省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230010	学校設置会社による大学についての建築基準法の緩和	建築基準法２８条、建築基準法施行令第１１４条	建築基準法においては、不特定多数の者の用に供する建築物、火災の発生するおそれの大きい建築物や周囲に及ぼす影響が大きい等の特性を有するため、特段の規制の対象とする必要性が大きい建築物について、限定的に列挙し、これらの特性に応じた基準を適用するため、法第2条第2項に特殊建築物として定義している。 法28条第1項は、住宅、学校等の居室について採光を確保するため、居室に対して一定基準を満たす採光に有効な窓その他の開口部を設けることを義務付けている。 また、令第114条に基づく開仕切壁に係る規定は、多数の者が利用する公共的施設である学校等の建築物については、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。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低基準を定めているものであり、一般的な事務棟として使用されていた建物等を学校として用いた場合には、学校として用に供されることとなるから、その用途としての特性に応じた建築基準に適合することが必要となる。 法第28条については、自然採光が人間にもたらす身体的な効果を勘案し、成長過程にある者や高齢者等が長期間反復・継続的に利用する可能性がある居室等について、所要の自然光を確保するための設けられた基準であるが、近年では高齢者が大学で学習する生涯学習等が普及してきているなど様々な年齢層の者が利用することが考えられることから、大学の教室についても本規定の対象としているところであり、健康の保護等の観点から緩和を行うことは困難である。 また、令第114条の規定は、避難弱者である学童、高齢者等が長期間反復・継続的に利用する可能性がある大学などの建築物について、火災時に建築物内の人々が火災の拡大に先んじて安全に避難できるよう、防火上主要な間仕切壁を準耐火構造とし、小屋裏等に達しせしめることを義務付けているものであり、生命の安全の観点から、ご要望の提案の実現は困難である。 なお、大学の教室については、住宅の居室、高校等の教室ほどの衛生上の配慮を必要としないことから、採光の基準を緩和しているところであり（窓等の開口部で採光に有効な部分の面積のその床面積に対する割合（以下、割合という。）について、大学の教室は１／１０）、さらにオフィスビルを大学に転用しようとした場合に、窓等の開口部が道に面している場合等には、平成12年の法改正時に導入した採光補正係数が３となり、当該割合は１／３０まで緩和されることとなり、実態としては当該基準がその支障となることは考えにくい。	右提案主体の意見について、回答されたい。	建築基準法（建築基準法第28条、建築基準法施行令114条）の緩和に関する弊社の提案に対する国土交通省の回答は、当該法令の意図するところを単に示しただけであって、弊社からの提案である「大学」に関して特殊建築物に係る各種の規制そのものに対する具体的な理由は十分に示されていません。また、規制対象を一律に「大学」とするのはあまりにも実態に即しておらず、弊社が構想するオフィスビルにおいて、小規模なクラスでの授業を行う新たな大学形態に関して、従来の大規模型の大学キャンパスを想定した規制を適用するのは妥当ではないと考えます。建築基準法28条については、国土交通省の回答は「自然採光が人間にもたらす身体的な効果を勘案すると、人間が成長期に使用する学校の教室について、所要の自然光を確保する必要がある」としています。しかし、成長期を理由とする規制をのであれば、小学校、中学校、高等学校のみを規制の対象とすれば足りるのであって、大学にまで適用する必要はないと考えられます。大学生もまだ成長期にあるというのであれば、それは高校卒業後に就職する者も同様のはずであって、就職するか進学するかでことさらにそれを区別する合理的理由はないはずです。建築基準法が「国民の生命、健康等を保護するため、安全上及び衛生上等の観点」からの「最低基準」をであり、採光が国土交通省のいう健康のための最低基準であるというのであれば、18歳で高校を卒業して就職する者のことも勘案してオフィスビルにも同様の採光基準を設けなければ理屈が合わないはずです。したがって、大学に関しても、小学校、中学校、高等学校とともに「学校」として一括りにし、一律に採光基準を設ける建築基準法28条は明らかに過剰な規制であるといえます。 また、国土交通省の回答では、「近年高齢者が大学で学習する生涯学習等が普及してきているなど様々な年齢層の者が利用することが考えられることから・・・、大学の教室についても本規定の対象としている」とありますが、それであれば大学以外のカルチャーセンターや生涯学習センターが特殊建築物に含まれないのは説明がつきません。 次に、建築基準法施行令114条について、国土交通省は、「防災上主要な間仕切り壁は、火災時に建築物内の人々が火災の拡大に先んじて安全に避難できる」ために必要であると回答しています。しかし、一般の事務棟においても建築物内の人々が火災の拡大に先んじて安全に避難できるような設備となっているはずであり、大学が、特にこうした一般のオフィスより強化した防火・避難設備を備えなければならないことについての説明はなされていません。また、もしこれが最低基準なのであれば、一般の事務棟で学校類似の教育を行っている資格スクールの学生については、この基準を満たさなくて良いとする理由はありません。さらに言えば、少なくとも大学生は、小学生、中学生や高等生より高度な判断能力を有する成人、又はそれに準ずる学生を対象としているのであるから、大学における防災上の要請は、一般社会におけるそれとさして変わらないのもいえます。従って、建築基準法第28条及び建築基準法施行令114条の「学校」から一般の事務棟をキャンパスとして利用する大学を除外すべきです。	C		オフィスビルにおいて、小規模なクラスでの授業を行う等の場合、大学の教室については、住宅の居室、高校等の教室ほどの衛生上の配慮を必要としないことから、採光の基準を緩和しているところであり（窓等の開口部で採光に有効な部分の面積のその床面積に対する割合（以下、割合という。）について、大学の教室は１／１０）、さらに窓等の開口部が道に面している場合等には、平成12年の法改正時に導入した採光補正係数が３となり、当該割合は１／３０まで緩和されることとなり、実態としては当該基準がその支障となることは考えにくい。 建築基準法第28条における規定については、各府省に供する居室における一般的な利用状況等を想定している旨のであり、大学等の教室については、カルチャーセンター等とは異なり、長期間反復・継続的に利用される居室であるー方、小学校等の教室ほど衛生上の配慮を必要としないことから、事務所等と区別して一定の自然採光を求めた上で、必要な採光に有効な部分の面積を小学校等の教室の半分としているところである。また、火災時に建築物内の人々が火災の拡大に先んじて安全に避難できるよう、防火上主要な間仕切壁を準耐火構造とし、小屋裏等に達しせしめることを義務付けている建築基準法施行令第114条の規定の学校への適用については、一般の事務棟で学校類似の教育を行っている施設に関するご取扱いを検討とあわせて慎重な検討を要すると考えていることから、早急な対応は困難である。	右の提案主体からの意見を踏まえ検討し回答されたい。	オフィスビルにおいて小規模なクラスで授業を行う場合、通常の大学よりも基準が緩和されているとしても、依然として通常のオフィスビルよりも厳しい基準が適用されている事実に変わりはありません。長期間反復・継続的に利用される居室であるという点では、勤務時間が長（休憩も少ない）事業所の方がよりあてはまるのであり、これをもって通常のオフィスビルよりも過度な基準を適用する合理的根拠にはならないと考えます。また、大学で学習する高齢者の健康保護に配慮するのであれば、事業所で働くより多数の高齢者（日本労働研究機構によると、60歳台前半層の男性は4人に3人、60歳台後半層でも2人に1人以上が就業している）についても同様の配慮が必要ないはずであり、就業者と大学で学習する者でことさらにそれを区別する合理的理由はありません。なお、現行の大学の教室においても、学生が必要とする採光（ルクス）は窓からの採光で足りていません。教室内においては、電力による採光（ルクス）により測定をしています。そうでないならば窓辺に座った学生のみが適法な基準に従うのみで、他の学生は不十分な採光によって学習していることになります。つまり、電力事情の発達に鑑みれば、採光を必要とする全ての人は電力による採光を基準として満たせば足りると考えます。また、建築基準法施工令第114条についても、通常の事業所と使用形態が殆ど異ならないにもかかわらず、そこで行われているのが大学の授業か事業所の業務かによって、基準を異にする合理的理由は存在しませんA。 ご回答は、一般の事務棟で学校類似の教育を行っている施設についても同条の適用について検討を要するとしていますが、弊社が25年間全（同題な資格の総合スクールを運営してきた実績からも、通常のオフィスビルにかかる防火基準で必要十分であることは明らかといえます。なお、弊社は本件規制緩和を特区において限定的に認めるべきとの提案も行っています。もし全国的な規制緩和が早急ということであれば、実験的に特区において規制の特例措置を導入し、その効果を検証すべきと考えます。	C		建築基準法第28条における採光に関する規定は、室内の明るさだけでなく、自然採光が人体にもたらす影響を踏まえて規定されているものであり、室内の明るさが確保できるということで、緩和することは出来ない。 また、建築基準法施行令第114条については、貴社のように、一般の事務棟で学校類似の教育を行っている施設に関する現状把握を含めた慎重な検討が必要であると考えており、早急な対応は困難である。	1592	15921010	株式会社東京リーガルマインド	株式会社大学特区	一般の事務棟をキャンパスとして利用する大学については、建築基準法第2条2項に定める特殊建築物から当該大学建物を除外し、建築基準法第28条、建築基準法施行令第114条第２項の規定する「学校」からも当該大学を除外する。
国土交通省	1230010	学校設置会社による大学についての建築基準法の緩和	建築基準法２８条、建築基準法施行令第１１４条	建築基準法においては、不特定多数の者の用に供する建築物、火災の発生するおそれの大きい建築物や周囲に及ぼす影響が大きい等の特性を有するため、特段の規制の対象とする必要性が大きい建築物について、限定的に列挙し、これらの特性に応じた基準を適用するため、法第2条第2項に特殊建築物として定義している。 法28条第1項は、住宅、学校等の居室について採光を確保するため、居室に対して一定基準を満たす採光に有効な窓その他の開口部を設けることを義務付けている。 また、令第114条に基づく開仕切壁に係る規定は、多数の者が利用する公共的施設である学校等の建築物については、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。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低基準を定めているものであり、一般的な事務棟として使用されていた建物等を学校として用いた場合には、学校として用に供されることとなるから、その用途としての特性に応じた建築基準に適合することが必要となる。 法第28条については、自然採光が人間にもたらす身体的な効果を勘案し、成長過程にある者や高齢者等が長期間反復・継続的に利用する可能性がある居室等について、所要の自然光を確保するための設けられた基準であるが、近年では高齢者が大学で学習する生涯学習等が普及してきているなど様々な年齢層の者が利用することが考えられることから、大学の教室についても本規定の対象としているところであり、健康の保護等の観点から緩和を行うことは困難である。 また、令第114条の規定は、避難弱者である学童、高齢者等が長期間反復・継続的に利用する可能性がある大学などの建築物について、火災時に建築物内の人々が火災の拡大に先んじて安全に避難できるよう、防火上主要な間仕切壁を準耐火構造とし、小屋裏等に達しせしめることを義務付けているものであり、生命の安全の観点から、ご要望の提案の実現は困難である。 なお、大学の教室については、住宅の居室、高校等の教室ほどの衛生上の配慮を必要としないことから、採光の基準を緩和しているところであり（窓等の開口部で採光に有効な部分の面積のその床面積に対する割合（以下、割合という。）について、大学の教室は１／１０）、さらにオフィスビルを大学に転用しようとした場合に、窓等の開口部が道に面している場合等には、平成12年の法改正時に導入した採光補正係数が３となり、当該割合は１／３０まで緩和されることとなり、当該割合は１／３０まで緩和されることとなり、実態としては当該基準がその支障となることは考えにくい。																	5064	50640001	株式会社東京リーガルマインド		一般の事務棟をキャンパスとして利用する大学を、建築基準法第2条第2項に定める特殊建築物から除外し、建築基準法第28条、建築基準法施行令第114条第２項の規定する学校からも当該大学を除外すること

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230020	学校施設の教室における建築基準法関係法令の適用緩和（天井高）	建築基準法施行令第２１条	令第21条の規定は、居室のうち、学校（大学等を除く。）の教室でその床面積が50m²を超えるものにあっては、天井の高さを、3m以上にすることとしている。	C		学校の教室の天井高さの基準について、建設コストや設計上の制約のデメリット等の観点から緩和すべきであるとの意見がある一方、学校の教室については、成長過程にある児童生徒にとって健康の観点から、この基準の見直しの必要性について検討し、平成17年度中に結論を得ることとしている。	天井高を３ｍと規定する根拠を明確にされたい。 青省からの回答によれば「学校の教室の天井の高さが～（略）～基準の見直しについて検討し、平成17年度中に結論を得ることとしている」とあるが、どのような調査・検討をどのようなスケジュールで行おうとしているのか、また、併せて、特区での先行実施が可能か検討し回答されたい。 また、天井の高さが学校生活における児童生徒の心身の健康に与える影響について調査を行い、その結果を踏まえて、建築基準法における学校の天井の高さに係る基準の見直しの必要性について検討し、平成17年度中に結論を得ることとしている。	義務教育施設は、平成10年度から平成14年度にかけて、公共建築物の耐震調査を実施しました。その結果をもとに、一定の耐震基準を満たさない公共施設、特に義務教育施設については、児童生徒の安全性や非常時の避難施設としての重要性から、優先的に整備すべく、計画を策定しました。 今、限られた財源のもと、この計画に基づき整備を進めるには、良質かつローコストの施設建設を進める必要があります。また、住宅が密集する当市の場合、建築物が近隣住居等に日影の影響を与えることのないよう配慮する必要がありますが、そのことが校庭等をより一層狭めることのないよう工夫しなければなりません。 提案させていただいた教室天井高の問題については、17年度中に結論を得るとのことですが、当市では現在、実施設計を開近に控えた小学校があり、そこにおいて是非ともその導入をはかりたいと切望するところです。 法制度上の見直しに慎重な検討、審議が必要とされることは理解できますが、 本件については、3mとする根拠と実益そのものに疑義があり、もっと早く結論が得られよいのではないでしょうか。また、法改正に一定の時間が必要としても、既に実質的に天井高2.7mで建設されている小学校が都内（世田谷区）にあり、これが現行法を満たし、かつ何ら問題が生じていないことからすれば、むしろ法改正に先立って特区として実施し、検証して校舎を新設するなど、一定の条件の下に教室の天井高を２．７ｍとすることが可能とならないか、検討し回答されたい。	C		学校の天井高さの規定については、成長過程にある児童生徒の健康的な環境の確保を目的とする規定であり、規制改革・民間開放推進3ヵ年計画に基づいて、その影響等についての調査を実施することとされている。これを踏まえ、近く文部科学省において協力者会議を設置し、検討する予定となっており、国土交通省も参加して平成17年度中に結論を得ることとしている。 また、文部科学省が日本建築学会に委託して実施した教室等の室内環境に関する調査研究においては、低い天井高が児童生徒に心理的な不快感を与える可能性があるという実証データが得られたことが報告されるとともに、その悪影響を懸念する報道もされており、利用者等の合意を図った上であったとしても、衛生上の観点等から、特定の地域において独自かつ実証実験的に緩和を適用することは適当ではないと考える。 なお、天井高さ2.7mの小学校について世田谷区にヒアリングしたところ、平均天井高で見ているために部分的に3m未満となることは考えられるが、全体として3m未満による設計を許可しているわけではないとのことである。	C	学校の天井高さの規定については、海外において2．7mの事例があること、2．7mにした場合に懸念される具体的な弊害および不利益が明確でないこと から、緩和が可能ではないか。緩和が困難であるとするならば、本提案主体が地域や保護者の合意を図った上で、弊害等の実証が確認された場合に、学校設置者に対して利用しないことを前提に、特区として校舎を新設することは可能かと思われるが、特区としての対応について、ご見解をお伺いしたいとのことであるならば、平成17年度中の結論を出す予定である調査研究の前倒しを要望する。併せて、右の提案主体からの意見を踏まえ検討し回答されたい。	当提案に対して、2次回答において、平成17年度中に結論を得るとの回答をいただきました。しかしその中で、文部科学省の委託調査研究において天井高が児童生徒に「心理的な不快感」を与える可能性があるという実証データが得られたのことにも触れられており、国が、今後どのようにこの問題に取り組むか、不透明さを感じます。 義務教育施設は、その多くを市町村の独自財源で、即ち住民の負担で建設します。建設する土地も、住民の負担により確保した限られた用地です。天井高を一定の高さ以上にしようとすれば、替わりに失うものも生じます。そこには、負担するコストその他、犠牲にするものに見合って得られる利益や便益が伴っていなければなりません。また、その負担と便益は、市町村とその住民に生じるものであることからすれば、市町村自らが選択できる政策の余地がもっと考慮されてもよいのではないかと考えられます。回答には、この視点が明らかに欠けていると感じられることから、改めて意見を申し述べさせていただきます。 第一に、平成16年3月付の文部科学省委託調査研究「教室等の室内環境に関する調査研究」を見ると、義務教育施設の天井高は、明治15年に3.0mとされ、その後、同33年に小学校は2.7mになり、終戦後の昭和14年に再度、3.0mとなって今日に至っているという経過が示されています。この時代の小学生の体格や一般家屋等の構造からすれば、天井高を3.0mとすることは、心理的な不快感、つまり精神的な圧迫感によるものとは考えにくく、むしろ、回答にあるような「衛生上の観点」、すなわち室内暖房を石炭ストーブ等に依存していたことなど、室内の空気環境の維持が基本的な背景であると考えることが自然であると思われます。 この点については、今日、空気清浄装置等義務付けや定期、換気装置の導入、開放型の教室設計等により充分改善がなされています。従って、「衛生上の観点等からの懸念」はないものと思われます。 第二に、実証実験では、3.0mの教室から2.7m、2.4mの教室へ中学生を移動させ、「開放感がある・圧迫感がある」「ゆったりとしている、天井高が高く感じる・窮屈に感じる」との設問に5段階評価で生徒が答える方式でアンケートをとったのことです。天井高の高い部屋から低い部屋へ移動すれば、程度の差こそあれ、何がしかの違和感を感じたと回答することは当然予想されます。またこの実証実験は、3日間に順次教室を移動する方式で行われたのことですが、2.4mと3.0mでは、3日間ともその評価の差異があったものの、2.7mと3.0mその差異は日を追って縮まっています。圧迫感は、あくまでも相対的な比較によるもので、しかも短時日に変化していることからも、日常的に感じる不快感とは明らかに異なると思われます。一般的に、学習塾は天井高3mに満たないものが多いと思われますが、それが児童生徒に心理的圧迫感を与えているとは考えにくいのではないでしょうか、のことを含めて、実証実験そのものの「実証性」は疑問と言わざるを得ません。 第三に、欧米においても、天井高が2.7m、若しくは規制が存在しない例が大半であり、スウェーデンでは規制が撤廃されました。日本人よりも体格の大きな米国です。最低値、若しくは目標値、標準値として2.7mとする州が多いのが実状です。このことからも、わが国が3mにこだわる根拠はないと考えられます。 以上の3点からも、改めて天井高3.0m規制の緩和を求める次第です。 人口減少時代に直面し、高度な義務教育施設を問題視を含めて機能更新する必要に迫られ、今後短期間のうちに連続的に校舎改築等を推進していかなければなりません。充実した教育に向けて、施設整備以外の諸課題にも対応することを求められおり、限られた財源をより有効に活用していくことが必要です。また、限られた学校用地のもと、改築等を通じてこれ以上校庭面積を狭めることが許されない状況にもあります。こうした状況のもとで、地域の就業を拡大し、市民とともに「ふるさと学び舎」を再生していくための取組みを進めたいと考えています。 本件については、国において検討中のこととされていますが、2次回答を通じて、はからずも国の制度改正の道筋が必ずしも明瞭でないことが示されたように思われます。当市では、折から小学校の全面改築に向けた実施設計作業に着手する直前であり、是非ともその際に天井高を見直したいと考えています。このことからも、特区制度を通じて先行的に「これを実施」たいと考えるものです。	B－２		当省としても、室内空気環境の観点からは、天井高は換気設備等により代替可能であると認識している。 しかし、成長過程の児童生徒に与える精覚的心理的影響については、文部科学省の実施した調査研究においても、その影響が感じされる結果が出ており、実証的に検証する必要があると考えている。 児童生徒の心身の健康と学校の建築コストはトレードオフの関係ではないということを念頭におきつつ、文部科学省の調査研究及び海外の事例等も考慮に入れ、児童生徒の心身の健康のために必要な環境について今後検討していきたいと考えており、8月24日に、研究会を立ち上げたところであり、今年度中に実測調査等を行い、平成17年度前半に結果を分析し、平成17年度上半期中に結論を得て、その後すみやかに必要な措置を講じることとしている。 なお、低い天井高さが児童生徒の心身の健康に与える影響が検証されていない現状では、特区としての緩和も困難である。	1211	12111010	埼玉県草加市	ふるさと学び舎・再生プロジェクト	草加市における小中学校の教室の天井高規制を２．７ｍに緩和する
国土交通省	~~1230030~~ 1230020	NPO法人による学校施設の教室における建築基準法関係法令の適用緩和（天井高）	建築基準法施行令第２１条	令第21条の規定は、居室のうち、学校（大学等を除く。）の教室でその床面積が50m²を超えるものにあっては、天井の高さを、3m以上にすることとしている。	C		学校の教室の天井高さの基準について、建設コストや設計上の制約のデメリット等の観点から緩和すべきであるとの意見がある一方、学校の教室については、成長過程にある児童生徒にとって健康の観点から、この基準の見直しの必要性について検討し、平成17年度中に結論を得ることとしている。	貴省からの回答によれば「学校の教室の天井の高さが～（略）～基準の見直しについて検討し、平成17年度中に結論を得ることとしている」とあるが、どのような調査・検討をどのようなスケジュールで行おうとしているのか、また、併せて、特区での先行実施が可能か検討状況をご教示願いたい。	文部科学省からは、学校の設置基準は「弾力的かつ大綱的な制度となっている」という回答を得ています。また、「学校法人は私立学校の設置を目的とすることを来賓とする法人」という解釈をした回答も得ています。だとしたら、特区法上の学校設置非営利活動法人であるＮＰＯ法人立の学校に対して、「自治体との協議、連携において、教育上特段の支障がないと判断された場合」でもその基準の適用は受ける必要があるのでしょうか。17年度中の結論を待つことなく、緊急に貴省及び文部科学省、特区推進室連携のもと、小規模の学校設置非営利活動法人による「学校」が教育特区として実現可能となるように、本提案の趣旨をご理解いただいて、再検討を重ねてお願い申し上げます。	C		学校の天井高さの規定については、成長過程にある児童生徒の健康的な環境の確保を目的とする規定であり、規制改革・民間開放推進3ヵ年計画に基づいて、その影響等についての調査を実施することとされている。これを踏まえ、近く文部科学省において協力者会議を設置し、検討する予定となっており、国土交通省も参加して平成17年度中に結論を得ることとしている。 また、文部科学省が日本建築学会に委託して実施した教室等の室内環境に関する調査研究においては、低い天井高が児童生徒に心理的な不快感を与える可能性があるという実証データが得られたことが報告されるとともに、その悪影響を懸念する報道もされており、衛生上の観点等から、自治体等の判断によって、緊急に、特定の地域において独自かつ実証実験的に緩和を適用することは適当ではないと考える。	右の提案主体の意見を踏まえ検討し回答されたい。	再回答いただきありがとうございます。すでに、民間事業所等を校舎として転用して、たくさんの児童・生徒等が通学している学びの場が全国に多数存在する現状と、自治体からも提案があることを十分踏まえ、結論を平成17年度中ではなく、早急な調査分析、協議を進め、一日も早く結論が得られることを求めます。今後は文部科学省の「学校の設置基準」を含め、貴省及び文部科学省による「ＮＰＯ法人による小規模学校」の実態調査や相談窓口の設置を引き続きご検討いただきますようお願い申し上げます。	B－２		学校の教室の天井高については、成長過程にある児童生徒にとって健康的な環境を確保する必要があることから、学校の天井高が学校生活における児童生徒の心身の健康に与える影響等について、教室の採光や空気質等を含めた総合的な室内環境のあり方の観点から、多種な専門家による調査・検討を行うことし、これらの結果を踏まえて、学校の天井高のあり方について平成17年度上半期中に結論を得て、その後すみやかに必要な措置を講じることとしている。 また、個別具体の建築計画については、確認検査事務を行う各特定行政庁が窓口となっているので、必要に応じ相談されたい。	1356	13561020	特定非営利活動（NPO）法人　東京賀治の学校	教育改革特区（“不登校児童・生徒に限定されない）NPO法人による小規模学校設置の容認	建築基準法施行令第２１条の2による「学校の教室でその床面積が50平方メートルを超えるものであっては天井高さは3メートル以上でなければならない」とする規制を「NPO法人立学校設置においては床面積が50平方メートルを超えるものであっても、認定自治体の長が当該教育上又は安全上支障がないと認めた場合においてはこの限りではない」との特例事項を設ける。この特例が適用される教室にあっては、同令第２１条の規制により、天井高さは2.1メートル以上となり実質、数量等の緩和に該当する。
国土交通省	1230040	NPO法人による学校施設の教室における建築基準法関係法令の適用緩和（採光面積）	建築基準法施行令第１９条	令19条の規定は、成長過程にある者や高齢者等が利用する施設について、自然光を確保するため、居室に対して一定基準を満たす採光に有効な開口部を設けることとしている。	C		建築基準法は、国民の生命、健康等を保護するため、安全上及び衛生上の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低基準を定めているものであり、一般的な事務棟として使用されていた建物等を学校として用いた場合には、学校としての用に供されることとなるから、その用途としての特性に応じた建築基準に適合することが必要となる。令第19条については、自然採光が人間にもたらす身体的な効果を勘案すると、人間が成長期に利用する学校の居室については、所要の自然光を確保する必要があるため設けられた基準であり、また同一敷地内のほかの建築物までの水平距離等の周囲の状況を考慮しつつ、居室の床面積に応じて、必要な自然採光を確保できる開口部の大きさを定めるものであり、当該開口部からの採光は、居室内にいる人間の数に影響を受けるものではないため、ご要望の緩和は困難である。 なお、照明設備の設置、有効な採光方法の確保等の措置が講じられているものにあっては、基準が緩和されている。 また、オフィスビルを高校等に転用しようとした場合に、窓等の開口部が道に面している場合等には、平成12年の法改正時に導入した採光補正係数が３となり、当該割合は１／１５まで緩和されることとなり、実態としては当該基準がその支障となることは考えにくい。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	本法人は、約２４００平方メートルの道路に面した校地があり、周辺には高い建物が一切ない環境にあります。建物に関しては有効な採光方法等の措置をとる努力もしています。是非、実現を調査していただき、ＮＰＯ法人立学校においては、こうした既存の建物の校舎への転用が可能になることが重要な要件であることをご理解いただきたいと願います。教育特区が速やかに実現可能となるように、貴省及び文部科学省、特区推進室連携のもと、本提案の趣旨をご理解いただき、再検討を重ねてお願い申し上げます。	C		照明設備の設置、有効な採光方法の確保等の措置が講じられているものにあっては、基準が緩和されている。また、オフィスビルを高校等に転用しようとした場合に、窓等の開口部が道に面している場合等には、平成12年の法改正時に導入した採光補正係数が３となり、当該割合は１／１５まで緩和されており、道路に面した広大な校地があり周辺には高い建物が一切ないような環境においては、通常は問題にならないものと思われる。 また、採光面積の規定については、建築物の満たすべき最低基準として定められているものであり、上記緩和措置がある中で、さらに自治体等において判断してさらなる緩和を適用することは適当でないと考える。	右の提案主体の意見を踏まえ検討し回答されたい。	再回答いただきありがとうございます。すでに、民間事業所等を校舎として転用して、たくさんの児童・生徒等が通学している学びの場が全国に多数存在する現状を十分踏まえ、今後は文部科学省の「学校の設置基準」を含め、貴省及び文部科学省による「ＮＰＯ法人による小規模学校」の実態調査や相談窓口の設置を引き続きご検討いただきますようお願い申し上げます。	E		採光面積の規定については平成12年の法改正時に導入した採光補正係数により緩和されており、通常は問題にならないものと思われるので、個別具体の建築計画については、確認検査事務を行う各特定行政庁が窓口となっているので、必要に応じ相談されたい。	1356	13561030	特定非営利活動（NPO）法人　東京賀治の学校	教育改革特区（“不登校児童・生徒に限定されない）NPO法人による小規模学校設置の容認	建築基準法施行令第１９条の2による「学校の教室の開口部で採光に有効な部分の面積のその床面積に対する割合（一）幼稚園、小学校、中学校または高等学校の教室」割合５分の１と定める部分で、「ＮＰＯ法人による学校設置においては教室の開口部による有効採光面積が７分の１未満10分の1以上の場合、認定自治体の長が当該教育上又は安全上支障がないと認めた場合においてはこの限りではない」の特例事項を設ける。その場合、建築基準法等関係建設省告示昭和55年大1800号「教室の有効採光面積を７分の１とできる条件」を満たさなくても、当該建築物の周辺環境や開口部の方角等、教育内容に鑑みて認定自治体の長が総合的に判断できるものとする。
国土交通省	1230040	NPO法人による学校施設の教室における建築基準法関係法令の適用緩和（採光面積）	建築基準法施行令第１９条	令19条の規定は、人間の成長期にある乳幼児等が利用する施設について、自然光を確保するため、居室に対して一定基準を満たす採光に有効な開口部を設けることとしている。	C		建築基準法は、国民の生命、健康等を保護するため、安全上及び衛生上の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低基準を定めているものであり、一般的な事務棟として使用されていた建物等を学校として用いた場合には、学校としての用に供されることとなるから、その用途としての特性に応じた建築基準に適合することが必要となる。令第19条については、自然採光が人間にもたらす身体的な効果を勘案すると、人間が成長期に利用する学校の居室については、所要の自然光を確保する必要があるため設けられた基準であり、また同一敷地内のほかの建築物までの水平距離等の周囲の状況を考慮しつつ、居室の床面積に応じて、必要な自然採光を確保できる開口部の大きさを定めるものであり、当該開口部からの採光は、居室内にいる人間の数に影響を受けるものではないため、ご要望の緩和は困難である。 なお、照明設備の設置、有効な採光方法の確保等の措置が講じられているものにあっては、基準が緩和されている。 また、オフィスビルを高校等に転用しようとした場合に、窓等の開口部が道に面している場合等には、平成12年の法改正時に導入した採光補正係数が３となり、当該割合は１／１５まで緩和されることとなり、実態としては当該基準がその支障となることは考えにくい。		

