

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項番号	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厳	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、埋立に関する工事の施行区域における公有水面に関して権利を有する者が、埋立の許可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「埋/埋立二因リテ生ズル利益ノ程度ヲ著ク超過スルキ」に当該都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。	軌道埋立て架構計画は、景観整備事業であるが、その事業費の負担者である広島の意見を反映せず、直接その必要性を問う県民投票が行われる様、余項を加える。 提案理由 現在、広島県福山市朝町において、十分な議論と同意のないまま、「公有水面二因リテ権利ヲ生ズル者」の完全同意を得ず、「埋/埋立二因リテ生ズル利益ノ程度ヲ著ク超過スルキ」との理由で埋立で免許申請がなされ、これを阻止する為の行政訴訟提起が行われておりますが、「軌道埋立て架構/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「朝のまつり」をどうして行くかを発端に始まっており、その解決手段の一つとして「埋め立て架構」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、町を分割せず、朝のまつり文化財や世界遺産価値と見ら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、自衛行為に等しいと考えます。 代替措置 推進 反対の立場に拘らず、朝町民や福山市民、広島県民が朝のまつりの歴史を知り、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、競争発案を促進して、県民投票にて決定する。	C		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・閲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段により、種々の関係者の意見を聞きながら、それらを踏まえ免許権者が適正に判断していること。 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ます。 なお、現状でも、免許権者が適正に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い。必要があれば実施は可能なものと考えます。						朝の通り・サンライズプラン	1 0 1 0 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25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。)を占有しようとする者は、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には、山崩れおぼやけ等の危険が懸念される。ダム湖の周辺部分には、その住民にとって、ダム湖は過疎を誘致又は加速させない良の遺産ではなく、取戻れ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特徴があり、特定の農作物にとっては好条件で栽培できる場所でもある。運動場、イベント広場、ヘリポートなど面積を必要とするものを移設すれば、地域の土地地帯転換を図ることが可能である。道路沿走路などは災害を受けにくい、低予算での建設も可能である。	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。ダム湖の周辺部分には、平坦部分がある。その利用として、ダム湖は過疎を誘致又は加速させない良の遺産ではなく、取戻れ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特徴があり、特定の農作物にとっては好条件で栽培できる場所でもある。運動場、イベント広場、ヘリポートなど面積を必要とするものを移設すれば、地域の土地地帯転換を図ることが可能である。道路沿走路などは災害を受けにくい、低予算での建設も可能である。	C		河川は公共用物であることから、水面を含むその敷地の利用は一般公衆の自由に供されることが原則である。しかしながら、鉄道橋や道路橋等河川敷への設置が必要やむを得ないもの地、一般公衆の利用を促進するための公園や運動場等に限り、河川管理上の支障を及ぼさないよう適切な維持管理及び占用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体に対し、占用を認めない。 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。							1 0 9 1 0 1 0	(個人)と地域の未来を創る会、株式会社くらら、有限会社オウダク、(有)四方千くら、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条第2項 地方自治法第244条第2項	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、データとして保存される地質データなどは、指定管理者制度の対象外とされている。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。	<行政資産(データ)の管理について> 様々なデータが当初の目的を達成した後、適切に管理されていない。データを加工することにより、商品価値と高いものとなる可能性がある。民間との連携により、行政コストを下げ、適切なデータ管理とサービスの向上を図りたい。 <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のまま設置された点である。その管理を各市町村が受け持つことについて事前の承諾がなされなかった。 ※市としては、民間事業者とPFI/P3Aをしたこと。その基準点があることは非民間に有益であり、今後も適切な管理を行ってほしい旨の要望があった。 しかし、基準点の管理には費用も伴うことから今後の取り扱いに際して苦慮している。 「行政資産(データ)を民間会社に指定管理者制度を活用し、今まで取っていた行政資産に付加価値をつけて民間に提供することにより、行政の収入増加と質の高いサービスの提供を図る。		E		街区基準点及び当該データの管理の民間委託が可能かについては、個別法で規定されている。測量記録及び測量標の利用者に対し、料金を取ることができないが回答された。 測量法上は、測量計画機関の長が使用記録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。	1. 委託を受けた民間企業が街区基準点の測量成果、測量記録及び測量標の利用者に対し、料金を取ることができないが回答された。 2. 民間企業やNPO法人が測量計画機関が保有する街区基準点の測量成果、測量記録及び測量標を所有することができないが回答された。 4. 提案主体の意見につき検討し回答された。		E			1 1 7 5 0 1 0	上越市	15 新潟県	総務省 国土交通省	
1220040	土地利用基本計画の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」を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、この手続を廃止し、必要以上の国への協議を廃止すべき。	【実施内容】 国に対する同意を要する協議が廃止されることにより、必要以上の国への協議が排除され、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く取り組みが期待できる。 【提案理由】 「土地利用基本計画の策定においては、上位計画である「国土利用計画法」を策定し、国土交通大臣への協議、同意が必要であるが、この手続を廃止し、必要以上の国への協議を廃止すべき。 国土交通大臣への協議、同意を要する現行制度は、都道府県の責任や能力を軽視した必要以上の国への協議であり、地方分権改革の推進を図り、地方で行うべきことと地方で行うことができるよう制度の見直しをすべきである。	C		土地利用基本計画は、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、個別規制法に基づく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、個別規制法の一時的適用を図るとともに、土地取引に関しては(国・道)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いる。 国土全体において適正かつ合理的な土地利用を図るためには、環境を越えて一体として森林地域や自然公園地域等を設定する必要があり、土地利用基本計画の策定・変更の影響についてはより幅広い観点から国との調整が必要である。 また、土地利用基本計画の5地域区分と国にそれぞれ対応する個別規制法の地域・区域には、都市計画区域の指定に際しての国土交通大臣への協議、同意等のように国への関与を要するものや国土立憲等のものや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地域区分と国との関与を要する個別規制法の地域・区域との間に相違が生じないよう国土調整を図ることが必要である。 さらに、5地域区分の変更等が決定される国との関与に際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から、土地利用基本計画の策定・変更の影響についてより幅広い観点から国との調整が必要である。 以上のことから、土地利用基本計画の策定・変更に関し国への協議等を廃止することは困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。		C			1 0 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7条	公有地の拡大の推進に関する法律第7条第1項第2号に基づいて行な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地を指定し、当該造成地を業務施設等の用に供するために賃貸する事業とされている。	土地開発公社は、「公有地の拡大の促進に関する法律」第17条により、公社が自ら当該土地に住宅を建築し、販売することはできない。また、住宅供給公社の設立は、「地方住宅供給公社法」第8条において、人口10万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、住宅販売及び広聴活動ができないこと、小規模町において、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、土地開発公社に委任する業務を拡大し、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聴活動を可能とする。	分類にあたっては、地域経済への波及効果の観点から町内業者による建設が望まれる。一方、販売促進のために、業者がモデル住宅を建設し購入希望者に訴求していく必要がある。この場合、土地開発公社は、宅地販売しなくてもいいから、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り、地元業者の買付力不足や建築業者の問題(町外の大企業業者は大手打てできない。このため、地元業者の育成が地元への経済効果が見込めるよう、公社が代わりに進める。地元建築業者がタワープラットして、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望む。たとえ、様々な建築業者の施工方法でPFI/P3AでPRしたい。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。	D		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「公社が土地を所有したまま、建築業者がタワープラットして(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」に含めると解することができる。したがって、たとえ「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、現行の法制下においても要望内容の実施は可能である。 ただし、当該事業の実施にあたっては、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ずることの軽減に支障が出ないよう、土地開発公社は建築業者との契約上十分な措置を講じるとともに、事前に該地方公共団体と十分な協議を実施すべきである。 ・ 建築商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生じた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	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「PFI/P3A」に、民間の建設業者の情報(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。		D			1 1 9 0 0 1 0	鬼北町	38 愛媛県	総務省 国土交通省	
