

管理コード	府省庁名	提案事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
120010	国土交通省	高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準(平成24年)」において、以下の記載がある。 【高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準(平成24年)】 P2-153 視覚障害者誘導用設備 P2-154 視覚障害者誘導用ブロック等 P2-155 視覚障害者誘導用ブロック等 P2-156 視覚障害者誘導用ブロック等 P2-157 視覚障害者誘導用ブロック等 P2-158 情報伝達設備 P2-13.1.1 情報伝達設備 案内表示や視覚障害者に対する視覚障害者誘導用ブロック等以外に、下記のような音声・視覚・光・振動による情報伝達設備がある。施設用途や規模など必要に応じて設置することが有効である。		「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」1.2.(4)並びに2-13H.11は視覚障害者への案内として視覚障害者誘導用ブロック等の敷設を行うとある。 この「視覚障害者誘導用ブロック等」の等については現状の法令では定義が無い為、JIS規格の誘導ブロック(線状ブロック、点状ブロック)以外を認められていないと認識されている。2-13H.11の記載は、その他の方法として「誘導マット等」の記載(若しくは事例として掲載)をすることで選民路が導く、建物内部においてユニバーサルデザインを重視した誘導路の整備が実現できると共に、誘導ブロックでの車椅子や歩行者等による「つまづきの原因、通行の支障」が解消できる。 以上のことから、建物内部でのバリアフリー化促進の為、関係法令の整備を求める。	「視覚障害者誘導用ブロック又は誘導マット等」の記載、若しくは、その他の方法としての「誘導マット等」の記載(若しくは事例として掲載)をすることで選民路が導く、建物内部においてユニバーサルデザインを重視した誘導路の整備が実現できると共に、誘導ブロックでの車椅子や歩行者等による「つまづきの原因、通行の支障」が解消できる。 以上のことから、建物内部でのバリアフリー化促進の為、関係法令の整備を求める。	「視覚障害者誘導用ブロック等」の等については現状の法令では定義が無い為、JIS規格の誘導ブロック(線状ブロック、点状ブロック)以外を認められていないと認識されている。2-13H.11の記載は、その他の方法として「誘導マット等」の記載(若しくは事例として掲載)をすることで選民路が導く、建物内部においてユニバーサルデザインを重視した誘導路の整備が実現できると共に、誘導ブロックでの車椅子や歩行者等による「つまづきの原因、通行の支障」が解消できる。 以上のことから、建物内部でのバリアフリー化促進の為、関係法令の整備を求める。	D	今回事業の誘導マットについては、現状の制度において建築物内に敷設することが可能である。 また、視覚障害者誘導用ブロック等の一例として広く一般に敷設されている日本工業規格に規定されている視覚障害者誘導用ブロックを記載しております。また、本設計標準において、(P2-2) 高齢者、障害者等の対応の考え方 15頁目、(P2-5) すべての人にやさしい建築計画の手順 28頁目、設計標準に掲げられている対応がすべてではなく、地域や施設毎に設計者が工夫しなければならぬ場合も多存在する。と記載しており、本設計標準に記載されていないという理由で今回ご提案の誘導マットを建築物に敷設することを阻害するのではなく、他の方法も認めております。 なお、視覚障害者誘導用設備の「その他の方法」については、音声、画像・光・振動といった手法を紹介しているものであり、本建築設計標準に個別の商品については記載しておりません。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答させていただきます。	D		各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁		
120020	国土交通省	臨海防災建築の高さ制限の緩和	建築基準法第56条	建築基準法第56条では、市街地における建築物の採光、通風等の環境を確保することにより市街地環境の悪化を防止するため建築物の形態を規制しています。	敷地内に一定の空地や、制限内と同程度の天空率を確保することが困難な地域(例えば臨海の住宅密集地において、地盤の隆起、安全安心の場所とならざる建築物(臨海防災建築、津波想定高さ以上の建築物)の高さを確保することにより市街地環境の悪化を防止するため建築物の形態を規制しています。	【背景】 ・建築基準法により、建築物の高さが低く抑えられているため、平成23年3月11日に発生した「東日本大震災」は多くの人命が奪われた。 ・臨海部は津波の危険性が高いとして、内陸部に転移するよう取組が推進されているが、開発許可等の問題でスピード感に欠けるように懸念される。 ・津波の危険性のない内陸部に転移することで災害を回避するのはなく、臨海部に選べる高層階の建築物を建設することで、津波等の災害から身を守る、という提案。 【問題意識】 ・津波等による災害から身を守るためには、津波想定高さ以上の建築物等に避難することが有効。 ・津波等の危険性ある臨海部の特長としては、平地が少ない上に土地不足の状態となり、狭い土地に高密度に集積する住宅の多さが住み、住宅が密集している傾向がある。 ・安全性を確保し、天空率を確保することで、建築基準法における高さ制限(斜線制限等)をクリアし、建築物を建設するためには、相応の広さの土地が必要であり、土地が不足し住宅が密集している臨海部では、結局は建築できないことが有り得るものと思われる。 【実施内容】 ・本提案の実現により、弱者、住民を助け、地震・津波・土石流等災害時の地域の避難確保、安全・安心の場所となる、臨海防災建築の建設が可能となる。 ・臨海防災建築は、平時は漁業協会の市場等に利用、津波時、低層は流される事も、上層は老人ホームや漁業関係者等の住宅に利用(安全階)し、職住近接にも寄与する。	C	建築基準法56条に基づく高さ制限は、建築物の日照、採光、通風等の環境を確保することを目的とする制限です。 