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230050	学校設置非営利法人による学校施設における建築基準法関係法令の適用緩和（廊下の幅）	建築基準法施行令第119条	小学校、病院等の廊下について、一定以上の幅をとることを義務付けている。	D-1		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低限の基準を定めているものである。火災時の避難安全性能確保の観点から規定されている、廊下の幅については、令第129条の２の階避難安全検証法又は令第１２９条の２の２の全館避難安全検証法により安全性を検証することで対応可能である。												1313	13131030	NPO法人横浜シュタイナー学園	「不登校等」に限らないNPO法人立学校構想	建築基準法施行令第１１９条において、「小学校、中学校、高等学校又は中等教育学校における児童用又は生徒用」の廊下の幅を、「両側に居室がある廊下における場合（単位メートル）」２．３メートル、「その他の廊下における場合（単位メートル）」１．８メートルと定められているが、これを、「NPO法人による学校設置においては、その他の規制と同様、それぞれ１．６メートルおよび１．２メートルとする。」または「NPO法人による学校設置においては、認定自治体の長が当該教育上又は安全上支障が無いと認めた場合においてはこの限りではない」との特例事項を設ける。
国土交通省	1230060	学校設置非営利法人による学校施設における建築基準法関係法令の適用緩和（階段の幅並びに階段のけあげ及び踏面の寸法）	建築基準法施行令第２３条	令23条の規定は、通行上、避難上の安全等を確保するため、階段の幅、けあげ、踏面の寸法を定めている。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産等を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の敷地、構造等に関する最低基準を定め、これらの建築基準への適合性の判定に必要な経験と知識を有する建築主事等の者の確認を受ける必要があるとしているところであり、その判定を地方公共団体に任せることは合理的でないと考える。さらに、令23条は通行上、避難上の安全等を確保するための基準であり、ご要望の提案を実現することは困難である。												1313	13131040	NPO法人横浜シュタイナー学園	「不登校等」に限らないNPO法人立学校構想	建築基準法施行令第２３条において、「小学校における児童用」、「中学校における生徒用」階段について、児童用は階段及びその踊場の幅１４０ｃｍ以上、けあげ寸法１６ｃｍ以下、踏面の寸法２６ｃｍ以上、生徒用においてはそれぞれ１４０ｃｍ以上、１８ｃｍ以下、２６ｃｍ以上と定められている。しかし一方、事務室の場合は幅１２０ｃｍ以上、けあげ寸法２０ｃｍ以下、踏面２４ｃｍ以上である。学習塾ビルなどの場合、通常事務所ビル基準の場合が多いため、今後NPO立学校等の認可を考えた場合、事務所基準では学校設置ができない、この場合、非難器具の設置強化などにより階段の幅、けあげ寸法、踏み面の寸法について、「NPO法人による学校設置においては、認定自治体の長が当該教育上又は安全上支障が無いと認めた場合においてはこの限りではない」との特例事項を設ける。
国土交通省	1230070	学校施設の転用に伴う建築基準法上の建物の用途変更の適用除外	建築基準法第６条、第８７条	法第87条、第6条等は、特殊建築物で、その用途に供する部分の面積が100㎡を超えるものに用途変更する場合は、建築確認の手続きをとることを義務付けている。	C		建築基準法においては、例えば、既存の適法な建築物が、法改正等により違反建築物になることは不合理であることから、これらの場合は適用除外とされることを認めているが、本法は、国民の生命、健康及び財産の保護を図るため、安全上、防火上及び衛生上の観点から、建築物の用途、規模、構造等に応じて、建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低基準を定めているものであり、本来、全ての建築物が本法の基準の適用を受けるべきものであるから、これらを用途変更すること等を機会に、不適合な部分を含めて、全面的に本法令等の基準に適合させることとしているものである。学校については、法において学校の用途に供する建築物に係る規制に類似した規制を受ける用途がないことから、類似の用途に関する規定は設けられておらず、ご要望の提案を実現することは困難である。なお、学校等の用途に供することなく事務所等の用途としての施設に用途変更する場合においては、特殊建築物の規定の適用を受けない。												1324	13241020	東京都足立区	アート･テクノロジー新都心計画	廃校学校校舎を再利用するため、建築基準法の特殊建物の用途変更が必要となる可能性がある。 計画は、基本的に不特定多数が使用する用途とはならず、企業や研究機関、大学等と区内製造業の研究開発やアトリエ、研修・交流機能を集積した施設となる。 そのため、類似の用途として扱い、用途変更手続きを不用とするか、事務所用途として扱い、特殊建築物の規定の適用を除外したい。
国土交通省	1230080	高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（ハートビル法）の適用除外	高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律第２条、第３条	ハートビル法では2,000㎡以上の建築物を用途を変更して特別特定建築物（不特定多数の者が利用する建築物等）にする者に当該特別特定建築物を、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるようにするために所定の特定施設の構造及び記置に関する基準に適合させなければならないとしている。	C		ハートビル法は不特定多数の者が利用する建築物等について、高齢者等が円滑に利用できるようにするためにバリアフリー化を義務付けているものである。ただし、現行制度においても事務所については特定の者が利用するものであるとして義務化の対象からは除かれている。用途変更後、企業の研究所として特定の者（当該企業の職員）のみが利用するのであれば、義務化の対象とはならない。一方、研修・交流に資する建築物については、不特定多数の者が利用する可能性があり特別特定建築物としてバリアフリー化の義務付け対象となる。仮に、不特定多数の者が利用する建築物のバリアフリー化を実施しない場合、高齢者等の利用を制限することなり、昨今のバリアフリー化を求める風潮及び法の趣旨にそぐわないものである。また、地域の活性化を阻害する恐さもある。このため、不特定多数の者が利用する建築物等のバリアフリー化の義務付けを外すことは適切ではない。よってご要望の提案を実現することは困難である。												1324	13241030	東京都足立区	アート･テクノロジー新都心計画	上記、建築基準法の扱いが適用外となれば、ハートビル法も同様となる。 しかし、建築基準法が適用される場合であっても不特定多数が使用する施設ではないため、ハートビル法の適用を除外したい。
国土交通省	1230090	木造建築物の防火安全基準の緩和	建築基準法第２１条、第２７条	３階以上を医療施設の用に供するものについては、耐火建築物としなければならない。	E		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低限の基準を定めているものである。３階以上の階を医療施設に供するものについては耐火建築物とすることを求めているが、木造建築物であっても、所要の性能が確かめられれば耐火建築物とすることは可能である。従って、ご要望については事実誤認であると考えられる。	右の提案主体からの意見について回答されたい。	提案は、現行制度においては、建築基準法第27条に基づき、別表第一により耐火建築物又は準耐火建築物としなければならない特殊建築物が、医療施設をはじめ幾々規定されているが、建築基準法は、制定から50年を経過しており、事例の蓄積や新しい知見を検討し、これらの施設について、例えば、十分な代替措置を講じることのできる公共施設であって、3階以下に限り、耐火建築物としなければならないという要件を緩和できないか検討願いたい趣旨である。	C		3階以上の階を医療施設に供するものについて、耐火建築物とすることを求めているのは、建築物の用途、規模に応じた最低基準として設定されたものであり、防火安全性に関する性能を下げることが出来るような知見は現在のところない。十分な代替措置を講じ、耐火性能検証法の活用などにより、所要の性能を確保することに努められたい。								1321	13212020	愛媛県	愛媛県公共施設木材利用推進構想	建築基準法では、医療施設等は防火安全対策のため、木造化を規制しているが、３，０００ｍ２以下、３階建て以下でも、防火安全基準を緩和して、木造化が図られるよう、特殊建築物の用途区分による規制緩和を要望する。
国土交通省	1230100	建築基準法の耐火建築物の仕様規定に木造建築物に関する規定を追加	建築基準法第２条第９の２号イ（２）、建築基準法施行令第１０７条、第１０８条の３	必要な耐火性能があることについて、「耐火性能検証法」で検証することで、耐火建築物とすることが可能。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低限の基準を定めているものである。ご要望の提案に関しては、現在までに耐火性能検証法により、防耐火性能を検証して建築された木造建築物は、ほとんど実例がなく、一般的な仕様を位置付けるための十分な技術的知見が蓄積されていないため、木造の仕様規定に追加することは困難であり、ご要望の提案の実現は不可能である。	防耐火性能を検証して建築された木造建築物の実例の件数は何件あるのか。また技術的知見の蓄積に必要とされる事例はどの程度あれば木造の使用を規定することが可能となるのかご教示願いたい。	今後、耐火性能検証法による木造建築物の実例の増加により技術的知見の蓄積を図るとともに、国の研究機関や大学において木造の耐火建築物に関する研究を進めるなどして、建築基準法の耐火建築物の仕様規定に木造建築物に関する規定を追加することを要望する。	C		平成14年度の調査によれば、建築基準法の耐火性能検証法により防耐火性能を検証して建築された木造建築物は1件である。一般に汎用性の高い仕様があれば、法令上仕様を位置付けることを検討してまいりたい。	一般に汎用性の高い仕様があれば、法令上仕様を位置付けることを検討するとのことであるが、実例の1件においては汎用性について高いと認められたか、もし、認められていないならば、どのような条件があれば汎用性の高い仕様となるかご教示頂きたい。また、国として自ら複数の検証を実施する意向を確認したい。		C		実例の1件については、意匠上の工夫で、ＳＲＣ造の建築物の吹き抜け部分に木造の屋根をかけたものであり、同一の仕様が多くの建築物に使用されるとは考えられず、むしろ個別建築物毎に、設計者が工夫を行い仕様を決めていくものであることから、汎用性が高いとは認められなかった。様々な意匠上の工夫が啓発されるものについては、耐火性能検証法により性能を検証して建築する方が、設計者のデザイン上の選択肢も広がり、適当であると考える。一般的によく使われている仕様が汎用性の高い仕様だと認識している。 また、耐火性能を有する木造建築物の仕様については、現在技術開発が進み、次々に認定がとられ、様々な仕様が可能になっていることから、国土交通省において木造の耐火建築物を実現するための検証を実施することは予定していない。	1227	12271010	埼玉県	埼玉県産木材利用推進構想	民間業務施設や公共施設の用途に供する一定規模以上の建築物は、建築基準法の規定により耐火建築物にする必要があり、これら建築物の木造化が進まない要因の一つとなっている。 木造の耐火建築物は、平成１２年６月の建築基準法の改正により、耐火性能を検証した計算書を建築確認申請に添付することで建築が可能（耐火性能検証法）となっているが、木造の大規模な民間業務施設や公共施設が建設されやすくなるよう、建築基準法の耐火建築物の仕様規定に木造建築物に関する規定を追加することを提案する。
国土交通省	1230110	地域産木材活用住宅における建築確認申請の簡素化	建築基準法第９７条の３	建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の敷地、構造、設備等に関する最低基準を定め、これらの建築基準への適合性の判定に要する必要な経験と知識を有する建築主事等の者の確認を受ける必要があるとしている。	D-1		法第97条の2等に基づく建築主事の設置によって、市町村において確認検査事務を行うことは可能である。また、規則第1条の3に規定する図書省略の認定や、型式部材等製造者認証等の取得によって、添付図書の簡素化は可能である。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	今回の提案は、伝統的な日本の家造りの工法である木造軸組工法について、町産木材を活用した住宅の構造等の基準となるモデル「認定」工法を市町村がテ定め、当該モデル工法により施工する場合に限り、建築確認申請の際必要となる書類について簡素化するとともに、建築主事を設置しなくても市町村の建築部局の技師により建築確認を行うことを可能とすることを求めるという提案であり、建築主事を市町村に置くことや図書省略の認定や型式部材等製造者認証等の取得などの国土交通大臣による認定･認証を求めるものではないことから、現時点では今回の提案に対して全く回答されていないものと考えている。 これらの状況を勘案し、再度御検討いただいた上で、具体的かつ明示的に御回答いただきたい。	C		建築基準法は、建築物の満たすべき最低基準として、原則として地域に限らず適用されるべき基準を示しているものであり、国民の生命、健康及び財産の保護を図る必要があることから、建築物が建築基準関係規定に適合しているかの審査に関しては、審査に必要な知識及び経験を持つ者として、建築基準適合判定資格者検定に合格した者で、国土交通大臣の登録を受けた者である建築主事が行うこととしているものである。市町村の建築部局の技師が、そのような知識及び経験等の適格な資格を有していれば、建築主事になることが可能であり、当該市町村においても特定行政庁として建築確認業務等を行うことが可能である。 また、規則第1条の3に規定する図書省略の認定や、型式部材等製造者認証等の制度があり現行規定の中で実現可能である。								1183	11831060	岩手県紫波町	循環型まちづくり構想	町産材を活用した木造軸組工法住宅の構造等の基準となる紫波町認定工法について、町による研修を受け認定された大工がこれに準じた木造軸組工法住宅を施工する場合に限り、建築基準法施行規則第1条の３の確認申請書の様式にある図面について、付近見取り図、配置図、各階平面図のみの添付で良いものとするとともに、併せてその建築確認申請の事務を町に移譲し、町の建築技師が審査を行う。
国土交通省	1230120	堆肥舎設置に伴う都市計画区域内の建築確認申請手続の簡素化	建築基準法第６条第１項	建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の敷地、構造、設備等に関する最低基準を定め、これらの建築基準への適合性の判定に要する必要な経験と知識を有する建築主事等の者の確認を受ける必要があるとしている。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低基準を定めているものであり、これらの建築基準への適合性の判定に要する必要な経験と知識を有する建築主事等の者の確認を受ける必要があるとしているところであり、安全性等の確保が必要であるため、ご要望のとおり緩和することは困難である。	特定の人が極めて短時間しか利用しない堆肥舎についても一般の建築物と同様の安全性が必要とされる理由を明示されたい。また、循環型農業を推進する観点からも実態に即した簡易な基準や手続きを設けることについて検討されたい。		C		堆肥舎等の一定の開放性を有する簡易な構造の建築物等は、その用途等の特性から、一定の防火等に関する規定の適用が除外されるなど、実態に即した簡易な基準に緩和されている。 建築基準法は、国民の生命、財産等を保護するため、安全上及び防火上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の敷地、構造及び用途等に関する最低基準を定めているものであり、堆肥舎についても、当該建築物の所有者の財産保護、作業従事者の人命の安全性確保や周辺への延焼防止の観点から、建築物として建築基準関係規定への適合性について、建築主事等の確認を受ける必要があり、建築確認の手続きを簡素化することは困難である。								1391	13912010	福島県平田村	循環型農業推進構想	平成１１年１１月１日に施行された「家畜排せつ物の管理の適正化及び利用の促進に関する法律」に基づく堆肥舎の設置について、畜産経営農家が農地に設置する場合農地法第４条及び第５条により県知事の許可を要するところであるが、これを届出制にする等農地法の手続きを簡素化する。また、都市計画区域内での建築基準法の規制緩和を求める。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230130	都市計画区域等の区域内における農家民宿開設のための建築確認手続きの不要化	建築基準法第６条、第８７条	法第87条、第6条等は、特殊建築物で、その用途に供する部分の面積が100㎡を超えるものに用途変更する場合は、建築確認の手続きをとることを義務付けている。	E		法第87条第1項では、建築物の用途を変更して、旅館等の用途に供する特殊建築物で、その用途に供する部分の床面積の合計が100㎡を超えるものにする場合に建築確認等が必要となるが、当該事例が100㎡以下である場合等については、現在でも法第87条第1項は適用されない。従って、ご要望の提案は事実誤認である。												1190	11901010	福井県	農家民宿建築確認不要特区（福井型エコ・グリーンツーリズム推進特区）	特区区域内の都市計画区域もしくは準都市計画区域内において農家民宿を実施しようとする農家について、施設改修を伴わない１００㎡以下の用途変更を行う場合については、建築基準法第８７条第１項および第６条第１項第４号の規定にかかわらず、建築確認を不要とする。
国土交通省	1230140	後退距離の特例を適用した際の法隣沿いに設ける塀の制限の緩和	建築基準法第５６条第２項 同条第４項	建築基準法第５６条第２項及び第４項により、前面道路の境界線から後退した建築物について、道路斜線制限の特例を設けている	D-1		建築基準法第５６条第２項及び第４項は、前面道路の境界線から後退した建築物について、道路の採光、通風等の環境が確保されることから道路斜線制限の特例を設けているものであり、その適用を受けた既存の建築物について、特例の前提となる条件を緩和することは適当ではない。なお、斜線制限と同程度以上の天空率を確保する建築物について斜線制限を適用しない制度（建築基準法第５６条第７項）や街並み誘導型地区計画、または、準年施行予定の景観地区を活用することにより対応は可能である。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	現行の規定により対応可能となっているが、提案の趣旨としては特例の適用を受けている場合と受けてない場合での塀の取扱いに整合性がないのではないかというものである。通常、塀を設置する場合、構造計算上の安全確認がされれば道路斜線の制限を受ける高さまでの塀を設置できるのに、道路斜線の後退距離の特例の適用を受けた場合に「塀の高さは2m以下、かつ1．2m超の部分は網状」と規制されるのは、採光、通風等の確保について整合性がとれていない。すべての塀が1．2m超部分は網状とはなっておらず、特例適用を受けていないころでは斜線制限内で高い塀を設置できるのだから、建築基準法第５６条第１項第１号で採光性や通風性は確保されているので、建築基準法施行令第１３０条の１２第３号の括弧書き部分を制限し、塀の高さ1．2mから2mまでの部分を網状等でない塀を設置しても問題はないと考える。その部分を削除しても、高さ2m以下という制限は残るので採光性等には影響はない。その緩和された塀を現在長崎街道沿いに建設中のマンションに設置することで、長崎街道を歩く観光客からマンションや駐車場等を見えないようにし歴史的景観を維持したい。もし、採光等に関して1．2mという高さに根拠があるのであれば、特例適用のない塀との比較によりご教授願いたい。	D-1		建築基準法第５６条第２項及び第４項は、前面道路の境界線から建築物を後退させることにより、道路側の採光、通風等の環境が確保されることから道路斜線制限の特例を設けているものであり、当該建築物の地盤面下の部分や高さ1．2m以下の部分等については、道路斜線制限の目的である採光、通風等の道路上の環境に支障がないため、後退距離の算定の特例として後退しなくてもよいこととしている。門や塀については、高さ1．2mを超えるものであっても、高さ2m以下で、1．2mを超える部分が網状などの通風、採光等に支障がない形状のものであれば、道路上の環境に支障がないため後退しなくてもよいこととしており、景観に配慮した格子状などの形状とすることによって、歴史的景観を維持することが可能である。また、後退距離を確保すれば、これより高い塀の設置も可能であるほか、建築基準法第５６条第７項や、街並み誘導型地区計画、景観地区を適用することにより道路斜線制限を緩和することも可能である。	右の提案主体からの意見を踏まえ検討し回答されたい。										
国土交通省	1230150	建築基準法の定める道路の要件緩和	建築基準法第42条第2項、第3項、建築基準法第44条第1項	特定行政庁が建築基準法第４２条第３項の規定に基づき指定することにより、幅員が４メートル未満の道でも建築物の建築が可能である。	D-1		建築基準法上、都市計画区域内においては、原則として建築物の敷地が幅員４メートル以上の道路に接する必要があるが、特定行政庁が建築基準法第４２条第３項の規定に基づき指定することにより、幅員が４メートル未満の道でも建築物の建築が可能である。また、「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部を改正する法律」（平成１５年法律第１０１号）により建築基準法第４１条第３項の２の規定を設け、地方公共団体が条例で必要な制限を付加することができるようにし、これによって同法第４２条第３項の指定をしやすくするよう措置したところである。さらに、年内に施行予定の「景観法」（平成１６年法律第１１０号）に基づき、景観行政団体が景観重要建造物として指定したものについては、道路内建築制限等を緩和することが可能である。		法第42条第3項の規定によれば、2.7m未満の道路であっても建築物の建設が可能と解してよいか。	D-1		建築物の接道要件の対象となる道路は、原則として幅員が４ｍ以上でなければならないが、建築基準法第４２条第３項の規定により、特定行政庁が指定したものは２．７ｍ以上の幅員であれば建築できることとしている。また、幅員が２．７ｍ未満で接道要件を満たさない建築物であっても、同法第４３条ただし書の規定により、その敷地の周囲に広い空地を有する建築物その他の国土交通省令で定める基準に適合する建築物で、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて建築審査会の同意を得て許可したものについては、建築が可能である。										
国土交通省	1230160	工業団地内の建ぺい率の制限緩和	建築基準法第５３条第１項第１号、同項第２号	建築物の建ぺい率は、都市計画法に基づく都市計画及び建築基準法により定められている。	D-1		一の敷地とみなすこと等による制限の緩和制度（建築基準法第８６条第１項、第２項）を活用し、工業団地内の複数の建築物を同一敷地内にあるものとみなして建ぺい率等の規制を適用することにより対応が可能である。 また、「建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律」（平成１６年法律第６７号）により法第８６条を一部改正し、建築物が立地していない敷地についても当該敷地に隣接する敷地を一つの敷地とみなすことができるようにしたところである。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	「措置の概要（対応策）」に示された内容については、提案内容を満たすことはできません。 ① 制限の緩和制度（建築基準法第86条第1項、第2項）の活用は難しく、中小企業の集団化では総合的設計による建築物の取り扱いを受けようとしても、建築時期がまちまちで同時に設計し建築を実施することはできません。提案は、個々の建設ごとに共有地の持分割合面積を固有の敷地面積に加算できる制限面積の適用を望みます。 ② 法第6条の一部改正により「当該敷地に隣接する敷地を一つの敷地とみなす」ことの適用は、組合内の公平性の原則が保つことができません。中小企業の集団化における工業団地内の共同施設は、組合員の拠出によって設置されたものであり、組合員は持分割合で権利を持ち、隣接敷地の事業所のみが権利を占めることはできません。 ③ 中小企業の集団化地域に対する緩和措置がある工場立地法との整合性に齟齬があるので、建築基準法においても同様の取扱いが望まれる。		建築基準法第86条第2項の規定は、既に建築物が建っている一団の土地の区域内で新たに建築物を建築する場合に、特定行政庁がそれぞれの建築物の位置及び構造が安全上、防火上、及び衛生上支障がないと認めた場合には、それぞれの建築物を同一の敷地内にあるものとみなすことにより、建築物相互に係る建築規制を緩和することが可能な制度である。例えば、容積率、建ぺい率については、工業団地内の一団の土地の全体敷地面積を分母とし、複数の建築物の延べ面積や建築面積の合計をそれぞれ分子として計算することができる。また、本年６月に公布された改正建築基準法においては、緑地、空き地等と、建築物の敷地によって形成される一団の土地を一の敷地とみなすこととしたため、改正法の施行後は、緑地・空き地等の面積を分母に加えて計算することが可能となる。よって、この規定を活用することにより、建築時期がまちまちで同時に設計し建築することができない場合でも、共同で取得した緑地等の共通施設面積を含んだ工業団地内の複数の建築物を同一敷地内にあるものとみなして、建ぺい率等の規定を適用することにより対応が可能である。	右の提案主体からの意見を踏まえ検討し回答されたい。										
国土交通省	1230170	借上公営住宅に係る公営住宅等整備基準の適用緩和	・公営住宅法第５条 ・公営住宅等整備基準（H10．4．21建設省令第８号）第８条第２項から第５項まで、第９条第４項、第１０条及び第１１条 ・公営住宅等整備基準第８条第２項から第５項まで、第９条第４項、第１０条及び第１１条の規定に基づく国土交通大臣が定める指置（H14．5．2国土交通省告示第352号）	住宅、住戸内各部及び共用部分のそれぞれについて、住宅の品質確保の促進等に関する法律（平成１１年法律第８１号）第３条第１項の規定に基づく評価方法基準（平成１３年国土交通省告示第１３４７号）として定められている等級を満たすこととなる措置が講じられていなければならない。	C		公営住宅は、「健康で文化的な生活を営むに足りる住宅」（公営住宅法第１条）であり、一定水準以上の品質と性能を有するものでなければならない。また、地球環境問題、高齢社会への対応など公的分野における良質な住宅ストックの形成という役割も担っており、これらの観点からも、一定水準の品質と性能を求めているものである。	一定水準の品質と性能を公営住宅に求めることは理解するが、提案主体は公営住宅として求める「一定水準」を緩和できないかと言うことである。これについて検討し、回答されたい。	C		公営住宅を整備する場合には、当該住宅に原則として公営住宅等整備基準第８条第２項から第５項まで、第９条第４項、第１０条及び第１１条の規定に基づく国土交通大臣が定める措置（Ｈ14.5.2国土交通省告示第352号）に規定する基準以上の品質及び性能が求められるが、当該基準については公営住宅として補助を受ける場合の要件となっている。当該基準の緩和は、公営住宅とならうる既存の住宅の範囲が拡大するため、追加的な財政支出を伴うものであり、新たな予算措置が必要である。 なお、公営住宅等整備基準の緩和については、対応時期及び対応策は明確ではないが、全国的に対応することを前提に今後検討していく予定。	今後は、地域再生（予算）にて引き続き検討を行うので、以後は、地域再生（予算）において回答する。										
国土交通省	1230180	過疎地の公営住宅における入居者の所得制限等の緩和	公営住宅法第１６条、第２２条、第２３条、第２８条	○公営住宅は、住宅に困窮する低額所得者に対して供給される住宅であり、入居にあたっては、同居親族要件、収入要件、住宅困窮要件の基準を満たす必要がある。また、入居後において、収入要件を超える収入があるときは、当該公営住宅の明渡し努力義務や割増家賃等が入居者に適用される。 ○入居者の家賃の算定にあたっては、立地、規模等の住宅の条件を勘案し、入居者の収入からみて適切な家賃を決定する方式、いわゆる応能応益方式を採用している。 ○入居者の募集は、災害、不良住宅の撤去等特別の事由を除き、公募することとされている。	（１）Ｃ （２）Ｅ		（1）公営住宅は、住宅に困窮する低額所得者に対して供給される住宅であることから、「住宅に困窮する低額所得者」に入居を限定しているものである。したがって、公営住宅としての役割を求められている間は、入居基準から収入要件を廃止することは困難である。 （２）また、入居者の家賃の算定にあたっては、住宅に困窮する低額所得者にとって適切で公平なものとなる必要があるが、築年数に応じて家賃が減額される仕組みであり元々累進家賃制は適用されていない。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	（1）町の財政に余裕がある時代は公営住宅を建設してきたが、交付税の削減に始まって市町村財政に負担が増大してきたことによって、地域の活性化を進めるための雇用創出と若者定住施策が重要さを増している。そんな中、若者に限らず低所得者を優遇する公営住宅の役割は後退し、町に定住を求める所得のある若者を定住させる必要がある。そんな理由で入居基準から所得要件を廃止して欲しいが、廃止が困難であれば緩和して欲しい。 （2）入居家賃の算定に累進家賃制は適用されていないとのことであるが、公営住宅法施行令第２条第２項に規定された表は累進性があると思うが、いかがなものか。回答のとおり積算すれば、築年数に応じて毎年確実に家賃は下がることになるが、そうはならず、所得に応じて増減しているのが現実である。また、累進性については即年で入居者を比較すれば、斜令収入と家賃の基準値により明確になる。こんな認識からも若者に住みにくい公営住宅になっており、町営（単独）の若者住宅に空き室が出れば公営住宅から移住する入居者が多いという現状がある。	D-1		（１）公営住宅は、住宅に困窮する低額所得者に対して供給される住宅であることから、「住宅に困窮する低額所得者」に入居を限定しているものである。したがって、公営住宅としての役割を求められている間は、入居基準から収入要件を廃止・緩和することは困難である。 （２）入居者の家賃の算定にあたっては住宅に困窮する低額所得者にとって適切で公平なものとなる必要があるため、公営住宅の家賃は入居者の収入と受ける便益に応じて家賃を設定する応能応益方式としている。家賃を固定にした場合、入居者の収入の高低や受ける便益の違いを家賃に反映させることができなくなるため入居者間での公平性が保たれなくなる。そのため、公営住宅としての役割を求められている間は、家賃を固定家賃とすることはできない。 なお、法第44条第３項の規定により、災害その他の事由によりこれを引き続き管理することが不適当である場合において国土交通大臣の承認を得たとき等の場合は、公営住宅の用途を廃止することができることとなっている。公営住宅は、住宅に困窮する低額所得者に対して供給される住宅であることから「若者定住」のみを理由として用途廃止を承認することはできないが、公営住宅の本来入居者の入居が阻害されないように、例えば、入居者数や応募者数の推移等当該公営住宅の管理状況を踏まえ、引き続き公営住宅として管理する必要がないと認められる場合には、各戸単位での廃止を含め、用途廃止の承認を行うことも可能である。										
国土交通省	1230190	公営住宅における入居者の募集方法の適用除外	・公営住宅法第２２条第１項 ・公営住宅法施行令第５条	住宅に困窮する低額所得者の入居機会の公平性を確保するため、公営住宅の募集方法については、法第２２条第１項の規定により公募を原則としている。しかしながら、この公募原則の例外として、災害、不良住宅の撤去、公営住宅の建上げに係る契約の終了、公営住宅建設事業による公営住宅の除去のほか、都市計画事業・土地収用事業等に伴う住宅の除去、既存入居者の事情変更による他の公営住宅への移転が適切な場合、公営住宅の入居者が相互に入れ替わる場合については、公募によらず、特定の者を入居させることができる（いわゆる特定入居）こととされている。	D-1		住宅に困窮する低額所得者の入居機会の公平性を確保するため、公営住宅の募集方法については法第２２条により公募を原則としているが、世帯人員の増減等既存入居者の事情変更により他の公営住宅への移転が適切である場合、公営住宅の入居者が相互に入れ替わることが双方の利益となる場合等に該当するときは、公募原則の例外として特定入居を認め、ミスマッチの解消を図っているところである。なお、当初入居時からのミスマッチを解消するための住み替えについては、世帯の状況と入居を予定している住戸に関する事業主体の的確な判断によって回避できるものであるので、それが唯一の例であるならば新たに対応策を講ずる必要はないと考える。	措置の概要に「それが唯一の事例ならば」と記載されているが、提案者の実施しようとする「当初入居時から世帯人員と住戸規模にミスマッチが生じた場合においても、空き住戸への住み替えが特定入居により可能となるか回答されたい。	C		住宅に困窮する低額所得者の入居機会の公平性を確保するため、公営住宅の募集方法については法第２２条により公募を原則としているが、世帯人員の増減等既存入居者の事情変更により他の公営住宅への移転が適切である場合、公営住宅の入居者が相互に入れ替わることが双方の利益となる場合には、公募原則の例外として特定入居を認め、ミスマッチの解消を図っているところである。当初入居時からのミスマッチを解消するための住替えについては、そのような住替えを認めることが必要な場合も想定されるが、一方で、制度改正の意図どおりの利用が担保されるか、事業主体の募集に大きな影響が生じないかなど検討を要する点もあり、直ちに実施することは困難である。	直ちに実施することは困難とのことだが、右の意見も踏まえ早急に対応されたい。	当初入居時からのミスマッチを解消するための住み替えについて、公営住宅法及び構造改革特区制度の趣旨にのっとり、事業主体として責任をもって、制度改正の意図どおりの利用を担保し、入居募集に大きな影響が生じないよう実施したいと考えている。構造改革特区対象区域において、その試験的実施が可能となるよう検討をお願いする。	B－２	II	既存入居者の数に比して住宅の規模が適切でないと認められる場合において、新たに入居者を募集しようとしている公営住宅に当該既存入居者が入居することが適当であると事業主体が判断するときは、公営住宅の適正かつ合理的な管理に著しい支障のない範囲内で、公募に拠らず当該既存入居者を当該公営住宅へ入居させることができることとする。	1612	16121010	兵庫県	明舞団地再生構想(現明舞団地再生計画)	既公営住宅入居者の世帯人員と住戸規模のミスマッチを解消する住み替えを促進するため、公営住宅法施行令の特定入居の条件を適用除外とする。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230200	既存戸建住宅を活用した借上公営住宅設置における住戸規模の適用除外	・公営住宅等整備基準（H10．4．21建設省令第８号）第９条１項	公営住宅の一戸の床面積の合計（共同住宅においては、共用部分の床面積を除く。次項において同じ。）は、十九平方メートル以上八十平方メートル以下のものとする。	C		公営住宅は「健康で文化的な生活を営むに足りる住宅」（公営住宅法第１条）であり、一定水準以上の品質と性能を有するものでなければならない。また、地球環境問題、高齢社会への対応など公的分野における良質な住宅ストックの形成という役割も担っており、これらの観点から、一定水準の品質と性能を求めているものである。ただし、規模の上限については、公営住宅に入居していない国民との公平性の観点から設定しているものである。	例外的に85㎡まで認められているが、1世帯あたり人数が多い場合にも上限を85㎡までとしている理由を提示されたい。	○住戸規模の上限を超える戸建住宅の借上げは、当該住宅に居住する高齢者の適正な住み替えを促進し、若年世帯の導入によるミックストコミュニティを推進する必要がある「特別の区域」に限定する施策であり、また、戸建住宅として平均的規模の住宅を借り上げることを予定しており、必ずしも公営住宅に入居していない国民との公平性を欠くものではないと考える。 ○なお、標準的な公営住宅の入居者よりも住戸規模等について供給が高いことから、特定個人が長期間当該住宅を占有することを排除するため、定期借家制度の導入を併せて実施することとしている。	C		公営住宅の規模の上限については、公営住宅に入居していない国民との公平性の観点から設定しているものであり、また公営住宅として補助を受ける場合の要件となっている。当該基準の緩和は、公営住宅となりうる既存の住宅の範囲が拡大するため、追加的な財政支出を伴うものであり、新たな予算措置が必要である。 なお、公営住宅等整備基準の緩和については、対応時期及び対応策は明確ではないが、全国的に対応することを前提に今後検討していく予定。	今後は、地域再生の予算関連と合わせて引続き検討頂きたい。併せて、右提案主体からの意見を踏まえ、検討スケジュールを明確にされたい。	公営住宅等整備基準の緩和については、「全国的に対応することを前提に今後検討していく予定」という回答であったが、スケジュールを示した上で、できるだけ早急に対応していただけるようお願いする。			地域再生（予算）にて引き続き検討を行うので、以後は、地域再生（予算）において回答する。	1612	16121020	兵庫県	明舞団地再生構想(現明舞団地再生計画)	高齢世帯等が所有する戸建住宅について、当該高齢世帯等の円滑な住み替え・若年世帯の導入等を目的に借上公営化する際に、公営住宅等整備基準の住戸の基準の床面積要件（80㎡、特別の場合は85㎡）を適用除外とする。
国土交通省	1230210	既存戸建住宅を活用した借上公営住宅における定期借家制度の導入		公営住宅について定期借家制度を導入することについては、平成１２年２月４日の定期借家権に係る質問主意書に対する政府答弁書により、公営住宅については、入居者が高額所得者となることや特段の事由がない限り居住が継続することを前提として制度が成り立っていることから、事業主体は、入居者との間で期間の定めがない賃貸借契約を締結しており、定期借家制度にはなじまないと政府見解を示している。	D-1		公営住宅に定期借家制度を導入することは、原則論としてはなじむものではないが、入居者の個別の事情や地域の特殊事情に対応して、施策対象者や施策対象住宅を限定し、定期借家契約の契約期間満了に伴い退去する入居者の居住の安定確保にも十分配慮した上で、一定の限定的な場合に定期借家制度を適用することとしても、必ずしも公営住宅法の趣旨に反するものではないと考えられる。	公営住宅に定期借家制度を導入することについては、地域の事情等を踏まえ入居者に対する適切な配慮を行えば、事業主体が独自にこれを導入できると解してよろしいか。		D-1		公営住宅に定期借家制度を導入することは、原則論としてはなじむものではないが、入居者の個別の事情や地域の特殊事情に対応して、施策対象者や施策対象住宅を限定し、定期借家契約の契約期間満了に伴い退去する入居者の居住の安定確保にも十分配慮した上で、一定の限定的な場合に、事業主体が独自の判断で定期借家制度を適用することとしても差し支えないと考えられる。							1612	16121030	兵庫県	明舞団地再生構想(現明舞団地再生計画)	既存戸建住宅を活用した借上公営住宅について、若年世帯の導入によるミックストコミュニティを継続する観点及び公営住宅入居者の公平性確保の観点から、定期借家制度（10年間）を導入する。
国土交通省	1230220	市営住宅使用料等の納付書再発行事務を指定管理者に委託		公営住宅の管理については、入居者の募集や収入審査など及び修繕、清掃等の事業行為について、入居者のプライバシー保護に十分配慮した上で、指定管理者制度に基づき委任することが可能となっている（「公営住宅の管理と指定管理者制度について（通知）」（平成１６年３月３１日国住総第１９３号））。	D-1		公営住宅の使用料の納付書再発行事務については、重要な個人情報を取り扱うことになることから、入居者のプライバシー保護について十分措置した上で、指定管理者に当該事務を委託することは可能。															1009	10092080	大阪府大東市	駅前サービスセンター民営構想	公の施設の指定管理者に限り、市税等・介護保険料・保育料・幼稚園使用料・市営住宅使用料・水道使用料の納付書再発行事務を委任可能とする。
国土交通省	1230230	建築基準法第４条第２項の規定に基づく建築主事の設置	建築基準法第４条	法第4条第3項は、従来建築主事を置いていない市町村が建築主事を置こうとする場合に、都道府県から市町村への事務の移管が円滑に行われることを確保するため、あらかじめ、その設置について、都道府県知事に協議し、同意を得ることとしている。	C		建築基準法第4条第3項においては、従来建築主事を置いていない市町村が建築主事を置こうとする場合に、都道府県から市町村への事務の移管が円滑に行われることを確保するため、あらかじめ、その設置について、都道府県知事に協議し、同意を得ることを求めているものであり、ご要望のとおり緩和することは困難である。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	C		1　「措置の概要対応策」は、建築基準法第４条の規定は従来建築主事を設置していない市町村が建築主事を設置する場合に都道府県から市町村への事務移管の円滑を確保するために予め市町村に都道府県との協議・同意を求めているため、その協議・同意を要しないとすることは困難であるとしている。しかし、千代田区は既に建築基準法第97条の３の規定に基づいて建築主事を設置している。この場合に建築基準法第４条の規定がどのように適用されるのか説明されていない。 2　提案理由に記載したとおり、東京都は建築基準法第４条第３項の規定に基づく千代田区との協議を拒否しているため、千代田区は建築基準法第４条第２項の規定に基づく建築主事を設置することができない。従って、千代田区に限り建築基準法第４条第２項の規定に基づく建築主事を設置するにあたり、建築基準法第４条第３項の規定に基づく都道府県知事との協議及び同意を要しないこととすべきである。		建築基準法第97条の3の規定に基づいて建築主事を設置している特別区が法第4条第2項の規定に基づく建築主事を設置することは可能であると解するが、その際、東京都が従来実施していた事務を当該特別区に移管するに際し、移管後の建築行政の円滑な実施を図る観点から、法第4条第3項の規定に基づき、東京都と当該特別区の間で事前に慎重な協議を実施し、当該特別区は東京都の同意を得なければならないものと考えられる。従って、特定の特別区に限って法第4条第2項の規定に基づく建築主事を設置するにあたり、法第4条第3項の規定に基づく東京都との協議及び同意を要しないこととすることは建築物の安全性等の最低基準の確保を図る建築確認制度の趣旨から適当でないと考える。	右の提案主体からの意見及び記載されている事実関係を踏まえ回答された。	特別区も建築基準法第４条第２項の規定に基づいて建築主事を設置することができると解されると回答されたことは評価する。しかし、前回の回答に対する意見に述べたとおり、東京都知事が建築基準法第４条第３項の規定に基づく本区からの協議を拒否している。このように東京都知事との協議による建築主事の設置が事実上不可能な状況にあるにもかかわらず、協議・同意の手続きがあるから規制緩和が困難であるとの回答は理解できない。	C		ご要望の件については、建築基準法の規制自体が障害となっているものではなく、制度上は建築主事の設置が可能であるにもかかわらず、特定行政庁間の事情で不可能な状況になっているものであるため、特区として対応することは不適切である。 またご提案の内容では、法4条第3項の規定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、ご要望の実現は困難である。	1524	15241010	東京都千代田区	千代田区総合まちづくり推進特区	建築基準法第４条第２項の規定に基づく建築主事の設置の際における東京都知事との協議を行い、同意を得ることを要する旨を定める同条第３項の規定の撤廃
国土交通省 厚生労働省	1230240	特定優良賃貸住宅の管理年数等の緩和																1601	16012021	福岡県	高齢者安心住み替え支援構想	（２部分） 高齢者が安心して住み替えができる高齢者向け優良賃貸住宅の整備の促進するための支援措置 ①特定優良賃貸住宅の空き家を高齢者向け優良賃貸住宅として管理することを認める目的外使用の弾力化を行う。 ②社会福祉法人が高齢者向け優良賃貸住宅事業を実施する場合に、建設用地を基本財産のままとして実施ができるようにする。
国土交通省	1230250	小規模（客室床面積33㎡未満）の旅館業法上の「簡易宿所」からの除外	建築基準法施行令第１１４条第2項	旅館等については、防火上主要な間仕切壁を耐火構造又は防火構造とし、天井裏又は小屋裏に達するようにしなければならない。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の敷地、構造、設備等に関する最低基準を定めており、ご要望の農林漁業体験民宿について、防火上主要な間仕切壁に関する規制が適用されるかについては、慎重な検討を要すると考えていることから、早急な対応は困難である。	貴省からの回答によれば「慎重な検討を要すると考えていることから、早急な対応は困難である。」とされているが、具体的な検討内容及び回答の時期を明確にされたい。	速やかな対応に向けて再検討をお願いしたい。 平成15年４月１日施行の「旅館業法施行規則の一部改正」において、「農林漁業体験民宿業を営む施設については、簡易宿所営業の客室延べ床面積（33㎡以上）の基準を適用しない」とされたことにより、客室床面積33㎡未満の「農林漁業体験民宿」が「簡易宿所」に位置付けられており、愛道府県では「農林漁業体験民宿」の建築基準法上の取扱いについて混乱が生じており、速やかな対応が必要となっている。 今回の提案は、「農林漁業体験民宿のうち、小規模なもの（客室床面積33㎡未満）」に限っていることから、①客室から直接屋外に避難できること、または、②夜間であっても迷うことなく避難口に到達できること、等安全性は確保されると想定されることから、前向きな判断に向けた再検討をお願いしたい。 （または、①、③の条件付きで特殊建築物（簡易宿所）の対象外とすることも含めて検討頂きたい）	B－１	Ⅳ	現在、地方公共団体へのヒアリング等の実態調査を行っているところであり、小規模で避難上支障がないものに関しては、建築基準法上の旅館に該当しないことについて、平成16年度中に措置することとしたい。							1172	11721010	青森県、秋田県、岩手県	北のふるさと再生構想	客室床面積３３㎡未満の小規模な農林漁業体験民宿にあっては、建築基準法上の「旅館」として扱わないこと。
国土交通省	1230260	まちづくり団体による空き店舗の斡旋に対する宅地建物取引業の適用除外	宅地建物取引業法第	宅地建物取引業を営もうとする者は、二以上の都道府県の区域内に事務所を設置して事業を営もうとする場合には国土交通大臣の、一事業を営む場合には当該事務所の所在地を管轄する都道府県知事の免許を受けなければならない。	C		宅地建物取引業法は、宅地建物の購入者等が被るおそれのある損害を防止し、その利益を保護するとともに宅地建物の流通の円滑化を図ることを目的とし、同法第３条で宅地建物取引業の免許制を規定した上、専任の取引主任者の設置等の必要な規制を行っている。本提案にあるようなまちづくり団体は、免許を受けた宅地建物取引業者と同様の規制に置かれることが担保されていない等のため、購入者等の利益の保護及び宅地建物の流通の円滑化の確保を侵害する恐れがあることから本提案は認められない。	右提案者の意見について検討し、回答されたい。	C		宅地建物取引業法は、宅地建物の購入者等が被るおそれがある損害を防止し、その利益を保護するとともに宅地建物の流通の円滑化を図ることを目的とし、同法第３条で宅地建物取引業の免許制を規定した上、専任の取引主任者の設置等の必要な規制を行っている。本提案において、市町村により「信用があると認められたまちづくり団体が取引を行う場合においても賃借人等に不利益の取引が行えるとあるが、購入者の利益の保護及び宅地建物の流通確保の観点から、免許を受けた宅地建物取引業者は様々な義務等が課されており、「信用があると認められたまちづくり団体について、財産の基礎のみで同様の義務等が課されていることが担保されておらず、購入者等の利益の保護及び宅地建物の流通の円滑化の確保を侵害するおそれがあることから本提案は認められない。	回答にある宅地建物の流通の円滑化の具体的内容、ご教示頂きたい。また、業務範囲を地域に限定すること、地方公共団体の長が責任を取ることなどの制限により特区で対応できないか回答されたい。併せて、右の提案主体の意見を踏まえ検討し回答されたい。	規制緩和項目№1215及び平成16年3月29日付け国総動第294号国土交通省総合政策局不動産業課長通知「空き家の情報提供等の推奨に際しての宅地建物取引業法の運用の明確化について」中、記の３において、「地方公共団体が、不動産賃貸借・売買の取引数が少ないなどの取引の動向等に鑑み、消費者利益の保護を損なわないと判断」することとされており、免許を受けた宅地建物取引業者には課されている様々な義務等が課されていない者による取引を、地方公共団体の判断で認めている。 また、規制緩和項目№1215は「グリーンツーリズム、農村体験学習等の地域活性化の政策目的に基づいたものを対象としているが、中心市街地の活性化も地域活性化の重要な政策目的のひとつである。 宅地建物取引業者が存在しても取引が少ない空洞化が進む中心市街地商店街においても、規制緩和項目№1215と同様に市町村の判断により賃借人等の利益の保護及び宅地建物の流通の円滑化の確保ができると考えているが、本提案が認められないということであれば、規制緩和項目№1215との違いを具体的に御教示願いたい。 なお、本提案で想定しているまちづくり団体の業務は、空き店舗の賃貸の媒介業務のみである。			宅地建物取引業法は、宅地建物取引業者やその営業行為に規制を加えることによって、悪質業者の発生を防止し、取引上の事故を防ぐことにより、購入者等の利益と宅地建物の売買、賃借等の円滑化を図っている。 前回回答した通り、購入者等の利益の保護及び宅地建物の流通の円滑化の観点から、免許を受けた宅地建物取引業者には様々な義務等が課されている中、取引の安全等を確保する一要件に過ぎない財産の基礎のみをもって、宅地建物取引業法の適用除外は認められない。 また、購入者等が不特定多数の者であれば、対象物件の範囲を限定しても購入者等の利益の保護が図られたとはいえず、また、たとえ購入対象者を限定しても業として事業を行う以上、必要な業務等を加えることにより購入者等の利益の保護を図る必要があると考える。 購入者等の利益等を図るためには、宅地建物取引業法の免許及び専任の宅地建物取引主任者の設置、重要事項の説明、書面の交付等の必要不可欠な義務を設けているものであり、義務違反には監督処分や罰則の対象となりうるものである。「地方公共団体の長が責任を取ること等」でこれらが制度的に担保されているとはいえず、購入者等の利益を侵害するおそれが極めて大きいことから、本提案は認められない。	1104	11041010	長野県	空き店舗活用特区構想	空洞化が進む中心市街地商店街について、市町村が指定する区域内にある空き店舗・事務所のうち、宅地建物取引業者の仲介が見込まれない物件について、商店会等まちづくり団体の過去の活動実績等から市町村が認定した団体が行う、空き店舗に関する賃借情報の提供や、賃借の代理若しくは媒介を行うことについて、宅地建物取引業の許可を不要とする。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230270	「二本松の菊人形」伝統文化継承事業実施にあたっての建築基準法の適用除外	建築基準法第６条、第８５条第４項	建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の敷地、構造、設備等に関する最低基準を定め、これらの建築基準への適合性の判定に要する必要な経験と知識を有する建築主事等の者の確認を受ける必要があるとしている。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の敷地、構造、設備等に関する最低基準を定めているものである。居室の天井高さにあっては、健康上、衛生上の観点から、２．１m以上とすることを義務付けているものであり、ご要望どおりの緩和は困難である。基礎の立上りの高さの規制については、令38条4項の規定により構造耐力上安全であることが確かめられた場合においては適用されない。よって設計上の工夫等により、一定の範囲内ではあるが、ご要望は実現可能であると考えられる。	右提案者の意見について検討し、回答されたい。	1 「菊」を題材としたイベントであるため、菊の栽培管理や生育状態により変動があり、また、テーマ場面の背景等もストーリーの流れ（例年ＮＨＫの大河ドラマをテーマとしている。）に合せて、構築物も含め随時変更が発生している。 2 全国各地で菊人形展が開催されているが、美しい県立公園内の屋外で、自然との調和に重点を置きながら開催しているのは「二本松の菊人形」だけである。これまで４９回開催しているが、この伝統を継承するため、今なお、現地に合せた会場作りを最優先に考えている。 2 造作物や会場全体の雰囲気作りは、思考を繰り返しながらまとめ上げていくもので、言わば一種の芸術的造形である。 3 今日の社会情勢からすれば、建設コストの縮減を図り、効率的に事業を進めることは当然のことである。そのため、極力短期間での事務手続き等が必要となる。 4 仮設であるため１年以内に取り壊さなければならないこととなるが、景観を損なわない造形物に関しては、設置延長を望む市民からの強い要望もある。 　以上のことから、事前に確認を得、それに基づき建築することは非常に至難であり、再々変更を申請することは、時間、費用ともに相当な負担を強いられることとなる。 　また、造作物等が完成してから、菊人形展会期中はもちろん、取り壊しを開始するまでの期間は、２４時間警備を行い、安全対策を図っている。	C		造作物等の工事が特殊である等の事由がある場合であっても、完成した建築物の安全性等の確保は必要であることから、建築基準法の適用除外とすることは困難である。また、建築基準法は建築物の構造、設備等について安全性等の確保の観点から最低基準を定めたものであり、２４時間警備する等の安全対策を講じている場合でも、適用除外とするべきではない。						1231	12311010	福島県二本松市	「二本松の菊人形」伝統文化継承特区	「二本松の菊人形」伝統文化継承事業実施にあたっては、建築基準法の適用を除外する。
国土交通省	1230280	かやぶき古民家等を利用する宿泊施設における建築確認申請の許可条件の緩和	建築基準法第２８条、第３５条の２、建築基準法施行令第４６条	特殊建築物等については、その内装を防火上支障がないものとしなければならない。構造耐力上主要な部分である壁、柱等を木造とした建築物にあっては、壁または軸組を釣合い良く配置しなければならないが、構造耐力上安全であることが確かめられた場合においてはこの限りではない。令19条の規定は、人間の成長期における乳幼児等が利用する施設について、自然光を確保するため、居室に対して一定基準を満たす採光に有効な開口部を設けることとしている。 法28条は、居室における室内空気の汚染によってもたらされる室内環境の悪化を防止するため、一定基準を満たす換気に有効な開口部を設けることとしている。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の敷地、構造、設備等に関する最低基準を定めている。かやぶき古民家等を利用する宿泊施設について、内装制限の規制が適用されるかについては、慎重な検討を要すると考えていることから、早急な対応は困難である。また、壁量についての規定は、構造耐力上安全であることが確かめられた場合等においては適用されない。さらに宿泊施設に係る採光については、同法上特段の規制を行っていない。よって設計上の工夫等により、ご要望は実現可能であると考えられる。 一方、居室には、室内空気の汚染によってもたらされる室内環境の悪化を防止するために、一定以上の換気のための窓その他の開口部を設ける必要があり、衛生性の確保等を考慮すると、ご要望どおり緩和することは困難である。ただし、一定以上換気に有効な部分が確保されれば、必ずしも棚間等を取り外す必要はない。また機械換気設備の設置等がされれば、必ずしも開口部による換気面積の確保は必要ない。 なお、同法第３条により、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、この点については、当該条例の整備と指定を行うことによりご要望の実現が可能である。	貴省からの回答によれば「慎重な検討を要すると考えている」とのことから、早急な対応は困難である。」とされているが、具体的な検討内容及び回答の時期を明確にされたい。	B－１	Ⅳ	現在、地方公共団体へのヒアリング等の実態調査を行っているところであり、小規模で避難上支障がないものに関しては、建築基準法上の旅館に該当しないことについて、平成16年度中に措置することとしたい。						1239	12391010	京都府美山町	日本一の田舎づくり構想	内装制限、構造補強、採光・排煙・換気面積の確保に係る要件の容認
国土交通省	1230290	伝統的建造物保存地区内の伝統的建造物の外壁に係る建築基準法の規制緩和	建築基準法第８５条の２、平成15年5月29日　国住指第354号・国住街第138号　国土交通省住宅局長　通知	伝統的建造物群保存地区内において、特定行政庁は、国土交通大臣の承認を得て、建築基準法の一定の規定を緩和する条例を定めることができる。	E		伝統的建造物群保存地区内において、特定行政庁が緩和条例を制定する際の、国土交通大臣の承認基準においては、スプリンクラーやドレンチャーの設置を義務付けているのではなく、安全上及び防火上著しい支障が生じないような措置を求めている。よって、ご要望は事実誤認であると考えられる。	貯水槽・消火栓などの組み合わせによる手法であっても防火上著しい支障が生じないような措置と判断されれば55条の2の承認が可能と解してよいか。	国土交通省住宅局長の通達に示されている「安全上及び防火上著しい支障が生じないような措置が講じられていること」の要件として、スプリンクラー、ドレンチャーの設置は必須条件ではないと理解してよいか、また、承認基準を満たすための代替措置として提案した「貯水槽、消火栓、可搬ポンプ、火災警報サイレンなどの防災設備の設置や自衛消防隊の組織化及び強化など、総合的な防災対策の強化」は「安全上及び防火上著しい支障が生じないような措置」として認められるかご教示いただきたい。 認められないならば、その理由を明らかにしていただきたい。	D-1		前段については、必須条件ではないと解してよい。 後段については、記述の場合について具体的な内容を精査する必要があるが、仮に安全上及び防火上著しい支障が生じないものと認められた場合には、法第85条の2に基づく承認が可能である。						1268	12681010	高山市	歴史的町並再生構想	建築基準法第８５条の２に規定する「伝統的建造物群保存地区内の制限の緩和」を行う際の、国土交通大臣の承認基準を緩和する
国土交通省	1230300	伝統的建造物群保存地区内の伝統的建造物の高さ制限の緩和	建築基準法施行令第２１条の規定により、居室の天井の高さは2．1m以上としている。建築物の基礎をべた基礎または布基礎とする場合にあっては、立ち上がり部分の高さを地上部分で３０ｃｍ以上としなければならない。ただし、国土交通大臣が定める基準に従った構造計算を行う場合においては、この限りでない。	建築基準法施行令第４３条、第４２条、第４３条の規定により、建築物の敷地等に関する最低基準を定めているものである。居室の天井高さにあっては、健康上、衛生上の観点から、２．１m以上とすることを義務付けているものであり、ご要望どおりの緩和は困難である。基礎の立上りの高さの規制については、令38条4項の規定により構造耐力上安全であることが確かめられた場合においては適用されない。よって設計上の工夫等により、一定の範囲内ではあるが、ご要望は実現可能であると考えられる。	C		「居室の天井の高さにあっては、健康上、衛生上の観点から2.1m以上とすることを義務付けているものであり、ご要望どおりの緩和は困難である。」とのご回答をいただいたが、この2.1mという規準は、必ずしも自然科学的な根拠に基づくものではなく、最低基準とすることが適当であり、逆守可能な数値として定められたものである。 したがって、天井の高さを2.1m以下とすることにより、市民の生命や財産が直ちに危険にさらされるという性質のものではなく、また、採光面の確保、通気性の確保等により、健康上、衛生上の環境は十分に保ここが可能であり、重要伝統的建造物群保存地区内の居住者が、健康上、衛生上の問題を理解した上でなお美しい歴史的町並を異生したいという自らの強い意志をもって、天井（野高）を低くしようとするのであれば緩和されるべき規準であると考える。 重要伝統的建造物群保存地区内において伝統的建造物を復元する場合に限り、建築基準法施行令第21条の適用を除外できるよう再度ご検討願いたい。	D-1		居室の天井高さについては、健康上、衛生上の見地等から、一定の最低基準を定めているものであり、利用者の意思等によって緩和されるべきものではないと考える。 また法第85条の2の規定は、歴史的、民俗的な価値の高い建築物群を保存する観点から、これらの建築物を改築、大規模の模様替等する場合において、その保存のために必要とされる最低限の規定について緩和するものとしたものであり、ご要望の実現は困難である。 なお、天井の高さについては部分的に2.1mを下回っていても、平均天井高が2.1m以上であれば、基準を満たすこととなるので、設計上の工夫等により、ご要望は実現可能であると考えられる。	建築基準法第８５条の２の規定を設置した趣旨に則り、文化財保護法により指定された当該保存地区に限って特例として認めることができないか検討されい。併せて、右の提案主体の意見を踏まえ、総論としてではなく個々の賛否につき、より明確に回答されたい。		居室の天井の高さについては、平均天井高が２．１m以上であれば基準を満たすことができるので、設計上の工夫等により実現は可能のことであるが、敷地の高行きがない場合や、採光のために吹き抜けを設ける場合など、技術的な工夫を行っても平均天井高２．１m以上とすることが不可能な場合がある。 「吹き抜けについては、当該地区内は建造物が立ち並んでいるため、建物側面からの採光が困難であることから、天井上部より日常生活を行う部分に、明りを取り入れることを目的として設けられるものである。」 　また、建築基準法第８５条の２では法第２８条「居室の採光及び換気」について緩和することが可能となっているが、そもそも法第２８条も砕令第２１条の規定により、同規、建築上の理由から一定の制限を加えることを目的としているにもかかわらず、法第８５条の２により条例で緩和が可能となっていることは、今回の回答と矛盾するものであると考える。 　さらに、法第８５条の２の目的は、伝統的建造物群保存地区は、昔ながらの町並みなど、歴史的、民俗的な価値の高い建造物群を保存すべき地域なので、こうよな地域の古い建造物についてまで、建築基準法の規制を一律に適用するときは、かえって法の理念に反することになりうる場合があるために、その制限を緩和することができるとするものである。この趣旨を実現するためには、法第８５条の２による緩和は法の規定についてだけでなく、政令の規定についても適用されるべきであり、複数の事項について政令に委任している法第３６条の内訳においても適用すべきであると考える。 　上記により、重要伝統的建造物群保存地区において伝統的建築様式によって建築（新築・改築）する場合に限り、省令２１条にかかる規制を緩和できるよう再度ご検討願いたい。	D－１		重要文化財等の建築物会体として文化財的な価値があるものについては、建築基準法全体を適用除外とすることもに、伝建地区では街並みの保存・再生を図るため建築物の外観に関する規制事項について緩和を行うこととしている。採光や換気の基準は、外観に影響を与える窓等の開口部に関するものである。 　ご要望の天井高の基準は建築物の内部の作り方に関するものであり、天井高が低くなる部分は、居室以外の用途として利用する、床を設置せず吹き抜けとして利用する等の建築計画上の工夫で現行制度においても対応することが可能である。	1268	12681020	高山市	歴史的町並再生構想	建築基準法施行令第21条の「居室の天井の高さは2.1m以上でなければならない」という規定及び建設省告示の「基礎の立上り高さは30ｃｍ以上とすること」という規定を、伝統的建造物保存地区において伝統的建造物を復元する場合に限り適用を除外する
国土交通省	1230300	歴史的建造物復元における建築基準法の緩和	建築基準法第２７条第１項	一定規模以上の特殊建築物等は、耐火建築物としなければならない。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低限の基準を定めているものである。不特定多数の者が利用する３階以上の特殊建築物については、防火安全性の観点から、耐火建築物とすることを求めており、ご要望のとおりに緩和を行うことは困難である。	有効な防火上の代替措置を講じることを条件として特例を設けることができないか検討されたい。	建築基準法は、国民の生命等を保護するため、安全上等の観点から最低限の基準を定めているものであるが、法3条（適用の除外）にあるような文化財に指定された場合には特例が設けられている。そのため、防火安全性を文化財に指定された場合と同等に確保するならば、市がまちづくりにおいて必要と歴史的建造物である条例や計画で認めた歴史的建造物に限っては、耐火建築物としなければならないとする規制を緩和することは可能と考える。	C		国宝に指定された建築物等文化的価値が高いものについては、これを保存し後世に伝え、あるいはその活用を図って文化に寄与することは我々の任務であることから、国宝に指定された建築物等については、建築基準法の適用を除外しているところである。歴史的建造物で、文化的、歴史的な価値が高いものであれば、条例により保存建築物として位置付け、特定行政庁が建築審査会の同意を得て指定することにより、建築基準法の規定を適用除外すべきものと考える。歴史的建造物復元ということで、従来国宝等に指定されていなかった建築物を新たに建築したものについても同様である。	右の提案主体からの意見を踏まえ検討し回答されたい。											
国土交通省	1230320	歴史的街なみ整備に関する建築基準法の適用緩和	建築基準法第２３条、第４２条、第４３条	一定の市街地の区域内にある建築物の外壁で、延焼のおそれのある部分の構造を準防火性能を有するものとしなければならない。	D-1		建築基準法は、国民の生命、健康、財産等を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の敷地、構造等に関する最低基準を定めているものである。一定の市街地内の建築物の外壁については、延焼防止の観点から、準防火性能を有するものとすることを求めている。木造建築物の外壁であっても、所要の準防火性能があれば、国土交通大臣の認定を取得することで対応可能である。 また、都市計画区域内においては、原則として建築物の敷地が幅員４メートル以上の道路に接する必要があるが、特定行政庁が建築基準法第４２条第３項の規定に基づき指定することにより、幅員が４メートル未満の道でも建築物の建築が可能である。また、「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部を改正する法律」（平成１５年法律第１０１号）により建築基準法第４３条の２の規定を設け、地方公共団体が条例で必要な制限を付加することができるようにし、これによって同法第４３条第３項の指定をしやすくするよう措置したところである。 　さらに、年内に施行予定の「景観法」（平成１６年法律第１１０号）に基づき、景観行政団体が景観重要建造物として指定したものについては、道路内建築制限等を緩和することが可能である。 　以上を総合すると、現行制度により対応が可能であると考えられる。																							1012	10121030	新潟県新潟市　株式会社グリーンングマ	佐渡島全島世界遺産登録へ向けての活動計画	佐渡島に残る歴史的な街並みに対し、歴史的街並みに配慮した家屋の新築や改修に対しては、建築基準法の適用を緩和することによって、街並み景観の保全を図る。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230330	伝統的街並み景観の維持に不可欠な建築物の建築に係る建築基準法の特例	建築基準法施行令第４６条	構造耐力上主要な部分である壁、柱等を木造とした建築物にあっては、壁または軸組を釣合い良く配置しなければならないが、国土交通大臣が定める基準に従った構造計算を行う場合等においては、この限りでない。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低限の基準を定めているものである。ご要望の提案に関しては、軸組の配置に偏りがあった場合に一部分に変形が集中し壊れやすくなるおそれがあるため、同法の仕様規定に適合しない場合は構造計算によって構造耐力上安全であることを確かめる必要があり、単に建築士の監修のみによってはその目的を達成することができない。よって ご要望の提案の実現は困難である。											1071	10711010	山梨県富士河口湖町	西湖いやしの里原風景創出構想	伝統的な茅葺き民家の建築に際しては、例えば建築基準法施行令４６条が定める「構造耐力上必要な軸組等」を釣合い良く配置することができない場合があり、本来であれば国土交通大臣が定める基準に従った構造計算によって、構造耐力上安全であることを証明しなければならないが、これを一級建築士の監修に基づくことを条件に、一般的な建築と同様の簡易手続きとすることを認める。
国土交通省	1230340	開発許可に関する事務処理の合理化	建築基準法第８８条第１項、建築基準法施行令第１３８条、第１４２条	高さ2mを超える擁壁の築造に際しては、建築主事又は指定確認検査機関の建築確認を受けなければならない。	C		現行の都市計画法の開発許可では、法律上基準が明確でなく、建築基準法で義務付けられている擁壁に必要な性能をすべて担保することは出来ないことから、ご要望どおりの緩和は困難である。	右提案主体の意見について検討し回答されたい。	現行の都市計画法の開発許可では、法律上基準が明確でなく、建築基準法で義務付けられている擁壁に必要な性能をすべて担保することは出来ないことから、ご要望どおりの緩和は困難であるとの回答であるが、都市計画法施行規則第27条第2項により、「開発行為によって生ずるがけのがけ面を擁う擁壁で高さが2メートルを超えるものについては、建築基準法施行令第142条（同令第7章の8の準用に関する部分を除く。）の規定を準用する。」とされているので、開発許可の取得をもって建築基準法上義務付けられている擁壁に必要な性能を担保することができると考えられる。構造改革特区における規制緩和の趣旨を鑑みると、制度の趣旨を異にする法制度であっても、実質的にそれらの制度を担保できるのであれば、重複する手続を省略して事務を簡素･合理化していくことはしご当然のことと思われる	C		宅地造成等規制法上設置が必要とされる擁壁は、同法第9条において、政令で定める技術的基準に従ったものとしなければならない旨が規定されており、建築基準法第6条において当該擁壁に係る建築確認申請手続等の規定の適用除外が定められている。これは、宅地造成等規制法上、擁壁に係る技術的基準について同法第8条による許可によりその適合性が確保されるために置かれている規定であるが、一方、都市計画法の開発行為に係る擁壁については、同法において宅地造成等規制法同様に技術的基準に従うべき旨が明確に規定されていること、及び擁壁図面を含む開発行為を建築指導行政の立場から把握する必要があることから、建築基準法において建築確認手続等を全て適用除外とすることはできないと考えられる。 なお、建築基準法施行規則第3条第1項の規定により、申請に係る工作物の工事計画が建築士の設計した設計図書によるものである場合については、特定行政庁は、規則で、構造詳細図及び構造計算書の全部又は一部の添付を省略し、確認手続事務を大幅に簡素･合理化することを規定することができることとされている。		本提案は、現行法に基づく建築確認手続きを全て適用除外とすることを要望するものではなく、例えば、事務処理が重複して行われている2種類の申請を兼ねて一本化することで、その後の事務処理の迅速化、合理化を図るという視点から、規制の緩和を提案しているものである。 自治体においては、住民の安全･安心を確保する責務から、開発行為等に対して法令の規定に基づく審査並びに検査を行っていることは言うまでもないが、その申請者となる事業者等についても、一分一秒、可能な限り迅速にその事務処理を進め、許可等を行わなければならない。 提案の趣旨は、法令の規制事項の適用除外ではなく、開発行為を行う事業者で、かつ、一定規模以上の擁壁工事を伴う場合の申請にあっては、建築基準法に基づく確認申請を行ったものとみなすよう、申請の一本化等の措置を講じられることを要望するものである。 なお、本規制緩和を実施することにより、事業者･行政ともに相当の効果が期待できるものであり、その点を、ご理解されるよう望みます。	D－1		ご提案の事務処理の一本化については、現行制度下において、開発許可申請の進捗にあわせて、申請者に工作物の確認を申請してもらい、技術的な審査を同時進行で進めることにより、事務処理の迅速化、合理化を図ることが出来る。	1608	16081010	大阪府豊中市	開発許可に関する事務処理の迅速化･合理化(宅地造成工事規制区域内)	都市計画法に基づく開発許可が必要な行為における、建築基準法に基づく工作物の確認申請の適用除外
国土交通省	1230340	開発許可に関する事務処理の合理化	建築基準法第８８条第１項、建築基準法施行令第１３８条、第１４２条	高さ2mを超える擁壁の築造に際しては、建築主事又は指定確認検査機関の建築確認を受けなければならない。	C		現行の都市計画法の開発許可では、法律上基準が明確でなく、建築基準法で義務付けられている擁壁に必要な性能をすべて担保することは出来ないことから、ご要望どおりの緩和は困難である。											1609	16091010	大阪府豊中市	開発許可に関する事務処理の迅速化･合理化(宅地造成工事規制区域外)	都市計画法に基づく開発許可が必要な行為における、建築基準法に基づく工作物の確認申請の適用除外
国土交通省	1230350	開発許可に関する事務処理の合理化	都市計画法第２９条 宅地造成等規制法第８条	開発行為をしようとする者は、都道府県知事等の許可を受けなければならない。 また、都道府県知事等が定める宅地造成工事規制区域内で宅地造成に関する工事を行おうとする場合、造成主は都道府県知事等の許可を受けなければならない。	D-1	－	宅地造成等規制法に基づく宅地造成工事に関する許可制度と開発許可制度とは、制度の趣旨、規制の課される区域、規制対象行為の規模及び内容、許可基準、規制対象行為の完了後における改変行為の防止に係る担保措置の有無等、規制の態様が全く異なるものであり、開発許可の取得をもって宅地造成等規制法に基づく許可を不要とすることは困難である。 国土交通省では、技術的助言として示した開発許可制度運用指針において、開発許可と他法令に基づく処分が合わせて必要となる場合における手続きの合理化を図るべきである旨を示すとともに、特に宅地造成等規制法に基づく宅地造成工事に関する許可が必要となる場合には、申請書類の一本化等による許可申請者の負担軽減を図ることが望ましいとしている。 貴市は自ら宅地造成等規制法に基づく許可権限と開発許可権限を有しており、手数料についても自らの条例で設定することとなるため、手数料の軽減や手続きの簡素化等による許可申請者の負担軽減方策について自らご検討されたい。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	宅地造成等規制法に基づく宅地造成工事に関する許可制度と開発許可制度とは、制度の趣旨、規制の課される区域、規制対象行為の規模及び内容、許可基準、規制対象行為の完了後における改変行為の防止に係る担保措置の有無等、規制の態様が全く異なるものであり、開発許可の取得をもって宅地造成等規制法に基づく許可を不要とすることは困難であるとの回答であるが、都市計画法施行規則第27条第2項により、「開発行為によって生ずるがけのがけ面を擁う擁壁で高さが2メートルを超えるものについては、建築基準法施行令第142条（同令第7章の8の準用に関する部分を除く。）の規定を準用する。」とされているので、開発許可の取得をもって建築基準法上義務付けられている擁壁に必要な性能を担保することができると考えられる。構造改革特区における規制緩和の趣旨を鑑みると、制度の趣旨を異にする法制度であっても、実質的にそれらの制度を担保できるのであれば、重複する手続を省略して事務を簡素･合理化していくことはしご当然のことと思われる。なお、それ以外の規定の細部についての、宅地造成工事規制区域内における開発許可に付いては、宅地造成等規制法の基準を準用する旨の規定を都市計画法に定めることで、その担保は可能と考える。 また、手続の簡素化等による許可申請者の負担軽減方策について自ら検討されたいとのことであるが、当市においても添付書類の省略等一定の簡素化を図っているが、当該手続が存在する限り申請の受付事務や検査済証の交付事務等が発生し、ひいては申請者の負担に繋がっていものと思われる。	C	－	宅地造成等規制法はそもそも宅地造成工事に伴ﾗ災害発生の防止を目的とした法律であり、宅地造成行為に関して許可時点のみならず、工事の完了後における現状変更に対して監督処分を行うことが可能となっていることや、当該監督処分にかかる行政代執行についての特例が設けられているなど、許可に係る行為及び以降も宅地の安全性を確保するための制度上の措置を講じており、造成を主として、災害の防止という公益上の要請が極めて高い政策目的の実現のため、強い規律を課している。一方、開発許可制度は計画的な市街化を図るために、開発行為時点における一定の公共施設の整備水準等についての規律を課す制度であり、許可対象行為の完了以降については現状変更に係る行為規制をなしえない制度となっており、許可対象行為時における規律が限られているものの、もっぱ、開発許可を受けた行為について宅地造成等規制法第8条に基づく許可を不要とすることは災害防止の観点からは不適当である。 なお、国土交通省では、技術的助言として示した開発許可制度運用指針において、開発許可と他法令に基づく処分が合わせて必要となる場合における手続きの合理化を図るべきである旨を示すとともに、特に宅地造成等規制法に基づく宅地造成工事に関する許可が必要となる場合には、申請書類の一本化等による許可申請者の負担軽減を図ることが望ましいとしている。	右の提案主体からの意見を踏まえ検討し回答されたい。	本提案は、宅地造成工事規制区域内で行なう開発行為について、宅地造成等規制法に規定された制限を徹廃することを要望するものではなく、みなし規定の附加等により、宅地造成等規制法の規定を満足したうえで、開発許可を行なうことにより、宅地造成等規制法の許可申請等の手続きを省くことを提案しているものである。 提案の趣旨は、法令の規制事項の適用除外ではなく、重複する2種類の許可申請手続きにおける事務の簡素化を図ろうとするものであり、宅地造成工事規制区域内で行なう開発行為等の手続きの緩和を求めているものである。 本提案は、あくまで事務処理の迅速化、合理化に視点を置いた上で、規制の緩和を提案しているものである。 本提案の実現により、事業者･行政ともに相当の効果が期待できるものであり、その点を、ご理解されるよう望みます。	C	－	開発許可制度は計画的な市街化を図るために、開発行為時点における一定の公共施設の整備水準についての規律を課す制度であり、許可対象行為の完了以降については現状変更に係る行為規制をなしえず、また、規制についての構造計算において確保すべき安全率は特段定められていない。 その一方、宅地造成等規制法はそもそも宅地造成工事に伴ﾗ災害発生の防止を目的とした法律であり、宅地造成行為に関して許可時点のみならず、工事の完了後における現状変更に対して監督処分を行うことが可能となっていることや、当該監督処分にかかる行政代執行についての特例が設けられていることなど、同法に基づく許可に係る行為の完了以降も宅地の安全性を確保するための制度上の措置を講じているほか、許可基準において擁壁についての構造計算における安全率を1．5以上確保しなければならないこととされている等、造成主に対して、災害の防止という公益上の要請が極めて高いため、開発許可制度よりも強い規律を課している。 このため、許可対象行為時における一部の規律が類似していることのみをもって、開発許可を受けた行為について宅地造成等規制法に基づく許可を受けたものとみなした場合、より緩やかな許可基準を満たしていれば相対的に厳しい宅地造成等規制法の許可基準を満たさずとも宅地造成工事の実施が可能となり、災害防止の観点からは不適当である。 なお、国土交通省では、技術的助言として示した開発許可制度運用指針において、開発許可と他法令に基づく処分が合わせて必要となる場合における手続きの合理化を図ることを助言するとともに、特に宅地造成等規制法に基づく宅地造成工事に関する許可が必要となる場合には、申請書類の一本化等による許可申請者の負担軽減を図ることを助言している。	1608	16081020	大阪府豊中市	開発許可に関する事務処理の迅速化･合理化(宅地造成工事規制区域内)	都市計画法に基づく開発許可が必要な行為における、宅地造成等規制法に基づく宅地造成に関する工事の許可申請の適用除外
国土交通省	1230350	開発許可に関する事務処理の合理化	都市計画法第２９条 宅地造成等規制法第８条	開発行為をしようとする者は、都道府県知事等の許可を受けなければならない。 また、都道府県知事等が定める宅地造成工事規制区域内で宅地造成に関する工事を行おうとする場合、造成主は都道府県知事等の許可を受けなければならない。	D-1	－	宅地造成等規制法に基づく宅地造成工事に関する許可制度と開発許可制度とは、制度の趣旨、規制の課される区域、規制対象行為の規模及び内容、許可基準、規制対象行為の完了後における改変行為の防止に係る担保措置の有無等、規制の態様が全く異なるものであり、開発許可の取得をもって宅地造成等規制法に基づく許可を不要とすることは困難である。 国土交通省では、技術的助言として示した開発許可制度運用指針において、開発許可と他法令に基づく処分が合わせて必要となる場合における手続きの合理化を図るべきである旨を示すとともに、特に宅地造成等規制法に基づく宅地造成工事に関する許可が必要となる場合には、申請書類の一本化等による許可申請者の負担軽減を図ることが望ましいとしている。 貴市は自ら宅地造成等規制法に基づく許可権限と開発許可権限を有しており、手数料についても自らの条例で設定することとなるため、手数料の軽減や手続きの簡素化等による許可申請者の負担軽減方策について自らご検討されたい。											1609	16091020	大阪府豊中市	開発許可に関する事務処理の迅速化･合理化(宅地造成工事規制区域外)	都市計画法に基づく開発許可が必要な行為における、宅地造成等規制法に基づく宅地造成に関する工事の許可申請の適用除外
国土交通省	1230360	開発許可技術基準の緩和 開発許可に関する認定制度の創設	都市計画法第２９条、第３３条	開発行為の設計が都市計画法第33条の基準を満たしている場合、都道府県知事等は開発許可をしなければならない。	D-1	－	開発許可の技術基準上、排水施設や擁壁等については溢水被害や土砂災害の防止等の措置が講じられていればより、道路幅員等、定量的基準が法令上定められているものについては都道府県及び市町村の条例によって強化・緩和が可能となっており、地域の実情に応じた技術基準の設定が現行制度上可能となっている。また、道路の構造については砂利敷とすることが法令上明確に認められており（都市計画法施行規則第２４条第１号）、未舗装道路の設置も現行制度上可能となっている。 貴町が推進されようとしているプロジェクトに係る設計を明確化した上で、当該設計が開発許可の技術基準に適合するかという点について開発許可権者である福岡県とご相談されるとともに、あわせて上記の条例制定についてのご検討を進められたい。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	優良田園住宅の建設促進にあたり、住宅建設の主体となるのは民間事業者又は個人であり、設計を明確化した後に開発許可権者と相談して、場合によっては土質試験等を実施するというフローチャートでは、手続きに時間がかかり、コストもかかることから環境共生型開発の実現性が期待できないため、あらかめ一般認定として定められた自然型工法メニューから選択できるようにするものである。また、新たな開発工法・手法が提案された場合には、個別認定により法改正等を経ずに迅速に対応できるようになる。 なお、景観法の基本理念に「良好な景観は、地域の自然、歴史、文化等と人々の生活、経済活動等との調和により形成されるものであることにかんがみ、適正な利用の下にこれらが調和した土地利用がなされること等を通じて、その整備及び保全が図られなければならない」とあることから、良好な景観形成のためには、開発許可の技術基準に関して、自然景観と調和した開発工法・手法がより容易に実現できることが必要となる。開発許可に関する認定制度が創設され、自然型工法メニューをあらかじめ一般認定として設けておくこと、また例えば景観計画に基づく新たな開発手法・工法に個別認定で対応することにより、それらの実現が推進されるものと考えている。	C	－	各開発許可権者の統括する区域内において通常排水施設や擁壁が有すべき性能に係る基準をあらかじめ定め、当該基準に適合する排水施設や擁壁等についての認定制度を開発許可権者の判断により創設することは現行制度上可能であると考えられるが、上記の認定を受けた排水施設や擁壁の設置が個別の開発行為に係る許可基準を満たしているかどうかという点については、開発区域に生じるがけの土質、形状等を勘案しなければ判断が困難であり、上記の認定基準に適合していることをもって開発許可基準に適合するとの措置を講じた場合、土砂災害等の蓋然性が高まり、開発許可制度の趣旨を没却することになると考えられることから、提案内容の実現は困難である。 なお、国土交通省では、地方公共団体に対する技術的助言である「開発許可制度運用指針」において、開発許可全般について手続きの迅速化・簡素化等を図るべきであるとした上で、特に優良田園住宅の建設に係る開発行為については、国土交通省の手続きの迅速化に特段の配慮を図ることが望ましいとの位置付けを行っており、個別の開発行為に係る手続きの迅速化については開発許可権者である福岡県とご相談されたい。	右の提案主体からの意見を踏まえ検討し回答されたい。	提案内容は、開発許可権者による認定制度ではなく国が創設する認定制度であり、以前提出した提案理由に記載のとおり、認定に関しては技術的な検証が必要なため、国土技術政策総合研究所等において認定を行うことを前提としていることから、安全性は十分に確保された認定制度を提案しているものである。また、開発区域に生じるがけの土質、形状等を勘案しなければ判断が困難な場合等においては個別認定を、個別に判断する必要がない場合においては一般認定を提案している。なお、この認定制度創設により自然型工法による開発が促進されることから、将来的に景観法及び都市緑地法が目的としている美しい景観･豊かな緑の形成の促進にも寄与されるものと考えている。	C	－	開発許可制度においては、各開発区域の状況を勘案し、設置される排水施設や擁壁等が各開発区域において土砂災害等の発生を防ぐに足りる性能を有しているか否かという点についての審査が行われている。 したがって、提案主体から頂いたご意見ある、「がけの土質、形状等を・・・個別に判断する必要がない場合」というのが存するとは考えられず、全国一律の基準による「一般認定制度」を設け、認定を受けた場合に開発許可の審査を省略することとした場合、開発区域の状況にそぐわない施設が設置されることで等による土砂災害等の発生の蓋然性が高まるものと考えられる。 また、開発区域に生じるがけの土質、形状等を勘案しなければならない場合のために「個別認定制度」を設けるべきであるとのご意見については、開発区域に生じるがけの土質、形状等を勘案し、設置される排水施設や擁壁等の水準を審査する制度が開発許可制度であることからすると、当該認定の要件は開発許可要件と同様となるものと考えられるが、地域の実情についての知見を有さない国の審査のみによって施設計画の妥当性を判断することは極めて困難であり、また、手続き的にも、現状では開発許可権者が一括して審査を行っているものについて、個別の案件毎に国と開発許可権者の双方に同様の書類を提出し、審査を実施することとなるため、開発行為を行おうとする者に過酷な負担を強いることとなる。 したがって、ご提案内容の実現は困難である。 なお、設置を予定する排水施設や擁壁等に関し、その設置の適否についてあらかじめ開発許可権者との協議を実施し、許可手続きの迅速化を図ることは可能であると考えられることから、排水施設や擁壁等の態様やこれらの設置を予定する区域について、開発許可権者である福岡県とご相談されたい。	1653	16531010	福岡県糸島都志摩町	志摩町田園居住のまちづくり基本計画	都市計画法における開発許可技術基準で定められている緩和項目の中に、国の認定制度に基づく認定を受けたものを追加する

