12 国土交通省(8次提案最終回答)

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)	再検討要請	提案主体からの意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	成長特例提案	具体的事業の実施内容	提案理由・代替措置の内容	提案主体名	制度所管・関係官庁
1230200100	自己流域を持たず、河川勾配の小さい一級河川における河川構造物施工にあたっての協議、審査権限の河川課道事務所への委譲	河川構造物の施工にあたっての局番査及び操作規則（要綱 の作成について（平成6年1月10日中部地方整備局河川部河川計画課長、河川工事課長、河川管理課長、道路部機械課長 事務連絡）	一級河川の指定区間外において、河川管理者以外の者が河川の堤防を開削して河川法第24条、第26条の許可を受けて作業を行う場合または国土交通省への受託工事を申請する場合は、中部地方整備局の本局が審査、許可等を行っている。	C		占用許可等については、通常は中部地方整備局において判断を行い、治水上及び利水上影響が少ないものに関して河川国道事務所が判断できることとなっている。 大清川は、背後地には人家等が密集しているとともに沿川背後地盤高が高潮位より低く、破堤した際甚大な被害が想定される高潮区間で、宮川、五十鈴川と連続して一体的に管理する必要がある河川である。また、今回の申請は、堤防で重要な堤防の開削を伴うものであり、中部地方整備局が許可の判断をしている。 今回の構築については、当初ルートの協議が完了した後に、暫定ルートとして伊勢市から提案があったものであるが、①河川を波消した直後に堤防上で直線に折れ曲がること ②堤防上から堤内地へのすり付け区間が堤防と重複することなどにより特殊な構造物として検討の必要が生じたほか、伊勢市から河川管理上支障があるため河川の水面側に敷付けて道路を設置する提案があるなどし、構造上検討すべき課題があり、伊勢市の検討に時間を要していたものの。 なお、本件に限らず、占用許可等に係る事務手続きについては、より迅速化に努めて参りたい。	1．橋梁の新設を行う占用許可は、通常どの<らいの期間を要するのか。 2．河川構造物を施工するにあたって必要な国土交通省の審査について、貴省の回答によれば、より迅速化を図ることのことだが、具体的にどれくらいの期間で協議・審査がなされることとなる見通しなのか示されたい。	C		1．占用許可についての標準処理期間は、申請があってからおおむね3ヶ月を目安としているところ。 2．申請書類の不備等により、更正等に時間を要する場合もあるが、本件に係る河川法の審査は終了し、既に中部地方整備局において許可されている。						1101500100	伊勢市内、馬瀬町と大清町の間にある一級河川大清川に橋梁を架設する予定である。この大清川は、自己流域を持たず、河川勾配も小さいため、河川構造物を施工するにあたり、治水上大きな影響がないが、また、この橋梁は単なる生活道路としてではなく、大清町の住民約4000人が、災害時に孤立することを回避するための災害避難経路としての役割を大き（担っており、地震を始めとする災害の突発性を考慮し、一刻も早い完成を目指すところである。	提案理由： 当該橋梁架設に必要な審査は、国土交通省中部地方整備局が行っているが、地方整備局は広範囲の区域を所管するため、審査、協議に時間がかかってしまう場合がある。また、本河川は、自己流域を持たず、河川勾配が小さいため、河川構造物を施工するにあたり、治水上大きな影響がない。よって、本特例措置により、より現場に近い河川国道事務所で協議、審査を行うことで、許可までに要する時間を短縮し、橋梁の早期完成と、時間短縮による経費節減を目指す。	伊勢市	国土交通省
1230200200	自己流域を持たず、河川勾配の小さい一級河川における河川構造物施工については本提開削工事であっても事業者自らが施工することも可能とする	中部地方整備局河川許可工作物の工事受託審査会の設置について（平成8年10月28日建部河管管第104号中部地方整備局河川部長通知）	一級河川の指定区間外において、河川管理者以外の者が河川の堤防を開削して河川法第24条、第26条の許可を得て工作物を設置する場合は、河川管理者が受託施工することを原則とする。	C		大清川の左岸の背後地には人家等が密集しているとともに沿川背後地盤高が高潮位より低く、破堤した際甚大な被害が想定される高潮区間で、宮川、五十鈴川と連続して一体的に管理する必要がある河川である。また、今回の工事は、国民の生命財産等を守る重要な堤防の開削を伴うものであり、中部地方整備局が受託し河川管理の一環として一体的に行うことが必要である。 受託等に係る事務手続きについては、既に地方整備局において準備を行っており、速やかに手続きを行って参りたい。	提案者が望んでいる完成時期までに工事が終わる見通しであるのか。			本件に係る河川法の許可および受託工事については、既に中部地方整備局において、提案者の意向を確認しつつ事務手続きを進めているところであり、提案者の希望する期日までに工事は完了する見込みである。						1101500100	伊勢市内、馬瀬町と大清町の間にある一級河川大清川に橋梁を架設する予定である。この大清川は、自己流域を持たず、河川勾配も小さいため、河川構造物を施工するにあたり、治水上大きな影響がない。また、この橋梁は単なる生活道路としてではなく、大清町の住民約4000人が、災害時に孤立することを回避するための災害避難経路としての役割を大き（担っており、地震を始めとする災害の突発性を考慮し、一刻も早い完成を目指すところである。	提案理由： 河川構造物の施工に伴う本提の開削工事については、中部地方整備局「河川許可工作物の工事受託要件」により原則、河川管理者が受託することとなっているが、本河川は、自己流域を持たず、河川勾配が小さいため、また、この橋梁は単なる生活道路としてではなく、大清町の住民約4000人が、災害時に孤立することを回避するための災害避難経路としての役割を大き（担っており、地震を始めとする災害の突発性を考慮し、一刻も早い完成を目指すところである。	伊勢市	国土交通省
1230300300	河川の流水の占用目的の緩和	河川法第23条	河川の流水を占用しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならない。	D		環境、防災等を目的とする用水については、全国で許可した事例があり、本件についても必要な水量が確保できるなどの条件を満たせば許可は可能であり、具体的な実現の可能性については、引き続き担当事務所と相談させていただく所存。	1．貴省回答によれば、「環境や防災等を目的とした水利占用について全国で許可した事例がある」とのことだが、これまでに環境や防災を目的とした水利占用を許可した事例はそれぞれ何件ずつあるのか。 2．提案者によると、国・県・市による「流域協議会」を設置する方向で3者勉強会が開かれているが「環境水利権」が規定されておらず「水利権」として馴染まない等の理由で、進展がないとのことである。なぜ馴染まないのか教示いただきたいが、「環境目的としての水利占用が規定されていないため」という理由であるならば、そうしたニーズを踏み、環境目的の水利を進めるため、これを利用目的のひとつとして明示すべきではないか。 3．また、その際には豊水水利を活用することが有効ではないか、貴省の見解を伺いたい。		D		1．平成15年11月時点の調査によれば、修景、池等の浄化、防災等を目的とした環境用水は7件ある。なお、環境用水については、一般的に、修景、浄化、防火等の目的が複合的に組み合わさったものであるため、現時点において、環境あるいは防災を目的とした水利占用の許可事例数を正確に分類しカウントすることは困難である。 2．環境用水を流すというニーズは、比較的新しいものであるが、必要な水量が確保できるなどの条件を満たせば許可は可能であり、水利権として「馴染まない」ということはない。 3．豊水利用については、豊水時のみの取水であっても水利使用の目的が十分達成できること、河川環境や居住地域利権者、後発の水資源開発などに影響を及ぼさないことなどを慎重に審査する必要があり、現時点で豊水利用の活用が可能か否かの判断は困難である。						1101000100	現在、一級河川の「庄内川」から取水し、名古屋市内を流れる最大の農業用水である庄内用水（総延長28㎞）においては、かんがい期を除く期間は通水されないためゴミがたまったり、悪臭が発生したりして、地域環境に悪影響が生じている。そこで「環境」や「防災」を目的とする河川の流水の占用を認め、非かんがい期も通水すれば、環境の改善につながり、親水空間として年間を通して潤いのある水路となる。また、清防用水として活用できるように整備することに伴い、桜神・高蔵水量災の際のような水道システムのマとに伴う延焼を防ぐ効果が期待できるとともに大災害時の水の多様な緊急需要にも対応できるようにする。	提案理由：前述の「庄内用水」に「通年通水」「環境用水」「清防用水」をするとともに防災水利としても使えるようにしてほしいと3万人署名」を国土交通省庄内川河川事務所長と名古屋市長へ平成16年12月1日に提出した。その結果、国・県・市による「流域協議会」を設置する方向で3者勉強会が開かれていると聞く。だが「環境水利権」は河川法に規定されておらず「水利権」としてなじまないかと庄内川維持のための諸規制があるとかの理由で、勉強会に大きな前進はない。 一方、同用水を維持するため、多大な予算と多くの市職員が当てられているが、通年通水すれば農業用水としての機能を低下させることなく、今では極少数となった営農者にも不利益を与えることなく広く市民に潤いと喜びをもたらすと考えられる。また現在投入されている多額の予算を少数の営農者のためだけでなく一般市民に還元される。 代替措置：河川から の取水を河川の流量が一定量以上の時に限るものとし、同時に河川からの取水以外の措置「例えば庄内川近くに伏流水を自噴させる井戸を掘ったり、下水処理場からの水の一部を限定	庄内用水を環境用水にする会	国土交通省
1230400400	水資源の用途転用を制約する河川維持流量に伴う河川管理の弾力化	河川法第23条	河川の流水を占用しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならない。	C		維持流量については、動植物の生息又は、生育の状況、流水の清潔の保持等を総合的に考慮し適切に算出したものですので、維持流量を下回った場合には、河川環境に様々な影響が生じる。河川管理者としては、河川維持流量の確保が指言されるような水利権の許可をすることはできない。	1．河川維持流量の一般論ではなく、天竜川の場合について、具体的・定量的に回答願いたい。 2．①毎に85トン／秒の根拠、②これを0.6トン／秒5万トン／日 下まわった場合の問題点について教示願いたい。	C		①天竜川の河川維持流量（85m3/s）の根拠について 天竜川の維持流量は、二事実施基本計画（昭和47年4月策定）及び1度定されており、河川構造物維持、流水の清浄能力の保持を考慮して、85m3/sとされている。 ②これを0．6トン/秒（5万トン／日）下まわった場合の問題点について 正常流量とは、舟運、漁業、観光、流水の清潔の保持、塩害の防止、河口の閉塞の防止、河川管理施設の保護、地下水位の維持、景観、動植物の生息地又は生育地の状況、人と河川の豊かな触れ合いの確保等を総合的に考慮て定められた流量（維持流量）、及び流水の占用のために必要な流量（水利流量）の双方を満足する流量であって、年間を通じて確保されるべき流量であり、河川の総合的管理の一環として、平常時の河川の適正な管理が確保できるように定めたものである。 したがって、正常流量を下回ることは、平常時の河川の管理上支障をきたすものである。	右提案主体の意見を踏まえ、検討の上回答されたい。			①鹿島橋地点で維持流量を下回った時が過去幾度もあるが、下流域の河川環境面化の具体的事例を具体的にご教示願たい。②他の大河川（利根川30トン/s、木曽川50トン/s）と比較しても天竜川の維持流量が極端に大きい。河川形態を総合的に配慮して決められたとする各項目毎（動植物の生息・生育、流水の清潔維持等）の検討資料の開示ともに客観的な根拠理由をご教示願たい。③渇水期に維持流量を下回った時があったとしても、平常時まで余水の用途転用（余水140万トンの5ヶ月分4%分の5万トン）ができないとするのは、改正河川法の主旨に反するのではないか？合理的な説明をお願いしたい。	C	①維持流量は、舟運、漁業、観光、流水の清潔の保持、塩害の防止、河口の閉塞の防止、河川管理施設の保護、地下水位の維持、景観、動植物の生息地又は生育地の状況、人と河川の豊かな触れ合いの確保等を総合的に考慮し、維持すべきであるとして定められた流量（1年365日を通じた流量の実動）にも配慮して定められるべきものである。しかし、流量の変動のもつ意味や効果・影響に関する知見が現段階では十分ではないことから、調査研究を継続しているものである。 低水管理の目安となる維持流量について、これを減量した場合には、一般的には舟運等前述した考慮項目の1つ又は複数に影響が生じることが考えられるが、維持流量を減じる量や期間がわずかである場合に具体的にどのような影響が出るかについては、流量の変動のもつ意味や効果・影響に関する知見が現段階では十分ではないことから、調査研究を継続しているものである。 維持流量を減じた場合には、自然環境に影響が生じる可能性があり、また、一度自然環境に影響が生じた場合には、それを回復するのには多大な費用、労力及び時間が必要であることを考え慎まうと、維持流量を減じることには慎重な検討が必要と考えている。 ②天竜川の維持流量については、河川構造物維持、流水の清潔能力の保持を考慮した天竜川佐久間、秋葉環境築造に伴う下流河川維持水量等から、工事実施基本計画において河川維持用水を85m3/s と規定されている。 河川の流量の大小比較においては、比較する地点の集水面積や分派する河川の有無等を考慮すべきもので、流量の絶対値で単純に比較すべきものではない。ちなみに、利根川、木曽川、淀川等と流水の正常な機能の維持に必要な流量を当該地点の集水面積当たりで比較しても、天竜川が決して大きなものではない。 ③一般的に水利権の許可は将来需要を見越した水量を許可することで長期的視点に立った安定的な水の利用を確保することとしており、現時点で取水量をもって余水があるとは判断できるものではない。また、年間を通じて安定的な取水が確保される場合でなければ、上水の安定供給という目的を達成することはできないことから新たな水利権の許可をすることはできない。						1101400100	天竜川の浜松市鹿鳥地点に維持流量85トン/s が設定されている。大河川と比較し異常に高く根拠を疑しい。上流の秋葉・船明ダムに各用途毎の水利権水量に対し、農水、工水、掃流用水等が日量平均で約140万トン水象り状態である。しかし、河川維持流量を下回る時がありと了解の上で他用途への転用ができない事態になっている。その為に、当地域では僅か日量5万トン余の上水確保の為に、近畿河川に4ヵ2億円（県・155億円、国・170億円の税金投入）でダム建設が進められている。弾力的な河川管理で用途転用が許されるならばこれらの経費は不要と考える。また、環境用水等として地域で水資源の有効活用を図ることができる。	提案理由： 維持流量を下回ったとしても天竜川には豊富な流量が確保され、河川環境に問題が生ずるようにはさせないという観点が認められ、新たなダム建設が不要になるどころか、水質汚染全国ワースト1になっている佐久間湖への環境用水として農水等を利用できることになる。また、水利権水量で決められている範囲内の転用である限り、水利用において特段の支障はないと思われる。たとえば、夏期は農業用水から、冬期は掃流用水から他への転用を図るというような配慮も考えられる。	個人	国土交通省
1230500100	河川占用許可主体の拡大	河川法第24条、第26条 河川敷地占用許可について（平成11年6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8年10月28日建部河管管第104号中部地方整備局河川部長通知）	工作物設置許可基準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る。	C		河川は公共用物であり、その保全、利用その他の管理においては、水質面のみならず、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、総合的に行われるべきものである。 河川に対して喜（編）がけすることは、洪水時において災害発生時の対処などの治水上、流水の正常な機能の維持など河川環境上、日常の維持管理上などさまざまな支障が生じるため認めていないところ。 また、河川敷地は他の利用に支障のない範囲で一般公衆の多様な利用に供すべきとの基本的な考え方にたっていることから、河川敷地における占用施設については、河川に設置することが必要やむを得ないもの に限り認めることとしており、その占用主体も原則として、公的な主体（第3セクター を含む。）による設置・管理によるものとされ、これ以外の主体による占用は認めていないところ。	個別の占用案件ではなく、一般論としての質問である。 1．包括占用は、河川の利用について地方公共団体が主体的に判断し、創意工夫を生かした地域づくりに寄与する趣旨で設けられた制度と理解しているが、その理解でよろしいか。 2．制度創設の趣旨を臨みれば、包括占用の許可にあたっては、地方公共団体が管理運営の責任も担った形で主体的に河川利用を判断できる仕組みとすべきであり、地方公共団体の責任において判断した企業等であれば、占用主体として認めてもいのではないか。	C		包括占用とは、地方公共団体、公益法人その他これらに準ずる者（以下「地方公共団体等」という）が、治水上、環境の保全上等の河川管理上の支障がなくるおそれが少ない河川敷地について、当該河川敷地の具体的利用方法を主体的に決定できる制度で、地方公共団体等の創意工夫を活かした地域づくりに寄与するものである。 また、包括占用区域における施設使用者については河川占用許可準則第6に定める主体がなりうるとしている。 河川は公共用物であることから、河川敷地は他の利用に支障のない範囲で一般公衆の多様な利用に供すべきとの基本的な考え方にたった。その周辺の住民により利用されるものであり、原則、占用主体は地方公共団体等としているが、河川占用許可準則の特例措置として、一定の条件を満たした場合、営業活動を行う事業者が河川敷地を利用することを可能とする社会実験を実施しているところである。				河川の意味が国土交通省の考えているものと違っている。東京都と大田区に河川の管理をするように指導して欲しい。水質をよくするのは公共の為である。硫化水素は人体に悪い影響を与えるので、発生させないようにしなくてはいけない。太陽光発電を行う事により地球温暖化を防ぐ事になる。汚水が海に流れて東京湾河を汚している。国がそのような事をして良いのか？	C	個々のニーズに基づく特区室からの提示に対しては、個別に検討させて頂くことはしない。 河川は公共用物であり、その保全、利用その他の管理においては、水質面のみならず、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、総合的に行われるべきものである。 河川に対し喜（編）がけすることは、すでに回答させて頂いたとおり、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認められない。 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）にある。	1801500100	区内を流れている呑川、内川沿いにおける放置自転車が路上に無数にあるため、近隣住民の通行に支障を来している。そこで、この河川に網柵付きし、自転車駐輪施設を設置することが可能となれば、地域内の円滑な通行を確保することができ、雇用の確保や商店街活性化に繋がると考える。また景観上の問題も改善されることができ、より人が集まる環境が整う。さらには駐輪場の料金を地域活動としての河川美化活動に利用することにより、汚染の進む両河川の水質改善を目指す。	香川、内川の河川占用許可を受け、河川の上空に網柵付きを駐輪場として活用する。この事業により、自転車を整理することが可能となり、街並みの景観改善と、地域への集客を図る。 公的主体以外への河川占用許可を認めるに際しては、その利用目的や、河川管理上支障のないことを自治体が確認することをもって、特区地域内において運用することを求める。	個人	国土交通省
1230600700	外国由来の漂流・漂着ごみの処理責任の明確化	河川法第24条、第26条 河川敷地占用許可について（平成11年6月5日建河政発第67号建設事務次官通達）中第1章総則において、河川法第26条第1項に基づく工作物の新築、改築、又は除却の許可に関して、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る。	工作物設置許可基準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る。	D		外国由来の漂流・漂着物の処理責任が国にあるとの論拠が不明であるが、海岸法（昭和31年法律第101号）においては、「海岸環境の保全」を目的に位置付けられており、海岸管理者である地方公共団体等の長としては海岸管理を行っていく一環として海岸清掃を行っている。 また、海岸保全区域において海岸管理者が行う、洪水、台風等による海岸に漂着した流木等、及び外国由来の流木等の処理の一部については、海岸保全施設に影響を及ぼすものについては、災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業により、国が補助を行っている。 港湾にあっては、外国船の油流出も想定しており、外国由来か如何を問わず、漂流物に対して港湾法において、「港湾の保全のため、必要な措置」（港湾管理者）は、港湾区域及び港務局の管理する港湾施設を良好な状態に維持すること」と明確に規定されているとともに、一般海域において必要に応じ、国が自らの専用船舶及び要員等をもって漂流ゴミ等の回収を行う海洋環境整備事業を直営により実施している。	1．貴省の回答は、外国由来の漂流・漂着物の処理責任については、こちが流れ着いた先が海岸であれば海岸管理者またも地方公共団体等の長にあると解してよいか。 2．それは、廃掃法第五条において、管理者が「管理する土地又は建物の清潔を保つように努めなければならない」とされていることから、漂着ごみは管理者である地方公共団体等の長が処理すべきということか。 3．提案者は漂流・漂着ごみの処理に対する国の抜本的な対策を求めているが、貴省はどのような問題意識のもとに、どのような対策を講じているのか。 4．今後の取組みについて、国はいつまでに、どのような対策を講じていくのか。 5．右提案主体の意見について検討の上回答されたい。		D		外国由来の漂流・漂着ゴミの問題は、沿岸自治体や住民が大変苦慮されている点で大きな問題と認識しており、特に外国由来という点において発生源である外国との関わり方を含めて政府全体で取り扱うべき問題と考えている。 海岸法を所掌する立場から言えば、海岸管理者は、各地で海岸清掃を行っており、これは、以下に基づくものである。 海岸法第2条の2に基づき主務大臣は、「海岸保全区域等に係る海岸の保全に関する基本的な方針（以下、「海岸保全基本方針」という。）」平成12年5月1日付け農林水産・運輸・建設省告示第3号）を定めており、この中で「海岸における ゴミ対策や清掃等海岸の美化」については、地域住民やボランティア等の協力を得ながら進めるとともに、参加しやすい仕組みづくりに努める。また、廃棄浮遊利用等ゴミの投棄等により海岸環境の悪化が進まないよう、モラルの向上を図るための啓発活動の充実に努める。」とされている。したがって、海岸管理者としての枠組みの中で、外国由来か否かにかかわらず、海岸管理の一環として海岸清掃を行っているところであり、廃掃法第5条に基づいて一義的に外国由来の漂流・漂着物の処理責任は海岸管理者である地方公共団体等の長にあると解して行っているものではない。 なお、漂流・漂着ゴミ対策は、複数の省庁が関係する課題であるとの認識のもと、国土交通省としても、関係省庁による取り組みの状況に関する情報交換のため、「漂流・漂着ゴミに関する関係省庁連絡会」（座務：環境省）に参加しているところである。 また、海域を漂う漂流ゴミについては、海域環境や国連海洋法条約に基づき無害通航する船舶の安全な航行の障害が発生したり、国境を越境して広く漂い海域環境の悪化を招くことから、積極的に除去を行うことが重要であると認識していること、これを踏まえ、国土交通省では、一般海域において必要に応じ、国が自らの専用船舶及び要員等をもって漂流ゴミ等の回収を行う海洋環境整備事業を直営により実施しているところであり、今後も積極的な漂流ゴミの回収を行う仕組みづくりの検討などを行うこととしている。	措置の概要では、海岸管理者が海岸管理を行っていく一環で海岸清掃も行っているとあるが、外国由来のごみは本来離島地区に集中して大量かつ繰り返し漂着しており、このことは通常のごみ処理とは異なり想定外のことで、海岸清掃で処理されておらず、漂着したごみが沿岸環境や水産資源、優れた景観等に悪影響を及ぼしている。管理者による海岸清掃は、漂着した先の地域住民や市町村がやむを得ず行っている対策と同じく、抜本的な対策となっていない。また、補助事業により処理しているとの認識は今回の提案の主旨に反しており、改めて、港湾海岸、建設海岸、共用の外国由来の漂流・漂着ごみの処理責任がどこにあるのか回答願いたい。	D		沿岸部等に、近年、大量かつ繰り返し漂着する外国由来のゴミは、発泡スチロールやプラスチック容器等がほとんどで、離島地区では、一般ごとしての処理が困難であることから、島外に搬出し処理を行っている。外国由来の漂着ゴミについては、具体的な提案として、外国由来のゴミが占める割合の多い地区を特区として指定、その特区の中で、例えば、一般海岸の所有者は国、管理者は地方公共団体、海岸清掃は漁業者、ボランティアという実態を踏まえて、(財)海場協漁業資源活性化財団等を参考にして、漂流・漂着ゴミについてもそれぞれの役割分担を明確化した上で国の直営もしくは地方公共団体との連携による処理システムの確立ができないか。	F	外国由来のものを含む漂流・漂着ゴミにおける海岸機能の低下や生態系を含めた環境・景観の悪化、船舶の安全航行の確保や漁業への被害などが近年深刻化しており、この問題に対応するため、平成12年から環境省を中心に「漂流・漂着ゴミに関する関係省庁連絡会」を設置し、情報交換等の取組を行ってきた。 しかしながら、外国との関係を含む発生源対策の難しさや関係する部局が多数に上り事情も異なるため、未だ有効な対策を講ずるに至っていないのが現状である。 このため、以下のとおり、漂流・漂着ゴミに関するより実効的な対策を政府として検討する体制を確立する。 1　関係省庁による局長級の対策会議を設置する 2　対策会議の議営は、環境省が国土交通省、農林水産省の協力を得て行う。また、内閣官房は会議に参加し、必要な助言等を行う 3　対策会議の主要な任務は以下のとおりとする (1)中長期的な課題として、国際的な対応も含めた発生源対策の検討 (2)漂流・漂着ゴミにおける被害が著しい地域の対策（漂流・漂着ゴミの収集から処理に至るまでの総合的な観点から、関係省庁が連携したもの）を早期に実施できるよう検討し、当面のとりまとめを平成18年度末までに行う	1801000700	外国由来の漂流・漂着ゴミについては、その処理責任は国にあると考えられるが、廃棄法上の位置付けが明確でないことから、景観や環境保全上やむを得ず、漂着した先の地域住民や市町村その処理に当たっているが、抜本的な対策となっていない。このようなことから、外国由来の漂流・漂着ゴミにかかる廃棄法上の定義及び国際間の削減対策が実施されるまでの間の処理責任について、明らかにすることで、抜本的な対策が講じられ、豊かな海域と優れた景観を確保することで、水産業の振興と交流人口の増加を図り、地域の活性化を実現するものである。	提案理由： 離島の離島では、その地理的条件により外国由来の大量のゴミが繰り返し漂流・漂着し、沿岸環境や水産資源に加か、優れた景観に悪影響を及ぼしており、地域の観光、産業活性化に大きな支障となっている。これら外国由来のゴミの処理責任は国にあると考えられ、漂着先の自治体が処理する性格のものではないため、 なお、国においては、平成12年から漂流・漂着ゴミに関する関係省庁連絡会議が開催されていること、また、今年度から漂流・漂着ゴミに係る国際的削減方策調査を実施していることは了知している。	対馬市、壱岐市、五島市、新上五島町	国土交通省、農林水産省、環境省
1230800800	茅葺き屋根等の不燃材以外の屋根材使用要件の緩和	建築基準法第22条、第23条	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。 特定行政庁が防火地域及び準防火地域以外の市街地について指定する区域内における建築物について、屋根の構造を、通常の火災を想定した火の粉による建築物の火災の発生を防止するために屋根に必要とされる性能を有するもの と、また、外壁で延焼のおそれのある部分の構造を、建築物の周囲において発生する通常の火災による延焼の抑制に一定の効果を発揮するために外壁に必要とされる性能を有するものとしなければならない。	D		建築基準法第22条第1項の「防火地域及び準防火地域以外の市街地について指定する区域」は特定行政庁が指定しているものであり、屋根からの火災発生の防止や外壁の延焼抑制を図る必要がない区域であれば、特定行政庁において当該区域を指定から外すことで、御要望の内容の実現が可能である。								1801000800	都市計画区域以外の市街地が形成されている区域について、不燃材以外の屋根材の使用を容認することにより、地域振興・活性化を目指す。詳細については、別紙1参照のこと	当市の茅を利用した昔ながらの伝統工法による茅葺き屋根の家に定住できないか、あるいは、農業体験できないかというような内容の問い合わせが数多く寄せられている。しかし、この規定により、実現できない状況である。詳細について、別紙1参照のこと	石巻市	国土交通省

