

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
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18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11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。	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な一体的活用を図る必要がある。管理受託者として、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公開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実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な一体的活用を図る必要がある。管理受託者として、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たもに、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(準じた制度として、入園料収入については一定額を、施設の魅力を高める事業に充てること)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にする必要がある。 利用料収入の扱いは、現行契約や別途契約による対応が可能であることや、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が必要となる。②都市公園法上、公園毎に入園料とその減免が規定されており、年間パスや地域事情に応じた無料開放日の設定などの例があることから、同様の趣旨の企画割引(前売券、クーポン等)は可能と考えるので、弾力的な運用を要望する。 ③利用者利便向上のため、受託者の主体的な判断に基づく公開時間延長や無料開園日設定、ホームページ更新等については、決裁権限を国営明石海峡公園事務所に下ろすことを要望する理由は何らか。	①本件提案は企画競争の対象業務を適正に遂行した上で、公園の魅力と利便の向上を図るものであるため、企画競争の前提条件の変更にはあらず、公平性を欠くものではないとの観点から、右提案主体の意見について回答されたい。 ②国民各層が広く利用できる低廉な料金水準であることが既に確保されているのに、費次の運営努力による更なる料金の低廉化を認めない理由は何らか。	1 0 4 3 1 1 1 0	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48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害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないと認め許可を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48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超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「具体の事例の積み重ねがない中、都市計画法上の手法のみ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。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48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超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「具体の事例の積み重ねがない中、都市計画法上の手法のみ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。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。	D	用途地域に関する都市計画は、将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・縦覧等の手続を経て、都道府県又は市町村において定めることとしている。 また、建築基準法第48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続を経ない代わりに、当該許可に利害関係を有する者の出頭を求めて公開による意見の聴取を行い、かつ、建築審査会の同意を得た上で、特定行政庁が許可することとしている。 このように、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続を経て行われるものであり、また、県又は市の自主性に基づき、用途地域の変更や特別用途地区、地区計画の策定等により対応可能な制度がすでに設けられている。さらに、ご提案の地域は、特区提案者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、都市計画の手続きを経て、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い。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	1 0 4 3 2 0	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3号、第20条の2、第4条第5条、第4条第5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、一般河川の指定区間(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をするためには、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うる場合には、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、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)を設定する。 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)を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も早期に発現することが可能となる。	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、二級河川については、取水規模の大小に関わらず、これら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、周辺の水利状況や埋込に多大な影響があったことから、国が関与するべきであったが、現在、大規模な水力発電を関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(1.000kw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)を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も早期に発現することが可能となる。	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来発による水利使用について、従来元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。これにより、二級河川の都道府県知事管理から国土交通大臣管理へ移行することとなる。また、二級河川の特定水利使用以外の水利使用に従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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	1 0 5 0 0 1 0	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、輪廊パークエリアに隣接する市街化調整区域における、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。	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。	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、高速道路輪廊パークエリアに隣接する市街化調整区域の土地が10haを超える。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たい。	本提案は、道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、北海道全体の観光交流情報発信し、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。本拠地の形成は、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クタウンから、交通の便を付加した生産的な都市へと生まれ変わることに資する。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である。