| 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 | 再々検討要請 | 提案主体からの再意見 | 「措置の分類」の再見直し | 「措置の内容」の再見直し | 各府省庁からの再々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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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。<br>道路標識及び区画線に関し必要な事項は、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 | ①現状<br>地方分権改革推進計画（平成21年12月15日閣議決定）に基づき、義務付け・枠付けの見直しと条例制定権の拡大を図るため国会において継続審議中である「地域主権改革の推進を図る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が対象とされている。<br>②問題点<br>同一地域で事業主体も同一にもかかわらず、指定区間外国道と都道府県道で道路の規格・基準が異なることとなる。<br>③解決策<br>道路構造令及び標識令の条例委任を指定区間外国道にも適用できるよう対象を拡大する。<br>④効果<br>道路の管理責任と整備の際の構造基準の権限が一致し、地域の責任と判断で、より魅力ある道路空間の形成や、地域の実情に応じた道路整備が行えることにより、全国画一的な道路整備が排除されるとともに、建設コストや将来的な維持管理コストを縮減することが可能となる。 | D | Ⅰ | 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画線に関して必要な事項（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図るための関係法律の整備に関する法律案（以下、地域主権改革一括法）」において、条例に委任することとされている。<br>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ていない。<br>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実情に即した道路整備は可能である。<br>地域主権改革一括法施行後においては、指定区間外国道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。 | 道路構造令及び標識令に係る制度の柔軟化につき検討し、右提案主体からの意見に回答されたい。 | ・地方においては、道路構造令の柔軟規定で読み込め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されない場合や、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いただきたい。<br>・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変えずに、原則として都道府県に移管する」との考え方が示されているとおり、安易に都道府県道等への移管を進めることは、不適当ではないか。財政面からも不利益を被るため、都道府県道への移管は一概に認められない。<br>・標識令についても、地域の実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。 | D |  | 前回も回答した通り、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、国道の構造の技術的基準について、条例に委任することは法制度上、なじまない。<br>国の管理する国道においては、柔軟規定が特に支障なく適用されていることから、地方公共団体の管理する国道においても、柔軟規定を十分適用することで地域の実情に即した道路整備の実現が可能と考えられる。ただし、地方公共団体において、柔軟規定を自ら解釈することに対する不安等により、その適用が積極的に進められていないケース等も考えられることから、柔軟規定の適用が円滑に進められるよう、国と地方公共団体との間に協議の場を設けるなどの対応を検討してまいりたい。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 「法制度上なじまない」との回答については、構造改革特区制度の活用等により「法制度上の問題点」を解消し、指定区間外国道における実態に合わせ、道路の管理責任と整備の際の構造基準の権限が一致するよう、条例委任の適用拡大を、再度、検討いただきたい。<br>なお、「国と地方公共団体との間に協議の場を設けるなどの対応を検討」との回答については、「柔軟規定の適用を円滑に進めるための協議の場」とするのではなく、「地方公共団体が条例化するにあたっての協議の場」としていただきたい。 | D |  | 前回も回答した通り、地方公共団体において、柔軟規定の適用が円滑に進められるよう、具体にお困りの点をご教示いただきつつ、国と地方公共団体との間に協議の場を設けるなどの対応を検討してまいりたい。<br>なお、一般国道（以下、国道）は、道路法第5条において、「高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成」するものとされており、かつ、同第12条において国が管理を行うこととされていることから、国が定める道路の構造の技術的基準に基づき管理されるものと考えている。 |  | 1005010 | 徳島県外44都府県 | 徳島県外44都府県 | 国土交通省 |
| 120020 | 下水道事業予定地等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 | 補助金等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受けないで補助金等の交付の目的に反して使用、譲渡、貸し付け等をすることはできない。ただし、補助事業等の完了により相当の収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利用を促すため、暫定的な使用については、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（適化法）」の運用を一部緩和する。 | ①現状<br>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（適化法）」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。<br>②問題点<br>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、恒久的に転用する場合と同一の手続が必要で、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。<br>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。<br>③解決策<br>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22日）では、民間事業者等の利用を制限する記述はなく、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。）<br>④効果<br>自治体の保有する下水道処理場等の事業予定地などのいわゆる低・未利用地について、民間活力による土地利用を促すことで、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。 | 回答①B-1<br>回答②B-2 | 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えます。<br>現在の承認基準による下水道処理場等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。<br>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、また、公募による手続きについても不可とはしておりません。<br>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等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。<br>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出し、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こととします。 |  |  | 回答①B-1<br>回答②B-2 | Ⅳ |  |  |  | 回答①B-1<br>回答②B-2 | Ⅳ |  |  | 1015010 | 大阪府外46都道府県 | 大阪府外46都道府県 | 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ない。 | 下水道の構造基準を地方自治体が地域の実情に応じて設定する。 | ①現状<br>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。<br>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。<br>②問題点<br>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、必ずしも最善とは言えない。<br>※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。<br>③解決策<br>下水道の構造基準を地方自治体が地域の実情に応じて設定する。<br>④効果<br>地域の実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渠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、地方公共団体の裁量・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。<br>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号においては具体的仕様を定めておらず、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、地域の実状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、今後改築に伴い高度処理化が進むこと等を考慮した結果である。<br>【直ちに措置できない理由】<br>下水道法を改正する法案の提出時期が未定であるため。<br>【検討主体、検討内容、検討プロセス】<br>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。<br>【検討を開始する時期、検討開始後実施までに要する期間】<br>既に検討を開始しており、実施までに要する期間は同法案の施行日に拠る |  |  | F | Ⅰ |  |  |  | F ⇒ B 検討要請の回答後、改正法案の提出時期が明確になったため変更 | Ⅰ |  |  | 1022010 | 大阪府外44都道府県 | 大阪府外44都道府県 | 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<br>・昭和55年建設省告示第1793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の数値を規定している。具体的には、大部分の地域で1.0、沖縄で0.7、その他の地域で0.8又は0.9と規定している。 | 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。<br>【提案理由】<br>平成17年3月の福岡県西方沖地震の際、大川市の震度は福岡県西区周辺と同じく震度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基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 | — | 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く、提案は受け入れられない。<br>なお、福岡県大川市の地震地域係数は、沖縄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。 |  |  | C | — |  |  |  | C | — |  |  | 1037010 | 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<br>～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 | ・流域下水道を、「専ら地方公共団体が管理する下水道により排除される下水を受けて、これを排除し、及び処理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。<br>・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。 | 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ものとされているが、当該都道府県の上水道水源地として開発された閉鎖的な内水面域の水質保全を目的として設立認可されたものであり、かつ、合併市町村の行政区域がその水源地の一の集水域であり、その汚水を高度に排除しなければならない場合には、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っても、引き続き、現行法に規定する流域下水道とする。 | 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、奈良県営水道が用水供給する7市8町1村の水源地となっている。宇陀川の水質は、当時異臭問題が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、県の他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村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激変緩和措置であり、期間満了後は通常の公共下水道になるという単に汚水処理する観点だけのものであり、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くものと考える。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的水管理も担わなければならないことからも、県の責務として流域下水道を運営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者となる規定はあるが、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る。 | C | － | 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根幹的施設であり、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付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とみなす実益が明らかでない。<br>仮に、流域下水道の利点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が可能であるほか、地方自治法上、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。<br>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年間は引き続き流域下水道とみなす措置がある。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 「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」とのご指摘ですが、特例措置で流域下水道として認可を受け、奈良県民の為の水質保全に対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き、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も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為に、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。 | C | － | 流域下水道事業について、補助事業として採択するにあたっては、採択基準を満たすことよりもまず法律上の流域下水道に該当する事業であることが前提となっており、この考えについて事業採択当初と相違はない。また、採択基準を満たすことをもって法律上の流域下水道とすることとはならないと考える。<br>また、補足資料においてご指摘のとおり、流域下水道事業としての採択基準と、下水道法第3条第2項に基づき公共下水道を県が管理する要件は必ずしも同一ではない。<br>（参考）<br>補足資料に記載の「県民の水瓶である上水道水源池の水質保全を宇陀市が前面的に背負うことについて、議会及び宇陀市民の理解を得られない」との事情について県が市に代わって公共下水道を管理することについては、下水道法第3条第2項の規定により神奈川県箱根町の芦ノ湖周辺の公共下水道において、芦ノ湖の水質の保全が観光資源の確保につながり神奈川県全体の利益につながるため二以上の市町村が受益するとして、県が管理した例がある。このような例も参考にして、合併後の宇陀市の下水道の在り方について、県との間で十分に協議・調整していただきたい。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 流域下水道事業を補助事業として採択する時に、採択基準を満たすことと法律上の流域下水道に該当する事業であることは同時に満たすことが前提と考えるのが普通であると思われます。