

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的な内容	具体的な事業の実施内容・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
120010	道路構造令及び標識令の条例委任を指定区間外国道(県管理国道)にも適用拡大	道路法第30条及び第45条	道路の構造の技術的基準は政令で定める。道路標識及び区間線に關し必要な事項は、国土交通省令で定める。	指定区間外国道(県管理国道)への適用拡大		D		都道府県道及び市町村道(以下、都道府県道等)に関する道路の構造の技術的基準(以下、道路構造令)及び道路標識及び区間線に關して必要な事項(標識令)については、現在継続審議中の「地域主権改革の推進を促す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に対象とされている。 一方、一般国道(以下、国道)については、道路法第12条において国が管理を行うこととされており、そのうち指定区間外国道については、法定受託事務として都道府県及び指定市(以下、都道府県等)が国から受託してその管理を行っている。従って、国道については、条例委任することとしない。 なお、道路構造令においては、柔軟規定が設けられており、それらを活用することにより、現在においても地域の事情に即した道路整備は可能である。 地域主権改革一括法施行後においては、指定区間外国道等を都道府県道等とすれば、自らの責任において基準を作成し、道路の管理を行うことが可能となる。		+地方においては、道路構造令の柔軟規定で踏み込みない地域独自の規定を条例に盛り込みたいと考えており、現行法では、国土交通大臣の認可がなれない場合や、多大な時間を要することから、条例委任の適用拡大を検討したい。 +地方分権改革推進委員会の第1次勧告において、「一般国道の位置付けを責えずし、原則として都道府県に移管する」との考え方が示されており、安易に都道府県道等への移管を勧めることは、不適当ではない。 財政面からも不利益を極めるため、都道府県道への移管は一概に認められない。 +標識令についても、地域の事情に応じた柔軟な運用が可能となるよう、条例委任の適用拡大を検討いただきたい。			徳島県外44都府県	徳島県外44都府県	国土交通省
120020	下水道事業予定地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	補助金に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条	補助事業等により取得し、又は効用の増加した政令で定められている財産(不動産等)は、各省各庁の長の承認を要せずに補助金等の交付の目的に反して使用、譲渡、貸し付け等を行うことはできない。ただし、補助事業等の完了により相当の利益が生じること等により補助金等の全部に相当する金額を国に納付した場合、及び各省各庁の長が定める期間を経過した場合は、この限りでない。	下水道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活用を促すため、暫定的な使用については、「補助金に係る予算の執行の適正化に関する法律(適法法)」の適用を一部緩和する。	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(適法法)」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。 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、個別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・具体の事例について、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。 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12日)で、民間事業者等の利用を制約する記述はなく、また、国庫納付も含めた承認条件については、各省各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。) ④効果 自治体の保有する下水道処理場の事業予定地などいわゆる低・未利用地について、民間活力による土地活用を促すことで、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。		IV	① 補助事業等により取得した財産について、補助金の交付の目的に反して財産を使用する場合に最低限の条件を付すことは、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律(昭和30年8月27日法律第179号)」の趣旨に則するものであり、また、補助金等は、補助目的を達成するために国民から徴収された税金その他の貴重な財源でまかなわれるものであり、国民の財産であることから、その補助目的外の利用にあたり何らかの条件を付すことは必要であると考へます。 現在の承認基準による下水道処理場の事業予定地における具体的な目的外使用承認の例としては、地域の融和施設としての公園や多目的運動場として多く活用されており、また、民間事業者への目的外使用承認の例としては、地域融和施設としての環境学習施設の設置やその暫定駐車場として、目的外使用の許可をしている事例があります。 よって、これまでも使用者が民間事業者であることを以て、直ちに目的外使用が不可としていることではなく、公募による手続きについても不可とはしていません。 しかしながら、今後は、ご提案の趣旨を踏まえ、平成22年度中に下水道処理場の事業予定地における目的外使用に係る承認基準の見直しを行い、民間活力を図ることによって地域の課題解決や地域の活性化・賑わいづくりに資するものによる暫定的な使用についても承認を行うよう対応します。 ② また、平成20年4月10日の補助金等適正化中央連絡会議の決定事項を受け、各省庁において財産処分の際の条件緩和をし、国土交通省においても同様に、補助事業所管各局から通知を発生し、一定の条件を満たす場合には国庫返納を不要としたところですが、今回、全国知事会からの共同提案を受け、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律(昭和30年8月27日法律第179号)第22条に定めるとおり、補助事業者等が補助事業等により取得等した一定の財産の処分については各省各庁の長が承認することとされていることから、国土交通省において検討した結果、暫定的な目的外使用により得られた収益については、当該補助事業箇所における補助対象施設の整備及び維持管理に充てることとされた場合には、国庫返納を不要とするものとします。				大阪府外46都府県	大阪府外46都府県	国土交通省	
120030	下水道法第7条(構造の基準)の廃止	下水道法第7条	公共下水道の構造は、政令で定める技術上の基準に適合するものでなければならず、処理方法は、下水道法第7条の規定により、1.0~0.7の敷留を規定している。具体的な	下水道の構造基準を地方自治体が地域の事情に応じて設定する。	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。 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、必ずしも適当とは言えない。 ※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。 ③解決策 下水道の構造基準を地方自治体が地域の事情に応じて設定する。 ④効果 地域の事情に合った効率的な整備の促進が期待できる。	F	I	地域主権戦略大綱(平成22年6月22日閣議決定)において、「公共下水道の構造の技術上の基準(7条)について、雨水吐及び水処理施設の構造に関する基準(下水道法施行令5条の5第6号、5条の6第1項2号及び3号)を除き、条例(制定主体は都道府県及び市町村)に委任する。」としており、現在同大綱に即した下水道法第7条の改正を検討しているところである。これにより、排水管の内径や排水管の断面積に関する基準、マンホール設置に関する基準等については、地方公共団体の実情・判断により、現場の状況に応じて条例で定めることができることとなる。 雨水吐及び水処理施設の基準に係る規定は、公共用水域の水質の保全の観点から最低限度必要な性能を担保する必要があるため、条例委任の対象から除外しているが、同令5条の5第6号、5条の6第1項2号において具体的な仕様を定めおらず、また、同項3号においては地方公共団体の判断により代替措置をとり得るよう規定しており、地域の実情に応じた対応が可能である。なお、処理水質として、同号において「計画放流水質(の生物化学的酸素要求量を15mg/L以下と規定しているが、これは、平成15年の同令改正時の国土交通省調査において、放流水の生物化学的酸素要求量が概ね15mg/L以下となっていること、また、今後改良に伴い高度処理化が進むこと等を考慮した結果である。 【直ちに措置できない理由】 下水道法を改正する法案の提出時期が未定であるため。 【検討主体、検討内容、検討プロセス】 国土交通省下水道部が同大綱の上記内容の実現について検討を進めているところである。 【検討を開始する時期、検討開始後実施まで要する期間】 既に検討を開始しており、実施までには要する期間は同法案の施行日に係る				大阪府外44都府県	大阪府外44都府県	国土交通省	
120040	特殊地層地帯における地震地域係数の軽減	建築基準法施行令第88条第1項及び第4項 昭和55年建設省告示第1783号第1	地震地域係数は、過去の地震記録等により得られた地震動の期待値に応じて、地震力を低減する係数であり、地域ごとに、1.0~0.7の敷留を規定している。具体的な	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。	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。 【提案理由】 平成17年3月の福岡県西戸川地震の際、大川市の震度は福岡県西戸川周辺と同じく震度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地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。	C	一	地震地域係数は、過去の地震記録等により得られた地震動の期待値に応じて、地震力を低減する係数であり、建物被害や地層の特殊性に応じて地震力を低減するものではない。提案は受け入れられない。 なお、福岡県大川市の地震地域係数は、沖積を除く地域において最大の低減係数である0.8と規定されている。				大川市	福岡県	国土交通省	