これは高速道路から直接アプローチできるパークエリアを拡大し、情報やサービスの拠点としてパークアップし、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、輪廊パークエリアに隣接し、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、利用施設(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(北海道の土産・土産、日本の各品類、インターネット予約販売、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デ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170億円からスタートし、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。	特区制度により、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区分の決定・開発許可の運用等により行う地域のまちづくりにより多大な影響を及ぼすこととなるものであり、また、法定外開発許可の運用等により行う地域のまちづくりにより多大な影響を及ぼすことから、妥当でない。 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られることが考えられ、都市計画決定権者たる北海道等と調整されることを望みます。	C	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	平成16年に地域再生計画の第1号として認定を受け、その後政府の緊急経済対策を踏まえ特区申請をし、パークエリア周辺の土地利用については事業化に取り組んでいる。本提案は、高速道路の沿道サービスとしてPAを活用した周辺の土地利用の提案である。輪廊PAのスマートICも開通し、これにみる立地特性をもった既存PAの土地利用を含めた機能強化を民間としてバックアップし、更に観光交流拠点機能を付加し、雇用創出等を含めて北海道を活性化していく。については、高速道路関係からの支援はいは、都市計画法の弾力的な運用等、国・行・政当事者の積極的な関与若しくは、柔軟な発想による国の政策的な位置付けを求める次第であります。	1 0 5 1 0 0 1 0	北海道	W-PACプロジェクトチーム	国土交通省		
120110	建築物の駐車場整備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、第20条の2 駐車場法施行令(昭和32年政令第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かつ計画的な整備の推進を図ら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。	駐車場法に基づき(附属義務の緩和に伴う課金制度の可成化)	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は、例えば建築物において附属義務100台のうち10台は身障者・高齢者用及び高さばき貨物車用と確保し、残り90台分を普通用として、建築物の利用度を高め、土地利用がまちづくりにおいても推進しつながら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た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。	E	ご提案の内容は新たな課金制度の創設を求めるものであり、規制緩和に関するものではないため、特区の制度にないものではないと考えます		1 0 5 6 0 1 0	仙台市	宮城県	国土交通省			
120120	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	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。	地元商店街等で組織するまちづくり会社による、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。	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。	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。		1 0 5 6 0 6 0	仙台市	宮城県	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	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
120130	地区内の移動性及び回避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(時価)なくして譲渡若しくは貸し付けはならない(財政法第9条)。地方公共団体等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、無償で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ます。 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都市公園法の特例措置として、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。	D(一部C)	—	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っても、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。			1 0 5 6 0 8 0	仙台市	宮城県	財務省 国土交通省	
120140	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例措置	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、乗合自動車が行う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。	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上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。(同様の機能を有すると考えられる給油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。			1 0 5 6 0 0 0	仙台市	宮城県	警察庁 国土交通省	
120150	トレーラーハウスの建築基準法の上の取り扱いの明確化	建築基準法第2条第1号 H9.3.31建築指導課長通知(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(これに類す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、事務所その他、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、全国統一の認識を定めること、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。	右提案主体からの意見に対して回答された。		1 0 5 9 0 1 0	日本RV輸入協会	東京都	国土交通省	
120160	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続きの簡素化	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、車両を通行させよう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併せて、車両制限令で定める車両の諸元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、事務所その他、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、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。	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、自主基準の有無や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。	右提案主体からの意見に対して回答された。	1 0 5 9 0 2 0	日本RV輸入協会	東京都	国土交通省		