12 国土交通省(8次提案最終回答)

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)	再検討要請	提案主体からの意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案	具体的事業の実施内容	提案理由・代替措置の内容	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1230090	建築基準法の緩和	建築基準法第27条第1項	建築基準法第27条第1項	C		従来は、過去の市街地大火や建築物火災等の教訓を踏まえ、大規模な建築物が火災により倒壊すると隣接する建築物に延焼等を生じる危険性が高いことから、延べ面積が3000㎡を超える建築物の柱や梁を木造とすることが一律に禁止されており、また、3階以上の階を不特定多数の人が利用する特殊建築物等については、避難安全の確保や倒壊防止の観点から、その柱や梁を鉄筋コンクリート造などの耐火構造とすることされていた。これらについて、その後の技術開発の進展を踏まえ、平成12年5月に施行された改正建築基準法により性能規定化が行われ、木造であっても耐火性能を有するものであれば、延べ面積が3000㎡を超えるものを建築したり、3階以上の特殊建築物を建築したりできるように措置されたところである。今後も、木造の性能を適切に評価することにより、建築物における木材の利用の拡大に努めてまいりたい。 また、木造建築物については、現段階では汎用性の高い仕様が認められないので、構造上、意匠上の工夫を促す観点から、国土交通省において仕様を定めることは予定していない。 なお、壁、柱等の主要構造部に対する耐火構造の仕様については、民間において幾々と大臣認定の実績が積み重ねられている状況にあり、民間の技術開発を促す観点から、現段階においては国土交通省において仕様を定めることは予定していない。											愛媛県の「公共施設等木材利用推進連絡会議」において、延べ床面積が3,000㎡以下であるにもかかわらず、3階建て以上である為の木造化が出来ない公共施設が4施設もあった（うち3階建ては1施設）。最終的には、延べ床面積1,000㎡以下なら階数に関わらず木造化可能としてほしいが、技術的な安全確認も必要と考えることから、当面は3階建てについて要望するものである。 建築基準法における特殊建築物の仕様規定を緩和することにより、公共施設木造化が促進されれば、県産材の需要拡大を通じて、森林整備が推進される。	愛媛県	国土交通省
1230100	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条第2項、第3項、第97条の3、建築基準法施行令第149条	建築基準法第4条第3項では、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、都道府県が5市町村への事務の移管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		御要望の案件は、制度上は建築主事の設置が可能となっているものであり、建築基準法上の規制が障害となっているものではないため、特区として対応することは不適切である。また、御提案の内容では、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、御要望の実現は困難である。	右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	先ず制度上は可能となっているとのご回答ですが、提案書添付資料①提案理由書3建築基準法第4条第3項の規定の障害性にも記載したとおり、都道府県知事が協議に応じないことにより事実上は設置が不可能となるような建築基準法第3条第3項の規定は、建築主事設置の法的障害にわざるをえません。 次に提案の内容では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のご回答ですが、その理由をお示し下さい。	C	御要望の案件は、制度上は建築主事の設置が可能となっているものであり、建築基準法上の規制が障害となっているものではないため、特区として対応することは不適切である。また、御提案の内容では、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、御要望の実現は困難である。 なお、事務移管後の建築行政の円滑な実施の担保には、都道府県と市区町村の間で確認申請や台帳等の書類、違反建築物や既存不適格建築物に対する指導方針・状況、景観やまちづくりに関する取組みなどについて、十分に協議・調整した上で引き継ぎ、移管により建築物の所有者等に混乱や不便を与えないようにすることをいうものである。	右提案主体の意見について検討の上、回答されたい。	先ず制度上は可能となっているとの再度のご回答ですが、平成17年12月14日提出の意見応募書にも記載したとおり、建築基準法第4条第3項の規定に基づく協議に都道府県知事が応じないため、提案主体である千代田区、渋谷区にも建築基準法第4条第2項の規定に基づく建築主事の設置ができない状況であり、制度上も不可能というべきではないでしょうか。 次に提案内容では事務移管後の建築行政の円滑な実施を担保することができないと思われるとのご回答ですが、前回のご回答と同じ、そのように思われる理由が示されてはいません。そのように思われる理由を具体的にお示し下さい。	C	御要望の案件は、制度上は建築主事の設置が可能となっているものであり、建築基準法上の規制が障害となっているものではないため、特区として対応することは不適切である。また、御提案の内容では、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、御要望の実現は困難である。 なお、御提案の内容では、都道府県と市区町村の間で確認申請や台帳等の書類、違反建築物や既存不適格建築物に対する指導方針・状況、景観やまちづくりに関する取組みなどについて、十分に協議・調整した上での引き継ぎが行われないと考えられることが、移管により建築物の所有者等に混乱や不便を生じ、事務移管後の建築行政の円滑な実施を担保することができないと考える理由である。	1010100 1010200 1010300 1010400 1010500 1010600 1010700 1010800 1010900	現在は建築基準法第97条の3及び建築基準法施行令第149条の規定により建築物の延べ床面積1万㎡以下に制限されている提案主体の特定行政庁及び建築主事の建築確認、建築許可、中間検査、完了検査、特殊建築物定期調査報告書調査、建築設備定期検査報告書調査及び違反建築物取締等の事務処理の権限の制限を撤廃するとともに、現在は東京都知事の権限とされている中間検査特定工程指定及び特例容積率適用区域内における特例容積率の限度の指定等の事務処理の権限を提案主体の権限とし、既に権限制限を受けていない開発行為の許可に関する権限と合わせて行使することにより、総合的かつ主体的なまちづくりを推進する。	建築基準法に基づく許認可の審査期間短縮、建築基準法に基づく許認可に関する証明書交付及び閲覧閲覧窓口の一本化等による住民サービスの向上、宅地造成から総合設計許可、建築確認・検査及び建築物物の建築後の維持管理までを含めたまちづくりは、広域自治体である東京都ではなく、基礎的自治体である提案主体でなければ十分に推進することは困難である。詳細は添付資料1構造改革特区提案理由書及び添付資料②建築状況比較表のとおり。	千代田区、渋谷区	国土交通省
1230110	簾壁の築造に係る確認申請等の手続きの緩和	建築基準法第6条、第6条の2、第6条の3、第7条、第7条の2、第7条の3、第7条の4、第7条の5、第18条、第88条、第89条	宅地造成規制法第8条第1項の規定による許可を受けなければならない場合の擁壁については、確認検査、計画通知、工事現場における確認の表示等についての規定は適用しないこととしている。	F	I	御要望とおり、簾壁の築造に際し、都市計画法における開発許可を受けた場合は、建築基準法の確認検査、計画通知、工事現場における確認の表示等についての規定を適用しないこととするよう法改正に向けて検討中である。 なお、御要望の内容の実現に向けた検討は既に開始しているが、法律上の手当てが必要であることから、直ちに措置すること、実施までに要する期間を明確に回答することは困難である。	貴省の回答によれば、「提案内容の実現に向けた検討は既に開始している」とのことだが、いつまでに検討の結論を出し、実施までにどれくらいの期間を要するのかについて明確に回答されたい。	本市の提案内容について既に実現に向けて法改正を検討されているとのことでありますが、早期の法改正を要望します。	F	I	建築基準法等の規定を整理し、都市計画法による開発許可を要する擁壁については、建築基準法の確認検査、計画通知、工事現場における確認の表示等を不要とする予定。 上記については、次期通常国会への法案提出に向けて検討中である。	通常国会へ法案提出すべく検討中とのことだが、できるだけ早期に対応されたい。		B－1	I	建築基準法等の規定を整理し、都市計画法による開発許可を要する擁壁については、建築基準法の確認検査等を不要とする。	1120100 1120200 1120300 1120400 1120500 1120600 1120700 1120800 1120900	擁壁の築造に際し、都市計画法における開発許可を受けた場合は、建築基準法の確認申請・完了申請・確認の表示義務規定を除外する。 これにより申請手続きの簡略化が図られ、申請者である国民への過度な負担を取り除き、経済の活性化に資するとともに、行政事務が合理化され、より良い行政サービスを国民に提供することができる。	都市計画法に基づく開発許可制度においては、造成される宅地の安全性確保の観点から様々な規定が設けられており、その内、擁壁に関する構造規定では建築基準法施行令第142条の規定を準用することとされている。これは、都市計画法と建築基準法により、良好な都市環境の形成とともに、国民の生命と財産を守ることを目的としている。 しかし、都市計画法で安全性を確保しているにも関わらず、都市計画法の許可申請と建築基準法の確認申請の2つの申請が必要とされているため、国民にとって過度の負担となっており、また行政事務の合理化の妨げとなっている。 なお以前、同様提案に対し、都市計画法と宅地造成等規制法に基づく構造規定を比較し、緩和できない旨の回答がなされたが、都市計画法において、擁壁の構造基準として建築基準法を準用する旨の規定が設けていることを踏まて、建築基準法に基づく確認申請等は適用除外とすべきである。	岐阜市	国土交通省
1230120	スリム下水道事業 「下水道事業の認可申請書類において、処理施設調査の処理能力を晴天時最大（単位立方メートル）から、日平均（単位立方メートル）に変更をし、地域にあった下水道事業とする。」	下水道法第5条 下水道法施行規則第4条	所定の様式に晴天日最大汚水量を記載することとしている。	C		計画対象地域から発生する下水量は年間を通して変動するものであり、処理機能については、年間最大汚水量発生日の発生汚水量に対し計画処理水質を担保する必要があるため、施設整備において対象とすべき計画下水量は、計画目標年次における計画対象地域の日最大汚水量とすることが適当である。	1．なぜ、日最大発生汚水量を基準に施設を設計しなければならないのか、考え方を示されたい。 2．日平均発生汚水量を基準とすると、どのような問題が起こるのか。 3．右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	スリム下水道事業は、下水道事業が財政的に困難であるため少型合併浄化槽として整備したり、下水道事業が過大計画となるために4,000人規模でも農林水産省の補助事業として要望されようとする区域を対象に下水道法による下水道事業の提案を行なっているものである。 スリム下水道事業は、国土交通省、農林水産省、環境省等の縦割りの補助事業の中で、市町村にとって過大計画とならない項目を組み合わせている。法律は、下水道法で運用し、処理施設は、農林水産省の同様日平均汚水量を採用する。このことによりスリム下水道事業は、約10%以上処理施設設置を安価にすることができて、下水道普及率の向上という社会的な効果が期待できる。	C	1.計画対象地域から発生する下水量は年間を通して変動するものであり、処理機能については、年間最大汚水量発生日の発生汚水量に対し計画放流水質を担保する必要があるため、処理機の設計において対象とすべき計画下水量は、計画目標年次における計画対象地域の日最大汚水量とすることが適当である。 2.日平均汚水量を超える汚水量が発生した場合に、容量が不足し、汚水があふれる恐れがある。 3.計画対象地域から発生する下水量は年間を通して変動するため、処理機の設計にあたっては、年間最大汚水量発生日の発生汚水量に対し計画放流水質を担保することが必要である。							1．処理区域が都市計画区域外及び都市計画区域内の白地（市街化区域が設定されていない都市計画区域）である。 2．計画区域人口は5,000人以下とする。 3．処理方式は土壌浄化法とする。 上記の条件を満たした場合に限り下水道法施行令記載様式（様式第2「公共下水道事業計画書」第4表）に定める処理能力の記述を日最大から日平均に変更することができれば、処理場の規模を都市型下水道のような過大な計画ではなくスリムな下水道事業とすることができるため、事業費を減らすことが可能となる。また、財政の厳しい地方自治体も下水道事業を推進しやすくなり、下水道普及率の向上という社会的な効果が期待できる。	国土交通省の補助事業は、都市型の下水道事業となるため人口の少ない地方自治体で下水道を計画すると過大な設計となり、事業費も高くなってしまう。そのため、財政の厳しい地方自治体は下水道事業を実施したくても困難な状況となっている。人口の少ない地方自治体で下水道を計画する場合は、それぞれの地域にあった計画を行い、人口規模や区域が農業集落排水事業に近い条件であれば計画下水量の算出を農業集落排水施設設計指針平成14年度改訂版に定める水量で計画を行うことができると、都市型下水道のような過大な計画になることもなくなる。また、事業認可にかかる費用や処理場建設金額なども安くすることが可能となり、財政の厳しい地方自治体でも下水道事業を計画することができ普及率の向上にも効果があると考えられる。	土環浄化法事業推進連合会	国土交通省
1230130	ワンコイン下水道事業認可 「下水道事業の計画水量の算出を簡素化し、その作業を委託する場合は、計画人口に1人当たりワンコイン（500円）を乗じた金額で、事業の認可が取得できるようにする。」	下水道法施行令第4条の2	事業計画の認可を受けようとするときは申請書に事業計画を記載した書類に計画下水量及びその算出の根拠を記載した書類を添付することとしている。	C		計画汚水量は、実測に基づいて推定することが望ましく、計画汚水量原単位についても、実測や計画対象地域の上水道の給水計画等から推計すべきものであり、一律に決めるべきものではない。	1．青省回答にある「実測」とは何をどのように行うのかご教示いただきたい。 2．計画汚水量や計画汚水量原単位については、実測に基づいて計測しなければならない決まりなのか、あるいはそうしてほしいということか。 3．右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	住宅の汚水を中心とした下水道区域の場合、別紙補足資料のように1人1日当り日最大汚水量 330㍑とする。 国土交通省の事業認可の申請作業を委託する場合、50haでも1,000万円以上必要と言われているが、農林水産省の採択を受けるための申請作業を委託する場合、300万円以下の費用ですむと言われている。 ワンコイン下水道事業認可は、住宅の汚水を中心とした区域を下水道法で要望した場合、実測や上水道の給水計画等を推計するものの、生活汚水以外の流入がないために330㍑/人・日の数値を使用することができる。 このことにより、事業認可の作業を委託する場合、計画人口にワンコイン（500円）を乗じた金額で作成することができる。	C	1.計画汚水量や計画汚水量原単位の設定においては、一般的に計画対象区域の上水道の給水実績を基に設定するが、生活様式が類似している近隣地区での汚水量実績等を参考に設定する場合もある。 2.処理区域内には、住宅以外にも事業場、観光施設、公共施設等、排水量の時間変動、季節変動の大きい様々な施設が存在することから、各地域の特性を踏まえた実測値を用いることが望ましく、それにより適切な施設設計が可能となる。 3.計画汚水量は、実測に基づいて推定することが望ましく、計画汚水量原単位についても、実測や計画対象地域の上水道の給水計画等から推計すべきものであり、一律に決めるべきものではない。また、事業認可の申請作業にかかる費用については、必要なデータ、地形や計画区域の配置等によって地方公共団体毎に異なるものであり、1人あたりの定額で決めるべきものではない。							1．計画人口1人当り330㍑／人・日の水量を乗じ、住宅以外の事業所がある場合は別途日最大汚水量を加算する。 2．処理区域が都市計画区域外及び都市計画区域内の白地である。 3．計画流入人口は5,000人以下とする。 4．処理方式は土壌浄化法とする。 上記の条件を満たした場合に限り計画定住一人当り汚水量原単位を日最大330㍑／人・日とすることができれば、事業認可を簡素化することができる。事業認可の申請業務を委託する場合には計画人口にワンコイン(500円)を乗じた金額で作成できる。このことは財政の厳しい地方自治体も下水道事業を推進し易くなり下水道普及率の向上という社会的な効果が期待できる。	国土交通省の補助事業は、都市型の下水道事業となるため人口の少ない地方自治体で下水道を計画すると過大な設計となり、事業費も高くなってしまう。そのため、財政の厳しい地方自治体は下水道事業を実施したくても困難な状況となっている。人口の少ない地方自治体で下水道を計画する場合は、それぞれの地域にあった計画を行い、人口規模や区域が農業集落排水事業に近い条件であれば計画下水量の算出を農業集落排水施設設計指針平成14年度改訂版に定める水量で計画を行うことができると、都市型下水道のような過大な計画になることもなくなる。また、事業認可にかかる費用や処理場建設金額なども安くすることが可能となり、財政の厳しい地方自治体でも下水道事業を計画することができ普及率の向上にも効果があると考えられる。	土環浄化法事業推進連合会	国土交通省
1230140	市営住宅の空き駐車場の入居者以外の利用	公営住宅法2条5号 公営住宅法施行規則1条6号	○公営住宅の駐車場は、公営住宅の入居者の共同の福祉のために必要な共同施設の一つであるから、入居者又は同居者のみが使用資格を有する。	D		○公営住宅は、住宅に困窮する低額所得者に低廉な家賃で賃貸することにより国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与するためのものである。 ○公営住宅の共同施設である駐車場は、「公営住宅の入居者の共同の福祉のために必要な施設」（公営住宅法2条9号）であるため、その使用資格は公営住宅の入居者又は同居者に限られるものであり、それ以外の者が使用することはできない。 ○ただし、公営住宅入居者の使用を限度せず、駐車場の適正かつ合理的な管理に支障のない範囲内において、事業主体が必要と認めた場合には、補助金適正化法による大臣承認を得た上で、公営住宅の駐車場を近隣住民に目的外使用として使用させることは可能である。 ○なお、公営住宅の駐車場を整備するに当たっては、駐車場が「公営住宅入居者の共同の福祉のために必要な施設」であることに鑑み、必要台数を勘案して整備する必要がある。	公営住宅の共同施設たる駐車場についても、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に設けられている地域再生の支援措置「公営住宅における目的外使用承認の柔軟化（A1202）」の対象施設として含まれるものと考えるがどうか。										通達により、市営住宅の駐車場は、市営住宅の入居者に利用が限られているが、その駐車場に空きがある場合は、市営住宅の入居者以外に貸し出すこととする。駐車場は現在の社会生活においては必要不可欠な施設であることから、本市ではまちづくり条例で官、民ともに100%設置義務としているが、この実施により入居者全員が必ずしも必要とするとは限らない現状から発生する無駄を解消できることで、駐車場の整備を推進できる環境が整う。その結果、入居者の生活環境が向上するとともに、空きを近隣住民が利用出来ることや違法駐車の減少につながるなど広く地域の住民の利便性が向上する。	市内市営住宅の一部の駐車場は、1箇所だけであるが、他の市営住宅においても駐車場の需要は高いものと思われる。一方、市営住宅に駐車場を整備することは、市営住宅の入居者にとっても利便性が向上するが、高齢化率24%を超える本市においては、入居者の生活スタイルによって、入居者全員が駐車場を必要とはしていない状況にある。したがって、市営住宅の希望者に駐車場を提供した後、空きがある場合は、地域の住民に提供することが可能になれば、利便性が向上し、また駐車場使用料の収益も見込まれる。	逗子市	国土交通省
1230150	新幹線沿線残留農地において、一定の要件を満たす場合には都市整備手続きを簡略化する。	都市計画法第7条、15条、18条、第23条、都市計画法施行令第14条	区域区分に関する都市計画は都道府県が定める。その際、都道府県は、国土交通大臣に協議を行うこととされており、国土交通大臣は、国の利害との調整を図る観点から協議を行なう。国土交通大臣は、当該問題をしようとするときは、あらかじめ農林水産大臣に協議しなければならない。	E		本提案の場合、現時点で県において都市計画の案の作成に至っておらず、国土交通大臣との協議手続きは行なわれていないことから、国との協議手続きが区域編入の障害となっているという事実は存在せず、事実誤認である。 また、区域区分に関する都市計画についての国土交通大臣との協議は、国の利害との調整を図る観点から行なっており、この判断は国でしか行えないことから、協議を廃止することは適切ではない。	貴省回答にある「国の利害との調整を図る」とは具体的にどういうことか説明されたい。		E	具体的に調整を図る内容については、個別事案ごとに判断を行なうものであり、一概には言えないが、例えば、区域区分は、都市的な地利用と農業的な土地利用の必要な調整を図ることにより、都市の健全な発展を確保するとともに、公共投資の効率性の確保や、土地利用と棋幹的基盤施設の整備との整合性を図るための最も棋幹的な都市計画であり、国の利害に重大な影響を及ぼすことから、これが適切になされるよう国との調整を図るということが挙げられる。							①企業誘致の推進する。 ②建築条件を緩和することにより、人口流出を防ぐことができる。 ③食食い状態での乱開発を防止し、土地を有効活用する。	①現行の規制の特例は、新幹線沿線残留農地の開発に対する基準が設けられておらず、かつ、条例も制定されていないため、県・市の担当部署の法解釈の相違によって事業の実施が困難となっている。 ②現地は一段の農地であるが、接道している外周部のみ開発が許可され、残地中央部分を新幹線が横断することになり、有効活用ができなくなる。 ③県・市に対し、都市整備要望書を提出するも、明確な回答が得られなかった。 ④開発に先立つ農地転用手続きについて富山市農政部に打診したが、明確な回答が得られなかった。 ⑤富山市都市整備部からは、全面的な協力を得られた。	飯野・新屋・小西新幹線沿線地域開発推進委員会	国土交通省 農林水産省

12 国土交通省(8次提案最終回答)