ご提案の内容は、津波の危険性がない高層階に避難出来るように、建築基準法56条に基づく斜線制限等を適用除外するべきご提案であると思えますが、当該制限が適用された場合と同程度の天空率を確保する場合、都市計画法の適用により、敷地内に一定の空地を確保し、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がなく、市街地の環境の整備改善に資するに認め許可した場合については、斜線制限等の高さ制限を適用除外とすることが可能です。なお、天空率の適用により当該制限が適用された場合と同程度の環境が確保出来ない場合には、規制を適用除外とすることは出来ません。	建築基準法56条に基づく高さ制限は、建築物の日照、採光、通風等の環境を確保することを目的とする制限です。 ご提案の内容は、津波の危険性がない高層階に避難出来るように、建築基準法56条に基づく斜線制限等を適用除外するべきご提案であると思えますが、当該制限が適用された場合と同程度の天空率を確保する場合、都市計画法の適用により、敷地内に一定の空地を確保し、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がなく、市街地の環境の整備改善に資するに認め許可した場合については、斜線制限等の高さ制限を適用除外とすることが可能です。なお、天空率の適用により当該制限が適用された場合と同程度の環境が確保出来ない場合には、規制を適用除外とすることは出来ません。	C		1 0 1 9 0 2 0	個人	東京都	国土交通省				
120030	国土交通省	内陸型防災物流センターの立地を目的とした開発許可基準の緩和	都市計画法第29条、第34条	市街地調整区域における開発行為は、都市計画法第33条各号(開発許可)の基準に適合し、かつ、同法第34条各号のいずれかに該当すれば、開発許可を要する(都道府県知事、指定都市、中核市、特例市及び事務処理市町村の長)が許可できるとなっている。	一定の条件を満たした防災機能を有する防災物流センターを建設する目的で行う開発行為について、開発許可の対象とする。	特に3大都市圏において、老朽化し非効率な物流倉庫から、最新型の物流施設への移行ニーズが高まっているが、内陸部の市街地において行うことは粘着しており、新規立地も商業地に集中している現状がある。一方、内陸部の利便性もあるが、新興工業地帯による大規模災害のリスクや、また、現状の非効率な物流施設は、大規模な津波や老朽化等の倒壊・火災により、救助・救援・復旧・復興のための物流機能が麻痺し、被害を増大させる可能性が高い。一方、市街地調整区域において、行政や住民がそいつら施設を建設する(開発事業者が申請し、多大な費用を要するため、SPC等を用いた)買収スキームによる民間資金の活用が不可欠であるが、市街地調整区域での倉庫開発は自己責任で決定される場合が多く、買収費用の開発の性質が分らないため、民間開発事業者として事業計画を立てることが困難である。よって、一定の条件を満たす物流倉庫を建設する目的で行う開発行為は、開発許可の対象とし、地域全体の安全・安心に寄与する施設整備を推進したい。	D	市街地調整区域は市街化を抑制すべき区域であるため、許可できる開発行為を限定していますが、市街化を促進するおそれなく、かつ、市街地調整区域において行うことで環境・不適合と認められるものについては開発許可(都道府県知事等の判断)により、許可できるとなっており、物流施設の建設の用に供する開発行為については、都市計画法上、自己業務用に限定されているものではありません。 ご提案の内容については、災害時の物流拠点の必要性と地域の実情を考慮して判断されることから、開発許可権者とよく相談いただく必要があると考えます。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答させていただきます。	D	現行制度でも対応可能であるという回答の趣旨は理解しますが、各自自治体の指針の中で自己業務用に限定している場合も、買収費用の負担が一層には活用が難しい現状、無用な開発抑制や用途への転用等への危惧があるものと考えられるが、用途と防災性等の要件を条件化することで懸念は払拭できると考える。対象施設の必要性について地域で判断されるべきのことが、必要があっても開発資金等の課題に大変な課題がかかる。大規模災害に対する備えは、官民を挙げて早急に取り組むべき緊急の状況から、防災面を考慮した開発許可制度の適用を図るよう、国交省から各自自治体に周知する等、各自自治体で指導していただく。	1 0 1 0 3 0 1	オリックス不動産株式会社	東京都	国土交通省				
120040	国土交通省	風管理ダムにおいて新規に小水力発電を行う場合の要件の緩和	河川法第17条第1項、河川法第66条、河川法第79条、河川法施行令第45条第2号	河川法第17条第1項において、兼用工物の工事等の協議を定めており、「河川管理者及び他の工物の管理者は、協議して別に管理の方法を定め、当該河川管理施設及び他の工物の工事、維持又は修繕を行うことができる」としている。また、河川法第66条において、兼用工物の費用負担について定めており、「河川管理者が他の工物の効用を兼ねる場合においては、当該河川管理施設の管理に要する費用の負担については、河川管理者と当該地の工物の管理者とが協議して定めるものとする」としている。 河川法第79条において、国土交通大臣の認可等について定めており、第1項で都道府県知事は、一級河川の指定区域の管理で政令で定めるものを執行するときは(施行令44条第2号で定める)改良工事として「ダム(基礎地盤から構造体までの高さが一メートル未満を除く)」を建設し、国土交通大臣の認可を受けなければならないとしており、第2項では第1項と同様に二級河川についての協議、同意事項を定めている。	①発電の目的を有しないダムで新たに発電を行う場合には、必要となるダム全体計画の変更に係る事務を簡素化(認可から届出に変更、必要書類の軽減)する。 ②発電事業者に対し特定目的ダム法に準じた負担用「ダム建設費」「ダム維持管理費」を求め、各事業者間の協議により費用を減額できるようにする。	風管理ダムが包摂する未利用の水力エネルギーについて、民間事業者の新規参入を容認することにより、民間ノウハウの活用とエネルギーの普及拡大、税収の増加を図る。 