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 公園法施行令第12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5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るもののほか、都市公園の設置及び管理に關し必要な事項は、条例で定めるところとされている。	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、現行法に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。	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る必要がある。企業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。	本件提案における公園施設への広告の掲示及び広告看板の設置は客観的に見て都市公園の効用を損なうものではないとの観点から、添付資料にある具体的な状況を踏まえ回答された。		1 0 6 4 0 1 0	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通じ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と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の区域について、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)	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、農業継続意欲のない農家からの要望が多く寄せられる危険があるが、「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、農地の継続性の担保は得られるものと考え。	C	—	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、都市計画と農地として評価できる最低限度として500㎡と設定しているところ。 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。	右提案主体からの意見に対して回答された。	1 0 7 0 1 0 0	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	再検討要請	提案主体からの意見	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
120190	処理区域外で発生するし尿について下水道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日付け通達(環発第38号・建設省都下事発第32号)	①くみ取便所の水洗便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で処理できるという主旨である。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のではない。	昭和47年8月7日付け通達(環発第38号・建設省都下事発第32号)では、し尿を「下水道処理場」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、「下水道処理場」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「下水道処理場」において一元化する方法を検討している。	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・建設省都下事発第32号)」の通達は、①くみ取便所の水洗便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で処理できるという主旨である。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のではない。	右提案主体からの意見に対して回答された。	提案に対して、現行制度下で実施可能であるとの回答をいただきましたが、下記について確認をお願いいたします。 ①全体計画区域外に位置する「し尿処理場」から発生する汚水の受け入れについては、本市の「し尿処理場」は、公共下水道の全体計画区域外の区域に位置しており、その「し尿処理場」において前処理を行い、発生する汚水を接続管を通じて既設公共下水道管に流入させることは、現行制度下で可能と考えてよいのか。 ②補助事業としての採択については、前処理後のし尿を受け入れて下水道処理場へ共同処理する場合、し尿側の汚水量が多いことから、処理施設を増設する必要があるが、補助対象事業として整備することは、可能と考えてよいのか。	1 0 7 3 0 1 0	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、一定の根幹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即し、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ない。 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。一の市町村の区域を超える広域の見地から決定すべき都市施設若しくは根幹的都市施設として政令で定める広域の見地から決定すべき都市計画については、関係市町村による協議を要して共同で、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との整合性を、「争奪制」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、その「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・メルクマール等を決定することである。そもそも広域的な計画が各市町村の都市計画を越えるのではなく、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規定することとするのが必要である。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策定できることとするには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、市町村に大幅に移譲されることとされたものの、一部の広域的・根幹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ところであり、当該都市計画を市町村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、全部事務組合等が決定することはできないと解釈される。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り、前者が定める広域的・根幹的な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・整合的であることが必要であることから、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。	右提案主体からの意見に対して回答された。	○ 地域主権戦略大綱はあくまでも今後の更なる基礎的自治体への権限の委譲に先鞭をつけたものとの位置づけと考えられるが、貴省ご回答にある「都市計画を市町村又は複数市町村によって設置した協議会、一部事務組合、全部事務組合等が決定することはできないと解釈される」の根拠は何か。 ○ 先の第9回地域主権戦略会議において示された「出先機関改革アクションプラン(案)」からも都道府県のみなす市町村による事務組合や広域連合等の広域的連携組織への権限の委譲を否定しているのではないかと考えられるが如何。 ○ 全国市長会の主張等、基礎的自治体からも強い要望があるところ、地域主権の推進の観点から真摯に検討された。	1 0 7 6 0 5 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省	
120210	様々な主体による意見・提案手続の拡充	都市計画法第16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に、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得ることは難しい。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、これに積極的に関する意見があり、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、実効性の観点から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われる。	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、市町村においてその実情に応じて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。	右提案主体からの意見に対して回答された。	貴省ご回答においては、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可能とのことであるが、如何。そもそも、これまでこうした関係市町村の住民及び利害関係者以外の民間企業からも提案を可能とし、検討が行われた事例はあるのか併せて、「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」とは具体的に何を指しているのか、教示された。	1 0 6 0 6 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省	
