

提案事項管理番号	具体的事業を実現するために必要な措置(事項名)	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	都道府県名	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1006020	空き公営住宅団地の事務所転用への弾力化	空きの公営住宅を、地域内に本社を置く起業5年未満のベンチャー企業事務所へ転用することを認めるものとする。	空きの公営住宅を対象として、地域内に本社を置く起業5年未満・年商1000万以下のベンチャー企業の貸与を認める。但し、上記条件を超えた企業は1年以内に退去しなければならない。	空きの公営住宅の有効活用に。 ベンチャー企業の育成・支援により、地域経済を活性化させる。 企業事務所として貸与することにより、新規事業者の参入を図る。 新たな雇用の創出。	群馬県	社団法人富岡青年会議所	国土交通省
1012010	公営住宅法第44条第1項の国土交通大臣の承認の権限を、地方整備局長に権限を移譲する措置	公営住宅法第44条第1項「事業主体は、政令で定めるところにより、公営住宅又は共同施設がその耐用年限の四分の一を経過した場合において特別の事由のあるときは、国土交通大臣の承認を得て、当該公営住宅又は共同施設(これらの敷地を含む。)を入居者、入居者の組織する団体又は営利を目的としない法人に譲渡することができる。」とあるところの「国土交通大臣の承認を得て」を「地方整備局長の承認を得て」に規制を緩和するものです。	2階建て以下の木造や簡易耐火ブロック造の公営住宅に長年住み慣れた方に、希望すれば速やかに市営住宅を譲渡しようとするものです。	新見市は、人口の減少が著しく、特に若者の転出に歯止めがかからないため、若者定住施策としてこの事業を積極的に実施し、Uターンの可能性を増加させ人口の減少率を緩和させようとしています。また、自己の住居として愛着をもって管理することにより、既存の資産である市営住宅の適正な管理が行え、地域の活性化及び子や孫への資産継承といった未来に渡る定住概念を育むことができると考えています。このように、若者定住による過疎化の歯止めと地域の活性化につなげる目的で提案するものです。	岡山県	新見市	国土交通省
1012020	公営住宅法施行令第12条の災害その他の事由による要件及び敷地の不必要要件を撤廃する措置	公営住宅法施行令第12条で、「事業主体は、次の表の上欄各項に定める住宅に応じてそれぞれ下欄各項に定める耐用年限の四分の一を経過した公営住宅を引き続き管理することが災害その他の事由により不相当となり、かつ、その敷地を公営住宅の敷地として保有する必要がない場合において、当該住宅の維持保全上適当であると認められるときは、法第四十四条第一項の規定により、当該住宅(その敷地を含む。)を、その複成価格を基準として事業主体が定める価額で入居者、入居者の組織する団体又は営利を目的としない法人に譲渡することができる。この場合において、災害による損傷その他特別の事由によりその価額が著しく適正を欠くと認めるときは、事業主体は、国土交通大臣の承認を得て、別に譲渡の価額を定めることができる。」とあるところの「公営住宅を引き続き管理することが災害その他の事由により不相当となり、かつ、その敷地を公営住宅の敷地として保有する必要がない場合において」を削除し、規制している条件を撤廃する措置。	2階建て以下の木造や簡易耐火ブロック造の公営住宅に長年住み慣れた方に、希望すれば速やかに市営住宅を譲渡しようとするものです。	新見市は、人口の減少が著しく、特に若者の転出に歯止めがかからないため、若者定住施策としてこの事業を積極的に実施し、Uターンの可能性を増加させ人口の減少率を緩和させようとしています。また、自己の住居として愛着をもって管理することにより、既存の資産である市営住宅の適正な管理が行え、地域の活性化及び子や孫への資産継承といった未来に渡る定住概念を育むことができると考えています。このように、若者定住による過疎化の歯止めと地域の活性化につなげる目的で提案するものです。	岡山県	新見市	国土交通省
1012030	平成8年8月30日付け、住総発第135号、都道府県知事あて住宅局長通達の入居者の人数及び所得要件を撤廃する措置	平成8年8月30日付け、住総発第135号、都道府県知事あて住宅局長通達で「ホ 入居者(団地を形成している場合においては、原則としてその全戸の住居者)がその譲渡受けを希望しており、かつ、譲渡の対価の支払い能力があること。」と承認要件を追加しているところを他の要件と同様に、過疎地であることにより問わないものとする措置。	2階建て以下の木造や簡易耐火ブロック造の公営住宅に長年住み慣れた方に、希望すれば速やかに市営住宅を譲渡しようとするものです。	新見市は、人口の減少が著しく、特に若者の転出に歯止めがかからないため、若者定住施策としてこの事業を積極的に実施し、Uターンの可能性を増加させ人口の減少率を緩和させようとしています。また、自己の住居として愛着をもって管理することにより、既存の資産である市営住宅の適正な管理が行え、地域の活性化及び子や孫への資産継承といった未来に渡る定住概念を育むことができると考えています。このように、若者定住による過疎化の歯止めと地域の活性化につなげる目的で提案するものです。	岡山県	新見市	国土交通省
1091010	高齢者向け優良賃貸住宅並びに高齢者専用賃貸住宅の年齢制限の規制緩和	高齢者向け優良賃貸住宅並びに高齢者専用賃貸住宅の対象に障害者を含める。	高齢者向け優良賃貸住宅(以下、「高優賃」と呼ぶ)・高齢者専用賃貸住宅(以下、「高専賃」と呼ぶ)の入居対象には60歳以上の年齢制限が設けられているが、ノーマライゼーションの理念に基づき、60歳未満の障害者を共生型として高優賃・高専賃の入居対象として認める。	障害者自立支援法では、入院・入所の障害者の地域移行の促進が重点課題となっている。 地方においては、障害者の良質な居住の確保が困難な状況にあり、住宅政策において先行する高齢者住宅の活用が望まれている。 高齢者居住における入居対象の規制が緩和されることにより障害者の高優賃・高専賃への入居が可能になれば、障害者の居住の場が拡大され、地域移行が促進されると同時に、高齢者・障害者の枠を超えたノーマライゼーション・共生型社会の実現につながる。	愛媛県	財団法人正光会	国土交通省

提案事項 管理番号	具体的事業を実現する ために必要な措置 (事項名)	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	都道府県名	提案主体名	制度の所管・関 係官庁
