管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120010	地方公共団体発注公共事業入札時に民間参画方式PU（ピックアップ）方式			E		「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」は、提案されている「民間参画方式PU（ピックアップ）方式」の地方公共団体での採用の可否について規定する法律ではない。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。 貴省所管の補助事業に関し、自治体がPU方式による入札を行うても、貴省が所管する規制はないかご教示願いたい。	国土交通省＜措置の概要＞文の「採用の可否について規定する法律ではない」について、 当適正化法とPU方式の目指す目的は、「公共工事の入札方式の適正化」という意味で共通するものであり、落札後の元請による公金である直工費部分の自由な扱いに問題があるという最重要点に目を向け、真の意味での適正化を計るというのがPU方式です。 つまりPU方式そのものと関わる法律は無いが、当法が目的とする「適正化」という趣旨を、より高いレベルで達成しようという目的の為、関連法としてとらえて頂きたいということです。			「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」は、提案されている「PU（ピックアップ）方式」の地方公共団体での採用の可否について規定する法律ではない。	右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい 地方公共団体が補助事業の執行にあたり、いかなる入札方式を採用しても、貴省でこれを規制することはないという理解でよろしいか	あくまで、公共工事適正化法と当方式との関わりにおける回答であると思われますが、前回適正化という主旨が共通するものであるから関連法であると表現したのですが、回答は同じでした。現在、各地方公共団体で一般に共通して行われている慣例的入札方式が何を規制法として行われているのかを知りたく思います。仮に「ありません。」という事でしたら、慣例という事は、一般法解釈において、時として法と巳敗する場合もあり、当方式採用の障害となるものでありますから、特区として無理であっても、回答としては「関連法は無いが、PU方式が慣例的入札手法と比して、より適正化に繋がると判断されれば、各地方公共団体の選択のもと、採用は問題無いと思われます。」という回答を求めたいのですが、何分、現在まで当方式の説明を多くの地方公共団体の方々に行ない、大きな賛同を得ましたが、慣例的入札方式逸脱が障害となり、実施まで至っておりません。建築業界の最も労力を尽くし、最も利益率の無い部者である下請業者の為、業界発展の為、地元優先の為、どうか宜しくお願い致します。			繰返しの回答になるが、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」は、提案されている「PU（ピックアップ）方式」の地方公共団体での採用の可否について規定する法律ではない。 なお、本項目については、当省において検討すべき事項が明らかではなく、現時点でこれ以上の回答は困難。	1025	1025010	民間参画時の地方自治体との契約における、地方自治法第167条2項の随意契約における明確な認可特例及び慣例的入札形態に対する国土交通省のPU方式実施時の認可。	有限会社アーバン・デザイン中川設計室	地方公共団体の慣例的建築物発注形態に対する是正提案
120020	一般公海岸区域の占用	海岸法第37条の4	海岸管理者以外の者が一般公共海岸区域（水面を除く。）内において、施設又は工作物を設け当該一般公共海岸区域を占用しようとするときは、海岸管理者の許可を受けなければならない。	E		一般公共海岸区域を包含する概念である「公共海岸」とは、「国又は地方公共団体が所有する公共の用に供されている海岸の土地」と定義され、また、海岸法の目的に掲げる「公条の海岸の適正な利用」とは、国民共有の財産である海岸空間を人々の快適な利用に供することを意味しており、一般公共海岸区域についての特定の者に占用を認めるに際しては、地域における一般公衆の海岸利用との調整が図られなければならない。このため、一般公共海岸区域の占用については、海岸管理者である地方公共団体が自治事務として、その許可・不許可を判断することとなっている。												1095	1095040	大規模施設（港湾施設）の海岸区域占用	民間企業	馬毛島飛行場特区構想
120030	協議による水利権の調整	河川法第２３条	河川の流水を占用しようとする者は、必要な図書を添付した申請書を提出の上、河川管理者の許可を受けなければならない。	D－1，E		新たに水利使用を行おうとするときは、河川管理者による審査を経た上で、その審査基準に照らして適正であれば、許可を受けることが可能です。すなわち、水利使用の目的及び事業内容が公共の福祉の増進に資するものであること、実行の確実性が確保されていること、河川の流況等に照らし流水の正常な機能の維持等に支障を与えることなく安定的に取水を行えること、治水上その他の公益上の支障を生じるおそれがないことについて河川管理者が審査し、適正であれば許可がなされることとなります。芦の湖は二級河川早川水系の一部であり、具体的な水利使用の事業計画があるのであれば、同湖の河川管理者である神奈川県知事が許可権者となりますので、関係事務所にご相談ください。 なおご参考までに、①芦の湖の水利使用の許可権者は静岡県知事ではなく、河川管理者である神奈川県知事であり、②深良用水の水利使用者は静岡県知事ではなく、慣行水利権者としての静岡県芦湖水利組合であり、③芦の湖を管理する者は芦湖水利組合ではなく、河川管理者である神奈川県知事であり、④逆川水門（湖尻水門）の管理者は静岡県芦湖水利組合ではなく、河川管理者である神奈川県知事が芦の湖の水位確保及び洪水防止の目的で河川管理施設として管理しています。												1028	1028010	河川管理者と利例による水利権者が協議により水利権調整を可能にする	個人	芦ノ湖「水特区」
120040	琵琶湖からの取水許可	河川法第２３条	河川の流水を占用しようとする者は、必要な図書を添付した申請書を提出の上、河川管理者の許可を受けなければならない。	D－1		既に許可を受けている水利使用を増量変更しようとするときは、河川管理者による審査を経たうえでその審査基準に照らして適正であれば、許可を受けることが可能です。 すなわち、増量に係る水利使用の目的及び事業内容が公共の福祉の増進に資するものであること、実行の確実性が確保されていること、河川の流況等に照らし流水の正常な機能の維持等に支障を与えることなく安定的に取水を行えること、治水上その他の公益上の支障を生じるおそれがないことについて河川管理者が審査し、適正であれば許可がなされることとなります。 この際、既に許可を受けている水利使用の施設を改築せずに取水が可能であるときは、施設構造等についての審査を省略することができます。（河川法施行規則第４０条第４項　琵琶湖は一級河川淀川水系の指定区間であるため、工業用水としての水利使用の取水量が１日につき最大２,５００立方メートル以上であれば国土交通大臣又はその権限の委任を受けた近畿地方整備局長が、それ未満の場合は滋賀県知事が河川管理者として行政処分を行うこととなります。具体的な許可の可否等については担当事務所に御相談ください。	取水量が2,500立方メートル以上の水利権に関しては、滋賀県の意向に拘らず、かつ滋賀県を経由せずに直接国土交通省（近畿地方整備局）に申請できるということでよろしいか。		D－1		既に許可を受けている水利使用を増量変更しようとするときに、工業用水としての水利使用の取水量が１日につき最大２,５００立方メートル以上のためにするものであれば、国土交通大臣又はその権限の委任を受けた近畿地方整備局長にその間係事務所を経由して、直接申請することとなります。 なお、申請を受けた河川管理者は、その処分をしようとするときは、あらかじめ滋賀県知事の意見を聴取することとなります。	提案者から申請書が提出された際には、適切なプロセスにより処理されたい。		D－1		現在、提案者と事前協議を行っているところであり、申請書が提出された場合には、適正に処分いたします。	1186	1186010	当社では現在、工業用水の大部分を上水道に依存し、半導体生産を行っているが、水資源の有効活用の観点から水利権取得の合理化を図り、琵琶湖から直接取水することにより、生産の効率化を図る。	関西日本電気株式会社	琵琶湖からの取水許可もしくは譲渡物件保有水利権の地位承継
120050	水利権の地位承継の緩和	河川法第２３条、第３４条	河川の流水を占用しようとする者は、必要な図書を添付した申請書を提出の上、河川管理者の許可を受けなければならない。河川の流水を占用する権利は、河川管理者の承認を受けて、譲渡することができる。	C		水利使用の権利の譲渡を受けようとするときは、河川管理者による審査を経たうえでその審査基準に照らして適正であれば、承認を受けることが可能です。 すなわち、譲渡の前後において水利使用の許可に基づく権利の同一性が確保されていること、及び水利使用に係る事業の実施の確実性が確保されていることについて、河川管理者が審査し、適正であれば承認がなされることとなります。 都築紡績南を水利使用者とする工業用水の水利使用は、少なくとも関西日本電気南が同社工場用地等を買収した平成９年４月時点においては、工業用水として琵琶湖より取水しておらず、いわゆる遊休水利権となっていたものです。係る事実をもとに、平成１２年５月に都築紡績南は河川法第３１条第１項の規定に基づく用途廃止届けを河川管理者である近畿地方建設局長に提出し、その水利使用を自ら廃止しています。 一方、関西日本電気南は河川管理者である滋賀県知事に対し都築紡績南が有していた取水施設の使用に係る権原を取得したうえで、都築紡績南の有していた水利使用とは別の新たな水利使用の許可申請を行い、平成１２年１０月に許可を得て水利使用を実行しています。既に遊休化していた水利使用は、権利として認められず、権利譲渡の対象にならなかったものです。												1186	1186020	当社では現在、工業用水の大部分を上水道に依存し、半導体生産を行っているが、水資源の有効活用の観点から水利権取得の合理化を図り、琵琶湖から直接取水することにより、生産の効率化を図る。	関西日本電気株式会社	琵琶湖からの取水許可もしくは譲渡物件保有水利権の地位承継
120060	河川基本計画策定中における水利権許可	河川法第２３条	河川の流水を占用しようとする者は、必要な図書を添付した申請書を提出の上、河川管理者の許可を受けなければならない。	D－1，E		滋賀県によると「現在河川基本計画を策定中であるため水利権許可はできない」とあるのは「水資源開発基本計画の見直しや河川整備計画策定の作業中である現時点では、県全体の水需給が確定ですが、水源手当の判断ができない。」との趣旨であるとのことです。 一般に、水資源開発基本計画の改定や河川整備計画策定の作業中であることのみをもって、水利使用の許可を受けることができないことはありません。河川管理者としては河川の流況等に照らし流水の正常な機能の維持等に支障を与えることなく安定的に取水を行えること等の審査基準に照らして適正であるかどうかを判断する必要があり、水利使用を廃止したかつての水利使用者が水利使用を行っていた事実のみをもって必ずしもそのまま水源が確保されていると判断することはできないものです。	貴省回答にある「水需要が確定ですが、水源手当の判断ができない」場合には、新規水利権の許可ができないということと同じではないか。 また、同様に「水資源開発基本計画の改訂や河川整備計画の策定中であることのみをもって、水利使用の許可を受けることができないことはありません。」とあるが、それ以外の合理的理由がなければ水利権は許可されるということでよろしいか		D－1，E		既に許可を受けている水利使用を増量変更しようとするとき又は新規に水利使用を行おうとするときには、いつでも申請を行うことができ、河川管理者による審査を経たうえでの審査基準に照らして適正であれば、許可を受けることが可能です。「水資源開発基本計画の改定や河川整備計画策定の作業中であることのみをもって、水利使用の許可を受けることができないことはありません。」	提案者から申請書が提出された際には、適切なプロセスにより処理されたい。		D－1，E		現在、提案者と事前協議を行っているところであり、申請書が提出された場合には、適正に処分いたします。	1186	1186030	当社では現在、工業用水の大部分を上水道に依存し、半導体生産を行っているが、水資源の有効活用の観点から水利権取得の合理化を図り、琵琶湖から直接取水することにより、生産の効率化を図る。	関西日本電気株式会社	琵琶湖からの取水許可もしくは譲渡物件保有水利権の地位承継
120070	取水量と排水量の差を水利権許可の対象とする	河川法第２３条	河川の流水を占用しようとする者は、必要な図書を添付した申請書を提出の上、河川管理者の許可を受けなければならない。	C		既に許可を受けている水利使用の増量変更をしようとする場合において、河川のある地点より河川水を取水し、地下水、他の上水道等とともに工業用水として使用した後、取水地点とほぼ同一地点に排水するとしても、水利使用の許可の内容はその取水地点の取水量です。 水利使用の権利は、特定の目的のために、河川の流水を排他的、継続的に使用するものであり、物権性を有し、物権的請求権を行使しうるものです。したがって、他の水利使用、河川敷地の利用、漁業等の河川使用との関係から、その権利性を明確にしておく必要があります。さらに、河川の流水は公共の資産であり、河川の適正な利用の観点から、水利使用は河川管理者の判断により目的が公共・公益性を有するものに限って許可され、その許可水量は目的に応じた必要最小限度の量しか与えられていません。 仮に「取水量と放水量の差し引き分を水利権」とした場合は、河川管理者がその水利使用の公共・公益性はもとより、必要水量から算出されるべき適切な許可水量であるかどうかを判断することができず、例えば、取水から放水までの時間差が生じるときや、排水の水質・水温によって河川水に変化が生じるときなどには、他の水利使用や河川環境等に支障を及ぼすおそれがあります。	貴省回答に「河川管理者がその水利使用の公共・公益性はもとより、必要水量から算出されるべき適正な許可水量であるかどうかを判断することができず」とあるが、例えば取水量と排水量が同一であり、漁業の影響もないことが確認（または漁協の同意）された場合等、「判断」すべき要素がある場合には、現行水利権許可について弾力的運用が可能ではないか		C		河川管理者はその水利使用の許可にあたり、河川から取水する必要水量の全体が合理的な根拠に基づいて算出されたものであり、その水利使用の目的、事業計画等からみて、必要かつ妥当な範囲のものであるかを審査する必要があります。この審査を行うためには、例えば事業の目的を達成することができるか、取水施設及び排水施設の構造に変更を生じないか、他の水利使用に及ぼす影響や排水が河川環境に及ぼす影響がどの程度であるかなどについて、取水量及び排水量の全てを把握する必要があります。 したがって、たとえその取水量と排水量が同一であるか又は取水量の大部分を排水する場合であっても、このような審査が必要であり、取水量と排水量の差分のみを水利権許可の対象とすることはできないものです。	取水量と排水量の差分のみを水利権許可の対象とすることはできないことは承知したが、このような水利用形態は水利権許可の際に考慮されるのかご教示願いたい		C		例えば、冷却用水としての工業用水のように、主として河川水の熱エネルギーを利用しようとする水利使用のうち、河川から取水を行い排水を行うまでの時間差が極端に短く、減水区間が発生しないなどの場合には、その取水管理方法、他の水利使用や河川環境への影響等を総合的に勘案したうえ、個別の具体的案件ごとの許可の申請にあたり、排水量に相当する取水量について、「河川の流量と申請に係る取水量及び関係河川使用者の取水量との関係を明らかにする計算」を、審査する必要のない事項として、河川法施行規則第４０条第４項の規定に基づき省略することができる場合があります。	1186	1186040	当社では現在、工業用水の大部分を上水道に依存し、半導体生産を行っているが、水資源の有効活用の観点から水利権取得の合理化を図り、琵琶湖から直接取水することにより、生産の効率化を図る。	関西日本電気株式会社	琵琶湖からの取水許可もしくは譲渡物件保有水利権の地位承継

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120080	法定河川に蓋が付等をし、駐車場等の設置を可能とするための河川占用・河川工作物設置基準の緩和	河川法第24条、河川法第26条 河川敷地の占用許可について（平成11年8月5日建河政発第67号建設事務次官通達） 工作物設置許可基準について（平成6年9月22日建河治発第72号建設省河川局治水課長通達）	工作物設置許可基準について（平成6年9月22日建河治発第72号建設省河川局治水課通達）中第1章総則において、河川法第24条第1項に基づく工作物の新築、改築、又は除却の許可に際して、工作物の設置位置等について河川管理上必要とされる一般的基準を規定しています。	C		河川は公共用物であって、その保全、利用、その他の管理は、洪水、高潮等による災害の発生が防止され、流水の正常な機能が維持され、併せて河川環境の整備と保全がされるよう、河川管理者によって総合的に行われるべきものです。また、河川に対し蓋掛けをすることは、洪水時において災害発生への対処などの治水上、流水の正常な機能（水量・水質など）維持などの河川環境上、日常の維持管理上など、さまざまな支障が生じるため河川全般において認めていないところです。 本提案の目的は香川の水質浄化ということですが、水質浄化のための施策は他にもいろいろあり、香川に蓋掛けし駐車場、駐輪場や水質浄化施設を作ることは、水質浄化が目的であるとしても、必要やむをえないと認められる提案ではないと考えます。また、水質汚濁の原因は、都民の生活や企業の事業活動等幅広（関わっており、川の水質を改善するためには、東京都、大田区、都民、企業がそれぞれ責務を負っており取り組んでいくべきものと考えております。 本提案の目的は、二級河川香川の水質浄化が目的であるとのことですが、香川の水質浄化については、大田区をはじめ流域が一体となって様々な取組みが行われており、本提案は必要やむをえないと認められる内容ではないと考えます。なお、本提案が対応不可能である具体的な理由については前回回答させて頂いたとおりです。 炎天下の続く夏期には一部周辺住民から悪臭への苦情が寄せられることもあり、現在大田区では具体的な香川の悪臭対策として、①河川に空気を入れるための施設を設置し浄化策②ごみ取り用フェンスの設置③河川清掃④下水道の高度処理水の放流などを行っていると聞いています。 香川では河川の持つ貴重な水と緑のオープンスペースを活かした緑道整備が大田区により計画されており、他のまちづくり施策である緑のネットワークづくりや蒲田駅周辺を拠点とした景観整備計画等との連携を図りつつ、現実に整備を進めていると聞いているところです。 よって、本提案は対応不可能と判断しています。	右提案主体からの意見につき回答されたい	C	○河川は洪水を安全に流下させるとともに、周辺地域における貴重なオープンスペースであり、安易に河川を蓋かけ等すべきではないと考えます。また、河川の蓋掛け等は、今後の河川改修や維持管理上にも支障となるものであることから、河川の蓋かけ等による駐車場等の設置を認めていないところです。 ○本提案の目的は香川の水質浄化ということですが、水質浄化のための施策は他にもいろいろあり、また水質浄化への取り組みは、水質汚濁の原因が都民の生活や企業の事業活動等幅広く関わっていることから、東京都、大田区、都民、企業がそれぞれ責務を負って進めていくべきものと考えます。なお、従来から流域が一体となりさまざまな取り組みが行ってきている結果として、高度成長期に悪化した水質は大幅な改善傾向（BOD値：S46～S55平均31.9→H5～H14平均4.7）にあります。また、現在大田区では具体的な香川の悪臭対策として、①河川に空気を入れるための施設を設置し浄化策②ごみ取り用フェンスの設置③河川清掃④下水道の高度処理水の放流などを行っていると聞いております。 ③また、河川敷地は基本的にその周辺の住民により利用されるものであることを鑑みると、その占用の許可にあたっては、地域の意見を十分に反映することが重要です。本提案は、地域の意向を踏まえた内容であるとは認められず、この点においても対応は不可能と考えます。	1119	1119010	規制を撤廃する提案である。河川法24条26条、河川敷地許可事務第2章第6、第7一項三号及び五号では現在河川の利用につき民間では参入できないが、これを民間で参入を可能とし、なおかつ第三セクター方式で運営すれば、公益的な事業を運営する事が出来る。	個人	（株）大田駐車場
120090	湖の水質管理権限の移管	河川法	霞ヶ浦等の湖沼を含む河川の管理は、河川法において、河川管理者が行うこととなっており、その目的は、 ①洪水、高潮等による災害の発生の防止（治水） ②河川の適正利用、流水の正常な機能の維持（利水） ③河川環境の整備と保全（環境） を総合的な観点から実施するとある。 また、霞ヶ浦を含む一級河川の管理は、河川法において、国土交通大臣が行うこととされている。	C		河川の治水、利水及び環境は密接不可分の体系であり、これらを総合的に勘案して管理されることが適切である。従って、提案のように一級河川の水質管理のみを分離することは適切ではないと考える。 なお、国土交通省としては、「指摘の総務省による政策評価を踏まえ、関係地方自治体やNPO等にも連携しながら、河川事業による水質浄化、下水道事業等の各種施策等を推進して参りたいと考えている。	右提案主体からの意見を検討されたい。 併せて、関係自治体やNPOとの具体的な連携策について教示願いたい		水質悪化の原因当事者である流域住民が水質浄化の本来的な当事者として機能することを可能とする具体的な政策が必要であり、従来政策の手直し程度で「決行る霞ヶ浦」は実現不能。科学的合理的な論理で徹底に政策は根底から再構成されなければならない。安全安心な水道水の造りもたらす新たなコンセプトを打ち出し20年の期懸に早急に終止符をうたなければならない。 湖に流れ込む栄養塩を回収し富栄養化の根源解消目的で循環型水質系経路を構築する当NPOの試みこそ世界初の流域住民の当事者能力発露であり、トコトン支援育成し、住民主体の湖沼管理システムを流域に構築すべきです。 具体的には霞ヶ浦問題協議会を拡大強化し流域首長の全面的な湖沼水質管理に移管すべきです。	C		湖沼を総合的に管理する観点から、水質の管理のみを分離し、地域住民に移管することは適切ではないと考えるが、湖沼の水質改善については流域全体での取り組みが重要であり、関係者と連携・役割分担をした上で進めることが必要であることから、今後とも様々な場を通じて、連携を図って参りたい。 なお霞ヶ浦においては、国や地方自治体が行う施策について調整が取られているほか、住民等の理解と協力及び汚濁負荷の低減の促進、更には産学官の共同研究の成果を活かした調査研究・技術開発、市民活動支援等の総合的展点の設立など、関係者間の連携・役割分担が図られているところである。	右の提案主体の意見につき回答されたい。		総務省総合政策評価に私的された20年の水質環境対策の停滞は、担当官庁の不作為怠慢を生み出す根源を問いただしています。 1 水質悪化の当事者である流域住民が水質浄化の本来的な政策が出ていない。従来政策の手直し程度では「決行る霞ヶ浦」実現できるとは現状認識に大きな隔離がある。 2 河川局は治水利水の専門者で構成され、当NPOの熱帯原産農作物による流入栄養塩類の回収と湖外搬出の実験を「生態系かく乱の恐れがあるなどの大臣名の文書を発行してまでも阻止を図っている。熱帯系の農作物が温帯で生態系かく乱した案例は世界で歴史的に皆無であり亜熱帯で時折短期間発生するが日本のセイタカアワダチソウのような生態系かく乱は温帯で皆無である。育種や病種の学園経験者には唖然ものトンシロウト育種が発動され行政シンジケート存在を唱されている。 3 循環型の水質系経路を構築する当NPOの試みこそ世界初の流域住民の当事者能力発露であり、トコトン支援育成すべき対象で、現在までの河川局の対応は36度の全面変更を要求する。流域システムとして霞ヶ浦問題協議会の拡大強化が必要です。	C		湖沼を総合的に管理する観点から、水質の管理のみを分離し、地域住民に移管することは適切ではないと考えるが、湖沼の水質改善については流域全体での取り組みが重要であり、関係者と連携・役割分担をした上で進めることが必要であることから、今後とも様々な場を通じて、連携を図って参りたい。	1158	1158010	国は治水と利水に専念し水質管理は地元住民の代表が実施する	NPO霞ケ浦浄化連	決行る霞ケ浦実現目的の水上農業開発と循環型社会システム構築
120100	面源負荷対策の場合の河川法適用除外	河川法	河川法において、 ○河川区域内の土地（河川管理者以外の者がその権限に基づき管理する土地を除く。水面を含む。）を占用しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。 ○河川区域内の土地において、工作物を新築し、改築し、又は除去しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。と示されている。	C		河川の治水、利水及び環境は密接不可分の体系であり、これらを総合的に勘案して管理されることが適切である。従って、提案のように湖面での面源負荷対策のみの目的のために河川法の適用を除外することは適切ではないと考える。 なお、国土交通省としては、湖面への流入河川における植生浄化、礫間浄化等の適切な検討を行うとともに、関係地方自治体等にも連携し、河川事業による水質浄化、下水道事業等の各種施策等を推進して参りたいと考えている。	右提案主体の意見につき検討されたい。	C	当NPOの霞ヶ浦富栄養化阻止目的の世界初の水上農業開発実験を審査する能力要件が国土交通省に欠落し、大臣名で実験潰しを狙った公文書を発行してまで流域住民の発意と浄財による水上農業開発を河川法24, 26条を盾に拒否している。 本来の河川法の精神は消失させるべきでなく、20年に及ぶ水質管理迷走が水道水源霞ヶ浦の安全安心に脅威なっている現実を率直に認め、科学的合理的論理的に整合性のある当NPOの循環型社会水質系循環経路の開発の本質を学び取り湖面での水上農業開発実験を支援育成すべき義務が国土交通省にある。	右の提案主体の意見につき回答されたい。		河川法においては、河川について、治水、利水、環境面を総合的に管理し、公共の安全を保持し、かつ、公共の福祉を増進することを目的としている。従って、河川環境のみ、ひいては、多様な河川環境において本提案にある湖面での面源負荷対策実験のみを目的とした行為を河法の適用除外とすることは適切でないと考える。 なお、「提案主体からの意見」にある「霞ヶ浦富栄養化阻止目的の世界初の水上農業開発実験」に関しては、栄養塩類を回収する植物として提案のあったケナフの野生化による在来種への影響が否定し得ない状況において、その事業実験を認めた場合には、例えば生育場所の占有によって在来種が駆逐されるなど霞ヶ湖の在来種にとって不可逆的な結果をもたらすことも考えられることから、河川管理者として、これを考慮し、霞ヶ湖の自然環境を保全する観点から河川法第24条、第26条第1項の許可申請に対し不許可処分としたところである。 （参考）ケナフ種の生態系への影響について 「生物多様性への影響」として「在来種との競合・駆逐」が考えられ、「「海外で影響が確認されるなど」国内でも影響を及ぼす可能性がある」「移入種（外来種）への対応方針について」（環境省野生生物保護対策検討会移入種問題分科会（移入種検討会）） 「現在までに国内では野生化の報告はないが、露地栽培の株から発芽能力のある種子が採取されており、その可能性は否定できない。」、「河川敷では発芽種子がやがて落下して様々な分布を拡大し、オギ・ヨシ群生に侵入する危険性がある。」（「外来種ハンドブック」（日本生態学会編））		

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120140	下水処理基準の緩和	下水道法施行令第五条の六 下水道法施行令第十二条	・処理水質のBODについては15mg/l以下の値にすることとされている。 ・水質検査については原則月2回以上の測定を行うこととされている。	C		BODで15mg/lという処理水質については、下水道法の目的を踏まえ、公共用水域の保全の観点から遵守すべき最低限の基準として定めたものであり、下水道事業として実施する以上、例外なく遵守して頂く必要があると考えております。 また、水質検査については、ご提案にあるような「特定事業所が含まれている場合が少なく、重金属の混入されない汚水を浄化する場合」については、下水道法施行令第12条第2項において毎年2回を下回らない範囲内において水質検査回数が省略できることとされているところです。 なお、水質検査項目については下水道法の目的を踏まえ、公共用水域の保全の観点から遵守すべき最低限の基準として定めたものであり、下水道事業として実施する以上、例外なく遵守して頂く必要があると考えております。	右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい。	国土交通省の下水道補助事業は、下水道法によって接続が義務付けされているため、供用開始後の汚水流入量を確保できることがメリットになっています。しかし処理水質はBOD15mg／ℓなど、農林水産省の処理基準より厳しくなっています。平成17年度から実施される「汚水処理普及対策助成金（仮称）」では下水道、集落排水、合併浄化槽にも適用可能なものと思っていますが、国土交通省の場合、終末処理場は処理水質をBOD20mg／ℓとして建設することを各市町村に提案いたしたく考えていますが、そのように進めることができるでしょうか。 土壌浄化法による下水処理場は、国土交通省でも農林水産省でもすでに全国で具体化されています。人口密度が低くても管渠の効率が良い処理区は予算規模の大きな国土交通省の補助事業を選択したほうが供用開始が早くなりますので、国土交通省の補助事業を市町村に提案いたしたく考えています。 特定事業所の排水の混入のない処理区では、農林水産省の地区と同様な汚水の性状になりますので、水質検査については毎月2回の頻度とし、処理水の水温・BOD・SS・COD・PH・透視度の項目を分析し、その他の項目については年2回の分析を行うよう事業主体である市町村に提案することを考えていますが、このように進めてよろしいでしょうか。	C		BODで15mg/lという処理水質については、下水道法の目的を踏まえ、公共用水域の保全の観点から遵守すべき最低限の基準として定めたものであり、下水道事業として実施する以上、例外なく遵守して頂く必要があると考えております。 「汚水処理施設整備交付金（仮称）」によって事業を行う場合であっても下水道事業として実施する以上、例外なく遵守して頂く必要があると考えております。 水質検査については、下水道法施行令第九条の四第一項第一号から第三十二号までに掲げる物質については、公共下水道管理者又は流域下水道管理者が処理区域内における特定施設の設置の状況、過去の水質検査の結果その他の事情を勘案して毎年2回を下回らない範囲内において水質検査回数が省略できることとされているところです。						1237	1237010	国土交通省の補助事業は、下水道法によって接続を義務付けられるというメリットはあるものの、都市型の下水道事業となるために5万人以下の地方自治体には、過大計画となる場合が多い。 現在では、農林水産省が集落排水事業として、下水道事業を実施しているため、その法的運用を組み合せると財政負担を軽減する下水道事業を具体化できる。 具体的要望内容 ①国土交通省の補助事業として下水道法で実施する。 ②処理水質はＢＯＤ20mg/lとする。 ③汚泥は一般廃棄物として取扱う。 ④水質分析の項目や頻度は、浄化槽と同様とする。	土壌浄化法事業推進連合会	スリム下水道事業
120140	下水処理基準の緩和	下水道法施行令第五条の六 下水道法施行令第十二条	・処理水質のBODについては15mg/l以下の値にすることとされている。 ・水質検査については原則月2回以上の測定を行うこととされている。	C		BODで15mg/lという処理水質については、下水道法の目的を踏まえ、公共用水域の保全の観点から遵守すべき最低限の基準として定めたものであり、下水道事業として実施する以上、例外なく遵守して頂く必要があると考えております。 また、水質検査については、ご提案にあるような「特定事業所が含まれている場合が少なく、重金属の混入されない汚水を浄化する場合」については、下水道法施行令第12条第2項において毎年2回を下回らない範囲内において水質検査回数が省略できることとされているところです。	右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい。	国土交通省の下水道補助事業として既に実施されている土壌浄化法の処理場は、処理水質はBOD20mg／ℓとして建設、供用されていますが、今回の規制である処理水質BOD20mg／ℓはこのような既設の処理場に対しても適用されるものなのでしょうか。 当初、農林水産省の補助事業として検討していた区域でも、下水道方による運用と予算規模の関係で建設省（国土交通省）の補助事業として実施している処理場があります。水質検査については毎月2回の頻度として、処理水の水温・BOD・SS・COD・PH・透視度の項目を分析し、その他の項目については年2回の分析を行うよう事業主体である市町村に提案することを考えていますが、このように進めてよろしいでしょうか。	C		下水道法施行令の一部を改正する政令（平成１５年９月２５日）附則第４条に基づき、平成１６年４月１日までに供用開始している施設については改築を行うまでは従前の例によるとされております。 ただし、平成１６年４月１日以降に改築を行った施設については、下水道法施行規則第４条の２に従いBODで15mg/lという処理水質を最低限の基準として例外なく遵守して頂く必要があると考えております。 水質検査については、下水道法施行令第九条の四第一項第一号から第三十二号までに掲げる物質については、公共下水道管理者又は流域下水道管理者が処理区域内における特定施設の設置の状況、過去の水質検査の結果その他の事情を勘案して毎年２回を下回らない範囲内において水質検査回数が省略できることとされているところです。						1239	1239010	国土交通省の補助事業として下水道を実施しているが、下水道区域内には重金属を排出する特殊事業所は含まれていない場合が多い。 規制改革についての提案は、国土交通省の補助事業として採択された処理場を浄化槽や集落下水道と同様の取扱いを行ってほしいという内容となっている。 １．処理水質はＢＯＤ20mg/lとする。 ２．汚泥は、一般廃棄物として取扱う ３．水質分析の項目や頻度は浄化槽と同様とする	土壌浄化法事業推進連合会	トクトク下水道事業
120140	下水処理基準の緩和	下水道法施行令第五条の六 下水道法施行令第十二条	・処理水質のBODについては15mg/l以下の値にすることとされている。 ・水質検査については原則月2回以上の測定を行うこととされている。	C		BODで15mg/lという処理水質については、下水道法の目的を踏まえ、公共用水域の保全の観点から遵守すべき最低限の基準として定めたものであり、下水道事業として実施する以上、例外なく遵守して頂く必要があると考えております。 また、水質検査については、ご提案にあるような「特定事業所が含まれている場合が少なく、重金属の混入されない汚水を浄化する場合」については、下水道法施行令第12条第2項において毎年2回を下回らない範囲内において水質検査回数が省略できることとされているところです。	右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい。	国土交通省の補助事業として実施した西本梅浄化センターと西部浄化センターは処理水質BOD20mg／ℓの終末処理場として建設し、すでに供用開始しています。BOD15mg／ℓという処理水質は、既設処理場にも適及されることになりますか？	C		下水道法施行令の一部を改正する政令（平成１５年９月２５日）附則第４条に基づき、平成１６年４月１日までに供用開始している施設については改築を行うまでは従前の例によるとされております。 ただし、平成１６年４月１日以降に改築を行った施設については、下水道法施行規則第４条の２に従いBODで15mg/lという処理水質を最低限の基準として例外なく遵守して頂く必要があると考えております。						1240	1240010	園部町の西本梅処理区と西部処理区は国土交通省の補助事業として下水道を実施しているが下水道区域内には重金属を排出する特殊事業所は含まれていない。 規制改革についての提案は、西本梅浄化センターと西部浄化センターの二つの下水処理場について、浄化槽や集落下水道と同様の取扱いを行ってほしいという内容となっている。 １．処理水質はＢＯＤ20mg/lとする。 ２．汚泥は、一般廃棄物として取扱う ３．水質分析の項目や頻度は浄化槽と同様とする	京都府園部町	トクトク下水道事業園部特区
120140	下水処理基準の緩和	下水道法施行令第五条の六 下水道法施行令第十二条	・処理水質のBODについては15mg/l以下の値にすることとされている。 ・水質検査については原則月2回以上の測定を行うこととされている。	C		BODで15mg/lという処理水質については、下水道法の目的を踏まえ、公共用水域の保全の観点から遵守すべき最低限の基準として定めたものであり、下水道事業として実施する以上、例外なく遵守して頂く必要があると考えております。 また、水質検査については、ご提案にあるような「特定事業所が含まれている場合が少なく、重金属の混入されない汚水を浄化する場合」については、下水道法施行令第12条第2項において毎年2回を下回らない範囲内において水質検査回数が省略できることとされているところです。	右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい。	国土交通省の補助事業として実施した中央浄化センターとトマム浄化センターは処理水質BOD20mg／ℓの終末処理場として建設し、すでに供用開始しています。BOD15mg／ℓという処理水質は、既設処理場にも適及されることになりますか。 中央処理区は、計画面積46ha、計画人口1,000人、人口密度21.7人/ha、 トマム処理区は、計画面積27.8ha、計画人口1,400人、人口密度50.4人/ha、 二つの処理区は人口密度も低く、当初農林水産省の補助事業として検討していた区域ですが、下水道法による運用と予算規模の関係で、建設省（現国土交通省）の補助事業として実施しています。上記二つの処理場の水質検査については毎月2回の頻度として、処理水の水温、BOD、SS、COD、PH、透視度の項目を分析し、その他の項目については年2回の分析を行うよう事業主体である占冠村で考えていますが、このように決定してよろしいでしょうか？	C		下水道法施行令の一部を改正する政令（平成１５年９月２５日）附則第４条に基づき、平成１６年４月１日までに供用開始している施設については改築を行うまでは従前の例によるとされております。 ただし、平成１６年４月１日以降に改築を行った施設については、下水道法施行規則第４条の２に従いBODで15mg/lという処理水質を最低限の基準として例外なく遵守して頂く必要があると考えております。 水質検査については、下水道法施行令第九条の四第一項第一号から第三十二号までに掲げる物質については、公共下水道管理者又は流域下水道管理者が処理区域内における特定施設の設置の状況、過去の水質検査の結果その他の事情を勘案して毎年２回を下回らない範囲内において水質検査回数が省略できることとされているところです。						1241	1241010	占冠村は広大な土壌空間を有した行政人口の少ない村で、下水道区域内には重金属を排出する特殊事業所は含まれていない。 規制改革についての提案は、占冠中央浄化センターとトマム浄化センターの二つの下水処理場について、浄化槽や集落下水道と同様の取扱いを行ってほしいという内容となっている。 １．処理水質はＢＯＤ20mg/lとする。 ２．汚泥は、一般廃棄物として取扱う ３．水質分析の項目や頻度は浄化槽と同様とする	北海道占冠村	トクトク下水道事業占冠特区

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120150	特定非営利活動法人による公共基準点設置及び管理運営	測量法第5条、同法第３２条、同法第４７条	<公共測量> ①費用の全部若しくは一部を国又は公共団体が負担し、若しくは補助して実施する測量 <公共測量に準ずる測量> ②国若しくは公共団体の許可を受けて行う工事又は国若しくは公共団体の補助を受けて行う事業のために行う測量は、公共測量とすることができる。	D－１		1，NPO法人が公共測量の測量計画機関となることについて 測量法第４７条において、国若しくは公共団体の許可を受けて行う工事又は国若しくは公共団体の補助を受けて行う事業のために行う測量を、国土交通大臣が公共測量として指定した場合は、測量法第５条の測量に準じた測量となり、公共測量として実施できる。 ２，NPO法人の行う測量成果及び公共測量を公共測量に活用することについて 今回提案されたRTK-GPS固定点のみを使用して、上越市等が公共測量を行う場合は、RTK-GPS点は公共基準点でなければならない。RTK-GPS点を使用する公共測量が具体的に予定されているのであれば、RTK-GPS固定点の測量も、測量法第４７条の規定より公共測量と指定することができる。なお、公共測量での使用が予定されておらず、民間が行う測量での使用のみであれば、測量法における規制はない。	右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい。 本提案は、民間が設置した基準点を公共が設置したものと同等に取り扱うことを求める提案であり、この部分について回答されたい。 併せて、公共測量制度は、従来の三角測量等の技術を前提として、測量の精度を確保するとともに、その重複を除くものであると考えるが、現在のGPS測量等測量技術の進歩により、民間が主体となって独自に基準点を設置しても支障が生じない分野（RTK-GPS固定点の設置等）が出てきているのではないか。一定の精度の確保のための代替措置を設けた上で、民間測量の一部を公共測量と同等に取り扱うことすべきではないか。 更に、民間が利用料の徴収を前提としたGPS基準点を設置・普及するような制度創設を検討すべきではないか。	測量法第４７条における国又は公共団体の許可若しくは認可を受けて行う工事又は国又は公共団体の補助を受けて行う事業とは、具体的にどのような工事及び事業を指すのか、同法での補助の定義とは人的支援等、金銭補助以外も含まれるか否か、明確に説明をお願いしたい。測量法施行規則にも明確にされていないが？また、本提案は提案主体が公共団体に依存せず自主運営を基本理念に提案しているものであり、公共団体はユーザーの立場で利用することになる。同法でいう認可工事又は補助を受ける事業とは、根本的に見解が異なるが、同法４７条の規定により測量計画機関に成り得るのか、見解を求めます。 また、本事業は同法でいう認可工事でもなく、補助も受けない事を前提にしている。内閣府基本方針「自助と自立の精神」をもって、設置・管理運営し、国家基準点と整合を図りながら、これらを補間する意味も含め、地域基準点網を整備、一元管理された座標系の元で だれもが安心して利用できる地域情報化基本インフラ環境を自ら構築するものである。上越市に於いてもRTK固定点をはじめ整備・管理されたこれら基準点を是非利用したいとの見解を事前相談の際に明確にしている。これらのことから本事業を法第４７条の規定により国土交通大臣より公共測量の指定を受けられるとすれば、現実的かつ具体的手法について見解を求めます。	D-1		1．測量法第47条における「工事」や「事業」について 同法同条における「国若しくは公共団体の許可若しくは認可を受けて行う工事」とは、法令に基づき国若しくは公共団体の許可又は認可が必要な工事を指す。また、「国若しくは公共団体の補助を受けて行う事業」とは、当該事業を実施するための費用として国または公共団体が事業の実施主体に対して財政面での補助を行う事業を指す。本法における「補助」とは他法令における意味と同様であり、例えば国と地方公共団体の関係においては、地方公共団体が経費を出して行う事業に対して国がその経費の一部を出すことを指すものと解している。 2．測量法第47条の規定を適用する現実的かつ具体的な手法について 前回ご回答したとおり、ご提案の内容は現在の規定でも対応可能であるが、以下の２点を改めてご確認頂いた上でご説明したい。 ①測量という行為はこれ自体を最終目的とするものではないことを 一般に、測量はこれ自体を最終目的として行うことはありえず、必ず後続の工事又は事業（以下「工事等」という。）にその成果を活用するために行うものである。これは、測量の主体あるいは工事等の主体の官民の別を問わず言えることである。各種測量の中でも、とりわけ基準点測量はこの性格が強く、地図作成や工事測量が必ず後続的な工程として行われるものである。 ②測量を行う者と工事等を行う者は必ずしも同一であるとは限らないこと 測量を行う者と工事等を行う者は一般に同一である例が多いが、これらが別の者である場合も同法第47条では排除していない。したがって、測量作業自体が許認可工事や補助事業そのものではなくても、これらの工事等で直接・間接に使用されることが明確であると認められれば、これらの工事等を行わない者が行う測量であっても公共測量として指定することができるものと解している。ここで、「これらの工事等で直接・間接に使用されることが明確」とは、当該民間測量成果を利用して行う具体的な公共測量や上記の工事等が後続的に行われる計画があることをもって判断できるものと考えている。 これらの点を踏まえた上で本件の場合について言えば、RTK-GPS固定点を用いて行う具体の公共測量や許認可工事又は補助事業があれば、一定の条件（同法第47条後段）のもとに民間測量成果を公共測量成果とみなして利用することが現行法でも可能となっている。11月30日付けの「提案理由」では後続の測量等での利用の具体性が必ずしも明確ではなかったが、今回寄せられたご意見では「上越市に於いてもRTK固定点をはじめ整備・管理されたこれら基準点を是非利用したいとの見解」があるようなので、本件についても一定の条件の下に第47条の適用ができる可能性が考えられる。後続の測量又は工事等の実施主体とご相談の上、最寄りの担当部署においてこれら具体の後続の使用計画と合わせお聞かせ願いたい。 なお、本件で言うRTK-GPS固定点は、民間で構築する基本インフラ環境のことであるが、このような環境整備を民間が行い、仮に利用の際に料金を徴収することを企図したとしても、測量法上は何ら制約はない。	右の提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい			ご教示有り難うございました。測量法第４７条の解釈が回答の範囲まで可能で有ることを初めて知りました。回答に後述している「測量又は工事の実施主体と相談の上、最寄りの担当部署においてこれら具体の後続の使用計画とあわせてお聞かせ願いたい」とありますが、今回、上越市の担当部署の見解をお聞きし意見書にその内容を含め記述しました。回答の一定条件「測量法第４７条後段 とは国土交通大臣の指定を示すものと考えますが、現行法で民間が行った測量成果を公共団体が公共測量の既知点として使用する場合、事業毎又は工事毎に大臣の指定を得る必要が有ると思います。しかしながら指定を受けるに必要な申請書類・決済等に時間が掛かることは必定と考えます。時間のコストの増大とスムーズな事業運営に支障を来すことにも成ります。本事業はそうした非効率的な手続きを得ることなく、代替案に示した内容を確実に実施し、NPOが測量実施した全ての基準点に対し公共測量成果の位置づけを提案するものであります。もう一度提案内容及び添付資料の内容について、ご熟読・ご理解をお願い致します。新潟県中越地震では現在、土地の境界を復元する方法が関係機関での調整で難航し、現在、法務局での土地登記が中止されています。これらは測量法で言う「公共測量」と「その他の測量」に分類している許害にも言えます。現実問題として公共団体から発注する測量の多くが公共基準点を使用しておらず、局所座標に依ることから復元が不可能であることが最大の原因となっていると考えます。公共基準点の管理については現状は多くの公共団体において全くされていないと言っても過言では無い考えます。基準点情報の収集及び手続きの煩わしさ、基準点の必要性の認知度の低さから来るものです。しかしながら測量技術の飛躍的進歩等から地方公共団体がこれらを行うことは困難です。 本事業が特区として認可された場合は、今回の中越地震災害でも大きな成果を上げられると確信します。最後になぜ、現行法で出来ることにこだわるのでしょうか？スピードと効率化が情報化社会には必須と考えれば現行法では対応できるものでは無いと考えます。特区の方針である「自助と自立の精神」、さらに民間で行える事は民間で！が国の基本方針で有るはずです。本提案は測量法により規定された測量精度を保つことを基本にしてなるかで提前論での公共ではなく生きた本当の意味での公共基準点成果とする為の提案です。事業内容について問題点が有ればご指摘下さい。公共測量成果と言う言葉は、万人に対し信頼の証と言う意味も含まれると考えます。			測量法第４７条の規定に基づく国土交通大臣による公共測量の指定の効力は、測量に必要な一連の行為（計画、準備、観測・測定、結果整理等）によって得られた測量成果まで及ぶため、一度公共測量として指定を受けた民間測量は、以後公共測量として扱いを受けることになる。したがって、後続の「事業毎又は工事毎に大臣の指定を得る必要が有る」とのご懸念には及ばない。 また、本提案のような場合には、指定のための手続きは軽微で済み、通常の公共測量の事務処理と比べ、特段、要する時間が増大するものとは考えていない。以上のことから、「時間的コストの増大とスムーズな事業運営に支障を来す」ことはないと考える。	1064	1064010	特定非営利活動法人が組織の中に測量に関する計画・管理・評価が出来る仕組み作りをする事で公共測量における測量計画機関となることを可能にします。	NPO法人上越地域活性化機構、くびき野GIS協同組合、	公共基準点整備とWebによる高精度空間情報提供事業構想
120160	高齢者施設と児童養護施設の併設に関する省庁間の連携と規制の一体化	児童福祉法（昭和２２年法律第１６４号）第４１条、第４５条 児童福祉施設最低基準（昭和２３年厚生省令第６３号）第４１条～第４７条 高齢者の居住の安定確保に関する法律（平成１３年法律第２６号）第３０条、第３１条	児童福祉施設の設置認可は、都道府県知事が行う。 高齢者向け優良賃貸住宅の供給計画の認定は、都道府県知事が行う。 児童の入所施設は、児童福祉法、児童福祉施設最低基準の規定に基づき、設置運営されている。 児童養護施設と他の社会福祉施設等との併設は、それぞれに定められた基準を満たせば、可能である。	E	－	施設の設置認可等は、都道府県知事が行うこととなっており、都道府県における窓口の一元化については、各自治体が地域の実情に応じて判断するものである。 なお、同一敷地内に、別の種別の社会福祉施設等を併設することは、それぞれの施設等について、定められた基準に基づき運営できる状況にあれば可能である。		

