

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 再検討要請).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・関連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	各省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案主体名	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、準耐火構造にして小煙室又は天井裏に連するようすること②寄宿舍の用途の床面積が200㎡以上の上水道等の建築物は、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。		障害者自立支援法下におけるグループホーム・ケアホーム(以下GH)の推進を図る為、既存の住宅を利用しGH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、住宅のまま事業を行うよう要望します。	国・県・市町村が定める目標数値の中で、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1戸当たりの平均入居者数は約6人と小規模であり、建物、地域の中で既存戸建て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に見ても主である。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、階段等の境界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ふ。これが賃貸借契約の場合は、客室の理解を得る事は大変困難である。GHという居住形態の歴史はまだ浅く、20年程度である。もともと建築基準法上GHという定義が無く、類似しているであろうという事で寄宿舍と同様の扱いになったと伺っている。確かに大規模なGHは構造上も生活内容も寄宿舍や社会福祉施設と同じような感じで風評はないが、小規模GHの状況は、生活の仕組みや状態を見て一般家庭と相違なく、構造上も住宅の機能で十分対応できると考えている。安全面についても小規模であれば利用者に対しての目が行き届き易く、その上で消防法令を遵守する事で確保できると考えられる。上記の経緯を鑑み、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人以下)に限定して、既存戸建て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、準耐火構造にして小煙室又は天井裏に連するようすること②寄宿舍の用途の床面積が200㎡以上の上水道等の建築物は、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低基準として、全国一律に定められている。個別の物件の用途についてはその利用実態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一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7人が亡くなる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、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、名古屋市の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第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	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、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第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	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後方支援が不可欠なため、新規施設も含めた有床診療所や病院の機能強化が必要であると考え、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導導する地域であり、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、建築基準法第48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	個人	愛知県	国土交通省
1220050	第一種低層住居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。		第一種低層住居専用地域内において、統合等で閉鎖・廃校になった公立学校等として使用されていた建物を、低層住宅に係る良好な住居の環境を害する恐れがない場合、高等教育機関でもその建物を使用することができるよう用途地域を緩和する。	子どもの人口減に伴い、日本各地で学校等の施設が統合されたり、閉鎖されたりする傾向が顕著になっている。そして、自治体は廃された建物の有効活用方法を模索して、住民と共同で建物を利用したり、プロポーサルを募って、新たな事業展開を考えたたりしている。しかしながら、昨今の不況や東日本大震災等の影響で、閉鎖・廃校となった建物が野放しになっていることも少なくない。地域住民は、地域の安全管理や防災の観点から、野放し状態になっている建物の早期の有効活用を望み、また、地方自治体は都市再生や経済活性化による経済効果、地域活性化を願っている。そこで、「手かずの建物」をなくすために、周辺の低層住居に係る住環境を害する恐れのない場合、第一種低層住居専用地域内の施設建物を改修程度で使用する場合には、大学等の高等教育機関の利用を認めることにより、地域活性化を図ることができるとともに、施設建物の有効活用、地域の安全・防災対策といった諸問題を早期に解決できると考える。	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、第一種低層住居専用地域は、低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するために定める地域であり、原則として大学の建築を認めていないが、個別の建築計画に対して、建築基準法第48条ただし書きに基づき特定行政庁が第一種低層住居専用地域における良好な住居の環境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、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 4 9 0 1 0	学校法人 国際学園	神奈川県	国土交通省

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 再検討要請).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・関連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	各省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1220060	学校敷地内に放課後児童クラブ及び鎌倉市における子ども会館を建設する際の取扱いについて	建築基準法施行令第14条第1号等	一般地には、原則として一の建築物のみしか建築できないが、用途上不可分の関係にある建築物については、一般地に二以上建築することができる。		放課後児童クラブを学校敷地内に建築を行う事について要件緩和を要望とする提案は既になされ、一団地認定等を活用し、特定行政庁の考えに基づき対応が可能として回答されている。 しかしながら、一団地認定等とすることは将来的な制約から、実現が難しい状況にある。このため、一団地認定等を活用するのではなく、学校施設と放課後児童クラブを建築基準法施行令第14条第1項で定義される用途上不可分の関係にあるものとして、例示をして頂きたい。	鎌倉市では、放課後児童クラブに相当する施設として、鎌倉市子どもの家条例により、家庭において保護者の適切な監理を受けられない児童に対して、暫定的な指導を行い、もって心身の健全な育成を図るため、鎌倉市子どもの家(以下「子どもの家」という。)を設置しました。また鎌倉市子ども会館条例により、子どもに健全な遊び場を与え、心身の健やかな育成を図るため、鎌倉市子ども会館(以下「子ども会館」という。)を設置し、放課後子どもプラン推進事業を実施しています。 子どもの家・子ども会館の利用者は、女性の就労の増加などにより保育園の特待児童数の増加とともに、増加が見られています。鎌倉市では、1年生から3年生生に加え、4年生以上の利用もあることから、放課後児童クラブガイドラインで定める子どもが生活するスペースの基準である児童1人当たり1.65平方メートル以上を確保することが、既存施設においても困難になっており、整備をする必要が生じています。既存学校施設の有効活用についても検討していますが、少人数学級、特別支援学級などにより余裕教室はなく、また、小学校の近隣地での整備用地の確保が困難になっていきます。 現状、小学校内に建設するスペースがある学校施設がありますが、敷地分譲や譲渡要件が必要であること、ライフラインの確保が必要であることなど整備できないケースがあります。学校と放課後児童クラブ及び鎌倉市における子ども会館が用途上不可分であるとの判断をいただき、小学校敷地内に整備することが一もつとも有効な手段になるものと考えられます。	D	個別の物件の用途についてはその利用実態等を踏まえ特定行政庁において判断することとなる。 なお、仮に利用実態等を踏まえ特定行政庁において用途上可分と判断する場合であっても、敷地を分割することにより放課後児童クラブを新たに建築することは確保である。また、敷地を分割することにより放課後児童クラブを建築する敷地が道路に接しなくなる等の課題に対しては、敷地の周囲に広い空地を有するなどの基準に適合し、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて建築審査会の同意を得て許可すること等により対応可能である。			1 0 5 0 0 0 0	鎌倉市	神奈川県	国土交通省		
1220070	屋外広告物法第7条第4項の除却対象物件の拡大	屋外広告物法第7条	・都道府県知事等は、条例に違反した屋外広告物等について、その設置者等に対して、当該違反屋外広告物の設置の停止や除却等の措置を命ずることができる。その措置を命ぜられた者がその措置を履行しないとき等の場合には、行政代執行の手続きにより、自らその措置を行い、又はその命じた者若しくは委任した者若しくはその費用を義務者から徴収することができる(行政代執行)。 ・都道府県知事等は、条例に違反した一定の要件を満たすはり紙、はり札等、広告旗又は立看板等について、自ら除却し、又はその命じた者若しくは委任した者に除却させることができる(簡易除却制度)。		屋外広告物法第7条第4項に定める除却対象物件について、現行の「はり紙、はり札等、広告旗、立看板」に「その他条例で定める物件」という規定を追加する。	条例に違反する広告物を迅速に撤去できる制度を確立することにより、本市の屋外広告物を適正化し、もって良好な景観形成につなげることを目指す。 具体的には、現在屋外広告物法第7条第4項において、はり紙、はり札等の4物件に限り、行政代執行手続を経ることなく撤去することが認められているが、それに「その他条例で定める物件」を追加することで、氾濫する違反屋外広告物に迅速に対応することが可能となり、良好な景観形成に資することが期待できる。 【提案理由】 本市では、平成20年に全国に先駆け実施した屋外広告物実態調査で、膨大な数の違反物件があることが判明した。これらに対し、平成22年から順次撤去を行っているが、制度に対する強い反響等から、指導に応じるのが対象の約3割程度と、十分な効果を挙げられていない。 このような状況に対応するためには、違反屋外広告物の強制的な撤去を行うことも必要だが、現在の対応策は行政代執行手続がなく、違反物件数が多数である中では、現在の行政能力ですべての物件にこれら手続を行うことは事実上不可能である。一方、屋外広告物法第7条第4項で、はり紙、はり札等の物件に対しては、行政代執行手続を経ることなく撤去することが認められており、本市でも大きな効果を挙げている。そこで、同項に定める除却対象物件を、一定の範囲に拡大することで、氾濫する違反屋外広告物を迅速に撤去することが可能となる。	C	屋外広告物の簡易除却制度は、行政代執行法に定める手続によることなく、都道府県知事等が自ら違反屋外広告物を除却すること又はその命じた者等に除却させることができるものであり、管理されずに放置されていることが明らかであること等の要件を満たすはり紙、はり札、広告旗等、容易に移動させることができ、財産的価値が低いものに限って、良好な景観を形成すること等のため、簡易除却の対象としている。 提案の趣旨については、良好な景観を形成する観点では理解できるが、別途資料にある「道標広告」のように一定程度の財産的価値のあるものについては、財産権保護の観点から、はり紙等と同様の簡易除却制度ではなく、行政代執行の手続によって行うことが適当と考えられ、広告主等が除却命令に従わない場合には、都道府県知事等が除却することも可能である。 なお、景観に対する国民意識の高まりを踏まえ、適切な行政手続の確保や公益性に配慮しながら、良好な景観を形成するための広告物に関する更なる対応について、検討して参りたい。	右提案主体からの意見に対して回答された。		1 0 3 4 0 0 1	宮崎市	宮崎県	国土交通省		