120050	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	下水道法第2条第1項第4号、第3条第2項		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ために地方公共団体が管理する下水道で、二以上の市町村の区域における下水を排除するものであり、かつ、終末処理場を有するもの、及び「公共下水道(終末処理場を有するものに限る。)」により排除される雨水のみを受けて、これを河川その他の公共の水域又は海域に放流するために地方公共団体が管理する下水道で、二以上の市町村の区域における雨水を排除するものであり、かつ、当該雨水の流量を調節するための施設を有するものと定義している。 +公共下水道は原則として市町村が管理し、「二以上の市町村が受益し、かつ、関係市町村のみでは設置することが困難であると認められる場合」に都道府県が管理することができることとしている。	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、奈良県東部山間中央の水源地となっている。宇陀市の水質は、当時奈良県管内で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、県の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町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遊差緩和措置であり、期間満了後は通常の公共下水道となるよう単に汚水処理する観点だけのものではない。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るものとする。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の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搬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責任を担う規定はあるが、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考えられる。	C	二	流域下水道は、複数の市町村が管理する公共下水道から排除される下水を受けて排除・処理するために設けられる幹線管渠及び終末処理場等の一体的施設であり、行政区域にとらわれず下水道整備を行うことにより、効率的・経済的に管理運営することが可能となるものである。このため、複数市町村の下水を排除・処理する広域的施設となることから、原則として都道府県が管理することとされている。このように、流域下水道は公共下水道に比して汚水を高度に排除するものとして位置づけられているわけではなく、汚水を高度に排除しなければならない場合に流域下水道のみならず実益が明らかでない。従って、流域下水道の利益をその管理者が原則都道府県である点に見出しているのであれば、公共下水道であっても、二以上の市町村が受益し、かつ、関係市町村のみでは設置することが困難であると認められる場合において、下水道法第3条第2項の規定に基づき都道府県が管理者となることと可能であるほか、地方自治体も、都道府県に維持管理の事務を委託することが可能であることから、あえて特区を設ける必要性に乏しい。 なお、汚水を高度に排除しなければならない場合等の要件を満たさなくとも、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る場合、合併特例法の規定により、合併後10年間引き続き流域下水道のみが管理する。	右提案主体からの意見 に対して回答された。	「流域下水道は公共下水道に比して汚水を高度に…流域下水道とみなす実益が明かでない」流域下水道とみなす実益が明かでない」流域下水道として認可を受け、奈良県民の公の水質保全に對し下水道事業として起業し、効果を出している事実に対する見解の相違については、当初の採択要件や整合性など認可条件に立ち返っていただく。今回の回答と当初の但し書きの要件である都市用水供給という点から今後流域下水道事業として存続され、宇陀川流域下水道が健全な水循環型社会の創出には欠かせない存在であり、県民が安全で安心な水を飲むために、県の責務として流域下水道の運営をしなければならない位置付けとして特区提案をするものである。			宇陀市	奈良県	総務省 国土交通省
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9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、河川の流水を占有するためには、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有は、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。	灌漑用水など他の水利使用(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、河川法に基づき大臣同意を要するため、事前手続きが大変な長時間を要し、事業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。	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。 (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従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。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。			兵庫県	兵庫県	国土交通省	

管理コード	要請事項(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。	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、各施設が持つ魅力を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。	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業競争を実施しており、本件について対応する場合には、企業競争にあたっての前提条件の変更による競争の向上を図るものとする。 ②都府市公園法上、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が。	①本件提案は企業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、企業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る理由は何が。	1 0 4 3 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で行っ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で行っ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られていることとする。 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する。 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有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)を設定し、発電水利権に「その他」とする。このため、発電水利権に關しても、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。	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、これまでも同様 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 込による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 発電は減少する箇所は殆どなく、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、発電水利権に關しても、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・制度に係る対処方針」(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による水利使用について、従属元的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(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從属する発電水利使用については、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從属する発電水利については、都道府県知事の許可によることとなる。 