管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置（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」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	提案事項管理番号	措置の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220010	道路交通標識（表示[補助標識]）の改革について	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令	別表第二　備考　四 その他　（二）反射材料等 道路標識には原則として反射材料を用い、又は反射装置若しくは夜間照明装置を施すものとする。	D	—	① 「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」の別表第二　備考　四 その他　（二）反射材料等 において、「道路標識には原則として反射材料を用い、又は反射装置若しくは夜間照明装置を施すものとする。」と定めており、視認性・識別性の確保を図っているところです。 ② 必要に応じ、標識に光源を有し、自発光する標識を採用することは可能です。 なお、視認性・識別性の確保のため、必要に応じ、補助標識を その附置される本標識板の拡大率と同じ比率で拡大することができます。			D			D					1 0 0 5 2 0 1 0	①当地区は、全国一の高齢化現象社会最前線の地域です。老若を問わずその地域の中において「車」は生活の必需品です。 ②其の現実で高齢者の交通事故は後を絶ちません。事故・道災の抑制予防のために、「交通規制標識（補助標識）」の改革を提言します。	現行法(交通規制標識)本標識の一方通行標識表示は判読しにくい上に、時間規制表示（補助標識）の場合は、運転しながら時計を見る必要性があり老齢者にはより過重運転になっているのが現実です。運転中の携帯電話使用禁止は上記リスクが加わります。よって①判読しやすい夜光制力ラー文字に改良すること 。②制限時間帯の標識は後を絶ちません。事故・道災の抑制予防のために、「交通規制標識（補助標識）」の改革を提言します。③交通標識の塗り替え及び点滅表示は財源措置を伴います が、試験的・先行的投資としての効果は大いに期待できます。④補助標識取り付け方法は磁石版の貼り付けで対処が可能です。	NPO法人もんぜーむ	警察庁 国土交通省
1220020	精神障害者の社会的入院者の、退院促進および自立支援するための国有財産を活用する提案	なし	なし	E	—	本件については、国有財産行政を統括する財務省が一括して回答すべき内容であるため、見解については財務省に確認されたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	旧建設省横浜国道工事事務所（平塚市立野３８）管轄の職員宿舎が空いている状態であるのが、是非精神障害者の包括型地域生活支援システム構築の為グループホームとして活用させてほしい。	E		ご指摘の職員宿舎は行政財産であることから、本件については国有財産行政を統括する財務省の見解に沿った対応をすべきと考えており、国土交通省としても本提案は検討要請の対象とはなり得ないと判断します。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	今回の特区申請の影響でか、今まで草ぼうぼうだったのが急に整備された。普通財産の売却には有償で、との通達が出ているとのことだが、だからこそ特別措置で但決の無償貸与をはかり住宅不足の理由で社会的入院者や自立しにくい精神障害者の自立促進を図るべきである。	E		国有財産の無償貸付に係る本提案は、財務省の見解により検討要請の対象とはなり得ないという旨の判断に変更はありません。	1 0 1 5 0 1 0	遊休（空き）国有財産の活用による社会福祉法人への払い下げまたは無償貸与によりグループホーム運営を図る。もって精神障害者の社会的入院者および家族からの自立を促進する。	平塚市内にある法務省の職員宿舎・土地および国土交通省の土地・職員宿舎、厚生労働省の雇用促進住宅（職員宿舎）を無償等で借受してグループホームを運営 社会福祉法人アルタイル	社会福祉法人アルタイル	財務省 国土交通省 厚生労働省 法務省
1220030	浄化槽設置工事検査の強化	浄化槽法第7条、第11条	浄化槽法において、新たに設置され、又はその構造若しくは規模の変更をされた浄化槽について、その使用開始後三月を経過した日から五月間に、浄化槽管理者は指定検査機関の行う検査を受けなければならないとされている。	C		浄化槽法第7条に規定される設置後等の検査（「7条検査」）は、微生物の活動を利用する浄化槽の機能は、実際に使用を開始された後でなければ確認できないことにかんがみ、その機能をおおむね発揮した時点において、所期の処理機能を有するか否かに着目し、設置の状況を中心として検査し、早期にその欠陥を是正することを目的として実施するものである。 よって、浄化槽設置工事期間中に別の検査制度を導入したとしても、浄化槽が正常に機能しているかの判断はできず、7条検査を廃止することは適切ではない。 また、「7条検査と保守点検及び清掃の実施状況を判断するために行う浄化槽法第11条に規定される定期検査（「11条検査」）とは、検査の目的、内容、実施時期等が異なっており、「7条検査を「11条検査で代替することは不可能である。したがって、「7条検査を廃止し、11条検査で代替することは適切ではない。 なお、新たに設置される浄化槽の構造については、建築基準法に基づき確認検査が行われている。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	浄化槽の構造の確認検査ではなく、浄化槽の設置工事に対する検査のことです。例えば、基礎工事の鉄筋を２重にするところを１重しかしていない、基礎の厚みが薄く数年経ってから浄化槽が傾いたり、陥没し、流入・放流配管が逆勾配になるなど、正常な機能を発揮できずに放流されいる浄化槽があります。 浄化槽の設置工事に対する検査は、どこが責任を持って実施しているのか不明確なので、設置工事に対する検査制度を導入し強化することで上記のような問題はなくなると思う。	C		浄化槽の基礎工事については、地盤の状況に応じて、基礎の沈下又は変形が生じないように行うこととされている（浄化槽工事の技術上の基準及び浄化槽の設置等の届け出に関する省令）。また、建築基準法において、特定行政庁が施工中に検査することが必要な工程として指定した特定工程については、建築主事等が中間検査を行わなければならないこととされている（建築基準法第7条の３）。	C		浄化槽設置工事検査の強化を図るため、現行の浄化槽法7条検査を廃止し、浄化槽設置工事期間中に別の検査制度を導入し、現行の浄化槽法7条検査を浄化槽法第11条検査で代用にする。	1 0 1 1 6 0 4 0	浄化槽設置工事検査の強化。 ①7条検査を廃止し、浄化槽設置工事に対する検査制度を導入し、強化を図る。 ②浄化槽法第7条検査（以下、「7条検査と称す」）を、浄化槽法11条検査（以下、「11条検査と称す」）で代用する。	浄化槽設置工事検査の強化に当たり、 ①7条検査を廃止し、浄化槽設置工事に対する検査制度を導入し、強化を図る。 ②浄化槽法第7条検査（以下、「7条検査と称す」）を、浄化槽法11条検査（以下、「11条検査と称す」）で代用する。	株式会社香春町浄化槽整備事業	環境省 国土交通省
1220040	国民保護法における水防団の活用範囲の拡大	国民保護法第62条	市町村長は、その避難実施要領で定めるところにより、当該市町村の職員並びに消防長及び消防団長を指揮し、避難住民を誘導しなければならないとされている。	D	—	水防団は水防管理団体が水防事務を処理するために設置するものであり、武力攻撃時の避難誘導は水防団の設置目的にはなく、水防団が避難誘導をすることは水防法においても規定されていない。なお、国民保護法第70条の規定により、水防団員が避難誘導業務に携わることは考えられる。	提案者の趣旨は、国民保護法第62条の実施者に位置づけることを求めるものであり、その観点から再度検討し、回答されたい。	国民保護法70条の規定により水防団も62条の避難誘導等に携わることが可能とのことであるが、本規定は62条の実施者への「協力」の規定であり、提案主旨は「実施者」として水防団を位置づける事である。当市では地域の防災組織として消防団と事任水防団を有しており、水防団は消防団と同様に地域活動等を実施している。よって、水防団員を実施者として活用せずに、消防団員を新たに確保するということは、地域の理解が得られず非常に困難である。また、避難誘導等を実施するには、普段から同法に関する啓発や訓練等を消防団と同様に水防団も実施すべきと考えており、水防団として訓練実施を可能とするためにも当市提案を認められたい。	C		前回の回答にあるように、水防団は水防管理団体が水防事務を処理するために設置するものであり、武力攻撃時の避難誘導は水防団の設置目的にはなく、水防団が避難誘導をすることは水防法においても規定されていないため、提案内容については実施することは困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	避難誘導等業務について、水防団の設置目的になく、水防法にも規定がないから実施困難とのご回答であるが、当市では、従来から消防団と共に事任水防団を防災組織として有し、地域活動等も同様に実施している地域特性があり、市民の意識としても当然水防団も同業務に活用すべきであると認識されている。従って、同業務について、当市水防団に限り、実施できるように特区として提案したものである。もともそも、特区制度は「地域の特性に応じた規制の特例を認める」ものであり、地域の実態に合わせた規制改革を進めるため、本提案を認められたい。 なお、水防団が実施主体として同業務を行うことで、何らかの弊害が生じるのかご教示頂きたい。	C		水防団は水防管理団体が水防事務を処理するために設置するものであり、武力攻撃時の避難誘導は水防団の設置目的にはなく、水防法にも規定がないから実施困難とのご回答であるが、当市では、従来から消防団と共に事任水防団を防災組織として有し、地域活動等も同様に実施している地域特性があり、市民の意識としても当然水防団も同業務に活用すべきであると認識されている。従って、同業務について、当市水防団に限り、実施できるように特区として提案したものである。もともそも、特区制度は「地域の特性に応じた規制の特例を認める」ものであり、地域の実態に合わせた規制改革を進めるため、本提案を認められたい。 なお、水防団が実施主体として同業務を行うことで、何らかの弊害が生じるのかご教示頂きたい。	1 0 5 0 0 3 0	国民保護法で市町村の責務とされている「避難住民の誘導等」について、水防団による実施を可能とする。	国民保護法第62条においては、武力攻撃事態等の際に市町村の責務とされている「避難住民の誘導等」について、それを実施する者として、当該市の職員及び消防関係者と規定されている。 これについて市職員と消防関係者のみならず、水防団も実施可能とすることにより、避難住民の誘導等に関する体制強化を図る。	岐阜市	総務省 国土交通省 内閣官房
1220050	市街地再開発事業における図書閲覧備等による地区周辺でのパチンコ店等の継続営業を可能にする風営法の規制緩和	なし	なし	E		風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律に関する提案であり、国土交通省の所管ではない。	検討にあたっては、都市再生や市街地再開発の促進といった中心市街地の活性化及びまちづくりの重要性に鑑み、「市街地再開発事業における図書閲覧備等による地区周辺でのパチンコ店等の継続営業を可能にする」にはどうすればよいかという観点で検討されたい。 併せて右提案主体からの意見につき検討し回答されたい。	国土交通省及び経済産業省が、該当法令管轄省庁でなく、措置の概要（対応策等）を求めることができないことは当然だと理解できる。ただ、提案内容のベースは、市街地再開発事業の実現や中心市街地の活性化に関わる事項であり、まちづくりの観点から、今後の「特区実現」に向けた協議調整に際して、助言・支援頂くことができるとありがたい。	E		「風俗営業等の規制及び適正化等に関する法律」に関する提案であり、本法律の所管省庁において検討がなされているものと理解しております。 そのため、当省として貴提案についての対応等は考えておりません。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	・国土交通省が、該当法令管轄省庁でなく、措置の概要（対応策等）を求めることができないことは認識した上で、「中心市街地活性化に関する法律」の「基本方針の案のドラフト案（パブリックコメント募集中）」に示された「都市福利施設（図書館等）を導入することを検討している「都市再生緊急整備地域指定」区域内の「市街地再開発事業」を実現する上で障害となっている「風営法の規制緩和」についての実現を認頂きたく(記載した、今後に向け何らかの方策が検討されると有り難い。（別様有り）	E		「風俗営業等の規制及び適正化等に関する法律」に関する提案であり、本法律の所管省庁において適切に対応がなされるものと理解しております。	1 0 5 0 7 0 1 0	市町村の上位計画等に則って都市計画事業として実施される市街地再開発事業において公共・公益施設(図書館等)や整備されるも場合については、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第３条、第４条第２項第２号の「都道府県の条例で定める地域内」を「相当の理由が認められる場合は市町村の判断で可能」にする、又は、同施行令第６条第１項口の制限区域内における「同施行令第６条第２項に掲げる距離基準を適応しない。	柏駅東口D街区第一種市街地再開発事業は、都市再生緊急整備地域(第三次指定)内にあり、防災目標である地域合都市機能の導入及び歩行者交通機能の整備を一体的に整備する事で、中心市街地活性化を図る事業の事業として位置づけられている。施設計画は、商業(核テナント誘致)、公共公益(図書館等)、医療(クリニック)ホール等によって構成されており、まちづくり三法見直しの目的①多様な都市機能の集約(中心市街地活性化法)②大型商業施設促進(大店立地法)③公共公益的施設誘導(都市計画法)を具体的かつ先導的に実現する事業である。また、図書館・医療施設の導入は、都心居住機能を支援する為、周辺土地の高度利用化促進の波及効果が期待できる。	柏駅東口D街区第一地区市街地再開発事業組合	警察庁 経済産業省 国土交通省
1220060	2級建築士受験条件の緩和	建築士法第15条	①学校教育法による大学若しくは高等専門学校において正規の建築に関する課程を修めて卒業した者・卒業後すぐに受験可　②3の学校において正規の土木に関する課程を修めて卒業した者・・卒業後建築に関して1年以上の実務経験があれば受験可 ③学校教育法による高等学校若しくは中等教育学校において正規の建築又は土木に関する課程を修めて卒業した者・・卒業後建築に関して3年以上の実務経験があれば受験可 ④建築に関して7年以上の実務の経験がある者　⑤ 都道府県知事が建築士法第１５条第１項１号、２号と同等以上の知識及び技能を有すると認めた者。	D		2級建築士試験の施行については都道府県知事の権限とされており、建築士法第15条第3号に基づき、都道府県知事が受験者個々の状況を勘案の上、建築士法第15条第1号、同条第2号と同等以上の知識及び技能を有すると判断すれば、受験資格を得ることが可能となるので、関係都道府県知事に確認されたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	国土交通省より回答いただいた措置の概要（「関係都道府県知事に確認されたい」）により、7月24日（月）に福岡県建築都市部建築指導課を訪問し、提案概要を相談したところ、検討いただける旨の回答をいただいた。しかしながら、回答時期については未定とのこと。現時点では県からの連絡を待つこととなるが、県からの回答内容如何により何らかのご助言、お力添えをお願いしたい。	D		建築士法第15条第3号に基づき、あくまでも都道府県知事が受験者個々の状況を勘案の上、判断することとなっているので、都道府県知事の判断を尊重させて頂きたい。	再度、福岡県に早期の検討を要請している。福岡県の回答をお待ちし、回答をいただいた時点で改めてご連絡差し上げたい。				1 0 6 3 0 1 0	現行法で規定されている2級建築士試験での学校卒業後に与えられる受験資格について、受験資格付与が認められている学校における建築士法施行規則第11条第3項に不規定される専門教科の1800時間以上（2年間）の履修者、または48単位以上の取得者で、かつ卒業見込みの者には、学校の履修証明書等の提示で受験資格があるものとみなし、在学中の建築士2級試験の受験を認める。具体的には、大学および3年課程以上の専門学校において、2級建築士のカリキュラムを修了した者に、受験資格を与え、国家試験の受験を認める。	大学・専門学校在学中に2級建築士受験ができることにより、建築教育の普及と社会的貢献を目指す。 現行法のもとでは、卒業後に受験準備をしなければならないため、経済的負担、時間的負担が大きく、国家試験受験を断念する事例も見られる。これを、大学・専門学校在学中に受験することができるようにすることで、学生の経済的負担を軽減するとともに、建築業界への就業を促すことが期待できる。また、企業側としては、有資格者を採用することで、教育・研修経費の軽減につながることになる。 これら効果により次代を担う人材が建築士を目指しやすくなり、もって、少子高齢化に伴い想定される建築士不足を解消することにもなる。	学校法人麻生塾 麻生工科デザイン専門学校	国土交通省
1220070	ハートビル法をマンション、特に古いマンションにも適用する	高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物（特別特定建築物）の建築の促進に関する法律（「ハートビル法」）	不特定多数の者又は主に高齢者、身体障害者等が利用する建築物（特別特定建築物）の1200㎡以上の新築・増改築・用途変更を行う場合は、ハートビル法で定める バリアフリー化の基礎的基準（利用円滑化基準）に適合させなければならない。	C		共同住宅は、ハートビル法の特別特定建築物に該当しないため、新築等の際にバリアフリーを義務付けられていないが、各地方公共団体が定める条例によって共同住宅を特別特定建築物に位置付けることが可能であるので、現行の規定により対応可能である。 また、既存の建築物に対して一律にバリアフリー化を義務付けることは、建物所有者等にとって過大な負担となるため、これを法律上位置付けることは困難である。	貴省の回答によると、「各地方公共団体が定める条例によって共同住宅を特別特定建築物に位置付けることが可能」とのことであるが、具体的な事例があればご教示願いたい。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	現在でも、介助者の身体介護、外出介護（ホームヘルプ サービス、ガイドヘルパー）を使った場合には、社会保障費がかなり必要となるため、将来はもっと社会保障費が必要となる。しかし、今の3ちから既存のマンションについて、できるだけバリアフリー化を義務付けることによって、無駄な社会保障費が抑制できる。 既存のマンションに高齢者が増加したとしても、対応できる。	C		①既存の建築物に対して一律にバリアフリー化を義務付けることは、建物所有者等にとって過大な負担となるため、これを法律上位置付けることは困難である。 ②また、ハートビル法に基づく条例によって、共同住宅を特別特定建築物と位置付けている地方公共団体は、現在把握する限り、東京都、世田谷区、高山市、京都府、京都市の5団体である。	貴省の回答によると、「既存の建築物に対して一律にバリアフリー化を義務付けることは、建物所有者等にとって過大な負担となるため、これを法律上位置付けることは困難である。 しかし、将来高齢者が増加して社会保障費が増加すると考えられる。それならば、古いマンションをバリアフリー化にすることも、ひとつの考え方である。特にエレベーター、段差を改善していくことは、社会保障費を抑制できると考えられる。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。						1 1 3 4 0 4 0 1 0	一般の建物には、障害者、高齢者など不特定多数の人が使いやすいように、エレベーターの設置、段差の優しい通路を建設するようになっているが、マンションには適用されていない。特に古いマンションには適用されていない。	古いマンションのエレベーターを、車椅子がまっすぐに乗るように変えていい。また、ひとりで車いすに乗っても動いても、通路の段差を解消する。エレベーターの操作も出来るようにする。	個人	国土交通省
1220080	公営住宅を活用した身体障害者グループホーム事業	公営住宅法第45条第1項の事業等を定める省令（平成8年厚生省・建設省令第1号）	事業主体は、老人福祉法第５条の２第５項に規定する認知症対応型老人共同生活援助事業、障害者自立支援法第５条第１６項に規定する共同生活援助を行う事業（精神障害者又は知的障害者に対して行うものに限る。）及びホームレスの自立の支援等に関する特別措置法第８条第２項第２号に規定するホームレス自立支援事業により就業した者に対して生活上の支援を行う事業（地方公共団体がその事業に要する費用の全部又は一部を負担してその推進を図るものに限る。）を運営する社会福祉法人等に住宅として使用させる必要があると認める場合において国土交通大臣の承認を得たときは、公営住宅の適正かつ合理的な管理に著しい支障のない範囲内で、当該公営住宅を社会福祉法人等に使用させることができる。	C		公営住宅法第45条第1項の事業等を定める省令の規定する事業以外のものであっても、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律に基づき、国土交通大臣の承認を得れば、公営住宅を活用することが可能である。 身体障害者を対象としたグループホームを全国的な制度として位置づけることについては、①高齢の身体障害者の利用も容認することなど、結果として介護保険制度との関係を十分整理する必要があること、②身体障害者を対象とした共同生活の形態による居住の場については、共同生活による一定の制約があるといった問題があり、関係者の間に慎重な意見があることなど、実証的な研究を行うことも含め、十分かつ慎重な検討を要することから、現状では困難である。	1. 身体障害者を対象としたグループホームは、既に民間賃貸住宅において全国的に活用が進んでいるところであり、このような状況に鑑み、積極的な活用に向けた取組みができないか検討されたい。 2. また、貴省の回答によれば、「公営住宅法第45条第1項の事業等を定める省令の規定する事業以外のものであっても、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律に基づき、国土交通大臣の承認を得れば、公営住宅を活用することが可能である」とのことだが、提案者は承認を得るまでの手続き等の簡素化も求めているため、地域再生のA1202「公営住宅における目的外使用承認の柔軟化」の支援措置として、転用後の用途の拡充を図ることにより、公営住宅を身体障害者グループホームとして目的外使用する際には、目的外使用承認の柔軟化ができないか検討されたい。 3. 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	大阪府においては従前より身体障害者グループホームについてはニーズと運営実績があり、身体障害者から府営住宅のグループホームとしての利用希望も多い。しかし公営住宅の目的外使用に関する個別協議については協議・調整に時間を要し、希望する身体障害者団体等が円滑に公営住宅を活用できるよう特区制度として申請したものである。障害者自立支援法では障害一元化の理念により、サービスの提供がなされることから、公営住宅におけるグループホーム活用や、介護保険との関係で危惧される問題については、3障害共通の課題として捉えるべきである。	C		1･3. 厚生労働省の検討を待って対応すべきものと認識している。 2. 地域再生に資するものであり、かつ、公営住宅の本来の入居対象者の入居を阻害せず、公営住宅の適正かつ合理的な管理に支障のない範囲内であれば、地域再生のA1202「公営住宅における目的外使用承認の柔軟化」の支援措置を採ることは可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	今回の回答において、一定の条件のもとであれば「地域再生のA1202「公営住宅における目的外使用承認の柔軟化」の支援措置を採ることは可能である」と示されているが、現行の地域再生のA1202の支援措置の対象に含まれると解して良いか。 また、地域再生計画認定申請マニュアルの変更が必要となるのか、ご教示願いたい。	D		地域再生に資するものであり、かつ、公営住宅の本来の入居対象者の入居を阻害せず、公営住宅の適正かつ合理的な管理に支障のない範囲内であることが示された地域再生計画であれば、現行の地域再生A1202の支援措置の対象に含まれると解される。また、地域再生計画認定申請マニュアルの変更については、必要ないと考えている。	1 0 7 8 0 1 0	公営住宅を活用した身体障害者グループホーム事業を実施できるものとする。	現行の公営住宅法第４５条第１項の事業等を定める省令においては、精神障害者グループホーム事業、知的障害者グループホーム事業、高齢者グループホーム事業で公営住宅の目的外使用が認められている。 しかし、厚生労働省において身体障害者グループホーム事業が認められておらず、本省令において明もされていないため、省令に定める事業要件を緩和し、公営住宅を使用した身体障害者グループホーム事業を実施する。	大阪府	厚生労働省 国土交通省
1220090	公営コレクティブハウジング（シルバーハウジング）における多世代協同居住の推進	シルバーハウジング・プロジェクトの実施について（平成13年3月28日国住備発第51号、厚生労働省老発第114号）	国土交通省住宅局長及び厚生労働省老健局長通知	D		「シルバーハウジング・プロジェクトの実施について」３の規定により、シルバーハウジング・プロジェクト事業計画の変更を行い、地方整備局長等及び厚生労働大臣に届け出ることにより対応可能。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されると共に、シルバーハウジング・プロジェクト事業の変更手続きの簡素化という観点からも検討の上、併せて回答されたい。	○今回の提案は、病営コレクティブハウジングの住戸（シルバーハウジング）で空き家が発生した場合に、その空き家を活用して子育て世帯の入居を行うものであるが、その都度、シルバーハウジング・プロジェクト事業計画の変更手続きが必要となる。また、計画変更によりシルバーハウジングでなくなった住戸に、再度高齢世帯を入居させる場合も同様に変更手続きが必要となる。 ○柔軟かつ迅速な入居募集等を実施するためには、シルバーハウジングの位置づけのままで子育て世帯の入居を認めることが必要なことから、特区・地域再生による対応が適切であると考えている。	D		シルバーハウジングは、高齢者の世帯が地域社会の中で自立して安全かつ快適な生活が営むことが出来るよう、その在宅生活を支援するための住宅であり、制度の趣旨から、シルバーハウジングの入居者は、高齢者等に限定される。 なお、「シルバーハウジング・プロジェクトの実施について」３の規定により、届出を行うべき計画の重要な変更を行った場合であり、空家発生に対応する際の戸数の変更については、大幅な変更（例えば五分の一以上の戸数の変更）でない限り、届出の必要はない。			シルバーハウジング・プロジェクトで整備した公営住宅において、入居する高齢者へのLSA派遣を継続しつつ、良好なコミュニティ形成の観点等から必要に応じて子育て世帯の入居を可能とする。	1 1 2 2 1 5 0	シルバーハウジング・プロジェクトにより、兵庫県が阪神・淡路大震災の復興住宅として整備した公営コレクティブハウジング（神戸市内、5団地、131戸）を対象として、今後発生する空き家に子育て世帯の入居を可能とする。 入居を認める子育て世帯の戸数は各団地の住戸数の5割を限度とし、また、当該団地に居住する高齢者に対しては、LSA の派遣を継続して実施する。	兵庫県	厚生労働省 国土交通省