1220080	災害時における専任水防団の公務の拡大特区	水防法第1条、第5条	水防法第5条第1項により、水防団は水防事務を処理するために設置するものとされている。		現行法で規定している水防団の任務を、水防に関する業務に限らず、救助及び地震、風害等の災害の予防、警戒、防衛等に関する業務を追加し、水防団の任務を拡大する。	災害時における被害の軽減を図るため、水防団の業務範囲を拡大する。 具体的には、水防団の任務に「救助に関する業務」及び「地震、風害等の災害の予防、警戒、防衛等に関する業務」を追加する。 【提案理由】 岐阜市では長良川をはじめ多くの河川が流れ、過去幾多の大洪水に見舞われたことにより、自らの生活を守るため、昭和31年頃から地区ごとに水防団が結成されてきた。また、流域住民の生命と財産を守るため、水防活動が十分にできるように、全国的にもめずめず専任水防団として、地域における重要な防災組織の任務を果たしてきた。その規模は、29団、1,623名で組織され、全国の専任水防団員の1割以上を占めている。さらに、近年、局地的豪雨の被害が多発している状況下から、その存在意義は一層強いものとなっている。 一方、地震等による大規模な災害が発生した場合、消防団は避難誘導、救助等幅の広い防災活動を担うが、同じ地域の防災組織である水防団は、その任務が水防法により水防業務に限定されているため、公務としての防災活動を担っていないのが現状である。しかし、東海地方では複合型地震が懸念されており、東日本大震災のような大災害が発生した場合、地域に密着し、かつ訓練された水防団に対し、幅広い活動が求められることは必要である。 よって、地域の防災力を高め、災害に強いまちづくりを構築するため、水防団の任務を拡大することが必要である。	F	水防法における水防とは、洪水又は高潮に際し、水災を警戒し、防ぎよし、及びこれに因る被害を軽減することを目的とし、水防団は、この目的に合致する水防に係る事務を処理するために設置されることとされている。 今回の東日本大震災及びこれまでの水防団の果たしてきた役割を踏まえ、地域の防災力を高め、激甚災害に強いまちづくりを構築するため、水防団の任務の拡大について検討して参りたいと考えている。	右提案主体からの意見に対して回答された。	1 0 9 7 0 0 1	岐阜市	岐阜県	国土交通省			
1220090	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、当該生産緑地を時価で買い取る旨を買い取らない旨を書面でも当該生産緑地の所有者に通知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、環境問題や住民の価値観の多様化も顕在化しており、都市部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空間として積極的に位置づけしていく意義があります。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確保することは、緑と調和した良好な住環境の形成、災害時の洪水や一時の避難用避難地、ヒートアイランド現象の緩和など多大な効用があり、都市住民一層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、生産緑地の利用権設定等促進事業(農地の賃借)の適用を認めると、直売所の盛況や農業参入規制の緩和を受けて、農業参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、確実に生産緑地の活用が促進されます。②公共による生産緑地の買取りを3ヶ月以内に判断すること、また買い取らない場合は農業参入の軽減を3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ると、(市の判断期間3ヶ月、軽減期間3ヶ月、あっせん期間1年間)	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、市町村長が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、行為制限が課されている間に買取らないう期間が短縮されることとなり、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。	右提案主体からの意見に対して回答された。	1 0 4 2 0 0 1 0	箕面市	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で、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、ビルの壁面、空き地等に設置されている。外国では、旧飛行場跡地、砂浜帯に設置又は計画されている。日本でも大規模なものとしては、林跡地への設置が提案されている。また、高速道路会社が高速道路の道音壁や道路脇の斜面の未使用部分の貸し出しを打ち出している。その設置規模はまだまだ小さく、原子力発電の代替エネルギーとして十分である。外国では、太陽光発電パネルを設置できる広大な砂浜地帯や施設の跡地があるが、日本には、その跡地広い跡地は少ないかある。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とは異なり日照権や風害そして電波障害等の問題が発生しないこと、太陽光を遮断する障害物がなく、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、大規模な太陽光発電システムの構築に適した場所と云えるので、地方自治体で高速道路上に、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	道路占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ところ。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、道路構造及び交通の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 0 1 0	個人	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 再検討要請).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・関連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	各省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1220110	取得済特許権利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あっては、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に係らないものであって、かつ、架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不足。東日本震災の復興、デジタル経済克服等の建築が山積している現状ではあるが、政府には対応がない。此の期に於いて当社取得済みの特許権を活用し独占排他的ビジネス、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設置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。	全国に点在する建設済みの中・小・高・中学校数は総数39,083校である。各校の建物の屋上に太陽光発電パネルを設置することによって、約400kwの電力を得ることが可能であると推定される。(一校あたり100kwとして計算)これらの工事を国民が販売促進用として取得しているポイントを提出し、オープン懸賞に準じた方式で資金を得ることによって、感動感激、スリルを味わうこともでき、夢のあるビジネススキームができる。ただし、現況においては、政府が提案提出準備中の再生可能エネルギー特別措置法の立法が確立しなければ、出力の買取価格も適用期間も償却年等々の詳細が決定せず、本事業の立案は不可能である。よって立法の上で、確実な立案、協議、実行の予定である。したがって提案は趣旨のみ提出し、政府の立法を促めつつ、事業形態を定める予定である。ちなみに財源は国民が提出するポイントでPFI方式による形にする予定である。	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、太陽光発電設備等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日付で技術的助言(「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日国住指第4936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」国住指第188号)を发出することにより、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あっては、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架台下の空間に人が立ち入らないものであって、かつ、架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 0	福井商工会議所、福井市商工、佐藤電工、中路電設機	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っているところである。 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っているところである。		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	(提案内容) 地域の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、事業導入の障壁となっている。 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)に基づく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べき	D	-	総合特別区域法が8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。	右提案主体からの意見に対して回答された。		1 0 3 9 0 5 0	兵庫県	兵庫県	国土交通省	
1220130	管理受託者のインセンティブとなる国営明石海峡公園の弾力的な管理運営体制の構築	都市公園法第2条の3、第18条、都市公園法施行令第20条第2項、都市公園法施行規則第11条第2項、会計法第2条	国営公園については、公園維持管理業務を委託により民間事業者等に外部委託している。また、国営公園の入園料については、国土交通大臣が定めるとされている。		国営明石海峡公園の弾力的な管理運営体制の構築を求める ①企画引継ぎ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度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的なイベント開催の原資として活用できる仕組みの構築	(提案理由) ・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・公園協会共同体が国営明石海峡公園の管理受託者となつたことから、近接施設である淡路琴舞台公園や県立淡路高公園、ウェスティンホテルとの連携をより進め、さらなる増収を期待している。 ・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)の決定を地域の事情に合わせることも、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、前売券やクーポン券などの多様な券種の発売や、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増収について、施設の魅力さらに高め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の弾力的な運用が必要である ・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うえで、一層の集客力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には、業務委託契約の前提条件の変更にあたる ・利用料収入の振込は、現行契約や別添契約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現行制度で定められていることは、「国の設置に係る都市公園の入園料の額について、国土交通大臣が定めること」のみであり、全国一律の額とすることは定められていないにも関わらず、全国一律の額とすることに拘り、より多くの国民に、より低廉な価格でご利用いただくこととする提案主体の意見は対応困難とする理由は何かを明らかにした上で、右提案主体からの意見に対して回答された。 ②本件提案は、企画競争の対象業務についても適正に遂行するものであり、前提条件の変更にはあたらないため、契約変更は可能と考える。公園の魅力と利便性向上のため、平成25年の契約更新時ではなく可及的速やかに実現したいという提案主体の意向を踏まえ、右提案主体からの意見に対して回答された。なお、契約の変更にあたり、企画競争に参加した他の応募者との関係で公平性を欠くとの懸念については、他の応募者の意見を聴取し、理解を得る等の対応を行うことで解消されると考える。		1 0 3 9 2 0	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き特定行政庁の許可により立地可能。		【提案理由】 ・国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から考えられない。 ・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、市は慎重な態度であるため、まず、特区による建築規制緩和により事例の発信、積み上げを行う。 ・建築基準法第48条第1項ただし書きでは、個別に「特定行政庁が工業の利便を害すおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないと認める場合」は、同法別表第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も許可できるが、民間事業者にとっては、公認での意見聴取、建築審査委員会の手続きが複雑で、申請等のための資料作成等の経済的負担や時間もかかるため、リスが大きく、立地の大きな障壁となっている。 ・21世紀の尼崎運河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、地元住民等で構成される実行委員会において策定されているため、飲食店を営むための工業の利便性を確保せず、公益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便を害すおそれがない。	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方針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られている。 また、建築基準法第48条ただし書きに基づく用途規制の例外許可においても、上記のような都市計画の手続きを経ない代わりに、利害関係者の意見の聴取を行い、建築審査委員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、地方公共団体の判断に任じ、用途地域の更改や特別用途地、地区計画の策定等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、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、県において工業専用地域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。	提案主体は、貴省回答にある第48条ただし書きの適用や、用途地域の変更等による対応ではなく、現行制度を規制緩和し、工業専用地域のままで、カフェ・レストランを建築できるような特例措置を求めたいことを踏まえ、右提案主体の意見に対して回答された。		1 0 3 9 1 3 0	兵庫県	兵庫県	国土交通省		
