管理コード	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの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	再々検討要請	提案主体からの再意見	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	『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』における「視覚障害者誘導用設備」への「誘導マット等」の記載	『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 P2-158 情報伝達設備	『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。 （P2-153） 2．13H．1 視覚障害者誘導用設備 （1）視覚障害者誘導用ブロック等の形状・色 ① 形状 ・ 視覚障害者誘導用ブロック等は、JIS T 9251（視覚障害者誘導用ブロック等の突起の形状・寸法及びその配列）による形状のものを使用する。 （P2-158） 2．13．I．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も、下記のような音声や画像・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。	「視覚障害者誘導用ブロック又は誘導マット等」の記述、若しくは、その他の方法としての「誘導マット等」の記述（若しくは事例として掲載）をすることで選択肢が増え、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高齢者等による「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。	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の1．2．（4）並びに2－13H．1に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）以外は認められていないと認識されている。2－13H．1の一部に施設の用途では手すり音声を併用または代替するとあるが、それ以外の誘導装置については言及されていない。また視覚障害者誘導用ブロック等以外の方法として、2－13I．1に記載されているが、音声装置の説明しか記載されておらず「以外の方法」としては音声装置しかないという誤解を与えている。 以上により誘導ブロック以外の方法としての誘導マット等の導入が阻害されている。 2－13H．1に記述のある通り、視覚障害者用誘導ブロックは、車いす使用者や高齢者、杖使用者、肢体不自由者にとっては通行の支障になる場合があり、施設の用途によっては、視覚障害者用誘導ブロックに限定しない施設整備が求められる場合もある。 視覚障害者だけでなく、車いす使用者や高齢者等に対しても配慮することがバリアフリーであり、例えば、凹凸の無い誘導マットが普及することにより、今まで誘導路（誘導ブロック）を導入できなかった屋内部分への整備を促進し、安全に視覚障害者の誘導が出来るとともに、「つまづきの原因、通行の支障」を解消し、すべての人にやさしいまちづくりへの貢献が出来る。	D		今回ご提案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す。 「高齢者、障害者等の円滑な移動に配慮した建築設計標準」は、バリアフリー法の具体的な運用や建築物の整備にあたってのバリアフリー設計の考え方や基準の適用方法、優れた設計事例などを紹介するツールとして作成されたガイドラインであり、法的拘束力はありません。 また、視覚障害者誘導用ブロック等の一事例として広く一般に敷設されている日本工業規格に規格されている視覚障害者誘導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行目 ・本設計標準は建築物のバリアフリー化に共通的な考え方と目標を示したものであるが、（中略）利用や用途の特性を十分に検討し、設計標準を画一的に運用することがないよう努める。 （P2-5） すべての人に使いやすい建築計画の手順 28行目 ・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ない場合も多く存在する。 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ものではなく、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掲載しておりません。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討回答されたい。	「（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）2．13H.1視覚障害者誘導用設備（1）視覚障害者誘導用ブロック等の形状・色」において『線状突起のある「線状ブロック等」』と記載があり、線状突起のあるもののみが「線状ブロック等」と認識されており、「誘導用ブロック等」の「等」が理解されていないのが現状である。「等」についての定義「誘導ブロックによらない、質感や輝度比等を活用した誘導路」を明示いただきたい。過去、この件について自治体等より関係省庁へ問合せを行った際、「誘導ブロック以外は認めない」旨の返答もあり、担当者により返答の一貫性が無い事から、関係省庁内での周知実施を願いたい。	D		建築物内において、視覚障害者の移動を円滑にするための誘導方法は、視覚障害者誘導用ブロックによる誘導と音声その他の方法による誘導があります。高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律施行令第21条第2項第一号にも「視覚障害者の誘導を行うために、線状ブロック等及び点状ブロック等を適切に組み合わせて敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害を誘導する設備を設けること。」と規定されており、ご提案の誘導マットによる誘導は、「音声その他の方法」による誘導に属すると考えます。 現行の制度においても、建築物に設ける視覚障害者誘導用設備は「誘導ブロック」以外のものであっても、誘導の有効性が確認された誘導用設備であれば設置することができる旨、関係省内に周知することとします。				1 0 1 0 0 1 0	トーワ株式会社	島根県	国土交通省
120020	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（例えば臨海部の住宅密集地）において、地域の避難場、安全・安心の場所となると認められる建築物（臨海防災建築。津波想定高以上の高層建築物で高床式のものを想定。）については、例えば、天空率を確保せずとも制限の緩和ができるように建築基準法施行令に条項を加えたり、斜線制限等の適用を除外していただき、建設が可能となるようにしていただきたい。	【背景】 ・建築基準法により、建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」では多くの尊い命が失われた。 ・臨海部は津波の危険性が高いとして、内陸部に移転するような取組が報道されているが、開発許可等の問題でスピード感に欠けるように思われる。 ・津波の危険性がない内陸部に移転することで災害を回避するのではなく、臨海部に避難できる高層階の建築物を建築することで、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、津波想定高以上の建築物等に避難することが有効。 ・津波等の危険がある臨海部の特徴としては、平地が少ない故に土地不足の状態となり、狭い土地に漁農業に従事する住民の多くが住み、住宅が密集している傾向がある。 ・空地を設けたり、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場、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、平時は漁農協の市場等に利用。津波時、低層は流される事もある。上層は老人ホームや漁農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	−	建築基準法第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、建築基準法第56条に基づく斜線制限等を適用除外すべきとのご提案であると思いますが、当該制限が適用された場合と同程度の環境（天空率）を確保する場合や、総合設計制度の活用により、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と認めて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、天空率の適用等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	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	市街調整区域における開発行為は都市計画法第33条各号に規定する基準に適合し、かつ、同法第34条各号のいずれかに該当すれば、開発許可権者（都道府県知事、政令指定都市、中核市、特例市及び事務処理市町村の長）が許可できることになっている。	