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	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	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筆	公有水面埋立法（大正10年法律第57号）	公有水面埋立法の埋立免許取得条件の要件として、第1項から第3号まで掲げる事項が規定されている。	公有水面埋立法の埋立免許取得条件の要件の「第1項から第3号まで」に「環境影響評価条例の要件」「第2項ア第2ポ 超過スルトキ」を追加する。	鞆港埋立で架橋計画は、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ために、直接その必要性を問う県民投票を行われる様、条項を加筆する。 提案理由：現在、広島県福山市鞆町において、十分な議論と同意のないまま、「公有水面ニ関シ権利ヲ有スル者」の完全同意を得ず、「第1項 立ニ関ツテスル利益ノ程度ト損害ノ程度トヲ比較シ」の理由で埋立て免許申請がなされ、又それを阻止する為の行政訴訟提訴が行われております。「鞆港埋立て架橋」問題もめぐり町を分裂、崩壊させる事態が進行している。そもそも「鞆のまちづくりを巡っ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「埋め立て架橋」計画として浮上したもので推進派や反対派(、)他機関（は共有しており、その解決手段を巡って、町を分裂させ、鞆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。 代替提案：推進、反対の立場に拘らず、鞆町民や福山市民、広島県民が、鞆の浦の歴史を知り、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。	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・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。 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。 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る。	C	：						鞆の浦リ・サンライズプラン	1101360	個人	国土交通省
1220020	ダム湖の有効利用	河川法第24条 河川法施行令第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、山間部におけるレ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諦められている。既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、港湾施設などに使用可能である。③規制の撤廃	湖面に筏等を浮かべ、その上を農地、広場、建物の建設、道路、ヘリポート、港湾施設などに使用、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、平坦部分が少ない。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所が多いなどの特徴があり、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、ヘリポートなど固精を必要とするモノを移設すれば、地域の他の土地を転用し、有効利用が見かける。道路港湾施設などは災害を受けにくく、低予算での建設も可能である。	C														
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 地方自治法第244条の2	市区町村基本及び当該データなど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、データーとして保管されるべきデータなど、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を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、商品価値とし高いものとなる可能性がある。 ・民間との連携により、行政コストをかけずに、適切なデータ管理とサービスの向上を図こい。 ＜市区町村基本点について＞ ・国と交通省と民間委託された市区町村基本点については、その後の管理が不用意なまま設置された点である。その管理を各市町村が受けることこういて事前の承諾がないまま設置された。 ・当市としては、民間事業者からと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の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。	E		街区基準点の維持管理には多額の費用がかかるが、近年の厳しい財政下では、国・県から の補助を受けたとしても充ては維持管理費を捻出できないのが現状である。いつ次の自治体では、街区基準点の移管を受けた後、維持管理費をせず開放が続きれなくなった段階で廃点にすることもあると聞いている。当市では街区基準点の一定の精度を保ち、かつ、さらなる利活用を図るために は、街区基準点の利用者に課金を行い、維持管理費用に当てる必要があると考える。街区基準点を委託 ではなく指定管理者制度の対象とすることにより、民間の創意工夫による利便性を高められ、かつ一定の精度を保つことができ、行政の負担を軽減することができる。	測量法上からの回答は以下のとおりである。 1．料金徴収等について測量法に直接の規定はないが、測量法では測量成果等を広く利用させることによって、測量の重複を除くと等を目的としていることから、その料金徴収等についてはそれらを妨げることがないように留意しなければならない。 2．民間企業やNPO法人が「基本測量及び公共測量以外の測量」を計画する場合に、測量法第15条の届出を行い、国土交通大臣の指定を受ければ公共測量に準ずる測量として測量計画機関となることは可能であるが、この手続では街区基準点に関して測量計画機関となることはできない。 3．国や市区町の財産処分について測量法が関知するところではないが、測量法では民間企業やNPO法人に公共測量の測量機等の所有権が譲渡されることにより、測量法に規定する公共測量成果としては位置づけられないものとなる。														
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。	「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、都道府県の自主的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」を基本として策定することが法第9条第1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。 「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。	土地利用基本計画の策定及び変更においては、上位計画である国土利用計画（全国計画、都道府県計画）を基本として作成するとともに、個別規制法について、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しており、そのことから国への協議・同意を要するのは必要以上の関与と考える。 国への協議等を廃止したとしても、土地利用基本計画の上位計画である都道府県計画策定及び変更時における、国の助言・勧告（国土形成計画法第7条第5～7項）と同様の制度を創設することにより、国としての調整機能は果たせるのではないか。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C														
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項に基づいて行う土地開発公社業務は、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貸付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1条において、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、住宅需要及び応用需活動ができないことから、小規模な町における住宅不足地区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等定地と合わせて住宅受注の販売応報活動を可能とする。 分譲にあたっては、地域経済への波及効果の観点から町内業者による建築が望まれる。一方、販売促進のためには、各業者がモデル住宅を建設し、購入者望者に採択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事情の問題で町外の大手業者には太刀打ちできない。 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要望する。 また、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を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パンフレットでPRしたり、公社の土地を業者と使用貸借契約を締結した上で、完成迄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。	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（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が回答された。	D														
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日付建設省住総発第135号住宅局長通知）	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の承認について、「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日付け、住総発第135号、都道府県知事あて住宅局長通達で「（中、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住居者）がその譲渡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。ここを他の要件と同様に、通達等にすることにより「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志があること。」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、U・I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性があるため、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地域において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にもあるなかで、空室が発生しており、規模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、このような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づつ造成な状態に分割でき、建て替えを場合にも施設及び修繕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３／４を経過していれば、自己の住居として愛着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。譲渡代金については、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を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げる目的で提案するものです。	D														
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14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14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	地域を再生し活き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、子世帯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す。そのためには、ソーシャルミックス（年齢や職業、所得水準など異なる人々が、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ります。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、若者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、向上に努めることが重要です。これを実現するためには、都営、公社、機構各住宅の現様を取り外して、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可能な地域の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って、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です。この効果として、次の三つがあげられます。①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。②高齢者の能力を活かし、仲間づくりと生きがいづくりに貢献することができる。③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事務の経費の削減をはかることができる。ちなみに平成13年2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戸数は約25，400戸である。	公営住宅法なら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、各制度の性格と公共性を有し、その管理は、国と地方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。当該賃貸住宅の募集管理業務のうち事実行為（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、公社及び機構（以下「事業主体等」という。）以外の者に対し、外部委託することは現行において可能であり、NPO法人を含め、いかなる者に外部委託するかは、公営住宅については、それぞれの地方公共団体の自治事務として、また公社及び機構の賃貸住宅については、それぞれ独自の業務として、当該事務に関する裁量を適切に遂行できる能力、資力等を有する者が苦労等の観点から事業主体等の個別の判断により決定されるものである。いずれにせよ、当該事実行為に係る外部委託については、東京都、東京都住宅供給公社及び機構にそれぞれ個別に問い合わせされたい。 なお、当該賃貸住宅の入居者の決定等の管理権限については、前回の回答のとおり、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、事業主体等以外の者が行うことは認められない。	提案に対する回答は、特区・地域再生として不可とし、法の建前論に終始して、特区と提案の趣旨を全く理解していない官僚的組合答弁である。多摩ニュータウン地域で一つの都市として計画され、その施設計画の一環としての住宅計画の中で、各住区毎に都営、公社、公団住宅がバランスよく配置されており、各法律の目的を地域の中でうまくミックスしてのまちづくりをしているのである。ところが、入居以来36年が経ち、開発主体だった都、公社、機構は開発主体者としての地位から撤退し、地域の主役である市民が地域を総会的に経営する時代になった。その一つの形がりやである、NPO法制定の時代的背景を国土交通省はよく認識してほしい。	C		1．2及び3について 多摩ニュータウンのような大規模な賃貸住宅においても、公営住宅法なら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。）の賃貸住宅の募集管理業務のうち事実行為（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、公社及び機構（以下「事業主体等」という。）以外の者に対し、外部委託することは現行において可能であり、NPO法人を含め、いかなる者に外部委託するかは、公営住宅については、それぞれの地方公共団体の自治事務として、また公社及び機構の賃貸住宅については、それぞれ独自の業務として、当該事務に関する裁量を適切に遂行できる能力、資力等を有する者が苦労等の観点から事業主体等の個別の判断により決定されるものである。いずれにせよ、当該事実行為に係る外部委託については、東京都、東京都住宅供給公社及び機構にそれぞれ個別に問い合わせされたい。 なお、当該賃貸住宅の入居者の決定等の管理権限については、前回の回答のとおり、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、事業主体等以外の者が行うことは認められない。	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うち事実行為を適切に遂行できるよう判断したNPO法人へ事業主体等に個別に外部委託することについて、国の規制はあるのか回答されたい。	私共の提案は、構造改革特区の二つの基本理念を踏まえて、多摩ニュータウンを公設集合住宅特区にすることである。平成13年6月閣議の意から住生活の実現を図るため、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策について定めた住生活基本法が施行されたが、提案はこの新しい国の施策に沿うものである。国は本法に基づき基本的な計画として住生活基本計画（全国計画）を閣議決定した。が、回答はこのような新しい流れを全く無視し、自治事務などと言い訳を持ち出して、都などと協議しようと回答してきた。今一度構造改革特区と住生活基本法の基本理念、国の責務を理解したうえでの誠実な回答を期待したい。	D		1130001010	特定非営利活動法人多摩ニュータウン再生機構	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	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