1220150	国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の計画に適合するものでなければならぬ。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、一体的かつ総合的に定めなければならない。		都市計画法第13条における国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、その旨関係大臣に通知すれば足りることとすることを求める。	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、これまでにない試みである。それを反映した地域の美観、景観及び公共施設都市は、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、その旨関係大臣に通知すれば足りることとすることを求める。真に国際競争力があり、持続可能で活みやすい暮らしやすさにつながり、地域の取組の足かせとなる規制については、出来る限り緩和すべきである。	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、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。	右提案主体からの意見に対して回答された。		1 0 4 8 0 1 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 再検討要請).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・関連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	各省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
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、一定の規制の都市施設等に関する都市計画は都道府県が、その他の都市計画は市町村が定める。 市町村が定める都市計画は、議会の議決を経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でなければならない。 市町村が定めた都市計画が、都道府県が定めた都市計画と抵触するときは、その限りにおいて、都道府県が定めた都市計画が優先するものとする。		都市計画法第15条第1項第5号に規定される都市計画は都道府県が定めるとされているところ。以下の都市計画については、関係市又は特別区(以下、「市等」という。)による協議会を設置して共同で、若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ことを求める。 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」に改めることを求める。 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道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	〇都市計画について、実際にどのような都市計画が必要で、どのよう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ているのは、「現場」に当たる基礎的自治体である。都道府県の役割は広域的な見地から基礎的自治体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。 〇LRT等の新しい公共交通を導入した場合の社会経済的な有効性は基礎的自治体内又は複数の基礎的自治体の範囲内で得られるものであり、都道府県というところまで広域的な見地から考えるものでもなければ、そうした見地から考えられるものでもない。 〇よって、本提案にあるとおり、LRT等の中規模の公共交通の導入に当たっては、関係市等による協議会、事務組合等により都市計画を定めることが出来ることとすることを提案するものであり、これにより地域の特性、地利を生かした新たな都市、まちへの発展が可能となると考えられる。 〇なお、基礎的自治体について、本提案においては、その人口規模、社会経済的規模、行政能力等を勘査し、町及び村についてはその対象から除くこととし、市町村ではなく市及び特別区としている。	B-2 (一部はC)	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、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号に規定する路線の数が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、これを踏まえて所要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・視野的な都市計画として、都道府県が決定するものとしている。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会、事務組合等に移譲することは、法の趣旨に反しない。 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なければ、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ど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道路に関する都市計画が同条同項イ・ロのいずれの規定を指すのかが明確でない。	右提案主体からの意見に対して回答された。	当方提案は関係市等による協議会又は事務組合により都市計画を策定することできるようにすることを求めるものであり、単に当該権限を市町村に委譲することをもってこれが可能となるものではない。なお、当該権限が市町村へ委譲された後については、関係市等により事務組合を設置して策定できると解してよろしいか。 特殊道路に関する都市計画とは、自動車専用道路であるものを除き第9条第1号イ及びロの両方を指すもの。都市高速鉄道は必ずしも広域的な見地から決定しなければならぬものではない。国が一定の方向性を示すことについては否定しないが、地域のことは地域で決めることが出来るよう現行制度を緩和するべき。(補足資料あり)	1 0 4 8 0 2 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省	
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、都道府県及び市町村以外の者は、事業の施行に行政機関の免許、許可、認可等の処分を必要とする場合においてこれら処分を受ける場合、その他特例事項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。		特区における市区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、市区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、都道府県及び市区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区町村長によることとすることを求める。	市区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、市区町村による事業を踏まえた、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区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	I	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する必要がある。市区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、当該審査を行えないため、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を行う、土地収用法上の取付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必要とする。 強度に私権を制限する取付権付与については、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、公平性・公正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、取付権を付与する事業の認定は都道府県知事が行うこととする。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。	右提案主体からの意見に対して回答された。	〇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する必要性と手続が認可である必要性の間には関係性は認められない。 〇地域の利害との関係については、都道府県が市区町村よりも地域の利害から一定の距離を置いているとは考えられない。第三者による審査は市区町村に審査を行う第三機関等を設置すれば可能はずである。 〇土地収用法の仕組みとの整合性については、法令改正を行えば、関係法令についても何らかの措置を講じなければならないことは、いずれの法令であってもありうる。 〇以上のことから、都市計画事業の施行に係る手続きの緩和について再検討されたい。(補足資料あり)	1 0 4 8 0 3 0	(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15条第1項第5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87条の2の規定により、指定都市の区域においては、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指定都市が定めるものとされている。もっとも、一の指定都市の区域を越えて特に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超えて特に広域の見地から決定すべき都市施設として政令で定めるものを除く。」とされている。これを、施行令第9条第2項中第1号及び第2号についても指定都市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して求めているのは、路面電車たる特殊道路の設置場所が国道であることと都道府県道であることとに問わず、指定都市が都市計画を作成できることとすることである。路面電車の用に供する特殊道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超えて設置されるわけではなく、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ないものと考えられる。むしろ、指定都市としての一体性、役割の重要性にかんがみれば、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、所要の措置を講じることとしている。 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られることとされている。	当該権限の指定都市への委譲の具体的な時期及び措置の仕方について指示されたい。また、指定都市内的一般国道に路面電車の交通の用に供する特殊道路を設置する場合の考え方についても併せて指示されたい	1 0 4 8 0 4 0	(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1条(目的)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。		「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」で規定するよう住宅街区整備事業を実施する。 提案理由: 被災地域は広大な面積におよび、多様な属性を持つ地権者が、多方面に分散している状況である。 当該事業を適用することにより、柔軟で明確な意思決定のもと、土地利用計画、土地等の権利移動の調整、事業資金調達等が、円滑かつ迅速に実施されることが期待できる。	D	I	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、土地法面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。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	1 0 5 6 0 1 0	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(総会重要事項の議決)	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、借家人を住宅街区整備組合の準組合員とするともに、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)	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	I	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。