

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案番号	提案主体名	都道府県コード	制度の所管・関係官庁
1220010	公有水面埋立法の埋立免許取得条件の要件の加算	公有水面埋立法(大正10年法律第57号)	公有水面埋立法では、免許の基準が第4条に規定されており、同条第3項では、埋立てに関する工事の施行区域における公有水面埋立に関して権利を有する者がいるときの免許の基準を規定している。第1号から第3号まであり、各号のいずれか一つに該当する場合でなければ、免許することができないこととされている。	公有水面埋立法の埋立免許取得条件の要件の「其ノ埋立ニ因リテ生スル利益ノ程度カ損害ノ程度ヲ著シク超過スルトキ」に「当該都道府県民投票によって同意を得る事」を要する。事項を加える。	<p>竊港埋立て架橋計画は、県道整備事業であるが、その事業費の負担者である広島県民の意思を反映させる為に、直接その必要性を問う県民投票を行われる様、条項を加算する。</p> <p>提案理由：現在、広島県福山市竊町において、十分な議論と同意のないまま、「公有水面二箇ヲ権利ヲ有スル者」の完全同意を得ず、「其ノ埋立ニ因リテ生スル利益ノ程度カ損害ノ程度ヲ著シク超過スルトキ」との理由で埋立て免許申請がなされ、又それを阻止する為行政訴訟進捗が行われておりますが、「竊港埋立て架橋、問題をめぐり町を分割、崩壊させる事態が進行している。そもそも竊のまちづくりをどう行くか」を発端に始まり、その解決手段の一つとして「埋立て架橋、計画として浮上したもので推進派や反対派も」危機感、は共有しており、その解決手段を巡って、町を分割させ、竊の無形文化財や世界遺産級と言われる景観を破壊するような計画や争いは、本末転倒であり、自殺行為に等しいと考えます。</p> <p>代替措置：推進、反対の立場に拘らず、竊町民や福山市民、広島県民が、竊の浦の歴史を知り、広く深い視野を持ち、未来志向で、皆が非対立の立場で「みんなのためにどうしたらいいでしょうか?」の気持ちで協力して、広く世界から問題解決出来る計画案を募集し、競争発表会を開催して、県民投票にて決定する。</p>	C	I	<p>公有水面埋立ての免許に際しては、法律の規定等により出願内容の告示・縦覧による利害関係者からの意見の申し出、地元市町村長の意見の聴取及び関係行政機関の意見の聴取などの手続きにより、様々な関係者の意見を聞いた上で、それらを踏まえ免許権者が適正に判断しているところ。</p> <p>本提案の趣旨は、広島県が行うある特定の公共事業に対して県民の意思を直接反映させたいと考えたものと思われるが、個別の事業に対する要望を法律に盛り込むことは適切ではないと考える。</p> <p>なお、現状でも、免許権者が埋立て免許の可否を判断するにあたり、住民投票を実施することを妨げているものではなく、必要があれば実施は可能なものと考えます。</p>			竊の浦リ・サンライズプラン	1 0 1 3 0 6 0	個人	34 広島県	国土交通省
1220020	ダム湖の有効利用	河川法第24条 河川法第26条	河川区域内の土地(河川管理者以外の者がその権限に基づき管理する土地を除く。)を占用しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。河川区域内の土地において、工作物を新築し、改築し、又は除去しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。	特に過疎地に多いダム湖の表面とその周辺部分は、山間部にあつては大面積の平坦部分あるいはその隣接土地であるが、個人利用が出来ないなどの規制により、利用すること自体が認められていない。筏を浮かべるなどをすれば、農地、広場、建物の建設、道路、ヘリポート、滑走路などに使用可能である。規制の撤廃	<p>湖面に筏を浮かべ、その上を農地、広場、建物の建設、道路、ヘリポート、滑走路などに使用。常時水没しない周辺部分はそこへの導入路や付帯施設の建設に当てる。ダム湖の有る過疎地では、平坦部分が少なく、その住民にとって、ダム湖は過疎を誘発又は加速させた負の遺産でしかなく、取られたものとして利用する事すら思い浮かばなかった。同時に高冷地であったり雨が多量などの特徴があり、特定の農作物としては好条件で栽培できる場所でもある。運動場、イベント広場、ヘリポートなど面積を必要とするものを移設すれば、地域の他の土地を転用し有効利用がはかれる。道路滑走路などは災害を受けにくく、低予算での建設も可能である。</p>	C		<p>河川は公共用物であることから、水面を含むその敷地の利用は一般公衆の自由な使用に供されるのが原則である。しかしながら、鉄道橋や道路橋等河川敷地への設置が必要やむを得ないもの他、一般公衆の利用を促進するための公園や運動場等に限る。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、原則的に、第3セクターを含めた公的対し、占用を認めている。</p> <p>また、ご提案のような河川区域内への工作物の設置は、河川区域内への設置が必要やむを得ないこと、治水又は利水支障がなく、かつ、他の工作物に影響を与えないこと、河川の自由使用を妨げないこと、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る。ただし、具体的に許可するかどうかについては、それぞれの河川管理者が、個別に河川管理上の支障を勘案して判断している。</p>				1 0 9 1 0 1 1 0	(個人)と地域の未来を創る会、株式会社オクタ、(有)四万十くじら、個人	39 高知県	国土交通省
1220030	行政が持っているデータなども指定管理者制度の対象となるよう緩和するべきである。	地方自治法第244条の2 地方自治法第244条の2	街区基準点及び当該データの管理の民間委託が可能については、個別法で規定するところである。	指定管理者制度において管理を行わせることができるものは、地方自治法第244条の2において、「公の施設」とされていることから、数値情報である基準点情報や、データとして保管される地質データなどは、指定管理者制度の対象外であると考えられる。「公の施設」の定義は地方自治法第244条。そこで、行政が持っているデータなども指定管理者制度の対象となるよう緩和するべきである。	<p><行政資産(データ)の管理について> 様々なデータが当初の目的を達成した後、適切に管理されていない。 データを加工することにより、商品価値と高いものとなる可能性が高い。 民間との連携により、行政コストを下げ、適切なデータ管理とサービスの向上を図りたい。</p> <p><街区基準点について> 国土交通省で設置された街区基準点については、その後の管理が不明確なまま設置された点であり、その管理を各市町村が受けることについて事前の承諾がないまま設置された。 各市としては、民間事業者からヒアリングをしたところ、その基準点があることは非常に有益であり、今後も適切な管理を行ってほしい旨の要望がされた。しかし、基準点の管理には費用も伴うことから今後に取り扱いに対して苦慮している。 行政資産(データなど)を民間会社に指定管理者制度を活用し、今まで眠っていた行政資産に付加価値をつけて民間に提供することにより、行政の収入増加と質の高いサービスの提供を図る。</p>	E		<p>街区基準点及び当該データの管理の民間委託が可能については、個別法で規定するところである。</p> <p>測量法上は、測量計画機関の長が使用承認の申請内容を把握し承認を行う体制が確保されている。街区基準点及び当該データの管理の民間委託は可能である。なお、街区基準点は「公の施設」に該当しないため、指定管理者制度の適用はない。</p>	1 1 7 5 0 1 0	上越市	15 新潟県	総務省 国土交通省			
1220040	土地利用基本計画策定に係る国への協議の廃止	国土利用計画法第9条第10項、第14項	都道府県が土地利用基本計画を策定又は変更する場合には、国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。	都道府県が策定する「土地利用基本計画」は、策定及び変更の際に国土交通大臣への協議、同意が必要であるが、この手続きを廃止し、必要以上の国の関与は廃止すべき。	<p>【実施内容】 国に対する同意を要する協議が廃止されることにより、必要以上の関与が排除され、都道府県の自主かつ効率的な計画策定が可能となるほか、地方の特色ある計画と計画に基づき取り組みが期待できる。</p> <p>【提案理由】 土地利用基本計画の策定においては、上位計画である「国土利用計画」を基本として策定することから法第9条第9項によって定められており、これを遵守して策定するものであるから、当然に、国土利用の基本理念は反映されると言える。個別規制法についても、当然に各法律に基づいて作成する個別計画との整合を図りながら作成するものであり、さらに改めて国への協議を行い、同意を得る必要はない。</p> <p>国土交通大臣への協議、同意を規定する現行制度は、都道府県の責任や能力を軽視した必要以上の国の関与であり、地方分権改革の推進を図り、地方で行うべきことは地方で行うことができるよう制度の見直しをすべきである。</p>	C		<p>土地利用基本計画は、現行法制上唯一の都道府県全域を対象とする土地利用に関するマスタープランである。当該計画は、個別規制法に基づき(諸計画に対する)上位計画として行政部内の総合調整を行うことで、個別規制法の一体的適用を図るとともに、土地取引に関しては(届出制における)利用目的審査の判断を通じて)直接的に、開発行為に関しては(個別規制法を通じて)間接的に規制の基準となっており、異境を越えて一体として森林地域や自然公園地域等を設定する必要がある。土地利用基本計画の策定・変更の形態についてより広域的な観点から国との調整が必要である。</p> <p>また、土地利用基本計画の5地域区分のそれぞれに対応する個別規制法の地域・区域には、都市計画区域の指定に際して国土交通大臣への協議、同意等のように国の関与を要するものや国立公園等のように国が指定するものがあり、都道府県が定める土地利用基本計画の5地域区分と国の関与を要する個別規制法の地域・区域との間に矛盾が生じないよう国と調整を図る必要がある。</p> <p>さらに、5地域区分の変更等が決定されると国の機関もこれに即して土地利用規制等の措置を講ずることが求められること等から、土地利用基本計画の策定・変更の影響についてより幅広い観点から国との調整が必要である。</p> <p>以上のことから、土地利用基本計画の策定・変更に関し国への協議等を廃止することは困難である。</p>	右提案主体の意見につき検討し回答された。			1 0 8 2 1 7 0	広島県	34 広島県	国土交通省
1220050	地方土地開発公社の業務範囲の拡大	公有地の拡大の推進に関する法律第17条 公有地の拡大の推進に関する法律施行令第7条	公有地の拡大の推進に関する法律第17条第1項第2号に基づいて行う土地開発公社の業務は、住宅用地等の造成事業及び造成地について事業用借地権を設定し、当該造成地を業務施設等の用に供するために賃貸する事業とされている。	土地開発公社は、「公有地の拡大の促進に関する法律」第17条により、公社が自ら当該土地に住宅を建築し、販売することではない。また、住宅供給公社の設立は、「地方住宅供給公社法」第8条においては、人口50万人以上の市に限定されているため、住宅供給公社の設立もできず、住宅販売及び広報活動ができないことから、小規模な町において、定住促進のために住宅供給することが必要と認められる場合には、土地開発公社における業務を拡大し、公社が売却する住宅予定地と合わせて住宅受注の販売広報活動を可能とする。	<p>分譲にあつては、地域経済への波及効果の観点から町内業者による建築が望まれる。一方、販売促進のために、各業者がモデル住宅を建設し購入希望者に訴求する必要がある。この場合、土地開発公社は、宅地販売しかできないことから、建築業者が土地を購入し、自己資金でモデル住宅を建設する必要があるが、地元業者の資金力不足や建築単価の問題で町外の大企業者には大刀打てない。</p> <p>このため、地元業者の育成と地元への経済効果が見込めるよう、公社が土地を保有したまま、地元建築業者とタイアップして、地元業者限定の住宅予定地を設定し、宅地と住宅受注販売活動ができるよう要望する。たとえば、様々な建築業者の施工方法を「インフレットPRした」、公社の土地を業者と使用貸借契約を締結した上で、完成途中構造見学会などの開催もしたい。この際、建築途中までの債務は建築業者負担とする。</p>	D		<p>法第17条第2号に定める「住宅用地の造成事業」とは、土地の取得から造成及び処分までを指すが、要望事項中の具体的事業の実施内容・提案理由にある「公社が土地を保有したまま、建築業者とタイアップして、住宅予定地を設定し、宅地と住宅受注販売活動を実施することについては、最終的に土地の処分に至る限りにおいて、一連の「住宅用地の造成事業」に含まれると解することができる。したがって、たとえば、「業者」と使用貸借契約を結ぶことも「住宅用地の造成事業」の一環であると言える。よって、現行の法制度においても要望内容の実施は可能である。</p> <p>ただし、当該事業の実施にあつては、次に掲げるような事態が予測されるため、これにより土地開発公社に過大な負担が生じてその経営に支障が出ないよう、土地開発公社は建設業者との契約上十分な措置を講じるとともに、事前に設立地方公共団体と十分な協議を実施すべきである。</p> <p>・建築物と土地の売却が予定どおりに進まないことによる土地の長期保有化 ・土地の売却にあたり建築物を撤去する必要がある場合の当該撤去にかかる費用負担の発生 ・売却できない建築物が不法占拠された場合において、これを解決するために要する費用の発生 ・建築物の瑕疵による第三者に対する不法行為 等</p>	地方土地開発公社が造成した土地を売却する目的で発行するパンフレットに、民間の建設業者の情報は(会社概要や施工方法等)を無償で掲載することは現行で可能か回答された。	1 1 9 0 0 1 0	鬼北町	38 愛媛県	総務省 国土交通省		

管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案番号	提案主体名	都道府県コード	制度の所管・関係官庁	
1220060	公営住宅の払い下げ要件の緩和	公営住宅法第44条第1項、公営住宅法の一部を改正する法律等の運用について（平成8年8月30日付建設局長通知）	公営住宅法第44条第1項の規定による公営住宅の譲渡処分承認について、「入居者（団地を形成している場合には、原則としてその全戸の入居者）」がその譲渡を受けを希望しており、かつ、譲渡の対価の支払能力があること、を要件としている。	平成8年8月30日付、住総発第135号、都道府県知事宛住宅局長通達で「ホ 入居者（団地を形成している場合においては、原則としてその全戸の入居者）」がその譲渡を受けを希望しており、かつ、譲渡の対価の支払い能力があること、と承認要件を追加しているところを他の要件と同様に、過疎地であることにより入居者がその譲渡を希望しており、かつ、希望する入居者が適正な対価を支払う意思があること、等として、条件を緩和する措置。	新見市は、人口の減少が著しく、特に若者の転出に歯止めがかからないため、リターンの可能性を増加させ人口の減少率を緩和しようとしています。また、既存の市営住宅の中には、耐用年数を経過した住宅が多く、長年住み続けている方が、その住居水準を改善したくても、建設当時の水準を保つ必要があるため、なかなか改善できない状況にあります。そのため、比較的安全性の高い地域においても耐用年数を大幅に経過した木造の家屋の家賃が極端に安い住宅もありながら、空室が発生しており、積極的な住宅施策への展開の必要性が増しています。新見市は、この2つの課題を同時に解消する方法として、効率的なまちづくりの観点から、行政効率の悪い地域にある市営住宅の内、木造家屋で構造的に戸別適法な状態に分割でき、建て替えの場合にも隣接及び接道等に支障がない住宅とすることが可能な場合で、用地も問題なく個人所有に分割でき、住宅が耐用年数の7/4を経過していれば、自己の住居として暮らをもって管理するよう、希望する入居者に、払い下げたいと考えています。このことにより、いわゆる非効率な行政経費の支出が抑制され、入居者にとっては長年住み慣れた家屋の適正な管理及び生活水準を向上させる措置が行え、地域の活性化及び子や孫への資産継承といった未来に渡る定住概念を育むことができると考えています。譲渡代金についても、市営住宅の住宅供給目標及び計画に基づいて行う建設経費に使用することができるため、本来の行政目的である住民への住宅供給も促進されるものと考えます。このように、行政改革の目的と若者定住による過疎化の歯止めと地域の活性化につながる目的で提案するものです。	D		公営住宅等の譲渡処分承認基準（平成8年8月30日付建設局長通知第51（二）一）ホにおいて、団地を形成している場合においては、原則として全戸の入居者の譲渡を受ける希望が必要としているのは、将来、建て替え等の計画や管理等に支障が生ずる可能性があるため、原則として一団地又は一ブロックを単位として処分することとしているものである。このため、戸別切り離しが可能で将来の計画、管理等に支障が生じない場合には、現行でも譲渡可能と考えられることから、個別の案件については、地方整備局に十分御相談いただきたい。また、入居者が譲渡の対価の支払い能力があることを要件としているのは、地方自治法との整合性も勘案し、地方公共団体の財政の運営上、譲渡に当たって適正な対価を支払われることを担保するものであり、仮に同要件を「適正な対価を支払う意思があること」とした場合であっても、事業主体としては適正な対価の支払いを受ける必要があるため、何ら差異はないものと考えられる。いずれにせよ、個別の案件については、地方整備局に十分御相談いただきたい。					1 0 4 0 1 0 1	新見市	33 岡山県	国土交通省
1220070	公設集合賃貸住宅募集管理業務の一元化	公営住宅法第2条第16号、第22条～第25条、地方住宅供給公社法施行規則第13条～第16条の2、独立行政法人通則法第28条、独立行政法人都市再生機構業務方法書第62-64-65条	公営住宅は、憲法第25条の趣旨にのっとり、国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与することを目的とし、住宅に困難する低所得者に対し、国と地方公共団体が協力して、低廉な家賃で供給する住宅である。このため、入居者の決定、申請請求等の公営住宅の管理については、公平な立場での適切な判断が求められること、公営住宅法において、地方公共団体たる事業主体とその同意を得て代行する地方住宅供給公社（以下「公社」という。）しか行い得ないこととし、入居者の決定に当たっては、事業主体が原則として公募し、入居者資格を有する者のうちから公正な方法で選考することとされている。	東京都多摩ニュータウン区域内における都営、公社、機構各住宅の垣根を取り外して、公設集合賃貸住宅募集管理体制の一元化を図り、地域の実情に詳しく、高齢者の能力、経験を生かすことのできる地域のまちづくりNPO法人が募集維持管理業務を受託できるようにする。	地域を再生し生活活きとしてまちをつくるためには、子供が親から独立しても、住み慣れたニュータウンの中で生活でき、また、高齢者が安心してニュータウン内で生活できるよう、子育てと隣接して居住できるなど、世帯に応じた住み替えがニュータウン内でできるような施策が必要である。そのためには、ソーシャルワーク（年齢や職業、所得水準などが異なる人々を、同じ地域でともに交流して暮らせるようなまちづくりのこと）の考え方を導入して、年齢、所得、世帯構成等のバランスのとれたコミュニティの形成を図っていく必要がある。例えば、高齢化が進んだ団地については、空き家の募集に当たっては、若年ファミリー世帯など高齢者世帯以外の世帯の入居を促進し、団地や団地周辺地域の活力の維持、向いに努めることが重要である。これを実現するためには、都営、公社、機構各住宅の垣根を取り外して、東京都住宅局、東京都住宅供給公社、独立行政法人都市再生機構から募集から維持管理までを一貫して担当することができる地域のNPO法人に、募集、維持管理業務のアウトソーシングを行うことにより、多摩ニュータウン地域における公設集合賃貸住宅管理の一元化を行うこととする。この効果としては、次の三つがあげられる。多摩ニュータウン住民自らの手によるまちづくりと地域活性化を図ることができる。高齢者の能力を生かし、仲間づくりと生きがいに貢献することができる。縦割り行政を打破し、地域の実情に見合ったアウトソーシングを行うことにより行政等の経費の削減をはかることができる。ちなみに平成19年3月末現在の多摩ニュータウン区域における公設集合賃貸住宅数は約25,400戸である。	C		公営住宅並びに地方住宅供給公社（以下「公社」という。）及び都市再生機構（以下「機構」という。）の賃貸住宅は、各制度の性格上公共性を有し、その管理に当たり公平な立場での適切な判断が求められることから、当該賃貸住宅の入居者の決定等の管理権限については、事業主体、公社及び機構（以下「事業主体等」という。）以外の者が行うことは認められないが、当該賃貸住宅の募集管理業務のうち募集行為、申込みの受付、入居決定等の通知行為、維持修繕行為等については、事業主体等以外の者に対し、外部委託することは現行においても可能である。ただし、いかなる者に外部委託するかについては、当該業務を適切に進行できる能力、實力等を有する者か否か等の観点から事業主体等の判断により決定されるものであるため、特区として特定の者に外部委託先とするはできない。また、当該賃貸住宅は、都道府県単位等の広域的な住宅の需要に応じて、供給されているものであり、単に一地域のNPO法人の判断により、管理されることは不適切と考えられる。	1. 事業主体、公社及び機構が当該賃貸住宅における募集管理業務の事実行為を適切に行うことができると判断することができるならば、NPO法人も一般に外部委託先で足りるの回答されたい。 2. 事業主体、公社及び機構が当該賃貸住宅における募集管理業務の事実行為を適切に行うことができると判断することができるならば、多摩ニュータウンのような大規模な賃貸住宅でも外部委託が可能であるか回答されたい。 3. 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。				1 1 3 0 1 1 0	特定非営利活動法人多摩ニュータウン再生機構	13 東京都	国土交通省