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230360	開発許可技術基準に関する認定制度の創設 開発許可に関する認定制度の創設	都市計画法第２９条、第３３条	開発行為の設計が都市計画法第33条の基準を満たしている場合、都道府県知事等は開発許可をしなければならない。	D-1	－	開発許可の技術基準上、排水施設や擁壁等については溢水被害や土砂災害の防止等の措置が講じられていれば足り、道路幅員等、定量的基準が法令上定められているものについては都道府県及び市町村の条例によって強化・緩和が可能となっており、地域の実情に応じた技術基準の設定が現行制度上可能となっている。また、道路の構造については砂利敷とすることが法令上明確に認められており（都市計画法施行規則第２４条第１号）、未舗装道路の設置も現行制度上可能となっている。 貴町が推進されようとしているプロジェクトに係る設計を明確化した上で、当該設計が開発許可の技術基準に適合するかという点について開発許可権者である福岡県とご相談されるとともに、あわせて上記の条例制定についてのご検討を進められたい。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	優良田園住宅の建設促進にあたり、住宅建設の主体となるのは民間事業者又は個人であり、設計を明確化した後に開発許可権者と相談して、場合によっては土質試験等を実施するというフローチャートでは、手続きに時間がかかり、コストもかかることから環境共生型開発の実現性が期待できないため、あらかじめ一般認定として定められた自然型工法メニューから選択できるようにするものである。また、新たな開発工法・手法が提案された場合には、個別認定により法改正等を経ずに迅速に対応できるようになる。 なお、景観法の基本理念に「良好な景観は、地域の自然、歴史、文化等と人々の生活、経済活動等との調和により形成されるものであることにかんがみ、適正な制限の下にこれらが調和した土地利用がなされること等を通じて、その整備及び保全が図られなければならない」とあることから、良好な景観形成のためには、開発許可の技術基準に関しては、自然景観と調和した開発工法・手法が より容易に実現できることが必要となる。開発許可に関する認定制度が創設され、自然型工法メニューをあらかじめ一般認定として設けておくことで、また例えば景観計画に基づく新たな開発手法・工法に個別認定で対応することにより、それらの実現が推進されるものと考えている。	C	－	各開発許可権者の統括する区域内において通常排水施設や擁壁が有すべき性能に係る基準をあらかじめ定め、当該基準に適合する排水施設や擁壁等について認定制度を開発許可権者の判断により創設することは現行制度上可能であると考えられるが、上記の認定を受けた排水施設や擁壁の設置が個別の開発行為に係る許可基準を満たしているかどうかという点については、開発区域に生じるがけの土質、形状等を勘案しなければ判断が困難であり、上記の認定基準に適合していることをもって開発許可基準に適合するとの措置を講じた場合、土砂災害等の蓋然性が高まり、開発許可制度の趣旨を没却することとなると考えられることから、提案内容の実現は困難である。 なお、国土交通省では、地方公共団体に対する技術的助言である「開発許可制度運用指針」において、開発許可全般について手続きの迅速化・簡素化等を図るべきであるとした上で、特に優良田園住宅の建設に係る開発行為については、国土交通省の手続きの迅速化に特段の配慮を図ることが望ましいとの位置付けを行っており、個別の開発行為に係る手続きの迅速化については開発許可権者である福岡県とご相談されたい。	右の提案主体からの意見を踏まえ検討し回答されたい。	提案内容は、開発許可権者による認定制度ではなく国が創設する認定制度であり、以前提出した提案理由に記載のとおり、認定に関しては技術的な検証が必要なため、国土技術政策総合研究所等において認定を行うことを前提としていることから、安全性は十分に確保された認定制度を提案しているものである。また、開発区域に生じるがけの土質、形状等を勘案しなければ判断が困難な場合等においては個別認定を提案している。なお、この認定制度創設により自然型工法による開発が促進されることから、将来的に景観法及び都市緑地法が目的としている美しい景観・豊かな緑の形成の促進にも寄与されるものと考えている。	C	－	開発許可制度においては、各開発区域の状況を勘案し、設置される排水施設や擁壁等が各開発区域において土砂災害等の発生を防ぐに足りる性能を有しているか否かという点についての審査が行われている。 したがって、提案主体から頂いたご意見による、「がけの土質、形状等を・・・個別に判断する必要がない場合」というのが存するとは考えられず、全国一律の基準による「一般認定制度」を設け、認定を受けた場合に開発許可の審査を省略することとした場合、開発区域の状況にそぐわない施設が設置されることで等による土砂災害等の発生の蓋然性が高まるものと考えられる。 また、開発区域に生じるがけの土質、形状等を勘案しなければならない場合のために「個別認定制度」を設けるべきであるとのご意見については、開発区域に生じるがけの土質、形状等を勘案し、設置される排水施設や擁壁等の水準を審査する制度が開発許可制度であることからすると、当該認定の要件は開発許可要件と同様となるものと考えられるが、地域の実情についての知見を有さない国の審査のみによって施設計画の妥当性を判断することは極めて困難であり、また、手続きの点に、現状では開発許可権者が一括して審査を行っているものについて、個別の案件毎に国と開発許可権者の双方に同様の書類を提出し、審査を実施することとなるため、開発行為を行おうとする者に過酷な負担を強いることとなる。 したがって、ご提案内容の実現は困難である。 なお、設置を予定する排水施設や擁壁等に関し、その設置の適否についてあらかじめ開発許可権者との協議を実施し、許可手続きの迅速化を図ることは可能であると考えられることから、排水施設や擁壁等の態様やこれらの設置を予定する区域について、開発許可権者である福岡県とご相談されたい。	1653	16532010	福岡県糸島都志摩町	志摩町田園居住のまちづくり基本計画	都市計画法における開発許可技術基準に関して、国の認定制度を創設する。 一般認定又は個別認定に認定されることにより開発許可技術基準が緩和されるものである。
国土交通省	1230370	市街化調整区域への工場立地承認の緩和	都市計画法第２９条第１項、第３４条	市街化調整区域で開発行為の許可を受けるためには、都市計画法第34条各号のいずれかに該当しなければならないが、例えば同条第10号ロでは、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、市街化区域内で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について、都道府県知事等が開発審査会の議を経て個別に許可できることとなっている。	D-1	－	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が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などは現行制度上許可でき、地域の実情に応じた運用が可能となっている。 国土交通省では、技術的助言として示した開発許可制度運用指針において、地域の実情等に応じた制度運用を行うことが望ましいことを示すとともに、本年３月に市街化調整区域における開発許可制度の運用に関する条例、条例等の制定状況等について調査・情報提供を行い、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簡潔にしたところであり、ご提案の施設の立地の適否につき、開発許可権者とご相談されたい。	右の提案主体からの意見について、対応願いたい。	ご回答ありがとうございました。ついては本年3月に市街化調整区域における開発許可制度の運用に関する事例、条例等の制定状況等について調査、情報提供を行い、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したところであるとのことであります が、この点につき面談もしくは意見交換を希望いたします。			（内閣官房構造改革特区推進室を通じ当省までご連絡いただければ対応をさせていただきます。）									1566	15661010	民間企業	農地復元不可能な未利用農地等を有効活用した産業立地推進特区構想 （ポリマテック高分子研究所・さいたま工場建築計画）	先端技術IT関連及び産学連携の研究施設 は各地で誘致その他の措置により立地済 認されています。ついては農業振興整備に関する法律第５条に経済事情の変動その他情勢の推移により必要が生じたときは変更すべしとあり、また同法第１３条に計画の変更について定められていますが、農地復元が見込めない放置された未利用農地について周辺整備をもって必要農地を有効活用し地域振興策に寄与できるよう除外の規定緩和とそれに連動する都市計画法における市街化調整区域への立地承認の規制緩和措置を提案する
国土交通省	1230380	用途地域変更の容認	都市計画法第８条、第１５条	当該地域の用途地域は地方公共団体が自治事務として定めるものである。	D-1	－	当該地域の用途地域は地方公共団体が自治事務として定めるものであることから、用途地域の変更は、地方公共団体において行うことが可能である。											1496	14961010	個人	横須賀近代歴史博物館の建設	現地の用途地域は工業専用地域になっているので、博物館は建てられない。そこで該当敷地の工業専用地域から準工業地域に変更したい。
国土交通省	1230390	中心市街地における市街地整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律	中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律	第２条において、この法律の措置は、都市の中心の市街地であって、次に掲げる要件に該当するものについて講じられるものとされている。 一　当該市街地に、相当数の小売業者が集積し、及び都市機能が相当程度集積しており、その存在している市町村の中心としての役割を果たしている市街地であること。 二　当該市街地の土地利用及び商業活動の状況等から見て、機能的な都市活動の増促又は経済力の維持に支障を生じ、又は生ずるおそれがあると認められる市街地であること。 三　当該市外において市街地の整備改善及び商業等の活性化を一体的に推進することが、当該市街地の存在する市町村及びその周辺の地域の発展にとって有効かつ適切であるとみとめられること。 また、第６条第１項において、市町村は、基本方針に基づき、当該市町村の区域内の中心市街地について、市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する基本的な計画（基本計画）を作成することができることとされている。なお、市町村が基本方針で定めた特定中心市街地においては、第３条により、国及び地方公共団体は、民間事業者の能力の活用を図るよう配慮し、必要な施策を総合的かつ相互連携を図りつつ講ずるよう努めなければならないことになっている。	E	－	中心市街地法は、市町村が作成した基本計画に基づき様々な支援措置を講じるものであり、規制法ではない。 なお、平成16年6月時点において、福岡県鞍手町は法第６条第１項の基本計画を作成していない。											1026	10261020	社会福祉法人鞍手会 ケイ・ティ・エンタープライズ株式会社 有限会社かじと 個人	社会福祉施設に特化した住みたくなる町づくり特区構想	これらの制度は市町村がイニシアチブ取る法律規制がかけてある。 鞍手町の基本計画は民間活力を利用して充実するものではなく、全て税負担100%のものが中心である。 ・中心市街地における法律の範囲が、さびれた中心市街地を活性化させるという主旨である。 これを今後活性化させようとする地域に中心的に投資する事が出来る様に法律の解釈の規制を緩和してほしい
国土交通省	1230400	臨港地区変更（解除）関連の地区計画決定要件の緩和	都市計画法第19条	市町村が都市計画を決定しようとするときは、市町村都市計画審議会（当該市町村に審議会が設置されていないときは、都道府県都市計画審議会）の議を経るとともに、一定のものについては、都道府県と協議し、同意を得なければならない。	C	－	市町村が都市計画決定をしようとする際の都道府県知事への協議・同意を必要としていることについては、都道府県が定める都市計画と市町村の定める都市計画相互間の矛盾を防止し、都市計画が一体のものとして有効に機能するように、一の市町村の区域を超える広域の見地からの調整を図る観点若しくは都道府県が定め、又は定めようとする都市計画との適合を図る観点から行われるものであり、都道府県知事への協議・同意を不要とすることは適当でない。	右の提案主体からの意見について再度検討し、回答されたい。	特区提案回答にある、都市計画決定の手続きの簡素化についての見解において、「相互間の矛盾」「広域的見地」から調整を図る必要があるとするならば、その要件として国土交通大臣・県知事の「同意」ではなく、「協議」で十分その目的が達せられると考えるがその点についての見解を伺いたい。 また、具体的提案対象地域に限り「構造改革特区」「地域再生」による特別措置として、それら協議・同意要件を不要とする事も可能と考えられるが、その点についての見解を伺いたい。	C	－	都道府県知事への協議・同意は、一の市町村の区域を超える広域の見地からの調整を図る観点若しくは都道府県が定め、又は定めようとする都市計画との適合を図る観点から行われるものであるが、最終的に意思統一を図る必要があることから協議のみならず同意を必要としている。したがって、特定の地域に限って、協議・同意を不要とすることは適当ではない。 なお、臨港地区の変更等の手続にかかる期間については、都市計画担当部局と港湾担当部局の双方が臨港地区に関する都市計画の変更手続を一部並行実施すること等により当該手続にかかる期間の短縮を図るよう、当局及び港湾局より、各都道府県、各地方整備局等に対し技術的助言又は連絡を行っており、貴市資料３が示すスケジュールの短縮化が十分図られるよう努めてまいりたい。また、貴市資料３の「港湾計画の変更手続」について、港湾計画の変更内容が20ｈａ未満の土地利用計画の変更に係るものである場合には、港湾法第３条の３第４項の「軽易な変更」に該当するので、国土交通大臣への送付だけで足りる。）	右の提案主体からの意見を踏まえ検討し回答されたい。	「都道府県知事への協議・同意は、一の市町村の区域を越える広域の見地からの調整を図る観点若しくは都道府県が定め、又は定めようとする都市計画との適合を図る観点から行われることは理解できるが、本提案対象地のように広域的調整を必要としないものまで協議・同意を求めている事は不合理であり県の関与を縮減・廃止する措置が必要と考える。	C	－	都道府県知事への協議・同意は、小規模な都市計画についてであっても、一の市町村の区域を超える広域の見地からの調整又は都道府県が定め、若しくは定めようとする都市計画との適合を図ることは必要であり、特定の地域に限って、協議・同意を不要とすることは適当ではない。	1236	12361030	神奈川県横須賀市	「中核市における都市計画決定権限の包括的移譲措置」 ※上記提案が採択困難な場合、本市が直面する課題解決のため、下記提案事項を適用し、地域の状況に即した都市再生・地域再生を行いたい。 「臨港地区変更（解除）に係る手続きの要件緩和ならびに権限の移譲措置」	【提案の内容】 中核市が港湾管理者との協議の下、土地利用の方針を定めた区域においては、臨港地区の変更（解除）に関連した地区計画の決定における県知事への協議・同意を要せず、都市計画決定に係る図書を県知事へ送付することのみとする。 【現行制度】 臨港地区を変更・解除するにあたっては「運用指針」（資料６）により、必要に応じ地区計画を定めることとなっている。 都市計画法により、地区計画に係る都市計画決定権は市にあるが、あらかじめ県知事に協議しその同意を得なくてはならない。 【特例措置を運用する背景】 ・提案事項番号２にあるように、市が臨港地区変更（解除）に係る総合的な判断を行い、その結果として必要に応じ地区計画を定める為。 ・その他提案事項番号２に同じ。
国土交通省	1230410	都市計画法上の規制緩和及び手続き等の簡略化	都市計画法第5条	都市計画区域の変更にあたっては、関係市町村及び都道府県都市計画審議会の意見を聴くとともに、国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。	C	－	都市計画区域の指定は、都市計画決定等の権能を特定の地方公共団体に創設的に付与する効果を持つ根幹的制度であり、他の都市の発展との有機的な関連を考慮しなければならず、また、指定により各種の土地利用制限が課されることとなるため、その範囲を適正かつ合理的なものとする必要がある。このため、都道府県が都市計画区域の変更をしようとするときは国土交通大臣の協議・同意を必要としており、したがって、都市計画区域の変更に際して手続を簡素化することは適当でない。											1442	14422010	沼津市	富士山麓リサーチパーク構想	企業立地等に伴う土地利用や開発行為などの都市計画法上の規制緩和や都市計画区域の変更手続き等の簡略化

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230420	都市計画区域の変更手続等の簡略化	都市計画法第5条	都市計画区域の変更にあたっては、関係市町村及び都道府県都市計画審議会の意見を聴くとともに、国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。	C	－	都市計画区域の指定は、都市計画決定等の権能を特定の地方公共団体に割振的に付与する効果を持つ規約的制度であり、他の都市の発展との有機的な関連を考慮しなければならず、また、指定により各種の土地利用制限が課されることとなるため、その範囲を適正かつ合理的なものとする必要がある。このため、都道府県が都市計画区域の変更をしようとするときは国土交通大臣の協議・同意を必要としており、したがって、都市計画区域の変更に際して手続を簡素化することは適当でない。												1443	14432020	沼津市	沼津港交流拠点づくり構想	埋立地への魚市場施設の移転に伴う県知事への都市計画区域の変更手続き等の簡略化
国土交通省	1230430	土地区画整理士の活用拡大	土地区画整理法第１１７条の３以下	換地計画に関する専門的技術を有する者の養成確保を図るため必要な技術検定を行うことができる。（土地区画整理法第１１７条の３）	E		御提案のように、土地区画整理士がアドバイスを行うことについて、土地区画整理法上特に規制はない。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	今回の提案は、土地区画整理士をもっと積極的に活用する観点から、区画整理地区内の土地問題については、まず区画整理士に相談が行くように、制度的に確立できないか、という観点から行っております。 具体的には、行政相談員法に基づく行政相談員の中に、土地区画整理士を委嘱することを、全国行政事務所で行っていただきたい。このことにより、専門性が強く問われる現代土地区画整理に関する問題をスムーズに解決し、全国的な連携が図られることを期待して提案しております。 以上の点をふまえ、再度検討をお願いします。			当該要望事項は、行政相談委員に関するものであり、総務省の所管事項である。								1371	13712010	福島県喜多方市	施行済み土地区画整理地区内における、土地区画整理士の地域マネージャー制度の導入	過去に、旧区画整理法において実施された区画整理事業は、技術的にも発展途上であったため、精度において誤差が大きいことや、その後の境界杭の明確でなかったり保存されていなかったことから、現在の土地取引や境界査定において不便をきたす場合がある。その際、スムーズに問題を解決するためには、一般住民が区画整理事業の正確をよく理解している専門的アドバイザーを活用できる制度が必要である。 通常、土地区画整理事業の換地処分が完了すると、その後土地に関する相談や手続きには、土地家屋調査士や司法書士が係ることになり、紛争となると裁判所、ということになります。ここで、区画整理地区内においては事業終了後も、区画整理事業の手法・性格を熟知した土地区画整理士のアドバイスを受ける制度を確立する。
国土交通省	1230440	建築基準法施行令第32条に定める区域の拡大	建築基準法施行令第３２条第２項	建築基準法施行令第３２条第２項において、特定行政庁が地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域内に設ける当該方式に係る汚物処理性能に関する技術的基準が定められている。	D-1		現行制度において、「地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域」は、地域の状況を十分に把握し、建築物に係る衛生上の支障の有無を判断できる地方公共団体（特定行政庁）の判断により対応可能である。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	建築基準法施行令32条における、地方公共団体は特定行政庁と指定されているため、市町村が独自に設置判断を行うことが出来ない制度となっている。下水道計画の一環とする地域住環境整備事業は、市町村が行う独自事業であるため、施行令32条における地方公共団体に市町村と名記し、具体化できるように再度要望する。	D-1		「地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域」の指定は、地域の状況を十分に把握し、建築物に係る衛生上の支障の有無を評価した上で判断する必要がある。 上記判断が可能な地方公共団体（市町村含む）が特定行政庁となっており、特定行政庁以外の市町村が区域を設定したい場合には、当該地域を所管する特定行政庁と協議の上の当該特定行政庁の判断により区域の指定を受けることができるほか、自ら判断が可能な場合には自らが特定行政庁になることで区域の指定が可能である。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい	下水道計画の一環となる地域住環境整備事業はまずに住宅等が建設されていることを前提に実施する場合が多い。従って、建築確認申請に関わる全般の業務を行うことは少なく、ソイルエネルギーを利用したニイミトレンチの設置に関しては市町村が排水問題に関する項目について対応できる「限定特定行政庁」としての届出を行うことにより、具体化できるように再度要望する。			「地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域」の指定は、地域の状況を十分に把握し、建築物に係る衛生上の支障の有無を評価した上で判断する必要がある。 建築基準法第９７条の２に基づき建築主事を置く市町村（いわゆる「限定特定行政庁」）は、小規模な建築物に関する権限のみを認めているものであり、汚濁負荷の高い大規模な建築物による影響も勘案して区域を指定する必要があることから、上記判断は、限定特定行政庁ではなく、一般的な特定行政庁が行うべきものである。 このため、限定特定行政庁による区域の指定を可能とするご要望の提案については対応は困難である。 なお、前回回答したとおり、特定行政庁以外の市町村（限定特定行政庁を含む）が区域を設定したい場合には、当該地域を所管する特定行政庁と協議の上の当該特定行政庁の判断により区域の指定を受けることができるほか、自ら が特定行政庁になることにより区域の指定が可能である。	C		1333	13331010	土堰浄化法事業推進連合会	ソイルエネルギー構想	建築基準法施行令32条によって定められている地下浸透について「特定行政庁が衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域」となっている。従来の浸透工法は土の持つ汚水をきれいにする力を利用する観点はあまり無く、地下水の汚染を懸念するために上記により指定された区域はないのが現状である。ソイルエネルギーを活用したニイミトレンチを実施をするにあたり32条の取り扱いについて、事業主体である市町村が対象とした地域の土質条件を十分に調査し、可能と判断された場合「事業主体の責任において衛生上支障がないと認めて条例で指定する区域」と設定し、実施できるようにする。
国土交通省	1230440	建築基準法施行令第32条に定める区域の拡大	建築基準法施行令第３２条第２項	建築基準法施行令第３２条第２項において、特定行政庁が地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域内に設ける当該方式に係る汚物処理性能に関する技術的基準が定められている。	D-1		現行制度において、「地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域」は、地域の状況を十分に把握し、建築物に係る衛生上の支障の有無を判断できる地方公共団体（特定行政庁）の判断により対応可能である。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	建築基準法施行令32条における、地方公共団体は特定行政庁と指定されているため、市町村が独自に設置判断を行うことが出来ない制度となっている。下水道計画の一環とする地域住環境整備事業は、市町村が行う独自事業であるため、施行令32条における地方公共団体に市町村と名記し、具体化できるように再度要望する。	D-1		「地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域」の指定は、地域の状況を十分に把握し、建築物に係る衛生上の支障の有無を評価した上で判断する必要がある。 上記判断が可能な地方公共団体（市町村含む）が特定行政庁となっており、特定行政庁以外の市町村が区域を設定したい場合には、当該地域を所管する特定行政庁と協議の上の当該特定行政庁の判断により区域の指定を受けることができるほか、自ら判断が可能な場合には自らが特定行政庁になることで区域の指定が可能である。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい	下水道計画の一環となる地域住環境整備事業はまずに住宅等が建設されていることを前提に実施する場合が多い。従って、建築確認申請に関わる全般の業務を行うことは少なく、ソイルエネルギーを利用したニイミトレンチの設置に関しては市町村が排水問題に関する項目について対応できる「限定特定行政庁」としての届出を行うことにより、具体化できるように再度要望する。			「地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域」の指定は、地域の状況を十分に把握し、建築物に係る衛生上の支障の有無を評価した上で判断する必要がある。 建築基準法第９７条の２に基づき建築主事を置く市町村（いわゆる「限定特定行政庁」）は、小規模な建築物に関する権限のみを認めているものであり、汚濁負荷の高い大規模な建築物による影響も勘案して区域を指定する必要があることから、上記判断は、限定特定行政庁ではなく、一般的な特定行政庁が行うべきものである。 このため、限定特定行政庁による区域の指定を可能とするご要望の提案については対応は困難である。 なお、前回回答したとおり、特定行政庁以外の市町村（限定特定行政庁を含む）が区域を設定したい場合には、当該地域を所管する特定行政庁と協議の上の当該特定行政庁の判断により区域の指定を受けることができるほか、自ら が特定行政庁になることにより区域の指定が可能である。	C		1339	13391010	福島県昭和村 毛管浄化システム株式会社	ソイルエネルギー構想	建築基準法施行令32条によって定められている地下浸透について「特定行政庁が衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域」となっている。従来の浸透工法は土の持つ汚水をきれいにする力を利用する観点はあまり無く、地下水の汚染を懸念するために上記により指定された区域はないのが現状である。ソイルエネルギーを活用したニイミトレンチを実施をするにあたり32条の取り扱いについて、事業主体である市町村が対象とした地域の土質条件を十分に調査し、可能と判断された場合「事業主体の責任において衛生上支障がないと認めて条例で指定する区域」と設定し、実施できるようにする。
国土交通省	1230440	建築基準法施行令第32条に定める区域の拡大	建築基準法施行令第３２条第２項	建築基準法施行令第３２条第２項において、特定行政庁が地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域内に設ける当該方式に係る汚物処理性能に関する技術的基準が定められている。	D-1		現行制度において、「地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域」は、地域の状況を十分に把握し、建築物に係る衛生上の支障の有無を判断できる地方公共団体（特定行政庁）の判断により対応可能である。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	建築基準法施行令32条における、地方公共団体は特定行政庁と指定されているため、市町村が独自に設置判断を行うことが出来ない制度となっている。下水道計画の一環とする地域住環境整備事業は、市町村が行う独自事業であるため、施行令32条における地方公共団体に市町村と名記し、具体化できるように再度要望する。	D-1		「地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域」の指定は、地域の状況を十分に把握し、建築物に係る衛生上の支障の有無を評価した上で判断する必要がある。 上記判断が可能な地方公共団体（市町村含む）が特定行政庁となっており、特定行政庁以外の市町村が区域を設定したい場合には、当該地域を所管する特定行政庁と協議の上の当該特定行政庁の判断により区域の指定を受けることができるほか、自ら判断が可能な場合には自らが特定行政庁になることで区域の指定が可能である。								1343	13431010	山梨県下部町（平成16年9月13日町村合併・身延町）	ソイルエネルギー構想	建築基準法施行令32条によって定められている地下浸透について「特定行政庁が衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域」となっている。従来の浸透工法は土の持つ汚水をきれいにする力を利用する観点はあまり無く、地下水の汚染を懸念するために上記により指定された区域はないのが現状である。ソイルエネルギーを活用したニイミトレンチを実施をするにあたり32条の取り扱いについて、事業主体である市町村が対象とした地域の土質条件を十分に調査し、可能と判断された場合「事業主体の責任において衛生上支障がないと認めて条例で指定する区域」と設定し、実施できるようにする。
国土交通省	1230440	建築基準法施行令第32条に定める区域の拡大	建築基準法施行令第３２条第２項	建築基準法施行令第３２条第２項において、特定行政庁が地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域内に設ける当該方式に係る汚物処理性能に関する技術的基準が定められている。	D-1		現行制度において、「地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域」は、地域の状況を十分に把握し、建築物に係る衛生上の支障の有無を判断できる地方公共団体（特定行政庁）の判断により対応可能である。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	建築基準法施行令32条における、地方公共団体は特定行政庁と指定されているため、市町村が独自に設置判断を行うことが出来ない制度となっている。下水道計画の一環とする地域住環境整備事業は、市町村が行う独自事業であるため、施行令32条における地方公共団体に市町村と名記し、具体化できるように再度要望する。	D-1		「地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域」の指定は、地域の状況を十分に把握し、建築物に係る衛生上の支障の有無を評価した上で判断する必要がある。 上記判断が可能な地方公共団体（市町村含む）が特定行政庁となっており、特定行政庁以外の市町村が区域を設定したい場合には、当該地域を所管する特定行政庁と協議の上の当該特定行政庁の判断により区域の指定を受けることができるほか、自ら判断が可能な場合には自らが特定行政庁になることで区域の指定が可能である。								1352	13521010	長崎県三井楽町	ソイルエネルギー構想	建築基準法施行令32条によって定められている地下浸透について「特定行政庁が衛生上支障がないと認めて規則で指定する区域」となっている。従来の浸透工法は土の持つ汚水をきれいにする力を利用する観点はあまり無く、地下水の汚染を懸念するために上記により指定された区域はないのが現状である。ソイルエネルギーを活用したニイミトレンチを実施をするにあたり32条の取り扱いについて、事業主体である市町村が対象とした地域の土質条件を十分に調査し、可能と判断された場合「事業主体の責任において衛生上支障がないと認めて条例で指定する区域」と設定し、実施できるようにする。
国土交通省	1230450	生ごみ、家畜し尿の下水道による処理の容認	下水道法第８条、第１２条、第１２条の２，第１２条の１０、第２５条	生ごみ、家畜し尿については終末処理場の処理能力、施設全体の維持管理等を考慮して下水道管理者毎に条例等によって処理の可否を規定している。	D-1	－	生ごみ、家畜し尿については終末処理場の処理能力、施設全体の維持管理等を考慮して下水道管理者毎に条例等によって処理の可否を規定している。	貴省回答はD-1（現行対応可）であるが、制度上可能であっても、例えば実際に家畜屎尿を下水道に排出しようとすれば大規模な除害施設を設置しなければならないことが想定されるなど実現の可能性は低いのではないか。提案の実際上の問題点、例えば補助事業として実施できるかといったこと等について、再度回答されたい。		D-1	－	生ごみ、家畜し尿については個別具体的に下水道管理者が処理の可否を判断することとなる。また、補助事業として実施できるかどうかについては個別事例毎にその可否を判断することとなる。								1619	16191010	株式会社アサヒ建設コンサルタント	"さわやか北海道"構想 －自然のかおりの復元と熱エネルギーの利用－	①下水道ペディスポーザーで破砕した食物固定物残しを投入、ごみとして処理する。 ②家畜し尿を下水処理で受入れ、処理する。
国土交通省	1230460	公共下水施設への排水施設設置規制の緩和	下水道法第２４条第３項 下水道法施行令第１７条の２ 下水道法施行令第１７条の３	下水道の暗渠は地下に埋設されており、その維持管理が困難なことから、下水道法制定時より、暗渠である構造の部分には、排水設備を設ける場合等一定の場合を除き、いかなる施設又は工作物その他の物件も設けさせてはならないこととされていた。 その後、情報化の進展、技術水準の向上等を背景に下水道の暗渠の空間利用に関する強い要望が寄せられてきたことから、平成八年改正において、国、地方公共団体、認定電気通信事業者、有線テレビジョン放送設置者は、下水道施設の暗渠部分について、下水道の管理上著しい支障を及ぼさない範囲内で光ファイバー等の電線等に限って設けることができることとされた。	C	－	公共下水道の排水施設の暗渠である構造の部分に熱利用システムを設置することは、下水の排除や施設の維持管理に支障をきたすおそれがあることから認められないが、土地の所有者、使用者又は占有者が公共下水道に流入させるために設置する排水設備に熱利用システムを設置することは可能である。	右提案主体の意見について検討し、回答されたい。	「公共下水道の排水施設の暗渠である構造の部分に熱利用システムを設置することは、下水の排除や施設維持管理に支障をきたすおそれがあることから認められない。」と言う回答であるが、① 当システムの設置は、マンホール蓋を利用するもので、排水施設の暗渠部の管渠本体ではないので、汚水の流水に支障をきたすものとは考えられない。 ② 当公共マンホール施設は公共施設であるが、土地所有者、使用者又は占有者の汚水を排除する目的であり、一般的には土地所有者内に設置しており不特定多数の人の利用するものではない。 ③ 公共マンホールの維持管理は、施設については下水道管理者であるが、汚水の日常の流水の管理は接続者が行っている。当システムはマンホール蓋裏に取り付けてあるが、蓋を開放した場合でもマンホール躯体内空を阻害するものでないことから、維持管理に支障をきたすものとは考えられない。④ 私設ますより公共ますが熱効率が良いこと、下水道に附加価値を持たせ水洗化の促進に資すること、独居、高齢者や障害者などをはじめとする民生福利向上に資することをご理解の上再考をお願いする。	D-1	－	下水道が保有する未利用エネルギーを活用するという観点から、下水道管理者が維持管理上支障がないと判断した上で、自ら公共ますの蓋の裏に熱利用システムを設置することは現行制度において対応可能であり、提案の目的は達せられると考える。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。	「下水道管理者が維持管理上支障がないと判断した上で、自ら公共ますの蓋の裏に熱利用システムを設置することは現行制度において対応可能であり、提案の目的は達せられると考えるとの回答ですが、 ① 下水道管理者が、当該施設設置を住民が希望するたびに、通常の公共事業と同様に設計、発注、監督、検査、支払業務を行うほか、住民への経費負担請求、振込み確認等の業務を行うこととなり業務量が増加し、各自治体が進めている行政改革に逆行する。 ② 設置する住民の立場からは、規制緩和されることにより自ら民間業者に発注・完結することになるが、緩和されない場合は、設置計画が下水道管理者の施行計画に拘束されることになり、自由度が失われ希望期間での実施に支障をきたす恐れがある。 上記理由と規制緩和により民間活力と共同で下水道の附加価値を持たせ水洗化向上を考えておりますので、ご理解の上再考をお願いする。	D-1	－	本提案については、前回の回答のとおり、下水道が保有する未利用エネルギーを活用するという観点から、下水道管理者が維持管理上支障がないと判断した上で、自ら公共ますの蓋の裏に熱利用システムを設置することは現行制度において対応可能であり、提案の目的は達せられると考える。なお、貴県からの再意見における①及び③の理由については、各下水道管理者が業務の効率化を行うことで対応可能である。	1174	11741010	岩手県	下水道熱エネルギー利用融雪構想	・下水道法第２４条第３項の規制を緩和し、公共桝からの未利用エネルギーの利用による個人敷地内の融雪システム設置を可能とし、冬期間の住環境や操処の向上を図るとともに、県内企業が開発したシステムの普及により、地域経済の活性化を図る。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230470	開発許可時に付された用途制限の緩和	都市計画法第４１条	都道府県知事等は用途地域の定められていない土地の区域に係る開発許可をする際、必要に応じて建築物の敷地等に関する制限を定めることができるが、当該区域及び周辺区域における環境の保全上支障がないと認め、又は公益上やむを得ないと認めた場合は解除することが可能となっており、地域の実情に応じた運用を行うことが現行制度上可能となっている。 国土交通省では、本年３月に市街化調整区域での開発許可制度の運用に関する事例、条例等の制定状況等についての調査・情報提供を行い、地方公共団体に地域の実情に応じた弾力的な制度運用が可能であること等を周知したところであり、上記制限の解除につき、開発許可権者である甲府市とご相談されたい。	D-1	－	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がない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諮問を経たもの又は、条例区域、目的又は予定建築物の用途を限り定めたものなどは現行制度上許可でき、地域の実情に応じた運用が可能となっており、国土交通省では、技術的助言として示した開発許可制度運用指針において、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通常原則として許可して差し支えないものと考えられるものを例示するとともに、画一的な運用でなく地域の実情等に応じた運用を行うことが望ましいことを示している。また、本年３月に市街化調整区域での開発許可制度の運用に関する事例、条例等の制定状況等についての調査・情報提供を行い、地方公共団体に地域の実情に応じた弾力的な制度運用が可能であるこ等を周知したところであり、開発許可権者である甲府市とご相談されたい。							1394	13941010	協同組合ファッションシティ甲府	産業活性化〔アリア・ディ・ティレンツェ	本団地は、中小企業総合事業団及び県の高度化事業により、市街化調整区域内に建設された。 団地内では、設立時に開発許可の条件として工業専用地域に準ずるものとされ、小売り等物品販売は禁止されている。 しかし近年、社会情勢等の変化に伴い、製造のみでは生き残りが難しいため、小売り等も含めた全般的な産業集積を目指すこととしている。 現在進められている甲府地域の都市計画の見直し作業において、市街化区域に編入されるべく川田アリア地区の地区計画も策定されたが、周辺地域の調整の遅れから、近隣市街化区域から飛び地となり編入の目途が立たない状況となっている。 一方隣接する峡東都市計画地域の市街地とは連単している状況である。 ついては、開発許可時に付された工業専用地域に準ずる用途制限を緩
国土交通省	1230480	市街地再開発事業地区内の公共施設を管理者等が行うことができる工事の拡充	都市再開発法第９９条の１０等	施行者は市街地再開発事業施行地区内の公共施設の整備に関する工事について管理者等に行わせることができる。（９９条の１０）	D-1		市街地再開発事業の事業計画を変更し、御提案にある公共施設整備を市街地再開発事業と別事業とすることにより対応可能である。											1048	10481010	埼玉県川口市	市街地再開発事業地区内の公共施設を管理者等が行うことができる工事の拡充	市街地再開発事業において、管理者等が行うことができる公共施設工事を管理者負担金対象に拡充。
国土交通省	1230490	生産緑地地区内の取申出条件の緩和	生産緑地法（第２条の２「国及び地方公共団体の責務」、第７条「生産緑地の管理」、第８条「生産緑地地区内における行為の制限」）、都市計画法	生産緑地地区は、市街化区域内にある農地等で、市町村が都市計画に定める地域地区である。生産緑地地区内の農地については、固定資産税や相続税等について特例措置（農地並み課税）が講じられる。 生産緑地は農地等として管理しなければならないとされており、生産緑地地区内では、建築物などの新築、改築または増築や宅地造成などの土地の形質の変更などは、一定の建築等（農林水産物の生産又は集荷の用に供する施設等）で市町村長の許可を受けたもの以外はできないこととなっている。ただし、生産緑地地区に指定されてから３０年を経過した場合や、農林漁業の主たる従事者が死亡したり、従事が不可能となった故障を有することとなった場合には、所有者が市町村長に対して買取りの申出をすることができる。	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臨み、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。 なお、生産緑地の買取申出については、権利救済の観点から設けられているものであり、買取申出により、直ちに生産緑地地区から除外されるものではない。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	「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。なお、生産緑地の買取申出については、権利救済の観点から設けられているものであり、買取申出により、直ちに生産緑地地区から除外されるものではない。」との回答だが、そのようなことは、以前の提案内容などを見て把握している。 従って今回は、買取申し出の条件を緩和し、市町村にそのようなニーズだけでも把握させようという趣旨である。今回の条件緩和は現行においてまった(不可能で、D－1にあたるものでは決してないはずである。 何を提案しているか良(見ていただきたい。当方で言うのは生産力地指定を緩和ど うこうというものでなく、あ(まで も条件の緩和である。少し飛躍してたとえるなら ば、許認可の基準をどうこうまうわけでなく、申請書式を変える提案をしているようなものである。 なお今回の提案は市町村関係者の意見をも聴取したものである。	D-1	－	生産緑地の買取申出については、生産緑地地区に指定されてから30年を経過した場合や、農林漁業の主たる従事者が死亡したり、従事が不可能となった故障を有することとなった場合には、所有者が市町村長に対して買取りの申出をすることができる。これは、一般的に予測可能な期間である30年を経過した場合または死亡等の明らかな事情変更があった場合については、その後の農林漁業の継続が困難ないし不可能になることが一般的に予想され、しかも転用制限が行われているため、市場における宅地として譲渡性に欠けることにかんがみ、土地の所有者が市町村長に対、買取りを申し出ることができるものとし、主として権利救済（私権との調整）を図ったものである。 また、生産緑地地区指定後30年経過するか、主たる従事者の死亡等がなければは、生産緑地の買取申出ができないことについては、生産緑地地区指定の際に同意しているはずである。 なお、生産緑地の買取申出をしたからといって、直ちに生産緑地地区から除外されるものではなく、都市計画上の要請に基づき必要が生じた場合に、生産緑地地区に関する都市計画の変更が行われるものである。 生産緑地を事業用地として活用し、地域経済の活性化を図る趣旨であれば、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臨み、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。							1329	13292010	土地活用を図る会	生産緑地活用ニーズの把握	生産緑地の買取申出を、生産緑地指定から30年後、従事者の死亡、等の要件に関らずいつでも可能とする。
国土交通省	1230500	都市公園内の許容建築面積の緩和	都市公園法第４条第１項、都市公園法施行令第５条	都市公園法第４条第１項、都市公園法施行令第５条において、建ぺい率の制限規定が設けられている。	C D-1	－	都市公園は、都市を緑化して都市環境の向上を図るとともに、空地を確保して、避難、防火等の災害の防止に資することを目的として設置される都市の貴重なオープンスペースであり、このような都市公園の性格から、公園施設の建ぺい率の制限を設けているところであり、これを緩和することは不可。 なお、第１５９回通常国会において都市公園法が改正され、都市公園の区域を立体的に定める立体都市公園制度が創設されたところであり、都市公園と商業施設等との立体的活用が期待される。	都市公園法施行令第5条においては、「（略）・・休養施設、当該運動施設、当該教養施設又は当該都道府県立自然公園の利用のための施設で建築物であるものに限り、当該都市公園の敷地面積の百分の十を限度として、法第四条第一項本文の規定により認められる建築面積を超えることができる。」とされており、この範囲まで は貴省が主張する「空地を確保して、避難、防火等の災害の防止に資する」ことには十分対応可能であり、10パーセントまでであれば建ぺい率制限が緩和できるのではないか検討されたい。		C D-1	－	都市公園の持つ本来の効用としては、①休息、鑑賞、散歩、運動等といったレクリエーションの用に供する、②都市を緑化して都市環境の向上を図るとともに、空地を確保して、避難、防火等の災害の防止に資する、という2点が挙げられる。都市公園法施行令第5条第1項規定する休養施設、運動施設等は、①の効用を発揮する施設であることから、施行令第5条第1項の建ぺい率の特例の対象としているところ、これに対して、便益施設は、都市公園本来の効用を享受する人々の利便に供するための施設であり、これらの施設の設置のために、都市の貴重なオープンスペースとしての②の効用を阻害することは適当ではないため、施行令第5条の適用対象とはされていないところ。 和歌山県が設置を要望している商業施設は、都市公園法第2条第2項第7号に規定する「便益施設」に該当するものと考えられるため、建ぺい率制限を緩和することは困難である。	管理コード1230530の回答において、「観光物産センター や地場産品加工販売施設」が都市公園法第2条第2項に基づく公園施設として、都市公園の効用を全うするための施設に該当するものであれば設置可能」とあるが、本提案主体に対する回答と、本提案に対する回答は矛盾していない。 都市公園の持つ本来の効用は、①休息、鑑賞、散歩、運動等といったレクリエーションの用に供する、②都市を緑化して都市環境の向上を図るとともに、空地を確保して、避難、防火等の災害の防止に資することである。売店、飲食店等の商業施設は、便益施設として、これらの都市公園本来の効用を享受する人々のための利便に供するための施設である。	－	－	都市公園内における公園施設の設置は、都市公園法第４条第１項、都市公園法施行令第５条の建ぺい率制限の範囲内で行われることが必要であり、管理コード1230530の観光物産センターや地場産品加工販売施設が都市公園法上の公園施設に該当するとしても、当然、当該施設は建ぺい率制限規定の適用を受けることとなる。したがって、管理コード1230530に対する回答と、本提案に対する回答は矛盾していない。 都市公園の持つ本来の効用は、①休息、鑑賞、散歩、運動等といったレクリエーションの用に供する、②都市を緑化して都市環境の向上を図るとともに、空地を確保して、避難、防火等の災害の防止に資することである。売店、飲食店等の商業施設は、便益施設として、これらの都市公園本来の効用を享受する人々のための利便に供するための施設である。	1429	14292020	和歌山県	大新地区中心市街地活性化構想（都市公園を中心とした緑と潤いのある癒し空間の創出）	〇都市公園面積に対する建築面積の制限の緩和による多様な商業施設の設置 ２／１００を緩和
国土交通省	1230510	都市公園の占用手続の簡素化	都市公園法第６条	スポーツイベント等を実施する際に設置するテント、ゲート等の仮設工作物を設けて都市公園を占用するときは、都市公園法第６条において、許可を要することとしている。	C	－	テント、ゲート等の仮設工作物による都市公園の占用については、その安全性等を公園管理者が個別に判断して許可することが必要。											1411	14111010	宮崎県	スポーツランドみやざき展開特区	都市公園に公園施設以外の工作物その他の物件又は施設を設けて都市公園を占用しようとする場合の手続について、公園管理者の許可を、公園管理者への届出で足りるものとする。
国土交通省	1230520	都市公園施設の民間賃付に関する規制緩和	都市公園法第５条第１項、第２項	都市公園法第５条において、公園管理者以外の者の公園施設の設置等に係る規定を設けている。	D-1	－	都市公園においては、公園管理者から事実行為である管理業務の委託を受けて、民間事業者がフットサルコート等の運動施設の管理を行うことが可能。また、公園管理者の許可を受けた民間事業者が自らフットサルコート等の設置・管理を行うことも可能。なお、第１５９回国会において都市公園法が改正され、公園施設の設置・管理について、許可の要件を大幅に緩和して、都市公園の機能の増進に資する場合には、公園管理者以外の者が公園施設を設置管理できることとされたところ。	貴省からの回答では、「公園管理者から事実行為である管理業務の委託を受けて、民間事業者がフットサルコート等の運動施設の管理を行うことが可能。」とされていることが、民間事業者が自らフットサルコートの利用料金設定が可能かどうか、また、利用者のためのレストラン等の付帯施設の設置運営も可能かご教示願いたい。		D-1	－	民間事業者が、都市公園法第５条に基づく公園管理者の許可を受ける場合は可能。							1577	15771030	スポーツテレビジョン株式会社	フットサル特区構想	公園やスポーツ施設などの行政財産の民間貸付に関する規制緩和、及び商業活動の規制緩和
国土交通省	1230530	他省庁の補助金による施設の都市公園内整備の容認と当該施設の看板類設置の容認	都市公園法第２条第２項、都市公園法施行令第４条	都市公園法第２条第２項及び都市公園法施行令第４条において、公園施設に係る規定を設けている。	D-1	－	都市公園法施行令を平成１５年３月に改正し、地方公共団体が条例で定める休養施設、遊戯施設、運動施設等を新たに公園施設に加えることができるよう公園施設の弾力化が図られたところであり、健康レジャー推進施設等が、都市公園の効用を全うするための休養施設等に該当するものであれば設置可能。また、道の駅等の施設が都市公園と相互に効用を兼ねるのであれば、兼用工作物として設置可能。 さらに、このような施設のための標識も設置可能。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	回答では、「健康レジャー推進施設等が都市公園の効用を全うするための休養施設等に該当するものであれば設置可能。」とのことであるが、具体的に、観光物産センターや地場産品加工販売施設（農産物）について、設置することは可能であるかについて、具体的な回答をいただきたい。また、本構想では、地場産品の販売や観光センターの整備により、都市公園の魅力増大と、公園を核とした、地域全体の活性化を図ろうとするものであり、こうした施設の設置は「都市公園の効用を全うするための施設」であると解釈しているが、そのような解釈でよろしいか。また、仮に設置不能であれば、都市公園を中心とした地域再生を行なうことが困難となり、地域再生の趣旨からも是非とも容認することをお願いしたい。特に、本公園は、集客力、経済効果も特筆される大きな効果をあげており、今後のまちづくりの核となるものと期待されており、国土交通省のバックアップによるモデルとしての取り組みをお願いしたい。	D-1	－	当該観光物産センターや地場産品加工販売施設が、都市公園法第２条第２項に基づく公園施設として、都市公園の効用を全うするための施設に該当するものであれば設置可能。	右提案主体からの意見を踏	措置の分類はD1（現行の規定により対応可能）であり、具体的な回答では、「当該観光物産センターや地場産品加工販売施設が都市公園法第2条第2項に基づく施設として、都市公園の効用を全うするための施設に該当するものであれば設置可能。」とのことであるが、同法施行例第四条の規定の中で、上記施設の設置が可能と解釈してよろしいか。また、前回の意見（本構想では、地場産品の販売や観光センターの整備により、都市公園の魅力増大と、公園を核とした、地域全体の活性化を図ろうとするものであり、こうした施設の設置は「都市公園の効用を全うするための施設」であると解釈しているが、そのような解釈でよろしいか。）について、具体的な回答をいただいていないが、これに関しても、再度ご回答いただきたい。仮に、困難であれば、今回の構想では、都市公園「冠山総合公園」を核として、地域全体の活性化と雇用の創出を図ろうとするものであり、一般論でいう都市公園としての効用を全うするための施設のみならず、地域活性化の核として、本構想の中核を担うための施設を整備しようとするものであり、通常考えられる都市公園としての施設の範疇を広げた、施設整備が可能となるよう、再度、前向きなご検討をお願いしたい。	－	－	ある施設が「都市公園の効用を全うするための施設」であるか否かは、個々の公園の特性に応じて具体的に決すべき問題であり、観光物産センターや地場産品加工販売施設が全て一律に「都市公園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項に基づく公園施設に該当すると言うことはできないため、個別に相談されたい。なお、都市公園法施行令を平成１５年３月に改正し、地方公共団体が条例で定める休養施設、遊戯施設、運動施設等を新たに公園施設に加えることができるよう公園施設の弾力化が図られたところである。	1166	11662020	山口県光市	地域再生を機軸とする「都市戦略転換構想」NO１ ～都市公園「冠山総合公園」を核とする新生「光市」再生計画～	他の補助金等による施設の都市公園内整備の容認と当該施設の看板類設置の容認 道の駅等の観光物産、地域振興施設の公園内整備を容認することにより、本都市公園を活用した横断的施策の展開による交流人口の増大及び公園の付加価値の増大、さらには地域の既存ストックとの連携による地域全体への経済効果の波及が可能となる。
国土交通省	1230540	都市公園の占用許可基準の緩和	都市公園法第５条、第６条、第７条	競技会、集会、展示会、博覧会その他これらに類する催しのため設けられる仮設工作物を設けて都市公園を占用するときは、都市公園法第６条及び７条に、許可を要することとしている。また、都市公園法第５条において、公園管理者以外の者による公園施設の設置等に係る規定を設けている。	D-1	－	公園利用者の利便を図るための露店であれば、公園施設として、都市公園法第５条第２項の許可を受けて設置可能。なお、平成１６年６月に公布された改正都市公園法第５条第２項においては、公園施設の設置管理について、許可の要件を大幅に緩和して、都市公園の機能の増進に資する場合には公園管理者以外の者が公園施設を設置管理できることとしたところ。											1169	11692020	愛媛県松山市	「坂の上の雲」のまち再生構想（現「坂の上の雲」のまち再生計画）	都市公園内での露店については「祭礼等の催しに際して設けられる露店等以外は設けることは許されない。」とされているが、近年、公園区域内での露店の出店要望は多く、また、利用者のニーズも多い。 そのため、利用者の利便性の向上の観点から、祭礼等以外における露店を占用許可の対象とするよう提案するものである。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230550	公園利用者以外のための公園施設設置の容認	都市公園法第２条第２項及び都市公園法施行令第４条において、公園施設に係る規定を設けている。	都市公園法第２条第２項及び都市公園法施行令第４条において、公園施設に係る規定を設けている。	D-1	－	都市公園においては、公園でレクリエーションや散策、草木の鑑賞などの活動を行いつつ、休憩や飲食を行うといった複合的な利用に対応するための飲食店、売店等を設置することが可能。第１５９回通常国会において都市公園法が改正され、公園施設の設置管理について、許可の要件を大幅に緩和して、都市公園の機能の増進に資する場合は、公園管理者以外の者が公園施設を設置・管理することができるとされたところである。また、同改正において、都市公園の区域を立体的に定める立体都市公園制度が創設されたところであり、都市公園と商業施設等との立体的活用が期待される。												1429	14292010	和歌山県	大新地区中心市街地活性化構想（都市公園を中心とした緑と潤いのある癒し空間の創出）	○都市公園法第２条第２項の公園施設を公園利用者以外を対象として設置できるようにする。
国土交通省	1230560	交通バリアフリー法に基づく基本構想作成要件の適用除外	高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律施行令第１条 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律施行令第１条第２号 に規定する旅客施設を利用する高齢者及び身体障害者の人数の算定に関する命令第１条、第２条	特定旅客施設については、施行令第１条第一号から第三号のいずれかの要件に該当することが定められている。 本規定においては、当該旅客施設の１日当たりの平均的な利用者の人数が5,000以上であるという要件の他、別途二つの要件が定められているところである。5,000人以下の利用者であっても、二号要件あるいは三号要件に該当すれば当該旅客施設を中心として基本構想の作成が可能である。高山市の場合においては、駅周辺の施設を概観すると三号要件に十分該当し得ると考えられるので、基本構想の作成について是非ご検討して戴きたい。	D-1	—	交通バリアフリー法に基づく基本構想策定要件については、当該旅客施設の1日あたりの平均的な利用者の人数が5,000以上であるという要件の他、別途二つの要件が定められているところである。5,000人以下の利用者であっても、二号要件あるいは三号要件に該当すれば当該旅客施設を中心として基本構想の作成が可能である。高山市の場合においては、駅周辺の施設を概観すると三号要件に十分該当し得ると考えられるので、基本構想の作成について是非ご検討して戴きたい。												1270	12701010	高山市	駅まちバリアフリー構想	「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）に基づく基本構想の認定を受けるために必要とされる同法施行令第１条に定める特定旅客施設としての要件の適用を除外する
国土交通省	1230570	ほ場整備事業の実施要件の緩和	「土地改良法施行令第２条第５号イ」 「土地改良法施行令第２条第５号ｲただし書の農林大臣が定める場合について」 「非農用地区域の設定を伴う土地改良事業を市街化区域において行う場合における都市計画法の開発許可等との調整措置について」	換地計画を定め、非農用地区域の設定を伴う土地改良事業を市街化区域において行おうとする場合には、都道府県の土地改良部局と都市計画部局との協議がとととのったものについては、事業を実施することが可能であるとしており、都道府県において関係部局間の協議をととのえられたい。	D-1	—	換地計画を定め、非農用地区域の設定を伴う土地改良事業を市街化区域において行おうとする場合には、都道府県の土地改良部局と都市計画部局との協議がとととのったものについては、事業を実施することが可能であるとしており、都道府県において関係部局間の協議をととのえられたい。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	D-1	—	ご指摘の土地改良法の目的、事業の効用、負担能力の限度の規定は、ほ場整備事業を行う区域が市街化区域であることをもって、その事業実施の可否を変えるものではない。 また、換地計画を定め、非農用地区域の設定を伴う土地改良事業を市街化区域において行おうとする場合には、都道府県の土地改良部局と都市計画部局との協議がとととのったものについては、「土地改良法施行令第２条第５号イただし書の農林大臣が定める場合について」（昭和４８年２月１日付け４７構改Ｂ第５４号農林事務次官依命通知）において、事業を実施することが可能としているところである。 ・さらに土地改良法施行令第２条第５号イだけでなく、土地改良法第１条の目的、土地改良法施行令第２条の事業の効用や負担能力の限度などが、市街化区域をほ場整備事業対象外としている根拠である。 ・これらの条文は法の根幹に関わる部分であり、これらの条文を読当法令（特区の対象）とし、市街化区域のほ場整備事業が可能かどうかの判断は、県の段階でできないとのことである。 ○本市としても今回示された回答内容では、事業実施はおろか協議のテーブルにつくことができません。したがって、事業の可能性について、法解釈等の具体的な指針を示していただきたい。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。	「土地改良法の目的、施行令の事業の効用、負担能力の限度の規定は、ほ場整備事業を行う区域が市街化区域であることをもって、事業実施の可否を変えるものでない。」という回答が、今回の提案が特区になじまないという判断であると解釈します。しかし、これらはほ場整備事業の事業計画において重要な判断要素であり、事業区域が市街化区域であるため、許可権者が交易に緩和するということができないとのことです。市街化区域において農地は宅地見込み地として扱われ、市街化調整区域と根本的に異なるため、特区として扱っていただければ事業実施に向けた事業計画の協議が進めやすいと思います。<br　一方、現行法上で考えるならば、事業実施が可能とされる「土地改良法施行令第２条第５号イただし書の農林大臣が定める場合について（昭和４８年２月１日農林事務次官通達）」の運用基準を明確にしていただきたい。運用の基準が具体的に示めされたならば、県の土地改良部局と都市計画部局に対して事業実施に向けた協議を進めやすいと考えます。			本件に関しては、都道府県の土地改良部局と都市計画部局間で協議する事項であると考えているが、「土地改良法施行令第２条第５号イただし書の農林大臣が定める場合について（昭和４８年２月１日農林事務次官通達）」の取り扱いについては、「非農用地区域の設定を伴う土地改良事業を行う場合における都市計画法の開発許可等との調整措置について（昭和４８年５月１９日構造改善局長通達）」を参考にされたい。 なお、市街化区域であっても、当分の間計画的な市街地の形成が図られる見込みのない土地の区域については、市街化調整区域へ編入することも可能である。	C	—	1133	11331010	兵庫県 加古川市	市街化区域農地の農業効率向上・農家の経営安定化構想	市街化区域内では、ほ場整備が制限されている。
国土交通省	1230580	土地区画整理保留地に対する所有権に匹敵する権利付与	土地区画整理法第１００条の２、第１０３条、第１０４条、第１０７条	換地計画において換地として定めない土地については、換地処分の公告があった日の翌日において施行者が取得し（いわゆる保留地）、遅滞なく登記をすることとなっている。（第１０４条、第１０７条）	B-2	Ⅰ又はⅡ	保留地については、土地区画整理法第１０７条に基づき、換地処分の公告後遅滞なく登記を行うこととなっており、抵当権の登記等が可能である。 いわゆる保留地予定地（土地区画整理法第１００条の２に基づき施行者が管理する土地）に関しては、施行者が第三者に使用収益させている場合（いわゆる保留地予定地の売買を行った場合）に、その内容を明らかにする簿書を平成１７年度中に法令に位置付ける方向で検討を行う。<br　なお、法務局における取扱い及び登記制度の中での位置づけについては、法務省の所管事項である。	提案の趣旨を実現するためには、法務省における登記制度での位置づけが重要であることから、制度改正に当たっては法務省とも十分な連携を図られたい。 また、右の提案主体からの意見について回答されたい。	回答いただいた内容の中の「その内容を明らかにする簿書」については、本市が要望している金融機関からの融資が容易に受けられるようになるように所有権に匹敵する権限をもたせたものとして法令に位置付けてもらいたい。			再検討要請にある「金融機関からの融資が容易に受けられるようになる所有権に匹敵する権限」が具体的にどのようなものを指すのか不明であるが、いわゆる保留地予定地（土地区画整理法第１００条の２に基づき施行者が管理する土地）については、最高裁判例において「土地区画整理法１００条の２の規定により施行者が管理する土地については、施行者は、所有者に準ずる一種の物権的支配権を取得し、右土地を土地区画整理事業の目的にそって維持管理し、又は事業施行のために必要な範囲において第三者に使用収益せしめることができるものと解すべきものである･･･」（最高裁昭和５８年１０月２８日第二小法廷判決）、「換地処分前の替費地の売買により買主が取得する権利（替費地の使用収益権）は、所有権に準ずる一種の物権的支配権と解すべきものである･･･」（最高裁昭和５０年８月６日第一小法廷判決）と判示されているところである。 「なお、いわゆる保留地予定地売買の内容を明らかにする簿書の法令への位置付けに係る検討に当たっては関係省庁とも十分に協議して参りたい。												1082	10821010	京都府福知山市	保留地売却促進特区	仮換地指定から事業完了時の換地処分までの間、保留地（予定地）について所有権に匹敵する権原を持たせたい。
国土交通省	1230590	土地区画整理保留地に対する権利保全制度の改善	土地区画整理法第１００条の２、第１０３条、第１０４条、第１０７条	換地計画において換地として定めない土地については、換地処分の公告があった日の翌日において施行者が取得し（いわゆる保留地）、遅滞なく登記をすることとなっている。（第１０４条、第１０７条）	B-2	Ⅰ又はⅡ	保留地については、土地区画整理法第１０７条に基づき、換地処分の公告後遅滞なく登記を行うこととなっており、抵当権の登記等が可能である。 いわゆる保留地予定地（土地区画整理法第１００条の２に基づき施行者が管理する土地）に関しては、施行者が第三者に使用収益させている場合（いわゆる保留地予定地の売買を行った場合）に、その内容を明らかにする簿書を平成１７年度中に法令に位置付ける方向で検討を行う。<br　なお、法務局における取扱い及び登記制度の中での位置づけについては、法務省の所管事項である。	提案の趣旨を実現するためには、法務省における登記制度での位置づけが重要であることから、制度改正に当たっては法務省とも十分な連携を図られたい。				検討に当たっては関係省庁とも十分に協議して参りたい。												1126	11261010	東急不動産（株）	区画整理事業に伴う「保留地の権利保全制度の改善」及び「民間都市開発推進機構による保留地取得」	区画整理法の一部改定し、保留地の権利保全制度の改善を行う。 区画整理保留地に限り、法務局に保留地原簿を備付け、登記簿に準ずる扱いとし、保留地の権利変動等の管理を法務局が行う。（区画整理法の中に第二登記簿を認める条項を創設） 通常の謄本と同じように“＊保留地管理台帳謄本＊”といった名称で交付が可能とする。その際、法務局の証印を押すが、例えば【本区画整理事業が完遂した後、当内容で本登記できるものである】等の文言を付記するものとする。
国土交通省	1230590	土地区画整理保留地に対する権利保全制度の改善	土地区画整理法第１００条の２、第１０３条、第１０４条、第１０７条	換地計画において換地として定めない土地については、換地処分の公告があった日の翌日において施行者が取得し（いわゆる保留地）、遅滞なく登記をすることとなっている。（第１０４条、第１０７条）	B-2	1126101 0と統合	保留地については、土地区画整理法第１０７条に基づき、換地処分の公告後遅滞なく登記を行うこととなっており、抵当権の登記等が可能である。 いわゆる保留地予定地（土地区画整理法第１００条の２に基づき施行者が管理する土地）に関しては、施行者が第三者に使用収益させている場合（いわゆる保留地予定地の売買を行った場合）に、その内容を明らかにする簿書を平成１７年度中に法令に位置付ける方向で検討を行う。<br　なお、法務局における取扱い及び登記制度の中での位置づけについては、法務省の所管事項である。	提案の趣旨を実現するためには、法務省における登記制度での位置づけが重要であることから、制度改正に当たっては法務省とも十分な連携を図られたい。				検討に当たっては関係省庁とも十分に協議して参りたい。												1260	12601010	千葉市	保留地の権利保全制度の改善	土地区画整理法一部を改訂し、保留地を法務局の管理とし通常の土地に準ずる扱いとする。施行者が管理している保留地台帳を登記簿に準ずる（区画整理法の中で第二登記簿を創設する）扱いとし、法務局に個ま付けとする。保留地の権利変動等の管理を法務局が行い、「保留地管理台帳謄本」などという名称で法務局の証印を押し交付が可能とする。その際、に【本区画整理事業の換地処分の公告と同時に当該事項のとおり登記する】等の文言を付記する。
国土交通省	1230600	道路占用の特例を認める事業者の追加	道路法第３６条	電気事業法第２条第１項第１０号に規定する電気事業者（同項第８号に規定する特定規模電気事業者を除く。）がその事業の用に供する電線等を道路に設けようとする場合には、政令で定める基準に適合する限りし、道路管理者は許可を与えなければならないという道路占用の特例が認められている。	D-1		風力発電事業者は、一般的に電気事業法上の卸供給事業者に該当するものと考えられるところ、卸供給事業者が設置する電線に係る道路占用は許可することを原則とするという特例的な運用が現在行われている。 また、ご提案の特区認定を受けた電力の特定供給事業に係る電線については、そもそも道路占用が可能であることに加え、県が自ら策定し国が認定した計画に基づいて実施される事業であること等による公共性、計画性の高さにかんがみれば、道路管理者において円滑な事業の実施に配慮した占用許可の運用を十分に行っていくものであると考える。					(のせない) ⇒	本県が行った道路占有の特例について対象の追加を求める提案の趣旨としては、現在特区内において計画されている風力発電事業及び特定供給事業について、当該事業の円滑な推進に資するということに加え、道路占有の特例を認めることで、本特区において他地域に先駆けて電力事業者等間の自由な競争を制度上明確に担保することにより、特区エリアへの企業の事業参画を促進するということを目的としている。<br　よって、運用において特例的に取り扱うということではなく、制度上、明確に道路占有の特例について風力発電事業者と特定供給を行う者に対し認めるよう求めるものである。												1148	11481010	青森県	環境・エネルギー産業フロンティア構想	道路法第３６条は、電気事業法第２条第１項第１０号に規定する電気事業者（同項第８号に規定する特定規模電気事業者は除く。）に限り、道路占有の特例を認めているが、特区内においては、風力発電事業者及び電気事業法第１７条に規定される特定供給を行う者についても、道路占有の特例を認める。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230610	道路使用許可取得の円滑化及び簡略化	道路法第３２条	道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合には、道路管理者の許可を受けなければならない。	D-1		例年実施されるようなイベント等で、占用の期間、場所、物件の数量等が年間計画等によりあらかじめ明らかであるものは、将来行われるものを含めて占用の手続を事前にまとめて行うことは可能である。 なお、国土交通省では、地域活性化を目的としたイベント等に係る占用の工夫方策等をホームページにて掲載・紹介するとともに、各道路管理者に対し、当該掲載内容を参考とした柔軟かつ弾力的な占用許可の運用を行うよう通知・指導するなどの支援を行っている。											1283	12831010	水戸商工会議所，水戸市商店会連合会，茨城県水戸市	水戸黄門さんまちおこし特区	各商店会等が国道等を使用して実施する各種イベントについて，経常的なものについては，年間を通して『道路占用・使用許可』の一括許認可実施及び警察署長の許可権限の期間等の拡大を図る。 また，地域活性化を目標とした事業については，許可を得やすくするための支援を実施する。
国土交通省	1230620	道路占用物件の設置場所の規制緩和	道路法施行令第１０条第２項	道路が交差し、接続し、又は屈曲する場所の地上には、占用物件を設けてはならない。ただし、電線及び電柱については、この限りでない。	D-1		交差点自体にご提案のような案内標識を設けることは、信号機及び他の道路標識等の効用に影響を及ぼしたり、右左折時の視認性を阻害するなど道路交通の安全確保等に支障を生ずるおそれがあるものと考えるが、交差点の直近にご提案のような案内標識を設けることは可能であり、これにより、歩行者を適切に誘導し、歴史の散歩路のコース案内の効用を十分に発揮することが可能であるものと考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	交差点自体の視距や安全確保等については、認識しております。しかし、今回の提案については、下記の３点が充足したとき に、案内標識の占用許可を受けようとするものです。①歩道のある交差点部分、②その道路の歩道たまり部分（隅きり側）、③視距等に支障のない場所 一方、貴省の対応策は、交差点の直近に設置することで、案内の効用を十分に発揮することが可能としている。 しかし、歴史の散歩路のコースとして円滑に誘導するためには、直近でなく、交差点内の歩道部分に案内標識を設置する必要があるので、再度検討をお願いします。	c		交差点は、特に交通がふくそうし、交通事故を招きやすい場所であることから、交差点にご提案の案内標識を設置することは、自動車運転者の視線をそれに誘導し信号機や対向車等の確認を遅らせたり、信号待ち等による歩行者の滞留をさらに増大させること等により、自動車や歩行者等の安全で円滑な通行に支障を生じるおそれがあるものと考える。 また、ご提案の内容は、駅から目的地までの距離や方向を示す案内標識を交差点の隅切部に設置するものであるとのことであるが、このような案内標識を交差点の隅切部に設置した場合、案内標識が示す矢印が進行方向に対して斜めに標示されることとなり、歩行者にとっては、当該交差点を直進すれば良いのか、右折又は左折すれば良いのかを適切に判断することが困難であることから、ご提案の案内標識は、交差点直近に進行方向に沿って設置することの方が案内標識の効用を十分に発揮でき、安全かつ円滑な道路交通を確保できるものと考える。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい	本市といたしましては、道路法施行令により、道路の交差する部分ですべての案内標識等の占用物件を排除するのではなく、歩行者を対象に、交通安全上支障がない物件（例えば、標識柱などの小規模な物件）については、認めてもらいたいので、再度検討をお願いします。	C		交差点への占用物件の設置は、一般的に、自動車運転者等の視線を誘導することにより、信号機等の視認を遅らせたり、信号待ち等による歩行者の滞留スペースが減少すること等により、安全で円滑な通行に支障を与えるおそれがあることから、政令により禁止されているところであるが、施設等の案内標識については、歩行者の流れを円滑にする効果も期待でき、また、交差点の状況や設置方法によっては、必ずしも道路管理上の支障が生じない場合もあると考えられるので、今後、具体の事例等について必要な調査を行いながら、その占用の可否について検討する。	1621	16211010	高槻市	たかつき歴史へのいざない特区	道路法施行令第10条第2項の占用物件の特例として、高槻市が「歴史の散歩路」として整備するコースとなっている道路に設置する標識等を加えることにより、道路管理者に占用の許可を申請することができる。 このことにより、交差点での案内表示の設置が可能となり、歴史の散歩路の散策コースとして、円滑な誘導を確保することができる。
国土交通省	1230630	道路用地内の建築物・工作物等の設置に係る許認可要件の緩和	道路法第３２条	道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合には、道路管理者の許可を受けなければならない。	D-1		道路管理者が管理するインターチェンジランプ内用地は、植栽による維持管理だけでなく、仮設テントや商品置場を始め、占用許可を受けて道路法第３２条に掲げられる各種の物件、工作物等を設置することが可能である。											1390	13902020	福島県平田村	平田ICを活用した地域活性・交流促進事業構想	道路管理者が管理するインターチェンジランプ内の用地について、管理者外の者が道路占用許可又は区分所有権等の手続きにより、建築物・工作物の設置をする場合の許認可要件の緩和
国土交通省	1230640	国道への公開空地及び駐車帯設置の容認	駐車場法第４条	駐車場法第４条は、駐車場整備地区において、市町村が駐車場整備計画を定める（変更する）際の手続き等について規定するものであり、路上の使用形態を規制するものではない。	E	—	駐車場法の路上駐車場以外であれば、駐車場法第４条の手続きとは無関係であり、また水戸市が駐車場法の路上駐車場を設置する場合であれば、水戸市が策定している駐車場整備計画を変更しないことは想定できない。	右の提案主体からの意見について、回答されたい。	駐車場法上の扱いは解りましたが、道路構造令関係で、国道の歩道敷きに切り込みを入れ、イベントに使用する空地や駐車帯を設置することが可能か、確認したい。	D-1		「道路構造令に関して」 道路構造令の規格規定は、例えば、歩道の幅員については、高齢者や車いす利用者等を含め、歩行者が安心して利用できるために必要な最小幅員を定めるなど、各構造に関して道路が満たすべき一定の構造を規定しているものであるので、構造令の規格規定を満足させた上で道路計画を行われたい。							1283	12831020	水戸商工会議所，水戸市商店会連合会，茨城県水戸市	水戸黄門さんまちおこし特区	路上駐車帯を整備する際に『駐車場法』の中の整備計画の変更を省略した上で整備を実施し，あわせて公開空地としての利用を図る。
国土交通省	1230650	NPO法人による路上駐輪場設置条件の整備	道路法第2条、道路法施行令第33条	路上の自転車駐車場を道路附属物に位置付けることについて、本年度中に措置するため、現在、検討中。	C		今年度中に措置することとしている第４次提案と併せて検討											1127	11272020	特定非営利活動法人　青少年地域ネット21	商店街の賑わいを創出する放置自転車対策構想	道路上の自転車駐車場を道路の附属物として位置づけることについては、第4次の特区提案に対する政府の対応方針の中で本年度中の対応が示されることとなっており、また、地域再生のプログラム210002民間事業者等の経済活動に伴う道路使用許可の円滑化が図れることになっている。このような措置により、NPO法人が歩道に自転車駐輪場を設置し、自転車の有料駐車場事業を行うことの可能性もでてきたが、「民間でできることは民間に」の考えの下、歩道の自転車駐輪場の設置についても、NPO法人等民間の団体による設置条件の整備をお願いしたい。
国土交通省	1230660	道路附属物駐車場における利用料金制の容認	道路法第24条の２、第64条	道路管理者は自動車駐車場に自動車を駐車させる者から駐車料金を徴収することができ、その駐車料金は道路管理者の収入とされている。	C		道路附属物駐車場と別途管理運営している駐車場法に基づく駐車場を、指定管理者に一体的に管理させることは可能。路上駐車場の駐車料金は、当該駐車場の管理運営費用の対価を徴収するものではなく、円滑な交通を確保するという道路管理の観点から、受益者負担的に課されており、道路管理と密接に関わっている。したがって、当該料金は道路管理会総を責任をもって行っている道路管理者に帰属させることが適当である。なお、現行制度においても、道路管理者との契約により、当該指定管理者が適正な対価を受け取ることは可能であり、また支払時期を適切に設定することによりキャッシュフローの面での自由を広げることは可能。	指定管理者が道路管理者から契約により対価を受ける方式では、指定管理者が利用者に対してサービスを向上させることにより収入を増加させようというインセンティブが働かなくなることから、指定管理者に利用料金を帰属させ、指定管理者から道路管理者に契約に基づく対価を納付するような仕組みが必要ではないか。具体的に検討し回答されたい。	C		道路附属物駐車場は、道路交通の円滑化を図る目的で、道路本体と併せて道路管理者によって一元的に管理・運営されている施設であり、長時間放置車両の保管場所としても設定される等、そもそも民間駐車場のような経営上の目的とは全く異なる観点から整備されているものである。当該駐車場の料金水準の決定を当該指定管理者が行い、また、その収入についても当該指定管理者の収入とするなど、駐車場の運営全般を当該指定管理者が行うことにすれば、民間の創意工夫の下、例えば、営利性を追求した料金設定を行う等、「駐車場としての経営」という観点から運営されることになることが考えられるが、このような観点からの運営は、道路法の道路附属物駐車場には馴染まない。 なお、当該駐車場を整備した時点から状況が著しく変化している等、当該駐車場を道路付属物として管理する必要がなくなれば、補助金を受けて整備している場合、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律の整理が別途必要となるが、必要な手続きを経て、道路法の適用外とすることも考えられる。	道路附属物駐車場においても、財政支出を軽減することは本来必要であり、効率的な駐車場運営の観点から、提案者の実現したい内容が実現可能となるよう検討されたい。 併せて、補助金を返還することなく道路法の適法外とできる事例を提示されたい。			D－1		道路附属物駐車場の料金は、長時間駐車を排除する等により道路交通の円滑化に資する効果を十全に発揮させること、民業圧迫を回避することを目的として徴収されるものであるが、駐車料金の設定を含めた当該駐車場の運営の効率化を図ることは当然重要なことであると認識している。そのためには、利用者の利用しやすい料金設定を行うことが重要であるが、現行法においても、駐車場料金は地方公共団体の条例で定められるものであり、地域の実態に即した料金設定が可能であるとともに、例えば、料金の上限値を条例で定め、具体の料金は別に定める等の弾力的な運用を行っている地方公共団体もあるところである。また、管理費の節約を図ることも必要と考えられるが、そのためには、当該駐車場の管理委託契約を工夫することにより、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である。 したがって、地域の実情を踏まえつつ、上述のような工夫をしながら、駐車場の利用促進を図るとともに、コスト縮減の徹底など駐車場の管理運営の効率化を進めていただくべきであると考えている。 一方、当該駐車場を整備した時点から状況が著しく変化している等、当該駐車場を道路附属物として管理する必要がなくなれば、必要な手続を経て、道路法の適用外とすることも考えられる。 その際、当該駐車場を整備するに当たって補助金を活用している場合は、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律の整理が別途必要となるが、一般的に言って ①当該駐車場の耐用年数を満了し、既に補助目的を達していると認められる場合 ②近隣に民間駐車場が多数設置されていること等にかんがみ、既に補助目的は充分達せられていると認められ、地方公共団体内において当該駐車場の財産区分を変更しようとする場合（行政財産→普通財産） などは、当該補助金の返還は必要ではないと考える。 なお、地域再生支援措置１３００４（補助対象施設の有効活用）に該当する場合は、当該制度を活用することにより補助金の返還を要しないことも可能である。	1622	16222010	大阪府大阪市	駐車場の機能向上による移動の円滑化	道路附属物駐車場において徴収した駐車料金は、道路法第64条により道路管理者に帰属することとされているが、少なくとも指定管理者制度を導入する場合においては、地方公共団体の選択により、道路付属物駐車場においても利用料金制を採用できるようにする。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230670	道路への鉄道敷設の規制緩和	鉄道事業法第６１条 道路法第１８条	鉄道線路は、道路法による道路に敷設してはならない。ただし、やむを得ない理由がある場合において、国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。鉄道線路は、道路法による道路に敷設してはならない。ただし、やむを得ない理由がある場合において、国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。 道路管理者は、路線が指定され、又は路線の認定若しくは変更が公示された場合においては、遅滞なく、道路の区域を決定して、国土交通省令で定めるところにより、これを公示し、かつ、これを表示した図面を関係地方整備局若しくは北海道開発局又は関係都道府県若しくは市町村の事務所において一般の縦覧に供しなければならない。道路の区域を変更した場合においても同様とする。	D-1		道路への鉄道敷設については、道路に敷設するやむを得ない理由があり、その敷設が道路管理・道路交通に支障がないと判断される場合において認められている。	提案者が行おうとしている軌道と道路を利用した交通ネットワークが実現可能かも具体的に検討の上回答されたい。	道路への鉄道敷設が許可される条件は、(a)道路に敷設するやむを得ない理由があり、(b)その敷設が道路管理・道路交通に支障がないと判断される場合である。本構想で実施しようとするのは、鉄道敷を道路とみなして道路管理者が保有することであるが、条件(b)については、現に道路交通のない部分を道路とみなすのみなので問題ないと考えられる。 問題は条件(a)であり、「やむを得ない理由」の解釈が焦点となる。「道路と軌道・鉄道に関する事務要覧」（平成15年9月、国土交通省道路局監修）には本件について、「新たに都市中心部に鉄道線路専用の敷地を確保することは、地下においてさえ困難となっており、残された都市空間として鉄道に鉄道線路を敷設せざるを得ない場合がある。このような場合、……鉄道線路を道路に敷設することができる」とされている。これにより、「やむを得ない理由」とは鉄道用地と道路用地を別個に確保することが困難な場合を意味するものであり、主に都市内の地下鉄等を想定した許可条項であることが わかる。同書の許可申請書記載事項中大臣の許可審査基準等の記述を見ても、都市内の地下鉄を想定した内容となっている。 本構想では、自治体の裁量で、鉄道と道路を一体とした交通計画（都市計画）の立案や、税金の柔軟な活用を可能にすることを目的として、規制特例を提案したものである。仮に、現行の規定をそのまま適用し、同書の事務要覧に従って手続きを行うとすれば、道路に敷設するやむを得ない理由には該当しないため、不許可になることは明らかである。ＪＲ富山港線や吉備線のＬＲＴ化のように、鉄道事業法第６１条の規定により道路財源（連続立体交差事業の代替資金）を鉄道に活用できないため、あえて軌道法を適用するという事例があることも、「現行の規定により対応可能」ではない証拠であるといえる。	C		既に鉄道敷として専ら鉄道事業に供され、将来においても一般交通の用に供されない敷地については、道路にはなり得ない（「道路」の定義を満たさない。）。 また、提案にある道路と鉄道を一体とした交通計画、地域交通ネットワークの実現については、鉄道と道路交通の各々の特性を活かしつつ、交通結節点整備や乗り換えの利便性の向上などを図り、各地域において一体的に計画することによって達成されるものである。 なお、前回の回答で述べた、鉄道を道路に敷設する「やむを得ない理由」とは、都市の中心部などにみられるように、鉄道線路を敷設するための専用敷地等の確保が極めて困難である場合をいう。具体事業における道路敷設許可の可否については、鉄道事業者からの申請に基づき、当該鉄道と道路、周辺の土地利用状況等を勘案のうえ判断される。	提案主体の主旨は、新たな税財措置を求めていることから、再々検討は行わない。	1. 規制特例を提案しているにもかかわらず、この回答は、単に現行の規定で対応不可能な理由を述べたに過ぎない。規制特例（鉄道事業法第６１条の適用除外、他）が認められない理由を回答されたい。 2. 鉄道にデュアルモードビークル（DMV）が走行することになれば、鉄道敷は「専ら鉄道事業に供され」る敷地とはいえなくなる。また、DMVが鉄道・道路を同じように走行し、一方で鉄道にはDMV、普通列車、特急列車、貨物列車等多様な車両が運行されることを考慮すれば、それは限りなく一般交通の用に供される「交通インフラ」に近くなる。従って「将来において一般交通の用に供されない」と断定することはできない。本提案は、一概に言えば「道路と軌道」の関係を「道路と鉄道」にそのまま適用することである。鉄道敷を、一般交通の用に供する「道路」とみなし、それを鉄道事業のために「占用」することにより、道路法でいう「道路」の定義は満たされる。但し、道路構造令（道路）及び都市計画運用指針（街路）に「鉄道」の概念がないため、軌道に関する記述を鉄道にも適用できるよう、所要の特例措置を同時提案している。 3. 「鉄道と道路交通の各々の特性を活かしつつ、交通結節点整備や乗り換えの利便性の向上などを図り、各地域において一体的に計画する」では、自治体の裁量は駅前広場や乗換経路等、駅周辺までしか及はない。鉄道本体の若干の延長・引込、新駅設置など、鉄道本体の計画を自治体主導で立案するためには、鉄道敷を道路と同様に都市計画決定できるスキームとして、本提案の規制特例が必要である。 4. 本提案の最大のねらいは「税金の柔軟な活用」、すなわち自治体が地方交付税や道路財源を鉄道施設維持にも柔軟に活用することにある。これに対する当局の見解が示されていないので、回答されたい。				1310	13101010	個人・個人	能登半島活性「ようこそ奥能登鉄道100万人計画」構想	鉄道は、原則として道路に敷設することができず、地下鉄のような鉄道のみ例外として敷設できるよう許可手続が定められている。一方、軌道（路面電車）は道路を占用して、道路上に敷設することとされており、軌道敷の保有は道路管理者、管理は軌道経営者が行う。この、道路への軌道敷設条項を鉄道にも適用できるように規制特例措置を設ける。
国土交通省	1230670	道路への鉄道敷設の規制緩和	鉄道事業法第６１条 道路法第１８条	鉄道線路は、道路法による道路に敷設してはならない。ただし、やむを得ない理由がある場合において、国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。鉄道線路は、道路法による道路に敷設してはならない。ただし、やむを得ない理由がある場合において、国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。 道路管理者は、路線が指定され、又は路線の認定若しくは変更が公示された場合においては、遅滞なく、道路の区域を決定して、国土交通省令で定めるところにより、これを公示し、かつ、これを表示した図面を関係地方整備局若しくは北海道開発局又は関係都道府県若しくは市町村の事務所において一般の縦覧に供しなければならない。道路の区域を変更した場合においても同様とする。	D-1		道路への鉄道敷設については、道路に敷設するやむを得ない理由があり、その敷設が道路管理・道路交通に支障がないと判断される場合において認められている。	提案者が行おうとしている軌道と道路を利用した交通ネットワークが実現可能かも具体的に検討の上回答されたい。	道路への鉄道敷設が許可される条件は、(a)道路に敷設するやむを得ない理由があり、(b)その敷設が道路管理・道路交通に支障がないと判断される場合である。本構想で実施しようとするのは、鉄道敷を道路とみなして道路管理者が保有することであるが、条件(b)については、現に道路交通のない部分を道路とみなすのみなので問題ないと考えられる。 問題は条件(a)であり、「やむを得ない理由」の解釈が焦点となる。「道路と軌道・鉄道に関する事務要覧」（平成15年9月、国土交通省道路局監修）には本件について、「新たに都市中心部に鉄道線路専用の敷地を確保することは、地下においてさえ困難となっており、残された都市空間として鉄道に鉄道線路を敷設せざるを得ない場合がある。このような場合、……鉄道線路を道路に敷設することができる」とされている。これにより、「やむを得ない理由」とは鉄道用地と道路用地を別個に確保することが困難な場合を意味するものであり、主に都市内の地下鉄等を想定した許可条項であることが わかる。同書の許可申請書記載事項中大臣の許可審査基準等の記述を見ても、都市内の地下鉄を想定した内容となっている。 本構想では、自治体の裁量で、鉄道と道路を一体とした交通計画（都市計画）の立案や、税金の柔軟な活用を可能にすることを目的として、規制特例を提案したものである。仮に、現行の規定をそのまま適用し、同書の事務要覧に従って手続きを行うとすれば、道路に敷設するやむを得ない理由には該当しないため、不許可になることは明らかである。ＪＲ富山港線や吉備線のＬＲＴ化のように、鉄道事業法第６１条の規定により道路財源（連続立体交差事業の代替資金）を鉄道に活用できないため、あえて軌道法を適用するという事例があることも、「現行の規定により対応可能」ではない証拠であるといえる。	C		既に鉄道敷として専ら鉄道事業に供され、将来においても一般交通の用に供されない敷地については、道路にはなり得ない（「道路」の定義を満たさない。）。 また、提案にある道路と鉄道を一体とした交通計画、地域交通ネットワークの実現については、鉄道と道路交通の各々の特性を活かしつつ、交通結節点整備や乗り換えの利便性の向上などを図り、各地域において一体的に計画することによって達成されるものである。 なお、前回の回答で述べた、鉄道を道路に敷設する「やむを得ない理由」とは、都市の中心部などにみられるように、鉄道線路を敷設するための専用敷地等の確保が極めて困難である場合をいう。具体事業における道路敷設許可の可否については、鉄道事業者からの申請に基づき、当該鉄道と道路、周辺の土地利用状況等を勘案のうえ判断される。	提案主体の主旨は、新たな税財措置を求めていることから、再々検討は行わない。	1. 規制特例を提案しているにもかかわらず、この回答は、単に現行の規定で対応不可能な理由を述べたに過ぎない。規制特例（鉄道事業法第６１条の適用除外、他）が認められない理由を回答されたい。 2. 鉄道にデュアルモードビークル（DMV）が走行することになれば、鉄道敷は「専ら鉄道事業に供され」る敷地とはいえなくなる。また、DMVが鉄道・道路を同じように走行し、一方で鉄道にはDMV、普通列車、特急列車、貨物列車等多様な車両が運行されることを考慮すれば、それは限りなく一般交通の用に供される「交通インフラ」に近くなる。従って「将来において一般交通の用に供されない」と断定することはできない。本提案は、一概に言えば「道路と軌道」の関係を「道路と鉄道」にそのまま適用することである。鉄道敷を、一般交通の用に供する「道路」とみなし、それを鉄道事業のために「占用」することにより、道路法でいう「道路」の定義は満たされる。但し、道路構造令（道路）及び都市計画運用指針（街路）に「鉄道」の概念がないため、軌道に関する記述を鉄道にも適用できるよう、所要の特例措置を同時提案している。 3. 「鉄道と道路交通の各々の特性を活かしつつ、交通結節点整備や乗り換えの利便性の向上などを図り、各地域において一体的に計画する」では、自治体の裁量は駅前広場や乗換経路等、駅周辺までしか及はない。鉄道本体の若干の延長・引込、新駅設置など、鉄道本体の計画を自治体主導で立案するためには、鉄道敷を道路と同様に都市計画決定できるスキームとして、本提案の規制特例が必要である。 4. 本提案の最大のねらいは「税金の柔軟な活用」、すなわち自治体が地方交付税や道路財源を鉄道施設維持にも柔軟に活用することにある。これに対する当局の見解が示されていないので、回答されたい。				1163	11631010	ふるさと銀河線存続運動連絡会議	知床・オホーツク・十勝観光へはふるさと銀河線で！構想	鉄道は、原則として道路に敷設することができず、地下鉄のような鉄道のみ例外として敷設できるよう許可手続が定められている。一方、軌道（路面電車）は道路を占用して、道路上に敷設することとされており、軌道敷の保有は道路管理者、管理は軌道経営者が行う。この、道路への軌道敷設条項を鉄道にも適用できるように規制特例措置を設ける。
国土交通省	1230680			地方財政法27条の2の規制緩和については当該法律を所管している総務省において回答														1379	13791010	京丹後市	市民参加による幹線道路整備促進構想	国や都道府県などが整備する道路について、市町村が望めば市町村の財源を当該事業に投入することができるようにする。
国土交通省	1230690	一般国道における道路構造の弾力的運用	道路法第30条、道路構造令第3条第2項ただし書き	現行法令上、山地部で交通量が４，０００台/日未満の一般国道において、地形の状況その他理由によりやむを得ない場合においては、いわゆる１．５車線的道路整備は可能である。 一般国道は、国土を縦断し、横断し、又は循環して、都道府県庁所在地その他政治上・経済上又は・文化上特に重要な都市を連絡する等、高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成する道路であることから、原則２車線以上が必要と考えている。ただし、整備段階において、１．５車線的暫定整備は考えられ、いずれにしても、個々の路線の状況に応じた判断が必要。	D-1	―												1207	12072010	福井県	一般国道弾力的整備促進構想	一般国道においても、都道府県道と同様に、地域の実情に即してローカルルールを適用するなど、地域の状況に応じた道路構造の弾力的な運用を可能とする。
国土交通省	1230700	道路案内標識へのローマ字以外の併記の可能化	「道路法」第４５条 「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令」（標識令）	標識令により標識の様式を規定	D-1		道路法第４５条第1項の規定により、道路管理者は「道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため」に道路標識を設置するものであって、標識により交通の安全の低下を惹起することの無いよう留意が必要である。日本は批准していないものの、標識に関する国際条約においては、上記も踏まえ、３つ以上の言語を表記しないことが定められている。この事から、標識令中にローマ字以外の外国語の表記を否定する規定はないものの、視認性等の観点から、車両系の案内標識（自動車の運転中に視認する案内標識類）に複数の外国語を表記することは、基本的に適切でない。 一方、視認性の問題が生じにくい歩行者系の案内標識では、「著名地点」を示す案内標識に付置する地図などにおいて、地域性等を勘案し、必要に応じて他の外国語での案内を行うことは適当である。	回答の趣旨が明らかでないが、車両系の案内標識について貴省として推奨しないが、地方自治体が視認性を確保しつつ実施することについて異論がないと判断してよろしいか。また、右提案主体の意見について回答されたい。	○「視認性等の観点から車両系の案内標識に複数の外国語を表記することは、基本的に適切ではない。」と、ありますが、ドライバーは分からない文字(ハングル文字等)をわざわざ理解しようとはせず、分かる文字だけを確認すると思われるので、特に視認性についても問題はないと考えられる。	C		標識は、一定のスピードで走行しながら瞬時に情報を判読し、自分の中で解釈して右・左折、車線変更などの行動の準備を促すものである。「分からない文字をわざわざ理解しようとはしない」との見解を述べられているが、分からない文字であることを認識することも視認行為であり、自動車の走行安全性を考えると、安易に「視認性についても問題がない」と結論付けられるものではない。標識令等においては日本語とローマ字による2ヶ国語表記を定めており、3ヶ国語以上の表記に関する規定は特段存在しないが、国際条約において明確に禁じていることからも明らかなように、視認性が自動車の走行安全性に及ぼす影響から表記の多言語化には自ずから制限されるべきものであり、いわば自明のこととして明文化していないと解すべき。 標識は、道路管理者が、道路法第４５条に基づき、あくまでも道路交通の安全・円滑を確保するために設置する施設であり、表記の あり方については、その観点から十分かつ慎重に検討を行い、適切に判断されたい。 なお、現在、国土交通省では「わかりやすい道路案内標識のあり方に関する検討会」を設置し、利用者に対するより分かりやすい案内のあり方について、観光も含めた各分野の御専門の方々に御議論頂いているところ、その中において、外国人観光客に対する標識のあり方についても議論されているが、自動車系案内標識に関しては、観光面から考えても、視認性・安全性の観点は勿論、視環境の面からも多言語表示は適切でなく、全ての観光客に対する分かりやすさという観点からローマ字表記を適正に行っていくことがむしろ適切との意見を頂戴している。現在、議論・検討の途中段階であるが、参考までに申し添える。なお、本検討会は本年中のとりまとめを予定している。	2ヵ国語であるならば地方自治体が日本語とローマ字以外の他言語を併記して標識の設置をすることが可能であるかご教示頂きたい。				C	不可能。 原則として日本字の下にローマ字（アルファベット）を表示した様式としている。 国際化に対応する目的で、昭和６１年よりローマ字（アルファベット）の併記を体系的に進めているところであり、表音文字のうち、外国人を含めておよその者が理解できる文字としてローマ字（アルファベット）を統一的に用いることで、ネットワーク上での体系的な案内を可能としているのである。 また、国際的にも「自国語と、自国語の発音に近いラテンアルファベットの双方」を用いることとしている。	1491	14912040	長崎県	東アジアとの観光交流計画	現在、道路の案内標識は、目的地名をローマ字併記することと決められているが、本県においては、中国や韓国からの観光客も多く、ローマ字に加え、韓国語などの記入の要望も大きい。このため、ローマ字に加え、地域の要望に合わせた外国語標記についても可能とし、特定交通安全整備事業においても実施可能としていただきたい。
国土交通省	1230710	道路案内標識へのローマ字以外の併記の可能化	「道路法」第４５条 「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令」（標識令）	標識令により標識の様式を規定	D-1		道路法第４５条第１項の規定により、道路管理者は「道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため」に道路標識を設置するものであって、標識により交通の安全の低下を惹起することの無いよう留意が必要である。日本は批准していないものの、標識に関する国際条約においては、上記も踏まえ、３つ以上の言語を表記しないことが定められている。この事から、標識令中にローマ字以外の外国語の表記を否定する規定はないものの、視認性等の観点から、車両系の案内標識（自動車の運転中に視認する案内標識類）に複数の外国語を表記することは、基本的に適切でない。 一方、視認性の問題が生じにくい歩行者系の案内標識では、「著名地点」を示す案内標識に付置する地図などにおいて、地域性等を勘案し、必要に応じて他の外国語での案内を行うことは適当である。 なお、地域再生プログラム２３０００７については、道路を含めた各分野の歩行者系を中心とした案内板における多言語表記のあり方等について検討を行うものである。	回答の趣旨が明らかでないが、車両系の案内標識について貴省として推奨しないが、地方自治体が視認性を確保しつつ実施することについて異論がないと判断してよろしいか。	日本語とローマ字により標記されている道路案内標識について、ローマ字による標記を見直し、英語で標記することにより、外国人観光客の観光行動支援するという授業趣旨である。したがって、標識令で定めているローマ字による標記方法を英語標記に変更し、今後、新規又は更新する道路案内標識の地名表示を日本語と英語で整備することを提案しているものである。	D-1		「ローマ字」とは、現在世界で広く用いられている表音文字であっていわゆるアルファベットのことであり、「ローマ字を表示する」とは、狭義の意味での「ローマ字つづり（ヘボン式など）を行うこと」とは異なることに留意されたい。 ローマ字の表記法については、「道路標識設置基準・同解説」において、固有名詞については ヘボン式、施設名等の普通名詞については、英語により表記することを基本とし、これによらない表記法が定着していると認められるものについては、この限りではないこととしている。ついては、施設名等において必要に応じていわゆる英語表記を行うことは否定されていないため、この考え方に基づき、地域や関係する他道路管理者等との調整を図られた上で、道路利用者が誤解なく判断できるように適切な表記に努められたい。					1580	15802020	北海道	外国人観光客倍増プラン	現在、日本語とローマ字のみで標記されている道路案内標識の、世界で広く使用されている英語で併記した整備

