

12 国土交通省 非予算 (構造改革特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度構築に係る規制の特明措置の番号・名称	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	各省市庁からの提案に対する回答	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・関係省庁
1220010	小規模グループホーム活性化特区 (住宅を小規模グループホームとして活用できるようにするための規制緩和)	建築基準法第2条第2号、建築基準法別表第1、建築基準法施行令第114条第2項等	グループホームについては、建築基準法上、原則として「寄宿舍」として取り扱われている状況。 「寄宿舍」については、防火・避難上の安全性確保等のため、①防火上主要な間仕切壁について、耐火構造にして②遮煙又は天井裏に達するようにすること ③寄宿舍の用途の床面積が200㎡以上の木造等の建築物は、原則として居室や廊下・階段等の壁や天井の仕上げを燃えにくい材料とすることなどが規定されている。		障害者自立支援法におけるグループホーム・ケアホーム (以下GH) の推進を図る。既存の住宅を利用し創とする場合、小規模GH (定員6名以下) に限定して建築基準法を規制緩和し、住宅のままで事業を行えるよう要望します。	国・県・市町村が定める目録数値の中で、障害者自立支援法下におけるグループホーム・ケアホーム (以下GH) の数 (戸数) が絶対的に不足しているのが現状である。 また、障がい者GHの戸当たりの平均入居者数は約6人と小規模であり、建物は、地域の中で既存戸建住宅などのストックを活用しながら事業運営を行っているケースが全国的に見ても主流である。 しかしながら、現状では建築基準法の用途変更 (住宅→寄宿舍) が必要となり、建築主要構造部分、居室、階段等の変更等の大規模な改修等の建物構造上の対応が高いハードルとなり、基準を満たしているものが非常に少ないのが実態である。たとえ改修という事になっても、構造自体を改修するので大規模改修となり、費用も莫大なものとなってしまう。これが現実的かつ合理的な場合には、容認される事は大変困難である。 GHという居住形態の歴史はまだ深く、20年程度である。もともと建築基準法上にGHという概念がなく、規制しているであろう事である。寄宿舍と同様の取扱いにふたつと併せている。障がいに大規模なGHの推進も生活内容も寄宿舍や社会福祉施設と同じような扱いで実現できないが、小規模GHの状況は、生活の仕組みや状況を見て「一般家庭と相通しく、構造上も住宅の規格で十分対応できると考えている。全面に於いて小規模であれば利用者に対する目が行き届きやすく、その上で消防法令を遵守する事で確保できると考える。 上記の経緯を基に、障がい者GHの数を確保するために、建築基準法を規制緩和し、小規模GH (定員6名以下) に限定して、既存戸建住宅などのストックを用途変更せずに住宅のまま活用できるようにして頂きたい。	C	グループホームについては、その利用形態から、建築基準法上、原則として「寄宿舍」として取り扱われている状況であり、「寄宿舍」については、防火・避難上の安全性確保等のため、①防火上主要な間仕切壁について、耐火構造にして小居室又は天井裏に達するようにすること ②寄宿舍の用途の床面積が200㎡以上の木造等の建築物は、原則として居室や廊下・階段等の壁や天井の仕上げを燃えにくい材料とすることなどが建築基準法において規定されており、国民の生命等の保護を図るための最良基準として、全国一律に定められている。 個別の特例の用途についてはその利害関係等を踏まえ特定行政庁の判断となるものであるが、死者を伴うグループホーム火災 (※) が後を絶たないことを併せて鑑みると、グループホームを、「寄宿舍」ではなく、より防火・避難に係る規制が緩い戸建て住宅として扱うことは適切でない。 ※グループホームについては、平成18年1月に長崎県大村市にて、平成22年3月に北海道札幌市にて火災が発生し、いずれも人が亡くなったという大惨事が起きている。	1 0 0 6 0 1 0	社会福祉法人清心会	埼玉県	国土交通省		
1220020	特別養護老人ホームの容積率の緩和措置	都市計画法第8条、第12条の5、建築基準法第52条、第59条の2	都市計画の変更や建築基準法に基づく容積率制限の特例等により緩和可能。		特別養護老人ホーム等介護施設に対する容積率の規制を緩和する。	介護保険事業の開設運営主体及び医療事業の病床規制緩和等により、先進的な介護・医療特区を作り社会福祉の向上に資することを目的とする。 ＜事業内容＞介護保険事業について、株式会社等民間の一般法人に特別養護老人ホームの開設・運営を認め、医療事業について、病床規制を緩和し、病院設立を認めるようにする。 ＜特区申請対象地域＞介護・医療施設を建設する場合、地価 (土地購入費、借地代) の多寡が計画の成否を左右するため、名古屋駅から至近距離、比較的地価が安価、かつ地域活性化余地が見られる「あおなみ線沿線 (港区・中川区)」を特区指定地区と想定している。 ＜提案理由＞現在、株式会社等一般法人に特別養護老人ホームの開設・運営を認める特区指定地域「いちようタウン」を「あおなみ線沿線 (港区・中川区)」と想定している。建築基準法52条により、当該地区においても建築上の容積率はきめ細かく規定されている。特別養護老人ホーム施設の運営母体の投資効果を高め、安定運営を図るため、容積率については現在規定されている基準より緩和を求めるが、緩和度合については、地域特性等を勘案しながら決定したいと考えている。	D	用途地域にかかる容積率は、建築基準法に規定する選択肢の中から都市計画において、名古屋市が決定する仕組みとなっている。 なお、地域の実情に応じた詳細な都市計画を定める地区計画等の都市計画制度の活用や建築基準法59条の2に基づき一定の空地を有すること等により周辺の市街地環境の整備改善に資すると認められる建築物について特定行政庁の許可の範囲内で容積率の緩和を可能とする制度 (総合設計制度) 等の活用により容積率制限を緩和することが可能である。	1 0 1 8 0 2 0	いちようタウンプロジェクト	個人	愛知県	国土交通省	
1220030	病院及びリハビリテーション施設の容積率の緩和措置	都市計画法第8条、第12条の5、建築基準法第52条、第59条の2	都市計画の変更や建築基準法に基づく容積率制限の特例等により緩和可能。		病院及びリハビリテーションを行う施設に対する容積率の規制を緩和する。	介護保険事業の開設運営主体及び医療事業の病床規制緩和等により、先進的な介護・医療特区を作り社会福祉の向上に資することを目的とする。 ＜事業内容＞介護保険事業について、株式会社等民間の一般法人に特別養護老人ホームの開設・運営を認め、医療事業について、病床規制を緩和し、病院設立を認めるようにする。 ＜特区申請対象地域＞介護・医療施設を建設する場合、地価 (土地購入費、借地代) の多寡が計画の成否を左右するため、名古屋駅から至近距離、比較的地価が安価、かつ地域活性化余地が見られる「あおなみ線沿線 (港区・中川区)」を特区指定地区と想定している。 ＜提案理由＞現在、株式会社等一般法人に特別養護老人ホームの開設・運営を認める特区指定地域「いちようタウン」を「あおなみ線沿線 (港区・中川区)」と想定している。建築基準法52条により、当該地区においても建築上の容積率はきめ細かく規定されている。特別養護老人ホーム施設の運営母体の投資効果を高め、安定運営を図るため、容積率については現在規定されている基準より緩和を求めるが、緩和度合については、地域特性等を勘案しながら決定したいと考えている。	D	用途地域にかかる容積率は、建築基準法に規定する選択肢の中から都市計画において、名古屋市が決定する仕組みとなっている。 なお、地域の実情に応じた詳細な都市計画を定める地区計画等の都市計画制度の活用や建築基準法59条の2に基づき一定の空地を有すること等により周辺の市街地環境の整備改善に資すると認められる建築物について特定行政庁の許可の範囲内で容積率の緩和を可能とする制度 (総合設計制度) 等の活用により容積率制限を緩和することが可能である。	1 0 1 8 0 5 0	いちようタウンプロジェクト	個人	愛知県	国土交通省	
1220040	工業専用地域における用途地域の緩和措置	都市計画法第8条、第12条の5、建築基準法第48条、別表第2	都市計画の変更や建築基準法に基づく特定行政庁の許可により立地可能。		工業地域への病院設立を認める。	介護保険事業の開設運営主体及び医療事業の病床規制緩和等により、先進的な介護・医療特区を作り社会福祉の向上に資することを目的とする。 ＜事業内容＞介護保険事業について、株式会社等民間の一般法人に特別養護老人ホームの開設・運営を認め、医療事業について、病床規制を緩和し、病院設立を認めるようにする。 ＜特区申請対象地域＞介護・医療施設を建設する場合、地価 (土地購入費、借地代) の多寡が計画の成否を左右するため、名古屋駅から至近距離、比較的地価が安価、かつ地域活性化余地が見られる「あおなみ線沿線 (港区・中川区)」を特区指定地区と想定している。 ＜提案理由＞介護事業を展開する以上、当該地区で医療機能の確保が不可欠なため、新病院取組も有床診療所や病棟の機能強化が必要であると考えます。現在、特区指定地域を「あおなみ線沿線 (港区・中川区)」と想定しているが、当該地区は工業地域が多く、建築基準法上の制限により、病院が自由に開設できない。そこで、建築基準法上の規制を緩和することで、当該地区における病院の設立を可能にし、医療機能の強化に努めたいと考えている。	D	用途地域は、住居、商業、工業等の市街地の土地利用のあり方を地方公共団体が都市計画として定めるもので、工業地域は、主として工業の利便を増進する地域であり、原則として病院の建築を認めていないが、個別の建築計画に対して、建築基準法40条ただし書きに基づき特定行政庁が工業の利便上又は公益上やむを得ないと認め、利害関係者の意見の聴取を行い、建築審査会の同意を得た上で許可した場合には、建築することが可能である。 なお、地方公共団体の判断により、用途地域の変更や特別用途地区、地区計画の策定等の都市計画制度を活用することによって対応することも可能である。	1 0 1 8 0 4 0	いちようタウンプロジェクト	個人	愛知県	国土交通省	

12 国土交通省 非予算 (構造改革特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度構築に係る規制の特措措置の番号・名称	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	各省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	提案管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1220000	生産緑地活性化促進特区の創設	生産緑地法第10条、第11条、第12条、第14条	②・市町村長は、生産緑地の買取りの申出があった場合には、当該申出があった日から起算して一月以内に、当該生産緑地を当該買取りの旨を旨として当該生産緑地の所有者に譲渡しなければならない。 ・生産緑地の買取りの申出があった場合において、その申出の日から起算して三月以内に、当該生産緑地の所有権の移転が行われなかったときは、当該生産緑地地区内における行為の制限が解除される。		①生産緑地地区での利用権設定による賃借を適用する。(基礎法関係) ②生産緑地の解除にかかる行為制限解除までの期間の延長を行う。(生産緑地法関係)	都市の成熟化にあわせて、環境問題や住民の需給の多様化も顕在化しており、都市における多面的な公益的機能を有する「生産緑地」を再評価し、都市計画において保全すべき高空間として積極的に位置づけたい意義があります。つまり、生産緑地の保全により、将来の都市農業を支える農業者の経営環境を支援し計画的に農地を保全することは、緑と開けた良質な住環境の形成、災害時の洪水防止の一助となる土地利用機能、ヒートアイランド現象の緩和と多様な効用がある都市住民ニーズにも応えることができます。よって、生産緑地を活性化させる総合的な支援のための規制緩和として、①農業経営基盤強化促進法の特例として、生産緑地での利用権設定を農業者(農地の権利)の譲渡を認めない。②売渡しの状況や農業参入規制の緩和を受けて、農業者入を志向する企業や経営規模拡大を希望する農業者等も増えています。利用権設定事業を認めれば、産業主生産緑地の活用が促進されます。③天災による生産緑地の買取りを1ヶ月以内に行うこと、また買い取りない場合は農業者への譲渡を1ヶ月以内に行い、売買を成立させることが困難なので、生産緑地の特例として、市の判断期間及びあっせん期間を延長する特例を認めようとした。(市の判断期間3ヶ月、幹事期間1年)		②C、一部D(あっせん期間の延長)	買取りの申出後、3ヶ月を経過しても所有権の移転がない場合に、引き続き生産緑地地区内における行為について制限をし、また農地等として管理する義務を当該生産緑地の所有者に課することは、生産緑地の所有者に対する過度な権利制限にあたることとなるため、行為制限の期間を延長することはできない。 また、生産緑地の取得のあっせんは、市町村長の買い取らない旨の通知の後に行われるものであり、上記の通り行為制限を解除するまでの期間を延長することができない以上、市町村長が買い取るか否かを判断するための期間を延長することができない以上、市町村長が買い取らない旨の通知が行われることとなり、結果としてあっせんが成立する可能性が低くなることから、本要望について対応することは適当でない。 なお、買取り申出後3ヶ月を経過した後も、土地所有者が当該土地について農地として所有権の移転を望む場合には、行為制限は解除されるもの、市町村長があっせんを継続することは可能である。		1 0 4 2 0 1 0	兵庫県	大阪府	農林水産省 国土交通省
1220100	高速道路の占用の緩和	道路法第32条、第33条、道路法施行令第7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。		高速道路に、平屋根を設けその屋根の部分に太陽光発電パネルを設置することを可能とする	今回の東日本大震災による原発事故は、これまでの原子力発電を中心としたエネルギー基本計画を、再生可能エネルギーへと大きくシフトさせる出来事となった。特に、再生可能エネルギーの太陽光発電は次世代を担う安全でクリーンなエネルギーとして注目された。 現在、太陽光発電パネルは、工場、公共施設、住宅等の屋根、ビル等の壁面、空き地等に設置されている。外国では、旧飛行機基地、砂漠地帯に大規模に設置計画されている。日本でも大規模なものとしては、休耕地への設置が提案されている。また、高速道路会社が高速度の道路管線と道路の斜面の未使用部分の買出しをし行っている。が、その設置規模はまだ小さく、原子力発電の代替エネルギーとしては不十分である。外国では、太陽光発電パネルを設置できる広大な砂漠地帯や施設跡地があるが、日本には、その様な広い適地はなかなか見当たらない。そこで考えられるのが高速道路である。高速道路は、住宅地での高層ビルの建設は限り目録的措置として設置される問題が発生しない上、大規模な遮断する障害物がないこと、太陽光発電パネルを大規模に設置でき経済的であること、また、設置のために木を伐採する等、造成の際に自然を破壊することが無いという利点がある。 つまり高速道路は、大規模集積太陽光発電システムの構築に適した場所と云えるので、地方自治体が高速道路に、平屋根を設けその屋根の部分に太陽光発電パネルを設置できるよう、高速道路の占有に関する規制を緩和することを求める。	F II	道路利用の許可においては、道路に設置しようとする物件が占用許可対象物件として規定されている必要がある。現在、太陽光発電設備は、占用許可対象物件に含まれていない。 国土交通省においては、道路構造及び交通安全に与える影響を勘案し、太陽光発電設備の占用許可対象物件への追加の可否を検討しており、平成23年度中に結論を得ることとしている。	1 0 5 3 0 1 0	個人	東京都	国土交通省		
1220110	取得済特許権利用の経済活性化事業	建築基準法第2条第1号、建築基準法第52条第14項、建築基準法施行令第2条第1項第6号等	建築物の屋上に設置する太陽光発電設備等については、建築物の高さに算入しても建築基準関係規定に適合する場合には、建築物の屋上部分以外の部分として取り扱う。 土地に自立して設置する太陽光発電設備については、太陽光発電設備自体のメンテナンスを除いて築台下の空間に人が立ち入らないものである。かつ、築台下の空間を屋内的用途に供しないものについては建築物として扱わない。 公共団体の許可による容積率の緩和対象には太陽光発電設備の設置された屋外駐車場等も対象となる。		現在、原発廃止に依る電力の超不足。東日本震災の復興、デフレ経済克服等の諸案が実現している現状ではあるが、政府には財源がない。此の期に於いては社取得済の特許権を活用し太陽光発電システム、モデル、スキームを確立し全国民が一体となって困難解決に邁進すべき時である。その解決策を提案する。 については、各学校に対し、校舎の屋上に太陽光発電パネルを民間ができるようにするとともに、太陽光発電パネルを設置する際に弊害となる建築基準法の各種規制を緩和することを求める。	D	太陽光発電設備を設置する際に弊害となる具体的な建築基準法上の規定について明示されていないため、回答することはできない。 なお、太陽光発電設備に係る建築基準法上の取扱いについては、「新成長戦略実現に向けた3段階構想の経済対策」(平成22年9月10日閣議決定)における指針等を踏まえ、平成23年3月25日付で技術的取扱い(太陽光発電設備に係る建築基準法の取扱いについて)平成23年3月25日国指第493号、「建築基準法第52条第14項第1号の規定の運用等について」国指第188号)を発出することにより、以下のとおり明確化したところ。 ○建築物の屋上に設置する太陽光発電設備等については、建築物の高さに算入しても建築基準関係規定に適合する場合には、建築物の屋上部分以外の部分として取り扱う。 ○土地に自立して設置する太陽光発電設備については、太陽光発電設備自体のメンテナンスを除いて築台下の空間に人が立ち入らないものである。かつ、築台下の空間を屋内的用途に供しないものについては建築物として扱わない。 ○公共団体の許可による容積率の緩和対象には太陽光発電設備の設置された屋外駐車場等も対象となる。	1 0 6 0 0 0 1 0	福井商工会議所、晴市総合事務所、福井県	福井県	文部科学省 国土交通省			