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)	再検討要請	提案主体からの意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	特例提案	具体的事業の実施内容	提案理由・代替措置の内容	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1230110160	市街化調整区域における農産物直売所の設置	都市計画法第34条	市街化調整区域での開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が開発許可をすることができることとなっている。	D		市街化調整区域における開発行為について、都市計画法第34条第1号では、開発区域の周辺の地域において居住している者の日常生活のため必要な物品の販売等を営む店舗等の建築の用に供する目的で行う開発行為が、同法第34条第4号では、農業、林業若しくは漁業の用に供する建築物で開発許可が不要なものの以外のものの又は農産物、林産物若しくは水産物の処理等に必要な建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為が現行制度上許可が可能となっている。また、同法施行令第20条は農業、林業又は漁業の用に供する建築物で開発許可が不要なものを列挙している。 ご提案の施設については、施設の規模、形態、対象となる利用者等が不明なため、当該施設の立地の適否については、開発許可権者と相談されたい。	1. 農産物直売所の建築にあたって、施設の規模、形態、対象となる利用者等がどのような範囲のものであれば都市計画法第34条第1号に基づき開発許可が不要となるのか。 2. 提案者は600m²程度の農産物直売所を想定しているが、この場合は開発許可が不要となる範囲に含まれるのか。 3. 右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	C	日本標準産業分類によれば、農業協同組合の事業所であって、店舗を構えて単一の事業を行っているものは、小売業の産業に分類されることから、いわゆる「農産物販売所」については、「農業施設」として扱うことはできないと考える。	C	右提案主体の意見を踏まえ、検討の上回答されたい。		他者が生産した農産物を消費者に販売する場合は、小売業に分類されることに疑いの余地はないが、ここでいう農産物直売所とは、農業者又は農業協同組合が、自ら生産した農産物を自ら販売する施設であり、全く性質が異なるものである。 しかも、一般小売業は、仕入れの量に限界はなく自由に施設規模を拡大できるが、直売所においては、市街化調整区域内で生産、供給される農産物の数量にはおのずと限界があることから、商品の種類、施設の規模について制限される。 よって、無秩序な市街化の抑制という都市計画法の趣旨にもとるものではなく、開発許可が不要な施設として、あらためて特区対応をお願いしたい。	C	ご提案の「農産物直売所」について、生産者自らが農林水産物を販売する施設というだけでは、都市計画上広域的な影響がないとは言い切れず、無秩序な市街化を引き起こす可能性があり、開発許可不要とすることはできない。 なお、「農産物直売所」に係る開発行為が都市計画法第33条及び第34条の開発許可の基準に適合していれば、開発許可を受け、ご提案の施設の立地が可能となると考える。	1054010	地元産農産物の販売促進を図ることにより、農産物の生産拡大や地産地消の拡大を目指す。 農産物直売所は、JAや地域、生産者が主体となって運営し、販売品目も地域内で生産・加工された農産物等が中心であり、地域の農業生産活動に密着していることから、市街化調整区域内でも設置を可能にする。それにより、地域の農産物の生産拡大や地場消費の拡大につながる。	提案理由： 農産物直売所においては、農産物の安全・安心さ、新鮮さのアピールが大きな販売戦略となることから、生産現場に近い都市近郊に設置することで集客効率の向上を見込める。しかし、農産物直売所を設置しようとする箇所が都市計画法に基づく市街化調整区域に該当する場合があるが、市街化調整区域内では開発行為は著しく制限されており、販売施設の設置は認められていない状況がある。 しかし、JAや生産者自らによる消費者への直接の販売行為は、農業経営活動の一環として位置付けることができ、仕入れ、販売といった一般的な商業活動とは区別されるものと考えられる。 現在、石川県では、加賀野菜等の伝統野菜などを特色ある農産物のブランド化に就意取り組んでおり、これら農産物の生産拡大や地場消費の拡大は喫緊の課題である。 これらの課題に取り組む上で、農産物直売所は核的施設として整備の促進が必要と考えている。 代替措置： 農産物直売所は、JAや生産者らが事業主体となって、自らが生産、加工した農林水産物を販売する施設であり、その中での販売行為も農業経営活動の一環であることから、市街地の拡大をもたらす懸念はないものと考えられる。	石川県	国土交通省
1230110170	都市計画法の用途区域（市街化調整区域と市街化区域）の変更見直しの緩和	都市計画法第7条、13条	区域区分に関する都市計画は都道府県が定める。 区域区分に関する都市計画は、農林漁業との健全な調和を図りつつ、当該都市全体の発展の動向、当該都市計画区域における人口及び産業の将来の見通し等を勘案して、国土の合理的利用を確保し、効率的な公共投資を行なうことができるように定める。	D		法令等において、市街化区域編入に関するする規模要件は、定めていないため、都道府県知事（農林部局を含む）の判断により現行制度で対応可能である。	1. 青書の回答によれば、「都道府県知事の判断により現行制度で対応可能」とあるが、地方整備局や農政局等の国の関与は本当になく、都道府県知事に判断がすべて任されているという理解でよろしいか。 2. 右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	都市計画法7条に関する区域区分の取扱に関する国土交通省の見解は都道府県知事の判断による取扱とされているが、担当室口、岡山県倉敷市に照会すると報微な区域変更は別として、今回提案の区域変更であれば国土交通省の同意が必要となるの見解であります。従って、提案者の意見としては国の規制による影響を受け経済活動に支障をきたしているものと考えています。	D	前回回答においては、市街化区域編入に係る規模要件について法令上定めがないことから、都道府県知事の判断により対応が可能である旨回答を行なったところ。 本提案の場合、現時点で、国土交通大臣との協議は行なわれておらず、法令上規模要件も定めていないことから、国の関与が市街化区域編入の障害となっているという事実はなく、事実誤認である。 なお、区域区分の都市計画決定手続きにおいては、国土交通大臣との同意協議が必要であるが、この協議については、国の利害との調整を図る観点のみから行なっているところである。	D	右提案主体の意見について、検討の上回答されたい。		前回の再検討結果を確認すると地元倉敷市の意見である区域編入要件に編入規模が大規模で有る事と、国の関与が区域編入の障害になっている事実はなくの再確認をお願い致します。①区域編入の面積の大小の規模は法令上は規定になく、大規模(17ha)でも可能と理解してよろしいでしょうか。②本提案事業の実施にあたって国の利害との調整を図る観点から行われる国土交通大臣の同意協議については、国の関与が区域編入の障害とならないよう異第に御対応いただけるとの事でよろしいでしょうか。										宿称）新倉敷駅北会区画整理事業準備	国土交通省
1230130180	東郷町物流と大規模複合商業特区構想	都市計画法第21条の2	都市計画区域又は準都市計画区域のうち、一体として整備し、開発し、又は保全すべき土地の区域として一定の規模以上の一団の土地の区域について、土地所有者等は、都道府県又は市町村に対し、都市計画の決定又は変更をすることを提案することができる。	B-1	I	提案制度については、平成14年の都市計画法の改正により、都市計画の決定又は変更を提案する権限が地権者、NPO等に付与された。事業者を含む様々な主体の発意や創意を随時取り込むことのできる開かれた運用を確保するため、提案制度を拡充する方向で検討中。 なお、市街化調整区域においては、開発許可により小規模な開発行為を原則禁止とすることで、虫食い的な乱開発の防止が図られている。	1. デベロッパー等の民間企業が地区計画の提案主体となることが可能となるとの理解でよろしいか。 2. 提案制度は具体的にどのようになるのか。	地域計画の提案主体について、土地の有効利用について経験豊富なディベロッパーへの拡大を是非、実現していただきたい。	B-1	I	一定の開発事業者にも都市計画に関する提案を認める方向で検討している。												不動産開発株式会社	国土交通省
1230130190	東郷町物流と大規模複合商業特区構想	都市計画法第34条	市街化調整区域での開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が開発許可をすることができることとなっている。	C		市街化調整区域においては、保全すべき区域として無秩序な開発を厳しく抑制するものである。市街化調整区域における施設の立地については、ご提案のデベロッパー等が計画した開発計画に対して、地権者からの異議がなかったことを持ってもって許可されるのではなく、都市計画法第34条各号の立地基準に該当していることが必要である。 なお、地区計画の区域内において、当該地区計画に定められた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等が現行制度上許可が可能となっている。地区計画については、事業者を含む様々な主体の発意や創意を随時取り込むことのできる開かれた運用を確保するため、提案制度を拡充する方向で検討中。	右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	当該構想中の土地は、都市計画法第34条第10号口の立地基準に該当していることを前提とした回答をしていただきたい。さらに、地域計画の提案主体について、土地の有効利用について経験豊富なディベロッパーへの拡大を是非、実現していただきたい。	C	都市計画法第34条第10号ロでは、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、都道府県知事があらかじめ開発審査会の議を経たものについて開発許可が可能となっている。 ご提案の施設の立地については、個別案件として開発許可権者と相談されたい。												不動産開発株式会社	国土交通省
1230200200	都市再生特区「観微な建設請負工事の規制緩和」	建設業法第3条 建設業法施行令第1条の2	建設業を営もうとする者は、建築一式においては1,500万円未満又は延べ面積が150m²を超えない工事、建築一式工事以外の建設工事においては、500万円未満の工事でなければ、許可を得なければならない。	C		建設業法に基づく建設業許可の基準は、経営経験や技術者の配置、誠実性等建設業者に求められる最低の基準を定めたものである。建設業許可を有しない者が施工する場合には、工事現場に監督技術者等を配置して施工管理を行う等を定めている建設業法の業務規制についても適用を受けないことから、許可を有しない者が請け負うことができる工事の範囲については一定の規模以下の工事に限定されている。 今回の特区提案は、保証金の供託等を事業者に行わせるスキームにより、建設業許可を有しない者が請け負うことができる建設工事の規模の拡大を求めるものであるが、建設工事の目的物の品質確保、品質管理等が重要な国民の関心事となっている今般、建設業を営む上での最低基準と考えられる許可の基準を満たさない者が請け負うことができる工事範囲を拡大することは、発注者保護をその目的としている建設業法の趣旨に反するものと考えられ、また、既存の許可制度の下に新たな規制を課すものであるため、このような提案について認めることはできない。	右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	・そもそも「一定の規模」として500万円を規準としている根拠如何、500万円以下の工事とこれを超える工事とで、「品質確保、品質管理等」の必要性という観点から、いかなる点が異なるのか。 ・国土交通省御指摘の「品質確保、品質管理等」の点については、予め管理者を外部複数名指定し、届出も行うことで担保することを考えているものであるが、当該措置で不十分な理由は何か。 ・建設分野においてベンチャー中小企業のビジネスチャンスを拡大することは、建設業を所管する国土交通省にとっても重要な政策課題と考えるが、貴省としてどのように考えているのか。	C	1. 許可を有しない者が請け負うことができる工事の範囲については、昭和46年の法改正に係る国会審議の際の参議院附帯決議により100万円（建築一式工事については300万円）未満とされ、建設工事価格の上昇等を踏まえての数次の見直しを経て、平成6年に現行の額となったものである。 小額工事であっても工事の品質確保等が図られることは必要であるため、許可を有しない者が請け負うことができる工事の範囲については、建設工事が公共の福祉に与える影響、発注者の保護の必要性、許可制の実施による建設業者特に小規模零細建設業者に課せられる負担を総合的に考慮し、かつ、前述の附帯決議の趣旨をも尊重して定めているものである。 2. 建設工事は、現地での総合組立生産であるため下請業者を含めた多数の者による様々な工程を総合的にマネージメントする必要があること等の特性があり、その品質確保、品質管理等に当たっては、工事を施工する建設業者自身の施工能力が特に重要となる。建設業に許可制度を導入しているのは、建設工事を請け負おうとする者について、施工能力等に係る最低の基準を定めるとともに、その許可を与えた者に対し、営業停止、許可取消等の監督処分を適切に実施することによって、建設工事の請負契約の適正な締結及び履行を確保するためであり、「予め管理者を外部複数名指定し、届出も行う」仕組みでは、この確保がなされないことになる。 3. 産業政策上企業のビジネスチャンスを拡大することは重要な事項ではあるが、一方で、不良・不適格業者の排除も重要な事項である。建設業者としての必要最低限の基準に満たない者について当該者が請け負うことができる建設工事の規模の拡大を行うことは、発注者保護を不の目的としている建設業法の趣旨に反するものと考えられ、また、既存の許可制度の下に新たな規制を課すものであるため、認めることはできない。 なお、既存制度の下で、年間18,000社程度が新たに許可を取得しており、建設業許可制度が過剰な規制となっているものとは認識していない。												社団法人日本青年会議所関東地区東京ブロック協議会	国土交通省
1230210210	輸入木材流通加工拠点整備を進める上にかかる規制の緩和	都市計画法第34条	市街化調整区域での開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が開発許可をすることができることとなっている。	D		仮に市街化調整区域における施設の立地に関する提案だとすると、一定規模以上の計画的な開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの、地区計画の区域内において、当該地区計画に定められた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等が現行制度上許可可能となっている。 ご提案の施設の立地の適否については、開発許可権者と相談されたい。														本市の木材産業は、我が国有数の木材輸入の拠点である清水港と共に発展してきたことから、その立地は、港湾や運河として利用に供されてきた河川の周辺に点在している。しかし近年、輸入材はかつての原木から加工材へと変化しており、これへの的確な対応が急務となっている。このため、輸送・流通コストの引き下げと付加価値の高い製品開発、商品化により一層の飛躍をはかるため、清水港に近接し、運輸・流通の面で最適地となる、現在建設整備中の高速自動車道インターチェンジ、取り付け道の周辺農地への拠点化をはかりたい。	我が国の基幹道路である第2東名自動車道、中部横断自動車道の整備により、清水港への アクセスの利便性が一段と高まろうとしている今、港と共に発展してきた木材関連産業もたえず変容すべき時を迎えている。 こうしたことから、輸入木材の態様変化にあわせて、木材の加工・流通について一層の集約化・効率化を図るために新たに拠点整備を行い、製品の付加価値を高め、輸送・流通コストの引き下げを目指したい。 また、当産業は、輸送に有利な立地を絶対要件としたため、現有の事業用地は、港湾周辺、あるいは運河として利用した巴川流域などに点在しており、これらを集約することで当該地域の環境整備をはかりたい。	清水港木材産業協同組合	国土交通省 農林水産省
1230220220	トラックターミナルを中心とする流通関連業務の地域集約化にかかる規制の緩和	都市計画法第34条	市街化調整区域での開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が開発許可をすることができることとなっている。	D		市街化調整区域においては、一定規模以上の計画的な開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの、地区計画の区域内において、当該地区計画に定められた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等が現行制度上許可が可能となっている。 ご提案の施設の立地の適否については、開発許可権者と相談されたい。														清水港は、わが国の特定重要港湾として年間2兆6千億円（'04年度）の貿易取扱高を有し、取り扱い貨物総量は1,832万トンにも及ぶが、これが港から集散のほとんどはトラックによる内陸輸送に頼っている。しかるに清水港開港以来の特徴でもある決定的な背後地の不足が、この貨物集散のためのスペース確保を不能のままにしてきた。幸いいま第2東名自動車道の建設整備が進み、既存の東名自動車道とを結ぶ連絡道の建設が行なわれているが、この道路周辺地域へ、トラック輸送に不可欠な貨物集散のための基地や流通サポート業務の集約化が望める状況にあり、ぜひこれを実現したい。	わが国を南北に貫く中部横断自動車道によって、国土を東西に走る在来の東名自動車道、第2東名自動車道が、清水港に直近の位置で結ばれ、このために必要なインターチェンジや関連の道路施設整備も着々と進行中である。前にも述べたように、清水港は時を同じくして大水深のコンテナ埠頭を擁するターミナルの整備が進みつつある中で、開港以来当港のウイークポイントとされてきた後背地の整備に取り組みたい。幸い、港湾区域に連なるエリアの北部を南北、東西に走る高規格道路の建設によって、これまではそのような立地利用も困難であったものが、地形的にも大きな変貌を遂げて十分その活用が可能となった。 ただこの区域が、これまでは農業振興地域としてあるいは都市計画法上の市街化調整区域として位置づけられていることから、いわば清水港開港以来の悲願ともいうべき背後地の整備による流通機能の飛躍的な向上、効率化が難しい状況にある。	静岡県物流ネット協同組合	国土交通省 農林水産省

12 国土交通省(8次提案最終回答)

整理コード	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)	再検討要請	提案主体からの意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案	具体的事業の実施内容	提案理由・代替措置の内容	提案主体名	制度所管・関係官庁
1230230260	滞在型スポーツ交流地域の整備、推進事業にかかる規制の緩和	都市計画法第34条	市街化調整区域での開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が開発許可をすることができることとなっている。	D		仮に市街化調整区域における施設の立地に関する提案だとすると、一定規模以上の計画的な開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの、地区計画の区域内において、当該地区計画に定められた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等が現行制度上許可が可能となっている。 ご提案の施設の立地の適否については、開発許可権者と相談されたい。											1190010100	本市では、サッカーを中心とする施設整備が進められ、人的な面からする大会・交流会運営サポート面での資源蓄積もあり、全国に誇り得るスポーツ都市となっている。これらを背景に更なるスポーツ振興の拠点づくりを進め、スポーツ交流、健康増進、加えて地域の活性化に資するべく、滞在型スポーツ施設などの整備、運営を行なう。このための遊休農地の活用による農家民宿やグランドなど関連施設整備を行うことで雇用対策、利用者への経済性に配慮した事業運営を展開したい。	本市は、“サッカーのまち”として全国に知られ、サッカーをはじめ各種スポーツ活動が盛んに行われており、全国規模の各種・各級の大会・交流試合の実績も多く、また、全国に誇りうる選手・指導者・審判員等も育ち、加えて、各種大会等の運営・サポートのノウハウの蓄積もある。 このような様々なスポーツ資源に加え、気候温暖であり全国からのアクセスも容易である恵まれた地域環境を活かして、生涯スポーツ、生涯健康を一層推進・充実していくための役割を担う総合的スポーツ活動拠点を目指し、滞在型スポーツ交流地域の整備を図る。ここに利用者の経済面に配慮した宿泊施設として、農家民宿やグラウンドなどの関連施設を整備する。	清水特区研究推進会	農林水産省 国土交通省
1230230240	市街化調整区域および農振農用地における瓦製造の容認	都市計画法第34条	市街化調整区域での開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が開発許可をすることができることとなっている。	D		市街化調整区域においては、一定規模以上の計画的な開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの、地区計画の区域内において、当該地区計画に定められた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等が現行制度上許可が可能となっている。 ご提案の施設の立地の適否については、開発許可権者と相談されたい。											1150010100	連廚窯を用いた地瓦の製造により、町並みの継続的な発展を目指す。 小布施の景観を構成する瓦屋根、土壁や寺の屋根には、焼き斑によって一枚一枚表情の異なる瓦が葺かれ、年月を経て容が生え、建物に豊かな表情を与えている。これらの瓦はかつて、土地の粘土を使い、連廚窯で焼かれていた地瓦である。現在流通する釉薬瓦は均一的で、既存の屋根には合うまない。そこで、伝統的な瓦屋根を維持していくために、現在は廃れてしまった地瓦を復活させる。現行法で瓦の製造が許可される場所は、建物が密集しており道路ではない。そこで本特例措置により、近隣の影響が少ない場所での地瓦の製造が可能となり、小布施の景観を維持していくことができる。	提案理由: 小布施では、伝統的な瓦屋根の建物が散多くみられ、景観を構成する重要な要素の一つとなっている。そこに葺かれている瓦は、現在一般的に使用される、釉薬を塗って焼かれた均一な瓦ではなく、地元の粘土を使い連廚窯とよばれる窯で焼かれていた煉し瓦である。煉し瓦は焼きむらによって、それぞれに個性のある表情を持ち、ときには容が生え、趣のある風景をつくりだしている。かつては全国各地でこうした地瓦の製造がおこなわれていたが、次第に廃れていき、現在では全国数所で製造がなされているにすぎない。小布施周辺においても7軒の瓦屋があり地瓦が焼かれていたが、昭和40年には絶えてしまった。よって、現在、伝統的な煉し瓦を手に入れることは難しい困難である。このままでは、将来的に地瓦の町並みは消えてしまう。 そこで、小布施の瓦屋根を今後も維持し、また新たな屋根に葺いていくために、連廚窯による地瓦製造を復活させたい。連廚窯の煙の問題や火の危険性を考えると、周辺に建築物の少ない場所での建設が好ましいが、現行法で小布施において瓦製造が可能な場所は建物が密集しており、道路ではない。本特例措置により、市街化調整区域および農振農用地内で、近隣への影響が少ない場所での瓦製造が可能となれば、連廚窯と製造拠点を建設し、地瓦の製造を行うことで、小布施の町並みを将来も維持していくことが可能となる。 代替措置: 連廚窯の煙対策として、制煙装置を設置する。	株式会社修景事業	農林水産省 国土交通省
1230230250	生ごみの有機肥料化に対し、産業廃棄物扱い規制の撤廃及び有機肥料製造工場の都市計画市街化調整区域内立地の認可	都市計画法第34条	市街化調整区域での開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が開発許可をすることができることとなっている。	D		市街化調整区域においては、一定規模以上の計画的な開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの、地区計画の区域内において、当該地区計画に定められた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等が現行制度上許可が可能となっている。 ご提案の施設の立地の適否については、開発許可権者と相談されたい。											1120010100	生ごみを超高温発酵菌（YM菌）により有機肥料の製造施設を作り、環境に優しく廃棄物も出なく、人に優しい自然環境循環により、植物が本来持っている姿・味をかもし出して（れる。しかも、従来処理方法より、大幅なコスト削減となる。	提案理由 生ごみの処理として、現在、廃棄物として投棄するか脱水し焼却するかで、処理費コストが4万～7千円／トンかかり、更に処理場の確保並びにCO2の自然環境破壊等の問題で困っている。 代替処置 生ごみを超高温発酵菌で処理し、優良肥料として自然環境循環を図る。 処理コスト2万円／トン(半減以下)	ｐｍ．Ａ（個人名） ビジネス協議会（社）百年ニ一ト	国土交通省
1230230260	都市計画法で定められた都市計画施設等の区域内における建築許可基準の緩和	都市計画法第53条、54条	都市計画施設の区域内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。この際、一定の要件に該当する建築物の建築については、許可しなければならない。	D		法第54条各号は、建築を許可しなくてはならない建築物の基準を定めているものであり、各号に該当しない場合であっても、将来の都市計画施設の円滑な整備に支障がないと都道府県知事が判断した建築物については、法令上、その許可を妨げるものではない。 このため、事業の施行に支障がないかどうかについては慎重な判断が必要であるが、許可権者である都道府県知事の判断により、支障がないと判断されるものについては、建築可能であるため、ご提案の施設の建築の適否については、許可権者と相談されたい。											1110010100	一般的に老人ホームは高所得者向けが多く、入所費2月額の居住費が高額です。しかし、当方の計画は、低所得者層を支援するため、その方々で6人居者自身若しくは共同で炊事、洗濯を行い、また相部屋で利用する場合、居住費が半額となりますので、超格安料金で提供致します。 ①事業予定地：東京都福祉市榎浜 ②用地環境：石陵地帯に存在し、眺望絶景、疎林に囲まれた閑静な地帯ですので老人の居住に最適 ③一般的な入所金：400万～500万円（高所得者向け）→40万～50万円（低所得者向け） ④一般的な居住費：40万～50万円（高所得者向け・両いけ）→7万～8万円（低所得者向け・光熱水費込）	個人	国土交通省
1230230270	準工業地域内における、バイオマスを利用した可燃性ガス製造施設の建築許可	建築基準法第48条第10項 同法別表第二(ぬ)	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		建築基準法施行令では、市街地における安全性を確保するため、用途地域ごとに危険物の製造や貯蔵に関する制限を設けているが、個別の製造施設について安全上、防火上の危険度が低い等として特定行政庁が認めて許可した場合は建築することが可能である。											1130010400	ごみのリサイクルにおいて、生ゴミは今後リサイクルが期待される分野である。 メタン菌による発酵処理による生ゴミのエネルギーには、ドイツ等で具現化されており、日本国内でも取り組み事例が点在する。 工業地域以外での当該施設建設を可能とすることにより、広く生ゴミのリサイクル（エネルギー化）が行われ、生ゴミ問題の解決のみならず、新たなエネルギー資源として活用されることになる。 また、居住地域内または隣接地でのエネルギー製造は、エネルギー移送コストの低減につながり効率のよいエネルギー供給が実現する。	本市はゴミの23分別など、環境施策を積極的に推進しており、市民の意識も高い。 しかし、生ゴミについては現状焼却処分しか手がなく、コークス等を投入し高コストでの処分を余儀なくされている。 現状の建築基準法では、生ゴミの発酵によるガス製造を規定していないと推察され、生ゴミ発酵による生成ガスは、人体内でも生成されるメタンガスで、リスクも低いと推察される。 火災・爆発の可能性も危惧されるが、発酵によるガス生成のため、有事の際に、火災・爆発が続くという状況は想定されないと考える。 そこで、工業地域以外でも、バイオマスによるガス製造施設の建築が可能となるよう申請するものである。本来はエネルギー供給効率の観点から住居地域でもできることが望ましいと考えるが、ゴミ処理施設でもあり、まず準工業地域での建築許可を求めるものである。	多治見市	国土交通省
1230230280	現行法における耕作地の解釈の変更による生産緑地の利用者および利用制限の緩和	生産緑地法第2条、第3条、第7条、第8条、生産緑地法施行令第4条	生産緑地法上、生産緑地を市民のレクリエーション活動としての農作業の場として利用することを禁止する規定はない。 生産緑地地区内に施設を設置する場合は、生産緑地法第8条第2項に規定される施設で、市町村長の許可を受けたものに限り設置することができる。	D		生産緑地法上、生産緑地を市民のレクリエーション活動としての農作業の場として利用することは可能。また、レクリエーションその他の営利以外の目的で継続して行われる農作業の用に供される生産緑地内においては、市町村長の許可を受けることにより、農林漁業に従事する者の休憩施設のほか、農作業の講習施設や管理施設等の設置が可能。	1．生産緑地を所有し農業を営む者が、一般市民に対してレクリエーション農作業の体験サービスを行うために、利用者の募集や料金徴収、農作業の一部等の業務をノウハウを持つNPOに委託して実施することについては、問題がないと解釈して良いか。 2．右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	生産緑地において行う「レクリエーション農作業」の提供に際し、特定農地貸付法によらず、農家を経営主体としてNPOとの受委託による経営支援、あるいは共同運営を行いたいが、その可能な範囲および方法論について明確にしていただきたい（農地の賃借の場合、都市農家の農地経営へのインセンティブの形成が乏しいことから、今後必要となる農家のサービス型経営ノウハウの差額はほとんど行われません。農家を経営主体としながら、委託経営が考えられるシステムが必要と思われます）。	D	1．生産緑地法上は、当該行為を禁止する規定はなく、問題ない。 2．生産緑地地区内において、農家が経営主体となり、一般市民に対してレクリエーション活動としての農作業の体験サービスを提供するために必要となる業務をNPOに委託することについて、生産緑地法上は、当該行為を禁止する規定はなく、問題ない。							1130010300	規制の特例事項により、レクリエーション農場用地も農地と位置づけられ、レクリエーション農業も農業経営となる。すなわち、生産緑地法用を活用した都市的市民のための「レクリエーション農園」も農業になり、これにより農地利用の経済性を高め、都市内農地が永続的かつ良好に維持されることをねらう。また「レクリエーション農園」においては、栽培作物文化・歴史、収穫物の料理など、多岐多様にわたるレクリエーション・ソフトやサービスを提供することで、その経済的付加価値を高める。したがって、現行の市民農園、体験農園と異なり、農家単独の展開は不可能であり、業務委託が必要になる。	提案理由:　大都市圏では、市内環境を担保すべき農地が減少し続けている。自治体がこのような農地を公有化してな国化するのは、財政問題もあり不可能になっている。そこで生産緑地の利用制限等を緩和し、２００７年のいわゆる団塊世代のリタイア等に向けて、農的な取組を健全なレクリエーション・ソフトとして提供することで、農地の社会的機能（緑地機能・環境保全・地下水涵養・災害時避難場所など）を民間の力で維持向上させるとともに、新たな農的ビジネスの あり方として提案する。 代替措置:　生産緑地について、良好な耕作状態を維持することを義務づけることで、その社会的機能（外部経済効果）は保たれる。また、土地の賃貸借ではなく、業務委託契約による展開であるため、農家の経営責任は明確に保たれる。	ミュゼダグリ（ＮＰＯ申請中）	農林水産省 国土交通省
1230230290	生産緑地における肥培管理の解釈の緩和	生産緑地法第7条、第8条	生産緑地法上、生産緑地内に花卉類等を植栽することについて特段の規制を行っていない。	D		当該生産緑地内において花卉類等を植栽することが、当該果樹園の「農地等」としての適正な運営に支障を及ぼさない限り、花卉類等の植栽は可能である。											1140010100	大都市周辺の生産緑地において、栗・梅などの果樹園は、市場のみどり率の対象として「環境、防災、地下水涵養」に貢献している。このような「呼吸する大地」の緑は市場の住民の暮らしにとっても、安らぎともなり、高齢者には、なつかしい情景、子どもには成育期の原風景として、「花咲く果樹園」を実現したい。農産物の生命性を学ぶ場として減少しつつある都市農業の継続への推進力としたい。	提案理由：生産緑地として耕作される果樹園の底地に花卉類等を生産目的外（市民等の目を楽しませる）に植栽することについて、農家の管理意慢ではないことを、法の運営上明確にしたい。 代替措置：　当提案は、果樹園の果樹と共生する花卉類に限定したものであることを標識等で明確にすることで意慢管理との区別が可能。	ＮＰＯ法人グリーンネックレス	国土交通省 農林水産省