また、二級河川の特定水利使用以外の水利使用に從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、輪厚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承認(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の、高速道路輪厚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承認(指針)を認めることとし、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、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ペックタウンから、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。それは、市街化調整区域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承認(指針)を認めることとし、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。	C	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・開発許可制度の運用等により行う地域のまちづくりにも多大な影響を及ぼすこととなるものであり、また、法定外開発等により与えられた権限の行使を阻害することにつながるものであることから、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が望ましい。	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。輪厚PAのスマートICにも併せて種にもな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については、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	北海道	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業務用100台のうち10台は身障者・高齢者及び両向き貨物車用と確保し、残りの90台分を建築すること、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につながることを想定されています。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。	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業務用100台のうち10台は身障者・高齢者及び両向き貨物車用と確保し、残りの90台分を建築すること、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につながることを想定されています。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、特区の制度になじむ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。地元商店街は道路管理者に代わって道路の維持管理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)的な取り扱いは可能とするよう、規制緩和を求めたい。	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管理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)的な取り扱いは可能とするよう、規制緩和を求めたい。	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い。		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とにより、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い。	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い。		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ができる(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える。	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い。	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。	「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動員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」に集約することによって、下水道法第2条に規定する処理区域の区域外で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なる。			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。 一方で、し尿処理施設については、上記の区域のみならずくみ取便所を設置している家屋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とし尿処理施設を適切に組み合わせることで計画的に整備することにより、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され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ことであると考える。 し尿等をし尿処理場で前処理して既設公共下水道管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、関連部局で調整の上、技術的な検討等を踏まえ実施されたい。	右提案主体からの意見に対して回答された。	汚水処理施設連携総合特区	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、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区域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に関する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。			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。		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	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し、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ようとす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。	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反映させるために必要な措置を講ずることとする。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。			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。	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、大きなきわいの創出、地域の活性化につながることでできると考えられる。			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。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。 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。	新交通システム導入促進プロジェクト	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としては、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、本村では景観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を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られることにより、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。 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。			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で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にあ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。			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	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	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のみ)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こ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(配達委託とみなされている)こと、サービスの内容からして、配達業者に委託するとしても1軒あたり実質100円程度の配達料で、それなりの対応品や配送エリアを担保していたが必要があり、この条件で委託していただける業者はあまりありません。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、「実態は配達委託ではないのか」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(家用車)で行なえるようにしていただきたい。	