1035020	専任水防団活動の公務 範囲の明確化	消防団(消水兼任消防団)の公務範囲として定められている、風水害時等の自然災害における住民の避難誘導や、イベント等における警戒など地域住民等に対する協力、支援及び啓発に関する業務について、専任水防団の公務ともみなされるよう「専任水防団の公務範囲の明確化」を図る。	消防団(消水兼任消防団)は、消防組織法第1条などで広範囲の活動が認められており、水害等の予防活動を行った場合、消防団は公務となるが、専任水防団員については明確な規定がなく、不明確である。 消防力の整備指針第38条第1項(平成12年1月消防庁告示)のように明確化されていないため、消防団と同様な公務災害が補償されず、またその審査に時間を要している。 同じ公務を遂行しながら消防団と専任水防団では、明確な基準があるかないかにおいて公務災害における補償の格差が生じることとなる。この格差を是正することにより専任水防団が安心して地域水防活動に参加でき、十分な使命を果たすことができる。	専任水防団員は、水防活動の一環として地域活動への協力などを通し地域との連携を図りながら、消防団(消水兼任消防団)と共に活動している。しかし、同じ非常勤公務員で、同じ公務を遂行しながら、消防団は、公務であることが明確化されているが、専任水防団員は、不明確であるため、不安の中で活動を行っている。岐阜市水防団員(1624人)においては、この不安を解消することが最優先課題であり、今年度8月の中部地方整備局の要望時においても大きな問題となった。 公務災害における補償等の格差が生じないようにするため、専任水防団員の活動範囲を明確化され、安心して地域活動に参加することにより、地域の総合防災力を高めることができる。 なお、第5次特区提案の最終回答において、「水防団活動の活動範囲を明確化するための基準等を平成17年度中の策定に向けて検討を行う。」との回答をいただいている。	岐阜県	岐阜市	総務省 国土交通省
1007010	上下水道、ガス、電気、 電話、光ファイバー地下 埋設一括管理同穴施工 義務付の道路法への追 加提案	道路法 第三章 第三節 第三十六条(水道、電気、ガス事業等のための道路の占有の特例)の中に上下水道、ガス、電気、電話、光ファイバー地下埋設900mm幅以内での同穴施工義務付の追加を希望します。	1.上下水道、ガス、電気、電話、光ファイバー一括管理の同穴施工による工事幅の小スペース化、建築主への工事費用の軽減 2.工事交通渋滞の緩和により 流通産業の経済性の向上と排気ガスによる環境問題排除 3.ファイバースコープを同時に埋設することにより、事故の早期発見と、中継BOX(別紙図参照)の設置による耐震性及びアフターメンテナンスの向上	現状 道路本管から宅地内への水道、下水、ガスの引込み工事は、各業種ごとに道路占有をとり 引込み位置は、各業種ごと違い 工事日程についても 各業種ごとに違っていることがほとんどです。道路占有期間が、各業種ごと違いますので、道路工事期間が長くなり 工事交通渋滞の原因となっています。それが、原因で排気ガスによる二酸化炭素の増大と地球温暖化 それと、建築主への工事費の重複により負担額が大きいため 下水道の普及率がわかってきています。それと電線共同溝整備事業の普及率がわかってきている地域があります。また 震災時 早期復旧と容易なメンテナンスができる必要性があると思われれます。	愛知県	真野工業株式会社	国土交通省
1034020	バス停標識に添加する 広告物の緩和	通達により、バス停標識に添加する広告物の取り扱いについて、「添加広告等は、原則として教育、医療及び公共交通機関等公共性を有するもの、またはそれらに準ずる公共性があると認められるものに限り許可するものとする。」と規定されている。そこで、広告収入を得られるようにするため、バス停標識の添加広告に企業広告も認める。	盛岡市は交通渋滞の緩和を目的に、マイカーからバスへの転換と市内公共交通の主体であるバスの運行充実を図るため、国土交通省のオムニバスタウン指定を受け、施設整備等の事業を推進しているが、未だ道半ばの状態であり、今後も重点的に施策を展開する計画である。このため、(社)岩手県バス協会が国庫補助事業で整備したバスロケーションシステムやバス停上屋等を活用して有料の広告を添加等を行い、当該システムやバス停上屋等の維持管理費に充当することにより財務基盤を強化し、バス利用促進策の更なる充実・強化を図るものである。対象地域はバスロケーションシステムが稼働している盛岡市周辺地域を想定している。	盛岡市では、国土交通省のオムニバスタウンの指定を受けてバス利用促進事業を実施し、現在策定中の「盛岡市総合交通計画」の中でも、公共交通への転換を明確にしながらバス利用促進策を更に充実・強化する予定である。こうした状況下でバス事業者は、厳しい経営環境が続いており、バス空白地帯の拡大も懸念されているため、(社)岩手県バス協会が所有するバスロケーションシステムやバス停上屋等の維持管理費の負担軽減を目的に広告添加し、財務基盤の強化を図れるよう規制緩和を提案するものであるが、現状では「根拠法令」欄記載の規制のため実現が難しい。なお、対象地域は盛岡市周辺部、対象者は(社)岩手県バス協会に限定され、なおかつ、広告収入は施設の維持管理費に充当されることなどから妥当と考える。(別様あり)	岩手県	盛岡市	警察庁 国土交通省
1034030	バス停上屋に設置され る電光掲示板の企業 広告の表示許可	通達により、「バス停上屋に設置されている電光掲示板に表示する情報は、バス停留所を利用するバスの運行状況等に限るものとし、広告と認められる情報は表示しないこと。」とされている。そこで、広告収入を得られるようにするため、運行情報表示部を除くお知らせ表示部(128文字/回)のみ広告を流すこと認める。	盛岡市は交通渋滞の緩和を目的に、マイカーからバスへの転換と市内公共交通の主体であるバスの運行充実を図るため、国土交通省のオムニバスタウン指定を受け、施設整備等の事業を推進しているが、未だ道半ばの状態であり、今後も重点的に施策を展開する計画である。このため、(社)岩手県バス協会が国庫補助事業で整備したバスロケーションシステムやバス停上屋等を活用して有料の広告を行い、当該システムやバス停上屋等の維持管理費に充当することにより財務基盤を強化し、バス利用促進策の更なる充実・強化を図るものである。対象地域はバスロケーションシステムが稼働している盛岡市周辺地域を想定している。	盛岡市では、国土交通省のオムニバスタウンの指定を受けてバス利用促進事業を実施し、現在策定中の「盛岡市総合交通計画」の中でも、公共交通への転換を明確にしながらバス利用促進策を更に充実・強化する予定である。こうした状況下でバス事業者は、厳しい経営環境が続いており、バス空白地帯の拡大も懸念されているため、(社)岩手県バス協会が所有するバスロケーションシステムやバス停上屋等の維持管理費の負担軽減を目的に広告添加し、財務基盤の強化を図れるよう規制緩和を提案するものであるが、現状では「根拠法令」欄記載の規制のため実現が難しい。なお、対象地域は盛岡市周辺部、対象者は(社)岩手県バス協会に限定され、なおかつ、広告収入は施設の維持管理費に充当されることなどから妥当と考える。(別様あり)	岩手県	盛岡市	警察庁 国土交通省

提案事項 管理番号	具体的事業を実現する ために必要な措置 (事項名)	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	都道府県名	提案主体名	制度の所管・関 係官庁