1220120	小規模水力発電の導入に係る水利占用許可申請の簡素化	河川法第23条、第79条、河川法施行令第2条、第47条	総合特別区域法の施行により、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については、国土交通大臣の同意が不要となつていくところである。 また、二級河川の特定水利使用以外の水利使用に従属する発電水利については、国土交通大臣の同意は不要となつていくところである。		【提案内容】 地域活性化エネルギー自給を進めるため、灌漑用水など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。 【提案理由】 ・2級河川で一定規模以下の小水力発電目的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、事業土壌の障害となっている。 ・再生可能エネルギーの導入促進は必要不可欠な状況であり、総合特別区域法(6/22成立)に基づき申請によらずとも許可手続の簡素化が図られるようにするべき	D	総合特別区域法が6月1日から施行され、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については、国土交通大臣の同意が不要となるとともに、標準処理期間の短縮化が図られるところである。 これにより、水利使用の許可手続の簡素化・迅速化が図られることとなることから、総合特別区域法を積極的に活用することとされた。	1 0 3 9 0 0 0	兵庫県	兵庫県	国土交通省			

12 国土交通省 非予算 (構造改革特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度提案に係る規制の特称措置の番号・名称	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	各省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	提案管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1220130	管理受託者のインセンティブとなる公園維持石海岸公園の弾力的な管理運営体制の構築	都市公園法第2条の3、第18条 都市公園法施行令第20条第2項 都市公園法施行規則第11条第2項 会計法第2条	公園維持管理業務については、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行っている。また、公園の収入については、国土交通大臣が定められている。		公園維持管理業務の弾力的な管理運営体制の構築を求める ①企画費削減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 ②管理受託者の努力により、入園料について前年収入の一定額を上回る増収があった場合、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仕組みの構築	〔提案内容〕 ・現行制度では、管理受託者は予算化された内容の範囲内での運営に限られているが、管理受託者の創意工夫が可能となる制度に改めるべきである ・地元事業者である兵庫県園芸・公園協会が園芸・公園の管理受託者となったことから、近接施設である淡路夢舞台公園や県立淡路島公園、ウエスティンホテルとの連携をより強化し、さらなる集客を図っていきたい ・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)の決定の高い管理運営体制が重要である ・そのため、前売券やクーポン券などの多様な集客の発売や、指定管理者制度に準じた制度として、利用料収入の一定額の取扱いについて、施設長が自ら立案する事業に充当することなど、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 〔提案理由〕 ・利用促進に向けたクーポン券・前売券等の開発を可能とする減免手続きの弾力的な運用等の対象事業を適宜に実行することを前提にしたうえで、一層の集客向上に取り組みものであり、入園料収入の一定額を新たなイベント開催の原資とすることは、業務委託契約の前提条件の変更にあたらぬ ・利用料収入の取扱い、現行契約別約款による対応は可能であることや、入園料の減免は告示で規定されており、制度上は減免可能と考える	①C ②C	①園営公園では、受益者負担の観点から入園料を徴収しているが、その額については、広く国民に等しく利用頂くため、入園料で管理費を賄うことを前提とせず、全国一律に可能な限り低廉な額としており、入園料の収受業務を行っている管理受託者が自由に設定することについては、対応が困難。 なお、入園料の額については、都市公園法施行規則第11条第2項に基づき、国土交通大臣が定めており、現行の公園維持管理業務契約では管理受託者が決定する権限を有していないこと。 ②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、本体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。 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。		兵庫県	兵庫県	国土交通省		
1220140	工業専用地域における用途地域の緩和措置	都市計画法第8条、第12条の5、建築基準法第48条、別表第2	都市計画の変更や建築基準法に基づく特種行政の許可により土地可能。		尼崎臨海地域(国道43号以南)において、21世紀の尼崎湾再生プロジェクト基本計画に位置づけられた、カフェ・レストラン等の飲食店については、建築基準法に定められた用途規制の適用を除外する。これにより、21世紀の尼崎湾再生プロジェクトの実施計画にあらかじめカフェ・レストラン等の立ち寄り施設を定めることにより、広く周知することができ、変更可能性の高い見地を持ってカフェ・レストラン等のなかの中核となる施設を誘致することができることとなり、地域の活性化に寄与する。	〔提案理由〕 ・ 園営の用途地域の変更は、工場生産環境を維持するという上位土地利用方針との整合性を考えられぬ ・ 他の都市計画の手法を活用する場合、市によるまちづくり計画の策定等が必要となるが、先行事例が少なく、明確な意向であったため、まず、特区による建築規制緩和により事例の発掘・積み上げを行う ・ 建築基準法第8条第12項ただし書までは、個別に「特定行政庁が工業の利権とする」と認め、文法上やむを得ないとする場合があるが、別表第2で工業専用地域において建築してはならない建築物の建築を許可できるが、民間事業者にとっては、公団等の意見聴取、建築審査会の同意の手続きが、建設費等のための資料作成等の経済的負担や時間をかかるため、リスが大きい、立地の大きな影響となっている ・ 21世紀の尼崎湾再生プロジェクト実施計画は、県、市、隣接する工場を所有する企業、地元住民等が構成される実行委員会において策定されているため、飲食店を建築しても工業の利権を阻害せず、公法上やむを得ないエリア及び建築できる飲食店の種類、規模をあらかじめ定めれば、法の定める許可手続きを省略しても工業の利権を害するおそれがない。	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・聴取等の手続きを経て、都道府県又は市町村において定められている。また、建築基準法第48条ただし書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続きを結ばない代わりに、利害関係者の意見の聴取を行い、建築審査会の同意を得た上で、特定行政庁が許可することとしている。 このように、用途規制の変更や適用除外については、その重要性に鑑み、都市計画法や建築基準法に基づき、当該地域においてその公平性や妥当性等を担保するための十分な手続きを経て実施する。また、地方公共団体の判断により、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、都市計画の書き直しを経て、備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、市内において十分に調整された。		兵庫県	兵庫県	国土交通省		
1220150	園の計画等への適合義務の緩和	都市計画法第13条	都市計画区域に定められる都市計画は、国土形成計画、首都圏整備計画等の国土計画又は地方計画に関する法律に基づく計画及び道路、河川、鉄道、港湾、空港等の施設に関する国土計画に適合するものとならなければならない。また、都市計画には、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する事項で当該都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための必要なものを、体系的かつ総合的に定めなければならない。		都市計画法第13条における園の計画等への適合義務について、特区においては都道府県及び政令指定都市は、これらの計画等を参照して都市計画を作成することができることとし、その旨閣内大臣に通知すれば足りることとするを求めたい。	本特例措置の実現を通じて目指しているのは、新しい公共交通の導入を通じたまちの再編、価値の向上であり、それまでにならぬ試みである。それを支えた地域の発展に資する都市計画を策定するに際して、園の計画等への適合義務は必ずしも過度に厳格に課せられず、計画の柔軟性を著しく失われないように、持続可能な形でやりやすく暮らしていけるようにつなげるため、地域の取組の定かたを求めたい。	C	都市計画は、現在及び将来の都市の区域を対象とする計画であり、また、都市として整備し、開発し、及び保全するための計画であるから、国土全体又は一定の地域全体について広域的かつ総合的な観点から土地利用等に関して計画が定められていれば、都市の健全な発展と秩序ある整備を図ることはできない。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	0 1 3 4 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省	
1220160	関係市等による柔軟な都市計画の策定	都市計画法第15条第1項第5号及び第3項	区域区分に関する都市計画、一の市町村の区域を越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、一定の限定的な施設に関する都市計画は、都道府県が、その他の都市計画は市町村が定める。 市町村が定める都市計画は、議会の議決を経定められた市町村の基本構想に照し、かつ、都道府県が定めた都市計画に適合したものとならなければならない。 市町村が定めた都市計画が、都道府県が定めた都市計画と抵触するときは、その限りにおいて、都道府県が定めた都市計画が優先するものとする。		①都市計画について、実態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必要がどの様に存在しているのか等を把握しうるには、「現場」による基礎的自治体である。都道府県は広域的な見地から基礎的自治体の都市計画の必要な調整を行うこと、それに必要な基準、メルクマール等を策定すること等である。②ORL等による協議合意を促進して、著しくは関係市等による事務組合等により定めることが出来ることとするを定める。併せて、市等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、参酌することに変更することを求める。 ①施行令第9条第1項第1号に規定するものに関する都市計画、②施行令第9条第2項第1号に規定する道路に設置する特殊街路に関する都市計画、③施行令第9条第2項第2号に規定する施設に関する都市計画	B-2 (一部はC)	昨年6月に閣議決定された地域主権戦略大綱において、施行令第9条第1項第1号に規定する都市計画及び同条第2項第1号ロに規定する事業の数が4以上のその他の道路に関する都市計画の決定権限は、都道府県から市町村へ移譲することとされており、これを踏まえて所定の措置を講じることとしている。施行令第9条第2項第2号に規定する施設に関する都市計画については、同大綱においても特段の言及はなく、引き続き、広域的・根幹的な都市計画として、都道府県が決定するものとする。なお、都市計画法においては、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ことから、当該都市計画の決定権限を関係市等による協議合意、事務組合等に移譲することは、法の趣旨になじまない。 都市計画は、現在及び将来の都市の区域を対象とする計画であり、また都市として整備し、開発し、及び保全するための計画であるから、国土全体又は一定の地域全体について広域的かつ総合的な観点から土地利用等に関して計画が定められていれば、都市の健全な発展と秩序ある整備が図られるよう都市計画はそのような計画に適合して定めなければならないので、参酌にとどめることはできない。 なお、御要望にある施行令第9条第2項第1号に規定する道路に設置する特殊街路に関する都市計画が同条同項同号イ・ロのいずれの規定を指すかが明確でない。		1 0 4 0 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省		

12 国土交通 非予算 (構造改革特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度提案に係る種別の特称措置の番号・名称	求める措置の具体的な内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各省庁からの提案に対する回答	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・関係省庁
1220170	都市計画事業の施行に係る手続きの緩和	都市計画法第59条第1項及び第4項	都市計画事業は、市町村が都道府県知事の認可を受けて施行することとされている。国の機関、都道府県及び市町村以外の者は、事業の施行に関して行政機関の免許、許可、認可等の処分を必要とする場合においてこれらの処分を受けているとき、その他特別な事情がある場合においては、都道府県知事の認可を受けて、都市計画事業を施行することができることとされている。		特区における市町村による都市計画事業の施行に係る都道府県知事の認可を、市町村による事業を施行する旨の都道府県知事への届出に緩和するとともに、国、都道府県及び市町村以外の者による事業の施行に係る認可は都道府県知事又は市町村長によることとすることを求める。	市町村が施行者である都市計画事業について都道府県知事の認可を要するというのは、市町村による地域の事情を踏まえ、当該地域らしいまちづくりの足かせとなっているのみならず市町村の負担を増加させており、地域主権の推進の観点から妥当であるとは言えない。	C	—	都市計画事業の認可等の効果として、当該事業地内において、都市計画事業の施行の障害となるおそれのある土地の形質の変更、建築物の建築等について制限が働くこと、当該事業は土地収用法第3条各号の一に規定する事業に該当するものとみなされ、土地収用法の規定が適用されること等が挙げられる。上記のような効果が発生することから、事業の公益性及び内容、事業実施のための資力等について慎重かつ公正に審査の必要がある。市町村による事業を施行する旨の都道府県知事への届出に緩和した場合、当該審査を行わなくなるため、認可から届出への緩和はできない。また、都市計画事業の認可により、土地収用法上の取用権が付与されることから、土地収用法の仕組みと整合性をとる必要がある。強度に私権を制限する取用権付与については、地域の利害と一定の距離を置いた第三者がチェックを行い、公益性・公益性を確保することが必要であることから、土地収用法においても、取用権を付与する事業の認定は都道府県知事が行っているところ、したがって、都市計画事業の認可については、都道府県知事が行うこととすべきである。	1048030	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省	