C	—	ご提案主体からの意見 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が必要があり、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、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」にもあげたように、1軒あたり実質100円程度の配達料で、それなりの対応品や配送エリアを担保して委託していただける配達業者はあまりありません。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、根本的に現在の制度では事業が成立しないということです。昼食・夕食のお弁当を件ずつの宅配でお届けすることも含めた買物代行サービスについて、ポランティア頼み、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(くれあいを大切に)した配達には必須です。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	道路運送車法施行規則(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、(道路運送車法施行規則第1条)現状の道路運送車法施行規則第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以下の超小型電動輪軸車を除く)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の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く。 (提案理由) 単純な自転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転換を誘導し、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安全な車両価格、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)のようにまちにカスタムカーシェアリング拠点を配備し、公共交通と連携する「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採用する。 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、向、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。	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、地方自治体からの支援を要する場合、その支援を「運送の対価」とみなさない運用を求め、(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」を収受するとみなされ、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に必要な取組であると考えている。	C	—	県が行う「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収受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内国走行と車上通関の可能化	道路運送車法第2条第6項 道路運送車法第4条	自動車を運行するには道路運送車法第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、港湾臨海地区内道路に限り、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、同シャーンを港湾臨海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: 港湾は中国航路、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、幹線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: 外国籍シャーンの内国走行に当たっては、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、当該臨海地区が「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られる。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海道路の状況を踏まえ、適正な措置を図られたい。	右提案主体の意見を踏まえ、また、どのような場合に、「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、強制的な減車は困難である。			1 0 5 6 2 0	仙台市	宮城県	国土交通省 公正取引委員会		

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	
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、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、交通事業者が特に廉価な設定とすることを可能とする。	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が可能とする。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パスの価格(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。	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冷遇する場合であり、当該ご提案の「特定エリア(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設定した対象範囲(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)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。					1 0 5 6 0 3 0	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67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67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ができないが、国土交通大臣が基準の改善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。車両の詳細はまた判明しておりませんが、いずれ公道での実験走行の実施が見込まれることから、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項の規定による登録自動車の認定要領(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。	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、事実認識である。なお、これまでに公道実験を行って電気バスは、全て、道路運送車両の保安基準に適合しているため、大臣認定を受けずに、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。					1 0 5 6 0 5 0	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な特例措置	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への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とする。セグウェイ等とは、セグウェイのほか、Wingletや-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足で、有効幅員が3m以上の歩道を想定している。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、道路交通法上の特例措置を求めるものです。	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(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い。					1 0 5 6 0 9 0	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度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認定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ふ等、事実上の権限調整を行うものです。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。	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。					1 0 5 6 1 1 0	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、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、市町村がコミュニティ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は、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回ってきたところ。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原因となっており、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、行政圏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。	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、ご提案のように一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詳細市町村が主と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頂きたい。					1 0 6 3 0 1 0	奈良県	奈良県	国土交通省