一定の条件を満たした防災機能を有する賃貸型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、内陸部の市街化区域では物流倉庫に適した土地は枯渇しており、新規立地も湾岸部に集中している現状がある。一方、内閣府の報告にもあるとおり、南海トラフ地震による超大規模災害のリスクが年々高まっており、現状のまま放置すれば、大規模な津波や老朽化倉庫の倒壊・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、市街化調整区域において、行政や住民がそういった施設を誘致すべく開発事業を行う場合、多大な費用を要するため、SPC等を用いた賃貸スキームによる民間資金の活用が不可欠であるが、市街化調整区域での倉庫開発は自己業務用に限定される場合が多く、賃貸倉庫開発の仕組みが十分整っていないため、民間開発事業者としても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においては、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	—	市街化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がなく、かつ、市街化区域内において行うことが困難・不適当と認められるものについては開発許可権者（都道府県知事等）の判断により、許可できることとなっており、物流施設の建築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など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ご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、再度検討回答されたい。	現行制度でも対応可能であるという回答の趣旨は理解するが、各自治体の指針の中で自己の業務用に限定している場合も多く、賃貸型の物流センター開発には活用が難しい現状。無用な開発抑制や他用途への転用等への危惧があるものと考えられるが、用途と防災性等の用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にて判断されるべきとのことだが、必要性があっても開発審査会等の調整に大変な時間がかかる。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課題と考えられ、防災面を考慮した開発許可制度の運用を図るよう、国交省から各自治体に対し通知するなど、各自治体を指導していただきたい。	D	—	市街化調整区域における開発行為の許可については、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・不適当と認められるかどうかを開発許可権者（都道府県知事等）において判断することになります。 ご提案にあるような物流施設の開発許可の判断にあたっては、周辺インフラの整備状況、市街化区域を含めた市街化の状況、整備される施設の規模、当該地域における人口や産業等の将来の見通しに加え、地域防災計画等に定められている災害時の物流拠点の必要性などを個別具体に検討する必要があります。 これらは、地域における状況が一律でないことから、地域の実情を踏まえ、開発許可権者において判断されることが適切と考えます。			防災物流特区	1 0 4 3 0 1 1	オリックス不動産株式会社	東京都	国土交通省
120040	県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、兼用工作物の工事等の協議を定めており、「河川管理者及び他の工作物の管理者は、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作物の工事、維持又は操作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、兼用工作物の費用負担について定めており、「河川管理施設が他の工作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、河川管理者と当該他の工作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、一級河川の指定区間の管理で政令で定めるものを行おうとするときは（施行令45条第2号で次に掲げる改良工事として「ダム（基礎地盤から堤頂までの高さが十五メートル未満を除く）」と定めている。）、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発電目的を有しないダムで新たに発電を行う場合に、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多目的ダム法に準じた負担費用（『ダム建設費』、『ダム維持管理費』）を求めず、各事業者間の協議により費用を減額できるようにする。	県管理ダムが包蔵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易にすることにより、民間ノウハウの活用と自然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、水力発電は水を消費しないため、この活用が可能である。また、ダムは水を貯めていることから大きな落差があり、既設の放流管など発電環境が整っていることから、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、現行制度では国の認可を得るために膨大な資料作成を要し、また、時間もかかるため、事務の簡素化（届出制に変更、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、特定多目的ダム法の規定に準じて算出されるダム建設費、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要因になっている。 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（民間事業者）の新規参入促進の効果が期待される。	D	—	提案①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無い」ものである。 提案②については、河川法第66条に基づき河川管理者と他の工作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ため、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、再度検討回答されたい。	① 発電事業者からの収入を得た場合、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」に基づく国庫納付は、その収入額に建設当時の国庫補助率を乗じた額でよいのでしょうか。（別紙の計算例を参照） 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無い」とのことですが、国に対する他に必要な手続きはありますか。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、発電事業者の負担額を決定するにあたり、国の関わりはないということでよいでしょうか。	D	—	①お見込みのとおり、国庫納付額については、建設当時の国庫補助率を乗じた額となります。 ②流水の占用に係る申請（法第23条）、土地の占用に係る申請（第24条）、工作物の新築に係る申請（第26条）、土地の掘削等に係る申請（第27条）等がございますが、詳細につきましては、発電施設を設置する区域を所管する地方整備局にお問い合わせください。 ③前回の回答にも記載したとおりですが、「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「河川管理者」と「各事業者」とが協議して決定」することとなるため、お見込みのとおり、協議に国（国土交通省）の関わりはないこととなります。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討回答されたい。	〔再質問1〕 新規参入の発電事業者の負担費用について、河川管理者と各事業者との間の協議で合意が得られれば、自由に設定をしてもよいとのことですが、負担費用のうちダム建設費分の負担費用を0円としてもよいでしょうか。（負担費用のうち維持管理費は、毎年徴収し、当該ダムの維持管理費に充当します。）		1 0 1 6 1 2 0	長野県	長野県	国土交通省