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120190	公営住宅におけるNPO法人等への目的外利用の承認（建物及び敷地）	補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条	事業主体は、補助金適正化法第22条に基づき、国土交通大臣の承認を受ければ公営住宅の目的外使用を行うことが可能である。	D－3		公営住宅ストックを有効に活用した地域再生を支援するため、地域再生推進のためのプログラムの支援措置11204により、公営住宅を住宅以外の用途に使用する場合においても、目的外使用手続き の簡素合理化を図ることとしている。 ただし、例えば商業施設等を設置する場合において、大規模な改築を行った結果、目的外使用期間後に本来の住宅用途に戻すことが困難であるときは、目的外使用によりこれを行うことはできないと考えられる。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。 併せて、大規模改築をせず商業施設を設置し、使用料を徴収し、目的外使用手続きの簡素合理化を図ることが、ご指摘の補助金返還の必要があるかご教示願いたい。	・住宅以外の用途については、現行支援措置（11204）では「公営住宅の本来の入居対象者の入居を阻害」しない場合であって、地域住民のためのコミュニティ拠点など地域の交流や活性化不可欠なものであれば目的外使用も可能とされていが、よりきめ細やかな公営住宅の共同生活の円滑化に資する役割を果たすNPO法人等を公営住宅の建物に入居させ、良好な団地内コミュニティの形成を図ることの意義は非常に重要で、公営住宅そのものの機能としても効用が高まり、住居 する者の満足度も向上することから、現行支援措置の「公営住宅の本来の入居対象者の入居を阻害せず」の解釈について、必ずしも空き家が無（一定の応募倍率がある場合においても、当該支援措置の解釈として含められるべきと考える。 ・なお、当該支援措置の解釈としてそのような解釈がみとめられない場合でも、大規模団地で複数の集会所がある団地の集会所の一部を必要最小限に目的外利用させる場合については、本来入居者の入居を阻害するものではないと考えられられるため、当該支援措置の解釈として認められたい。 ・また、「公営住宅管理に関する研究会報告書（平成15年9月）」においても、対応方策として「事業主体が行政として直接関与することが困難な、よりきめ細やかな共同生活の円滑化に資する対応を計 るためには、NPOとの連携を図りつつ対応する必要がある。」と提言されいる。まさに、その趣旨のとおり公営住宅の入居者が多様化しており、現実的に本府公営住宅の抱えている問題点であることから、入居者が快適な生活がおくることができるような対応を事業主体ができるように認めるべきと考える。 ・商業施設等の設置については、建て替えによる高層化による余剰地（敷地のみ）をアセットマネジメントの観点から普通財産の取扱いをし、入居者及び地域住民・地域経済に寄与する活用を考えているものであり、この点からの検討をお願いしたい。	D－3		・公営住宅は、住宅に困窮する低額所得者の居住の安定を目的として補助金により供給される住宅であることから、公営住宅の本来の入居対象者である住宅困窮者を排除してまで目的外使用することはできない。ただし、ご指摘の集会所の目的外使用については、本来入居者の入居を阻害するものではないと考えられることから、地域再生推進のためのプログラムの支援措置11204を活用することが可能である。 ・余剰地を普通財産の取扱いをして商業施設等を設置する場合には、本来の用途に戻すことが想定されないことから、目的外使用ではなく用途廃止すべきであると考えられる。なお、用途廃止により補助金の返還が必要となるかどうかは、それぞれの案件に即して判断されることになるので、別途、相談していただきたい。	右の提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。	ＮＰＯ法人等の目的外使用については、応募倍率が1倍以上の場合の住戸利用についても、法に定める「健康で文化的な生活を営むに足りる住宅」を供給するためには、是非とも必要な提案であるので再度検討をお願いしたい。また、大規模な改築をすることなく建物を使用する場合であって、応募倍率が1倍以上の場合は住戸以外の部分を利用するとき及び応募倍率が1倍未満の場合は空住戸 を利用するとき は、支援措置11204によりNPO法人、商業施設等に目的外利用させることができると考えてよいか。敷地の利用については、本来の入居対象者を排除するものではないので、支援措置11204により目的外使用が可能であり、かつ、補助金の返還の必要はないと考えていいのか。	D-3		・公営住宅は、住宅に困窮する低額所得者の居住の安定を目的として補助金により供給される住宅であることから、公営住宅の本来の入居対象者である住宅困窮者を排除してまで目的外使用することはできない。本来入居者の入居を阻害するものではないと認められる場合には、地域再生推進のためのプログラムの支援措置11204を活用することが可能である。 ・敷地を目的外使用する場合に補助金の返還が必要となるかどうかは、それぞれの案件に即して判断されることになるので、別途、相談していただきたい。	1250	1250010	公営住宅の建物及び敷地について、入居者、地域との良好なコミュニティー確保を目的に、NPO法人等へ目的外利用ができるようにする。また、入居者等の利便性の向上とコミュニティー拠点の形成を目指して、商業施設等（コンビニエンスストア、クリーニング取次店等）の設置ができると目的外利用を承認する。	京都府	住みよい京都府・府営住宅拠点特区構想
120200	公営住宅における優先入居の範囲の撤廃（事業主体の裁量化）	国土交通省住宅局長通知（昭和63年12月1日住総発第1246号）	公営住宅制度においては、入居機会の公平性を確保するため、募集方法については公募を原則としており、入居者の選考にあたっては、住宅困窮度が特に高い者を優先的に入居させることが可能となっている。	D－1		公営住宅制度では、公営住宅法の規定に反しない限り、地域の実情に応じて、各事業主体の判断により住宅困窮度が特に高い者を優先的に入居させることが可能である。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。 併せて、「公営住宅法の規定に反しない限り」とは、どのような場合か具体的に説明されたい	・本府の提案は、住宅困窮度の判断基準が明確でないや、漠然とした優先入居の範囲を例示するのではなく、これを撤廃し、「公営住宅管理に関する研究会報告書（平成15年9月）」の入居者選考のあり方にあるように、各事業主体が優先入居を行う場合に考慮すべき住宅困窮事情の判断については、基本的には事業主体の裁量に委ねられる明確にするものである。公営住宅に対するニーズを含め地域における実情はそれぞれ大きく異なっていることから、国が一律に厳しい基準を設けることは必ずしも適当でないと考える。このため、様々な解釈が可能であり、それをもって全国一律に「公営住宅法の規定に反しない限り」とする現行の規定の撤廃を求めるものである。 ・D－１（現行制度での対応が可能）ということだが、それは提案内容として示しているとおり、大学・国際研究機関が多く設置されていることへの対応、エクストコミュニケーションの形成、子育て支援等の観点から、本府の地域事情に応じて、相対的に住宅困窮度が高い、外国人研究者・留学生、18才未満2人以上の子を持つ世帯、新婚（結婚後1年以内で夫婦とも40歳未満）世帯、父子世帯に優先入居枠を認めることは、公営住宅法の趣旨から問題ないものとして考えてよいか。 そうであるなら、通知において、その趣旨ないしその基準を明確にされるよう取り扱われたい（明確化されないと、会計検査院の検査で補助金返還を指摘されるリスクが潜在的にあり、積極的な対応ができない）。 ・去る6日に閣議決定されたいた「住宅政策改革要綱」においても、公営住宅の改革のひとつとして子育て中の世帯に優先入居を設けるなど入居しやすくするとされている。まさに本府提案は、その方向性にあるものであり、既に本府単費住宅において今年度からの留学生等の優先入居などに取り組み、効果も実績もあるところである。前述の改革要綱は06年度までに実現を目指すと聞いているが、公営住宅法及び構造改革特区制度の趣旨に則り、事業主体として責任をもって利用を担保するものであり、改革要綱の実現が図られるまでの間、特区区域において、その政策実験としての実施が可能となるようにされたい。	D－1		公営住宅制度では、公営住宅法に規定する入居要件を満たす限りにおいて、地域の実情に応じて、各事業主体の判断により住宅困窮度が特に高い者を優先的に入居させることが可能である。したがって、昭和63年12月1日付の住宅局長通知等で示されている住宅困窮者以外の者についても、各事業主体の判断により優先的に入居させることが可能である。	右の提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。	優先入居対象者の選定基準については、会計検査等への対応もあることから具体的に明らかにされたい（例えば、国等が実施した統計において、「応募世帯数/低所得世帯数＜特定事由に係る応募世帯数/特定事由に係る低所得世帯数」であれば可能である等）。なお、京都府が独自に単費住宅で実施している外国人研究者・留学生等の優先入居は法の趣旨に反しないと考えてよいか。	D-1		・公営住宅制度では、公営住宅法に規定する入居要件を満たす限りにおいて、地域の実情に応じて、各事業主体の判断により住宅困窮度が特に高い者を優先的に入居させることが可能である。したがって、外国人研究者・留学生についても、育府の判断により優先入居の対象とすることは可能である。なお、住宅困窮度が特に高いかどうかの判断は、地域の実情に応じて判断されるものであり、その基準を全国一律で定めることは適当ではない。	1250	1250020	公営住宅の優先入居は、昭和63年12月1日付けの住宅局長通知等で示されているが、全国一律で定められている優先入居の範囲を撤廃し、事業主体が地域ごとの最適な状況に応じて定められるようにする。	京都府	住みよい京都府・府営住宅拠点特区構想
120210	公営住宅における単身入居の範囲の撤廃（事業主体の裁量化）	公営住宅法第23条、同法施行令第6条	公営住宅の入居者は、老人、身体障害者等特に居住の安定を図る必要がある者を除き、同居親族を要する。	C		公営住宅については、民間賃貸住宅市場において、特に家族向けの賃貸住宅の供給が十分とはいえない状況にあることから、同居親族があることを入居の条件としており、公営住宅への応募倍率が8倍を超えるなど需給が逼迫している中、この要件を撤廃することは困難である。ただし、過疎地域等においては、需給の逼迫が見られにいことから、特例として同居親族要件を要しないこととされており、このような制度の活用を検討していただきたい。なお、住宅困窮者が多様化している現状を踏まえ、特に居住の安定を図る必要がある者については、必要に応じて入居要件を弾力化していくことを検討しているところである。	「特に居住の安定を図る必要がある者」がどのような者であって、どのような優先順位を与えるかについては、地方公共団体に任せてよいのではないか。 また、右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。 併せて、貴省回答の「特に居住の安定を図る必要のある者については、必用に応じて入居条件を弾力化していくことを検討しているところである」について、検討状況・スケジュールをご教示願いたい。	・世帯での入居対象者のみならず、単身者においても、住宅困窮の態様は地域毎に多様化しており、所府のように、住宅に困窮し、研究者・留学生が多（存在している現状や、外国人研究者・留学生やDV被害者はその置かれている立場から、適当な連帯保証人が存在していない場合が多いことや生活習慣の違い等から家主の理解が得られず民間賃貸住宅への入居が困難な現実を踏まえ、これらの地域的特色を持つ住宅困窮者について、公営住宅への単身での入居を認めることは、公営住宅が持つ本来の目的に適うものと考えるのだろうか。 ・平成15年5月に出された「公営住宅管理に関する研究会報告書」の見直しに当たり配慮すべき事項に地域の実状を考慮することが記載されており、この趣旨に基づき事業主体の判断より弾力的な運用を可能とするよう事業主体の裁量化を認めるべきと考える。 ・また、去6日に閣議決定がまとめた「住宅政策改革要綱」においても、公営住宅の改革のひとつとして、これまでの入居要件である世帯や所得要件などを見直すこととされている。外国人研究者等は民間住宅への入居が困難な状況から安定的な供給が十分なされず、家族向けとの同様の施策が必要であり、高齢者等と同じ「単身入居を認めるべきと考える。前述の改革要綱では、06年度までに実現を目指すと聞いているが、公営住宅法及び構造改革特区制度の趣旨に則り、事業主体として責任をもって利用を担保するものであり、改革要綱の実現が図られるまでの間、特区区域において、その政策実験としての実施が可能となるようにされたい。	C		公営住宅については、民間賃貸住宅市場において、特に家族向けの賃貸住宅の供給が十分とはいえない状況にあることから、法令で定める者（高齢者等）を除き、同居親族があることを入居の条件としており、公営住宅への応募倍率が8倍を超えるなど需給が逼迫している中、この要件を撤廃することは困難である。ただし、住宅困窮者が多様化している現状を踏まえ、知的・精神障害者、DV被害者、犯罪被害者及びホームレスの単身入居については、特に居住の安定を図る必要のある者として、これを認めることを検討しているところである。なお、外国人研究者等の単身入居については、必要に応じて、他の支援制度や地域再生推進のためのプログラム支援措置11202の活用による目的外使用等による対応を検討していただきたい。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。 併せて、公営住宅の応募倍率が高いこと、特に居住の安定を図る必要がある者の優先順位を地方公共団体が判断することは、まったく違う概念であり矛盾するものではない。 入居できる者から単身者を原則排除し、期定列挙で例外を認める制度は、本来の公営住宅の目的の達成のための足かせになる場合もあるのではないか。 また、11202は「公営住宅の本来の入居対象者の入居に支障がない範囲内」を前提としているため、京都府が実施しようとしている事例には不適当である。 貴省回答にある「他の支援制度」について、京都府の実情を踏まえ、具体的な内容を説明されたい。	京都府の提案した単身入居対象者は、市街地に集中しており過疎地域等の特例や支援措置11204で対応できる地域でないことから、実質的には家族向けと同じ（「民間賃貸住宅市場において特に賃貸住宅の供給が十分とはいえない状況」であることを御理解いただき現在改正を予定されている政令に事業主体の裁量を認める規定を加える等再度検討をお願いしたい。	C		・公営住宅は、憲法第25条の趣旨に基づき、住宅に困窮する低額所得者の居住の安定を目的として補助金により供給される住宅である。公営住宅については、民間賃貸住宅市場において、特に家族向けの賃貸住宅の供給が十分とはいえない状況にあることから、法令で定める者（高齢者等）を除き、同居親族があることを入居の条件としており、公営住宅への応募倍率が8倍を超えるなど需給が逼迫している中、この要件を撤廃することは困難である。ただし、住宅困窮者が多様化している現状を踏まえ、知的・精神障害者、DV被害者、犯罪被害者及びホームレスの単身入居については、特に居住の安定を図る必要がある者として、これを認めることを検討しているところである。 ・外国人研究者等への支援制度として、例えば、文部科学省等で進める宿舎の支援制度などがあると認識しており、これらによる対応を検討していただきたい。　　・なお、来年度から創設する地域住宅交付金を活用すれば、公営住宅とは別に、例えば外国人向けの住宅を整備することも可能となる。	1250	1250030	公営住宅に単身でも入居できる基準は、公営住宅法施行令で規定されているが、全国一律で定められているので、その基準を撤廃し、事業主体が地域ごとの最適な状況に応じて定められるようにする。	京都府	住みよい京都府・府営住宅拠点特区構想
120220	道路への鉄道敷設の規制緩和	鉄道事業法第61条 道路法第2条	鉄道線路は、道路法による道路に敷設してはならない。ただし、やむを得ない理由がある場合において、国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。 　道路法において、「道路」とは、一般交通の用に供する道と規定されている。	C		DMV事業において鉄道の線路（列車を走らせる通路全体をいう）を走行中の取扱いについては、当該線路が道路であるか否かによって影響を受けるものではないと認識している。 既に帯ら鉄道事業に供されている線路は、一般交通の用に供される道としての「道路」の定義を満たさず、道路と位置づけることはできない。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい	1．当連絡会議は、DMV事業をバス事業ではなく鉄道事業として参入させたいと考えている。鉄道を道路とみなしDMV事業に軌道法を適用することで鉄道事業法の手続きが簡略化される、言い換えれば、現行の規定のままでは鉄道事業法が参入の壁となってDMVの鉄道乗入れは促進されないと考えている。 2．本規制特例提案はDMVの導入により「きめ細かい地域交通ネットワークを構築する」ことが大きな目的の1つである。このためには、鉄道事業者にお願いして調整を図るのでは限界があり、一般交通の用に供する「道路」とみなすことで、自治体が主体的に関与することが不可欠である。 3．本規制特例の代替案を提案するのでご検討願りたい。	D-1		DMV事業を軌道事業として参入させたいとのことであるが、軌道事業として参入させるに当たり、使用する線路は必ずしも道路である場合に限られず、道路の路面に敷設すると道路交通を妨げる等特別の事由がある場合は、道路以外に軌道を敷設し、軌道事業を行うことができる。 　また、ご提案の趣旨でるきめ細かい地域交通ネットワークの実現については、鉄道と道路交通の各々の特性を活かしつつ、交通結節点整備や乗換えの利便性の向上などを図り、各地域において一体的に計画することにより達成されるものであり、使用する線路が道路であるか否かとは関係のないものである。 　なお、代替案の「特殊街路上の併用軌道」が指しているものは必ずしも明らかではないが、道路の路面に敷設する併用軌道の運転について、特別の事由がある場合は、その線区の道路状況、交通量、道路交通上の安全性等を勘案し、軌道運転規則の定めによらないことを許可する取扱いを行っている。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい	1．「特殊街路上の併用軌道」とは、「都市計画運用指針」1．（2）④の「特殊街路「主として路面電車の交通の用に供する道路」に敷設された軌道、いわゆる専用軌道のことであり、軌道運転規則上は「道路の路面に敷設する併用軌道」に分類されるものである。 2．軌道運転規則の定めによらない運転を許可する「特別の事由」とは何かを、具体事例を挙げて説明されたい。 3．既設鉄道に軌道法を適用した事例にはJR富山港線があるが、その線路にDMVと高速特急列車が走行した事例はないと考える。ふるさと銀河線に軌道法を適用した上で、同線にDMVと高速特急列車を走行させることが、現行の規定により許可されるのかどうか、改めて貴職のご見解を賜りたい。	C		「特別の事由」は、一概に定義することは困難であるが、連結車両の長さ（30m以内）の規定に対し、長さが30mを超える車両を導入する際、他の道路交通に与える影響について車両の加減速度や交差点での支障時分を十分に勘案のうえ、例外の取扱いを許可した例などがある。<br　現在のふるさと銀河線に軌道法を適用しようとする場合は、鉄道事業を廃止し、新たに軌道事業の特許を取得する必要がある。仮に、特許を取得し、かつ、線路が新設軌道及び道路の路面以外に敷設する併用軌道の場合は、軌道運転規則附則第3項の規定により廃止前の鉄道運転規則が適用されることとなる。この場合廃止前の鉄道運転規則に適合した運転を行うのであれば、同線にDMVと高速特急列車を走行させることは可能である。<br　なお、富山港線について、新たに道路上に敷設する区間以外の部分は鉄道事業法を適用するものであり、「既設鉄道に軌道法を適用した事例にはJR富山港線がある。」という部分については、事実誤認である。	1059	1059010	鉄道は、原則として道路に敷設することができず、地下鉄のような鉄道のみ例外として敷設できるよう許可手続が定められている。一方、軌道（路面電車）は道路を占用して、道路上に敷設することとされており、軌道敷の保有は道路管理者、管理は軌道経営者が行う。この、道路への軌道敷設条項を鉄道にも適用し、DMVが乗り入れる鉄道路線の鉄道敷を道路とみなすことができるように規制特例措置を設ける。	ふるさと銀河線存続連絡会議	ふるさと銀河線DMV特区構想

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120230	道路上への民間駐輪場の設置の容認	道路法第３２条	道路に工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合には、道路管理者の許可を受けなければならない。	C		道路の占用は、一般の通行の用に供するという道路の本来目的を阻害しない範囲内で認められるべきであるところ、歩道上への占用による自転車駐車場の設置は、歩道の有効幅員を狭めたり、通行に支障を与えるおそれはあるが、放置自転車の減少により、通行を円滑にする効果も期待できることから、道路占用制度の趣旨を踏まえて、自転車駐車場の設置について検討する。(平成17年度中に結論)	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。 検討にあたっては、実証的プロセスが必要ではないか。そのための手法として特区として実施できないか検討の上回答されたい	道路の占用は、一般の通行の用に供し、その目的を阻害しないことは当然のことで、安全通行範囲が確保できる歩道上に機械式駐輪場を設置し、地域通貨を発行することで、地域コミュニティの向上や市民意義の向上及び地域経済の活性化を市民活動と連動させ、かつ自治体の財政負担を発生させない放置自転車の解決策である。都市部の駅周辺には、駐輪場とすべき空き地が無く、自転車利用者と収容台数に差異があり、必然的な放置も発生している。このことから、利用環境の確認、心理テスト、アンケートの実態調査を行い、放置自転車のメカニズムを検証してきた。自治体と協働し、一定の期間、歩道上に機械式駐輪施設を設置することで、自治体の財政負担を発生させず、地域通貨による経済効果と市民参画の街くるみ放置自転車対策としてのモデルとなるもの。	C		歩道上における自転車駐車場の設置については、現在、道路管理者が道路附属物として全国的に整備することを可能とする制度の確立を進めていることから、道路附属物による歩道上の自転車駐車場の整備効果、設置箇所等が、道路占用による歩道上の自転車駐車場の設置箇所等についての検討に当たって参考になるものと考えている。 歩道上における自転車駐車場の占用の検討に当たっては、道路占用制度の趣旨を踏まえ、その設置箇所、設置主体等について慎重に検討する必要があり、このような検討を行うことなく実施することは困難である。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい NPOが占用許可を受けるにあたり、市町村が関与した協議会を設置し、占用期間や料金の妥当性を判断するシステムを構築することで特区として実施できないか検討の上回答されたい。	①歩道上における自転車駐車場は、すでに多数の自治体で道路管理者部門に対して自転車対策部門が道路占用の許可を受け設置されている。現在、道路付属物として規定されていないため仮設扱いの6と1年更新で実施されている例が頻繁となっている。よって、歩道上の自転車駐車場の整備効果や設置箇所についての実績事例の検証には充分な検体数はすでに発生している。しかしながら、放置自転車対策としての歩道上の自転車駐車場は、駅周辺の商店やスーパーなどの協力が得られにくく、放置自転車問題は自治体による解決にすべてを委ねられている結果となっている。放置自転車対策は本質的には地域問題であり、商店・自転車利用者・地域社会が一体となった取り組み化を目指し、自治体が支援する形が望ましいと考える。そこで、非営利の市民活動に委ねた放置自転車対策をとることで、自治体の財政負担を発生させず、地域社会が一体となった放置自転車対策を実現するモデルとするもの。当然、営利企業の利益部分が地域通貨として流通する地域経済の活性化を併せ持つことで、放置自転車対策と地域経済活性化の複合的な施策の組合せとなる。 ②今後、道路付属物として設置が合法化される歩道上の自転車駐車場は、自治体にとって新しい地域戦略の切り口となるもので、放置自転車対策から発信される、地域コミュニティの活性化、地域経済の活性化、景観意識の向上、防犯パトロールとの連携、自治体の財政のスリム化、青少年のボランティア活動、放置モラルの改善など放置自転車をキーワードとする地域社会のあり方を、市民が主体の改善活動を生みだすきっかけとなり、自治体は主体的施策から支援する施策に転換でき、財政負担がから脱却できることとなる。翻に、民間開放を行なうと利益構造は排除され、地域社会に流通する地域通貨が発生する。　③破砕処理される放置自転車を自治体から引き取り、小学生の創作ペイントを施したコミュニティサイクル「フレンドシップ号」を３０ヶ月走行させて運営している団体として、放置自転車の発生メカニズムを検証してきた。青省では、兵庫県のコミュニティサイクルや練馬区の自転車専用道、パーク＆ライド、バス＆ライドなど社会実験が試みられたことを確認しております。今回の構想提案は社会実験的な意味合いを強くもっており、放置自転車を自治体主導で多額の財政負担のうえ対応することは、現下の自治体の財政構造では過重な負担となることから、非営利の市民活動に委ねることで財政負担がなく、地域コミュニティのなかで解決するモデルの社会実験となるもので、その検証は歩道上の自転車駐車場と地域経済の活性化を複合的施策の組合せとしての機能を検証できる。　④道路付属物としての自転車駐車場を道路管理者が設置することが可能となる制度の確立がなされてから、道路管理者が道路占用のもと非営利の団体に運営を営む業務委託やPFIなどによる道路管理者の裁量権と考えられる。	C		歩道上における自転車駐車場の占用の検討に当たっては、道路占用制度の趣旨を踏まえての設置箇所、設置主体等について慎重に検討する必要があるところ、ご指摘のような市町村の一定の関与や、適正な管理がなされるための条件等と併せて、NPOを占用許可の対象とすることについても含めて検討を進めることとする。	1065	1065010	都心の人口増加に伴い駅前の放置自転車対策は深刻化し、駐輪場整備の用地確保に困難をきたし全国的な社会問題となっている道路上の自転車駐車場は、第４次の特区提案に対し本年度中に道路付属物と位置づける対応が示されており、道路管理者が道路上に自転車駐車場を設置し放置自転車対策が図られることとなる。しかし、放置自転車の本質は、駅を利用する地域住民の問題であり、'地域でできることは地域で'解決することに意義がある。そこで、商店・自転車利用者・市民活動が一体となった活動として、道路管理者以外が設置する道路上の自転車駐車場に対し、道路管理者が設置を必要と判断し公益性が認められているものに関して、NPO法人等民間団体による設置条件の整備をお願いしたい。なお団体は機械式の精算機から地域通貨を発行し商店で利用することで地域経済の活性化も図る。	特定非営利活動法人　青少年地域ネット21	商店街の賑わいを創出する放置自転車対策構想
120240	道路使用料の民間への帰属の容認	道路法第３２条	道路に工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合には、道路管理者の許可を受けなければならない。	C		道路の占用により、道路上への自転車駐車場の設置について検討することとしたところである。 例えば、NPO法人が、占用許可を受けて自転車駐車場を設置・運営する場合には、当該自転車駐車場において個々の利用者から徴収する駐車料金の帰属は、NPO法人となる。	NPOによる設置が認められた場合には、NPO法人に直接収入が帰属するという理解でよろしいか。			C		貴見のとおり。							1065	1065020	NPO法人等民間団体が道路上に自転車駐車場を設置し、機械式の精算機から地域通貨を発生し運営することで、放置自転車の対策と地域経済の活性化が期待できる。自治体とは道路占有の許可を設置者に認可し占有料の可否の判断を行なう。自治体は設置に対する費用負担が発生しなく放置自転車対策が図れ、発行される地域通貨により商店の売上が増加する地域経済対策も併せて実現でき、自転車利用者の利便性を向上できることで放置者の大幅な削減が期待できる。公共の道路上で民間団体が使用料の徴収を行い運営するうえで、使用料の帰属についての条件整備をお願いしたい。	特定非営利活動法人　青少年地域ネット21	商店街の賑わいを創出する放置自転車対策構想
120250	光ファイバー、水道、ガスの道路取り付け一括管理	道路法第３２条	道路に工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合には、道路管理者の許可を受けなければならない。	E		国土交通省においては、光ファイバー、水道、ガスの道路取付け工事に係る一括施工について、その妨げとなるような規制は課していない。 また、光ファイバー、ガス、水道の道路取付け一括施工に際し、道路占用許可と道路使用許可の両方が必要な場合には、一方の窓口を経由して申請手続を行うことができることとされている。													1117	1117010	光ファイバー、ガス、水道の戸建住宅の道路取付けの統一管理をすることにより 道路占用、使用許可申請業務が1/3になる。また 戸建住宅を建てる消費者への負担も今までの1/3ですむ形になります。また 光ファイバー事業の戸建住宅の普及により 防犯防災設備が普及する形となり 個人住宅の防犯強化にもつながります。	個人	戸建住宅による水道、ガス、光ファイバーの道路工事取付け施工構想
120260	歩道状公開空地利用のコイン式駐輪機設置の容認	都市計画法第８条第１項第３号、同条第３項第２号チ、第９条第１１項、建築基準法第５５条	高度利用地区内においては、建築物の壁又はこれに代わる柱は、原則として高度利用地区に関する都市計画において定められた壁面の位置の制限に反して建築してはならない。	D-1		建築基準法では、高度利用地区内においては、建築物の壁又はこれに代わる柱は、建築物の地盤面下の部分等を除き、高度利用地区に関する都市計画において定められた壁面の位置の制限に反して建築してはならないとされているが、コイン式駐輪機については、屋根のないものは一般的には建築物とはならないため、高度利用地区に関する都市計画によって制限されるものではない。													1118	1118010	高度利用地区において、壁面の位置の制限等により確保された空地の有効活用が出来るように。	株式会社パルテきたこし	歩道状公開空地の利用による駐輪対策
120270	道路の附属物を利用した光ファイバー施設の設置容認	道路法第３２条	道路に工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合には、道路管理者の許可を受けなければならない。	D-1		光ファイバーを立ち上げるための立上管等の道路附属物への設置については、法令等で禁止しているものではなく、個々の道路附属物の構造等の観点から支障のない場合には可能であるので、設置に当たっては設置場所による道路の道路管理者と相談されたい。	道路付属物の本来機能を阻害せず、また構造上問題のないものについては立上管の設置が可能であると解してよろしいか。事例の有無についてご教示願いたい。			D-1		一般的に使用される立上管の道路附属物への設置については、道路附属物の本来機能を阻害せず、構造上問題がない場合には設置は可能である。 なお、同種の物件ではないが、道路附属物たる照明柱に設置されている事例がある。							1131	1131020	情報ハイウェイへ接続するために情報ボックスから光ファイバを取り出す場合において、近くに電柱は無いが道路管理施設（道路標識設置用柱、照明柱等）が有る場合には、利用上支障が無い範囲において道路の附属物に立上管を設置して光ファイバを立ち上げることができるようにして頂きたい。	山梨県	やまなしITプラン
120270	道路の附属物を利用した光ファイバー施設の設置容認	道路法第３２条	道路に工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合には、道路管理者の許可を受けなければならない。	D-1		光ファイバーを立ち上げるための立上管等の道路附属物への設置については、法令等で禁止しているものではなく、個々の道路附属物の構造等の観点から支障のない場合には可能であるので、設置に当たっては設置場所による道路の道路管理者と相談されたい。	道路付属物の本来機能を阻害せず、また構造上問題のないものについては立上管の設置が可能であると解してよろしいか。事例の有無についてご教示願いたい。			D-1		一般的に使用される立上管の道路附属物への設置については、道路附属物の本来機能を阻害せず、構造上問題がない場合には設置は可能である。 なお、同種の物件ではないが、道路附属物たる照明柱に設置されている事例がある。							5081	50810002	情報ハイウェイへ接続するために情報ボックスから光ファイバを取り出す場合において、近くに電柱は無いが道路管理施設（道路標識設置用柱、照明柱等）が有る場合には、利用上支障が無い範囲において道路管理施設に立上管を設置して光ファイバを立ち上げることができるようにして頂きたい。	山梨県	
120280	風力発電事業者及び電気事業法第１７条に規定される特定供給を行う者に対する道路占有の特例の容認	道路法第３６条	電気事業法第２条第１項第１０号に規定する電気事業者（同項第８号に規定する特定規模電気事業者を除く。）がその事業の用に供する電線等を道路に設けようとする場合には、政令で定める基準に適合する限り、道路管理者は許可を与えなければならないという道路占用の特例が認められている。	D-1		風力発電事業者については、一般的に電気事業法上の卸供給事業者に該当するものと考えられるところ、卸供給事業者が設置する電線に係る道路占用については、通達により、許可することを原則とする特例的な取扱いを定めているとともに、特区認定を受けた電力の特定供給事業に係る電線については、そもそも道路占用が可能であることに加え、県が自ら策定し国が認定した計画に基づいて実施される事業であることを考える公共性、計画性の高さにかんがみれば、道路管理者において円滑な事業の実施に配慮した占用許可の運用を十分に行っていくものであると考えられ、通常の道路占用許可によって円滑な事業の実施が十分に可能であると考える。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	①　風力発電事業者は、現行、電気事業法第２条第１項第１２号に規定する「卸供給事業者」に該当していること。 ②　構造改革特区で認められた規制の特例のうち、「１１０３資本関係等によらない密接な関係による電力の特定供給事業」については、特区計画に位置付けられていない事業であっても、供給者、需要家及び県が協定を締結することによって、規制の特例措置の適用を受けられる制度となっているほか、平成１６年度内にその適用が全国に拡大される予定となっており、今後は、県として特区計画に位置付けることによって公共性、計画性の高さを示すという形での開与が不可能になること。 以上から、産業界の要望を踏まえ、本特区において他地域に先駆けて電力事業者等間の自由な競争を制度上明確に担保することにより、特区エリアへの企業の事業参画を促進する観点から、道路占有の特例について、制度的に風力発電事業者と特定供給を行う者に対し認めるよう求めるものである。	D-1	道路法第３６条による占用の特例の対象とするか否かの判断に当たっては、一般公衆の生活と密接な関係を有し、公益性が高いという観点から、個別の事業法において一般利用者に対する役務提供義務を設けていること等を重視しているところであり、ご提案の事業に係る電線については、道路法第３６条に規定することはできないが、道路法第３２条に基づき占用許可を得ることで十分に事業の円滑な実施が可能であると考えられる。	右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい	現行においては「一般利用者に対する役務提供業務」を有する一般電気事業者及び特定電気事業者に加えて、「一般利用者に対する役務提供業務」を有しない卸電気事業者についても道路占有の特例が認められており、公益性が高いと判断される事業について道路法第３６条の占有の対象としているものである。 風力発電事業者は、実態としての全量を一般電気事業者への売電を目的としており、電気事業法における一般電気事業者との関わり等を考慮すれば、実質的に公益性が担保されているとみなしうるものである。 また、電気事業法第１７条に規定される特定供給に関しては、電気事業法第２条第１項第１０号に規定する電気事業者（同項第８号に規定する特定規模電気事業者は除く。）と同様に、電気工作物の乱立等の公益に対する悪影響を防止するため、その要件として経済産業大臣の許可を必要としていることから、特定供給についても、電気事業法において一定の公益性が担保されているとみなしうるものである。 よって、こうした事業に道路法第３６条の規定を適用させることにより、本特区において他地域に先駆けて電力事業者等間の自由な競争を制度上明確に担保することにより、特区エリアへの企業の事業参画を促進する観点から、道路占有の特例について、制度的に風力発電事業者と特定供給を行う者に対し認めるよう再考を求めるものである。	D-1		道路法第３６条の規定による占用の特例は、個別の事業法等における規定の性格を踏まえて、一般公衆の生活と密接な関係を有し、一般の利用者に対する安定的な役務の提供が法令上担保されていること等を重視して、その対象とするか否かを判断しているところであり、例えば、卸電気事業者については、一般電気事業者への電気の供給を介して、安定的な一般の使用者に対する電気の供給を確保する観点から、電気事業法第１８条第４項の規定により、一般電気事業者に対しての電気の供給義務が課されていることなどから、占用の特例の対象となっているものである。 ご提案の風力発電事業及び特定供給については、以上のような観点から道路法第３６条に規定することはできないが、同法第３２条の規定による占用の許可により、十分に事業の円滑な実施が可能であると考える。	1198	1198010	道路法第３６条は、電気事業法第２条第１項第１０号に規定する電気事業者（同項第８号に規定する特定規模電気事業者は除く。）に限り、道路占有の特例を認めているが、特区内においては、風力発電事業者及び電気事業法第１７条に規定される特定供給を行う者についても、道路占有の特例を認める。	青森県	環境・エネルギー産業創造特区構想

