## 12 国土交通省（特区第12次 最終回答）

| 管理コード | 要望事項（事項名） | 該当法令等 | 制度の現状 | 求める措置の具体的内容 | 具体的事業の実施内容・提案理由 | 措置の分類 | 措置の内容 | 各府省庁からの提案に対する回答 | 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 | プロジェクト名 | 提案事項管理番号 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 120010 | 河川敷において作物栽培可能とする要件緩和 | 河川法第27条、河川法施行令第15条の4 | 河川区域内の土地の掘削等を行う場合は、河川管理者の許可を必要としている。ただし、河川管理上支障を生じるおそれが少ない軽易な行為については、許可は必要ないものとされている。 | 人と地域を再生する「菜の花プロジェクト」を一級河川の河川敷にて展開し、菜種を収穫出来る様、要件緩和を求める。 | 本プロジェクトの目的は、<br>①備後の母なる芦田川を「清流」として取り戻し、癒しの場と人が集まる場所として蘇らせる。<br>②使い終わった天ぷら油をディーゼル燃料に使ってゴミにしない取組や大気汚染対策。<br>③菜の花をいっぱい植えて花を楽しみながら、良好な自然景観作りによる観光振興と環境教育。<br>④休耕田や放置された畑を活用して、地産地消の推進と食料自給率の向上。<br>⑤「地球環境や私たちの未来に配慮している分」=「エコ価値」の高い製品の製造とコミュニティビジネス育成。<br>⑥地域基金と地域通貨創造による環境活動等への支援。<br>⑦住民+企業+教育機関+各自治体等が協働して「持続可能な地域自立の資源循環型社会」実現。<br>である。<br>提案理由：<br>本プロジェクトの目的を達成する為に、菜種の収穫は必要不可欠である。<br>代替措置：菜種を単なる作物と捉えず、環境浄化装置として、又、環境教育のツールとして、そして、地域再生の象徴として考慮していただきたい。 | D | － | 河川法第27条は、河川区域内の土地の掘削を行う行為等が、河川管理施設（堤防等）に損傷を与え洪水の際に破堤等甚大な被害を引き起こすおそれがない等を確認するため、河川管理者の許可を必要としている。このため、河川管理施設に損傷を与えない等河川管理上支障がなければ、許可を受けることが可能である。<br>　また、治水上又は利水上の支障を生じるおそれが少ないと考えられる「軽易な行為」については、許可が不要である。「軽易な行為」とは、河川法施行令第15条の4により規定されており、「河川管理施設から一定の距離がある河川敷での耕耘」等が該当する。許可が不要となる河川管理施設からの距離については、一般的に10m以上となっているが、河川によって河川管理者が、河川管理施設の構造又は地形、地質その他の状況により個別に判断している場合もある。<br>　従って、ご提案の草花の植栽については、治水上支障のない等の箇所においては現行規定により対応は可能なものと考えられる。添付資料で頂いているとおり、既に実施されている事例もある。実施箇所について、対応可能であるか否かについては、当該河川敷地の河川管理者にご相談頂きたい。<br>　なお、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されることが原則であり、河川法第24条の土地の占用の許可が必要となる場合がある。この点に関しては、河川管理上の支障を及ぼさない利用が担保されていることが不可欠であることから、原則的に、国有地である河川敷における収穫による収益を目的とした農地の占用は認めていない。<br>　ただし、本要望の趣旨に沿う手法として、例えば、市町村等が占用主体となって、公園を設置し、その中において菜の花を植え、当該市町村との合意等の上で、要望の趣旨に合致するような方法（「収穫」）を行うというようなことも考えられる。このような占用をしようとする場合は、関係市町村に相談された上で、各河川管理者にご相談頂きたい。 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | BINGO菜の花プロジェクト | 1023050 | 個人 | 広島県 | 農林水産省<br>国土交通省 |
| 120020 | 河川敷において菜の花栽培可能とする為に取水可能とする要件緩和 | 河川法第23条 | 流水の占用をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならない。 | 人と地域を再生する「菜の花プロジェクト」を一級河川の河川敷において、菜の花を栽培する為に川より取水出来る様、要件緩和を求める。 | 本プロジェクトの目的は、<br>①備後の母なる芦田川を「清流」として取り戻し、癒しの場と人が集まる場所として蘇らせる。<br>②使い終わった天ぷら油をディーゼル燃料に使ってゴミにしない取組や大気汚染対策。<br>③菜の花をいっぱい植えて花を楽しみながら、良好な自然景観作りによる観光振興と環境教育。<br>④休耕田や放置された畑を活用して、地産地消の推進と食料自給率の向上。<br>⑤「地球環境や私たちの未来に配慮している分」=「エコ価値」の高い製品の製造とコミュニティビジネス育成。<br>⑥地域基金と地域通貨創造による環境活動等への支援。<br>⑦住民+企業+教育機関+各自治体等が協働して「持続可能な地域自立の資源循環型社会」実現。<br>である。<br>提案理由：<br>菜の花を栽培する為に必要最低限の取水は必要不可欠である。<br>代替措置：<br>河川敷の菜の花に散水した水は、川に戻ると考えられる。 | C | － | 　河川の水を使う場合には、<br>① 他の水利使用・漁業等に支障がないか<br>② 取水予定量は河川流量から判断して可能な量なのか<br>など河川の流水の使用の秩序を守るため、様々な判断基準を踏まえ、河川管理者の許可を受けることが原則であり、これらの要件を緩和することはできない。<br>　なお、取水の目的、取水量、取水形態、頻度等によっては取水が可能な場合もあるが、いずれにしても、本ご提案に関してはその事業計画等の詳細も明らかではないので、当該河川の河川管理者とご相談頂きたい。 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | BINGO菜の花プロジェクト | 1023060 | 個人 | 広島県 | 国土交通省 |
| 120030 | 地方分権の視点から広域地方計画協議会の運営について地方に権限委譲 | 国土形成計画法第10条第7項 | 広域地方計画は、国土形成計画法第9条第1項の規定により、複数の都府県の区域からなる広域地方計画区域ごとに国土交通大臣が定める国土形成計画である。その策定に当たっては、同条第3項の規定により、国の関係機関及び都府県等からなる広域地方計画協議会の協議を経なければならないとされており、同法第10条第7項の規定により、同協議会の庶務は国土交通省において処理することとされている。 | 国土交通省において処理される広域地方計画協議会の庶務の権限を関係府県及び関係指定都市の連合体に移譲する。 | 国土形成計画は、わが国の総合的な国土の形成に関する施策の指針とする全国計画と、全国計画を基本として圏域ごとの指針とする広域地方計画で構成される。国土形成計画の前身である全国総合開発計画には全国計画のみで広域地方計画に相当する計画はなかったが、これは地方分権の一環として、国土形成計画をより地方の特性や実情に応じた計画とすることを目的として取り入れられたものである。<br>広域地方計画の策定事務を進めるにあたっては、関係機関で構成する広域地方計画協議会が各圏域ごとに組織され協議が行われるが、当該協議会の庶務は国土交通省が処理するとされる。真に地方分権を進める観点から、広域地方計画をより地方の計画として相応しい内容にするためには、当該協議会の庶務の権限を実際に地域の実務にあたっている関係府県及び関係指定都市の連合体に委譲することが望ましい。 | C | － | 広域地方計画は、国土形成計画法第3条第2項の規定により、地方公共団体の主体的な取組を尊重しつつ、全国的な規模で又は全国的な視点に立って行わなければならない施策の実施その他の国が本来果たすべき役割を踏まえ、国の責務が全うされることとなるよう定めるものである。その策定に当たっては、地方の特性や実情に応じた計画とするため、広域地方計画協議会において国及び都府県等が対等の立場で意見調整を行うこととしている。その上で、国の責務が全うされることとなるよう計画を策定する観点から、国（国土交通大臣）が定めることとし、同協議会の庶務についても国の関係機関（国土交通省）が処理することとしている。<br>このため、本提案は、地域の特性に応じた規制の特例措置を講ずる「特区」にはなじまないものと考える。 | 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 国土審計画部会報告(案)(H19.11.27)では、「各ブロックが独自の発想と戦略性を活かした国土形成を進める必要」(121頁)と謳っているが、その実現は、広域ブロックの主な担い手である地方自治体が主体性を発揮し、計画の策定に関与してこそ可能である。広域地方計画協議会は、国と府県等が「対等の立場」で意見調整を行う場とされるが、国土交通省の機関が庶務を担当しなくても、協議会の一員として、府県等と対等の立場で調整することにより、国の責務も全うされる計画を策定することができると考える。地方分権を推進し、真に「地方の特性や実情に応じた計画」とするためには、その庶務は関係府県及び関係政令市の連合体が担うべきである。 | C | － | 　国土交通大臣は、国土形成計画法に基づき、広域地方計画を定めようとするときは、広域地方計画協議会における協議を経ることとされており、国と協議会の庶務を担当する者との緊密な連携が必要である。このため、こうした国と協議会との連絡調整が最も円滑かつ効率的に行われるためには、計画策定プロセスに最も関わりのある国土交通省において協議会の庶務を処理することが適当であると考える。<br>　国土交通省がこうした庶務を処理することは、協議会の構成員である地方自治体が主体性を発揮し、計画の策定に関与することや、真に「地方の特性や実情に応じた計画」とすることを妨げるものではないと考える。 | 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 国土形成計画法に基づく広域地方計画の策定過程においては、国と広域地方計画協議会との連絡調整の効率性よりも、地方分権の推進の観点から地方自治体が主体性を発揮し、計画の策定に最大限関与できる手続となるよう配慮することが重要である。このため、地方の特性や実情に最も通じた関係府県や関係政令市の連合体において、協議会の庶務を処理することが適当である。<br>なお、関係府県や関係政令市の連合体がこうした庶務を処理することとしたとしても、国と緊密な連携を図ることは可能であると考える。 | C | － | 広域地方計画は、地方公共団体の主体的な取組を尊重しつつ、全国的な規模で又は全国的な視点に立って行わなければならない施策の実施その他の国が本来果たすべき役割を踏まえ、国の責務が全うされることとなるよう（国土形成計画法第3条第2項）、広域地方計画協議会の協議を経て、国（国土交通大臣）が定めることとされている。したがって、広域地方計画協議会においても、このような国の責務が全うされることとなるよう広域地方計画の策定について十分に協議するため、国の機関（国土交通省）において同協議会の庶務を処理することが適当である。 |  | 1095020 | 大阪府 | 大阪府 | 国土交通省 |
| 120040 | 公有地の拡大の推進に関する法律第4条第1項第1号の適用除外 | 公有地の拡大の推進に関する法律第4条第1項第1号 | 　本法においては、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るために、都市計画区域内における一定面積以上の土地（例えば、都市計画施設、道路、河川予定地の区域は200㎡以上、等）の有償譲渡について、事前届出を義務付けることにより、地方公共団体等に当該土地の買取り協議の機会を付与する公有地の先買い制度が規定されている。 | 　越谷流通業務団地のような、事業が完了した流通業務団地に限り、公有地の拡大の推進に関する法律第4条第1項第1号の適用を除外することにより、届出義務者が土地を有償譲渡する場合であっても、譲渡の制限（同法第8条）を受けることなく、円滑な契約行為ができるようにする。 | 　越谷流通業務団地は、昭和45年の「東京都についての流通業務施設の整備に関する基本方針」で、「北部の流通業務地区」として位置付けられるとともに、同年12月に「越谷流通業務地区」（地域地区）及び「越谷流通業務団地」（都市施設）として都市計画決定された。その後、越谷流通業務団地造成事業は、昭和59年1月に供用を開始し、昭和62年度に処分が完了している。<br>　当該団地は、公有地の拡大の推進に関する法律第4条第1項第1号に規定される都市計画施設である。本県では公有地の拡大の推進に関する法律施行令第3条第3項ただし書の規模を定める条例により、都市計画施設内における100㎡以上の土地有償譲渡から土地所有者に届出義務が生じるため、当該団地内についても、これまでその取扱いをしてきたところである。<br>　しかし、公共用地の先行取得を主たる目的としている同法の趣旨に鑑みると、既に事業が完了している当該団地の区域内にあっては、仮に届出がなされたとしても、一般的に公共用地を先行取得する可能性はないと思われる。<br>　従って、本提案では、同法第4条第1項の届出義務について、当該団地のような、事業が完了した流通業務団地に限り、適用を除外することを求めることとする。<br><br>提案理由：当該団地では、公共用地を先行取得する可能性がなく、同法による届出制度によって必要以上に民間の土地取引を妨げ、譲渡制限すべきではなく、併せて、民間の土地取引に弾力性を持たせるという意味でも有益なものになると考えられることなどから、上記の適用除外について提案するものである。 | D | － | 公有地の拡大の推進に関する法律（昭和47年法律第66号以下公拡法という。）は、都市の健全な発展と秩序ある整備を促進するため必要な土地の先買い制度を整備し、もって公有地の拡大の計画的な推進を図ることを目的としている。<br>　本件提案のように、都市計画施設として都市計画に位置付けられている流通業務団地に関する事業（敷地造成・処分）が完了している場合、当該団地の区域内の土地は、都市計画によって定められたトラックターミナル、流通業務施設等が建設され、これら都市計画施設の用に供されているものである。<br>　このため、当該団地内の土地は、都市計画が変更される等の特段の事情がない限り、都市計画施設の用に供されているものであり、当該土地が有償譲渡される場合であっても、公拡法4条第2項第3号に該当し、届出義務は適用されないと解される。<br>　よって、本件提案内容は、現行法上対応が可能である。 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 1016010 | 越谷市 | 埼玉県 | 総務省<br>国土交通省 |
| 120050 | 土地区画整理事業の直接施行に係る建築確認の適用除外 | 建築基準法第２条及び第６条<br>土地区画整理法第77条第７項及び第78条第１項 | 　土地区画整理法第77条の規定により、仮換地を指定した場合等において、施行者は自ら建築物等を移転することができるが、建築基準法上、「建築」に該当する場合は、建築確認が必要となる場合がある。また、土地区画整理法第78条の規定により、施行者が建築物等の移転をした場合には、損失を受けた者に対し、通常生ずべき損失を補償することとされている。 | 土地区画整理事業における地方公共団体等の直接施行による建築物の移転に際し、当該建築物に係る建築確認は不要とする。または、当該建築物の補強等の是正を行っても対象物の同一性は阻害されないものとし、損失補償の対象外とする。 | 直接施行の迅速化による土地区画整理事業の円滑な施行を目指す。<br>（提案理由）施行者が支障物件を換地先に移転する場合、建築物が同一であるにもかかわらず、建築基準法上「新築」として建築確認が求められているが、そのために補強等の是正を行った場合、建築物の同一性が阻害されたとして土地区画整理法上損失補償の対象となる可能性がある。<br>これが、施行者による直接施行の円滑な執行の妨げとなっている。 | C | － | 　建築基準法は、国民の生命、健康及び財産を保護するため、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めており、建築工事に着手する機会をとらまえて現行法に適合させることで建築物の安全の確保を図り、国民の生命、健康及び財産の保護を図ることを目的としているものである。<br>　そのため、建築基準法第6条第1項の規定により、建築物を建築する場合にあっては、当該工事に着手する前に、その計画が建築基準関係規定（建築基準法令及びその他の関係法令における規定。構造・防火・衛生・設備等の単体規定及び市街地の良好な環境の形成のための集団規定からなる。）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されており、建築確認に係る御要望の実現は困難であると考える。<br>　また、土地区画整理法第78条第1項に規定する損失補償については、施行者が建築物等を移転し、若しくは除却したことにより他人に損失を与えた場合等に、その損失を受けた者に対して、通常生ずべき損失を補償することとされている。 | 牽屋による建築物の移転の場合、建築物の上屋部分について特段の問題はないと考えるが、その場合でも新築と同様に建築確認が必要とされている理由は何であるか回答されたい。<br>併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 当該回答に従い建築確認申請を行い、構造が既存不適格による強度不足であった場合、施行者が補強工事を実施することとなるが、当該工事は所有者の財産価値を高めることはあっても「損失を与えた場合」に該当するとは考えられない。しかしながら、補強工事の施工代金の支払いを受領できないばかりか、所有者から同一性が阻害されたとして損失補償の請求を受けることが懸念され、これが土地区画整理事業の円滑な執行を妨げている。このため、少なくとも、所有者から補強工事に係る損失補償の請求を受けることがないよう、また、仮に請求されたとしても施行者に支払い義務が生じないことを明確にするため、当県提案の特区を認めていただきたい。 | C | － | 建築基準法において、既存建築物を一の敷地から他の敷地へと移転させる場合は、「建築」に該当することとなり、当該既存建築物について、移動後の敷地において適用を受ける現行の建築基準関係規定（例えば、高さ制限、容積率、敷地の接道、地区計画等に係る市街地の良好な環境の形成のための集団規定等）に適合させる必要があるため、建築確認が必要となる。<br>土地区画整理法第78条第1項は、施行者が建築物等を移転し、若しくは除却したことにより他人に損失を与えた場合等に、その損失を受けた者に対して、通常生ずべき損失を補償することとされているため、本事案のように損失を与えていない場合には、施行者は損失補償を行う必要はない。<br>（また、判例にもあるとおり、土地区画整理法上、建築物等の仮換地への移転が事実上又は法律上不可能な場合などには、当該建築物等の除却をすることを認めている。） |  |  |  |  |  |  | 1093030 | 兵庫県 | 兵庫県 | 国土交通省 |