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230720	立体道路制度の弾力的運用（必要条件となっている機能、条件の緩和）	都市計画法第１２条の５、道路法第４７条の５、建築基準法第４４条第１項第３号	立体道路制度の対象となる道路は、都市計画法、道路法及び建築基準法上一定の条件に該当する道路に限定されている。	C		道路空間と建築物の立体的利用の推進については、規制改革・民間開放推進3ヵ年計画（平成１６年３月１９日閣議決定）において、平成16年度中に結論を得るとされており、当省においても本計画を踏まえ、関係各課で検討をすすめているところである。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	本区の提案した「立体道路整備特区」は、国の構造改革特別区域推進の主旨を踏まえ、 適切な一般道路の立体的利用より地域活性化に繋がる中心市街地の機能更新を推進するためである。 対応策では、「特区」は不可であり、現在、国において検討中とのことであるが、検討課題の内容や検討スケジュールについて明らかにすべきであると考える。また、検討においては、全国一律の基準ではなく、安全上、管理上等の支障の有無についても「特区」の存する基礎的自治体や管理者が判断できるようにすべきであると考える。	C		道路空間と建築物の立体的利用の推進については、平成16年度中に結論を得るため、立体道路制度の対象となる道路等について検討を進めているところである。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。	16年度中に対象となる道路等の検討を進めているとのご回答であるが、全国一律の基準ではなく「特区」の存する基礎的自治体や管理者が判断することができるようにご検討いただきたい。	C		道路空間と建築物の立体的利用の推進については、平成16年度中に結論を得るため、立体道路制度の対象となる道路等について検討を進めているところである。特区制度の下、道路空間と建築物の立体的利用の推進の促進を進めることが適切かどうかについても、検討の途中段階であるので、現時点での判断は差し控えたい。	1527	15272010	千代田区	立体道路整備構想	立体道路制度の弾力的運用（必要条件となっている機能、条件の緩和）
国土交通省	1230720	立体道路制度の弾力的運用（必要条件となっている機能、条件の緩和）	都市計画法第１２条の５、道路法第４７条の５、建築基準法第４４条第１項第３号	立体道路制度の対象となる道路は、都市計画法、道路法及び建築基準法上一定の条件に該当する道路に限定されている。	C		道路空間と建築物の立体的利用の推進については、規制改革・民間開放推進３ヵ年計画（平成１６年３月１９日閣議決定）において、平成１６年度中に結論を得るとされており、当省においても本計画を踏まえ、関係各課で検討をすすめているところである。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	本区の提案した「立体道路整備特区」は、国の構造改革特別区域推進の主旨を踏まえ、 適切な一般道路の立体的利用より地域活性化に繋がる中心市街地の機能更新を推進するためである。 対応策では、「特区」は不可であり、現在、国において検討中とのことであるが、検討課題の内容や検討スケジュールについて明らかにすべきであると考える。また、検討においては、全国一律の基準ではなく、安全上、管理上等の支障の有無についても「特区」の存する基礎的自治体や管理者が判断できるようにすべきであると考える。	C		道路空間と建築物の立体的利用の推進については、平成16年度中に結論を得るため、立体道路制度の対象となる道路等について検討を進めているところである。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。	16年度中に対象となる道路等の検討を進めているとのご回答であるが、全国一律の基準ではなく「特区」の存する基礎的自治体や管理者が判断することができるようにご検討いただきたい。	C		道路空間と建築物の立体的利用の推進については、平成16年度中に結論を得るため、立体道路制度の対象となる道路等について検討を進めているところである。特区制度の下、道路空間と建築物の立体的利用の推進の促進を進めることが適切かどうかについても、検討の途中段階であるので、現時点での判断は差し控えたい。	1528	15282010	千代田区	都市再生開発構想	立体道路制度の弾力的運用（必要条件となっている機能、条件の緩和）
国土交通省	1230720	立体道路制度の弾力的運用（必要条件となっている機能、条件の緩和）	都市計画法第１２条の５、道路法第４７条の５、建築基準法第４４条第１項第３号	立体道路制度の対象となる道路は、都市計画法、道路法及び建築基準法上一定の条件に該当する道路に限定されている。	C		道路空間と建築物の立体的利用の推進については、規制改革・民間開放推進３ヵ年計画（平成１６年３月１９日閣議決定）において、平成１６年度中に結論を得るとされており、当省においても本計画を踏まえ、関係各課で検討をすすめているところである。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	本区の提案した「立体道路整備特区」は、国の構造改革特別区域推進の主旨を踏まえ、 適切な一般道路の立体的利用より地域活性化に繋がる中心市街地の機能更新を推進するためである。 対応策では、「特区」は不可であり、現在、国において検討中とのことであるが、検討課題の内容や検討スケジュールについて明らかにすべきであると考える。また、検討においては、全国一律の基準ではなく、安全上、管理上等の支障の有無についても「特区」の存する基礎的自治体や管理者が判断できるようにすべきであると考える。	C		道路空間と建築物の立体的利用の推進については、平成16年度中に結論を得るため、立体道路制度の対象となる道路等について検討を進めているところである。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい	16年度中に対象となる道路等の検討を進めているとのご回答であるが、全国一律の基準ではなく「特区」の存する基礎的自治体や管理者が判断することができるようにご検討いただきたい。	C		道路空間と建築物の立体的利用の推進については、平成16年度中に結論を得るため、立体道路制度の対象となる道路等について検討を進めているところである。特区制度の下、道路空間と建築物の立体的利用の推進の促進を進めることが適切かどうかについても、検討の途中段階であるので、現時点での判断は差し控えたい。	5067	50670001	千代田区		立体道路制度の弾力的運用（必要条件となっている機能、条件の緩和）
国土交通省	1230730	ダム管理業務のアウトソーシングの可能化	H元３．２７建河開発第３６号「ダム管理体制の充実強化について」	ダム管理に万全を期するため、適正な職員の配置に努めるとともに、各般の事情を勘案し、必要が認められる場合は、業務委託を活用し、体制の万全を期することとしている。	E		H元.3.27付けの通達は、利水ダムには適用されない。	右の提案主体からの２つの質問について、具体的に検討し回答されたい。	本県で発電用に利用しているダムは、いずれも利水単独のダムはなく、また、いずれもゲート放流を行うダムであることから、以下の点について伺う。 ・県のダムに利水単独のダムはなく、砂防の目的も併せ持っている。建設アロケーションなどの比重を用い、利水の割合が大きければ利水ダムであるとして当該通達は適用されないと判断してよいか。 ・当該通達は出水時にゲート放流を行うダムに重点を置いたものと思われる。県の発電用ダムは出水時にゲート放流を行うが、利水ダムであればゲート放流を行うようなダムであっても当該通達は適用されないと判断してよいか。	E		H元.3.27付けの通達は、国土交通省所管ダム（治水機能を有する）に対するものであり、砂防の目的を事実上併せもつ利水ダムやゲート放流を行なう利水ダムには適用しません。						1194	11941010	福井県	ダム管理業務アウトソーシング推進特区	特区区域内において、特区計画を策定した地方自治体が設置するダム管理業務について、必要な代替措置がとられ、管理面で治水等に支障がないと認められている場合に限り、平成元年３月２７日付建河開発第３６号「ダム管理体制の充実強化について」にかかわらず、業務の全部を委託することを可能にする。
国土交通省	1230740	河川管理用通路利用規制の緩和	河川法第２４条 河川敷地占用許可準則第八 河川区域における樹木の伐採・植樹基準第七（建設省河治発第44号平成10年6月19日治水課長通達） 河川管理施設等構造令第２７条 河川管理施設等構造令施行規則第１５条	河川管理施設等構造令第２７条において「堤防には、河川管理のため必要な通路を設ける」旨規定されており、原則として堤防には河川管理用通路を設置することとしています。ただし、同令施行規則第１５条において「管理用通路に代わるべき適当な通路がある場合」等において、その設置を必要としない例外を想定しており、この場合には河川区域における樹木の伐採・植樹基準第７章第４項第４号の規定は適用されません。従って、本提案区間が河川管理通路として車両の通行を要しない区間であれば、河川区域における樹木の伐採・植樹基準に基づき、本提案区間への植樹は可能であると考えます。以上を踏まえ、本提案区間が河川管理用通路として車両の通行を要しない区間であるか現地の河川管理者と十分調整下さい。	D-1		河川管理施設等構造令第２７条において「堤防には、河川管理のため必要な通路を設ける」旨規定されており、原則として堤防には河川管理用通路を設置することとしています。ただし、同令施行規則第１５条において「管理用通路に代わるべき適当な通路がある場合」等において、その設置を必要としない例外を想定しており、この場合には河川区域における樹木の伐採・植樹基準第７章第４項第４号の規定は適用されません。従って、本提案区間が河川管理通路として車両の通行を要しない区間であるか現地の河川管理者と十分調整下さい。									1060	10602010	奈良県生駒市	緑のブロムナード再生構想	樹木の栽植等を伴う河川敷地の占用については、河川敷地占用許可準則第八により定められているほか、詳細については河川区域における樹木の伐採・植樹基準（建設省河治発第44号平成10年6月19日治水課長通達、以下「基準」という。）により定められているところである。本基準第七の２では河川管理用通路への植樹についての適合基準が掲げられており、その中で第七の２の四では河川管理用車両の通行に支障のないよう2．5m以上の車両通行帯を確保することが定められている。 ここで当該対象とする富雄川の河川管理用通路について基準第七の２の四を当てはめると、植樹帯が確保できない状態となってしまうのであるが、当該地域は県道が並行していることから河川管理用通路としての機能を果たすことができ、基準第七の２のその他の基準に適合させれば、当該河川管理用通路への樹木の植栽に支障をきたさないことから、河川法などによる規制の緩和・運用の弾力化を求めるものである。
国土交通省	1230750	災害発生後から災害復旧工事着手までに必要な関係省庁への手続き・協議等の事前処理			-		県に質問したところ、当省に措置を求めるものではない旨回答があったため、回答不要。（なお、負担法関係の法令等には災害復旧事業の工事着手を規制する規定はない。）											1436	14361010	和歌山県	高野熊野世界遺産活用地域再生構想	災害復旧工事において、事前に関係省庁と災害復旧工法の概略を決定しておき、災害発生時には事前に決めた概略に基づき、県の判断で、即座に復旧作業に着手できるようにする。
国土交通省	1230760	非常勤水防団員に対する退職報償金の支給	水防法第６条 地方自治法第２０３条、第２０４条の２	専任水防団員は非常勤の地方公務員であり、地方自治法第２０４条の２において、退職報償金の支給は法律又は法律に基づく条例によらなければできないこととなっている。現行の水防法には、退職報償金を支給するための特例を規定していない。	C	I	非常勤の専任水防団は公共の安全を保持する重要な業務を担っており、その魅力の向上に資する退職報償金の支給は重要である。また、退職報償金の支給にあたっては、水防管理団体の財政負担が伴うことからその負担の平準化が必要である。財政負担の軽減を図りつつ、非常勤の専任水防団員に対して退職報償金を支給できるようにするためには関係法令の対応の検討が必要であると考えられる。	関係法令の対応の検討が必要との回答であるが、法令の整備にむけて検討していくと解してよろしいか。また、具体的な検討スケジュールを明示していただきたい。	全国対応の法改正を考えているので、特区を認めないとの回答であるが、現段階では法改正の方向で検討して頂いている状況で、法改正が決定されていませんので、特区として認めて頂きたい。また、地方自治法の特区となるとの回答であるが、地方自治法は、支給に対する可否を個別法に委ねていることから、水防法の特区であると考える。例えば特区法で水防法第６条第２項の規程を「特区の認定を受けた区域においては、退職報償金を支給することができる」と読み替えることにより、特例的に退職報償金の支給が可能となるような特区として認められたい。	C	I	専任水防団員の退職報償金の支給については、関係法令での対応により全国展開が必要であると認識している。このため、全国展開に向けての省内での検討を既要行っているところである。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。	特区対応不可の理由が、法改正することにあるのであれば、措置分類を８（全国的に対応）とされたい。また、時期がH18年度以降であることによって分類を８にできないということなら、法改正が実現するまで、特区として対応されたい。それは以下の理由による。 かつて特区第２次提案において、本市が提案した違反広告物の簡易除却推進に関する対象範囲の拡大を目的とした特区が、景観緑三法の法整備につながり、特区の認定が法改正を支援することになった例がある。本市としては、一刻も早く消防団員との不均衡を是正する必要があり、平成17年度にも実施したいため、特区として認められたい。	C	1	専任水防団員の退職報償金の支給については、関係法令での対応により全国展開が必要であると認識している。このため、全国展開に向けての検討を関係省庁と積極的に連携して早期に対応していくこととする。	1181	11811010	岐阜市	市民協働による災害に強いまちづくり特区	現行法制上は、水防団員に対し、非常勤の消防団員に支払われるような退職報償金を支給することが出来ないが、水防団員に対しても非常勤消防団と同様の退職報償金を支給できるようにする。
国土交通省	1230770	非常勤水防団活動の公務となる範囲の拡大	水防法第１条、第６条の２	水防法の目的は、「洪水又は高潮に際し、水災を警戒し、防ぎょし、及びこれに因る被害を軽減し、もって公共の安全を保持すること」であり、水防団は、水防工法の実施、予防、啓発などといった水防活動を行うものである。	D-1		水防法の目的は、「洪水又は高潮に際し、水災を警戒し、防ぎょし、及びこれに因る被害を軽減し、もって公共の安全を保持すること」であり、水防団は、水防工法の実施、予防、啓発などといった水防活動を行うものである。したがって、当該水防団の活動は、法の範囲内にとどまるものと解している。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	現行法で対応できるとの回答であるが、岐阜市の求めている水防団の行う活動の全てが公務災害になるかどうかが不明瞭であるため、確認を求めたい。現在消防団員の公務として認められている水防予防活動や啓発活動などには、風水害等の災害の予防、警戒、防除等に関する業務（住民の避難、誘導、災害防除活動、地域住民等に対する協力、支援及び啓発に関する業務（祭り、イベント等での警戒、会場整理、スポーツ大会等への参加を通じた防火意識の啓発等）、その他、地域の実情に応じて、特に必要とされるもの（視察研修旅行、レクリエーション行事、反省会、親睦会等への参加等）が公務災害の対象として認められているが、専任水防団の公務災害の適用範囲がどの範囲となるのかを確認したい。	D-1		水防法の目的を遂行するために行われる活動は、公務災害補償の適用対象になり得る。今後、水防団が行う活動の範囲を明確化するための基準等の策定を検討しているところである。	検討スケジュールを明らかにされたい。併せて、右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。	第2 回回答については、岐阜市の求める水防活動は、水防法の目的のために行うものとして、公務災害補償の対象となりうるものと理解する。なお、基準策定に際しては、地方の水防団員の活動実態などを十分に把握し、現実に即したものとされたい。	D-1		水防団の活動は水防法の目的を遂行するために行われるものであり、実情等を十分に把握の上、水防団の活動範囲を明確化するための基準等の平成17年度中の策定に向けて検討を行う。	1181	11811020	岐阜市	市民協働による災害に強いまちづくり特区	消水兼任の消（水）防団員と専任水防団員が同じ水害等の予防活動を行った場合、広範囲の活動が公務と認められている消（水）防団員は公務となり、専任水防団員の場合は公務とならないという差が生じている ため、水防団員の公務範囲の拡大を図り、併せて基金の公務災害補償の対象範囲も拡大を図る。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230780	農業用水に従属するかんがい以外の目的の使用に係る河川法上の水利権申請の緩和	河川法２３条 河川法施行規則第11条	河川の流水を占用しようとする者は、必要な図書を添付した申請書を提出の上、河川管理者の許可を受けなければならない。	C,D-1		新たな目的を、既に許可を受けたかんがい用水の必要水量の範囲内で追加するのであれば、簡易な手続きによる迅速な処理が可能です。具体的には、かんがい用水の許可審査時に審査済み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、審査を省略することができます。また、既に許可を受けたかんがいのために必要な用水が、結果として、例えばかんがい用水路を流下する間に景観保全等の反射的利益をもたらしているときは、水利使用の許可の対象とはなりません。 なお、仮に水利使用者が既に許可を受けているかんがい用水の範囲内であると主張しても、自己の判断のみによる水利使用の目的の追加を認めることは不適当です。追加した目的によって河川からの取水量が増加しないか、また、追加した目的の公共・公益性等について河川管理者が判断することができます。結果としてより公益性の高い他の水利使用が妨げられるおそれがあります。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	（1）「新たな目的を既に許可を受けたかんがい用水の必要水量の範囲で追加するのであれば簡易な手続きによる迅速な処理が可能」とされておりますが、平成12年12月建設省河川局通知「消流雪用水の取り扱いについて（通達）」で示されている消流雪用水（特に消雪パイプの水源）を新たにかんがい用水の必要水量の範囲内で追加する場合にでも、簡易な手続きの処理が可能ですか。 また、一般的に水利権取得に係る協議には、長時間（2年程度以上）を要するのが実態ですが、「迅速な処理が可能」とは、具体的にどのくらいの協議・手続き期間を想定したものなのでしょうか。許可を申請する側としては、処理期間が長期となると盤石計画との調整にも問題が出てくるので、概ね半年程度で協議・申請手続きが完了するようなシステムとしていただきたい。 （2）景観用水や親水用水といったかんがい用水が反射的にもたらす地域用水は、「水利使用の許可の対象とならない」とされておりますが、用水路から取水して地域内で利用し同量を用水路に戻す場合にでも、そのように理解できるのですか。 （3）「追加した目的の公共・公益性等について河川管理者が判断することができます。結果としてより公益性の高い他の水利使用が妨げられる恐れがある」とされ、地域の判断による用水の使用は不適切である旨の回答でありましたが、かんがい用水の受益範囲、取水する河川の流下範囲が単一の市町村内で完結する場合は、河川管理者に変わり市町村長がかんがい用水の使用（河川に影響を与えないもの）の判断を行ったとしても、河川水の公共・公益性に支障を来すとは考えにくいので、河川管理者には届出もしくは報告といった弾力的な運用が考えられないだろうか。	C,D-1		・既得のかんがい用水の必要水量の範囲内で、同一取水施設から消流雪用水として取水する場合は、河川の流況との関係や取水施設の構造等について審査を省略することができます。 （省略については、河川法施行規則第40条第4項の規定により対応しています。）また、消流雪用水の地方整備局長処分にあっては、行政手続法に基づく標準処理期間を原則としてｓｋｋ月を目安とすることとしており、これを踏まえ、必要以上の処理期間に及ばないように処分の手続きの迅速化に努めていることです。 ・既に許可を受けたかんがい用水の対象区域と必要水量の範囲内について、当該対象区域内のかんがいのための配排水に必要な水路の増設を行うのであれば許可は不要です。結果としてその用水路を流下する間に景観保全等の役割をもたらす場合は反射的利益です。 ・かんがい区域等が同一市町村内である場合であっても、追加しようとする水利使用の目的に係る必要水量の考え方、許可受者となるべき者等が異なりえます。そのため追加後の水利使用について、河川の水量水質等の河川環境や他の水利使用者への影響等について河川管理者の判断を経たうえで、当該目的を追加することができます。その結果、流水時の水利調整、他の水利使用からの権利保護等がなされることとなります。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい	（1）再検討要請に対する回答にあった「農業用水路を流下する間に結果としてもたらされる反射的利益」とは、その表現に基づき具体的な役割をとらえる場合、河川からの取水行為で流水占用の許可（水利権）の対象とならないとされる（一時的な家事用;水や火事の消火などの）いわゆる「自由使用の範ちゅう」と同様のもの と解釈できるのですか。 （2）富山県の農業用水路のほとんどが、冬期間に農村や市街地の流雪溝として用いられてきましたが、近年では、技術的な進歩から、発電対象の代表的な施設が消雪パイプに変化してきています。この消雪パイプの水源を農業用水路に求めた場合、農業用水路から取水、路面などの消雪、農業用水路に排水、という一連の過程がありますが、これは、農業用水路を流雪溝として使用する場合の、流雪、融雪という過程と同じ役割と考えることができます。このことから、農業用水の消流雪用水への使用についても、農業用水路を流下する間に結果としてもたらされる反射的利益として考えることは できないのですか。	C,D-1		・河川の使用形態には、自由使用と特別使用があります。かんがい用水路を流下する間に結果としてもたらされる反射的利益は、その表現に基づき具体的な役割をとらえる場合、河川からの取水行為で流水占用の許可（水利権）の対象とならないとされる（一時的な家事用;水や火事の消火などの）いわゆる「自由使用の範ちゅう」と同様のもの と解釈できるのです か。 ・要望に係る現在の水利使用許可の目的はかんがいであり、農産物の生育及び冬期の水路維持のために必要な用水を必要水量として許可しているものです。かんがい用水路を使用した明らかに河川からの取水等に影響がない利用と異なり、その用水路からかんがいのための目的でない消雪パイプに新たに取水して路面等の消雪を行い、用水路に排出することは、消雪目的の施設を用いたちょっぱら消雪のためのものであって、かんがい用水として の利用にとどまらず、その水利使用の許可に伴う反射的利益ではありません。	1455	14551010	富山県	散居村保全地域用水特区構想	・かんがいと地域用水という複数目的を有 した農業用水の許可 ・地域用水はかんがい用水の完全従属の 範囲とし、必要水量の算定を省略する ・散居村のかんがい用水の水利権主体である 富山県の判断により、地域用水を地域が自 由に使用できる
国土交通省	1230790	発電水利権取得に係る規制の緩和	河川法２３条、第３５条第１項 河川法施行令第２条第３号イ	その用途が国家的目的に対応するものである特定水利使用（河川法施行令第２条第３号イ）については、広域にわたる水資源の開発とその合理的な利用を図る上で、調整する複雑な利害関係を国家的見地から調整し、適正な処分に係らしめる必要がある。 従って、一級河川の都道府県知事が管理する指定区間における水利使用の処分は、特定水利使用についてのみ国土交通大臣が行うこととなる。さらに、国土交通大臣が特定水利使用にかかる処分を行う前には、関係行政機関の長との協議（同法第３５条）を行わなければならない。 ただし、特定水利使用であるか否かにかかわらず、水利使用許可手続における審査基準、申請書（添付図書を含む。）は、同一のものとなる。	C,D-1		発電に係る水利使用の許可手続については、原則として事務の迅速化を図るために地方整備局長に委任しております。また、早い段階での相談にも応じ、事務手続について必要以上の処理期間に及ばないよう迅速に対応します。 関係行政機関の長との協議は、ＲＰＳ法認定に該当する発電の促進を図る立場の経済産業大臣が意見を述べるための仕組みです。（なお、平成９年に富山県から申請のあった「宗野発電所」の水利使用の許可手続においては、通商産業大臣（当時）と８日間で協議を行っております。）	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	「発電水利権」の処分権者は、発電内容に関わらず特定水利使用扱いとなっているが、「かんがい水利権」と同じように、発電内容で区分わけするよう提案しているもの、特に、RPS法認定にかかる発電については、「準特定水利使用」あるいは「その他水利使用」扱いとしていただきたい。（なお、「かんがい水利権」の処分権者は最大取水量、かんがい面積の大小によって、特定水利使用と準特定水利使用に区分されている。）	C,D-1		電気事業の施行については、「RPS法認定に該当する発電」であるか否かにかかわらず経済産業大臣の監督を受けることとなります。「RPS法認定に該当する発電」も含め発電に係る水利使用の許可等の処分を行おうとする時には、水利使用の処分の内容と、経済産業大臣が電気事業について行う処分の内容とが、相互に矛盾することのないように、事前に協議を行う必要があります。 さらに、発電に係る水利使用の許可手続については、原則として地方整備局長に委任されているところであり、また、特定水利使用であるか否かにかかわらず、審査基準、申請書（添付図書を含む。）は、同一のものとなっているため、ご意見のように「RPS法認定にかかる発電については、「準特定水利使用」あるいは「その他水利使用」扱い」としても、提案概要にある「新たな発電水利権取得手続きの簡素化」には資さないところです。 （なお、富山県から申請のあった「宗野発電所」の水利使用の許可手続においては、申請から168日間で許可しておりますが、そのうち通商産業大臣（当時）との協議は8日間となっております。）	かんがい面積あたりの発電能所数に一定の上限を設けるなど、届出により対応可能となるのではないか。併せて、右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。	農業用水の水利使用規則の範囲内において発電計画を汲むのは基本的なことであり、十分に承知している。このため、農業従属型発電に限り、届出方式で対応可能と思われるので再検討願いたい。	B-1	Ⅳ	小水力発電に係る必要水量が他の水利使用に完全に従属している場合には、従来から審査済の事項として図書の添付を省略していた（河川の流況と申請に係る取水量及び関係河川使用者の取水量との関係を明らかにする計算、「同法施行規則第11条第2項第1号ハ」に加えて、「水利使用による影響で次に掲げる事項に関するものの及びその対策の概要。「同法施行規則第11条第2項第1号ニ」も省略することし、その旨を河川管理者、利水者あてに周知徹底することなどにより、小水力発電に係る水利使用許可手続の簡素化・迅速化を図ります。	1216	12162090	那須野ヶ原土地改良区連合	人と自然に優しい地域環境再生プロジェクト	農業用水の管理者自らが行う小水力発電で、農業用水の使用範囲内の使用水量については、新たな水利権協議を省略し届出による手続とされたい。
国土交通省	1230800	水利権協議に係る規制緩和	河川法２３条 河川法施行規則第11条第2項第1号ハ 河川法施行規則第40条第4項	河川の流水を占用しようとする者は、必要な図書を添付した申請書を提出の上、河川管理者の許可を受けなければならない。添付図書の全部を添付する必要がないと認められるときは、添付図書の一部を省略することができる。	C,D-1		農業用水路における小水力発電については、農業用水の取水量の範囲内であることが判断できれば、簡素な手続による迅速な処理により実現が可能です。 農業用水の許可を与えた際に審査した事項である「河川の流況と申請に係る取水量及び関係河川使用者の取水量との関係を明らかにする計算」（河川法施行規則第11条第2項第1号ハ）については、既に審査済の事項として、同法施行規則第40条第4項の規定に基づき図書の添付は省略が可能であり、簡素化が図られています。 この旨平成16年3月31日に「河川流水の占用許可に関する事例集」として国土交通省のホームページにおいて公表されていますので参考にしてください。 なお、農業用水を利用して発電という新たな目的による取水を行おうとする場合には、発電計画が農業用水として の取水量の範囲内で実現可能なものであるか等の事業計画の妥当性を審査する必要があり、許可は必要です。	本提案は「発電という新たな目的」による取水を行うものでなく、農業用水路の落差工等の一部に発電機能を持たせるものであり、明らかに農業用水の利用に付随したものである。 このように明らかに農業用水の水利の従属関係にある場合については流水占用に影響を与えないため、河川流水占用の適用除外とならないか検討されたい。	C,D-1		農業用水の目的で取水の許可を得ている者が、発電という新たな目的を追加した取水を行おうとする場合、通常、農業用水は、かんがい期と非かんがい期における取水量が大きく違うため、通年での取水が想定される発電を農業用水路で行う場合には、発電計画が農業用水として の取水量の範囲内で実現可能であり、河川からの新たな取水を必要としないものとなっているか審査する必要があるため、許可は必要です。 本件に係る手続については、既に簡素化が図られていますので、個別具体の案件について早期に御相談いただければ迅速に対応いたします。	かんがい面積あたりの発電能所数に一定の上限を設けるなど、届出により対応可能となるのではないか。併せて、右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。	農業用水の水利使用規則の範囲内において発電計画を汲むのは基本的なことであり、十分に承知している。このため、農業従属型発電に限り、届出方式で対応可能と思われるので再検討願いたい。	B-1	Ⅳ	小水力発電に係る必要水量が他の水利使用に完全に従属している場合には、従来から審査済の事項として図書の添付を省略していた（河川の流況と申請に係る取水量及び関係河川使用者の取水量との関係を明らかにする計算、「同法施行規則第11条第2項第1号ハ」に加えて、「水利使用による影響で次に掲げる事項に関するものの及びその対策の概要。「同法施行規則第11条第2項第1号ニ」も省略することし、その旨を河川管理者、利水者あてに周知徹底することなどにより、小水力発電に係る水利使用許可手続の簡素化・迅速化を図ります。	1216	12162090	那須野ヶ原土地改良区連合	人と自然に優しい地域環境再生プロジェクト	農業用水の管理者自らが行う小水力発電で、農業用水の使用範囲内の使用水量については、新たな水利権協議を省略し届出による手続とされたい。
国土交通省	1230810	足尾町松木地区の地域再生事業に伴う河川法の弾力的運用	河川法第２４条（河川敷地の占用許可） 河川法第２６条（工作物の新設等の許可） 河川法第２７条（土地の掘削等の許可） 河川敷地占用許可準則 （事務次官通達） 工作物設置許可基準 （治水課長通達）	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及び掘削、盛土若しくは切土その他土地の形状を変更する行為、又は竹木の植栽若しくは伐採をしようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。	C		占用主体の拡大については、河川敷地における占用施設が、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終了時における占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不可欠であることから、これらを考慮した場合、占用主体は、原則として第３セクターを含めた公的主体による設置・管理によるべきであるとしているところです。 また、河川区域内に施設を設置する場合は、当該河川における治水・利水及び環境上の特性を河川管理者が地先のみではなく水系一貫で総合的に勘案のうえ判断する必要があるため、地元市町村長の判断のみで可能とする事は出来ません。 なお、現時点においては、提案事項は構想段階であることから、河川法第２４条及び第２６条による支障及び要望する緩和の内容が確定していないことのこと。従って、計画が具体化した段階で対応します。																				
国土交通省	1230820	法定河川に蓋かけ等をし、駐車場等の設置を可能とするための河川占用・河川工作物設置基準の緩和	河川法第２４条、第２６条 河川敷地の占用許可について（平成11年８月５日建河政発第６７号建設事務次官通達） 工作物設置許可基準について（平成６年９月２２日建河治発第７２号建設省河川局治水課長通達）	工作物設置許可基準について（平成６年９月２２日建河治発第７２号建設省河川局治水課長通達）中第１章の総則において、河川法第２６条第１項に基づく工作物の新築、改築又は除却の許可に際して、工作物の設置位置等について河川管理上必要とされる一般的技術基準を規定しています。	C		河川は洪水を安全に流下させるとともに、周辺地域における貴重なオープンスペースであり、安易に河川を蓋かけ等すべきではないと考えます。また、河川の蓋掛け等は、今後の河川改修や維持管理上にも支障となるものであることから、河川の蓋かけ等による駐車場等の設置を認めていないところです。 香川は、河川の持つ貴重な水と緑のオープンスペースを活かした緑道整備が実施され、全川にわたっての整備が計画されています。また、他のまちづくり施策との連携を図りながら、緑のネットワークづくりや蒲田駅周辺を拠点とした景観の整備も計画されているところです。 よって、河川に蓋をかける事は河川の利用や環境上支障が生じる事となるだけでなく、特に夏場の集中豪雨等によって短時間で水位が上がる恐れがある事や本要望区間が高潮の影響を受ける区間でもある事から、治水上や日常管理上支障が生じるため、本要望は認められません。	今回の事例に限らず河川の蓋掛け等による駐車場の設置を認めていないのか、認めていない場合の理由を明示されたい。 また、蓋掛けが認められている事例があれば明示されたい。	C		蓋がけは、道路の縁石に橋がけして作るので問題は無い。現在の香川の水ほぼんど汚水処理場から素わって来た水である。蒲田周辺の景観の整備も計画されているとあるが、それは一体いつなのか？香川は、池上通りから医大通りまでの蓋がけをして道路が出来る計画は戦後直ぐに出来ているが、今だになされていない。緑地というが京浜蒲田から堤方橋まで、緑はほとんどない。 堤方橋の際は白濁した硫化水素が発生するそんな川が何故河川と呼べるのか？高潮の時に水が入ってきたら蒲田周辺は全滅です。もう少し、机の上ではなく、現場で判断して欲しい。この川は汚くてのをなどますことは出来ない。川の周辺の住民がどれ程迷惑しているか考えて欲しい。今、大震災が起きたら蒲田周辺ところか川の周辺の住民は逃げることも無い。もう少し国民の目で行うべきである。	河川に対し蓋掛けすることはないとのことだが、事例が本当にないか再度確認されたい。併せて、右の提案主体からの意見について見解を示されたい。	香川の源流は、世田谷の国道246のそばの湧き水が今日ほんの少しだけ通っているだけで、川の流水は新宿区の汚水処理後の水を地下を通して目黒の緑ヶ丘のそばで香川に流している。その流れてきたみをポンプで世田谷の源流に流しているだけで、世田谷のほとんどの部分は、半分が下水、残り半分が川で暗渠になっている。目黒から流れ出ている水はほとんどが汚水処理後の水であり、汚水処理後の水は80%まできれいになっている。残りの20%は汚水のまま東京運河に流れ込んでいる。大田区の堤方橋のそばでは今頃の季節、川が白濁し、卵の腐ったような臭いがする。大田区の話によれば現在水素が発生してるらしい。都の条例で臭い防止の条例があるが、毎日々汚濁しているわけではなく、気温が下がった時は臭いはあまりしない。本来は、東京都知事の管理下における川だから、東京都なり大田区なりが川のそばの住民のため、汚濁しないような対策をどうなりがいなければいけない。河川法というけれど、法による管理はまったくしていないではないか。今の香川であふれるような大雨が降ったら、大田区の香川周辺は、川よりも低いところに住居があるから、川の測より低い所にある住居は水に沈むでしょう。 緑道にするという計画があるらしいが、50年程前には、香川を利用して道路計画が出来ている。今、緑道計画とあるが、どこに緑道をつくるのか、教えて欲しい。蒲田駅周辺の整備は香川の道路と一緒で、いつ出来るのか、それも聞きたい。教えてください。			○河川は公共用物であって、その保全、利用、その他の管理は、洪水、高潮等による災害の発生が防止され、流水の正常な機能が維持され、併せて河川環境の整備と保全がされるよう、河川管理者によって総合的に行われるべきものです。また、河川に対し蓋掛けをすることは、洪水時において災害発生への対処などの治水上、流水の正常な機能（水量・水質など）維持などの河川環境上、日常の維持管理上など、さまざまな支障が生じるため河川全般において認めていないところです。 ○本提案の目的は香川の水質浄化ということですが、水質浄化のための施策は他にもいろいろあり、香川に蓋掛けし駐車場、駐輪場や水質浄化施設を作ることは、水質浄化が目的であるとしても、必要やむをえないと認められる提案ではないと考えます。 ○今回、提案主体からの意見において「本来は、東京都知事の管理下における川だから、東京都なり大田区なりが川のそばの住民のため、汚濁をしないような対策をどうなりがいけない。」とありますが、水質汚濁の原因は、都民の生活や企業の事業活動等幅広く関わっており、川の水質を改善するためには、東京都、大田区、都民、企業がそれぞれ責務を負ってお取り組んでいるものと考えております。現在、大田区では香川の悪臭対策として、①河川に空気を入れるための施設を設置した浄化槽②ごみ取り用フェンスの設置③河川浚渫④下水道の高度処理水の放流などを行っていると聞いています。 ○なお、ご指摘のありました質問事項については、以下のとおり聞いております。 ①緑道計画については、香川緑道軸の整備という名称で、香川沿いの側道を緑道軸として整備する計画があります。現在、この計画に基づき約3,000メートル程度整備されており、土地の取得、提供など地元の方々の協力が得られたところから整備を進めています。 ②蒲田駅周辺の整備については、蒲田駅周辺を中心核と位置づけ、魅力あるまちづくりを進めています。現在、大田区の実施計画に基づき、まちづくりビジョンの策定を平成18年度を目途に進めております。	1402	14021010	足尾町	エコミュージアムあしおの創造 「産業遺産を活用した観光振興」	河川の流水を占用許可 河川区域内の土地占有許可 河川区域内の土地において工作物の設置許可 河川区域内の土地において土地の掘削、盛土若しくは切土その他土地の形状を変更許可
国土交通省	1230830	河川の縦断方向への占用許可柔軟化	河川法第２４条、第２６条 河川敷地の占用許可について（平成11年８月５日建河政発第６７号建設事務次官通達） 工作物設置許可基準について（平成６年９月２２日建河治発第７２号建設省河川局治水課長通達）	工作物設置許可基準について（平成６年９月２２日建河治発第７２号建設省河川局治水課長通達）中第１章の総則において、河川法第２６条第１項に基づく工作物の新築、改築又は除却の許可に際して、工作物の設置位置等について河川管理上必要とされる一般的技術基準を規定しています。	D-1		歩道の張り出し部の整備に関しては、①河川区域内への設置が必要やむを得ない②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③河川の自由使用を妨げない④周辺の土地利用の状況、景観等自然的、社会的環境を損なわない等の条件を満たす場合で、今後の河川改修や維持管理上支障とならないものであれば、現行制度でも許可しているところです。以上を踏まえ、本提案区間の張り出し部につき、どのような工事が必要であり、どのような構造の道路を設置しようとしているのか、具体的内容をもって現地の河川管理者と十分調整下さい。																				

