

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	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
120060	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	河川法第23条第79条第2項、河川法施行令第2条第1項、第47条	水力発電規模の大小にかかわらず、河川の流水を占用するためには、河川法第23条に基づき、許可を得なければならない。二級河川における発電を目的とする流水の占用は、特定水利使用としての許可に当たって国土交通大臣の同意が必要である。	灌漑用水などの水利使用に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、大臣の同意を要する特定水利使用の対象外とする。	二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従来の事務手続が長大な時間を要し、事業上の負担となっている。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。	D	Ⅱ	「規制・制度に係る対応方針」(平成22年6月18日閣議決定)において、一定規模以下の小水力発電目的での従属発電による水利使用について、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、特定水利使用の対象外とすることとした。(平成22年度中措置) これを踏まえ、発電のためにする水利使用のうち、特定水利使用以外の水利使用に属する発電水利については、特定水利使用の対象外とするよう、現在河川法施行令の改正作業を行っているところである。これにより、二級河川の特定水利使用以外の水利使用に属する発電水利については、国土交通大臣の同意は不要となる。	1043040	兵庫県	兵庫県	国土交通省	
120070	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	都市公園法第2条の3、第19条、都市公園法施行令第20条第2項、第21条、都市公園法施行規則第1条第2項、会計法第2条	国営公園については、公園維持管理業務を入札により民間事業者等に外部委託をしている。また、国営公園の公開日時及び入園料については、国土交通大臣(公開日時については地方整備局長に委任)が定めるとされている。	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般の利用者増をめぐっては、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な体系的活用を図る必要がある。管理受託者によって、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管理受託者の能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公開時間の延長ができるよう変更手続の簡素化。	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)や公開時間の決定を地域の実情に合わせたときに、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、民間レジャーランド型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種類の発売ほか、イベント開催や利用促進に向けた公開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。	①C ②C ③D	① 現行の公園維持管理業務契約においては当該年度の委託料の限度額の範囲内で一定の業務を行うことを前提に企画競争を実施しており、本件について対応する場合には、企画競争にあたっての前提条件の変更に該当し、他の応募者との関係で公平性を欠くこととなるため、現行契約において対応することは困難。 ② 公園維持管理業務の決定が単独発注の一環として入園料管理の領域を積極的に取り入れるべきでなく、より多様な契約内容とするなどについては、次回契約更新前(平成25年)に引き続き検討して参りたい。 ③ 変更手続の簡素化の内容が明らかでないが、利用者の利便性向上のための公開時間の延長については、地元自治体や近接施設の意見をもとに早期開園等を実施してきたところであり、引き続き地方整備局において、関係者の意見を聞いて適切に検討して参りたい。	1043110	兵庫県	兵庫県	国土交通省		
120080	工業専用地域における用途地域の緩和措置	建築基準法第49条、別表第2、都市計画法第8条、第12条の5	工業専用地域内であっても、特定行政庁が工業の利便を著すおそれがないと認め、又は公益上やむを得ない認め許可する場合には立地可能。また、特別用途地区を都市計画に定めること等により立地可能。	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、立地不上のリスクから民間事業者の参入は難しい。方、特別用途地区又は地区計画の決定について、市「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で行って設置するは難い」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にぎざぎざ削出に向け、県、市、地元等が策定した1世紀の尼崎運河再開発計画を契機とするため、工業専用地域の土地活用と合わせて、あらかじに定められた地区の飲食店等の立地を特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、基本計画に照した立地を認めていくことが、唯一の方法であると考える。	用途地域に関する都市計画は、本来にわたる土地利用のあり方を定めるものであるため、公告・縦覧等の手続きを経て、都道府県又は市町村において定めることとする。また、建築基準法第49条ただし書きに基づく用途規制の例外許可においても、上記のような都市計画の手續を経ない代わりに、当該許可に利害関係を有する者の出席を求め公開による意見の聴取を行い、かつ、建築審査会を設けて意見を聴き、特定行政庁の決定により当該許可を行うこととする。このうち、用途規制の変更や適用除外については、その重要性に鑑み、都市計画法や建築基準法に基づき、当該地域においてその公平性や妥当性を担保するための十分な手續を経行されるものであり、また、県又は市の自主性に基づき、用途地域の概要や特別用途地区、地区計画の策定等により対応可能な制度として扱われている。さらに、ご提案の地域は、特定提案である兵庫県がそもそも都市計画において工業専用地域として決定した地域であり、ここで一定のエリアを設定して、飲食店等の立地を推進しようとする場合は、都市計画の手續を経て、県において工業地域等の用途地域に変更することにより対応可能であるので、庁内において十分に調整された。	D	Ⅱ	「規制・制度に係る対応方針」(平成22年6月18日閣議決定)において、一定規模以下の小水力発電目的での従属発電による水利使用について、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、特定水利使用の対象外とすることとした。(平成22年度中措置) これを踏まえ、発電のためにする水利使用のうち、特定水利使用以外の水利使用に属する発電水利については、特定水利使用の対象外とするよう、現在河川法施行令の改正作業を行っているところである。これにより、二級河川の都道府県知事許可の水利使用に属する発電水利については、都道府県知事の許可のこととなる。また、二級河川の特定水利使用以外の水利使用に属する発電水利については、国土交通大臣の同意は不要となる。	1043120	兵庫県	兵庫県	国土交通省	
120090	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	河川法第23条、第79条第1項、第79条第2項、河川法施行令第2条第1項第2号、第20条の2、第45条、第47条	発電を目的とする河川の流水の占用は、河川からの取水の量や水力発電規模の大小にかかわらず、全て「特定水利使用」に区分されており、一級河川の指定区間(都道府県知事管理)であっても、発電を目的とする流水の占用するためには、河川法第23条に基づき許可を国土交通大臣より得なければならない。また、二級河川における発電を目的とする流水の占用を都道府県知事が許可し得る場合には、都道府県知事は国土交通大臣の同意が必要である。	発電水利権に関して、かんがい用水と同様に、高山県小水力発電推進協議会からの提案に対して、「二級河川における最大取水量や発電規模」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、適宜、大規模発電が主であった時代は、周辺の利水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(1000kw以下)の開発が中心となることから、国との関与についても見直しが必要である。	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・同意が必要となる。北海道元気にする広域観光交流拠点創出をめぐって、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ータタウンから、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する。