1220180	指定都市の特例の拡大	都市計画法 第87条の2	都市計画法第16条第1項第6号及び都市計画法施行令第9条第2項において、一の市町村の区域を越える広域の見地から決定すべき都市施設に関する都市計画は都道府県が定めるものとされている。しかし、都市計画法第7条の2の規定により、指定都市の区域においては、都市計画法第15条第1項5号に掲げる都市計画は指定都市が定めるものとされている。もともと、一の指定都市の区域を越えて特に関係する見地から決定すべき都市施設に関する都市計画は引き続き都道府県が定めるものとされ、具体的には、道路法第3条の高速自動車国道・一般国道等に関しては都道府県が定めるものとされている。		第87条の2においては、第15条第1項第4号から第7号まで（改正法においては第2項から第7項まで）に掲げる都市計画については指定都市が作成することとされているが、「一の指定都市の区域を越えて特に関係する見地から決定すべき都市施設を除く」とされている。これを、施行令第9条第2項第1号及び第2号についても相応整理が作成することができることとし、その範囲を拡大することを求める。	本特例措置の提案を通じて求めているのは、路面電車道たる特殊街路の設置場所が国道である都道府県道である市町村道であるに限らず、指定都市が都市計画を作成できることとするところである。路面電車の用に供する特殊街路や都市高速鉄道については、必ずしも一の指定都市の区域を越えて設置されるだけではなく、広域の見地から決定されるべきものとして指定都市の特例から除外する必然性は無いものと考えられる。むしろ、指定都市として一併性、役割の重要性にのみ見れば、一の指定都市の区域内に止まるものである限りにおいては、当該都市施設に係る都市計画の作成主体は指定都市とすべきである。なお、国道又は都道府県道に設置する場合については、国土交通大臣又は都道府県知事に事前にその旨通知することとし、国土交通大臣又は都道府県知事は意見を述べることができることとしてはどうか。	B-2 (一部はD)	II	昨年6月に閣議決定された地域主権戦略大綱において、都市施設のうち、高速度自動車国道及び一般国道に関する都市計画の決定権限は都道府県から指定都市へ移譲することとされており、これを踏まえて、所要の措置を講ずることとしている。また、施行令第9条第2項第2号に規定された都市計画は、現行制度においても指定都市が定めることとされている。	1048030	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省	
1220190	東日本大震災からの復興における住宅街区整備事業の適用	大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第2条第2号(定義)及び第2条(定義)	現行制度上、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第2条第4号に規定する住宅街区整備事業については、同法第2条第1号に規定する大都市地域に限り施行することができる。全国的な制度としては、土地画整理法に基づく土地画整理事業の施行が可能であり、土地画整理事業においては、農地を含んだ施行地区とすることも可能である。		「大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法」で規定するような住宅街区整備事業を適用する。	震災復興地域において、現行の「大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法」で規定するような住宅街区整備事業を適用し、市街地及び農地の再生整備事業を実施する。	D	—	東日本大震災の被災地域において、農地を含んだ地域の再生整備事業として、土地画整理事業の施行が可能であるため、提案内容は住宅街区整備事業の施行可能地域の拡大によらず現行制度上対応可能である。なお、被災地域の復興対策については、「東日本大震災からの復興の基本方針」を踏まえつつ検討中である。	1056010	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省	
1220200	住宅街区整備事業における組合に係る要件の緩和	大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第4条第2項(総論重要事項の議決)	現行制度上、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第2条第4号に規定する大都市地域に限り施行することができる。全国的な制度としては、土地画整理法に基づく土地画整理事業の施行が可能であり、土地画整理事業においては、農地を含んだ施行地区とすることも可能である。		住宅街区整備事業において、借家人を住宅街区整備組合の準組合員とするとともに、組合の重要な議決事項の決定要件を緩和する。	住宅街区整備事業において、借家人を住宅街区整備組合の準組合員とするとともに、組合の重要な議決事項の決定要件を緩和する。 (開催要件：組合員の2/3以上の出席⇒組合員と準組合員の1/2以上の出席) (決定要件：出席者の議決権の2/3以上かつ宅地所有者の出席者及び借地権を持つ出席者それぞれの議決権の2/3以上⇒準組合員を含む出席者の議決権の1/2以上)	C	—	準組合員の措置については、提案理由との関連性が明確でない。また、組合の特別議決事項については、権利者の保護の観点から3分の2以上の要件を定めているものであり、措置することは適切でない。	1056020	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省	

12 国土交通省 非予算 (構造改革特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度構築に係る特例の措置の番号・名称	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	各省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	提案管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1220210	住宅街区整備事業における部会に係る要件の緩和	大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第47条(部会の部会)	現行制度上、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第2条第4号に規定する住宅街区整備事業については、同法第2条第1号に規定する大都市地域に限り施行することができる。全国的な制度としては、土地法面整理法に基づく土地法面整理事業の施行が可能であり、土地法面整理事業においては、農地を含んだ施行地区とすることも可能である。		住宅街区整備事業において、借家人を組合の準部会員とするとともに、部会の重要な議決事項の決定要件を緩和する。 (関係要件：部会員の2/3以上の出席⇒部会委員と準部会員の1/2以上の出席) (決定要件：出席者の議決権の2/3以上かつ宅地所有者の出席者及び借地権を持つ出席者それぞれの議決権の2/3以上⇒準部会員を含む出席者の議決権の1/2以上) 提案理由： 保留地及び事業の施行により組合が取得する施設住宅の一部等の処分方法を、施行地区の工区毎に、円滑かつ迅速に決定することが期待できる。	住宅街区整備事業において、借家人を組合の準部会員とするとともに、部会の重要な議決事項の決定要件を緩和する。 (関係要件：部会員の2/3以上の出席⇒部会委員と準部会員の1/2以上の出席) (決定要件：出席者の議決権の2/3以上かつ宅地所有者の出席者及び借地権を持つ出席者それぞれの議決権の2/3以上⇒準部会員を含む出席者の議決権の1/2以上) 提案理由： 保留地及び事業の施行により組合が取得する施設住宅の一部等の処分方法を、施行地区の工区毎に、円滑かつ迅速に決定することが期待できる。	C	—	準部会員の措置については、提案理由との関連性が明確でない。また、部会の特別議決事項については、権利者の保護の観点から3分の2以上の要件を定めているものであり、措置することは適切でない。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	1056030	特定非営利活動法人 まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省
1220220	住宅街区整備事業における施行者の要件の緩和	大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第29条(住宅街区整備事業の施行)、第34条(規準又は規約)、第39条(定款)、第45条(総会)及び第89条(土地法面整理法の適用) 都市再開発法第50条の2、99条の2、建設省都再発第154号	現行制度上、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第2条第4号に規定する住宅街区整備事業については、同法第2条第1号に規定する大都市地域に限り施行することができる。全国的な制度としては、土地法面整理法に基づく土地法面整理事業の施行が可能であり、土地法面整理事業においては、農地を含んだ施行地区とすることも可能である。		都市再開発法と同様の手法を活用し、住宅街区整備事業において、再開発会社を施行者として認める。 また、同法で規定するような特定業務代行者制度及び特定建築者制度を導入する。 提案理由： 復興再生の担い手確保活動を協同的活動により早期に実現し、事業執行力を得るとともに、大規模保潔等を市内のみならず海外にも展開するように高度に有効活用されることが期待できる。	住宅街区整備事業において、都市再開発法と同様の手法を活用し、再開発会社を施行者として認める。 また、同法で規定するような特定業務代行者制度及び特定建築者制度を導入する。 提案理由： 復興再生の担い手確保活動を協同的活動により早期に実現し、事業執行力を得るとともに、大規模保潔等を市内のみならず海外にも展開するように高度に有効活用されることが期待できる。	C	—	提案内容は、要望事項「東日本大震災からの復興における住宅街区整備事業の適用」に関連するものと考えられるが、被災地域においては、上述の要望事項は現行制度上、土地法面整理事業により対応可能であり、住宅街区整備事業の施行可能地域の拡大を前提とした提案内容について構造改革特区として対応することはできない。 なお、被災地域においても、現行制度上、都市再開発事業において、特定業務代行者制度及び特定建築者制度の活用並びに会社施行は可能である。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	1056040	特定非営利活動法人 まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省
1220230	住宅街区整備事業における住宅街区整備組合規定の緩和	大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第19条 都市再開発法第21条	現行制度上、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第2条第4号に規定する住宅街区整備事業については、同法第2条第1号に規定する大都市地域に限り施行することができる。全国的な制度としては、土地法面整理法に基づく土地法面整理事業の施行が可能であり、土地法面整理事業においては、農地を含んだ施行地区とすることも可能である。		都市再開発法と同様の手法を活用し、住宅街区整備事業における住宅街区整備組合の参加組合員の規定を緩和する。 提案理由： 現行法において、組合参加資格がある住宅デベロッパー法人等は、市の出資率が50%以上の法人とされているが、この緩和により、復興再生事業の早期実現と柔軟な資金調達を可能にするとともに、民間活力の積極的な活用が期待できる。	住宅街区整備事業において、都市再開発法と同様の手法を活用し、住宅街区整備組合の参加組合員の規定を緩和し、施行者が定める審議会において、公募により適正と認定された民間法人等を参加組合員として認めることとする。 提案理由： 現行法において、組合参加資格がある住宅デベロッパー法人等は、市の出資率が50%以上の法人とされているが、この緩和により、復興再生事業の早期実現と柔軟な資金調達を可能にするとともに、民間活力の積極的な活用が期待できる。	C	—	参加組合員の要件は、参加組合員として土地を取得することが相当であり、かつ、蓋然性も高いものを規定している。なお、提案理由の民間活力の積極的な活用については、現行の都市再開発法等で対応可能である。また、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の推進に関する特別措置法では「市の出資率が50%以上の法人」とは定めていない。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	1056050	特定非営利活動法人 まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省
1220240	住宅街区整備事業における保留地及び保留床の被災者への優先的分譲について	大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第85条(保留地処分)、第96条(生活再建等のための施設住宅一部等の優先譲渡)等	現行制度上、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第2条第4号に規定する住宅街区整備事業については、同法第2条第1号に規定する大都市地域に限り施行することができる。全国的な制度としては、土地法面整理法に基づく土地法面整理事業の施行が可能であり、土地法面整理事業においては、農地を含んだ施行地区とすることも可能である。		住宅街区整備事業における保留地及び保留床の処分について、特定の被災地域内で当該事業区域外に居住する被災者に対して優先的に分譲されるように求める。 提案理由： 復興都市開発として、多くの被災地権者の新生活環境の形成機会に関わる計画的保留地、保留床の権利保護格差の優先譲渡により、広く被災者の新不動産活用や生活環境への多様な集約的なニーズ・選択による再生活動に効果的である。	被災市街地復興特別措置法に規定する被災市街地復興推進地域の被災者においては、住宅街区整備事業区域外であっても、個別住宅地、集合農地区の保留地及び共同施設住宅の保留床の処分につき、優先的に分譲されるようにする。 提案理由： 復興都市開発として、多くの被災地権者の新生活環境の形成機会に関わる計画的保留地、保留床の権利保護格差の優先譲渡により、広く被災者の新不動産活用や生活環境への多様な集約的なニーズ・選択による再生活動に効果的である。	D	—	保留地等の処分は、施行者が組合等の関係者と相談しながら決めるものであり、ご提案の内容は、現行制度上対応可能である。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	1056060	特定非営利活動法人 まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省

12 国土交通省 非予算 (構造改革特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度構築に係る規制の特措措置の番号・名称	求める措置の具体的な内容	具体的な事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	提案管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1220250	住宅街区整備事業における不動産の資産評価に関する取扱いについて	大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第2条第4号に規定する住宅街区整備事業法第3条第2項の土地調査・物件調査作成	現行制度上、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第2条第4号に規定する住宅街区整備事業法第3条第2項の土地調査・物件調査作成		都市再開発法と同様の手法を活用・拡充し、住宅街区整備事業における不動産の資産評価算定方法及び評価基準日の指定に関する基準の取り扱いを定める。	住宅街区整備事業において、都市再開発法における時価評価方式と同様の手法を活用し、宅地の価額の算定方法や評価基準日を規定する。大震災直前の従前不動産の権利原質を担保する土地調査、物件調査で実測不可能の物件は大震災以前に記録されている固定資産税台帳等を基準とし、評価基準日は大震災直前の平成23年3月1日とする。また、本件に係る基準日は事業施行者の総会議決においても変更しないこととする。 提案理由：表が国憲法等において、財産権及び国民の生命、自由及び幸福追求への国民の権利、更には健康で文化的な最低限の生活を営む権利等が保障されていることを鑑み、大震災直前の土地及び建物資産の原質（評価額）を補償することにより、特定区域の被災地被害からの復元資金の確保に資し、被災後の復興をともに進めたい。また、共同建設補助、生活再建の補償等の公助が促されることが期待される。また、従前の居住環境特性に対する新たな2世代住宅の100%近い低リスク確保も可能となる。これは事業の円滑な促進に大きく貢献するものであり、この権利原質の認知なくしては、復興再生都市開発の被災権利者の新たな生活・環境形成への道を閉ざすことになりかねない。	C	—	宅地の価額の算定方法等について一律に国が定め、画一的な運用を行うよりも、施行者が個別の実態に応じて判断する現行制度によった方が、より事業が柔軟かつ円滑に実施することができる。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	1056080	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省