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230840	河川敷地内の占用要件の緩和	河川法第２４条（河川敷地の占用許可） 河川法第２６条（工作物の新設等の許可） 河川敷地占用許可準則（事務次官通達） 工作物設置許可基準（治水課長通達）	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。	C		占用主体の拡大については、河川敷地における占用施設は、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終了時における占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不可欠であることから、これらを考慮した場合、占用主体は、原則として第３セクターを含めた公的主体による設置・管理によるべきであるとしているところです。 また、河川区域内への工作物の設置については、①河川区域内への設置が必要やむを得ない②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③河川の自由使用を妨げない④周辺の土地利用の状況、景観等自然的、社会的環境を損なわない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ます。	占用主体は原則として第3セクターを含めた公的主体によるとされているが、適切な維持管理や占用終了時における占用施設の撤去が地方公共団体により担保されていると、これら責省が危惧していることが生じない代替措置を条件とすることにより、民間事業者にも占用を認めることは可能となるのではないか具体的に検討されたい。	C		河川は公共用物であることから、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す。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、占用を認めます。 また、ご提案の温泉療法センターは、箱物の施設であることが想定され、このような河川区域内への工作物の設置は、占用主体の問題だけでなく、前回回答させて頂いたとおり、「工作物設置許可基準」（平成６年９月２２日治水課長通達）の基本方針において①河川区域内への設置が必要やむを得ないこと②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③河川の自由使用を妨げないこと④周辺の土地利用の状況、景観等自然的、社会的環境を損なわないこと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ます。	市町村が包括占用許可を受け、その一部を民間事業者が利用することは可能か回答されたい。	C		包括占用の特例については、市町村が河川敷地占用許可準則（以下「準則」という。）に規定する占用施設に該当する施設を設置する場合に、河川敷地の具体的利用方法を占用許可後に当該市町村が決定できる占用の許可制度であり、包括占用の許可を受けた市町村は、準則第六に規定する者（占用主体は基本的に地方公共団体などの公的主体とされ、住民、事業者、非営利の愛好者団体に使用させる場合は、その占用目的（施設）が限定されている。）に、包括占用区域の全部又は一部を準則第七に規定する占用施設に該当する施設（公園、広場等）の設置を目的として使用させることができることとなっています。	1642	16421010	富田林市伏見堂町財団法人成研会	石川河川敷を利用した温泉療法センター特区	河川敷の有効利用をはかり、石川河川敷に温泉リハビリセンターを造り、温泉療法を受けられるようにする。
国土交通省	1230850	河川敷地内の占用許可要件の緩和	河川法第２４条、河川敷地占用許可準則第１５	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。	D-1		花火大会等の季節的な行事やイベントの開催のための一時的な河川敷地の占用については、河川敷地占用許可準則第15に規定されている一時占用許可として、通常の占用許可手続よりも簡素化を図っているところです。 また、イベント等の規模等の状況によっては、自由使用で許可が不要であり、河川管理者としてその状況を把握するための届出でよいとしています。 ただし、具体的なイベント等の許可については、それぞれの河川管理者が、個別に河川管理上の支障等について判断しているところです。												1390	13902030	福島県平田村	平田Cを活用した地域活性・交流促進事業構想	河川管理者外の河川敷地内における自然環境の再生事業と伝統文化・教育・広域的な人事交流、物流・情報交換を図るためイベントの開催等の許認可要件の緩和
国土交通省	1230860	河川区域内の占用許可主体の要件の弾力化	河川法第２４条（河川敷地の占用許可） 河川法第２７条（土地の掘削等の許可） 河川敷地占用許可準則（事務次官通達）	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、掘削、盛土若しくは切土その他土地の形状を変更する行為、又は竹木の植栽若しくは伐採をしようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。	C		占用主体の拡大については、河川敷地における占用施設は、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終了時における占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不可欠であることから、これらを考慮した場合、占用主体は、原則として第３セクターを含めた公的主体による設置・管理によるべきであるとしているところです。	占用主体は原則として第3セクターを含めた公的主体によるとされているが、適切な維持管理や占用終了時における占用施設の撤去が地方公共団体により担保されていると、これら責省が危惧していることが生じない代替措置を条件とすることにより、民間事業者にも占用を認めることは可能となるのではないか具体的に検討されたい。	C		河川は公共用物であることから、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す。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、占用を認めています。 なお、治水上、環境の保全上等の河川管理上の支障が生じるおそれの少ない河川敷地について、占用許可後に一定の工作物の設置及び植栽を、占用許可申請した範囲・数内で市町村が自由に決定出来る包括占用の特例が河川敷地占用許可準則にあります。この特例は、地域の特性を踏まえつつ、市町村が地先の河川敷地の利用について主体的に判断出来るものとなっています。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。	権限移譲が（C）となっているが、河川包括占用及び社会実験計画によってはどの範囲まで市町村が河川占用に関し主体的な判断が可能なのか伺いたい。	C		包括占用の特例については、市町村が河川敷地占用許可準則（以下「準則」という。）に規定する占用施設に該当する施設を設置する場合に、河川敷地の具体的利用方法を占用許可後に当該市町村が決定できる占用の許可制度であり、包括占用の許可を受けた市町村は、準則に規定する者（公的主体）に、包括占用区域の全部又は一部を準則に規定する占用施設に該当する施設の設置を目的として使用させることができることとなっています。 なお、包括占用区域内において占用施設の設置等に係る河川法第２６条、２７条の許可申請において、治水上支障が小さいと見込まれるベンチ等の工作物の設置又は樹木の植栽については、その設置の範囲及び上限の数を申請書及びその添付図書に記載すれば足りることとなっており、その配置については包括占用を受けた市町村の裁量になっています。 また、社会実験については占用主体は公的主体となりますが、河川管理者、地方公共団体等で構成する河川敷地の利用調整に関する協議会の選定した民間団体を当該施設の使用者とすることは可能です。	1384	13842010	神奈川県厚木市	河川敷を利用した「四季の花のまち」推進事業	事業区域において、四季の花を植生する場合などにおいて、河川区域内の土地の掘削等の許可について、河川管理者から民間団体、ＮＰＯ、法人に河川占用許可を弾力化して許可をあたえる。
国土交通省	~~1230870~~ 1230860	河川区域内の占用許可主体の要件の弾力化	河川法第２４条（河川敷地の占用許可） 河川法第２６条（工作物の新設等の許可） 河川敷地占用許可準則（事務次官通達） 工作物設置許可基準（治水課長通達）	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。	C		占用主体の拡大については、河川敷地における占用施設は、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終了時における占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不可欠であることから、これらを考慮した場合、占用主体は、原則として第３セクターを含めた公的主体による設置・管理によるべきであるとしているところです。	占用主体は原則として第3セクターを含めた公的主体によるとされているが、適切な維持管理や占用終了時における占用施設の撤去が地方公共団体により担保されていると、これら責省が危惧していることが生じない代替措置を条件とすることにより、民間事業者にも占用を認めることは可能となるのではないか具体的に検討されたい。	C		・「占用主体は、原則として第３ｾｸﾀｰを含めた公的主体・・・」とあるが、主体ないし施設について、どのような場合であれば例外として認められるのか御教示いただきたい。								1633	16332030	茨城県	カシマスポーツ交流空間創造プロジェクト	【その他】 民間団体が河川区域内においてサッカーグランド等を整備することを可能とする。
国土交通省	1230880	ダムの放水操作規則の緩和	特定多目的ダム法第３１条	多目的ダムの操作規則は、関係都道府県知事等の意見を聞いた上で国土交通大臣が定めることとなっている。	C		大野ダムは由良川流域内の洪水対策上重要なダムであり、治水容量は洪水に備えて空けておかなければ、急な降雨への対応ができず下流域に対し不可逆的な被害を与えるおそれがあることから、景観保全のために操作規則を改正することはできない。											1239	12391020	京都府美山町	日本一の田舎づくり構想	ダム放水後の水位決定の弾力化
国土交通省	1230890	土地収用委員会を市町村が設置することの可能化	土地収用法第５１条	都道府県の所轄の下に、収用委員会を設置する。	C	—	収用委員会は、事業の認定が事業認定を得た事業のため必要な土地等のうち起業者が未取得の土地等について、起業者の裁決申請に基づき、土地等の権利者及び起業者からの意見聴取や聞権による調査等の審理を経て、土地等の権利者に対する補償金の額、起業者が土地等の権利を取得する時期、土地等の権利者が土地等を明け渡す期限等を決定する。 収用委員会は、事業認定により確定された起業地のうち、収用または使用すべき土地の区域・期間を、具体的かつ法律的に特定し、また、裁決の申請に係る事業が、事業認定によって告示された事業と異なるとき等に申請を却下することができるなど、事業認定の後行処分として公益的事項にもその判断が及び、これらの事業は一つの市町村や一部事務組合の規模に収まらないものが少なくないこと、また、補償金の額の算定、補償や通常生じる損害の内容などを適正かつ公平に算定するためには、地域の実情にかんがみつつも、ある程度広域的な観点から判断する必要があることから、各都道府県単位に収用委員会を設置することが適当である。	貴省回答に「これらの事業は一つの市町村や一部事務組合の規模に収まらないものが少なくないこと」から提案は実現できないとの回答であるが、一つの市町村や一部事務組合の規模に収まる場合に限定する等一定の制限を設けることにより、提案は実現可能となるのではないか再度検討し回答されたい。	千葉県においては、収用委員会が長期間機能していないと数然とした事実があり、少なくともその代替機関等を設置することにより、この異常事態を回避する必要があると思われることから、再度検討いただきたい。 当市域においても、用地買収の遅れによる公共事業の停滞が現に発生しており、とりわけ、多数の共有者がいる神社や墓地等の共有地については、相続の発生等により所有者の追跡ができないために買収が遅々として進まない状況があり、こういったケースだけでも解決できるようにしたいと考えている。こういうケースに限定した形での収用裁決事務の代替措置がとれないかどうかについても合わせて検討していただきたい。			土地収用制度は、公共の利益となる事業に必要な土地等を強制的に収用するという強力な権利制限を行うものであることから、制度の公平性・統一性の確保が強く求められており、このため、収用委員会は、一定の広域性を有する都道府県に設置され、広域的な観点も含めて公正中立な判断を行う準司法機関として位置付けられている。したがって、収用委員会を市町村や一部事務組合が設置することは困難である。 なお、多数の共有者がいる共有地について、相続の発生等により所有者の追跡ができない場合の対応については、土地収用制度においては不明者がいた場合であっても収用裁決において処理が可能となるという付随的効果があるに過ぎず、問題の解決に当たっては不在者管理人の選任等土地収用制度以外の方法によることも考えられ、土地収用制度のみで解決を図るべき問題ではない。								1387	13871010	野田市	収用委員会の設置に関する特例	収用委員会の設置は、土地収用法で都道府県知事の管轄の下に設置するとう規定されているが、収用委員会の委員が任命されない場合に、市町村又は一部事務組合のレベルで収用裁決事務を直接行うことを可能とする制度を創設する。
国土交通省	1230900	土地収用法に基づく事業認定申請の提出書類の緩和	土地収用法第１８条	起業者は、認定を受けようとするときは、事業認定申請書を事業認定庁に提出する必要があり、当該申請書には、起業地及び事業計画を表示する図面を添付しなければならない。	C	—	土地収用は、憲法第２９条第３項の「私有財産は、正当な補償の下に、これを公共の目的のために用いることが出来る」との規定に基づき、公共の利益となる事業に必要な土地等が任意で買収できない場合等において、当該土地等の収用又は使用に関し、公共の利益の増進と私有財産との調整を図り、もって国土の適正かつ合理的な利用に寄与することを目的とするものである。 事業認定申請書に記載される「起業地」は、字（あざ）までによってしか表示されないため、これのみによっては収用地・使用地は特定されないので、これを特定するために起業地を表示する図面が必要である。この土地については、事業認定によって、収用又は使用が運命づけられるとともに、土地保全の義務等種々の義務が発生することとなるので、この図面は正確でかつわかりやすく作成する必要がある。提案のように、起業地となる建物の配置・平面図を添付せず、基本構想の策定及び議会の承認等により代替できるようにすることは、起業地の範囲及び最終的な事業の内容が不明確のまま事業認定庁に事業の認定の審査を強いることになり、事業認定の要件である、事業計画が土地の適正且つ合理的な利用に寄与するものであるこを判断することが出来ず、公正中立な立場から公共の利益の増進と私有財産との調整を図るという土地収用法の趣旨に反することは勿論、憲法第２９条に定める私有財産の不可侵の原則から逸脱するおそれすらあり、認めることはできない。												1522	15221010	福島県福島市	中心市街地のまちづくりに伴う新庁舎建設事業	事業認定申請時に必要とされている建物の配置・平面等の図面添付について、基本構想の策定及び議会の承認等により代替できるように緩和する。
国土交通省	1230910	土地収用法に基づく事業認定の効力期間の延長	土地収用法第２９条	起業者が事業の認定の告示があった日から一年以内に収用又は使用の裁決の申請をしないときは、事業の認定は、期間満了の日の翌日から将来に向かってその効力を失う。	D-1	—	起業者が事業の認定の告示があった日から一年以内に収用又は使用の裁決の申請をしないときは、事業の認定は、期間満了の日の翌日から将来に向かってその効力を失う（土地収用法第２９条）が、土地収用法第３１条の規定により、起業者は、起業地の全部又は一部について、事業の認定後の収用又は使用の手続を保留することができ、これにより、事業認定の効力を延長することができる。また、手続の保留は土地収用法第３４条より、最大３年間することができる。 現行法における手続の保留の申請は、まさに提案主体の提案内容を実現するためのものである。	右の提案主体からの意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	今回の国土交通省の回答は、現行の規定により対応可能とのことでありますが、本市が提案理由で意図している「事業認定を受け事業を進めるなかで区域単位ではなく、地権者の事情により地権者個々に対して、手続きを保留することができる」ということが可能であると理解して、同一区域内で用地買収を進めながら、特定の地権者に対しては保留をすることができるのか御教示をお願い申し上げます。			手続保留の制度は、事業の執行体制や予算の状況に応じ、保留を解除することが予定されており、保留解除の単位は弾力的に設定できるものである。この場合においては、権利者間で不公平が生じないように留意する必要があるが、例えば複利関係が複雑で、執行体制の問題として保留すべき区域があればこれを保留することは認められる。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。	新庁舎建設事業の拡張用地となる区域全体の事業認定を受けると同時に、一括して手続保留を行い、各地権者と交渉を行い、交渉がまとまった地権者ごとに所有地単位で収用対象地からの除外を行いながら土地売買契約を締結することができるものでと、その期間は３年以内であると理解してよいか御教示をお願いします。			土地収用法は、公共の利益となる事業に必要な土地等が任意で買収できない場合等において、当該土地等の収用又は使用するための法律であり、任意の用地交渉が成立した地権者の土地等について、手続開始の申立てを求める趣旨が不明である。 また、手続保留と手続開始の申請の運用については既に回答した通りであり、特定の地権者を狙い打ちしているとも受け取れるような運用は避けるべきである。 なお、法の付随的効果にすぎない税法上の特例の適用のみを目的に、恣意的に手続保留の制度を用いることは、本末転倒であり、そもそも土地収用制度の問題ではない。	1522	15221020	福島県福島市	中心市街地のまちづくりに伴う新庁舎建設事業	土地収用法に基づく事業認定がなされた場合のその効力期間を１年から３年に延長する。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1230920	土地の現況地目の異動前における地籍調査事業による分筆の実施	国土調査法第６条の４、同法第32条、地籍調査作業規程準則第24条	国土調査法に基づく地籍調査は、実施主体である市町村等が作成し都道府県知事等に届け出た実施計画に基づき実施されている。また、地籍調査においては、地籍調査作業規程準則第24条各号に掲げる場合には、当該土地所有者の同意を得て、分割があったものとして調査することとしている。	D-1	－	地籍調査事業の対象地域については、実施主体である市町村等がその実情に応じて決定することができ、また、地籍調査と公共事業との連携については、都道府県における連絡会議等を通じて図られている。 なお、地籍調査においては、現況地目の異動前であっても、明らかに土地の管理上分割があったものとして調査すべき場合（地籍調査作業規程準則第24条第３号）には、土地所有者の同意を得て、分割があったものとして調査することが可能である。												1568	15681010	掛川市	公共事業連携地籍整備推進構想	公共事業の用地取得計画地について、周辺部を含めて地籍調査事業を行えることと、買収用地の分筆を地籍調査事業により実施することができれば、公共事業測量と地籍調査測量を一体的に行うことができる。また、成果品として不動産登記法第17条地図を登記所に備え付けることが可能となり、地籍の明確化が推進される。
国土交通省	1230930	公共測量作業規定と地籍調査作業規定準則の共通化、一本化	国土調査法第３条第２項、同法第６条第２項、測量法第33条	市町村等が地籍調査を行う場合は、標準的な作業方法等を規定した地籍調査作業規程準則に基づいて作業規程を作成し、都道府県知事に届け出なければならないとされている（国土調査法第６条第２項）。	C	－	地籍調査作業規程準則は、市町村等が行う地籍調査について、地籍調査で求める精度を確保するために、計画、一筆地調査、地籍測量、地積測定、地籍図及び地籍簿の作成という一連の作業方法の標準を規定したものであり、その目的、作業内容、求める精度等が他の公共測量とは異なることから、これらを直ちに一本化することはできない。	貴省回答によれば、「目的、作業内容、求める精度等が他の公共測量とは異なる」ため、一本化できないとのことであるが、具体的にどの点が異なるのか異なる理由も含めてご教示願いたい。 また、「直ちに一本化することはできない」とされているが、具体的な一本化のスケジュールを明示されたい。			地籍調査は、国有林や湖沼等の公有水面を除いた全国土を対象とし、面的に一筆毎の土地の境界等を調査・測量していくことを目的とした調査であり、そのため、国土調査法施行令において甲一から乙三までの精度区分が設けられ、市街地、農用地、山林・原野などの地域に応じた測量を行うこととなっている。これに従い、地籍調査作業規程準則及び同運用基準においても、それぞれの精度区分に応じた観測方法等の作業の基準を規定しているところである。一方、他の公共測量は地籍調査のように全国土を対象として一筆毎の調査・測量を行うものではなく、このような精度区分に応じた規定が設けられていないため、他の公共測量の作業規程と地籍調査作業規程準則の規定を同一化することは適当でない。												1568	15681020	掛川市	公共事業連携地籍整備推進構想	１の特例事項を満たすため、土地境界測量及び基準点測量について、その体系と精度管理について、地籍調査事業測量と公共測量の整合を図っていただきたい。公共測量作業規程では、土地改良、土地区画整理等と基準点部分などで整合を図りながら作成されているが、地籍調査作業規定準則には、全く整合性のない作業規程となっている。　上記１の事項を実現するためには、作業規程の準用や、相互利用を可能にすることで、測量法第１条目的としての、測量の重複を避けることができる。
国土交通省	1230940	地籍調査事業区域内の公共用地で、土地台帳一元化以前に官有地へ編入済みの個人名所有地や法定外公共物などの処理の簡素化	国土調査法第32条、地籍調査作業規程準則第25条	地籍の明確化を目的とする地籍調査においては、地籍調査作業規程準則第25条に規定する場合には、土地所有者の同意を得て、合併があったものとして調査することとしている。	C	－	地籍の明確化を目的とする地籍調査においては、所有者及び地目を同じくする敷筆の土地が一体として利用されており、その間の筆界を現地で確認することができない場合であって、当該土地の所有者の同意が得られる場合に、合併があったものとして調査することとしている（地籍調査作業規程準則第25条本文）が、いずれか一方の土地に所有権の登記がない場合等は、不動産登記がこれを認めていないことから、地籍調査においても合併を制限しているところである（同条ただし書）。												1568	15681040	掛川市	公共事業連携地籍整備推進構想	閉鎖済みの旧土地台帳で官有地への編入が確認ができる場合には、法的な公共物管理者の公示行為等により、権利移転を可能としていただきたい。また、譲与済みの法定外公共物については、土地の表示とともに合併があったものとして、地籍調査事業において一括処理ができるよう取扱いを簡略化していただきたい。
国土交通省	1230950	地籍調査事業にかかる事務手続きの簡素化により、職員の負担を軽減し、事務への専念時間を確保して、事業を促進させる。事務事業の簡素化	国土調査法第６条の３第２項、同法第１９条第１項	地籍調査を行う市町村等においては、事業計画の協議を行う際に必要な「地籍調査事業実施区域図」の作成や、成果の認証請求を行う際に必要な「認証請求区域図」の作成を行っているが、これらは事務取扱要領等において、国土地理院発行の地形図等を使用して作成することとなっている。	D-1	－	「地籍調査事業実施区域図」及び「認証請求区域図」の作成においては、原則として国土地理院発行の地形図（縮尺２万５千分の１又は５万分の１）を基に作成することとしているが、それ以外の地図であっても、精度区分、地形の状況、建物の状況等が判断できる正確な図面であれば、背景として用いることは可能である。 またデータでの情報交換については、現行法上これを制限する規定はなく、今後ＧＩＳの整備に伴って、ＧＩＳデータでの情報交換とこれに伴う事務手続の合理化が図られていくものと承知している。												1568	15681080	掛川市	公共事業連携地籍整備推進構想	毎年調査を行いデータの蓄積があるはずなのに、同預の調査が年間に何度もあり、事業推進そのものに支障が出ている。また、ＧＩＳ整備を進めているのに、申請位置等の資料についてはデータでの情報交換がないなど、事務手続きの合理化が進められていない。事業の申請等については、ＧＩＳデータでの情報交換又は出力図により申請が可能な場合、従来の手作業の事務を廃止できるよう改善していただきたい。
国土交通省	1230960	公共測量実施計画書の付図の基準の緩和	測量法第36条、測量法施行規則第5条及び別表第5、公共測量等事務処理規程第6条、公共測量等事務処理規程運用基準第19条	測量法施行規則では「地形図を用い」とだけ規定され、計画書の申請に当たっては、「測量の範囲、使用する測量標の位置等」が判読できるものであれば対応している。	D-1		国土地理院以外の作成する図を用いた付図については、測量の範囲、使用する測量標の位置等が判読できるものであればこれまでも対応しており、今後も対応可能である。なお、「公共測量操作続き」については継続的に記載内容の検討修正を行っており、この趣旨がより分かりやすく伝えられる表現となるよう今後も努めていきたい。												1568	15681090	掛川市	公共事業連携地籍整備推進構想	原則として国土地理院発行の地形図を用いることとなっている公共測量実施計画書の付図作成については、掛川市が構築した地情報システムに登録されている地形図、三角点、基準点等の情報を活用した図面でも対応可能とすることで、当市の地籍調査事務における合理化が可能となる。
国土交通省	1230970	一般貸切旅客自動車運送事業の許可基準の緩和	一般貸切旅客自動車運送事業の許可基準として営業所を要する営業区域毎に３両が最低必要とされている。	C	－	有償で旅客を運送する旅客自動車運送事業においては、安全で安心できる輸送サービスを提供することが最も重要であり、そのため、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から、事業者が適切な管理運営体制を構築することが必要である。適正な車両の整備管理体制等の管理運営体制を整備するために、事業を安定的に行っていくことができる事業規模を確保することが必要であるため、一般貸切旅客自動車運送事業の許可に当たっては、最低限必要な事業用車両の台数等について定めているところである。このため、これらの要件の緩和は、輸送の安全を損なう恐れがあることから慎重に考える必要がある。	許可基準として営業区域毎に３両が最低必要とされているが、３台保有しないと安全性が担保されないと判断される理由を明示されたい。 また、タクシーにおいては個人タクシーが現に認められていることから、最低保有台数の要件が即安全性につながるとは考えにくいが、その点についてのようにお考えか回答されたい。	貸切バス事業においては、安心・安全なサービスを継続的に提供できる組織・体制を整えるのに充分な事業規模が必要であり、それを確保するため、唯一のサービス提供手段であるバス車両の最低車両数を定めているところである。仮に１台のみで事業を営んだ場合、乗務員や運行管理者の適正配置や的確な整備管理を行うことのできる組織・体制の確保が困難となる。さらに、事故が発生した場合の補償や現場での対応、事故後の処理を確実に行えるだけの体制を整えるだけの財政基盤も脆弱とならざるを得ず、この結果、利用者利益が損なわれる恐れが高い。 なお、大量の旅客を輸送するバスとタクシーでは、自ずと求められる安全及びサービス水準のレベルが異なるため、両者の要件を単純に比較することはできない。また、１人１車制の個人タクシーについては、運行管理、整備管理等の全てを運転者自らが責任を持って行うことなるであり、安全確保の観点から厳しい基準に適合した優秀適格者に限って許可を行っていることろである。	貴省が懸念されている安全性の確保については、営業エリア中運行時間の限定、安全管理の厳格化などの要件を設けることにより担保されると考える。 また、提案主体のように他の事業により事業規模が担保されるのであれば、継続的な安全性を提供できる体制を備えていると判断される。 一般貸切旅客自動車運送事業の許可基準として輸送の安全や事業の継続性を求めるうえで、その根拠を保有台数のみに求めることには整合性がないと考える。	平成16年7月26日の日本経済新聞一面に、国交省方針としてバス・タクシーなど地域の交通機関に関する許認可権限を地方自治体に移す方針との記事があります。この趣旨は私が現在提案している規制緩和の趣旨と同じであり、地域交通全国による地域に最も便利な交通網のあり方を地元で決められるとされています。そして旅館や民宿の車両を観光タクシーへ転用する事などがその例になっております。この記事が間違いでないとするならば、ご回答の安心・安全なサービスを継続的に提供できる組織・体制を整えるのに充分な事業規模が必要とする事と整合性がないのではないでしょうか？バス事業を行うためにはバス会社としての認可の必要があるで、新会社（バス会社）設立を前提にお話ししておりますが、現実としてはホテルの事業の延長線上にあり、母体となる事業規模を考慮に入れた検討をお願いしたい。（当社は高知県の中心街にほぼ１棟を有するホテルであり、フランス料理レストランをはじめとして料飲部門も充実している）必要であれば事業規模を説明できる資料を用意します。			貸切バスは、多数の旅客を輸送するものであり、一度事故が起これば大惨事となりかねず、安全の確保は最も重要な課題である。そのため、運行管理、整備管理上必要となる組織・体制を整備し、事故への対応が可能な体制を整え、さらに、必要な施設の確保を図ることは、利用者に安全かつ安定的な輸送サービスを提供するために必要不可欠な要件であるが、かかる要件を満たすためには、十分な事業規模を有し、経営の安定化が図られることが必要となる。また、バス事業は労働集約的な産業であり、収益の悪化が運転手の人件費抑制につながりやすく、その結果、過労運転等を惹起して事故につながる可能性が高まるおそれもあることから、輸送の安全確保のために安定的な財政基盤を有することが重要である。 バス事業においてはバス車両が唯一のサービス提供手段であるため、車両数が事業者の財政状況と密接な関連を有している。このため、安全かつ安定的な輸送サービスの提供の有無を確認する基準として保有車両数を用いることは合理的と考えている。その際、事業許可申請者の個別の特殊事情を考慮して、安全なサービスを安定的に提供しうるかについて個々に審査することは、行政効率性上の観点から適切でないと考えられることから、事業実態を踏まえ３両を最低車両台数としているものであり、当該基準は妥当なものであると考えている。	1656	16561010	有限会社高知バスホテル	小規模バス会社創業計画	最低車両台数の3台を1台に緩和していただきたい
国土交通省	1230970	一般貸切旅客自動車運送事業の許可基準の緩和	一般貸切旅客自動車運送事業の許可基準として営業所を要する営業区域毎に３両が最低必要とされている。	C	－	有償で旅客を運送する旅客自動車運送事業においては、安全で安心できる輸送サービスを提供することが最も重要であり、そのため、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から、事業者が適切な管理運営体制を構築することが必要である。適正な車両の整備管理体制等の管理運営体制を整備するために、事業を安定的に行っていくことができる事業規模を確保することが必要であるため、一般貸切旅客自動車運送事業の許可に当たっては、最低限必要な事業用車両の台数等について定めているところである。このため、これらの要件の緩和は、輸送の安全を損なう恐れがあることから慎重に考える必要がある。	許可基準として営業区域毎に３両が最低必要とされているが、３台保有しないと安全性が担保されないと判断される理由を明示されたい。 また、タクシーにおいては個人タクシーが現に認められていることから、最低保有台数の要件が即安全性につながるとは考えにくいが、その点についてのようにお考えか回答されたい。 なお、特殊な車両を使用する場合にあっては、１台でも特例として認めることはできないか検討されたい。	最低限３台の必要性は理解できるが、世界で唯一の生産国である米国（英国、オーストラリアでも生産されているが日本では許認可の対象にならない）のメーカーによる観光用に開発されたバス型の水陸両用車で米国内及び観光に力を注いでいる特に中国の需要が多く、今、発注しても最低８ヶ月かかり、許認可で２ヶ月から３ヶ月を要し現在の車輌を合わせても３台揃えるのに２２ヶ月もかかる計算である。 割り当てが年に１台（交渉の余地はあるが）という現況で、超人気の車である。 勿論、１台であっても一般貸切自動車運送事業の許可基準を遵守することは当然と考えている。国内各自治体、地域から観光集客、地域活性化の目玉として問い合わせが数多く当法人に来ているが各営業所毎に３台という規制は現状の供給体制からは長期に亘り水陸両用車の時代は遠いものになる可能性は高いと思われる。水陸両用車における米国、オーストラリア、東南アジア等の水陸両用車における観光需要は目を見張るものがある。観光立国をうたう我が国も充分、観光の目玉になり得る夢の車、水陸両用車をもっと規模的に導入すべきであると考えている。他に当法人は小型（６人定員）の水陸両用車も保有している。			貸切バス事業においては、安心・安全なサービスを継続的に提供できる組織・体制を整えるのに充分な事業規模が必要であり、それを確保するため、唯一のサービス提供手段であるバス車両の最低車両数を定めているところである。 仮に１台のみで事業を営んだ場合、乗務員や運行管理者の適正配置や的確な整備管理を行うことの できる組織・体制の確保が困難となる。さらに、事故が発生した場合の補償や現場での対応、事故後の処理を確実に行えるだけの体制を整えるだけの財政基盤も脆弱とならざるを得ず、この結果、利用者利益が損なわれる恐れが高い。 なお、大量の旅客を輸送するバスとタクシーでは、自ずと求められる安全及びサービス水準のレベルが異なるため、両者の要件を単純に比較することはできない。また、１人１車制の個人タクシーについては、運行管理、整備管理等の全てを運転者自らが責任を持って行うことなるであり、安全確保の観点から厳しい基準に適合した優秀適格者に限って許可を行っているところである。	貴省が懸念されている安全性の確保については、営業エリア中運行時間の限定、安全管理の厳格化などの要件を設けることにより担保されると考える。 一般貸切旅客自動車運送事業の許可基準として輸送の安全や事業の継続性を求めるうえで、その根拠を保有台数のみに求めることには整合性がないと考える。	有償で旅客を運送する旅客自動車運送事業においては、安全で安心できる輸送サービスを提供することが最も重要であり、そのため、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から、事業者が適切な管理運営体制を構築することが必要である。適正な車両の整備管理体制等の管理運営体制を整備するために、事業を安定的に行っていくことができる事業規模を確保することが必要であるため、一般貸切旅客自動車運送事業の許可に当たっては、最低限必要な事業用車両の台数等について定めているところである。このため、これらの要件の緩和は、輸送の安全を損なう恐れがあることから慎重に考える必要がある。という回答ですが前回反論したように水陸両用車は特殊な供給体制のため、来年度も１台導入できたとしても３台揃えるのに再来年になる可能性が大であるため、Ｘ２００２年11月から運行しているが車輌の整備管理運営体制などの管理運営体制をとり現状まではは輸送の安全体制についても滞りなく推移している。勿論、これからもその体制を維持するところである。稼動後整備すること、３ヶ月点検、他１台のみの運行なので極度の神経を使い「当然ですが 旅客の安全を大前提に運行しているところである。特定非営利活動法人が稼動するたびに無償運行で賠償も出来ないようでは水陸両用車の日本での導入は遠いものになり東南アジア（特に中国）にも遅れをとることになる。緩和を考慮して頂きたいと思います。			貸切バスは、多数の旅客を輸送するものであり、一度事故が起これば大惨事となりかねず、安全の確保は最も重要な課題である。そのため、運行管理、整備管理上必要となる組織・体制を整備し、事故への対応が可能な体制を整え、さらに、必要な施設の確保を図ることは、利用者に安全かつ安定的な輸送サービスを提供するために必要不可欠な要件であるが、かかる要件を満たすためには、十分な事業規模を有し、経営の安定化が図られることが必要となる。また、バス事業は労働集約的な産業であり、収益の悪化が運転手の人件費抑制につながりやすく、その結果、過労運転等を惹起して事故につながる可能性が高まるおそれもあることから、輸送の安全確保のために安定的な財政基盤を有することが重要である。 バス事業においてはバス車両が唯一のサービス提供手段であるため、車両数が事業者の財政状況と密接な関連を有している。このため、安全かつ安定的な輸送サービスの提供の有無を確認する基準として保有車両数を用いることは合理的と考えている。その際、事業許可申請者の個別の特殊事情を考慮して、安全なサービスを安定的に提供しうるかについて個々に審査することは、行政効率性上の観点から適切でないと考えられることから、事業実態を踏まえ３両を最低車両台数としているものであり、当該基準は妥当なものであると考えている。	1484	14841010	特定非営利活動法人　大阪水かいどう８０８	水陸両用車による「大阪水都再生。－大阪の街と川（水域）をつなげる新たな交通手段　－	道路運送法第6条第1項における車両数の最低車両数が、営業区域ごとに3両という数量を緩和し、1両でもよいという緩和措置が必要