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120290	立体道路制度の弾力的運用	都市計画法第12条の5、道路法第47条の5、建築基準法第44条第1項第3号	立体道路制度の対象となる道路は、都市計画法、道路法及び建築基準法において、一定の条件に該当する道路に限定されている。	C		道路空間と建築物の立体的利用の推進については、平成16年度中に結論を得るため、立体道路制度の対象となる道路等について検討を進めているところである。特区制度の下、道路空間と建築物の立体的利用の推進の促進を進めることが適切かどうかについても、検討の途中段階であるので、現時点での判断は差し控えたい。	現時点における検討状況についてご教示願いたい	16年度中に結論を得るため検討を進めているとのご回答であるが、検討課題の内容や検討スケジュールが明らかになっておらず、検討状況を示していただきたい。また、地域主体のプロジェクト推進のためにも「特区」の存する基礎的自治体や道路管理者が判断できるより早急な結論をお願いしたい。	C		現在、ペデストリアンデッキや自由通路のような高架の歩行者専用道路について、街並みの連続性や賑わいの創出、駅周辺等におけるバリアフリー化といった観点から、建築物との立体的利用を推進し、その整備を進めていくことが必要であると考えており、立体道路制度を活用可能とする方策を検討しているところ。	右の提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。	「高架の歩行者専用道路について、建築物との立体的利用を推進していくため、立体道路制度を活用することを検討している」とのことであるが、民間主体の大規模開発では、建築物と一体となった歩行者通路等の整備は既に行われており、本区の要望にあるように、民間主体による既存市街地の機能更新を円滑に推進するために、一定条件の下、住宅や事務所、店舗等としても、既存一般道路の上空利用が可能となるように検討を進めていただきたい。	C		道路空間と建築物の立体的な利用の推進については、「規制改革・民間開放推進3カ年計画（平成16年3月19日閣議決定）」の「都市における土地の高度利用、街並みの連続性や賑わいを創出する観点から、良好な市街地環境の形成や道路管理上支障が無く、都市計画上の位置付けが明確にされるなど、一定の要件を満たす場合には、道路空間と建築物の立体的利用を図ることについて早急に検討を行い、結論を得る。」を踏まえて検討しているところ。	1123	1123010	・立体道路制度の既存道路への適用 ・立体道路制度の自動車専用道等以外への適用	千代田区	立体道路整備特区構想
120300	道路掘削抑制期間の緩和	地下埋設工事等による道路の掘り返し規制に関する緊急措置について（昭和37年10月23日閣議了解）	道路管理者は、道路舗装工事完了後は、原則として、一定の期間（セメントコンクリート舗装についてはおおむね5年、アスファルトコンクリート舗装についてはおおむね3年）当該箇所の掘り返しを抑制する措置を講ずるものとする。	D-1		直轄国道等においては、道路交通の障害及び道路の損傷を最小限度にとどめるために、舗装工事完了後、一定期間掘り返しを抑制する措置を講じているところであるが、光ファイバーケーブルの新設又は増設等については、高度情報通信ネットワーク社会の迅速な形成に資するという観点から特例的に掘削抑制措置を緩和しているところであり、円滑な光ファイバ網の接続が可能である。												1131	1131010	県では、国土交通省の情報ボックス等を利用して平成16年度～17年度に民間への開放を見越した光ファイバ網による情報ハイウェイを整備している。 その敷設時及び敷設後において、情報ハイウェイへ接続するために道路を掘削する場合について、掘削抑制期間の緩和を求めるもの。 道路の掘削抑制期間は、3年～5年とされているが、情報ハイウェイの敷設及び接続にかかる掘削の場合については抑制期間を1年以内に緩和して頂きたい。	山梨県	やまなしITプラン
120300	道路掘削抑制期間の緩和	地下埋設工事等による道路の掘り返し規制に関する緊急措置について（昭和37年10月23日閣議了解）	道路管理者は、道路舗装工事完了後は、原則として、一定の期間（セメントコンクリート舗装についてはおおむね5年、アスファルトコンクリート舗装についてはおおむね3年）当該箇所の掘り返しを抑制する措置を講ずるものとする。	D-1		直轄国道等においては、道路交通の障害及び道路の損傷を最小限度にとどめるために、舗装工事完了後、一定期間掘り返しを抑制する措置を講じているところであるが、光ファイバーケーブルの新設又は増設等については、高度情報通信ネットワーク社会の迅速な形成に資するという観点から特例的に掘削抑制措置を緩和しているところであり、円滑な光ファイバ網の接続が可能である。												5081	50810001	県では、国土交通省の情報ボックス等を利用して平成16年度～17年度に民間への開放を見越した光ファイバ網による情報ハイウェイを整備している。 その敷設時及び敷設後において、情報ハイウェイへ接続するために道路を掘削する場合について、掘削抑制期間の緩和を求めるもの。 道路の掘削抑制期間は、3年～5年とされているが、情報ハイウェイの敷設及び接続にかかる掘削の場合については抑制期間を1年以内に緩和して頂きたい。	山梨県	
120310	道路上空通路の許可基準緩和	建築基準法第44条の規定により、建築物は道路内に築造してはならないが、公共用歩廊その他政令で定める建築物で特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上他の建築物の利便を妨げ、その他周囲の環境を害する恐れがないと認めて許可したものは、道路内に築造することができる。	D－1		昭和32年「道路の上空に設ける通路の取扱等について」（発住第37号、国消発第860号、警察庁乙備発第14号）における「道路の上空に於ける通路の許可基準」については、平成8年に通知した「道路の上空に設ける通路の取扱い等について」（警察庁丁規発第32号、道政発第44号、住指発第90号、住街発第30号、消防予第39号）により、安全性の確保に十分配慮しつつ、当該許可基本の弾力的運用を図る旨通知しているところであり、特定行政庁が建築計画や周囲の状況に応じて判断するものである。	右の提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。 併せて、特定行政庁の判断により実施可能とあるが、特定行政庁の判断に際し一定の技術的基準は必要ではないのか回答されたい	特定行政庁の判断により弾力的な運用が可能とのことですが、現実には平成8年通達から8年を経た現在も適用事例は極めて限定的で、規制緩和の政策意図が実際には機能していない。これは、特定行政庁の担当者の見解などにより、同一の事案が許可になったり不許可になったりする可能性があるため、実現リスクのある設計を積極的に提示できないことが大きな要因です。 このため、既量的な「弾力的運用」による規制緩和だけではなく、客観的な「許可基準の緩和」による公明正大な規制緩和を行っていただく（ことにより、広く活発な民間の投資意欲を喚起し、構造改革に資するものと考えます。 道路を隔てて向かい合う建物を道路上通路で接続するといっても、当該道路の幅員や利用形態、交通量等により、認められるべき階数制限、幅員制限、設置数制限も自ずと異なるであろうことから、道路の幅員や利用形態に応じた許可基準を策定して頂きたい。 審査項目を①当該道路の幅員、②//通過交通量、③建物の年間利用者数（想定）、④公共性、公益性の高い施設の設備、⑤上空通路の継続性の担保・など具体的に設定し、さらにそれらの達成度ランクによる特例措置を明快にお示し頂ければ、民間が非常に利用しやすい制度になると思われます。 （例えば、①幅員8m以下、②一方通行で通過交通量が少ない、③年間100万人以上、④公共駐車場の整備、⑤同一所有者で担保されている場合は、総合達成度ランクが「A」となり、上空通路の階数制限なし、幅員20m、4ヶ所設置まで緩和される・・・・など）	D-1		平成8年に通知した「道路の上空に設ける通路の取扱い等について」（警察庁丁規発第32号、道政発第44号、住指発第90号、住街発第30号、消防予第39号）により、制度の弾力的運用を図る旨通知しているところであり、建築基準法第44条第1項の許可については、当該地域の実状に応じて、他の建築物の利便を妨げ、その他周囲の環境を害する恐れがないかどうかを特定行政庁が判断して行っているものである。	前回の再検討要請について回答されたい（一定の技術基準等）	人の動線を多様に確保することは、近年、駅前のまちづくりなどにおいて見られるペデストリアンデッキや自由通路の整備のように、街に人のにぎわいを創出し、地域の活性化に効果があるものと考えます。また、業務や商業といった用途が高度に集積しているエリアにおいては、避難経路の多様化、歩行者と車両の分離、車椅子でも動きやすい街といった、そこに集まる人々の安全性等を確保するという効果もあると思います。 渡り廊下の設置基準の緩和または明確化をしていただければ、民間事業者の観点から、少なくともその範囲内で、設置基準に合致した渡り廊下を都市開発の企画段階から設計にスムーズに反映できると共に、作業のやり直しリスクをある一定程度排除することができ、魅力ある都市開発事業の推進の一助になれるのではないかと考えます。 是非とも昭和32年制定の「道路上空に於ける通路の許可基準」を見直して頂き、また見直しにあたっては、許可基準自体を見直すと共に、弾力的運用の基準をご明快に定めていただきますよう願いいたします。	D-1		平成8年に通知した「道路の上空に設ける通路の取扱い等について」（警察庁丁規発第32号、道政発第44号、住指発第90号、住街発第30号、消防予第39号）により、制度の弾力的運用を図る旨通知しているところであり、建築基準法第44条第1項の許可については、個々の建築計画について、当該地域の実状に応じて、他の建築物の利便を妨げ、その他周囲の環境を害する恐れがないかどうかを特定行政庁が判断して行っているものである。	1181	1181010	道路上空通路の許可基準の緩和 ①階数制限の撤廃 ②幅員制限の緩和 ③設置数制限の撤廃	大成建設株式会社	まちづくりのための渡り廊下設置基準の緩和
120320	道路を常設駐車場として利用するための規制緩和	道路法第2条第	道路管理者が道路上に設ける自動車駐車場については、「道路附属物」として整備が可能。	D－1		ご提案の道路構造等の整備について、道路管理者が基準を踏まえて構造を検討し、道路管理者が公安委員会の意見を聴いたうえで、道路上、又は道路に接して設ける自動車駐車場について道路附属物として整備することは現行法令上可能である。												1234	1234010	人吉市九日町中心商店街を通る国道445号を商店街の常設専用駐車場として使用したいため、道路法、道路交通法、国有財産法の運用の緩和。 ・道路全体(約250m区間) に常設駐車スペースを設ける。 ・駐車台数50～100台 ※添付資料参照(①-1～3、③-1～2)	個人	人吉市中心商店街活性化のための国道445号の「ひとよし型ポンエルフ道路化計画」
120330	流通業務団地の「公益的施設」区域内における立地の許可にかかる規制緩和	流通業務市街地の整備に関する法律（昭和四十一年法律第百十号）第二条、第四条、第五条及び第七条 都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十一条、第五十三条	都市計画法上の地域地区である流通業務地区においては、流通業務市街地の整備に関する法律（以下「流市法」という。）第五条第一項による立地規制が課されているが、都道府県知事が流通業務地区の機能を阻害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないと認めて許可をした場合には、同項ただし書の規定により立地規制を除外することができることとなっている。 流通業務地区の土地の区域内において、都市施設として流通業務団地に関する都市計画を定めた場合は、流市法第五条による立地規制に加え、都市施設に係る都市計画法第五十三条第一項の規定が適用され、当該土地の区域において建築物の建築をしようとする者は、都道府県知事の許可を受けなければならないことと規定されている。 なお、流通業務団地に関する都市計画においては、流通業務施設の敷地の位置及び規模並びに公共施設及び公益的施設の位置及び規模を定めるものとされており、各施設の定義は流市法第二条に規定されているところである。	D-1		流市法における「公益的施設」については、同法第2条第6項の規定により、「官公庁施設、医療施設その他の施設で、流通業務地区の利便のために必要なもの」と定義されているところであり、流通業務地区の利便のために必要な施設であれば、都道府県知事（指定都市・中核市にあっては、その長）において都市計画法第五十三条の規定による許可の前提となる都市計画で定められた「公益的施設」への適合性を柔軟に判断することが可能である。 なお、都市計画法第十一条第二項及び流市法第七条の規定により流通業務団地に関する都市計画において公益的施設として都市計画決定されている土地の区域において、公益的施設に該当しない施設等の立地を行う必要がある場合においては、都市計画の変更を行うことにより対応が可能である。												1050	1050010	流通業務市街地の整備に関する法律（以下「流市法」という。）における公益的施設についての定義は、同法第2条第6項に規定され、そのうち同法施行規則第1条に定められた施設については、知事（または政令市及び中核市の長）の許可を得なくても流通業務地区内に立地できることとされている。 このため、同施行規則第1条に規定された施設以外の公益的施設については、許可を得ることが必要となるが、同法第2条第6項に規定された施設であっても、流通業務団地の公益的施設の許可にあっては、流通業務地区と異なり、同法第5条第1項の規定は適用されないこととなっている。 そこで、流通業務団地の「公益的施設」区域において、都市計画法第53条の建築物の許可を行う場合には、流市法第5条第1項の規定を準用し、同法第2条第6項に規定する公益的施設として必要な施設をはじめ、福岡を拠点としてアジアへ向けた事業展開をはかる企業の進出や流通構造の変化等に対応した施設の建設・改築・用途変更を可能とする特例を設けていただきたい。	福岡県、福岡市	福岡アジアビジネス特区
120340	都市公園の占用手続の簡素化	都市公園法第6	スポーツ、イベント等を実施する際に設置するテント、ゲート等の仮設工作物を設けている都市公園を占用するときは、都市公園法第6条において、許可を要することしている。	C		テント、ゲート等の仮設工作物による都市公園の占用についても、その安全性等を公園管理者が個別に判断して許可をすることが必要。	右提案主体の意見を踏まえ回答願いたい。 併せて、許可申請が必用な行為の範囲については、公園管理者が独自に判断することが可能かご教示願いたい。	「テント、ゲート等の仮設工作物による都市公園の占用についてもその安全性等を公園管理者が個別に判断して許可をすることが必要」とのことですが、様式2　特区の「代替措置の内容」欄に記載している条件の2「安全性を確保するため、同様のスポーツイベント等で過去に仮設工作物の占用許可を受けた実績があり、申請内容の変更を伴わないもの」という内容で公園管理者の判断がなされていると考えることができるという趣旨です。宮崎県においては、毎年のように行われるロードレースやスポーツキャンプ等があり、一層の推進のために提案した次第です。ご検討よろしくお願いします。	C		季節、他の利用者の利用状況その他の占用時点の状況、過去に占用許可を受けた物件との異同等、個々の状況に応じて、その安全性や他の利用者への影響等を、公園管理者が個別に判断して許可を行うことが必要。 また、都市公園は、都市を緑化して都市環境の向上を図るとともに、空地を確保して、避難、防火等の災害の防止に資することを目的として設置される都市の貴重なオープンスペースであり、このような都市公園の性格から、都市公園に公園施設以外の工作物等又は物件を設けて都市公園を占用する行為については、都市公園法第6条に基づき公園管理者の許可を必要としているところ。	都市公園の占用について許可が必要かどうかを質問しているのではなく、例えば花見で莫蓙を敷くことが占用許可の対象となるのか等、許可申請が必用な行為の範囲については、公園管理者が独自に判断することが可能かご教示願いたい。			「占用」とは、都市公園を継続的に独占して使用することをいい、花見で莫蓙を敷く等の一時的行為は占用に該当せず、当該行為は占用許可の対象とならない。占用許可の対象とならない行為のうち、地方公共団体の設置に係る都市公園内で許可申請が必要な行為の範囲については、当該地方公共団体の条例において定められることとなる。	1222	1222010	都市公園に公園施設以外の工作物その他の物件又は施設を設けて都市公園を占用しようとする場合の手続について、公園管理者の許可を、公園管理者への届出で足りるものとする。	宮崎県	スポーツランドみやざき展開特区

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120350	土地開発公社の事業用地、代替用地の売却等処分にかかる制限の撤廃	「公有地の拡大の推進に関する法律」第九条 「公有地の拡大の推進に関する法律施行令」第五条 「公有地の拡大の推進に関する法律の施行について」（土地開発公社関係）（昭和47年3月28日付建設省都市局長及び自治大臣官房長通達）四 「公有地の拡大の推進に関する法律の施行について」（土地の先買い制度関係）（昭和47年11月11日付建設省都市局長及び自治大臣官房長通達）四（一）	公有地の拡大の推進に関する法律第9条の規定により、同法第6条の土地の買取り協議手続により先買いされた土地は、都市開発に関する事業や収用適格事業及びこれらに準ずる事業（公的主体が行う住宅用宅地の造成に関する事業等）又はこれらの事業に係る代替地の用に供されなければならない。	C	I	「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成16年3月19日閣議決定）において、平成17年度末までに、「土地開発公社の長期保有土地のうち、公有地の拡大の推進に関する法律の先買い制度により取得したものについて、土地取得の経緯、これまでの土地処分に向けた取り組み状況、土地の有効活用に向けた計画内容等について各土地開発公社及び地方公共団体の状況を把握した上で、先買い制度の趣旨を踏まえつつ、土地の用途制限の緩和について、その是非を含めて検討し、結論を得ることとされており、現在、これに基づき検討を行っているところである。	閣議決定から1年近く経過しているが、その間の検討状況、論点について御教示願いたい。 また、検討過程において何が問題となっているのか具体的に御示願いたい。 なお、土地開発公社の退休事業用地の処理については、現冥の課題であるため、特区により先行実施できないか検討されたい。	C	これまでの検討状況としては、まず本年7月に、土地開発公社が公拡法の先買い制度により取得した土地について、用途変更・民間処分等の現状を把握するため、道府県、政令市等あてにアンケート調査を実施したところ。 現在は、上記アンケート調査結果を踏まえ、用途範囲の拡大の要望度が高い自治体等に対し、個別ヒアリングを開始したところ。 検討過程において現時点で把握している主な問題点としては、次のものがある。 ① 長期保有土地の大半は、買取り目的を定めた上で、地域の秩序ある発展に資するとして設立地方公共団体等と十分に協議・検討し、設立地方公共団体の意向を受けて取得されたものであり、元来、地方公共団体の責任において買取得されるのが原則であること。 ② 届出規制、譲渡制限といった私的取引の抑制や税の特例（150０万円の特別控除）を含む先買制度により取得された土地の用途については、極めて公共性の高い事業に限定する必要があることから、公拡法第9条において都市施設に関する事業、収用適格事業及びこれらに準ずる事業に使途を限っているところであり、当該土地を公共性の観点からの制限をかけずに民間に売却処分することは、法の趣旨を逸脱するおそれがあり、制度の根本に関わる問題であること。 ③ 税制上の優遇措置を受けて公益目的で取得した土地を民間に売却処分することは税法上の問題が生じるおそれがあること。 当省としては、上記の問題点が制度の根本に関わる問題であることを踏まえると、先買い制度を所管する立場として、幅広い観点からの詳細な検討が必要と考えており、このため、閣議決定においても平成17年度末までに結論を得ることとされているところである。 したがって、閣議決定の既定方針に従って慎重かつ十分な検討を行うことなく、特区による先行実施という結論を現時点において出すことは時期尚早であり、現時点においては対応困難であると考える。	税の特例や優遇措置について、地方自治体が処分の際の制限となるとのことであるが、地権者に対する取得の際の優遇措置と地方自治体の処分制限は切り離して考えるべきではないか。 地方自治体の負担を軽減する地域再生の観点から検討の上回答されたい。				特区推進室からの再々検討要請を受け、要望の実現に向け検討を行ってきたところであるが、先買い制度により取得された土地は私権制限（届出の義務、譲渡の制限）の下に買い取られたものであり、その用途は極めて高い公共性・公益性を有する必要があるため現行の用途の拡大は困難である等の理由により、今回の本部決定に際しての要望の実現は困難であると考えている。 今後においては、「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成16年3月19日閣議決定）の既定方針に従い、先買い制度を所管する立場として、先買い土地の用途制限緩和の是非について、幅広い観点からの詳細な検討を行った上で、平成17年度末までに結論を得ることとしたい。	1092	1092010	土地開発公社が先行取得した土地については、道路、公園、学校等の都市施設の事業等や、その代替地としての使用に、用途が限定されている。 法律上限定された用途に限らず、事業用地、代替用地の処分を可能とする。	神奈川県小田原市	土地利用活性化特区構想
120360	歴史的建造物復元における建築基準法の緩和	建築基準法第27条第1項	3階以上の階を劇場、学校、体育館等の用に供する建築物は、耐火建築物としなければならない。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。3階以上の階を学校等の用途に供する特殊建築物については、多数の人の安全性を確保する見地等から、耐火建築物とすることを求めており、歴史的建造物復元事業の場合でも、建築物を新築する場合に、ご要望のような緩和を行うことは困難である。	歴史的建築物を市指定の文化財に指定すれば、提案内容が実現可能となるかご教示願いたい。	D－1（一部C）		ご提案のうち、現存している建築物については、市の条例で現状変更の規制及び保存のための措置が講じられているものであれば、特定行政庁が建築審査会の同意を得て指定することにより実現可能である。しかし、現存しない建築物については、条例で現状変更の規制及び保存のための措置を講じることができないことから、文化的価値があるものとして制度的に位置づけることができないため、建築基準法の適用除外とすることはできない。						1061	1061010	不特定多数の人が出入りする特殊建築物は、3階以上は耐火建築物でなければならない。この規制を、地域が条例等で位置付けた重要な歴史的建造物復元事業の場合には、延焼等の恐れがないなど防火安全上の確保を条件に緩和する。	福井県福井市	歴史的建造物復元特区
120370	大規模特殊建築物における避難安全検証法の基準の緩和	建築基準法第35条の2 建築基準法施行令第129条、第129条の2、第129条の2の2	一定規模等の特殊建築物等の室内に面する部分は不燃性の材料で覆わなければならない。 しかし、建築物に火災が発生した場合に避難上支障がある高さまで煙が降下する前に、全ての在館者が避難できることが確かめられた建築物については、当該規制を適用除外できる。	D-1		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。ご提案の建築物が、必要な避難安全性能を有するものであれば、避難安全検証法によらなくても、当該性能に関する国土交通大臣の認定を取得することで、一定の内装制限を適用除外することができる。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	措置の概要（対応策）も一方法であるが、実際、専門の認定業者に委託し特別な検証を行う必要があり、多くの費用と時間を要する。 このため、避難安全検証法（ルートB）の中において、スプリンクラーや排煙設備等を設置し煙の降下する時間を遅くするなどの措置を行った場合、その効果を積極的に加味し数値の緩和を行う。また、平成12年告示第1439号において木材を難燃焼材として認めていることから、建築基準法施行令第112条第9項で3階以上は準不燃材料を用いることとしているが、2階まで同様に難燃焼材も準不燃材料と同等の取扱いを行うこと、もしくは3階以上の定義を除外してもらうことにより、多様な木材の活用が図られるものである。	C（一部D－1）		スプリンクラーを考慮して、煙降下時間を算定するためには、スプリンクラーの作動信頼性等に関する高度な技術的判断が必要であるため、避難安全検証法に位置づけ、建築主事等の判断とすることはできない。 なお、排煙設備については、避難安全検証法においてその効果を考慮することが可能である。 また、平成12年建設省告示第1439号は、木材を使用した仕上げを難燃材料の仕上げに準ずる仕上げとして定めており、火災の拡大防止の観点から準不燃材料の仕上げを求めている建築基準法施行令第112条第9項において、その仕上げに準ずるものとして、平成12年建設省告示第1439号の木材を使用した仕上げを位置づけることはできない。						1121	1121010	劇場等特殊建築物の内装仕上げについて、政令で定める避難安全検証法の基準の緩和	大分県日田市	大規模特殊建築物木材活用活性化事業
120380	木造建築物の防火安全基準の緩和	建築基準法第27条第1項	3階以上の階を医療施設等の用に供する建築物は、耐火建築物としなければならない。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。3階以上の階を医療施設等の用途に供する特殊建築物については、就寝用途に供する建築物であるため、建築物災害に遭遇した際の安全避難を確保する等の見地から、耐火建築物とすることを求めており、ご要望のような緩和を行うことは困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	本提案は、全国有数の林業県である本県が、森林資源木材価格の長期低迷等、構造的な不況にあえぐ林業の振興や、環境に優しい循環資源である木材の利用促進を図るという政策的見地から行っているものであり、まさしく、地域の資源等を活かし、地域の特性に応じた規制の特例を地域限定で導入するという、特区制度本来の趣旨に沿った提案であると考えている。 なお、16年8月に、全国知事会をはじめとした地方5団体が取りまとめた「国庫補助負担金等に関する改革案」においても、「地方自治体の主体性を制約し、実質的に国が関与している事例」として「木造による社会福祉施設の整備」を筆頭に掲げ、国による関与・規制の見直し等を求めているところであり、国としても、本提案の趣旨を御理解の上、再検討をお願いする。 なお、今回の提案は、3,000㎡以下、3階建ての医療施設等の特殊建築物に限定しての規制緩和要望であり、法規制の下限水準（3階建て）においては、例えば、スプリンクラーや避難用スロープの設置等の防火・安全措置を講じることにより、準耐火建築物での対応も可能であると思料されるが、これに対する見解をお伺いしたい。	C（一部D－1）		3階以上の階を病院等の用途に供する建築物については、延焼の防止、火災による倒壊の防止等の観点からも、構造制限を行っており、スプリンクラーや避難用スロープの設置等の措置により避難安全性が向上することのみをもって、構造制限を緩和することはできない。 なお、木材を使用した柱、はり等については、既に耐火構造の大臣認定を取得したものもあり、当該仕様により、木造の耐火建築物を造ることは可能である。	スプリンクラー、ハロンガス等の消火設備等を設置することで、延焼の防止、火災による倒壊の防止の代替措置にはならないか。 また、右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	本提案は、全国有数の林業県である本県が、森林資源木材価格の長期低迷等、構造的な不況にあえぐ林業の振興や、環境に優しい循環資源である木材の利用促進を図るという政策的見地から行っているものであり、まさしく、地域の資源を、地域の特性に応じた規制の特例を地域限定で導入するという、特区本来の趣旨に沿った提案であると考えている。 なお、16年8月に全国知事会をはじめとした地方5団体が取りまとめた「国庫補助負担金等に関する改革案」においても、「地方自治体の主体性を制約し、実質的に国が関与している事例」として「木造による社会福祉施設の整備」を筆頭に挙げ、国による関与・規制の見直し等を求めているところであり、地域の特性に合った制度を地域が自ら選択する地方分権の流れの中、国としても本提案の趣旨を御理解の上、再検討をお願いする。 すなわち、今回の提案は、3,000㎡以下、3階建ての医療施設等の特殊建築物に限定して耐火建築物を準耐火建築物とする規制緩和要望で、御懸念いただいている、木造の耐火建築物を造ることは可能であり、例えば、構造部材に集成材等を用い、これに耐火被覆、木製仕上げを行ったり、鉄骨等に木製の厚板で被覆し、内装材として用いることで、耐火構造としての性能を確保することもに木の質感を出す方法が考えられる。 しかしながら、このような方法をもってしては、無垢の自然素材の持つ温かみや風雪に耐えた自然の重みから醸し出される深みなど素材本来の価値を十分生かすことは困難である。そのようなことから、燃えしろ設計等により集成材などでない無垢の製材を用いることが可能となる準耐火建築物とすることを求めるもので、その際、提案させていただいたスプリンクラーの設置の効果は、御指摘の避難安全性能の向上のみならず延焼の防止、倒壊の防止にも資するものと考えられる。各部材においては、非損傷性や遮熱性などの用件が定められており、例えば、柱について耐火性能は1時間の非損傷性、準耐火性能については、45分の非損傷性を求められている、これらの差を防火壁の設置やスプリンクラーなどの代替措置等によりカバーできない根拠を示されたい。	C		スプリンクラー、ハロンガス等の設備は、火災の初期抑制には一定の効果があるが、地震等の災害時に水道等のライフラインが止まった場合は、スプリンクラーが有効に作動しない場合等が想定され、火災を確実に消火することができるとは限らない。また火災による延焼の防止及び倒壊の防止等の性能は有していないことから、45分の準耐火性能を有する柱等で構成される建築物にスプリンクラー等の措置を講じても、1時間の耐火性能を有する柱等で構成される建築物と同等とみなすことはできない。	1163	1163010	建築基準法では、医療施設等、特殊建築物は防火安全対策のため、木造化を規制しているが、耐火性能検証法により木造化が可能であるとなっている。 しかしながら、この検証法は手続きが煩雑で、しかも建築費が高くなることから、現実的には大型公共施設の木造化が進んでいない状況にある。 このため、3，000m2以下、3階建ての特殊建築物は準耐火建築物となるよう、建築基準法の用途区分による規制を緩和して欲しい。	愛媛県	愛媛県公共施設木材利用推進構想
120390	高床式農林漁業体験民宿の特殊建築物取扱の緩和	建築基準法第27条第1項	3階以上の階を旅館等の用に供する建築物は、耐火建築物としなければならない。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。 新潟県では、高床部分の階高が、1.5mに満たない高床式の建築物であれば、高床部分を階とみなさないこととされていると聞いており、ご提案の建築物が、高床部分の階高が、1.5mに満たない建築物であれば、当該建築物は3階部分ではなく、2階部分を旅館の用途に供する建築物であり、耐火建築物とする必要はないと思慮される。 ご提案の建築物が、高床部分の階高が、1.5mを超えている高床式の建築物で、3階部分を就寝用途である旅館として使用するのであれば、建築物災害に遭遇した際の安全避難を確保する見地から、耐火建築物とすることを求めており、ご要望のような緩和を行うことは困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	・本提案は、規制緩和の特例措置として、特別豪雪地域の3階に客室を有する高床式農林漁業体験民宿については、2階に設置された玄関等避難口を使うことで、2階建て住宅と同様に直接屋外への避難が可能であることから、特殊建築物からの適用除外を求めているもので、今回の国土交通省の見解の中では、これに対する回答がされていない。 ・本県では、高床部分の階高1.5m未満かつ1階部分について用途に供さない場合には、3階とみなさないものとしているが、それ以外の高床式住宅も相当数存在している。 ・実態としては、階高1.5m未満で1階部分を用途に供さないものとそれ以外のものとの違いは、2階の玄関等避難口から地上までの外部階段差に過ぎず、十分な避難が確保される。 ・よって、階高1.5m未満で1階部分を用途に供さない以外の高床式農林漁業体験民宿についても、避難は十分可能であり、特殊建築物からの適用除外とするよう再検討願いたい。	C		3階部分を就寝用途である旅館の用途に供する建築物については、延焼の防止、火災による倒壊の防止等の観点からも、構造制限を行っており、高床式の2階建て建築物と避難安全性がそれほど変わらないことのみをもって、構造制限を緩和することはできない。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。				3階以上の階を不特定多数の者の就寝用途に供する建築物については、特に火災に対する安全性が求められることから、倒壊防止、延焼防止（内部の室から室への延焼を含む。）の性能確保のための耐火建築物とすることを求めている。ご提案の建築物が、外部への影響が小さく、高床式の2階建て建築物と避難安全性がそれほど変わらないとしても、内部の室から室への延焼防止の性能が確保されていないと、火災を覚知して避難を開始する前に火災が拡大し、逃げ遅れること等が想定されることから、ご要望の実現は困難。	1180	1180010	建築基準法第27条の特殊建築物で3階以上を旅館用途に供する建築物での耐火建築物としなければならないことについて、特別豪雪地帯等で3階部分を旅館用途とする高床式農林漁業体験民宿において、2階の客室から速やかに2階に設置された玄関等避難口を使って避難ができるものに限り、特殊建築物の適用から除外とする。	新潟県	建築基準法における高床式農林漁業体験民宿での特殊建築物取扱の緩和

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120400	建築基準法第4条第2項の規定に基づく建築主事の設置	建築基準法第4条	法第4条第3項は、従来建築主事を置いていない市町村が建築主事を置こうとする場合に、都道府県から市町村への事務の移行が円滑に行われることを確保するため、あらかじめ、その設置について、都道府県知事に協議し、同意を得ることとしている。	C		ご要望の件については、建築基準法上の規制が障害となっているものではなく、制度上は建築主事の設置が可能であるにもかかわらず、事務の移行が円滑に行われることを確保するため、特定行政庁の事情で不可能な状況になっているものであるため、特区として対応することは不適切である。 また、ご提案の内容では、法第4条第3項の趣旨である事務移管後の建築行政の円滑な実施を担保することはできないと思われることから、ご要望の実現は困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	1　特定行政庁である東京都知事の一存により建築基準法第4条第2条の規定に基づく建築主事の設置が不可能となる同条第3項の規定は千代田区にとって法的規制であり、特区として対応すべきことに相応しい。 2　東京都からの事務移管によらない建築主事の設置を提案したにもかかわらずこの点に関しては何も回答せず、千代田区が何らの提案もしていない東京都からの事務移管による建築主事の設置に関する見解が示されている。このような見解は千代田区の提案に対する回答とは認められない。 3　仮に千代田区が行う建築基準法第4条第2条の規定に基づく建築主事の設置は東京都からの事務移管によるほかはないと解するのであれば、そのように解する建築基準法上の根拠を明示すべきである。	C		特別区が建築基準法第4条第2項の規定に基づき建築主事を設置する際には、建築行政を継続的で円滑な実施を図るため、東京都が従来実施している事務の移管を行う必要がある。そのため東京都と当該特別区との間で事前に慎重な協議を実施し、当該特別区が東京都の同意を受けなければならない旨を同法第4条第3項に規定しているところである。従って、特定の特別区に限って建築基準法第4条第2項の規定に基づく建築主事を設置するに当たり、同法第4条第3項の規定に基づく東京都知事との協議及び同意を要しないことどうことは、建築物の安全性等の最低基準の確保を図る建築基準法の趣旨から適当でないと考える。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	1　建築基準法第4条第3項の規定が建築行政事務の円滑かつ継続的な運営を行う趣旨であることはご回答のとおりかと存じます。しかしながら、この規定は市町村からの協議を受けた都道府県が誠実に協議に応じない限り、絵に描いた餅にすぎません。そして、東京都は提案書別紙資料1により千代田区が提出した建築基準法第4条第3項の規定に基づく協議の事前協議すら拒んでいます。そのために千代田区が建築基準法第4条第2項の規定に基づき建築主事を設置することができないことは紛れのない事実です。このような状況にあっては、建築基準法第4条第3項の規定が有効に機能しているとはいえません。正に建築基準法第4条第3項の規定が千代田区における建築基準法第2条の規定に基づく建築主事設置の法的障害となっている状況を「理解下さい。 2　千代田区による建築基準法第4条第2項の規定に基づく建築主事の設置を東京都からの事務移管とする理由が建築行政の継続的で円滑な運営を行うために必要があるとのご回答は十分理解いたします。しかし、添付の提案書様式1別紙「資料2」及び提案書様式1別紙「特区」再提案理由」2｝イに記載したとおり、千代田区は既に建築基準法第4条第2項の規定に基づく建築主事を設置している東京都多摩地区の立川市、武蔵野市、三鷹市、府中市、調布市及び日野市の6市はもとより、人口25万以上の市を指定する政令（昭和45年政令第271号）別表の規定により建築基準法第4条第1項の建築主事の設置が義務づけられている八王子市及び町田市の2市よりも大規模な建築物を対象とした建築行政を行っております。従って、東京都からの事務移管の形をとらなくても建築行政の継続的で円滑な実施を図る上において大きな支障は無かろうと存じます。 昭和40年以降今日までに3回行われた東京都から特別区への建築行政事務の移管においても、移管の時点において完結した事案については、事務移管後においても建築計画概要書の保管及び建築確認・建築許可並びに検査等の証明書発行等に関する事務を移管元において処理しており、建築行政事務の一部が東京都と千代田区とに分属することは異例ではないと存じます。逆に、現在千代田区を経由している東京都権限の建築物に関する事務処理が全て千代田区で処理されることになり、建築主や一般国民の建築行政サービスが著しく向上いたします。これらの点を踏まえて、事務移管によらない建築基準法第4条第2項の規定に基づく建築主事の設置を再度ご検討下さい。	C		ご要望の件については、建築基準法上の規制が障害となっているものではなく、制度上は建築主事の設置が可能であるにもかかわらず、東京都と千代田区の調整が進まないことから不可能な状況になっているものであるため、特区として対応することは不適切である。 特別区が建築基準法第4条第2項の規定に基づき建築主事を設置する際には、建築行政を継続的で円滑な実施を図るため、東京都が従来実施している事務の移管を行う必要がある。そのため東京都と当該特別区との間で事前に慎重な協議を実施し、当該特別区が東京都の同意を受けなければならない旨を同法第4条第3項に規定しているところである。従って、特定の特別区に限って建築基準法第4条第2項の規定に基づく建築主事を設置するに当たり、同法第4条第3項の規定に基づく東京都知事との協議及び同意を要しないことどうことは、建築物の安全性等の最低基準の確保を図る建築基準法の趣旨から適当でないと考える。	1122	1122010	建築基準法第4条第2項の規定に基づく建築主事の設置の際における東京都知事との協議を行い同意を得ることを要する旨を定める同条第3項の規定を、千代田区には適用しない。	千代田区	千代田区総合まちづくり推進特区
120410	学校設置会社による大学についての建築基準法の緩和	建築基準法第2条第二号、第28条 建築基準法施行令第114条	建築基準法については、不特定多数の者の用に供する建築物、火災の発生するおそれの大きい建築物や周囲に及ぼす影響が大きい等の特性を有するため、特殊の規制の対象とする必要性が大きい建築物について、限定的に列挙し、これらの特性に応じた基準を適用するため、法第2条第2項に特殊建築物として定義している。 法第28条第1項は、住宅、学校等の居室について採光を確保するため、居室に対して一定の基準を満たす開光に有効な窓その他の開口部を設けることを義務付けている。 また、令第114条に基づく開口部仕様に係る規定は、多数の者が利用する公共的施設である学校等の建築物については、火災の拡大に先んじて安全に避難できるように、防火上主要な開口部を設置することを義務付けているものである。		C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低基準を定めているものであり、建築確認等の事務は、当該基準に適合するかどうかを確認する、最低限の事務を行うことであり、一般的な事務機として使用されていた建物等を学校として用いた場合には、学校としての用に供されることとなるから、その用途としての特性に応じた建築基準に適合することが必要となる。 法第28条については、自然光が人間にもたらす身体的な効果を勘案し、成長過程にある者や高齢者等が長期間反復・継続的に利用する可能性がある居室等について、所要の自然光を確保するために設けられた基準であるが、近年では高齢者が大学で学習する生涯学習等が普及しているなどさまざまな年齢層の者が利用することが考えられることから、大学の教室についても本規定の対象としているところであり、健康の保護等の観点から緩和を行うことは困難である。 また、施行令第114条の規定は、避難弱者である学童、高齢者等が長期間反復・継続的に利用する学校などの建築物について、火災時に建築物内の人々が火災の拡大に先んじて安全に避難できるよう、防火上主要な開口部で窓を準耐火構造とし、小屋裏等に達しやすいことを義務付けているものであり、生命の安全の観点から、ご要望の提案の実現は困難である。 なお、大学の教室については、住宅の居室、高校等の教室ほどの衛生上の配慮を必要としないことから、採光の基準を緩和しているところであり（窓等の開口部で採光に有効な部分の面積のその床面積に対する割合（以下、割合という。）について、大学の教室は1／10）、さらにオフィスビルを大学に転用しようとした場合に、窓等の開口部が道に面している場合等には、平成12年の法改正時に導入した採光補正係数が3となり、当該割合は1／30まで緩和されることとなり、実態としては当該基準がその支障となることは考えにくい。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。 また、既存施設を学校へ転用するような場合には、天井高など追加工事により対応が困難な基準について、学校に関する建築基準法の適用除外とできないか検討の上回答されたい。	貴省のご回答は、若者や高齢者には健康上の理由から採光が必要であること、大学教室における採光基準を緩和していること、を理由に規制緩和は実現不可とのことでした。しかし、18歳以上の若者や高齢者はオフィスでも多数勤務しており、これらの者の心身の健康を強調するのであれば、一般の事務棟（オフィスビル）にも大学と同様の規制が加えられなければ筋が通りません。また、大学教室の採光基準が緩和されているとしても、大学専用建造物とオフィスビルでは依然採光基準に大きな違いがあることから、本規制の緩和によって採光基準の障害が完全に無くなるということもありません。	C		建築基準法第28条の規定は、各用途における居室における一般的な利用状況等を想定しているものであり、大学の教室については、学生や高齢者等が長期間反復・継続的に利用されることが一般的に想定されることから、一般の事務所と同等の基準とすることはできない。 また、既存施設を転用する場合であっても、その施設を学校の用途として利用する場合は、その用途に応じた性能を有している必要があり、追加工事による対応が困難であるという理由で安全性等の基準を適用除外とすることはできない。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	建築基準法第28条により、大学の教室については、学生や高齢者が利用するため一般の事務所と同等の基準とすることはできないというご回答です。しかし、繰り返しになりますが、一般のオフィスにも大学就学年齢の若者や高齢者が多数働いており、反復継続して利用している点も異なりません。大学令元に特別な規制を設ける理由はないと思われます。全国的な規制緩和が無理であるとしても、特区で規制の特例措置を認め、その効果を検証すべきと考えます。	C		建築基準法第28条の規定は、各用途における居室における一般的な利用状況等を想定しているものであり、大学の教室については、学生や高齢者等が長期間反復・継続的に利用されることが一般的に想定されることから、一般の事務所と同等の基準とすることはできない。	1246	1246010	一般の事務棟をキャンパスとして利用する大学については、建築基準法第2条2項に定める特殊建築物から当該大学建物を除外し、建築基準法第28条、建築基準法施行令第114条第2項の規定する「学校」から当該大学を除外することとします。	株式会社東京リーガルマインド	株式会社大学特区
120420	既存公共施設を学校へ用途転用する際の建築基準法の緩和［採光の面積］	建築基準法施行令第19条	成長過程にある者や高齢者等が利用する施設について、自然光を確保するため、居室に対して一定基準を満たす採光に有効な開口部を設けることを義務付けている。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低基準を定めているものであり、建築確認等の事務は、当該基準に適合するかどうかを確認する、最量性の無い行為であることから、施設設置者と協議して、基準を弾力的に運用することはできない。 また、養護学校については、その利用実態に応じて、採光の基準を設定しているところであるが、窓等の開口部が道に面している場合等には、平成12年の法改正時に導入した採光補正係数が3となり、窓等の開口部で採光に有効な部分の面積のその床面積に対する割合を1／15まで緩和されることとなり、実態としては当該基準がその支障となることは考えにくい。	管理コード120430の回答において、「教室の採光や空気質等を含めた総合的な室内環境のあり方の観点から、多様な専門家による調査・検討を行うことと判断している」とあるが、採光の面積の基準についても調査・検討していると判断して構わないか。		C		現在実施している学校の教室の天井高の規定についての検討において、採光に関する規定については実施上支障となる場合が想定できないことから、検討を実施していない。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	実施上支障となる場合が想定できないとの回答であるが、今回の構想に基づき設置を検討している県立養護学校において、教室の配置によっては支障となる場合があることを踏まえての提案であり、検討を実施されたい。	C		通常想定されないような小さな開口部の窓を養護学校のような児童の健康の確保を図るべき施設として活用する場合は、必要な改善を行って利用するべきであり、改善が経済的に困難と言うことで緩和することは考えられない。	1161	1161010	建築基準法施行令第19条第3項の規定について、既存公共施設を用途転用する際に、個別に施設設置者と当該所管の建築主事が協議のうえ、特例として基準を弾力的に運用することを認める。	愛媛県	えひめリフォームスクール推進特区
120430	既存公共施設を学校へ用途転用する際の建築基準法の緩和［天井高］	建築基準法施行令第21条	居室のうち、学校（大学等を除く。）の教室での床面積が50㎡を超えるものにあっては、天井の高さを3m以上にすることを求めている。	D－4		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低基準を定めているものであり、建築確認等の事務は、当該基準に適合するかどうかを確認する、最量性の無い行為であることから、施設設置者と協議して、基準を弾力的に運用することはできない。 なお、保健所として使用されていた建物を養護学校として用いた場合には、学校としての用に供されることとなるから、その用途としての特性に応じた建築基準に適合することが必要となる。建築物の天井高については、国民の健康、衛生を確保する観点から、最低確保する必要がある天井高を建築基準法で規定しており、一般の建築物にあっては、2.1m以上、学校（大学、専修学校、各種学校及び幼稚園を除く。）にあっては、3m以上と定められている。この学校の天井高規制については、設計上の制約のデメリットや建設コスト、既存ビルの学校への転用等の観点から緩和すべきであるとの意見がある一方、学校の教室については、成長過程にある児童生徒にとって健康的な環境を確保する必要がある。 このため、学校の教室の天井高が学校生活における児童生徒の心身の健康に与える影響等について、教室の採光や空気質等を含めた総合的な室内環境のあり方の観点から、多様な専門家による調査・検討を行うことと、これらの結果を踏まえて、学校の教室の天井高のあり方について平成17年度上半期中に結論を得て、その後すみやかに必要な措置を講じる。 なお、専門家による調査・検討については、多様な意見を聴取しつつ、多角的な調査・検討を行うこととしているため、スケジュールの前倒しは困難である。	また、既存施設を学校へ転用するような場合には、天井高など追加工事により対応が困難な基準について、学校に関する建築基準法の適用除外とできないか検討の上回答されたい。		D－4		既存施設を転用する場合であっても、その施設を学校の用途として利用する場合は、その用途に応じた性能を有している必要があり、追加工事による対応が困難であるという理由で安全性等の基準を適用除外とすることはできない。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	今回の構想に基づき設置を検討している県立養護学校においては、1学級当たりの児童生徒数が6人以下となる予定であり、40人以下である一般の学校に比べると、1人当たりの面積（空間）はかなり広い状況になる見込みである。 また、天井高が学校基準（300cm）と比べ、30cm低い（270cm：一般事務所基準）ことが、児童生徒の健康的な環境の確保に大きな支障になるとは思えないことを考え合わせれば、既存施設の転用の際には、自治体の責任に基づいた弾力運用を認めるべきであると考える。 なお、専門家による調査・検討を踏まえた見直しに当たっても、一律的基準の見直しにとどまらず、適用除外などを含め、各自治体の実状に即した取組みが可能となるよう配慮されたい。 （参考）教室面積 ・養護学校　50m程度、6人以下 ・普通学校　74m2、40人以下（公立学校施設費国庫負担に関する運用）	D-4		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造等に関する最低基準を定めているものであり、基準の弾力的運用は考えられない。 なお、現在進めている学校の教室の天井高のあり方に関する検討においては、実態の把握等も踏まえ、多角的な調査・検討を行うこととしている。	1161	1161020	建築基準法施行令第21条第2項の規定について、既存公共施設を用途転用する際に、個別に施設設置者と当該所管の建築主事が協議のうえ、特例として基準を弾力的に運用することを認める。	愛媛県	えひめリフォームスクール推進特区
120440	既存公共施設を学校へ用途転用する際の建築基準法の緩和［階段の幅並びに階段のけあげ及び踏面の寸法］	建築基準法施行令第23条	通行上、避難上の安全等を確保するため、階段の幅、けあげ、踏面の寸法を定めている。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低基準を定めているものであり、建築確認等の事務は、当該基準に適合するかどうかを確認する、最量性の無い行為であることから、施設設置者と協議して、基準を弾力的に運用することはできない。 保健所として使用されていた建物を養護学校として用いた場合には、学校としての用に供されることとなるから、その用途としての特性に応じた建築基準に適合することが必要となるが、階段の幅、けあげ、踏面の寸法は通行上、避難上の安全等を確保するための基準であり、ご要望のような緩和を行うことは困難である。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。 また、既存施設を学校へ転用するような場合には、天井高など追加工事により対応が困難な基準について、学校に関する建築基準法の適用除外とできないか検討の上回答されたい。	階段のけあげの寸法等の基準設定については、建築基準法施行令が制定された昭和25年以来一度も見直されていないが、本県における昭和25年度と平成15年度の子どもの身長を比較すると、6歳男子（1年生）で8.2cm、11歳女子（6年生）で5.3cm、それぞれ大幅に伸びている状況であり、このような子どもの体格の変化を必ずしも的確に反映した規制となっていない。また、基準の見直しを行わなくてもこれまで大きな支障が出ていないことは、この基準自体が元々ある程度弾力的に運用できる余地のある規制であることを示しているものであり、規制緩和を行う余地は十分にあると考える。なお、今回設置を検討している学校は小規模なものであり、避難時の階段利用に際しても、一般の学校に比べて通行上・避難上の安全確保は容易であると考えており、学校の規模に応じた規制緩和は可能であると考える。	C		小学校の階段のけあげ、踏面の規定については、成人よりも体格の小さい児童が利用することを考慮して通常より緩い勾配を求めているところであり、児童の体格の変化により直ちに緩和することは考えられない。また、階段の幅の規定については、教師が児童を介助する場合等を想定した基準であり、規模に応じた緩和は考えられない。 また、養護学校のような火災時の避難安全確保、日常利用時の安全確保が特に必要な建築物については、必要な改善を行って利用すべきであり、改善が経済的に困難ということで、適用除外とすることは考えられない。	階段の幅等の基準を国が規定するのではなく、地方の判断に委ねることはできないか。また、用途変更を行った場合、一定条件のもと、基準を弾力化することは検討できないか検討の上回答されたい。また、右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	けあげの高さは、児童生徒の体格（身長）の変化により当然見直すべきものである。 これを50年以上も放置していることは、不合理であり、怠慢であると指摘したい。 百歩譲って、本県の申請の内容は、安全性の面からみて、①保健所の既存建物を生徒数40人程度の小規模な学校への転用であること②自宅や通常大人が利用する施設でも、子どもはもっと高いけあげの階段を利用していること③わずか1．2cmのけあげ高の差が、通常、安全に支障があるとは認められないことから、あえて本件のみに限って現状のまま利用したいとしているものであるので、承認していただきたい。 もとより、当学校の児童生徒の安全性についての全責任は、設置者である県教委が負うものである。 また、付言すれば、改善が経済的に困難ということが提案の理由ではなく、実情からみて、税金の無駄使いはすべきではないので提案したものである。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造等に関する最低基準を定めているものであり、地方によりその水準が変わるということはありえないことから、基準の弾力的運用は考えられない。 学校の階段のけあげ、踏面の規定については、児童の体格が変化しても、その寸法の基準を緩和すると転倒等の危険性が高くなると考えられ、緩和することは困難。また、階段の幅の規定については、教師が児童を介助する場合等を想定した基準であり、規模に応じた緩和は考えられない。 そもそも、養護学校のような火災時の避難安全確保、日常利用時の安全確保が特に必要な建築物については、必要な改善を行って利用するべきであり、改善することを税金を節約するために適用除外とすることは考えられない。	1161	1161030	建築基準法施行令第23条第1項の規定について、既存公共施設を用途転用する際に、個別に施設設置者と当該所管の建築主事が協議のうえ、特例として基準を弾力的に運用することを認める。	愛媛県	えひめリフォームスクール推進特区

