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	「措置の方針」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
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「寄宿舎」として取り扱われている状況。 「寄宿舎」については、防火・避難上の安全性確保のため、 ①防火上主要な間仕切壁について、準耐火構造にして小屋裏又は天井裏に達するようにすること ②寄宿舎の用途の床面積が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えるよう要望します。	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3人と小規模であり、建物は、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→寄宿舎）が必要となり、建築主要構造部分、居室・階段等の界壁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。これが賃貸借契約の場合では、家主の理解を伴う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にGHという定義が無く、既存しているであろうという事で寄宿舎と同様の扱いになったと伺っている。従って大規模なGHは構造上も生活内容も寄宿舎や社会福祉施設と同じような扱いで異存はないが、小規模GHの状況は、生活の仕組みや状態像を見ても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自が行き届き易く、その上で消防法令を遵守する事で確保ができると考える。 上記の規緩を基に、確かい安全GHの数を確保するために、建築基準法要件緩和し、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「寄宿舎」として取り扱われている状況であり、「寄宿舎」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屋裏又は天井裏に達するようにすること ②寄宿舎の用途の床面積が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災（98）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、「寄宿舎」ではなく、より防火・避難に係る規制が緩い一戸建て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Ｔくなるという大惨事が起きている。	C	－		1000601000	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「いちょうタウン」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、当該地区において建築上の容積率は法の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諸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。			D	－		いちょうタウンプロジェクト	1018000200	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「いちょうタウン」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、当該地区において建築上の容積率は法の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諸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。			D	－		いちょうタウンプロジェクト	1018000500	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には、当該地区で医療機能の後方支援が不可欠なため、新規開設も含めた老人保健施設や病院の機能強化が必要であると考える。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置を可能にし、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、建築基準法第48条ただし書きに「この規定は天然資源の開発その他その地域の性質及び周辺の状況からやむを得ないと認めて、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諸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。			D	－		いちょうタウンプロジェクト	1018000400	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、統廃合等で閉鎖・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廃合されたり、閉鎖されたりする傾向が顕著になっている。そして、自治体は残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、プロポーザル多募って、新たな事業展開を考えたりしている。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、地方自治体は売却または長期賃貸による経済効果・地域活性化を願っている。 そこで、「手付かずの建物」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限り、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「この規定は、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て、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諸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。			D	－			1040900100	学校法人　国際学園	神奈川県	国土交通省
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食堂を建設する際の取扱いについて	建築基準法施行令第1条第1号 等	一敷地には、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、一敷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、一団地認定等を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、学校敷地と放課後児童クラブを建築基準法施行令第１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、例示として頂きたい。	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護を受けられない児童に対して、家庭的な指導を行い、もって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、放課後子と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待機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、敷地分割や接道要件が必要であること、ライフラインの独立が必要であることなどから整備が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食堂が用途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っ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にあっても、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設することは可能である。また、敷地を分割することにより放課後児童クラブを建設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。			D	－			1050001100	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、当該違反広告物等の設置の停止や除却等の措置を命ずることができるとされているが、その措置を命じられた者がその措置を履行しないときは、行政代執行法の手続により、自らその措置を行い、又はその命じた者若しくは委託した者に行わせ、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、もって良観形成に資することを目指す。 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、迅速な違反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。これらの物件に対し、平成22年から順次指導を行っているが、制度に対する強い反発等から、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執行手続しかなく、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対してこれらの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、同項に定める簡易対象物件を、一定の範囲に拡大することで、迅監する違反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広告物を除却することは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を等のため、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、別添資料にある「違概広告」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、適切な行政手続の複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い。	財産権保護の観点から困難との回答ですが、次の項目を踏まえて、再度ご検討をお願いします。 ①一定程度の財産的価値を有する放置自転車は、既に各自治体の条例に基づき撤去や手続での除却が行われていること。 ②屋外広告物の禁止や制限の内容は各自治体で異なることから、簡易に除却できる対象についても、各自治体の判断で、財産権保護の観点を考慮しつつ、地域の実情を踏まえ定められるようにすることが適当と考えられること。 また、早期の結論が困難な場合は、今後の検討スケジュールについて、具体的にご提示いただきますよう合わせてお願いします。	C	－	違反広告物の除却と放置自転車の撤去とは、制度の趣旨や目的、法益が異なるため、一概に比較することはできない。提案の趣旨については理解できるが、良好な景観を形成するための広告物に関する対応については、適切な行政手続き の複保や財産権の保護、公益性に配慮することが必要であり、違反広告物に対しては、まず除却命令等の必要な措置を命じ、当該措置を命じられた者がその措置を履行しない場合に、行政が代執行を行うことが原則であって、簡易除却制度は例外的に設けられているものである。 なお、行政指導、除却命令、行政代執行等の実施や広告物対策を強化した独自のモデル地区等の設定により、地域の実態に応じて、違反広告物の除却及び防止に効果を上げている自治体があることから、このような自治体の取組について、引き続き、情報収集及びその提供に努めて参りたい。	1034000110	宮崎市	宮崎県	国土交通省

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	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	「措置の方針」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1220080	災害時等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定せず、救助及び地震、風雨等の災害の予防、警戒、防御等に関する業務を追加し、水防団の任務を拡大する。	災害時等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、風雨等の災害の予防、警戒、防御等に関する業務」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、過去幾多の大水害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、水防活動が十分に行えるよう、全国のにもれずもいい事任水防団として、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、全国の事任水防団員の１割以上をもめている。さらに、近年、局地的豪雨の被害が多発している状況などから、その存在意義は一層重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えるが、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、公務として他の防災活動を担保され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災害が発生した場合は、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至である。 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	I	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、防ぎょし、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、津波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い。併せて、今後の検討スケジュールについて回答されたい。	「水防団の任務の拡大について検討して参りたい」との回答について、当市が求めている「水防に関する業務に限定せず、救助及び地震、風雨等の災害の予防、警戒、防御等に関する業務」の追加措置も含めて検討されるものと理解しておいか。	F	I	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、津波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。		1030700100	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、当該申出があったお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又は買い取らない旨を書面で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種設定による貸借を適用する。（基盤法関係） 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農空間として緑地機能の位置づけを明確にすべきである。つまり、生産緑地の解除により、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、経と貸和した良好な住環境の形成、災害時の洪水防止や一時的な避難用地確保、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等促進事業（農地の貸借）の適用を認めてもらいたい。業売所の提示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られば、確実に生産緑地の利活用が促進されます。②公共による生産緑地の買取りを１ヶ月以内に判断すること、また買い取らない場合は農業者への斡旋を３ヶ月以内に行い、売買を成立させることが困難なので、生産緑地地区の特例として、市の判断期間及びあっせんの期間を延長する特例を認めてもらいたい。（市の判断期間３ヶ月、斡旋期間含め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、生産緑地の斡旋のあっせんは、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はと、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と、行為制限が課されている間に行うあっせんの調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困難である。 なお、買取り申出後３ヶ月を経た後、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い。	生産緑地の買取りや斡旋による売買の成立には、財政的な面もあるが買収の是非の十分な検討時間や交渉時間が短いこと等の実務的な面が難しくしている。買取りの判断や斡旋期間を延長することは、買取りや所有権移転まより経実に進行するための必要な期間の確保であり、また成立すれば一定の売買金額も得られ所有者利益にもかなりものであり、必ずしも過度な制限だけを課すことにはならないと考える。また、制限解除後については農地は宅地並み課税とならため、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はなく、仮に斡旋して売買が成立したとしても、譲受人が税負担しながら農業経営を行うのは困難なため、現実的に行為制限解除後も農業者へ斡旋を継続することは不可能である。	②C ②	－	生産緑地について、買い取った後の当該土地の活用方法等から、買取り申出がなされた場合における買取りの方針を予め想定しておくことは可能であり、そのような準備がなされていれば、１ヶ月間という市町村長の判断期間は必ずしも売買の成立を困難にする原因とはなり得ないものと考える。 