

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220010	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	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)	都道府県	埼玉県
		提案事項管理番号	1006010
提案主体名	社会福祉法人清心会		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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
制度の現状	<p>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。</p> <p>「寄宿舍」については、防火・避難上の安全性確保等のため、</p> <p>② 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</p> <p>②寄宿舍の用途の床面積が 200 m²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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>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。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、費用も莫大なものになってしまう。これが賃貸借契約の場合では、家主の理解を得る事は大変困難である。</p> <p>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、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ができると考える。</p> <p>上記の経緯を基に、障がい者 GH の数を確保するために、建築基準法を規制緩和し、小規模 GH(定員 6 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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>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、</p> <p>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</p> <p>②寄宿舍の用途の床面積が 200 m²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</p>				

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。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
提案主体からの意見			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し
			—

○再々検討要請

再々検討要請			
提案主体からの再意見			

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220020	プロジェクト名	いちょうタウンプロジェクト
要望事項 (事項名)	特別養護老人ホームの容積率の緩和措置	都道府県	愛知県
		提案事項管理番号	1018020
提案主体名	個人		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p><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。</p> <p><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。</p> <p><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、緩和割合については、地域特性等を勘案しながら決定したいと考えている。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
<p>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。</p> <p>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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請

提案主体からの再意見

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220030	プロジェクト名	いちょうタウンプロジェクト	
要望事項 (事項名)	病院及びリハビリテーション施設の容積率の緩和措置	都道府県	愛知県	
		提案事項管理番号	1018050	
提案主体名	個人			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p><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。</p> <p><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。</p> <p><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、当該地区においても建築上の容積率はきめ細かく規定されている。特別養護老人ホーム施設の運営母体の投資効果を高め、安定運営を図るため、容積率については現在規定されている基準より緩和を求めるが、緩和割合については、地域特性等を勘案しながら決定したいと考えている。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
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。				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請

提案主体からの再意見

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220040	プロジェクト名	いちょうタウンプロジェクト	
要望事項 (事項名)	工業専用地域における用途地域の緩和措置	都道府県	愛知県	
		提案事項管理番号	1018040	
提案主体名	個人			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	工業地域への病院設立を認める。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p><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。</p> <p><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。</p> <p><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、新規開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。現在、特区指定地域を「あおなみ線沿線(港区・中川区)」と想定しているが、当該地区は工業地域が多く、建築基準法上の制限により、病院が自由に開設できない。そこで、建築基準法上の規制を緩和することで、当該地区における病院の設立を可能にし、医療機能の強化に努めたいと考えている。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
<p>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。</p> <p>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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	
提案主体からの意見	

再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請				
提案主体からの再意見				

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220050	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	第一種低層住居専用地域における用途地域の緩和 措置	都道府県	神奈川県
		提案事項管理番号	1049010
提案主体名	学校法人 国際学園		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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、プロポーサルを募って、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。</p> <p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
<p>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。</p> <p>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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請

提案主体からの再意見

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220060	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	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	都道府県 提案事項管理番号	神奈川県 1050010
提案主体名	鎌倉市		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	建築基準法施行令第1条第1号 等
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	<p>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。</p> <p>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1条第1項で定義を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。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>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ます。</p> <p>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会館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、もっとも有効な手段になるものと考えられます。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
<p>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。</p> <p>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築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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
提案主体からの意見			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し
-			

○再々検討要請

再々検討要請			
提案主体からの再意見			

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220070	プロジェクト名		
要望事項 (事項名)	屋外広告物法第7条第4項の除却対象物件の拡大	都道府県	宮崎県	
		提案事項管理番号	1034010	
提案主体名	宮崎市			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	屋外広告物法第7条
制度の現状	<p>・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任した者に行わせ、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)。</p> <p>・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)。</p>

求める措置の具体的内容	<p>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。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>【提案理由】</p> <p>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。</p> <p>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代執行手続しかなく、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これらの手続を行うことは事実上不可能である。</p> <p>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。</p> <p>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、氾濫する違反広告物を迅速に撤去することが可能となる。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>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</p>				

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、別添資料にある「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。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。

提案主体からの意見

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。

- 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簡易な手続での除却が行われていること。
- 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。

再検討要請に対する回答

「措置の分類」の見直し

C

「措置の内容」の見直し

—

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、適切な行政手続の確保や財産権の保護、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。

○再々検討要請

再々検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。

提案主体からの再意見

次の事項について、再度ご回答ください。

- ①対象物件の範囲を各自治体の裁量に委ねることが、直ちに行政手続の適正化を欠くことにつながらないと考えるが如何か。
- ②簡易除却対象が現在の4物件のみとされている根拠、及びその財産的価値の程度について具体的にご教示願いたい。
また、屋外広告物法第7条第2項で、財産的価値の差異の観点から広告物と掲出物件とを区別している状況を踏まえ、対象を掲出物件を除く広告物のみ限定することで、検討の余地はないか。
- ③ 反広告物が氾濫しており、行政代執行等の対応策では不十分な現状を鑑みると、簡易除却対象を拡大することには十分な公益性を認められると考えるが如何か。

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220080	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	災害時等における専任水防団の公務の拡大特区	都道府県	岐阜県
		提案事項管理番号	1037010
提案主体名	岐阜市		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	水防法第1条、第5条
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	<p>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、風害等の災害の予防、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。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>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、防御等に関する業務」を追加する。</p> <p>(提案理由)</p> <p>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、全国的にもめずらしい専任水防団として、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などから、その存在意義は一層強いものとなっている。</p> <p>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大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。</p> <p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	F	措置の内容	I
<p>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。</p> <p>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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	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。
提案主体からの意見	

「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、本市が求めている「水防に関する業務に限定せず、救助及び地震、風害等の災害の予防、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よいか。

再検討要請に対する回答

「措置の分類」の見直し

F

「措置の内容」の見直し

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。

○再々検討要請

再々検討要請

- ① 提案主体からの意見に対して回答されたい。
- ② 成24年9月までの具体的な検討スケジュールを明記されたい。
(措置の分類「F」の場合には、具体的な検討スケジュールの明記が必要。)

提案主体からの再意見

本市の専任水防団は、住民生活に最も密着した防災組織の1つであり、地震等による大規模災害の凄惨な現場を目にしたとき、たとえ水の被害を伴わなくとも、住民の期待と団員の責任意識において、決して出勤せずには済まされないのが実情である。

また、東日本大震災に加え、さらなる大規模災害の発生が懸念される中、国民全体の防災意識はかつてないほど高まっている。今こそ、地域の持つ防災力を強化し、最大限に活かすことのできる体制づくりが求められているのである。

よって、津波災害に限定することなく、水防団が広く防災活動を行うために必要な措置を講じられるよう、強く要望する。

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220090	プロジェクト名	-
要望事項 (事項名)	生産緑地活性化促進特区の創設	都道府県	大阪府
		提案事項管理番号	1042010
提案主体名	箕面市		

制度の所管・関係府省庁	農林水産省 国土交通省
該当法令等	生産緑地法第10条、第11条、第12条、第14条
制度の現状	<p>②</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>① 産緑地地区での利用権設定による貸借を適用する。(基盤法関係)</p> <p>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)</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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積極的に位置づけ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保全することは、緑と調和した良好な住環境の形成、災害時の洪水防止や一時的な避難用地機能、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。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、生産緑地法の特例として、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)</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	②C、一部D (あっせん期間の延長)	措置の内容	-
<p>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。</p> <p>また、生産緑地の取得のあっせんは、市町村長の買い取らない旨の通知の後に行われるものであり、上記の通り行為制限を解除するまでの期間を延長することができない以上、市町村長が買い取るか否かを判断するための期間を延長すると、行為制限が課されている間に行うあっせんの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</p>				

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の、市町村長があっせんを継続することは可能である。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
右提案主体からの意見に対して回答されたい。				
提案主体からの意見				
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をより確実に遂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うものであり、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るため、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。				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	②C	「措置の内容」の見直し	—
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する。				
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妨げる理由にはなり得ない。				

○再々検討要請

再々検討要請				
右提案主体からの意見に対して回答されたい。				
提案主体からの再意見				
①買取り方針をあらかじめ決めておくという指摘について				
生産緑地地区は、公共施設用地を前提に指定しているが、買取り申出が生じた時期の情勢（公共施設の配置状況、人口推計等を見据えた公共施設の必要性、財政状況など）を総合的に考慮し決定しており買取り方針を決めておくことは困難である。				
②土地所有者の権利救済を妨げるとい指導について				
そもそも土地所有者は「生産緑地としての30年存続」を所有権者として選択し同意している。				
当該期間内に、やむなく買取り申出事由が生じて、あっせん制度を活用して生産緑地として存続させることは、土地所有者の同意した意向にもかない、また延長期間も提案する権利制限とのバランスも考慮し、3ヶ月を1年に延長する程度であるので、権利救済の趣旨を著しく逸脱することではないと考える。				
以上2点から、あっせん等の期間延長を求めるものであるため、再考をお願いしたい。				

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220100	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	高速道路の占用の緩和	都道府県	東京都
		提案事項管理番号	1053010
提案主体名	個人		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	道路法第32条、第33条、道路法施行令第7条
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	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
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>今回の東日本大震災による原発事故は、これまでの原子力発電を中心としたエネルギー基本計画を、再生可能エネルギーへと大きくシフトさせる出来事となった。特に、再生可能エネルギーの太陽光発電は次世代を担う安全でクリーンなエネルギーとして注目された。</p> <p>現在、太陽光発電パネルは、工場、公共施設、住宅等の屋根、ビル等の壁面、空き地等に設置されている。外国では、旧飛行場後地、砂漠地帯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、休耕地への設置が提案されている。また、高速道路会社が高速道路の遮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。が、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、その様な広い適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。</p> <p>つまり高速道路は、大規模集積太陽光発電システムの構築に適した場所と云えるので、地方自治体が高速道路上に、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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	F	措置の内容	II
<p>道路占有の許可においては、道路に設置しようとする物件が占有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、占有許可対象物件に含まれていない。</p> <p>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有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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	
提案主体からの意見	

