

特例措置番号1219の関連資料

- ① 特例措置の評価・調査経緯 1
- ② 関係府省庁説明資料 5
- ③ 関係府省庁の調査票案【審議事項】 9
- ④ 評価調査委員会の調査票案【審議事項】 15
- ⑤ 評価対象となる規制の特例措置の基本方針別表 25
- ⑥ 評価対象となる規制の特例措置の認定申請マニュアル 26
- ⑦ 規制の特例措置を適用した特区計画の一覧 28

構造改革特別区域評価・調査委員会 地域活性化部会資料

特殊な大型輸送用車両による港湾物流効率化事業（1219）

令和3年10月20日（水）

内閣府地方創生推進事務局

特例措置の評価・調査経緯

特殊な大型輸送用車両による港湾物流効率化事業（1219）

<これまで>

長大又は超重量で分割不可能な単体物品を輸送する場合に限り、車両総重量等にかかる保安基準の特例を受けることができる。

構造改革特区の活用

<関係法令等>

道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)第55条
基準緩和自動車の認定要領について(平成9年9月19日自技第193号)

<取り巻く環境の変化>

海上輸送では船舶の大型化により一度に運べる貨物量が増え、輸送の効率化が進む一方、陸上輸送においても、輸送の効率化を望む声が多くなってきた。

保安基準に適合しない特殊な大型輸送用車両が、港湾内の道路において、貨物の運搬を行う場合、車両の寸法、重量及び走行性能のうち、地方運輸局長が車両ごとに指定した項目について、保安基準を適用しないことにより、走行が可能となる。

<主な要件>

- 特区計画を作成する地方公共団体又は実施主体が、その責任において、道路を適切に管理するための措置を確実に実施すること。
- 港湾管理者、当該区域を所管する警察署、地方運輸局等の関係機関が調整した方法により、通行する道路が他の道路と分離されること。

認定計画数：2件（令和3年3月末現在）

◎実際の取組事例

～木更津港湾物流効率化特区～（平成18年3月認定）

実施主体：千葉県、木更津市

工場から公共岸壁に至る間において、特殊な大型車両(最大積載量約140トン)を利用した効率的な貨物輸送を可能とすることで、公共埠頭の一層の利用促進と企業の物流コスト削減を実現し、立地企業の競争力の強化と産業の活性化を図り、市の基本方向の1つでもある「活力あふれる産業づくり」の実現を目指す。



特殊な大型車両(最大積載量約140トン)

特例措置の評価・調査経緯

これまでの評価・調査経緯

評価時期	評価の内容
平成20年度 (H21.1.29)	ニーズ調査の結果を踏まえ、予定していた評価を行わないこととした。

H31.3.20に本特例を活用した構造改革特別区域計画について2件目の認定がなされた
(福岡県北九州市：北九州港湾物流効率化特区) ため、改めて評価時期を検討

評価時期の検討に関する関係省庁からの回答

当該区域計画における特殊車両の運行開始は令和2年7月頃を予定しており、評価にあたっては、実際の運行による周辺交通状況への影響など、本特例の効果や弊害は、一定程度の事業期間を設けた上で評価すべき。このため、当初の評価は事業開始後、1事業年度を確保できる令和3年度において実施することとしたい。

評価・調査委員会における意見	評価時期
構造改革特別区域において講じられた規制の特例措置 の評価時期に係る意見 (令和元年9月6日)	令和3年度

特例措置の評価・調査経緯

参考：H20ニーズ調査の概要

特定事業の実施状況

- ・ 本特例を適用した特区計画の認定件数は、提案者である新日本製鐵(株)君津製鐵所が関連している1件(千葉県、木更津市【木更津港湾物流効率化特区】)のみである。
- ・ 実施主体の1つの日鐵物流君津(株)は、平成18年8月本特例に基づき特殊大型車両の保安基準の緩和を申請し、関東運輸局から緩和の認定を受けた。また、同年9月同社は車両検査を実施し、ナンバープレートを取得している。
- ・ 要件・手続等について、過剰又は煩雑であるとする意見はみられなかった。
- ・ 現在、本特例措置を活用し、公共埠頭への製品輸送を実施している。



特例措置の更なる実施の可能性

その他ニーズの状況

行政評価局による調査の概要

- ・ 全都道府県の特区窓口、及び、保安基準に適合しない特殊大型車両を保有し、港湾に近接した事業所で製品を製造している鉄鋼関係の事業者・港湾管理者に調査したが、活用予定はなかった。

主な意見など

事業所の敷地に隣接して専用埠頭を有しており、本特例措置は不要である。(5事業所)

事業所の敷地から公共埠頭までは、県道を横断しなければ輸送できない位置関係にあり、本特例措置の対象とならない。(6事業所)



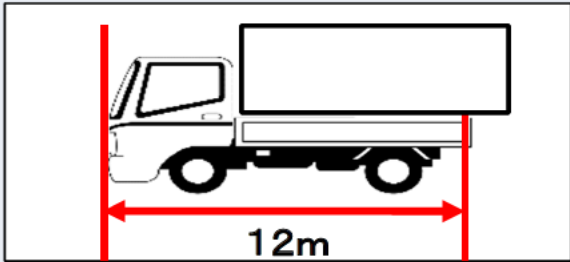
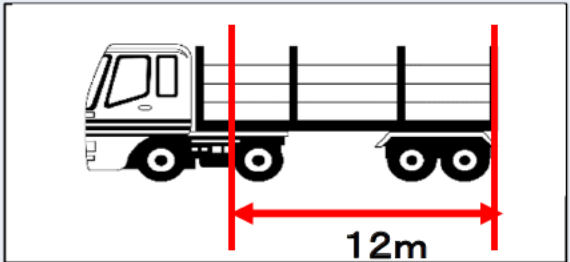
今後の実施増加の見込み

今後の実施の可能性は小さい

- ① 自社の専用埠頭の利用により対応できている場合は、敷地が隣接しているため港湾道路を通行する必要がないこと。
- ② 最寄りの公共埠頭等を利用する場合には、港湾道路以外に一般道路を通行しなければならず、本特例措置の適用条件に合致しないことなどから、本特例措置活用は見込めない。

構造改革特区評価・調査委員会 地域活性化部会資料

自動車局技術・環境政策課

	道路運送車両の保安基準
目的	自動車の安全・環境を図る観点から、自動車の性能基準を規定。
長さ	自動車の最大長さ 12m(積載物除く。)  (セミトレーラ: 車両自体の長さを規定) 連結部中心から車両最後端までの距離が12m 
幅	自動車の最大幅 2.5m(積載物除く。)
高さ	自動車の最大高さ 3.8m(積載物除く。)
重量	車両総重量、軸重、隣接軸重、輪荷重の制限

港湾施設である道路を走行する大型車両

- 港湾施設である道路において、鉄鋼製品等の貨物を大量かつ効率的に運ぶため、保安基準の一部に適合しない大型車両の通行を可能とする措置を要望



保安基準の緩和認定制度と特区内における特例措置の内容

保安基準の緩和認定とは

(道路運送車両の保安基準第55条関係)

地方運輸局長が、その構造により若しくはその使用の態様が特殊であることにより保安上及び公害防止上支障がないと認定した自動車については、保安上及び公害防止上支障がないものとして地方運輸局長が当該自動車ごとに指定したものは、適用しない。

基準緩和の認定については、地方運輸局長が条件若しくは期限又は認定に係る自動車の運行のため必要な保安上若しくは公害防止上の制限を付して認定する。

特区内における特例措置の内容

港湾施設である道路において、保安基準に適合しない「専用架台輸送用大型車両」など、特殊な車両で貨物(分割可能な貨物を含む。)の運搬を行おうとする場合、以下の要件を満たせば、車両の寸法(長さ、幅、高さ)、重量(車両総重量、軸重、隣接軸重及び輪荷重)及び走行性能のうち、地方運輸局長が車両ごとに指定した項目について、緩和を受けることができるよう措置

- ① 構造改革特別区域計画を作成する地方公共団体又は実施主体(自動車の使用者)が、その責任で、道路を適切に管理するための措置(※1)を確実に実施すること(この判断は港湾管理者が行うこと。)

(※1)道路を適切に管理するための措置とは、以下のような措置をいう。

(ア)事前に道路の構造規格や舗装等の施設の安全性を確保すること。

(イ)必要に応じて、舗装の維持、修繕等に係る費用の負担に関して互いに協議すること。

- ② 港湾管理者、当該区域を所管する警察署、地方運輸局等の関係機関が調整した方法により、通行する道路が他の交通と分離され、遮断(※2)されること。

(※2)具体的な遮断方法としては、物理的な遮断機等による遮断のほか、保安員による遮断等でもよい。

令和3年度調査の概要

1. 関係府省庁名	国土交通省
2. 特例措置番号	1219
3. 特定事業の名称	特殊な大型車両による港湾物流効率化事業
4. 弊害の発生に関する調査	
① 調査内容	特殊な大型輸送用車両が通行することにより生じる道路への影響及び他の交通に与える影響について調査を実施 1. 自動車の運行管理状況の確認 ・運行実績 ・通行する道路が他の交通と分離され、道路を遮断する状況 ・運行状況及び交通事故（危険な状況に陥ったケースを含む）の有無について調査 2. 道路への影響の確認 ・道路構造の損傷の確認 ・道路構造の維持管理の確認
② 調査方法	1. 運送事業者に対して運行実績、運行状況及び交通事故発生の有無等について書面による調査を実施 2. 当該地区港湾管理者等に対して道路構造の損傷、維持管理等の状況について書面及びヒアリングによる調査を実施
③ 調査対象	・運送事業者 ・当該地区港湾管理者等
④ 実施スケジュール	・調査票の配布 令和3年 11 月 ・調査票の回収 令和4年 1 月 ・調査結果とりまとめ 令和4年 1 月

5. 担当連絡先

① 所属	国土交通省自動車局／港湾局
② 役職	係員／係長
③ 氏名	木内 健太／小野田 武
④ TEL	03-5253-8590／03-5253-8673
⑤ FAX	03-5253-1639／03-5253-1651
⑥ メールアドレス	kiuchi-k557b@mlit.go.jp ／ onoda-t852a@mlit.go.jp

様式 運行実績票（調査期間 平成20年9月～令和3年12月）

事業名:特殊な大型用車両による港湾物流効率化事業

(重量単位:kg)

番号	走行年月日	運行時間	往復 回数	自動車登録番号	積載物貨物名	積載物重量	事故等の有無(注) (ヒヤリハットを含む)	道路遮断による影響 の有無(注)	道路への影響の有無(注)
1		～							
2		～							
3		～							
4		～							
5		～							
6		～							
7		～							
8		～							
9		～							
10		～							
11		～							
12		～							
13		～							
14		～							
15		～							
16		～							
17		～							
18		～							
19		～							
20		～							

(注)「有」の場合は、詳細資料を添付して下さい。

※適宜、行を追加して下さい。

4. 弊害の発生に関する調査

調査内容 道路構造の損傷等の発生状況 〇〇〇 〇〇部〇〇課 調査票記入者:〇〇〇〇 連絡先: TEL ***-***-**** FAX ***-***-**** MAIL ***@***.***.***	①道路構造の損傷 有:□、無:□ (有の場合は、その状況が解る資料について添付下さい。) ② ①で有と回答した場合 (約 〇〇〇回/月 等具体的な数値でお答え下さい) 回答:(記載事例) 特殊車両による走行台数が1日当たり〇〇台と多く、…………… ……………〇〇について頻繁に路面が損傷しており(別添資料に示すとおり)、…… ③ ①で無と回答した場合 (道路構造の損傷が発生していない理由について、可能な範囲でお答え下さい) 回答:(記載事例) 特殊車両が走行することに伴い、原因者である、新日鐵との協議の上、〇〇〇〇しているところ。(別添資料参照) その〇〇〇〇に基づき、道路構造について、〇〇〇〇しており…………… ④舗装の構造について (特区実施前と実施後での構造に変化が有る場合は、構造の違いが分かる資料を添付下さい) 変更有:□、変更無:□ (実施者:〇〇〇〇) ←(変更有を選択した場合のみお答え下さい) ⑤道路構造の維持管理 有:□、無:□ (有の場合は、その状況が解る資料について添付下さい。) ⑥ ⑤で有と回答した場合 (約〇回/〇月 等具体的な数値でお答え下さい) 回答:記載事例) 特殊車両による走行台数が1日当たり〇〇台と多く、…………… ……………〇〇について頻繁に路面が頻繁に損傷しており、別紙資料に示すとおり、…………… ⑦ ⑤で無と回答した場合 (道路構造の維持管理が発生していない理由について、可能な範囲でお答え下さい) 回答:記載事例) 特殊車両が走行することに伴い、原因者である□□(運送事業者)と協議の上、〇〇〇〇しているところ。(別添資料参照) その〇〇〇(□協定書)に基づき、道路構造の維持管理については、〇〇〇〇しており、…………… ⑧道路構造の損傷等の調査 (損傷等調査を実施してありましたら、具体的な数値を用いてお答え下さい) 調査項目 実 施 者: 〇〇〇〇 頻 度: 〇回/月 又は〇回/運行 毎に、特殊車両が走行する路面の調査を実施している。 内容・方法: 〇〇〇を用いて〇〇〇の部分で〇〇〇等している。(調査方法(例:目視)について具体的にお答え下さい) 補修頻度: 現在、特殊車両の運行が、〇回/月(又は〇回/運行)と、〇〇〇であるため、〇〇〇している。 補修基準: 〇〇〇を超えた場合に実施する。(基準:別添資料) 補修内容: 〇〇〇の補修を実施。(これまでに補修実績のある場合は、その内容が分かる資料を添付してください。) ⑨特区実施に当たっての協議内容等の遵守について (取り交わしている協議内容の遵守状況をお答え下さい) ■ 〇〇〇に関する協定 第〇条 〇〇〇〇については、△△により実施されているところであり、□□□している。 第〇条 〇〇〇〇については、△△により実施されているところであり、□□□している。 ■ △△△に関する協定 第〇条 〇〇〇〇については、△△により実施されているところであり、□□□している。 第〇条 〇〇〇〇については、△△により実施されているところであり、□□□している。 ⑩特殊車両通行による弊害について (これまでの運行実績より弊害の有無、内容等をお答え下さい) 特殊車両による走行台数が1日当たり〇〇台と多く、……………、特区実施時間帯によっては、周辺道路の利用に… 地域住民や周辺道路利用者、運送事業者等より、……………について……………等の苦情が出てきている。 ⑪ その他 (上記以外で特段の事項が御座いましたら具体的にお答え下さい。)
---	---