| 120060 | 地縁による団体による定期建物賃貸借契約に係る斡旋行為等に対する宅地建物取引業の要件緩和 | 宅地建物取引業法第２条、第３条及び第１２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。 | 地縁による団体が、その構成員又は準構成員の依頼により、定期建物賃貸借契約の締結を目的とした物件情報の提供、調整及び斡旋行為等を行う場合に、当該団体が宅地建物取引業法に定める免許の取得を要しないこととする。 | 田舎への転入希望者がある場合に円滑にそれが実現でき、地域住民、都市等へ転出した空き家の所有者、それぞれにとってより望ましい結果が得られるモデルをつくる。<br>具体的には、借地借家法第38条に規定の定期建物賃貸借契約を活用した家屋の賃貸借が進むように地縁による団体が、その構成員又は準構成員からの依頼に基づき、物件情報の提供、地域に根ざした信用形成の仕組みを考慮した特約条項の設定、契約締結のための調整及び斡旋を行う。<br>　当該契約においては、<br>・近傍市街地における実勢賃貸料の1／2以下程度（例えば一戸建て住宅2万円／月）の賃貸料を想定、保証金・敷金等は徴収しない<br>・信用形成につながる特約条項を設定<br>・地縁による団体が受け取る手数料は、無料又は契約時に月額の1／10程度以下<br>・契約当事者間の公平性を確保、契約希望者多数の場合は、賃貸人の意向が優先（公営住宅ではない）<br>提案理由<br>田舎の空き家が賃貸借契約の対象となるには、貸し手側が安心して貸し出せ、借り手となる転入者が地域で安心して暮らせるよう周囲の協力が必要である。 また、一般的に田舎の家屋の賃貸価格は低く、不動産仲介事業者にとって、必ずしも魅力があるものではないと考えられる。<br>　この提案の主眼は、多様な関係者の協働と合意により、これまでになかった「田舎における信用形成の仕組み」を形にすることであり、持続可能な地域づくりに多様な選択肢を実現することである。（別紙　事業内容書有り） | C | － | 　今回の提案における地縁による団体の定期建物賃貸借契約の締結を目的とした物件情報の提供、調整及び斡旋という一連の行為は、宅地建物の取引行為に直接関与するものであるため、宅地建物の貸借の媒介に該当し、宅地建物取引業の免許を必要とする行為である。<br>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。<br>今回の提案に関し、仮に当該団体が宅地建物取引業の免許を取得することなく宅地建物の貸借の媒介をすることができるとした場合、当該団体に対しては、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重要事項の説明、契約締結時における書面の交付、営業保証金の供託、広告規制等は軒並み適用されないこととなるため、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、当該団体が宅地建物取引業者でない以上、当該団体が行う宅地建物の貸借の媒介に関して不適切な行為があったとしても、国土交通省等は当該団体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。<br>したがって、今回の提案において、当該団体が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。<br>なお、宅地建物取引業法においては、宅地建物取引業者は法人又は個人であることを前提としており、営業行為として安定的に取引を行う上で権利能力を有しない団体は、免許を取得できないこととされている。 | 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 消費者保護の観点から規制の特例措置は認められないとの御回答ですが、①賃貸人は地縁による団体の構成員又は準構成員に限定し、不特定多数の空き家の所有者を対象としていないこと。②賃貸借契約が成立した場合において、賃借人は当該地縁による団体への加入の自由が法的に確保されており、賃貸の媒介のプロセスで問題が生じたとしても、現地で地縁による団体の構成員の立場からも対処しうると考えられること。③媒介に係る手数料は、賃貸借契約が成立した場合に限り当該契約成立後に徴収するとすれば、消費者保護の観点から問題はないと考えます。（別様有り） | C | － | ○　宅地建物取引業法における「媒介」行為に該当するか否かは、個別具体の事例ごとに判断する必要があるが、今回の提案の地縁による団体は、少なくとも不特定多数の者を対象に賃借人を募って空き家に関する情報を提供し、現地への案内その他の賃貸人と賃借人の希望する条件の調整や斡旋等の過程を通じて、賃貸人と賃借人との間の賃貸借契約の成立に尽力する行為を行うものであり、総合的に勘案すると、「媒介」行為に該当する可能性が極めて高いと言わざるを得ない。<br>○　宅地建物取引業法における「業として行う」とは、宅地建物の取引を社会通念上事業の遂行とみることができる程度に行う状態を指すものであり、その判断は、①取引の対象者（広く一般の者を対象に取引を行おうとするものは事業性が高い）、②取引の目的（利益を目的とするものは事業性が高い）、③取引対象物件の取得経緯（転売するために取得した物件の取引は事業性が高い）、④取引の態様（自ら購入者を募り一般消費者に直接販売しようとするものは事業性が高い）、⑤取引の反復継続性（反復継続的に取引を行おうとするものは事業性が高い）の5つの判断基準を参考に諸要因を勘案して総合的に行われるものである。<br>○　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行為規制（※下記参照）を行い、宅地建物取引業を営む者に不適切な行為があった場合には、同法上の監督をなし得ることにより、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。<br>＜宅地建物取引業者に対する代表的な行為規制＞<br>・専任の取引主任者の設置（規制の趣旨：一般消費者が取引上の過誤による被害を防止するため、宅地建物の取引に関する専門家を配置）<br>・重要事項説明（規制の趣旨：購入者等が重要な事項を知らずに取引をしてしまい、事後に不測の損害を被ることを防止するため、契約締結前に取引主任者をして、物件の属性、取引条件等に関する一定の重要事項を説明）<br>・契約締結時の書面交付（規制の趣旨：契約内容の明確化を図り、後々のトラブルを防止するため、取引主任者が記名押印した上で書面を交付）<br>・営業保証金の供託（規制の趣旨：営業上の取引による債務の支払いを担保）<br>・広告規制（規制の趣旨：誇大広告や虚偽広告による購入者等の不測の損害を防止）<br>○　今回の提案の場合、消費者保護の観点からは、特に、賃借人となる一般消費者が安全かつ円滑に賃借が行える取引環境を確保することが重要である。そのためには、当該取引の媒介を行う者は宅地建物取引業の免許を取得するとともに、同法で規定される所定の行為規制に服する必要があり、適用除外とすることができるものはない。<br>○　なお、宅地建物取引業法においては、宅地建物取引業者は法人又は個人であることを前提としており、法人格のない「地縁による団体」は、営業行為として安定的に取引を行う上で権利能力を有しないため、免許を取得することはできない。 |  |  |  |  |  | 南丹田舎すまいるプラン | 1100010 | 個人 | 京都府 | 国土交通省 |

## 12 国土交通省（特区第12次 最終回答）

| 管理コード | 要望事項（事項名） | 該当法令等 | 制度の現状 | 求める措置の具体的内容 | 具体的事業の実施内容・提案理由 | 措置の分類 | 措置の内容 | 各府省庁からの提案に対する回答 | 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 | プロジェクト名 | 提案事項管理番号 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 120070 | 建築基準法の緩和 | 建築基準法第27条第1項 | 建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。<br>一定規模以上の特殊建築物は、倒壊防止、延焼防止、避難安全等の観点から、耐火建築物とすることが必要である。木造建築物であっても、耐火性能検証法を用いることにより、耐火建築物とすることが可能である。 | 建築基準法では、学校や公営住宅等は防火安全のため木造化を規制しているが、3，000㎡以下、3階建て以下の場合は、木造化が可能となるよう仕様規定の改正を再度、要望する。 | 本県では、森林資源の循環利用促進の一環として、特に、公共施設における木材利用の推進に力を入れており、「公共施設等木材利用推進方針」を策定して、県・市町等が整備する公共施設等について可能な限り木造・木質化を推進しているところであるが、延べ床面積が3，000㎡以下であるにもかかわらず、3階建てであるため木造化が出来ない公共施設があったことから、建築基準法における特殊建築物の仕様規定を緩和することにより、公共施設木造化が促進されれば、県産材の需要拡大を通じて、森林の整備が推進される。 | C | － | 従来は、過去の市街地大火や建築物火災等の教訓を踏まえ、大規模な建築物が火災により倒壊すると隣接する建築物に延焼等を生じる危険性が高いことから、延べ面積が3000㎡を超える建築物の柱や梁を木造とすることが一律に禁止されており、また、3階以上の階を不特定多数の人が利用する特殊建築物等については、避難安全の確保や倒壊防止の観点から、その柱や梁を鉄筋コンクリート造などの耐火構造とすることとされていた。これらについて、その後の技術開発の進展を踏まえ、平成12年6月に施行された改正建築基準法により性能規定化が行われ、木造であっても耐火性能を有するものであれば、延べ面積が3000㎡を超えるものを建築したり、3階以上の特殊建築物を建築したりできるように措置されたところである。今後も、木造の性能を適切に評価することにより、建築物における木材の利用の拡大に努めてまいりたい。<br>また、木造建築物については、現段階では汎用性の高い仕様が認められないので、構造上、意匠上の工夫を促す観点から、国土交通省において仕様を定めることは予定していない。<br>なお、壁、柱等の主要構造部に対する耐火構造の仕様については、民間において着々と大臣認定の実績が積み重ねられている状況にある。 | 貴省の回答で「壁、柱等の主要構造部に対する耐火構造の仕様については、民間において着々と大臣認定の実績が積み重ねられている状況にある。・・・今後も、・・・建築物における木材の利用の拡大に努めてまいりたい。」とされており、貴省においても、木材の利用拡大を積極的に推進していると理解している。木造建築物に関して大臣認定を受けている件数はどのくらいあるのか。また、国内材で大臣認定を受けている件数はどのくらいあるのか回答されたい。大臣認定により知見が蓄積されれば、これをもとに、木造建築物についての基準を策定することが適当と考えるが、このような取組みを行う考えがあるか明確にされたい。 | | C | － | 木材を用いた耐火構造の大臣認定については、外壁が12件、柱が1件、はりが1件、床が9件、屋根が9件、階段が2件の実績がある。<br>また、木造建築物については、現段階では汎用性の高い仕様が認められないので、構造上、意匠上の工夫を促す観点から、仕様を定めることは予定していない。 | | | | | | | 1012010 | 愛媛県 | 愛媛県 | 国土交通省 |
| 120080 | 建築基準法第6条第1項4号の除外規定を農業用施設のみに適用できるようにする | 建築基準法第6条第1項第4号 | 都市計画区域等において建築物を建築する場合にあっては、当該工事に着手する前に、その計画が建築基準関係規定（建築基準法令及びその他の関係法令における規定。構造・防火・衛生・設備等の単体規定及び市街地の良好な環境の形成のための集団規定からなる。）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。 | 建築基準法6条1項4号にて建築確認を除外している「都道府県知事が都道府県都市計画審議会の意見を聴いて指定する区域」を「都道府県知事が都道府県都市計画審議会の意見を聴いて指定する区域の農業用施設に限定する」ことで、当該地域において、農業用施設の建築に関して、都市計画区域外と同様の取扱をして頂きたい。 | 畜産の振興による、地域経済の浮揚を図りたい。（農業用施設の建築を簡単にすることにより、畜産の振興につながる。）<br>提案理由<br>南種子町においては、畜産の振興を進めているところですが、農業用施設建築の確認申請の際、確認申請のために多額の費用を要する敷地が多いため、振興の障害になっていると考えられます。 | C | － | 建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。<br>建築基準法第6条第1項の規定により、建築物を建築する場合にあっては、当該工事に着手する前に、その計画が建築基準関係規定（建築基準法令及びその他の関係法令における規定。構造・防火・衛生・設備等の単体規定及び市街地の良好な環境の形成のための集団規定からなる。）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されている。御提案では、都市計画区域等以外の区域にある小規模な建築物と同様に、農業用施設を建築確認の対象外として取扱うことを要望されているが、建築物の安全を確保する観点からは、小規模な農業用施設以外の農業用施設については、建築基準関係規定への適合を判断する専門家である建築主事による確認を受けることは必要不可欠であり、御要望の実現は困難である。 | 建築基準法6条1項4号にて規定している建築確認の除外について、都道府県知事が地域の実情を踏まえ、都道府県都市計画審議会の意見を聴いた上で、農業用施設を含めた建築物の建築確認を除外することができるのか回答されたい。<br>併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 第6条1項の1号2号3号に定める大規模建物について確認申請の除外を求めているのではなく、小規模建物についてお願いをしているところです。安全上の問題があるとのことですが、確認申請を免除して頂くだけで、法律に適合しない建物を造るわけではありません。また、農業用施設に限定し、住宅等の建築物を除外するわけではありません。<br>南種子町は町面積の70%を都市計画区域に指定していますが、殆どが人家のない、また、人家の増える見込みのない地域です。都市計画区域の指定範囲が間違っているように思います。南種子町は範囲の見直しを検討していますが、南種子町の現況を考えますと、早急にご対応頂くようお願いしたい。補足資料有 | D | － | ご要望の後段の趣旨によると、当該要望の論点は、都市計画区域の指定範囲についての考え方であり、都市計画区域については各都道府県が、関係市町村及び都道府県都市計画審議会の意見を聴くとともに国土交通大臣の同意を得たうえで指定を行うものであることから、県と町の調整が重要と考えられる。また、建築基準法第6条第1項第1号から第3号までに規定する建築物以外の建築物については、都市計画区域内であっても、都道府県知事が都道府県都市計画審議会の意見を聴いて指定した区域にあっては、建築確認を必要としない。なお、建築物の安全を確保する観点からは、小規模な農業用施設以外の農業用施設であっても、建築基準関係規定への適合を判断する専門家である建築主事による確認を受けることは必要不可欠であることについては、既に回答したとおり。 | | | | | | | 1020010 | LLP法人宇宙船種子島 | 鹿児島県 | 国土交通省 |
| 120090 | 建築基準法第4条第2項の規定に基く建築主事の設置 | 建築基準法第４条第２項及び第３項、同法第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確保するため、あらかじめ、その設置について、都道府県知事に協議し、同意を得ることとしている。 | 建築基準法第4条第1項の規定に該当しない区市町村が同条第2項の規定に基く建築主事を設置使用とする場合に、都道府県知事との協議を行いその同意を得ることを要する旨を定める同条第3項の規定を、提案主体には適用しない。 | 現在は建築基準法第97条の3及び建築基準法施行令第149条の規定により、建築物の延べ床面積1万㎡以下に制限されている提案主体の特定行政庁及び建築主事の建築確認、建築許可、中間検査、完了検査、特殊建築物定期調査報告書調査、建築設備定期点検報告調査及び違反建築物取締等の事務処理の権限の制限を撤廃するとともに、現在は東京都知事の権限とされている特例容積率適用区域内における特例容積率の限度の指定等の事務処理の権限を提案主体の権限とし、既に権限制限を受けていない開発行為の許可に関する権限と併せて行使することにより、総合的かつ主体的なまちづくりを推進する。 | C | － | 御要望の案件は、制度上は建築主事の設置が可能となっているものであり、建築基準法上の規制が障害となっているものではないため、特区として対応することは不適切である。また、御提案の内容では、法第4条第3項の趣旨である事務移管後の建築行政の円滑な実施を担保することはできないと思われることから、御要望の実現は困難である。 | | | | | | | | | | | | 1113020 | 千代田区 | 東京都 | 国土交通省 |
