管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	再検討要請	提案主体からの意見	提案主体意見補足資料	「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	提案主体意見補足資料	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	構想（プロジェクト）管理番号	規制特例提案事項管理番号	規制の特例事項（事項名）	規制の特例事項の内容	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称
200010	放置自転車撤去等にかかる行為主体者の規制緩和	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(以下自転車法という)第６条（別添のとおり）	放置自転車の撤去、保管、処分及び利用者負担額の設定等については、市町村の定める条例によるものとされている。	Ｄ－１		自転車法第6条では、市町村長が必要と認める場合、条例で定めるところにより、放置自転車の撤去、保管、処分等を行うことができる旨規定されているところであり、その具体的方法、手法等は市町村の判断により、条例等に基づいて定めることができるとされている。従って、放置自転車の撤去、保管、処分等については、民間に委託することができる。このため、提案主体の提案については、現行自転車法の規定により、対応可能と考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	今回の提案は民主体での実現（自転車法第６条に「市町村長は」と限定列挙されている部分の規制緩和）を目指すものであり、行政からの民間委託を望むものではない。現時点では、すべて行政が行うことなくまたは委託実施の可否は行政の判断で行われているのはもちろんのこと、撤去回数、保管場所等もほぼ行政が定める範囲であり受託者に裁量性がなく、委託内容さえ実施すれば良いということになり、受託者にとても積極的に新たな改善策を講じていくという環境には至らない（民間ならでは の経営的思想・発想が臨機応変に生かせない）。特に撤去した放置自転車、保管料等は市町村に帰属することとなっており、放置自転車撤去等にかかる全ての行為を民間に委託できるものではないため、民主体での行為は不可能であり、保管料の設定などが官民競争としても成り立つものとはなっていない、これらを踏まえ、「民でできるものは民へ」に基づき、官民の新たな役割分担として民への権限委譲について再考願いたい。	放置自転車の撤去、処分等については、私人の財産権に深く関わる行為であり、自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図るためのものなので、行政が主体となって対応すべき事務であると考える。 一方、自転車法では、放置自転車の撤去、保管、処分等についての具体的方法、手法等は、市町村の判断により、条例に基づいて定めることができるとされていることから、民間に委託することも可能であり、事実民間に委託して行っているところも少なくない。委託においては、民間の創意工夫を生かした形での委託契約も可能であると考えることから、現行自転車法の規定により、対応も可能であると考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	「行政が主体となって対応すべき事務」とあるが、本提案は「民でできることを民へ」という小泉構造改革の方針に則り、「自分たちの地域は自分たちで守ろう」という意識のもとに行うものである。行政が主体であれば民は直接的に意志を反映することができないことから、事実上、まちづくりの参画を制限されるものとなり、結果として、地域住民自らが撤去活動を行うという意義が減失する。特に「委託することも可能」とあるが、現在の委託では行政の予算の範囲内でしか撤去活動を行おうとしないという十分に解消されていない現状を踏まえて提案したものであり、委託するという権限がある以上、委託者と受託者という従来の関係に変化はない。委託内容を工夫したところでは「自分たちで守ろう」という意識の醸成にはつながらないほか、現実として臨機応変な活動を行っていくことが極めて困難であること、委託に関する様々な手続き等を要すること、受託できなければ逆効果でさないことから自ら保管場を持つことが不可能に等しいことなども動、受託については大きな支障がある。また、「自転車の交通に係る事故の防止」などがあるが、必ずしも行政だけがなすべきものではなく、当然ながら「使用者責任」の追及も必要であると思われる、これらのことから、例えば認定を受けることを前提とするなど、何らかの必要な措置を講ずることにより、あ（まても民が主体的に活動することができないかどうか再考願いたい。また、「行政が主体となって対応すべき事務」、すなわち民間であれば法的に必ず解決できない課題があるのであれば、具体的にご示しいただきたい。				放置自転車の撤去、処分等は、私人の財産権に直接関わることであり、 ①放置自転車の撤去、保管は、その所有者の意思に拘りなく、物理的強制力をもって一方的に当該自転車を移動せしめ、市町村の占有・管理下におくものであること ②一定の期間を経過したものについては、所有者の意思に拘りなく、法的な形成力をもってその所有権を市町村に帰属させるものであること から、まさに「公権力の行使」そのものにあたるものであり、行政が主体となって対応すべき事務であると考える。	1153	1153010	放置自転車撤去等にかかる行為主体者の規制緩和	放置自転車の撤去、保管、売却、処分は主に市町村長がなすべきこととされているが、この規制を緩和し、ＮＰＯ法人など民間でも実施可能とする。	尼崎地区６ロータリークラブ	民主体による放置自転車撤去構想
