

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120010	地方公共団体発注公共事業入札時に民間参画方式(PU(ピクアップ)方式)			E		「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」は、提案されている「民間参画方式PU(ピクアップ)方式」の地方公共団体での採用の可否について規定する法律ではない。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。 貴省所管の補助事業に関し、自治体がPU方式による入札を行っても、貴省が所管する規制はないかとご教示願いたい。	国土交通省<措置の概要>文の「採用の可否について規定する法律ではない。」について、 当適正化法とPU方式の目指す目的は、「公共工事の入札方式の適正化」という意味で共通するものであり、落札後の元請による公金である直工費部分の自由な扱いに問題があるという最重要点に目を向け、真の意味での適正化を計るとするのがPU方式です。 つまりPU方式そのものと同様の法律はないが、当法が目的とする「適正化」という趣旨を、より高いレベルで達成しようという目的の為、関連法としてとらえて頂きたいということです。		1025010	有限会社アーバンデザイン中川設計室	地方公共団体の慣例的建築物発注形態に対する是正提案	地方公共団体発注公共事業入札時に民間参画方式PU(ピクアップ)方式	民間参画時の地方自治体との契約における、地方自治法第167条2項の随意契約における明確な認可特例及び慣例的入札形態に対する国土交通省のPU方式実施時の認可。	地方公共団体建築物入札において、元請経費上取値確定以外の直工費分予算に対し、直工企業保護、地元企業優先等を目的とした入札形態及び、チェック方式を用いた入札、発注、下請企業決定まで地方公共団体と協力して実施する。	総務省 国土交通省
120020	一般公共海岸区域の占用	海岸法第37条の4	海岸管理者以外の者が一般公共海岸区域(水面を除く。)内において、施設又は工作物を設け当該一般公共海岸区域を占用しようとするときは、海岸管理者の許可を受けなければならない。	E		一般公共海岸区域を包含する概念である「公共海岸」とは、「国又は地方公共団体が所有する公共の用に供されている海岸の土地」と定義され、また、海岸法の目的に掲げる「公衆の海岸の適正な利用」とは、国民共有の財産である海岸空間を、人々の快適な利用に供することを意味しており、一般公共海岸区域についての特定の者に占有を認めるに際しては、地域における一般公衆の海岸利用との調整が図られなければならない。このため、一般公共海岸区域の占用については、海岸管理者である地方公共団体が自治事務として、その許可・不許可を判断することとなっている。				1095040	民間企業	馬毛島飛行場特区構想	一般公共海岸区域の占用について	大規模施設(港湾施設)の海岸区域占用	港湾の建設	国土交通省
120030	協議による水利権の調整	河川法第23条	河川の流水を占用しようとする者は、必要な図書を添付した申請書を提出の上、河川管理者の許可を受けなければならない。	D-1, E		新たに水利使用を行うおとすときは、河川管理者による審査を経た上で、その審査基準に照らして適正であれば、許可を受けることが可能です。すなわち、水利使用の目的及び事業内容が公共の福祉の増進に資するものであること、実行の確実性が確保されていること、河川の状況等に照らし流水の正常な機能の維持等に支障を与えない(安定的に取水を行えること、治水その他の公益上の支障を生じおそれないこと)について河川管理者が審査し、適正であれば許可がなされることとなります。芦の湖は二級河川早川水系の一部であり、具体的な水利使用の事業計画があるのであれば、同湖の河川管理者である神奈川県知事が許可権者となりますので、関係事務所にご相談ください。  なおご参考までに、芦の湖の水利使用の許可権者は静岡県知事ではなく、河川管理者である神奈川県知事であり、深良用水の水利使用者は静岡県知事ではなく、慣行水利権者としての静岡県芦湖水利組合であり、芦の湖を管理する者は芦湖水利組合ではなく、河川管理者である神奈川県知事であり、逆川(湖尻水門)の管理者は静岡県芦湖水利組合ではなく、河川管理者である神奈川県知事である湖の水確保及び洪水防止の目的で河川管理施設として管理しています。				1028010	勝又 國佳	芦ノ湖「水特区」	協議による水利権の調整	河川管理者と判例による水利権者が協議により水利権調整を可能にする	河川法23条により河川の流水占有に関する権限は河川管理者が有することとなっているが、芦ノ湖に関しては過去の経緯から静岡県補野市が水利権を有している。この水利権に關し、河川管理者と水利権者の協議により水利権調整が図れるようにする。	国土交通省
120040	琵琶湖からの取水許可	河川法第23条	河川の流水を占用しようとする者は、必要な図書を添付した申請書を提出の上、河川管理者の許可を受けなければならない。	D-1		既に許可を受けている水利使用を増量変更しようとするときは、河川管理者による審査を経たうえでその審査基準に照らして適正であれば、許可を受けることが可能です。すなわち、増量に係る水利使用の目的及び事業内容が公共の福祉の増進に資するものであること、実行の確実性が確保されていること、河川の状況等に照らし流水の正常な機能の維持等に支障を与えない(安定的に取水を行えること、治水その他の公益上の支障を生じおそれないこと)について河川管理者が審査し、適正であれば許可がなされることとなります。  この際、既に許可を受けている水利使用の施設を改築せず取水が可能であるときは、施設構造等についての審査を省略することができます。(河川法施行規則第40条第4項) 琵琶湖は一級河川淀川水系の指定区間であるため、工業用水としての水利使用の取水量が1日につき最大2,500立方メートル以上であれば国土交通大臣又はその権限の委任を受けた近畿地方整備局長が、それ未満の場合は滋賀県知事が河川管理者として行政処分を行うこととなります。具体的な許可の可否等については担当事務所にて御相談ください。	取水量が2,500立方メートル以上の水利権に關しては、滋賀県の意向に拘らず、かつ滋賀県の意向に拘らず、直接国土交通省(近畿地方整備局)に申請できるとのことでしょうか。		D-1	1186010	関西日本電気株式会社	琵琶湖からの取水許可もしくは譲渡物件保有水利権の地位承継	琵琶湖からの取水許可	当社では現在、工業用水の大部分を上水道に依存し、半導体生産を行っているが、水資源の有効活用の観点から水利権取得の合理化を図り、琵琶湖から直接取水することにより、生産の効率化を図る。	関西日本電気工業用水	国土交通省
120050	水利権の地位承継の緩和	河川法第23条、第34条	河川の流水を占用しようとする者は、必要な図書を添付した申請書を提出の上、河川管理者の許可を受けなければならない。河川の流水を占有する権利は、河川管理者の承認を受けて、譲渡することができる。	C		水利使用の権利の譲渡を受けようとするときは、河川管理者による審査を経たうえでその審査基準に照らして適正であれば、承認を受けることが可能です。すなわち、譲渡の前後において水利使用の許可に基づく権利の同一性が確保されていること、及び水利使用に係る事業の実施の確実性が確保されていることについて、河川管理者が審査し、適正であれば承認がなされることとなります。都築紡績㈱が水利使用者とする工業用水の水利使用は、少なくとも関西日本電気㈱が同社工場用地等を買収した平成9年4月時点においては、工業用水として琵琶湖より取水しておらず、いわゆる遊休水利権となっていたものです。係る事実をもとに、平成12年5月に都築紡績㈱は河川法第31条第1項の規定に基づき用途廃止届けを河川管理者である近畿地方建設局長に提出し、その水利使用を自ら廃止しています。  一方、関西日本電気㈱は河川管理者である滋賀県知事に対し都築紡績㈱が有していた取水施設の使用に係る権限を取得したうえで、都築紡績㈱の有していた水利使用とは別の新たな水利使用の許可申請を行い、平成12年10月に許可を得て水利使用を実行しています。既に遊休化していた水利使用は、権利として認められず、権利譲渡の対象とならなかったものです。				1186020	関西日本電気株式会社	琵琶湖からの取水許可もしくは譲渡物件保有水利権の地位承継	当社が譲渡を受けた会社が所有していた水利権の地位承継	当社では現在、工業用水の大部分を上水道に依存し、半導体生産を行っているが、水資源の有効活用の観点から水利権取得の合理化を図り、琵琶湖から直接取水することにより、生産の効率化を図る。	関西日本電気工業用水	国土交通省
120060	河川基本計画策定中における水利権許可	河川法第23条	河川の流水を占用しようとする者は、必要な図書を添付した申請書を提出の上、河川管理者の許可を受けなければならない。	D-1, E		滋賀県によると「現在河川基本計画を策定中であるため水利権許可はできない」とあるのは「水資源開発基本計画の見直しや河川整備計画策定の作業中である現時点では、泉全体の水需給が確定できず、水源手当の判断ができない。」との趣旨であるとのこと。一般に、水資源開発基本計画の改定や河川整備計画策定の作業中であることのみをもって、水利使用の許可を受けることができないことはありません。河川管理者としては河川の状況等に照らし流水の正常な機能の維持等に支障を与えない(安定的に取水を行えること)等の審査基準に照らして適正であるかどうかを判断する必要があり、水利使用を廃止したかつての水利使用者が水利使用を行っていた事実のみをもって必ずしもそのまま水源が確保されていると判断することはできないものです。	貴省回答にある「水需要が確定できず、水源手当の判断ができない。」場合には、新規水利権の許可ができないということと同じではないか。 また、同様に「水資源開発基本計画の改訂や河川整備計画の策定中であることのみをもって、水利使用の許可を受けることができないことはありません」とあるが、それ以外の合理的理由がなければ水利権は許可されるということではよいでしょうか		D-1, E	1186030	関西日本電気株式会社	琵琶湖からの取水許可もしくは譲渡物件保有水利権の地位承継	河川基本計画策定中においても水利権許可を可能とする	当社では現在、工業用水の大部分を上水道に依存し、半導体生産を行っているが、水資源の有効活用の観点から水利権取得の合理化を図り、琵琶湖から直接取水することにより、生産の効率化を図る。	関西日本電気工業用水	国土交通省

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120070	取水量と排水量の差を水利権許可の対象とする	河川法第23条	河川の流水を占用しようとする者は、必要な図書を添付した申請書を提出の上、河川管理者の許可を受けなければならない。	C		既に許可を受けている水利使用の増量変更をしようとする場合において、河川のある地点より河川水を取水し、地下水、他の上水道等とともに工業用水として使用した後、取水地点とほぼ同一地点に排水するときでも、水利使用の許可の内容はその取水地点の取水量です。水利使用の権利は、特定の目的のために、河川の流水を排他的、継続的に使用するものであり、物権性を有し、物権的請求権を行使しうるものです。したがって、他の水利使用、河川敷地の利用、漁業等の河川使用との関係から、その権利性を明確にしておく必要があります。さらに、河川の流水は公共の資産であり、河川の適正な利用の観点から、水利使用は河川管理者の判断により目的が公共・公益性を有するものに限って許可され、その許可水量は目的に応じた必要最小限度の量しか与えられていません。仮に「取水量と放水量の差し引き分を水利権」とした場合は、河川管理者がその水利使用の公共・公益性はもとより、必要水量から算出されるべき適切な許可水量であるかどうかを判断することができます。例えば、取水から放水までの時間差が生じるときや、排水の水質・水温によって河川水に変化が生じるときなどには、他の水利使用や河川環境等に支障を及ぼすおそれがあります。			1186040	関西日本電気株式会社	琵琶湖からの取水許可もしくは譲渡物件保有水利権の地位承継	5,000m3を取水し、工業用水として利用した後、その大部分を放水する場合、取水量と放水量の差し引き分を水利権の対象とする。	当社では現在、工業用水の大部分を上水道に依存し、半導体生産を行っているが、水資源の有効活用の観点から水利権取得の合理化を図り、琵琶湖から直接取水することにより、生産の効率化を図る。	国土交通省		
120080	法定河川に蓋かけ等をし、駐車場等の設置を可能とするための河川占用河川工物物設置基準の緩和	河川法第24条、河川法第26条、河川敷地の占用許可について(平成6年9月2日建河治発第72号建設省河川局治水課通達)中第1章総則において、河川法第26条第1項に基づく工物物の新築、改築、又は除却の許可に際して、工物物の設置位置等について(平成6年9月2日建河治発第72号建設省河川局治水課長通達)	工物物設置許可基準について(平成6年9月2日建河治発第72号建設省河川局治水課通達)中第1章総則において、河川法第26条第1項に基づく工物物の新築、改築、又は除却の許可に際して、工物物の設置位置等について(平成6年9月2日建河治発第72号建設省河川局治水課長通達)	C		河川は公共用物であって、その保全、利用、その他の管理は、洪水、高潮等による災害の発生が防止され、流水の正常な機能が維持され、併せて河川環境の整備と保全がされるよう、河川管理者によって総合的に行われるべきものです。また、河川に対し蓋掛けをすることは、洪水時において災害発生への対処などの治水上、流水の正常な機能(水量・水質など)維持などの河川環境上、日常の維持管理上など、さまざまな支障が生じるため河川全般において認めていないところである。 本提案の目的は香川の水質浄化ということですが、水質浄化のためには、河川に蓋掛けをすることは、水質浄化が目的であるとしても、必要やむをえないと認められる提案ではないと考えます。また、水質汚濁の原因は、都民の生活や企業の事業活動等幅広く、川の水質を改善するためには、東京都、大田区、都民、企業がそれぞれ責任を負って取り組んでいくべきものと考えております。従来から流域が一体となりさまざまな取り組みが行われた結果、高度成長期に悪化した水質は大幅な改善傾向(BOD値:S46-S65平均31.9、HS-14は平均7)にあります。 炎天下の終(夏期)には一部周辺住民から悪臭への苦情が寄せられることもあり、現在大田区では具体的な香川の悪臭対策として、河川に空気を入れるための施設を設置した浄化策、ごみ取り用フェンスの設置、河川浚渫、下水道の高度処理水の放流などを行っていると考えています。 香川では河川の持つ貴重な水と緑のオープンスペースを活かした緑道整備が大田区により計画されており、他のまちづくり施策である緑のネットワークづくりや蒲田駅周辺を拠点とした景観整備計画等との連携を図りつつ、現実に整備を進めていると聞いています。	右提案主体の意見を踏まえ回答されたい	地球環境が人類に及ぼす事考えれば、河自身の水が汚れてそのまま海に放流されていると言う事は、人類に対しての裏切り行為である。少しでも環境を良くする為にわざわざ特区という法外の規制を一定地域に限り緩和するという政府の方で考えてくれているのに、もう少し法の解釈を柔軟にして下さい。	1119010	北田卓志	(株)大田駐車場	河川法並びに河川敷地許可準則に特例を設け、2級河川の一部に蓋かけをし、第三セクター方式で、駐車場、駐輪場を作れる特例の提案	規制を撤廃する提案である。河川法24条26条、河川敷地許可準則第2章第6、第7項三号及び第五号では現在河川の利用につき民間では参加できないが、これを民間で参加を可能とし、なおかつ第三セクター方式で運営すれば、公益的な事業を運営する事が出来る。	2級河川香川、内川の一部に蓋かけをして駐車場、駐輪場を作りその利益で河川汚染の浄化の費用とする。これにより同時に蒲田駅周辺の無断駐輪を排除し通行の安全を確保するという、公共的な事業である。私と区、または都の第三セクター方式とするとし、2段階の浄水、汚濁の除去によって、河川の汚染をなくし、濁りの汚れも綺麗になりかつ蒲田駅周辺の通行の安全を確保する。過去、河川敷地専用許可については、河川法24条、同26条、河川敷地許可準則第2章第6、第7項三号及び第五号の基準に適合せず、不許可処分。	東京都、国土交通省	
120090	湖の水質管理権限の移管	河川法	霞ヶ浦等の湖沼を含む河川の管理は、河川法において、河川管理者が行うこととなっており、その目的は、洪水、高潮等による災害の発生防止(治水)の河川の適正利用、流水の正常な機能の維持(利水)河川環境の整備と保全(環境)を総合的な観点から実施するためである。また、霞ヶ浦を含む一級河川の管理は、河川法において、国土交通大臣が行うこととされている。	C		河川の治水、利水及び環境は密接不可分の体系であり、これらを総合的に勘案して管理されることが適切である。従って、提案のように一級河川の水質管理のみを分離することは適切ではないと考える。 湖に流れ込む栄養塩を回収し富栄養化の根源消滅目的で循環型水質系経路を構築する当NPOの試みこそ世界初の流域住民の当事者能力発露でありトコソ支援育成し、住民主体の湖沼管理システムを流域に構築すべきです。 具体的には霞ヶ浦問題協議会を拡大強化し流域首長の全面的な湖沼水質管理に移管すべきです。	右提案主体からの意見を検討されたい。	湖沼を総合的に管理する観点から、水質の管理のみを分離し、地域住民に移管することは適切ではないと考えるが、湖沼の水質改善については流域全体での取り組みが重要であり、関係者と連携・役割分担をした上で進めることが必要である。今後とも様々な場を通じて、連携を図って参りたい。 なお霞ヶ浦においては、国や地方自治体が行う施策について調整が取られているほか、住民等の理解と協力及び浄化活動の促進、更には産学官の共同研究の成果を活かした調査研究、技術開発、市民活動支援等の総合的拠点の設立など、関係者間の連携、役割分担が図られているところである。	1158010	NPO霞ヶ浦水質連	泳げる霞ヶ浦実現目的の水上農業開発と循環型社会システム構築	湖の水質管理権を国から流域の首長(会)に全面移管する	国は治水と利水に専念し水質管理は地元住民の代表が実施する	04年8月3日の総務省政策評価を真摯に受け止めれば現行の国による水質管理体制の全面転換は住民中心に実施すべきです。	環境省 国土交通省	
120100	面源負荷対策の場合の河川法適用除外	河川法	河川法において、河川区域内の土地(河川管理者以外の者がその権限に基づき管理する土地を除く、水面を含む。)を占用しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。 河川区域内の土地において、工物物を新築し、改築し、又は除去しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。と示されている。	C		河川の治水、利水及び環境は密接不可分の体系であり、これらを総合的に勘案して管理されることが適切である。従って、提案のように湖面での面源負荷対策のみの目的のために河川法の適用を除外することは適切ではないと考える。 なお、国土交通省としては、湖面への流入河川における植生浄化、磯間浄化等の適応的検討を行うとともに、関係地方自治体等とも連携し、河川事業による水質浄化、下水道事業等の各種施策等を推進して参りたいと考えている。	右提案主体の意見につき検討されたい。	当NPOの霞ヶ浦富栄養化防止目的の世界初の水上農業開発実験を審査する能力要件が国土交通省に欠落し、大臣名で実験遺しを担った公文書を発行してまで流域住民の発意と浄財による水上農業開発を河川法24、26条を相対拒否している。 本来の河川法の精神は消失させるべきでなく、20年に及ぶ水質管理速走が水道水源霞ヶ浦の安全安心に脅威となっている現実を率直に認め、科学的合理的論理的に整合性のある当NPOの循環型社会水質系循環経路の開発の本質を学び取り湖面での水上農業開発実験を支援育成すべき義務が国土交通省にある。	1158020	NPO霞ヶ浦水質連	泳げる霞ヶ浦実現目的の水上農業開発と循環型社会システム構築	市民やNPOが実施する湖面での面源負荷対策実験は河川法の適用を除外する	面源負荷削減実験を試行希望者は首長に届出して、安全安心な実験方式について協議しなければならぬ。	国土交通省		

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称	規制の特例事項（事項名）	規制の特例事項の内容	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120110	汚水処理施設整備事業積算基準の統一		積算基準に関する規制はなく、事業者は様々な歩掛から実態にあったものを使用できる。	E			右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい。	国土交通省では、事業の執行について、設計業務の実施に当たっては、標準設計等の適切な活用を促進し、事務の改善及び効率化に努めることと通達している。（平成16年4月1日 国会公第161号）政府全体として推進する公共事業コスト構造改革プログラム（H15.9.18公共事業コスト縮減対策関係省庁連絡会議）においても、関係省庁が連携した効率的な整備の推進、積算業務の省力化等の推進が掲げられている。一般的に市町村でそれぞれの基準を作成することは、実質的に困難であるため、国から配布される資料及び県等から示される標準の基準にもとづき、積算業務を行っている。これにより現在、国土交通省所管の事業については、市町村間の規制、効率化が図られているものと思われる。もし、これを市町村独自の積算基準を作成し、これに基づき行うこととなれば、非効率であり、全国的に統一が取れないものとなってしまい、よって、類似事業（農業集落排水、コミュニティプラント等）を含め、汚水処理施設整備事業全般にかかる積算基準の一元化を要望するものである。確認点 公共事業コスト構造改革プログラム等動向した上で、各府省の汚水処理施設整備事業全般にかかる積算基準の一元化を図られたい、これに関して、問題点又は阻害要因等あれば示されたい。	E		歩掛は参考資料として配付しており、国として特定の歩掛の使用を強制しているものではないです。また、積算基準に関する規制もなく、事業者は様々な歩掛から実態にあったものを使用できます。特区の主旨は規制を緩和することでありますが、そもそも積算基準については何も規制を行っておらず、またご意見にある歩掛の一元化は使用できる歩掛を限定（規制）することにもつながり、特区の主旨に逆行するものと考えます。	1047040	豊橋市	とよはし行政サービスアップ構想	汚水処理施設整備事業積算基準の統一	汚水処理施設整備事業の積算には、事業の種類に応じて国土交通省、農林水産省、厚生労働省それぞれがそれぞれ基準があるため、これを統一する。	国土交通省、農林水産省、厚生労働省の積算基準を統一することにより、設計積算業務を人的・事務的に効率化を図る。	国土交通省、農林水産省、厚生労働省、農林水産省、厚生労働省	
120120	下水道施設等を設置できる都市公園の面積基準の緩和	都市公園法施行規則第8条	水道施設等を地下に設置することできる都市公園の敷地面積要件を2ヘクタール以上としている。	D-1		159回通常国会において都市公園法が改正され、都市公園の区域を立体的に定める立体都市公園制度が創設されたこと（都市公園法の改正）に基づき、都市公園の下部空間に都市公園法の制限は及ばないこととなり、都市公園の地下に下水道施設等を設置することは可能である。	小規模な下水道施設を設置するに際し、都市公園法以外の法令による規制はないのかご教示願いたい。				都市公園の地下であることをもって特別の規制を課す法令は、都市公園法以外に承知していない。	1062020	福井県福井市	不死鳥福井特区（よみがえり不死鳥のまち福井）	下水道施設等を設置できる都市公園の面積基準の緩和	現在2ha以上の都市公園にしか認められない地下占有物件の設置の要件を、市内に数多くある2ha未満（0.5ha以上）の都市公園でも可能とする。	福井豪雨を厳しい教訓として、都市公園に、その機能を著し低下させない範囲で雨水の貯留施設を設置することで、水害に強いまちづくりを行う。	国土交通省	
120130	建築基準法における浄化槽の規制緩和	建築基準法第31条第2項、建築基準法施行令第32条	建築基準法施行令第32条第2項において、特定行政庁が地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認め、浄化槽を指定する区域に設置する当該方式に係る汚物処理性能に関する技術的基準が定められている。	D-1		現状においても、建築基準法施行令第32条第2項に規定される特定行政庁が地下浸透方式により汚物を処理することとしても衛生上支障がないと認め、浄化槽を指定する区域に設置し、その処理水を放流することが可能であり、制度上の特別措置は必要ない。なお、浄化槽の保守点検及び清掃等に当たっては、浄化槽法に定める技術上の基準等に従うことが必要である。	右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい。	提案を行った～に関しては、措置の分類D-1ということで現行でも実施可能との回答を受けましたので、浄化槽設置予定地の土壌調査を行う事で、具体的な段階に進んでいくことにいたします。に関しては、昭和村のからむし特区の申請場所は、市街地を形成している地区ではなく、人口規模も小さく、土壌空間を有しているところを対象に考えていますので下記の項目に配慮して実行いたしたく考えています。（1）からむし栽培地を対象にし、設置場所を限定いたします。（2）からむし畑の境目の後春に一度人糞の散布を行います。（3）人糞散布後に十分に覆土して臭気の防止を行います。上記のような内容で限定して、人糞を利用する場合は、有効な資源としてみなすことが出来るものと考えて実施いたしたく考えていますが、そのように進めることが出来ますか？			ご質問の に関しては、環境省の回答を参照されたい。	1238010	福島県昭和村	ソイルエネルギーからむし特区	ソイルエネルギーからむし特区	人糞は「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」や「肥料取締法」などにより、昔のように栽培区域に散布できないような指導が行なわれている。しかし、人糞を有効な資源としてとらえたところや、し尿処理場の整備が進んでいない山間地では、昔ながらに下肥えを肥料として利用しているところもある。また、土壌の持っている浄化力や分解力は「穴を掘ってごみを埋めておく」といつのまにか分解している、という自然現象に見られるように、古来から知られている事実である。このような土壌の持つ自然の力を評価することとあわせて、昭和村では、からむしという植物を生育させるためには、人糞の施肥が不可欠で、古来からの伝統産業を高品質に維持するために、人糞を有効な資源とみなすことが必要で、規制について特例として除外してほしい。（法的運用）・廃棄物の処理及び清掃に関する法律・肥料取締法・建築基準法・浄化槽法	小野川地区200人を対象に二つの地区に分ける。それぞれの地区の水洗トイレ原水と雑排水を配管にてからむし栽培区域まで収集する。からむし栽培区域に一次処理装置として沈殿分離槽を設置する。1地区の汚水量2.7m <sup>3</sup> /日について540mのトンチが必要でトンチをからむし栽培区域に設置する。トンチとトンチのうね間からむしを植栽する。沈殿分離槽に堆積した汚泥は、1年間に1回唇培殖された後に、からむし栽培区域にまんべんなく散布する。	国土交通省、農林水産省、環境省	
120140	下水処理基準の緩和	下水道法施行令第5条の六、下水道法施行令第12条	処理水質のBODについては15mg/l以下の値にすることとされている。水質検査については原則月2回以上の測定を行うこととされている。	C		BODで15mg/lという処理水質については、下水道法の目的を踏まえ、公共用水域の保全の観点から遵守すべき最低限の基準として定めたものであり、下水道事業として実施する以上、例外なく遵守して頂く必要があると考えております。また、水質検査については、ご提案にあるような「特定事業所が含まれている場合が少なく、重金属の混入されない汚水を浄化する」という場合は、下水道法施行令第12条第2項において毎年2回を下回らない範囲内において水質検査回数省略できるとなされていることとされています。なお、水質検査項目については下水道法の目的を踏まえ、公共用水域の保全の観点から遵守すべき最低限の基準として定めたものであり、下水道事業として実施する以上、例外なく遵守して頂く必要があると考えております。	右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい。	国土交通省の下水道補助事業は、下水道法によって接続が義務付けられているため、供用開始後の汚水流入量を確保できることがメリットになっています。しかし処理水質はBOD15mg/lと、農林水産省の処理基準より厳しくなっています。平成17年度から実施される「汚水処理普及対策助成金（仮称）」では下水道、集落排水、合併浄化槽にも適用可能なものと聞いていますが、国土交通省の場合、終末処理場は処理水質をBOD20mg/l以下として建設することを各市町村に提案いたしたく考えていますが、そのように進めることができますか。土壌浄化による下水処理場は、国土交通省でも農林水産省でもすでに全国で具体化されています。人口密度が低くても管渠の効率が良い処理区は予算規模の大きな国土交通省の補助事業を選択したほうが供用開始が早くなりますので、国土交通省の補助事業を市町村に提案いたしたく考えています。特定事業所の排水の混入のない処理区では、農林水産省の地区と同様な汚水の性状になりますので、水質検査については毎月2回の頻度として、処理水の水道・BOD・SS・COD・PH・透視度の項目を分析し、その他の項目については年2回の分析を行うよう事業主体である市町村に提案することを考えていますが、このように進めてよらいでしょうか。	C		BODで15mg/lという処理水質については、下水道法の目的を踏まえ、公共用水域の保全の観点から遵守すべき最低限の基準として定めたものであり、「汚水処理施設整備交付金（仮称）」によって事業を行う場合であっても下水道事業として実施する以上、例外なく遵守して頂く（必要がある）と考えております。水質検査については、下水道法施行令第9条の四第一項第一号から第二十二号までに掲げる物量については、公共下水道管理者又は流域下水道管理者が処理区域内における特定施設の設置の状況、過去の水質検査の結果その他の事情を勘案して毎年2回を下回らない範囲内において水質検査回数が省略できることとされていることとされています。	1237010	土壌浄化法事業推進連合会	スリム下水道事業	スリム下水道事業	国土交通省の下水道事業は、大都市を中心に進められている補助事業であるために、重金属を排出する事業所が含まれていることが前掲の法的運用がなされている。しかし、山間部や農村部などの地方自治体では、特殊事業所が含まれている場合が少なく、重金属の混入されない汚水を浄化する場合が多い。従って、下水道法によって規制されている（いつかの内容も、それぞれの地域にあったものとして運用することも必要で、特に農林水産省の補助事業として具体的な区域については浄化槽法や建築基準法で運用が行なわれ、維持管理費が安価にできるようなことになっている。国土交通省の下水道事業もそれに合わせた維持管理を行うことが財政的にも必要なこととなっている。処理水質はBOD15mg/lの指導に対してBOD20mg/lで運用。汚泥は重金属の混入がないために産業廃棄物として取扱う。水質分析の項目や頻度は、浄化槽と同様とする。	国土交通省、農林水産省、環境省		

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120140	下水処理基準の緩和	下水道法施行令第五條の六、下水道法施行令第十二條	処理水質のBODについては15mg/l以下の値にすることとされている。 水質検査については原則月2回以上の測定を行うこととされている。	C		BODで15mg/lという処理水質については、下水道法の目的を踏まえ、公共用水域の保全の観点から遵守すべき最低限の基準として定めたものであり、下水道事業として実施する以上、例外なく(遵守して頂く)必要があると考えております。また、水質検査については、ご提案にあるような「特定事業所」が含まれている場合が少なく、重金属の混入されない汚水を浄化する場合については、下水道法施行令第12条第2項において毎年2回を下回らない範囲内において水質検査回数が省略できることとされているところですが、	右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい。	国土交通省の下水道補助事業として既に実施されている土壌浄化法の処理場は、処理水質はBOD20mg/l/日として建設、供用されていますが、今回の規制である処理水質BOD20mg/l/日はこのような既設の処理場に対しても適用されるものなのでしょうか。当初、農林水産省の補助事業として検討していた区域でも、下水道法による運用と予算規模の関係で建設省(国土交通省)の補助事業として実施している処理場があります。水質検査については毎月2回の頻度として、処理水の水温・BOD・SS・COD・PH・透視度の項目を分析し、その他の項目については年2回の分析を行うよう事業主体である市町村に提案することを考えていますが、このように進めてよろしいでしょうか。	下水道法施行令の一部を改正する政令(平成15年9月25日)附則第4条に基づき、平成16年4月1日までに供用開始している施設については改築を行うまでは従前の例によることとされています。ただし、平成16年4月1日以降に改築を行った施設については、下水道法施行規則第4条の2に従いBODで15mg/lという処理水質を最低限の基準として例外なく(遵守して頂く)必要があると考えております。水質検査については、下水道法施行令第9条の四第一項第一号から第三十二号までに掲げる物質については、公共下水道管理者又は流域下水道管理者が処理区域内における特定施設の設置の状況、過去の水質検査の結果その他の事情を勘案して毎年2回を下回らない範囲内において水質検査回数が省略できることとされているところですが、	1239010	土壌浄化法事業推進連合会	トクトク下水道事業	トクトク下水道事業	国土交通省の補助事業として下水道を実施しているが、下水道区域内には重金属を排出する特殊事業所が含まれていない場合が多い。規制改革についての提案は、国土交通省の補助事業として採択された処理場を浄化槽や集落下水道と同様の取扱いを行うてほしいという内容となっている。 1. 処理水質はBOD20mg/lとする。 2. 汚泥は、一般廃棄物として取扱う。 3. 水質分析の項目や頻度は浄化槽と同様とする	国土交通省の下水道事業は、大都市を中心に進められている補助事業であるために、重金属を排出する事業所が含まれていることが前提に法的運用が行なわれている。しかし、山間部や農山村などの地方自治体では、特殊事業所が含まれている場合が少なく、重金属の混入されない汚水を浄化する機会が多い。従って、下水道法によって規制されているいくつかの内容を、それぞれの地域にあつたものとして運用することも必要で、特に農林水産省の補助事業として具体化した区域については浄化槽や建築基準法で運用が行なわれ、維持管理費が安価にできるようなっているため、国土交通省の下水道事業もそれに合わせた維持管理を行うことが財政的にも必要な時代となっている。処理水質はBOD15mg/lの指導にに対してBOD20mg/lで運用。汚泥は重金属の混入がないために産業廃棄物を一般廃棄物として運用。水質分析の項目や頻度は重金属の混入がないために浄化槽や集落排水処理施設と同様の取扱いとする。この3点が特区として認められると年間維持管理費用を大幅に減額することができる。	国土交通省環境省
120140	下水処理基準の緩和	下水道法施行令第五條の六、下水道法施行令第十二條	処理水質のBODについては15mg/l以下の値にすることとされている。 水質検査については原則月2回以上の測定を行うこととされている。	C		BODで15mg/lという処理水質については、下水道法の目的を踏まえ、公共用水域の保全の観点から遵守すべき最低限の基準として定めたものであり、下水道事業として実施する以上、例外なく(遵守して頂く)必要があると考えております。また、水質検査については、ご提案にあるような「特定事業所」が含まれている場合が少なく、重金属の混入されない汚水を浄化する場合については、下水道法施行令第12条第2項において毎年2回を下回らない範囲内において水質検査回数が省略できることとされているところですが、	右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい。	国土交通省の補助事業として実施した西本梅浄化センターと西部浄化センターは処理水質BOD20mg/l/日の終末処理場として建設し、すでに供用開始しています。BOD15mg/l/日という処理水質は、既設処理場にも適及されることとなりますか？	下水道法施行令の一部を改正する政令(平成15年9月25日)附則第4条に基づき、平成16年4月1日までに供用開始している施設については改築を行うまでは従前の例によることとされています。ただし、平成16年4月1日以降に改築を行った施設については、下水道法施行規則第4条の2に従いBODで15mg/lという処理水質を最低限の基準として例外なく(遵守して頂く)必要があると考えております。	1240010	京都府園部町	トクトク下水道事業 園部特区	トクトク下水道事業 園部特区	園部町の西本梅処理区と西部処理区は国土交通省の補助事業として下水道を実施しているが下水道区域内には重金属を排出する特殊事業所は含まれていない。規制改革についての提案は、西本梅浄化センターと西部浄化センターの二つの下水処理場については浄化槽や建築基準法で運用が行なわれているため、それに合わせた維持管理を行うことが財政的にも必要な時代となっている。処理水質はBOD15mg/lの指導にに対してBOD20mg/lで運用。汚泥は重金属の混入がないために産業廃棄物を一般廃棄物として運用。水質分析の項目や頻度は重金属の混入がないために浄化槽や集落排水処理施設と同様の取扱いとする。この3点が特区として認められると園部町では年間500万円以上維持管理費用を減額することができる。	国土交通省環境省	
120140	下水処理基準の緩和	下水道法施行令第五條の六、下水道法施行令第十二條	処理水質のBODについては15mg/l以下の値にすることとされている。 水質検査については原則月2回以上の測定を行うこととされている。	C		BODで15mg/lという処理水質については、下水道法の目的を踏まえ、公共用水域の保全の観点から遵守すべき最低限の基準として定めたものであり、下水道事業として実施する以上、例外なく(遵守して頂く)必要があると考えております。また、水質検査については、ご提案にあるような「特定事業所」が含まれている場合が少なく、重金属の混入されない汚水を浄化する場合については、下水道法施行令第12条第2項において毎年2回を下回らない範囲内において水質検査回数が省略できることとされているところですが、	右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい。	国土交通省の補助事業として実施した中央浄化センターとトマム浄化センターは処理水質BOD20mg/l/日の終末処理場として建設し、すでに供用開始しています。BOD15mg/l/日という処理水質は、既設処理場にも適及されることとなりますか。中央処理区は、計画面積46ha、計画人口1,000人、人口密度21.7人/ha。トマム処理区は、計画面積27.8ha、計画人口1,400人、人口密度50.4人/ha。二つの処理区は人口密度も低く、当初農林水産省の補助事業として検討していた区域ですが、下水道法による運用と予算規模の関係で、建設省(現国土交通省)の補助事業として実施しています。上記二つの処理場の水質検査については毎月2回の頻度として、処理水の水温、BOD、SS、COD、PH、透視度の項目を分析し、その他の項目については年2回の分析を行うよう事業主体である占冠村で考えていますが、このように決定してよろしいでしょうか？	下水道法施行令の一部を改正する政令(平成15年9月25日)附則第4条に基づき、平成16年4月1日までに供用開始している施設については改築を行うまでは従前の例によることとされています。ただし、平成16年4月1日以降に改築を行った施設については、下水道法施行規則第4条の2に従いBODで15mg/lという処理水質を最低限の基準として例外なく(遵守して頂く)必要があると考えております。水質検査については、下水道法施行令第9条の四第一項第一号から第三十二号までに掲げる物質については、公共下水道管理者又は流域下水道管理者が処理区域内における特定施設の設置の状況、過去の水質検査の結果その他の事情を勘案して毎年2回を下回らない範囲内において水質検査回数が省略できることとされているところですが、	1241010	北海道占冠村	トクトク下水道事業 占冠特区	トクトク下水道事業 占冠特区	占冠村は広大な土壌空間を有した行政人口の少ない村で、下水道区域内には重金属を排出する特殊事業所は含まれていない。規制改革についての提案は、占冠中央浄化センターとトマム浄化センターの二つの下水処理場については浄化槽や集落下水道と同様の取扱いを行うてほしいという内容となっている。処理水質はBOD15mg/lの指導にに対してBOD20mg/lで運用。汚泥は重金属の混入がないために産業廃棄物を一般廃棄物として運用。水質分析の項目や頻度は重金属の混入がないために浄化槽や集落排水処理施設と同様の取扱いとする。この3点が特区として認められると占冠村では年間500万円以上維持管理費用を減額することができる。	国土交通省環境省	