| 120100 | 建築確認制度の役割分担明確化 | 建築基準法第６条の２、第７条の２、第７条の４、第７７条の３１、第７７条の３２ | ・国土交通大臣又は都道府県知事が指定した者が交付した確認済証、検査済証、中間検査合格証は、建築主事が交付した確認済証、検査済証、中間検査合格証とみなす。<br>・指定確認検査機関は、確認済証、検査済証、中間検査合格証を交付したときは等は、確認審査報告書、完了検査報告書、中間検査報告書及び添付書類を建築主事に提出しなければならない。<br>・特定行政庁は、指定確認検査機関から確認審査報告書の提出を受けた場合において、建築物の計画が建築基準関係規定（建築基準法令及びその他の関係法令における規定。構造・防火・衛生・設備等の単体規定及び市街地の良好な環境の形成のための集団規定からなる。）に適合しないと認めるときは、建築主及び指定確認検査機関にその旨を通知し、確認済証は効力を失う。<br>・特定行政庁は、指定確認検査機関から完了検査報告書、中間検査報告書の提出を受けた場合において、建築物及びその敷地が建築基準関係規定に適合しないと認めるときは、建築主等に対し建築物の違反是正、使用禁止、工事の施工の停止、使用制限を命ずることができる。<br>・特定行政庁は、確認検査の適正な実施を確保するため必要があると認めるときは、その職員に、指定確認検査機関の事務所に立ち入り、確認検査の業務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させ、又は関係者に質問させることができる。<br>・特定行政庁は、確認検査の適正な実施を確保するため必要があると認めるときは、指定確認検査機関に対し、当該確認検査の適正な実施のために必要な措置をとるべきことを指示することができる。 | 特区の認定を受けた特定行政庁のもとで行う指定確認機関の建築確認については、①「建築主事が行った建築確認と見なす」建築基準法第6条の2第1項の規定適用を除外し、「指定確認機関の建築確認をもって建築確認が行われた」ものとする。②その上でのチェックは、当該民間確認機関を指定した国若しくは都道府県が指定権者の責任において行うものとする。③上記提案が不可の場合、特区の認定を受けた特定行政庁においては、「民間機関の建築確認は建築主事が行った確認と見なさない」ものとし、当該特定行政庁が自己責任のもとに建築確認事務を行うものとする。 | 建築確認事務に関して、指定確認検査機関（以下、「民間機関」という。）の行った建築確認の最終責任が特定行政庁にあるとの司法判断が下され、これを前提に、民間機関が行った建築確認への特定行政庁の審査体制強化等の法改正が行われた。しかし、審査は、現行制度の確認審査報告書では不可能であり、他の方法で審査するとなると、民間機関と特定行政庁との二重チェックとなる。多くの時間と労力、費用を費やし、民間開放の意義を損ない、著しい支障を生んでいる。<br>そこで、「建築主事が行った確認と見なす」規定を廃止（特区の場合は適用除外）し、民間機関の行った建築確認の責任は民間機関にあることを法律上明確にし、確認事務の一元化を図る。その上で、なお民間機関の建築確認をチェックする必要があるなら、それは民間機関を指定した国土交通大臣なり都道府県知事が指定権者の責任として行う。指定民間機関、これを指定した国または都道府県、特定行政庁の役割と責任を明確化し、建築確認事務の責任ある執行を図る。全国実施が困難であれば特区認定を受けた特定行政庁において限定的に行う。<br>また、こうした役割分担が認められない場合、制度上、民間機関は建築確認事務を行う責任能力がないと見なさざるを得ないということであるから、特定行政庁との事務重複等による著しい支障を避けるためにも、特区の認定を受けた特定行政庁においては、民間機関の建築確認は建築主事が行った確認と見なさず、取り扱わないものとし、特定行政庁だけが建築確認事務を行うことを選択できるようにする。 | C | － | ・最高裁決定によると、建築確認は自治事務であり、事務の帰属主体は地方公共団体であるとの前提に立った上で、指定確認検査機関が実施した建築確認を地方公共団体が行ったものとみなす規定がある、指定確認検査機関には地方公共団体に対し報告義務がある、地方公共団体には指定確認検査機関が実施した建築確認の取消し権限があるため、指定確認検査機関の建築確認は地方公共団体の監督下にあることから、国家賠償訴訟の被告適格が地方公共団体にあることとされている。<br>・地方公共団体の被告適格を否定するためには、上記みなし規定を削除するほか、指定確認検査機関からの報告受領や、指定確認検査機関が行った建築確認の取消し措置など、地方公共団体が指定確認検査機関に対して持っているすべての監督権限を廃止するのみならず、事務の帰属そのものを変更する法的措置として指定確認検査機関が固有の権限として行う事務を創設し、当該事務について地方公共団体が放棄する（例えば、地方公共団体と指定確認検査機関とが独立して2系統で建築確認を行う等の仕組み）等の措置を行うことが必要。<br>・しかし、建築確認は、個別の建築物の構造等に係る規制への適合だけでなく、高さ制限、容積率、敷地の接道、地区計画その他の地域のまちづくりに不可欠な事項を担保する手段であることを踏まえれば、地方公共団体が全く関与しない建築確認の別ルートを容認することは、特区であるかないかに関わらず不適当である。<br>・なお、指定確認検査機関の適正な業務を確保し、事件の再発防止を図るという観点からは、地方公共団体が指定確認検査機関の業務に全く関与しない仕組みは適切ではなく、このため、平成18年の建築基準法改正において①指定確認検査機関を指定する際の関係特定行政庁からの意見聴取、②特定行政庁による立入検査導入など民間機関への指導監督の強化、③民間機関の不適当な行為を発見した場合の指定権者への報告、④民間機関が行った建築確認に関する報告事項の充実化など、地方公共団体が負う責任に見合うよう指定確認検査機関の適正な業務の確保のための監督権限の強化等の措置を講じたところ。 | 建築確認の事務に関して、十分に人員が足りており、かつ、建築確認を滞りなく処理することができる特定行政庁においては、「建築確認は建築主事のみが行う」ものとすることができないのか回答されたい。<br>併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 貴省ご回答での示唆のとおり、最高裁判決以降の建築確認事務の混乱は、民間開放が中途半端であったことに起因すると思われるが、混乱の収拾過程で「二重審査」体制強化が要請され、新たな地方負担が生じている。民間開放の負の部分への対応に新たな住民負担が生じるのは許容し難いことであり、指定確認検査機関の役割と責任を法律上、より明確化する必要がある。建築確認事務は裁量の余地のない羈束行為であることから、法令遵守を当然のこととすれば、指定確認検査機関への包括的授権が可能と思われる。このことを前提に、これを行政の仕事とするか民間に委ねるかの選択権を地方公共団体に付与すべきと思われる。 | C | － | ・民間の指定確認検査機関による確認検査の実施は、官民の役割分担の見直しにより的確で効率的な執行体制を創出するための措置として、まさに裁量の余地のない羈束行為たる建築確認、検査の事務について、必要な審査能力を備える公正中立な民間機関が行うことができることとしているものであり、またどちらの審査経路を選択するかは建築主に委ねられているものである。したがって現状において特定行政庁の建築確認の事務に関する人員が十分に足りているかどうかに関わらず、「建築確認は建築主事のみが行うことを選択すること」については、民間で行い得る事務範囲についてもこれを排除し行政のみが行おうとする、いわば規制の強化であるため認められない。<br>・「「二重審査」体制」により地方公共団体の負担が生じた、とされているが、指定確認検査機関が行った建築確認、検査の審査を特定行政庁が完全に重複して（指定確認検査機関が行った審査結果や建築主への質疑応答まで含めて）行った場合に、特定行政庁が自ら審査を行った場合と同等の負担となるが、それ以外の場合では指定確認検査機関が審査を行った場合の方が特定行政庁が自ら審査を行った場合に比べて一般に審査に係る業務量は減少するはずであり、特定行政庁の審査事務に係る負担が増大しているとは言えない。<br>・指定確認検査機関への包括的授権については、「各府省庁からの提案に対する回答」に記載のとおり、指定確認検査機関からの報告受領や、指定確認検査機関が行った建築確認の取消し措置など、地方公共団体が指定確認検査機関に対して持っているすべての監督権限を廃止するのみならず、事務の帰属そのものを変更する法的措置として指定確認検査機関が固有の権限として行う事務を創設し、当該事務について地方公共団体が放棄する等の措置を行うことが必要であり、そのような制度とすることは建築確認、検査が地域のまちづくりに不可欠な事項を担保する手段であることを踏まえれば、これに地方公共団体が全く関与しない建築確認の別ルートを容認することは、特区であるかないかに関わらず不適当である。 | 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 本市提案は①民間建築確認機関の責任明確化を通じて確認事務の一元化を図る、②民間機関の指導・監督等は当該機関を指定した国または都道府県において行う、③これにより官と民、国と地方間の権限と責任、事務の錯綜を排し、円滑な執行を図ることを意図するものです。<br>貴省は、このことで地域のまちづくりに支障が出るとされますが、都市計画制度を中心とするまちづくりと建築確認事務を同一市町村が担う例は少なく、また現にこれを担っている本市において、まちづくりの支障になるという根拠は見いだせません。むしろ建築構造等の技術的基準に関する審査は、まちづくりとは異質の問題と思われることから、再度のご検討をお願い致します。 | C | — | 「官と民、国と地方間の権限と責任、事務の錯綜を排し、円滑な執行を図る」とあるが、指定確認検査機関に係る「官と民」、「国と地方」間の権限と責任は建築基準法において規定されており「事務の錯綜」はない。また、指定確認検査機関の制度により、貴庁が生じているとする新たな地方負担についても、従前以上に行政負担が増加しているとは言えないことは「再検討要請に対する回答」に述べたとおりであり、住民の負担についても建築確認又は検査の申請を指定確認検査機関、特定行政庁のいずれに対し行うかは申請者の任意とされていることから、住民の選択肢が増えたことはあっても、新たな負担は生じていない。従って、貴庁の提案理由には根拠がない。<br>また、「提案に対する回答」にも述べたとおり、そもそも建築確認は地方公共団体に帰属する自治事務であり、指定確認検査機関に係る制度は、官民の役割分担の見直しにより的確で効率的な執行体制を創出するための措置として、建築行政事務のうち必要な審査能力を備える公正中立な民間機関が行い得る部分について民間（指定確認検査機関）で行うことができることとされているものである。個別の地域におけるまちづくりの主体が都道府県であるか市町村であるかではなく、地方公共団体ではない者である指定確認検査機関に現状以上の行政上の権能を帰属させるということは、地方公共団体の自治事務の範囲外に、これと同じ権能を持つ新たな行政の主体を創設することと同義であり、「再検討要請に対する回答」で述べたとおり、これはできない。<br>なお、「民間機関の指導・監督等」はもともと建築基準法において当該機関を指定した国または都道府県において行うこととされ、各種の規定が置かれている。 | | 1082030 | 草加市 | 埼玉県 | 国土交通省 |
| 120110 | 第一種低層住居専用地域規制緩和 | 建築基準法第48条第1項、同法別表第二(い)項<br>建築基準法施行令第130条の3、同施行令第130条の4 | 各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。 | 宗教活動（研修）に伴う宿泊の容認 | 第一種低層住居専用地域においての宿泊施設（旅館業）の禁止があるが、一般宿泊ではなく体験学習として宿泊が必要な場合、旅館業ではなく、別施設としての扱いを望む。当法人は当寺院にて、広く宗教活動を行っている。その中で、宗教活動（研修）に伴う宿泊が必要になる。例えば座禅である。日中ではざわめきや騒音があり神経を集中できない。よって、朝１番や夜中の静かな時間の体験学習となるため宿泊の必要性がある。この場合、研修費として一人当たり5,000円を検討している。それは宿泊費ではなく、研修費である。この費用に食事代を含む。宿泊の有無にて料金を変えることなく、統一の料金とする。宿泊に対しての対価ではないため、研修費の割り増しはしない。これらを実施できれば、京都の歴史や文化を身近に触れ、情操教育としての役割を果たせる効果を願います。 | D | － | 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。<br>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おそ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。<br>なお、建築基準法第48条は建築物用途による建築物の立地の基準を定めたものであり、旅館業法上の旅館に当たるか否かにかかわらず、旅館業法に基づく許可を得て旅館営業を行っているものや、同様の実態のあるものが、旅館として取り扱われることとなる。 | | | | | | | | | | | | 1032010 | 宗教法人 真正極楽寺 | 京都府 | 厚生労働省<br>国土交通省 |
| 120120 | 「鉄道の連続立体化に関わる採択基準の柔軟化」について | 連続立体交差事業に関する「客観的評価指標」及び「費用便益分析マニュアル」の策定について（平成16年4月1日）<br>道路事業・街路事業に係る総合評価要綱について（平成17年2月28日） | ・連続立体交差事業の新規事業採択時評価の実施に当たっては、学識経験者等から構成される委員会の審議等を踏まえて定められた連続立体交差事業に関する「客観的評価指標」及び「費用便益分析マニュアル」、道路事業・街路事業に係る総合評価要綱に基づき行うこととしている。<br>・客観的評価指標において、事業採択の前提条件を確認するための指標として、事業の効率性を評価する観点から、「便益が費用を上回っている」ことを定めている。また、総合評価要綱においても、事業採択の前提条件は、事業採択にあたって最低限満たすべき項目であり、便益が費用を上回っていることなどの円滑な事業執行の環境が整っていることを確認することとしている。<br>・費用便益分析マニュアルにおける便益の算出にあたっては、連続立体交差事業は、踏切除却や新たな道路整備等により、自動車交通の円滑化等街路事業と同様な効果が発生するほか、踏切事故の解消による安全性の向上や地域の分断が図られるとともに、駅周辺の市街地整備との一体的整備により、まちづくりへの効果も大きいが、これらの効果のうち、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ貨幣換算が可能である「移動時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路投資の評価手法として定着している社会的余剰を計測することにより便益を算出している。 | 地域特性を活かした良好なまちづくりの推進のため、連続立体化事業に関わる、「都市における道路と鉄道との連続立体化に関する要綱及び同細目」に基づく、「採択基準の柔軟化（費用便益基準の柔軟化等）」を提案する。 | ○提案理由<br>本市は、積極的に良好な景観形成を図るため「市川市景観条例」を平成18年3月に策定し、景観行政団体としてのまちづくりを推進している。（「市川市景観計画」では、良好な景観の形成を図る区域として市全域を定めている）<br>京成本線沿線は、本市の特徴である貴重な水や緑の資源を有する「第一種低層住居専用地域」や「風致地区」を貫いており歴史的資源や点在する寺社、斜面緑地等の豊かな緑などを活かした良好な居住ゾーンとなっている。<br>本市は、京成本線の立体化には、従来の立体化の事業採択要件である費用便益（国の指導基準：1．0）では図れないまちづくりの効果があり、単に費用便益では事業の妥当性を評価することが適切でないと考えています。<br>本市は、「京成本線沿線のまちづくり構想」（別添：「京成本線沿線のまちづくり構想図」参照）を作成し、沿線のまちづくりを検討しているが、地域特性を活かした良好な沿線のまちづくりのためには、地下化よる事業推進も大きな選択肢になることから、地下化などの場合に生じる費用便益の低下に対して、「費用便益基準（国の指導基準：1．0）の柔軟化」と合わせ、従来、費用便益を算出する際に用いられていない、「環境面、景観面の評価などの諸要素を、費用便益算出の際に付加」することが必要になると考えている。<br>○実施内容（提案概要）<br>以上から、「都市における道路と鉄道との連続立体化に関する要綱及び同細目」における連続立体化の採択基準に関し、①「費用便益基準（国の指導基準：1．0）の柔軟化」と合わせて、②「快適で魅力的な都市環境の創出に要する諸要素を付加した費用便益の算出（柔軟化）」を提案します。 | C | － | ・社会資本整備については、効率的で効果的な実施と、透明性、アカウンタビリティが求められている。そのため、新規事業採択時評価においては、事業採択の前提条件として事業の効率性を評価することが必要であり、「便益が費用を上回っている」こととしている現行条件を柔軟化することは困難であると考える。<br>・提案頂いている「快適で魅力的な都市環境の創出に要する諸要素」については、新規採択時評価における客観的評価指標において、事業の効果や必要性を評価するための指標として、「個性ある地域の形成」、「生活環境の改善・保全」等を評価に反映させているところであり、また総合評価要綱においても、総合的に評価を行うにあたって、社会全体への影響として定性的に評価することとしていることから、提案頂いている諸要素を付加した費用便益の算出については困難であると考える。 | | | | | | | | | | | | 1056020 | 市川市 | 千葉県 | 国土交通省 |
