

12 国土交通省（構造改革特区第19次 検討要請）.xls

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	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	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
1005010	道路構造令及び標識令の条例委任の適用範囲の拡大	指定区間外国道(県管理国道)への適用拡大	<p>①現状 地方分権改革推進計画(平成21年12月15日閣議決定)に基づき、義務付け・枠付けの見直しと条例制定権の拡大を図るため国会において継続審議中である「地域主権改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律案」では、道路の規格・基準である道路構造令及び標識令の条例委任は、都道府県道及び市町村道のみが対象とされている。</p> <p>②問題点 同一地域で事業主体も同一にもかかわらず、指定区間外国道と都道府県道で道路の規格・基準が異なることとなる。</p> <p>③解決策 道路構造令及び標識令の条例委任を指定区間外国道にも適用できるよう対象を拡大する。</p> <p>④効果 道路の管理責任と整備の際の構造基準の権限が一致し、地域の責任と判断で、より魅力ある道路空間の形成や、地域の実情に応じた道路整備が行えることにより、全国画一的な道路整備が排除されるとともに、建設コストや将来的な維持管理コストを縮減することが可能となる。</p>		徳島県外44都府県	徳島県外44都府県	国土交通省
1015010	下水道事業予定地等の有効活用を図るための国庫補助目的外への使用制限の緩和	下水処理場における将来建設用地などの事業予定地等について、民間活力による土地利用を促すため、暫定的な使用については、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律(適化法)」の運用を一部緩和する。	<p>①現状 国庫補助金を得て取得した下水道などの事業予定地は、本来目的以外への使用に関して、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律(適化法)」により、各地方整備局長への事前承認申請が必要となっている。</p> <p>②問題点 下水道用地など事業予定地の目的外使用については、暫定的な使用であっても、都市・地域整備局長等の通知に基づき、恒久的に転用する場合と同一の手続きが必要で、収益のうち国庫補助相当分の返納のほか、特に下水道事業については、独自の承認基準(公共の福祉に資すること等)により、民間事業者等による土地活用が著しく制約されている。 下水道独自の承認基準の根拠・必要性は明らかにされておらず(合理的な根拠や必要性がある場合には具体的に示していただきたい)、国土交通省は、個々・具体的事例について、所管の地方整備局へ協議すべきとしているが、前記承認基準により、民間事業者等による土地活用は進んでいない。</p> <p>③解決策 暫定的な使用については、公的財産の有効活用を図る観点から、下水道独自の承認基準を廃止することなどにより、公募による民間利用を認めるとともに、得られた収入の全てを当該事業の整備・維持管理費用に充てるなど、事業目的に反しないものについては、国庫返納を不要とする。(都市・地域整備局長通知(平成20年12月22日)では、民間事業者等の利用を制限する記述はなく、また、国庫納付も含めた承認条件については、各省庁が個別に定めることができる(財務省)との見解も示されている。)</p> <p>④効果 自治体の保有する下水道処理場等の事業予定地などのいわゆる低・未利用地について、民間活力による土地利用を促すことで、地域課題の解決や地域の活性化・賑わいづくりを図ることができる。また、収入を下水道整備・維持管理等の財源(補助事業の目的内と解釈)として活用することで、地域の環境改善及び下水道使用者の負担軽減などにも資するものである。</p>		大阪府外46都府県	大阪府外46都府県	国土交通省
1022010	下水道法第7条(構造の基準)の廃止	下水道の構造基準を地方自治体が地域の実情に応じて設定する。	<p>①現状 下水道の施設構造基準が細かく政令で規定されており、これに適合させることを法律で定めている。 例えば、下水管渠の最小管径に関する規定や流路方向又は勾配変化点でのマンホール設置に関する規定など。</p> <p>②問題点 自治体の裁量・判断により、現場の状況に応じた対応が望ましく、法律で規定する内容に適合させることが、必ずしも最善とは言えない。 ※処理水質は、処理場に流入する水質や水温により大幅に異なるが、現在、政令で一律に定めていることにつき合理的根拠があれば示していただきたい。</p> <p>③解決策 下水道の構造基準を地方自治体が地域の実情に応じて設定する。</p> <p>④効果 地域の実情に合った効率的な整備の促進が期待できる。</p>		大阪府外44都府県	大阪府外44都府県	国土交通省
1031010	旅行業登録に伴う要件の緩和	現行法で規定されている旅行業の登録要件について、一定の要件を満たし、その自治体内を観光させる場合には、旅行業務取扱主任者の選任と営業保証金の供託を免除可能とする。	<p>主体的な着地型・体験型旅行を提案し観光客を受け入れることにより、過疎に悩む地域の活性化を目指す。 具体的には、本村では景観に配慮した街づくりを提案し棚田や巨木、温泉を大切な地域資源として着地型・体験型旅行を提案し観光に結びつける活動を行っている。しかしながら、現在の規模では既存の旅行者から商品として販売してもらえない、あるいは旅行者の手数料が高く村内観光産業の育成に結び付かないのが実情である。また、独自に旅行者の登録を考えたところであるが、村内のみを対象とした着地型旅行等の商品を扱うには登録のハードルが高く困難な状況である。そこで、本特例措置により村内の観光に限定した旅行商品を販売できる旅行者の登録を容易とすることにより、地域に密着した着地型・体験型旅行商品の販売が容易となり、地域の活性化につながる。</p> <p>提案理由 村内を観光したいとの需要も年々高まっているものの、既存の旅行者では扱ってもらえない。そこで、本特例措置によりこうした需要にこたえることにより、観光地の魅力が向上されるとともに、観光による地域の活性化が図られる。</p> <p>代替措置 本特例の対象を、第三セクターや観光協会、自治体などその自治体の関与があるものに限定することにより旅行業法で定める安全の確保や取引の公正の維持が図られると考える。</p>		大蔵村	山形県	国土交通省

