航体制を基礎とした上で、一定の経験を有する船長が乗組んでいる場合には強制水先の免除を認めているということである。</p> <p>一方、外国籍船(我が国船社が期間備船したものを含む。)については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外である。このため、日本籍船と異なり、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が確実に乗組んでいるとは言えず、船舶に乘組む船員全体による安全確保に制度的保証がない。</p> <p>さらに、大型タンカー、LNG船等の危険物船、旅客船・遊漁船、漁舟中の漁船やプレジャーボートなど様々な船舶が輻輳する水域においては、常に、安全航行の支障となる対向船舶や併走船舶、横切船舶などの動静に応じ、船舶相互で無線通信により連絡調整を図りつつ、直ちに船舶間の優先航行順位を整理し、回避動作等を行わなければならない。このため、見張りや船舶の操作に携わる船舶船員職員の全員が我が国の海事法令や日本語に精通している日本籍船と異なり、我が国の法制度の対象外である外国籍船については、水先人の支援なく、輻輳水域で各船舶間でのコミュニケーションを図りつつ安全航行を確保することは困難である。</p> <p>従って、このように日本籍船のような安全運航体制の基礎が確立されている保証がない外国籍船については、各自自治体のご提案のように、船長の経験、船舶の設備等により強制水先の免除を認めることは困難である。</p>	<p>提案者からは、「全船員が当該強制区での経験を有さない場合であっても水先案内人が乗船することにより安全が担保されるのであれば、全船員に経験がある必要はないのではないか。さらに、法律上でも船員に関する経験の有無は問われていないので、船員の経験をもって安全面の不安要素とされることはない」との意見があり、既に法律上認められているところにより船長の能力が担保されているのであれば認められないが、検討し、回答されたい。</p>	C		<p>水先法第13条ただし書きは、船舶に乘組む船員全体の経験を前提にしているのではなく、日本籍船等であることを前提に、当該船舶の船長が一定の経験を有する場合に強制水先の免除を認めたものである。この趣旨は、日本籍船等については、船長以外にも、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が、我が国の法制度に則って、確実に乗組み、定められた方法・体制で航海当直を実施しており、我が国の法制度に基づく船舶全体の安全運航体制が確立されていることから、こうした船舶であることを前提として、一定の経験を有する船長が乗組んでいる場合には強制水先の免除を認めているということである。</p> <p>一方、外国籍船(我が国船社が期間備船したものを含む。)については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外である。このため、日本籍船と異なり、我が国の海事法令などに精通した船員が確実に乗組んでいるとは言えず、船舶に乘組む船員全体による安全確保に制度的保証がない。</p> <p>さらに、大型タンカー、LNG船等の危険物船、旅客船・遊漁船、漁舟中の漁船やプレジャーボートなど様々な船舶が輻輳する水域においては、常に、安全航行の支障となる対向船舶や併走船舶、横切船舶などの動静に応じ、船舶相互で無線通信により連絡調整を図りつつ、直ちに船舶間の優先航行順位を整理し、回避動作等を行わなければならない。このため、見張りや船舶の操作に携わる船舶船員職員の全員が我が国の海事法令や日本語に精通している日本籍船と異なり、我が国の法制度の対象外である外国籍船については、水先人の支援なく、輻輳水域で各船舶間でのコミュニケーションを図りつつ安全航行を確保することは困難である。</p> <p>従って、このように日本籍船のような安全運航体制の基礎が確立されている保証がない外国籍船については、各自自治体のご提案のように、船長の経験、船舶の設備等のみにより強制水先の免除を認めることは困難である。</p>	1020020	東京都(13000)	国際港湾特区	強制水先の必要な船舶(外国籍船)の見直し

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