| 120130 | 特定経路の海上コンテナ用セミトレーラ連結車に係る特殊車両通行許可の更新申請の廃止 | 道路法第47条の2 | 通行許可について、許可期間満了後の期間延長については更新申請が必要 | 海上コンテナ用セミトレーラ連結車（20f、40f、40f背高）の許可に係る、重要港湾及びその港湾区域に繋がる申請経路のうち、国管理の重さ指定道路（背高の場合は高さ指定道路を兼ねる。）については、以下の措置を申請者又は地方公共団体の責任において確実に実施すると道路管理者が判断するときは、更新申請を不要とする。<br>① 申請者は通行前に申請経路の状況を道路管理者等のHP等で確認する。<br>② 地方公共団体はHPに申請経路の状況を掲示する。<br>③ 工事等により申請経路に支障が出た場合は、申請者は通行を止め変更申請を行う。 | 京浜港を中心とした物流面における東京圏への一極集中により、交通混雑等による物流の高コスト化、環境問題等の課題が生じている。<br>このことから、本提案の実施により、北関東自動車道や常陸那珂港を活用するよう物流をシフトさせ、従来の京浜港間の輸送時間の短縮やCO2排出量の削減が可能となることで、首都圏における効率的で環境にやさしい物流の実現を図りたい。<br>また、今回の提案において、その対象車両を海上コンテナ用セミトレーラ連結車（20f、40f、40f背高）としたのは、当該車両に係る更新申請が他のコンテナ以外の特殊車両のものと比較して同一内容で反復継続して更新することが多く、形式的な手続きとなっている実態があるため、安全管理上の措置を講じた上で、当該事務により効率性と実効性のあるものとしたい。<br>なお、本提案が道路ネットワークに与える影響については、本提案の内容が、そもそも国際海上輸送網の拠点となる重要港湾を結ぶ重さ・高さ指定道路といった既存ネットワーク内の特定経路に限られ、国及び他の経路を管理する県、市町村が連携して必要な措置を講ずることにより、本事業は実施可能と考えていることから、道路ネットワーク全体に対する阻害は少ないものと考える。 | C | － | 申請経路は国が管理している道路で完結するものは少なく、複数の道路で構成されており、道路によって様々な状況変化があり、例えば、出発地又は目的地付近の道路が生活道路として利用されるようになった場合は、通勤、通学時間を避けた通行時間を条件とするなど、道路管理者は最新の道路状況や交通状況に応じた通行条件を付す必要があることから、更新申請を不要とすることは困難であると考える。<br>以上のことから、提案にある対応は困難であるが、道路構造物や他の交通に与える影響を考慮し、一定の条件を満たす者について、現行最大1年以内の許可期間を最大2年以内にすることを前提に平成20年度の実施に向けすみやかに取り組むこととしている。 | 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 本提案で国管理道路に限定したのは、国以外の管理道路に係る許可は自治事務であるためであり、本提案の実施が認められれば、国及び他の経路を管理する県、市町村と連携を図り、許可の際に考慮すべき条件（道路構造の保全及び交通の危険防止）を勘案してルートを選定するなど必要な措置を講じたうえで、本事業を実施したいと考える。また、回答例示のような状況変化の場合には、道路管理者から申請者に対し適切に情報提供を行い、提案内容の「③ 工事等…」により、申請者が変更申請を行うことで、安全性を確保したいと考える。 | C | － | ご提案の常陸那珂港の活用を想定した場合、常陸那珂港までの通行経路や他の道路管理者とどのように連携するのかが明らかでないこと、また通行を許可するそれぞれの道路管理者が申請者に通行経路の情報を提供し、申請者が通行経路の情報をHP等にて確認したとしても、道路状況の変化に応じて通行経路を変更するかどうかは、申請者に委ねられるため、安全な通行の確保はできないと考えられることから、特区として更新許可を不要とすることはできない。 | 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 通行経路については企業等から経路を聴取し、道路構造の保全や交通の危険防止の観点から当該経路の適否を道路管理者から聴いたうえで選定し、また、連携については特区に係る申請書（写し）や当該ルートの道路・交通状況に係る関連情報を各道路管理者間で共有するなどして図って参りたい。さらに、道路・交通状況の変化により通行条件を付す必要が生じた場合、地方公共団体は、当該ルートを特区から除外とする計画の変更申請（特区法第6条）を行うとともに、その際での意見聴取時や変更計画認定後等において通行許可の変更申請を行うよう申請者に対し指導を徹底することで、安全な通行の確保を図りたいと考える。 | C | － | 今回の意見にある道路・交通状況の変化により通行条件を付す必要が生じた場合、特区計画の変更の認定後等において通行経路の変更を申請することは、特区計画の変更が認定されるまでの間、申請者が運送事業の実態に応じた通行経路に変更できず、また通行経路を変更するかどうかは、申請者に委ねられることとなるため、安全な通行の確保はできないと考えられる。 | | 1034010 | (社)茨城県トラック協会、日立建機ロジテック(株)、茨城県 | 茨城県 | 国土交通省 |

## 12 国土交通省（特区第12次 最終回答）

| 管理コード | 要望事項（事項名） | 該当法令等 | 制度の現状 | 求める措置の具体的内容 | 具体的事業の実施内容・提案理由 | 措置の分類 | 措置の内容 | 各府省庁からの提案に対する回答 | 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 | プロジェクト名 | 提案事項管理番号 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 120140 | 地域医療支援のための「移動型診療車両」の通行規制に関する規制緩和 | 道路法第47条<br>道路法第47条の2 | 車両の寸法及び重量等の基準を超える車両については、通行許可申請が必要 | 当院が行うへき地・離島などの医療過疎地への支援活動の中心は、「移動型診療車両」で現地に向かっての医療活動であり、医療過疎地域の医師の要請があればいち早く出動することが必要である。しかし導入予定の移動型診療車両は「診療所」としての専門機能を装備しているため、若干国内基準を超えるバン型トレーラーであり、へき地などへ向かうには通行規制があるため諸手続きが必要であるが、迅速にへき地などへの地域医療支援に向かえるよう、通行規制に関する手続きの簡素化を求める。 | 当院はへき地・離島などの地域が抱える医療問題の解決を目指し、これら医療過疎地域へ「移動型診療車両」と専門医を派遣しての医療支援の実施をしていく予定である。 この地域医療支援は、これら地域の方々が都心部の方と同等に平等な医療を受けることを可能にするものである。現状へき地などの医療過疎地域の方々は、数少ない医療機関で初期診療を受け精密検査が必要となった場合、都心部の専門病院や基幹病院まで出向かなければならず、都心部の受診者のように手軽に治療を受けることができない。このような地域医療格差解消のため、専門機能を有した当院の「移動型診療車両」と専門医とを現地に派遣し、これら地域の方へも、憲法で保障されている平等な医療の提供を可能にすることで、都心部の方と同等に病気の早期発見・早期治療の実現と医療費の抑制を目指すものである。その目的を達成するためには、へき地・離島などの医療過疎地域の医師から要請を受けて現地へ出向くまでの時間は最短であることが望ましいが、当院の「移動式診療車両」は「診療所」機能を搭載しているため現行規格より若干大きめとなり、医療過疎地域などへ移動をするには、通行手続きをとらねばならない。本手続きが承認されるまでには2～3週間程度の日数を要するため、へき地医療支援の障害となる可能性がある。医療格差是正のためのへき地医療支援の場合に限り、これら規制にとらわれず物理的に走行が可能な道路については、自由に走行できるように規制緩和を求めたい。【添付資料参照】 | C | － | 特殊車両通行許可制度は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊なため、道路管理者がやむを得ないと認めたときは、車両の大きさ及び重量等が最高限度を超えるため道路の通行が禁止又は制限されている車両であっても、道路の構造の保全及び交通の危険防止上必要な条件を付して車両の通行を許可しているところである。<br>貴院が開発している車両は、幅が約2．6メートル、高さが約4．1メートル及びトラクタ（牽引車）と連結した状態の車長が約18メートル超と想定されることから、当該車両が通行する道路状況に照らした場合、対向車線にはみ出す可能性があること、トンネル等の上空障害を確認する必要があること、右左折時に大きく旋回するため、走行車線又は進行方向の対向車線にはみ出す可能性があることから、通行許可を得ないまま自由に走行することは困難であると考える。<br>なお、貴院が実施しようとしている医療支援は、診療を実施する地域等について関係機関等との調整を行い、計画的な診療が行われると思料されるので、これらの調整段階から目的地までの複数の経路を選定し、道路の通行可否等について、予め道路管理者と事前に打合せを行い、複数の経路をまとめて許可申請をしていただければ、その都度申請することなく通行できると考える。 | 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 当院が実施予定の地域医療支援は、今次特区にて厚生労働省へも「診療所開設の手続きの簡素化」について緩和申請をしたが、その回答では「無医地区等で巡回診療の場合は、診療所開設の簡素化」が全国規模にて緩和されるとのことであった。我々が目指している「移動型診療車両」での、へき地・離島などへの地域医療支援は、地域間医療格差解消のための施策として認知されつつある。これら支援のための通行に関しても当然貴省からの回答通り、実施する現地医療機関と調整、道路管理者と打ち合わせ後申請を行い、通行許可を得て実行していきますが、急患など緊急性を要する場合なども考えられるため、医療活動の場合の通行申請に関しては簡素化（許可までの期間短縮等）できないでしょうか。 | D | － | 特殊車両の通行許可までの期間の短縮については、提案者が通行を予定している経路の道路管理者に対して、移動型診療車両を使った診療の対象となる地域を選ぶ段階から通行の可否等の確認を事前に相談いただくことにより、審査を円滑に行うことは可能と考える。<br>また、一度許可を受けた経路においては、現行で最大1年間通行許可が有効であることから、急患等の場合を想定し、ご提案のへき地・離島における目的地までの経路をまとめて申請していただきたいと考えている。 | | | | | | 移動型保険医療機関による地域医療支援 | 1098040 | 河村クリニック、（株）大阪ワールドトレードセンタービルディング | 大阪府 | 警察庁<br>国土交通省 |
| 120150 | 地域医療支援のための「移動型診療車両」の大きさ（長さ・高さ・幅）に関する規制緩和 | 道路運送車両法第４０条<br>道路運送車両の保安基準第２条、第６条 | 自動車は、長さ（セミトレーラにあつては、連結装置中心から当該セミトレーラの後端までの水平距離）12メートル、幅2．5、メートル、高さ3．8メートルを超えてはならない。<br>けん引自動車及び被けん引自動車の最小回転半径は、けん引自動車と被けん引自動車とを連結した状態において、最外側のわだちについて12メートル以下でなければならない。 | 当院が行うへき地・離島などの医療過疎地への支援活動を実施するには、「移動型診療車両」が必要となる。当院では「脳神経外科専門医」としての医療活動が中心であるため医療過疎地域の医療支援には脳卒中などの疾患の予防や診断に必須であるMRIを搭載した車両に専門医師を同行しての医療支援を基本とするが、現地で「診療所」として十分にその機能を発揮するためには、車両に幾つかの工夫を施さなければならず、「移動型診療車両」（トレーラー）の長さなど若干国内基準より大きくなるため、車両規制緩和を求める。 | 当院はへき地などが抱える医療問題の解決を目指し、これら医療過疎地域へ移動型診療車両と専門医を派遣しての医療支援を実施していく。へき地・離島を含めた医療過疎地域などを支援するために使用する移動型診療車両は、それら地域のプライマリケア（一次診療）の充実を図ることにより、その地域の方々へ国民の権利である自由な医療が受けられるようにするものである。そのため単なる「検診車」では意味がなく保険医療機関が行う「診療所」機能を備えた「移動式診療所」でなければならず、その機能をバン型トレーラーに装備してこそ現地への適切な医療支援が可能となる。当院が実施する、現在我が国の社会問題である地域医療格差の是正のためのへき地・離島を含めた地域医療支援を完全なものとするために、若干国内基準を超える車両の使用を認めて頂きたい。【添付資料参照】 | D | － | 車両の寸法に関する要件については、道路構造及び他の交通との関係から上限値が定められており、これを上回るものについては、車線からのはみ出し等のために道路構造又は他の交通へ影響を及ぼし、安全上の問題の発生が懸念されるところであることから、道路運送車両の保安基準及び車両制限令により、自動車の長さ、幅及び高さなどが定められている。<br>道路運送車両の保安基準の緩和認定制度は、その構造により又はその使用の態様が特殊であることにより保安上及び公害防止上支障がないと認められる自動車について、最小限の緩和措置を行う制度である。<br>そのため、同制度に基づき申請を行うことは可能であり、新たに特区として制度を設ける必要は無い。なお、認定に当たっては、その車両の寸法が構造的に必要であり、かつ、最小限であるか、さらに必要に応じて、通行できる道路が存在するかなどを個別に判断する必要がある。 | | | | | | | | | | | 移動型保険医療機関による地域医療支援 | 1098030 | 河村クリニック、（株）大阪ワールドトレードセンタービルディング | 大阪府 | 国土交通省 |
| 120160 | 緊急自動車のサイレン音量下限の規制改革 | 道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第49条（緊急自動車）<br>道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号）第231条（緊急自動車） | 緊急自動車は、当該自動車が緊急自動車であることを他の交通に示すことができるものとして、その自動車の前方20mの位置において90dB以上120dB以下である音量のサイレンを備えなければならない。 | 現在緊急自動車のサイレン音は90デシベル以上120デシベル以下となっているが、その下限値を60デシベルにし、走行時の状況に対応しつつ、安全かつ迅速な緊急出動を行えるようにする。 | 緊急自動車については、現場若しくは搬送先に安全、迅速に到着できるよう、道路交通法において、様々な適用除外規定がある一方、緊急走行を実施していることを示すため、サイレンを鳴らし、かつ、赤色の警光灯をつけなければならないとされている。このサイレン音は、告示で定める基準に適合するものを備えなければならないとされており、その音量は、90デシベル以上120デシベル以下となっている。<br>しかし、救急車などの緊急自動車の出動時間は、早朝、深夜のことも多く、また草加市においては、出動先が一般住宅地であることが多い。住宅街での走行条件は、交通量の多い幹線道路での走行条件とは異なり、特に深夜の喧騒音は住宅街と幹線道路では格段な違いがある。90デシベル以上120デシベル以下と幅があるとはいえ、90デシベルの音量は騒々しい工場のレベルであり、120デシベルに至っては、飛行機のエンジン付近の音量と同等とされている。安全な走行の確保としても、深夜の閑静な住宅街などでは交通量も少なく、警告灯も併用していることを考えると90デシベルは必要ないものと思われ、逆に必要以上のサイレン音は付近の住民に不安感などを与えかねないものとなってしまう。<br>そこで、緊急車両のサイレン音について、国が定める音量の下限値を60デシベルとし、地方の独自の基準により音量を可変設定できるものとしたい。この措置によって、地域の実情、走行時の状況に対応した安全走行の履行とともに、付近の住民にも配慮した走行が可能となり、緊急活動への理解の増進にもつながると考えられる。 | F | Ⅲ | ご提案のサイレンの音量の下限値を見直すことについて、深夜の住宅街など「他の交通」以外への考慮の必要性は理解します。一方で、サイレンは当該自動車が緊急自動車であることを他の交通に示すことができるよう、一定以上の音量が必要であると考えます。そのため、平成20年度中に結論を得ることを目途として関係者とその検討を進めるべく作業を開始します。 | 1 貴省の回答では「平成20年度中に結論を得ることを目途として関係者とその検討を進める」とのことであるが、関係者の範囲や今後の検討の場及び検討スケジュールを明確にされたい。<br>2 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 前向きなご回答に感謝申し上げます。早期の実現に向け、積極的なご検討をお願い申し上げます。<br>なお、貴省ご回答について、全国一斉の実施に向けては何かと課題も多いと拝察されます。特区制度を活用いただき、特定の地域で限定的に実施し、検証の上、全国的対応へと進むという方法が有効かと思われますので、この点についても、ご検討をいただきますようお願い申し上げます。 | F | Ⅲ | 1．緊急自動車（救急車）を使用する消防庁、緊急自動車の指定を行う警察庁及び緊急自動車の基準を定める国土交通省を基本とした関係者により、平成20年から使用実態の調査等を開始する。<br>2．ご提案の懸案は、特定の地域だけの問題ではないと考えていることから、全国的な対策を講じることが適当と考えております。なお、特定の地域における対策と全国の対策で課題となるべき事項に相違はないと考えております。 | | | | | | | 1082010 | 草加市 | 埼玉県 | 警察庁<br>総務省<br>国土交通省 |