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類の見直し」	「措置の内容の見直し」	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称	規制の特例事項（事項名）	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120150	特定非営利活動法人による公共基準点設置及び管理運営	測量法第5条、同法第32条、同法第47条	<公共測量> 費用の全部若しくは一部を負担し、若しくは補助して実施する測量 <公共測量に準ずる測量> 国若しくは公共団体の許可を受けて行う工事又は国若しくは公共団体の補助を受けて行う測量は、公共測量とすることができる。	D-1		1. NPO法人が公共測量の測量計画機関となることについて 測量法第47条において、国若しくは公共団体の許可を受けて行う工事は国若しくは公共団体の補助を受けて行う事業のために行う測量を、国土交通大臣が公共測量として指定した場合は、測量法第5条の測量に準じた測量となり、公共測量として実施できる。 2. NPO法人の行う測量成果及び測量標を公共測量に活用することについて 今回提案されたRTK-GPS固定点のみを使用して、上越市等が公共測量を行う場合は、RTK-GPS点は公共基準点でなければならず、RTK-GPS点を使用する公共測量が具体的に予定されているのであれば、RTK-GPS固定点の測量も、測量法第47条の規定より公共測量と指定することができる。なお、公共測量での使用が予定されておらず、民間が行う測量での使用のみであれば、測量法における規制はない。	右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい。  本提案は、民間が設置した基準点を公共が設置したものと同等に取り扱うことを求める提案であり、この部分について回答されたい。  併せて、公共測量制度は、従来から測量技術を前提として、測量の精度を確保するとともに、その重複を除くものであると考えるが、現在のGPS測量等測量技術の進歩により、民間が主体となって独自に基準点を設置しても支障が生じない分野（RTK-GPS固定点の設置等）が出てきているのではないか、一定の精度の確保のための代替措置を設けた上で、民間測量の一部を公共測量と同等に取り扱うこととすべきではないか、更に、民間が利用料の徴収を前提としたGPS基準点を設置・普及するような制度創設を検討すべきではないか。	測量法第47条における国又は公共団体の許可若しくは認可を受けて行う工事又は国又は公共団体の補助を受けて行う事業とは、具体的にどのような工事及び事業を指すのか、同法での補助の定義とは人的支援等、金銭補助以外も含まれるか否か、明確に説明をお願いしたい。測量法施行規則にも明確にされていないが？また、本提案は提案主体が公共団体に依存せず自主運営を基本理念に提案しているものであり、公共団体のコープの立場で利用することになる。同法でいう認可工事又は測量を受ける事業とは、根本的に見解が異なるが、同法47条の規定により測量計画機関に成り得るのか、見解を求めます。 また、本事業は同法基本方針「認可工事でもなく、補助も受けない事業を前提にしている。内閣府基本方針「自助と自立の精神」をもつて、設置・管理運営し、国家基準点と整合を図りながら、これらを補完する意味も含め、地域基準点網を整備、一元管理された座標系の元でだれも安心して利用できる地域情報化基本インフラ環境を自ら構築するものである。上越市に於いてもRTK固定点をはじめ整備・管理されたこれら基準点を是非利用したいとの見解を事前相談の際に明確にしている。これらのことから本事業を法第47条の規定により国土交通大臣より公共測量の指定を受けることができるれば、現実的かつ具体的な手法について見解を求めます。	D-1	1. 測量法第47条における「工事、や「事業、について 同法同条における「国若しくは公共団体の許可若しくは認可を受けて行う工事」とは、法令に基づき国若しくは公共団体の許可又は認可が必要な工事を指す。また、「国若しくは公共団体の補助を受けて行う事業」とは、当該事業を実施するための費用として国または公共団体が事業の実施主体に対して財政面での補助を行う事業を指す。本法における「補助」とは法令における意味と同様であり、例えば国と地方公共団体の関係においては、地方公共団体が経費を出して行う事業に対して国がその経費の一部を出すことを指すものと解している。 2. 測量法第47条の規定を適用する現実的かつ具体的な手法について 前回ご回答したとおり、ご提案の内容は現在の規定でも対応可能であるが、以下の2点を改めてご確認頂いた上でご説明したい。 一般に、測量はこれ自体を最終目的とするものではないこと、必ず後続の工事又は事業（以下「工事等」という。）にその成果を活用するために行うものである。これは、測量の主体あるいは工事等の主体の官民の別を問わず言えることである。各種測量の中でも、とりわけ基準点測量はこの性格が強く、地図作成や工事測量が必ず後続的な工程として行われるものである。 測量を行う者と工事等を行う者は必ずしも同一であるとは限らないこと、測量を行う者と工事等を行う者は一般に同一である例が多いが、これらが別々の者である場合も同法第47条では排除していない。したがって、測量作業自体が許認可工事や補助事業そのものではなくても、これらの工事等で直接・間接に使用されることが明確であると認められれば、これらの工事等を行わない者が行う測量であっても公共測量として指定することができるものと解している。ここで、「これらの工事等で直接・間接に使用されることが明確」とは、当該民間測量成果を利用して行う具体的な公共測量や上記の工事等が後続的に行われる計画があることをもって判断できるものと考えている。  これらの点を踏まえた上で本件の場合について言えば、RTK-GPS固定点を用いて行う具体的な公共測量や許認可工事又は補助事業があれば、一定の条件（同法第47条後段）のもとに民間測量成果を公共測量成果とみなして利用することが現行法でも可能となっている。11月30日付けの「提案理由」では後続の測量等の利用の具体性が必ずしも明確ではなかったが、今回寄せられたご意見では「上越市に於いてもRTK固定点をはじめ整備・管理されたこれら基準点を是非利用したいとの見解」があるようである。本件についても一定の条件の下に第47条の適用ができる可能性が考えられる。後続の測量又は工事等の実施主体とご相談の上、最寄りの担当部署においてこれら具体的な後続の使用計画と合わせお聞かせ願いたい。 なお、本件で言うRTK-GPS固定点は、民間で構築する基本インフラ環境とのことであるが、このような環境整備を民間が行い、仮に利用の際に料金を徴収することを企図したとしても、測量法上は何ら制約はない。	1064010	NPO法人上越地域活性化機構、くびき野GIS協同組合、	公共基準点整備とWebによる高精度空間情報提供事業構想	特定非営利活動法人による公共基準点設置及び管理運営事業	特定非営利活動法人が組織の中に測量に関する計画・管理・評価が出来る仕組み作りをする事で公共測量における測量計画機関となることを可能にします。	NPO上越地域活性化機構では、くびき野GIS協同組合と連携し今年度3基のRTK-GPS固定点を設置します。測量への利用だけでなく地域情報化の基本インフラとして今後、整備を進めていく予定です。 情報化基盤である公共基準点は、地球が同一精度で管理されなくてはならない事を基本として行政との連携を取りながらも、独自で基準点整備を進め、一元的な維持管理システムを構築し利用者への座標情報提供サービスをIT技術を活用し展開しようとするものです。また、その経費については課金システムを構築した上、行政を含めた利用者の負担によって運営するもので、将来的には地図データ他、地域基本コンテンツの配信も視野に、基本情報をユビキタスに提供することで、行政における公共基準点設置維持に関する費用の大幅削減と本事業のシステム等を利用した新規ビジネス創出に繋がるものもです。 提供するサービス (1) RTK-GPS固定点サービス(RTK-GPS補正情報提供及び取得座標転送サービス) (2) 携帯電話とタグ利用による情報レス状態での公共基準点位置案内及び座標情報提供サービス(ユーザー登録による課金制)	国土交通省国土地理院	
120160	高齢者施設と児童養護施設の併設に関する省庁間の連携と規制の一体化	児童福祉法(昭和22年法律第164号)第41条、第45条 児童福祉施設最低基準(昭和23年厚生省令第63号)第41条～第47条 高齢者の居住の安定確保に関する法律(平成13年法律第26号)第30条、第31条	児童福祉施設の設置認可等は、都道府県知事が行う。 高齢者向け優良賃貸住宅の供給計画の認定は、都道府県知事が行う。 児童の入所施設は、児童福祉法、児童福祉施設最低基準の規定に基づき、設置運営されている。 児童養護施設と他の併設する法律(平成13年法律第26号)第30条、第31条	E		施設の設置認可等は、都道府県知事が行うこととなっており、都道府県における窓口の一元化については、各自自治体が地域の実情に応じて判断するものである。 なお、同一敷地内に、別の種別の社会福祉施設等を併設することは、それぞれの施設等について、定められた基準に基づき運営できる状況であれば可能である。					1019010	三益企業株式会社	高齢者施設並びに交通災害遭児等児童養護施設併用特区構想	高齢者施設と児童養護施設の併設に関する省庁間の連携と規制の一体化	現状の課題として「少子高齢化」が問題となって居るが、本来この問題は表裏一体を成すものと考えられる。高齢者施設としては、厚生労働省所管の「老人福祉施設」、国土交通省所管の「高齢者優良賃貸住宅」が考えられ、児童福祉施設に関しては厚生労働省が所管して居るが、本件に対する庁内一体意識を高める事により、より実効のある施策実施可能と思われる。 特に、国土交通省所管の「高齢者優良賃貸住宅」制度と「児童養護施設」との整合性は無く、合一施設として有用性に対する認識が看過されて居る。高齢者の「生き甲斐と自立性」、児童の「豊かな情緒の育成」は、共に充足され得る施設から涵養されるべきが、運営的にも財政的にも必ずしも精神的にも実効が高い事が証明されて居る。しかし乍ら現状では、各省庁の施策方針と自治体との実施状況が永住の地として選択出来る。地域環境を整え、自治体より受け入れを促進する。 本来の複合施設の目的である実効ある運営と、相互の家族意識による物心両面の真のケアを図る。	厚生労働省 国土交通省		
120170	公営住宅への知的障害者単身入居基準の緩和	公営住宅法第23条、同法施行令第6条	公営住宅の入居者は、老人、身体障害者等特に居住の安定を図る必要がある者を除き、同居親族を要する。	B-2		知的障害者の単身入居については、地域の居住支援サービスの充実など、地域福祉における支援体制の枠組みづくりと合わせて、措置に向けて今後検討を進めていきたい。具体的には、どのようなサポート体制が必要かなど、知的障害者の生活に支障が生じないよう、厚生労働省と連携しつつ、検討を行っている。	平成16年度中に措置できないか検討の上回答されたい。また、不可能な場合にはその理由をご教示願いたい。		B-2	知的障害者の単身入居を認めるにあたり、今後、どのようなサポート体制が必要かなど、知的障害者の生活に支障が生じないよう、厚生労働省と連携しつつ、検討を行っている必要があるため、平成16年度中の措置は不可能である。	1081010	宮城県	公営住宅への知的障害者単身入居容認事業	公営住宅への知的障害者単身入居容認事業	現在、身体障害者については、自立可能な者の公営住宅への単身入居が認められており、知的・精神障害者についても自立の生活訓練を終え、入居後もサポート体制のある者の単身入居が可能となるよう特区制度において規制緩和を求めているものがある。なお、入居資格が認められれば、心身障害者世帯の優先入居について配慮する旨の通達に基づき、割当戸の確保等による居住支援が可能となる。	設解体言を、発し、県の障害者施策の方向性として障害者の地域移行の促進を掲げ、その理念の実現に向けて「生活の場、確保策の充実を図ることとしている。 -障害者が単身で住宅を確保する場合、大きな問題となるのは、入居の際の金銭的保証と障害者本人の生活上の様々な問題に対するサポート体制の存在である。 -まず、金銭的保証については、民間の保証機関が増えてきており、一定の保証料を支払うことによりある程度クリアできるため、宮城県では障害者を対象として保証料の補助を含めた住宅確保支援システムについて市町村を中心にモデル的に構築することとしている。 -問題は、障害者が単身で賃貸住宅に入居した際に、障害者本人及び貸主や近隣住民が安心できるよう、障害者の生活上のバックアップ体制が整備されているかということである。 -知的障害者の場合、家族の高齢化や身寄りがいないなど、保証人も立てることが不可能になっている場合が多いため、このような障害者については、支援ネットワークを地域で担えるようなシステムを構築する必要がある。	国土交通省	

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120180	公営住宅への精神障害者単身入居基準の緩和	公営住宅法第23条、同法施行令第6条	公営住宅の入居者は、老人、身体障害者等に居住の安定を図る必要がある者を除き、同居親族を要する。	B-2		精神障害者の単身入居については、地域の居住支援サービスの充実など、地域福祉における支援体制の枠組みづくりと合わせて、措置に向けて今後検討を進めていきたい。具体的には、どのようなサポート体制が必要かなど、精神障害者の生活に支障が生じないよう、厚生労働省と連携しつつ、検討を行っている。	平成16年度中に措置できないが検討の上回答されたい。また、不可能な場合にはその理由をご教示願いたい。		B-2		精神障害者の単身入居を認めるにあたり、今後、どのようなサポート体制が必要かなど、精神障害者の生活に支障が生じないよう、厚生労働省と連携しつつ、検討を行っていただく必要があるため、平成16年度中の措置は不可能である。	1081020	宮城県	公営住宅への知的・精神障害者単身入居容認事業(みやぎ知的障害者施設解躯体宣言の理念実現に向けて)	公営住宅への精神障害者単身入居容認事業	現在、身体障害者については、自立可能な者の公営住宅への単身入居が認められており、知的・精神障害者についても自立的生活訓練を終え、入居後もサポート体制のある者の単身入居が可能となる。精神障害者本人の生活への様々な問題に対するサポート体制については、精神障害者の場合、家族と疎遠になっているケースなどでは保証人を立てることが不可能となっていることが多々あるため、地域生活支援センター等の活用を図り、生活上の不安の解消、緊急対応、相談支援、住居(身守り)のため、貸主等との連絡調整を行う相談支援体制を整備することにより対応す。また、安価な料金での住宅確保に際しても、精神障害者を例にとると、いわゆる社会的入院患者の地域移行の受け皿としてはグループホームが中心となるが、グループホームから独立可能な障害者や、退院後直ぐに地域での生活が可能な障害者で、賃料等の理由から民間の賃貸住宅への入居が難しい場合などには、公営住宅への入居が有効な地域移行の手段となる。しかし、知的障害者同様、単身入居の制限により、50歳未満の者は公営住宅へ単身で入居できない状況にある。よって、入居の際の金銭的保証及び生活上のサポート体制の問題については、宮城県の単独事業により担保することとし、特に精神障害者については、社会的入院者の退院促進事業である「精神障害者自立生活支援事業(県単独事業)」を行うことにより、退院後の生活を具体的にイメージし安心して退院できるようにするための外出支援や宿泊体験等の生活訓練を受けて社会生活に最低限度で生活できる能力を身につけた者を対象に、上記知的障害者同様、公営住宅への単身入居を	国土交通省	
120190	公営住宅におけるNPO法人等への目的外利用の承認(建物及び敷地)	補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条	事業主体は、補助金適正化法第22条に基づき、国土交通大臣の承認を受ければ公営住宅の目的外使用を行うことが可能である。	D-3		公営住宅ストックを有効に活用した地域再生を支援するため、地域再生推進のためのプログラムの支援措置11204により、公営住宅を住宅以外の用途に使用する場合においても、目的外使用手続きの簡素化を図ることとしている。ただし、例えば商業施設等を設置する場合において、大規模な改築を行った結果、目的外使用期間後に本来の住宅用途に戻すことが困難であるときは、目的外使用によりこれを行うことはできないと考えられる。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。併せて、大規模改築をせず商業施設を設置し、使用料を徴収した場合、適正化法第22条により補助金返還の必要があるかご教示願いたい。	・住宅以外の用途については、現行支援措置(11204)では「公営住宅の本来の入居対象者の入居を阻害」しない場合であって、地域住民のためのコミュニティ拠点など地域の交流や活性化不可欠なものであれば目的外使用も可能とされたいが、よりきめ細やかな公営住宅の共同生活の円滑化に資する役割を果たすNPO法人等を公営住宅の建物に入居させ、良好な団地内コミュニティの形成を図ることの意義は非常に重要で、公営住宅そのものの機能としても効用が高まり、住居する者の満足度も向上することから、現行支援措置の「公営住宅の本来の入居対象者の入居を阻害せず」の解釈について、必ずしも空き家が無(一定の応募倍率がある場合)においても、当該支援措置の解釈として含められるべきと考える。なお、当該支援措置の解釈としてそのような解釈がみとめられない場合でも、大規模団地で複数の集会所がある団地の集会所の一部を必要最小限に目的外利用させる場合については、本来入居者の入居を阻害するものではないと考えられるため、当該支援措置の解釈として認められたい。	D-3		・公営住宅は、住宅に困窮する低所得者の居住の安定を目的として補助金により供給される住宅であることから、公営住宅の本来の入居対象者である住宅困窮者を排除してまで目的外使用することはできない。ただし、ご指摘の集会所の目的外使用については、本来入居者の入居を阻害するものではないと考えられることから、地域再生推進のためのプログラムの支援措置11204を活用することが可能である。	1250010	京都府	住みよい京都府・府営住宅拠点特区構想	公営住宅におけるNPO法人等への目的外利用の承認(建物及び敷地)	公営住宅の建物及び敷地について、入居者、地域との良好なコミュニティー確保を目的に、NPO法人等へ目的外利用ができるようにする。また、入居者等の利便性の向上とコミュニティ拠点の形成を旨として、商業施設等(コンビニエンスストア、クリーニング取扱店等)の設置ができるよう目的外利用を承認する。	公営住宅の建物及び敷地内に、NPO法人等を入居させ、事業主体が行政として直接関与することが困難な、よりきめ細やかな共同生活の円滑化に資する対応を図る。また、商業施設等の賃借による設置により、入居者だけでなく、地域住民も含めた利便性の向上を図り、地域でのコミュニティ拠点形成し、快適な住環境を整える。	国土交通省

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類の見直し」	「措置の内容の見直し」	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称	規制の特例事項（事項名）	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120200	公営住宅における優先入居の範囲の撤廃(事業主体の裁量)	国土交通省住宅局長通知(昭和63年12月1日住総発第124号)	公営住宅制度においては、入居機会の公平性を確保するため、募集方法としては公募を原則としており、入居者の選考にあたっては、住宅困窮度が特に高い者を優先的に入居させることが可能となっている。	D-1	公営住宅制度では、公営住宅法の規定に反しない限り、地域の実情に応じて、各事業主体の判断により住宅困窮度が特に高い者を優先的に入居させることが可能である。		右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答された。併せて、「公営住宅法の規定に反しない限り」とは、どのような場合が具体的に説明された。	・本府の提案は、住宅困窮度の判断基準が明確でない中、漠然とした優先入居の範囲を例示するのではなくこれを撤廃し、「公営住宅管理に関する研究会報告書(平成15年9月)の入居者選考のあり方」にあるように、各事業主体が優先入居を行う場合に考慮すべき住宅困窮事情の判断について、基本的には事業主体の裁量に委ねられると明確にするものである。公営住宅に対するニーズを含め地域における実情はそれぞれ大きく異なっていることから、国が一律に厳しい基準を設けることは必ずしも適当でないと考え、このため、様々な解釈が可能であり、それをもって全国一律の基準とされている現行の通知等を改訂(廃止を含む。)するなど、事業主体がそれぞれその地域の実情に照らし、研究会報告にもあるように福祉施策としての対応も配慮しながら、自らの判断により可能とするよう明確にされた。 D-1(現行制度での対応が可能)ということだが、それは提案内容として示していることと、大学・国際研究機関が多岐設置されていることへの対応、ミクスドコミュニケーションの形成、子育て支援等の観点から、本府の地域事情に応じて、相対的に住宅困窮度が高い、外国人研究者や留学生、18才未満2人以上の子を持つ世帯、新卒(結婚後1年以内で夫婦とも40歳未満)世帯、父子世帯に優先入居枠を認めることは、公営住宅法の趣旨から問題ないものとして考えてよいか。 そうであるなら、通知において、その趣旨ないしその基準を明確にされるよう取り扱われたい(明確化されないと、会計検査院の検査で補助金返還を指摘されるリスクが潜在的にあり、積極的な対応ができない)。 去る6日に国土省がまとめた「住宅政策改革要綱」においても、公営住宅の改革のひとつとして子育て中の世帯に優先入居を設けるなど入居しやすく(するとされている。まさに本府提案は、その方向性にあるものであり、既に本府単費住宅において今年度からの留学生等の優先入居などに取り組み、効果も実績もあるところである。前述の改革要綱は06年度までに実現を目指すとしているが、公営住宅法及び構造改革特区制度の趣旨に則り、事業主体として自らの判断より責任をもって利用を担保するものであり、改革要綱の実現が図られるまでの間、特区区域において、その政策実験としての実施が可能となるようにされた。	D-1	公営住宅制度では、公営住宅法に規定する入居要件を満たす限りにおいて、地域の実情に応じて、各事業主体の判断により住宅困窮度が特に高い者を優先的に入居させることが可能である。したがって、昭和63年12月1日付住宅局長通知等で示されている住宅困窮者以外の者についても、各事業主体の判断により優先的に入居させることが可能である。	1250020	京都府	住みよい京都府・府営住宅拠点特区構想	公営住宅における優先入居の範囲の撤廃(事業主体の裁量)	公営住宅の優先入居は、昭和63年12月1日付の住宅局長通知等で示されているが、全国一律で定める子育て等支援として18歳未満2人以上の子を持つ世帯や新卒世帯、父子世帯なども優先入居枠が柔軟に設けられるような仕組みとする。	国土交通省		
120210	公営住宅における単身入居の範囲の撤廃(事業主体の裁量)	公営住宅法第23条、同法施行令第6条	公営住宅の入居者は、老人、身体障害者等特に居住の安定を図る必要がある者を除き、同居親族を要する。	C	公営住宅については、民間賃貸住宅市場において、特に家族向けの賃貸住宅の供給が十分とはいえない状況にあることから、同居親族があることを入居の条件としており、公営住宅への応募倍率が8倍を超えるなど需給が逼迫している中、この要件を撤廃することは困難である。ただし、過疎地域等においては、需給の逼迫が現れにいたるから、特例として同居親族要件を要しないこととされており、このような制度の活用を検討していただきたい。なお、住宅困窮者が多様化している現状を踏まえ、特に居住の安定を図る必要がある者については、必要に応じて入居要件を弾力化していただくことを検討しているところである。	「特に居住の安定を図る必要がある者」がどのような者であるか、どのような優先順位を与えるかについては、地方公共団体に任せようではないか。 また、右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答された。併せて、貴省回答の「特に居住の安定を図る必要がある者」については、必要に応じて入居要件を弾力化していただくことを検討しているところである。併せて、検討状況・スケジュールをご教示願いたい。	・世帯での入居対象者のみならず、単身者においても、住宅困窮の態様は地域的に多様化しており、本府のように、住宅に困窮している外国人研究者・留学生が多く存在している現状や、外国人研究者・留学生やDV被害者はその置かれている立場から、適当な連帯保証人が存在していない場合が多いことや生活習慣の違い等から家主の理解が得られず民間賃貸住宅への入居が困難な現実を踏まえるならば、これらの地域的特色を持つ住宅困窮者について、公営住宅への単身での入居を認めることは、公営住宅が持つ本来の目的に適合するものと考えられる。 平成15年9月に出された「公営住宅管理に関する研究会報告書」の見直しに当たり配慮すべき事項に地域の実状を考慮することが記載されており、この趣旨に基づき事業主体の判断より弾力的な運用を可能とするよう事業主体の裁量化を認めるべきと考える。 また、去る6日に国土省がまとめた「住宅政策改革要綱」においても、公営住宅の改革のひとつとして、これまでの入居要件である世帯や所得要件などを見直すこととされている。外国人研究者等は民間住宅への入居が困難な状況から安定的な供給が十分なされず、家族向けと同様の施策が必要であり、高齢者等と同じく単身入居を認めるべきと考える。前述の改革要綱では、06年度までに実現を目指すとしているが、公営住宅法及び構造改革特区制度の趣旨に則り、事業主体として責任をもって利用を担保するものであり、改革要綱の実現が図られるまでの間、特区区域において、その政策実験としての実施が可能となるようにされた。	C	公営住宅については、民間賃貸住宅市場において、特に家族向けの賃貸住宅の供給が十分とはいえない状況にあることから、法令で定める者(高齢者等)を除き、同居親族があることを入居の条件としており、公営住宅への応募倍率が8倍を超えるなど需給が逼迫している中、この要件を撤廃することは困難である。ただし、住宅困窮者が多様化している現状を踏まえ、知的・精神障害者、DV被害者、犯罪被害者及びホームレスの単身入居については、特に居住の安定を図る必要がある者として、これを認めることを検討しているところである。なお、外国人研究者等の単身入居については、必要に応じて、他の支援制度や地域再生推進のためのプログラム支援措置(11202)の活用による目的外使用等による対応を検討していただきたい。	1250030	京都府	住みよい京都府・府営住宅拠点特区構想	公営住宅における単身入居の範囲の撤廃(事業主体の裁量)	公営住宅に単身でも入居できる基準は、公営住宅法施行令で規定されているが、全国一律で定められているので、その基準を撤廃し、事業主体が地域ごとの最適な状況に応じて定められるようにする。	国土交通省			
120220	道路への鉄道敷設の規制緩和	鉄道事業法第61条、同法施行令第2条	鉄道線路は、道路法による道路に敷設してはならない。ただし、やむを得ない理由がある場合において、国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。 道路法において、「道路」とは、一般交通の用に供する道と規定されている。	C	DMV事業において鉄道の線路(列車を走らせる通路全体をいう)を走行中の取扱いについては、当該線路が道路であるか否かによって影響を受けるものではないと認識している。既に専ら鉄道事業に供されている線路は、一般交通の用に供される道としての「道路」の定義を満たさず、道路と位置づけることはできない。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答された。	1. 当連絡会議は、DMV事業をバス事業ではなく軌道事業として参入させたいと考えている。鉄道を道路とみなしDMV事業に軌道法を適用することで鉄道事業法の手続きが簡略化される、言い換えれば、現行の規定のままでは鉄道事業法が参入の壁となっておりDMVの鉄道参入は促進されないと考えている。 2. 本規制特例の提案はDMVの導入により「きめ細かい地域交通ネットワークを構築することが大きな目的」である。このためには、鉄道事業者にお願ひして調整を図るのは限界がある。一般交通の用に供する「道路」とみなすことで、自治体が主体的に関与することが不可欠である。 3. 本規制特例の代替案を提案するまでご検討願いたい。	D-1	DMV事業を軌道事業として参入させたいとのことであるが、軌道事業として参入させるに当たり、使用する線路は必ずしも道路である場合に限らず、道路の路面に敷設すると道路交通を妨げる等特別な事由がある場合は、道路以外に軌道を敷設し、軌道事業を行うことができる。 また、ご提案の趣旨であるきめ細かい地域交通ネットワークの実現については、鉄道と道路交通の各々の特性を活かしつつ、交通結節点整備や乗換えの利便性の向上などを図り、各地域において一体的に計画することにより達成されるものであり、使用する線路が道路であるか否かとは関係のないものである。 なお、代替案の「特殊街路上の併用軌道」が指しているものは必ずしも明らかではないが、道路の路面に敷設する併用軌道の運転について、特別な事由がある場合は、その線区の道路状況、交通量、道路交通安全上の安全性等を勘案し、軌道運転規則の定めによらないことを許可する取扱いを行っている。	1059010	ふるさと銀河線存続連絡会議	ふるさと銀河線DMV特区構想	道路への鉄道敷設の規制緩和	ふるさと銀河線に特色を走らせる一方で、JR北海道が開発中のデュアル・モード・ビークル(DMV)を導入し、きめ細かい地域交通ネットワークを構築する。その際、鉄道敷設と道路を共に道路管理者が一貫して保有するスキームが確保されており、軌道敷の保有は道路管理者、管理は軌道経営者が行う。この、道路への軌道敷設事項を鉄道にも適用し、DMVが乗り入れる鉄道敷設事項を鉄道と道路とみなすことができるように規制特例措置を設ける。	国土交通省			
120230	道路上への民間駐輪場の設置の容認	道路法第32条	道路に工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合には、道路管理者の許可を受けなければならない。	C	道路の占用は、一般の通行の用に供するといふ道路の本来目的を阻害しない範囲内で認められるべきであるところ、歩道上への占用による自転車駐留場の設置は、歩道の有効幅員を狭めたり、通行に支障を与えるおそれがあるが、放置自転車の減少により、通行を円滑にする効果も期待できることから、道路占用制度の趣旨を踏まえて、自転車駐留場の設置について検討する。(平成17年度中に結論)	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答された。併せて、実証のプロセスが必要ではないか、そのための手法として特区として実施できないか検討の上回答された。	道路の占用は、一般の通行の用に供し、その目的を阻害しないことは当然のことである。安全通行範囲が確保できる歩道上に機械式駐輪場を設置し、地域通貨を発行することで、地域コミュニティの向上と市民意識の向上及び地域経済の活性化を市民活動と連動させ、かつ自治体の財政負担を発生させない放置自転車の解決策である。都市部の駅周辺には、駐輪場とすべき空きスペースが無く、自転車利用者や収容台数に差異があり、必然的な放置も発生している。このことから、利用導線の確認、心理テスト、アンケートの実態調査を行い、放置自転車ののみニーズを特定してきた。自治体と協働し、一定の期間、歩道上に機械式駐輪場を設置することで、自治体の財政負担を発生させず、地域通貨による経済効果と市民参画の街ぐるみ放置自転車対策としてのモデルとなるもの。	C	歩道上における自転車駐留場の設置については、現在、道路管理者が道路附属物として全国的に整備することを可能とする制度の確立を進めていることから、道路附属物による歩道上の自転車駐留場の整備効果、設置箇所等が道路占用による歩道上の自転車駐留場の設置箇所等についての検討に当たって参考になるものと考えている。 歩道上における自転車駐留場の設置に当たっては、道路占用制度の趣旨を踏まえ、その設置箇所、設置主体等について慎重に検討する必要がある。このような検討を行うことなく実施することは困難である。	1065010	特定非営利活動法人「青少年地域ネットワーク21	商店街の賑わいを創出する放置自転車対策構想	道路上への民間駐輪場の設置について	放置自転車は自治体にとって、用地確保と施設設置や管理運営など負担が増え費用効果に矛盾を感じる政策である。また、迷惑を感じている商店や自転車利用者による全国的な社会問題となっている道路上の放置自転車駐留場は、第4次の特区提案に対し本年度中に道路付属物と位置づける対応が示されており、道路管理者が道路上に自転車駐留場の設置を行うことは、自治体の負担を軽減でき、地域通貨を発行することで商店の協力も得られ、自転車利用者の利便性向上にもつながる。何より、市民が一体となった活動で放置自転車対策が行なわれることが大切で、地域に対する自治体の支援の拠点が形成できる。一定の期間の設置を前提に、コミュニティの活性化や地域経済の活性化を同時に図ることは、現在の社会状況に即した施策の展開となる。なお、市民活動としての放置自転車対策はボランティアの参加など波及効果が期待できる。	国土交通省			



管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120300	道路掘削抑制期間の緩和	地下埋設工事等による道路の掘り返し規制に関する緊急措置について(昭和37年10月23日閣議了解)	道路管理者は、道路舗装工事完了後は、原則として、一定の期間(セメントコンクリート舗装についてはおおむね5年、アスファルトコンクリート舗装についてはおおむね3年)当該箇所の掘り返しを抑制する措置を講ずるものとする。	D-1		直轄国道等においては、道路交通の障害及び道路の損傷を最小限度にとどめるために、舗装工事完了後、一定期間掘り返しを抑制する措置を講じているところであるが、光ファイバーケーブルの新設又は増設等については、高度情報通信ネットワーク社会の迅速な形成に資するという観点から特例的に掘削抑制措置を緩和しているところであり、円滑な光ファイバー網の接続が可能である。				1131010	山梨県	やまなしITプラン	道路掘削抑制期間の緩和について	県では、国土交通省の情報ボックス等を利用して平成16年度～17年度に民間への開放を見越した光ファイバー網による情報ハイウェイを整備している。その敷設時及び敷設後において、情報ハイウェイへ接続するために道路を掘削する場合について、掘削抑制期間の緩和を求めている。道路の掘削抑制期間は、3年～5年とされているが、情報ハイウェイの敷設及び接続にかかる掘削の場合については抑制期間を1年以内に緩和して頂きたい。	県の出先施設等が情報ハイウェイに接続する場合や情報ハイウェイの民間開放により民間施設が接続する場合に道路を掘削して、地中(情報ボックス等)から光ファイバーを取り出し電柱等に立ち上げる必要がある。接続における制限が軽減されることにより情報ハイウェイの活用が図られ、テレビ放送デジタル化への対応、県内の通信格差の是正、県内産業の振興が推進される。	国土交通省
120300	道路掘削抑制期間の緩和	地下埋設工事等による道路の掘り返し規制に関する緊急措置について(昭和37年10月23日閣議了解)	道路管理者は、道路舗装工事完了後は、原則として、一定の期間(セメントコンクリート舗装についてはおおむね5年、アスファルトコンクリート舗装についてはおおむね3年)当該箇所の掘り返しを抑制する措置を講ずるものとする。	D-1		直轄国道等においては、道路交通の障害及び道路の損傷を最小限度にとどめるために、舗装工事完了後、一定期間掘り返しを抑制する措置を講じているところであるが、光ファイバーケーブルの新設又は増設等については、高度情報通信ネットワーク社会の迅速な形成に資するという観点から特例的に掘削抑制措置を緩和しているところであり、円滑な光ファイバー網の接続が可能である。				50810001	山梨県		道路掘削抑制期間の緩和について	県では、国土交通省の情報ボックス等を利用して平成16年度～17年度に民間への開放を見越した光ファイバー網による情報ハイウェイを整備している。その敷設時及び敷設後において、情報ハイウェイへ接続するために道路を掘削する場合について、掘削抑制期間の緩和を求めている。道路の掘削抑制期間は、3年～5年とされているが、情報ハイウェイの敷設及び接続にかかる掘削の場合については抑制期間を1年以内に緩和して頂きたい。	県の出先施設等が情報ハイウェイに接続する場合や情報ハイウェイの民間開放により民間施設が接続する場合に道路を掘削して、地中(情報ボックス等)から光ファイバーを取り出し電柱等に立ち上げる必要がある。接続における制限が軽減されることにより情報ハイウェイの活用が図られ、テレビ放送デジタル化への対応、県内の通信格差の是正、県内産業の振興が推進される。	国土交通省
120310	道路上空通路の許可基準緩和		建築基準法第44条の規定により、建築物は道路内に築造してはならないが、公共用歩脚その他法令で定める建築物(特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上他の建築物の利便を妨げ、その他周囲の環境を害する恐れがないと認め許可したものは、道路内に築造することができる。	D-1		昭和32年「道路の上空に設ける通路の取扱等について」(発注第37号、国消発第860号、警察庁乙発第14号)における「道路の上空に於ける通路の許可基準」については、平成8年に通知した「道路の上空に設ける通路の取扱等について」(警察庁丁規発第32号、道政発第44号、住指発第90号、住街発第30号、消防予第39号)により、安全性の確保に十分配慮しつつ、当該許可基準の弾力的運用を図る旨通知しているところであり、特定行政庁が建築計画や周囲の状況に応じて判断するものである。	右の提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答された。併せて、特定行政庁の判断により実施可能とあるが、特定行政庁の判断に際し一定の技術的基準は必要ではないのか回答された。	平成8年に通知した「道路の上空に設ける通路の取扱等について」(警察庁丁規発第32号、道政発第44号、住指発第90号、住街発第30号、消防予第39号)により、制度の弾力的運用を図る旨通知しているところであり、建築基準法第44条第1項の許可については、当該地域の実状に応じて、他の建築物の利便を妨げ、その他周囲の環境を害する恐れがないかどうかを特定行政庁が判断して行っているものである。	1181010	大成建設株式会社	まちづくりのための通り廊下設置基準の緩和	道路上空通路の許可基準緩和	道路上空通路の許可基準緩和 階数制限の撤廃 幅員制限の緩和 設置数制限の撤廃	大規模かつ高層の業務施設や商業施設などが集積したエリアにおいて、道路を隔てて向かい合う建物を十分な道路上空通路で接続し、互いを連係させることで、エリア内の都市の再生・活性化や街の利便性、建物の防災性の向上、パリアフリーなどを実現する。	国土交通省	
120320	道路を常設駐車場として利用するための規制緩和	道路法第2条第9号	道路管理者が道路上に設ける自動車駐車場に限り、道路附属物として整備が可能。	D-1		ご提案の道路構造等の整備について、道路管理者が基準を踏まえて構造を検討し、道路管理者が公安委員会の意見を聴いたうえで、道路上、又は道路に接して設ける自動車駐車場について道路附属物として整備することは現行法令上可能である。				1234010	熊本県西合志町、連山 嗣	人吉市中心商店街活性化のための国道445号の「ひとよし型」型ポンエルフ道路化計画	人吉市九日町中心商店街を通る国道445号を常設駐車場として使用する	九日町中心商店街を通る国道445号の約250m区間を常設専用駐車場として使用するために、車、歩行者、緊急車が安全に快適に共存して利用できるような「ひとよし型」型ポンエルフ道路」に改良する。 - いつでも店先に気軽に停まれる常設専用駐車場として使用したい。道路445号の「ひとよし型」型ポンエルフ道路化計画」を安全に設置する。 - 買い物客を呼び戻す効果が期待できるとともに地元業者の意欲を喚起できる。 - また、新規事業者の誘致や参画が期待できる。 添付資料参照( -1-3、 -1-2)	国土交通省 警察庁	
120330	流通業務団地の「公益的施設」区域内における立地にかかる規制緩和	流通業務団地に関する法律(昭和四十一年法律第九号)第二十五条及び第七十一条、第五十三条	都市計画法上の地域地区である流通業務団地においては、流通業務団地の整備に関する法律(以下「流市法」という。第五條第一項による立地規制が課されているが、都道府県知事が流通業務団地の機能を阻害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないとして許可をした場合には、同項ただし書の規定により立地規制を除外することができることとなっている。 流通業務団地の土地の区域内において、都市施設として流通業務団地に関する都市計画を定めた場合は、流市法第五條による立地規制に加え、都市施設に係る都市計画法第五十三條第一項の規定が適用され、当該土地の区域内において建築物の建築しようとする者は、都道府県知事の許可を受けなければならないことと規定されている。 なお、流通業務団地に関する都市計画においては、流通業務施設の敷地の位置及び規模並びに公共施設及び公益的施設的位置及び規模を定めるものとされており、当該施設の定義は流市法第二條に規定されているところである。	D-1		流市法における「公益的施設」については、同法第2条第6項の規定により、「官公庁施設、医療施設その他の施設で、流通業務団地の利便のために必要なものと定義されているところであり、流通業務団地の利便のために必要な施設であれば、都道府県知事(指定都市・中核市にあっては、その長)において都市計画法第五十三條の規定による許可の前提となる都市計画で定められた「公益的施設」への適合性を柔軟に判断することが可能である。 なお、都市計画法第十一條第二項及び流市法第七條の規定により流通業務団地に関する都市計画において公益的施設として都市計画決定されている土地の区域において、公益的施設に該当しない施設等の立地を行う必要がある場合には、都市計画の変更を行うことにより対応が可能である。				福岡県福岡市	福岡アジアビジネス特区	流通業務団地の「公益的施設」区域内における立地の許可にかかる規制緩和	現在、流通業務団地の「公益的施設」の区域内において、金融機関の合併などにより既存施設の空きスペースが生じており、これらの施設の有効活用が喫緊の課題となっているが、当該区域内にあっては、許可基準が明確でない状況でも流通業務団地内に立地できるとされている。 このため、同施行規則第1条に規定された施設以外に、公益的施設については、許可を得ることが必要となるが、同法第2条第6項に規定された施設であっても、流通業務団地の公益的施設の許可に当たっては、流通業務団地と異なり、同法第5条第1項の規定は適用されないこととなっている。 そこで、流通業務団地の「公益的施設」区域における、都市計画法第53条の建築物の許可を行う場合には、流市法第5条第1項の規定を準用し、同法第2条第6項に規定する公益的施設として必要な施設をはじめ、福岡を拠点としてアジアへ向け活動する国内外企業などの福岡流通センターへの進出を促進することで、現在、流通業務施設が集積している流通業務団地の機能を活性化させ、また地域経済の国際化推進や外国企業立地による国内企業との連携を図ることにより、アジアビジネスの拠点づくりを推進したい。	国土交通省		