(別添)

□ 特殊な大型車両による港湾物流効率化事業における障害の発生に関する調査

(記入者 所属・氏名 :)

※ 該当する番号に○を付すとともに、理由等具体的に記述をして下さい。

※ 欄が足りない場合には、別紙等によりご対応下さい。

Q 1 これまでに運行実績がありますか。

- ① ある → Q 2 へ
- ② ない → Q 4 へ

Q 2 運行状況についてご回答下さい。

Q 2 - 1 これまでの運行実績をご回答下さい。(運行実績表(様式)も提出願います。)

- ① 運行は不定期であり、年間で数日の通行である。→ Q 2 - 2 へ
- ② 運行は定期であるが、年間で数日の通行である。→ Q 2 - 2 へ
- ③ 運行は定期であり、頻繁に通行している。 → Q 3 へ

Q 2 - 2 運行実績が少ない理由をご回答下さい。 → Q 3 へ

--

Q 3 交通の状況等についてご回答下さい。

Q 3 - 1 交通事故（ヒヤリハットを含む。）やその他の交通に与える影響の有無についてご回答ください。

交通事故（ヒヤリハットを含む）が有る場合は、その詳細を記述して下さい。

--

Q 3 - 2 交通安全の確保など他の交通に配慮している点について、具体的に記述して下さい。

例）現地における注意喚起、運行計画等へ安全確保に関する確認事項を記載、
荷物の固縛についての確認マニュアルの作成など

--

→Q 4 - 2 へ

Q 4 今後の運行計画等についてご回答下さい。

< Q 1 で②を選択 >

Q 4 - 1 運行実績がない場合、その理由を記述して下さい。

Q 4 - 2 今後（将来）の計画（導入予定の車両を含む。）を具体的に記述して下さい。

ご協力ありがとうございました。

調査計画案の概要

特例措置番号	1 2 1 9
特定事業の名称	特殊な大型輸送車両による港湾物流効率化事業
措置区分	告示・通達
過去の評価時期	—（H20：ニーズ調査の結果、評価を実施しないこととした。）

1. 過去の評価結果の概要

当初評価予定であった平成 20 年度時点において、本特例を適用した特区計画の認定件数は、提案者である新日本製鐵(株)君津製鐵所が関連している 1 件（千葉県、木更津市【木更津港湾物流効率化特区】）のみであった。特例措置に関するニーズ調査を実施した結果、

- ・ 自社の専用埠頭の利用により対応できている場合は、敷地が隣接しているため港湾道路を通行する必要がないこと。
- ・ 最寄りの公共埠頭等を利用する場合には、港湾道路以外に一般道路を通行しなければならない。本特例措置の適用条件に合致しないことなどから、本特例措置活用は見込めない。

等により、今後の実施の可能性が小さいことから、予定していた評価を実施しないこととした。

その後、平成 31 年に本特例措置を活用する構造改革特別区域計画が申請・認定されたことから、改めて評価時期の検討を行い、関係省庁からの回答として、

- ・ 当該区域計画における特殊車両の運行開始は令和 2 年 7 月頃を予定しており、評価にあたっては、実際の運行による周辺交通状況への影響など、本特例の効果や弊害は、一定程度の事業期間を設けた上で評価すべき。このため、当初の評価は事業開始後、1 事業年度を確保できる令和 3 年度において実施することとしたい。

とあったため、令和元年 9 月 6 日の評価・調査委員会における意見として、当該特例措置の評価時期を令和 3 年度とした。

2. 過去の評価結果において全国展開に向けて弊害が発現している点又は現状の課題

（本年度が最初の調査）

3. 本年度の評価において全国展開に向けて確認すべき点

- 本特例措置の活用により、地域活性化につながる効果（輸送コストの削減）が発現しているかを確認する。
- 本特例措置の活用例が少ない理由として要件や手続などの問題について考えられるものがあるかを確認する。
- 規制の特例措置を適用した車両が走行することにより生じる港湾物流への影響や他の交通に与える影響について確認する。

4. 本年度の調査計画案で新たに追加した質問項目及びその概要

（本年度が最初の調査）

構造改革特別区域推進本部 評価・調査委員会
令和３年度 規制の特例措置の評価に関する調査

- ・ 本調査は、**質問票 1**と**質問票 2**により構成されています。
- ・ **質問票 1**は、すべての特例措置について共通の質問です。
- ・ **質問票 2**は、特例措置ごとに異なる質問です。
- ・ 各設問の指示に従って、対応する回答票に記入してください。

質問票 1（規制の特例措置に共通の質問項目）

Q 1－1

本特定事業の現在の進捗段階は特区認定時の予定どおりですか。あてはまるものを1つだけ選んでください。

1. 予定より進んでいる
2. 予定どおりに進んでいる
3. 予定より遅れている

⇒「1.」「3.」を選択した場合 → Q 1－2 へ

「2.」を選択した場合 → Q 2－1 へ

Q 1－2 ＜Q 1－1で「1.」「3.」を選んだ地方公共団体への質問＞

予定より進んでいる（遅れている）理由を具体的にご記入下さい。特に遅れている場合、以下の事項についてお気づきの点があればご記入ください。

- ・本特定事業における要件・手続きに関する事項
- ・本特定事業に関連する他の法制度等に関する事項
- ・現場での事業運営上の事項

Q 2－1

本特定事業による効果は発現していますか。あてはまるものを選んでください（1と2は重複回答可）。また、その内容・理由について具体的にご記入ください。

1. 計画当初から期待していた効果が発現している
2. 計画当初には期待していなかった効果が発現している
3. 発現していない
4. わからない

⇒「1.」「2.」を選択した場合 → Q 2－2 へ

「3.」「4.」を選択した場合 → Q 3 へ

Q 2－2 ＜Q 2－1で「1.」「2.」を選んだ地方公共団体への質問＞

本特定事業により発現した効果は、地域の活性化につながっていますか。経済的効果と社会的効果の面から、具体的にご記入ください。

- ・経済的効果（雇用の創出、産業への波及、費用の節減等）
- ・社会的効果（地域の高齢者の社会参加や活力向上、住民のまちづくりへの取組み意識の向上等）

Q 3

本特定事業の実施にあたって、地方公共団体としてどのような役割を果たしていますか。また、特定事業者に対して何らかの支援を行いましたか。具体的にご記入ください。

Q 4

本特定事業がより活用されるように、貴地域において工夫されていることがあれば、具体的にご記入ください。

Q 5

本特定事業が成功するための最も重要な鍵は何と考えますか。具体的にご記入ください。

Q 6

本特定事業の実施で、他地域ではおそらく発現しないと思われる、貴地域特有の条件による効果等がありますか。具体的にご記入ください。

Q 7

本特定事業をより効果的・効率的に推進するために、追加で緩和することが望ましい規制事項等があれば、具体的にご記入ください。

Q 8

本特定事業の将来に向けての展望など、ご自由にご記入ください。

⇒ 質問票 1 は以上です。質問票 2 へ進んでください。

回答票 1

回答者情報	
市町村名	
担当部署	
担当者名（フリガナ）	
電話番号	
メールアドレス	

Q 1－1. 本特定事業の現在の進捗段階は特区認定時の予定どおりですか。あてはまるものを1つだけ選んでください。		
1. 予定より進んでいる	⇒	回答欄
2. 予定どおりに進んでいる		
3. 予定より遅れている		

⇒「1.」「3.」を選択した場合 → Q 1－2 へ

「2.」を選択した場合 → Q 2－1 へ

Q 1－2. 予定より進んでいる（遅れている）理由を具体的に記入下さい。特に遅れている場合、以下の事項についてお気づきの点があればご記入ください。
本特定事業における要件・手続きに関する事項
本特定事業に関連する他の法制度等に関する事項
現場での事業運営上の事項
その他の事項

Q 2－1. 本特定事業による効果は発現していますか。あてはまるものを選んでください（1と2は重複回答可）。また、その内容・理由について 具体的に ご記入ください。

1. 計画当初から期待していた効果が発現している 2. 計画当初には期待していなかった効果が発現している 3. 発現していない 4. わからない	⇒	回答欄
発現している効果の内容・理由／効果が発現していない理由／効果が発現しているかわからない理由		

⇒「1.」「2.」を選択した場合 → Q 2－2 へ

「3.」「4.」を選択した場合 → Q 3 へ

Q 2－2. 本特定事業により発現した効果は、地域の活性化につながっていますか。経済的效果と社会的効果の面から、具体的に ご記入ください。

経済的效果（雇用の創出、産業への波及、費用の節減等）
社会的効果（地域の高齢者の社会参加や活力向上、住民のまちづくりへの取り組み意識の向上等）

Q 3. 本特定事業の実施にあたって、地方公共団体としてどのような役割を果たしていますか。また、特定事業者に対して何らかの支援を行いましたか。具体的に ご記入ください。

--

Q 4. 本特定事業がより活用されるように、貴地域において工夫されていることがあれば、具体的に ご記入ください。

--

Q 5. 本特定事業が成功するための最も重要な鍵は何と考えますか。具体的に ご記入ください。

--

Q 6. 本特定事業の実施で、他地域ではおそらく発現しないと思われる、貴地域特有の条件による効果等がありますか。具体的にご記入ください。

Q 7. 本特定事業をより効果的・効率的に推進するために、追加で緩和することが望ましい規制事項等があれば、具体的にご記入ください。

Q 8. 本特定事業の将来に向けての展望など、ご自由にご記入ください。

⇒ 質問票 1は以上です。質問票 2へ進んでください。

質問票 2（規制の特例措置ごとに異なる質問項目）

特例措置番号	1 2 1 9
特定事業の名称	特殊な大型輸送用車両による港湾物流効率化事業
特例措置の内容	保安基準に適合しない特殊な大型輸送用車両が、港湾内の道路において、貨物の運搬を行う場合、車両の寸法、重量及び走行性能のうち、地方運輸局長が車両ごとに指定した項目について、保安基準を適用しないことにより、走行が可能となる。

まず、**質問票 1**にある共通質問項目 Q 1 ～ Q 8 までの回答を地方公共団体においてご記入ください。

次に、**質問票 2**にある Q 9 に進んでください。Q 9 ～ Q 1 6 については **特区実施事業者**からご意見を聴取の上、**地方公共団体**でご記入ください。

Q 9 <特区実施事業者 への質問>

貴事業所において、車両の寸法、重量又は走行性能に関して本特例措置を適用した車両の走行実績はありますか。

1. ある 2. ない

次の Q 1 0 にお進みください。

Q 1 0 を一つ飛ばし、Q 1 1 にお進みください。

⇒ 回答欄 9

Q 1 0 <Q 9 で「2. ない」と回答した 特区実施事業者 への質問>

本特例措置を活用していない理由及び本特例措置の内容や要件等に対するご要望があれば併せてご記入ください。また、本特例措置を活用する予定の有無についても併せてご記入ください。

⇒ 回答欄 1 0

Q 9 で「2. ない」と回答した地方公共団体への質問はこれで終わります。ご協力ありがとうございました。

Q 1 1 <特区実施事業者 への質問>

車両の寸法、重量又は走行性能に関して本特例措置を適用した車両の走行経路箇所を、地図を用いて具体的にお示してください。

⇒ 回答欄 1 1

Q 1 2 <特区実施事業者 への質問>

車両の寸法、重量又は走行性能に関する本特例措置の適用により、1回で運べる貨物の数量（個数や重量）はどの程度増加しましたか。貨物の種類ごとの最大輸送個数や重量を従前と比較してそれぞれご記入ください。なお、その貨物が本特例措置の適用により新たに輸送可能となった貨物の場合は、その旨をご記入ください。

(例) 最大輸送個数 貨物 A **個→**個
最大輸送重量 貨物 A **t→**t

⇒ 回答欄 1 2

Q 1 3 <特区実施事業者 への質問>

車両の寸法、重量又は走行性能に関する本特例措置の適用を受けた車両による輸送の通算回数及び頻度を、従前（本特例措置を適用しない車両による輸送）と比較してご記入ください。

(例) 輸送回数 通算**回 (**回／年) →通算**回 (**回／年)

⇒ 回答欄 1 3

Q 1 4 <特区実施事業者 への質問>

車両の寸法、重量又は走行性能に関する本特例措置による輸送コスト低減効果について、①輸送コスト削減額（通算及び年平均）、②輸送コスト削減率（％）、③貨物1個（あるいは1kg）の輸送にかかるコストの従来比等により定量的に把握してご記入ください。また、④削減された輸送コストの費目についても可能な範囲でご記入ください。

(例) ①輸送コスト削減額 ****円（年平均 ****円）
②輸送コスト削減率 **％
③輸送コスト(円/1個) ****円→****円
輸送コスト(円/1kg) ****円→****円
④削減されたコスト 燃料費、人件費（ドライバー、荷積み・荷卸し作業員）等

※他に低減効果がわかる指標があれば適宜ご記入ください。

⇒ 回答欄 1 4

Q 1 5 <特区実施事業者 への質問>

車両の寸法、重量又は走行性能の規制が緩和されたことによるCO₂排出量の低減効果について、①CO₂排出量の削減量（t）、②総排出量に対するCO₂排出量の削減率（%）をご記入ください。また、CO₂排出量の削減により得られた効果があれば併せてご記入ください。

- （例） ①CO₂排出量の削減量 **t（**t／年）
 ②CO₂排出量の削減率 **%

⇒ 回答欄 1 5

Q 1 6 <特区実施事業者 への質問>

輸送コスト及びCO₂排出量の削減のほか、車両の寸法、重量又は走行性能の規制が緩和されたことによる効果があれば具体的にご記入ください。また、これらの効果が事業へ与えた影響があれば、その内容を具体的にご記入ください。