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置（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」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	提案事項管理番号	措置の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220100	高齢化が進む公営住宅団地への新婚世帯等の入居促進	・公営住宅法（昭和26年法律193号）第23条第2号イ ・公営住宅法施行令（昭和26年政令第240号）第6条第4項及び第5項	公営住宅は「住宅に困窮する低額所得者」に対して供給される住宅であるため、公営住宅法第23条第2号の規定により、公営住宅の入居者資格として一定以下の収入であることが要求される（入居収入基準）。 入居収入基準は、原則として月収20万円とされているが、高齢者や障害者世帯、小学校就学前の子どものいる世帯等の特に居住の安定を図る必要がある場合には、この入居収入基準を緩和し、月収26万4千円以下で事業主体が条例で定める額とされている。	C		公営住宅は住宅に困窮する低額所得者に対して賃貸する住宅である。このため、入居収入基準の緩和が認められる者は、原則の基準（月収20万円）では、家主による入居拒否や適切な設備を有した住宅の不足等の理由により、民間賃貸住宅に入居することが困難である者に限定されている。 この観点から、平成17年12月に公営住宅法施行令を改正し、平成18年2月から、小学校就学前の子どものいる世帯について、入居収入基準を緩和することとしたところである。 小学校就学前の子どものいる世帯は、世帯収入が一般的に低い一方で、教育費が小学校並みかそれ以上大きく、可処分所得で見れば低額所得者と同様であるとともに、家主から入居を敬遠される傾向が極めて高い状況にある。また、統計で見ても、最低居住水準未満の住宅に居住する世帯の3％、この層が最も多く、特段の配慮が必要である。 一方で、中学校就学前の子どものいる世帯や新婚世帯については、一般的に民間賃貸住宅に入居することが困難である事情があるとは言い難く、また、施策対象者の増加により現に入居できていない者が多数いる中で、これらの世帯について入居収入基準の緩和を認めることは困難である。	1. 貴省回答に、①小学校就学前の子どものいる世帯は、世帯収入が一般的に低い、②教育費が小学校並みかそれ以上に大きく、可処分所得で見れば低額所得者と同様である、③統計で見ても、最低居住水準未満の住宅に居住する世帯の3％、この層が最も多く、特段の配慮が必要である、とあるが、そう判断した根拠を示されたい。 2. 貴省回答に、「施策対象者の増加により現に入居できていない者が多数いる」とあるが、入居希望者がなく、空室のある公営住宅については、中学校就学前の子どものいる世帯や新婚世帯の入居を認めてもよいのではないか、回答されたい。 3. 認められないのであれば、貴省は空室のある公営住宅の活用をどのように考えているのか、回答されたい。 4. 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C		1. ①②小学校就学後の子どものいる世帯の推定年収645万円、教育費29万円（公立）に対し、小学校就学前の子どものいる世帯については、推定収入560万円、教育費52万円（私立）であり、収入が低い割に教育費が高い。（平成15年家計消費状況調査、平成14年子どもの学習費調査に基づき推計）③現実に居住する最低居住水準未満世帯（3人世帯）のうち、37.4%は「夫婦と5歳未満の者」である。（平成10年住宅・土地統計調査） 2. 公営住宅は住宅に困窮する低額所得者に対して供給する住宅であるため、空室があるからといって住宅に困窮する低額所得者でない者を入居対象とし、補助金により家賃を低廉化することはできない。空室に対するニーズがないのであれば、目的外使用による活用が可能であり、中学校就学前の子どものいる世帯や新婚世帯についても、これにより使用させることができる。 3. 空室となっている公営住宅については、国土交通大臣の認定を受けて特定公共賃貸住宅とみなして使用することと、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律に基づく（国土交通大臣の承認や地域再生法に基づく地域再生計画の認定を受けて目的外使用すること。一定の社会福祉事業を運営する者にいわゆるグループホームとして使用させること。災害により住宅を失った被災者の一時的な居住の場として使用することなど、事業主体の判断により、適切に活用されるべきものと考える。 4. バランスのとれたコミュニティの形成については重要な課題と認識しているが、そのために公営住宅の入居者資格を「住宅に困窮する低額所得者」以外に広げることは公営住宅制度の目的に反する。この課題については、「地域の実情に応じ、子育て世帯などについて公営住宅への優先入居の活用を図るとともに、公的賃貸住宅団地の建替え等に際しては、必要に応じ、民間の施設・住宅の導入や団地内における各種の公的賃貸住宅の弾力的な活用等による団地の再編を進めることにより、様々な人々が幅広く交流する地域の生活拠点としての再生を図るべきである。さらに、街なか居住のための中心市街地活性化事業等の実施と併せて、民間住宅を公営住宅として借り上げる方式を活用するなど、地域における各種住宅の適正配置によるミックストコミュニティの形成を弾力的に進める」（「新たな住宅政策に対応した制度的枠組みについて」平成17年5月社会資本整備審議会答申参照）ことにより対応を図っていくことが基本と考える。	C		右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	1 1 2 2 1 6 0	公営住宅の収入基準の緩和の対象を、現行制度の「同居者に小学校就学の始期に達する子育て世帯」に加えて、「同居者に中学校就学の始期に達するまでの者がある場合」に拡大するとともに、「新婚世帯（夫婦の合計年齢が70歳未満で婚姻成立後2年以内の夫婦世帯）」を新たに対象とする。	阪神淡路大震災の復興住宅等など高齢化の進む県営住宅（高齢化率40％以上）を対象として、 ①同居者に中学校就学の始期に達するまでの子供を有する子育て世帯 ②新婚世帯（夫婦の合計年齢が70歳未満で婚姻成立後2年以内の夫婦世帯） については、収入基準の緩和（上限26．8千円/月）を可能とすることにより、公営住宅への新婚世帯等の入居を促進する。 （高齢化率＝65歳以上人口者数/全入居者数×100）	兵庫県	国土交通省
1220110	平野を流れるすべての河川を対象とした、河川整備基本方針と河川整備計画を策定できるようにする。その際、河川の伏流水も地下の河川としてとらえて、河川整備基本方針と河川整備計画を反映させる。	河川法第16条 河川法第16条の2	河川管理者は、水系ごとに、その水系に係る河川の総合的管理が確保できるように、河川整備基本方針を定めておかなければならない。 河川管理者は、河川整備基本方針に沿って計画的に河川の整備を実施すべき区間について、河川整備計画を定めておかなければならない。	E	—	河川整備基本方針及び河川整備計画の策定は、河川管理の一環として河川管理者が行っているものであり、規制の特例の導入を図る構造改革特区制度において検討されるべき内容ではない。 なお、河川整備基本方針は、水害発生の状況、水資源の利用の現況及び開発並びに河川環境の状況を考慮し、その水系に係る河川の総合的管理を確保するため、河川について計画高水流量その他当該河川の河川工事及び河川の維持について基本となるべき事項を定めるものである。 同一平野内にある河川であっても、異なる水系の河川については それぞれ個別に河川整備基本方針及び河川整備計画を策定し、個別に管理することが河川管理上必要であると考える。 ただし、河川整備基本方針や河川整備計画の策定にあたっては、農業用水や地下水、伏流水の影響も考慮して策定している。		E					1 0 1 1 0 1 0	平野を流れるすべての河川を対象とした河川整備基本方針と河川整備計画を策定できるようにする。その際、河川の伏流水も地下の河川としてとらえて、河川整備基本方針と河川整備計画を反映させる。	現在の河川整備基本方針は、水系ごとに策定することになっているが、同一平野内にある河川は、農業用水によってつながっていることから、平野内にあるすべての水系を1つの流域としてとらえ、総合的な河川基本整備方針と河川基本整備計画を策定する。伏流水や地下水も地下河川として河川整備基本方針と基本計画に反映させる。	周桑・いのちの郷	国土交通省
1220120	処分場を設置する場合は、河川管理者の同意を必要とし、流域住民への事前説明を義務付け	砂防法第2条、第4条、地すべり等防止法第3条、第18条	砂防設備の設置の必要がある場合又は治水上砂防のため一定行為の禁止若しくは制限する必要があるときには、国土交通大臣は、都道府県の要望を受けてこれらの土地について、砂防指定地（砂防法第2条）として指定することができ、また、地すべりによる被害を除去し、又は軽減するために必要がある場合には、国土交通大臣は、都道府県知事の意見を聴いて、地すべり防止区域（地すべり等防止法第3条）に指定することができることとされている。 土石流危険渓流が砂防指定地に指定されている場合、都道府県知事は治水上砂防のための区域内において一定の行為を禁止又は制限することができ、また、地すべり危険箇所が地すべり防止区域に指定されている場合、地すべり災害の防止のため、区域内において一定の行為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。	D	—	いわゆる「最終処分場」を設置するに当たり、それに係る行為が砂防指定地内であって、都道府県条例に定める禁止行為である場合は、行うことはできず、制限行為である場合は、都道府県知事の許可を受けなければならない。また、地すべり防止区域内であって、地すべり等防止法第18条に規定する行為であれば、都道府県知事の許可を受けなければならないことされている。		D					1 0 1 1 1 0 2 1	土石流危険渓流や地滑り危険箇所内に処分場を設置する場合は、廃棄物処理法・河川法を改正し、河川管理者の同意を必要とし、流域住民への事前説明を義務づける。	土石流危険渓流や地滑り危険地域に最終処分場を設置する場合は、巨大地震発生を想定し、制震性の調査を義務づけるとともに、河川管理者の同意を必要とする。地域住民への事前説明を義務づける。	周桑・いのちの郷	国土交通省 環境省
1220130	一級河川使用要件の緩和	河川法第24条、第26条	河川区域内の土地（河川管理者以外の者がその権限に基づき管理する土地を除く。）を占用しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。 河川区域内の土地において、工作物を新築し、改築し、又は除去しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。	C	—	河川は公共用物であることから、水面を含むその敷地の利用は一般公衆の自由な使用に供することが原則である。しかしながら、鉄道橋や道路橋等河川敷地への設置が必要やむを得ないものの他、一般公衆の利用を促進するための公園や運動場等に限り、河川管理上の支障を及ぼさないよう適切な維持管理及び占用終了時における占用施設の撤去等が将来にわたって担保されていることが不可欠であることから、原則的に、第3セクターを含めた公的主体に限り、占用を認めている。 さらに、ご提案のような宿泊施設や、屋形船の係留のために必要となると考えられる桟橋など河川区域内への工作物の設置は、①河川区域内への設置が必要やむを得ないこと②治水上又は利水上支障がなく、かつ、他の工作物に影響を与えないこと③河川の自由使用を妨げないこと④周辺の土地利用の状況、景観等自然的、社会的環境を損なわないこと等の条件を満たす場合に限り設置を認めることとしている。 桌の設置等の季節的な行事やイベントの開催のための一時的な河川敷地の占用については、河川敷地占用許可準則第15に規定されている一時占用許可として、通常の占用許可手続よりも簡素化を図っていること。 ただし、具体的な許可については、それぞれの河川管理者が、個別に河川管理上の支障等について判断している。	8次提案管理番号1230060の再検討要請に対する貴省回答のうち、「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。」との回答がある。この社会実験を受け、河川敷地の利用に関してどのような議論、検討が行われているのか回答されたい。	C		川を活用した賑わいの創出を目的に、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、営業活動を行う民間事業者がオープンカフェ等に河川敷地を利用することを許可する社会実験を実施しているところであるが、その許可の期間が終了するものについて、河川管理者が地域の合意が引き続き図られているかどうか等問題がないかどうか判断し、問題がないものについては通常の占用許可の取扱いとすることを検討中。		河川を民間企業に占有管理させその空間を活用し売りにした営業活動をさせることにより、より河川の管理維持がしっかり出来環境保全、自然保護にも役立つ。第3セクターでの運営は営業に甘えが生じるとともに最終責任が明確でない事が多いと思う。公的機関が入る事は必要不可欠だが あくまで地域の永続的なビジネスと考え行政を交えLLPや株式会社を設立し運営を任せ本来での事業を伸ばし市の税収アップで、今第3セクターで運営されているわたらせ渓谷鉄道の赤字脱却の一助になると考える。当初、はねだき橋より下流約5kmと示したが大間々地域内のわたらせ河川全域と変更し高津戸ダム湖の利用も視野に入れ地域全体を観光名所にしてゆく。	C	現在、社会実験として、都市再生プロジェクト、地域再生計画その他これらに関する計画に係る地区内において、地域の合意が十分に図られていることを要件に該当すると認めて指定する区域について、営業活動を行う事業者等が河川敷地を利用することを可能とする特例措置の取り扱いを認めている。 ただし、河川敷地の占用や、工作物の設置等の具体的な許可については、それぞれの河川管理者が、個別に河川管理上の支障等について判断することになるので、当該地先の河川管理者に相談されたい。	1 0 7 6 0 1 0 0	現行法による河川使用規制を地域再生、観光名所創出の為渡良瀬川特定区間法域を開放し利用出来るようにする	はねだき橋より下流約5Kmを利用し河川を活かした観光名所を創出し地域経済の再生および活性を目指す。現行法で規制されている河川利用を開放することにより昭和50年ころまであった高津戸駅を再生し昔ながらの川遊びの提供、屋形船などによる飲食の提供等を行うことにより雇用の受け入れはもちろん観光客受け入れにより地域の活性化につながると考える。	株式会社新生	国土交通省
1220140	ダム湖の有効利用	河川法第24条 河川法第26条	河川区域内の土地（河川管理者以外の者がその権限に基づき管理する土地を除く。）を占用しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。 河川区域内の土地において、工作物を新築し、改築し、又は除去しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。	C	—	河川は公共用物であることから、水面を含むその敷地の利用は一般公衆の自由な使用に供することが原則である。しかしながら、鉄道橋や道路橋等河川敷地への設置が必要やむを得ないものの他、一般公衆の利用を促進するための公園や運動場等に限り、河川管理上の支障を及ぼさないよう適切な維持管理及び占用終了時における占用施設の撤去等が将来にわたって担保されていることが不可欠であることから、原則的に、第3セクターを含めた公的主体に限り、占用を認めている。 また、ご提案のような河川区域内への工作物の設置は、①河川区域内への設置が必要やむを得ないこと②治水上又は利水上支障がなく、かつ、他の工作物に影響を与えないこと③河川の自由使用を妨げないこと④周辺の土地利用の状況、景観等自然的、社会的環境を損なわないこと等の条件を満たす場合に限り設置を認めることとしている。 ただし、具体的に許可するかどうかについては、それぞれの河川管理者が、個別に河川管理上の支障を勘案して判断している。	8次提案管理番号1230060の再検討要請に対する貴省回答のうち、「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、営業活動を行う民間事業者がオープンカフェ等に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。」との回答がある。この社会実験を受け、河川敷地の利用に関してどのような議論、検討が行われているのか回答されたい。	C		川を活用した賑わいの創出を目的に、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、営業活動を行う民間事業者がオープンカフェ等に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が、その許可の期間が終了するものについて、河川管理者が地域の合意が引き続き図られているかどうか等問題がないかどうか判断し、問題がないものについては通常の占用許可の取扱いとすることを検討中。					1 1 1 9 0 2 0 0	特に道路地に多いダム湖の表面とその周辺部分は、山間部にあっては大面積の平坦部分あるいはその隣接土地であるが、個人利用が出来ないなどの規制により、利用すること自体が諦められている。我を浮かべるなどすれば、農地、広場、建物の建設、道路、ヘリポート、滑走路などに使用可能である。②規制の撤廃	湖面に筏等を浮かべ、その上を農地、広場、建物の建設、道路、ヘリポート、滑走路などに使用、常時水没しない周辺部分はその導入路や付帯施設の建設に当てる。	（個人）と地域の未来を創る会、株式会社くじら、有限会社ダタ、有限会社四万十くじら、個人	国土交通省
1220150	堤防の一般道転用促進	河川法第24条、第26条	河川区域内において工作物を新築、改築、除却する場合、河川管理者の許可が必要となる。	C	—	河川は公共用物であることから、水面を含むその敷地の利用は一般公衆の自由な使用に供することが原則である。しかしながら、鉄道橋や道路橋等河川敷地への設置が必要やむを得ないものの他、一般公衆の利用を促進するための公園や運動場等に限り、河川管理上の支障を及ぼさないよう適切な維持管理及び占用終了時における占用施設の撤去等が将来にわたって担保されていることが不可欠であることから、原則的に、第3セクターを含めた公的主体に限り、占用を認めている。 さらに、河川区域内への工作物の設置は、①河川区域内への設置が必要やむを得ないこと②治水上又は利水上支障がなく、かつ、他の工作物に影響を与えないこと③河川の自由使用を妨げないこと④周辺の土地利用の状況、景観等自然的、社会的環境を損なわないこと等の条件を満たす場合に限り設置を認めることとしている。 堤防天端や河川管理用の通路を占用し道路として使用することについては、河川管理者が、洪水中又は洪水後若しくは地震後の河川巡視・河川管理施設の点検等に係る支障や、水防団の水防活動、河川管理者による内水排除活動及び復旧作業等の河川管理上に支障がない等、上述の要件を満たすことが必要となるが、具体的な許可については、それぞれの河川管理者が、個別に河川管理上の支障について判断している。	公的主体が堤防天端や河川管理用の通路を占用し道路として使用することについては、河川管理者の判断事項であり、提案者の提案内容は現行法でも実現可能（※0回答）と解してよいか。	C		この度の提案が現行制度で実現可能かどうかについては、前回の検討要請で回答したとおり、河川管理者が個別具体の河川管理上の支障等を判断することになるため、提案事項に係る河川の河川管理者に相談されたい。					1 1 1 9 0 2 0 0	堤防には一般車両通入禁止区域が多く、近隣の道路は通行量に対して狭かったり信号が多いなど不便であるにもかかわらず、堤防の車輌通行部分を堤防に広げれば用地買収等の手間をかけずに快適な道路になりうるにも関わらず、遊休状態である。一般道転用促進により、交通はスムーズになり、地域社会の経済生活文化の向上に貢献する。	一般車両の進入制限を無くし、通行部分を拡幅する。	（個人）と地域の未来を創る会、株式会社くじら、有限会社ダタ、有限会社四万十くじら、個人	国土交通省
1220160	過疎地避休施設自転用制度	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、同施行令第13条、第14条	補助事業等により取得し、又は効用の増加した政令で定める財産（不動産等）は、各省各庁の長の承認を受けずに補助金等の交付目的に反して使用、譲渡、交換し、貸し付け等をすることはできない。ただし、補助金等の全部に相当する金額を国庫納付した場合及び各省各庁の長が定める期間を経過した場合は、この限りではない。	D	該当なし	当該事業を地域再生計画に位置づけ、地域再生法第14条に定める特例を活用すれば、当該計画の認定をもって補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条に規定する承認を受けたものとみなされ、公営住宅の目的外使用が可能である。 また、公営住宅の補助目的外への転用については、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律施行令第14条で定める解除要件に該当する場合のほか、公営住宅の適正かつ合理的な管理に支障のない範囲内で使用するものであって個別案件ごとに補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条に基づく国土交通大臣の承認を受ければ可能であることから現行法令によって対応可能である。		D					1 1 1 9 0 0 1 0	補助金等で建設された地方自治体の避休施設等の利用制限等を撤廃し、利用を促進する。①現実的に未利用で低生産性の公営住宅・元学校等を貸別荘・ペンチャー NPO等への貸与等で高度有効利用する。過疎地では細かい条件を満たすような利用者は存在しないに等しく、例えば人口3000大川村では、人口換算で1割程度以上の公営住宅が遊休している。一方都会には田舎暮らしをしたかった、事務所の位置などに制限されないベンチャーやNPOが存在する。彼らを一泊以上の体験宿泊、貸別荘、賃事務所等に貸し出す。②規制の撤廃	①交流人口の増加による経済効果、異文化の流入による活性化、将来の定住見込み者の囲い込み、家賃収入（庭付き一戸建て住宅を、貸別荘にすれば3泊程度で1ヶ月分の正規家賃収入が得られる）による自治体の財政の改善、地元企業への刺激、空き家所有者への賃貸モデルの の視覚化②規制によりがんじがらめて人材不足の新たな発想への意欲さえ起きないような超高齢化過疎地域。	（個人）と地域の未来を創る会、株式会社くじら、有限会社ダタ、有限会社四万十くじら、個人	財務省 文部科学省 国土交通省

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置（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」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	提案事項管理番号	措置の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220170	小学校敷地内に放課後児童クラブを設置するための1建物1敷地要件の緩和	建築基準法第86条第1項	一定の土地の区域内において、相互に調整した合理的な設計により建築される1又は2以上の建築物について、特定行政庁が安全上、防火上、衛生上支障がないと認めるものについては、斜線制限、日影制限等の規定を、同一敷地内にあるものとみなして適用可能である。	D		建築基準法第86条第1項に定めるとおり、一定の土地の区域内において、相互に調整した合理的な設計により建築される1又は2以上の建築物について、特定行政庁が安全上、防火上、衛生上支障がないと認めるものについては、斜線制限、日影制限等の規定を、同一敷地内にあるものとみなして適用可能であり、現行制度において対応可能である。	1. 小学校敷地内に校舎以外の建物の新築を計画する際において、どのような場合に「安全上、防火上、衛生上支障がある」といえるかを判断する具体的基準は存在するか。 2. 仮にそのような判断基準がない場合には、特定行政庁の担当者の見解などにより、同一の事業が許可になったり不許可になったりする可能性があるため、判断基準を作成することが必要なのではないか。 3. 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	「特定行政庁が、安全上、防火上、衛生上支障がないと認めるものについては、斜線制限、日影制限等の規定を同一敷地内にあるものとみなす」ということについて小学校と放課後児童クラブ等該当する施設をガイドラインとして示していただきたい。	D		建築基準法第86条第1項の運用については、平成11年4月28日付け住指発第201号、住街発第45号「建築基準法の一部を改正する法律の一部の施行について」において「一団地の総合的設計制度及び連担建築物設計制度の運用について」を定めており、運用に当たっての基本的なすえ方、適用範囲、認定準則及び技術的基準について、国の技術的助言として既に通知済みである。特定行政庁においてはこれを踏まえ、必要に応じて各行政庁としての判断基準やガイドラインを定める等により、制度の適切な運用を図ることが必要であると考えている。	D					1 2 0 1 0	建築基準法施行令第1条第1号では、敷地について、「一の建築物又は用途上不可分の関係にある二以上の建築物のある一団の土地をいう。」と規定しており、既存校舎の集団規定（北側斜線制限・日影規制）による制限が発生し、学校敷地内において放課後児童クラブを設置するのが困難な状況にある。 松戸市内で放課後児童クラブを小学校敷地内に単独施設として設置する場合においてのみ、建築基準法第1条第1号で規定する「敷地」の要件を緩和し、放課後児童クラブの設置促進を図る。	小学校敷地内に放課後児童クラブを設置する場合には、放課後児童クラブを教育施設と同様の施設として設置することができることにより、現行法で今まで設置が不可能であった学校敷地内にも設置が可能となり、放課後児童クラブの利用を希望する市民のニーズに迅速に対応できるとともに、日々通い慣れた学校内施設であることから利用児童の安全の確保が図れるとともに保護者の社会参画を促進することができる。	松戸市	国土交通省
1220180	建築基準法第48条の用途地域内の建築物の制限緩和	建築基準法第48条、別表第2	第1種低層住居専用地域では旅館を建築することが出来ない。	D		建築基準法第48条第1項に定める第一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、旅館の立地を一律に緩和することは適当ではない。ただし、個別の建築物について当該用途地域の環境を害する恐れがないものと等々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。 なお、建築基準法第48条は建物用途による建築物の立地の基準を定めたものであり、旅館業の許可を行うものではない。	1. 貴省回答によれば、「個別の建築物について当該用途地域の環境を害する恐れがないもの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」とあるが、どのような場合に許可すべきであるかという具体的な判断基準は存在するか。 2. 仮にそのような判断基準がない場合には、特定行政庁の担当者の見解などにより、同一の事業が許可になったり不許可になったりする可能性があるため、判断基準を作成することが必要なのではないか。 3. 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	今回の提案は、第一種低層住居専用地域内の重要伝統的建造物群保存地区に現存する伝統的建造物である武家屋敷を活用するための提案であり、旅館の立地を一律に緩和しようとするものではない。また、ただし書の規定で確かに特定行政庁に権限が残されているが、提案書のとおり現実には不可能に近い、貴重な文化遺産を活用した生活体験や学習の場として簡易宿泊所を開設する場合に限り、規制を緩和して頂きたい。	D		建築基準法第48条第1項ただし書きの許可は、個別具体の建築物ごとに、特定行政庁が判断するべきものであり、貴意見によれば「ただし書きのによる許可は不可能である」とされているが、良好な住居の環境を害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないと認めて許可する場合がある。許可の手続きは行政庁の一担当者の判断によるものではなく、公聴会や建築審査会の同意が義務付けられており、地域の実状に即した適切な判断が行われる仕組みとなっているところ。	D					1 0 4 1 0 1 0	建築基準法第48条では、第一種低層住居専用地域内においては、別表に掲げる建築物以外の建築物は建築できない。ただし書で特定行政庁が許可した場合は建築可能だが、現実的には、第一種低層住居専用地域内での旅館業の許可となると、他地域との整合性もあり、かなりハードルが高い。このような現状を踏まえ、特区認定により、文化財保護法により選定されている重要伝統的建造物群保存地区において、指定物件を使用した旅館業を開業できるようにして頂きたい。	平成7年12月に国の重要伝統的建造物群保存地区に選定された出水麓武家屋敷群は、約400年前、30年の歳月をかけて丘陵地を切り開き、造られた武家屋敷群で、麓座屋敷大規模を誇り、今も当時の姿を踏襲して残している。当該事業は、100年前に建てられた武家屋敷を現状のまま使用して、囲炉裏を囲む家族団らん、かまどを使用した夕食の準備、五右衛門風呂等、昭和30年頃まであたかも不便とも思われた生活を体験させ、この武家屋敷群を訪れる年間3,000人の観光客や2007年に定年をむかえる団塊の世代に癒しやゆとりの空間を提供するとともに、親戚や(親地区や出水市の活性化に寄与しようとするものである。	出水市	国土交通省