1220080	下水道法における排水設備等立入検査の民間開放	下水道法第13条第1項	公共下水道管理者は、その職員をして排水区域内の他人の土地又は建築物に立ち入り、排水設備、特定施設、除害施設その他の物件を検査させることができる。ただし、人の住居に使用する建築物に立ち入る場合には、あらかじめ、その居住者の承諾を得なければならない。	下水道法第13条所定の工場などの排水設備等への罰則付立入検査権限を民間に授権するため、以下のように改正する。 「公共下水道管理者は、公共下水道若しくは流域下水道の機能及び構造を保全し、又は公共下水道からの放流水若しくは流域下水道からの放流水の水質を第八条の技術上の基準に適合させるために必要な限度において、その職員又はその命じた者若しくは委任を受けた者をして排水区域内の他人の土地又は建築物に立ち入り、排水設備、特定施設、除害施設その他の物件を検査させることができる。ただし、人の住居に使用する建築物に立ち入る場合には、あらかじめ、その居住者の承諾を得なければならない。」	下水道法は第13条において、工場などの排水設備等への罰則付立入検査を定める。この権限も民間に授権することは困難とされている。しかし、この権限は、居住者がある場合にはその事前承諾を得るものとされるうえ、検査妨害の罰則も20万円以下の罰金に過ぎず、民間に授権したとしても弊害は考えにくい。罰則付調査権は、調査客体の同意に基づき（一種の任意調査とされ、実力による実施する強制調査ではない。また、その罰則（調査妨害罪）は公務執行妨害罪の補足的規定でもあるとされるが、本件である公務執行妨害罪では民間事業者が客体となり得るのに、補足的規定である調査妨害罪では民間事業者を客体とする法特別措置ができないというのには首肯し得ない。そもそも、反対となる民間授権立入検査も多数存在する。こうした点からすれば、罰則付調査権が民間授権できないという解釈にはその根拠に強い疑問がある。下水道関係業務は既に大部分が民間委託されているところ、包括民間委託を進めるためにも、下水道法第13条の立入調査権限を民間に授権できるものと、下水道管理者のほか民間事業者も立入検査を行えるものとすべきである。	C		下水道法第13条による立入検査は、人の住居に使用する建築物に立ち入る場合を除き、事業場等の同意が得られない場合においても、強制的に他人の土地又は建築物に立ち入り、排水設備等を検査することができる強力な権限を下水道管理者に認めているものである。この立入検査は、検査を拒み、妨げ、又は忌避したものに対して罰金刑を科すことにより、その行使が担保されている強制的なものである。従って、民間事業者が下水道法第13条を根拠とする立入権限を付与することは適切ではないと思料する。	土地の使用者の承諾を条件に、公共下水道管理者の職員以外にも排水区域内の他人の土地又は建築物に立ち入り、排水設備、特定施設、除害施設その他の物件を検査させることができないうか検討されたい。併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。				1 0 5 1 4 1 0	個人	13 東京都	国土交通省
1220080	下水道法における排水設備等立入検査の民間開放	下水道法第13条第1項	公共下水道管理者は、その職員をして排水区域内の他人の土地又は建築物に立ち入り、排水設備、特定施設、除害施設その他の物件を検査させることができる。ただし、人の住居に使用する建築物に立ち入る場合には、あらかじめ、その居住者の承諾を得なければならない。	下水道法第13条所定の工場などの排水設備等への罰則付立入検査権限を民間に授権するため、以下のように改正する。 「公共下水道管理者は、公共下水道若しくは流域下水道の機能及び構造を保全し、又は公共下水道からの放流水若しくは流域下水道からの放流水の水質を第八条の技術上の基準に適合させるために必要な限度において、その職員又はその命じた者若しくは委任を受けた者をして排水区域内の他人の土地又は建築物に立ち入り、排水設備、特定施設、除害施設その他の物件を検査させることができる。ただし、人の住居に使用する建築物に立ち入る場合には、あらかじめ、その居住者の承諾を得なければならない。」	下水道法は第13条において、工場などの排水設備等への罰則付立入検査を定める。この権限も民間に授権することは困難とされている。しかし、この権限は、居住者がある場合にはその事前承諾を得るものとされるうえ、検査妨害の罰則も20万円以下の罰金に過ぎず、民間に授権したとしても弊害は考えにくい。罰則付調査権は、調査客体の同意に基づき（一種の任意調査とされ、実力による実施する強制調査ではない。また、その罰則（調査妨害罪）は公務執行妨害罪の補足的規定でもあるとされるが、本件である公務執行妨害罪では民間事業者が客体となり得るのに、補足的規定である調査妨害罪では民間事業者を客体とする法特別措置ができないというのには首肯し得ない。そもそも、反対となる民間授権立入検査も多数存在する。こうした点からすれば、罰則付調査権が民間授権できないという解釈にはその根拠に強い疑問がある。下水道関係業務は既に大部分が民間委託されているところ、包括民間委託を進めるためにも、下水道法第13条の立入調査権限を民間に授権できるものと、下水道管理者のほか民間事業者も立入検査を行えるものとすべきである。	C		下水道法第13条による立入検査は、人の住居に使用する建築物に立ち入る場合を除き、事業場等の同意が得られない場合においても、強制的に他人の土地又は建築物に立ち入り、排水設備等を検査することができる強力な権限を下水道管理者に認めているものである。この立入検査は、検査を拒み、妨げ、又は忌避したものに対して罰金刑を科すことにより、その行使が担保されている強制的なものである。従って、民間事業者が下水道法第13条を根拠とする立入権限を付与することは適切ではないと思料する。	土地の使用者の承諾を条件に、公共下水道管理者の職員以外にも排水区域内の他人の土地又は建築物に立ち入り、排水設備、特定施設、除害施設その他の物件を検査させることができないうか検討されたい。併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。			3 0 0 3 1 4 0	市場化テスト推進協議会	13 東京都	国土交通省	

管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案番号	提案主体名	都道府県コード	制度の所管・関係官庁
1220090	下水道処理区域内における、し尿処理装置を付加した便所を設置する場合の処理区域内ピンポイント除外	建築基準法第31条第1項、下水道法第11条の3第1項	下水道法第2条第8号に規定する処理区域においては、便所は、水洗便所（汚水管が公共下水道に連結されたものに限る）以外の便所としてはならない。	本提案は第9次、10次申請でD回答を得ているが、現実には規制的で具体的な適用は不可能な状態である。ゆえに、下水道処理区域を変更する方法のつとしてバイオラックストイレを設置するスペースのみを処理区域からピンポイント除外する場合の考え方、除外の範囲等、具体的な手続き方法を教えて欲しい。バイオトイレは断水時のトイレ問題を解決でき、水質の向上にも貢献でき、環境問題等、社会的効果もあるので規制緩和の具体的な方法を文面で示して欲しい。	本提案は第2次、3次、9次、10次提案でD回答を載しているが、下水道処理区域内の便所は法律上、水洗便所以外の便所は設置出来ないの具体的な方法を文面で示して欲しい。第9次回答で「バイオトイレは建築基準法上、汲み取り便所として扱います」との回答に困っている。便所方式の2番目一を改め、D回答の趣旨を前進させ、便所に関する法律の趣旨が水質向上であるならば、同じ以上の効果があるバイオトイレと水洗便所は並存が法的に可能であると言うD回答に沿った文面を出して欲しい。バイオラックストイレは「環境にやさしいトイレ」として環境大臣賞や優秀環境装置として表彰も受け、第3者の評価も高いのでトイレのニーズに合わせた規制改革をして欲しい。時代も変わり、技術も進歩している。技術の進歩に法律が追いついていないので対応をして欲しい。	D	下水道処理区域の設定は、地域の実態に即して具体的な検討等がなされた上で、定められるものであり、個別具体的な事例毎について、それぞれの地域でご検討いただく必要があります。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	個別具体的な事例毎に地域で検討せよとの事ですが、第9次回答でバイオトイレを汲み取り便所として扱っていることと表明した事で、汲み取り便所を設置する為に処理区域を外す事は出来ないとして下水道管理者は判断しています。しかし、提案している本便所は汲み取り便所でも、水洗便所でも無い新発想のし尿処理装置です。D回答で処理区域内のピンポイント除外が出来ると言うのであれば具体的な方法を通知等で示して欲しい。この装置は災害時等の断水時にも便所として普通に使える。水洗便所の課題を補充できる新便所です。本装置は便所として想定外のトイレなので新しい便所としての位置づけが出来ないか検討願います。便所技術も進歩しています。		1 1 3 9 0 1 0	正和電工株式会社 / バイオトイレ研究会	1 北海道	国土交通省	
1220100	二級建築士の受験資格条件の緩和	建築士法第15条	学校教育法による大学若しくは高等専門学校において正規の建築に関する課程を修めて卒業した者・卒業後すぐに受験可能な学校において正規の土木に関する課程を修めて卒業した者・卒業後建築に關して1年以上の実務経験があれば受験可能な学校若しくは中等教育学校において正規の建築又は土木に関する課程を修めて卒業した者・卒業後建築に關して3年以上の実務経験があれば受験可能な建築に關して7年以上の実務の経験がある者	二級建築士試験での学校卒業後の受験資格について、指定された学校での建築士法で規定された者・卒業後建築に關して1年以上の実務経験があれば受験可能な学校若しくは中等教育学校において正規の建築又は土木に関する課程を修めて卒業した者・卒業後建築に關して3年以上の実務の経験があれば受験可能な建築に關して7年以上の実務の経験がある者	現行法では卒業資格が必要なため、二級建築士試験受験は学科試験が卒業4ヶ月後の7月、設計製図試験が同9月となり、就業中の受験となるために受験機会の均等が建築関連学習者全体へ回れていない。建築士受験者が年々減少している中で、建築業界からの建築士確保の要請もあり、教育機関としての産業界への貢献の観点から、二級建築士資格を取得させることの価値は非常に高く、若年労働者の建築業界におけるレベルの底上げと、建築業界全体の活性化が期待できる。一方、教育機関としては、学生の試験合格に向けての持続的な学習意欲が期待できるばかりでなく、試験対策や実務面での教育内容を精選し提供し、具体的な、大学および3年課程以上の専門学校において、指定されたカリキュラムを修了した者に受験資格を与える。昨年度も申請し、貴省よりの「県知事の判断で対応可能」との回答により県に要請したが、全国レベルの国家資格のために「福岡県だけの対応はできない」との最終回答であった。国土交通省としてのご判断をお願いしたい。	D	2級建築士試験の施行については都道府県知事の権限とされており、建築士法第15条第3号、同条第2号と同以上の知識及び技能を有すると判断すれば、受験資格を得ることが可能となるので、提案内容は現行でも対応可能な仕組みとなっている。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	昨年度提案時に貴省からいただいた同様の回答により、昨年、県に貴省の解釈について相談し、措置いただけるよう動いていたが、最終的には難しいとの判断でした。一般的には地方自治体としては、国が定めた法令及び法令に基づく通達の大解釈はできないものと推察いたします。そこで、もし都道府県が、建築士法に則して二級建築士の受験資格者に該当すると判断した場合は、貴省としてはその判断を尊重し、都道府県に対しての助言や不利益処分等を行わないこと、都道府県によって受験資格の解釈の違いが出ることを問題視しないこと、また受験者が将来にわたって不利益を被らないという見解で間違いのないかどうかのご回答をお願いいたします。		1 0 5 9 0 1 0	学校法人麻生塾 麻生工科大学専門学校	40 福岡県	国土交通省	
1220110	建築基準適合判定資格の受験資格の緩和	建築基準法第5条第3項	建築基準適合判定資格者検定は、一級建築士試験に合格した者で、建築行政又は確認検査の業務その他これに類する業務に關して、二年以上の実務の経験を有するものでなければ受けることができない。	建築基準適合判定資格の受験資格の緩和	現在、建築基準適合判定資格の受験資格は一級建築士と2年間の確認検査実務期間が必要ということになっています。ところが民間開放と言っても、実際には確認検査の実務を経験する為には行政もしくは確認検査機関に勤務するしか選択肢が無く、多くの確認検査機関が天下りの温床となっているのが現状です。しかも、経験が審査能力に結びついていないどころか、行政ですら確認段階で耐震偽装を見過ごしている現状を見れば、実務期間や過去に取得した資格が全く生かされなかったと言わざるを得ません。一定期間一級建築士に関する業務の経験がある一級建築士に確認検査員となるチャンスを与えることで真の民間開放を目指し、補助員への依存率を下げることで確認検査の質の向上を図ろうというのがこの提案の意義です。	C	建築基準適合判定資格者は建築物が建築基準法等の規定に適合するかどうかを判定するものであり、このための知識のみならず確認検査等の実務経験が必要である。したがって、提案内容を措置することは困難である。また、建築基準法は全国一律に建築物の最低基準を定めているものであること、建築基準適合判定資格者は全国どこでも業務が行えることから特区として対応することは困難である。			1 0 1 9 0 0 1 0	個人	26 京都府	国土交通省		
1220120	建築基準法第4条第2項の規定に基づく建築主事の設置	建築基準法第4条第2項、第3項、第97条の3、建築基準法施行令第149条	建築基準法第4条第3項では、従来、建築主事を置かない市町村が建築主事を置くこととする場合に、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。	建築基準法第4条第1項の規定に該当しない区市町村が同条第2項の規定に基づく建築主事を設置しようとする場合に、都道府県知事との協議を行いその同意を得ることを要する旨を定める同条第3項の規定を、提案主体には適用しない。	現在は建築基準法第97条の3及び建築基準法施行令第149条の規定により、建築物の延べ床面積1万㎡以下に制限されている提案主体の特定行政庁及び建築主事の建築確認、建築許可、中間検査、完了検査、特殊建築物定期調査報告書調査、建築設備定期点検報告書調査及び違反建築物取締等の事務処理の権限の制限を撤廃するとともに、現在は東京都知事の権限とされている特別容積率適用区域内における特別容積率の限度の指定等の事務処理の権限を提案主体の権限とし、既に権限制限を受けていない開発行為の許可に関する権限と併せて行使することにより、総合的かつ主体的なまちづくりを推進する。	C	御要望の案件は、制度上は建築主事の設置が可能となっているものであり、建築基準法上の規制が障害となっているものではないため、特区として対応することは不適切である。また、御提案の内容では、法第4条第3項の趣旨である事務移管後の建築行政の円滑な実施を担保することはできないと思われることから、御要望の実現は困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	提案の趣旨について特区として対応することは不適切とあるが、都道府県知事の同意を要件としている建築基準法第4条第3項の規定そのものが、地域が主体となったまちづくりを実現していくための大きな障害となっている。現在、違反建築物や既存不適格建築物に対する是正指導や察察まちづくり行政等における地元地域への説明、調整等は、区が中心となって行っているにもかかわらず、1万㎡を超え建築確認や許可の権限を区が有していないために、地域の実情や意向と乖離した処分が行われるなど、地域の実情を把握している区が、地域が主体となったまちづくりを進める上で大きな障害となっている。		1 1 1 7 0 2 0	千代田区	13 東京都	国土交通省	
1220130	準都市計画区域における建築基準法集団規定の適用除外	都市計画法第5条の2、建築基準法第41条の2	準都市計画区域は、都市計画区域外に拡大している都市的土地利用に対応し、土地利用の無秩序な混在や良好な環境の喪失を防ぐため、将来における一体の都市としての整備、開発及び保全に支障が生じる恐れがあると認められる区域を都道府県が指定した場合に、用途地域、特別用途地域、特定用途制限地域等必要な都市計画を定める土地利用の規制を行うものである。建築基準法第3章（第8部を除く。）の規定は、都市計画区域及び準都市計画区域内に限り、適用する。	準都市計画区域において、県が都市計画審議会の意見を聴いて指定する区域で、用途規制以外の集団規定を適用しない（建築基準法第3章（第48条より第49条の2までを除く）を適用しないもの）	福岡県、佐賀県及び長崎県では、中心市街地活性化に向けて改正された都市計画法を活用し、大規模集客施設の立地規制及びばね都市計画区域外について準都市計画区域を指定することにより、大規模集客施設の適正立地を図りたいと考えている。しかし、準都市計画区域を指定した場合、大規模集客施設等の用途規制だけではなく、戸建て住宅等の小規模な建築物も含め、投道、形態規制等の集団規定が適用されるため、多くの既存不適格建築物が発生する等、本来の区域指定の目的以外の大きな影響を与えることから、準都市計画区域を広く指定することは困難となり、大規模集客施設の適正立地を実現することができない。このため、県が都市計画審議会の意見を聴いて指定する区域で、用途規制以外の集団規定を適用しないものである。（建築基準法第3章（第48条より第49条の2までを除く）を適用しないもの）	C	準都市計画区域は、都市計画区域外に拡大している都市的土地利用に対応し、土地利用の無秩序な混在や良好な環境の喪失を防ぐため、将来における一体の都市としての整備、開発及び保全に支障が生じる恐れがあると認められる区域を都道府県が指定した場合に、用途地域、特別用途制限地域等必要な都市計画を定め土地利用の規制を行うものである。このため、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある都市計画区域で最低限確保されるべき市街地の水準については、土地利用を整理し、又は環境を保全するための措置を講ずることなく（放置すれば、将来における一体の都市としての整備、開発及び保全に支障が生じる恐れがあると認められる準都市計画区域においても同様）に確保することが必要となる。よって、準都市計画区域内において行われる建築行為について、接道義務、用途規制、形態規制等のいわゆる集団規定を適用しないことは適当ではない。	都市計画区域や準都市計画区域に定めなくても、都市計画区域外において特定用途制限地域を定めることが出来ないか検討されたい。	都市計画区域で最低限確保されるべき市街地水準については、準都市計画区域においても同様に確保することが必要とのことであるが、そのような市街地水準を確保する必要があるのは、改正前の準都市計画区域ではないか。改正前の準都市計画区域制度は、相当数の建築物の建築等によって市街地環境上の問題等が発生する蓋然性の高い区域に限定されていたが、改正後は市街地に限らず指定されている区域周辺の保全すべきエリア等広く指定できることとされた。都市計画区域とは異なる基準で指定する準都市計画区域において、将来、市街地になることが想定されない区域に、一律に都市計画区域と同様の市街地水準を確保する必要はないのではないか。		1 1 5 0 0 1 0	福岡県、佐賀県、長崎県	50 その他	国土交通省	