1220260	住宅街区整備事業における権利変換や担保等の移行に関する基準の取扱いについて	大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第34条（規律又は規約）、第38条（定款）、第45条（総会の議決事項）	現行制度上、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第2条第4号に規定する住宅街区整備事業法第34条（規律又は規約）、第38条（定款）、第45条（総会の議決事項）		都市再開発法と同様の手法を活用・拡充し、住宅街区整備事業における権利変換等の移行に関する基準の取り扱いを定める。	住宅街区整備事業において、都市再開発法における権利変換及び担保権等の移行と同様の手法を活用・拡充し、震災後の従後土地建物について、震災前の従前土地建物の評価額等に準じた権利変換や担保等の移行ができるよう取扱いを定める。当該の手続は、施行者の定款で記載する事項とし運用を行う。 提案理由：既述市街地に連がる丘陵・山麓地の再生も充分考慮した新市街地形成の土地利用計画、権利調整では、都市再生の機軸方針、位置の照応原則と土地地価評価のみでの対応は厳しい。更に建築物の金銭債権方式のみでは顕在化される既存債務と新規建設費後の二重ローン問題への軽減も限られる。地域の多様な属性に促した不動産の権利移転と新たな責任地に対する適切な時価評価をすることにより権利調整計画の適正な対応が期待できる。	C	—	宅地の価額の算定方法等について一律に国が定め、画一的な運用を行うよりも、施行者が個別の実態に応じて判断する現行制度によった方が、より事業が柔軟かつ円滑に実施することができる。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	1056080	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省
1220270	住宅街区整備事業における不動産の買取基準の拡大について	大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第9条（土地の買取り）	現行制度上、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第2条第4号に規定する住宅街区整備事業法第9条（土地の買取り）		住宅街区整備事業における買取り対象について現行では「土地」のみであるのを「土地及び建物」に拡大し、また、買取り主体について現行では「都府県」のみであることを、「国」を追加する。これにより申出に係る混同の回避が期待できる。	住宅街区整備事業において、事業区域内の地権者等は都府県へ土地を買取るべき旨の申出をすることができる。そこで、買取り対象として現行では「土地」のみであるのを、「土地及び建物」に拡大し、また、買取り主体について現行では「都府県」のみであることを、「国」を追加する。これにより申出に係る混同の回避が期待できる。	C	—	土地の買取りの申出は、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第7条第1項に基づいて建築行為等の許可がされない場合の土地の買取り規定であり、一定の建築行為については、許可をしなければならないこととなっており、同制度上、買取り主体は、許可権限を有する都府県で十分対応できる。なお、建築物については、仮換地指定後の施行者による建築物の移転又は除却に伴う損失を受けた者は、その補償を受けることができる。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	1056100	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省
1220280	特設介護施設への農地転用について	都市計画法第7条、第29条、第30条、第33条、第34条、第43条	市街地調整区域での開発行為は都市計画法第33条に規定する基準に適合し、かつ、同法第34条各号のいずれかに該当すれば、開発許可権者（都道府県知事、政令指定都市、中核市、特別市及び事務処理市町村（※）の長）が許可できることになっている。 （※）地方自治法第252条の17の2第1項の規定に基づき、都道府県知事の権限に属する事項の一部を処理することとされた市町村		転用を厳しく制限されている10ha以上の集団的農地や土地基盤整備事業を実施した農地、これらを含む甲種農地をはじめ、市街地調整区域内にある農地でも、特設介護施設が建設できるよ、厚生労働省が特設介護施設を建設する場合には、(1)同法人が提出申請を行った農地の転用を可能とすることを求める。ただし農地転用の行為により、土砂の流出またはその他の災害を発生させる恐れがある場合、近隣農地やその商業施設等の健全な利用上、支障をきたす場合はこの限りではない。（農水省） また、同法人が市街地調整区域において特設介護施設を建設するために行った開発申請については開発許可の基準によらず許可することを求める。（国交省）	市街地調整区域内、無指定の農地の転用には時間と手続きに時間がかかる。特に甲種農地は都道府県知事または農林水産大臣の許可を受けなければなりません。これは特設介護施設の建設を容易にするためである。農水省が特設介護施設を建設する場合には、(1)同法人が提出申請を行った農地の転用を可能とすることを求める。ただし農地転用の行為により、土砂の流出またはその他の災害を発生させる恐れがある場合、近隣農地やその商業施設等の健全な利用上、支障をきたす場合はこの限りではない。（農水省） また、同法人が市街地調整区域において特設介護施設を建設するために行った開発申請については開発許可の基準によらず許可することを求める。（国交省）	C	—	都市計画法第33条は開発行為に対して一定の水車を保たせることを目的とした基準であるが、地盤沈下、浸水などの災害を防止する基準や、排水施設に関する基準などが規定されていることから、不特定多数の人が利用すると想定される介護施設について、開発許可の基準の緩和は困難と考える。 また、同法第34条は市街地調整区域において例外的に認められる開発行為を規定したものである。なお、要望事項にある「特設介護施設」は、別紙資料（ファイル名：書木会計 プリッジ社 介護施設法人 福島県の安定した福祉サービスの提供を継続するための緊急対策.pdf）によると「我が国が建設する仮設福祉施設（以下「仮設福祉施設」という。）とされていることから、以下のいずれかに該当する場合は開発許可は不要である。ただし、この判断についても開発許可権者が行うことから、開発許可権者に相談されたい。 3 仮設福祉施設を「農」が建築するものであれば、都市計画法第34条の2により設置主体である農と開発許可権者との協議が成立して、開発許可があつたものとみなす場合。	福島県福祉復興プロジェクト	1056200	株式会社書木会計	福島県	農林水産省 国土交通省

12 国土交通省 非予算 (構造改革特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的な内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各省庁からの提案に対する回答	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・関係省庁
1220290	特別養護老人ホームの用途地域における緩和措置	都市計画法第8条、建築基準法48条、別表第2	特別養護老人ホームは工業専用地域以外の用途地域で建築可能。また工業専用地域においても特行政庁の許可等により用地可能。			福島県内のブリッジ社会福祉法人が建設する特設介護施設については、建築基準法第四十八条第一項から第二項までの規定のただし書が適用されることとする。また、厚生労働省の認可を受けて建設する特別養護老人ホームは、建築基準法第四十九条第二項に適合するものとする。		D	特別養護老人ホームは48条のただし書き許可を受けることなく工業専用地域以外の用途地域において建築可能である。なお、工業専用地域は工業の利便を促進するために定められている地域であるため、原則として特別養護老人ホームを建築することできない。ただし、特行政庁が工業の利便を旨と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した場合には建築可能である。	福島県福祉復興プロジェクト	株式会社青木会計	福島県	国土交通省	
1220300	ナンバーを取得していない特殊自動車の公道走行	道路運送車両法第4条、道路運送車両法第58条	自動車は登録をしておこななければ公道を走行することはできない。自動車は検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けているものでなければ、公道を走行することはできない。		道路運送車両法で規定されている登録車両による公道走行に関して、未登録の特殊自動車の走行を可能とする。	特殊自動車の登録を行っておらず、工場敷地内のみ使用しているフォークリフトが、製品を積載した状態で公道を走行できるようにすることで、製品輸送の効率化を図り、工場の商品原価に与えるコスト増の影響を排除し、収益構造に良好な変化を与え、以って工業の活性化に資す。 提案理由： 防府市の塩田跡地及び沖合埋立地に広がっている工場地帯は、工業専用地域として整備され、現在、(株)マツダの組み立て工場を中心とした自動車関連企業群が多く立地している。近年、振興国の台頭に伴って輸出入が増加しており、多くの自動車部品工場が、製造ラインの増設や工場建屋の新設を行っている。この影響で、同一会社の第一工場と第二工場が少く離れ立地したり、工場敷地を切り売りしたことで、同一会社の製造ラインが分散してしまう事態が発生している。このため、工場間の部品輸送に際して、ほんの僅かな距離であっても公道を利用しなければならず、運輸局に登録された車両を用意したり、ほんの僅かな製品数量でも、輸送トラック等への積み替えが必要となっている。公道を通る一般市民は工業専用地域という特殊性からいない状況である。本特例措置があれば、公道を敷地内と同じ条件で製品輸送に活用でき、登録車両を準備するコストを削減することができる。 代替措置： 道路運送車両法に基づく特殊車両免許と労働安全衛生法が義務付ける技能講習等修了については必要とする。また自賠責に代わる同等保険は必要とする。作業監視員は必須。小型の在庫品であれば汎用鉄製パレットへ格納し、フォークへ積載。また、大型金型であればフォークに積スリ防止キャップ等を手当て。	D	道路において自動車を運行の用に供する以上、その安全性の確保、公害の防止その他の環境の保全をおこなうことは必要である。また、自動車はその運行範囲に物理的制約がないことを踏まえれば、その運行の実態に関わらず検査・登録は必要であるが一定規模以下のフォークリフトについては、小型特殊自動車に準じ、登録は不要である。なお、道路運送車両法上公道走行が認められる場合でも、道路運送車両法上公道走行が認めらるかどうかの関係機関への確認も必要である。		防府市	山口県	国土交通省		
1220310	特殊自動車の荷役走行について	「特殊自動車の指定について」昭和30年6月20日付付通達(自動車第331号)	特殊自動車として、フォークリフト、ショベルローダーを告示で指定した際に、これらの車両の構造、最大積載量を指定しないこととしているものである。当該車両が公道において荷役作業を行うこと自体を規制しているものではない。		道路運送車両法に基づく国土交通省通達第2号に規定されている特殊自動車の荷役走行を可能とする。	特殊自動車の登録を行っておらず、工場敷地内のみ使用しているフォークリフトが、製品を積載した状態で公道を走行できるようにすることで、製品輸送の効率化を図り、工場の商品原価に与えるコスト増の影響を排除し、収益構造に良好な変化を与え、以って工業の活性化に資す。 提案理由： 防府市の塩田跡地及び沖合埋立地に広がっている工場地帯は、工業専用地域として整備され、現在、(株)マツダの組み立て工場を中心とした自動車関連企業群が多く立地している。近年、振興国の台頭に伴って輸出入が増加しており、多くの自動車部品工場が、製造ラインの増設や工場建屋の新設を行っている。この影響で、同一会社の第一工場と第二工場が少く離れ立地したり、工場敷地を切り売りしたことで、同一会社の製造ラインが分散してしまう事態が発生している。このため、工場間の部品輸送に際して、ほんの僅かな距離であっても公道を利用しなければならず、運輸局に登録された車両を用意したり、ほんの僅かな製品数量でも、輸送トラック等への積み替えが必要となっている。公道を通る一般市民は工業専用地域という特殊性からいない状況である。本特例措置があれば、公道を敷地内と同じ条件で製品輸送に活用でき、登録車両を準備するコストを削減することができる。 代替措置： 道路運送車両法に基づく特殊車両免許と労働安全衛生法が義務付ける技能講習等修了については必要とする。また自賠責に代わる同等保険は必要とする。作業監視員は必須。小型の在庫品であれば汎用鉄製パレットへ格納し、フォークへ積載。また、大型金型であればフォークに積スリ防止キャップ等を手当て。	E	道路運送車両法に基づく「特殊自動車の指定について(昭和30年6月20日付自動車第331号)」は、昭和30年6月18日付運輸省告示第334号によりフォークリフト及びショベルローダーを特殊自動車として運転大臣が指定した際に、車両の構造上、当該車両に積まれた作業装置に最大積載量を指定しないことを当時の地方運輸局(現地方運輸局)に通知したものである。 なお、ナンバーを取得していない特殊自動車の公道走行については上欄の回答とおりであり、公道走行を行う荷役作業については道路運送車両法上認められるかどうか警察庁への確認も必要である。		防府市	山口県	警察庁 国土交通省		
1220320	道路運送法第78条第2項に基づき実施する市町村運営有償運送(交通空白地)の許可要件の緩和	道路運送法施行規則第49条第1号に定める市町村運営有償運送(以下「市町村運営有償運送」という。)の交通空白輸送として行う区域運行は、市町村(特別区を含む。以下同じ。)が、専ら当該市町村の区域内において、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、市町村の長が主宰する地域公共交通委員会(地域協議会の分科会として設置された場合を含む。以下同じ。)、又は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に基づく協議会(以下「地域公共交通協議会」という。))において、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要であることについて合意を得た場合には、国土交通省の登録を受けることにより市町村運営有償運送を行うことができる。	道路運送法(昭和26年法律第183号)道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について(平成18年9月15日国土交通省令第41号)		地域公共交通協議会または地域公共交通確保継続改善協議会において同意を得た場合、道路運送法第78条第2項によって実施する市町村運営有償運送(交通空白輸送)の区域運行を許可する。	大山町には小規模集落が168集落あり、これらが町内全域に点在しており、多くの交通空白が存在するほか、医療・商店・行政機関などの集落からの目的も町内へ散在しているため、移動二次も複雑多岐にわたる交通空白地では、人材の確保や運行の維持・継続が難しく、住民生活に支障を齎らなければ生活が困難な状況が生じている。このため交通空白を解消し、効率的な移動手段を確保するため、乗り合いで、大山町を区別し、ポイントと運行を構築したが、この受け皿として想定した町内のタクシー事業者は、全て町内の一般乗用旅客自動車運送事業(個人1車制個人タクシーを除く。)の経営許可申請事業の審査基準を満たさない旧基の事業者であり、経営資金に乏しく実行計画に乏しい状況である。また代表として構築した道路運送法第78条第2項に定められたNと受け皿がなく、実現が難しい状況にある。 提案理由： 市町村運営有償運送(交通空白)について、市町村を区域とした運行を可能とすることにより、民間事業者等が存在しない場合においても、市町村の責任において効率よく交通空白を解消することができる。 代替措置： 地域公共交通協議会または地域公共交通確保継続改善協議会に運行計画を諮り、同意を得ることにより競合交通事業者の調整が図れると考える。	D	ご提案の「市町村運営有償運送の交通空白輸送として町内に点在する小規模集落から医療・商店・行政機関等町内に散在する目的地の移動ニーズに合わせて区域運行を行うこと」については、地域住民の生活交通を確保するため市町村運営有償運送の認定する目的地へ乗り合って輸送を行うこと、乗り合利用者などがどのような目的地に向かう運送なのか把握できるような仕組みがある。このため、市町村運営有償運送の登録に関する処理方針(平成21年5月21日国土交通省告示第33号)の2.(2)⑤、(4)において、「デマンド運行(予め路線の一部に迂回部分への運行を行う形態)を行う場合においては、基幹となる路線を定めるものとする。」としているが、当該基幹路線以外のルートも運行することも規制制度下で実施可能である。		大山町	鳥取県	国土交通省		