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類の見直し」	「措置の内容の見直し」	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称	規制の特例事項（事項名）	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120340	都市公園の占用手続の簡素化	都市公園法第6条	スポーツ、イベント等を実施する際に設置するテント、ゲート等の仮設工作物を設けている都市公園を占有するときは、都市公園法第6条において、許可を要することとしている。	C		テント、ゲート等の仮設工作物による都市公園の占有についても、その安全性等を公園管理者が個別に判断して許可をすることが必要。	右提案主体の意見を踏まえ回答願いたい。	「テント、ゲート等の仮設工作物による都市公園の占有についてもその安全性等を公園管理者が個別に判断して許可をすることが必要」とのことですが、様式2「特区の「代替措置の内容、欄に記載している条件の2」安全性を確保するため、同様のスポーツイベント等で過去に仮設工作物の占有許可を受けた実績があり、申請内容の変更を伴わないもの」という内容で公園管理者の判断がなされると考えられることであるという趣旨です。宮崎県においては、毎年のように行われるロードレースやスポーツキャンプ等があり、一層の推進のために提案した次第です。ご検討よろしく願います。	C		季節、他の利用者の利用状況その他の占有時点の状況、過去に占有許可を受けた物件との異同等、個々の状況に応じて、その安全性や他の利用者への影響等を、公園管理者が個別に判断して許可を行うことが必要。また、都市公園は、都市を緑化して都市環境の向上を図るとともに、空地を確保して、避難、防火等の災害の防止に資することを目的として設置される都市の貴重なオープンスペースであり、このような都市公園の性格から、都市公園に公園施設以外の工作物等又は物件を設けて都市公園を占有する行為については、都市公園法第6条に基づき公園管理者の許可を必要としていること。	1222010	宮崎県	スポーツランドみやざき展開特区	都市公園の占用手続の簡素化	都市公園に公園施設以外の工作物その他の物件又は施設を設けて都市公園を占有しようとする場合の手続について、公園管理者の許可を、公園管理者への届出で足りるものとする。	都市公園内でスポーツイベント等を実施する場合の、テント、ゲート等の仮設工作物の設置に関して、その手続の迅速化、容易化を図るため、一定の条件のもとで、現行の「許可」を不要とし、「届出」で足りることとする。	国土交通省
120350	土地開発公社の事業用地、代替用地の売却等処分にかかる制限の撤廃	「公有地の拡大の推進に関する法律」第九條 「公有地の拡大の推進に関する法律」施行令 第五條 「公有地の拡大の推進に関する法律」の施行について（土地開発公社関係）（昭和47年3月26日付け建設省都市局長及び自治大臣官房長通達）四（一） 「公有地の拡大の推進に関する法律」の施行について（土地の先買い制度関係）（昭和47年11月11日付け建設省都市局長及び自治大臣官房長通達）四（一）	公有地の拡大の推進に関する法律第九條の規定により、同法第六條の土地の買取り協議手続により先買いされた土地は、都市施設に関する事業（公的体が行う住宅用地の譲渡に関する事業等）又はこれらの事業に係る代替地の用に供されなければならない。	C		「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成16年3月19日閣議決定）において、平成17年度末までに、「土地開発公社の長期保有土地のうち、公有地の拡大の推進に関する法律の先買い制度により取得したもので、土地取得の経緯、これまでの土地処分に向けた取り組み状況、土地の有効活用に向けた計画内容等について各土地開発公社及び地方公共団体の状況を把握した上で、先買い制度の趣旨を踏まえつつ、土地の用途制限の緩和について、その是非を含めて検討し、結論を得ることとされており、現在、これに基づき検討を行っているところである。	閣議決定から1年近く経過しているが、その間の検討状況、論点についてご教示願いたい。また、検討過程において何が問題となっているのか具体的にご教示願いたい。なお、土地開発公社の遊休事業用地の処理については、喫緊の課題であるため、特区により先行実施できないか検討されたい。	C		これまでの検討状況としては、まず本年7月に、土地開発公社が公法法の先買い制度により取得した土地について、用途変更・民間処分等の現状を把握するため、道府県、政令市等あてにアンケート調査を実施したところ。現在は、上記アンケート調査結果を踏まえ、用途範囲の拡大の要望度が高い自治体等に対し、個別ヒアリングを開始したところ。検討過程において現時点で把握している主な問題点としては、次のものがある。 長期保有土地の大半は、買取り目的を定めた上で、地域の秩序ある発展に資するとして設立地方公共団体等と十分に協議・検討し、設立地方公共団体の意向を受けて取得されたものであり、元来、地方公共団体の責任において再取得されるのが原則であること。 届出規制、譲渡制限といった私的取引の抑制や税の特例（1500万円の特別控除）を含む先買い制度により取得された土地の用途については、極めて公共性の高い事業に限定する必要があることから、公法法第9条において都市施設に関する事業、取用適格事業及びこれらに準ずる事業に使用を認めているところであり、当該土地を公共性の観点からの制限をかけずに民間に売却処分することは、法の趣旨を逸脱するおそれがあり、制度の根本に関わる問題であること。 税制上の優遇措置を受けて公益目的で取得した土地を民間に売却処分することは税法上の問題が生じるおそれがあること。 当省としては、上記の問題点が制度の根本に関わる問題であることを踏まえ、先買い制度を所管する立場として、幅広い観点からの詳細な検討が必要と考え、このため、閣議決定においても平成17年度末までに結論を得ることとされているところである。 したがって、閣議決定の既定方針に従って慎重かつ十分な検討を行うことなく、特区による先行実施という結論を現時点において出すことは時期尚早であり、現時点においては対応困難であると考える。	1092010	神奈川県 小田原市	土地利用活性化特区構想	土地開発公社の事業用地、代替用地の売却等処分にかかる制限の撤廃	土地開発公社が先行取得した土地については、道路、公園、学校等の都市施設の事業等や、その代替地としての使用に、用途が限定されている。 そのため、事業計画の見直し等に柔軟に対応できず、長期間隔分のできない用地を保有し、土地利用の硬直化と借入金の利子負担増加の原因となっている。 法律上限定された用途に限らず、事業用地、代替用地の処分を可能とすることにより、事業計画の見直し等に柔軟に対応し、借入金の子負担の減少により、地方財政への負担軽減が可能となる。 また、優良宅地の供給による定住化の促進、新たな土地の利活用による民間企業の経済活動への一助となることが期待される。	国土交通省		
120360	歴史的建造物復元における建築基準法の緩和	建築基準法第27条第1項	3階以上の階を劇場、学校、体育館等の用に供する建築物は、耐火建築物としなければならない。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。3階以上の階を学校等の用途に供する特殊建築物については、多数の人の安全性を確保する見地等から、耐火建築物とすることを求めており、歴史的建造物復元事業の場合でも、建築物を新築する場合に、ご要望のような緩和を行うことは困難である。	歴史的建築物を市指定の文化財に指定すれば、提案内容が実現可能となるかご教示願いたい。	D-1 (一部C)		ご提案のうち、現存している建築物については、市の条例で現状変更の規制及び保存のための措置が講じられているものであれば、特定行政庁が建築審査会の同意を得て指定することにより実現可能である。しかし、現存しない建築物については、条例で現状変更の規制及び保存のための措置を講じることができないことから、文化的価値があるものとして制度的に位置づけることができない。建築基準法の適用除外とすることはできない。	1061010	福井県福井市	歴史的建造物復元特区	歴史的建造物復元における建築基準法の緩和	不特定多数の人が出入りする特殊建築物は、3階以上は耐火建築物でなければならない。この規制を、地域が条例等で位置付けた重要な歴史的建造物復元事業の場合には、延焼等の恐れがないなど防火安全上の確保を条件に緩和する。	本市でこれまで取り組んでいる「歴史のみえまちづくり」を更に推進するため、市民が郷土の誇りとしている由緒ある歴史建造物を復元する。	国土交通省	
120370	大規模特殊建築物における避難安全検証法の基準の緩和	建築基準法第26条の2 建築基準法施行令第129条の2 第129条の2の2	一定規模等の特殊建築物等の室内に面する部分には不燃性の材料で覆わなければならない。しかし、建築物に火災が発生した場合に避難上支障がある高さまで煙が降下する前に、全ての在館者が避難できることが確かめられた建築物については、当該規制を適用除外できる。	D-1		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。ご提案の建築物が、必要な避難安全性を有するものであれば、避難安全検証法によらずとも、当該性能に関する国土交通大臣の認定を取得することで、一定の内装制限を適用除外することができる。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	C (一部D-1)		スプリンクラーを考慮して、煙降下時間を算定するためには、スプリンクラーの作動信頼性等に関する高度な技術的判断が必要であるため、避難安全検証法に位置づけ、建築主事等の判断とすることはできない。なお、排煙設備については、避難安全検証法においてその効果を考慮することが可能である。 また、平成12年建設省告示第1439号は、木材を使用した仕上げを難燃材料の仕上げに準ずる仕上げとして定めており、火災の拡大防止の観点から難燃材料の仕上げを求めている建築基準法施行令第112条第9項において、その仕上げに準ずるものとして、平成12年建設省告示第1439号の木材を使用した仕上げを位置づけることはできない。	1121010	大分県日田市	大規模特殊建築物木材活用活性化事業	大規模特殊建築物における木材活用制限の緩和	劇場等特殊建築物の内装仕上げについて、政令で定める避難安全検証法の基準の緩和	現在計画している総合文化施設の建設について、本市の特産である木材をふんだんに活用し、地域の交流拠点としての整備を進めていくもの、特に、大小ホールロビー等の内装に多量の木材を活用していることにより、本市の基幹産業である林業など木材関連産業の活性化を図るもの。	国土交通省	
120380	木造建築物の防火安全基準の緩和	建築基準法第27条第1項	3階以上の階を医療施設等の用に供する建築物は、耐火建築物としなければならない。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。3階以上の階を医療施設等の用途に供する特殊建築物については、就業用途に供する建築物であるため、建築物災害に遭遇した際の安全避難を確保する等の見地から、耐火建築物とすることを求めており、ご要望のような緩和を行うことは困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	C (一部D-1)		本提案は、全国有数の林業県である本県が、森林資源木材価格の長期低迷等、構造的な不況にあえぐ林業の振興や、環境に優しい循環資源である木材の利用促進を図るという政策的見地から行っているものであり、まさに、地域の資源等を活かし、地域の特性に応じた規制の特例を地域限定で導入するという、特区制度本来の趣旨に沿った提案であると考えている。 なお、16年8月に、全国知事会をはじめとした地方6団体が取りまとめた「国庫補助負担金等に関する改革案」においても、「地方自治体の主体性を制約し、実質的に国が関与している事例」として「木造による社会福祉施設の整備」を筆頭に掲げ、国による関与・規制の見直し等を求めているところであり、国としても、本提案の趣旨を御理解の上、再検討をお願いする。 なお、今回の提案は、3,000㎡以下、3階建ての医療施設等の特殊建築物に限定しての規制緩和と要望であり、法規制の下限水準（3階建て）においては、例えば、スプリンクラーや避難用スロープの設置等の防火・安全措置を講じることにより、準耐火建築物での対応も可能であると見られるが、これに対する見解をお伺いしたい。	1163010	愛媛県	愛媛県公共施設木材利用推進構想	建築基準法の緩和	愛媛県の公共施設等木材利用推進協議会において、延べ床面積が3,000㎡以下であるにもかかわらず、3階以上であったため、木造化が出来ない公共施設が、10施設のうち4施設もあったことから、4階建てでも準耐火建築物となるよう規制緩和して欲しいが、暫定措置として、3階建てでも準耐火建築物となれば、公共施設への木材利用が促進される。	国土交通省		

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120390	高床式農林漁業体験民泊の特殊建築物取扱いの緩和	建築基準法第27条第1項	3階以上の階を旅館等の用に供する建築物は、耐火建築物としなければならない。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。新潟県では、高床部分の階高が、1.5mに満たない高床式の建築物であれば、高床部分を階とみなさないとされていると聞いており、ご提案の建築物が、高床部分の階高が、1.5mに満たない建築物であれば、当該建築物は3階部分ではなく、2階部分を旅館の用途に供する建築物であり、耐火建築物とする必要はないと思慮される。ご提案の建築物が、高床部分の階高が、1.5mを超えている高床式の建築物で、3階部分を就寝用途である旅館として使用するのであれば、建築物災害に遭遇した際の安全避難を確保する見地から、耐火建築物とすることを求めており、ご要望のような緩和を行うことは困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	・本提案は、規制緩和の特例措置として、特別豪雪地帯の3階に居室を有する高床式農林漁業体験民泊については、2階に設置された玄関等避難口を使うことで、2階建て住宅と同様に直階段外への避難が可能であることから、特殊建築物からの適用除外を求めているもので、今回の国土交通省の見解の中では、これに対する回答がされていない。 ・本県では、高床部分の階高1.5m未満かつ1階部分について用途に供さない場合には、3階とみなさないものとしているが、それ以外の高床式住宅も相当数存在している。 ・実態としては、階高1.5m未満で1階部分を用途に供さないものとして以外のもとの違いは、2階の玄関等避難口から地上までの外部階段差に過ぎず、十分な避難が確保される。 ・よって、階高1.5m未満で1階部分を用途に供さない以外の高床式農林漁業体験民泊についても、避難は十分可能であり、特殊建築物からの適用除外とするよう再検討願いたい。		1180010	新潟県	建築基準法における高床式農林漁業体験民泊の特殊建築物取扱いの緩和	建築基準法における高床式農林漁業体験民泊の特殊建築物取扱いの緩和	建築基準法第27条の特殊建築物で3階以上を旅館用途に供する建築物での耐火建築物としなければならないことについて、特別豪雪地帯等で3階部分を旅館用途とする高床式農林漁業体験民泊において、3階の居室から速やかに2階に設置された玄関等避難口を使って避難ができるものに限り、特殊建築物の適用から除外とする。	特別豪雪地帯等の高床式農林漁業体験民泊について建築基準法第27条における特殊建築物に該当させないことにより、農家民泊の開設が容易となり、体験交流の一層の促進を図ることで、地域活性化を推進する。	国土交通省
120400	建築基準法第4条第2項の規定に基づく建築主事の設置	建築基準法第4条	法第4条第3項は、従来建築主事を置いていない市町村が建築主事を置く場合に、都道府県から市町村への事務の移行が円滑に行われることを確保するため、あらかじめ、その設置について、都道府県知事に協議し、同意を得ることとしている。	C		ご要望の件については、建築基準法上の規制が障害となっているものではなく、制度上は建築主事の設置が可能であるにもかかわらず、特定行政庁の事情で不可能な状況になっているものに対して、特区として対応することは不適切である。また、ご提案の内容では、法第4条第3項の趣旨である事務移管後の建築行政の円滑な実施を担保することはできないと思われることから、ご要望の実現は困難である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	1 特定行政庁である東京都知事の存一により建築基準法第4条第2条の規定に基づく建築主事の設置が不可能となる同条第3項の規定は千代田区にとって法的規制であり、特区として対応するに相応しい。 2 東京都からの事務移管による建築主事の設置を提案したにもかかわらずこの点に関しては何も回答せず、千代田区が何らの提案もしていない東京都からの事務移管による建築主事の設置に関する見解が示されていない。このような見解は千代田区の提案に対する回答とは認められない。 3 仮に千代田区が行う建築基準法第4条第2条の規定に基づく建築主事の設置は東京都からの事務移管によるほかにないと解するのであれば、そのように解する建築基準法上の根拠を明示すべきである。	特別区が建築基準法第4条第2項の規定に基づき建築主事を設置する際には、建築行政を継続的に円滑な実施を図るため、東京都が従来実施している事務の移管を行う必要がある。そのため東京都と当該特別区との間で事前に慎重な協議を実施し、当該特別区が東京都の同意を受けなければならない旨を同法第4条第3項に規定しているところである。従って、特定の特別区に限って建築基準法第4条第2項の規定に基づく建築主事を設置するに当たり、同法第4条第3項の規定に基づき東京都知事との協議及び同意を要しないこととするのは、建築物の安全性等の最低基準の確保を図る建築基準法の趣旨から適当でないと考え、	1122010	千代田区	千代田区総合まちづくり推進特区	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項の規定に基づく建築主事の設置の際における東京都知事との協議を行い、同意を得ることを要する旨を定める同条第3項の規定を、千代田区には適用しない。	現在は建築物の延べ床面積1万㎡以下に制限されている千代田区の特定行政庁及び建築主事の建築確認、建築許可、中間検査、完了検査、特殊建築物定期調査報告書調査、建築設備定期検査報告書調査及び違反建築物取締等の事務処理の権限の制限を撤廃するとともに、現在は東京都知事の権限とされている中間検査特定工程指定及び特例容積率適用区域内における特例容積率の限度の指定等の事務処理の権限を千代田区長の権限とすることにより、無制限な建築基準法に基づく事務処理の権限と現在千代田区が特別区の事務処理の特例に関する条例(平成11年東京都条例第106号)により東京都知事から権限委譲を受けている都市計画法、都市再開発法及び土地画整理事業法等に基づく許認可権限とを合わせて有機的に行使することにより、主体的かつ総合的なまちづくりを推進する。	国土交通省
120410	学校設置会社による大学についての建築基準法の緩和	建築基準法第2条第2号、第28条 建築基準法施行令第114条	建築基準法においては、不特定多数の者の用に供する建築物、火災の発生するおそれの大きい建築物や周囲に及ぼす影響が大きい等の特性を有するため、特段の規制の対象とする必要性が大きい建築物について、規定的に列挙し、これらの特性に応じた基準を適用するため、法第28条第2項に特殊建築物として定義している。法第28条第1項は、住宅、学校等の居室について採光を確保するため、居室に対して一定の基準を満たす採光に有効な窓その他の開口部を設けることを義務付けている。また、令第114条に基づく間仕切壁に係る規定は、多数の者が利用する公共施設である学校等の建築物については、火災の拡大に先んじて安全に避難できるように、防火上主要な間仕切壁を設置することを義務付けているものである。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものであり、一般的な事務棟として使用されていた建物等を学校として用いた場合には、学校としての用に供されることとなるから、その用途としての特性に応じた建築基準に適合することが必要となる。法第28条については、自然光が人間にもたらす身体的効果を勘案し、成長過程にある者や高齢者等が長期間反復・継続的に利用する可能性がある居室等について、所要の自然光を確保するために設けられた基準であるが、近年では高齢者が大学で学習する生涯学習等が普及しているなどさまざまな年齢層の者が利用することが考えられることから、大学の教室についても本規定の対象としているところであり、健康の保護等の観点から緩和を行うことは困難である。また、施行令第114条の規定は、避難誘導者である学童、高齢者等が長期間反復・継続的に利用する可能性がある大学などの建築物について、火災時に建築物内の人々が火災の拡大に先んじて安全に避難できるように、防火上主要な間仕切壁を準耐火構造とし、小規模等と連しせしめることを義務付けているものであり、生命の安全の観点から、ご要望の実現は困難である。なお、大学の教室については、住宅の居室、高校等の教室ほどの衛生上の配慮を必要としないことから、採光の基準を緩和しているところであり(窓等の開口部で採光に有効な部分の面積のその床面積に対する割合(以下、割合という。))について、大学の教室は1/10)、さらにオフィスビルを大学に転用しようとした場合に、窓等の開口部が適に面している場合には、平成12年の法改正時に導入した採光補正係数が3となり、当該割合は1/30まで緩和されることとなり、実態としては当該基準がその支障となることは考えにくい。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答された。 また、既存施設を学校へ転用するような場合には、天井高など追加工事により対応が困難な基準について、学校に関する建築基準法の適用除外とできないか検討の上回答された。	費省のご回答は、若者や高齢者には健康上の理由から採光が必要であること、大学教室における採光基準を緩和していること、を理由に規制緩和は実現不可とのことでした。しかし、18歳以上の若者や高齢者はオフィスでも多数勤務しており、これらの者の心身の健康を確保するの観点から、一般の事務所と同等の基準とする必要はない。また、既存施設を転用する場合であっても、その施設を学校の用途として利用する場合は、その用途に応じた性能を有している必要があり、追加工事による対応が困難であるという理由で安全性等の基準を適用除外とすることはできない。	1246010	株式会社東京リーガルマインド	株式会社大学特区	一般の事務棟を大学のキャンパスとして利用する場合についての建築基準法の緩和	一般の事務棟をキャンパスとして利用する大学については、建築基準法第2条2項に定める特殊建築物から当該大学建物を除外し、建築基準法第28条、建築基準法施行令第114条第2項の規定する「学校」からも当該大学を除外することとする。	消費者主義に基づく株式会社大学を設立し、地域や学生のニーズに的確に応えた教育サービスの提供を実現します。	国土交通省	
120420	既存公共施設を学校へ用途転用する際の建築基準法の緩和(採光の面積)	建築基準法施行令第19条	成長過程にある者や高齢者等が利用する施設について、自然光を確保するため、居室に対して一定基準を満たす採光に有効な開口部を設けることを義務付けている。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものであり、建築確認等の事務は、当該基準に適合するかどうかを確認する、量産性の無い行為であることから、施設設置者と協議して、基準を弾力的に運用することはできない。また、保健所として使用されていた建物を養護学校として用いた場合には、学校としての用に供されることとなるから、その用途としての特性に応じた建築基準に適合することが必要となるが、施行令第19条は、自然光が人間にもたらす身体的効果を勘案し、成長過程にある者や高齢者等が長期間反復・継続的に利用する可能性がある居室等について所要の自然光を確保するために設けられた基準であり、健康の保護等の観点から緩和を行うことは困難である。なお、養護学校については、その利用実態に応じて、採光の基準を設定しているところであるが、窓等の開口部が適に面している場合等には、平成12年の法改正時に導入した採光補正係数が3となり、窓等の開口部で採光に有効な部分の面積のその床面積に対する割合を1/15まで緩和されることとなり、実態としては当該基準がその支障となることは考えにくい。	管理コード120430の回答において、「教室の採光や空気質等を含めた総合的な室内環境のあり方の観点から、多様な専門家による調査・検討を行うこと」とし、とあるが、採光の面積の基準についても調査・検討していると判断して構わないが、	現在実施している学校の教室の天井高の規定についての検討において、採光に関する規定については実態上支障となる場合が想定できないことから、検討を実施していない。	1161010	愛媛県	えひめリフォーamsクール推進特区	既存公共施設を用途転用する際における建築基準法施行令の適用緩和(教室の採光の確保)	建築基準法施行令第19条第3項の規定について、既存公共施設を用途転用する際に、個別に施設設置者と当該所管の建築主事が協議のうえ、特例として基準を弾力的に運用することを認める。	保健所の既存建物を用途転用し、県立養護学校を開設する。	国土交通省	

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120430	既存公共施設を学校へ用途転用する際の建築基準法の緩和(天井高)	建築基準法施行令第21条	居室のうち、学校(大学等を除く。)の教室でその床面積が50㎡を超えるものについては、天井の高さを3m以上にすることを求めている。	D-4		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低基準を定めているものであり、建築確認等の事務は、当該基準に適合するかどうかを確認する、裁量性の無い行為であることから、施設設置者と協議して、基準を弾力的に運用することはできない。 なお、保健所として使用されていた建物を養護学校として用いた場合には、学校としての用に供されることとなるから、その用途としての特性に応じた建築基準に適合することが必要となる。建築物の天井高については、国民の健康、衛生を確保する観点から、最低確保する必要がある天井高を建築基準法で規定しており、一般の建築物にあっては、2.1m以上、学校(大学、専修学校、各種学校及び幼稚園を除く。)にあっては、3m以上と定められている。この学校の天井高規制については、設計上の制約のデメリットや建設コスト、既存ビルの学校への転用等の観点から緩和すべきであるとの意見がある一方、学校の教室については、成長過程にある児童生徒にとって健康的な環境を確保する必要があるため、学校の教室の天井高が学校生活における児童生徒の心身の健康に与える影響等について、教室の採光や空気質等を含めた総合的な室内環境のあり方の観点から、多様な専門家による調査・検討を行うこととし、これらの結果を踏まえて、学校の教室の天井高のあり方について平成17年度上半期中に結論を得て、その後すみやかに必要な措置を講じる。 なお、専門家による調査・検討については、多様な意見を聴取しつつ、多角的な調査・検討を行うこととしているため、スケジュールの前倒しは困難である。	また、既存施設を学校へ転用するような場合には、天井高など追加工事により対応が困難な基準について、学校に関する建築基準法の適用除外とできないか検討の上回答されたい。			1161020	愛媛県	えひめリフォームスクール推進特区	既存公共施設を用途転用する際における建築基準法施行令の適用緩和(天井高の確保)	建築基準法施行令第21条第2項の規定について、既存公共施設を用途転用する際に、個別に施設設置者と当該所管の建築主事が協議のうえ、特例として基準を弾力的に運用することを認める。	保健所の既存建物を用途転用し、県立養護学校を開設する。	国土交通省
120440	既存公共施設を学校へ用途転用する際の建築基準法の緩和(階段の幅並びに階段のけあげ及び踏面の寸法)	建築基準法施行令第23条	通行上、避難上の安全等を確保するため、階段の幅、けあげ、踏面の寸法を定めている。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低基準を定めているものであり、建築確認等の事務は、当該基準に適合するかどうかを確認する、裁量性の無い行為であることから、施設設置者と協議して、基準を弾力的に運用することはできない。 保健所として使用されていた建物を養護学校として用いた場合には、学校としての用に供されることとなるから、その用途としての特性に応じた建築基準に適合することが必要となるが、階段の幅、けあげ、踏面の寸法は通行上、避難上の安全等を確保するための基準であり、ご要望のような緩和を行うことは困難である。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答されたい。	また、既存施設を学校へ転用する場合には、天井高など追加工事により対応が困難な基準について、学校に関する建築基準法の適用除外とできないか検討の上回答されたい。		1161030	愛媛県	えひめリフォームスクール推進特区	既存公共施設を用途転用する際における建築基準法施行令の適用緩和(階段の幅、けあげの寸法、踏面の寸法)	建築基準法施行令第23条第1項の規定について、既存公共施設を用途転用する際に、個別に施設設置者と当該所管の建築主事が協議のうえ、特例として基準を弾力的に運用することを認める。	保健所の既存建物を用途転用し、県立養護学校を開設する。	国土交通省
120450	既存公共施設を学校へ用途転用する際の建築基準法の緩和(間仕切壁)	建築基準法施行令第114条	多数の者が利用する学校等の建築物については、火災の拡大に先んじて安全に避難できるように、防火上主要な間仕切壁を設置することを義務付けている。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低基準を定めているものであり、建築確認等の事務は、当該基準に適合するかどうかを確認する、裁量性の無い行為であることから、施設設置者と協議して、基準を弾力的に運用することはできない。 また、施行令第114条は、避難弱者である学童、高齢者等が長期間反復・継続的に利用する可能性がある学校などの建築物について、火災時に建築物内の人々が火災の拡大に先んじて安全に避難できるよう、防火上主要な間仕切壁を準耐火構造とし、小屋裏等に連しせしめることを義務付けているものであり、生命の安全の確保の観点から、ご要望の提案の実現は困難である。				1161040	愛媛県	えひめリフォームスクール推進特区	既存公共施設を用途転用する際における建築基準法施行令の適用緩和(間仕切壁の設置)	建築基準法施行令第114条第1項の規定について、既存公共施設を用途転用する際に、個別に施設設置者と当該所管の建築主事が協議のうえ、特例として規定の適用を除外することを認める。	保健所の既存建物を用途転用し、県立養護学校を開設する。	国土交通省
120460	道路斜線制限による建物高さの撤廃する区域の新設	建築基準法第56条	建築物の各部分の高さは、都市計画に基づき都市計画及び建築基準法により定められている。	D-1		都市再生緊急整備地域のうち、都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る特別の用途、容積、高さ、配列等の建築物の建築を誘導する必要があると認められる区域については、都市計画に、都市再生特別地区を定めることにより、斜線制限を適用除外とすることが可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。			1174010	岐阜県岐阜市	柳ヶ瀬地区居住とぎわい創出特区	建築基準法第56条の適用除外区域	道路斜線制限による建物高さ制限を撤廃する区域を定める	道路幅員による建物高さ制限を撤廃する区域を定め、地方都市における中心市街地の土地利用の高度化を図ることにより、まちの活性化及び都市再生における再開発事業の促進に寄与する。	国土交通省