管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案番号	提案主体名	都道府県コード	制度の所管・関係官庁
1220140	高齢化、老朽化団地の建築法規制の緩和	建築基準法第52条、第56条の2、第28条第1項、同法施行令第19条、20条	建築基準法第52条：建築物の容積率は、原則、都市計画において定められた数値以下でなければならない。 建築基準法第56条の2：地方公共団体の条例で指定する区域内にある一定規模以上の建築物は、原則、一定位置において地方公共団体が指定する時間以上日影となる部分を生じさせることのないものとしなければならない。 建築基準法第28条第1項、同法施行令第19条、20条：住宅、学校、病院その他これらに類する建築物の居室には、採光のための窓その他の開口部を設けなければならない。	数値の緩和 建築基準法第52条：集合住宅で、バリアフリー改善を目的とした昇降機増築時、当該部分の面積は容積率計算の算入範囲から除外。 建築基準法第56条の2：団地内建物の相互の建築物の日影について、避難及びバリアフリー改善を目的とした昇降機増築においては日影制限の対象から当該部分を除外。 建築基準法第28条、同施行例19、20条：団地内相互建物の採光において、避難及びバリアフリー改善を目的とした昇降機増築時、当該部分は採光計算の対象として除外。	集合住宅（団地）は、都市の居住形態として広く定着した。'建築ラッシュ'という言葉が生まれた昭和40年代をピークとして建設されたが、以後、相当の年数が経過し老朽化又は疎雑化したストックが増大しつつあり、その再生は今後の都市住宅政策上の大きな課題となっている。耐震上不適格（旧耐震）な集合住宅が400万戸を超える現在、再生の方法については、従来は多数を占めていた建替えによる再生から、ストックを有効活用した様々な「改修」による再生への転換が強く求められている。特に、人口減少・超高齢化社会が本格的に到来するなかで、郊外の大規模団地などでは、従来の建替えのみによる再生ではなく、老人福祉、介護施設などのさまざまな要素をミックスさせた団地再生が必要とされている。こうした集合住宅（団地）の再生を考える上では、従来方式の団地内同一建物の並列ではなく、低層・中層・高層といった多様な設計を現地条件にマッチして進めなければならない。その再生をどのようなプロセスで実施し、どのような良質な空間を実現していくのかという計画学的アプローチと、再生を円滑に実現するには、コストや不動産評価、老人対策、建築に関する法制度がどうあるべきかという社会経済学的アプローチとを一体的に考えることが重要となる。こうした認識に基づいて、バリアフリー、避難を目的とした施設の増築に限り緩和策を講じることにより、上記に記載する目的に沿った団地の再生設計が容易となる。またこの事により既設建物の良質化がより具体的に図れる。	D	バリアフリーを目的とした昇降機等の建築物特定施設の床面積については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第19条において、同法第17条第3項の認定を受けた計画に係る特定建築物であれば一定の床面積を容積率の算定の基礎となる延べ面積に算入しないこととされており、また、そうでない建築物の場合にも同法第24条の規定に基づき建築基準法第52条第14項第1号に規定する許可の対象となるため、現行制度において一定の緩和が可能である。 日影規制は、地方公共団体が土地利用の状況等を勘案して条例で指定する区域において、中高層建築物より生じる日影を一定範囲内に収め、当該区域において一定の日照を確保し、良好な居住環境を確保することを目的とするものである。よって、避難及びバリアフリーを目的とした昇降機の設置に係る増築について一律に日影規制の対象から除くことは適当ではありません。なお、日影規制の対象区域及び規制の程度は地方公共団体が条例で指定する仕組みであるため、地方公共団体は、必要に応じ、日影規制の対象区域から除外又は規制を緩和することが可能です。さらに、日影規制は個々の建築行為ごとに、土地の状況等により周囲の居住環境を害するおそれがないと認め特定行政庁が許可すれば適用除外となるため、現行制度において対応可能です。 また、建築基準法第28条第1項に規定する居室の採光については、建築基準法の目的である国民の生命、健康を保護するという観点から、居室について一定の条件を具備せしめようという考えに基づいて義務付けされているものです。自然採光が人間にもたらす肉体的、精神的な効果を勘案すると、人間の生活や活動と密接に関わる住宅、学校、病院等については特に自然採光を確保することが求められるため、バリアフリーを目的とした昇降機等の設置による当該規制の緩和は困難であると考えます。					1 1 6 1 0 1 0	株式会社 ミラクルスリー コーポレーション	27 大阪府	国土交通省
1220150	都市計画の変更により建築率・容積率が変更されたために生じた既存不適格の緩和	建築基準法第3条	既存不適格建築物を建て替える際にはその時点の建築基準関係規定に適合させなければならない。	建築当時適法な建築率・容積率であった建築物については、建築当時の建築率・容積率で建て替えることができる。	建築当時には適法に建てられた建築物であって、その後の都市計画の変更によって不適格な部分が生じた建築物（いわゆる既存不適格）については、増築や建替え等を行う際には、現在の基準に適合するよう建築しなければならない。しかし、増改築等を行うとすべし基準が適用されるので、それを避けるために改修を行わず放置される事例もあり、かえって必要な改修が行われないなどの弊害が生じている。 特に建築率・容積率に関して、都市計画の変更により建築当時の建築率・容積率から変更がある場合には、建て替えを行うとする場合に現状と同じ建築率・容積率で実施できない。これにより多くのテナントが入店している大規模なショッピングセンター等では、老朽化などにより施設の改修が必要になるにも、テナントの賃貸借面積を維持する必要性から建て替えが困難であり、結果として必要な改修が行われることを阻害している。このことは入店テナント、最終的には施設利用者への負担となっており、社会的な問題が発生している。	C	容積率制限は、建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の上限を設定することによる採光、通風等の観点からの良好な市街地環境の確保及び当該建築物と道路等の公共施設とのバランスの確保を趣旨とするものである。また、建ぺい率制限は、敷地面積に一定の空地を確保することによる建て詰まりの防止及び建築物の採光、通風等の確保による良好な市街地環境の確保を趣旨とするものである。このため、既存不適格建築物を建替えた建築物についてのみこれらの制限を緩和することは、既存不適格建築物の特例を超えて、同等の防災上の機能を有する新築の建築物について制限を緩和しないこととの間で規制の公平性を失わせることとなるため適当ではない。 よって、大規模なショッピングセンター等の既存不適格建築物であっても、改修の必要性を理由として一律に容積率制限等を緩和することは、良好な市街地環境の確保等に支障を来すこととなり、適当ではない。					1 0 8 7 0 1 0	株式会社バシフィカモールズ	13 東京都	国土交通省
1220151	都市幹線道路沿いにおける既存不適格建設物の建替えに関する都市計画法規制緩和と特区	建築基準法第3条	既存不適格建築物を建て替える際にはその時点の建築基準関係規定に適合させなければならない。	市内の幹線道路沿いの既存不適格建物の建替えを早急に促進して大規模災害が発生したときに避難誘導が少しでも円滑に出来るように措置する。	横浜市内には昭和56年に竣工した建物が数多く存在し、その大部分が所謂既存不適格建物に該当する。多（非）耐震構造の建物でその多（の）所有者は建替えを行いたいのが現行法令に沿って行うと既存建物と同規模の建物を建てること困難です。一方幹線道路や地下鉄駅出入口の建物にこれら不適格建物が多く存在していることから大地震などが発生したとき建物の崩壊により市民に多くの死者や傷者が発生するとともに避難路の改修ができないことにより二次災害も予想されます。例えば横浜市中区の山手本通りに面したマンションシュアータプラザは昭和49年に竣工した15戸の建物であるが現在延床面積は3,069.93㎡であるが建替えになると延床面積は1083.71㎡と現況の35.3%の延床面積しか確保出来ず実質建替えは困難なものとなる。公平が原則であるとの議論があるが、国民の生命財産を第一に尊重することが憲法にも謳われている中で大災害の発生も懸念されている中で一刻も早い行政の支援が必要と思われる。	C	容積率制限は、建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合を制限することによる採光、通風等の観点からの良好な市街地環境の確保及び当該建築物と道路等の公共施設とのバランスの確保を趣旨とするものである。また、建ぺい率制限は、敷地面積に一定の空地を確保することによる建て詰まりの防止及び建築物の採光、通風等の確保による良好な市街地環境の確保を趣旨とするものである。このため、既存不適格建築物を建替えた建築物についてのみこれらの制限を緩和することは、既存不適格建築物の特例を超えて、同等の防災上の機能を有する新築の建築物について制限を緩和しないこととの間で規制の公平性を失わせることとなるため適当ではない。 よって、幹線道路沿いの既存不適格建築物であっても、防災上の観点のみを理由として一律に容積率制限等を緩和することは、良好な市街地環境の確保等に支障を来すこととなり、適当ではない。					1 0 2 9 0 0 1 0	個人	14 神奈川県	国土交通省
1220160	大規模集客施設の立地可能地域の緩和	都市計画法第34条	市街化調整区域での開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が許可できることになっている。	・第二種住居地域、準住居地域、準工業地域、工業地域において床面積10,000㎡超の大規模集客施設を立地可能とする。 ・市街化調整区域において、計画的な大規模開発である床面積10,000㎡超の大規模集客施設を立地可能とする。	市街化調整区域に指定されている地域は脱農業としての田畑山林の有効活用は不可能となっている。また、この度のまちづくり三法の改正によって、市街化調整区域でのレジャー施設の建設が困難となり、地域の活性化に支障が出ている。	D	現行制度において、第二種住居地域、準工業地域及び工業地域において、床面積が1万㎡を超える店舗等の大規模集客施設を立地することは可能である。 都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律（平成18年法律第46号）が本年11月30日に施行されると、都市機能の適正立地を図るため、広域的に都市構造に大きな影響を与える大規模集客施設（床面積が1万㎡を超える店舗等）については、近隣商業地域、商業地域及び準工業地域の3つの用途地域以外の地域においては、一旦立地を制限した上で、立地しようとする場合には都市計画手続きを経ることにより地域が判断する制度となる。 この場合、床面積が1万㎡を超える大規模集客施設については、都市計画の手続きを経た地域の判断により、用途地域の変更又は用途を緩和する地区計画（開発整備促進区域等）の決定等を行うことで立地することが可能である。 また、市街化調整区域では、現行制度において、大規模な一団の開発行為であって、市街化区域における市街化の状況からみて当該都市計画区域における計画的な市街化を図る上で支障がないと都道府県知事等があらかじめ開発審査会の議を経て認めるものについては、都市計画法第34条10号イにより、開発許可が可能である。 都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律（平成18年法律第46号）が本年11月30日に施行されると、10号イは廃止されるが、当該要件に該当すると認められる開発行為については、市町村が都市計画手続きを経て地区計画を策定することにより、引き続き立地が可能である。				1 1 7 9 0 1 0	畑飛躍会	34 広島県	国土交通省	
1220170	市街化調整区域内における介護施設の建設・指定認知症対応型共同生活介護事業所のユニット数の緩和	都市計画法第34条	市街化調整区域で開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が許可できることになっている。	・法改正により建設が不可能となる市街化調整区域内における介護施設等の建設を引き続き可能とする。 ・指定認知症対応型共同生活介護事業所におけるユニット数は1又は2とする。この制限を撤廃し、必要と認められる場合は、3以上のユニット数を同一建物内において行うことができるようにする。	大和郡山市の弊社代表者の所有地は最寄駅から徒歩13分で、住宅地にも近く、介護施設建設には適した場所であるが、調整区域である。認知症高齢者も地域社会の中で生活が営めるようにと理想は掲げられているが、実際建設を計画しても住宅地内においては地域住民の反対は必至である。当該地は住宅地に近いだけでなく、大規模商業施設や医療モールにも隣接しており、施設建設には最適な場所であると考えられ、規制緩和と推進を受け、実現したいと考える。また、奈良県においてはユニットの認知症対応型共同生活介護施設の設立でさえ困難な状況にあるのが現状であり、ユニット数の緩和を受け、入居者の症状や原因に合わせた個別対応のできる共同生活の場を提供したいと考えている。多人数を1ヶ所に集めるといふ考えではなく、入居者数は現在のユニット最高9名までに抑え、個室完備はもちろんのこと、家庭的な雰囲気やなじみの人間関係を保ちながら、終末まで介護・医療を行える環境を整えた上で、高齢化社会におけるシニアタウンの施設設立を考えるものである。奈良県においても住宅地に1ユニットのみで共同住宅のように建築された施設が多いが、施設建設には少なからず地元住民の反対はいつも必至であり、建築後も地元との交流のない施設も多く存在する。認知症になった高齢者も安心して暮らせる街づくりの一つとして、地域密着型での施設とはまた異なるタイプの認知症対応型共同生活介護施設の存在も必要ではないかと考えるものである。	D	市街化調整区域においては、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく（不適当と認められる）開発行為であらうと認められる場合は、又は、地区計画の区域内において当該地区計画に定められた内容に適合する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為等が現行制度上許可が可能となっている。 ご提案の施設の立地の適否については、開発許可権者と相談された。					1 0 7 5 0 1 0	ウェルコンサル株式会社	29 奈良県	厚生労働省 国土交通省

管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案番号 項目	提案主体名	都道府県コード	制度の所管・関係官庁
1220180	都市計画法における建築制限の緩和	都市計画法第34条	市街化調整区域で開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が許可できることになっている。	地域性を考慮し、市街化調整区域における養成学校設立を可能とする。	医療・介護従業者は慢性的な不足状態にあり、高齢化社会を懸念される我が国において、その従業者の数、質の低下は危惧される問題である。外務省、厚生労働省が連携し、フィリピン介護士受け入れを行うための計画が進められているが、諸問題が発生している状態である。現在、奈良県では株式会社による介護士及び講師の養成学校設立は認められていないが、今後受け入れが進んでいく外国人の医療・介護従業者における日本文化の理解、技術取得、定着就労のために社会性をもつ常識力豊かな人材育成が必要であり、外国人個人に対し柔軟に対応できる点においては民間企業による養成学校の設立運営はその良点を生かせるものであると考える。また人学資格を緩和すれば、我が国と教育制度の異なる国における就学者に対しても、同等程度の学力等が認められれば、入学を可能とし、学習意欲の高い外国人に対し門戸を広げ、医療・介護従業者を育成したいと考える。また日本人学生においては多様化する国際社会における社会性を身に付けることができ、国内だけに留まらず、医療・介護における発展途上国において指導的役割を担うことのできる人材育成につながるかと考える。尚、奈良県という保守的地域性を考慮すると、養成学校設立場所として駅前や住宅地内では実現性が薄く、住宅地や郊外駅の商業施設に近い市街化調整区域内が適当であると考え、上記提案と同時に都市計画法における建築制限の緩和も求めたい。	D	市街化調整区域においては、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく（不適当と認められる）開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの、又は、地区計画の区域内において当該地区計画に定められた内容に適合する建築物の建築の用に供する目的で開発行為等が現行制度上許可が可能となっている。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	回答に記載されている内容は当社も理解しているが、まず問題となるのが隣接地の同意印である。当社が考える養成学校は外国人を多く（受け入れることが、これからの高齢化を迎える我が国における看護、介護を支えるとする趣旨のものである。しかし、保守的意欲の強い奈良県においては市街化地域における設立は地域住民の反対により困難であり、調整区域においても隣接地の地権者等からの反対は必至である。よって特区による建設できないと実現しないと考えるものである。省庁の理解を得た上で、特区対応となり、その上で地域や隣接地にも十分な説明を行い、理解のめと設立の実現を図りたいと願っている。	1 0 7 5 0 4 0	ウエルコンサル株式会社	29	奈良県	国土交通省	
1220190	農地を農振農用地域から除外し、乗馬施設へ転用する	都市計画法第29条、第34条	都市計画法第29条1項に定められたものを除いて、開発行為をしようとする者は、あらかじめ、都道府県知事等の許可を受けなければならない。市街化調整区域での開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が許可できることになっている。	クラブハウス「ザ・フェザンツ」として活用している施設の周辺にある農地を農振農用地域から除外し、乗馬施設としての転用を可能とする。また、市街化調整区域内で、厩舎等の乗馬施設運営に必要な建物の設置に際し、開発許可を不要とする。	当NPO法人がクラブハウス「ザ・フェザンツ」を中心として展開してきた事業の中で馬や小動物と関わったホースセラピー事業の反響が大きいものとなっている。また、当該施設は、伊丹市の障害者施設として運用されていたことがあり、宝塚市や近隣の市にも近いため障害者が集まりやすい場所・宿泊して事業に参加しやすい場所にあります。反響の大きいホースセラピー事業の効果もより高めるため当該施設周辺に馬場を設置し、さらなる展開を図ろうとしていた矢先、農地の転用ができないという問題に直面しました。展開したい土地は、市街化調整区域に指定されている農振農用地域です。幸いにも5年に一度の見直し時期にあり、現在市と県にその農振農用地域から当該地域を除外して欲しい申請をしておりますが、その可能性がどのくらいか私たちにばかりではありません。また、その申請が受け入れられたとしても月日を要します。ホースセラピー事業展開のためには若者で成るはこの事業に力がかけてほしい。しかし、転用が可能ならば可能であったとしても多大な月日がかかるとは思いません。若き彼らのエネルギーをホースセラピー事業に注ぐために、またその事業の展開を待ち望んでいる障害者の団体のためにも、当NPO法人は事業展開を可能にするために、今回の特区申請をします。*対象の土地は市街化調整区域に指定されている農振農用地域（農業振興地域の整備に関する法律）である*対象地は馬場整備（土地改良法）を平成8年12月15日に終了しているので転用可能な8年は経過している	D	都市計画法第29条第1項により開発許可が不要となる開発行為は、公益上必要な建築物のうち開発区域およびその周辺の地域における適切かつ合理的な土地利用及び環境の保全を図る上で支障がないもの等について、政令で規定されている。なお、これに該当しない開発行為が市街化調整区域で行われる場合においても、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が開発許可をすることができるとなっている。	ご提案の施設の立地の適否については、開発許可権者と相談された。		1 1 8 4 0 1 0	NPO三田ラグビーフットボールクラブ	28	兵庫県	農林水産省 国土交通省	