【提案理由】 長野県は現在16ダムを管理しており、このうち11ダムは発電を行っていない。ダムには未利用の河川水が常時流下しており、水力発電は水消費しないため、この活用が可能である。また、ダムは次第的にここから大きな災害があり、既設の放流管など処理能力が低下していることから、その活用が期待されている。 既設ダムに新たに発電施設を設置する場合、ダム全体計画を変更する必要があるが、運行制度では国の認可を準じた認定と資料作成を要し、また、時間がかかるため、事務の簡素化(届出制)変更、必要書類の軽減)を提案するものである。 また、既設ダムに発電事業者が新規参入する際、特定目的ダム法の規定に準じて算出される建設費、ダム維持管理費の一部を発電事業者が負担することとしている。このため、小水力発電の規模では、電気事業者としての経営が成り立たないおそれがあり、新規の参入を妨げている原因になっている。 上記の費用負担について、各事業者間の協議により、減額できるようにすることを提案するものである。 上記の措置(事務の簡素化、発電事業者の負担軽減)により、既設ダムにおける発電事業者(民間事業者)の新規参入促進の効果が期待される。	D	提案)については、河川法の第79条等で定めている事項は、新たに15メートル以上のダムの改良工事(新規建設等)を行う場合に必要とされている国土交通大臣の認可等の規定であり、既設ダムに新たに発電施設を設置する場合には、「全体計画を変更する必要はない」ものである。 提案)については、河川法66条に基づき河川管理者と他の工物の管理者が協議して負担割合を定めることとされている。現状においても河川管理者と各事業者との間の費用の分担等については、疑義が生じないよう協議による決定が可能である。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答させていただきます。	D	① 発電事業者からの収入を得た場合、「補助金に係る予算の執行の適正化に関する法律」に基づき(国庫納付は、その収入額に建設当時の国庫補助率を乗じた額でない)のようか、(別掲の計算例を参照) ② 既設ダムに新たに発電施設を設置する場合には「全体計画を変更する必要はない」とのことですが、国に對する他に必要な手続きはありますが、あるとすればそれは何でしょうか。 ③ 河川管理者と各事業者との間の費用の分担等については、疑義が生じないよう協議による決定が可能とされていますが、発電事業者の負担割合を決定するにあたり、国の関わりはないということでしょうか。	1 0 1 0 6 2 0	長野県	国土交通省					

管理コード	府省庁名	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
120090	国土交通省	自動車予備検査証の有効期間の延長	道路運送車両法第71条第1～4項	・登録を受けていない自動車等の所有者は、当該自動車を表示して、予備検査を受けることができる。 ・予備検査の結果、当該自動車が発見されたとき、自動車予備検査証が交付される。 ・自動車予備検査証の有効期間は、三月としている。 ・自動車予備検査証の交付を受けた自動車についてその使用の位置が定められたときは、その使用位置は、当該自動車予備検査証を提出し、当該自動車を表示することなく、自動車検査証の交付を受けることができる。	輸入自動車特別取扱い制度(PHP)で認定された輸入自動車に対して発行された自動車予備検査証の有効期限を緩和(延長)する。	【実施内容】 三河港の臨海部に新車整備施設(POCセンター)を有し、当該地区を管轄する地方自治体が認めたいンポーターについて、登録車検場が交付する自動車予備検査証の有効期限を緩和(延長)する。 【提案理由】 三河港における新たな自動車メーカーの参入や輸入自動車の増加に伴い、自動車予備検査を要する台数が増大。 一方、購入者が決定しない状況で予備検査を実施する事から、有効期限を超え、再検査が必要とならざるがまま。 この車について、特に繁忙期における予備検査の頻度が増える事が予想される。年間通して、予備検査頻度の出来る限り平準化を図り、予備検査待ち状況を減らすため、有効期限3ヶ月の延長を行いたい。	C		右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	本提案は、PHPで認定された輸入自動車に対し発行される予備検査証に限り有効期間の延長をお願いするものである。PHPの予備検査とTDSの完成検査はほぼ同内容であり、平成10年に定期検査の有効期間が9ヶ月延長されたことから、予備検査証についても新車の輸入自動車に限り9ヶ月の延長が妥当と考えられる。また、輸入自動車等の取扱い台数増加や新規インポーター進出により、登録車検場において検査の平準化が課題となっており、これに対する補助的役割として本提案は有効である。これを考慮したうえで再検討をおこなうこととし、「保安上の重要な部分」、「不適合率が高く」が具体的なことを指しているか回答させていただきたい。	C	自動車予備検査証の有効期間が満了した、PHPにより認証された新車の輸入自動車は、再度予備検査を受検した際の保安基準不適合率が高く、自動車予備検査証の有効期間を延長することは、安全上の問題を引き起こす可能性が高いことから、対応できない。 保安上の重要な部分は、道路運送車両法第41条に掲げる装置であり、そのうち、再度予備検査を受検した際の保安基準不適合率が高い部分は、灯火類、保安装置、制動装置等である。	国際自動車トレード特区	1 0 1 0 8 2 0	豊橋市、フォルクスワーゲングループ、ジャーン、プジョー、トヨタ、ジェン、フィアット、クライスラー、ジャバ、ン、ロード、ジャバ、ン、リミテッド	愛知県	国土交通省	