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120470	道路幅員による指定容積率の撤廃する区域の新設	建築基準法第52条第2項	建築物の容積率は、都市計画法に基づく都市計画及び建築基準法により定められている。	D-1	建築基準法第52条第2項の前面道路幅員による容積率制限については、同法第68条の5の4の街並み誘導型地区計画等を活用することにより、当該地区計画等の内容に適合し、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認められる建築物については、適用除外とすることが可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	街並み誘導型地区計画は、地区の特性に応じた建築物の高さ、配列並びに工作物の設置の制限等必要な規制を定め、建築物の形態に関する制限の緩和を行うことにより、個別の建築活動を通じて統一的な街並みを誘導しつつ、地区内に適切な幅員の道路を確保することにより、土地の合理的かつ健全な有効利用の推進及び良好な環境の形成を図ることを目的としている。すなわち、基礎整備水準が低いため土地の有効利用が困難な地区に有効な制度である。しかしながら、柳ヶ瀬地区は、街区道路として一部に幅員4m、幹線として幅員9m、その他は全て幅員6mが確保され、かつ車両の交通が規制されていることから、これ以上の道路整備を要しない地域である。また一方で、当該地区の建築物の現状は、多数の老朽化した木造建築物と過小宅地が存在していることから、土地利用の高度化・高密度化ができていない地域である。これらの現状を踏まえ、本提案は、過小宅地の解消等の必要最低限の要件を満たせば、容積率の制限を緩和できるようにすることによって、木造建築物の不燃化、土地の有効利用を促進させ、併せて都心居住施策を推進することによる居住とぎわい創出を目的としている。御回答にある街並み誘導型地区計画等の活用については、検討する余地があると考え、しかしそのためには、壁面の位置、敷地面積の最低限度など定めることとされている事項が多岐に亘っているため、現状を踏認する形態規制となる可能性が高く、そのような地区計画の運用のなかで前面道路幅員による容積率制限を適用除外とすることが可能か否か回答願いたい。また、地区計画の合意形成ができなかった場合においても個別審査によって、本提案の目的を達することが必要な特区として認められたい。	街並み誘導型地区計画等の内容については、都市計画の決定権者が判断して定めるものであり、当該地区の特性に応じて合理的なものであれば、現状を踏認する形態規制とすることは可能である。また、当該地区計画等の内容に適合し、かつ、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認められるものについては、建築基準法第68条の5の4第1項の規定により、前面道路幅員による容積率制限を適用除外とすることが可能である。なお、地区計画等を都市計画に定める際、意見書の提出等の住民参加の手続きが定められているが、地区の合意形成が都市計画を定める際の要件とされているものではないため、街並み誘導型地区計画等を活用されたい。	1174020	岐阜県岐阜市	柳ヶ瀬地区居住とぎわい創出特区	地域が策定した居住とぎわい創出計画に適合する建築物に係る道路幅員による指定容積率の上限制限の規制緩和区域を定める。	柳ヶ瀬地区において、地域の策定した居住とぎわい創出計画に適合し、かつ一定の要件を満たした場合においては、道路幅員による指定容積率の上限制限の規制緩和を適用できるとし、密集市街地の不燃化及び都心居住による活性化を図りつつ、都市における中心市街地の居住とぎわい創出に寄与する。	国土交通省		
120480	都市計画法及び建築基準法の見直しによるゾーニング及び地域地区制の一部緩和	建築基準法第48条第1項	各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。	D-1	用途規制は、12種類の用途地域を地域の実情に合わせて指定して市街地の類型に応じた建築制限を行うことにより、地域における住居の環境の保護又は業務の利便の増進を図るためのもっとも基本的な制限であるため、安定的な枠組みとして定めるべきものである。その規制を一律に緩和することは適当ではないが、地域内の建築物の用途の特殊性等にあってはよりきめ細かな用途の緩和等を行う必要がある場合には、基本となる用途規制を補充して特別用途地区や地区計画により対応することが可能である。				1140010	特定非営利活動法人 雑木林物語(ざつぼりんものがたり)	向こう三軒両隣近所つきあい再生特区～多世代交流自然村計画	都市計画法及び建築基準法の見直しによるゾーニングと地域地区制の一部緩和。	広域に点在している地域資源(人・モノ・場所・サービス)を、高齢者が歩いて利用できるようなコミュニティ単位(たとえば1km圏内)に位置づける。居住エリア、ビジネスエリア、アミューズメントエリア、福祉エリアという区域(ゾーニング)の考え方や、第1種低層住居専用地域や第2種中高層住居専用地域といった地域・地区区分の考え方を緩和し、建築物の用途や条件をつけたうえで、暮らしに必要なモノやサービスをコミュニティ単位に位置づけていく。	ゾーニングや地域地区制を緩和して、長久手町の区画整理事業及び都市再生モデル事業と平行して展開を予定している「多世代交流自然村計画」の中で、1.たとえは第1種低層住居専用地域に、住宅のほか、誰でも入りやすい福祉施設とホテル、レストランや雑貨店、診療所等を組み合わせ合わせた複合型施設もしくはそれらに必要なモノやサービスをコミュニティ単位に位置づけていく。	国土交通省	
120490	道路からセットバックした敷地における道路接道義務の緩和	建築基準法第42条第2項、第43条	建築物の敷地は、建築基準法上の道路に2m以上接していなければならない。	D-1	道路は、建築物の利用、災害時の避難路、消防活動の場、建築物等の日照・通風・採光等の確保など、安全で良好な市街地を形成する上で重要な機能を果たしており、接道が十分ではないところで建築物が建ち並ぶことは平時の利用のみならず、災害時の避難や消防活動にも大きな支障をきたすことになるため、建築基準法第43条においては、都市計画区域内においては、安全で良好な市街地環境確保の観点から、建築物の敷地は原則として道路に2m以上接していなければならないこととされている。ご提案にあるような、公道からセットバックした敷地に建てられる個人の戸建住宅等に幅員4m以上の通路を設ける規制は、建築基準法上の規定ではない。				1140020	特定非営利活動法人 雑木林物語(ざつぼりんものがたり)	向こう三軒両隣近所つきあい再生特区～多世代交流自然村計画	道路からセットバックした敷地(宅地)に、規定の幅の通路(道路)を設け、共有化を図る。延長敷地(接道義務)の一部緩和。	公道からセットバックした敷地に建てられる個人の戸建住宅等に幅員4m以上の通路を設ける規制を図る。	門扉や車庫を作らず、子供の遊び場や井戸会議の場所としての共同庭を推進し、隣組、向こう三軒両隣の近所つきあいを再生・共同の庭にすることで自然環境と子供たちが自由に遊び回れる空間を確保する。人と人との交流を増やし、住人同士の向こう三軒両隣の助け合いや井戸会議のようになふれあいがつまれる。・社会問題化している介護や子育ての疲労やストレスから生じる虐待や殺人、孤独や不安の軽減を図ることができ、コミュニティ全体が長屋のような空間になると、安心して病気の子どもを預けて出かけられたり、洗濯物を取り込んでもらえたり、悩みごとや心配事も気軽に相談できるような誰にも役割があり、必要とされる地域づくりが可能となる。	国土交通省	
120500	堆肥場設置に伴う接道義務の緩和	建築基準法第43条	建築物の敷地は、建築基準法上の道路に2m以上接していなければならない。	D-1	都市計画区域内であれば、堆肥場が建築物である場合は、建築基準法上、原則として建築物の敷地が幅員4メートル以上の道路に2m以上接する必要があるが、この規定を満たしていない場合でも敷地の周囲に広い空地を有する等の条件に適合し、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めれば許可した場合には建築が可能である。なお、都市計画区域又は準都市計画区域外であれば、当該規制は適用されておらず、接道してなくてもよい。				1219010	有限会社 ワイディエフ	農産振興特区	建築基準法上の建築確認	建築基準法上4m以上の道路に接しなければ建築物は建てられないとされているが、建物が堆肥場としてのみ使用が目的の電気水道等の設備を必要とせず、作業道路に接しているため安全に問題は無い	堆肥の蓄積及び切り換え作業場を建築	国土交通省	
120510	用途地域における学校の基準の緩和	建築基準法別表第2(は)項第二号	各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。	D-1	建築基準法別表第二(は)項第2号により、第1種中高層住居専用地域において立地が認められている。大学、高等専門学校、専修学校その他これらに類するものうち、「その他これらに類するもの」は、教育施設、研究施設その他の教育文化施設で第1種中高層住居専用地域の居住環境を害するおそれが少ないものであり、具体的には各種学校、職業訓練校、研究所、学術の研究所等が含まれるが、騒音の発生等により近隣の居住環境を害するおそれのある用途が主である建築物は除かれるものである。よって、公的教育機関が民間教育機関かによって区別されるのではなく、設置される建築物の設計や利用形態等により判断されることとする。				1204010	株式会社 エルシーエー	民間教育機関にかかるとする建築基準の緩和特区	用途地域における建築物の制限の緩和	建築基準法48条の別表、第2の(は)の二「大学、高等専門学校、専修学校、その他、これらに類するもの」に「公的認可を受けていない民間教育機関であっても、一定の規模と実績があり、地域の活性化に資するもの」を追加	緩和することにより、500m以下という規制があるゆえ設置できない音楽室、図工室、家庭科室、調理室、理科室、図書室、室内運動場、PC室などが設置できるようになる。充実した教育ができる。また米などの文化交流をする際のスペースを持つことが容易になる。(他校や地域の交流活動の可能性もある。)	国土交通省	
120520	都市計画区域内において都市計画が必要な特殊建築物の緩和	建築基準法第51条、都市計画法第11条	産業廃棄物処理施設等は、都市計画においてその敷地の位置が決定しているもの。特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て許可したものは、一定規模の範囲内において新築若しくは増築するものでなければ建築してはならない。	D-1	建築基準法第51条の規定により、都市計画区域内においては、政令で定める処理施設について、都市計画でその敷地が決定しているものでなければ、新築し、又は増築してはならないとしている。ただし、特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経てその敷地の位置が都市計画に支障がないと認めれば許可した場合には、立地をすることができることとしているため、都道府県都市計画審議会の議を経て特定行政庁の許可を取得することにより、処理施設の立地は可能である。	提案主体は、小規模な廃棄物処理施設の設置であり、特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て許可することは過剰な手続きと考える。この場合、費省の回答にある一定規模の範囲内であるとするれば、建築可能か、また、本提案のようにリサイクルに供する廃棄物処理施設等については、許可手続きを緩和する規定を新設してはどうか、	廃棄物処理施設については、都市の中になくならない重要な施設であると同時に、周辺の環境に大きな影響を及ぼすおそれがあるため、原則として、これらの施設の配置については都市計画で定めることとしているが、特定行政庁が都市計画審議会の議を経てその敷地の位置が都市計画に支障がないと認めれば許可した場合には、都市計画で決めていないものについても、例外的に施設の配置を認めている。なお、小規模な施設については、一日あたりの処理能力が5トン未満の一般廃棄物処理施設、または、廃棄物処理法施行令第7条第一号から第十三号の二までに掲げる処理施設ごとに定める処理能力未満の産業廃棄物処理施設であれば、許可手続きは不要である。	1010010	NPO法人 TIE S T I A びめ、(有) フォレストファーム	動物性残渣と畜糞堆肥を利用する農中心の地域環境を保全・活用する地域農村活性化特区	畜産農業から出る畜糞堆肥(産業廃棄物)と耕種農家が出すわらなど(一般廃棄物)・食品関連事業者から出る動物性残渣(産業廃棄物)・一般廃棄物を混合堆肥化などを実施する事により農業者は安全・安価な堆肥を自給する事が可能になります。この事により地域内循環環境保全型農業に移行し持続可能な自主自立した農業が可能になると考えます。	国土交通省				

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称	規制の特例事項（事項名）	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120530	災害時に一時的に上昇する建物における建築高さ等建築基準法の緩和	建築基準法第56条	建築物の各部分の高さは、都市計画法に基づく（都市計画及び建築基準法により定められている。	C		このような構造形式の建築物については承知しており、建築物として必要な安全性等を有しているかも不明である。ご提案の内容からは判断することができない。	右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答された。建築物として必要な安全性等を有していた場合、高さ制限、道路斜線制限等の緩和の可否につき、回答頂きたい。	回答にある「建築物として必要な安全性等を有しているか」については、所管する都道府県・政令指定都市又は市町村が判断することとされている。	建築基準法の「一般的な基準に適合するか」とについては、建築主事等が判断することになるが、新技術等を利用したもので建築基準法で求める性能は有しているが、一般的な基準に適合しないものについては、国土交通大臣の認定を受けて建築することができる。 なお、現行法上、可動式の建築物については、最大の状態を含めて市街地環境への影響等について建築基準法の基準に適合するか否かを判断する必要がある。 ご提案の建築物については、仮に安全性等が確保されたとしても、建物を上昇させるのが災害時だけに限定できるのか、そのメカニズムや使用方について想定しかなるため、現段階においては高さ制限、道路斜線制限等の緩和の可否についてお答えできない。	1284010	真子 訓次	地震による堤防決壊	災害時に一時的に上昇する建物に、建築基準法における高さ制限、道路斜線制限等の緩和	地震による堤防決壊によって発生する濁流等の被害を避けるために、シリンダージャッキを稼働させて建物の上昇させる。この場合、災害時という一時的な高さ制限を越える防災建築構想	地震による堤防決壊によって発生する濁流等の被害を避けるために、シリンダージャッキにより建物の高さを4m上昇させることで、災害を避ける。	国土交通省
120550	市街化調整区域における開発許可要件の緩和	都市計画法第29条第1項	市街化調整区域で開発行為の許可を受けるためには、都市計画法第34条各号のいずれかに該当しなければならないが、例えば同条第8号の2では、地区整備計画が定められている地区計画等の区域内において当該地区計画等の内容に適合する建築物の建築の用に供する目的で行うもの等は現行制度上許可できることとなっている。 なお、国土交通省では、地域再生推進のためのプログラム別表2（212032）等に基づき、地域再生の支援措置等として、開発許可制度の市街化調整区域における弾力的な運用の情報提供を全国の開発許可権者に対し実施したところである。	D-3		市街化調整区域における開発行為は、地区整備計画が定められている地区計画等の区域内において当該地区計画等の内容に適合する建築物の建築の用に供する目的で行うもの等は現行制度上許可できることとなっている。 なお、国土交通省では、地域再生推進のためのプログラム別表2（212032）等に基づき、地域再生の支援措置等として、開発許可制度の市街化調整区域における弾力的な運用の情報提供を全国の開発許可権者に対し実施したところである。	貴省からの回答にある、地域再生推進のためのプログラム別表2（212032）の運用、提案主体が要望している面積要件の緩和は可能と判断して良いか。	都市計画法上、地区計画の策定に係る面積要件は特段定められておらず、提案主体が示された面積要件に係る制限を受けずに開発許可を受けることが現行制度上可能となっている。	1077010	高野 工	太陽光発電住宅建設のための定期借地権付土地開発推進事業	市街化調整区域における土地開発規制の緩和（開発許可項目への追加）	20ha以上なければ許可とならない市街化調整区域における土地開発を、地球環境保護や良好な住環境確保に関する以下の条件を満たした場合、1haからでも住宅が建設できるよう許可する。 ・1ha以上の定期借地権付住宅団地 ・各戸は太陽光発電4KWHを設置 ・土地100坪以上、建物延床40坪以上の住宅建設 というゆとりのある住環境	地球環境を保全し、後世へ引き継ぐことは我々の責務であり、京都議定書にも書かれている二酸化炭素の削減目標達成のためには、身近なことから始める必要がある。 一方、農地については、従事者の高齢化が進んでいるが、市街化調整区域では他の用途への転用は非常に困難で、耕作放棄地となる恐れが高まっている。 また、個人の住宅建設にあたっては土地代金の支払いがネックであり、低所得者層は借家せざるを得ない状況にある。 このため、一定の要件を満たす開発に限って、市街化調整区域における土地開発を認めるよう規制緩和することにより、国が実施すべき地球温暖化防止、耕作放棄地対策、低所得者層への良好な住居の提供を図る。 ひいては、住宅購買意欲の高まりによる地域経済の活性化に繋がると考える。	国土交通省	
120550	市街化調整区域における開発許可要件の緩和	都市計画法第29条第1項	市街化調整区域で開発行為の許可を受けるためには、都市計画法第34条各号のいずれかに該当しなければならないが、例えば同条第8号の2では、地区整備計画が定められている地区計画等の区域内において当該地区計画等の内容に適合する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為について、面積を問わず許可できることとなっている。	D-3		市街化調整区域における開発行為は、地区整備計画が定められている地区計画等の区域内において当該地区計画等の内容に適合する建築物の建築の用に供する目的で行うもの等は現行制度上許可できることとなっている。 なお、国土交通省では、地域再生推進のためのプログラム別表2（212032）等に基づき、地域再生の支援措置等として、開発許可制度の市街化調整区域における弾力的な運用の情報提供を全国の開発許可権者に対し実施したところである。	貴省からの回答にある、地域再生推進のためのプログラム別表2（212032）の運用、提案主体が要望している面積要件の緩和は可能と判断して良いか。	都市計画法上、地区計画の策定に係る面積要件は特段定められておらず、提案主体が示された面積要件に係る制限を受けずに開発許可を受けることが現行制度上可能となっている。	1100010	渡辺 偉	運動公園前ニュータウン計画	都市計画法第34条第10号及び都市計画法施行令第31条	大規模開発基準が5ha以上を3haに緩和してほしい。	宅地造成地として最適であること、低価格で環境にあった街づくりです。	国土交通省	
120560	市街化調整区域における公益上必要な建築物の基準の緩和緩和	都市計画法第29条第1項	市街化調整区域で開発行為の許可を受けるためには、都市計画法第34条各号のいずれかに該当しなければならないが、例えば同条第10号口では、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内で行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為について、都道府県知事等が開発審査会の議を経て個別に許可できることとなっている。	D-3		市街化調整区域における開発行為は、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内で行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為について、都道府県知事等が開発審査会の議を経て個別に許可できることとなっている。	提案主体は医薬分業の見地から、保険調剤薬局に関し、医療施設同様に開発許可が不要となるよう、規制の緩和を要求するものとして、併せて、右提案主体からの意見を踏まえ検討の上回答された。	都市計画法29条3項の医療施設の定義は医療法に基づいているので、 <b>「医療法の第1条の2には医療は、生命の尊重と個人の尊厳の保持を旨とし、医師、歯科医師、薬剤師、看護師その他の医療の担い手と医療を受けるものとの信頼関係に基づき、（以下省略）医療は国民自らの健康の保持の努力を基盤として、病院、診療所、介護老人保健施設その他の医療を提供する施設（以下「医療提供施設」とい。）医療法第30条の3-5には医療施設の設備、資金または専員の共同利用等病院、診療所、薬局その他の医療に関する施設、（以下省略）という記載もあります。</b> 前記の医療提供施設と都市計画法上の医療施設が同一のものであるならばその他の医療施設に保険調剤薬局が該当すると思います。保険調剤薬局は、医療の担い手である薬剤師が医師が発行した処方箋に基づき調剤を行うとともに処方箋の説明を患者に行うことを業務としています。 <b>（医療法の第1条の4）</b> 保険調剤薬局は、医薬分業（病院、診療所から薬局の部門を切り離すこと）の考えから作られた施設であり、分業することで薬の重複投与等の医療事故抑止と情報提供の充実を目的としています。分業した結果、病院、診療所は医療施設であるが、切り離した薬局（保険調剤薬局）は医療施設に該当しないというには矛盾があるとおもいます。	都市計画法上、公益上必要な建築物（公益的建築物）の立地について開発許可が不要とされている趣旨は、当該公益的建築物の規模、運営主体等といった態様等を勘案し、開発許可を不要としても良好な市街地整備の観点から特段の支障が生じないものについてその範囲に含めることとされたものである。 これらの公益的建築物については、法制定後の社会経済情勢の変化による運営主体の多様化、大規模化といったような著しい態様等の変化が生じた結果、開発許可が不要とされていることに起因する環境、防災等に係る様々な問題が生じており、立地に当たり原則として開発許可を要することとすべきであるというご意見も多数寄せられているため、ご提案内容の措置は困難である。	1128010	阿部豪友	保険薬局公益施設構想	保険調剤薬局を公益施設とする	市街化調整区域に立地する病院・医院に通院する患者が利用しやすい場所に保険調剤薬局を建築し、医薬分業を実現し、利用患者の服用薬の管理および情報の提供を行い医療の質の向上および医療事故抑止等を実現することを目的とした。	国土交通省	
120570	都市計画区域の迅速かつ柔軟な指定	都市計画法第5条	都市計画区域は、都道府県が、自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量等の状況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域を指定する。	D-1		都市計画区域は、自然的及び社会的条件、並びに土地利用等の状況及び推移を勘案して指定するものとされており、必要に応じて決定権者である都道府県の判断で適宜変更することが可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	決定権が都道府県にあることは承知している。求めているのは、「構想（プロジェクト）の提案内容」にも記したとおり、下水道は大分市が管理し、上水道は隣接町が管理している一つの開発団地とその周辺を一体の都市として認知しない区域を特定した大分県都市計画法の是正であり、「制度の現状」に示された都市計画区域の指定の実現である。自治事務である「都市計画に関する事務」を真摯に遂行しようとする大分市が、制度の主旨や理念に照らして、一体の都市として包含すべき区域が含まれない不合理さや不適切さを是正する策が、「県央都市計画青白特區」構想であることを理解して頂きたい。	都市計画区域は、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要がある区域を指定するものである。したがって、指定しようとする区域が、行政区域を超えて一体の都市として判断される場合には、行政区域を超えた指定も可能であり、広域的な判断が必要となることから、都市計画区域は、都道府県が決定することとされている。 また、都市計画区域は、土地利用の現況等を勘案し、必要に応じ決定権者である都道府県の判断で適宜変更することが可能であり、都道府県が都市計画区域を変更するにあたっては、関係市町村の意見を聴取することとされていることから、関係市町村の意見を反映する機会は確保されている。	1049010	高橋良治	「県央都市計画青白特區」構想	都市計画区域の迅速かつ柔軟な指定	地方自治法にいう基本構想いわゆる総合計画及び、新市建設計画に即した指定の実現	実態としての都市を対象とした都市計画区域の指定により、都市計画制度本来の主旨や理念を現実のものとする事ができる。	国土交通省

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120580	都市計画区域における線引き等の迅速かつ柔軟な変更	都市計画法第7条	区域区分は、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため必要がある場合に都道府県が都市計画として定めるものである。また、都市計画を変更する必要があるときは、遅滞なく、当該都市計画を変更しなければならないとされている。	D-1		都市計画を変更する必要があるときは、適宜適切に変更するものとされており、都道府県が区域区分の都市計画の変更を行うことが可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	決定権が都道府県にあることは承知している。求めているのは、昭和43年制度導入時の「開発又は保全」が平成12年改正では「開発及び保全」へと転換された一事が、都市計画なかでも土地利用計画の責務が純化というよりは、いかなる土地利用が秩序をもって混在する状況を創出する制度となつたことを示唆するのではないかとこのへ共感である。併せて、画餅に望まぬ静態的な計画行政ではなく多様な要請に迅速に応える動態的な計画行政を企図する中で、一般保留フレームの活用というレベルを超えて地域や住民の要請に応えたい基礎的自治体・大分市の取組に理解を頂きたい。	区域区分の決定は、都道府県が行うこととなっており、決定の方針等の詳細については、大分県にご相談されたい。なお、市町村は、必要があると認めるときは、都道府県に対し、都道府県が定める都市計画の案の内容となるべき事項を申し出ることができるとしており、大分市が区域区分の案を大分県に対し申し出ることが可能である。	1049030	高橋良治	『県央都市計画青白特区』構想	線引きの迅速かつ柔軟な変更	産業及び人口フレームに基づく市街化区域の規模設定からの脱皮と飛躍つまり、「開発又は保全」から「開発及び保全」を目指すものへの質的変革と、これによる市街化調整区域の積極的な位置付け(都市計画区域から市街化区域を除いた残りの区域が市街化調整区域であるといった消極的な位置付けの是正でもある)	人口フレームの保留制度を設けた際の考え方を更に発展させることにより、線引き制度創設の主旨や理念を尊重しつつ実効性を確保できる。市街化区域であっても保全されるべき区域があり調整区域であっても開発が許されるべき区域であることを明確にすることにより、投機的な土地利用が影を潜めるとともに、計画的な土地利用に対する理解が深まる。	国土交通省
120590	地方自治法にいう基本構想(総合計画)における、国及び都道府県計画との関係の明確化	(1)国土総合開発法第7条(2)国土利用計画法第7条、第8条(3)都市計画法第13条同第15条同第18条の2	(1)全国総合開発計画が作成された場合においては、これを都府県総合開発計画、地方総合開発計画及び特定地域総合開発計画の基本とするものとする。(2)国土利用計画については、都道府県計画は全国計画を基本とするものとし、市町村計画は、都道府県計画を基本とするものとする。(3)都市計画区域において定められる都市計画は、都道府県が定める当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即したものでなければならない。	E		これらの規定は、地方自治法に基づく基本構想と、国・都道府県が作成する計画との関係の規定しているものではない。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	制度の現状及び措置の概要は承知している。国土利用計画法市町村計画が国及び都道府県計画と基本構想(総合計画)を繋ぐことも理解している。求めているのは、「提案概要」にも記したとおり、都市計画行政を規定する計画の大きな体系の中で、国及び都道府県が定める計画と市が定める計画の間にある相補的な関係を作成主体の連携にまで発展させて、「国と地方及び官と民は上下主従ではなく対等協力のパートナーである」とことを現実のものとするところである。国及び都道府県計画の策定を規定する条文に、例えば「市町村が定める基本構想に配慮し」といった字句を加えることはできないのだろうか。	全国総合開発計画、国土利用計画(全国・都道府県)、都道府県が定める都市計画は、いずれの法律においても、地方自治法に基づく基本構想との関係を規定していないため、意見のいう「上下主従」の関係がそもそも存在しない。	1049040	高橋良治	『県央都市計画青白特区』構想	地方自治法にいう基本構想(総合計画)と、国及び都道府県計画との関係の明確化	総合計画と、国及び都道府県が定める計画の関係が対等・協力の関係であることの認知	基礎的自治体の定める計画が下位計画ではないということを通じて、その作成主体の関係までもが上下・主従ではなく対等・協力の関係にあることが明確になり、それにより実感される。国を基本として都道府県が定め、都道府県を基本として基礎的自治体が定めるという上下・主従の流れは秩序と安定、ナショナルミニマムを実現し、基礎的自治体の定める計画を国や都道府県が自身の計画と対等・協力のものとして尊重するという流れは当該地ならではの個性的魅力、ローカルマキムを実現するものである。	国土交通省
120600	歴史的風土特別保存地区の指定期間の短縮	古都における歴史的風土の特別措置法第4条、第5条、第6条、都市計画法第8条	歴史的風土特別保存地区の都市計画決定に関する手続きについては、以下のとおり定められている。国が関係地方公共団体及び社会資本整備審議会の意見を聴くとともに、関係行政機関の長に協議して歴史的風土保存区域を指定。国が関係地方公共団体及び社会資本整備審議会の意見を聴くとともに、関係行政機関の長に協議して歴史的風土保存計画を決定。府県知事が、歴史的風土保存計画に基づき都市計画に歴史的風土特別保存地区を定める。	E		歴史的風土特別保存地区の都市計画決定までの期間については、法令による規制はない。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	特別保存地区の指定について確認のため質問にお答えいただきたい。当該案件に限らず、遺子市内の良好に維持された歴史的風土の区域について、古都保存法第七条の二(特別保存地区の特例)を適用することは可能か、また適用した場合、この地区について、古都保存法の特別保存地区の規定が適用されるまでの期間は短縮されるとみてよいか。	古都保存法第7条の2については、古都として定められた市町村のうち、歴史的風土がその市町村の全域にわたって良好に維持されており、その全域を特別保存地区に相当する地区として保存する必要がある市町村について特例を規定していないため、意見のいう「上下主従」の関係がそもそも存在しない。	1274010	名越切通一休地域/巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	『世界遺産都市の観光とまちづくり...古都特区』構想	歴史的風土特別保存地区の指定期間の短縮	古都保存法(特別保存地区指定までの期間を短縮(通常5年程度-2年)する。	保全の対象とするのは、鎌倉から遺子への観音古道の続(尾根および斜面山林)である。岩殿観音について、鎌倉時代初期に記録が残る(吾妻鑑)ことと地理的な位置関係から、頼朝一族が参詣した古道が、当該尾根および山腹にあったものと推測できる。江戸期には、坂東三十三観音札所第一番・杉本観音から第二番・岩殿観音に到る巡礼古道であったことが遺物、遺構、記録に残る。また同区域は名越切通史跡の一体地域である。特別保存地区の指定が通常数年かかることを、開発または建築に着手するための2年に短縮し、名越切通バフアゾーンの確保と、遺子ならびに鎌倉の古都の歴史的風土と景観を保存する。	国土交通省
120610	特別緑地保存地区の指定期間の短縮	都市計画法(第8条「地域地区」)、都市緑地法(第12条「特別緑地保全地区」)	特別緑地保全地区は、都市の無秩序な拡大の防止に資する緑地、都市の歴史的・文化的価値を有する緑地、生態系に配慮したまちづくりのための動植物の生態、生育地となる緑地等の保全を図ることを目的とする都市計画法第8条に規定される地域地区である。特別緑地保全地区では、建築物の建築等の行為は現状凍結的に制限され、行為の許可を受けることができないために通常生ずべき損失を被った者に対する損失補償、及び許可を受けることができないため、その土地の利用に著しい支障を来す場合に対する土地の買入れが行われる。特別緑地保全地区の都市計画については、面積10ha以上の場合には都道府県、面積10ha未満の場合は市町村が定めることとなっている。都市計画決定にあたっては、その他の都市計画と同様、都市計画の案の策定後、2週間の展覧、都市計画審議会の議を経て、決定・告示という手続きを踏むこととなっている。	E		特別緑地保全地区の都市計画決定までの期間については、法令による規制はない。なお、当該案件については、都市計画の方針や周辺土地利用の状況等を鑑み、都市計画決定権者が特別緑地保全地区の都市計画の決定の必要性について判断し、必要であれば、法定手続きを経て、都市計画決定すればよい事項であり、1-2年までの間に都市計画決定することは十分可能である。				1274020	名越切通一休地域/巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	『世界遺産都市の観光とまちづくり...古都特区』構想	特別緑地保存地区の指定期間の短縮	都市緑地法の特別緑地保全地区指定までの期間を1-2年とする。	1の観音古道のある尾根と連続する斜面緑地は、上部山林は開発済みの車道に変わっているが、久木9丁目谷戸奥の斜面山林として、永年により谷戸住民の住環境を形成してきた。この谷戸を囲む斜面は地質の境界に当たり、不安定な地層である。現在、この斜面に7戸の建築許可が下り、7戸の新たな開発計画(1の開発計画と同重複)が起きている。この地区を特別緑地保全地区として早急に保全することで、谷戸の住民の安全と生活環境を守り、名越切通のバフアゾーンの確保し、遺子ならびに鎌倉の古都全域の歴史的風土と景観の保存に資する。また上下道路の通行の著しい安全性低下を回避するものである。	国土交通省
120620	古都の埋蔵文化財包蔵地、歴史的風土保存区域、風致地区内の斜面緑地建築規制の強化	古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法第7条、都市緑地保全法第3条	歴史的風土保存区域の重要な部分については、歴史的風土保存計画に基づき都市計画に歴史的風土特別保存地区を定めることができる。都市計画区域内の緑地については、都市計画に緑地保全地区を定めることができる。	D-1		斜面緑地について開発を禁止し保存する必要がある場合には、歴史的風土保存区域内であれば歴史的風土特別保存地区を、それ以外においては都市緑地保全法に基づき緑地保全地区をそれぞれ都市計画決定すること等により対応が可能。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	平成16年10月17日に鎌倉市で開催された世界遺産シンポジウムで、鎌倉の価値のひとつは、山裾の景観にあること、中世において山裾を美的に転換してつくりだした風泉(邸、庭園、古道)は鎌倉独自のものであり、これを残す都市のつくり方(まちづくり)が必要と指摘されている。このような山裾の景観は、以前はバフアゾーン(小川または古道、庭)により宅地と隔てられていることが多かったが、徐々に宅地化が進み失われつつある。このため、谷戸が重要な地形的特徴を持つ古都鎌倉、古都遺子においては、特別保存地区となる重要性の論議を待たず、特に歴史的風土保存区域について、斜面緑地全体を守る規制を付加することが必要である。	古都保存法は、わが国往時の政治、文化の中心等として歴史上重要な地位を有する古都において、歴史上意義を有する建造物、遺跡等が周囲の自然的環境と一体をなして古都における伝統と文化を具現・形成している土地の状況を歴史的風土ととらえ、これを適切に保存することを目的とするものである。ご指摘のように、歴史的風土の保存上の重要性に関わらず、斜面緑地の保全を図ることを目的とするのであれば、都市緑地法に基づく「特別緑地保全地区」を都市計画決定することにより対応が可能。	1274030	名越切通一休地域/巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	『世界遺産都市の観光とまちづくり...古都特区』構想	古都の埋蔵文化財包蔵地、歴史的風土保存区域、風致地区内の斜面緑地建築規制の強化	古都鎌倉と古都遺子の特別措置として、斜面地が緑地(崖地、山林、その他緑地、開発緑地を含む)である場合、斜面地が平地と接する位置を斜面地境界として、境界から、歴史的風土保存区域と第一種風致地区2メートル以上、その他風致地区1メートル以上の後退距離(斜面後退距離)をおく。また、両市の埋蔵文化財包蔵地についても同様の規制を設ける。	古都鎌倉・古都遺子に典型的な中世の遺構は、山裾景観であることが指摘されている。風致地区内および埋蔵文化財包蔵地などの山裾を形成する谷戸景観と、中世の典型的な遺跡であるやぐら等の山裾の遺構を保存することで、歴史的風土の持続的保存を図り、引いては中世の遺跡群が市内各所で見られる野外ミュージアムなどに資する観光資源が確保される。このために、鎌倉市と遺子市の埋蔵文化財包蔵地と歴史的風土保存区域、風致地区内の斜面建築規制の強化を設ける。	国土交通省

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120630	古都における斜面地建築規制の策定	建築基準法第50条	各用途地域、特別用途地区、特定用途制限地域又は都市再生特別地区内における建築物の敷地、構造又は建築設備に関する制限で当該地域又は地区の指定の目的のために必要なものは、地方公共団体の条例で定めることができる。	D-1		用途地域内等の斜面地に建築される建築物について、建築物が周囲の地面と接する位置の高低差を規制する必要がある場合は、建築基準法第50条に基づく条例により対応可能である。 なお、平成16年の建築基準法の改正により、斜面地マンションによる市街地環境の悪化を招く(おそれがある)場合等、土地の状況等により必要があると認める場合には、条例で、区域を限り、法第52条第4項とは別に地盤面を定めることができることとし、住宅地下室の容積率不算入措置について適切な運用が図られるよう措置したところである。これらの制度を適切に活用することにより対応が可能である。				1274040	名越切通一休地域/巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	「世界遺産都市の観光とまちづくり」…古都特区、構想	古都鎌倉、古都逗子の全域における斜面地建築規制の策定	古都全域での斜面山林の建築および開発規制	古都鎌倉、古都逗子の全域において、斜面地建築の場合、建築物が周囲の地面と接する高低差を6メートル以内とする規制を適用する。これにより、古都全体の歴史的風土と景観が保存され、貴重な観光資源を保全できる。	国土交通省
120640	「高度地区」策定時ににおける住民投票の導入	都市計画法(第8条「地域地区」)、建築基準法(第58条「高度地区」)	高度地区は、都市の合理的土地利用計画に基づき、将来の適正な人口密度、交通量その他都市機能に適合した土地の高度利用及び居住環境の整備を図ることを目的として定める地域地区である。高度地区内における建築物の高さは、高度地区に関する都市計画において定められた建築物の高さの最高限度又は最低限度に適合するものとされている。高度地区の都市計画については、市町村が定めることとなっている。都市計画決定にあたっては、その他の都市計画と同様、都市計画の案の策定後、2週間の縦覧、都市計画審議会の議を経て、決定・告示という手続きを踏むこととなっている。	D-1		健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保するためには、適正な制限のもとに、土地の合理的な利用が図られる必要があるが、都市計画はその根拠として適正な手続きに裏打ちされた公共性のある計画として機能を果たすものである。よって、都市計画の決定については、マスタープランや土地利用の状況等を踏まえ、都市計画決定権者である地方公共団体が行うこととしているとともに、都市計画法上の手続きは、国民の財産権が一方向的に侵害されないよう担保するための手続きを規定しているものである。 一方、都市計画に対する住民の合意形成を円滑化し、都市計画の確実な実現を図る観点から、都市計画決定手続きにおける事務について、公告・縦覧に加え、地方公共団体の判断において条例で手続きを付加することが可能となっているところである。また、地域住民等の都市計画に対する、より主体的かつ積極的な参画を促進するため、土地の所有者又はまちづくり団体等からの都市計画の提案制度が設けられているところである。 当該案件については、地域住民等の都市計画への参画の観点から、都市計画決定権者が当該制度の活用について判断すればよい事項であり、現行制度において対応可能である。			1274050	名越切通一休地域/巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	「世界遺産都市の観光とまちづくり」…古都特区、構想	住民投票により、古都主要区域の高さ制限を策定	地方自治体、またはNPOの提案する「高度地区」について、全市的な住民投票により規制を策定する。	鎌倉市の若宮大路の高さ制限を住民の総意で決定する。これにより、世界遺産登録の要件のひとつである「国の全力をあげた保全策」のひとつが策定できる。同様に、北鎌倉地区(風致地区外)の高さ制限、由比ガ浜、長谷、逗子市新宿などの海岸隣接地の高さ制限を、市民の総意として決定する。	国土交通省	
120650	開発事業等において住民等参加による地区計画及び景観計画の策定	都市計画法第16条、第21条の2～第21条の5、景観法第11条	土地の所有者、まちづくりの推進を図る活動を行うことを目的として設立された非営利活動法人等は、一定の要件を満たした場合、都市計画又は景観計画の決定等の提案ができる。地区計画の案は、条例で定めるところにより、その案に係る区域内の土地の所有者等の意見を求めて作成する。また、当該条例において、住民等から地区計画に関する都市計画の決定等又は地区計画の案の内容となるべき事項を申し出る方法を定めることができる。	D-1		現行制度上、都市計画の提案制度(都市計画法第21条の2)により、土地の所有者やまちづくりの推進を図る活動を行うことを目的として設立されたNPO等は、その発意により地区計画に関する都市計画の決定・変更を提案することが可能である。当該制度により都市計画の決定等の提案がなされた場合、都市計画決定権者には応答義務が課され、提案された住民等の意見を必要に応じて適切に反映することとしている。また、住民等は地区計画等に関する申出制度(同法第16条第3項)を活用することも可能である。 また、景観法においても、都市計画法の提案制度と同様に、土地の所有者やまちづくりの推進を図る活動を行うことを目的として設立されたNPO等から景観計画の策定・変更の提案が可能としており、景観行政団体が当該提案に対する応答義務が課されている。 なお、開発許可申請の事前相談段階において策定された地区計画については、当然に開発許可の基準として判断される事項となるものである。			1274060	名越切通一休地域/巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	「世界遺産都市の観光とまちづくり」…古都特区、構想	開発事業等における、住民およびNPO参加による地区計画および景観計画の策定	開発事業等において、周辺・近隣・関係住民(NPOを含む)の求めに応じて地区計画(景観計画を含む)の策定をする手続きを義務付ける。	都市計画法の「開発許可の基準」で定めるところの「地区計画等」は、あらかじめ定められている都市計画を指すが、特例措置により、「開発申請の途上で定められる地区計画等を含む」とし、開発事業等の申請前の事前相談段階で、逗子市においては事業者が開発構想の周知を終えた段階で、周辺・近隣・関係住民からの申し出により、開発事業予定地域を含めた一定の地域における地区計画を、住民、事業者、行政が協同して策定する。地区計画と同時に、景観法施行に伴う景観計画を定めることができるものとする。この結果、歴史的風土の持続的保存と発展を考えたまちづくりが推進できる。	国土交通省	
120660	古都の建築確認申請手続きにおける歴史的風土を守る景観等の規制の付加	建築基準法第40条	地方の気候、風土の特殊性等により、建築基準法の規定だけでは、建築物の安全上、衛生上等の目的を達し得ないとする場合に、条例で、建築物の敷地、構造等に必要制限を加えることができる。	C		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものであり、建築確認事務は、当該基準に適合しているかどうかを確認する、裁量性の無い行為であることから、市民の意見を聞いて判断する仕組みを盛り込むことはできない。また、第40条の規定は、地方的実情から、寒冷地における基礎の凍上防止措置、密集温泉街における避難施設の強化措置などの具体的措置が必要な場合に、条例により制限を付加するものであり、同条の規定に基づいて建築確認事務に市民の意見を反映する手続きを付加することはできない。	右提案主体の意見につき検討し回答された。		1274070	名越切通一休地域/巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	「世界遺産都市の観光とまちづくり」…古都特区、構想	古都の建築確認申請手続きへの、歴史的風土を守る景観、環境、まちづくり目的の規制の付加	建築確認申請の際、古都全体の歴史的風土を保存・継承するまちづくり(「保存区域を超えた古都全体の風土の継承」)「古都全域における歴史的・文化的資産や景観の一体的保全の推進」、歴史的風土の保存のあり方について、平成10年3月)の、ためにより、市民ならびに市に設置の景観および環境、まちづくり、歴史等に参画する審議会・委員会の意見を求め、事業者に対し指導することができるとする。このような規定を、建築確認事務の申請に付加する。	現在、市を経由するのみ、または市に連絡なく許可されている建築確認事務に対し、市が地域の事情に応じた基準を定めて規制することとし、古都の歴史的環境と安全性(防災)向上を図り、地方分権の目的を実現する。現行では、建築基準法第六条で、建築確認を建築主事が判断する場合に、第四十条(地方公共団体の保存のあり方)について、平成10年3月)の、ためにより、市民ならびに市に設置の景観および環境、まちづくり、歴史等に参画する審議会・委員会の意見を求め、事業者に対し指導することができるとする。このような規定を、建築確認事務の申請に付加する。	国土交通省	
120670	開発事業等における関係住民等の基準の緩和	【開発事業】都市計画法第16条第1項、景観法第9条第1項 【建築確認】地方の気候、風土の特殊性等により、建築基準法の規定だけでは、建築物の安全上、衛生上等の目的を達し得ないとする場合に、条例で、建築物の敷地、構造等に必要制限を加えることができる。	【開発事業】地区計画および景観計画の策定にあたっては、公聴会の開催等住民の意見を反映させるための必要な措置を講じ、 【建築確認】建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものであり、建築確認事務は、当該基準に適合しているかどうかを確認する、裁量性の無い行為であることから、市民の意見を聞いて判断する仕組みを盛り込むことはできない。また、第40条の規定は、地方的実情から、寒冷地における基礎の凍上防止措置、密集温泉街における避難施設の強化措置などの具体的措置が必要な場合に、条例により制限を付加するものであり、同条の規定に基づいて建築確認事務に市民の意見を反映する手続きを付加することはできない。	D-1 C		【開発事業】地区計画および景観計画の策定における住民の意見を反映させるための手続きについては、NPOを排除するものではない。 【建築確認】建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものであり、建築確認事務は、当該基準に適合しているかどうかを確認する、裁量性の無い行為であることから、市民の意見を聞いて判断する仕組みを盛り込むことはできない。また、第40条の規定は、地方的実情から、寒冷地における基礎の凍上防止措置、密集温泉街における避難施設の強化措置などの具体的措置が必要な場合に、条例により制限を付加するものであり、同条の規定に基づいて建築確認事務に市民の意見を反映する手続きを付加することはできない。			1274080	名越切通一休地域/巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	「世界遺産都市の観光とまちづくり」…古都特区、構想	開発事業等の手続および建築確認申請における関係住民等に、古都保存およびまちづくり目的NPOを含める	6 開発事業等の手続において地区計画および景観計画を策定するとき、関係住民に古都保存ならびにまちづくり目的NPO等を含める。同様に、7、建築確認申請時に市民の意見を反映する手続きを加えるとき、市民は、古都保存ならびにまちづくり目的NPO等を含むものとする。	現在の開発事業等の手続で認められている市民参画は周辺住民、近隣住民、関係住民であるが、特例により、開発事業等が相談された後の地区計画ならびに景観計画策定時の協議会にまちづくりおよび古都風土保存目的のNPOの参画を認める。また建築確認申請時の検討段階に、まちづくりおよび古都風土保存目的のNPOから意見聴取する手続を取り入れる。これにより、計画に、古都全域における歴史的風土の保存と住民参加のまちづくりによる生活環境向上という総体的な効果が付与される。	国土交通省	