120050	都市公園における占用物件の拡充	都市公園法第六条第一項、第七条 都市公園法施行令第十二条	都市公園法第六条第一項において、「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用しようとするときは、公園管理者の許可を受けなければならない。」とされている。 また、都市公園法第七条において、「公園管理者は、前条第一項又は第三項の許可の申請に係る工作物その他の物件又は施設が次の各号に掲げるものに該当し、都市公園の占用が公衆のその利用に著しい支障を及ぼさず、かつ、必要やむを得ないと認められるものであつて、政令で定める技術的基準に適合する場合に限り、前条第一項又は第三項の許可を与えることができる。」とされており、占用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は、都市公園法において規定されているものに限定されている。	都市公園において ①公園管理者の裁量で公園施設以外の施設（社会福祉施設等）の占用を認められるようにする。 ②公園管理者自らが公園施設以外の施設（社会福祉施設等）を設置できるようにし、かつ、公園施設以外の施設についても補助の対象とする。	都市公園内に、こどもの保育や老人福祉に係る機能に特化した施設（児童館、保育所、介護老人福祉施設等）を設置し、都市公園の有効活用、維持管理の効率化を図る。 【提案理由】 今後、少子・高齢化社会を迎えるにあたり、児童館、保育所、介護老人福祉施設等の拡充を図る必要がある。 これらの施設の拡充を図る際、公共スペース、防災、運動・レクリエーション等都市公園が有する機能を有活用することにより、限られた用地の高度利用、防災上の弱者対策、子育て支援、世代間交流等を進めることができる。 また、都市公園の利用増進、社会福祉施設管理者との協働による維持管理の効率化といった公園管理者としてのメリットも期待できる。 しかし、現行制度では、都市公園における社会福祉施設等の占用が認められていないため、公園管理者の裁量により許可できるようにすることを提案するものである。 また、公園管理者自らが社会福祉施設等の機能を持つ施設を設置できるようにし、補助の対象にすることも併せて提案するものである。 なお、都市公園に社会福祉施設等を設置することにより、本来、不特定多数の者の用に供すべき都市公園が独占的に利用されることが懸念されるが、公園管理者（自治体）が社会福祉施策に重点的に取り組んでいることを前提とし、かつ、一定規模以上の公園を対象にこれらの施設の設置を認めることで、問題は解消されると思われる。	C	Ⅰ、Ⅱ	（1）公園管理者の裁量で公園施設以外の施設（社会福祉施設等）の占用を認められるようにすることについて 公園は、本来、屋外で、休息、観賞、散歩、遊戯、運動等のレクリエーションを行う場所であり、都市環境の改善に大きな効用を発揮する緑地を確保するとともに、空地であることに基づいて防火、避難等災害の防止に資することを目的とする施設であるので、原則として建築物によって遮蔽されないこととしており、都市公園の効用の発現に必要な公園施設であっても建蔽率の基準を設け、都市公園としてオープンスペースが確保されるよう措置しているところである。 また、都市公園法制定以前に公園が荒廃した最も大きな原因は、公園施設以外の工作物その他の物件又は施設によって公園が占用され、ついにはその部分について公園としての機能を失うに至ったことにあるため、都市公園法に基づく都市公園の占用は、あらゆる工作物その他の物件又は施設について認められるのではなく、きわめて公共性の強いもの、それを設けることが都市公園本来の利用法にやや類似するもの、それを設けることによって、都市公園の効用を著しく阻害することのないもの等に限定して認められているところである。 以上を踏まえ、一度占用を認めると長期にわたり都市公園のオープンスペースが失われ、オープンスペースを有することにより発揮される都市公園の効用が著しく阻害される恐れがあるため、児童館、保育所、介護老人福祉施設等を新たに占用物件として追加することはできない。また、一定規模以上の都市公園であっても、その設置目的に応じて必要なオープンスペースが確保されているものであることから、一定規模以上であることを持って、これらの施設の占用を認めることはできない。 （2）公園管理者自らが公園施設以外の施設（社会福祉施設等）を設置できるようにすることについて 公園管理者とは、都市公園法第5条のとおり「都市公園を管理する者」であり、「管理」とは、都市公園の存立を維持し、これを公衆の利用に供し、都市公園本来の目的を達成させるためにする作用をいう。従って、公園施設以外の施設を都市公園内へ設置することは、都市公園の「管理」にあたらず、公園管理者の権能に含まれるものではないことから、公園管理者たる地方公共団体が、公園管理者の人格として公園施設以外の施設を設置することはできない。 ただし、公園管理者たる地方公共団体と同一の地方公共団体が、公園管理者以外の人格として公園施設以外の施設を設けることについては、都市公園法第6条の占用許可を受けることにより可能であるが、（1）のとおり社会福祉施設等による都市公園の占用は認めることはできない。 なお、（1）、（2）のとおり、社会福祉施設等の占用を認めること及び公園管理者自らが社会福祉施設等を設置することはできないが、現行法上、以下の通り都市公園を廃止することにより、現在都市公園である敷地に社会福祉施設等を設置することは可能である。 都市公園法第16条では、公園管理者は、みだりに都市公園の区域の全部又は一部について都市公園を廃止してはならないとされているが、①都市公園の区域内において都市計画法の規定により公園及び緑地以外の施設に係る都市計画事業が施行される場合、②その他公益上特別の必要がある場合、③廃止される都市公園に代わるべき都市公園が設置される場合、④公園管理者がその土地物件に係る権原を借受けにより取得した都市公園について、当該貸借契約の終了又は解除によりその権原が消滅した場合については、都市公園の区域の全部又は一部について都市公園を廃止できるものとされている。よって、公園管理者である地方公共団体が、児童館、保育所、介護老人福祉施設等を設置することが公益上特別に必要であると判断（上記の②に該当）し、所定の手続きが行われる場合等においては、都市公園を廃止し、その敷地にこれらの施設を設置することができる。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討回答されたい。	【本意見は、当初の要望協議内容①、②について、引き続き要望させていただくことを前提として提出するものです】 当該社会福祉施設の設置に際して、都市公園条例に規定する公園施設の建築面積の制限を準用して必要なオープンスペースを確保すること、特に防災やその他都市公園施設としての機能を確保すること等により、公衆の都市公園利用に著しく支障を及ぼすことなく対応できると考えます。その結果、少子高齢化社会の中で、社会福祉施設と都市公園を組み合わせることで、土地の高度利用による都市機能の集約化、公園の利用促進につながり、まちの活力の維持・増進（都市の再興）や地域の活性化に寄与できるものと考えます。	C	Ⅰ、Ⅱ	前回の回答の通り、社会福祉施設等の占用を認めること及び公園管理者自らが社会福祉施設等を設置することはできないが、現行法上、以下の通り都市公園を廃止することにより、現在都市公園である敷地に社会福祉施設等を設置することは可能である。 都市公園法第16条では、公園管理者は、みだりに都市公園の区域の全部又は一部について都市公園を廃止してはならないとされているが、①都市公園の区域内において都市計画法の規定により公園及び緑地以外の施設に係る都市計画事業が施行される場合、②その他公益上特別の必要がある場合、③廃止される都市公園に代わるべき都市公園が設置される場合、④公園管理者がその土地物件に係る権原を借受けにより取得した都市公園について、当該貸借契約の終了又は解除によりその権原が消滅した場合については、都市公園の区域の全部又は一部について都市公園を廃止できるものとされている。よって、公園管理者である地方公共団体が、児童館、保育所、介護老人福祉施設等を設置することが公益上特別に必要であると判断（上記の②に該当）し、所定の手続きが行われる場合等においては、都市公園を廃止し、その敷地にこれらの施設を設置することができる。 そのため、ご意見のとおり、「社会福祉施設と都市公園を組み合わせることで、土地の高度利用による都市機能の集約化、公園の利用促進につながり、まちの活力の維持・増進（都市の再興）や地域の活性化」が達成されるのであれば、現行法上の対応によって、当該政策目的を達成することは十分に可能であると考えられ、構造改革特区としての新たな措置は不要であるものと認識している。 なお、今回のご意見を踏まえても以下の通り、社会福祉施設等の占用を認めること及び公園管理者自らが社会福祉施設等を設置することはできないものと考えている。 公園は、本来、屋外で、休息、観賞、散歩、遊戯、運動等のレクリエーションを行う場所であり、都市環境の改善に大きな効用を発揮する緑地を確保するとともに、空地であることに基づいて防火、避難等災害の防止に資することを目的とする施設であるので、建築物が多く設けられることで都市公園が遮蔽されることは望ましくない。一方で、都市公園の効用を増進するためには、運動施設等の公園に必要な建築物を欠くわけにもいかないため、都市公園法において、都市公園の効用の発現に必要な公園施設については、その設置に係る建蔽率の基準を設け、都市公園としてオープンスペースが確保されるよう措置しているところである。 他方、公園施設以外の工作物その他の物件又は施設である占用物件の設置については、建蔽率の基準の対象とされていない。 占用物件の設置については、都市公園の効用の発現に必要な公園施設ではなく、都市公園の効用を阻害する可能性があることから、あらゆる工作物その他の物件又は施設について認められるのではなく、きわめて公共性の強いもの、それを設けることが都市公園本来の利用法にやや類似するもの、それを設けることによって、都市公園の効用を著しく阻害することのないもの等に限定して、都市公園法上、必要最小限の範囲内で占用物件として認められているものである。 このため、公園施設とはならない児童館、保育所、介護老人福祉施設等を新たに占用物件として追加することはできない。さらに、仮にこれらの施設の設置が公園施設の適用される建蔽率を満たしたとしても、その設置を認めることはできない。 また、防災やその他都市公園施設としての機能を確保した施設であっても、その主要な機能は依然として公園施設としての機能を果たすものではなく、公園施設以外の施設であることに変わりはないことから、前回の回答の通り、公園施設以外の施設を、公園管理者たる地方公共団体が公園管理者の人格として設置することはできない。				1 0 1 6 1 3 0	長野県	長野県	国土交通省