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120450	既存公共施設を学校へ用途転用する際の建築基準法の緩和（間仕切壁）	建築基準法施行令第114条	多数の者が利用する学校等の建築物については、火災の拡大に先んじて安全に避難できるように、防火上主要な間仕切壁を設置することを義務付けている。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低基準を定めているものであり、建築確認等の事務は、当該基準に適合するかどうかを確認する、義量性の無い行為であることから、施設設置者と協議して、基準を弾力的に運用することはできない。 また、施行令114条は、避難困者である学童、高齢者等が長期間反復・継続的に利用する可能性がある学校などの建築物について、火災時に建築物内の人々が火災の拡大に先んじて安全に避難できるよう、防火上主要な間仕切壁を準耐火構造とし、小規模等に適しかしめることを義務付けているものであり、生命の安全の確保の観点から、ご要望の提案の実現は困難である。												1161	1161040	建築基準法施行令第１１４条第２項の規定について、既存公共施設を用途転用する際に、個別に施設設置者と当該所管の建築主事が協議のうえ、特例として規定の適用を除外することを認める。	愛媛県	えひめリフォームスクール推進特区
120460	道路斜線制限による建物高さの撤廃する区域の新設	建築基準法第５６条	建築物の各部分の高さは、都市計画法に基づく都市計画及び建築基準法により定められている。	D-1		都市再生緊急整備地域のうち、都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る特別の用途、容積、高さ、配列等の建築物の建築を誘導する必要があると認められる区域については、都市計画に、都市再生特別地区を定めることにより、斜線制限を適用除外することが可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	回答にある都市再生特別地区において認められているのは、社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図るため、都市再生事業区域面積が0.5ha以上である場合にあっては都市計画の特例措置を講じることができるというものである。 都市再生緊急整備地域の指定を受けた柳ケ瀬地区にあっては、本制度による都市再生を促進すべく共同化による土地利用の高度化・高密度化再開発事業の誘導を図っているところであるが、個々の建替えも進行しているものであり、双方の円滑な推進方策を現在展開中である。 この柳ケ瀬地区の実情は、街区道路のほぼ全てにアーケードが設置されている特異な地区であり、これによって、斜線制限することの意味はほとんどなくなっている。また過小宅地も数多く存在することから、事業区域面積が0.5ha以上であるか否かに関わらず、建築基準法における道路斜線制限の撤廃を提案しているものである。 これによって、再開発の促進とともに小規模な建築物の場合でも建替えが容易となり、新しい良質な商業床や居住床、公開空地などの供給が活発になると考えている。 従って、柳ケ瀬地区の都市再生は、回答にある都市再生特別地区によるのみでは実現が難しいので本市の提案を特区として認められたい。	D-1		都市計画決定権者が都市再生特別地区を都市計画に定める際の要件には、都市再生事業区域面積は含まれていないため、事業区域面積が0.5ha以上であるか否かに関わらず都市再生特別地区の活用は可能である。 なお、都市再生事業を行おうとする者は、都市計画決定権者に対し、都市再生特別措置法の規定に基づき当該都市再生事業を行うために必要な都市計画の決定又は変更を提案することができるが、その際の都市再生事業区域の面積要件が0.5ha以上とされているものである。 また、建築基準法第６８条の５の４の街並み誘導型地区計画等を活用することによっても、当該地区計画等の内容に適合し、かつ、敷地内に有効な空地が確保されること等により、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る建築物については、同法第５６条の斜線制限を適用除外とすることが可能である。							1174	1174010	道路斜線制限による建物高さ制限を撤廃する区域を定める	岐阜県岐阜市	柳ケ瀬地区居住ににぎわい創出特区
120470	道路幅員による指定容積率の撤廃する区域の新設	建築基準法第５２条第２項	建築物の容積率は、都市計画法に基づく都市計画及び建築基準法により定められている。	D-1		建築基準法第５２条第２項の前面道路幅員による容積率制限については、同法第６８条の５の４の街並み誘導型地区計画等を活用することにより、当該地区計画等の内容に適合し、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る建築物については、適用除外とすることが可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	街並み誘導型地区計画は、地区の特性に応じた建築物の高さ、配列並びに工作物の設置の制限等必要な規制を定め、建築物の形態に関する制限の緩和を行うことにより、個別の建築活動を通じて統一的な街並みを誘導しつつ、地区内に適切な幅員の道路を確保することにより、土地の合理的かつ健全な有効利用の推進及び良好な環境の形成を図ることを目的としている。 すなわち、基盤整備水準が低いため土地の有効利用が困難な地区に有効な制度である。 しかしながら、柳ケ瀬地区は、街区道路として一部に幅員4m、幹線として幅員9m、その他は全て幅員6mが確保され、かつ車両の交通が規制されていることから、これ以上の道路整備を要しない地域である。また一方で、当地区の建築物の現状は、多数の老朽化した木造建築物と過小宅地が存在していることから、土地利用の高度化・高密度化ができていない地域である。 これらの現状を踏まえ、本提案は、過小宅地の解消等の必要最低限の要件を満たせば、容積率の制限を緩和できるようにすることによって、木造建築物の不燃化、土地の有効利用を促進させ、併せて都心居住施策を推進することによる居住にぎわい創出を目的としている。 御回答にある街並み誘導型地区計画等の活用については、検討する余地があると考える。しかしそのためには、壁面の位置、敷地面積の最低限度など定めることされている事項が多岐に亘っているため、現状を追認する形態規制となる可能性が高く、そのような地区計画の運用のなかで前面道路幅員による容積率制限を適用除外とすることが可能か否か回答願いたい。 また、地区計画の合意形成ができなかった場合においても個別審査によって、本提案の目的を達することが必要なので特区として認められたい。	D-1		街並み誘導型地区計画等の内容については、都市計画の決定権者が判断して定めるものであり、当該地区の特性に応じて合理的なものであれば、現状を追認する形態規制とすることは可能である。 また、当該地区計画等の内容に適合し、かつ、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るものについては、建築基準法第６８条の５の４第１項の規定により、前面道路幅員による容積率制限を適用除外とすることが可能である。 なお、地区計画等を都市計画に定める際、意見書の提出等の住民参加の手続きが定められているが、地区の合意形成が都市計画を定める際の要件とされているものではないため、街並み誘導型地区計画等を活用されたい。							1174	1174020	地域が策定した居住とにぎわい創出計画に適合する建築物に係る道路幅員による指定容積率の上限制限の規制緩和区域を定める。	岐阜県岐阜市	柳ケ瀬地区居住ににぎわい創出特区
120480	都市計画法及び建築基準法の見直しによるゾーニング及び地域地区制の一部緩和	建築基準法第４８条第１項	各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。	D-1		用途規制は、１２種類の用途地域を地域の実情に合わせて指定して市街地の類型に応じた建築制限を行うことにより、地域における住居の環境の保護又は業務の利便の増進を図るためのもっとも基本的な制限であるため、安定的な枠組みとして定めるべきものである。その規制を一律に緩和することは適当ではないが、地域内の建築物の用途の特殊性等にあわせてよりきめ細かな用途の緩和等を行う必要がある場合には、基本となる用途規制を補完して特別用途地区や地区計画により対応することが可能である。												1140	1140010	■広域に点在している地域資源（人・モノ・場所・サービス）を、高齢者が歩いて利用できるようなコミュニティ単位（たとえば1”x圏内）に位置づける・居住エリア、ビジネスエリア、アミューズメントエリア、福祉エリアという区域（ゾーニング）の考え方や、第１種低層住居専用地域や第２種中高層住居専用地域といった地域・地区制区分の考え方を緩和し、建築物の用途や条件をつけたうえで、暮らしに必要なモノやサービスをコミュニティ単位に位置づけていく。	特定非営利活動法人　雑木林物語（ざつぼくりんものがたり）	向こう三軒両隣ご近所づきあい再生特区～多世代交流自然村計画
120490	道路からセットバックした敷地における道路接道義務の緩和	建築基準法第４２条第２項、第４３条	建築物の敷地は、建築基準法上の道路に２ｍ以上接していなければならない。	D-1		道路は、建築物の利用、災害時の避難路、消防活動の場、建築物等の日照・通風・採光等の確保など、安全で良好な市街地を形成する上で重要な機能を果たしており、接道が十分ではないところで建築物が建ち並ぶことは平時の利用のみならず、災害時の避難や消防活動にも大きな支障をきたすことになるため、建築基準法第４３条においては、都市計画区域内等においては、安全で良好な市街地環境保の観点から、建築物の敷地は原則として道路に２ｍ以上接していなければならないこととされている。 ご提案にあるような、公道からセットバックした敷地に建てられる個人の戸建住宅等に幅員４ｍ以上の通路を設ける規制は、建築基準法上の規定ではない。												1140	1140020	公道からセットバックした敷地に建てられる個人の戸建住宅等に幅員４ｍ以上の通路を設ける規制を緩和し、住人管理の共同庭とし、自然との共生を図る。	特定非営利活動法人　雑木林物語（ざつぼくりんものがたり）	向こう三軒両隣ご近所づきあい再生特区～多世代交流自然村計画
120500	堆肥場設置に伴う接道義務の緩和	建築基準法第４３条	建築物の敷地は、建築基準法上の道路に２ｍ以上接していなければならない。	D-1		都市計画区域内であれば、堆肥場が建築物である場合は、建築基準法上、原則として建築物の敷地が幅員４メートル以上の道路に２ｍ以上接する必要があるが、この規定を満足していない場合でも敷地の周囲に広い空地を有する等の条件に適合し、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許可した場合には建築が可能である。なお、都市計画区域又は準都市計画区域外であれば、当該規制は適用されておらず、接道していなくてもよい。												1219	1219010	建築基準法上4m以上の道路に接しなければ建築物は建てられないとされているが、建物が堆肥場としてのみ使用が目的の為電気水道等の設備を必要とせず、作業道路に接しているため安全に問題はない	有限会社ワイディエフ	酪農振興特区
120510	用途地域における学校等の基準の緩和	建築基準法別表第２（は）項第二号	各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。	D-1		建築基準法別表第二（は）項第２号により、第１種中高層住居専用地域において立地が認められている、大学、高等専門学校、専修学校その他これらに類するもののうち、「その他これらに類するもの」は、教育施設、研究施設その他の教育文化施設で第１種中高層住居専用地域の居住環境を害するおそれが少ないものであり、具体的には各種学校、職業訓練校、研修所、学術の研究所等が含まれるが、騒音の発生等により近隣の居住環境を害するおそれのある用途が主である建築物は除かれるものである。よって、公的教育機関か民間教育機関かによって区別されるものではなく、設置される建築物の設計や利用形態等により判断されることとなる。												1204	1204010	建築基準法48条の別表、第2の（は）の二「大学・高等専門学校・専修学校・その他、これらに類するもの」に「公的認可を受けていない民間教育機関であっても、一定の規模と実績があり、地域の活性化に資するもの」を追加	株式会社エル・シー・エー	民間教育機関にかかる建築基準の緩和特区

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120520	都市計画区域内において都市計画の決定が必要な特殊建築物の緩和	建築基準法第51条、都市計画法第11条	産業廃棄物処理施設等は、①都市計画においてその敷地の位置が決定しているもの、②特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て許可したもの又は③一定規模の範囲内において新築若しくは増築するものでなければ建築してはならない。	D-1		建築基準法第51条の規定により、都市計画区域内においては、政令で定める処理施設について、都市計画でその敷地が決定しているものでなければ、新築し、又は増築してはならないとしている。ただし、特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経てその敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合には、立地することができることとしているため、都道府県都市計画審議会の議を経て特定行政庁の許可を取得することにより、処理施設の立地は可能である。	提案主体は、小規模な廃棄物処理施設の設置であり、特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て許可することは過剰な手続きと考える。この場合、貴省の回答にある③一定規模の範囲内であるとすれば、建築可能か。また、本提案のようにリサイクルに供する廃棄物処理施設等については、許可手続きを緩和する規定を新設してほしい。	D-1		廃棄物処理施設については、都市の中になくてはならない重要な施設であると同時に、周辺の環境に大きな影響を及ぼすおそれがあるため、原則として、これらの施設の配置については都市計画で定めることとしているが、特定行政庁が都市計画審議会の議を経てその敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合には、都市計画で定めていないものについても、例外的に施設の配置を認めている。 なお、小規模な施設については、一日あたりの処理能力が1トン未満の一般廃棄物処理施設、または、廃棄物処理法施行令第7条第一号から第十三号のニまでに掲げる処理施設ごとに定めた処理能力未満の産業廃棄物処理施設であれば、許可手続きは不要である。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上、回答されたい。	当社は松山市から許可を頂き産業廃棄物処分業を取得し調整区域内で産業廃棄物(鶏糞)の堆肥化を行っています。16年3月には担当課から許可を得て一般廃棄物(事業所系生ゴミ)と産業廃棄物(鶏糞)を混合し堆肥化試験を行いました。混合堆肥化試験は大変順調にいき試験結果については文書にて松山市担当各課に報告しました。16年9月に松山市関係各課からお話があり伺いました。都市政策課より建築基準法51条の規定により許可できないとの回答でした。この条文には但し書きがあり都道府県都市計画審議会の議を経れば可能なのですが松山市都市政策課はこの部分についてはないものと思って(ください)との回答です。このような状態では政府が考えているバイオマス戦略日本などは実現できないのではないでしょうか。当社は13年から松山市と協議し農家との連携を作り鶏糞を発酵させた堆肥は完売状態になり足りない状況になってきております。当社は廃棄物の処理業を事業の中心に考えるのではなく(環境保全資源循環型農業を事業の中心に考えております。農業系廃棄物と都市から出る事業系食品廃棄物の循環型資源に限って農地の地力回復の為に資源化したいと考えております。今回の回答では一日当たりの処理能力が5トン未満の小規模な一般廃棄物処理施設では許可手続は不要と宣われますが、国・県・市町村レベルまでの全ての許可手続きが不要なのですか、用途地域などの制限なども含め回答してください。5トン未満で営業を開始し順次農業地域内に分散配置する場合もそれぞれが5トン未満の処理施設であれば許可は要らないのでしょうか。	D-1		建築基準法第51条により位置の制限の適用を受けるごみ焼却場以外の一般廃棄物処理施設は、建築基準法施行令第130条の2の2において、廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第5条第1項のごみ処理施設（ごみ焼却場を除く）と規定されており、廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第5条第1項のごみ処理施設は一日当たりの処理能力が5トン以上のものと定義されている。 施設が分散配置される場合においては、廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第5条第1項のごみ処理施設に該当しないのであれば、建築基準法第51条の適用を受けず、許可手続きも不要である。 これは、あくまでも建築基準法第51条の適用を受ける建築物の規定であり、計画している施設の敷地が用途地域内であれば、当然に当該用途地域に係る建築基準法第48条の規制を受けることとなる。	1010	1010010	現実に都市計画区域の調整区域に畜産施設があり畜糞が堆肥化している状況がありながら、新にその畜糞などを利用し一般廃棄物の堆肥化などをとの同じ場所で行えないのは非常に経済的損失が大きいと考えます。せめて調整区域・農業振興地域などの農業地域でこの事業が行えるような配慮が欲しいと考えます。	NPO法人TIES21ひめ（有）フォレストファーム	動植物性残渣と畜糞堆肥を利用した地域資源を活用する農中心の地域環境を保全・活用する地域農村活性化特区
120530	災害時に一時的に上昇する建物における建築高さ等建築基準法の緩和	建築基準法第56条	建築物の各部分の高さは、都市計画法に基づく都市計画及び建築基準法により定められている。	C		このような構造形式の建築物については承知しておらず、建築物として必要な安全性等を有しているかも不明である。ご提案の内容からは判断することができない。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。 建築物として必要な安全性等を有していた場合、高さ制限、道路斜線制限等の緩和の可否について、回答頂きたい。	回答にある「建築物として必要な安全性等を有しているか」については、所管する都道府県・政令指定都市又は市町村が判断するということでよいか	C		建築基準法の一般的な基準に適合するかどうかについては、建築主事等が判断することになるが、新技術等を利用したもので建築基準法で求める性能は有しているが、一般的な基準に適合しないものについては、国土交通大臣の認定を受けて建築することができる。 なお、現行法上、可動式の建築物については、最大の状態を含めて市街地環境への影響等について建築基準法の基準に適合するか否かを判断する必要がある。 ご提案の建築物については、仮に安全性等が確保されたとしても、建物を上昇させるのが災害時だけに限定できるのか、そのメカニズムや使われ方について想定しかねるため、現段階においては高さ制限、道路斜線制限等の緩和の可否についてお答えできない。						1284	1284010	地震による堤防決壊によって発生する濁流等の被害を避けるために、シリンダージャッキを作動させ建物を上昇させる。この場合、災害時という一時的とはいえ建築基準法上の高さ制限、道路斜線制限等の規制がかかることから、災害時の限定することで当該既成を緩和する。	個人	太陽光発電住宅建設のための定期借地権付土地開発推進事業
120550	市街化調整区域における開発許可要件の緩和	都市計画法第29条第1項	市街化調整区域で開発行為の許可を受けるためには、都市計画法第34条各号のいずれかに該当しなければならないが、例えば同条第8号の2では、地区整備計画が定められている地区計画等の区域内において当該地区計画等の内容に適合する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為について、開発区域の面積を問わず許可できることとなっている。	D-3		市街化調整区域における開発行為は、地区整備計画が定められている地区計画等の区域内において当該地区計画等の内容に適合する建築物の建築の用に供する目的で行うものは、許可できることとなっている。 なお、国土交通省では、地域再生推進のためのプログラム別表2（212032）等に基づき、地域再生の支援措置等として、開発許可制度の市街化調整区域における弾力的な運用の情報提供を全国の開発許可権者に対し実施したところである。	貴省からの回答にある、地域再生推進のためのプログラム別表2（212032）の運用で、提案主体が要望している面積要件の緩和は可能と判断して良いか。	E, D-1		都市計画法上、地区計画の策定に係る面積要件は特段定められておらず、提案主体が示された面積要件に係る制限を受けずに開発許可を受けることが現行制度上可能となっている。						1077	1077010	20ha以上なければ許可とならない市街化調整区域における土地開発を、地球環境保護や良好な住環境確保に関する以下の条件を満たした場合、1haからでも住宅が建設できるよう許可する。 ・1ha以上の定期借地権付住宅団地 ・各戸は太陽光発電4KWHを設置 ・土地100坪以上、建物延床40坪以上の住宅建設というゆとりのある住環境	個人	太陽光発電住宅建設のための定期借地権付土地開発推進事業
120550	市街化調整区域における開発許可要件の緩和	都市計画法第29条第1項	市街化調整区域で開発行為の許可を受けるためには、都市計画法第34条各号のいずれかに該当しなければならないが、例えば同条第8号の2では、地区整備計画が定められている地区計画等の区域内において当該地区計画等の内容に適合する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為について、面積を問わず許可できることとなっている。	D-3		市街化調整区域における開発行為は、地区整備計画が定められている地区計画等の区域内において当該地区計画等の内容に適合する建築物の建築の用に供する目的で行うものは、許可できることとなっている。 なお、国土交通省では、地域再生推進のためのプログラム別表2（212032）等に基づき、地域再生の支援措置等として、開発許可制度の市街化調整区域における弾力的な運用の情報提供を全国の開発許可権者に対し実施したところである。	貴省からの回答にある、地域再生推進のためのプログラム別表2（212032）の運用で、提案主体が要望している面積要件の緩和は可能と判断して良いか。	E, D-1		都市計画法上、地区計画の策定に係る面積要件は特段定められておらず、提案主体が示された面積要件に係る制限を受けずに開発許可を受けることが現行制度上可能となっている。						1100	1100010	大規模開発基準が5ha以上を3haに緩和してほしい。	個人	運動公園前ニュータウン計画
120560	市街化調整区域における公益上必要な建築物の基準の緩和緩和	都市計画法第29条第1項	市街化調整区域で開発行為の許可を受けるためには、都市計画法第34条各号のいずれかに該当しなければならないが、例えば同条第10号では、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内で行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為について、都道府県知事等が開発審査会の議を経て個別に許可できることとなっている。	D-3		市街化調整区域における開発行為は、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがな（市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たものは、条例で区域、目的又は予定建築物の用途を限り定められるの等は現行制度上許可できることとなっている。 なお、国土交通省では、地域再生推進のためのプログラム別表2（212032）等に基づき、地域再生の支援措置等として、開発許可制度の市街化調整区域における弾力的な運用の情報提供を全国の開発許可権者に対し実施したところである。	提案主体は医薬分業の見地から、保険調剤薬局に関し、医療施設同様に開発許可が不要となるよう、規制の緩和を要求するものである。その点に留意され回答されたい。 併せて、右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。	**都市計画法29条3項の医療施設の定義は医療法に基づいているのでしょうか？** **医療法の第1条の2には医療は、生命の尊厳と個人の尊厳の保持を旨とし、医師、歯科医師、薬剤師、看護師その他の医療の担い手と医療を受けるものとの信頼関係に基づき、(以下省略)　医療は国民皆うの福祉の保持の為の努力を基礎として、病院、診療所、介護老人保健施設その他の医療を提供する施設（以下「医療提供施設」という。）医療法第30条の3-5には医療施設の設置、機会または品質の共同利用等病院、診療所、助産所その他医療に関する施設の…(以下省略)という記載もあります。**前記の医療提供施設と都市計画法上の医療施設が同一のものであるならばその他の医療施設に保険調剤薬局が該当すると思います。保険調剤薬局は、医療の担い手である薬剤師が医師が発行した処方箋に基づき調剤を行うとともに処方薬の説明を患者に行うことを業務としています。** **（医療法の第1条の4**　保険調剤薬局は、医薬分業（病院、診療所から薬局の部門を切り離すこと）の考え方から作られた施設であり、分業することで薬の重複投与等の医療事故抑止や情報提供の充実を目的としています。分業した結果、病院、診療所は医療施設であるが、切り離した薬局（保険調剤薬局）は医療施設に該当しないというのには矛盾があるとおもいます。	C		都市計画法上、公益上必要な建築物（公益的建築物）の立地について開発許可が不要とされている趣旨は、当該公益的建築物の規模、運営主体等といった態様等を勘案し、開発許可を不要としても良好な市街地整備の観点から特段の支障が生じないものについてその範囲に含めることとされたものである。 これらの公益的建築物については、法制定後の社会経済情勢の変化による運営主体の多様化、大規模化といったような著しい態様等の変化が生じた結果、開発許可が不要とされていることに起因する環境、防災等に係る種々な問題が生じており、立地に当たり原則として開発許可を要することとすべきであるというご意見も多数寄せられているため、ご提案内容の措置は困難である。	貴省の回答にある「開発許可を不要～～支障が生じないもの」とは、何をもって支障が生じないとしているのか、その考え方を明示願いたい。また、法第29条第1項において、医療施設を開発許可と判断した理由をご教示頂きたい。併せて、医薬分業が進展している社会情勢の変化に照らして、見直しの必要性が生じているのではないかと思えるが、貴省の見解を伺いたい。 また、右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	国土交通省としての見解をお聞きしたいのですが、保険調剤薬局は公益性のある医療施設ではないのでしょうか？医療施設ではないとすればその理由を具体的にご説明いただけますでしょうか？また、株式会社医療参入特区による病院の開設には開発許可が必要になるのでしょうか？保険調剤薬局と同様の考え方ができると思いますが、その点についても利りやすく(ご教示いただけますでしょうか？)納得のいく回答を宜しくお願いします。	C		開発許可制度上の公益的建築物に該当する施設は、当該施設における事業の内容やこれに係る根拠法の規律といった事項を勘案し、良好な市街地環境の整備という開発許可制度の趣旨を没却しないものが都市計画法等において限定列挙された上で認められているものである。 医療法に基づく病院、診療所及び助産所（以下「病院等」とする。）については、手術等といった都市住民の健康で文化的な最低限度の生活の維持にとって極めて緊急性の高いサービスを供給する施設であり、開発許可が不要とされているところである。 一方、ご提案の調剤薬局については、①処方箋の持ち込みにより場所を問わずに調剤された薬剤の処方を受けることが可能である等、病院等と同等程度の即地的な必要性が存するものと解し難いこと、②医療法の規律を受ける施設ではないことから、他の土地利用規制関連法令においても、医療施設には含まれていない「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第5条、同法施行令第5条」こと、③「営利目的の開設」に係る特段の制限が設けられていない等、病院等との公益性の差に応じた規律の差が制度上も設けられているものと考えられること、④事実上物販施設との判別が困難であるケースが多く、係る施設を都市計画法上病院等と一律に取り扱った場合、市街化を抑制すべきである市街化調整区域において、店舗等の集客性の高い施設の立地を抑制している開発許可制度の本旨を没却する蓋然性が極めて高いことから、ご提案の措置については対応が困難である。 なお、特区推進室ご指摘の通り、開発許可制度上の公益的建築物については、法制定後の社会情勢の変化による運営主体の多様化、大規模化といったような著しい態様等の変化が生じており、今回ご提案のような意見のほか、公益的建築物の立地に際しても開発許可を要することとすべきであるという意見等、様々な意見が寄せられていることから、その範囲について、検討の必要があると考えているところである。	1128	1128010	保険調剤薬局を都市計画法上の公益施設とし市街化調整区域において保険調剤薬局の建築に病院・医院と同様、許可を必要としない。	個人	保険薬局公益施設構想
120570	都市計画区域の迅速かつ柔軟な指定	都市計画法第5条	都市計画区域は、都道府県が、自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量等の現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域を指定する。	D-1		都市計画区域は、自然的及び社会的条件、並びに土地利用等の現況及び推移を勘案して指定するものとされており、必要に応じ決定権者である都道府県の判断で適宜変更することが可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	決定権が都道府県にあることは承知している。求めているのは、「構想（プロジェクト）の提案内容」にも記したとおり、下水道は大分市が管理し上水道は隣接町が管理している一つの開発団地とその周辺を一体の都市として認知しない区域マスを策定した大分県都市計画行政の是正であり、「制度の現状」に示された都市計画区域の指定の実現である。自治事務である「都市計画に関する事務」を真摯に遂行しようとする大分市が、制度の主旨や精査に照らして、一体の都市として包含すべき区域が含まれない不合理さや不適切さを是正する策が、「県央都市計画青台特区」構想であることを理解して頂きたい。	D-1		都市計画区域は、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要がある区域を指定するものである。したがって、指定しようとする区域が、行政区域を超えて一体の都市として判断される場合には、行政区域を超えた指定も可能であり、広域的な判断が必要なることから、都市計画区域は、都道府県が決定することとされている。 また、都市計画区域は、土地利用の現況等を勘案し、必要に応じ決定権者である都道府県の判断で適宜変更することが可能であり、都道府県が都市計画区域を変更するにあたっては、関係市町村の意見を聴取することとされていることから、関係市町村の意見を反映する機会は確保されている。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	「関係市町村の意見を聴取することとされているから「大分市の」意見を反映する機会は確保されている」というが、笑顔的にみて一体の都市として判断すべき区域を包含しない都市計画区域の指定を見直すことなく放置したまま、大分市が今後行う都市計画行政の指針となる区域マスを策定した大分県都市計画行政の不適切さを大分市が是正することができないというのでは、都市計画に関する事務が「自治事務」とされたことの意味がない、というよりは、平成10年1月の第一次答申「都市計画における役割分担のあり方について」や行政改革における「国と地方及び官と民は上下主従ではなく対等協力のパートナーである」という理念を想起すれば、法制度（改正）の主旨に違背し時流に背を向けるものといわねばならないのではないか。確かに、一義的には、県との連携を密にしてこうした懸念が生じないように尽力すべきであろう。回答の主旨もそこにあるものと理解する。しかし、不幸にして、不適切な状況がうまれたとさそれを放置することが許されないのもまた確かな事実であり、そうした事態に市が迅速かつ柔軟に対処しようとするとき「特区」は有効な政策ではないかと考える次第である。	D-1		都市計画区域は行政区域にとらわれず実質的な都市に着目して定められるものであるから、指定等にあたっては、行政区域を超えた広域的な観点からの判断が必要となることから、都道府県が判断することとしている。都市計画区域の指定等については、関係市町村の意見を聴取することとしていることから、市町村からの意見を都道府県に対して、適切に判断し、広域的に判断した上で指定等を行っており、都市計画区域の指定等にあたっては、決定権者である都道府県にご相談されたい。	1049	1049010	地方自治法にいう基本構想いわゆる総合計画及び、新市建設計画に即した指定の実現	個人	「県央都市計画青台特区」構想

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120580	都市計画区域における線引き等の迅速かつ柔軟な変更	都市計画法第7条	区域区分は、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため必要がある場合に都道府県が都市計画として定めるものである。また、都市計画を変更する必要が生じたときは、遅滞なく、当該都市計画を変更しなければならないとされている。	D-1		都市計画を変更する必要が生じたときは、適宜適切に変更するものとされており、都道府県が区域区分の都市計画の変更を行うことが可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	決定権が都道府県にあることは承知している。求めているのは、昭和43年制度導入時の「開発又は保全」が平成12年改正では「開発及び保全」へと転換された一事が、都市計画なかでも土地利用計画の資務が純化というよりはいろんな土地利用が秩序をもって混在する状況を創出する制度となったことを示唆するのではないかということへの共感である。併せて、画餅に陥しかねない静態的な計画行政ではなく多様な要請に迅速に応える動態的な計画行政を企図する中で、一般保留フレームの活用というレベルを超えて地域や住民の要請に応えたい基礎的自治体・大分市の取組に理解を頂きたい。	D-1		区域区分の決定は、都道府県が行うこととなっており、決定の方針等の詳細については、大分県にご相談されたい。 なお、市町村は、必要があると認めるときは、都道府県に対し、都道府県が定める都市計画の案の内容となるべき事項を申し出ることができるとしており、大分市が区域区分の案を大分県に対し申し出ることが可能である。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	区域区分の指定等にあたっての国の考え方・方向性等については、都市計画運用指針等においてその望ましい姿が示されている。都市計画は地方公共団体が行う自治事務であることから、区域区分については、上記の考え方等を踏まえた上で、その指定、運用等を地方公共団体である都道府県が行うものとしているところである。 なお、都道府県が定める都市計画の案の内容となるべき事項を申し出ることができることから、当該制度等を活用し、都道府県にご相談されたい。	D-1		区域区分の指定等にあたっての国の考え方・方向性等については、都市計画運用指針等においてその望ましい姿が示されている。都市計画は地方公共団体が行う自治事務であることから、区域区分については、上記の考え方等を踏まえた上で、その指定、運用等を地方公共団体である都道府県が行うものとしているところである。 なお、都道府県が定める都市計画の案の内容となるべき事項を申し出ることができることから、当該制度等を活用し、都道府県にご相談されたい。	1049	1049030	産業及び人口フレームに基づく市街化区域の規模設定からの脱皮と飛躍 つまり、「開発又は保全」から「開発及び保全」を目指すものへの質的変革と、これによる市街化調整区域の規模的な位置付け（都市計画区域から市街化区域を除いた残りの区域が市街化調整区域であるといった消極的な位置付けの是正でもある）	個人	「県央都市計画青白特区」構想
120590	地方自治法にいう基本構想（総合計画）における、国及び都道府県計画との関係の明確化	（1）国土総合開発法第7条、第8条 （2）国土利用計画法第7条、第8条 （3）都市計画法第13条　同　第15条　同　第18条の2	（1）全国総合開発計画が作成された場合においては、これを都府県総合開発計画、地方総合開発計画及び特定地域総合開発計画の基本とするものとする。 （2）国土利用計画について、都道府県計画は全国計画を基本とするものとし、市町村計画は、都道府県計画を基本とするものとする。 （3）都市計画区域において定められる都市計画は、都道府県が定める当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即したものでなければならない。	E		これらの規定は、地方自治法に基づく基本構想と、国・都道府県が作成する計画との関係を規定しているものではない。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	制度の現状及び措置の概要は承知しているし、国土利用計画市町村計画が国及び都道府県計画と基本構想（総合計画）を繋ぐことも理解している。求めているのは、「提案概要」にも記したとおり、都市計画行政を規定する計画の大きな体系の中で、国及び都道府県が定める計画と市が定める計画の間にある相補的な関係を作成主体の連携にまで発展させて、「国と地方及び官と民は上下主従ではなく対等協力のパートナーである」ことを現実のものとすることである。国及び都道府県計画の策定を規定する条文に、例えば「市町村が定める基本構想に配意し」といった字句を加えることはできないのだろうか。	E		全国総合開発計画、国土利用計画（全国・都道府県）、都道府県が定める都市計画は、いずれの法律においても、地方自治法に基づく基本構想との関係を規定していないため、貴見のいう「上下主従」の関係がそもそも存在しない。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	確かに、全国総合開発計画及び県が定める国土利用計画や都市計画に関する個別法のいずれもが地方自治法にいう基本構想との関係を規定していない。だからこそ、それらを規定する条文に「市町村の定める基本構想に配意し」といった字句を加えることができないかと問うたのである。また、「上下主従の関係は存在しない」というが、「制度の現状」に記された「全国計画と基本として都道府県計画を定め、都道府県計画を基本として市町村計画を定める」という関係は「上下主従」の関係そのものではないのか、これに関し予想される反論、例えば「制度の現状」は当該法における個別的な関係を示したものであり地方自治法を視野に収めたものではないという主張があるとすれば、それは、個別法が総合的にまた一体的に展開される現場、最前線としての市町村行政は地方自治法の支配する場であり、基本構想に基づいて行われるものであるという認識を欠いた、「特区」や地方行政を論じる意見と呼ぶに値しない実に稚拙な主張であるといわねばならない。そもそも、問題としているのは、そうした法条的な解釈論ではない。国及び官が主導してきた都市計画行政を地方及び民と協働することを前提としたものへと改革する、未踏の取組を進めるうえで必要なものは何かということである。先ずは、市町村行政に顕著な特性、すなわち国と地方という文脈では地方であり、官と民という文脈では官であるという二面性を有していることに思いを馳せていただきたい。そして、今一度、特区構想提案書に添付した資料「都市計画行政を支える計画の体系」を見ていただきたい。市町村が定める都市計画の決定される流れともに、上から下に計画や方針がより具体化される過程と国県市の関係、左から右に基本法と個別（具体）法の関係などが確認される中で、市町村行政が指針とする基本構想いわゆる総合計画が単独でいることに疑問と違和感を欠く（のではないかという思いを抱くのは私一人だろうか、また、国の示す根幹的な計画や方針がより具体化されるトップダウンの流れを動脈とすれば、地域や生活の場に溢れる個性や切実な要請これを網羅した基本構想を反映するボトムアップの流れは静脈というべきものである。 この二つが十全に機能することが健全な、つまり国と地方及び官公民が協働する都市計画行政の実現に資するものであるという私見には、少くとも、同意していただけるのではないだろうか、その同意を、さらに進めて、国及び都道府県が定める計画の策定に際しては基本構想との関係を明確にすべしという見解にまで広げていただきたいと願う次第である。	C、D一1		ご指摘のトップダウン、ボトムアップという計画策定の対流については、今後の国土計画制度の見直しにあたって、十分検討して参りたい。なお、現在においても、国土利用計画（都道府県計画）については、都道府県が計画を定めるときには市町村長の意見を聴くほか、その意向が計画に十分反映されるような必要な措置を講ずることとされている。 また、都市計画については、市町村が、必要があると認めるときは、都道府県に対し、都道府県が定める都市計画の案の内容となるべき事項を申し出ることができるとしており、市町村の意向が反映される機会は適切に確保されていると考えている。	1049	1049040	総合計画と、国及び都道府県が定める計画の関係が対等・協力のそれであることの認知	個人	「県央都市計画青白特区」構想
120600	歴史的風土特別保存地区の指定期間の短縮	古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法第4条、第5条、第6条 都市計画法第8条	歴史的風土特別保存地区の都市計画決定までの期間については、法令による規制はない。 歴史的風土特別保存地区の都市計画に関する手続きについては、以下のとおり定められている。 ①国が関係地方公共団体及び社会資本整備審議会の意見を聴くとともに、関係行政機関の長に協議して歴史的風土保存区域を指定 ②国が関係地方公共団体及び社会資本整備審議会の意見を聴くとともに、関係行政機関の長に協議して歴史的風土保存計画を決定 ③府県知事が、歴史的風土保存計画に基づき都市計画に歴史的風土特別保存地区を定める。	E		歴史的風土特別保存地区の都市計画決定までの期間については、法令による規制はない。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	特別保存地区の指定について確認のため質問にお答えいただきたい。当該案件に限らず、逗子市内の良好に維持された歴史的風土の区域について、古都保存法第七条の二「特別保存地区の特例」を適用することは可能か、また適用した場合、この地区について、古都保存法の特別保存地区の規定が適用されるまでの期間は短縮されるとみてよいか。	E		古都保存法第7条の2については、古都として定められた市町村のうち、歴史的風土がその市町村の全域にわたって良好に維持されており、その全域を特別保存地区に相当する地区として保存する必要のある市町村について特例を定めたものであり、既に市街化が進んでいる逗子市の全域を特別保存地区とすることは想定し難い。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	当会としては、「逗子市全域」について特別保存地区にすることを求めてはいないが、逗子市内には中世以来と考えられる歴史的風土が現存している。「逗子市内のうち、良好に維持された歴史的風土の区域について」、第四条から六条までの規定の特例を設け、逗子市が都市計画で定めた地区について、第六条第一項の特別保存地区とすることを特区の特例措置としてお願いしたい。その理由は現在、逗子市に位置する古都鎌倉の歴史的風土が破壊の危機にあるためである。古都保存法発祥の地である御谷鎌山は、鎌倉市が古都となった当初に指定されたため、四条地区指定から六条地区指定への期間は3ヶ月ほどであった。古都保存法の制定が、「鎌倉攻め」と呼ばれた乱闘発の波から歴史的風土を守る急務を持っていたためと伺う。また、衣張山は、妙本寺衣張山特別保存地区として長く守り通されてきた。当初は歴史的風土保存区域であったが、昭和47年頃の衣張山一体の開発計画をきっかけに特別保存地区に指定されたと伺っている。古都保存法制定の発端および、近年古都に指定された逗子市域の中世の歴史的風土を注意深く保護する必要を鑑み、早期の特別保存地区指定を提案するものである。	D-1		逗子市として保存すべき伝統的・文化的意義を有する緑地や風致景観の優れた緑地については、都市緑地法に基づく「特別緑地保全地区の都市計画決定等により、現状凍結的な保存が可能である。例えば、京都市左京区の市街地内にある吉田神社周辺の緑地について、開発により失われるおそれが生じた際、市が特別緑地保全地区（当時は「緑地保全地区」）を都市計画決定し保存している。 なお、「古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法」の適用にあたっては、法の趣旨を踏まえ、国が歴史的風土保存区域の指定及び歴史的風土保存計画を策定する際の専門家等からなる社会資本整備審議会や関係地方公共団体への意見の聴取及び関係行政機関の長への協議等の手続きを定めているものであり、京都市、奈良市、鎌倉市等において歴史的風土保存区域、歴史的風土特別保存地区の指定を拡大する場合においても、法に定める手続きに則して措置しているところ。	1274	1274010	古都保存法・特別保存地区指定までの期間を短縮（通常5年程度⇒2年）する。	名越切通一体地域／巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	「世界遺産都市の観光とまちづくり・・・古都特区」構想
120610	特別緑地保存地区の指定期間の短縮	都市計画法（第8条「地域地区」）、都市緑地法（第12条「特別緑地保全地区に関する都市計画」）	特別緑地保全地区は、都市の無秩序な拡大の防止に資する緑地、都市の歴史的・文化的価値を有する緑地、生態系に配慮したまちづくりのための動植物の生息、生育地となる緑地等の保全を図ることを目的とする都市計画法第8条に規定される地域地区である。 特別緑地保全地区では、建築物の建築等の行為は現状凍結的に制限され、行為の許可を受けることができないために通常生ずべき損失を受けた者に対する損失補償、及び許可を受けることができないため、その土地の利用に著しい支障を来す場合に対する土地の買入れが行われる。 特別緑地保全地区の都市計画については、面積10ha以上の場合は都道府県、面積10ha未満の場合は市町村が定めることとなっている。都市計画決定にあたっては、その他の都市計画と同様、都市計画の案の策定後、2週間の縦覧、都市計画審議会の諮を経て、決定・告示という手続きを踏むこととなっている。	E		特別緑地保全地区の都市計画決定までの期間については、法令による規制はない。 なお、当該案件については、都市計画の方針や周辺土地利用の状況等を踏み、都市計画決定権者が特別緑地保全地区の都市計画の決定の必要性について判断し、必要であれば、法定手続きを経て、都市計画決定すればよい事項であり、1～2年までの間に都市計画決定することは十分可能である。														1274	1274020	都市緑地法の特別緑地保全地区指定までの期間を1～2年とする。	名越切通一体地域／巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	「世界遺産都市の観光とまちづくり・・・古都特区」構想
120620	古都の埋蔵文化財包蔵地、歴史的風土保存区域、風致地区内の斜面緑地建築規制の強化	古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法第7条 都市緑地保全法第3条	歴史的風土保存区域の枢要な部分については、歴史的風土保存計画に基づき都市計画に歴史的風土特別保存地区を定めることができる。 都市計画区域内の緑地については、都市計画に緑地保全地区を定めることができる。	D-1		斜面緑地について開発を禁止し保存する必要がある場合には、歴史的風土保存区域内であれば歴史的風土特別保存地区を、それ以外にあっては都市緑地保全法に基づく緑地保全地区をそれぞれ都市計画決定すること等により対応が可能。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	平成16年10月17日に鎌倉市で開催された世界遺産シンポジウムで、鎌倉の価値のひとつは、山裾の景観にあること、中世において山裾を義的に転換してつくりだした風景(邸、庭園、古道)は鎌倉独自のものであり、これを残す都市のつくり方（まちづくり）が必要と指摘されている。このような山裾の景観は、以前はバッファゾーン（小川または法道、庭）により宅地と隔てられていることが多かったが、徐々に宅地化が進み失われつつある。このため、谷戸が枢要な地形的特徴を持つ古都鎌倉、古都逗子においては、特別保存地区となる枢要性の論議を待たず、特に歴史的風土保存区域について、斜面緑地全体を守る規制を付加することが必要である。	D-1		古都保存法は、わが国往時の政治、文化の中心等として歴史上重要な地位を有する古都において、歴史上意義を有する建造物、遺跡等が周囲の自然的環境と一体をなして古都における伝統と文化を具現・形成している土地の状況を歴史的風土ととらえ、これを適切に保存することを目的とするものである。 ご指摘のように、歴史的風土の保存上の枢要性に関わらず、斜面緑地の保全を図ることを目的とするのであれば、都市緑地法に基づく特別緑地保全地区を都市計画決定することにより対応が可能。														1274	1274030	古都鎌倉と古都逗子の特例措置として、斜面地が緑地（崖地、山林、その他緑地、開発緑地を含む）である場合、斜面地が平地と接する位置を斜面地境界として、境界から、歴史的風土保存区域と第1種風致地区2メートル以上、その他風致地区1メートル以上の後退距離（斜面後退距離）を各々、また、両市の埋蔵文化財包蔵地についても同様の規制を設ける。	名越切通一体地域／巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	「世界遺産都市の観光とまちづくり・・・古都特区」構想