127020	強制水先の必要な船舶(外国籍船)の見直し	C		<p>日本籍船については、船長以外にも、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が、我が国の法制度に則って、確実に乗組み、定められた方法・体制で航海当直を実施している。このため、日本籍船については、こうした我が国の法制度に基づく船舶全体の安全運航体制を基礎とした上で、一定の経験を有する船長が乗組んでいる場合には強制水先の免除を認めている。</p> <p>一方、外国籍船(我が国船社が期間備船したものを含む。)については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外である。このため、日本籍船と異なり、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が確実に乗組んでいるとは言えず、船舶に乗組む船員全体による安全確保に制度的保証がない。我が国船社が期間備船したものについても、船長以下船員全体が外国人であるものが大半である。また、外国籍船に我が国の法制度を適用させるといったような、船舶に乗組む船員全体による安全確保のための代替措置も実現不可能である。</p> <p>さらに、大型タンカー、LNG船等の危険物船、旅客船・遊漁船、漁労中の漁船やプレジャーボートなど様々な船舶が輻輳する水域においては、常に、安全航行の支障となる対向船舶や併走船舶、横切船舶などの動静に応じ、船舶相互で無線通信により連絡調整を図りつつ、直ちに船舶間の優先航行順位を整理し、回避動作等を行わなければならない。このため、見張りや船舶の操作に携わる船舶職員の全員が我が国の海事法令や日本語に精通している日本籍船と異なり、我が国の法制度の対象外である外国籍船については、水先人の支援なく、輻輳水域で各船舶間でのコミュニケーションを図りつつ安全航行を確保することは困難である。</p> <p>従って、外国籍船に対し、船長の経験による強制水先の免除を認めるとは困難であり、国際的にも例はない。</p> <p>また、本年6月にフランス・エドアンにて開催されたG8サミットにおいて、「狭く、複雑した海域における水先人乗組の強制化」が採択され、今後、国際海事機関(IMO)で具体化が図られることとなり、国際的にも水域の安全確保のため、強制水先制度の適格な実施が求められている。</p> <p>そもそも水先制度は、自治体の区域でない公有水面上の、しかも複数の自治体沿岸に接する広域的な水域において、様々な国籍等の多種多様な船舶の、広域的な船舶交通の安全を確保するために実施されているものである。例えば、狭水域で船舶交通が輻輳している東京湾については、湾全体を強制水先区として指定制、必要な安全規制を講じている。</p> <p>従って、特定自治体に入出港する外国籍船舶のみを取り出して強制水先の免除を認め、安全レベルを低下させることは適当ではなく、特区としても、実現することは困難である。</p> <p>なお、外国籍船の船長について、一定回数以上の航海従事経験に加え、船舶自動識別装置(AIS)や自動衝突予防援助装置(ARPA)を搭載している船舶について種別が可能ではないかというご提案については、船舶自動識別装置(AIS)については、小規模も含め当該水域を航行する全ての船舶がAISの送受信機能を備えていれば有効であるが、搭載船舶が限られている現状では、自船のみ搭載しても大きな効果が得られるものではない。また、自動衝突予防援助装置(ARPA)についても、AISと同様に他船の動静把握を支援するためのものであり、自動的に最適な操船方法を判断・指示してくれるような機能はない。</p> <p>従って、こうした装置が備わっていたとしても、航路幅が狭く屈曲し、潮流も強く、内航船、漁船等が輻輳する閉門水域では、水先人に代わるような安全航行を確保することは困難である。さらに、SOLAS条約に基づく安全管理証書の趣旨は、船舶・陸上を含めた全社的な安全管理システムの構築であり、輻輳水域での安全操船能力の確保とは無関係である。</p> <p>また、内航貨物船、旅客船、漁船など様々な船舶が輻輳する閉門水域では、対向船舶や併走船舶、横切船舶など船舶間の連絡調整には日本語によるコミュニケーションが必要不可欠であり、船長、一等航海士をはじめ複数の船舶職員が英語を話さなくても、安全を確保することは困難である。</p> <p>いずれにせよ、ご要望の趣旨は、港湾コストの低減を目的としたものであるが、水先料金については、現行、全国的に各強制水先区の料金の見直し作業を進めており、本年1月には見直しの第一次分を措置(船舶の大きさ、船種により効果は異なるが、トータルで概ね1割から2割程度の料金低減効果がある。)したところである。引き続き、料金のベースとなるきょう導距離等の再検証を進め、15年度内に必要な見直しを行うこととしている。</p>	水先法第13条ただし書で強制水先の適用除外となっている船舶については、船長の要件のみが規定されていることから、外国籍船舶についても、船長の要件のみで、適用除外とすることが可能ではないか。