1220200	市街化調整区域内の農用地域内農地へのリサイクルセンターの設置について	都市計画法第34条	市街化調整区域での開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が許可できることになっている。	市街化調整区域内の農用地域内農地に、地区住民が持ち寄った不要物をリサイクルする施設が設置できるよう、都市計画法第34条、農地法施行規則第7条及び農業振興地域の整備に関する法律施行規則第36条に明確に規定し欲しい。	松前町中川原地区の約80%を会員とする本NPO法人は、循環型社会の創造と地域の発展を目指し、生活環境の改善に関する事業を実施していますが、その一環として、地区住民が持ち寄った不要物のリサイクルを行う施設（リサイクルセンター）の管理運営も行っています。具体的には、地区の各家庭がリサイクルセンターへ持ち込んだ不要物の分別・加工等をボランティアで扱い、生ゴミについては堆肥化、アルミ缶等は売却するなどしてリサイクルに取り組み、町のゴミ減量化に一定の役割を果たしていることと自負しております。現在、リサイクルセンターは民有地（宅地）を借りて設置していますが、この土地所有者の返還要求があること、地区住民のリサイクル意識の向上に伴う持込量の増加によるセンターの狭小化などにより、センターを移転する必要が迫られています。移転先としては、適当な民有地（宅地）がないことから、遊休農地となっている農地に設置できないか検討しましたが、当該地区の農地の大部分は市街化調整区域内の農用地域内農地であるため、設置は非常に困難です。このままでは、地区全体でのリサイクル活動という先進的な取り組みを中止せざるを得なくなりますが、そこで、地区としての合意があり、当該地区住民の不要品に限って行うリサイクル活動に必要不可欠な施設について、市街化調整区域内での開発許可が認められるよう、都市計画法第34条第1項に規定する農用地域内農地の農地転用が認められるよう、農地法施行規則第7条に規定する農用地域内農地の開発が認められるよう、農業振興地域の整備に関する法律施行規則第36条に規定し欲しい。	D	市街化調整区域においては、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく（不適当と認められる）開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの等が現行制度上許可が可能となっている。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	都市計画法施行令第21条第21号では、ごみ処理施設が公益上必要な建築物として開発許可不要の施設とされていますが、今回のリサイクルセンターは、そのような大規模なものではないものの、ゴミのリサイクルが強く求められている中で社会的ニーズにも合致した重要な施設であり、ゴミ処理施設と同等に位置付けられてもよいものと考えています。確かに、開発審査会の審議と許可を受けることは可能ですが、個別案件として審査することではなく、国としてリサイクルに積極的に取り組んでいく姿勢を明確に示すためにも、このような施設を許可できるものとして明確に法律で規定すべきではないでしょうか、再度、御検討をよろしくお願い致します。	1 1 8 9 0 1 0	中川原地区エコプロジェクト	特定非営利活動法人 いよ環境センター	38	愛媛県	農林水産省 国土交通省
1220210	奈良の伝統的建築様式である大和棟造りを活用した旅館を市街化調整区域において新設する。	都市計画法第34条	市街化調整区域での開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が許可できることになっている。	市街化調整区域における開発許可の審査基準について、都市計画法34条2号「観光資源等の利用上必要な建築物等」の審査基準の緩和を行ない、同法同条10号「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（不適当なもの）の提案基準に「観光ゾーン等に位置づけられた区域内の宿泊施設」を新設し、小・中規模な宿泊施設の新規立地を可能にする。	大和棟造りを宿泊施設に活用する上では、市街化調整区域では、元々宿泊施設であった場所ならともかく、住宅を宿泊施設にするなどの用途変更はできない。市街化区域ならば、宿泊施設を建てることはできるが、建物の密集する防火あるいは準防火区域に入っており、燃えにくい素材でなければならず、茅葺き屋根はできない。では、茅葺き屋根は、何処でなら構わないのかというと、市街化調整区域なら構わないことになっており、市街化調整区域では宿泊施設は駄目、茅葺き屋根はよく、市街化調整区域でない土地であれば、宿泊施設は建てられるが、茅葺き屋根等に交換しなければならないという問題を生じている。茅葺き屋根を銅板等に交換して、大和棟造り本来の魅力を充分に伝えることができます。大和棟造りを活用した宿泊施設を構える意義も薄れてしまう。大和棟造りを活用した宿泊施設の新設にかかる費用を回収する上では、中心市街地に近い立地であることが求められるが、かといって、建物の密集する市街地に木造の宿泊施設を建設することは、防火上好ましいものではない。特例適用により、特定事業者が宿泊施設の建設許可を取得し、日本の伝統的建築技法による宿泊施設を建設することが可能となることは、宿泊施設の付加価値を高め、新たな客層による市場の開拓が予想される。日本文化に関心の高い外国人旅行者を誘客し、観光業の活性化が図られる。また、需要低下と後継者不足に悩む、木造建築の伝統的建築技法の伝承と、奈良に特有の建築様式である大和棟造りの継承を図るものである。	D	市街化調整区域においては、法第34条各号のいずれかに該当する開発行為は許可が可能となっている。これらの基準の運用については、開発許可権者に対する技術的助言である「開発許可制度運用指針」において、全国的に想定される代表的な案件を例示しつつ、画一的な運用ではなく（地域の実情に応じた運用が望ましいこと）としている。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	費省の回答にある「開発許可制度運用指針」-6-3第2号関係(2)には、「観光資源の有効な利用上必要な建築物」に「宿泊施設」が代表的な案件として例示されている。奈良県では、法第34条10号の提案基準に「観光ゾーン等に位置づけられた区域内の宿泊施設」を新設し、小・中規模な宿泊施設の新規立地を可能にする見直し案を平成18年4月25日に施行している。問い合わせたところ、奈良市に対して例示に則した見直しを要請しているとの回答を得たが、中核市である奈良市では、本提案基準は適用されておらず、地域の実情に応じた運用の適否を相談できない状態にある。この点を踏まえ、特区における先行実施を検討し回答された。	1 1 1 8 0 1 0	株式会社 水暉亭（みこもりてい）	29	奈良県	国土交通省	
1220220	下水道受益者負担金の取納にかかる規制の緩和	地方自治法第243条、地方自治法施行令第158条、都市計画法第75条	地方自治法第243条においては、法律又はこれに基づき政令に特別の定めがある場合を除くほか、公金の徴収若しくは取納または支出の権限を私人に委任し、または私人をして行わせてはならないとされており、コンビニエンスストア等の私人に対し、下水道事業受益者負担金の取納業務を委託することが出来ない。	市税等において、コンビニエンスストアによる取納（以下、コンビニ取納）が可能となっているが、下水道事業受益者負担金のコンビニ取納を行うことができない。このため、納付の不便さを解消するため、市税等と同様に、コンビニ取納を可能とするための取納に私人への委託を可能とする措置を求めるものです。	現在、コンビニエンスストア等は公共料金の納付を時間や気にせずに済む場所としても認知されつつある。しかし、下水道事業受益者負担金の取納については、私人へ取納委託が認められていないため、コンビニエンスストアによる取納（以下、コンビニ取納）ができない。下水道の普及率63.0%（平成19年3月末現在）の市川市においては、今後下水道事業が継続されていないが、各種公共料金の支払いがコンビニエンスストアで行える中で、下水道受益者負担金についてはコンビニ取納ができないことは、納付者にとって不便であるといえます。このため、受益者負担金についても、コンビニ取納が可能とすれば、納付の利便性や効率性が向上することから、提案するものです。なお、地方自治法243条には政令の定めがある場合を除き、私人への委託は出来ないこととされており、また、都市計画法には私人への委託に関する規程がありません。コンビニ取納は、私人への委託に当たることから、下水道事業受益者負担金について、現在、市税等と同様に、コンビニ取納を実施できない状況にあります。	C	公金は、その性格からして、取扱い上の責任を明確にし、公正の確保を期することが要求されることから、地方自治法第243条において、原則私人に公金を取り扱わせることを禁止しているものである。ただし、私人に公金を取り扱わせても責任関係が不明確とならず、公正な公金の取扱いが期待され、かつ、経済性が確保できるならば、普通地方公共団体自身が公金を取り扱うよりも私人に取り扱わせる方が適当な場合もあるため、一定の限度で私人の公金取扱いが認められていること。	下水道受益者負担金の取納を私人に委託することについては、経済性が確保できるかどうかの判断は、地方公共団体が自ら判断すべき事項であると考え、よって、公正な公金の取り扱いが可能な場合は下水道受益者負担金の取納を私人に委託できるよ検討された。	市川市では、平成18年度より税をはじめ、各科目の納付にマルチペイメントネットワークによるコンビニ取納を導入してきました。頂いたご回答のとおり、負担金は長期的に発生するものではありませんが、納付者の立場からすると同じ市へ納付で負担金だけが利用できないのは分りつづら、（また、税金など負担金を同時に納付する場合にはコンビニ取納の利用ができず不便であり、一緒に納付できないのは不便だとの意見もあります。また、市川市では下水道普及率が63%であり、今後も負担金事業は長期にわたって行われることから納付方法を多様化し、取納率を上げたいことからコンビニを利用した納付方法を利用できるよう申請いたします。	1 0 7 8 0 1 0	市川市	12	千葉県	総務省 国土交通省	

管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案番号	提案主体名	都道府県コード	制度の所管・関係官庁
1220230	工事見積り期間を独自設定	建設業法第20条第3項 建設業法施行令第6条第1項	建設工事の注文者は、建設業者が当該建設工事の見積りをするために必要な一定の期間を設けなければならないこととしている。	建設工事において定められている見積り期間を市の条例で定められるようにする。	建設業法第20条第3項は、国のほか地方の公共工事に対しても、建設業者が見積りをするために必要な期間を設けなければならないとし、同法施行令第6条では、工事1件の予定価格により見積り期間を設定している。この見積り期間の規制に加え、年度予算として計上した工事は、年度開始後でなければ入札準備行為でもないという間の規制があるため、公共工事の発注時期は、概ね5月中旬以降となり、特定時期に集中する傾向がある。このことは、施工効率を低下させ、遅くは受注事業者の経営圧迫要因ともなりかねない。また、短時間で見積り等可能な案件まで一律に長期の期間を設定することは、効率的な施工、迅速な供用開始という発注者、受注者共通の目標、意欲に水をさす要因となっていることは否定できない。 市町村が一般的に施工する道路、水路、下水等の土木工事においては、その積算単価が公表され、電子化された積算システムも一般に販売されており、工種や規模によっては、即日に見積りを完了させることも可能な場合もある。国が一定の基準を設けること自体を不要とはいわれないが、全国一律に強制すべきものではなく、地方が行う工事においては、独自の対応が求められようと思われ、建設業法施行令第6条に定める建設工事の見積り期間に関らず、市の条例でこれを定められるようにすることを提案する。	C	建設業法においては、注文者や下請業者の保護を図るため、建設業者に対して見積の提示義務を課している。それに対して、注文者には、契約の内容となるべき重要な事項を建設業者に提示し、適正な見積り期間を設けることにより、見積り等の問題が生じないよう検討する機会を与えている。公共工事における積算単価が公表され、これに基づき金額を算出することが容易であるとしても、各受注者が価格を算定するにあたっては、当該受注者の調達能力に応じた労働力、資材等の価格等を考慮する必要があり、一概に見積り期間を短縮することが可能とは言いえない。こうした状況に鑑みれば、見積り期間の短縮を独自に条例で定めることは、受注者に対して見積り期間の短縮を強いることになり、公共工事の適正な施工に支障を来たすとともに受注者の保護にも欠けることから、適当でない。	発注者と請負側が見積り期間の短縮に合意をした場合においては、その合意した期間を見積り期間とするの措置はできないのか検討されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	公共工事の分野は、受注事業者側も工事の減少や競争の激化という重大な環境変化のもとで効率的な受注、施工を迫られている。特に地域の等細事業者は少数の従業者による自転車操業によって経営を維持しており、小規模工事において入札手続期間を必要以上に長く設定することは、生産性を低下させ、等細事業者の死活問題ともなる。公共工事の適正な発注、施工には、それぞれの工事特性に対応した見積り期間が必要である。しかしそれは、発注者と受注者の双方が責任を負えるものとして設定すべきで当事者でない国が一律に決めるべきものではない。特に地方の自治事務である単独土木工事の見積り期間は、地方公共団体の自己決定によるものとされた。		1 1 4 8 0 6 0	華加市	11 埼玉県	国土交通省	
1220240	道路付属物駐車場に指定管理者制度における利用料金制度を導入可能とする。	道路法第64条	道路法第24条の2第1項の規定に基づき駐車料金は、道路管理者の収入とする。	宮ノ前地区地下駐車場は道路付属駐車場であり道路法第64条の規定で使用料収入は道路管理者に帰属することとなっているため、指定管理者制度における利用料金制度を導入できないが、これを導入できるようにする。	当該駐車場は市の中心市街地である阪急伊丹駅周辺地区の地下に立地しているが、メインステーション機能がJR伊丹駅へとシフトが進行し、経済的地盤沈下により、その再活性化が大きな行政課題となっている。そこで地上の商店・文化施設・イベントなどと連携し、中心市街地活性化の資源として積極的に活用するため指定管理者による利用料金制度導入を検討したが、道路法第64条の規定により導入できない状況にある。利用料金制度の目的については、指定管理者の自立的経営努力が発揮しやすくなる。指定管理者や地方自治体の会計事務作業の効率化が図れる。の2点があると考える。 については、駐車料収入に応じて報奨金を支出する等、管理協定内容の工夫次第では指定管理者に一定のインセンティブを与えることも可能だが、の会計事務作業については、利用料金制度によらない限りは市の歳入歳出予算決算事務が必要になる納付、利用料金収入の増減が指定管理者の管理の結果であるか否かの判定等は、利用料金制度がない法的な根拠がないまま、再期間の協定の協定を構築しなければならない。市としては、多の労力と人件費、関係諸費の支出を要することとなる。一方、利用料金制度を導入することが可能となれば、との両方の目的が同時に達成されることとなり、省力化された事務量を中心市街地の再活性化に振り向けることができる。また、利用料金制度では、駐車料金は指定管理者が定めることとなるが、条例で基本的な枠組みを規定し市の承認が必要となるため、道路法第24条の2第2項の規定による原則は、市によって担保される。	B-2	近年、地方自治体が駐車料金を徴収する駐車場が増加していること、それに伴う道路管理者の事務の軽減を図る必要性が高まっているという状況に鑑み、検討してまいりたい。	平成19年度中の措置が出来ないか検討されたい。	1 1 0 5 0 1 0	伊丹市	28 兵庫県	総務省 国土交通省			
1220250	道路廃止に伴う不用管理物件の管理期間の短縮	道路法第92条、道路法施行令第38条	市町村道における不用物件管理期間が法令で4年と定められている。	企業立地に当たって、認定市道の廃止が必要となった場合、埋設管等を管理する水道事業者等との協議が整った場合は、道路管理者が認める範囲内で、不用物件の管理期間（道路法92条、法施行令第38条により市道は4ヶ月）の短縮を可能とする。	企業誘致では、企業の立地決定から工場等の操業までの時間が短く、自治体側が許可手続き等をいかにワンストップで迅速に対応できるかが誘致実現のポイントとなる。特に、造成の完了した工業団地に進出を希望する企業は、立地決定から操業開始までが短期間であること用地決定理由の一つに上げることの協議が整った場合は、道路管理者が認める範囲内で、不用物件の管理期間を短縮を確保するには数区画を一団の用地として認定市道の廃止が必要となる場合がある。工業団地内の認定市道は、工業団地の開発に伴い地元市へ移管されるものであり、また、利用者のほとんどは立地企業であることから、埋設管等の管理者等との協議が整った場合には、不用物件管理期間の短縮は可能と考える。	C	不用物件の管理期間は、道路法の道路を普通財産として処分するための準備期間（占有物件の除去等）が必要であること等のためであり、道路法において特定の事業の推進のために特例を設けることは困難である。	1. 道路法の道路を普通財産として処分するために必要な期間は個々の道路により異なると思われるので、道路管理者が適切に判断した期間を管理期間とする等の措置が出来ないか検討されたい。 2. 道路法にて定められている不用物件の管理期間が国道と市町村道で異なる根拠を回答されたい。 3. 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	占有物件の除去など道路を処分するため一定の準備期間が必要であることは認識している。そこで、本提案は、全国一律に4月の期間を定めるのではなく、特区制度により特定区域に限定して、「埋設管等を管理する水道事業者等との協議が整った場合は、道路管理者が認める範囲内」で、不用物件の管理期間の短縮を求めたところである。また、本提案で想定する工業団地内の市道は、中心市街地の道路と異なり利用者も限定されるため、占有物件の除去に要する期間も比較的短く（すむ）、こうした地域の実情を把握しているのは、道路管理者でもある市町村であり、特区による特例措置を求めたものである。このような提案趣旨を踏まえて再度検討を願いたい。	1 1 9 5 0 2 0	千葉県	12 千葉県	国土交通省		
1220260	人工地盤のベドストリアンデッキ、歩行者の回廊について、道路使用許可、道路占用許可対象からの除外の特例	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とする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。	町の管理施設（博多駅前ビル）と接続するベドストリアンデッキ（人工地盤である歩行者の回廊、以下デッキという）について、現行法の道路使用許可、道路占用許可制度を適用せず、車両の進入ができないデッキの利点を活かす、博多駅前ビル及びデッキを一体的に利用し、憩いの広場、イベントの開催、地場産農産物の販売を行う、地域の活性化を図る場とするための（デッキの面積は2,800㎡）道路法第71条1項及び2項の適用、道路法第32条の適用を除外する特例の許可。	新幹線博多南線は平成24年4月に当時の回送列車を活用し博多駅まで10分で通勤通学ができる利便性を確保するため地域住民の熱意で実現された路線である。現在、博多南線の利用者は一日平均11,909人である。その博多駅前には、交通量の補助であるまちづくり総合支庁を併用し、駅ビル、デッキを建設しまちづくりの核幹となる「地域の活性化」と、那珂川町の活性化、として町の玄関口を行ってきた。しかし、デッキの活用については、所轄の警察署への事前協議が必要であり地域住民の利活用にも不自由があり、補助事業への費用対効果が発揮できない。当該の管理は、ベドストリアンデッキの道路管理者である本町にて行う。	C	道路に物件等を設ける場合には、道路管理者の占有許可が必要である。ご提案あったベドストリアンデッキにおける占有についても、物件等を設ける場合には、歩行者の安全かつ円滑な交通及び道路の構造への支障を生じさせないため、占有許可による一定の規律に服することが必要であるが、継続かつ反復的に開催されるようなイベントに係るものは、前もって一括して占有許可を行うと、手続きの簡素化を図ることについては、当該道路管理者の判断により可能である。	1 0 2 4 0 1 0	那珂川町	40 福岡県	警察庁 国土交通省				