管理コード	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの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	再々検討要請	提案主体からの再意見	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
120060	通訳案内士以外の有償ガイドに係る規制の緩和	通訳案内士法第36条	報酬を得て、通訳案内を行うことを業とするためには通訳案内士の資格が必要。 通訳案内士となる資格を有するためには、通訳案内士試験に合格しなければならない。	特定地域の自然、文化など専門性の高い分野や体験型のアクティビティーについて、通訳案内士以外の有償ガイドにより通訳案内が可能となるよう、規制を緩和して頂きたい。	有償にて通訳案内をするためには、通訳案内士試験に合格し登録しなければならないが、試験では、語学力のほか、地理・歴史・経済などの一般常識が求められている。 特定の専門分野（例：バードウォッチングや史跡案内）では、一定レベルの専門知識が必要であり、本県に多い体験型のアクティビティー（例：登山、トレッキング）では、即時性が求められていることから、その分野の専門家でない通訳案内士による案内には限界がある。 専門性の高い分野やアクティビティーについては、その分野に限り通訳案内ができる有償ガイド制度を創設し、外国人旅行者のニーズに対応するとともに、サービスの満足度を高め、外国人旅行者の増大を図る。 【提案理由】 今年6月の「日本再興戦略」では、訪日外国人を2030年で3,000万人超にすることを目標としているが、現在、全国の通訳案内士は16,779名、そのうち本県では90名と明らかに不足している。本県では、外国人登山者が増加しており、安全登山のためには山岳ガイドによる通訳案内業務が求められている。 【代替措置】 ・語学力試験は、語学検定試験の合格証明書等の確認（英語検定2級、TOEIC 650程度など）をもって替える。 ・専門知識の能力については、案内の対象となる施設や特定活動の事業者から通訳案内計画を提出させ、案内の範囲や水準などを審査する。	C	Ⅰ	通訳案内士法は、外国人観光旅客に対する接遇の向上を図り、国際観光の振興に寄与することを目的としている。提案の内容では試験の実施による通訳ガイドの質の担保ができないため、構造改革特区として対応することはできない。	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。	国土交通省からは「特区として対応不可」の理由として、「試験の実施による通訳ガイドの質の担保ができない」との回答ですが、次の点から質は担保できると考えますので、検討をお願いします。 ①語学については、他の語学検定試験の合格証明書等により確認する。 ②専門知識については、事業者（個人事業者の場合は本人）から案内の方法・範囲、これまでの日本語又は外国語（無償）による案内実績、案内に有効な資格の有無などを記載した通訳案内業務計画書を提出させ、県が、該当者の特定分野の専門知識の有無を確認します。本県の提案は、特定施設又は特定分野の案内実績を前提としており、質の担保は図られると考えています。	C	Ⅰ	通訳案内士法は、外国人観光旅客に対する接遇の向上を図り、国際観光の振興に寄与することを目的としている。提案の内容では試験の実施による通訳ガイドの質の担保ができないため、構造改革特区として対応することはできない。 総合特別区域制度等における特例措置のように研修等の仕組みを用意することで、地方公共団体により通訳ガイドの質を担保する手法をご検討いただきたい。	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。	有償ガイドの質の担保については次のように考えます。 本県が想定する有償ガイドは、①語学力については、他の語学検定試験の合格の確認により一定レベルを担保していること、②専門知識の能力については、特定施設や特定分野において、当該施設等の事業者の責任において実施している日本語又は外国語（無償）による案内実績を前提（低いレベルのガイドは淘汰されている）としており、一定レベルは担保されていると考えます。 なお、外国語によるガイドスキルや外国人向けホスピタリティなどについては、通訳案内士有資格者や外国人が多く宿泊する施設関係者などを講師とする研修を実施することとし、スキルアップを図ります。		1 0 1 6 0 9 0	長野県	長野県	国土交通省
120070	自家用有償旅客輸送（過疎地有償運送）の実施主体要件の緩和	道路運送法第78条、第79条、第79条の4 道路運送法施行規則第48条、第51条の7	他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合にあっては、原則、道路運送法に基づく旅客自動車運送事業の許可を受ける必要がある。 一方、採算性の面から旅客自動車運送事業の継続や参入が困難であり、地域住民の生活に必要な旅客輸送が確保されない場合などに、例外的に、事業者等を含む地域の関係者の合意の下、事業者以外の主体による有償旅客運送を特別に認めるものが自家用有償旅客運送制度である。 このため、実施主体についても、特定非営利活動法人等の営利を目的としない法人に限定している。	自家用有償旅客輸送の実施主体について、現行規制においては、認可地縁団体、農業協同組合、商工会議所及びNPO法人等に限定されている。 宿泊施設等を経営する法人が、当該施設の利用者を対象として実施する送迎サービスに用いるバス車両等（以下「送迎バス」という。）を活用して、交通空白地域において地域住民を有償輸送する行為を、道路運送法第78条第2号による自家用有償旅客輸送（過疎地有償運送）の対象とされたい。	宿泊施設等の送迎バスに地域住民が金銭を支払って乗車したり、送迎バスに地域住民を乗車させるために市町村等が負担金・補助金等を交付すれば、当該輸送行為は、道路運送法上の有償旅客運送に該当することから、現行規制の下では、無償で乗車する場合に限って地域住民による送迎バスの利用が認められている。 この規制を緩和して、地域における既存の交通資源であるところの送迎バスを活用した自家用有償旅客輸送を可能とすることで、交通空白地域における効率的な移動手段の確保を実現する。 【提案理由】 長野県は中山間地域などが多く、これら中山間地域は、いわゆる交通空白地域となっていることから、地域住民の日常生活に必要な交通の確保が強く求められている。 一方で、多くの山岳観光地や温泉などを有する長野県においては、中山間地域に多数の宿泊施設等が存在し、当該施設の利用者を対象とした送迎サービスが実施されていることから、これら送迎バスによる自家用有償旅客輸送を可能とすれば、交通空白地域における貴重な交通手段が確保される。 【代替措置】 運営協議会において協議が整ったものを対象とすることはもとより、運転手要件、運行管理体制、旅客等の生命・身体又は財産の損害を賠償するために講じておく措置など総ての点において、自家用有償旅客輸送に関する規定を適用することにより、現行の実施主体と同等の安全確保が図られることから、何ら安全面等での懸念は生じない。	F	Ⅲ	自家用有償旅客運送制度は、採算性の面から旅客自動車運送事業の継続や参入が困難であり、地域住民の生活に必要な旅客輸送が確保されない場合などに、例外的に、事業者等を含む地域の関係者の合意の下、事業者以外の主体による有償旅客運送を特別に認めるものであり、実施主体についても、特定非営利活動法人等の営利を目的としない法人に限定している。 この点、現行制度においても、宿泊施設等がNPO法人や認可地縁団体を組織し、自治体主宰による運営協議会において過疎地有償運送の合意を得て登録を行うことにより、自家用車の持ち込み運用によって、「送迎バスを活用した自家用有償旅客運送を行う」ことが可能である。 なお、自家用有償旅客運送については、地方分権改革有識者会議地域交通部会の報告書を踏まえ、本年10月より「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会」において、自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に係る具体的な制度設計等の検討を行っているところであり、同検討会において、過疎地有償運送の実施主体の弾力化等についても議論がなされ、今年度中には結論が得られる予定である。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	自家用有償旅客運送であっても、過疎地有償運送と福祉有償運送とでは、その実施環境が大きく異なり、過疎地有償運送は、事業としての公共交通が成立しない交通空白地域において交通サービスを提供するものであり、運営基盤が脆弱なNPOや地縁団体が参入し、継続的にサービスを提供することが困難な状況にある。 ついては、当該地域に宿泊施設等の経営基盤と車両等の運行資源を有する営利法人が過疎地有償運送の実施主体となることが、長野県においては、より現実的であることから、過疎地有償運送における非営利性要件については、運送対価の水準等をもって判断し、実施主体そのものの非営利性を問わないこととされたい。	F	Ⅲ	自家用有償旅客運送については、地方分権改革有識者会議地域交通部会の報告書を踏まえ、昨年10月より「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会」において、自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に係る具体的な制度設計等の検討を行っているところであり、同検討会において、過疎地有償旅客運送の実施主体の弾力化等についても議論がなされ、今年度中には結論が得られる予定である。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	現在、「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会」において、自家用有償旅客運送の実施主体の弾力化についても議論されていますが、自家用有償旅客運送であっても過疎地有償運送と福祉有償運送とでは実施環境が大きく異なります。 ついては、過疎地有償運送の特殊性に鑑み、過疎地有償運送における非営利性要件は、運送対価の水準等をもって協議会が判断することとし、実施主体そのものの非営利性の判断を要しないこととされたい。		1 0 1 6 0 1 0	長野県	長野県	国土交通省