120360	第二种原動機付自転車に(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いる。(道路運送車両法施行規則第1条) 現状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。	第二种原動機付自転車に(電動四輪)を追加し、モーター定格出力を5kw以下、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種の電動化が急務 現行法規(道路運送車両法・道路交通法)による第二种原動機付自転車(四輪・道路用ミニカー)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。 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 現行法規(電動四輪(案)) 第二种原動機付自転車に「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: 第二种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。 当該地域は輸送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。 当該地域に蓄積された中小企業の技術を活かせる新産業創起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と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会技術安全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、受け入れる場合の安全性の確保等はどうかあるべきか(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、関係府庁と連携して車両区分の見直しも含めた制度全体の整備が必要と思慮される。					1 0 7 1 0 1 0 0	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

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
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 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」といふ。)の3法種においてそれぞれ規格を定めていものであるが、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性状に関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、エタノール分に係る規格については、含酸素率1.3%までを規定している。また、品質法及び道路運送車両法においては、この大気汚染防止に基づく燃料性状等許容限度に基づくとともに、加えて安全性確保の観点から、バイオ燃料の混合濃度については、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%(B5)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性状に関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、エタノール分に係る規格については、含酸素率1.3%までと規定しており、許容限度以上にバイオ燃料が混合された燃料については、これに对应していない車両に使用した場合は大気汚染への影響があることから、認められていない。品質法においては、日常生活の関与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、消費者の利益を確保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講じている。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ており、バイオ燃料の混合濃度については、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%(B5)までと規定している。 エタノール含有量については、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恐れがあるため、一般車両に使用して安全性上問題のない燃料として3%上限を規定しているものである。また、バイオ燃料(メタノール)含有率については、含酸素率8%を超える燃料については、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て公道走行すること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、5%上限を規定しているものである。したがって、同法を踏まえてバイオ燃料混合燃料の使用・販売は安全性及び大気汚染防止の観点から認められていない。 一方で、バイオ燃料混合量の更なる高濃度化への対応の必要性を踏まえて、自動車の安全性や管理体制等を確保することを条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、これによって、試験研究として規格外燃料の使用が可能である。 なお、高濃度エタノール混合燃料試験研究については、現時点では、北海道から財団や大阪府において、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年計画で取得し実施していること。 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生ずることから、E10は、大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度や品質法に基づく揮発油強規格において、一般の自動車燃料として使用すること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「保安基準細目告示」においてもE10燃料規格及びそれを前提とした安全上、環境上の技術基準が定められていない。 しかしながら、バイオ燃料混合量の更な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条件としてE10対応車の技術指針を定め、大府認定による試験走行が可能とする制度を実施している。現在、北海道の財団や大阪府において3か年にわたる試験研究が実施されている。	ガソリンに係る燃料の規格については、エタノールが含む比率3%以下とされていること。、10から20%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畜産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している。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、その含有割合が9%であるもの(E9)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る。実際にこうしたガソリンを燃料とした自動車も走行している。エタノールの使用については、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云える。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こと、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。	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と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。	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、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ことであるが、①現在の燃料性状及び試験研究用自動車以外のE10 対応自動車の公道使用を可能とする時期について、告示された。い。また、大臣認定制度等を活用することで、実証事業が可能となることであるが、貴方提案は特区におけるE10の使用を可能とすることを求めるものであること、特区において申請を行うについては、両手続を一本化又は簡素化することは検討できるか。併せて、貴方提案においては、E10のみならず、最大E20まで引上げることが求められているが、これについても検討の上、回答された。	宮古島バイオエタノールプロジェクト	1 0 7 6 0 2 0	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6項 道路運送車両の保安基準第56条 第7項	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生ずることから、E10は、大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度や品質法に基づく揮発油強規格において、一般の自動車燃料として使用すること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「保安基準細目告示」においてもE10燃料規格及びそれを前提とした安全上、環境上の技術基準が定められていない。 