1220270	民間企業が給水管を敷設する場合の、道路占用許可規制の緩和	道路法第33条、道路法施行令第11条の3	道路に水管を埋設する場合には、道路管理者の許可を受けなければならない。	自治体が誘致しようとする民間企業が、産業用水給水のため工場への水管を道路に敷設する際に、道路管理者が技術的観点から敷設方法等に問題がないと認め、かつ市町村が地域振興上必要と認められたものは、道路を横断する占有であっても道路法第32条の占有許可を認める。	企業誘致では、企業側が求める立地条件（必要面積、用水等のインフラ、予算等）に適合することが、進出の必要条件となる。企業向けの用水としては、工業用水が考えられるが、その給水区域は限定されており、また、新たに工業用水を導入するためには、相当量の需要が必要となるため、地下水取水による差を得ない場合が少ない。地下水取水では、近隣井への影響がないよう、敷地から相当程度の距離の場所から取水するため、道路を占用して水管を設置する必要があり、地元市町村が誘致しようとする企業は、地権者からの必要性から公益性を認められたものであり、地元市町村が市町村道の管理者として技術的に問題がないと認めれば、道路を横断する占有についても問題ないものと考えられる。	D	水管の占用については、道路法施行令において占有の場所に関する基準及び構造に関する基準が規定されており、法令上、道路管理者の許可を受けられ占有できるところから、現行の規定において対応可能であり、当該道路管理者と調整されたい。	1 1 9 5 0 1 0	千葉県	12 千葉県	国土交通省				
1220280	道路歩行者用の案内表示について	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とする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。	豊南町内の道路道を歩く人の便宜を図るため、案内用シールやステッカー等を国道部分に設置されたガードレールや電柱などに貼付けを実施することを考えている。このとき、道路法第32条による占有許可を希望したい。	豊南町内の道路道を歩いて回ってみたいとの思いで、「トレッキング・ザ空海 あいな」というイベントを実施しているが、町内には専用の案内表示板はあるものの、歩行者用の案内表示等がない。そのため、イベント時に限らず、特に町内を歩くお巡路さんから「道がわかりにくい」とのお叱りを受けている。豊南町の当町では、観光振興による交流人口の拡大は今後も大きな課題であり、お巡路さんとして来ていただく方を多（町内に呼び込むためにも、快適に町内を回っていただくための便宜を図りたい）と思っている。 そこで、豊南町内の道路道（第39番札所 延光寺（徳毛市）～第40番札所 観自在寺（当町御荘平城）～第41番札所 龍光寺（宇和島市三間町）を結ぶ道路、別路地帯のありとどまっている国道道に設置されたガードレールや電柱に、案内用のシールやステッカーを貼付けして設置することを考えている。 シールやステッカーは、別添のとおり、歩行者の目に止まる程度の大きさで、矢印や「へんろ道・豊南町」といったような記載を施すことを検討している。 このとき、町の権限でない国道56号に係る部分について、町が公共的目的により設置するものであることを理由に、道路法第32条による占有許可を希望したい。	D	シール及びステッカー等についても道路占用許可の対象となり得るが、その設置の際には、はく離の防止、道路の構造及び交通への支障の観点から判断されることとなる。 なお、利用者にとっては、統一的案内表示を行うことが望ましいと考えられるところであり、現在、国と四国4県の道路管理者等からなる「四国八十八ヶ所みち案内連絡会」において道路道の案内表示方法等について検討を行っていることと承知している。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	1 1 8 6 0 1 0	豊南町	38 愛媛県	国土交通省			

管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府県庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案番号	提案主体名	都道府県コード	制度の所管・関係官庁
1220290	高規格道路都市内トンネルにおける建築限界高の規制緩和	道路構造令第12条	道路構造令において普通道路の建築限界高さは4.5m以上と規定されている。	高規格道路(第2種以上)の都市内トンネル新設にあり、トンネルの建築高を現行の4.50mに一本化するのではなく、対象道路の特性及び安全性を考慮してこれを定める。 具体的には、対象道路において予測される主だった交通車両が通行可能であれば、その主な交通車両の上限高さに0.25mの加えたものが建築限界高にすることを可能とする。	建築限界を緩和しトンネルの直径を小さくすることで、建設コストを削減するとともに国際基準に見合ったトンネルを整備できる。具体的には、本件提案対象道路の建設費が行政側算出による3,000～4,000億円から2,230億円に削減可能で、建設費削減によって採算性が向上すれば民間活力導入も可能となり、結果的に公的資金導入量は大幅に削減される。また民間活力導入で早期整備が実現され、これによる経済効果は1年当たり270億円と算出される(社会割引率を考慮)。 提案理由：現行の建築限界高では、本件提案対象道路にて構想する2層1本化トンネルにおいてシールド直径が17mとなり、過剰コストを要する以上に、トンネル掘削におけるシールド技術の限界を超えるために実際には整備できない。現在世界各国で2層シールドトンネルの整備が進んでいるが、日本においては、構想が見られないのは、建築限界の規制から技術的限界を超えるからである。また、本件提案対象道路は第二京阪と大阪港を結ぶ路線で、国際物流路線としての重要性は以前から認識されている。本特別措置での建築限界高の規制緩和は技術的問題と時的要請の双方に応える。前者に関して、本案のシールド直径は16.5mまで縮小され、技術的に可能となる。後者に関して、規制緩和による早期整備の効果は前述の通りである。 代替措置：高さ4.1m以上の車両が通行できない弊害があるが、そのような車両は極めて少なく、大阪都市圏高速道路網では12号守口線、13号東大阪線といった第2種以上の複数迂回経路で交通量分散が可能なので、制限高さ4.1mは本件提案対象道路の特性から問題ないと考えらる。	C		道路構造令において、普通道路における建築限界高さは、設計車両高さ(3.8m)に走行車両の跳ね上がり、将来の舗装のオーバーレイ及び橋樑構造物の工事足場高さ等を総合的に考慮した結果、4.5mと規定されている。これは、最小限保持すべき値であり、実際は望ましい値である4.7mが採用されるケースが多くなっている。 本提案にある余裕高さを0.25mとした場合、走行車両の跳ね上がり及び将来の舗装のオーバーレイ等に対する十分な余裕高さを確保できないため、道路構造の保全及び交通安全上支障をきたす可能性が高く、対応は困難であるが、現行の道路構造令において小型道路(乗用車専用道路)の場合は建築限界高さを縮小することが可能である。また、シームレスな物流ネットワークを構築するために、大型コンテナに対応した道路整備が求められているところであり、H15年度には車両の大型化に対応するため、車両制限令の改正を行ったところである。 なお、本提案は将来のシールドトンネル技術の進歩を仮定した上での議論となっており、また片側3車線の運用も構造令に規定する幅員等を満足していない。	弊社も道路構造令の規定は承知しております。建築限界高さが4.5mであることも国際的な基準で考えれば妥当であると考えます。技術の進歩やそれぞれの道路特性(整備構想、ネットワーク等)を考えたときに、規定の一本化を続けるのではなく、安全性等の検討の上で計画に応じた柔軟性を持たせられないかというのが弊社の提案で、今回は淀川左岸線延伸部構想に限っております。例えば車両制限令で0.3mも高い車両まで許可されるようになったのだから、逆に従来の建築限界高さは0.3mまで緩和可能ということではないでしょうか。再検討もしくは特区対応不可であればその理由に安全基準上の明確な根拠(数字で)を示していただければ幸いです。	1 1 1 3 0 1 0	セテック	13 東京都	国土交通省		
1220300	特殊車両通行に係る許可期間の延長	道路法第47条第2項、第47条の2第1項	許可期間最大1年	申請経路が重さ指定道路及び高さ指定道路で、かつ、国管理の重さ指定道路及び高さ指定道路に係る許可である場合には、許可期間を、現行の1年以内を2年以内とし、6ヶ月以内を1年以内とする。	当該許可の際に考慮すべき条件である「道路構造の保全、及び」交通の危険防止のうち、道路構造の保全の点については、本提案の条件である申請経路(重さ指定道路及び高さ指定道路)が、それ以外の経路と比べ、道路構造が高規格であることから、許可期間を延長することによる道路構造の保全への影響は比較的小さいものと考えられる一方、交通の危険防止の点については、本提案の前提条件が「通行経路が一旦当該経路を反覆継続して通行するもの」であり、さらに突進として、申請及び許可の内容が同一で、繰り返しの手続きが多いことから、許可期間の延長と交通の危険性の高まりとの相関は低いと考えらる。また、「全体の交通の1%にも満たない重量超過車両の約7割は無許可や通行条件違反など道路管理者が想定していない違反状態で通行」(特殊車両通行許可制度の厳格な運用を目標して、(H16.3 国土交通省資料))している実態があり、本提案による申請手続きの簡素化により、手続き件数が半減し経済的効率性が向上すると共に、利用事業者の拡大が見込まれ、更なる適正・安全な制度運用が期待できる。なお、現行の許可期間は、S55年12月以降、従前の3ヶ月以内から6ヶ月以内に延長(「特殊車両の通行許可期間」について、(S55.11 建設省道交発第93号)されたもの、期間が短く、許可を得やすく次の許可を得るための手続きに取り掛かる必要があるなど手続きが煩雑である(国が実施した茨城県内特殊車両通行許可件数(H18年度)約1,900件)。また、許可中の状況変化には届出義務があり、必要に応じた命令により安全は確保されと考えらる。	B-2		許可期間のあり方については、特殊車両により、道路構造物及び他の交通に与える影響を考慮し、一定の路線及び一定の車両の通行により影響がないか否かについてシミュレーションを行いつつ、要望を踏まえ、現行の許可期間最大1年を2年とすることを前提に、全国的な対応に向け、現在検討しているところである。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	平成20年度中の全国的な対応に向け、現在検討中のことであるが、全国的な対応の前に、先の提案理由から、提案内容により特区として先行実施できないか、現在の検討内容及び全国的な対応に向けたスケジュールについて併せてお示し願いたい。	1 2 2 0 1 0	(社)茨城県トラック協会、日立建機プロジェクト(株)、(株)小松製作所真岡工場、茨城県	50 その他	国土交通省	
1220310	特殊車両等の通行円滑化と手続きの簡素化	道路法第47条の2第1項及び第4項	一定の基準を超える特殊車両に通行にあっては、車両と道路状況に照らし審査を行い、通行の可否又は通行条件を付し許可。また、他の道路にまたがる経路においては、窓口の一元化を図っており、他の道路管理者への協議手数料として実費を助長のうえ、条例等に定める額を納入することとしている。	【内容】国際海上コンテナを積載した特殊車両について、通行許可申請の簡素化・不要化やボトルネックの解消などにより、通行円滑化を図る。	【実施内容】下記項目等の措置を講じる。 申請必要区間の要件緩和や申請手続きの簡素化 区間が複数の道路管理者にまたがる場合の申請料(200円)の廃止 都市高速道路など、博多港から主要なアクセス拠点までのボトルネック改善 【提案理由:目的・効果等】スピーディーでシームレスな国際複合一貫物流サービスを実現し、事業者の負担軽減、物流の迅速・効率化、リードタイム短縮、コスト削減に繋げる。	D		福岡市の管理する道路において、道路構造の保全及び交通の危険防止の観点から、道路構造や他の交通への支障がないと認められる範囲において審査手続きを簡素化することは現行制度で対応可能である。 また、道路管理者が国である場合の協議手数料についても、道路法第47条の2第4項に基づき、実費を助長のうえ200円としているところであるが、同項において、国以外の道路管理者にあっては当該道路管理者である地方公共団体の条例で定めることとしており、現行制度で対応可能である。	40ft海上コンテナ積載の長さ16.5mのセミトレーラーなどは、特殊車両として道路法の道路(道路局)と臨港道路(港湾局)で各々申請が必要である。また、道路法道路も国、県、市、公社等複数の管理者に跨る場合が殆どであることから、本市管理道路の手続簡素化や本市が窓口となる場合の手数料無料化だけでは、効果に限定的で利用者にも混乱を招くと思われるため、次の項目について提案する。 重さ、高さ経路指定区間の拡大と申請手続きの簡素化 長さ16.5mの海上コンテナ用セミトレーラーの車両制限を道路構造や他の交通に支障がある場合を除き原則撤廃 国管理も含め複数の道路管理者に跨る場合の手数料見直し	1 1 8 7 0 8 0	福岡・アジアゲートウェイ構想	福岡市	40 福岡県	国土交通省	
1220311	特殊車両等の通行円滑化と手続きの簡素化	道路法第47条の2第1項	一定の基準を超える特殊車両に通行にあっては、車両と道路状況に照らし審査を行い、通行の可否又は通行条件を付し許可。	【内容】国際海上コンテナを積載した特殊車両について、通行許可申請の簡素化・不要化やボトルネックの解消などにより、通行円滑化を図る。	【実施内容】下記項目等の措置を講じる。 ・通行許可期間(1年)の延長 【提案理由:目的・効果等】スピーディーでシームレスな国際複合一貫物流サービスを実現し、事業者の負担軽減、物流の迅速・効率化、リードタイム短縮、コスト削減に繋げる。	B-2		許可期間のあり方については、特殊車両により、道路構造物及び他の交通に与える影響を考慮し、一定の路線及び一定の車両の通行により影響がないか否かについてシミュレーションを行いつつ、要望を踏まえ、現行の許可期間最大1年を2年とすることを前提に、全国的な対応に向け、現在検討しているところである。		1 1 8 7 0 8 0	福岡・アジアゲートウェイ構想	福岡市	40 福岡県	国土交通省	
1220320	緊急災害時における積載重量制限等の緩和	車両制限令第14条	災害時等における重量制限等の適用除外	現行法で規定されている積載制限の規制緩和を行い、災害時緊急作業について迅速に対応可能とする。	災害が発生し、緊急の復旧作業を要する場合、作業に使用する重機運搬については、大型重機などは分解し運搬制限内の重量にする必要があります。結果、重機メーカーに依頼し、分解した重機を数台のトラックで分割運搬を行い、災害現場で組立作業を行うこととなります。 緊急災害時に、このような分解・運搬・組立作業を行うと、それだけで多くの日数を要し、その上、分解組立作業を行える作業員は限られるため緊急的な対応はできないこととなります。 緊急時の積載重量制限等を緩和することで、緊急を要する災害復旧などの迅速な対応が可能であるため、次の規制緩和策を講じていただきます。 1. 災害発生時には道路管理者から地域建設協会・建設業界へ要請し、発注者と道路管理者が連携し特別許可を発行するなど地域住民の生活を第一に考えた柔軟な規制緩和をお願いいたします。	E		災害救助等の緊急の用務などに迅速に対応するため、車両制限令第14条の緊急自動車等の特別に基づき、道路の構造の保全のために必要な措置を講じて通行するものについては、重量等の基準は適用しない(許可不要)としている。ご提案の理由にある「道路管理者が特別許可を発行すること」は、許可不要であるものを、許可を要することとなり、かえって迅速な対応ができなくなると考えらる。		1 0 9 0 0 2 0	社団法人 岐阜県建設業協会	21 岐阜県	警察庁 国土交通省		
1220330	積載(積載高・幅等)制限の緩和	道路運送車両法第40条、第41条、第42条、道路法第47条第2項	自動車は、最大積載量について、道路の構造の保全を考慮し、道路運送車両法に定める保安上又は公害防止上その他環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、通行の用に供してはならない。	現行法で規定されている積載(積載高・幅等)制限の緩和を行い、工事のコストを縮減する。	通常時におけるダンプトラックは積載制限により、運搬作業ではダンプのボディから上に出ないよう法律で制限されています。この量は概ね5mになり、2台で運搬すればよい現場でも1日の進捗を確保するため30台近くを入れて運搬することになります。工事のコストは高くなり、燃料の消費が増え、それに伴う温室効果ガスの排出も増えることから規制緩和策を講じていただきます。 1. ダンプトラック構造・機能の向上に伴い運搬等の積載制限等を見直しを進め、各種制限を緩和することで、コスト縮減・環境配慮となると考え是正をお願いいたします。	C	I	自動車の最大積載量は、道路や車両の構造上の能力から安全な運行を確保し、公害を防止する範囲内において積載することができる積載量のうち最大のものでされている。このため、自動車の安全確保等の観点からは、最大積載量を緩和することは困難。		1 0 9 0 0 3 0	社団法人 岐阜県建設業協会	21 岐阜県	国土交通省		

管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案番号	提案主体名	都道府県コード	制度の所管・関係官庁
1220340	パラ積載と車両の通行条件（重量についての条件）について、特別の条件を付さないで通行できるよう緩和願いたい。	道路法第47条第2項、第47条の2第1項	重量及び寸法に関する通行条件について、車両諸元と道路状況により誘導車の配置条件を付与	パラ積載と車両について、区間・期間を限定して通行する場合に限り、誘導車の配置等特別の条件を付さないで通行できるよう緩和願いたい。	ホクレン清水製糖工場（清水町・国道38号沿いに立地）は、例年10月から翌年の3月まで稼働しており、その工場のボイラー燃料である石炭の輸送についても10月から3月までとなっている。石炭は最寄の広尾港から当該工場までを国道336-236-38のルート約120kmをトラックによるピストン輸送により1回あたりの輸送量約16トン/1日延べ12往復で約200トン程度輸送を行っている。輸送効率化によるコスト低減を得るため車両の大型化が求められており、パラ積載と車両による輸送が実現できれば1回あたりの輸送量を約25トンとすることができ、1日あたり延べ8往復で済み、5割強の輸送能力アップとなる。 現状パラ積載と車両を運行するためには、通行許可申請が必要であり、その場合の通行条件はC条件、つまり徐行・通行禁止および当該車両の前後に誘導車を配置することと定められている。交通の安全を確保するためおよび橋梁等の構造物の保全などがその理由であるが、この方法により通行することは、一方で国道の交通渋滞を招き、輸送効率化が図れないばかりか交通の安全確保に弊害を及ぼすことも懸念される。しかし、今回提案するパラ積載と車両による石炭輸送は、発着地および通行ルートを上記国道に限定し、かつ輸送期間も10月から3月のみに限定して輸送するものであり、結果として輸送頻度が大幅に減少し、交通量の緩和に寄与でき安全確保を妨げるものではない。	D		ご提案の理由にある国道336号から38号について積載量16トンの車両（軸数4輪）で船算定したところ、国道においては、誘導車配置条件は付されないで、その他の道路において、橋梁等の耐荷力が不足しているため他の交通による負荷がかかぬよう誘導車配置条件が付されているものと考えられる。 誘導車配置条件が付された場合には、原則として申請経路全線が対象となるが、当該措置が必要とされる区間が限定されている場合については、その区間のみの通行条件とすることもできるところ、事前に申請窓口にご相談ください。 なお、ご提案の理由にある積載重量を運搬する場合には、どのような車両で通行を予定するによるが、一般的にトラック3軸・トレーラー3軸といったセミトレーラ連結車が必要となる。当該車両において、通行経路にどのような通行条件が付けられるかなどについても、事前に申請窓口にご相談ください。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	当方が提案している趣旨は、パラ積載と車両（3軸、積載量25t）を上コンテナ2輪トラック（第5輪荷重11.5t）のものでもエアサス装備で牽引するセミトレーラ連結車について、区間・期間を限定して走行する場合に限り、前後の誘導車の配置等特別の条件を付さないで通行できるよう、現行法の緩和を求めているものである。今回、国土交通省よりの回答内容は、上記提案の趣旨に沿っていないものなので、再度検討をお願いしたい。		1 1 0 0 1 0 0	ホクレン農業協同組合連合会、ホクレン運輸株式会社	1 北海道	国土交通省