120080	特定経路における回送運行許可番号標の取付け免除	道路運送車両法第36条の2第1項 道路運送車両法第26条の5	自動車は検査登録を受け、自動車登録番号標・検査標章を表示し、自動車検査証を備え付けなければ運行の用に供してはならない。ただし、自動車の回送を業とするものであって地方運輸局長の許可を受けたものが、その業務として回送する自動車に回送運行許可番号標を表示し、回送運行許可証を備え付け、回送運行許可証の有効期間内にこれに記載された目的に従って運行の用に供するときは、これらの規定は当該回送自動車については適用されない。	三河港埠頭内及び埠頭の近隣に設置されている施設までの特定経路において、代替措置を講じたうえで、仮ナンバー取り付けを免除された車両の回送運行をおこなう。	【実施内容】 自動車運送船から陸揚げした自動車の整備工場等への回送又は自動車を自動車運送船に積み込むための回送をおこなう際に、代替措置を講じたうえで、仮ナンバーの取り付けを免除する。 【代替措置】 ①回送経路を特定。 ②回送車は隊列を組んで走行。 ③回送車の隊列の最後部に、足車が随走。 ④他の通行車両の運転者等へのメッセージとして、足車の後面に、「この車両の前方に番号標の無い車が走行中」の旨を表示。 ⑤道路を横断するだけの回送運行については、交通誘導員を配置し、一般車両の通行を妨げないよう配慮したうえで横断する場合に限り、②から④の代替措置を省略できる。 【提案理由】 仮ナンバーは、装着時に車両を傷つけるリスクがあり、取り付け作業には細心の注意を払う必要があることから、回送運行の作業効率を落とす要因となっている。この作業が免除されることで、作業効率化、コスト削減及び車両損傷リスクの回避が図られる。世界有数の自動車港湾である三河港は、回送運行台数が非常に多いことから、本特例措置により大幅な作業短縮が見込まれ、結果として港湾全体の物流機能の向上と強化につながる。	C		自動車は検査登録を受け、ナンバープレート等を表示しなければ運行の用に供することができないが、回送運行許可制度は、許可を受けた者が回送運行許可番号標を表示する場合に、例外的にナンバープレート等を表示せず運行することができる特例措置である。 提案については、特定経路において回送運行許可番号標の表示を免除することを要望しているものであるが、回送運行許可番号標の表示自体を不要とし、個別の番号表示が全くない状況下では車両の特定ができなくなり、事故があった際の損害賠償や違反があった車両の確認に影響が生じ、適当ではない。 また、隊列を組んで走行することで回送運行許可番号標の取付けを免除とする代替措置については、隊列が分断された場合に個別の車両が回送自動車であることが外形的に表示されないことから、回送運行許可番号標表示の代替とはなりえない。 なお、車体に傷をつけず容易に着脱できる回送運行許可番号標として、平成15年に構造改革特別区域制度として合成樹脂製プレート（柔軟化プレート）を導入し、平成17年からは、全国制度として使用可能となっている。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	本提案の目的は、仮ナンバー取付け作業の免除による作業効率化および車両損傷リスクの回避であり、この作業において最も負担になっているのが後面の取付けである。前面は乗車の際に車内に固定するため、回送作業の妨げにならず車体を傷つける危険性は生じないが、後面については、細心の注意を払い取付けしながらも、稀に車両を損傷させる事例が発生している。隊列が分断される可能性については、別紙のとおりすでに様々な取組みがなされているところであるが、個別の番号を外形的に表示しない限り課題の解決ができないようであれば、代替措置を別紙のとおり修正することで、これらの課題を解決できると考えるので再検討をお願いしたい。	F		提案は総合特別区域法に規定する規制の特例事業である「回送運行効率化事業」と同様の特例措置を要望するものであるが、当該事業については平成25年度から他地域において事業が開始されているところである。 当該事業については、事業の実施状況や効果等を見極めた上で、本件に係る取扱いについて検討して参りたい。	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。	本提案の容認を見極める上での項目として、事故及び交通違反の発生が考えられるが、これらは提案実現によって発生リスクが高まるものではなく、万が一発生した場合も、前面の仮ナンバー又は回送記録等で車両特定が可能であり、実現に向けての懸念事項にはあたらないと考える。三河港は世界トップクラスの自動車港湾であり、特に回送運行に関しては、これまで培った豊富な経験と成熟したシステムが共有されており、実現に対する懸念事項はないと理解している。国土交通省の回答によれば「事業の実施状況や効果等を見極めた上で、本件に係る取扱いについて検討する」とあるが、実現に向けて解決すべき具体的な課題がある場合はご教示いただきたい。	国際自動車トレード特区	1 0 1 8 0 1 0	豊橋市、蒲郡市、愛知県、㈱上組　豊川支店、神野臨海㈱、鈴与㈱　豊橋支店、総合埠頭㈱、日本通運㈱　蒲郡支店、フジトランスコーポレーション㈱ 豊橋支店、スズキ㈱、三菱自動車工業㈱、フォルクスワーゲン グループ ジャパン㈱	愛知県	国土交通省
120090	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、当該自動車を提示して、予備検査を受けることができる。 ・予備検査の結果、当該自動車が保安基準に適合すると認めるとき、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本拠の位置が定められたときは、その使用者は、当該自動車予備検査証を提出し、当該自動車を提示することなく、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制度（PHP）で認証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（PDI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インポーターについて、豊橋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、再検査が必要となるリスクが発生。 この事により、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。 年間通じて、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カ月の延長を行いたい。	C		自動車予備検査証の有効期間は、自動車検査証の交付を受け得る期間と自動車の保安上重要な部位の劣化を勘案して三月と定めているところ。 また、自動車予備検査証の有効期間が満了した自動車は新規検査等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。	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で認証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じ内容であり、平成10年に完成検査証の有効期間が3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3ヶ月の延長が妥当と考える。また、輸入自動車の取扱い台数増加や新規インポーター進出により、豊橋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な役割としても本提案は有効である。これらを考慮したうえで再検討をお願いするとともに、「保安上の重要な部位」、「不適合率が高く」が具体的にどこを指しているかご回答いただきたい。	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。 保安上の重要な部位は、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位は、灯火類、保安装置、制動装置等である。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	回答の「保安基準不適合率が高い」という点は、各社に状況確認したうえで、実際に不適合となるケースはほぼないとの回答を得ている。不適合率が高いとされる各部位は、短期間で劣化により保安基準を外れるとは考えられず、予備検査を受検した自動車はガイドラインに従い適切にメンテナンスされており、短期間で安全上の問題を引き起こすことは通常考えられない。TDSの完成検査証は9ヶ月の範囲内で保安基準の適合が保証されており、予備検査証も6ヶ月の範囲内であれば保安基準の適合が保証されると考える。再検討をお願いするとともに、回答の根拠となる不適合率の具体的数値及び実際の不適合率との隔たりについての見解をお伺いしたい。	国際自動車トレード特区	1 0 1 8 0 2 0	豊橋市、フォルクスワーゲン グループ ジャパン㈱、プジョー・シトロエン・ジャポン㈱、フィアット クライスラー ジャパン、フォード・ジャパン・リミテッド	愛知県	国土交通省