また、生産緑地法第１４条の行為制限を解除する規定は、生産緑地の所有者の権利救済のために設けられたものである。そのため、あっせんの成立により生産緑地の所有者に一定の売買金額を得られる可能性があることは、行為制限の期間を延長し、所有者に対する権利救済を図ける理由にはなり得ない。	－	1040200100	貝塚市	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３９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る。 現在、太陽光発電パネルは、工場、公共施設、住宅等の屋根、どん屋の壁面、空き地等に設置されている。外国では、田飛行機後地、砂漠地等に大規模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、休耕地への設置が現実されている。また、高速道路会社が高速道路の盛土壁や道路脇の斜面の未使用部分の足し出しを打ちはじしている。が、その設置規模はまだまだ小さく、原子力発電の代替え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の跡地があるが、日本には、その様な広い場地はなかなか見あたらない。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いこと、太陽光発電パネルを大規模に設置で世経済的であること、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、太陽発電太陽光発電システムの構築に適した場所と言えるので、地方自治体が高速道路上に、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、高速道路の占用に関する規制を緩和することを求める。	F	II	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。			F	II			1050300100	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為っては、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に限って、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経不足、東日本震災の復興、デフレ経済克服等の諸策が山積している現状では あるが、政府には財源がない。此の期に於いて当社取得済みの特許権を活用し独点経験的なビジネス、モデル、スキームを確立し全国民が一体となって国難解決に邁進すべき時である。その解決策を提案する。	全国に点在建設済みの小・中・高・大学校数は総数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４００万ｋｗの電力を得ることが可能であると推定される。（一般あたり１００ｋｗとして計算）これらの工事を国民が現発促進用として取得しているポイントを提出していただき、オープン登録に準じた方式で賃金を得ることによって、感動感激、スリルを味わうことも可能。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、政府が法案提出準備中の再生可能エネルギー特別措置法の定法が確立しなければ、出力の買取価格も適用期間も個却年月等の詳細が決定せず、本事業の立案は不可能である。よって立法あって、確実な立案、協議、実行の予定である。したがって提案は国民のみ提出し、政府の立法化を統めつつ、事業総括を定めの予定である。ちなみに財源は国民が提出するポイントをＰＴ方式による形態にする予定である。 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。	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段構えの経済対策」（平成22年９月10日閣議決定）における指摘等を踏まえ、平成23年３月25日付けで技術的助言（「太陽光発電設備等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」国住街第188号）を発出すること、また、以下のとおり明確化したところ。 ①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。 ②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。 ③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。			D	－			1060000100	福井商工会議所、神市姫商事、佐藤電工、中路電設術	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等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云うである。		淮西用水など他の水利使用に従属する小規模発電目的の水利使用について、従属元の水利使用の処分権者が都道府県知事である場合、大臣同意を要する「特定水利使用」の対象外とする	（提案内容） 地域でのエネルギー自給を進めるため、淮西用水など他の水利使用に従属する小規模発電目的の水利使用について、従属元の水利使用の処分権者が都道府県知事である場合、大臣同意を要する「特定水利使用」の対象外とする。 （提案理由） ・2級河川で一定規模以下の小水力発電目的での従属発電を導入する場合、河川法に基づく大臣同意を要するため、事務手続が膨大で長時間を要し、事業上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、総合特区法（6/22成立）に基づく申請にふ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等が不要となったところである。 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から、総合特別区域法を積極的に活用することとされたい。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	「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等が不要となったとの旨は可能であり、そのような準備がなされていれば、１ヶ月間という市町村長の判断期間は必ずしも売買の成立を困難にする原因とはなり得ないものと考える。 また、国交省は、都市公園法に定める公園の配置、規模等の同一基準に基づき広域的な利用を前提とした大規模な公園として整備するものであることから、入園料については国において全国一律の金額としている。 こうした観点から、入園料の収受業務を行っている管理受託者が組合員に設定することについては、対応が困難。 なお、入園料の額及びその減免については、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、現行の公園緑地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から、 ②現行の公園緑地管理業務契約においては当該年度の委託料の限度額の範囲内で一定の業務を行うことを前提に企画競争を実施しており、本件について対応する場合には、企画競争にあたっての前提条件の変更に該当し、他の応募者との関係で公平性を欠くこととなるため、現行契約において対応することは困難。 公園緑地管理業務の受託者が当該業務の一環として大園者数の効能を積極的に行ラ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。	①C ②C	－	①国営公園では、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組合員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、現行の公園緑地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から、 ②現行の公園緑地管理業務契約においては当該年度の委託料の限度額の範囲内で一定の業務を行うことを前提に企画競争を実施しており、本件について対応する場合には、企画競争にあたっての前提条件の変更に該当し、他の応募者との関係で公平性を欠くこととなるため、現行契約において対応することは困難。 公園緑地管理業務の受託者が当該業務の一環として大園者数の効能を積極的に行ラ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。	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こうとする提案主体の意見を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い。 ②本件提案は、企画競争の対象業務について通常に遂行するものであり、前提条件の変更にあたらないため、契約変更は可能と考えるところ。 公園の魅力と利便向上のため、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い。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なうことで解消されると考える。	①C ②C	－	①都市公園法令上、公園毎に入園料とその減免が規定され、年間約３千地域事情に応じた無料開放日の設定などの例があり、同様の趣旨の全国割引（前売券、ﾅｲﾄﾊﾟｽ等）は可能と考えるので、弾力的な運用を要望する。 ②本件提案は、企画競争の対象業務を適正に遂行することを前提にしたとて、一般の集客力向上に取り組むものであり、前提条件の変更にあたらないと考えている。次回契約更新時を待たず、対応されたい。 （詳細は別紙参照）	①C ②C	－	国営公園の入園料は、入園料で管理費を賄うことを前提とせず、公共サービスに対して利用者から一定の負担を頂く立場から徴収しているものである。 入園料の金額設定については、公共施設として広く国民に等しく利用頂くため、公共サービスに対する受益者負担の考え方及び公共施設としての公開性の立場を勘案し、都市公園法施行規則第１１条第２項に基づき、国土交通大臣が適正に定めているものである。 なお、国営公園は、都市公園法に定める公園の配置、規模等の同一基準に基づき広域的な利用を前提とした大規模な公園として整備するものであることから、入園料については国において全国一律の金額としている。 こうした観点から、入園料の収受業務を行っている管理受託者が組合員に設定することについては、対応が困難。 なお、入園料の額及びその減免については、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、現行の公園緑地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から、 ②現行の公園緑地管理業務契約においては当該年度の委託料の限度額の範囲内で一定の業務を行うことを前提に企画競争を実施しており、ご提案の趣旨については、企画競争の条件と異なることから、本件について対応する場合には、企画競争にあたっての前提条件の変更に該当し、他の応募者との関係で公平性を欠くこととなるため、次回契約更新時を待たずに現行契約の変更や別途契約により対応することは困難。 公園緑地管理業務の受託者が当該業務の一環として大園者数の効能を積極的に行ラ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）に向けて引き続き検討して参りたい。	1030910120	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昭和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 食計法第２条	国営公園については、公園維持管理業務を入札により民間事業者等に外部委託をしている。また、国営公園の入園料については、国土交通大臣が定めるとされている。		国営明石海岸公園の弾力的な管理運営体制の構築を求める ①企画剥引等を管理受託者が自由に行えるよう、入園料の減免手続の弾力的な運用 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ある新たなイベント開催の原資として活用できる仲組みの構築	（提案内容） ・現行制度では、管理受託者は不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岸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共や県立淡路島公園、ウェ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く。 ・利用者増を図るためのさらに魅力的な商品造設に向け、入園料（減免）の決定を地域の実情に合わせることもに、管理受託者の創意工夫が反映できるよう自由度の高い管理運営体制が必要である。 ・そのため、前売券やウーボ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、利用料金収入の一定額の増収分について、施設の魅力を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き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、一般の集客力向上に取り組むものであり、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ない ・利用料金収入の他は、現行契約や別途契約による対応は可能であることや、入園料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こうとする提案主体の意見を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い。 ②本件提案は、企画競争の対象業務について通常に遂行するものであり、前提条件の変更にあたらないため、契約変更は可能と考えるところ。 公園の魅力と利便向上のため、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い。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なうことで解消されると考える。	①C ②C	－	①都市公園法令上、公園毎に入園料とその減免が規定され、年間約３千地域事情に応じた無料開放日の設定などの例があり、同様の趣旨の全国割引（前売券、ﾅｲﾄﾊﾟｽ等）は可能と考えるので、弾力的な運用を要望する。 ②本件提案は、企画競争の対象業務を適正に遂行することを前提にしたとて、一般の集客力向上に取り組むものであり、前提条件の変更にあたらないと考えている。次回契約更新時を待たず、対応されたい。 （詳細は別紙参照）	①C ②C	－	①国営公園の入園料は、入園料で管理費を賄うことを前提とせず、公共サービスに対して利用者から一定の負担を頂く立場から徴収しているものである。 入園料の金額設定については、公共施設として広く国民に等しく利用頂くため、公共サービスに対する受益者負担の考え方及び公共施設としての公開性の立場を勘案し、都市公園法施行規則第１１条第２項に基づき、国土交通大臣が適正に定めているものである。 なお、国営公園は、都市公園法に定める公園の配置、規模等の同一基準に基づき広域的な利用を前提とした大規模な公園として整備するものであることから、入園料については国において全国一律の金額としている。 こうした観点から、入園料の収受業務を行っている管理受託者が組合員に設定することについては、対応が困難。 なお、入園料の額及びその減免については、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、現行の公園緑地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から、 ②現行の公園緑地管理業務契約においては当該年度の委託料の限度額の範囲内で一定の業務を行うことを前提に企画競争を実施しており、ご提案の趣旨については、企画競争の条件と異なることから、本件について対応する場合には、企画競争にあたっての前提条件の変更に該当し、他の応募者との関係で公平性を欠くこととなるため、次回契約更新時を待たずに現行契約の変更や別途契約により対応することは困難。 公園緑地管理業務の受託者が当該業務の一環として大園者数の効能を積極的に行ラ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）に向けて引き続き検討して参りたい。	1030910120	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特置	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。		尼崎臨海地域（国道４３号以南）において、２１世紀の尼崎運河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世紀の尼崎運河再生プロジェクトの実施計画にあらかじめカフェ・レストラン等の立地可能箇所を定めることにより、広く開放することができ、実現可能性の高い意図を持ってカフェ・レストラン等のにぎわい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】 ・　国回答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 まちづくり計画案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掘・積み上げを行う ・　建築基準法第４８条第１２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る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、公開決定の意見聴取、建築審査会の同意等の手続きが複雑で、公開会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、リスクが大きく、立地のネックな障害となっている ・　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、飲食店を建設しても工業の利便性を阻害せず、公益上やむを得ないエリア及び建築できる飲食店の規模、規模をあらかじめ定めておけば、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・縦覧等の手続きを経て、都道府県又は市町村において定めることとしている。 