120100	国土交通省	ご当地ナンバー封印取り付付け委託に係る規制の緩和	道路運送車両法第28条の3第1項、道路運送車両法施行規則第12条第1項、封印取り付付け委託要領	自動車の所有者は自動車登録簿を提出し、封印の取り付付けを依頼する旨の申請を行うことにより、ご当地ナンバーの封印の取り付付けを依頼することができる。	封印取付委託について、変更登録又は移転登録等による任意のご当地ナンバーへの変更について、自動車の販売業者とするもの(中古車)の取付以外に、国土交通大臣が委託した封印取付委託業者も行うことができる。	【現状】 移設区では、平成26年度中に自動車のいわゆるご当地ナンバーの導入が決定している。 現在のナンバー(緑馬ナンバー)は、継続して使用可能であるが、希望者は任意で変更することが可能な制度となっている。 しかし、ナンバーの付替えには再封印が必要で、原則、陸運支局への車両の持ち込みが必要であるため、ユーザーへの負担が大きく、普及(付替え)の障壁となっている。 【提案内容】 現在も、新車・中古車の販売業者において、国土交通省の認定を受けた「封印取付委託業者」による封印の代行が行われているが、ご当地ナンバーの任意の付替えについても認定を受けた自動車ディーラー等で行うことができるようにする。 【期待される効果】 車両を陸運支局に持込むことなく自動車ディーラー等でご当地ナンバーの付替えが可能となれば、利用者の利便性の向上と、付替えがより容易になることで普及率の向上が期待される。ご当地ナンバー(ご当地ナンバー)の普及拡大は、その導入目的である地域振興、観光振興に寄与するものである。	D	ご提案については、ご当地ナンバー等一環運用時(平成18年)に、ユーザー利便性の観点から「封印取付委託業者」を指定し、主要都府県第二環において、ご当地ナンバーへの番号変更についても封印取付委託の対象としたため、既に実施可能である。							1 0 3 0 0 1 0	杉並区役所	東京都	国土交通省	
120110	国土交通省	一人乗り小型ヘリコプターの試験飛行等における許可期間の延長	航空法第11条、航空法施行規則第16条の14、航空保安課長連達「自作航空機に関する試験飛行等の許可について」	航空証明を受けていない航空機については、搭乗者や地上の人の保護を怠り、航空機の安全性が確保できる場合に限り、飛行を許可している。 飛行許可については、申請者の能力や経験に応じて、段階的に許可することにより、「第1段階の飛行」は、必ずしも浮上する程度の高さ(高度3m)まで、許可期間は原則1ヶ月である。 第1段階の飛行を20回以上実施し、全てに互換性がなく、問題がないと判断できる場合は、「第2段階の飛行」として一定の空域について飛行が許可され、許可期間は原則4ヶ月である。	一人乗りヘリコプターGEN H-4は、航空法第11条第1項の規定により「第1段階の飛行」の許可を受けているが、許可期間は原則1ヶ月であり、毎月更新手続きが発生する。 許可期間1ヶ月では期間が短く、更新手続きの負担が大きいことから、許可期間を通常3ヶ月に延長を要望。 なお安全性担保のため、実際の運航に際しては、常に事前点検を行い、搭乗者の無事を確保する必要がある。飛行時間と整備記録部品交換等の報告も毎月行うこととする。 これにより、許可期間を延長しても、実質的に現在と同等の安全性担保が可能。	【現状】 移設区では、平成26年度中に自動車のいわゆるご当地ナンバーの導入が決定している。 現在のナンバー(緑馬ナンバー)は、継続して使用可能であるが、希望者は任意で変更することが可能な制度となっている。 しかし、ナンバーの付替えには再封印が必要で、原則、陸運支局への車両の持ち込みが必要であるため、ユーザーへの負担が大きく、普及(付替え)の障壁となっている。 【提案内容】 現在も、新車・中古車の販売業者において、国土交通省の認定を受けた「封印取付委託業者」による封印の代行が行われているが、ご当地ナンバーの任意の付替えについても認定を受けた自動車ディーラー等で行うことができるようにする。 【期待される効果】 車両を陸運支局に持込むことなく自動車ディーラー等でご当地ナンバーの付替えが可能となれば、利用者の利便性の向上と、付替えがより容易になることで普及率の向上が期待される。ご当地ナンバー(ご当地ナンバー)の普及拡大は、その導入目的である地域振興、観光振興に寄与するものである。	C		右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	GEN H4は第1段階の安全性の許可を受けて300時間を超える試験飛行を継続している。 動力装置に故障が発生した際に安全に着陸するための措置が確立していないとの指摘があるが、GEN H4は固定ピッチのため従来のヘリコプターよりオートローテーション(風車)の着陸はできない代わりに、着陸時停止防止装置(4本の原動機を装備しており、1基停止でも安全に着陸できるよう配慮している。付置するならばオートローテーションは操縦者の技量と感覚による操作に依存し、約20%の成功率(生存率)とされている。比較するGEN H4の3基エンジン着陸方式は約80%の成功率(生存率)とされている。	C	今回いただいた意見のみで技術的な妥当性を判断するのは困難であるが、「第1段階の飛行」において経験及び実績が蓄積され、安全上問題がなく、一定の空域における飛行に移行可能であると判断できる場合は、「第2段階の飛行」に移行し許可期間の延長及び飛行範囲を拡大することが望ましいと判断している。機体の安全性の説明を付して試験飛行の許可を管轄の地方航空局へ申請されたい。	1 0 3 0 0 1 0	長野県松本地方特定区域飛行特区	長野県	国土交通省			
120120	国土交通省	超軽量動力機等の飛行許可に係る要件の緩和について	航空法第28条第3項、航空法施行規則第5条の2、航空保安課長連達「超軽量動力機等に関する航空法第28条第3項の許可の手続き等について」	航空従事者技能証明を有していない者については、搭乗者や地上の人の保護を怠り、航空機の安全性が確保できる場合に限り、飛行を許可している。 飛行許可については、申請者の能力や経験に応じて、段階的に許可することにより、「第1段階の飛行」は、必ずしも浮上する程度の高さ(高度3m)まで、許可期間は原則1年である。 第1段階の飛行を20回以上実施し、全てに互換性がなく、問題がないと判断出来る場合は、「第2段階の飛行」として一定の空域について飛行が許可され、許可期間は原則1年である。	一人乗りヘリコプターGEN H-4を操縦するために、航空法第28条第3項の許可を受けなければならない。 現在、通常(超軽量動力機等)に関する航空法第28条第3項の許可の手続き等については、空中に浮かぶ高さ(高度3m)までの飛行は、「第1段階の飛行」に含ませ、許可期間を原則1年としているが、浮上する高さ(1m以下)については、許可期間は原則1年である。	