200020	放置自転車の利用者負担額の緩和	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(以下自転車法という)第６条（別添のとおり）	放置自転車の撤去、保管、処分及び利用者負担額の設定等については、市町村の定める条例によるものとされている。	Ｄ－１		自転車法第6条では、市町村長が必要と認める場合、条例で定めるところにより、放置自転車の撤去、保管、処分等を行うことができる旨規定されているところであり、その具体的方法、手法等は市町村の判断により、条例等に基づいて定めることができるとされている。従って、放置自転車の撤去、保管、処分等については、民間に委託することができる。このため、提案主体の提案については、現行自転車法の規定により、対応可能と考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	民間委託は業務の委託であり、保管等に関する経費については行政の収入となるものではないか。提案は民間が直接、収入として徴収するものであり、その経費についても自転車法第６条では「自転車等の保管、公示、自転車等の売却その他の措置に要した費用」「当該費用につき実費を勘案して」とあり、あくまでも措置に掛かった経費のみであり、労働の対価については制限が課せられている。基本的には業務内容の効率化（地域ボランティアの活用、所有権帰属後の効率的な売却・処分ルートの確立、専属ではなく兼業による経費負担の軽減など）により、利用者負担金を値上げすることなく（場合によっては値下げも可能）、ビジネスとして成立すると思われるが、現段階では、業務の効率性に連動した労働の対価の保障までは認められていないと考えるが、どうか。	放置自転車の撤去、処分等については、私人の財産権に深く関わる行為であり、自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図るためのものなので、行政が主体となって対応すべき事務であると考える。 一方、自転車法では、放置自転車の撤去、保管、処分等についての具体的方法、手法等は、市町村の判断により、条例に基づいて定めることができるとされていることから、民間に委託することも可能であり、事実民間に委託して行っているところも少なくない。委託においては、民間の創意工夫を生かした形での委託契約も可能であると考えることから、現行自転車法の規定により、対応も可能であると考える。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	「行政が主体となって対応すべき事務」とあるが、本提案は「民でできることを民へ」という小泉構造改革の方針に則り、「自分たちの地域は自分たちで守ろう」という意識のもとに行うものである。行政が主体であれば民は直接的に意志を反映することができないことから、事実上、まちづくりの参画を制限されるものとなり、結果として、地域住民自らが撤去活動を行うという意義が減失する。特に「委託することも可能」とあるが、現在の委託では行政の予算の範囲内でしか撤去活動を行おうとしないという十分に解消されていない現状を踏まえて提案したものであり、委託するという権限がある以上、委託者と受託者という従来の関係に変化はない。委託内容を工夫したところでは「自分たちで守ろう」という意識の醸成にはつながらないほか、現実として臨機応変な活動を行っていくことが極めて困難であること、委託に関する様々な手続き等を要すること、受託できなければ逆効果でさないことから自ら保管場を持つことが不可能に等しいことなども動、受託については大きな支障がある。また、「自転車の交通に係る事故の防止」などがあるが、必ずしも行政だけがなすべきものではなく、当然ながら「使用者責任」の追及も必要であると思われる、これらのことから、例えば認定を受けることを前提とするなど、何らかの必要な措置を講ずることにより、あ（まても民が主体的に活動することができないかどうか再考願いたい。また、「行政が主体となって対応すべき事務」、すなわち民間であれば法的に必ず解決できない課題があるのであれば、具体的にご示しいただきたい。				放置自転車の撤去、処分等は、私人の財産権に直接関わることであり、 ①放置自転車の撤去、保管は、その所有者の意思に拘りなく、物理的強制力をもって一方的に当該自転車を移動せしめ、市町村の占有・管理下におくものであること ②一定の期間を経過したものについては、所有者の意思に拘りなく、法的な形成力をもってその所有権を市町村に帰属させるものであること から、まさに「公権力の行使」そのものにあたるものであり、行政が主体となって対応すべき事務であると考える。	1153	1153020	放置自転車の利用者負担額の緩和	放置自転車の撤去、保管、売却、処分に要する経費は利用者の負担額とすることができるとされているが、これを規制緩和し、一定の制限（例：条例）のもと撤去業務に関する利益も得ることができるものとする。	尼崎地区６ロータリークラブ	民主体による放置自転車撤去構想