120100	ご当地ナンバー封印取り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 封印取付け委託要領	自動車の所有者は自動車登録番号標を取り付けた上、封印の取付けを受けなければならないこととなっており、その取付けは国土交通大臣以外に、国土交通大臣が委託した封印取付受託者も行うことができる。	封印取付委託について、変更登録又は移転登録等によらない任意のご当地ナンバーへの変更について、自動車の販売を業とするもの（中古車の販売含む）が販売する自動車以外の自動車について、ご当地ナンバーの封印が可能となるよう規制を緩和していただきたい。	（現状） 杉並区では、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（練馬ナンバー）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）の障害となっている。 *行政書士による封印代行を除く。 （提案の内容） 現在も、新車・中古車の販売時等において、国土交通省の認定を受けた「封印取付受託者」によって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指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できる。新ナンバー（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、ご当地ナンバー第一弾導入時（平成18年）に、ユーザー利便の観点から「封印取付け委託要領」を改正し、本要領第八条第二項において、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。			D						1 0 3 8 0 1 0	杉並区役所	東京都	国土交通省
120110	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 航空機安全課長通達「自作航空機に関する試験飛行等の許可について」	耐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含む、航空機の安全性が確認できる場合に限り、飛行を許可している。 自作航空機の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としており、「第1段階の飛行」は、わずかに浮き上がる程度のジャンプ飛行に限定され、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、全てに亘り異常がなく、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ヶ月では期間が短すぎ、更新手続きの負担が重いことから、許可期間を通常の耐空証明と同様1年に延長を要望。 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異常の無いことを確認後運航。飛行時間と整備記録部品交換等の報告も隔月行うこととする。 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。	特区内において許可期間の延長を行うことにより、更新手続きの負担を軽減し、もって一人乗りヘリコプタの普及を促進し、新規産業創出、地域活性化の効果が期待できる。 提案の背景・将来展望： 一人乗りヘリコプタGENが普及すれば、災害支援用移動手段として、道路閉鎖や橋梁落下等の際、迅速な現状把握、孤立者の発見・通報が可能。医薬品等の緊急空輸にも従事可能。具体的な実現要件は、多数の操縦士と相当数の機体であり、操縦士の養成と各自治体・警察・消防への機体配備が期待される。 災害時、社会的に迅速なサービスの緊急配備が要請される中、本超小型ヘリコプタの利用は、費用対効果の面でも要望を満たし、実践的な効果が期待される。 国際的展望では、操縦士養成過程での機体使用で更なる機体改善を果たし、訓練データの蓄積と訓練メソッドの確立が可能。同時に整備要員も育成され、海外売込・海外訓練共に展開が可能。世界各地から既に引合いがある現状に鑑み、新たな輸出産業と経済効果の現実的創出が期待される。 理想拠点としては、現在の開発地である松本地域は精密工業が根付いており、機体生産にも最適地である。歴史的にも松本は民間航空先駆の地でもあり、特区開設に地域の同意も得られ易い。 現法では、機体・乗員・場所共に厳しい制約により有人機の自由な運行は非常に困難である。殊に場所の制約は申請・許可が必須の上、時に数メートル四方と規定され、更に離陸地点に着陸する事が条件とされている。 以上より、特区において本件含めて3件の規制緩和により、操縦士の養成、機体の改善並びに整備者の養育等について現状を改善したい。	C	－	航空法第11条第1項ただし書の規定による「第1段階の飛行」の許可は、わずかに浮き上がる程度のジャンプ飛行にて、飛行の経験及び実績を得ることを目的としており、許可期間は原則1ヶ月以内としている。 「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」を申請することができる。 自作航空機に対する許可は、本来航空機として備えるべき安全性が証明されていない機体に対する取り扱いであるため、一定の安全性が確認されないものについて許可期間を延長することはできない。 なお、一人乗りヘリコプタ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ところであるが、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らず、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。	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時間を越える試験飛行を繰返している。 動力装置に故障が発生した際に安全に着陸する措置が確立していないとの指摘であるが、GEN　H4は固定ピッチのため従来ヘリコプタのようにオートローテーション（風車的）着陸はできない代わりに4基同時停止防止を施した4基の原動機を装備しており、1基停止でも安全に着地できるよう配慮している。付言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）といわれている。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）と考える。	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現行制度においても可能であるため、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。	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。	第1段階の飛行を繰り返している機体については、安全性は確保しており、第2段階の申請を地方航空局へ提出する事とする。 一方、GEN　H4は個々の機体ごとに許可が必要であり、飛行実績が少なく、第1段階の許可にとどまる機体については許可期間は1か月であり、更新手続きの負担が重い。これらについて当初の要望どおり、許可期間の延長を要請する。 なお、GEN H-4の主要部品は初期に航空局提出済の図面に基づいての工場生産品で強度、耐久テスト済であり点検、交換共にメーカーより指示されており許可期間を延長しても実質的に安全性の担保は可能である。	長野県松本地区特定区域飛行特区	1 0 3 0 0 1 0	GENコーポレーション、松本市	長野県	国土交通省

管理コード	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの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	再々検討要請	提案主体からの再意見	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