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定める基本方針(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方針を定めるに当たり、公聴会の開催等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得ることは難しい。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、これに積極的に関する意見があり、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、実効性の観点から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われる。	都市計画の案の作成にあたっては、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得ることは難しい。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、これに積極的に関する意見があり、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、実効性の観点から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われる。	D		市町村の都市計画に関する基本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て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。	右提案主体からの意見に対して回答された。	当方提案のポイントは、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、これに積極的に関する意見があり、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である。これは、単に意見聴取や提案を受付だけでなく、提出された意見等のうち実用であると思われるものを都市計画に反映又はその検討の基礎資料と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であり、それが実現できないのであれば、現行制度で対応可能とは言えない。許可制度についても、市町村の判断によって対応可能であるとするのであれば、こうしたことも可能であると解してよいのか、その根拠についても併せて示されたい。	1 0 7 6 0 7 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省	
120230	道路占用および道路使用の許可制度の柔軟な運用等	道路法第32条、第33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。	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柔軟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、多数の乗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がある。実際に事業を行うこと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るべきである。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、大きなきわみの創出、地域の活性化につながることで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扱い(平成17年道路局長通達)」において許可基準を定めた。また、提案内容にある路上イベントに伴う道路占用主体については、民間事業者でも可能であること、駐車場の確保についても多数の乗客により、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さなければならないものではない。	右提案主体からの意見に対して回答された。	当方の提案は、貴省ご回答にある通達について、その運用を柔軟なものとすることを求めるものである。通達により対応可能とする回答は提案の趣旨をすり替えたものであり、受け容れられない。当方提案の趣旨をしっかりと踏まえた上で検討し、回答されたい。 なお、路上イベントに伴う道路占用主体については民間事業者でも可能であるという点については当方も承知しているが、いずれの場合であっても地公体の関与が求められており、それが問題であると考えている。また、必ずしも駐車場確保の条件を付さなければならないものではないことであるが、その基準等の根拠を教示された。	1 0 7 6 0 8 0	(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	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取組管理責任者を選任すること、営業保証金の供託等の一定の要件を満たすことが必要とされている。	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、その自治体による観光振興策の中には、旅行業取組責任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、本村では兼業に配慮した街づくりを提案し棚田や巨木、温泉と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業者から商品として販売してもらえない、あるいは旅行業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なる状況である。そこで、本特例措置により村内の観光に限定した旅行業者と販売できる旅行業者の登録を容易にすることにより、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る。また、観光したいとの需要も年々高まっているものの、既存の旅行業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。	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んがみ、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。	1 0 3 0 1 0	大蔵村	山形県	国土交通省			

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
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細目を定める告示第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奥行きが900mm以上であること。 ・その使用の様相が特殊である場合(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おいては、階段の有効奥行き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。	■提案理由 安芸高田市では、公共交通機関の利用が少ない昼間に、小型車両によるデマンド交通を導入し、高齢者等の移動を実現している。 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1人未満と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、階段の奥行きが900mm以上必要という規定がある。 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、この基準が満たされないため、乗降口既存階段のさらに下側に補助ステップを設置し、奥行きを容易にさせることができる。 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不向きである。 交通バリアフリー法の趣旨は、高齢者等の移動の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。	D	—	ご提案いただいている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ついては、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い。	右提案主体からの意見のとおり、運輸支局に現在確認中であり、その状況もみたくて、再度、回答された。	車両導入時に管轄の運輸支局に相談をしたところ、緩和はできないとの回答であったため、本提案にいたっていない。 すでに、今回の回答を受けて、再度運輸支局に相談している。 具体的には、補助ステップの図面等資料を提出するとともに、道路状況や利用者の状況を伝え、基準緩和が適用されるよう協議を行っている。 その結果、現時点では運輸支局から回答は得られていない。 運輸支局からの回答の内容をみて、再度、意見させていただくこととした。		1 0 0 2 0 1 0	安芸高田市	広島県	国土交通省
120260	道路運送法の緩和	道路運送法第78条第3号	自家用自動車有償で運送の用に供するには、国土交通大臣の許可を受ける必要があるが、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、地域又は期間を限定し、許可を行っている	自家用自動車による買物代行サービスの実施	①事業実施にいたる背景(必要性等) 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。 ②具体的な事業内容 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など)を届けることです。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。 ③その事業が現行制度でできない点 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、それなりの対応品や配達エリアを担保していたが必要があり、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。 求める措置の内容 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。	C	—	自家用自動車有償で運送の用に供するには、国土交通大臣の許可を受ける必要があり、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、地域又は期間を限定し、許可を行っているところである。ここでいう公共の福祉を確保するためやむを得ない場合は、年末年始、夏期繁忙期等買物輸送需要が極度に増大する時期の輸送力が、事業用自動車では確保できない場合にやむを得ず自家用自動車で運送を行う等を指しているところである。 ご提案件については、上記に事由に相当するは認められず、自家用有償運送の対象とすることは困難である。	「現行制度で出来ない点」にもあけたように、1軒あたり実質100円程度の配送料で、それなりの対応品や配達エリアを担保して受託いただける配送業者はまずありません。つまり、事業用自動車の数が足りないと申し上げている訳ではなく、時期などにかかわらず、根本的に現在の配送事業の前提となっている制度では事業が成立しないということです。昼食・夕食用のお弁当を件ずつの宅配でお届けするということも含めた買物代行サービスについて、ボランティアのみ、行政からの補助金額のみではなく、事業として成立するためには低価格で品を担保した(ふれあいを大切に)した配送は必須です。是非再検討いただきたい。	1 0 3 0 1 0	個人	兵庫県	国土交通省		