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	1 0 5 6 0 2 0	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 再検討要請).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・関連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	各省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案主体名	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、土地区画整理法第47条(総会の部会)	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、土地区画整理法第47条(総会の部会)に基づく土地区画整理事業の施行が可能であり、土地区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、借家人を組合の部会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。 (開催要件：部会員の2/3以上の出席⇒部会員と準部会員の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)	住宅街区整備事業において、借家人を組合の部会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。 (開催要件：部会員の2/3以上の出席⇒部会員と準部会員の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(規程又は規約)、第38条(定款)、第45条(総会の議決事項)及び第83条(土地区画整理法の専用) 都市再開発法第50条の2、99条の2、建設省再開発法第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29条(住宅街区整備事業の施行)、第34条(規程又は規約)、第38条(定款)、第45条(総会の議決事項)及び第83条(土地区画整理法の専用)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、土地区画整理法第43条及び施行令第15条		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。	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： 復興再生の速く目標空間像を協同的活動により早期に実現に導く事業執行力を得るとともに、大規模保留地を国内のみならず海外にも貢献するように高度に有効活用させ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、土地区画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43条及び施行令第15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29条(住宅街区整備事業の施行)、第34条(規程又は規約)、第38条(定款)、第45条(総会の議決事項)及び第83条(土地区画整理法の専用)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、土地区画整理法第43条及び施行令第15条		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する。	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促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86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29条(住宅街区整備事業の施行)、第34条(規程又は規約)、第38条(定款)、第45条(総会の議決事項)及び第83条(土地区画整理法の専用)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、土地区画整理法第43条及び施行令第15条		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在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。	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外であっても、個別住宅地、集合農地地区の保留地及び共同施設住宅地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、保留床の権利床価格等の優先譲渡により、広く被災者の新不動産活用や生活環境への多様な多面的なニーズ・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
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規程の取扱いについて	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32条関連の土地調査・物件調査作成 都市再開発法第80条(宅地等の価額の算定基準)	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29条(住宅街区整備事業の施行)、第34条(規程又は規約)、第38条(定款)、第45条(総会の議決事項)及び第83条(土地区画整理法の専用)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、土地区画整理法第43条及び施行令第15条		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・拡充し、宅地等の価額の算定方法及び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資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載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10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変更しないこととする。 提案理由： 我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資(評価額)を補償することにより、特定区域内の被災地権者からの資産買取り申出に対し国が震災前の評価額をもとに買い取ることで、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%近い床面積確保も可能となる。これは事業の円滑な促進に大きく貢献するものであり、この権利原資の認知なくしては、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、施行者が個別の事業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

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 再検討要請).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・関連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	各省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
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(現準又は現則)、第38条(定款)、第45条(総会の議決事項) 都市再開発法第89条(担保権等の移行)	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、土地区画整理法に基づく土地区画整理事業の施行が可能であり、土地区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。		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や担保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、震災後の従前土地建物について、震災前の従前土地建物の評価額等に同じ権利変換や担保等の移行ができるよう取扱いを定める。当該の諸手続きは、施行者の定款に記載する事項とし運用を行う。 提案理由： 既成市街地に連担する丘陵・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、区画整理事業の換地方針、位置の照応原則と土地換地評価のみでの対応は厳しい。更に建築物の金銭補償方式のみでは顕在化する既存債務と新規建設資金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った不動産価値の権利移動と新たな資産管理に対する適切な評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、施行者が個別の事業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	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り基準の拡大	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8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、土地区画整理法に基づく土地区画整理事業の施行が可能であり、土地区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ける買取り対象について現行では「土地」のみであるを「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乱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としている。そこで、買取り対象について現行では「土地」のみであるを、「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乱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	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条各号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、特例市及び事務処理市町村(※)の長)が許可できることとなっている。 (※)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務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以上の集約的優良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、市街地調整区域にある農地でも、特設介護施設が建設できるよう、厚生労働省が設立認可したブリッジ社会福祉法人が特設介護施設を建設する場合には、①同法人が届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生じさせる恐れがある場合、近隣農地やその他農業施設の保全または利用上、支障をきたす場合はこの限りではない。(農水省) ②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らない。これは特設介護施設の建設をする際に障害となる事は現実なので、厚生労働省が設立認可したブリッジ社会福祉法人が建設する特設介護施設であれば、農林水産省への申請届出だけで農地の利用が可能かつ転用できるようにするなどをしたい。時間だけでなく、本来の趣旨を達成できない。職員の生活圏内にある事、メンバーを分散させない事、できるだけ建設コストを下げる事(水浸平野)、効率化を図るために利用者100名近い受け入れができる事などの条件で考えていくと、1施設あたり5~6,000㎡の広さを必要とする。公有地、国有地等の活用が望ましいが、該当する土地が無い場合、民有地、特に農地の活用が必要と想定される。	C	都市計画法第33条は開発行為に対して一定の水準を保たせることを目的とした基準であるが、地盤沈下、崖崩れ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り、運用については、開発許可権者が個別に判断することであるため、開発許可権者にご相談されたい。 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：青木会計 ブリッジ社会福祉法人 福島県の安定した福祉サービスの提供を継続する為の緊急対策.pdf)によると「県が建てた仮設福祉施設」(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、開発許可権者にご相談されたい。 1 仮設福祉施設の建築に供する開発行為が「非常災害のため必要な応急措置として行う開発行為」として都市計画法第29条第1項第10号に該当すると開発許可権者が判断した場合。 2 仮設福祉施設の建築に供する開発行為が「仮設建築物の建築に供する開発行為」として都市計画法第29条第11号及び政令第22条第1項第1号に該当すると開発許可権者が判断した場合。 3 仮設福祉施設を「県」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県と開発許可権者との協議が成立して、開発許可があったものとみなす場合。			福島県福祉復興プロジェクト	株式会社青木会計	福島県	農林水産省 国土交通省	