そのはじまりが広域観光交流拠点として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ハートンエリアを拡大し、情報やサービス等の拠点として「ワーケーション」北海道ともい国内に及び広域を対象とした施設として機能させる。道の駅は、輪摩PA(ハートンエリア)に隣接し、高速道路から直接アプローチできるような整備する。敷地は約10ha、建物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。施設構成はコンソシア(道内各自治体)における多様な観光メニュー(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、定額郵便のサービス)も提供する。また、食と産直に関する施設(100%産直産品北海道の物産・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)等であり、これらにイベント会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、雇用の500人程度と見込んでいる。また、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承認していただき、開発許可を得る必要がある。	「規制・制度に係る対応方針」(平成22年6月18日閣議決定)において、一定規模以下の小水力発電目的での従属発電による水利使用について、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、特定水利使用の対象外とすることとした。(平成22年度中措置) これを踏まえ、発電のためにする水利使用のうち、特定水利使用以外の水利使用に属する発電水利については、特定水利使用の対象外とするよう、現在河川法施行令の改正作業を行っているところである。これにより、一級河川の都道府県知事許可の水利使用に属する発電水利については、都道府県知事の許可のこととなる。また、二級河川の特定水利使用以外の水利使用に属する発電水利については、国土交通大臣の同意は不要となる。	D	Ⅱ	「規制・制度に係る対応方針」(平成22年6月18日閣議決定)において、一定規模以下の小水力発電目的での従属発電による水利使用について、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、特定水利使用の対象外とすることとした。(平成22年度中措置) これを踏まえ、発電のためにする水利使用のうち、特定水利使用以外の水利使用に属する発電水利については、特定水利使用の対象外とするよう、現在河川法施行令の改正作業を行っているところである。これにより、一級河川の都道府県知事許可の水利使用に属する発電水利については、都道府県知事の許可のこととなる。また、二級河川の特定水利使用以外の水利使用に属する発電水利については、国土交通大臣の同意は不要となる。	1050010	大分県	大分県	国土交通省
120100	地域活性化(観光交流拠点形成)に向けた、輪摩PA(ハートンエリア)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承認(指針)し大規模商業施設の立地を可能にする特別措置。	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となっている。	本提案は、道新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、北海道全体の観光交流拠点創出をめぐって、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ータタウンから、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する。そのはじまりが広域観光交流拠点として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ハートンエリアを拡大し、情報やサービス等の拠点として「ワーケーション」北海道ともい国内に及び広域を対象とした施設として機能させる。道の駅は、輪摩PA(ハートンエリア)に隣接し、高速道路から直接アプローチできるような整備する。敷地は約10ha、建物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。施設構成はコンソシア(道内各自治体)における多様な観光メニュー(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、定額郵便のサービス)も提供する。また、食と産直に関する施設(100%産直産品北海道の物産・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)等であり、これらにイベント会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、雇用の500人程度と見込んでいる。また、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承認していただき、開発許可を得る必要がある。	特設制度により、市街化調整区域における開発を可能とすることは、都道府県及び市町村が都市計画法上権限を有する区域で十分である。また、市街化調整区域に隣接する土地に立地することとなるため、また、法律上都道府県等に与えられた権限の行使を阻害することにはならないものから、妥当である。ご提案の内容を実現するにあたっては、市街化区域への編入を行うことや、地区計画の策定により開発許可を受けることが考えられ、都市計画決定権者たる北海道等と調整されることと望ましい。	C	輪摩PA 周辺観光交流拠点プロジェクト	1051010	W-PAプロジェクト	北海道	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	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
220110	建築物の駐車場整備における附置義務の緩和及び課金制度の導入	駐車場法(昭和32年法律第106号)第2条の2、第20条の2 駐車場法施行令(昭和32年令第340号)第18条	国及び地方公共団体は、自動車の駐車のための施設の需要に応じ、自動車の駐車のための施設の総合的かつ計画的な整備の推進を図るよう努めなければならないこととされている。 また、地方公共団体は、一定の地域内において、条例で定める一定規模以上の建築物を新築、増築しようとする者に対し、条例で駐車施設を設けなければならない旨を定めることができることとされている。	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、駐車場に合わせて施設計画を立てて整備推進することは、例えば建築物において附置義務(10台のうち10台は身障者・高齢者用及び障害者専用)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が想定されていません。公共交通利用やコミュニティサイン推進などに使える基金に当てた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。	E		ご提案の内容は新たな課金制度の創設を求めらるものであり、規制緩和に関するものではないため、特区の制度になじむものではないと考えます	1056010	仙台市	宮城県	国土交通省	
220120	商店街活性化のための道路空間利用に対する規制緩和	道路法第32条、第33条 駐車場法施行令(昭和32年令第340号)第18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は、道路管理者の許可を受けなければならない。	地元商店街等で継続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、都市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、商店街などによりまちづくりを目的とした道路空間を確保することにより、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、規制緩和を求めらるものです。	道路空間を新たな公共財と位置付け、地元商店街等で継続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を行う目的の道路利用には制限を緩和するもの。地元商店街に道路管理者に代わって道路の維持清掃などをを行うとともに、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、都市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、商店街などによりまちづくりを目的とした道路空間を確保することにより、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、規制緩和を求めらるものです。	D		地域の活性化や都市における賑わいの創出等を目的とした路上イベントの道路占用については、「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取り扱い」(平成17年道路局長通達)において許可基準を定め、弾力的な判断を行うことにより、道路管理者として路上イベントの支援を図っている。 なお、路上イベントに伴う道路占用主体は、商店街などのまちづくり会社などの民間事業者も可能である。	1056000	仙台市	宮城県	警察庁 国土交通省	