- （例）・これまで輸送することができなかった貨物Aの輸送が可能となった
 ・本特例措置の効果を踏まえ、特区内における事業規模を拡大した 等

⇒ 回答欄 1 6

Q 1 7 <地方公共団体への質問>

本特例措置の適用が貴港湾の競争力向上に寄与しましたか。いずれかあてはまるものを選んでください。また、その内容を具体的にご記入ください。

- 1 寄与した （記入例）港湾で取扱う貨物量が増加した。
2 寄与しない （記入例）特に寄与したとは思わない。

⇒ 回答欄 1 7

Q 1 8 <地方公共団体への質問>

本特例措置の適用が貴港湾内における他の交通に何らかの影響を及ぼしましたか。いずれかあてはまるものを選んでください。また、その内容を具体的にご記入ください。

- 1 影響があった （記入例）交通事故の危険性が増した。
2 影響はなかった （記入例）特に影響はなかった。

⇒ 回答欄 1 8

質問はこれで終わりです。ご協力ありがとうございました。

番号	1219
特定事業の名称	特殊な大型輸送用車両による港湾物流効率化事業
措置区分	告示・通達
特例措置を講ずべき法令等の名称及び条項	・道路運送車両の保安基準第55条第1項、第56条第1項及び第57条第1項に規定する国土交通大臣が告示で定めるものを定める告示(平成15年国土交通省告示第1320号) ・基準緩和自動車の認定要領について(平成9年9月19日自技第193号)
特例措置を講ずべき法令等の現行規定	道路運送車両の保安基準(以下「保安基準」という。)第55条に基づき、以下の場合に限り、地方運輸局長の認定により基準の緩和を認めている。 ①長大又は超重量で分割不可能な単体物品を輸送することができる構造を有する車両については、保安基準第55条第1項に規定する告示に基づき、寸法、重量等の基準の緩和を認めている。(ただし、保安基準第8条第1項に基づく車両の走行性能に係る基準については、緩和は認められていない。) ②分割可能な貨物を運搬する車両については、特例8車種に限り、車両総重量(保安基準第4条、上限36t)及び軸重(保安基準第4条の2)の緩和を認めている。
特例措置の内容	港湾施設である道路(港湾法第2条第5項及び第6項に規定する道路をいう。以下単に「道路」という。)において、貨物の流通の効率化を図る観点から保安基準に適合しない専用架台輸送用大型車両等特殊な車両で貨物(分割可能な貨物を含む。)の運搬を行おうとする場合、以下の要件を満たしていると地方公共団体が認めて、内閣総理大臣に構造改革特別区域計画を申請し、その認定を受けたときは、車両の寸法(長さ、幅、高さ)、重量(車両総重量、軸重、隣接軸重及び輪荷重)及び走行性能(原動機の動力不足等により円滑な走行に支障を生じるおそれがないと判断される場合に限る。)のうち、地方運輸局長が車両ごとに指定した項目について、緩和を受けることができることとする。 1. 構造改革特別区域計画を作成する地方公共団体又は実施主体(自動車の使用者)が、その責任において、道路を適切に管理するための措置(※1)を確実に実施すること。なお、この判断は港湾管理者が行うこととする。 (※1)道路を適切に管理するための措置とは、以下のような措置をいう。 (ア)事前に道路の構造等の施設の安全性を確認すること。 (イ)必要に応じて、舗装の維持、修繕等に係る費用の負担等に関して互いに協議すること。 2. 港湾管理者、当該区域を所管する警察署、地方運輸局等の関係機関が調整した方法により、通行する道路が他の交通と分離され、遮断(※2)されること。 (※2)具体的な遮断方法としては、物理的な遮断機等による遮断のほか、保安員による遮断等でもよい。
同意の要件	特になし
特例措置に伴い必要となる手続き	地方公共団体が構造改革特別区域計画について内閣総理大臣の認定を受けた後、実施主体が地方運輸局長に対し本特例措置に基づく基準緩和の申請を行い、認定されること。

1 2 1 9 特殊な大型輸送用車両による港湾物流効率化事業

1. 特例を設ける趣旨

港湾施設である道路において、輸送の効率化を図るため、保安基準に一部適合しない特殊な大型輸送用車両を用いる場合、当該車両が通行可能となるよう車両の寸法及び重量等保安基準に関する特例措置を設けるものです。

2. 特例の概要

港湾施設である道路において、道路運送車両の保安基準に適合しない特殊な大型輸送用車両で貨物(分割可能な貨物を含む。)の運搬を行う場合、以下の要件を満たせば、車両の寸法(長さ、幅、高さ)、重量(車両総重量、軸重、隣接軸重及び輪荷重)及び走行性能(原動機の動力不足等により円滑な走行に支障を生じる恐れがないと判断される場合に限る。)のうち、地方運輸局長が車両ごとに指定した項目について、緩和を受けることができるようにするものです。

- ① 構造改革特別区域計画を作成する地方公共団体又は実施主体(自動車の使用者)が、その責任において、道路を適切に管理するための措置(※1)を確実に実施すること。なお、この判断は港湾管理者が行うこと。

(※) 道路を適切に管理するための措置とは、以下のような措置をいう。

(ア) 事前に道路の構造等の施設の安全性を確認すること。

(イ) 必要に応じて、舗装の維持、修繕等に係る費用の負担等に関して互いに協議すること。

- ② 港湾管理者、当該区域を所管する警察署、地方運輸局等の関係機関が調整した方法により、通行する道路が他の交通と分離され、遮断されること。

3. 基本方針の記載内容の解説

- ・ 「道路の構造等の施設の安全性を確認すること」としては、例えば、道路の舗装、道路の幅員、道路にある埋設物、道路の構造耐力などがあります。
- ・ 「必要に応じて、舗装の維持、修繕等に係る費用の負担等に関して互いに協議する」とは、例えば、当該特例措置の緩和を受けた車両が通行する道路の維持、修繕等に係る費用の負担等に関して、港湾管理者、特区計画を作成する地方公共団体及び実施主体が協議し、協定を結ぶことが想定されます。
- ・ 「道路が遮断される」としての具体的な遮断方法としては、物理的な遮

断機等による遮断の他、保安員による遮断等の方法をいいます。

- ・ 「地方運輸局長が車両ごとに指定した項目」としては、特区の基準緩和申請の認定により指定することになります。

4. 特区計画及び添付書類の記載に当たって特に留意すべき点

特区申請に当たり、通行する道路が他の交通と分離され、道路が遮断され
るとして、港湾管理者、当該区域を所管する警察署及び地方運輸局等の関係
機関と調整した年月日及びその方法の記載が必要です。

5. 当該特例に関して特に必要な添付書類

特になし

規制の特例措置を適用した特区計画の一覧

番号	都道府県名	申請地方公共団体名	特区の名称	区域の範囲	特区の概要	規制の特例措置の番号	規制の特例措置の名称	認定回
1	千葉県	千葉県、木更津市	木更津港湾物流効率化特区	木更津市の区域の一部（木更津港木更津南部地区公共埠頭周辺地域）	木更津港は京葉工業地帯の一翼を担う港で、大型船の接岸可能な公共岸壁（－12m）も整備されている。周辺に立地する鉄鋼関連企業は、近年、中国を中心に輸出が好調で、企業内の専用埠頭では出荷能力に余裕がない状況にある。しかし、これまで陸上輸送の規制から大型公共岸壁の能力を十分活かすことができなかった。このため、工場から公共岸壁に至る間において特殊な大型車両（最大積載量約140トン）を利用した効率的な貨物の輸送を可能とすることで、公共埠頭の一層の利用促進と企業の物流コスト削減を実現し、立地企業の競争力の強化と産業の活性化を図り、市の基本方向の1つでもある「活力あふれる産業づくり」の実現を目指す。	1219	・特殊な大型車両による港湾物流効率化事業	第10回 平成18年3月31日認定
2	福岡県	北九州市	北九州港湾物流効率化特区	北九州市の区域のうち、戸畑区の区域の一部（北九州港戸畑地区公共埠頭周辺地域）	北九州港戸畑地区の新日鐵住金株八幡製鐵所は、年間3百万トンの鉄鋼製品を所内専用岸壁で船積みし、国内外へ海上輸送しているが、出荷量増加に伴う「専用岸壁の出荷能力不足」、小倉工場高炉休止計画に伴う「同工場への素材鉄供給」及び製品の多品種小ロット化に伴う「コンテナ出荷拡大への対応」が課題となっている。 本特例措置により、戸畑工場と戸畑公共埠頭間において、特殊大型車両の通行を可能とし、戸畑公共埠頭を活用して、国内・小倉工場向け出荷能力を確保する。また同地区にコンテナ出荷用倉庫を建設し、ひびきコンテナターミナルを活用した輸出ルートを拡充する。これらにより、地域産業の活性化や雇用の確保を図る。	1219	・特殊な大型輸送用車両による港湾物流効率化事業	第47回 平成31年3月20日

特例措置番号1228の関連資料

- ① 特例措置の評価・調査経緯 1
- ② 関係府省庁説明資料 4
- ③ 関係府省庁の調査票案【審議事項】 11
- ④ 評価調査委員会の調査票案【審議事項】 16
- ⑤ 評価対象となる規制の特例措置の基本方針別表 28
- ⑥ 評価対象となる規制の特例措置の認定申請マニュアル 29
- ⑦ 規制の特例措置を適用した特区計画の一覧 36

構造改革特別区域評価・調査委員会 地域活性化部会資料

民間事業者による公社管理道路運営事業（1228）

令和 3 年 1 0 月 2 0 日（水）

内閣府地方創生推進事務局

特例措置の評価・調査経緯

民間事業者による公社管理道路運営事業（1228）

<これまで>

道路整備特別措置法に基づく有料道路制度は、道路の整備を促進するため、借入金により整備し、通行料金を徴収してその返済に充てることとしているが、公社管理有料道路における料金の徴収主体は、地方道路公社に限定されている。

構造改革特区の活用

<関係法令等>

- 道路整備特別措置法 第10条第1項、第11条第1項、第15条第1項等
- 民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律 第17条、第22条第1項、第23条第2項

<取り巻く環境の変化>

民間事業者による公社管理道路の運営を認め、民間企業の経営ノウハウを活用することで、民間事業機会を創出するとともに、良質な利用者サービスを提供すること等により、地域の活性化を図ることが求められている。

公共施設等運営権を有する民間事業者に通行料金徴収権限を付与する等、民間事業者による公社管理道路の運営を可能とする。

<主な要件>

- 公社管理道路の交通の利便の増進に支障を生じないことが確認されること。
- 公社管理道路の近傍に立地する商業施設等を運営する事業と連携して公社管理道路の運営等を実施すること。
- 公社管理道路運営権者は公社と公共施設等運営権実施契約を締結すること。
- 公社管理道路運営権者が徴収する利用料金は、公社が国土交通大臣の認可を受けて定めた上限の範囲内で定めること。
- 公社は、公社管理道路運営権者から公社管理道路運営権の設定の対価を徴収すること。

認定計画数：1件【国家戦略特区で活用】（令和3年3月末現在）

◎実際の取組事例

～愛知県 国家戦略特別区域～（平成27年9月区域計画認定）

愛知県道路公社が保有する公社管理道路8路線について、平成28年10月から「愛知道路コンセッション株式会社」に運営権を譲渡。

PAにおける利便性向上の取組（地域産品PRイベント開催、リニューアル工事）や、沿線開発による地域活性化により、利用者の拡大を図る。



特例措置の評価・調査経緯

これまでの評価・調査経緯

評価時期	評価の内容	評価の判断理由	今後の対応方針
平成30年度 (H31.3.18)	その他 (2021年度に改めて評価を行う。)	評価・調査委員会による調査では、 ・ <u>民間事業者への運営権譲渡以降、通行台数や運営権対価等収入が増加するなどの効果がある。</u> ・ ITを活用した「デジタル維持管理システム」の導入による管理業務の効率化や、パーキングエリアの大規模リニューアルや各種企画の実施など、民間のノウハウを活用したサービス改善の取組により利用者・売上の増加につながっている。 ・ 契約時には想定していなかった事象が発生し、その費用分担について公社と運営権者とで協議が行われている。 ・ 当該特例を活用しているのが、供用延長や料金収入が全国でも上位の優良道路であり、特例の全国展開に当たっては各有料道路の経営状況などにより、得られる効果の程度に差が生じると考えられる。 との回答があった。 関係府省庁による調査では、 ・ 現在のところ、交通量・料金収入については概ね順調に推移している。 ・ <u>今後は、需要変動の他に物価変動や競合路線の影響により、計画上減収になる期間もあると見込まれており、減収分が公社負担となる可能性もあることから、現時点で正確な見通しは判断出来ない。</u> との回答があった。 また、関係府省庁としては、<u>当該特例の活用事例は1件のみであり、かつ、現時点では事業開始からわずか2年が経過した段階であることから、事業の活用状況等について判断する段階には至っていない。</u>従って、<u>全国展開による弊害の発生の有無について判断するのは時期尚早と考えている</u>とのことであった。 地域活性化部会の審議においては、大規模災害や景気変動等の事業への影響については事例がないものの契約や監査が適正であれば問題はないと考えられ、一般的に民間事業者の手法を活用することによる事業の合理化は見込まれるものであり、関係府省庁はこの取組を促進すべきであるとの意見があった。	関係府省庁は、現在認定されている特区における新たな効果・弊害の発生について引き続き情報収集するとともに、<u>他の公社管理道路での民間事業者による運営が進むよう情報提供・周知・助言を行う。</u>また、<u>大規模災害や景気変動等が起きた場合にも事業の円滑な運営がなされるかどうかについても検証を行う。</u>関係府省庁はこれらの取組状況を2021年度に評価・調査委員会に報告し、評価・調査委員会はその報告に基づき改めて評価を行う。

構造改革特別区域推進本部 評価・調査委員会 地域活性化部会 (第75回会合)

令和3年10月20日

国土交通省

道路分野におけるコンセッション方式の導入

道路整備特別措置法の考え方

- 建設された道路は無料で一般交通の用に供される「無料公開の原則」。
- 一方で、道路の整備を促進するため、借入金により整備し、通行料金を徴収してその返済に充てる有料道路制度を規定するとともに、料金の徴収主体を国等の出資により設立され、国が監督する高速道路会社、公的主体である地方道路公社等に限定（※）。

※純粋な民間事業者の運営によって①管理費の行き過ぎた削減などにより、利用者利便が損なわれる可能性がある②安易な参入や撤退により、安定的なサービスが提供されない可能性があるといった課題もあるため。