また、採択基準を満たすことをもって法律上の流域下水道とすることも通常の思考であると考えます。ただ、流域下水道事業としての採択基準と下水道法第3条第2項に基づき公共下水道を県が管理する要件は必ずしも同一ではない。とお考えを示されており「県民の水瓶である上水道水源池の水質保全を宇陀市が全面的に背負うことについて、県が市に代わって引き続き流域下水道として存続し管理運営するための位置付けを要望したい。 | C | － | 流域下水道の定義は法律で定められている。<br>県が市に代わって公共下水道を管理運営することについては、県と協議・調整されたい。<br>なお、補足資料における、流域下水道が公共下水道に移管された場合における利益を受ける者についてのご質問については、「利益を受ける」ことが水質改善の恩恵を受けることを指しているとすれば、流域下水道から公共下水道に移管されたとしても、水質及び水量が変わらないのであれば、受ける利益も変わらないものと考えられる。<br>また、「管理者を2者置くこと」に関するご質問については、公共下水道及び流域下水道いずれについても、下水道管理者は監督処分等の公権力の行使を行い、また放流水質や施設の維持管理に責任を負うものであり、管理責任の所在を明らかにするため、一の下水道につき一の管理者を置くべきである。ただし、必要に応じて、複数の普通地方公共団体等が設置する一部事務組合が活用されている。 |  | 1038010 | 宇陀市 | 奈良県 | 総務省<br>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<br>第79条第2項<br>河川法施行令第2条第1項<br>第47条 | 水力発電規模の大小にかかわらず、河川の流水を占用するためには、河川法第23条に基づき、許可を得なければならない。<br>二級河川における発電を目的とする流水の占用は、特定水利使用としての許可に当たって国土交通大臣の同意が必要である。 | 潅漑用水など他の水利使用に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、河川法に基づく大臣同意を要するため、事務手続が膨大で長時間を要し、事実上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電による水利使用について、従属元の水利使用の処分権者が都道府県知事である場合、特定水利使用の対象外とすることとした。（平成22年度中措置）<br>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。<br>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い。 | 回答の趣旨によると、二級河川の特定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必要となる。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、従属元の水利使用が、特定水利使用であるか否かを問わず、国土交通大臣の同意を不要とすることを求める。 | C | Ⅱ | 二級河川における特定水利使用は、河川の流水等の状況に大きな影響を与える可能性について個別に監督する必要があるため、国土交通大臣への事前の協議とその同意が必要である。<br>二級河川における特定水利使用に従属する発電は、従属元の水利使用の流水の利用形態を変更するものであり、当該従属元の水利使用への影響等を改めて確認する必要があるため、従属元の水利使用者への許可等と同様に国土交通大臣への事前の協議・同意を不要とすることは、適当でない。<br>なお、二級河川における特定水利使用以外の水利使用に従属する発電については、現在進めている河川法施行令の改正により、特定水利使用の対象外とすることで大臣の同意が不要となることは、当初回答の通り。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 「二級河川の特定水利使用に従属する発電は、従属元の水利使用の流水の形態を変更するものであり、当該従属元の水利使用への影響等を改めて確認する必要がある」とのことだが、従属する発電水利は小規模なものが多いと想定され、従属元の水利使用にほとんど影響を与えないケースもあると考えられる。地域特性に応じた再生可能エネルギーの利用促進、また、事務軽減の観点から、従属する発電水利の規模によっては、国土交通大臣の同意を不要とする方向で検討いただきたい。 | C | Ⅱ | 発電水利の規模による手続の簡素化については、発電規模だけでは水利権の審査対象としている使用水量と当該従属元の水利使用への影響等を事前に判断することが困難であることから、一律に発電規模により国土交通大臣への事前の協議・同意を不要とすることは、適当でない。<br>なお、二級河川における特定水利使用以外の水利使用に従属する発電については、これまで全て国土交通大臣の同意が必要であったところ、本年3月1日施行予定の改正河川法施行令により、取水等が一定規模未満である等小規模水利使用に従属する発電水利使用が、特定水利使用の対象外となり、国土交通大臣の同意が不要となったところである。これは、昨年6月18日に閣議決定された「規制・制度改革に係る対処方針」に基づき、事務負担の軽減等を目的として、従属元と従属先の水利権処分の事務主体の齟齬を解消することとしたものである。<br>さらに、今国会に提出している総合特別区域法案（平成23年2月15日閣議決定）において、地域活性化総合特別区域計画に定められた従属発電事業に係る水利権許可手続について、国土交通大臣の同意等を不要とし、手続を簡素化することとしている。 |  | 1043040 | 兵庫県 | 兵庫県 | 国土交通省 |
| 120070 | 管理受託者のインセンティブとなる国営明石海峡公園の弾力的な管理運営体制の構築 | 都市公園法第2条の3、第18条<br>都市公園法施行令第20条第2項、第21条<br>都市公園法施行規則第11条第2項<br>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一体的活用を図る必要があり、管理受託者にとって、以下のような自由度の高い管理運営体制が求められる。<br>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。<br>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。<br>③管理受託者の主体的な判断による開園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。<br>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一体的活用を図る必要があり、管理受託者にとって、以下のような自由度の高い管理運営体制が求められる。<br>提案理由：<br>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るとともに、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、指定管理者制度に準じた制度として、入園料収入については一定額を、施設の魅力をさらに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開園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。<br>利用料金収入の扱いは、現行契約や別途契約による対応は可能であることや、入園料やその減免は告示で規定されており、制度上は可能と考える。 | ①C<br>②C<br>③D |  | ①現行の公園維持管理業務契約においては当該年度の委託料の限度額の範囲内で一定の業務を行うことを前提に企画競争を実施しており、本件について対応する場合には、企画競争にあたっての前提条件の変更に該当し、他の応募者との関係で公平性を欠くこととなるため、現行契約において対応することは困難。<br>公園維持管理業務の受託者が当該業務の一環として入園者数増の取組を積極的に行うインセンティブが働くような委託契約内容とすることについては、次回契約更新時（平成25年）にむけて引き続き検討して参りたい。<br>②国営公園の入園料の額については、広く国民に等しく利用頂く観点から、入園料で管理費を賄うことを前提とせず、全国一律に低廉な額としており、入園料の収受業務を行っている受託者が公園ごとに額を自由に設定することについては、対応が困難。<br>③「変更手続の簡素化」の内容が明らかでないが、利用者の利便性向上のための開園時間の延長については、地元自治体や近接施設の意見をもとに早朝開園等を実施してきたところであり、引き続き地方整備局において、関係者の意見を聞いて適切に検討して参りたい。 | 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たらず、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。<br>②国民各層が遍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、個々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か。 | ①次回契約更新時（H25）に受託者にｲﾝｾﾝﾃｨﾌﾞが働く契約内容とすることはもとより、さらには現契約期間内での委託契約書第23条に規定する対応や別途契約による対応を要望する。<br>②都市公園法令上、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、ｸｰﾎﾟﾝ等）は可能と考えるので、弾力的な運用を要望する。<br>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開園時間延長や無料開園日設定、ﾎｰﾑﾍﾟｰｼﾞ更新等については、決裁権限を国営明石海峡公園事務所長に下ろすことを要望する。 | ①C<br>②C<br>③C |  | 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、公園の魅力と利便の向上を図るものであっても、本件について対応する場合には、企画競争にあたっての前提条件の変更に該当し、他の応募者との関係で公平性を欠くこととなるため、現行契約の変更や別途契約により対応することは困難。<br>公園維持管理業務の受託者が当該業務の一環として入園者数増の取組を積極的に行うインセンティブが働くような受託契約内容とすることについては、次回契約更新時（平成25年）に向けて引き続き検討して参りたい。<br>②国営公園の1日入園料及び年間入園料の額については、広く国民に等しく利用頂く観点から、入園料で管理費を賄うことを前提とせず、全国一律に低廉な額とし、また無料開園日についても全国一律の基準に基づき設定しており、公園ごとに額を自由に設定することについては対応困難。<br>③国営公園の公開日時及び無料開園日の設定は公園管理上重要事項であることから、公園事務所長の責任で決定することとするのは困難。<br>なお、「提案事業でのイベント経費の軽微な変更」の趣旨が不明であるが、ホームページについては管理受託者において更新できることとなっている。<br>また、他施設との円滑かつ迅速な連携が可能となる開園時間の延長及び無料開園日の設定についてはこれまで地元自治体や近隣施設、管理委託者の意見をもとに迅速かつ着実に実施してきたところであり、引き続き、管理受託者からの提案による開園時間の延長等について、近畿地方整備局において適切に対応して参りたい。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。<br>また、②について、本件提案は入園料の値上げではなく、あくまでも合理的・効率的な運営によって、より多くの国民に、より低廉な価格で国営公園を利用いただくことを前提としているものである。また、本件公園の利用者は地元の国民に限られたものではなく、観光地として広く全国の国民に利用されていることや、国営公園が各都道府県に存在するものではないことを踏まえると、割引によって他の国営公園より低廉な価格となっても地域間の不公平が生じるものではないと考える。<br>現行法において入園料を全国一律とすることを定めていないにも関わらず、全国一律であることを絶対とし、真に利用者の利益となる割引を認めない理由について、上記を踏まえ回答されたい。 | ①国営明石海峡公園にも多くの来場者があった淡路花博2010「花みどりﾌｪｱ」の成果をふまえ、23年度も国営明石海峡公園や周辺施設と連携しつつ、観光ｷｬﾝﾍﾟｰﾝを展開する予定としている。本件提案は、企画競争の対象業務を適正に遂行することを前提にした上で、一層の集客力向上に取り組むものであり、前提条件の変更にあたらない。次回契約更新時を待たず、対応されたい。<br>②都市公園法令上、公園毎に入園料とその減免が規定され、年間ﾊﾟｽや地域事情に応じた無料開放日の設定などの例があり、同様の趣旨の企画割引（前売券、ｸｰﾎﾟﾝ等）は可能と考えるので、弾力的な運用を要望する。<br>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開園時間延長や無料開園日設定等について、決裁権限を国営明石海峡公園事務所長に下ろすことを要望する。 | ①C<br>②C<br>③C |  | 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、公園の魅力と利便の向上を図るものであっても、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有る新たなイベント開催の原資として活用する提案について対応する場合には、企画競争にあたっての前提条件の変更に該当し、他の応募者との関係で公平性を欠くこととなるため、現行契約の変更や別途契約により対応することは困難。<br>公園維持管理業務の受託者が当該業務の一環として入園者数増の取組を積極的に行うインセンティブが働くような受託契約内容とすることについては、次回契約更新時（平成25年）に向けて引き続き検討して参りたい。<br>②国営公園は、一の都府県の区域を超えるような広域的な見地から、又は国家的記念事業等として、広域的な利用を前提に国が設置する都市公園であり、明石海峡公園を含むイ号公園については、都市公園法第3条による配置に関する技術的基準に基づいて設置されている。このため、国営公園を利用する際の入園料の額については、国営公園ごとに定めることとされているが、広く国民に等しく利用頂く観点から、各国営公園の誘致区域の住民の間で不公平が生じないよう全国一律の額を定めることとし、年間入園料も1日入園料と同様としている。また無料開園日についても、「春の全国都市緑化推進運動」や「秋の全国都市緑化月間」にちなみ設定するなど、実施時期や日数等に係る全国一律の基準に基づき設定している。<br>ご意見にある「同様の趣旨」の内容が必ずしも明らかではないが、以上のことから、公園ごとに額を自由に設定することについては対応困難。<br>③国営公園の公開日時及び無料開園日の設定は公園管理上重要事項であることから、公園事務所長の責任で決定することとするのは困難。<br>なお、他施設との円滑かつ迅速な連携が可能となる開園時間の延長及び無料開園日の設定についてはこれまで地元自治体や近隣施設、管理受託者の意見をもとに迅速かつ着実に実施してきたところであり、引き続き、管理受託者からの提案による開園時間の延長等について、近畿地方整備局において適切に対応して参りたい。 |  | 1043110 | 兵庫県 | 兵庫県 | 国土交通省 |
| 120080 | 工業専用地域における用途地域の緩和措置 | 建築基準法 第48条、別表第2<br>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て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。 | 尼崎市南部の運河を核としたにぎわいのある地域づくりを目指し、その拠点となるカフェテリア・レストランなどの施設配置を計画しているが、地域全体が工業専用地域となっており、施設立地が自由にはできない状況である。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・レストランに係わ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越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。<br>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を先行して設定するには無理がある。」との回答であった。<br>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。<br>これらのことから、運河を核とした尼崎臨海部のにぎわい創出に向け、県、市、地元等で策定した21世紀の尼崎運河再生ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄ基本計画を実現するためには、工業専用地域の土地利用にとらわれず、あらかじめ定めた場所での飲食店等の立地を特区により可能とした上で、民間事業者を募集し、店舗の内容等を提案させ協議をし、基本計画に即した立地を認めていくことが、唯一の方法であると考える。 | 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・縦覧等の手続きを経て、都道府県又は市町村において定めることとしている。<br>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きを経ない代わりに、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。<br>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等を担保するための十分な手続き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。 | 尼崎運河再生プロジェクト計画において、建築基準法第48条但し書き許可は、運河を核とするまちづくりにはなじまない。また、具体の事例の積み重ねのないなか、特別用途地区または地区計画の策定には無理があるうえ、用途地域の変更は、地元及び市の同意が得られない。