1220060	公営住宅の払い下げ要件の緩和	公営住宅法第44条第1項 公営住宅法第44条第1項	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は、原則としてその全戸の入居者がその譲受けを希望し、かつ、譲渡の対価を支払うことができること、と承認要件を追加していることによる他の要件と同様、過疎地であることにより入居者がその譲渡を希望し、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、と要件としている。	平成8年8月30日付け、住総発第135号、都道府県知事あて住宅局長通達で「承 入居者(団地を形成している場合においては、原則としてその全戸の入居者)がその譲受けを希望し、かつ、譲渡の対価を支払うことができること、と承認要件を追加していることによる他の要件と同様、過疎地であることにより入居者がその譲渡を希望し、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、と要件とする」として、要件を緩和する措置。	新規市は、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させようとしている。 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、長年住み続けていた方が、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、比較的利便性の高い1地域においても耐用年数を大幅に経過した木造の新築の家賃が極めて高い住宅もありながら、空室が発生しており、積極的な住宅供給への展開の必要性を感じています。 新規市は、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、行政効率の高い1地域における市営住宅の内、木造家屋で構造的に戸つづ違法な状態に分割でき、建て替えの場合にも増設及び増築等に支障がない住宅とすることが可能な場合、府地帯問題(個人所有に分割でき、住宅が耐用年数の3/4を経過している、自己の住居として譲渡をもって管理するよう、希望する入居者に払い下げたい)と考えたい。 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育て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られます。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、本来の行政的である住民への住宅供給も促進されるものと考 このように、行政改革の目的と若者定住による過疎化の防止と地域の活性化につなげ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日付住建総発第135号住宅局長通達(第五、二)一)亦において、団地を形成している場合においては、原則として全戸の入居者の譲受けの希望が必要としているのに対し、将来、増設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、現行での譲渡可能と考えられることから、個別の案件については、地方整備局に十分御相談いただきたい。 また、入居者が譲渡の対価の支払い能力があることを要件としているのは、地方自治法との整合性も勘案し、地方公共団体の財政の運営上、譲渡に当たって適正な対価が支払われることを担保するものであり、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要する必要があるため、何ら異議はないものと考え、いづれにせよ、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 0 1 0	新規市	33 岡山県	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	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案主体名	都道府県コード	制度の所管関係官庁
1220110	建築基準適合判定資格の受検資格の緩和	建築基準法第5条第3項	建築基準適合判定資格者検査は、一般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検資格の緩和	現在、建築基準適合判定資格の受検資格は一般建築士と2年間の確認検査実務期間が必要ということになっています。ところが民間開放と言っておりながら、実際には確認検査の実務を経験する為には行方不明(又は即座に職機に勤務する)か労務が無く、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ところから、行政ですら確認段階で新業務を見逃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。一定期間一般建築士に関する業務の経験がある一般建築士に確認検査員となるチャンスを与えることと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ら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、実務を経験することは重要である。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 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、建築主事を置いてい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、その協議について、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市町村が建築主事を置くこととする場合に、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壊等の事務処理の権限を撤廃することに、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關する権限を併せて行使することにより、総合的かつ主体的なまづくりを推進する。	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、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項の措置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。				1 1 1 7 1 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、土地利用の悪弊や混在や良好な環境の喪失を防ぐため、将来における一体的都市としての整備、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区域に、用途地域、特別用途地域、特定用途制限地域等必要な都市計画を定め土地利用の規制を行うものである。建築基準法第3章(第8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、単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4部を除く。)を適用しないもの。	福岡県、佐賀県及び長崎県では、中心市街地活性化に向けて改正された都市計画法を活用し、大規模集客施設の立地規制が及ばない都市計画区域外において準都市計画区域を指定することにより、大規模集客施設の適正立地を促したと考えている。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なく、戸建住宅等の小規模な建築物も含め、用途、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こととなり、併せて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4部を除く。)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、土地利用の悪弊や混在や良好な環境の喪失を防ぐため、将来における一体的都市としての整備、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区域に、用途地域、特別用途地域、特定用途制限地域等必要な都市計画を定め土地利用の規制を行うものである。建築基準法第3章(第4部を除く。)を適用しないもの。	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であることであるが、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が、改正前の準都市計画区域では、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生じている。併せて右提案主体の意見につき検討し回答された。				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	
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55条の1、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55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照を確保す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、同法施行令第19条、20条 団地内相互建築物の採光において、避難及びバリアフリー改修を目的とした昇降機増設時に、当該部分は採光計算の対象として除外。	数値の緩和 建築基準法第52条 集合住宅で、バリアフリー改修を目的とした昇降機増設時、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55条の2 団地内建築物の相互の建築物の日照について、避難及びバリアフリー改修を目的とした昇降機増設時に、当該部分は採光計算の対象として除外。	集合住宅(団地)は、都市の歴史形態として広く定着した、「建築ラッシュ」といふ言葉が生まれた昭和40年代をピークとして建設されたが、以後、相当の年数が経過し老朽化又は陳腐化したストックが増えつつあり、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。前掲不適格(旧耐震)な集合住宅が400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機能を付加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)の再生を考えた上で、従来からの団地内同一建築物の並列ではなく、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る必要がある。