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、当該地域において今の公平性や妥当性等を担保するための十分な手続きを経て行われるものであり、また、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不可欠であり、本件要望の立案は不可能である。 ・上記を踏まえ、特区において、工場生産環境を今後も維持するという立位土地利用方針との整合性から考えられない。 ・特別用途地域や地区計画といった都市計画メニューを活用するにしても、そのベースとなる運河周辺地域にふさわしいまちづくり計画を策定の上、同計画を踏まえた都市計画を策定することとなるが、工業専用地域においては先行事例も少なく、市は慎定に慎重な態度である。 ・現在、県において政策誘導的なまちづくり計画の検討をするため、関係者の合意形成に向けた取り組みを行っているが、その中でも提議立地の検討には具体的な実現イメジが求められている。 ・上記を踏まえ、特区において、建築基準法第48条第12項の用途規制の適用を除外し、「21世紀の尼崎運河再生プロジェクト基本計画」に位置づけられた飲食店等については、工業専用地域の まま で建築できるよう再度ご検討いただきたい。	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ていることを踏まえ、右提案主体の意見に対して回答されたい。	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ていることを踏まえ、右提案主体の意見に対して回答されたい。 ・用途地域の変更は、工場生産環境を今後も維持するという立位土地利用方針との整合性から考えられない。 ・特別用途地域や地区計画といった都市計画メニューを活用するにしても、そのベースとなる運河周辺地域にふさわしいまちづくり計画を策定の上、同計画を踏まえた都市計画を策定することとなるが、工業専用地域においては先行事例も少なく、市は慎定に慎重な態度である。 ・現在、県において政策誘導的なまちづくり計画の検討をするため、関係者の合意形成に向けた取り組みを行っているが、その中でも提議立地の検討には具体的な実現イメジが求められている。 ・上記を踏まえ、特区において、建築基準法第48条第12項の用途規制の適用を除外し、「21世紀の尼崎運河再生プロジェクト基本計画」に位置づけられた飲食店等については、工業専用地域の まま で建築できるよう再度ご検討いただきたい。	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・縦覧等の手続きを経て、都道府県又は市町村において定めることとしている。 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、当該地域において今の公平性や妥当性等を担保するための十分な手続きを経て行われるものであり、また、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不可欠であり、本件要望の立案は不可能である。 さらに、ご提案の地域は、特区提案者である兵庫県がもともも都市計画において工業専用地域として決定した地域であり、ここで一定のエリアを設定して、飲食店等の立地を推進しようとする場合は、都市計画の手続きを経て、県において工業地域等の用途地域に変更することにより対応可能であるので、庁内において十分に調整されたい。	1030910120	兵庫県	兵庫県	国土交通省

管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	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	「措置の可能」の見通し	「措置の内容」の見通し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
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、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酌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実情に根ざした都市計画を策定するについて、国の計画等への適合義務はその自由度を大きく制約し、計画の柔軟性を著しく失わせるものである。真に国際競争力があり、持続可能で住みやすく暮らしやすいまちづくりにつなげるため、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られたりなられるので、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い。	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とのことであり、広域にとどまらない市区町村の実態を計画に反映することは困難となる。また、そうした考え方に基づき、市区町村に適合義務を課すのは、各地方公共団体の能力を過小評価するのみならず、その自主性を奪うものである等、地域主権の推進に明らかに逆行するものである。国が一定の方向性を示すことについては否定しないが、いつでも適宜義務を課して市区町村の判断を縛るのではなく、地域のことは地域で決めることが出来るように現行制度を堅持することを検討されたい。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	１０４８０１００	（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的見地から決定すべき一定の地域地区、都市施設、一定の規模的都市施設等に関する都市計画は都道府県が、その他の都市計画は市町村が定める。 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即し、かつ、都道府県が定めた都市計画に適合したものでなければならない。 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、関係市等（関係区域（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」に改めることとすべきである。 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）	Ⅱ	〇都市計画について、実際にどの様な都市計画が必要で、どの様な都市施設等に対する需要が どの様に存在しているのか等を把握しうるのは、「現場」に当たる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策定を援助を行うこと、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効用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、都道府県というとうまく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、地の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、行財政能力等を勘案し、取及び村については法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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	当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ができるようにすることを求めるものであり、単に当該機関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、当該機関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策定ができると解してよろしいか。 特殊街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令９条２項１号イ及びロの両方を指すもの。都市高速鉄道はかずしも広域的な見地から決定しなければならないものではない。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堅持すべき。（補足資料あり）	C	Ⅱ	都市計画は、都市における広範でかつ複雑多岐な権利関係の調整及び各種行政との総合的な調整を図る必要があること、したがって、計画決定権は本来、単一であることが望ましいものであること等からいって、関係市等による事務組合、都市計画決定の事務を分掌することは困難である。 都市高速鉄道に関する都市計画は、一の市町村の区域を越えて定められることも多く、また、都市高速鉄道は都市活動に重要な役割を果たす公共交通機関であり、他の交通機関に対しても影響をもたらるものであり、一の市町村の権限で都市高速鉄道に関する都市計画を決定することは難しい場合もあり、当該都市計画決定権限を市町村への移譲には馴染まないと考えられる。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	１０４８００２０	（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しているは、市区町村による地域の実情を踏まえた、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取り、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など挙げられる。 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り、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、土地収用法上の収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収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、収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不べきである。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	○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連性は認められない。 ○地域の利害と一定の距離について、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者機関等を設置すれば可能なはずである。 ○土地収用法の仕組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くなることは、いずれの法令であってもありうる。 ○以上のことから、都市計画事業の施行に係る手続の緩和について再検討されたい。 （補足資料あり）	C	－	届出は形式上の要件を充足しているならば、到達したときに法律上課された義務が履行されたことになる。そのため、都市計画事業に係る手続を認可から届出に緩和した場合、当該事業について、事業の公益性及び内容、事業実施のための資力等に関する実質的な審査をすることはできないことになる。一方認可とは、ある人の法律上の行為の効力を完成させるための公の機関が与える同意であるため、都市計画事業に係る手続が認可の場合には、上記の審査をすることができる。都市計画事業は、強度の私権制限を伴うものであるため、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事業実施主体以外の者により、土地収用法上の収用権が付与されることから、当該事業に係る手続は認可である必要がある。 市区町村が施行する都市計画事業と国、都道府県及び市区町村以外の者が施行する都市計画事業は、同様の認可手続を踏むことが必要であるため、都道府県が事業の施行の認可をするべきである。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	１０４８００３０	（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3	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的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、指定都市の区域に於いては、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、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に関するものを除く。」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号については指定都市が作成することとし、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 と都道府県道であると市町村道であるとに関わらず、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合理性はないものと考えられる。むしろ、指定都市として一体性、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ることとされている。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	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在り方について教示されたい。また、指定都市内の一般国道に路面電車の交通の用に供する特殊街路を設置する場合の考え方についても併せて教示されたい	B-2	Ⅱ	現行制度上、指定都市の区域における高速自動車国道又は一般国道に関する都市計画の決定権限は、都市計画法施行令において定められている。地域主権戦略大綱の内容を踏まえ、地域の自主性及び自立性を高めるための改革を推進するための法律案が、現在国会において審議されており、当該法案が制定された場合には、一定の期間を おいて当該法案に関連する政令の整備がなされることとなるが、当該政令の整備にあたっては、高速自動車国道又は一般国道に関する都市計画の決定権限に関しても、地域主権戦略大綱の内容を踏まえて措置をすべく、現在検討を行っている。 また、一般国道に関する都市計画が定められている区域内において、種別を特殊街路とする道路に関する都市計画を定めることができるかどうかについても、周方の都市計画の機能的・物理的性格等から考えて相互に矛盾しない内容のものであるかどうかを個別に判断し、都市計画を決定することなる。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	１０４８００４０	（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。	「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、市街地及び農地等の再生整備事業を実施する。	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、市街地及び農地等の再生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	－	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、土地区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って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。			D	－		被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	１０５６０００	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４６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。 （関係要件：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以上かつ電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） 提案理由： 地権者等が多方面に分散している中、各種計画の推進、権利調整等において、柔軟で明確かつ迅速な合意形成と意思決定が期待できる。	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。			C	－		被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	１０５６０２００	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
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（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。	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。 （関係要件：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以上かつ電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り、措置することは適切でない。			C	－		被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	１０５６０３００	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

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	「措置の方針」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