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おいては、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、その職員又はその他たる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おいては、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うる。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阿軍は考えにくい。 「罰則付調査権は、調査客体の同意に基づく一種の任意調査とされ、実力により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充的規定であるとされるが、本体である公務執行妨害罪は民間事業者が客体となり得るので、補充的規定である調査妨害罪は民間事業者を客体とする法特例措置ができないようの結果ではないか。 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。 「下水道関係事務は既に大部分が民間委託されていること。包括民間委託を進めるために。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し、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。	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。	D		①罰則付調査権では、調査それ自体は相手方の同意なしには実施できないというのが通説・現行実務と思料するが、下水道法第13条による立入検査は強制的に立ちあることを認める調査権限なのか回答されたい。 ②税法上の罰則付調査権に関し、その罰則 調査妨害罪 は公務執行妨害罪の補充的規定であるとするのが判例であるが、この本体たる公務執行妨害罪はみなし公務員規定により民間をも客体とし得る。なぜ補充的規定たる調査妨害罪は民間事業者で成立しえないのか回答されたい。 ③貴省所管の法律には、私人に罰則付調査権を授権する例がいくつか存在する。下水道法では民間授権が認められないとするが、その整合性について回答されたい。	先の回答で述べた通り、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入り、排水設備等を検査することができる権限を下水道管理者に認めているものである。 同条に基づく立入検査は、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ることにより、その行使が担保されている強制的なものであるため、このような権限を民間事業者に付与することについては、適切ではないと考えられる。 ただし、再検討要請の中で挙げられているように、相手方の任意の協力を待ってなされる立入検査等については、法律の規態がなくとも行うことは可能であり、民間事業者に委託することについても特段の制限は置かれていないこともある。								1 0 1 1 4 0	個人	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おいては、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、その職員又はその他たる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おいては、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うる。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阿軍は考えにくい。 「罰則付調査権は、調査客体の同意に基づく一種の任意調査とされ、実力により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充的規定であるとされるが、本体である公務執行妨害罪は民間事業者が客体となり得るので、補充的規定である調査妨害罪は民間事業者を客体とする法特例措置ができないようの結果ではないか。 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。 「下水道関係事務は既に大部分が民間委託されていること。包括民間委託を進めるために。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し、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。	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。	D		①罰則付調査権では、調査それ自体は相手方の同意なしには実施できないというのが通説・現行実務と思料するが、下水道法第13条による立入検査は強制的に立ちあることを認める調査権限なのか回答されたい。 ②税法上の罰則付調査権に関し、その罰則 調査妨害罪 は公務執行妨害罪の補充的規定であるとするのが判例であるが、この本体たる公務執行妨害罪はみなし公務員規定により民間をも客体とし得る。なぜ補充的規定たる調査妨害罪は民間事業者で成立しえないのか回答されたい。 ③貴省所管の法律には、私人に罰則付調査権を授権する例がいくつか存在する。下水道法では民間授権が認められないとするが、その整合性について回答されたい。	先の回答で述べた通り、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入り、排水設備等を検査することができる権限を下水道管理者に認めているものである。 同条に基づく立入検査は、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ることにより、その行使が担保されている強制的なものであるため、このような権限を民間事業者に付与することについては、適切ではないと考えられる。 ただし、再検討要請の中で挙げられているように、相手方の任意の協力を待ってなされる立入検査等については、法律の規態がなくとも行うことは可能であり、民間事業者に委託することについても特段の制限は置かれていないこともある。								3 0 0 3 1 4 0	市場化テスト推進協議会	国土交通省
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５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0回答を得ているが、現実は規制的で具体的運用は不可能な状態である。ゆえに、下水道処理区域を定める方法のうちてバイオラックストイレを「設置するスペースのみ」を処理区域から外し「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。バイオトイレは都水時のトイレ問題を解決する。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0回答を貰っているが、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と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」との回答に陥っている。便所方式の考察→を改め、0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賞として表彰も受け、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。 建築基準法第３１条第１項の規定では、下水道法第２条第５号に規定する処理区域内においては、便所は水洗便所以外の便所としてはならないとされています。	ピンポイント除外は国土交通省側から出た方法であるので、措置できるよう具体的方法を示して欲しい。また、下水道処理区域を除外し、下水道処理区域内に水洗便所とバイオトイレ（バイオラックス）は併設が可能であると言う観点で検討願いたい。本提案のバイオトイレは、水洗便所の課題を解決するために平成7年から産学連携で取り組んだ研究の成果であり、新便所としての完成度も高い。第三者機関から評価されたと言う受賞履歴、新便所方式に対する登録文書の説明の声である。特に断水時の便所対策として平常時から水洗便所と新便所のバイオトイレが使える状態で併設することが望ましいので、補足資料を参考に規制緩和の再検討を願いたい。								1 1 3 0 0 1 0	正和電工株式会社／バイオトイレ研究会	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	①学校教育法による大学割し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・卒業後すでに受験可　②①の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・卒業後建築に関して１年以上の実務経験があれば受験可　③学校教育法による高等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・・卒業後建築に関して３年以上の実務経験があれば受験可　　④建築に関して１年以上の実務の経験がある者　⑤都道府県知事が建築士法第１５条第１項１号、２号と同等以上の知識及び技能を有すると認めた者.	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科目履修者で、かつ卒業見込みの者には、履修証明書等の提示で受験資格を与え、在学中の受験を認める。具体的には、大学および２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と受験資格を与える。昨年度も申請し、貴省よりの「県知事の判断で対応可能」との回答により第に要請したが、全国レベルの国家資格のために「福岡県だけでの対応はできない」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。	現行法では卒業資格が必要ためか、二級建築士試験受験は学科試験が卒業4ヶ月後の7月、設計製図試験が翌年2ヶ月となり、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開けていない。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時間的学習意欲が維持できるはかどりなど、試験対策や実務面での教育内容を精度し提供する必要性が発生するため、教育の教育力の向上が見込めることになる。さらに合格者によって高度かつ実践的な指導を学校で展開することが可能になり、ひいては国土交通省が重点施策として推進する建築士のレベルアップや専門建築士による建築物の安全性の確保、建築士制度に対する信頼回復にも繋がると確信する。今後、工学系学部／学科人気の低迷や少子化などの影響により工学を目指す学生が減少すれば、現在270万人いる日本の研究者、高度技術者は、2050年には170万人にまで落ち込むと予測されている（文部科学省調べ）。また、大量の熟練技術者が定年退職時期を迎える（2007年問題）や人口減少社会により、若者のものづくり離れが深刻化していると言われる中で、文部科学省が取り組む「ものづくり技術者育成支援事業」などの事業と同様に、教育機関の立場で、同様な国、日本にとっての喫緊の課題であるものづくり人材の育成にも寄与することができる。	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1項に基づき、都道府県知事が受験者個々の状況を勘案の上、建築士法第15条第1項、同条第2項等に同等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い。	D		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、貴省との解釈について相談し、指置いただけるよう願いていただきましたが、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拡大解釈はできないものと推察いたします。そこでも、都道府県が、建築士法に則っ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なわないこと、都道府県によって受験資格の解釈に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ように見解で問違いないかどうかのご回答をお願いいたします。	一般的に都道府県知事が、建築士法第15条第1号に基づき、受験者個々の状況を勘案の上、建築士法第15条第1項又は第2号と同等以上の知識及び技能を有すると認めて該当者に受験資格を与える場合においては、都道府県知事の判断を尊重したいと考える。								1 0 5 9 0 1 0	学校法人麻生塾　麻生工科デザイン専門学校	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規定は、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関して、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者規定の緩和 建築基準法第５６条の２に基づき、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、一定期間において地方公共団体が指定する時間以上日影に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、同法施行令第１５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。	建築基準適合判定資格者の緩和	C		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おりながら、実際には確認検査の実務を経験するためには行政もしくは建築確認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るところか、行政でする確認段階で新鮮魚臭を見逃している現状を見れば、実務期間が逆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ー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。			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、提案内容を提案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。		C				C			1 0 1 9 0 1 0	個人	国土交通省
1220120	建築基準法第４条第２項の規定に基づき建築主事の設置	建築基準法第４条第２項、第３項、第９７条の２、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こうとする場合に、都道府県から市町村への事務の移管が円滑に行われることを保するため、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項の規定に基づき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調査及び違反建築物勧奨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例容積率適用区域内における特例容積率の指定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		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、港区建築物や既存不適格建築物に対する是正指導や景観まちづくり行政等における特元地域への説明、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㎡を超える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とて大きな障壁となっている。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	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。	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。					C			1 1 1 7 0 2 0	千代田区	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でる恐れがあると認め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節を除く。）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聞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	C		福岡県、佐賀県及び長崎県は、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対し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、接道、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聞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）	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。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C		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なることであるが、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か、改正後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、改正後は市街地になることが想定されている区域用辺の保全すべきエリア等区に指定することされた。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、市街地と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。	再検討要請への回答 特定用途制限地域は、都市計画区域又は準都市計画区域内において、一体の都市としての整備、開発及び保全の観点から、すなわち目標とする将来像の実現のために、用途地域が定められていない土地の区域（市街化調整区域を除く。）において、地域の特性に応じた合理的な土地利用が行われるよう、制限すべき特定の建築物等の用途の概要を定める地域である。 特定の建築物等の用途制限等、一体の都市としての整備、開発及び保全が必要であれば、都市計画区域もしくは準都市計画区域内に位置づけるべき。 提案主体からの回答 事都市計画区域は、改正の前後とも、そのまま放置すれば、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おそれがある一定の区域を指定するものであり、開発の可能性がないと考えられる区域は準都市計画区域の対象となりうる。 また、事都市計画区域が将来一体の都市となった場合（すなわち都市計画区域となった場合）を想定すると、最低限確保されるべき市街地の水準の担保が必要である。 よって、準都市計画区域においても、都市計画区域で最低限確保されるべき市街地の水準である集団規定の一部を適用しないことはできない	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	開発の可能性があり、環境を保全するための措置が必要であるが、市街地となることが想定されない区域は、準都市計画区域の対象となる。このような区域で市街地の水準を担保する必要はない。都市計画区域を想定して指定することであるが、準都市計画区域は土地利用の整序、又は、環境の保全しずれかでも可能である。例えば、環境の保全だけでも可能である。このような区域では、市街地の水準を担保した地利用の整序をする必要はない。整備、開発、保全を全て実施する必要となったとき、はじめて都市計画区域となし、市街地の水準を担保すればよい。	D		提案主体の言う「市街地となることが想定されない区域」が何を示すのか不明であるが、前回の回答のとおり、事都市計画区域は、そのまま放置すれば、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おそれがある一定の区域を指定するものであり、開発の可能性がないと考えられる区域は準都市計画区域の対象となりうる。 また、「整備、開発、保全を全て実施する必要となったとき、はじめて都市計画区域となし、市街地の水準を担保すればよい」とのことであるが、将来一体の都市となる見込みがあればこそ、都市となった場合（すなわち都市計画区域となった場合）にも建築物の組織環境に問題が生じないように、また、その時点になって初めて集団規定を適用することにより既存不適格建築物を出現させないためには、事都市計画区域を指定した時点から、最低限確保されるべき市街地の水準を予め担保しておく必要がある。 なお、都市計画は、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する観点から定められるものであり、こうした必要のない都市計画区域内において、特定用途制限地域のような用途規制のみを行う合理的理由は見出せない。	1 1 1 9 0 1 1 0	福岡県、佐賀県、長崎県	国土交通省
1220140	老齢化、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、一定期間において地方公共団体が指定する時間以上日影に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。	敷儲の緩和 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、同施行令19、20条: 団地内相互建物間の採光について、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陳腐化したストックが増大しつつある。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 団制度 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とは異なる再生ではなく、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 の再生を考えるとは、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論的アプローチ、再生を円滑に実現するには、コスト・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附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１８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は同法第１４条の規定に基づき建築基準法第３５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す。 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、中高層建築物に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す。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は一律に日影規制の対象から除くことは適当でありませんな。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て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１８条第１項に規定する提案の採択については、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、原案について一定の条件を具備せしめようという考え方に基づいて義務付けられているものです。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。						D			1 1 6 0 0 0	株式会社 ミラクルスリー コーポレーション	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	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事業管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