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、コストや不動産価値、老人対策、建築に関する法制制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、上記に記す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築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項の規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14条の規定に基づき建築基準法第52条第1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。日照規制は、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、中高層建築物により生じる日照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照規制の対象から除外することは適当ではありません。なお、日照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、日照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、日照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区政府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ある。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し確保し、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。自然採光が人間にもたらす肉体的、精神的な効果も勘案すると、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 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期間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は、現在の基準に適合するよう建直しなければならない。しかし、増改築等を行うと厳しい基準が適用されるので、それを避けるために改修等を行うと置かれる事例もあつて、かえって必要の改修が行われないなどの弊害が生じている。このため、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、建替えを行うと置かれる場合に現状より建築率・容積率で実施できない、これにより多くのテナントが入居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の場合にも、テナントの賃借前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なくなると懸念している。このことは入居テナント、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パワ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築の防止及び建築物の採光、通風の確保による良好な市街地環境の確保を趣旨とするものである。このため、既存不適格建築物を建替えた建築物についてのみこれらの制限を緩和することは、既存不適格建築物の特例を超えて、同等の防災上の機能を有する新築の建築物について制限を緩和しないことの間で規制の公平性を失わせること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、改修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。	右提案主体の意見につき検討し回答された。					1 0 8 7 0 1 0	株式会社 パシフィカ・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築物の建替えに関する都市計画法規制緩和の特例	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期間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築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多く存在し、その大部分が所謂既存不適格建築物に該当する。多くは非耐震構造の建物とその多くの所有者は建替えを行いたくないが現行法令に沿って行うと既存建物と同規模の建物を建てることが困難です。一方で幹線道路や地下鉄出入りの建物にこれ等不適格建築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数の死者や負傷者が発生することにも避難誘導が難しくなるとともに二次災害も予想されます。例として横浜市中央区の山手本通り面したマンション「ステューア」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㎡と現在の35.3%の延床面積しか確保出来ず実質建替えは困難なものとなる。公平が原則であるとの反論があるが、国民の生命健康を第一に尊重することが法に謳われている中で大災害の発生も懸念されている中一則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パワ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築の防止及び建築物の採光、通風の確保による良好な市街地環境の確保を趣旨とするものである。このため、既存不適格建築物を建替えた建築物についてのみこれらの制限を緩和することは、既存不適格建築物の特例を超えて、同等の防災上の機能を有する新築の建築物について制限を緩和しないことの間で規制の公平性を失わせること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 2 0 1 0	個人	14 神奈川県	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	「措置 の分類」 の見直し	「措置 の内容」 の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案主体名	都道府県コード	制度の所管 関係官庁	
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、取巻山等の有効活用は不可能となっており、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		各府省庁からの提案に対する回答 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の一部を改正する法律（平成18年法律第46号）が本年1月30日に施行され、都市機能の適正立地を促すため、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、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踏む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（開発許可）の決定等を行うことにより立地することが可能。 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阻害する虞がないと都道府県知事等が認めれば、開発許可が認められるものについては、都市計画法第34条10号により、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の一部を改正する法律（平成18年法律第46号）が本年1月30日に施行され、10号は廃止されるが、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決定することにより、引き続き立地が可能である。						1 1 7 9 0 1 0	煙囪研究会	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なるよう都市計画法による制限の緩和・指定認知症対応型共同生活介護事業所におけるユニット数は1又は2とする、との制限を撤廃し、必要と認められる場合は、3以上のユニット数を同一建物内において行うことができるようにする。	大和郡山市の弊社代表者の所有地は最寄駅から徒歩13分、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豊かになるようにと理想は掲げられているが、実態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、大規模集客施設や医療センターにも隣接しており、施設建設には最悪な場所であると考えられ、規制緩和と措置を受け、実現したいと考えている。 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を提供したいと考えている。多くを数人で集めるという考えでは、入居者は現在のユニット最高9名までしか入れ、個室完備はもたないこと、家庭的な雰囲気やなじみの人間関係を壊さず、終末まで介護・医療を行える環境を整え、高齢化社会におけるシニア向けの施設を設立し、高齢者も安心して暮らせる街づくりの1つとして、地域密着型の制度とはまた異なるタイプの認知症対応型共同生活介護施設の存在も必要ではないかと考えている。	D		右提案主体の意見につき検討し回答されたい。							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
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の設立を可能とする。	医療・介護従事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、その従事者の数、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、外国人介護士受け入れを行うための計画が進められているが、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看護師の養成学校設立は認められていないが、今後受け入れが増えるであろう外国人の医療・介護従事者における日本文化の理解、技術取得、定着のための社会性をもつ学習力養成が人材育成に必要であり、外国人企業に比較し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さを生かせるものであると考え、また入学者数を緩和させ、我が国と教育制度の異なる国における就学者に対して、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・介護従事者を育成したいと考えている。また日本人学生に対しては多岐にわたる職域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ことを考え、尚、奈良県は15の保守的自治体性を考慮すると、養成学校設立場所として駅前住宅地内では実態性が薄く、住宅地や郊外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		右提案主体の意見につき検討し回答されたい。							1 0 7 5 0 4 0	ウェルコンサル株式会社	29 奈良県	国土交通省