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３８条（定款）、第４５条（総会の議決事項）及び第８９条（土地区画整理法の準用） 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、鳥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。	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： 復興再生の様く目標空間像を協同の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。	C	－	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	１０５６０４００	特定非営利活動法人まちつくり技術情報システム	東京都、栃木県	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、鳥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。	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、施行者が定める審査会において、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、善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。	C	－	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	１０５６０５００	特定非営利活動法人まちつくり技術情報システム	東京都、栃木県	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８８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、鳥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住住する被災者に対して優先的に分譲されるようにする。	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、集合農地区の保留地及び共同施設住宅区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彩で集団的なニーズ・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。	D	－	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	１０５６０６００	特定非営利活動法人まちつくり技術情報システム	東京都、栃木県	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３２条関連の土地調査・物件調書作成 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、鳥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資を担保する土地調査、物件調書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： 我が国面法等において、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調査（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、また、共同建設補助、生活再建の補償等の公助が図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。	C	－	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	１０５６０８００	特定非営利活動法人まちつくり技術情報システム	東京都、栃木県	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２４条（規準又は規約）、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、鳥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応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。当該の諸手続きは、施行者の定款で記載する事項として運用を行う。 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ための対処は厳しい、更に建築物件の金銭補償方式のみでは現在セされる既存債務と新規建設資金の二重ローン問題への対応も限られる。地域の多様な属性に従った不動産個々の権利移動と新たな資産環境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。	C	－	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	１０５６０９００	特定非営利活動法人まちつくり技術情報システム	東京都、栃木県	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	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、鳥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」のみであるのを「土地及び建物」に拡大し、また、買取主体について現行の「都府県」に「国」を追加する。	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い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」のみであるのを、「土地及び建物」に拡大し、また、買取主体について現行では「都府県」のみであるところ、「国」を追加する。 　これにより申出に係わる混乱の回避が期待できる。	C	－	土地の買取の申出は、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。	C	－	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	１０５６１１００	特定非営利活動法人まちつくり技術情報システム	東京都、栃木県	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	市街化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を満たし、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以上の集団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、市街化調整区域にある農地でも、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務の一部を処理することとされた市町村	市街化調整区域内、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。これらは特設介護施設の建設をする際に障害となる事は確実なので、厚生労働省が設立認可を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ていかなければ時間だけかかり、本来の趣旨を達成できない。職員の生活圏内にある事、マンパワーを分散させない事、できるだけ建設コストを下げる事（未造平置）、効率化を図る為に利用率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、特に農地の活用の必要性が想定される為。	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２４条は市街化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：青木食計 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ための緊急対策.pdf）によると「県が建てる仮設福祉施設」（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、この判断については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「非常災害のための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。	C	－	福島県移住復興プロジェクト	１０５７０７２０	株式会社青木食計	福島県	農林水産省 国土交通省

管理コード	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	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	「措置の方針」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
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49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区で建築可能。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、建築基準法第四十八条第一項から第十二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設養護老人ホームは、建築基準法第四十九条第二項に適合するものとすること。	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、恵発で避難している利用者を受入れ、避難せざるを得なかった施設の職員の雇用の継続をはかる為に行われるものであり、これらの方々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ほど、避難している利用者の家族の多くを抑え、地域ケア、地域コミュニティの回復が早くなる。あくまで民も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も、当該規制の緩和が望ましい。	D	－	特別養護老人ホームは49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増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害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないと認めて許可した場合には建築可能である。			D	－		福島県福祉復興プロジェクト	1050300	株式会社青木金計	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おらず、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る。

提案理由：
防府市の笠戸島特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、振興関の谷説に牽引されるあれで、輸出量が増加しており、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、工場敷地を切り売りしたことで、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、運輸用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、公道を数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。また自賠責にだけから同等保険は必要とする。作業慣習員は必須。小型の荷運台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、その運行の実態に関わらず検査・登録は必要であるが"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、道路運送車両法上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い。 | 本件要望において規制の緩和を受けようとする自動車関連企業群は、臨海埋立地の工業専用、工業、準工業地域に用途制限され、ほぼ生産活動従事者のみで構成された、特異で且つ広大な面積を有するエリアに立地しています。このため、このエリアにおける製品等の輸送は、荷扱れや事故等の予防措置を適切に講ずれば、一般住民の居住エリアでの輸送に比して、人的・物的損傷リスクを極小化できる状況にあると言えます。こうした特殊性を鑑みて、このエリアでは、小型特殊自動車のみならず、大型特殊自動車の検査・登録も不要とし、更に公道走行が可能となる特例措置を講じて頂きたいと存じます。 | C | - | 当該工業用地域内の道路が道路運送車両法２条６項の道路に該当する場合には、安全性の確認等の観点から自動車の検査・登録が必要である。

（参考）道路運送車両法第２条第６項
この法律で「道路」とは、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）による道路、道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）による自動車道及びその他の一般交通の用に供する場所をいう。 | | 1000120100 | 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日付け通達（自車第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由来で指定した際に、これらの車両の構造と、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っておらず、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る。

提案理由：
防府市の笠戸島特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、振興関の谷説に牽引されるあれで、輸出量が増加しており、多くの自動車部品工場が、製造ライ 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、工場敷地を切り売りしたことで、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、運輸用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、公道を数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。また自賠責にだけから同等保険は必要とする。作業慣習員は必須。小型の荷運台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レ防止キャップ等を手当て。 | ー | － | 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日付け自車第３３１号）」は、昭和３０年６月１８日付け運輸省自示第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陸運局（現地方運輸局）に周知したものである。
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、公道走行を伴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管轄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い。
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事件
を明らかにされたい。 | フォークリフトのフォーク部分は道路運送車両法上「物品積載装置」に当たりますことから、この場合には道路交通法上「積載のために設備された場所」に該当しないことを理解いたします。本件要望において規制の緩和を受けようとする自動車関連企業群は、工業専用、工業、準工業地域といった広大な面積を有する用途制限された特異なエリアに立地しています。このため、このエリアにおける製品等の輸送は、荷扱れや事故等の予防措置を適切に講ずれば、一般住民の居住エリアでの輸送に比して、人的・物的損傷リスクを極小化できる状況にあります。ただ、このエリアにおける製品等の輸送は、荷扱れや事故等の予防措置を適切に講ずれば、一般住民の居住エリアでの輸送に比して、人的・物的損傷リスクを極小化できる状況にありますので、フォーク部分を「物品積載装置」とみなす一定の安全基準を特例措置の中で講じて頂きたいと存じます。 | — | － | フォークリフトのフォーク部分については作業装置であるため道路運送車両法上物品積載装置には該当しないものの、道路運送車両法においてはフォーク部分に製品等を積載して走行することは無限していない。なお、道路交通法上このような走行が認められるかどうか警察庁への確認と必要である。
また、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のとおりである。 | | 1000120111 | 防府市 | 山口県 | 警察庁
国土交通省 |