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。	建築当時に適法な建蔽率・容積率であった建築物については、建築当時の建蔽率・容積率での建て替えを可能にする。	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、増築や建替えを等を行う際には、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る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。 特に建蔽率・容積率に関して、都市計画の変更により建築当時の建蔽率・容積率から変更される場合には、建て替えを行おうとする場合に現状と同じ建蔽率・容積率で実現できない。これより多くのテナントが入店している大規模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な場合にも、テナントの賃貸借期間を維持する必要性から建て替えが回避であり、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規制。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、敷地内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基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たすこととなり、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い。	建築当時は容積率・建蔽率の基準を満たしていたにもかかわらず、その後の都市計画の変更で容積率・建蔽率の調整が適切になされなかったために現況の容積率、建蔽率のままでの建て替えが不能となっている建物に対して、国として何らかの措置はできないものでしょうか。	C		都市計画の変更は、都市計画法第１３条において定める都市計画基準に基づき、同法第１６条又は第１９条等に規定する適正な手続を経て行われているものであり、都市の健全な発展と秩序あを図る目的のもとに土地の合理的な利用が図られるべきである。したがって、既存不適格建築物の建替えを理由に建ぺい率及び容積率を緩和することはできない。 なお、地区の特性にふさわしい良好な都市環境の維持・形成を図る必要がある場合には、地区で話し合って各種制限を緩和する地区計画等を定める都市計画を提案することも考えられる。	C		1 0 5 7 0 1 0 0	株式会社パシフィカ・モールズ	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年に竣工した建築物が数多く存在し、その大部分が所謂既存不適格建物に該当する。多くは非耐震構造の建物でその多くの所有者は建替えを行いた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。一方幹線道路沿や地下鉄駅出入口の建物にこれ等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に建物の崩壊により所民に多数の死者や負傷者が発生するとともに避難路が確保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ステュアートプラザは昭和49年に竣工した15戸の建物であるが現在延床面積は1069.93㎡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反論があるが、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					C			C			1 0 2 9 0 1 0 0	個人	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おります。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ます。	D					D			D			1 1 1 7 9 0 1 0 0	畑飛躍会	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２又は３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。	大和郡山市の郊外住宅地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望めるように建築は検討されていますが、実現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、大型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、規制緩和措置を受け、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きる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る。多人数を1ヶ所に集めるという考えではなく、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、終末までの介護、医療を行える環境を整えたと考。高齢化社会におけるシステム的な施設の設立を考えるものである。奈良県においても住宅地内にユニットのみで共同生活のように建設された施設が多いが、施設建築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1つとして、地域密着型の制度に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い。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	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飛接地の同意印である。介護施設建設にあたっては市街化において調整区域内においても地域住民及び土地権者、水利権者等の反対が必至である。奈良県においては保守的思考が強く、今なお要介護者に対する偏見や誤解は根強くあり、介護施設の新規開設においては、何よりもその建設地が問題となるところである。地域住民及び各々の権者等の理解と協力が得られ建設できることは理想であるが、実際はトップダウン方式でないと建設できない現実である。これからの高齢化社会、医療改革において介護施設の増加は必要不可欠と考える。再度、特区として検討を願うものである。	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行う開発行為等が現行制度上許可が可能となっている。開発許可制度については、地域の実情を踏まえて、開発許可権者が判断することとされているものであり、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 0 7 5 0 4 0 0	ウェルコンサル株式会社	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義成学校の設立を可能とする。	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、フィリピン人介護士受け入れを行うための計画が進められますが、難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、今後受入れが増えるであろう外国人の医療・介護従業者における日本文化の理解、技術取得、定着就労のためには社会性をもつ常識力豊かな人材育成が必要であり、外国人母今に対し義教に対応できる点においては民間企業による義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。また入学資格を緩和させ、我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着けることができ、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と考える。尚、奈良県という保守的地域性を考慮すると、義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、住宅地や郊外型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い。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	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飛接地の同意印である。当社が考える義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国において有護、介護を支えるとする趣旨のものである。しかし、保守的思考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、調整区域において飛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者にも十分な説明を行い、理解のもと設立の実現を図りたいと願っている。	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行う開発行為等が現行制度上許可が可能となっている。開発許可制度については、地域の実情を踏まえて、開発許可権者が判断することとされているものであり、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 0 7 5 0 4 0 0	ウェルコンサル株式会社	国土交通省
1220190	農地を農振農用地区域から除外し、業馬施設へ転用する	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することになっている。	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す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よる農地を農振農用地区域から除外し、業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、厩舎等の業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、笠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、さらなる展開を図ろうとしていこうとした矢先に、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。幸いにも早に一度の見直し時期あり、現在市と県にその農振農用地区域から該当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はわかりません。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を展開したい者は若者で彼らはこの事業に夢をかけています。しかし、転用が不可能または可能であったとしても多大な月日がかかることには限界があります。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、またその事業の展開を待ち望んでいる障害者の団体のために、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 ＊対象地は市場整備（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					D			D			1 1 8 4 0 1 0 0	ＮＰＯ三田ラグビーフットボールクラブ	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す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んでおり、町のゴミ減量化に一定の役割を果たしている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、この土地所有者の高齢要求があることや、地区住民のリサイクル意識の向上に伴う持込量の増加にともなっての施設化のことなど、センターを移転する必要性に迫られています。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か検討しましたが、当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という先進的な取組みを中止せざるを得なくなります。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関して行うリサイクル活動に関して必要不可欠な施設について、①市街化調整区域内での開発許可が認められるか、都市計画法第34条第1項に規定２農用地区域内農地の農用転用が認められるか、農地法施行規則第７条に規定３農用地区域内農地の開発が認められるか、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、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い。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	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、開発審査会の審議を経て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のではなく、国としてリサイクルに積極的に取り組んでいく必要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します。	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行う開発行為等が現行制度上許可が可能となっている。開発許可制度については、地域の実情を踏まえて、開発許可権者が判断することとされているものであり、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 1 0	特定非営利活動法人いよ環境センター	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	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220210	奈良の伝統的建築様式である大和棟造りを活用した施設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等の審査基準において、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、所法同条10号口「市街化を促進するおそれがなく、市街化区域内において行な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と、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、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、照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。市街化調整区域でも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禁止で、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、茅葺きを銅板等に変え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変えては、 大和棟造りの本来の姿を損なうおそれがでます。大和棟造りを活用した宿泊施設を特える景観も薄れてしまう。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とは、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、第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している。 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。	食省の回答にある「開発許可制度運用指針」III－６－３第２号開係（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号口の提案基準に「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。聞い合わせをとろ、奈良県に対しても例示に則した見直しを要請しているとの回答を得たが、中規模であるを奈良市では、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い。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	開発許可制度について、地域の実情を踏まえて、開発許可権者が判断することとされているのは認識している。貴金からの回答を受け、奈良市開発指導課宛に、補足資料による文書を８月１日付で送付しているが、８月１３日現在、未だ回答を得ていない。施設の立地の適否、及び、法第３４条１０号口にある「開発地区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なうことが困難又は著しく適当と認められるもの」に「大和棟（やまとむね）造り」が該当するものであるか、地域の実情に応じ開発許可制度の運用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再度検討し回答されたい。	D		市街化調整区域における開発行為等については、都道府県知事等が都市計画法第３４条各号のいずれかに該当すると認めた場合について許可が可能となっている。開発許可制度については、地域の実情を踏まえて、開発許可権者が判断することとされているものであり、特区により一律に対応するのではなく、引き続き開発許可権者と相談されたいと考える。		1110150100	株式会社　水除亭（みこもりてい）	国土交通省
1220220	下水道受益者負担金の収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15条 都市計画法第75条	地方自治法第243条において、法律又はこれに基づく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収納または支出の権限を私人に委任、または私人を代行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を私人に対し、下水道事業受益者負担金の収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収納（以下、コンビニ収納）が可能となっているなら、下水道事業受益者負担金のコンビニ収納を行うことができない。このため、納付の手間を解消するため、市税等と同様に、コンビニ収納を可能とするため収納に関し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を気にせずに行える場所として認知されつつある。 しかし、下水道事業受益者負担金の収納については、私人へ収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収納（以下、コンビニ収納）ができない。 下水道の普及率は、０％（平成１９年３月末現在）の市川市においては、今後も下水道事業が継続されていなか、各種公共料金の支払いがコンビニエンスで行える中で、下水道受益者負担金についても収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、コンビニ収納を可能とするため収納に関し私人への委託を可能とする措置を求めるものです。	C		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ネットワークによるコンビニ収納を導入してきた。頂いたご回答のとおり、負担金は高額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かりづらく、また、税などと負担金を同時に納付する場合にはコンビニ収納の利用ができず不便であり、一種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種化し、収納率を上げるようにするためにも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。	C		他の法令では継続的な利用が想定されない収納については私人への委託が認められており、また、未納者に対する事務経費等を勘案すれば一概に経済性が確保できないとは言えません。市川市では、平成１８年度の税等の納付でコンビニを利用した件数が約１０万件によるはあるが、利用者のニーズはそれ程多くと思われます。納付者にとり利便性の向上、延いては事務作業の軽減及び納付率の向上となるコンビニでの納付を可能とするため負担金収納の私人委託を求めるものです。	C		地方自治法第243条の例外を認めるにあたっては、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ことが、検討の前提となるものと考えられる。ご提案の件については、一般に多数の者が継続的に利用することは想定しにくく、したがって私人委託により経済性を確保することは難しいと考えられるが、受け入れられない。 なお、地方公営企業法第２条第３項に基づき、条例により下水道事業に地方公営企業法の規定を適用する場合には、下水道事業受益者負担金のコンビニエンスストアでの収納が可能となると聞いている。		1107800100	市川市	総務省 国土交通省