12 国土交通省(8次提案最終回答)

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)	再検討要請	提案主体からの意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案	具体的事業の実施内容	提案理由・代替措置の内容	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1230300	都市公園内における設置できる施設の項目拡大及び占用面積要件の緩和	【公園】 都市公園法第2条第2項第9号、第7条第7号、都市公園法施行令第5条第8項、第12条、都市公園法施行規則第1条の2 【用途地域】 建築基準法第48条第1項別表第2（ぬ）	【公園】 公園施設の建ぺい率は原則2%以内とされている。また、都市公園のオープンスペースとしての効用を確保するため、占用物件は限定的に定められているところである。 【用途地域】 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。	【公園】 C、D 【用途地域】 D	【公園】 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ることから、公園施設の建ぺい率は原則2%以内とされている。公園施設以外の施設等を設けることは、都市の貴重なオープンスペースである都市公園の効用を阻害する危険が高いため、都市公園法第7条において占用物件が限定的に定められているところである。また、都市公園のオープンスペースとしての効用を確保するため、占用物件は限定的に定められているところである。 なお、公園管理者の判断により、消防団員のみなら不特定多数の者が利用する部分については、公園施設である「集会所」として建ぺい率2%以内で、消防活動のために必要な物資を保管するための部分については、公園施設である「災害応急対策に必要な物資の備蓄倉庫」として建ぺい率10%以内で、都市公園内に設置することが可能である。 【用途地域】 第1種低層住居専用地域は、低層住居に係る良好な住居の環境を保護するために定める地域であり、一律に立地を緩和することは適当ではない。 なお、ご提案の消防団詰所については、公益上やむを得ないと特定行政庁が認めて許可した場合は建築することが可能である。	右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	都市公園法施行令第12条第7項において限定される占用物件として警察署の派出所があります。消防団詰所は消防自動車及び消火器具置場を兼ねるものであり、「火災発生時の消火活動・火災予防週間・歳末特別警戒等での防火広報活動等」地域住民の安全安心を守るために派出所と同様必要不可欠なものであり、相応の規模の施設が必要となります。また、災害時には公園は多くの場合一時避難場所となり、避難スペースの確保・消防団員の存在が被災された方々への大きな支えになると確信しております。都市公園は都市における貴重なオープンスペースであると認識はしておりますが、安全の確保・不安の払拭を考慮し再考をお願いいたします。	C、D	Ⅱ	都市公園は、都市の貴重な緑とオープンスペースを確保することを目的として設置されるものであることから、都市公園内の占用物件については、当該占用が都市公園の利用に著しい支障を及ぼさず、かつ、必要やむを得ないと認められるものに限り、極めて限定的に認められているところである。 警察署の派出所は、都市公園利用者を含めた不特定多数の者の安全確保に資するという高い公共性を有するとともに、平時における都市公園内の安全確保という観点から、都市公園の利用者の効用の増大に資することから、占用物件として認められているところ。 一方、消防団詰所は、警察署の派出所と同程度に平時における都市公園の利用者の効用増大に資することは考えにくく、警察署の派出所と同様に取扱うことは適切ではないため、消防団詰所を一律に占用物件として認めることは困難である。 なお、地域の人も利用できる集会施設としての機能や、災害応急対策に必要な物資の備蓄倉庫としての機能を有する消防団詰所であれば、公園管理者の判断によって、消防団員のみならず不特定多数の者が利用する部分について公園施設である「集会所」として建ぺい率2%以内で、消防活動のために必要な物資を保管するための部分について公園施設である「災害応急対策に必要な物資の備蓄倉庫」として建ぺい率10%以内で、都市公園内に設置することが可能であるので、個別に公園管理者と相談されたい。							103030100	都市公園内には消防団詰所を設置することにより、火災時及び緊急災害時における対応につき、市民が安心して生活できるまちづくりを目指す。具体的には地域消防のより一層の充実を図るとともに、地震時など一時避難所としての機能を持たせる。また、占用面積を拡大し住宅密集地「第一種低層住居専用地域」にある小中規模の都市公園内にも詰所の設置を可能とすることにより、市民の火災・災害に対する不安を払拭することができる。また、用地買収・賃料が不要となりコスト削減につながる。	日野市では「第4次日野市基本構想・基本計画」に災害に強いまちづくりを進めている。現在、8分団24班の消防団が活動しており、各々の詰所は民有地の借用等で対応している。民有地を借用している詰所においては、周辺の宅地化が急激に進行する中に近くて返還を求められているのが現状であり、老朽化も進み建替が急務となっている所もある。このような中で、新たに土地を求め、詰所を設置することは立地的にも財政的にも非常に困難な状況である。そこで、警察派出所の設置が認められている都市公園内の消防団詰所の設置を提案するものである。また、現行2%の占用面積要件を1.0%に緩和し、併せて建築基準法における第一種低層住居専用地域に建設可能な施設として消防団詰所の追加を提案する。この結果として住宅密集地に近い位置に詰所が設置されることにより、緊急時における防災対応として、市民が安心して生活できる安全なまちづくりが可能となる。	日野市	国土交通省
1230331	道路上への民間駐輪場の設置の緩和	道路法第32条	道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。	B－2	Ⅱ	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があるが、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、平成18年度中に、一定の占用の場所、占用主体等による占用を全国的に認める方向で検討中である。	1．貴省の回答によれば、「平成18年度中に措置する方向」とのことであるが、提案者が求める「道路上の自転車駐車場をNPO法人等民間団体が設置可能」という内容を実現できると解してよいか、「一定の占用の場所」「占用主体」等について、具体的に説明されたい。 2．18年度のいつ頃の措置となるのか、また、なぜそれまでの期間が必要なのか。		B－2	Ⅱ	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ものであり、占用による歩道上への自転車駐車場の設置は、歩道の有効幅員を狭めるなど、通行に支障を与えるおそれがあるとともに、占用物件の適切な管理が必要であることから、問題が生じる。 なお、当該事項については、上記検討に加え、関係省庁との協議・調整も必要であることから、平成18年度中に措置する予定である。							101601001	放置自転車問題は、自治体にとって用地確保と施設設備や管理運営など財政負担がかかる。 そこで、NPO法人等民間団体が道路上に自転車駐車場の設置を行うことは、自治体の財政負担を発生させずにインフラ設備が実現でき、地域活性を発行することで自転車利用者と商店の場点を導きだし、地域経済を活性化させる側面併せ持つ、同より、地域が一体となった活動で放置自転車対策を行うことが重要であり、市民活動はボランティアの参加などが期待され、自治体が支援する構図が生まれる。よって、自治体の財政負担のない施策が展開されることは、現在の社会状況に即したものである。	【提案理由】放置自転車問題は、自転車利用者と既存駐輪所収容台数の問題ではなく、生活導線上に存在感が薄い駐輪場の立地条件にあると言える。NPO法人等民間団体が道路上に設置する自転車駐輪場は、その弱点を補完するだけでなく(市民活動としてのボランティア参加や地域通貨発行による商店などへの経済効果、商店と自転車利用者の相互理解の促進など、自治体が進める市民との協働が実現できる。 （代替措置）NPO法人等民間団体が設置する自転車駐輪場は、地域通貨を発生し地域経済を活性化させる事業であり、平成18年度中に実施される民間事業者への緩和に先行し、地域経済への影響把握などの効果を確認する社会実験や個別特区としての位置づけが必要である。自治体が支援する地域一体型のボランティア参加の放置自転車問題の解決を行うモデルとなる。	NPO法人青少年地域ネット21	国土交通省
1230332	一般道路の設計を民営化する	道路構造令第11条第3項第26条	・歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3．5メートル以上、その他の道路にあっては2メートル以上とするものとする。 ・道路には、排水のため必要がある場合においては、側溝、街渠、集水ますその他の適当な排水施設を設けるものとする。	D		道路構造令においては、排水施設について「道路には、排水のため必要がある場合においては、側溝、街渠、集水ますその他の適当な排水施設を設けるものとする。」と定められており、提案者は、道路管理者が設置許可する電柱等の路上施設に対して、問題意識を持っている。国は設置基準を示しているが、提案者の指摘は、この基準に照らしてやむを得ない結果のひとつであると言えるのか、貴省はこのような歩道の占用許可の運用や実態について把握しているのか。	提案者は、道路管理者が設置許可する電柱等の路上施設に対して、本来必要とされる歩道幅を阻害している現状に対して問題意識を持っている。国は設置基準を示しているが、提案者の指摘は、この基準に照らしてやむを得ない結果のひとつであると言えるのか。貴省はこのような歩道の占用許可の運用や実態について把握しているのか。		D		道路標識、照明、防護柵等の道路附属物については、歩道上に当該施設を設ける場合、原則として道路構造令第11条第3項で規定されている歩道の最低幅員に0．5mを加えることとしているところ。なお、ご指摘のあった現状については、他の構造物との関係から、やむを得ない場合を除き歩行者等の通行の支障とならないよう努めているところである。 一方、道路法施行令において電柱等の道路占用物件の設置場所については、交通に支障を及ぼさないよう配慮されているところであるが、実際の占用許可にあたっても他の構造物との関係から、やむを得ない場合を除き歩行者等の通行の支障とならないよう努めているところである。							101501000	1．排水設備等を有効歩道部の中に移設し、排水設備等跨地に 建築限界障壁部、路上施設物等、歩道利用者防護柵 を一体としてシフト移設し、有効歩道部幅員を約50cm広げる。 2．根検段歩道に限り、左右の排水設備等を二本とも片方の歩道に移し、有効歩道部の幅員を更に約50cm広げる。 3．路上施設物等を新設し、その中に路上施設物を纏めて添付するよう管理し、その幅員削減を講じて、有効歩道部の幅員を約15cm広げる。 4．通学路に自動車侵入防止障壁と歩道利用者防護柵を設け、事故防止、児童の骨えにくる精神障害防止、成長期の大脳前頭葉の健全な発達を期す。 適用区域の特性：現状以上に拡幅が困難な地形で、有効歩道部幅員が1.5m以下の狭隘な道路に適用する。 詳細は添付資料ご参照下さい。	【提案理由】 1．日向谷の極狭隘歩道の拡幅を当局にお願いしたが、建築限界を理由に、不充分な幅しか拡幅できなかった。有効歩道幅が狭いために、交通弱者は歩道防護柵から押し出され、排水設備等の斜面上をダンプに何えつつ通行している。車は必要十分な車線幅を確保され、路肩、排水設備等も持ち、更に建築限界空間を狭い歩道から奪取している。これは道路法29条の重大な違背である。原因は法令の解釈にあり、その明確化を求める。 2．極狭隘歩道では、排水設備等を左右とも有効歩道部幅員の原資として、歩道の事情を緩和したい。 （代替措置の内容） 1をよびとに関し、極狭隘道路では、車の速度を必要なだけ減速するよう法令化し、標識・表示等を完備するを要す。 運転者は通常左下りの路面に慣れているが、左右の排水設備等一括活用の場合、右下がりの路面も出てくるので、この点の周知が必要である。 【提案理由】 3．路上施設物は法令によって据付け指示位置がことなり、据付けのバラツキ幅が大きく、有効歩道部幅員を狭めているので、法令改正で一元化した路上施設物等を作る。 4．高速・埃ぞな車と、褸の児童を防壁なしに、混合通行させることは、継続的な脅威の放置であり、不登校や精神障害の原因となる。各項の詳細は添付資料ご参照下さい。	個人	国土交通省
1230333	都市計画道路の歩道幅員の規制緩和	道路構造令第8条第7項第11条第3項	・歩道、自動車道又は自転車歩行者道を設ける道路にあっては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができる。 ・歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3．5メートル以上、その他の道路にあっては2メートル以上とするものとする。	D		道路構造令においては歩道の最低幅員のみを定めており、提案の歩道の拡幅は現状で対応可能。なお、路肩については、歩道、自動車道又は自転車歩行者道を設ける道路にあっては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することが可能。										103090200	都市計画道路について、安全安心のまちづくりを目標とし、やさしい道づくり・歩きたくなる道づくりを目指す。具体的には都市計画決定された市内の道路について、道路構造令における歩道幅員を拡幅し空間を確保することにより、歩行者・車椅子使用者・ウォーキング愛好者等にとって互いに安全で安心した道づくりが可能となる。こうすることにより他市・他県からの来客者等の増加が予想されまちの活性化と経済的発展につながる。また、道路の全幅員を変えず、車道幅員を削る部分を歩道拡幅部分に充てることで必要以上な用地買収が不要となりコスト削減につながる。	日野市では「第4次日野市基本構想・基本計画」に基づく「人にやさしい道づくり」を進めている。「美しい日本の歩きたくなるみち－500選－」社団法人日本ウォーキング協会」に選出され、最末維新の歴史道座新選組を中心とした観光とウォーキングに更なる充実が期待されている。近年の健康維持思考によるウォーキングへの市民の関心が高まっており、また高齢社会における高齢者人口も増加の一途をたどるものと考えられている。よって、歩いて生活できるまちを目標に歩行者を優先とした「歩行者のまち宣言」を進めている。ここで全ての都市計画道路について可能な限り歩道を拡幅することにより、ウォーキング愛好者を含め車椅子使用者・高齢者を思いやった道づくりを進め、車社会から人にやさしい道路づくりへの転換を図りたい。また、路肩・路側帯に代わる代替措置として「日野市バリアフリー基本構想（交通バリアフリー法）」に基づく施設を考慮していく。	日野市	国土交通省
1230340	街路事業用地の目的外利用の緩和	補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律22条	補助金を得て取得した財産を補助目的以外の用途に使用するには、大臣の承認が必要。	C		補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条の運用上の解釈として、要件、基準の明確化を否定するものではないが、貸し付けに関する要件、基準の明確化は都市計画道路の整備（街路事業）の当初計画の段階から都市計画道路以外の施設の設置を認め、あるいは従すことにつながりかねない。 本来補助金は街路の整備に必要とする用地の取得に係る費用に対して交付するものであり、それ以外の施設の設置に係る用地の取得に対しても街路事業のための補助金を交付することになりかねない。このため要件、基準を一律的に明確化することは困難であり、個々の諸事情を判断し、貸し付けすることがやむを得ないかどうか個別にご相談させていただきたい。	1．都市計画道路の整備はそもそも長期にわたって行われることが前提であるにもかかわらず、供用開始までの間、駐車場等の容易に除却できる施設として暫定的に用地を活用することに対して、その都度適化法第22条に基づく国土交通大臣の承認を得なければならない仕組みになっているのか。 2．仮にそうであるとすれば、これまでにどれくらい承認の実績があるのか。 3．目的外使用許可手続以前の話として、都市部の街路事業用地買収に長期間を要することは容易に想定されることから、街路事業の制度そのものに補助金適正化法第22条の特例を盛り込むことが出来ないか検討されたい。		D		適正化法22条の大臣承認は、目的外使用の目的や期間、態様等の個々の諸事情に応じて個別案件ごとにその都度承認する仕組みとなっている。街路事業における承認件数については調査中である。 街路事業用地はそのおかれた状況の個別性が高く基準を一律に定めることは困難であるが、街路事業執行の支障にならない範囲で目的外使用自体を否定するものではなく、具体的な案件についてご相談いただければ、目的外使用の目的や期間、態様等の個々の諸事情に応じて柔軟に対応していく。							101740200	都市部の街路事業に係わる買収用地は、権利関係の輻輳化と事業資金難により施行期間が長期化しており、供用開始までの維持管理についてゴミの不法投棄・違法看板・無断駐車及び駐輪などの問題が発生している。 そこで、道路として供用開始するまでの間、本来の目的を妨げない範囲で有償で自動車や自転車の駐車場用地として目的外一時利用を行い、維持管理についてコストの削減をはかるもの。	現行法では、補助金を所管する省庁の長の承認を受ければ良いとされているが、承認の基準が明確ではなく担当者の裁量にまかされていることから、承認の基準を設けることにより、承認を受けやすくする。	川口市	国土交通省

12 国土交通省(8次提案最終回答)