1034040	バス停留所に設置され ている既存上屋に対す る広告物の添加許可	通達により「バス停留所に設置される上屋に対する広告物の添加を認めるのは新規かつ一体的に整備をする上屋であり、既設の上屋への添加は認められない」とされている。そこで、ハイグレードバス停に設置されている既存の上屋については、広告物の添加を可能とする。	盛岡市は交通渋滞の緩和を目的に、マイカーからバスへの転換と市内公共交通の主体であるバスの運行充実を図るため、国土交通省のオムニバスタウン指定を受け、施設整備等の事業を推進しているが、未だ道半ばの状態であり、今後も重点的に施策を展開する計画である。このため、(社)岩手県バス協会が国庫補助事業で整備したバスロケーションシステムやバス停上屋等を活用して有料の広告を添加等を行い、当該システムやバス停上屋等の維持管理費に充当することにより財務基盤を強化し、バス利用促進策の更なる充実・強化を図るものである。対象地域はバスロケーションシステムが稼働している盛岡市周辺地域を想定している。	盛岡市では、国土交通省のオムニバスタウンの指定を受けてバス利用促進事業を実施し、現在策定中の「盛岡市総合交通計画」の中でも、公共交通への転換を明確にしながらバス利用促進策を更に充実・強化する予定である。こうした状況下でバス事業者は、厳しい経営環境が続いており、バス空白地帯の拡大も懸念されているため、(社)岩手県バス協会が所有するバスロケーションシステムやバス停上屋等の維持管理費の負担軽減を目的に広告添加し、財務基盤の強化を図れるよう規制緩和を提案するものであるが、現状では「根拠法令」欄記載の規制のため実現が難しい。なお、対象地域は盛岡市周辺部、対象者は(社)岩手県バス協会に限定され、なおかつ、広告収入は施設の維持管理費に充当されることなどから妥当と考える。(別様あり)	岩手県	盛岡市	警察庁 国土交通省
1034050	バス停留所に設置され ている広告物を添加し た上屋に係る占有料の 緩和	現在、盛岡市内に設置している約80カ所のハイグレードバス停については上屋分を含めて占有料が発生していない。しかし、上屋に広告物を添加した際には占有料が発生することになるので、上屋に広告物を添加した際にも、従前通り占有料を無償とする。	盛岡市は交通渋滞の緩和を目的に、マイカーからバスへの転換と市内公共交通の主体であるバスの運行充実を図るため、国土交通省のオムニバスタウン指定を受け、施設整備等の事業を推進しているが、未だ道半ばの状態であり、今後も重点的に施策を展開する計画である。このため、(社)岩手県バス協会が国庫補助事業で整備したバスロケーションシステムやバス停上屋等を活用して有料の広告を添加等を行い、当該システムやバス停上屋等の維持管理費に充当することにより財務基盤を強化し、バス利用促進策の更なる充実・強化を図るものである。対象地域はバスロケーションシステムが稼働している盛岡市周辺地域を想定している。	盛岡市では、国土交通省のオムニバスタウンの指定を受けてバス利用促進事業を実施し、現在策定中の「盛岡市総合交通計画」の中でも、公共交通への転換を明確にしながらバス利用促進策を更に充実・強化する予定である。こうした状況下でバス事業者は、厳しい経営環境が続いており、バス空白地帯の拡大も懸念されているため、(社)岩手県バス協会が所有するバスロケーションシステムやバス停上屋等の維持管理費の負担軽減を目的に広告添加し、財務基盤の強化を図れるよう規制緩和を提案するものであるが、現状では「根拠法令」欄記載の規制のため実現が難しい。なお、対象地域は盛岡市周辺部、対象者は(社)岩手県バス協会に限定され、なおかつ、広告収入は施設の維持管理費に充当されることなどから妥当と考える。(別様あり)	岩手県	盛岡市	国土交通省
1048010	世界文化遺産周辺道路 における電線、電柱の 占用に関する制限	世界文化遺産周辺の主要な道路については、道路法施行令第11条で規定されている電線、電柱の占用の場所を制限することができる。	世界の文化遺産及び自然遺産の保護に関する条約に基づいて登録された文化遺産周辺において、それに相応しい景観に配慮した道路とすることを目指す。 世界文化遺産周辺(約200mの範囲を想定)における主要な道路の占用については、道路法施行令第11条第1項第1号、第6号から第8号までを適用し、景観の阻害要因である電線、電柱の地上における占用を制限するものである。 これにより、「古都京都の文化財」として登録されている世界文化遺産周辺における無電柱化が推進され、歴史的町並みと調和のとれた良好な景観を保全することができる。	京都市は、世界に誇るべき自然環境や歴史的景観を有し、これらを日本の歴史文化の象徴として守り育て、国内外へ発信する「京都創生」を市政の最重要課題と位置付けており、無電柱化推進はこの取組の1つである。 道路管理者が主体となる電線共同溝方式は、代表的な無電柱化手法であるが、道路管理者のみを主体とする取組では、電線のない良好な景観を早期に創出することは極めて困難な状況である。 このため、世界文化遺産周辺の主要な道路については、電線、電柱の地上占用を制限する特例措置を導入し、裏配線、軒下配線又は電線類地中化による無電柱化を推進しようとするものである。 なお、特例措置の導入により、電線管理者に新たな負担が発生するが、比較的安価な裏配線、軒下配線の適用による負担軽減も可能であり、企業の社会的責任の一環として世界文化遺産周辺の主要な道路に限り、負担を求めるものである。	京都府	京都市	国土交通省

提案事項 管理番号	具体的事業を実現する ために必要な措置 (事項名)	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	都道府県名	提案主体名	制度の所管・関 係官庁
1085010	オープンカフェを実施するための道路占用許可基準の明確化	<p>・オープンカフェの実施について、地方自治体や地元警察、地元商工会、地域住民等複数主体が参加する地域参加型の協議会を設け協議することにより、長期間、継続的な実施ができるようにする。</p> <p>・現状、道路法、道路交通法にオープンカフェは明確には位置付けられておらず、各許可権者の判断次第という状況であるため、地域の賑わいづくりという観点から安定・継続的に実施できるような形態、どのような物件が認められるのか、基準を明確にする。</p>	<p>・現在、オープンカフェの実施は社会実験的に短期間実施されるケースが多いが、継続的に実施することにより、短期的では費用面等でなかなか取組むことができない店舗の積極的な参加が期待でき、中心市街地の活性化につなげる。</p>	<p>国土交通省が「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン」、警察庁交通局が交通規制課長名で「イベント等に伴う道路使用許可の取扱いについて」等を出しているが、基準が明確になっている訳ではなく、各許可権者に委ねられている状態であり、そもそもオープンカフェが占用許可のどの基準に合致するのか、こういった物件までが認められるかも不透明である。また、「道路の敷地外に余地がないためやむを得ない」場合に認める、というものであり、地域づくりという積極的な観点から認める、という形にはなっていない。そこで、基準を明確にし、地域参加型の協議会によって協議することを条件とすることにより、地域の賑わい創出、中心市街地の活性化という観点から積極的な実施ができるよう提案するものである。</p>	愛知県	個人	警察庁 国土交通省