1220190	農地を農振農用地区域から除外し、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・フォザンツ」として活用している施設の周辺にある農地を農振農用地区域から除外し、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、最寄等の乗馬施設設置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・フォザンツ」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りつたホースセラピー事業の反響が大きいものとなっています。また、当該施設は、伊丹市の障害者施設として運用されていたことがあり、宝塚市や近隣の市にも近い障害者が集まりやすい場所・宿泊して事業に参加しやすい場所にあります。反響の大きいホースセラピー事業の効果をより高めるため当該施設周辺に馬場を設置し、さらなる展開を図りたいと考えています。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区域です。幸いにも5年ほど一度の見直し時期であり、現在市と農にその農振農用地区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、その可能性はどのくらいかにはわかりません。また、その申請を受け入れられたとしても月日を要します。ホースセラピー事業を展開したい者は若者で彼らにとっては夢をかけたことです。しかし、転用が不可能または可能であったとしても多々月日がかかることは限界があります。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、またその事業の発展を待ち望んでいる障害者の団体のためにも、当NPO法人は事業展開を可能にするために、今回の特区申請をするものです。 *対象の土地は市街化調整区域に指定されている農振農用地区域（農業振興地域の整備に関する法律）である *対象地は赤塚整備（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1年は経過している	D		都市計画法第29条1項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な土地利用及び環境の保全を図る上支障がないもの等について、法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い。							1 1 8 0 4 1 0	NPO三田クラブ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区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区域内農地、地区住民が持ち寄った不要物をリサイクルする施設を設置できるように、都市計画法第34条、農地法施行規則第7条及び農業振興地域の整備に関する法律施行規則第36条に明確に規定して欲しい。	松前町中川原地区の約80%を会員とする本NPO法人は、循環型社会の創造と地域の発展を目指し、生活環境の改善に関する事業を実施していますが、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）の管理運営もついでです。具体的には、地区の各家庭がリサイクルセンターへ持ち込んだ不要物の分別・加工等をボランティアで行い、生ゴミについては堆肥化、アルミ缶等は売却するなどしてリサイクルに取り組み、町のゴミ減量化に一定の役割を果たしているを自負しております。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や、地区住民のリサイクル意識の向上に伴う持ち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に迫られています。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が検討しましたが、当該地区の農地の大部分は市街化調整区域内の農用地区域内農地であるため、設置は非常に困難です。このままでは、地区全体でのリサイクル活動に先導的な取組みを中止せざるを得なくなり、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際し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、農地法施行規則第7条に規定、農用地区域内農地の開発が認められるよう、農業振興地域の整備に関する法律施行規則第36条に規定してください。	D		市街化調整区域においては、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの等が現行制度上許可が可能となっている。 ご提案の施設の立地の適否については、開発許可権者と相談されたい。							1 1 8 9 0 1 0	中川原地区エレクトロプロジェクト	38 愛媛県	農林水産省 国土交通省

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的な内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項番号	提案主体名	都道府県コード	制度の所管関係官庁
1220280	歩道歩行者用の道案内表示について	道路法第32条	道路に一定の工作物、物又は施設を設け、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。	歩道歩行者用の道案内表示を設けること。歩道歩行者の安全を確保するため、案内用シールやステッカー等を設置する。	福岡市内の歩道歩行者用の道案内表示を設けること。歩道歩行者の安全を確保するため、案内用シールやステッカー等を設置する。	D	シール及びステッカー等についても道路占有許可の対象となり得るが、その設置に関しては、は、(他の)歩道の構造及び交通への支障の観点などから判断されることである。 なお、利用者がとっては、統一した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、国と福岡4県の道路管理者等からなる「福岡八ヶ所みち案内連絡会」において歩道案内表示の方法等について検討を行っていることと承知している。	貴省からの回答によれば、ステッカー等は歩道歩行者用の道案内表示として設置していただくことであるが、ステッカー等をガードレール等に貼り付けることが現行規定では許可できないために、「連絡会」を設置して検討されているものと理解している。 そこで、今回のようなケースでは、国として道路占有の許可を与えるに当たり、どのような基準を用いるに判断し、さらにその基準との点に抵触しているという認識なのか、同連絡会ではどのような方向で検討されているのか、についてご回答いただきたい。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	D	お問い合わせのような貴町による案内用ステッカー等は、道路法施行令第7条第1号に該当し、道路占有許可の対象となり得るものであり、ガードレール等に貼り付けることを一律に認めない規定はない。道路管理者は、公共性及び公益性などを勘案するとともに、(他の)歩道の構造及び交通への支障の観点などから判断することになる。 なお、「福岡八ヶ所みち案内連絡会(事務局:福岡経済連合会)」においては、道路案内表示の方法等について統一的分り易く(行入るよう)検討していると承知している。		1 1 8 6 0 1 0	福岡市	38 福岡県	福岡県	国土交通省	
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たり、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定められる。具体的には、対象道路において予測される主たる交通車両が通行可能である、その主たる交通車両の上限高さに0.25mの加え込み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試算による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が大幅に削減される。また民間活力導入で整理整備が実現され、これによる経済効果は1年当たり1270億円と算出される(社会動引率を考慮)。 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7m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越えるために実際に整備が困難であり、現在世界最狭径でシールドトンネルの整備が進んでいるが日本においてこの構造が見られないのは、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湾を結ぶ幹線道路で、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。本件提案でこの建築限界高の規制緩和は技術的課題と時局的要請の双方に対応する。前者に関しては、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。後者に関しては、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障害があるが、そのような車両は極めて少なく、大型車輦などが高規格道路では10号守り線、13号最大車輦といった第2種以上の増設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れる。	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レイ及び横断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、道路構造の安全及び交通安全上支障を及ぼす可能性が高く、対応は困難であるが、現行の道路構造令においても小型道路(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促した上で議論の通りであり、また片側3車線の運用も構造令に規定する員数を満足している。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	1. 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(0.2m)及び横断構造物の工事足場高さ等(0.5m)に必要な余裕高さ(0.7m)を足し、建築限界高が4.5mと定められている。これは、あくまで最小限保持すべき値であり、望ましい高さとしてむしろ4.7mを確保すべきの運用を行っているところ。 2. 一方、車両制限令においては、車両の高さの最高限度は道路管理者が、道路の構造の安全及び交通の危険の防止上支障がないと認め指定した道路について、指定された通行方法に従うことを条件とした上で、4.1mまでの車両高さが認められているもの、これはあくまで特例として限定的に認められているものであり、当該高さから逆算して、道路構造令の建築限界高さを緩和することは、安全・円滑な交通の確保の観点からも適切ではないと考えられている。 3. なお、深川左岸線延伸部をはじめとして、物流の効率化による大型コンテナに対応したシームレスな物流ネットワークの構築が求められる流れにあるが、現行の構造令においては、このような考え方のみに基づくことなく、建築限界高さを縮小した小型道路(乗用車専用道路)に関する規定も定められているところ。	1 1 1 3 0 0 0	セテック	13 東京都	国土交通省					
