

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
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		自家用車(白ナンバー)を使用し無償運送を行うNPO法人等の試験運行に對し、地方自治体はその経費を支援する場合、その支援額(運送の対価)とみなさない運用を求める。(令和年度)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の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等の運送金額に算入され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。			C	-			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		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を、境港臨港地区内道路に限り、不要とする。また、通常認められていない車上通関を併せて可能とする。	コンテナ積み替え等国内の物流コストの低減を図ることにより、経済成長著しい北東アジアとの国際物流の活性化を図る。 具体的には、外国籍シャーン上の貨物の車上通関を行い、同シャーンを境港臨港地区内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、特殊物流の拠点として期待でき、循環資源取扱量は今後8倍になる見込みである。また7月から始まった韓国へアフリカの輸入など新鮮な農林水産物の貨物へのニーズもあがり、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: 外国籍シャーンの上を走行に当たっては、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交通の用に供されている限りにおいて、自動車の運行の用に供される安全上の担保は必要であり、道路運送車両法に基づく自動車の検査・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果たされれば、上記の手続を経ずに運行は可能となることから、それについては提案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。			D	-	「他の交通と分離遮断を確実に実施」する場合は、当該臨港道路を管轄する道路管理者により道路封鎖を行い、当該運行区間を不特定の人や車が自由に通行出来る状態にしない措置を行うことである。なお、具体的な遮断・封鎖方法については、関係法令に照らし、交通の安全と円滑を確保する観点から当該臨港道路を管轄する道路管理者および地元の警察署に対して協議・相談が行われたい。	境港 グート ウェイ プロジェクト 0 1 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111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認めるときは、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。	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待機を排除し、快適な道路空間を創出する必要がある。このためには、タクシーを適正な台数まで減車する必要があるが、これまでは独占禁止法が障害となり実現できなかったため、タクシー特措法と連携した特例を設け、タクシーの強制的な減車を可能とするものです。 なお、タクシー業界を一時的に減車を促すことを事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、該特例を事実的に制限するまでに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、自主的な減車への取組みが推進されるスキームとしてとられているところであり、強制的減車は困難である。			C	-			1 0 5 6 0 2 0	仙台市	宮城県	国土交通省 公正取引委員会
120310	公共交通利用促進のための特定エリアの企業の一括購入の促進	鉄道事業法第16条第1項、第3項、第5項 道路運送車両法第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ることとされている。	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が一括購入する定期券について、特例的な設定とすることを可能とするものです。 具体的には、公共交通の利便な都心部を対象エリアとし、エリア内に立地する企業を対象とすることを想定している。また、価格設定については、現在本市交通局で学生を対象に販売している1ヶ月乗り放題のフリーパスの価格(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0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ることとされている。 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不遇する場合であり、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。			D	-			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。	電気バス等の試作車両の公道実験・本格運行のための手続を簡素化するもの 具体的には、東北大学が整備を進めている、青葉山新キャンパスにおいて実験する予定のものを想定しています。車両の詳細はまだ判明していませんが、いずれ公道での実験走行の実施が見込まれると見込んでいます。 公道実験を実施するためには、「道路運送車両の保安基準第56条第4項の規定による試験自動車の認定要領(H14.10.30)」に基づく大臣認定が必要だが、同要領に基づく手続きのうち、要領「8(審査)」中の手続き(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(申請等の取扱い)」中、自動車審査部に係る「ア)申請事項」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)その他審査の実態に当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、事実認定である。なお、これまでに公道実験を行っている電気バスは、全て、道路運送車両の保安基準に適合しているため、大臣認定を要せず、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。			E	-			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とする特別措置	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線を用いないものは、道路運送車両法上、原動機の種類や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。	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、全道開催時の利便性向上や研究開発先地域の中核拠点、国際会議開催時の青葉山地区の会場間の移動手段としてセグウェイ等の活用を可能とする特別措置を実施するものです。 セグウェイ等とは、セグウェイのほか、WingletやREALなどのパーソナルモビリティを想定しています。 走行を可能とする道路は、道路法に認定された道路の歩道部で、有効幅員が3m以上の歩道を想定しています。 道路運送車両法の保安基準の緩和と、道路運送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、道路運送法上の特別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は、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い。			D	-			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 道路運送車両法第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ることとされている。	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ない。本市の目指す数値とバスの運賃は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、事業上の権限委譲を行うものです。 具体的には、地下鉄とバスの運賃は、それぞれの経営状況を勘案して、それぞれが別個に国土交通大臣の認可を受けていること、地方自治体と交通事業者との間の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項に基づき運賃の上限認可については、特例的に乗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ための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。			D	-			1 0 5 6 1 1 0	仙台市	宮城県	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	「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	