12 国土交通省（構造改革特区第19次 検討要請）.xls

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	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	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
1032010	道路運送車両の乗降口の階段に係る保安基準の緩和	乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車に適用される、乗降口の階段の保安基準について、一定要件を満たしている場合にはその基準を緩和する。	<p>■提案理由</p> <p>安芸高田市では、公共交通機関の利用が少ない屋間に、小型車両によるデマンド交通を導入し、高齢者等の移動を支援している。デマンド交通用の車両として同車種の乗車定員10人と15人の車両を導入しているが、乗車定員11人以上と11人未満とは保安基準が異なっている。具体的には、11人以上の乗車定員の車両を乗合運送等に使用する場合、階段の奥行きが300mm以上必要という規定がある。</p> <p>このため、15人乗り車両は、既存階段自体が保安基準を満たしていないため、付け足しが必要となり、ステップ上面までの高さが高くなる上、補助ステップを設置しようとする際には、保安基準を満たす装置がなく技術的に設置が困難である。一方、10人乗り車両は、この基準が摘要されないため、乗降口既存階段のさらに下側に補助ステップを設置し、乗降を容易にさせることができる。</p> <p>交通バリアフリー法では、ノンステップ車両の導入が促進されているが、ノンステップ車両は、小さくても車幅が2,000mm、全長が7,000mm程度であり、狭い道路を走行する可能性の高いデマンド交通には向きでない。</p> <p>交通バリアフリー法の趣旨は、高齢者等の移動を円滑化することにあると思うが、現在の小型車両で運行している本市においては、保安基準により補助ステップ等の設置ができず、逆に乗降が不便な状況にあるため、円滑な移動が実現できていない。</p> <p>そこで、同車種で乗車定員が10人以下と11人以上の設定がある場合、11人以上の車両の保安基準を緩和することにより、乗降を容易にし、高齢者等の移動の円滑化を図る。</p> <p>■代替措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ステップの有効奥行きを男性の平均的な足長の250mm以上とする ○足の全面がステップ内に乗らない可能性があるため、乗降口に握り棒等を取り付ける。 		安芸高田市	広島県	国土交通省
1035010	道路運送法の緩和	自家用自動車による買物代行サービスの実施	<p>①事業実施にいたる背景(必要性等)</p> <p>高齢化や家族の減少による消費の低下、健康意識やエコ意識の高まりに対応し、調理済みのお弁当を平日毎日1軒ずつ宅配するというサービスを提供する予定にしています。しかし、更なる高齢化や「買物難民」、「独居老人の孤独死」の増加などを考えると、そのことに留まらず「買物代行」といった分野までサービスを広げる必要があります。</p> <p>②具体的な事業内容</p> <p>まず利用者(会員)と個人事業主を募ります。事業内容としては、地域の方(会員)からの買物代行の依頼を受けて、我々が用意する商品(まずは夕食用の弁当から)を届けるといったものです。利用者の募集は我々と個人事業主の双方で行います。徐々に取扱商品の拡大、見守りといったサービスの拡大を行います。</p> <p>③その事業が現行制度でできない点</p> <p>現行では、買物代行が営業ナンバーを必要とする(配送委託とみなされている)こと。サービスの内容からして、配送業者に委託するとしても1軒あたり実質100円程度の配送料で、それなりの対応品質や配送エリアを担保していただく必要があり、この条件で受託していただける業者はまずありません。我々が個人事業主と直接契約するという方法もありますが、「労働法上の労働者かどうか」といった労働法上の観点と、「実態は配送委託ではないのか」といった道路運送法上の観点で、限りなく法的にグレーとなることは否めません。</p> <p>④求める措置の内容</p> <p>買物代行を白ナンバー(自家用車)で行なえるようにしていただきたい。</p>		個人	兵庫県	国土交通省
1037010	特殊地層地帯における地震地域係数の軽減。	現行法で規定されている地震地域係数0.8を0.6程度に軽減する。	<p>建設コストの軽減により住宅建設等が促進され、中小企業の活性化と共に定住者増による地域の活性化が望める。</p> <p>【提案理由】</p> <p>平成17年3月の福岡県西方沖地震の際、大川市の震度は福岡県西区周辺と同じく震度5強であったが、建物被害はほとんどなかった。このことは有明海の泥土層を基盤とする地層の特殊性によるものであることを実証し、耐振構造規制の緩和を図る。</p>		大川市	福岡県	国土交通省
1038010	市町村合併に伴う流域下水道にかかる要件緩和～健全な水循環の形成～	現行法で規定されている流域下水道の定義は、二以上の市町村の区域における下水を排除するものとされているが、当該都道府県の上水道水源地として開発された閉鎖的な内水面域の水質保全を目的として設立認可されたものであり、かつ、合併市町村の行政区域がその水源地の一の集水域であり、その汚水を高度に排除しなければならぬ場合には、市町村合併により一の市町村の区域における下水を排除することとなっても、引き続き、現行法に規定する流域下水道とする。	<p>宇陀市は、奈良県東部山間中央の小盆地に位置し、中央部には昭和49年に多目的ダムとして完成した室生ダムを有し、奈良県営水道が用水供給する7市8町1村の水源地となっている。宇陀川の水質は、当時異臭問題が発生したことから問題提起され、地域開発への影響等が契機となって宇陀川流域下水道事業が計画された。しかし、当時の流域下水道事業の採択基準において、人口が3万人強では流域下水道としては成り立たなかったが、都市用水の供給量が10万トン以上という但し書きにより採択に至った経緯から、県他流域下水道よりも高度な汚水処理を導入し昭和62年度から供用開始している。宇陀市は、宇陀川流域下水道の処理区域であった3町に1村が加わる市町村合併により10年間の猶予期間が与えられている。しかし、この猶予期間は制度面及び時間的な激変緩和措置であり、期間満了後は通常の公共下水道になるという単に汚水処理する観点だけのものであり、宇陀川流域下水道事業の採択における但し書きの要件である都市用水供給という点については未だ流域下水道事業として存続していくものと考ええる。宇陀川流域下水道事業は、健全な水循環型社会の創出には欠かせない存在であり、また住民が安全で安心な水を飲むためには、三重県、京都府を通り木津川から淀川となって大阪湾へと流れる宇陀川流域の統合的水管理も担わなければならないことから、県の責務として流域下水道を運営しなければならないと認識する。なお、現行法では二以上の市町村が受益する場合は県が公共下水道の管理者となる規定はあるが、水循環型社会の創出という大きな見地では単なる受益ということとは次元が異なると思われる。</p>		宇陀市	奈良県	総務省 国土交通省