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120630	古都における斜面地建築規制の策定	建築基準法第50条	各用途地域、特別用途地区、特定用途制限地域又は都市再生特別地区内における建築物の敷地、構造又は建築設備に関する制限で当該地域又は地区の指定の目的のために必要なものは、地方公共団体の条例で定めることができる。	D-1		用途地域内等の斜面地に建築される建築物について、建築物が周囲の地面と接する位置の高低差を規制する必要がある場合は、建築基準法第50条に基づく条例により対応可能である。 なお、平成16年の建築基準法の改正により、斜面地マンションによる市街地環境の悪化を招くおそれがある場合等、土地の状況等により必要があると認める場合には、条例で、区域を限り、法第53条第4項では別に地盤面を定めることができることとし、住宅地下室の容積率不算入措置について適切な運用が図られるよう措置したところである。これらの制度を適切に活用することにより対応が可能である。											1274	1274040	古都全域での斜面山林の建築および開発規制	名越切通一体地域／巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	「世界遺産都市の観光とまちづくり･･･古都特区」構想
120640	「高度地区」策定時における住民投票の導入	都市計画法（第8条「地域地区」）、建築基準法（第58条「高度地区」）	高度地区は、都市の合理的土地利用計画に基づき、将来の適正な人口密度、交通量その他都市機能に適応した土地の高度利用及び居住環境の整備を図ることを目的として定める地域地区である。 高度地区内における建築物の高さは、高度地区に関する都市計画において定められた建築物の高さの最高限度又は最低限度に適合するものでなければならないこととされている。 高度地区の都市計画については、市町村が定めることとなっている。都市計画決定にあたっては、その他の都市計画と同様、都市計画の案の策定後、2週間の縦覧、都市計画審議会の議を経て、決定･告示という手続きを踏むこととなっている。	D-1		健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保するためには、適正な制限のもとに、土地の合理的な利用が図られる必要があるが、都市計画はその根拠として適正な手続きに裏打ちされた公共性のある計画として機能を果たすものである。よって、都市計画の決定については、マスタープランや土地利用の状況等を踏まえ、都市計画決定権者である地方公共団体が行うこととしているとともに、都市計画法上の手続きは、国民の財産権が一方的に侵害されないよう担保するための手続きを規定しているものである。 一方、都市計画に対する住民の合意形成を円滑化し、都市計画の確実な実現を図る観点から、都市計画決定手続きにおける事務について、公告･縦覧に加え、地方公共団体の判断において条例で手続きを付加することが可能となっているところである。また、地域住民等の都市計画に対する、より主体的かつ積極的な参画を促進するため、土地の所有者又はまちづくり団体等からの都市計画の提案制度が設けられているところである。 当該案件については、地域住民等の都市計画への参画の観点から、都市計画決定権者が当該制度の活用について判断すればよい事項であり、現行制度において対応可能である。											1274	1274050	地方自治体、またはNPOの提案する「高度地区」について、全市的な住民投票により規制を策定する。	名越切通一体地域／巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	「世界遺産都市の観光とまちづくり･･･古都特区」構想
120650	開発事業等において住民等参加による地区計画及び景観計画の策定	都市計画法第16条、第21条の2～第21条の5 景観法第11条	土地の所有者、まちづくりの推進を図る活動を行うことを目的として設立された非営利活動法人等は、一定の要件を満たした場合、都市計画又は景観計画の決定等の提案ができる。 地区計画の案は、条例で定めるところにより、その案に係る区域内の土地の所有者等の意見を求めて作成する。 また、当該条例において、住民等から地区計画に関する都市計画の決定等又は地区計画の案の内容となるべき事項を申し出る方法を定めることができる。	D-1		現行制度上、都市計画の提案制度（都市計画法第21条の2）により、土地の所有者やまちづくりの推進を図る活動を行うことを目的として設立されたNPO等は、その発意により地区計画に関する都市計画の決定･変更を提案することが可能である。当該制度により都市計画の決定等の提案がなされた場合、都市計画決定権者には応答義務が課され、提案された住民等の意見を必要に応じ適切に反映することとしている。また、住民等は地区計画等に関する申出制度（同法第16条第3項）を活用することも可能である。 また、景観法においても、都市計画法の提案制度と同様に、土地の所有者やまちづくりの推進を図る活動を行うことを目的として設立されたNPO等から景観計画の策定･変更の提案が可能としており、景観行政団体は当該提案に対する応答義務が課されている。 なお、開発許可申請の事前相談段階において策定された地区計画については、当然に開発許可の基準として判断される事項となるものである。											1274	1274060	開発事業等において、周辺･近隣･関係住民（NPOを含む）の求めに応じて地区計画（景観計画を含む）の策定をする手続きを義務付ける。	名越切通一体地域／巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	「世界遺産都市の観光とまちづくり･･･古都特区」構想
120660	古都の建築確認申請手続き時における歴史的風土を守る景観等の規制の付加	建築基準法第40条	地方の気候、風土の特殊性等により、建築基準法の規定だけでは、建築物の安全上、衛生上等の目的を達し得ないと認める場合に、条例で、建築物の敷地、構造等に必要な制限を加えることができる。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものであり、建築確認事務は、当該基準に適合しているかどうかを確認する、羈束性の無い行為であることから、市民の意見を聞いて判断する仕組みを盛り込むことはできない。また、第40条の規定は、地方的実情から、寒冷地における基礎の凍上防止措置、密集温泉街における避難施設の強化措置などの具体的措置が必要な場合に、条例により制限を付加するものであり、同条の規定に基づいて建築確認事務に市民の意見を反映する手続きを付加することはできない。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	平成16年の改正により、建築基準法においても、市街地環境の悪化を招く恐れがある場合等、土地の状況により必要があると認める場合は、条例で区域を限り、斜面地マンション建設規制のできる制度を措置されたことを12740040において伺った。本項の必要な事例も、上記と全く同様の問題を抱えた土地区域である。このため、斜面地マンション建築以外の現況緑地等の建築確認による戸建て建築の場合も、地盤面の設定や住宅地下室の容積率不算入措置の変更など必要な規制を、地域の事情に応じて条例で定めることができるものとされたい。また、この条例の提案をまちづくりおよび古都保存目的等のNPOができるものとされたい。	D－1		平成16年6月2日に公布された「建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律」により建築基準法が改正され、住宅地下室の容積率不算入措置に係る地盤面の算定方法を地域の実情に応じて条例で定めることができることとしたところであり、地方公共団体が住民等の意見を踏まえて条例を定めることで、ご提案の要望は実現可能である。											1274	1274070	建築確認申請の際、古都全体の歴史的風土を保存･継承するまちづくり（保存区域を超えた古都全域の風土の継承）「古都全域における歴史的･文化的資産や景観の一体的保全の推進。歴史的風土審議会意見具申「今後の古都における歴史的風土の保存のあり方について」、平成10年3月）」のために、市長は市民ならびに市に設置の景観および環境、まちづくり、歴史等に関する審議会･委員会の意見を求め、事業者に対し指導することができることとする。このような規定を、建築確認事務の手続に付加する。	名越切通一体地域／巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	「世界遺産都市の観光とまちづくり･･･古都特区」構想
120670	開発事業等の手続および建築確認手続における関係住民等の基準の緩和	［開発事業］ 都市計画法第16条第1項 景観法第9条第1項 ［建築確認］ 建築基準法第40条	［開発事業］ 地区計画および景観計画の策定における住民の意見を反映させるための手続については、NPOを排除するものではない。 ［建築確認］ 建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものであり、建築確認事務は、当該基準に適合しているかどうかを確認する、羈束性の無い行為であることから、市民の意見を聞いて判断する仕組みを盛り込むことはできない。また、第40条の規定は、地方的実情から、寒冷地における基礎の凍上防止措置、密集温泉街における避難施設の強化措置などの具体的措置が必要な場合に、条例により制限を付加するものであり、同条の規定に基づいて建築確認事務に市民の意見を反映する手続きを付加することはできない。	D-1 C		［開発事業］ 地区計画および景観計画の策定における住民の意見を反映させるための手続については、NPOを排除するものではない。 ［建築確認］ 建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものであり、建築確認事務は、当該基準に適合しているかどうかを確認する、羈束性の無い行為であることから、市民の意見を聞いて判断する仕組みを盛り込むことはできない。また、第40条の規定は、地方的実情から、寒冷地における基礎の凍上防止措置、密集温泉街における避難施設の強化措置などの具体的措置が必要な場合に、条例により制限を付加するものであり、同条の規定に基づいて建築確認事務に市民の意見を反映する手続きを付加することはできない。											1274	1274080	6 開発事業等の手続において地区計画および景観計画を策定するとき、関係住民に古都保存ならびにまちづくり目的のNPO等を含める。同様に、7. 建築確認事務に市民の意見を反映する手続を加えるとき、市民は、古都保存ならびにまちづくり目的のNPO等を含むものとする。	名越切通一体地域／巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	「世界遺産都市の観光とまちづくり･･･古都特区」構想
120680	古都保存法指定範囲の拡大	古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法第2条、第4条、第5条	わが国往時の政治、文化の中心等として歴史上重要な地位を有する古都において、歴史上意義を有する建造物、道路等が周囲の自然的環境と一体をなして古都における伝統と文化を具現･形成している土地の状況を歴史的風土ととらえ、その保存上必要な土地の区域を歴史的風土保存区域に指定し、行為規制を行うこと等により歴史的風土の保存を図っている。歴史的風土保存区域の指定に当たっては、古都保存法の規定に基づき、区域指定に関して関係地方公共団体及び社会資本整備審議会の意見を聴くとともに、関係行政機関の長に協議して指定することとしている。	D-3		古都保存法に該当しない場合は、地域再生推進のためのプログラムの支援措置（別表第2「番号」230009「事項名」良好な景観形成の推進）を活用することにより対応が可能。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	天理市、大津市と同様、逗子市にも中世の遺跡のほかに、古墳時代の遺跡が発見された。観光都市として確立された三大古都に比すると、各市に共通する課題は、古都の歴史的風土の保存を市の活性化に生かすことである。古墳時代の遺跡が第二条一項の「古都」の定義にあてはまらない場合も、その地域にやがて「古都」が生まれる素地があったことを現わせる貴重な史跡である。古都全域の歴史的風土を保存する必要からも、世界遺産の観光拡大ゾーンとしても、長柄桜山古墳は古都保存法で守ることが相応しいと考える。このため、古都保存法に該当しない場合は、特例措置として古墳時代の遺跡を含めることを求める。	D-3		逗子市の古都指定は、鎌倉の歴史的風土を保存する上で、一体的に保存すべき鎌倉に隣接する区域の保存を図るために行われたものである。 ご指摘の、地域の重要な歴史的景観をなす地区については、地域再生推進のためのプログラムの支援措置（別表第2「番号」230009「事項名」良好な景観形成の推進）を活用することによる対応が可能である。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	回答には、逗子市内の中世の歴史的遺産について「逗子市の古都指定は、鎌倉の歴史的風土を保存する上で、一体的に保存すべき鎌倉に隣接する区域の保存を図るために行われたものである。」という見解が示されている。これは、古都保存法を初めて逗子市に拡大した当時（平成12年）のものだが、現在では、民間ベースで熱心な研究が進められ、逗子市には現代の行政域を超えて、世界遺産にも匹敵する中世の歴史的風土が多く残されていることが確かめられている。歴史的風土審議会が平成10年に意見具申した「今後の古都における歴史的風土の保存のあり方について」によれば、古都全域における歴史的･文化的資産や景観の一体的保全の推進が求められている。そこで示された逗子市域への歴史的風土の拡大という考え方は、現在では特別保存地区の指定に発展しており、また、鎌倉時現区域の指定というよりは、名越切通や和賀江島など、逗子に位置する史跡を中心とした指定に転換している。回答の見解も進展されることを願うが、もし新たな見解をお持ちいただけない場合は、特例措置として、鎌倉市と逗子市の行政域の境界の区別なく（広域的に）、古都保存法を適用する特例を提案する。	D-3		前回回答のとおり、地域の重要な歴史的景観をなす地区については、地域再生推進のためのプログラムの支援措置（別表第2「番号」230009「事項名」良好な景観形成の推進）を活用することによる対応が可能である。 なお、逗子市の古都指定は、かつて鎌倉幕府がおかれ、わが国の政治、文化の中心として歴史上重要な位置を有する古都鎌倉の相関を歴史的風土を保存する上で、鎌倉市域の土地と一体的に保存すべき区域が逗子市域にも存することから、現在の鎌倉市の行政区域に限定することなく、逗子市についても古都保存法の対象都市に追加し、古都鎌倉の相関を歴史的風土を形成している土地について歴史的風土保存区域の指定等が行われたものである。	1274	1274100	逗子市の国史跡「長柄桜山古墳」を古都保存法の指定対象とする。古都保存法第二条に「歴史的風土」とは、「わが国の歴史上意義を有する建造物、道路等が周囲の自然的環境と一体をなして古都における伝統と文化を具現し、及び形成している土地の状況をいう。」と定義されるが、古墳時代の遺跡である長柄桜山古墳について、同条第一項で規定される「古都」の定義にあてはまらないことから、特例措置を持って古都保存法の対象にすることを提案する。なお、古代～中世の道跡である神武寺、岩殿寺等の早急な指定を併せて提案する。	名越切通一体地域／巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	「世界遺産都市の観光とまちづくり･･･古都特区」構想

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120690	新住宅市街地開発法における「複合機能用地」の新設	①新住宅市街地開発法第２条、第２１条 ②新住宅市街地開発法施行令第４条第１項第３号の２、同法施行規則第１６条、第１６条の２第２項 ③新住宅市街地開発法第３１条、第３３条	①公益的施設用地(居住者の共同の福祉又は利便のために必要なもの)、特定業務施設用地(居住者の雇用機会の増大及び昼間人口の増加による都市機能の増進に寄与するもの)、住宅用地等については、施行計画において適切に設計され、処分計画において適切な処分に資することとされている。 ②造成宅地等を民間事業者に譲渡するには、一定の要件（住区面積の１／３以内、２５戸以上の集団住宅等を満たすことが必要である。 ③施行者から建築物を建築すべき宅地を譲り受けた者（その承継人を含む）は、原則として、譲受けの日の翌日から３年以内に、処分計画に定める規模及び用途の建築物を建築しなければならない。これに違反した場合、施行者が処分時において特約を付した買戻権を行使することができる。	① B-1 ② P ③ P B-1	① ② P ③ P	[Pと回答した箇所は下記方針のもとに検討中] ①複合的な土地利用を前提とした施行計画及び処分計画の策定のあり方について検討し、技術的助言等を行う。 ②構造改革特区において、民間事業者に対する処分要件を緩和した新たな公募型の民卸し制度について検討し、必要な措置を行う。 ③構造改革特区において、建築義務の緩和について検討し、必要な措置を行う。また、買戻しについては、その運用の改善について検討し、技術的助言等を行う。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	①,②,③ 企業の多様な宅地需要に迅速に対応し、まちづくりを進めていくためには、複合的な利用に応えられる用地設定が必要と考えます。新たな土地利用項目として、「複合機能用地」を明確に位置付けていただきたく、当県の提案内容の早期実施に向けて引き続き検討を願います。	① B-1 ② P ③ P B-1	① ② P ③ P	前回、回答した方針にしたがって検討中である。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	①極力、本県の提案趣旨をくみとっていただき、全国展開をお願いしたい。 ②提案内容の早期実施に向け、特区として対応できるよう検討をお願いしたい。なお、特例措置に係る具体の検討にあたっては、本県の意見を聞く機会を設けていただきたい。 ③措置の分類で「P」の事項については、提案内容の早期実施に向け、特区として対応できるよう検討をお願いしたい。なお、特例措置に係る具体の検討にあたっては、本県の意見を聞く機会を設けていただきたい。	① B-1 ② C ③ C B-1	① ② II ③ I	①複合的な土地利用が可能な宅地を位置づけられるよう施行計画、処分計画の内容のあり方について技術的助言を行う。 ②処分要件の緩和に向けて、民間事業者に対する新たな民卸し制度について引き続き検討し、必要な措置をおこなう予定である。 ③建築義務の緩和について引き続き検討し、必要な措置を行う予定である。 また、買戻しについては、その運用の改善について検討し、技術的助言を行う。 なお、検討に当たっては、提案県等の意見も聞いて進めて参りたい。	1202	1202010	①土地利用規制の弾力化等 大街区に「複合機能用地」を新設し、以下のとおり土地利用規制を緩和・弾力化。 ・住居・その他公益的施設・特定業務施設等多様な用途に複合的に利用できるようにする。 ・民間事業者への分譲可能面積基準の撤廃。 ・建築義務期間等の撤廃。	千葉県	千葉ニュータウン民間共創まちづくり特区構想
120700	新住宅市街地開発法において新設を予定する「複合機能用地」の処分時の「自己」要件の緩和	新住宅市街地開発法第２３条、同施行令第４条第１項第三号の二、同施行規則第１６条の２第２項	処分計画における処分の相手方は、政令で定める場合を除き、自己若しくは使用人の居住又は自己の業務の用に供する宅地を必要とする者であることが求められている。	B-1		「自己」居住及び「自己」業務の範囲について、運用の見直しを含め検討し、技術的助言等を行う。	規制の特例事項につき、早急に回答されたい。また、Ｂ－１と回答した項目については、提案者の提案が全て実施できると理解して宜しいか。	まちづくりを進めていく上で企業の多様な宅地需要に迅速に対応できるよう、当県の提案内容の早期実施に向けて引き続き検討を願います。	B-1		商業・業務用不動産の開発事業者への譲渡が可能となる旨、運用の明確化を検討中である。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	極力、本県の提案趣旨をくみとっていただき、全国展開をお願いしたい。	B-1	商業・業務用不動産の開発事業者への譲渡等が可能となるよう、「自己」居住及び「自己」業務の範囲について運用の見直しを含め検討し、技術的助言を行う。	1202	1202020	②処分の際の「自己用」要件を撤廃（多様な事業者へ門戸開放・参入促進） 処分の際の「自己用」要件を撤廃し、複合機能用地における不動産ファンドや民間事業者等の事業参入を容認。	千葉県	千葉ニュータウン民間共創まちづくり特区構想
120710	新住宅市街地開発法において新設を予定する「複合機能用地」の処分計画認可等に係る規制の緩和	新住宅市街地開発法第２１条、第２２条第１項、第３項、同施行規則第１３条～第１６条	施行者は、処分計画を定め又は変更しようとする場合は、国土交通大臣等に認可又は協議し同意を受けなければならない。また、施行計画を定め又は変更しようとした場合も、国土交通大臣等に届け出なければならない。	B-1		複合的な土地利用を前提とした施行計画及び処分計画の策定のあり方について検討し、技術的助言等を行う。	Ｂ－１と回答した項目については、提案者の提案が全て実施できると理解して宜しいか。なお、措置の概要につき、明確にされたい。	まちづくりを進めていく上で企業の多様な宅地需要に迅速に対応できるよう、当県の提案内容の早期実施に向けて引き続き検討を願います。	B-1		処分計画の認可等に係る手続が軽減されるよう、前回、回答した方針にしたがって検討中である。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	極力、本県の提案趣旨をくみとっていただき、全国展開をお願いしたい。	B-1	複合的な土地利用が可能な宅地を位置づけられるよう施行計画、処分計画の内容のあり方について技術的助言を行う。	1202	1202030	③契約と引渡しの迅速化 民間事業者のスピードに対応した宅地供給を実現するために、複合機能用地において施行計画の変更届出及び処分計画認可手続きを撤廃。	千葉県	千葉ニュータウン民間共創まちづくり特区構想
120720	新住宅市街地開発法における民間事業者への処分要件の撤廃等	新住宅市街地開発法第２３条、同施行令第４条第１項第３号の２、同法施行規則第１２５条～第１３条、第１４条、第１６条の２第２項	民間事業者への処分条件として、特定の区域内（住区の面積の１／３以内）において行われること及び２５戸以上の集団住宅を建設するものであることが求められている。	P	P	[Pと回答した箇所は下記方針のもとに検討中] 構造改革特区内において、民間事業者に対する処分要件を緩和した新たな公募型の民卸し制度を検討し、必要な措置を行う。	Ｂ－１と回答した項目については、提案者の提案が全て実施できると理解して宜しいか。なお、措置の概要につき、明確にされたい。	民間住宅事業者の事業参入を促し処分促進を図るため、当県の提案内容の早期実施に向けて引き続き検討を願います。	P	P	民間事業者に対する処分要件を緩和した新たな民卸し制度を検討し、必要な措置を行う予定である。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	提案内容の早期実施に向け、特区として対応できるよう検討をお願いしたい。なお、特例措置に係る具体の検討にあたっては、本県の意見を聞く機会を設けていただきたい。	C	II	処分要件の緩和に向けて、民間事業者に対する新たな民卸し制度について引き続き検討し、必要な措置をおこなう予定である。	1202	1202040	民間住宅事業者等の事業参入を促し、早期にまちづくりが進むよう、千葉ニュータウン区域内で以下の処分要件等を撤廃。 ① 現在、住区面積の３分の１以下とされている民間住宅事業者への処分面積基準を撤廃。 ② 同時に２５戸以上とされている民間住宅事業者への処分の際の戸数要件を撤廃。	千葉県	千葉ニュータウン民間共創まちづくり特区構想
120729	新住宅市街地開発法における民間事業者への処分要件の撤廃等	新住宅市街地開発法第２３条、同施行令第４条第１項第３号の２、同法施行規則第１２５条、第１３条、第１４条、第１６条の２第２項	民間事業者への処分条件として、特定の区域内（住区の面積の１／３以内）において行われること及び２５戸以上の集団住宅を建設するものであることが求められている。	P	P	[Pと回答した箇所は下記方針のもとに検討中] 構造改革特区内において、民間事業者に対する処分要件を緩和した新たな公募型の民卸し制度を検討し、必要な措置を行う。	規制の特例事項につき、早急に回答されたい。	検討にあたっては、民卸事業が促進できる実行性のあるものとされたい。また、民卸事業が早期に実施できるよう調整を図られたい。	P	P	民間事業者に対する処分要件を緩和した新たな民卸し制度を検討し、必要な措置を行う予定である。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	引続き、検討にあたっては、民卸事業が促進できる実行性のあるものとされたい。また、民卸事業が早期に実施できるよう調整を図られたい。	C	II	処分要件の緩和に向けて、民間事業者に対する新たな民卸し制度について引き続き検討し、必要な措置をおこなう予定である。	1263	1263010	新住宅市街地開発法におけるいわゆる「民間卸し」の条件である最低戸数（25戸）を撤廃する。	大阪府	阪南スカイタウンまちづくり推進特区
120730	新住宅市街地開発法における処分計画認可等に係る規制の緩和等	①新住宅市街地開発法第２２条第１項 ②新住宅市街地開発法第２２条 ③新住宅市街地開発法第３１条 ④新住宅市街地開発法第３２条	①施行者は、処分計画を定め又は変更しようとする場合は、国土交通大臣等に認可又は協議し同意を受けなければならない。 ②処分計画における処分の相手方は、政令で定める場合を除き、自己若しくは使用人の居住又は自己の業務の用に供する宅地を必要とする者であることが求められている。 ③施行者から建築物を建築すべき宅地を譲り受けた者（その承継人を含む）は、原則として、譲受けの日の翌日から１年以内に、処分計画に定める規模及び用途の建築物を建築しなければならない。 ④工事完了公告の翌日から起算して１０年間は、造成宅地等又は造成宅地等である宅地の上に建築された建築物に関する所有権等の設定又は移転を行おうとする場合、当該当事者が道府県知事の承認を受けなければならない。	① B-1 ② B-1 ③ P ④ P、B-1	① III ② ③ P ④ P、III	[Pと回答した箇所は下記方針のもとに検討中] ①処分計画の内容について検討し、必要な措置を行う。 ②「自己」居住及び「自己」業務の範囲について、運用の見直しを含め検討し、技術的助言等を行う。 ③建築義務の緩和について検討し、必要な措置を行う。 ④知事承認手続の簡素合理化を検討し、必要な措置を行う。	右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい。 併せて、規制の特例事項につき、早急に回答されたい。また、Ｂ－１と回答した項目については、提案者の提案が全て実施できると理解して宜しいか。	①,②,③ ライフスタイルの変化に伴う多様な住宅需要に応じ処分促進を図るため、当県の提案内容の早期実施に向けて引き続き検討を願います。 ④ 権利移転に係る地価については、著しい地価上昇が始まった場合は、国土利用計画法により監視することができ、また土地利用については、都市計画法上の用途規制があり、建築基準法による建築確認で担保されていることから、当県の提案内容の早期実施に向けて引き続き検討を願います。	① B-1 ② B-1 ③ P ④ P、B-1	① III ② ③ P ④ P、III	前回、回答した方針にしたがって検討中である。	右の提案主体の意見につき検討し回答されたい。	①極力、本県の提案趣旨をくみとっていただき、全国展開をお願いしたい。 ②極力、本県の提案趣旨をくみとっていただき、全国展開をお願いしたい。 ③提案内容の早期実施に向け、特区として対応できるよう検討をお願いしたい。なお、特例措置に係る具体の検討にあたっては、本県の意見を聞く機会を設けていただきたい。 ④極力、本県の提案趣旨をくみとっていただき、全国展開をお願いしたい。	① B-1 ② B-1 ③ C ④ C、B-1	① III ② ③ I ④ II、III	①処分計画の計画事項及び様式を見直し、計画策定手続の簡素合理化を図る。（省令） ②商業・業務用不動産の開発事業者への譲渡等が可能となるよう、「自己」居住及び「自己」業務の範囲について運用の見直しを含め検討し、技術的助言を行う。 ③建築義務の緩和について引き続き検討し、必要な措置を行う予定である。 ④承認手続の簡素化に向けて、住宅分譲事業者等に対する事前確認制度について引き続き検討し、必要な措置をおこなう予定である。 また、造成宅地等に関する権利の設定又は移転に関する都道府県知事の承認申請事項及び様式を見直し、申請手続の簡素合理化を図る。（省令） なお、検討に当たっては、提案県等の意見も聞いて進めて参りたい。	1202	1202050	ライフスタイルの変化に伴う多様な住宅需要に応えるために、千葉ニュータウン区域内で以下の処分要件等を撤廃・緩和。 ①建築戸数の変更に係る処分計画の変更について、認可手続きを撤廃。 ②自己居住の規定を緩和。 ③建築義務期間を３年から５年に緩和。 ④宅地等の権利移転等に係る知事承認手続きを撤廃。	千葉県	千葉ニュータウン民間共創まちづくり特区構想

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120740	新住宅市街地開発法における民間事業者への処分要件の緩和（建築条件付き宅地分譲）	新住宅市街地開発法施行令第4条第1項第三号の二、同施行規則第16条の2第2項、第4項～第6項	民間事業者への処分条件として、特定の区域内（住区の面積の1／3以内）において行われること及び250戸以上の集団住宅を建設するものであることが求められている。	B-1		民即し制度の運用の見直しについて検討を行い、技術的助言等を行う。	右提案主体の意見を踏まえ検討されたい。 併せて、B－1と回答した項目については、提案者の提案が全て実施できると理解して宜しいか、なお、措置の概要につき、明確にされたい。	運用の見直しについては、民即事業が促進できる実行性のあるものとされたい。	B-1		前回、回答した方針にしたがって検討中である。			B-1		民即し制度において、購入者の多様なニーズに対応した住宅の建築が可能となるよう、民間事業者による住宅の建築時期について技術的助言を行う。	1263	1263020	新住宅市街地開発法において、民間住宅分譲事業者がエンドユーザーに販売する手法として、建築条件付き宅地分譲も可能とする。	大阪府	阪南スカイタウンまちづくり推進特区
120750	農村地域工業等導入促進法における農村地域要件の緩和	農村地域工業等導入促進法（昭和46年法律第112号）第2条第1項 農村地域工業等導入促進法施行令（昭和46年政令第280号）第1条から第3条 農村地域工業等導入促進法の運用について（昭和63年3月18日付け763構改B第855号、63立局第862号、職発第462号、賃経第38号　農林水産省構造改善局長、通商産業省立地公害局長、労働省職業安定局長、運輸省貨物流通局長通知）第1	農村地域工業等導入促進法第2条及び同施行令第1条から第3条に規定する農村地域は、人口要件等の基準により、線引きを行っている。 しかしながら、「農村地域工業等導入促進法の運用について（昭和63年3月18日付け763構改B第855号、63立局第862号、職発第462号、賃経第38号　農林水産省構造改善局長、通商産業省立地公害局長、労働省職業安定局長、運輸省貨物流通局長通知）第1	当市は既に農村地域工業等導入実施計画を策定済みであることや、「農村地域工業等導入促進法の運用について」第1の規定により、市町村合併等により農村地域工業等導入実施計画の樹立後農村地域の要件を満たさな(なったとしても、その実施計画は有効なものであると解されていることから、ご要望の「人口要件等の緩和、若しくは経過的措置」は不要である。	D-1		右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	貴職の回答によりますと、第2期工事計画区域はすでに農村地域工業等導入実施計画がすでに策定済みの区域と判断され、今回の人口要件の緩和若しくは経過的措置は不要であるとの回答になっているものと解釈致しました。　現在計画の第二期区域については、現実施計画区域外に隣接する実施計画未策定の区域であり、事業化にあたり、現実施計画区域の拡大を目指すものであります。 「農村地域工業等導入促進法の運用について」第1の規定についても県に確認したところ、市町村合併後の現実施計画の拡大は認められないと確認しておりますので再提案するものです。 本計画は自主財源確保施策であり、雇用創出・地域経済の活性化を図るものであります。何卒今一度ご検討をお願い致します。			「農村地域工業等導入促進法の運用について」（昭和63年6月18日付け763構改B第855号、63立局第862号、職発第462号、賃経第38号　農林水産省構造改善局長、通商産業省立地公害局長、労働省職業安定局長、運輸省貨物流通局長通知）第1の規定では、「法の対象となる農村地域は、法第2条第1項の規定及び農村地域工業等導入促進法施行令（昭和46年政令第280号。以下「令」という。）第1条から第3条までの規定により定められている、これらの規定により定められている要件は、農村地域工業等導入実施計画（以下「実施計画」という。）を樹立する時点で満たされていなければならないが、実施計画の樹立後これらの要件を満たさな(なったとしても、その実施計画は有効なものであると解する。」とされている。 このため、市町村合併が行われる予定である平成17年4月1日までに、新エコポリス第二期区域を工業等導入地区とする現行実施計画の変更手続きを行えば、当該実施計画は合併後も引き続き有効なものとなることから、早急に現行実施計画の変更手続きを行っていただきたい。					1170	1170010	掛川市における新エコポリス工業団地は、農村地域工業等導入促進法に基づく農工計画を平成12年度に策定し、掛川市全額出資の公益法人を事業主体として実施し、現在までに1期工事に概ね目処がつき、17年度より2期工事に着手したいと考えておりますが、平成17年4月の市町村合併により当市の人口は3万人から11万人になり、当該法令において農村地域としての要件（人口10万人以下、人口増加率全国平均以下、第2次産業就業者比率全国平均以下）を満たさなくなります。 本計画は、当市が国からの自立を目的とした自主財源確保施策のひとつであり、また工業団地計画を推進することによる新たな雇用の創出と地域経済の活性化を図るものでもあるため、当該法令における農村地域要件（人口、人口増加率または第2次産業就業者比率）に対し、市町村合併による新市人口認定要件の緩和若しくは経過的措置について提案するものです。	静岡県掛川市	農村工業早期着手特区
120760	都市公園における公園管理者が占用の許可を与えることができる工作物の緩和	都市公園法第5条、第7条、都市公園法施行令第12条	都市公園に公園施設以外の工作物等を設けて都市公園を占用しようとするときは、都市公園法第5条及び第7条の規定に基づき、許可を要することとしている。	C、D-1		都市公園は、都市を緑化して都市環境の向上を図るとともに、空地を確保して、避難、防火等の災害の防止に資することを目的として設置される都市の貴重なオープンスペースであり、このような都市公園の性格から、都市公園の効用を阻害する公園施設以外の工作物等については、都市公園法第7条又は都市公園法施行令第12条に規定する必要やむを得ないと認められる最小限度の物件又は施設についてのみ、公園管理者が占用の許可を与えることができるとしており、これを緩和することは不可。 一方、都市公園の効用を全うするための展望台等の公園施設については、公園管理者が適当と認めた場合には、公園管理者の許可を受けて設置可能。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	都市公園法等で、管理者が占用を許可できるとしている施設は、いずれも公共性の高い施設である。公共性が高くとも占用許可ができるのは、都市公園の効用を阻害しない範囲で必要やむを得ないものとして、管理者が判断した場合に限られるのは当然である。電柱、変圧塔、水道管等、公共性の高い施設であっても、占用許可には管理者の判断が前提である。提案している、デジタル放送用電波塔については、法制定時には予測し得なかった施設であり、公共性が高まるのは必至である。そこで、この電波塔について、公共的な施設と同様に、管理者が都市公園の効用を阻害しない範囲でやむを得ないと判断した場合は、占用を許可できる施設と解してよいか。	C、D-1		都市公園の占用は、それを設けることによって都市の重要なオープンスペースとしての都市公園の効用等を著し(阻害することのないもの等、一定の工作物等に限って認められるものであり、公共的な施設すべてが占用物件として認められるわけではない。 なお、都市公園の効用を全うするための展望台等の公園施設については、公園管理者が適当と認めた場合には、公園管理者の許可を受けて公園施設として設置可能。					1236	1236010	公園管理者が占用の許可を与えることができる工作物その他の物件又は施設については、都市公園法第7条ならびに同施行令第12条に、電柱、電線、変圧塔、水道管、下水道管、ガス管などが制限列挙の形で掲げられている。 災害時にも有効な移動体通信を可能とする地上デジタル放送は、今後ますます公共性が高まるのは確実である。 そこで、都市公園内への地上デジタル放送用電波塔、展望室および付帯施設が都市公園内の占用許可の対象となるよう規制緩和を要望する。	東京都足立区	足立区新東京タワー構想
120770	道路運送法の緩和によるコミュニティーバス（乗合タクシー扱い）の運行	道路運送法第4条・第21条	「一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請の処理について」（平成11年12月13日付自旅第128号）において、一般貸切旅客自動車運送事業の許可基準として最低3両の事業用自動車が必要とされている。	C		旅客自動車運送事業は、営利団体に関わらず、一度事故が起これば大惨事に繋がるため、観光客や地元住民等の不特定多数の旅客を有償で運送するには、輸送の安全及び利用者利便の確保を図るとの観点から、道路運送法に基づく（旅客自動車運送事業の許可を取得する必要がある。 このような輸送の安全及び利用者利便の確保・維持のためには、適正な事業規模を有し、事業遂行能力があることが必要であり、事業の許可に当たって必要最低限の車両数を定めているところである。 なお、乗合タクシーに係る許可の取扱いについては、規制改革・民間開放推進3カ年計画（平成16年3月19日閣議決定）、地域再生推進のためのプログラム（平成16年2月27日地域再生本部決定（全国を対象とした支援措置）及び特区の第4次提案政府対応方針（平成16年2月20日本部決定）において、平成16年度中に措置を講じることとされており、現在検討中である。	乗合タクシーに係る許可の取扱いについて、平成16年度中に措置されるとのことであるが、提案されている車両台数の緩和が検討に含まれていると理解してよいか。 また、その検討状況についてご教示いただきたい。				検討中であり、詳細について現段階でお示しすることはできない。		詳細についてご回答いただく（必要はないので、「車両台数の緩和」が検討に含まれているか否かについてのみ回答されたい。			どのような項目について検討しているかも含めて、詳細について現段階でお示しすることはできない。	1176	1176010	NPO法人として規定車両台数以下にてタクシー会社経営許可を得るための要件の緩和（道路運送法第4条）、並びに乗合タクシーとしての許可を得るための要件の緩和（道路運送法第21条）	レトロバスを走らす会	レトロバス構想
120780	NPOによるスクールバス輸送に限定した、道路運送法第80条第1項の適用除外	道路運送法第80条第1項	自治体自らが運行主体として同法第80条の許可を得た上でNPO等に運送を委託することで対応が可能であると考えられる。	D－1		ご提案のあったスクールバス運行については、現行制度上も、自治体自らが運行主体として同法第80条の許可を得た上でNPO等に運送を委託することで対応が可能であると考えられる。なお、この場合の許可については、既に弾力的な運用を行っているところである。 一方で、どうしてもNPO等が運行主体として許可を得る必要がある場合には、本年3月よりNPO等が行う過疎地有償輸送を可能としたところであるため、当該制度を活用して、早急に運営協議会を立ち上げて頂き、所定の手続きを進めて頂くことを検討して頂きたい。 なお、当該スクールバスの運行を無償で行う場合には、道路運送法上の規制はない。	提案においては、NPOが所有する自家用バスを使用しての運行を予定しているが、この場合においても80条許可による運行が可能と解してよいか。 また、自治体が80条バスの運行をNPO等に委託料を支払って行うことは無償で行う場合に該当しないと解してよろしいか。	措置の概要の対応策の中で、「スクールバス運行については、現行制度上も、自治体自らが運行主体として同法第80条の許可を得た上でNPO等に運送を委託することで対応が可能であると考えられる」とあるが、その場合 ①委託するNPOの要件として、例えば運転手は2種免許が必要であること、安全管理者の選任が必要であること等、どのようなことが考えられるか ②町内のホテル、旅館、民宿等の事業者が所有する自家用自動車を使用することは可能か ご教授願いたい。			スクールバスの運行を自家用自動車を用いて有償で行うには、①自治体が80条許可を取得し自ら運送する、②自治体が80条許可を取得し運送を外部委託する、③交通空白地域における過疎地有償輸送としてNPO等が80条許可を取得し運送する、の3通りがあり得る。ご提案は③に該当するものであり、この場合において、委託先は基本的にバス事業者が想定されているが、NPO等であっても地方の実情に応じて認められ得る。その場合、基本的には、委託先は、大型第二種免許を有する運転手が運送すること、運行管理の責任者が専任されており、運行管理体制が取られていること、事故等が起こった場合の対応や損害賠償の措置が可能な体制であり、かつ、当該自治体の責任の所在が明確であること、等が求められる。 また、使用車両については、運送主体（委託先）が使用権原を有していれば所有権が他者に属していることは認められる。 なお、自治体が80条許可に基づく運行をNPO等に委託料を支払って行う場合は当然有償運送となる。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 過疎地有償運送について、自治体において自治体区域内では公共交通機関が存在するものの、輸送ニーズが充足されていないような区域が存在する場合には、その区域に限定した有償運送ができないかご教示いただきたい。			1. 再検討要請に対する回答には、「スクールバスの運行を自家用自動車を用いて有償で行うには、自治体が80条許可を取得し運送を外部委託する方法で実施可能である」とのことであるが、その際、NPO等からの運転手派遣という形態ではなく、NPO法人との運送委託契約での運送を想定しているが可能であるか。 2. 「委託先は、基本的にバス事業者が想定されているが、NPO等であっても地方の実情に応じて認められ、この場合に委託先には大型第二種免許を有する運転手が必要である」とのことであるが、先に全国展開されている「交通空白地域における過疎地有償輸送」としてNPO等が80条許可を取得し運送する場合であれば、一種免許を有する運転手で可としており、本町でのスクールバス構想においても、第一種免許を有する運転手が運送することが可能であると考えるがどうか。また「運行管理の責任者の選任が必要である」とあるが、具体的な資格要件について明示されたい。 3. 「使用する車両については、運送主体（委託先）が使用権限を有していれば所有権が他者に属していることは認められる」とあるが、本町では町内のホテル、旅館、民宿で所有する自家用自動車を使用することを想定しており、その際、車検証の内容変更が必要なのか、レンタカー業のような賃貸借契約等で済むものか、その他どのような手法が考えられるか具体的に明示されたい。 4. 「自治体が80条許可に基づく運行をNPO等に委託料を支払って行う場合は当然有償運送となる」とあるが、委託先では運行管理体制が整っており、事故等が起こった場合の対応や損害賠償の措置が可能な体制であり、かつ、当該自治体の責任の所在が明確であること等が整備されていれば、自治体自らが、自家用自動車を使用しスクールバスの運行を行うものと同等と考えられ、利用者からの直接の対価を収受しない場合は、無償輸送と見なし道路運送法第80条第1項の適用除外が可能であると考えるがどうか。 現状の規制下で実施要件では、実施が困難であるため、地域の実情、特性等を勘案し、構造改革特区の規制の特例措置として実施が可能と考えるがどうか。			当初の回答にあるとおり、無償の運行であれば、道路運送法上の許認可は不要である。 また、使用する車両については、運送主体と自動車の提供者との間で、運送の管理及び運営、特に事故発生、苦情等への対応について運送主体が責任を負うことが明確化されていれば、賃貸借契約等でも対応可能である。 いずれにせよ、当該許可については、地域の実情に応じて事業を行う必要があるため、お尋ねのあった個別の許可要件については、具体的には地方運輸局・運輸支局にご相談頂きたい。	1102	1102010	道路運送法第80条第1項では、「自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。ただし、災害のため緊急を要するさ、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であつて国土交通大臣の許可を受けたとき は、この限りでない。」と規定されているが、当該自治体から委託を受けたNPO等が、スクールバスの輸送行為を行う場合に限り、一定の条件満たすことにより、道路運送法第80条第1項の規定の適用を除外するものである。 NPO等が運送の主体となり、自ら所有するバス車両を用いて輸送行為を行うには、「福祉有償運送」及び「過疎地有償運送」の場合のみに限られているところであるが、スクールバス運行事業における輸送行為の場合において、「他人の需要に応じる輸送」であり、かつ、自治体からの委託を受けて運行する場合は「自家用車による有償運送」に該当し、道路運送法第80条第1項の規制に該当する。 しかしながら、スクールバス運行事業は不特定多数の利用者がある路線バスとは違い、利用者が特定されていることから、NPO等がスクールバスの運行事業を行う場合、直接輸送の対価を収受しない場合で、安全な輸送等に関する一定の条件を満たすことにより、自治体が直接運行するスクールバス運行事業と同様とみなし、道路運送法第80条第1項の規定の除外が可能と考える。	岩手県 零石町	（仮称）しずくいし・みんなで創るスクールバス構想