再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	F	「措置の内容」の見直し	II
-------------	-------------	---	-------------	----

○再々検討要請

再々検討要請	
提案主体からの再意見	

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220110	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	取得済特許権利用の経済活性化事業	都道府県	福井県
		提案事項管理番号	1060010
提案主体名	福井商工会議所、(株)市姫商事、佐藤電工、中路電設(株)		

制度の所管・関係府省庁	文部科学省 国土交通省
該当法令等	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
制度の現状	<p>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。</p> <p>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の用途に供しないものについては建築物として扱わない。</p> <p>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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>現在、原発廃止に依る電力の超不足。東日本震災の復興、デフレ経済克服等の諸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占排他的なビジネス、モデル、スキームを確立し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。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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ていただき、オープン懸賞に準じた方式で賞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、政府が法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、政府の立法化を眺めつつ、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をPFI方式による形態にする予定である。</p> <p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
<p>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。</p> <p>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)を発出することにより、以下のとおり明確化したところ。</p> <p>○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</p>				

にあつては、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つて、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。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請				
提案主体からの再意見				

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220120	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	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	都道府県 提案事項管理番号	兵庫県 1039050
提案主体名	兵庫県		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	河川法第 23 条、第 79 条 河川法施行令第 2 条、第 47 条

制度の現状	<p>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。</p> <p>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。</p>
-------	---

求める措置の具体的内容	<p>灌漑用水など他の水利使用に従属する小規模発電目的の水利使用について、従属元の水利使用の処分権者が都道府県知事である場合、大臣同意を要する「特定水利使用」の対象外とする</p>
-------------	--

具体的事業の実施内容・提案理由	<p>(提案内容)</p> <p>地域でのエネルギー自給を進めるため、灌漑用水など他の水利使用に従属する小規模発電目的の水利使用について、従属元の水利使用の処分権者が都道府県知事である場合、大臣同意を要する「特定水利使用」の対象外とする。</p> <p>(提案理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2 級河川で一定規模以下の小水力発電目的での従属発電を導入する場合、河川法に基づく大臣同意を要するため、事務手続が膨大で長時間を要し、事実上導入の障壁となっている ・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)に基づく申請によらずとも許可手続の簡素化が図られるようにすべき
-----------------	---

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
<p>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るとともに、標準処理期間の短縮化が図られるところである。</p> <p>これにより、水利使用の許可手続の簡素化・迅速化が図られることとなることから、総合特別区域法を積極的に活用することとされたい。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	<p>右提案主体からの意見に対して回答されたい。</p>
提案主体からの意見	<p>「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になるとともに、標準処理期間の短縮化が図られたため、総合特別区域法を積極</p>

的に活用されたい」とのことだが、地域特性に応じた再生可能エネルギーの導入促進は全国的に必要な不可欠な状況であり、総合特区法に基づく申請によらずとも、2級河川において、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は、大臣同意を不要とする手続きの簡素化が図られるよう、構造改革特区での対応をお願いしたい。

再検討要請に対する回答

「措置の分類」の見直し

D

「措置の内容」の見直し

—

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るとともに、標準処理期間の短縮化が図られるところである。

これにより、水利使用の許可手続の簡素化・迅速化が図られることとなることから、総合特別区域法を積極的に活用することとされたい。

○再々検討要請

再々検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。なお、前回の貴省からの回答内容は、提案主体が要望する「総合特区法に基づく申請によらずとも、2級河川において、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は、大臣同意を不要とする手続きの簡素化すること」を認めていないので、「措置の分類」を「D」とすることはできないのではないか。

提案主体からの再意見

平成23年8月1日から施行されている総合特別区域法を積極的に活用されたいとのことだが、総合特別区域基本方針(平成23年8月15日閣議決定)において、総合特区制度に期待される機能として「従来は全国的な展開に踏み切れない規制・制度改革を区域限定で実施」するものとされているところ。小規模水力発電など地域特性に応じた再生可能エネルギーの導入促進は県全域で必要不可欠な状況であり、総合特区法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、構造改革特区での対応をお願いしたい。

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220130	プロジェクト名		
要望事項 (事項名)	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	都道府県	兵庫県	
		提案事項管理番号	1039120	
提案主体名	兵庫県			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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

制度の現状	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。
-------	---

求める措置の具体的内容	<p>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</p> <p>② 画割り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</p> <p>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枠組みの構築</p>
-------------	---

具体的事業の実施内容・提案理由	<p>(提案内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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ったことから、近接施設である淡路夢舞台公苑や県立淡路島公園、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ききたい。 ・利用者増を図るための幅広い利用促進活動に向け、入園料(減免)の決定を地域の実情に合わせるとともに、管理受託者の創意工夫が反映できるよう自由度の高い管理運営体制が必要である。 ・そのため、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。 <p>(提案理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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ぬ ・利用料金収入の扱いは、現行契約や別途契約による対応は可能であることや、入園料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
-----------------	---

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	①C ②C	措置の内容	—
----------	-------	----------	-------	---

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、入園料の收受業務を行っている管理受託者が額を自由に設定することについては、対応が困難。

なお、入園料の額については、都市公園法施行規則第11条第2項に基づき、国土交通大臣が定めており、現行の公園維持管理業務契約では管理受託者が決定する権限を有していないところ。

②現行の公園維持管理業務契約においては当該年度の委託料の限度額の範囲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。

公園維持管理業務の受託者が当該業務の一環として入園者数増の取組を積極的に行うインセンティブが働くような委託契約内容とすることについては、次回契約更新時(平成25年)にむけて引き続き検討して参りたい。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
<p>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。</p> <p>② 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なうことで解消され则认为。</p>				
提案主体からの意見				
<p>① 市公園法令上、公園毎に入園料とその減免が規定され、年間パスや地域事情に応じた無料開放日の設定などの例があり、同様の趣旨の企画割引(前売券、クーポン等)は可能と考えるので、弾力的な運用を要望する。</p> <p>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上で、一層の集客力向上に取り組むものであり、前提条件の変更にあたらないと考えている。次回契約更新時を待たず、対応されたい。</p> <p>(詳細は別紙参照)</p>				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	②	「措置の内容」の見直し	—
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>こうした観点から、入園料の收受業務を行っている管理受託者が額を自由に設定することについては、対応が困難。</p> <p>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、現行の公園維持管理業務契約では管理受託者が決定する権限を有していないところ。</p> <p>②現行の公園維持管理業務契約においては当該年度の委託料の限度額の範囲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、企画競争時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</p>				

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。

公園維持管理業務の受託者が当該業務の一環として入園者数増の取組を積極的に行うインセンティブが働くような受託契約内容とすることについては、次回契約更新時(平成 25 年)に向けて引き続き検討して参りたい。

○再々検討要請

再々検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。また、貴省が左記回答にある観点から設定した入園料の額について、自ら「団体割引」や「年間パスポート」といった料金体系を設定し割引を実施しているにも関わらず、提案者の言う企画割引(周辺施設とのセット券)については対応困難とする明確な理由についても併せて回答されたい。

提案主体からの再意見

①提案内容は、受託管理者が額を自由に設定することを求めるものではない。都市公園法令上、公園毎に入園料とその減免が規定されていることから、周辺施設を含めたセット券の販売ができるよう国土交通大臣が企画割引の必要性を認め、入園料の減免措置を定めることを要望する。

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上で、一層の集客力向上に取り組むものであり、前提条件の変更にあたらないと考えている。次回契約更新時を待たず、対応されたい。

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220140	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	工業専用地域における用途地域の緩和措置	都道府県	兵庫県
		提案事項管理番号	1039130
提案主体名	兵庫県		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	<p>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。</p> <p>これにより、21世紀の尼崎運河再生プロジェクトの実実施計画にあらかじめカフェ・レストラン等の立地可能場所を定めることにより、広く周知することができ、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</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>〔提案理由〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、公聴会での意見聴取、建築審査会の同意等の手続きが複雑で、公聴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、立地の大き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、飲食店を建築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種類、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。

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>このように、用途規制の変更や適用除外については、その重要性に鑑み、都市計画法や建築基準法に基づき、当該地域においてその公平性や妥当性等を担保するための十分な手続きを経て行われるものであり、また、地方公共団体の判断により、用途地域の変更や特別用途地区、地区計画の策定等により対応可能な制度がすでに設けられている。さらに、ご提案の地域は、特区提案者である兵庫県がそもそも都市計画において工業専用地域として決定した地域であり、ここで一定の工</p>				

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。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
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。				
提案主体からの意見				
<ul style="list-style-type: none">・用途地域の変更は、工場生産環境を今後も維持するという上位土地利用方針との整合性から考えられない。・特別用途地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、市は策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、その中でも店舗立地の検討には具体的な実現イメージが求められている。・上記を踏まえ、特区においては、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。				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し	—
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>このように、用途規制の変更や適用除外については、その重要性に鑑み、都市計画法や建築基準法に基づき、当該地域においてその公平性や妥当性等を担保するための十分な手続きを経て行われるものであり、また、地方公共団体の判断により、用途地域の変更や特別用途地区、地区計画の策定等により対応可能な制度がすでに設けられている。さらに、ご提案の地域は、特区提案者である兵庫県がそもそも都市計画において工業専用地域として決定した地域であり、ここで一定のエリアを設定して、飲食店等の立地を推進しようとする場合は、都市計画の手続きを経て、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。</p>				

○再々検討要請

再々検討要請				
右提案主体からの意見に対して回答されたい。なお、前回の貴省からの回答は、提案主体が要望する「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すること」を認めていないので、「措置の分類」を「D」とすることはできないのではないか。				
提案主体からの再意見				
<ul style="list-style-type: none">・今回の提案は、工業専用地域において、工場生産環境を今後も維持するという上位土地利用方針のもとで一部規制を緩和し、現在も物資運搬に使用されている運河を活用した利便施設を設置することにより、運河を核とした魅力ある地域づくりを目指すものであるため、用途規制の変更はできない。・建築基準法第48条第12項但し書きに基づく用途規制の例外許可は、立地希望者からすれば公聴会での意見聴取、建築審査会の同意等手続きが煩雑で、立地の可否が決まるまでに日時を要するうえ、立地できない恐れもありうることから、立地の意欲をそぐ要因となっている。				