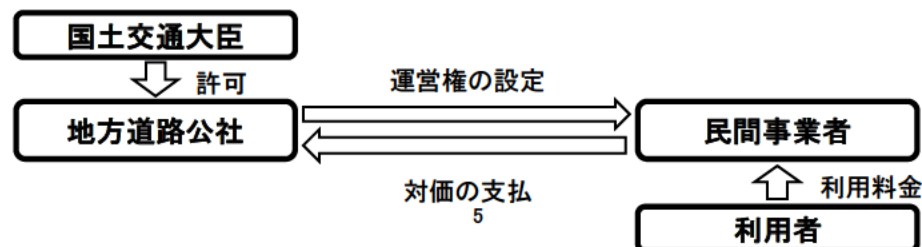
改正構造改革特別区域法 平成27年7月8日成立
8月3日施行

構造改革特区制度による道路整備特別措置法の特例措置

【特例措置のポイント】

- 地方道路公社が公社管理道路運営権を設定する場合には、民間事業者に料金を収受させることとし、引き続き道路管理の最終的な責任は公社が担った上で、民間事業者による公社管理有料道路の運営を可能化。
- 本特例措置は、民間事業者の創意工夫により利用者へのサービス向上を図るものであるため、公社が許可を受けた料金を上限として、民間事業者が料金を決定。

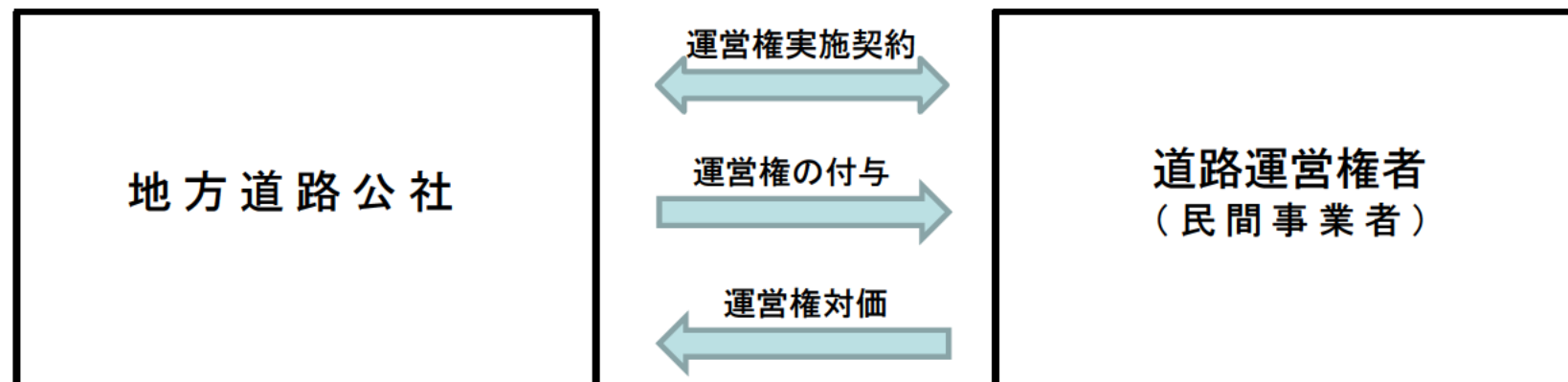
<コンセッション方式(公共施設等運営権方式)>



公社と道路運営権者の役割分担

(所有権)

(運営権)



《役割》

- 資産・負債の管理
- 運営権対価による建設費等の償還
- 公権力行使等に該当する道路管理権限の業務
- 災害復旧
- 運営権者に対するモニタリング機能

《役割》

- 維持・修繕
 - ・道路管理者権限のうち公権力行使等に該当しないものを代行
- 料金徴収(料金収入の帰属)
- (上記に加え)
 - 利便性向上のための施設整備(大規模更新、IC等)
 - ※地方道路公社が国から許可を受けた事業内容

愛知県道路公社におけるコンセッション制度の概要

発注者	愛知県道路公社	対象路線図		
対象路線	愛知県道路公社が管理する8路線(右図参照)			
事業内容	① 対象路線の維持管理・運營業務 ② 改築業務(知多4路線) ③ 附帯事業及び任意事業			
運営権者	愛知道路コンセッション株式会社 (参考)優先交渉権者「前田グループ」 代表企業: 前田建設工業株式会社 構成企業: 森トラスト株式会社、大和ハウス工業株式会社、 大和リース株式会社、セントラルハイウェイ株式会社 連携企業: Macquarie Corporate Holdings Limited			
運営権対価 (8路線合計)	1,377.0億円(税抜) うち一時金 150.0億円(税抜)	(参考)公社予定最低価 1,219.77億円(税抜) うち一時金 150.0億円(税抜)		
事業期間	平成28年10月1日～料金徴収期間満了まで(最大約30年)			
特徴	愛知県道路公社の公社管理道路運営事業は、近傍に立地する商業施設等を運営する事業と連携し、当該道路の利便増進を図るとともに、民間事業者の創意工夫による低廉で良質な利用者サービスの提供、有料道路の利便性の向上、沿線開発等による地域経済の活性化、民間事業者に対する新たな事業機会の創出、効率的な管理運営の実現、確実な債務の償還を図ることを目的とする。			

路線名		延長 (km)	料金徴収期間
①	知多半島道路	20.9	S45.7.15 ~ R28.3.31
②	南知多道路	19.6	S45.3.1 ~ R28.3.31
③	知多横断道路	8.5	S56.4.1 ~ R28.3.31
④	中部国際空港連絡道路	2.1	H17.1.30 ~ R28.3.31
⑤	衣浦トンネル	1.7	S48.8.1 ~ R11.11.29
⑥	猿投グリーンロード	13.1	S47.4.1 ~ R11.6.22
⑦	衣浦豊田道路	4.3	H16.3.6 ~ R16.3.5
⑧	名古屋瀬戸道路	2.3	H16.11.27 ~ R26.11.26
全体		72.5	S45.3.1 ~ R28.3.31

地方道路コンセッションの横展開の状況について

1. 横展開等の状況

現在、H28.10から開始された愛知県道路公社の先行事例について国、愛知県、愛知県公社及び運営会社である愛知道路コンセッション株式会社（以下「ARC」）において以下の通り横展開を図ってきたところ。

国土交通省

・全国の地方道路公社が集まる全国地方道路公社連絡協議会等において愛知県の事例を周知。

愛知県及び公社

・全国地方道路公社連絡協議会においてコンセッションを行っている路線・SAの現地視察を行い、コンセッション事業について概要を説明（右図）。その他、セミナーでも事例の周知。

A R C

・産・学・官などの担当者が集まるコンセッション事業推進セミナー等で事例を周知。



（図）全国地方道路公社連絡協議会現地視察

2. 他の地方道路公社の状況

他の地方道路公社に対し、コンセッション導入可能性を確認するため、各公社における検討状況等について調査を実施した結果、挙げられた主な課題は以下のとおり。

事業規模が小さい

- ・1路線しかない、路線延長が10km未満であるなど、事業規模が小さい。
- ・複数路線管理しているが各路線が離れており、スケールメリットが出にくい。
- ・SA・PAの規模・収入も非常に少ない。SA・PA自体がないところもあるため、民間事業者の発意による利用者のサービス向上となるような事業が出来ない。
- ・周辺で新たに大規模開発が行えるような立地がない。

収支状況が悪い

- ・収支状況が計画を下回る路線があり、そのような路線に民間事業者が参入するメリットが小さい。
- ・地域の人口、企業数が減少傾向にあり、今後の増収も見込めない。

料金徴収期間が短い

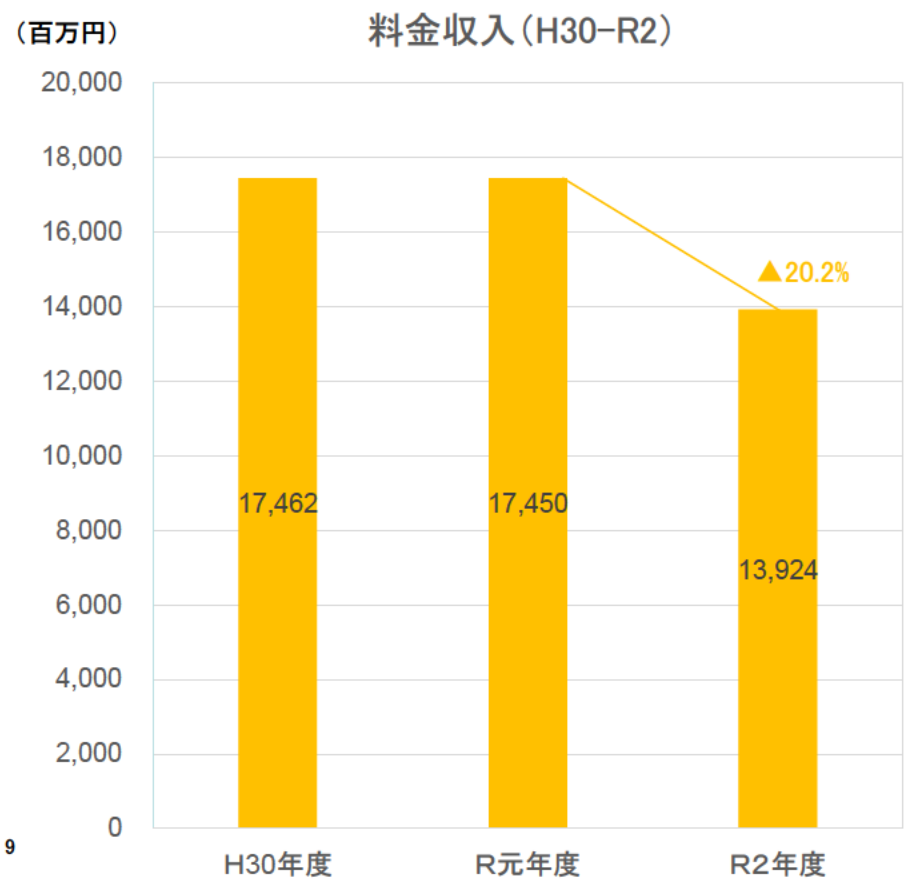
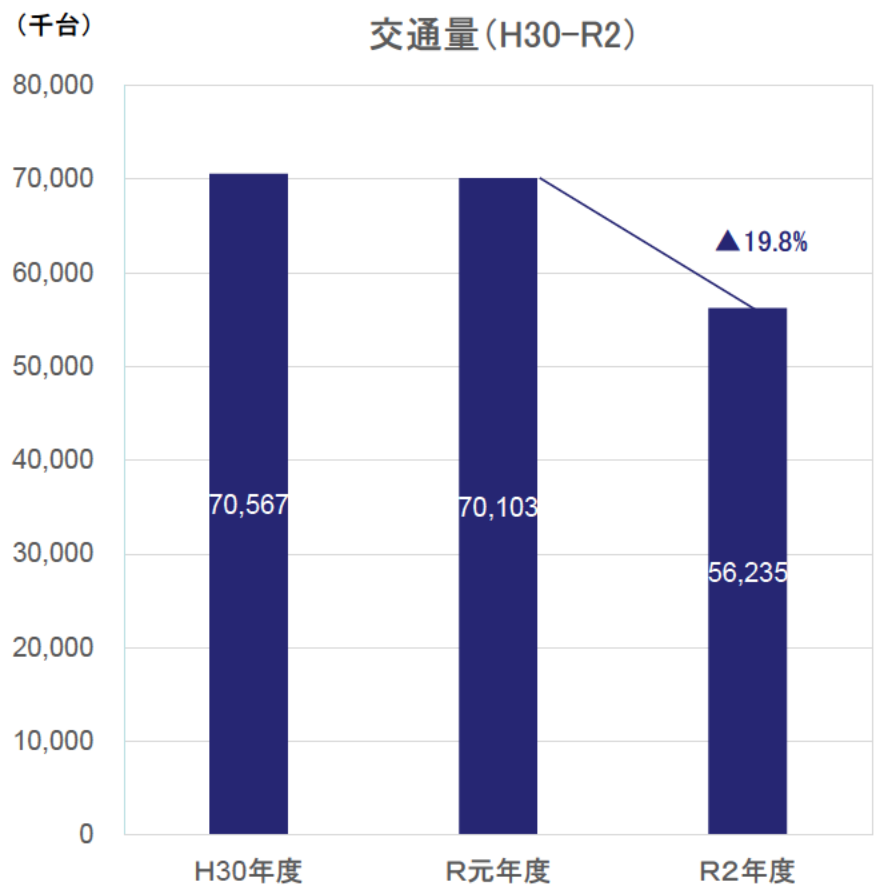
- ・料金徴収期間終了後は無料開放することが前提。残る料金徴収期間が短く、民間事業者にとっても参入のメリットが小さい。

3. 今後の方向性

- ・事業規模が小さく、スケールメリットが出にくい等の課題があり、現時点で具体的にコンセッションの導入意向を有する公社はなし。
- ・各公社に対して、引き続きコンセッションに係る情報提供等を通じ、横展開を図る。

新型コロナウイルス影響後の運営状況(愛知県道路公社)

- ・R2年度の交通量・料金収入は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、前年度と比較して大きく減少。
- ・今後も感染再拡大などによりR元年度以前と同水準まで回復しない可能性もあるため、引き続き注視が必要。
- ・R3年4月～7月における料金収入は、計画に対して－9%とR2年の同時期との比較では回復傾向にあるものの、今後、仮に料金徴収期間満了まで－9%の状況が継続すると、計画と比べ合計約200億円の減収となる。