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120680	古都保存法指定範囲の拡大	古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法第2条、第4条、第5条	わが国往時の政治、文化の中心等として歴史上重要な地位を有する古都において、歴史上意義を有する建造物、遺跡等が周囲の自然的環境と一体をなして古都における伝統と文化を具現・形成している土地の状況と歴史を踏襲し、その保存に必要となる区域を歴史的風土保存区域に指定し、行為規制を行うこと等により歴史的風土の保存を図っている。歴史的風土保存区域の指定に当たっては、古都保存法の規定に基づき、区域指定に関して関係地方公共団体及び社会資本整備審議会の意見を聴くとともに、関係行政機関の長に協議して指定することとしている。	D-3		古都保存法に該当しない場合は、地域再生推進のためのプログラムの支援措置(別表第2'(番号)230009(事項名)良好な景観形成の推進。)を活用することにより対応可能。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	天理市、大津市と同様、逗子市にも中世の遺跡のほかに、古墳時代の遺跡が発見された。観光都市として確立された三大古都に比すると、各市に共通する課題は、古都の歴史的風土の保存を市の活性化に生かすことである。古墳時代の遺跡が第二条一項の「古都」の定義にあてはまらない場合も、その地域にやがて「古都」が生まれる素地があったことを顕わせる貴重な史跡である。古都全体の歴史的風土を保存する必要から、世界遺産の観光拡大ゾーンとしても、長柄桜山古墳は古都保存法で守ることが相応しいと考える。このため、古都保存法に該当しない場合は、特例措置として古墳時代の遺跡を含めることを求める。	逗子市の古都指定は、鎌倉の歴史的風土を保存する上で、一体的に保存すべき鎌倉に隣接する区域の保存を図るために行われたものである。ご指摘の、地域の重要な歴史的景観をなす地区については、地域再生推進のためのプログラムの支援措置(別表第2'(番号)230009(事項名)良好な景観形成の推進。)を活用することによる対応が可能である。	1274100	名越切通一休地域/巡礼古道保存と周辺山林保全復元署名の会	「世界遺産都市の観光とまちづくり」古都特区、構想	逗子市における古都保存法指定範囲の拡大	逗子市の国史跡「長柄桜山古墳」を古都保存法の指定対象とする。古都保存法第二条に「歴史的風土」とは、「わが国の歴史上意義を有する建造物、遺跡等が周囲の自然的環境と一体をなして古都における伝統と文化を具現し、及び形成している土地の状況をいう。」と定義されるが、古墳時代の史跡である長柄桜山古墳について、同条第一項で規定される「古都」の定義にあてはまらないことから、特例措置を持って古都保存法の対象にすることを提案する。なお、古代～中世の史跡である神武寺、岩殿寺等の早急な指定を併せて提案する。	長柄桜山古墳は、2002年12月に国史跡に指定された。逗子市では名越切通、和賀江島に続く三番目の国史跡である。古都鎌倉の史跡ではなく、逗子市独自の史跡であるため、逗子市民の関心は高い。名越切通と和賀江島とともに、古都保存法の対象とすることで、古都保存法や逗子の歴史的風土における市民の関心と古都を包含するまちづくりへの熱意が高まることと期待される。また、新しい逗子市の観光資源として、世界遺産都市観光拡大区域の資源としても整備が望まれる。神武寺、岩殿寺等は、古代から中世の主要な史跡であり、鎌倉幕府との縁も深い。早急な指定により古都の遺産として保存策を講ずることを提案する。	国土交通省
120690	新住宅市街地開発法における「複合機能用地」の新設	新住宅市街地開発法第2条、第21条 新住宅市街地開発法施行令第4条第1項第3号の2、同法施行規則第16条、第16条の2第2項 新住宅市街地開発法第31条、第33条	公益的施設用地(居住者の共同の福祉又は利便のために必要なもの)、特定業務施設用地(居住者の雇用機会の増大及び壁間人口の増加による都市機能の増進に寄与するもの)、住宅用地等については、旅行計画において適切に設計され、処分計画において適切な処分がなされることとされている。造成宅地等を民間事業者に譲渡するには、一定の要件(住居面積の1/3以内、25戸以上の集団住宅等)を満たす必要がある。旅行者から建築物を建築すべき宅地を譲り受けた者(その承継人を含む。)は、原則として、譲受けの日の日から3年以内、処分計画に定める規模及び用途の建築物を建築しなければならない。これを違反した場合、旅行者が処分時において特約を付した買戻権を行使することができる。	B-1 P P B-1		【Pと回答した箇所は下記方針のもとに検討中】 複合的な土地利用を前提とした旅行計画及び処分計画の策定のあり方について検討し、技術的助言等を行う。 構造改革特区において、民間事業者に対する処分要件を緩和した新たな公募型の民卸し制度について検討し、必要な措置を行う。 構造改革特区において、建築義務の緩和について検討し、必要な措置を行う。また、買戻しについては、その運用の改善について検討し、技術的助言等を行う。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	企業の多様な宅地需要に迅速に対応し、まちづくりを進めていくためには、複合的な土地利用に応えられる用地設定が必要と考えます。新たな土地利用項目として、「複合機能用地」を明確に位置付けていただきたく、当県の提案内容の早期実施に向けて引き続き検討を願います。	前回、回答した方針にしたがって検討中である。	1202010	千葉県 千葉ニュータウン民間共創まちづくり特区構想	民間ニーズに応えるための「複合機能用地」の新設、及び当用地内での規制緩和(自由設計の保証)	土地利用規制の弾力化等 大街区に「複合機能用地」を新設し、以下のとおり土地利用規制を緩和・弾力化。 ・住居・その他公益的施設・特定業務施設等多様な用途に複合的に利用できるようにする。 ・民間事業者への分譲可能面積基準の撤廃。 ・建築義務期間等の撤廃。	「について(内容)」 新住宅市街地開発事業地内の区画の大きい大街区において、「住宅系用地」、「その他公益的施設用地」及び「特定業務施設用地」等の機能の複合的な立地を可能にする「複合機能用地」を設定する。(新住宅市街地開発法第2条の定義の土地利用の追加) 「複合機能用地」で、民間事業者へ分譲できる特定区域の面積基準(住居面積の1/3)を同法施行令第4条第1項第3号の2を撤廃する。 「複合機能用地」で、土地の譲渡後3年以内の建築義務(同法第31条)及び10年間の買戻し特約(同法第33条)を撤廃する。 (効果) 複合機能の立地を可能にする「複合機能用地」の設定により、民間の資金・ノウハウを活用したまちづくり型プロジェクトの参入を促し、千葉ニュータウンの整備の促進及び北総地域の活性化が図られる。その際、新住宅市街地開発事業施行者による造成工事を最小限の範囲に抑えることにより、本事業の効率的な投資を図るとともに、民間事業者のノウハウを活用し易くすることができる。	国土交通省	
120700	新住宅市街地開発法において新設を予定する「複合機能用地」の処分時の「自己」要件の緩和	新住宅市街地開発法第23条、同施行令第4条第1項第3号の二、同法施行規則第16条の2第2項	処分計画における処分の相手方は、政令で定める場合を除き、自己若しくは使用人の居住又は自己の業務の用に供する宅地を必要とする者であることが求められている。	B-1		「自己」居住及び「自己」業務の範囲について、運用の見直しを含め検討し、技術的助言等を行う。	規制の特例事項につき、早急に回答されたい。また、B-1と回答した項目については、提案者の提案が全て実施できると理解できると理解して直しいか、なお、措置の概要につき、明確にされたい。	まちづくりを進めていく上で企業の多様な宅地需要に迅速に対応できるよう、当県の提案内容の早期実施に向けて引き続き検討を願います。	商業・業務用不動産の開発事業者への譲渡が可能となる旨、運用の明確化を検討中である。	1202020	千葉県 千葉ニュータウン民間共創まちづくり特区構想	民間ニーズに応えるための「複合機能用地」の新設、及び当用地内での規制緩和(対象顧客の拡大)	処分の際の「自己用」要件を撤廃(多様な事業者へ門戸開放・参入促進)。 処分の際の「自己用」要件を撤廃し、複合機能用地における不動産ファンドや民間事業者等の事業参加を容認。 (効果) SPC法人や投資グループなどの民間資金の導入が可能となり、買戻し要件への対応ができるようになることから、民間の資金・ノウハウを活用したまちづくり型プロジェクトの参入を促し、千葉ニュータウンの整備の促進及び北総地域の活性化が図られる。	「について(内容)」 「複合機能用地」における民間事業者への宅地処分時の規制緩和として、新住宅市街地開発法第23条第1号の処分計画における処分先の「自己用」の条件を撤廃し、土地の証券化や第三者への買戻しを認める。 (効果) SPC法人や投資グループなどの民間資金の導入が可能となり、買戻し要件への対応ができるようになることから、民間の資金・ノウハウを活用したまちづくり型プロジェクトの参入を促し、千葉ニュータウンの整備の促進及び北総地域の活性化が図られる。	国土交通省	
120710	新住宅市街地開発法において新設を予定する「複合機能用地」の処分計画認可等に係る規制の緩和	新住宅市街地開発法第21条、第22条第1項、第3項、同施行規則第13条～第16条	旅行者は、処分計画を定め又は変更しようとする場合は、国土交通大臣等に認可又は協議し同意を受けなければならない。また、旅行計画を定め又は変更しようとした場合も、国土交通大臣等に届け出なければならない。	B-1		複合的な土地利用を前提とした旅行計画及び処分計画の策定のあり方について検討し、技術的助言等を行う。	B-1と回答した項目については、提案者の提案が全て実施できると理解して直しいか、なお、措置の概要につき、明確にされたい。	まちづくりを進めていく上で企業の多様な宅地需要に迅速に対応できるよう、当県の提案内容の早期実施に向けて引き続き検討を願います。	処分計画の認可等に係る手続が軽減されるよう、前回、回答した方針にしたがって検討中である。	1202030	千葉県 千葉ニュータウン民間共創まちづくり特区構想	民間ニーズに応えるための「複合機能用地」の新設、及び当用地内での規制緩和(即決契約の迅速引渡)	契約と引渡しの迅速化 民間事業者のスピードに対応した宅地供給を実現するために、複合機能用地において旅行計画の変更届出及び処分計画認可手続を撤廃する。 (効果) 旅行計画変更及び処分計画認可の手続きの撤廃により、民間事業者のニーズに迅速に対応し土地譲渡契約することが可能となることから、民間の資金・ノウハウを活用したまちづくり型プロジェクトの参入を促し、千葉ニュータウンの整備の促進及び北総地域の活性化が図られる。	「について(内容)」 「複合機能用地」において、新住宅市街地開発法第22条第3項の旅行計画変更届出や同条第1項処分計画認可申請を撤廃する。 (効果) 旅行計画変更及び処分計画認可の手続きの撤廃により、民間事業者のニーズに迅速に対応し土地譲渡契約することが可能となることから、民間の資金・ノウハウを活用したまちづくり型プロジェクトの参入を促し、千葉ニュータウンの整備の促進及び北総地域の活性化が図られる。	国土交通省	

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称	規制の特例事項（事項名）	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120720	新住宅市街地開発法における民間事業者への処分要件の撤廃等	新住宅市街地開発法第23条、同施行令第4条第1項第3号の2、同法施行規則第12条、第13条、第14条、第16条の2第2項	民間事業者への処分条件として、特定の区域内（住区の面積の1/3以内）において行われること及び25戸以上の集団住宅を建設するものであることが求められている。	P	P	【Pと回答した箇所は下記方針のもとに検討中】 構造改革特区において、民間事業者に対する処分要件を緩和した新たな公募型の民卸し制度を検討し、必要な措置を行う。	B-1と回答した項目については、提案者の提案が全て実施できると理解して宜しいが、なお、措置の概要につき、明確にされた。	民間住宅事業者の事業参入を促し処分促進を図るため、当県の提案内容の早期実施に向けて引き続き検討を願います。	民間事業者に対する処分要件を緩和した新たな民卸し制度を検討し、必要な措置を行う予定である。	1202040	千葉県	千葉ニュータウン民間共創まちづくり特区構想	民間事業者への分譲可能面積基準及び戸数要件の撤廃	民間住宅事業者等の事業参入を促し、早期にまちづくりが進むよう、千葉ニュータウン区域内で以下の処分要件等を撤廃。 現在、住区面積の3分の1以下とされている民間住宅事業者への処分面積基準を撤廃。 同時に25戸以上とされている民間住宅事業者への処分の際の戸数要件を撤廃。	について （内容）新住宅市街地開発法施行令第4条により、施行者が民間住宅事業者へ処分することができる造成宅地（特定区域）は、当該住区面積の3分の1以下が要件であるが、当該要件を撤廃する。 （効果）良好な住宅地のストック増大及び街の早期熟成により、流入人口の増加が促進され、地域経済の活性化につながる。 について （内容）同施行令第4条により施行者が民間住宅事業者へ処分する造成宅地は、25戸以上の集団住宅の建設が要件であるが、この戸数要件を撤廃する。 （効果）応募事業者の負担軽減、及び地元の中小工務店等の応募機会の拡大等により参加対象が拡大し、宅地処分が促進され、早期のまちづくりに寄与する。	国土交通省
120720	新住宅市街地開発法における民間事業者への処分要件の撤廃等	新住宅市街地開発法第23条、同施行令第3号の2、同法施行規則第12条、第13条、第14条、第16条の2第2項	民間事業者への処分条件として、特定の区域内（住区の面積の1/3以内）において行われること及び25戸以上の集団住宅を建設するものであることが求められている。	P	P	【Pと回答した箇所は下記方針のもとに検討中】 構造改革特区において、民間事業者に対する処分要件を緩和した新たな公募型の民卸し制度を検討し、必要な措置を行う。	規制の特例事項につき、早急に回答されたい。	検討にあたっては、民卸し事業が促進できる実行性のあるものとされたい。また、民卸し事業が早期に実施できるよう調整を図られたい。	民間事業者に対する処分要件を緩和した新たな民卸し制度を検討し、必要な措置を行う予定である。	1263010	大阪府	阪南スカイタウンまちづくり推進特区	新住宅市街地開発法におけるいわゆる「民間卸し」条件の最低戸数の撤廃	新住宅市街地開発法におけるいわゆる「民間卸し」の条件である最低戸数（25戸）を撤廃する。	多様なニーズに対応し、民間のノウハウを活用して街の早期熟成を図るため、良好な居住環境を形成できる民間住宅分譲事業者へ宅地を譲渡するいわゆる「民卸し」手法を、土地保有リスクを軽減しつつ活用できるように、阪南スカイタウンでの良好なまちづくりの推進を着実に達成する。	国土交通省
120730	新住宅市街地開発法における処分計画認可等に係る規制の緩和等	新住宅市街地開発法第22条第1項、新住宅市街地開発法第23条、新住宅市街地開発法第31条、新住宅市街地開発法第32条	施行者は、処分計画を定め又は変更しようとする場合は、国土交通大臣等に認可又は協議し同意を受けなければならない。 処分計画における処分の相手方は、政令で定める場合を除き、自己若しくは受入人の居住又は自己の業務の用に供する宅地を必要とする者であることが求められている。 施行者から建築物を建築すべき宅地を譲り受けたい者（その承継人を含む。）は、原則として、譲受けの日から3年以内、処分計画に定める規模及び用途の建築物を建築しなければならない。 工事完了公告の日から起算して10年間は、造成宅地等又は造成宅地等である宅地の上に建築された建築物に関する所有権等の設定又は移転を行う場合、当該当事者が道府県知事の承認を受けなければならない。	B-1	B-1	【Pと回答した箇所は下記方針のもとに検討中】 処分計画の内容について検討し、必要な措置を行う。 「自己、居住及び「自己」業務の範囲について、運用の見直しを含め検討し、技術的助言等を行う。 建築義務の緩和について検討し、必要な措置を行う。 知事承認手続の簡素合理化を検討し、必要な措置を行う。	右提案主体の意見を踏まえ検討の上回答されたい。 併せて、規制の特例事項につき、早急に回答されたい。また、B-1と回答した項目については、提案者の提案が全て実施できると理解して宜しいが、	ライフスタイルの変化に伴う多様な住宅需要に応じ処分促進を図るため、当県の提案内容の早期実施に向けて引き続き検討を願います。 権利移転に係る地価については、著しい地価上昇が始まった場合は、国土利用計画法により監視することができ、また土地利用については、都市計画法上の用途規制があり、建築基準法による建築確認で担保されていることから、当県の提案内容の早期実施に向けて引き続き検討を願います。	前回、回答した方針にしたがって検討中である。	1202050	千葉県	千葉ニュータウン民間共創まちづくり特区構想	自己居住規定の緩和及び権利移転に係る承認手続きの撤廃等	ライフスタイルの変化に伴う多様な住宅需要に応えるために、千葉ニュータウン区域内で以下の処分要件等を撤廃・緩和。 建築戸数の変更に係る処分計画の変更について、認可手続きを撤廃。 自己居住の規定を緩和。 建築義務期間を3年から5年に緩和。 宅地等の権利移転等に係る知事承認手続きを撤廃。 について （内容）同法第23条に基づき造成宅地の公募対象について、都市機構の実施する他の画整理地区と同様、自己居住以外に、親族居住及び週末居住を目的とする応募も可能とする。 （効果）様々な住まい方のニーズに対応することが可能となる。 （内容）同法第31条により、土地購入者は契約から3年以内に建築物を建築しなければならないとされているが、これを5年以内に緩和する。 （効果）中期的なライフプランがたてやすく、持ち家処分の予定者が応募し易くなり、顧客層が拡大し処分促進が図られる。 について （内容）同法第32条に基づき、造成宅地等の権利移転の際、知事の承認を受けることとなっているが、この手続きを撤廃する。 （効果）手続きの簡素化により、販売	国土交通省	
120740	新住宅市街地開発法における民間事業者への処分要件の緩和（建築条件付き宅地分譲）	新住宅市街地開発法施行令第4条第1項第3号の二、同法施行規則第16条の2第2項、第4項～第6項	民間事業者への処分条件として、特定の区域内（住区の面積の1/3以内）において行われること及び25戸以上の集団住宅を建設するものであることが求められている。	B-1		民卸し制度の運用の見直しについて検討を行い、技術的助言等を行う。	右提案主体の意見を踏まえ検討されたい。 併せて、B-1と回答した項目については、提案者の提案が全て実施できると理解して宜しいが、なお、措置の概要につき、明確にされた。	運用の見直しについては、民卸し事業が促進できる実行性のあるものとされたい。	前回、回答した方針にしたがって検討中である。	1263020	大阪府	阪南スカイタウンまちづくり推進特区	新住宅市街地開発法におけるいわゆる「民間卸し」後の建築条件付き宅地分譲の容認	新住宅市街地開発法において、民間住宅分譲事業者がエンドユーザーに販売する手法として、建築条件付き宅地分譲も行うことにより、阪南スカイタウンでの良好なまちづくりの推進を着実に達成する。	民卸しについて、自分の好みに合う住宅を取得したいという住宅需要者の多様なニーズに対応できるよう、建築住宅に加えて、建築条件付き宅地分譲も行うことにより、阪南スカイタウンでの良好なまちづくりの推進を着実に達成する。	国土交通省

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120750	農村地域工業等導入促進法の緩和	農村地域工業等導入促進法(昭和46年法律第112号)第2条第1項、農村地域工業等導入促進法施行令(昭和46年政令第280号)第1条から第3条	農村地域工業等導入促進法第2条及び同施行令第1条から第3条に規定する農村地域は、人口要件等の基準により、線引きを行っている。しかしながら、「農村地域工業等導入促進法の運用について」第1の規定により、市町村合併等により農村地域の要件を満たさなくなったとしても、その実施計画は有効なものであると解されている。	D-1	当市は既に農村地域工業等導入実施計画を策定済みであること、農村地域工業等導入促進法の運用について、第1の規定により、市町村合併等により農村地域の要件を満たさなくなったとしても、その実施計画は有効なものであると解されていること、ご要望の「人口要件等の緩和、若しくは経済的措置」は不要である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	貴廳の回答によりますと、第2期工区計画区域はすでに農村地域工業等導入実施計画がすでに策定済みの区域と判断され、今回の人口要件の緩和若しくは経済的措置は不要であるとの回答になっているものと解釈致しました。現在計画の第二期区域については、現実実施計画区域外に隣接する実施計画未策定の区域であり、事業化にあたり、現実実施計画区域の拡大を目指すものではありません。「農村地域工業等導入促進法の運用について」第1の規定についても、農に確認したところ、市町村合併後の現実実施計画の拡大は認められないと確認しておりますので再提案するものです。本計画は自主財源確保策であり、雇用創出・地域経済の活性化を図るものであります。何卒今一度ご検討をお願い致します。	「農村地域工業等導入促進法の運用について、(昭和63年8月18日付け63構改B第855号、63立局第862号、昭発第462号、貨経第38号、農林水産省構造改善局長、通商産業省立地公書局長、労働省職業安定局長、運輸省貨物流通局長)第1の規定では、「法の対象となる農村地域は、法第2条第1項の規定及び農村地域工業等導入促進法施行令(昭和46年政令第280号、以下「令」という。)第1条から第3条までの規定により定められている。これらの規定により定められている要件は、農村地域工業等導入実施計画(以下「実施計画」という。)を樹立する時点で満たさなければならないが、実施計画の樹立後これらの要件を満たさなくなったとしても、その実施計画は有効なものであると解する。」とされている。このため、市町村合併が行われる予定である平成17年4月1日までに、新エコポリス第二期区域を工業等導入地区とする現行実施計画の変更手続きを行えば、当該実施計画は合併後も引き続き有効なものとなることから、早急に現行実施計画の変更手続きを行っていただきたい。	1170010	静岡県掛川市	農村工業早期着手特例	農村地域工業等導入促進法における農村地域の緩和	掛川市における新エコポリス工業団地は、農村地域工業等導入促進法に基づき(農工計画を平成12年度に策定し、掛川市全額出資の公益法人を事業主体として実施し、現在までに1期工事に概ね着工が完了し、17年度より2期工事に着手したいと考えられていますが、平成17年4月の市町村合併により当市の人口は8万人から11万人になり、当該法令において農村地域としての要件(人口10万人以下、人口増加率全国平均以下、第2次産業就業率全国平均以下)を満たさなくなります。本計画は、当市が国からの自立を目的とした自主財源確保策のひとつであり、また工業団地計画を推進することによる新たな雇用の創出と地域経済の活性化を図るものであるため、当該法令における農村地域要件(人口、人口増加率または第2次産業就業率)に対し、市町村合併による新市人口認定要件の緩和若しくは経済的措置について提案するものです。	新エコポリス第2期工事推進計画(概要) 事業名 新エコポリス第2期工事 事業主体 掛川市開発公社 事業規模 19.5ha 事業期間 平成17年度～平成22年度	農林水産省 経済産業省 厚生労働省 国土交通省
120760	都市公園における公園管理者が占有物の緩和	都市公園法第6条、第7条、都市公園法施行令第12条	都市公園に公園施設以外の工作物等を設けて都市公園を占有しようとするときは、都市公園法第6条及び第7条の規定に基づき、許可を要することとしている。	C、D-1	都市公園の効用を全うするための展望台等の公園施設については、公園管理者が適当と認められた場合には、公園管理者の許可を受けて設置可能。	都市公園は、都市を緑化して都市環境の向上を図るとともに、空地を確保して、避難、防火等の災害の防止に資することを目的として設置される都市の貴重なオープンスペースであり、このような都市公園の性格から、都市公園の効用を阻害する公園施設以外の工作物等については、都市公園法第7条又は都市公園法施行令第12条に規定する必要やむを得ない認められる最小限の物件又は施設についてのみ、公園管理者が占有の許可を与えることができるとしており、これを緩和することは不可。一方、都市公園の効用を全うするための展望台等の公園施設については、公園管理者が適当と認められた場合には、公園管理者の許可を受けて設置可能。	都市公園法等で、管理者が占有を許可できるとしている施設は、いずれも公共性の高い施設である。公共性が高くとも占有許可ができるのは、都市公園の効用を阻害しない範囲で必要やむを得ないものとして、管理者が判断した場合に限られるのは当然である。電柱、変圧塔、水道管等、公共性の高い施設であっても、占有許可には管理者の判断が前提である。提案している、デジタル放送用電波塔については、法制定時には予測し得なかつた施設であり、公共性が高まるのは必至である。そこで、この電波塔について、公共的な施設と同様に、管理者が都市公園の効用を阻害しない範囲でやむを得ないと判断した場合は、占有を許可できる施設としてまいが、	都市公園の占有は、それを設けることによって都市の重要なオープンスペースとしての都市公園の効用等を著しく阻害することのないもの等、一定の工作物等に限り認められるものであり、公共的な施設すべてが占有物件として認められるわけではない。なお、都市公園の効用を全うするための展望台等の公園施設については、公園管理者が適当と認められた場合には、公園管理者の許可を受けて公園施設として設置可能。	1236010	東京都足立区	足立区新東京タワー構想	都市公園内において地上デジタル放送用電波塔を占有許可の対象とする特区	公園管理者が占有の許可を与えることができる工作物その他の物件又は施設については、都市公園法第7条ならびに同施行令第12条に、電柱、電線、変圧塔、水道管、下水道管、ガス管などが制限列挙の形で掲げられている。災害時にも有効な移動体通信を可能とする地上デジタル放送は、今後ますます公共性が高まるのことは確実である。そこで、都市公園内への地上デジタル放送用電波塔、展望窓および付帯施設が都市公園内の占有許可の対象となるよう規制緩和を要望する。	2011年7月には、アナログテレビ放送が終了し、地上デジタルテレビ放送へ完全に移行される。NHKと在京民放キー局5社は、地上デジタル放送普及のため、現在の東京タワーのほかに600mクラスタワーが有効であるとして、その適地を模索中である。都立吾人公園は、都市計画面積約69.5haの整備中の都市公園であるが、タワー建設の必須条件である航空法の制限区域外であること、現在建設中の新交通システム「日暮里・舎人線」の開業後の地域活性化に大きく寄与することなど、理由から、最適地であるといえる。600m級のタワーといえども、広大な公園の敷地の中では、都市公園の機能との共存は十分可能であり、むしろ公園利用者にとっては貴重なレクリエーション施設となり得るものである。	国土交通省	
120770	道路運送法の緩和によるコミュニティバス(乗合タクシー扱い)の運行	道路運送法第4条、第21条	一般貨切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請の処理について、(平成11年12月13日付自旅第1128号)において、一般貨切旅客自動車運送事業の許可基準として最低3両の事業用自動車が必要とされている。	C	旅客自動車運送事業は、営利団体、非営利団体に関わらず、一度事故が起これば大惨事に繋がるため、観光客や地元住民等の不特定多数の旅客を有償で運送するには、輸送の安全及び利用者利便の確保を図ることから、道路運送法に基づく旅客自動車運送事業の許可を取得する必要がある。このような輸送の安全及び利用者利便の確保・維持のために、適正な事業規模を有し、事業遂行能力があることが必要であり、事業の許可に当たって必要最低限の車両台数を定められていることである。なお、乗合タクシーに係る許可の取扱いについては、規制改革、民間開放推進3か年計画(平成16年3月19日閣議決定)、地域再生推進のためのプログラム(平成16年2月27日閣議決定)、国土再生本部決定(全国を対象とした支援措置)及び特区の第4次提案政府対応方針(平成16年2月20日本部決定)において、平成16年度中に措置を講じることとされており、現在検討中である。	乗合タクシーに係る許可の取扱いについて、平成16年度中に措置されるところであるが、提案されている車両台数の緩和が検討に含まれていると理解してよろしいか。また、その検討状況についてご教示いただきたい。	乗合タクシーに係る許可の取扱いについて、平成16年度中に措置されるところであるが、提案されている車両台数の緩和が検討に含まれていると理解してよろしいか。また、その検討状況についてご教示いただきたい。	検討中であり、詳細について現段階でお示しすることはできない。	1176010	レトロバスを走らす会	レトロバス構想	道路運送法の緩和によるコミュニティバス(乗合タクシー扱い)の運行	NPO法人として規定車両台数以下にてタクシー会社経営許可を得るための緩和(道路運送法第4条)、並びに乗合タクシーとしての許可を得るための要件の緩和(道路運送法第21条)	「レトロバスを走らす会」が所有する車両単体でのコミュニティバス(乗合タクシー扱い)の運行、独立した運営を行うことで、料金を引き下げ、観光客のみならず地元商店街の買い物客や通学のお年寄りの足として幅広い運用が可能となる。	国土交通省	
120780	NPOによるスクールバス輸送に限定した、道路運送法第80条第1項の適用除外	道路運送法第80条第1項	自治体自身が運行主体として同法第80条の許可を得た上でNPO等に運送を委託することで対応が可能である。	D-1	ご提案のあったスクールバス運行については、現行制度上も、自治体自身が運行主体として同法第80条の許可を得た上でNPO等に運送を委託することで対応が可能であると考えられる。なお、この場合の許可については、既に弾力的な運用を行っているところである。一方で、どうしてもNPO等が運行主体として許可を得る必要がある場合には、本年3月よりNPO等が行う過疎地有償輸送を可能としたところであるため、当該制度を活用して、早急に運輸協議会を立ち上げて頂き、所定の手続きを進めて頂くことを検討して頂きたい。なお、当該スクールバスの運行を無償で行う場合には、道路運送法上の規制はない。	提案においては、NPOが所有する自家用バスを使用しての運行を予定しているが、この場合において80条許可による運行が可能と解してよろしいか。また、自治体が80条バスの運行をNPO等に委託料を支払って行うことは無償で行う場合に該当しないかと解してよろしいか、	ご提案のあったスクールバス運行については、現行制度上も、自治体自身が運行主体として同法第80条の許可を得た上でNPO等に運送を委託することで対応が可能であると考えられる。また、自治体が80条バスの運行をNPO等に委託料を支払って行うことは無償で行う場合に該当しないかと解してよろしいか、	市内のホテル、旅館、民宿等の事業者が所有する自家用自動車を使用することは可能かご教授願いたい。	スクールバスの運行を自家用自動車を用いて有償で行うには、自治体が80条許可を取得し自ら運送する。自治体が80条許可を取得し運送を外部委託する。交通空白地域における過疎地有償輸送としてNPO等が80条許可を取得し運送する。の3通りがあり得る。ご提案は、に該当するものであり、この場合において、委託先は基本的にバス事業者が想定されているが、NPO等であっても地方の実情に応じて認められる。その場合、基本的には、委託先は、大型第二種免許を有する運転手が運送すること、運行管理の責任者が専任されており、運行管理体制が取られていること、事故等が起こった場合の対応や損害賠償の措置が可能であり、かつ、当該自治体の責任の所在が明確であること、等が求められる。使用車両については、運送主体(委託先)が使用権限を有していれば所有権が他者に属していることは認められる。なお、自治体が80条許可に基づき運行をNPO等に委託料を支払って行う場合は当然有償運送となる。	1102010	岩手県 雫石町	(仮称)「しずくしい」みんで創るスクールバス構想	NPOによるスクールバス輸送に限定した、道路運送法第80条第1項の適用除外	道路運送法第80条第1項では、「自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。ただし、災害のため緊急を要するとき、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であつて国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。」と規定されているが、当該自治体から委託を受けたNPO等が、スクールバスの輸送行為を行う場合に限り、一定の条件を満たすことにより、道路運送法第80条第1項の規定の適用を除外するものである。NPO等が運送の主体となり、自らが所有するバス車両を用いて輸送行為を行うには、「福祉有償輸送」及び「過疎地有償輸送」の場合のみに限られるところであるが、スクールバス運行事業における輸送行為の場合において、「他人の需要に応じる輸送」であり、かつ、自治体からの委託を受けて運行する場合は「自家用車による有償輸送」に該当し、道路運送法第80条第1項の規制に該当する。しかしながら、スクールバス運行事業は不特定多数の利用者がいる路線バスとは違い、利用者が特定されていることから、NPO等がスクールバスの運行事業を行う場合、直接輸送の対価を収受しない場合で、安全な輸送等に関する一定の条件を満たすことにより、自治体が直接運行するスクールバス運行事業と同様とみなし、道路運送法第80条第1項の規定の除外が可能と考えられる。	国土交通省	