一人乗りヘリコプターGEN H-4は、各地のイベントでドローンイベント、展示等を行っているが、体験試乗をしてみたいという要望が多い。浮上しない状態で本機の操縦者に乗ることは、飛行法でも可能であるが、わずかも浮上することは許可を得る以外には認められていない。 しかし、浮上を体験してもらったことは、本機の安全性・安定性を理解してもらうために必要不可欠である。移設区において、航空法第28条の許可を受けていない者に対し、体験試乗をさせる。許可期間を原則1ヶ月に延長を要望。 なお、本機の浮上には、標準的な成人男性1名が機体後部を握ることにより、十分制御可能なものであり、安全性を確保するため、体験試乗の際には、成人男性1名が常に機体を握り、機体を制御可能な状態にするとともに、関係機関等からの安全上の指導に対しては従事している。 また、超小型ドローンと呼ばれる、従来なかった新しいカテゴリの乗物が出現して、新たな産業が創出されているが、本機も従来なかったカテゴリであり、安全性担保はもちろぬ重要であるが、一律に規制するのではなく、個々の機体に応じた規制緩和を要望する。 また、上記とは別の観点であるが、航空法第28条第3項の許可を受けられる年齢は現在17歳以上となっているが、これを17歳以下に緩和していただきたい。	C		右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	1m程度の浮上であっても操縦を伴う飛行であること変わりなく、その飛行の安全性を確保するため、航空法第28条第3項の規定に基づき「航空従事者技能証明を有する者が操縦する場合を除き、航空法第28条第3項の規定に基づき許可を受けなければならない。一人乗ヘリコプターGEN H-4の操縦について許可を不要とするは認められない。 また、当該許可における年齢要件は、航空従事者技能証明を取得する際の年齢要件に合わせることであるが、その根拠は国際民間航空条約附属書に定められた国際基準であり、緩和は認められない。	C	総論操作型の飛行機は、滑走路上で浮上直前の高速度走行が許可なしで認められているのに対し、超小型ヘリコプターは、パランス感覚対峙のためわずかな操作で墜落する恐れがある。超小型ヘリコプターは、パランス感覚対峙のためわずかな操作で墜落する恐れがある。超小型ヘリコプターは、パランス感覚対峙のためわずかな操作で墜落する恐れがある。超小型ヘリコプターは、パランス感覚対峙のためわずかな操作で墜落する恐れがある。	1 0 3 0 0 1 0	長野県松本地方特定区域飛行特区	長野県	国土交通省			
120130	国土交通省	超軽量動力機等の飛行空域に係る要件の緩和について	航空法第11条、航空法施行規則第16条の14、航空保安課長連達「自作航空機に関する試験飛行等の許可について」	航空証明を受けていない航空機については、搭乗者や地上の人の保護を怠り、航空機の安全性が確保できる場合に限り、飛行を許可している。 飛行許可については、申請者の能力や経験に応じて、段階的に許可することにより、「第1段階の飛行」は、必ずしも浮上する程度の高さ(高度3m)まで、許可期間は原則1ヶ月である。 第1段階の飛行を20回以上実施し、全てに互換性がなく、問題がないと判断出来る場合は、「第2段階の飛行」として一定の空域について飛行が許可され、許可期間は原則4ヶ月である。	一人乗りヘリコプターGEN H-4の離陸機は、現在、航空法第79条第1項の規定に基づき許可されているが、その飛行空域は10m四方、高さ1.5m以下であり、その範囲内で前後進等を行うのみ。 飛行空域拡大のためには、ジャイロプレーンの操縦が可能な飛行時間0.5時間以上、かつ、10分程度に安全な操縦技術を身に付けること、2点間の移動を含む、より広い空域での訓練が必要。従って飛行空域の拡大を要望。	現実の社内テスト飛行は高さ15mグラウンドエフェクト羽根の吹き飛ばす風が地面に到達しその反力がヘリコプターに及ぶ距離に約4mの高さで発生、後述、後述のみの飛行に認められ、初期に自己設定したテスト規定に拘束されて長い距離の飛行、複数回の周回飛行を訓練に必要となるが、現在は10m四方、高さ1.5m以下であり、その範囲内で前後進等を行うのみ。 飛行空域拡大のためには、ジャイロプレーンの操縦が可能な飛行時間0.5時間以上、かつ、10分程度に安全な操縦技術を身に付けること、2点間の移動を含む、より広い空域での訓練が必要。従って飛行空域の拡大を要望。	C		右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	航空法第79条ただし書きの規定に基づく許可では、離着陸を行う場を規制しているのみであり飛行範囲は規制していない。 飛行範囲を規制しているのは、同法第11条ただし書き及び第28条第3項の規定に基づく許可である。 同法第11条ただし書き及び第28条第3項の規定に基づく許可においては、航空機の安全性及び操縦者の技能を段階的に実証し、確認することから、飛行範囲を2段階に拡大することとする。 第1段階の飛行範囲は、離着陸時飛行及びジャンプ飛行(滑走路内で行う空中にわずかに浮上する程度(高度3m)までの飛行)であり、第2段階の飛行範囲は、離着陸場を中心として原則半径3キロメートル以内の空域である。 一人乗りヘリコプターGEN H-4については、現時点において第1段階の許可を受けていることであるが、動力装置に故障が発生した際に安全に着陸するための措置が確立されており、この機体の安全性に関する問題が解決されない限り、第2段階の許可を受けて飛行範囲を拡大することも認められない。	C	今回いただいた意見のみで技術的な妥当性を判断するのは困難であるが、「第1段階の飛行」において経験及び実績が蓄積され、安全上問題がなく、一定の空域における飛行に移行可能であると判断できる場合は、「第2段階の飛行」に移行し許可期間の延長及び飛行範囲を拡大することが望ましいと判断している。機体の安全性の説明を付して試験飛行の許可を管轄の地方航空局へ申請されたい。	1 0 3 0 0 1 0	長野県松本地方特定区域飛行特区	長野県	国土交通省			

管理コード	府省庁名	提案事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