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定行政庁の許可等により立地可能。		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49条第1項から第12条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設養護老人ホームは、建築基準法第49条第2項に適合するものとする。	特設介護施設(応急かつ仮設的要素を含む特別養護老人ホーム)は、原簿で避難している利用者を入れ、避難せざるを得なかった施設職員等の雇用の継続をはかる為に実行されるものであり、これらの方々には仮設住宅や避難所等にいる為、極力その生活圏内に建設するのが望ましい。さらに建設までの時間が短ければ短い、避難している利用者介護の重症化を抑え、地域ケア、地域コミュニティの回復が早くなる。あくまで長期的な事を前提とした一時的な措置である事、早期の建設の必要性から見て、当該規制の緩和が望ましい。	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、特定行政庁が工業の利便を著す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	自動車は登録をおこなわなければ公道を走行することはできない。また、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、工場敷地内で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、工場での製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立地に広がっている工場敷地帯は、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、振興国の台風に牽引される形で、輸出品が増加しており、多くの自動車部品工場が、製造ラインの増設や工場建築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し離れて立地したり、工場敷地を切り裂りたことで、同一会社の製造ラインが分断されてしまう事象が発生している。このため、工場間の製品輸送に関して、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。公道を走る一般車両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： 道路交通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、大型車型であればフォークに横ズレ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、小型特殊自動車に該当し、登録は不要であるが一定規模以下のフォークリフトについては、小型特殊自動車に該当し、登録は不要である。なお、道路運送車両法による公道走行が認められる場合でも、道路交通法による公道走行が認められるかどうか関係機関への確認も必要である。	右提案主体からの意見に対して回答された。			防府市	山口県	国土交通省	

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 再検討要請).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・関連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	各省市からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
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、シベルローダを告示で指定した際に、これらの車両の積載量、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。		道路交通法に基づく国土交通省通達で禁止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わず、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、工場の製品生産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る。 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、従来型の台所に客引される形で、輸送量が増加しており、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し離れて立地したり、工場敷地を切り裂いたことなどで、同一会社の製造ラインが分断されてしまう事象が発生している。このため、工場間の製品輸送に関して、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ぬ。運輸局に登録された車両を用いたり、ほんの僅かな製品数であっても、輸送トラック等への積込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と見られる。 代替措置: 道路交通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、大型車型であればフォークに横ズレ防止キャップ等を手当て。	—	—	各省市からの提案に対する回答 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日付付通達第331号)」は、昭和30年6月18日付通達告示第334号によりフォークリフト及びシベルローダを特殊自動車として運輸大臣が指定した際に、車両の構造上、当該車両に備えら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あり、公道走行を行う荷役作業については道路交通法上認められるかどうか警察庁への確認も必要である。	右提案主体からの意見に対して回答された。加えて、①フォークリフトのフォーク部分が車両法上の物品積載装置に該当するか否か該当しないのであれば、②その理由及び③提案主体が求める荷役走行に関する車両法上の制約要件を明らかにされた。	1 0 0 2 0 1 1	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(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)	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、市町村の長が生ずる地域公共交通協議会(以下「協議会」という。)と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条に基づき協議会(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。		地域公共交通協議会または地域公共交通確保維持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、多くの交通空白地が存在するほか、医療・商店・行政機関などの集落からの目的も町内に散在する。移動ニーズも多種多様に渡る。またこれら交通空白地では、少子高齢化の進行に伴い、特に高齢者の移動手段の確保が難しく、住み慣れた土地を離れなければ生活が困難な状況が生じている。このため交通空白地を解消し、効率的に移動手段を確保するため、乗り合いで、大山町を区域とし、デマンドで運行する方式を考慮し、道路運送法第4条に規定される乗り合いタクシーのデマンド運行を模索し、また、この意向として想定した町内のタクシー事業者は、全て現行の一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制タクシーを除く。)の経営許可申請事業の審査基準を満たさない基準の事業者であり、経営責任に乏しく受け皿になり難い状況である。また代案として模索した路線有償運送もNPOなど受け皿がなく、実現が難しい状況にある。 提案理由: 市町村運営有償運送(交通空白地)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的に交通空白地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維持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との調整が図れると考える。	D	—	右提案主体の意見について、「ニーズに応じてその都度自由ルートで決定し運行ができる」との解釈に關し、何らかの制約があれば、それを明確にすることを要する。回答された。	1 0 0 5 0 1 0	大山町	鳥取県	国土交通省		
1220330	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年国土交通省令第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としている。		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300km ² 超の中に海や里山の魅力、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。そこで観光客を誘致する観点から観光タクシーとして定額観光タクシーを販売することに致しました。内容は点在する観光地をエリアでくくり、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市内タクシー一般企業に乗車可能。④運賃が高いことが特徴で、従来の定額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も、「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。時間制運賃は15分単位で設定できれば、①販売金額を下げるお客様の利用が伸びる。②タクシーの稼働率が向上する。③企業全体の経済活性化に寄与。④社員の働きやすさが増えると考えます。15分ごとの時間制運賃は本事業のみへの適用を検討しており、乗降場所が設定されることから、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比べてのトラブル回避」「各タクシー会社の経営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分時間制料金では通常のメーター料金で設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があると考えます。	C	—	右提案主体からの意見に対して回答された。タクシー運賃は、利用者を目的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。ご提案のような長時間の利用にかかるとの部分は、時間距離併用制運賃に基づく積算を行っているため、ご提案の15分又は10分単位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)八戸観光コンベンション協会	青森県	国土交通省		
1220340	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183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の推進のために監督上必要となる措置の実施について(平成21年国土交通省令第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ために認められる場合に、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補完するものとして必要な場合に監督上必要となる措置の実施について(平成21年国土交通省令第151号)		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等のボランティアによる観光ガイドも有償運送の許可とするもの。	本市の古い町並みの残る地域は、平成10年に伝統的建造物群保存地区に指定され、町並みの保存と観光客の誘致に様々な取り組みを行っている。平成22年にはその指定エリアが9.2haに拡大され観光客は増加するも、点在する見所を周遊するには徒歩のみでは困難な距離であり、特に高齢の観光客には魅力が十分に伝わらない状況である。 そんな中、NPO法人が国等の補助を受け作成したオープンカーの電気自動車を活用し、のんびりとエリア内を周遊するとともに、きめ細かな観光ガイドを行う事業の立上げを行った。 【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人の実績を踏まえガイドノウハウ及び観光客への定着を確保している。 今後継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運営することを目指している。 ついで、個人タクシーを含む新規事業者参入が認められていない当該地区で、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、ガイド付観光案内サービスは提供されておらず、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	—	右提案主体からの意見に対して回答された。提案の内容は、観光交通であり自家用車による有償運送は認められないとの回答がありました。現在当エリアでの観光ガイドは、無償で運行している自家用電気自動車による観光ガイドと、1時間当たり千円程度からボランティアガイドを提供しています。観光客の中には徒歩で周遊することが困難な方もあり、自動車等を活用した観光ガイドは欠かせないサービスであると考えています。そこで、自家用電気自動車を活用した観光ガイドを継続していくため、運送自体は無償で、ガイド料については徒歩によるボランティアガイドと同様に利用者から収受する場合は、有償運送に該当しないか回答をお願いします。	1 0 2 2 0 0 1	倉吉市	鳥取県	国土交通省		