120120	超軽量動力機等の飛行許可に係る許可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51条の2 運航安全課長通達「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含めた安全性が確認できる場合に限り、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としており、「第1段階の飛行」は離着陸練習飛行及び滑走路内でわずかに浮き上がる程度（高度3m）までのジャンプ飛行に限定され、許可期間は原則1年である。 第1段階の飛行で離着陸練習飛行を5時間以上又はジャンプ飛行を20回以上実施し、全てに亘り異常がなく、問題がないと判断出来る場合は、「第2段階の飛行」として飛行場等から半径3km以内での空域での飛行を行うことが可能となり、許可期間は原則1年である。	一人乗りヘリコプタGEN H-4を操縦するためには、航空法第28条第3項の許可を受けることが必要である。 現在、通達（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）において、空中にわずかに浮き上がる程度（高度3m）までの飛行は、「第一段階の飛行」に含まれ、許可を得なければ行えないところ、わずかに浮き上がる程度（1m以下）については、許可不要としていただきたい。 また、同通達において、許可を受けられる者を17歳以上としているがこの年齢要件の緩和も要望する。	一人乗りヘリコプタGENについては、各地のイベントでトークイベント、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席に座ることは、現行法令でも可能であるが、わずかでも浮上することは許可を得た者以外には、認められていない。 しかし、浮上を体験してもらうことは、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と考えており、特区内において、航空法28条の許可を受けていない者に対し、体験試乗における、わずかな浮上（1m程度）が可能となるよう規制緩和を要望する。 なお、本機の浮上能力は、標準的な成人男性1名が機体後部を掴むことにより、十分制御可能なものであり、安全性を担保するため、体験試乗の際には、成人男性1名が常に機体を掴み、機体を制御可能な状態に置くとともに、関係機関等からの安全上の指導に対しても従う所存である。 近年、超小型モビリティと呼ばれる、従来なかった新しいカテゴリの乗り物が出現して、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ん重要であるが、一律に規制するのではなく、個々の機体に即し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	―	1m程度の浮上であっても操縦を伴う飛行であることに変わりはなく、その飛行の安全性を確保するため、航空法第22条第1項の規定に基づく航空従事者技能証明を有する者が操縦する場合を除き、同法第28条第3項の規定に基づく許可を受けなければならないため、一人乗りヘリコプタGEN H-4の操縦について許可を不要とすることは認められない。 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ているところであるが、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。	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。	舵面操作型の飛行機は、滑走路上で浮上直前の高速滑走運行が許可なしで認められているのに対し、超小型ヘリコプタは、バランス感覚対得のためのわずかな浮上が許可なしで認められないのは、体験希望者に機体の安全性、安定性を理解させるのに大きな障害となっている。提案のごとくインストラクタ付でのわずかな体験浮上を許可なしで行えるよう緩和を検討願いたい。	C	―	僅かな浮上であっても飛行を伴う行為となることに変わりはなく、技能証明を有しない場合の飛行については、技術的な安全性や安全を確保する体制を確認した上で個別に判断をしなければならないため、当該許可に係る手続を不要とすることは認められない。	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。	1m程度の浮上でも操縦を伴う飛行であることに変りはなく第28条3項の許可を要すとの回答に対し、国際的な標準ではハンググライダ、パラグライダ同じくGEN H-4など重量150Kg以下の超軽量動力機は航空法の適用を除外されている。GEN H-4も適用除外の対象と考える。例えば米国のFAR103の規制上ではウルトラ・ライト・ビークルはいかなる形式でも飛行可能、年齢、経験、身体検査も不要である。我が国も諸外国並に是正して欲しい。改めて地上数10cm程度の体験浮上は許可不要を要請する。	長野県松本地区特定区域飛行特区	1030020	GENコーポレーション、松本市	長野県	国土交通省
120130	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 航空機安全課長通達「自作航空機に関する試験飛行等の許可について」 航空法第28条第3項 航空法施行規則第51条の2 運航安全課長通達「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」	耐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含む、航空機の安全性が確認できる場合に限り、飛行を許可している。 自作航空機の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としており、「第1段階の飛行」は、わずかに浮き上がる程度のジャンプ飛行に限定され、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、全てに亘り異常がなく、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GEN H-4の離着陸は、現在、航空法第79条但し書きの許可により認められているが、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ができるのみ。 飛行空域拡大のためには、ジャイロプレーンの基準が準用され、飛行時間50時間以上ないと申請できないが、本機はジャイロプレーンとは異なり、飛行時間が1回10分程度であり50時間は長すぎる。 より効果的に安全な操縦技術を身に着けるため、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1.5mグランドエフェクト（羽根の吹き降ろす風が地面に到達しその反力がヘリコプタに及ぶ距離）以下の高さでの前進、後進、旋回のみの飛行に限られ、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、複数点の周回飛行等訓練に必要な運用が出来ない状態で推移している。 特区内でより広い飛行空域が認められれば、一人乗りヘリコプタGEN の性能改善と災害支援に供する目的でのパイロットの養成、訓練ノウハウの蓄積、国内で使用されることによる信用度アップ、海外進出に対し有利な展開が開け航空機輸出の先鞭がつけられる。 具体的な訓練空域は「新臨空工場団地」※を予定。 ※松本市が造成中（80％完成）の新臨空工業団地は従来からのGEN Corp.臨空テスト場に隣接する幅約350m延長約2Kmの工業団地用地であり現在はまだ工場建て屋は2棟のみ電線等は地下埋設で中央に道路を通した飛行に最適な条件を満たした場所。松本市としては工場群が立ち並ぶまでのしばらくの間無償にてGEN Corp. ヘリコプタのテストに供することを快諾し便宜を計って頂いている。	C	―	航空法第79条ただし書きの規定に基づく許可では、離着陸を行う場所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な実証により確認する観点から、飛行範囲を2段階で拡大することとしている。 第1段階の飛行範囲は、離着陸練習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き上がる程度（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ところであるが、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らず、この機体の安全性に関する問題が解決されないため、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。	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条ただし書きの許可は離着陸を行う場所の規制であり飛行範囲は規制していない。今回提案の松本市造成中の新臨空工業団地はGEN Corp.隣接の幅350m延長2Km工業団地用地で電線地下埋設中央に道路があり、飛行と着陸に最適な条件を満たした場所である。動力装置に故障が発生した際に安全に着陸する措置が確立していないとの指摘であるが、GEN　H4は固定ピッチのため従来ヘリコプタのようにオートローテーション（風車的）着陸はできない代わりに4基同時停止防止を施した4基の原動機を装備しており、1基停止でも安全に着地できるよう配慮している。付言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）といわれている。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）と考える。提案の特区内での自由な飛行範囲の拡大と離着陸の緩和を検討願いたい。	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現行制度においても可能であるため、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。	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 H-4の許可された飛行空域は10m四方、高さ1．5m以下であるが、効果的に安全な操縦技術を身に着けるため、2点間の移動を含む、より広い空域での訓練が必要である。 特区として、第1段階の許可で、新臨空工業団地（幅350m、長さ2Km）における2点間の移動を含む飛行訓練を可能とすることを要望する。また、第2段階の許可を得れば、同様の飛行訓練は可能か確認する。 検討要請でも述べた通り同時停止防止を備えた4エンジン方式を採用し1エンジン停止の検出による安全な着陸を図っている。GEN H-4ヘリの様に超低空3～5m高度の飛行を得意とする機体ではオートローテーションの利用は不可能である。	長野県松本地区特定区域飛行特区	1030030	GENコーポレーション、松本市	長野県	国土交通省