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220150	プロジェクト名	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト
要望事項 (事項名)	国の計画等への適合義務の緩和	都道府県	東京都
		提案事項管理番号	1048010
提案主体名	(株)三井物産戦略研究所		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	都市計画法第13条
制度の現状	<p>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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>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りることとするを求める。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>都市計画は、現在及び将来の都市の区域を対象とする計画であり、また、都市として整備し、開発し、及び保全するための計画であるから、国土全体又は一定の地域全体について広域的かつ総合的な観点から土地利用等に関して計画が定められていれば、都市の健全な発展と秩序ある整備が図られるよう都市計画はそのような計画に適合して定めなければならないので、参酌にとどめることはできない。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	<p>右提案主体からの意見に対して回答されたい。</p>			
提案主体からの意見	<p>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るが、広域になればなるほど各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、いつまでも過度な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緩和することを検討されたい。</p>			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し	—

都市計画法第13条に規定されている地方計画にあたる、国土利用計画法の都道府県の区域について定める国土の利用に関する計画を定める場合にも、市町村長の意見を聴くこととされており、また、市町村長の意向が都道府県計画に十分に反映されるよう必要な措置を講ずるものとされており、広域的かつ総合的な見地から定められる地方計画等においても、各市町村の実態は反映される仕組みとなっている。

都市の健全な発展と秩序ある整備を図るためには、当該都市ばかりでなく、当該都市を包括する地域全体の整備、開発、保全等の観点を十分考慮する必要がある。したがって、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るために都市計画を定めるにあたっては、より広域的かつ総合的な見地から定められた地方計画等に適合している必要があるため、そのような計画を参酌することに定めることはできない。

○再々検討要請

再々検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。

提案主体からの再意見

- ・ 単に意見を聞くというだけでは十分であるとは言えない。計画を策定し、地域造り、発展させていく主体は地方公共団体である。
- ・ 貴省のご回答は国が決めたものに地方が合わせるという地域主権の推進に逆行する観点からのもの。
- ・ 広域的な観点、各都市を包括する地域全体の整備、開発、保全等の観点を十分に考慮する必要があるというのであれば、国の方向性等も考慮しつつ、各地公体が計画を策定し、その上である程度広範な地域で調整を行うことで足りるのではないか。
- ・ 当方提案について再検討されたい。

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220160	プロジェクト名	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト
要望事項 (事項名)	関係市等による柔軟な都市計画の策定	都道府県	東京都
		提案事項管理番号	1048020
提案主体名	(株)三井物産戦略研究所		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	都市計画法第15条第1項第5号及び第3項
制度の現状	<p>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、一定の根幹的都市施設等に関する都市計画は都道府県が、その他の都市計画は市町村が定める。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>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。</p> <p>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</p>
-------------	--

具体的事業の実施内容・提案理由	<p>○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ように存在しているのかが把握しうるのは、「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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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、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。</p>
-----------------	---

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	B-2 (一部はC)	措置の内容	II
<p>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号に規定する車線の数が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</p>				

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・根幹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、法の趣旨になじまない。

都市計画は、現在及び将来の都市の区域を対象とする計画であり、また都市として整備し、開発し、及び保全するための計画であるから、国土全体又は一定の地域全体について広域的かつ総合的な観点から土地利用等に関して計画が定められていれば、都市の健全な発展と秩序ある整備が図られるよう都市計画はそのような計画に適合して定めなければならないので、参酌にとどめることはできない。

なお、御要望にある施行令第9条第2項第1号に規定する道路に設置する特殊街路に関する都市計画が同条同項同号イ・ロのいずれの規定を指すのかが明確でない。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。

提案主体からの意見

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が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。都市高速鉄道は必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定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)

再検討要請に対する回答

「措置の分類」の見直し

C

「措置の内容」の見直し

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、計画決定権者は本来、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は、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与えるものであり、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。

○再々検討要請

再々検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。

提案主体からの再意見

事務組合は地方自治法に定める特別地方公共団体であり、都市計画の策定等を当該特別地方公共団体として行うのであれば単一の主体によるものであると言える。貴省ご回答にある広範でかつ複雑多岐な権利関係の調整等は事務組合により行うことも十分可能であり、したがって当方提案を困難とする貴省のご回答には根拠はないものと考えられる。

各交通は総合的な体系の中に位置づけられるものであり、他の交通に影響を与えるのは都市高速鉄道に限られない。それにも関わらず、道路の場合は市町村で都市計画決定ができる場合がある一方で、都市高速鉄道については困難とするというのは均衡と妥当性を欠くもの。当方提案について再検討されたい。

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220170	プロジェクト名	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト
要望事項 (事項名)	都市計画事業の施行に係る手続きの緩和	都道府県	東京都
		提案事項管理番号	1048030
提案主体名	(株)三井物産戦略研究所		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	都市計画法第 59 条第 1 項及び第 4 項
制度の現状	<p>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。</p> <p>国の機関、都道府県及び市町村以外の者は、事業の施行に関して行政機関の免許、許可、認可等の処分を必要とする場合においてこれらの処分を受けているとき、その他特別な事情がある場合においては、都道府県知事の認可を受けて、都市計画事業を施行することができることとされている。</p>

求める措置の具体的内容	<p>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。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	<p>右提案主体からの意見に対して回答されたい。</p>
-------	------------------------------

提案主体からの意見

○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)

再検討要請に対する回答

「措置の分類」の見直し

C

「措置の内容」の見直し

—

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となる。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となる。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、慎重かつ公正に審査する必要があるため、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。

○再々検討要請

再々検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。

提案主体からの再意見

・ 市区町村が施行する都市計画事業は当該市区町村の公益や社会益の観点から実施されるものであるのに対し、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あくまでも私益のために実施されるものである。つまり両者は別物であって、同一に扱うのは妥当ではないのであるから、当然に手続も別であるべきである。

・ 市区町村が施行する都市計画事業については、地域の都市計画事業に対する需要を直接的に把握している市区町村が自らの判断と責任で実施すべきものであって、認可という手続によって都道府県過剰に関与するというのは地域主権の推進の方向性に反するものであると思われる。よって当方提案について再検討されたい。

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220180	プロジェクト名	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト
要望事項 (事項名)	指定都市の特例の拡大	都道府県	東京都
		提案事項管理番号	1048040
提案主体名	(株)三井物産戦略研究所		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	都市計画法 第87条の2
制度の現状	<p>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、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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>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。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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ついては、国土交通大臣又は都道府県知事に事前にその旨通知することとし、国土交通大臣又は都道府県知事は意見を述べるができることとしてはどうか。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	B-2 (一部はD)	措置の内容	II
<p>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、所要の措置を講ずることとしている。</p> <p>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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	<p>右提案主体からの意見に対して回答されたい。</p>
提案主体からの意見	

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

再検討要請に対する回答

「措置の分類」の見直し

B-2

「措置の内容」の見直し

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、一定の期間に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、両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となる。

○再々検討要請

再々検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。

提案主体からの再意見

- ・ 地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律案については今国会において可決成立したところ。
- ・ 今後関係政省令等の整備が進められることと考えられるが、貴省ご回答においては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個別に判断するとのことであるが、これに関し基準やメルクマール等の策定は予定しているのか。

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220190	プロジェクト名	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	
要望事項 (事項名)	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	都道府県	東京都、愛知県	
		提案事項管理番号	1056010	
提案主体名	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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)
制度の現状	<p>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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>「大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法」で規定するような住宅街区整備事業を適用する。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>提案理由:</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
<p>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らず現行制度上対応可能である。</p> <p>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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請	
提案主体からの再意見	

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220200	プロジェクト名	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	
要望事項 (事項名)	住宅街区整備事業における組合に係る要件の緩和	都道府県	東京都、愛知県	
		提案事項管理番号	1056020	
提案主体名	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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)
制度の現状	<p>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。</p>

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>(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)</p> <p>(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)</p> <p>提案理由:</p> <p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
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。				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請	
提案主体からの再意見	

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220210	プロジェクト名	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	
要望事項 (事項名)	住宅街区整備事業における部会に係る要件の緩和	都道府県	東京都、愛知県	
		提案事項管理番号	1056030	
提案主体名	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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)
制度の現状	<p>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。</p>

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>(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)</p> <p>(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)</p> <p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
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、措置することは適切でない。				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請	
提案主体からの再意見	

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220220	プロジェクト名	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	
要望事項 (事項名)	住宅街区整備事業における施行者の要件の緩和	都道府県	東京都、愛知県	
		提案事項管理番号	1056040	
提案主体名	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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83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
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	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： 復興再生の描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。

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
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。				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請

提案主体からの再意見

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220230	プロジェクト名	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	
要望事項 (事項名)	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	都道府県	東京都、愛知県	
		提案事項管理番号	1056050	
提案主体名	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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
制度の現状	<p>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。</p>

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>参加組合員の要件は、参加組合員として土地を取得することが相当であり、かつ、蓋然性も高いものを規定している。なお、提案理由の民間活力の積極的な活用については、現行の都市再開発法等で対応可能である。また、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の推進に関する特別措置法では「市の出資率が50%以上の法人」とは定めていない。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請	
提案主体からの再意見	

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220240	プロジェクト名	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	
要望事項 (事項名)	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	都道府県	東京都、愛知県	
		提案事項管理番号	1056060	
提案主体名	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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
制度の現状	<p>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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>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。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>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並の優先譲渡により、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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
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。				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請