1220350	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年国土交通省令第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をとるものとは言い難い認められていないが、電気自動車及び患者等輸送に限定の使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くこととする。		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、一定の要件を満たしている場合には、その使用を認める	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、射水市内全域(3ブロックに分ける)においてエリア内一定額の定額・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、タクシー事業者及び市の活性化を図ることができる。 さらに、射水市には産業集積街地に指定された地域がある。細い路地も多いため、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ついても規制緩和が実施されている。加えて軽自動車の強度も増えていることから、①運行エリアを限定する。②急遽運送は承れないといった、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ている。	C (部 D)	—	右提案主体からの意見に対して回答された。軽自動車の導入の前提として、安全性の確保の点からも、半信疑いの取組一定のエリア内のみを運行し、かつ「高速道路は通行しない」(本市には高速道路のICが1箇所しかなく、本件における特区内においては事実上高速道路の使用は不可能)という運行方式を考えている。しかし、これをタクシー業界の自主規制として行う場合には、道路運送法第13条の運送引受義務に違反する可能性があるとの指摘である。そこで、この運行方式も制度(特例)として認められない。あわせて、そのエリア内のみを走るタクシー車両に軽自動車を導入する、という提案であれば可能である。ご参照ください。また、道路運送法13条にある義務に違反しない条件とした場合には、軽自動車タクシーによる運行が可能かどうか、ご教示願います。	1 0 7 0 0 1 0	海王交通網、海小杉タクシー、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 再検討要請).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・関連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	各省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1220360	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年国自旅第100号)	軽自動車を使用したタクシーについては、電気自動車及び患者等輸送のみ認められている。		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、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・自動車重量税・自動車税・軽自動車税)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、安い料金で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対水市内全域を3ブロック(各ブロック半径5km以内)に分け、エリアごと一律の定額・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。 ・定額運賃設定要件の緩和 ・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である。 ・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1220350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。	管理コード1220350の要望が認められた場合には、本提案についても回答されたい。	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	
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206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(営業区域内の一般の需要に応じることができるとする事業用自動車)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対水市内全域(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層が見込める。 また、現在対水市内で運行している「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、トータルとして考えることで利用料金を低く設定でき、利用者負担の軽減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。 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あり、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、問題はないものと考えている。	C	-	管理コード1220350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。	管理コード1220350の要望が認められた場合には、本提案についても回答されたい。	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	船舶法第一条第三号	②日本の法令により設立された会社であって代表者の全員及び業務執行役員が2/3以上が日本国民であるもの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 →実施理由:大規模で広範囲にわたる被災地域にて、国・自治体と民間の力を総動員することで求められる。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) 「日本船舶において役員が2/3以上を日本人とする」要件の緩和。 日本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願いたい。外資系企業の水産業への誘致は、水産行政に広く関与する問題であり、今回提案いただいた条件だけで回答できるものでないことから、具体的な回答はいたしかねる。 なお、国際法上、国家は国籍を付与した船舶に対し一定の保護を与え、必要なら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、法人所有の場合の外資系企業の割合等に関する国籍要件を定めている。我が国においても、このような国際的慣習に則り船舶法第一条と同様の国籍要件を定めている。	日本船舶を所有する法人における日本人役員との割合に関する船舶法上の要件の緩和が可能であるかについて回答されたい。	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 ・道路運送車両の保安基準 ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 ・移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令	・「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、支障がないと地方運輸局長が認められた場合には、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、バス車両の構造や使用形態により特別な理由があると認定した場合には、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、「道路運送車両の保安基準」や「道路運送車両の保安基準」の細目を定める告示で定められている乗車定員11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基準」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条及び公共交通移動等円滑化基準第43条の申請を行うことなく、基準の適用除外とする。	現在、乗車定員11人以上の車両を旅客自動車運送事業に用いる場合、市販されている車両に大規模な改造を加える必要があり、そのための費用負担が11人以上の車両を導入する際の障壁となっている。 地域と時間帯によっては、乗客が9人以上(運転手除く)になることがあるため、15人乗り車両をコミュニティバスに利用したいという需要があるが、現状では、現行コミュニティバスであっても道路運送法4条による運行が79条による運行で現状では、車両改造の要件が分かれる状況にある。 4条による運行の場合は、改造費の増加と乗客の積み残しという課題のどちらかを回避しなければならぬ状況にある。 一方で、15人乗り車両と10人乗り車両では外寸法は変わらない。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の場合、利用者である地域住民も合意した上での運行であり、運輸支局は、地域公共交通会議には委員として、あるいは連携計画の認定の際に、状況を把握する流れになっていることから、15人乗り車両について、11人以上の車両を旅客自動車運送に用いる場合の基準を保安基準第55条の申請を行うことなく、適用除外にして車両の導入ができるようにするものである。また、公共交通移動等円滑化基準第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車両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が運行形態の選択の幅を広げ、費用、労力の節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、個別の事情に応じて基準適用の緩和をする場合には、対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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	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監査の要件緩和	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を行う場合には「増車7日前までの届出」と「増車後の監査」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会議で承認された場合は、増車に伴う届出を「増車7日前までの届出」とし、監査の対象としない。 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き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、監査を受けなければならないため、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障壁となっている。一方で、上記協議会や地域公共交通会議には、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会議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することができる。 道路運送法第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、過疎地域も含まれている。このような地域においては、指定に至った理由は、車両数の増加ではなく、営業収益の減少によるところが大半と想定する。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、過疎の懸念にも沿ったものと考えている。	C	-	特別監視地域(日車乗車キロ(日車営業)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監査を実施するとともに、旅客自動車運送事業の経営方針の細部取扱いについて(平成12年国自安第57号、国自旅第126号、国自旅第51号)に基づき巡回監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、輸送の安全確保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、また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懸念に拍車がかかる恐れがあることから、地域公共交通会議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、監査の例外とするべきではない。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	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 再検討要請).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・関連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	各省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁	