複数の主体から継続して提案があることに鑑み、提案が実現できないか、検討し、回答されたい。	C		<p>水先法第13条ただし書きで「船長の要件のみ」で水先を免除することが可能となっているのご指摘であるが、この規定は、日本籍船の船長について、一定の経験に基づく強制水先の免除を定めたものである。この趣旨は、日本籍船については、船長以外にも、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が、我が国の法制度に則って、確実に乗組み、定められた方法・体制で航海当直を実施しているため、こうした我が国の法制度に基づく船舶全体の安全運航体制を基礎とした上で、一定の経験を有する船長が乗組んでいる場合には強制水先の免除を認めているということである。</p> <p>一方、外国籍船(我が国船社が期間備船したものを含む。)については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外である。このため、日本籍船と異なり、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が確実に乗組んでいるとは言えず、船舶に乗組む船員全体による安全確保に制度的保証がない。</p> <p>さらに、大型タンカー、LNG船等の危険物船、旅客船・遊漁船、漁労中の漁船やプレジャーボートなど様々な船舶が輻輳する水域においては、常に、安全航行の支障となる対向船舶や併走船舶、横切船舶などの動静に応じ、船舶相互で無線通信により連絡調整を図りつつ、直ちに船舶間の優先航行順位を整理し、回避動作等を行わなければならない。このため、見張りや船舶の操作に携わる船舶職員の全員が我が国の海事法令や日本語に精通している日本籍船と異なり、我が国の法制度の対象外である外国籍船については、水先人の支援なく、輻輳水域で各船舶間でのコミュニケーションを図りつつ安全航行を確保することは困難である。</p> <p>従って、このように日本籍船のような安全運航体制の基礎が確立されている保証がない外国籍船については、各自自治体のご提案のように、船長の経験、船舶の設備等により強制水先の免除を認めることは困難である。</p>	<p>提案者からは、「全船員が当該強制区での経験を有さない場合であっても水先案内人が乗船することにより安全が担保されるのであれば、全船員に経験がある必要はないのではないか。さらに、法律上でも船員に関しては、経験の有無は問われていないので、船員の経験をもって安全面の不安要素とされることはない」との意見があり、既に法律上認められているところにより船長の能力が担保されているのであれば認められないか、検討し、回答されたい。</p>	C		<p>水先法第13条ただし書きは、船舶に乗組む船員全体の経験を前提にしているのではなく、日本籍船等であることを前提に、当該船舶の船長が一定の経験を有する場合に強制水先の免除を認めたものである。この趣旨は、日本籍船等については、船長以外にも、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が、我が国の法制度に則って、確実に乗組み、定められた方法・体制で航海当直を実施しており、我が国の法制度に基づく船舶全体の安全運航体制が確立されていることから、こうした船舶であることを前提として、一定の経験を有する船長が乗組んでいる場合には強制水先の免除を認めているということである。</p> <p>一方、外国籍船(我が国船社が期間備船したものを含む。)については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外である。このため、日本籍船と異なり、我が国の海事法令などに精通した船員が確実に乗組んでいるとは言えず、船舶に乗組む船員全体による安全確保に制度的保証がない。</p> <p>さらに、大型タンカー、LNG船等の危険物船、旅客船・遊漁船、漁労中の漁船やプレジャーボートなど様々な船舶が輻輳する水域においては、常に、安全航行の支障となる対向船舶や併走船舶、横切船舶などの動静に応じ、船舶相互で無線通信により連絡調整を図りつつ、直ちに船舶間の優先航行順位を整理し、回避動作等を行わなければならない。このため、見張りや船舶の操作に携わる船舶職員の全員が我が国の海事法令や日本語に精通している日本籍船と異なり、我が国の法制度の対象外である外国籍船については、水先人の支援なく、輻輳水域で各船舶間でのコミュニケーションを図りつつ安全航行を確保することは困難である。</p> <p>従って、このように日本籍船のような安全運航体制の基礎が確立されている保証がない外国籍船については、各自自治体のご提案のように、船長の経験、船舶の設備等のみにより強制水先の免除を認めることは困難である。</p>	1018020	下関市(35201)	下関市・東アジアロジスティクス特区	強制水先の必要な船舶(外国籍船)の見直し