提案主体からの再意見

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220250	プロジェクト名	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用
要望事項 (事項名)	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	都道府県	東京都、愛知県
		提案事項管理番号	1056080
提案主体名	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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条関連の土地調書・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)
制度の現状	<p>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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>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。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>大震災直前の従前不動産の権利原資を担保する土地調書、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も変更しないこととする。</p> <p>提案理由：</p> <p>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事、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。</p> <p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	
-------	--

提案主体からの意見			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し
—			

○再々検討要請

再々検討要請	
提案主体からの再意見	

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220260	プロジェクト名	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	
要望事項 (事項名)	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	都道府県	東京都、愛知県	
		提案事項管理番号	1056090	
提案主体名	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第34条(規準又は規約)、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)
制度の現状	<p>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。</p>

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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運用を行う。</p> <p>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処は厳しい。更に建築物の金銭補償方式のみでは顕在化され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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
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。				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請

提案主体からの再意見

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220270	プロジェクト名	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	
要望事項 (事項名)	住宅街区整備事業における不動産の買取基準の拡大 大	都道府県	東京都、愛知県	
		提案事項管理番号	1056100	
提案主体名	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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)
制度の現状	<p>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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>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。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>これにより申出に係わる混乱の回避が期待できる。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>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。</p> <p>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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請	
提案主体からの再意見	

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220280	プロジェクト名	福島県福祉復興プロジェクト	
要望事項 (事項名)	特設介護施設への農地転用について	都道府県	福島県	
		提案事項管理番号	1057020	
提案主体名	株式会社青木会計			

制度の所管・関係府省庁	農林水産省 国土交通省
該当法令等	都市計画法第7条、第29条、第30条、第33条、第34条、第43条
制度の現状	<p>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)が許可できることになっている。</p> <p>(※)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</p>

求める措置の具体的内容	<p>転用を厳しく制限されている10ha以上の集团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、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ついては、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発生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、同法人が市街化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)</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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(木造平屋)、効率化を図る為に利用者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、特に農地の活用の必要性が想定される為。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>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。</p> <p>また、同法第34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。</p> <p>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「県が建てる仮設福祉施設」(以下「仮設福祉施設」という。)とされていることから、以下のいずれかに該当する場合は開発許可は不要である。ただし、この判断についても開発許可権者が行</p>				

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。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
提案主体からの意見			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し
			—

○再々検討要請

再々検討要請			
提案主体からの再意見			

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220290	プロジェクト名	福島県福祉復興プロジェクト	
要望事項 (事項名)	特別養護老人ホームの用途地域における緩和措置	都道府県	福島県	
		提案事項管理番号	1057030	
提案主体名	株式会社青木会計			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	都市計画法第8条、 建築基準法48条、別表第2
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	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ほど、避難している利用者介護度の重度化を抑え、地域ケア、地域コミュニティの回復が早くなる。あくまで戻る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。

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
<p>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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請	
提案主体からの再意見	

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220300	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	ナンバーを取得していない特殊自動車の公道走行	都道府県	山口県
		提案事項管理番号	1002010
提案主体名	防府市		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	道路運送車両法第4条 道路運送車両法第58条
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>提案理由： 防府市の塩田跡地及び沖合埋立地に広がっている工場地帯は、工業専用地域として整備され、現在、(株)マツダの組み立て工場を中心とした自動車関連企業群が多く立地している。近年、振興国の台頭に牽引される形で、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、運輸局に登録された車両を用意したり、ほんの僅かな製品数量でも、輸送トラック等への積み替えが必要となっている。公道を通る一般市民は工業専用地域という特殊性からいない状況である。本特例措置があれば、公道を敷地内と同じ条件で製品輸送に活用でき、登録車両を準備するコストを削減することができる。</p> <p>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。また自賠償に代わる同等保険は必要とする。作業監視員は必須。小型の在庫品であれば汎用鉄製パレットへ格納し、フォークへ積載。また、大型金型であればフォークに横ズレ防止キャップ等を手当て。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
<p>道路において自動車を運行の用に供する以上、その安全性の確保、公害の防止その他の環境の保全をおこなうことは必要である。また、自動車はその運行範囲に物理的制約がないことを踏まえれば、その運行の実態に関わらず検査・登録は必要であるが一定規模以下のフォークリフトについては、小型特殊自動車に該当し、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場合でも、道路交通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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請		右提案主体からの意見に対して回答されたい。	
提案主体からの意見		<p>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、荷崩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。</p>	
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し -
<p>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。</p> <p>(参考)道路運送車両法第2条第6項</p> <p>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。</p>			

○再々検討要請

再々検討要請	
提案主体からの再意見	

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220310	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	特殊自動車の荷役走行について	都道府県	山口県
		提案事項管理番号	1002011
提案主体名	防府市		

制度の所管・関係府省庁	警察庁 国土交通省
該当法令等	「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)
制度の現状	特殊自動車として、フォークリフト、ショベルローダを告示で指定した際に、これらの車両の構造上、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。

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>提案理由： 防府市の塩田跡地及び沖合埋立地に広がっている工場地帯は、工業専用地域として整備され、現在、(株)マツダの組み立て工場を中心とした自動車関連企業群が多く立地している。近年、振興国の台頭に牽引される形で、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、運輸局に登録された車両を用意したり、ほんの僅かな製品数量でも、輸送トラック等への積み替えが必要となっている。公道を通る一般市民は工業専用地域という特殊性からいない状況である。本特例措置があれば、公道を敷地内と同じ条件で製品輸送に活用でき、登録車両を準備するコストを削減することができる。</p> <p>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。また自賠償に代わる同等保険は必要とする。作業監視員は必須。小型の在庫品であれば汎用鉄製パレットへ格納し、フォークへ積載。また、大型金型であればフォークに横ズレ防止キャップ等を手当て。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	—	措置の内容	—
<p>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日付運輸省告示第334号によりフォークリフト及びショベルローダ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。</p> <p>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警察庁への確認も必要である。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
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 ④ 案主体が求める荷役走行に関する車両法上の制約要件 を明らかにされたい。				
提案主体からの意見				
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」に当たらず、これが故に道路交通法上「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した。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、荷崩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。				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	—	「措置の内容」の見直し	—
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、道路運送車両法上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制限していない。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も必要である。 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。				

○再々検討要請

再々検討要請			
右提案主体からの意見に対して回答されたい。			
提案主体からの再意見			
「フォーク部分は物品積載装置に該当しない。」すなわち「フォーク部分は堅ろうで、かつ、安全、確実に物品を積載できるものと認められていない。」と規定する道路運送車両法が、「フォーク部分に製品等を積載して走行することは制限していない。」にも関わらず、何故「道路交通法」では「危険な装置に積載して運転することを認めることはできない。」とされるのか。本市の工場立地地帯(工業専用地域)の特殊性を考慮して、特例的に、フォーク幅が大きく安定感のある「大型特殊自動車20トン」のフォーク部分を「物品積載装置」と考えることは出来ないか。また「物品積載装置」と見なすために、何らかの造作基準等は示せないのか。			

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220320	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	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	都道府県	鳥取県
提案主体名	大山町	提案事項管理番号	1005010

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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)
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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、移動ニーズも複雑多岐に渡る。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。</p> <p>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デマンド運行を模索したが、この受け皿として想定した町内のタクシー事業者は、全て現行の一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシーを除く。)の経営許可申請事案の審査基準を満たさない旧基準の事業者であり、経営資力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過疎地有償運送もNPOなど受け皿がなく、実現が難しい状況にある。</p> <p>提案理由</p> <p>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よく交通空白地を解消することができる。</p> <p>代替措置</p> <p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
----------	-------	---	-------	---

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処理方針(平成 21 年 5 月 21 日国自旅第 33 号)の 2.(2)、⑤、(イ)において、「デマンド運行(予め路線の一部に迂回部分への運行を行う形態)を行う場合にあっては、基軸となる路線を定めるものとする。」としているが、当該基軸路線以外のルートも運行することも現行制度下で実施可能である。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
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ができる」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。			
提案主体からの意見			
基軸路線以外のルートも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。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)の基軸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ができるとの解釈でよろしいか。もし実施できない場合は、改めて特区として制度の緩和の検討をお願いしたい。			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し
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)の基軸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。			

○再々検討要請

再々検討要請			
提案主体からの再意見			

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220330	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	タクシーにおける時間制運賃の単位時間の短縮	都道府県	青森県
		提案事項管理番号	1020010
提案主体名	(社)八戸観光コンベンション協会		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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)
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	<p>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</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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、エリア内の施設を結ぶ2点間の乗車を計3回、小エリアは7000円、中エリアは10,000円、市内全域の大エリアは14,000円にて販売するものです。詳細は別紙事業内容書に記載の通りですが、①利用時間の制約がない、②自由なプランニングが可能、③市内タクシー協会全車に乗車可能、④周遊性が高いことが特徴で、従来の周遊型観光タクシーとは異なりお客様の利便性を向上させたものです。当協会からタクシー会社への支払いは、「時間距離併用制運賃」ではなく認可済の「時間制運賃」を適用します。時間制運賃を15分毎に設定できれば、「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→タクシー業界、市全体の経済活性化に寄与」と好循環が生まれると考えます。15分ごとの時間制運賃は本事業のみへ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。</p> <p>【提案理由】</p> <p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
右提案主体からの意見に対して回答されたい。			
提案主体からの意見			
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、時間制運賃の一番安い設定が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、各コース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。またす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。			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し
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、旅行商品として定額観光タクシーを販売し、任意の価格設定で販売することは可能である。			

○再々検討要請

再々検討要請	
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。	
提案主体からの再意見	
前回の意見提出(詳細は補足資料)にも記したように、八戸まちタクにおける協会とタクシー会社の精算は、お客様とのトラブル回避のため、時間距離併用ではなく時間制運賃としており、タクシー会社からの要望でもある。また仮に時間距離併用運賃を採用した場合、渋滞等により料金が高くなると、販売額の中で精算できなくなり、協会の持ち出しが増えれば、継続運用が困難になる。前回の資料にも示したように時間距離併用運賃に近い料金設定ができ、およその料金も事前に把握できるため15分毎の設定ができることを関係者は望んでいる。また観光限定という一定の条件をつければ、時間距離併用運賃のタクシーとの競合は回避できると考える。	