12 国土交通省 非予算 (構造改革特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度構築に係る規制の特明措置の番号・名称	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	各省庁からの提案に対する回答	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・関係省庁
1220230	タクシーにおける時間制運賃の単位時間の短縮	一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について(平成13年国土交通法100号)	時間制運賃は、タクシー事業者の申請に基づき、初乗り30分、以後15分又は10分単位とすることができる。		現行での道路運送法では、タクシーの時間制運賃は30分を最短に認可申請ができますが、認可料金の設定を15分から設定できるようにする	八戸市は面積300㎓超の海や里山の魅力、観光施設が点在しておりますが、バスや鉄道の公共交通の便が十分ではなく利便性の高いタクシーが必要不可欠です。そこで協賛を有する当協会では主要観光地として定額観光タクシーを販売することに致しました。内容には在する観光地をエリアでくり、エリア内の施設を結ぶ2点間の乗車を計3回、小エリアは7000円、中エリアは10,000円、市内全域の大エリアは14,000円にて販売するものです。詳細は別紙事業内容書に記載の通りですが、①利用時間の制約がない、②自由なプランニングが可能、③市内タクシー協会全車に乗り可能、④周遊性が高いことが特徴で、従来の周遊型観光タクシーとは異なりお客様の利便性を向上させたものです。当協会からタクシー会社への支払いは、「時間距離併用制運賃」ではなく認可済の「時間制運賃」を適用します。時間制運賃を15分単位に設定できれば、「販売金額を下げる＝お客様の利用が増える＝タクシーの稼働率が向上する＝タクシー業界、市全体の経済活性化に寄与」と好循環が生まれると考えます。15分ごとの時間制運賃は本事業のみでの適用を検討しており、乗車場所が限定されることから、一般のタクシー運行に大きな影響はないものと考えております。 【提案理由】 時間制運賃を適用する理由は、「仕組み自体をお客様が理解していない場合のメーター料金との比較によるトラブル回避」「各タクシー会社の経理担当の業務負担軽減」です。実際には15分で移動できる区間も多く、現状の30分制制料金では通常のメーター料金が発定料金よりも大幅に安い場合もあり、単位時間を細分化することで観光客及び事業者にもメリットはあると考えます。	C	—	タクシー運賃は、利用者を目的地まで輸送した距離に応じて支払われるのが合理的であるという考え方のもと、輸送距離に基づく距離制運賃をその基本としている。 一方、時間制運賃は、時間距離併用制運賃を適用する場合に発生する観光中の待ち時間における運賃の増加に対する利用者の不安を払拭すること等を目的として設けられた制度である。ご提案のような短時間の利用にかなう部分については、時間距離併用制運賃に基づく積算を行っていただくことが適当である。 また、加算時間部分を15分又は10分に短縮することは現行制度で実施可能である。	1 0 2 0 0 1 0	(社)八戸観光協会 ンション協会	青森県	国土交通省	
1220240	自家用電気自動車を活用した有償旅客運送の緩和	道路運送法(昭和26年法律第189号) 道路運送法(昭和26年法律第189号) 特定地域の指定及び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(平成21年国土交通法151号)	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、NPO等を対象として、旅客自動車運送事業であるバス、タクシーによることが困難であり、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する観点から公共交通を確保するために必要な場合に、地域の足を確保する必要性に鑑み、公共の福祉を確保する観点から公共交通を確保するものとして必要な場合に準じて行う場合と比べて緩和された基準の下で、自家用自動車による有償運送を認めている。 また、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3条に基づく特定地域に指定し、新規参入要件の厳格化を図っているところ。		道路運送法より制限されている自家用車による有償運送について、NPO等のポータルサイトによる観光ガイドも有償運送の許可とするもの。 【提案理由】 平成23年度は市からの委託事業により、観光客に無料でサービス提供を行っており、年間約1,400人の実績を誇り「NPOノウハウ」及び観光客への定評を得ている。 今後も持続したサービス提供を行うため、行政支援に依存しない事業展開として、観光客から最小限の経費(車両保管費として充電施設駐車場経費、維持修繕経費として電気代、バッテリー交換代、車検・点検代、その他修理代)を対価として得ることにより、自立した事業として自己目的とする。 については、個人タクシーを含む新規事業者参加が認められていないが、タクシー事業者としての対応なく、NPO法人による自家用車での有償運送を可能とする道路運送法等の緩和により、公共の福祉を確保するとともに、地域の活性化につなげる。 【代替措置】 対象地域内ではタクシー事業者による、ガイド自観光案内サービスは提供されており、また、対象の地域、期間及び運行者は許可制により限定されるので既存事業者との競合は考えにくい。	C	—	道路運送法第78条第2号の自家用有償旅客運送の登録については、NPO等を対象として、旅客自動車運送事業であるバス・タクシーによることが困難であり、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要と認められる場合に、地域の足を確保する重要性に鑑み、公共の福祉を確保する観点から公共交通を確保するものとして必要な場合に準じて行う場合と比べて緩和された基準の下で、自家用自動車による有償運送が認められている。ご提案の「電気自動車を使用した観光ガイド」のようなエリア内を周遊して観光ガイドを行う、いわゆる観光交通については、このような事情と異なることから、自家用有償旅客運送の対象としては認められていない。 また、同法第78条第3号の自家用有償運送の許可については、公共交通の福祉を確保するためのやむを得ない場合についてのみ認められるものであって、ご提案の観光交通については当該やむを得ない場合に該当しない。	1 0 2 0 0 1 0	倉吉市	鳥取県	国土交通省		
1220250	軽自動車のタクシー車両認可	一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について(平成13年国土交通法100号)	軽自動車を使用したタクシーについては、一般タクシーのように走行距離の多い使用形態に適するものはない旨の留意事項を盛り込んでいないが、電気自動車及び燃費等輸送限定の利用であれば一般タクシーと比較して短いことから限定的に、軽自動車タクシーを認めているところ。		現行法で規制されている軽自動車のタクシー車両への使用について、その使用が認められる場合、定額運賃の設定要件の緩和と軽自動車における自動認可運賃の設定を求める。	タクシー車両に軽自動車(以下、軽四タクシーという。)を使用することで、初期投資、運行コストが現行車両より低く抑えられるため、より安い料金設定が可能となる。 そこで、軽四タクシーを使用して、射水市内全域(3ブロックに分ける)においてエリア内一律の定額・低料金による、いわゆる「街乗りタクシー」運行を実施したい。 また、現在射水市で運行している「デマドタクシー」及び「コミュニティバス」において、両事業者の少ない場合と利用者の少ない路線を軽四タクシーで運行すれば、トータルとして考えることで利用料金を低く設定でき、利用負担の軽減から利用者を見込み、タクシー業界及び市の活性化を図ることができると考える。 さらに、射水市には産業都市に指定された地域があり、短い路線も多いが、小回りの利(軽四タクシーの方が都合が良いという面もある。 軽自動車のタクシーへの使用は、電気自動車やいわゆる「介護タクシー」ですでに認められている上、本年度からはタクシー車両の開口部において規制緩和が実施されている。軽四タクシーの強度も増進してきていることから、①運行エリアを限定する ②高速道路は走らないといった、タクシー業界の自主的な規制をかけた「街乗りタクシー」運行においては、普通車と変わらない安全性の確保は図れるものと考えられる。	C	部 D)	軽自動車の導入に当たって、貴社がご検討されている運行上の要件を設けることについては、旅客が長距離の移動や高速道路の利用を求めてきた場合、道路運送法第13条の運送引受義務に違反する可能性もあり、これらの運行上の要件を理由として軽自動車を導入することは適当でない。 一方、「デマドタクシー」や「コミュニティバス」の運行に軽自動車を使用したいというご提案については、当該市町村が生ずる地域公共交通会議の場において住民又は旅客の代表など地域の関係者による協議を経て、運行の経費、運賃及び料金、使用車両(軽自動車を使用すること)並びに一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車と一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車との併用などの事項で協議が図った場合には、軽自動車による運行が可能となっているところであることから、現行制度下で対応することが可能である。	1 0 2 7 0 1 0	海王交通㈱、南小杉タクシー、大門タクシー㈱	富山県	国土交通省	
1220260	軽自動車を使用したタクシーの料金設定基準の緩和	一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について(平成13年国土交通法100号)	軽自動車を使用したタクシーについては、電気自動車及び燃費等輸送限定の利用であれば一般タクシーと比較して短いことから限定的に、軽自動車タクシーを認めているところ。		現行法で規制されている軽自動車のタクシー車両への使用について、その使用が認められる場合、定額運賃の設定要件の緩和と軽自動車における自動認可運賃の設定を求める。	タクシー車両に軽自動車(以下、軽四タクシーという。)の使用が認められた場合、初期投資(車両取得・自動車取得税)、運行コスト(燃料・自動車運賃・自動車税・自動車税)が現行車両の2分の1以下に抑えられる。このことにより、安い料金のサービス提供が可能となるため、軽四タクシーを利用して射水市内全域を3ブロック(各ブロック半径500m以内)に分け、エリアごとの定額・低料金による「街乗りタクシー」を実施したい。実施にあたり以下についての規制緩和を求める。 1.定額運賃設定要件の緩和 2.定額運賃設定にあたっては、「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」における、定額運賃適用施設から一定のエリア内への最短経路に適用される通常の距離制運賃とされている点において、規制を緩和し、各エリア内において、一律の定額運賃の設定を可能とするものとする。 ・軽自動車タクシーにおける距離制運賃における自動認可運賃の設定及び下回る運賃の設定 上記、距離制運賃による料金設定を行うにあたり、現状、小型車までの自動認可運賃となっているものを、新たに軽自動車としての自動認可運賃の設定を求める。	C	—	管理コード1220250における回答のとおり、ご提案のような軽自動車によるタクシーの営業については、適当ではないと考えている。	1 0 2 7 0 2 0	海王交通㈱、南小杉タクシー、大門タクシー㈱	富山県	国土交通省	

12 国土交通省 非予算 (構造改革特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度構築に係る規制の特明措置の番号・名称	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	各省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	提案管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1220370	軽自動車を使用したタクシーの基準車両数の緩和	特定特別監視地域等において試行的に実施する増車抑制対策等の措置について(平成19年国自旅第208号)	特定特別監視地域の指定時における当該事業者の一般車両(営業区域内の一般車両)に充当することができる事業用自動車の合計数を基準車両数としている。		現行法で規制されている軽自動車のタクシー車両への使用について、その使用が認められた場合、その車両は基準車両数から除くこととする。	タクシー車両に軽自動車(「以下、軽四タクシーという。」)の使用が認められた場合、その軽四タクシーは北陸信越運輸局が示した基準車両数には含まないものとする。 軽自動車の導入により初期投資、運行コストが現行車両より低く抑えられ、より安い料金設定が可能となり、その軽四タクシーを使用して射水市内全域(3ブロックに分ける)においてエリア内一律の定額・低料金による、いわゆる「街乗りタクシー」運行をすることで、従来のタクシー利用者層とは異なる新たな利用者が見込める。 また、現行射水市で運行している「デマンドタクシー」及び「コミュニティバス」において、同乗者の少ない場合や利用者の少ない路線を軽四タクシーで運行すればコストが下がり、より利用客を低料金で確保でき、利用客層の拡大から利用者増を見込め、タクシー業界及び市の活性化を図ることができると見込める。 さらに、運行エリアを限定することで1社当たりの運行台数を2〜3台程度にできることから、一部の軽四タクシーでも認められているとおり、北陸信越運輸局が示した基準車両数には軽四タクシーを含まないものとしても、現在のタクシー利用者数にはさほど影響がなく、問題はないものとする。	C	—	管理コード12203501における回答のとおり、ご提案のような軽自動車によるタクシーの営業については、適当ではないと考えている。	軽自動車 のタクシー専用 両設可特区	1 0 2 7 0 3 0	海王交通㈱、南小杉タクシー、大門タクシー㈱	富山県	国土交通省
1220380	被災地域への投資環境の緩和、拡大	②船舶法第一条第2号	②日本の法令により設立された会社であつて代表者の役員及び業務執行員の3/3以上が日本国民であるもの所有する船舶を日本船舶としているもの		被災地域への投資環境改善のための緩和措置を要望します。 ①[PPP・PF]の民間参入の促進 民間事業者の参入を促進する入札制度の見直し ②「外資系企業の積極的参入誘致」 水産業の積極的誘致として、役員要件の緩和(船舶法)	①[PPP・PF]の民間参入の促進 民間事業者の参入を促進する入札制度の見直し ②「外資系企業の積極的参入誘致」 水産業の積極的誘致として、役員要件の緩和(船舶法) ⇒実施理由:大規模な民間による被災地にて、国・自治体と民間の力を結集させることが求められる。被災地の雇用にも繋がるPPP・PF方式を効果的に活用するスキームの構築が必要。 ②外資系企業の積極的参入誘致 水産業の積極的誘致として、役員要件の緩和(船舶法) 1日本船舶において役員2/3以上を日本人とする。要件の緩和、 ⇒実施理由:水産業の盛んな北欧諸国等の受け入れ誘致により、大規模な水産業の発展にも貢献しうる。	—	—	②水産業の外資系企業の誘致については、想定している業態等を明らかにした上で、水産業を所管している水産庁にお問い合わせください。外資系企業の水産業への誘致は、水産行政に広く開示する問題であり、今回提案いただいた要件だけで回答できるものでないことが、具体的な回答はいたしません。 その外、国際法上、国際法を付与した船舶に対し一定の保護を与えたとともに、必要を監督責任を負うこととなっている。このため、海運先進国においては、船舶の自国民による実質的支配や所有を確保するため、法人所有の場合外国人役員の場合等に関する国庫基準を定めている。我が国においても、このような国際的慣習に則し船舶法第一条で同様な国庫基準を定めている。	パソナグループ シャドール キャピタル 復興支援 振替	1 0 3 2 0 7 0	株式会社パソナグループ	東京都	内閣府 国土交通省
1220390	バス車両の要件緩和と手続きの簡素化		・「道路運送車両法」において、自動車の構造や使用形態が特殊であることにより保安上及び公害防止上、支障がないと地方官廳長官が認めた場合には、該当する基準の緩和を行っている。 ・「移動等円滑化法」において、バス車両の構造や運行形態により特別な理由があると認定した場合に、該当する基準を適用除外としている。		地域公共交通会議や地域公共交通総合連携計画に基づく運行である場合に、「道路運送車両法の保安基準」や「道路運送車両の保安基準の細目各定款」を定めてもらっている乗車定員1人以上の車両の旅客自動車運送事業に係る規定及び「公共交通移動等円滑化法」のバス車両に関する規定について、道路運送車両の保安基準第55条や公共交通移動等円滑化法第43条の申請を行うことなく、基準の適用除外とする。 また、公共交通移動等円滑化法第43条の申請についても、同様に申請を行うことなく適用除外にして事務の簡素化を図るものである。いずれも、市町村や交通事業者による運行形態の選択の幅を広げ、費用、労力の削減につながる効果が期待できる。	C	—	乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車については、車体の大きさに関係なく不特定多数の乗客に対する安全性の観点から、10人以下の自動車より厳しい基準を定めているもの。 そのため、個別の事情に依り基準適用の緩和をする場合には、相応の安全性が確保されていることを審査することが不可欠であり、申請手続きを省略することはできない。		1 0 3 8 0 1 0	福岡県	福岡県	国土交通省	