1220190	建築基準法第35条の2の特殊建築物等の内装制限の緩和	建築基準法第35条の2及び建築基準法施行令第128条の4	火を使用する設備もしくは器具を設けた室は、原則として、壁及び天井の室内に面する部分の仕上げを準不燃材料としなければならない。	C		建築基準法は、「建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資すること」を目的としている。 火気使用室は特に火災に侵される危険性が高いことから、内装材に容易に着火して火災を引き起こすことがないように準不燃材料用の使用を義務付けることとしているものであり、当該規制の緩和については慎重に検討する必要がある。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	第35条の2において、内装制限を定めているのは、火災の場合、室内の酸素濃度の低下により人が窒息死するのを防ぐ等、建築物の安全性を確保するためであるが、武家屋敷は、すべて天然の木材を使用しており、また、現在の住宅と異なり気密性は低く、常時外気に解放された開閉があり、火災の際、有毒ガスの発生や室内の酸素濃度の急激な低下等により、すぐに人の生命に影響を与える状況は考えにくい。仮令者も一家族等少人数に限られ、200平方メートル未満の旅館より少ない。このような状況を勘案していただき、建物の形状の変化が少ない火災報知器等の設置を条件に、面積要件の緩和をお願いしたい。	C		法第35条の2によって定めている内装制限は、天井や壁の不燃化を通じて着火を遅らせ、それによってフラッシュオーバーを抑制することにより、火災初期における避難及び消火活動の円滑化に資するものである。したがって、仮に有毒ガスの発生が少ない場合であっても、特に火災発生の危険性が高い火気使用室における内装仕上げの規制緩和については慎重に検討する必要がある。	C					1 0 4 1 0 2 0	第35条の2では、旅館(簡易宿泊所)の場合、火気を使用する場合、すべての火気使用室を、また、床面積が200平方メートル以上の場合で浴室その他の室ごとに、こんろその他火を使用する設備等を設けたものは、その壁及び天井の室内に面する部分の仕上げを防火上支障がないようにしなければならないと定めている。約100年前に立てられた伝統的建造物で古の生活を体験するには、現在の建物をそのまま使用することが必要不可欠であることから、規制を緩和して頂きたい。	平成7年12月に国の重要伝統的建造物群保存地区に選定された出水麓武家屋敷群は、約400年前、30年の歳月をかけて丘陵地を切り開き、造られた武家屋敷群で、麓座屋敷大規模を誇り、今も当時の姿を踏襲して残している。当該事業は、100年前に建てられた武家屋敷を現状のまま使用して、囲炉裏を囲む家族団らん、かまどを使用した夕食の準備、五右衛門風呂等、昭和30年頃まであたかも不便とも思われた生活を体験させ、この武家屋敷群を訪れる年間3,000人の観光客や2007年に定年をむかえる団塊の世代に癒しやゆとりの空間を提供するとともに、親戚や(親地区や出水市の活性化に寄与しようとするものである。	出水市	国土交通省
1220200	ミニマンション開発等の紛争防止への建築確認制度活用特区	建築基準法第86条、第6条の2	建築基準法第6条及び第6条の2により、建築主は、建築物を建築する場合等に、当該工事に着手する前に、その計画が建築基準関係規定に適合するものであることについて建築主事もしくは指定確認検査機関から確認済証の交付を受けなければならない。	C		建築基準法は建築に関する最低基準を定める法律である。第6条は、その実効性を確保するため、当該建築物の工事に着手する前に、その計画が建築基準関係規定に適合するものであることについて建築主事の確認を受けなければならないとしているものであり、地方自治法に基づく(自主的な条例であれば その策定主体である地方公共団体において適切に運用されるべきものであると考えられる。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	ご指摘のとおり、建築基準法は「技術的基準を定めるもの」ではあるが、同時に、建築確認制度全体を包括する唯一の法規であることも事実です。このため、各地域が独自に定める「建築活動を円滑に進めていくための手続規定」がこの制度に入り込む余地がないのが実情です。建築物やまちづくりに関する住民の意識や生活環境は自治体ごとに様々であり、それぞれの地域に相応しいまちづくりを行っていくためには、唯一の法規である建築基準法と各自治体が定めた自主条令が互いに連携を図ることが不可欠ですので、是非とも本提案をご理解願います。	C		貴団体の条例が、地方自治法に基づいたいわゆるまちづくり条例として、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、以って公共の福祉の増進に資することを目的として定められた建築基準法に基づく最低基準に加え、地域の特性に応じた良好な市街地の整備と安全で快適なまちづくりに寄与すること を目的とするものであり、命令や罰則等によりその実効性が担保されるものであれば、建築基準法に基づく建築確認とは別に、貴団体において適確に運用されるものとして理解している。	C					1 0 7 3 0 0 2 0	ミニマンション開発等、開発許可制度の対象とならない小規模開発行為に係る建築確認行為に際し、地方公共団体が定めた条例に基づく事前の話し合い等の手続の履行確認を民間建築確認機関に義務づける規制の特例を提案する。具体的には、特区の認定を受けた地方公共団体においては、開発事業主が当該地方公共団体の長の証する書面（条例に基づく話し合い等の手続を経たことを証するもの）を民間確認機関等に提出することを、確認済証の交付要件とする。	ミニマンション開発等、開発許可制度の対象とならない小規模開発行為に係る建築確認行為に際し、地方公共団体が定めた条例に基づく事前の話し合い等の手続の履行確認を民間建築確認機関に義務づける規制の特例を提案する。具体的には、特区の認定を受けた地方公共団体においては、開発事業主が当該地方公共団体の長の証する書面（条例に基づく話し合い等の手続を経たことを証するもの）を民間確認機関等に提出することを、確認済証の交付要件とする。	草加市	国土交通省
1220210	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、都道府県から市町村への事務の移管が円滑に行われることを視保するため、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。	地震の多い我が国では既存不適格建築物の建て替え促進は防災上重要な課題であると認識している。 一律にこれらを緩和することは適当ではない」との回答であるが、そうであるならば特区制度を利用し、エリアを限定して建て替えを推進していくことについて検討できないか回答されたい。		C		容積率と建ぺい率の規定に関する制度趣旨は前回回答のとおりである。 また、既存不適格建築物に係る規制のみを緩和し、同等程度の防災上の機能を有する新たな建築物に係る規制は緩和しないこととするには、既存不適格建築物の既得権を不公平に保護することになり、制度として不合理である。 なお、仮に当該地区がエリアを限定して建て替えを推進する必要があるほど防災上危険な市街地であるとすれば、まずは地区全体の防災性の向上を図るための事業制度等を活用することが必要と考える。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。		C		容積率と建ぺい率の制度の趣旨は前回回答のとおりであり、また既存建築物と新たな建築物との規制の公平性については前回回答のとおりである。なお、事業制度等の活用は現実的でないとのことであが、地区全体の安全性の向上を実現するためには地域の理解と合意形成が不可欠であり、このプロセスを回避するために特区制度の活用を検討しているとすれば、これは制度の趣旨に合致しているとはいえない。	C					1 0 4 7 0 1 1 0	横浜市内の公共交通機関施設：幹線道路に近接した建物で、大船駅北口ビル：1：横浜駅東口三井ビルディング、5：「馬車道ビル、8：野村證券ビル、9：共栄商事ビルなど、これらの多くの建物は現都市計画法では容積率・建蔽率において不適格建物に該当するが、建築基準法第52条に制定されている容積率・建蔽率を既存建物の実測容積率・実測建蔽率を上限に緩和する、耐震構造建物への建て替えを促進するものである。	例えば横浜市営地下鉄関内駅の出入口には次の通りビルが存在しこれらの多くは50年以前に建造された建物である。 出入口3：第一有楽ビル、4：大和横浜ビル、5：横浜尾上町三井ビルディング、6：「馬車道ビル、8：野村證券ビル、9：共栄商事ビルなど、これらの建物は現都市計画法では容積率800%と定められているが、既存建物には容積率1,000%と大幅に超える物も多く存在する。これらの建物を事前申請により対象建物として認定、建て替え時に既存建物の実測容積率を上限に緩和する事により既存不適格建物を効率良く建て替えを促進、大震災に備えた街づくりに寄与する。	個人	国土交通省
1220220	既存不適格建物の建て替えに関する規制緩和	建築基準法第3条第2項、第3項第3号、第52条、第53条	既存不適格建築物を建て替える際にはその時点の容積率及び建ぺい率に適合させなければならない。	C		容積率は敷地面積に対する建築物の延べ床面積の割合の上限を規定することにより、採光、通風等の市街地環境を確保し、併せて、建築物と道路等の公共施設とのバランスを確保することを趣旨とするものである。また、建ぺい率は敷地内に一定の空地を確保することによって建て詰まりを防止し、建築物の採光、通風等を確保するとともに、良好な市街地環境の確保を図ることを趣旨としている。このため、耐震構造の性能評価を受けて防火上・防災上の性質を担保された建築物であるからといって、一律にこれらを緩和することは適当ではない。			C		容積率と建ぺい率の規定に関する制度趣旨は前回回答のとおりである。 また、既存不適格建築物に係る規制のみを緩和し、同等程度の防災上の機能を有する新たな建築物に係る規制は緩和しないこととするには、既存不適格建築物の既得権を不公平に保護することになり、制度として不合理である。 なお、仮に当該地区がエリアを限定して建て替えを推進する必要があるほど防災上危険な市街地であるとすれば、まずは地区全体の防災性の向上を図るための事業制度等を活用することが必要と考える。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	既存の法体制の下で事業制度等を活用することは権利関係の調整を経て目的を達成できるが公共の福祉を考えた場合に又、大規模地震などの災害発生が何時生じるか見込めない中で対応していくには一刻も早く効率的に実現を図らなくてはならない。特区構想には時期的要素が大きいと考える。行政は特区構想を実現するためにはどうすればいいのか、助言、支援をしていくという姿勢で対応していくのであるならば無数の権利関係者の多面の調整を待って既存の事業制度を利用するのは必ずしも現実的ではない。今回の申し入れに対して、是非とも行政の特区構想に沿った回答を願いたい。本件要法29条の財産権に関係あると考え別紙に付言したい。	C		容積率と建ぺい率の制度の趣旨は前回回答のとおりであり、また既存建築物と新たな建築物との規制の公平性については前回回答のとおりである。なお、事業制度等の活用は現実的でないとのことであが、地区全体の安全性の向上を実現するためには地域の理解と合意形成が不可欠であり、このプロセスを回避するために特区制度の活用を検討しているとすれば、これは制度の趣旨に合致しているとはいえない。	C					1 0 4 7 0 2 0	既存不適格マンションの建て替え時の容積及び建蔽率を既存建物の容積及び建蔽率を上限として緩和する。	横浜市内の急傾斜地等の震災時に被災：一次災害が発生する恐れのある既存不適格マンションを事前に認定、 建て替え時に既存建物の容積・建蔽率を上限に規制を緩和し、円滑な立替を促進する。	個人	国土交通省
1220230	農業産業を中心とした基盤整備活性化	—	—	E	—	港湾法において建築物の高さに関する規定はない			E					E			1 0 5 6 0 1 0	①農振農用地区域内に農業者用の住宅を建設できるよう農地転用の緩和をして欲しい。 ②農業、観光、漁業を一体的に振興する長期滞在施設を建設する場合における港湾法の高さ制限を緩和して欲しい。 ③鳥獣保護区域内に鳥獣観察小屋を設置できるよう緩和して欲しい。	①当地域は土地改良が行なわれ、地域の80%ほどが農用地になり、島を離れた若者が帰ってきて家を建てるスペースが少なく(農地までの距離などから農業の意欲が出ません。このため、農用地区域内に農業者用の住居を建設できるよう規制を緩和して欲しい。 ②長期滞在型の施設計画などが地元企業からありますが、地上からの高さ制限などで施設を建てる事が困難です。農業と観光と漁業を1つにした長期滞在型施設の誘致などができるように法整備をしたい。 ③自然を守りながら、人の立ち入る所として観察可能な場所を設け双眼鏡などで鳥類の観察ができるようにしたい。	NPO法人有情会	農林水産省 国土交通省 環境省
1220240	旅行業者による賃貸借に限った宅地建物取引業	宅地建物取引業法第3条、第12条及び第15条	宅地若しくは建物（建物の一部を含む。）の売買若しくは交換又は宅地若しくは建物の売買、交換若しくは貸借の代理若しくは媒介を業として行う場合、宅地建物取引業の免許を受けなければならない。 また、宅地建物取引業の免許を受けた者（宅地建物取引業者）は、その事務所等ごとに、事務所等の規模、業務内容等を考慮して国土交通省令で定める数の成年者である専任の取引主任者を置かなければならない。	C		宅地建物取引業法では、宅地建物取引業を営む者について免許制度を実施し、その事業に対して必要な規制を行うことにより、その業務の適正な運営と宅地及び建物の取引の公正とを確保し、購入者等の利益の保護等を図っている。この中で、宅地建物取引業者は、宅地建物の取引に関し専門的な知識を有する者を取引に関与させ、宅地建物の取引が安全かつ円滑に行われるよう、宅地建物取引主任者を事務所等ごとに設置することを義務付けられている。 今回の提案に関し、仮に旅行業者が宅地建物取引業の免許を取得することなく、事業所に宅地建物取引主任者を設置することのみによって建物の貸借の代理又は媒介を行うことができるとした場合、当該旅行業者に対しては、宅地建物取引業法において消費者保護の観点等から宅地建物取引業者に対して義務付けている営業保証金の供託、広告規制、報酬規制等は初望み適用されないことになるため、結果として、消費者の利益が損なわれるおそれがある。さらに、当該旅行業者が宅地建物取引業者でない以上、当該旅行業者が行う建物の貸借の代理又は媒介に関して不適切な行為があったとしても、国土交通大臣等は当該旅行業者に対する宅地建物取引業法上の監督権限を有さず、宅地建物取引業法の観点からの業務の適正化を図ることができないため、消費者保護の観点から著しく不適当である。 したがって、旅行業者の事業所に宅地建物取引主任者を設置する場合において、建物の貸借の代理又は媒介を行う行為に限って宅地建物取引業の免許を取得することなく宅地建物取引業を行うという要望を認めることはできない。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	当方提案は旅行業者において、宅地建物取引業法（以下、「法」という。）に定める免許を受け行う宅地建物取引業に対して、届出等により簡易な宅地建物取引業を行うことを想定している。貴省ご回答中、法の目的が「その業務の適正な運営と宅地及び建物の取引の公正とを確保し、購入者等の利益の保護等を図る」ことにあることについては当方も理解しており、よって宅地建物取引主任者を置くこととしていると ころである。したがって、法の目的を達成するのに必要な国土交通大臣の監督については これを否定する趣旨ではなく、免許以外の規制がどの程度必要であるかについては、特例措置の提案に係る議論を通じて明らかにしていきたいと考えている。	C		宅地建物取引業法は、宅地建物取引業の業務の適正な運営と宅地及び建物の取引の公正とを確保し、購入者等の利益の保護等を図るという法目的にかんがみ、これを達成するために宅地建物取引業を営む者について免許制度を実施し、その営業活動に必要な規制を行っている。 免許を付与する際には法第5条の基準に掲げる複数の基準に従って宅地建物取引業を適法に営みうることに支障がないかを厳正に審査しており、御提案の「取引主任者の設置」は複数ある免許要件の一つに過ぎない。建物の貸借の代理又は媒介のみを行う場合にあっても、「取引主任者の設置」及び「届出等」のみでは宅地建物取引業を適法に営みうることに支障ないか否かを判断することはできず、その審査は現行の基準に従って厳正に行う必要があると考える。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	本提案において貸借に限った宅地建物取引業を行うのは、旅行業法に基づき国土交通大臣の登録を受けた旅行業者である、旅行業法第6条には、登録に当たっての欠格事項として法第5条に同様の内容が規定されており、当該登録を受けた事業者であれば、貴省回答にある厳正な審査をある程度経た者であるということができる。また、営業保証金の供託等も規定されており、それらの規定を読み替えて宅建業法と同様の規制を受けることとすることが可能である。 ただし、賃貸借であっても宅地建物取引業に係る業務を行うものであるから、宅地建物取引主任者を置くことについても条件としているものである。	C		宅地建物取引業の免許に係る欠格事由のうち、法第5条第1項第1号や第3号に掲げるものについては客観的な判断が可能なものとして、旅行業の登録に係る欠格事由と同様の内容が規定されている。しかしながら、上記以外の欠格事由については、宅地建物取引業の免許に係る欠格事由に同有のものであり、また、規定ぶりが旅行業の登録に係る欠格事由と同様の内容であっても当該事項は「宅地建物取引業を適法に営みうることに支障がないか」という観点から審査されるものであるため、旅行業の登録を済ませていることをもって「厳正な審査をある程度経た者である」という判断はできない。	1 0 0 4 0 1 0	新しい観光又は集客交流サービス産業の一つとして注目される外国市場の拡大が期待されている、大都市の居住者が地方都市、農村等の地域に長期滞在型観光に関する商品を販売する旅行業者の事業所について宅地建物取引主任者を置く場合にあっては、当該地域に1週間以上滞在する旅行者に対する貸借の代理又は媒介を行う行為に限って、免許を受けずに宅地建物取引業を行うことを認める。	首都圏に居住する者を対象とした、北海道における長期滞在型観光に当たって、長期滞在型観光に係る商品及びサーヴィスの購入窓口を、宿泊先としての賃貸住宅の仲介、契約の代行業に係る手続を簡単にするとともに、賃貸住宅のこの居住が促進されることにより、出口としての夜食住に係る新たな需要が生まれ、職取引が活発化し、地域経済の活性化が期待できる。また、長期滞在型観光を受け入れる地域にとっては、空き家に人が住むことによって空き家の増加に起因する犯罪の防止が期待できる。	株式会社三井物産戦略研究所	国土交通省

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置（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」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	提案事項管理番号	措置の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220250	地域活性化のための空き家情報提供行為の適用範囲拡大（ふるさと）	「空き家の情報提供等の推奨に際しての宅地建物取引業法の運用の明確化について」（平成17年11月1日付け国総動第55号通達及び56号通知）	「地域活性化のための空き家情報提供等の推奨事業（以下「推奨事業」という。）」を実施しようとする地方公共団体において、推奨しようとする空き家情報提供等の行為が以下の要件に適合するか判断した上で、当該行為を行おうとする者の所在する地域を管轄する免許行政庁である都道府県知事等に対して、推奨事業を行う旨を事前に連絡し、当該都道府県知事等から、当該行為が以下の要件に照らかに反する行為ではないことの確認を受けた場合には、当該地方公共団体が当該行為を推奨することについて、宅地建物取引業法の適正な運用の観点から支障がないこととしている。 ①NPO法人等の事業主体が空き家の賃貸情報を不特定多数の者に提供する行為及び空き家を賃借し、希望者に当該空き家を転貸する行為であること ②①で掲げた行為の実施について、地方公共団体がその地域内の不動産賃貸・売買の取引業が少ないなどの取引の勧誘等に監み、消費者利益の保護を損なわないと判断したものであること ③①で掲げた行為が、グリーンツーリズム、農村体験学習等の地域活性化の政策目的に基づいて、地方公共団体によって推奨されるものであること	D		「空き家の情報提供等の推奨に際しての宅地建物取引業法の運用の明確化について」（平成17年11月1日付け国総動第55号通達及び56号通知）の要件①において、「NPO法人等」とは、NPO法人のほか、公益法人その他営利を目的としない法人を含むものとする」と規定されており、必ずしも観光協会や観光組合、イベントの実行委員会等が行う空き家の情報提供等の行為を適用除外としているものではない。 観光協会や観光組合、イベントの実行委員会等が行う空き家の情報提供等についても、当該行為が地域活性化のための空き家情報提供等の推奨事業を実施しようとする都道府県知事等から、要件に明らかに反する行為ではないことの確認を受けた場合には、適用可能である。	1. 貴省回答に、「観光協会や観光組合、イベントの実行委員会等が行う空き家の情報提供等の行為を適用除外としているものではない」とあるが、このような提案がなされることからして、地方自治体において事業主体の対象者の範囲に疑義があるのではないか。 その疑義を解消するために、貴省が事業主体の対象者をできるだけ具体的に例示した通知等を発出する必要があると考えるが、貴省の見解を回答されたい。 2. 発出する見込みがないのであれば、今後に備え、次に掲げる者が事業主体の対象者となり得るか、回答されたい。不可の場合はその理由も併せて示されたい。 ・社会福祉法人 ・商工会議所 ・商工会 ・医療法人 ・農協 ・生協 ・労働組合 3. 貴省回答にある「空き家の情報提供等の推奨に際しての宅地建物取引業法の運用の明確化について」（平成17年11月1日付け国総動第55号通達及び56号通知）の通知については、国民一般に幅広（周知すべきもの）と考えるが、貴省HPの法令等一覧に掲載されていない理由は何か、回答されたい。	D		「1. 及び2. について」 「地域活性化のための空き家情報提供等」を行う事業主体は「NPO法人のほか、公益法人その他営利を目的としない法人」であればすべからく対象となりうるのであり、また、地方公共団体等がその事業を推奨するには、「空き家の情報提供等の推奨に際しての宅地建物取引業法の運用の明確化について」（平成17年11月1日付け国総動第55号通達及び56号通知）1.（1）～（3）の要件について、都道府県知事等により個別具体に確認を受ける必要があるものであり、あえて「NPO法人等」の対象となる主体を具体的に列挙するのは困難であるし、その必要性も低いと考える。 「3. について」 　そもそも本件区で認めている「地域活性化のための空き家情報提供等の推奨事業」の事業主体はあくまで「地方公共団体」であり、平成17年11月1日付け国総動第55号通達及び56号通知をもって周知は十分であると認識している。	D				1108040	現在のNPO法人等に限る「空き家の賃貸情報を提供する行為及び空き家を賃借する等、機利者の不特定多数の拡大など」を、観光協会、観光組合、イベントの実行委員会、NPOの連携組織等、地域活性化のために利用される場合に適用の拡大を求めることとする。	グリーンツーリズムにかかわらず、ブルーツーリズムやUIターン希望者の希望に応える目的で空き家情報の提供やその行為が適用出来るようにすることにより、「海山を利用した自然学校の開催、や海・山を利用した滞在型商品プランの造成やイベントの際にも実際の空き家（古民家など）を利用しての事業が可能になる。	社団法人日本青年会議所 関東地区千葉ブロック協議会	国土交通省
1220260	海岸管理者を民間開放する又は、定借地などの直接借地を可能に出来るように規制を緩和する（海辺活用）	海岸法第五条、第七条 海岸法施行規則第三条	海岸管理者（都道府県知事、市町村長、港湾管理者の長及び漁港管理者である地方公共団体の長）は、海岸保全区域について、その管理を行う。 また、海岸保全区域内の土地を占用する場合は海岸管理者の許可が必要。	C	—	海岸管理者は、津波、高潮、波浪その他海水又は地盤の変動による被害から海岸を防護する責務があり、安全性確保の観点から、海岸管理を民間へ開放することは不適当。 　また、「定借地などの直接借地」の意味が定かではないが、海岸保全区域内の土地の占用許可については、海岸の防護に著しい支障を及ぼすおそれがあるか否かの判断をそれぞれの海岸管理者が行っているところであり、占用許可申請に係る事項が海岸の防護に著しい支障を及ぼすおそれがあると認められるとは、許可することはできない。			C						1108050	企業・団体が商業目的も含めて、有効に活用でき、地域発展につなげられるように、管理者を民間開放する又は、定借地などの直接借地を可能に出来るように規制を緩和する。	海岸の占有条件を緩和することで、各企業・団体の競争原理が働くことにより商業の最新のトレンドを発信する情報基地としての役割を果たすようになる事が予想される。 最終的に、千葉県の沿岸に訪れる観光客へのハード・ソフト両面でのサービスの向上が図られれば観光客も増加し、このことは近隣商業の発展にも寄与し、さらには地方自治体の占有料収入のみならず税収の増加にも繋がることになる。	社団法人日本青年会議所 関東地区千葉ブロック協議会	農林水産省 国土交通省
1220270	複数省庁補助金の考え方の統一	補助金等適正化法第22条の規定に基づく同法施行令第14条1項2号による省庁の長が定める期間については大臣（国土交通大臣）が別に定めるものとするとなっているが、特段の定めはなく、申請によるかぎじめ大臣の承認を受けなければならないことになっている。	財産処分を制限する期間については大臣（国土交通大臣）が別に定めるものとするとなっているが、特段の定めはなく、申請によるかぎじめ大臣の承認を受けなければならないことになっている。	C	I	ご提案にある「地域間交流支援事業」の補助対象は、案内板から親水交流広場、休憩施設、交流施設等と多岐にわたりだけではなく、事業の手法としても、新築、既存施設の改築、施設の追加等様々である。このため当該事業により整備された施設が補助目的とより機能すべき最小限の期間も大きな幅があるため、「減価償却資産の耐用年数等に関する省令（昭和40年大蔵省令第15号）をもとに個別事案ごとに判断しているところである。したがって、ご提案にあるような、一律に簡易な手続きで取り扱うことは不適当である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	C	I	地域間交流支援事業の補助対象は多岐にわたり、事業手法も様々であるため、ご意見のように一律の基準を設定し、財産処分についての承認手続きを簡素化することは不適当であり、個別に内容を確認するための承認手続きが必要であると考える。 よって、次の4要件を満たす場合について、事例ごとの合理的取り扱いを希望する。 ①複数省庁から補助金を受けている ②国交省所管の面積割合が極めて小さく、返還額と要する作業時間が見合わない ③補助目的達成期間に近い（文科省10年） ④取り扱しする施設の従前行ってきた機能を地方公共団体単独で整備確保する	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	本件提案は、行政改革による事務の簡素化の観点、及び国土交通省所管補助金により整備された生涯学習機能を隣地に市庁舎で一体的整備・確保し、当該補助金目的機能を継続していくことから合理的取り扱いが妥当であると考える。 よって、次の4要件を満たす場合について、事例ごとの合理的取り扱いを希望する。 ①複数省庁から補助金を受けている ②国交省所管の面積割合が極めて小さく、返還額と要する作業時間が見合わない ③補助目的達成期間（文科省10年） ④取り扱しする施設の従前行ってきた機能を地方公共団体単独で整備確保する	C	I	本件提案内容は、合築物件であることを理由に柔軟な対応を求めているが、「地域間交流支援事業」の補助対象、整備手法は多様であるため、合築物件であるか否かに関わらず、財産処分に関して個別に内容を確認するための承認の手続きは必要である。	1103000100	文部科学省と国土交通省所管補助金による合築物解体に為たっては、文部科学省所管部分の「公立社会教育施設整備費補助金」に係る財産処分の承認等について、による手続きと同様、10年経過し、一定の要件を満たしたものについては、大臣への報告書提出により、財産処分許可の「臣承認がなされたものと扱われるという簡易な補助金の扱い手続きと統一する。	本件提案内容は、合築物件であることを理由に柔軟な対応を求めているが、「地域間交流支援事業」の補助対象、整備手法は多様であるため、合築物件であるか否かに関わらず、財産処分に関して個別に内容を確認するための承認の手続きは必要である。	堺市	国土交通省