1220350	企業の遊休バスを有償借上げ「企業とのハートフル協定」	道路運送法第80条、貸渡人を自動車の使用者として行う自用自動車の貸渡し（レンタカー）の取扱について	自用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ貸渡して有償で貸渡することができない。	自用自動車（企業の遊休バス）は有償で借出すことはできないが、この規制を撤廃し、企業とバスを利用したい自治会、子ども会、地域コミュニティ（NPO法人）等を市が仲介「企業とのハートフル協定」により、企業の遊休バスを有償借上げできるようにしたいというもの。	一方、地元企業は、朝夕従業員の送迎に使用するほか遊休状態となるバスや、夕方から動き始める料亭等のバスもある。こういった企業も地域貢献として地域とのつながりを深め、また、自企業のバスが動くことで宣伝効果を得ることできるというメリットもある。地域コミュニティ活動が活発に行われれば、国の目指す地域コミュニティ活性化の一助となることが大いに期待される。こういった団体の活動は、市が確保した移動手段があっても成り立っていたが、一般的な貸し切りバスの負担を強いられてまで参加するものではない。また、地域内の移動だけでなく、バスリース事業の需要を奪うことは考えにくい。更に、マイカーによる移動に比べ、排出ガスの抑制効果も期待でき、後期高齢者が加害者となる事故抑制にもつながる。前回提案の内容と回答結果については別に記載。	C		反復、継続して有償で車両の貸借が行われる場合には、レンタカー事業に該当するとみなされるため、道路運送法第80条第1項の許可を必要としており、許可に当たっては、貸渡しに付随して貸渡し人が運転手の労務供給を行う等のバス・タクシー類似行為の防止のため、一定の基準を設けて審査をしているところである。 また、特にバス車両については、一度事故が起これば大惨事となりにくいなど、その運行に当たって旅客等への影響が大きく、運転者に十分な技能が必要であることから、有償貸渡しの対象としてなじまないものであると考えている。これら営業類似行為の防止及び旅客の安全の確保の観点から、ご提案の内容について認めることは困難である。		1 0 4 7 0 1 0	新潟県新発田市	15 新潟県	国土交通省		
1220360	地域コミュニティ団体育成、NPO、社会福祉協議会等福祉団体の有償貸切バス運行	道路運送法第78条	自用自動車は、災害緊急時又は公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合、バス・タクシー事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要に応じて合意している場合に限り、自用自動車による有償貸送を認めている。	有償による貸切バス運行は、国土交通省の許可登録によって行うこととなるが、この規制を緩和し「企業とのハートフル協定」で借上げたバスを使って有償貸送できるようにしたいというもの。有償貸送の範囲は、市が主催、共催する事業または地域コミュニティ等の市が関係する団体の移動に限り、バスの運転業務は、大型二種免許所持者が担う。	地域コミュニティ向上のため欠かすことのできない移動手段のひとつとして、企業の遊休バスを活用した有償貸切バス運行を提案する。地域コミュニティは、地域をひとつのチームとして活動する野球・ゲートボール・子ども会などによる日頃の交流に拠るところが大きい。しかし、財政的に厳しい地方自治体では、公民館バス等を廃止せざるを得なくなり、結果としてこういった地域活動に支障をきたしている。 団塊世代の大量退職で、大型二種免許を持った人材が多数輩出されるが、不足している力を発する良い機会となる。ただ、自力では手は上げない実態もあり、無償の好意は長続きしないものもある。NPO等で組織し、数時間の労働でも小遣い程度の報酬が得られ地域貢献できれば、元氣な高齢社会が少しでも維持できる。 地域コミュニティ活動が活発に行われれば、国の目指す地域コミュニティ活性化の一助となることが大いに期待される。こういった団体の活動は、市が確保した移動手段があっても成り立っていたが、一般的な貸し切りバスの負担を強いられてまで参加するものではない。また、地域内の移動だけでなく、バスリース事業の需要を奪うことは考えにくい。更に、マイカーによる移動に比べ、排出ガスの抑制効果も期待でき、後期高齢者が加害者となる事故抑制にもつながる。前回提案の内容と回答結果については別に記載。	C		有償で自動車を使用して旅客を運送する事業は、輸送の安全性及び利用者利便の確保等の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることを必要としている。 一方、災害緊急時又は他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合には、自用自動車による有償貸送を許可しているところであるが、市が主催、共催する事業等の参加者の輸送は、公共の福祉を確保するためのやむを得ない場合に該当するとは見えない。 これらのことから、ご提案の自用自動車を使用した有償貸送については、営業類似行為から利用者保護をという利用者利便の確保等の観点から認めることは困難である。 なお、過疎地有償貸送は、運営協議会において、地方公共団体の区域における交通の状況、住民による輸送ニーズ等を踏まえた合理的な判断のもと、タクシー等の公共交通機関によっては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られた場合、会員登録された当該地方公共団体の区域内に住所を有する者等の輸送を行うことができる制度であり、ご提案の内容については、NPO等が自己の車両を使用して行うのであれば、この制度を活用することにより実現することが可能であると考えられる。また、無償又は好意に対する任意の贈礼にとどまるものと解されるものを受領するのであれば道路運送上の規制はなく、輸送が可能である。		1 0 4 7 0 2 0	新潟県新発田市	15 新潟県	国土交通省		
1220370	過疎地有償運送事業者の要件緩和	道路運送法施行規則第49条第2号	過疎地有償運送はNPO等によるものしか認められていない。	地方公共団体も過疎地有償運送の実施を可能とする。	地方公共団体が過疎地有償運送を実施することにより、高齢化の進む中山間過疎地域住民に対する輸送サービスを確保する。 提案理由： 本村は、起伏の激しい散居の村であり、鉄道もなくタクシー業者もなく、交通弱者の唯一の交通機関は1日数本の路線バスとなっている。しかしながら、この路線/バスも、バス停までの距離が非常に長く、なおかつ赤字路線として廃止の宣告を受けている。また、本村内の商店、医療機関の状況を考慮すると近隣都市部への移動手段の確保は日常生活を営む上での必須条件となっている。 こうしたなか、現行法令では、行政が運行できる自用自動車による有償旅客運送として交通空白輸送及び市町村福祉輸送が認められているが、市町村福祉輸送にあっては、輸送対象者が身体障害者等に限定されており、交通空白輸送にあっては原則市町村区域での運行であることも、散居状態にある本村住民の利用ニーズを満たす運行ダイヤの設定は近年導入されているデマンド型運行をもってしても不可能に近い状況である。また、NPO、社会福祉法人等においては自用自動車による過疎地有償運送が認められていないもの、本村における社会福祉法人等の体制では福祉有償運送の対応が精一杯の状況である。こういった状況下において、地方公共団体の過疎地有償運送が可能になれば、行政とNPO、社会福祉法人等が互いに連携し、補完あいながら、安心して誰もが使いやすい公共交通サービスを提供することができる。	C		市町村内の過疎地域や一部の都市地域などの交通空白地帯において、一般乗合旅客自動車運送事業としては地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保することが困難となっている場合は、市町村による交通空白輸送を行うことができるところとしており、これについてデマンド型運行の導入を認めているところである。 貴村では、具体的などのような形態のご提案を想定した上で不可能に近い状況と判断されたのか明かされていないが、ご提案の内容については市町村による交通空白輸送対応できるものと考え、最寄りの運輸局等へご相談いただきたい。	1 過疎地有償運送の実施主体に市町村が含まれない理由を明確に示されたい。 2 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	交通空白輸送にあっては路線を定めて運行（デマンド型運行を含む）しなければならず、散在する本村の集落構成や道路の実情を考えると、定められた路線を運行するだけでなく、目的地である近隣市に到着するまでの所要時間が長時間となる。また本村の地理的条件から、住民の病院通いや買い物などは別方向の3近隣市への動線となっている。こうしたことから、公共交通体形として住民ニーズに応えるには路線を定める交通空白輸送ではなく、よりスムーズな運行形態を確保できる乗合タクシー的利用で過疎地有償運送が現時点における最良の選択肢と考えている。	1 0 0 8 0 1 0	山添村	29 奈良県	国土交通省	
1220380	過疎地における移動制約者を対象としたNPO等による有償運送事業に係る道路運送法上の登録要件の特例制度創設	道路運送法第79条の4第1項第5号、道路運送法施行規則第51条の7	過疎地有償運送は、運営協議会において協議が整っていることを登録要件としている。	NPO等が行う過疎地有償運送において、運営協議会での合意が道路運送法上の登録要件になっているため、制度的にも不安定なものとなっている。実際の運営状況をみると、タクシー事業者との合意形成を前提とした運用がなされており、結果として協議の長期化を招き、申請者や利用者の利益が損なわれている。 【提案の理由】 少子高齢化の進展や市町村の財政状況悪化等を背景に、行政だけでなく（多様な主体を地域づくりの担い手とする新たな公の必要性が高まっており、特にNPO等による生活交通確保の重要性については、「国土形成計画中間とりまとめ」にも盛り込まれている。過疎地域は人口減少に伴い民間バス事業者が撤退し、市町村が代替輸送を担ってきたが、財政事情の悪化により運営困難な地域が拡大しつつあり、行政と民間の役割分担を明確にしつつ、新たな地域交通システム確立が早急に必要となっている。関連して、通院等のための主に移動制約者を対象としたNPO等による補完的な輸送に対するニーズが急速に高まっている。このため、過疎地での生活を維持するため、基幹的な交通部分はこれまで通り民間事業者と行政が担うが、そこまでのアクセスを補完する輸送にNPO等が主体的な役割を果たすことが出来るよう、また、その積極的な活動を促進するため、条件整備を図る必要がある。	【現状の問題点】 市町村合併による行政区域の拡大により、調整を要するタクシー事業者等関係者が増加し、運営協議会（以下「運営」とい）で合意形成を図るための手続が複雑化するとともに、合意に相当な時間を要する事態が発生している。一方、運営に参加すべき事業者数（割合）や意思決定方法等について、道路運送法に係る省令等に具体的な定めがなく、その判断は主宰者の調整に任せられているため、制度的にも不安定なものとなっている。実際の運営状況をみると、タクシー事業者との合意形成を前提とした運用がなされており、結果として協議の長期化を招き、申請者や利用者の利益が損なわれている。 【提案の理由】 少子高齢化の進展や市町村の財政状況悪化等を背景に、行政だけでなく（多様な主体を地域づくりの担い手とする新たな公の必要性が高まっており、特にNPO等による生活交通確保の重要性については、「国土形成計画中間とりまとめ」にも盛り込まれている。過疎地域は人口減少に伴い民間バス事業者が撤退し、市町村が代替輸送を担ってきたが、財政事情の悪化により運営困難な地域が拡大しつつあり、行政と民間の役割分担を明確にしつつ、新たな地域交通システム確立が早急に必要となっている。関連して、通院等のための主に移動制約者を対象としたNPO等による補完的な輸送に対するニーズが急速に高まっている。このため、過疎地での生活を維持するため、基幹的な交通部分はこれまで通り民間事業者と行政が担うが、そこまでのアクセスを補完する輸送にNPO等が主体的な役割を果たすことが出来るよう、また、その積極的な活動を促進するため、条件整備を図る必要がある。	C		輸送の安全及び利用者の利便の確保を図る観点から、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、道路運送法に基づき許可を受けることを必要としているところであるが、バス・タクシー事業者によっては十分なサービスが提供されないなどの場合には、地域の生活交通を確保する観点から自用自動車による有償運送の一形態として過疎地有償運送を可能としているところである。 運営協議会については、地域の様々な実情を踏まえた形で安全・安心な輸送サービスの提供を実現するため、地域の関係者で協議する場として自用自動車による有償運送を行うに当たり必要な手続をとしているところであり、あらかじめ一律の基準によって自用有償運送を認めることは不適当と考える。 なお、運営協議会の運営については、規制改革会議の第一次答申（平成19年5月30日決定）において、ガイドブックの作成等を通じた制度の理解促進や、相談窓口の明確化等の措置を講じ、制度の定着のための働きかけをしていって必要があるところである。当省もこれを踏まえ、運営協議会の円滑な運営のために対処してまいりたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	運営協議会の運営等に関する国の明確な基準が無く、地方の実情による等の理由により主催者の判断に委ねられていることが、審議の遅延等円滑な運営を妨げている。本来は、基本方針を国が定め、統一的な運営を確保した上で、詳細は地方の実情に委ねることが適当と考える。このことについて、規制改革会議で取り上げられていることは歓迎すべきところであるが、過疎地域の中でも限界集落問題などを抱える極めて厳しい地域にあっては、民間事業者の撤退等により切迫した状況があり、この救済を行うためにも、先に提案した新たな仕組みを創設する必要がある。については、実現に向けて検討を進められよう再考をお願いしたい。（別添補足資料あり）	1 0 4 0 1 0	鳥根県	32 鳥根県	国土交通省	

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案番号 項目	提案主体名	都道府県コード	制度の所管 関係官庁		
1220390	コミュニティビークル特区	道路運送車両法第98条第2項	自動車登録番号標等に紛らわしい外観を有する物を製造し、又はこれらの物を使用することはできない。	自動運転の本格的導入に向け実社会でマス実験を行うために、安全性の確保された一定要件を満たした特別車種を使って、道路の一定の範囲に限って自動運転による走行を可能とする。車種として、電動車いすを想定しており、現状歩行者扱いの電動車いすに係る規制の再構築を提案する。	都市化・過疎化によって伝統的コミュニティが崩壊しつつある現在、誰でも安全に移動出来る良いコミュニティ形勢のために車輦の自動運転が求められる。これを普及させるために実社会でのマス実験を行うことが必要不可欠である。そのため、地域、通行可能な範囲を限定した上で、現在の電動車いすに関する規制を再構築し、一般道路を自動運転走行可能とする。これにより、移動を容易にすることで新しい街作り、地域活性化を目指していく。 現在の電動車いすのカテゴリ(長さ120cm、幅70cm、高さ108cm、最高速度6km)では、JIS規格があるのみで、道路交通法では歩行者扱いとなっているため、速度や耐久性、衝突や追突の危険性等から、利用者、非利用者双方の共感が得られていない背景がある。 そこで、車輦の仕様、速度規制等について、規制の緩和を行い、車輦の想定仕様は長さ170cm、幅80cm、高さ150cm以下、最高速度時速20km、最大積載量30kgである。他方で、一般車輦とは異なることが外部から誰にでもわかるように特別なナンバーを取り付ける。普通免許・原付免許保持者は走行を許可し、無免許者は一定の講習を受けることで走行可能とする。走行可能な範囲として、特区であることを表示を行ったうえで、道路容量に余裕のある場所において設置された専用レーン、パリアフリー法を満たしている道路のみに限定する。自動運転車輦として、複数の手段により、速度状況の管理・障害物を感知する機能・地域情報を得る機能を備え付ける。各機能の信頼性に対する定量的基準の設定を行い、基準が満たされているか否かの試験を行う。	D	-	電動車いすと一般車輦とを区別するために電動車いすにナンバーを取り付ける場合、自動車登録番号標等と外見上明確に異なるナンバーであれば、道路運送車両法第98条第2項には抵触しない。 また、ご要望の特別車輦が、道路運送車両法の原動機付自転車に該当するものであって、運行の用に供する場合、同法第44条で定める保安基準に適合しているものである必要がある。	提案者が想定している電動車いすは、原動機付自転車に該当するものではなく、車いすであると考えられるが、既存の自転車道の走行は可能か回答された。その場合、最高時速20kmでの走行は可能か、また、不可能であるならば、その理由について明確に回答された。 道路路上に当該車いす専用通行帯を確保することは可能か、その場合、専用通行帯を最高時速20kmで走行することは可能か。提案者は、電動車いす専用通行帯で道路管理者の協力を得て、当該車いすを自転車道などには専用通行帯を走行させる実証実験を計画しているが、その際に、道路側にセンサー等を埋め込んで当該車いすを走行させることを考えている。このような実証実験及び、将来的な専用通行帯の整備に当たり、必要な手続的なしは措置は何か、具体的に回答された。	今回の提案で想定している電動車いすは、運転免許が不要であり、病院等の建物内を含め、現在当該車いすは走行可能な範囲を維持しつつ、一般的な車いすの基準(速度、高さ、長さ)を超えるものを想定しています。速度については、歩行者等との安全を確保するため、歩道では6km以下に設定し、自転車道又は、当該車いす専用の通行帯等に限り時速20km以下の走行とします。即ち、自宅等から当該専用通行帯等まで走行(時速6km以下)させ、専用通行帯等に限り、開発中のIT等のシステムを用いて、安全に走行(時速20km以下)させます。この電動車いすの走行実験に必要であるのか、また専用通行帯の整備が可能であるのか回答願います。			1 6 9 0 1 0	個人	13 東京都	警察庁 国土交通省	
1220400	アジアハイウェイの実現に向けた日本-韓国間の車両乗り入れに係る諸制度の特例	道路法に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律第2条、第3条、第4条	道路法に関する条約締結国の登録自動車登録証書を備え付けて本邦において運行の用に供する場合、登録、自動車登録番号標の表示、検査等を要しない。	【内容】 税関での車両検査の簡素化・合理化、利用可能な車種の拡大等により、日本・韓国間のマイカーでの交流しやすさが可能となる	【実施内容】 日本-韓国間の国境を越えたマイカーでの短期旅行を実施する 【提案理由・目的・効果等】 日本・韓国間に日常的な旅行圏域が形成され、より頻度の高い国際観光が可能となり、地域経済の活性化が図られる	D	-	本邦から韓国に渡航する自家用自動車は、使用の本拠を管轄する運輸支局等において登録証書及びラテン文字で運輸支局等を表示した自動車登録番号標の交付を受けることにより、韓国において運行可能。 また、韓国から本邦に渡航する自家用自動車は韓国政府発行の登録証書を備え付けることにより、本邦において運行の用に供することが可能。	1 両国間の車両相互乗り入れについて、車検証の用途が「乗用」ならば可能で「貨物」ならば不可能である機軸を示されたい。併せて、両者を区別している合理的な理由を回答されたい。 2 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	現在、博多港-釜山港間で現実的にマイカーの乗り入れが行われており、現行の規定により対応可能という事は承知しているが、車検証上「貨物」となっている車両は、自家用であっても韓国へ持ち込みができない。必要書類として3ヶ月から1週間もの前までに予約受付をしなければならぬ、などの対応をしなければならず、手続きが負担となり、観光目的の貨物車両等、書類手続きの当日対応の実施等の措置を行っていただきたい。			1 1 8 7 0 3 0	福岡・アジア ゲートウェイ 構想	福岡市	40 福岡県	国土交通省 財務省
