

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	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	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、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。	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、もつとも、民間事業者からの提案手続も併せて、住民からの意見を聴取し、意見を踏まえながら、残念ながら柔軟性がよ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・地域の在り方に密に関わるものであるところ、これに積極的に関与する意見があり、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、実効性の観点から必ずしも適当性のある見解を有する者から、年間に限って、こうしたことを通じて行政主導の都市計画のみならず、民間事業者からの提案も併せて、柔軟性がより積極的に活用可能な意見を期待することができると考えられる。併せて、単に意見を聴いただけでは、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などについて安易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とし、都市計画を社会経済的の発展に資するものとして、柔軟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		右提案主体からの意見に對して回答された。		右提案主体からの意見に對して回答された。	地方提案のポイントは、都市計画はまち・地域の在り方に密に関わるものであるところ、これに積極的に関与する意見があり、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によって、提出された意見等のうち安易であると判断さ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願うが、その根拠についても併せて示されたい。	D	市町村の都市計画に関して提出された意見及び提案の妥当性については、専ら都市計画決定権である市町村が判断するものであるが、ご提案の趣旨は現行制度によって対応可能である。なお、都市計画運用指針においても、民間事業者等も含め、住民からの意見がより反映された方向で都市計画審議室を報告することが望ましいとしていること。許可制度についてどのようなことを可能としたのかお聞かせではないが、上記のとおり、ご提案の趣旨は現行制度によって対応可能である。	新交通システム導入促進プロジェクト	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。	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用いられてきているが、占用および使用主体について地公体の関与が求められていること、多数の来客が見込まれる場合の駐車場の確保等が許可の条件とされている等、民間の創意工夫、自由な発想による、真に当該地域にとって社会経済的効果のある利用の助けとなるものがあがりうる。実際に事業を行うには多くの課題を抱えている。また、本提案にあわせて、賑わいの創出という効果も期待できる公共空間を整備し、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の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が期待される。また、魅力が向上し、大きな魅力が向上し、地域の活性化につながることを期待される。	D		右提案主体からの意見に對して回答された。	地方提案は、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、受け入れない。当該提案の趣旨をしっかりと理解し、回答された。併せて、路上イベントを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という点については地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、それが前提であると考えている。また、必ずしも駐車場の確保の条件を付さなければならないものではないとのことであるが、その基準等の根拠を教示されたい。	D	地方提案は、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、受け入れない。当該提案の趣旨をしっかりと理解し、回答された。併せて、路上イベントを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という点については地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、それが前提であると考えている。また、必ずしも駐車場の確保の条件を付さなければならないものではないとのことであるが、その基準等の根拠を教示されたい。	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項等	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。	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観光客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なる(村内観光産業の育成)に結び付かないのが実情である。また、独自に旅行者の登録を考えたところであるが、村内のみを対象とした着地型旅行等の商品を取り扱うハードルが高くなる状況である。そこで、本特例を踏まえ、本村で販売される商品に販売先を旅行者の登録を義務とすることにより、地域に密着した着地型・体験型旅行商品の販売が容易になり、地域の活性化につながる。 提案理由 村内を観光したいとの需要も年々高まっているものの、既存の旅行者では扱ってもらえない。そこで、本特例措置によりこうした需要にこたえらるることにより、観光地の魅力が向上するとともに、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。	C	1	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、旅行業者を登録を義務とすることにより、必要最低限の規制を設けていること、消費者保護の必要性は、いかなる者が旅行業者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。		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、旅行業者を登録を義務とすることにより、必要最低限の規制を設けていること、消費者保護の必要性は、いかなる者が旅行業者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。	C	1	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、旅行業者を登録を義務とすることにより、必要最低限の規制を設けていること、消費者保護の必要性は、いかなる者が旅行業者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 1 0 1 0	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の緩和を定める告示第77号、第155号、第233号	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号、第155号、第233号	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、その有効幅が300mm以上であること、その使用の態様が特殊である場合(特定乗客(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、階段の有効幅を緩和できるとしている。	■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、高齢者等の移動を支援している。デマンド交通用の車両として同車種の乗車定員10人と15人の車両を導入しているが、乗車定員11人以上と11人未満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として使用する場合は、階段の有効幅が300mm以上と規定されている。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るため、乗降口既存取扱可能な状態で補助ステップを設置し、乗降客を乗降させることができる。交通(リアリフト)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、小さくて車幅が2000mm、全長が1000mm程度であり、移動性を走行する可能性のないデマンド交通には向きがでない。 ■代替措置 ○ステップの有効幅を男性の平均的な足長250mm以上とする。○足の全面がステップ内に乗らない可能性があるため、乗降口に握り棒等を取り付ける。	D	-	右提案主体からの意見に對して回答された。	ご提案いただいたような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極めて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(運送代行等)を利用していることである。ご提案の件については、上記に事由に相当するとは認められず、自家用運送事業の対象とするには困難である。	D	ご提案いただいたような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極めて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(運送代行等)を利用していることである。ご提案の件については、上記に事由に相当するとは認められず、自家用運送事業の対象とするには困難である。	D	ご提案いただいたような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極めて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(運送代行等)を利用していることである。ご提案の件については、上記に事由に相当するとは認められず、自家用運送事業の対象とするには困難である。	1 0 3 2 0 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	道路運送法第78条第3号	自家用自動車をも有して運送の用に供するには、国土交通大臣の許可を受けなければならない。許可を行っている。	