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1231980	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外道路運送法の規制緩和	・道路運送法第８０条１項	自家用自動車は、公共の福祉を確保するためやむを得ないものとして国土交通大臣の許可を受けた場合を除き、有償で運送の用に供してはならない（道路運送法第８０条）。	C		本件要望に係る宅配事業については、運送を行う者が運送を委託したＮＰＯ法人から対価を受け取るものであることから、運送を行う者が貨物自動車運送事業の許可を得る必要があり、他の貨物自動車運送事業者と同様に、輸送の安全の確保のための措置を取らせる必要があることから、貨物自動車運送事業法の適用を除外することはできない。 また、本要望に係る宅配事業は、公共の福祉を確保するためやむを得ないものとは認められないことから、道路運送法第８０条第１項の許可を行うことはできない。	ボランティア宅配便が、公共の福祉を確保するためにやむをえない場合として認められるには、どのような場合が考えられるかご教示願いたい。 また、例えばNPO法人が生産した農産物の代金に実費の運賃を上乗せして販売し、商品購入者の自宅まで無料配達するような場合には、道路運送法や貨物自動車運送事業法等の関係法令の適用除外になると理解してよろしいか。	・当地域は、宅配業者が展開する当日宅配を利用するには、サービス状況が悪く、消費者ニーズに合わせた宅配サービスを受けるためには、輸送高コスト等の問題があり、結果的に消費者負担が増す状況にある。 ・地域内には、新鮮野菜等の購買需要が多数存在しており、このような消費者ニーズに応えるため、ＮＰＯでは、農作業、流通、販売をセットとし、そのパッケージを支援したいと考えている。 ・地産地消に基く地域の経済活性化は、公共の福祉に精通するものであると考えられる。 ・以上の理由により、再度の検討をお願いいたします。 ・また、地域を限定していること、対応業者が少数であるという観点から、既存運送業界とはバッティングしないと考える。			宅配便が、公共の福祉を確保するためやむをえない場合として認められる場合は、例えば山間部において地域における貨物自動車運送事業による一般的な輸送サービスの提供が非常に困難で、輸送を行う手段が自家用自動車の他にない場合が想定される。 NPO法人が生産した農産物の代金に実費の運賃を上乗せして販売し、商品購入者の自宅まで無料配達するような場合であっても、指摘の概要（対応策）で述べたように、運送を行う者が運送を委託したNPO法人から対価を受け取る場合は、運送を行う者が貨物自動車運送事業の許可を得る必要があり、他の貨物自動車運送事業者と同様に、輸送の安全の確保のための措置を取らせる必要があることから、貨物自動車運送事業法の適用を除外することはできない。 なお、NPO法人が自ら保有する自動車をもって販売する農産物を運送する場合については、運送を伴うか否かで農産物の代金が変わらない場合は、たとえ当該農産物の代金に運送コストが含まれていたとしても、外形上、運送の対価を収受していると認められないため、貨物自動車運送事業法の許可は不要であるが、運送を伴うか否かで農産物の代金が変わる場合は、運送の対価を収受していると認められるため、貨物自動車運送事業法の許可は必要となる。	提案主体の地域のような交通過疎地において、運送対象者や運送地域を限定した場合には、公共の福祉を確保するためやむをえない場合として認められるべきだと考えるがいかがか。	当地域は、都部地域の公共交通機関（バス、列車等）の運行状況が極めて悪く、１日に数便しか運行していない地域が多く存在する。 自家用車を運転できる住民であれば、公共交通機関を利用せずに移動することが可能であるが、自動車を運転できない高齢者や障害者の方々にとっては、公共交通機関を利用するしかない。 NPO法人では、このような状況を勘案し、都部の地域の交通弱者に対し宅配業務を展開したいと考えている。 宅配の手段・方法については、電話等で店舗に発注し、宅配業務に配送してもらうという方法も考えられるが、オンデマンドでかつ必要な分だけを購入するという取引は展開できない。 また、コストについても、商品代金のほか輸送コスト、決裁手数料等が掛かるため、消費者負担が増大することが考えられる。 一方、地域内には新鮮野菜等の購買需要が存在している。 NPOでは、このようなロケーションデバイドを解消するために、福祉目的の宅配サービスを展開したいと考えている。			公共交通機関の運行状況が極めて悪い交通過疎地であれ、当該地域における貨物自動車運送事業による一般的な輸送サービスの提供が非常に困難で、かつ、輸送を行う手段が自家用自動車の他にないと言えない場合には、公共の福祉を確保するためやむをえない場合であると直ちに認めることはできない。 なお、本要望に係る宅配事業の内容が必ずしも明らかではないが、NPO法人自らが生産し、又は他者から購入した農産物を販売するため、自ら自動車を使用して輸送する場合については、自家需要に供する輸送行為と解することができることから、道路運送法第80条第1項の許可を取得するまでもなく、貨物自動車運送事業の許可を必要としない。 また、NPO法人が、他者の所有物たる農産物を販売するため輸送する場合には、その輸送料に相当する対価を収受しない場合に限り、貨物自動車運送事業の許可を必要としない。	1263	12631060	青森県八戸市、（仮）NPO法人「農援隊」	はちのへ農援隊特区構想	・NPO法人が、会員の自家用貨物自動車を使用し、有償での地元農産品等の宅配事業を可能としたい。
国土交通省	1231990	乗合いタクシーの許可に関する基準の弾力化		「一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請の処理について」（平成１１年１２月１３日付自旅第１２８号）において、一般貸切旅客自動車運送事業の許可基準として最低３両の事業用自動車、車庫、休憩仮眠施設、適切な管理運営体制が必要とされている。	D-4		本件については、規制改革・民間開放推進３ヵ年計画（平成16年3月19日閣議決定）、地域再生推進のためのプログラム（平成16年2月27日地域再生本部決定（全国を対象とした支援措置））及び特区の第４次提案政府対応方針（平成16年2月20日本部決定）において、平成１６年度中に措置を講じることとされており、現在検討中である。	H16年度中に措置を講じるということであるが、現在の検討状況をご教示願いたい。 検討項目の中に、最低保有台数の緩和、処理手続き期間の短縮も対象とされ、提案の内容が実現されるものと解してよろしいか。				乗合タクシーに係る許可基準の弾力化については、ご提案の意見も踏まえて検討することとしているが、詳細については未定である。	平成16年度中に措置を講じることとされていることから、今後のスケジュールや検討の内容について回答されたい。			現在検討中であり、詳細については未定である。	1554	15542010	伊達市	少子高齢社会に対応した豊かなまちづくり計画 ～伊達ウェルシーランド構想の実現を目指して～	新交通システム（伊達ライフモビリティ事業）は、会員制、予約制、乗合い方式で戸口から戸口までの生活支援輸送システムであるため、乗合いではあるがタクシー事業に準じる運行形態と思われること、予定している車輌は最大乗車人数１０人乗りのボンゴ車で、乗客は最大７人までを限度と考えていることから、現道路運送法では「一般乗用旅客自動車運送事業」と「一般貸切旅客自動車運送事業」との許可を受け、更に第２１条２の許可が必要である。さらに「一般乗用旅客自動車運送事業」における最低車両数は、離島等を除き営業区域内人口が50万人未満であれば原則5両である。しかし、乗合いタクシーは車両の運行率、乗合い率を高めることにより安い運賃で効率よく運行する形態をとることから、最低車両数は少なくても十分運行が可能であるため、営業区域人口にかかわらず最低車両数は、離島等を除き営業区域内人口が50万人未満であれば原則5両である。しかし、乗合いタクシーは車両の運行率、乗合い率を高めることにより安い運賃で効率よく運行する形態をとることから、最低車両数は少なくても十分運行が可能であるため、営業区域人口にかかわらず最低車両数を2両とすることにより地域の実情に合わせた運行形態が可能となる。またそのことにより設備投資等の事業運営経費を抑えることが可能であり、利用者の負担が軽減されることから、利用者の利便向上、負担軽減が図られる。
国土交通省	~~1232000~~ 1231990	乗合いタクシーの許可に関する基準の弾力化		「一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請の処理について」（平成１１年１２月１３日付自旅第１２８号）において、一般貸切旅客自動車運送事業の許可基準として最低３両の事業用自動車、車庫、休憩仮眠施設、適切な管理運営体制が必要とされている。	D-4		本件については、規制改革・民間開放推進３ヵ年計画（平成16年3月19日閣議決定）、地域再生推進のためのプログラム（平成16年2月27日地域再生本部決定（全国を対象とした支援措置））及び特区の第４次提案政府対応方針（平成16年2月20日本部決定）において、平成１６年度中に措置を講じることとされており、現在検討中である。	H16年度中の措置であるということだが、現在の検討状況をご教示願いたい。 検討項目の中に、最低保有台数の緩和、処理手続き期間の短縮も対象とされ、提案の内容が実現されるものと解してよろしいか。				乗合タクシーに係る許可基準の弾力化については、ご提案の意見も踏まえて検討することとしているが、詳細については未定である。	平成16年度中に措置を講じることとされていることから、今後のスケジュールや検討の内容について回答されたい。			現在検討中であり、詳細については未定である。	1554	15542020	伊達市	少子高齢社会に対応した豊かなまちづくり計画 ～伊達ウェルシーランド構想の実現を目指して～	新交通システム（伊達ライフモビリティ事業）は、会員制、予約制、乗合い方式で戸口から戸口までの生活支援輸送システムであるため、乗合いではあるがタクシー事業に準じる運行形態と思われること、予定している車輌は最大乗車人数１０人乗りのボンゴ車で、乗客は最大７人までを限度と考えていることから、現道路運送法では「一般乗用旅客自動車運送事業」と「一般貸切旅客自動車運送事業」との許可を受け、更に第２１条２の許可が必要である。しかし、乗合いタクシーは新しい一つの運行形態であると思われることから、第21条許可における制度上の位置付けを明確化すること、それに伴い許可に係る標準処理期間を3ヵ月に短縮することにより、新規事業者の参入が容易となり、競争原理が働き、サービスの向上に繋がる。また資金計画に定められている資金確保の圧縮に繋がることから、資金力が弱いNPO法人などにおいては特に有効な支援となる。
国土交通省	1232010	乗合いタクシーの許可に関する基準の弾力化		道路運送法第９条の３の規定に基づき、各地方運輸局長が認可している。各地方運輸局長が車種ごとに一定の幅の運賃（いわゆる自動認可運賃）を公示しており、認可申請に係る運賃がこの範囲内であれば、速やかに認可することとしている。また、この自動認可運賃の下限を下回る低廉な運賃についても、個別に審査し、適正と認められれば認可することとしている。	D-1, D-4		（１）平成14年2月に道路運送法が改定され、一定の範囲内の運賃（いわゆる自動認可運賃）を下回るより低廉な運賃についても、当該運賃が不当な競争を引き起こすものでなく、また、不当に差別的な取扱いとならないものであれば認可されることとなっている。このため、初乗り500円のいわゆるワンコインタクシーなど自動認可の下限を下回る運賃が多くの地域で導入されている。(2)また、車種区分については、次回運賃改定時に、中型車と小型車を統一して普通車として設定することとされている。	運賃について個別に審査するにあたっては、①当該運賃が不当な競争を引き起こすもの ②不当に差別的な取扱いとならないものが要件となっているが、具体的基準をご教示願いたい。 また、車種区分については、次回運賃改定時に見直しされるとあるが、具体的な時期を明示されたい。			タクシー運賃の認可申請に係る具体的な処理基準については、以下のとおりである。 ① 「当該運賃が不当な競争を引き起こすものでないもの」については、採算を無視した原価割れの状況が続くことによって、他の事業者との間の公正な競争を阻害していないかについて、審査しているところである。 ② 「不当に差別的な取扱いとならないもの」については、特定の旅客を人種、信条、性別、社会的身分等を理由とした社会通念上不当な差別的な取扱いをすることなっていないかについて、審査しているところである。 また、タクシー運賃における運賃改定については、事業者からの申請に基づくため、個々の事業者の個別の経営判断によることから、その時期について特定することはできない。	車種区分見直しの適用が開始される時期はいつからになるのかを明らかにされたい。			車種区分の見直しについては、事業者からの申請に基づく次回運賃改定時から適用されるものである。運賃改定申請は、前回も回答したとおり、個々の事業者の経営判断に基づくものであることから、行政側がその時期について明示することはできない。	1514	15142010	株式会社ふたばタクシー	利用者の立場に立ったタクシー利用活性化プロジェクト	現在ゾーン制となっているタクシー運賃を撤廃し、より柔軟なシステムとする。また、小型・中型別料金制度をやめて、同一料金とすることができるようにする。
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5068	50680001	特定非営利活動法人 福祉交通支援センター		国自旅240号通達の4.③「使用車両」について、福祉有償運送の場合は、いわゆる福祉車両のみの使用が認められているが、普通車両の使用も認めるべきである。また、本年度実施される構造改革特区事業が上記のモデル実施にあたるが、1年間の特区実施を待つことなく、早急に全国化すべきである。
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5088	50880001	特定非営利活動法人北九州あいの会		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5049	50490001	特定非営利活動法人ふれあい福祉北九州		法令等による規制の撤廃

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5049	50490005	特定非営利活動法人ふれあい福祉北九州		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5065	50650001	移動サービス市民活動全国ネットワーク		国自旅240号通達の4.(3)「使用車両」について、福祉有償運送の場合は、いわゆる福祉車両のみの使用が認められているが、普通車両（セダン型など）の使用も認めるべきである。また、本年度実施される構造改革特区事業が上記のモデル実施にあたるが、1年間の特区実施を待つことなく、早急に全国化すべきである。
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5088	50880005	特定非営利活動法人北九州あいの会		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5089	50890001	特定非営利活動法人久留米たすけあいの会		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5089	50890005	特定非営利活動法人久留米たすけあいの会		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5097	50970001	特定非営利活動法人くらしたすけあいの会		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5097	50970005	特定非営利活動法人くらしたすけあいの会		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5098	50980001	福祉クラブ生活協同組合		1．車両の使用を福祉車両に限定することは、ニーズに沿った現状の活動を阻害する。組合員の（市民の）持つ、社会資源としてのセダン型乗用車の使用を認めるべき。2．利用対象者は、父母が身体的・精神的に不安定な場合など一定の基準を持って乳幼児も認めるべき。
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5099	50990001	特定非営利活動法人福岡たすけあいの会		法令等による規制の撤廃

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5099	50990005	特定非営利活動法人福岡たすけあいの会		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5100	51000001	特定非営利活動法人くるる		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5100	51000005	特定非営利活動法人くるる		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5101	51010001	特定非営利活動法人さわやかファミリーサポートセンター		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5101	51010005	特定非営利活動法人さわやかファミリーサポートセンター		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5102	51020001	稲沢福祉ネットワークなおい		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5102	51020005	稲沢福祉ネットワークなおい		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5103	51030001	特定非営利活動法人尾張地域福祉を考える会まごころ		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5103	51030005	特定非営利活動法人尾張地域福祉を考える会まごころ		法令等による規制の撤廃

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5104	51040001	特定非営利活動法人瀬戸地域福祉を考える会まごころ		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5104	51040001	特定非営利活動法人瀬戸地域福祉を考える会まごころ		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5105	51050001	特定非営利活動法人ワーカーズかすがい		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5105	51050001	特定非営利活動法人ワーカーズかすがい		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5106	51060001	特定非営利活動法人在宅福祉の会じゃがいも		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5106	51060001	特定非営利活動法人在宅福祉の会じゃがいも		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5107	51070001	地域たすけあいあゆみ		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5107	51070001	地域たすけあいあゆみ		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5108	51080001	東海市在宅介護家事援助の会　ふれ愛		法令等による規制の撤廃

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5108	51080005	東海市在宅介護家事援助の会　ふれ愛		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5109	51090005	特定非営利活動法人ペタニアホーム		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5109	51090005	特定非営利活動法人ペタニアホーム		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5110	51100001	特定非営利活動法人ひだまり		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5110	51100005	特定非営利活動法人ひだまり		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5111	51110001	特定非営利活動法人福祉サポートセンターさわやか愛知		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5111	51110005	特定非営利活動法人福祉サポートセンターさわやか愛知		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5112	51120001	ＮＰＯ法人ラルあゆみ		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5112	51120005	ＮＰＯ法人ラルあゆみ		法令等による規制の撤廃

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5113	51130001	ほっと愛		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5113	51130005	ほっと愛		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5114	51140001	ＮＰＯ法人自立支援センター四岳館		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5114	51140005	ＮＰＯ法人自立支援センター四岳館		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。	テーマ セダン特区の早急な全国展開の実施 意見 ボランティアによる福祉有償運送は、ご近所の助け合い活動から発展したもので、自家用乗用車の普及とともに、その歴史は30年、活動している団体は、NPOで1,000、社会福祉協議会で1,000、障害者団体で500、合計すると2,500余りと言われている。ボランティアによる福祉有償運送は、タクシー等の公共交通機関や行政の手の届かないところで「助けを必要とする人にサービスを提供する」ので、セダン特区に参加していない理由で違法行為としてこれを締め出すことは社会的な問題になると認識して頂きたい。 輸送の安全および利用者の保護の観点から必要な検証をされる行政の立場は理解するが、ボランティア団体および活動に参加する個人の自己責任で慎重に福祉有償運送が行われ、輸送の安全および利用者の保護が実現している事実を無視し、法律の建前を優先し、単にセダン特区に参加しなかった理由でボランティアによる福祉有償運送を中断あるいは中止に追い込むことは避けて頂きたい。ボランティアによる福祉有償運送の長い歴史を考えたときに、今日まで30年間この問題を放置してきたことは行政の責任である。 セダン特区の全国展開を放置すれば、情報の入手が遅れたために、ボランティア団体と活動に参加する個人の意に反しボランティア活動が強制的に中止させられ、援助を必要とする人達の生活を困難に追い込むことが頻発する可能性がある。このような施策が公正妥当のものとは考えられないがいかがなものであろうか。延非、セダン特区の早急な全国展開を実施して頂きたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5115	51150001	特定非営利活動法人移動ネットあいち		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。	テーマ 使用車両に「セダン型等の一般車両」の記載がない 意見 このことは、国土交通省の回答とは関係なく、単純に国自旅第２４０号の記載されていないだけのことであるから、広急の処置として、Ｑ＆Ａ改定版に記載されてはいかがであろうか。			福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5115	51150005	特定非営利活動法人移動ネットあいち		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5116	51160001	特定非営利活動法人西三河在宅介護支援センター		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5116	51160005	特定非営利活動法人法人西三河在宅介護支援センター		法令等による規制の撤廃

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5117	51170001	特定非営利活動法人 ノッポの会		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5117	51170005	特定非営利活動法人 ノッポの会		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5118	51180001	特定非営利活動法人たすけあい名古屋		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5118	51180005	特定非営利活動法人たすけあい名古屋		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5119	51190001	福祉サポートセンターさわやか名城		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5119	51190005	福祉サポートセンターさわやか名城		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5120	51200001	特定非営利活動法人 かくれんぼ		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5120	51200005	特定非営利活動法人 かくれんぼ		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。							5121	51210001	特定非営利活動法人ゆめじろう		法令等による規制の撤廃

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5121	51210005	特定非営利活動法人ゆめじろう		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5122	51220001	特定非営利活動法人ふれあいネットワーク美浜		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5122	51220005	特定非営利活動法人ふれあいネットワーク美浜		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5123	51230001	特定非営利活動法人介護サービスさくら		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5123	51230005	特定非営利活動法人介護サービスさくら		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5124	51240001	知多地域障害者生活支援センターらいふ		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5124	51240005	知多地域障害者生活支援センターらいふ		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5126	51260001	特定非営利活動法人ネットワーク大府		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5126	51260005	特定非営利活動法人ネットワーク大府		法令等による規制の撤廃

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5127	51270001	特定非営利活動法人ゆいの会		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5127	51270004	特定非営利活動法人ゆいの会		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5128	51280003	ＮＰＯさわやか豊田		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5129	51290001	特定非営利活動法人あいの会春日井まごころ		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5129	51290005	特定非営利活動法人あいの会春日井まごころ		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5130	51300001	特定非営利活動法人やさしい手		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5130	51300005	特定非営利活動法人やさしい手		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5131	51310001	ＮＰＯ法人絆		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高くドア及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5131	51310003	ＮＰＯ法人絆		法令等による規制の撤廃

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高く下及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5132	51320001	ケアサポーターズさわやかとよあけ		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高く下及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5132	51320003	ケアサポーターズさわやかとよあけ		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。	福祉車両を利用する場合とセダンを利用する場合とで、輸送の安全性及び利用者の保護の観点において本質的な差異があるとは考えられない。 仮に、安全性の観点から全国的な検証を行なわなければならない状況であれば、特区として実施することもできないと考えられる。 公共交通機関空白の過疎地域の輸送においては、利用者を移動困難者に制限していないことから、過疎地域では移動困難者も利用できることとなり、その場合は車両に制限がないこととの矛盾が生ずる。 運営協議会の設置を前提とするのであれば、その中で議論することとすれば足りる。 以上の理由により再検討を要望する。			福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高く下及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	前回の意見でも記述したが、セダン型の車両を使用した福祉有償運送について、安全性の観点から全国的な検証を行わなければならない状況であるとすれば、移動困難者がセダン型車両を自家用に利用することも安全ではないということを意味するものであるが、そのような認識が一般にあるとは考えられない。仮に、移動困難者がセダン型車両に乗ることについて安全性の確証が得られていないというのであれば、現時点でそのような利用を禁止しているはずである。すなわち、セダン型車両の問題は、走行上の安全性ではなく利用者の乗降の際に不便かどうかという利便性の問題である。 一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高く下及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、運送利用者の意向を踏まえる必要があるとのことだが、それは、安全性に問題ではなく運送利用者自身が乗降し易い車両を選択するかしないかの問題である。福祉車両の方が乗降が便利であるとしても、それを安全性という理由で特区に限定することに合理的な理由はない。 もし、セダン型車両の安全性についての確証が得られないというのであれば、利用者の安全性の確保の観点から、交通空白の過疎地域においてもセダン型車両利用は認められるべきではない。しかしながら、交通空白の過疎地域においては車両の制限はなく、移動困難者でもセダン型車両の利用は可能としていることから、両者の制度には矛盾がある。 以上の観点から、再検討を要請する。			福祉車両としてセダン型車両の使用を認めることについては、特区申請の実績を踏まえて、そのニーズや課題を把握した上で総合的な観点から検証することとしたい。	5133	51330006	愛知県		「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路交通法第80条第1項による許可の取扱いについて」（平成16年3月16日付国自旅第240号）に基づく福祉有償運送に使用できる車両を福祉車両に限定しないこととする。
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高く下及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5134	51340001	移動サービス・ネットワークみやぎ		法令による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高く下及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5134	51340002	移動サービス・ネットワークみやぎ		法令による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外		平成16年3月16日付通達「患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて」（国自旅第241号）により特区におけるセダン型車両の使用が認められている。	C		セダン型車両については、特区制度を活用し、その使用を3月から特例的に認めているところであり、当該特区の全国展開については、輸送の安全及び利用者の保護の観点から必要な検証を行っているところである。	具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高く下及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5138	51380001	特定非営利活動法人 地域福祉を支える会 そよかぜ		法令等による規制の撤廃
国土交通省	1232020	福祉移送サービス市民活動に対する道路運送法の適用除外			C			具体的にどのような検証を行われているか、いつごろまでに検証結果を踏まえて全国化が実現されるかを明示いただきたい。 また、福祉車両については3月に全国化されているが、許可基準が同じであるにもかかわらず、なぜセダンのみ特区での許可となっているのか、その理由をご教示いただきたい。				福祉車両としてセダン型車両を使用することを検証するに当たっては、当然のことながら、運送の提供者のみならず運送利用者の意向も十分踏まえる必要がある。一般に足に障害を持つ肢体不自由者や要介護者等にとって、セダン型の車両はステップが高く下及び天井が低いため、乗降が円滑に行われない等の問題があり、こうした利用者からの意見等も参考に必要な検証を行っていくこととしている。						5138	51380005	特定非営利活動法人 地域福祉を支える会 そよかぜ		法令等による規制の撤廃

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1232030	ＮＰＯ等による循環・交流施設へのボランティア輸送の有償化の容認	道路運送法第８０条第１項の規定により、自家用自動車は、災害のため緊急を要するとき、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、有償で運送の用に供してはならないとされている。	C		有償で自動車を利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等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、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自らバスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。 このため、提案のNPO等による循環・交流施設へのボランティア輸送の有償化については、必ずしも十分な輸送サービスが確保できないとは思うなれため、認められない。なお、提案では、一般タクシーでの利用については費用面で困難であるとされているが、タクシーの運賃については、現行制度においても、地域の実情に応じた多様な運賃設定が可能となってきており、循環・交流施設を巡るルート運賃の設定も、事業者の意欲により可能と考える。また、当該自治体が道路運送法に基づくコミュニティバスの運行の許可を受けることでも対応可能である。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	[illegible]に対する就労支援を図る観点から、今まで行政事務とされていた視察者の対応について、従前から循環・交流施設などの案内を行っているNPO法人紫凌あらい研究所やシルバー人材センターなどの民間にその対応を完全に委託することを考えている。しかしながら、現時点では自家用自動車による有償運送が認められていないことから、視察者対応の際のコストの大部分を占める輸送コストが全額受託者の負担になっていて採算が取れず、現実に受託することは不可能になっている。 したがって、今回の提案では、回答にあるようにNPO等による循環・交流施設へのボランティア輸送の有償化、十分な輸送サービスが確保できない場合など公共性が極めて高い場合という現行の自家用自動車による有償運送の要件を満たしているとみなすことを求めている訳ではなく、前述のような状況を打開するために、運送の対象を交流・視察目的での来訪者に、運送主体もNPO等に限定し、その他「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」の特例措置のスキームを導用し、当該特例措置において設けられていた運送対象、運送主体に係る要件以外の要件を全て満たすことを前提に、行政事務の民間開放に伴う行政コストの削減、高齢者等に対する就労支援の必要性がある場合も新たに自家用自動車による有償運送の要件として追加することを求めるものである。 ついては、従前の特区提案において、十分な輸送サービスが確保できない場合など公共性が極めて高い場合には、自家用自動車による有償運送が認められたにもかかわらず、なぜ今回の提案の行政事務の民間開放に伴う行政コストの削減、高齢者等に対する就労支援の必要性がある場合には、自家用自動車による有償運送は認められないのかについて具体的にかつ綿羊的に御回答を頂きたい。 なお、タクシーやコミュニティバスで対応可能との回答があるが、タクシーの場合、施設への輸送は可能だが、視察者に対して当該施設の案内をすることができないため、今回要望している高齢者等に対する就労支援の観点から、視察者に対して施設の案内をおこなっている高齢者等に「案内」と「運送」の一体化することができない。 一方、地方公共団体によるコミュニティバスでは、決められた時間に決められたルートでしか運行できず移動の柔軟性がないため、視察者が視察の際、自由に視察先を設定することができない、時間的制約に拘束されるといった問題が発生することから、コミュニティバスによる運送では要望を満たすことができない。また、今回の要望はそもそも行政事務の民間開放を目的としており、地方公共団体が運送を行うことは当初の目的と反することになるので、要望を満たすことはできない。			有償で自動車を利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等に対し運送主体として当然に果たすべき責務があり、金銭的に負担が大きいといったことを理由に旅客自動車運送事業の許可に替えて自家用自動車の有償運送の許可とすることは適当でない。自家用自動車による輸送を有償で行うことは、それ自体の必要性がないということで禁止されているわけではなく、例者として生じるタクシー類似行為を抑えるために許容されないという制度目的がある。 ご提案の趣旨であれば、許可を取得している旅客自動車運送事業者に外部委託する方向で検討していただきたい。	NPO団体が運送の対価として ではなく、視察先の因明をすること等に対する謝礼ないしは料金として受け取ることについては、道路運送法の適用除外になる と解してよろしいか。	当町では、循環型まちづくりを進める視点として「共生」「協働」「地元学」「交流」の4つを掲げており、視察対応については、交流の活性化を図ることにしたい。したがって、旅客自動車運送事業者に外部委託では交流という目的が達成されず無意味であり、NPO等による循環・交流施設へのボランティア輸送の有償化をお願いしたい。			これまで回答した通り、旅客輸送は安全性の観点から原則として旅客自動車運送事業の許可を受けた者に認めており、タクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り、例外的に自家用自動車による有償運送をNPO等に認めている。今回ご提案のあったNPO等による循環・交流施設へのボランティア輸送の有償化については、必ずしも十分な輸送サービスが確保できないやむを得ない場合には該当しないため、認められない。 なお、貴室の意見にあった視察先の説明をすることや謝礼に対する謝礼等については、道路運送法の解釈の対象外の事項であるため、回答は差し控える。他方、他者の需要に応じて輸送を行った場合の有償性の判断については、個々の事案ごとに詳細に検討すべきものであると考える。	1183	11831030	岩手県紫波町	循環型まちづくり構想	行政事務の民間開放に伴う行政コストの軽減、高齢者等に対する就労支援を図る観点から、地方公共団体への交流・視察目的での訪問があった場合、当該地方公共団体がＮＰＯ等に当該視察者に対して行うボランティア輸送について、有償運送を可能とする。この場合、当該地域内における タクシー等の公共交通機関に配慮をして、運営主体については当該地域内の循環・交流施設を案内することのできるとして当該地方公共団体が指定したＮＰＯ等に限定するとともに、運送対象についても交流・視察目的で当該地域を訪れる者に限定する。また、運送の対価について当該地域内の公共交通機関の料金体系等を勘案して、営利に至らない範囲において設定することとする。
国土交通省	1232040	グリーンツーリズム、地域観光を対象にした有償ボランティア輸送の容認	道路運送法第８０条第１項の規定により、自家用自動車は、災害のため緊急を要するとき、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、有償で運送の用に供してはならないとされている。	C		有償で自動車を利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等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、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自らバスを運行する場合や当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り自家用自動車による有償運送を許可しているところである。 このため、提案のあった地域観光を対象にした有償運送については、必ずしも十分な輸送サービスが確保できないとは限らないため、認められない。なお、先般特区の全国展開がなされたＮＰＯ等による福祉目的の有償運送については、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては十分なサービスが提供できない場合に限って認めることとしたものである。													1403	14031010	大分県庄内町	神楽の里のフラワーグリーン計画	現在福祉目的の有償ボランティア輸送については、全国展開あるいは特区（セダン型車両）が認められているが、これをグリーンツーリズムや地域観光にまで範囲を広げ、地域活性化につなげていくため、範囲の拡大を求めるもの
国土交通省	1232050	住民による自家用車共同使用の規制緩和	「構造改革特別区域法に係る環境にやさしいレンタカー型カーシェアリングを行うための道路運送法第80条第2項による申請の取り扱いについて」（平成16年4月28日付国自旅第18号）によりレンタカー型カーシェアリングの取り扱いを定めている。	D-2		自家用自動車の共同使用の許可については、「構造改革特別区域法に係る環境にやさしいレンタカー型カーシェアリングを行うための道路運送法第80条第2項による申請の取り扱いについて」（平成16年4月28日付国自旅第18号）に基づき、特例措置１２１アの特区を行いたいという提案の趣旨ではなく、自家用車の共同使用（道路運送法７９条）をしたいという内容である。 現行で提案されている手続き方法が可能であるのかご教示願いたい。不可能であれば、その手続きの実現に対する見解を明示されたい。	要件の大幅緩和がなされていると の回答であるが、提案主体の提案内容は、特例措置１２１アの特区を行いたいという提案の趣旨ではなく、自家用車の共同使用（道路運送法７９条）をしたいという内容である。 現行で提案されている手続き方法が可能であるのかご教示願いたい。不可能であれば、その手続きの実現に対する見解を明示されたい。	・レンタカー型カーシェアリングは、無人貸し出しシステムが必要で、ある程度規模が大きくないと採算が取れないため、志木ニュータウンの様な小規模の市場では実施してくださる事業者は無いのが実情で、困っている。 ・国自旅第18号はあくまで「レンタカー型カーシェアリングの緩和」であり、大規模カーシェアリング用の規制緩和である。あるいは新築マンション等の初期投資の大きい物と一緒に無人貸し出しシステムの投資を吸収して行う例であれば有効であるが、我々の様な既存マンションの小規模カーシェアリングに対しては規制緩和になっていない。 ・小規模カーシェアリングでは、自分たちの車を自分たちの責任で共有するだけで充分なので、「貸し渡し」ではなく、事業者は不要とも言える。 ・小規模カーシェアリングは、自分たちの車を自分たちの責任で共有するだけで充分なので、「貸し渡し」ではなく、事業者は不要とも言える。 ・志木のような「小規模」でも共同使用をやりたいという意欲的な住民がいれば可能、となる方法が確保されなければ、日本のカーシェアリングの普及は大規模カーシェアリング限定されれ、いきなり大規模市場を獲得するのは困難である為、普及するまでにはかなりハードルが高いと予測される。			自動車の共同使用の許可に限しては、営業類似行為を防止する観点から、①共同使用者が具体的に特定していること、②共同使用者間に自動車の使用及び管理に関する合意が存在すること、③共同使用者間の合意から判断して、共同使用者のそれぞれが自動車の使用及び管理に関する実質的な権限と責任を有すると認められること、等について確認するために最低限必要な審査を行っているところであり、現在以上の簡素化は困難である。 なお、共同使用の許可を審査するに際して、車庫証明書は必ずしも必要とする書類とはなっていないところである。	喫緊の課題である、自動車利用の抑制、環境への負担軽減の観点からも自動車の共同使用は積極的に推進されるべきと考えられるため、共同使用の手続きにかかる新たな制度の創設を検討されたい。 なお、制度の創設が困難である場合には、当面は現在の手続きの簡素化について取り組まれるべきであり、具体的な対応策を検討されたい。	要望1～4、質問1～4をさせていただきたい。（以下は抜粋、補足資料に全文） ■許可制の見直し要望 「営業類似行為を防止する観点」で許可制全廃が困難ということであれば、許可制から届け出制に変更し、営業類似行為には中止命令、罰則規定等の抑止力に期待する方が効果的と思える。それをまず特区でためして頂きたい（★要望1）。 ■共同使用の概念修正要望 79条での「使用」の概念を「善良な市民の小規模カーシェアリングに適する方向」での明確化を検討して欲しい（★要望2） ■管轄観点で、「車庫証明をメンバー変更毎に必要」かどうか（★質問1）。 べく以下、上記「許可制見直し」が困難で、「許可制がどうしても必要」との結論の場合＞ ■メンバー変更時は「届け出制」に変更要望 許可に時間がかかることから、「メンバー変更の度に再度新規に許可申請」という規制が障害になっている。せめて「メンバー変更は届け出」としていただきたい。 許可書には「法令に違反したときは、許可を取消す」とあるので、営業類似行為抑止は充分はたらくと考えられるが、どうか（★質問2）。 ■共同使用者全員登録の見直し要望 共同使用許可書の「使用車両は、申請者名義で共有物として登録すること」との指示を廃止して欲しい（★要望3）。		(1) 自動車の共同使用の許可に限しては、前回回答で述べたとおり、営業類似行為を防止する観点から最低限必要な審査を行っているところであり、現在以上の簡素化は困難である。仮に届出制にしたとしても、結局営業類似行為であるか否かについて確認をする必要があり、実質的に許可制と同一の事務処理となるため、現行通り許可制を維持することが適切と考える。 (2) 他方、共同使用に際しての使用者の変更については、道路運送法の手続きとしては道路運送車両法上の手続きも必要である。具体的には道路運送車両法第67条に規定する自動車検査証の記載事項の変更手続であるが「使用の本拠の位置が変わらない場合」、この手続きに際しては次のような取扱いとなっている。 ・共同使用者のメンバー変更があった場合は、新たに使用者として加わった者のみ住民票（写しでも可）を必要とする。 ・委任状については全員の分を必要とする（OCR申請シートに直接押印することでも可）。	1039	10391010	NPO法人志木の輪	住民による自家用車共同使用に関する規制緩和	非営利かつ公益の為に継続的に行う必要の有る「地域住民による自家用自動車の共同使用」に対し、実施に必要な複雑な手続きを簡素化する規制緩和。 <現行> ①共同使用契約書を全使用者で署名捺印。 ②当事者が連署した共同使用許可申請書を提出（①を添付）、許可書受領。 ③全員の車庫使用承諾書を取得、連名で車庫証明申請。 ④全員の住民票と委任状と車庫証明を持参し登録。車検証使用者欄に全員の名前を記載。 ⑤共同使用許可書の写しを携行して共同使用。 ⑥ メンバー変更や、車両変更時は、新規に許可申請（上記全作業やり直し）。 <特例> 上記①と「⑥'共同使用契約書の写しを携行」のみに簡略化。（あるいは加えて②と「⑥'メンバー変更時は運輸支局に申告」）
国土交通省	1232060	「官民一体型の協議会」で結論を得たバス路線の新設の規制緩和	道路運送法第１５条第１項の規定により、一般旅客自動車運送事業者は、事業計画の変更をしようとするときは国土交通大臣の認可を受けなければならないと定められている。	C		一般乗合旅客自動車運送事業者が新たに路線を設定する場合の事業計画の変更については、多数の利用者を運送するものとして確保すべき一定の安全基準やサービス水準が確保されていると の観点から、①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、②営業所が事業計画を遂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、③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、④事業計画を遂行するにあたり、資金計画の見積りが適切であるか否か、⑤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について運行管理や整備管理体制の整備をはじめとする輸送の安全や当該事業の内容について専門性と中立性を有する国が一元的に関与する必要がある。また、路線を新たに設定する事業計画の変更の認可に当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、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。	提案主体の想定する構成メンバーには、運輸行政、道路管理者も含まれていることから、制度の趣旨を没却するものではないと考えるが、その点について再度検討し回答されたい。	「官民一体型の協議会」には、運輸行政も構成メンバーに加わることとしており、バス路線の新設の妥当性を判断するのに不可欠な専門性と中立性を有する国の関与を否定しているわけではない。むしろ、国の運輸行政が、当該協議会のなかでそれらを十分に発揮していただく必要がある。また、当該協議会には、道路管理者も構成メンバーに加わることとしている。従って、運輸行政が道路管理者の意見を当協議会で聴くことが可能であり、道路運送法第９１条の立法趣旨を没却しているとはいえない。さらに、都道府県警察「公安委員会」も構成メンバーであり、当該協議会で都道府県警察との調整も併せて行うことが可能であり、道路交通の安全や交通の円滑化の観点が欠落することはないと考えている。 運輸行政、都道府県警察、地元自治体、道路行政、道路管理者、地域住民、バス事業者らが集まり、それぞれの視点で、また、各々の専門性を生かしながら、バス路線の新設の妥当性について一括して協議すれば、自ずと輸送の安全性やサービス水準の確保の点から合理的な判断が導かれると確信しており、当該協議会で結論を得たバス路線の新設についてはこれを届出制としても何ら問題はないと考える。			現行制度においても、交通空白地域において、都道府県が主催する地域協議会での協議結果に基づき地方公共団体が自らバスの運行を行う場合には、道路運送法第８条第１項の許可について包括的な許可を与え、路線の新設に係る認可は不要としている。また、乗合旅客自動車運送事業者「路線バス事業者」が存在しない交通空白地域において自治体が道路運送法第２１条の許可を有する貸切自動車運送事業者「貸切バス事業者」に委託して地域の生活の足を確保する場合にも、地域協議会の結論に基づく場合には、極めて短期間で認可の処理を行っているところであり、地域のニーズに柔軟に対応する弾力的な運用を行っているところである。このため、既に現行制度において、ご提案の趣旨は達成されているものと考える。 他方、交通空白地域における地域の足の確保としてではなく、通常の事業活動を営んでいる一般乗合旅客自動車運送事業者が新たに路線を設定する場合の事業計画の変更については、多数の利用者を運送する者として確保すべき一定の安全基準やサービス水準が確保されていることを確認する必要がある。仮に、ご提案のあった協議会のように広範な関係行政機関や関係事業者が多数含まれている場で安全及びサービス水準に関する内容について議論することとなると、その合意形成のために現行制度以上に時間を要することとなる。	交通空白地域以外において も、提案内容にあるような、「官民一体型の協議会」を設置することにより、地域のニーズに柔軟に対応できるしくみが必要であると考えるがいかがか。 なお、提案主体の想定する構成メンバーには、運輸行政、道路管理者も含まれていることから、一定の安全基準やサービス水準が確保されていることを確認することはできると考えるが、その点について再度検討し回答されたい。	当提案は、交通空白地域における地域の足の確保としてではなく、通常の事業活動を営んでいる一般乗合旅客自動車運送事業者が新たに路線を設定する場合の事業計画の変更について現行制度以上に柔軟に対応できるようにすることを求めている。それを前提として、貴省のご見解に基づき、以下の二点について教えがたいしたい。①多数の利用者を運送する者として確保すべき一定の安全基準やサービス水準について、広範な関係行政機関や関係事業者が多数含まれている場において議論すると、なぜそれらが確保されないおそれがあるのか。②当該の場で、安全及びサービス水準に関する内容について議論すると、その合意形成のために現行制度以上に時間を要することとなる、とのご見解だが、「官民一体型の協議会」の構成メンバーの各々がそれぞれの職掌に従い、たとえば道路管理者らは、道路の構造や設備に関する道路上の措置につき事前に十分調査をして当該の場に臨むなど創意工夫をすることにより、現行制度以上にスピードアップが期待されるのではないか。なお、当該協議会でバス路線の変更について結論つけるシステムができれば、市民、交通弱者らのニーズを的確、かつ、迅速に反映させるだけでなく、意思決定へのプロセスがオープンになることで、彼らの地域における公共交通施策への関心と参加意欲を高めることになり、結果として地域の公共交通利用の促進が図られることとなると考える。		(1) C (2) D-1 (3) D-3	(1) 一般乗合旅客自動車運送事業者は多数の旅客を運送するものであるため、輸送の安全及び利用者利便の確保について一定の専門性と中立性を有する国が確認することが必要であり、この点を略することはできないことについては、これまでに回答したとおりであり、また、ご提案者の方からも一定のご理解を得ているものと承知している。ご提案のご趣旨は、この国による確認を官民一体の協議会を開催し、その場で議論することで代えられないか、ということであると理解しているが、安全性の確認のためには詳細な内容について専門的な確認を必要とするため、多数の関係者が集まる場で議論の対象とすることは、その意見見解のために長時間を要することなり、行政効率化の観点から問題があるばかりか、ご提案の趣旨にも反する結果となる恐れが高いと考えている。 (2) 他方、地域のニーズを反映することは当方としても極めて重要であると考えているため、従来より地方運輸局も含む地域協議会の仕組みを設けている。この地域協議会は交通空白地域でなくても地方自治体の判断で必要に応じて開催し得るものであり、地方運輸局も構成員に含まれている。 このため、地域協議会の場等を活用していただき、そこでの議論を経た上で地方運輸局に対して認可申請を行っていただくことが、地域のニーズを反映し、かつ、迅速な対応をするとのご提案の趣旨に応えるためには最も現実的であると考えている。また、道路管理者については、新たに設定しようとする路線が定まらないと、関係する道路管理者を特定することができないため、地域協議会等での結論を得た後に、関係する道路管理者に対して意見を聴取することが手続き的迅速化を図る上では適切と考える。 (3) さらに、地域のニーズに対応した仕組みとして、地域再生推進のためのプログラム［平成16年2月27日地域再生本部決定（全国を対象とした支援措置）］において、地域・利用者でつりあげる地域交通を実現するために地域の関係者が議論する「地域交通会議（仮称）」を設置することとされているのを受け、平成16年度中に当該会議を設置するべく、現在検討中である。このように、当方としては、今後も地域のニーズを反映しつつ、輸送の安全及び利用者利便を確保するような実効性の制度運用に努めることとしている。	1084	10841010	社団法人岐阜県経済同友会	「公共交通特区」構想	運輸行政、都道府県警察、地元自治体、道路行政、道路管理者、地域住民、医療・福祉・教育関係者、バス、タクシー事業者らで「官民一体型の協議会」を組織し、当協議会で結論を得た路線の新設については、これを現行の認可制から届出制とする。
国土交通省	1232070	コミュニティバス運行に適用される「近距離区間」の拡大	乗合バスの運賃設定に当たって、近距離区間の需要の喚起及びサービスの向上を図る観点から適用区間距離を短縮する等した特別初乗運賃をバス事業者の自主的な判断により設定することを可能としているが、この特別初乗運賃の設定に当たっては、初乗距離を短縮し低廉な運賃を設定する方法（いわゆる「１０ＰＰバス」）のほか、循環系統を設定し当該系統について低廉な運賃を設定することも認めている。	D-1		乗合バスの運賃設定に当たって、近距離区間の需要の喚起及びサービスの向上を図る観点から適用区間距離を短縮する等した特別初乗運賃をバス事業者の自主的な判断により設定することを可能としているが、この特別初乗運賃の設定に当たっては、初乗距離を短縮し低廉な運賃を設定する方法（いわゆる「１００ＰＰバス」）のほか、循環系統を設定し当該系統について低廉な運賃を設定することも認めている。この循環系統における低廉な運賃は特に距離の制限を設けておらず地域の実情に応じて設定することも可能としているところである。												

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1232080	過疎地有償運送の要件緩和		道路運送法第７９条第１項の許可を受けることでマイカーの共同使用を行うことができる。	D-1		ＮＰＯ等の団体が行う過疎地有償運送については、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては住民等に十分なサービスが提供できない場合に限って許可を行うものであり、提案にあるマイカーの乗り合いとは趣旨が異なる制度である。　なお、道路運送法第７９条第１項の許可を受けることで会員によるマイカーの共同使用を行うことは可能である。	提案主体の提案内容は共同使用を目的とするものではなく、過疎地有償運送の考え方によるマイカー乗り合い制度を提案している。この点を踏まえ実現可能か回答されたい。				輸送の安全及び利用者利便が損なわれるおそれがあることから、無許可の個人が有償で運送サービスの提供主体となることは認められない。過疎地における NPOによる有償運送については、 現に道路運送法第８０条第１項の許可を得て実施することが可能であるため、運送主体を法人とし、平成１６年３月１６日付け国自旅第２４０号通達に基づく諸手続をとるようご検討頂きたい。	貴省の回答はD－１「現行対応可」となっているが、提案内容が実現可能か明らかにされたい。 提案主体は、過疎地における NPOによる有償運送ではなく、新たなしくみを提案をしているのであり、これが実施できるか回答されたい。なお、対応不可である場合は、その理由を明らかにされたい。				提案主体からのそもそものご提案内容は、マイカーの乗合輸送システムの創設であると理解しているが、それについては、以前回答したとおり、道路運送法第79条第1項の許可を受けることで可能である。 また、民営からのご意見については、道路運送法第80条第1項に基づく自家用自動車の有償運送の許可は、災害のため緊急を要するときその他、他の公共交通機関によっては移動制約者又は住民に係る十分な輸送サービスが確保できない場合等、公共性が極めて高い場合に限り、例外的に認めているものであり、今回ご提案の内容はそれに該当するものではないと考える。	1233	12331010	マイカー乗り合いoita研究グループ	マイカー乗合いによる新しい地域交通システムの創設	過疎地有償輸送の要件を緩和し、会員制度によるマイカー乗り合い制度を広く過疎地域に認めることによって、地域の交通システムの飛躍的発展を図る。
国土交通省	1232090	ゴールド免許所有者に対する一般常用旅客自動車運送事業の許可及び譲渡譲受認可申請事案の審査基準の緩和		道路運送法第4条及び第6条により各地方運輸局長の公示した基準により審査を行い、基準に適合した場合に許可することとしている。	C		一般乗用旅客自動車運送事業の許可については、安全かつ安心して利用できるよう安全の確保及び利用者保護の観点から、当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること、その他当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること、当該事業を自ら遂行に遂行するに足る能力を有するものであることを審査し、これに適合した者に対し事業の許可を行っており、基本的に適切な運行管理体制を有する法人を想定している。一方で、１人１車制個人タクシーについては、運行管理、整備管理等の全てを運転者自らが責任を持って行わなければならないため、安全確保の観点から優秀適格者に限って本事業の許可を付与し、法人とするところである。このため、道路交通法上の無事故無違反をもって付与されるゴールド免許の取得をもって当該許可基準の緩和を行うことは、輸送の安全を損ねうおそれがあり、認められない。なお、地方公共団体が当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民等に係る十分な輸送サービスが確保できないと認める場合には、道路運送法第80条第１項の規定に基づき HPO等による福祉有償運送又は過疎地有償運送に対する許可制度を設けているところである。また、運賃については、現行制度においても、地域色豊かな多様な運賃の設定が可能となっている。	1人1車制個人タクシーについては、優秀適格者の要件が必要とされているが、2種免許を有している者に、更に一定期間のタクシー事業者に雇用されている要件を課している理由を明示されたい。 また、営業区域に1年以上居住していることを要件とする理由についても明らかにされたい。				１人１車制個人タクシーは、法人タクシーと異なり運行管理、整備管理等の全てを事業主たる運転者自身が責任を持って行わなければならない。このため、事業の適正かつ確実な遂行を確保する観点から、運転経歴等について一定の要件を課しているものであり、運転技能のみをその要件とする第二種運転免許のみをもって、事業の適正かつ確実な遂行を確保することが可能否かを判断することはできない。 　また、原則として住居と営業所同一であることから、その永続性を担保するため、「申請する営業区域内に申請日前継続して１年以上居住しているものであること等、居住する住居に永続性が認められるものであること」を要件としているところであるが、必ずしも「１年以上居住している」ことを求めているわけではなく、他の方法によっても居住する住居（営業所）に永続性が認められればよいこととしている。	事業の適正かつ確実な遂行を確保することについては理解できるが、許可基準としての運転経歴や営業所の要件が厳しすぎ、明らかな参入規制と考えられ妥当性がない。 事業の永続性を求めるのであれば、「1年以上居住している」ことを明示すべきではなく、別の担保を取るべきである。事業の永続性に関連して、もし、個人タクシーが廃業した場合にどのような弊害があるとお考えか回答されたい。				(1) 運行管理体制等の整った法人に対する許可を基本とするタクシー事業において、1人1車制個人タクシーは優秀適格者について特例として認めているものである。 　また、1人1車制個人タクシーは、法人タクシーと異なり運行管理、整備管理等の全てを事業主たる運転者自身が責任を持って行わなければならない。 　以上により、事業の適正かつ確実な遂行を確保する観点から、運転経歴等について一定の要件を課しているものであり、現行の基準は輸送の安全と利用者利便を確保する上で妥当なものと考えている。 (2) 「1年以上居住していること」を例示しているのは、事業の安定的な継続についての審査ではなく、原則として住居と営業所が同一であることから、その使用権原についての永続性を担保するための代表例となるものだからである。	1414	14141010	宮崎県	個人タクシー設立特区	ゴールド免許所持者に対しては、①一定期間タクシー・ハイヤー事業者に運転者として雇用されていることを除外する。②資金計画の設備資金、運転資金の要件を除外する。③営業所について、申請する営業区域内に申請日前継続して１年以上居住しているという要件を除外する。
国土交通省	1232100	福祉移送サービス事業に対する道路運送法の適用除外		道路運送法第４条の規定により、有償の旅客自動車運送事業は許可制とされており、また同法第８０条の規定により、災害のため緊急を要するとき、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときを除き、自家用自動車は有償で運送の用に供してはならないこととされている。	D-1		ご提案の通院介助の時間を報酬の対象とするか否かについては、基本的に厚生労働省の判断によるところである。なお、介護サービス事業者が公的介護保険の適用を受ける介護サービスと連続して、または一体として行う要介護者等の輸送については、道路運送法の事業許可によることを原則とすることとして、本年3月に厚生労働省及び国土交通省の両省で法的取り扱いの方針を定めたところである。																			
国土交通省	1231110	道路運送車両の保安基準の緩和（車両への、取り外し可能な回転灯の設置）	道路運送車両の保安基準第４２条	道路運送車両の保安基準（運輸省令）第４２条の規定により、自動車への回転灯の装備は、緊急自動車や道路維持作業用自動車に限って認められている。	C	－	防犯パトロール車のうち、都道府県警察本部長の証明書の交付があるものについて青色回転灯の装備を認めることとする試案について、６月１０日から７月１１日までパブリック・コメントを実施（警察庁と共同）したところであり、実施結果もふまえ、措置内容を検討しているところ。	現在検討中ということであるが、パブリック・コメントの中で提示されている概要では、提案内容である「ゴムマグネット等着脱可能な青色回転灯の使用」は不可とされているため、その理由を明示されたい。	・青色回転灯の装備を認めることとする試案を公開して検討中という回答であるが、この試案においては、着脱可能な形式については認められておらず、また、本市より関係機関に照会した際にも、着脱式の回転灯は認められないとされている。従って今後試案の検討においても認められない可能性が高いので、特区として認められたい。			再検討要望の内容について、国土交通省は回答する立場にない。	青色回転灯の使用について制度が創設された場合、貴省としては脱着式でも認めるものと解してよろしいか。	本提案特区は、公開されている試案と装着方法を除いて同内容で、装着方法については、試案が固定式限定であるとこうを、着脱式を可とするよう求めているものである。試案は、国土交通省と警視庁との共同案となっており、当然に貴省も回答される立場にあると考えるが、再検討要望の内容のみ回答する立場にないとは、提案の要素の内、着脱式かどうかという装着方式については関知しない、即ち着脱式が認められると解してよいか。 解してよいなら、既に本提案と同内容の試案を公開しているのだから、貴省としては、措置分類をＢ（全国的に対応）、もしくは法改正等がまったく必要でないのならＤ（現行の規定により対応可能）とされたい。対応時期が明確でないことにより、措置分類をＢにできないのなら、措置されるまでの間特区として対応されたい。 解していけないのなら、着脱式が認められない法的根拠を明確に示されたい。			パブリックコメントで公表した案のとおり、回転灯の備え付けに係る警察本部長による証明の交付の要件として、回転灯の取付方法が規定されていることから、回転灯の取付方法について国土交通省は回答する立場に無いものである。	1182	11821010	岐阜市	回転灯を付けて心に安心の灯りを点けよう特区	『道路運送車両の保安基準』により、ゴムマグネット等による着脱式の青色回転灯を車両に装備することは認められていない。 これを、都道府県知事、警察本部長若しくは警察署長又は市町村長から防犯活動の委嘱を受けた者が、『道路運送車両の保安基準』第５５条の定めるところにより地方運輸局長に対しゴムマグネット等による着脱式の青色回転灯の装備を例外的に認めるための基準緩和申請をした時は、当該申請者を構成員とする団体が、都道府県警察本部長(窓口は所轄の警察署)に対して、一定の事項(団体の概要、構成員、パトロールの概要、使用車両等)を届け出て青色回転灯を使用してパトロールを行う場合に限って認定することができるよう基準を緩和する。 （『道路運送車両の保安基準』第５５条の定める地方運輸局長の基準緩和申請にかかる認定基準の緩和。）
国土交通省	1231110	道路運送車両の保安基準の緩和（車両への、取り外し可能な回転灯の設置）	道路運送車両の保安基準第４２条	道路運送車両の保安基準（運輸省令）第４２条の規定により、自動車への回転灯の装備は、緊急自動車や道路維持作業用自動車に限って認められている。	C	－	防犯パトロール車のうち、都道府県警察本部長の証明書の交付があるものについて青色回転灯の装備を認めることとする試案について、６月１０日から７月１１日までパブリック・コメントを実施（警察庁と共同）したところであり、実施結果もふまえ、措置内容を検討しているところ。	現在検討中ということであるが、パブリック・コメントの中で提示されている概要では、提案内容である「ゴムマグネット等着脱可能な青色回転灯の使用」は不可とされているため、その理由を明示されたい。	全国展開を考えて現在検討中のため認められないとのことであるが、特区として認めてもらえれば実験としても検証出来る。また、当市では、さわやかパトロールやさわやかみまもりＥｙｅなどの事業を実施しており、事業参加者からも強い要望がでており、認められれば安全・安心のまちづくりに少しでも早く取り組むことが出来るものと考えているので、再検討をお願いしたい。			再検討要望の内容について、国土交通省は回答する立場にない。	青色回転灯の使用について制度が創設された場合、貴省としては脱着式でも認めるものと解してよろしいか。	全国での実施予定日を示していただきたい。 当市としては、できる限り早（実施し、安全・安心のまちづくりを進めることを希望しており、全国実施よりも特区のほうが早く実施できるのであれば、認めていただきたいので、再々検討をお願いしたい。			パブリックコメントで公表した案のとおり、回転灯の備え付けに係る警察本部長による証明の交付の要件として、回転灯の取付方法が規定されていることから、回転灯の取付方法について国土交通省は回答する立場に無いものである。	1421	14211010	岐阜県大垣市	きらきらパトロール特区構想	道路運送車両の保安基準（国交省令）第４２条により「自動車には一定の灯火装置若しくは反射器又は指示装置と類似する等により他の交通の妨げとなる虞のあるものとして告示で定める灯火又は反射器を備えてはならない。」ことから、規定されている灯火以外に取り外しの出来る白若しくは青色の灯火（回転灯）を大垣市のさわやかパトロールに使用する車両や、ボランティア団体が使用する車両の上部に搭載できるものとする。また、取り外しを要望する理由は、業務委託は１年ごとに入札しており、車両自体も業者持ちであり取り外してでないと費用が高くつくため。更に、ボランティアの車両は個人持ちであることから取り外してないとボランティアとして募集することが出来ない。
国土交通省	1231120	自動車の警光灯（回転灯）装備と公道走行の柔軟化	道路運送車両の保安基準第４２条	道路運送車両の保安基準（運輸省令）第４２条の規定により、自動車への回転灯の装備は、緊急自動車や道路維持作業用自動車に限って認められている。	C	－	自動車への回転灯の備え付けは、原則として、緊急車両や道路維持作業用自動車に限って認められている。これは、緊急車両や道路維持作業用自動車は、使用形態が特殊なため、交通の安全を確保する上で、他の交通等に特別な注意を喚起する必要性が高いことによるものであり、一方、その効果を確保し、交通の混乱を防止するためには、その他の車両への回転灯の装備は禁止する必要があるからである。このため、たとえ短距離の限定的な経路であっても、一般車が通行する公道において回転灯の備え付けを認めることは困難である。 なお、回転灯ではなく明るさや色に関し一定の条件に当てはまる灯火であれば、車両への装備が認められており、他の車両との差別化のために使用可能である。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	港湾エリアは、その性格上、通行する車両は物流・生産関係に特化し、一般車の通行が極めて少ない状況となっている。そして、今回、警光灯（回転灯）を装備して走行しようとする経路は、エリアの中でも、市街地から遠く位置する人工島の中の、特に物流活動に限定された区域で、一般車の通行は皆無に近い状況となっている。 そこで、物流活動の効率化に寄与する警光灯（回転灯）装備による公道走行について、港湾エリアにおける通行車両の限定性、海上コンテナ輸送のための大型車のみを対象、特区による試行的な見地を踏まえ、再検討をお願いするものです。			前回の回答にあるとおり、回転灯の備え付けは、他の交通等に特別な注意を喚起する必要性が高い緊急車両や道路維持作業用自動車についてのみ認める一方、交通の混乱の防止のため、その他車両への装着を禁止している。従って、一般車の通行が少ないとはいえ一般車が通行できる道路である以上、回転灯の備え付けを認めることは困難である。	提案主体の計画している地域のように、一般車両の進入が皆無に近いなど特殊な交通事情のある場合には、その区域を特区として限定したうえで、その進入口等に特区区域である旨を周知する方策を講じることにより、交通の混乱が生じない措置がされれば、黄色回転灯の装備を認めることが可能と考えるがいかがか。	回転灯装備により走行する区域は、人工島として一般車から遮断されており、一般車の通行は、皆無に等しい状況にある。一方で、仮に、一般車が人工島に入った時は、業務用車両に特化した人工島の活動状況から、入口付近で引き返し、回転灯装備により走行する経路［岸壁周辺］まで来るケースは、皆無といっても過言ではない。 また、交通の混乱の防止のため、色は赤を除外し、回転灯装備は、必要最小限で、緊急車両や道路維持作業用自動車が走行する時は、回転灯［脱着式］を速やかに車内に保管することを徹底したいと考えている。 今回の提案で目的とするのは、「小回りがききにくい大型車開での安全性の向上のための差別化」と「コスト縮減・環境負荷低減のための物流効率の向上」で、導入による効果は我国事業者の事業効率向上に多大なる効果が期待されるものであることから、試験的な措置の導入について検討をお願いするものです。			これまでの回答にあるとおり、回転灯の備え付けは、他の交通等に特別な注意を喚起する必要性が高い緊急車両や道路維持作業用自動車についてのみ認める一方、交通の混乱の防止のため、その他車両への装着を禁止している。 従って、一般車の通行が皆無とはいえ一般車が通行できる道路である以上、回転灯の備え付けを認めることは困難である。 　また、当該車両の範囲や回転灯の適正使用が法的に担保されるものでないため、回転灯の備え付けを認めることは困難である。	1291	12911010	名古屋港管理組合	名古屋港産業ハブ特区計画	警光灯（回転灯）は、一部の自動車を除いてその装備と公道の走行が許可されていないが、一般車輌の通行が極めて少量で、かつ、限定する短距離の経路に限り、自動車の警光灯（回転灯・脱着式）装備と走行を許可する。
国土交通省	1231130	道路運送車両の保安基準の緩和（車両への、取り外し可能な赤色回転灯の設置）	道路運送車両の保安基準第４２条	道路運送車両の保安基準（運輸省令）第４２条の規定により、自動車への回転灯の装備は、緊急自動車や道路維持作業用自動車に限って認められている。	C	－	自動車への回転灯の備え付けは、原則として、緊急車両や道路維持作業用自動車に限って認められている。これは、緊急車両や道路維持作業用自動車は、使用形態が特殊なため、交通の安全を確保する上で、他の交通等に特別な注意を喚起する必要性が高いことによるものであり、一方、その効果を確保し、交通の混乱を防止するためには、その他の車両への回転灯の装備は禁止する必要があるからである。都道府県公安委員会から緊急車両の指定を受けた水防用自動車については、赤色回転灯の備え付けが認められる（脱着式も可）。これ以外の河川堤防等のパトロールをする車両については、交通の安全を確保する上で、他の交通等に特別な注意を喚起する必要性が高いとは考えられず、回転灯の備え付けを認めることは出来ない。	都道府県公安委員会から緊急車両の指定を受けた水防用自動車については、赤色回転灯の備え付けが認められる（脱着式も可）が、これ以外の河川堤防等のパトロールをする車両については、交通の安全を確保する上で、他の交通等に特別な注意を喚起する必要性が高いとは考えられないとされる理由を明示されたい。	水防団員の車両についても、都道府県公安委員会の指定があれば、赤色回転灯の備え付け[脱着も可]は可能である。			水防団員の車両についても、都道府県公安委員会の指定があれば、赤色回転灯の備え付け[脱着も可]は可能である。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	回答にいう「都道府県公安委員会の指定」とは、緊急車両の指定を指すと考えるが、本市提案は、緊急車両としてではなく、あくまで一般車両を水防活動のために、緊急車両的に使用する場合に、道路運送車両の保安基準によって禁止されている赤色の回転灯を着脱可能な形で限定的に装備することを目的とする。この実現のため 道路運送車両の保安基準 第55条による保安基準の緩和申請を可能とするような特区を提案しているものであり、回答にあるような緊急車両としての特区を提案しているわけではない。<br　一般車両について、赤色回転灯の不当使用を極力防止しながら、かつ緊急車両指定可能要件の一つである水防という目的を遂げるための赤色回転灯の使用特区を、対応不可とする明確な理由を提示されたい。 また、「緊急車両であれば 着脱可とあるが、現行車検制度上、何らかの手続きを経ることなしに、このようなことは不可能であると認識する。 現実にどのような場合にどのような手続きによって可となるのか明示されたい。			都道府県公安委員会の指定を受けた緊急自動車は、道路交通法による通行区分や停止に関する交通法令の適用上、特例が認められるものであり、交通の安全を確保する上で、他の交通等に特別な注意を喚起することが必要であることもに、一般車両と明確に区別がなされなければならない。よって、都道府県公安委員会の指定が無い車両について、基準緩和制度によって赤色回転灯の装備を認めることはできない。	1182	11821020	岐阜市	回転灯を付けて心に安心の灯りを点けよう特区	『道路運送車両の保安基準』により、ゴムマグネット等による着脱式の赤色回転灯を車両に装備することは認められていない。 これを、岐阜市水防団員が、岐阜市長の認めた車両について、『道路運送車両の保安基準』第５５条の定めるところにより地方運輸局長に対しゴムマグネット等による着脱式の赤色回転灯の装備を例外的に認めるための基準緩和申請をした時は、当該申請者を構成員とする水防団が、水防活動の一環として行う河川堤防等のパトロールに限って認定することができるよう基準を緩和する。 （『道路運送車両の保安基準』第５５条の定める地方運輸局長の基準緩和申請にかかる認定基準の緩和。）