コンセッションにおける運営状況について、債務償還状況や維持管理水準の達成状況など様々な観点から確認出来るような問を構成。

○調査項目

○問概要

運営権対価の支払い

運営権対価は償還を行う財源となるため、コンセッション導入後の償還状況と今後の償還見込みを確認。

交通量及び料金収入

料金収入は民間事業者の重要な財源となるため、コンセッション導入及び新型コロナウイルスの影響によって、交通量等がどのように変化したかを確認。

契約上の要求水準達成状況

コンセッション導入前後で道路の維持管理水準が落ちていないか（要求水準に達している場合でも指示事項案件等がないか）確認。

民間事業者の創意工夫
による成果

道路公社が行っていた事業を民間事業者が行うことにより、ノウハウや創意工夫による成果があるか確認。

交通の円滑化

道路コンセッションの構造改革特区に係る国土交通省の同意の要件として交通利便の増進に支障が生じないことを確認されることとしているため確認。

地域活性化の取り組み

構造改革特区推進の意義の1つとして「地域の活性化を図る」とされているため確認。

サービスに対する
利用者の意見

利用者の意見についても確認。

道路公社・ARC間の課題

コンセッションを導入したことにより、事務手続きの増加や道路公社・ARC間での責任分担の把握等で課題が生じていないかを確認。

令和3年度調査の概要

1. 関係府省庁名	国土交通省
2. 特例措置番号	1228
3. 特定事業の名称	民間事業者による公社管理道路運営事業
4. 弊害の発生に関する調査	
① 調査内容	現在コンセッションを行っている道路管理者である愛知県道路公社に対し、運営権者が道路の維持管理等を行ったことによる影響及び今後の見込みについて調査を実施。 1. 運営権対価の支払いによる償還が予定通りか。今後の償還見込み。 2. 愛知県道路公社運営時と運営権者運営時(コロナの影響を受ける以前を含む)の通行台数及び料金収入を比較。今後の見通し。 3. 維持管理・運営状況について愛知県道路公社の要求水準の達成状況及び是正措置等を講じた案件がある場合は具体的な内容。現在提示している維持管理における要求水準以外で今後運営権者と協議が必要な案件。 4. 運営権者がコンセッションを行うにあたり運営権者の創意工夫等で成果があったか。 5. 運営権者が交通の円滑化に資する取り組みを行っているか。ある場合は具体的な内容。 6. 運営権者の運営により、地域活性化に資する取り組みはあるか。ある場合その具体的な内容。 7. コンセッションが影響して利用者からの苦情等があったか。ある場合はその具体的な内容。 8. 愛知県道路公社及び運営権者において、コンセッション導入により課題が生じているか。いる場合はその具体的な内容。
② 調査方法	愛知県道路公社に対しアンケート調査を行い、必要に応じてヒアリングを実施する。
③ 調査対象	愛知県道路公社
④ 実施スケジュール	調査票の配布 令和3年11月 調査票の回収 令和4年1月 調査結果とりまとめ 令和4年1月 ※必要に応じ、ヒアリングを実施。

5. 担当連絡先

①	所属	国土交通省道路局高速道路課
②	役職	係長
③	氏名	三井 直樹
④	TEL	03-5253-8499
⑤	FAX	03-5253-1619
⑥	メールアドレス	mitsui-n23g@mlit.go.jp

【記載要領】

①	調査内容	※どのような弊害を想定し、何を明らかにするための調査かを記入してください。具体的には以下のとおり。 ・特定事業の実施状況について ・特定事業を実施できていない原因について ・規制の特例措置の実施に支障がないかについて
②	調査方法	※原則書面の送付による調査とします(電子メールを含む)。 ※書面調査を行った上で、ヒアリング、現地調査等、必要に応じて追加的に行う調査方法があれば記入してください。
③	調査対象	※調査の対象となる全ての主体を具体的に記入してください。 (認定地方公共団体、事業者の他、利用者等にも調査を行う場合等、全ての対象を記入願います。)
④	実施スケジュール	※特段の事情がない限り、実施スケジュールは以下のとおりお願いします。 調査票の配布 令和3年11月 調査票の回収 令和4年1月 調査結果とりまとめ 令和4年1月 なお、ヒアリング・現地調査を行う場合も、令和4年1月中にとりまとめを終えるようにしてください。

(別添)

□ 民間事業者による公社管理道路運営事業に関する調査

(記入者 所属・氏名 :)

※ 欄が足りない場合には、別紙等によりご対応下さい。

※ 回答対応者が複数いる場合には、別紙等によりご対応下さい。

Q 1 運営権対価

運営権者による運営権対価の支払いにより、予定通りの償還を行っていますか。また、今後の償還の見通しについても教えてください。

--

Q 2 路線別通行台数及び料金収入

以下の期間における路線別の通行台数及び料金収入を記述願います。

- 平成27年4月～平成28年3月までの実績値、計画値について（公社運営時）
- 令和2年4月～令和3年3月までの実績値、計画値及び今後の見通しについて（ARC運営時）
- 平成30年4月～令和元年3月までの実績値、計画値について（ARC運営時、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前）

--

(次ページへ続く)

Q3 現在までの要求水準書の達成状況を教えてください。要求水準に達していないものがある場合は、具体的な内容、是正措置の有無及び是正方法を教えてください。要求水準に達している場合でも、指示事項案件や再発防止を講じるよう要請した案件がある場合には、具体的な内容を教えてください。また、今後運営を行うにあたり、運営権者と協議が必要な案件等がありますでしょうか。ある場合は具体的な内容及び対応方針を教えてください。

Q4 運営権者のノウハウや創意工夫により、業務効率化につながる等、どのような成果がありましたか。ある場合は具体的な内容を教えてください。

Q5 運営権者の改築事業等で交通の円滑化に資するような取り組みを行っておりますか。ある場合は具体的な内容を教えてください。

(次ページへ続く)

Q 6 運営権者の運営により、地域活性化に資する取り組みはされておりますか。されている場合はその具体的な内容と成果を教えてください。（雇用の創出・地域住民の参加等）

Q 7 利用者から、コンセッションに関する意見（苦情等）はありましたか。ある場合は、その具体的な内容を教えてください。

Q 8 愛知県道路公社及び運営権者において、コンセッション導入によって課題（事務手続きの増加、責任分担の把握等）は生じていますか。生じている場合はその具体的な内容を教えてください。

ご協力ありがとうございました。

調査計画案の概要

特例措置番号	1 2 2 8
特定事業の名称	民間事業者による公社管理道路運営事業
措置区分	法律
過去の評価時期	H30

1. 過去の評価結果の概要

評価・調査委員会による調査では、当該特例措置を活用した公社管理道路の民間事業者運営について適正な事業実施がなされていることが確認されている。

関係府省庁としては、当該特例の活用事例は1件のみであり、かつ、現時点では事業開始からわずか2年が経過した段階であることから、事業の活用状況等について判断する段階には至っていない。従って、全国展開による弊害の発生の有無について判断するのは時期尚早と考えているとのことであった。

地域活性化部会の審議においては、大規模災害や景気変動等の事業への影響については事例がないものの契約や監査が適正であれば問題はないと考えられ、一般的に民間事業者の手法を活用することによる事業の合理化は見込まれるものであり、関係府省庁はこの取組を促進すべきであるとの意見があった。

上記を踏まえ、関係府省庁は、現在認定されている特区における新たな効果・弊害の発生について引き続き情報収集するとともに、他の公社管理道路での民間事業者による運営が進むよう情報提供・周知・助言を行う。また、大規模災害や景気変動等が起きた場合にも事業の円滑な運営がなされるかどうかについても検証を行う。関係府省庁はこれらの取組状況を2021年度に評価・調査委員会に報告し、評価・調査委員会はその報告に基づき改めて評価を行うこととした。

2. 過去の評価結果において全国展開に向けて弊害が発現している点又は現状の課題

特になし

3. 本年度の評価において全国展開に向けて確認すべき点

- 本特例措置の活用実績（対象道路の通行台数、運営権者から公社への運営権対価等）、本特例措置の活用による経済・社会的効果（道路利用の増加、利用者の利便性向上、周辺地域の活性化等）の発現を確認する。
- 本特例措置の活用により弊害（不適切な道路等設備の保全、利用者とのトラブル等）が生じていないかを確認する。

4. 本年度の調査計画案で新たに追加した質問項目及びその概要

H30年度の評価に係る審議を踏まえ、下記の事項を追加。

- 地方道路公社と道路運営権者が事前に取り決めた内容以外の事象の発生、調整方法・調整結果等。
- 災害や景気変動等により事業収益が減少した場合における地方道路公社との調整方法。
- 本特例措置の活用に関する他の自治体等からの問い合わせ、視察等の対応状況。

構造改革特別区域推進本部 評価・調査委員会
令和３年度 規制の特例措置の評価に関する調査

- ・ 本調査は、**質問票 1**と**質問票 2**により構成されています。
- ・ **質問票 1**は、すべての特例措置について共通の質問です。
- ・ **質問票 2**は、特例措置ごとに異なる質問です。
- ・ 各設問の指示に従って、対応する回答票に記入してください。

質問票 1（規制の特例措置に共通の質問項目）

Q 1－1

本特定事業の現在の進捗段階は特区認定時の予定どおりですか。あてはまるものを1つだけ選んでください。

1. 予定より進んでいる
2. 予定どおりに進んでいる
3. 予定より遅れている

⇒「1.」「3.」を選択した場合 → Q 1－2 へ

「2.」を選択した場合 → Q 2－1 へ

Q 1－2 ＜Q 1－1で「1.」「3.」を選んだ地方公共団体への質問＞

予定より進んでいる（遅れている）理由を具体的にご記入下さい。特に遅れている場合、以下の事項についてお気づきの点があればご記入ください。

- ・本特定事業における要件・手続きに関する事項
- ・本特定事業に関連する他の法制度等に関する事項
- ・現場での事業運営上の事項

Q 2－1

本特定事業による効果は発現していますか。あてはまるものを選んでください（1と2は重複回答可）。また、その内容・理由について具体的にご記入ください。

1. 計画当初から期待していた効果が発現している
2. 計画当初には期待していなかった効果が発現している
3. 発現していない
4. わからない

⇒「1.」「2.」を選択した場合 → Q 2－2 へ

「3.」「4.」を選択した場合 → Q 3 へ

Q 2－2 ＜Q 2－1で「1.」「2.」を選んだ地方公共団体への質問＞

本特定事業により発現した効果は、地域の活性化につながっていますか。経済的効果と社会的効果の面から、具体的にご記入ください。

- ・経済的効果（雇用の創出、産業への波及、費用の節減等）
- ・社会的効果（地域の高齢者の社会参加や活力向上、住民のまちづくりへの取組み意識の向上等）

Q 3

本特定事業の実施にあたって、地方公共団体としてどのような役割を果たしていますか。また、特定事業者に対して何らかの支援を行いましたか。具体的にご記入ください。

Q 4

本特定事業がより活用されるように、貴地域において工夫されていることがあれば、具体的にご記入ください。

Q 5

本特定事業が成功するための最も重要な鍵は何と考えますか。具体的にご記入ください。

Q 6

本特定事業の実施で、他地域ではおそらく発現しないと思われる、貴地域特有の条件による効果等がありますか。具体的にご記入ください。

Q 7

本特定事業をより効果的・効率的に推進するために、追加で緩和することが望ましい規制事項等があれば、具体的にご記入ください。

Q 8

本特定事業の将来に向けての展望など、ご自由にご記入ください。

⇒ 質問票 1 は以上です。質問票 2 へ進んでください。

回答票 1

回答者情報	
市町村名	
担当部署	
担当者名（フリガナ）	
電話番号	
メールアドレス	

Q 1－1. 本特定事業の現在の進捗段階は特区認定時の予定どおりですか。あてはまるものを1つだけ選んでください。		
1. 予定より進んでいる	⇒	回答欄
2. 予定どおりに進んでいる		
3. 予定より遅れている		

⇒「1.」「3.」を選択した場合 → Q 1－2 へ

「2.」を選択した場合 → Q 2－1 へ

Q 1－2. 予定より進んでいる（遅れている）理由を具体的に記入下さい。特に遅れている場合、以下の事項についてお気づきの点があればご記入ください。	
本特定事業における要件・手続きに関する事項	
本特定事業に関連する他の法制度等に関する事項	
現場での事業運営上の事項	
その他の事項	

Q 2－1. 本特定事業による効果は発現していますか。あてはまるものを選んでください（1と2は重複回答可）。また、その内容・理由について 具体的に ご記入ください。

1. 計画当初から期待していた効果が発現している 2. 計画当初には期待していなかった効果が発現している 3. 発現していない 4. わからない	⇒	回答欄
発現している効果の内容・理由／効果が発現していない理由／効果が発現しているかわからない理由 		

⇒「1.」「2.」を選択した場合 → Q 2－2 へ

「3.」「4.」を選択した場合 → Q 3 へ

Q 2－2. 本特定事業により発現した効果は、地域の活性化につながっていますか。経済的效果と社会的効果の面から、具体的に ご記入ください。

経済的效果（雇用の創出、産業への波及、費用の節減等）
社会的効果（地域の高齢者の社会参加や活力向上、住民のまちづくりへの取組み意識の向上等）

Q 3. 本特定事業の実施にあたって、地方公共団体としてどのような役割を果たしていますか。また、特定事業者に対して何らかの支援を行いましたか。具体的に ご記入ください。

Q 4. 本特定事業がより活用されるように、貴地域において工夫されていることがあれば、具体的に ご記入ください。

Q 5. 本特定事業が成功するための最も重要な鍵は何と考えますか。具体的に ご記入ください。

Q 6. 本特定事業の実施で、他地域ではおそらく発現しないと思われる、貴地域特有の条件による効果等がありますか。具体的にご記入ください。

Q 7. 本特定事業をより効果的・効率的に推進するために、追加で緩和することが望ましい規制事項等があれば、具体的にご記入ください。

Q 8. 本特定事業の将来に向けての展望など、ご自由にご記入ください。

⇒ 質問票 1は以上です。質問票 2へ進んでください。

質問票 2（規制の特例措置別の質問項目）

特例措置番号	1 2 2 8
特定事業の名称	民間事業者による公社管理道路運営事業
特例措置の内容	地方道路公社が PFI 法の規定により公社管理道路運営権を設定する場合には、民間事業者に料金を収受させることとし、民間事業者による公社管理有料道路の運営を可能とする。

Q 1 ～ 8 は、特区認定を受けた＜地方公共団体＞

Q 9 ～ 1 6 は、運営権を移管した＜道路公社＞

Q 1 7 ～ 2 4 は、本特定事業を実施している＜運営権者＞

への質問です。

Q 1 < 地方公共団体 への質問 >

本特定事業の平成 29 年度から令和 2 年度までの各年度における実績・成果を記入願います。

- ・ 運営権対価（目標、目標の根拠、実績）
- ・ 通行台数（同上）
- ・ 維持管理・運營業務の要求水準が達成されたか
- ・ 利便施設等運營業務の要求水準が達成されたか