120270	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両)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	道路運送法施行規則(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種別について、内燃機関を原動機とするものは総排気量により、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)現在の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以下の四輪自動車は原動機付自転車(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の保安基準を遵守する必要がある。	原付自転車寸法(全長×全幅×全高 2.5×1.3×2.0m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の確保と車両の安全性、社会的受容性を公道(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充させ、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く。 (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改革を誘導し、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、公共交通を促進する「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(L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L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。	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保安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等不安全な原動機付自転車が市場で販売されているとの指摘があることから四輪の原動機付自転車(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含め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を超える車両につ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、提案頂いた現行の原付以上、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、トラックや乗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勘案して、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、国土交通省の交通政策審議会自動車交通部技術安全WGや「環境対応車を活用したまちづくり研究会」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、又、受け入れられる場合の安全性の確保等はどうあるべきか(衝突安全性性能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、関係省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認識される。	1 0 4 1 0 1 0	NPO法人 ITS Japan	東京都	警察庁 国土交通省			
120280	自治体補助による自家用無償運送特区	道路運送法第78条	運送に対する反対給付として特定されない支援については、道路運送法上の許可又は登録は不要となっている。	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、地方自治体から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ビリティ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」を受取るとみなされ、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。	C	—	県の行う「試験運行の支援」について、NPO等の運送に対する反対給付と特定される場合には、当該支援が運送の対価を受取しているものと認められることから、道路運送法上の許可又は登録が必要である。なお、NPO等の運営全般に要する経費として支援される場合など、運送に対する反対給付として特定されない場合には、道路運送法上の許可又は登録は不要である。	1 0 4 5 0 1 0	佐賀県	佐賀県	国土交通省			
120290	外国籍トレーラーシャーンの国内走行と車上通関の可能化	道路運送車両法第2条第6項 道路運送車両法第4条	自動車を運行するには道路運送車両法第4条に基づき自動車登録ファイルに登録しなければならない。	外国籍トレーラーシャーンが日本国内を走行するために必要とされている、自動車登録ファイルへの登録、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、外国籍シャーンとの貨物の車上通関を行い、同シャーン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ポートの指定を申請しており、静物流の拠点として期待でき、循環資源取扱量は今後9倍になる見込みである。また7月から始まった韓国産ペ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: 外国籍シャーン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。	D	—	道路運送車両法第2条第6項及び自動車損害賠償保障法第10条において、「道路」とは、「道路法による道路、道路運送法による自動車道及びその他の一般交通の用に供する場所を言う。」と規定され、当該臨港道路が「一般の交通の用に供」されている限りにおいて、自動車の運行の際に求められる安全性の担保は必須であり、道路運送車両法に基づき自動車の検査・登録及び自動車損害賠償保障法に基づく自賠責保険への加入は必要である。と考える。 しかしながら、ご提案のとおり、「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」ということが満たされれば、上記法的手続きを経ずに運行は可能となることから、それについては実施主体において当該臨港道路の状況を踏まえ、適正な措置を図られたい。	「他の交通と分離遮断を確実に実施」する方法は誰がどのようにして判断するのか。また「他の交通と分離遮断を確実に実施」に当たっては、誰がどのように確認するのか御指示ください。	1 0 5 2 0 2 0	鳥取県	鳥取県	警察庁 財務省 国土交通省		
120300	タクシーの強制的減車に向けた制度改革	特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法第11条、第12条	・特定地域に指定された営業区域内において、事業者は事業再構築(減休車等)を含む特定事業の認定を申請することができる。 ・国土交通大臣は、複数の事業者による共同事業再構築を含む特定事業計画の認定をしようとする場合において必要があるとき、当該認定に係る申請書の写しを公正取引委員会に送付し、必要な事項について意見を述べる。	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ある。 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事実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、競争を事実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。	C	—	行政の公権力をもって減車を強制することは、事業者の財産的価値や営業上の権利を侵害すること等の問題があるため、特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法では、自主的な減休車への取組みが推進されるスキームとなっているところであり、強制的減車は困難である。	1 0 5 6 2 0	仙台市	宮城県	国土交通省 公正取引委員会			