220130	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	①都市公園法施行令第2条第2項 都市公園法施行令第5条第6項 ②国有財産法第22条	①都市公園に設けることのできる公園施設とは、都市公園の効用を全うするために都市公園に設けられる施設で、都市公園法第2条第2項及び都市公園法施行令第5条に規定されている。 ②国の財産は、法律に基づく場合を除くほか、適正な対価(時間)なくして譲渡し若しくは貸し付けてはならない(財政法第9条)。 地方公共団体が普通財産を公共性又は公益性のある一定の用途に供する場合には、無償貸し付けることができる。	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らるものです。 具体的には、当該公園敷地が国有地であり、国有財産法第22条第1項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、公園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ところを求めらるものです。	D(一部)	—	現行制度において、公園利用者の便宜に供することを主たる目的とするバス・タクシープールを設置することは可能であり、結果的にこれが交通結節施設としての機能を併せ持つものであることも、公園管理者の判断により設置することは可能。 国有財産法第22条第1項第1号では、都市公園法等に基づく公園について無償貸付を認めているところ、公園管理者の判断により公園施設として設置された場合は、無償貸付を継続することは可能である。 なお、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は、公共性又は公益性が著しい場合に無償での貸付けを限定的に認めている国有財産法(第22条)等の趣旨や、国有地の所在は地域的に偏っており地域間で不公平が生じること及び現下の厳しい財政状況を考慮すると、無償貸付とする対応は困難である。	1056000	仙台市	宮城県	財務省 国土交通省	
220140	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	道路法第2条、道路法第32条	道路附属物については道路法第2条において、占用物件については道路法第32条において、規定されている。	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車の実証実験に向け、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うことが可能となる。また、道路交通法上、乗合自動車にその属する運行系統に係る停留所で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らるものです。	C		道路法において、道路附属物とは、「道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理に必要な施設又は工作物」とされており、給電装置については、これに当てはまらないことから、道路管理者が道路附属物として設置することは困難である。(両様の機能を有すると考えられる給電施設も道路附属物に該当しない) 他方、地方公共団体が、道路法第32条の許可を受けて占用物件として設置することは可能である。	1056100	仙台市	宮城県	警察庁 国土交通省	
220150	トレーラーハウスの建築基準法上の取り扱いの明確化	建築基準法第2条第1号 H3.3.31建築指導課式通知(住指発第170号)	建築物とは、土地に定着する工作物のうち、屋根及び柱若しくは壁を有するもの(これに限る構造のものを含む。)等をいう。 トレーラーハウスのうち、規模、形態、設置状況等から判断して、随時かつ任意に移動できるものは、建築物には該当しないものとして取り扱う。	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4.26m、全幅3.048m、全高4.26m、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、駐車場の掘削、止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、これを以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、納品時や換、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る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。	C	—	トレーラーハウスを建築物に該当するものとして取り扱い、建築基準法(以下「法」)の適用を受けらるることとするかどうかは、国民の生命、健康等の保護を図るという法の趣旨を勘案して、規模、形態、設置状況、用途等から総合的に判断することが必要であり、小規模であることのみをもって建築物には該当しないものとして取り扱うことはできない。 また、法第2条第1号に規定する「土地に定着する」とは、必ずしも物理的に強固に土地に結合された様態のみでなく、用途上、長期間にわたって一定の場所に在置される場合も含まれる。	1059010	日本RV輸入協会	東京都	国土交通省	
220160	大型トレーラーハウスの一般道、高速道を通行する際に必要な許可証発行の手續の簡素化	道路法第47条、第47条の2 車両制限令第3条	道路管理者は、車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認めるときは、車両を通行せよとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を附して、車両制限令で定める車両の補充の最高限度を超える車両の通行を許可することができる。	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う場合には、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續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、息継ぎ、重量は4〜10tと軽く、小回りができるものであること、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安全な輸送であることから、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、米国同等サイズのトレーラーハウスの国内生産も活発化する上が促進され、工場生産型による技術の進化や再利用・転用による新たな産業としての可能性と社会への波及を最大化させることにもなる考えます。	C		特殊車両通行許可は、一般的に禁止されている重量及び寸法の車両に対して、道路管理者が当該車両と通行する道路との物理的な関係を客観的に審査し、禁止を解除するものです。 車両制限令の制限値(幅2.5メートル、高さ3.8メートル、長さ12メートル等)を超える場合には、自主基準の車両の用途にかかわらず、通行の安全性の観点から、現地の最新の道路状況を把握し、管理に責任を負う道路管理者による審査を省略することはできません。	1059020	日本RV輸入協会	東京都	国土交通省	

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
120170	都市公園法の公園施設の緩和	都市公園法第2条第2項、第7条、第18条、都市公園法施行令第2条	都市公園に設けることのできる公園施設とは、都市公園の効用を全うするために都市公園に設けられる施設で、都市公園法第2条第2項及び都市公園法施行令第2条に規定されている。 また、都市公園法第18条により、都市公園法及び都市公園法に基づく命令で定められたもののほか、都市公園の設置及び管理に必要事項は、条例で定められている。	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、現行法に加え、一定の条件(条例規制等)のもとで宣伝・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行、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う企業等からの宣伝広告収入は、歳入確保のための有効な手法であり、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活用を図るなかで新たな財源を確保し、市民サービス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。	C		都市公園は、人々のレクリエーションの空間であり、都市公園が、良好な都市景観の形成、都市環境の改善、都市の防災性の向上、生物多様性の確保等、その本来の機能を果たすためには、十分なオープンスペースが必要であり、都市公園に設けることが可能な公園施設は、都市公園の効用を全うするためのものに限定必要がある。企業等の宣伝等を目的とする施設はこれに該当せず、公園施設として設置を可能とすることは困難である。ただし、イベントの際に設けられる宣伝等を目的とする仮設の工作物等、又は都市公園の区域を占有することのない広告については、地方公共団体の判断により設置を可能とすることができる。	1064010	豊橋市	愛知県	国土交通省	