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、建設業者が当該請負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とされている。	建設工事において定められている見積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、同法施行令第６条では、工事１件の予定価格により見積期間を設定している。この見積期の規制に加え、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もできないという国の規制がある ため、公共工事の発注時期は、概ね1月中旬以降となり、特定時期に集中する傾向がある。このため、施工効率を考えて、下水道受益者負担金事業者の経営圧迫要因となりかねない、また、短時日で見積り等が可能な案件まで一律に長期の期間を設定することは、急事的な施工、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、下水管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を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とする。国が一定の基準を設けることは体を不要とはいかないが、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、独自の対応が望ましいと思われる。 そこで、建設業法施行令第６条に定める建設工事の見積期間に関わらず、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。			建設業法において、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、なぐ全要を事項を建設業者に提示し、適正な見積期間を設けることにより、見積第１号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、一概に見積期間を短縮することが可能とは言えない。こうした状況に鑑みれば、見積りの下限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した場合においては、その合意した期間を見積期間とすると 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。特に地域の零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、小規模工事に対する入札手続期間が全国よりも長く設定することは、生産性を低下させ、零細業者の死活問題となる。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。しかしながら、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地域と水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であるべきである。	建設業法第２０条第３項は、工事の請負契約に関し適切な見積期間を設定することで、ダンピングや安値受注を防止し、適切な施工を図ることを趣旨とするものである。 「発注者と請負側が見積り期間の短縮に合意した場合」とあるが、もとももと一般競争入札を原則とする現状において、指名競争入札や随意契約を念頭に置く特区要望におぶえすることは、例外の中に例外の措置を設けることとなり、国難である。また、ご要望のように規制を緩和することは、発注者の関係において弱い立場にある請負人、とりわけ下請業者の保護に停ることとなり、この点からも適切ではない。「発注者と請負人との合意」は、両当事者の片務的な関係を反映するものとなる蓋然性が高い。」	右提案主体の意見つき検討し回答されたい。	条例による見積り期間設定が、受注者に見積期間の短縮を強いるのことであるが、反対に、大半の土木工事では、業種が見積り期間中の不要な待機を強いられているのが実情である。とはいえ、現在が望むの本来の適正な期間短縮ではなく、適正な見積り期間の設定である。見積り所要期間は、工種等の設定に、同じ工種でも施工地の条件等で異なる。「工で自動計算できるも、単純に数量に単価を掛ければよいものもあれば、国の定める期間以上を要するケースもある。法令で一律に年×程（決め、物価変動にも関わり不易年度しているが行は合理的では ない。国が一定の指針を設け、個別の期間設定は、地方の条例で適切な対応が出来る方式に改められたい。	C		建設業法第２０条第３項は、工事の請負契約に関し適切な見積期間を設定することで、ダンピングや安値受注を防止し、適切な施工を図ることを趣旨とするものである。 但し、一部の業者が無理な方法で見積を行うことができるとしても、その他の業者も同様に短期間で見積を行うことができるわけではない。見積期間の規定は、公共工事に対するに長期工事の発注に対しても適用されるのであり、適正な見積期間を設定することは、請負人の保護、適正な請負契約の締結、工事の適正な施工のために最低限必要な期間であって、これを短縮することは適切でない。 なお、同法施行令第六条では、見積期間として最低設けなければならない日数を全業ごとに区分して定めており、発注者が、個別の必要に応じて、法令に定める期間以上の日数を見積期間として設けることは差し支えない。	1118800100	草加市	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項の規定に基づく(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が、指定管理者制度における利用料金制度を導入できるよう、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伊丹駅へビジフ力が進行し、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見直しと「機能的に活用するための指定管理者による利用料金制度」を導入を目ざした。道路法第６４条の規定により導入できない現況にある。利用料金制度の目的については、①指定管理者の自立的経営努力が発揮しやすくなる、②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、の点があると考える。③については、駐車料収入に応じて報酬金を支出する等、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、こ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出市の歳入歳出予算決算事務が必要になるはずではなく、報酬金の額の設定、基準値を下回った場合のペナルティの納付、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、利用料金制度という法的な根拠がないまま、両者間の協定のみを根拠とせなければならず、市としては、多くの労力と人件費、開係諸費の出費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、①と②の両方の目的が同時に達成されることとなり、客力化された事務量を中心市街地の再活性化に振向けることができる。また、利用料金制では、駐車料は指定管理者が定めることとなが、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。			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き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。	B-1	Ⅳ	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きているという状況に鑑み、すみやかに検討してまいりたい。			B-1	Ⅳ			1105020100	伊丹市	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は政令で４月と定められている。	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み道管理者と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。	企業立地案件では、企業の立地決定から工場等の操業までの時間が短く、自治体側が許認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該当案件の成否を左右することになる。特に、道路の不用物件の処理は手続きが全国共通、立地決定から操業開始までが短期間であること を用地決定理由の一つに上げることが多い。しかし、工業団地の中には既に区画が細分化されており、企業が必要面積を確保するには数区画を一団の用地にするための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ノ駅管されたものであり、また、利用者のほとんどは立地企業であることからも、埋設管等の管理者等と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。			不要物件の管理期間は、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（占用物件の除去等）が必要であること等のために設けているものである。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要物件の管理期間が国道と市町村道で異なってい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。	B-1	Ⅱ	占用物件の除去など道路を処分するための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ことろである。また、本提案で指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、占用物件の除去に要する期間も比較的短くて済む。こうした地域の実情を問題しているのは、道路管理者ではある市町村であり、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。			B-1	Ⅱ			1150200100	千葉県	国土交通省
1220260	人工地盤のペデストリアンデッキ（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２２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、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（博多南駅前ビル）と接続するペデストリアンデッキ（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、車両の通入ができないデッキの利点を活かし、博多南駅前ビル及びデッキを一体的に利用し、賑いの広場、イベントの開催、地域産業産物の販売を行う、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㎡）道路交通法第７７条１項及び２２項の適用、道路法第２２条の適用を除外する特例の許可。	新幹線博多南線は平成２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。その博多南駅前に国土交通省の補助である「まちづくり総合支援事業」を活用し、駅前ビル、デッキを建設し、まちづくりの目的となる「地域の活性化ついては、都河川町の活性化」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、所有の管理者等への事前協議が必要であり地域住民の利活用に不自由がある。補助事業の実用期間効果が発揮できない。当該の管理は、ペデストリアンデッキの道路管理者である本町にて行う。			道路に物件等を設ける場合には、道路管理者の占用許可が必要である。 ご提案あったペデストリアンデッキにおける占用については、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、占用許可による一定の期限に限ってこが必要であるが、継続的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用許可を行うなど、手続きの簡素化を図るこについては、当該道路管理者の判断により可能である。		C			C				1024110	都河川町	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、産業用水総水のため工場への水管を市道に敷設する際に、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たものは、道路を占用許可を認める。	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、進出の必要条件である。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、地下水取水によろうとする得るい得全が少なくない。地下水取水では、近隣井戸への影響がないなら、数地から相当程度の距離の場所で取水するため、道路を占用して水管を設置する必要がある。地元市町村が誘致しようとする企業は、地域振興上の必要性からと公益性を認めたものであり、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、道路を敷設する占用についても問題ないものと考える。			水管の占用については、道路法施行令において、占用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れば占用できることから、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。		D			D				1195010100	千葉県	国土交通省
1220280	道路道歩行者用の道案内表示について	道路法第２２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、道路管理者の許可を受けなければならない。	愛南町内の道路道を歩いて回ってもらいたいとの思いで、「トレッキング・ザ・愛南 あいなん」というイベントを実施しているが、町内には車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、特に町内を歩くお遍路さんから「道がわかりにくい」との苦情を受けている。県道現場の当町では、県道拡張による交通入口の拡大は今後とも大きな課題であり、お遍路さんとして来ていただく方々を歩（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、愛南町内の道路道（第39番札所　延光寺（宿毛市）～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）別添地図のとおり）となっている国道等に設置されたガードレールや電柱に、道案内用のシールやステッカーを貼付け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・愛南町」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条による占用許可をしていただきたい。			愛南町内の道路道を歩いて回ってもらいたいとの思いで、「トレッキング・ザ・愛南 あいなん」というイベントを実施しているが、町内には車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、特に町内を歩くお遍路さんから「道がわかりにくい」との苦情を受けている。県道現場の当町では、県道拡張による交通入口の拡大は今後とも大きな課題であり、お遍路さんとして来ていただく方々を歩（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、愛南町内の道路道（第39番札所　延光寺（宿毛市）～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）別添地図のとおり）となっている国道等に設置されたガードレールや電柱に、道案内用のシールやステッカーを貼付け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・愛南町」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条による占用許可をしていただきたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	D		青省からの回答によれば、ステッカー等自体は道路占用許可の対象とならないものとであるが、そもそも、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、「道路金」を設置して検討されているものと理解している。 そこで、今回のケースでは、①国道に「道路占用の許可を与えるに当たり、どのような基準を用いて判断し、さらにその基準のどの点に基概しているという認識なのか、②同連絡会ではどのような方向で検討されているのか、について回答いただきたい。		D			D				1186011 0	愛南町	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さは４．５m以上と規定されている。	高規格道路（第３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0.20mが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資料出による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。また民間活力導入や早期整備の実現また、これによる経済効果は年当たり270億円と算出される（社会資料率を考慮）。 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3車化トンネルにおいてシールド直径が11mとなり、通常コストと要する以上に、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高速で、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。本特例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まで伸ばされ、技術的に可能となる。後者に関しても、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旨表示があるが、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種以上の複数区間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る。			道路構造令において、普通道路における建築限界高では、設計車両高さ（3.8m）に走行車両の跳ね上がり（0.2m）を加算した高さを基準とすることが原則であり、将来の議論のオーバー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かったと思う。 本提案による余裕高さを0．25mとした場合、走行車両の跳ね上がり及び将来の議論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、道路構造の安全及び交通安全上支障を生 じて可能性が高く、対応は困難であるが、現行の道路構造令において6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る。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。	1. 道路構造令において、普通道路における建築限界高では、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（.7m を見込み、建築限界が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はむしろ4．7mを確保すべきと0.4m 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、道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認めて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縮和することは、安全・円滑な交通の確保の観点から適切ではないと考えている。 3. なお、逆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ているこ方の流れにあるが、現行の構造令において、このような考え方のみに拠ることなく、建築限界高さ等を縮小した小型道路（乗用車専用道路）に関する規定を定められるこころである。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C		小型道路（乗用車専用道路）の建築限界高は、車両高さ2.8mに跳ね上がりの0.2mを考慮したものとなっている。野社拡幅は、設計車両高さ4.1m、走行車両跳ね上がりを0.25mの建築限界を4.35mとした。それに標識設置用高さ0.4mを見込んで内空構造高さ4.75mとしたものです。 工事足場等の設置は標識等が設置されていない部所で設置すれば良いと思います。野社の断面構成は既存の法令や小型道路に関する規定を利用することにより、特区対応を必要とせず考えることが可能であるのか回答をお願いしたい。	C		現行の構造令の小型道路において、建築高さを4．35mに設定することは可能であるが、小型道路の採用については道路管理者により決定されるものである。 ただし、逆川左岸線延伸部をはじめとして、現在は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ているこころから、建築限界4．5mを縮小することは困難と考えられる。 なお、道路構造令において、普通道路における建築限界高さは、設計車両高さに、走行車両跳ね上がり、横断構造物の工事足場高さ及び積み荷の不確実性等の様々な不確定要素を総合的に勘案して、安全・円滑な交通を確保するために、規定されているものである。	1111110100	セテック	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	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