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220340	プロジェクト名		
要望事項 (事項名)	自家用電気自動車を活用した有償旅客運送の緩和	都道府県	鳥取県	
		提案事項管理番号	1022010	
提案主体名	倉吉市			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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年国自旅第151号)
制度の現状	<p>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を認めている。</p> <p>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。</p>

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>【提案理由:】</p> <p>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。</p> <p>今後も持続したサービス提供を行うため、行政支援に依存しない事業展開として、観光客から最小限の経費(車両保管費として充電施設駐車場経費、維持修繕経費として電気代、バッテリー交換代、車検・点検代、その他修理代)を対価として得ることにより、自立した事業として運営することを目指している。</p> <p>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がる。</p> <p>【代替措置:】</p> <p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
----------	-------	---	-------	---

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比べて緩和された基準の下で、自家用自動車による有償運送が認められているものであり、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。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。

提案主体からの意見

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、ガイド料についてを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。

再検討要請に対する回答

「措置の分類」の見直し

D

「措置の内容」の見直し

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。

○再々検討要請

再々検討要請

提案主体からの再意見

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220350	プロジェクト名	軽自動車のタクシー車両認可特区	
要望事項 (事項名)	軽自動車のタクシー車両認可	都道府県	富山県	
		提案事項管理番号	1027010	
提案主体名	海王交通(株)、(有)小杉タクシー、大門タクシー(株)			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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)
制度の現状	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ため認めていないが、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。

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>さらに、射水市には重点密集市街地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都合が良いという面もある。</p> <p>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してきていることから、①運行エリアを限定する ②高速道路は走らないといった、タクシー業界の自主的な規制をかけた「街乗りタクシー」運行においては、普通車と変わらない安全性の確保は図れるものと考えます。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C (一部D)	措置の内容	—
<p>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。</p> <p>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)並びに一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車と一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車との併用などの事項で協議が調った場合には、軽自動車による運行が可能となっているところである</p>				

ことから、現行制度下で対応することが可能である。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
右提案主体からの意見に対して回答されたい。			
提案主体からの意見			
<p>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。</p> <p>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。</p>			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し
—			
<p>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惹起することは、特に運送の引受けが瞬時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。</p> <p>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・高頻度の用に供するタクシー事業の特性をかながみると運転者の労働条件・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。</p> <p>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。</p>			

○再々検討要請

再々検討要請	
提案主体からの再意見	

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220360	プロジェクト名	軽自動車のタクシー車両認可特区	
要望事項 (事項名)	軽自動車を使用したタクシーの料金設定基準の緩和	都道府県	富山県	
		提案事項管理番号	1027020	
提案主体名	海王交通(株)、(有)小杉タクシー、大門タクシー(株)			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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)
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定額運賃設定要件の緩和 <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
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。				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	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。			
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請

提案主体からの再意見

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220370	プロジェクト名	軽自動車のタクシー車両認可特区
要望事項 (事項名)	軽自動車を使用したタクシーの基準車両数の緩和	都道府県	富山県
		提案事項管理番号	1027030
提案主体名	海王交通(株)、(有)小杉タクシー、大門タクシー(株)		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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)
制度の現状	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事業用自動車)の合計数を基準車両数としている。

求める措置の具体的内容	<p>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。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、問題はないものとする。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
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。				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	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。			
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請

提案主体からの再意見

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220380	プロジェクト名	パソナグループ シャドーキャビネット 復興支援省
要望事項 (事項名)	被災地域への投資環境の緩和、拡大	都道府県	東京都
		提案事項管理番号	1032070
提案主体名	株式会社パソナグループ		

制度の所管・関係府省庁	内閣府 国土交通省
該当法令等	②船舶法第一条第三号
制度の現状	② 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

求める措置の具体的内容	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・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 ③ [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)
具体的事業の実施内容・提案理由	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。

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	—	措置の内容	—
<p>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要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。</p> <p>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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
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。			
提案主体からの意見			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	—	「措置の内容」の見直し
<p>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ため、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要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。</p> <p>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。</p>			

○再々検討要請

再々検討要請	
提案主体からの再意見	

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220390	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	バス車両の要件緩和手続きの簡素化	都道府県	福岡県
		提案事項管理番号	1038010
提案主体名	福岡県		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	<ul style="list-style-type: none"> ・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
制度の現状	<p>「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、該当する基準の緩和を行っている。</p> <p>「移動等円滑化法」において、バス車両の構造や運行形態により特別な理由があると認定した場合には、該当する基準を適用除外としている。</p>

求める措置の具体的内容	<p>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。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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幅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。</p> <p>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、同じコミュニティバスであっても道路運送法4条による運行か79条による運行かで現状では、車両改造の要否が分かれる状況にある。</p> <p>4条による運行の場合は、改造費の増高と乗客の積み残しという課題のどちらかを選択しなければならない状況にある。</p> <p>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なるものである。</p> <p>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事務の簡素化を図るものである。</p> <p>いずれも、市町村や交通事業者に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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
----------	-------	---	-------	---

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、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。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
右提案主体からの意見に対して回答されたい。			
提案主体からの意見			
「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条か第79条か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。			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し
—			
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必要がある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ます。			
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。			

○再々検討要請

再々検討要請			
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。			
提案主体からの再意見			
この提案は、旅客自動車運送事業を対象にするものですが、自家用有償旅客運送と同様、地域公共交通会議等に基づく運送を想定しており、旅客や地域を限定した運送に対して適用を求めています。旅客や地域の限定には、次の条件を付することで担保し得ると考えており、適用の除外は可能と考えます。①運行区域は一つの市町村内とする。②旅客を限定する。③車両は専用車両とする。④専用車両にはその旨を車体に表示することを義務付ける。			
また、乗車定員15人でも大きさが乗車定員10人のものと変わらない車両が市販されていますので、このような車両を使用する場合は適用除外が相当と考えます。			

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220400	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	タクシー事業に係る増車後監査の要件緩和	都道府県	福岡県
		提案事項管理番号	1038020
提案主体名	福岡県		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	緊急調整地域の指定等について(平成13年国自旅第102号)
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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、増車に伴う措置を「増車7日前までの届出」のみとし、監査の対象としない。</p> <p>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、監査を受ける必要がある。</p> <p>そのため、タクシー事業者としては空き時間にタクシーとして車両を有効活用する上で障壁となっている。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できる。</p> <p>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、通達の趣旨にも沿ったものとする。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>特別監視地域(日車実車キロ(日車營收)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監査方針の細部取扱いについて(平成21年国自安第57号、国自旅第125号、国自整第51号)に基づき巡回監査の対象としているところである。</p> <p>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、主として一般タクシーとして使用されることにより、タクシーの供給過剰状態に拍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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	右提案主体からの意見に対して回答されたい。
-------	-----------------------

提案主体からの意見

通常の4、5人乗りのタクシー車両であれば、供給過剰状態に拍車がかかることも想定できないではないが、乗合タクシーとして利用される車両は一般的に10人乗りの車両である。この車両は、まとまった乗客があるときや他の車両が不足する場合に利用されるに過ぎず、普段は乗合タクシーとして利用するため、供給過剰に繋がる増車には当たらないと考える。

仮に、この場合であっても主として一般タクシーとして利用することに当たると判断されるのであれば、何が判断要素であるか(使用頻度の基準は走行距離なのか利用時間なのか、その割合は等)明らかにしていただきたい。

再検討要請に対する回答

「措置の分類」の見直し

C

「措置の内容」の見直し

—

一般タクシーとして併用する車両の用途が「主として」一般タクシーとして利用するものであるか否かを問わず、乗合タクシー専用車でない以上、いわゆるジャンボタクシー等を含む一般タクシーとしての供給が増加することとなり、供給過剰状態に拍車がかかる恐れがあることから、監査の例外とすることはできない。

また、当該車両の乗車定員が10人である場合であっても、上記の同様の理由により監査の例外とすることはできない。

なお、特別監視地域においても、輸送の安全確保等について万全を期した上で増車することは可能であり、かつ、既存車両の代替により乗合兼用タクシーを導入する場合には、増車による監査の対象とはならない。

○再々検討要請

再々検討要請

提案主体からの再意見

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220410	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	スクールバスにおける有償と無償の共存	都道府県	福岡県
		提案事項管理番号	1038030
提案主体名	福岡県		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	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」を受け取ってよいものとする。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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」を受け取ってよいものとする。</p> <p>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妥当な範囲とする。</p> <p>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。</p> <p>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優遇を禁じた制度との狭間で苦勞している自治体が多い。</p> <p>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。</p> <p>なお、現状でも道路運送法で一部利用者の優遇を禁じている一方で、実態に合わせ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、ひいては交通利便性の向上に繋がるものとする。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>				

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。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
提案主体からの意見				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し	—

○再々検討要請

再々検討要請				
提案主体からの再意見				

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220420	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	コミュニティ運送における無償の範囲拡大	都道府県	福岡県
		提案事項管理番号	1038040
提案主体名	福岡県		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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)
制度の現状	<p>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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>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。</p> <p>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。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>【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。</p> <p>また、運送に要する経費の一部を、地方公共団体が支援する場合に、その支援を「運送の対価」とみなさないこととする。この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、直接的に運転手に支払うものではない。</p> <p>【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。</p> <p>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。</p> <p>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権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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
<p>自家用自動車は、原則として、有償で運送の用に供してはならないが、道路運送法第78条の規定により、災害のため緊急を要するときを除いて、例外的にこれを行うためには、国土交通大臣の登録又は許可を受けるべきことが定められる。</p> <p>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</p>				

要する態様である。

なお、地方公共団体が支援の目的・対象を運送に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。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。

提案主体からの意見

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いため、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。

再検討要請に対する回答

「措置の分類」の見直し

C

「措置の内容」の見直し

—

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合体であり、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。