Q 2 < 地方公共団体 への質問 >

本特定事業により、地域経済に好影響がありましたか。具体的にご記入下さい。

Q 3 < 地方公共団体 への質問 >

本特定事業により、対象道路の交通状況はどのように変わりましたか。具体的にご記入下さい。

Q 4 < 地方公共団体 への質問 >

本特定事業により、対象道路の周辺地域は活性化されましたか。具体的にご記入下さい。

Q 5 < 地方公共団体 への質問 >

仮に、本特定事業を全国展開（特区認定を受けなくても全国で実施可能）する場合、どのようなことが考えられますか。特に以下に示す観点から具体的にご記入ください。

- ・ 貴地域以外で実施しても質問票 1 の Q 2 及び本票 Q 1 ～ 4 で回答された効果・問題等が発生するか
- ・ 貴地域にどのような影響（メリット・デメリット）があるか

Q 6 < 地方公共団体 への質問 >

本特定事業の活用に関し、他の自治体、道路管理公社等から実施状況の問い合わせ、ヒアリングや視察の依頼等ありましたか。ある場合、当該内容の概要についてご教示ください。

Q 7 < 地方公共団体 への質問 >

本特定事業の実施により、不適切な道路等設備の保全等、弊害は生じていませんか。

Q 8 <地方公共団体 への質問>

本特定事業に関して、道路利用者、周辺住民や事業の関係者（公社・運営権者を除く）から意見が寄せられていましたらご記入下さい。（所属・氏名非公表）

Q 9 <道路公社 への質問>

本特定事業により、貴公社の財政に好影響がありましたか。具体的にご記入下さい。

Q 10 <道路公社 への質問>

運営権の譲渡により、道路管理の質や効率性がどのように向上しましたか。具体的にご記入ください。

Q 11 <道路公社 への質問>

運営権の譲渡により、Q 9 及び Q 10 の回答以外に貴公社の事業全般に好影響がありましたか。具体的にご記入ください。

Q 12 <道路公社 への質問>

運営権の譲渡により生じている又は懸念される問題点がありますか。具体的にご記入ください。

Q 13 <道路公社 への質問>

仮に、本特定事業を全国展開（特区認定を受けなくても全国で実施可能）する場合、Q 9 ～ 12 で回答された効果や問題等が同様に発生すると考えられますか。また、それ以外の効果等が発生すると考えられますか。ご自由にご記入ください。

Q 14 <道路公社 への質問>

道路運営権者と事前に取り決めた内容以外の事象が発生し、調整等を行ったものがありますか。ある場合は、具体的な事象の内容、調整方法、調整結果、調整が難しかった点についてご記入下さい。

Q 15 <道路公社 への質問>

需要変動の他に、災害や景気変動等、事業の計画として減収となる期間が想定された場合、運営権者との費用負担についてはどのように調整することとしていますか。また、その費用負担が貴公社の事業に及ぼす影響の有無について、ご教示ください。

Q 16 <道路公社 への質問>

本特例事業に関して、道路利用者、周辺住民や事業の関係者（運営権者を除く）から意見が寄せられていましたらご記入下さい。（所属・氏名非公表）

Q 1 7 <運営権者への質問>

本特定事業により、貴社の財政に好影響がありましたか。具体的にご記入下さい。

Q 1 8 <運営権者への質問>

運営権取得後、道路管理業務について改善を図った点はどのようなところですか。また、その効果はどのように現れていますか。具体的にご記入ください。

Q 1 9 <運営権者への質問>

運営権取得後、P A等のサービス業務について改善を図った点はどのようなところですか。また、その効果はどのように表れていますか。具体的にご記入ください。

Q 2 0 <運営権者への質問>

地方道路公社と事前に取り決めた内容以外の事象が発生し、調整等を行ったものがありますか。ある場合は、具体的な事象の内容、調整方法、調整結果、調整が難しかった点についてご記入下さい。

Q 2 1 <運営権者への質問>

需要変動の他に、災害や景気変動等、事業の計画として減収となる期間が想定された場合、地方道路公社との費用負担についてはどのように調整することとしていますか。また、その費用負担が貴社の事業に及ぼす影響の有無について、ご教示ください。

Q 2 2 <運営権者への質問>

運営において生じている又は懸念される問題点がありますか。具体的にご記入ください。

Q 2 3 <運営権者への質問>

仮に、本特定事業を全国展開（特区認定を受けなくても全国で実施可能）する場合、Q 1 7～2 2で回答された効果や問題等が同様に発生すると考えられますか。また、それ以外の効果等が発生すると考えられますか。ご自由にご記入ください。

Q 2 4 <運営権者 への質問>

道路利用者や周辺住民から本事業に関して意見が寄せられていましたらご記入下さい。(所属・氏名非公表)

質問はこれで終わりです。ご協力ありがとうございました。

番号	1228
特定事業の名称	民間事業者による公社管理道路運営事業
措置区分	法律
特例措置を講ずべき法令等の名称及び条項	・道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第10条第1項、第11条第1項、第15条第1項等 ・民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成11年法律第117号）第17条、第22条第1項、第23条第2項
特例措置を講ずべき法令等の現行規定	地方道路公社は、国土交通大臣の許可を受けて、道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができることとされており、公社管理道路において料金を収受できる主体は、地方道路公社に限定されている。
特例措置の内容	1. 地方公共団体が、その設定する構造改革特別区域において、公社管理道路（地方道路公社（地方道路公社法（昭和45年法律第82号）第1条の地方道路公社をいう。以下同じ。）が道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第10条第1項の許可を受けて新設し、又は改築した道路であって、同法第14条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行い、又は同法第15条第1項の許可を受けて維持、修繕及び災害復旧を行うものをいう。以下同じ。）の交通の状況及びその近傍に立地する商業施設その他の施設の利用の状況に照らし、当該施設を運営する事業と連携して民間事業者が公社管理道路運営事業（公社管理道路の運営等（民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成11年法律第117号。以下「民間資金法」という。）第2条第6項に規定する運営等をいう。以下同じ。）であって、当該公社管理道路の利用に係る料金（以下「利用料金」という。）を当該運営等を行う者が自らの収入として収受するもの及びこれに附帯する事業をいう。以下同じ。）を実施することが、当該公社管理道路の通行者及び利用者の利便の増進を図るため必要であると認めて内閣総理大臣の認定を申請し、その認定を受けたときは、当該認定の日以後は、当該地方道路公社は、民間資金法第19条第1項の規定により公社管理道路運営権（当該認定に係る公社管理道路運営事業（以下「認定公社管理道路運営事業」という。）に係る公共施設等運営権（民間資金法第2条第7項に規定する公共施設等運営権をいう。）をいう。以下同じ。）を設定する場合には、道路整備特別措置法第10条第1項、第11条第1項及び第15条第1項の規定にかかわらず、当該公社管理道路運営権を有する者（以下「公社管理道路運営権者」という。）に当該認定公社管理道路運営事業に係る利用料金を自らの収入として収受させるものとする。 2. 地方道路公社は、公社管理道路運営権が設定されることとなる民間事業者を選定しようとする場合には、認定公社管理道路運営事業に係る実施方針（民間資金法第5条第1項に規定する実施方針をいう。以下同じ。）に、「構造改革特別区域法（平成14年法律第189号）第28条の3第10項に規定する公社管理道路運営権の設定の対価を徴収する旨及びその金額」を定めるものとする。 3. 公社管理道路運営権者は、公社管理道路運営事業を開始する前に、実施方針に従い、地方道路公社と、「供用約款の決定手続及び公表方法並びに利用料金の公表方法」をその内容に含む認定公社管理道路運営事業に係る公共施設等運営権実施契約（民間資金法第22条第1項に規定する公共施設等運営権実施契約をいう。）を締結しなければならない。 4. 公社管理道路運営権者が民間資金法第23条第1項の規定により利用料金を収受する場合における利用料金は、実施方針に従い、かつ、構造改革特別区域法（平成14年法律第189号）第28条の3第5項の規定により特定道路公社が国土交通大臣の認可を受けて定めた利用料金の上限の範囲内で、公社管理道路運営権者が定めるものとする。 5. 特定道路公社が民間資金法第19条第1項の規定により公社管理道路運営権を設定した場合における道路整備特別措置法の規定の適用について、必要な技術的読替えを行う。
同意の要件	民間事業者が公社管理道路運営事業を実施することにより、公社管理道路の交通の利便の増進に支障を生じないことが確認されること。
特例措置に伴い必要となる手続き	1. 公社管理道路運営権を設定した地方道路公社（以下「特定道路公社」という。）は、公社管理道路運営権者が民間資金法第23条第1項の規定により収受する利用料金の上限及びその徴収期間を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。 2. 国土交通大臣は、上記1の利用料金の上限及びその徴収期間が道路整備特別措置法第23条第1項（第5号に係る部分に限る。）に定める基準等に適合するものであると認める場合に限り、上記1の認可をすることができる。 3. 上記1の認可については、道路整備特別措置法第10条第6項及び第16条の規定を準用する。 4. 地方道路公社が民間資金法第19条第1項の規定により公社管理道路運営権を設定する際現に道路整備特別措置法第10条第1項若しくは第4項、第11条第1項若しくは第4項又は第15条第1項若しくは第4項の規定により許可を受けている料金の額及びその徴収期間（認定公社管理道路運営事業を開始する日以後の期間に限る。）は、特定道路公社が上記1により認可を受けて定めた利用料金の上限及びその徴収期間とみなす。 5. 特定道路公社は、公社管理道路運営権者から民間資金法第23条第2項の規定による届出を受けたときは、当該届出の内容を国土交通大臣及び当該公社管理道路運営権者に係る公社管理道路の道路管理者に通知するとともに、公社の定款に定める方法で公告しなければならない。 6. 特定道路公社は、民間資金法第19条第1項の規定により公社管理道路運営権を設定したときは、公社管理道路運営権者から当該公社管理道路運営権の設定の対価を徴収しなければならない。 7. 特定道路公社は、上記6の対価の額を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。特定道路公社は、当該認可を受けようとするときは、上記1の認可に係る事項との整合性を確保した収支予算の明細を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。 8. 国土交通大臣は、上記6の対価の額が、特定道路公社が収受する公社管理道路運営権に係る公社管理道路に係る占用料その他の収入と併せて、当該公社管理道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用を、当該公社管理道路に係る利用料金の徴収期間の満了の日までに償うものであると認める場合に限り、上記7の認可をすることができる。

1 2 2 8 民間事業者による公社管理道路運営事業

1. 特例を設ける趣旨

公社管理有料道路の通行者及び利用者（以下「利用者」という。）の利便の増進を図るため、地方道路公社（以下「公社」という。）が公社管理道路運営権を設定する場合には、民間事業者に料金を収受させることとし、民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成 11 年法律第 117 号。以下「民間資金法」という。）に基づくコンセッション方式を活用して民間事業者による公社管理道路の運営を可能とするものです。

2. 特例の概要

地方公共団体が、その設定する構造改革特別区域において、公社管理道路の交通の状況及びその近傍に立地する商業施設等の利用の状況に照らし、当該施設を運営する事業と連携して民間事業者が公社管理道路運営事業を実施することが、当該公社管理道路の利用者の利便の増進を図るため必要であると認めて内閣総理大臣の認定を申請し、その認定を受けたときは、当該認定の日以後は、当該公社は、民間資金法第 19 条第 1 項の規定により公社管理道路運営権を設定する場合には、当該公社管理道路運営権を有する者（以下「公社管理道路運営権者」という。）に当該認定公社管理道路運営事業に係る利用料金を自らの収入として収受させるものとします。

公社管理道路運営権者が収受する利用料金は、民間資金法第 5 条第 1 項の規定に基づき公社が定める実施方針（以下「実施方針」という。）に従い、かつ、公社が国土交通大臣の認可を受けて定めた上限の範囲内で、公社管理道路運営権者が定めるものとします。

3. 基本方針の記載内容の解説

（１）公社管理道路運営事業に係る利用料金の収受（特例措置の内容 1）について

- ① 特例措置の適用に当たっては、公社管理道路運営事業の実施主体である民間事業者及び公社だけでなく、利用者も含めた 3 者にメリットがある枠組みを構築することが必要です。このため、特例措置を講ずる目的として「公社管理道路の通行者及び利用者の利便の増進を図る」ことを規定するとともに、特区計画や民間資金法に基づく手続きを通じて、「民間事業者が公社管理道路運営事業を実施することにより、公社管理道路の交通の利

便の増進に支障を生じないことが確認されること」を同意の要件としています。

② 「公社管理道路」については、公社が道路整備特別措置法（昭和 31 年法律第 7 号）第 10 条第 1 項の許可を受けて新設し、又は改築した道路であって、同法第 14 条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行い、又は同法第 15 条第 1 項の許可を受けて維持、修繕及び災害復旧を行うものとされており、当該特例措置は、民間事業者が自らの判断により道路の新築又は改築を行うことを許容するものではありません。

③ 「その近傍に立地する商業施設その他の施設」とは、公社管理道路の近傍に立地する商業施設（サービスエリアやパーキングエリアを含む。）、レクリエーション施設、観光施設、物流施設、空港等をいいます。

「当該施設を運営する事業と連携して」については、

- ・ 民間事業者が公社管理道路の運営とあわせて、パーキングエリアの商業施設等も運営すること
- ・ 近傍の商業施設等の運営者と協議会を開催し、公社管理道路の利用の促進を図ること

など、連携の取組みを幅広く想定しており、民間の運営による公社管理道路の利用者へのサービスの向上の結果として、道路を通行してこれらの施設を利用する者が増加し、地域の活性化の実現につながることが期待されます。

（２）公社管理道路運営権者による供用約款の決定等（特例措置の内容 3）について

① 公社管理道路運営権者による公社管理道路運営事業の適正な実施については、民間資金法第 22 条第 1 項の規定により締結する公共施設等運営権実施契約（以下「実施契約」という。）と、第 28 条の規定に基づく指示等、第 29 条の規定に基づく公共施設等運営権の取消し等を通じて、公社が公社管理道路運営権者を監督することによって担保することとなります。

「供用約款」とは、公社管理道路運営権者と利用者との民事上の契約関係を規律するものであり、公社管理道路運営権者は、実施契約を締結する場合には、

- ・ 供用約款の決定手続（例：公社に対する事前届出）

- ・ 供用約款の公表方法（例：事業場において公衆に見やすいように掲示）
- ・ 利用料金の公表方法（例：事業場において公衆に見やすいように掲示）

をその内容に含むものとし、公社は、当該契約に基づき、利用者保護の観点から適切な内容の供用約款が定められ、利用料金とあわせて公表されている旨を確認等することとなります。