127030	水先料金制度の更なる見直し	D - 3		<p>水先料金については、現在、全国的に各強制水先区の料金の見直し作業を進めており、本年1月には見直しの第一次分を措置(船舶の大きさ、船種により効果は異なるが、トータルで概ね1割から2割程度の料金低減効果がある。)したところである。引き続き、料金のベースとなるきょう導距離等の再検証を進め、15年度内に必要な見直しを行うこととしている。</p>									1014010	横浜市(14100)	国際物流特区	水先料金制度の更なる見直し

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
127040	強制水先の必要な船舶の範囲(対象船舶の大きさ)の見直し	C		<p>横浜川崎区における強制水先の対象となる船舶の範囲については、平成11年に操船シミュレータによる安全面の十分な技術的検証の結果に基づいて、従来300トン以上の船舶から、3000トン以上の船舶へと規制の緩和を実施したところであり、現時点においては、当該水域における港湾整備の状況等に大きな変化はなく、10000トン以上への緩和は困難である。</p> <p>しかしながら、横浜港では、平成17年度を最終年次とする港湾計画に基づいた港湾整備が推進されているところであり、当該整備の完成により船舶交通の状況等に大きな変化があることも予想されることから、港湾整備の進捗状況等に合わせ、この港湾計画の最終年次である概ね平成17年までに、再度1万トンへの緩和について検討することとしており、このため、昨年6月、関係港湾管理者を含めた船舶交通流通モニタリング委員会を設置したところである。</p> <p>現港湾計画における主たる整備は平成15年度に完成する予定であるとの説明であるが、平成15年度は、本牧埠頭の埋め立てや南本牧埠頭の外周護岸工事が終了する予定であり、本格的な稼働までにはさらに時間を要すると聞いている。いずれにせよ、強制水先の対象船舶の見直しは、港湾整備の進捗状況だけでなく、港湾整備後の当該水域における船舶交通の状況変化に関する分析や新たな交通状況下での操船安全面の十分な技術的検証(操船シミュレータ)に基づいて実施されるものであることから、こうした安全面の検証を無視した規制の緩和を行うことは困難である。</p> <p>ご要望の趣旨は、港湾コストの低減を目的としたものであるが、水先料金については、現在、全国的に各強制水先区の見直し作業を進めており、本年1月には見直しの第一次分を措置(船舶の大きさ、船種により効果は異なるが、トータルで概ね1割から2割程度の料金低減効果がある。)したところである。引き続き、料金のベースとなるきょう導距離等の再検証を進め、15年度内に必要な見直しを行うこととしている。</p>	強制水先対象船舶を1万総トン以上にするための操船シミュレータを前倒して早期に行い、港湾整備の完成により稼働するのと合わせて見直しを実施できないか、検討し、回答されたい。	C		<p>横浜港の港湾計画では、埠頭等の港湾施設の整備計画が示されるとともに、その前提となる過去の実績等を基に推計した目標年(17年)における横浜港全体の年間の入港船舶隻数や取扱貨物量が計画の目標値として示されているに過ぎない。また、港湾整備状況は、15年度に、本牧埠頭の埋め立てや南本牧埠頭の外周護岸工事が終了する予定であり、本格的な稼働までには更に時間を要すると聞いている。</p> <p>従って、現時点では、操船シミュレータの実施に必要な船社の具体的な船舶運航スケジュールやこれに伴う航路・時間帯ごとの船舶交通流の状況を確定することは困難であり、安全面の検証を行うことができないことから、ご要望のような強制水先の対象船舶の見直しを前倒して行うことは困難である。</p>					1014020	横浜市(14100)	国際物流特区	強制水先の必要な船舶の範囲(対象船舶の大きさ)の見直し
127050	強制水先区の見直しによる水先料金の低減化	E		<p>東京港と横浜港を移動する船舶に対する水先は、東京港のバースと境界との間、東京港の境界と横浜港の境界との間、横浜港の境界とバースとの間を別々の水先人が実施しているが、これは、安全上の観点からそれぞれ水域に精通した水先人が専門的に水先業務を担当する必要があるためである。そして、各水先人の業務に重複はなく、従って、水先料金にも重複がないため、現状においてもコストの増加につながっているという事実はない。</p> <p>いずれにせよ、ご要望の趣旨は、港湾コストの低減を目的としたものであるが、水先料金については、現在、全国的に各強制水先区の見直し作業を進めており、本年1月には見直しの第一次分を措置(船舶の大きさ、船種により効果は異なるが、トータルで概ね1割から2割程度の料金低減効果がある。)したところである。引き続き、料金のベースとなるきょう導距離等の再検証を進め、15年度内に必要な見直しを行うこととしている。</p>									1014030	横浜市(14100)	国際物流特区	強制水先区の見直しによる水先料金の低減化