1220280	下水道補助対象施設の上部利用や施設間等への広告利用等における承認の柔軟化	「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）」	制度上、各省各庁の長の承認を受ければ、現行制度でも対応することが出来る。	D	-	当該施設を地域再生計画に位置づけ、地域再生法第14条に定める特例を活用すれば、当該計画の認定をもって補助金等にかかる予算の執行の適性化に関する法律第22条に規定する承認を受けたものとみなされ、補助対象施設の目的外使用が可能である。 また、補助金等により取得した処理場用地等の目的外使用については、承認基準（補助金等により取得した下水道処理場等における未利用空間について、本来の目的を妨げない範囲で使用する場合の承認基準について「平成16年3月31日国都下事第559号下水道部長名通知」）に適合する場合には、地域の状況や備の諸事情を勘案し、承認することとしているので、個別事案ごとに相談されたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	D	-	補助金等で取得した下水道施設の上部等利用については、各施設ごとの仕様や利用形態等が異なるため、全国共通の要なる基準の明確化は困難であるが、現行の承認基準において、補助金の本来の目的を妨げない範囲で使用させることが可能とされているため、個別事案ごとに相談されたい。 　また、補助金等により完成した施設は、完成後も交付の目的どおり使用することが原則である。その施設を貸与し、使用料等を相手方から徴収する場合には、補助金等適正化法の趣旨を踏まえ、目的外使用する施設の維持管理に必要な経費を除き、収入額に補助率を乗じた補助金相当額を国に納付するよう取り扱っていくところである。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	前回の意見にも挙げている国都下事第550号承認基準「公共の福祉に資すること」については、周辺住民のニーズが高いことなどもって、例えば店舗（コンビニ等）であっても当該基準を満足すると解してよいか。 　また、本提案は完成後の施設を目的どおり使用し、その上で上部空間等、有効活用可能な部分を維持管理に支障のない範囲で貸与するものであり、それにより使用料は下水道事業会計に繰り入れられると考えるものである。	D	-	補助金等で取得した下水道施設は、完成後も交付の目的どおり使用することが原則である。その施設を貸与し、使用料等を相手方から徴収する場合には、補助金等適正化法の趣旨を踏まえ、目的外使用する施設の維持管理に必要な経費を除き、収入額に補助率を乗じた補助金相当額を国に納付するよう取り扱っていくところである。頂いた再意見の前段の解釈を含めて、目的外使用については地域の状況等を勘案しながら個別に判断することなるので事案毎に相談されたい。	1101020	下水道施設の上部利用や施設壁面等への広告利用等を民間事業者の収益事業を誘導することが可能となるよう規制を緩和し、一定条件のもとにおける私権の設定が可能となるよう措置されることに、それにより生じた利益を下水道事業会計の収入とすることで収支改善を図る。 　なお、本用地で得た使用収益については、当該土地先行取得事業会計に充当する。	下水道施設の上部空間の利用方法について企業募集を行い、審査のうえ決定した企業に貸与して収益事業等（スポーツ施設・駐車場・コンビニ等）を行っていただく。また、壁面・塀等を広告スペースとして企業に広告（看板等）を設置していただく。 　上記により、当該事業者から徴収した部等の使用料を本市下水道事業の収益として、下水道事業会計の収支改善を図る。	大阪市	財務省 国土交通省
1220290	都市開発資金（用地先行取得資金）貸付金により買い取った土地の利用に対する土地処分までの法令等の緩和	都市開発資金貸付要領	貸付金による買取用地を目的以外に、地方公共団体以外の者に使用させてはならない。 ただし、供道期間を満了したものの又は目的に使用するための妨げにならない限度で都市・地域整備局 長の承認を受けたものはこの限りではない。	D	-	都市開発資金貸付要領第2条の13のただし書きに定めているとおり、供道期間満了又は目的に使用するための妨げにならない限度のものであれば対応可能。			D						1101020	都市開発資金（用地先行取得資金）貸付金により買い取った土地（道路用地）について、土地処分が行えるまでの期、貸付の目的要件を一時的に休止することにより、未整備用地（ネットフェンスで囲まれたままの更地等）の有効活用が図られる。	具体の活用用途としては、駐車場、資材置場等を想定している。 　貸付金により買い取った土地（道路用地）の、土地処分（整備）が行われるまでの間の一時的な活用であり、当然のことながら、最終的には貸付目的に供することから、単年度契約の賃貸地（2回更新可能で最長3年間の賃貸借契約）として有効活用を図る。 　なお、本用地で得た使用収益については、当該土地先行取得事業会計に充当する。	大阪市	総務省 国土交通省
1220300	開発行為における接続道路の幅員の規制を緩和する。	都市計画法第33条第2項 都市計画法施行令第25条第12号 都市計画法施行規則第20条の2	主として、自己居住用の住宅の建築の用に供する目的で行う開発行為以外の開発行為にあっては、道路が、環境の保全上、災害の防止上、通行の安全上又は事業活動の効率上支障がないような規模及び構造で適当に配置されている必要がある。	D	開発行為において配置される道路については、小区間で通行上支障がない場合は、4m以上の幅員で当該予定建築物等の敷地に接するように配置されていれば足りる。また、開発区域の規模及び形状、開発区域の周辺の土地の地形及び利用の態様等に照らして、このような幅員の道路を予定建築物等の敷地に接するように配置することが困難であると認められる場合であって、開発区域に接する幅員4m以上の既存道路が配置されている場合も、これによらないことができる。			D						1100300	都市計画法施行規則第20条では、道路の幅員は、「その他のもので4mとする」と規定されているが、目的が、農業、農業の研究およびその関連事業の場合は、道路の幅員を「4m以上」に緩和する。	株式会社が、農地を含む山林等を購入・造成し、そこで大規模に農業を営む。また、他の営農者にとっても経済上メリットのある省力・無農薬有機農業の研究をし、その成果を普及させる。農業にＡＩ(ｱｰﾃｨﾌｨｼｬﾙｲﾝﾃﾘｼﾞｪﾝｽ)の技術を取り入れ、機械化を図る。省力・無農薬有機農業普及のため、現場および研究施設の見学コース、研修のための施設を作る。 定年退職した人に働く場所を提供し、また近隣の農家の意見を取り入れ、無農薬・自然に関係する農園内プロジェクトを起業し、農家の人も雇用し、もって地域の活性化をも図る。	株式会社アイエイアイ	国土交通省
1220310	都市計画法の開発許可申請にかかる権利者の同意要件の柔軟化（もしくは共通化）	都市計画法第33条第1項第14号	開発許可の基準として、開発行為の施行又は開発行為に関する工事の実施の妨げとなる権利を有する者の相当数の同意を得ていることが必要である。	D	開発許可の基準として、開発行為の施行又は開発行為に関する工事の実施の妨げとなる権利を有する者の相当数の同意を得ていることが必要である。 なお、開発許可制度運用指針において、「相当数の同意を得ていること」に該当する場合とは、開発行為をしようとする土地及び開発行為に関する工事をしようとする土地のそれぞれについて、既在、①都市計画法第3条第1項第14号に規定する権利を有するすべての者の3分の2以上並びにこれらの者の5の所有権を有するすべての者及び借地権を有するすべての者のそれぞれの3分の2以上の同意を得ており、かつ、②同意した者が所有する土地の地積と同意した者が有する借地権の目的となっている土地の地積との合計が土地の総地積と借地権の目的となっている土地の総地積との合計の3分の2以上である場合を指すものであること。」と記されている。			D						1100310	都市計画法の開発許可申請につき、権利関係が不明確であって、かつ権利者の探知が困難（所在不明で連絡不能）な場合には、かかる権利者を除く同意書の割合が、全権利者の5％の「相当数」であることをもって開発許可を与えるべきものとする。	開発許可申請における必要以上に煩雑な事務（場合によっては不能な事務）を回避することで土地の効用を高める開発行為の負担を軽減し、よって土地開発意欲を昂進し、土地の効用の増進を図ろうとするものである。	株式会社アイエイアイ	国土交通省
1220320	開発区域内の公共施設の変更許容と貸与	都市計画法第32条	開発許可を申請しようとする者は、開発行為に関係がある公共施設の管理者と協議し、その同意を得なければならない。	D	開発区域内にある既存の公共施設（開発行為に伴い廃止されるものを含む。）の取扱いについては、当該公共施設の管理者と十分な協議を行い、その同意を得た上で決められるものである。			D						1100310040	開発区域内に包括される公共施設は、公共施設の機能を妨げない限度で相当の代替用途を確保することをもって、開発事業者が公共施設の位置や形状を変更し、これを借用することができるものとすること。	都市計画法に基づく開発行為において、開発コストを軽減し、迅速な開発完了をめざす。これによって開発行為の結果物の受益者の利便と経済性をも図る。 　具体的には、開発行為の申請区域内に包括される公共施設（主として道路敷と水路敷）であっても、代替用途を確保して機能を維持することを条件に、開発事業者による位置や形状の変更を認め、これを公共施設として存続させ、公共施設の管理者から借用できるものとする。 　これにより、既存の公共施設の効用（社会資本）を維持しつつ、開発費用を抑えることができる。	株式会社アイエイアイ	財務省 国土交通省
1220330	自然公園法及び都市計画法の規定による建築等の規制の緩和	都市計画法第55条 風致地区内における建築等の規制に係る条例の制定に関する基準を定める政令（以下「風致政令」第4条	都市計画法第55条第1項の規定により、風致地区内における建築等については、政令で定める基準に従い、地方公共団体の条例で、都市の風致を維持するため必要な規制をすることができることとされている。 また、風致政令第4条では、建築物の建築等の許可の基準を定めているが、周辺の地の状況により風致の維持上これらの基準による必要がないと認められる場合を除くこととされている。	D	建築物の建築等の行為が、条例の許可の基準（数値基準）に該当しない場合でも、地方公共団体の長が、周辺の土地の状況により風致の維持上これらの基準による必要がないと認めれば、地方公共団体の長の判断により許可をすることができることなっており、現行制度下で対応可能。			D						1100410010	自然公園法により国立公園の指定を受けた地域及び都市計画法により風致地区として定められた地域においては、建築物の改築や増築等について規制がなされているが、老朽化した観光宿泊施設の改築等に対して、現状の建築状況や経営の必要性・意欲を考慮し、一定の条件を付与することで、必要以上の規模縮小とならないよう、＜観光宿泊施設＞については、現存する工作物の規模を上限として増改築することができる。＞特例措置（規制緩和）を講じる。	和歌山市に位置する和歌浦・田野・雑賀崎地域は、大正初期に開かれた観光地であり、戦前は有馬温泉、城崎温泉に匹敵する観光地であった。近年は観光宿泊施設数が13軒と最盛期の昭和46年当時と比べると約半数に激減している。和歌山県・和歌山市とも観光による地域振興に取り組んでおり、老朽化した観光宿泊施設の整備は不可欠である。一方、国立公園及び風致地区内の自然環境を保全するはずの規制が、従来から景観と一体となりサービスを提供してきた観光宿泊施設の経営までを制限・規制する状況になっていることから、観光宿泊施設に限定し一定の範囲内において改築等の規制を緩和することにより、地域観光施策の振興に寄与するものである。	個人	国土交通省 環境省

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置（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」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	提案事項管理番号	措置の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案主体名	制度の所管・関係府庁
1220340	「都市計画法」市街化調整区域内の建築規制にかかわる特例措置	都市計画法第34条、43条 都市計画施行令第36条	市街化調整区域での開発行為は都市計画法第33条を満たした上で、同法第34条各号のいずれかに該当する場合に許可をすることができ、建築行為は都市計画法施行令第36条第1項各号に該当すれば、都道府県知事等が許可をすることができることとなっている。	D		開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内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及び建築行為で、あらかじめ開発審査会の諮問を経たもの、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及び建築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。			D				D			1116010	市街化調整区域で、①バイオマス発電所②農林体験及び学習施設③地産地消レストラン等の農業施設 の建設許可を うけられるようにする。	仮称　バイオマス・ヴィレッジ「多治見・ツツハラ」 ①農産物の生産、販売業及び卸売業 ②地産・地消レストラン事業 ③温浴サービス業 ④森林セラピー事業 ⑤木くずリサイクル業 ※①②短期 ③④中長期プラン 以上の事業に係わる施設のエネルギーを木質燃料=バイオマス発電で稼動させる。	株式会社山田林業	国土交通省
1220350	環境優先の新生都市住宅地まちづくりモデル事業（「ご近所パワー」による政府未使用地利用開発「ご近所さん事業構想」）	都市計画法第8条、9条、第12条の7 建築基準法第57条の2～第57条の4、第68条の5	都市計画法第8条、9条、第12条の7 建築基準法第57条の2～第57条の4、第68条の5 都市計画事業については事業認可の告示をもって土地収用法における事業認定の告示とする規定されているため、事業認可の告示が行われると、仲裁の申請をすることはできない。	D		適正な配置及び規模の公共施設を備えた一定の土地の区域において、未利用の容積を活用して土地の高度利用を図る場合には、特例容積率適用地区の活用により容積の移転が可能である。また適正な配置及び規模の公共施設を備えた一定の土地の区域において、建築物の容積を適正に配分することが合理的な土地利用の促進を図るため、特に必要である場合には、容積適正配分型の地区計画の活用により容積の移転が可能である。 都市計画に容積適正配分型の地区計画を定め、地区内で容積率の適正配分を行うことにより、未利用となっている容積の活用が可能。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。		D		地区計画は、地区レベルできめ細やかなまちづくりを進める、住民に最も身近な都市計画である。地区計画の案は、その案に係る区域内の土地の所有者等の利害関係者の有する者の意見を求めて作成するものとされていることから、住民等の意見が反映された適切な内容が定められるものであり、ご指摘のような「生活者にとり、想像たにしない困難が発生 するといった懸念には当たらない。 また、地区計画の策定に際して、時間がかかり過ぎるとのご指摘であるが、そもそも都市計画は、土地の合理的な利用が図られるよう一定の制限を課すものであることから、公正・透明な都市計画手続を経て決定する必要があるとともに、地区計画の案の策定に係る上記手続についても、住民等の利害関係者の意見を反映するためのものであり、必要な範囲の手続であると考える。	D		右提案主体の意見につき検討し回答されたい。		D			1116030	ご提案頂いている容積の移転については、前々回回答の通り、地区計画等を定めることにより、現行制度で対応可能である。 また、地区計画手続の簡素化、迅速化をすべきとのご指摘であるが、ご指摘に係る手続上の具体的な要因が不明であり、前回回答の通り、地区計画は、土地の合理的な利用が図られるよう一定の制限を課すものであることにも、地区計画の案の策定に当たって、住民等の利害関係者の意見を反映する必要があることから、都市計画法上一定の手続を設けているものであり、必要な範囲の手続であると考えている。	すずしろ事業協同組合	財務省国土交通省法務省
1220360	市街化調整区域での住居系建築行為の要件緩和	都市計画法第34条第8号の3	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		市街化調整区域内においては、 市街化区域に隣接し、又は近接し、かつ、自然的社会的諸条件から市街化区域と一体的な日常生活圏を構成していると認められる地域であっておおむね五十以上の建築物が連たんしている地域のうち、都道府県等の条例で指定する土地の区域内において行う開発行為で、予定建築物等の用途が、開発区域及びその周辺の地域における環境の保全上支障があると認められる用途として都道府県の条例で定められるものに該当しないもの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。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。		D		他の市街化調整区域に影響を及ぼすことなく、当町の地域特性を重視していただいた上えで、町内市街化調整区域内の一定区域において、非自己用住宅の建築が可能となるよう、特別区域にお認めいただきたいものですので、再検討いただきますようお願いします。[別修補足資料あり]	D		いわゆる8の3条例においては、一般的には、指定に係る個々の区域の特性に応じて、開発区域及びその周辺の地域における環境の保全上支障がある用途を定め、個別に判断することが可能である。 この点を踏まえて、開発許可権者である県と相談されたい。		D			1149010	町の条例であらかじめ区域を定め、当該区域においては、住居系建築行為に限り「自己用」の要件を緩和する。	市街化調整区域に関する都市計画が決定された際までに宅地であった土地の有効利用として、住居系建築行為に隣り建築物の用途を緩和し、具体的に建売住宅、共同住宅等の建築を可能とする。そのことにより、既存の宅地が遠やかにまとまった町並みとなる一方、農地の新たな開発による宅地造成の抑制となる。	菴王町	国土交通省
1220370	歩道上有効空地にコイン式駐輪機設置の容認	都市計画法第65条、都市再開発法第4条	市街地再開発事業に関する都市計画には、公共施設の配置及び規模及びに建築物及び建築敷地の整備に関する計画を定める。(都市再開発法第4条) 都市計画事業の認可等の告示がされたとき は、都市計画事業の施行の障害となるおそれがある建築物の建築その他工作物の建設等を行う場合には、都道府県知事の許可を得なければならない。(都市計画法第65条)	D		市街地再開発事業に関する都市計画においては、市街地の空間の有効な利用、建築物相互間の開放性の確保及び建築物の利用者の利便を考慮して、都市計画と当該地区にふさわしい容積、建築面積、高さ、配列及び用途構成を備えた健全な高度利用形態となるように建築物の整備に関する計画が定められ、当該高度利用形態に適合した適正な街区が形成されるように建築敷地の整備に関する計画が定められており、当該都市計画は市街地再開発事業完了後も存在していることから、ご計画において空地として確保することされている土地において工作物を設置することは都市計画と整合が図られていない。 ただしな、当該空地におけるコイン式駐輪場（屋根のない屋外）の設置に関する許認可等の手続は存在しない。	貴省の回答は、歩道上有効空地にコイン式駐輪機設置を設置することには特段の規制がないため、都市計画の変更（「空地として確保することとされている土地において工作物を設置することは都市計画と整合が図られていない。」）ため整合をはかるように変更）をすれば、当該提案は実現可能という趣旨と解してよろしいか。	D		工作物の設置に当たっては、都市計画との整合を図ることが望ましいが、コイン式駐輪場「屋根がない場合」の設置に関する許認可等の手続は存在しない。		D			1154010	川崎都市計画第1種市街地再開発事業の整備計画で、都市計画道路（小杉管線）沿いに敷地内歩道を整備する旨記載が有るため、制約されている有効空地利用の制限の緩和。 建物の周囲に設けられている有効空地（幅員2～2．5M）にコイン式の駐輪機を設置し、一定時間以上の長時間駐輪に対しては課金する事により、「不法駐輪の排除」と「地下1F、2Fにある客営駐輪場へのフト」並びに「景観の美化と安全性の確保（転倒防止、点字ブロックの連続確保）」を図る。	第1種市街地再開発事業に指定されている高層化区域内の敷地内、ビルの周辺の有効空地にコイン式駐輪機を設置することにより、電車利用者等による無秩序に増え続ける不法駐輪、放置駐輪の排除が可能になり、ビルの施設利用のお客様の利便を図ることができる。電車利用の通勤・通学者の長時間駐輪解決は、スペースに余裕のある地下1F、2Fの市営駐輪場へのシフトを すすめ、点字ブロックが確保されることもたちなく安全な市街地環境の確保が可能になる。	みぞのくち新都市株式会社	国土交通省
1220380	下総丘陵における低未利用地を活用した観光共生型地域再生交流拠点整備事業	規制根拠となる法令は存在しない	都市公園法（昭和31年法律第79号）に定められる分区園、乗馬場等の公園施設に該当する場合、都市公園内に当該施設の設置が可能である（法第2条第2項、都市公園法施行令第5条第4項第1号、同令第5条第5項第1号）。	D		提案にある施設については、都市公園法（昭和31年法律第79号）に定められる分区園（公園内の一区域をいくつかの区分に割って、園三者が草花や野菜等を栽培する施設、乗馬場等の公園施設に該当する場合、当該都市公園内に設置が可能である。 また、平成16年の都市公園法改正において、公園管理者以外の者に公園施設の設置・管理を許可する際の要件を緩和しており、都市公園の機能の増進に資する場合、公園管理者の許可により、民間事業者や地域住民等が公園施設を設置・管理することは可能である。			D		開発許可の不要・必要については、開発許可権者と相談しなさい。という回答と理解して良いのでしょうか。開発許可不要・必要については、本年4月13日に兵庫県のまちづくり課、6月6日に兵庫県三田市開発指導課より、開発許可は必要である、という指導を受けております。そのうえで、本施設が都市計画法第29条第1項第2号並びに第2項第1号の開発許可が不要という施設にならないかや申請させて頂いています。国土交通省として、不要か必要かという結論はでないのでしょうか。また、不要な施設として様々な条件等も含めて、新たに認めていただけないのでしょうか。	D		法第29条第1項第2号及び同条第2項第1号に該当する開発行為は、農業、林業等を営むために最小限必要であり、農地等と一体かつ不可分な施設に係るものであるため、開発許可を要さないこととされている。 ご提案の「野菜工場」については、上記のような施設には該当しないが、農業の用に供する建築物には該当し、道路の幅員等の技術基準への適合性をみる必要がある。よって、提案の施設は、従来許可を要することとされてきた人工栽培キノコの栽培施設と同様に法第3条第4号の立地基準に該当する可能性があると考えられるものの、開発許可の手続を要することになる。 個別の立地の適否については、開発許可権者と相談されたい。			今回の御回答については当方は理解致しました。 なお日本の食糧自給率の下落、及び農業従事者の従事場所は市街化調整区域が多く、現在の法解釈を見直して頂かないと農業の衰退は続く考えられるため、今後、貴省だけではなく農業行政の補官庁である農水省との協議の上、何らかの対策を立てていくことを願います。	D		野菜工場は、他の工場製品と違い野菜を栽培するので、現在の食糧事情を改善する為には今後必要な施設になると考えています。この工場が、全国各地に出来れば災害に左右されず、農薬に汚染されていない野菜を安全・安心・安定的に市場に供給出来るので特別な施設とする必要があるのは、と考えています。29条の「知事の許可まではなく「良い施設」と し、確認申請を提出する前に、各行政機関と事前協議し、それをクリアすれば確認申請にほれるよう頂きたい。その協議の中で開発許可と同レベルで協議・指導を うけるが、29条の申請は不要な施設としてほしい。	株式会社きゅぶふぁーむ	国土交通省
1220400	農作物を生産する野菜工場の設置に伴う開発許可に関する規制緩和	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。 なお、これに該当しない建築物に係る開発行為が市街化調整区域で行われる場合であっても、都市計画法第34条第4号等に該当するものは、現行制度においても、許可を受けること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。	D		都市計画法第29条第1項第2号に より開発許可が不要となる建築物としては、一般に都市計画と農林漁業との適正な調整という見地からこれを認めることが やむを得ないものであって、スプロールの弊害を生じないものが政令で規定されている。 なお、これに該当しない建築物に係る開発行為が市街化調整区域で行われる場合であっても、都市計画法第34条第4号等に該当するものは、現行制度においても、許可を受けること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。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。		D		開発許可の不要・必要については、開発許可権者と相談しなさい。という回答と理解して良いのでしょうか。開発許可不要・必要については、本年4月13日に兵庫県のまちづくり課、6月6日に兵庫県三田市開発指導課より、開発許可は必要である、という指導を受けております。そのうえで、本施設が都市計画法第29条第1項第2号並びに第2項第1号の開発許可が不要という施設にならないか申請させて頂いています。国土交通省として、不要か必要かという結論はでないのでしょうか。また、不要な施設として様々な条件等も含めて、新たに認めていただけないのでしょうか。	D		法第29条第1項第2号及び同条第2項第1号に該当する開発行為は、農業、林業等を営むために最小限必要であり、農地等と一体かつ不可分な施設に係るものであるため、開発許可を要さないこととされている。 ご提案の「野菜工場」については、上記のような施設には該当しないが、農業の用に供する建築物には該当し、道路の幅員等の技術基準への適合性をみる必要がある。よって、提案の施設は、従来許可を要することとされてきた人工栽培キノコの栽培施設と同様に法第3条第4号の立地基準に該当する可能性があると考えられるものの、開発許可の手続を要することになる。 個別の立地の適否については、開発許可権者と相談されたい。			今回の御回答については当方は理解致しました。 なお日本の食糧自給率の下落、及び農業従事者の従事場所は市街化調整区域が多く、現在の法解釈を見直して頂かないと農業の衰退は続く考えられるため、今後、貴省だけではなく農業行政の補官庁である農水省との協議の上、何らかの対策を立てていくことを願います。	D		野菜工場は、他の工場製品と違い野菜を栽培するので、現在の食糧事情を改善する為には今後必要な施設になると考えています。この工場が、全国各地に出来れば災害に左右されず、農薬に汚染されていない野菜を安全・安心・安定的に市場に供給出来るので特別な施設とする必要があるのは、と考えています。29条の「知事の許可まではなく「良い施設」と し、確認申請を提出する前に、各行政機関と事前協議し、それをクリアすれば確認申請にほれるよう頂きたい。その協議の中で開発許可と同レベルで協議・指導を うけるが、29条の申請は不要な施設としてほしい。	株式会社きゅぶふぁーむ	国土交通省