12 国土交通省（構造改革特区第19次 検討要請）.xls

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	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	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関 係府省庁
1041010	ミニカー超、軽自動車未満の新カテゴリー車(乗車定員2名、定格出力15kW以下の超小型電動車)に係る、公道(高速道路以外の道路、いわゆる一般道路)上における実証実験の実施	原付自転車寸法(全長x全幅x全高 2.5x1.3x2.0m以下)枠内で、ミニカー超、軽自動車未満の新カテゴリー車の創出(乗車定員2名、定格出力15kW以下の超小型電動4輪車を原付第二種として設定すること)に向けて、国土交通省事業「環境対応車を活用したまちづくり実証実験」などを念頭に、新カテゴリー車について円滑な交通流の確保と車両の安全性、社会的受容性などを公道(高速道路以外の道路、いわゆる一般道路)上で検証したいので、当該車両の公道走行を認めて欲しい。	当該車両は、①徒歩では負担が大きい、②自動車以外の移動手段がない、③公共交通の利便性が悪いなどの問題を抱える地域交通において、新たな交通社会システムとして導入し、徒歩、自転車、公共交通の隙間を補完させ、過度の自動車依存の解消、各種モビリティの機能分担を適正化することで、低炭素地域交通社会を実現している。 (提案理由) 単純な自動車からの乗り換えだけではなく、当該車両を用いてヒトの流れの变革を誘導し、地域の活性化・低炭素化を促す観点から、当該車両を活用した新たな交通社会システムを構築していく必要がある。 具体的には、当該車両の①省スペース、②低炭素かつクリーン、③安価な車両価格、などの特徴を活かし、フランスのコミュニティサイクル「Velib」のようにまちなかにステーション(カーシェアリング拠点)を配備し、公共交通を補完する新たな交通社会システム「コミュニティモビリティシステム」を実現する。 (代替措置) 欧州では既に、当該車両に対するECE基準 L7カテゴリー(定格出力15kW以下)が存在し、公道走行している現状に鑑み、本件の実証実験ではL7カテゴリーに合致した車両に限定して試用する。 加えて、実証実験の対象エリアはおおむね200ha以下とし、実証実験に際しては、①市民や来街者への事前告知、②当該車両の運転者は普通免許保持者(21歳以上で、かつ、普通免許を受けて3年以上を経過している者)に限定して事前決定し、しかるべき期間の運転訓練などを行う。尚、詳細は対象エリアを管轄する道路管理者、交通管理者と協議の上、決定するものとする。		NPO法人 ITS Japan	東京都	警察庁 国土交通省
1043040	小規模水力発電の導入に係る水利占用許可申請の簡素化	灌漑用水などの水利使用に従属する小規模発電目的の水利使用について、従属元の水利使用の処分権者が都道府県知事である場合、大臣同意を要する「特定水利使用」の対象外とする。	2級河川で一定規模以下の小水力発電目的での従属発電を導入する場合、河川法に基づく大臣同意を要するため、事務手続が膨大で長時間を要し、事実上導入の障壁となっている。地域でのエネルギー自給を進めるため、「特定水利使用」について、従属発電による水利使用は、その対象外とする。	兵庫県	兵庫県	兵庫県	国土交通省
1043110	管理受託者のインセンティブとなる国営明石海峡公園の弾力的な管理運営体制の構築	国営明石海峡公園の一層の利用者増をめざすためには、近接施設との連携を強化し、各施設が持つ魅力の相乗効果が発揮できるよう一体的活用を図る必要があり、管理受託者にとって、以下のような自由度の高い管理運営体制が求められる。 ①管理受託者の努力により得た入園料収入の一定額を、利用者にとって魅力ある新たなイベント開催の原資として活用できる枠組みの構築。 ②企画割引等を管理受託者が自由に行えるよう、入園料の減免手続の弾力的な運用。 ③管理受託者の主体的な判断による開園時間の延長ができるよう変更手続の簡素化。	現在、入園料収入については、新たなイベント等への充当は認められておらず、また、入園料減免については、無料開園(100%減免)のみの運用となっている。さらに、公開時間については、地方整備局長に権限委任されているが、変更には協議が必要である。国営明石海峡公園の一層の利用者増をめざすためには、近接施設との連携を強化し、各施設が持つ魅力の相乗効果が発揮できるよう一体的活用を図る必要があり、管理受託者にとって、以下のような自由度の高い管理運営体制が求められる。 提案理由: 利用者増を図るための幅広い利用促進活動に向け、入園料(減免)や公開時間等の決定を地域の実情に合わせるとともに、管理受託者の創意工夫が反映できるよう自由度の高い管理運営体制が必要である。そのため、指定管理者制度に準じた制度として、入園料収入については一定額を、施設の魅力をさらに高める事業に充当することや、民間レクリエーション施設では当然に実施されている前売券やクーポン券などの多様な券種の発売ほか、イベント開催や利用実態に応じた開園時間の延長を管理受託者の自主的な取組により行えるようにする必要がある。 利用料金収入の扱いは、現行契約や別途契約による対応は可能であることや、入園料やその減免は告示で規定されており、制度上は可能と考える。	兵庫県	兵庫県	兵庫県	国土交通省
1043120	工業専用地域における用途地域の緩和措置	尼崎市南部の運河を核としたにぎわいのある地域づくりを目指し、その拠点となるカフェテリア・レストランなどの施設配置を計画しているが、地域全体が工業専用地域となっており、施設立地が自由にはできない状況である。そこで、運河再生プロジェクト計画地内の工業専用地域においてカフェ・レストランに係わる用途規制については、その適用を除外する特区を提案する。	建築基準法第49条但し書き許可は、公聴会や建築審査会などのハードルを越える必要があるため、立地不可となるリスクから民間事業者の参入は難しい。 一方、特別用途地区又は地区計画の策定について、市は「具体的事例の積み重ねがない中、都市計画法上の手法のみを先行して設定するには無理がある。」との回答であった。 また、用途地域の変更は、上位計画との整合性、既存不適格の問題などから地元企業および市の同意が得られない。 これらのことから、運河を核とした尼崎臨海部のにぎわい創出に向け、県、市、地元等で策定した21世紀の尼崎運河再生プロジェクト基本計画を実現するためには、工業専用地域の土地利用にとらわれず、あらかじめ定めた場所での飲食店等の立地を特区により可能とした上で、民間事業者を募集し、店舗の内容等を提案させ協議をし、基本計画に即した立地を認めていくことが、唯一の方法であると考えられる。	兵庫県	兵庫県	兵庫県	国土交通省
1045010	自治体補助による自家用無償運送特区	自家用車(白ナンバー)を使用して無償運送を行うNPO法人等の試験運行に対して、地方自治体はその経費を支援する場合、その支援を「運送の対価」とみなさない運用を求める。 (今年度にNPOによる無償運送が提案されており、年度内に採択を行いたい。)	佐賀県では、平成20年度から、高齢者等の移動制約者の身近な移動手段を確保するため、佐賀県地域交通支援モデル事業を公募により実施している。 今年度の公募の結果、NPOによる無償運送が提案されたが、試験運行の支援が「運送の対価」を收受するとみなされ、道路運送法に抵触するとの指摘がなされたため、採択を断念したところである。 しかしながら、県がNPO法人等の試験運行を支援することは、交通不便地域の高齢者等の移動手段を確保するため必要な取組であると考えている。		佐賀県	佐賀県	国土交通省