120140	国土交通省	電動式の乗合小型車両(ゴルフカー又はゴルフカート)の次世代二次交通対策事業		・道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第3条、第40条、第41条 ・道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)第2条 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の2 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の3 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の4 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の5 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の6 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の7 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の8 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の9 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の10 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の11 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の12 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の13 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の14 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の15 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の16 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の17 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の18 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の19 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の20 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の21 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の22 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の23 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の24 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の25 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の26 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の27 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の28 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の29 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の30 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の31 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の32 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の33 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の34 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の35 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の36 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の37 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の38 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の39 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の40 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の41 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の42 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の43 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の44 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の45 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の46 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の47 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の48 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の49 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の50 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の51 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の52 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の53 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の54 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の55 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の56 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の57 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の58 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の59 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の60 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の61 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の62 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の63 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の64 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の65 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の66 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の67 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の68 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の69 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の70 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の71 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の72 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の73 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の74 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の75 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の76 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の77 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の78 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の79 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の80 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の81 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の82 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の83 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の84 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の85 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の86 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の87 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の88 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の89 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の90 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の91 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の92 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の93 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の94 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の95 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の96 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の97 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の98 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の99 ・道路運送車両法施行規則(昭和二十六年運輸省令第74号)第2条の100	電動式の小型車両(ゴルフカー又はゴルフカート)のナンバーを取得したい。 