1220410	土地収用法における仲裁の申請制限の緩和	土地収用法第15条の7及び第26条第1項 都市計画法第59条第1項、第59条及び第70条第1項	土地収用法第3条各号のいずれかに掲げる事業について、土地等の取得に際しての対価のみ争う場合は仲裁委員による仲裁を申請することができるが、都市計画事業については事業認可の告示をもって土地収用法における事業認定の告示とする規定されているため、事業認可の告示が行われると、仲裁の申請をすることはできない。	C		土地収用法による仲裁手続は、収用手続と法的効果に差がないものであり、そのような手続を重複して利用可能にすることは、収用裁決と仲裁の判断に齟齬が あった場合の取扱いなどの複雑な問題を生じる。 また、都市計画事業認可を取得しても、都市計画法第69条及び第73条第2号により通用される土地収用法第11条、第33条、第34条の5等による手続の保留を行えば、その間は仲裁の申請が可能である。そうした保留手続をとらずに都市計画事業認可を取得することは自体が、収用手続をするという意思を表示した行為であると考えられることから、そのような場合にまで、仲裁手続を設ける法的な合理性はない。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。		C		土地収用法においては、①仮に事業認定後に仲裁申請を可能にする制度を創設すると、重複して利用可能な制度が存在する以上、提案主体が仲裁手続と収用手続の重複利用は考えていないと主張しても、現実の結果でも述べたように収用裁決と仲裁の判断に齟齬が生じるという問題が発生するおそれがあること、②また、仲裁は対等の当事者間で行うべき事柄の手続であるが、事業認定の告示後は事業者が収用裁決を申請できるため、事業者と土地所有者との関係が対等とはいえず、事業認定の告示後に仲裁申請することは仲裁制度の趣旨にそもそもなじまないことから、事業認定の告示後に仲裁を行うことを認めていないものであり、「仲裁のような何らかの簡易的な手続きを実現できるよう、是非ともご検討頂きたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。		ご回答にあるように、事業認定告示後の収用裁決申請並びに仲裁制度の法的趣旨についてのご指摘は十分理解できる。しかしながら、補償金額のみに折り合いがつかない場合については、事業認定告示後においても、仲裁のような何らかの簡易的な手続きを実現できるよう、是非ともご検討頂きたい。	C		提案者のいう「仲裁のような何らかの簡易的な手続き」がどのような制度を想定しているのか明らかではないが、事業認可の告示後にそのような制度を創設すると、収用裁決とその制度の判断に齟齬があった場合の取扱いなどの複雑な問題を生じてしまうことが容易に考えられ、その上、土地収用法第50条による裁決申請後においても、当事者双方が合意に達したときには、和解に裁決と同じ効果を付与できる制度も認められており、提案にあるように、「仲裁のような何らかの簡易的な手続き」を新たに検討することは考えていない。	1060500	滞りがちなまちづくりを推進する為、都市計画事業について、現行法では事業認可前においての収のおられている仲裁の申請について、事業認可を受けた後でも行えるようにする。	提案者のいう「仲裁のような何らかの簡易的な手続き」を新たに検討することは考えていない。 そこで、事業認可後の都市計画事業についても、仲裁申請を可能とし、簡略化した手続きにより紛争の解決を図る。収用を回避することにより、地権者の精神的な負担を緩和し、まちづくりの推進を図る。	岐阜市	国土交通省
1220420	学校教地内における多数校の調理を行う学校給食調理場の設置可能化	建築基準法第48条、別表第2	多数校の調理を行う学校給食調理場は原動機を使用する工場に該当するため、立地できる用途地域が限られる。	D		原動機を使用する工場として取り扱われる調理場は、準工業地域、工業地域及び工業専用地域において立地可能であるが、その他の用途においては建築不可あるいは建築可能となる床面積が制限されている。ただし、これらの用途地域内においても個別の建築物について当該用途地域の環境を害する恐れがないもの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。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。		D		原動機を使用する工場として取り扱われる調理場は、準工業地域、工業地域及び工業専用地域以外の用途地域においては、原則として立地できないが、第1種中高層住居専用地域において、良好な住環境を害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないと特定行政庁が認めて許可する場合がある。この許可は、個別具体の建築物ごとに、特定行政庁が判断するべきものである。 また、当該許可は、施設の内容により判断されるものであり、建築主が特定行政庁である民間業者であるかは関係ない。		D			1050600	多数校の調理を行う学校給食調理場について、用途地域内の建築物の制限規定に関わらず、学校敷設の一部として、学校敷地内での設置を可能とする。	本市では、平成10年10月の岐阜市学校給食審議会答申を受け、より安全な給食への転換をめざし、調理場方式を検討している。 具体的には、学校敷地内の給食室において多数校の調理を行うことで、学校給食の衛生の効率化と安全性の向上を目指す。	岐阜市	国土交通省
1220430	都市計画の決定権限の市町への移譲（新規）	都市計画法第15条 都市計画法施行令第5条	広域的な交通を処理する幹線道路ネットワークを形成する道路は、都市間交通の広域的な交通と都市内の主要な地点を連結する交通を円滑に処理する必要があることから大量に交通量を許容することのできる規格、すなわち4車線以上の規格構造で計画されていることである。このように車線以上の道路は広域的かつ機幹的施設であることから、都道府県が決定権限を有している。 一般自動車ターミナルには、都市間の路線バス、観光バスの発着地及び他の交通機関との乗り換えの場としての機能を持つバスターミナルと、トラックの発着を集約し、交通の円滑化と輸送効率を高める機能を有するトラックターミナルがあり、1市町村の範囲にとどまらない広域的な利用の用に供されるものであることから、都道府県が決定権限を有している。 公園のうち、都市基幹公園（標準面積10haは以上 は、当該公園の立地している市町村外からの利用者が全体の利用者の半数以上を占めており、広域的に利用されている。したがって、都道府県が決定すべき公園の面積要件は、都市基幹公園の面積要件である10haは以上としているところである。緑地・広場の面積要件については、公園の面積要件との整合を図るために10haは以上としている。	従来一定程度の広域的な役割を担うとして都道府県に都市計画決定権限があった都市施設に関して、市町村合併により広大な面積をもつことになった市町村には、その権限の一部を移譲することが検討できるのではないか。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。		C		道路について、2以上の市町の区域にわたるものを除いて市町が管理する都市計画は、発生・集中地点においては大量の交通であっても、同一市町内で分散し、4車線以上の区間が行政界を越えていないため、広域性からのチェックを要しないと考えられる。 一般自動車ターミナルについては、市町が設置するものについては、県が広域性の観点から関与する必要のない小規模のものと考えられる。 都市基幹公園は、本来的には、1の市町村の区域を対象として設置するものであることも考えると、広域性の判断は広域公園の規模の基準である3ヘクタールとすべきであり、この面積未満の公園について、権限移譲を進めていただきたい。	D		4車線の道路は、道路構造令により約4万台という大量の交通（2車線の道路の約4倍の交通量）を担う道路であり、一の市町村の区域内にとどまる市町村道であったとしても、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の経要な地域間相互の交通を集約して処理するなど、幹線道路ネットワークの一部を形成するものである。このように4車線道路は、一の市町村区域を超えて影響を及ぼす広域的かつ機幹的施設であることから、都道府県が決定権限を有している。なお、広島県において「発生・集中地点において大量の交通があっても、同一市町内で分散し、4車線以上の区間が行政界を越えない道路」はないと伺っている。 一般自動車ターミナル施設は、都市間を結ぶ高速バスの発着点や各地域への物資の輸送拠点となる物流施設等、一の市町村区域を超えた広域的かつ機幹的な役割を担っていることから、都道府県が決定権限を有している。なお、広島県において、小規模なターミナル施設の設置構想があると聞いていたが、当該施設は高速バスの発着を予定しており、広域的な交通機能を担うターミナル施設であると伺っている。 公園のうち、面積10ha以上の都市基幹公園クラスは、一般的に、休息、レクリエーション、運動等総合的な利用に供されており、広域的かつ機幹的な役割を担っていることから、都道府県が決定権限を有している。なお、広島県における10ha規模の都市基幹公園の利用実態では、当該公園の立地している合併後の市町村区域外からの利用者が約3割を占めており、一の市町村区域を超えた広域的な利用が行われている。 以上のとおり、市町村合併が進んだ現時点においても、これらの都市施設は一の市町村の区域を超えた広域的かつ機幹的施設であることから、引き続き、都道府県が決定権限を持つべきと考える。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。		市町村合併により市町は能力が向上し区域も拡大しており、従来、広域調整が必要とされていたものでも、市町が整理し、事業主体となる都市計画のなかには、広域調整の必要が薄れているものがあるのではないかと考えている。また、自都圏等と異なり、地方都市においては、いわゆる機幹的な都市施設においても、小規模なものは広域的な利用はわずかではないかと考えている。 このような認識から、地域主体の効率的な都市計画を行うために、提案のような権限移譲を進めていただきたい。	C		都市計画に関する事務は、自治事務となっており、各地方公共団体の地域の課題に応じて、より柔軟に活用できる仕組みとすることが必要であると認識している。ご提案頂いている各施設については、具体的要請時に確認したとおり、市町村合併が進んだ現時点においても貴県においてご指摘のような状況には至っていないと認識しており、施設が重たしている機能の観点から広域的な調整が引き続き必要であると考えている。なお、今後の社会情勢の変化や各地方自治体における整備状況等の実態を踏まえつつ、機能面からもその影響や利用の実態が一の市町村内にとどまるような状況が生じてきた場合には、必要に応じて検討して参りたい。	1067080	県の定める都市計画のうち、1の市町村の区域を越えるお広域の見地から調整を図る必要のないものとして市町村管理の次の都市施設の都市計画（2以上の市町村の区域にわたるものは除く）を市町村の定める都市計画として移譲する。 ①　政令第5条第2項第1号ロにおけるその他の道路（自動車専用道路を除く） ②　政令第5条第2項第3号ニにおける公園、緑地、広場又は墓園で面積が50ヘクタール未満のもの	広島県においては、市町村合併により基礎自治体の規模や能力が向上したことから、都市計画の決定権限を基礎自治体に移譲することにより、適時適切な都市計画を行うことが可能となり、基礎自治体が住民に対して自律的・効率的な行政サービスを提供することが可能となる。	広島県	国土交通省

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置（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」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	「措置の内容」の再見直し	「措置の分類」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	提案主体等項番管理番号	措置の具体的内容	具体の事業の実施内容	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220440	特定重要港湾の入港料に係る国への協議の廃止	港湾法第44条の2第1項、第2項 港湾法第60条 西の2一	特定重要港湾については、国の利害に重大な関係を有し、かつ、国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾であることから、国費を投入し施設整備を行っており、このような国家的政策に基づき整備された港湾施設について、我が国港湾の国際競争力強化を図る観点、内外の海運企業等特定重要港湾を利用する者の適正な利用を確保する観点から、国として入港料の適正な設定を図ることは国として最低限の責務である。 なお、特定重要港湾の入港料に関する関与の見直しについては、地方分権推進計画（平成10年5月閣議決定）を受け、平成11年7月に港湾法の一部改正を行い、平成12年4月から認可制から同意制に規制緩和を行ったところである。その後、平成14年10月30日の地方分権改革推進会議による「事務・事業の在り方に関する意見」において特定重要港湾の入港料に関する関与の見直しも意見として出されたため、平成16年2月10日に「入港料に関する検討委員会」を立ち上げ、関係者の意見を幅広く聴取し検討を行ってきているところであり、今後も関係者の意見を尊重しつつ状況の把握に努めてまいりたい。 今後、当省としては、他の関係地方自治体を含め、引き続き関係者からの情報収集及び状況の把握に努めつつ、入港料検討委員会においてさらに検討を行い、18年度中に結論を得ることとしている。	C	-	1. 青省回答に「特定重要港湾については、国の利害に重大な関係を有し、かつ、国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾であることから、国費を投入し施設整備を行っており、このような国家的政策に基づき整備された港湾施設について、我が国港湾の国際競争力強化を図る観点、内外の海運企業等特定重要港湾を利用する者の適正な利用を確保する観点から、国として入港料の適正な設定を図ることは国として最低限の責務である。」とあるが、上期及び下期を定めた幅のある入港料についての同意協議を認め、その幅の中で地方公共団体が自由に入港料を決定する仕組が考えられないか。検討し、回答されたい。 2一定の裁量は上の開役の精み降えしとする大口の入港船舶者に対しては、地方自治体の判断において、入港料を下げる仕組が考えられないか。検討し、回答されたい。 3. 青省回答に「平成16年2月10日に「入港料に関する検討委員会」を立ち上げ、関係者の意見を幅広く聴取（聴取し検討を行ってきている）」とあるが、どのような事項を、どのようなメンバーにより、どのような観点から検討しているのか、具体的に示されたい。また、これまでの開催実績及び今後の開催予定についても、明らかにされたい。 4. 当該検討委員会は公開なのか、非公開なのか、非公開であればその理由は何か。公開されている（非公開で資料を公開している場合を含む）のであれば、委員会で配布された資料等、関係資料を示されたい。 5. また、公開されているのであれば、貴省HPに当該情報は掲載されているのか、掲載していないのであれば、その理由は何か。回答されたい。 6. 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	入港料は、港湾の保全を行うための工事の費用及び港湾の維持管理費用を基礎として料金を定めるものであり、また、他港とのバランスや経済競争を慎重に検討した上で、最終的には県議会の議決を経て決定する。 このため、県の自主的な判断により決定することで、国際貿易等に不利益を与えるものではないと考えている。 国における「入港料検討委員会」での検討にあたっては、本県の提案趣旨を理解頂き、前向きな検討をお願いしたい。	C	1. 入港料の徴収及び料率の設定等については、地方自治法に基づく自治事務として、港湾管理者が個々に条例を整備し行っているものであるが、当該港湾における個別の独自料金であるため、国は、全国的及び国家的見地から、国の利害に重大な影響のある特定重要港湾における入港料に限りその妥当性について一定の判断をすることが、国の政策目的の一環として、最低限の責務であると考えるところである。なお、料金そのものの設定については、当該港湾の維持管理費用等を基礎に各港湾管理者が算定し、議会の議決を経て条例料金として定めているものであり、国が、上限、下限の幅料金を設定することは、現在の料金設定の方法からして困難である。更に、国が幅料金を設定することは、自治事務である料率設定を国が行うこととなるため出来ないものと考える。 2. 入港回数等に関する「1回目以降は免除」については、負担能力を考慮し、ほとんどの港湾管理者においては、新規定期航路の初入港のコンテナ船等に対して港湾の利用拡大及び地域への経済効果の観点から港湾管理者独自の裁量的な免除がなされているところである。上記のとおり、港湾管理者の政策的な判断のもと、入港料を減免することは可能である。国は、全国的及び国家的見地から、国の利害に重大な影響があると特定重要港湾に限って、事前同意を求めているものである。また、基本的には、値上げの場合がより多大な影響を及ぼすため、同意が必要と考えるところである。値下げの場合においても、当該港湾に入港する特定の船舶だけが裨益を受けるような値下げについては、差別的な取り扱いとなり問題と考えるところである。 3. この検討会は、入港料の事前同意制の規制緩和の是非について関係者から意見を聞く場として立ち上げたものであり、メンバーとしては、入港料を支払う側の船社等の関係事業者団体、荷役する側の港湾管理者の代表らには、学識経験者等がメンバーとなっている。なお、今後の予定としては今年夜間中に3回程度開催する予定であり、メンバーについても、一部見直しを検討している。 4及び5. 検討会は関係者の忌憚のない意見を聞く場として立ち上げたものであるため今後も原則、非公開を考えている。また資料についても同様である。 6. 各港湾管理者が個別に設定する入港料の料率は、基本的には、個々の港湾の維持管理費用等を基礎に算定されるものであるため、港湾毎の個別料率である。このため国としては、特定重要港湾が、国の利害に重大な関係を有し、かつ我が国にとって特に重要港湾であり、我が国港湾の国際競争力強化を図る観点や内外の海運企業等の適正な利用を確保するために、当該入港料の妥当性を判断することが必要であると考えている。なお、国としては、検討会で出された検討結果を踏まえ適切に対処したい。	1. 入港料において、港湾法第44条第3項に ある「国土交通大臣は・・・港湾管理者に対し理由を示して料率を変更すべきことを求める」場合の判断基準を事前に具体的に示した上で、岸壁使用料などと同様に港湾法第44条に基づき、料率が不当であると認める場合に、利害関係人から国土交通大臣へ申し出る仕組とすることで、入港料の妥当性は担保できるのではないか。検討し、回答されたい。 2. 料率の引き下げは協議事項、一方で条例による政策的な判断による減免措置（割引）は協議なしとのことだが、同じ料金の引き下げにも関わらず取扱いが異なるのは整合性が取れていないのではないか。 3.港湾の国際競争力を図る観点から、「特定の船舶だけが裨益をうけるような値下げ」を懸念するのであれば、いずれの場合にも協議は必要すべきではないか。検討し、回答されたい。 3. 併せて右提案主体からの意見についても回答されたい。	「検討会で出された検討結果を踏まえ適切に対処したい。」とのことであるが、本県の提案趣旨「入港料は、港湾の保全を行うための工事の費用及び港湾の維持管理費用を基礎として料率を定めるものであり、また、他港とのバランスや経済競争を慎重に検討した上で、最終的には県議会の議決を経て決定することから、県の自主的な判断により決定することで、国際貿易等に不利益を与えるものではないと考えている。」を踏まえて、前向きな御検討をいただくよう、改めてお願いする。	F	特定重要港湾の入港料に関する国の関与（事前協議制）については、平成16年3月30日に立ち上げた「入港料に関する検討委員会」において、港湾の国際競争力強化及び内外の海運企業等の適正な利用に与える影響などを考慮した上で、見直しの方向で検討し、平成18年度中に結論を得る。	1 0 6 7 1 8 0	特定重要港湾の入港料を決定又は変更する場合に義務付けられている、国への同意を要する協議及び国から運輸審議会への諮問を廃止し、県の判断による決定が可能となるよう制度の見直しを行うこと。	国に対する同意を要する協議が廃止されることにより、都道府県の自主的な港湾運営料金の決定・変更が可能となる。	広島県	国土交通省
1220450	土地利用基本計画策定に係る国への協議の廃止	国土利用計画法第5条第1項	都道府県知事が土地利用基本計画を策定又は変更する場合には、国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。	C	-	土地利用基本計画は、現行法制上唯一の都道府県域全体に及ぶ土地利用に関するマスタープランであり、都道府県土をどのように利用していくかを示し、個別規制法に基づく諸計画に対する上位計画として個別の土地利用を調整していくものである。 国土全体に必要で適正かつ合理的な土地利用を図るには、県境を越えて一体として森林地域や自然公園地域等を設定する必要があり、土地利用基本計画の策定・変更の影響についてより広域的な観点から国との調整が必要である。 また、土地利用基本計画の5地域区分のそれぞれに対応する個別規制法の地域・区域には、都市計画区域の指定に際して国土交通大臣への協議・同意等のように国の関与を要するものや、自然環境保全地域等のように国が指定するものがあり、都道府県が定める土地利用基本計画の5地域区分と国の関与を要する個別規制法の地域（区域）との間に矛盾が生じないよう調整を図っておく必要がある。 更に、5地域区分の設定・変更等が決定されると国の機関もこれに即して土地利用規制等の措置を講ずることが求められ得ることに等かち、土地利用基本計画の策定・変更の影響について幅広い観点から国との調整が必要である。 以上のことから、土地利用基本計画の策定・変更に関し国への協議等を廃止することは困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	土地利用基本計画の策定にあたっては、国土利用計画を基本とするとともに、個別規制法についても各法律に基づいて作成する個別法律との整合を図っており、その上さらに協議・同意を要するのは必要以上の関与と考える。 「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」（平成18年7月7日）で、「地方分権に向けて関係法令の一括した見直し等により、国と地方の役割分担の見直しを進め、国の関与（国庫補助負担金）の廃止・縮小等を図る。」と示されたことも踏まえ、地方の自主性を阻害することのないよう見直しを行っていただきたい。	C	都道府県が定める土地利用基本計画の5地域区分と都市計画法等国の関与を要する個別規制法の地域・区域との間に矛盾が生じないよう、土地利用基本計画の策定に当たっては、国と調整を図っておく必要がある。 また、5地域区分の設定・変更等が決定されると国の機関もこれに即して土地利用規制等の措置を講ずることが求められ得ることに等かち、土地利用基本計画の策定・変更の影響についてより幅広い観点から国との調整が必要である。 以上のことから、土地利用基本計画の策定・変更に係る国への協議等を廃止することは困難である。 なお、このことは、先に「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」（平成18年7月7日閣議決定）において示された「地方分権に向けて関係法令の一括した見直し等により、国と地方の役割分担の見直しを進め、国の関与（国庫補助負担金）の廃止・縮小等を図る。」との見解と矛盾するものではないと認識している。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	土地利用基本計画の策定にあたっては、国土利用計画を基本とするとともに、個別規制法についても各法律に基づいて作成する個別法律との整合を図っており、その上さらに協議・同意を要するのは必要以上の関与と考えるので見直しを行っていただきたい。	C	土地利用基本計画は、現行法制上唯一の都道府県域全体に及ぶ土地利用に関するマスタープランであり、都道府県土をどのように利用していくかを示し、個別規制法に基づく諸計画に対する上位計画として個別の土地利用を調整していくものである。 国土全体において適正かつ合理的な土地利用を図るためには、県境を越えて一体として森林地域や自然公園地域等を設定する必要があり、土地利用基本計画の策定・変更の影響についてより広域的な観点から国との調整が必要である。 また、土地利用基本計画の5地域区分のそれぞれに対応する個別規制法の地域・区域には、都市計画区域の指定に際して国土交通大臣への協議・同意等のように国の関与を要するものや、自然環境保全地域等のように国が指定するものがあり、都道府県が定める土地利用基本計画の5地域区分と国の関与を要する個別規制法の地域・区域との間に矛盾が生じないよう調整を図っておく必要がある。 更に、5地域区分の設定・変更等が決定されると国の機関もこれに即して土地利用規制等の措置を講ずることが求められ得ることに等かち、土地利用基本計画の策定・変更の影響についてより幅広い観点から国との調整が必要である。 以上のことから、土地利用基本計画の策定・変更に関し国への協議等を廃止することは困難である。	1 0 6 7 1 9 0	都道府県が策定する「土地利用基本計画」は、策定及び変更の際に国土交通大臣への協議・同意が必要とされるが、この手続きを廃止し、必要以上の国の関与は廃止すべき。	国に対する同意を要する協議が廃止されることにより、必要以上の関与が排除され、都道府県の自主的かつ効率的な計画策定が可能となるほか、地方の特色ある計画と計画に基づく取り組みが期待できる。	広島県	国土交通省
1220460	道路法第32条 道路の占用の許可施設条件の緩和（または同占用の許可対象施設の拡大）	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。	D	—	公衆便所及び派查派出所等公益上必要な建築物と同様に、情報発信施設についても、道路利用者の利便に資するものであるなど特に公益性が高いものについては、道路の構造及び交通への支障等を勘案した上で、設置が可能となる場合もある。この場合、物販を伴うものについても、案内地図や公共交通機関のチケット等の販売であるなど、その内容が情報発信施設の目的に合致するものであれば、許容され得るものと考える。なお、具体の実施方法については当該道路管理者と調整を図られたい。			D						D	現行法の占用の許可対象施設について、一定の要件を満たす場合には、物販を行う施設を含むことを可能とする。	1 1 4 0 1 0		内外から多く の人が訪れる中心街区のメインストリートにおいて、まちの活性化を目的として、道路の一部を占用して「まち」と「みち」の情報提供を行う施設（未知の駅・御堂筋（仮称））を設置する。 当該施設は、持続的に、まちの活性化および適切な道路管理を支えるものとして、道路主体が継続的な事業運行を可能とする収益を伴う物販機能（施設内の広告収入を含む）を具備するものとする。なお、物販対象については、観光情報媒体、地元商品サービス、駐輪場及びバス等公共交通機関のチケット等に限定する。	NPO法人長堀21世紀計画の会	警察庁国土交通省