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	申請経路が重ト指定道路及び高ト指定道路で、かつ、国管理の重ト指定道路及び高ト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年以内に、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（重ト指定道路及び高ト指定道路）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少な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」（当該経路を反復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くなることから、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る。また、「全体の交通の1%にも満たない重量超過車両の打開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走行」「特殊車両通行許可制度の最終目的は運用を目指して」（H16.3 国土交通省資料）と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、利用車両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（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ると考える。	B-2	IV	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い。	平成20年度中の全国的な対応に向け、現在検討中とのこととあるが、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。	B-2	IV	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も複雑な手続きとなり、特区として期待されたため、許可期間の延長については、統一的な考え方のもと、全国的な対応が必要と考えている。 現在、同一経路を反復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年以内にすることを前提に、平成21年度中の全国的な対応に向け検討をしている。	建設省道路局長通達（車両の通行の制限について（S53.12 建設省道交発第96号）を踏まえ、国管理以外の道路の許可期間については各道路管理者の判断で延長可能であることから、提案内容について特区としての実施が認められれば、本県及び栃木県など特区内の各道路管理者において許可期間を統一し、一括した手続きとなるよう運用することを考えており、許可期間の統一的な取扱いは可能であることから、特区における先行実施について再度検討願いたい。	B-2	IV	特殊車両の通行許可期間の延長については、道路がネットワークとして活用されていることから、道路構造物及び他の交通に与える影響を考慮し、どのような支障があるかを全国規模の統一的な考えとして検討することが不可欠であり、一部の経路（区間）に限って再々検討を行うのは適切ではないと考える。 許可期間の延長については、平成20年度の実施に向けて可能な限りすみやかに取り組んでまいりたい。		1120000170100	(社)茨城県トラック協会、日立建機ロジテック(株)、(株)小松製作所高萩工場、茨城県	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条の2第1項	一定の基準を超える特殊車両に通行においては、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。 【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。	【実施内容】 下記項目等の措置を講じる。 ・申請企業区間の要件緩和や申請手続きの簡素化 ２区間が複数の道路管理者にまたがる場合の手数料（200円）の廃止 ３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	IV	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。		B-2	IV				B-2	IV		福岡・アジアゲートウェイ構想	1180800	福岡市	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おいては、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たり、他の道路管理者への協議手数料として実費を徴収の2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。 【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。	【実施内容】 下記項目等の措置を講じる。 １申請企業区間の要件緩和や申請手続きの簡素化 ２区間が複数の道路管理者にまたがる場合の手数料（200円）の廃止 ３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、実費を勘案の３，２００円としていることであるが、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。	協議手数料について、道路管理者が国である場合の協議手数料については、２００円としているとのことだが、関係する道路管理者への協議は道路管理者の本来の業務であると思料するが、それにも関わらず、手数料を徴収しなければならない理由を示されたい。 また、国以外の道路管理者にあっては、当該道路管理者であるである地方公共団体の条例で定めるとしているとから、同一経路の申請において、申請する窓口が異なるだけで手数料に差異が発生することが考えられるが、申請者にとって不合理ではないのか。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	40ﾌｨｰﾄ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構造基準と臨港道路(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、効果が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。 1.重ト、高ト規格指定区間の拡大と申請手続の簡素化 2.海上コンテナ用セミトレーラに関しては、事長が長いため、右左折時において一般の交通に及ぼす危険性が高いこと、フル規格時車両総重量約44ｔにおける道路構造物への影響は大きいことから、当該車両の通行制限の緩和は困難と考えられる。 3.手数料に関しては、事業者からの要望を踏まえ、規制改革・民間開放推進３か年計画に基づき、平成16年12月に政令を改正し、平成17年4月より、従来の手数料の約3分の1に見直したところである。	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がそれぞれに申請した場合には必要ないが、申請者の業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勘案して手数料」として定めているとこうである。 1.重ト及び高ト経路指定区間に関しては、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た区間について、道路管理者ごとに適宜指定していくとこうであり、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図っていたい。 2.海上コンテナ用セミトレーラに関しては、事長が長いため、右左折時において一般の交通に及ぼす危険性が高いこと、フル規格時車両総重量約44ｔにおける道路構造物への影響は大きいことから、当該車両の通行制限の緩和は困難と考えられる。 3.手数料に関しては、事業者からの要望を踏まえ、規制改革・民間開放推進３か年計画に基づき、平成16年12月に政令を改正し、平成17年4月より、従来の手数料の約3分の1に見直したところである。	1. 協議手数料については、協議に要する実費を勘案しているとの貴省の回答であるが、協議に要するコストを削減するための貴省での取り組みについて回答されたい。また、申請者の負担軽減への取り組みについても回答されたい。 2. 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	40ﾌｨｰﾄ上コンテナ積載の長さ16.5mのセミトレーラー連結車などは、長さ12mを超える車両制限により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とのことであるが、しかし、このセミトレーラー連結車の通行が日常的に行われる臨港地区内の道路に限って、道路構造や他の交通に支障がある場合を除き、道路管理者が重ト、高ト同様に長さ16.5mのセミトレーラー連結車の指定道路区間を定めることで、申請手続きを不要とすることを提案する。	D		申請者に代わって他の道路管理者と協議する費用（手数料）は、道路管理者間の協議に要するコストを反映して決定している。その手数料については、申請者の事務コストの軽減を図るため、平成16年12月に政令を改正の5.8.平成17年4月より従来の約3分の1となる２００円に見直したところであり、今後も道路管理者間の事務処理についてシステム化を進め、コスト削減に取り組んで参りたい。申請手続きについては、窓口事務所に出向くことなく申請ができるよう、平成16年1月に「特殊車両オンライン申請システム」を導入し、申請者が行う手続きを大幅に簡素化したところであり、都道府県等の窓口においても同様にオンラインを使った申請が可能となるよう、都道府県に対しシステムの技術仕様を公開するとともに、説明会等を行いシステム導入の普及促進に努めているところである。 また、長さ16．5mのセミトレーラ連結車にかかる指定道路を設定したとしても、これらの車両の通行実態を踏まえれば、海上コンテナをフル積載した車両などは車両総重量が約44トンにもなり、道路構造に支障を及ぼすものであることから、臨港地区内の道路法の道路について申請手続きを不要とすることは困難である。 臨港交通施設として用いられている道路の区間の指定については、特殊車両申請手続きを含め港湾管理者の権限により行われるものであり、道路管理者が定めることはできない。	1180800	福岡市	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になります。 緊急災害時に、このような分解・運搬・組立て作業を行うと、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になります。 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・建設業人へ要請し、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。			E					E			社団法人岐阜県建設業協会	1090900300	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、運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ー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、２０台で運搬すればよい現場でも１日の運搬を確保するため３５台近くを入れて運搬することになりますT。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策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・環境配慮となると考え見正をお願いしたい。	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内において積載することができる積載量の５５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。			C	：				C	：			1090900300	社団法人岐阜県建設業協会	国土交通省
1220340	バラ積載和車両の通行条件（重量）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等の配置条件を付与	バラ積載和車両について、区間・期間を限定して通行する場合に限り、誘導車の配置等等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336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を国道336←235←336のルート約110km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15トンで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、バラ積載和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。 現状バラ積載和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（条件、つまり走行・運行区間と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精密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、輸送効率化が損ね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、今回提案するバラ積載和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、かつ輸送期間を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しつつ安全確保を図りうるものではない。	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ものの、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らない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、原則として車線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から、事前に申請窓口に相談されたい。 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しろ、一般的にトラクタ3軸＋トレーラ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、通行経路上にどのような通行条件が付されるかなどについても、事前に申請窓口に相談されたい。	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、バラ積載和車両（3軸、積載量15ｔを海上コンテナ3軸トラクタ（第5輪荷重11.5ｔのものでエアサス装備）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、再度検討を願いたい。	D		前回の回答のとおり、国道336号から38号にて積載量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で、今回のご提案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のうえ通行条件について相談されたい。 提案者は、積載量16トンの車両（軸数4軸）についてではなく、積載量25トンの車両（軸数3軸）について検討を要請しているものである。 積載量25トンの車両（軸数3軸）について、区域、期間を限定して、前後の誘導車の配置等、特別の条件を付さない例外的に通行可能か、検討し回答されたい。	ご指摘のとおり、当該経路において積載量16トンの車両の場合は誘導車配置条件は付されません。また二回答に従い、道路管理者である北海道開発局札幌開発建設部に当方が想定している積載量25トンのバラ積載和車両の通行条件について相談した結果、やはり誘導車配置等の条件が必要であるとの見解が示されたところです。当方が提案しているのは、区間・期間を限定して走行する場合に限り、前後の誘導車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り、再度検討をお願いしたい。	D		提案主体からご意見があった3軸のトレーラの具体的な車両諸元（車両総重量、各軸重、最遠軸距など）を把握できないため、北海道開発局札幌開発建設部に申請されていた類似車両（トラクタ2軸＋トレーラ2軸）を用いて積載量25トンで通行条件を算定したものである。提案主体が考える車両が当方で算定した車両と類似しているのであれば、軸重が基準を大幅に超える車両であり、区間・期間を限定したとしても橋梁の損傷などに道路構造に与える影響が大きいため、許可車両と他の大型車両などが通行することによる大きな負荷がかからないよう、車線上から他の車両を排除し、独行して通行するために車両の前後に誘導車を配置することを条件として、やむを得ず通行を認めているものであることから、ご提案の要望に対応することは困難である。 なお、提案主体がバラ積載和３軸トレーラを考えている場合には、その車両諸元及び通行経路を申請先となる道路管理者に事前にお示しのうえ通行条件について相談されたい。		1110900110	ホクレン農業協同組合連合会、ホクレン運輸株式会社	国土交通省
1220350	企業の避休バス有償借上げ 「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家用自動車の貸渡し（レンタカー）の取扱いについて	自家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ業として有償で貸渡すことができない。	自家用自動車（企業の避休バス）は有償で使用することはできないが、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、企業の避休バスを有償借上げできるようにしたいというものの。	地域コミュニティ力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、企業の避休バスを活用した有償貸切バス運行を提案する。地域コミュニティ力は、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いなり、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、社少従業員の送迎に使用するほか避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、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多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てまで参加するものはない。また、地域内の移動でしかなく、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	I	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（付随して貸渡し人が運転手の労務提供を行う等のバス・タクシー部位行為の防止のため、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かねないなど、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。 これら営業除行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。			C	I				C	I			1047100100	新潟県新発田市	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	自家用自動車は、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性について合意している場合に限り自家用自動車による有償運送を認めている。	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」で借りとけたバスを使って有償運送できるようにしたいというもの。 有償運送の範囲は、市が主体、共催する事いる場合に限り自家用自動車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。	地域コミュニティ力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、企業の避休バスを活用した有償貸切バス運行を提案する。地域コミュニティ力は、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いなり、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。 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発出されるが、不況しているカを発揮する良い機会になる。ただ、自力では手を上げない実態もあり、無償の好意は長続きしないものでもある。NPO等で組織し、数時間の労働でお小遣い程度の報酬が得られ地域貢献できるは、元気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多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てまで参加するものはない。また、地域内の移動でしかなく、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	I	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、自家用自動車による有償運送を許可していることろであるが、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、営業除位行為から利用者を保護するという利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。 なお、過疎地有償運送は、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見早に係るそ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謝礼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法上の規制はなく、輸送が可能である。			C	I				C	I			1047100200	新潟県新発田市	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	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事業者番号・団体名	提案主体名	制度の所管・関係官庁