200030	構造改革特別区域基本方針における評価プロセスの変更	構造改革特別区域基本方針	年に２度程度特区において講じるべき規制の特例措置についての提案募集を、地方公共団体及び民間事業者等から行い、提案を受けたものについては、内閣官房が関係省庁と調整を図り、構造改革特別区域基本方針別表１の改訂を行うことにより規制の特例措置の追加・充実を決定していくこととしています。	Ｃ		特区制度は、内閣官房が民間事業者等からいただいた提案の実現を目指して関係省庁と最大限調整をする制度であり、また、政府としての最終的な決定は、内閣が一体となって行っていくことが必要です。 また、各省庁はそれぞれの権限に基づいて法令・制度等を所管しており、「実現するためにはどうすればよいか。」という方向で検討するためには、内閣官房が各省庁と調整を行っていく現行の方法が適切であると考えます。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答したい。	特に、特区制度においては、決定に関しては内閣府が責任を負うことと理解しており、あくまでも法令・制度等の執行機関である関係省庁の意見は決定に対する参考に留めるべきものと考えているがこの点に関しての見解をお示しいただきたい。	政府としての最終的な決定は、内閣が一体となって行っていくことが必要です。各規制所管省庁はそれぞれの権限に基づいて、執行にとどまらず企画・立案を含めて法令・制度を所管しており、政府として特区の推進に当たり「実現するためにはどうすればよいか」という方向で検討するためには、内閣官房が各規制所管省庁と調整を行っていく現行の方法が適切であると考えます。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答したい。	平成16年12月24日の経済財政諮問会議において、奥田議員から次の発言があった。「政策的には重要であるが実現が容易でない提案が却下されている傾向が明らかになっている。それを改善するためには、特区本部として第三者機関、例えば評価委員会などの検討を経て、10個程度の重点検討項目を選定し、その実現を重点的に図る、そういう仕組みを導入すべきではないかと考えている。」これは、特区推進室（本部）が主体的に動き、規制監督省庁の意見は参考程度に留めた上で、第三者機関としての評価委員会での審議を経て特例措置の可否を判断することが望ましいという当方からの提案に近い考えを示したご発言である。さらに、この奥田議員のご発言を受け村上特区担当大臣は「御指摘の重点検討項目の選定について、評価委員会の現在の機能ではちょっと難しいのではという気もするが、評価委員会の機能を拡充することが適当かどうかを含め、どのように取り組んでいくか検討していきたいと考えている。」とご発言されている。従ってこれらの諮問会議の議論から、この考え方が今後の特区制度を論じる中で重要なこととして浸透しつつあると考えられる。これらの奥田議員及び村上特区担当大臣のご発言と共に当方からの提案を再考して頂き、さらに本意見を実際に評価委員会に諮り、評価委員会としての見解も合わせて伺うことも踏まえ、再度ご検討頂きたい。				各規制所管省庁はそれぞれの権限に基づいて、執行にとどまらず企画・立案を含めて法令・制度を所管しており、このため、政府として特区を推進するに当たっては、内閣官房と各省庁が一体となって本制度を進めていく必要があります。諮問会議のご提案についても、「特区本部として、ありますように、政府としての最終的な決定は、内閣が一体となって行っていくことを前提としているものです。なお、諮問会議のご提案については、平成16年度内に報告が求められており、今後政府として、どのように対応するか検討を行い、提案の実現を向上させるための方策について、本年度内に諮問会議にご報告を行いたいと考えております。	1273	1273010	構造改革特別区域基本方針における評価プロセスの変更	構造改革特区は「構造改革特別区域基本方針」で定められたとおり、「地方公共団体や民間事業者等の自発的な立案により、地域の特性に応じた規制の特例を導入する特定の区域を設けることで、当該地域において地域が自発性を持って構造改革を進めることが、特区制度を導入することを意義」とし、「地域の独創的な構想を最大限実現するための環境整備を、内閣一体となって行っていく」ことを目標としている。しかし、まず、現状では特区提案は特区推進室に提出するが、規制の特例措置を所管する省庁が現行法令に照らし上で特区における操省の特例措置を設けるか否かの判断をする手順になっている。そして、規制所管省庁では十分な検討がないまま特例措置を講じる場合や全国保証項目に特区での対応は不可能との回答が出されている。これでは、本来の目標である地域を限定した規制の特例を設け、弊害を検証することにより規制改革を推進する目標が達成できるとは言えない。 そこで、特区制度における規制の特例措置を設けるか否かのプロセスを改めることを提案させていただく。現在、構造改革特別区域推進本部に、民間事業者、学識経験者等第三者からなる評価委員会が設置されているが、この客観的に判断し検討することができる評価委員会に規制の特例措置を設けるか否かの判断していただく。さらに、その前提として規制所管省庁からの報告は規制の特例を出すことによる弊害のみを評価委員会に示し、規制の特例の成否については評価委員会に一任する。 翼するに、規制の特例は比較的容易に設け、実際の特例期間内における活動の検証・評価を十分に行うことにより、特区制度のもつ本来の目標が達成できると考える。	医療法人財団河北総合病院	構造改革特区制度特例措置決定過程変革プロジェクト