（３）公社管理道路運営権者による利用料金の決定手続（特例措置の内容４、特例措置に伴い必要となる手続き１～５）について

- ① 当該特例措置は、民間事業者が、利用料金を自らの収入として収受して公社管理道路の運営を行い、民間の創意工夫により当該公社管理道路の利用者へのサービス向上を図るものであるため、公社管理道路運営権者は、公社が認可を受けて定めた上限の範囲内で、弾力的に利用料金を決定することができることとします。

その際、公社が定める利用料金の上限及びその徴収期間については、道路整備特別措置法に定める料金の額の基準のうち上限に係るもの及び料金の徴収期間の基準と同様の観点から、国土交通大臣が認可により確認することとするとともに、当該認可に当たって、本来道路管理者である地方公共団体の同意及びその議会の議決を必要とすることとしています。

- ② 公社が公社管理道路運営権を設定する際に現に許可を受けている料金の額及びその徴収期間については、上記の要件を満たすことが明らかであるため、公社が認可を受けて定めた利用料金の上限及びその徴収期間とみなすこととし、改めて認可手続きを経ることは要しないこととしています。
- ③ 公社管理道路運営権者は、公社が認可を受けて定めた上限の範囲内で、具体的に利用料金を定める場合には、民間資金法第 23 条第 2 項の規定に基づき、公社に利用料金の額を事前に届け出る必要があります。当該届出を受けた公社は、その内容を国土交通大臣及び本来道路管理者である地方公共団体に通知するとともに、公告しなければならないこととしています。公告の方法については、公社の定款に定める方法とし、具体的には、地方公共団体の公報への掲載等を想定しています。
- ④ 民間事業者の創意工夫による公社管理道路の運営の結果として、利用料金収入の増加や管理費用の縮減等により生じる収支差については、構

造改革特別区域法施行令第6条第1項第3号の規定に基づき、利用料金
の上限の設定時と著しく異ならない範囲において、実施契約等に一定の
ルールを設けて、効率的・効果的な事業運営を促すインセンティブとし
て民間事業者に付与することが可能です。

(4) 国土交通大臣による運営権対価の額の認可（特例措置の内容2、特例措
置に伴い必要となる手続き6～8）について

- ① 民間事業者が公社管理道路運営事業を実施する場合において、公社は、
利用者から徴収する料金収入に代わって、公社管理道路運営権者から徴
収する運営権対価収入により、当該公社管理道路の建設債務を償還する
こととなるため、公社は、公社管理道路運営権者から公社管理道路運営
権の設定の対価（以下「運営権対価」という。）を徴収しなければならない
こととするとともに、国土交通大臣が運営権対価の額を認可すること
により、公社による建設債務の確実な償還を担保することとするもので
す。

運営権対価の額の認可基準は、当該額が、公社が収受する当該公社管
理道路に係る占用料等の収入と併せて、公社が要する当該公社管理道路
の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用を利用料金の徴収
期間の満了の日までに償うに足りる場合に限り、認可をすることができ
ることとします。

- ② 公社は、当該認可を受けようとするときは、利用料金の上限及びその
徴収期間の認可に係る事項との整合性を確保した収支予算の明細を記載
した申請書を、国土交通大臣に提出しなければならないこととします。
収支予算の明細については、公社管理道路ごと、年度ごとに、徴収する
運営権対価の額、運営権対価を分割払いとする場合の利息の額、一括払
いとする場合の運用益収入の額、占用料等の収入の額、公社と公社管理
道路運営権者がそれぞれ負担する管理費用の額等の内訳を明らかにして
作成するものとします。
- ③ 公社は、実施方針及び実施契約において、「運営権対価を徴収する旨及
びその金額」を定めることとし、当該契約に基づき確実に運営権対価を
徴収することとします。

(5) その他（特例措置の内容5等）

- ① 当該特例措置に基づき公社管理道路運営権者が収受する「利用料金」については、道路整備特別措置法における「料金」に係る規定はそのまま適用されないことから、必要な読替えを行った上で適用することとしています。

なお、利用料金を不法に免れた者から収受する割増金を含め、未収の利用料金については、公社管理道路運営権者が、民事上の手続きで請求することとなり、強制徴収の対象にはなりません。

- ② 道路整備特別措置法における「料金」以外の規定は、現行どおり適用されます。

一般的に、道路法による道路の管理における事実行為については、民間主体に事務委任することが可能であり、公社管理道路運営権者は、民間資金法に基づき、公社管理道路の運営等に当たって必要な事実行為を行うことが可能です。道路整備特別措置法第 17 条の規定に基づき公社が代行する道路管理権限のうち、

- ・ 公権力行使に該当する権限（例：占用許可 等）
- ・ 特別な管理の方法を定める権限（例：共用管理施設管理協議 等）
- ・ 他の行政機関等と関与する権限・手続（例：都道府県公安委員会の意見聴取・通知 等）

については、公社管理道路運営事業を実施する場合も引き続き公社が行使することとなりますが、この場合であってもこれらの権限に係る事実行為（補助的事務、物理的行為等）を公社管理道路運営権者に委ねることは可能です。

また、公社管理道路運営事業を実施する場合であっても、公社管理道路の管理の最終的な責任を負う主体は引き続き公社であり、道路整備特別措置法第 46 条第 1 項、第 48 条第 1 項、地方道路公社法第 39 条等の規定に基づき、国土交通大臣又は都道府県知事は、公社に対し、監督等ができることとなっています。

- ③ 当該特例措置に関する国土交通大臣の権限は地方整備局長等に委任されているため、認可申請、通知等の必要な手続きは、地方整備局等に対して行っていただくこととなります。

4. 特区計画及び添付書類の記載に当たって特に留意すべき点

（１）特区計画（本体）

- ① 特区計画の認定申請は、公社の設立団体である地方公共団体が、単独又は共同で行うことができます。
- ② 「３ 構造改革特別区域の範囲」には、特例措置の対象とする公社管理道路及びその近傍の地域等を具体的に明示するとともに、「添付書類（１）区域の図面」において、当該公社管理道路及びその近傍に立地する商業施設等で公社管理道路運営事業との連携が想定されるものを記載してください。
- ③ 「４ 構造改革特別区域の特性」には、特例措置の対象とする公社管理道路の交通の状況、その近傍に立地する商業施設等の利用の状況など、当該地域において規制の特例措置を講じる必要性を記載してください。
- ④ 「７ 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果」には、特例措置の適用により「公社管理道路の利用者の利便の増進」として期待される効果について、定量的な表現を用いて、定量的な指標の根拠や検証方法を明らかにして記載してください。

（２）特区計画（別紙）

- ① 「２ 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者」は、公社管理道路運営権を設定する公社及び公社管理道路運営事業を実施する民間事業者となります。

民間事業者については、特例措置の適用を受けて実施される民間資金法に基づく手続き（民間事業者の選定、実施契約の締結等）を通じて特定されることが想定されるため、「添付書類（２）特定主体の特定の状況」に、これまでの調整状況、特定する方法、今後の予定等をできる限り具体的に記載してください。

また、特区計画の作成に当たり、これら関係者から聴取した意見については、「添付書類（４）関係者の意見」に記載してください。

- ② 「５ 当該規制の特例措置の内容」には、
 - ・ 特例措置の必要性や要件適合性を認めた根拠（例：公社管理道路の交通の状況、公社管理道路の近傍に立地する商業施設等の利用の状況、当該商業施設等を運営する事業との連携として想定される内容及びその確認方法）
 - ・ 特例措置に伴い必要となる手続の実施方法
 - ・ 「同意の要件」で求められている弊害の防止措置の内容（例：公社管

理道路の交通の利便の増進に支障を生じないことの確認方法)
など、特例措置を適用するために必要な内容を記述してください。

- ③ 「添付書類（３）工程表」については、民間資金法に基づく手続き（実施方針の策定・公表、特定事業の選定、民間事業者の公募・選定、実施契約の締結、公社管理道路運営事業の開始等）に関するスケジュールが明らかになるように記述してください。

5. 当該特例に関して特に必要な添付書類

特になし

国家戦略特別区域で活用している計画の一覧

番号	都道府県名	市町村名	実施主体	区域の範囲	内容	規制の特例措置の番号	規制の特例措置の名称	実施時期
1	愛知県	—	区域計画の認定後、愛知県道路公社から、民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(PFI法)に基づく公共施設等運営権を付与された民間事業者	名古屋市、半田市、碧南市、豊田市、常滑市、東海市、大府市、知立市、日進市、長久手市、阿久比町、東浦町、南知多町、美浜町、武豊町の区域 (※上記の有料道路8路線が所在する市町の区域)	愛知県道路公社が管理する有料道路8路線※について、公社管理道路運営権を設定し、利用料金を自らの収入として収受させる等、民間事業者による公社管理道路運営事業を実施する。 ※ 知多半島道路、南知多道路、知多横断道路、中部国際空港連絡道路、衣浦トンネル、猿投グリーンロード、衣浦豊田道路、名古屋瀬戸道路	1228	・事業者による公社管理道路運営事業	平成 28 年度より実施

構造改革特別区域推進本部 評価・調査委員会 委員名簿

(令和3年10月6日 現在)

氏 名	職 業 等
ふじむら ひろゆき ◎ 藤村 博之	法政大学経営大学院教授
しまもと こうじ ○ 島本 幸治	ソシエテ・ジェネラル証券株式会社 代表取締役社長
いわさき くみこ 岩崎 久美子	放送大学教養学部教授
くどう ひろこ 工藤 裕子	中央大学法学部教授
わたなべ こういちろう 渡邊 浩一郎	公認会計士

※ ◎は委員長、○は委員長代理

構造改革特別区域推進本部 評価・調査委員会専門部会 委員名簿

(令和3年10月6日 現在)

医療・福祉・労働部会

氏 名	職 業 等
ふじむら ひろゆき ◎ 藤村 博之	法政大学経営大学院教授
いわさき くみこ ○ 岩崎 久美子	放送大学教養学部教授
わたなべ こういちろう 渡邊 浩一郎	公認会計士

※ ◎は部会長、○は部会長代理

教育部会

氏 名	職 業 等
いわさき くみこ ◎ 岩崎 久美子	放送大学教養学部教授
しまもと こうじ ○ 島本 幸治	ソシエテ・ジェネラル証券株式会社 代表取締役社長
くどう ひろこ 工藤 裕子	中央大学法学部教授

※ ◎は部会長、○は部会長代理

地域活性化部会

氏 名	職 業 等
しまもと こうじ ◎ 島本 幸治	ソシエテ・ジェネラル証券株式会社 代表取締役社長
くどう ひろこ ○ 工藤 裕子	中央大学法学部教授
わたなべ こういちろう 渡邊 浩一郎	公認会計士

※ ◎は部会長、○は部会長代理

構造改革特別区域基本方針（抄）

平成 15 年 1 月 24 日閣議決定
令和 3 年 7 月 6 日最終改正

2. 構造改革の推進等のために政府が実施すべき施策に関する基本方針

（１）基本理念

③評価の実施

さらに、特区において実施される規制の特例措置は、その実施の見込み等を踏まえあらかじめ定めた評価時期に、その実施状況に基づき評価を行うことにより、特区の成果を着実に全国に広げていくことが必要である。したがって、規制の特例措置の評価において、特段の問題が生じていないと判断されたものについては、速やかに全国展開を推進していくことを原則とする。

特段の問題が生じているかは、規制の特例措置について全国展開を行った場合に発生する弊害と効果により、判断するものとする。

規制の特例措置の全国展開とは、現在、規制の特例措置により実現している規制改革について、構造改革特別区域計画（以下「特区計画」という。）の認定制度によらず、当該規制が本来規定されている法律、政令又は主務省令（告示を含む。以下同じ。）（以下「法令」という。）の改正等を行うことにより、全国規模で規制改革の成果を享受できるよう措置することである。

一方、地域性が強い規制の特例措置については、特区において当分の間存続させることとする。

地域性が強い規制の特例措置とは、特区として認定を受けて実施されることにより、地方公共団体による総合的な取組とそれに対する国の関係機関による援助・協力を推進でき、全国的な規制改革の突破口というよりは、地域活性化策として意義が大きいものである。

評価に当たっては、円滑な実施の観点から、供給者の視点のみならず、消費者・需要家の視点をより重視して、規制の特例措置の要件、手続、関連する規制等について、更なる提案を募集することなどにより、

特区における実施状況等を踏まえて、必要な見直しを行うものとする。

なお、総合特別区域法（平成 23 年法律第 81 号）第 14 条の 2 第 4 項又は同法第 37 条の 2 第 4 項の適用を受けた規制の特例措置について、適用を受ける同法第 12 条第 1 項に規定する国際戦略総合特別区域計画又は同法第 35 条第 1 項に規定する地域活性化総合特別区域計画が認定されている場合には、その実施状況に基づき評価を行う。

また、国家戦略特別区域法（平成 25 年法律第 107 号）第 10 条第 4 項又は第 5 項の適用を受けた規制の特例措置について、適用を受ける同法第 8 条第 1 項に規定する区域計画が認定されている場合には、その実施状況に基づき評価を行う。

さらに、規制の特例措置の適用を受けた特定事業が、地域再生法（平成 17 年法律第 24 号）第 5 条第 4 項第 15 号に規定する事項について地域再生計画に記載され、同法第 17 条の 61 の規定に基づき特区計画の認定があったとみなされた場合には、当該規制の特例措置について、その実施状況に基づき評価を行う。

④評価・調査委員会

このような基本理念に基づき、特区制度を推進するために、構造改革特別区域推進本部（以下「本部」という。）に、有識者からなる評価・調査委員会が設置されている。この委員会では、規制の特例措置の効果等を評価し、その結果に基づき、構造改革の推進等に必要な措置について、構造改革特別区域推進本部長（以下「本部長」という。）に意見を述べるとともに、本部長の諮問に応じて新たな規制の特例措置の整備その他の構造改革の推進等のために講ぜられる施策に係る重要事項について調査審議する。

（２）提案の募集に関する基本方針

③評価・調査委員会による調査審議

i) 本部長の諮問

本部長は、内閣府と関係府省庁との調整によっては実現しなかった提案のうち、経済的及び社会的に意義があり、専門的知見を活用

し、又は情勢の推移を踏まえて更に検討を深めることにより、新たに地域の特性に応じた規制の特例措置を講ずることができる可能性があるものについて、評価・調査委員会に諮問することとする。