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1231140	自動車輸入業者の臨時運行許可番号標による試運転の容認	道路運送車両法第３５条第１項	臨時運行の許可は、当該自動車の試運転を行う場合、車検切れ自動車の継続車検、その他特に必要がある場合に限り行うことができる。	D-1		現行の臨時運行許可制度により対応が可能であり、その旨を関係部署に対て周知を図る。	輸入業者（自動車製造業者ではない）が、現行の臨時運行許可制度により実現することが可能であると解してよろしいか。 可能である場合には、その旨を関係部署に対して十分周知されたい。	B-1		現行の臨時運行許可制度により実現することが可能であり、その旨を関係部署に対して十分周知を図る。	現行制度で対応可能である旨を周知される時期、方法について明らかにされたい。				現行の臨時運行許可制度により実現することが可能であり、関係部署に対し本制度の趣旨について、16年度中に文書により周知を図る。	1224	12241010	愛知県	国際自動車特区	臨時運行許可番号標について、日本への輸入窓口となり、日本での型式指定等の手続を行っている輸入業者についても、自動車製造者と同様に、その使用を容認する。
国土交通省	1231150	道路運送車両法第６１条の自動車検査証の有効期間の延長	道路運送車両法第６１条	自動車検査証の有効期間は、乗用自動車や貨物自動車等の種類に応じ、３年、２年若しくは１年と定められており、有効期間満了後に引き続き使用しようとするときは、再度検査を受ける必要がある。	C	-	自動車検査証の有効期間は、使用過程における自動車の安全の確保及び環境の保全を図るという目的を達成するため、技術的な検討を基に合理的に設定されているところである。 このことは、離島の自動車についても同様であり、島民の負担軽減の観点のみで有効期間を延長することは困難である。	貴省の意見は国内一般のことにして理解するところであるが、例えば車検の有効地域を定期フェリー航路の無い離島内に限るなど条件を付した簡易な車検制度を確立することで、提案主体の提案する内容を実現することができると考えるが、そのような代替的な制度創設を行うことについてご意見を伺いたい。	浦戸諸島は、著しい人口減少と高い高齢化率が課題となっている。今回の提案地域は、離島で、狭隘な地形のため、各島の道路の総延長も乗い島で３．１kmと狭く、最高速度も20キロ程度である。これらの現状を考慮し、今回の提案は、高齢者の利便性向上など、離島の生活を維持できる移動手段としての役割や地域活性化の手段として、自動車のさらなる活用を促し、公共福祉の向上につなげていくものである。 　また、自動車の性能は、耐久性等の品質が向上し、安全性が保たれており、自動車の故障などによる脱備については、自己責任において行うことが必要である。現在の車検制度は、１９５２年の制度創設以来、約５０年で２回しか緩和されておらず、この期間の自動車の高性能化や島民が車検制度のための車両運搬費用負担（５万～１０万円）を考えているとフランス、ベルギー、スイス、スペインなど欧州の多くの国が初回４年を行っていることを考慮し、走行をカーフェリーを運航していない離島に限定することにより、車検期間を延長することを再考し、回答願いたい。	自動車は、走行に伴い摩耗・劣化する部品や走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されていることから、走行あるいは時間経過とともに必ず劣化するものである。 また、提案主体からのご意見にもある通り、離島の生活を維持する移動手段や地域活性化の手段として自動車のさらなる活用が目指されるべきものであることを考慮すると、負担軽減の観点のみで、自動車の安全確保や環境の保全を技術的に担保する自動車検査証の有効期間を延長することには応じられない。	貴省の意見のとおり、自動車検査証の有効期間を延長できないことについてはやむをえないと考える。 ただ、提案主体のような離島地域においては、車検に必要な大型の検査機械を設備することは困難であるど考えられることから、例えば離島地域において高速走行を行う必要が無いなどの特性を考慮し、一部検査項目を簡素化するなど離島に適合した車検制度を考えることはできないか。				前回、回答したように自動車は、走行に伴い摩耗・劣化する部品や走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されていることから、走行あるいは時間経過とともに必ず劣化するものである。従って、車検は安全の確保及び環境の保全を図るため、一定期間毎に最低限必要な項目を実施しているところであり、高速走行しない等使用の態様が限定的な自動車についても、検査項目を簡素化することは困難である。	1388	13881010	宮城県塩竈市	浦戸諸島活性化特区（車検特区）	道路運送車両法第６１条の自動車検査証の有効期間の延長 （規制特例） 初めての自動車検査：五年 継続の自動車検査：四年 （現行） （自動車検査証の有効期間） 第61条　自動車検査証の有効期間は、旅客を運送する自動車運送事業の用に供する自動車、貨物の運送の用に供する自動車及び国土交通省令で定める自家用自動車であつて、検査対象経自動車以外のものにあつては１年、その他の自動車にあつては２年とする。 ２　次の各号に掲げる自動車について、初めて前条第１項又は第71条第４項の規定により自動車検査証を交付する場合においては、前項の規定にかかわらず、当該自動車検査証の有効期間は、それぞれ当該各号に掲げる期間とする。 １．前項の規定により自動車検査証の有効期間を１年とされる自動車のうち車両総重量８トン未満の貨物の運送の用に供する自　動車及び国土交通省令で定める自家用自動車であるもの　　２年 ２．前項の規定により自動車検査証の有効期間を２年とされる自動車のうち自家用乗用自動車であるもの　３年
国土交通省	1231160	外国大学の通学的の学生割引適用に関する告知外国大学の日本分校の認定とそれに伴う通学定期の学生割引適用に関する告知	なし	鉄道定期券の学生割引対象者の決定は、あくまでも学校教育制度における位置付け等を考慮した上で鉄道事業者が実施しているものであり、当省の指導により定められるものではない。	B-1 E		文部科学省における外国大学の日本分校の学校教育制度上の位置付けに係る対応を踏まえた上で、当該対応について鉄道事業者に周知する等適切な対応を図っていく。	文部科学省から「国際的な大学の質保証に関する調査研究協力者会議」の検討結果を踏まえ所要の措置を講じることにより、今年度中に全国的に対応するという回答を得ていることから、その対応を踏まえ鉄道事業者に周知されるよう対応を図られたい。	国土交通省から「当該対応について鉄道業者に周知する等適切な対応を図っていく」と回答いただいたが、「適切な対応」について、具体的にご説明いただきたい。また、国土交通省が外国大学の日本校について鉄道業者に周知するにあたり、具体的にどのような形（法令上の位置づけなど）で外国大学の日本校が認められれば最も説得力があるど考えるか、同省からご意見をいただきたい。			文部科学省において、外国大学の日本校の位置付けについて、所要の措置が講じられた場合に、当該措置について鉄道事業者に対し、周知を行うこととしている。 なお、外国大学の日本校の位置付けについては、文教政策の観点から措置されるものであり、鉄道事業者への説得力といった観点から判断すべきものではないと考えている。						1366	13661020	テンプル大学ジャパン	国際高等教育推進特区	民間事業者が提供する定期券の学生割引の適用は、学校教育法一章の第一条で定められた「学校」の学生に限られているため、「学校」と認定されていないＴＵＪの学生には学生割引が適用されない。日本の学校になるためには、大学設置基準および学校法人設立の条件を満たしていなければならない。しかし外国大学の日本校が、日本の大学として諸基準を適用し認可されることは、外国大学がその特徴をそのまま生かし運営していくことを困難にし、実情に則してない。そこで、外国大学の日本校がその国の正式な認定機関から認定を受けている場合、または認定を受けかつ教育内容の質を証明する新たな基準を満たす場合、その大学を教育制度上「外国の大学」とし、その「外国の大学」が学校教育法一章の第一条にある大学に準ずるものであるという公的な認定を文部科学省が行う。これを受けて国土交通省は、この「外国の大学」が学校教育法一章の第一条にある大学に準ずる旨を民間事業者に告知し、大学の学生を鉄道定期券の学生割引対象者に含めるよう指導する。
国土交通省	1231170	バリアフリー化した観光船を小型船舶として高齢付けることを可能化	船舶安全法第６条の５、小型船舶安全規則第２条、交通バリアフリー法に基づく基準省令第４節（船舶）	船舶安全法において、原則、総トン数20トン未満の船舶が小型船舶として扱われている。 また、交通バリアフリー法に基づき、旅客船に対してバリアフリー化のための設備基準が適用されている。	C		船舶安全法体系においては、旅客船については、全国的に総トン数２０トン未満の船舶が小型船として扱われているため、特定の区域において２０トンを超える大型の旅客船を小型船舶として扱うことは安全性の観点から困難である。 　また、スポーツ又はレクリエーション用のプレジャーボートについては、長さが24メートル未満であればその構造・設備が定型的かつ簡易であること、また、国際的にも長さ24メートル未満のものを対象にして技術標準が整備されていることから、総トン数が20トン以上であっても長さ24メートル未満であれば小型船舶安全規則を適用することしているが、旅客船については同様の基慣はなく、長さ24メートル未満の旅客船を小型船舶安全規則の適用対象とすることは困難である。 　なお、提案理由の中で、「バリアフリーで45人定員の船を建造すると、最低でも長さ24mでトン数は28トンとなる」と述べられているが、総トン数20トン未満の小型の旅客船が50名程度の定員数を確保してバリアフリー基準に適合している例は多数ある。	船舶安全法で２０トン未満が小型船舶として扱われているとのことだが、国際的には長さ２４メートル未満のものを対象として技術標準が整備されているとすれば、国際状況を踏まえ船舶安全法上も２４メートル未満を小型船舶としてもよいのではないか。この点について貴省の意見を明らかにされたい。			長さ24メートル未満の船舶に対する国際的な技術標準は、あくまでスポーツ又はレクリエーションの用に供するプレジャーボートのみに適用されるものであり、我が国も、スポーツ又はレクリエーションの用に供するプレジャーボートについては、長さ24メートル未満の船舶を小型船舶として取り扱っている。 なお、本件のように、多数の旅客を運送する業務用の旅客船については、国際的にも厳しい基準が要求されているため、我が国としても、基準を下げることは安全上の観点から困難である。						1502	15021010	島根県隠岐郡西ノ島町	隠岐島バリアフリー化海上観光特区	２４ｍ以内のバリアフリー化した観光船に対しては、レジャー船と扱いを同じにしトン数に関係なく小型船拍の基準の適用を受けたい
国土交通省	1231180	強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し	水先法第１３条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的安全制度であり、自治体の区域に収まらない広域的な船舶交通流に着目した社会的安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかわる安全確保のための代替措置はない。 水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と運航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいる。 さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	D-4		強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し（強制水先の免除）については、規制改革・民間開放推進３か年計画（平成１６年３月閣議決定）において、「現在、船長の航海実歴による強制水先の免除の対象となる船舶について は、日本籍船に限られているが、ヨーロッパにおける制度も十分参考にして、外国籍船に対しても船長が同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認める。」ことについて、平成１６年度中に結論・実施することが既に決定していることから、これに従い検討・実施する。	平成16年度中に検討・実施すると回答されているが、その検討内容について明示されたい。	水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ、平成17年3月頃を目途に本懇談会の結論を得ることとしている。			水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ、平成17年3月頃を目途に本懇談会の結論を得ることとしている。 なお、外国籍船の出入港頻度（1船長当たりの年間入出港回数）が多い例は、他港にも見られるため、全国的に実施することとしている。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	関門区においては、入出港船舶は3,000トン以上、関門連絡船は10,000トン以上が強制水先の対象となっており、内航貨物船、旅客船、漁船など様々な船舶が輻輳する関門水域においても、3,000トン未満の入出港船舶、10,000トン未満の関門連絡船であれば、船舶の船籍を問わず強制水先が免除されています。 下関港を入出港する外国籍船舶のうち、下関と韓国及び下関と中国との間の定期航路は、次のとおり多頻度で運航しております。これは、下関市と韓国・中国等東アジアとの歴史的繋がりの深さ、距離的な近接性を背景としたものであり、全国的にも他地域にはみられない下関港の特性であります。 　下関港における外国籍船の出入港頻度（1船長当たりの年間入出港回数） ・釜関フェリー㈱　　釜山－下関　　約１５０回／年／人 ・オリエントフェリー㈱　青島－下関　約　９０回／年／人 ・商星海運（株）　　釜山－下関　　約１５０回／年／人 ・長錦商船（株）　馬山・釜山－下関　約　７５回／年／人 　このように多頻度に下関港を入出港する外国籍船舶の船長（外国人）は、関門区の航行環境を十分把握しており、航海実歴（年６回入港）により強制水先の免除対象となっている日本籍船の日本人船長と同等の知識・能力を有するものと考えております。 　今回「下関市・東アジアロジスティク特区」第５次提案は、下関港を出入港する特定の外国籍船（多頻度で就航している定期航路船）及び外国人船長を対象として、一定の要件（年５０回入港）を設定した上で、強制水先の免除を求めるものであります。したがって、現在進められている全国的な対応検討とは別に、下関港の特殊性を踏まえ、早期に特区としての規制緩和の実現についてご検討頂くようお願いいたします。			要望の内容については、平成16年度中に結論を得、全国的に実施することが既に決定しており、現在、検討を行っているところである。 　なお、外国籍船の出入港頻度（1船長当たりの年間入出港回数）が多い例は、他港にも見られるため、全国的に実施することとしている。	1007	10071010	山口県下関市	下関市・東アジアロジスティク特区	関門区において入出港する強制水先が必要な船舶のうち、下記について適用を除外とする特例を設けること。 水先法第１３条ただし書きに定める船舶の船長について、関門区において定期的に入出港する外国籍強制水先対象船舶の船長のうち、下記要件を満たす船長を対象とする。 １．水先法施行規則第２２条に規定する表中、第１欄：関門区、第２欄：関門港統轄区域のみを航行し、関門区の区域を通過する船舶以外の船舶について、外国籍船舶の船長（外国人）については第４欄の回数を５０回とすることで、日本籍船よりも厳しい条件を設定することにより、安全性を確保する。 ２．下記安全対策設備等を登載している船舶のみを対象とし、安全性を確保する。 　1)船舶自動識別装置（AIS） 　2)自動衝突予防援助装置（ARPA） 　3)SOLAS条約に基づくSMC(安全管理証書) ３．輻輳水域での行き合い船とのコミュニケーションを図るため、船長、一等航海士をはじめ操船にあたる複数の船舶職員が英語を話すことが出来ること。
国土交通省	1231180	強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し	水先法第１３条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的安全制度であり、自治体の区域に収まらない広域的な船舶交通流に着目した社会的安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかわる安全確保のための代替措置はない。 水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と運航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいる。 さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	D-4		強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し（強制水先の免除）については、規制改革・民間開放推進３か年計画（平成１６年３月閣議決定）において、「現在、船長の航海実歴による強制水先の免除の対象となる船舶について は、日本籍船に限られているが、ヨーロッパにおける制度も十分参考にして、外国籍船に対しても船長が同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認める。」ことについて、平成１６年度中に結論・実施することが既に決定していることから、これに従い検討・実施する。	平成16年度中に検討・実施すると回答されているが、その検討内容について明示されたい。	「外国船籍に対しても船長が同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認める」ことについて、すみやかな実施をお願いします。			水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ、平成17年3月頃を目途に本懇談会の結論を得ることしている。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	スーパー中枢港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。 また、「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。			検討に当たっては関係者とも十分に協議して参りたい。	1368	13681030	神奈川県横浜市	国際物流特区	横浜港に入港する外国籍船の船舶について、定期的な入港頻度（入港経験）がある場合、強制水先を免除あるいは、特例料金を設定し、水先料金の低減化を図ります。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	~~1231190~~ 1231180	強制水先の必要な船舶（外国籍船）など水先制度の見直し	水先法第１３条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的安全制度であり、自治体の区域に収まらない広域的な船舶交通流に着目した社会的安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかかる安全確保のための代替措置はない。 水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と運航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいる。 さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	D-4		強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し（強制水先の免除）については、規制改革・民間開放推進３か年計画（平成１６年３月閣議決定）において、「現在、船長の航海実歴による強制水先の免除の対象となる船舶については、日本籍船に限られているが、ヨーロッパにおける制度も十分参考にして、外国籍船に対しても船長が同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認める。」ことについて、平成１６年度中に結論・実施することが既に決定していることから、これに従い検討・実施する。	平成16年度中に検討・実施すると回答されているが、その検討内容について明示されたい。			水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ、平成17年3月頃を目途に本懇談会の結論を得ることとしている。								1558	15581011	東京都	国際港湾特区	実歴認定制度（強制水先の対象船舶であっても、当該強制区を年に一定回数以上航海した船長が運航する日本籍船であれば水先人の乗船義務を免除）の対象を拡大する。具体的には、「当該港または水域において国土交通省令で定める一定回数以上航海に従事したと認めるもの」という条件設定に関し、より厳格な要件（日本の航路、国内海事法令について船長が十分な知識・経験を有すると国土交通省が認定した場合等）を付した上で外国籍船を加える。 また、東京湾内の複数の水先区を統一し、一つの水先区とする。
国土交通省	1231200	水先料金制度の更なる見直し	水先法第２２条	現行の水先料金は、きょう導距離等水域特性に伴う強制因難度を勘案し、水先区毎に設定している。 水先料金は、港湾コストの約５％程度ではあるが、コスト低減に対する社会的要請等を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	C		水先料金制度を含めた制度全体のあり方の検討を行っているところである。 当該措置により、例えば横浜港については１５％を超える水先料金の低減を既に図ったところである。 なお、現在、水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、船舶の航行安全等に留意しつつ、時代に即した制度となるよう、水先料金制度を含めた制度全体のあり方の検討を行っているところである。	水先料金制度を含めた制度全体のあり方の検討を行っているところであると回答されているが、その検討内容を明示されたい。	横浜港への入出港に際しての水先料金について、平成１５年１月に第１次措置、平成１６年４月に第２次措置がなされましたが、更なる料金低減化について、早期に実現していただけるお願いします。			水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ、平成17年3月頃を目途に本懇談会の結論を得ることとしている。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	スーパー中枢港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。 また、「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。			検討に当たっては関係者とも十分に協議して参りたい。	1368	13681010	神奈川県横浜市	国際物流特区	横浜港における水先料金については、平成１６年４月の全国的な改訂を受けて、見直しが行われましたが、スーパー中枢港湾に向けて、更なる料金の低減化をお願いします。
国土交通省	1231210	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	水先法第１３条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的安全制度であり、自治体の区域に収まらない広域的な船舶交通流に着目した社会的安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかかる安全確保のための代替措置はない。 水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と運航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいる。 さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	C		強制水先の対象船舶の範囲の設定にあたっては、当該水先区ごとに、その地形的条件、港湾及び航路の整備状況、船舶の輻輳状況、海難の状況等多様な要素を総合的に勘案して判断している。 なお、現在、水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、船舶の航行安全等に留意しつつ、時代に即した制度となるよう、強制水先対象船舶のあり方を含めた制度全体のあり方の検討を行っているところである。	強制水先対象船舶のあり方を含めた制度全体のあり方の検討を行っているところであると回答されているが、その検討内容を明示されたい。	他の主要港湾と同じ水準となるよう、操船安全面の十分な技術検証（操船シミュレーター）などの実施を含めた、見直しの早期実施をお願いしたい。			水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ、平成17年3月頃を目途に本懇談会の結論を得ることとしている。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	スーパー中枢港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。 また、「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。			検討に当たっては関係者とも十分に協議して参りたい。	1368	13681020	神奈川県横浜市	国際物流特区	港域に設定された強制区（横浜川崎区）において、強制水先の対象となる船舶の大きさを、３千総トン以上から国内の他主要港と同等とすることで、水先料金の低減化を図ります。
国土交通省	1231190	強制水先区の見直しによる水先料金の低減化	水先法第１１条、第１３条及び第２２条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的安全制度であり、自治体の区域に収まらない広域的な船舶交通流に着目した社会的安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかかる安全確保のための代替措置はない。 水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と運航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいる。 さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	E		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の入出港業務、東京港の境界と横浜港の境界との間の航行業務、横浜港の境界とバースとの間の入出港業務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の水域事情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。 なお、現在、水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、船舶の航行安全等に留意しつつ、時代に即した制度となるよう、水先区のあり方も含めた制度全体のあり方の検討を行っているところである。	船舶の安全確保と運航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいるとあるが、具体的内容を明示されたい。 なお、仮に一つの水先区とした場合には、統合されたことにより水先料の低減化につながると考える がいかがか。	東京港の境界と横浜港の境界の間の水域は、東京水先区、東京湾水先区、横須賀水先区の３つの水先区の重複区域であり、前記のいずれの水先区の水先人もこの水域に精通しています。 また、各水先人の業務に重複は無いものの、水先人の乗下船に伴うロスや水先に付帯する民間役務など、ユーザーが負担するコストへの影響があることから、改善をお願いするものです。			水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ、平成17年3月頃を目途に本懇談会の結論を得ることとしている。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	スーパー中枢港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。 また、「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。			検討に当たっては関係者とも十分に協議して参りたい。	1368	13681040	神奈川県横浜市	国際物流特区	東京港と横浜港を移動する船舶は、水先人（東京港の水先人、東京湾の水先人、横浜港の水先人）のきょう導により航行することとなります。 安全性を考慮しつつ、１人の水先人で一体的に水先業務を行えるような特例の実現をお願いします。
国土交通省	1231190	~~強制水先の必要な船舶（外国籍船）など水先制度の見直し~~ 強制水先区の見直しによる水先料金の低減化	水先法第１１条、第１３条及び第２３条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的安全制度であり、自治体の区域に収まらない広域的な船舶交通流に着目した社会的安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかかる安全確保のための代替措置はない。 水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と運航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいる。 さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	E		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の入出港業務、東京港の境界と横浜港の境界との間の航行業務、横浜港の境界とバースとの間の入出港業務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の水域事情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。 なお、現在、水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、船舶の航行安全等に留意しつつ、時代に即した制度となるよう、水先区のあり方も含めた制度全体のあり方の検討を行っているところである。	船舶の安全確保と運航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいるとあるが、具体的内容を明示されたい。 なお、仮に一つの水先区とした場合には、統合されたことにより水先料の低減化につながると考える がいかがか。	東京港は、この度、横浜港とともに京浜港としてスーパー中枢港湾の指定を受け、アジア諸港に伍した国際競争力の強化が求められており、その一つのとしてこの京浜港を水先区にとらわれず、１人の水先人のみで航行することは港湾サービス効率化を推進することにつながるものと考える。また、京浜港に精通した水先人の研修・指導・育成を行うことで安全の確保もできると考える。なお、実歴認定制度の対象拡大について「水先制度のあり方に関する懇談会」において、十分議論し早急に結論を出して頂きたい。			水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ、平成17年3月頃を目途に本懇談会の結論を得ることとしている。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。 「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、京浜港を水先区にとらわれず、１人の水先人のみで航行した場合のサービス効率化等について１つの検討として御提示頂き、コスト低減に向けた議論が前向きになされるよう配慮願いたい。また、規制改革・民間開放推進３ヵ年計画において決定された、船長の航海実歴による強制水先の免除の対象の拡大についても、提案内容に添った議論となるよう配慮願いたい。			検討に当たっては関係者とも十分に協議して参りたい。	1558	15581012	東京都	国際港湾特区	実歴認定制度（強制水先の対象船舶であっても、当該強制区を年に一定回数以上航海した船長が運航する日本籍船であれば水先人の乗船義務を免除）の対象を拡大する。具体的には、「当該港または水域において国土交通省令で定める一定回数以上航海に従事したと認めるもの」という条件設定に関し、より厳格な要件（日本の航路、国内海事法令について船長が十分な知識・経験を有すると国土交通省が認定した場合等）を付した上で外国籍船を加える。 また、東京湾内の複数の水先区を統一し、一つの水先区とする。
国土交通省	1231220	海上運送法第２０条不定期航路事業の届出業務の緩和	海上運送法２０条２項、２１条	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）を営もうとする者は、航路ごとに国土交通大臣の許可を受けることになっている。	C		１．一定の航路に旅客船（旅客定員１３名以上の船舶）を就航させて人を運送する場合は、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。 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。	一般旅客定期航路事業（旅客定員13名以上）は許可制であるのことだが、離島といった特定地域に限定して（特区認定）で航路を自由に設定できないか。あるいは不定期航路事業を旅客13名以上にまで拡大できないか。貨客の意見を明らかにされたい。	D-1		１．一定の航路に旅客船（旅客定員１３名以上の船舶）を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して人の運送をする定期航路事業を一般旅客定期航路事業、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送をする不定期航路事業を旅客不定期航路事業としている。これらについては、許可を取得することで参入可能である。 ２．旅客船であっても航路不定（一つの航路を反復継続して行うとはいえない運航をいう）の事業であれば、法２０条２項による「人の運送をする不定期航路事業」として、その事業の開始の日の３０日前までに航路の起点、寄港地、終点等の事業概要を国土交通大臣に届出ることで足りる。 ３．ただし、 届出をした事項を変更しようとする場合も３０日前までに国土交通大臣に届けなければなら、また同一航路を反復継続するような運航形態であれば一定の航路となり一般旅客定期航路事業又は旅客不定期航路事業の許可を取得する必要がある。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	ＳＯＬＡＳ条約により旅客船の定員を１３人以上にしたのは最近の世情を考慮すると理解できるものですが、離島でのイベント開催、島民の冠婚葬祭等の現場においては、人の運送をする船舶（非旅客船）では需要を満足すると思ならいのが一般的実情であります。また俗に、現在就航している定期航路（大型船）の船舶を臨時便として就航させた場合でも、２０～３０名前後の旅客の輸送では、原価に対するコストの面で、営業的に運行は不可能であると考えられ、いずれにしても現状ではこのような需要に対応することができません。 よって、旅客船(１３名以上）としての許容量で検査を合格した小型船舶（２０トン未満）について、法２０条第２項に基づく包括的届出をもってして航路の需要を満たすことができるようになれば、離島の島民及び離島を訪れる住民の交通の利便性が飛躍的に向上しおのずと離島の活性化に貢献できる考えられます。更に、離島間の往来についても新たな需要を喚起し、地域再生の一助になると考えます。			１．旅客船を使用しての離島でのイベント開催や島民の冠婚葬祭等の臨時的需要への対応は、乗合運送であれば一般旅客定期航路事業、貸切運送であれば旅客不定期航路事業の許可を取得することで対応可能である。 ２．一般旅客定期航路事業においては、船舶運航計画に定める運航の確保義務がかかるものの、船舶運航計画については届出が基本となっており、季節に限った運航や週末のみの運航、臨時便の設定等も利用者の利便その他公共の利益を阻害するものでなければ可能で、輸送需要に応じた運航ができることなっており、今後とも適切な助言等行っていく所存である。	1168	11681010	個人	玄界灘海上運送特区	現在の届出については、船舶安全法の旅客定員が１３名以上にもかかわらず、<届出>業務は１２名以下の定員に限られている。 よって、離島間の航路事業について冠婚葬祭行事並びに離島間を移動回遊する観光客へのアクセスができない。 旅客定員についての緩和を要望するものであるが、船舶安全法で２０トン未満の小型船舶に限られた容積率により与えられた旅客定員を限度とするのも一考である。
国土交通省	1231230	わが国外航商船の第二船舶登録制度創設（日本籍外航商船に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃）	船舶職員法第23条の2第2項の規定に基づく就業範囲の指定に関する海上技術安全局船員部長通達（海職第284号の2、平成11年6月11日）	法23条の外国船員に対する承認を行うに当たっては、一～三等航海士、一～三等機関士の６種類の就業範囲を指定するものとしている。船長又は機関長の職務については就業範囲として指定していない。	C		１． 主要な海運国では、自国籍船の国際競争力の確保、安全保障等の総合的な観点から、各国独自の外航海運政策を展開して取り、いわゆる第二船籍制度についても、その政策遂行手段の一環として導入している国もある。 ２． わが国においても、新しい時代に対応した総合的な外航海運政策を検討していく必要があると認識しており、その検討にあたっては、我が国の貿易物資の安定輸送を確保する上でわが国商船隊や日本籍船をどのように位置付けるか、国としていかなる税制上の支援措置を投ける必要性があるか、一国二制度となる第二船籍制度が目的達成のため有効であるか等の論点について、全日本海員組合等の関係者の意見も幅広く聞きながら、総合的に議論していく必要があると考えている。 ３． 日本船主協会からの要望については、これまでも様々な場で協議を行ってきているところであるが、上記のような問題意識の下に、平成16年6月に外航海運政策推進検討会議を立ち上げ、議論を行っているところであり、引き続き、この場で第二船籍制度の議論も含め真剣な検討を行っていく所存である。	検討会議等で第二船籍制度の議論も含めの検討されているとのことだが、その検討内容について明示されたい。	第二船籍制度導入によって期待される効果、即ち日本籍船の競争力回復によってわが国商船隊における日本籍船が増加することについての担当省庁としての評価や見解を明示するとともに、「特区として対応不可」の具体的な理由について明示いただきたい。また、「…平成16 年6 月に外航海運政策推進検討会議を立ち上げ、議論を行っているところであり、引き続き、この場で第二船籍制度の議論も含め真剣な検討を行っていく所存である。」と本提案を前向きに検討していくことを明らかにしている点は評価するが、特区での対応についても引続き検討願いたい。			外航海運政策推進検討会議は、海事局と社団法人日本船主協会との間で、海運政策に関する様々な論点について総合的に意見交換を行うものであり、平成16年6月に第1回の会合を行い、7月に実務者レベルの会合を開催して検討を進めており、その検討内容は、海運税制、第二船籍制度、サブスタンダード船対策、マラッカ・シンガポール海峡問題等である。このように第二船籍制度の議論については、日本船主協会と協議を進めているところであり、引き続き真剣な検討を行っていく所存である。 外航海運政策推進検討会議においては、まず、船主協会との間で論点の整理を行い、その後、論点を踏まえて、議論を深める予定としている。当方としては、本件の重要性に鑑み、きめ細かい論点整理を行うべく、第二船籍制度に関する日本船主協会等の要望について、①実現した場合、しなかった場合の邦船社の経営改善等に与える具体的影響や、②実現した場合の国民経済的な効果、フラッギングバックの確保、③日本人船員の海技・ノウハウの伝承や雇用確保についてどのように考えているのか等の論点を提示しているところ。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。 また、外航海運政策推進検討会議の今後のスケジュールを明らかにされたい。	第二船籍制度導入によって期待される効果、即ち日本籍船の競争力回復によってわが国商船隊における日本籍船が増加することについての担当省庁としての評価や見解を明示するとともに、「特区として対応不可」の具体的な理由について明示いただきたい。また、外航海運政策推進検討会議の今後のスケジュールを明らかにされたい。				1292	12921010	愛媛県今治市、社団法人日本船主協会	わが国外航商船の第二船舶登録制度創設	日本籍外航商船に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃。また、外国人船員の海技資格承認試験制度の抜本的見直し等、関連資格の取得手続の簡便化等を図る。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1231230	わが国外航商船の第二船籍制度創設（日本籍外航商船に対する船舶設備・検査要件等の緩和）	船舶安全法および施行規則、船舶のトン数の測度に関する法律および施行規則、船舶安全法第5条の4第13項の規定による指定検査機関として指定した件（昭和49年2月5日運輸省告示第56号）、船舶等型式承認規則第6条第1項ただし書の物件を定める告（平成5年3月19日、運輸省告示第161号）、船舶安全法施行規則第18条、など	長さ24m以上の日本船舶の所有者は、国際トン数証書の交付を受けなければ、船舶を国際航海に従事させてはならない。 船舶は船体、機関、諸舶、救命、消防、居住、航海用具等の設備を施設することを要する。	C		１．　主要な海運国では、自国籍船の国際競争力の確保、安全保障等の総合的な観点から、各国独自の外航海運政策を展開しており、いわゆる第二船籍制度についても、その政策遂行手段の一環として導入している国もある。 ２．　わが国においても、新しい時代に対応した総合的な外航海運政策を検討していく必要があると認識しており、その検討にあたっては、我が国の貿易物資の安定輸送を確保する上でわが国商船隊や日本籍船をどのように位置付けるか、国としていかなる税制上の支援措置を設ける必要性があるか、一国二制度となる第二船籍制度が目的達成のため有効であるか等の論点について、関係者の意見も幅広く聞きながら、総合的に議論していく必要があると考えている。 ３．　日本船主協会からの要望については、これまでも様々な場で協議を行ってきているところであるが、上記のような問題意識の下に、平成16年6月に外航海運政策推進検討会議を立ち上げ、議論を行っているところであり、引き続き、この場で第二船籍制度の議論も含め真剣な検討を行っていく所存である。	検討会議等で第二船籍制度の議論も含め検討されているとのことだが、その検討内容について明示されたい。	第二船籍制度導入によって期待される効果、即ち日本籍船の競争力回復によってわが国商船隊における日本籍船が増加することについての担当省庁としての評価や見解を明示するとともに、「特区として対応不可」の具体的な理由について明示いただきたい。また、「・・・平成16 年6 月に外航海運政策推進検討会議を立ち上げ、議論を行っているところであり、引き続き、この場で第二船籍制度の議論も含め真剣な検討を行っていく所存である。」と検討を前向きに検討していくことを明らかにしている点は評価するが、特区での対応についても引続き検討願いたい。			外航海運政策推進検討会議は、海事局と社団法人日本船主協会の間で、海運政策に関する様々な論点について総合的に意見交換を行うものであり、平成16年6月に第1回の会合を行い、7月に実務者レベルの会合を開催して検討を進めており、その検討内容は、海運税制、第二船籍制度、サブスタンダード船対策、マラッカ・シンガポール海峡問題等である。このように、第二船籍制度の議論についても、日本船主協会と協議を進めているところであり、引き続き真剣な検討を行っていく所存である。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。 また、外航海運政策推進検討会議の今後のスケジュールを明らかにされたい。	第二船籍制度導入によって期待される効果、即ち日本籍船の競争力回復によってわが国商船隊における日本籍船が増加することについての担当省庁としての評価や見解を明示するとともに、「特区として対応不可」の具体的な理由について明示いただきたい。また、外航海運政策推進検討会議での真剣な検討をお願いしたいが、特区での実験的あるいは試行的な実施などの対応についても引き続き検討願いたい。			外航海運政策推進検討会議は、海事局と社団法人日本船主協会の間で、海運政策に関する様々な論点について意見交換を行うものであり、平成16年6月に第1回の会合を行い、7月に実務者レベルの会合を開催して検討を進めており、その検討内容は、海運税制、第二船籍制度、サブスタンダード船対策、マラッカ・シンガポール海峡問題等である。このように第二船籍制度の議論についても、日本船主協会と協議を進めているところであり、引き続き真剣な検討を行っていく所存である。 外航海運政策推進検討会議においては、まず、船主協会との間で論点の整理を行い、その後、論点を踏まえて、議論を深める予定としている。当方としては、本件の重要性に鑑み、きめ細かい論点整理を行うべく、第二船籍制度に関する日本船主協会等の要望について、①実現した場合、しなかった場合の邦船社の経営改善等に与える具体的影響や、②実現した場合の国民経済的な効果、フラッギングバックの確保、③日本人船員の海技・ノウハウの伝承や雇用確保について のようにお考えているのか等の論点を提示していただきたいところ。	1292	12921020	愛媛県今治市、社団法人日本船主協会	わが国外航商船の第二船籍制度創設	日本籍船への登録を促進するため、証書発給、海外ドック時の対応、測度、設備要件、検査インターバル等、日本籍船特有の船舶設備・検査要件や売買船に際しての各種手続きおよび規制について、国際標準並みのものとする。
国土交通省	1231240	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	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、行うことができない。	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。また、欧米など世界的にも広く行われており、我が国が一方的に緩和することは不利益を被ることとなる。なお、輸送の内容、態様に関し国家間における相互主義等からわが国の利益が確保されれば特許している。	現在、一部船社に対し船舶法3条但し書の沿岸輸送許可の運用により限定的に規制を解除されているとのことだが、どのような場合に輸送許可がされるのか明示されたい。 また、国際コンテナ貨物で通し船荷証券を有する外航貨物は、国内港で積み替えられ他国内港に輸送されてたとしても外貨貨物であるからカボタージュ規制の対象外と出来るのではないか、この点について貴省の意見を明らかにされたい。		C		国内での港間の沿岸輸送（カボタージュ）に従事する権利は、外貿貨物・内貿貨物の別なく専ら自国船舶に留保されることは国際慣行上確立されており、我が国においても船舶法第３条において外国船舶によるカボタージュを原則禁止し、例外的に認めるにあたっても国土交通大臣の特許を必要としている。　　例外的に認められたあたっては、外国政府から要望を受け、又は我が国政府が要望し、相互に認め合うなど日本の利益が確保されると確認でき、二国間の合意が得られれば国ごとに特許を付与することとしている。 今後も、我が国における沿岸輸送を希望する外国政府からの申し出を受ければ、我が国が相手国と同等以上の利益を確保できることを二国間条約等で確認したうえ、国ごとに特許を付与することは可能である。	カボタージュ規制の解除については、二国間合意以外の事例は認められないのか。 認められる場合があるのであれば、その条件や考え方について明示されたい。				我が国の企業に対しカボタージュを全く認めていない国もあることから、外国政府から要望を受け、又は我が国政府が要望し、相互に認め合うなど日本の利益が確保されると確認でき、二国間の合意がなければ特許することは困難である。　　ただし、空コンテナの輸送に関しては、 ①自ら使用する空コンテナであること、 ②輸送する空コンテナの運賃は微収しないこと、 が確認でき、我が国の利益が確保されると判断できれば、二国間合意がなくても、個別に特許を付与することがある。	1368	13681050	神奈川県横浜市	国際物流特区	現在、船舶法により日本各港間の輸送（貨物及び旅客）は、原則日本籍船でなければ行えないところ、横浜港で扱う海上コンテナに関しては、外国籍船の母船間寄港による国内積み替え輸送を可能とします。
国土交通省	1231250	カボタージュ（国内輸送の自国運送業者への留保）に係る規制の緩和	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、行うことができない。	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。また、欧米など世界的にも広く行われており、我が国が一方的に緩和することは不利益を被ることとなる。なお、輸送の内容、態様に関し国家間における相互主義等からわが国の利益が確保されれば特許している。 空コンテナの包括的な特許についても同様の考え方により、外国政府からの要望を受けて（米、英、独）又は我が国政府が要望して（中）二国間で調整し、我が国の利益を確保した上で相互に認め合って来ている。前記４カ国以外の国においては、二国間で合意がないことから空コンテナの包括輸送特許については認めていない。我が国の企業に対し空コンテナ輸送を全く認めていない国もあることから、外国政府から要望があり、相互に認め合うなど、二国間で調整し、我が国の利益が確保されることについて合意できれば、包括的な特許を付与することは可能である。	現在、一部船社に対し船舶法3条但し書の沿岸輸送許可の運用により限定的に規制を解除されているとのことだが、どのような場合に輸送許可がされるのか明示されたい。 また、国際コンテナ貨物で通し船荷証券を有する外航貨物は、国内港で積み替えられ他国内港に輸送されてたとしても外貨貨物であるからカボタージュ規制の対象外と出来るのではないか、この点について貴省の意見を明らかにされたい。	コンテナ貨物流動調査で明らかになったとおり、我が国港湾の直送率低下は急速に進んでおり、国民経済上危機的な事態が招来されかねない状況となっている。こうした中、スーパー中枢港湾に指定された東京港においてカボタージュ規制の限定的解除を行うことは、国際基幹航路をつなぎとめる効果を有し、直送率低下傾向に歯止めをかける上で有効な対策である。かつ、こうした措置は、内航海運事業者の貨物を奪うものではなく、むしろ国民の生活物資の安定輸送の確保、国家安全保障にも資するものといえる。また、空コンテナ輸送に係る手続の簡素化は空コンテナの陸送から海上輸送への転換の促進につながるものであり、環境負荷低減の観点からも、包括的な特許を承認するとともに、特許申請手続（例えば、船積地が２以上の地方運輸局等の管轄地域にわたる場合、国土交通省海事局に対し書面のみでし申請が受理されないなど、手続が煩項となっている。）の簡素化や電子化が必要と考える。	C		国内での港間の沿岸輸送（カボタージュ）に従事する権利は、外貿貨物・内貿貨物の別なく専ら自国船舶に留保されることは国際慣行上確立されており、我が国においても船舶法第３条において外国船舶によるカボタージュを原則禁止し、例外的に認めるにあたっても国土交通大臣の特許を必要としている。　　例外的に認められたあたっては、外国政府から要望を受け、又は我が国政府が要望し、相互に認め合うなど日本の利益が確保されると確認でき、二国間の合意が得られれば国ごとに特許を付与することとしている。 今後も、我が国における沿岸輸送を希望する外国政府からの申し出を受ければ、我が国が相手国と同等以上の利益を確保できることを二国間条約等で確認したうえ、国ごとに特許を付与することは可能である。これは空コンテナ輸送の包括特許についても同様である。 また、沿岸輸送特許申請手続については、国土交通省オンラインシステムにより既に電子申請化が可能となっている。	カボタージュ規制の解除については、二国間合意以外の事例は認められないのか。 認められる場合があるのであれば、その条件や考え方について明示されたい。				我が国の企業に対しカボタージュを全く認めていない国もあることから、外国政府から要望を受け、又は我が国政府が要望し、相互に認め合うなど日本の利益が確保されると確認でき、二国間の合意がなければ特許することは困難である。　　ただし、空コンテナの輸送に関しては、 ①自ら使用する空コンテナであること、 ②輸送する空コンテナの運賃は微収しないこと、 が確認でき、我が国の利益が確保されると判断できれば、二国間合意がなくても、個別に特許を付与することがある。	1558	15581020	東京都	国際港湾特区	東京港を経由する国際コンテナ貨物のうち、通し船荷証券を有する「外国から輸送され、東京港で積み替えられ、船荷証券記載の日本の目的港まで輸送される貨物」及び「日本の積込港から輸送され、東京港で積み替えられ、外国に輸送される貨物」に限り、船舶法３条但書の沿岸輸送特許の取得を認めることにより、限定的にカボタージュ規制を解除する。また、空コンテナの輸送については年間で包括的に承認するなど、手続きの簡素化を行う。
国土交通省	1231260	地方独立行政法人が港湾管理者となるための法的措置	港湾法 第2条第1項、第4条第1項・第2項、第33条	港湾管理者とは、地方公共団体が港湾法に基づき設立した港務局又は地方公共団体をいう。	E		神戸港・大阪港をはじめとする大阪湾の諸港を一元的に管理することは、現行港湾法上、当該諸港の管理者として港務局又は一部事務組合を関係地方公共団体が共同で設立することで対応可能である。											1476	14762010	(社)関西経済連合会、(社)関西経済同友会、関西経営者協会、大阪商工会議所、京都商工会議所、神戸商工会議所	大阪湾港湾の一元的経営事業の推進	○大阪湾内の各港湾管理当局を統合改組し設立する地方独立行政法人が各港湾を一元的に管理する港湾管理者となることができるよう港湾法、地方独立行政法人法など所要の法律改正を行う。 ○とん税、特別とん税の課税に関する所要の調整
国土交通省	1231270	水域施設等建設届のにおける漁協の同意要件の簡略化	・港湾法第５６条の３第１項 ・港湾法施行規則第２９条	港湾区域及び港湾法第５６条第１項の規定により公告されている区域を除く水域において、港湾施設等を建設し又は改良を行う場合には、港湾法第５６条の３第１項において、都道府県知事あてに届け出ることを義務付けている。	E	-	港湾法第５６条の３第１項の規定により都道府県知事に届け出る事項については港湾法施行規則第２９条において具体的に定めているが、その中には、提案にあるような漁業協同組合の同意書の提出は含まれていない。											1363	13631040	民間企業	馬毛島地域再生特区構想	届出の条件である漁協の同意書のかわりに、その不同意書の事情を記載した書面の提出によって手続き要件を充足させる
国土交通省	1231280	リサイクルポート効率化推進事業	・港湾法第５４条第１項 ・港湾法第５５条第１項 ・北海道のためにする港湾工事に関する法律第４条第２項、第５条第１項 ・沖縄振興特別措置法第１０８条第６項、第８項 ・構造改革特別区域法第１９条第１項 ・国土交通省関係構造改革特別区域法施行規則第２条	「特定埠頭」とは、係留施設とこれに附帯する荷さばき施設等の個々の港湾施設について、同一の者に対して一体的に運営させるべき一群の施設を指し、このような特定埠頭の運営を一体的かつ長期的に民間事業者に委ねることを可能とした制度が、特定埠頭運営効率化推進事業制度である。	C	-	特定埠頭運営効率化推進事業制度は、特定事業者に対し、独占的な権利を付与する特例を認めることで、当該港湾の効率的な運営を可能ならしめ、ひいては当該港湾の国際競争力強化に特に資する事業を促進する趣旨であるところ、当該提案の内容は、そのような制度の趣旨に沿うものではないため、対応困難である。											1385	13851010	ｉ－ＣＡＲＴプロジェクトチーム	ｉ－ＣＡＲＴプロジェクト	リサイクルポートにおける自動車リサイクル関連の「バラ荷」の流通の効率化を図るため、規則に一項目追加
国土交通省	1231290	港湾にかかわる手続きの完全電子化	-	-	E	-	規制の特例事項の内容である電子データ保存に関する規制や船荷証券及び原産地証明書等の電子化は、国土交通省（港湾法）に係る規制が関与するものではない。											1476	14761010	(社)関西経済連合会、(社)関西経済同友会、関西経営者協会、大阪商工会議所、京都商工会議所、神戸商工会議所	大阪湾港湾の一元的経営事業の推進	○港湾にかかわる手続きの完全電子化のため、電子帳簿法その他の電子データ保存に関する規制を見直し、緩和すること。 ○輸出入の円滑化を図る観点から、船荷証券及び原産地証明書などについても、例外なく電子化を進めること。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1231300	ドクターヘリ安全運航のための架空線標識の設置	航空法第51条の２（昼間障害標識）、同法施行規則第１３２条の２（昼間障害標識設置物件）、１３２条の３（昼間障害標識の種類及び設置基準）、「航空障害灯及び昼間障害標識の設置免除の事務処理基準」（航空局長通達）	航空法及び航空法施行規則により、地表又は水面から６０ｍ以上の高さの架空線には原則として昼間障害標識を設置しなければならないと規定されている。	E	－	６０ｍ以上の高さの架空線について未措置のものがあることが明明したことから、各送電線等の設置管理者（全国）に対し６０ｍ以上の高さの送電線等の設置状況の報告を求め、そのうち１５０ｍ以上であって鉄道等を横断するものにあっては最優先に設置計画の策定を指導しているところである。	１５０ｍ以上であって鉄道等を横断するものにあっては最優先に設置計画の策定を指導しているところであるが、それ以外の箇所に対する対応策はどのようにされているのか明示していただきたい。なお、いつまでに対応されるのか具体的な期日を明らかにされたい。	E		１５０ｍ以上であって鉄道等を横断するものについて、最優先に設置計画の策定を指導しているところであるが、措置完了までに時間がかかることから、運航者が送電線等の障害物件情報を入手できるよう各電力会社に情報提供窓口を設置している。 報告のあった６０ｍ以上の物件について、航空法施行規則１３２条の２の国土交通大臣が昼間障害標識を設置する必要がないと認める他の高層障害物に囲まれている物件や航空機が殆ど飛行するおそれのない地区の物件等が含まれる可能性があることから、送電線等の航空障害標識のあり方検討会の中で運航実態を踏まえ設置すべき物件を特定すると共に、山間部における高さ６０ｍ以上の送電線であって両端が６０ｍ未満の高さである送電鉄塔に、代替措置として有効な標識の設置方法を検討中であり、本年中を目途に物件の特定及び標識設置方法の新たな基準素案をとりまとめる予定である。						1072	10722010	愛知医科大学高度救命救急センター	ﾄﾞｸﾀｰﾍﾘ安全確保のための架空線標識の設置	航空法５１条の２：昼間障害標識（地表または水面から６０ｍ以上のものの設置者は昼間障害標識を設置しなければならない）の法の準備があるが現実には設置はほとんど皆無の状況である。ドクターヘリの現場ではヘリコプターによる取材とは異なり事故の現場を探し出す上に最も直近の場所に着陸しなければならない。輝かしい救命の現場で実績をあげている愛知ドクターヘリでは、特に三河山間部で救命のためなくてはならないものとなっている。ところが事故は場所を選ばず起きる。運航上最も恐れている架空線に対して法の準備がありながら何の対応もない現状に対して当然のこととして強制力を持った早急な措置を要求するものです。３月の木曽谷における事故を他山のことと見過ごすわけには行かない。
国土交通省	1231300	ドクターヘリ安全確保のための架空線標識の設置	航空法第51条の２（昼間障害標識）、同法施行規則第１３２条の２（昼間障害標識設置物件）、１３２条の３（昼間障害標識の種類及び設置基準）、「航空障害灯及び昼間障害標識の設置免除の事務処理基準」（航空局長通達）	航空法及び航空法施行規則により、地表又は水面から６０ｍ以上の高さの架空線には原則として昼間障害標識を設置しなければならないと規定されている。	E	－	６０ｍ以上の高さの架空線について未措置のものがあることが明明したことから、各送電線等の設置管理者（全国）に対し６０ｍ以上の高さの送電線等の設置状況の報告を求め、そのうち１５０ｍ以上であって鉄道等を横断するものにあっては最優先に設置計画の策定を指導しているところである。	１５０ｍ以上であって鉄道等を横断するものにあっては最優先に設置計画の策定を指導しているところであるが、それ以外の箇所に対する対応策はどのようにされているのか明示していただきたい。なお、いつまでに対応されるのか具体的な期日を明らかにされたい。	E		１５０ｍ以上であって鉄道等を横断するものについて、最優先に設置計画の策定を指導しているところであるが、措置完了までに時間がかかることから、運航者が送電線等の障害物件情報を入手できるよう各電力会社に情報提供窓口を設置している。 報告のあった６０ｍ以上の物件について、航空法施行規則１３２条の２の国土交通大臣が昼間障害標識を設置する必要がないと認める他の高層障害物に囲まれている物件や航空機が殆ど飛行するおそれのない地区の物件等が含まれる可能性があることから、送電線等の航空障害標識のあり方検討会の中で運航実態を踏まえ設置すべき物件を特定すると共に、山間部における高さ６０ｍ以上の送電線であって両端が６０ｍ未満の高さである送電鉄塔に、代替措置として有効な標識の設置方法を検討中であり、本年中を目途に物件の特定及び標識設置方法の新たな基準素案をとりまとめる予定である。						1072	10721010	愛知医科大学高度救命救急センター	ﾄﾞｸﾀｰﾍﾘ安全確保のための架空線標識の設置	航空法５１条の２：昼間障害標識（地表又は水面から６０ｍ以上のものの設置者は昼間障害標識を設置しなければならない）の法の準備があるが現実には設置はほとんど皆無の状況である。ドクターヘリの現場ではヘリコプターによる取材とは異なり事故の現場を探し出す上に最も直近の場所に着陸しなければならない。輝かしい救命の現場で実績をあげている愛知ドクターヘリでは、特に三河山間部で救命のためなくてはならないものとなっている。ところが事故は場所を選ばずおきる。運航上最も恐れている架空線に対して法の準備がありながら何の対応も無い現状に対して当然のこととして強制力を持った早急な措置を要求するものです。３月の木曽谷における事故を他山のことと見過ごすわけには行かない。
国土交通省	1231310	愛知ドクターヘリ基地周辺架空線に対する照明付き標識の設置	航空法第51条の２（昼間障害標識）、同法施行規則第１３２条の２（昼間障害標識設置物件）、１３２条の３（昼間障害標識の種類及び設置基準）、「航空障害灯及び昼間障害標識の設置免除の事務処理基準」（航空局長通達）	航空法及び航空法施行規則により、地表又は水面から６０ｍ以上の高さの架空線には原則として昼間障害標識を設置しなければならないと規定されている。また、６０ｍ以下でも着陸帯の中心物件又は進入表面等の投影面と一致する区域内にある物件で航空機の航行の安全を著しく害するおそれのある物件は昼間障害標識を設置する物件と規定されている。	E	－	現行法は、ドクターヘリ基地管理者等による基地周辺の架空線（高さ６０ｍ以下）への自主的な標識設置を妨げるものではない。	提案の内容は自主的な標識設置の容認を求めるものではなく、国による照明付き標識を設置を要望している。これに対する回答を再度検討されたい。	E		愛知ドクターヘリ基地は、法に準じた制限表面の確保及び自ら事故を防止するための措置を講じることを条件に、航空法第７９条に基づいて、運航者が飛行場以外の場所における離着陸の許可を受け、運航者が自ら安全の確保を行いながら離着陸を行うことができる臨時的な場所である。よって、安全の確保のため標識の設置が必要となる場合は運航者自らが設置する必要がある。なお、航空法第３８条で規定する飛行場の設置許可を受け、国土交通大臣により設置することが可能である。病院等に設置するヘリポートについては、航空法第３８条に基づき、非公共用ヘリポートとして設置許可がなされている事例が存在するところである。						1072	10722020	愛知医科大学高度救命救急センター	ﾄﾞｸﾀｰﾍﾘ安全確保のための架空線標識の設置	現在わが国には公共、非公共用ヘリポートの制度はあるが、基地制限表面内にある航空機の航行の安全を著しく害する恐れのある物件に対する標識の設置は飛行場も含め見当たらない。愛知医科大学高度救命救急センターは国の制度に則った歴とした社会資本である。更にドクターヘリの制度も国の制度でありその経費は国と県が負担している。ところが今のところヘリポートは臨時ヘリポートであるが社会資本に臨み航空法施行規則１３２条二の２項:航行の安全を害する架空線に対して照明付き標識を設置してほしい。現在ドクターヘリ９時～１７時が運航時間帯であるが冬期悪天候時には日没前とはいえ視界が確保できにくい。又病院周辺には人家も多く制限表面のみならず１km範囲内について必要と判断する。
国土交通省	1231310	愛知ドクターヘリ基地周辺架空線に対する照明付き標識の設置	航空法第51条の２（昼間障害標識）、同法施行規則第１３２条の２（昼間障害標識設置物件）、１３２条の３（昼間障害標識の種類及び設置基準）、「航空障害灯及び昼間障害標識の設置免除の事務処理基準」（航空局長通達）	航空法及び航空法施行規則により、地表又は水面から６０ｍ以上の高さの架空線には原則として昼間障害標識を設置しなければならないと規定されている。また、６０ｍ以下でも着陸帯の中心物件又は進入表面等の投影面と一致する区域内にある物件で航空機の航行の安全を著しく害するおそれのある物件は昼間障害標識を設置する物件と規定されている。	E	－	現行法は、ドクターヘリ基地管理者等による基地周辺の架空線（高さ６０ｍ以下）への自主的な標識設置を妨げるものではない。	提案の内容は自主的な標識設置の容認を求めるものではなく、国による照明付き標識を設置を要望している。これに対する回答を再度検討されたい。	E		愛知ドクターヘリ基地は、法に準じた制限表面の確保及び自ら事故を防止するための措置を講じることを条件に、航空法第７９条に基づいて、運航者が飛行場以外の場所における離着陸を行うことができる臨時的な場所である。よって、安全の確保のため標識の設置が必要となる場合は運航者自らが設置する必要がある。なお、航空法第３８条で規定する飛行場の設置許可を受け、国土交通大臣により設置することが可能である。病院等に設置するヘリポートについては、航空法第３８条に基づき、非公共用ヘリポートとして設置許可がなされている事例が存在するところである。						1072	10721020	愛知医科大学高度救命救急センター	ﾄﾞｸﾀｰﾍﾘ安全確保のための架空線標識の設置	現在わが国には公共・非公共用ヘリポートの制度あるが、基地制限表面内にある航空機の航行の安全を著しく害する恐れのある物件に対する標識の設置は飛行場も含めて見当たらない。愛知医科大学高度救命救急センターは国の制度に則ったれっきとした社会資本である。更にドクターヘリの制度も国の制度でありその経費は国と県が負担している。ところが今のところヘリポートは臨時ヘリポートであるが社会資本に臨み航空法施行規則１３２条二の２項航行の安全を害する架空線に対して照明付き標識を設置してほしい。現在ドクターヘリは９時～１７時が運航時間帯であるが冬期悪天候時には日没前とはいえ視界が確保できにくい。又病院周辺には人家も多く制限表面のみならず１ｋｍ範囲内について必要と判断する。
国土交通省	1231320	飛行場設置認可申請手続きの簡素化	航空法第38条第１項	国土交通大臣以外の者は、飛行場又は政令で定める航空保安施設を設置しようとするときは、国土交通大臣の許可を受けなければならない。	C		要望の趣旨・背景が不明であるが、飛行場の設置許可にあたっては、航空機の航行の安全等を確保するため、滑走路等の飛行場施設の保安上の基準の適合性を審査しているところであり、離島であること等の立地条件や地域経済の発展等の設置目的により、その基準を簡素化すべきものではない。									1363	13631010	民間企業	馬毛島地域再生特区構想	
国土交通省	1231330	行政財産の無償使用の容認	国有財産法第１８条第４項	地方公共団体、特別の法律により設立された法人のうち政令で定めるもの又は地方道路公社が行政財産を道路、水道または下水道の用に供する必要がある場合において、第一項ただし書の地上権の設定または前項の許可をするときは、これらの者に当該行政財産を無償で使用させ、または収益させることができる。	C		行政財産の使用にあたっては、使用者から一定の基準に基づき算定された適正な使用料を徴収しているところであり、使用許可を受ける者の財政事情によって有償・無償の取り扱いを異ならせる合理的な根拠はない。なお、そもそも、構造改革特区を選定するにあたっての基本方針（平成16年４月閣議決定）によると、「従来型の財政措置による支援措置を講じることに期待するのではなく、自助と自立の精神を持って知恵と工夫の競争により、特区構想を立案することが期待される。」とされているところであり、本提案は、その趣旨にも反するものと考える。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	公共交通機関が充足されていない当地域においては、空港利用者は自動車に頼らざるを得ない特殊性があり、空港駐車場は公共交通施設の一部として必要不可欠であるため、空港利用者の利便性確保の観点から再度検討をお願いしたい。 なお、本提案は、駐車場の整備や使用料金に係る補助金を求めるといった従来型の財政措置を講じることに期待してのものではなく、米子空港の活性化を図るため、地方公共団体が空港利用者の無料駐車場という極めて公共性の高い施設として空港内の行政財産を使用する場合に、道路、水道、下水道と同様に無償使用できるよう規制の特例を設けるものである。	C		道路･水道･下水道において行政財産である土地の無償使用を認めているのは、土地の空中又は地下等これらの用に供しても当該土地本来の用途又は目的を妨げず、かつその用途の公共性が非常に高いと認められる場合に限られており、駐車場はこれらの事例に当たらないと考える。 なお、地方公共団体が空港の活性化を目指すのであれば、特区構想の基本　精神である「自助と自立の精神を持って知恵と工夫の構想」により対策の具　体化を図るべきであり、国が有する行政財産の無償使用という財政支援を求めるべきではないと考える。 また種内空港において駐車場利用料が無料とされている理由は、利用者数が少ないため特段の管理を要せず、また、それによって利用者の利便を損なうことがないことによるものである。仮に利用料を有料にしたとしても、料金の徴収等新たに発生する管理に必要な費用を賄うことができず、むしろ無料とした方が財政的に負担がかからないと当局では考えている。この様な状況であるため、当該空港においては、行政財産の使用許可を受け駐車場事業の運営を行おうとする者が存在せず、その結果国が自ら管理しているところである。						1467	14671010	鳥取県	米子空港活性化構想	空港内の行政財産を、地方公共団体が空港利用者の駐車場として使用する場合に、無償で使用できることとする。
国土交通省	1231340	大阪国際空港周辺移転補償跡地の活用	国有財産法第22条公共用飛行場周辺における航空機騒音における障害の防止等に関する法律	国有財産法第22条１項により、無償で貸付ができるのは、公共団体において、緑地、公園、ため池、用排水路、火葬場、墓地、ごみ処理施設、屎尿処理施設、と畜場又は信号機、道路標識その他公共用若しくは公用に供する政令で定める小規模な施設の用に供する場合等に限られている。 2項では、無償貸付は、公共団体における当該施設の経営が営利を目的とし、又は利益をあげる場合には、これを行うことができないとされている。	C		構造改革特別区域基本方針（H16.4.23閣議決定）において、「従来型の財政措置を講ずることに期待するのではなく、「自助と自立の精神」を持って「知恵と工夫の競争」を行うことにより、地域の特性に応じた特区構想を立案することが期待される」とされており、本提案は、従来型の財政措置に該当するため、検討要請の対象とはなり得ない。	有償貸与を前提とした場合、提案内容を実現することが可能か、検討のうえ回答されたい。			第2･3種区域以外の跡地については、普通財産であり基本的には売払い処分が原則である。　ただし、やむを得ない場合に限り、地方公共団体に対して公用、公共用の用途として有償貸付することは可能である。						1647	16471020	大阪府豊中市	お達者あんしん高齢者ディサービスセンター構想	「公共用飛行場周辺における航空機騒音における障害の防止等に関する法律」による移転補償跡地のうち、第2･3種区域外に存する跡地で、指定通所介護事業所の隣地にある未利用地について、市が無償貸与を受け、これを農園として活用することにより、施設を利用する高齢者の予防介護事業につながるよう、指定通所介護事業所にその管理を委託する。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1231350	行政財産の地方公共団体への優先的無償使用の容認	国有財産法第１８条第４項	地方公共団体、特別の法律により設立された法人のうち政令で定めるもの又は地方道路公社が行政財産を道路、水道または下水道の用に供する必要がある場合において、第一項ただし書の地上権の設定または前項の許可をするときは、これらの者に当該行政財産を無償で使用させ、または収益させることができる。	C		行政財産の使用許可にあたっては、国の事務、事業に支障が生じるおそれがないだけでなく、事業の運営に関する適切な計画を有することを審査した上で行っており、地方自治体であることのみをもって優先的に使用許可することは適当ではない。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	公共交通機関が充足していない当地域において空港利用者は自動車に頼らざるを得ない特殊性があるため、地方公共団体が事業の運営に関する適切な計画を有する場合、地域の実情を把握した地方公共団体に優先的に使用許可を与えていただくよう再度検討をお願いしたい。				駐車場の運営に必要な「地域の実情を把握」とは如何なるものか不明であるが、前回の回答において説明したとおり、駐車場に係わる行政財産の使用に当たっては、事業の運営に関する適切な計画を有することど等を審査した上で、最も適切であると考えられる者に使用許可を与えるべきであると考える。 なお、新たに供用する駐車場については、今後、公募により運営者を選定することとしているところであり、その選定に関わる審査を通じ、最も適切な者を選定することなる。	空港の駐車場は、無料の場合と有料の場合があり、またその管理を行う者の選定の基準が不明確である。このため空港駐車場の料金及び管理を行う者の選定の考え方や基準を明確にする必要があるのではないか。特に効率的運営のためには、公募入札により選定することを原則とすべきと考えるがいかがか。 また、駐車場の占用料の考え方について明示されたい。				国管理の空港における駐車場料金の有償・無償の別については、原則として全て有償としている。料金が無償となっている極内空港等は、有料化した場合に料金徴収等新たに発生する管理に要する費用を賄うことができないと予想される等、極めて例外的な事例に限られる。 また、今後新たに供用する駐車場の運営者を選定する場合には公募によることとしている。（平成15年10月27日付国土交通省通達国空管第134号） 国有財産の使用料については、国有財産法第18条等に基づく財務省通達（経管第1号）により、他の国有財産と同一のルールにより算定されているところ、具体的には土地については相続税課税標準価格の0．05%、建物等については建物台帳価格の8%となっている。 米子空港についても、新たに駐車場を供用する場合には原則として公募となる。公募にあたっては、地方自治体であっても募集要件を満たす場合には応募することができる。	1467	14672010	鳥取県	米子空港活性化構想	米子空港利用者の空港アクセス手段としては自家用乗利用が大きなウエイトを占めている中で、米子空港（美保飛行場）ターミナル地区の駐車場は、民間の事業者が国有財産の一時使用許可を得、その使用料を支払い、有料駐車場として運営しているが、慢性的に駐車場が不足している状況である。 一方、米子空港の旅客数の８割を超える東京便の運賃は割高な上、駐車場が有料となると、空港利用者の利便性が低くなるため、厳しい財政状況の中、本県は空港利用者の既存有料駐車場の無料化に取り組んでいるが、県の大きな財政的負担となっている。 国際空港としては珍しの空の玄関である当空港利用者の利便性向上、空港の活性化を図るために、地域の実情を把握している県がターミナル地区の未利用地も含めて駐車場として整備・管理し、恒久的に無料駐車場にしたいとの意向をもっているが、国が管理している同地区の行政財産を使用する場合は、国有財産法第18条第4項に該当しないため有償となり使用料の負担が伴うことなる。 そこで、県が空港内の行政財産を駐車場として使用する場合に、無償で使用できるよう規制の特例を設け、その上で米子空港内の行政財産の使用許可を県が優先的に受けることにより、県が無料駐車場として整備・管理を行い、当空港の利便性向上、利用促進
国土交通省	1231360	未利用国有地の売り払いの原則（一般競争入札）の特例措置	会計法第２９条以降の規定 予算決算及び会計令第９９条 通達蔵理第３６０３号（平成３年９月３０日）「一般競争入札の取扱いについて」	現行制度において国有地の売却は一般競争によることが原則である	C		八尾空港西側跡地は、国土交通省の空港整備特別会計所属の普通財産であり、当該跡地の土地利用計画に関しては、長年にわたり関係機関による研究会や勉強会等により検討を重ねてきたところである。現在は八尾市が座長となり国土交通省大阪航空局、大阪府、大阪市の関係機関が参加する検討会を設け、跡地利用計画を検討しているところである。今後、この検討結果を踏まえ、国として協力できるところは協力したいと考えている。												1523	15232010	大阪府八尾市	未利用国有地を活用した災害に強いまちづくり	八尾空港西側跡地を地域のまちづくりに活かすとともに、国有地を効率的に処分するためには、一般競争入札だけではなく、事業コンペなど多様な手法による方法を採用できる特例を会計法はもとより、関係法令通達等に盛り込んでいただきたい。
国土交通省	1231370	グリーンツーリズム・エコツーリズムにかかる総旅業務の容認 旅行業等の登録における登録要件の緩和	旅行業法第３条	旅行業又は旅行業者代理業を営むためには、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。	C	―	旅行業務に関する取引については、通常、旅行業者が提供する無形のサービスについて、旅行者はあらかじめその内容を具体的に確認できないまま、代金を前払いする取引形態がとられることから、旅行業務に関するプロである旅行業者との関係で、その持てる情報の質・量等の点において不利な立場にある旅行者の保護に万全を期すため、適正な契約の締結と確実なサービスの履行を確保する観点から必要最低限度の規制を設けているものである。このうち、旅行業の登録制度は、旅行業務を営もうとする者の適格性を、一定の財産的基礎の確保、適正な管理・監督体制の維持、旅行業務に関する取引事則の遵守性確保等の点から判定するものであり、旅行者の保護を図る上でも最も基本的かつ重要な制度である。 したがって、その主体がＮＰＯ法人や地元住民等の場合においても、あるいはその取扱対象地域がどこかに関わらず、前述の旅行者保護の必要性に変わりはないことから、旅行業法上の登録制度の適用を除外することは困難である。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	旅行業に係わらず、無形のサービスにつて、事前に代金を支払う商品は多数存在するものと思われるので、回答には具体性が感じられない。地域の産業振興のためにも、地域資源をもとにした「ツーリズム」という商品は、特定のプロに独占させることなく、地域に開放すべきである。			旅行取引については、無形であり事前に内容を確認できないサービスでありながら、旅行者が代金を前払いし、運送・宿泊機関等に後払いするのが通常の取引形態となっている。これに加え、旅行業者は、運送・宿泊機関等第三者により提供される運送・宿泊サービスについて、旅行者との間に立って契約をするものであり、自らは本サービスを直接提供する主体ではない。また、当該取引は複数主体が関連することが多く、一般的にその取引額も大きくなる傾向がある。しかしながら、旅行業者は、企業の特質として倒産の担保になるような特段の資産がないことも多く、当該サービスの確実な提供を担保し、旅行者保護を徹底する必要がある。この観点から、旅行業法では、旅行業務を営もうとする者について必要最低限の要件を設け、その要件を満たした者はすべから（登録を受けることができるとしているところである。 また、旅行業務を行う目的が地域の産業振興のためとはいえ、不特定多数の旅行者に対して、旅行商品の企画販売を行う以上、旅行者保護の必要性に変わりはない。以上により、旅行業法上の登録制度の要件緩和は困難である。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。 また、旅行業法の適用範囲について、具体的な事例について周知することをホームページでの公開を含めて実施できないか検討されたい。	当可でもNPOがエコツーリズムを実施している。旅行業者を通しないと旅行者の募集はできないので、手数料を払って旅行業者名義で旅行者の募集を行っているが、現実は旅行の企画から始まり、運送・宿泊サービスなどの複数主体との折衝は当該NPOが行い、旅行当日のガイドもNPOが行っている。 現かこNPOには債務の担保となるような特段の資産がないことが多いが、事故等の場合は一定の保険等への加入をすれば問題ないものと理解される。 またエコツーリズム・グリーンツーリズムなど近年の体験型旅行に対するニーズの高まりを受けて、旅行業者からそれらの旅行企画の依頼があるが、当該旅行業者にはその企画を立てられるだけの専門は有していないことが多く、結局のように実務のほとんどをNPOが行うにもかかわらず、旅行業者の企画商品として売り出さなければいけない。 自治体の農業は総合的に地域の振興を図ることにある。法律・条令・規則に住民を合わせるのではなく、住民の生活に法律・条令・規則を合わせるべきである。時代とともに住民生活は変化するもので、それに合わせた法律・条令・規則の施行が求められている。 それは国家的も同じことであり、その際すでに法律改正などができない場合、特区などの制度を活用して、国民の実態に合わせた法律の運用をしようとするのが国の目指している方向だと理解している。 情報技術の発達していない以前とは違い、インターネットなどの IT時代になって、事前に内容を確認できる手段は多くなり、旅行という商品が特別事前に内容を確認できないサービスであるとは思われない。また前払いが問題になるのであれば、すべて後払いにすれば問題ない。また、不特定多数の旅行者に対して主催旅行を募集することが問題にあるのであれば、旅行者に会員登録しもらい、特定することも可能である。 これらの手順を踏めば、旅行者保護の必要性を損なうとは思われない。 以上のことから考えられるのは、近代の一部の旅行形態と、旅行業法で想定する旅行形態との間に乖離が生まれているものと想像される。したがって、法文を一律に従来どおりの解釈をするのではなく、地方の意見を検証していただき、問題点を明らかにした上で、地域の実情にそった対応を行っていただきたい。産業の不振にあえく地方にとって、自らもつ商品を自らが販売できないことは到底理解しがたいものである。	C B-1		営業保証金制度は、旅行業者の経営悪化、倒産等不測の事態の場合に、保証金供託者である旅行業者の弾凍行為を待つことなく、旅行者が直接に弁済を受ける権利を保障し、旅行者の確実な保護を担保するものである。他方、保険は、第一義的には掛け金支払い主体である旅行業者の自己防衛を目的としており、旅行業者が任意解除する場合等には、損害賠償を希望する旅行者が、常に保護される保障はない。このため、これまでの当方からの回答にあるような旅行契約の特殊性に鑑み、旅行業者の経営悪化、倒産等の際に旅行者を保護するためには、保険に加入することをもって営業保証金を免除することはできない。 他方、仮にツアー料金を後払いにしたとしても、旅行業者が主催旅行を取りやめた場合は、旅行者だけでなく、運送・宿泊機関等旅行サービス提供事業者に対する債務不履行となり、損害賠償を請求される可能性がある。また、旅行者による直前の契約キャンセルや無連絡不参加、旅行終了後の代金の未払い等旅行代金の確実な支払いが担保されないため、旅行業者がこれに起因する旅行サービス提供事業者への取消料を支払えない事態が発生することも想定される。したがって、これら契約時に想定外の事態に対処するため、営業保証金は不可欠であり、その額を緩和することは困難である。 さらに、基準資産は、旅行業の経営状況が、事件、事故、病気等の外的変動要因に大き（影響されるので、一時的に収入が落ち込んでも営業を継続し、倒産等旅行慣権の履行不能なる事態を未然に防止するための最小限の財産的基礎として必要となる。 実態主体がたとえ公益的性格を有するNPO法人であっても、事業の公益性と、旅行業務の運営主体としての適格性は別事象の問題であるため、事業の公益性をもって旅行業法の適用を除外する理由にはならない。現に、公益法人でも旅行業登録を受けている法人は複数存在する。また、地域を限定して活動する場合であっても、不特定多数の旅行者と旅行契約を交わし、旅行商品の企画販売を行う以上、旅行業法に規定する各種義務を遵守することは、旅行者保護のために必要であることに変わりなく、旅行業法第３条の適用除外は困難である。	1552	15521010	高知県大方町	グリーンツーリズム・エコツーリズムによるふれあい交流促進プロジェクト構想	グリーンツーリズム・エコツーリズムを、NPO中地元住民が、旅行者を直接募集し、料旋できるための規制緩和
国土交通省	~~1231380~~ 1231370	~~市町村・ＮＰＯの旅行業（農家による民泊含む）の開業に係る旅行業登録免除~~ 旅行業等の登録における登録要件の緩和	旅行業法第３条	旅行業又は旅行業者代理業を営むためには、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。	C	―	旅行業務に関する取引については、通常、旅行業者が提供する無形のサービスについて、旅行者はあらかじめその内容を具体的に確認できないまま、代金を前払いする取引形態がとられることから、旅行業務に関するプロである旅行業者との関係で、その持てる情報の質・量等の点において不利な立場にある旅行者の保護に万全を期すため、適正な契約の締結と確実なサービスの履行を確保する観点から必要最低限度の規制を設けているものである。このうち、旅行業の登録制度は、旅行業務を営もうとする者の適格性を、一定の財産的基礎の確保、適正な管理・監督体制の維持、旅行業務に関する取引事則の遵守性確保等の点から判定するものであり、旅行者の保護を図る上でも最も基本的かつ重要な制度である。 したがって、その主体がＮＰＯ法人の場合においても、あるいはその取扱対象地域がどこかに関わらず、前述の旅行者保護の必要性に変わりはないことから、旅行業法上の登録制度の適用を除外することは困難である。 なお、旅行業法の規制対象となるのは、報酬を得て、法第２条第１項第１号から第７号までに規定された行為（旅行業務）を行う事業であり、一切の報酬を得ずに旅行業務を実施する場合は、NPO法人に限らず、法の規制の対象外である。	他の提案の回答において、一切の報酬を得ずに旅行業務を実施する場合は、NPO法人に限らず、法の規制の対象外であるとされているが、タクシーの借り上げ代など、実費を受けて行うことについては報酬にあたらず、法の対象外であると解してよろしいか。 また、報酬にあたらないものの定義について明らかにされたい。				報酬については、事業者が法第２条第１項各号に掲げる行為を行うことによって、経済的収入を得ていれば報酬となる。また、主催旅行のように包括料金で取引されるものは、旅行者から収受した金銭が全て一旦事業者の収入として計上されるので、報酬を得ているものと認められる。さらに、行為と収入の間には直接的な対価関係が無くても、旅行者の依頼により無料でサービスを手配し、後にこれにより割戻しを宿泊・運送機関等から受けている等それ相当の関係があれば、報酬を得ていると認められる。 なお、旅行者が、事業者を介さずに、直接、旅行に関するサービス提供者に金銭を支払う方法の場合は、法の規制対象外である。	C D-1		報酬については、事業者が法第２条第１項各号に掲げる行為を行うことによって、経済的収入を得ていれば報酬となる。また、主催旅行のように包括料金で取引されるものは、旅行者から収受した金銭が全て一旦事業者の収入として計上されるので、報酬を得ているものと認められる。さらに、行為と収入の間には直接的な対価関係が無くても、旅行者の依頼により無料でサービスを手配し、後にこれにより割戻しを宿泊・運送機関等から受けている等それ相当の関係があれば、報酬を得ていると認められる。 なお、旅行者が、事業者を介さずに、直接、旅行に関するサービス提供者に金銭を支払う方法の場合は、法の規制対象外である。 他方、仮にツアー料金を後払いにしたとしても、旅行業者が主催旅行を取りやめた場合は、旅行者だけでなく、運送・宿泊機関等旅行サービス提供事業者に対する債務不履行となり、損害賠償を請求される可能性がある。また、旅行者による直前の契約キャンセルや無連絡不参加、旅行終了後の代金の未払い等旅行代金の確実な支払いが担保されないため、旅行業者がこれに起因する旅行サービス提供事業者への取消料を支払えない事態が発生することも想定される。したがって、これら契約時に想定外の事態に対処するため、営業保証金は不可欠であり、その額を緩和することは困難である。 さらに、基準資産は、旅行業の経営状況が、事件、事故、病気等の外的変動要因に大き（影響されるので、一時的に収入が落ち込んでも営業を継続し、倒産等旅行慣権の履行不能なる事態を未然に防止するための最小限の財産的基礎として必要となる。 実態主体がたとえ公益的性格を有するNPO法人であっても、事業の公益性と、旅行業務の運営主体としての適格性は別事象の問題であるため、事業の公益性をもって旅行業法の適用を除外する理由にはならない。現に、公益法人でも旅行業登録を受けている法人は複数存在する。また、地域を限定して活動する場合であっても、不特定多数の旅行者と旅行契約を交わし、旅行商品の企画販売を行う以上、旅行業法に規定する各種義務を遵守することは、旅行者保護のために必要であることに変わりなく、旅行業法第３条の適用除外は困難である。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。 また、旅行業法の適用範囲について、具体的な事例について周知することをホームページでの公開を含めて実施できないか検討されたい。	「旅行者が、事業者を介さずに、直接、旅行に関するサービス提供者に金銭を支払う方法の場合は、法の規制対象外である」との見解によれば、当プロジェクトが提案する内容のうち、都市と農村の交流の観点から、農家による民泊を行うにあたり、旅行者がサービス提供者である農家に直接金銭を支払うものであれば、旅行業法による旅行業登録を要しないと解釈して宜しいか。また、地域のグリンツーリズムという資源活用のシステムを旅行業法にいう商品と捉えていることに納得がいかない。旅行業に係わらず、無形のサービスにつて、事前に代金を支払う商品は手数存在するものと思われるので、回答には具体性が感じられない。地域の産業振興のためにも、地域資源をもとにした「ツーリズム」の事業は、地域に開放すべきと考える。当該プロジェクトの主旨を十分に踏まえ、再度検討願いたい。	C B-1		旅行者が、旅行業者を介さずに、直接、サービス提供者である農家に金銭を支払う場合は、旅行業法による旅行業登録を要しない。 旅行業法の目的は旅行者の保護のために必要最低限の規制を行っているものであり、それぞれの地域が地域独自の魅力を観光資源として活用していくことを妨げるものではない。 なお、何が報酬に当たるか否か等、旅行業法の適用範囲について、具体的解釈事例を盛り込んだ「旅行要領」に加え、国、都道府県の旅行業担当部局についても国土交通省ホームページにて公開する。	1216	12162010	那須野ヶ原土地改良区連合	人と自然に優しい地域環境再生プロジェクト	那須野ヶ原グリーンツーリズム確立の一環として、体験農業などによる滞在型の旅行企画を提案し、公共施設等の遊休施設を利用した市町村及びＮＰＯによる宿泊施設の開業並びに都市と農村の交流の観点から農家による民泊開業を通じて地域再生を図る。旅行業法による旅行業登録免除等規制緩和を要望します。
国土交通省	~~1231390~~ 1231370	~~ＮＰＯ法人の旅行業法の適用除外~~ 旅行業等の登録における登録要件の緩和	旅行業法第２条 旅行業法第３条	この法律で「旅行業」とは、報酬を得て、次に掲げる行為を行う事業（専ら運送サービスを提供する者のため、旅行者に対する運送サービスの提供について、代理して契約を締結する行為を行うものを除く。）をいう。 旅行業又は旅行業者代理業を営むためには、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。	C	―	旅行業務に関する取引については、通常、旅行業者が提供する無形のサービスについて、旅行者はあらかじめその内容を具体的に確認できないまま、代金を前払いする取引形態がとられることから、旅行業務に関するプロである旅行業者との関係で、その持てる情報の質・量等の点において不利な立場にある旅行者の保護に万全を期すため、適正な契約の締結と確実なサービスの履行を確保する観点から必要最低限度の規制を設けているものである。このうち、旅行業の登録制度は、旅行業務を営もうとする者の適格性を、一定の財産的基礎の確保、適正な管理・監督体制の維持、旅行業務に関する取引事則の遵守性確保等の点から判定するものであり、旅行者の保護を図る上でも最も基本的かつ重要な制度である。 したがって、その主体がＮＰＯ法人の場合においても、あるいはその取扱対象地域がどこかに関わらず、前述の旅行者保護の必要性に変わりはないことから、旅行業法上の登録制度の適用を除外することは困難である。 なお、旅行業法の規制対象となるのは、報酬を得て、法第２条第１項第１号から第７号までに規定された行為（旅行業務）を行う事業であり、一切の報酬を得ずに旅行業務を実施する場合は、NPO法人に限らず、法の規制の対象外である。	一切の報酬を得ずに旅行業務を実施する場合は、NPO法人に限らず、法の規制の対象外であるとされているが、タクシーの借り上げ代など、実費を受けて行うことについては報酬にあたらず、法の対象外であると解してよろしいか。 また、報酬にあたらないものの定義について明らかにされたい。	NPO法人は、資本金を集める株式会社と異なり、旅行業法に基づき旅行業者の登録を行うための資産を持つことが困難である。旅行者の保護については、確実なサービスの履行を確保するため、ツアー料金の支払いについては料金後払いとし、旅行者が安心して楽しめるようにする。よって、供託金、基準資産額等の登録要件を緩和し、旅行業の登録をした上で、NPOによる旅行業の取扱を可能として頂きたい。	C D-1		NPO法人は、資本金を集める株式会社と異なり、旅行業法に基づき旅行業者の登録を行うための資産を持つことが困難である。旅行者の保護については、確実なサービスの履行を確保するため、ツアー料金の支払いについては料金後払いとし、旅行者が安心して楽しめるようにする。よって、供託金、基準資産額等の登録要件を緩和し、旅行業の登録をした上で、NPOによる旅行業の取扱を可能として頂きたい。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。 また、旅行業法の適用範囲について、具体的な事例について周知することをホームページでの公開を含めて実施できないか検討されたい。	ツアー料金を後払いとすることで、NPOが営業保証金が十分でないからという理由において、ツアーの内容、催行について消費者に不利益をもたらすことはない。加えて、NPOと運送・宿泊機関等旅行サービス提供事業者との関係においても、キャンセルに関するリスクについて承認を得た企業とのみ契約することとする。それによりキャンセルというリスクについて、ツアー対象エリアが地元に限定されていることもあり、NPOと事業者との間の取り決めによって解決できるものである。したがって営業保証金による担保は必ずしも必要とされない。以上のことから、旅行者保護、事業者保護の観点からも、NPOが旅行業に登録し、当該ツーリズムを行うにあたっては、営業保証金及び基準資産の要件は緩和されても問題ないものと考える。ついては、NPO が行う地域限定の旅行業を対象とした新たな「第４種旅行業」の創設を視野に入れ、NPOの旅行業等の登録を可能として頂きたい。	C B-1		旅行業法の規制対象となるのは、報酬を得て、法第２条第１項第１号から第７号までに規定された行為（旅行業務）を行う事業であり、一切の報酬を得ずに旅行業務を実施する場合は、NPO法人に限らず、法の規制の対象外である。また、報酬を得て当該業務を実施する場合であっても、NPO法人が自ら企画しルートを設定した旅行商品について、旅行者との間で所属旅行業者を代理して契約を締結する場合は、旅行業者代理業の登録で足り、その登録の審査に当たっては、基準資産額の確保、営業保証金又は弁済業務保証金の供託という財産的基礎を備えることは要件とされていない。 なお、何が報酬に当たるか否か等、旅行業法の適用範囲について、具体的解釈事例を盛り込んだ「旅行要領」に加え、国、都道府県の旅行業担当部局についても国土交通省ホームページにて公開する。	1262	12622010	八戸市	海洋立市はちのへ再生構想	地域を限定した産業観光、体験観光をＮＰＯ法人が主催して非営利で行う場合、旅行者の安全と安心を確保した上で、旅行業法の適応を受けずに、活動することができる。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	~~1231400~~ 1231370	旅行業及び運送業の緩和 旅行業等の登録における登録要件の緩和	旅行業法第３条	旅行業又は旅行業者代理業を営むためには、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。	C	－	旅行業務に関する取引については、通常、旅行業者が提供する無形のサービスについて、旅行者はあらかじめその内容を具体的に確認できないまま、代金を前払いする取引形態がとられることから、旅行業務に関するプロである旅行業者との間柄で、その持てる情報の質・量等の点において不利な立場にある旅行者の保護に万全を期すため、適正な契約の締結と確実なサービスの履行を確保する観点から必要最低限度の規制を設けているものである。このうち、旅行業の登録制度は、旅行業務を営もうとする者の適格性を、一定の財産的基礎の確保、適正な管理・監督体制の維持、旅行業務に関する取引事例の遂行性確保等の点から判定するものであり、旅行者の保護を図る上でも最も基本的かつ重要な制度である。 したがって、その主体が地域住民等の場合においても、あるいはその取扱対象地域がどこかに関わらず、前述の旅行者保護の必要性に変わりはないことから、旅行業法上の登録制度の適用を除外することは困難である。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	村内の団体等（例えば観光協会など）がイベントを行うとき、マイクロバス等でイベント参加者を自前の運転手で運行する場合、そのバス代として一定金額を参加料に上乗せするのは運送業法に抵触するため、むらづくりや地域振興のために村内で開催するイベント等に限って、公共交通機関と競合しない範囲で「運送業」が出来るよう制度の緩和を要望するものです。	D-1		実施主体がたとえ公益的性格を有するNPO法人であっても、事業の公益性と、旅行業務の運営主体としての適格性は別事象の問題であるため、事業の公益性をもって旅行業法の適用を除外する理由にはならない。現に、公益法人でも旅行業登録を受けている法人は複数存在する。また、地域を限定して活動する場合であっても、不特定多数の旅行者と旅行契約を交わし、旅行商品の企画販売を行う以上、旅行業法に規定する各種義務を遵守することは、旅行者保護のために必要であることに変わりなく、旅行業法第３条の適用除外は困難である。	貴省の回答はD-1（現行対応可）となっているが、提案内容が実現可能と解してよろしいか。 参加料が当該バス利用の有無で変わらない場合は法の適用外であると解してよろしいか。				道路運送法第80条第1項の許可については、「公共の福祉を確保するためやむを得ないもの」として、安全性、運行管理体制、保障体制、事故連絡体制等を担保・確立したうえで、地方公共団体、福祉・介護輸送を行うNPO等ボランティア団体等に限って行っているところである。 地方公共団体（村）が道路運送法第８０条に基づく許可を既に受けている場合には、路線の新設等に際して新たな認可を必要とせず、ご提案のような村内利用のための運行も特段の手続きする事無しに可能である。ただし、イベント主催者を運行主体として同法第80条第1項の許可をすることはできないため、その場合には、同法第80条の許可を受けている地方公共団体（村）が運行主体（村所有のバスを使用し、村が管理等体制を実施）となり、イベント主催者等に運行を委託することで現行でも対応可能である。 なお、「参加料が当該バス利用の有無で変わらない場合は法の適用外であると解してよいか」とのご質問については、他者の需要に応じて運送サービスを提供する場合、その有償性の有無の判断は、個々の事案ごとに詳細に検討すべきものであると考える。	1315	13152050	滋賀県朽木村	森林文化創出プロジェクト	地域ビジネスチャンスを拡大し森林文化を創出するため、村のあらゆる者が村の地域内においてツアーやイベント企画する場合、これらの実施に伴う簡易な旅行業及び運送業が出来るよう、制度の緩和を要望する。
国土交通省	1231400	旅行業及び運送業の緩和	旅行業法第３条	ご要望の趣旨が明確でないため、具体的に提示いただきたい。			村内の団体等（例えば観光協会など）がイベントを行うとき、マイクロバス等でイベント参加者を自前の運転手で運行する場合、そのバス代として一定金額を参加料に上乗せするのは運送業法に抵触するため、むらづくりや地域振興のために村内で開催するイベント等に限って、公共交通機関と競合しない範囲で「運送業」が出来るよう制度の緩和を要望するものです。	D-1		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、旅客自動車運送事業の許可が必要であり、交通空白地域において都道府県が主催する地域協議会での協議結果に基づき地方公共団体が自らバスの運行を行う場合には、道路運送法第８０条第１項の許可について包括的な許可が与えられることなる。仮に地方公共団体が当該許可を受けているのであれば、路線の新設に係る認可は不要であるため、御提案にあるようなイベント会場をつなぐ路線の設定についても特段の手続きは不要である。	貴省の回答はD-1（現行対応可）となっているが、提案内容が実現可能と解してよろしいか。 参加料が当該バス利用の有無で変わらない場合は法の適用外であると解してよろしいか。				道路運送法第80条第1項の許可については、「公共の福祉を確保するためやむを得ないもの」として、安全性、運行管理体制、保障体制、事故連絡体制等を担保・確立したうえで、地方公共団体、福祉・介護輸送を行うNPO等ボランティア団体等に限って行っているところである。 地方公共団体（村）が道路運送法第８０条に基づく許可を既に受けている場合には、路線の新設等に際して新たな認可を必要とせず、ご提案のような村内利用のための運行も特段の手続きする事無しに可能である。ただし、イベント主催者を運行主体として同法第80条第1項の許可をすることはできないため、その場合には、同法第80条の許可を受けている地方公共団体（村）が運行主体（村所有のバスを使用し、村が管理等体制を実施）となり、イベント主催者等に運行を委託することで現行でも対応可能である。 なお、「参加料が当該バス利用の有無で変わらない場合は法の適用外であると解してよいか」とのご質問については、他者の需要に応じて運送サービスを提供する場合、その有償性の有無の判断は、個々の事案ごとに詳細に検討すべきものであると考える。	1315	13152050	滋賀県朽木村	森林文化創出プロジェクト	地域ビジネスチャンスを拡大し森林文化を創出するため、村のあらゆる者が村の地域内においてツアーやイベント企画する場合、これらの実施に伴う簡易な旅行業及び運送業が出来るよう、制度の緩和を要望する。
国土交通省	~~1231410~~ 1231370	~~オプショナルツアー等~~着地型旅行商品の活性化による地域振興の可能化 旅行業等の登録における登録要件の緩和	旅行業法第３条	旅行業又は旅行業者代理業を営むためには、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。	C	－	旅行業務に関する取引については、通常、旅行業者が提供する無形のサービスについて、旅行者はあらかじめその内容を具体的に確認できないまま、代金を前払いする取引形態がとられることから、旅行業務に関するプロである旅行業者との間柄で、その持てる情報の質・量等の点において不利な立場にある旅行者の保護に万全を期すため、適正な契約の締結と確実なサービスの履行を確保する観点から必要最低限度の規制を設けているものである。このうち、旅行業の登録制度は、旅行業務を営もうとする者の適格性を、一定の財産的基礎の確保、適正な管理・監督体制の維持、旅行業務に関する取引事例の遂行性確保等の点から判定するものであり、旅行者の保護を図る上でも最も基本的かつ重要な制度である。 したがって、その主体がホテル・旅館等の場合においても、あるいはその取扱対象地域がどこかに関わらず、前述の旅行者保護の必要性に変わりはないことから、旅行業法上の登録制度の適用を除外することは困難である。 なお、地域の旅行業者のため、その主催する旅行商品について、報酬を得て旅行者との間で代理契約を締結する場合は、旅行業者代理業の登録で足り、その登録の審査に当たっては、基準資産額の確保、営業保証金又は弁済業務保証金の供託という財産的基礎を備えることは要件とされていない。	貴省回答のなお書き以降の内容から、提案の内容については現行制度において実現可能と考えられるが、再度検討して回答されたい。	旅行業の登録制度が、旅行者の保護を図る上でも最も基本的かつ重要な制度であり、その意味からの要件の緩和が困難であることは理解できる。 一方で、ホテル・旅館での旅行商品が申し込み（ただし、金銭の授受や契約は催行直前に主催者と消費者が別に締結できれば、旅行中における楽しみの選択肢を格段に広げるなど、旅行業法の目的の一つである旅行者の利便の増進に寄与するとともに、地域の活性化に寄与するものである。 現行制度では、消費者との直接金銭授受がなく、契約自体も主催者と消費者とで行ったとしても、斡旋したマージンが事後に支払われれば、旅行業法が規定する行為となる。 今回の申請は、主催者と消費者との間で結ばれる契約により、旅行業法による消費者保護が担保されつつ、主催者と斡旋者が緊密性を持ち、責任ある取次ぎが保障されやすい、地域内でのこうした行為に限って、旅行業として登録されていないホテル・旅館において、斡旋（マージン付き）を行うことが出来るようにすることを意図している。 消費者保護を前提としながら、旅行者の利便性、旅行業及びホテル・旅館等を含めた地域の活性化が図られるシステムの可能性について、研究会を設置するなどにより前向きな検討をいただきたい。	D-1 B-2		地域の旅行業者のため、その主催する旅行商品について、報酬を得て旅行者との間で代理契約を締結する場合は、旅行業者代理業の登録で足りる。旅行業者を代理して契約する場合であっても、旅行取引が事前に内容を確認できない無形サービスであり、天候、事故等予期せぬ事態によりサービス内容が左右されやすいことを鑑から、旅行者保護の観点から契約関係の明確化を図り、事後のトラブル等に対応できる体制を確保する必要がある。このため、取引条件の説明、書面の交付その他の取引の公正の確保を図り、旅行サービスに関する苦情の処理を行う等旅行者に十分な情報を与え、取引を円滑化することが不可欠である。そこで、法は、旅行業者代理業者の各営業所に旅行業務取扱主任者を置くことを義務付け、旅行業務の総合的な管理・監督を担保しているところである。一方、旅行業者代理業の登録において要求される財産的基礎については、当該旅行業者が所属する旅行業者によって担保されるため、基準資産額の確保、営業保証金又は弁済業務保証金の供託という財産的基礎を備えることは要件とされていない。 このため、総合的な地域の活性化が図られるシステムの検討については、「外客受入環境整備のための具体的施策検討懇談会（本年7月8日第1回開催）」を立ち上げ、この中で、国際競争力のある魅力ある地域づくりに向けた具体的施策について検討している。	貴省の回答はB-2であるが、国際競争力のある魅力ある地域づくりに向けた具体的施策については、平成17年度中に措置されるものと解してよろしいか。		C		国土交通省においては、国際競争力のある魅力ある観光地づくりについて「外客受入環境整備のための具体的施策検討懇談会（本年7月8日第1回、8月30日第2回開催）」における議論を踏まえ、平成17年度予算要求において、民間組織による観光地域振興活動を支援するための予算を要求する等、平成17年度からの措置に向けた準備を進めているところである。	1578	15782100	静岡県、沼津市、熱海市、三島市、伊東市、下田市、伊豆市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町、賀茂村、伊豆長岡町、戸田村、函南町、韮山町、大仁町、清水町、長泉町	伊豆地域交流拡大構想	旅行者の利便性向上及び着地型旅行商品の造成活性化による地域振興を図るため、現在の所行業法では、旅行の申込みは旅行業の登録を受けた旅行業者に限られるが、地域旅行業者の主催旅行（地元で発着・ルート完結するオプショナルツアー等）については、ホテル、旅館等でも申込手続きが出来るものとする。
国土交通省	1231420	地域を限定した通訳案内業に対する資格取得の要件緩和 通訳案内業法の適用緩和	通訳案内業法第２条、第３条	報酬を得て通訳案内業を営もうとする者は、国土交通大臣の行う試験に合格し、都道府県知事の免許をうけなければならない。	B-2	Ⅰ	「外客受入環境整備のための具体的施策検討委員会（本年７月８日第１回開催）」を立ち上げ、この中で、それぞれの地域の持つ独自の魅力を伝えるインタープリターとして通訳ガイドを活用していくため、制度面の見直しを含め具体的施策を検討中であり、本年中に得られる予定の提言を踏まえ、所要の措置を講じることとしている。	貴省の回答はB-2（17年度中措置）となっているが、地域を限定して中国語・韓国語による通訳案内業を行おうとする者に対しては、提案内容にあるように一般教養試験を免除するなどにより資格取得が容易になるものと解してよいか。	通訳案内業の制度面見直しを含む具体的な施策の検討にあたっては、資格取得者の増加を図ることはもとより、資格取得者の活動の場が与えられる有償ガイド組織の育成促進やガイド利用を促すための外国人観光客への周知の方策など地域限定のガイドの需要が喚起される方策についても配慮、ご検討願いたい。			「外客受入環境整備のための具体的施策検討懇談会（本年７月８日第１回開催）」では、外客誘致に向けた観光地域振興を行う地方公共団体においては、国の同意を得て、自らの外客誘致戦略と絡める形で当該地域限定の通訳案内業試験及び免許を実施できる制度を創設することを含め、現在具体的施策の検討を行っているところであるが、最終的な方向性は今年中に提言として示されることとなっている。 なお、国土交通省としては、本提言を踏まえ、所要の措置を講じることとしているが、仮に、地域限定の通訳案内業試験及び免許を地方公共団体が行うことが可能となったとしても、当該地域に限定して、地域独自の観光魅力を伝えるインタープリターを創設することが制度創設の主眼となると考えられることから、当該地域の地理、歴史、一般常識といった、地域限定の通訳案内業を行う上で根幹となる知識に関する試験科目を免除することは不可能と考えられる。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。 なお、検討懇談会の提言を踏まえ、所要の措置を講じることとしているが、今後のスケジュールを明らかにされたい。	本県では対馬、壱岐、五島などの離島があり、通訳ガイドの活動地域が島内など県の一部の地域に限定される場合が想定される。また、教会をめぐるキリシタン文化や軍艦島など産業遺構をテーマとしたツアーを専門とした通訳ガイドの需要が見込まれる。これら地域独自の観光魅力に精通し、その魅力を伝える通訳案内業の育成を図るためにも、地域限定の通訳案内業試験及び免許付与を地方公共団体が行うことが可能となる制度の創設にあたっては、活動地域の指定や当該地域の地理、歴史の試験科目の内容等について、地方公共団体の裁量で柔軟な対応が可能となるようご配慮願いたい。	B－２	Ⅰ	活動範囲を特定地域に限定した通訳案内業に係る都道府県による試験制度の導入については、平成17年度中に所要の措置を講ずるべく検討中である。その際には、当該試験制度が、我が国を訪れる外客の接遇向上という通訳案内業法の趣旨に反するものとならないよう、試験の内容やレベルを、通訳案内業者として最低限備えておくべき能力を判定するために必要な一定の水準を満たすものとする必要があると考えている。 いずれにせよ、試験の具体的な実施方法については、ご要望も踏まえ、今後検討を進めていくことになる。	1490	14901010	長崎県	長崎県観光有償ガイド特区	通訳案内業を営もうとする者は、通訳案内業法第３条の規定により、国土交通大臣の行う試験に合格し、都道府県知事の免許を受けなければならないとされ、同法第５条にその試験科目が規定されているが、地域を限定して中国語・韓国語による通訳案内業を行おうとする者に対しては、日本地理、日本歴史、産業・経済・政治及び文化に関する一般常識の試験科目を免除し、資格取得を容易にすることにより、有償通訳ガイドの増加を図る。
国土交通省	~~1231430~~ ~~1231420~~ 1231430	ボランティア通訳ガイドが行う通訳案内業務について通訳案内業法の適用除外措置 通訳案内業法の適用緩和	通訳案内業法第２条、第３条	報酬を得て通訳案内業を営もうとする者は、国土交通大臣の行う試験に合格し、都道府県知事の免許をうけなければならない。	B-2	Ⅰ	「外客受入環境整備のための具体的施策検討委員会（本年７月８日第１回開催）」を立ち上げ、この中で、それぞれの地域の持つ独自の魅力を伝えるインタープリターとして通訳ガイドを活用していくため、制度面の見直しを含め具体的施策を検討中であり、本年中に得られる予定の提言を踏まえ、所要の措置を講じることとしている。 なお、通訳案内業者は、外国人旅行者に付き添い、我が国について案内することで、我が国に関する正確な理解を通じて、我が国の魅力を認識してもらうために非常に重要な役割を果たしていることから一定の資格要件は必要と考える。	１　規制の特例事項名の変更は提案の趣旨から外れるため、認められない。 ２　貴省の回答はB-2（17年度中措置）となっているが、ボランティアガイドが有償（実費程度）で通訳案内を行うことがH17年中に可能となると解してよろしいか。	通訳案内業による業務は非常に重要な役割を果たしており、一定の資格要件は必要との回答であるが、一定要件を具備する必要があるというのであれば、一般的な資格制度とし、罰則規定を外してもその役割は担保されると考えられることから、罰則規定の運用を緩和すべきである。			我が国への訪日外国人観光客の増加を通じた観光立国の実現に当たっては、これら外国人による我が国についての正確な理解を促し、ひいては、これを我が国に対する国際的な信頼醸成に繋げるという視点が重要である。 とりわけ、報酬を受けて、外国人に付き添い、外国語を用いて旅行に関する案内をする事業を行う者については、このような役割の重要な一端を担う者である。そのため、我が国についての不正確な知識に基づくいい加減な案内を行ったり、我が国の言語、文化、慣習等に不案内な外国人に対して物品の購入を斡旋したりしつつ、報酬を得ようとする悪質な者が当該事業を行うことがないよう、一定レベルの我が国に関する知識及び外国語の能力に関する国の試験に合格した者に限って当該事業の実施を認め、その上で、一定の行為規制をかけているものである。現に、試験に合格していない、いわゆる無免許通訳ガイドと思われる者による案内を受けた外国人旅行者からは、案内の内容が不正確であった、我が国の印象が悪くなった等の苦情も寄せられており、個別に対応してきているところである。 他方、「外客受入環境整備のための具体的施策検討懇談会（本年７月８日第１回開催）」では、外客誘致に向けた観光地域振興を行う地方公共団体においては、国の同意を得て、自らの外客誘致戦略と絡める形で当該地域限定の通訳案内業試験及び免許を実施できる制度を創設することを含め、現在具体的施策の検討を行っているところである。最終的な方向性は今年中に提言として示されることとなっており、仮にこの制度が創設されれば、現在ボランティアガイドを行っている者が地域限定の通訳案内業試験に合格し、免許を取得することによって、当該限定を受けた地域において、報酬を得て、通訳ガイド事業を行うことが可能となる。 なお、ボランティアガイドが交通費等の実費を受け取ることは、通訳案内業法第２条の「報酬」にあたらないため、通訳案内業法に抵触するものではない。	貴省の回答によれば、ボランティアガイドが交通費等の実費のみを受け取ることは、現行で対応が可能であると解してよろしいか。		C（ボランティア通訳ガイドが有償で行う通訳案内業務について通訳案内業法の適用除外措置 D－１（ボランティア通訳ガイドが実費を受けて行う通訳案内業務）		ボランティアガイドが交通費等の実費のみを受け取ることは、現行制度で対応可能である。	1580	15801030	北海道	外国人観光客倍増プラン	有資格者でなければ、報酬を受けて、通訳案内を行えないとする規制を緩和する（通訳にも観光ガイドにも特別な資格要件がないのに、通訳案内のみに排他的資格要件を定めるのは均衡を失する）。
国土交通省	~~1231440~~ 1241420	地方公共団体による地域限定の通訳案内業（ガイド）の資格の付与 通訳案内業法の適用緩和	通訳案内業法第２条、第３条	報酬を得て通訳案内業を営もうとする者は、国土交通大臣の行う試験に合格し、都道府県知事の免許をうけなければならない。	B-2	Ⅰ	「外客受入環境整備のための具体的施策検討委員会（本年７月８日第１回開催）」を立ち上げ、この中で、それぞれの地域の持つ独自の魅力を伝えるインタープリターとして通訳ガイドを活用していくため、制度面の見直しを含め具体的施策を検討中であり、本年中に得られる予定の提言を踏まえ、所要の措置を講じることとしている。	貴省の回答はB-2（17年度中措置）となっているが、地方自治体が独自で当該地域限定の通訳案内業の資格を付与することがH17年度中に可能となると解してよろしいか。				「外客受入環境整備のための具体的施策検討懇談会（本年７月８日第１回開催）」では、外客誘致に向けた観光地域振興を行う地方公共団体においては、国の同意を得て、自らの外客誘致戦略と絡める形で当該地域限定の通訳案内業試験及び免許を実施できる制度を創設することを含め、現在具体的施策の検討を行っているところであるが、最終的な方向性は今年中に提言として示されることとなっている。	貴省の回答はB-2であるが、地域限定の通訳案内業試験については、平成17年度中に措置されるものと解してよろしいか。 なお、現行の全国ベースのものとボランティアの中間的な制度が創設されれば提案内容については対応が不可能であると考えるがいかがか。		B－２	Ⅰ	活動範囲を特定地域に限定した通訳案内業に係る都道府県による試験制度の導入については、平成17年度中に所要の措置を講ずるべく検討中である。本制度が導入されれば、現行の国家試験に合格した地域の制限なく活動できる通訳案内業者でもなく、報酬を得ないボランティアガイドでもない者として、都道府県が行う試験に合格した、活動範囲が特定地域に限定される通訳案内業者が育成されることとなる。	1593	15931010	株式会社東京リーガルマインド	地域通訳案内業(ガイド)育成特区	通訳案内業を業務独占資格とする通訳案内業法3条の規制の特例措置を導入し、地方公共団体が独自で当該地域限定の通訳案内業の資格を付与することを認めること。