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120790	交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業	道路運送法第80条第1項	過疎地有償運送の運送主体になり得るのはNPOのほか、社会福祉法人等の営利を目的としない団体となっている。	D－1		道路運送サービスの提供に当たっては、輸送の安全及び利用者利便の確保のため、運転者付き運行管理、指導・監督、事故発生時の対応並びに苦情処理等の措置を講じたとて、利用者に対する一定の責任を果たすことが運送主体に求められる。このため、NPO等による過疎地有償運送の許可対象として、指揮・命令系統が明確にされ組織体制が整っている法人に限定しているところである。 ご提案のケースであれば、既に法人格を取得したNPO等の団体に所属する形態をとれば、当該団体の管理体制の下で許可を受けることが可能である。	運送主体になり得る営利を目的とない団体の範囲について、指揮・命令系統が明確にされ組織体制が整っている場合には、中間法人や地方自治法260条の2に認定されている団体を含めることはできないか再度検討されたい。	本提案では、「地縁による団体」が交通過疎地有償運送の運送主体になることを可能となる要件緩和を求めているものです。これに対し「NPO法人等に所属する形態をとれば当該団体の管理体制下で許可を受けることが可能である」と回答されています。 最も身近な自治組織と言えるが学校区（旧町村）単位の自治振興会は、現在は法人格を持つ団体になる不動産所有が無いものの、その性格上、地自法260－2の「地縁による団体」の定義のとおりの地縁に基づいて形成された団体です。 一方、NPO法人は特定非営利活動を行う点では認可地縁団体と性格を同じくいたしますが、地縁に限らず活動目的であるテーマ（使命）を同じくする社員の組織であり、自治振興会の区域以外の住民の加入を拒のまれる。また設立・法人登記・毎年の事務とその管理運営が煩雑かつ困難であり、なおかつ県知事の認証によるため毎年求められる事務手続き窓口が通常であるなど不便きたします。これらの点で自治振興会自体をNPO法人とすることが自治振興会の趣旨に最適であるとは言えません。 また、武生市において既に交通過疎地での有償運送事業を行うNPO等は存在しておらず、自治振興会から有償運送活動を特定した組織を分離してNPO法人とすれば、前述のとおり自治振興会の区域以外の住民の加入を拒めず、事務・管理運営が煩雑かつ困難であり、事務手続き窓口が通常であるなど不便きたします。現状においては、自治振興会が自らの地縁団体とNPO法人の2組織の事業及び管理運営を同時に担えることになり、負担が大きく自治振興会自体の活動停滞につながることが懸念されます。 また、他のNPO法人等やあるいは武生市自らが主導する市ランディア組織としてその管理体制の下に置くことは、地域住民が地域課題解決に向け、自立し自主的に地域特性を活かした活動を行う自治振興会の趣旨を押さえつけるものとなります。 当初の回答で、「NPO法人等に所属する形態をとれば当該団体の管理体制の下で許可を受けることが可能である」とされた内容を具体的に説明いただきたい。 また、武生市内の自治振興会が求めるは未来の性格とその定義に基づき地自法260－2の「地縁による団体」の法人格であります。よって、地自法260－2の法人格を持つ「地縁による団体」が、その地域において住民的な交通過疎地有償運送事業の運送主体になることを可能とする提案であることを前提に、再度ご検討いただき、ご回答いただきたい。 地方自治・住民自治の本旨にたがわない活動環境基盤づくりとして、地域コミュニティがフットワーク（事務管理運営負担）は軽く、自立して自主的に、更には安心して（権利能力取得）、当該団体の民主的かつ効率的な活動の確保を図ることができるよう、地域自治の推進に資する活動支援を求めます。	C		運送主体になり得る営利を目的とない団体の範囲について、指揮・命令系統が明確にされ組織体制が整っている場合には、中間法人や地方自治法260条の2に認定されている団体を含めることはできないか再度検討されたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	本提案では「地縁による団体がNPO法人等に所属する形態をとれば許可を受けることが可能である」と回答されていますが、認可地縁制度やNPO法人制度は自治振興会が組織の個人と法人の権利義務を明確に区分するための手段であり、いずれの殻を被って も現場における自治振興会の組織体制の実態は1つであり現場の責任体制がこの手段により変わるものではありません。また自治振興会はこれまでにも地方公共団体が担ってきた多種部門で協働・責任分担・役割分担を果たしており、NPO法人と並び劣らず、行政とNPO、地縁団体対等の立角形のつながり地方公共団体をスリム化し地域を活性化するのです。自治振興会は公共サービスを担うに欠かせない特出して活動支援すべき組織であり、NPO法人の下に包含すべきものではありません。 再検討回答では、地縁団体の責任体制や報酬時の規定が曖昧なため対象と難いとされていますが、NPO法人の定款に定めるべき事項は自治振興会の会則にも盛込まれており、報酬時の規定についても「地縁の組織であるため報酬は無であるが 会則に盛ちこまれ登載であります。更に、NPO法人は特別法による知事の認証、認可地縁団体は地自法による市町村長の認可に基づくものであること、ともに制度目的が組織の権利能力取得であること、法人の性格性や行政支援に関し社団・財団・福祉法人より保護が厚いこと、税制優遇措置も前述と同様低いことなど、殻制も少ない代わりに保護も少ない特徴、及び特定非営利活動を行う点でNPO法人と認可地縁団体は同等と考えます。ただ一つ同様の相違点は、NPO法人は「テーマ（使命）」を同じくする会員の集まりで活動テーマを同じくする者の不当な排除を拒めないものであり、認可地縁団体は地縁による特定エリアに生活する者の集まりであり、原則としてエリアみの会員は認めないところ、活動の自由さより限度せず地縁の団体が最も活用しやすい制度であることにあります。 現場の自治振興会が求めるは未来の性格とその定義に基づき地自法260－2の「地縁による団体」の法人格であります。よって、認可地縁団体が、本事業の主体になることを可能とする提案であることを前提に、再度ご検討いただき、ご回答いただきたい。 なお、本提案では同時に「地縁による団体」の法人格取得目的を「不動産の権利保有」のみに限定することなく拡充（緩和）することを複雑者に対し求めていること、及び交通過疎地域である現場住民が国収し自らの活動で過疎地運送を望んでいること、活動に十分な補償制度活用を行い、運行管理、指導・監督、責任体制は同様者で協議する等の手段を講じる旨申し添えます。 地方分権一括法が施行され、地方分権が進んでいるなか、市町村合併も進み、併せて地域内分権も検討されていることから、地方自治・住民自治の本旨にたがわない活動環境基盤づくりとして、地域コミュニティ組織が行う民主的かつ効率的な活動の確保を図ることができるよう、地域自治の推進に資する活動支援を求めます。			地縁による団体は、福祉有償輸送を目的としたものではなく、不動産の権利保有等の目的から設立されたものであり、また、法令上求められる組織体制も必ずしも運行管理の体制を整えるには十分なものでないため、当該許可の対象としては適切ではない。	1281	1281010	道路運送法に定める、「自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。」としているが、今回の構造改革により特定事業となった「2072交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業」の運送主体に、地縁による団体を加え、さらに、地縁自治振興会が不動産を所有しなくても地縁による団体として認可を受けられるよう要件を緩和する。	福井県武生市	里地里山再生特区（有償運送）
120800	生徒の送迎目的に限定した実費負担による場合の有償運送の容認	道路運送法第4条	運送の対価として金額を収受する場合は、有償運送の許可を要する。	C		ガソリン代程度の実費といえども運送の対価として収受する以上有償に該当するものであり、生徒の送迎に限定したとしても、他人を有償で運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から道路運送法に基づく許可が必要である。 ご提案のあったケースについては、許可事業者に外部委託を行うか、または無償の運送として行うことを検討して頂きたい。	無償の運送を道路運送法の規制の対象としていないことについて、利用者が安全を担保されたものではないことを納得のうえで利用しているからと解してよろしいか、有償運送については輸送の安全を含めて運賃を支払っているとすれば、仮に有償であったとしても安全を担保されるものでないと理解したうえで利用するものであれば、規制の対象外とすることができると考えるがいかがか。			無償で他者を運送することは、自家用自動車の通常の使用形態であるため、これについては、道路交通法等の関係法規により事故防止等の必要な措置が図られていることで足りるとされ、道路運送法上は無規制としているところ。 一方、有償で旅客を運送する場合には、多数の旅客を輸送する事業性を有することとなる。旅客自動車運送事業はひとたび事故が起きると利用者のみならず周辺も巻込む大惨事となりかねないと、利用者は利用するまで安全性の水準について知り得ないため、道路運送法による必要な安全規制の遵守や事業規模の確保等を要件とした許可制としているものである。このため、少なくとも道路運送法の許可を要する運送に関して、安全確保を図ることは利用者利便の確保の観点から当然必要である。	貴省の回答は、無償の場合は道路交通法等により安全が確保されており、有償の場合は「事業性」を有することから、より厳格な安全確保策が必要であるとの道路運送法で規制を行っていることの趣旨である。事業性とは、営利を目的とし、反復・継続的に行われるものであることから、本提案は明らかに事業性を有するものではない。従って、一定要件のもと、届け出などの簡易な手続きによって本提案が実現できないか、検討されたい。仮に実現できないとするならば、その根拠を提示されたい。			運送主体が営利を目的としているかどうかが問題なのではなく、利用者から対価を得て運送サービスを提供する以上、利用者保護の観点から旅客に対する安全確保措置を講ずる等の責任を負うことが求められるため、道路運送法に基づく許可が必要となるものである。	1136	1136010	生徒の送迎目的に限定して、一般旅客自動車運送業に該当しない、保険、ガソリン代徴収程度の実費を徴収しての運行手段を限定的に認める。	個人	教育目的実費徴収簡易乗り合い制度
120810	NPO等による福祉有償運送における使用車両拡大の容認	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		ボランティアによる福祉有償運送の使用車両のうちセダン型については、特区制度を活用し、その使用を本年3月から特例的に認めているところである。当該特区の全国展開については、実績を踏まえた上で、輸送の安全性、利用者利便の確保、乗車中の快適性等について検証を行い、総合的に判断することとしている	NPO等によるセダン型車両を使用した福祉運送については、かねてより全国的に取組がなされているところであるが、これまでの実績をどのように評価して検証に反映されるのか回答されたい。			基本的に、昨年3月からの特区制度により認めている事例の蓄積を待って、今後検証を行うこととしている。	今後どのような視点で検証を行うこととされているかご教示いただきたい。			実績を踏まえた上で、輸送の安全性、利用者利便の確保、乗車中の快適性等について検証を行い、総合的に判断することとしている。	1282	1282010	国自旅240号通達の4.(3)「使用車両」について、福祉有償運送の場合は、いわゆる福祉車両のみの使用が認められているが、普通車両の使用も認めるべきである。また、本年度実施される構造改革特区事業が上記のモデル実施にあたるが、1年間の特区実施を待つことなく、早急に全国化すべきである。	特定非営利活動法人福祉交通センター	特区の特例措置1216番の早期の全国展開（セダン型特区計画）
120810	NPO等による福祉有償運送における使用車両拡大の容認	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		ボランティアによる福祉有償運送の使用車両のうちセダン型については、特区制度を活用し、その使用を本年3月から特例的に認めているところである。当該特区の全国展開については、実績を踏まえた上で、輸送の安全性、利用者利便の確保、乗車中の快適性等について検証を行い、総合的に判断することとしている	NPO等によるセダン型車両を使用した福祉運送については、かねてより全国的に取組がなされているところであるが、これまでの実績をどのように評価して検証に反映されるのか回答されたい。			基本的に、昨年3月からの特区制度により認めている事例の蓄積を待って、今後検証を行うこととしている。	今後どのような視点で検証を行うこととされているかご教示いただきたい。			実績を踏まえた上で、輸送の安全性、利用者利便の確保、乗車中の快適性等について検証を行い、総合的に判断することとしている。	1248	1248010	道路運送法第80条ガイドラインによる規制の緩和		ボランティアによる福祉有償運送の規制の緩和
120810	NPO等による福祉有償運送における使用車両拡大の容認	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		ボランティアによる福祉有償運送の使用車両のうちセダン型については、特区制度を活用し、その使用を本年3月から特例的に認めているところである。当該特区の全国展開については、実績を踏まえた上で、輸送の安全性、利用者利便の確保、乗車中の快適性等について検証を行い、総合的に判断することとしている	NPO等によるセダン型車両を使用した福祉運送については、かねてより全国的に取組がなされているところであるが、これまでの実績をどのように評価して検証に反映されるのか回答されたい。			基本的に、昨年3月からの特区制度により認めている事例の蓄積を待って、今後検証を行うこととしている。	今後どのような視点で検証を行うこととされているかご教示いただきたい。			実績を踏まえた上で、輸送の安全性、利用者利便の確保、乗車中の快適性等について検証を行い、総合的に判断することとしている。	5073	50730001	法令による規制の撤廃	移動サービス・ネットワークみやぎ	
120810	NPO等による福祉有償運送における使用車両拡大の容認	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		ボランティアによる福祉有償運送の使用車両のうちセダン型については、特区制度を活用し、その使用を本年3月から特例的に認めているところである。当該特区の全国展開については、実績を踏まえた上で、輸送の安全性、利用者利便の確保、乗車中の快適性等について検証を行い、総合的に判断することとしている	NPO等によるセダン型車両を使用した福祉運送については、かねてより全国的に取組がなされているところであるが、これまでの実績をどのように評価して検証に反映されるのか回答されたい。			基本的に、昨年3月からの特区制度により認めている事例の蓄積を待って、今後検証を行うこととしている。	今後どのような視点で検証を行うこととされているかご教示いただきたい。			実績を踏まえた上で、輸送の安全性、利用者利便の確保、乗車中の快適性等について検証を行い、総合的に判断することとしている。	1248	1248050	道路運送法第80条ガイドラインによる規制の緩和	NPO法人市民活動センターあいち、NPO法人たすけあい三河、NPO法人ふれあいネットワーク豊橋、NPO法人自立支援センター四街道、たすけあいやすみ、NPO法人大磯の会、ほっぺ里、やどりいき、NPO法人ふれあいの会、NPO法人東日川市民活動センター、NPO法人ぐるる、市民フォーラム21・NPOセンター、NPO法人サポートハウスアイビー、NPO法人ハーボの会、NPO法人ミライの会、NPO法人ネクストステージ、NPO法人ボランティアネットワークパーズ、ひかわか名城、NPO法人ケれんば、NPO法人あたたかいの、NPO法人介護サービスビヨイ、NPO法人ケアハウスこころ、NPO法人ケアセンターまつかぜ、NPO法人ケアサポートタスエトかやなによお、NPO法人緑、社会福祉法人知多半島保育生活支援センターいっぽ、NPO法人ケアハウスいこい、NPO法人ふれあいの会、NPO法人しろ、NPO法人ふたあいネットワーク美浜、NPO法人ケアハウス豊田、NPO法人さくらの村、NPO法人ネットワークあおい、NPO法人福祉サポートセンターエトかやなど愛知県内NPO法人	ボランティアによる福祉有償運送の規制の緩和
120810	NPO等による福祉有償運送における使用車両拡大の容認	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		ボランティアによる福祉有償運送の使用車両のうちセダン型については、特区制度を活用し、その使用を本年3月から特例的に認めているところである。当該特区の全国展開については、実績を踏まえた上で、輸送の安全性、利用者利便の確保、乗車中の快適性等について検証を行い、総合的に判断することとしている	NPO等によるセダン型車両を使用した福祉運送については、かねてより全国的に取組がなされているところであるが、これまでの実績をどのように評価して検証に反映されるのか回答されたい。			基本的に、昨年3月からの特区制度により認めている事例の蓄積を待って、今後検証を行うこととしている。	今後どのような視点で検証を行うこととされているかご教示いただきたい。			実績を踏まえた上で、輸送の安全性、利用者利便の確保、乗車中の快適性等について検証を行い、総合的に判断することとしている。	5073	50730002	法令による規制の撤廃	移動サービス・ネットワークみやぎ	
120820	NPO等による福祉有償運送の運送対象の拡大	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		有償で、自動車を利用して旅客を運送する事業は、輸送の安全性及び利用者利便の確保等から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時又は他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合に限り、自家用自動車による有償運送許可しているところである。 しかしながら、乳幼児、児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できない場合（公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、乗いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には該当せず、むしろ利用者(保護者)の時間的制約等が障害となっていると思われる。このため、子育支援の必要性は理解できるものの、本件ご提案については、タクシー類似行為から利用者を保護するという利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。 他方、子育て支援のための児童輸送については、タクシー事業のサービス多様化促進の一環として、平成16年10月よりタクシー事業者及びボランティア団体も加わった調査研究を行っているところであり、本研究における実証実験を通じて、利用者ニーズの実態把握を行っていくこととしたい。なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば規制はなく、輸送が可能である。	保育園の送迎や乳幼児の病院への搬送については、単独での移動が困難な者であり、福祉目的にかならものと考えるがいかがか。			ボランティア輸送を認めている趣旨に照らせば、乳幼児を移動制約者としてみなすことは不適当である。	現在実施されている調査研究の結果、利用者ニーズが把握された場合は、提案内容についても真摯に検討されたい。			保育園の送迎や乳幼児の病院への搬送は、特別な設備等が必要な介護移送とは性格の異なるものであり、有償ボランティア制度の趣旨に鑑みて、乳幼児を対象に含めることは適当でない。 他方、保育園への送迎等については、社会的ニーズが高まっているものと認識しており、引き続き調査研究を通じてこうした多種な利用者ニーズの把握に努め、安全・安心な輸送サービスを提供するために必要な施策のあり方について検討することとしたい。	1248	1248020	道路運送法第80条ガイドラインによる規制の緩和	NPO法人市民活動センターあいち、NPO法人たすけあい三河、NPO法人たすけあい豊田、NPO法人自立支援センター四街道、たすけあいやすみ、NPO法人大磯の会、ほっぺ里、やどりいき、NPO法人ふれあいの会、NPO法人東日川市民活動センター、NPO法人ぐるる、市民フォーラム21・NPOセンター、NPO法人サポートハウスアイビー、NPO法人ハーボの会、NPO法人ミライの会、NPO法人ネクストステージ、NPO法人ボランティアネットワークパーズ、ひかわか名城、NPO法人ケれんば、NPO法人あたたかいの、NPO法人介護サービスビヨイ、NPO法人ケアハウスこころ、NPO法人ケアセンターまつかぜ、NPO法人ケアサポートタスエトかやなによお、NPO法人緑、社会福祉法人知多半島保育生活支援センターいっぽ、NPO法人ケアハウスいこい、NPO法人ふれあいの会、NPO法人しろ、NPO法人ふたあいネットワーク美浜、NPO法人ケアハウス豊田、NPO法人さくらの村、NPO法人ネットワークあおい、NPO法人福祉サポートセンターエトかやなど愛知県内NPO法人	ボランティアによる福祉有償運送の規制の緩和

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120820	NPO等による福祉有償運送の運送対象の拡大	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		有償で、自動車を利用して旅客を運送する事業は、輸送の安全性及び利用者利便の確保等から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時又は他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合に限り、自家用自動車による有償運送許可しているところである。 しかしながら、乳幼児、児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できない場合（公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には該当せず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約等が障害となっていると思われる。このため、子育支援の必要性は理解できるものの、本件ご提案については、タクシー類似行為から利用者を保護するという利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。 他方、子育て支援のための児童輸送については、タクシー事業のサービス多様化促進の一環として、平成16年10月よりタクシー事業者及びボランティア団体も加わった調査研究を行っているところであり、本研究における実証実験を通じて、利用者ニーズの実態把握を行っていくこととしたい。なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば規制はなく、輸送が可能である。	保育園の送迎や乳幼児の病院への搬送については、単独での移動が困難な者であり、福祉目的にかならものと考えるがいかがか。				ボランティア輸送を認めている趣旨に照らせば、乳幼児を移動制約者としてみなすことは不適当である。	現在実施されている調査研究の結果、利用者ニーズが把握された場合は、提案内容についても真摯に検討されたい。				保育園の送迎や乳幼児の病院への搬送は、特別な設備等が必要な介護移送とは性格の異なるものであり、有償ボランティア制度の趣旨に鑑みて、乳幼児を対象に含めることは適当でない。 他方、保育園への送迎等については、社会的ニーズが高まっているものと認識しており、引き続き調査研究を通じてこうした多様な利用者ニーズの把握に努め、安全・安心な輸送サービスを提供するために必要な施策のあり方について検討することとしたい。	5073	50730003	運送の対象者に乳幼児・児童を明示。	移動サービス・ネットワークみやぎ	
120820	NPO等による福祉有償運送の運送対象の拡大	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		有償で、自動車を利用して旅客を運送する事業は、輸送の安全性及び利用者利便の確保等から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時又は他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合に限り、自家用自動車による有償運送許可しているところである。 しかしながら、乳幼児、児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できない場合（公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合）には該当せず、むしろ利用者（保護者）の時間的制約等が障害となっていると思われる。このため、子育支援の必要性は理解できるものの、本件ご提案については、タクシー類似行為から利用者を保護するという利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。 他方、子育て支援のための児童輸送については、タクシー事業のサービス多様化促進の一環として、平成16年10月よりタクシー事業者及びボランティア団体も加わった調査研究を行っているところであり、本研究における実証実験を通じて、利用者ニーズの実態把握を行っていくこととしたい。なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば規制はなく、輸送が可能である。	保育園の送迎や乳幼児の病院への搬送については、単独での移動が困難な者であり、福祉目的にかならものと考えるがいかがか。				ボランティア輸送を認めている趣旨に照らせば、乳幼児を移動制約者としてみなすことは不適当である。	現在実施されている調査研究の結果、利用者ニーズが把握された場合は、提案内容についても真摯に検討されたい。				保育園の送迎や乳幼児の病院への搬送は、特別な設備等が必要な介護移送とは性格の異なるものであり、有償ボランティア制度の趣旨に鑑みて、乳幼児を対象に含めることは適当でない。 他方、保育園への送迎等については、社会的ニーズが高まっているものと認識しており、引き続き調査研究を通じてこうした多様な利用者ニーズの把握に努め、安全・安心な輸送サービスを提供するために必要な施策のあり方について検討することとしたい。	5119	51190001	国旅自第240号通達の４（２）、「運送の対象」の補足有償運送において、乳幼児、児童、短期間のけが人や妊産婦を含めるべきである。	特定非営利活動法人　福祉交通支援センター	
120830	NPO等による福祉有償運送の運営協議会設置義務の明示	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		NPO等による福祉有償運送は、当該地域の実情をきめ細かく把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、主宰者として運営協議会を設置議論していただく必要があるため、それを国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。 なお、NPO等による福祉有償運送の制度については、本年3月に設立されたばかりであり、運営協議会の設立が遅れている要因の一つとして当該制度について自治体の理解が必ずしも十分でないことが考えられるため、本年9月に各地の運営協議会の事例集を作成・配布し、理解の深化に努めているところである。	運営協議会の設置を中心とした、通知に基づく福祉有償運送の実現は、現状に対応していく制度として理解するところであるが、事業運営にあたっては各地で問題点が指摘されているところである。 今後、このような問題に対処するため、現行のしくみに代わる制度を法令により措置することが必要と考えるがいかがか。				本件に係る現行制度は、関係方面との各種調整を経て昨年3月にようやく導入したばかりであり、当面は現行制度の適切な運用及び普及に努めるべきと考える。	当面は、現行制度の適切な運用及び普及に努めることは理解するが、現行のしくみについて指摘されている問題点について今後どのように対処していくのか、ご教示いただきたい。				現行制度がまだ十分に理解・活用されていない状況であるため、先行事例の紹介、地方局からの説明会等を通じて引き続き運営協議会の設置が進むよう努めて参りたい。	1248	1248030	道路運送法第80条ガイドラインによる規制の緩和	NPO法人移動サービスあいち、NPO法人たすけあいこぶし、NPO法人たすけ愛学もうなこぐち会、NPO法人身体支援センター四街道、たすけあいのチカ、NPO法人大豆の会、はーと愛、やたいら、NPO法人ふれあいの会、NPO法人西三河地区市民ボランティア、NPO法人くるる、市民フォーラム21、NPOセンター、NPO法人ケアポートハウスクイック、NPO法人ハートの会、NPO法人ふれあいの会高蔵、NPO法人ボランティアネイバーズ、ほたやの会風車、NPO法人ひけたは、NPO法人あたたかいふ。	ボランティアによる福祉有償運送の規制の緩和
120830	NPO等による福祉有償運送の運営協議会設置義務の明示	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		NPO等による福祉有償運送は、当該地域の実情をきめ細かく把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、主宰者として運営協議会を設置議論していただく必要があるため、それを国により一律に義務付けることは地方分権の観点からも問題がある。 なお、NPO等による福祉有償運送の制度については、本年3月に設立されたばかりであり、運営協議会の設立が遅れている要因の一つとして当該制度について自治体の理解が必ずしも十分でないことが考えられるため、本年9月に各地の運営協議会の事例集を作成・配布し、理解の深化に努めているところである。	運営協議会の設置を中心とした、通知に基づく福祉有償運送の実現は、現状に対応していく制度として理解するところであるが、事業運営にあたっては各地で問題点が指摘されているところである。 今後、このような問題に対処するため、現行のしくみに代わる制度を法令により措置することが必要と考えるがいかがか。				本件に係る現行制度は、関係方面との各種調整を経て昨年3月にようやく導入したばかりであり、当面は現行制度の適切な運用及び普及に努めるべきと考える。	当面は、現行制度の適切な運用及び普及に努めることは理解するが、現行のしくみについて指摘されている問題点について今後どのように対処していくのか、ご教示いただきたい。				現行制度がまだ十分に理解・活用されていない状況であるため、先行事例の紹介、地方局からの説明会等を通じて引き続き運営協議会の設置が進むよう努めて参りたい。	5073	50730004	地方公共団体の運営協議会設置義務の明示	移動サービス・ネットワークみやぎ	
120840	NPO等による福祉有償運送の申請者の拡大	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		道路運送サービスの提供に当たっては、輸送の安全及び利用者利便の確保のため、運転者に対する運行管理、指導・監督、事故発生時の対応並びに苦情処理等の措置を講じたとて、利用者に対する一定の責任を果たすことが運送主体に求められる。このため、当該許可の対象は指揮・命令系統が明確にされ組織体制が整っている法人に限定しているところである。 ご提案のあった住民団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属することで、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。	運営協議会の設置を中心とした、通知に基づく福祉有償運送の実現は、現状に対応していく制度として理解するところであるが、事業運営にあたっては各地で問題点が指摘されているところである。 今後、このような問題に対処するため、現行のしくみに代わる制度を法令により措置することが必要と考えるがいかがか。				本件に係る現行制度は、関係方面との各種調整を経て昨年3月にようやく導入したばかりであり、当面は現行制度の適切な運用及び普及に努めるべきと考える。	当面は、現行制度の適切な運用及び普及に努めることは理解するが、現行のしくみについて指摘されている問題点について今後どのように対処していくのか、ご教示いただきたい。				現行制度がまだ十分に理解・活用されていない状況であるため、先行事例の紹介、地方局からの説明会等を通じて引き続き運営協議会の設置が進むよう努めて参りたい。	1248	1248060	道路運送法第80条ガイドラインによる規制の緩和	NPO法人移動サービスあいち、NPO法人たすけあいこぶし、NPO法人たすけ愛学もうなこぐち会、NPO法人身体支援センター四街道、たすけあいのチカ、NPO法人大豆の会、はーと愛、やたいら、NPO法人ふれあいの会、NPO法人西三河地区市民ボランティア、NPO法人くるる、市民フォーラム21、NPOセンター、NPO法人ケアポートハウスクイック、NPO法人ハートの会、NPO法人ふれあいの会高蔵、NPO法人ボランティアネイバーズ、ほたやの会風車、NPO法人ひけたは、NPO法人あたたかいふ。、NPO法人介護サービスさくら、NPO法人	ボランティアによる福祉有償運送の規制の緩和
120850	NPO等による福祉有償運送の申請の簡略化	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		平成16年3月16日付け国自旅241号通達は、訪問介護事業所又は居宅介護事業所の指定を受けた旅客自動車運送事業者との契約に基づき訪問介護サービスを提供する訪問介護員等が自家用自動車の有償許可(法80条1項)を取得するのに対し、同日付国自旅240号通達は、NPO等が自ら運送主体となるための申請手続きである。このため、前者は既に厳しい審査を経ている旅客運送事業者の管理下にある個人を対象としていることから、当該許可手続きを簡素化しているものであり、後者に比して不当に差別的取扱いをしているものではない。 なお、NPO等が自ら運送主体となる場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保及びそのための責任体制の確立等は、運送主体に当然求められる責務としているところである。	運営協議会の設置を中心とした、通知に基づく福祉有償運送の実現は、現状に対応していく制度として理解するところであるが、事業運営にあたっては各地で問題点が指摘されているところである。 今後、このような問題に対処するため、現行のしくみに代わる制度を法令により措置することが必要と考えるがいかがか。				本件に係る現行制度は、関係方面との各種調整を経て昨年3月にようやく導入したばかりであり、当面は現行制度の適切な運用及び普及に努めるべきと考える。	当面は、現行制度の適切な運用及び普及に努めることは理解するが、現行のしくみについて指摘されている問題点について今後どのように対処していくのか、ご教示いただきたい。				現行制度がまだ十分に理解・活用されていない状況であるため、先行事例の紹介、自治体への説明会等を通じて引き続き運営協議会の設置が進むよう努めて参りたい。	1248	1248070	道路運送法第80条ガイドラインによる規制の緩和	NPO法人移動サービスあいち、NPO法人たすけあいこぶし、NPO法人たすけ愛学もうなこぐち会、NPO法人身体支援センター四街道、たすけあいのチカ、NPO法人大豆の会、はーと愛、やたいら、NPO法人ふれあいの会、NPO法人西三河地区市民ボランティア、NPO法人くるる、市民フォーラム21、NPOセンター、NPO法人ケアポートハウスクイック、NPO法人ハートの会、NPO法人ふれあいの会高蔵、NPO法人ボランティアネイバーズ、ほたやの会風車、NPO法人ひけたは、NPO法人あたたかいふ。、NPO法人介護サービスさくら、NPO法人	ボランティアによる福祉有償運送の規制の緩和
120850	NPO等による福祉有償運送の申請の簡略化	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		平成16年3月16日付け国自旅241号通達は、訪問介護事業所又は居宅介護事業所の指定を受けた旅客自動車運送事業者との契約に基づき訪問介護サービスを提供する訪問介護員等が自家用自動車の有償許可(法80条1項)を取得するのに対し、同日付国自旅240号通達は、NPO等が自ら運送主体となるための申請手続きである。このため、前者は既に厳しい審査を経ている旅客運送事業者の管理下にある個人を対象としていることから、当該許可手続きを簡素化しているものであり、後者に比して不当に差別的取扱いをしているものではない。 なお、NPO等が自ら運送主体となる場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保及びそのための責任体制の確立等は、運送主体に当然求められる責務としているところである。	運営協議会の設置を中心とした、通知に基づく福祉有償運送の実現は、現状に対応していく制度として理解するところであるが、事業運営にあたっては各地で問題点が指摘されているところである。 今後、このような問題に対処するため、現行のしくみに代わる制度を法令により措置することが必要と考えるがいかがか。				本件に係る現行制度は、関係方面との各種調整を経て昨年3月にようやく導入したばかりであり、当面は現行制度の適切な運用及び普及に努めるべきと考える。	当面は、現行制度の適切な運用及び普及に努めることは理解するが、現行のしくみについて指摘されている問題点について今後どのように対処していくのか、ご教示いただきたい。				現行制度がまだ十分に理解・活用されていない状況であるため、先行事例の紹介、自治体への説明会等を通じて引き続き運営協議会の設置が進むよう努めて参りたい。	5073	50730005	法令による規制の撤廃	移動サービス・ネットワークみやぎ	

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120860	NPO等による福祉有償運送の運営協議会の見直し	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から、地域のニーズに対応したサービスが提供されるよう、十分協議されるべきであると考えている。 また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。	運営協議会の設置を中心とした、通知に基づく福祉有償運送の実現は、現状に対応していく制度として理解するところである が、事業運営にあたっては各地で問題点が指摘されているところである。 今後、このような問題に対処するため、現行のしくみに代わる制度を法令により措置することが必要と考えるがいかがか。					本件に係る現行制度は、関係方面との各種調整を経て昨年3月にようやく導入したばかりであり、当面は現行制度の適切な運用及び普及に努めるべきと考える。	当面は、現行制度の適切な運用及び普及に努めることは理解するが、現行のしくみについて指摘されている問題点について今後どのように対処していくのか、ご教示いただきたい。				現行制度がまだ十分に理解・活用されていない状況であるため、先行事例の紹介、自治体への説明会等を通じて引き続き運営協議会の設置が進むよう努めて参りたい。	1248	1248080	道路運送法第80条ガイドラインによる規制の緩和	NPO法人福祉ボランティあいち、NPO法人ちすけあいにほ、NPO法人ボランティアリンク静岡、NPO法人自立支援センター四街道、ちすけあいのそみ、NPO法人大熊の会、ほっと愛、やさしい手、NPO法人ラルネ会、NPO法人西三河市民電力機構、NPO法人くるる、市民フォーラム21、NPOセンター、NPO法人サポートハウスアイビー、NPO法人ノーバの会、NPO法人ちすけあい生活舎、NPO法人ちすけあいのそみ、NPO法人ボランティアリンク静岡、NPO法人ボランティア・ネットワーク、NPO法人ハーバーライト、NPO法人ウクウクの会、NPO法人ちすけあいにほ、NPO法人ボランティアリンク静岡、NPO法人ボランティア・ネットワーク、NPO法人ボランティアあいち、NPO法人ちすけあいのそみ、NPO法人大熊の会、ほっと愛、やさしい手、NPO法人ラルネ会、NPO法人西三河市民電力機構、NPO法人くるる、市民フォーラム21、NPOセンター、NPO法人サポートハウスアイビー、NPO法人ノーバの会、NPO法人ちすけあい生活舎

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120910	自動車の回転灯装備と公道走行の柔軟化	道路運送車両の保安基準第42条	道路運送車両の保安基準（運輸省令）第42条の規定により、自動車への回転灯の装備は、緊急自動車や道路維持作業用自動車に限って認められている。	C		自動車への回転灯の備え付けは、原則として、緊急車両や道路維持作業用自動車に限って認められている。これは、緊急車両や道路維持作業用自動車は、使用形態が特殊なため、交通の安全を確保する上で、他の交通等に特別な注意を喚起する必要性が高いことによるものであり、一方、その効果を確保し、交通の混乱を防止するためには、その他の車両への回転灯の装備は禁止する必要があるからである。このため、たとえ短距離の限定的な経路であっても、一般車が通行する公道において回転灯の備え付けを認めることは困難である。 なお、回転灯ではな（明るさや色に関し一定の条件に当てはまる灯火であれば、車両への装備が認められており、他の車両との差別化のために使用可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	回転灯の点灯は、作業敷地内（コンテナターミナル）での大型車両間の差別化が目的であり、ご指摘のあった灯火では、視認性に懸念が生じている。そこで、公道で回転灯を点灯しなければ、灯火の装着と同様と考えられることから、作業敷地間を移動する際に通行する公道では点灯しないことを条件に、回転灯の備え付けの緩和をお願いするものです。										1072	1072010	都道府県警察本部長の証明書の交付を受け、かつ、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に基づく保安指置として発行する「車両通行証」を提示する、「海上コンテナ積載用トレーラー」のみを対象として、限定「人工島」された区域における、自動車の回転灯装備と公道走行を許可する。	名古屋港管理組合	名古屋港産業ハブ特区計画
120920	自動車の回転灯装備と公道走行の柔軟化の拡大（特定事業1204における柔軟化区間の拡充）	道路運送車両法第36条の2 道路運送車両法施行規則第7条、第26条の3、第26条の5、第26条の6 国土交通省関係構造改革特別区域法第2条第3項に規定する各省の特例に関する措置及びその適用を受ける特定事業を定める省令第1条	回転灯の装備は、緊急自動車や道路維持作業用自動車に限って認められている。 これに記載された番号の表示は、自動車の運行中回転灯の装備を認めるものである。 回転灯の装備は、緊急自動車や道路維持作業用自動車に限って認められている