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 自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて	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、市区町村長が主催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た場合は、混雑者から「運送の対価」を受け取ってよいものとする。 なお、対価は、平成18年国自旅第144号「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」に準拠して、営利目的とは認められない適切な範囲とする。 小・中学校の統廃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、一般住民の混雑化を促進することは、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べきという考えと一部利用者の便益を禁じた制度との狭間で苦勞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、地域を限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を提案するものである。 なお、現状でも道路運送法で一部利用者の便益を禁止している一方で、実態に合わせて一部利用者を実質無料とする運用が認められている。より、実態に合わせた簡潔な制度にすることは混雑化の促進につながり、ひいては交通利便性の向上に繋がるものと考えられる。		D	—	道路運送法第9条の規定は一般乗合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る市町村運営有償運送には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、市区町村長が主催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」と及び自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて「平成18年国自旅第144号運送」1、「市町村運営有償運送のうち専ら交通空白輸送を行うものに係る対価の範囲については、当該地域又は、隣接市町村等における一般乗合旅客自動車運送事業者の運賃、当該地域における撤退前の一般乗合旅客自動車運送事業者の運賃を目安とする」と規定しているのみであり、ご提案のあった、児童・生徒は無料、一般住民を有料とする運賃を行うことも可能である。 このため、ご提案のあった、混雑にあたり地域公共交通会議において合意を得た上で、有償運送として登録することにより混雑者から運送の対価を収受することが可能である。					1 0 3 8 0 0 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 道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について(平成18年9月29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たい場合は発生しないことが明らかな費用であって、客観的、一義的に金銭的な水準が特定できるガソリン代、道路使用料、駐車場のみならずドライバーの賃金を受け取る者が支払う場合や自発的に謝礼の贈与で金銭等が支払われたりもせず、自家用無償運送となし、登録を要しないものと解されている。		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は、その支援を「運送の対価」とみなさないこととする。この支援先としては自治会等の地域コミュニティに限るものとし、直接的に運送者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、運送主体が利用者である地域住民の集合体であり、同一組織内の相互扶助である。そのため対価についても、地域コミュニティの場合は一概に運送事業者の側から支払いを求めたのではなく、自発的な謝礼と解することができる。 このように、利用者や実態者が同一人物という特殊な状況であるため地域コミュニティにのみ適用し、無償の範囲を拡大する運用を求めたい。 交通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みを基本」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みも移動性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に限って、例外的にこれを行うたには、国土交通大臣の登録又は許可を受けるべきことが定められる。 ご提案の「地方公共団体や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」とことについては、地方公共団体から運送に対する対給付として特定して支援されており、運送の対価を収受していることと認められるため、登録又は許可を要する数値である。 なお、地方公共団体が支援の目的、対象を運送に特定することなく地域コミュニティの運営全般に支出を行うなど、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、運送に対する対給付として特定されない場合は登録又は許可を要しない。 また、ご提案のあった「地域コミュニティが運送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る」とことについては、送迎行為の運送者から対価の支払いを求めない、事前に対価の支払いが合意されていたなどの事実がない、あくまでも自発的に謝礼の贈与で対価が支払われる場合は、有償と観念されない」とあるが、運送行為の実態者の間接的なところで利用者と相互間において謝礼の目安額や上限額を定めることは「事前に対価の支払いが合意されていた」とも当たらないと考えます。ご提案のあった「無償と観念されない」とあるが、登録又は許可を要するものではない。	右提案主体からの意見に対して回答された。			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、自家用有償旅客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て、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。		自家用有償旅客運送に「地域コミュニティ運送」を追加する。	【実施内容】運送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、市町村が運送主体となる場合は「市町村運営有償運送」、NPO等の法人格をもった組織が運送主体となる場合は「届出有償運送」と「過疎地有償運送」の登録が認められている。ただし、「届出有償運送」は要保護者等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輸送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い、あるいはそれに応えるサービス過剰になってしまう。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苦しい高齢者等にとっては日々の生活に利用できない負担の少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、地域の住民を運ぶ「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、自家用有償旅客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て、市町村、NPO、認可地縁団体等(以下「市町村等」という。)を定めている。 そのままだでは、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旅客運送を行う者に該当しないが、地方自治法第260条の2第7項に基づき、市町村から認可地縁団体として認可を受けることにより、自家用有償旅客運送を行う者となることと現行制度上可能である。 なお、市町村、NPO等による自家用有償旅客運送については、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であるバス、タクシー事業者によっては十分な運送サービスが提供されない場合に、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・タクシーと競合する形で自家用有償旅客運送を行うことは適当ではない。	右提案主体からの意見に対して回答された。			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例措置)	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9の2、第48条の2の4、船員法第64条の2、船員法第66条の2、船員法第68条の2、船員法第70条の2、船員法第72条の2、船員法第74条の2、船員法第76条の2、船員法第78条の2、船員法第80条の2、船員法第82条の2、船員法第84条の2、船員法第86条の2、船員法第88条の2、船員法第90条の2、船員法第92条の2、船員法第94条の2、船員法第96条の2、船員法第98条の2、船員法第100条の2、船員法第102条の2、船員法第104条の2、船員法第106条の2、船員法第108条の2、船員法第110条の2、船員法第112条の2、船員法第114条の2、船員法第116条の2、船員法第118条の2、船員法第120条の2、船員法第122条の2、船員法第124条の2、船員法第126条の2、船員法第128条の2、船員法第130条の2、船員法第132条の2、船員法第134条の2、船員法第136条の2、船員法第138条の2、船員法第140条の2、船員法第142条の2、船員法第144条の2、船員法第146条の2、船員法第148条の2、船員法第150条の2、船員法第152条の2、船員法第154条の2、船員法第156条の2、船員法第158条の2、船員法第160条の2、船員法第162条の2、船員法第164条の2、船員法第166条の2、船員法第168条の2、船員法第170条の2、船員法第172条の2、船員法第174条の2、船員法第176条の2、船員法第178条の2、船員法第180条の2、船員法第182条の2、船員法第184条の2、船員法第186条の2、船員法第188条の2、船員法第190条の2、船員法第192条の2、船員法第194条の2、船員法第196条の2、船員法第198条の2、船員法第200条の2	①労働時間の原則は、一日当たり8時間以内、一週間当たり基準労働時間について平均40時間以内。(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を設けている。 ③労務協定により、4週間当たり56時間を限度とし、①、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66条の2、船員法第68条の2、船員法第70条の2、船員法第72条の2、船員法第74条の2、船員法第76条の2、船員法第78条の2、船員法第80条の2、船員法第82条の2、船員法第84条の2、船員法第86条の2、船員法第88条の2、船員法第90条の2、船員法第92条の2、船員法第94条の2、船員法第96条の2、船員法第98条の2、船員法第100条の2、船員法第102条の2、船員法第104条の2、船員法第106条の2、船員法第108条の2、船員法第110条の2、船員法第112条の2、船員法第114条の2、船員法第116条の2、船員法第118条の2、船員法第120条の2、船員法第122条の2、船員法第124条の2、船員法第126条の2、船員法第128条の2、船員法第130条の2、船員法第132条の2、船員法第134条の2、船員法第136条の2、船員法第138条の2、船員法第140条の2、船員法第142条の2、船員法第144条の2、船員法第146条の2、船員法第148条の2、船員法第150条の2、船員法第152条の2、船員法第154条の2、船員法第156条の2、船員法第158条の2、船員法第160条の2、船員法第162条の2、船員法第164条の2、船員法第166条の2、船員法第168条の2、船員法第170条の2、船員法第172条の2、船員法第174条の2、船員法第176条の2、船員法第178条の2、船員法第180条の2、船員法第182条の2、船員法第184条の2、船員法第186条の2、船員法第188条の2、船員法第190条の2、船員法第192条の2、船員法第194条の2、船員法第196条の2、船員法第198条の2、船員法第200条の2	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、以下の措置を定める。 ・船員の労働時間の特例措置を認める	(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、以下の措置を定める。 ・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の労働時間の特例措置を認める。 (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、地方の補助負担軽減が図られるほか、周遊目的の観光客増加による地域活性化が期待できる。		D	—	本要望の該当船舶が、船員法第72条の2の労働時間の特例措置を認めるものとして国土交通大臣が指定する際の基準を満たすかどうかは、その運航実態を個別具体的に判断する必要があるが、具体的な周遊事業(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、労働時間の特例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、それを届け出た場合は船員法第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)	右提案主体からの意見に対して回答された。			1 0 3 9 0 3 0	兵庫県、南あわじ市	兵庫県	国土交通省	