12 国土交通省（構造改革特区第19次 検討要請）.xls

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	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	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関 係府省庁
1050010	発電水利権における使用水量等に 応じた水利使用区分の設定	発電水利権に関して、かんがい用水と同様に、河川区分、最大取水量や発電規模に応じた水利使用区分(「特定水利使用」、「準特定水利使用」、「その他」とする。	大分県の農村地域には、山からの豊富な水と急峻な地形による落差のある農業水利施設が 数多く存在しており、潜在的に小水力発電の開発可能性が高いことから、今後とも県内において大いに推進していきたいと考えている。 しかし、発電を目的とする水利使用は、取水規模の大小に関わらず、全て「特定水利 使用」に位置付けられており、国の許可・同意が必要となっている。 なお、構造改革特区第18次提案において、富山県小水力発電推進協議会からの提案 に対して、「二級河川における小水力発電に係る水利使用について、都道府県知事から 国土交通大臣への協議・同意手続きを緩和する方向で検討する。」との政府の対応方針 が示されているが、一級河川については、取水規模の大小に関わらず、これまでと同様 の手続きが必要となる。 水力発電に関しては、過去、大規模発電が主流であった時代は、周辺の水利状況や環 境に多大な影響があったことから、国が関与すべきであったが、現在、大規模な水力発 電を開発する箇所は殆ど無く、今後は、農業用水路等を利用した小規模な水力発電(1,000kwh以下)の開発が中心となることから、国の関与についても見直す必要が ある。 このため、発電水利権に関しても、かんがい用水と同様に、河川区分、最大取水量や 発電規模に応じた水利使用区分(「特定水利使用」、「準特定水利使用」、「その他」とな るよう河川法施行令を改正する。 これにより、小水力発電施設の建設のに向けた水利権協議の簡素化が図られ、地球温暖 化対策に向けた小水力発電の効果を早期に発現することが可能となる。		大分県	大分県	国土交通省
1051010	地域活性化(観光交流拠点形成)に向けた、 輪厚パーキングエリアに隣接する市街化調整 区域の土地約10haにおける、開発行為を政策的に 是認(指針)し大規模集客施設の立地を可能にする 特例措置。	地域活性化(観光交流拠点形成)に向けたプロジェクトを実現するため、高速道路輪厚パーキングエリアに隣接する市街化調整区域の土地約10haにおける、開発行為を政策的に是認(指針)を与えるとともに、そこで展開する大規模集客施設の立地を可能にする特例措置を求める。	本提案は、都札幌市と新千歳空港の中間にあり、立地条件、地域資源、更には札幌広域観光圏としての役割を活かし、北海道全域の観光交流情報を発信し、北海道を元気にする広域観光交流拠点をめざすものである。本拠点の形成は、北広島市全体の活性化に寄与するものであり、定住人口をベースとしたベッドタウンから、交流人口を付加した生産的な都市へと生まれ変わることになる。そのはじまりが広域観光交流拠点としての高速道路の道の駅創出である。これは高速道路から直接乗り入れできるパーキングエリアを拡大し、情報やサービスの拠点としてパワーアップし、北海道はもとより国内外に及ぶ広域を対象とした施設として機能させる。道の駅は、輪厚パーキングエリアに隣接し、高速道路から直接アプローチできるよう整備する。敷地は約10ha、建物は10,000～20,000㎡、駐車場1,000台で、事業規模は約30億円を想定している。施設構成はコンシェルジュ(道内各自治体における多様な観光メニューの総合案内)、ガイドテーブル、エコカー主体のレンタカー窓口等のサービスセンターを備え、利便施設(郵便局、銀行、宅配)等のサービスも提供する。また、食と土産を提供する施設100店舗程度(北海道の物産・土産、日本の名品店、インターナショナル売店、フードコート等)で、これらはイベント広場を含めて全体でモールを形成するよう計画する。この施設による効果は、200万人/年、売上げ20億円からスタートし、雇用は500人程度と見込んでいる。ただし、市街化調整区域にあることから、事業化の前提として、開発行為を政策的に是認していただき、開発許可を得る必要がある。	輪厚PA周辺観光交流拠点プロジェクト	W・PACプロジェクト推進チーム	北海道	国土交通省
1052020	外国籍トレーラーシャーシの国内 走行と車上通関の可能化	外国籍トレーラーシャーシが日本国内を走行するために必要とされている、自動車ファイルへの登録、保管場所の確保、自賠責保険への加入といった手続きを、境港臨港地区内道路に限り、不要とする。また、通常認められていない車上通関を併せて可能とする。	コンテナ積み替え等国内の物流コストの低減を図ることにより、経済成長著しい北東アジアとの国際物流の活性化を図る。 具体的には、外国籍シャーシ上の貨物の車上通関を行い、同シャーシを境港臨港地区内の道路に限定して走行可能とする。これにより国際物流におけるリードタイム、コストの削減に繋がる。 提案理由： 境港は中国航路、韓国航路、環日本海航路といった国際定期航路を有し、北東アジアの経済発展に伴い、貨物量の増加が著しい。また、周辺にリサイクル企業が多いという立地条件を活かしリサイクルボートの指定を申請しており、幹線物流の拠点として期待でき、循環資源取扱量は今後8倍になる見込みである。また7月から始まった韓国産パブリカの輸入など新鮮な農林水産物の貿易へのニーズもあり、積み替えなしの一貫輸送の要請が高まりつつある。 代替措置： 外国籍シャーシの走行に当たっては、他の交通の分離・遮断を確実に実施することによって交通の安全を確保することができると考える。	境港ゲートウェイプロジェクト	鳥取県	鳥取県	警察庁 財務省 国土交通省
1056010	駐車場附置義務の見直し	駐車場法に基づく附置義務の緩和に伴う課金制度の可能化	駐車場法第2条の2の規定では、駐車需要に合わせて施設計画を立てて整備推進することでは、例えば建築物において附置義務量100台のうち10台は身障者・高齢者用及び荷さばき貨物車用に確保し、残り90台分を課金することで、建築物の利用度を高め、土地利用やまちづくりにおいても推進につながることが想定されています。公共交通利用やコミュニティサイクル推進などに使える基金に当てる課金制度が可能となる事も含め、同法の改正を求めるものです。		仙台市	宮城県	国土交通省
1056020	タクシーの強制的減車に向けた 制度改革	タクシー特措法と連携した独占禁止法の特例を設け、タクシーの強制的な減車の可能化	都心の交通機能強化においては、台数が過剰となっているタクシーの路上での客待ちを排除し、快適な道路空間を創出する必要がある。このためには、タクシーを適正な台数まで減車する必要があるが、これまでは独占禁止法が障害となり実現できなかったため、タクシー特措法と連携した特例を設け、タクシーの強制的な減車を可能とするものです。 なお、タクシー車両を一律に減車することを業者間で申し合わせ、市場における競争を実質的に制限する事については、独占禁止法第8条第1項第1号の規定に違反し、競争を実質的に制限するまでには至らない場合であっても、原則として独占禁止法第8条第1項第4号の規定に違反する旨、公正取引委員会の見解が出ている。 タクシー適正化・活性化法では、地域協議会が作成する地域計画において、タクシー業界に減車を強制することは出来ない。 また、タクシー事業者が作成した事業再構築についての特定事業計画を法第11条により国土交通大臣が認定する際、法第12条において、適正な競争を阻害することのないよう公正取引委員会と調整することとされている。		仙台市	宮城県	国土交通省 公正取引委員会
1056030	公共交通利用促進のための特定 エリアの企業の定期券一括 購入の促進	特定のエリアに立地する企業が一括購入する定期券について、交通事業者が特に廉価な設定とすることの可能化	都心の交通環境改善に向け、過度なクルマ利用から、公共交通利用への転換を図るため、都心部等特定のエリアに立地する企業向けに廉価な定期券の導入を図る。この実現のため、交通事業者が発行し、特定エリアの企業が一括購入する定期券について、特に廉価な設定とすることを可能とするものです。 具体的には、公共交通の利便な都心部を対象エリアとし、エリア内に立地する企業を対象とすることを想定している。また、価格設定については、現在本市交通局で学生を対象に販売している1ヶ月乗り放題のフリーバスの価格(バスののみ乗り放題で5000円/月、バス・地下鉄乗り放題で10,000円/月)を参考とし、企業向けとなるのでこれよりやや高い価格設定を想定している。 バスの場合は道路運送法9条6項、鉄道の場合は鉄道事業法16条5項の「特定の旅客に対する不当な差別的取扱い」と看做される恐れが非常に高いことから、この規定の適用除外を求めるもの		仙台市	宮城県	国土交通省