1220470	アーケード設置基準の緩和	建築基準法第44条、 建築基準法施行令第145条、 道路「アーケードの取扱について」昭和30年2月1日 国消発第72号 警発 住第5号 警察庁発備第2号（別紙）アーケードの設置基準 第二条及び第三条 道路法第32条 道路法施行令第19条第2項	〔建築基準法〕 道路上に設けるアーケードについては、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上他の建築物の利便を妨げ、その他周辺の環境を害するおそれがないと認めて許可することにより建築可能である。 〔道路法〕 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。 道路が交差し、接続し、又は屈曲する場所の地上には、占用物件を設けてはならない。	F （ただし、一部D）	II	〔建築基準法関係〕 アーケードの設置については、建築基準法第44条に基づき、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上他の建築物の利便を妨げ、その他周辺の環境を害するおそれがないと認め、建築審査会の同意を得て許可したものについては建築が可能である。 また、「アーケードの取扱について」昭和30年2月1日国消発第72号、発住第5号、警察庁発備第2号にアーケードの設置基準が示されているが、同設置基準通則（6）にあるとおり、「この基準において現地各機関の裁量を認めているものを除く外、風土の状況、消防機器の種類、建築物の構造等の特殊性により、この基準に定める制限の効果と同等以上の効果をもたらす他の方法がある場合、この基準の一部を適用する必要がない場合、又はこの基準の一部をそのまま適用することによって通行上、防火上、安全上若しくは衛生上支障がある場合において、この基準の一部を変更して実施する必要があると認めるときは、それぞれ所管部門に応じ中央機関に連絡の上、その処理を行う」こととされており、現行制度においても設置可能である。 〔道路法関係〕 添付資料の図面等から、ご要望の一般国道225号の箇所のうち重直に横断する横断歩道上については、道路交差する場所には該当しないことから、道路法施行令第10条第2項の規定の適用はなく、公益性や道路の構造及び交通への支障等を勘案した上で、道路占用許可の対象となり得る。 また、道路が交差する場所においてもアーケード設置の可否について検討を行う。	1. 交差点上に道路施設である歩道橋等が設置されている場所も数多（あると思料するが、それらと同等の地上からの高さ、強度等を確保することを前提にした道路占用物件ならば特区で規制緩和をし、設置することが可能とならないか。検討し回答されたい。 2. 貴省回答に「道路が交差する場所においてもアーケード設置の可否について検討を行う」とあるが、具体的にどのような事項を検討するのか、また、具体的な検討スケジュールを示されたい。 3. 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	建築基準法の面でのご検討結果では、本提案の該当箇所におけるアーケード設置は現行制度において対応可能と理解致しました。しかし、「所管部門に応じ中央機関に連絡」が具体的にどういう手続きなのか補足説明を頂ければ幸いです。 また、道路法の面からのご検討結果では、道路の交差部分に当たらない限られた箇所にだけ一部設置可能とのご回答でしたが、この内容では今回提案の該当箇所に全面アーケードを設置できず、根本的な解決になりません。細い横断歩道上のみの設置では横断等に対して機能しない恐れがあり、ぜひ、交差点上の全面アーケード設置について、特区対応での更なる前向きなご検討を進めて頂きたいと存じます。	F	II	〔建築基準法関係〕 「アーケードの取扱について」昭和30年2月1日国消発第72号、発住第5号、警察庁発備第2号に示すアーケードの設置基準通則（6）中の「所管部門に応じ中央機関に連絡の上、その処理を行う」とある部分については、設置基準の一部を変更して実施する必要がある場合に、その内容について所管する中央省庁の各機関にあらかじめ連絡調整を行うことを定めたものである。ただし、「地方分権に伴う住宅・建築行政に関する通達の取扱いについて」平成13年2月19日国住総第15号において、住宅・建築行政に関する通達については、「法令に基づかない限ら又は事務の義務付け等の規程があるものについては、当該部分の効力は失効し、地方公共団体を拘束するものではない。」ことされ、既に通知済みである。よって、当該アーケードの設置基準で建築基準法に係る規定について、同法を所管する国土交通省に連絡する必要はない。 〔道路法関係〕 ご提案にある道路が交差する場所におけるアーケードの占用については、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合、平成18年度中に全国的に認められるよう道路法施行令の改正を検討中である。	道路法施行令の改正において、審議会等の検討が必要とされないのであれば、18年度中に全国的に措置する結論を出す旨回答されたい。	建築基準法関係の規定については、市町村の参加する連絡協議会での協議で判断可能と理解いたしました。 また、道路法関係につきましては、規制緩和に向け18年度中の法令の改正をご検討頂けるという大変迅速で前向きなご対応を賜り、深く感謝申上げます。	B－1	II	道路が交差する場所におけるアーケードの占用については、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合、平成18年度中に全国的に認められる措置する。	1 1 1 2 0 1 0	現行通達及び法令で規定されているアーケードの設置基準について、一定の要件を満たしている場合には、その基準を緩和し、車の往来する道路上及び交差点上にアーケードを設置できるものとする。	車道で分断されている街区をアーケードでつなぐことにより、来街者の回遊性を高め、中心市街地の活性化を促進する。 具体的には、現在、アーケードを建設する際には、昭和30年に発令された通達及び道路法施行令に基づき、車の往来する道路上及び交差点には原則としてアーケードを設置できないことになっており、街づくりやバリアフリーの観点から見て当該地区の活性化に寄与するアーケードの設置については、特例措置を定め、設置を許可する。 これによって街区の回遊性が高まり、中心市街地の活性化を促進する。	鹿児島市商工会議所	警察庁総務省国土交通省
1220480	道路法32条の弾力的運用によるまちづくり広告特区	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。	D	—	道路法第32条の道路占用許可において、広告物の設置は許可されないものではない。ただし、道路占用許可については、公益性や道路の構造及び交通への支障等を勘案して、許可がなされるものであり、当該道路の道路管理者と個別に調整を図られたい。 なお、地域活性化等に関連する屋外広告物の占用許可の基準についても検討してまいりたい。 また、屋外広告物法における屋外広告物規制については、各自治体の条例により各地域の特性に応じて行われているところであり、当該自治体と個別に調整を図られたい。	貴省回答によれば、「地域活性化等に関連する屋外広告物の占用許可の基準についても検討してまいりたい」とのことであるが、検討の内容、具体的なスケジュール等について回答されたい。		D		屋外広告物の占用許可基準については、設置場所や占用主体等を検討し、平成18年度中に結論を得る。				D			1 1 1 6 5 0 1 0	商店街振興組合、TMO、NPO等の地域組織が、道路法32条の占用許可が得られないために有効なまちづくり財源となり得る公道上を活用した屋外広告が実施できずにいる。そこで、①地域活性化等に資する公道上での屋外広告については、道路法32条を弾力的に運用することで、占用を許可することを要望する。 また、①の提案に関して、現状でも可能という判断を示すのであれば、より円滑に許可が得られるよう②「地域活性化等に資する公道上での屋外広告に伴う道路占用許可のガイドライン」を発出することをあわせて要望する。	公道上を活用した屋外広告を可能とすることで、商店街振興組合、TMO、NPO等のまちづくり組織が、広告事業収入（いう）新しいまちづくり財源を獲得できるようにすることを目指す。 道路法用により得られた収益は、まちづくり組織が計画する地域の活性化、都市の賑わい創出、まちの魅力向上のために使用する。例えば、街路灯や公道の植栽の整備、アーケードの維持管理、違法駐輪の撤去、オープンカフェのような地域活性化イベントなどのために活用されるようにする。	株式会社ジャパンエリアマネジメント	警察庁国土交通省
1220490	道路区域内への民間駐輪場の設置の容認	道路法第2条 道路法施行令第34条の3	占用による自転車駐輪場は検討中。	D	—	道路管理者以外の者による自転車駐輪場の道路占用による設置については、平成18年度中に全国的に認める方向で検討中である。なお、占用の場所、占用主体等についてもパブリックコメントにより広く意見を聞いて検討を行っている。	提案者が具体的に例示した商店会に関して、道路区域内に駐輪場を設置・運営する主体として検討されているのかどうか回答されたい。		D		商店会であっても地域の合意形成があり、かつ地方公共団体が関与するなど、適切に占用物件を管理することが認められる場合には、占用主体となりうるよう検討を行っている。				D			1 1 6 4 0 3 0	道路法施行令が改正され、平成17年4月より歩道上に道路付属施設として駐輪場が設置可能となったが、設置主体が道路管理者に限定されているため、この要件を緩和し、民間（商店会等）の設置・運営についても認めるようにする。	三鷹市	警察庁国土交通省
1220500	駅町後地地区開発行為の要件緩和	都市計画法第34条、43条 都市計画法施行令第36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、また、建築行為は都市計画法施行令第36条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が許可をすることができることとなっている。	D	—	仮にご提案の内容が市街化調整区域における施設の立地に関するものだとすると、開発区域の規定における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内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又は建築行為で、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又は建築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。			D						D	都市計画法29条の都市計画区域又は準都市計画区域内において開発行為の要件緩和。	1 1 2 3 0 1 0	①共同溝（光ファイバー、電気、上下水道、消火栓） ②環境に調和した温泉ホテル ③コミュニティセンター（温泉） ④フェリーターミナル ⑤マリーナ ⑥港湾り定期航路 ⑦バスセンター周（内周道介護コミュニティマイクロバス、レンタル電動カート） ⑧駐車場（開光客、住民、業務） ⑨住宅地（地元出身者、新規住民） ※別荘地（レンタル、分譲） ※商業地（コンビニエンスストアー、土産物売店等） ※医療介護施設（温泉） ※鉄工団地の外観整備 ※陶磁器制作場 ※ビオトープ（地理的、気候的に最も適した動物と植物がバランスを保って生きていける空間） ※ロープウェイ（後山公園～沼名前神社北側） 以上の創造	個人	国土交通省

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置（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」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	提案事項管理番号	措置の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案主体名	制度の所管・関係省庁
1220510	駒町駒地区開発行為の要件緩和	密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律第1条、第5条		E		密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律は、密集市街地の防災に関する機能の確保と土地の合理的かつ健全な利用を図り、もって公共の福祉に寄与することを目的とするものであり、提案主体の要望する歴史的景観の保存等を目的とするものではない。また、提案主体の求める認定事業者の要件の緩和と、要望する事業内容に因果関係が認められない。 事実誤認である。			E					E			1 1 2 3 0 2 0	密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律第12条の認定事業者の要件緩和	①共同溝（光ファイバー、電気、上下水道、消火栓） ②車の速度を15km以下に制限 ③バスや荷さばきの車の空間を兼ねた辻広場 ④通路り定期舗路 ⑤古い街並みを構成している民家の再生 ⑥既存の歴史的資源の整備 ⑦新たな歴史的資源の発掘 ⑧駒の湯ブランドの確立と情報発信 ⑨地域イベントの促進(往年の祭り「七月踊」現代版を、駒町共通の祭りとして復活) ⑩個性的な交流イベントの開催 以上の創造	個人	国土交通省
1220520	駐車料金等の使途の要件緩和	駐車場法第7条	路上駐車場の駐車料金及び割増金を、路上駐車場の管理費用のほか、駐車場地区整備区域内の地方公共団体の設置する路外駐車場の建設費等に充てるべく努力するもの。	D		駐車場法第7条の規定は、路上駐車場の駐車料金及び割増金を、路上駐車場の管理費用のほか、駐車場地区整備区域内の地方公共団体の設置する路外駐車場の建設費等に充てるべく努力するものとしており、地方公共団体の設置する路外駐車場の建設費等以外に充てることまでを禁じているものではない。			D					D			1 1 2 3 0 3 0	駐車料金及び割増金を、路上駐車場の管理に要する費用に充てるほか、駐車場整備地区内の地方公共団体の設置する路外駐車場の整備に要する費用以外に充てる事が出来る様に要件緩和。	①町内周遊介護コミュニティマイクロバスとレンタル電動カートに町民高齢者が無料乗車出来るバスポート原資に充当 ②町内交通整理の為の人件費に充当 ③町内交通方法周知の為の広告費に充当(チラシ、ホームページ等) 以上の実現	個人	国土交通省
1220530	レンタル電動カートの道路使用の要件緩和	道路運送車両法第2条・第40条、第41条又は第44条	原動機により陸中を移動させることを目的として製作された用具で軌条若しくは架線を用いないものでないものであるため、道路運送車両法上、原動機の的確出力の大小に応じて、自動車又は原動機付自転車に当たり、道路運送車両法に基づく技術基準に適合するものでなければ、道路を運行することはできない。（同法第40条） したがって、要望の車両についても道路運送車両法に基づく技術基準に適合する必要がある。	C	―	道路運送車両法は、道路運送車両に関し、安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることを目的として（同法第1条）、この安全性には当該車両及び搭乗者の安全のみならず、車外にいる歩行者等並びに他の車両及び搭乗者の安全も含まれる。このため、原動機で陸上を移動させることを目的とした用具で軌条若しくは架線を用いないものは、原動機の総排気量又は定格出力の大小に応じて、自動車又は原動機付自転車にあたり、道路運送車両法に基づく技術基準に適合するものでなければ、道路を運行することはできない。（同法第40条） したがって、要望の車両についても道路運送車両法に基づく技術基準に適合する必要がある。			C					C			1 1 2 3 0 4 0	道路交通法第76条7項の道路又は交通の状況により、公安委員会が、道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがあると認めて定めた行為の要件緩和。	町内異動用レンタル電動カートにる観光客や町民高齢者の公道利用の実現	個人	管轄庁国土交通省
1220540	下水道処理区域内における便所方式の追加	下水道法第2条第8号、第11条の3第1項 建築基準法第31条第1項	下水道法第2条第8号に規定する処理区域（排除された下水を終末処理場により処理することができる地域で、公示された区域）内において（み取便所が設けられている建築物を所有する者は、公示された下水の処理を開始すべき日から3年以内に、その便所を水洗便所に改造しなければならない。 下水道法第2条第8号に規定する処理区域においては、便所は、水洗便所（汚水管が公共下水道に連結されたものに限る）以外の便所としてはならない。	D		下水道法に定める処理区域とは、都市の健全な発達、公衆衛生の向上や公共用水域の水質保全に資することを目的に、下水道管理者である地方公共団体が、当該地域における人口、地形、土地の用途及び放流先の状況などを勘案して事業計画を定め、国又は都道府県による当該事業計画の認可を受けた上で下水道施設を整備し、下水の処理を終末処理場で処理することが可能な地域として公示した区域のことです。 この事業計画は、上記の勘案事項に変化が生じた場合には、上記と同様の手続きを経た上で変更することが可能であり、その結果として処理区域を変更することが出来ます。 なお、つねとに定められた処理区域内においては、都市の健全な発達などの目的を達成するため、下水道法第11条の3及び建築基準法第31条第1項の規定が適用されます。 1. 下水道処理区域内の公園で、既設の水洗便所の横に「バイオトイレ」を併設したい場合には、設置に必要な敷地部分だけを下水道処理区域からピンポイントに除外することで対応可能という理解でよろしいか。また、設置個所が複数ある場合も、複数個所全てをピンポイントで除外できるということでよろしいか。 2. 「バイオトイレ」を下水道処理区域内にある民家に設置したい場合、その民家に関わる敷地を下水道処理区域から除外することで上記の公園に設置する場合と同様に設置可能であり、特に問題がないと理解してよいか。 3. 「バイオトイレ」を置く敷地を下水道処理区域から除外した場合に、その敷地部分から生じる雨水や生活雑排水の処理について問題は生じないか。 4. 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	新便所は、現行法律下で対応可能との回答であるが、市役所の建築指導課、水道局の統一見解で、「法律があるので水洗便所以外の便所は認められない」との判断です。本提案は水洗便所の課題を補完し、水の環境問題にも貢献し、「環境にもやさしく、災害時にも強い」自己完結処理型の新便所です。現行の法律は古く、改正する必要があります。現行法律が新便所の普及拡大の阻害要因となっています。便所方式の追加を提案してください。	1. 貴省の回答によれば、「具体の検討事項については、地方公共団体毎に異なりますので、それぞれの地域において十分御検討頂く必要があります。」とあるが、 「1」例えば市内の中心で、かつ、下水道処理区域にある大規模な公園の水洗便所の横に「バイオトイレ」を設置する場合には、地方公共団体の判断で、下水道処理区域から当該「バイオトイレ」を除外することで「バイオトイレ」を設置できると解してよいか。 「2」また、公園等公共目的で使用される施設の区域内に「バイオトイレ」を設置する際に、設置場所を下水道処理区域から除外する場合の判断要素・基準を可能な限り列挙されたい。 さらに、その内容について別途周知を図ることを検討されたい。 2. 右提案主体の意見につき、検討し回答されたい。	建築基準法第31条で「下水道処理区域内の便所は水洗便所に限る」と言い切っている。建築確認申請時に便所設置に関し「水洗便所と汲み取り便所」のいずれかに丸印を付ける規定があり、「その他」は無い。本提案の便所は「水洗便所でも汲み取り便所でも無い」その他の便所である。 しかし、公園等公共目的で建築物に本便所を設置する場合、本省の「ピンポイント」で除外可能、との判断を各自治体が納得し対応出来れば寒冷地や災害時の便所問題は大きく前進する事になる。	D		下水道処理区域の設定は、前回、前々回の回答の通り、下水道法第1条で定める下水道整備の目的と下水道法第6条に規定する土地の用途などの勘案事項に沿ったものであることを前提として、地域の実態に則して具体的な検討等がなされた上で、定められるものであり、個別具体的な事例毎について、それぞれの地域でご検討頂く必要があります。 また、下水道処理区域の設定に係る勘案事項等については法律で示されているところではありますが、本要望を踏まえ、下水道管理者に周知することします。 なお、「バイオトイレ」の構造等について詳細を承知しておりませんが、オガクズ等を用いて人屎の処理を行う便所で、一定期間が経過することにオガクズ等の廃棄を行うものであれば、建築基準法においては（み取便所として取り扱っています。	D		寒冷地域の公園トイレ（水洗便所）は、冬期間、クローズされており市民は使っている。また、災害時にも水洗便所は使えないという不安がある。現在では、便所に関する研究開発も進み、法制定当初には想定していなかったお新便所が実用可能な状態まで開発が進んでいる。当社の商品（おがくずを使ったバイオトイレ「バイオラックス」）も富士山の山頂や旭山動物園等に設置しクリーン、無臭、水を使わず環境に優しいということで好評を得ている。是非とも、下水道処理区域内において、このような水洗便所以外の便所を設置できるように頂き、1年中使えて災害にも強い常設トイレを設置して参りたい。	正和電工株式会社	国土交通省
1220540	下水道処理区域内における便所方式の追加	下水道法第2条第8号、第11条の3第1項 建築基準法第31条第1項	下水道法第2条第8号に規定する処理区域（排除された下水を終末処理場により処理することができる地域で、公示された区域）内において（み取便所が設けられている建築物を所有する者は、公示された下水の処理を開始すべき日から3年以内に、その便所を水洗便所に改造しなければならない。 下水道法第2条第8号に規定する処理区域においては、便所は、水洗便所（汚水管が公共下水道に連結されたものに限る）以外の便所としてはならない。	D		下水道法に定める処理区域とは、都市の健全な発達、公衆衛生の向上や公共用水域の水質保全に資することを目的に、下水道管理者である地方公共団体が、当該地域における人口、地形、土地の用途及び放流先の状況などを勘案して事業計画を定め、国又は都道府県による当該事業計画の認可を受けた上で下水道施設を整備し、下水の処理を終末処理場で処理することが可能な地域として公示した区域のことです。 この事業計画は、上記の勘案事項に変化が生じた場合には、上記と同様の手続きを経た上で変更することが可能であり、その結果として処理区域を変更することが出来ます。 なお、このように定められた処理区域内においては、都市の健全な発達などの目的を達成するため、下水道法第11条の3及び建築基準法第31条第1項の規定が適用されます。			D					D			1 1 3 8 1 4 0	下水道区域内において、現行法で利用できないバイオトイレ（水洗を利用する「バイオラックス」）を、公衆便所、災害時の避難場所の便所、一般家庭、企業、民間施設等で利用可能とする。	大川地区は、460数年の伝統を誇る木工産業がある地区であるため、木屑を大量に使っている。この木屑を、環境に優しく、コストの安い環境負荷の少ないバイオトイレ（バイオラックス）に活用することにより、本屑処理の効率化が実現できるだけでなく、地方自治体の処理コストの節減につながる。また、バイオトイレは水洗便所と異なり、断水時でも利用できるため、災害に強い街作りを作るための施策として有効である。	社団法人日本ニュービジネス協議会連合会、白現木材株式会社	国土交通省
1220550	一般貸切旅客自動車運送事業者の、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かんがみ、輸送の安全や旅客の利便、適正な競争条件を確保する観点から別の輸送区分とし、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る。このため、ご提案のような小グループ向けのサービスの実施については、タクシーの事業許可を取得することにより可能となるものと考える。 また、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、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することが困難であることから、貸切バス事業者によるタクシー類似行為につながるおそれがあるため、これを認めることは困難である。			C					C			1 1 3 8 0 2 0	一般貸切旅客自動車運送事業者は、定員11名以上の車両での営業となっている。これを、定員7名以上とし、小グループ向け貸切サービスを充実させる。	旅行形態が大型バスを中心とした団体旅行から、個人やグループなどへと変化しているにも関わらず、10名前後のグループによる移動を提供すべきサービスの選択肢は非常に限られる。小グループにおける車の貸切サービスを提供できるよう、一般貸切旅客自動車運送事業における最低定員を7名以上とする規制緩和を要望する。	社団法人日本ニュービジネス協議会連合会、社団法人21世紀ニュービジネス協議会	国土交通省
1220560	過疎地域での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10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。 営業区域ごとの最低車両台数制度は、このような状況を踏まえ、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。 なお、現行においても、島嶼部や過疎地にお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. 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す場合に、①テレビ電話による点呼を行う、②週に1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、③運転者を1年以上業務員を経験し、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、④さらに、申請前3年間無事故無違反である、⑤デジタルタコグラフにより適切な安全運転指導を行う、⑥ドライブレコーダーにより事故後の処理を確実に行う、ことを条件にすれば、「適正な運行管理及び整備管理」が図れるのではないか、検討し、回答されたい。 2. もし、「適正な運行管理及び整備管理」が図られないのであれば、他にどのような措置を講じる必要があるのか、具体的に示されたい。			C		前回回答でお示ししたとおり、最低車両台数制度については、点呼等の運行管理や、営業所、車庫等の施設の整備、定期的な車両の点検整備や運行前の車両点検等の整備管理を適確に実施し、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えるだけの体制を維持、確保する上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り、ご提案のような条件を満たすことで運行管理の一部の機能が代替されるとしても、これをもって十分な体制が構築されているとはいえないものと考える。 特に、現在、道路事業においては、本年1月の通常国会において「道路の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」が成立するなど、安全の確保を より確実に行うための対策がこれまで以上に強く求められているところである。旅客自動車運送事業についても、安全マネジメントの導入、監査の強化と併せて現行の運行管理制度の徹底が重要な政策課題となっているところであり、こうした方向性を踏まえると、ご提案の条件を満たすことをもって営業所の設置要件の緩和を認めることは困難である。			C					C			1 1 3 8 0 2 0	過疎地域でのタクシー営業所の設置要件を1台以上とする。	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。その一方で、バスなどの運行も採算性に乏しく、都市部への移動手段がなくなりつつある。そこで、営業所の設置要件を緩和し、1台以上とすることを提案する。これ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。	社団法人日本ニュービジネス協議会連合会、社団法人21世紀ニュービジネス協議会	国土交通省