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行の実施を可能とする。	地方公共団体も過疎地有償運行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、なおかつ歩行路状として県止の宣言を受けている。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家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ますが、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られており、交通空白輸送にあっ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唯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家用自動車による過疎地有償運送が認められてはいるものの、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唯一杯の状況である。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	IV	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によっ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こととしており、これについてデマンド型運行の導入を図っているところである。 貴村では、具体的にどのような形態のデマンド型運行を想定したとご不可能に近い状況と判断されたのか明らかでないなかで、ご提案の内容については市町村による交通空白輸送で対応できるものと考えるため、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かなりの時間を費やし、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・買い物などは別方向の3つ目の市町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一人ごとに及ぶ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考えている。	C	IV	道路運送法施行規則において、市町村が実施する場合とNPO等が実施する場合とで自家用有償旅客運送に種別を設けてはいるが、これは市町村がNPO等の行う過疎地有償運送と同じような形態で運送を行うことを妨げるものではないために、ご提案の内容については最寄りの運輸局等に具体的にご相談いただきたい。	C	IV		1008010	山添村	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等による有償旅客運送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、一定の基準に基づいてあらかじめ指定した交通空白地域において、運営協議会の開催を前提とせず、市町村が地域の実情を踏まえ関係者の意見を聞いた上で、総合的に必要性を判断する制度を創設する。	①NPO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が、その設置・運営に時間を要し、高齢者等移動制約者の生活に支障を来す事態が生じている。 ②そこで、単に交通の観点だけでなく、山間地の生活維持という公益性の観点を優先し、一定の基準に基づいてあらかじめ指定した交通空白地域において、運営協議会の開催を前提とせず、市町村が地域の実情を踏まえ関係者の意見を聞いた上で、総合的に必要性を判断する制度を創設する。	【現状の問題点】 ①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「運協」という）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。②一方、運協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無く、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。③実際の運協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】 ①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、国土形成計画閣議とうまとめ」も盛り込まれている。②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たが、財政事情の悪化による運営補助金の減少しつつあり、行政と民間の役割分担を明確につつ、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等による輸送が地域に対するニーズや急速に高まっている。 ③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	III	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、道路運送法に基づく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家用自動車による有償運送の一形態として道路運送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、地域の移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、地域の関係者で議論する場として自家用自動車による有償運送を行うに当たり必要な手続きとして、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うまとめ」も盛り込まれている。②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る運営補助金の減少しつつあり、行政と民間の役割分担を明確につつ、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等による輸送が地域に対するニーズや急速に高まっている。③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。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	運営協議会については、地域の移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、地域の関係者で議論する場として自家用自動車による有償運送を行うに当たり必要な手続き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家用有償運送を認めることは不適当と考える。 なお、前にも回答したとおりであるが、当省としては、ガイドラインの作成等を通じた制度の開始促進や、規制緩和の明確化等の措置を講じ、引き続き制度の定着のための働きかけを行っていきたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C	III	①現行の道路運送法の手続きは、新たにNPO等が補完的に活動をしようとする場合に、現行の事業者の活動を前提として調整しようとするもの。 ②今回の提案は、地域的・社会的条件から交通条件が著しく低下し、高齢者等移動制約者の通院等生活に支障が生じている一定地域において、公益性を優先して特区を創設し、いわば新たな公としてNPO等による補完的輸送活動を期待、促進しようとするもの。 ③この考え方についての明確な回答がないことから、再検討をお願いしたい。なお、一定地域の範囲は市町村長が地域の実情により特区計画で明確化。	C	III	道路運送法では、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合は、「旅客自動車運送事業」としての許可が必要とされている。事業の許可を受けた旅客自動車運送事業者には、公共交通機関としての使命を果たすことが求められ、具体的には輸送の安全確保や利用者利便の向上を図ることが法律上求められるとともに、運送の引受義務を負うなどの法律上の義務が課されている。これらは、円滑かつ確実な旅客輸送サービスの提供を確保し、利用者の利益の保護、利便の増進を図るために求められているものである。 ただし、採算性などの面で旅客自動車運送事業者によっては十分な運送サービスが提供されず、地域の足が確保されない場合もあることから、こうした場合には旅客自動車運送事業（バス・タクシー事業）を補完するものとして、地域における運営協議会において地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための必要であることについての合意が得られていることを要件に、自家用運送による有償運送ができることとされている。 この自家用自動車による有償運送という制度は、バス・タクシーなどの公共交通機関を基軸としながらも、これを補完するものとしてNPO等による ボランティア有償運送を地域の旅客輸送サービスの一端として位置づけることにより、地域全体のモビリティ向上を図ることを期待しているものである。 ご提案にあるような地域的・社会的条件から交通条件が著しく低下し、高齢者等移動制約者の通院等生活に支障が生じている一定の地域などでは、NPO等による自家用有償旅客運送が地域のモビリティを確保すると で必要とされるケースが多いものと考えられるが、その必要性等を、地域の移々な実情を踏まえた上で判断するためには、公共交通の担い手である地域の旅客自動車運送事業者や地域住民など関係者で構成される運営協議会において合意を得ることが求められているものである。 なお、国土交通省としては、運営協議会に地方運輸局又は運輸支局の職員を参加させ、地方公共団体と連携を図りつつ、協議会の仕組み、運営の方等について適切な助言を行うなど、協議会の設置、運営が円滑に進むよう努めて参りたいと考えている。		1004001 0	島根県	国土交通省
1220390	コミュニティービークル特区	道路運送車両法第8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特殊製造し、又はこれらの特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輌を使って、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。車輌として、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ーが崩壊しつつある現在、誰でも安全に移動出来るより良いコミュニティー形勢のために車輌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。そのために、地域、進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ー：長2120cm、幅70cm、高2100cm、最高速度10km 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。速度や制久性、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、まず、車輌の仕様、速度規制等について、規制の緩和を行う。車輌の想定仕様は長2170cm、幅60cm、高2150cm以下、最高速度時速20km、最大積載量30kgである。他方で、一般車輌とは異なることが外部から識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、特区であることの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、バリアフリー法を満たしている道路のみに限定する。 自動運転車輌として、視覚の手段により、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両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9条第2項には抵触しない。 また、ご提案の特別車両が、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と思される。	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、乗りて扱いとも考えられる。 ① 既存の自転車道の走行は可能や回答されたい。その場合、最高時速2 1km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い。 ② 道路上に当該車いす専用の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以下の走行とします。即ち、自宅等から当該専用通行帯までの歩道ではあくまでも通常の車いすとして走行（時速6km以下）させ、専用通行帯等に限り、簡易やの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は、あたり、既存の自転車専用道路の走行が可能であるのか、また専用の通行帯の整備が可能であるのか回答願います。	E	–	今回の提案で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、乗りて扱いとも考えられる。 ① 既存の自転車道の走行は可能や回答されたい。その場合、最高時速2 1km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い。 ② 道路上に当該車いす専用の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以下の走行とします。即ち、自宅等から当該専用通行帯までの歩道ではあくまでも通常の車いすとして走行（時速6km以下）させ、専用通行帯等に限り、簡易やの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は、あたり、既存の自転車専用道路の走行が可能であるのか、また専用の通行帯の整備が可能であるのか回答願います。	E	–	①②については、道路運送車両法を所管する国土交通省は回答する立場にない。	E	–		1159011 0	個人	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一韓国間の車両乗り入れに係る諸制度の特例	道路交通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	道路交通に関する条約締結国の登録自動車が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い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	–	本邦から韓国に運転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転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、韓国から本邦に運転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。	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ことは承知しているが、①車検証と「貨物」となっている車両は、自家用であって韓国へ持ち込みができない、②必要書類にて3ヶ月から1週間もの期まで不足が受付もしなければならない、などの対応をしなければならず、手続きが負担となっている。よって、航送可能な車両の拡大（「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。	C		1、道路交通に関する条約第5条により「乗車している者の携行品以外の貨物の輸送を認めるものと解してはならない」とされており、自動車検査証上の用途が「貨物」であっても携行品の輸送であれば認められる。 2、登録証書の交付については、「道路交通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施行規則」第3条第1項に基づく申請書の提出及び第3項に規定する証書の交付により、第2条各号に該当しないことを確認した場合、即日または翌日に登録証書の交付を行うこととしている。	C		ご貨物の内容は、車検証上「貨物」となっている車両（例えば、トラック形状のもの、バン等）であっても、それ自体を乗り入れることができるものと理解するが、そのようなことでよろしいのか改めてお尋ねした。また、不可能ということであれば、併せて理由をお示し願いたい。	D		自動車検査証上の用途が「貨物」となっている自動車について、「道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例に関する法律」第3条に基づき登録証書の交付を受けることは可能である。これらは、円滑かつ確実な旅客輸送サービスの提供を確保、利用者の利益の保護、利便の増進を図るために求められているものである。 ただし、採算性などの面で旅客自動車運送事業者によっては十分な運送サービスが提供されず、地域の足が確保されない場合もあることから、こうした場合には旅客自動車運送事業（バス・タクシー事業）を補完するものとして、地域における運営協議会において地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための必要であることについての合意が得られていることを要件に、自家用運送による有償運送ができることとされている。 この自家用自動車による有償運送という制度は、バス・タクシーなどの公共交通機関を基軸としながらも、これを補完するものとしてNPO等による ボランティア有償運送を地域の旅客輸送サービスの一端として位置づけることにより、地域全体のモビリティ向上を図ることを期待しているものである。 ご提案にあるような地域的・社会的条件から交通条件が著しく低下し、高齢者等移動制約者の通院等生活に支障が生じている一定の地域などでは、NPO等による自家用有償旅客運送が地域のモビリティを確保すると で必要とされるケースが多いものと考えられるが、その必要性等を、地域の移々な実情を踏まえた上で判断するためには、公共交通の担い手である地域の旅客自動車運送事業者や地域住民など関係者で構成される運営協議会において合意を得ることが求められているものである。 なお、国土交通省としては、運営協議会に地方運輸局又は運輸支局の職員を参加させ、地方公共団体と連携を図りつつ、協議会の仕組み、運営の方等について適切な助言を行うなど、協議会の設置、運営が円滑に進むよう努めて参りたいと考えている。		1160170 0	アジア太平洋トレードセンター株式会社	国土交通省