| 120170 | 仮ナンバー取り付け要件柔軟化の「一般道路への拡大」 | 道路運送車両法施行規則第26条の6第3項 | 対象となる埠頭を主に「本邦と外国の間を往来する自動車運送船が発着する埠頭」に限っている。 | 現行法で規定されている仮ナンバーについて、**＊一定の要件**を満たしている場合には、現行の国際自動車特区にて実現されている「仮ナンバー取り付け用件柔軟化」を埠頭以外の**一般道路**にも拡大して頂きたい。<br>＊一定の要件（例）<br>①事業者限定<br>②極めて短い走行距離（1km以下）<br>③幹線（国道・県道）の走行を除く<br>等 | 愛知県豊田市の当社吉原営業所では、メーカー（トヨタ車体さん）から生産される完成車日当たり平均500台以上を、交通量が少ない公道を横切る為や、ご く短距離を走行する為に仮ナンバーを取り付けている。現行法（道路運送車両法）で必要なこの仮ナンバーについて、大量・定型的・事業者限定の上、走行距離も極めて短いことから、仮ナンバー取付け用件を緩和することにより、「自動車のまち」としての一歩進んだ取組みがあって然りと考える。<br>今、日本を支える自動車産業が世界の中で競争力を維持していく為には、物流コストの低減と高品質は大命題であり、存在する「ムリ・ムラ・ムダ」の一掃が急がれる。現行法で義務付けられる仮ナンバーの付け外しは、時間換算すると莫大なコストとなり、その作業の際、完成車の塗装面にキズを付ける危険性をもはらんでいる。<br>そこで、本特例措置により、膨大な数の完成車への仮ナンバー付け外し時間については年間で4700時間以上の短縮が見込め、併せて品質維持の相乗効果まで生まれる。ひいては労働への負荷を軽減出来ることから、就業者の定着を図れる。 | C | － | 柔軟化回送運行番号標は、一般住民等の車両の交通量が一般道路と比較すると極めて少ない埠頭に限り短区間の回送での使用を認めているものである。埠頭の特異性として、埠頭内の道路においては港湾道路管理者の管理の下、ゲート等により一般車両の進入が制限されている区域が多く存在するため、一般車両の出入りが極めて少なく、また、その一般車両のほとんどが港湾関係事業者車両である事に加え、当該道路付近に居住している一般住民が少ないため、一般通行車両に与える影響が少ないことから例外的に認めているものである。ネジ止めと比較するとプレートの取付け、取外しが簡便なことから脱落や紛失による盗難等の不正使用の恐れがあり、今回のように特定の地域全体の管理者がいない場合においては、その地域を通る一般道路は不特定多数の一般車両の通行が考えられるため、安全性の確保の観点から認めることはできない。 | 埠頭の特異性については理解するが、柔軟化回送運行番号標の使用は港湾道路管理者の管轄区域外の一般道路においても許容されており、埠頭の特異性のみを現行措置の根拠とした貴省の説明は、今般の提案を実現困難とする合理的な理由となっていない。<br>埠頭を含まない一般道路においても、他の一般車両の出入りが極めて少ないと判断される場合においては、柔軟に対応できないか、検討し回答されたい。 | | C | － | 柔軟化回送運行番号標で走行できる区間は埠頭からモータープール等への回送であり、一般住民等の車両の交通量が一般道路と比較すると極めて少ない埠頭の近隣に設置されている施設への回送に限っているもの。埠頭近隣に限っているのは、埠頭区域及び埠頭近隣の特異性と、一般通行車両の通行が極めて少なく、住民等への影響が少ないことを併せ持っているからであり、不特定多数の一般住民や一般車両が通行する一般道路のみを対象とした場合、埠頭地域との安全性を比較すると一般車両等に及ぼす影響が少なからず増加することが考えられるため、安全性の確保の観点から認めることはできない。 | 本提案は、柔軟化回送運行番号票を一般道路全てに拡大することを求めている訳ではなく、一般車両の通行状況や周辺住民への影響を個別・具体的に判断して柔軟に認めることを求めているのである。なお、提案者の想定している道路においては一般車両の通行は極めて少ない。<br>短時間に多数の車両輸送が必要であり、また車体に傷がつかないように非常に丁寧な取扱いが求められる新車の回送に限るなど、条件を限定して特区として認めることは出来ないか、検討し回答されたい。 | | C | － | そもそも、現在実施している本邦と外国の間を往来する自動車輸送船が発着する埠頭で実態を確認したところ、ナンバープレートの劣化がみられ、車両の前後に確実に取付けられない状況も発生していることから、実効あるものとなるよう、実施方法等の見直しを行うこととしている。<br>また、本要望については、不特定多数の一般住民や一般車両が通行する一般道路のみを対象とした場合、埠頭地域との安全性を比較すると一般車両等に及ぼす影響が少なからず増加することが考えられるため、安全性の確保の観点から問題がある。<br>いずれにせよ、現行制度の見直しの結果を踏まえた上で、本件については改めて検討することとしたい。 | | 1050010 | トヨタ輸送株式会社 | 愛知県 | 国土交通省 |
| 120180 | タクシー（ハイヤー）の許認可権限などを市町村地方自治体に移譲する。 | 道路運送法代4条、第6条、第7条、第8条、第9条の3、第79条 | 一般旅客自動車運送事業を経営しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならないこととしており、その運賃及び料金は国土交通大臣の認可が必要である。<br>また、緊急調整措置は国土交通大臣の指定によるものとしている。 | タクシーおよびハイヤーの新規事業許可、運賃認可といった許認可権、増車の届出や緊急調整措置発動の権限を国から地方自治体に移譲することにより、地域交通政策に適ったタクシーサービスを実現させる。 | タクシー、ハイヤーの許認可権限を地方自治体に移譲することで、地域交通政策に適った、需給（利用に合った車両数）、運賃、福祉と絡めての施策など、地域特色に合ったタクシーサービスを実現させる。<br>提案理由：<br>諸外国では、ロンドンやニューヨークがそうであるようにタクシー事業の規制は地方自治体がおこなっている。しかし、わが国においては戦前から国が規制している。だが、2002年2月の改正道路運送法施行によりバス、ハイヤー、タクシーの需給調整規制が撤廃され、新規事業者の参入や既存事業者による増車が自由化され、また、運賃認可制度も弾力化された。しかし、相次ぐ新規参入や増車、低運賃事業者の出現による価格競争によって、ハイヤー、タクシー業界、特に乗務員の賃金、労働条件が低下。ことに地方都市の疲弊は著しい。また、2007年は東京はじめ各地で運賃改定が実現しているが、規制緩和前の処理基準を採用しているため、整合性を欠くケースが見られ、地方事情により運賃改定できない地区との格差が広がっている。全国一律の運賃認可制度自体がすでに限界に来ていると考えられる。<br>代替措置：<br>地方自治体には運輸行政の専門家がいないので、当面は福祉有償運送と同様の運営協議会を自治体の主宰で設置、国の出先機関（運輸支局）、業界関係者を交え、新規参入、増車、運賃改定などの適格性について審議、最終的な許認可や届出は国（運輸局）らが行う。 | C | － | 現在の道路運送法は、輸送の安全、利用者の保護等を目的とするものであり、これらについては、全国的に一定の水準を確保する必要があることから、タクシー及びハイヤーの新規事業許可等については国において一定の処理方針に従って行っていくべきと考える。<br>また、代替措置として運営協議会においてタクシー及びハイヤーの新規参入、増車などの適正性について審議することが提案されているが、これらについては安全性の確保や利用者の保護の観点からの規制であり、既存事業者も含めた地域の合議体である運営協議会において議論することにはなじまないと考えられる。 | 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 提案は道路運送法そのものを否定するものではなく、輸送の安全、利用者の保護という最低ラインに関しては引き続き国土交通省が目を光らせる範囲であると考えている。タクシーを規制緩和したということは市場原理を導入したということであり、この観点からすれば「全国的に一定の水準」を強調することとは矛盾するのではないか。実際、同じタクシーでも大都市と地方の営業形態は大きく異なる。特に規制緩和後に地域固有の問題が表面化、最近、緊急調整地域の指定制度を見直したのも仙台市など一部の地方都市の状況を踏まえてのもの。地域特性に詳しい市町村などが許認可権を担うことがよりふさわしいのではないか。代替措置である運営協議会の活用は「安全性の確保や利用者の保護の観点」に「なじまない」と回答しているが、実際の協議会はこれらの観点をベースに、最終的にはNPO団体からの参入や会員数、車両数の拡大、対価の変更を承認するもので、提案と大きく相違するものではないと考える。コミュニティーバスや乗合タクシーを導入する場合、交通事業者など関係各者による合議体「地域公共交通会議」を設置できる。過疎地の住民や移動制約者の足ということならばタクシーもその1つであり、タクシーだけは国が仕切らなければだめというのは道理が通らないのではないか。 | C | － | タクシー及びハイヤーの規制緩和は、経済的規制の緩和であり、一方、輸送の安全や利用者の保護については、地域において差があってよいものではなく全国的に一定の水準を確保する必要があるものである。このことから、タクシー及びハイヤーの新規許可等は一定の処理方針に従って行われるべきと考えており、経済的規制の緩和とは矛盾するものではない。緊急調整措置等の制度も、輸送の安全や利用者の保護について最低限の水準を維持するための制度であり、その発動要件は全国一律であるべきものである。<br>また、運営協議会は、バス・タクシーによっては地域において必要な交通が確保されない場合に例外的に自家用自動車による有償運送を行う必要があるか等について判断するものである。<br>バス・タクシーの新規参入や車両数の拡大については、専ら輸送の安全と利用者の保護の観点から一定の基準に基づいて判断するものであり、その必要性について判断するものではないため、運営協議会で協議する性格のものではないと考える。 | 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 安全や利用者（市民）の保護がより重視される警察行政では、警察庁が都道府県警察への指揮監督権を有しながらも、捜査や逮捕などの権限は自治体警察主導となっているが「全国的一定水準」が保たれず重大な支障をきたしているか。経済的規制緩和を認めるとするが、国交省は最近、タクシーでの規制緩和失敗を認め、再規制を進めているかに見える。地域固有の問題解消のためと弁解するなら、実情に合わせ地方に移譲が理屈に合うし、規制緩和維持の強調なら地方移譲が自然の流れ。さらに、地方移譲されたら、各自治体に職員を適材適所に送り込み、地方の人材育成、天下り解消にもつながる。代替措置には拘泥しないが「地域公共交通会議」との関連性に触れていないので、これへの回答は頂きたい。 | C | － | 輸送の安全及び利用者の保護について全国的に一定の水準を確保するためには、国が一定の処理方針に従ってタクシー及びハイヤーの新規事業許可を行わなければならないと考えている。<br>地域公共交通会議は、地域内の交通ネットワークの利便性の向上を目的として、主に地域内バス交通ネットワークのあり方について協議するために設置するものである。とりわけ、いわゆるコミュニティバス等については、公的負担がなされる場合が多いことなどを踏まえ、地域の関係者が協議することにより、より良いネットワークの形成を図ることを目的とするものであり、それとの関連でタクシーも含めて議論することが排除されるわけではないが、基本的にはバスを念頭においた仕組みである。<br>また、バスの新規事業許可等についても、地域公共交通会議において協議・合意した後に、輸送の安全及び利用者の保護を確保する観点から、最終的には国において行っているところである。 | | 1005010 | 交通問題を考える会 | 神奈川県 | 国土交通省 |
| 120190 | デマンドミニバスの運行を受託するタクシー事業者に対する道路運送法第4条の許可の免除 | 道路運送法第4条 | 一般旅客自動車運送事業の許可は、その種別ごとに国土交通大臣の許可を受けなければならない。 | タクシー事業者が専らデマンドミニバス運行に供する目的をもって乗客定員9名のハイエースタイプの車輌を調達し、運転手を配置してデマンドミニバスの事業者から運行を受託する場合、タクシー事業者に道路運送法第4条の許可を免除する。<br>本件においてデマンドミニバスの事業者は上野原市の市民および法人の拠出によって設立される株式会社に上野原市が法の遵守を担保する目的で資本参加する第3セクターとし、事業者は道路運送法第4条の許可を受ける。 | 平成14年の道路運送法改正後、上野原市は、赤字の中山間地のバス路線を維持するために平成15年度以降年間2600万円補助金をバス会社に交付してきた。しかし、平成18年度の赤字6路線1系統の利用者は年間1万人（1日当たり27.4人）で、中山間地の公共交通に『金属疲労にも似た制度疲労』が生じている。このままでは中山間地の公共交通体系が瓦解する。<br>この現実を打開するために、黒字3路線のバスと赤字6路線の朝夕の通勤バスダイヤは存続させるが、赤字6路線の昼間のバスをすべて廃止する。その代わりに『乗客定員9人の乗り合いデマンドミニバス』5輌を4地域に新設し、赤字のバス路線から地区集落にまで入って、集落と中心市街地を1日4往復、ドアツードア輸送し、中山間地の市民のための公共交通を確保する。<br>そのためには、デマンドミニバス事業者が地域の道路事情を知悉した2種免許を持つ運転手の新規採用が必須となるが、上野原市内のタクシー事業者5社（1社平均セダンの保有台数5.2輌）から「運転手つきワンボックス車輌を1社につき1輌確保し、9:00～18:59に運行されるデマンドミニバスの運行を受託する」との提案を受けた。<br>この提案を実行する場合、道路運送法は、デマンドミニバスの運行委託者と運行受託者の双方に4条許可を求めているが、「行政が参加する第3セクターが車庫の提供と車輌整備の確認、運転手の始業・終業点呼など安全運行管理に全責任を持つことを条件に、運行を受託するタクシー会社の4条許可取得を免除する」特区を提案する。 | C | － | 乗合バス事業及びタクシー事業については、その事業の内容が異なることから、それぞれに許可を必要としているところであり、タクシー事業の許可を持っていても乗合バス事業を行う際には改めてその許可を受ける必要があることとしているところである。<br>ご提案の内容については運行形態の詳細が不明確であるが、運行形態によっては、タクシー事業者との共同運営による第三セクターが乗合バス事業の許可を取得すれば、タクシー事業者のそれぞれが許可を受ける必要はない場合もあると考えられる。詳細については、最寄りの運輸支局にご相談いただきたい。 | 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 本件は『デマンドミニバス』という呼称で提案したが、内容は『乗客定員9名のハイエースによるデマンド乗り合いタクシー』である。ミニバスという呼称を使ったのは、『デマンドタクシー』という呼称がその運賃の高さのゆえに中山間地の住民の理解が得られないためである。4条許可を得た第3セクターが1社平均5.2輌の零細タクシー会社に運行委託することが合法であるならば本件特区提案は必要ないが、提案者はこの点に疑念を持つがゆえに特区提案を行なっている。本件に、地理と道路事情を知悉した熟練運転手確保の成否、従って、1年半に及ぶ市の交通問題検討委員会の検討成果の成否が懸かっている。本省のご判断を願う理由である。 | C | － | ご提案の内容からは運行管理の責任関係、運転手の雇用関係、車両の所有関係等の詳細が不明確であるが、既に多くの地域で、市町村が既存事業者に委託するなど形で乗合タクシーの運行が行われているところであり、運輸支局等にご相談いただきたい。 | | | | | | | 1011010 | 山梨産業情報交流ネットワーク 構造改革特区・地域再生研究会 | 山梨県 | 国土交通省 |
| 120200 | 平戸観光周遊バス路線の開設に係る審査基準の緩和 | 道路運送法第４条第１項<br>一般旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針（通達） | 一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針において、1営業所ごとに最低5両の常用車及び1両の予備車を配置すること及び運行計画はクリームスキミング的運行を前提とするものでないことを求めている。 | 一般乗合旅客自動車運送事業の申請に当たって、一営業所ごとに5両の常用車及び1両の予備車の配置が必要とされているが、これを1～2両に緩和して欲しい。また、「クリームスキミング的運行前提とするものでないこと」とされているが、一定条件の下認めて欲しい。<br>＊小型バスに限らずジャンボタクシーによる路線行為でも差し支えありません。 | 都会においては、環境問題が深刻化する今日、スローライフ・スローフードが実体験できる平戸地区において、国の重要文化財を始め、歴史・文化・自然に触れる新観光ルート等の開発により観光客の誘致を図る。また、アクセスの問題が重視され、松浦鉄道の駅を降りても自由に動ける「足」が無い状況です。そこで主要駅である平戸口駅から平戸大橋を経てホテル群・観光地までのバス路線を開通させ、観光客の利便の増進を図り町の活性化へとつなげる。又、地域住民の「足」となり高齢化時代による人口の減少への足止めの役割を少しでも負いたい。 | D | － | 既存事業者との競合路線内においてピークの時間帯のみに参入する運行は、オフピーク時間帯の利用者利便の低下につながるおそれがあることから、これをクリームスキミング的運行として禁止しているところである。<br>ただし、これに該当する場合であっても、地域公共交通会議の協議結果に基づく場合等にあっては弾力的な取扱いをしているところであり、また、一営業所ごとの最低車両数についても、地域公共交通会議の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合においては緩和することが可能である。<br>詳細については、最寄りの運輸支局にご相談いただきたい。 | 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 特区申請前に、九州運輸局・長崎運輸支局に出向き相談しました。又、平戸市への地域公共交通会議の開催を要望しましたが、準備かれこれで数年係るとのこと。又、九州運輸局・長崎運輸支局では、クリームスキーミング的運行に問題があるのではないかとのこと。この申請をする前に出来ることをやってきましたその結果、特区に申請したいです。今地域に活気が無いので、国・国交省・県で地域を活性化するためにいろんな推進をなされている中、松浦鉄道と地域バスとの連携を取り地域住民の足・観光客の足を確保を推進しなさいと随時、国・国交省・県から言われていますが、現行のバスに数十年相談しているが、現状のままでしか出来ないとのこと。 | D | － | 地域公共交通会議の準備に数年かかることは考えにくく、現に平成18年10月の制度の開始以降全国で390ヵ所設置されているように早期の設置も可能である。国土交通省としても必要な地域公共交通会議の設置が滞ることのないよう働きかけを行ってまいりたい。 | 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 再検討要請に対する回答にもあるように、国土交通省から平戸市に地域公共交通会議の設置及び開催を働きかけてもらいたい。 | D | － | 二次検討要請で回答したとおり、働きかけを行ってまいりたい。 | | 1076010 | 有限会社 有明物産 | 長崎県 | 国土交通省 |