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
127060	不定期航路事業における乗合定員の拡大を許可制から届出制へ移行	C		<p>1. 海上運送法第21条の一定の航路に旅客船(旅客定員13名以上の船舶)を就航させて人の運送をする不定期航路事業(旅客不定期航路事業)を営もうとする者については、輸送の安全を確保する観点から、届出ではなく、安全審査等をクリアした者のみに参入の道が開かれる許可制を採用しているところである。</p> <p>2. 旅客定員13名以上を旅客船としているのは、SOLAS条約において、13名以上の旅客定員を持つ船舶を旅客船とする考え方がとられていることに準拠しているものである。</p> <p>3. なお、「現行法では(中略)離島と離島との回遊航路が存在しない。」については、「回遊航路」とはどのようなものかは不明であるが、遊覧航路であれば旅客不定期航路事業の許可を得ることで可能である。</p> <p>また、「13名以上の許容量がありながら旅客の運送を海上運送法によって阻害されている。」についても、13名以上であれば、一般旅客定期航路事業又は旅客不定期航路事業、12名以下であれば、人の運送をする不定期航路事業でいずれも対応できることとなっている。</p>									2056010	個人(50010)	玄界灘海上運送特区	海上運送法の運用の緩和
127070	離島における旅客不定期航路事業者による乗り合旅客運送の可能化	C		<p>1. 旅客船(旅客定員13名以上の船舶)を使用し、乗合運送を行う場合は、一般旅客定期航路事業の許可を取得することにより自由に参入可能である。</p> <p>2. 旅客不定期航路事業では、定期航路事業とは異なり定期運航の義務が課せられていないため、利用者利便の観点から、離島住民の足の確保しえない。</p> <p>3. また、緊急時等の臨時の輸送については、一般旅客定期航路事業の枠内で十分対応でき、12名以下の旅客定員であれば、海上運送法第20条第2項の「人の運送をする不定期航路事業」の届出でも対応することも可能である。</p> <p>4. なお、旅客不定期航路事業の乗合に可能な旅客不定期航路事業者が、定時運航を義務付けられた一般旅客定期航路事業者の航路に参入し競争を行なうとクリームスキミング(いいとこどり)が生じ、一般旅客定期航路事業の経営に悪影響を及ぼし航路が維持できなくなり、結果として、利用者利便が確保できなくなる恐れが生じるということから、禁止されているところである。</p>	<p>提案の趣旨は、定期航路が運航していない時間帯において不定期航路事業により島民の足を確保するというものであり、これによればクリームスキミングの問題も生じないと考えられる。この点を踏まえ、要望が実現できないか、再度検討し、回答された。</p>	C		<p>1. 旅客不定期航路事業の乗合については、そもそも時刻表に縛られない旅客不定期航路事業者が、定時運航を義務付けられた一般旅客定期航路事業者の航路に参入し競争を行なうとクリームスキミング(いいとこどり)が生じ、一般旅客定期航路事業の経営に悪影響を及ぼし航路が維持できなくなる恐れが生じるということから、禁止されているところである。</p> <p>旅客不定期航路事業を実施している事業者が、一般旅客定期航路事業の許可を受ける場合、新たな要件が課されることとなるのか、確認された。</p>	C	<p>1. 旅客不定期航路事業を営んでいる事業者が新たに一般旅客定期航路事業を営もうとする場合は、法第3条による一般旅客定期航路事業の許可を受けなければならない。旅客不定期航路事業の許可基準は、法第4条第6号の指定区間に係る基準以外は、法第4条各号の一般旅客定期航路事業の許可基準を準用しており、許可時に新たな要件が課されることはない。</p> <p>2. 