12 国土交通省（構造改革特区第19次 検討要請).xls

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	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	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
1056050	電気バス試作車の公道実験	電気バス試作車の公道実験実施に係る手続きの簡素化	電気バス等の試作車両の公道実験・本格運行のための手続きを簡素化するもの 具体的には、東北大学が整備を進めている、青葉山新キャンパスにおいて実験する予定のものを想定しています。車両の詳細はまだ判明していませんが、いずれ公道での実験走行の実施が見込まれると見込んでいます。 公道実験を実施するためには、「道路運送車両の保安基準第56条第4項の規定による試験自動車の認定要領(H14. 10. 30)」に基づく大臣認定が必要となるが、同要領に基づく手続きのうち、要領「8審査」中④の手続き(独立行政法人交通安全環境研究所自動車審査部(以下「自動車審査部」)での審査手続き)の省略を求めるものです。 具体的には、同要領「7申請等の際の説明」中、自動車審査部に係るヒアリング事項とされている(1)自動車の構造、装置及び性能の概要、(2)社内試験の実施状況、(3)その他審査の実施にあたって必要と認められる事項に関する審査の省略を求めるものです。		仙台市	宮城県	国土交通省
1056060	商店街活性化のための道路空間利用に対する規制緩和	地元商店街等で組織するまちづくり会社等による、まちづくりやにぎわい創出に資する目的の道路利用には制限を緩和するもの。	道路空間を新たな公共財と位置付け、地元商店街等で組織するまちづくり会社等による、まちづくりやにぎわい創出に資する目的の道路利用には制限を緩和するもの。地元商店街は道路管理者に代わって道路の維持清掃などを行うとともに、地元商店街の柔軟な特徴のあるまちづくりを促進させることで、都心の活性化が期待できる。 具体的には、道路上に店舗や飲食施設などの設置を可能とすることを想定しており、商店街などによるまちづくり会社に道路の管理権を委譲することなどにより、施設管理を行わせると同時に使用も認めようとするものです。 現行では、道路上のイベントについてのガイドラインは示されているが、PPP(パブリックプライベートパートナーシップ)的な取り扱いを可能とするよう、規制緩和を求めるものです。		仙台市	宮城県	警察庁 国土交通省
1056080	地区内の移動性及び回遊性向上のため必要となる、公園区域内における施設整備の規制緩和	鉄道駅に隣接する公園内へのバス・タクシープールの整備のための規制緩和	H27年に開業予定の地下鉄東西線の(仮称)国際センター駅と(仮称)青葉山駅間にある仙台城跡や博物館、植物園や大学施設などへの移動性向上のため、駅に隣接する公園内にバスプールやタクシープールなどの交通結節施設が整備可能となるよう、都市公園法、国有財産法の規制緩和を求めるものです。 具体的には、当該公園敷地が国有地であり、国有財産法22条1項1号により本市が無償貸付を受けているところ、 ①都市公園法の特別措置として、公園内に交通結節施設の設置を可能とすること ②設置する交通結節施設を公園区域から除外した場合においても、公共の用に供することから、これを特例的に無償貸付の対象とすることを求めるものです。		仙台市	宮城県	財務省 国土交通省
1056090	国際会議開催時にセグウェイ等の一般公道を走行可能とする特別措置	エリアや期間を限定して、セグウェイ等の公道走行を可能とする特別措置を実施するもの。	国際会議開催数を増加させ、優秀な海外研究者との交流により国際レベルでの競争優位性をもつ研究開発成果を獲得するために、会議開催時の利便性向上や研究開発先進地域のPRも兼ね、国際会議開催時の青葉山地区の会場間の移動手段としてセグウェイ等の活用を可能とする特別措置を実施するものです。 セグウェイ等とは、セグウェイのほか、Wingletやi-REALなどのパーソナルモビリティを想定しています。 走行を可能とする道路は、道路法に認定された道路の歩道部で、有効幅員が3m以上の歩道を想定しています。 道路運送車両法の保安基準の緩和と、道路交通法上の車両としての位置づけがされた場合でも歩道を走行できるよう、道路交通法上の特別措置を求めるものです。		仙台市	宮城県	警察庁 国土交通省
1056100	次世代型バスの実証実験における一般公道への給電装置の設置についての特別措置	一般公道への非接触給電装置の設置を可能とするもの	非接触給電方式の電動バスの研究開発において、一般公道への給電装置の設置が必要な試作品の実証実験に向け、当該装置を道路法第2条第2項に規定する道路附属物に位置づけることを求めるもので、これにより、当該装置の設置、維持管理を道路管理者が行なうことを可能とするものです。 また、道路交通法上、乗合自動車とその属する運行系統に係る停留所へ給電するために停車することが道路交通法第44条により規制されていることから、この規制の除外を求めるものです。		仙台市	宮城県	警察庁 国土交通省
1056110	公共交通利用促進のため鉄道とバスの乗り継ぎ運賃制度の拡充や利用しやすい運賃の導入に係る許可の特例	地下鉄・バスの各交通事業者の運賃設定について、地方自治体との協議を通じた決定を可能とするもの	地下鉄・バス運賃の設定については、交通事業者の経営的な判断に基づき、法により認可が行われている。本市の目指す鉄道とバスの連携した公共交通体系の構築には、バス路線再編とともに鉄道・バスの乗り継ぎ割引制度の拡充や利用しやすい運賃体系の構築が不可欠であることから、地方自治体と交通事業者との間で、運賃設定の協議調整の場を設け、この調整の結果を受けた運賃等については、法による許可と同等に扱う等、事実上の権限委譲を行うものです。 具体的には、地下鉄とバスの運賃は、それぞれの経営状況を勘案して、それぞれが別個に国土交通大臣の認可を受けているところ、地方自治体と交通事業者との間で運賃設定の協議調整の場において、地下鉄とバスを統一した運賃体系とするものとして協議が成立した場合、鉄道事業法16条1項及び道路運送法9条1項に基づく運賃の上限認可について、特例的に県知事への届出を持って足りるものとするものです。		仙台市	宮城県	国土交通省
1059010	トレーラーハウスの建築基準法上の取り扱いの明確化	①住指170号におけるトレーラーハウス(自走式でないもの…)の規模について、全長15.2m、全幅3.648m、全高4.256m、総重量10トン(ANSI119.5基準)を明記し、これを超えないものは車両として扱い、建築基準法の適用を受けないものとする。②法第2条第1号「土地に定着する」とは、物理的に固定された状態を指すものであり、駐車場所や期間、目的等の運用によって判断されるものではないことを明確化し、これをもって建築基準法の適用を受けることがないよう対応を行なう。	現在、我が国には年間1000台以上、累計1万台超のトレーラーハウスが販売されており、宿泊施設や飲食店、事務所の他、昨今は介護や介助にも利用されている。しかしながら、①住指170号において建築物として取り扱わないトレーラーハウスの規模が明確でないこと、②地方によって法第2条第1号の解釈にばらつきがあることにより、納品時や県、特定行政庁において建築確認申請あるいは基礎の設置を求められる等、販売・利用において混乱をきたしており、任意かつ随時移動できる特性を活かすことができず、普及の阻害要因となっている。このため、建築基準法の適用を受けないトレーラーハウスの規模、製造基準を明確にし、全国統一の認識を整えることで、トレーラーハウス産業の健全な育成を目指すものである。	トレーラーハウスの円滑な活用による新たな産業の育成	日本RV輸入協会	東京都	国土交通省