当該車両は小型特殊自動車の規格を満たしていることから、道路運送車両法第3条において、小型特殊自動車「E」の分類で国土交通大臣の指定する構造を有する自動車として位置づけ、ナンバーの取得を行いたい。また、以下の3点について規制緩和を要望する。 ①小型特殊自動車の乗車定員については、道路交通法施行令第22条において、1名ないし2名と定まっているが、当該車両は5人乗りであり、その設備がなされている事、また走行スピードを時速15km以上出ないよう設定することが出来ること、今後の輪島市での走行ルートは山道ではなく平地のみでの走行であることから安全性は確保されていると考え、規制緩和を要望する。(実際の走行速度は時速10km以下) ②道路運送車両法第3条道路運送車両の保安基準について、第41条第7号の車種については、高齢者等の交通弱者が簡単に乗り降りできる構造が必要であることや走行ルートには起伏もなく平地が多く、乗車時間も短い事、スピードを出さない事から車種の規制の免除を要望する。 ③車種についても、取り付け可能な保安基準対応を行うため、安全性の確保は満たしていることから規制緩和を要望する。特に、第41条第17号計器種の設置については、走行速度を時速15km以上出ないよう設定することが出来るため、安全面が確保されていると思われる。設置の緩和を要望する。	E	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	提案に対する回答では、「小型特殊に分類することは適切ではない。」とあるが、これまでの実証実験より高齢者などの交通弱者の方が乗り降りしやすい車両であると多くの意見を頂いていることや低速(15km/h以下)で乗客を輸送する機能性・安全性・乗降性などを考慮すると特殊性の高い車両であると考えられたため、再度検討をお願いしたい。小型特殊であれば、衝突実験しなくて良い車種が無いナンバー取得が市で可能な事から早急な実施が可能となる。 また、低速な車両については一部の基準の適用が免除される事があるが、低速で走行する当該車両が普通自動車(軽自動車)の分類の中で、具体的に免除される項目を把握し、今後、現行制度での対応方法についてご相談を頂きたい。	E	小型特殊自動車は、特定の用途に応じた極めて特殊な構造を有するものであり、ご意見頂いた機能性、安全性、乗降性の観点からの判断に基づき分類されているものではない。今回の車両を小型特殊自動車に分類することは適切ではないと考えます。 普通自動車等に関し最高速度が20km/h未満の場合に免除される基準の例は、以下のとおりです。 ・駆動装置の装備【保安基準第14条】 ・衝突時の乗員保護(フルラップ衝突)及び歩行者保護(頭部及び脚部)【保安基準第18条第2項及び第5項】 ・インストロメントパネルの衝撃吸収【保安基準第20条第5項】 ・座席強度【保安基準第22条第3項】 ・シートベルトの装備【保安基準第22条第3項第1項】 ・窓ガラスへの安全ガラス装備、前面ガラスへの合わせガラス装備【保安基準第29条第1項、第2項】 ・速度計、走行距離計の装備【保安基準第46条第1項、第2項】	次世代二次交通対策事業	輪島商工会議所	石川県	国土交通省警察庁					
120150	国土交通省	自動運転技術や搭載した自動車が地下走行区間を走行する場合の添乗員の省略		乗務員は、車両及びその運転状態に異常を感知した場合は、直ちにその状況を把握し、旅客に対する連絡と避難誘導について適切な措置をとるとともに、すみやかに運転指令に連絡すること。 乗務員は、車両及びその運転状態に異常を感知した場合は、直ちにその状況を把握し、旅客に対する連絡と避難誘導について適切な措置をとるとともに、すみやかに運転指令に連絡すること。	自動運転方式で運行されているリニモについて、地下走行区間における添乗員の業務の省略 リニモは、無人運転ATO方式により運行されているが、「藤が丘駅」から「はなみずき駅」間の地下走行区間(隣接する駅間)4kmのみにおいては、開業当初の運転開始からの指導により添乗員が乗務しており、人員配置上の負担となっている。そこで、平常時運転開始時には乗務員の乗務を減らし、緊急時発生時には乗務員が駆けつけることができる体制が確保されていること及び、異常発生時には乗務員が駆けつけることができる体制が確保されている場合は、最寄り駅での専従乗務員の特権をもって添乗員の業務を省略できることとする。 要望が認められれば、毎列車、2駅間のみ添乗を繰り返している乗務員を他の業務に振り分けることができ、それにより、効率的な人材配置が可能となる。	D	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	リニモにおいては、地下走行区間も4kmと短く、異常発生時には運転司令室から旅客に通報するとともに最寄り駅から直ちに係員が駆けつける体制を確保しておりますが、これをもって、旅客の迅速な避難誘導等という添乗員の役割の代替措置の要件を満たすことならいかなる程度か。	D	地下高速交通(株)では、通常の運行と異常時ににおける旅客等の安全を最優先に考え、排煙設備の能力と隣接駅から係員を派遣する場合に要する時間を現場調査等を踏まえて検討した結果、隣接駅から係員を派遣する方法では十分な対応が難しいとの結論に至り、現在のように列車に添乗員を乗せて対応することになったと認識している。		1 0 4 9 0 2 0	愛知県	愛知県	国土交通省				