120180	生産緑地地区の指定要件の緩和	生産緑地法第3条第1項第二号	生産緑地地区は、市街化区域内にある農地等で、①公害又は災害の防止、農林漁業と調和した都市環境の保全等良好な生活環境の確保に相当の効用があり、かつ、公共施設等の敷地の用に供する土地として適しているものであること、②500㎡以上の規模の区域であること、③用排水その他の状況を勘案して農林漁業の継続が可能な条件を備えていると認められるものであること、という条件に該当する一団のものを区域として、都市計画に定めること(法第3条)。	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た場合には、面積要件として引き下げるとする。(500㎡から200㎡に引き下げ) 提案理由: 東京都内では、平成6年から平成19年の10年間で農地が約3分の1(約400ha)減少し、農家1戸あたり約95個分失われている。都市農地は都市機能の一つとして捉え、農の風景育成地区において、小規模な宅地農地も生産緑地地区に追加指定を認めるとともに、都市農地の減少止めを兼ね、都市の環境機能の向上、農産物の生産確保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、農業継続意欲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、かつ農業従事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、農地の水権等の担保は得られるものと考えられる。	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、生産緑地地区の指定面積を200㎡まで下限を引き下げるとする。 提案理由: 東京都内では、平成6年から平成19年の10年間で農地が約3分の1(約400ha)減少し、農家1戸あたり約95個分失われている。都市農地は都市機能の一つとして捉え、農の風景育成地区において、小規模な宅地農地も生産緑地地区に追加指定を認めるとともに、都市農地の減少止めを兼ね、都市の環境機能の向上、農産物の生産確保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、農業継続意欲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、かつ農業従事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、農地の水権等の担保は得られるものと考えられる。			生産緑地地区の面積要件については、都市計画において、農地のもつ緑地機能を評価し、これに厳しい建築規制等の制限を加えて保全を行う以上、農地の持つ緑地としての機能が発揮される一定の規模以上とする必要があることから、都市計画土地区画整理として評価できる最低限度として500㎡を設定していること。そのため、面積要件の引き下げについては対応が困難である。	1070010	東京都	東京都	国土交通省	
120190	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	「終末処理場におけるくみ取りし尿の処理について」昭和47年8月7日付通達(環発第38号・建設省都市開発第2号)	「終末処理場におけるくみ取りし尿の処理について」昭和47年8月7日付通達(環発第38号・建設省都市開発第2号)	「下水処理場」とし「原処理場」は、どちらか汚水の浄化を目的としており、公共下水道とし「原」の両方を動かし、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」に集約することでコスト削減が大幅に図れることから、下水処理法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」で受け入れ、共同処理ができるようにする。	昭和47年8月7日付通達(環発第38号・建設省都市開発第2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「原処理場」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てはならず、結果として一帯性投資が、コスト増の要因となっている。多くの自治体が、独自の処理施設を持、汚水処理を行っていることから、両者を連絡管等で接続し、処理機能の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、くみ取りし尿や浄化槽汚泥は汚濁負荷が高いことから、別「原処理場」を併設して位置づけ、そこで発生する汚泥を処理した後に、仮設公共下水道へ流入させる方式により「下水処理場」において一元化する方式を検討している。	D	-	ご指摘の「終末処理場におけるくみ取りし尿の処理について(昭和47年8月7日環発第38号・建設省都市開発第2号)」の通達は、①くみ取りし尿の処理場所への改善促進を図るために供用区域内において水洗便所に対応するまでの間、し尿の全量を終末処理場において処理できるように措置するため、②下水道整備5箇年計画(当時)による整備予定区域内のし尿を、必要に応じて、下水道と接続する前に先行整備した終末処理場処理できるとする旨である。ご要望の上記区域外のし尿を終末処理場で処理することの可否について通知したものでない。 一方で、し尿処理施設については、上記の区域のみならず広くくみ取り用を設置している家庭からのし尿等を対象としており、下水道等の汚水処理施設し尿処理施設を適切に組み合わせることでより、効率的な事業実施となるように各市町村の判断により適切な整備手法を選択しているものと考えている。ご提案内容を含めし尿処理場の今後の対応策については社会情勢等を考慮し各市町村によって判断するところであるとする。 し尿等をし尿処理場前処理して既設公共下水道へ接続し流入させる方法については、現行制度下で実施可能であり、関連部間で調整の上、技術的な検討等を踏まえ実施されたい。	1073010	松山市	愛媛県	国土交通省 環境省	
120200	関係市町村による柔軟な都市計画の策定	都市計画法第15条	区域区分に関する都市計画、一の市町村の区域を超える広域の見地から決定すべき一定の地域地区、都市施設、一定の視線的都市施設等に関する都市計画は都道府県が、その他の都市計画は市町村が定める。 市町村が定める都市計画は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想に照し、かつ、都道府県が定めた都市計画に適合したものでなければならぬ。 市町村が定めた都市計画が、都道府県が定めた都市計画と抵触するときは、その限りにおいて、都道府県が定めた都市計画が優先するものとする。	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する。一、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又は視線的都市施設として政令で定めるものに関する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により定めることとされることとし、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(「参照すること」)に改めることを求める。	都市計画について、長期にわたる様々の都市計画が必要で、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するのは、「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、メトリック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こと。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、地利を生かした新たな都市、暮らしへの発想が可能となる。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。	C		本年6月に閣議決定された地域主権戦略大綱において、都市計画決定権限についても、市町村に大綱に特種されたこととされたものの、一部の広域的・視線的都市計画については、引き続き都道府県が決定することとされたことである。当該都市計画又は複数市町村によって設置された協議会、一部事務組合、全部事務組合が決定することではないと解される。なお、都市計画の決定主体が都道府県と市町村に区分されておらず、前者が定める広域的・視線的都市計画と後者が定める都市計画とが、都市計画総体として、一体的なものであることから、市町村が定める都市計画は、都道府県が定めた都市計画に適合させる必要がある。	1076000	東京都	東京都	国土交通省	
120210	様々な主体による意見・提案手段の拡充	都市計画法第16・17条・17条の2	都道府県又は市町村は、一定の場合を除くほか、都市計画の案を作成しようとする場合において必要がある認めるときは、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。 都道府県又は市町村が都市計画を定めるに当たっての公告があったときは、関係市町村の住民及び利害関係人は、同項の縦覧期間満了の日まで、縦覧に供された都市計画の案について、都道府県の作成に係るものについては都道府県に、市町村の作成に係るものについては市町村に、意見を提出することができる。 都道府県又は市町村は、住民又は利害関係人に係る都市計画の決定の手続に関する事項について、条例で必要な規定を定めることができる。	公聴会を意見・提案提出手段へ改めるとともに、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關連する事業を営む事業者等も意見提出手段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段は定められていない。公聴会を開催して住民からの意見聴取は重要ではあるが、発案から実効が早い積極的に活用可能な意見を聴取することは難しい。都市計画はまち・地域の在り方に密着し関わるものであること、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民間主導の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」/「新しいNPPの推進」に資することができると考えられる。	D		都道府県又は市町村が都市計画を定めるに当たり、公聴会の開催等住民の意見を反映させるための必要な措置については、都道府県又は市町村においてその実情に応じた判断するものであり、現行制度においても、都道府県又は市町村の判断によって対応が可能である。	1076000	東京都	東京都	国土交通省	