1090010	道路の占用規制の緩和	<p>道路付帯地への地域振興施設、食事施設、購買施設その他これに類する施設を建設するための占用を可能とする。</p>	<p>国土交通省の所有する道路付帯地について、地方自治体が土地の占用許可を受け、地方自治体あるいは地方自治体と契約した民間事業者が、地域振興施設、食事施設、購買施設その他これに類する施設を建設する。高速道路におけるサービスエリアの一般国道版で、それに地域振興要素を加えたもの。</p>	<p>提案理由 旧道路公団が所有していた国道バイパスを国土交通省が平成17年3月末に購入し、通行料が無料となり、通過交通と地域内交通の分離が実現した。かつての管理事務所用地も同時購入により、国土交通省所有の道路付帯地となった。長距離運転をするドライバーのための駐車場としての利用は可能だが、道路用地としての一括購入のため、管理事務所用地の一部分を用途廃止しての部分売却は不可能であり、ドライバーが休憩するような新たな建築物等が建設できない。現状のままでは、ドライバーの休憩や地域振興のために、せっかくの既存ストックを有効に活用ができない状況にある。</p> <p>代替措置 道路法による道路管理者である地方自治体が、道路付帯地の占用許可を得ることで、道路構造の維持や交通への支障など道路管理上の不安を解消でき、合わせて、経営面で自治体の直接営業にこだわらないことで、民間のノウハウも活用できる。</p>	静岡県	藤枝市	国土交通省
1090020	サッカーロード特区道路標示の要件の緩和	<p>現行法で規定されている道路標示について、道路管理者と公安委員会との協議において安全が確保できると判断された場合には、道路管理者がサッカーボールのデザインを道路上に設置できるものとする。</p>	<p>サッカーボールの模様を市内道路上に設置することにより、「サッカーのまち藤枝」への幼いころからの愛着と誇りを醸成するとともに、訪問者へのサッカーのまちのPRを図る。具体的には、サッカーボールの模様(白ペイントとアスファルトの黒)を取り込んだデザインとし、スクランブル交差点の真ん中等にサッカーボールの模様を描く。</p>	<p>提案理由 これまで道路標示については、安全への配慮から視認性を考慮し、全国一律の規定となっており、地域間で違いがなかった。しかし、地方分権時代となり、本年7月26日の警察庁からの通達(法定外表示等の設置指針について)においても「地域性」を勘案し、「まちづくり計画等との整合性」を図る旨定められている。本市のシンボルともいえるサッカーボールを道路上に描くことにより、「サッカーのまち藤枝」を有効的にPRし、地域活性化のための手段として利用する。</p>	静岡県	藤枝市	警察庁 国土交通省
1105010	「道の駅」情報提供・休憩施設内での地元民間企業の宣伝行為の規制緩和	<p>国土交通省が所管する「道の駅」の情報提供施設及び休憩施設内において、これまで認められてなかった民間企業の宣伝行為を一部条件付きで認めるもの。</p> <p>条件とは、宣伝主体が地元の企業又は個人であること、宣伝媒体がチラシ(印刷物)か情報提供施設で閲覧可能な電子媒体であること、宣伝内容が公序良俗に反しないことで、更に駅長が地域振興に有益であると判断したものとする。</p> <p>なお、チラシ及び電子コンテンツの掲示・設置費用については原則無償とする。</p>	<p>「道の駅」の情報提供施設や休憩施設内での宣伝行為の規制緩和によって実施したい事業は、「道の駅」を通じた地域振興であり、例を挙げれば、地元の無農薬野菜を使った創作料理を出すレストランなどに定期発行のチラシ(印刷物)づくりを促し、これを「道の駅」の「休憩所」や「情報提供施設」内に設置する。チラシを印刷するコストが抛出できない農家レストランなどは、電子コンテンツに情報をまとめ、「道の駅」の情報提供施設で閲覧できるようにする。これらの地域住民による宣伝活動により地元情報の発信が活き、観光客の満足度も向上するものと思われる。(「別紙事業内容書あり」)</p>	<p>近年、観光客の利用増加に伴い「道の駅」の情報発信機能に対して「地元のおいしい料理店の情報が欲しい」など具体的な店舗名など詳細な情報発信を求める声が多く聞かれる。一方で、小規模ながらも地域振興に精を出している地元の企業・個人などからは、パブリシティーを期待する声や「観光客に地元の良さをもっと知ってもらいたい」と望む声が多く聞かれる。これら需要側と供給側の満足度を高めるには、国有財産である「休憩所」や「情報提供施設」にて民間企業の宣伝行為を許す必要があり、国有財産法の規制緩和が欠かせない。(「別紙提案理由書あり」)</p>	宮城県	個人	国土交通省

提案事項管理番号	具体的事業を実現するために必要な措置(事項名)	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	都道府県名	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1117010	セグウェイの自転車専用道路の利用について	独特な仕様から現状の道路交通法では、そのまま公道で乗ることが不可能なセグウェイを自転車専用道路に限って利用を可能とし、自然環境や住環境に良い街づくりを推進させる。 なお、自動車専用道において、利用が認められないのであれば、自転車同様、セグウェイ専用道路の整備を押し進めていただきたい。	セグウェイは最高速度で20km/hとなっており、一般的な自転車と同程度の運行速度であることから、歩行者などが通行する部分と構造的に分離されている自転車専用道路での利用を可能とする。 これにより、環境にやさしい新たな街づくりが可能になるとともに当該地域の観光客の増加にもつながると考える。	最高速度などの機能面から判断して、セグウェイは自転車以上に危険性を有する乗り物ではない。 このことから、自動車や歩行者と混在しない自転車専用道路においてセグウェイを利用しても、特段の危険性は生じないと考える。 また、セグウェイを購入するには、自賠責保険への加入、及び運転教習が必須となっていることから、必要な安全性は担保されていると考える。	群馬県、東京都	1stSegwayJP	警察庁 国土交通省