1220300	特殊車両等の通行円滑化と手続きの簡素化	道路法第47条第2項、第47条の2第1項	申請期間が指定道路及び高さ指定道路で、かつ、国管理の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。	申請期間の延長	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(高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「通行経路が一定し当該経路を反覆継続して通行するもの」であり、さらに実態として、申請及び許可の内容が同一で、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れる。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を走行し、「特殊車両通行許可制度の厳格な運用を旨として、(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・安全な制度運用が可能となる。なお、現行の許可期間は、SS58(12月以降、従前03月以内)が6ヶ月以内に延長(「特殊車両の通行許可期間について」, SS5.11 建設省文発第93号)されたもの、期間が短く、許可を得てもすぐに次の許可を得るための手続きに取り掛かる必要があるなど手続きが煩雑である(国が実施した茨城県内特殊車両通行許可件数(H16年度)約1,900件)、また、許可中の状況変化は届出義務があり、必要に応じた命令により安全は確保されると考えられる。	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う1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。	平成20年度中の全国的な対応に向け、現在検討中であることであるが、全国的な対応の際に、先の建築限界から、提案内容により特例として先行実施できないか、現在の検討内容について併せてお示し願いたい。	B-2	申請経路の多くは、道路管理者が異なる複数の道路を一経路としており、それぞれ道路によって許可期間が異なることは、申請者及び道路管理者を複数に手続を必要とし、特例として馴染みがないため、許可期間の延長については、統一した考え方のもと、全国的な対応に向け検討を要するところである。 現在、同一経路を反覆継続して通行する車両にあっては、提案主体からの要望にあるように現行最大1年以内の許可期間を最大2年に延長することを前提に、平成20年度中の全国的な対応に向け検討を要するところである。	1 1 2 0 0 1 0	(社)茨城県トラック協会、日立建設プロジェクト(株)、(株)小松製作所共同工場、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申請手数料として費を動費のうち、条例等によって定められた額を納入することとしている。	簡素化と手続きの簡素化	【実施内容】 下記項目等の措置を講じる。 申請必要書類の要件緩和や申請手続きの簡素化 区間で複数の道路管理者にまたがる場合の手数料(200円)の廃止 都市間連絡道路など、多摩港から主要なアクセス拠点までのボトルネックの解消などにより、通行円滑化を図る。 【提案理由:目的・効果等】 スピーディでシームレスな国際複合・貫通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、道路管理者が異なる場合の協議手数料についても、道路法第47条の2第4項に基づき、実費を動費のうち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。	40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(道路用)に臨海道路(港湾用)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、効果が限定的で利用者に混乱を招くと考えられるため、次の項目について提案する。 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 道路管理者を含め複数の道路管理者に跨る場合の手数料見直し	D	特殊車両の通行許可にかかる手数料は、申請者が通行を予定している複数の道路管理者それぞれに申請しなくてはならない場合には必要ないが、申請者の事務負担を軽減する観点から窓口の一元化を図り、申請を受理した道路管理者(申請者が任意に選択可能)が、申請者に代わり他の道路管理者へ協議することとしており、その協議の際に要するFAX等の通信費用など実費を動費として手数料として定めているところである。 高さ及び高さ経路指定区間に限っては、物流事業者の要望を踏まえ、道路管理者が通行に支障がないと認められた区間について、道路管理者ごとに適宜指定しているところであり、物流事業者の要望の把握と必要な道路改修等を引き続きお願いしたい。 海上コンテナ用セミトレーラーに関しては、車長が長いため、右左折時において一般の交通に及ぼす危険性が大きい。フル積載時(車両総重量約4t)における道路構造物への影響は大いにことから、当該車両の通行制限は困難と考えられる。 手数料に関しては、事業者からの要望を踏まえ、規制改定・民間開放推進3か年計画に基づき、平成16年12月に法令を改正し、平成17年4月より、従来の手数料の約3分の1に見直ししたところである。	1 1 8 8 0 0 0	福岡・アジアゲートウェイ構想	福岡市	40 福岡県	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。	簡素化	【実施内容】 下記項目等の措置を講じる。 -通行許可期間(1年)の延長 【提案理由:目的・効果等】 スピーディでシームレスな国際複合・貫通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う1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。						福岡・アジアゲートウェイ構想	1 1 8 8 0 0 0	福岡市	40 福岡県	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	積載重量制限等の緩和	災害が発生し、緊急の復旧作業を要する場合、作業に使用する重量制限については、大型車輦などが分解し運搬制限内の重量にする必要が生じます。結果、重機メーカーに依頼し、分解した重機を数台のトラックで分割運搬を行い、災害現場で組立作業を行うこととなります。 緊急災害時に、このような分解・運搬・組立作業を行うと、それだけで多くの日数を要し、その上、分解組立作業を行う作業員は限られるため、緊急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、次の規制緩和を講じていただきたい。1.災害発生時には道路管理者から地域建設業協会・建設業界へ要請し、発注者と道路管理者が連携し特別許可を発行するなど地域住民の生活を第一に考えた柔軟な規制緩和をお願いしたい。	E	災害救助等の緊急の用途などに迅速に対応するため、車両制限令第14条の緊急自動車の特例に基づき、道路の構造の保全のために必要な措置を講じて通行するものについては、重量等の基準は適用しない(許可不要)としている。ご提案の理由にある「道路管理者が特別許可を発行することは、許可不要であるものを、許可を要することとなり、かえって迅速な対応ができなくなる」と考える。						1 0 9 0 0 2 0	社団法人 岐阜県建設業協会	21 岐阜県	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はないが、通行の用に供しはならない。	積載(積載高・幅等)制限の緩和	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、7台で運搬すればよい現場でも1日の運送を確保するため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次の規制緩和を講じていただきたい。 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・環境配慮などと考え正をとおしい。	C	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において確保することができる積載量のうち最大のものとされている。このため、自動車の安全確保等の観点からは、最大積載量を緩和することは困難。						1 0 0 0 0 3 0	社団法人 岐阜県建設業協会	21 岐阜県	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	「措置の分類、見直し」の意見	「措置の内容、見直し」の意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答	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	バラ種線と車両の通行条件（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に緩和願いたい。	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等特別の条件を付さないで通行できるように緩和願いたい。	バラ種線と車両について、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に緩和願いたい。	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、その間工場のボイラー燃料である石炭の輸送についても10月から3月までとなっている。石炭は最寄の広尾港から当該工場まで国道336-230-38のルート約120kmをトラックによるピストン輸送により毎日の輸送量約10トン/日延べ12往復（約2001回）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、バラ種線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割程度の輸送能力アップとなる。現状バラ種線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定められている。交通の安全を確保するためおよび境界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及ぼすことも懸念される。しかし、今回提案するバラ種線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軸）で簡易算定したところ、国道においては、誘導車配置条件は付されないの、その他の道路において、機軸等の耐荷力が不足しているため他の交通による負担がからぬよう誘導車配置条件が付けられるものも考えられる。当該車両配置条件が付けられた場合には、原則として申請経路全般が対象となるが、当該措置が必要とされる区間が限定されている場合には、その区間のみの通行条件とすることもできることから、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量を確保する場合には、どのような車両で運行を予定するかが、一般的にトラック3軸+トレーラー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、通行経路に上記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。		当方が提案している趣旨は、バラ種線と車両（3軸、積載量25t）を海上コンテナ2軸（トラック第1積荷室11.5t）のことでエア（ガス装置）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に、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のため、再度検討を願いたい。		前回の回答のとおり、国道336号から38号について積載量16トンの車両（軸数4軸）で簡易算定したところ、国道においては、誘導車配置条件は付されないの、今回のご意見にて想定している車両諸元及び通行経路を申請先の道路管理者に事前にお示しうらう通行条件について相談された。								
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	企業は遊休バスを有償借上げ「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ることができるようにしたいというもの。	企業は遊休バスを有償借上げ「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ることができるようにしたいというもの。	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始めている。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もできるとの申し出もある。地域コミュニティ活動が活発に行われれば、国の目指す地域コミュニティ活性化の一助となること大いに期待される。こういった団体の活動は、市が確保した移動手段があって成り立っていたが、一般的な貸し切りバスの負担を強いられるまで参加するものではない。また、地域内の移動がしにくく、パシリ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防止にもつながる。前回提案の内容と回答結果については別に記載有。	C		反面、継続して有償で車両の賃借が行われる場合には、レンタカー事業に該当するおそれがあるため、道路運送法第81条第1項の許可が必要としており、許可に当たっては、貸渡しに付随して貸渡し人の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要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事故となりにくいなど、その運行に当たって旅客等への影響が大きい。運転手が必要なことから、有償貸渡しの対象として不適切であるものも考えられる。