120140	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七十四号）第二条の規定に基づき、同令別表第一大型特殊自動車の項第一号イに掲げる「国土交通大臣の指定する特殊な構造を有する自動車」として次の自動車を指定する告示（平成13年国土交通省告示第1664号） ・道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第55条 ・道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）第22条第1項	・自動車の種別は、その自動車の大きさ及び構造並びに原動機の種類等によって区分している（道路運送車両法第3条、道路運送車両法施行規則第2条） ・自動車は、その構造及び装置が、保安上又は公害防止上の技術基準に適合するものでなければ公道を運行してはならない。（道路運送車両法第40条、41条） ・自動車の構造又は使用が特殊であることにより保安上又は公害防止上支障がないと認定した自動車については、一定の制限を付して、保安上又は公害防止の技術基準を緩和することが出来る。（道路運送車両の保安基準第55条）	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条の中における小型特殊自動車「一イ」の分類として位置付けして頂きたい。ただし、 ①乗車定員について、当該車両は5人乗りに緩和して頂きたい。 ②車枠について、高齢者等が簡易に乗り降りできる構造が必要なため緩和して頂きたい。 ③計器類の設置について、当該車両は走行速度を時速15km以上出ないように設定することが出来るため、緩和をして頂きたい。	電動式の小型車両（ゴルフカー又はゴルフカート）が公道を走ることができるように、「小型特殊自動車」としてナンバーの取得を行いたい。 現状、当該車両（別添「事業内容書」別紙1参照）は道路運送車両法第3条においてどの分類にも属していないが、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条の中における小型特殊自動車「一イ」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以上出ないように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の走行であることから安全性は保たれていると考えており、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章道路運送車両の保安基準について、第41条第7号の車枠については、高齢者等の交通弱者が簡易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枠の規則の免除を要望する。 ③車体についても、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の緩和を要望する。特に、第41条第17号計器類の設置については、走行速度を時速15kmに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		小型特殊自動車は、構内、建設現場、圃場、農地又は路上の作業等の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、通常の車両の安全基準を適用することが極めて困難なものとして分類している車両である。 今回の車両は、用途が乗客の輸送であり、構造も小型特殊自動車程の特殊性はなく、普通自動車に近いことから、小型特殊自動車に分類することは適切ではない。 ただし、小型特殊車両として分類されなくても、低速な車両については、それに応じた基準となっていることから、最高速度が15km/h未満であるご提案の車両には、一部の基準の適用が免除されることとなる。 更に、当該基準に適合できない場合であっても、現行法令上、使用の態様に応じて基準緩和が認められる場合もあることから、車両構造面以外のソフト面等での安全対策を講じることを前提に、ご提案の車両の公道走行について検討することは可能である。 このため、今後、現行制度での対応方法についてご相談を頂きたい。	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。	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め、再度検討をお願いしたい。 小型特殊であれば、衝突実験をしなくて良い・車検が無い・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とあるが、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お聞かせ頂きたい。	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為、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。 ・ 緩衝装置の装備:【保安基準第14条】 ・ 衝突時の乗員保護（フルラップ前突）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】 ・ インストル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条の3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	1042010	輪島商工会議所	石川県	国土交通省 警察庁
120150	自動運転装置を搭載した鉄軌道が地下走行区間を走行する場合の添乗員の省略	電車の火災事故対策について（昭和44年5月15日付鉄運第81号）	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、直ちに的確にその状況をは握し、旅客に対する通報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乗務の省略	リニモは、自動無人運転ATO方式により運行されているが、「藤が丘駅」から「はなみずき通駅」間の地下走行区間（隣接する駅間1.4kmのみ）においては、開業当初の運輸局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、平時より運転司令室から車両の状態を遠隔監視できる体制が確立されていること及び、異常事態発生時には直ちに係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、最寄り駅での専従要員の待機をもって添乗員の乗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要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	－	リニモでは、通達「電車の火災事故対策について」（昭和44年5月15日付鉄運第81号）の趣旨を踏まえて、乗務員に代わり添乗員が、車両及びその運転状態に異常を感知した場合、直ちに的確にその状況をは握し、旅客に対する通報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としている。 添乗員の乗務を省略するには、現在添乗員が行う旅客の迅速な避難誘導等の役割の代替措置を講じる必要があり、その要件を満たすものであれば現行法で対応可能である。	右の提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	リニモにおいては、地下走行区間も1.4kmと短く、異常事態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とならないか確認したい。	D	－	愛知高速交通(株)では、通達の趣旨と異常時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等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。	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。	運行開始当初、最寄り駅から係員が駆けつける方法では異常事態発生時の旅客の迅速な避難誘導等について十分な対応は難しいと考え、現在まで地下走行区間については添乗員を常務させている。 しかし、運行開始から9年が経過し、駅務員の習熟度も上がっていることから、現在では、最寄り駅から直ちに係員が駆けつける方法で異常時における的確な状況把握及び旅客の迅速な避難誘導について対応できるものと考えており、これをもって添乗員の常務を省略できることとならないか確認したい。		1049020	愛知県	愛知県	国土交通省