1022010	工事現場の養生ネット等の利用方法拡大の件	現行法において、屋外広告物とみなされている工事現場の「養生ネット」や「防護壁」等について、景観法第二条5の要件を満たしている場合には、屋外広告物としての規制対象ではなく、良好な景観を創出する媒体としての活用を可能とする。 規制の変更点： 「この法律において「屋外広告物」とは…(中略)…並びにこれらに類するものをいう。ただし、工事に設置される養生ネットや仮囲い等に関しては、景観法第二条5の基本理念に反しない範囲で本法の「屋外広告物」からは除外する。」	工事現場に良好な景観を創出するため、海外各国においては既に実現されている養生ネット活用を規制緩和によって日本に導入することを目的とする。 具体的には、「景観法の基本理念に反しない範囲」という制約条件を付記し、修復中の例えば寺院や文化施設の養生ネット上に完成像をプリント表示することによって都市景観の文化的環境保護、生活環境保護、観光価値低下防止ができるようにする。また、養生ネットのプリントコストの原資を協賛する企業から調達可能とすることで、その実現を容易にする。	提案理由： 「養生ネット」や「防護壁」等は工事期間中、一時的にも「景観法」の主旨に逆行して景観を損ねている。本特例措置により、無機質で殺伐とした景観を改善し、良好な景観を創出することが可能となる。さらには、景観改善に賛同する企業からの原資調達を可能とすることで、地域住民や公共事業の費用を軽減するだけでなく、新たな広告媒体として地域活性および広告産業の活性化という経済活性化も図ることができる。 代替措置： 「良好な景観形成」に反する無制限な利用を防ぐためにも、「景観法の基本理念に反しない範囲」という制約条件を付記し、実務的には地方自治体の「景観室」の許認可の手続きを経る。	愛知県	日本メナード化粧品株式会社	国土交通省
1010010	茅葺き屋根等の不燃材以外の屋根材使用要件の緩和	都市計画区域内の建築基準法第22条指定区域において、不燃材使用と同等以上の防火施設の整備を行うことにより、茅葺き屋根等の不燃材以外の屋根材使用を可能とする。	アレフグループでは、北海道恵庭市牧場地区において都市農村交流施設の整備を進めております。既に第1期事業として観光型の都市農村交流施設整備を終了しており、来場者が年間20万人を超え、都市農村交流の活性化と経済的な寄与に効果を上げているところです。 今後の第2期事業は長期滞在型都市農村交流施設の整備を予定しています。具体的には、茅葺き屋根を採用した古民家を復元し、既農地を有効活用した日本古来の農村を再生し、利用ニーズに合わせて一般利用を行ってまいります。このことにより、農村体験、環境教育等の場の創出、様々な食育推進の取り組みを行い、環境の時代への貢献と企業ノウハウ蓄積を行います。	提案する事業の対象区域は都市計画区域内で建築基準法第22条区域に指定されており、現状では茅葺き屋根を採用した古民家の復元が不可能です。 事業の主目的は、環境学習、農業体験、食育推進などを目的に整備するものであり、日本古来の伝統的な茅葺き古民家を本物の姿で復元することにより、効果を発揮し目的が達成できるものです。 そこで、特例措置により建築基準法第22条区域における不燃材以外の屋根の使用を可能として頂きたい。 代替措置： 予定建築物離隔距離5m以上、軒裏へのスプリンクラーの設置、屋外消火施設の設置、ライフラインバックアップ機能の設置など	北海道	株式会社 アレフ	国土交通省

提案事項 管理番号	具体的事業を実現する ために必要な措置 (事項名)	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	都道府県名	提案主体名	制度の所管・関 係官庁
1010020	都市計画区域内における建築基準法第22条指定区域の点的解除	都市計画区域内の建築基準法第22条指定区域について、具体的事業内容、規模が確定している場合、法第22条指定区域の点的解除を行い、茅葺き屋根等の不燃材以外の屋根材使用を可能とする。	アレフグループでは、北海道恵庭市牧場地区において都市農村交流施設の整備を進めております。既に第1期事業として観光型の都市農村交流施設整備を終了しており、来場者が年間20万人を超え、都市農村交流の活性化と経済的な寄与に効果を上げているところです。今後の第2期事業は長期滞在型都市農村交流施設の整備を予定しています。具体的には、茅葺き屋根を採用した古民家を復元し、既農地を有効活用した日本古来の農村を再生し、利用ニーズに合わせて一般利用を行ってまいります。このことにより、農村体験、環境教育等の場の創出、様々な食育推進の取り組みを行い、環境の時代への貢献と企業ノウハウ蓄積を行います。	提案する事業の対象区域は都市計画区域内で建築基準法第22条区域に指定されており、現状では茅葺き屋根を採用した古民家の復元が不可能です。事業の主目的は、環境学習、農業体験、食育推進などを目的に整備するものであり、日本古来の伝統的な茅葺き古民家を本物の姿で復元することにより、効果を発揮し目的が達成できるものです。都市計画区域外では地域の連担性を鑑み、比較的大きな規模での法第22条区域の解除は特定行政庁により可能となりますが、提案する事業は都市計画区域内で、かつ点的区域を対象としているため都市計画上の整合性が図れません。そこで、具体的事業内容、規模が明確な場合、点的区域での法22条指定区域の解除を可能として頂きたく、代替措置：予定建築物離隔距離5m以上、軒裏へのスプリンクラーの設置、屋外消火施設の設置、ライフラインバックアップ機能の設置など	北海道	株式会社 アレフ	国土交通省
1058010	位置指定道路地権者への確認要件の緩和	位置指定道路下において実施される水道や下水などの公共的な工事については、これら工事を実施した後の状況を見た場合に、現在との比較で不利益を受ける者が発生しないなど、一定の要件が満たされている場合には、必ずしも指定道路の地権者全員の承諾を要しないものとする。	指定道路に接している土地に居住している住民が水道、下水道、ガス等の公共サービスの提供を受ける場合、工事等で指定道路の地中を掘るにあたっては指定道路の地権者全員の承諾が必要とされている。しかし、地権者の所在が不明、あるいは死亡している場合、さらに正当な理由がなく拒んでいるケースにおいて、工事が実施できない、あるいはこの指定道路部分を避けて実施せざるを得ないことも想定される。そこで、地域住民の生活、利便性の向上を図るために必要な措置をとることを可能にするものである。	指定道路沿線の地域住民が公共サービスの提供を受ける場合、時間的、経費的な損失を避け効率的な工事を実施し、地域住民の利便性を高めることが必要である。しかしながら、位置指定道路にかかる土地所有者全員に対して確認及び承諾を得ることについては、その所在が不明であったり確認が困難であったりする場合があり、時間的、経費的に無駄な負担が発生することにもなる。こうしたサービス提供を行うに当たり、制度的な問題で妨げが発生し、そのことが、いずれかの不利益になるものではないのであれば、迅速にしかも余計なコスト負担なしに事業を実施していくことを可能にする。	北海道	札幌市	国土交通省