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
120220	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	都市計画法第18条の2第2項	市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本方針(以下「基本方針」という。)を定めるものとする。 市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。	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の意見を反映させるために必要な措置を講ずることとされていること。より幅広く住民のみならず民間事業者等からも、意見に加入(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ずることとして現行規定を改めることを求める。	都市計画の策定にあたっては、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、民間事業者からの提案の手続が定められていない。公聴会を開催して住民からの意見を取り入れることが、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があるところ、これと積極的に関する意思があり、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民間主導の都市計画へ転換することができるとし、現行制度が推進する「新しい公共」や「新しいPPPの推進」に資することができると考えられる。併せて、議に意見を聴いたり、提案を受け付けるだけでなく、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現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。	D		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の意見を反映させるための必要な措置については、市町村においてその実情に応じた判断するものであり、現行制度においても、市町村の判断によって対応が可能である。	新交通システム導入促進プロジェクト	1078070	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
120230	道路占有および道路使用の許可制度の柔軟な運用等	道路法第32条、第33条	道路に一定の工作物、物又は施設を設け、継続して道路を使用とする場合には、道路管理者の許可を受けなければならない。	道路の占有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、当該地域の特徴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含め、併せて、申請書の負担の軽減、イベント等の企画から実施までの期間の簡短化等のため、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有および使用許可については柔軟な運用を図らせてきているが、占有および使用主体について地公法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果のある利用の妨げとなることありうる。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、地公法が関係せず民間事業者の主体的な提案による場合についても、道路の占有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、大ききにぎわいの創出、地域の活性化につなげることができると考えられる。	D		地域の活性化や都市における賑わいの創出等を目的とした路上イベントの道路占有については、「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占有の取り扱い(平成17年道路局長通達)において許可基準を定め、弾力的な判断を行うことにより、道路管理者として路上イベントの支援を図っている。なお、提案内容にある路上イベントに伴う道路占有主体については、民間事業者でも可能であることと、駐車場の確保についても多数の来客により、駐車待ちによる周辺道路の渋滞や路上駐車などが見込まれる場合には、許可条件を付すこととしているが、必ずしも駐車場確保の条件を付す必要はないものではない。	新交通システム導入促進プロジェクト	1078080	(株)三井物産戦略研究所	東京都	警察庁 国土交通省
120240	旅行業登録等に伴う要件の緩和	旅行業法第2条第1項第1号、第3条、第6条第1項第7号、第7条第1項、第2項及び第3項等	旅行業法上、旅行業の登録や営業の開始に当たっては、営業所ごとに旅行業務取扱管理者を選任し、その法定資格を記載する場合には、旅行業務取扱管理者の選任と営業保証金の供託を免除可能とする。	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、その法定資格を記載する場合には、旅行業務取扱管理者の選任と営業保証金の供託を免除可能とする。	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客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、独自に旅行業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販売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者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。	C I		旅行業務に関する取引については、無形のサービスを提供するものであるといった特性等にかかわらず、取引の公正の維持や消費者保護を図るために、旅行業法において、旅行業を営む者を登録にからしめ、必要最低限の規制を設けているところ、消費者保護の必要性は、いかなる者が旅行業を営む場合であっても異なるものではないことから、ご提案の措置は対応困難である。		1031010	大蔵村 山形県	国土交通省	
120250	道路運送車両の乗降口の階段に係る保安基準の緩和	道路運送車両の保安基準第55条、道路運送車両の保安基準の緩和を定める告示第77条、第155条、第233条	乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車の乗降口の階段はその有効歩行が300mm以上であること、その使用の制限が特殊である場合(特定の乗客(幼児等)が乗る場合等)に旅客の安全性の確保の対策がなされている場合には、階段の有効歩行を緩和することができる。	乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車の乗降口の階段は、乗降口の階段に適用される。乗降口の階段の保安基準について、一定歩行を確保している場合にはその基準を緩和する。	■提案理由 安芸高田市では、公共交通機関の利用が少ない空間に、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種類の乗車定員10人と15人の車両を導入しているが、乗車定員11人以上11人未満までは保安基準が異なる。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は、階段の歩行高が300mm以上必要という規定がある。そのため、15人乗り車両は、既設の乗降口が保安基準を満たしていないため、乗降口既設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。 交通バリアフリー法では、バス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にくい。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。 そこで、同種類で乗車定員が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。	D 一		ご提案いただいた高齢者等の移動の円滑化を図るものであって、旅客の安全性の確保の対策がなされているものにおいては、申請により当該規定を緩和することができる。具体的な手続き等については、最寄りの運輸局等に相談された。		1032010	安芸高田市 広島県	国土交通省	