なお、本部長は、提案のほか、他の関係機関から特区において規制の特例措置を講ずべき事項について検討を要請された場合には、この事項についても評価・調査委員会に諮問することができる。

ii) 調査審議の方法

評価・調査委員会で提案について調査審議する場合には、迅速かつ適確に調査審議を行うため、必要に応じて、提案者、関係府省庁、有識者等からの意見聴取又は現地調査を実施できるものとする。

iii) 意見の扱い

本部は、評価・調査委員会から本部長に意見が提出された場合には、上記② i) のア)～ウ) 及び ii) の基準に基づき、評価・調査委員会の意見に関する対応方針を決定するものとする。

(3) 評価に関する基本方針

①評価のスケジュール

毎年度原則として2月末までに行うものとする。

②評価基準

i) 規制の特例措置の在り方に関する評価基準

規制の特例措置の在り方について、以下の基準により評価を行う。

ア) 全国展開

以下のいずれかの場合。ただし、イ) 又はウ) の基準に該当する場合を除く。

- a 弊害が生じていないと認められる場合
- b 弊害が生じていても、規制の特例措置の要件、手続を見直すことで弊害の予防等の措置が確保され、かつ、見直された予防等の措置について特区における検証を要しないと認めら

れる場合

- c 弊害が生じていても比較的微小であり、規制の特例措置を全国展開した場合の効果と比較検討し、効果が著しく大きいと認められる場合

イ) 特区において当分の間存続

地域性が強い、すなわち、特区として認定を受けて実施されることにより、地方公共団体による総合的な取組とそれに対する国の関係機関による援助・協力を推進でき、全国的な規制改革の突破口というよりは、地域の活性化として意義が大きいと認められる場合

ウ) 拡充

規制の特例措置の要件又は手続が過剰なものになっていないか等の観点からの提案（以下「拡充提案」という。）等に基づき、規制の特例措置の要件又は手続を緩和又は変更する場合であって、当該緩和又は変更した要件又は手続について特区における検証を要すると認められる場合

エ) 是正

弊害が生じていても、規制の特例措置の要件又は手続を見直すことで弊害の予防等の措置が確保され、是正又は追加された予防等の措置について特区における検証を要すると認められる場合

オ) 廃止

弊害が生じており、かつ、規制の特例措置の要件又は手続を見直すことで予防等の措置を確保することが困難と認められる場合

ii) 関連する規制等の改革に関する評価基準

また、当該規制の特例措置に関連する規制等の改革について、関連する規制等が妨げとなっていないか等の観点からの提案（以下「関連提案」という。）等があった場合には以下の基準により評価を行う。

ア) 提案の募集に基づき講ずることとなった措置

- a 特区において講ずることとなった規制の特例措置

- b 全国で実施することとなった規制改革
 - c その他提案を実現するための措置
- イ) 関係府省庁において今後前向きに検討を進める規制等の改革

③評価時期の設定

評価時期は一律に定めるのではなく、特区において適用が見込まれる時期、その効果が判明することが見込まれる時期等を踏まえ、規制の特例措置ごとに設定するものとする。

そのため、関係府省庁の長は、規制の特例措置について、適用される特区計画が初めて認定された場合には、当該特区計画における目標、特定事業の内容、開始の日等を踏まえ、当該特区計画の認定から1か月以内に調査スケジュールを作成し、本部に提出しなければならない。

評価・調査委員会は、関係府省庁から提出された調査スケジュールを踏まえ、必要に応じて関係府省庁から意見を聴取した上で、規制の特例措置の評価時期を検討し、本部長に意見を提出するものとする。

本部長は、評価・調査委員会の意見を踏まえ、規制の特例措置の評価時期を決定するものとする。

④拡充提案・関連提案の募集

評価を予定する規制の特例措置について、拡充提案及び関連提案を募集するものとする。

そのため、内閣府は、当該規制の特例措置の評価が開始されるまでの間に、その旨を公表し、提案を募集する。その際、地方公共団体に対して、積極的な提案を促すことに努めるものとする。

拡充提案及び関連提案については、通常の提案と同じ検討基準及び検討プロセスにより処理するものとし、その結果について、内閣府は、評価・調査委員会に報告するものとする。

⑤ニーズ調査の実施

評価を予定する規制の特例措置のうち実施が少ないものについては、評価に至る前に、内閣府は、更なる実施の可能性について調査（以下

「ニーズ調査」という。)を行うものとする。

評価・調査委員会は、ニーズ調査の結果、実施の増加が見込まれず、また、拡充提案がない規制の特例措置については、予定していた評価を行わないことができるものとし、その場合には、関係府省庁にその旨通知するものとする。その際、内閣府は、あらかじめ関係府省庁の意見を求め、その結果を評価・調査委員会に報告するものとする。

また、評価を予定する規制の特例措置のうち、活用実績が無いものについては、内閣府はニーズ調査を行わないことができるものとする。

⑥評価の方法

関係府省庁の長は、評価の対象となった規制の特例措置について、③で決定された評価時期に、法第 47 条第 1 項に基づき規制の特例措置の適用状況について調査を行い、その結果を本部に報告しなければならない。

関係府省庁の長は、調査に当たって、規制の特例措置による弊害の発生の有無に基づき、全国展開により発生する弊害について立証責任を有するものとし、また、弊害の発生の有無の判断に資する情報を最大限把握するものとする。

この関係府省庁の長の調査に加えて、評価・調査委員会は、規制の特例措置を全国展開することによる効果、地域性が強い規制の特例措置かどうか等について独自の調査を行うものとする。

評価・調査委員会は、これらの結果等を踏まえ、規制の特例措置に関する評価を行い、本部長に意見を提出するものとする。本部は、評価・調査委員会の意見を踏まえ、対応方針を決定するものとする。

i) 調査票の作成

評価に当たって、評価・調査委員会は、評価を予定する規制の特例措置について、評価の開始の 3 か月前までに関係府省庁に通知するものとする。通知を受けた関係府省庁は、評価の開始の 2 か月前までに調査の内容、方法及び対象を記載した調査票を作成して評価・調査委員会に提出しなければならない。

評価・調査委員会は、関係府省庁の調査票を踏まえて、評価・調査委員会の調査票を作成するものとする。その際、評価・調査委員会は、必要に応じて関係府省庁の調査票に対して意見を述べるものとする。

ii) 調査結果の取りまとめ

評価の対象となった規制の特例措置について、これらの調査票は、調査の対象となる規制の特例措置に係る特区計画の認定を受けている地方公共団体（以下「認定地方公共団体」という。）、実施主体又は関係者に対して時間的余裕を持って周知するものとし、調査結果は、評価の開始から2か月後までに取りまとめるものとする。なお、評価・調査委員会は、独自の調査に当たっては、認定地方公共団体、実施主体又は関係者からの意見聴取又は現地調査を実施できるものとする。

関係府省庁は、弊害について調査・報告する場合においては、その弊害の予防のための運用の改善及び是正措置の可能性等も併せて報告するよう努めるものとする。

iii) 評価意見の提出

評価・調査委員会は、関係府省庁の長の調査結果及び独自の調査結果を踏まえ、また、必要に応じて関係府省庁から意見を聴取した上で、②の評価基準に基づき評価を行い、本部長に意見を提出するものとする。

本部は、評価・調査委員会の意見を踏まえ、②の基準に基づき、評価に関する対応方針を決定する。

⑦総合特区において適用された規制の特例措置の評価

総合特別区域法第14条の2第4項又は同法第37条の2第4項の適用を受けた規制の特例措置について評価を行う場合には、①から⑥までの事項に準じて評価を行うものとする。

⑧国家戦略特区において適用された規制の特例措置の評価

国家戦略特別区域法第 10 条第 4 項又は第 5 項の適用を受けた規制の特例措置について評価を行う場合には、①から⑥までの事項に準じて評価を行うものとする。

⑨地域再生計画に記載され特区計画の認定があったとみなされた場合の規制の特例措置の評価

規制の特例措置の適用を受けた特定事業が、地域再生法第 5 条第 4 項第 15 号に規定する事項について地域再生計画に記載され、特区計画の認定があったとみなされた場合の当該規制の特例措置について評価を行う場合には、①から⑥までの事項に準じて評価を行うものとする。

(5) 関係府省庁の対応状況のフォローアップに関する基本方針

内閣府は、提案を受けて全国で実施された規制改革及び現行制度で対応可能と判断された事項並びに全国展開された規制の特例措置について、その実施に当たり問題が生じていないかフォローアップ調査を行い、問題が生じている場合には、関係府省庁と調整を行う。

また、内閣府は、関係府省庁との調整によっては実現しなかった提案について、関係府省庁の協力を得つつ、定期的にフォローアップを行い、実現に向けた取組が成されるものについては、内閣府のホームページに掲載するとともに、当該提案をした者に対し通知する。

(6) 構造改革実現のための窓口機能の強化と関連する施策との連携に関する基本方針

②国家戦略特区制度との連携

構造改革の推進のため、国家戦略特区制度と相互の有機的な連携を図るものとし、国家戦略特別区域法第 5 条第 7 項の規定による募集に応じ行われた提案であって、同法第 38 条の規定に基づき、構造改革の推進等に資するものとして法第 3 条第 4 項に規定する提案とみなされたものについては、同項の規定に基づき、必要な措置を講ずることとする。

3. 特区計画の認定に関する基本的な事項

(1) 特区計画の認定に関する基本方針

⑩認定特区計画の実施の状況の調査及び措置要求

規制の特例措置が特区内において適切に実施されているか、特区計画に記載されているような効果をあげているか、について調査し、必要に応じて規制の特例措置の是正又は廃止や、特区計画の改善の要求又は認定の取消しに係る判断の材料とする。

このため、内閣総理大臣は、必要に応じて認定地方公共団体における特区計画の実施の状況について調査を行い、特区計画の変更等が必要であると認められる場合には、法第8条第1項に基づく措置を講ずるものとする。なお、内閣総理大臣が法第8条第1項に基づく措置を講ずる場合には、本部を通じて評価・調査委員会の意見を求めるものとする。

また、関係府省庁の長は、必要に応じて規制の特例措置の実施状況について調査を行い、当該規制の特例措置の適正な適用を地方公共団体に求めることが必要であると認められる場合には、法第8条第2項に基づく措置を講ずるものとする。なお、関係府省庁の長が法第8条第2項に基づく措置を講ずる場合には、本部を通じて評価・調査委員会の意見を求めるものとする。

⑪認定特区計画の取消し

法第8条第1項又は第2項に基づく措置等にもかかわらず、規制の特例措置の実施による弊害等の発生が認められること、規制の特例措置の効果が認められないこと等により、特区計画の認定の取消しが必要な場合には、内閣総理大臣は当該地方公共団体に対して法第9条に基づく措置を講ずるものとする。内閣総理大臣が法第9条に基づく措置を講ずる場合には、本部を通じて評価・調査委員会の意見を求めるものとする。

4. 構造改革の推進等に関し政府が講ずべき措置についての計画

(2) 評価等に基づき政府が講ずることとなった措置

①全国展開することとなった規制の特例措置

特区で実施する規制の特例措置について、本部において上記 2. (3) ② i) ア) の評価基準に基づき評価の対応方針が決定されたもの及び関係府省庁が自ら全国展開するとしたものについては、別表 1 から削除するとともに、実施時期、全国展開の実施内容を明示して、別表 2 として決定し、必要な法令の改正等を行うものとする。なお、関係府省庁が自ら全国展開しようとする場合には、内閣府は必要に応じて関係府省庁とともに評価・調査委員会にその旨報告するものとする。

関係府省庁は、その作成する規制の特例措置を定める法令の改正案と別表 2 の内容が合致したものとなるよう、内閣府と所要の調整を行うものとする。

上記法令の改正等に当たって、関係府省庁は、既に認定されている特区計画において実施されている規制の特例措置について、実施主体に対して新たな許認可の申請を求めない等の実施の継続が円滑に行われるよう措置しなければならない。

なお、関係府省庁は、別表 2 に定める事項及びこの内容に合致して定められる法令で規定する条件以上のものを、通達等により付加しないものとする。

②拡充、是正又は廃止等を行うこととなった規制の特例措置

本部において 2. (3) ② i) ウ)、エ) 又はオ) の評価基準に基づき評価の対応方針が決定されたもの及び関係府省庁が自ら拡充するとしたものについては、別表 1 を改定するとともに、必要な法令の改正等を行うものとする。なお、関係府省庁が自ら拡充しようとする場合には、内閣府は必要に応じて関係府省庁とともに評価・調査委員会にその旨報告するものとする。また、規制の特例措置の前提となる制度自体が廃止又は抜本的に変更されることにより、規制の特例措置の必要性もなくなる場合には、内閣府は必要に応じて関係府省庁とともに評価・調査委員会にその旨報告するものとする。

関係府省庁は、その作成する規制の特例措置を定める法令の改正案と改定される別表 1 の内容が合致したものとなるよう、内閣府と所要

の調整を行うものとする。

なお、関係府省庁は、別表 1 に定める事項及びこの内容に合致するよう定められる法令で規定する条件以上のものを、通達等により付加しないものとする。

③関連する規制等の改革

本部において規制の特例措置に関連する規制等の改革を実施するものとして評価に関する対応方針が決定された場合及び関係府省庁が自ら関連する規制等の改革を実施とした場合は、特区において講ずるものについては上記（１）①と同様の取扱いを、全国で実施するものについては上記（１）②と同様の取扱いを、その他のものについては上記（１）③と同様の取扱いを、それぞれ行うものとする。なお、関係府省庁が自ら関連する規制等の改革を実施しようとする場合には、内閣府は必要に応じて関係府省庁とともに評価・調査委員会にその旨報告するものとする。

（３）透明性の確保

特区制度の運用に当たっては、制度の各プロセスにおいて、第三者の目を通じた客観的な評価を可能とするため、インターネット等を活用し、関係資料をできる限り公開することとする。

具体的には、提案の募集・検討に関する事務、関係府省庁との調整状況、規制の特例措置の追加等に関する基本方針の変更、特区の認定に関する事務、規制の特例措置の評価等に関する会議の構成員、会議資料、議事録等に関する資料については、本部のホームページ等を活用し、迅速に公開することを原則とする。