これらの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難いことは困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。		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	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	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	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始めている。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もできるとの申し出もある。地域コミュニティ活動が活発に行われれば、国の目指す地域コミュニティ活性化の一助となること大いに期待される。こういった団体の活動は、市が確保した移動手段があって成り立っていたが、一般的な貸し切りバスの負担を強いられるまで参加するものではない。また、地域内の移動がしにくく、パシリ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防止にもつながる。前回提案の内容と回答結果については別に記載有。	C		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必要としている。一方、災害緊急時又は他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合には、自家用自動車による有償運送を許可しているところであるが、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、いえない。これらのことから、ご提案の自家用自動車を使用した有償運送については、営業類似行為から利用者保護等という利用者利便の確保の観点に照らして認めることは困難である。また、遊休地有償運送は、運営協議会において、地方公共団体の区域における交通の状況、住民による輸送ニーズ等を踏まえた合理的な判断のもと、タクシー等の公共交通機関によっては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居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とも解されるものを受領するのであれば道路運送法上の規制はなく、輸送が可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。		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	過疎地有償運送事業者の要件緩和	過疎地有償運送事業者の要件緩和	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（タクシー業者もなく、交通弱者の唯一の交通機関は）日政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、なおかつ赤信号機として設けの信号を受けている。また、本村内の商店、医療機関の状況を考慮すると近郊都市部への移動手段の確保は日常生活営む上で必須条件となっている。こうした状況下において、現行法令では、行政が運行できる自家用自動車による有償運送を認めた上で、交通空白輸送及び市町村福祉輸送が認められている。市町村福祉輸送においては、輸送対象者が身体障害者等に限定されており、交通空白輸送においては原則市町村区域内の運行であるとともに、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が増えているデマンド型運行をもつても不可能に近い状況である。また、NPO、社会福祉法人等においては自家用自動車による過疎地有償運送が認められているものの、本村にお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、補完しあいが、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		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、散居する本村の集落構造や道路の実情を考慮し、定められた路線を運行するだけでかなりの時間を要し、目的地である近郊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の別方向の3近郊市への移動となっている。こうしたことから、公共交通体系として住民ニーズに応えるには路線を定める交通空白輸送ではなく、よりスムーズな運行形態を確保できる乗合タクシーに利用できる過疎地有償運送が現時点における最良の選択肢と判断している。	1 過疎地有償運送の実施主体に市町村が考えられない理由を明確にされた。 2 右提案主体の意見につき検討し回答された。		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、散居する本村の集落構造や道路の実情を考慮し、定められた路線を運行するだけでかなりの時間を要し、目的地である近郊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の別方向の3近郊市への移動となっている。こうしたことから、公共交通体系として住民ニーズに応えるには路線を定める交通空白輸送ではなく、よりスムーズな運行形態を確保できる乗合タクシーに利用できる過疎地有償運送が現時点における最良の選択肢と判断している。		1 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創設	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創設	【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段が複雑化する。合意に相当な時間を要する事態が発生している。一方、協議に参加すべき事業者（数社）や意思決定方法等について、道路運送法に定める法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。実際の協議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、「国土形成戦略」ともなすこととされている。過疎地には人口減少に伴い民間/起業業者が撤退し、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緊急に必要となっている。関連して、過疎地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サービスが推進されている。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。こ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の、条件整備を図る必要がある。	C		運営協議会の運営等に関する国の明確な基準がなく、地方の実情による等の理由により事業者の判断に委ねられていることが、事業者間の公平な運営を妨げている。本村は、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とされている。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ことであるが、過疎地の中でも関係者関係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であり、この救済を行うためにも、先に提案した新たな（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。（別に補足資料あり）	右提案主体の意見につき検討し回答された。		1 0 4 7 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な内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類の見直し」	「措置の内容の見直し」	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案主体名	都道府県コード	制度の所管 関係官庁		
1220450	税証明事務等のアウトソーシングの推進	道路運送車両法第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)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。	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。 2 上記1と同様に、税関係の申告書受付(住民税申告・原動機付自転車等廃車申告)及び臨時運行(仮ナンバー)許可についても、受理不受理及び許可・不許可の判断を除き委託可能としていただきたい。 3 事務の委託にあたっては、契約類型として指揮命令権のある派遣契約を認めていただきたい。 4 派遣契約の場合、特定業務以外は年次制取があるが、本件特区に限り規制を緩和願いたい。	【実施内容】 足立区には、17の地区に住民基本台帳・印鑑登録・国民健康保険等に関する事務及び各種証明書を発行している区民事務所がある。これらの事務所や主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、雇用の定数を認め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るニーズに応えていく。 【提案理由】 区民事務所の業務委託については、平成19年4月に実施予定で、18年度に条件を定め準備を進めていたが、請求操作及び6業務以外について関係庁との調整が必要となり、業務についても「交付」と「引渡し」のみの委託で受け付けられ、委託のメリットが活かされなため実施を見送った。 今回の提案では、公権力の行使については区の職員が行うことを明確にした上で、民間の力を導入し市民協働で行政改革を図ると同時に区民サービスの拡充を図るものである。 派遣契約については、当該事務について受託者側にノウハウがないため、区職員による指揮命令が必要なこと及び官民協働型の公共サービス改革を円滑に行うために採用するものである。 【代替措置】 証明発行や届出の取扱い業務については、申請者一件処理であり、大量データを一括に処理することはできない仕組みとなっている。また、入力に際してはパスワードによる管理、またはアクセスログの採取とセキュリティ対策を講じている。	D	-	臨時運行許可業務は、現に公務員の管理下にある場合において、許可決定等を公務員が自ら行うのであれば、それ以外の業務について委託することは可能。ただし、臨時運行許可番号標の不正使用について留意することが必要。								1 5 6 0 4 0	定立区	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ちます障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を受けている者を除く。なお、介護料を支給している。	制度が低位の労災保険の介護(補償)給付等を利用し、自動車事故対策機構の訪問看護等費用(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た場合等に、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。	【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、標準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・貸与事業の実施にあたっては、他の制度との一体的、効率的な運用が図られており、介護保険制度及び障害者自立支援法等と連携し、公的・私的の両面から介護事業者と連携し、介護の実施現場で継続的なニーズに応え、次の生活支援を実施します。 レンタル機器搭載の生活のリハビリテーションカー(有資格者乗乗)の配備と出し出し、介護用品と基準委員のリネンサプライ 【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及び取り組みを行うものです。