12 国土交通省（構造改革特区第19次 検討要請）.xls

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	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	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関 係府省庁
1059020	大型トレーラーハウス的一般道、高速道を通行する際に必要な許可証発行の手続きの簡素化	トレーラーハウスの輸送に際して、当協会が発行するトレーラーハウス登録証と輸送自主基準をもって特殊車両通行許可申請を行なった場合には、許可に関する審査を省略できるものとする。	現在、我が国には年間1000台以上、累計1万台超のトレーラーハウスが販売されており、宿泊施設や飲食店、事務所の他、昨今は介護や介助にも利用されている。しかしながら、大型トレーラーハウスを輸送する際の特殊車両通行許可手続きが煩雑であることは、個人ユーザーが多いトレーラーハウスの普及について阻害要因となっている。トレーラーハウスは移動し易い様、重量は4~10tと軽く、小回りもできるものであることから、加えて当協会が実施してきたトレーラーハウス輸送に関する自主基準を用いれば事故もなく安全に輸送することが可能であることから、特殊車両通行許可の申請に関する審査を省略することで、トレーラーハウスの普及を促進する。これにより、米国と同サイズのトレーラーハウスの国内生産も活発化することが見込まれ、工場生産型による技術の進化や再利用・転売による新たな産業としての可能性と省エネ効果を最大に生かせることになると考えます。	大型トレーラーハウスの円滑な輸送による新たな産業の育成	日本RV輸入協会	東京都	国土交通省
1063010	自家用有償旅客運送の登録要件の緩和	現行法で規定されている自家用有償旅客運送について、都道府県により、一の都道府県の区域内の住民の運送を行う場合にも登録を認める。	奈良県内の民間バス路線数は約170あるが、そのうち約7割が赤字路線となっている。バス事業者は厳しい経営環境の中努力しているが、やむなく減便や休廃止となる路線が増加している。このような中、交通空白地域を解消するため、市町村がコミバスの運行等により地域内交通の確保に努める一方、県では広域的・幹線的路線について、国庫補助制度を活用しながら、バス事業者へ補助を行い維持を図ってきたところ。しかしながら、平成21年度以降、新型インフルエンザの流行がひとつの要因となっており、バス利用者が急激に減少し、国庫補助要件である一定の輸送量、経常収支率を満たさない広域的・幹線的路線が急増している。そこで、これらの路線の維持について新たなスキームを構築することが喫緊の課題となっている。市町村においては、交通空白地域解消の手段として、乗合バス事業者への赤字補填や運行委託の他、自家用自動車の有償運送が法的に認められており、市町村で保有している車両や人員を有効活用した取組が可能となっている。また、市町村の中には、行政域を越えて隣接市域まで有償運送を実施している取組もある。一方、県においては、自家用有償旅客運送が認められておらず、県内の交通制約者等に対する広域的な輸送手段の確保が制限されている。そこで、道路運送法で規定する自家用有償旅客運送の登録要件を緩和し、都道府県においても、自家用有償旅客運送の手法を適用できるよう、特例措置をお願いしたい。		奈良県	奈良県	国土交通省
1064010	都市公園法の公園施設の緩和	都市公園内に設けることを認められる施設は、都市公園の効用を全うする施設として、現行法で規定されている公園施設に限られている。規制緩和することにより、現行の施設に加え、一定の条件(条例規制等)のもと宣伝・広告の構築物も公園施設とする。	地方公共団体の財政状況が厳しさを増す現在、自主財源の確保が急務となっている。中でも市民の新たな負担を伴わない企業等からの宣伝広告収入は、歳入確保のための有力な手法であり、今後推進していく必要があると考える。 提案理由： 都市公園施設の規制緩和を行い、公園本来の用途や目的を妨げない範囲で広告を掲載することにより、公園という財産の有効利用を図るなかで新たな財源を確保し、市民サービスの向上を図るとともに、広告を掲載することにより、地域経済の活性化を図る。		豊橋市	愛知県	国土交通省
1070010	生産緑地地区の指定要件の緩和	現行法で規定されている生産緑地地区の指定面積について、一定の要件を満たしている場合には、面積要件を引き下げることとする。(500㎡から200㎡に引き下げ)	都市において農のある風景を次世代に継承していくことにより、都市の環境機能の向上、災害防止機能の強化、都市住民の農業や食への関心の高まり、食育環境の提供、食料自給率の向上など、多角的な面から、都市の機能を向上させることを目指す。具体的には、東京都と区市町村が「合同で定めた「緑確保の総合的な方針」に基づき「農の風景育成地区」として選定された地域においては、現行の生産緑地地区の指定面積を満たさない宅地化農地でも生産緑地地区への追加指定を認めるものとする。具体的には、生産緑地地区の指定面積を200㎡までに下限を引き下げるものとする。 提案理由：東京都区部では、平成9年から平成19年の10年間で農地が約3分の1(約400ha:東京ドーム約85個分)失われている。都市農地を都市機能の一つとして捉えた「農の風景育成地区」において、小規模な宅地化農地も生産緑地地区に追加指定を認めることにより、都市農地の減少に歯止めをかけ、都市の環境機能の向上、災害防止機能の強化などの目的を達成する。 代替措置：生産緑地地区は税制の優遇措置が受けられるため、農業継続意向のない農家からの要望が多く寄せられる危惧があるが、「農の風景育成地区」内に限定した指定とし、かつ農業後継者等がいるかを区市町村が審査するなどの審査措置を行えば、農地の持続性の担保は得られるものとする。		東京都	東京都	国土交通省
1071010	第二種原動機付自転車に(電動四輪)規格を追加し、実証実験特区を設定する。	第二種原動機付自転車に(電動四輪)を追加し、モーター定格出力を5kwに、乗車定員を2名とし、輸送機器産業の集積地である浜松市および周辺地域を実証実験特区とする。	現状の課題： 地球温暖化防止・化石燃料削減対策、環境改善対策上各種車両の電動化が急務 現行法規(道路運送車輛法・道路交通法)による第一種原動機付自転車(四輪、通称ミニカー)で許される「モーターの定格出力0.6Kw以下、乗車定員1名」の規定が実生活上に最も身近な移動手段であるべきミニカーの実用性改善・普及促進上大きな障壁となっている。 実用上の課題： 丘陵地・山間部での移動手段として出力不足 送迎・通院・観光等実生活上2名乗車が必要 現行法の緩和(案)： 第二種原動機付自転車に「電動四輪」を追加規定し モーター定格出力 5Kw 乗車定員 2名以下 とする。 (参考：第一種原動機付自転車には「四輪」規定があり モーター定格出力 0.6Kw、乗車定員 1名) 設定特区と理由： 浜松市を中心とした静岡県西部に特区を設定し実証実験を行う。 該当地域は輸送用機器関連産業の集積地であるが中核企業の生産拠点が国内・海外移転等で産業の空洞化が進行中。 該当地域に蓄積された中小企業の技術を活かせる新産業起こしが急務であり技術的に社会的に受け入れ易い。 電動ミニカー普及効果： 中小企業が蓄積した技術を活用した新産業創出(地域活性化・雇用対策) 排気ガス削減による地球温暖化防止効果 化石燃料の削減、他産業への有効活用 地球環境保全意識の高揚		NPO法人HSVP (正式名称:特定非営利活動法人浜松Smallest Vehicle System Project)	静岡県	警察庁 国土交通省