1220410	外国籍トレーラーシャシー車両の国内走行可能化（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を受けたものでなければ、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シ（トレーラーの台部分）車両を地域を限定して国内での走行を認める措置 ・外国籍全般が不可能でも、韓国籍のシャシのみでも結構です。	・大阪南港には韓国釜山から阿蘇混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シ（以下、「シャシ」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が、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できます。 ・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、シー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、実現に至っていないようです。しかし政府のアジアゲートウェイ戦略会議において最重要項目として「アジア・ゲートウェイ構造改革特区」の創設が掲げられ、アジアとの交流拠点大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されていますので、同特区を活用することも視野に検討ください。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」でなくす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回日中韓物流大臣会合（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、各国における法制度上の問題点等を調査中。	1 「一般の交通の用に供する場所」でなくす措置とは具体的にどのような措置であるのかご教示願たい。 2 仮に、1の措置が一般車両の通行を完全に認新し、通行する道路が他の交通と分離され、通新される、措置であるとするならば、当該道路は他の異者や一般車両が日常的に利用しない道路であり、実施困難である。港湾道路が指定されるなど一定の条件を定めた上で、実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、各国における法制度上の問題点等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等があればご教示願たい。	C		1 「一般交通」(車、歩行者)と混在しない状態にすることが必要である。ガードマンを立てる、ゲートを設ける等の措置が考えられる。 2 大阪南港からATCを結ぶ道路であっても、公道であるとは、道路運送車両法等の適用を受ける。ついては、要望を実現するためには自動車登録ファイルの登録に関する論点以外に、車両の技術基準・点検整備、自賠責、自動車税、貨物自動車運送事業法等の関係についても検討を行う必要がある。現在、上記の論点について、各関法制度を比較することを通じて、調査を行っていくところである。 3 日中韓三国で調整を要する論点（関係する日本の制度・法令）は、主なものだけでも、車検・登録（道路運送車両法）、車両の重・寸法基準（道路法、車両制限令、道路運送車両法）、自賠責保険（自動車損害賠償保障法）、車庫・事業用車両数の登録（貨物自動車運送事業法、自動車の保管場所の確保等に関する法律、貨物利用運送事業法）等多岐にわたり、かつ、韓国及び中国の協力を得なかち進めていく必要がある。	C			1607170 0	アジア太平洋トレードセンター株式会社	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登証の交付を受けているものに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、除雪時のみ稼動する機械は、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動回数が少ないことから（※1）烏城費用をはじめ自動車検査費用の負担が多大となっています。 これらのことから、除雪費の費用負担に耐え兼ね除雪機械を減らし、重機が無いという理由で、除雪関係の委託を辞退してる業者が多々に増え、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、次の規制緩和策を提ていただきたい。 1.豪雪のような緊急災害時には実質上道路が通断されることから、工事現場内利用と同様と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含慮に、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の出動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、特機等による必要となる費用負担が大きくボランティア的業務となっているのが現状。	C	I	1、農場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通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って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ないことももって、安全の確保や環境保全のために必要な車検の周止や車検期間の延長は困難です。	C	I		C	I		C	I				1090010 0	社団法人 岐阜県建設業協会	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16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わ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てはいない。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には、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に利用できず、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られるほか、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	I IIIII	登録した場合は、自動車登録番号を指定するこ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るが、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、当省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、登録に用して必要となる都道府県検事務所への自動車税の申告ができないのと思料する。	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下においては、必要数を予め確保するなどの措置を講じ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、他の問題点があるならばご教示願たい。 3 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C	I IIIII	1、自動車登録番号は、自動車検査登録電子情報処理システムによって登録順に自動的に番号を指定することとしており、複数の運輸支局、自動車検査登録事務所で、予め指定番号を表示した登録番号標を準備しておくことは困難である。 2、支局等の構内面積、設備等は、管内の自動車登録台数等を勘案して設計しており、近隣支局等の管轄に係る申請等を処理することを、特ち時間の増加、封印待ち自動車の支局構内への行列等、申請者のみならず近隣住民等の生活にも支障をきたす可能性が大きる。 3、一時抹消登録後の処理、登録事項等証明書の交付、継続車検の申請については、自動車登録番号標の交付を伴わないことから、管轄以外の支局等でも処理を可能とする。	本提案は、都府県単に接する特定の登録事務所に限定して、サービスを提供するものであり、当該事務所で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、登録時に住所地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ない。登録事務所が、都道府県の枠にはめられ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。	登録番号標の準備は、レンタカーが「わ」であるように、いかようでも対応できるものと思われる。待ち時間の増加に対する懸念も、封印行為に多大な時間がかかるとも考えにくく、また、他の継続事務等の事務が行えるということはシステム上も登録番号標の交付事務は行えることを示している。都府県区分の廃止ではなく、都府県単に隣接し、特区認定を受けた市町村だけを受け容れるものであり、事務量の変動は人員配置などの工夫により解決できるものと思われる。実現すれば無用な走行が減り、自動車排出ガス量の生産性が高まって、消費者の利益も増大する。その経済効果、CO2削減効果等の恩恵はさらにものと考える。是非とも、実現をお願いしたい。	C	I IIIII	①関係する自動車検査登録事務所で管轄区域以外の登録申請を処理することとすると、管轄到度が複雑し、運輸支局等の業務処理体制を独本的に見直す必要があるだけでなく、管轄区域ごとに登録申請の支援システムを構築している自動車販売団体等にも大きな影響を及ぼすことから、管轄区域の維持は必要である。 2.また、自動車登録の際には保管場所証明書の確認、併設されている都府県税事務所において自動車税の徴収が併せて行われており、都道府県との行政上の連携のためにも、管轄区域は明確である必要がある。 3.なお、支局等に現要を持ちふむことなく自動車登録番号標の封印が可能となる制度として、新車新規登録においては「乙種封印受託者制度」、中古新規登録、中古自動車の管轄変更（移転、変更登録）においては「丙種封印受託者制度」、輸入自動車、指定登録業者の販売を中古車の登録においては「甲種封印受託者の私に対して封印する制度」、個人ユーザーの移転、変更登録においては、行政書士等による「出張封印」制度が用意されている。これらの制度を上手に二利用頂き、無用な走行の削減と自動車販売事業の生産性向上に役立てて頂きたい。		1114800 0	草加市	国土交通省
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39条第2項、 道路運送車両法施行規則第11条第1項により行規則第11条第1項第2項	登録自動車の自動車登録番号標は、道路運送車両法施行規則第11条第1項により行規則第11条第1項第2項	地域の活性化の観点から、ナンバープレート上に、地域の特色を現すデザインを行うことを容認する。	現行のナンバープレート、ご当地ナンバープレートを問わず、プレート上に、ナンバーの識別に影響をふらない範囲で、地域の特色を現すデザインを施すことを容認する。地域独自のデザインを施すことで、地域の人々の連帯感の向上や、地域外の人々に対する地域のPRにもなり、地域の活性化につながると考える。	C	III	自動車登録番号標は、自動車の所有権の公証及び行政目的（環境保全、徴税、交通取り締まり、自動車を使用した犯罪の抑止）のため、外見上から個々の自動車を特定し、識別することのできる唯一の標識である。従って自動車登録番号標は何人にも分かりやすく見やすいもので、また全国を移動するという自動車の性質から視認（内容）についても全国一律の基準で表示する必要がある。このため、自動車登録番号標を地域ごとにバラバラのデザイン 文字を表示した場合、分かりやすさや視認性の観点から大きな問題がある。	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はむしろ好ましいのではないか、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など形で実現は出来ないか。 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、原動機付自転車に需形ナンバーを導入した松山市の事例を見ても分るとおり、国民の間心の高い提案である と考えるが、何らかの形で検討を行ってほどうか、検討し、回答されたい。	C	III	1、自動車登録番号標の様式については、国民各層から さまざまなご意見、ご要望があることは承知しているが、現行の自動車登録番号標が良いとする意見もあることから、シンプルでかつ全国一律の様式であることがもっとも望ましいと考えている。 2、ご指摘ク ンパは様式を変更することなく 使用の本拠の位置を細分化しより明確にするものであることから、一定の要件のもとに導入することとしたものである。 なお、原動機付き自転車のナンバーは軽自動車税の徴税のため市町村が定める標識であり、自動車の所有権の公証と安全の確保等の観点から道路運送車両法上で義務付けているものではない。	1、ナンバープレートのデザインについて、ニーズ調査をするなどして、客観的なデータを収集し、今後の検討につなげることはできないのか検討し、回答されたい。 2、新たなデザインを入れることによる視認性、識別性への影響について、科学的な検証を行うことはできないのか回答されたい。	C	III		C	III	①自動車登録番号標（ナンバープレート）は、車両の安全確保や各種取り締まり（交通違反、犯罪、環境汚染など）を行うに際して、視認性、識別性が最も重要であり、マーク付与等のデザイン変更は、程度の差はあるにせよ視認性、識別性を損なうことなる。 ②自動車ユーザーの一部からナンバープレートデザイン変更の要望があるにせよ、これらは視認性、識別性と同等の価値を有するものではなく、自動車登録番号標は個別の自動車を明確に識別する標識として、最低限の領域を確保すべきである。 ③観光振興、地域振興等に資するマーク等を表現するのであれば、車体やバンパーなど広大な領域に貼付することはユーザーの自由である。		1116800 0	個人	警察庁 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	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	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	道路運送法車両法第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盛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、兼務・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、特定業務以外は年数制限があるが、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管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労働広員の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、1年度に条例を定め準備を進めていたが、臨来緊急及び1業務以外について関係省庁との調整が必要なことを及び1業務についても「受付」と「引渡」のみの委託では事務がず断され、委託のメリットが活かされないための実施を見送った。 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。 派遣契約については、当該事務について発托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あ及び官民協働型のコン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】 証明発行や届出の際の入力事務については、申請者一市処理であり、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、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。	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。	D	—		D	—			1156040	足立区	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13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ら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	制度が脆弱の労災保険の介護（補償）給付等を準用し、自動車事故対策機構（介護料の支給業務運営費用（介護用品購入費用等を含む）を使先して請求し、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非給調整制度を望みます。	具体的事業の実施内容: 生活的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障害会員として登録し、介助犬法の提供も併せ行います。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・訪問介護事業者等と連携もと、介護の実践現場で傾聴の潜在的ニーズに応えて、次の生活支援を実施します。 ①レンタル機器搭載の生活的リハビリテーションカー（有資格者搭乗）の配備と貸し出し、②介護用品と基準貸具のリネンサプライ 「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、①重度後遺障害者の実態把握、②心理状況の把握、③ニーズ把握からなり、今後の被害者援護事業のあり方の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3，621人であり、受給対象者と推定される重証性意識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、①認知する他の制度との併給の不承認、②支給対象拡大にともなう周知の不徹低、③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掘消に先了取り組みます。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。	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たくさんのない施設入所者や、ただ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にしています。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。													医療自動車交通有限会社	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65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るが、特定重要港湾に係る入港料が、国際航海及び国際貿易に大きな影響を有するこ国の利害に特に関係が深いもので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。	【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情勢等を慎重に検討した上で、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、国際貿易等に不利益を与えるものとはなるのではないと考えている。 ついては、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。	B－２	I	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会議」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、国の一定の関与がなお要との意見が示されてあったが、今後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等を踏まえ、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れたい。	B－２	I	前回回答のとおり、法改正作業を進めることとしたい。 なお、本制度の更なる見直しについては、状況に応じ、検討することとしたい。	B－２	I			1082260	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、港湾管理者による維持管理されている。	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。	【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。 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。 【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。 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。	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。港湾施設の中でも基幹的・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。 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ないにもかかわらず、効率的なサービスの提供に当たり民間事業者がもて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れたい。	C	—	国有港湾施設は港湾の基幹的根幹的機能を有する施設であり、港湾全体の管理権限を有する港湾管理者に限って管理委託しているものである。よって管理委託契約に基づき港湾管理者が管理すべき施設であり他者への再委託はなじむものではなく、港湾管理者が権限を有するわけではないため公の施設にも該当するものでないと思料する。	