アンケート調査時の回答数は、6,121人ですが、支給資格者と認定される重症性脳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。支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、支給対象拡大にともなう周知の不徹底、支給資格者の書類の紛失又は処理の不判明が挙げられます。提案事業では車の搬送を原則し介護料請求者の順番に先ず取り扱います。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連携による重度障害者(家族を含む。)との協働の実現を目指します。	C		独立行政法人自動車事故対策機構における介護料は、自賠責制度のセーフティネットの考えに基づき、過去の自賠責保険の適用されなかった被害者に対し、日々の介護に必要な費用について、対象者を限定したうえ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、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、給付を行わないとしています。	右提案主体の意見につき検討し回答させていただきます。		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あたっては、まずは大数の確保(活動の要となる標準法に基づく補償制度が不可欠です。また対象者の生活のリハビリテーションを確保するために必要事項は必須です。提案事業の成果を担う介護料支給対象目録の作成についても、介護料の支給対象として、介護料の支給対象とするところですが、ご提案頂いた医療マックの詳細が明らかでないため、具体的な内容に関する介護料支給の可否については、自動車事故対策機構にお問い合わせください。	C D		1 0 7 2 0 1 0	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14条の2第1項第6号第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、国際海上輸送の拠点として重要な港湾であり、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ものがあるという理由から、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。	特定重要港湾の入港料を決定又は変更する場合には義務付けられている、国への同意を廃止する協議及び国から運輸審議会への諮問を廃止し、票の判断による決定が可能となるよう制度の見直しを行うこと。	【実施内容】 入港料は、港湾の保全を行うための工事の費用及び港湾の維持管理費用を確保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効果等を考慮して検討した上で、最終的には国民の決意を経て決定するものであり、票の判断による決定が可能となるよう、国が国益等に不利益を与えないよう、国益の判断により、票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。	B-2		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との見直しの要望を踏まえ、現在の制度の見直しを前段に学識経験者、利用者及び港湾管理者等から「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、国との関与が必要との意見が大半であったが、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の必要との回答を得た。 このような関係者の意見等を踏まえ、検討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、国と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、今後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。	右提案主体の意見につき検討し回答させていただきます。	本県の提案に対して「国と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、法改正作業を進めていきたい。 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きたい。	B-2		1 0 8 2 1 6 0	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。	国有港湾施設(岸壁)についても、票の指定管理者制度の適用を図るため、現行の規制緩和する。	【現状】 港湾施設のうち、野球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る。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。 【提案理由】 港湾施設は、国有港湾施設以外の港湾施設については、野球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。	C		地方自治法第244条の2第3項の「公の施設」の範囲には、港湾管理者が権限を有しないものは含まれない。港湾施設の中でも最終的・最終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。 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、野球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。	右提案主体の意見につき検討し回答させていただきます。	本県では、国有港湾施設である岸壁および岸壁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不可欠なため、港は利用者には、岸壁使用許可は別に申請し、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れない。 港湾法第54条により、実質上、票が管理しなければならぬ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的施設と同様の取り扱いにするなど、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。	C		1 1 7 8 3 0	福井県	18 福井県	総務省 国土交通省			
1220490	民間が行う物流施設整備への支援	港湾法第39条、第40条、第41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、港湾管理者は分区分指し、分区分区内においては、各分区分区を著しく阻害する建築物その他の構造物であって、条例で定めるものの建設、改築等を規制することができ、また、条例により建築物その他の構造物の規制が行われていない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行って行うことができる。	臨港地区における用途・形態等に関する規制緩和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「東アジアの物流結核拠点としての機能、や」物流効率化機能、「価値付加機能、を有する高次物流拠点の形成が求められており、港湾機能と一般的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。 【実施内容】 中東部諸国航路の意向に基づき、現在、横浜・名古屋・神戸・博多に外航船路のコンテナ船を寄港させて日本港へ運送している日本4港貨物の母船への積み替えを、博多港で移行・実施する。 【提案理由】 山手港へ流出するフィーダー貨物を日本国内に専回し、博多港への最終航路を寄港港を増加させることにより、地域経済の活性化にもよ、国土交通大臣の特許が与えられるよう制度上明確化、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るが、現在はその考えを白紙に戻している。	D		臨港地区の区域内において、条例により建築物その他の構造物の規制が行われている区分において、必要に応じて都市計画法第12条の4に定める地区計画等による建築物等の用途の制限等を併せて行うことが可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答させていただきます。	国土交通省は、日韓貿易貨物の全てを博多港で積み替えることが大臣特許の前提条件であるとし、日本発着貨物のみを博多港で積み替える本提案には対応不可としている。しかし本提案は、カボタージュ規制の堅持を基本とし、相互主義に基づき(大臣特許を取り戻し、我が国港湾のフィーダー化を防ぐことが目的である。国土交通省が問題視している「韓国発着貨物を博多港で積み替えない」というカボタージュとは全く異なる。博多港より「考えを白紙に戻している」との指摘であるが、福岡市の考えは、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移転するという条件が付けられないという理解であり、かかる前提条件が変更になったことから、我々の考えも変更せざるを得なくなった。	C		1 1 8 1 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	日本各港湾への国際基幹航路の寄港精度を増加させ、物流コストの削減、物流リードタイムの縮小を可能ならしめるため、我が国の内航海運事業の構造改革が進み、競争力を取り戻すまでの臨時的・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に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で二次輸送することに対し、船舶法第三條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に行うこととされているが、これを、一定の期間に行われる輸送について包括的に申請を行うことを可能とするように、申請先を運輸局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】 中東部諸国航路の意向に基づき、現在、横浜・名古屋・神戸・博多に外航船路のコンテナ船を寄港させて日本港へ運送している日本4港貨物の母船への積み替えを、博多港で移行・実施する。 【提案理由】 山手港へ流出するフィーダー貨物を日本国内に専回し、博多港への最終航路を寄港港を増加させることにより、地域経済の活性化にもよ、国土交通大臣の特許が与えられるよう制度上明確化、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るが、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国内の輸送は自国船舶に限ることが欧米をはじめ国際慣行となっており、我が国においても我が国にお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、福岡市の考えは、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移転するという条件が付けられないという理解であり、かかる前提条件が変更になったことから、我々の考えも変更せざるを得なくなった。	右提案主体の意見につき検討し回答させていただきます。	国土交通省は、日韓貿易貨物の全てを博多港で積み替えることが大臣特許の前提条件であるとし、日本発着貨物のみを博多港で積み替える本提案には対応不可としている。しかし本提案は、カボタージュ規制の堅持を基本とし、相互主義に基づき(大臣特許を取り戻し、我が国港湾のフィーダー化を防ぐことが目的である。国土交通省が問題視している「韓国発着貨物を博多港で積み替えない」というカボタージュとは全く異なる。博多港より「考えを白紙に戻している」との指摘であるが、福岡市の考えは、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移転するという条件が付けられないという理解であり、かかる前提条件が変更になったことから、我々の考えも変更せざるを得なくなった。	C		1 1 8 1 1 3 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	「措置の 分類」の 見直し	「措置の 内容」の 見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	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