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
120310	公共交通利用促進のための特定のエリアの企業の定期券一括購入の促進	鉄道事業法第16条第1項、第3項、第5項、道路運送法第9条第1項、第3項、第6項	現行制度上、鉄道の運賃については鉄道事業法第16条第1項及び第3項、乗合バスの運賃については道路運送法第9条第1項及び第3項に基づき上限運賃を定め、その範囲内であれば、国へ届け出ること、事業者の創意工夫による多様な運賃設定が可能となっている。	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、特に廉価な設定とすることを可能とするもの	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購入を図る。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。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実施している1ヶ月乗り放題の企業向けバス(バスのみ乗り放題で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第9条6項、鉄道の場合は鉄道事業法第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	D	-	現行制度上、鉄道の運賃については鉄道事業法第16条第1項及び第3項、乗合バスの運賃については道路運送法第9条第1項及び第3項に基づき上限運賃を定め、その範囲内であれば、国へ届け出ること、事業者の創意工夫による多様な運賃設定が可能となっている。鉄道事業法第16条第5項及び道路運送法第9条第6項における「特定の旅客に対する不当な差別的取扱い」とは、合理的かつ正当な理由なく特定の旅客を優遇又は劣遇する場合であり、当該ご提案の「特定エリアの企業向けの一括購入する定期券割引」については、例えば、合理的かつ正当な理由の下にエリアを区分し(合理的理由なく恣意的にエリアを区分しない)、当該エリア内の全ての企業等もしくは、当該エリア内において合理的かつ正当な理由の下に限定した対象範囲(合理的理由なく恣意的にエリア内の特定の企業のみを対象としない)に割引を実施するのであれば、不当な差別的取扱いには当たらないと考えられる。		1056000	仙台市	宮城県	国土交通省
120320	電気バス試作車の公道実験	道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第4条、第8条、第40条、第41条、第42条、第58条、第59条、道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第7号)第56条第4項	自動車は、新規検査を受けて道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第7号)に適合すると認められ、新規登録を受けなければ運行の用に供してはならない。道路運送車両の保安基準に適合していない自動車は、原則として運行することはできないが、国土交通大臣が基準の改善に資すると認定した試作自動車については、当該基準は適用しないこととされている。	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込まれることとします。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項の規定による試作自動車の認定要領(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。	E	-	一般に、電気バス試作車の公道実験を行う場合は、大臣認定は必要ないため、事実承認である。なお、これまでに公道実験を行った電気バスは、全て、道路運送車両の保安基準に適合しているため、大臣認定を受けず、新規検査・新規登録を受けて運行している。ご提案の電気バスの詳細が判明していない段階では、これ以上の判断はできない。	1056000	仙台市	宮城県	国土交通省	
120330	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例措置	道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第2条	原動機により陸上を移動することを目的として製作した用具で軌条若しくは架橋を用いないものは、道路運送車両法上、原動機の定格出力の大小に応じて、自動車又は原動機付自転車の道路運送車両となる。	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例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顕著するために、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例措置を実施するものです。セグウェイ等は、セグウェイのほか、MicrosoftやRideALDなどのパーソナルロボットを想定しています。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との相違と、道路法に認定された道路との位置づけがかけ離れた場合でも歩道を走行できるよう、道路法上の特例措置を求るものです。	D	-	搭乗型移動支援ロボットについては、「明日の安心と成長のための緊急経済対策」における構造改革特区に係る過去の未実現提案等についての政府の対応方針(平成22年1月29日構造改革特別区域推進本部決定)において、一定の要件を満たす搭乗型移動支援ロボットについて、特区内の一定の公道における実証実験を行うことを可能とする措置を講ずることとされたところであり、現在、一定の歩道等において実証実験を可能とするべく検討を進めているところである。したがって、御提案の特例措置により実現することを想定している公道走行の形態・内容は必ずしも明らかではないが、搭乗型移動支援ロボットの実証実験特区において認められる形態・内容を満たすものであれば、この実証実験特区として認定申請された。	1056000	仙台市	宮城県	警察庁 国土交通省	
120340	公共交通利用促進のため鉄道とバスの乗り継ぎ運賃制の拡充や利用しやすい運賃の導入に係る許可の特例	鉄道事業法第16条第1項、第3項、道路運送法第9条第1項、第3項	現行制度上、鉄道の運賃については鉄道事業法第16条第1項及び第3項、乗合バスの運賃については道路運送法第9条第1項及び第3項に基づき上限運賃を定め、その範囲内であれば、国へ届け出ること、事業者の創意工夫による多様な運賃設定が可能となっている。	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とする。	D	-	現行制度上、鉄道の運賃については鉄道事業法第16条第1項及び第3項、乗合バスの運賃については道路運送法第9条第1項及び第3項に基づき上限運賃を定め、その範囲内であれば、国へ届け出ること、事業者の創意工夫による多様な運賃設定が可能となっている。地下鉄・バスを統一した運賃体系とするような運賃設定については、設定された上限運賃の範囲内であれば、現行制度においても事業者が設定することは可能であり、事業者からの届出(地方運輸局長等への届出)により実施可能である。	1056110	仙台市	宮城県	国土交通省	
120350	自家用有償旅客運送の登録要件の緩和	道路運送法第78条第2項、道路運送法施行規則第49条	地域公共交通会議において、複数の市町村による協議が調った場合については、広域的自家用有償旅客運送が可能な制度となっている。	現行法で規定されている自家用有償旅客運送について、市町村において、複数の市町村による協議が調った場合については、広域的自家用有償旅客運送が可能な制度となっている。	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、やむなく廃止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・幹線的役割について、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。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、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も運行委託の他、自家用自動車の有償運送が法的に認められており、市町村が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、行政域を超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。	D	-	道路運送法第78条第2号及び道路運送法施行規則第49条において、自家用有償旅客運送の実施者は、市町村やNPO等となっているが、ご提案のような一部の都道府県の区域内における広域的自家用有償旅客運送は、都道府県が主体として行わなくとも複数市町村が主宰する地域公共交通会議の合意に基づき、現行制度において対応可能であることから、詳細についてはご相談ください。	1063010	奈良県	奈良県	国土交通省	

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