| 1220020 | 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日国自旅第１４１号） | 道路運送法施行規則第４９条第３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、暮らし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運送を確保するため、市町村の長が主宰する地域公共交通会議（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「地域公共交通会議等」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。 | | 地域公共交通会議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地も町内に散在するため、移動ニーズも種雑多種に渡る。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え、道路運送法第４条に規定される乗り合いタクシーの下同じ）を運営した、過疎地有償運送も約ひと安心（過去に受け運営になり難い状況である。ただ代表として確実した過疎地有償運送も約ひと安心（過去に受け運営になり難い状況である。ただ代表として確実した過疎地有償運送も約ひと安心（過去に受け運営になり難い状況である。、実現が難しい状況にある。

提案理由
市町村運営有償運送（交通空白輸）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、既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地を解消することができる。

代替措置
地域公共交通会議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 | － | 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への移動ニーズに合わせた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の市町村運営有償運送者の設定する目的地へ乗り合って輸送を行うこと、乗り合う利用者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にする必要がある。このため、市町村運営有償運送の登録に関する総理方針（平成21年5月21日国自旅第339号）の2.（2）、③、（イ）において、「デマンド運行（予約路線の一部に迂回部分への運行を行う形態）を行う場合に加っては、基輸となる路線を定めるものとする。」としている。

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への移動ニーズに合わせた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の市町村運営有償運送者の設定する目的地へ乗り合って輸送を行うこと、乗り合う利用者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にする必要がある。このため、市町村運営有償運送の登録に関する総理方針（平成21年5月21日国自旅第339号）の2.（2）、③、（イ）において、「デマンド運行（予約路線の一部に迂回部分への運行を行う形態）を行う場合に加っては、基輸となる路線を定めるものとする。」としている。 | 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にルートを決定し運行できる」との解釈に関し、何らかの制約があれば、それを明確にすることを含めて、回答されたい。 | 基輸路線以外のルートを運行することも現行制度下で実施可能とのことであるが、大山町が実施したいのは、町内をひとつの区域としたデマンドによる区域運行であるとしたがって現行制度上においても、迂回路線を設定することなく、町内に最小限（例えば合併前の旧町ごとに１本の計３本程度）の基輸路線を便宜的に設定の上、複数台の車両（５台程度）がそれぞれ町内をひとつの区域とし、ニーズに応じてその都度自由にルートを決定し運行することで、現行の市町村運営有償運送において可能である。 | D | － | ご提案の「町内に最小限（例えば合併前の旧町ごとに１本の計３本程度）の基輸路線を便宜的に設定の上、複数台の車両（５台程度）がそれぞれ町内をひとつの区域とし、ニーズに応じてその都度自由にルートを決定し運行」することは、現行の市町村運営有償運送において可能である。 | | 1005100 | 大山町 | 鳥取県 | 国土交通省 |
| 1220030 | 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年国自旅第１００号） | 時間制運賃は、タクシー事業者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）、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。そこで旅行業を有する当協会では主催旅行商品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、エリア内の施設を絡ぶ点間の事業を計画、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自由なマラソニングが可能、③市内タクシー協会会員事業所で、走廊道性が高いことが特徴で、従来の路線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」ではなく既現の「時間制運賃」を適用します。時間制運賃を１５分毎に設定できれば、「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」ループ→一事業所、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の適用を検討しており、乗降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分時間制料金では通常のメーター料金が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かる部分については、時間距離併用制運賃に基づく精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。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 本事業（八戸まちタク）において、時間距離併用ではなく、時間制運賃を適用しているのは、お客様が感じる１乗車あたりの料金とメーター料金との差によるトラブルの回避であります（詳しくは補足資料参照）。そのため、時間制運賃の一乗安い設定が30分なので、近距離ではメーター料金より高い場合があります。15分ごとの設定にできれば、各ゾーンの料金は実際のメーター料金に近いものになりますし、販売金額も現状より下げることができるのでお客様も利用しやすくなります。まちずでに承認されている料金の細分化なので、タクシー会社にも負担にならない料金体系が確立され、稼働率の向上と併せ、タクシー会社にもメリットはあると考えます。 | C | － | 先にご回答させて頂いたとおり、タクシー会社との間で、時間距離併用制運賃に基づく精算を行っていただくのであれば、現行燕品として定額観光タクシーを販売し、往復の価格設定で販売することは可能である。 | | 1000100100 | （社）八戸観光コンベンション協会 | 青森県 | 国土交通省 |
| 1220040 | 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の監督と必要となる措置の実施について（平成２１年国自旅第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補完するものとして必要な場合に事業として行う場合とは、「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0.3haに拡大され観光客は増加する一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図っている。
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、観光客から一部の経費（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。
ついては、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地区で、タクシー事業としての対応でなく、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 | － | 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補完するものとして必要な場合に事業として行う場合とは比し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ものであり、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。 | 右提案主体の意見に対して回答されたい。 | 提案の内容は、観光交通であり自家用車による有償の運送は認められないとの回答でありました。
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時間当たり千円で徒歩による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、運送自体は無償で行い、ガイド料についてボランティアガイドと同様に利用者から収受する」ことについては、運転者とガイドが同一人物ではないなど、ガイド料が経費として運送の費用に充当されない場合であれば可能である。
他方で、運転者とガイドが同一人物であるなどガイド料が実質的に運送の費用に充当されていると認められる場合は、一般乗用旅客自動車運送事業の許可を取っていただく必要がある。 | D | － | 道路運送法第２条第３項において、「他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送」することを旅客自動車運送事業と定義しており、当該事業を行うためには、道路運送法第４条の国土交通大臣の許可を受ける必要がある。
ご提案の「運送自体は無償で行い、ガイド料についてボランティアガイドと同様に利用者から収受する」ことについては、運転者とガイドが同一人物ではないなど、ガイド料が経費として運送の費用に充当されない場合であれば可能である。
他方で、運転者とガイドが同一人物であるなどガイド料が実質的に運送の費用に充当されていると認められる場合は、一般乗用旅客自動車運送事業の許可を取っていただく必要がある。 | | 1220210 | 倉吉市 | 鳥取県 | 国土交通省 |

管理コード	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	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	「措置の方針」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
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年国自旅第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に適するものとは言い難いとの認めていないが、電気自動車及び患者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、一定の条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、射水市には景観条例規制に指定された地区があり、細い路地も多いため、小回りの利く軽四タクシーの方が総合的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おり、本年度からはタクシー車両の間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してきていることから、①運行エリアを限定する（公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る。	C（一部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、「デマンドタクシー」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、当該市町村が主宰す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議論を経て、運行の態様、運賃及び料金、使用車両（軽自動車を使用すること）及びに一般乗合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車確で協議が調った場合には、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、現行制度で対応することが可能である。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	軽自動車の導入の前提として、安全性の確保の点からも、「半径数kmの狭い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事業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のでは、旅客が長距離の移動や高速道路の利用を求めた場合に道路運送法第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）として認めてもらい、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か、ご教示願います。 また、道路運送法第13条にある義務に違反しない要件とした場合には、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。	C	－	特定の利用者に対して合理的な理由なく運送の引受けを行わないような不当な差別的取扱いを恐起することは、特に運送の引受けが職務に行われるタクシー事業においては、利用者の利便の確保上著しく問題があるため、運送引受義務に特例を設けることは適当ではない。 　また、軽自動車をタクシー車両に使用することは、軽自動車の居住性等や車両を長時間・長距離の用に供するタクシー事業の特性をかんがみると運転者の労動条件・労働環境や輸送の安全に悪影響を与えるおそれがあることから、これまでも道路運送法第４条の許可を行ってきていないところである。 さらに、特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法案に対する衆参両院の附帯決議においてタクシー運転者の労働条件の改善について言及されていることから、これらを総合的に勘案すると、軽自動車によるタクシーの運行を認めることは適当でない。	軽自動車のタクシー車両認可特区	１０２７０１１０	海王交通㈱、㈲小杉タクシー、大門タクシー㈱	富山県	国土交通省
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・自賠責・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射水市内全域を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 定額制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通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限と運賃の設定 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。		C	－		軽自動車のタクシー車両認可特区	１０２７０２００	海王交通㈱、㈲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（営業区域内の一般の需要に応じることができる車両自動車）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めないものとする。 　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、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、一部の介護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めないものとしても、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。		C	－		軽自動車のタクシー車両認可特区	１０２７０３００	海王交通㈱、㈲小杉タクシー、大門タクシー㈱	富山県	国土交通省