一般旅客定期航路事業の航路が指定区間(船舶以外には交通機関がない区間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である区間であって、当該区間に係る離島その他の地域の住民が日常生活又は社会生活を営むために必要な船舶による輸送が確保されるべき区間として関係都道府県知事の意見を聴いて国土交通大臣が指定するものをいう)を含む航路に係るものについては、当該指定区間に係る船舶運航計画が、当該指定区間に係る離島その他の地域の住民が日常生活又は社会生活を営むために必要な船舶による輸送を確保するために適切であるかどうかの要件が法第4条第6号により課せられている。</p> <p>3. なお、一般旅客定期航路事業者は法第6条により、船舶運航計画(指定区間に係るものを除く)を定め、運航を開始する日までに国土交通大臣に届出なければならず、かつ、法第14条により運航の確保義務が課せられている。</p>	2105010	岡山県(33000)	瀬戸内の離島交通特区	離島における「旅客不定期航路事業者の禁止行為」の緩和		



2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
127080	内航船の活用によるモーダルシフトの推進	C		<p>港則法上同一の港湾と位置付けられている京浜港を、東京・横浜・川崎港と別々の港湾と位置付けることによって、港湾運送事業法上、現在、1港に対する手続きで済んでいた申請・届出等を3港に対して行わなければならないこととなり、港湾運送事業者にとっては負担の拡大となる。</p> <p>また、現在、京浜港において港湾運送事業法上のはしけ事業の許可を受けて事業を行っている者については、当該許可では現在行っている事業を行うことができず、新たに、内航海運業法上の内航海運業の許可が必要となってくる。</p> <p>上記の理由により、当該提案は実施困難である。</p>	<p>提案の趣旨は、空きコンテナの移送について既に運航している内航船舶の空きスペースを有効活用することにより、海上輸送への転換を進め、これにより物流の効率化を図るというものであり、この点を踏まえ、要望が実現できないか、再度検討し、回答されたい。</p>	C		<p>再検討要請に「物流の効率化を図る」とあるが、東京都の提案は京浜港の3分割であり、これは申請・届出等手続きの煩雑化を招き、港湾運送事業者にとっては負担の拡大となる。</p> <p>加えて、現在、京浜港において港湾運送事業法上のはしけ事業の許可を受けて事業を行っている者については、当該許可では現在行っている事業を行うことができず、新たに、内航海運業法上の内航海運業の許可が必要となる。</p> <p>上記の理由により、当該提案は実施困難である。</p>					1020040	東京都(13000)	国際港湾特区	京浜港内における内航船の活用によるモーダルシフトの推進
127090	外航航路相互の接続の活用による港湾ハブ機能の強化								<p>提案の趣旨は、現在就航している国際海上コンテナ貨物についての中東基幹航路と近距離国際航路が接続する母船積替港を現在の釜山港から博多港に移したいとの点にあるので、これが実現できないか検討し、回答されたい。</p>	D - 1		<p>具体的な事案について審査を行い、現行制度の基準に適合する場合には対応する。</p>	1008030	福岡県(40000)、福岡市(40130)	福岡アジアビジネス特区	外航航路相互の接続の活用による港湾ハブ機能の強化
128010	港湾緑地における便益的施設の設置主体の特例	B		<p>港湾法第46条の規定に基づく使用許可の手続きを経ることにより民間事業者による設置、管理を可能にする。また、このための許可基準等の通達を整備し、港湾管理者に通知する予定。</p>									1009040	北九州市(40100)	北九州市国際物流特区	港湾緑地における便益的施設の設置主体の特例措置

2.管理コード	3.規制の特例事項名	6.措置の分類	7.措置の内容	8.措置の概要(対応策)	11. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再検討要請	12. 「措置の分類」の見直し	13. 「措置の内容」の見直し	14. 各省庁からの再検討要請に対する回答	15. 各省庁からの回答に対する構造改革特区推進室からの再々検討要請	16. 「措置の分類」の見直し	17. 「措置の内容」の見直し	18. 各省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	特区計画の名称	規制の特例事項(事項名)
129010	国際線貨物チャーター要件の緩和	C		国際航空業務は、二国間航空協定等に基づき相互主義の観点から運営されているが、フォワーダー・チャーターの運航については諸外国においても一般的に認められていない。									2106010	岡山県(33000)	国際空港物流特区	国際線貨物チャーター要件の緩和