1069010	建築基準法の緩和	建築基準法では、学校や公営住宅等、特殊建築物は、防火安全対策のため木造化を規制しているが、耐火性能検証法により木造化が可能であるとなっている。しかし、この検証法では、設計・施工に多大な時間と経費を要し、現実的に困難な状況にある。このため、建築基準法における特殊建築物の仕様規定を緩和し、公共施設の木造化を推進する。	建築基準法では、学校や公営住宅等は防火安全のため木造化を規制しているが、3,000㎡以下、3階建て以下の場合、木造化が可能となるよう仕様規定の改正を再度、要望する。	愛媛県の「公共施設等木材利用推進連絡会議」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階建て以上であるため木造化が出来ない公共施設が5施設もあったことから、建築基準法における特殊建築物の仕様規定を緩和することにより、公共施設木造化が促進されれば、県産材の需要拡大を通じて、森林整備が推進される。	愛媛県	愛媛県	国土交通省

提案事項管理番号	具体的事業を実現するために必要な措置(事項名)	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	都道府県名	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1093010	寒冷地の下水道処理区域内における尿処理装置を付加した便所の設置	現行法では「下水道処理区域内の便所は水洗便所以外の便所にしてはならない。」と規定されている。そこで、水道の凍結が予想され、真冬日になることのある寒冷地については、おがくずを利用して糞尿を無機成分に分解処理をすることにより、糞尿のくみ取りが不要で、水を使わない尿処理装置と一体化型になったトイレ(バイオトイレ)を常設トイレとして下水処理区域内においても設置・利用したい。	悪臭の発生を防止し、周辺環境に影響を与えない性能を有する尿処理装置と一体化型になったトイレについては、公衆衛生上、水洗便所と同等の効果を有すると考えられる。そこで、食品衛生法指定検査機関にて大腸菌の検査を行い陰性と結果がでた製品についてのみ、寒冷地の下水道処理区域内でも設置可能とする。一定の性能を有する製品に限定することで、公衆衛生を担保することができる。また、地域特性を考慮し、自治体の判断によって、下水道処理区域内でも「バイオトイレ」を設置可能とする地域を別に定めたり、下水道処理区域内に「バイオトイレ」を設置する場合は許可制にする等の措置をとることで、公衆衛生上、影響を与えない事ができる。	第9次提案の際、下水道処理区域から除外することで、「バイオトイレ」が設置可能との回答があったが、下水道処理区域内の住宅については、生活雑排水も下水道に流すため、下水道処理区域を外すことは難しい。寒冷地では、冬期間水道管の凍結の恐れがあるため、水道管から水を抜かなければならない。風呂や食事の準備等については、時間を自らの意思により調整することができるが、用便については生理的な行為で時間を調整できず、水道管から水を抜いた後にも起こりうる。その際は、水道管に通水し、再度水を抜く必要がある。水を使用しない「バイオトイレ」はそれを解消することができる非常に有益な便所である。また、「バイオトイレ」は水を使わないため、災害等で断水した時にも使用できる、災害時に強いトイレです。「バイオトイレ」は既に仮設トイレとして1,400台以上の納入実績がありますが、特に問題等もなく、利用者には好評を頂いております。	北海道	正和電工株式会社	国土交通省
1109370	下水道処理区域内におけるバイオトイレの設置	オガくずとバイオの力で尿処理を行ない、水を使わないで完全処理できる「バイオトイレ」を木工産地である当該地区の下水道処理区域内で実施すること	当該地区では、現在、下水道処理区域内において合併浄化槽設置と下水道処理区域工事が進行中であるが、その工事負担金が個人的にも行政的にもあまりにも負担が大きく、難航している。この問題は、設置コスト、ランニングコスト共に安価な「バイオトイレ」によって解決できる。	木工産地であり「オガくず・木端」が大量に排出される当該地域において、オガくず廃棄物の有効な活用を図ることができる。尿処理コストは、オガくずを使ったバイオトイレによって削減され、また、環境に負荷をかけることもない。行政にとっても、生活者消費者、産業界にとっても賢明な方法といえる。	東京都、福岡県	白垣木材株式会社、社団法人日本ニュービジネス協議会連合会	国土交通省
1101020	デイサービスの付帯設備・空間(食堂、浴室、厨房、デイルーム、トイレ等)の一般利用についての建築基準法の規制緩和	建築基準法第48条および建築基準法施行令において第1種低層住宅専用地における一般食堂(店舗)兼用住宅が条件付ながら認められていると同じように、一般食堂(店舗)兼用福祉施設を、建築物として認めることにより、デイサービスに多世代の地域住民が出入りし、高齢者との自然な交流を通じて、高齢者の地域からの孤立化を防ぎ、また地域福祉の拠点として地域住民の幅広いニーズに対応できるようになる。食堂だけではなく、デイサービスの厨房や浴室などの設備と空間を一般住民にも開放する。	デイサービスの食堂を一般開放し、高齢者と地域住民が食事しながら自然にふれあう環境を作る。また厨房を用いて、地域の主婦らが料理教室を開催し、介護食なども経験をする。デイの利用者が講師になったり、味見役を担うこともある。栄養士が地域の方々を対象にした講座を開催したり、口腔ケアについての学習会が開催される。トイレや浴室を使用した介護者教室が開催されたり、デイのアクティビティと兼ねた地域の方々の音楽教室も開かれる...という具合に地域と高齢者をまぜこぜにした実践を行うことにより、高齢者の社会参加意識を高めると同時に地域のコミュニケーションの活性化、新しいビジネスの創造を、デイサービスが担うことが出来る。	現行の建築基準法ではその施行令において、第1種低層住宅専用地では、福祉施設に付帯する食堂で、一般客に飲食を提供することはできないとされており、デイサービス事業を行う場合のみに、その設備と空間は使用される。高齢者が住みなれた地域で可能な限り自立的で孤立化しない生活を継続させるためには、ユニバーサルで、生活圏内には必ずあるデイサービスを地域の交流拠点として、地域に開放することが必要と考えるが、一般住民が利用すれば、基準法上は目的外使用とされ、地域とは断絶されているのが現状である。食堂をはじめデイサービスの設備や空間を一般開放し、高齢者と高齢者を取り巻く地域そのものが元気を回復することにより、介護報酬は抑制され、新しいビジネスチャンスが生まれ、地域が活性化の一助となると考える。	愛知県	特定非営利活動法人 雑木林物語	国土交通省