しかしながら、バイオ燃料混合量の更な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条件としてE10対応車の技術指針を定め、大府認定による試験走行が可能とする制度を実施している。	特区において試験走行を行う場合にあつては、バイオエタノールのみのいわゆる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使用することとする。また、試験走行の範囲として走行可能な自動車(FFV)を輸入して使用する方向であるが、バイオエタノールのみの使用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の自動車の燃料とすることを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定ではない。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、関係各国が競争を激化させている。我が国においては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らう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。	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の畜産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走行を行うことが検討されている。試験走行においては、米国において生産され米国国内において一般の用に供されている、ガソリンのみでバイオエタノールのみで走行可能なFlexible Fuel Vehicle(FFV)を輸入して使用する方向であるが、バイオエタノールのみの使用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の自動車の燃料とすることを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定ではない。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、関係各国が競争を激化させている。我が国においては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らう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、この大臣認定の取得にあつては、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策定し、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、これら所望の資料を審査した上で認定の可否を判断していきたい。	右提案主体からの意見 に対して回答された。	貴省ご回答については、措置の分類はD(現行規定により対応可能)としているが、その内容は現行規定を説明しているだけであり、貴方提案の趣旨は海外における走行実績に関するデータ等を申請書に添付することで、認定を受けたいこととするところである。現行規定に基づき申請を行うわけでは分からないというのでは措置分類Dとは言えない。この趣旨を踏まえて、貴方提案について検討し、回答された。	宮古島バイオエタノールプロジェクト	1 0 7 6 0 4 0	(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	軌道運送規則第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、軌道運送規則第46条において、連結車両の長さは30メートル以内と定められているが、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。	現行制度においては車両を連結して運転するときは、連結した車両の長さ30メートル以内としなければならないとされている。特に、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。	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るが、LRT導入の社会的経済的効用が顕著化することになる。また、自動車の利用から公共交通へシフトすることで人と環境に優しいまちづくりを目指すLRTの導入を検討している地域が多いこと、満員のLRTにLRTを連結して運行する可能性があること、乗車できない利用者が出る可能性もあること、結果的に自動車回帰につながるおそれがあること、特別の事由は限りなくあり得ることを踏まえて、同規則第2条ただし書による許可を受けることができることを全国的に示すことができ、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、軌道運送規則第46条において、連結車両の長さは30メートル以内と定められているが、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。(その線区の道路状況、交通量、道路交差上の安全性等)	右提案主体からの意見 に対して回答された。	新交通システム導入促進プロジェクト	1 0 7 6 0 0 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省	
120400	軌道に係る最高時速及び平均時速の引上げ	道路運送規則第22条、第53条	道路の路面に敷設する併用軌道の運転については、軌道運送規則第53条において、車両の最高時速は40km/h以下、平均時速30km/h以下と定められているが、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。	車道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する。特に、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。	〇現行制度では時速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産の本線車道以外の道路を走行する場合の最高速度は60キロメートル毎時であり、LRTにこれと同じ速度で走行しても、軌道への自動車の導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、両問題が生じるとは考えられない。 〇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じてまち自体を再編することを可能にするものである。区間ごとに軌道の形態は異なる場合があること、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検討すべきである。	D	—	道路の路面に敷設する併用軌道の運転については、軌道運送規則第53条において、車両の最高速度40km/h以下、平均速度30km/h以下と定められているが、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。(その線区の道路状況、交通量、道路交差上の安全性等)	右提案主体からの意見 に対して回答された。	新交通システム導入促進プロジェクト	1 0 7 6 1 0 0	(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	特別の事由がある場合には、本令に該当しない取扱いも許可できる。	併用軌道は道路の中央に敷設することを原則としつつ、道路の幅狭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している。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。	〇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。 〇例えば、道路の幅がそれ広げても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路が広い場合には、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、導入の効用を減らすことになる。 〇例えば、幅の広い道路においては、道路路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、片側に偏して敷設することでは、歩道から乗客が降りる際に歩道を横断することなくに商店や公共施設等に行くことができることとすることもできることとする。また、軌道に偏して敷設することにより、歩道から乗客が降りる際に歩道を横断することなくに商店や公共施設等に行くことができることとする。また、軌道に偏して敷設することにより、歩道から乗客が降りる際に歩道を横断することなくに商店や公共施設等に行くことができることとする。	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になっているが、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)	右提案主体からの意見 に対して回答された。	貴方提案の趣旨は、特別の事由がある場合の国土交通大臣の許可によらず、十分なものである。第145回環状における「参事官議員発言録」の状況に照らし道路の両側に偏して敷設することができることをとすることを求め、貴省ご回答はこれを踏まえたものとはならず、十分なものである。LRT等の公共交通を軸としてまちを再編するという考え方は、特別の事由がある場合の許可等は不要であると考えられるが如何。	新交通システム導入促進プロジェクト	1 0 7 6 1 0 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省