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)	再検討要請	提案主体からの意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	具体的事業の実施内容	提案理由・代替措置の内容	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1230350	企画旅行を募集するにあたっての旅行業者登録の特例	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	-	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、その持つ情報の質・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、必要最低限度の規制を設けている。 このうち、旅行業の登録制度は、旅行業務を営もうとする者の適格性を、一定の財産的基礎の確保、適正な管理・監督体制の維持、旅行業務に関する取引事則の適切性確保等の点から判定するものであり、旅行者の保護を図る上で最も基本的かつ重要な制度である。 実施主体がNPO法人等の場合においても、その取扱対象地域・目的に関わらず、上記基本的な考え方に照らして旅行者保護の必要性に変わりはなく、また、特定の地域に限定して特別の審査を設けるとしても、旅行者保護の必要性やその程度・水準に地域的な差異はないために、旅行業法上の登録制度の適用を除外することは困難である。 なお、現在、国土交通省においては、地域と旅行業者の連携を通じて、地域の観光魅力を発掘・増進し、新たな企画旅行商品として流通させることを促進するため、「創意工夫豊かな地域の企画旅行商品の流通促進に関する検討委員会」を立ち上げ、具体的な施策を検討しているところである。	1　一般の旅行事業者が参入しない又はしにくいような青少年の健全育成やグリーンツーリズムを目的とした公益性の高い企画旅行事業については、地域観光の活性化という観点から、地方公共団体が責任を持って事業を選定すなどやツアー代金を後払い割にすること、日帰り限定、市町村の区域内限定、総事業費に上限を設けること、募集の際に旅行業法の対象外ツアーで消費者保護はないことを明示させることなどを条件として、NPO等の公益法人や民間事業者が募集型企画旅行を旅行業の登録なしに実施することを認めてもよいのではないか。 2　仮に何らかの資産要件や保証金を求めるとしても、地域の観光資源を発掘するという観点から、現行制度より低額の資産要件等を設定することはできないか。 3　青森県答によれば、地域観光を推進するための検討委員会を立ち上げているとのことだが、具体的に何をいつまでに検討しているのか。 4　右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	担当省庁回答理由は、旅行者保護と旅行の適正執行の担保のため業者登録が必要との主張と理解。しかしながら、本提案は、旅行を企画提案させるだけ、予必県において内容審査し、合格した優良旅行のみ公募させるものであり、情報格差による旅行者不利益の虞は皆無。また、旅行業務の執行管理について、現行法では、企画旅行の内容、旅行体制を個別に審査することなく、財産的基礎や旅程管理業務を行う者の有無等で旅行業者適格を判断し、それをもって個別旅行の遂行能力を判断しているが、これは欲望的付録措置であり、むしろ本県の行う個別旅行ごとの執行体制、必要な財産的基礎、補償措置等の検証による判断が妥当であると思料。	c	-	たとえ公益性の高い企画旅行であっても、旅行者が受ける運送サービス、宿泊サービス等個別の旅行サービス自体は公益的なものではなく、一般的な旅行商品の場合と変わることはないため、旅行者保護に関しても同一に取り扱う必要がある。そのため、個別の基準によりよい地方公共団体が審査することで旅行者保護の水準が異なることは不適当である。 また、現在、標準旅行業約款第4条第1項において、旅行契約の成立時期を明確にして旅行者の保護を図るため、旅行業者が旅行者から申込金を受理した時に旅行契約が成立するとしている。これは同時に、前払いにより十分な事業資金を確保し、運送・宿泊サービス提供者との円滑な取引を維持して、旅行者に対して安定した旅行サービスの提供を確保することも狙っている。 また、仮に、旅行代金を全額後払い制とした場合であっても、①旅行者が直前にキャンセルした場合にキャンセル料を徴収することが困難となり、事業として維持できないと考えられること、②後払いの義務づけを行政機関として担保することが困難であること、③後払いであっても、債務不履行に対する損害賠償等の債務が発生し、旅行者の債権を保護しなければならないこと、等の理由により、旅行業法の適用の対象として旅行者の保護を図る必要がある。 また、旅行が日帰り限定の場合や、催行区域を限定している場合、経事業費に上限を設ける場合等、旅行の規模が小さい場合であっても、報酬を得ていわばプロとして当該事業を行う以上、旅行中の安全の確保や旅行者の債権の保証等の義務が発生するため、登録の免除をすることはできない。 営業保証金の下限については、倒産実績と取扱額の相関により設定している。旅行業者の倒産実績を見ると、取引額の小さい旅行業者の倒産が比較的多くなっており、このため、必ずしも取引額が小さいと営業保証金の額が小さくてもよいという関係にはなっていない。よって、取扱高の区分を細分化したとしても、必要な営業保証金の金額を下げることはできない。 他方、多くの自治体は、地域の素晴らしい観光資源を旅行商品として流通させ都市住民にマーケティングすることができていないと言われている。これらの自治体は、旅行会社との接点が見つからずに独自でマーケティング活動を行おうとするが、力量・スキル両面で不足しており、結果を出せないでいることが多い。 一方、従来旅行会社の多くは、主として営業所周辺の顧客が地域外へ行(アウトバウンド)旅行を企画・手配・販売してきたため、地元の行政や観光協会と積極的に関わってこなかったのが実態であり、一般的に旅行会社と地域の間で、旅行会社の果たすべき役割・機能に関してミスマッチが生じていた。しかし、昨今の旅行者の趣向の変化を受け、各旅行会社は地域で「連携」・「協働」し、地域に根ざした持続可能な観光資源の開発に向けた積極的な取り組みを開始しており、まだ少ないながらも各地で成功事例が報告されている。 こうした「連携」・「協働」を、さらに多くの地域に拡大させていくため、それぞれの関係者における課題や、体制の在り方等を議論する場として「創意工夫豊かな地域の企画旅行商品の流通促進に関する検討委員会」を立ち上げ、関係者の間で活発な議論を行っていくこととする。 本検討委員会の議論を踏まえ、現在、前述のミスマッチの解消を目的とした「地域観光マーケティング促進マニュアル（仮称）」を作成することとしている。これを地方運輸局等を通じて各地域に配布することで、地域に対し、 ① 地域観光マーケティングにおける基礎的なノウハウを提供する。 ② パートナーシップの相手となる旅行会社について情報を提供し、理解を深めてもらう。 ③ あらかじめ設定した指針に従い簡単な自己分析を促し、その情報を材料として、地域のマーケティング推進体制の強化と旅行会社とのパートナーシップの確立に向けたアドバイスを実施する。 ことしている。 さらに、来年度以降は、各地方運輸局・地方整備局単位で旅行業者等からなる会議（観光まちづくりアドバイザリー会議）を設置し、これを核として旅行会社と地域との「連携」・「協働」を具体的に促進していくことしている。また、必要とされる地域に対しては、旅行業者のノウハウを活用しつつ、観光地域マーケティングに向けた助言を行う「観光まちづくりコンサルティング事業」を、平成18年度予算事業として行う予定である。 なお、報酬を得ることなく純粋に公益事業として旅行業法第2条第1項各号に掲げる行為を行う場合は、旅行業法の規制の対象とはならない。また、旅行者に対して直接債務を負わない下請手配代行者（いわゆる「ランドオペレーター」）が内外の旅行会社との契約に基づき、運送又は宿泊サービスを手配代行する行為は、旅行業務に該当しないため、同じく旅行業法の規制の対象とはならない。	「公益性の高い企画旅行であっても・・旅行サービス自体は公益的なものではなく、一般的な旅行商品の場合と変わることはないとの回答であるが、例えばPFI事業など、公共サービスを民間事業者に提供させ、より効率的効果的に実施する事業手法についても考慮されたい。よって第一段の旅行者保護の取扱には異論のあるところであるが、そうした取扱が、結果的に既存業者の増益保証につながり、業者間の競争機会が喪失、ひいては、良質且つ低運な旅行商品の供給が制限され、規制改革の趣旨にそぐわぬものになると危惧するところ。 旅行業者の財産的基礎や執行体制により旅行業者適格を判断するとしても、現実には、昨年末の非常可能額を大幅に上回る被害事業の発生など旅行保証を担保する策の崩一的規定基準も完全とは言い難い状況。 既に述べたように、今般の特区提案においては、県内青少年向けの小規模の企画旅行を地域1度提案、事行させるのみであり、保護対象が広範かつ多数で保護対象契約が高額になるのではなく、また、県の事前審査により旅行者保護の担保は十分可能と考える。 なお、担当省回答では、これまでの旅行業者の役割・機能の問題点と一部の成功事例の存在について言及しており、規制改革の推進により、そうした取り組みを活発化させ、旅行業者に一層の商品開発努力やマーケッティング努力を行わせることにより、旅行業界の活性化を進め、もっと広く国民経済の発展に寄与できるものと考えるとう。	C	-	ある旅行サービスの提供に関する事業が公益性を有するものであっても、当該旅行に参加する旅行者にとって、提供される個別の旅行サービス自体は、一般的な旅行商品において提供されるものと変わるものではないため、旅行業法においては、一般的な旅行商品を提供する事業者と同様の取扱いをする必要がある。そのため、旅行業法の適用対象外とすることは困難であるものの、現在国土交通省が実施している規制改革の総点検の成果を踏まえ、創意工夫に満ちた地域の企画旅行商品の流通促進を通じた地域振興を進める観点から、第3種旅行業者による着地型のオプショナルツアーの企画・募集の実施について検討する。	1030500	県では、本県の優れた歴史的文化的自然的地域資源を活用した青少年向け野外体験活動等を民間旅行業者又はNPOに実施させ、「民間でできることは、できるだけ民間に委ねる」との構造改革の原則に則り、県事業の市場化を進めるため。 そのため、優良な企画旅行が提案されるよう、ノウハウの蓄積を持つNPOも含めて競争させながら、県青少年の健全育成につながる体験型ツアーの提案を募集し、県の要求する一定の水準に達するものについて、県推奨の青少年優良ツアーとして販売させ、併せてパウチャー制の導入により、当該旅行参加者には、費用負担を軽減する県補助金を交付する「県青少年優良ツアー推奨制度」の創設を予定。	提案理由 モニタリング調査によれば、リスクマネジメントの見地から県実施の野外体験活動型ツアーなどのような提案は困難であり、また、業者の利益は各種手数料から生じるが、これは交通機関、宿泊・飲食施設等の仕入れ価格と販売価格の差額であり、当該施設を活用しいつアーは設ぬが無く、提案しずらいことのある。よって、民間業者のみの募集提案では、青少年の健全育成につながるツアーが提案されない現れがある。一方、青少年団体では会員向けの体験型ツアーを実施した実績もあり、こうしたNPOを募集提案に参加させることにより、民間からの提案誘因となると考える。 代替措置 優良ツアーの選定にあたっては、選定審査会を設け、この審査基準及び審査過程において、旅行契約の保全と契約者への補償措置等を求めることとし、審査に合格した者のみ旅行の募集をすることができるとすることにより契約者保護は十分可能である。	奈良県	国土交通省
1230360	小規模旅行商品販売を行う公的団体の旅行業登録要件の緩和	旅行業法第3条、第7条、第11条の2	○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。 ○旅行業者は、営業保証金を供託しなければならない。 ○旅行業者又は旅行業者代理業者（以下「旅行業者等」という。）は、営業所ごとに、一人以上の第五項の規定に適合する旅行業務取扱管理者を選任して、当該営業所における旅行業務に関し、その取引に係る取引条件の明確性、旅行に関するサービス（運送等サービス及び運送等関連サービスをいう。以下同じ。）の提供の確実性その他取引の公正、旅行の安全及び旅行者の利便を確保するために必要な国土交通省令で定める事項についての管理及び監督に関する事務を行わせなければならない。	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、その持つ情報の質・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もの。 このうち、営業保証金は、旅行業者の経営悪化、倒産等不足の事態の場合に備えるために設けられており、旅行取引に係る信用上のリスクを減じ、旅行者確実な保護を担保するために必要最低限求められるものである。 また、旅行取引は、事前にいわば“商品”の内容を、具体的に確認できないサービスであることから、旅行業務に関する説明、書面の交付等を確実に行なわせることで、提供される旅行サービスの内容を明確にし、旅行者との適正な取引を担保している。旅行業務取扱主任者は、このような旅行取引を適正に行なわせるための管理・監督者である。 ばかりでなく、旅行者了後の苦情に対応できるよう、旅行業務を遂行するために最低限必要な法律及び旅行業務の知識・能力を有する国家試験合格者である。 地域の観光協会が単発又は間隔を開けて企画旅行を実施する場合であっても、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く、旅行業法上の登録要件の緩和は困難である。 なお、「社」日本旅行業協会又は「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2条の14」。 また、現在、国土交通省においては、地域と旅行業者の連携を通じて、地域の観光魅力を生かした旅行商品の造成・流通を促進するため、「創意工夫豊かな地域の企画旅行商品の流通促進に関する検討委員会」を立ち上げ、具体的な施策を検討していくところである。	1　一般の旅行事業者が参入しない又はしにくいような青少年の健全育成やグリーンツーリズムを目的とした公益性の高い企画旅行事業については、地域観光の活性化という観点から、地方公共団体が責任を持って事業を選定することやツアー代金を後払い割にすること、日帰り限定、市町村の区域内限定、総事業費に上限を設けること、募集の際に旅行業法の対象外ツアーで消費者保護はないことを明示させることなどを条件として、NPO等の公益法人や民間事業者が募集型企画旅行を旅行業の登録なしに実施することを認めてもよいのではないか。 2　仮に何らかの資産要件や保証金を求めるとしても、地域の観光資源を発掘するという観点から、現行制度より低額の資産要件等を設定することはできないか。 3　青森県答によれば、地域観光を推進するための検討委員会を立ち上げているとのことだが、具体的に何をいつまでに検討しているのか。 4　右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	福井県では、地域グループ・団体等が、地域ブランドの創造や観光振興のために旅行業法に基づく登録を行う場合、最も負担となるのは基準資産や営業保証金の要件である。 また、こうした団体が全国旅行業協会等に加入し、会費等を負担していくことも難しい。 こうした団体の旅行商品の取引額は数百万円と、通常の旅行業者に比べて取引額が非常に少ないため、登録の際に必要となる基準資産や営業保証金（現在の営業保証金や取引額の弁済保証金分担金の区分の下限額は2億円）の区分を細分化し、少額の取引額の場合は、少ない資産や保証金での登録を可能とすることはできないか。	c	-	たとえ公益性の高い企画旅行であっても、旅行者が受ける運送サービス、宿泊サービス等個別の旅行サービス自体は公益的なものではなく、一般的な旅行商品の場合と変わることはないため、旅行者保護に関しても同一に取り扱う必要がある。そのため、個別の基準によりよい地方公共団体が審査することで旅行者保護の水準が異なることは不適当である。 また、現在、標準旅行業約款第4条第1項において、旅行契約の成立時期を明確にして旅行者の保護を図るため、旅行業者が旅行者から申込金を受理した時に旅行契約が成立するとしている。これは同時に、前払いにより十分な事業資金を確保し、運送・宿泊サービス提供者との円滑な取引を維持して、旅行者に対して安定した旅行サービスの提供を確保することも狙っている。 また、仮に、旅行代金を全額後払い制とした場合であっても、①旅行者が直前にキャンセルした場合にキャンセル料を徴収することが困難となり、事業として維持できないと考えられること、②後払いの義務づけを行政機関として担保することが困難であること、③後払いであっても、債務不履行に対する損害賠償等の債務が発生し、旅行者の債権を保護しなければならないこと、等の理由により、旅行業法の適用の対象として旅行者の保護を図る必要がある。 また、旅行が日帰り限定の場合や、催行区域を限定している場合、経事業費に上限を設ける場合等、旅行の規模が小さい場合であっても、報酬を得ていわばプロとして当該事業を行う以上、旅行中の安全の確保や旅行者の債権の保証等の義務が発生するため、登録の免除をすることはできない。 営業保証金の下限については、倒産実績と取扱額の相関により設定している。旅行業者の倒産実績を見ると、取引額の小さい旅行業者の倒産が比較的多くなっており、このため、必ずしも取引額が小さいと営業保証金の額が小さくてもよいという関係にはなっていない。よって、取扱高の区分を細分化したとしても、必要な営業保証金の金額を下げることはできない。 他方、多くの自治体は、地域の素晴らしい観光資源を旅行商品として流通させ都市住民にマーケティングすることができていないと言われている。これらの自治体は、旅行会社との接点が見つからずに独自でマーケティング活動を行おうとするが、力量・スキル両面で不足しており、結果を出せないでいることが多い。 一方、従来旅行会社の多くは、主として営業所周辺の顧客が地域外へ行(アウトバウンド)旅行を企画・手配・販売してきたため、地元の行政や観光協会と積極的に関わってこなかったのが実態であり、一般的に旅行会社と地域の間で、旅行会社の果たすべき役割・機能に関してミスマッチが生じていた。しかし、昨今の旅行者の趣向の変化を受け、各旅行会社は地域で「連携」・「協働」し、地域に根ざした持続可能な観光資源の開発に向けた積極的な取り組みを開始しており、まだ少ないながらも各地で成功事例が報告されている。 こうした「連携」・「協働」を、さらに多くの地域に拡大させていくため、それぞれの関係者における課題や、体制の在り方等を議論する場として「創意工夫豊かな地域の企画旅行商品の流通促進に関する検討委員会」を立ち上げ、関係者の間で活発な議論を行っていくこととする。 本検討委員会の議論を踏まえ、現在、前述のミスマッチの解消を目的とした「地域観光マーケティング促進マニュアル（仮称）」を作成することとしている。これを地方運輸局等を通じて各地域に配布することで、地域に対し、 ① 地域観光マーケティングにおける基礎的なノウハウを提供する。 ② パートナーシップの相手となる旅行会社について情報を提供し、理解を深めてもらう。 ③ あらかじめ設定した指針に従い簡単な自己分析を促し、その情報を材料として、地域のマーケティング推進体制の強化と旅行会社とのパートナーシップの確立に向けたアドバイスを実施する。 ことしている。 さらに、来年度以降は、各地方運輸局・地方整備局単位で旅行業者等からなる会議（観光まちづくりアドバイザリー会議）を設置し、これを核として旅行会社と地域との「連携」・「協働」を具体的に促進していくことしている。また、必要とされる地域に対しては、旅行業者のノウハウを活用しつつ、観光地域マーケティングに向けた助言を行う「観光まちづくりコンサルティング事業」を、平成18年度予算事業として行う予定である。 なお、報酬を得ることなく純粋に公益事業として旅行業法第2条第1項各号に掲げる行為を行う場合は、旅行業法の規制の対象とはならない。また、旅行者に対して直接債務を負わない下請手配代行者（いわゆる「ランドオペレーター」）が内外の旅行会社との契約に基づき、運送又は宿泊サービスを手配代行する行為は、旅行業務に該当しないため、同じく旅行業法の規制の対象とはならない。	福井県では、地域グループ・団体等が、地域ブランドの創造や観光振興のために、他人の経営する運送機関または宿泊施設を利用した小規模な旅行商品を販売したいと考えているが、旅行業法に基づく登録がないと旅行商品の販売は行えない。 また、仮に登録を行っても、旅行業務取扱管理者の選任や基準資産の保有、取引額に応じた営業保証金の供託が必要となるど、負担が大きい。 そこで、観光協会等の公的団体が、単発または間隔のあ(旅行商品を試行的に販売する場合には、旅行業務取扱管理者の選任および基準資産の要件を不要とする。併せて、登録の際に必要となる営業保証金の下限額を引き下げ、小額の保証金での登録を可能とする。	提案理由: 旅行業法では、旅行者保護の観点から、登録に際しては旅行業務取扱管理者の選任や基準資産の保有、営業保証金の供託などを要件としている。 しかし、一般の旅行業者は、収益の確保を条件とするため、単発または間隔のあ(旅行商品の企画をやりたがらない。また、旅行業者がサービス提供者と契約して旅行販売を委託すると、旅行業者は10数%の手数料を委託元に求めるため、旅行業者は試行的に実施する商品の旅行企画を販売したがらない。 このような状況下では、地域が創意工夫しながら、地域資源を結び付けた新たな地域観光ブランドを創造しようとしても、個別的な旅行商品として定着させることは困難である。 そこで、公的団体が旅行業の登録を行い、一般の旅行業者が継続的に実施しないい規模の旅行商品の販売のみを行う場合には、旅行業務取扱管理者の選任や基準資産保有の要件を不要とし、営業保証金の下限額を引き下げる。	福井県	国土交通省
1230370	第3種旅行業業者による特定地域の募集旅行の許可	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ので、手配終了と同時に債務履行も終了する。一方、企画旅行は、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速やかな対応、旅行終了の苦情対応等、旅行業者は旅行企画にたった責任を負うこととなる。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1種及び第2種旅行業の登録において、企画旅行を実施するに必要最低限度の不可欠なる財産的要件を要求しているところ、これを満たさない第3種旅行業の登録のみでは、旅行者保護の観点から、企画旅行を実施することはできない。 また、仮にツアー内容を目帰り限定とし、ツアー料金を後払いにしたとしても、旅行業者が企画旅行を取りやめた場合は、旅行者だけでなく、運送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、旅行者による原始的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。こういった事態に十分対応できるくい観点からも財産的基礎を要求しているところであり、この要件により第1旅行サービス提供事業者との円滑な取引を担保し、安定した旅行サービスの提供を通じて、旅行者の保護を図るものである。 以上により、旅行業法上の特例は困難である。 なお、「社」日本旅行業協会又は「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2条の14」。第3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120万円である。	1　一般の旅行事業者が参入しない又はしにくいような青少年の健全育成やグリーンツーリズムを目的とした公益性の高い企画旅行事業については、地域観光の活性化という観点から、地方公共団体が責任を持って事業を選定することやツアー代金を後払い割にすること、日帰り限定、市町村の区域内限定、総事業費に上限を設けること、募集の際に旅行業法の対象外ツアーで消費者保護はないことを明示させることなどを条件として、NPO等の公益法人や民間事業者が募集型企画旅行を旅行業の登録なしに実施することを認めてもよいのではないか。 2　また、地域の観光資源を発掘する観点から、上記の措置を講じたとあれば1万又は当然少なくなることから、すなくとも第三種事業者がその資産要件及び保証金の範囲内で、当該募集型企画旅行を行うことを認めることはできないのか。 3　仮にできないとするならば、これらの措置を講じてもなお、貧者がカバーできないと主張する根拠は何か。 4　青森回答によれば、地域観光を推進するための検討委員会を立ち上げているとのことだが、具体的に何をいつまでに検討しているのか。 5　右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	本提案の旅行商品は、地域が限定されているため、発生が想定される債務不履行などによる損害賠償額も限定的なものとなる。1000万円を超えるような保証金は必要ないことなる。旅行形態そのものが団体旅行から漸い減、グループへと変化している中、それに対応したサービスを提供する制度を設けることは重要と考える。海外からの旅行者を誘致する上では、必須のサービスといえる。法律で規定してる保証金の額の算定根拠はどのようなものであるのか。具体的な計算式を明示してもらいたい。また、業界団体へ入ることにより、5分の1に保証金が減免される理由とその金額の根拠についても説明を求める。	c	-	たとえ公益性の高い企画旅行であっても、旅行者が受ける運送サービス、宿泊サービス等個別の旅行サービス自体は公益的なものではなく、一般的な旅行商品の場合と変わることはないため、旅行者保護に関しても同一に取り扱う必要がある。そのため、個別の基準によりよい地方公共団体が審査することで旅行者保護の水準が異なることは不適当である。 また、現在、標準旅行業約款第4条第1項において、旅行契約の成立時期を明確にして旅行者の保護を図るため、旅行業者が旅行者から申込金を受理した時に旅行契約が成立するとしている。これは同時に、前払いにより十分な事業資金を確保し、運送・宿泊サービス提供者との円滑な取引を維持して、旅行者に対して安定した旅行サービスの提供を確保することも狙っている。 また、仮に、旅行代金を全額後払い制とした場合であっても、①旅行者が直前にキャンセルした場合にキャンセル料を徴収することが困難となり、事業として維持できないと考えられること、②後払いの義務づけを行政機関として担保することが困難であること、③後払いであっても、債務不履行に対する損害賠償等の債務が発生し、旅行者の債権を保護しなければならないこと、等の理由により、旅行業法の適用の対象として旅行者の保護を図る必要がある。 また、旅行が日帰り限定の場合や、催行区域を限定している場合、経事業費に上限を設ける場合等、旅行の規模が小さい場合であっても、報酬を得ていわばプロとして当該事業を行う以上、旅行中の安全の確保や旅行者の債権の保証等の義務が発生するため、登録の免除をすることはできない。	本提案は、限定した事業を進めることにおいてその保証金の額を、事業の規模にあったものにすべきであるということであり、想定される損害額と保証金として預けさ金額が相応であるなら、消費者に不利益を与えることはないと考える。また、消費者が選択でFIさるサービスが増えることになる。本提案に基づいた事業においても、なぜ1,000万円を超える保証金額が必要になるのか、その明確な金額算定根拠を示していただきたい。	地域振興の観点から、催行区域や代金の精算方法などにおいて旅行者保護のための措置を講じた上で、第三種旅行業者に募集型企画旅行を認めることはできないか。	1	第3種旅行業者による着地型のオプショナルツアーの企画・募集の実施については、現在国土交通省が実施している規制改革の総点検の成果を踏まえ、創意工夫に満ちた地域の企画旅行商品の流通促進を通じた地域振興を進める観点から、関係者よりなる検討会を設置し、催行地域の限定や代金の精算方法など旅行者保護のための条件設定及びその担保の方法について検討し、平成18年度中に結論を得る。	1	第3種旅行業者に当該事業所のある市町村及び境界を隣接する市町村内を周遊または訪問する旅行について企画・募集することを認める。	提案理由　個人向けの旅行サービス、特に地域に密着した観光サービスの提供は現行全くされていない。手軽に、リーズナブルに参加できるいわゆるオプショナルツアーサービスを提供するために、通常の国内旅行の企画・募集ができる第3種旅行業の免許が必要となる。しかし、免許を取得するためには1000万円以上の担保などが必要となり、地域に密着したサービスを提供しようとする事業者には大きな負担となる。 代替措置　オプショナルツアーとして提供する旅行商品は日帰りツアー限定、エリアは隣接する市町村とする。旅行応募者からの事前の費用徴収は認めない。当日支払いを原則とすることにより、利用者が申し込み人数不足にならないよう、旅行者が申し込みし費用を払った方にも開わらずサービスの提供を受けられないい損害はふせげる。また、そのために必要な第3種の旅行業免許の範囲で十分と考えられる。	社）ょ1世紀ビジネスネット協議会 （社）日本ニュービ	国土交通省