<br>今年11月14日にレンタサイクルによる社会実験とあわせて仮設のオープンカフェを出店し、利用者のアンケート調査を実施したところ、70%の方が運河域でのカフェレストランの必要性を支持している。 | 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・縦覧等の手続きを経て、都道府県又は市町村において定めることとしている。<br>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きを経ない代わりに、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。<br>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等を担保するための十分な手続き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。 | 用途地域の変更は、工場生産環境を今後も維持するという上位土地利用方針との整合性から考えられない。特別用途地区又は地区計画といった都市計画メニューを活用するにしてもそのベースとなるまちづくり計画（案）等が必要であるが、住民の居ない工専地域というケースにおいては、先行事例も少なく、具体の店舗立地イメージの合意形成には障壁が多い。現在、政策誘導的なまちづくり計画の検討をするため、関係者の合意形成に向けた取り組みを行っているが、その中でも店舗立地の可能性検討には実現性の具体イメージが求められており、特区によりまちづくりに必要な店舗等の建築規制を緩和する必要がある。 | 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・縦覧等の手続きを経て、都道府県又は市町村において定めることとしている。<br>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きを経ない代わりに、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。<br>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等を担保するための十分な手続き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。 |  | 1043120 | 兵庫県 | 兵庫県 | 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 | 再々検討要請 | 提案主体からの再意見 | 「措置の分類」の再見直し | 「措置の内容」の再見直し | 各府省庁からの再々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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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<br>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、一級河川の指定区間(都道府県知事管理)であっても、発電を目的とする流水の占用をするためには、河川法第23条に基づく許可を国土交通大臣より得なければならない。<br>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ようとする場合には、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。 | 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。<br>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。<br>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、一級河川については、取水規模の大小に関わらず、これまでと同様 の手続きが必要となる。<br>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、周辺の利水状況や環 境に多大な影響があったことから、国が関与すべきであったが、現在、大規模な水力発 電を開発する箇所は殆ど無く、今後は、農業用水路等を利用した小規模な水力発電(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。<br>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 るよう河川法施行令を改正する。<br>これにより、小水力発電施設の建設の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を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電による水利使用について、従属元の水利使用の処分権者が都道府県知事である場合、特定水利使用の対象外とすることとした。(平成22年度中措置)<br>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。<br>これにより、一級河川の都道府県知事許可の水利使用に従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。<br>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。 | 提案に対する回答は、「かんがい用水等の水利権に従属する発電水利権について、緩和している。」との見解であるが、当方の提案は、「新規の発電水利権」に関する水利権手続きの緩和を提案している。今回の回答では、新規の発電水利権については、従前どおり「規模要件等が関係なく全て特定水利使用」であると考えられる。このため、当初提案したとおり、新規発電水利権については、かんがい用水等の他の水利権と同様に河川区分、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」)となるよう河川法施行令の改正を提案します。 | C | Ⅱ | 新規の発電水利使用については、河川環境や国家のエネルギー政策等、広域にわたる利害関係を国家的見地から調整する必要があるため、特定水利使用として、関係行政機関の長との協議の上で国土交通大臣の許可又は同意に係らしめる必要がある。<br>なお、貴県のいう農業用水路等を利用した小規模な水力発電については、既存の水利権に従属する発電水利使用として、貴県がご提案のように、従属元の最大取水量等に応じて、「特定水利使用」、「準特定水利使用」、「その他の水利使用」と区別する河川法施行令の改正を行う予定である。 | | | C | Ⅱ | | | 1050010 | 大分県 | 大分県 | 国土交通省 |
| 120100 | 地域活性化(観光交流拠点形成)に向けた、輪厚パーキングエリアに隣接する市街化調整区域の土地約10haにおける、開発行為を政策的に是認(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、高速道路輪厚パーキングエリアに隣接する市街化調整区域の土地約10haにおける、開発行為を政策的に是認(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、北海道全域の観光交流情報を発信し、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。本拠点の形成は、北広島市全体の活性化に寄与するものであり、定住人口をベースとしたベットタウンから、交流人口を付加した生産的な都市へと生まれ変わることになる。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創出である。これは高速道路から直接乗り入れできるパーキングエリアを拡大し、情報やサービスの拠点としてパワーアップし、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、輪厚パーキングエリアに隣接し、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、利便施設(郵便局、銀行、宅配)等のサービスも提供する。また、食と土産品を提供する施設100店舗程度(北海道の物産・土産、日本の名品店、インターナショナル売店、フードコート等)で、これらはイベント広場を含めて全体でモールを形成するよう計画する。この施設による効果は、200万人/年、売上げ20億円からスタートし、雇用は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。 | 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や開発許可制度の運用等により行う地域のまちづくりに多大な影響を及ぼすこととなるものであり、また、法律上都道府県等に与えられた権限の行使を阻害することにつながるものであることから、妥当でない。<br>ご提案の内容を実現するにあたっては、市街化区域への編入を行うことや、地区計画の策定により開発許可を受けることが考えられ、都市計画決定権者たる北海道等と調整されることが望ましい。 | 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、パーキングエリア周辺の土地活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活用の提案である。輪厚PAのスマートICも開通した稀にみる立地特性をもった既存PAの土地活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。ついては、高速道路関係法からの支援或いは、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。 | 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や開発許可制度の運用等により行う地域のまちづくりに多大な影響を及ぼすこととなるものであり、また、法律上都道府県等に与えられた権限の行使を阻害することにつながるものであることから、妥当でない。<br>ご提案の内容を実現するにあたっては、市街化区域への編入を行うことや、地区計画の策定により開発許可を受けることが考えられ、都市計画決定権者たる北海道等と調整されることが望ましい。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | この度の回答については、前回と同じ内容であり、所管する貴省庁の対応についても理解できることではありますが、われわれプロジェクトチームが主張するのは、国が政策として掲げている「観光立国」を実現するために、民間活力(企画力・資金力等)により、雇用の増大や税収増を目指すものであります。ついては、要望事項を再検討していただき、「観光立国」を実現するための国策として位置づけをしていただきたく、再度要請いたします。 | C | | 前回回答のとおり、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や開発許可制度の運用等により行う地域のまちづくりに多大な影響を及ぼすこととなるものであり、また、法律上都道府県等に与えられた権限の行使を阻害することにつながるものであることから、妥当でない。<br>ご提案の内容を実現するにあたっては、市街化区域への編入を行うことや、地区計画の策定により開発許可を受けることが考えられ、都市計画決定権者たる北海道等と調整されることが望ましい。 | 輪厚PA周辺観光交流拠点プロジェクト | 1051010 | W・PACプロジェクト推進チーム | 北海道 | 国土交通省 |
| 120110 | 建築物の駐車場整備における附置義務の緩和及び課金制度の導入 | 駐車場法(昭和32年法律第106号)第2条の2、第20条、第20条の2<br>駐車場法施行令(昭和32年制令340号)第18条 | 国及び地方公共団体は、自動車の駐車のための施設の需要に応じ、自動車の駐車のための施設の総合的かつ計画的な整備の推進が図られるよう努めなければならないこととされている。<br>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、増築等しようとする者に対し、条例で駐車施設を設けなければならない旨を定めることができることとされている。 | 駐車場法に基づく附置義務の緩和に伴う課金制度の可能化 | 駐車場法第2条の2の規定では、駐車需要に合わせて施設計画を立てて整備推進することでは、例えば建築物において附置義務量100台のうち10台は身障者・高齢者用及び荷さばき貨物車用に確保し、残り90台分を課金することで、建築物の利用度を高め、土地利用やまちづくりにおいても推進につながることが想定されていません。公共交通利用やコミュニティサイクル推進などに使える基金に当て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 | | | E | | | | | E | | | | 1056010 | 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。 | 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。<br>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などにより，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。<br>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。<br>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。 | | | D | | | | | D | | | | 1056060 | 仙台市 | 宮城県 | 警察庁<br>国土交通省 |
| 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<br>都市公園法施行令第5条第6項<br>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。<br>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)なくして譲渡し若しくは貸し付けてはならない(財政法第9条)。<br>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は、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るものです。<br>具体には、当該公園敷地が国有地であり、国有財産法22条1項1号により本市が無償貸付を受けているところ、<br>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<br>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。<br>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け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。<br>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。 | | | D(一部C) | — | | | | D(一部C) | — | | | 1056080 | 仙台市 | 宮城県 | 財務省<br>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なうことを可能とするものです。<br>また，道路交通法上，乗合自動車がその属する運行系統に係る停留所で給電するために停車することが道路交通法第44条により規制されていることから，この規制の除外を求めるものです。 | 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。)<br>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。 | | | C | | | | | C | | | | 1056100 | 仙台市 | 宮城県 | 警察庁<br>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<br>・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。<br>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、駐車の場所や期間、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、全国統一の認識を整えることで、トレーラーハウス産業の健全な育成を目指すものである。 | C | — | トレーラーハウスを建築物に該当するものとして取り扱い、建築基準法(以下「法」)の適用を受け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。<br>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。 | 本提案は住指170号において規模・形態・設置状況等について明確な基準が示されていないことによる地方公共団体ごとの判断基準の相違を是正するため、規模について明確な基準の設定を求めたものである。「トレーラーハウスを建築物とするかどうかは規模・形態・設置状況・用途等から総合的に判断する必要がある」とのご回答であるが、規模・形態・設置状況・用途等に基づく総合的な判断について各項目の具体的な基準を明らかにしていただきたい。<br>また、特殊車両通行許可を常時携帯しているトレーラーハウスについては随時移動できるため建築物には該当しないと考えるが如何か。 | 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、個別の物件ごとに規模、形態、設置状況、用途等から総合的に判断すべきものであり、一律に具体的な基準を定めることは困難である。例えば、小規模なものであっても、用途上、長期間にわたって一定の場所に在置されるのであれば、土地への定着性があるとされ、建築物として取り扱われうる。