○再々検討要請

再々検討要請

提案主体からの再意見

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220430	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	自家用有償運送への地域コミュニティ運送の追加	都道府県	福岡県
		提案事項管理番号	1038050
提案主体名	福岡県		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	道路運送法 道路運送法施行規則
制度の現状	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与えられ権利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を満た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。

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>【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。</p> <p>【提案理由】現在、市町村が運行主体となる場合は「市町村運営有償運送」、NPO等の法人格をもった組織が運行主体となる場合は「福祉有償運送」と「過疎地有償運送」の登録が認められている。ただし、「福祉有償運送」は要介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とサービス過剰になってしまう。</p> <p>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る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。</p> <p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
<p>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与えられ権利義務能力を有し、営利を目的としない、組織的基盤を有することを満たしている団体として、市町村、NPO、認可地縁団体等(以下「市町村等」という。)を定めている。</p> <p>そのままでは、ご提案のあった自治会などの地域コミュニティについては、法人格を有さないことから、道路運送法上の自家用有償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のが現行制度上可能である。</p> <p>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</p>				

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。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
右提案主体からの意見に対して回答されたい。				
提案主体からの意見				
<p>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、提案の趣旨に添うものではない。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ため、まさに補完的に必要なものと言える。</p> <p>また、利用者の経済的課題にも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。</p>				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し	—
<p>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。</p> <p>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なるか、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。</p>				

○再々検討要請

再々検討要請				
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。				
提案主体からの再意見				
<p>法人格が無いことで運行体制を懸念し、適当でないという以前の問題として、路線バスの廃止や丘陵地に造成された住宅地の高齢化は、地域住民の日常的な外出を困難にしており、法人格のない住民自治組織であっても高齢者の運送を手がけている実態が現実に存在する以上、運行体制をより安全・適切にしていく上で、保険の適用や運行管理の充実を図り、応分の収入を得られるよう、住民自治組織に自家用有償旅客運送登録を可能とする現行制度の緩和、改革が必要であると考えます。</p> <p>また、過疎地有償運送等を柔軟に許容し、運営協議会等で事業者との棲み分けを確認し、経済的困窮者に対応する等、現行制度の緩和が必要と考えます。</p>				

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220440	プロジェクト名	国生み神話の島一周めぐり事業	
要望事項 (事項名)	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)	都道府県	兵庫県	
		提案事項管理番号	1039030	
提案主体名	兵庫県、南あわじ市			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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 2～第 48 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
制度の現状	<p>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)</p> <p>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。 (船員法第 72 条の 2、船員法施行規則第 48 条の 2 の 2～第 48 条の 2 の 4)</p> <p>④ 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)</p>

求める措置の具体的内容	離島航路事業者が定期航路事業の空き時間に周遊事業(不定期航路事業)を実施する場合、以下の措置を行う ・船員の労働時間の特例措置を認める
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>(提案内容)</p> <p>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。</p> <p>(提案理由)</p> <p>・離島航路事業者が定期船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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
<p>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。</p> <p>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)</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	
-------	--

提案主体からの意見			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	D	「措置の内容」の見直し
			—

○再々検討要請

再々検討要請
提案主体からの再意見

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220441	プロジェクト名	国生み神話の島一周めぐり事業	
要望事項 (事項名)	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)	都道府県	兵庫県	兵庫県
提案主体名	兵庫県、南あわじ市	提案事項管理番号	1039030	

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	海上運送法第20条第2項
制度の現状	<p>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、その事業の適性等を確認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。</p> <p>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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不定期航路の届出範囲を拡大する
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>(提案内容)</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(提案理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・離島航路事業者が定期船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。

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	D	措置の内容	—
<p>定期航路事業については、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、利用者利便を確保する必要から事業者には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。</p> <p>人の運送を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。</p> <p>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ており、また、「観光圏の整備による観光旅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う運航回数増加等を実施する場合は、海上運送法</p>				

に基づく一般旅客定期航路事業者の船舶運航計画の変更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。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
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。				
提案主体からの意見				
・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ものではない。				
・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。				
・観光圏整備実施計画に従う運航回数の増加等を実施する場合は、簡易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、新たな周遊航路の開設に対するものではない。				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し	—
・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り、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のないものであるため、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「積極的取り組み」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。				

○再々検討要請

再々検討要請				
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。				
提案主体からの再意見				
・指定区間で運航する航路事業者が船舶等の空き時間に周遊事業を実施する場合を想定しており、海上運送法に基づく安全確保や利用者保護のための方策については、満たすことができると考えている。				

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220450	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	1.流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(以下「物効法」という。)第2条第3号及び同法施行規則第1条第1号における社会資本等の定義の緩和 2.企業立地の促進等による地域における産業集積の形成及び活性化に関する法律(以下「企業立地促進法」という。)第5条第2項第3号の取り扱いの緩和 3.工場立地法第2条第1項に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の選定の緩和 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)-g-(f)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	都道府県	埼玉県
		提案事項管理番号	1040010
提案主体名	春日部市		

制度の所管・関係府省庁	農林水産省 経済産業省 国土交通省
該当法令等	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
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	<p>1.物効法第2条第3号に掲げる高速自動車国道で物資の流通を結節する社会資本等(既設IC)の定義を緩和し、東埼玉道路予定地庄和ICについても同様に扱う。</p> <p>2.企業立地促進法第5条第2項第2号における集積区域内の庄和IC周辺地区について、同法第5条第3号に掲げる同意企業立地重点促進区域として緩和する。</p> <p>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。</p> <p>4.3の工場適地図の搭載を行う際の農業上の土地利用との調整を緩和することにより、今回申請を行っている地区の工場適地図の搭載が容易となる。具体的には、優良農地については、つとめてこれをさけること等とされているが、本地区の振興に資する場合は、この規定を適用しないこと。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>実施内容</p> <p>1の緩和により、庄和IC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。</p> <p>2の緩和により、庄和IC周辺地区が同意企業重点促進区域となり、関係機関との調整が円滑となることにより、企業立地が推進できる。</p> <p>3の緩和により、庄和IC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、</p>

企業誘致活動に利用できる。

4の緩和により3の緩和がより円滑に行えることとなる。

提案理由

本市は、平成17年度に、旧春日部市・旧庄和町が合併した。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。特に両既成市街地を一体化すべく産業集積ゾーンとして庄和IC周辺地区を位置づけた。

しかし、同地区は東埼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。

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>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。</p> <p>その場合の立地要件は、上記の政策誘導を進める上で重要な要件であるため、建設中又は計画段階で供用開始日が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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
<p>右提案主体からの意見に対して回答されたい。</p>				
提案主体からの意見				
<p>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東埼玉道路庄和IC予定地は、国道16号と国道4号BP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上での最低限の必須条件は満たしているものと解釈できます。</p> <p>また、東埼玉道路の終点部である庄和IC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、東埼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。</p> <p>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。</p> <p>このようなことから、庄和IC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。</p>				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し	—
<p>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。</p> <p>なお、本制度が庄和IC周辺におけ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。</p>				

○再々検討要請

再々検討要請
提案主体からの再意見



12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220460	プロジェクト名	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	
要望事項 (事項名)	軌道の特許に係る権限の委譲及び特許の免許への 変更	都道府県	東京都	
		提案事項管理番号	1048050	
提案主体名	(株)三井物産戦略研究所			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	軌道法第3条
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	<p>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付与することとし、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により、複数の軌道事業において運行の業務を行うことができることとするを求める。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街路(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を求める。(なお、後者については第5条において手当て。)</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>新しい公共交通の導入について、民間事業者の創意工夫が最大限発揮できるよう、全体の事業主体たる地公体と運営主体たる民間事業者等との関係、事業の仕組、構成、役割・責任分担等を柔軟なものとできるような契約形態及び内容を可能とし、それに応じた出資が可能となるようにすることが重要。軌道が明治・大正期の国家的事業から現在では地域住民の重要な交通へとその性格が変化していることを考えれば、運輸事業経営の特許は国土交通大臣によるものである必要性は乏しい。実際、当該特許に係る申請手続は地方運輸局長に委任されており、実態面から考えれば地公体の長の特許でも構わないのではないか。また、運輸の開始は都道府県知事の認可であるのに、なぜ特許は国土交通大臣なのか。両者の均衡がとれていないと考えられる。そもそもなぜ特許なのか。事業ごとに特許申請を行うのでは手続が煩雑で、かつ事業者にとってはヨコ展開の障害となって収益の機会喪失につながるばかりか、他の経営が優良な事業者による運行の支援を受けたい事業者にとっても、民間事業者間の交渉と契約によって迅速にこれを実現することを困難にしている等、現行制度では多くの弊害が生じうる。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>軌道法における軌道事業については、道路の幅員が不足している日本において、軌道と自動車等が同じ道路の路面を共有することとなり、交通が錯綜するため、輸送の安全の確保の観点から、道路管理者及び交通管理者との十分な調整及び軌道事業者による十分な安全対策等(ATSや信号等の保安設備や運行管理システム等に対する設備投資計画は技術進歩も踏まえ適切であるか、ゴムタイヤ式LRTや架線レストラム等の申請の場合に、これらの最新技術に適応した安全確保体制はとられているか、災害時における旅客の避難誘導路の確保などは適切になされているか等)について確認が必要である。</p> <p>また、当該特許にあたっては、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業による審査を要する。</p> <p>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、</p>				

軌道事業固有なものであるため、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、その経営状況等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。