1220570	建設業法の定める国土交通大臣許可に係る要件緩和と経由事務の撤廃	建設業法第3条、第44条の5、第44条の6	建設業を営もうとする者は、2以上の都道府県の区域内に営業所を設けて営業をしようとする場合にあっては国土交通大臣の、1の都道府県の区域内にのみ営業所を設けて営業をしようとする場合にあっては当該都道府県知事の許可を受けなければならない（建設業法第3条第1項） 国土交通大臣許可を受けようとする者等が国土交通大臣に提出する許可申請書その他の書類で国土交通省令で定めるものは、その主たる営業所の所在地を管轄する都道府県知事を経由しなければならないとされる（建設業法第44条の4）	C		1. 複数の都道府県にまたがる営業所における建設業の営業に関する許可及びその監督について、一の都道府県知事の管轄に委ねることは行政運営上適切ではないから、本特区提案については認めることができない。 なお、現行制度では、都道府県知事に対し、国土交通大臣が許可を行った事業者について、国土交通大臣が取得した許可申請書類等の写しがすべて送付されるスキームとなっており、また、国土交通大臣許可業者に対する都道府県知事の指導・監督処分権限についても建設業法上規定されているから、都道府県知事による大規模事業者に対するきめ細やかな指導・監督については、現時点でも可能である。 2. 国土交通大臣許可に係る都道府県の経由事務については、申請者が国土交通省の地方整備局等まで出向くことなく、申請者のまたは営業所の所在地を管轄する都道府県庁の窓口において申請手続きを行えるよう、申請者の利便性を考慮して措置しているものであり、これを廃止することは適当ではない（例えば、福井県内に本店を置く事業者にあっては、経由事務の廃止により、書類の受付窓口が福井県庁から国土交通省の近畿地方整備局（所在地：大阪府）へと変更されることとなるなど、申請者にとっては大きな負担増となる。）。 なお、国土交通大臣許可については、都道府県が申請書類の受付に際して書類の形式上の不備（添付漏れ等）を確認し、申請内容の実質的審査は国土交通省が行うという体制となっており、二重に同じ内容について審査を行うというような状況とはなっていない。			C					C			1 1 5 2 1 0	大臣許可の要件を、営業所が置かれる都道府県３（～５程度）以上に拡大し、新たに県外に支店を置く場合には、本・支店が置かれる都道府県知事があらかじめ協議・同意した上で、本店のある都道府県の知事の許可とすることで、許可手続きを迅速化する。また、大臣認可の場合には、裏面、国に申請できるよう手続きを簡素化する。	都道府県知事の許可の範囲を拡大することで、都道府県の区域の外に支店を置いた業者であっても、1ヶ月程度で許可を取得できるなど許可手続きを迅速化するとともに、都道府県において現規の大きい業者に対するきめ細かな指導・監督が可能となる。 また、現在、許可データは全国的な情報ネットワークで検索が可能。都道府県を経由することなく、直接国に申請する方法に改めることにより、都道府県事務を軽減することができる。	福井県	国土交通省

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置（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」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	提案事項管理番号	措置の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220580	地方自治体が保有するバスを活用した路線バス運行の容認	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	—	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必要な対策を講じることは極めて重要である。 このため、事業用自動車については、その用途に応じて車両の性能及び構造の基準等について自家用自動車と異なるものを求めているところであり、その運行に当たっては、適正な運行管理及び整備管理等の実施のために必要な措置を講じることを事業者に義務づけているところである。また、事業用自動車については、上記の措置の実施における責任の所在を明確化する観点から、事業者が使用権原を有することを必要としているところである。 このように、地方自治体の所有する自家用自動車を「公共の福祉」として使用する行為については、必要な措置が講じられない危険性があるほか、営業路線行為（いわゆる白バス行為）を惹起するおそれがあることから、輸送の安全及び利用者利便を確保する観点から、これを認めることは困難である。	C	1. 貴省回答において、積載量及び車両総重量が車検期間決定の一因とのことであるが、車両総重量等の違う「自家用乗用自動車と軽乗用自動車」、「軽貨物自動車と小型二輪自動車と大型特殊自動車」を同期間としている具体的理由をそれぞれ示すこと に説明されたい。 2. 「貨物車については・・・、車輪脱落事故等による事故など車両欠陥による事故が依然として問題である」とあるが、貴省がそう判断した具体的な資料、データを示されたい 3. あわせて、右提案主体からの意見につても回答されたい。	C	今回、国土交通省から示された回答内容は、昨年の提案に対する回答を従来的にまとめたものに過ぎず、新たな視点に立脚した回答にはなっていない。昨年、国土交通省から示された回答内容については、その都度、資料などを添付した上で、個別・具体的に反論しており、そのやり取りについては本年6月の特区再提案の際に添付資料として、国土交通省にも提出しているはずである。 したがって、昨年と同様この回答をもって納得することはできない。昨年やり取りを踏まえて上での回答を示されたい。 とくに、本運盟が昨年9月に提出した最終の意見提出において反論している、「軽自動車は普通・小型自動車と比較して、交通事故の加害性は低いなどから、普通小型車より車検期間が長い」とあるが、加害性が低いとする判断に用いたデーターを貨物車の軽自動車と普通・小型自動車を対比した形で示されたい・・・とする質問には、時間切れでいまだに国土交通省から具体的な回答が示されていません。これに対する具体的な回答を早急に示されたい。 なお、※印で回答された「北海道のホイールボルト折損事故を起こした貨物車は、車検を受けていた車両であり、その後基準不適合の状態になったものと考えられる」となっていることが、事実誤認である。 これが事実ならば、車検制度そのものの不備で起きた事故であるとも受け取れる内容である。車検制度と当該車両のホイールボルト折損事故との因果関係を、具体的に関係資料を持って明らかにしていただきたい。また、当該車両が「その後基準不適合の状態になった」原因は何なのか明らかにされたい。	一定の走行距離以下の車両については、検査項目のうち、走行に伴い劣化する部品などの項目を抽変対象外とするなど、検査の簡素化が図れないか、検討し、回答されたい。	C	1. 国土交通省では、そもそも車検が交通事故を減少させるのに有効であるとの前提で回答を寄せており、車検を行うことで、問題のある部品が適切に発見、交換されるいう保証は何もなく、有効に機能しているかどうかは問やではない。何よりも、車検が交通事故を減少させるのに有効であるという証拠を提示する必要があるのではないか。 また、交通事故の大部分は、安全不確認や前方不注意といった、運転手の行動に起因するものであり（17年の交通事故件数の法令違反別に見ると安全運転義務違反が全体の約75%…警視庁交通局調べ'18年2月公表）、車両の整備不良に起因する事故は極めて小さい（17年の交通事故件数、全国約83万4千件のうち整備不良は154件、構成率0.0%…同）。したがって、整備の見直しを事故に与える影響ではなく、交通事故全体に与える影響がどの程度だからという観点から、車検の有効性を検討すべきである。 2. 国土交通省の回答の中で「11年1月1日から平成18年3月末までの間に、トラックで184件の車輪脱落事故が発生している」としているが、これらの事故原因が全て車検制度と何らかの係わり合いをもって生じた事故なのか、それとも車検制度とは別に通常観などで不適切な使用や欠陥部品など製造段階のミスなどによって生じた事故の中間うちどれだけいるか、また、事故を起こした車両の自家用と営業用の区別、さらに経過年、小型車、普通車等毎の内訳を明示されたい。184件の事故内容の原因を究明した上で、その事実関係を基に車検制度との係わり合いを検証すべきである。 また、車検延長できない環境に自動車部品の経時劣化を挙げているが、1年車検と2年車検でどのように変わるのか根拠を示して明らかにしてほしい。 第に、自家用普通貨物車の車検期間と交通事故発生、加害性との因果関係について、もっと適正なデータ分析を行う必要があるのではないか。 3. なお、184件の事故は、大型貨物車によるものであり、そのほとんどが事業用であり、事故防止に係る適切な点検整備の必要性は、自家用・事業用とも同様である。 また、有効期間の延長と事故発生率のリスクの相関について、「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、8:未満貨物車の有効期間を初回2年、以降2年とした場合の不具合率、交通事故による年間死傷者数、交通流滞の状況及び環境汚染の状況について試算しており、その結果から、有効期間の延長をすることは適当でないとの結論を得ている。 3. について 「北海道内において農業用（農産物の収穫及び出荷作業で使用している自家用貨物自動車（8ナ未満の中型貨物自動車）」について、特例として車検期間を延長されたいとのご要望であるが、農業用トラックについては、構造が一般のトラックと特段変わるものではないことから、自動車検査制度において他のトラックと分けて取り扱うことは困難である。 また、北海道に使用の本態を置（自動車のみという限定を設けた場合であっても、自動車は広域を移動することが可能であり、結果による影響を域内に限定することは出来ない。 このため、自動車検査制度については全国的に統一したものとすることが適当である。	1152030	地方自治体とバス事業者との間で一定期間以上にわたって賃貸契約等を締結することを要件に、事業者が地方自治体所有のバスを事業用（乗合バス）として使用することを容認する。	地方自治体所有のバスを、一般乗合旅客自動車運送事業用の車両として活用することにより、税休日などに需要の多いバス路線を開設、増便し、地域住民の利便性の向上につなげる。また、自治体が所有するバスの有効活用にもつながる。 （例） 地方自治体所有のスクールバスを土日に事業者に貸与し、郊外の公共施設等への路線を開設	福井県	文部科学省 国土交通省
1220590	自家用貨物自動車検査期間を延長する構造改革特別区域申請	道路運送車両法第61条第1項	貨物自動車の自動車検査証の有効期間は1年	C	—	一般的な軽貨物車が積載量350kgで車両総重量1．2トン程度であるのに対し、普通・小型貨物車がトン積載量で車両総重量2．4トン、2トン積載車で車両総重量4．5トン程度となり、加害性の違いは極めて大きい。 貨物車については、一般的に乗用車に比べると車両総重量が非常に大きく、事故時の加害性が高いことに加え、車輪脱落事故等による事故など車両欠陥による事故が依然として問題であると思われ、その自動車検査証の有効期間の延長には、特に慎重な検討が必要である。国土交通省では、「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」を設置して、検査対象車両全数における抜合的に検討を行ったが、平成17年3月に、小型二輪車の検期間の延長（初回2年を3年に）すると以外は、車検期間の延長はできないとの結論に至っている。また、閣議決定である「規制改革・民間開放推進3か年計画（改定）」（平成17年3月25日付）においても、検査対象車種全数に亘り抜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年に延長が可能と結論付けられたことを受けて、先の通知国会で改正道路運送車両法案が成立した、本年5月19日に公布されたことからであり、1年以内の施行に向けて、現在政令の整備作業を進めているところである。 また、自動車は、時間に応じて劣化する部分があるとか、不整地走行などの使用実態及び使用環境の影響を受けることも考慮する必要があり、自動車の劣化は、走行距離によってのみ決まるものではない。 なお、農業用に使用する自家用貨物車については、自由にどこでも走行できることや、構造が一般の貨物車と特段変わるものではないことから、自動車検査制度において、他の貨物車と分けて取り扱うことは困難である。諸外国においても農業用に使用する貨物車を別に取り扱っている事例については、把握していない。 以上のことから、農業用で使用している自家用貨物車については、自動車検査証の有効期間を自家用乗用車並みとすることは困難である。 ※前回去母ねのあった添付資料内の貨物2に ついて、北海道のホイールボルト折損事故を起こした貨物車は、車検を受けていた車両であり、その後基準不適合の状態になったものと考えられる。	1. 貴省回答に「レゲウェイは道路運送車両法第2条に規定されている原動機付自転車と解し」とあるが、そう解する根拠を具体的に示されたい。 2. 道路交通法第2条第1項第1号において「身体障害者用の車いす、歩行補助車等（は歩行者とされているが、身体障害者の方や高齢者の方などがその目的によりセグウェイを利用する場合は歩行者とされると理解してよいか、回答されたい。	E	1. について 原動機付自転車は、内燃機関以外のもの（電気モーターなど）を原動機とし、定格出力が1．0キロワット以下（二輪を有するものの場合）の原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないものとして、道路運送車両法第2条及び同法施行規則第1条に規定している。したがって、セグウェイはその仕様からこれに当たると解する。 2. について 道路交通法は、国土交通省の所管でないため判断できない。		1. について 「普通・小型自家用乗用自動車と軽乗用自動車については、いずれも自動車検査証の有効期間は、初回が3年でそれ以降は2年とされている。軽乗用自動車は、車両総重量は普通・小型乗用自動車に比べて軽いが、車両総重量は有効期間決定の一要因にすぎず、「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」における検討の結果では、軽乗用自動車を含め自家用乗用自動車全般について、有効期間の延長はできないとの結論に至った。 軽貨物自動車と小型二輪自動車と大型特殊自動車については、軽貨物自動車の自動車検査証の有効期間は平成、小型二輪自動車の有効期間は、初回が3年でそれ以降が2年（5月19日に公布された改正道路運送車両法により初回が3年に延長、公布日から1年以内の施行に向けて準備中）、大型特殊自動車の自動車検査証の有効期間は、車両総重量等に応じ、2年のもの、初回が3年でそれ以降が1年のもの、1年のものと分かれる。このため、軽貨物自動車と小型二輪自動車と大型特殊自動車について、自動車検査証の有効期間が同一であるというのは、事実誤認である。 いずれにしても、異なる車両総重量の自動車であっても、自動車検査証の有効期間が同一になることがあり、それは、自動車検査証の有効期間を決定する要素は車両総重量だけではないからである。 2. について 平成18年1月1日から平成18年3月末までの間に、国土交通省が把握しているだけでも、トラックで184件の車輪脱落事故が発生している。 3. について 貨物車の軽自動車と普通・小型自動車の加害性の比較については、車両総重量で比較して前回お示ししたとおりである（一般的な軽貨物車が積載量350kgで車両総重量1．2トン程度であるのに対し、普通・小型貨物車がトン積載量で車両総重量2．4トン、2トン積載車で車両総重量4．5トン程度となり、加害性の違いは極めて大きい）。 一般的に、自動車の検査の時点で基準不適合個所が無かったとしても、自動車の使用者による通常の点検整備（日常点検整備、定期点検整備等）がなされなかったり、過積載等の不適切な状態で使用されたりすることにより、車輪脱落事故を招くことがある。車両の安全性については、自動車検査制度と適切な点検整備の両方によって担保されており、自動車検査証の有効期間を延長することによって、当該車両が保安基準に適合していることを確認する機会が減少し、ホイールボルト折損事故等の事故発生の危険性が高まることになる。	1. 国土交通省では、そもそも車検が交通事故を減少させるのに有効であるとの前提で回答を寄せており、車検を行うことで、問題のある部品が適切に発見、交換されるいう保証は何もなく、有効に機能しているかどうかは問やではない。何よりも、車検が交通事故を減少させるのに有効であるという証拠を提示する必要があるのではないか。 また、交通事故の大部分は、安全不確認や前方不注意といった、運転手の行動に起因するものであり（17年の交通事故件数の法令違反別に見ると安全運転義務違反が全体の約75%…警視庁交通局調べ'18年2月公表）、車両の整備不良に起因する事故は極めて小さい（17年の交通事故件数、全国約83万4千件のうち整備不良は154件、構成率0.0%…同）。したがって、整備の見直しを事故に与える影響ではなく、交通事故全体に与える影響がどの程度だからという観点から、車検の有効性を検討すべきである。 2. 国土交通省の回答の中で「11年1月1日から平成18年3月末までの間に、トラックで184件の車輪脱落事故が発生している」としているが、これらの事故原因が全て車検制度と何らかの係わり合いをもって生じた事故なのか、それとも車検制度とは別に通常観などで不適切な使用や欠陥部品など製造段階のミスなどによって生じた事故の中間うちどれだけいるか、また、事故を起こした車両の自家用と営業用の区別、さらに経過年、小型車、普通車等毎の内訳を明示されたい。184件の事故内容の原因を究明した上で、その事実関係を基に車検制度との係わり合いを検証すべきである。 また、車検延長できない環境に自動車部品の経時劣化を挙げているが、1年車検と2年車検でどのように変わるのか根拠を示して明らかにしてほしい。 第に、自家用普通貨物車の車検期間と交通事故発生、加害性との因果関係について、もっと適正なデータ分析を行う必要があるのではないか。 3. なお、184件の事故は、大型貨物車によるものであり、そのほとんどが事業用であり、事故防止に係る適切な点検整備の必要性は、自家用・事業用とも同様である。 また、有効期間の延長と事故発生率のリスクの相関について、「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、8:未満貨物車の有効期間を初回2年、以降2年とした場合の不具合率、交通事故による年間死傷者数、交通流滞の状況及び環境汚染の状況について試算しており、その結果から、有効期間の延長をすることは適当でないとの結論を得ている。 3. について 「北海道内において農業用（農産物の収穫及び出荷作業で使用している自家用貨物自動車（8ナ未満の中型貨物自動車）」について、特例として車検期間を延長されたいとのご要望であるが、農業用トラックについては、構造が一般のトラックと特段変わるものではないことから、自動車検査制度において他のトラックと分けて取り扱うことは困難である。 また、北海道に使用の本態を置（自動車のみという限定を設けた場合であっても、自動車は広域を移動することが可能であり、結果による影響を域内に限定することは出来ない。 このため、自動車検査制度については全国的に統一したものとすることが適当である。	C	1. 大型機械の輸送の場合、重量物輸送用セミトレーラ連結車などの専用車両での輸送が一般的と考えているが、これは通常のセミトレーラ連結車と比べても、車両の幅が広く、車長も長いことなどから、右左折時における車両の動向は一般の道路利用者には予見が難しい。このような状況において、交通の危険を防止し、安全を確保するためには、後方の誘導車のように物理的に車間を確保し、確実に安全を確保することが必要であり、後方表示板により注意喚起する代替措置では困難と思われる。 2. 車両の錯元、構築の耐荷力など道路の条件や現地の交通状況等によって個別に判断されるものである。 3. 車両が運行している状態では、連続的（線的）な安全の確保が必要であり、交差点や橋梁等の支障区間への誘導員配置は、安全の確保は困難であり、非現実的であると思料。 4. 例えば、信号等により前車、後車が離れることが想定されるなど、同等の安全の確保は困難と思われる。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	交差点の右左折時等道路交通の危険防止については、本区間に係る道路交通法に基づく（制限外通行の許可条件が先導車のみであることから、道路交通上の安全性は、前部誘導車の配置、特殊車両後部への車長等の表示板設置及び後続車両の注意義務により確保されるものと考えます。また、構梁等における通行禁止や通続的（線的）な安全確保については、後続の特殊車両の前部誘導車が、先行する特殊車両を確認し、適切な車間距離を確保することにより可能と考えます。貴省ご指摘のとおり、車両が通なって走行する場合、信号により分断される可能性があるが、前後に誘導車を設置し1台で通行する方が前部誘導車のみの2台で通行するよりも分断される確率は高いと考える。また、前部誘導車と特殊車両が分断される場合は他の交通への影響は少ないが、特殊車両と後部誘導車が分断された場合は特殊車両が路上で待機しなければならず、交通渋滞や事故等を誘発する危険性が高くなると考えます。以上のことから、前部誘導車のみによる特殊車両の通行を可能とすることされない。なお、上記の点について本区間において可能とすることができないのであれば、その理由を具体的に示されたい。	E	本提案主体の意見につき検討し回答されたい。	1152020	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場合には、道路運送法に基づく許可等を受けることを必要としているところである。 「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」	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場合には、道路運送法に基づく許可等を受けることを必要としている。	特定非営利活動法人じゃんけんぽん、特定非営利活動法人ウイングおじま、特定非営利活動法人エプロンの会地域福祉サービス、特定非営利活動法人尾瀬なでしこの会、特定非営利活動法人ちょ	国土交通省
1220600	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	—	自動車を使用した旅客の輸送は、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、そ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場合には、道路運送法に基づく許可等を受けることを必要としているところである。 利用者の負担が好意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法改正法においても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、地方公共団体の認定を受けているような場合には、任意の謝礼としてこれを「無償」と解することは困難である。 なお、有償性の判断については、改正道路運送法の附帯決議を踏まえ、改正法の施行に向けて現場で混乱が生じないよう、実態を踏まえつつ、今度考え方を示して参りたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	回答では、「地方自治体の認定手続き」が「無償」とみなすとしてマイナス要素であるかのように取り扱われております。提案は、輸送の安全性確保等のための措置として盛り込んでいるものです。まとしてご検討いただきたいのは、現在の「無償」の解釈を一歩進め、最低賃金以下の低廉な金額で提供される移送を「無償」とみなすことが可能かどうかということです。その安全性を確保するための措置として、「自治体の認定手続き」が盛り込まれていると読み取っていただけれると思います。 本年5月の参議院国土交通委員会での北側大臣の答弁や道路運送法等一部改正法案附帯決議の趣旨によくのっとった判断をお願いします。	C	有償の運送であるか否かについては、実態に即して個別具体的に判断されるべきものであるが、従来より、「好意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「無償」として取り扱ってきたところである。このように、「無償」と解されるか否かは、顔の多寡のみにより判断されるものではなく、利用者の負担が最低賃金以下であることをもって一律に「無償」と判断されるものではない。 また、現在、運輸事業において、安全の確保をより確実に行うための対策がこれまで以上に強く求められていることである。輸送の安全の確保については、地域によって確認を生じさせるべきものではなく、自家用自動車による有償運送における安全の確保措置について、国において責任を持って確認する必要があるため、自治体の認定手続きもてこれに代えることは適当でない。 なお、有償性の判断については、附帯決議等の趣旨を踏まえて、適切に対応して参りたい。	C	今回の提案の趣旨は、顔の多寡のみで有償・無償の判断をするというものではなく、利用者負担を最低賃金以下とし、主体・対象など一定の限定を上上で自治体が認定した、たすけあいの範疇点から行われる移送を無償と解釈できないかというものです。 認定の主体に関する議論はあると思いますが、北側大臣がおっしゃった「これからの高齢社会を考えてやはりできるだけ自由に移動ができるように」というようにこの趣旨があるわけですから、そこに限度にならないようにしていかないといけないし、ということを実現するためには、提案の趣旨を盛り込んでいくことが必要だと考えます。 以上を踏まえ、適切な判断をお願いいたします。	C	少子高齢化、過疎化が進行するなかで、移動制約者等に係る輸送サービスの確保を図ることは、重要な政策課題であると認識しているところであり、一方で、前回回答でお示ししたとおり、運賃等第に対しては、これまでは上に安全の確保が強く求められているところである。自家用自動車を使用した有償運送については、輸送の安全の確保を確実なものとするため、適切な措置が講じられているかについて、全国一律の基準に照らし、全国的な見地から国において責任をもって確認する必要があるものと考える。 また、有償性の判断については、個別具体的な事案に即し、行う必要はあるものの、地域によってその基本的な考え方に差異を生じさせるべきものではない。このため、既にお示ししているとおり、有償性の判断については、改正法の附帯決議の趣旨や実態を踏まえつつ、現場で混乱が生じないよう、今後適切に判断した上で考え方を示して参りたい。	1108500100	NPO法人等の非営利法人が中心となって会員を対象に行うボランティア移送のうち、1時間当たりの利用者負担がガソリン代等の実費相当額を含めて最低賃金以下の謝礼（スタイベント）にとどまるものについては、無償で提供されたものとみなし、道路運送法第80条第1項の許可（改正道路運送法においては同法第78条第2号の登録）の対象から除外する。	現在の「有償ではない」ことについての解釈を一歩進め、NPO法人等が中心となって会員を対象に行うボランティア移送のうち、1時間当たりの利用者負担がガソリン代等の実費相当額を含めて最低賃金以下であって、かつ、地方自治体（国）による認定を受けたものについては、無償で提供されたものとみなし、道路運送法第80条第1項の許可（改正道路運送法においては同法第78条第2号の登録）な移送の活動が行えるようにする。 ※ 骨子：別添資料①参照	営利活動法人じゃんけんぽん、特定非営利活動法人ウイングおじま、特定非営利活動法人エプロンの会地域福祉サービス、特定非営利活動法人尾瀬なでしこの会、特定非営利活動法人ちょ	国土交通省
1220610	公道でのセグウェイ利用の一部開放	道路運送車両法第2条	—	E	—	セグウェイの歩道走行の可否については国土交通省では判断できない。要望中の自賠責保険について、セグウェイは道路運送車両法第2条に規定されている原動機付自転車と解しており、自動車損害賠償保障法の対象となる「自動車」に該当することなるため、歩道を走行する際には自賠責保険の締結義務がかかる。ただし、私有地等の構内のみを運行する場合には この限りではない。	1. 貴省回答に「セグウェイは道路運送車両法第2条に規定されている原動機付自転車と解し」とあるが、そう解する根拠を具体的に示されたい。 2. 道路交通法第2条第1項第1号において「身体障害者用の車いす、歩行補助車等（は歩行者とされているが、身体障害者の方や高齢者の方などがその目的によりセグウェイを利用する場合は歩行者とされると理解してよいか、回答されたい。	E	1. について 原動機付自転車は、内燃機関以外のもの（電気モーターなど）を原動機とし、定格出力が1．0キロワット以下（二輪を有するものの場合）の原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないものとして、道路運送車両法第2条及び同法施行規則第1条に規定している。したがって、セグウェイはその仕様からこれに当たると解する。 2. について 道路交通法は、国土交通省の所管でないため判断できない。		1. について 原動機付自転車は、内燃機関以外のもの（電気モーターなど）を原動機とし、定格出力が1．0キロワット以下（二輪を有するものの場合）の原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないものとして、道路運送車両法第2条及び同法施行規則第1条に規定している。したがって、セグウェイはその仕様からこれに当たると解する。 2. について 道路交通法は、国土交通省の所管でないため判断できない。	定格出力は1．5kWということです。 要綱行調査ではモーター出力が0.9kW以上1.0kWということです。そうであれば、原動機付き自転車には該当しないということでよろしいでしょうか？	E	道路運送車両法第2条及び同法施行規則第1条により、二輪を有するものは、定格出力が、0キロワット以下であれば原動機付自転車、0キロワットを超えるものは自動車（二輪自動車又は軽二輪自動車）に該当することとなります。	1135010	独特な仕様から現状の道路交通法ではそのまま公道で乗ることが不可能なセグウェイを一部道路の整った道路で制限を設けることにより利用を許可する	1stSegewayJP	警視庁 国土交通省