| 120210 | 道路運送法に基づく「過疎地有償運送」に係る登録要件の緩和 | 道路運送法第７８条<br>過疎地有償運送の登録に関する処理方針について（通達） | 道路運送法に基づく過疎地有償運送の運行主体は、特定非営利活動法人等の営利を目的としない法人に限られ、運送しようとする旅客の範囲は、地域内の住民及びその親族等、地域において日常生活に必要な用務を反復継続して行う必要がある者としている。 | タクシー事業者の参入が見込まれない地域において、入込客の利便性の向上と過疎地域の活性化資すると判断される場合は、道路運送法に基づく「過疎地有償運送」の登録要件を緩和し、一般の株式会社が自家用自動車により、営利とは認められない範囲（ガソリン代など実費の範囲）内の対価で、当該過疎地域の住民以外（観光客）を送迎することを認めて欲しい。なお、当大洲市河辺町の区域は過疎地域の指定を受けており、タクシー事業者は当宿から約10km離れた大洲市肱川町まで行かないとないという状況にある。 | 「坂本龍馬脱藩の道」は、昭和63年に、大洲市の郷土研究家村上恒夫氏等によって解明されて以来、旧河辺村（現大洲市河辺町）の「坂本龍馬脱藩の道保存会」などによって整備されてきた。現在時点ではそう多くはないが、実際に我々の宿に泊まられるお客様より、「坂本龍馬脱藩の道」のスタート地点（榎ヶ峠）及びゴール地点（泉ヶ峠）までの送迎を要望する声があることから、我々としては当地域内における脱藩の道を歩く人の便宜を図るため、できれば道路運送法上の「過疎地有償運送」として認定を受け、「脱藩の道」のボランティアガイドをつけて、自家用自動車を用いてスタート及びゴール地点までの送迎を行いたい。<br>しかし、その際の要件として、「過疎地有償運送の登録に関する処理方針について」（平成18年9月15日付け国自旅第142号）によれば、①実施主体がNPOなどの公益的な法人に限定（処理方針1）されており、我々株式会社等の営利法人がが参入できない、②運送しようとする旅客の範囲として、当該地域内の者に限定されている（処理方針2(2)⑧）ため、地域外から来られるお客様を対象とできない、ことが支障となっている。<br>そこで、過疎地で足のない人々を運送するという「過疎地有償運送」の趣旨からは外れるが、タクシー業者がいない当地域における観光振興のためという観点から、上記要件緩和を認めていただきたい。それにより、過疎有償輸送としてサービスの実施が可能となれば、ホームページ等で情報発信することもでき、当地域の振興はもとより、一定の集客が見込まれ、新しい観光地としての発展も視野に入るものと考えている。 | C | － | 自動車を使用して、有償で旅客を運送する場合には、安全性の確保や利用者への対価の提示等、利用者の保護が強く求められるため、道路運送法においても、旅客自動車運送事業としての許可を必要としているところである。<br>自家用自動車による有償旅客運送制度は、採算性の面から一般旅客自動車運送事業者が参入しないなど、一般旅客自動車運送事業者によることが困難な場合に、地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、例外的に認められるものであることから、営利を目的としないものに対象を限定するとともに、運送の対象となる旅客や地域についても限定したものとしており、さらに自家用有償運送を行うことにつき地域の関係者の合意を得る必要があるとしている。<br>ご提案の内容のように、不特定多数の利用者の利便を確保する必要がある場合には、より高いレベルの安全・利便確保措置が求められるため、自家用有償運送によることは適当ではないと考える。 | 1 運行主体が一般の株式会社であっても、運賃等から営利を目的とするものでないことが明らかである等、現在求められる他の諸条件を満たす場合（利用者も特定の者とする）であれば過疎地有償運送の運行主体として認めることは出来ないのか、検討し回答されたい。<br>2 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 我々が実施しようとしているのは、過疎地有償運送として「域内において、決まったルートを、希望するお客様から実費程度の料金（ガソリン代）を取って送迎すること」ですが、当初提案理由に記載した以下の点につき、過疎地有償運送の要件を満たしていないことに対する御見解が示されておりません。<br>①一律に株式会社である我々が参入できないこととなっていますが、その理由をお示しください。<br>②運送しようとする旅客の範囲をその地域内に関係する者に限定しておりますが、当宿に泊まる場合、そのお客様は「当地域に関係する者」と解釈できなくはないと考えますが、御見解をお聞かせください。 | C | － | 株式会社は営利を目的とするものであるため、ご提案の運送がたとえ対価を求めないとしても他の事業において間接的に対価を求めることにより、実質的に営利事業として運送行為を行うことになりやすい。このため、自家用有償運送を行う主体としては外形的に非営利であることが明確なものに限定している。また、自家用有償運送の制度は地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するための例外的な制度であることから、観光客のように不特定多数の旅客を輸送する場合には事業許可を取得していただきたいと考える。<br>なお、事業許可を取得する場合には、地域公共交通会議において協議が調うことで最低車両台数規制を緩和すること等ができるため、運輸局等へご相談いただきたい | 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 当宿は、国道から狭隘な県道を10km強（車で約30分）進んだ山間部にあり、タクシー業者は国道沿いにしかありません。不特定多数というほど訪れる観光客は多くないものの、当地域の活性化のためには、当宿を中心として観光客に様々な便宜を図り、交流人口の増加を図る必要があります。<br>①このような状況で、許可を得て旅客運送することは利に合いません。当地域で提案のような運送をする場合、同法の適用除外とできないでしょうか。<br>②自家用有償運送が「地域住民のための例外制度」なのは理解できますが、ならば当地域のように「過疎かつ公共交通のない地域での観光客の足を確保するための例外制度」も新たに検討いただけないでしょうか。 | C | － | 自動車を使用して、有償で旅客を運送する場合には、一次回答にあるとおり、安全性の確保や利用者への対価の提示等、利用者の保護が強く求められるため、道路運送法において、旅客自動車運送事業としての許可を必要としているところであり、ご提案の運送について道路運送法の適用除外とすることは適当ではないと考える。<br>ただし、事業許可を取得する場合には、地域公共交通会議において協議が調うことで最低車両台数規制の緩和や運賃の柔軟な設定が可能となることもあるため、ご検討いただくとともに運輸支局等にご相談いただきたい。<br>また、自家用有償旅客運送の制度は、一般旅客自動車運送事業者によっては地域住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる地域に限り、生活交通を確保する重要性にかんがみ、公共の福祉の観点から例外的に認めているものであり、観光客の足を確保することを目的とした運送については前述の許可をとり対応していただきたい。 | | 1120010 | 株式会社ゆうとぴあ河辺 | 愛媛県 | 国土交通省 |

## 12 国土交通省（特区第12次 最終回答）

| 管理コード | 要望事項（事項名） | 該当法令等 | 制度の現状 | 求める措置の具体的内容 | 具体的事業の実施内容・提案理由 | 措置の分類 | 措置の内容 | 各府省庁からの提案に対する回答 | 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 | プロジェクト名 | 管理番号 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 120220 | 地縁による団体による有償運行 | 道路運送法第78条第2号<br>道路運送法施行規則第49条第1号 | 道路運送法に基づく自家用有償運送の運行主体は、市町村又は特定非営利活動法人等の営利を目的としない法人に限っている。 | 「地縁による団体」は共同活動を行う上で旧来からの地域に根ざした単位であり、不動産保有に限られている「地縁による団体」の権利義務を拡大して、地域の生活に必要な有償運送を「地縁による団体」の権利義務に加える。また、一定の規模を有する（概ね昭和の大合併前の町村単位程度）「地縁による団体」が当該区域内及び当該地区内から最寄りの駅または路線バスなどバス停留所への運送を基本とした市町村運営有償運送と同等の自家用有償運送を可能とする。 | 「地縁による団体」が交通空白地域における有償運送を行うことで、地域が主体となって公共交通不便地域の解消を図る。<br>バス事業者が運行してきた路線バスが廃止された後、その対策として各戸で定額負担をして地域が主体となって無償送迎を行っている地区がある。自主的に必要な運行管理を行うことで現在まで事故等は無いが、運行を継続し続けるにあたっては利用者から運賃負担を願う必要がある。そのために、「地縁による団体」へ市町村有償運送と同等の許可を与える。<br>・提案理由<br>民間事業者が運行する路線バスの廃止によって公共交通の便がなくなった地域への手立てとして、市は廃止代替バスの運行などを行っているが、従来どおりの運行形態であるため路線の維持には地域が自らの利用が必要であるとの意識高揚につながっておらず、利用者は減少の一途であることから現行の方式での路線維持は困難になっている。また、平成16年の合併前の町村単位で市が運行している有償運行についても同様であり、かつ、運行方式の差異は住民間の不公平感を募らせている。この解決を図るため、地域の相互扶助機能を活用した地域参画型の運行形態を構築したい。現在、地域が主体となって無償運行を実施している地域があり地域参画型の運行形態の1つとして市も支援している。しかし、利用者から運営経費を徴収できないことから将来に亘って運行を継続することが難しい。NPOにおいては過疎地有償運送が可能であるがNPOは生活のまとまりとしての地域を基礎としたものとは必ずしも方向性が一致しない。この解決方法として、旧来の生活のまとまりである町村（概ね昭和の合併前の町村）を単位とした地縁による団体を設けている地域に対して、車両の所有と市町村有償運送に準じた有償運送を可能とする。<br>・過去の提案における課題の解決方法等（案）<br>現在、地縁による団体は不動産の権利保有を目的としているが、この目的を広く財産の保有を目的とすることにより、財産として車両の保有管理を可能とする。また、運行管理等は道路運送法79条許可と同様の運行及び整備要件を課することで適切な運行管理が可能と考える。 | F | Ⅲ | 自家用自動車による有償旅客運送制度は、採算性の面から一般旅客自動車運送事業者が参入しないなど、一般旅客自動車運送事業者によることが困難な場合に、地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、特別に自家用自動車による有償運送を認めるものであることから、対象を営利を目的としないものに限定している。<br>また、自動車を使用して他人を有償で運送するものである以上、輸送の安全及び旅客の利便の確保のために、運行管理の体制や事故後の処理体制などの整備が必要となるが、こうした体制を確保するためには、ある程度組織的な基盤が必要となるものと考えている。<br>これらの要件から、自家用有償運行の運行主体を市町村又はNPO法人等に限定しているところであるが、ご提案の「地縁による団体」がこれらを満たし、自家用有償運送を行うことが適当であるか否かについては今後検討したい。 | 「『地縁による団体』が自家用有償運送を行うことが適当であるか否かについては今後検討したい」との貴省の回答であるが、今後の検討スケジュール及び結論時期について明確にされたい。 | | F | Ⅲ | 本年度中に検討を開始し、来年度中に結論を得ることとしたい。また、この結論を踏まえて措置を行うことについての可否を判断したい。 | | | | | | | 1033010 | 伊賀市 | 三重県 | 総務省<br>国土交通省 |
| 120230 | 過疎地の足確保における講習簡素化特区 | 道路運送法施行規則第５１条の１６ | 自家用有償旅客運送自動車の運転者は、第二種免許を受けており、かつ、その効力が停止されていない者又は第一種免許を受けており、かつ、その効力が過去二年以内において停止されていない者であって、国土交通大臣が認定する講習を修了しているかそれに準ずるものとして国土交通大臣が認める用件を備えていなければならないこととしている。 | 現行法では2種免許取得に変わる代替措置として、1種免許所持者には国土交通大臣が認定する講習受講が義務づけられているが、過疎地有償輸送に携わるボランティアにあっては県警の安全運転講習の受講で代替え可能とする。 | 事業概要：<br>当初は特区で始まった過疎地有償輸送事業であるが、高齢化が進む過疎地では交通弱者に対してボランティア運転者が少ないため、一部のボランティアに負担が掛かっている。新規の規制による国土交通大臣の認定講習は実施場所が少ない上に、高い受講料を払ってまで遠く県外に行くことを良しとしない運転手が多く、運転者の不足が一段と進むことが予想され、事業継続が困難になる恐れがある。<br>また、大都市圏の交通に合わせた国土交通大臣の認定する講習は、極端に交通量が少ない過疎地の事情には合わない部分が生まれると想定されるため、近場で実施する県警の講習を代用することによって時間と経費を軽減し事業の安定を図る。<br>提案理由：<br>上勝町では既に過疎輸送を実施、無事故で運営を継続しており安全安心な輸送手段として定着しているが、今回の追加規制により運転手が不足する事態を招いており、事業継続が難しくなった。<br>代替措置：<br>対象となる車両が限定され、かつ走行範囲も過疎地に限られていることから、地域を管轄する県警が実施する交通安全講習を受講する方が地域の実情に合致した、より質の高い輸送の安全が効率的に確保されると考えられる。 | F | Ⅳ | 過疎地有償運送を行う運転者を対象とする講習は、交通安全に関すること、道路運送法その他の関係法令に係る基礎的な知識、利用者の乗車時における運転方法や利用者の視点に関すること等を内容とするもので国土交通大臣の認定を受けたもの又はこれに準ずるものとして国土交通大臣が認める要件を備えているものとしているところであり、県警が実施する講習で代替することの可否については、その具体的な講習内容について調査・検討した上で判断することとしたい。 | 1 「県警が実施する講習で代替することの可否については、その具体的な講習内容について調査・検討した上で判断することとしたい」との貴省の回答であるが、今後の検討スケジュール及び結論時期について明確にされたい。<br>2 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 本事業を実施する上で最も重要な交通安全の確保については地元県警による講習が実情に合うと思われる。回答にある各種法令の基礎的な知識等についても十分対応能力を備えており、特別に重要な内容があれば情報並びに資料提供により対応できると考える。<br>要は、過疎地有償運送を実施する地域は他の交通機関が不在だということ。大臣の指定する講習受講に他県まで出かけて経費を浪費させることはボランティア離れを助長する以外の何者でもなく、制度存続が危うくなっている。現実に隣町のタクシーが利用できない状況（回送に20kmも走ることは現実的でない）にある地域では人が住めなくなることを十分に考慮されたい。 | F | Ⅳ | （1について）<br>本年度中に検討を開始し、来年度中に結論を得ることとしたい。また、この結論を踏まえて措置を行うことについての可否を判断したい。<br>（2について）<br>ご提案の講習が、自家用有償運送を行うに当たって必要な要件を満たすものであるか否かについて確認し、必要な場合には補充策についても検討したい。 | | | | | | | 1077010 | 上勝町 | 徳島県 | 国土交通省 |
| 120240 | 貨物自動車運送業での運賃の弾力化 | 貨物自動車運送事業法第9条、第26条第1項第5号<br>貨物自動車運送事業法施行規則第6条第1項 | 運賃・料金については、事後届出制がとられており、利用者の利便や公共の利益を阻害している事実があると認められる場合を除き、独自に運賃・料金を設定して提示することができる。<br>また、事業用自動車の数等に変更がある場合には、事業計画の変更の事前届出が必要となる。 | もったいない運送(各拠点にあるもったいないモノ、あまりモノをほかに運んで役立つものにするための運送の仕組み)を朝倉市で実施するにあたり、運送業を営む鹿毛運輸でのトラックを使い実施する時に、運賃をガソリン代程度で走行する事を認めてほしい。（もったいない運送は、モノだけでなく人も動き、地域のちょっとした困りごとも解決していき、地域貢献の輪が広がります。ドライバーは、ソーシャルドライバーという名称で、自社の社員はボランティアで参加し、その他の地域のボランティアも同乗させ、社会貢献にも従事し、仕事の意味を考えていただき、究極は地域が活性化します。） | 教育、環境及び福祉等の分野のコミュニティービジネスを実施している組織でネックになるのが送料。送料が商品よりも高く遠くの地域へと出せない商品、これらを宅配便のような定期的な集配だと、まず当日配送は難しく、負担できる送料に限界があります。ですが独自に運送するほどの人件費・ガソリン代・車のリース代を支払う余裕がないというのが現状です。自分の地域のごみは他の地域の宝で、自分の地域では無用なものが他ではありがたがられる場合もあります。それらを活かさず捨てるのはもったいない・・・。そんな気持ちがある方と組み、社内の若者等が各地を回ることで研修にもなり、さらに地域にも貢献するので、週末で稼動しないトラックをいかして「もったいない運送」を実施し、地元産品を持って行き来させることで地域活性を図るように実施していきたいので、貨物自動車運送事業法、貨物自動車運送事業報告規則、にもとづき運賃規制の緩和を希望いたします。具体的には運賃はガソリン代程度又は自由化し、安全性は、法律に基づいて実施したい。 | D | － | ご提案頂きました事項について、当該運送行為を行う際に、事業として行う場合とボランティア（自家用）として行う場合に分けて回答させて頂きたい。<br>運送事業として当該運送行為を行う場合、運賃・料金については、国への事後届出制となっており、利用者の利便や公共の利益を阻害しているという事実が認められない限り、事業者は自らの判断で荷主に対し独自に運賃・料金を設定して提示をすることができることから、現行規定にて対応が可能である。<br>また、あくまでボランティアとして当該運送行為を行う場合においても、事業計画の変更を行うことで、現行規定にて対応が可能である。 | | | | | | | | | | | | 1006010 | 有限会社 鹿毛運輸 | 福岡県 | 国土交通省 |