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
120980	平水区域の範囲の拡大化	・船舶安全法施行規則第1条第6項 ・船舶安全法施行規則第1条 ・船舶安全法施行規則第1条第6項ただし書 ・船舶法第1条 ・船舶法第1条第1項 ・船舶法第1条第2項第2号の港の区域の特例に関する政令 ・船舶法第1条第1項第2号の港の区域を指定する件（告示）	平水区域は、船舶安全法施行規則第1条第6項により、次のように規定されている。 ①湖、川及び海内の水域 2. 船舶安全法施行規則第1条第6項各号に掲げる水域 この場合において、①の港内の水域では、港則法に基づく港の区域で定めがあるものについては、その区域とする。ただし、気象・海象条件等に基づき、平水区域と定めることが適当でない水域については、船舶安全法施行規則第1条第6項ただし書きの規定に基づき、別に告示に定める区域を平水区域としている。 船舶法の規定は、港のみを航行する船舶に関し適用されては適用されないこととしている（船舶法第1条第2項第2号）。この港の範囲は、「港則法に基づく港の区域」として定めているが、港の区域の特例を政令で定めることができることとしている（船舶法第1条第1項）。港の区域の特例は、船舶法第1条第1項第2号の港の区域の特例に関する政令において、告示（船舶法第1条第2項第2号の港の区域を指定する件）により定めることとしている。	C		船舶安全法では、船舶の堪航性及び人命の安全の保持を担保するため、平水区域、沿海区域、近海区域及び遠洋区域の航行区域に応じて船舶の構造、設備基準等を定めている。航行区域は、自然条件（地形、気象・海象条件）や緊急時の避難等の諸条件に基づき定められ、当該区域については、地形、波の高さ、風向・風速等を考慮して航行区域を定めているものであることから、経済的理由により特定の種類の船舶のみを特例として平水区域を広げることはできない。 また、船員法の規定に係る港の区域については、海上労働の特殊性及び航海の安全の確保の観点から、陸上の労働者と同等に扱っても問題がないと考えられるものに限って設けている。当該区域については、自然条件等を勘案し、陸上の労働者とは異なる扱いをする必要があることから船員法を適用することとしているところである。したがって、単に経済的理由により船員法の適用について特例を設けることはできない。 ただし、当該区域を含め、航行区域や港の区域の設定については随時見直しを行っているところであり、今後とも自然条件の変化等に応じて検討を行うこととしている。	平水区域の設定にかかる具体的な基準及び要件を示されたい。 また、港湾管理者等の発意による区域の見直しを行うし（みがあるかご教示いただきたい。仮にそのようなしみがないのであれば、地域の実情に対応するために制度の創設が必要であると考えるがいかがか。 なお、今回提案の地域においては2つの平水区域の距離がほとんど離れていないという特殊事情からみて見直しができないか早急に検討されたい。	1　平成14年に供用を開始した勇払マリーナは小型船舶の避難場所となり得ること。 2　特区の対象船舶はタグボートなど200トン程度以下の船舶であること。 3　2つの平水区域の間にある沿海区域は5kmほどあるが、この間を一体化した場合、防波堤から外海側へは西港区から5.4、5km、東港区から6kmほどの位置でつながることになる。これは現行より1.5倍程度遠く、防波堤から離れることになるが、①現行の平水区域は昭和57年の指定で、既に20年以上経過していることこの間の技術革新は目覚しく、船舶の航行機能は格段に進歩していること②平水区域間の移動のみを目的としたポートサービス船舶に限っていること。	提案区域の見直しを行うにあたって、どのような手続きになるのか、またそのスケジュールについてご教示いただきたい。			今回の地元からの要望を踏まえ、国土交通省において、提案水域の詳細な海象・気象データの収集や解析等を行い、見直しが可能な場合は、船舶安全法施行規則第1条第6項ただし書の港の区域を定める件（告示）の改正を行うことになる。 現地の実状によるので、現在的なスケジュールについては、現在の段階では明らかではないが、できる限り平成17年度中には結論を出すこととしたい。	1024	1024010	苫小牧港の西港区と東港区の2つの平水区域の間にある沿海区域を、2つの平水区域間の移動を目的としたポートサービス船舶に限り沿海区域の規制を緩和し、平水区域と同様の取扱いをする。 平水区域と同様の取扱いをする沿海区域の範囲の例 例1　苫小牧港の西港区と東港区の2つの平水区域の半円とその接線及び海岸線で囲まれる区域 例2　苫小牧港の西港区と東港区の2つの平水区域の間にある沿海区域で海岸線から2km以内の区域	北海道苫小牧市	平水区域一体化構想
120990	わが国外航商船の第二船籍制度創設（日本籍外航商船に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃）	船舶職員法第23条の2第2項の規定に基づく就業範囲の指定に関する海上技術安全局船員部長通達（海職第4号の2、平成11年6月11日）	船舶法第23条の外国船員に対する承認を行うに当たっては、一一三等航海士、一一三等機関士の6種類につき就業範囲を指定するものとしており、船長又は機関長の職務については指定の対象となっていない。	C		構造改革特区制度は、地域等の提案により構造改革特別区域を設定し、当該地域の特性に応じた規制の特例措置を設けることにより、地域の活性化を図り、国民生活の向上及び国民経済の発展に寄与することを目的とするものである。したがって、特例措置の適用により、当該地域にメリットがあり、地域の活性化につながることが前提となっており、また、当該特区において効果が検証された場合には、全国に適用される制度改正を行い、構造改革を進めることが想定されているとともに、税の軽減などの財政措置を伴うものは対象としないこととされている。 これらのことも踏まえ、さらに以下の理由により、本提案は特区制度の趣旨になじまない。 なお、船主協会等からの要望のあるいわゆる「第二船籍制度」を、西欧諸国等の制度に倣うもので、我が国で創設するのが、創設する場合にはいかなる要件とすることが適当であるかについては、現在、国土交通省及び社団法人日本船主協会が共同で「外航海運政策推進検討会議」を設置し、検討を行っている。 1. 本特区提案は、以下のとおり、税収増や雇用の創出につながらず、具体的に「地域にメリットがあり、地域の活性化につながる」ものとは考えられない。 （1）仮に、特区に船籍をお（船が増えたとしても、 ①　登録免許税は国税であり、市町村の税収にはならない。 ②　船舶は船籍を置（のみであり、寄港の義務等はない。 このため、 ・現行の制度の下では、船舶の固定資産税は寄港回数を基に按分されるものであるが、船籍地に税収が入る見込みは少ない。 ・船舶が寄港しなければ、雇用の増加や燃料・水の購入等の経済効果も期待できない。 （2）なお、船舶が置籍されると、船体及び船舶に備置される設書等に船籍港の名称が記載されるが、船籍港の知名度の上昇等による観光客の来訪促進等の地域活性化効果があるとも考えられない。 （3）さらに、本提案が特区として実現されたとしても、税制の軽減措置は採られないので、便宜置籍船に比べてコスト競争力が著し（劣るとご変わりはなく、どの程度船舶の置籍が発生するかは疑問。 2. また、船員の配乗要件については、条約にも準拠して船舶の航行の安全確保の観点から必要な資格・人員が定められた安全規制に係るものであり、船舶は船籍にかかわらず、いずれの場所においても航行できるため、特別の地域に限定して特例措置を講じる性格のものではない。なお、この配乗要件は、日本人船員確保の観点も踏まえ、労使も十分に協議を行い、決定されたものである。したがって、日本人船員の配乗要件については、日本人船員の確保・育成のあり方等様々な観点にも関連するので、全日本海員組合等の意見も幅広く聞きながら、十分な議論を重ねることが不可欠である。	船員の配乗については、国籍の問題ではなく、船員の技術や知識が重要であると考えられる。 日本人船員配乗要件が設けられている理由を明らかにされたい。 また、仮にその要件を廃止した場合にどのようなデメリットが考えられるかご教示いただきたい。	日本籍船がゼロに近く（懸念の中、外航船舶の大部分を外国法制に委ねることの潜在的リスクを問題視し、同リスク回避には第二船籍創設が有効とする提案に対し、今回も明確な見解が示されていると思えないので、特区および外航海運政策推進検討会議での迅速な検討を再度要請する。約2,000隻の日本商船隊に含まれる外国籍船のうち、約470隻の船主は今治市民「海運会社」であり、現行制度のもとでは登録免許税や固定資産税の税収が船籍地に入らないとしても、これら船舶が日本の法律で守られるようになることは、市民である船主の利益につながり、ひいては法人市民税の増収も期待できると考える。詳細は補足資料を参照されたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	「条約に準拠した必要な資格を取得した者」であれば、国籍に拘わらず「船舶の航行の安全確保の観点」上の問題はないというのが現在の法制度であると解してよいか。また、従って不の観点に関する限り、日本人船員配乗要件を廃止しても問題はないと解してよいか。 「フラッギングバックしたとしても今治市に船籍が置かれるだけで法人市民税の増収につながるとはいえない」という回答に対する当方の意見は次の通りである。即ち、今治市に会社を置かない船主については、船籍が置かれるだけで市にとってメリットはない。だが、外航商船隊の四分の一を占める船主は今治市民である。この市民である船主が、日本籍を有することで安心、安定的に船舶を運航できることにより利益を上げられれば、当然市民税・法人市民税として市に還元される。もちろん、配乗要件の緩和だけでは不十分な第二船籍制度ではあるが、世界屈指の海運・海事産業が集積する今治市で日本の船主を代表する日本船主協会と共に、取り敢えず第二船籍制度の試行に取り組みたい。 当方は、日本籍船が減少していくことの潜在的リスクを懸念し、特区制度の活用による迅速な対応を求めており、提案の早期実現に向けた前向きな検討を再度要請する。また、「外航海運政策推進検討会議」においてもより迅速な検討を要請する。			日本籍船への船舶職員の配乗に係る現在の法制度では、船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく必要な資格を取得することを求めているのであって、すでに国籍していないように国籍に係る要件はない。しかしながら、現在の日本人船員の配乗に関する取扱は、これも再検討要請に対する回答で述べたとおり、日本人船員の確保の観点も踏まえ、労使にも十分に協議を行い、決定されたものであり、労使協約にも位置づけられている。したがって、この配乗に関する取扱について検討する際には、日本人船員の確保・育成のあり方等様々な観点にも関連するため、全日本海員組合等の意見も幅広（聞きながら十分な議論を重ねることが不可欠である。 今回の再意見も含め、いわゆる第二船籍制度導入についての提案主体の主張は、抽象的・情緒的であり、その趣旨・メリットは依然として不明確なままである。日本船主協会と国土交通省が共同して別途設置した「外航海運政策推進検討会議」においては、抽象的・情緒的な議論では検討を進めさせることはできないとの認識の下、より具体的・実証的な議論を目指しており、会議の一方の当事者である船主協会も同会議におけるそのような検討状況について十分認識されているはずである。 第二船籍制度の趣旨・メリットについて、これまで提案主体からは「便宜置籍船には潜在的リスクが存在する」等の主張がなされているが、そもそも潜在的リスクの具体的な内容について未だに説得力ある説明がなされていない。また、今回の再意見において示されている「安心、安定的に船舶を運航できる」との主張についても、この「安心、安定的」とする具体的内容が何かも不明であるさらに、配乗要件の緩和のみで、フラッグバックし、「利益を上げられ」「当然市民税・法人市民税として市に還元される」ことがいかなるメカニズムで実現されるのか、合理的な説明が見出せない。このように、提案主体の要望には、不明確な点が多々あると言わざるを得ない。 また、「「取り敢えず」、第二船籍制度の試行に取り組みたい」とあるが、構造改革特区は社提ら論拠で特例を容認しようとするものではなく、その意義や効果について最低限の検討を行うことは当然必要であり、「取り敢えず」行うといった安易な考え方は適当とは思われない。特に、船舶は船籍地外のいずれの場所においても航行できる性格を有するものであり、仮に今治市に限定して特例措置を講じることによって何らかのデメリットが生じた場合には、その影響は今治港外にも及ぶことが十分考えられる。したがって、今治港内のみで航行する船舶を対象とするといったような制限を置くのでもない限り、特区制度になじむものではないことは、これまでの回答でも指摘しているところであるが、この点について提案主体から具体的な考え方は何ら示されていない。 さらに、これまでの回答において再三述べているが、冒頭に触れたとおり、いわゆる第二船籍制度については、現在、日本船主協会と国土交通省とが共同で外航海運政策推進検討会議を設置して具体的・実証的な検討に努めているところであり、国土交通省としては第二船籍についての議論を避けるつもりはなく、同会議において真摯に議論に取り組んでいるところである。提案主体である日本船主協会は、同会議の一方の当事者でもある。しかし、今回の再意見は、同会議における検討内容と矛盾したものであり、このような再意見を提出した日本船主協会の意思決定について、理解できない。	1208	1208010	日本籍外航商船に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃、および、外国人船員の海技資格承認試験制度の拡本的見直し等、関連資格の取得手続の簡便化等を図る。	愛媛県今治市、社団法人日本船主協会	わが国外航商船の第二船籍制度創設
121000	強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し	水先法第13条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的安全制度であり、自治体の区域に収まらない広域的な船舶交通流に着目した社会的安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかかる安全確保のための代替措置はない。 水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と運航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいる。 さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	D－4		強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し（強制水先の免除）については、規制改革・民間開放推進3か年計画（平成16年3月閣議決定）において、「現在、船長の航海実歴による強制水先の免除の対象となる船舶については、日本籍船に限られているが、ヨーロッパにおける制度も十分参考にして、外国籍船に対しても船長が同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認める。」ことについて、平成16年度中に結論・実施することが既に決定していることから、これに従い検討・実施する。	これまでの検討の経緯をふまえ、提案内容が実現されるかご教示いただきたい。 また、右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	水先制度は安全確保のために国際的に実施されている社会的安全制度であり、自治体の区域に収まらない広域的な船舶交通流に着目した社会的安全制度ということで、強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し（強制水先の免除）については、平成16年度中の結論・実施に向けて、「水先制度のあり方に関する懇談会」において、水先制度の抜本的な見直しが行われているとのことですが、以下の下関港の特徴に鑑み、全国的な見直しとは別に、特区による早期の規制緩和をお願いしたい。 下関港は本州で東アジアに最も近接しているという地理的特性（地域特性）を背景に、対韓国フェリー（毎日運航）、対中国フェリー（週2便運航）の他、韓国船社（2社）によるコンテナ船（週9便）が就航しており、外貿コンテナ貨物の半数以上が東アジアと関西以東とを結ぶスピード重視の貨物となっております。このように下関港は広範囲の国内企業の国際物流戦略上も重要な役割を担う特徴ある港湾であります。この下関港の特徴ある港湾サービスを実現しているのは、先に示した韓国、中国の特定港湾との間を多頻度に運航している外国籍船（フェリー、コンテナ船）で、これらの外国籍船の船長は概ね年間50回から150回の航海実績を有し、関門港の出入港について習熟しております。 規制緩和による安全確保の問題については、日本籍船の船長よりも格段に厳しい航海実歴（年50回以上）を条件に外国籍船の船長への免除規定を適用することで十分対応可能と考えております。 本件規制緩和の特例事項の実現は、下関港を多頻度に利用する外国籍船の利便性向上を図り、安価な物流サービスの提供を通じた国内企業の国際競争力の向上と港湾都市（下関）の地域経済の活性化に資するものであり、構造改革の推進意義・目的にも合致することから、地元関連企業も大きな期待を寄せておりますので特区として再検討下さることをお願いいたします。			強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し（強制水先の免除）については、規制改革・民間開放推進3か年計画（平成16年3月閣議決定）に基づき、外国籍船の船長が日本籍船の船長と同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認めることとし、平成17年4月1日より実施することとしている。 具体的には、一定の航海実歴、コミュニケーション能力及び海事法令に関する知識を有する船長には、船籍を問わず強制水先の免除を認める方向で検討を進めているところである。										
121009	強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し	水先法第13条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的安全制度であり、自治体の区域に収まらない広域的な船舶交通流に着目した社会的安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかかる安全確保のための代替措置はない。 水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と運航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいる。 さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	D－4		強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し（強制水先の免除）については、規制改革・民間開放推進3か年計画（平成16年3月閣議決定）において、「現在、船長の航海実歴による強制水先の免除の対象となる船舶については、日本籍船に限られているが、ヨーロッパにおける制度も十分参考にして、外国籍船に対しても船長が同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認める。」ことについて、平成16年度中に結論・実施することが既に決定していることから、これに従い検討・実施する。	これまでの検討の経緯をふまえ、提案内容が実現されるかご教示いただきたい。			強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し（強制水先の免除）については、規制改革・民間開放推進3か年計画（平成16年3月閣議決定）に基づき、外国籍船の船長が日本籍船の船長と同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認めることとし、平成17年4月1日より実施することとしている。 具体的には、一定の航海実歴、コミュニケーション能力及び海事法令に関する知識を有する船長には、船籍を問わず強制水先の免除を認める方向で検討を進めているところである。										

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
121000	強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し	水先法第１３条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的安全制度であり、自治体の区域に収まらない広域的な船舶交通流に着目した社会的安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかわる安全確保のための代替措置はない。 水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と運航効率の増進の観点から、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。 さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	Ｄ－４		強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し（強制水先の免除）については、規制改革・民間開放推進３か年計画（平成１６年３月閣議決定）において、「現在、船長の航海実歴による強制水先の免除の対象となる船舶については、日本籍船に限られているが、ヨーロッパにおける制度も十分参考にして、外国籍船に対しても船長が同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認める」ことについて、平成１６年度中に結論・実施することが既に決定していることから、これに従い検討・実施する。	これまでの検討の経緯をふまえ、提案内容が実現されるかご教示いただきたい。 また、右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	スーパー中枢港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。また「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。			強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し（強制水先の免除）については、規制改革・民間開放推進３か年計画（平成１６年３月閣議決定）に基づき、外国籍船の船長が日本籍船の船長と同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認めることとし、平成１７年４月１日より実施することとしている。 具体的には、一定の航海実歴、コミュニケーション能力及び海事法令に関する知識を有する船長には、船籍を問わず強制水先の免除を認める方向で検討を進めているところである。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	スーパー中枢港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。また「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。			強制水先の必要な船舶（外国籍船）の見直し（強制水先の免除）については、再検討要請に対する回答で述べたとおり、本年４月１日より実施する予定である。	1271	1271010	横浜港に入港する外国籍線の船舶について、定期的な入港頻度（入港経験）がある場合、強制水先を免除あるいは、特例料金を設定し、水先料金の低減化を図ります。	神奈川県横浜市	国際物流特区
121010	強制水先区の見直しによる水先料金の低減化	水先法第１１条、第１３条及び第２２条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的安全制度であり、自治体の区域に収まらない広域的な船舶交通流に着目した社会的安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかわる安全確保のための代替措置はない。 水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と運航効率の増進の観点から、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。 さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	Ｅ		東京港と横浜港を移動する船舶に対する水先は、東京港のバースと境界との間の入出港業務、東京港の境界と横浜港の境界との間の航行業務、横浜港の境界とバースとの間の入出港業務を別々の水先人が実施しているが、これは、安全上の観点からそれぞれの水域事情に精通した水先人が専門的に水先業務を担当する必要があるためである。 そして、各水先人の業務に重複はなく、従って、水先料金にも重複がないため、現状においてもコストの増加につながっているという事実はない。 なお、現在、水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、船舶の航行安全等に留意しつつ、時代に即した制度となるよう、水先区のあり方も含めた制度全体のあり方の検討を行っているところである。	これまでの検討の経緯をふまえ、提案内容が実現されるかご教示いただきたい。 また、右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	東京港は、横浜港とともに京浜港としてスーパー中枢港湾の指定を受け、港湾管理者間の連携に取り組んでいるところであるが、東京港の国際競争力を強化するためには、水先制度の抜本的な見直しが必要であると考える。 「水先制度のあり方に関する懇談会」において、東京湾の水先区統合による一元化や、京浜港全体に精通した水先人育成などによる港湾サービスの効率化、水先料金の見直しによる港湾コスト削減等の実現に向けた十分な議論がなされるようお願いしたい。			水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ十分な議論を行い、平成１７年３月頃を目途に本懇談会の結論を得ることとしている。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	スーパー中枢港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。また「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。				1233	1233020	東京湾内の複数の水先区を統一し、一つの水先区とする。また、京浜港に精通した水先人の研修・指導・育成を行い、一人の水先人による水先航行を可能にする。	東京都	国際港湾特区
121010	強制水先区の見直しによる水先料金の低減化	水先法第１１条、第１３条及び第２２条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的安全制度であり、自治体の区域に収まらない広域的な船舶交通流に着目した社会的安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかわる安全確保のための代替措置はない。 水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と運航効率の増進の観点から、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。 さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	Ｅ		東京港と横浜港を移動する船舶に対する水先は、東京港のバースと境界との間の入出港業務、東京港の境界と横浜港の境界との間の航行業務、横浜港の境界とバースとの間の入出港業務を別々の水先人が実施しているが、これは、安全上の観点からそれぞれの水域事情に精通した水先人が専門的に水先業務を担当する必要があるためである。 そして、各水先人の業務に重複はなく、従って、水先料金にも重複がないため、現状においてもコストの増加につながっているという事実はない。 なお、現在、水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、船舶の航行安全等に留意しつつ、時代に即した制度となるよう、水先区のあり方も含めた制度全体のあり方の検討を行っているところである。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	スーパー中枢港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。また「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。			水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ十分な議論を行い、平成１７年３月頃を目途に本懇談会の結論を得ることとしている。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	スーパー中枢港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。また「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。			「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減といった要請も踏まえ検討が行われており、本年度中を目途に結論を得ることとしている。	1271	1271020	東京港と横浜港を移動する船舶は水先人（東京港の水先人、東京湾の水先人、横浜港の水先人）のさょう導により航行することとなります。 安全性を考慮しつつ、１人の水先人で一体的に水先業務を行えるような特例の実現をお願いします。	神奈川県横浜市	国際物流特区
121020	水先料金制度の更なる見直し	水先法第２２条	現行の水先料金は、きょう導距離等水域特性に伴う操船困難度を勘案し、水先区毎に設定している。 水先料金は、港湾コストの約５％程度ではあるが、コスト低減に対する社会的要請等を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	Ｃ		水先料金については、全国の各水先区について、料金のベースとなるきょう導距離等を再検証し、料金の見直し作業を行い、１５年１月には見直しの第一次分を措置した上、本年４月には見直しの第二次分を措置したところである。 当該措置により、例えば横浜港については１５％を超える水先料金の低減を既に図ったところである。 なお、現在、水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、船舶の航行安全等に留意しつつ、時代に即した制度となるよう、水先料金制度を含めた制度全体のあり方の検討を行っているところである。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	スーパー中枢港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。また「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。			水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ十分な議論を行い、平成１７年３月頃を目途に本懇談会の結論を得ることとしている。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	スーパー中枢港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。また「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。			「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減といった要請も踏まえ検討が行われており、本年度中を目途に結論を得ることとしている。	1271	1271030	横浜港における水先料金については、平成１６年４月の全国的な改訂を受けて、見直しが行われましたが、スーパー中枢港湾として更なる料金の低減化をお願いします。	神奈川県横浜市	国際物流特区
121030	強制水先の必要な船舶（対象船舶の範囲（対象船舶の大きさ）の見直し	水先法第１３条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的安全制度であり、自治体の区域に収まらない広域的な船舶交通流に着目した社会的安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかわる安全確保のための代替措置はない。 水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と運航効率の増進の観点から、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。 さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	Ｃ		強制水先の対象船舶の範囲の設定にあたっては、これまでは審議会等において、安全性を確保するため、当該水先区ごとに、その地形的条件、港湾及び航路の整備状況、船舶の輻輳状況、海難の状況等多様な要素を勘案しつつ、ユーザー、港湾管理者、水先人及び学識経験者等の意見も十分に踏まえ、総合的に判断してきたところである。 また、現在、水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、船舶の航行安全等に留意しつつ、時代に即した制度となるよう、強制水先対象船舶のあり方を含めた制度全体のあり方の検討を行っているところである。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	スーパー中枢港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。また「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。			水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ十分な議論を行い、平成１７年３月頃を目途に本懇談会の結論を得ることとしている。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	スーパー中枢港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。また「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。			「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減といった要請も踏まえ検討が行われており、本年度中を目途に結論を得ることとしている。	1271	1271040	港域に設定された強制区（横浜川崎区）において、強制水先の対象となる船舶の大きさを３千総トン以上から他の国内主要港と同等とすることで、水先料金の低減化を図ります。	神奈川県横浜市	国際物流特区
121040	カボタージュ（国内輸送の自国運送業者への留保）に係る規制の緩和	船舶法第３条	日本各港間の輸送（貨物及び旅客）は、原則日本籍船でなければ、行うことができない。	Ｃ		カボタージュに従事する権利は、専ら自国船舶に留保されることは国際慣行上確立されており、我が国が一方的に緩和することは不利益を被ることとなる。我が国の企業に対しカボタージュを全く認めていない国もあることから、外国政府からの要望を受け、又は我が国政府が要望し、相互に認め合うなど日本の利益が確保されると確認でき、二国間の合意がなければ特許することは困難である。ただし、自ら使用する空コンテナの輸送については、二国間合意がなくても個別に特許を付与することがある。 空コンテナの包括的な特許についても同様の考え方により、外国政府からの要望を受けて（米、英、独）又は我が国政府が要望して（中）二国間で調整し、我が国の利益を確保した上で相互に認め合って実ている。前記４カ国以外の国においては、二国間で合意がないことから空コンテナの包括輸送特許については認めていない。我が国の企業に対し空コンテナ輸送を全く認めていない国もあることから、外国政府から要望があり、相互に認め合うなど、二国間で調整し、我が国の利益が確保されることについて合意できれば、包括的な特許を付与することは可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	スーパー中枢港湾に指定された東京港においてカボタージュ規制の限定的解除を行うことは、国際基幹航路をつなぎとめる効果を有し、国際トランシップ貨物の取扱増加のためにも有効である。東京港を経由し「通し船荷証券」を有する貨物に限って規制緩和を行うことで、フィーダー輸送が活発に行われ、日本の港全体の活性化、陸上輸送からのモーダルシフト推進にも資するものと考える。 特例的に認められる空コンテナの輸送の申請手続きについても、多くの外船社からその煩雑さを指摘されており、（米、英、独、中）の４カ国以外についても、年間で包括的に承認するなど手続きの簡素化を求める。			カボタージュに従事する権利は、専ら自国船舶に留保されることは国際慣行上確立されており、我が国の企業に対しカボタージュを全く認めていない国もあることから、我が国が一方的にカボタージュを緩和することは不利益を被ることとなる。今後も、外国政府からの要望を受け、又は我が国政府が要望し、相互に認め合うなど日本の利益が確保されると確認でき、二国間の合意がなければ特許することは困難である。上記の具体的な二国間合意がなされれば、我が国の利益も確保され、併せて貢見も実現されること思料する。また、空コンテナの包括的な特許についても同様、我が国の企業に対し空コンテナ輸送を全く認めていない国もあることから、外国政府から要望があり、相互に認め合うなど、二国間で調整し、我が国の利益が確保されることについて合意できれば、包括的な特許を付与することは可能である。				1233	1233030	東京港を経由する国際コンテナ貨物のうち、通し船荷証券を有する「外国から輸送され、東京港で積み替えられ、船荷証券記載の日本の目的港まで輸送される貨物」及び「日本の積込港から輸送され、東京港で積み替えられ、外国に輸送される貨物」に関り、船舶法３条但書の沿岸輸送特許の取得を認めることにより、限定的にカボタージュ規制を解除する。また、空コンテナの輸送については年間で包括的に承認するなど、手続きの簡素化を行う。	東京都	国際港湾特区

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
121050	カボタージュ（国内輸送）に係る規制（自国運送業者への留保）緩和	船舶法第3条	日本各港間の輸送（貨物及び旅客）は、原則日本籍船でなければ、行うことができない。	C		カボタージュに従事する権利は、専ら自国船舶に留保されることは国際慣行上確立されており、我が国が一方的に緩和することは不利益を被ることになる。我が国の企業に対しカボタージュを全く認めていない国もあることから、外国政府からの要望を受け、又は我が国政府が要望し、相互に認め合うなど日本の利益が確保されると確認でき、二国間の合意がなければ特許することは困難である。ただし、自ら使用する空コンテナの輸送については、二国間合意がなくても個別に特許を付与することがある。										1271	1271050	現在、船舶法により日本各港間の輸送（貨物及び旅客）は原則、日本籍船でなければ行えないところ、横浜港で扱う海上コンテナに関しては、外国籍船の母船同士による構内積み替え輸送を可能とします。	神奈川県横浜市	国際物流特区
121060	バリアフリー化した観光船に対する小型船舶の定義の特例	・船舶安全法第6条の5 ・小型船舶安全規則第2条 ・交通バリアフリー法に基づく基準省令第4節（船舶）	船舶安全法において、原則、総トン数20トン未満の船舶が小型船として扱われているが、小型船舶として扱われる。また、交通バリアフリー法に基づき、旅客船に対してバリアフリー化のための設備基準が適用されている。	C		船舶安全法体系においては、旅客船については、全国的に総トン数20トン未満の船舶が小型船として扱われているため、特定の区域において20トンを超える大型の旅客船を小型船舶として扱うことは、船舶の構造の安定性、船体が損傷を受けた際の復原性、防火構造・消防設備等の安全性の確保の観点から困難である。 　また、スポーツ又はレクリエーション用のプレジャーボートについては、長さが24メートル未満であればその構造・設備が定型的かつ簡易であること、また、国際的にも長さ24メートル未満のものを対象にして技術標準が整備されていることから、総トン数が20トン以上であっても長さ24メートル未満であれば小型船舶安全規則を適用することとしているが、旅客船については、多数の旅客を運送する業務用の船舶であるため、国際的にも厳しい基準が要求されていることから、長さ24メートル未満の旅客船を小型船舶安全規則の適用対象とすることは困難である。 　なお、提案理由の中で、「バリアフリーで45人定員の船を建造すると、最低でも長さ24mで トン数は28トンとなる」と述べられているが、総トン数20トン未満の小型の旅客船が50名程度の定員数を確保してバリアフリー基準に適合している例は多数ある。また、「昭和49年小型船の定義が5トン未満から20トン未満に、長さ12メートル未満に改正された」と述べられている点については事実誤認であり、昭和49年に小型船舶安全規則において、長さ12メートル未満の船舶を小型船舶と初めて定義し、平成6年にその定義を総トン数20トン未満の船舶と改正したものである。	平成6年に小型船舶の定義を総トン数20トン未満の船舶と改正された経緯や理由をご教示いただきたい。 また、旅客船について厳しい基準が要求されることは理解できるが、国際基準も同様に20トン未満とされているかご教示いただきたい。 また、右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	プレジャーボートにおいては24m未満の船舶について、トン数の制限なく1級小型免許での操船が安全と判断されることから、24m未満の観光船においても操船における安全面では同等であると考えられる。 操船に関する安全性については、総トン数ではなく全長で判断することし、仮に船舶上は大型船とされるものであっても、24m未満の旅客船については船員の乗船要件を小型船舶と同様に緩和することができないか検討していただきたい。				平成6年の改正については、総トン数20トン未満の船舶は、長さ12m未満の船舶と同じような構造・運航実態を有していたため、総トン数20トン未満の船舶を小型船舶と定義し直した。 　また、国際条約の規定は、国際航海を行う全ての旅客船に適用され、船舶の大きさによる区分を設けていない。 　プレジャーボートについて24m未満の船舶であればトン数にかかわらず小型船舶操縦士免許受有者1名の乗り組みで操船できるのは、単に操船の能力だけに着目したものではなく、プレジャーボートは、1人で操縦・見張り等運航に関する業務を行い、かつ、機関についても浅上での保守管理が不要な簡易な構造を有しているためである。<br　一方、プレジャーボート以外の船舶については、これらの要件を満たしているとは言い難いことから、甲板部及び機関部の船舶職員の配乗が必要であり、緩和の検討は困難である。	国際条約の規定は国際航海を行う旅客船について適用されると回答されているが、国際航海を行わないものであって、さらに沿海小型船舶のように航行可能な区域を陸岸から5海里に限定することにより、20トンを超える旅客船であっても24メートル未満の船舶においては、構造・設備要件を緩和し小型船舶とすることはできないか検討されたい。 また、旅客船であっても、プレジャーボートと同様に1人で操縦・見張り等運航に関する業務が可能であり、かつ、機関についても浅上での保守管理が不要な構造を有しているものについては小型船舶として扱うことは困難である。				長さ24m程度の旅客船は、総トン数が20トンを大きく上回り（最大で総トン数300トン程度、旅客定員が800人程度のものもある。）、構造・設備が定型的・簡易ではないことから、例え陸岸から5海里以内のみを航海するものであっても、船舶の構造の安定性、船体が損傷を受けた際の復原性、防火構造・消防設備等の安全性の確保の観点から、小型船舶として取り扱うことは困難である（なお、再々検討要請中「沿海小型船舶」とあるのは、正しくは「沿岸小型船舶」である。）。 　また、現段階では、検討要請に係る船舶がどのような操縦特性、構造を有するか等について不明であるが、仮に、一人で運航に関する業務を行うことができ、かつ、浅上での機関保守管理が不要である構造を有している船舶であっても、不特定多数の旅客を乗船させる旅客船については、より高度の安全の確保が要求されるため、外洋を航行する際の機関故障時における船舶の漂流・転覆の危険に対する対応や、緊急時における避難誘導の適切な実施等、旅客の安全を十分に確保する観点から、慎重な検討が必要であり、当該旅客船を小型船舶として取り扱うことは困難である。	1269	1269010	全国的に高齢化社会となり当地域においても、高齢者や身体の不自由な観光客も増加してきている。これに対応するために観光船のバリアフリー化が必要となってきた。採算ベースで考えたとき定員45名は必要となるが、ワンフロアーのバリアフリーで45人定員の船を建造すると、最低でも長さは24mでトン数は28トンとなり小型船舶の基準を超えることになる、このような船を建造した場合乗船料金等費用ともに小型船と比べものにならない負担となる。このように24m以内のバリアフリー化した観光船に対しては、レジャー船と扱いを同じにし、トン数に関係なく小型船舶の基準の適用を受けたい。操船に関する安全性については、船種・船舶の運動性能・航行区域・地域の特性などによって違って くるので、単に総トン数だけでなく判断していただきたい。プレジャーボートが24m未満でトン数の制限なく1級小型免許での操船が安全と判断されるなら、24m未満の観光船でも安全面では可能であると考える。	島根県隠岐郡西ノ島町	隠岐島バリアフリー化海上観光特区
121070	改正油濁損害賠償保障法における100トン以上の一般船舶に対する保障契約締結義務の緩和	船舶油濁損害賠償保障法第39条の4	100トン以上の一般船舶（油タンカー以外の船舶）について、所要の保障契約が締結されていない船舶に対して、以下のような規制が定められている。 ［日本船舶］ ・国際航海に従事することを禁止 ［日本船舶以外の船舶］ ・本邦内の港（東京湾、伊勢湾、瀬戸内海を含む。）に入港（補 し、出港（補 し、又は本邦内の係留施設することを禁止	C		本規制は、わが国沿岸への座礁船の放置等により油防除措置や船体撤去等の費用負担を地方自治体が強いられることから、地方自治体からの強い要望を受け、本年4月に油濁損害賠償保障法を改正し、来年3月より施行するものである。 放置座礁船として問題となる船舶は、比較的小型のものが多く、保険義務付けの対象船舶を100トンから引き上げた場合、座礁事故等によって被害を受ける地方自治体や漁業者等に対する十分な保障が確保できないことになる。 また仮に、義務付けトン数引き上げが特定地域のみで実施されたとしても、当該特定地域以外の場所において対象船舶による座礁事故が発生する可能性があるため、当該特定地域のみならずそれ以外の地域においても、被害者保護が損なわれる結果となる。 このため提案された特区に拠る対応を行うことは不可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	国土交通省の回答において「当該特定地域のみならずそれ以外の地域においても、被害者保護が損なわれる結果となる」とあるが、境港における海域のみに限定して保障契約締結義務を緩和することは可能である。 境港に入港する船舶ないしは特定船舶に限定して緩和することで、他港に向けて航行する可能性はなくなり、他の自治体における事故の被害の可能性はない。境港海域において発生する事故等に対しては、地元自治体など関係者が担保するなどの措置を図ることが前提となる。以上のことから特区として緩和できないか、またできない場合は明確な回答をされたい。			国土交通省としては、被害者保護及び地元自治体の負担を改善するため、我が国周辺海域において無保険船舶が航行しないよう国際法の原則に準拠しつつ入港船舶への保険義務付け制度を導入したところである。同制度の実効を確保するためには全国の港で一律に規制を行う必要があるため、特定の港・特定の船舶に限定して保障契約締結義務を緩和することは、国際法における関港の制度などに基みれは、困難である。 なお、改正油濁損害賠償保障法では、保険契約として保険契約の他に保証契約（被害者への補償を担保するために、予め資金を積み立てた保証法人が船舶所有者と保障契約を締結し事故時に支払う制度）も予定している。国土交通省としては、地元関係者による保証制度の検討に協力していくこととしている。										1066	1066010	改正油濁損害賠償保障法における100トン以上の外国船舶への保障契約締結義務を、同法施行以後も鳥取県境港においては500トン以上の船舶に緩和する。	個人	境港水産加工業振興特区
121080	動植物性残さの再資源化リサイクル	廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第6条第1項第4号及び同5号、 廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第6条第1項第4号に規定する油分を含む産業廃棄物に係る判定基準を定める省令第3条、 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第10条第1項及び第2項第4号	1.海域における船舶からの廃棄物の、原則排出禁止。 2.廃掃法施行令に定める一定の品目等の適用除外。 3.海洋投入処分可能品目の一つに、「環境省令で定める基準に適合する動植物性残さ」を指定。 4.ただし、3.の条件に合致する場合でも、埋立処分を支障なく行える場合は海洋投入処分を回避。	C		1.「油分を含む産廃に係る判定基準省令」は、政府の認識する科学的知見に基づき、生活環境及び海洋環境保全の観点から適正と考えられる基準値を定めたものである。 2.また、廃棄物の海洋投棄を可能と限り控えるべきとするのは、国際的な合意事項であり、1996年には、廃棄物の海洋投棄の原則禁止を内容とする「1972年の廃棄物その他の投棄による海洋汚染の防止に関する条約の1996年の議定書」が採択されたところ、同議定書は未発効であるが、近年中に発効する見込であり、我が国においても、同議定書締結のための海防法改正法を本年の通常国会において成立させたところである（平成16年5月19日公布、公布後3年以内に施行。）。 3.以上により、本要望を認めることは困難である。										1093	1093010	海洋に動植物性残さを投入することが海面に油膜が生じると言うことで現在、禁止されているがこの部分を緩和し、海洋に投入することを認めて頂きたい。	上ノ国町・江差町・乙部町・熊石町・大成町・奥尻町・北檜山町・瀬棚町	海洋由来有機物による再資源化プロジェクト
121090	ドクターヘリ安全運航のための架空線標識の設置	航空法第51条の2（昼間障害標識）、同法施行規則第132条の2（昼間障害標識設置物件）、132条の3（昼間障害標識の種類及び設置基準）、 「航空障害灯及び昼間障害標識の設置免除の事務処理基準」（航空局長通達）	航空法及び航空法施行規則により、地表又は水面から60m以上の高さの架空線には昼間障害標識を設置しなければならないと規定されている。 ただし、60m以上の物件であっても周辺のより高い物件に囲まれている物件等には、航空法施行規則第132条の2の「国土交通大臣が昼間障害標識を設置する必要がないと認めたもの」に該当するとして、手続きを経た上で設置免除の承認がされる。	E		60m以上の架空線で昼間障害標識が設置されていないものについて、架空線または鉄塔の周辺に高い山等がある場合には、「国土交通大臣が昼間障害標識を設置する必要がないと認めたもの」として判断され、設置免除の処理をされているものが含まれる。 ドクターヘリ活動地域について優先的に設置を検討を望むというこであるが、ドクターヘリの運航に対する安全確保の要請は、消防・警察等の捜索または救難の任務と何ら変わらないものと考えている。 なお、資材運搬用の索道等については、各運航者が航行の安全を確保するためには林業関係者から情報収集することが有効な方法の一つであることから、林野庁及び各都道府県にて情報提供体制が整えられている。	60m以上の架空線における昼間障害標識については、現在、優先される箇所から整備されているとのことであるが、地域の要請をふまえて、優先的に整備を促進するような しみを設けることはできないか検討されたい。			架空線への昼間障害標識設置は、基本的に飛行頻度の多い山間部の飛行場を結ぶ一般的な飛行経路等を対象とし、特に航行安全上危険な物件が存在するため標識の整備が必要と思われる箇所から優先的に設置を指導しているところである。なお、ドクターヘリの運航に対する安全確保の要請は、消防・警察等の捜索または救難の任務と何ら変わらないため、これについてのみ特に優先して整備が必要とは考えられない。										1014	1014010	航空法51条に規定があるにもかかわらず何ら対策が採られていない現状に対して法どおりの実施を要望するもの。第5次提案時の回答はあくまでの一般論としての回答であり、法では60m以上の架空線に対して標識を設置するとなっているが、150m以上に対して全国で127ケ所検討するとなっている。第5次特区提案時に提案したのはドクターヘリの社会性、運航の特異性に鑑み特区として検討を要望したものであり、全国127ケ所の設置回答では我々の活動フィールドでは単純平均で考えるなら4ヶわずか3乃至4ケ所の標識設置にしかならず回答は不清である。第5次提案時の回答ではヘリコプターの長距離空輸時の対応しか認められず、ドクターヘリの活動フィールドでの安全対策としては不満である。すべての架空線に対して標識設置を要望するつもりはないが法どおりの60m以上の架空線に対してドクターヘリ活動地域では優先されて検討されて当然と判断する。又第5次提案時に高圧線だけではなくその他の架空線に対する回答は得ていない。どのようになっているのか回答されたい。	愛知医科大学高度救命救急センター	ドクターヘリ安全運航のための架空線標識の設置
121100	愛知ドクターヘリ基地周辺架空線に対する照明付き標識の設置	航空法第51条の2（昼間障害標識）、同法施行規則第132条の2（昼間障害標識設置物件）、132条の3（昼間障害標識の種類及び設置基準）、 「航空障害灯及び昼間障害標識の設置免除の事務処理基準」（航空局長通達）	航空法及び航空法施行規則により、地表又は水面から60m以上の高さの架空線には原則として昼間障害標識を設置しなければならないと規定されている。また、60m以下でも離陸等の中の物件又は進入表面等の投影面と一致する区域内にある物件で航空機の航行の安全を著しく害するおそれのある物件は昼間障害標識を設置する物件と規定されている。	E		前回もお答えしたとおり、愛知ドクターヘリ基地は、法に準じた制限表面の確保及び自ら事故を防止するための措置を講じることを条件に、航空法第73条に基づいて、運航者が飛行場以外の場所における離着陸の許可を受け、運航者が自ら安全の確保を行ないながら離着陸を行うことができる臨時的な場所である。よって、安全の確保のため標識の設置が必要となる場合は運航者自らが設置する必要があるが、航空法第38条で規定する飛行場の設置許可を受け、航空法上の進入表面等の制限表面が設定されることにより、当該制限表面の投影面と一致する区域内において航空機の航行の安全を著しく害するおそれのある物件に対しては、国土交通大臣により設置することが可能である。										1015	1015010	第5次構造改革特区提案で同じ案件を提案したところであるが回答はヘリポートの資格による基地周辺の架空線に対する設置可否の回答であった。現代の大病院の運営環境は大変流動的で種数の事情から基地ヘリポートも臨時ヘリポートで運営しなければならない。そこで事業の本質が救命救急センターという社会資本であること、又事業が国費・県費で運営されていることに鑑みヘリポートの資格にこられわれず基地周辺架空線に対して照明付き標識を要望しているところです。第5次提案時の「最終回答は特区としてたとえ臨時ヘリポートであっても事業の本質が全く公的な性格を帯びていることに鑑み特別に要望していることに対する回答をお願いしている次第です。	愛知医科大学高度救命救急センター	愛知ドクターヘリ基地周辺架空線に対する照明付標識の設置