1220380	被災地への投資環境の緩和、拡大	②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の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		被災地への投資環境改善のための緩和措置を要望します。 ①［PPP・PFI］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・PFI］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 「競争入札・プロポーザル以外に、迅速な事業立ち上げ、質の高い事業立ち上げを目的に、　競争対話方式　の導入。 →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が求められる。被災地の雇用にも繋がるPPP・PFI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の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、水産行政に広く関係する問題であり、今回提案いただいた要件だけで回答できるものではないことから、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るとともに、必要な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国人役員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で同様な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。		－	－	②水産業の外資系企業の誘致については、状況によっては認められる可能性があるので、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、水産行政に広く関係する問題であり、今回提案いただいた要件だけで回答できるものではないことから、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るとともに、必要な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国人役員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で同様な国籍要件を定めている。	パソナグループ シャドーキャピタル ネット復興支援者	１０３２７００	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	・「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た場合には、独自する基準の緩和を行っている。 ・「道路運送車両法」における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条や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。 ・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	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条や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。	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、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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	「不特定多数の乗客に対する安全性の観点」から乗車定員１０人の自動車より厳しい基準を設けているということであれば、地域公共交通会議等に基づく運行が道路運送法第４条が第７９条の違いで差異が生じていることが不可解ですが、如何に、また、車体の大きさに関係がないということであるが、基準の境を１０人と１１人の間においていることに、変更できない合理的な理由はあるのか、特区制度を利用して、地域公共交通会議等に基づく運行について乗車定員１５人の車両まで認める要件緩和を行い、安全性に支障がないかを検証していただきたい。	C	－	自家用有償旅客運送については、運送形態が自家輸送に似ていると認められることや運送の対象となる旅客や地域が限定されており、不特定多数の利用者の利便を確保するため多為旅客自動車運送事業とは事情が異なることから、同等基準を適用する必要はないものと考えている。 また、乗客の安全確保の観点から基準の適用範囲を区切る必要があり、乗車定員が多くなると車両も大きくなるため、技術基準においては乗車定員11人で適用範囲を区切っています。	１０３３８１００１０	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条件緩和	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了承された場合の措置を「増車７日前までの届出」のみとし、監査の対象としない。	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了承された場合は、規制の対象となり、監査を受ける必要がある。 そのため、タクシー事業者としては営業時間にタクシーとして車両を有効活用するとて現状となっている。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、国土交通省も運賃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決定な「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、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、車両の営業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、過疎の趣旨にも沿ったものと考える。	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。		C	－		軽自動車のタクシー車両認可特区	１０３３８１００２０	海王交通㈱、㈲小杉タクシー、大門タクシー㈱	富山県	国土交通省
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。		スクールバスの混乗にあたり、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、混乗者から「運送の対価」を受け取っていただけるとする。	学校教育法第１条に掲げる学校について、スクールバスの混乗にあたり、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、混乗者から「運送の対価」を受け取っていただけるとする。 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、実利負担と認められない妥当な範囲とする。 小・中学校の統廃合が進み、スクールバスの運行は生活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、一般住民の混乗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保険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優遇を図った制度との狭間で苦労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優遇を図っている一方で、実態に合わせ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乗化の促進につながり、いては交通利便性の向上に繋がるものと考える。	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」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り扱いについて（平成18年9月15日国自旅第144号通達）：１「市町村運営有償運送のうち乗り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の運営、当該地域における路線数の一般乗合旅客自動車運送事業の運営を目安とする」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混乗を行うことも可能である。 　このため、ご提案のあった、混乗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乗者から運送の対価を収受することが可能である。			D	－		パソナグループ シャドーキャピタル ネット復興支援者	１０３８８０３００	福岡県	福岡県	国土交通省

管理コード	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	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	「措置の不要」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
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、駐車場代のみをサービスの提供を受ける者が支払う場合や自発的に謝礼の趣旨で金銭等が支払われたものについては、「運送の対価」とはせず、自家用無償運送となり、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回あたりの運転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こととする。 また、地方公共団体がその運送に要する経費を自治会等の地域コミュニティに対して支援する場合に、その支援を「運送の対価」とみなさない運用を求める。	【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回あたりの運転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」とみなさない運用とする。 【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会体であり、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般に運送行為の実施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、利用者と実施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よる取組みについて、無償の範囲を拡大する運用を求めるものである。 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」とするとあり、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難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	－	各省庁からの提案に対する回答 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、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、地方公共団体か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、運送の対価を収受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。 また、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。 また、ご提案のあった「地域コミュニティが運送１回あたりの運転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」ことについては、運送行為の実施者から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趣旨で対価が支払われる場合は、有償と観念されないため登録又は許可を要さない。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	回答には、「国土交通大臣の登録又は許可を受ける」ことが記載されているが、地域コミュニティが、そのような登録・許可を受けて、有償運送を行うことが現行制度では認められていなかったため、本件は提案しているものである。 また、「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趣旨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、運送行為の実施者の関知しないところで利用者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」ことに当たらないと考えますが如何に。	C	－	ご提案のありました自家用有償旅客運送を実施する者に「地域コミュニティ」を追加することについては、提案管理番号1220430をご参照いただきたい。 また、「運送行為の実施者の関知しないところで利用者相互間において謝礼の目安額や上限額を定めること」については、貴県が提案理由に記載されている「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会体であり、同一組織内の相互扶助である。」ことを踏まえれば、運送行為の実施者の関知しないところで利用者相互間において謝礼の目安や上限額を定めるような事態は想定しがたく、また、事前に対価の支払い額を決めることは個人的が自発的に任意の謝礼の趣旨で金銭等の対価を支払っているものと評価することはできない。 以上を踏まえれば、ご質問のようなケースについて「事前に対価の支払いが合意されていた」ことに当たらないと解することはできない。	1030400	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49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与えられ規判義務能力を有すること、営利を目的としないこと、組織的基盤を有すること等としている団体として、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。「福祉有償運送」は、「福祉」の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、地域の組かいニーズには応えつらい、あるいはそれに応えると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経済的に苦しい高齢者等にとって日ヨその生活に利用できる負担のか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分けてなく、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	－	各省庁からの提案に対する回答 認可地縁団体は自家用有償運送が制度上可能とあるが、住民の運送のみを目的とする地縁による団体は、認可地縁団体たり得ないと考える。仮に、認可地縁団体たり得ても、現行制度では福祉有償運送もしくは過疎地有償運送が可能となるに過ぎず、提案の趣旨に沿うものではない。本提案においては、バス・タクシー等の既存の公共交通機関との適切な役割分担の観点からも、バスやタクシーを身体的・経済的な負担をかけずに利用できるところまでを地域コミュニティ運送が担おうとするものであるので、まさに補完的に必要なものと言える。 また、利用者の経済的課題に対応した運送サービスを提供することが交通基本法（案）の基本理念に沿うと考える。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	認可地縁団体は自家用有償運送が制度上可能とあるが、住民の運送のみを目的とする団体は、認可地縁団体たり得ないと考える。仮に、認可地縁団体たり得ても、現行制度では福祉有償運送もしくは過疎地有償運送が可能となるに過ぎず、提案の趣旨に沿うものではない。本提案においては、バス・タクシー等の既存の公共交通機関との適切な役割分担の観点からも、バスやタクシーを身体的・経済的な負担をかけずに利用できるところまでを地域コミュニティ運送が担おうとするものであるので、まさに補完的に必要なものと言える。 また、利用者の経済的課題に対応した運送サービスを提供することが交通基本法（案）の基本理念に沿うと考える。	D	－	法人格を有していない住民自治組織が自家用有償旅客運送を行うことは、安全の確保や交通事故時の被害者や遺族への対応等を適切に実施しうる体制にあるか等が懸念されることから、適当でない。 このため、認可地縁団体、ＮＰＯその他の法人格を有する団体とするか、これが困難な場合は、自家用有償旅客運送によるのではなく、例えば、地域コミュニティにおいてバス会社やタクシー会社に委託し、地域において必要な輸送サービスを確保するか、あるいは、地域コミュニティとの有機的な連携を図り、市町村運営有償運送によりサービスを行うことが適当である。	1030500	福岡県	福岡県	国土交通省