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁	
120790	交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業	道路運送法第80条第1項	過疎地有償運送の運送主体になり得るのはNPOのほか、社会福祉法人等の営利を目的としない団体となっている。	D-1		道路運送サービスの提供に当たっては、輸送の安全及び利用者利便の確保のため、運転者に対する運行管理、指導・監督、事故発生時の対応並びに苦情処理等の措置を講じた上で、利用者に対する一定の責任を果たすことが運送主体に求められる。このため、NPO等による過疎地有償運送の許可対象としては、指揮・命令系統が明確にされ組織体制が整っている法人に限定していることである。 ご提案のケースであれば、既に法人格を取得したNPO等の団体に所属する形態をとれば、当該団体の管理体制の下で許可を受けることが可能である。	運送主体になり得る営利を目的としない団体の範囲について、指揮・命令系統が明確にされ組織体制が整っている場合には、中間法人や地方自治法260条の2で認可された地縁団体を含めることはできないか再度検討されたい。	本提案では、「地縁による団体」が交通過疎地有償運送の運送主体になることも可能となるよう要件緩和を求めているものです。これに対しNPO法人等に所属する形態をとれば当該団体の管理体制の下で許可を受けることが可能であると回答されています。最も身近な自治組織と考える小学校区(旧町村)単位の自治振興会は、現在は法人格を持つ目的となる不動産所有が無いものの、その性格上、地自法260・2の「地縁による団体」の定義のとおり地縁に基づいて形成された団体です。一方、NPO法人は特定非営利活動を行う点で認可地縁団体と性格を同じいしますが、地縁に関わらず活動目的であるテーマ(使命)を同じくする社員の組織であり、自治振興会の区域以外の住民の加入を拒めません。また設立・法人登記・毎年の事務とその管理運営が煩雑かつ困難であり、なおかつ無知の認定によるため毎年求められる事務手続き窓口が過剰であるなど不便も生じます。これらの点で自治振興会自体をNPO法人とすることが自治振興会の趣旨に最適であるとは考えません。また、武生市において既に交通過疎地での有償運送事業を行うNPO等は存在しておらず、自治振興会から有償運送活動を開始しNPO法人とすれば、前述のとおり自治振興会の区域以外の住民の加入を拒めず、事務・管理運営が煩雑かつ困難であり、事務手続き窓口が過剰であるなど不便も生じます。現状においては、自治振興会が自らの地縁団体とNPO法人の組織の事業及び管理運営を同時に抱えることになり、負担が大きく自治振興会自体の活動停滞につながる懸念があります。また、他のNPO法人等やあるいは武生市自らが主宰するボランティア組織としてその管理体制の下に置くことは、地域住民が地域課題解決に向け、自立自主的に地域特性を活かした活動を行う自治振興会の趣旨を奪ってしまうこととなります。当初の回答で、「NPO法人等に所属する形態をとれば当該団体の管理体制の下で許可を受けることが可能である」とされた内容を具体的に説明いただきたい。また、武生市内の自治振興会が求めるは本来の性格とその定義に基づき地自法260・2の「地縁による団体」の法人格であります。よって、地自法260・2の法人格を持つ「地縁による団体」が、その地域において自主的な交通過疎地有償運送事業の運送主体になることを可能とする提案であることを前提に、再度ご検討いただき、ご回答いただきたい。地方自治・住民自治の本旨にたがわぬ活動環境整備づくりとして、地域コミュニティが	「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	1281010	福井県武生市	里地里山再生特区(有償運送)	交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業	道路運送法に定める、「家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。」としているが、今回の構造改革により特定事業となった「1207交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業」の運送主体に、地縁による団体を加え、さらに、地域自治振興会が不動産を所有しなくても地縁による団体として認可を受けられるよう要件を緩和する。	武生市では、地域自治を推進するために条例を制定し、地域自治を振興している。市内の旧町村単位の地区で「自治振興会」が組織され事業を展開しているが、公共交通機関が希薄な地区では、地区で受益負担を考慮し、スクールバスの運営や高齢者の方の通学等の事業化を希望している。地域の課題についてきめ細かな対応が可能となり、自動車を様々な形で利用することは、より効果的な地域自治の推進にも繋がる。	総務省 国土交通省
120800	生徒の送迎目的に限定した実費負担による場合の有償運送の容認	道路運送法第4条	運送の対価として全額を収受する場合は、有償運送の許可を要する。	C		ガソリン代程度の実費といえども運送の対価として収受する以上有償に該当するものであり、生徒の送迎に限定したとしても、他人を有償で運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から道路運送法に基づき許可が必要である。ご提案のあったケースについては、許可事業者に外部委託を行うか、または無償の運送として行うことを検討して頂きたい。	無償の運送を道路運送法の規制の対象としていないことについて、利用者が安全を担保されたものではないことを納得のうえに利用しているからと解してよいのか、有償運送については輸送の安全も含めて運賃を支払っていることすれば、仮に有償であったとしても安全を担保されるものでないかと理解したうえで利用するものであれば、規制の対象外とすることができると考えがいかがかか。	無償で他者を運送することは、家用自動車の通常の使用形態であるため、これについては、道路交通法等の関係法規により事故防止等の必要な措置が図られていることと足りることから、道路運送法上は無規制としていること。一方、有償で旅客を運送する場合には、多数の旅客を輸送する事業性を有することとなる。旅客自動車運送事業はひとたび事故が起きると利用者のみならず周辺も巻き込む大惨事となりかねない。利用者は利用するまで安全性の水準について知り得ないため、道路運送法による必要な安全規制の遵守や事業規模の確保等を要件とした許可制としているものである。このため、少なくとも道路運送法の許可を要する運送に關して、安全確保を図ることは利用者利便の確保の観点から当然必要である。	1136010	藤井信吾	教育目的実費徴収簡易乗り合い制度	生徒の送迎目的に限定して、一般旅客自動車運送業に該当しない。保険、ガソリン代徴収程度の実費を徴収しての運行手段を限定的に認める。	生徒の送迎目的に限定して、一般旅客自動車運送業に該当しない。保険、ガソリン代徴収程度の実費を徴収しての運行手段を限定的に認める。	乗客が広域にわたるにも関わらず、鉄道交通網が発達していない茨城県においては学校行事としての県内でのスポーツ大会などへの参加に際しての足の確保が費用面から親の負担の面からも大きな問題となっている。そこで、生徒送迎目的に限定して、一般旅客自動車運送業に該当しない。保険、ガソリン代徴収程度の実費を徴収しての運行手段を限定的に認める。	国土交通省		
120810	NPO等による福祉有償運送における使用車両拡大の容認	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		ボランティアによる福祉有償運送の使用車両のうちセダン型については、特区制度を活用し、その使用を本年3月から特例的に認めていることである。当該特区の全国展開については、実績を踏まえた上で、輸送の安全性、利用者利便の確保、乗車中の快適性等について検証を行い、総合的に判断することとしている	NPO等によるセダン型車両を使用した福祉運送については、かねてより全国的に取組がなされていることであるが、これまでの実績をどのように評価して検証に反映されるのか回答されたい。	基本的に、昨年3月からの特区制度により認めている事例の蓄積を待って、今後検証を行うこととしている。	1282010	特定非営利活動法人 福祉交通支援センター	特区の特例措置1216番の早期の全国展開(セダン型特区計画)	NPO等によるボランティア輸送としての有償運送における使用車両の拡大事業	国自旅240号通達の4.(3)「使用車両」について、福祉有償運送の場合は、いわゆる福祉車両のみの使用が認められているが、普通車両の使用も認められるべきである。また、本年度実施される構造改革特区事業が上記のモデル実施にあたるが、1年間の特区実施を待つことなく、早急に全国化すべきである。	一般車両(乗降を容易にする装備の付いたいわゆる福祉車両ではない車両)を使用した移動制約者の通院通所その他の外出支援サービスを実施する。	国土交通省 自動車交通局旅客課		
120810	NPO等による福祉有償運送における使用車両拡大の容認	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		ボランティアによる福祉有償運送の使用車両のうちセダン型については、特区制度を活用し、その使用を本年3月から特例的に認めていることである。当該特区の全国展開については、実績を踏まえた上で、輸送の安全性、利用者利便の確保、乗車中の快適性等について検証を行い、総合的に判断することとしている	NPO等によるセダン型車両を使用した福祉運送については、かねてより全国的に取組がなされていることであるが、これまでの実績をどのように評価して検証に反映されるのか回答されたい。	基本的に、昨年3月からの特区制度により認めている事例の蓄積を待って、今後検証を行うこととしている。	1248010		ボランティアによる福祉有償運送の規制の緩和	ボランティアによる福祉有償運送	道路運送法第80条ガイドラインによる規制の緩和	セダン特区の早急な全国展開の実施	国土交通省 自動車交通局旅客課		
120810	NPO等による福祉有償運送における使用車両拡大の容認	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		ボランティアによる福祉有償運送の使用車両のうちセダン型については、特区制度を活用し、その使用を本年3月から特例的に認めていることである。当該特区の全国展開については、実績を踏まえた上で、輸送の安全性、利用者利便の確保、乗車中の快適性等について検証を行い、総合的に判断することとしている	NPO等によるセダン型車両を使用した福祉運送については、かねてより全国的に取組がなされていることであるが、これまでの実績をどのように評価して検証に反映されるのか回答されたい。	基本的に、昨年3月からの特区制度により認めている事例の蓄積を待って、今後検証を行うこととしている。	50730001		移動サービス・ネットワークみぎ	ボランティアによる福祉有償運送	法令による規制の撤廃	セダン特区の早急な全国展開の実施	国土交通省 自動車交通局旅客課		
120810	NPO等による福祉有償運送における使用車両拡大の容認	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		ボランティアによる福祉有償運送の使用車両のうちセダン型については、特区制度を活用し、その使用を本年3月から特例的に認めていることである。当該特区の全国展開については、実績を踏まえた上で、輸送の安全性、利用者利便の確保、乗車中の快適性等について検証を行い、総合的に判断することとしている	NPO等によるセダン型車両を使用した福祉運送については、かねてより全国的に取組がなされていることであるが、これまでの実績をどのように評価して検証に反映されるのか回答されたい。	基本的に、昨年3月からの特区制度により認めている事例の蓄積を待って、今後検証を行うこととしている。	1248050		ボランティアによる福祉有償運送の規制の緩和	ボランティアによる福祉有償運送	道路運送法第80条ガイドラインによる規制の緩和	ボランティアによる福祉有償運送の使用車両に「セダン型等の一般車両」を記載して頂きたい	国土交通省 自動車交通局旅客課		
120810	NPO等による福祉有償運送における使用車両拡大の容認	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		ボランティアによる福祉有償運送の使用車両のうちセダン型については、特区制度を活用し、その使用を本年3月から特例的に認めていることである。当該特区の全国展開については、実績を踏まえた上で、輸送の安全性、利用者利便の確保、乗車中の快適性等について検証を行い、総合的に判断することとしている	NPO等によるセダン型車両を使用した福祉運送については、かねてより全国的に取組がなされていることであるが、これまでの実績をどのように評価して検証に反映されるのか回答されたい。	基本的に、昨年3月からの特区制度により認めている事例の蓄積を待って、今後検証を行うこととしている。	50730002		移動サービス・ネットワークみぎ	ボランティアによる福祉有償運送	法令による規制の撤廃	使用車両に「セダン車等の一般車両」の記載	国土交通省 自動車交通局旅客課		

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120820	NPO等による福祉有償運送対象の拡大	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		有償で、自動車を利用して旅客を運送する事業は、輸送の安全性及び利用者利便の確保等から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時又は他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合に限り、自家用自動車による有償運送許可しているところである。 しかしながら、乳幼児、児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できない場合(公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合には該当せず、むしろ利用者(保護者)の時間的制約等が障害となると思われる。このため、子育て支援の必要性は理解できるものの、本件ご提案については、タクシー類似行為から利用者保護するという利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。 他方、子育て支援のための児童輸送については、タクシー事業のサービス多様化促進の一環として、平成16年10月よりタクシー事業者及びボランティア団体も加わった調査研究を行っているところであり、本研究における実証実験を通じて、利用者ニーズの実態把握を行っていくこととしたい。なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば規制はなく、輸送が可能である。	保育園の送迎や乳幼児の病院への搬送については、単独での移動が困難な者であり、福祉目的にかなうものと考えがいかがが。		1248020	ボランテア輸送を認めている趣旨に照らせば、乳幼児を移動制約者としてみなすことは不適当である。	ボランテアによる福祉有償運送の規制の緩和	ボランテアによる福祉有償運送	道路運送法第80条ガイドラインによる規制の緩和	運送の対象者に「乳幼児、児童」を追加する。	国土交通省自動車交通局旅客課	
120820	NPO等による福祉有償運送対象の拡大	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		有償で、自動車を利用して旅客を運送する事業は、輸送の安全性及び利用者利便の確保等から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時又は他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合に限り、自家用自動車による有償運送許可しているところである。 しかしながら、乳幼児、児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できない場合(公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合には該当せず、むしろ利用者(保護者)の時間的制約等が障害となると思われる。このため、子育て支援の必要性は理解できるものの、本件ご提案については、タクシー類似行為から利用者保護するという利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。 他方、子育て支援のための児童輸送については、タクシー事業のサービス多様化促進の一環として、平成16年10月よりタクシー事業者及びボランティア団体も加わった調査研究を行っているところであり、本研究における実証実験を通じて、利用者ニーズの実態把握を行っていくこととしたい。なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば規制はなく、輸送が可能である。	保育園の送迎や乳幼児の病院への搬送については、単独での移動が困難な者であり、福祉目的にかなうものと考えがいかがが。		50730003	移動サービスネットワークみやぎ	ボランテアによる福祉有償運送	運送の対象者に乳幼児・児童を明示。	運送の対象者に乳幼児・児童を追加する。	国土交通省自動車交通局旅客課		
120820	NPO等による福祉有償運送対象の拡大	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		有償で、自動車を利用して旅客を運送する事業は、輸送の安全性及び利用者利便の確保等から旅客自動車運送事業の許可を受けることが必要である。ただし、災害緊急時又は他の手段によっては利用者の移動の足が確保できない等公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合に限り、自家用自動車による有償運送許可しているところである。 しかしながら、乳幼児、児童の輸送は、他の手段によっては移動の足が確保できない場合(公共交通輸送サービス自体が存在しない交通空白地帯、あるいは、公共交通機関のサービスはあっても、車いす等での利用が困難であるといった物理的制約によってサービスの利用が不可能あるいは困難である場合には該当せず、むしろ利用者(保護者)の時間的制約等が障害となると思われる。このため、子育て支援の必要性は理解できるものの、本件ご提案については、タクシー類似行為から利用者保護するという利用者利便の確保等の観点に照らして認めることは困難である。 他方、子育て支援のための児童輸送については、タクシー事業のサービス多様化促進の一環として、平成16年10月よりタクシー事業者及びボランティア団体も加わった調査研究を行っているところであり、本研究における実証実験を通じて、利用者ニーズの実態把握を行っていくこととしたい。なお、市民団体がボランティア活動として輸送を行う場合、無償であれば規制はなく、輸送が可能である。	保育園の送迎や乳幼児の病院への搬送については、単独での移動が困難な者であり、福祉目的にかなうものと考えがいかがが。		51190001	特定非営利活動法人福祉交通支援センター	国旅自第240号通達の4(2)、「運送の対象」における福祉有償運送の対象者拡大	国旅自第240号通達の4(2)、「運送の対象」の福祉有償運送において、乳幼児、児童、短期間のけが人や妊産婦を含めるべきである。	乳幼児、児童の下校後の移動のサポートによる子育て支援や通学支援、妊産婦、短期間のけが人を含む通院支援としての福祉有償運送事業の実施	国土交通省		
120830	NPO等による福祉有償運送の運営協議会設置義務の明示	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		NPO等による福祉有償運送は、当該地域の実情をきめ細かく把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、主宰者として運営協議会を設置議論していただく必要があるため、それを国により一律に義務付けすることは地方分権の観点からも問題がある。 なお、NPO等による福祉有償運送の制度については、本年3月に設立されたばかりであり、運営協議会の設立が遅れている要因の一つとして当該制度について自治体の理解が必ずしも十分でないことが考えられるため、本年9月に各地の運営協議会の事例集を作成・配布し、理解の深化に努めているところである。	運営協議会の設置を中心とした、通知に基づく福祉有償運送の実現は、現状に対応していく制度として理解するところであるが、事業運営にあたっては各地で問題点が指摘されているところである。 今後、このような問題に対処するため、現行のしくみに代わる制度を法令により措置することが必要と考えるがいかがが。	本件に係る現行制度は、関係方面との各種調整を経て昨年3月ようやく導入したばかりであり、当面は現行制度の適切な運用及び普及に努めるべきと考える。	1248030	ボランテアによる福祉有償運送の規制の緩和	ボランテアによる福祉有償運送	道路運送法第80条ガイドラインによる規制の緩和	地方公共団体はNPO等からの申請があった場合には運営協議会の設置を拒むことは出来ない」と地方公共団体に運営協議会の設置義務を明示する。	国土交通省自動車交通局旅客課		
120830	NPO等による福祉有償運送の運営協議会設置義務の明示	道路運送法第80条第1項 平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		NPO等による福祉有償運送は、当該地域の実情をきめ細かく把握している地方公共団体自らがその必要性を認識し、主宰者として運営協議会を設置議論していただく必要があるため、それを国により一律に義務付けすることは地方分権の観点からも問題がある。 なお、NPO等による福祉有償運送の制度については、本年3月に設立されたばかりであり、運営協議会の設立が遅れている要因の一つとして当該制度について自治体の理解が必ずしも十分でないことが考えられるため、本年9月に各地の運営協議会の事例集を作成・配布し、理解の深化に努めているところである。	運営協議会の設置を中心とした、通知に基づく福祉有償運送の実現は、現状に対応していく制度として理解するところであるが、事業運営にあたっては各地で問題点が指摘されているところである。 今後、このような問題に対処するため、現行のしくみに代わる制度を法令により措置することが必要と考えるがいかがが。	本件に係る現行制度は、関係方面との各種調整を経て昨年3月ようやく導入したばかりであり、当面は現行制度の適切な運用及び普及に努めるべきと考える。	50730004	移動サービスネットワークみやぎ	ボランテアによる福祉有償運送	地方公共団体の運営協議会設置義務の明示	地方公共団体はNPO等から申請があった場合運営協議会の設置を拒むことはできない。	国土交通省自動車交通局旅客課		

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120840	NPO等による福祉有償運送の申請者の拡大	道路運送法第80条第1項平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		道路運送サービスの提供に当たっては、輸送の安全及び利用者利便の確保のため、運転者に対する運行管理、指導・監督、事故発生時の対応並びに苦情処理等の措置を講じた上で、利用者に対する一定の責任を果たすことが運送主体に求められる。このため、当該許可の対象は指揮・命令系統が明確にされ組織体制が整っている法人に限定しているところである。ご提案のあった任意団体及び個人の場合、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属することで、当該団体の責任において行う運行管理体制等のもと、運送に携わることが可能である。	運営協議会の設置を中心とした、通知に基づく(福祉有償運送の実現は、現状に対応していく)制度として理解するところであるが、事業運営にあたっては各地で問題点が指摘されているところである。今後、このような問題に対処するため、現行のしくみに代わる制度を法令により措置することが必要と考えるがいかがが。			1248060	NPO法人等による福祉有償運送の申請者の拡大	ボランティアによる福祉有償運送の規制の緩和	ボランティアによる福祉有償運送	道路運送法第80条ガイドラインによる規制の緩和	法人格を持たないNPO(任意団体、個人)のためにNPO法人の中間支援団体が運輸支局へ申請することを認めて頂きたい。	国土交通省自動車交通局旅客課
120850	NPO等による福祉有償運送の申請の簡略化	道路運送法第80条第1項平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		平成16年3月16日付け国自旅241号通達は、訪問介護事業所又は居宅介護事業所の指定を受けた旅客自動車運送事業者との契約に基づき訪問介護サービスを提供する訪問介護員等が自家用自動車の有償許可(法80条1項)を取得するのに対し、同日付国自旅240号通達は、NPO等が自ら運送主体となるための申請手続きである。このため、前者は既に厳しい審査を経ている旅客運送事業者の管理下にある個人を対象としていることから、当該許可手続きを簡略化しているものであり、後者に比して不当に差別的取扱いをしているものではない。なお、NPO等が自ら運送主体となる場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保及びそのための責任体制の確立等は、運送主体に当然求められる責務としているところである。	運営協議会の設置を中心とした、通知に基づく(福祉有償運送の実現は、現状に対応していく)制度として理解するところであるが、事業運営にあたっては各地で問題点が指摘されているところである。今後、このような問題に対処するため、現行のしくみに代わる制度を法令により措置することが必要と考えるがいかがが。			1248070	NPO法人等による福祉有償運送の申請の簡略化	ボランティアによる福祉有償運送の規制の緩和	ボランティアによる福祉有償運送	道路運送法第80条ガイドラインによる規制の緩和	道路運送法第4条又は第43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と非営利法人(NPO法人等)が第80条の有償運送許可を得る場合の申請書の差別を無くしてレベルを揃えて頂きたい。	国土交通省自動車交通局旅客課
120850	NPO等による福祉有償運送の申請の簡略化	道路運送法第80条第1項平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		平成16年3月16日付け国自旅241号通達は、訪問介護事業所又は居宅介護事業所の指定を受けた旅客自動車運送事業者との契約に基づき訪問介護サービスを提供する訪問介護員等が自家用自動車の有償許可(法80条1項)を取得するのに対し、同日付国自旅240号通達は、NPO等が自ら運送主体となるための申請手続きである。このため、前者は既に厳しい審査を経ている旅客運送事業者の管理下にある個人を対象としていることから、当該許可手続きを簡略化しているものであり、後者に比して不当に差別的取扱いをしているものではない。なお、NPO等が自ら運送主体となる場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保及びそのための責任体制の確立等は、運送主体に当然求められる責務としているところである。	運営協議会の設置を中心とした、通知に基づく(福祉有償運送の実現は、現状に対応していく)制度として理解するところであるが、事業運営にあたっては各地で問題点が指摘されているところである。今後、このような問題に対処するため、現行のしくみに代わる制度を法令により措置することが必要と考えるがいかがが。			50730005	移動サービスネットワークみやぎ	ボランティアによる福祉有償運送	ボランティアによる福祉有償運送	法令による規制の撤廃	道路運送法第4条又は43条による事業許可を得た営利法人の事業所が第80条の有償運送許可を得る場合と、非営利法人が第80条の有償運送許可を得る場合の差別を撤廃して頂きたい。	国土交通省自動車交通局旅客課
120860	NPO等による福祉有償運送の運営協議会の見直し	道路運送法第80条第1項平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		運営協議会においては、ボランティア団体の組織の性格及び規模の大小に関わらず、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から、地域のニーズに対応したサービスが提供されるよう、十分協議されるべきであると考えている。また、運営協議会の協議内容の細部については、地域の実情に応じて柔軟に対応していただきたいと考えているが、協議にあたっては、当該地域の輸送需要や公共交通機関の現状等に知見を有する関係者の意見を広く聴いたうえで協議を行うべきものであることから、タクシー等の公共交通機関の代表の参加は必要なものと考えている。	運営協議会の設置を中心とした、通知に基づく(福祉有償運送の実現は、現状に対応していく)制度として理解するところであるが、事業運営にあたっては各地で問題点が指摘されているところである。今後、このような問題に対処するため、現行のしくみに代わる制度を法令により措置することが必要と考えるがいかがが。			1248080	NPO法人等による福祉有償運送の申請者の拡大	ボランティアによる福祉有償運送の規制の緩和	ボランティアによる福祉有償運送	道路運送法第80条ガイドラインによる規制の緩和	運営協議会の構成員を見直して頂きたい。	国土交通省自動車交通局旅客課
120870	NPO等による福祉有償運送の運営協議会の廃止	道路運送法第80条第1項平成16年3月16日国自旅第240号通達	NPO等非営利法人によるボランティア輸送については、地方公共団体が責任ある役割を果たすことを前提に、道路運送法第80条に基づき有償運送許可を与えている。	C		NPO等によるボランティア輸送が地域の利用者にとって有益なものとなるためには、地域のニーズに即したサービス内容であることが必要である。このため、NPO等によるボランティア輸送のそもそもの必要性や当該NPO等の提供するサービスの内容、安全確保の体制等については、地域の実情を熟知している地方公共団体が主体となって、関係者も含めた運営協議会の場で十分議論を尽くすことが必要であると考えており、撤廃することはできないと考えている。	運営協議会の設置を中心とした、通知に基づく(福祉有償運送の実現は、現状に対応していく)制度として理解するところであるが、事業運営にあたっては各地で問題点が指摘されているところである。今後、このような問題に対処するため、現行のしくみに代わる制度を法令により措置することが必要と考えるがいかがが。			1248090	NPO法人等による福祉有償運送の申請者の拡大	ボランティアによる福祉有償運送の規制の緩和	ボランティアによる福祉有償運送	道路運送法第80条ガイドラインによる規制の緩和	セダン特区の運営協議会を撤廃して頂きたい。	国土交通省自動車交通局旅客課



管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120920	自動車の回送運行における仮ナンバー表示の柔軟化の拡大	道路運送車両法第36条の2 道路運送車両法施行規則第7条、第26条の3、第26条の6 国土交通省関係構造改革特別区域法第2条第3項に規定する省令の特例に関する措置及びその適用を受ける特定事業を定める省令第1条	回送運行許可番号及びこれに記載された番号の表示は、自動車の運行中回送運行許可番号に記載された番号が判断できるように、回送運行許可番号を自動車の前面及び後面の見やすい位置に確実に取り付けることによって行う。 特区の認定を受けたときは、車両に備わっていない回送運行許可番号を別途定め、その使用を認める。	D-2		現行の特区における回送運行許可番号の柔軟化については、特区内において車両の通行状況その他の周囲の状況から判断し、主として回送の用に供されている道路の区間に限定すれば、当該道路の区間が一般交通の少ない地域であることや回送の区間が短距離であり、表示の方法を緩和しても当該車両が未登録車なのか否かの誤解を与えることは少ないものと考えられることから、車両に備わっていない回送運行許可番号を別途定め、その使用を認めることにより当該回送の効率化を図るものである。 柔軟化した回送運行許可番号の使用可能区間を特区全域に広げることは、この趣旨から判断すれば適当ではないが、当該区域内において、回送運行事業者が走行することを予定している区間それぞれが要件に合致する場合に、回送運行の区間を新たに設定することにより、要望の実現が可能と考える。 なお、現行の特区における回送運行許可番号の柔軟化については、平成16年度中に全国展開をすることとしていることである。	右提案主体の意見につき検討し、回答されたい。	回送運行においては、主として回送の用に供されている道路以外の区間(要件に合致しない区間)を走行する場合がある。この場合、現状では特定事業1204により柔軟化された回送運行許可番号は使用できないことから、別途、通常の同許可番号を借受ける必要がある。こうした中、柔軟化された同許可番号を通常のように、自動車の前面及び後面の見やすい位置に確実に取り付けられ、外観上は、当該車両が未登録車なのか否かの誤解を与えることは少ないものと考えられる。そこで、事業者の負担軽減に向け、柔軟化された同許可番号の使用可能範囲拡大の検討をお願いするものです。		1072020	名古屋港管理組合	名古屋港産業ハブ特区計画	自動車の回送運行時における仮ナンバー表示の柔軟化の拡大(特定事業1204における柔軟化区間の拡充)	特定事業1204により交付された回送運行許可番号について、通常の方法で取り付けることで、特区内全域の回送運行を許可する。	特定事業1204は、特区内の特定区間に限り使用できる回送運行許可番号を別途定め、その使用が認められることにより、回送運行効率の向上に寄与している。その一方で、特定区間外で使用する同許可番号も必要であることから、現状では特定区間内で使用する同許可番号を追加で借受けることになる。そこで、特定事業1204の回送運行許可番号の使用可能範囲を特定区間から特区内全域に拡大し、更なる事業者の負担軽減と回送運行効率の向上を推進する。	国土交通省
120930	専任水防団のバトロールにおける着脱式のオレンジ色回転灯の装備可能化	道路運送車両の保安基準第42条	道路運送車両の保安基準(運輸省令第42条の規定により、自動車への回転灯の装備は、緊急自動車や道路維持作業用自動車に限って認められている。	C		今回のご提案のようなオレンジ色の回転灯は、方向指示器や非常点滅表示灯と誤認されるおそれがあることから、道路運送車両の保安基準等において禁止されているところである。方向指示器や非常点滅表示灯は、他の交通に対して合図を打つことは困難である。 なお、水防用自動車については、緊急自動車として都道府県公安委員会の指定を受けたものに限り、赤色回転灯の装着が認められているため、指定を受けられない自動車については、回転灯の装備を認め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。	東海市の車両は、屋根の左右に非常点滅表示灯として、その基準を満足するオレンジ色の点滅灯火を備えたものであり、特別な認可を得たものではない。 現在、回転灯については基本的に、都道府県公安委員会から緊急自動車として認定を受け赤色回転灯を備えた自動車、都道府県公安委員会から道路維持作業用自動車として認定を受け黄色回転灯を備えた自動車、警察本部から自主防犯バトロールを適切に行うとして証明を受け青色回転灯を備えた自動車について認められている。 以上のとおり、目的に応じ回転灯等の装着のルールが設けられているところである。これを活用する範囲であれば回転灯の備え付けは可能である。	1173010	岐阜県岐阜市	回転灯、点けて守るぞわがまち特区	岐阜市の専任水防団が、岐阜市長の命令下において行う河川堤防等のバトロールにおいて、水防団員の個人所有車両を使用する場合、河川堤防等のバトロールに限り、車両を事前に限定して、ゴムマグネット等による着脱式のオレンジ色回転灯の装備を例外的に認めるための基準緩和申請をした時、当該申請者を構成とする水防団が、水防活動の一環として行う河川堤防等のバトロールに限って認定することができるよう基準を緩和する。	岐阜市水防団が、ゴムマグネット等による着脱式のオレンジ色回転灯を事前に認可を得た車両に装備使用して、水防活動の一環として河川堤防等のバトロールを行う。	国土交通省		
120940	青色回転灯を装備した防犯バトロール車の業務範囲の拡大(不法投棄)	道路運送車両の保安基準第55条 自動車交通局長依命通達「基準緩和と自動車による基準の緩和の認定要領」第3(11)	警察本部から青色回転灯を装備する自動車による自主防犯バトロールを適正に行うことができる旨の証明を受けた者については、保安基準第55条の規定による基準の緩和の認定手続きにより、青色回転灯の自動車への装備を認めることとした。	C		青色回転灯を自動車に装備するための警察本部からの証明が受けられない場合、基準の緩和の認定を受けることは困難である。	警察本部からの証明を受けた場合には、青色回転灯を装備することができると解してよしいが、	警察本部から青色回転灯を装備する自動車による自主防犯バトロールを適正に行うことができる旨の証明を受けた者については、保安基準第55条の規定による基準の緩和の認定手続きにより、青色回転灯の自動車への装備が認められる。	1270010	神奈川県横浜市	安全安心よこはま防犯特区	青色回転灯を装備した防犯バトロール車の業務範囲の拡大	現在の規定では青色回転灯の装備は防犯バトロールに限定されているが、防犯バトロールに併せて不法投棄防止バトロールを実施する場合も、青色回転灯を使用することを可能とする。	防犯バトロールに併せて不法投棄防止バトロールを実施できることにより、地域の犯罪抑止と街の美観が期待できる。	警察庁 国土交通省	
120950	青色回転灯を装備した防犯バトロール車の業務範囲の拡大(防災活動)	道路運送車両の保安基準第55条 自動車交通局長依命通達「基準緩和と自動車による基準の緩和の認定要領」第3(11)	警察本部から青色回転灯を装備する自動車による自主防犯バトロールを適正に行うことができる旨の証明を受けた者については、保安基準第55条の規定による基準の緩和の認定手続きにより、青色回転灯の自動車への装備を認めることとした。	C		青色回転灯を自動車に装備するための警察本部からの証明が受けられない場合、基準の緩和の認定を受けることは困難である。	警察本部からの証明を受けた場合には、青色回転灯を装備することができると解してよしいが、	警察本部から青色回転灯を装備する自動車による自主防犯バトロールを適正に行うことができる旨の証明を受けた者については、保安基準第55条の規定による基準の緩和の認定手続きにより、青色回転灯の自動車への装備が認められる。	1270020	神奈川県横浜市	安全安心よこはま防犯特区	青色回転灯を装備した防犯バトロール車の業務範囲の拡大	防犯バトロールに併せて風水害による災害発生が見込まれる場合及び発生時も青色回転灯を使用し、広報活動を行うことを可能とする。	風水害による災害発生が見込まれる場合及び発生時の広報活動を実施することにより、犯罪発生を抑制すると共に、市民生命の安全確保を推進することができる。	警察庁 国土交通省	
120960	他の業務に基づく(移動中における)防犯バトロール車の防犯活動の容認	道路運送車両の保安基準第55条 自動車交通局長依命通達「基準緩和と自動車による基準の緩和の認定要領」第3(11)	警察本部から青色回転灯を装備する自動車による自主防犯バトロールを適正に行うことができる旨の証明を受けた者については、保安基準第55条の規定による基準の緩和の認定手続きにより、青色回転灯の自動車への装備を認めることとした。	C		青色回転灯を自動車に装備するための警察本部からの証明が受けられない場合、基準の緩和の認定を受けることは困難である。	警察本部からの証明を受けた場合には、青色回転灯を装備することができると解してよしいが、	警察本部から青色回転灯を装備する自動車による自主防犯バトロールを適正に行うことができる旨の証明を受けた者については、保安基準第55条の規定による基準の緩和の認定手続きにより、青色回転灯の自動車への装備が認められる。	1270030	神奈川県横浜市	安全安心よこはま防犯特区	他の業務に基づく(移動中における)防犯バトロール車の防犯活動の容認	市町村が防犯団体となる場合は、他の業務に基づく移動中も青色回転灯を点灯し防犯活動を可能とする。	他の業務による移動中の時間に防犯活動が可能となれば、自主バトロールの活動時間が増え、それに伴う犯罪の抑止効果や早期発見が期待できる。	警察庁 国土交通省	
120970	輸出入自動車の回送運行における自動車損害賠償責任保険料の低減	自動車損害賠償保障法第25条、同法第33条第1項、同施行令第9条、自動車損害賠償責任保険基準料率(平成14年金融庁告示22号)	強制保険である自賠責保険の基準料率については、自賠責法施行令第9条の車種区分毎に収支均衡となるよう算出されている。 回送運行における基準料率は同施行令第16号の商品自動車区分に区分されている。 基準料率を改定するには、自賠責の答申を受け、金融庁が認可することとされている。	C		自賠責保険は、被害者保護を目的とした社会政策的性格の強い強制保険である。商品自動車については、熟練ドライバー等による商品回送の際の保険として、既に独立した車種区分とされているところであり、これを更に細分化することは不適当と	右提案主体の意見につき検討し、回答されたい。	提案の主旨は、車種区分の細分化とは異なり、商品自動車の保険期間(5日から6ヶ月)の1年への延長・増設です。そこで、第2次提案の干葉県から出された管理コード1208060において、措置の概要(対応策)で示された「回送運行許可期間の延長に伴う商品自動車の自動車損害賠償責任保険料率の改正」について、現状の方向性を踏まえ検討をお願いするものです。	1072030	名古屋港管理組合	名古屋港産業ハブ特区計画	輸出入自動車の回送運行における自動車損害賠償責任保険料の低減	特定事業1204により交付された回送運行許可番号における自動車損害賠償責任保険料を低減する。	特定事業1204による回送運行許可番号の使用による回送運行効率の向上を推進する。	金融庁 国土交通省	