C	—			1178030	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、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・形態等に関し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	—	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築物の規制が行われている分区においても、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。	D	—		D	—			1171130	福岡市	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短小を可能とならしめるため、我が国の内航海運事業の構造改革が進み、競争力を取り戻すための臨時的・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、当該近距離航路において博多港と国内諸港との間を二次輸送することに対し、船舶法第三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、船舶毎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とともに、申請先を総管理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・博多に寄港している国際基幹航路のシャトル便を寄港させて釜山港で実施している日本1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・目的・効果等: 釜山港へ出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、コスト削減等に繋がる。 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、現在はその考えを自紙に戻している。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	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条によって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次提案でなされたハブ港を釜山港から博多港に完全に移転することを前提とした提案であり、かかる前提条件が変更になったとするのは不合理である。対応不可とすれば、日本の港湾は中継主要港にハブ機能を奪われ、産業競争力低下を惹起することで国益を損うことになる。	国交省は、日韓発着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を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緩特を基本とし、相互主義に基づく大臣特許による、釜山港に奪われた日本発着貨物を取り戻し、我が国港湾のフィーダー港化を狙いとしたものである。国交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こと」とカボタージュとは全く無関係であり、そのことで大臣特許の前提条件が変更になったとするのは不合理である。対応不可とすれば、日本の港湾は中継主要港にハブ機能を奪われ、産業競争力低下を惹起することで国益を損うことになる。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。													福岡・アジアゲートウェイ構想	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る「航空会社が誘け出による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。 【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】 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。 【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。	B－１ は IV	III又は IV	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、「既に絞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、今年度中に手続の抜本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二重届出に応えていくつもりである。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．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、検討し、回答されたい。	B－１	III又は IV	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きには、二国間協定に基づく路線、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、二国間協定の範囲内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、今年度中に各令又は通達による所要の措置を講ずることとする。 なお、8月1日及び2日に開催された日韓航空当局間協議において、空港容量に制約のあるため国の首都圏空港関連路線を除き、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。				B－１	III又は IV			1187120	福岡市	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13条、第16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。	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。）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、あるべき人が案内し、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。		E	—		E	—			1170400	福岡市	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13条、第16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で、留学生であることをのみをもってして簡素な登録等によって通訳案内業を行えるようにすることは不適当であると考える。 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は重要であるものと認識しており、留学生に試験制度の簡易化を行うことで、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。	留学生であることのみで有資格とすれば、問題も多く発生する恐れがあると考えるが、観光振興上、「留学生」は貴重な資源であり、その活用いかんによっては、本邦へのインバウンド促進にも寄与すると期待されるが、よって、簡素な登録等によって、通訳案内業務が可能になるよう、対応を図っていただきたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C	—	通訳案内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確認する必要があるので、留学生であることをのみをもってして簡素な登録等によって通訳案内業を行えるようにすることは不適当であると考える。 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は重要であるものと認識しており、留学生に試験制度の簡易化を行うことで、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。				C	—			1180400	福岡・アジアゲートウェイ構想	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	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	制度の所管・関係官庁
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1条、第18条、第16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2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。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。 九州全域で外国人旅行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	—	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、各府庁実施する地域限定通訳案内士登録を受ければ良い。なお、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。	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5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」は基本的な方針と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旅客」を掲げているところである。通訳案内士の現状は喫緊の課題であると考えるが、今後の地域限定通訳案内士試験の実施地域拡大の見通し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対応を図っていただきたい。	D	—	1 地域限定通訳案内士試験は1年度上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、今後追加する都道府県が現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、文化的なまとまりがあり、通訳案内に必要となる知識の面で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、都道府県の区域を越えた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考える。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	九州地区においては、「九州」を対象とした観光推進団体「九州の官民から構成される「九州観光推進機構」等」が発ち活動しており、人材育成面では九州内の関係「全国所が「九州観光マスター検定試験」を実施するなど、九州を一つの「観光圏域」として、その振興策を行っていくとうである。こうした地域の実情や今後の外国人観光需要を踏まえると、九州限定の地域限定通訳案内士の資格取得者を増やしていくには、受入体制整備策の一つとして有効だと考えており、今年度の実施状況を踏まえて、区域のあり方については、今後とも検討をいただきたい。	D	—	今年度の地域限定通訳案内士試験の実施状況と今後の区域のあり方にどのような関連があるのかについては不明であるが、前回も回答した通り、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、文化的なまとまりがあり、通訳案内に必要となる知識の面で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、都道府県の区域を越えた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考える。	福岡・アジアゲートウェイ構想	1 1 5 7 0 4 0	福岡市	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確保、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、隣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より、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創出するとて大きな制約があり、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が掲載されており、倉敷市と坂出市など、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など人口が少ない伊方町では、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る。より魅力のある旅行商品を創出し、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まま、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ご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、「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、原則として、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聞き及ぶが、旅行代金については、第3種旅行業務の範囲が拡大されたことにより、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より、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創出するとて大きな制約があり、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が掲載されており、倉敷市と坂出市など、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。 また、提案者の存する伊方町は海に突き出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。 例えば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が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、こちらも意見することができない。 大分市と伊方町はフェリーを通して観光が深い関係を築いており、インバウンドを含めた観光振興に対しても、半島振興の観点から最前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を通ることは認められないのか、消費者利益を害さないということを具体的に説明願いたい。 また、提案者の存する伊方町は海に突き出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。 例えば提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C	—	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徒に拡大した場合、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被害を受ける第3種旅行業者の旅行者に対する債務が営業保証金で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が挙がる。消費者保護上問題がある。 また、橋のようやンネルで結ばれた市町村相互が隣接市町村としているのと同様の扱いを求め、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、橋のようや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存する市町村の要件を満たしていると思われ、同様の取扱いをすべきと考えるのは適当ではない。 さらに、本土・離島間について一般旅客定期航路で結ばれた市町村相互を隣接市町村として扱っているのは、離島に所在する市町村について隣接市町村が全く存在しなくなるおそれがあることから特別の救済措置として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とは事情が異なる。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ことを求めているが、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ない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も、適当ではない。	1、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徒に拡大した場合、消費者保護上問題があるとの貴省の回答であるが、伊方町と大分市を結ぶフェリーの運賃は低廉であり、申込金の額が大幅に増加するとは考えにくい。 2、提案者の存する伊方町は、海に突き出た半島という特殊な地理的特性により、日常の用務においてもフェリーを利用するなど、大分市側と生活圏を形成していると考えられるが、「隣接市町村としての実質を備えている」とはいえないのか。 3、提案者はいわゆる「観光協会」であり、営業所を八幡浜市に置くよう否定、募集型企画旅行の実施できる区域を単純に拡大したいと考えている訳ではなく、昔から海峡を通して交流の深い大分市側に連携した地域振興を図りたいと考えている。その意図を尊重して、右提案主体の意見につき、検討し回答されたい。	旅行費用の増加により、消費者保護上問題があるとのことだが、便乗するフェリーの料金は1人300円以下であり、この程度でリスクが高まるとは考えられない。 また、陸上交通手段で結ばれている場合は隣接市町村の実質を備えており、海上交通手段とは全く異なるという理論も納得できない。 八幡浜市に営業所をつくってはとの提案があったが、伊方町を中心に昔から交流の深い大分市と八幡浜市を回る旅行プランを提供することで、伊方町の地域活性化を図りたい。 最後に、海上国道がない他の半島と不均衡が生じるとされているが、他ができないから認めないのではなく、半島振興のため、まず、できることから支援をしていただきたい。	F	—	募集型企画旅行には一般に交通手段以外の料金も含まれることから、フェリーの運賃が低廉であることのみをもって、ただちに消費者保護上の問題がないとするのは適当ではない。 また、消費者保護のための条件設定については、旅行関係業界の民間委員により構成される「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　制度問題分科会」において専門的な見地から議論を行った結果、その必要性が認められ、具体的な条件設定が検討されたものである。なお、条件の設定に当たっては都道府県との十分な調整を行ったほか、パブリックコメントの募集も行い、地域振興と消費者保護のバランスについて十分に配慮してきたところ。 しかしながら、ご要望を踏まえ、離島と同様に、特別の措置を積マべき地域の範囲の拡大については、地域振興と消費者保護のバランスを勘案しつつ、今後検討してまいりたい。	1 1 3 2 0 1 0	ＮＰＯ法人佐田岬ツーリズム協会	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」に高度な訓練をした自衛官（OB含む）・海上保安官（OB含む）、警察官（OB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おり、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」といった多人数を対象としたものだけでなく、「長崎市長の銃殺事件」に代表される「行政に対する犯罪」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。 「麻薬な人材へのテロ行為及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（OB含む）・海上保安官（OB含む）・警察官（OB含む）の派遣し、行政と連携した総合的な地域の治安対策実施する。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。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	D		海上保安庁法によりその任務と役割が為。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（OB）行政職員として配置 また、退職者（OB）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。	前回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属については、国家公務員としての立場で、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、適職出向という形で検討することは可能。 また、退職者（OB）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。				1 0 2 2 0 1 1 0	個人	警察庁 総務省 国土交通省 防衛省