1220440	離島航路事業者が行う周遊運航事業の実施円滑化（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 船員法施行規則第第42条の9の2、第46条の2の2～第46条の2の4 船員法第六十四条の二第一項の協定で定める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8時間以内、一週間当たり基準労働期間について平均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為っては、労働時間規制に特例を設けている。 （船員法第72条の2、船員法施行規則第46条の2の2～第46条の2の4） 船員法第六十四条の二第一項の協定で定める労働時間の延長の限度に関する基準 ③労使協定により、4週間当たり56時間を限度に、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、船員法第六十四条の二第一項の協定で定める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、以下の措置を求める ・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、その運航実態全般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）		D	－	国土交通大臣が指定する際の基準を満たすかどうかは、その運航実態全般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）	1039300	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運航事業の実施円滑化（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）による人の運送を行う事業については、①一般旅客定期航路事業等の、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（以下「定期航路事業」）については、高い公共性から、その事業の遂行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、定期航路事業等には該当しない）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、以下の措置を求める ・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	－	定期航路事業については、定時運航を行いまと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必要から事業者に運航の確保等を義務づけを一方で、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。 ・貴の運送する不定期航路事業の届出範囲の拡大（年間運航日数の増加）は、旅客の多寡に関わらず予め定められた日程表に従った継続的に運航を行う見務を有する定期航路事業が経年上利益立場におかれることから少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。 ・貴県の取組は、周遊の要望に弾力的に対応するものであり、一定の日程表に従って運航することを想定しているものではなく、海上運送法に定める定期航路事業に該当する。 ・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は、年間3日以内と限られており、積極的取組を行おうとする運行回数を満たすものではない。 ・観光振興情報実施計画に従う運航回数の増加等を実施する場合は、無届な届出で足りるとの制度は、一般旅客定期航路事業者が運行回数を増加させる場合の措置であり、新たな開設航路の開設にあするものではない。	右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討の上、回答されたい。	・提案の取組は、周遊の要望に弾力的に対応するものであり、一定の日程表に従って運航することを想定しているものではなく、海上運送法に定める定期航路事業に該当する。 ・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は、年間3日以内と限られており、積極的取組を行おうとする運行回数を満たすものではない。 ・観光振興情報実施計画に従う運航回数の増加等を実施する場合は、無届な届出で足りるとの制度は、一般旅客定期航路事業者が運行回数を増加させる場合の措置であり、新たな開設航路の開設にあするものではない。	C	－	・不定期航路事業であっても、一定の航路を定めて（年３日間を超えて）継続的に定型的な航路事業を行うという実体を伴う以上、航路運航の安全性（使用船舶・設備面等）や運航管理・安全管理体制など、利用者保護等の観点から予め最低限の確認を行う必要があるため、許可を要する。ただし、一定の日程表（ダイヤ）を定めない不定期航路事業については、定期航路事業よりも少ない規制負担の下で許可を受けることが可能である。また、ご提案の補足資料の事業イメージ図にあるサービスは、起点が終点と一致する航路であって寄港地がないものであるので、旅客不定期航路事業者の禁止行為（海上運送法第２１条の２）に該当せず、乗合運送も可能な旅客不定期航路事業に該当し、運航日数・回数の制限なく「届出制の取り組み」が可能。 ・なお、ご提案の補足資料にある「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は、年間３日以内と限られており、」といった制限はない。	1039300	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号に対する社会資本等の定義の緩和 2. 全章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「全章立地促進法」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項に基づく工場適地の選定基準における市街化調整区域において適定の緩和 4. 農地法に基づく通知「農地法の運用について」第２－１－（１）－イ－（イ）－ｈ－（４）工場適地図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結させるための施設）の周辺五キロメートルの区域内となっている。		1. 物効法第２条第３号に関する高速自動車国道で物資の流通を結節する社会資本等（既設ＩＣ）の定義を緩和し、実地玉造路予定地圧和１Ｃについても同様に扱う。 2. 全章立地促進法第５条第２項第２号における集積区域内の圧和１ＣＩ周辺地区について、同法第５条第３号に掲げる同意全章立地重点促進区域として緩和する。 3. 工場適地選定基準　2. 都市計画との関連　（４）において、市街化調整区域については原則選定しないとあるものを緩和し、都計法第３４条１２号による産業指定区域に指定された場所について工場適地図に登載可能とする。 4. ３の工場適地図の接戦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、今回申請を行っている地区の工場適地図の掲載が容易となる。具体的には、優良農地については、つとめてこれを含けること等とされているが、本地区の振興に資する場合は、この規定を適用しないこと。	実施内容 1の緩和により、圧和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、圧和１ＣＩ周辺地区が同意全章重点促進区域となり、関係機関との調整が円滑となることにより、企業立地が推進できる。 3の緩和により、圧和１ＣＩ周辺地区が工場適地図に登載されることにより、広く立地を考え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・旧圧和町が合併した。しかし既成市街地が分断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」を策定し都市的土地利用を図る地区を「まちづくりエリア」を策定した。特に周既成市街地を一体化すべく産業集積ゾーンとして圧和１ＣＩ周辺地区を位置づけた。 ・しかし、同地区は実地玉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、効率化及び環境負荷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とて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未定である社会資本等を立地要件に含めることは、適切とはい えず困難である。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	未供用である社会資本等を立地要件に含めることは困難とのことですが、本特区提案の対象地である実地玉道路圧和ＩＣ予定地は、国道16号と国道4号沿の結節点であり、現況においても法律等の趣旨又は流通業務の総合化及び効率化を図ることでの最低限の必須条件に満たしているものと解釈できます。 また、実地玉道路の終点部である圧和１ＣＩ周辺の産業集積は、国からの要請を受けて進めている事業であり、実地玉道路の整備の実現性を高めるためにも、本特区提案の活用による課題解決は重要であると認識しております。 さらに、東日本大震災時における物流事情等を踏まえ、新たな視点による物流施設の誘導施策を検討することも重要であると考えられます。 このようなことから、圧和１ＣＩの現況や特区活用による産業集積の必要性等に勘案していただき、再考を強く要望するものであります。	C	－	流通業務総合効率化事業は、単に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た流通業務施設を中核とさせる趣旨だけではなく、それらによって物流コストの削減やリードタイムの短縮効果、物流に伴う環境負荷の低減に資することを目的としていることから、高速自動車国道のインターチェンジ等の施設の近傍を立地要件として いるものであり、法律等の趣旨も踏まえ立地要件に含めることは困難である。 なお、本制度が圧和１ＣＩ周辺に対する産業集積化の妨げとなっているわけではなく、さらに物流施設の立地を制約しているものではない。	1040010100	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限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経営するものは、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っては、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よる免許に変更することを求める。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により分与すること、また、免許を有する事業者は免許が有効である期間において都道府県知事又は指定都市の長に届け出ることとより、複数の軌道事業に おいて運行の実施を行うことができることを求める。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鉄路（軌道）の整備を含む都市計画事業の認可を受ければ足りることとすることを求める。（なお、後者については第５条において手当て。）		新しい公共交通を軸とした「まちづくりプロジェクト」の推進のため、軌道運輸事業の特許を免許に変更することを求める。 ・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に届け出ることとより、複数の軌道事業に おいて運行の実施を行うことができることを求める。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鉄路（軌道）の整備を含む都市計画事業の認可を受ければ足りることとすることを求める。（なお、後者については第５条において手当て。）	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を踏まえた慎重な検討が必要であるが、事業者に対して免許を与える際の基準を満たすかどうかは、その運航実態全般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い。	・ 特許を免許にすることについて、貴省は回答していない。 ・ 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じて自動車交通の減少をもたらすものであり、少子化・高齢化や人口減少を見通すれば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。 ・ 軌道事業の経営手法は、経営規模や輸送量、検討事項等の違いはあっても基本的な仕組は同じであり、過度の固有性はなく、特段基準の設定に困難はない。そもそも、貴県の実態にかんがみれば国土交通省職員が経営等に関する専門的な知見を有しているのか甚だ疑問である。 ・ 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）	C	－	・ 特許を免許にすることについて、貴省は回答していない。 ・ 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じて自動車交通の減少をもたらすものであり、少子化・高齢化や人口減少を見通すれば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。 ・ 軌道事業の経営手法は、経営規模や輸送量、検討事項等の違いはあっても基本的な仕組は同じであり、過度の固有性はなく、特段基準の設定に困難はない。そもそも、貴県の実態にかんがみれば国土交通省職員が経営等に関する専門的な知見を有しているのか甚だ疑問である。 ・ 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）	1043000	（株）三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	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	「措置の不要」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
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敷変更は、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、都道府県知事又国土交通大臣の認可を受ける必要があり、事業の内容が都市計画に適合し、かつ、事業施行期間が適切であれば認可がなされる。		特区において実施される場合については、軌道の工事の施行認可を都市計画の認可及び都市計画事業の施行として行う開発行為の許可へ一体化すること。軌道については、路面電車の交通の用に供する特殊施設として都市計画における都市施設として位置づけられるものであるとこころ、軌道の敷設等の工事の認可を都市計画事業とは別にせず、これと一体として行うものと位置づけ、都市開発事業の施行として行う開発行為の許可を受ければ足りることとすることを求める。	○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ところ、都道府県知事による認可でよいのではないか。そもそも、工事に認可が必要なのか、軌道の整備といっても、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う開発行為の許可を別にする理由はないと考えられる。 ○軌道の敷設はまちの在り方を変えるものである。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、両者は一体として考えることが合理的であり、これらに係る許認可等の在り方についても統合することやるのが妥当であると考えられる。	C	－	御要望にある都市開発事業の施行として行う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、軌道建設規程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、それぞれの法に基づいて審査の趣旨が異なるので、一体化する事は困難である。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	当方提案の趣旨は、そもそも軌道の整備は都市計画と一体として行われるこころ、都市計画の認可等を受けることにより、軌道法第５条の軌道の工事の施行認可について、これを不要とすることを求めるものである。貴省ご回答においては、都市計画の認可等と軌道法の工事の施工認可は審査の趣旨が異なるとのことであるが、軌道事業の特許を既に受けているのであれば、事業としての一体性があるものについて手続を別々にする社会経済的な合理的理由はないと考えられるが如何。	C	－	都市計画事業の認可と軌道法の工事施行認可は審査の趣旨が異なるものである。 なお、軌道法の特許は事業効果や採算性など申請者の経営能力等を主に審査するものであり、一方、工事施行認可は工事方法や軌道運行について軌道事業の安全性等を審査するものであり、両審査は異なる視点で審査を行うものである。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	１０４８０６００	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
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	軌道経営者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ころ、特区においては、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。		特区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ころ、特区においては、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。	LRT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、運輸の開始についてまで認可を必要とする根拠はないものと考えられ、工事の完了の確認ということであれば別に工事完了に係る技術的確認の手続を設けることで担保が可能であり、始分性を持たせる必要はないのではないか。	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図るための道路管理者及び交通管理者との十分な調整、安全な運行確保のための設備（標識、信号等）や運行開始時期の適切等の確認が必要である。そのため、運輸開始に当たっては、各事業を横断し、整合性を判断できる都道府県知事の認可が必要である。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	・「軌道と道路交通との整合性を図るための道路管理者及び交通管理者との十分な調整」が必要であるとのことであるが、軌道の特許において既に調整を行うこととされているところ、なぜ複数回行う必要があるのか。 ・路面電車は道路と並行して走行するが、走行路たる軌道敷内への自動車の進入は原則として禁止されており、道路交通との整合性を図るのであればそれは都市計画の策定段階で行うべきであって、運行開始の段階で行うものではない。 ・したがって貴省のご回答には合理的根拠がない。軌道運輸事業の運行開始の認可の届出への緩和について再検討されたい。	C	－	軌道の特許を付与した時点では書面上での確認であるのに対し、工事が完成し運輸開始の認可を受ける時点では現場が特許を付与した内容の通りとなっているか、実際に軌道と道路交通との実地の整合性を図るため、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	１０４８０７００	(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 軌道運賃料金割引等規則第２条	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ところである。 また、軌道運賃料金割引等規則第２条において、回数乗車券等運賃の割引や割り増しは、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国が示したとで、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委譲することを求める。	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。交通体系の連続線を確保することを考えると、地域住民の移動の在り方を念頭に置きつつ、地域で自主的に決めることが出来るように制度的に担保されることが必要。運賃等の在り方は地域の実情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とすることが必要。