1220400	タクシー事業に係る増車後検査の要件緩和	緊急調整地域の指定等について(平成13年国自旅第102号)	特別監視地域においてタクシーの増車を行う場合には「増車7日前までの届出」と「増車後の検査」を受けなければならない。		特別監視地域(特定特別監視地域を除く)において、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会、あるいは地域公共交通協議会で了承された場合は、増車7日前までの届出のみとし、検査の対象としない。現在、地域公共交通活性化・再生総合事業等において、乗合タクシーを実施する際に空車時間を利用して車両を活用する場合は、規制の対象となり、検査を受けなければならない。 そのため、タクシー事業者としては空き時間にタクシーとして車両を有効活用する上で課題となっている。一方で、上記協議会や地域公共交通協議会には、交通事業者も構成員として入っており、加えて、国土交通省も連携計画の認定や地域公共交通協議会の構成員として入っているため、供給過剰に繋がるような増車については未然に防止できる。 道路運送車両法第8条で規定されている「緊急調整地域」や供給拡大により運転手の労働条件の悪化を招く懸念が大きい「特定特別監視地域」と異なり、「特別監視地域」のみの指定の場合、過疎地域も含んでいる。このような地域においては、指定に至った理由は、乗客数の増加ではなく、営業収益の減少によるところから大半を想定する。事業者にとっては、車両の空き時間の有効活用はコスト削減により、営業収益の増加に繋がるため、運達の確保にも沿ったものと考えられる。	C	—	特別監視地域(日本乗車キロ(日本乗車キロ)が平成13年度と比較して減少している場合に指定する地域)に指定された場合は、緊急調整地域の指定等について(平成13年国自旅第102号)に基づき、増車を行う事業者に対して重点的な検査を実施するとともに、旅客自動車運送事業の審査方針の細部取扱いについて(平成21年国自旅第57号、国自旅第125号、国自旅第51号)に基づき追加検査の対象としているところである。 このたびの提案については、①特別監視地域が供給過剰による弊害のため、旅客自動車運送等について特に厳しい管理が求められている地域であること、②乗合タクシー車両と一般タクシー車両を兼用する場合、それぞれの使用頻度が不明であり、主として一般タクシーとして使用されることにより、タクシーの供給過剰状態に拍撃がかかる恐れがあることから、地域公共交通協議会等で了承された一般タクシー(乗合タクシー併用)の増車であっても、検査の例外とするべきではない。		1 0 3 8 0 2 0	福岡県	福岡県	国土交通省	

12 国土交通省 非予算 (構造改革特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度提案に係る規制の特措措置の番号・名称	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	各省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	提案管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1220410	スクールバスにおける有償と無償の共存	道路運送法 道路運送法施行規則 市町村長が行う自家用自動車によるスクールバスの運行は、市町村長が主宰する地域公共交通会議における合意を得た場合には、道路運送法第79条の登録を受けずに「運送の対価」を徴収することにより市町村運営有償運送として運行することができる。	スクールバスの混雑にあたり、地域公共交通会議において交通事業者の合意を踏まえ、条例に規定し、国土交通省の許可を受け取りたいものとする。	スクールバスの混雑にあたり、地域公共交通会議において交通事業者の合意を踏まえ、条例に規定し、国土交通省の許可を受け取りたいものとする。	スクールバスの混雑にあたり、地域公共交通会議において交通事業者の合意を踏まえ、条例に規定し、国土交通省の許可を受け取りたいものとする。	学校教育法第1条に掲げる学校について、スクールバスの混雑にあたり、地域公共交通会議において交通事業者の合意を踏まえ、条例に規定し、国土交通省の許可を受け取りたいものとする。 また、中小学校の統合に伴うスクールバスの運行については主に自治体が行っており、原則として無償運行である。また、交通空白地帯を運行しており、一般住民の混雑を促進することは、地域住民の交通利便性の活性化に繋がる。 その一方で、現状では地域全体の公平性の観点からは便益を受ける者は対価を支払うという考えと一部利用者の負担を押し付け、制度を劣化している自治体が多い。 現在、道路運送法第78条第3号では、国土交通大臣の許可を受ければ、地域を特定して有償運送を実施できる規定があるため、この条文を活用した部分有償の実施が可能である。 なお、現状でも道路運送法で一部利用者の優遇を禁じている一方で、実態に合わせた一部利用者を無償とする運用が認められている。より、実態に合わせた無償な運用による混雑への対応につながり、いちは交通利便性の向上に繋がるものと考え。	D	—	道路運送法第9条の規定は一般旅客自動車運送事業者に対し適用する規定であり、同法第10条の規定は一般旅客自動車運送事業者に対し適用する規定であり、いずれも、この度のご提案の対象となっていない市町村運営有償運送に適用されない規定である。 ご提案の「スクールバスにおける有償と無償の共存」について、市区町村が行う自家用自動車によるスクールバスの運行は、市区町村長が主宰する地域公共交通会議における合意を得た場合には、道路運送法第79条の登録を受けずに「運送の対価」を徴収することにより市町村運営有償運送として運行することができる。 市町村運営有償運送における対価については、道路運送法第79条の8及び同施行規則51条の15において、「旅客の運送に要する燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内であること、合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること」と規定されている。 市町村長が主宰する地域公共交通会議において交通事業者の合意を得た場合には、道路運送法第79条の登録を受けずに「運送の対価」を徴収することにより市町村運営有償運送として運行することができる。 市町村運営有償運送における対価については、道路運送法第79条の8及び同施行規則51条の15において、「旅客の運送に要する燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内であること、合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること」と規定されている。 市町村長が主宰する地域公共交通会議において交通事業者の合意を得た場合には、道路運送法第79条の登録を受けずに「運送の対価」を徴収することにより市町村運営有償運送として運行することができる。		1 0 3 8 0 3 0	福岡県	福岡県	国土交通省
1220420	コミュニティ運送における無償の範囲拡大	道路運送法 道路運送法施行規則 平成18年9月2日事務連絡	自家用自動車による有償運送は原則登録又は許可を要することとなるが、ボランティア活動における送迎行為等を自家用自動車により行う場合には、当該送迎行為が行われない場合には発生しないことが明らか費用を要して、専断的・一業的に金銭的な本業が特定できるガソリン代、道路使用料、駐車場のみサービス提供を受ける者が支払う場合等に限り、無償の範囲を拡大し、ボランティア活動等が支弁されたものについては、「運送の対価」とはせず、無償運送となり、登録を要しないものと併せている。	【実施内容】 運送主体が地域コミュニティの場合には、ボランティア運送に対して地域コミュニティが1回あたりの運送に対して支払う謝金の範囲内において利用者から謝礼を受け取れることとする。 また、運送に要する経費の一部を、地方公共団体が支援する場合に、その支援を「運送の対価」とみなさないこととする。この規定を活用して自治会等の地域コミュニティに限るものとし、経理的に運転手に支払うものではない。 【提案理由】 地域コミュニティにおける運送は、運送主体は利用者である地域住民の集約的であり、同一範囲内の相互互助である。そのため対価についても、地域コミュニティの場合には同一運行行為の実施者が支払いを求めたのではなく、自発的な謝礼と解することとする。 このように、利用者や実施者が同一人単位で特別な状況であるため地域コミュニティによる取組に対して、無償の範囲を拡大する運用を求めているのである。 交基本法に関する説明資料の中で今後の地域公共交通は「地域の主体的な取組を基本」とするものあり、交通事業者による運行のみでは十分な生活交通が確保できない地域では、事業者の有償運送を補完する仕組みが必要である。地域コミュニティによる取組も移動機を確保する仕組みの一つであり、地域社会の活性化を支えるものである。	運送主体が地域コミュニティの場合には、ボランティア運送に対して地域コミュニティが1回あたりの運送に対して支払う謝金の範囲内において利用者から謝礼を受け取れることとする。 また、運送に要する経費の一部を、地方公共団体が支援する場合に、その支援を「運送の対価」とみなさないこととする。この規定を活用して自治会等の地域コミュニティに限るものとし、経理的に運転手に支払うものではない。 【提案理由】 地域コミュニティにおける運送は、運送主体は利用者である地域住民の集約的であり、同一範囲内の相互互助である。そのため対価についても、地域コミュニティの場合には同一運行行為の実施者が支払いを求めたのではなく、自発的な謝礼と解することとする。 このように、利用者や実施者が同一人単位で特別な状況であるため地域コミュニティによる取組に対して、無償の範囲を拡大する運用を求めているのである。 交基本法に関する説明資料の中で今後の地域公共交通は「地域の主体的な取組を基本」とするものあり、交通事業者による運行のみでは十分な生活交通が確保できない地域では、事業者の有償運送を補完する仕組みが必要である。地域コミュニティによる取組も移動機を確保する仕組みの一つであり、地域社会の活性化を支えるものである。	D	—	自家用自動車は、原則として、有償で運送の用に供してはならないが、道路運送法第78条の規定により、災害のため緊急を要するときを除いて、例外的にこれを行うためには、国土交通大臣の登録又は許可を受けなければならない。 ご提案のあった「地方公共団体が地域コミュニティに対しその運送に要する費用を支援すること」については、地方公共団体がら運送に対する反対給付として特定して支援されており、運送の対価を徴収していると認められるため、登録又は許可を要する態様である。 なお、地方公共団体が支援の目的、対象を運送に限定することなく地域コミュニティの運営全般に対し支援を行うなど、当該支援と運送サービスの提供に密接な関係が認められず、運送に対する反対給付として特定されない場合は登録又は許可を要さない。 【提案理由】 地域コミュニティにおける運送は、運送主体は利用者である地域住民の集約的であり、同一範囲内の相互互助である。そのため対価についても、地域コミュニティの場合には同一運行行為の実施者が支払いを求めたのではなく、自発的な謝礼と解することとする。 このように、利用者や実施者が同一人単位で特別な状況であるため地域コミュニティによる取組に対して、無償の範囲を拡大する運用を求めているのである。 交基本法に関する説明資料の中で今後の地域公共交通は「地域の主体的な取組を基本」とするものあり、交通事業者による運行のみでは十分な生活交通が確保できない地域では、事業者の有償運送を補完する仕組みが必要である。地域コミュニティによる取組も移動機を確保する仕組みの一つであり、地域社会の活性化を支えるものである。	1 0 3 8 0 4 0	福岡県	福岡県	国土交通省		
1220430	自家用有償運送への地域コミュニティ運送の追加	道路運送法 道路運送法施行規則	道路運送法第78条第2項及び道路運送法施行規則第48条において、自家用有償運送を行う者として、個別の法律に基づき法人格を有する者とし、権利義務能力を有すること、業務を目的とし、かつ、組織的基礎を有すること、を定めている。 市町村、NPO、認可地縁団体等（以下「市町村、NPO等」という。）、を定めている。	【実施内容】 運行主体が自治会等の市町村で認められた住民自治組織（地域コミュニティ）の場合には、自家用有償運送を可能とする。なお、その要件は、過疎地有償運送に準ずることとする。 【提案理由】 現在、市町村が運行主体となる場合は「市町村運営有償運送」、NPO等の法人格をもった組織が運行主体となる場合は「福祉有償運送」と「過疎地有償運送」の登録が認められている。ただし、「福祉有償運送」は要員数等に限られた対象者の移動を目的とした制度であり、「過疎地有償運送」はタクシー等では十分な送迎サービスが確保できない場合に認められている制度である。また、市町村運営有償運送では、地域の細かいニーズには応えづら、あるいはそれに応えようとサービス過剰になってしまふ。 そのため、路線バスは運行しているもののバス停まで歩くことが困難で、タクシー等を日常的に利用することは経済的に高い高齢者等にとっては日々の生活に利用できる負担のない交通手段がない。そのようなニーズを受け、地域コミュニティが主体となり、地域の住性を還元し「地域コミュニティ運送」が徐々に増加している。この地域コミュニティ運送を実施する場合、現行制度では、原則として無償運送で運行するほかない。 地域コミュニティ運送が有償運送として認められることは運送の経営基盤が確保され、事業の継続性が高まるだけでなく、輸送の安全性及び利用者の利便性の観点からも有益である。高齢者等の日常生活を支える身近な移動手段を確保するために必要と考え。	自家用有償運送に「地域コミュニティ運送」を追加する。	D	—	道路運送法第78条第2項及び道路運送法施行規則第48条において、自家用有償運送を行う者として、個別の法律に基づき法人格を有する者とし、権利義務能力を有すること、業務を目的とし、かつ、組織的基礎を有すること、を定めている。 市町村、NPO、認可地縁団体等（以下「市町村、NPO等」という。）、を定めている。 そのまでは、ご提案のあった自治会などの地域コミュニティについては、法人格を有さないことから、道路運送法上の自家用有償運送を行う者に該当しないが、地方自治法第200条の2第7項に基づき、市町村が認可地縁団体として認可を受けることにより、自家用有償運送を行う者となることと同程度に運用可能である。 なお、市町村、NPO等による自家用有償運送については、バス、タクシーとの適切な役割分担の観点から、旅客自動車運送事業者であるバス、タクシー事業者によっては十分な送迎サービスが提供できない場合もこれを補完するものとして必要な場合に認められているものであり、ご提案のあった、経済的に苦しい者を対象とした交通手段として、バス・タクシーと統合する形で自家用有償運送を行うことは適当ではない。	1 0 3 8 0 5 0	福岡県	福岡県	国土交通省		
1220440	離島航路事業者が行う周遊航路事業の実施円滑化（船員の労働時間の特措措置）	船員法第60条、第64条の2、第72条の2 船員法施行規則第42条の2、第48条の2、第48条の2の4 船員法第六十四条の二第一項の協定の定めた労働時間の延長の限度に関する基準	①労働時間の原則は、一日当たり6時間以内、一週当たり7基準労働時間（船員法第60条） ②航海の態様が特殊である場合、国土交通大臣の指定する船舶にあっては、労働時間規制に特例が設けられている。（船員法第72条の2、船員法施行規則第48条の2の2、第48条の2の4） ③労働協定により、4週間当たり66時間を限度とし、②の労働時間の制限を超えて海員を作業に従事させることができる。（船員法第64条の2、船員法第六十四条の二第一項の協定の定めた労働時間の延長の限度に関する基準）	離島航路事業者が定期航路事業の空き時間に周遊事業（不定期航路事業）を実施する場合、以下の措置を行う 船員の労働時間の特措措置を認める	【提案内容】 離島航路事業者が定期航路事業の空き時間に周遊事業（不定期航路事業）を実施する場合、以下の措置を行う ・周遊事業（不定期航路事業）を実施する場合にも、船員法第72条の2の労働時間の特措措置を認める。 【提案理由】 離島航路事業者が定期航路事業の余剰の時間に周遊航路事業を行うことが可能になれば、定期航路事業に関する収益増加により、離島航路事業者への関心、地方の増加負担軽減が図られるほか、周遊目的の観光増加による地域活性化が期待できる。	離島航路事業者が定期航路事業の空き時間に周遊事業（不定期航路事業）を実施する場合、以下の措置を行う 船員の労働時間の特措措置を認める	D	—	本案望の該当船舶が、船員法第72条の2の労働時間の特措措置を認めるものと国土交通大臣が指定する船舶とする場合は、その運航実施は個別具体的に判断する必要があり、具体的には周遊事業（不定期航路事業）を行うことにより労働時間がどのようになるのかを詳細に審査することとなる。 また、労働時間の特措が認められる別のスキームとして、船舶所有者と船員の過半数で組織する労働組合（労働組合が無い場合は、船員の過半数を代表する者）の協定をし、それを盾にした場合は船員法第60条第1項又は第72条の2の規定による労働時間の制限を超えて海員を作業に従事させることができる。（船員法第64条の2）	1 0 3 9 0 3 0	兵庫県、南あわじ市	兵庫県	国土交通省	

