

市街化調整区域内における 貨物自動車運送事業用施設 建設の適法化

- 開発許可制度の概要 1
- 関係法令 3

■ 開発許可制度の概要

1 制度趣旨

市街化区域及び市街化調整区域の区域区分（いわゆる「線引き制度」）を担保し、良好かつ安全な市街地の形成と無秩序な市街化の防止を目的としている。

2 開発行為とは

「開発行為」とは、主として、(1)建築物の建築、(2)第1種特定工作物（コンクリートプラント等）の建設、(3)第2種特定工作物（ゴルフコース、1ha以上の墓園等）の建設を目的とした土地の区画形質の変更をいう。

3 許可権者

- ・ 都道府県知事、指定都市・中核市・特例市の長（法第29条）
- ・ 地方自治法の規定に基づく事務処理特例条例による権限移譲先の市町村長

<北海道における許可権者>

区 域	許可権者
「北海道建設部の事務処理の特例に関する条例」で権限を移譲している38市町（小樽市、室蘭市、釧路市、帯広市、北見市、網走市、苫小牧市、稚内市、江別市、士別市、名寄市、千歳市、深川市、富良野市、登別市、恵庭市、伊達市、北広島市、石狩市、北斗市、松前町、福島町、七飯町、森町、八雲町、長万部町、奥尻町、せたな町、東神楽町、美瑛町、上富良野町、剣淵町、苫前町、白老町、音更町、芽室町、幕別町、釧路町）の区域	それぞれの市町の長 （ただし、北海道開発審査会の議を経るものについては北海道知事の許可）
札幌市、旭川市、函館市	それぞれの市長
上記以外の市町村の区域	総合振興局長又は振興局長 （ただし、規模が50ha以上のもの及び北海道開発審査会の議を経るものについては北海道知事の許可）

4 規制対象規模

都市計画区域	線引き都市計画区域	市街化区域	1,000㎡(三大都市圏の既成市街地、近郊整備地帯等は500㎡)以上の開発行為 ※開発許可権者が条例で300㎡まで引き下げ可	技術基準適用	
		市街化調整区域	原則として全ての開発行為		立地基準適用
	非線引き都市計画区域		3,000㎡以上の開発行為 ※開発許可権者が条例で300㎡まで引き下げ可		
	準都市計画区域		3,000㎡以上の開発行為 ※開発許可権者が条例で300㎡まで引き下げ可		
都市計画区域及び準都市計画区域外		1ha以上の開発行為			

5 規制対象外（許可不要）の開発行為（法第29条第1項）

- ・ 図書館、公民館等の公益上必要な建築物のうち周辺の土地利用上支障がないものの建築のためのもの。
- ・ 土地区画整理事業等の施行として行うもの 等（法第29条第1項各号）

6 開発許可基準

(1) 立地上の許可基準（法第34条）→市街化調整区域にのみ適用

市街化を抑制すべき区域のため、許可できる開発行為の類型を限定

- 開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく不相当と認められる開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの（第14号） 等

（国土交通省、北海道建設部のHPを基に作成）

【関係法令】

○貨物自動車運送事業法（抄）

（定義）

第二条 この法律において「貨物自動車運送事業」とは、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業及び貨物軽自動車運送事業をいう。

2 この法律において「一般貨物自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。次項及び第七項において同じ。）を使用して貨物を運送する事業であつて、特定貨物自動車運送事業以外のものをいう。

3 この法律において「特定貨物自動車運送事業」とは、特定の者の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業をいう。

4～5 （略）

6 この法律において「特別積合せ貨物運送」とは、一般貨物自動車運送事業として行う運送のうち、営業所その他の事業場（以下この項、第四条第二項及び第六条第四号において単に「事業場」という。）において集貨された貨物の仕分を行い、集貨された貨物を積み合わせて他の事業場に運送し、当該他の事業場において運送された貨物の配達に必要な仕分を行うものであつて、これらの事業場の間における当該積合せ貨物の運送を定期的に行うものをいう。

7 （略）

○都市計画法（抄） ～ 市街化調整区域で開発許可が不要な場合

（区域区分）

第七条 都市計画区域について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ときは、都市計画に、市街化区域と市街化調整区域との区分（以下「区域区分」という。）を定めることができる。ただし、次に掲げる都市計画区域については、区域区分を定めるものとする。

2 市街化区域は、すでに市街地を形成している区域及びおおむね十年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域とする。

3 市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域とする。

（開発行為の許可）

第二十九条 都市計画区域又は準都市計画区域内において開発行為をしようとする者は、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事（地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市、同法第二百五十二条の二十二第一項の中核市又は同法第二百五十二条の二十六の三第一項の特例市（以下「指定都市等」という。）の区域内にあつては、当該指定都市等の長。以下この節において同じ。）の許可を受けなければならない。ただし、次に掲げる開発行為については、この限りでない。

一～二 （略）

三 駅舎その他の鉄道の施設、図書館、公民館、変電所その他これらに類する公益上必要な建築物のうち開発区域及びその周辺の地域における適正かつ合理的な土地利用及び環境の保全を図る上で支障がないものとして政令で定める建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為