これらの審査事項については、事業者ごとに、経営規模や輸送量等の条件が異なるため、あらかじめ具体的に基準を定め、それに当てはめて審査を行うことが困難である。また、各事業者が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から、特定の地域、事業者に偏らない知識・経験に基づいて国土交通省職員が審査を行う必要があり、国土交通大臣による特許を必要とする。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
右提案主体からの意見に対して回答されたい。				
提案主体からの意見				
<ul style="list-style-type: none">・ 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考慮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みは同じであり、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、業務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。				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し	—
<p>日本の都市の特性上、道路の幅員が限られている中、軌道と自動車等が同じ道路を共有することになる軌道事業は、鉄道事業とは異なり、道路空間の制約の下で、極めて排他性が強い権利を付与されるものである。</p> <p>そのため、これに見合う規制として、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審査が必要であるため、事業者に対して免許を付与するのではなく、軌道事業ごとに特許を付与している。</p> <p>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、道路交通量や需要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。</p> <p>また、資金計画の審査にあたり、軌道の整備の際の軌道事業者の負担を軽減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、収支採算性が将来に亘って見込まれないと判断された場合に、BRT、連接バスその他の交通機関とLRTとの比較も可能であり、それらを踏まえた助言、指導が可能である。</p> <p>審査にあたっては、資金調達・経営管理能力、供給輸送力と輸送需要の均衡、輸送の安全確保(ATSや信号等の保安設備や運行管理システム等に対する設備投資計画は技術進歩も踏まえ適切であるか)、公益上の必要性等について、事業者ごとに、経営規模や輸送量等を個別具体的に勘案して審査を行う必要から、安全性の質と地域差のない輸送の安全を確保するため、国土交通省職員が審査を行う必要があり、国土交通大臣による特許を必要とする。</p>				

○再々検討要請

再々検討要請	
右提案主体からの意見に対して回答されたい。	
提案主体からの再意見	
<p>前回の意見で指摘のとおり、道路の幅員が限られているという考え方自体誤りで、それを前提に事業に対する特許とするのは合理性を欠く。データの蓄積があっても、分析する能力がなければ事業収支への影響予測は不可能。そもそも経営等に携わったことがない国交省職員には経営管理能力等の審査は困難。LRTで収支が改善しなければBRT等といった短絡的な発</p>	

想も民間企業の認識と大きく乖離。安全性の審査も国でなければならない理由はない。欧米型の上下分離による運営も我が国で実績がなく、制度も未整備であり、国交省が専門的知見を有しているとは考えられない。以上のとおりであるから、当方提案について再検討されたい。

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220470	プロジェクト名	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	
要望事項 (事項名)	軌道の工事の施行認可の開発行為の許可への一体化	都道府県	東京都	
		提案事項管理番号	1048060	
提案主体名	(株)三井物産戦略研究所			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	軌道法施行令第5条、都市計画法第61条
制度の現状	<p>・工事施行等の認可を受けようとする軌道経営者は、都道府県知事を経由して国土交通大臣に提出する</p> <p>・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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>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街路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に、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を求める。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>○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のか。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。</p> <p>○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とするのが妥当であると考えられる。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	<p>右提案主体からの意見に対して回答されたい。</p>
提案主体からの意見	<p>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ところ、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</p>

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。

再検討要請に対する回答

「措置の分類」の見直し

C

「措置の内容」の見直し

—

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る。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。

○再々検討要請

再々検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。

提案主体からの再意見

- ・ そもそも経営能力等に関する審査と事業の安全性等の審査を別々に行う必要性が乏しく、むしろ一体化した方が合理的である。安全性の確保が不明なまま、事業者に対して特許を付与するということであれば安全性の軽視以外の何者でもない。
- ・ 軌道の工事は、安全性の確保されたものであることが必要であるが、同時に都市計画と一体的なものであることが必要である。それにも関わらず、「趣旨が異なる」ことを理由にわざわざ両手続を分けるというのは申請者負担を増やす以外の何等の効用ももたらさない。
- ・ 少なくとも、軌道の特許と都市計画事業の認可の二つに集約すべきである。よって、当方提案について再検討されたい。

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220480	プロジェクト名	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト
要望事項 (事項名)	軌道運輸事業の運行開始の認可の届出への緩和	都道府県	東京都
		提案事項管理番号	1048070
提案主体名	(株)三井物産戦略研究所		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	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
制度の現状	軌道経営者は都道府県知事の認可を受けなければ、運輸を開始できない。

求める措置の具体的内容	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ところ、特区においては、運行の開始に関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を求める。
具体的事業の実施内容・提案理由	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、処分性を持たせる必要はないのではないか。

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
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)や運行開始時期の周知等の確認が必要である。そのため、運輸開始に当たっては、各事業を俯瞰し、整合性を判断できる都道府県知事の認可が必要である。				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	右提案主体からの意見に対して回答されたい。			
提案主体からの意見	<ul style="list-style-type: none"> 「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等が必要である」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。 			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し	—

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す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。

○再々検討要請

再々検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。

提案主体からの再意見

- ・ 工事が完成し運輸開始の時点で現場が特許を付与された内容のとおりとなっているかを確認するだけであるのであれば、認可である必要はなく、届出及び届出の内容が真正なものであるか否かの確認で足りるのではないか。
- ・ 当方提案「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。

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220490	プロジェクト名	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト
要望事項 (事項名)	軌道に係る運賃等の認可の権限の委譲	都道府県	東京都
		提案事項管理番号	1048080
提案主体名	(株)三井物産戦略研究所		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	軌道法第 11 条 軌道運賃料金割引等規則第2条
制度の現状	<p>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。</p> <p>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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>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上で、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。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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も考えると、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出来るものと考えられる。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>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。</p> <p>当該認可にあたっては、例えば、原価の算定にあたり、停車場や電路設備等の資産及び工事計画等に係る減価償却費、さらに修繕費・動力費等の費用が適正であるかを含め、事業者の経営状況を踏まえた上で総合的に検討する必要がある。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。</p> <p>このため、これまでの審査等において蓄積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。</p> <p>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ため、あらかじめ基準を具体的に定め、それにあてはめて審査を行うことが困難である。このため、国土交通大臣により認可が必要である。</p> <p>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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
右提案主体からの意見に対して回答されたい。			
提案主体からの意見			
<ul style="list-style-type: none">・ 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も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も見て明らか。・ 所掌事務が限られている地方支分部局とあら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。			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し
—			
<p>運賃の審査に際し、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、道路交通量や需要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。</p> <p>また、資金計画の審査にあたり、軌道事業者の負担を軽減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。</p> <p>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。</p> <p>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差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。</p>			

○再々検討要請

再々検討要請			
右提案主体からの意見に対して回答されたい。			
提案主体からの再意見			
<p>データの蓄積があっても分析する能力がなければ事業収支への影響予測は不可能。そもそも経営等に携わったことがない国交省職員には経営管理能力等の審査は困難。LRTで収支が改善しなければBRT等といった短絡的な発想も民間企業の認識と大きく乖離。安全性の審査も国でなければならぬ理由はない。欧米型の上下分離による運営も我が国で実績がなく、制度も未整備であり、国交省が専門的知見を有しているとは考えられない。安全な輸送の確保等の観点からの適正な収支見込等に関する審査も国が一定の基準等を示せば地公体でも可能である。</p> <p>以上のとおりであるから、当方提案について再検討されたい。</p>			

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220500	プロジェクト名	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	
要望事項 (事項名)	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	都道府県	東京都	
		提案事項管理番号	1048090	
提案主体名	(株)三井物産戦略研究所			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	軌道法第16条第1項
制度の現状	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。

求める措置の具体的内容	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。
具体的事業の実施内容・提案理由	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、受託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し、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。

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>軌道法における軌道事業については、道路の幅員が不足している日本において、軌道と自動車等が同じ道路の路面を共有することとなり、交通が錯綜するため、輸送の安全の確保の観点から、道路管理者及び交通管理者との十分な調整及び軌道事業者による十分な安全対策等(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、災害時における旅客の避難誘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。</p> <p>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。</p> <p>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、軌道事業固有なものであるため、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。</p> <p>事業又は運転の管理の委託若しくは受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、当該委託の必要性及び受託者の適格性(事業の安定的な経営や運転の安全を確保できる能力や体制の有無、事業や安全に対する明確な責任の所在等)について確認する必要がある。</p> <p>具体的には、受託業務の内容に対して受託者側の知識・技能・設備等の水準が確保されているとともに、事業及び安全に</p>				

対する責任体制、指揮命令体制が確立されてい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、事業ごとに、委託又は受託の内容等の条件が異なるため、あらかじめ具体的に基準を定め、それに当てはめて審査を行うことが困難である。また、各事業者が実情に応じて定める安全に係る細則も、限られた時間の中での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から、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。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請				
右提案主体からの意見に対して回答されたい。				
提案主体からの意見				
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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んがみ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。 ・ 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。 				
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し	—
<p>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等について確認が必要である。</p> <p>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、道路交通量や需要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。</p> <p>また、資金計画の審査にあたり、軌道の整備の際の軌道事業者の負担を軽減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。</p> <p>審査にあたっては、事業者ごとに、委託又は受託の内容等の条件や、各事業者が実情に応じて定める安全に係る細則等を個別具体的に勘案して審査を行う必要から、安全性の質と地域差のない輸送の安全を確保するため、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。</p> <p>なお、委託の必要性及び受託者の適格性について、行政機関が関与する話ではないとのことであるが、軌道事業における運転の管理業務は、直接輸送の安全に係るものであることから、その性格上外部への委託については慎重に対応すべきである。したがって、受託又は委託を行う場合にあっては、国において当該委託の必要性及び受託者の適格性を十分に審査する必要がある。</p>				

○再々検討要請

再々検討要請				
右提案主体からの意見に対して回答されたい。				
提案主体からの再意見				
<p>前回の意見で指摘のとおり、道路の幅員が限られているという考え方自体誤り。データの蓄積があっても、分析能力がなければ事業収支への影響予測等は不可能。欧米型の上下分離による運営は我が国で実績がなく、制度も未整備であり、国交省が専門的知見を有しているとは考えられない。審査方法に関わらず、国が一定の基準等を示せば都道府県知事等が審査を行うことは可能。委託・受託は民間事業者同士の契約関係。輸送の安全は一義的には委託者の選択責任であるが、受託</p>				