1114020	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1項の規定に該当しない区市町村が同条第2項の規定に基づく建築主事を設置しようとする場合に、都道府県知事との協議を行いその同意を得ることを要する旨を定める同条第3項の規定を、提案主体には適用しない。	現在は建築基準法第97条の3及び建築基準法施行令第149条の規定により、建築物の延べ床面積1万㎡以下に制限されている提案主体の特定行政庁及び建築主事の建築確認、建築許可、中間検査、完了検査、特殊建築物定期調査報告書調査、建築設備定期点検報告調査及び違反建築物取締等の事務処理の権限の制限を撤廃するとともに、現在は東京都知事の権限とされている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提案主体の権限とし、既に権限制限を受けていない開発行為の許可に関する権限と併せて行使することにより、総合的かつ主体的なまちづくりを推進する。	建築基準法に基づく許認可の審査期間短縮、建築基準法に基づく許認可に関する証明書交付及び図書閲覧窓口の一本化等による住民サービスの向上、宅地造成から総合設計許可、建築確認・検査及び建築物の建築後の維持管理までを含めたまちづくりは、広域自治体である東京都ではなく、基礎的自治体である提案主体でなければ十分に推進することは困難である。詳細は、添付資料「構造改革特区提案理由書及び添付資料 建築状況比較表のとおり	東京都	千代田区	国土交通省

提案事項 管理番号	具体的事業を実現する ために必要な措置 (事項名)	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	都道府県名	提案主体名	制度の所管・関 係官庁
1015010	市街化調整区域内にお ける農家民宿の開業	都市計画法にかかる「開発許可制度運用指針」において、農家民 宿開業を許可の対象とする旨を明記していただきたい。	宮城県大和町の市街化調整区域内において、農業とそば 打ち、味噌・漬物加工などの体験によるグリーンツーリズム をテーマとした農家民宿を開業したい。	市街化調整区域内において、現在の住宅を増改築せずに 小規模な農家民宿の開業を希望しているが、都市計画法に 基づき国土交通省が定め、各都道府県に通知した「開発許可 制度運用指針」には、レクリエーション施設の例示はあるが農 家民宿については記載されておらず、都道府県の判断に委 ねられており、実現への障壁が極めて高い。 グリーンツーリズムの実施において、気軽に自然や農業と 触れあうことのできる都市の周辺地域は好条件を備えてい る。市街化を促進する恐れがないよう、農家民宿開業希望者 と市町村によるグリーンツーリズム計画策定を前提に、市街 化調整区域における農家民宿開業を許可の対象とする旨を 明記されたい。	宮城県	個人	国土交通省
1021010	市街化調整区域内にお ける農家民宿の開業 (用途変更)	都市計画法第34条第10号口に基づく「開発許可制度運用指針」 に農家民宿開業を許可の対象とする旨を明記していただきたい。	当地区は、町の東側に位置する農村地帯で、吉田川を水 源とする豊かで潤いのある水田が広がっており、これらが良 好に保全され美しい農村景観が保全されている地域である。 ここで体験(農業、そば打ち、味噌・漬物等の加工)を利用 される方を中心とした農家民宿を考えている。 農家民宿で使用する材料(蕎麦、味噌、漬物等)は、周辺 農家の協力によりほぼ全て地元産出の材料を利用すること を考えている。特に、蕎麦については、地元で減反作物とし て栽培したものを使用する計画であり、農業振興はもとより 地域の活性化にも寄与するものと考えている。合わせて周 辺農家と共同で農業体験希望者を募り、農業体験者の食 事、宿泊を引き受ける計画としている。	市街化調整区域内の農家が、施設の増改築を行わず、現 在の住宅をそのまま利用した小規模な農家民宿の開業を希 望している。この農家は、平成13年に宮城県で開催された国 体で、選手を民泊させており、その際に台所・風呂等を増改築 しているため、現在の建物に手を加えずに、用途変更するだ けで小規模な農家民宿を開業できる状況にある。 当該市街化調整区域内においては、県内有数の穀倉地帯 として大規模な農業が営まれており、農家民宿への用途変更 により市街化を促進する恐れがないことや、隣接する市街地 住民の農業・農村に対する理解促進に向けて果たす役割が 大きいことから、市街化調整区域内における用途変更を可能 にしていただきたい。 この農家のほかに農家民宿を希望している者もなく、現在の 施設で小規模にやるものであり、市街化を誘発することは考 えられない状況にある。しかしながら、都市計画法において は、農家民宿開業のための開発許可が規定されていないた め開業できない状況にある。	宮城県	大和町	国土交通省
1109120	市街化調整区域での開 発許可の拡大	新潟市島見町の市街化調整区域内で、大学、専門学校などの教 育機関、また住宅などの居住施設を開発できるようにしたい。	4年制大学の設立、学生寮や体育館などの教育施設の建 設、教員用住宅の建設を計画し、文教地区としての開発を目 指す。	新潟市島見町の市街化調整区域近隣の住民にとっては、文 教地区開発が進むことで街の活性化や生活利便性が図れる ので、是非この市街化調整区域内での開発許可の拡大を提 案し、地域貢献の一助としたい。	東京都、新 潟県	学校法人新 潟総合学 院、社団法 人日本 ニュービ ジネス協議会 連合会	国土交通省
1052010	国土利用計画法による 事後届出の廃止	国土利用計画法では、一定規模以上の土地取引を行った場合、 2週間以内の知事への届出が義務付けられている。(事後届出) 知事が投機的な土地取引や地価高騰のおそれがないと認めるとき は、当該届出を不要とする。	知事が投機的な土地取引や地価高騰のおそれがないと認め る都道府県では、一定規模以上の土地取引を行った場合で も、国土利用計画法による土地取引後の届出を義務付けな い。	国土利用計画法による事後届出は、投機的な土地取引や地価 高騰を抑制するために義務付けられているものだが、本県で は、長期にわたって地価が下落し、大都市における地価回復 の動きからも取り残され、当分の間は、そうした届出の必要 性が全く感じられない状況が続くと予想されている。それにもか かわらず、当該届出制度を維持することは、本県で土地取引 をする者に無用の負担を強いて、ただでさえ不活発な本県の 土地取引を一層停滞させるとともに、届出を受理し審査する 県の側にも無用の事務負担を強いる結果となることから、少 なくともこうした状況が続いている間は、本県では当該届出を 不要にしようとするものである。	鳥取県	鳥取県	国土交通省



提案事項 管理番号	具体的事業を実現する ために必要な措置 (事項名)	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	都道府県名	提案主体名	制度の所管・関 係官庁