1220410	外国籍トレーラーシャーシ(地域限定)	道路運送車両法第4条	自動車は、自動車登録ファイルに登録されたものでなければ、道路、自動車道及びその他の一般の交通の用に供する場所を走行することはできない。	・外国籍のトレーラーシャーシ(トレーラーの荷台部分)車両を地域を限定して国内での走行を認める ・外国籍全般が不可能でも、韓国籍のシャーシのみでも結構です。	・大阪南港には韓国釜山から荷客搭載フェリーが毎日就航しています。 ・アジア太平洋トレードセンター(ATC)では、同施設内で毎週末に開催している「南港朝市」で、韓国釜山から食材をフェリーにて輸入し即売したいと考えています。 ・韓国から到着したトレーラーシャーシ(以下、「シャーシ」といいます。)に乗ったコンテナは、日本のシャーシに積み替えなければなりません。韓国籍シャーシが日本の公道を走行できれば、積み替え作業が簡略化され、より新鮮な食材を市民に提供することが出来ます。 ・自動車は、道路運送車両法に定める自動車登録ファイルに登録を受けなければ運行の用に供することはできませんが、輸送時間を短縮し、シムレスな輸送形態を実現するため、外国籍シャーシについて、地域を限定して公道走行を可能とするよう提案するものです。 ・同様の要望は、以前から他自治体や、大韓民国からも出されているようですが、実現に至っていません。しかし政府のアジアゲートウェイ戦略会議においても重要項目として「アジアゲートウェイ構造改革特区」の創設が図られ、アジアとの交流拡大を目指す地域独自の取組み(物流効率化など)を重点的に支援することとされていますので、同特区を活用することも視野にご検討ください。事業実現の際には、「南港朝市」において、「アジアゲートウェイ戦略会議」による成果とPR致しますので、内閣府のリーダーシップで規制緩和を実現していただきますようお願いいたします。	D	-	当該シャーシ車両が走行する場所を「一般の交通の用に供する場所」でなく措置を講ずることにより、道路運送車両法第4条の適用はないものと解する。 なお、第1回日韓物流大臣会合(2006年9月開催)において合意された行動計画に基づき、シャーシの相互通行に関して、各国における法制上の問題点を調査中。	1 「一般の交通の用に供する場所」でなく措置」とは具体的にどのような措置であるのかご教示下さい。 2 仮に、1の措置が「一般車両の通行を完全に遮断し、通行する道路が他の交通と分離され、遮断される」措置であるとするならば、当該道路は他の業者や一般車両が日常的に利用している道路であり、実施困難である。港海道路に限定するなど一定の条件を定めた上で、走行することが可能とならないか、検討し、回答されたい。 3 現在シャーシの相互通行に関して、各国における法制上の問題点を調査中との回答であるが、現在明らかになっている問題点があればご教示下さい。				1 0 1 7 0 0 1 0	アジア太平洋トレードセンター株式会社	27 大阪府	国土交通省	
1220420	除雪機械の車検制度の規制緩和	道路運送車両法第58条	自動車は、国土交通大臣の検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けているものでなければ、運行の用に供してはならない。	現行法で規定されている自動車検査制度の規制緩和を行い、除雪機械に対する費用の免除又は緩和を可能とする。	汎用性のない除雪用機械(ロータリー、グレーダー等)など、除雪時のみ稼働する機械は、建設工事に使用することが出来ず、除雪目的のみのために保有せざるをえない状況となっています。これらの機械は冬季においても出勤回数が少ないことから(1)修繕費用をはじめ自動車検査費用の負担が多くなっています。 これらのことから、除雪費用の費用負担に耐え兼ねる除雪機械を減らし、重機が無いという理由で、除雪関係の委託を辞退してくる業者が序々に増え、地域住民の足を確保できないのではないかと懸念されることから、次の規制緩和を策定していただきたい。 1. 豪雪のような緊急災害時には実質上道路が遮断されることから、工事現場内利用と同様に考えられ車検の無い除雪機械も施工可能となるよう是正をお願いしたい。 2. 汎用性のない除雪機械に限り、冬季の短期間だけの利用であることを念頭に、車検の必要性・あり方について規制緩和をお願いしたい。 (1) 除雪作業は年に数回のみ出勤のみで出勤となる地域がほとんどで、維持、メンテナンス、オペレーターの確保、待機等により必要となる費用負担が大き(ボランティア的業務となっているのが現状。	C	-	1. 農機や工場等一般交通の用に供さない場所のみで使用するのであれば、ご要望のとおり道路運送車両法に基づく車検を受ける必要はありませんが、豪雪で実質上道路が遮断されていることをもって「道路」でないと解釈することはできませんので、当該道路を運行する場合にも車検が必要となります。しかし、例えば警察署長等の交通規制により一般交通と遮断されている場合には、「道路」に該当しないと解釈することができます。 2. 自動車には、ブレーキホース等走行しなくても経年劣化する部品も用いられていることから、ご指摘の除雪機械のように使用頻度等が少いことをもって、安全の確保や環境保全のために必要な車検の廃止や車検期間の延長は困難です。				1 0 9 0 1 0	社団法人 岐阜県建設業協会	21 岐阜県	国土交通省		
1220430	都道府県の枠を越えた自動車登録制度の創設	道路運送車両法第9条、第10条第1項、道路運送車両法施行令第15条第1項1号及び第2項3号、自動車登録規則第13条	自動車登録は、使用の本拠の位置を管轄する運輸支局等で行う。また、登録したときは、使用の本拠の位置を管轄する運輸支局等を表す文字を表示した自動車登録番号標を交付する。	自動車検査登録事務所が所在する市区町村に近接する市区町村に限るなどの条件のもと、都道府県の枠を越えた登録が可能となるよう制度を改正する。	自動車検査登録事務所の管轄は、地方運輸局組織規則第149条において定められている。しかしながら、国土交通省組織令において、母体である運輸支局の管轄が北海道・沖縄を除いて各都府県に割り当てられていることから、自動車検査登録事務所の管轄は都道府県の枠を越えて定めたい。このため、住所地等、自動車使用の本拠地に至近な自動車検査登録事務所であっても、他都道府県である場合は、通常、管轄とならない。 例えば、草加市の場合、市境から2キロメートルほどの至近地に、軽自動車とその他一般車それぞれの登録事務所があるが、東京都内であるため利用できず、軽自動車については30キロメートル以上離れた上尾の登録事務所、その他については20キロメートル離れた春日部の登録事務所まで行かなければならない。 そこで、自動車検査登録事務所が所在する市区町村に近接する市区町村に限るなどの条件のもと、都道府県の枠を越えた登録が可能となるよう制度改正を行うことを提案する。これにより、自動車購入者、販売者の利便性、効率性を高め、自動車流通の合理化が図れるほか、不要な走行を減らし、地球環境改善にも寄与できると思われる。	C	-	登録した場合は、自動車登録番号を指定するとともに使用の本拠の位置を管轄する運輸支局等を表す文字(草加市であれば「春日部」)を表示した自動車登録番号標を交付する必要がありますが、その番号標を管轄以外の支局等にも準備しておくことは困難である。また、当所管事項ではないが、他府県で登録手続を行うこととすると、登録に際して必要となる都道府県税事務所への自動車税の申告ができないものと思料する。	1 「自動車登録番号標を管轄以外の支局等にも準備しておくことは困難である」との貴省の回答であるが、近接する市区町村に限るなどの一定の条件においては、必要数を予め確保するなどの措置を講ずることにより実現可能ではないか、検討し、回答されたい。 2 貴省所管事項について、提案の実現に際しての問題点があるならばご教示下さい。 3 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	本提案は、都府県境に接する特定の登録事務所に限って、サービスを提供するものであり、当該事務所が予め自動車登録番号標を用意することが特段の困難ということはないものと思われる。また、自動車税の納付等手続きについても同様であり、特定の登録事務所において、登録時に住所に対応した事務処理を行うことが、特段の困難を伴うものとは思われぬ。登録事務所が、都道府県の組織ではなく、国の組織であるメリットを有効に生かし、ユーザーの利便性やディーラーの生産性向上を重視、優先していただきたい。			1 1 4 0 4 0	草加市	11 埼玉県	国土交通省	

管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案番号	提案主体名	都道府県コード	制度の所管・関係官庁
1220440	ナンバープレートのデザイン規制緩和	道路運送車両法第19条第3項第2項、道路運送車両法施行規則第11条第1項	登録自動車等の自動車登録番号は、道路運送車両法施行規則第11条第1項により、その様式が定められている。	地域の活性化の観点から、ナンバープレート上に、地域の特徴を現すデザインを行うことを容認する。	<p>【実施内容】 足立区には、17の地区に住民基本台帳・印鑑登録・国民健康保険等に関する事務及び各種証明書を発行している区民事務所がある。これらの事務所や主官課における事務のうち、公権力の行使については区の職員が行い、事務補助として派遣社員にその他の一連の事務を委託することにより、雇用の促進を図ると同時に自治体の行政改革を推進する。さらに、夜間サービスの拡大や休日開庁の拡充に努め区民のニーズに応えていく。</p> <p>【提案理由】 区民事務所の業務委託については、平成19年4月に実施予定で、18年度に条件を定め準備を進めていたが、端末操作及び6業務以外について関係省庁との調整が必要となり、6業務についても「受付」と「引渡し」のみを委託する業務が「すなわち、委託のメリットが活かせないため実施を見送った。</p> <p>今回の提案では、公権力の行使については区の職員が行うことを明確にした上で、民間の力を導入し官民協働で行政改革を図ると同時に区民サービスの拡充を図るものである。</p> <p>派遣契約については、当該業務について受託者側にノウハウがないため、区職員による指揮命令が必要となり官民協働型の公共サービス改革を円滑に行うために採用するものである。</p> <p>【代替措置】 証明発行や届出の際の人工業務については、申請者一件処理であり、大量データを一括して処理することはできない仕組みとなっている。また、入力の際にはパスワードによる管理、或いはアクセスログの採取などセキュリティ対策を講じている。</p>	C		各府省庁からの提案に対する回答	<p>外見上から個々の自動車を特定し、識別するためには、地域固有のデザインを施すことにはむむし好ましいのではないかと、また、余白スペースが無いのであれば、現行のデザインで一定の統一性を持たせつつ、背景に図案を入れるような形で実現は出来ないかと、ナンバープレートのデザインについては、ご当地ナンバーの例や、原動機付自転車に雲形ナンバーを導入した松山市の事例を見ても分かるかと、国民の関心の高い提案であると考えますが、何らかの形で検討を行ってはどうか、検討し、回答された。</p>	<p>1 1 6 8 0 1 0</p>	個人	13 東京都	警察庁 国土交通省		
1220450	税証明事務等のアウトソーシングの推進	道路運送車両法第34条	臨時運行許可は地方運輸局長（運輸支局長に権限委任）、市及び特別区の長並びに国土交通大臣の指定を受けた市町村長が行う。	<p>1 公共サービス改革法に基づく（税証明事務について、公権力の行使となる交付・不交付の判断を除き、全ての事務処理を委託可能としていただきたい）。</p> <p>2 上記と同様に、税関係の申告書受付（住民税申告・原動機付自転車等廃車申告）及び臨時運行許可・不許可の判断を除き委託可能としていただきたい。</p> <p>3 事務の委託にあたっては、契約類型として指揮命令権のある派遣契約を認めていただきたい。</p> <p>4 派遣契約の場合、特定業務以外は年数制限があるが、本件特区に限り規制を緩和願いたい。</p>	<p>【実施内容】 足立区には、17の地区に住民基本台帳・印鑑登録・国民健康保険等に関する事務及び各種証明書を発行している区民事務所がある。これらの事務所や主官課における事務のうち、公権力の行使については区の職員が行い、事務補助として派遣社員にその他の一連の事務を委託することにより、雇用の促進を図ると同時に自治体の行政改革を推進する。さらに、夜間サービスの拡大や休日開庁の拡充に努め区民のニーズに応えていく。</p> <p>【提案理由】 区民事務所の業務委託については、平成19年4月に実施予定で、18年度に条件を定め準備を進めていたが、端末操作及び6業務以外について関係省庁との調整が必要となり、6業務についても「受付」と「引渡し」のみを委託する業務が「すなわち、委託のメリットが活かせないため実施を見送った。</p> <p>今回の提案では、公権力の行使については区の職員が行うことを明確にした上で、民間の力を導入し官民協働で行政改革を図ると同時に区民サービスの拡充を図るものである。</p> <p>派遣契約については、当該業務について受託者側にノウハウがないため、区職員による指揮命令が必要となり官民協働型の公共サービス改革を円滑に行うために採用するものである。</p> <p>【代替措置】 証明発行や届出の際の人工業務については、申請者一件処理であり、大量データを一括して処理することはできない仕組みとなっている。また、入力の際にはパスワードによる管理、或いはアクセスログの採取などセキュリティ対策を講じている。</p>	D		各府省庁からの提案に対する回答	<p>臨時運行許可業務は、現に公務員の管理下にある場合において、許可決定等を公務員が自ら行うのであれば、それ以外の業務について委託することは可能ただし、臨時運行許可番号の不正使用について留意することが必要。</p>	<p>1 1 5 6 0 4 0</p>	足立区	13 東京都	総務省 厚生労働省 国土交通省 内閣府		
1220460	自動車事故対策機構・介護料支給要件の緩和	独立行政法人自動車事故対策機構法第13条第4号及び独立行政法人自動車事故対策機構に関する省令第19条第2号	自動車事故により介護を必要とする後遺障害をもたず傷害を受けた者であって労災保険等による介護補償給付又は介護給付その他の給付であって介護料に相当するものを受けている者を除く者に対し、介護料を支給している。	<p>制度が類似の労災保険の介護（補償）給付等を受用し、自動車事故対策機構（介護料の訪問看護等費用）介護用品購入費用等を含む。）を優先して請求し、介護料給付等の支給限度額を超える場合等に、介護保険制度による介護給付等の給付を受けられる供給調整制度を望みます。</p>	<p>【実施内容】 具体的事業の実施内容：生活のリハビリテーションに意欲的に取り組む介護料支給者を対象に、機構法で定める介護用品の販売・貸与事業を行います。購入とレンタルの利用者には自動的に賛助会員として登録し、介助技法の提供も併せて行います。介護用品の販売・貸与事業の実施に当たっては、他の制度との一体的、効率的な運用が強く望まれております。介護保険制度及び障害者自立支援法等に準拠して、公的・制度的・訪問介護事業者等と連携も、介護の実践現場で傾聴の潜在的ニーズに応じて、次の生活支援を実施します。</p> <p>レンタル機器搭載の生活的リハビリテーションカー（有資格者搭載）の配備と貸し出し、介護用品と基準理具のリネンサプライ</p> <p>具体的事業の提案理由：重度後遺障害者の実態に関する調査報告書（発行：独立行政法人自動車事故対策機構）が発表されました。調査のポイントは、重度後遺障害者の実態把握、心理状況の把握、ニーズ把握からなり、今後の被害者支援事業のあり方とりまとめを行うものです。アンケート票配布時の受給者総数は、621人ですが、受給資格者と指定される重症後遺障害者だけでも全国に2万人以上が実在するといわれています。受給率のアップが今後の課題ですがダウンの原因は、類似する他の制度との併給の不承認、支給対象拡大ともなう周知の不徹底、受給資格者の書類の紛失又は記憶の不鮮明が挙げられます。提案事業では草の根運動を展開し介護料未請求者の解消に先ず取り組みます。アンケート・インタビュー調査から抽出されたニーズを踏まえ地域通貨による重度障害者（家族を含む。）との協働の実現を目指します。</p>	C		<p>独立行政法人自動車事故対策機構における介護料は、自賠責制度のセーフティネットの考えに基づき、過去の自賠責保険の運用益という限られた財源を活用し、日々の介護に必要な費用について、対象者を限定した上で支給するものであり、家族等の介護負担が生じることのない施設入所者や、労災保険や介護保険といった国の一般の医療・福祉制度で救済される被害者に対しては、給付を行わないこととしています。</p>	<p>自動車事故対策機構・介護料受給者等の経済的自立を実現するための提案事業を行うに当たっては、等らば大抵の障であり、活動の要となる根拠法に基づく補償制度が不可欠です。また対象者の生活的リハビリテーションを確保するためにも要望事項は必須です。提案事業の成否を担う一つの介護用品を例にご説明します。二つ以上の機能（吊り具機能、体位変換機能）を有する医療マット（意匠権登録済み）は、介護保険法では購入対象であり、障害者自立支援法では給付対象になります。障害の変化に対応しフィット仕立ての介護用品は購入には馴染まず貸与が適切で、制度による利用者への利便性向上が図られない。</p>	<p>1 0 2 7 0 1 0</p>	医療自動車交通有限会社	10 群馬県	厚生労働省 国土交通省		
1220470	特定重要港湾の入港料に係る国への協議の廃止	港湾法第44条の2第2項第60条第4号の2	特定重要港湾については、国の利害に重大な関係を有し、かつ、国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾であり、特定重要港湾に係る入港料率が、国際航海及び国際貿易に大きな影響を有するなど国の利害に特に関係が深いという理由から、国として料率の設定又は変更にあたり事前に協議を受け運輸審議会の意見を聞いた上で同意を行っている。	<p>特定重要港湾の入港料を決定又は変更する場合に義務付けられている、国への同意を要する協議及び国から運輸審議会への諮問を廃止し、県の判断による決定が可能となるよう制度の見直しを行うこと。</p>	<p>【実施内容】 入港料は、港湾の保安を行うための工事の費用及び港湾の維持管理費用を基礎として料率を定めるものであり、また、他港とのバランスや経済便益等を損に検討した上で、最終的には県議会の議決を経て決定するものであり、県の自主的な判断による決定が、国際貿易等に不利な影響を与えるようなものではないと考えている。</p> <p>ついでに、規制緩和により、県の自主的な判断による決定が可能となるよう、当該制度の見直しを提案する。</p>	B-2		<p>国としては、昨年の9次提案による広島県の特定重要港湾の入港料に係る国の関与の見直しの要望を踏まえ、現在の制度の見直しを前提に学識経験者、利用者及び港湾管理者等をメンバーとする「入港料に関する検討委員会」を開催した。他方、港湾利用者等を対象としたアンケート結果においても、国の一定の関与が必要との意見が大宗であったが、今回の委員会の検討にあたり、改めて広島県及び主要特定重要港湾の港湾管理者に意見聴取を行った結果、主要特定重要港湾の港湾管理者からは、国による一定の関与に対しては今後も必要との回答を得た。このような関係者の意見を踏まえ、検討会において見直しについて議論されたところである。その結果、国の関与は最小限に留め、上限内の変更であれば事前届出制とする見直し案が全会一致で了承されたところである。今回の結論は、広島県の要望を真摯に受け止め、今般検討委員会を立ち上げ、総合的に検討を行った結果であることから、本検討結果に従い法改正作業を進めることとしている。</p>	<p>本県の提案に対して「国の関与は最小限に留め、上限内の変更であれば事前届出制とする」という対応案が示されたことについては、一定の評価をしており、法改正の作業を進めていただきたい。なお、法改正の上は、運用状況を検証し、状況に応じて、さらなる規制緩和に取り組んでいただきたい。</p>	<p>1 0 8 2 1 6 0</p>	広島県	34 広島県	国土交通省		