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)	再検討要請	提案主体からの意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案	具体的事業の実施内容	提案理由・代替措置の内容	提案主体名	制度の所管・関係官庁
											営業保証金の下限については、倒産実績と取扱額の相関により設定している。旅行業者の倒産実績を見ると、取引額の小さい旅行業者の倒産が比較的多くなっており、このため、必ずしも取引額が小さい営業保証金の額が小さくてもよいという関係にはなっていない。よって、取扱高の区分を細分化したとしても、必要な営業保証金の金額を下げることはできない。 他方、多くの自治体は、地域の素晴らしい観光資源を旅行商品として流通させ都市住民にマーケティングすることができていないと言われている。これらの自治体は、旅行会社との接点が見つからずに独自でマーケティング活動を行おうとするが、力量・スキル両面で不足しており、結果を出せないでいることが多い。 一方、従来旅行会社の多くは、主として営業所周辺の顧客が地域外へ行(アウトバウンド)旅行を企画・手配・販売してきたため、地元の行政や観光協会と積極的に関わってこなかったのが実情であり、一般的に旅行会社と地域の間で、旅行会社の果たすべき役割・機能に関してミスマッチが生じていた。しかし、昨今の旅行者の趣向の変化を受け、各旅行会社は地域と「連携」・「協働」し、地域に根ざした持続可能な観光資源の開発に向けた積極的な取り組みを開始しており、まだ少ないながらも各地で成功事例が報告されている。 こうした「連携」・「協働」を、さらに多くの地域に拡大させていくため、それぞれの関係者における課題や、体制の在り方等を議論する場として「創意工夫豊かな地域の企画旅行商品の流通促進に関する検討委員会」を立ち上げ、関係者の間で活発な議論を行っていくこととする。 本検討委員会の議論を踏まえ、現在、前述のミスマッチの解消を目的とした「地域観光マーケティング促進マニュアル(仮称)」を作成することとしている。これを地方運輸局等を通じて各地域に配布することで、地域に対し、 ① 地域観光マーケティングにおける基礎的なノウハウを提供する、 ② パートナーシップの相手となる旅行会社について情報を提供し、理解を深めてもらう、 ③ あるいは設定した指針に従い現地旅行商品の造成を促し、その情報を材料として、地域のマーケティング推進体制の強化と旅行会社とのパートナーシップの確立に向けたアドバイスを実施する、 こととしている。 さらに、来年度以降は、各地方運輸局・地方整備局単位で旅行業者等からなる会議「観光まちづくりアドバイザリー会議」を設置し、これを核として旅行会社と地域との「連携」・「協働」を具体的に促進していくこととしている。また、必要とされる地域に対しては、旅行業者のノウハウを活用しつつ、観光地域マーケティングに向けた助言を行う「観光まちづくりコンサルティング事業」を、平成18年度予算事業として行う予定である。 なお、報酬を得ることなく純粋に公益事業として旅行業法第2条第1項各号に掲げる行為を行う場合は、旅行業法の規制の対象とはならない。また、旅行者に対して直接債務を負わない下請手配代行者（いわゆる「ランドオペレーター」）が内外の旅行会社との契約に基づき、運送又は宿泊サービスを手配代行する行為は、旅行業務に該当しないため、同じく旅行業法の規制の対象とはならない。										国土交通省
1230800	一般貸切旅客自動車運送事業の、営業下限定員を7人乗り以上とする。	道路運送法第3条	一般貸切旅客自動車運送事業の事業用自動車は定員11人以上としている	C	-	一般貸切旅客自動車運送事業は、運送契約が事前に締結され、主に大型バス車両等を使用して多数の旅客が比較的広い範囲を移動するための運送を行う事業であり、一方でタクシーは、流しや待ち等運送の申し込みが運送の直前に行われ、比較的狭い範囲を移動する個別的な需要のための運送が主となっている。このように両者は、運送契約や使用される車両など運行の形態が大きく異なることから、こうした実態に照して、輸送の安全及び旅客の利便を確保するために必要な措置を求めていることである。 貸切バス事業におけるいわゆるジャンボタクシーの使用については、ジャンボタクシーに本来必要とされる安全基準と異なる基準のもとで運行することなり、必要な安全確保のための措置が講じられない危険性が生じるほか、貸切バス事業者によるタクシー類似行為につながる恐れがあることから、輸送の安全及び利用者の利便を確保するために、これを認めることは困難である。	1　提案者は一般貸切旅客自動車運送事業において営業定員を7名まで対応できるように求めているのであって、貴省がいうように、何も一般貸切旅客自動車運送事業許可でもって「タクシー事業（一般乗用旅客自動車運送事業）」までできることを求めているわけではない。 なぜ一般貸切旅客自動車運送事業において貸切を7名以上とすることができないのか明確に説明されたい。 2　また、貴省のいう「必要な安全確保のための措置が講じられない危険性」については主に大型バスを使用する一般貸切事業の方が一般乗用事業より高度の安全措置が求められているはずであり、また、貴省のいう「タクシー類似行為につながる恐れ」に対しては別途の罰則等により防止できるものであって、なんら7人以上の貸切事業を否定できる根拠とはなっていないと考えるが貴省の見解はどうか。 3　右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	本提案は、ジャンボタクシーと同型の車種を貸切限定で使用するというものであり、タクシー業務を一般貸切事業者が行うものではない。タクシー類似行為に関しては、車体への貸切表示などにより解決されると考えられる。また、貸切バスとジャンボタクシーに本来必要とされる安全基準とはどのようなものか、具体的に明示してもらいたい。一般貸切事業者として、大型バスを運行管理できる能力を保有している事業者が、それよりも車両管理が容易なジャンボタクシー車両を利用して、貸切事業を展開する際に、どのような安全性の問題が出るのか、具体的に示してもらいたい。	C	-	貸切バスとタクシーについてはその運行の形態等の違いに鑑み、輸送の安全及び旅客の利便を確保する観点から、求められる要件が異なっている。例えば、運行管理者の資格要件について、両者で異なる知識・経験を求めているところであり、運賃についても、貸切バスは届出制であるが、タクシーについては、認可制としている。このため、貸切バス事業者によるタクシー車両の運行を認めることは、同一の運行形態について異なる基準での導入を認めることになりかり、適正な競争の条件を確保する観点からも適切でない。 なお、ジャンボタクシーについては、既に同型の車両がタクシーとして広く一般に普及していっているところであり、一般貸切旅客自動車運送事業の許可でジャンボタクシーを運行することとした場合には、外観からこれをタクシーと区別をすることが困難であることから、利用者に対するわかりやすさも含め、車両定員で事業の範囲を区分することは総合的に合理性があるものと考える。	貴省回答にあるとおり、確かに何らかの形で貸切旅客事業と乗用旅客事業を住み分けする必要性があると考えるが、貸切旅客事業については乗用旅客事業よりも求定員の自動車を使用して旅客の運送を行いより高度の安全性を要求されていると推測されることからすれば、たとえば、すでに貸切旅客事業の許可を取得している事業者が新たに一般乗用旅客自動車運送事業の許可を取得する際に、最低乗両台数等に係る規制を緩和することについては、適正な運行管理の実施等による安全の確保と密接不可分の関係にあることから、慎重に検討する必要があるものと考える。	C	本提案は、7人乗り以上の普通自動車を利用し、一般貸切事業を行う提案である。タクシー事業を行うことではない。利用者が混同するという指摘もあるが、バス事業においても、同型の車種により路線と貸切のサービスが認められている。車体への貸切表示などによって、その区別は容易にできるといえる。		これまでお示ししているとおり、一般貸切旅客自動車運送事業と一般乗用旅客自動車運送事業は、輸送の形態等の違いに鑑み、輸送の安全や旅客の利便、運送を競争条件を確保する観点から別の輸送区分として、それぞれに適した制度を構築し、定着しているところであり、これを変更することは困難である。 また、既に一般貸切旅客自動車運送事業の許可を取得している事業者が新たに一般乗用旅客自動車運送事業の許可を取得する際に、最低乗両台数等に係る規制を緩和することについては、適正な運行管理の実施等による安全の確保と密接不可分の関係にあることから、慎重に検討する必要があるものと考える。	1117120	ジャンボタクシーの普及により小グループの移動が容易になったものの、その供給は不足している。小グループでの貸切料金も高く設定されている。また、距離料金制を基本としている。そのため、貸切による利用への対応は、ほとんど想定されていないに等しい状況である。そこで、貸切バス事業者は個人を相手に、貸切バス事業者は団体を主としている。その中間にあたる、個人の集まりもしくはいくグループの移動のための手段として、いわゆるジャンボタクシーを活用したい。そのために、貸切バス事業者の定員要件を7名以上とし、サービスを提供できる事業者数を増やして欲しい。	一般社団法人日本ニュービジネス協議会連合会、	国土交通省
1230900	タクシー営業所の設置要件緩和	道路運送法第4条 平成13年8月29日国自旅第72号「一般乗用旅客自動車運送事業（一人一車制個人タクシーを除く）の申請に対する処理方針」	一般乗用旅客自動車運送事業においては、人口50万人以上の都市を含む営業区域においては15両以上、その他の営業区域においては5両以上の事業用自動車を配置する必要がある。	C	-	旅客自動車運送事業は、不特定多数の旅客を輸送するものであり、一度事故が起これば大惨事となりかねない。しかしながら、事業者の安全性については、利用者がこれを適切に判断し、選択することは必ずしも容易ではないことから、輸送の安全及び利用者利便の確保を図る観点から必要な対策を講じることは極めて重要である。 タクシー事業は労働集約的な産業であり、収益の悪化が運転者の人件費抑制につながりやすく、その結果、過労運転等を惹起して事故につながる可能性が高まるおそれがある。また、実際に事業規模の小さい事業者については、近年重大事故が増加傾向にある。 営業区域毎の最低車両台数制度は、この様な状況を踏まえ、適正な運行管理及び整備管理を行い事故を未然に防ぎ、かつ万一事故が発生した場合の補償や現場での対応、事故後の処理を確実に行うことを等を通じて輸送の安全及び利用者利便を確保するために設けられているものであり、現状以上の緩和は困難であることご理解頂きたい。 なお、現行においても、島嶼部や過疎地については地域の実情を踏まえた弾力的な運用を行っているところである。	1　青省回答によれば、営業区域毎の最低車両台数制度はあくまで「適正な運行管理及び整備管理」を行うための設定されているものであるということであるが、提案者が求めているのは許可を受けた営業区域内のサテライトとして1台の営業所の設置を求めるものであり、主たる営業所が営業所としての要件を満たし、かつ、提案者がいうようなテレビ電話による点呼や定期的な運行管理状況の報告などの措置を講ずれば、なんら「適正な運行管理及び整備管理」に不十分な点は生じないのではないと考えるが貴省の見解はどうか。 2　また、一般乗合旅客自動車運送事業における「管理運営体制」では、対面で点呼が行うことができない場合には電話による点呼が認められていることからすれば、テレビ電話による管理は十分な体制にいえるのではないか。 3　右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	テレビ電話による始業前点呼の実施やタイムカード、タググラフによる運行実施管理を実施することにより、通勤運転は防げるものと考えられる。車両台数の少ない営業所を設置することにより、通勤時間の短縮や配車効率も高まり、地域に密着した営業が可能となる。乗務員の意識も高まり、よりプライドを持って仕事に臨める。IT技術などを利用し、管理を本社に一元化することは、収益を悪化させず、事業運営を可能とさせる手段である。事業規模の小さな事業者に近年重大事故が増加しているという指摘もあるが、実際のデータを明示してもらいたい。重大事故の有無が、規模の大小に関係するかどうかが疑問である。	C	-	前回回答でお示ししたとおり、営業区域毎の最低車両台数制度については、営業所、車庫等の施設の整備、定期的な車両の整備や出発前及び帰庫時の車両点検等の適切な運行管理を行い、万一事故が発生した場合の補償や現場での対応、事故後の処理を確実に行うことなどの体制を維持、確保することで十分な事業規模を確保するために設けられているところである。 また、現在、運輸事業においては、安全の確保をより確実に行うための対策がこれまでより上による「改」が求められているところであり、自動車交通の安全確保の要請である運行管理についても、一層厳格に運用することが必要となっている。ご提案内容については、運行管理を中心とする旅客輸送の安全確保に重大な支障を来す不法行為を誘発するおそれもあることから、慎重な検討を要するものであり、これを認めることは困難である。 なお、平成15年度における事業規模10両未満の事業者の走行キロ当たりの重大事故「死者又は重傷者を生じたもの等自動車事故報告規則により報告が義務づけられているものの件数は走行キロ10万キロあたり、5件であり、10両以上の事業規模の事業者の件数である2．1件の概ね倍以上となっているところである。		貴省の指摘不法行為の誘発については当室も懸念するところであり、広大面積を有する山間過疎地などに限定し、かつテレビ電話による点呼、GPS機能の付いたデジタルタグラフの活用などを要件として認めることは出来ないか、再度検討して回答されたい。	C	既にお示ししているとおり、最低車両台数制度は、適正な運行管理を行うとともに、施設や車両の整備管理を行うことにより事故を未然に防ぎ、かつ万一事故が発生した場合の補償や現場での対応、事故後の処理を確実に行うこと等を通じて輸送の安全及び利用者利便を確保するために設けられているものであり、テレビ電話による点呼やデジタルタグラフの導入をもって十分な措置が講じられているのというにはできず、これを理由として最低車両台数の緩和を認めることは困難である。	1113100 1113110 1113120 1113130	タクシーの営業所を設置するためには、5台以上の車両を配備する必要がある。しかし、都市周辺地域や山間部では、利用頻度も低く、5台を配備しても採算性に問題が出る。そこで、要件を緩和し、1台以上とすることにより、周辺部での営業所設置が可能となり、利用者の利便性が高まり、住民の足も確保できる。	提案理由　都市周辺部、山間部の高齢者は、交通手段が無く孤立する傾向にある。より多くの地域で、より多くの住民にサービスを提供するために は、民間事業者を活用することが一番である。タクシー運転手の中には、周辺部に暮らす方も多く、通勤にかかる燃料費等の節減も可能となる。個人タクシーの開業には高いハードルがあるため、タクシー事業者の営業所を拡大することにより、地域の足の確保を図るべきである。 代替措置　始業開始時の点呼は、テレビ電話を利用して行なうこととする。また、週に2回は、始業時に本社営業所へ赴き、営業報告、運行管理状況の報告を行なう。1人営業所として認められる要件も、5年以上乗務員を経験し、かつ同一事業所に3年以上勤務している社員に限ることとする。さらに、申請前3年間無事故無違反である事を条件とする。	一般社団法人日本ニュービジネス協議会連合会、	国土交通省
1230400	宿泊客利用の一般マイクロバスの夜間運行の容易化	道路運送法第4条	他人の需要に応じ有償で自動車を使用して旅客を運送する事業を経営しようとするものは、国土交通大臣の許可を受けなければならない。	D	-	旅客運送事業は、一度事故が起これば大惨事となりかねないにもかかわらず、事業者の安全性については、利用者がこれを適切に判断し、選択することは必ずしも容易ではない。このため、輸送の安全及び利用者利便の確保について必要な対策を講じることは極めて重要であることから、有償で旅客を運送する際には、道路運送法に基づく許可を必要としているところである。 他方、旅規等が行う送迎については、生業である宿泊サービスと輸送が密接不可分であり、その業務遂行の中に包括され、輸送が独立性を有しないものである場合については、これまでも認めてきたところである。 しかしながら、ご提案のあったマイクロバスの無料夜間運行については、生業と密接不可分であるか、検査時に、自動車重量税の税税、自動車税の納付、自動車損害賠償責任保険の納結及びリサイクル料金の支払いの確認を行っており、適正な納税の確保、無保険車の排除等の機能も果たしており、今後、駐車違反車両の反則金支払いも確認することとなっている。 このように、自動車検査制度は、自動車の安全運行・環境保全はもとより、広くクルマ社会を円滑に運営するための社会基盤として不可欠であり、廃止することはできない。 なお、最近の自動車の使用の実態や技術進歩等を踏まえて、「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」において、技術的な検討を行い、本年3月にその結論を踏まえ、「規制改革・民間開放推進3カ年計画（改訂）」において、「自動車の検査・点検整備制度の在り方について検査対象車種全般に亘り総合的に検討を行った結果、小型二輪車の自動車検査証の有効期間については、初回2年を3年に延長」することとしたところである。	右提案主体の意見について回答されたい。	車検制度は点検整備と別制度のため、例えば整備工場等で点検整備を行い、別途、自動車検査登録事務所等で車検を受けると必要があり、このための時間や検査手数料等の費用負担がある。本市の提案は点検整備時に、車検の際に行っている安全及び環境の基準への適合確認や不正改造の防止、自動車重量税の徴税、自動車税の納付・自動車損害賠償責任保険契約の締結・リサイクル料金の支払い確認等をあわせて行うことで、車検制度を廃止し、負担を軽減しようとするものである。現在、自動車所有者の多くは自動車ディーラーや整備工場等で点検整備に車検を受けており、その際に基準への適合確認や税の納付確認等を行っていることから、車検制度を廃止しても、それらは十分担保されると考える。	C	-	現行の車検制度でも指定自動車整備工場で、点検整備とともに検査を行い、検査を行った検査員が基準適合性を証明した場合には、改めて運輸支局等へ自動車を持ち込む必要はなく、また、運輸支局等で検査を行う場合より検査手数料が低く設定されているところであり、時間的負担等を伴わない制度となっている。 また、検査を伴わない自家用乗用車の1年点検の実施率は43%であることから、検査制度を廃止した場合には、安全及び環境の基準適合性確認や不正改造の防止、自動車重量税の徴税、自動車税の納付、自動車損害賠償保険契約の締結、リサイクル料金の支払い確認等を適正に行うことは困難である。 さらに、提案の制度は点検整備の実施が整備工場に限られることなるが、自動車使用者の一部には、自ら自動車の点検整備を実施する者もおり、ユーザーの選択肢を減らすことなり、適当でない。	右提案主体の意見について回答されたい。	1年点検の実施率が43%という低率は、現に検査制度があるからであり、それが廃止になれば1年点検の実施率向上が見込まれるものと推測される。したがって、貴省が懸念しているさまざまな確認行為や税の徴収等に支障をきたすとは判断できない。	C	現行の車検制度でも指定自動車整備工場で、点検整備とともに検査を行い、検査を行った検査員が基準適合性を証明した場合には、改めて運輸支局等へ自動車を持ち込む必要はなく、また、運輸支局等で検査を行う場合より検査手数料が低く設定されているところであり、時間的負担等を伴わない制度となっている。 また、検査を伴わない自家用乗用車の1年点検の実施率は43%であることから、検査制度を廃止した場合には、安全及び環境の基準適合性確認や不正改造の防止、自動車重量税の徴税、自動車税の納付、自動車損害賠償保険契約の締結、リサイクル料金の支払い確認等を適正に行うことは困難である。 さらに、提案の制度は点検整備の実施が整備工場に限られることなるが、自動車使用者の一部には、自ら自動車の点検整備を実施する者もおり、ユーザーの選択肢を減らすことなり、適当でない。	1113100 1113110 1113120 1113130	現在、車種によって規定されている自動車の検査（車検）を全廃する。	提案理由： 自動車の性能と耐久性が向上しているため、自動車の安全性は保たれていると判断される。 代替措置： 自動車の安全は、道路運送車両法48条の定期点検整備で担保される。また現場（排ガス）に関するチェックは市の責任で行うものとする。	逗子市	国土交通省
1230400420	福祉バスの乗降場所の自由化	道路運送法第43条第3項	特定旅客自動車運送事業の許可に当たっては、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがなく、事業計画が輸送の安全を確保するために適切なものであるかの審査を行う。	D	-	特定旅客自動車運送事業については、路線又は営業区域が需要者の需要と整合性があり、かつ事業用自動車の運行上支障がないものであり、他の一般旅客自動車運送事業者との競合により公衆の利便が阻害されるものでないか等の観点から許可に当たっての判断を行っているところである。ご提案の趣旨については、路線や営業区域の設定がこれらの要件を満たす場合に実現可能なものと考えるが、地域の事情に応じた個別的判断が必要であるため、詳細については運輸支局等に直接ご相談いただきたい。										1135140	福祉バスは高齢者施設を対象に運行されているが、指定の場所以外での乗降は認められていないため、福祉バスの利便性向上を目的として運行ルート上での自由な乗降を認めるもの。	高齢者施設の福祉バスの運行は、特定旅客自動車運送事業として事業許可を受けており、路線バスとの競合を避けることなど理由に占既の運行とされ、運行ルート途中の乗降も場所が指定されている。しかしながら、当該バスは対象が高齢者施設への通所者に限定されており、また運行ルートも限られていることから、決められた運行ルート上での自由な乗降を認めても路線バスとの競合は発生しないと考えられる。なお、福祉バスの利用者によっては他の陸場所までわざわざ遠回りをしなければならないなど利用にあたり不便がある。	逗子市	国土交通省
1230400430	バス停留所の設置等に係る権限の移譲	道路運送法第15条	一般旅客自動車運送事業者が事業計画の変更をしようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。	E	-	バス停留所の名称及び位置並びに停留所間の距離に係る事業計画の変更については、道路運送法上事後届出で足りるものとしているところである。	1　提案者から聞くところによれば、当該路線バスは均一料金制ではなくバス停の移動によって料金にも変わるため、届出でなく3か月も要する認可を受けなければならないとのことである。貴省においては、このような提案の趣旨を踏まえ、当該認可について迅速な対応ができないか検討の上、回答されたい。 2　右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	当市の今回の提案は、路線の新設、廃止、距離の変更に伴う料金変更があるような場合も含めたバス停留所の変更を想定している。このような場合にもバス停留所の変更について認可が必要なら、届出で足りるのかということを確認いただきたい。	C	-	一般乗合旅客自動車運送事業者が新たに路線を設定する場合の事業計画の変更については、多数の利用者を運送するものとして確保すべき一定の安全基準やサービス水準が確保されているかを判断する必要がある。また道路運送法上、事業計画の変更認可を行うに際しては、道路の構造及び設備に関する道路管理上の措置につき道路管理者の意見を聴かなければならないこととされているところに、運政改速の安全及び交通の円滑化の観点から公安委員会と十分調整を行うことが求められている。 これらのことから、路線の新設等による運賃の変更を伴う停留所の変更をする場合には、事業計画の変更認可について、こうした関係機関からの意見聴取の期間も含めて3ヶ月の標準処理期間を設けているところであるが、現行においても既に軽微な事業については1日迅速な処理をすることとしているところであり、引き続き関係行政機関の理解も得つつ、処理の迅速化に努めて参りたい。	右提案主体の意見を踏まえ、検討の上回答されたい。	事業計画の変更について一定の安全基準やサービス水準が確保されているかを判断することは、地元市町村でも十分に対応できることである。また、道路交通の安全及び交通の円滑化の観点からの調整も同様であり、施策としても各市町村では実施している。さらに、当該事業計画の変更認可に必要な関係機関からの意見聴取についても、地元市町村なら迅速に対応できると思われる。このように市場の実情に詳しい市町村長に権限を移すことで、より手続きが迅速に処理され、利便性、住民福祉につながるものである。	C	一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画変更については、輸送の安全を確保する措置が十分に講じられているか、当該事業の遂行上適切な計画を有しているかといった観点から、広域的かつ専門的な立場から判断ができる国において、事後のチェックや違反等があった場合の行政処分と一体不可分のものとして、責任をもって総合的な審査を行っているところである。 また、運賃の変更を伴う停留所の位置の変更については、上記の観点に加え、当該運賃の設定が適切な原価に基づくものであり、利用者の利便を阻害しないものであるかなど、不当競争、不当差別を防止するといった観点も勘案して認可を行っているところであり、これを地方自治体において行うことを認めることは不適当である。 なお、住民のニーズに対応した輸送サービスについては、コミュニティバス等に関する許可の手続きを弾力的に取り扱う平成17年3月30日付国自旅第308号「地域交通会議の設置並びにコミュニティバス及び乗合タクシーの許可基準の弾力化等について」により、標準処理期間を短縮し、地域のニーズに対しより適切な対応を図ることの出来るスキームを構築しているところである。	1113100 1113110 1113120 1113130 1113150	より市内の状況に精通している市長に、届出及び許認可権限を移し、実情に合わせた配置ビジネスを実現する。	当該手続きに関する標準的な処理期間は約3ヶ月と多大な時間を要している。また、停留所に関する要望は多く市役所に届けられ、市民の生の声が聞こえる立場にある。こうしたことから、これら許認可及び届出について市域の実情に詳しい市町村長に権限を移すことで、より迅速に手続きが処理され、利便性と住民福祉の更なる向上につながる公共交通行政が可能となる。	逗子市	国土交通省

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)	再検討要請	提案主体からの意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	成長特例提案	具体的事業の実施内容	提案理由・代替措置の内容	提案主体名	制度の所管・関係官庁
120440	セダン型ドクターカーの緊急自動車としての指定追加	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、自動車への赤色回転灯の装備は、緊急自動車に限って認められている。	C	-	自動車への赤色回転灯の備え付けは緊急自動車に限って認められている。これは、緊急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、その他の自動車への赤色回転灯の装備を禁止する必要があるからである。 都道府県公安委員会から緊急自動車の指定を受ければ、当該自動車に赤色回転灯を備え付けることは認められている。															

12 国土交通省(8次提案最終回答)