12 国土交通省 非予算 (構造改革特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度構築に係る規制の特掲措置の番号・名称	求める措置の具体的な内容	具体的な事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各省市からの提案に対する回答	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・関係省庁
1220441	離島航路事業者が行う周遊運航事業の実施円滑化 (不定期航路の出発範囲の拡大)	海上運送法第20条第2項	旅客船 (旅客定員13人以上) による人の運送をする事業については、①一般旅客定期航路事業者等の、一定の範囲に就航し運送を行う事業と、②それ以外の「人の運送をする不定期航路事業者」 (海上運送法第20条第2項) に区分され、一般旅客定期航路事業者 (以下「定期航路事業者」) については、高い公共性から、その事業の進捗等を確認するための許可制とし、人の運送をしない不定期航路事業者は届出制としている。 一定の航路に該当するか否かについては、航路就航としての反復性、定型的性が認められるかという観点から、年間日以内の運航 (運航回数制限なし) であれば、一定の航路に該当しない (即ち、定期航路事業者には該当しない) ものとして扱うという一部柔軟な取扱いをしている。		離島航路事業者が定期航路事業者の空き時間に周遊事業 (不定期航路事業) を実施する場合、以下の措置を求めている。 ・海上運送法により、年間日を超えて不定期航路を実施する場合は、許可が必要であるが、届出により離島航路事業者が周遊事業を柔軟に実施できるようにする。 ・不定期航路の出発範囲を拡大する	『提案内容』 離島航路事業者が定期航路事業者の空き時間に周遊事業 (不定期航路事業) を実施する場合、以下の措置を求める。 ・海上運送法により、年間日を超えて不定期航路を実施する場合は、許可が必要であるが、届出により離島航路事業者が周遊事業を柔軟に実施できるようにする。 『提案理由』 ・離島航路事業者が定期航路運航の余裕の時間に周遊運航することが可能になれば、定期航路事業に関する収益増加により、離島航路事業者への国、地方の補助負担軽減が図られるほか、周遊目的地の観光客増加による地域活性化が期待できる。	D	—	定期航路事業者については、定時運航を行いまして生活交通を担うことから公共性が高く、利用者利便を確保するため事業者に運航の確保等を義務づける一方で、適正な事業環境下での安定した継続的な航路運営をはかる必要があり、平成12年の海上運送法の改正法審議の際にクルーズスキミングの防止について附帯決議されたところである。 人の運送をする不定期航路事業者の出発範囲の拡大 (年間運航日数の増加) は、旅客の多量に開かず前められた日数表に従って継続的に運航を行う責務を有する定期航路事業者が競争上不利な立場におかれるという不公平な条件下での競争を生みかねず、観光振興等を目的とした場合でも、一定の航路就航としての反復性・定型的性が認められる以上は、定期航路事業に該当するものである。 船期・航行期間においても、一般旅客定期航路事業者が行う臨時運航や旅客不定期航路事業の貸切運送 (旅行代理店の主催旅行) によっても観光振興等の需要に対応することは可能だと考えられており、また、「観光客の整備による観光客の来訪及び滞在の促進に関する法律」に基づき、観光振興促進策として運航回数取増を実施する場合は、海上運送法に基づく一般旅客定期航路事業者の船舶運航計画の変更届出又は認可に代えて、簡易な届出で足りるなどの簡便化を図っているところ。	国生み神話の舟一画のくり事業	兵庫県、南あわじ市	兵庫県	国土交通省	
1220450	1. 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律 (以下「物効法」という。) 第2条第3号及び同法施行規則第1条第1号における社会資本等の定義の緩和 2. 企業立地の促進等による地域における産業集積の形成及び活性化に関する法律 (以下「企業立地促進法」という。) 第5条第2項第3号の取り扱いの緩和 3. 工場立地法第2条第1項における工場地区の認定基準における市街化調整区域についての選定の緩和 4. 農地法に基づく通知「農地法の適用について」第2条(イ)～(ク) 工場地区に記載する土地の区域に係る農業上の土地利用との調整の緩和	流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律第2条第3号、同法施行規則第1条第1号	特定流通業務施設の立地要件は、社会資本等 (高速自動車国道のインターチェンジ等と連続させるための施設) の周辺500メートルの区域内となっている。		1. 物効法第2条第3号に掲げる高速自動車国道で物資の流通を結ぶ社会資本等 (施設1C) の定義を緩和し、実定道路予定地庄和1Cについても同様扱う。 2. 企業立地促進法第5条第2項第2号における集積区域内の庄和1C周辺区域における、同法第5条第3号に掲げる同意企業立地重点促進区域として緩和する。 3. 工場立地法第2条第1項第2号(イ)において、市街化調整区域については新設選定しないとする。併せて、同法第4条第3号(イ)において、市街化調整区域に指定された場所について工場地区に指定可能とする。 4. 3の工場地区の搭載を行う際の農業上の土地利用との調整を緩和することにより、今回申請されている工場地区の搭載が容易となる。具体的には、優良農地については、つとめてこれをさけること等とされているが、本地域の農園に資する場合は、この規定を適用しないこと。	実施内容 1の緩和により、庄和1Cから半径5km以内の範囲内に特定物流施設の立地が可能となる。 2の緩和により、庄和1C周辺区域が同意企業重点促進区域となり、関係機関との調整が円滑になるとともに、企業立地が促進される。 3の緩和により、庄和1C周辺区域が工場地区に指定されることにより、広く立地を考慮している企業に情報提供されるため、企業誘致活動に利用できる。 4の緩和により3の緩和がより円滑に行えることとなる。 提案理由 本市は、平成17年度に、旧春日部市・旧庄和町を合併した。しかし既成市街地が分散されている状況にある。平成20年度に「春日部市総合振興計画」を策定し市街地の土地利用を図る地区を「まちづくりエリア」を策定した。特に両成成市街地を一体化すべく産業集積ゾーンとして庄和1C周辺区域を位置づけた。 しかし、同地区は実定道路の開通が遅延することと同時に依然として産業集積が進まない状況にある。 このため、同道路開通時に即時に対応できるような産業を集積するものである。	C	—	本制度は、物流結節点としての性格を有する社会資本等の近傍に立地し、荷さばきの合理化を図る設備及び情報処理システムを備えた流通業務施設を中核として、輸送、保管等の流通業務の総合化、効率化及び運賃等の低減に資するよう政策誘導を図るものである。 その場合の立地要件は、上記の政策誘導を進める上で重要な要件であるため、建設中又は計画段階で供用開始日が決定された社会資本等を立地要件に定めることは、適切とはいえず困難である。	1 0 4 0 1 0	春日部市	埼玉県	農林水産省 経済産業省 国土交通省	
1220460	軌道の特許に係る権利の委譲及び特許の免許への変更	軌道法第3条	軌道を敷設して運輸事業を営むための、国土交通大臣の特許を受ける必要がある。		特区においてLRTを導入し、軌道運輸事業を行う場合にあつては、国土交通大臣による事業の特許を都道府県知事又は指定都市の長に免状を受けることを求める。軌道運輸事業の実施に係る国土交通大臣の特許を運行事業者の免許と事業の認可に分け、前者については都道府県知事又は指定都市の長より付与することとし、免許を受ける事業者は免許が有効である期間に於いて都道府県知事又は指定都市の長に提出することにより、複数の軌道事業において運行の業務を行うことができることとする。併せて、後者については都市施設たる路面電車の交通の用に供する特殊路線 (軌道) の整備を含む都市計画事業の認可を受けなければならないこととする (なお、後者については第5条第5項において手当て。)	新しい公共交通の導入について、民間事業者の創設工夫が最大限発揮できるよう、全体の事業主体と運営主体たる民間事業者等との関係、事業の組織、構成、役割・責任分担等を柔軟なものでできるように契約形態及び内容を可能とし、それに応じた出資が可能となるようことが重要。軌道が明治・大正期の国家的事業から現在では地域住民の重要な交通手段としての性格が変化していることを考えれば、運輸事業経営の特許は国土交通大臣によるものである必要性を乏しい。実際、当該特許に係る申請手続は地方運輸局長に委任されており、実施面から考えれば地方の長の特許でも構わないとはいえないが、また、運輸の開始は都道府県知事の認可であるのに、なぜ特許は国土交通大臣なのか。両者の均衡が保たれていないと認められる。そもそもなぜ特許なのか。事業ごとに特許申請を行うのでは手続が煩雑で、かつ事業者にとってはコスト負担の増大となり得る懸念も生じ得る。民間事業者間の交渉と契約によって迅速にこれを実現することを困難にしている等、現行制度ではコストの弊害が生じうる。	C	—	軌道法における軌道事業については、道路の幅員が不足している日本において、軌道と自動車等が同じ道路の路面を共有することとなり、交通が錯綜するため、輸送の安全の確保の観点から、道路管理者及び交通管理者との十分な調整及び軌道事業者による十分な安全対策等 (ATCや信号等の保安設備や運行管理システム等に対する設備投資計画は技術進歩も踏まえ適切であるか、ゴムタイヤ式LRTや架線システム等の申請の場合に、これらの最新技術に適切な安全確保体制とはなっているか、災害時における旅客の避難誘導等の確保は適切に実施されているか等) について確認が必要である。 また、当該特許にあつては、上記の安全対策等の専門的知識に加え、経営等に関する専門的知見も必要とする。 具体的には、軌道事業者の設備投資額や資金繰り等の規模は非常に大きく、かつ、償還期間も長い。軌道事業の採算点検や車両のブルーシートなど経費削減等への取り組みも併せて投資しなくてはいけないなど、その経営手法は、軌道事業者固有のものであるため、全国の軌道事業者の特許時の状況とも比較するとともに、その経営状況等を各項目別に確認する等、非常に高度な専門的知識に基づき審査となる。 これらの審査事項については、事業者ごとに、経営規模や輸送量等の条件が異なるため、あらかじめ具体的に基準を定め、それに当てはめて審査を行うことが困難である。また、各事業者が事情に応じて定める安全に係る細則も、限られた期間の中で審査を行う必要がある。そのため、安全性や地域密着性の高い輸送を安全確保する必要がある。特定の地域、事業者に偏らない知識・経験に基づいて国土交通省職員が審査を行う必要があり、国土交通大臣による特許を必要とする。	1 0 4 0 8 0 5 0	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1220470	軌道の工事の施行認可の開発行為の許可への一体化	軌道法施行令第5条、都市計画法第61条	・工事施行等の認可を受けようとする軌道事業者は、都道府県知事を経由して国土交通大臣に提出する。 ・都市計画事業を施行する際には、都道府県知事又は国土交通大臣の認可を受けなければならない。かつ、事業施行期間が適切であれば認可がなされる。		〇現行の工事の施工の認可について、なぜ国土交通大臣によるものでなければならないのか。工事施工認可申請は、実態としては都道府県知事経由とされていることに加え、都道府県知事による認可については、工事・認可が必要となるが、軌道の整備においても、それのみということは現実的には考えられず、それに伴って規模の大小に関わらず沿線、周辺地域等の開発行為が行われるものと考えられるところ。軌道事業者の認可と都市計画事業の認可及び都市計画事業の施行として行われる開発行為の許可を別にする理由はないと認められる。 〇軌道の敷設はまちの在り方を定めるものである。沿線のまちづくりと一体で行われるものである。したがって、両者を一体として考えることが合理的であり、これらに係る許可等の在り方について統合することとするのが妥当であると考えられる。	C	—	御要望にある都市計画事業の施行として行われる開発行為の許可の内容は必ずしも明確ではないが、仮に都市計画法上の都市計画事業の認可を指すとすると、当該認可は、都市計画への適合という観点から行われている。それに対して、軌道法の施行認可においては、軌道建設規模等への適合の観点から、軌道構造や車両、信号保安設備等を審査している。このように、それぞれ法に基づいて審査の趣旨が異なるため、一体化する事は困難である。	1 0 4 0 6 0 5 0	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省	

12 国土交通省 非予算 (構造改革特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	提案提案・制度構築に係る種別の特明措置の番号・名称	求める措置の具体的な内容	具体的な事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	提案管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁	
1220480	軌道運輸事業の運行開始の認可の届出への緩和	軌道法第10条 軌道法施行令第13条 軌道法施行規則第17条	軌道法第10条 軌道法第10条第2項 軌道法第10条第3項 軌道法第10条第4項 軌道法第10条第5項 軌道法第10条第6項 軌道法第10条第7項 軌道法第10条第8項 軌道法第10条第9項 軌道法第10条第10項 軌道法第10条第11項 軌道法第10条第12項 軌道法第10条第13項 軌道法第10条第14項 軌道法第10条第15項 軌道法第10条第16項 軌道法第10条第17項 軌道法第10条第18項 軌道法第10条第19項 軌道法第10条第20項 軌道法第10条第21項 軌道法第10条第22項 軌道法第10条第23項 軌道法第10条第24項 軌道法第10条第25項 軌道法第10条第26項 軌道法第10条第27項 軌道法第10条第28項 軌道法第10条第29項 軌道法第10条第30項 軌道法第10条第31項 軌道法第10条第32項 軌道法第10条第33項 軌道法第10条第34項 軌道法第10条第35項 軌道法第10条第36項 軌道法第10条第37項 軌道法第10条第38項 軌道法第10条第39項 軌道法第10条第40項 軌道法第10条第41項 軌道法第10条第42項 軌道法第10条第43項 軌道法第10条第44項 軌道法第10条第45項 軌道法第10条第46項 軌道法第10条第47項 軌道法第10条第48項 軌道法第10条第49項 軌道法第10条第50項 軌道法第10条第51項 軌道法第10条第52項 軌道法第10条第53項 軌道法第10条第54項 軌道法第10条第55項 軌道法第10条第56項 軌道法第10条第57項 軌道法第10条第58項 軌道法第10条第59項 軌道法第10条第60項 軌道法第10条第61項 軌道法第10条第62項 軌道法第10条第63項 軌道法第10条第64項 軌道法第10条第65項 軌道法第10条第66項 軌道法第10条第67項 軌道法第10条第68項 軌道法第10条第69項 軌道法第10条第70項 軌道法第10条第71項 軌道法第10条第72項 軌道法第10条第73項 軌道法第10条第74項 軌道法第10条第75項 軌道法第10条第76項 軌道法第10条第77項 軌道法第10条第78項 軌道法第10条第79項 軌道法第10条第80項 軌道法第10条第81項 軌道法第10条第82項 軌道法第10条第83項 軌道法第10条第84項 軌道法第10条第85項 軌道法第10条第86項 軌道法第10条第87項 軌道法第10条第88項 軌道法第10条第89項 軌道法第10条第90項 軌道法第10条第91項 軌道法第10条第92項 軌道法第10条第93項 軌道法第10条第94項 軌道法第10条第95項 軌道法第10条第96項 軌道法第10条第97項 軌道法第10条第98項 軌道法第10条第99項 軌道法第10条第100項		特区内において軌道運輸事業を行う者は、運行の開始に当たっては、都道府県知事の認可を受けなければならないこととされていることである。また、特区内においては、運行の開始に際し、都道府県知事又は指定都市の長に、開始の年月日等の必要な事項を届け出れば足りることとすることを求める。		LR1の敷設については、その対象地域に商業地域や業務地域が含まれることが想定され、迅速にこれを実施し、完了させて早期に運行を開始することが求められる。そうしたことを考えたとき、運輸の開始にまで認可を必要とする程細いものと考えられ、工事の完了の確認という点とあれば別に工事完了に係る技術的確認の手続きを設けることで担保が可能であり、処分性を持たせる必要はないのではないかと考える。	