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でき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、借業権や金融設備等の資産及びその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する必要があり、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、これまでの審査等においては意見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識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、経済情勢等も考慮しながら、個別に判断すべき内容である為、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、地方運輸局を通じ把握することが可能であり、また、運賃の割引や割り増しは、軌道運賃料金割引等規則第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、軌道経営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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	・ 経営等に関する専門的知見による審査に関し、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知見を有しているのか甚だ疑問である。 ・ 事業者ごとに経営状況が異なっているとの理由でもって基準を定めることは不可能ではないことは金融関係の民間事業者における実態を見ても明らか。 ・ 原価事務が現ならている地方支分部局とあいゆる分野を担当する都道府県又は指定都市とではその把握の範囲や内容が大きく異なる。地方支分部局の長に権限を委任できるのであれば、都道府県又は指定都市の長に委譲したとしても大差ないのではないか。 ・ したがって、軌道に係る運賃等の認可の権限の委譲について再検討されたい。（補足資料あり。）	C	－	運賃の審査に関し、国土交通省においては、自動車局やバス事業者、タクシー事業者からの情報、道路交通量や渋滞予測に関する膨大なデータの蓄積等から、ＬＲＴを敷設した場合の交通需要・輸送機関分担率の変化、事業収支への影響予測が可能である。 また、資金計画の審査にあたり、軌道事業者の自担を軌道するための各種補助金及びその適用要件、さらに上下分離スキーム等に係る専門的知見を有しており、審査だけでなく、助言、是正指導も可能。 また、審査については、安全に係る設備（ＡＴＳ等）への投資計画や設備が老朽化していないかの等を審査する必要から、技術を含む軌道の専門的知識も必要である。 軌道事業の運賃等の認可における審査においては、事業者ごとに、上記のような内容や経営状況・経済情勢等を個別具体的に勘案して審査を行う必要があり、安全な輸送の確保等の観点から適正な収支が見込まれるか等及びそれらを地域重なく確保する観点から、国土交通省職員が審査を行う必要があり、当該認可権限を都道府県知事又は指定都市の長に委譲することは適当ではない。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	１０４８０８００	(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受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る場合に限り軌道の譲渡又は事業の管理の委託若しくは受託をすることが出来る。		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受託については、国土交通大臣の許可を受ける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勘せ考えれば、都道府県知事又は指定都市の長の許可とすることで足りるのではないか。事業の委託又は受託や運転の管理の委託又は受託については、免許者の特許の有無が問題となりうるが、基本的には事業者間の自由な意思に基づくことと、届出（ただし形式的な内容の審査を伴うもの）で足りることとすべきではないか。そもそも、これらについても、事業の一体として の委託と運転の管理（つまり運行業務）のみの委託を同等に扱うことは妥当ではなく、少なくとも運転の管理の委託については、届出で足りることとすべきではないか。	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（軌道や信号保安設備等の安全対策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、災害時における脆弱な避難導路の確保は適切になされているか等）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（投資額が多額にと、固定資産保有率が高い軌道事業者が長期の借入れと連帯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、信頼期間も長いと、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、の経営手法は、軌道事業固有なも事業の特性上、長期的な視点で行う開発行為の許可を別にする理由はないと考えられる。 ○軌道の敷設はまちの在り方を変えるものである。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、両者は一体として考えることが合理的であり、これらに係る許認可等の在り方についても統合することやるのが妥当であると考えられる。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	・ 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じ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かれは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関し、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知見を有しているのか甚だ疑問である。また、軌道事業の経営手法は、検討事項の違いはあっても基本的考え方は同じであり、軌道事業に適度の固有性はない。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）	C	－	日本の都市の特性上、道路の幅員が限られている中。軌道法における軌道事業については、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について確認が必要である。 国土交通省においては、自動車局やバス事業者、タクシー事業者からの情報、道路交通量や渋滞予測に関する膨大なデータの蓄積等から、ＬＲＴを整備した場合の交通需要・輸送機関分担率の変化、事業収支への影響予測が可能である。 また、資金計画の審査にあたり、軌道事業者の自担を軌道するための各種補助金及びその適用要件、さらに上下分離スキーム等に係る専門的知見を有しており、審査だけでなく、助言、是正指導も可能である。 また、審査については、安全に係る設備（ＡＴＳ等）への投資計画や設備が老朽化していないかの等を審査する必要から、技術を含む軌道の専門的知見を有しており、審査だけでなく、助言、是正指導も可能である。 軌道事業の運賃等の認可における審査においては、事業者ごとに、上記のような内容や経営状況・経済情勢等を個別具体的に勘案して審査を行う必要があり、安全な輸送の確保等の観点から適正な収支が見込まれるか等及びそれらを地域重なく確保する観点から、国土交通省職員が審査を行う必要があり、当該認可権限を都道府県知事又は指定都市の長に委譲することは適当ではない。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	１０４８０９００	(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金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、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倍以内の罰金運賃を請求できる旨規定されているところである。		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金運賃の金額は乗車区間の運賃相当額にその倍の運賃を加えたもの を上限とすることとされ、それ以上の額を請求することはできないこと。特区においては、欧州等と同様に、これを乗車区間の運賃相当額にその10倍の運賃を加えたもの を上限として、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あっては、交通事業者は国土交通大臣又は鉄道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、交通島等の空間の物理的制約から、券売機、改札等を設けて、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、乗車にあっては乗車口に、降車にあっては降車口に事務が集中し、また料金の支払いに伴問題を来するため、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。このようなことから、新たに1ドア車の軌道を交通基盤として導入する場合においては、どのドアからでも迅速な乗降が可能なように、予め乗車券を購入した上で乗車することができる、いわゆる信用乗車の導入を検討していくことが良い。しかし、検札に出会いさえしなければ乗車券なしで乗車することも不可能ではなく、加えて、検札に出会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２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担念して信用乗車の導入のみならず、LRT等の軌道の整備さ できっめてしまうことが多いようである。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素の一つとして、本提案を行うものである。これによりLRT等の軌道の整備を通じ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	－	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できる旨規定されているところである。 ご提案の「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のその１０倍を上限として」罰増運賃の限度を引き上げることについては、 現行の２倍以内の罰増運賃（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おり、広く定着している制度であり、近年では１Ｃカード等の導入及び普及もあり、不正乗車の防止に一定の機能を果たしている。 さらに、罰増運賃の限度額を引き上げることについては、現に社会に広く定着している制度であるとこころ、高額の罰増運賃を徴収することについては、利用者（消費者）保護、公序良俗等の関係から国民の理解が得られるかどうかについての検討をすることが必要である。 いずれにしても、現在のところ、鉄道経営者から罰増運賃に関する新制度導入に対する罰増運賃制度の改正に関する要請は受けていないが、多くの国民や複数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。	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定着し、一定の機能を果たしていると は言えない。 ・ 各軌道経営者等の具体的な要望等の実態の正確な把握が必要とのことであるが、把握のための調査を実施され、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が如何。 ・ これらのことから、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）	C	－	現行の2倍以内の罰増運賃（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、当然のことながら、鉄道・軌道においても長期間にわたって実施されてきており、広く定着している制度であり、近年では１Ｃカード等の導入及び普及もあり、不正乗車の防止に一定の機能を果たしている。 さらに、罰増運賃の限度額を引き上げることについては、現に社会に広く定着している制度であるとこころ、高額の罰増運賃を徴収することについては、利用者（消費者）保護、公序良俗等の関係から国民の理解が得られるかどうかについての検討をすることが必要である。 いずれにしても、現在のところ、鉄道経営者から罰増運賃に関する新制度導入に対する罰増運賃制度の改正に関する要請は受けていないが、多くの国民や複数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	１０４８１１００	(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 同条、第34条	併用軌道は道路の中央に敷設することを原則としつつ、道路の種別及び幅員によっては道路の片側に偏して敷設することができることとされ、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こころ、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され、上記規定によらない設計ができることとされている。		当該併用については、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旨の妥当であると考えられる。	当該併用については、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旨の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のは都道府県や市区町村にはそもそもがないという趣旨か。当該審査業務の一部を民間の専門事業者に委託すれば、国でも地公体でも同じなのではないか。 ・ 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不可能ではないことは金融関係の民間事業者における実態を見ても明らか。 ・ 原価事務が現ならている地方支分部局とあいゆる分野を担当する都道府県又は指定都市とではその把握の範囲や内容が大きく異なる。地方支分部局の長に権限を委任できるのであれば、都道府県又は指定都市の長に委譲したとしても大差ないのではないか。 ・ 地域に偏ならいためにも一定の基準の設定が必要であるこころ、その設定もせずに固定者の開発であれば地域に偏ならいとする貴省のご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）	C	－	特別設計許可に係る軌道の敷設の審査においては、軌道を中央又は片側以外に敷設する理由やそれに伴う個々の事情等を、各事業者が実情に応じて定める安全に係る細則等含め、総合的に勘案して判断しており、具体的な基準の設定は困難。 このため、安全性の質と地域重のない輸送の安全を確保する必要から、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	１０４８１２００	(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のある場合の国土交通大臣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、軌道運転規則第２条、第33条	道路交通法第22 条第２項において、路面電車は、道路構造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のある場合の国土交通大臣の許可について、当該規限を都道府県知事に委譲することとすることを求める。	当該規限については、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旨の妥当であるが、他の道路交通との関係の確認等が必要であることを等にかんがみて、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	－	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とのことであるが、当該審査に係る業務の一部について民間の専門事業者に委託すれば、国でも地公体でも同じなのではないか。 ・ 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。地域に偏ならいためにも一定の基準の設定が必要であるここ、その設定もせずに固定者の開発であれば地域に偏ならいとするのは合理的な根拠を欠くもの。 ・ よって、当方提案について、再検討されたい。（補足資料あり）	C	－	国土交通省は、軌道における運転事故等の報告制度を所掌し、従来事故発生原因の分析及び再発防止対策を検討する ほか、その検討結果に基づき連絡、車両、施設等に係る技術上の基準の策定や指導等を行っており、また、軌道車両の運転免許を行っており、軌道事業の監督省庁として実務的かつ専門的知見を有している。 また、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には、輸送の安全の確保の観点から、車両が引き上げ後の制限速度の下で現行上の制限速度の下で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、それにあ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、安全性の質と地域重のない輸送の安全を確保する必要から、特定の地域、事業者に偏ならい知識・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	１０４８１４２０	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省