| 120250 | 京浜港～千葉港間の海上コンテナはしけ輸送における船員法の適用除外 | 船員法第1条 | 船員法は、海上を活動の場とする船舶航行の特殊性（ex.小さなトラブルが衝突・沈没等の重大事故を惹起しやすい、陸上からの支援が及びにくい等）に着目して、海上交通の安全確保と船員労働の保護を図るために制定された法律である。その適用対象は、海上を航行する船舶とされており、例外的に港内のみを航行する船舶は適用対象外となっている。 | 京浜港～千葉港間のはしけによる海上輸送について京浜港間の海上輸送と同様の「港のみを航行する船舶」とみなして船員法の適用を除外する | ①現状<br>京浜港間（東京港～横浜港）には年間約30万TEUの国際海上コンテナのトラックによる横持ち輸送が発生している。これをはしけによる海上輸送に切り替えて、渋滞緩和と環境負荷軽減に資する効率的な物流体系を構築するための取組みが官民協働体制で進められている。<br>同区間においては3万7千TEU（18年度）の輸送を実施している。<br>②はしけ輸送のメリット<br>既に京浜港間の横持ち輸送の10％ははしけ輸送にシフトしている。はしけ輸送はトラック輸送と比較して85％のCO2排出量削減効果があり、渋滞緩和と環境負荷軽減に一定の成果を上げている。<br>③京浜港～千葉港への拡大<br>新たな取組みとして京浜港～千葉港への輸送拡大を検討開始しており、京浜港間での物流効率化と同様の効果が期待される。<br>④京浜港間輸送との違い<br>京浜港間での輸送は港内輸送であるため船員法が適用されないが、京浜港～千葉港の輸送は港外運航となり船員法が適用される。<br>⑤船員法の適用による業務上の支障<br>船員保険に加入している乗船員を確保しなければいけないことから、人員手配の調整が運航スケジュールの制約となると共に海上輸送運賃が高コストとなる。<br>⑥適用除外となった場合のメリット・デメリット<br>陸上保険に加入している乗船員による運航が可能となるため、人員の手配の制約が無くなり、京浜港間と同様な高度なサービスが提供可能となり、効率的な物流体系構築に一層寄与する。<br>一方、京浜港～千葉港で行われるはしけ輸送は、海上労働の特殊性に乏しい京浜港間のはしけ輸送と同様、陸上の労働と比して差異が見られないため特段の問題は生じない。<br>なお、京浜港～千葉港間は港湾運送事業法の指定区間であり、はしけ輸送が可能となっている。 | C | － | （1）船員法は、海上を活動の場とする船舶航行の特殊性（ex.小さなトラブルが衝突・沈没等の重大事故を惹起しやすい、陸上からの支援が及びにくい等）に着目して、海上交通の安全確保と船員労働の保護を図るために制定された法律である。その適用対象は、海上を航行する船舶とされており、例外的に港内のみを航行する船舶は適用対象外となっている。<br>（2）具体的には、船員法を適用することによって、<br>・共同体たる船舶の航行に必要な船長の職務権限の明確化、<br>・安全航行に欠かせない規制の遵守（ex.発航前検査、見張りの確保や飲酒禁止等の航海当直基準、水密の保持、船員の教育訓練、安全定員の確保）、<br>等が確保され、これらを通じて海上輸送の安全確保等が図られている。<br>（3）一方、今般の要望については、港を出て航行するものであり、（1）及び（2）で述べた船員法の基本的な適用関係及びその規制の本来的趣旨と齟齬を来すことから認められない。<br>（4）特に、今般の要望の対象となっているはしけ輸送の周辺海域は、多数の貨物船、タンカー、漁船、旅客船等が航行する我が国でも有数の輻輳海域であり、船員法の適用除外とすることには安全上大きな問題がある。<br>（5）また、今般の要望では、「船員保険に加入している乗組員を確保しなければならないこと」が問題とされているが、厚生労働省が所管する船員保険については、船員福祉の向上を目的とする総合的な保険制度（労災保険、健康保険、雇用保険）として、船員保険法に基づき運営されているものである。このような社会保険政策のあり方と海上交通の安全確保等を目的とする船員法の適用関係は全く別次元の事柄であり、これらを混同して議論することは不適当である。 | 1 「例外的に港内のみを航行する船舶は適用対象外となっている」との貴省の回答であるが、例外的に適用対象外としている理由を明確にされたい。<br>2 港湾運送事業法第2条第1項第3号により、指定区間における貨物のはしけによる運送は港湾運送に含まれることとなっているが、指定区間においてはしけ運送が可能となっている理由を明確にされたい。<br>3 京浜港～千葉港間の運航は比較的短距離であり、また海域が我が国でも有数の輻輳海域であるものの、当該区間に限定して習熟させることにより、船員以外による運行を実現できないか。<br>4 また、船員法第1条第3項に基づく告示又は港則法に基づく港の区域を変更することにより、京浜港と千葉港を接続させることはできないか、物流の効率化、環境への負荷低減といった観点から、特区として認めることはできないか検討し回答されたい。 | | C | － | 1 船員法は、海上を航行する船舶を適用対象としているが、3①及び②で述べるような船員法の適用目的や規定内容等にかんがみ、航行範囲や航行時間等が極めて限定的であって同法を適用すべき必要性等が小さい船舶については、例外的に適用除外としているところであり、その際のメルクマールとして港内航行かどうかを用いている。<br>2 近接した港湾と港湾又は場所との間であって、はしけ運送が常時行われている区間の運送については、港湾運送の自然の延長と認められることから、当該区間のはしけ運送については、港湾運送事業の一形態として運送が認められているものである。<br>3<br>①船員法は、海上を活動の場とする船舶航行の特殊性（ex.小さなトラブルが衝突・沈没等の重大事故を惹起しやすい、陸上からの支援が得られにくい等）に着目して、海上交通の安全確保と船員労働の保護を図るための法律である。<br>②具体的には、<br>・共同体たる船舶の航行に必要な船長職務・権限の明確化<br>・安全航行に欠かせない規制の遵守（ex.発航前検査、見張りの確保や飲酒禁止等の航海当直基準、水密の保持、船員の教育訓練、安全定員の確保等）、<br>・自船はもとより他船・航空機の救助のために必要な措置（ex.海難発生時の救助義務、海難発生時の労働時間規制の適用除外等）<br>等が確保され、これらを通じて海上輸送の安全確保等が図られているところであり、船員の運航技術の習熟状況によって適用関係を変えることは船員法上想定されていない。<br>③また、多数の貨物船、タンカー、旅客船、漁船等が航行し、我が国でも有数の輻輳海域たる当該海域には、以下のような特徴があり、船員法の適用除外とすることは安全上問題が大きい。<br>・東京港、横浜港及び千葉港の出入港隻数は年間35万隻以上に及んでおり、狭い海域に多数の船舶が航行していること。<br>・特に、アクアライン周辺海域では、東京湾東側にかかる横断橋の影響で当該海域は航行できないため、東京湾西側海域に航行船舶が集中しており、また、当該海域もアクアラインの人工島により分断され狭隘となっていること。<br>・原油タンカー、ケミカルタンカー、LNG船といった危険物積載船が多数航行しており、いったん事故が発生すると重大事態を招くおそれがあること。<br>・南航・北航が主要導線となっているが、東京港・横浜港と千葉港の間のはしけ輸送はこれを横切る航行形態となり、事故を誘発しやすいこと。<br>・エネルギーやコンテナ等の貿易物資をはじめ首都圏物流の大動脈となっており、事故によって航路が閉鎖された場合の社会経済的な影響が大きいこと。<br>4<br>①「船員法に基づく告示を変更して、東京港・横浜港と千葉港を接続できるかどうか。」について<br>東京港・横浜港と千葉港の間の海域は、港としての実態がなく、港則法及び港湾法のいずれにおいても港域外となっている。一方、船員法に基づく告示は、港の区域を定めるものであり、このような一般海域を港として位置づけることは船員法上想定されていない。また、東京港・横浜港と千葉港の間では、既に、要望者によるはしけ輸送が行われており、特区として認めないゆえにサービスが提供できないという状況にはない。<br>②「港則法に基づく港域を変更して、東京港・横浜港と千葉港を接続できるかどうか。」について<br>船員法及び港則法における港の区域は、各法の目的を達成するために定められており、船員法は、船長の職務権限、安全運航に欠かせない規則の遵守等（詳細は、3の回答②参照）を定めることによる海上交通の安全確保と船員労働の保護を図ること、港則法は、交通流が発生する区域に港内交通ルールを定めることによる船舶交通の安全及び港内の整とんを図ること、を目的としているところであり、そもそも港の区域を定める観点が異なっている。従って、船員法を適用させることの是非について、港則法の区域を変更することを議論することは不適当である。<br>加えて、港則法は、広さが制限された水域に多数の船舶が頻繁に出入りし、陸域側に停泊、荷役等を行える港湾機能を有する区域について適用している。港則法が適用される港域は、船舶交通量が多い等船舶交通等の規制を行う必要のある499港を対象としており、港内での速力制限、航法、工事作業の許可制といった規制を課している。また、大型船舶が出入りできる港又は外国船舶が常時出入りする港であって、船舶交通量が特に多い等の理由により一層厳しい規制を行う必要のある京浜港、千葉港等84港を特定港とし、上記規制に加え、入出港の届出、航路航行義務、危険物荷役の許可制といった規制を課している。これらの規制は必要最小限の区域を指定し規制を課すものであり、京浜港と千葉港の港域の間の海域は、港のように広さが制限された水域に多数の船舶が集中する水域でなく、また港湾区域を有する区域でもないことから、港則法を適用させる必要性は認められない。 | | | | | | 横浜はしけ運送事業共同組合による構造改革特区指定の国際物流特区内規制緩和の為の艀輸送安全航行実験：略称「広域はしけ輸送実験」 | 1010010 | 横浜はしけ輸送事業協同組合 | 神奈川県 | 国土交通省 |
| 120260 | 航空障害灯に係る規制緩和（昼間障害標識による中光度白色航空障害灯の昼間の消灯） | 航空法（以下「法」という。）第51条及び第51条の2<br>航空法施行規則（以下「規則」という。）第127条,第128条第6号のただし書,第132条の2 | 煙突等であって、60メートル以上150メートル未満の高さの物件については、<br>①昼間障害標識が設置されていない場合、すべての方向の航空機から当該物件を認識できるように中光度白色航空障害灯を1個以上設置し、常時点灯を継続させなければならない。<br>②昼間障害標識が設置されている場合、すべての方向の航空機から当該物件を認識できるように中光度赤色航空障害灯又は低光度航空障害灯を1個以上設置し、夜間のみ点灯を継続させなければならない。<br>ただし、規則第128条第6号ただし書の規定に基づき、国土交通大臣が航空障害灯の機能を代替することができると認めた電飾、野外投光器その他の照明設備を点灯している間は、航空障害灯を点灯させる必要はない。 | 高さ150m以下の物件については、中光度白色航空障害灯を一日中点灯することで昼間障害標識の設置が免除されているが、すでに昼間障害標識が設置されている場合は、昼間の中光度白色航空障害灯の点灯を免除する。 | 化学プラントで高さ60m以上の煙突が併設されている場合、夜間赤色障害灯または中光度白色航空障害灯を設置しなければならないが、障害灯に使用される球の寿命は、比較的寿命の長い中光度白色航空障害灯用のものでも1.5年程度であるため、約年1回の頻度で球替え作業が発生する。一方、近年高圧ガス保安法などの規制緩和により、化学プラントは二年以上の連続運転を行うことができることから、航空障害灯の球替作業は煙突頂上で排ガスが排出されている状態で行うことになる。この作業は煙突からの排ガス（熱風）にさらされる非常に危険な作業となっているため、球替作業を化学プラントが定期修理などで停止する時期に実施できるようにしたい（1回/2年）。当所のように昼間障害標識が設置されている場合は、中光度白色航空障害灯の点灯時間を夜間のみと短くすることで、球交換頻度の延長化を行い作業の安全化を図りたい。 | D | － | ご要望に係る物件は昼間障害標識が既に設置されているため、制度の現状のうち②に該当するが、中光度白色航空障害灯を中光度赤色障害灯及び低光度航空障害灯の代替として使用する場合は、機能を十分に有しているものであることから、規則第128条第6号ただし書の規定により、その機能を代替することができる「その他の照明設備」として夜間のみ点灯を継続すればよい。<br>なお、現在ホームページにて公開している「航空障害灯／昼間障害標識の設置等に関する解説・実施要領」（平成15年国空保第412号）の一部改訂を行い、ご要望の内容について現行制度下で対応可能であることを明確化することについて措置したところであり、今後、関係団体への周知を予定している。 | | | | | | | | | | | | 1035040 | 大分コンビナート立地企業連絡協議会 | 大分県 | 国土交通省 |

## 12 国土交通省（特区第12次 最終回答）

| 管理コード | 要望事項（事項名） | 該当法令等 | 制度の現状 | 求める措置の具体的内容 | 具体的事業の実施内容・提案理由 | 措置の分類 | 措置の内容 | 各府省庁からの提案に対する回答 | 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 | プロジェクト名 | 提案事項管理番号 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 120270 | ヘリコプター場外離着陸許可期間の延長 | 航空法（以下「法」という。）第７９条<br>航空法施行規則（以下「規則」という。）第１７２条、第１７２条の２ | 航空機の離着陸は、飛行場以外の場所でしてはならない。ただし、やむを得ない事由により、飛行場以外でヘリコプターが離着陸する場合は、法第79条ただし書の許可が必要である。<br>地上での離着陸については、当該許可の期間は原則3ヵ月以内としているが、当該場所について飛行場に準じた管理が行われている場合、又は回転翼航空機にあっては管理者が存し、離着陸のための適正な管理を維持する体制がとられており、かつ、許可基準に規定された基準について状況変化が少ないと認められる場合に限り、1年を限度とし包括的に許可を受けることができる。<br>建物屋上での離着陸については、ヘリコプターの使用を前提に恒久的な設備を整備することとなることから、法第38条に基づくヘリポートの設置許可を受けなければならないが、公共性・緊急性が高くやむを得ないと判断される次の例外的な飛行目的であって病院等公的機関が使用する場合に限り、1年を限度として包括的に法第79条ただし書の許可を受けることができる。<br>①救助・防災訓練等<br>②病院等への患者輸送<br>③災害時等における人員・物資の緊急輸送<br>④その他、上記に準じた公共性を有するもの | ヘリコプターが飛行場以外の場所（場外離着陸場）において離着陸する場合の許可期間は、原則3ヶ月以内とされているが、大災害時等に企業等が経営の中枢機能を地方の安全な場所に移すことを目的として、あらかじめ場外離着陸場の許可申請をする場合は、その維持管理状況に応じて3ヶ月以内の許可期間を延長することを可能にする。 | 例えば、首都圏で大災害が発生し東京本社が機能できなくなった場合、東京本社にいる経営幹部等が地方に移動して経営の中枢機能を維持し、主要な業務を続け早期復旧の道筋を示すことが必要となる。この場合、緊急時の移動手段としてはヘリコプターの使用が想定されるが、飛行場以外のヘリポートを使用する場合は、地方航空局長に対し飛行場外離着陸場の申請が必要であり、その許可期間は原則3ヶ月以内とされている。この点、確かに管理者を置いて適正な維持管理体制をとり、状況変化が少ない場合には例外的に1年を限度として包括的に許可されると規定されているが、地方航空局によると、包括的な許可には飛行場に準じた維持管理体制が必要とのことであり、例えば建物の屋上等に設置されているような離着陸場はこれにはあたらないとされている。よって、企業等が緊急時に使用するため敷地内等に設置した離着陸場を場外離着陸場として使用する場合は、使用許可申請を3ヶ月ごとに更新する必要がある。しかし、万が一の大災害に備えた危機管理体制のための更新手続きを3ヶ月ごとに行うことは企業等にとって相当の負担となる。また、企業等に当該危機管理体制を構築することを促すためにも、当該離着陸場が適切に維持管理されている場合にはその許可期間を3ヶ月以内から1年以内を限度として順次延長するなどの取組みが必要である。 | ①地上に設置する場外離着陸場の許可期間について D（現行規定により対応可）<br>②建物屋上に設置する場外離着陸場の許可について C（特区として対応不可） | － | ①D（現行規定により対応可）<br>法第79条ただし書の許可期間は、原則3ヵ月以内としているが、他の航空機と異なり、回転翼航空機にあっては当該離着陸場について必要な管理者が存し、離着陸のための適正な管理を維持する体制がとられており、かつ、許可基準への適合状況に変化が少ないと見込まれる場合であれば、1年を限度として包括的に許可を受けることができることとしている。<br>②C（特区として対応不可）<br>建物屋上での離着陸を可能とするためには、ヘリコプターの使用を前提に離着陸に係る恒久的な設備を当該場所に整備することとなることから、法第38条に基づくヘリポートの設置許可を受けることが原則である。法第79条ただし書の許可については、公共性・緊急性が高くやむを得ないと判断される救助・防災訓練、患者輸送等の例外的な飛行目的であって病院等公的機関が使用する場合に限って、特別に認めているものである。 | 1 提案者は、「災害時だけ臨時的に離発着に使用する場所であっても、3ヵ月毎に許可更新が必要」としているが、場外離着陸場としての利用が全く想定されていない場所でも、災害時には利用せざるを得ない場合は多いと思われる。利用が災害時等以外想定されない場合は、災害発生時に航空法第79条に基づく許可を取得することで場外離着陸場として利用することにより、提案者の要望を実現できないか検討されたい。<br>2 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 被災時に企業等の活動が継続できるよう、BCP(業務継続計画)の策定が政府として推進され、代替機能の確保は重要な取組みの1つである。ヘリコプターは被災時に代替場所への重要な移動手段となるが、現規定では、災害時だけ臨時的に離発着に使用する場所であっても、3ヵ月毎に許可更新が必要であり、また、1年を限度として包括的に許可を受ける制度はあるものの、要件が非常に厳しく、重い負担となるため、被災時の移動手段として活用しづらい状況である。企業防災推進のため、災害時に被災地からの受入れのため臨時的に使用する場合は、包括許可の要件を緩和するとともに、包括許可期間の限度を延長することを政策的に進めるべきである。 | 1. E（事実誤認）<br>2. F（提案の実現に向けて対応を検討） | － | 1.<br>航空法第79条ただし書に基づく許可に関しては、「災害時だけ臨時的に離発着に使用する場所」における回転翼航空機の離発着に係る申請については、包括的な許可及びその更新を受けていないものであっても、災害等緊急を要する場合に限り、電話又はファクシミリにより行うことを特別に認めており、当該場所の現況が一定の基準に適合していることを確認できれば、即時に許可している。<br>2.<br>提案主体の要望を念頭に置きつつ、災害対応のみに使用される場合に限り、回転翼航空機の離着陸について、安全が確保されることを条件に、全国的な対応として包括的な許可のあり方を検討する。 | 「全国的な対応として包括的な許可のあり方を検討する」との貴省の回答であるが、今後の検討スケジュール及び結論時期について明確にされたい。<br>併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 本府の要望を念頭に置きつつ全国的な対応として包括的な許可のあり方を検討されることは評価するが、重ねて次の点に留意して検討をお願いしたい。<br>①企業防災推進のためには、被災地はもとより、被災地からの移動先についても、簡便かつ許可期間の緩和をお願いしたい。<br>②「安全が確保されること」という条件については、災害時の臨時的な使用という事情を考慮し、必要最小限に緩和していただきたい。<br>③全国一律とすることにより、許可要件が厳しくなるのであれば、企業集積のある地域をバックアップ特区として先行的実験的に緩和することも検討されたい。 | F | Ⅳ | 1. 今後の検討スケジュール及び結論時期<br>平成20年度中に、現状の審査基準、手続等を見直し、災害対応のみに使用される場外離着陸の包括的な許可に係る要件を整理し、通達等の必要な措置を行う。<br><br>2. 提案主体の意見に対する回答<br>①について<br>災害対応のみに使用される場合に限り、包括的な許可の要件緩和を検討する場外離着陸場の対象には、被災地だけでなく、被災地からの移動先も含まれるものと考えている。<br>②について<br>災害時における対応に必要な安全が確保されることを前提として、「災害時だけ臨時的に離着陸に使用する場所」にふさわしい合理的な要件を検討する。<br>③について<br>全国一律とすることにより、許可要件が厳しくなることはない。 | | 1095010 | 大阪府 | 大阪府 | 国土交通省 |