C	-	都道府県知事は、運輸開始に当たり、工事の検査による安全確認だけでなく、軌道と道路交通との整合性を確保するための道路管理者及び交通管理者との十分な協議、安全な運行確保のための設備 (標識、信号等) や運行開始時間の周知等の確認が必要である。そのため、運輸開始に当たっては、各事業を俯瞰し、整合性を判断できる都道府県知事の認可が必要である。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	1 0 4 8 0 7 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1220490	軌道に係る運賃等の認可の権限の委譲	軌道法第11条 軌道法第11条第2項	軌道法第11条第1項において、軌道の運賃等については国土交通大臣の認可を得ることとなっていることである。また、軌道運賃金割引等規則第2条において、回数乗券等運賃の割引や割引増し、地方運輸局長への届出によって実施することが可能である。		特区内における運賃等に係る認可について、認可に関する一定の基準を画し、地域に委譲することとされていることである。また、軌道運賃金割引等規則第2条において、回数乗券等運賃の割引や割引増し、地方運輸局長への届出によって実施することが可能である。	地域の交通体系の再編において、公共交通に係る料金政策は極めて重要な事項である。交通体系の再編を確保することも考え、地域住民の移動の在り方を念頭に置きつつ、地域で自立的に決めることが出来るように制度に担保されるべきが重要。運賃等の在り方地域によって異なるべきであるところ、そうした実情に応じて柔軟に料金設定、料金体系の設定を行うことが可能であり、また、これにより、地域の公共交通の維持や質の向上につなげることが出来るものと考えられる。	C	-	軌道事業の運賃の認可にあたっては、軌道事業の運営を適正かつ合理的なものとするために、適正な水準の運賃であるか等の様々な観点から、国土交通大臣 (一部は地方運輸局長) が審査を行っている。当該認可にあたっては、例えば、原価の算定にあたり、停車場や設備等の資産及び工事計画等に係る減価償却費、さらに修繕費、動力費等の費用が適正であるかを含め、事業者の経営状況を踏まえた上で総合的に検討が必要であり、また、費用等の算定方法が他の事業者と比較し妥当か、地域間で不公平がないか等、他の事業者とも比較しながら審査を行う必要がある。このため、これらの審査等において信頼された軌道事業者の経営に関する知見及び全国の他の事業者の経営状況に関する知見を有する国土交通省職員が審査を行う必要がある。また、これらの審査事項は、事業者ごとに、経営状況が異なり、また、経営方針も考慮しながら、個別に判断すべき内容であるため、あらかじめ基準を具体的に定め、それにあてはめて審査を行うことが困難である。このため、国土交通大臣により認可が必要である。なお、それぞれの地域の実態については、地方運輸局長を担担することが可能であり、また、運賃の割引や割引増しは、軌道運賃金割引等規則第2条に基づき、地方運輸局長への届出によって実施することが可能である。そのため、現行の制度においても、軌道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。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	1 0 4 8 0 7 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省	
1220500	軌道の譲渡・事業又は運転の管理の委託若しくは委託に係る権限の譲渡及び緩和	軌道法第16条第1項	軌道法第16条第1項において、軌道運輸事業は、無効の乗車券による乗車等の不正乗車の場合に請求できる割増運賃の金額は乗車区間の運賃相当額にその2倍の運賃を加えたものを上限とする。この場合、乗車区間については、降車口については降車口に乗客が集中し、また料金の支払いにも時間差を生ずることとなる。特区内においては、都市圏と同様に、これを乗車区間の運賃相当額にその1.5倍の運賃を加えたものを上限として、地域の実情にかなった合理的な範囲内で上限を引き上げることが出来ることとすることを求める。なお、最高限度又は最高限度に近い金額まで引上げる場合においては、交通事業者は国土交通大臣又は軌道法が運行している地方公共団体の長に協議しなければならないこととする。		現行制度においては、無効の乗車券による乗車等の不正乗車の場合に請求できる割増運賃の金額は乗車区間の運賃相当額にその2倍の運賃を加えたものを上限とする。この場合、乗車区間については、降車口については降車口に乗客が集中し、また料金の支払いにも時間差を生ずることとなる。特区内においては、都市圏と同様に、これを乗車区間の運賃相当額にその1.5倍の運賃を加えたものを上限として、地域の実情にかなった合理的な範囲内で上限を引き上げることが出来ることとすることを求める。なお、最高限度又は最高限度に近い金額まで引上げる場合においては、交通事業者は国土交通大臣又は軌道法が運行している地方公共団体の長に協議しなければならないこととする。	軌道法における軌道事業については、道路の職員が不足している日本において、軌道と自動車等が同じ道路の路面を共有することとなり、交通が錯綜するため、輸送の安全の確保の観点から、道路管理者及び交通管理者との十分な協議及び軌道事業者による十分な安全対策等 (軌道番号や安全設備等の安全対策に対する設備投資計画は技術進歩による踏入れ適正であるか、災害時における旅客の避難誘導路の確保は適切に確保されているか等) について確認が必要である。また、軌道の譲渡の許可にあたっては、上記の安全対策等の専門的知見に加え、経営等に関する専門的知見 (役員報酬が多額により、固定資産比率が低い軌道事業者が長期の借入れと運輸収入による返済を行っていくという軌道事業者固有の経営に、需要予測を踏まえた適切な人員配置等の安全対策に関する知見等) による、審査を要する。具体的には、軌道事業者の設備投資額や資金繰り等の規模は非常に大きく、かつ、償還期間も長い上、軌道の認可点や車両のブレーキシステムなど消耗部品等へのメンテナンスも合わせて投資していく必要があるなど、その経営手法は、軌道事業者固有のものであるため、全国の軌道事業者の経営状況と比べて比較するとともに、その経営状況を各項目に確認する必要がある。事業又は運転の管理の委託若しくは委託の許可にあたっては、車両の標識、信号の取扱い及び運転の指令業務等の運転、安全対策に関する専門的知見に基づいて、当該委託の必要性及び委託者の適格性 (事業の安定的な経営や運転の安全を確保できる能力や体制の有無、事業や安全に対する明確な責任の所在等) について確認する必要がある。具体的には、委託業務の内容に対して委託者の知識・技能・設備等の水準が確保されているとともに、事業及び安全に対する責任体制、指揮命令体制が確立されている等の非常に高度な専門的知見に基づくものであるが、これらの審査事項については、事業ごとに、委託は委託の内容等の条件が異なるため、あらかじめ具体的に基準を定め、それに当てはめて審査を行うことが困難である。また、各事業者が実情に応じて定める安全に係る細則も、限られた時間の中で審査を行う必要がある。このため、安否性の質と地域差のない輸送の安全を確保する必要から、特定の地域、事業者に限らない知識・経験に基づいて国土交通省職員が審査を行う必要があり、国土交通大臣による許可を必要とする。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	1 0 4 8 0 7 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省				
1220510	軌道における不正乗車等に係る割増運賃の限度の引上げ	軌道運輸規程第8条第2項	軌道運輸規程第8条第2項において、軌道運輸事業は、無効の乗車券による乗車等の不正乗車の場合に請求できる割増運賃の金額は乗車区間の運賃相当額にその2倍の運賃を加えたものを上限とする。この場合、乗車区間については、降車口については降車口に乗客が集中し、また料金の支払いにも時間差を生ずることとなる。特区内においては、都市圏と同様に、これを乗車区間の運賃相当額にその1.5倍の運賃を加えたものを上限として、地域の実情にかなった合理的な範囲内で上限を引き上げることが出来ることとすることを求める。なお、最高限度又は最高限度に近い金額まで引上げる場合においては、交通事業者は国土交通大臣又は軌道法が運行している地方公共団体の長に協議しなければならないこととする。		現在、我が国に存在する軌道においては、停車所、交通等の空間的制約から、乗降機、改札等を設けず、乗車口と降車口を分けた上で車内において運賃を回収することとしているものがほとんどである。しかし、この場合、乗車区間については、降車口については降車口に乗客が集中し、また料金の支払いにも時間差を生ずることとなる。特区内においては、都市圏と同様に、これを乗車区間の運賃相当額にその1.5倍の運賃を加えたものを上限として、地域の実情にかなった合理的な範囲内で上限を引き上げることが出来ることとすることを求める。なお、最高限度又は最高限度に近い金額まで引上げる場合においては、交通事業者は国土交通大臣又は軌道法が運行している地方公共団体の長に協議しなければならないこととする。	軌道運輸規程第8条第2項において、軌道運輸事業は、無効の乗車券で乗車した者に対して、乗車区間に相当する運賃及びその2倍以内の割増運賃を請求できる旨規定されていることである。	C	-	軌道運輸規程第8条第2項において、軌道運輸事業は、無効の乗車券で乗車した者に対して、乗車区間に相当する運賃及びその2倍以内の割増運賃を請求できる旨規定されていることである。提案の「無効の乗車券による乗車等の不正乗車」の場合に「乗車区間の運賃相当額にその1.5倍を上限として」割増運賃の限度を引き上げることについては、現行の2倍以内の割増運賃 (料金) の制度については、広く航空、バス、有料道路、電話料金等で採用されていることほか、鉄道・軌道においても長期間におわって採用されてきており、不正乗車の防止として社会に強く定着し、一定の機能を果たしていること。また、ICカード等の導入及び普及により、路線によっては不正乗車を防止することが可能と考えられることなどから、限度の引き上げに際し、国土交通大臣または地方公共団体の長に協議しなければならないという一歩も踏み、まずは各軌道事業者等の長期的な実態等、実態の正確な把握が必要である。また、LRT等の軌道の整備が地域及び地域経済の活性化につながることは認識しているものの、不正乗車の防止として社会に広く定着している割増運賃の上限を変更することによって、国民 (利用者) の理解が得られるかどうかの課題もある。いずれにしても、現在のところ、各軌道事業者から本件に関する要請は受けていないが、多くの国民や乗客事業者からの要請があった場合には適切に対応してまいりたい。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	1 0 4 8 0 7 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省	

12 国土交通省 非予算 (構造改革特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度提案に係る規制の特例措置の番号・名称	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	各府県からの提案に対する回答	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・関係府庁
1220520	軌道の敷設に関する特別の事由がある場合の許可の権限の移譲	軌道建設規定第8条、第9条、第34条	軌道建設規定第8条、第9条において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備えて敷設することができることとされ、特別の事由がある場合の国土交通大臣の許可を受けた場合については、第34条により特別の事由がある場合においては、国土交通大臣の許可を受けた場合、上記規定によらない設計ができることとされている。		併用軌道は道路の中央に敷設することを原則としつつ、道路の種類及び幅員によっては道路の片側に備えて敷設することができることとされ、特別の事由がある場合の国土交通大臣の許可を受けた場合については、軌道建設規程の規定によらない設計を行う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、当該許可の権限を、二以上の市区町村にまたがる場合及び町村に敷設する場合にあっては都道府県知事、一の市又は特別区の区域内である場合については、当該市又は特別区の長に委譲することとすることを求める。	当該権限については、地域に密着して地域の実情を把握し、有効な調整等を行うことができる者が行使すべきである。したがって対象地域を管轄する地方公共団体の長に属することとするのが妥当であると考えられる。	C	—	軌道を道路の中央又は片側以外に敷設することについては、走行円滑性、沿道アクセス性、電線等の設備の沿線への影響や車の右左折時における軌道車両への影響等の安全性に関して事前に確認すべき点が多いことから、本規定によらない設計を行う際には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ところ。 当該許可にあたっては、過去の事故等も参考にしながら、土木、電気、車両、運転の各分野に加え、道路交通を含む安全対策等の専門的知見による審査を要する。具体的には、停留場の構造、利用者等の乗降時やプロローチ時の安全、自動車等との交通の軋轢、交通の流動の阻害、電線柱の接地や電線柱の設置方式等の選定、ゴムタイヤ式しりや道路レストラム等の場合に、これらの最新技術に適用した安全確保体制はとられているか等の非常に高度な専門的知見に基づく審査が必要である。 これらの審査事項については、事業者ごとに、車両の長さや道路環境（道路の形状や幅員、交通量等）等の条件が異なるため、あらかじめ具体的に基準を定め、それに当てはめて審査を行うことが困難である。また、各事業者が実情に応じて定める安全に係る細則も、限られた時間の中で審査を行う必要があるため、このため、安全性の質と地域差のない輸送の安全を確保する必要から、特定の地域、事業者に限らない知識・経験に基づいて国土交通省職員が審査を行う必要があり、国土交通大臣による許可を必要とする。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	1 0 4 8 1 1 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1220530	車両の運転速度に係る特別の事由がある場合の許可権限の都道府県知事への委譲	道路交通法第22条、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運行してはならないとされている。 道路の路面上に敷設する併用軌道の運転については、軌道運転規則第3条において、車両の最高速度40km/h以下、平均速度30km/h以下と定められているが、特別の事由がある場合には、同規則第2条ただし書による国土交通大臣の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。		車両の運転速度に係る特別の事由がある場合の国土交通大臣の許可について、当該権限を都道府県知事に委譲することとすることを求める。	当該権限については、地域に密着して地域の実情を把握し、有効な調整等を行うことができる者が行使すべきである。したがって対象地域を管轄する地方公共団体の長に属することとするのが妥当であるが、他の道路交通との関係の確保等が必要であること等にかんがみて、都道府県警察本部を管理する都道府県公安委員会を所轄する都道府県知事とすることが妥当であると考えられる。	C	—	道路の路面上に敷設する併用軌道の運転速度については、輸送の安全の確保の観点から、他の道路交通との関係（その線区の道路状況、交通量、道路交差上の安全性等）について確認する必要があり、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。 当該許可にあたっては、過去の事故等も参考にしながら、技術や安全に関する専門的知見（制動性能を含む車両の構造、乗降方法等）による審査を要する。具体的には、軌道車両について制限速度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走行時の制動距離の下での走行と同程度の制動距離を確保できるか等の非常に高度な専門的見に基づくるのであるが、これらの審査事項については、事業者ごとに、その線区の道路状況、交通量等の道路環境や車両の構造等の条件が異なるため、あらかじめ具体的に基準を定め、それに当てはめて審査を行うことが困難である。また、各事業者が実情に応じて定める安全に係る細則も、限られた時間の中で審査を行う必要があるため、このため、安全性の質と地域差のない輸送の安全を確保する必要から、特定の地域、事業者に限らない知識・経験に基づいて国土交通省職員が審査を行う必要があり、国土交通大臣による許可を必要とする。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	1 0 4 8 1 2 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省