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類の見直し」	「措置の内容の見直し」	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
120980	平水区域の範囲の拡大化	船舶安全法施行規則第1条第6項、船舶安全法施行規則第1条第6項、船舶安全法施行規則第1条第6項、船舶安全法施行規則第1条第6項	平水区域は、船舶安全法施行規則第1条第6項により、次のように規定されている。湖、川及び港内の水域。船舶安全法施行規則第1条第6項各号に掲げる水域	C	この場合において、この港の区域は、港則法に基づき、港の区域の定めがあるものとする。ただし、気象・海象条件等に基づき、平水区域を定めることが適当でない水域については、船舶安全法施行規則第1条第6項ただし書きの規定に基づき、別に告示で定める区域を平水区域としている。	船舶安全法では、船舶の堪航性及び人命の安全の保持を担保するため、平水区域、沿海区域、近海区域及び遠洋区域の航行区域に応じて船舶の構造、設備基準等を定めている。航行区域は、自然条件(地形・気象・海象条件)や緊急時の避難等の諸条件に基づき定められており、当該区域についても、地形・気象・風向・風速等を考慮して航行区域を定めているものであることから、経済的理由により特定の種類の船舶のみを特例として平水区域を広げることができない。 また、船員法の規定に係る港の区域の特例は、海上労働の特殊性及び航海の安全の確保の観点から、陸上の労働者と同等に扱っても問題がないと考えられるものについて設けられている。当該区域についても、自然条件等を勘案し、陸上の労働者とは異なる扱いをすることが必要であることから船員法を適用するとしているところである。したがって、単に経済的理由により船員法の適用について特例を設けることはできない。 ただし、当該区域を含め、航行区域や港の区域の設定については随時見直しを行っているところであり、今後とも自然条件の変化等に応じて検討を行うこととしている。	平水区域の設定にかかる具体的な基準及び要件を示されたい。また、港湾管理者等の発意により区域の見直しを行うくみがあるかご教示いただきたい。仮にそのような見直しが行われる場合は、地域の実情に対応するためにも制度の創設が必要であると考えるがいかがか。なお、今回提案の地域においては2つの平水区域の距離がほとんど離れていないという特殊事情からみて見直しができないか早急に検討されたい。	1 平成14年に供用を開始した勇弘マリーナは小型船舶の避難場所となり得ること。 2 特区の対象船舶はタグボートなど20トン程度以下の船舶であること。 3 2つの平水区域の間にある沿海区域は6kmほどあるが、この間を一体化した場合、防波堤から外海側へは西港区から4.5km、東港区から6kmほどの位置でつながることになる。これは現行より1.5倍程度速く、防波堤から離れることとなるが、現在の平水区域は昭和57年の指定で、既に20年以上経過していること。この間の技術革新は目覚ましいが、船舶の航行機能は格段に進歩していること。平水区域間の移動のみを目的としたボートサービス船舶に限っていること。			船舶安全法に基づき(平水区域の設定にあたっては、以下の事項を総合的に勘案して決定している。 (イ)地形及び面積 (ロ)直接的には、陸岸より囲まれており、その開口は、直接外海に面して大きく開いていないこと。 (ハ)直接外海に面して大きく開いている場合は、開口入口付近に島があり、外海から波の直接侵入を防げていること。 (ニ)面積は比較的狭小であり、かつ、風向に応じた風の吹送距離が小さくなるような条件を具備していること。 (ヘ)気象及び海象 (イ)年間を通じて静穏であること。 (ロ)海面の状態は、ビューフォート階級2以下の場合が多く、異常気象の場合を除き、最悪の状態(地形に応じた風速)においても階級4以下であること。 (ハ)航路から海岸までの最大距離が小さく、非常の際における乗船者の安全を期待しうる場所への避難が容易なこと。	1024010	北海道苫小牧市	平水区域一体化構想	平水区域一体化構想	平水区域と同様の取扱いをする沿海区域の範囲の例 例1 苫小牧港の西港区と東港区の2つの平水区域の半円とその接線及び海岸線に囲まれる区域 例2 苫小牧港の西港区と東港区の2つの平水区域の間にある沿海区域で海岸線から2km以内の区域	苫小牧港の西港区と東港区の間の航行するボートサービス船舶は、1隻当たり年間の人件費で2千万円、検査料で6百万円の削減になる。また、VHFデジタル選択呼出聴取装置、遭難信号送受信機(SART)、レーダートランスポンダ、非常用位置指示無線標識装置(EPIRB)、航行警報受信機(NAVTEX)、船舶無線(NIT1)などの設置義務もなくなる。このようにボートサービス業務の経費が軽減され、北海道経済を牽引する中核国際港湾苫小牧港の一層の利用促進を図ることができる。	国土交通省
120990	わが国外航船舶の第二船籍制度創設(日本籍外航船舶に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃)	船舶職員法第23条の2第2項の規定に基づき「就業範囲の指定に関する海上技術安全局船員部長通達(海職第284号)の2、平成11年6月11日)」	船舶職員法第23条の2第2項の規定に基づき「就業範囲の指定に関する海上技術安全局船員部長通達(海職第284号)の2、平成11年6月11日)」	C	この港の範囲は、港則法に基づき(港の区域、と)して定められている。港の区域の特例は、船員法第1条第2項第2号の港の区域の特例に関する政令において、告示(船員法第1条第2項第2号の港の区域を指定する件)により定められている。	構造改革特区制度は、地域等の提案により構造改革特別区域を設定し、当該地域の特性に応じた規制の特例措置を設けることにより、地域の活性化を図り、国民生活の向上及び国民経済の発展に寄与することを目的とするものである。したがって、特例措置の適用により、当該地域にメリットがあり、地域の活性化につながるが前提となっており、また、当該特区において効果が検証された場合には、全国に適用される制度改正を行い、構造改革を進めることが想定されていることと、税の軽減などの財政措置を伴うものは対象としないこととされている。 これらのこと踏まえ、さらに以下の理由により、本提案は特区制度の趣旨にかなうものではない。 なお、船主協会等からの要望のあるいわゆる「第二船籍制度」を、西欧諸国等の制度に照らし、我が国で創設するのは、創設する場合にはいかなる要件とするかが適当であるのかについては、現在、国土交通省及び社団法人日本船主協会とが共同で「外航海運政策推進検討会議」を設置し、検討を行っている。 1 本特区提案は、以下のとおり、収収増や雇用の創出につながらず、具体的に「地域にメリットがあり、地域の活性化につながる」ものとは考えられない。 (1) 仮に、特区に船籍をおく船が増えたとしても、登録免許税は国税であり、市町村の税収にはならない。船舶は船籍を置くのみであり、寄港の義務等はない。 このため、 - 現行の制度の下では、船舶の固定資産税は寄港回数を基に按分されるものであるため、船籍地に税収が入る見込みは少ない。 - 船舶が寄港しなければ、雇用の増加や燃料・水の購入等の経済効果も期待できない。 (2) なお、船舶が置籍されると、船体及び船舶に備置される証書等に船籍港の名称が記載されるが、船籍港の知名度の上昇による観光客の来訪促進等の地域活性化効果があるとも考えられない。 (3) さらに、本提案が特区として実現されたとしても、税制の軽減措置は採られないので、便宜置籍船に比べてコスト競争力が著しく劣ることになりはならず、どの程度船舶の置籍が発生するかは疑問。 2 また、船員の配乗要件については、条約にも準拠して船舶の航行の安全確保の観点から必要な資格・人員が定められた安全規制に係るものであり、船舶は船籍にかかわらず、いずれの場所においても航行できるため、特別の地域に限定して特別措置を講じる性格のものではない。なお、この配乗要件は、日本人船員確保の観点も踏まえ、労使も十分に協議を行い、決定されたものである。したがって、日本人船員の配乗要件については、日本人船員の確保・育成のあり方等様々な観点にも関連するので、全日本海員組合等の意見も幅広く聞きながら、十分な議論を重ねることが不可欠である。	日本籍船がゼロに近づく懸念の中、外航船舶の大部分を外国法に委ねることの潜在的リスクを問題視し、同リスク回避には第二船籍創設が有効とする提案に対し、今回も明確な見解が示されていないとは思えないので、特区および外航海運政策推進検討会議での迅速な検討を再度要請する。約2,000隻の日本船籍に含まれる外国船舶のうち、約470隻の船主は今治市(海運会社)であり、現行制度のもとでは登録免許税や固定資産税の税収が船籍地に入らないとしても、これら船舶が日本の法律で守られるようになることは、市民である船主の利益につながり、ひいては法人市民税の増収も期待できると考える。詳細は補足資料を参照されたい。	日本籍船への船員配乗に係る現在の法制度は、船舶の航行の安全確保の観点から条約に準拠した必要な資格を取得した者を配乗させることを求めているのであって、国籍に係る要件はない。しかしながら、当該資格を取得しているのは実態としてほとんど日本人であること、現在の日本人船員の配乗に関する取扱は、日本人船員の確保の観点も踏まえ、労使も十分に協議を行い、労使も十分に協議を行い、決定されたものである。したがって、この配乗に関する取扱いも踏まえ、現行の制度のもとでは、登録免許税や固定資産税の税収が船籍地に入らないとしても、これら船舶が日本の法律で守られるようになることは、市民である船主の利益につながり、ひいては法人市民税の増収も期待できると考える。詳細は補足資料を参照されたい。			日本籍船への船員配乗に係る現在の法制度は、船舶の航行の安全確保の観点から条約に準拠した必要な資格を取得した者を配乗させることを求めているのであって、国籍に係る要件はない。しかしながら、当該資格を取得しているのは実態としてほとんど日本人であること、現在の日本人船員の配乗に関する取扱は、日本人船員の確保の観点も踏まえ、労使も十分に協議を行い、労使も十分に協議を行い、決定されたものである。したがって、この配乗に関する取扱いも踏まえ、現行の制度のもとでは、登録免許税や固定資産税の税収が船籍地に入らないとしても、これら船舶が日本の法律で守られるようになることは、市民である船主の利益につながり、ひいては法人市民税の増収も期待できると考える。詳細は補足資料を参照されたい。	1208010	愛媛県今治市、社団法人日本船主協会	わが国外航船舶の第二船籍制度創設(日本籍外航船舶に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃)	わが国外航船舶の第二船籍制度創設(日本籍外航船舶に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃)	日本籍外航船舶に対するいわゆる日本人船員配乗要件の改廃、および、外国人船員の海技資格承認試験制度の抜本的見直し等、関連資格の取得手続の簡便化等を図る。	国土交通省	
121000	強制水先が必要な船舶(外国籍船)の見直し	水先法第13条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的な安全制度である。したがって、水先制度に定める安全確保のための代償措置はない。水先区域における自然条件、船舶交通の状況、海難発生状況等、当該水域特性を十分に踏まえ、船舶の安全確保と通航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいる。さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	D-4	強制水先が必要な船舶(外国籍船)の見直し(強制水先の免除)については、規制改革・民間開放推進3か年計画(平成16年3月閣議決定)において、「現在、船長の航海実歴による強制水先の免除の対象となる船舶については、日本籍船に限られているが、ヨーロッパにおける制度も十分参考にして、外国籍船に対しても船長が同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認め、ことについては、平成16年度中に結論・実施することが既に決定していることから、これに従い検討・実施する。	これまでこの検討の経緯をふまえて、提案内容が実現されるかご教示いただきたい。また、右提案主体の意見につき検討・回答されたい。	水先制度は安全確保のために国際的に実施されている社会的な安全制度であり、自治体の区域に収まらない広域的な船舶交通流に着目した社会的な安全制度ということで、強制水先が必要な船舶(外国籍船)の見直し(強制水先の免除)については、平成16年度中の結論・実施に向けて、「水先制度のあり方に関する懇談会」において、水先制度の抜本的な見直しが行われていることとありますが、以下の下開港の特徴に鑑み、全国的な見直しとは別に、特区による早期の規制緩和をお願いしたい。 下開港は本州で東アジアに最も近接しているという地理的特性(地域特性)を背景に、対韓国フェリー(毎日運航)、対中国フェリー(週2便運航)の他、韓国船社(2社)によるコンテナ船(週3便)が就航しており、外資コンテナ貨物の半数以上が東アジアと関西以西とを結ぶスピード重視の貨物となっております。このように下開港は広範囲の国内企業との国際物流戦略上も重要な役割を担う特徴ある港湾であります。この下開港の特徴ある港湾サービスを実現しているのは、先に示した韓国、中国の特港の間の多頻度に運航している外国籍船(フェリー、コンテナ船)で、これらの外国籍船の船長は概ね年間50回から150回の航海実績を有し、開門港の出入港に十分習熟しております。 規制緩和による安全確保の問題については、日本籍船の船長よりも格段に厳しい航海実歴(年50回以上)を条件に外国籍船の船長への免除規定を適用することで十分対応可能と考えております。 本件規制緩和の特例事項の実現は、下開港を多頻度にご利用する外国籍船の利便性向上を図り、安価な物流サービスの提供を通じた国内企業の国際競争力の向上と港湾都市・下開、地域経済の活性化に資するものであり、構造改革の推進意義・目的にも合致することから、地元関連企業も大きな期待を寄せておりますので特区として再検討下さることをお願いいたします。	強制水先が必要な船舶(外国籍船)の見直し(強制水先の免除)については、規制改革・民間開放推進3か年計画(平成16年3月閣議決定)に基づき、外国籍船の船長が日本籍船の船長と同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認めるとし、平成17年4月1日より実施することとしている。具体的には、一定の航海実歴、コミュニケーション能力及び海運法令に関する知識を有する船長には、船籍を問わず強制水先の免除を認める方向で検討を進めているところである。			強制水先が必要な船舶(外国籍船)の見直し(強制水先の免除)については、規制改革・民間開放推進3か年計画(平成16年3月閣議決定)に基づき、外国籍船の船長が日本籍船の船長と同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認めるとし、平成17年4月1日より実施することとしている。具体的には、一定の航海実歴、コミュニケーション能力及び海運法令に関する知識を有する船長には、船籍を問わず強制水先の免除を認める方向で検討を進めているところである。	1013010	山口県下関市	下関市・東アジアロジスティック特区	強制水先が必要な船舶(外国籍船)の見直し	開門区において入出港する強制水先が必要な船舶のうち、下記について適用を除外とする特例を設けること。 水先法第13条ただし書きに定める船舶の船長に、本市構造改革特別区域計画(名称:下関市・東アジアロジスティック特区)の目標に掲げている下関港における物流の更なる効率化を図る。 1. 水先法施行規則第22条に規定する表中、第1欄、開門区、第2欄、開門港航路区域のみを航行し、開門区の区域を通過する船舶以外の船舶について、外国籍船舶の船長(外国人)については第4欄の回数を50回とすることで、日本籍船よりも厳しい条件を設定することにより、安全性を確保する。 2. 下記安全対策設備等を搭載している船舶のみを対象とし、安全性を確保する。 1)船舶自動識別装置(AIS) 2)自動衝突予防装置(ARPA) 3)SOLAS条約に基づくSMC(安全管理証書) 3. 船体水域での行き合い船とのコミュニケーションを図るため、船長、一等航海士をはじめ操縦にあたる複数の船舶職員が英語を話すことが出来ること。	H15年4月21日に認定していた。本市構造改革特別区域計画(名称:下関市・東アジアロジスティック特区)の目標に掲げている下関港における物流の更なる効率化を図る。 具体的には、下関港で発着する国際フェリー航路及び定期コンテナ航路に就航する船舶のうち、開門区の航行環境を十分に把握している船長(外国人)が乗船する船舶を対象とし、下関港の利用にあたっての利便性向上を実現し、下関港の国際競争力アップにつなげ、地域経済の活性化を図る。	国土交通省

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁
121000	強制水先が必要な船舶(外国籍船)の見直し	水先法第13条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的な船舶交通流に着眼した社会的な安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかかわる安全確保のための代替措置はない。水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と通航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいる。さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	D-4		強制水先が必要な船舶(外国籍船)の見直し(強制水先の免除)については、規制改革・民間開放推進3か年計画(平成16年3月閣議決定)において、「現在、船長の航海実歴による強制水先の免除の対象となる船舶については、日本籍船に限られているが、ヨーロッパにおける制度も十分参考にして、外国籍船に対しても船長が同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認める。」ことについて、平成16年度中に結論・実施することが既に決定していることから、これに従い検討・実施する。	これまでの検討の経緯をふまえ、提案内容が実現されるかご教示いただきたい。		強制水先が必要な船舶(外国籍船)の見直し(強制水先の免除)については、規制改革・民間開放推進3か年計画(平成16年3月閣議決定)に基づき、外国籍船の船長が日本籍船の船長と同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認めることとし、平成17年4月1日より実施することとしている。具体的には、一定の航海実歴、コミュニケーション能力及び海事法令に関する知識を有する船長には、船籍を問わず強制水先の免除を認める方向で検討を進めているところである。	1233010	東京都	国際港湾特区	強制水先が必要な船舶(外国籍船)の見直し	実歴認定制度(強制水先の対象船舶であっても、当該強制区を年に一定回数以上航海した船長が運輸する日本籍船であれば水先人の乗船義務を免除)の対象を拡大する。具体的には、「当該港または水域において国土交通省令で定める一定回数以上航海に従事したと認められるもの」という条件設定に関し、より厳格な要件(日本の航路、国内海事法令について船長が十分な知識・経験を有する国土交通省が認定した場合等)を付した上で外国籍船を加える。	安全性に問題のない船舶について、現行の実歴認定制度の対象船舶に外国籍船を加え、港湾コストの低減を図り、東京港の国際競争力を強化する。	国土交通省
121000	強制水先が必要な船舶(外国籍船)の見直し	水先法第13条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的な船舶交通流に着眼した社会的な安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかかわる安全確保のための代替措置はない。水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と通航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいる。さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	D-4		強制水先が必要な船舶(外国籍船)の見直し(強制水先の免除)については、規制改革・民間開放推進3か年計画(平成16年3月閣議決定)において、「現在、船長の航海実歴による強制水先の免除の対象となる船舶については、日本籍船に限られているが、ヨーロッパにおける制度も十分参考にして、外国籍船に対しても船長が同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認める。」ことについて、平成16年度中に結論・実施することが既に決定していることから、これに従い検討・実施する。	これまでの検討の経緯をふまえ、提案内容が実現されるかご教示いただきたい。また、右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	スーパー中核港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。また「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。	強制水先が必要な船舶(外国籍船)の見直し(強制水先の免除)については、規制改革・民間開放推進3か年計画(平成16年3月閣議決定)に基づき、外国籍船の船長が日本籍船の船長と同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認めることとし、平成17年4月1日より実施することとしている。具体的には、一定の航海実歴、コミュニケーション能力及び海事法令に関する知識を有する船長には、船籍を問わず強制水先の免除を認める方向で検討を進めているところである。	1271010	神奈川県横浜市	国際物流特区	強制水先が必要な船舶(外国籍船)の見直し	横浜港に入港する外国籍線の船舶について、定期的な入港頻度(入港経路)がある場合、強制水先を免除あるいは、特例料金を設定し、水先料金の低減化を図ります。	現在、「水先制度のあり方に関する懇談会」において、水先制度の抜本的な見直しが行われているところですが、更なる水先料金低減化の早期実現を図り、横浜港の国際競争力を強化します。	国土交通省
121010	強制水先区の見直しによる水先料金の低減化	水先法第11条、第13条及び第22条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的な船舶交通流に着眼した社会的な安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかかわる安全確保のための代替措置はない。水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と通航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいる。さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	E		東京港と横浜港を移動する船舶に対する水先は、東京港のバースと境界との間の入出港業務、東京港の境界と横浜港の境界との間の航行業務、横浜港の境界とバースとの間の入出港業務を別々の水先人が実施しているが、これは、安全上の観点からそれぞれの水域事情に精通した水先人が専門的に水先業務を担当する必要があるためである。そして、各水先人の業務に重複はなく、従って、水先料金にも重複がないため、現状においてもコストの増加につながっていないという事実はない。なお、現在、水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、船舶の航行安全等に留意しつつ、時代に即した制度となるよう、水先区のある方も含めた制度全体のあり方の検討を行っているところである。	これまでの検討の経緯をふまえ、提案内容が実現されるかご教示いただきたい。また、右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	東京港は、横浜港とともに京浜港としてスーパー中核港湾の指定を受け、港湾管理者間の連携に取り組んでいるところであるが、東京港の国際競争力を強化するためには、水先制度の抜本的な見直しが必要であると考えます。「水先制度のあり方に関する懇談会」において、東京湾の水先区統合による一元化、京浜港全体に精通した水先人育成などによる港湾サービスの効率化、水先料金の見直しによる港湾コスト削減等の実現に向けた十分な議論がなされるようお願いいたします。	水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ十分な議論を行い、平成17年3月頃を目途に本懇談会の結論を得ることとしている。	1233020	東京都	国際港湾特区	強制水先区の見直しによる水先料金の低減化	東京湾内の複数の水先区を統一し、一つの水先区とする。また、京浜港に精通した水先人の研修・指導・育成を行い、一人の水先人による水先航行を可能にする。	東京湾内の複数の水先区を統合することにより、水先料金の低減化を図り、アジア諸港に伍した国際競争力のある東京港とする。	国土交通省
121010	強制水先区の見直しによる水先料金の低減化	水先法第11条、第13条及び第22条	水先制度は、安全確保のために国際的に実施されている社会的な船舶交通流に着眼した社会的な安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかかわる安全確保のための代替措置はない。水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と通航効率の増進の観点から、適時適切な見直しに取り組んでいる。さらに、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	E		東京港と横浜港を移動する船舶に対する水先は、東京港のバースと境界との間の入出港業務、東京港の境界と横浜港の境界との間の航行業務、横浜港の境界とバースとの間の入出港業務を別々の水先人が実施しているが、これは、安全上の観点からそれぞれの水域事情に精通した水先人が専門的に水先業務を担当する必要があるためである。そして、各水先人の業務に重複はなく、従って、水先料金にも重複がないため、現状においてもコストの増加につながっていないという事実はない。なお、現在、水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、船舶の航行安全等に留意しつつ、時代に即した制度となるよう、水先区のある方も含めた制度全体のあり方の検討を行っているところである。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	スーパー中核港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。また「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。	水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ十分な議論を行い、平成17年3月頃を目途に本懇談会の結論を得ることとしている。	1271020	神奈川県横浜市	国際物流特区	強制水先区の見直しによる水先料金の低減化	東京港と横浜港を移動する船舶は水先人(東京)の水先人、東京湾の水先人、横浜港の水先人)のきょう海により航行することとなります。安全性を考慮しつつ、1人の水先人で一体的に水先業務を行えるような特例の実現をお願いします。	現在、「水先制度のあり方に関する懇談会」において、水先制度の抜本的な見直しが行われているところですが、更なる水先料金低減化の早期実現を図り、横浜港の国際競争力を強化します。	国土交通省
121020	水先料金制度の更なる見直し	水先法第22条	現行の水先料金は、きょう導距離等水域特性に伴う操船困難度を勘案し、水先区毎に設定している。水先料金は、港湾コストの約5%程度ではあるが、コスト低減に対する社会的要請等を踏まえ、適時適切に料金の見直しに取り組んでいる。	C		水先料金については、全国の各水先区について、料金のベースとなるきょう導距離等を再検証し、料金の見直し作業を行い、15年1月には見直しの第一次分を措置した上、本年4月には見直しの第二次分を措置したところである。当該措置により、例えば横浜港については15%を超える水先料金の低減を既に図ったところである。なお、現在、水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、船舶の航行安全等に留意しつつ、時代に即した制度となるよう、水先料金制度を含めた制度全体のあり方の検討を行っているところである。	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	スーパー中核港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。また「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。	水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ十分な議論を行い、平成17年3月頃を目途に本懇談会の結論を得ることとしている。	1271030	神奈川県横浜市	国際物流特区	水先料金制度の更なる見直し	横浜港における水先料金については、平成16年4月の全国的な改訂を受けて、見直しが行われましたが、スーパー中核港湾として更なる料金の低減化をお願いします。	現在、「水先制度のあり方に関する懇談会」において、水先制度の抜本的な見直しが行われているところですが、更なる水先料金低減化の早期実現を図り、横浜港の国際競争力を強化します。	国土交通省

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁
121030	強制水先の必要な船舶の範囲(対象船舶の大きさ)の見直し	水先法第13条	水先制度は、文士確保のために国際的に実施されている社会的な安全制度であり、自治体の区域に取らない広域的な船舶交通流に着目した社会的な安全制度である。さらに、現時点において、水先制度にかかわる安全確保のための代替措置はない。水先制度については、水先区における自然条件、船舶交通の状況、海難の発生状況等、当該水域特性を十分踏まえ、船舶の安全確保と通航効率の増進の観点から、適時適切な見直しを図りたい。	C		強制水先の対象船舶の範囲の設定にあたっては、これまでは審議会等において、安全性を確保するため、当該水先区ごとに、その地形的条件、港湾及び航路の整備状況、船舶の輻輳状況、海難の状況等多様な要素を勘案しつつ、ユーザー、港湾管理者、水先人及び学識経験者等の意見も十分に踏まえ、総合的に判断してきたところである。また、現在、水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、船舶の航行安全等に留意しつつ、時代に即した制度となるよう、強制水先対象船舶のあり方を含めた制度全体のあり方の検討を行っているところである。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	スーパー中樞港湾としてのコスト低減に資するため、特区制度を含めた柔軟な対応を早期に実現していただきたい。また「水先制度のあり方に関する懇談会」においては、港湾コスト低減に対する社会的要請を踏まえ、安全かつ経済的な制度となるよう検討されたい。	水先制度の抜本的な見直しを行うための「水先制度のあり方に関する懇談会」において、提案内容も含めた制度全体のあり方の検討を行っており、各方面からのご意見を踏まえ十分な議論を行い、平成17年3月頃を目途に本懇談会の結論を得ることとしている。	1271040	神奈川県横浜市	国際物流特区	強制水先の必要な船舶の範囲(対象船舶の大きさ)の見直し	港域に設定された強制区(横浜川崎区)において、強制水先の対象となる船舶の大きさを3千総トン以上から他の国内主要港と同等とすることで、水先料金の低減化を図ります。	現在、「水先制度のあり方に関する懇談会」において、水先制度の抜本的な見直しが行われているところですが、更なる水先料金を低減化の早期実現を図り、横浜港の国際競争力を強化します。	国土交通省
121040	カボタージュ(国内運送業者への留保に係る規制の緩和)	船舶法第3条	日本各港間の輸送(貨物及び旅客)は、原則日本籍船でなければ、行うことができない。	C		カボタージュに従事する権利は、専ら自国船舶に留保されることは国際慣行上確立されており、我が国が一方的に緩和することは不利益を被ることとなる。我が国の企業に対しカボタージュを全く認めない国もあることから、外国政府からの要望を受け、又は我が国政府が要望し、相互に認め合うなど日本の利益が確保されると確認でき、二国間の合意がなければ特許することは困難である。ただし、自ら使用する空コンテナの輸送については、二国間合意がなくても個別に特許を付与することができる。空コンテナの包括的な特許についても同様の考え方により、外国政府からの要望を受けて(米、英、独)又は我が国政府が要望して(中)二国間で調整し、我が国の利益を確保した上で相互に認め合ってきた。前記4カ国以外の国においては、二国間で合意がないことから空コンテナの包括特許については認めない。我が国の企業に対し空コンテナ輸送を全く認めない国もあることから、外国政府から要望があり、相互に認め合うなど、二国間で調整し、我が国の利益が確保されることについて合意できれば、包括的な特許を付与することは可能である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	スーパー中樞港湾に指定された東京港においてカボタージュ規制の限定的解除を行うことは、国際基幹航路をつなぎとめる効果を有し、国際トランシップ貨物の取扱増加のためにも有効である。東京港を經由し、通し船荷証券を有する貨物に限り規制緩和を行うことで、フィーダー輸送が活発に行われ、日本の港全体の活性化、陸上輸送からのモーダルシフト推進にも資するものと考えられる。特別的に認めない空コンテナの輸送の申請手続きについても、多くの外船社からその煩雑さを指摘されており、(米、英、独、中)の4カ国以外についても、年間で包括的に承認するなど手続きの簡素化を求める。	カボタージュに従事する権利は、専ら自国船舶に留保されることは国際慣行上確立されており、我が国が一方的に緩和することは不利益を被ることとなる。我が国の企業に対しカボタージュを全く認めない国もあることから、外国政府からの要望を受け、又は我が国政府が要望し、相互に認め合うなど日本の利益が確保されると確認でき、二国間の合意がなければ特許することは困難である。ただし、自ら使用する空コンテナの輸送については、二国間合意がなくても個別に特許を付与することができる。	カボタージュに従事する権利は、専ら自国船舶に留保されることは国際慣行上確立されており、我が国が一方的に緩和することは不利益を被ることとなる。我が国の企業に対しカボタージュを全く認めない国もあることから、外国政府からの要望を受け、又は我が国政府が要望し、相互に認め合うなど日本の利益が確保されると確認でき、二国間の合意がなければ特許することは困難である。併せて見ても実現されることが思料する。また、空コンテナの包括的な特許についても同様、我が国の企業に対し空コンテナ輸送を全く認めない国もあることから、外国政府から要望があり、相互に認め合うなど、二国間で調整し、我が国の利益が確保されることについて合意できれば、包括的な特許を付与することは可能である。	カボタージュ(国内輸送の自国運送業者への留保)に係る規制の緩和	東京港を經由する国際コンテナ貨物のうち、通し船荷証券を有する「外国から輸送され、東京港で積み替えられ、船荷証券記載の日本の目的港まで輸送される貨物」及び「日本の積込港から輸送され、東京港で積み替えられ、外国に輸送される貨物」に限り、船舶法3条但書の沿岸輸送特許の取得を認めることにより、限定的にカボタージュ規制を解除する。また、空コンテナの輸送については年間「包括的に承認するなど、手続きの簡素化を行う。」	東京港を經由する国際コンテナ貨物について、限定的にカボタージュ規制を解除することにより、現在、海外において積み替えがなされている地方港向け(出し)貨物を集積することにより、基幹航路の我が国への寄港を確保する。	国土交通省		
121050	カボタージュ(国内輸送)に係る規制(自国運送業者への留保)緩和	船舶法第3条	日本各港間の輸送(貨物及び旅客)は、原則日本籍船でなければ、行うことができない。	C		カボタージュに従事する権利は、専ら自国船舶に留保されることは国際慣行上確立されており、我が国が一方的に緩和することは不利益を被ることとなる。我が国の企業に対しカボタージュを全く認めない国もあることから、外国政府からの要望を受け、又は我が国政府が要望し、相互に認め合うなど日本の利益が確保されると確認でき、二国間の合意がなければ特許することは困難である。ただし、自ら使用する空コンテナの輸送については、二国間合意がなくても個別に特許を付与することができる。				1271050	神奈川県横浜市	国際物流特区	カボタージュ(国内輸送)に係る規制(自国運送業者への留保)緩和	現在、船舶法により日本各港間の輸送(貨物及び旅客)は原則、日本籍船でなければ行えないところ。横浜港で扱う海上コンテナに関しては、外国籍船舶の母船同士による構内積み替え輸送を可能とするといった規制緩和措置を設定し、横浜港における海上コンテナの一層の集積を図ります。	本件はスーパー中樞港湾として横浜港の国際競争力を強化する上で必要であり「国際物流特区」が認定された中、横浜港を寄港地とする外国籍船舶同士の横浜港における海上コンテナの積替輸送を可能とするといった規制緩和措置を設定し、横浜港における海上コンテナの一層の集積を図ります。	国土交通省
121060	バリアフリー化した観光船に対する小型船舶の定義の特例	船舶安全法第6条の5 船舶安全法第2条 交通バリアフリー法に基づき、旅客船に対してバリアフリー化のための設備基準が適用されている。	船舶安全法においては、旅客船については、全国的に総トン数20トン未満の船舶が小型船舶として扱われているため、特定の区域において20トンを超える大型の旅客船を小型船舶として扱うことは、船舶の構造の安定性、船体が損傷を受けた際の復原性、防火構造・消防設備等の安全性の確保の観点から困難である。また、スポーツ又はレクリエーション用のプレジャーボートについては、長さが24メートル未満であればその構造・設備が定型的かつ簡易であること、また、国際的にも長さ24メートル未満のものを対象として技術基準が整備されていることから、総トン数が20トン以上であっても長さ24メートル未満であれば小型船舶安全規則を適用することとしているが、旅客船については、多数の旅客を運送する業務用の船舶であるため、国際的にも厳しい基準が要求されていることから、長さ24メートル未満の旅客船を小型船舶安全規則の適用対象とすることは困難である。なお、提案理由の中で、「バリアフリーで45人定員の船を建造すると、最低でも長さ24mでトン数は28トンとなる」と述べられているが、総トン数20トン未満の小型の旅客船が50名程度の定員数を確保してバリアフリー基準に適合している例は多数ある。また、「昭和49年小型船の定義が5トン未満から20トン未満に、長さ12メートル未満に改正された」と述べられている点については事実誤認であり、昭和49年に小型船舶安全規則において、長さ12メートル未満の船舶を小型船舶と初めて定義し、平成6年にその定義を総トン数20トン未満の船舶と改正したものである。	C		船舶安全法体系においては、旅客船については、全国的に総トン数20トン未満の船舶が小型船舶として扱われているため、特定の区域において20トンを超える大型の旅客船を小型船舶として扱うことは、船舶の構造の安定性、船体が損傷を受けた際の復原性、防火構造・消防設備等の安全性の確保の観点から困難である。また、スポーツ又はレクリエーション用のプレジャーボートについては、長さが24メートル未満であればその構造・設備が定型的かつ簡易であること、また、国際的にも長さ24メートル未満のものを対象として技術基準が整備されていることから、総トン数が20トン以上であっても長さ24メートル未満であれば小型船舶安全規則を適用することとしているが、旅客船については、多数の旅客を運送する業務用の船舶であるため、国際的にも厳しい基準が要求されていることから、長さ24メートル未満の旅客船を小型船舶安全規則の適用対象とすることは困難である。なお、提案理由の中で、「バリアフリーで45人定員の船を建造すると、最低でも長さ24mでトン数は28トンとなる」と述べられているが、総トン数20トン未満の小型の旅客船が50名程度の定員数を確保してバリアフリー基準に適合している例は多数ある。また、「昭和49年小型船の定義が5トン未満から20トン未満に、長さ12メートル未満に改正された」と述べられている点については事実誤認であり、昭和49年に小型船舶安全規則において、長さ12メートル未満の船舶を小型船舶と初めて定義し、平成6年にその定義を総トン数20トン未満の船舶と改正したものである。	平成6年に小型船舶の定義を総トン数20トン未満の船舶と改正された経緯や理由をご教示いただきたい。また、旅客船について厳しい基準が要求されることは理解できるが、国際基準も同様に20トン未満とされているかご教示いただきたい。また、右提案主体の意見につき検討し回答された。	プレジャーボートにおいては24m未満の船舶について、トン数の制限なく1級小型免許での操船が安全と判断されることから、24m未満の観光船においても操船における安全面では同等であると考える。操船に関する安全性については、総トン数ではなく全長で判断することとし、仮に船舶上は大型船とされるものであっても、24m未満の旅客船については船員の乗船要件を小型船舶と同様に緩和することができないか検討していただきたい。	平成6年の改正については、総トン数20トン未満の船舶は、長さ12m未満の船舶と同じような構造・通航状態を有していたため、総トン数20トン未満の船舶を小型船舶と定義し直した。また、国際条約の規定は、国際航海を行う全ての旅客船に適用され、船舶の大きさによる区分を設けていない。プレジャーボートについて24m未満の船舶であればトン数にかかわらず小型船舶操縦士免許受有者1名の乗り組みで操船できるのは、単に操船の能力だけに着目したものではなく、プレジャーボートは、1人で操縦・見張り等通航に関する業務を行い、かつ、機関についても洋上での保守管理が不要な簡易な構造を有しているためである。一方、プレジャーボート以外の船舶については、これらの要件を満たしているとは言い難いことから、甲板部及び機関部の船員乗員の配乗が必要であり、緩和の検討は困難である。	1269010	島根県隠岐郡西ノ島町	隠岐島バリアフリー海上観光特区	バリアフリー化した観光船に対する小型船舶の定義の特例	全国的に高齢化社会となり当地域においても、高齢者や身体の不自由な観光客も増加してきている。これに対応するためにも観光船のバリアフリー化が必要となった。採集ペースで考えたとき定員45名は必要となるが、ワンフロアのバリアフリーで45人定員の船を建造すると、最低でも長さは24mでトン数は28トンとなり小型船舶の基準を超えることになる。このような船を建造した場合乗員や検査費用ともに小型船とは比べものにならない負担となる。このように24m以内のバリアフリー化した観光船に対しては、レジャー船と扱いを同じにし、トン数に関係なく小型船舶の基準の適用を受けたい。操船に関する安全性については、船種・船舶の運動性能・航行区域・地域特性などによって違ってくるので、単に総トン数だけで判断していただきたい。プレジャーボートが24m未満でトン数の制限なく1級小型免許での操船が安全と判断されるなら、24m未満の観光船でも安全面では可能であると考えられる。	高齢者、障害者に安心して利用できる観光産業。高齢者、障害者の観光客増加による観光産業の発展に効果がある。他地域で先駆けて造船技術の向上を図って、先進地としての地位を確立することで産業の育成と雇用の拡大に繋がる。日本海に浮かぶ島嶼としては、外洋型の船の利用により、より安全な航海ができる。	国土交通省