四～十一 （略）

2～3 （略）

○都市計画法施行令

(適正かつ合理的な土地利用及び環境の保全を図る上で支障がない公益上必要な建築物)

第二十一条 法第二十九条第一項第三号の政令で定める建築物は、次に掲げるものとする。

一～五 (略)

六 道路運送法第三条第一号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業(路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客の運送を行うものに限る。)若しくは貨物自動車運送事業法第二条第二項に規定する一般貨物自動車運送事業(同条第六項に規定する特別積合せ貨物運送をするものに限る。)の用に供する施設である建築物又は自動車ターミナル法(昭和三十四年法律第百三十六号)第二条第五項に規定する一般自動車ターミナルを構成する建築物

七～三十 (略)

(参考) 都市計画法(抄) ～ 市街化調整区域での許可

(開発許可の基準)

第三十四条 前条の規定にかかわらず、市街化調整区域に係る開発行為(主として第二種特定工作物の建設の用に供する目的で行う開発行為を除く。)については、当該申請に係る開発行為及びその申請の手続が同条に定める要件に該当するほか、当該申請に係る開発行為が次の各号のいずれかに該当すると認める場合でなければ、都道府県知事は、開発許可をしてはならない。

一～十三 (略)

十四 前各号に掲げるもののほか、都道府県知事が開発審査会の議を経て、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがなく、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく不相当と認める開発行為

【北海道開発審査会付議基準】

通常許可又は認定しうるものとして開発審査会に付議するための判定基準

1～9 (略)

10 (特定流通業務施設)

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成 17 年法律第 85 号）第 5 条第 2 項に規定する認定総合効率化計画に記載された同法第 2 条第 3 号に規定する特定流通業務施設に該当する施設のうち、次の各号のいずれにも該当するもので、周辺の市街化を促進するおそれがないと認められるもの

(1) 次のイ又はロのいずれかに該当する施設であること。

イ 貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）第 2 条第 2 項に規定する一般貨物自動車運送事業のうち同条第 6 項の特別積合せ貨物運送に該当しないものの用に供される施設

ロ 倉庫業法（昭和 31 年法律第 121 号）第 2 条第 2 項に規定する倉庫業の用に供する同条第 1 項に規定する倉庫

(2) 市街化区域内に工業系の用途地域がないか、あっても適地がなく又は市街化区域に立地した場合、周辺地域において交通の安全に支障を来し若しくは交通機能を阻害し若しくは居住環境を悪化させると認められるもの

(3) 申請区域が次のイ又はロのいずれかに該当するものであること。

イ 四車線以上の国道・道道等の道路に接している区域

ロ 高速自動車国道等のインターチェンジの出入口から概ね 500m 以内で、かつ、幅員 12 メートル以上の道路に接している区域

(4) 当該市町村における土地利用計画上支障がないものであること。

国際規格の 道路標識の並列表示

■ 各国の「一時停止」標識一覧	1
■ 関係法令	1
■ 日本の「一時停止」標識のデザインについて	3

【各国・地域の「一時停止」標識】

				
日本	台湾	韓国	中国	香港

	
国際連合	

【関係法令】

○道路交通法（抄）

（公安委員会の交通規制）

第四条 都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者又は車両等の通行の禁止その他の道路における交通の規制をすることができる。この場合において、緊急を要するため道路標識等を設置するいとまがないとき、その他道路標識等による交通の規制をすることが困難であると認めるときは、公安委員会は、その管理に属する都道府県警察の警察官の現場における指示により、道路標識等の設置及び管理による交通の規制に相当する交通の規制をすることができる。

2～4 （略）

5 道路標識等の種類、様式、設置場所その他道路標識等について必要な事項は、内閣府令・国土交通省令で定める。

○道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（抄）（総理府・建設省令3号）

（様式）

第三条 道路標識の様式は、別表第二のとおりとする。

（設置者の区分）

第四条

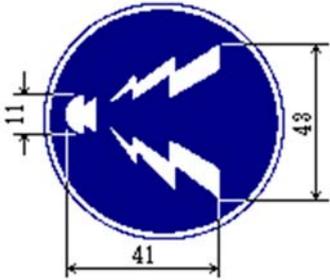
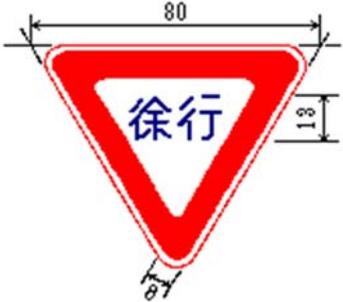
1 道路標識のうち、次に掲げるものは、道路法による道路管理者（以下「道路管理者」という。）が設置するものとする。

- 一 案内標識
 - 二 警戒標識
 - 三 規制標識のうち、「危険物積載車両通行止め」、「最大幅」、「重量制限」、「高さ制限」及び「自動車専用」を表示するもの。
- 2 道路標識のうち、次に掲げるものは、都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）が設置するものとする。
- 一 規制標識のうち、「大型貨物自動車等通行止め」、～（略）～「前方優先道路」、「一時停止」、「歩行者通行止め」及び「歩行者横断禁止」を表示するもの並びに道路法 の道路以外の道路に設置する「重量制限」及び「高さ制限」を表示するもの。
 - 二 （略）
- 3 道路標識のうち、前二項各号に掲げるもの以外のものは、道路管理者又は公安委員会が設置するものとする。