120300	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	道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)第1条	原動機付自転車の範囲及び類別について、内燃機関を原動機とするものは排気量により、内燃機関以外のものを原動機とするものは定格出力によって区分して(道路運送車両法施行規則第1条)規定する。道路運送車両法施行規則第1条の規定により、定格出力が0.6kW以下の第二種原動機付自転車(ミニカー)とし、0.6kWより大きい定格出力を有するものは軽自動車と同等の安全基準を適用する必要がある。	第二種原動機付自転車(電動四輪)を追加し、モーター定格出力5kWに、乗車定員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輛の電動化が急務 現行法(道路運送車両法(道路運送法))による第一種原動機付自転車(四輪、道路ミニカー)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: 近郊地・山間部での移動手段として出力不足 送迎・通院、親孝等実生活上必要な車種である。 現行法の趣旨(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・海外転移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創出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	C	—	現行の制度では、定格出力が0.6kWを超える定格出力を有する車両に対しては軽自動車の安全基準を遵守することで車両の安全を確保しているところである。また、現状、基準に適合していない確かな原動機付自転車(ミニカー)の基準の内容や認証等の基準適合性の確認手続きの強化を促した制度全体の総合的見直しを検討することを予定していることから0.6kWを超える車両において原動機付自転車の区分において公道走行を認めることは困難である。この度、提案として現行の原付以上、軽自動車以下の領域をカバーする超小型モビリティに対しては、トラックや作業用車などの一般交通と混在した中を走行することを想定しつつ、超小型モビリティの利用形態などを前案として、新たに課すべき必要な安全性について検討を始めたところである。超小型モビリティについては、国土交通省の交通安全推進自動車交通安全部会安全WGや環境対応車を活用しまちづくり研究会において、超小型モビリティをどのように社会に受け入れるべきか、受け入れる場合の安全性の確保等とあるべきか(衝突安全性性能等の車両の安全性性能、点検整備、検査のあり方等)の方向性について検討を行っているところである。なお、これらの検討結果のほか、関係府庁と連携して車両区分の見直し等も含めた制度全体の整備が必要と思慮される。	107010	NPO法人 HSPV(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	
120370	ガソリンに関する燃料の規格の緩和	道路運送車両法第40条、41条、42条 道路運送車両の保安基準第1条の2 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第3条	自動車燃料の規格は、大気汚染防止法、道路運送車両法及び揮発油等の品質の確保等に関する法律(以下「品質法」という。)の3法律においてそれぞれ規格を定めているものであるが、道路運送車両法及び品質法の燃料規格は、大気汚染防止法第19条第1項及び第19条の2第1項の規定を踏まえて規格を制定しているものである。大気汚染防止法においては、大気汚染防止の観点から、同法に基づく自動車燃料の規格に付する許容限度及び自動車燃料に含まれる物質の量の許容限度を定めており、エタノールに係る規格については、品質法第1、3項で規定している。また、品質法及び道路運送車両法においては、この大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度に基づくものに加え、安全性確保の観点から、ガソリンについてはエタノール3%(E3)まで、軽油については脂肪酸メチルエステル5%(E5)までと規定している。 大気汚染防止法においては、同法に基づく自動車燃料の規格に付する許容限度及び自動車燃料に含まれる物質の量の許容限度を定めており、エタノールに係る規格については、品質法第1、3項まで規定しており、許容限度以上バイオ燃料が混合された燃料については、これに対応していない車両に使用した場合は大気汚染への影響が生じることから、認められない。 品質法においては、国民生活との関連が深い石油製品である揮発油、軽油、灯油及び重油について、消費者の利益を保護することを目的として、石油製品の品質の確保等についての措置を定めている。同法においては、大気汚染防止法第19条の2第1項の規定を踏まえて規格を制定しているものがあるが、車両安全性及び大気汚染防止の観点から問題がない燃料性状を規格として規定し、バイオ燃料の混合量については、ガソリンについてはエタノール3%(E3)まで、軽油については脂肪酸メチルエステル5%(E5)までと規定している。 エタノール含有率については、一般車両に高濃度アルコール燃料を導入した場合に金属腐食及び火災のおそれがあるため、一般車両に使用して安全性上問題のない燃料として3%以上を規定しているものがある。また、バイオ燃料(含有率)については、混合割合を増やした燃料については、実際に車両に対する不具合も報告されており、このような燃料を使用し公道走行する車両は、車両安全性及び大気汚染防止の観点から問題があることから、3%以上を規定しているものである。したがついて、同法の規格を踏まえバイオ燃料含有率の規格(車両安全性及び大気汚染防止)の緩和が認められていない。 一方で、バイオ燃料含有率の要する高濃度化への対応の必要性を踏まえて、同法において、自動車の安全性や管理体制等を確保することを要件としての規格外燃料の公道使用の認定制度(試験研究認定制度)を実施しており、これにより、試験研究として規格外燃料の使用は可能である。なお、高濃度エタノール含有率試験制度については、現行制度では、公道走行が別府大分県においてバイオエタノールを10%混合したガソリン(E10)の試験研究認定を3年間得て実施していること。 道路運送車両法においては、大気汚染防止法第19条の2第1項の規定を踏まえて燃料規格を制定しているが、E3を超えるバイオエタノール混合燃料を一般車両に使用した場合、安全性及び大気汚染防止の観点から問題が有り得ることから、E10は、大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度を踏まえて3%を超過する規格(試験研究認定制度)において、一般の自動車燃料として使用する事が認められていない。また、同様な考えに基づき、国土交通省所管の「保安基準項目告示」においてもE10燃料規格及びそれを前提とした安全・環境上の技術基準が定められていること。 また、バイオ燃料含有率の要する高濃度化への対応の必要性を踏まえて、国土交通省では、平成19年10月に自動車の安全性等を確保することを要件としてE10対応車の技術指針を定め、大臣認定による試験走行が可能となる制度を実施しており、この制度を用いることにより、試験研究として規格外燃料の使用は可能である。現在、北海道のちから財団や大分県においておこなわれた試験研究実証が実施されている。	ガソリンに係る燃料の規格については、エタノールが等量比3%以下とされているが、ガソリンについてはエタノール3%(E3)まで、2%以下まで引上げることを求める。	現在 宮古島においては、製糖後の残渣糖蜜等を利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業産業において利用し、エネルギーの地産地消を通じた循環型社会の形成を目指す。「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、主にガソリンに混ぜて自動車の燃料として使用する予定である。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エタノールの使用については、これによる自動車、輸送機器等の効率性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は着しく整理を促すものであると考えられる。そこで、本検討項目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証し、宮古島内で全国へ展開することを提案するものである。	D	—	現在、環境省、経済産業省、国土交通省において、バイオエタノールを10%混合したガソリン(E10)の、現行の試験研究用自動車以外のE10対応自動車への使用を可能とするため、E10対応の車両及び燃料の規格内容について、平成22年度内に結論を得るべく検討を行っているところである。今回の提案に係るE10等を用いた実証事業については、当分の間、現行の道路運送車両法に基づく大臣認定制度(揮発油等の品質の確保等に関する法律)に基づく試験研究認定制度を活用していただきたい。	1076020	宮古島バイオエタノールプロジェクト	株式会社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