事業者の適格性は別に提案の軌道事業者の免許という資格で能力を審査・担保することが可能。以上のとおりであるから、
当方提案について再検討されたい。

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220510	プロジェクト名	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	
要望事項 (事項名)	軌道における不正乗車等に係る割増運賃の限度の 引上げ	都道府県	東京都	
		提案事項管理番号	1048100	
提案主体名	(株)三井物産戦略研究所			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	軌道運輸規程第8条第2項
制度の現状	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倍以内の割増運賃を請求できる旨規定されているところである。

求める措置の具体的内容	<p>現行制度においては、無効の乗車券による乗車等の不正乗車の場合に請求できる割増運賃の金額は乗車区間の運賃相当額にその2倍の運賃を加えたものを上限とすることとされ、それ以上の額を請求することはできないところ、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19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軌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。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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、乗車にあっては乗車口に、降車にあっ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。このようなことから、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ないように、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ることが多い。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、支払うべき割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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>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倍以内の割増運賃を請求できる旨規定されているところである。</p> <p>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19倍を上限として」割増運賃の限度を引き上げることについては、現行の2倍以内の割増運賃(料金)の制度については、広く航空、バス、有料道路、電話料金等で採用されていることのほか、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、不正乗車の防止策として社会に強く定着し、一定の機能を果たしていること</p> <p>ICカード等の導入及び普及により、路線によっては不正乗車を防止することが可能と考えられることなどから、限度の引き上げに際し、国土交通大臣または地方公共団体の長に協議しなければならないというご提案も含めて、まずは各軌道経営者</p>				

等の具体的な要望等、実態の正確な把握が必要である。

また、LRT等の軌道の整備が地域及び地域経済の活性化につながるとは認識しているものの、不正乗車の防止策として社会に既に定着している割増運賃の上限を変更することについて、国民(利用者)の理解が得られるかどうかの課題もある。

いずれにしても、現在のところ、各軌道経営者から本件に関する要請は受けていないが、多くの国民や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。

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請			
右提案主体からの意見に対して回答されたい。			
提案主体からの意見			
<ul style="list-style-type: none">・ 現行の 2 倍以内の割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、割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割増運賃の限度の引上げ」について再検討されたい。			
再検討要請に対する回答	「措置の分類」の見直し	C	「措置の内容」の見直し
—			
<p>現行の2倍以内の割増運賃(料金)の制度については、広く航空、バス、有料道路、電話料金等で採用され、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IC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。</p> <p>さらに、割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もあることから、高額の割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。</p> <p>いずれにしても、現在のところ、各軌道経営者から信用乗車導入に対する割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。</p>			

○再々検討要請

再々検討要請	
右提案主体からの意見に対して回答されたい。	
提案主体からの再意見	
<ul style="list-style-type: none">・ 当方提案は不正乗車の際の割増運賃の上限を引き上げることを求めるものであって、どの程度まで引き上げるかの選択は各事業者に委ねている。・ 現行制度は単に一定期間継続しているだけで、国民の間に十分認識されて定着しているとは言えないのではないか。そもそも不正乗車をした者に対する割増運賃であるから、利用者保護や公序良俗の観念を入れる余地はない。現在、信用乗車を導入しているのは富山ライトレールだけであり、他の事業者も検討はしても、不正乗車の増加を懸念して導入に踏み切れていない。先の当方からの意見において照会した、各軌道事業者の具体的な要望等の実態把握のための調査の実施については如何。	

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220520	プロジェクト名	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	
要望事項 (事項名)	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	都道府県	東京都	
		提案事項管理番号	1048110	
提案主体名	(株)三井物産戦略研究所			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	軌道建設規定第8条、第9条、第34条
制度の現状	<p>軌道建設規定第8条、第9条において併用軌道は道路の中央に敷設することを原則としつつ、道路の種別によっては片側に偏して敷設することができることとされ、第34条により特別の事由がある場合においては、国土交通大臣の許可を受けた場合、上記規定によらない設計ができることとされている。</p>

求める措置の具体的内容	<p>併用軌道は道路の中央に敷設することを原則としつつ、道路の種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ところ、特区において敷設する場合にあつては、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つては都道府県知事、一の市又は特別区の区域内である場合については、当該市又は特別区の長に委譲することとするを求める。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>軌道を道路の中央又は片側以外に敷設することについては、走行円滑性、沿道アクセス性、電車線等の設備の沿線への影響や車の右左折時における軌道車両への影響等の安全性に関して事前に確認すべき点が多いことから、本規定によらない設計を行う際にはあらかじめ軌道建設規程第34条の許可を必要としているところ。</p> <p>当該許可にあたっては、過去の事故等も参考にしながら、土木、電気、車両、運転の各分野に加え、道路交通を含む安全対策等の専門的知見による審査を要する。具体的には、停留場の構造、利用者等の乗降時やアプローチ時の安全、自動車等との交通の輻輳、交通の流動の阻害、電車柱の建植や電車線の架設方式等の適否、ゴムタイヤ式LRTや架線レストラム等の場合に、これらの最新技術に適応した安全確保体制はとられているか等の非常に高度な専門的知見に基づく審査が必要である。</p> <p>これらの審査事項については、事業者ごとに、車両の長さや道路環境(道路の形状や幅員、交通量等)等の条件が異なるため、あらかじめ具体的に基準を定め、それに当てはめて審査を行うことが困難である。また、各事業者が実情に応じて定める安全に係る細則も、限られた時間の中で審査を行う必要がある。</p> <p>このため、安全性の質と地域差のない輸送の安全を確保する必要から、特定の地域、事業者に偏らない知識・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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請	
-------	--

右提案主体からの意見に対して回答されたい。

提案主体からの意見

- ・ 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れ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できないとのことであるが、基準が設定できないほど異なっているとは到底考えられない。
- ・ 地域に偏らないためにも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交省の職員であれば地域に偏らな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。

再検討要請に対する回答

「措置の分類」の見直し

C

「措置の内容」の見直し

—

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を含め、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、安全性の質と地域差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。

○再々検討要請

再々検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。

提案主体からの再意見

- ・ 一定の基準や許可に係るメルクマール、事務処理要領等は、許可手続の手続としての共通性を考えれば不可能ではないと考えられるが、如何。
- ・ 各事業者や敷設地域の特別の事情については、画一的に判断するものではなく、各地域の実情に応じた判断が必要であり、これは地方公共団体の長によることとすることが妥当ではないか。
- ・ 安全性の確保は重要な要件であるが、国土交通大臣による安全基準の設定は可能なはずであり、それに基づいて地方公共団体の長が判断すれば足りるのではないか。
- ・ 以上のことから、当方提案について再検討されたい。

12 国土交通省 構造改革特区第20次・地域再生第9次(非予算) 再々検討要請

管理コード	1220530	プロジェクト名	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	
要望事項 (事項名)	車両の運転速度に係る特別の事由のある場合の許可権限の都道府県知事への委譲	都道府県	東京都	
		提案事項管理番号	1048120	
提案主体名	(株)三井物産戦略研究所			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
該当法令等	道路交通法第 22 条、軌道運転規則第2条、第 53 条
制度の現状	<p>道路交通法第 22 条第2項において、路面電車は、道路標識等により最高速度が指定されている場合を除き、道路においては、軌道運転規則に定める最高速度をこえる速度で進行してはならないとされている。</p> <p>道路の路面に敷設する併用軌道の運転については、軌道運転規則第53条において、車両の最高速度40km/h 以下、平均速度30km/h 以下と定めているが、特別の事由がある場合には、同規則第2条ただし書による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。</p>

求める措置の具体的内容	<p>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、当該権限を都道府県知事に委譲することとすることを求める。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>当該権限については、地域に密着して地域の実情を把握し、有効な調整等を行うことができる者が行使すべきである。したがって対象地域を管轄する地方公共団体の長に属することとするのが妥当であるが、他の道路交通との関係の確認等が必要であること等にかんがみて、都道府県警察本部を管理する都道府県公安委員会を所轄する都道府県知事とすることが妥当であると考えられる。</p>

○各府省庁からの提案に対する回答

提案に対する回答	措置の分類	C	措置の内容	—
<p>道路の路面に敷設する併用軌道の運転速度については、輸送の安全の確保の観点から、他の道路交通との関係(その線区の道路状況、交通量、道路交通上の安全性等)について確認する必要があり、あらかじめ軌道運転規則第2条ただし書の許可を必要としている。</p> <p>当該許可にあたっては、過去の事故等も参考にしながら、技術や安全に関する専門的知見(制動性能を含む車両の構造、操縦方法等)による審査を要する。具体的には、軌道車両について制限速度を超えて走行させようとする場合、交通安全を確保する上で、当該車両が引き上げ後の制限速度の下で現行上の制限速度の下での走行と同程度の制動距離を確保できるか等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、それに当てはめて審査を行うことが困難である。また、各事業者が実情に応じて定める安全に係る細則も、限られた時間の中で審査を行う必要がある。</p> <p>このため、安全性の質と地域差のない輸送の安全を確保する必要から、特定の地域、事業者に偏らない知識・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。</p>				

○再検討要請及び再検討要請に対する回答

再検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。

提案主体からの意見

- ・ 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。地域に偏らないためにも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。
- ・ よって、当方提案について、再検討されたい。

再検討要請に対する回答

「措置の分類」の見直し

C

「措置の内容」の見直し

—

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運転、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も行っており、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の走行と同程度の制動距離を確保できるか等を車両性能、運転方法、その線区の道路状況及び各事業者が実情に応じて定める安全に係る細則等を踏まえて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、安全性の質と地域差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。

○再々検討要請

再々検討要請

右提案主体からの意見に対して回答されたい。

提案主体からの再意見

- ・ 軌道を導入する地域における交通事故等に関する実務的かつ専門的な知見を有しているのは当該地域を管轄する等道府県知事であり、知事の所轄する都道府県警である。
- ・ 車両の安全性については車両確認制度等によって担保が可能であり、制度能力の確保等については基準の設定が困難であるとは考えられない。
- ・ 以上のことから、当該許可の権限を国土交通大臣とする根拠は乏しいところ、当方提案「車両の運転速度に係る特別の事由のある場合の許可権限の都道府県知事への委譲」について再検討されたい。