また、この観点から、特殊車両通行許可を常時携帯しているトレーラーハウスであっても、用途上、長期間にわたって一定の場所に在置されるものについては、土地への定着性があるとされ、建築物として取り扱われうる。 | | | C | - | | トレーラーハウスの円滑な活用による新たな産業の育成 | 1059010 | 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<br>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附して、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、事務所の他、昨今は介護や介助にも利用されている。しかしながら、大型トレーラーハウスを輸送する際の特殊車両通行許可手続きが煩雑であることは、個人ユーザーが多いトレーラーハウスの普及について阻害要因となっている。トレーラーハウスは移動し易い様、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。<br>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。 | 特殊車両許可申請者が自ら現地の最新の道路状況を把握し、通行する道路と当該車両との物理的な関係を踏まえた通行計画を作成することで、道路管理者による同作業を省略することが可能と考えるが如何。 | C | | 申請者が通行の安全性を考慮して通行計画を作成することは望ましく、道路管理者の審査の参考になる場合もあるとは考えますが、道路を安全に管理する責任を負っている道路管理者の法的立場から、当該通行計画をもって道路管理者としての審査を省略することはできません。 | | | C | | | 大型トレーラーハウスの円滑な輸送による新たな産業の育成 | 1059020 | 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<br>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<br>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関し必要な事項は、条例で定めることとされている。 | 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、現行法で規定されている公園施設に限られている。規制緩和することにより、現行の施設に加え、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。<br>提案理由:<br>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。<br>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用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回答に「都市公園の区域を占用することのない広告については設置可能」とあるが、これは例えばトイレや体育館等の壁面あるいは遊具等の公園施設に掲示する広告(添付資料①)のことを指しており、当該広告により収入を得ることが可能であるという解釈で間違いがないか。<br>②また、本提案は、都市公園の一部に広告看板を設置し恒常的に収入を得ようとするものであり、回答の「仮設の工作物」では実現不可能である。現在、豊橋市で計画している広告看板(添付資料②)は都市公園の効用を損なわないと考えられるため、公園施設として設置することを認めていただきたい。 | ①D<br>②C | - | ① 貴見のとおり。<br>② 前回の回答のとおり、広告看板を都市公園法に定める公園施設とすることは困難である。<br>ただし、現行制度においても、地方公共団体において、公園施設の効用を損なわず、当該公園施設と一体のものとして扱うことが適当と認める場合等においては、自らの判断で、条例で定めるところにより当該公園施設の一部として広告等を掲出することを可能とすること等ができる。 | て扱うことが適当と認める場合等においては、当該公園施設の一部として広告等を掲出することを可能とすること等ができる。」とあるが、これは①のように既存の公園施設に掲示する場合とは異なり、地方公共団体において、公園施設の効用を損なわず、当該公園施設と一体のものとして扱うことが適当と認める場合等においては、都市公園の区域のうち、既に駐車場や運動場といった公園施設の一部として占用されているスペースに、新しく広告看板を設置することが可能であるという解釈でよいか。<br>また、この場合、先に提出した添付資料2において示した提案者の計画は認められるという認識で間違いがないか。 | | D | - | 現行制度においても、地方公共団体において、駐車場等の公園施設の効用を損なわず、当該公園施設と一体のものとして扱うことが適当と認める場合等においては、自らの判断で、条例で定めるところにより当該公園施設の一部として広告等を掲出することを可能とすること等ができる。<br>ただし、前回までの回答のとおり、広告看板を都市公園法に定める公園施設とすることは困難である。 | | 1064010 | 豊橋市 | 愛知県 | 国土交通省 |
| 120180 | 生産緑地地区の指定要件の緩和 | 生産緑地法第3条第1項第二号 | 生産緑地地区は、市街化区域内にある農地等で、①公害又は災害の防止、農林漁業と調和した都市環境の保全等良好な生活環境の確保に相当の効用があり、かつ、公共施設等の敷地の用に供する土地として適しているものであること、②500㎡以上の規模の区域であること、③用排水その他の状況を勘案して農林漁業の継続が可能な条件を備えていると認められるものであること、という条件に該当する一団のものの区域について、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ものとする。(500㎡から200㎡に引き下げ) | 都市において農のある風景を次世代に継承していくことにより、都市の環境機能の向上、災害防止機能の強化、都市住民の農業や食への関心の高まり、食育環境の提供、食料自給率の向上など、多角的な面から、都市の機能を向上させることを目指す。<br>具体的には、東京都と区市町村が合同で定めた「緑確保の総合的な方針」に基づく「農の風景育成地区」として選定された地域においては、現行の生産緑地地区の指定面積を満たさない宅地化農地でも生産緑地地区への追加指定を認めるものとする。<br>具体的には、生産緑地地区の指定面積を200㎡までに下限を引き下げるものとする。<br>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。<br>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、農業継続意向のない農家からの要望が多く寄せられる危惧があるが、「農の風景育成地区」内に限定した指定とし、かつ農業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、農地の永続性の担保は得られるものと考える。 | 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、都市計画上緑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。<br>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。 | 生産緑地地区の面積要件は、一定の規模以上とする必要があり、都市計画上緑地として評価できる最低限度は500㎡であるとのご見解だが、特に都市化が著しい東京では、これまでも地域の状況に応じて200㎡以上の緑地を都市計画上積極的に評価している実態に即して、200㎡以上の規模の農地であれば、都市計画上緑地として機能し得ると評価しているため、再検討願いたい(補足資料参照)。なお、本提案は、農地と公園や樹林地などの緑をネットワークし、農の風景保全を目的に指定する「農の風景育成地区」内に限定適用する提案である。よって、一定の区域に限定した面積要件の引下げの点からも再検討願いたい。 | 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、農地の持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、都市計画上緑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。<br>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。<br>なお、お示しいただいている補足資料は、都市計画公園・緑地及び市民農園に関する東京都内の運用についての資料であり、農業生産機能を含めた農地の持つ緑地としての機能の評価とは異なるものと思料。 | 右提案主体からの意見に対して漏れなく回答されたい。 | 東京の都市農地は500㎡を下回る農地であっても、栽培方法の工夫等により生産力が担保されている実態があり、農業生産機能も含め緑地として評価できため、再検討願いたい(別紙補足資料1参照)。また、都市計画上緑地として評価できる最低限度を500㎡と設定しているとのことだが、500㎡とする客観的・合理的な根拠を示されたい。さらに、前回の再検討要請の際にご回答のなかった一定の区域(「農の風景育成地区」区域内)に限定した面積要件の引下げの点について、構造改革特区の目的に照らして再検討いただき、見解を示されたい(別紙補足資料2参照)。 | 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、農地の持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、都市計画上緑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。(なお、500㎡は、都市公園の最低規模(都市緑地の交付 要綱)や都市内における樹木の集団の指定面積要件(都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律施行令第2号)等を勘案して設定しているところ。)<br>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。<br>お示しいただいている補足資料については、東京都内における農業生産機能や農地の防災機能に関する運用実態を示しているものではあるが、そのことをもって、一定の区域内に限定して生産緑地地区の面積要件を下げる根拠とすることは困難。 | | 1070010 | 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 | 「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 | 再々検討要請 | 提案主体からの再意見 | 「措置の分類」の再見直し | 「措置の内容」の再見直し | 各府省庁からの再々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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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（環整発第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ものではない。 | 「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勘案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」に集約化することでコスト縮減が大幅に図れることから、下水道法第2条に規定する処理区域の区域外発生するし尿についても「下水処理場」で受入れて共同処理ができるようにする。 | 昭和47年8月7日付け通達（環整発第38号・建設省都下事発第32号）では、し尿を「下水処理場」で処理できる区域は、下水道法第2条に規定する処理区域（供用開始が告示された区域）内に限定されている。<br>しかし、「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、両者を連絡管渠で接続し、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。<br>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日環整発第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ものではない。<br>一方で、し尿処理施設については、上記の区域のみならず広くくみ取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て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ところであると考える。<br>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い。 | 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。<br>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<br>本市の「し尿処理場」は、公共下水道の全体計画区域の外に位置しており、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。<br>②補助事業としての採択について<br>前処理後のし尿を受け入れて下水処理場で共同処理する場合、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。 | D | － | ご質問の主旨はし尿等受入に関する制度上の整理及びし尿等受入に伴う処理場増設への国費充当についての可能性と思われる。し尿等受入に関する制度上の整理は、全体計画区域を見直した上で下水道全体計画区域内への編入、区域外流入、MICS等現行制度を活用することで対応することは一般的には可能と考えられる。しかしながら、個別計画の詳細内容を知ることなしにいずれの制度を活用することが望ましいかを判断することは困難である。また交付対象範囲等についても個別計画の内容によっては変わりうることがある。以上より詳細については個別にお問い合わせ願いたい。 |  |  | D | － |  | 汚水処理施設連携総合特区 | 1073010 | 松山市 | 愛媛県 | 国土交通省<br>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。<br>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。<br>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とともに、一の市町村の区域を超える広域的見地から決定すべき地域計画として政令で定めるもの又は一の市町村の区域を超える広域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ものに関する都市計画については、関係市町村による協議会を設置して共同で、又は関係市町村による事務組合等により定めることが出来ることとし、併せて、市町村が定める都市計画の都道府県の都市計画への適合義務を、「参酌すること」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間の必要な調整を行うこと、それに必要な基準、メルクマール等を策定すること等であるべきである。そもそも広域的な計画が各市町村の都市計画を縛るのではなく、各市町村の都市計画に広域的計画を適合させる、各市町村の都市計画との調整を図りつつ広域的計画を策定することとするのが妥当である。LRT等の公共交通の導入は基礎的自治体である市町村を中心として進められるべきところ、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が策定できることとすることはLRT等の新たな公共交通の導入には不可欠な事項である。 | C |  | 本年6月に閣議決定された地域主権戦略大綱において、都市計画決定権限についても、市町村に大幅に移譲されることとされたものの、一部の広域的・根幹的な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い。 | ○ 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」の根拠は何か。<br>○ 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らず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ことはないと考えられるが如何。<br>○ 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い。 | C | － | 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については、広域的視点から都道府県が決定するものとされており、都市計画の決定主体を都道府県と市町村に明確に区分しているところ。したがって、都道府県の都市計画権限について、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、全部事務組合等に移譲することは、その法の趣旨になじまないものと解している。<br>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）」については、国の出先機関の事務・権限等の移譲について検討するものであり、都道府県と市町村の都市計画決定権限の配分について特段の見解を示したものではない。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 広域であるから都道府県であり、そうでなければ市町村とする明確かつ合理的な根拠はないものと考えられるが、貴省ご回答にある広域的見地から決定すべき都市計画については都道府県が決定するものとする根拠は何か。