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
121110	第2種旅行業の営業保証金等の減額	旅行業法第8条	旅行業の登録の取得のためには業務の範囲ごとに法令で定める基準に適合する営業保証金を納めなければならない。	C		旅行業務に関する取引については、通常、旅行業者が提供する無形のサービスについて、旅行者はあらかじめその内容を具体的に確認できないまま、代金を前払いする取引形態がとられることから、旅行業務に関するプロである旅行業者との関係で、その持てる情報の質・量等の点において不利な立場にある旅行者の保護に万全を期すため、適正な契約の締結と確実なサービスの履行を確保する観点から必要最低限度の規制を設けているのである。 このうち、営業保証金は、旅行業者の経営悪化、倒産等不測の事態の場合に備えるため、また、基準資産は、天候、事故等外的変動要因の変動の場合に一時的に営業収入が落ち込んでも営業を継続できるように、設けられており、どちらも旅行取引に係る信用上のリスクを減じ、旅行者の確実な保護を促保するために必要最低限度のものとされているものである。 仮に、地方公共団体に地域内の旅行業者についての財務状況報告を義務付け、公表するとしても、旅行者が当該旅行業者の経営状態を判断する一助にはなるものの、不測の事態が発生した際には、これらをもって、旅行者保護を図ることはできない。 また、仮に、ツアー料金を後払いにしたとしても、旅行業者が主催旅行を取りやめた場合は、旅行者だけでなく、運送・宿泊機関等旅行サービス提供事業者に対する債務不履行となり、損害賠償を請求される可能性がある。また、旅行者による原則の契約キャンセルや無連絡不参加、旅行終了後の代金未払い等旅行代金の確実な支払いが担保されないため、旅行業者がこれに起因する旅行サービス提供事業者への取消料を支払えない事態が発生することも想定される。 他方、その主体が市町村の委託を受けた法人の場合においても、あるいはその取扱対象地域が限定されていても、さらには旅行業務を教育目的のために実施するとはいえ、不特定多数の旅行者に対して、旅行商品の企画販売を行う以上、旅行者保護の必要性に変わりはない。 なお、㈳日本旅行業協会又は㈳全国旅行業協会に加入した場合は、営業保証金額の5分の1の弁済業務保証金分担金を協会に納付することにより、営業保証金の供託を免除される（旅行業法第22条の14）ため、第2種の旅行業登録を受けるために必要となる弁済業務保証金分担金の最低額は220万円である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 また、政府の方針として観光立国の推進が戦略的に取り組まれているところであるが、その中で日本の魅力・地域の魅力の確立が重要となっている。 一般的にグリーンツーリズムにかかる旅行費用は安価であると考えられる。例えばグリーンツーリズムの範囲を都道府県レベルの地域に限定して、その地域内におけるツアー料金のみの主催旅行であれば、取引額も大きくならないため、財産的要件の緩和が可能であると考える。 また、旅行者の保護を地元自治体が担保するなどの代替措置を講ずることにより営業保証金の免除又は減額が可能ではないか。 このようにグリーンツーリズムを念頭に置いた主催旅行を取り扱う新たな旅行業の形態を検討されたい。	現行規定と同等の消費者保護を図るため先に提案した以下の点について回答を要望する。①特区の認定申請する地公体に財務報告を義務付け、改善命令等の監督権限を都道府県に与える。②旅行業者の評価を地公体が行い公開する。③地公体が他の旅行業者を探し、他の旅行業者により当該ツアーを実施することを可能とする。④地公体が類似のツアー旅行を斡旋する。①～④は既に提案済み） また、営業保証金の算出根拠及び妥当性を解説して欲しい。更に御庁が日本旅行協会及び全国旅行協会の弁済業務保証金分担金を最低額220万円に認めた理由を示して頂きたい。 なお、上記協会に入会した場合、弁済業務保証金分担金220万円以外に入会金80万円、年会費35万円及び特別会費を毎年支払わければならない。新規参入を要望する地域の中小事業者には依然ハードルが高いことを認識して頂きたい。	D－1			①、②に関しては、個々の旅行取引の中で、いわば素人である旅行者に旅行業者の財務諸表により判断を求めるのは旅行取引の安定の観点から十分でなく、さらに、不測の事態が発生した場合における旅行者保護が十分でない。 ③、④に関しては、旅行業者側でも、地方公共団体等との協力関係の強化により、地域の素材を活かした着地型ツアーの造成を望んでおり、現行の法制度の中でも、例えば、 地域からその素材を活かした企画提案を行い、既存の第1種または第2種旅行業者の組織や専門知識を活用して事業を行う。当該旅行業者の責任により行うといったいわゆるタイアップの方式により行うことが可能と考える。 また、着地型ツアーを既存の第1種及び第2種旅行業者とタイアップして行ったのでは、金銭的経済効果の多くが他地域の旅行業者に奪われてしまい、地元に還元することが出来ない。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	D－1		①②は、旅行者に対して旅行業者の財務諸表をもとに旅行取引の申込みの判断を求める提案ではない。営業保証金を減額した場合の旅行業者の業務遂行能力の可否及び改善の判断を旅行者に代わって地公体あるいは都道府県が行う、と同時に旅行者保護の観点から旅行業者の評価結果を旅行者に対して公開することを提案している。③及び④については有類的な立場から地公体が旅行者保護を図る提案である。以上、旅行者の保護を地元自治体が担保するなどの代替措置を講ずることにより営業保証金の免除又は減額を再度検討されたい。 また、着地型ツアーを既存の第1種及び第2種旅行業者とタイアップして行ったのでは、金銭的経済効果の多くが他地域の旅行業者に奪われてしまい、地元に還元することが出来ない。	1058	1058010	特定の地域内において、旅行業法第8条（営業保証金の額等）で定めるところの第2種旅行業の営業保証金の減額（単独程度）	個人、個人	ディスカバー茨城～はばたけ！ひば!～旅行業法規制緩和構想
121110	第2種旅行業の営業保証金等の減額	旅行業法第6、8条	旅行業の登録の取得のためには業務の範囲ごとに法令で定める基準に適合する財産的基礎、営業保証金を納めなければならない。	C		旅行業務に関する取引については、通常、旅行業者が提供する無形のサービスについて、旅行者はあらかじめその内容を具体的に確認できないまま、代金を前払いする取引形態がとられることから、旅行業務に関するプロである旅行業者との関係で、その持てる情報の質・量等の点において不利な立場にある旅行者の保護に万全を期すため、適正な契約の締結と確実なサービスの履行を確保する観点から必要最低限度の規制を設けているのである。 このうち、営業保証金は、旅行業者の経営悪化、倒産等不測の事態の場合に備えるため、また、基準資産は、天候、事故等外的変動要因の変動の場合に一時的に営業収入が落ち込んでも営業を継続できるように、設けられており、どちらも旅行取引に係る信用上のリスクを減じ、旅行者の確実な保護を促保するために必要最低限度のものとされているものである。 仮に、地方公共団体に地域内の旅行業者についての財務状況報告を義務付け、公表するとしても、旅行者が当該旅行業者の経営状態を判断する一助にはなるものの、不測の事態が発生した際には、これらをもって、旅行者保護を図ることはできない。 また、仮に、ツアー料金を後払いにしたとしても、旅行業者が主催旅行を取りやめた場合は、旅行者だけでなく、運送・宿泊機関等旅行サービス提供事業者に対する債務不履行となり、損害賠償を請求される可能性がある。また、旅行者による原則の契約キャンセルや無連絡不参加、旅行終了後の代金未払い等旅行代金の確実な支払いが担保されないため、旅行業者がこれに起因する旅行サービス提供事業者への取消料を支払えない事態が発生することも想定される。 他方、その主体が市町村の委託を受けた法人の場合においても、あるいはその取扱対象地域が限定されていても、さらには旅行業務を教育目的のために実施するとはいえ、不特定多数の旅行者に対して、旅行商品の企画販売を行う以上、旅行者保護の必要性に変わりはない。以上により、旅行業法上の登録制度の要件緩和は困難である。 旅程管理主任者については、主催旅行に参加する旅行者に同行して旅程管理業務を実施する添乗員のうち旅行業者によって選任される主任の者とされ（第12条の11）、旅行者が計画どおりに旅行サービスを円滑かつ確実に受けられるよう、旅行中の行程管理や事故発生時における代替手配等を行う者である。このため、旅行の際の現場の状況に臨機応変に対応する高度の実践能力が必要とされ、研修に加え、実務経験を要件とするものである。 他方、旅行業務取扱主任者は、各営業所における旅行業務に関する適正な取引の実施を管理・監督する旅行業務全般に関する専門的知識・能力を有する者である。 このように、営業所において旅行者保護を図る旅行業務取扱主任者と、旅行者に同行し事故等への実践的対応により旅行者保護を図る旅程管理主任者は、旅行者保護という同一目的を持つものの、果たすべき役割が異なっているため、地域の実情に精通していることもって、または、旅行業務取扱主任者の資格所有者であることもって、旅程管理主任者をみなすことはできない。 なお、㈳日本旅行業協会又は㈳全国旅行業協会に加入した場合は、営業保証金額の5分の1の弁済業務保証金分担金を協会に納付することにより、営業保証金の供託を免除される（旅行業法第22条の14）ため、第2種の旅行業登録を受けるために必要となる弁済業務保証金分担金の最低額は220万円である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 また、政府の方針として観光立国の推進が戦略的に取り組まれているところであるが、その中で日本の魅力・地域の魅力の確立が重要となっている。 一般的にグリーンツーリズムにかかる旅行費用は安価であると考えられる。例えばグリーンツーリズムの範囲を都道府県レベルの地域に限定して、その地域内におけるツアー料金のみの主催旅行であれば、取引額も大きくならないため、財産的要件の緩和が可能であると考える。 また、旅行者の保護を地元自治体が担保するなどの代替措置を講ずることにより営業保証金の免除又は減額が可能ではないか。 このようにグリーンツーリズムを念頭に置いた主催旅行を取り扱う新たな旅行業の形態を検討されたい。	①学校という公共性を有し、しかも教育という社会的な使命を負う団体を対象とした旅行は、相互信頼のもと実施されるものであることから、一般の旅行形態と区分して考える場合想定される悪念は回避されるものと思われる。②旅行サービス業者に対する履行の確保は現行制度において、一定の基準を充していても万が一の事故等に対し100パーセント十分とは考えにくい思われる。したがって係る懸念についてはこれまで旅行契約を締結する際の約款等で社会通念上の担保により旅行者及びサービス提供者の保護が図られると考える。③学校等で当地域に訪れることを目的とする、体験教育旅行者等を対象とした会員化を図り、会員登録者以外の不特定多数の旅行者は対象としない。このため会員に限定した「特定少数」の者に実施するグリーン・ツーリズムに特化した旅行サービスを法の適用除外として再考頂きたい。④全国対応の不可能な場合、グリーン・ツーリズム等で営利を目的としない地域振興策として実施する、地域を限定した特区での対応について指導いただきたい。⑤ツアー料金後払いの方式を旅行業者が主催旅行を取りやめた場合の損害賠償を請求される可能性があると指摘されている天変地異以外にどのような事例があるか⑥基本的に旅行者のｷｬﾝｾﾙ等による損害賠償は主催者の自己責任にあると考える。仮に学校のみを対象とした場合に旅行代金の未払い等によるトラブルについては可能性については著しく低いものと思われるがその場合の見解を示してもらいたい。	D－1			旅行者が学校であってもキャンセル等がなされる可能性が懸念され、また、会員制がすなわち規定なる支払いに結びつくという保証は全くないと考える。 「その都度、業者を求めるように説明している。」第1種・第2種の旅行業者は、都市部に集中しており、地域の実態を知らない。地域として実施したいことを都市部の業者に決定権及び収益の主導権をとられることは、中山間地域の自立・活性化の点からすると健全ではない。特今は、地域間でローカルな旅行形態に人気が集まっている。その実態に応じて、現制度の営業保証金及び基準資産額を緩分化（例えば、1億円未満の場合の額を定めるなど）すること は合理性があると考えるが、その旨検討されたい。また、「会員制」について取引できる保証はないとの見解を示されているが、今回提案している特区は、後払いに限るものであり、このような懸念は不要と考える。営業保証金や基準資産額といった財産的要素を見込んで、運送業者等は取引していると認識されているようであるが、むしろ旅行に訪れるお客さんへの信用の度合いの方がはるかに高いのが実態である。今まで何回か意見交換をさせていただき、また他の提案者との意見交換を見ていると、貴省で懸念している事態と、現場で感じている実態・思いなどが乖離しており、水掛け論になっている感がある。よって貴省の観光担当部局や農林水産省、その他関係者及び特区の提案者数名とが、グリーンツーリズムの推進に関して、直接意見交換ができる場を設定してもらえると、よりよい事態の改善につながると考える。ご検討いただける旨いである。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	5006	50060002	以下の条件を満たす体験交流型の観光事業に限り、旅行業法に定める営業保証金及び基準資産額の全額又は減額措置をお願いしたい。 ①学校法人（NPO法人を含む。）であること。 ②旅行の取扱範囲を当該実施団体が属する過疎又は中山間地域の市町村に限ること。 ③旅行の内容は、地域の素材を活かした体験交流型の観光事業（グリーンツーリズム、都市と農山漁村との共生・対流）に限ること。 ④料金は前払い制でないこと。 ⑤旅行業法第11条の2で定める旅行業務取扱主任者は必置とする。 ⑥事業の目的を「学校教育又は一般市民の社会教育」とすること。	NPO法人にいがた奥阿賀ネットワーク	
121120	第3種旅行業の業務範囲の拡大	旅行業法第3条、12条の11	旅行業又は旅行業者代理業を営むためには、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。 主催旅行に参加する旅行者に同行して旅行管理業務を行う者として旅行業者によって選任される者のうち主任の者は法令に定めるところにより旅程管理研修の課程の修了、旅程管理業務に関する実務の経験が必要となる。	C		手配旅行は個別具体の旅行者のオーダーに応え、宿泊機関、交通機関等の手配を別々に行っていものであり、手配終了と同時に債務履行も終了する。一方、主催旅行は、旅行需要を見込んで旅行サービスを大量に仕入れ、1つの旅行商品として組み立て、広告宣伝等を活用して不特定多数の旅行者を募集するため、取引関係が複雑かつ広範で、取引件数、取引額とも大きいものとなる。と同時に、旅行中のトラブルや事件、事故等不測の事態が発生した際の柔軟な対応、旅行終了の苦情対応等、旅行業者は旅行会社にわたり責任を負うことになる。そこで、社会的に強い営業基盤を持続的に有することが期待されるる。 以上のような、旅行者、旅行サービス提供者との複数主体との契約関係の必要性、責任の重大性に鑑み、第2種旅行業の登録においては、主催旅行を実施する に必要最低限かつ不可欠となる財産的要件を要求していること、これを満たさず第3種旅行業の登録のみでは、旅行者保護の観点から、主催旅行を実施することはできない。 また、仮にツアー料金を後払いにしたとしても、旅行業者が主催旅行を取りやめた場合は、旅行者だけでなく、運送・宿泊機関等旅行サービス提供事業者に対する債務不履行となり、損害賠償を請求される可能性がある。また、旅行者による原則の契約キャンセルや無連絡不参加、旅行終了後の代金未払い等旅行代金の確実な支払いが担保されないため、旅行業者がこれに起因する旅行サービス提供事業者への取消料を支払えない事態が発生することも想定される。 他方、その主体が市町村の委託を受けた法人の場合においても、あるいはその取扱対象地域が限定されていても、さらには旅行業務を教育目的のために実施するとはいえ、不特定多数の旅行者に対して、旅行商品の企画販売を行う以上、旅行者保護の必要性に変わりはない。以上により、旅行業法上の登録制度の要件緩和は困難である。 旅程管理主任者については、主催旅行に参加する旅行者に同行して旅程管理業務を実施する添乗員のうち旅行業者によって選任される主任の者とされ（第12条の11）、旅行者が計画どおりに旅行サービスを円滑かつ確実に受けられるよう、旅行中の行程管理や事故発生時における代替手配等を行う者である。このため、旅行の際の現場の状況に臨機応変に対応する高度の実践能力が必要とされ、研修に加え、実務経験を要件とするものである。 他方、旅行業務取扱主任者は、各営業所における旅行業務に関する適正な取引の実施を管理・監督する旅行業務全般に関する専門的知識・能力を有する者である。 このように、営業所において旅行者保護を図る旅行業務取扱主任者と、旅行者に同行し事故等への実践的対応により旅行者保護を図る旅程管理主任者は、旅行者保護という同一目的を持つものの、果たすべき役割が異なっているため、地域の実情に精通していることもって、または、旅行業務取扱主任者の資格所有者であることもって、旅程管理主任者をみなすことはできない。 なお、㈳日本旅行業協会又は㈳全国旅行業協会に加入した場合は、営業保証金額の5分の1の弁済業務保証金分担金を協会に納付することにより、営業保証金の供託を免除される（旅行業法第22条の14）ため、第2種の旅行業登録を受けるために必要となる弁済業務保証金分担金の最低額は220万円である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 また、政府の方針として観光立国の推進が戦略的に取り組まれているところであるが、その中で日本の魅力・地域の魅力の確立が重要となっている。 一般的にグリーンツーリズムにかかる旅行費用は安価であると考えられる。例えばグリーンツーリズムの範囲を都道府県レベルの地域に限定して、その地域内におけるツアー料金のみの主催旅行であれば、取引額も大きくならないため、財産的要件の緩和が可能であると考える。 また、旅行者の保護を地元自治体が担保するなどの代替措置を講ずることにより営業保証金の免除又は減額が可能ではないか。 このようにグリーンツーリズムを念頭に置いた主催旅行を取り扱う新たな旅行業の形態を検討されたい。	現在の旅行業法が想定している旅行業者の営業規模は、旅行商品販売額が年間数億円以上のものが前提になっていると考えられる。当然、旅行者や旅行サービス提供者を保護する観点から充分な経営基盤が必要なのは誰しも認めるところである。しかし、当提案が想定しているのは、より小規模でローカルな旅行業経営である。経済の低迷に苦しむ農山漁村地域のニーズは、数10万円、数100万円単位で良いから、経済再生のきっかけとなりうる事業を必死で模索しているのである。グリーンツーリズム、エコツアーは地方経済を活気づけるための最有力候補のひとつであり、小規模な3種旅行業者にその事業化のチャンスを与えなければ地域再生は開けてこない。	D－1			手配旅行は個別具体の旅行者のオーダーに応え、宿泊機関、交通機関等の手配を別々に行っていものであり、手配終了と同時に債務履行も終了する。一方、主催旅行は、旅行需要を見込んで旅行サービスを大量に仕入れ、1つの旅行商品として組み立て、広告宣伝等を活用して不特定多数の旅行者を募集するため、取引関係が複雑かつ広範で、取引件数、取引額とも大きいものとなる。と同時に、旅行中のトラブルや事件、事故等不測の事態が発生した際の柔軟な対応、旅行終了の苦情対応等、旅行業者は旅行会社にわたり責任を負うことになる。そこで、社会的に強い営業基盤を持続的に有することが期待されるる。 以上のような、旅行者、旅行サービス提供者との複数主体との契約関係の必要性、責任の重大性に鑑み、第2種旅行業の登録においては、主催旅行を実施する に必要最低限かつ不可欠となる財産的要件を要求していること、これを満たさず第3種旅行業の登録のみでは、旅行者保護の観点から、主催旅行を実施することはできない。 また、仮にツアー料金を後払いにしたとしても、旅行業者が主催旅行を取りやめた場合は、旅行者だけでなく、運送・宿泊機関等旅行サービス提供事業者に対する債務不履行となり、損害賠償を請求される可能性がある。また、旅行者による原則の契約キャンセルや無連絡不参加、旅行終了後の代金未払い等旅行代金の確実な支払いが担保されないため、旅行業者がこれに起因する旅行サービス提供事業者への取消料を支払えない事態が発生することも想定される。 他方、その主体が市町村の委託を受けた法人の場合においても、あるいはその取扱対象地域が限定されていても、さらには旅行業務を教育目的のために実施するとはいえ、不特定多数の旅行者に対して、旅行商品の企画販売を行う以上、旅行者保護の必要性に変わりはない。以上により、旅行業法上の登録制度の要件緩和は困難である。 旅程管理主任者については、主催旅行に参加する旅行者に同行して旅程管理業務を実施する添乗員のうち旅行業者によって選任される主任の者とされ（第12条の11）、旅行者が計画どおりに旅行サービスを円滑かつ確実に受けられるよう、旅行中の行程管理や事故発生時における代替手配等を行う者である。このため、旅行の際の現場の状況に臨機応変に対応する高度の実践能力が必要とされ、研修に加え、実務経験を要件とするものである。 他方、旅行業務取扱主任者は、各営業所における旅行業務に関する適正な取引の実施を管理・監督する旅行業務全般に関する専門的知識・能力を有する者である。 このように、営業所において旅行者保護を図る旅行業務取扱主任者と、旅行者に同行し事故等への実践的対応により旅行者保護を図る旅程管理主任者は、旅行者保護という同一目的を持つものの、果たすべき役割が異なっているため、地域の実情に精通していることもって、または、旅行業務取扱主任者の資格所有者であることもって、旅程管理主任者をみなすことはできない。 なお、㈳日本旅行業協会又は㈳全国旅行業協会に加入した場合は、営業保証金額の5分の1の弁済業務保証金分担金を協会に納付することにより、営業保証金の供託を免除される（旅行業法第22条の14）ため、第2種の旅行業登録を受けるために必要となる弁済業務保証金分担金の最低額は220万円である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	旅行業者の取扱高に応じて供託すべき営業保証金の額が設定されているが、現状は非常に不公平で不合理である。例えば売上高2,000億円の旅行業者の場合、営業保証金の金額は7,600万円で、売上高に対する比率はわずか0.038%に過ぎない。これに対して、農山漁村地域において地域活性化を目的にグリーンツーリズムを企画しようとする場合、売上高は2,000万円程度で充分であるが、この場合に必要な営業保証金は1,100万円でその比率は55%にも達する。旅行者保護を目的としているとはいえ、このようにあまりにも大きすぎる差を明確に説明するだけの根拠は乏しいと言わざるを得ない。売上高と営業保証金の額との関係が現状にそぐわなくなっているのであり、売上高が少ないところは営業保証金の額をもう少し引き下げ、逆に売上高が多いところは営業保証金をもう少し引き上げるような考え方があってもよい。また既存の第2種旅行業者とタイアップすればツアーの実施は可能とあるが、これでは抽点のすり替えである。例えば、どぶろくを作りたいなら既存の酒造メーカーに製造を委託すれば可能であるというのと同じことである。これでは何のために構造改革や経済の再生に取り組もうとしているのかまったくわからなくなってしまう。地方において人口減少と高齢化が加速し経済の危機に直面している状況のなかで、観光振興が地域活性化の重要な切り札として切望されているのである。旅行業法がこうした農山漁村地域の希望を阻む大きな障壁となっている現状について、認識と理解をしていただきたいと考える。				一般的には経営規模が小規模な事業者ほど資金・資産面での基礎体力が弱いため、債務不履行や倒産等の不測の事態に陥りやすい。また、その際には他の資金・資産による弁済可能額が限られていることが多いことから、直ちに営業保証金の運付による弁済が必要となるケースが多い。そのため、経営規模が小規模な事業者であっても、旅行者等の債権が確実に弁済されるよう、営業保証金において十分な額を確保しておく必要がある。現行の営業保証金制度で定めている額は、このような小規模事業者に係るものを含め、これまでの倒産等の実情、その際における旅行者等への運付実績等を勘案して定めた必要最低限の額である。 他方、基準資産額については、同様の理由により、小規模事業者ほど運転資金の不足により事業継続が困難となる可能性が高く、事業者の規模の大小を問わず、事業を継続するために最低限確保しておくべき額を定めているところである。 また、制度や額の見直しについては随時行っており、今般の旅行業法改正に際しても、旅行者保護の拡充を図る観点から、弁済の対象を旅行者に限定するとともに、旅行者に対する運付実績の低い第3種旅行業者の営業保証金250万円を300万円に引き上げたところである。 なお、学校を契約責任者とする旅行契約は、結局のところ、個々の旅行参加者たる学生（またはその保護者）と旅行契約の集合体であり、総体として見ると、旅行業者の取り扱う取引額はかなりの規模なものとなる。この場合には、後払いとした場合のリスクが一層高くなるため、通送・宿泊機関等からの前払い圧力が強まるほか、相当の時間的余裕をもって計画しなければ催行できない修学旅行のような行事について、旅行業者の過失により旅行サービスの手配ができず、旅行の催行が不可能になるといった事態が発生した場合には、学校のみならず、個々の学生（又はその保護者）からの損害賠償請求の可能性が考えられ、その額が相当大きなものとなる。 営業保証金及び基準資産額制度は、このような事態に際しても、これら旅行者の債権保護及び事業者の事業継続のために必要不可欠な制度である。	1069	1069010	第3種旅行業者の特例として、旅行目的地を岩手県内に限定したエコツアーやグリーンツーリズムを内容とする旅行を主催することができるようにする。これまでは農山漁村地域の活性化のためにグリーンツーリズムを企画しようとしても地域に旅行業の登録をした事業者がいないために実施できずにいたケースが多かったが第3種旅行業者であればこうした地域にも登録者がいる。また地域活性化のための観光振興を目的とした事業を新規に起こそうとするグループなどにとっても第3種旅行業の登録であれば取得が容易であり事業化を促進することが可能となる。 また、旅程管理業務を行う者のうち主任になりうる者の要件について、岩手県内に在住する旅行業務取扱主任者であれば、研修及び実務経験を免除するよう提案する。県内在住者であれば地域の実情に詳しいはずであり実務経験を免除しても問題は少ないと考えられる。また旅行業務取扱主任者の資格があれば研修を受講しなくても充分できると言える。	株式会社邑計画事務所	地域限定エコ・グリーンツーリズム構想

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
121120	第3種旅行業の業務範囲の拡大	旅行業法第3条	旅行業又は旅行業者代理業を営むためには、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。	C		手配旅行は個別具体の旅行者のオーダーに応え、宿泊機関、交通機関等の手配を別々に行っているもであり、手配終了と同時に債務履行も終了する。一方、主催旅行は、旅行要素を見込んで旅行サービスを大量に仕入れ、1つの旅行商品として組み立て、広告宣伝等を活用して不特定多数の旅行者を募集するため、取引関係が複雑かつ広範で、取引件数、取引額とも大きいものとなる。と同時に、旅行中のトラブルや事件、事故等不測の事態が発生した際の柔軟な対応、旅行終了の受情対応等、旅行業者は旅行全般にわたり責任を負うことになる。そこで、社会的に強い営業基盤を持続的に有することが特に求められる。 以上のような、旅行業、旅行サービス提供者との複数主体との契約関係の必要性、責任の重大性に鑑み、第1種旅行業の登録においては、主催旅行を実施するに必要最低限かつ不可欠となる財産的要件を要求しているところ、これを満たさず第3種旅行業の登録のみでは、旅行者保護の観点から、主催旅行を実施することはできない。 また、仮にツアー料金を値決めにしたとしても、旅行業者が主催旅行を取りやめた場合は、旅行者だけでなく、運送・宿泊機関等旅行サービス提供事業者に対する債務不履行となり、損害賠償を請求される可能性がある。また、旅行者による直前の契約キャンセルや無連絡不参加、旅行終了後の代金未払い等旅行代金の確実な支払いが担保されないため、旅行業者がこれに起因する旅行サービス提供事業者への取消料を支払えない事態が発生することも想定される。 他方、その主体が市町村の委託を受けた法人の場合においても、あるいはその取扱対象地域が限定されても、さらには旅行業務を教育目的のために実施するとはいえ、不特定多数の旅行者に対して、旅行商品の企画販売を行う以上、旅行者保護の必要性に変わりはない。以上により、旅行業法上の登録制度の要件緩和は困難である。 旅程管理主任者については、主催旅行に参加する旅行者に同行して旅程管理業務を実施する添乗員の5旅行業者によって選任される主任の者とされ、第12条の11、旅行者が計画どおりに旅行サービスを行使し受けられるよう、旅行中の行程管理や事故発生時における代替手配等を行う者である。このため、旅行の際の現場の状況に臨機応変に対応する高度の実務能力が必要とされ、研修に加え、実務経験を要件とするものである。 他方、旅行業務取扱主任者は、各営業所における旅行業務に関する適正な取引の実施を管理・監督する旅行業務全般に関する専門的知識・能力を有する者である。 このように、営業所において旅行者保護を図る旅行業務取扱主任者と、旅行者に同行し事故等への実践的対応による旅行者保護を図る旅程管理主任者は、旅行者保護という同一目的を持つものの、果たすべき役割が異なっているため、地域の実情に精通していることもって、または、旅行業務取扱主任者の資格所有者であることもって、旅程管理主任者とみなすことはできない。 なお、社）日本旅行業協会及び社）全国旅行業協会に加入した場合は、営業保証金額の5分の1の弁済業務保証金分担金を協会に納付することにより、営業保証金の供託を免除される（旅行業法第22条の14）ため、第2種の旅行業登録を受けるために必要となる弁済業務保証金分担金の最低額は220万円である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 また、政府の方針として観光立国の推進が戦略的に取り組まれているところであるが、その中で日本の魅力・地域の魅力の確立が重要となっている。 一般的にグリーンツーリズムにかぎら旅行費用は安価であると考えられる。例えばグリーンツーリズムの範囲を都道府県レベルの地域に限定して、その地域内におけるツアー料金のみの主催旅行であれば、取引額も大きくならないため、財産的要件の緩和が可能であると考える。 また、旅行者の保護を地元自治体が担保するなどの代替措置を講ずることにより営業保証金の免除又は減額が可能ではないか。 このようにグリーンツーリズムを念頭に置いた主催旅行を取り扱う新たな旅行業の形態を検討されたい。	①学校という公共性を有し、しかも教育という社会的な使命を負う団体を対象とした旅行は、相互信頼のもと実施されるものであることから、一般の旅行形態と区分して考える場合想定される懸念は回避されるものと思われる。②旅行サービス業者等に対する廃行の機会は現行制度において、一定の基準を充していても万が一の事故等に対し100パーセント十分とは考えにくいと思われる。したがって係る懸念については旅行契約を締結する際の約款等で社会通念上の担保により旅行者及びサービス提供者の保護が図られると考える。③学校等で当地域に訪れることを目的とする、体験教育旅行者等を対象とした会員化を図り、会員登録者以外の不特定多数の旅行者は対象としない。このため会員に限定した「特定少数」の者に実施するグリーン・ツーリズムに特化した旅行サービスを法の適用除外として再考頂きたい。④全国対応が不可能な場合、グリーン・ツーリズム等で営利を目的とした地域振興推進して実施する、地域を限定した特区での対応について指導いただきたい。⑤ツアー料金徴収いのとき旅行業者が主規旅行を取りやめた場合の損害賠償を請求される可能性があると指摘されているが天変地異以外にどのような事例があるか⑥基本的に旅行者のキャンセル等による損害賠償は主催者の自己責任によると考える。仮に予約のみを対象とした場合に旅行代金の未払い等によるトラブルについては可能性については著しく低いものと思われるがその場合の見解を示してもらいたい。	D－1		旅行者が学校であってもキャンセル等がなされる可能性が懸念され、また、会員制がすなわち確実な支払いに結びつくという保証はないと考える。 また、後払いのみについては、旅行業の通常の取引形態は前払いで、取引がない旅行業者が航空等運送機関や宿泊施設と後払いで取引ができると言う保証はない。通常、運送機関や宿泊施設と取引に当たり、営業保証金（旅行者に支払った残金がきれば支払いを受けることが可能）や最低基準資産を見込んで取引をしているものと認識している。 このように旅行が実施できなくなる可能性がある中で、仮に、何年も前から計画している修学旅行のような行事について旅行が実施できなくなった場合、多額な損害賠償を求められる可能性もあり、営業保証金や基準資産の要件を緩和することはできない。 グリーンツーリズムの振興については、旅行業者側でも、地方公共団体等との協力関係の強化により、地域の素材を活かした着地型ツアーの造成を望んでおり、現行の法制度の中でも、例えば、地域からその素材を活かした企画提案を行い、既存の第1種または第2種旅行業者の組織や専門知識を活用して主催旅行商品として募集を行い、当該旅行業者の責任により行うといったいわゆるタイアップの方式により行うことが可能と考える。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。		当法人では、既に第1種旅行業者とタイアップをして、体験型の修学旅行誘致を実施している。旅行業者への手数料や価格の問題があって、旅行業者を通さず直接当法人へ学校から問合せがくるケースが多くなっているのが実態である。 （その都度、業者を通すように説明している。）第1種/第2種の旅行業者は、都市部に集中しており、地域の実態を知らない。地域として実施したいことを都市部の業者に決定権及び収入的主導権をとられること。中山間地域の自立・活性化の点からすると健全ではない。昨今は、小規模でローカルな旅行形態に人気が集まっている。その実態に応じて、現制度の営業保証金及び基準資産額を緩分化（例えば、1億円未満の場合の額を定めるなど）することは合理性があると考えるが、その見解を教えてほしい。また、料金後払いで取引できる保証はないとの見解を示されているが、今回提案している特区は、後払いに限るものであり、このような懸念は不要と考える。営業保証金や最低基準資産額といった財産的要素を見込んで、運送業者等は取引していると認識されているようであるが、むしろ旅行に訪れるお客さんへの信用の度合いの方がはるかに高いのが実態である。今まで何回か意見交換をさせていただき、また他の提案者との意見交換も見ていると、貴省で禁足している事態と、現場で感じている実態・思いなど乖離しており、水掛け論になっている感がある。よって貴省の観光担当部局や農林水産省、その他関係省及び特区の提案者数名とが、グリーンツーリズムの推進に関して、直接意見交換ができる場を設定してもらえるなど、よりよい事態の改善につながると考える。ご検討いただけると幸いである。			一般的には経営規模が小規模な事業者ほど資金・資産面での基礎体力が弱いため、債務不履行や倒産等の不測の事態に陥りやすく、また、その際には他の資金・資産による弁済可能額が限られていることが多いことから、直ちに営業保証金の遂行による弁済が必要となるケースが多い。そのため、経営規模が小規模な事業者であっても、旅行者等の債権が確実に弁済されるよう、営業保証金においては十分な額を確保しておく必要がある。現行の営業保証金制度で定めている額は、このような小規模事業者に係るものを含め、これまでの倒産等の実情、その際における旅行者等への運行実績等を勘案して定めた必要最低限の額である。 他方、基準資産額については、同様の理由により、小規模事業者ほど運転資金の不足により事業継続が困難となる可能性が高く、事業者の規模の大小を問わず、事業を継続するために最低限確保しておく額を定めているところである。 また、制度や額の見直しについては随時行っており、今般の旅行業法改正に際しても、旅行者保護の拡充を図る観点から、弁済の対象を旅行者に限定するとともに、旅行者に対する遂行実績の低い第3種旅行業者の営業保証金2500万円を300万円に引き上げたところである。 なお、学校を契約責任者とする旅行契約は、結局のところ、個々の旅行参加者たち学生（またはその保護者）との旅行契約の集合体であり、総体として見ると、旅行業者の取り扱う取引額はかなりの多額なものとなる。この場合には、後払いとした場合のリスクが一層高くなるため、運送・宿泊機関等からの前払い圧力が強まるほか、相当の時間的余裕をもって計画しなければ催行できない修学旅行のような行事について、旅行業者の過失により旅行サービスの手配ができず、旅行の催行が不可能になるような事態が発生した場合には、学校のみなら ず、個々の学生（又はその保護者）からの損害賠償請求の可能性が考えられ、その額が相当大きなものとなる。 営業保証金及び基準資産額制度は、このような事態に照しても、これら旅行者の債権保護及び事業者の事業継続のために必要不可欠な制度である。	5006	50060003	以下の条件を満たす体験交流型の観光事業に限り、旅行業法に定める第3種旅行業であっても、主催旅行を実施できるよう願いたい。 ①実施団体が市町村の委託を受けた法人（NPO法人を含む。）であること。　②旅行の取扱範囲を当該実施団体が属する過疎又は中山間地域の市町村に限ること。　③旅行の内容は、地域の素材を活かした体験交流型の観光事業（グリーンツーリズム、都市と農山漁村との共生・対流）に限っていること。 ④料金は前払い制で ないこと。 ⑤旅行業法第11条の2で定める旅行業務取扱主任者は必置とする。　※ 事業の目的を「学校教育又は一般市民の社会教育」とすること。	NPO法人にいがた奥阿賀ネットワーク	
121130	GPSシステムの採用とシティガイド育成による地域観光産業活性化特区提案	通訳案内業法第2条、第3条	報酬を受けて、外国人に付き添い、外国語を用いて、旅行に関する案内をする場合には、国土交通大臣の行う試験に合格し、都道府県知事の免許を受けなければならない。	D－4		訪日外国人旅行者の増加を通じた観光立国の実現にあたっては、これら外国人による我が国についての正確な理解を促し、ついては、これを我が国に対する国際的な信頼構成に繋げるという視点が重要である。 とりわけ、報酬を受けて、外国人に付き添い、外国語を用いて旅行に関する案内をする者は、このような役割の重要な一端を担う者である。このため、我が国についての不正確な知識に基づいい加減な案内、我が国の言語、文化、慣習等に不案内な外国人に対して物品の購入の斡旋等により、報酬を得ようとする悪質な者を排除するため、一定レベルの我が国に関する知識及び外国語の能力等に関する国の試験に合格した者に限って通訳ガイドの資格を認め、その上で、一定の行為規制を加えて、良質なサービス提供を確保している。また、試験に合格していない、いわゆる無免許通訳ガイドと思われる者による案内を受けた外国人旅行者からは、案内の内容が不正確であった、我が国の印象が悪くなったとの苦情も寄せられており、これらの問題は、個別に対応してきているところである。従って、通訳案内業法第3条の規制を撤廃することは不可能である。 他方、「外客受入環境整備のための具体的施策検討懇談会（本年7月から開催）」では、外客誘致に向けた観光地域振興を行う地方公共団体においては、国の同意を得て、自らの外客誘致戦略と絡めるかたちで当該地域限定の通訳ガイド試験を実施できる制度を創設すること、を含め、現在具体的施策の検討を行っているところである。最終的な方向性は今年中に提言として示されることとなっており、仮にこの制度が創設されれば、地域毎の観光魅力に関する通訳案内業務への需要に対応したきめ細かな地域を担える都道府県知事は独自の試験を実施し、当該試験に合格した者に、その効力が当該地域に限定される通訳ガイドの資格が付与されることになる。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。			地域限定通訳案内士試験は、各都道府県が、いわゆる自治事務として行うものとして位置づけ、地域特性を活かした多様な試験問題が作成されることを意図して導入するものである。ただ、当該試験は、国の行う全国統一的な通訳案内士試験の特例制度として、一定の要件を満たす場合に特別にその実施が認められる制度とすることから、通訳案内士制度全体としての統一性、一貫性は保たれる必要がある。 このため、国土交通省においては、内容・レベル等の観点から、各都道府県知事の自主性を重んじつつ、地方自治法第245条の4第1項に定める技術的助言として、試験の具体的な実施方法、内容・レベルについて一定の基準を定め、これを各都道府県に広く示すことしている。さらに、この基準に従って地域限定通訳案内士試験が行わることを、当該試験の実施に関する事項を含む外客来訪促進計画の同意に当たって確認し、試験の実施の段階においても、必要に応じて、地方自治法の規定に基づき技術的助言を行っていく。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。		地域限定通訳案内士試験の実施に係る国土交通省で定める基準については、「通訳案内士試験問題検討委員会（仮称）を設置、開催し、都道府県関係者やこれまでの試験問題の作成・採点経験を持つ学識経験者等、幅広い有識者により検討を行うこととしているが、あくまでも各都道府県の自主性を重んじた地方自治法に定める技術的基準とするものである。 また、地域限定通訳案内士試験の実施については、地域限定通訳案内士試験の筆記試験に合格した者と同等以上の知識又は能力を有する者に関して、当該科目についての筆記試験を免除するといった受験者負担の軽減を図る措置を検討しているところである。 その具体的内容は、今後、「通訳案内士試験問題検討委員会（仮称）」により検討を行った上で決定したいと考えているが、通訳案内士試験や他の国家試験に合格した者、さらに他の都道府県の地域限定通訳案内士試験合格者を定めるほか、民間が実施するものとしても、その有用性が社会的に認知され、定着しているものについても免除対象とすることを検討していくことしている。 なお、外国語音声案内システムの導入による地域限定通訳案内士試験の言語要件の一部緩和については、当該試験が赤ぎて受験者個人の地域限定通訳案内士として必要な知識及び能力を有するかどうかを判定するために行うものであること、また、通訳案内士には、外国人旅行者のニーズを満たし、接遇向上を図るという観点から、観光魅力を正確に伝えることができることのみならず、通訳案内士としての知識や経験、外国語能力を駆使し、着実な旅程の遂行や危機管理といった、いかなる場面においても臨機応変に対処するプロとしての対応能力が求められることから、当該システムの導入による試験科目の一部免除等を行うことは困難である。	1242	1242010	外国人観光客の受け入れ態勢を整えるため、地域限定ガイド制度（シティガイド制度）を導入します。そして、通訳案内業法第3条の規制を緩和し、シティガイドも有料ガイドを行い得るものとします。特区に指定された自治体がシティガイドを多数育成することにより、「外国人が安心して訪れることができる体制を整えている」ということを対外に対してアピールすることが可能になります。また、それを通じて地域経済の再生・活性化に寄与します。	株式会社東京ツーリズムマインド	GPSシステムの採用とシティガイド育成による地域観光産業活性化特区提案