12 国土交通省（構造改革特区第19次 検討要請）.xls

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	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	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
1073010	処理区域外で発生するし尿について下水処理場での受け入れ可能化	「下水処理場」と「し尿処理場」は、どちらも汚水の浄化を目的としており、公共下水道とし尿の両方を勘案した汚水処理計画を策定し、「し尿処理場」の処理施設を「下水処理場」に集約化することでコスト削減が大幅に図れることから、下水道法第2条に規定する処理区域の区域外発生するし尿についても「下水処理場」で受入れて共同処理ができるようにする。	昭和47年8月7日付け通達（環整発第38号・建設省都下発第32号）では、し尿を「下水処理場」で処理できる区域は、下水道法第2条に規定する処理区域（供用開始が告示された区域）内に限定されている。しかし、「下水処理場」と「し尿処理場」は、どちらも汚水の浄化を目的としているにもかかわらず、所管省庁の違いから同様の処理施設を設けなくてはならず、結果として二重投資となり、コスト増の要因となっている。多くの自治体が、独自に処理施設を持ち、汚水処理を行っていることから、両者を連絡管渠で接続し、処理機能を一つの処理場に集約させることにより、効率的な管理が可能となる。なお、汲取りし尿や浄化槽汚泥は汚濁濃度が高いことから、現「し尿処理場」を中継所として位置づけ、そこで希釈等の前処理をした後に、既設公共下水道管へ流入させる方法により「下水処理場」において一元化する方法を検討している。	汚水処理施設連携総合特区	松山市	愛媛県	国土交通省 環境省
1076020	ガソリンに関する燃料の規格の緩和	ガソリンに係る燃料の規格について、エタノールが容量比3%以下とされているところ、10から20%以下まで引上げをを求める。	現在宮古島においては、製糖後の残渣糖蜜等を活用してバイオエタノールを生産し、これを燃料の一部として島内において利用するとともにバイオエタノールの生産の過程で生じる蒸留残渣について肥料又は飼料として島内の農畜産業において利用し、エネルギーの地産地消を通じた環境調和型の循環型社会のモデルの形成を目指す、「宮古島バイオエタノール実証事業」が進められている。当該実証事業においてはバイオエタノールは、主にガソリンに混合させて自動車の燃料として活用することとされている。現行制度においてはこうしたエタノール含有ガソリンについては、その含有の割合が3%であるもの（E3）までは使用が認められているが、これを超えるものはガソリンとしての使用が認められていない。一方、米国においては10%まで（E10）、ブラジルにおいては20から25%まで（E20～25）ガソリンに含有することが認められ、実際にこうしたガソリンを燃料とした自動車が行われている。エタノールについては、これによる自動車、給油設備等の劣化等に関する課題が指摘されているが、我が国の一部の自動車企業が製造する自動車については、米国に輸出されE10等を使用しても何ら問題が生じない構造と同一の構造となっており、指摘されている課題は技術的には既に解決済みであると言える。かかる状況下において、またグリーンイノベーションを目指しているところ、E10等の使用が認められていないというのは著しく合理性を欠くものであると考えられる。そこで、本特例措置についてまず実証事業が進められている宮古島において実験し、宮古島発で全国に展開することを提案するものである。	宮古島バイオエタノールプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	経済産業省 国土交通省 環境省
1076040	試験自動車の認定の柔軟な運用	特区において試験運行を行う場合にあっては、バイオエタノールのみ（いわゆるE100）を燃料として海外において一般に利用されている自動車については、当該自動車の生産国等における走行実績に関するデータ等を添付して、道路運送車両の保安基準第56条第4項の規定による試験自動車の認定要領に規定する手続きに基づき申請することにより、認定を受けることができることを求める。	現在宮古島においては、製糖後の残渣糖蜜等を活用してバイオエタノールを生産し、これを燃料の一部として島内において利用するとともに、バイオエタノールの生産の過程で生じる蒸留残渣について肥料又は飼料として島内の農畜産業において利用し、エネルギーの地産地消を通じた環境調和型の循環型社会のモデルの形成を目指す、「宮古島バイオエタノール実証事業」が進められており、当該事業の一環として、バイオエタノールのみを燃料とする自動車の試験運行を行うことが検討されている。試験運行においては、米国において生産され米国内において一般の用に供されている、ガソリンのみでもバイオエタノールのみでも走行可能なFlexible Fuel Vehicle（FFV）を輸入し使用する方向であるが、バイオエタノールのみを燃料とすることは現行制度では認められていないことから、本認定手続を活用することを検討しているが、前述のとおり、バイオエタノールのみを自動車の燃料とすることが現行では認められていないため、認定を受けられるのか否か定かではない。そこで本提案を行うものである。バイオエタノールの生産及びバイオエタノールを使用した自動車の開発は、現在、関係各国が凌ぎを削っており、我が国においても早期に柔軟な使用が認められる必要がある。本提案が実現することにより、バイオエタノール及びバイオエタノールを使用する自動車の需要の両方を同時に創出することにつながり、環境産業の振興のみならず、当該産業の担い手となりうる地域経済の活性化にも資することとなるものと考えられる。	宮古島バイオエタノールプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1076050	関係市町村による柔軟な都市計画の策定	全ての都市計画について市町村が定めることができることとともに、一の市町村の区域を超える広域的見地から決定すべき地域計画として政令で定めるもの又は一の市町村の区域を超える広域的見地から決定すべき都市施設若しくは根幹的都市計画については、関係市町村による協議会を設置して共同で、又は関係市町村による事務組合等により定めることができることとし、併せて、市町村が定める都市計画の都道府県の都市計画への適合義務を、「参酌すること」に改めることを求める。	都市計画について、実際にどの様な都市計画が必要で、どの様な都市施設等に対する需要がどの様に存在しているのか等を把握しうるのは、「現場」に当たる市町村である。都道府県の役割は広域的な見地から各市町村の都市計画間の必要な調整を行うこと、それに必要な基準、メルクマール等を策定すること等であるべきである。そもそも広域的な計画が各市町村の都市計画を縛るのではなく、各市町村の都市計画に広域的計画を適合させる、各市町村の都市計画との調整を図りつつ広域的計画を策定することとするのが妥当である。LRT等の公共交通の導入は基礎的自治体である市町村を中心として進められるべきところ、一義的には市町村のための市町村による都市計画でなければならず、だからこそ当該地域の特性、地の利を生かした新たな都市、まちへの発展が可能となる。したがって都市計画を自らが策定できることとするはLRT等の新たな公共交通の導入には不可欠な事項である。	新交通システム導入促進プロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1076060	様々な主体による意見・提案手続の拡充	公聴会を意見・提案提出手続へ改めるとともに、都市計画の縦覧において関係市町村の住民及び利害関係人のみならず、当該都市計画に含まれる地域において当該都市計画に関連する事業を実施又は検討している民間企業についても意見提出を可能とする。	都市計画の案の作成にあつては、当該都市計画の対象となっている地域の住民の意見を聴くことはあっても、民間事業者等からの提案の手続は定められていない。公聴会を開催しての住民からの意見聴取は重要ではあるが、残念ながら実効性があり積極的に活用可能な意見を期待することは難しい。都市計画はまち・地域の在り方に密接に関わるものであるところ、これに積極的に関与する意思があり、かつそれに必要な知見を有する者からの具体的な提案を制度上担保することは、実効性の観点のみならず透明性の確保の観点からも非常に重要である。こうしたことを通じて行政主導の都市計画からみんなで作る都市計画へ転換することが可能となり、現政権が推進する「新しい公共」や新しいPPPの推進にも資することできると考えられる。	新交通システム導入促進プロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省