1220441	離島航路事業者が行う周遊航路事業の実施円滑化(不定期航路の届出範囲の拡大)	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、一定の航路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」(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、その事業の適性等を確保するため許可制とし、人の運送をする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3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。 ・不定期航路の届出範囲を拡大する	(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、以下の措置を定める。 ・海上運送法により、年間3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、地方の補助負担軽減が図られるほか、周遊目的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、定時運航を行い主として生活交通を担うことから公共性が高く、利用利便性を確保する必要から事業者側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的・継続的な航路運営を促す必要があり、平成12年の海上運送法の改正(番船の届出にクリーム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届出範囲の拡大(年間航路日数の増加)は、旅客の多寡に関わらず予め定められた日程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ている場合でも、一定の航路就航としての反復性・定型的性が認められるものとして扱うべきである。 他方、現行制度においても、一般旅客定期航路事業者が行う臨時便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、「観光圏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、観光圏整備実施計画に従って運航回数の増加等を実施する場合は、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策定の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。	右提案主体からの意見に対して回答された。			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 再検討要請).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・関連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	各都府県からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
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委譲及び緩和	軌道法第16条第1項	軌道経営者は国土交通大臣の許可を受けなければならない。また、軌道経営者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。また、軌道経営者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。		現行制度においては、軌道事業又は運転の管理の委託若しくは委託については、国土交通大臣の許可を受けた場合に限りこれを行うことができることとされている。これについて、特区においては、権限を国土交通大臣から都道府県知事又は指定都市の長に移譲した上で、許可を届出に緩和することを求める。	軌道事業の特許を免許に改めた上で、都道府県知事又は指定都市の長の権限とする場合において、軌道の譲渡を国土交通大臣の許可としていたのでは整合性がとれない。そもそも、軌道を譲渡したとしても軌道インフラについては、当然のことながら土地への定着性があることも併せて考えれば、都道府県知事又は指定都市の長の許可について、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(投資額が多額に上り、固定資産保有率が高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固有の経営に関する知見、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額の規模は非常に大きく、かつ、償還期間も長い上、軌道等の保守点検や車両のブレーキパッドなど消耗部品等へのランニングコスト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、軌道事業固有のものであるため、全国の他の軌道事業者の特許時の状況とも比較するとともに、その経営状況を各項目別に確認する等、非常に高度な専門的知見に基づく審査となる。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、車両の操縦、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、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、安全性の質と地域差のない輸送の安全を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許可を必要とする。	C	-	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	・ 軌道系公共交通の導入は自動車から公共交通への利用者のシフトを通して自動車交通の減少をもたらすものであり、少子化・高齢化や人口減少にもかかわらず自動車交通の増加を前提とした道路の幅員の不足という考え方は当てはまらない。 ・ 経営等に関する専門的知見による審査に際し、業務の実態にかんがみれば国土交通省職員がそうした専門的な見解を有しているのか甚だ疑問である。また、軌道事業者の経営手法は、検討事項の違いはあっても基本的考え方は同じであり、軌道事業に過度の固有性はない。委託の必要性等に関する確認も民間の事業者同士で判断する話である。 ・ したがって、当方提案について再検討されたい。(補足資料あり)	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	104890	(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罰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、軌道経営者は、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倍以内の罰増運賃を請求することができることとされている。		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罰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。地域の実情にかんがみて合理的な範囲まで限度を引上げることが出来ることとする。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される地域を管轄す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、我が国存在する軌道にあっては、停留所、交通島等の空間的制約から、券売機、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、乗車にあたっては乗車口に、降車口にお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を要するため、バス等の交通機関と比べた場合の軌道の利点である定時性が損なわれてしまう。このようことから、新たにLRT等の軌道を交通基盤として導入する場合には、どのドアからでも迅速な乗降が可能となるように、予め乗車券を購入した上で乗車することができる、いわゆる乗車券の導入を検討している。しかし、改札に出ない限り乗車券なしで乗車することも不可能ではなく、加えて、改札に出ない不正乗車であることが発覚しても、支払うべき罰増運賃が乗車区間の運賃の3倍であるため、不正乗車に対する抑止力が働かない。このため、不正乗車による損失を懸念して信用乗車の導入のみならず、LRT等の軌道の整備まであきらめてしまうことがないように。そこで、LRT等の軌道の利点を生かした整備を促進するための要の一として、本提案を行うものである。これによりLRT等の軌道の整備を適した地域及び地域経済の活性化を期待することができると考えられる。	C	-	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	・ 現行の2倍以内の罰増運賃の制度については、信用乗車の場合についてまで定着し、一定の機能を果たしているとは言えない。 ・ 各軌道事業者等の具体的な要望等の実施の正確な把握が、又は実施することを検討されているのか。 ・ 国民の理解について、罰増運賃の制度はあくまでも不正乗車の防止のための抑止力であるから、そもそも国民の理解を要するものではないと考えられるが如何。 ・ このことから、当方提案(軌道における不正乗車等に係る罰増運賃の限度の引上げ)について再検討されたい。(補足資料あり)	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	104890	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省	
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、道路の幅員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、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おいては、軌道建設規定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。また、併用軌道は道路の中央に敷設することを原則としつつ、道路の幅員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、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、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、道路の幅員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、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おいては、軌道建設規定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。また、併用軌道は道路の中央に敷設することを原則としつつ、道路の幅員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、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、上記規定によらない設計ができることとされている。	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	-	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	・ 非常に高度な専門的知見に基づく審査が必要というは都道府県や市区町村にはそれがないという趣旨が、当該審査業務の一部を民間の専門業者に委託すれば、国でも地公体でも同じではないか。 ・ 事業者ごとに条件が異なることからあらかじめ基準を定めることができないことであるが、基準が設定できないほど異なる場合には到底考えられない。 ・ 地域に偏らないためには一定の基準の設定が必要であるところ、その設定もせずに国土交通省の職員であれば地域に偏らないとする責務の回答は合理的な根拠を欠くものである。 ・ 以上のことから、当方提案について再検討されたい。(補足資料あり)	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	104890	(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の権限の都道府県知事への委譲	道路交通法第22条、軌道運輸規則第2条、第53条	道路交通法第22条第2項において、踏切電報機、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、軌道運輸規則に定める最高速度を定める速度で進行してはならないとされている。道路の路面に敷設する併用軌道の運転については、軌道運輸規則第53条において、車両の最高速度40km/h以下、平均速度30km/h以下と定められている。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は、当該権限を都道府県知事に委譲することとする。これを求める。	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。また、他の道路交通との関係の確認等が必要であること等にかんがみて、都道府県知事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	-	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	・ 交通の安全や過去の事故等に関する実務的かつ専門的知見を有しているのは、現場である都道府県警である。 ・ 非常に高度な専門的知見に基づく審査が必要であることであるが、当該審査に係る業務の一部について民間の専門業者に委託すれば、国でも地公体でも同じなのでではないか。 ・ 基準が設定できないほど事業者ごとに条件が異なっているとは考えられない。具体的な基準もなしに審査を行うことはそもそも困難。地域に偏らないためには一定の基準の設定が必要であるところ、その設定もせずに国土交通省の職員であれば地域に偏らないとするのは合理的な根拠を欠くものである。 ・ よって、当方提案について、再検討されたい。(補足資料あり)	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	104890	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省	