1220480	国有港湾施設（岸壁）の指定管理者制度導入のための規制緩和	港湾法第54条第1項	国有港湾施設は港湾法の規定により港湾管理者に管理委託され、港湾管理者により維持管理されている。	<p>国有港湾施設（岸壁）についても、県の指定管理者制度の適用を図るため、現行の規制を緩和する。</p>	<p>（現状） 港湾施設のうち、野積場や荷役機械等は指定管理とすることができるが、国有港湾施設である岸壁については港湾管理者の地方公共団体が直接管理する必要があり、施設利用時には別々に許可を受けなければならず、申請手続が煩雑である。</p> <p>また、埠頭を構成する施設について、管理者が異なることで一体的な管理ができず非効率である。</p> <p>（提案理由） 現在、地方公共団体で指定管理が可能な施設は、地方自治法第244条の2第3項の規定により「公の施設」とされているが、国有港湾施設はその対象となっていない。</p> <p>そこで、県の指定管理者制度による港湾施設の一体的な管理を可能とするため、国有港湾施設（岸壁）についても、県の指定管理者制度の対象とするよう地方自治法の緩和を図る。</p>	C		<p>地方自治法第244条の2第3項の「公の施設」の範囲には、港湾管理者が権限を有しないものは含まれない。港湾施設の中でも最幹幹・根幹的な港湾施設である国有港湾施設については、本来権限を有する国から委託を受けて管理しているものであり、港湾管理者が権限を有するわけではない。</p> <p>なお、港湾管理者は、国有港湾施設以外の港湾施設については、野積場や荷役機械に限らず、指定管理者制度に基づき、指定管理者に管理を行わせることができるが、これは、当該港湾施設について本来港湾管理者が権限を有しているにもかかわらず、効率的なサービスの提供に当たり民間事業者が有するノウハウを活用することが有効と考えられる場合に、当該港湾管理者の権限に基づいてなされるものである。</p>	<p>本県では、国有港湾施設である岸壁および埠頭施設である埠頭用地等が一体となった港湾施設について、指定管理者制度導入を検討しているが、現状では国有港湾施設について指定管理が行えないため、港湾利用者は、岸壁使用許可は県に申請し、埠頭用地等使用許可は指定管理者に申請することになり、制度による利用者への利便性向上が図られない。</p> <p>港湾法第54条により、実質上、県が管理しなければならない国有港湾施設について、本特区提案を通じ、関係省庁との協議を行い、国有港湾施設管理の再委託および国有港湾施設を地方自治法の公の施設と同様の取り扱いとするなど、港湾施設の一体的管理が可能となるよう措置を検討願いたい。</p>	<p>1 1 7 8 0 3 0</p>	福井県	18 福井県	総務省 国土交通省		

管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案番号 項目	提案主体名	都道府県コード	制度の所管・関係官庁
1220490	民間が行う物流施設整備への支援	港湾法第39条、第40条、第40条の2、都市計画法第8条、第12条の4、建築基準法第68条の2	臨港地区内においては、港湾管理者は分区を指定し、分区の区域内においては、各分区の目的を著しく阻害する建築物その他の構築物であるとして条例で定めるものの建設、改築等を規制することができる。 また、条例により建築物その他の構築物の規制が行われている臨港地区であっても、必要に応じて地区計画等による建築物等の用途の制限等を併せて行うことができる。	臨港地区における用途・形態等に間に必要な規制並びに誘導を行うことができるようにする。	【実施内容】 ・物流倉庫並びに関連加工製造及び小売り機能等が一体となった複合型物流施設の立地など、高度で大規模な施設の立地を可能とするための臨港地区における地区計画の指定（用途・容積等の緩和） 【提案理由】 アイランドシティにおいては「東アジアの物流結節地点としての機能、や「物流効率化機能」「価値付加機能」を有する高次物流拠点の形成が求められており、港湾機能と一般的な都市機能との複合施設の立地や収益性の面からの容積率、建ぺい率および高さ制限の緩和に対する強い要望がなされているため。	D				福岡・アジア ゲートウェイ 構想	1 1 8 7 1 3 0	福岡市	40 福岡県	国土交通省	
1220500	国際海上コンテナの外国籍船による国内二次輸送の特許	船舶法第3条	日本各港間の輸送（貨物及び旅客）は、原則日本籍船でなければ、行うことが出来ない。	【内容】博多港への国際基幹航路の寄港頻度を増加させ、物流コストの削減、物流リードタイムの縮小を可能とらしめるため、我が国内航海運事業の構造改革が進み、競争力を取り戻すまでの臨時的・限定的な措置として、外航海運事業者が博多港において国際基幹航路の国際海上コンテナ貨物を母船と自社の近距離国際航路との間で積み替えを行い、当該近距離航路により博多港と国内諸港との間を二次輸送することに対し、船舶法第3条の国土交通大臣の特許が与えられるよう制度上明確化する。また、特許の申請は輸送の都度、船積地を管轄する地方運輸局を行うこととされているが、これを、一定の期間に行われる輸送について包括的に申請を行うことを可能とするともに、申請先を積積港を管轄する地方運輸局長とするよう運用を改善する。	【実施内容】 中東航路就航船社の意向に基づき、現在、横浜・名古屋・神戸・博多に外国船籍のシャトル便を寄港させて釜山港で実施している日本4港貨物の母船への積み替えを、博多港へ移行・実施する。 【提案理由・目的・効果等】 釜山港へ流出するフィーダー貨物を日本国内に奪回し、博多港への基幹航路の寄港頻度を増加させることにより、地域経済の活性化はもとより、我が国の荷主企業にとってのリードタイム短縮、コスト削減等に繋げる。 なお、構造改革特区第3次提案で行った本提案に対し、国土交通省は「二国間の相互主義を前提に特許を認める用意がある」との考えを示していたが、現在はその考えを白紙に戻している。	C		国民生活物資の安定輸送の確保、国家安全保障等の観点から自国内の輸送は自国籍船に限定することが欧米をはじめ国際慣行となっており、我が国においても我が国における安定輸送の確保等の観点から船舶法第3条により外国籍船によるカボタージュは規制されており、それを緩和することは考えていない。 なお、福岡市より「考えを白紙に戻している」との指摘であるが、福岡市の提案は、構造改革特区第3次提案でなされた八幡港を釜山港から博多港に完全に転移するという条件が付けられていないものと理解しており、かかる前提条件が変更になったことから、我々の考え方も変更せざるを得なくなった。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	福岡・アジア ゲートウェイ 構想	1 1 8 7 1 1 0	福岡市	40 福岡県	国土交通省	
1220510	国際定期貨物航空路線の誘致への支援と乗り入れに伴うCIQの体制強化	なし	国際航空路線の開設や増便は、一般的に二国間の航空交渉を通じて、互いの路線や便数を定めて行っている。	【内容】 二国間交渉を行わず、マーケットの実情により航空会社が届け出により路線拡大を図ることで、国際空港貨物便（フレーター）の増加を図る。	【実施内容】 国際空港貨物便に関し、二国間交渉ではなく、届出制により路線開設や増便等を行うことを可能とする。 【提案理由・目的・効果等】 福岡空港の国際貨物輸送の利用増大を図る。	B-1 または		平成19年5月のアジア・ゲートウェイ構想において、地方空港については、「既に始まっている自由化交渉を加速化するとともに、交渉妥結前でも、路線開設や増便等を暫定的に認める、安全の確認（CIQ、自衛隊等との調整を除き、実質的には届出化を図る）」こととしている。国土交通省としては、これらの方針に基づき、地方空港への乗り入れの自由化に向けた二国間交渉を加速化するとともに、今年度中に手続の簡素化のための所要の措置を講じ、福岡を含む地方空港について、全国的な対応としてご要望に応えていくこととしている。なお、本件については、二国間で行われる航空交渉の性格上、特区要望になしなないため、全国的な対応とするものである。	1 地方空港においては「実質的には届出化を図る」との貴省回答であるが、具体的にどのような方法で「実質的な届出化」を実現させるのかご教示願いたい。 2 全国的な対応との貴省の回答であるが、成田空港など対応を行わない空港もあることから、必ずしも全国展開とは言えないのではないかと、検討し、回答されたい。	福岡・アジア ゲートウェイ 構想	1 1 8 7 1 2 0	福岡市	40 福岡県	国土交通省	
1220520	「通訳案内士」に係る資格要件の緩和（留学生等の活用）	通訳案内士法第2条、第3条、第18条、第36条 外国人観光旅客の来訪地域の整備等の促進による国際観光の振興に関する法律第23条、第24条、第34条	日本国内において、報酬を得て、業として通訳案内を行う場合には、通訳案内士又は地域限定通訳案内士の資格が必要であり、それぞれの試験に合格する必要がある。	【内容】 外国人ツアーに必要な「通訳案内士」は、有資格者が不足している。そのため次の規制緩和を行う。 ・「通訳」と案内をそれぞれ確保すること	【実施内容】 外国人ツアーには「通訳案内士」が必要であるが、有資格者が不足しており、ライセンス要件の弾力的な運用が必要である。また、外国人旅行者は、県単位よりも広域での旅行を実施しており、九州全域で活動できるガイドが必要である。大学や旅行会社とタイアップする等、留学生を観光ボランティアとして活用していく。 【提案理由・目的・効果等】 今後、拡大する需要に対応することが可能となる。	E		通訳案内士法（以下「法」という。）第2条では、通訳案内士は、報酬を得て、通訳案内（外国人に付き添い、外国語を用いて、旅行に関する案内をすることをいう。以下同じ。）を行うことを業とする。とされている。求める措置の具体的内容（以下「具体的内容」という。）が不明確ではあるが、いずれにせよ、「通訳」と案内をそれぞれ確保し、ある一人が案内し、別の一人がその通訳を行う場合には、通訳案内士の資格は不要である。		福岡・アジア ゲートウェイ 構想	1 1 8 7 0 4 0	福岡市	40 福岡県	国土交通省	
1220521	「通訳案内士」に係る資格要件の緩和（留学生等の活用）	通訳案内士法第2条、第3条、第18条、第36条 外国人観光旅客の来訪地域の整備等の促進による国際観光の振興に関する法律第23条、第24条、第34条	日本国内において、報酬を得て、業として通訳案内を行う場合には、通訳案内士又は地域限定通訳案内士の資格が必要であり、それぞれの試験に合格する必要がある。	【内容】 外国人ツアーに必要な「通訳案内士」は、有資格者が不足している。そのため次の規制緩和を行う。 ・留学生を活用できるようにする。	【実施内容】 外国人ツアーには「通訳案内士」が必要であるが、有資格者が不足しており、ライセンス要件の弾力的な運用が必要である。また、外国人旅行者は、県単位よりも広域での旅行を実施しており、九州全域で活動できるガイドが必要である。大学や旅行会社とタイアップする等、留学生を観光ボランティアとして活用していく。 【提案理由・目的・効果等】 今後、拡大する需要に対応することが可能となる。	C		通訳案内士を行うのに必要となる語学力及び各区域等の知識を習得しているかどうか確認する必要があるの、留学生であることをのみをもってして有資格者とするは不適当であると考え。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	福岡・アジア ゲートウェイ 構想	1 1 8 7 0 4 0	福岡市	40 福岡県	国土交通省	
1220522	「通訳案内士」に係る資格要件の緩和（留学生等の活用）	通訳案内士法第2条、第3条、第18条、第36条 外国人観光旅客の来訪地域の整備等の促進による国際観光の振興に関する法律第23条、第24条、第34条	日本国内において、報酬を得て、業として通訳案内を行う場合には、通訳案内士又は地域限定通訳案内士の資格が必要であり、それぞれの試験に合格する必要がある。	【内容】 外国人ツアーに必要な「通訳案内士」は、有資格者が不足している。そのため次の規制緩和を行う。 ・都道府県単位の「地域限定通訳案内士」を「九州限定ガイド」等に拡大する	【実施内容】 外国人ツアーには「通訳案内士」が必要であるが、有資格者が不足しており、ライセンス要件の弾力的な運用が必要である。また、外国人旅行者は、県単位よりも広域での旅行を実施しており、九州全域で活動できるガイドが必要である。各県が実施する地域限定通訳案内士登録を受ければ良い。なお、九州全域で地域限定通訳案内士試験を実施する場合は、負担の軽減のため、口述試験を合同で実施することを可能としている。 【提案理由・目的・効果等】 今後、拡大する需要に対応することが可能となる。	D		具体的事業の実施内容によれば、「外国人旅行者は、県単位よりも広域での旅行を実施しており、九州全域で活動できるガイドが必要である」とのことだが、この場合は、各県が実施する地域限定通訳案内士登録を受ければ良い。なお、九州全域で地域限定通訳案内士試験を実施する場合は、負担の軽減のため、口述試験を合同で実施することを可能としている。 2 右提案主体の意見につき検討し回答された。	1 九州全域で地域限定通訳案内士試験の合同実施により実現可能との回答であるが、制度的に可能であっても、今年度は4県（九州では1県）での開催に留まっていることから、実質的に実現不可能である。 観光立国推進基本計画において、「外国人の訪日旅行の拡大」は基本的な方針に位置付けられており、また、ビジット・ジャパン・キャンペーンにおいては「2010年までに1,000万人の訪日外国人誘致」を掲げていることから、通訳案内士の確保は喫緊の課題であると考え、今後、地域限定通訳案内士試験の実施地域拡大の見直しについて回答されたい。	ご指摘のような方法で登録を受ければ現行の規定で対応が可能ということは承知しているが、この度の提案は、限定される地域の単位を「都道府県単位」から「より広域な単位」（例えば「九州単位」）に拡大するというものである。現在、中国からの旅行は団体旅行に限られているため、通訳案内士の必要性が高まっており、インバウンド促進のためにも対応を図っていただきたい。	福岡・アジア ゲートウェイ 構想	1 1 8 7 0 4 0	福岡市	40 福岡県	国土交通省

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案番号	提案主体名	都道府県コード	制度の所管・関係官庁
1220530	第3種旅行業務の企画旅行を実施できる区域の緩和	旅行業法施行規則第1条の2	旅行業法では、旅行業務に関する取引の公正の維持、旅行の安全の確保および旅行者の利便の増進を図ることを目的として、旅行業を営む者に対して登録制度を実施している。 平成19年5月に旅行業法施行規則が改正され、営業所の存する市町村とその隣接する市町村、国土交通大臣の定める区域の範囲内であれば募集型企画旅行を第3種旅行業者が実施できるようになったところ。	旅行業法施行規則第1条の2に規定されている「これに隣接する市町村の区域」として、国道として指定されている一般旅客定期航路で結ばれている市町村を認めていただきたい。	平成19年5月に旅行業法施行規則が改正され、第3種旅行業務の範囲が拡大された。これにより、営業所の存する市町村とその隣接する市町村、国土交通大臣の定める区域の範囲内であれば募集型企画旅行を第3種旅行業者が実施できるようになった。 しかし、伊方町は海に突き出した半島部分にあり、隣接する市町村は、八幡浜市しかない。また、国土交通大臣の定める区域は、一般旅客定期航路事業でつながる市町村も認められているが、双方が本土である場合は対象外となっている。そのため、伊方町は魅力ある旅行商品を生み出す上で大きな制約があり、事業実施に当たって不利な地域である。 国土交通省のホームページでは、この制度改正に関するQ&Aが増載されており、倉敷市と浜出市など、橋やトンネルでつながる市町村も対象になっている。伊方町は、大分市とフェリーでつながっており、その航路は国道197号線の一部となっていることから、橋やトンネルと同様に考え、伊方町の隣接地として大分市を認めていただきたい。 隣接する市町村が八幡浜市しかない伊方町では、大分市を取り込めるかどうかで企画旅行の魅力に大きな違いが生じ、より魅力のある旅行商品を生み出し、地域振興につなげられるよう、ぜひ大分市を隣接する市町村として認めていただきたい。	C		「創意工夫豊かな地域の企画旅行商品の流通促進に関する委員会」の下に「制度問題分科会」を設置し、検討を行った結果、第3種旅行業者が従来の営業保証金及び基準資産額のみで、一定の条件を満たす募集型企画旅行を実施することができることとする。第3種旅行業者の営業保証金及び最低資本金が、第1種、第2種旅行業者と比較して低く抑えられていることから、このような制度の緩和が消費者利益を害さないようにするため、これを認めるに当たっては一定の条件を設定し、かつ、当該条件が守られることを行政の関与により担保する必要がある、とされた。 これを踏まえ、消費者保護の観点から、第3種旅行業者が募集型企画旅行を実施する際の条件として、営業所の存する市町村とその隣接する市町村の範囲内を条件として設定したところ。	消費者保護の観点から第3種旅行業者が募集型企画旅行を実施する際の条件を設定しているとの貴省の回答であるが、旅行代金については、申込金(但し、旅行代金の20%以内)を除き、旅行開始日以降の支払いとされていることから、提案の実現に際しても消費者の保護は担保されると思料する。 橋で結ばれた市町村は、例え本土-本土間であっても隣接区域に含まれ、また、一般旅客定期航路事業の船舶が、一の自らの営業所の存する市町村の港を出港して、初めて入港する市町村においても、本土-本土間や共に同一の離島に存している場合を除き、隣接区域に含まれていることにも関わらず、海上国道で結ばれた一般旅客定期航路で結ばれた本土-本土間の市町村を隣接区域に含まないのは、不公平ではないか。 また、提案者の存する伊方町は海に突き出した半島に位置しており、現状では隣接する市町村が一つしかなく、他市町村に比べ著しく不利な状況に置かれている。地理的特性を踏まえ、特区として認めることは出来ないのか検討し回答されたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	回答は、制度の概要説明に終始しており、こちらが提案した内容についてなぜ対応不可なのか全く示されていないが、どの点が障害になるのかを示していただかないと、こちらも見ることができない。 大分市と伊方町はフェリーを通じて親交が深く、双方を巡る一体的なプランを提供することにより、消費者にとって魅力のある旅行になる。半島振興の観点からも是非認めていただきたいが、認められないのであれば、橋やトンネルが良くてなぜ国道が認められないのか、消費者利益を害するとはどういうことを指すのかなど、対応不可である具体的な理由を提示していただきたい。		1 1 3 2 0 1 0	NPO法人佐田峠ツーリズム協会	38 愛媛県	国土交通省
1220540	地域の治安強化	人事院規則8-12第20条、第21条、第22条、第24条	法令上併任の規定がある場合や、併任によって当該職員の職務遂行に著しい支障がないと認められる場合などにおいて、本人の同意がある場合は、他の官職に任用できる。	行政と自衛官・警察官・海上保安官等が連携した「組織」を作り地域の治安の強化を図る。そのために各自治体に設置されている「危機管理室」に高度な訓練を受けた自衛官(0Bも含む)・海上保安官(0Bも含む)・警察官(0Bも含む)を配置し、行政と連携した総合的な地域の治安対策・政策を実施する。	現在、不法入国者や不法滞在者が増加している。それらの中には徴兵制による軍事訓練を受けた者もあり、犯罪の内容が極めて高度化している。「地下鉄サリン事件」、「毒物等によるテロ行為」といった多数を対象としたものだけでなく、「長崎市長の暗殺事件」に代表される「行政官に対する恐喝」が発生しており、国内の治安が悪化しているのが現状である。 優秀な人材へのテロ行為や犯罪の増加は地域経済において、建築物への被害といった物的なものだけではなく、犯罪の恐怖により地域住民の日常生活が阻害されるといった人的被害も大きいものとなる。テロ・治安は横断行政による総合的な対応が必要である。 行政と自衛官・警察官・海上保安官等が連携した「組織」を作り地域の治安の強化を図る。各自治体に設置されている「危機管理室」へ自衛官(0Bも含む)・海上保安官(0Bも含む)・警察官(0Bも含む)の派遣し、行政と連携した総合的な地域の治安対策を実施する。それにより、地域からテロ・犯罪を撲滅する。	D		海上保安庁が所管している法令等の中に提案者による要望に対して規制として作用する性質のものは含まれていないものと承知している。したがって、併任等の活用により、現状の枠組みでも十分に対応し得るものと考えている。	海上保安庁法によりその任務と役割があり、海上保安官の教育施設において高度な教育と過酷な訓練をされ、危険をかえりみず、国民の生命・財産をまもっていることはよく理解している。しかしながら、国内においては警察官の努力にもかかわらず治安が悪化している。自治体の危機管理室に参加された海上保安官の高度な技術と国際的な捜査能力・情報を地域社会・地域住民のために役立てる(1)配置先:地方自治体の都道府県の危機管理室・市町村の危機管理室(2)海上保安官の対象者:現職又は退職者(0B)行政職員として配置		1 0 2 2 0 1 0	個人	27 大阪府	警察庁 総務省 国土交通省 防衛省	