別表第2（第3条関係）

案内標識、警戒標識 （略）

規制標識

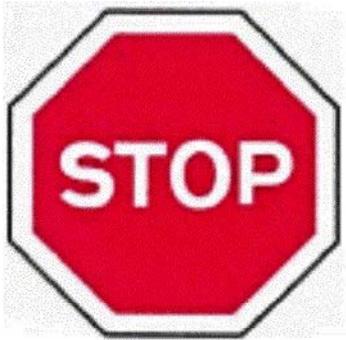
警笛鳴らせ (328) 警笛区間 (328 の 2)	徐行 (329) 前方優先道路 (329 の 2)	<u>一時停止 (330)</u>
		

：
（略）

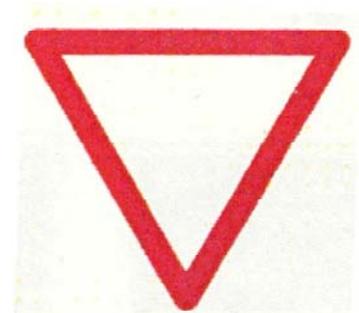
指示標識、補助標識 （略）

【一時停止標識のデザインについて】

○国連道路標識



一時停止



前方優先道路

○日本



昭和25年

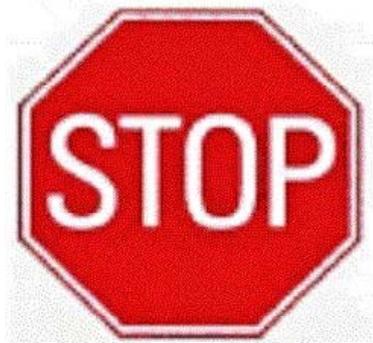


昭和35年



昭和38年

○米国



一時停止



優先道路あり(ゆずれ)

テレワークの促進策

- テレワークの意義・効果(総務省ホームページ)…………… 1
- 世界最先端IT国家創造宣言工程表(抜粋)…………… 3
- 情報通信機器を活用した在宅勤務の適切な
導入及び実施のためのガイドラインパンフレット…………… 4
- 北海道在宅就労普及推進事業リーフレット…………… 12
- 「ふるさとテレワーク推進のための地域実証事業」
に係る委託候補事業(別海町)の概要…………… 14



総務省

Ministry of Internal Affairs
and Communications

テレワークの意義・効果

テレワークとは？

テレワークとは、ICT(情報通信技術)を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方です。

テレワークの主な形態

◆雇用型…企業に勤務する被雇用者が行うテレワーク

- ・在宅勤務
自宅を就業場所とするもの



- ・モバイルワーク
施設に依存せず、いつでも、どこでも仕事が可能な状態なもの



- ・施設利用型勤務
サテライトオフィス、テレワークセンター、スポットオフィス等を就業場所とするもの



(注)実施頻度によって、常時テレワークと、テレワーク勤務が週1~2日や月数回、または1日の午前中だけなどに限られる随時テレワークがあり、実際は様々な形態で導入されています。

◆自営型…個人事業者・小規模事業者等が行うテレワーク

- ・SOHO
主に専門性が高い仕事を行い、
独立自営の度合いが高いもの
- ・内職副業型勤務
主に他のものが代わって行うことが容易な仕事を行い

独立自営の度合いが薄いもの



テレワークの意義・効果

◆少子高齢化対策の推進

- ・ 人口構造の急激な変化の中で、個々人の働く意欲に応え、その能力を遺憾なく発揮し活躍できる環境の実現に寄与
- ・ 女性・高齢者・障がい者等の就業機会の拡大
- ・ 「出産・育児・介護」と「仕事」の二者選択を迫る状況を緩和
- ・ 労働力人口の減少のカバーに寄与

◆ワーク・ライフ・バランスの実現

- ・ 家族と過ごす時間、自己啓発などの時間増加
- ・ 家族が安心して子どもを育てられる環境の実現

◆地域活性化の推進

- ・ UJターン・二地域居住や地域での企業等を通じた地域活性化

◆環境負荷軽減

- ・ 交通代替によるCO2の削減等、地球温暖化防止への寄与

◆有能・多様な人材の確保生産性の向上

- ・ 柔軟な働き方の実現により、有能・多様な人材の確保と流出防止、能力の活用が可能に

◆営業効率の向上・顧客満足度の向上

- ・ 顧客訪問回数や顧客滞在時間の増加
- ・ 迅速、機敏な顧客対応の実現

◆コスト削減

- ・ スペースや紙などオフィスコストの削減と通勤・移動時間や交通費の削減等

◆非常災害時の事業継続

- ・ オフィスの分散化による、災害時等の迅速な対応
- ・ 新型インフルエンザ等への対応