1220620	特殊車両通行許可に係る前後誘導車条件の緩和	道路法第47条の2第1項	重量及びげ法に関する通条件については、車両の錯元と錯梁により誘導車等の配置条件を付与	C	—	後方の誘導車は、特殊車両が交差点で右左折する際の後続車両の追突防止等、交通の危険防止を図るとともに、橋梁等において複数の特殊車両等を通行させないようにして道路構造の保全を図るために配置されるものである。提案のあった代替措置では、交通の危険防止、道路構造の保全を確実に担保することは困難であり、対応は困難。	1. 貴省回答に「特殊車両が交差点で右左折する際の後続車両の追突防止等、交通の危険防止を図る」とあるが、提案者のいう「特殊車両の後部に、車長、車幅、車両総重量、車間距離の保持等を記載した夜間でも視認できる表示板を設置すること」が交通の危険防止の代替措置とならないのはなぜか、貴省において、後方誘導車が表示板よりも効用が高いと主張する根拠は何か、具体的に示されたい。 2. 貴省回答に「橋梁等において複数の特殊車両等を通行させないようにして道路構造の保全を図る」とあるが、提案者の運行する経路の全ての橋梁において、通行禁止を図る必要があるのか、 橋梁の耐重性から判断して、問題のない橋梁については、通行を認めても道路構造の保全が図れるのではないか、図られないのであれば、その理由を具体的に示されたい。 3. また、貴省のいう交差点や橋梁等の危険箇所に、誘導員を配置することにより安全性確保の代替措置が図られないか、代替措置とならないのであれば、後方誘導車の配置が誘導員よりも効用が高いと主張する根拠は何か、具体的に示されたい。 4. 例えば、3台の特殊車両が運行する場合は、4台の誘導車が必要となるが、最前方に1台、特殊車両間に1台ずつ、最後方に1台の計4台に減車しても、車両間の誘導車に前方と後方の特殊車両の誘導を担わすことにより安全性が確保できるのではないか、安全性が確保できないのであれば、その理由を具体的に述べられたい。 5. 併せて、右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	回答では、後部誘導車の役割として、特殊車両の右左折時の後続車両の追突防止等を挙げているが、後続車両は、誘導車の有無に係わらず追突防止等の安全運転に係る注意義務を負うところであり、さらに、特殊車両後部に車長等を記載した表示板を設置し後続車両へ注意喚起することにより、交通危険防止が図られるものと考えます。 また、運行禁止については、後続する特殊車両の前部誘導車が、先行する特殊車両を確認できることから、運行禁止による道路構造の保全を担保することは可能と考えます。以上のことから、本区間においては、後部誘導車を配置しなくても、交通の危険防止等を図ることは可能であると考えます。 また、運行禁止については、後続する特殊車両の前部誘導車が、先行する特殊車両を確認できることから、運行禁止による道路構造の保全を担保することは可能と考えます。以上のことから、本区間においては、後部誘導車を配置しなくても、交通の危険防止等を図ることは可能であると認識しております。	C	1. 大型機械の輸送の場合、重量物輸送用セミトレーラ連結車などの専用車両での輸送が一般的と考えているが、これは通常のセミトレーラ連結車と比べても、車両の幅が広く、車長も長いことなどから、右左折時における車両の動向は一般の道路利用者には予見が難しい。このような状況において、交通の危険を防止し、安全を確保するためには、後方の誘導車のように物理的に車間を確保し、確実に安全を確保することが必要であり、後方表示板により注意喚起する代替措置では困難と思われる。 2. 車両の錯元、構築の耐荷力など道路の条件や現地の交通状況等によって個別に判断されるものである。 3. 車両が運行している状態では、連続的（線的）な安全の確保が必要であり、交差点や橋梁等の支障区間への誘導員配置は、安全の確保は困難であり、非現実的であると思料。 4. 例えば、信号等により前車、後車が離れることが想定されるなど、同等の安全の確保は困難と思われる。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	交差点の右左折時等道路交通の危険防止については、本区間に係る道路交通法に基づく（制限外通行の許可条件が先導車のみであることから、道路交通上の安全性は、前部誘導車の配置、特殊車両後部への車長等の表示板設置及び後続車両の注意義務により確保されるものと考えます。また、構梁等における通行禁止や通続的（線的）な安全確保については、後続の特殊車両の前部誘導車が、先行する特殊車両を確認し、適切な車間距離を確保することにより可能と考えます。貴省ご指摘のとおり、車両が通なって走行する場合、信号により分断される可能性があるが、前後に誘導車を設置し1台で通行する方が前部誘導車のみの2台で通行するよりも分断される確率は高いと考える。また、前部誘導車と特殊車両が分断される場合は他の交通への影響は少ないが、特殊車両と後部誘導車が分断された場合は特殊車両が路上で待機しなければならず、交通渋滞や事故等を誘発する危険性が高くなると考えます。以上のことから、前部誘導車のみによる特殊車両の通行を可能とすることされない。なお、上記の点について本区間において可能とすることができないのであれば、その理由を具体的に示されたい。	E	本提案主体の意見につき検討し回答されたい。	1141810100	特殊車両許可に係る誘導車条件について、現行は特殊車両の前後に全区間誘導車を配置することとされているが、これを前部誘導車のみの配置とする。	輸出用大型機械の輸送コストの削減により港湾の国際競争力の強化とCO2の削減を図る。具体的には常陸那珂港と土浦工場とを結ぶ特殊車両許可に係る誘導車条件について、現行は特殊車両の前後に全区間誘導車を配置することとされているが、これを前部誘導車のみの配置とする。	日立建機ロジテック株式会社	国土交通省
1220630	緊急自動車の指定要件の緩和	なし	—	E	—	緊急自動車の指定の可否については、国土交通省の所管でないため判断できない。			E								1162020600	道路交通法施行令における緊急自動車の規定を緩和し、やむをえない救急搬送に限り、へき地の住民が保有する一般の車両を緊急自動車とみなすもの。	本提案は、へき地で患者が発生した際に、当該地区の住民が保有する自動車を用いた救急搬送を認めるもの。 本特例措置により、緊急搬送に要する時間が短縮し、救命率の向上が望めるう。へき地住民の安心・安全の向上にもつながる。 具体的には、患者が発生した際において、消防本部に電話して救急車と落ち合う場所の指示を受けたのちに、住民が車を運転して当該場所まで患者を搬送するの。 当該車両は日常は緊急車両としてではなく、通常の車両として運行するが、患者の搬送時に限って赤色灯の回転やサイレンを鳴らし、一時的に緊急自動車として運行する。	特定非営利活動法人医学教育振興センター	警視庁 総務省 国土交通省

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置（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」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	提案事項管理番号	措置の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220640	救急・災害現場への医師派遣用乗用車の緊急自動車としての指定追加	なし	－	E	－	緊急自動車の指定の可否については、国土交通省の所管でないため判断できない。			E					E			1042010	現行法令で規定されている救急二輪に加えて、地方公共団体の消防機関から、要請により、傷病者の初期治療のために出動する車両に「医師派遣用乗用車」を緊急自動車に指定追加すること。	ドクターカー活動は消防用の救急車が使用されてきたが、搬送用ベッドを装備しない乗用車ベースの緊急自動車を導入し、横浜市救急体制において消防機関と連携して実施する。119番通報において緊急度が高いと判断された事例に対し、消防機関からの要請で医師が本車両で救急・災害現場へ急行する。現場で同時出場した消防の救急隊等と合流し、傷病者の初期治療を現場から開始し、その後の医療機関への搬送は消防の救急車で行う。乗用車ベースの緊急自動車の導入により、医師の現場出場が一層迅速化され一刻を争う傷病者のさらなる救命率向上や予後改善が期待される。また、車両価格が従来の救急車より低いので、ドクターカーの普及も予想される。	横浜市	警察庁 総務省 厚生労働省 国土交通省
1220650	自治体が行う患者等搬送事業者への緊急通行権の付与	なし	－	E	－	緊急自動車の指定の可否については、国土交通省の所管でないため判断できない。			E					E			113901	患者等搬送事業者が使用する車両について、緊急性を生じた場合、又は、管地で119緊急要請により消防署救急車の到着時間に時間を要する場合の乗り継ぎ等、より質の高い患者搬送サービスを行うと共に、赤色回転灯並びサイレンを吹鳴させることにより、患者搬送中であることを周囲に認識させることで、患者を安全に搬送できる。	日田市	警察庁 総務省 国土交通省
1220660	災害発生時における緊急自動車の用務の拡大	なし	－	E	－	緊急自動車の指定の可否については、国土交通省の所管でないため判断できない。			E					E			1007010	道路交通法において規定されている緊急自動車に指定される自動車の用務を拡大し、災害対策基本法に位置付けられている災害の内、当市域において発生が予測される災害（暴風、豪雨、地震、大規模な火事災害）、または爆発性物質の大量の飛出 及び航空機事故に際し、市民の生命・身体・財産の安全を守るために市が実施する災害応急活動を行う自動車についても緊急自動車に指定する。	大和市	警察庁 国土交通省
1220670	特定港の同一事業所内桟橋における、土日、祝祭日の危険物船の荷役時間の緩和	港則法第23条第1項 港則法施行規則第14条第1項、第19条	船舶は、特定港において危険物の積込、積替又は荷卸をするには、港長の許可を受けなければならない。	D	-	荒天等により離桟し、再度着桟する場合は、通常かなりの時間が経過しており、付近において別の危険物荷役作業が行われていないかどうか、当該船舶の喫水に比し、十分な岸壁水深が確保されているか等安全に荷役が行えるかどうかについて、再度審査する必要がある。千葉港においては、十分な水深が確保されていない箇所もあるため、船舶が喫水を制限して入港したり、又は潮汐を利用して入港することがあることを前提に許可を与えており、その観点からの再度の審査が必要である。 土日、祝祭日の閉庁日に申請者から再着桟に係る変更申請があった場合には、当直等の担当職員により申請処理を行っている。	1. 最初の申請時に「荒天により荷役できなくなった場合」についての併せ申請をしておけば、積荷数量が変更しない場合には、再度の審査は不要との理解でよいか、回答されたい。 2. そうであるならば、積荷数量に変更があることの一点をもって、再度の審査を必要とする合理性が、貴省の回答では説明されていない。特に、積出時（当初申請より数量が減っている場合）において、積荷の数量に変更がない場合以上に審査する必要性は何か、再度、詳細に説明されたい。 3. 積込時（当初申請より数量が増加している場合）においても、積荷の上限は定められていることから、例えば上限値で干潮時に着桟することの安全性等が担保されれば、併せ申請を認めて、包括許可を与えることができるのではないか、回答されたい。 4. 貴省回答に「土日、祝祭日の閉庁日に申請者から再着桟に係る変更申請があった場合には、当直等の担当職員により申請処理を行っている。」とあるが、千葉港では、1年中、土日、祝祭日において、漏れなく（担当職員により申請処理が行われていると理解してよいか、回答されたい。 5. 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	危険物の数量が変更になった船舶の再着桟については再度安全性等の審査をおこなう必要があるため、「併せ申請」による許可は認められないとのことですが、現行法で対応可能と判断されていることは、土日、祝祭日の閉庁日でも当直等の担当職員により数量変更後の荷役許可申請を受付けていただけるの趣旨と理解してよろしいでしょうか。		1及び2 併せ申請については、バースの変更やそれに伴う荷役量の変更等が事前に想定されるとともに、その具体的内容が明らかである場合の手続である。 「荒天等による、荷役途中で一時的に離桟を余儀なくされた後の再着桟」については、予期せぬ事態であり、事前に積荷数量の変更量等も判然としないことから、併せ申請で対応することはできない。 3. 危険物専用岸壁において、荷役の回数が多く危険が少ないと認められる等の一定の要件を満たす場合には、包括許可を認めている。 包括許可では、荷役の上限数量等についても事前に審査して定めておくことから、例えば当初申請より荷役の数量が増加する場合を含め、包括的に許可された内容の範囲内であれば土日・祝祭日の変更も対応可能であるので、包括許可の可否を含め港長に相談していただきたい。 4. 及び5 土日、祝祭日の閉庁日でも、当直等の担当職員により荷役許可申請に係る変更申請を受け付けている。		「土日、祝祭日の閉庁日でも、当直等の担当職員により荷役許可申請の変更申請を受け付けている。」との回答をいただき、今後は、変更申請手続きができないため荷役作業ができず、閉庁日まで滞船を余儀なくされるという事態が解消されるものと大変感謝いたします。 ただ、今までは閉庁日の変更申請の受理は例外中の例外というような、申請しにくい雰囲気があり、加えてこのような対応をしていただけることを知らない者も多く、閉庁日を待って申請しているところです。 そこで、今回の再着桟のように数量が変更になった場合は閉庁日でも変更申請を受付けていることを、港長から通知等により関係者へ周知を図っていただけるよう、お願いします。	E		港長が閉庁日の申請をすることは可能であり、かつ、併せ申請も認めているところ、土日・祝祭日に変更申請が行われるケースは非常に少ない。 このため、受付窓口を開けるほどの業務需要が無いことから、土日・祝祭日に業務担当者を定員として配置することは困難であるが、関係者の経済活動に影響を与えないよう配慮から、当直者等の担当職員にて対応している状況である。したがって、十分な対応ができる体制とはなっておらず、又直等で閉庁日の変更申請の受付け付けを広く周知することはできないことをご理解願いたい。 なお、職員の勤務体系を変更し、土日・祝祭日に業務担当者を置いた場合には、平日の業務担当者が減少し、業務処理能力の低下を招くことになるため、平日の業務処理が停滞し、多くの申請者に支障を与えることなる。	1103	現在危険物荷役許可については、土日、祝祭日の閉庁日の対応として「併せ申請」を認めていただいているが、荒天等により荷役途中で一時的に離桟を余儀なくされ、閉庁日に再着桟する際、当初の申請と積載数量が異なっている場合に、電話連絡等により数量の変更を港長に連絡すること等により当該併せ申請を有効なものとし、再着桟を可能とする。	「併せ申請制度」の緩和により、荒天等により荷役作業中に離桟を余儀なくされた危険物船の土日、祝祭日のスムーズな再着桟を可能とすることで、荷役作業の効率化に寄与するとともに、滞船料の削減を図る。	京葉臨海コンビナート特区推進委員会	国土交通省
1220680	特定港の同一事業所内における、危険物船が使用する岸壁のグルーブ化要件の緩和	港則法第23条第1項 港則法施行規則第14条第1項、第19条	船舶は、特定港において危険物の積込、積替又は荷卸をするには、港長の許可を受けなければならない。	D		荒天等のため荷役ができない場合において、翌日の荷役になると他のバースを使用することとなる時は、当初の申請と併せ「荒天により荷役ができなくなった場合」の申請である旨記載して申請「併せ申請」という。）すれば、審査の上、当該荷役についても許可を行っている。 「グループ化」については、稀なケースではあるものの「併せ申請」していた岸壁も使用できないときの対応として、土日・祝祭日中でも特段の審査なしで対応可能な方策として、同一の事業所で同等の岸壁能力、設備を有し、同等の荷役計画、安全管理体制及び安全対策が講じられる複数の岸壁について、港長がグループ化を予め承認することにより、土日・祝祭日においては、グループ内での岸壁変更を電話連絡のみで対応可能としたものであり、港長としては従来から関係者の意見を聞き、このような柔軟な対応策を講じているものである。 「グループ化の要件である「同等」については、「全（同じ能力、設備等を有する同規模の桟橋」と厳密に解釈して対応しているわけではなく、提案のあった「変更される岸壁の能力を包含する桟橋とのグループ化」についても岸壁能力等の施策件を勘案の上、グループ化することも可能であるので、港長に相談していただきたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	桟橋のグループ化については「変更される岸壁の能力を包含する桟橋とのグループ化」を認めていただきありがとうございます。早速、港長と具体的に相談させていただきたいと思います。ただそのとき、「岸壁能力等の諸要件」をあまり厳密にされますと結局「全（同じ能力）の桟橋になってしまいます。荷役岸壁の効率的運用を図る観点から柔軟な対応をお願いするとともに、グループ化する際の安全上必要な最低限の能力要件をお示しいただければ幸いです。	D		「変更される岸壁の能力を包含する桟橋とのグループ化」については、岸壁能力、設備、荷役計画及び安全管理体制等について総合的に検討し、安全上の面から客観的かつ厳密的に「岸壁能力を包含する桟橋」と判断できるものについて、グループ化することが可能と考えている。 グループ化にあたっては、個々の岸壁における標準船型の大きさ、荷役貨物の種類及び役務要件等の各項目を比較検討して判断するので、グループ化の可否等の具体的要望については、港長に相談していただきたい。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	グループ化を判断する際、岸壁の「標準船型の大きさ」、「荷役貨物の種類」、「役務要件」の3項目が主用な判断項目と考えてよろしいでしょうか。 そうであれば、グループ化の判断に当たっては、これらの項目について「安全上の面から客観的かつ常識的に」判断することなると思うのですが、このような考えで判断していただければ、少なくとも「全（同等の桟橋」しかグループ化できないという結論が出る可能性はさうめて低いものと考えます。早速港長に相談したいと思いますのでよろしくお願いします。	D		同一事業所内の岸壁をグループ化する際の判断基準は、 ○岸壁能力（個々の岸壁における標準船型の大きさ） ○荷役計画（荷役貨物の種類、荷役量） ○設備（コーディングアーム等の設備の要件） ○荷役の安全管理体制 ○安全対策（離着岸基準等） である。	1113702	複数岸壁のグループ化の要件を「変更される岸壁と同等の能力を有する岸壁」のみから「変更される岸壁の能力を包含している岸壁」についても認めるよう要件を緩和することにより、荷役岸壁の効率的利用を促進するとともに、滞船料の削減を図る。	京葉臨海コンビナート特区推進委員会	国土交通省
1220690	奥薩摩のホタル舟乗船定数の緩和	小型船舶安全規	「最大とう載人員」 第七十五条 小型船舶の最大とう載人員は、次の各号のうちいずれか小さい数とする。 一　乗船者のとう載にあてる場所に収容することのできる乗船者の数 二　検査機関が十分と認める乾げん及び復原性を保持できる最大限の乗船者の数 2　検査機関は、次の各号の一に該当する場合には、前項の数を減して乗船者の数を定めることができる。 一　季節又は当該小型船舶の航路等を考慮して必要と認める場合 二　船舶所有者が厳重の等級の設定等の理由により前項の数より小さい数を希望する旨を申し出た場合	C	III、IV	1. 小型船舶安全規則では、小型船舶の堪航性及び当該小型船舶に乗船している者の人命の安全の確保の観点から、小型船舶の安全確保に必要な安全基準の設定を行っている。 　最大搭載人員については、小型船舶の強度、復原性、乾舷、乗者の脱出経路等を考慮して設定しているところである。 2. 最大搭載人員を超えて人員を搭載した場合には、復原性能、乾舷が基準を満足せず小型船舶の転覆の可能性が高まったり、あるいは想定外の重量を積載することにより船体強度そのものに重大な影響を与えるおそれがある等、小型船舶及び当該船舶に搭載する人員の安全上重大な支障をきたすおそれがある。 3. 以上のように、最大搭載人員の増加は人命の安全上大きな影響を及ぼすものであることから、小型船舶安全規則第75条及び第76条の規定の緩和を行うことはできない。		C					C			1086010	奥薩摩のホタル舟運航に使用するホタル舟専用船は、旅客の最大搭載人員が20人、船員1人の計21人である。運航に当たっては、上流のダムの水位調整、ライフジャケットの着用の徹底、救難艇の配備、乗船場・下船場へのスタッフの配置、検査してのJIRの川下りであるなど徹底した安全管理に努めている。専用船に設置している長椅子は4人までは座れる（1船6～7列）ことから旅客24人、船員2人までの最大搭載人員は認められないか。	奥薩摩のホタル舟運航は、現在専用船10艇で運航しているが、ほとんどが特に多い時期は3艇の掛り運航運航を行っている。しかしながら掛り運し船は出発が遅れ、ホタルの数も少ない時間になることから、多くのお人にホタルの多い時間帯にホタル舟を楽しんでいただくため、旅客の定員を増やしたい。	さつま町、奥薩摩のホタルを守る会	国土交通省
1220700	旧国鉄信越本線 横川～軽井沢間廃線活用に関する、鉄道事業法の緩和	鉄道事業法 第2条・第3条・第5条 鉄道事業法施行規則 第6条の2	鉄道事業を行おうとするものは、鉄道事業法第3条に定める 1 経営の適切性 2 輸送の安全性 3 事業の計画性 4 事業の遂確な遂行能力 以上の3～4の要件を満たした場合、国土交通大臣が許可を行っている。 ただし、観光の目的を有する旅客の運送を専ら行う場合は、上記の3及び4の要件を満たせば鉄道事業の許可を行っている。	D	－	ご提案のような観光の目的を有する旅客の運送を専ら行う場合には、輸送の安全性と事業の遂確な遂行能力の基準を充たせば、運行が可能となる。 上記基準を充たしているか否か判断するためには、貴財団の詳細な計画や、車両等の安全性の状況を実際に確認する必要があることから、運輸局にご相談願いたい。	貴省回答に「車両等の安全性の状況を実際に確認する必要がある」とあることから、提案者と調整のうえ、速やかに車両、軌道等の安全性を確認されたい。		D		既に提案主体と調整を行っており、適切に対処することとしている。		D			1090310	現在、財団法人 碓氷峠交流記念財団 碓氷峠鉄道文化むらの国内遊具として、旧国鉄信越本線の廃線敷約2．6kmを特例措置として運行が認められている区間が、廃線敷全線11．2kmを観光鉄道として運行したい。	昨年4月から鉄道文化むらの国内遊具として、旧本線を2．6kmを特例措置として運行を開始し今年3月までに、既に1，271便・121，223人の乗客が旧線の景観等を楽しまれている。速度は遅くても安全が確保されいるこのトロッコ列車で群馬県横川駅まで、差非行ひとように最大限の努力を要望する声が大である。今後も安全運行に万全を尽くし、廃線区間11．2kmを現在の国内遊具として拡大する特例措置を認めていただきたい。文化むら～軽井沢間の線路は、昭和17年に敷設された特甲線であり、即使用可能となる様、保守をしており、この区間は今後も小修繕で維持することが可能な線区であります。	財団法人碓氷峠交流記念財団	国土交通省
1220710	圧雪車及びヘリコプターを利用したバックカントリーツアーにおける国有林野使用許可要件の緩和	航空法第79条 航空法施行規則第172条の2	地上の人又は物件の安全及び航空機の安全を確保するため、一定の基準に従って管理されている飛行場以外の場所における離着陸を原則として禁止しているところであるが、当該離着陸がやむを得ない事由に基づくものであり、かつ、安全上支障がないと認めて国土交通大臣が許可した場合に限り例外的に離着陸することができる。	D	-	飛行場以外の場所における離着陸については、飛行計画の概要等を記載した飛行場外離着陸許可申請書について審査の上、安全性等に支障がないと認められるときに許可するものである。 ご提案の今年度実施予定のバックカントリーツアーに係るヘリコプターの離着陸計画を詳細に承知していないので確たることは申し上げられないが、昨年度と同様の内容で申請を行うのであれば、許可は可能と考える。 よって、許可にあたっては関係機関と調整の上、航空法第79条に基づき許可申請を行っていただきたいと考えている。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	「安全性等に支障が無いと認められるときに許可する」の安全性"等"については安全性以外のどのような要件が必要かご教示願いたく存ます。	D		許可に際しての安全性以外の要件として、他人の土地を離着陸場として使用するときは、その土地の所有者又は管理者の承諾を得ていることが必要である。		D			1120100	国有林野内で行うバックカントリーツアーについて、環境調査及び安全対策を適切に行い、森林管理署のチェックを受けるなど一定の要件を満たした場合には圧雪車走行ルートやヘリコプターの離発着地点としての使用を許可する。	バックカントリースキーは近年ニーズが高まっており、一般消費者及びマスコミ等メディアでの関心が高い。そこで昨年度テスト的に実施したヘリ・キャットツアー（ヘリコプターや圧雪車を利用してお客様を輸送するバックカントリースキーツアー）を今後本格的に商品化することで市場縮小傾向のスキー業界の活性化を目指す。具体的には本サービスへの国有林野使用許可について現在開凍法案・通達等の検討は無いものの、次年度も継続してバックカントリーツアーを目的とした圧雪車走行コースの使用を許可する。この先進的取り組みの継続的実施を通じて地域活性化及び道内観光の発展に貢献する。	株式会社星野リゾート	農林水産省 国土交通省

管理コード	具体的事業を実現するために必要な措置（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」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	提案事項管理番号	措置の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1220720	バックカントリーツアーで利用する圧雪車・ヘリコプターの「森と人との共生林（自然維持林タイプ）」への乗り入れ制限緩和	航空法第79条 航空法施行規則第172条の2	地上の人又は物件の安全及び航空機の安全を確保するため、一定の基準に従って管理されている飛行場以外の場所における離着陸を原則として禁止しているところであるが、当該離着陸が やむを得ない事由に基づくものであり、かつ、安全上支障がないと認めて国土交通大臣が許可した場合に限り例外的に離着陸することができる。	D	-	飛行場以外の場所における離着陸については、飛行計画の概要等を記載した飛行場外離着陸許可申請書について審査の上、安全性等に支障がないと認められるときに許可するものである。 よって、許可にあたっては関係機関と調整の上、航空法第79条に基づき許可申請を行っていただきたいと考えている。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	「安全性等に支障が無いと認められるときに許可する」の安全性"等"については安全性以外のどのような要件が必要かご教示願いたく存します。	D		許可に際しての安全性以外の要件として、他人の土地を離着陸場として使用するときは、その土地の所有者又は管理者の承諾を得ていることが必要である。			D			1 1 2 0 0 2 0	林野庁課長通達（内部規定）で制限している「森と人との共生林（自然維持林タイプ）」への圧雪車・ヘリコプターの入林について、環境調査を事前に行い、かつ、その結果や安全対策等で森林管理署のチェックを受けるなど一定の要件を満たす場合には圧雪車走行ルートとしての使用及びヘリコプターの離発着地点としての使用を許可する。	バックカントリースキーは近年ニーズが高まっており、一般消費者及びマスコミ等メディアでの関心が高い。昨年度テスト的に実施したヘリ・キャットツアー（ヘリコプターや圧雪車を利用してお客様を輸送するバックカントリーツアー）の魅力を向上し、近年市場が減少傾向の業界活性化を目指す。具体的には林野庁における森林機能類型の「森と人との共生林（自然維持林タイプ）」は山頂や尾根づたいに設定されているが、この部分について圧雪車乗り入れやヘリの離発着を可能とする。その結果、消費者が求める山頂・尾根からの滑走が容易になり商品価値が高いツアーを提供可能となる。ツアーの営業を通じて地域活性化及び道内観光の発展に貢献する。	株式会社星野リゾート	農林水産省 国土交通省