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、国際空港貨物便（フレーター）の増設を図る。	【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が可能とする。 【提案理由・目的・効果等】 福岡空港の国際貨物輸送の利用率増大を図る。	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、特区要望になじまないため、全国的な対応とするものである。			1. について 地方空港への路線開設・増便等に係る事業計画の認可申請があったとは、二国間協定に基づき（路線、便数等）の範囲内である場合は、安全の確認、CIQ、自衛隊との調整等が整い次第、直ちに認可することにより、実質的な届出化を図るとともに、二国間協定の範囲外である場合であっても、自由化交渉を行うことを前提として、交渉妥結前においても、安全の確認、CIQ、自衛隊との調整等が整い次第、暫定的に認可することにより、実質的な届出化を図ることとし、今年度中に省令又は通達により所要の措置を講ずることとする。 なお、8月1日及び7日に開催された日韓航空当局協議において、空港容量に制約のあるわが国の首都圏空港間連絡路線を除き、両国間の空港への乗り入れを相互に自由化することを合意したところである。 2. について 平成19年5月のアジア・ゲートウェイ構想に基づき、地方空港について全国的な対応を図ることから、「全国展開」と回答したものである。	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34条	日本国内において、報酬を得て、業として通訳案内士を行う場合には、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 今後、拡大する需要に対応することが可能となる。	【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。	E		通訳案内士法（以下「法」とい。）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。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。）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34条	日本国内において、報酬を得て、業として通訳案内士を行う場合には、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。 今後、拡大する需要に対応することが可能となる。	【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を確認する必要があるため、留学生であることをもってして有資格者とすることは不適当であると考え。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。			通訳案内士を行うのに必要となる語学力及び日本の地理、歴史等の知識を習得しているかどうかを確認する必要があるため、留学生であることをもってして有資格者とすることは不適当であると考え。 なお、ご意見の通り、国土交通省としても、観光振興上、「留学生」の活用は、本邦へのインバウンド促進のために重要であるものとして、積極的に留学生の当該資格の取得促進を図っているところである。	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34条	日本国内において、報酬を得て、業として通訳案内士を行う場合には、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 今後、拡大する需要に対応することが可能となる。	【実施内容】 外国人ツアーには「通訳案内士」が必要であるが、有資格者が不足しており、ライセンス要件の弾力的な運用が必要である。また、外国人旅行者は、県単位よりも広域での旅行を実施しており、九州全域で活動できるガイドが必要である。 大学や旅行会社とタイアップする等、留学生を観光ボランティアとして活用していく。 【提案理由・目的・効果等】 今後、拡大する需要に対応することが可能となる。	D		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1県（九州では「県」での開催に限定）に限ることから、実質的に実現不可能である。 観光光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促進について回答されたい。 2 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	ご指摘のよう方法で登録を受ければ現行の規定で対応が可能という事は承知しているが、この度の提案は、限定される地域単位の提案（都道府県単位、からより広域な単位（例えば九州単位）に拡大すること）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対応を図っていただきたい。			地域限定通訳案内士試験は19年度より全国で初めて実施されるものであり、19年度の実施状況を見ながら、今後通達する都道府県が限られてくることを期待している。国としても所要の支援を行って参りたい。 2 地域限定通訳案内士試験の実施主体を都道府県としたのは、歴史的、地理的、文化的な背景があり、通訳案内に必要な知識の面で最も共通性が認められること、制度の安定継続性等の点で優れていることなどの理由によるものであり、都道府県の区域を超えより広域な区域については通訳案内士が対応すべきものとする。	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	
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、旅行者の安全の確保および旅行者の利益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の範囲内であれば第3種旅行業務を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、一般旅客定期航空路線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称外となっている。そのため、伊方町は魅力ある旅行商品を創出し、観光客の誘致を図りたい。国土交通大臣の定める区域の範囲内であれば第3種旅行業務を実施できるようになったこと。	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、国定して指定されている一般旅客定期航空路線でつながる市町村、国土交通大臣の定める区域の範囲内であれば第3種旅行業務を実施できるようになったこと。	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第3種旅行業務を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、一般旅客定期航空路線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称外となっている。そのため、伊方町は魅力ある旅行商品を創出し、観光客の誘致を図りたい。国土交通大臣の定める区域の範囲内であれば第3種旅行業務を実施できるようになったこと。	C		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は消費者の保護は担保されるとの考え。 「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とすること等を内容とする報告書が平成18年6月に取りまとめられた。ただし、本報告書においても、「第3種旅行業者の営業保証金及び基準資産額が、第1種、第2種旅行業者と比べ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、これを求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と行政の関与により担保する必要がある」とされた。 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（不利益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を示されていないが、どの点が障害となるのかを示していない。また、一般旅客定期航空路線の船舶が、大分市と伊方町はフェリーを通じて交通が深く、双方を連一体的なプランを提供している場合を、隣接する市町村に存在するので、半島側の観点からも是非認めたいと考えているが、認められないのであれば、横やトンネルがなくても国が認められないのか、消費者利益を害するとはどういふ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。			第3種旅行業者が募集型企画旅行を実施できる区域の範囲を従って拡大した場合、当該旅行会社が受ける申込金の額が増大することが想定され、申込金の支払いにより発生する第3種旅行業者の旅行者に対する債務が営業保証金と弁済可能な額を超え倒産時の弁済が実現されないリスクが高まること等から、消費者保護上問題がある。また、横やトンネルで結ばれた市町村相互が隣接市町村として認められることと同様の扱いを、異なる取扱いとなっていることを不平等であると主張していると思われるが、横やトンネルで結ばれた市町村相互は陸上交通手段で往来でき隣接市町村としての実質を備えているという点で（金）質的、同様の取扱いをすることは適当ではない。 さらに、本土・離島間について一般旅客定期航空路線が結ばれた市町村相互が隣接市町村とされているのは、離島に所在する市町村については隣接市町村が全く存在しない（なるおそれがある）ことから特別の救済措置としてこのような取扱いをしているものであり、本土に所在する市町村はそれが異なる。提案者の存する伊方町は著しく不利益な状況に置かれているとしているが、例えば、隣接する八幡浜市に営業所を置くことにより、より広い区域で募集型企画旅行を実施することが可能である。 また、提案者においては、海上国道で結ばれていることをもって大分市を隣接市町村とするよう提案されているが、これを認めると、同様の状況にある半島に所在する市町村であって海上国道で結ばれている市町村が存在しない市町村との間で不均衡が生じることとなることから、適当ではない。	NPO法人佐田岬ツーリズム協会	1 1 3 2 0 1 0		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が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。そのため各自治体に設置されている「危機管理室」に高度な訓練をした自衛官(08も含む)・海上保安官(08も含む)・警察官(08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なものとなる。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(08も含む)・海上保安官(08も含む)・警察官(08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ないものと承知している。したがって、併任等の活用により、現状の枠組みでも十分に対応し得るものと考えている。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。				前回ののご意見のような危機管理室への派遣ではなく、今回のご意見のような危機管理室への配置については、国家公務員としての身分について、その取扱いを適正にする必要があることから、地方公共団体からの要望・内容により、退職意向という形で検討することは可能。また、退職者(08)の管理はしていないことから、退職者を職員として配置することには、特に制限はない。	個人	27 大阪府	警察庁 総務省 国土交通省 防衛省		