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)	再検討要請	提案主体からの意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	規制特例提案	具体的事業の実施内容	提案理由・代替措置の内容	提案主体名	制度所管・関係官庁
1230052020	静岡・山梨両県にまたがる「富士山」ナンバーの不明導入	自動車登録令第13条第1項第1号、新たな地域名表示ナンバープレートの導入について（要綱）	平成16年11月に自動車検査登録事務所等の新設にかかわらず、地域の要望により新たな地域名表示ナンバープレートを導入するための要綱を発表したが、複数の運輸支局、自動車検査登録事務所に跨る地域名表示については当面認めない方針を決定したところである。	C	-	本提案は、「新たな地域名表示ナンバープレートの導入について（要綱）」の基準に適合しなかったため、今般の導入不定地域からは除外した。 複数の運輸支局、自動車検査登録事務所に跨る地域名表示については、各種の行政事務に支障が生じる恐れがあることから当面は実施困難である。	1　青省回答には、要綱の「基準に適合しなかった」のことであるが、どの基準に適合しないというのか、さらに、その基準はどんな考え方により定められたものなのか。 2　複数の運輸支局にまたがっていても、ナンバーをシェア（たとえば0000～3000を人運輸支局とする）すれば、容易に実現できるのではないか。 3　青省がいう、複数の運輸支局等に跨る場合の「各種の行政事務に支障が生じる恐れ」とは具体的にどの行政事務でどのような支障が生じるというのか、一つひとつ例を挙げながらはっきりと説明されたい。 4　右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	静岡、山梨両県の富士山地域では、日本の象徴である「富士山」を活用した様々な地域づくりに取り組んでおり、「富士山ナンバー」導入は、こうした取組みをさらに促進させる種まめて有効な施策である。 このため、今回の提案は、「新たな地域名表示ナンバープレートの導入について（要綱）」を踏まえた上で、「富士山ナンバー」の導入を可能とする「自動車登録規則」の特例措置を求めるものである。 導入に際して、各種の行政事務に支障が生じるおそれがある場合、関係機関との調整を図り、運用改善や技術改良により対応願いたい。	F	-	富士山ナンバープレートは「新たな地域名表示ナンバープレートの導入について（要綱）」の基準のうち、複数の運輸支局等に跨っていたことから、導入を見送ることとしたものである。 なお、どういった行政事務に支障が生じるのかを含め、今後、関係者を集めて検討を行うところである。	右提案主体の意見について回答されたい。	御回答いただいたように、静岡・山梨両県にまたがる富士山地域の要望である「富士山ナンバー」の実現に向けて、早期の検討を要望する。	F	-	今後、関係者を集めて検討会を開催する。	1030730110	現在、静岡・山梨両県では、世界的な資源である富士山を中心として、環境保全やエコツーリズムの推進、観光連携など、可能な分野で連携しながら富士山を中心に様々な事業を展開している。 特に、現在、富士山の世界文化遺産登録を目指して、両県で推進組織を立ち上げるなど、新たな取り組みを進めているところである。 今回、富士山ナンバーを実現することにより、こうした取り組みや、富士山を取り巻く地域の連携を一層強固なものにして、地域の活性化を進めていく。	提案理由： 静岡県の御殿場市等4市2町、山梨県の富士吉田市等1市2町4村では、日本の象徴である「富士山」を活用した様々な地域づくり（に取り組んでおり、こうした取組みをさらに促進させるため、両県及び該当市町村が連携して「富士山」ナンバーの導入を図る。	静岡県、山梨県	国土交通省
1230053030	ローカルデザイン ナンバープレートの容認	道路運送車両法第19条、第59条第2項、道路運送車両法施行規則第11条第1項	登録自動車の自動車登録番号標は、道路運送車両法施行規則第11条第1項により、その様式が定められている。	C	-	自動車登録番号標は、同じ型式のものが多数運行している自動車について、個々の自動車を特定し、識別するために取り付けているものである。従って自動車登録番号標は何人にも分かりやすく見やすいもので、また全国を移動するという自動車の性質から移動性（内容）についても全国一律の基準で表示する必要がある。このため、自動車登録番号標を地域や所有者ごとにバラバラのデザイン・文字を表示した場合、分かりやすさや視認性の観点から問題がある。また防犯等の観点から大きな問題が生じる可能性がある。	1　貴省のいうように、自動車登録番号標や文字の大きさや色などについては、わかりやすさ等の問題から一定の統一性を持たせる必要があるが、たとえば、文字以外の余白部分に文字と混同しない色彩等を用いて地域の特色を示すマーク等を加えることは、まさに貴省のいう視認性や防犯等の観点からも好ましいことではないか。 2　仮に問題があるとするなら、それは具体的に何なのか明確に示した上で説明されたい。 3　右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	米国など海外では、州単位で地域の特色を表したデザインナンバープレートを採用している国も多い。いずれも、当然ながら何人にも分かりやすく見やすいものが大半である。車社会である米国では、車で州を越えて移動することも当たり前である。また、多様性を容認している。そのような観点から、日本では全国一律の基準で表示する理由が明確でないと考える。 また、防犯等の観点から大きな問題が生じる可能性があるということだが、具体的にどのような問題が生じるのかお示し願いたい。 ローカルデザインナンバープレートの導入は、国民の間の高い提案の1つであるので、本規提案の代替措置の内容も含め、再度ご検討をお願いしたい。	C		現行のナンバープレートには、限られたスペースに文字・数字・色を配置し視認性に配慮した造りになっているが、余白スペースにこれ以上のマーク等を挿入すると視認性が悪化する可能性があり、導入することは困難である。	貴省が懸念されている視認性や防犯の観点等について、悪化するのかそれとも向上するのかを含め、現時点ではいずれも可能性でしかないのであるが、1230520の富士山ナンバーの導入同様、何らかの形で検討を行ってほしい。	C		そもそも、ナンバープレート（自動車登録番号）は行政目的上、個車を特定・識別する為に交付しているものであり、これ以上、余白スペースにマーク等を挿入することで多少でも視認性が悪化すると考えられるため、提案は受け入れがたい。 また、観光振興・地域振興に自動車を活用したいのであれば、ボンネットやバンパー等に提案するステッカー等を貼付すれば、スペースの制限を受けない分、ナンバープレートを利用するよりも更に効果があるものと考えられる。	1030730080	より一層の地域振興・観光振興等を図り、近年増加している車両犯罪の抑止効果を高めるために、現行のナンバープレート（三当地ナンバープレート）を同わず、地域の特色を現すデザイン（梅井県であれば、越前かにや水仙等）をナンバープレートに盛り込むことを容認する。 なお、ナンバーの自動読取装置への対応も考慮し、現行の形状を変えずに、車両後部のプレートのみにデザインを盛り込むこととする。	提案理由： 地域振興や観光振興等の観点から、通常のナンバープレートに加え、平成15年度から車両登録台数10万台超で一定のまとまりのある市町村において「地域名表示ナンバープレート（三当地ナンバープレート）」が導入され、 ちかし、車両犯罪が増加する中で、子どもや お年寄りでも適走車両等の記憶・識別を容易にすることが、犯罪抑止効果を高めることにつながる。 このためには：現行のナンバープレート（三当地ナンバープレート）を同わず、地域の特色を現すデザイン（梅井県）を盛り込むことを容認する。 代替措置： ①ナンバープレートには視認性確保の規定があるが、米国など海外の事例を見ても視認性が確保されているものも多く、現行形状を変えずに視認性を確保することは十分可能である ②ナンバー自動読取装置等への対応ができるように、車両後部のプレートのみにデザインを盛り込む	福井県	国土交通省
1230053040	企業の避休バス有償個人ナンバープレート契約	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日付け「国自旅第240号「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第80条第1項による許可の取扱について」	災害緊急時又は他の手段によって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を許可している。	C	-	バス車両については、一度事故が起これば大惨事となりかねないなど、その運行にあたり旅客等への影響が大きく、運転者に十分な技能が必要であることから、有償貸渡しの対象としてなじまないものである。 また、有償で、自動車を使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の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることを必要としており、災害緊急時又は他の手段によって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を許可しているところであるが、市が主体、後援する事業の参加者の輸送は、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合には該当するとはいえない。 これらのことから、自家用自動車を使用した有償運送及びそれを目的とした有償での自家用バスの貸渡しについては、営業類似行為（いわゆる白バス行為）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。 なお、道路地有償運送は、運営協議会において、地方公共団体の区域における交通の状況、住民による輸送ニーズ等を踏まえた合理的な判断のもと、タクシー等の公共交通機関によっては住民等に係る十分な輸送サービスが確保できないと認められた場合、会員登録された当該地方公共団体の区域内に住所を有する者等の輸送を行うことができる制度であり、ご提案の趣旨については、自白の車両を使用するのであれば、この制度を活用することにより実現することが可能であると考えられるため、ご検討頂きたい。 また、無償であれば道路運送法上の規制はなく、輸送が可能である。	1　NPOが無償で企業の避休マイクロバスを貸借し、当該NPOが当該車両に保険を別途かけた上で、輸送する老人等から「謝礼の概念にとどまる程度のもの」をNPO（運行主体）が受領して運行させることは現行制度でも可能と考えてよいか。 2　右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	「これらのことから、自家用自動車を使用した有償運行及びそれを目的とした有償での自家用バスの貸渡しについては、住民のための地方自治体、NPO等非営利組織、社会福祉協議会等団体あるいは個人が、道路運送法第80条第2項に記述のとおり、金銭の多寡にかかわらず有償で運営行うことは可能と判断してよいでしょうか。	c、d		無償で貸借した車両を使用して他人を運送する場合に、好意に対する任意の謝礼にとどまるものと解されるものを受領することについては、有償運送と解されないものであるため、道路運送法第80条第2項の許可が必要となる。 また、金額の多寡にかかわらず、契約に基づいて反復、継続して有償で車両の貸借が行われる場合には、薫として有償貸借を行うものとしてレンタカー事業に該当するとみなされるため、道路運送法第80条第2項の許可が必要となる。	右提案主体の意見を踏まえ、検討の上回答されたい。	「小中学生の登下校の安全確保は、路線バスを活用」という関係省庁の取り組みと合わせて意見をいただきました。確かに路線バスの充実した大都市や中心地では有効な手段だと思います。しかし、全国的に見れば路線バスが充実している地域は少なく、路線バス活用だけで、安全確保が可能なまでの距離を考えれば、地域住民の力を借りてこそ、安全面の糸口が見えるようなのではないでしょうか。特区提案を再考いただき、地方自治体が、財政的にも持続可能な手段として、住民と協働による地域に則した取り組みを選択してできるように、配慮願います。	C、D		既に お示ししているとおり、輸送の安全及び利用者の利便の確保等の観点から、有償で車両の貸借を行う場合には道路運送法上の許可が必要であり、また、有償で自動車を使用して旅客の運送を行うにあたっては、原則として旅客自動車運送事業の許可を取得する必要がある。他方、地域の関係者からなる運営協議会において、既存の路線バス等の公共交通機関によっては住民等に係る十分な輸送サービスが確保できないと認められた場合には、NPO等による自家用自動車を用いた有償運送が例外的に認められているところであり、この制度を利用してご提案の趣旨は実現可能であると考えられたため、ご検討頂きたい。	1030730100	企業の避休バスを損害賠償保険料程度の金額で借上げ＆システムを構築し、地域住民が福祉目的で、自治体が主催、後援する事業や福祉事業に活用できるように。災害時には、この経験を元に地域住民が、逆やかに企業の避休バスを借上げ、住民の避難などに活用できるようにする。事故の際は、一体のルールを設け、企業が掛けている損害賠償保険を使わせていただく。	提案理由：瞬時の判断を必要とする災害時の避難は、地域住民に頼ることが多い。企業とのハートフル契約により、市が主催、後援する事業に活用できるように。災害時には、この経験を元に地域住民が、逆やかに企業の避休バスを借上げ、住民の避難などに活用できるようにする。 代替措置：自治体が「企業とのハートフル契約」参画企業を募り、損害賠償保険料程度の有償で、借上げ団体として登録した自治組織（子ども会等）や福祉団体を対象に、企業を窓口として オンデマンド方式により、バスを借用し活用できるようにする。	新発田市	国土交通省
1230053050	地域コミュニティ団体育成、NPO、社会福祉協議会等福祉団体の有償貸切バス運行	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日付け「国自旅第240号「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第80条第1項による許可の取扱について」	災害緊急時又は他の手段によって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を許可している。	D	-	バス車両については、一度事故が起これば大惨事となりかねないなど、その運行にあたり旅客等への影響が大きく、運転者に十分な技能が必要であることから、有償貸渡しの対象としてなじまないものである。 また、有償で、自動車を使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の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることを必要としており、災害緊急時又は他の手段によって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を許可しているところであるが、市が主催、後援する事業の参加者の輸送は、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合には該当するとはいえない。 これらのことから、自家用自動車を使用した有償運送及びそれを目的とした有償での自家用バスの貸渡しについては、営業類似行為（いわゆる白バス行為）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。 なお、道路地有償運送は、運営協議会において、地方公共団体の区域における交通の状況、住民による輸送ニーズ等を踏まえた合理的な判断のもと、タクシー等の公共交通機関によっては住民等に係る十分な輸送サービスが確保できないと認められた場合、会員登録された当該地方公共団体の区域内に住所を有する者等の輸送を行うことができる制度であり、ご提案の趣旨については、この制度を活用して実現することが可能であると考えられるため、ご検討頂きたい。 また、無償であれば道路運送法上の規制はなく、輸送が可能である。	1　NPOが無償で企業の避休マイクロバスを貸借し、当該NPOが当該車両に保険を別途かけた上で、輸送する老人等から「謝礼の概念にとどまる程度のもの」をNPO（運行主体）が受領して運行させることは現行制度でも可能と考えてよいか。 2　右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	①「バス車両→運転者に十分な技能が必要→」との記述ですが、国家資格である大型2種免許保有者が、地域に貢献しようということであっても十分な技能がないと言えるのでしょうか。②小中学生の登下校の安全確保は、「緊急時」だけではありません。「薫」としては、地域住民が経費程度の負担で運行できるよう、再検討いただけないでしょうか。	c、d		無償で貸借した車両を使用して他人を運送する場合に、好意に対する任意の謝礼にとどまるものと解されるものを受領することについては、有償運送と解されないものであるため、道路運送法第80条第2項の許可が必要となる。 また、金額の多寡にかかわらず、契約に基づいて反復、継続して有償で車両の貸借が行われる場合には、薫として有償貸借を行うものとしてレンタカー事業に該当するとみなされるため、道路運送法第80条第2項の許可が必要となる。 なお、小中学生の登下校時の安全確保については、内閣官房を始めとした関係省庁からなる「犯罪から子供を守るための対策に関する関係省庁連絡会議」において決定された「犯罪から子どもを守るための対策」のなかで、路線バスをスクールバスとして活用する方策について検討することとされているところである。	右提案主体の意見を踏まえ、検討の上回答されたい。	「小中学生の登下校の安全確保は、路線バスを活用」という関係省庁の取り組みと合わせて意見をいただきました。確かに路線バスの充実した大都市や中心地では有効な手段だと思います。しかし、全国的に見れば路線バスが充実している地域は少なく、路線バス活用だけで、安全確保が可能なまでの距離を考えれば、地域住民の力を借りてこそ、安全面の糸口が見えるようなのではないでしょうか。特区提案を再考いただき、地方自治体が持続可能とするため に、利用料等に「財政的な確立が担保された、地域に則した取り組みとして選択できるよう、配慮願います。	C、D		既に お示ししているとおり、輸送の安全及び利用者の利便の確保等の観点から、有償で車両の貸借を行う場合には道路運送法上の許可が必要であり、また、有償で自動車を使用して旅客の運送を行うにあたっては、原則として旅客自動車運送事業の許可を取得する必要がある。他方、地域の関係者からなる運営協議会において、既存の路線バス等の公共交通機関によっては住民等に係る十分な輸送サービスが確保できないと認められた場合には、NPO等による自家用自動車を用いた有償運送が例外的に認められているところであり、この制度を利用してご提案の趣旨は実現可能であると考えられたため、ご検討頂きたい。	1030730110	「企業とのハートフル契約」によって借上げたバスや自前のバスを活用し、市が主催、共催、後援する敬老会や住民検診の際、あるいは子ども会の事業など自治組織が行う福祉目的事業に限り、地域住民の移動の手段として、バス運行業務を担うNPOや社会福祉協議会が、ガリリン代等の運行実費で貸切バス運行を請負うことができるようにする。貸切バス運行を請負うNPO等の団体は、あらかじめ自治体に届出。	提案理由：高齢化が進み、合併による開催場所の遠隔化などもあり、地域住民が主催の事業にも参加しにくい状況がある。これまでは自家用車の相乗り、家族の送迎等でまかなっていたが、高齢者単独世帯が増加にともなうこれらの手段も、困難になってきている。子育て世代も、子ども会活動などﾎﾞﾗﾝﾃｨｱの担い手が不足し、公共交通機関が充実していない地域では、好意による車両運転のリスク負担も大きいなど、地域住民の活動支援体制の脆弱が必要。 実費程度の運賃で貸切バス運行を請負うNPO等を育成し、高齢者の出歩き補助や子育て世代の活動支援を行うシステムを構築し、市が主催、共催、後援する事業や地域子ども会、老人クラブ等について、バス運行を担い、運転者のリスク負担を軽減し、地域活動の活性化を図る。	新発田市	国土交通省
1230053060	過疎地路線に係る利用者枠を拡大する特区	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日付け「国自旅第240号「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第80条第1項による許可の取扱について」	災害緊急時又は他の手段によって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を許可している。	C	-	有償で、自動車を使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の観点から旅客自動車運送事業の許可を受けることを必要としており、また、市が主催、後援する事業の参加者の輸送は、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を許可しているところである。 しかしながら、観光客の輸送は、公共の福祉を確保するためのやむを得ない場合に該当するとはいえないため、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。 なお、無償であれば道路運送法上の規制はなく、輸送が可能である。	1　提案者が想定する棚田オーナーやワーキングホリデーの参加者等は単なる一見の観光客ではなく、反復あるいは継続して来町する。まさに住民に準ずる存在であるから、上勝町のような公共交通機関のない交通空白地において、これらの交通手段を確保することは、公共の福祉に適うことであり、現行の過疎地有償運送において対応が可能なのではないのか。 2　右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	「人口2千人の町は東京とは全く異なり、有効な足がないと暮らせない。今後は国が考えるように観光客も交流人口として地域づくりに活かすべきで、当然ながら住民福祉の対象である。交流に訪れる人も町民同様に移動の足を持たなければ動きが取れません。「他町の人が最寄りのバス停で下車、集落まで5kmの案内」良くある風景です。こんな時にタクシーを呼んでも、隣町まで20km以上離れており、タクシーの経済的な運賃距離を超過すればタクシーは来ません。超・過疎地で地域住民の福祉やまちづくりを考える時、安全で安心な手段による輸送対象の枠拡大は不可欠であり、タクシー業界の信用を助けこそすれ、決して圧迫するものではありません。	c		前回回答でお示したとおり、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合に、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を必要としており、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を許可しているところである。 過疎地有償運送は、タクシー等の公共交通機関によっては十分な輸送サービスが確保出来ない場合に、この「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合」に該当するものとしてあまて例外的に自家用自動車による有償運送を認めている制度である。このため、こうした制度の趣旨に鑑みれば、ご提案にあるような不特定多数の観光客を対象とした運送は、公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合に該当することはならないため、過疎地有償運送の対象として認めることは困難である。 なお、ご提案の棚田については、その運営主体、運営方法等が明らかでないため現時点で判断することが困難であるが、運営協議会において過疎地有償運送の対象となる「公共的施設」であると認められる場合であれば、会員登録した棚田のオーナーについては過疎地有償運送の対象とすることが可能となることも考えられるため、最寄りの運輸支局にご相談頂きたい。	当該棚田等が「公共的施設」に当たるか否かの判断は、運営協議会において個々に判断することができるという理解でよろしいか。 また、右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	過疎化の進む本町では交流人口も含めた町の活性化策を進めており、町を訪れた方は観て住民に同様に扱いたい考え。住民票がなくても住民に含める言う広義の「公共福祉」です。困っている人を見捨てることは「善」とは定義できず、歩みざるをえない人は総てが交通弱者です。タクシーを呼んでも来てくれない場所にいる人を守れないような法解釈でなく、新しい視点で助け合うことに意義を見いだすのが制度の本旨と思うので、代替措置として「タクシー」を家くれない場合は利用可能とする”等、弱者保護の”善”の視点で特区として再検討して頂きたい。	D		過疎地有償運送については、ガイドラインでお示ししているとおり、「当該地方公共団体の区域内に存する・・・公共的施設の利用者」について、会員の登録をした者であれば、運送の対象旅客として取り扱うことは可能である。当該棚田等については、公的な主体により運営されており、非営利で運営されているかといった運営主体や運営方法等を踏まえ、運営協議会において、当該地域において「公共的施設」と認めることが適切である旨協議が調った場合には、許可対象となりうるものであるものと考える。	1030730120	過疎地の生き残りをかけた「上勝町まるごとエコツー特区」の利用拡大のため、過疎輸送事業の利用者枠を拡大し、棚田等を訪れる観光客等の足の不便を解消することで、特区の持つ都市農村の交流という要素を明確に前進させる。特に、本地域は「日本で最も美しい村」としての活動を模索しており、全国でも珍しい「棚田のオーナー制」や「ワーキングポリデー」等の活動に参加する希望者が増えているが、活動には町内の参加者等観光客の移動手段の確保が欠かせないことから、観光客等を含めた利用者に事業枠を拡大する。	提案理由： 「日本で最も美しい村」を標榜し、新しい農山村型観光の形を世界に提案したいと考えているが、力不足で困難が多い。特に、都市住民を農村に招く（グリーンツーリズム等の交流には訪問客の移動手段の確保が必要だが、現状では棚田等に至る手段としてバス・タクシーがなく、過疎輸送の利用が必要になった。 代替措置： 一見客等の場合も想定されるが、町内に何らつながりを持たない客は会員にはなれない。従来は個人会員制であったが、棚田オーナー制やワーキングホリデー等の参加者は事業実施者が、一般の観光客等にあっては宿泊所等のオーナーが、団体会員として登録し、それらの交流参加者は会員として利用を可能にする。	上勝町	国土交通省
1230053070	たすけあいスタイベント移送特区（無償の輸送の範囲の拡大）	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日付け「国自旅第240号「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第80条第1項による許可の取扱について」	災害緊急時又は他の手段によって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を許可している。	C	-	不特定多数の旅客の輸送は、一度事故が起これば大惨事となりかねないにもかかわらず、事業者の安全性については、利用者がこれを適切に判断し、選択することは必ずしも容易ではない。このため、輸送の安全及び利用者利便の確保を図る観点から、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業は、旅客自動車運送事業の許可を受けることを必要としているところである。 利用者の負担が行為に対する任意の謝礼にとどまると解されるものについては、有償運送に該当しないものとして道路運送法上の手続きは不要であるが、ご提案のように、利用者負担が最低賃金以下であったとしても、一定額が事前に定められ認定を受けているような場合には、当該謝礼は運送の対価であって、これを「任意」の謝礼と解することには困難である。 なお、道路地有償運送は、運営協議会において、地方公共団体の区域における交通の状況、住民による輸送ニーズ等を踏まえた合理的な判断のもと、タクシー等の公共交通機関によっては住民等に係る十分な輸送サービスが確保できないと認められた場合、会員登録された当該地方公共団体の区域内に住所を有する者等の輸送を行うことができる制度であり、ご提案の趣旨については、自白の車両を使用するのであれば、この制度を活用することにより実現することが可能であると考えられるため、ご検討頂きたい。	右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	回答にあるように、提案にいう謝礼が現在のところ「任意」の謝礼に含まれないものと解釈されていると法律知しております。 今回の提案は、ガイドラインと同等の安全措置等を自治体の認定によって担保した上で、最低賃金以下の利用者負担「謝礼」で実施される一定の運送を「無償（＝有償ではないもの）」として取り扱うことができないかという ものです。 提案内容にある自治体の認定は許可に代わる安全確保等の代替措置として盛り込んでいる点、移送サービスは最低賃金以下の謝礼で実施されるものである点を踏まえてご検討いただき、理由も含め適切な回答をお願い致します。	c		有償で自動車を利用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から運送主体として求められる資務を果たす必要があるため、本来は、旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要とされているところである。 自家用自動車による有償運送は、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、あくまで例外的に認められるものであり、弾害として生じるタクシー類似行為の防止等輸送の安全及び旅客の利便を確保する観点から許可を必要としているところである。このため、任意の謝礼の範囲にとどまらない運送の対価を収受しているものであっても許可は必要であり、特に、安全の確保措置については、国において責任を持って確認する必要があるため、自治体の認定をもって自家用自動車の有償運送の許可にかえることは適当でない。	右提案主体の意見を踏まえ、検討の上回答されたい。	今回の回答では、「特に安全の確保措置については、国において責任を持って確認する必要がある」とされていますが、ガイドラインの枠組においても、運営協議会は自治体が主宰することは、実質的なチェックは運営協議会で行われております。 また、平成16年6月の全国規模の規制改革・民間開放要望集中受付期間における愛知県要望に対する回答では、自治体の役割の重要性が強調されております。 こうしたお考えの下、最低賃金以下の利用者負担「謝礼」という「無償」に近い形で実施される一定の移送に関する判断を地方自治体に委ね、道路運送法第80条第1項の許可の適用外とすることは十分可能と考えられますが、いかがでしょうか。	C		地域の輸送ニーズの把握に当たって自治体の果たす役割は重要であると認識しているところであるが、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、安全の確保が極めて重要であり、適切な安全確保のための措置が講じられているかについては、広域的かつ専門的な立場から判断ができる国において、事後のチェックや違反等があった場合の行政処分と一体不可分のものとして、総合的な審査を行っているところである。 道路運送法第80条第1項の許可を行う際に、運営協議会の十分な協議を経たものであり、かつこうした安全確保のための措置が適切なものであるかについて、国において責任をもって申請内容を確認した上で許可を行うこととしているところであり、自治体の認定をもってこれに替えることには適当ではない。	1030730130	法定通貨の下で形成されているビジネスライクな人間関係では掬いきれない「小さな善意」を授受する地域通貨のネットワーク機能を通して、輸送サービスの提供者は提供可能なサービスのTPOをネットワークにインプットし、輸送サービスの受給者は提供されているサービスと自分の都合を合わせて予約する。例えば、Aさんが市役所へ出かけるTPOをネットワークにインプットすると、市民病院へ行きたいが交通手段を持たない年配のBさんが自分のTPOを調整して予約、使乗する。その場合BさんはAさんに対して割り勘でUEMで対価を支払う。Cさんの特別の要望に応じる場合、Aさんは「実費＋10%相当額のUEMをCさんから受け取る。	上野原市の道路は河岸段丘特有の山間地のために坂の上り下りと急なカーブが多い。国道20号線は常に輻輳する一方、山間地の集落に向かう路線バスは採算が取れないとして廃止の憂向が示され、タクシーは4社で20台弱が稼動しているが、過疎地料金で割高である。河岸段丘ゆえの高低差は事態をさらに悪化させている。桂川沿いの道路とJR上野原駅の標高差は20メートルで、4～5階のビルと同じである。このJR上野原駅と上野原の中心街との標高差は120メートルで、20～25階の高層ビルに匹敵する。この高低差の中で徒歩や自転車で日常の用を足すことは困難である。私的な交通手段を持たない高齢者や子育て途上の母親にとって通院・通園・通学など日常生活の障害は実に大きい。地域に固有の条件を克服し、ふささる本件特区申請は地域に押し寄せている少子化・高齢化問題への対応と地域活性化のために欠かすことのできない要件である。	山梨県産業情報交流ネットワーク研究会　構造改革特区　地域再生	国土交通省