120380	試験自動車の認定の柔軟な運用	道路運送車両法第40条、41条、42条 道路運送車両の保安基準第56条第4項 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	バイオエタノールを3%まで混合したガソリン(E3)は、一般車両に使用することが可能だが、E3を超えるバイオエタノール混合燃料を一般車両に使用した場合、安全性及び大気汚染防止の観点から問題が有り得ることから、E10は、大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度を踏まえて3%を超過する規格(試験研究認定制度)において、一般の自動車燃料として使用する事が認められていない。また、同様な考えに基づき、国土交通省所管の「保安基準項目告示」においてもE10燃料規格及びそれを前提とした安全・環境上の技術基準が定められていること。 また、バイオ燃料含有率の要する高濃度化への対応の必要性を踏まえて、国土交通省では、平成19年10月に自動車の安全性等を確保することを要件としてE10対応車の技術指針を定め、大臣認定による試験走行が可能となる制度を実施しており、この制度を用いることにより、試験研究として規格外燃料の使用は可能である。現在、北海道のちから財団や大分県においておこなわれた試験研究実証が実施されている。	特区において試験走行を行う場合においては、バイオエタノールの含有率(%)をE10(10)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とする。	現在 宮古島においては、製糖後の残渣糖蜜等を利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業産業において利用し、エネルギーの地産地消を通じた循環型社会の形成を目指す。「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への試験走行を行うことが検討されている。試験研究においては、米国において生産された米国国内において一般の用に供されている、ガソリンのみで走行可能な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。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と現行では認められていないため、認定を受けるのかは定か定かではない。そこで本提案を行うため、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、関係各府県が実証を併せており、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なり、環境産業の振興のみならず、当該産業の若い手づくり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。	D	—	バイオエタノールのみを燃料として走行する場合には、大臣認定を取得することができるが、この大臣認定の目的にあたっては、試験自動車の安全及び環境対策が講じられていることが前提となり、また試験走行の目的や実施計画等を整理し、実施体制を整える必要があるため、今回の提案については、これら所要の資料を精査し上で認定の可否を判断していきたい。	1076040	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
120390	軌道に係る車両の全長の制限の引上げ	軌道運転規則第2条、第46条	道路の路面に敷設する併用軌道の運転については、軌道運転規則第46条において、連結車両の長さは30m以内と定めているが、特別の事由がある場合には、同規定を踏まえた上による許可を受けることにより、同規則の定めより長いことができる。	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こととなっていること。特区において運行する場合にあっては30メートルを引上げることで、必要の取り込みや荷物の積出しもつづけ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考えられる。	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導入の社会的経済的効用の顕著化を促すこととなる。また、自動車の制動から公共交通システムを確保することと環境に優しい公共交通利用の促進を兼ねて、都市圏を軸とした地域での公共交通LRTはLRTを引くことに関する可能性が広がるだけでなく、乗車でき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ことがある。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が可能となることと、必要の取り込みや荷物の積出しもつづけ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考えられる。	D	—	道路の路面に敷設する併用軌道の運転については、軌道運転規則第46条において、連結車両の長さは30m以内と定めているが、特別の事由がある場合には、同規則第2条第4条に基づき、同規則の定めより長いことを許可する取組が可能である。ただし、安全性等の検討が必要である。(その線区の道路状況、交通量、道路交差上の安全性等)	1076090	解交通システム導入促進推進プロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省

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	プロジェ クト名	提案事項 管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関 係府省庁
120400	軌道に係る最高時速及び平均時速の引上げ	道路交通法第22条、第53条 軌道運転規則第2条、第53条	道路交通法第22条第2項において、路面電車は、道路標識等により最高速度が指定されている場合を除き、道路においては、軌道運転規則に定める最高速度をこえる速度で進行してはならないとされている。 道路の路面上に敷設する併用軌道の運転については、軌道運転規則第53条において、車両の最高速度40km/h以下、平均速度30km/h以下と定めているが、特別の事由がある場合には、同規則第2条ただし書による許可を受けることにより、同規則の定めによらないことができる。	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キロメートル以下であることを、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を定めることとする。	○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進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ことから、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。	D	-	道路の路面上に敷設する併用軌道の運転については、軌道運転規則第53条において、車両の最高速度40km/h以下、平均速度30km/h以下と定めているが、特別の事由がある場合には、同規則第2条ただし書により、同規則の定めによらないことを許可する取扱いが可能である。ただし、安全性等の検討が必要である。(その周辺の道路状況、交通量、道路交通上の安全性等)	新交通システム導入促進プロジェクト	1076100	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
120410	軌道の柔軟な敷設	軌道建設規程第8条、第9条、第34条	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こと、特区においては、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。	○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、道路の幅がそれより狭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車線以上確保されている等の道幅が広い場合においては、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、導入の効用を減殺することになる。 ○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出来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。	○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、道路の幅がそれより狭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車線以上確保されている等の道幅が広い場合においては、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、導入の効用を減殺することになる。 ○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出来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。	D	-	軌道の敷設位置については、軌道建設規程第8条、第9条で中央又は片側に敷設することとなっているが、軌道建設規程第34条により、軌道の柔軟な敷設が可能となる。ただし、必要性や、安全性等の検討が必要である。(走行円滑性、利便性、自動車の走行性、沿道アクセス、歩行者・自転車への影響等)	新交通システム導入促進プロジェクト	1076110	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省