| 120280 | 旅行業の登録要件の緩和について | 旅行業法(昭和27年法律第239号) | 旅行業法では、旅行業務に関する取引の公正の維持、旅行の安全の確保および旅行者の利便の増進を図ることを目的として、旅行業を営む者に対して登録制度を実施している。<br>平成19年5月に旅行業法施行規則が改正され、営業所の存する市町村とその隣接する市町村、国土交通大臣の定める区域の範囲内であれば募集型企画旅行を第3種旅行業者が実施できるようになったところ。 | 現行法で規定されている旅行業者の登録について、NPO等の非営利団体が公共・公益性を有する募集型企画旅行を企画・実施する場合には、「管理者の選任」及び「財産基準」、「保証金の供託」等の登録要件を免除する。 | 旅行業の登録要件を緩和することにより、NPO等の活動促進と育成を目指す。<br><br>具体的には、現行法においては、NPO等がその活動目的とする事業啓発や実証実験として企画実施するバスツアーやクルージングなどの小規模な募集型企画旅行についても、旅行業法第2条における「旅行業」と認定され、法第3条による登録を受ける必要がある。<br>しかし、登録要件である財産基準や営業保証金の供託、常勤・専任の旅行業務取扱管理者の選任など、非営利活動を行う団体にとってはこれらに対応する資金調達や人材確保が困難な状況にある。<br>また、小規模な募集型企画旅行においては、旅行募集業務部分について、民間の登録旅行業者に任せようとしても、企画内容や募集人員等から旅行商品となり得ず、登録旅行業者の協力を得られにくい現実も有している。<br>近年、地方自治体における官民協働のモデルとしてNPO等の活動は重要な役割を果たしており、旅行業の登録要件を緩和することにより、国・地方自治体がこれら公共・公益活動をバックアップし、NPO等の活動促進と健全育成による地方の活性化を図るものである。 | D | － | NPO法人等による募集型企画旅行の実施のための要件の緩和については、すでに構造改革特区8次提案において提案があったところであり、措置済みである。具体的には、提案を踏まえ、「創意工夫豊かな地域の企画旅行商品の流通促進に関する委員会」の下に「制度問題分科会」を設置し、検討を行った結果、第3種旅行業者が従来の営業保証金及び基準資産額のままで、一定の条件を満たす募集型企画旅行を実施することができることとすること等を内容とする報告書が平成18年6月に取りまとめられた。報告書を踏まえ、平成19年5月に旅行業法施行規則が改正され、第3種旅行業務の範囲が拡大されたところ。<br>なお、報酬を得ることなく旅行業法第2条第1項各号に掲げる行為を行う場合は、旅行業法の規制の対象とはならない。 | 「報酬を得ることなく旅行業法第2条第1項各号に掲げる行為を行う場合は、旅行業法の規制の対象とはならない。」との貴省の回答であるが、利益を得ることなく、交通、宿泊等にかかる実費のみを徴収した場合は「報酬を得ることなく」に該当するのかご教示願いたい。 | | － | － | 想定している事業の詳細が明らかではないため、当該事業が旅行業法に該当するか否かを直ちに判断することはできないが、一般に、企画旅行のように包括料金で取引されるものは、旅行者から収受した金銭は全て一旦事業者の収入として計上されるので、報酬を得ているものと認められる。<br>なお、旅行を実施する者が何らの報酬も得ない場合には、旅行業法には該当しないが、ここでいう報酬には、旅行者からの取扱手数料、運送・宿泊事業者からの割戻し、手数料等が含まれる。また、旅行者から収受した旅行代金から旅行を実施するのに要した費用を差し引いた残りも報酬に含まれるため、旅行を実施する者の通信連絡費・人件費等も報酬に含まれる。 | | | | | | | 1036010 | 松山市、松山離島振興協会、NPO伊予路おへんろ倶楽部 | 愛媛県 | 国土交通省 |
| 120290 | 地域限定通訳案内士の範囲拡大 | 外国人観光旅客の来訪地域の整備等の促進による国際観光の振興に関する法律第23条、第24条、第34条 | 都道府県の区域において、報酬を得て、業として通訳案内を行う場合には、地域限定通訳案内士の資格が必要であり、地域限定通訳案内士試験に合格する必要がある。 | 地域限定通訳案内士制度について、活動範囲の限定を都道府県単位から広域的な地方ブロックの範囲に拡大する。また、試験実施主体についても、広域組織を含めることとする。 | 外国人観光旅客の訪問ルートは複数の県に及ぶのが一般的であり、九州を着地とする旅行商品も訪問地が1つの県で完結するものは皆無に等しい。このため、平成19年度から活動範囲を都道府県単位とする地域限定通訳案内士試験が実施されるようになったが、外国人の旅行実態と合っていないのが現状と思われる。国際観光テーマ地区を構成する複数都道府県の合同試験実施も可能であるが、地理・歴史等の試験を県数分受験しなければならず、受験者にかかる負担も大きい。<br>そこで、九州は7県で国際観光テーマ地区を構成しており、九州島内で完結する旅行商品も多く発売されていること、広域的な地方ブロックとしてエリアが明確に認識できることから、地域限定通訳案内士について「都道府県」を「九州」と読み替えて実施できるよう、柔軟な制度運用を検討いただきたい。 | D | － | 地域限定通訳案内士試験の実施主体を都道府県としたのは、歴史的、地理的、文化的なまとまりがあり、通訳案内に必要となる知識の面でも共通性が認められること、制度の安定継続性等の点で優れていることなどの理由によるものであり、都道府県の区域を超えたより広域な区域については通訳案内士が対応すべきものと考える。なお、既に一の都道府県の区域に係る地域限定通訳案内士の資格を持つものに対しては、別の都道府県の地域限定通訳案内士試験でおなじ種類の語学の筆記試験を免除するなど、受験者の負担を軽減する措置をとっている。 | 1 平成9年に、通訳ガイドが著しく少ない地域に配慮して、中国語、韓国・朝鮮語に限定して九州における地域限定免許を特例として導入した経緯がある。ビジット・ジャパン・キャンペーンの推進等により、当時より飛躍的に訪日外国人旅行者数が増加している現在、通訳案内士の絶対数は当時より更に不足しているものと思料するが、当時と同様に特別の枠組みを検討することはできないか回答されたい。<br>2 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 「都道府県の区域を超えたより広域な区域については通訳案内士が対応すべき」とあるが、国際観光テーマ地区については都道府県を拡大解釈した広域連携エリアとして認識することは出来ないのか。都道府県単位の枠組みを越えられない納得性のある説明をお願いしたい。<br>当方は、地域限定通訳案内士の活動範囲を外国人旅行者の実態に合わせ、同時に国際観光テーマ地区構成都道府県の合同試験を行う際に、実施者側・受験者側双方の負担軽減につながる制度運用を求めているものであり、観光立国推進基本法やそれに基づく基本計画で地方公共団体相互の広域連携について言及している点と方向性は同じと思うがいかがなものか。 | D | － | 1. ご承知のとおり、平成9年に導入した中国語、韓国・朝鮮語に限定して九州における地域限定免許は、通訳ガイドが著しく少ない地域に配慮した特例であったが、7年弱運用されたものの、僅か9名しか免許を取得されず、また、旧制度の利用希望者は、もともと全国対応の通訳ガイドを志す者であって、通訳ガイド自身が活動範囲を九州全域と定めたわけではない。この制度が十分に活用されなかった理由はこのような対象地域の限定等が担い手及び活用側のニーズに適合していなかったことによるものであり、平成16年2月に廃止されたものである。<br>外客来訪促進法における地域限定通訳案内士制度は、通訳案内士法に基づく制度を原則としつつ、一の都道府県の区域に係る知識・能力を問う都道府県の地域限定通訳案内士試験に合格した者に対し、活動地域を当該都道府県の区域に限定した上で資格を認める特例的な制度であることをご理解願いたい。<br>2. 提案主体の意見のとおり、地方公共団体相互の連携の重要性については国土交通省としても認識しており、先の回答のとおり試験事務の一部について合同で開催することを可能としている。しかし、地域限定通訳案内士の登録行政庁及びその活動範囲を広域連携による複数の都道府県ではなく一の都道府県とした理由は、上記1. の状況及び外国人旅行者の更なるニーズを踏まえ、地域限定通訳案内士が長期の周遊型ツアーではなく日帰りツアーのような形、あるいは、長期の周遊型ツアー全てについて通訳ガイドサービスを提供する必要はないが、行程中の一部でも通訳ガイドサービスを提供することが可能であり、その活動を一定の責任の下に管理しうる最適の単位であるためである。<br>現状の地域限定通訳案内士制度の運用については、通訳ガイド及び外国人旅行者のみならず、都道府県にも十分に配慮されているものであることをご理解願いたい。 | 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 地域限定通訳案内士の登録行政庁や活動範囲が一の都道府県とした理由について、再検討要請に対する回答の内容で理解できないことはないが、仮に将来道州制が導入された場合、その枠組みはどのようになると想定するか。道州制導入と期を同じくして地方ブロック単位に枠組み変更するようなことがあれば、通訳ガイドや外国人旅行者への配慮というより、行政側の都合としか受け取られないと危惧するがいかがか。 | － | － | 道州制については、議論がなされているところであることから、本件についてコメントすることは困難である。 | | 1039010 | 九州観光推進機構 | 福岡県 | 国土交通省 |
| 120300 | 気象計の気象検定対象の除外事項の新設 | 気象業務法第6条、第9条 | 気象業務法第6条により、地方自治体の行なう気象観測は、国土交通省令で定める技術上の基準に従い（但し、研究・教育目的等は除く）、観測施設を設置・廃止したときは気象庁長官に届け出なければならない。気象庁長官は気象に関する観測網を確立する必要があると認めるときは、届出をしたものに対し、気象の観測の成果を報告することを求めることができる。<br>また、気象業務法第9条では、技術上の基準に従って行う気象観測に用いる気象測器は、気象庁長官の登録を受けた者が行なう検定に合格したものでなければ使用してはならないとしている。 | 大気汚染防止法第22条に基づき都道府県知事が実施する大気汚染常時監視における気象観測機器について、気象業務法第9条に基づく検定の対象から除外する措置を講じてもらいたい。 | 大気汚染防止法に基づき実施する大気汚染常時監視の内、風向風速などの気象観測は、著しい大気汚染の状態の継続性の確認や現象の解明のための資料を得ることを目的として行っているものであり、これに基づき気象の予報や警報を発令するものではなく、また、広く一般に提供する義務があるものでもない。<br>従って、気象予報や警報を発令するために用いるものではない気象観測機器に対しては、気象業務法による5年ごとの検定を受けなくてもよいこととされたい。<br>【提案理由】<br>○ 日常点検を実施するとともに、定期的にメーカーによる機器点検を行っているため、検定を受けなくても支障はない。<br>○ 本県の他、県内の政令指定都市及び中核市が設置している風向風速計も検定が義務づけられており、相当額の経費がかかっている。ちなみに57局を有する本県の場合、5年ごとに必要な気象検定には、検定料は低額であるが、業者の作業費を含めると、1台あたり約50万円ほどの経費がかかるため、一年に10台、500万円以上の経費がかかることとなり、予算確保に支障が生じている。これが除外となれば、別の優先課題の予算として利用できる。<br>【代替措置】<br>○ 大気汚染常時監視における気象観測データについて、「公表されると社会的混乱を招くおそれがある。」との弊害については、公表する場合に「気象検定を受けていない機器による測定データであるため、参考値としてください。」との注意書きを添えることにより防ぐことができる。 | C | － | 気象庁以外の政府機関や地方公共団体が行う気象観測については、気象業務法に基づき、研究、教育等のために行う場合を除き、あまねく技術上の基準を設定して観測方法を統一するとともに、これに用いる気象測器は検定に合格しているものでなければ使用してはならないこととしています。これは、それぞれの実施主体が自らの事業に利用するための観測であったとしても、その成果の公表の有無に関わらず、行政事務に活用するという公共的な性格にふさわしい精度と安定性を有する方法で観測を行う必要があるためであり、大気汚染常時監視の一環として行う気象観測もこれに該当することをご理解願います。<br>なお、気象測器の検定の有効期間については、気象測器の耐久性を考慮して定めています。風速計など、依然として機能的に消耗する部品を使用せざるを得ないものについては、たとえ日々の点検を行っていたとしても、部品の交換をしない限り、長期の使用によって精度の低下が避けられないことから、その期間を5年としています。ただし、耐久性のある温度計などは有効期間を撤廃するなど、規制緩和に努めてきています。 | 1「風速計など、依然として機能的に消耗する部品を使用せざるを得ないものについては、たとえ日々の点検を行っていたとしても、部品の交換をしない限り、長期の使用によって精度の低下が避けられないことから、その期間を5年としています。」との貴省の回答であるが、精度の維持のため、必要に応じて部品の交換を行っている場合には、検定の有効期間を延長することは考えられないのか、検討し回答されたい。<br>2 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 「行政事務に活用するという公共的な性格」から検定が必要とありますが、同じく行政事務に活用される「研究・教育目的」が除外されるのは理解できません。検定趣旨がパンフレット「気象観測を行うために」にあるように「誤った値が公表されると災害の予防などに遅れや過ちを生じ、社会的混乱や人命や財産に係わる重大な問題を引き起こす」ためであり、その心配のない「研究・教育目的」が検定の対象除外となるならば、「大気汚染状態の継続性確認や現象解明」のための気象観測も同様に検定対象から除外することができると考えます。なお、定期点検において必要に応じ部品交換も行うため、5年毎の検定よりも適切に維持されていると考えます。 | C | － | 1. 気象測器の測定精度に影響を及ぼす部品を交換した場合、交換した部品を組み込んだ状態での精度が確保されているか確認しなければならないため、当初の検定有効期間が延長されることはありません。<br><br>2. 国や地方公共団体が実施する気象の観測は、リーフレット「気象観測を行う場合に」において「誤った値が公表されると災害の予防などに遅れや過ちを生じ、社会的混乱や人命や財産に係わる重大な問題を引き起こすことにもなりかねません。観測成果を“公に利用”するためには、気象測器は検定に合格したものを使用して下さい。」と記載しているとおり、行政事務において“公に利用”するのにふさわしい精度と安定性を有する方法で観測を行う必要があるため、検定に合格をした気象測器の使用を求めているものです。<br>研究や教育を専ら目的とした気象観測については、観測の成果が影響を及ぼす範囲がその研究や教育そのものにとどまると考えられるので、検定の対象から除外しています。一方、大気汚染常時監視の一環として行われる気象観測は、実務に用いられていると考えられることから、同様に考えることはできないことをご理解願います。 | 右提案主体の意見につき検討し回答されたい。 | 地方自治体が実施する大気汚染常時監視における気象観測（ここでは風向風速）は大気汚染物質の拡散に及ぼす気流状況の把握であり、気象状況である「風向・風速」の単独データとして測定・公表しているものではない。また、研究目的の観測と同様に観測成果が影響を及ぼす範囲も極めて限定されており、何ら影響はないものと考えられる。<br>貴省が言う「行政事務において、観測成果を公に利用する」とは、具体的にどのような内容を指すのか明確にされたい。<br>また、大気汚染常時監視の一環として行われる「気象観測」が実務に用いられていると考えられるとしているが、その具体的実務内容をどのように考えているのか明確にされたい。 | C | － | 観測成果を“公に利用”することは、行政事務においては、専ら研究や教育を目的としたものを除く、行政事務の全般とご理解願います。<br><br>大気環境の常時監視は、都道府県等において継続的に大気汚染に係る測定を実施することにより、地域における大気汚染に関する緊急時の措置や、大気環境や発生源の状況及び高濃度地域の把握等をされていることが「環境大気常時監視マニュアル」（環境省水・大気環境局　平成19年3月）に記載されています。気象観測は、大気汚染状況を適切に評価するため実施されているものと理解しています。専ら研究や教育を目的とするもの以外は「実務」に該当するところであり、このような大気汚染常時監視の一環として行われる「気象観測」は「公に利用」される実務であると考えております。 | | 1092010 | 愛知県 | 愛知県 | 国土交通省<br>環境省 |