併せて、法の趣旨になじまないと解される根拠は何か、教示されたい。また、国・地方であれば市町村による広域連合や事務組合への権限等の委譲について検討可能であるのに、本件についてはなぜ検討できないのか。地域主権の推進という観点からは同様に検討可能であり、そうすべきであると考えられるが、如何。 | C |  | 都市計画決定権限については、「国、都道府県の責任で行う広域的な政策に係る地域地区」や「国、都道府県が設置する都市施設、国・都道府県の責任で行う広域的な政策に係る都市施設」等は都道府県決定とし、それ以外は市町村決定とするという地方分権改革推進委員会第1次勧告の趣旨を踏まえ、昨年6月に閣議決定された地域主権戦略大綱においても、一部の広域的・根幹的な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る。<br>このように、都市計画の決定主体については、都道府県と市町村に明確に区分されているため、都道府県の都市計画決定権限について、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、全部事務組合等に移譲することは、法の趣旨になじまないと解される。 | 新交通システム導入祖促進プロジェクト | 1076050 | (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・17条・17条の2 | 都道府県又は市町村は、一定の場合を除くほか、都市計画の案を作成しようとする場合において必要があると認めるときは、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。<br>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あつては都道府県に、市町村の作成に係るものにあつては市町村に、意見書を提出することができる。<br>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連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、これに積極的に関与する意思があり、かつそれに必要な知見を有する者からの具体的な提案を制度上担保することは、実効性の観点のみならず透明性の確保の観点からも非常に重要である。こうしたことを通じて行政主導の都市計画から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考えられる。 | D |  | 都道府県又は市町村が都市計画を定めるに当たり、公聴会の開催等住民の意見を反映させるための必要な措置については、都道府県又は市町村においてその実情に応じ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い。 | 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、関係市町村の住民及び利害関係人以外の者が具体的な意見や提案の提出を行うことは困難であると認識しているが、如何。そもそも、これまでに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、教示されたい。 | D | － | 都市計画法第16条、第17条及び第17条の2における「住民」及び「利害関係者」には民間企業を含む法人も含まれており、民間企業であることのみを理由として排除されることはなく、現行制度において、都市計画の縦覧に際し、民間企業から具体的な意見や提出を可能とすることについては、都道府県又は市町村の判断によって対応が可能である。<br>当該事務については都道府県及び市町村の自治事務であるため、個別の事例について網羅的に把握しているものではないが、民間企業からの意見書の提出等が受け付けられているものと認識している。<br>「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」の具体的な内容については、都道府県又は市町村においてその実情に応じて判断するものであるが、例えば、ワークショップの開催等が考えられる。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 貴省ご回答においては、当方提案は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、貴省が作成した基準や事務処理要領等によって都道府県又は市町村の判断を実質的に縛っていることはないか。また、民間企業を含む法人も含まれているとのことであるが、これは都市計画の対象地域に関しいかなる権利も有しない者も幅広く含まれるものと解してよろしいか。 | D |  | 都市計画の決定に関する事務は自治事務であり、国が作成した基準や事務処理要領等によって都道府県や市町村の判断を拘束することは地方自治法第245条の2の規定によりできないこととされている。なお、利害関係者の一般的意味からみて、都市計画の対象区域に関しいかなる権利も有しない者まで全て利害関係者に該当し得ると解されるものではない。いかなる者を上記「住民」及び「利害関係を有する者」・「利害関係人」に含めるかについては、一義的には、都市計画決定権者である地方公共団体の判断によるものである。 | 新交通システム導入祖促進プロジェクト | 1076060 | (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関する基本的な方針（以下「基本方針」という。）を定めるものとする。<br>市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。 | 市町村の都市計画に関する基本的な方針を定めるに当たり、公聴会の開催等住民小意見を反映させるために必要な措置を講じることとされているところ、より幅広く住民のみならず民間事業者等から、意見に加えて個別具体的な提案の提出を可能とするとともに、これを反映させるために必要な措置を講じることとするように現行規定を改めることを求める。 | 都市計画の案の作成にあっては、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、これに積極的に関与する意思があり、かつそれに必要な知見を有する者からの具体的な提案を制度上担保することは、実効性の観点のみならず透明性の確保の観点からも非常に重要である。こうしたことを通じて行政主導の都市計画から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考えられる。併せて、単に意見を聴いたり、提案を受け付けるだけではなく、提出された意見や提案について、都市計画に反映又はその検討の基礎資料とするについて妥当であると判断されるものについては、これを反映又は活用するための仕組を都市計画法において手当てすることは、都市計画を社会経済の実態をより正確に反映し、実効性のあるものとするについては必要不可欠である。LRT等の公共交通の導入に関するプロジェクトにおいては計画段階からの企画提案が重要であり、そのための透明性のある手続を本法において担保する必要がある。 | D |  | 市町村の都市計画に関する基本的な方針を定めるに当たり、公聴会の開催等住民の意見を反映させるための必要な措置については、市町村においてその実情に応じ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い。 | 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、これに積極的に関与する意思があり、かつそれに必要な知見を有する者からの具体的な提案を制度上担保することである。これは、単に意見聴取や提案を受付だけではなく、提出された意見等のうち妥当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ろしいか。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等については、専ら都市計画決定権者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、住民からの意見がどのように反映されたか等について都市計画審議会に報告することが望ましいとしているところ。<br>許可制度についてどのようなことを可能としたいのか明らかではないが、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 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 単に公聴会等を開き、住民等の意見を聞き、その取扱について都市計画審議会に報告することが望ましいとするだけでは、当方提案の趣旨が実現可能であるとは言えない。提案内容の妥当性の判断は市町村によるとしても、提案の内容について検討し、対応の可否等について提案者に回答しなければならない旨の手続を関係法令において明確に手当てすることが必要であると考えるが、如何。 | D |  | 都市計画の決定に関する事務は自治事務であり、ご提案の趣旨については、都市計画決定権者である市町村が判断するもの。<br>なお、ご提案のような法令による地方公共団体に対する義務付けは、地域主権関係の累次の勧告や決定に抵触するおそれがある。 | 新交通システム導入祖促進プロジェクト | 1076070 | (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さらに弾力的かつ柔軟に運用できるように措置することを求める。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用のある利用の妨げとなることがありうる。実際に事業を行うのは多くの場合民間事業者であるところ、地公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、大きなにぎわいの創出、地域の活性化につなげることができると考えられる。 | D |  | 地域の活性化や都市における賑わいの創出等を目的とした路上イベントの道路占用については、「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。<br>なお、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と、駐車場等の確保についても多数の来客により、駐車待ちによる周辺道路の渋滞や路上駐車などが見込まれる場合には、許可条件を付すこととしているが、必ずしも駐車場確保の条件を付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い。 | 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踏まえた上で検討し、回答されたい。<br>なお、路上イベントを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とのことであるが、その基準等の根拠を教示されたい。 | D |  | 路上イベントに伴う道路占用許可に当たっては、地域の活性化や都市における賑わいの創出等の観点から弾力的な判断を行うこととしている。<br>この際、道路が国民の負担により建設管理される公共財産であり、道路上への物件の設置が特定人による排他的な使用となる要素があることから、公共性を判断基準としている。<br>当該基準については、原則として地方公共団体の関与の有無により判断しているところであるが、個別の事案については当該道路管理者に相談されたい。<br>また、駐車場等の確保等の占用許可の条件については、当該路上イベント等の規模、周辺道路の交通状況、周辺公共交通環境等により道路管理者が必要に応じて判断することとなるため、個別の事案については当該道路管理者に相談されたい。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 貴省ご回答においては公共性を許可の判断基準とし、当該基準については、原則として地公体の関与の有無により判断しているとのことであるが、地公体の関与をもって公共性があると判断するのはあまりにも短絡的で合理性を欠くものである。また、個別の事案について各道路管理者に相談ということでは、同種同様の事案であっても管理者によって判断が異なりうるということであり、これをもって当方提案が実現可能であるとするのは困難である。 | D |  | 路上イベントに伴う道路占用許可にあたっては、公共性を一つの判断基準としており、「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について」に規定する許可基準において原則として地方公共団体の関与の有無により判断しているところであるが、同通知は「当該基準に該当しない場合であっても、個別具体の事例に応じて、実施主体等に対し適切な助言、情報提供等を行い、道路占用の円滑化に配慮すること」としており、御提案の内容は現行制度により対応可能である。 | 新交通システム導入促進プロジェクト | 1076080 | (株)三井物産戦略研究所 | 東京都 | 警察庁<br>国土交通省 |
| 120240 | 旅行業登録等に伴う要件の緩和 | 旅行業法第2条第1項第1号、第3条、第6条第1項第7号、第7条第1項、第2項及び第3項 等 | 旅行業法上、旅行業の登録や営業の開始に当たっては、営業所ごとに旅行業務取扱管理者を選任すること、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、その自治体内を観光させる場合には、旅行業務取扱主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。<br>具体的には、本村では景観に配慮した街づくりを提案し棚田や巨木、温泉を大切な地域資源として着地型・体験型旅行を提案し観光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困難な状況である。そこで、本特例措置により村内の観光に限定した旅行商品を販売できる旅行業者の登録を容易とすることにより、地域に密着した着地型・体験型旅行商品の販売が容易となり、地域の活性化につながる。<br>提案理由<br>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。<br>代替措置<br>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 | 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。 |  |  | C | I |  |  |  | C | I |  |  | 1031010 | 大蔵村 | 山形県 | 国土交通省 |
| 120250 | 道路運送車両の乗降口の階段に係る保安基準の緩和 | ・道路運送車両の保安基準第55条<br>・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が300mm以上であること。<br>・その使用の態様が特殊である場合（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あっては、階段の有効奥行を緩和できる。 | 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<br>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。<br>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人未満とでは保安基準が異なっている。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、階段の奥行きが300mm以上必要という規定がある。<br>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、この基準が摘要されないため、乗降口既存階段のさらに下側に補助ステップを設置し、乗降を容易にさせることができる。<br>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、狭隘な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。<br>交通バリアフリー法の趣旨は、高齢者等の移動を円滑化することにあると思うが、現在の小型車両で運行している本市においては、保安基準により補助ステップ等の設置ができず、逆に乗降が不便な状況にあるため、円滑な移動が実現できていない。<br>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。<br>■代替措置<br>○ステップの有効奥行を男性の平均的な足長の250mm以上とする<br>○足の全面がステップ内に乗らない可能性があるので、乗降口に握り棒等を取り付ける。 | 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あっては、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、その状況もみたうえで、再度、回答されたい。 | 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る。<br>すでに、今回の回答を受けて、再度運輸支局に相談をしている。<br>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。<br>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。<br>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い。 | D | － | 運輸支局に確認したところ、昨年の12月末に相談されていることは認識しているが、その際に車両諸元及びステップ等の具体的な内容、交通事情等に関する情報について、再度説明及び資料を求めている状況であると聞いている。そのため、引き続き、運輸支局と相談されたい。なお、車両導入時の相談については、緩和の必要性及び具体的な内容が示されていなかったものと認識している。 | 右提案主体からの再意見に、「現在も継続して協議しているところ」とあることから、運輸局にて、安全性の確保の対策の確認が速やかに行われるよう取り計らわれたい。 | 基準緩和されるように、管轄の運輸支局を通じて現在も継続して協議しているところである。