省庁名	管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想(プロジェクト)管理番号	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項の内容
国土交通省	1231450	都道府県における各種審議会の必置規制の見直し			－	－	規制所管省庁を限定しており、必置規制のある審議会等付属機関はこれらの省庁以外にもあることから、一律必置規制を問題にしているわけではないと思慮されることから、問題があるとお考えの審議会をお教えいただきたい。											1140	11402040	広島県	分権ひろしま活性化プラン	都道府県において設置を義務付けられている審議会等各種付属機関について，設置する地方自治体の運営方針によって任意に設置できるよう各種関係法律等を見直すこと。
国土交通省	1231460	指定管理者制度のさらなる拡充		指定管理者において行うことができる事務について、「行政判断を行う事務」「行政権限を伴う事務」にも拡充するという指定管理者制度全般に係る要望であり、まず総務省において回答されたい。	－	－	指定管理者において行うことができる事務について、「行政判断を行う事務」「行政権限を伴う事務」にも拡充するという指定管理者制度全般に係る要望であり、まず総務省において回答されたい。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	指定管理者制度の拡充について、国土交通省は制度全般に関することであり、総務省において回答されたいとのことであるが、総務省からの回答は個々の個別法令を所管する省庁において判断するべきとの回答があった。本市としては指定管理者制度全般で利用料金などの設定を行うことが必要と考えている。今回は個別に考えて、とりわけ渡船事業について海上運送法で国の許可を受けた渡船事業者が直接行うこととしている業務を指定管理者を指定して管理運営も含めて行わせることができるように提案したい。 ※該当法令：海上運送法第６条、第８条、第９条	D-1		個別具体的事案にもよるが、海上運送法における運航業務の委託等については、運航管理が適切に行われること、委託者と受託者の責任の範囲が明確であること等一定の基準を満たすことにより、現行でも対応可能である。	右の提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	渡船事業における運航業務等の業務委託については現行法上でも民間への委託は可能と考えるが、本市の提案の主旨は、海上運送法上、国土交通大臣の許可を受けた一般旅客定期航路事業者が行なうこととしている船舶運航計画の届出等についても、一般旅客定期航路事業者である本市が指定管理者（この場合は、一般旅客定期航路事業者ではない第三者）を指定して行なわせることができるよう要望するものである。具体的には地方自治法上、地方公共団体の長のみが行なうことができるとされている使用料の徴収(徴収、不服申し立てに対する決定、行政財産の目的外使用許可等を除き、海上運送法に定める渡船事業の運営に係る業務全般について指定管理者に行なわせることができるよう提案したい。渡船事業に指定管理者制度を導入することにより①1）市の管理部門の減量化が図れる②2）指定管理者に利用料金制度の導入も含め総括的に業務を行なわせることでインセンティブを高める③3）管理部門と船員との指揮命令系統を統一することで緊急時などより円滑な対応が可能となる、などのメリットが生まれると考える。			1．海上運送法は基本的には許可事業者自らが事業を営むことを前提にしており、貴市が想定している運営に係る業務全般，を委託することは、海上運送法第4条第4号の一般旅客定期航路事業の許可基準「自ら適確に遂行するに足る能力を有するもの」を満たさなくなる。 2．業務委託については、現行制度でも可能であることから、今後とも適切な助言等を行っていく所存である。	1531	15312010	福岡県北九州市	指定管理者制度のさらなる拡充について	現在の支援措置において認められている「指定管理者」の行うことができる業務範囲を「行政判断を行う事務」・「行政権限を伴う事務」にも拡充し、指定管理者が地域のニーズ等に応じた管理運営を行うことができるように提案するもの。
国土交通省	1231470	県立公共職業能力開発施設の修了生に係る国家資格の付与		（二級建築士関係） 二級建築士となるには、それぞれの都道府県知事が行う二級建築士試験に合格し、その都道府県知事の免許を受けなければならないとされている。なお、二級建築士は、設計及び工事監理を行う建築物の構造、延べ面積、高さによって業務範囲が制限されているが、地域による制限はない。 （自動車整備士関係） 道路運送車両法第５５条の規定により、国土交通大臣は自動車整備士の技能検定を行っており、同技能検定は、学科試験及び実技試験により判定している。	（二級建築士関係）C （自動車整備士関係）C	（二級建築士関係） （二級建築士関係） （二級建築士関係） （