12 国土交通省（構造改革特区第19次 検討要請）.xls

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	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	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関 係府省庁
1076070	都市計画に関する基本方針の策定に係る意見・提案手続の拡充	市町村の都市計画に関する基本的な方針を定めるに当たり、公聴会の開催等住民小意見を反映させるために必要な措置を講じることとされているところ、より幅広く住民のみならず民間事業者等から、意見に加えて個別具体的な提案の提出を可能とするとともに、これを反映させるために必要な措置を講じることとするように現行規定を改めることを求める。	都市計画の案の作成にあつては、当該都市計画の対象となっている地域の住民の意見を聴くことはあつても、民間事業者等からの提案の手続は定められていない。公聴会を開催しての住民からの意見聴取は重要ではあるが、残念ながら実効性があり積極的に活用可能な意見を期待することは難しい。都市計画はまち・地域の在り方に密接に関わるものであるところ、これに積極的に関与する意思があり、かつそれに必要な知見を有する者からの具体的な提案を制度上担保することは、実効性の観点のみならず透明性の確保の観点からも非常に重要である。こうしたことを通じて行政主導の都市計画からみんなで作る都市計画へ転換することが可能となり、現政権が推進する「新しい公共」や新しいPPPの推進にも資することができると思えられる。併せて、単に意見を聴いたり、提案を受け付けるだけではなく、提出された意見や提案について、都市計画に反映又はその検討の基礎資料とするについて妥当であると判断されるものについては、これを反映又は活用するための仕組みを都市計画法において手当てすることは、都市計画を社会経済の実態をより正確に反映し、実効性のあるものとするについては必要不可欠である。LRT等の公共交通の導入に関するプロジェクトにおいては計画段階からの企画提案が重要であり、そのための透明性のある手続を本法において担保する必要がある。	新交通システム導入促進プロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1076080	道路占用および道路使用の許可制度の柔軟な運用等	道路の占用および使用について、各地域の実態を反映させるとともに、当該地域の特色を最大限生かすことができるよう許可基準についてさらに弾力的かつ柔軟に運用できるように措置することを求める。併せて、申請者の負担の軽減、イベント等の企画から実施までの期間の短縮等のため、許可手続の簡素化を求める。	オープンカフェ、イベント利用等に係る道路占用および使用許可については柔軟な運用図られてきているが、占用および使用主体について地公体の関与が求められていること、多数の来客が見込まれる場合の駐車場の確保等が許可の条件とされている等、民間の創意工夫、自由な発想による、真に当該地域にとって社会経済的効用のある利用の妨げとなることがある。実際に事業を行うのは多くの場合民間事業者であるところ、地公体が関与せず民間事業者の主体的な発案による場合についても、道路の占用および使用の柔軟な運用を図るべきである。また、本提案にあるように、賑わいの創出という効果が期待できる公共交通が整備され、自動車を使用しなくても当該公共交通により来場が可能な場合については駐車場確保等の条件を適用しないこととすべきである。これにより、LRTの沿線において民間事業者の収益事業実施機会が増加すれば、まちの魅力が向上し、大きなにぎわいの創出、地域の活性化につながると思えられる。	新交通システム導入促進プロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	警察庁 国土交通省
1076090	軌道に係る車両の全長の制限の引上げ	現行制度においては車両を連結して運転するときは、連結した車両の全長を30メートル以内としなければならないとされているところ、特区において運行する場合にあっては50メートルまで引上げることができることとすること求める。	現行の30メートルでは、特に大都市にLRTを導入する場合について需要に対応することができなくなる可能性があり、LRT導入の社会経済的効用が減却されることになる。また、自動車の利用から公共交通へシフトさせることで人と環境に優しいまちづくり目指してLRTの導入を検討している地域が多いところ、満員のLRTはLRT離れを引き起こす可能性があるばかりでなく、乗車できなくなる利用者が出る可能性もあり、結果的に自動車回帰につながるおそれがある。そこで、特区において運行する場合について車両の全長の制限を引上げることを可能とすることで、需要の取り込みや需要の創出にもつなげることが可能であることを全国に示すことができ、持続可能なLRTの運営に資することができるものと思えられる。	新交通システム導入促進プロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1076100	軌道に係る最高時速及び平均時速の引上げ	車両の運転速度について、現行規定で最高速度は毎時40キロメートル以下、平均速度は毎時30キロメートル以下とあるのを、特区において運行する場合にあっては、最高時速にあっては60キロメートル、平均時速にあっては45キロメートルにそれぞれ引上げることを求める。	○現行制度では速達性という点で劣ってしまう可能性が高い。自動車交通の高速自動車国道の本線車道以外の道路を通行する場合の最高速度は60キロメートル毎時であり、LRTがこれと同じ速度で走行しても、軌道への自動車の進入は禁止されているのであるから、LRT(路面電車)の最高速度がこれと同じであっても、何ら問題が生じることは考えられない。 ○LRT等の公共交通の導入は新しい線・流れによるまちの機能の再編を通してまち自体を再編することを可能にするものである。区間ごとに軌道の態様は異なるところ、それに応じた運行が出来るように柔軟な運用が出来るよう、まず特区において実験することを可能とすること検討すべきである。	新交通システム導入促進プロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1076110	軌道の柔軟な敷設	併用軌道は道路の中央に敷設することを原則としつつ、道路の種類及び幅員によっては道路の片側に偏して敷設することができることとされているところ、特区において敷設する場合にあっては、道路の種類及び沿線の需要の状況に応じて道路の両側に偏して敷設することもできることとすることを求める。	○LRTの軌道の敷設に当たっては、これを導入する空間の在り方に応じて、利用する乗客の利便性に配慮しつつ柔軟に対処することが、導入の効用の最大化につながる。 ○例えば、道路の幅がそれ広くない場合やトランジットモールを導入する場合は中央走行でも利便性を損なうことはないが、軌道以外の車線が片側2車線以上設置されている等の道幅が広い場合については、歩道から停留所までの距離が長くなるばかりでなく、停留所に行くために道路を横断する際に交通事故に会う危険性がある等、その利便性を損ね、導入の効用を減却することになる。 ○例えば、幅の広い道路においては、道路両側に軌道を敷設することにより、乗客が歩道から直接乗り降りできるようにして利便性を確保するとともに、LRTから降りれば、道路を横断することなくすぐに商店や公共施設等に行くことができるような構造であることが理想的であるが、現行制度においては、片側に偏して敷設することはできても、両側に偏して敷設することができないため、当該規制が緩和されなければ回遊性が高く、人にやさしいまちの実現に支障をきたすこととなる。	新交通システム導入促進プロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省