<br>本市の状況やこれまでの協議経過も考慮していただき、よろしくお取りはからいいただきたい。 | D | — | 管轄の運輸支局において速やかな対応に努めているところであり、提案主体においても求められている説明内容や資料の提供等を行っていただき、引き続き、速やかな申請に向けて運輸支局に相談されたい。 |  | 1032010 | 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 | 自家用自動車を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 | 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）<br>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。<br>②具体的な事業内容<br>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から）を届けるといったものです。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。<br>③その事業が現行制度でできない点<br>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、それなりの対応品質や配送エリアを担保していただく必要があり、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。<br>④求める措置の内容<br>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 | — | 自家用自動車を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。<br>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とは、年末年始、夏期繁忙期等貨物輸送需要が極端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。<br>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、自家用有償運送の対象とすることは困難である。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 「現行制度で出来ない点」にもあげたように、1軒当たり実質100円程度の配送料で、それなりの配送品質や配送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1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、ボランティア頼み、行政からの補助金頼みではなく、事業として成立するためには低価格で品質を担保した（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。 | C | — | 他人の需要に応じ、有償で自動車を使用して貨物を運送する場合は、貨物自動車運送事業法第3条における一般貨物自動車運送事業の許可を受ける必要がある（ただし、軽自動車を使用して貨物を運送する事業を行う場合は、貨物自動車運送事業法第36条における貨物軽自動車運送事業の届出を行うことで足りる。）。<br>ご提案の件については、提案内容等から判断すると、お弁当を配送するという行為は、他人の需要に応じ、有償で自動車を使用して貨物を運送する事業に当たると考えられるため、貨物自動車運送事業法における事業の許可を受ける又は届出を行う必要がある。 |  |  | C | — |  |  | 1035010 | 個人 | 兵庫県 | 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 | 再々検討要請 | 提案主体からの再意見 | 「措置の分類」の再見直し | 「措置の内容」の再見直し | 各府省庁からの再々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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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いる（道路運送車両法施行規則第1条）<br>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。 | 原付自転車寸法（全長x全幅x全高 2.5x1.3x2.0m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輪車を原付第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」などを意識に、新カテゴリー車について円滑な交通流の確保と車両の安全性、社会的受容性などを公道（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。<br>（提案理由）<br>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変革を誘導し、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。<br>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。<br>（代替措置）<br>欧州では既に、当該車両に対するECE基準 L7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L7カテゴリーに合致した車両に限定して試用する。<br>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。<br>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。<br>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。<br>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あるべきか（衝突安全性能等の車両の安全性能、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。<br>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思慮される。 | | | C | － | | | | C | － | | | 1041010 | NPO法人 ITS Japan | 東京都 | 警察庁<br>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、地方自治体がそ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。<br>（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。<br>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。<br>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。 | | | C | － | | | | C | － | | - | 1045010 | 佐賀県 | 佐賀県 | 国土交通省 |
| 120290 | 外国籍トレーラーシャーシ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<br>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シ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きを、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。<br>具体的には、外国籍シャーシ上の貨物の車上通関を行い、同シャーシ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。<br>提案理由：<br>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、静脈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産パプ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。<br>代替措置：<br>外国籍シャーシ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る。<br>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。 | 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」したことになるのか、についての説明も含めて回答されたい。 | 「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教示ください。 | D | — | 「他の交通と分離遮断を確実に実施」するとは、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運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・相談を行われたい。 | | | D | — | | 境港ゲートウェイプロジェクト | 1052020 | 鳥取県 | 鳥取県 | 警察庁<br>財務省<br>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。<br>・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す。<br>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実質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，競争を実質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。<br>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。<br>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。 | | | C | － | | | | C | － | | | 1056020 | 仙台市 | 宮城県 | 国土交通省<br>公正取引委員会 |
| 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<br>道路運送法第9条第1項、第3項、第6項 | 現行制度上、鉄道の運賃については鉄道事業法第16条第1項及び第3項、乗合バスの運賃については道路運送法第9条第1項及び第3項に基づき上限運賃を定め、その範囲内であれば、国へ届け出ることで、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の可能化 | 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を可能とするものです。<br>具体には，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。<br>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、国へ届け出ることで、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。<br>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 | － | | | | D | － | | | 1056030 | 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<br>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。<br>道路運送車両の保安基準に適合していない自動車は、原則として運行することはできないが、国土交通大臣が基準の改善に資すると認定した試作自動車については、当該基準は適用しないこととされている。 | 電気バス試作車の公道実験実施に係る手続きの簡素化 | 電気バス等の試作車両の公道実験・本格運行のための手続きを簡素化するもの<br>具体には，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ところです。<br>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。<br>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、事実誤認である。<br>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、大臣認定を受けずに、新規検査・新規登録を受けて運行している。<br>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 | － | | | | E | － | | | 1056050 | 仙台市 | 宮城県 | 国土交通省 |
| 120330 | 国際会議開催時にセグウェイ等の一般公道を走行可能とする特例措置 | 道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第2条 | 原動機により陸上を移動することを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないものは、道路運送車両法上、原動<br>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のPRも兼ね、国際会議開催時の青葉山地区の会場間の移動手段としてセグウェイ等の活用を可能とする特例措置を実施するものです。<br>セグウェイ等とは，セグウェイのほか，Wingletやi－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。<br>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ための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。<br>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 | － | | | | D | － | | | 1056090 | 仙台市 | 宮城県 | 警察庁<br>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<br>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、国へ届け出ることで、事業者の創意工夫による多様な運賃設定が可能となっている。 | 地下鉄・バスの各交通事業者の運賃設定について，地方自治体との協議を通じた決定を可能とするもの | 地下鉄・バス運賃の設定については，交通事業者の経営的な判断に基づき，法により認可が行われている。本市の目指す鉄道とバスの連携した公共交通体系の構築には，バス路線再編とともに鉄道・バスの乗り継ぎ割引制度の拡充や利用しやすい運賃体系の構築が不可欠であることから，地方自治体と交通事業者との間で，運賃設定の協議調整の場を設け，この調整の結果を受けた運賃等については，法による許可と同等に扱う等，事実上の権限委譲を行うものです。<br>具体には，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、国へ届け出ることで、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。<br>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。 | | | D | － | | | | D | － | | | 1056110 | 仙台市 | 宮城県 | 国土交通省 |