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拡大が必要があります。 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、専任スタッフが宅配する商品(まずは夕食用の弁当から)を届けるというものです。利用者の募集は我々個人事業主の双方で行います。後々「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、配達業者委託するとして1軒あたり実質100円程度の配達料で、それ以外の対応品買物と配達料を担っていたら必要があり、この条件で経営していれば事業はまずまずです。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、限りなく法的グレーとなることを恐れません。 ④求める措置の内 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	-	右提案主体からの意見に對して回答された。	「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、それ以外の対応品買物と配達料を担っていたら必要があり、この条件で経営していれば事業はまずまずです。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、限りなく法的グレーとなることを恐れません。 ④求める措置の内 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	「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、それ以外の対応品買物と配達料を担っていたら必要があり、この条件で経営していれば事業はまずまずです。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、限りなく法的グレーとなることを恐れません。 ④求める措置の内 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	「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、それ以外の対応品買物と配達料を担っていたら必要があり、この条件で経営していれば事業はまずまずです。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、限りなく法的グレーとなることを恐れません。 ④求める措置の内 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。	1 0 3 5 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	道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)第1条	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0.8kw以下の四輪自動車は原動機付自転車(ミニカー)とし、0.8kw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。	当該車両は、①ステップでは負担が大きい、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、新たな交通手段として導入し、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促進することで、低炭素地域交通社会を実現していく。 (提案理由) 単独で自動車からの乗り換えだけでなく、当該車両を用いてトの流れの提案を構築し、地域の活性化・低炭素化を促進する観点から、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、フロンティアコミュニティ(Valley)およびまちなかステーション(まちなかプラットフォーム)を軸に、公共交通を補完する新たな交通社会システム(コミュニティモビリティシステム)を実現する。(代替措置) 欧州では既に、当該車両に対するECE基準(17kg以下(定格出力15kw以下)が存在し、公道走行している現状(他、本件の実証実験は17kg以下(定格出力15kw以下)の車両に限定して使用する。また、現状、基準に適合しない等不安定な原動機付自転車(ミニカー)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0.8kw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、提案いただいた旅行の提供は、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対策技術安全WGが環境対応車を用い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あるべきか(衝突安全性性能の車両の安全性、点検整備、検査のあり方)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認識される。	C	-	右提案主体からの意見に對して回答された。	現行の制度では、定格出力が0.8kw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、基準に適合しない等不安定な原動機付自転車(ミニカー)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0.8kw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、提案いただいた旅行の提供は、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対策技術安全WGが環境対応車を用い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あるべきか(衝突安全性性能の車両の安全性、点検整備、検査のあり方)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認識される。	C	現行の制度では、定格出力が0.8kw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、基準に適合しない等不安定な原動機付自転車(ミニカー)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0.8kw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、提案いただいた旅行の提供は、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対策技術安全WGが環境対応車を用い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あるべきか(衝突安全性性能の車両の安全性、点検整備、検査のあり方)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認識される。	C	現行の制度では、定格出力が0.8kw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、基準に適合しない等不安定な原動機付自転車(ミニカー)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0.8kw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、提案いただいた旅行の提供は、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対策技術安全WGが環境対応車を用い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あるべきか(衝突安全性性能の車両の安全性、点検整備、検査のあり方)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	

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	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
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於いては、本令に該当しない取扱いも許可できる。	<p>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。特区において敷設する場合にあつては、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を求める。</p>	<p>QLRT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。</p> <p>○例えば、道路の幅がそれ広くない場合やトランジットモールを導入する場合は中央走行でも利便性を損なうことはないが、軌道以外の車輪が外側2車輪以上設置されている等の運転が広い場合については、歩道から停留所までの距離が長くなるばかりでなく、停留所に行くために道路を横断する際に交通事故に会う危険性がある等、その利便性を損ね、導入の効用を減却することになる。</p> <p>○例えば、幅の広い道路においては、道路両側に軌道を敷設することにより、乗客が歩道から直接乗り降りできるようにして利便性を確保するとともに、LRTから降りれば、道路を横断することなくすぐに商店や公共施設等に行くことができるような構造であることが理想的であるが、現行制度においては、片側に偏して敷設することはできても、両側に偏して敷設することができないため、当該規制が緩和されなければ回遊性が高く、人にやさしいまちの実現に支障をきたすこととなる。</p>	D	-	<p>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)</p>	<p>右提案主体からの意見に対して回答されたい。</p>	<p>当方提案の趣旨は、特別の事由がある場合の国土交通大臣の許可によらずとも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ができることを求めるものであり、貴省ご回答はこれを踏まえたものとはなっており、不十分なものである。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に立てば、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。</p>	C	<p>道路の両側に敷設する必要性をはじめ、安全性、走行円滑性、沿道アクセス等への影響など事前に確認すべき点が多いことからあらかじめ軌道建設規程第34条の許可を必要としている。</p>	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	