12 国土交通省(8次提案最終回答)

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	措置の実施時期	措置の内容・期待される効果	再検討要請	提案主体からの意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	関係特例提案法人名	具体的事業の実施内容	提案理由・代替措置の内容	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1230300590	NPO等が行うチどもの一時預かりサービスに関する道路運送法の規制緩和	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日付け国自旅第240号「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」	災害緊急時又は他の手段によって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中止を得ない場合に限り、自家用自動車による有償運送を許可しているところである。 少子化対策として、子供を保育しやすい環境を整備することは、重要な政策課題であると認識しているところであが、子どもの輸送は、公共の福祉を確保するための中止を得ない場合 公共交通機関の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りサービスの利用が不可能あるいは困難である場合に 該当するとはいえないため、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の観点に照らして認めることは困難である。 なお、無償であれば道路運送法上の規制はなく、輸送が可能である。	C	-	有償で、自動車を使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の観点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り、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中止を得ない場合に限り、自家用自動車による有償運送を許可しているところである。 少子化対策として、子供を保育しやすい環境を整備することは、重要な政策課題であると認識しているところであが、子どもの輸送は、公共の福祉を確保するための中止を得ない場合 公共交通機関の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りサービスの利用が不可能あるいは困難である場合に 該当するとはいえないため、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の観点に照らして認めることは困難である。 なお、無償であれば道路運送法上の規制はなく、輸送が可能である。	1 青省回答には、道路運送法第80条における、公共の福祉を確保するための中止を得ない場合とは、「公共交通機関のサービス自体が存在しない」あるいは「物理的制約によりサービスの利用が・・困難」な場合であることであるが、保育園児等のお子どもたちは、自ら保育所等の預かり施設に移動したくも、一人では交通機関の利用ができないなど、まさに「公共交通機関のサービスの利用が困難」な者といえるのではないのか。 また、ボランティア輸送の対象である要介護者や障害者と同様に、保育園児は移動中もケアが必要なことから、タクシーでは提供し得ないサービスなのではないのか。 2 右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	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の観点から提案内容について対応不可としているが、提案では、あくまで子育て支援サービスの実施主体であるNPO等が一時預かりサービスに付随して保育所等へ子どもを送迎に行くケースに限定しているものである。 想定される利用者は、当該NPOによる一時預かりサービスと一体化した輸送サービスの受益者であり、タクシー輸送と競合する類似サービスから保護される利用者には該当しないと考えられる。 また、無償であれば可能とのご示唆について、子どもの送迎にかかる時間帯の料金を割増していても、輸送サービスは別の料金体系としていれば可能との判断であるのか。	c	-	福祉有償運送は、タクシー等の公共機関によっては十分な輸送サービスが確保できない場合に、要介護者、身体障害者、又は知的障害等により単独での移動が困難な者であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な利用者について運送する場合に、「公共の福祉を確保するためにやむを得ない」ものとして例外的に自家用自動車による有償運送を認めている制度である。前回回答でお示ししたとおり、少子化対策として、子供を保育しやすい環境を整備することは、重要な政策課題であると認識しているところであが、ご提案の内容は、主に保護者の時間的制約等によるものであるため、福祉有償運送の対象とすることは困難である。 他方、国土交通省が平成16年度におこなった育児支援輸送の実証実験により、運行中の幼児の安全の確保等幼児等の輸送に特有な課題が指摘されているところであり、タクシー業務による安全・安心なサービスの普及のため、必要な措置を講ずるよう、引き続き努めて参ったい。	貴省回答によれば、乳幼児等の子どもの輸送問題は保護者の時間的制約によるものだとされているが、要介護者等における給者も、乳幼児等の子どもにおける保護者も、それぞれのケアをする者である という意味においては変わりはない。 その意味で言えば、貴省の考え方を貫けば、要介護者等の輸送の問題も介助者の時間的制約によるものだとも言えしまうのではないか。福祉有償運送のそもそも、の趣旨はまさに介助等が必要で公共交通機関を利用することが困難な要介護者等に対する移動手段の確保にあるのであるから、乳幼児も要介護者等も何ら変わるところのないのではないか。	C			有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、輸送の安全性及び利用者利便の確保等の観点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り、タクシーをはじめとする他の公共交通機関によっては利用者の移動の足が確保できない等、公共性の極めて高い場合に限って例外的に自家用自動車による有償運送を許可しているところである。こうした制度の趣旨に照らせば、ご提案のような自家用自動車による有償運送の形態での乳幼児の輸送については、公共交通機関によっては十分対応出来ない場合にはあたらないことから、これを認めることは困難である。		親が急用でNPO等に子どもの一時預かりを依頼する場合、親はデ子どもを保育所等から一時預かり所まで送って行くことができないので、NPO等が親に代わって子どもを保育所等にまで迎えに行く(サービスを提供すれば、安心して子どもを育てられる環境が整い、少子化の重要な鍵 の一助となる。 なお、一時預かり所から自宅までの移送については、親が迎えに行くことができるため、本提案による許可の対象外として区分する。	[提案理由] 一般の車両を使用した福祉有償運送の許可は、移動困難な障害者、要介護者に限定され、子ども「未就学児」は対象外とされている。 しかし、子どもを保育所等から一時預かり所まで移送するのにタクシー等公共交通機関を利用しようとしても、保育所等は安全上、子どもを一人で乗車させることは、結果、タクシーを利用しようとするとC、NPO等の職員が保育所等まで迎えに行かなければならなくなり、結果、往復の運賃が必要となる。また、送迎サービスを利用する時間帯は夕刻であり、地域でのタクシー需要が高くなる時間帯と一致するため、一時預かり所までのスムーズな移送に支障を及ぼすことになる。 経済的に余裕がなく(両親共稼ぎをしている若年夫婦によって、タクシー運賃の負担はあまりに大きい。また、安全上タクシーに一人で乗車させられない子どもも、障害者等と同様に移動困難者に該当すると考えられる。	福井県	国土交通省
1230300600	自家用自動車の有償運送の許可要件の緩和	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日付け国自旅第240号「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」	災害緊急時又は他の手段によって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中止を得ない場合に限り、自家用自動車による有償運送を許可している。	C	-		ボランティア福祉有償運送は、公共交通機関を利用することが困難な移動動約者を対象とし、必要な介助と連続して、または一体として行われるドア・ツー・ドアの個別的な輸送サービスとして例外的に認められているものである。このため、大型バス等を用いた大量の乗合旅客の運送は想定されておらず、これを認めることは困難である。 なお、既に許可を取得している貸切バス事業者への委託などにより、ご提案の趣旨を実現することが可能であるため、ご検討いただきたい。	貴省回答によれば、ボランティア輸送において大型バスは想定されていないのことであるが、想定されていないから認められないというのは全くの理由にするなっておらず、回答したいうに値しない。 貴省が赤ぎま認められないとするのであれば、認められる具体的理由と認めた場合に生ずる支障を具体的に示した上で、再回答されたい。 また、当該輸送が可能としており、大型バスにおいてもボランティア輸送のニーズがあるのであるから、所管省庁として想定していないことを、ネガティブに否定することから始めるのではなく、実現するためにはどうしたらよいのかという、行政としてポジティブな姿勢で検討することがなぜできないのか。	c			貴省回答によれば、要介護者、身体障害者等であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な移動動約者を対象にした個別輸送に対するニーズが高まる中、タクシー等の公共交通機関によっては十分な輸送サービスが確保できない場合に、公共の福祉を確保するために中止を得ない場合のあ(まで例外として認められているものである。 その際、現行制度では、普通第二種免許を有する運転者を基本としつつもこれにより がたい場合には普通一種免許であっても適切な講習等を受ければ足りることとするなど、ボランティア輸送が実施して機能するよう、ドア・ツー・ドアの個別輸送を前提とした安全確保措置等の仕組みを定めているところである。 一方、大型バスを用いた大量旅客運送については、運行にあたって、通常の福祉車両やセダン型車両と異なり、より高度な運行技術や運行管理体制が求められているものであるから、現行の福祉有償運送制度において、大型バスの使用を認めることは輸送の安全の確保の観点から適当ではない。 なお、提案にある「23人までは認められ30人以上は認められない」については事実誤認であり、定員が11名以上の福祉有償運送は上述のような理由から許可していない所である。	仮に大型バスによる福祉有償運送が困難であるとしても、提案主体である静岡ボランティア協会が現に所有している大型リフトバスを使用して、通常の福祉有償運送をすれば貸切バス事業者の許可を得ることは不可難しくないと考えてよいか。	-			ご提案の場合では、一般貸切旅客自動車運送事業の許可に必要な要件を満たすことは容易であると考える。	車椅子を利用する身体障害者などの移動制約者の移動の確保について、従来の公共交通機関及び営利法人の事業活動に加え、社会福祉法人やNPO法人等の非営利法人の協力を得て、様々な輸送主体による多様な移動手段を確保するものである。 平成16年度から全国展開された「福祉有償運送」において、大型リフトバスによる実施が認められれば、移動制約者の円滑な日常生活を保障し、その社会的自立に大いに寄与することが期待できる。	提案理由: 静岡県ボランティア協会では、昭和52年から大型リフトバスによる、高齢者や身体障害者等の外出支援を実施し、現在「ふじのくに愛輪号」「ふじのくに愛輪2号」の2台を運行している。このリフトバスの運行は、民間主体による障害者等の自立支援を目指すものであるが、利用の際、バスの維持経費として利用会費を受領していることが「有償運送」に該当すると輸送実施から指摘された。このため、道路運送法第80条の「福祉有償運送」の許可を受けようとしたところ、「大型バス」への許可は認められないとのことであった。このままでは、リフトバスの運行が困難になり、多くの障害者等の移動手段が奪われることになることから、今後も民間主体による外出支援が実施できるよう本提案を行うものである。 代替措置: 運行の実施に当たっては、「運営協議会」において協議されることから、安全確保等に不安はないと考える。	静岡県ボランティア協会	NPO・法人	国土交通省
1230300610	保育園送迎バスの規制緩和	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日付け国自旅第240号「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」	災害緊急時又は他の手段によって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中止を得ない場合に限り、自家用自動車による有償運送を許可しているところである。	C	-		有償で、自動車を使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の観点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り、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中止を得ない場合に限り、自家用自動車による有償運送を許可しているところである。 少子化対策として、子供を保育しやすい環境を整備することは、重要な政策課題であると認識しているところであが、子どもの輸送は、公共の福祉を確保するための中止を得ない場合 公共交通機関の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りサービスの利用が不可能あるいは困難である場合に 該当するとはいえないため、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の観点に照らして認めることは困難である。	1 青省回答には、道路運送法第80条における、公共の福祉を確保するための中止を得ない場合とは、「公共交通機関のサービス自体が存在しない」あるいは「物理的制約によりサービスの利用が・・困難」な場合であることであるが、保育園児等のお子どもたちは、自ら保育所等の預かり施設に移動したくも、一人では交通機関の利用ができないなど、まさに「公共交通機関のサービスの利用が困難」な者といえるのではないのか。 また、ボランティア輸送の対象である要介護者や障害者と同様に、保育園児は移動中もケアが必要なことから、タクシーでは提供し得ないサービスなのではないのか。 2 右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	今回の回答に際し、「公共の福祉を確保するための中止を得ない場合」に該当するとはいえないとあります が、平成9年6月17日 自旅第1019 号 「通学通園に係る自家用自動車の有償運送の取り扱いについて」では、「(前略)幼稚園等が自ら保有する自家用自動車を使用して行う場合は、幼児等の保護の必要にかんがみ、(略)道路運送法第80条第1項の「公共の福祉を確保するために中止を得ない場合」に該当するものとし、同項の有償運送の許可の対象として取り扱う(以下略)」とあります。現在に至り、この項目に変更があったのでしょうか？また、保護者が同乗しない場合は現行法にて対応可能でしょうか？子育てにおいて、保育園等への通園が容易になることは子育て支援における重要な要素になることが予想されます。引き続きご検討の程お願い申上げます。	c、d	-	福祉有償運送は、タクシー等の公共機関によっては十分な輸送サービスが確保出来ない場合に、要介護者、身体障害者、又は知的障害等により単独での移動が困難な者であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な利用者について運送する場合に、「公共の福祉を確保するためにやむを得ない」ものとして例外的に自家用自動車による有償運送を認めている制度である。前回回答でお示ししたとおり、少子化対策として、子供を保育しやすい環境を整備することは、重要な政策課題であると認識しているところであが、ご提案の内容は、主に保護者の時間的制約等によるものであるため、福祉有償運送の対象とすることは困難である。 他方、国土交通省が平成16年度におこなった育児支援輸送の実証実験により、運行中の幼児の安全の確保等幼児等の輸送に特有な課題が指摘されているところであり、タクシー業務による安全・安心なサービスの普及のため、必要な措置を講ずるよう、引き続き努めて参ったい。	貴省回答によれば、提案者が意見で述べているように、保育園等が、自ら保有する自家用自動車を使用して、通園のために園児等の送迎を行うことは、現行の道路運送法上、違法にあたらないものではなく、広く解釈・運用される性質のものであっては容認解釈したい。 ・ただ、「公共の福祉」の観点から、「通学・通園」に関する送迎は、「公共の福祉を確保するために中止を得ない」ものとして例外的に自家用自動車による有償運送を認めている制度であるとされていることから

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)	再検討要請	提案主体からの意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	成長戦略等への記載	具体的事業の実施内容	提案理由・代替措置の内容	提案主体名	制度所管・関係官庁
1230670	港則法適用海域(特定港)における工事・作業許可申請の届出化	港則法第31条 港則法施行規則第16条	港内又は境界付近において工事又は作業が行われる場合には、一定の水域が占有され、船舶交通の安全及び港内の整とんを阻害する可能性があるので、港長の許可を必要としている。	D	-	港内において工事又は作業が行われる場合には、一定の水域が占有され、船舶交通の安全及び港内の整とんを阻害する可能性があるので、港長の許可を必要としている。 なお、工事・作業許可申請については、国土交通省オンラインシステムを利用して電子申請可能である。「港湾EDIシステムにあっては、基本的に船舶の入港に伴う手続を対象とし、更に、図面等の資料を添付する機能がないことから、港湾EDIシステムを利用して電子申請を可能とすることは困難である。」	貴省回答によれば、船舶交通の安全に影響がない工事や作業については、港長の許可が不要であるとのことであり、このような提案が出て(るのは、まさに、そのような事実がしっかりと各地方機関に周知されていない証拠であるから、許可が不要である場合について通知を発出して周知徹底を図るべきではないのか。		D	-	「港長業務実施要領の全部改正について(平成17年9月16日保交安第46号)」により、各部署に周知を行っており、平成17年11月1日から「船舶交通の安全に影響を与えない工事や作業については、港長の許可を不要とする」とした運用としている。 大分保安部においても、関係者には事前周知を実施しているところである。						1060612120	大分港(特定港)にて、港湾管理者より港湾施設の水域占用(大分県管理条例第11条)の許可を受け、一般の船舶の航行に支障を及ぼさない海域での工事・作業であるもの、港湾施設の形状に変更のないもの及びこれ触を独立ないものに該当する工事作業は届出する。尚、届出時の提出書類の内容は、同法施行規則第十六条にある事項を具備することとするが、より簡素で定型化した様式とし、港湾EDI利用を可能とする。本提案により、より迅速な施設修理が出来ることとなり、航行船舶、施設利用船舶の危険性の早期回避、荷役作業制約期間の短縮及び書類作成工期短縮によるコスト削減につながる。	提案理由:港則法第三十一条では、特定港での工事・作業は全て許可申請事項となっており、港域内の専用港湾施設の占用水域内の工事・作業においても特例はない。通常、専用港湾施設が使用する占用水域内においては、船舶の入出港、離着桟コントロール及び荷役作業管理は一元的に企業側で管理されており、入出港船舶の航行に支障をきたすことはない。また、一般船舶の航行路にも該当しないことから同様に支障がないと考えられる。従って、事前に関係先への周知期間を必要とし届出による書類提出にも問題ないと考えられ、より迅速な港湾施設の修理作業が実施されることにより、船舶の安全航行にも寄与する。	大分コンビナート立地企業連絡協議会	国土交通省
1230680	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	-	特定の国との間では、二国政府間合意に基づいて、自国船舶に原則留保した カボタージュを、例外として外国からの(又は外国への)通し船荷証券を有するコンテナ貨物の輸送に限って、相手国の運航事業者の船舶に相互に認め合う仕組みが出来上がっている。 カボタージュを全面留保している国があることから、現在の二国政府間合意等の手続きを経て個別の外国毎に判断し、特許する手続きを確保することが必要。 仮に、我が国がいずれかの国の外航海運事業者に一方的にカボタージュを認めると、我が国の外航海運事業者にカボタージュを認めていない他の国のケースにつき、相手国におけるカボタージュを認めさせることを条件として我が国のカボタージュを特許することを交渉する拠りどころを失うことになる。 個別の具体的な事例に即して、今後とも、外国毎に、その国の海運事業者の具体的な輸送の内容に応じて我が国の利益が確保されることを確認する審査を行った上で、二国間合意等の手続きを経て、特許する方針。 なお、我が国の外航海運事業者が運航する外国籍船により、外国からの(又は外国への)通し船荷証券を有するコンテナ貨物を、日本の港から別の日本の港まで輸送するケースについては特許している。 また、自ら使用する空コンテナのカボタージュについては、二国間合意がなくても、個別の航海毎に申請さえ上で、外国船舶に特許することがある。しかし、二国間合意によらず、いずれかの国に対して、一定期間縛り返し行って良いとの特許(包括特許)を一方的に与えることは、上記と同様に空コンテナのカボタージュを認めていない他の国のケースにつき、相手国と交渉する拠りどころを失うことになる。 個別の具体的な事例に即して、今後とも、外国毎に、その国の海運事業者の具体的な輸送の内容に応じて我が国の利益が確保されることを確認する審査を行った上で、二国間合意等の手続きを経て、特許する方針。	右提案主体の意見について検討の上回答されたい。	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。回答では、二国間合意を経て特許する手続きを確保する方針とのことなので、具体的ニーズに応え相互主義の拡大を図ることを求める。また、沿岸航送特許申請の処理期間を短縮するなど手続きの簡素化を要望する。	C	-	特定の国との間では、二国政府間合意に基づいて、自国船舶に原則留保したカボタージュを、例外として外国からの(又は外国への)通し船荷証券を有するコンテナ貨物の輸送に限って、相手国の運航事業者の船舶に相互に認め合う仕組みが出来上がっている。 カボタージュを全面留保している国があることから、現在の二国政府間合意等の手続きを経て個別の外国毎に判断し、特許する手続きを確保することが必要。 仮に、我が国がいずれかの国の外航海運事業者に一方的にカボタージュを認めると、我が国の外航海運事業者にカボタージュを認めていない他の国のケースにつき、相手国におけるカボタージュを認めさせることを条件として我が国のカボタージュを特許することを交渉する拠りどころを失うことになる。 個別の具体的な事例に即して、今後とも、外国毎に、その国の海運事業者の具体的な輸送の内容に応じて我が国の利益が確保されることを確認する審査を行った上で、二国間合意等の手続きを経て、特許する方針。 なお、我が国の外航海運事業者が運航する外国籍船により、外国からの(又は外国への)通し船荷証券を有するコンテナ貨物を、日本の港から別の日本の港まで輸送するケースについては特許している。 特許申請に対する処理期間については、東京港に限らず、既に全国的に特許申請内容に応じ弾力的に対応している。						1082601100	東京港を経由する国際コンテナ貨物について、限定的にカボタージュ規制を解除する。このことにより、現在、海外において積み替えがなされている地方港向け(出)貨物を集積することにより、基幹航路の我が国への寄港を確保する。	我が国港湾の直送率低下は急速に進んでおり、国民経済上危機的な事態が懸念される中、スーパー中枢港湾に指定された東京港において当該規制を緩和して、地方港を発着する貨物積替の海外流出を防ぐことが、我が国のコンテナ港湾の国際競争力強化の観点で重要である。過去の国営で空コンテナについては二国政府間合意がなくても我が国の利益が確保されると判断されれば個別航海毎に申請さえ上で特許するとあったが、実入りのコンテナについても、当規制が現在生じているトランシップ貨物の外国港へのシフトの要因の一つと考えられることからすると、二国政府間合意がなくとも本規制を緩和することにより国際コンテナ貨物の国内海上輸送を増加させ、我が国港湾の活性化とトラック輸送からのモーダルシフトの推進という我が国の利益が確保されると考えられる。 また、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は輸送の都度事前に申請を行わなければならないこととなっているため、利用者の利便性向上による国際競争力強化のため、年間で包括的に承認するなど手続きの簡素化を求める。	東京都	国土交通省
1230690	国が港湾管理者(県)に管理委託している国有港湾施設のうち係留施設等の規制緩和	港湾法施行令第17条2項	国有港湾施設は港湾法の規定により港湾管理者に管理委託され、港湾管理者により維持管理されている	C	-	国有財産は、本来国の行政として自ら管理を行うべき財産であるが、国有港湾施設については、港湾法により港湾管理者に対してその管理を委託することしている。この港湾管理者は、地方公共団体又は地方公共団体が設置した法人に限定されている。したがって、地方公共団体の業務のアウトソーシングを目的とした指定管理者制度を導入し、港湾管理者以外の者に国有港湾施設の管理を委ねることは、国有財産の適正な管理を確保するという原則になじまないので、国難である。	1 貴省回答では「国有財産の適正な管理を確保するという原則になじまない」とあるが、国有港湾施設に指定管理者制度を導入することによって、具体的に何がどう適正な管理ができなくなるというのか、個々具体的に事例を引用しつつ説明されたい。 2 貴省のいうように仮になじまない部分があるとするなば、そのような業務についてのみ、指定管理者の「業務の範囲」から除外し、自治体に留保すれば足りるのではないのか。 3 平成16年3月29日付け貴省港湾局管理課長名で「指定管理者制度による港湾施設の管理について」の通知を発出し指定管理者による港湾施設の管理を推進しているが、こっていう港湾施設というのはあくまで地方公共団体が所有する港湾施設のみであって、国有施設は含まないというのか。もしそうであるなら、自治体所有の港湾施設と国有港湾施設は何が異なるというのか、説明されたい。 4 また、特区の特定埠頭運営効率化推進事業を活用することでも実現可能ではないか。		D	-	1 本来、国自ら管理を行うべき施設である国有施設を地方公共団体等である港湾管理者に対して、港湾管理者が直接管理を行うものとして管理を委託しているところであるが、港湾管理者から指定管理者へ委託される、指定管理者に対する国の監督が十分及ばなくなり、国有財産に対する国の責任が果たせなくなるおそれがある。 2 国有港湾施設も含めた施設全体の管理を一括して指定管理者に委託するのではなく、国有港湾施設を含まない港湾施設について港湾管理者の管理行政の一環として指定管理者制度を活用することは可能である。現に港湾管理者が管理する施設ターミナルビルや緑地などの施設の管理について指定管理者制度が活用されているところである。 3 国有港湾施設は、本来国が自ら行うべきものを港湾管理者に委託しているものであり、港湾管理者が自らの権限を取得し自らの責任において管理を行い得る施設と異なっている。 4 現在特区法で規定されている特定埠頭運営効率化推進事業は、民間事業者が港湾管理者から港湾施設を借り受けて埠頭の運営を行う事業であり、この結果、一定のアウトソーシングの効果が生じていると考えることが可能である。						1086070 0	これまで港湾管理者が直営(業務委託含む)していた港湾施設の使用許可事務や清掃等の管理業務を、指定管理者に一体的に行わせることにより、費の事務軽減を図るとともに、利用者へのサービス向上を図る。	提案理由: 国有港湾施設への指定管理者制度の導入について、「国有港湾施設管理委託契約書第4条の権利譲渡等の禁止条項に抵触するので不可」との国土交通省の見解である。現在、本県では、港湾施設の管理について、指定管理者制度の導入を検討中であるが、近い将来、同一の港湾内で指定管理者が行う施設と、引き続き港湾管理者が直営する施設とに分かれることになるようなら、港湾管理者として、当制度のメリットはないものと考える。また、利用者側からみても、同一港で施設により、施設使用等申請の相手方が異なることにより混乱も招くものと考える。従って規制緩和の要望するものである。	高知県	国土交通省