| 120350 | 自家用有償旅客運送の登録要件の緩和 | 道路運送法第78条第2項<br>道路運送法施行規則第49条 | 地域公共交通会議において、複数の市町村による協議が調った場合については、広域的自家用有償旅客運送が可能な制度となっている。 | 現行法で規定されている自家用有償旅客運送について、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。<br>このような中、交通空白地域を解消するため、市町村がコミバスの運行等により地域内交通の確保に努める一方、県では広域的・幹線的路線について、国庫補助制度を活用しながら、バス事業者へ補助を行い維持を図ってきたところ。<br>しかしながら、平成21年度以降、新型インフルエンザの流行がひとつの要因となって、バス利用者が急激に減少し、国庫補助要件である一定の輸送量、経常収支率を満たさない広域的・幹線的路線が急増している。そこで、これらの路線の維持について新たなスキームを構築することが喫緊の課題となっている。<br>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、行政域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。<br>そこで、道路運送法で規定する自家用有償旅客運送の登録要件を緩和し、都道府県においても、自家用有償旅客運送の手法を適用できるよう、特例措置をお願いしたい。 | D | － | 道路運送法第78条第2号及び道路運送法施行規則第49条において、自家用有償旅客運送の実施者は、市町村やNPO等となっているが、ご提案のような一の都道府県の区域内における広域的自家用有償旅客運送は、都道府県が主体として行わなくとも複数市町村が主宰する地域公共交通会議の合意に基づき、現行制度において対応可能であることから、詳細についてはご相談頂きたい。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 奈良県では、生活交通の確保について、地域内交通については市町村、広域交通については県が主体的に取り組むという役割分担がなされている。そのため、広域的自家用有償旅客運送を行う際には、県が実施主体となることが望ましい。また、都道府県が主体となる広域交通の確保方策として、要望事項の自家用有償旅客運送の他、都道府県による乗合免許の取得、乗合バス事業者への運行委託等があるが、奈良県としては、これら全ての方法を選択肢として、複数の方法の組み合わせも含めて検討を行い、今後の効率的な広域幹線路線の維持スキームの構築を図りたい。そこで、都道府県による広域的自家用有償旅客運送の可否について再度ご検討いただきたい。 | D | － | 道路運送法第78条第2号の自家用有償旅客運送については、専ら一つの市町村の区域内での住民の運送を念頭に制度が構築されていることから、ご要望のあった県が主体となって自家用有償旅客運送を実施することは困難である。<br>一方、同法第78条第3号に基づき、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て国土交通大臣の許可を受けた場合には、県が自家用有償運送の主体となることも可能であることから、具体的な内容を個別にご相談させて頂きたい。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 道路運送法第78条第2号の自家用有償旅客運送については、貴省ウェブサイトにおいて、利用者の移動実態に照らして合理的であれば、複数の市町村又は都道府県単位で法定協議会を開催し、市町村界を越えて運送区域を設定することが可能であるとの判断を示されているところ。実施主体が市町村等から都道府県になった場合、どの点で実施が困難となるのかご教示願いたい。<br>また、今後の奈良県広域幹線路線網の確保方策について、貴省に相談に伺う前に、県主体の事業実施が可能な範囲を予め文書で判断できなければ制度全体の検討が行えないため、県が主体となる場合の同法第78条第3号の明確な許可基準を示されたい。 | D | － | 前回の回答のとおり、道路運送法（以下、単に「法」という。）第78条第2号の自家用有償旅客運送については、専ら一つの市町村の区域内で行う当該区域内の住民の運送を念頭に自家用自動車による旅客の運送を認めているところである。ウェブサイトに掲載している「自家用有償旅客運送についてよくあるご質問」の「2．運送の区域について」の回答において「（略）運営協議会を複数の市町村又は都道府県単位で開催することも可能になっており、（略）一つの市町村を超えた広域的な運送の区域を設定することは可能」としているところだが、これは例えば、市内に病院がなく隣接市町村に通院する場合等について、例外的に設定されることを念頭に置いている。<br>一方で、県が当該県内において県民を対象として行う広域幹線路線網における運送は、法第4条に基づき一般旅客自動車運送事業により、運転者の第二種免許や国家資格たる運行管理者の選任など高い安全確保措置等のための要件を備えることが適当であり、法第78条第2号の制度には馴染まないものと考えている。<br>また、法第78条第3号の許可については、一般旅客自動車運送事業に求めている安全確保措置等の必要性と、それを緩和してもなお、公共の福祉を確保する必要があるかどうかを比較考量した上で、必要と判断される場合において、「地域又は期間を限定して」行うことが適当と考えており、その比較考量は事業ごとに判断する必要がある。<br>これまで県が主体となった自家用有償運送は例がないことからも、具体的な運行内容をご相談頂き適用する基準について、その内容を参考に個別に検討したいと考えている。<br>なお、仮に法第4条の許可を受けて運行を行う場合においても、例えば地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合や、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等には、最低車両数等について一定の緩和措置が設けられている。 | | 1063010 | 奈良県 | 奈良県 | 国土交通省 |
| 120360 | 第二種原動機付自転車に（電動四輪）規格を追加し、実証実験特区を設定する。 | 道路運送車法施行規則（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）<br>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。 | 第二種原動機付自転車に（電動四輪）を追加し、モータ定格出力を5kwに、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試験特区とする。 | 現状の課題：<br>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輌の電動化が急務<br>現行法規（道路運送車輌法・道路交通法）による第一種原動機付自転車（四輪：通称ミニカー）で許される「モターの定格出力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。<br>実用上の課題：<br>丘陵地・山間部での移動手段として出力不足<br>送迎・通院・観光等実生活上2名乗車が必要<br>現行法の緩和（案）：<br>第二種原動機付自転車に「電動四輪」を追加規定しモーター定格出力 5Kw 乗車定員 2名以下 とする。<br>（参考：第一種原動機付自転車には「四輪」規定がありモーター定格出力 0．6Kw、乗車定員 1名）<br>設定特区と理由：<br>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。<br>該当地域は輸送用機器関連産業の集積地であるが中核企業の生産拠点が国内・海外移転等で産業の空洞化が進行中。<br>該当地域に蓄積された中小企業の技術を活かせる新産業起こしが急務であり技術的に社会的に受け入れ易い。<br>電動ミニカー普及効果：<br>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）<br>排気ガス削減による地球温暖化防止効果<br>化石燃料の削減、他産業への有効活用<br>地球環境保全意識の高揚 | C | － | 現行の制度では、定格出力が0.6kwを超える定格出力を有する車両に対しては軽自動車の安全基準を遵守することで車両の安全を確保しているところである。<br>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。<br>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。<br>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あるべきか（衝突安全性能等の車両の安全性能、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。<br>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思慮される。 | 右提案主体からの意見を踏まえ、今後の具体的な検討スケジュールを明確にして、回答されたい。 | 提案内容に対するこの回答において国土交通省が検討されている旨、さらに、検討の余地ありとした、第176回国会（臨時会）における「参議院議員加藤修一君提出既存自動車から電気自動車への改造の推進施策に関する質問に対する答弁書」にも共通部分があるにも関わらず「構造改革特区として対応不可」とした判断の根拠を明白にしていただきたい。制度の見直しには時間がかかりその間にも産業の空洞化は急速に進み日本の基幹技術が失われている。目標設定の為にも制度見直しの時期と検討内容を明確にしていただきたい。 | C | - | 超小型モビリティに対する安全対策については、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において、超小型モビリティを受け入れる場合の安全性の確保等はどうあるべきか等の方向性について検討を行っているところであり、現時点では「構造改革特区として対応不可」としている。なお、当該検討については、平成23年5月頃に制度の見直しなどの方向性について結論が出せるよう審議を進めているところである。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 回答に『超小型モビリティを受け入れる場合の安全性の確保等はどうあるべきか等の方向性について検討を行っているところであり（以下略）』とあるが『平成23年5月頃に制度の見直しの方向性について結論が出せるよう審議を進める』ためには安全基準だけでなく走行環境・インフラ・新産業創出に関わる経済施策を踏まえ、現状の制度を活かして特区化により実証を重ねることで現実的な対応を検討すべきである。また「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」とあるが混在走行は四輪も二輪も同じであり脇を走り抜ける二輪車の危険性や側車付二輪として扱われる三輪車両の衝突安全性との整合性について回答を求めたい。 | C | — | 超小型モビリティの実証実験を行う場合においても、安全を確保するために、どのような措置が適切であるか判断する必要があり、超小型モビリティに対する安全基準の方向性について、先に検討を行う必要があると考えている。<br>なお、原付及び二輪車については衝突安全に関する規定が定められていないが、原付及び二輪車の特性、使用実態、普及の実態等を踏まえ、衝突安全性等の安全規制について、現状のものにより、社会的に受け入れられていると認識している。超小型モビリティについては、安全性の確保も含め、どのように社会的に受け入れられるものなのか検討をしているところである。 | | 1071010 | 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<br>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 | 再々検討要請 | 提案主体からの再意見 | 「措置の分類」の再見直し | 「措置の内容」の再見直し | 各府省庁からの再々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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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<br>道路運送車両の保安基準第1条の2<br>道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第3条 | 自動車燃料の規格は、大気汚染防止法、道路運送車両法及び揮発油等の品質の確保等に関する法律（以下「品確法」という。）の3法律においてそれぞれ規格を定めているものであるが、道路運送車両法及び品確法での燃料規格は、大気汚染防止法第19条第1項及び第19条の2第1項の規定を踏まえて規格を制定しているものである。大気汚染防止法においては、大気汚染防止の観点から、同法に基づく自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度を定めており、エタノール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、品確法及び道路運送車両法においては、この大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度に基づくとともに、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。<br>大気汚染防止法においては、同法に基づく自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度を定めており、エタノール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、これに対応していない車両に使用した場合は大気汚染への影響があることから、認められていない。<br>品確法においては、国民生活との関連が深い石油製品である揮発油、軽油、灯油及び重油について、消費者の利益を保護することを目的として、石油製品の品質の確保等についての措置を講じている。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であるが、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おそれがあるため、一般車両に使用して安全性上問題のない燃料として3%上限を規定しているものである。また、バイオディーゼル含有量については、混合率5%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、同法の規格を越えた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。<br>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、同法において、自動車の安全性や管理体制等を確保することを要件としての規格外燃料の公道使用の認定制度（試験研究認定制度）を実施しており、これによって、試験研究として規格外燃料の使用は可能である。<br>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、北海道とかち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ところ。<br>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あり得ることから、E10は、大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度や品確法に基づく揮発油強制規格において、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。<br>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要件としてE10対応車の技術指針を定め、大臣認定による試験走行を可能とする制度を実施しており、この制度を用いることにより、試験研究として規格外燃料の使用は可能である。現在、北海道のとかち財団や大阪府において3カ年にわたる試験研究実証が実施されている。 | ガソリンに係る燃料の規格について、エタノールが容量比3%以下とされているところ、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活用してバイオエタノールを生産し、これを燃料の一部として島内において利用するとともにバイオエタノールの生産の過程で生じる蒸留残渣について肥料又は飼料として島内の農畜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されている。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、その含有の割合が3%であるもの（E3）までは使用が認められているが、これを超えるものは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、実際にこうしたガソリンを燃料とした自動車が走行している。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同一の構造となっており、指摘されている課題は技術的には既に解決済みであると言える。かかる状況下にあって、またグリーンイノベーションを目指しているところ、E10等の使用が認められていないという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てい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。<br>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回答されたい。 | 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とのことであるが、①現在の検討状況及び②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、教示されたい。また、大臣認定制度等を活用することで、実証事業が可能とのことであるが、当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ところ、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、当方提案においては、E10のみならず、最大E20まで引上げることを求めているが、これについても検討の上、回答されたい。 | D一部C | － | E10対応の車両及び燃料の規格内容については、大気汚染防止や安全性確保等の観点から検討を行っているところであり、制度の内容について平成22年度内に結論を得ることとしている。<br>一方、E20まで引き上げることについては、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。<br>なお、車両に係る大臣認定制度と燃料に係る試験研究認定制度の申請については、それぞれ評価を行うために必要となる事項が異なるものであり、手続きを一本化又は簡素化することは困難である。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 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は平成22年度中に結論をえることとしているとのことであるが、E10を自動車の燃料の規格として認める趣旨を含むものであると解してよろしいか。次に、E20についての貴省のご回答は、E20は自動車の燃料の規格としては認められないという趣旨を含むものか、教示されたい。また、車両に係る大臣認定制度と燃料に係る試験研究認定制度の申請について一本化又は簡素化は困難であるとのことであるが、民間事業者等からすれば新たな燃料を活用して自動車の走行実験を行うという点については同じであるところ、少なくとも申請受付窓口を一本化することは検討できないか。 | D一部C |  | 再検討要請に対する回答の「E10対応の車両及び燃料の規格内容については、大気汚染防止や安全性確保等の観点から検討を行っている」とは、E10を含めた現行の規格値を超えるバイオ燃料混合ガソリンの規格について検討を行っているものである。<br>一方、E20については大気汚染防止や安全性確保等の観点から課題があり、更なる実験や実証試験等による知見の集積が必要と認識している。<br>なお、車両に係る大臣認定制度と燃料に係る試験研究認定制度の申請については、それぞれの観点から評価を行うために必要となる事項について手続きを設けているものであり、各手続きで必要となる書類も所管する省庁も異なることから、申請受付窓口を一本化することは困難である。 | 宮古島バイオエタノールプロジェクト | 1076020 | ㈱三井物産戦略研究所 | 東京都 | 経済産業省<br>国土交通省<br>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<br>道路運送車両の保安基準第56条第4項<br>道路運送車両の保安基準第56条第4項の規定による試験自動車の認定要領 | バイオエタノールを3%まで混合したガソリン（E3）は、一般車両に使用することが可能だが、E3を超えるバイオエタノール混合燃料を一般車両に使用した場合、安全性及び大気汚染防止の観点から問題があり得ることとされている。<br>しかしながら、バイオエタノールの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要件としてバイオエタノールを10%まで混合したガソリンに対応した（E10対応車）の技術指針を定め、大臣認定による試験走行を可能とする制度を実施している。 | 特区において試験運行を行う場合にあっては、バイオエタノールのみ（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ついては、当該自動車の生産国等における走行実績に関するデータ等を添付して、道路運送車両の保安基準第56条第4項の規定による試験自動車の認定要領に規定する手続に基づき申請することにより、認定を受けることができることとすることを求める。 | 現在宮古島においては、製糖後の残渣糖蜜等を活用してバイオエタノールを生産し、これを燃料の一部として島内において利用するとともに、バイオエタノールの生産の過程で生じる蒸留残渣について肥料又は飼料として島内の農畜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運行を行うことが検討されている。試験運行においては、米国において生産され米国内において一般の用に供されている、ガソリンのみでもバイオエタノールのみでも走行が可能なFlexible Fuel Vehicle（FFV)を輸入し使用する方向であるが、バイオエタノールのみを燃料とすることは現行制度では認められていないことから、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を自動車の燃料とすることが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、関係各国が凌ぎを削っており、我が国においても早期に柔軟な使用が認められる必要がある。本提案が実現することにより、バイオエタノール及びバイオエタノールを使用する自動車の需要の両方を同時に創出することにつながり、環境産業の振興のみならず、当該産業の担い手となりうる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たっては、試験自動車の安全及び環境対策が講じられていることが前提となり、また試験走行の目的や実施計画等を策定し、実施体制を整える必要があるので、今回の提案については、これら所要の資料を精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い。 | 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る。当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、認定を受けられることとすることを求めるものであり、現行規定に基づき申請を行わなければ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、当方提案について検討し、回答されたい。 | D | － | 国内で走行するに当たっては、日本国の排ガス基準等に適合していることの確認が必要であるところ、海外における走行実績に関するデータ等の提示によって、我が国の基準に適合していることが確認できればよく、当該データ等を申請書に添付することで「認定を受けることも可能」であることを求めていると考えられるので、現行でも可能である。<br>なお、提案の趣旨が「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さえすれば、常に大臣認定がなされる」ようにすることを求めているのであれば、適合しているか否かの確認ができないため、対応不可能である。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 当方提案の趣旨は、海外における走行実績に関するデータ等が海外におけるものであることをもって一律に排除されることなく、申請書の添付資料として、認定における基準適合性の確認に用いられることを求めているものであり、貴省ご回答がこの趣旨を含むものであれば、現行でも対応可能と考えることができるが、如何。なお、申請書に当たって、申請書に加えて14の添付書面を提出することとされているが、海外での走行実績に関するデータ等を添付する場合にあっては、これらの一部に代えることができると解してよろしいか。 | D | － | 日本国の排ガス基準等への適合性の判断は添付書面により行うものであり、そのデータ等が海外におけるものであることをもって一律に排除するものではない。<br>なお、申請書に添付される海外での走行実績に関するデータ等については要領に定める各添付書面に合致するものであれば、添付書面として認められる。 | 宮古島バイオエタノールプロジェクト | 1076040 | (株)三井物産戦略研究所 | 東京都 | 国土交通省 |
| 120390 | 軌道に係る車両の全長の制限の引上げ | 軌道運転規則第2条、第46条 | 道路の路面に敷設する併用軌道の運転については、軌道運転規則第46条において、連結車両の長さは30m以内と定めているが、特別の事由がある場合には、同規則第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、連結した車両の全長を30メートル以内としなければならないとされているところ、特区において運行する場合にあっては50メートルまで引上げることができることとすること求める。 | 現行の30メートルでは、特に大都市にLRTを導入する場合について需要に対応することができなくなる可能性があり、LRT導入の社会経済的効用が減却されることになる。また、自動車の利用から公共交通へシフトさせることで人と環境に優しいまちづくり目指してLRTの導入を検討している地域が多いところ、満員のLRTはLRT離れを引き起こす可能性があるばかりでなく、乗車できなくなる利用者が出る可能性もあり、結果的に自動車回帰につながるおそれがある。そこで、特区において運行する場合について車両の全長の制限を引上げることを可能とすることで、需要の取り込みや需要の創出にもつなげることが可能であることを全国に示すことができ、持続可能なLRTの運営に資することができるものと考えられる。 | D | － | 道路の路面に敷設する併用軌道の運転については、軌道運転規則第46条において、連結車両の長さは30m以内と定めているが、特別の事由がある場合には、同規則第2条ただし書により、同規則の定めによらないことを許可する取扱いが可能である。ただし、安全性等の検討が必要である。（その線区の道路状況、交通量、道路交通上の安全性等） | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 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なくとも連結車両の長さを50メートルまで引上げることを求めるものであり、現行制度で対応可能とする貴省のご回答は、これを踏まえたものとはなっておらず、不十分なものである。第145回国会における「参議院議員櫻井充君提出ライト・レール・トランジットの国内普及に関する質問に対する答弁書」においては、他の交通への影響を考慮して長さを30メートル以内と定めているとしているが、こうした自動車中心の考え方は今日において妥当なものであるとは考えがたい。自動車ではなく、LRT等の公共交通を軸としたまちづくりへの転換という観点から再検討されたい。 | C |  | 道路の路面に敷設する併用軌道の運転の安全の確保については、他の道路交通との関係（その線区の道路状況、交通量、道路交通上の安全性等）について確認する必要があることから、あらかじめ軌道運転規則第2条ただし書の許可を必要としている。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 道路の路面に敷設する併用軌道の運転の安全の確保という点については根本的に必要なものであると理解しているところであるが、なぜ連結車両の長さが30メートルを超えた場合について特に確認が必要であり、許可を要するのか、その根拠は極めて不明確である。持続可能なまちづくり、少子高齢化等の社会的課題への対応において、地域における利便性の高い公共交通の充実は極めて重要であるところ、LRTの長編成化は有効な手段であると考えられ、LRTの導入が加速度的に進められている欧州においては、中心市街地からの自動車の排除とLRTの長編成化は当然の流れとなっている。合理的な根拠を明示するとともに、当方提案を再検討されたい。 | C |  | 連結（牽引を含む。）した自動車の全長の制限については、道路交通法第59条において原則25mを超えることはできないと定めていることを踏まえつつ、道路に敷設された併用軌道を走行する軌道車両の全長の制限については、輸送力増大の需要並びに交差点における右左折の回転半径及びレールの上を走行する軌道の性質等を勘案して30m以内としているところ。<br>自動車または軌道車両について上記制限を超えて全長を引き上げて走行させようとする場合、交通安全を確保する上で当該車両が走行する道路における他の交通に及ぼす影響を確認しなければならないため、あらかじめ許可を必要としている。 | 新交通システム導入促進プロジェクト | 1076090 | (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 | 道路交通法第22条<br>軌道運転規則第2条、第53条 | 道路交通法第22条第2項において、路面電車は、道路標識等により最高速度が指定されている場合を除き、道路においては、軌道運転規則に定める最高速度をこえる速度で進行してはならないとされている。<br>道路の路面に敷設する併用軌道の運転については、軌道運転規則第53条において、車両の最高速度40km/h以下、平均速度30km/h以下と定めているが、特別の事由がある場合には、同規則第2条ただし書による許可を受けることにより、同規則の定めによらないことができる。 | 車両の運転速度について、現行規定で最高速度は毎時40キロメートル以下、平均速度は毎時30キロメートル以下とあるのを、特区において運行する場合にあっては、最高時速にあっては60キロメートル、平均時速にあっては45キロメートルにそれぞれ引上げることを求める。 | ○現行制度では速達性という点で劣ってしまう可能性が高い。自動車交通の高速自動車国道の本線車道以外の道路を通行する場合の最高速度は60キロメートル毎時であり、LRTがこれと同じ速度で走行しても、軌道への自動車の進入は禁止されているのであるから、LRT（路面電車）の最高速度がこれと同じであっても、何ら問題が生じることは考えられない。<br>○LRT等の公共交通の導入は新しい線・流れによるまちの機能の再編を通してまち自体を再編することを可能にするものである。区間ごとに軌道の態様は異なるところ、それに応じた運行が出来るように柔軟な運用が出来るよう、まず特区において実験することを可能とすること検討すべきである。 | D | － | 道路の路面に敷設する併用軌道の運転については、軌道運転規則第53条において、車両の最高速度40km/h以下、平均速度30km/h以下と定めているが、特別の事由がある場合には、同規則第2条ただし書により、同規則の定めによらないことを許可する取扱いが可能である。ただし、安全性等の検討が必要である。（その線区の道路状況、交通量、道路交通上の安全性等） | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 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なくとも最高時速にあっては60 キロメートル、平均時速にあっては45 キロメートルまで引上げることを求めるものであり、現行制度で対応可能とする貴省のご回答は、これを踏まえたものとはなっておらず、不十分なものである。現行制度において最高速度を40km/hとしている根拠として、路面電車の方が自動車よりも制動距離が長いことが挙げられているようであるが、Magnetic Track Brakeを取り付けることにより急制動は可能であり、ゴムタイヤトラムであれば制動距離は自動車と変わりない。 | C |  | 道路の路面に敷設する併用軌道の運転の安全の確保については、他の道路交通との関係（その線区の道路状況、交通量、道路交通上の安全性等）について確認する必要があることから、あらかじめ軌道運転規則第2条ただし書の許可を必要としている。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 貴省ご回答にある道路の路面に敷設する併用軌道の運転の安全の確保が必要であることについては異論はないが、道路標識等により最高速度が指定されている場合を除き、自動車交通の高速自動車国道の本線車道以外の道路を通行する場合の最高速度は60 キロメートル毎時とされているところ、路面電車についても同じ取扱とすることについてなぜ別途許可を要するのか。その合理的根拠を教示されるとともに、当方提案を再検討されたい。 | C |  | 軌道車両は道路に敷設されたレール上を走行するものであるから、軌道敷内（道路）への自動車等の突然の侵入があった場合これを回避するためには車両を停止させる以外に方法はないため、現行法においては軌道車両の制限速度を自動車交通よりも低く設定している。<br>軌道車両について上記制限を超えて走行させようとする場合、交通安全を確保する上で、当該車両が引き上げ後の制限速度の下で現行上の制限速度の下での走行と同程度の制動距離を確保できるか等安全性を確認しなければならないため、あらかじめ許可を必要としている。 | 新交通システム導入促進プロジェクト | 1076100 | (株)三井物産戦略研究所 | 東京都 | 国土交通省 |
| 120410 | 軌道の柔軟な敷設 | 軌道建設規程第8条、第9条、第34条 | 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。 | 併用軌道は道路の中央に敷設することを原則としつつ、道路の種別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ところ、特区において敷設する場合にあっては、道路の種別及び沿線の需要の状況に応じて道路の両側に偏して敷設することもできることとすることを求める。 | ○LRTの軌道の敷設に当たっては、これを導入する空間の在り方に応じて、利用する乗客の利便性に配慮しつつ柔軟に対処することが、導入の効用の最大化につながる。<br>○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、軌道以外の車線が片側2車線以上設置されている等の道幅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、導入の効用を滅却することになる。<br>○例えば、幅の広い道路においては、道路両側に軌道を敷設することにより、乗客が歩道から直接乗り降りできるようにして利便性を確保するとともに、LRTから降りれば、道路を横断することなくすぐに商店や公共施設等に行くことが出来るような構造であることが理想的であるが、現行制度においては、片側に偏して敷設することはできても、両側に偏して敷設することができないため、当該規制が緩和されなければ回遊性が高く、人にやさしいまちの実現に支障をきたすこととなる。 | D | － | 軌道の敷設位置については、軌道建設規程第8条、第9条で中央又は片側に敷設することとなっているが、軌道建設規程第34条により、軌道の柔軟な敷設が可能となる。ただし、必要性や、安全性等の検討が必要である。（走行円滑性、利便性、自動車の走行性、沿道アクセス、歩行者・自転車への影響等） | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 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なくとも道路の種別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とす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らず、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。 | C |  | 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。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | そもそも、安全性、走行円滑性、沿道アクセス等への影響の確認については、中央走行であると両端走行であるとを問わず、計画段階で必要なものであると考えられるが、道路の両端に敷設する場合について特に許可を要することとする根拠はないものと考えられるが如何。 | C |  | 道路の両側に敷設する場合は、中央に敷設する場合に比べて右左折部等における安全性や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の許可を必要としている。 | 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 |