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁		
121070	改正油濁損害賠償法における100トン以上の一般船舶に対する保険契約締結義務の緩和	船舶油濁損害賠償法第39条の4	100トン以上の一般船舶(油タンカー以外の船舶)について、所要の保険契約が締結されていない船舶に対して、以下のような規制が定められている。 〔日本船舶〕 ・国際航海に従事することを禁止。 〔日本船舶以外の船舶〕 本邦内の港(東京湾、伊勢湾、瀬戸内海を含む。)に入港(域)し、出港(域)し、又は本邦内の係留施設することを禁止。	C		本規制は、わが国沿岸への座礁船舶の放置等により油防除措置や船体撤去等の費用負担を地方自治体が強いられることから、地方自治体からの強い要望も受け、本年4月に油濁損害賠償法を改正し、来年3月より施行するものである。  放置座礁船として問題となる船舶は、比較的小型のものも多く、保険義務付けの対象船舶を100トンから引き上げた場合、座礁事故等によって被害を受ける地方自治体や漁業者等に対する十分な保障が確保できないこととなる。  また仮に、義務付けトン数引き上げが特定地域のみで実施されたとしても、当該特定地域以外の場所において対象船舶による座礁事故が発生する可能性があるため、当該特定地域のみならずそれ以外の地域においても、被害者保護が損なわれる結果となる。  このため提案された特区に拠る対応を行うことは不可能である。	国土交通省の回答において「当該特定地域のみならずそれ以外の地域においても、被害者保護が損なわれる結果となる」とあるが、境港における海域のみに限定して保険契約締結義務を緩和することは可能である。境港に入港する船舶ないしは特定船舶に限定して緩和することで、他港に向けて航行する可能性はなくなり、他の自治体における事故の被害の可能性は、境港海域において発生する事故等に対しては、地元自治体などが担保するなどの措置を図ることが前提となる。以上のことから特区として緩和できないが、またできない場合は明確な回答をされた。	国土交通省としては、被害者保護及び地元自治体の負担を改善するため、我が国周辺海域において無保険船舶が航行しないよう国際法の原則に準拠しつつ入港船舶への保険義務付け制度を導入したところである。同制度の実効性を確保するためには全国の港で一律に規制を行う必要があるため、特定の港・特定の船舶に限定して保険契約締結義務を緩和することは、国際法における開港の制度などに鑑みれば、困難である。 なお、改正油濁損害賠償法では、保険契約として保険契約の他に保証契約(被害者への補償を担保するために、予め資金を積み立てた保証法人が船舶所有者と保険契約を締結し事故時に支払う制度)も予定している。国土交通省としては、地元関係者による保証制度の検討に協力していくこととしている。	1066010	川上義博	境港水産加工業振興特区	改正油濁損害賠償法における100トン以上の一般船舶に対する保険契約締結義務の緩和	改正油濁損害賠償法における100トン以上の船舶に適用される保険契約締結義務を、同法施行以後も鳥取県境港においては500トン以上の船舶に緩和する。	鳥取県境港におけるペニズフィガ二の輸入量は年間約700トン、これを原料とした加工業の生産額は年間180億円に上るが、これらの船舶の多(は船主責任保険に未加入の状態。このため、同法が施行され、これらの外国船舶入港が禁止された場合、境港へのペニズフィガ二輸入は激減し、倒産、雇用不安など地元水産加工業、地元経済に大きな影響を及ぼすことが予想される。この特例により地元水産業への影響が最小限に抑えられる。	国土交通省 海事局			
121080	動植物性残さの再資源化リサイクル	廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第6条第1項第4号及び同5号、 廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第6条第1項第4号に規定する油分を含む産業廃棄物に係る判定基準を定める省令第3条、 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第10条第1項及び第2項第4号	1.海域における船舶からの廃棄物の、原則排出禁止。 2.廃掃法施行令に定める一定の品目の適用除外。 3.海洋投入処分可能品目の一つに、「環境省令で定める基準に適合する動植物性残さ」を指定。 4.ただし、3.の条件に適合する場合でも、埋立処分を支援しなく入る場合は海洋投入処分を回避。	C		1.油分を含む廃棄に係る判定基準省令は、政府の認識する科学的知見に基づき、生活環境及び海洋環境保全の観点から適正と考えられる基準値を定めたものである。 2.また、廃棄物の海洋投棄を可能な限り控えるべきとするのは、国際的な合意事項であり、1996年には、廃棄物の海洋投棄の原則禁止を内容とする「1972年の廃棄物その他の投棄による海洋汚染の防止に関する条約」の1996年の議定書が採択されたところ、同議定書は未発効であるが、近年中に発効する見込みであり、我が国においても、同議定書締結のための海防法改正法を本年の通常国会において成立させたところである(平成16年5月19日公布、公布後3年以内に施行。)、 3.以上により、本要望を認めることは困難である。			1093010	上ノ国町・乙部町・熊石町・大成町・奥尻町・北檜山町・瀬棚町	海洋由来有機物による再資源化プロジェクト	動植物性残さの再資源化リサイクル	海洋に動植物性残さを投入することが海面に油膜が生じると言うことで現在、禁止されているがこの部分を緩和し、海洋に投入することを認めて頂きたい。	動植物性残さを海洋投入することにより、経路も含めて、海中にプランクトンが発生しやすくなり、「磯焼け」現象が解消され、魚介類の増殖に繋がる。	環境省 国土交通省			
121090	ドクターヘリ安全運航のための架空線標識の設置	航空法第51条の2(昼間障害標識)、同法施行規則第132条の2(昼間障害標識設置物件)、132条の3(昼間障害標識の種類及び設置基準)、 「航空障害灯及び昼間障害標識の設置免除の事務処理基準」(航空局長通達)	航空法及び航空法施行規則により、地表又は水面から60m以上の高さの架空線には昼間障害標識を設置しなければならないと規定されている。ただし、60m以上の物件であっても周辺のより高い物件に囲まれている物件等には、航空法施行規則第132条の2の「国土交通大臣が昼間障害標識を設置する必要がないと認められたもの」に該当するとして、手続きを経た上で設置免除の承認がされる。	E		60m以上の架空線における昼間障害標識については、現在、優先される箇所から整備されていることであるが、地域によっては、消防・警察等の捜索または救難の任務と何ら変わらないものと考えられている。 なお、資材運搬用の索道等については、各運航者が航行の安全を確保するために林業関係者から情報収集することが有効な方法の一つであることから、林野庁及び各都府県にて情報提供体制が整えられている。	架空線への昼間障害標識設置は、基本的に飛行頻度の多い山間部の飛行場を結ぶ一般的な飛行経路等を対象とし、特に航行安全上危険な物件が存在するため標識の整備が必要と思われる箇所から優先的に設置を指導しているところである。なお、ドクターヘリの運航に対する安全確保の要請は、消防・警察等の捜索または救難の任務と何ら変わらないため、これについてのみ特に優先して整備が必要とは考えられない。		1014010	愛知医科大学高度救命救急センター	ドクターヘリ安全運航のための架空線標識の設置	ドクターヘリ安全運航のための架空線標識の設置	航空法51条に規定があるにもかかわらず何ら対策が採られていない現状に対して法どりの実施を要するもの。第5次提案時の回答はあくまでの一般論としての回答であり、法では60m以上の架空線に対して標識を設置するとなっているが、150m以上に対して全国で127ヶ所検討するとなっており、第5次特区提案時に提案したのはドクターヘリの社会性、運航の特異性に鑑み特区として検討を要望したものであり、全国127ヶ所の設置を要望する事態もあって具体的な検討がなされず、ドクターヘリの活動フィールドでは単独平均で考えられるところから全国的な対応は150m以上の高圧線に対しては全国で127ヶ所の高圧線を対象とする報道がなされているが特区としてドクターヘリの活動地域に対する対応策は示されていない。ドクターヘリの社会性、運航の特異性に対して真摯な回答を要するものである。	国土交通省 航空局				
121100	愛知ドクターヘリ基地周辺架空線に対する照明付き標識の設置	航空法第51条の2(昼間障害標識)、同法施行規則第132条の2(昼間障害標識設置物件)、132条の3(昼間障害標識の種類及び設置基準)、 「航空障害灯及び昼間障害標識の設置免除の事務処理基準」(航空局長通達)	航空法及び航空法施行規則により、地表又は水面から60m以上の高さの架空線には原則として昼間障害標識を設置しなければならないと規定されている。また、60m以下でも着陸帯中の物件又は進入表面等の投影面と一致する区域内にある物件が航空機の航行の安全を著しく害するおそれのある物件は昼間障害標識を規定する物件と規定されている。	E		前回はご答えしたとおり、愛知ドクターヘリ基地は、法に準じた制限表面の確保及び自ら事故を防止するための措置を講じることが条件に、航空法第79条に基づいて、運航者が飛行場以外の場所における離着陸の許可を受け、運航者が自ら安全の確保を行わない離着陸を行うことができる臨時使用場所である。よって、安全の確保のため標識の設置が必要となる場合は運航者自ら設置する必要があるが、航空法第38条で規定する飛行場の設置許可を受け、航空法上の進入表面等の制限表面が設定されることにより、当該制限表面の投影面と一致する区域内において航空機の航行の安全を著しく害するおそれのある物件に対しては、国土交通大臣により設置することが可能である。			1015010	愛知医科大学高度救命救急センター	愛知ドクターヘリ基地周辺架空線に対する照明付き標識の設置	愛知ドクターヘリ基地周辺架空線に対する照明付き標識の設置	第5次構想改革特区提案で同じ案件を提案したところであるが回答はヘリポートの資格により基地周辺の架空線に対する設置可否の回答であった。現代の大病院の運営環境は大変流動的で諸般の事情から基地ヘリポートも臨時ヘリポートで運営しなければならない。そこで事業の本質が救命救急センターという社会資本であること、又事業が国費・県費で運営されていること、鑑みヘリポートの資格にとらわれず基地周辺架空線に対して照明付き標識を要望していること、第5次提案時の「最終回答は特区としてたど臨時ヘリポートであっても事業の本質が全く公的な性格を帯びていることに鑑み特別に要望していることに対する回答をお願いしている次第です。	国土交通省 航空局				
121110	第2種旅行業の営業保証金の減額	旅行業法第8条	旅行業の登録の取得のために業務の範囲ごとに法令で定める基準に適合する営業保証金を納めなければならない。	C		旅行業務に関する取引については、通常、旅行業者が提供する無形のサービスについて、旅行者はあらかじめその内容を具体的に確認できないまま、代金を払いする取引形態がとられることから、旅行業務に関するプロである旅行業者との関係で、その持っている情報の質・量等の点において不利な立場にある旅行者の保護に万全を期するため、適正な契約の締結と確かなサービスの履行を確保する観点から必要最低限の規制を設けているものである。 このうち、営業保証金は、旅行業者の経営悪化、倒産等不測の事態の場合に一時的に営業収入が落ち込んでも営業を継続できるように、設けられており、とりもたず旅行取引に係る債権上のリスクを減らす。旅行業者の確実な保護を担保するために必要最低限求められているものである。 また、地方公共団体に地域内の旅行業者についての財務状況報告を義務付け、公表するとしても、旅行者が当該旅行業者の経営状態を判断する一助にはなるものの、不測の事態が発生した際には、これをもって、旅行者保護を図ることはできない。 また、仮に、ツアー料金を後払いにしたとしても、旅行業者が主催旅行を取りやめた場合は、旅行者だけでなく、運送・宿泊機関等旅行サービス提供者事業者に対する債務不履行となり、損害賠償を請求される可能性がある。また、旅行者による直前の契約キャンセルや無連絡不参加、旅行終了後の代金未払い等旅行代金の確実な支払いが担保されないため、旅行業者がこれに起因する旅行サービス提供者事業者への取消料を支払えない事態が発生することも想定される。 他方、その主体が市町村の委託を受けた法人の場合においても、あるいはその取扱対象地域が限定されている、さらには旅行業務を教育目的のために実施する場合は、不特定多数の旅行者に対して、旅行商品の企画販売を行う以上、旅行者保護の必要性は変わりはない。 以上により、旅行業法上の登録制度の要件緩和は困難である。 なお、(社)日本旅行業協会又は(社)全国旅行業協会に加入した場合は、営業保証金の1/2の弁済業務保証金分担金を協会に納付することにより、営業保証金の納付を免除される(旅行業法第2条の1)ため、第2種の旅行業登録を受けるために必要となる弁済業務保証金分担金の最低額は210万円である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。 また、政府の方針として観光立国の推進が戦略的に取り組まれているところであるが、その中で日本の魅力・地域の魅力の増強が重要となっている。 一般的にグリーンツーリズムにかかると旅行費用は安価であると考えられる。例えばグリーンツーリズムの範囲を都道府県レベルの地域に限定して、その地域内におけるツアー料金のみを主催旅行であれば、取引額も大きくならないため、財産的要件の緩和が可能であると考えられる。 また、旅行者の保護を地元自治体が担保するなどの代替措置を講ずることにより営業保証金の免除又は減額が可能ではないか。 このようにグリーンツーリズムを意図に置いて主催旅行を取り扱う新たな旅行業の形態を検討された。	現行規定と同等の消費者保護を図るために提案した以下の点について回答を要する。特区の認定申請する地公体に財務報告を義務付け、改善命令等の監督権限を都道府県に与える。旅行業者の評価を考慮される。地公体が行い公開する。地公体が旅行業者を採し、他の旅行者により当該ツアーを実施することを可能とする。地公体が類似のツアー旅行を終了する。(一)は既に提案済み)また、営業保証金の算出根拠及び妥当性を解説して欲しい。更に御庁が日本旅行協会及び全国旅行協会と弁済業務保証金分担金を最低額220万円と認められた理由を示して頂きたい。 なお、上記協会に入会した場合、弁済業務保証金分担金220万円以外に入会金80万円、年会費35万円及び特別会費を毎年支払わなければならない。新規参入を要する地域の中小事業者には依然ハードルが高いことを認識して頂きたい。	D-1		に關しては、個々の旅行取引の中で、いわば素人である旅行者に旅行業者の財務諸表により判断を求めるのは旅行取引の安定の観点から十分でなく、さらに、不測の事態が発生した場合における旅行者保護が十分でない。に關しては、旅行業者側でも、地方公共団体等との協力関係の強化により、地域の素材を活かした着地型ツアーの造成を望んでおり、現行の法制度の中でも、例えば、地域からその素材を活かした企画提案を行い、既存の第1種または第2種旅行業者の組織や専門知識を活用して主催旅行商品として募集を行い、当該旅行業者の責任により行うといったいわゆるタイアップの方式により行うことが可能と考える。 営業保証金については、倒産実績と取扱額の相関により設定している。旅行業者の倒産実績を見ると、取引額の小さい旅行業者の倒産が比較的多くなっており、このため、必ずしも取引額が小さいと営業保証金の額が小さいという関係にはなっていない。 また、220万円の額については、旅行業協会が所属社員の債務不履行に伴う債権者への弁済の状況や、供託している弁済業務保証金の運用収入の状況等を踏まえて申請を行ったものを、国土交通省において審査の上、認可したものである。	1058010	土田敦司、木村道夫	ディスカバー茨城ーはばたけ！ひばりー旅行業法規制緩和構想	旅行業法第8条(営業保証金の額等)	特定の地域内において、旅行業法第8条(営業保証金の額等)で定めるところの第2種旅行業の営業保証金の減額(半額程度)	中小事業者が特定の地域内において主催旅行(旅行業者があらかじめ旅行の目的地や日程、宿泊先、交通手段などの計画やその代金を定め、その旅行プランに参加する旅行者を広告やその他の方法で募集し実行する旅行)を営むことが出来るようになる。 中小事業者は、減額された金額をもとに地域を紹介するガイドブックの作成やバスガイドの養成、地域住民が観光客に対する接し方をもてなし方などを事前に取得する機会を提供できるようにする。	国土交通省

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	'措置の分類の見直し'	'措置の内容の見直し'	各府省庁からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想(プロジェクト)の名称	規制の特例事項(事項名)	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁
121110	第2種旅行業の営業保証金等の減額	旅行業法第6、8条	旅行業の登録の取得のために業務の範囲ごとに法令で定める基準に適合する財産の基礎、営業保証金を納めなければならない。	C	旅行業務に関する取引については、通常、旅行者が提供する無形のサービスについて、旅行者はあらかじめその内容を具体的に確認できないまま、代金を前払いする取引形態がとられることから、旅行業務に関するプロトコルである旅行業者との関係で、その持つべき情報の「真実性の点において不利益立場にある旅行者の保護に万全を期すため、適正な契約の締結と確実なサービスの履行を確保する観点から必要最低限度の規制を設けているものである。このうち、営業保証金は、旅行者の経営悪化、倒産等不測の事態の場合に備えるため、また、基準資産は、天候、事故等外的変動要因の変動の場合に一時的に営業収入が落ち込んでも営業を継続できるように、設けられており、どちらも旅行取引に係る信用上のリスクを減じ、旅行者の確実な保護を担保するために必要最低限求められるものである。また、仮にツアー料金を後払いにしたとしても、旅行者が主催旅行を取りやめた場合は、旅行代金でない「運送・宿泊機関等旅行サービス提供事業者に対する債務不履行ない、損害賠償を請求される可能性がある。また、旅行者による直前の契約キャンセルや無連絡不参加、旅行終了後の代金未払い等旅行代金の確実な支払いが担保されないため、旅行者がこれらに起因する旅行サービス提供事業者への取消料を支払えない事態が発生することも想定される。他方、その主体が市町村の委託を受けた法人の場合においても、あるいはその取扱対象地域が限定されていない、さらには旅行業務を教育目的のために実施するとは、不特定多数の旅行者に対して、旅行商品の企画販売を行う以上、旅行者保護の必要性が変わりはない。以上より、旅行業法上の登録制度の要件緩和は困難である。なお、(社)日本旅行業協会又は(社)全国旅行業協会に加入した場合は、営業保証金額の5分の1の非営業保証金分担保金を協会に納付することにより、営業保証金の供託を免除される(旅行業法第2条の14)ため、第2種の旅行業登録を受けるために必要となる非営業保証金分担保金の最低額は10万円である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。また、政府の方針として観光立国の推進が戦略的に取り組まれているところであるが、その中で日本の魅力・地域の魅力の確立が重要となっている。一般的にグリーンツーリズムにかかると旅行費用は安価であると考えられる。例えばグリーンツーリズムの範囲を都道府県レベルの地域に限定して、その地域内におけるツアー料金のみを主催旅行であれば、取引額も大きくならないため、財産的要件の緩和が可能であると考えられる。また、旅行者の保護を地元自治体が担保することにより営業保証金の免除又は減額が可能ではないか。このようにグリーンツーリズムを念頭に置いた主催旅行を取り扱う新たな旅行業の形態を検討された。	学校という公共性を有し、しかも教育という社会的な使命を負う団体を対象とした旅行は、相互信頼のもと実施されるものであることから、一般の旅行形態と区分して考えられる場合は想定される懸念は回避されると思われる。旅行サービス業者等に対する履行の確保は現行制度において、一定の基準を充しても万が一の事故等に対し100パーセント分とは考えにくいと思われる。したがって係る懸念については旅行契約を締結する際の約款等で社会連帯上の担保により旅行者及びサービス提供者の保護が図られると考える。学校等で当地域を訪れることを目的とする、体験教育旅行者等を対象とした会員化を図り、会員登録者以外の不特定多数の旅行者は対象としない、このため会員に限定した「特定少数」の者に実施するグリーンツーリズムに特化した旅行サービスを法の適用除外として再考頂きたい。全国対応が不可能な場合、グリーンツーリズム等で営利を目的とした地域振興策として実施する、地域を限定した特区での対応について指導しただきたい。ツアー料金後払いのとき旅行業者が主催旅行を取りやめた場合の損害賠償を請求される可能性があるが指摘されているが天変地異以外にどのような事例があるか、基本的には旅行者のキャンセル等による損害賠償は主催者の自己責任によると考える。仮に学校のキャンセル等に対象とした場合に旅行代金の未払い等によるトラブルについては可能性については著しく低いものと思われるがその場合の見解を示してもらいたい。	旅行者が学校であってもキャンセル等がなされる可能性が懸念され、また、会員制がすなわち確実な支払いに結びつくという保証はないと考える。後払いのみについては、旅行業者の通常の取引形態は前払いで、取引がない旅行者が航空運送機関や宿泊施設と後払いで取引ができるという保証はない。通常、運送機関や宿泊施設は取引に当たり、営業保証金(旅行者に支払った残余があれば支払いを受けることが可能)や最低基準資産を見込んで取引をしているものと認識している。このように旅行が実施できない可能性がある中で、仮に、何年も前から計画している修学旅行のような行事について旅行が実施できなくなった場合、多額な損害賠償を求められる可能性もあり、営業保証金や基準資産の要件を緩和することはできない。グリーンツーリズムの振興については、旅行業者側でも、地方公共団体等との協力関係の強化により、地域の素材を活かした着地型ツアーの造成を望んでおり、現行の法制度の中でも、例えば、地域からその素材を活かした企画提案を行い、既存の第1種または第2種旅行業者の組織や専門知識を活用して主催旅行商品として募集を行い、当該旅行業者の責任により行うといったいわゆるタイアップの方式により行うことが可能と考える。	50060002	NPO法人にいがた奥阿賀ネットワーク		体旅交流型観光事業に限定した第2種旅行業の営業保証金及び基準資産額の減額	以下の条件を満たす体験交流型の観光事業に限る。旅行業法に定める営業保証金及び基準資産額に全額又は減額措置をお願いしたい。実施団体が市町村の委託を受けた法人(NPO法人を含む。)であること。旅行の取扱範囲を当該実施団体が属する過疎又は中山間地域の市町村に限ること。旅行の内容は、地域の素材を活かした体験交流型の観光事業(グリーンツーリズム、都市と農山漁村との共生・対流)に限定していること。料金は前払い制でないこと。旅行業法第11条の2で定める旅行業務取扱主任者は必置とする。事業の目的は「学校教育又は一般市民の社会教育」とすること。	行政の委託を受けたNPO等地域団体が旅行業の登録を受けやすくなることで、地域外の旅行業者に頼る必要がなく、独自の体験交流の実施が可能となる。このことにより、以下の効果が考えられる。地域に経済効果が発生する。地域の人材育成(特に高齢者が進む。当該事業を通して、一定の収入が見込まれることで、地域外から人材を誘致することがより容易になる。地域から離れた所にある旅行業者では、インストラクターの手配などでの調整を行うことは、現実的には難しい。都市と農山漁村との共生・対流を進めたい。今、回提案の権利措置を実施することで、地域の自立が促進されること。	国土交通省			
121120	第3種旅行業の業務範囲の拡大	旅行業法第3条、12条の1	旅行業又は旅行業者代理業務を営むためには、国土交通大臣の行登録を受けなければならない。主催旅行に参加する旅行者に同行して旅程管理業務を行う者として旅行業者のうち主任の者により旅程管理研修の修了、旅程管理業務に関する実務の経験が必要となる。	C	上記のような、旅行者、旅行サービス提供者との複数主体との契約関係の必要性、責任の重大性に鑑み、第3種旅行業の登録においては、主催旅行を実施するに必要最低限かつ不可欠となる財産的要件を要求していること。これを満たさず第3種旅行業の登録の取得は、旅行者保護の観点から、主催旅行を実施することはできない。また、仮にツアー料金を後払いにしたとしても、旅行者が主催旅行を取りやめた場合は、旅行代金でない「運送・宿泊機関等旅行サービス提供事業者に対する債務不履行ない、損害賠償を請求される可能性がある。また、旅行者による直前の契約キャンセルや無連絡不参加、旅行終了後の代金未払い等旅行代金の確実な支払いが担保されないため、旅行者がこれらに起因する旅行サービス提供事業者への取消料を支払えない事態が発生することも想定される。他方、その主体が市町村の委託を受けた法人の場合においても、あるいはその取扱対象地域が限定されていない、さらには旅行業務を教育目的のために実施するとは、不特定多数の旅行者に対して、旅行商品の企画販売を行う以上、旅行者保護の必要性が変わりはない。以上より、旅行業法上の登録制度の要件緩和は困難である。旅程管理主任者については、主催旅行に参加する旅行者に同行して旅程管理業務を実施する添乗員のうち旅行業者によって選任される主任の者とされ(第2条の1)、旅行者が計画どおりに旅行サービスを提供かつ確保に努められよう。旅行中の行程変更や事故発生に際しては、迅速な対応を行う必要がある。このため、旅行の際の現場の状況に臨機応変に対応する高度の実践能力が必要とされ、研修に加え、実務経験を要件とするものである。他方、旅行業務取扱主任者は、各営業所における旅行業務に関する適正な取引の実施を管理・監督する旅行業全般に関する専門的知識・能力を有する者である。このように、営業所において旅行者保護を図る旅行業務取扱主任者と、旅行者に同行し事故等への実践的対応により旅行者保護を図る旅程管理主任者は、旅行者保護という同一目的を持つものの、果たすべき役割が異なっているため、地域の実情に精通していることをもって、または、旅行業務取扱主任者の資格所有者であることをもって、旅程管理主任者とみなすことはできない。なお、(社)日本旅行業協会又は(社)全国旅行業協会に加入した場合は、営業保証金額の5分の1の非営業保証金分担保金を協会に納付することにより、営業保証金の供託を免除される(旅行業法第2条の14)ため、第3種の旅行業登録を受けるために必要となる非営業保証金分担保金の最低額は20万円である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。また、政府の方針として観光立国の推進が戦略的に取り組まれているところであるが、その中で日本の魅力・地域の魅力の確立が重要となっている。一般的にグリーンツーリズムにかかると旅行費用は安価であると考えられる。例えばグリーンツーリズムの範囲を都道府県レベルの地域に限定して、その地域内におけるツアー料金のみを主催旅行であれば、取引額も大きくならないため、財産的要件の緩和が可能であると考えられる。また、旅行者の保護を地元自治体が担保することにより営業保証金の免除又は減額が可能ではないか。このようにグリーンツーリズムを念頭に置いた主催旅行を取り扱う新たな旅行業の形態を検討された。	現在の旅行業法が想定している旅行業者の営業規模は、旅行商品販売額が年間数億円以上のものが前提になっていると考慮される。当然、旅行者旅行サービス提供者を保護する観点から十分な経営基盤が必要なのは誰もが認めることである。しかし、当該提案が想定しているのは小規模でローカルな旅行業経営である。経済の低迷に苦しむ農山漁村のニーズは、数10万円、数100万円単位で良いから、経済再生のきっかけとなるような事業を必死で模索しているものである。グリーンツーリズム、エコツアーは地方経済を活かすための最有力候補のひとつであり、小規模な3種旅行業者による事業化のチャンスを与えなければ地域再生は開けてこない。	グリーンツーリズムの振興については、旅行業者側でも、地方公共団体等との協力関係の強化により、地域の素材を活かした着地型ツアーの造成を望んでおり、現行の法制度の中でも、例えば、地域からその素材を活かした企画提案を行い、既存の第1種または第2種旅行業者の組織や専門知識を活用して主催旅行商品として募集を行い、当該旅行業者の責任により行うといったいわゆるタイアップの方式により行うことが可能と考える。	1069010	株式会社 豊田計画事務所	地域限定エコ・グリーンツーリズム構想	旅行業法による第3種旅行業が地域に限定したグリーンツーリズムを内容とする主催することができようとする。これまでは農山漁村地域の活性化のためにグリーンツーリズムを企画しようとしても地域に旅行業の登録をした事業者がいなかったため実施できなかったケースが多かったが第3種旅行業者であればこうした地域にも登録が可能となる。また、地域活性化のための観光振興を目的とした事業を新規に起こすこととするグループなどにとっても第3種旅行業の登録であれば取得が容易であり事業化を促進することができることとなる。また、旅程管理業務を行う者のうち主任になる者については、若手県内に在住する旅行業務取扱主任者であれば、研修及び実務経験を免除しよう提案する。県内に在住者であれば地域の実情に詳しいはずであり実務経験を免除しても問題は少ないと考えられる。また旅行業務取扱主任者の資格があれば研修を受講しなくても充分であると言える。	第3種旅行業の登録を行い、若手県内の農山漁村地域を目的地としたエコツアーやグリーンツーリズムを提供し、県内都市部をはじめ仙石、首都圏などから都市住民を誘客する。また、地域の実情に詳しいインストラクターを添乗員として同行させる。25人規模の団体によるグリーンツーリズムを県内5地域で年間10回開催することで、1回の消費額が2万円で合計2500万円の直接的な経済効果が生まれる。さらに、都市農村交流が活発化することで、農山漁村地域に活気が取り戻されることにも、都市住民にとって心を通わせ生かすを感じることができる機会をつくりだすことができ、大きな社会的精神的な効果も期待できる。	国土交通省				
121120	第3種旅行業の業務範囲の拡大	旅行業法第3条	旅行業又は旅行業者代理業務を営むためには、国土交通大臣の行登録を受けなければならない。	C	上記のような、旅行者、旅行サービス提供者との複数主体との契約関係の必要性、責任の重大性に鑑み、第3種旅行業の登録においては、主催旅行を実施するに必要最低限かつ不可欠となる財産的要件を要求していること。これを満たさず第3種旅行業の登録の取得は、旅行者保護の観点から、主催旅行を実施することはできない。また、仮にツアー料金を後払いにしたとしても、旅行者が主催旅行を取りやめた場合は、旅行代金でない「運送・宿泊機関等旅行サービス提供事業者に対する債務不履行ない、損害賠償を請求される可能性がある。また、旅行者による直前の契約キャンセルや無連絡不参加、旅行終了後の代金未払い等旅行代金の確実な支払いが担保されないため、旅行者がこれらに起因する旅行サービス提供事業者への取消料を支払えない事態が発生することも想定される。他方、その主体が市町村の委託を受けた法人の場合においても、あるいはその取扱対象地域が限定されていない、さらには旅行業務を教育目的のために実施するとは、不特定多数の旅行者に対して、旅行商品の企画販売を行う以上、旅行者保護の必要性が変わりはない。以上より、旅行業法上の登録制度の要件緩和は困難である。旅程管理主任者については、主催旅行に参加する旅行者に同行して旅程管理業務を実施する添乗員のうち旅行業者によって選任される主任の者とされ(第2条の1)、旅行者が計画どおりに旅行サービスを提供かつ確保に努められよう。旅行中の行程変更や事故発生に際しては、迅速な対応を行う必要がある。このため、旅行の際の現場の状況に臨機応変に対応する高度の実践能力が必要とされ、研修に加え、実務経験を要件とするものである。他方、旅行業務取扱主任者は、各営業所における旅行業務に関する適正な取引の実施を管理・監督する旅行業全般に関する専門的知識・能力を有する者である。このように、営業所において旅行者保護を図る旅行業務取扱主任者と、旅行者に同行し事故等への実践的対応により旅行者保護を図る旅程管理主任者は、旅行者保護という同一目的を持つものの、果たすべき役割が異なっているため、地域の実情に精通していることをもって、または、旅行業務取扱主任者の資格所有者であることをもって、旅程管理主任者とみなすことはできない。なお、(社)日本旅行業協会又は(社)全国旅行業協会に加入した場合は、営業保証金額の5分の1の非営業保証金分担保金を協会に納付することにより、営業保証金の供託を免除される(旅行業法第2条の14)ため、第3種の旅行業登録を受けるために必要となる非営業保証金分担保金の最低額は20万円である。	右提案主体の意見につき検討し回答された。また、政府の方針として観光立国の推進が戦略的に取り組まれているところであるが、その中で日本の魅力・地域の魅力の確立が重要となっている。一般的にグリーンツーリズムにかかると旅行費用は安価であると考えられる。例えばグリーンツーリズムの範囲を都道府県レベルの地域に限定して、その地域内におけるツアー料金のみを主催旅行であれば、取引額も大きくならないため、財産的要件の緩和が可能であると考えられる。また、旅行者の保護を地元自治体が担保することにより営業保証金の免除又は減額が可能ではないか。このようにグリーンツーリズムを念頭に置いた主催旅行を取り扱う新たな旅行業の形態を検討された。	学校という公共性を有し、しかも教育という社会的な使命を負う団体を対象とした旅行は、相互信頼のもと実施されるものであることから、一般の旅行形態と区分して考えられる場合は想定される懸念は回避されると思われる。旅行サービス業者等に対する履行の確保は現行制度において、一定の基準を充しても万が一の事故等に対し100パーセント分とは考えにくいと思われる。したがって係る懸念については旅行契約を締結する際の約款等で社会連帯上の担保により旅行者及びサービス提供者の保護が図られると考える。学校等で当地域を訪れることを目的とする、体験教育旅行者等を対象とした会員化を図り、会員登録者以外の不特定多数の旅行者は対象としない、このため会員に限定した「特定少数」の者に実施するグリーンツーリズムに特化した旅行サービスを法の適用除外として再考頂きたい。全国対応が不可能な場合、グリーンツーリズム等で営利を目的とした地域振興策として実施する、地域を限定した特区での対応について指導しただきたい。ツアー料金後払いのとき旅行業者が主催旅行を取りやめた場合の損害賠償を請求される可能性があるが指摘されているが天変地異以外にどのような事例があるか、基本的には旅行者のキャンセル等による損害賠償は主催者の自己責任によると考える。仮に学校のキャンセル等に対象とした場合に旅行代金の未払い等によるトラブルについては可能性については著しく低いものと思われるがその場合の見解を示してもらいたい。	旅行者が学校であってもキャンセル等がなされる可能性が懸念され、また、会員制がすなわち確実な支払いに結びつくという保証はないと考える。後払いのみについては、旅行業者の通常の取引形態は前払いで、取引がない旅行者が航空運送機関や宿泊施設と後払いで取引ができるという保証はない。通常、運送機関や宿泊施設は取引に当たり、営業保証金(旅行者に支払った残余があれば支払いを受けることが可能)や最低基準資産を見込んで取引をしているものと認識している。このように旅行が実施できない可能性がある中で、仮に、何年も前から計画している修学旅行のような行事について旅行が実施できなくなった場合、多額な損害賠償を求められる可能性もあり、営業保証金や基準資産の要件を緩和することはできない。グリーンツーリズムの振興については、旅行業者側でも、地方公共団体等との協力関係の強化により、地域の素材を活かした着地型ツアーの造成を望んでおり、現行の法制度の中でも、例えば、地域からその素材を活かした企画提案を行い、既存の第1種または第2種旅行業者の組織や専門知識を活用して主催旅行商品として募集を行い、当該旅行業者の責任により行うといったいわゆるタイアップの方式により行うことが可能と考える。	50060003	NPO法人にいがた奥阿賀ネットワーク		体旅交流型観光事業に限定した第3種旅行業の業務範囲の拡大	以下の条件を満たす体験交流型の観光事業に限る。旅行業法に定める第3種旅行業であっても、主催旅行を実施できるようにお願いしたい。実施団体が市町村の委託を受けた法人(NPO法人を含む。)であること。旅行の取扱範囲を当該実施団体が属する過疎又は中山間地域の市町村に限ること。旅行の内容は、地域の素材を活かした体験交流型の観光事業(グリーンツーリズム、都市と農山漁村との共生・対流)に限定していること。料金は前払い制でないこと。旅行業法第11条の2で定める旅行業務取扱主任者は必置とする。事業の目的は「学校教育又は一般市民の社会教育」とすること。	行政の委託を受けたNPO等地域団体が旅行業の登録を受けやすくなることで、地域外の旅行業者に頼る必要がなく、独自の体験交流の実施が可能となる。このことにより、以下の効果が考えられる。地域に経済効果が発生する。地域の人材育成(特に高齢者が進む。当該事業を通して、一定の収入が見込まれることで、地域外から人材を誘致することがより容易になる。地域から離れた所にある旅行業者では、インストラクターの手配などでの調整を行うことは、現実的には難しい。都市と農山漁村との共生・対流を進めたい。今、回提案の権利措置を実施することで、地域の自立が促進されること。	国土交通省			

管理コード	規制の特例事項名	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	各府省からの回答に対する特区推進室からの再検討要請	提案主体からの意見	各府省からの再検討要請に対する回答	規制特例提案事項管理番号	提案主体名	構想（プロジェクト）の名称	規制の特例事項（事項名）	規制の特例事項の内容	具体的事業の実施内容	制度の所管府省庁・関連府省庁		
					地方、旅行業務取扱主任者は、各営業所における旅行業務に関する適正な取引の実施を管理・監督する旅行業務全般に関する専門的知識・能力を有する者である。 このように、営業所において旅行者保護を図る旅行業務取扱主任者と、旅行者に同行し事故等への実践的対応により旅行者保護を図る旅程管理主任者は、旅行者保護という同一目的を持つものの、果たすべき役割が異なっているため、地域の実情に精通していることをもって、または、旅行業務取扱主任者の資格所有者であることをもって、旅程管理主任者とみなすことはできない。 なお、(社)日本旅行業協会又は(社)全国旅行業協会に加入した場合は、営業保証金額の5分の1の弁済業務保証金分担金を協会に納付することにより、営業保証金の供託を免除される(旅行業法第22条の14)ため、第1種の旅行業登録を受けるために必要となる弁済業務保証金分担金の最低額は220万円である。													
121130	GPSシステムの採用とシティガイド育成による地域観光産業活性化特区提案	通訳案内業法第2条、第3条	報酬を受けて、外国人に付き添い、外国語を用いて、旅行に関する案内をする場合には、国土交通大臣の行う試験に合格し、都道府県知事の免許を受けなければならない。	D-4	地方、旅行業務取扱主任者は、各営業所における旅行業務に関する適正な取引の実施を管理・監督する旅行業務全般に関する専門的知識・能力を有する者である。 このように、営業所において旅行者保護を図る旅行業務取扱主任者と、旅行者に同行し事故等への実践的対応により旅行者保護を図る旅程管理主任者は、旅行者保護という同一目的を持つものの、果たすべき役割が異なっているため、地域の実情に精通していることをもって、または、旅行業務取扱主任者の資格所有者であることをもって、旅程管理主任者とみなすことはできない。 なお、(社)日本旅行業協会又は(社)全国旅行業協会に加入した場合は、営業保証金額の5分の1の弁済業務保証金分担金を協会に納付することにより、営業保証金の供託を免除される(旅行業法第22条の14)ため、第1種の旅行業登録を受けるために必要となる弁済業務保証金分担金の最低額は220万円である。	訪日外国人旅行者の増加を通じた観光立国の実現にあたっては、これら外国人による我が国についての正確な理解を促し、ひいては、これを我が国に対する国際的な信頼醸成に繋げるという視点が重要である。 とりわけ、報酬を受けて、外国人に付き添い、外国語を用いて旅行に関する案内をする者は、このような役割の重要な一端を担う者である。このため、我が国についての不正確な知識に基づいた加減な案内、我が国の言語、文化、慣習等に不案内な外国人に対して物品の購入の勧誘等により、報酬を得ようとする悪質な者を排除するため、一定レベルの我が国に関する知識及び外国語の能力等に関する国の試験に合格した者に限って通訳ガイドの資格を認め、その上で、一定の行為規制をかけ、良質なサービス提供を確保している。現に、試験に合格していない、いわゆる無免許通訳ガイドと思われる者による案内を受けた外国人旅行者からは、案内の内容が不正確であった、我が国の印象が悪くなった等の苦情も寄せられており、これについては、個別に対応してきているところである。従って、通訳案内業法第3条の規制を撤廃することは不可能である。 他方、外客受入環境整備のための具体的施策検討懇話会(本年7月から開催)では、外客誘致に向けた観光地域振興を行う地方公共団体においては、国の同意を得て、自らの外客誘致戦略と絡める形で当該地域限定の通訳ガイド試験を実施できる制度を創設することを含め、現在具体的施策の検討を行っているところである。最終的な方向性は今年中に提言として示されることとなっており、仮にこの制度が創設されれば、地域固有の観光魅力に関する通訳案内業務への需要に対応しきれない地域を抱える都道府県知事は独自の試験を実施し、当該試験に合格した者に、その効力が当該地域に限定される通訳ガイドの資格が付与されることとなる。	地域限定ガイド資格の創設について検討中とのことですが、弊社では、GPSを搭載した外国語音声システムを導入し、ガイドに要求される言語要件を一部緩和しようと考えております。それには、地域限定ガイド資格の内容(ガイド可能な範囲、試験の難易度など)を全国一律の基準で定めるのではなく、各自治体において独自に設定できるような制度が必要です。同じ日本国内でも決して同一ではない、各地域が独自の観光資源を備えていることが観光地としての日本の魅力と認識しております。そこで、地域限定ガイド資格の創設にあたっては、各都道府県知事に地域限定ガイド資格の内容について幅広い裁量を与えていただけるようお願い申し上げます。	地域限定通訳案内士試験は、各都道府県が、いわゆる自治事務として行うものとして位置づけ、地域特性を活かした多様な試験問題が作成されることを意図して導入するものである。ただ、当該試験は、国の行う全国統一な通訳案内士試験の特例制度として、一定の要件を満たす場合に特別にその実施が認められる制度とすることから、通訳案内士制度全体としての統一性、一貫性は保たれる必要がある。 このため、国土交通省においては、内容・レベル等の観点から、各都道府県知事の自主性を重んじつつ、地方自治法第245条の4第1項に定める技術的助言として、試験の具体的な実施方法、内容・レベルについて一定の基準を定め、これを各都道府県に広げることとしている。さらに、この基準に従って地域限定通訳案内士試験が行われることを、当該試験の実施に関する事項を含む外客来訪促進計画の同意に当たって確認し、試験の実施の段階においても、必要に応じて、地方自治法の規定に基づき技術的助言を行っていく。	1242010	株式会社 東京リーガルマインド	GPSシステムの採用とシティガイド育成による地域観光産業活性化特区提案	外国人観光客の受け入れ態勢を整えるため、地域限定ガイド制度(シティガイド制度)を導入します。そして、通訳案内業法第3条の規制を緩和し、シティガイドも有料ガイドを行い得るものとします。また、地域の文化・歴史・社会などに精通し、訪れた観光客を安全・快適にガイドする専門員としてシティガイドの資格を導入します。個性的かつ優秀なシティガイドを多数育成することで、外国人旅行者の多様で複雑な需要にも的確に対応でき、当該自治体が、外国人旅行者にとって快適・安全に旅行できる街であるということアピールできます。	外国人観光客の受け入れ態勢を整えるため、地域限定ガイド制度(シティガイド制度)を導入します。そして、通訳案内業法第3条の規制を緩和し、シティガイドも有料ガイドを行い得るものとします。また、地域の文化・歴史・社会などに精通し、訪れた観光客を安全・快適にガイドする専門員としてシティガイドの資格を導入します。個性的かつ優秀なシティガイドを多数育成することで、外国人旅行者の多様で複雑な需要にも的確に対応でき、当該自治体が、外国人旅行者にとって快適・安全に旅行できる街であるということアピールできます。	国土交通省				