1014010	仮ナンバー取り付け要件の緩和	現在、本邦と外国との間を往来する貨物船(自動車運送船)についてのみ認められている回送運行許可証の取り付け要件の緩和を国内輸送(自動車運送船)にも認める。	完成自動車の輸送コストの削減により国内輸送の船舶輸送へのモーダルシフト促進を図り、地域産業の活性化とCO2削減を目指す。 具体的には、自動車運送船から陸揚げされた自動車の駐車場、自動車整備工場その他関係施設への回送又はそれら関係施設から船積みするために回送する場合、現行法で必要な回送運行許可証について、現在海外との取引で認められている簡易な回送運行許可証で運送できるようにする。	提案理由 仙台塩釜港では、内国貿易による完成自動車の陸揚げ数及び名古屋等への海上輸送数が膨大な数になっており、現行法では仮ナンバーが必要なため、その取り付けにかかるコストが甚大なものとなっている。また現行の車両ナンバーの取り付けは、車体へ取り付けの必要があり、販売前の車両に傷がつく可能性もある。そこで、本特例措置により、膨大な数の車両へのナンバー取り付けにかかる時間の短縮になり、コストの縮減が見込め、車両に傷がつく懸念も解消される。 代替措置 対象となる企業が限定され、かつ走行範囲も限られていることから、現在実施されている海外との取引における自動車運搬船への運送と異なることがないことから同様な措置、すなわちビニール製の簡易な仮ナンバーで安全確保が図れるものとする。	宮城県	宮城県	国土交通省
1103030	ご当地ナンバーの緩和	平成18年10月10日から新たな地域名表示ナンバープレート「ご当地ナンバー」の交付が始まったが、国交省自動車交通局の交付要綱の条件を緩和し、市民合意を背景とした自治体からの要請があれば、その地域のご当地ナンバーの対象とするよう求めるもの。	現行の要綱では、原則複数の市町村が集合すること、またその地域の登録自動車台数が10万台を越えることが条件となっているが、地域住民の合意と議会の賛成があれば、単独の市町村で登録台数が10万台を越えなくても対象とするもの。	その地域の地域振興、観光振興に役立つため	神奈川県	逗子市	国土交通省
1026010	子育て支援事業 子ども送迎のための 「ピックアップカーの運 行事業」	現行法では、有償による送迎事業には2種免許が必要とされて緑ナンバーによる運行を義務付けられているが、子育て支援事業の一環としてお互いの「助けあい」の精神のもとに事業を進める中で、NPO法人が運営する有償ボランティアによる子どもを安全に送迎出来る車の運行を可能にする規制緩和を要望します。	現在、子育て支援事業を各自治体が主体となり進められています。子どもの悩みの相談窓口や母親同士のコミュニティづくり等様々ですが、仕事と育児を両立して安心して働ける環境づくりのために、また、家庭で子どもを育てられている方も、より豊かな子育てが出来るよう、みんなで助け合う育児を応援してほしい方、応援したい方双方のニーズが高まっている中で、子どもの移動手段が問題となっています。そのために、子どもを安全に送迎出来る有償ボランティアによる運行を行います。運行のエリアは市内に限定して、NPO法人が管理運営を行い利用者は会員制とします。	少子化が進行する中で私たちの暮らす香芝市は、人口増加率が全国的に、常にベストランキングされて今や72,000人を超えています。都市部への通勤の利便性がある香芝市は、ニュータウン開発が進み特に新婚夫婦層の居住が急増しています。その中で安心して子供を産み育てられるまちの環境とコミュニティづくりには、私たちの住む香芝にとって重点課題となっています。 そこで、子どもを安全に的確に幼・保育園などから自宅・託児所および子どもを一時預かっていただく友人知人宅や施設などへ送迎する事業を行うことによって助け合う地域コミュニティが円滑に達成されます。また、当法人が運営している携帯電話メール配信事業を活用して安心して子供を産み育てること出来る情報を配信して行政と連携しながら持続可能な地域の新たなコミュニティに取り組むことにより、子育て支援並びに子供たちの健全育成という目的を達成するための事業を行います。	奈良県	NPO法人グリーンピープル	国土交通省

提案事項 管理番号	具体的事業を実現する ために必要な措置 (事項名)	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	都道府県名	提案主体名	制度の所管・関 係官庁
1033010	一般貸切旅客自動車運送事業者による乗合旅客運送の特例許可要件の緩和と、リフト付バスの移動円滑化基準適合義務の緩和	一般貸切旅客自動車運送事業者による乗合旅客運送の特例許可によって運行を認められてきたバス運行について、一般乗合旅客自動車運送事業への移行が困難な事情を鑑み、現行法で規定する許可の範囲を規制緩和し、特例許可で運行することを可能とする。なお、その場合一般乗合旅客自動車運送事業者による運行と同一路線を併用運行することを可能とする。また、床面の高いリフト付バスを、運送事業免許の種類の如何を問わず、移動円滑化基準適合義務の除外とする。	区立障害者通所施設の送迎バスを区民の交通利便性の向上のために有効活用することによって、区財産の区民への共有を図ることを目指す。具体的には、障害者施設のバスの中での空き時間に送迎バス運行委託事業者である一般貸切旅客自動車運送事業者が、貸切免許による乗合運送の特例許可によってコミュニティバスを運行する。なお、その際は、一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して年間・一日を通して運行するコミュニティバスと同一路線を補完的に運行する。これにより、区財産である施設バス資源を区民が共有化し、区民の福祉の向上に資することができる。	練馬区は、現在、障害者施設バスの送迎時間以外の日中の空き時間を有効活用し、練馬区福祉コミュニティバスとして運行することによって、高齢者や障害者を中心とする区民の利便性の向上に資している。しかし、貸切免許による乗合運送の特例許可によって運行しているこの事業は、19年度末の許可期間が終了後は道路運送法改正により更新の見込みがない。そこで、本特例措置により、これを継続的に運行することで、コミュニティバスの充実をコストを削減して図ることができる。なお、特例措置の対象を福祉目的事業に限定することで、他目的事業に拡大適用する懸念は解消される。障害者送迎機能確保の福祉目的のため4条化できないときも特例措置を受けられない場合は、その問題点と解決策を教示されたい。また、高齢者や障害者に配慮した構造のリフト付バスの活用範囲拡大の可能性を図ることを要望する。(補足資料の添付あり)	東京都	練馬区	国土交通省
1055010	過疎地における移動制約者を対象としたNPOによる有償輸送事業に係る道路運送上の登録要件の特例制度の創設	浜田市は、浜田市、金城町、旭町、弥栄村、三隅町がH17年10月広域合併し、周辺の旧弥栄村や旧金城町は、高齢化も著しく旧浜田市内まで20キロ以上と遠いうえ、バス停まで遠く歩行も困難な状況もあり、交通条件が極めて悪い。 このため、過疎地域にあって、交通手段のない移動制約者をNPO等が有償輸送する場合には、公益性の高い事業として、運営協議会の合意は不要とし、市町村長の判断により登録を可能とする。これが、施設入所せず中山間地域で自立する高齢者の生活を支え、介護保険料や市の財政負担抑制につながる。	60名程度の会員制で、福祉車両3台、運転者6人程度で、退職後の生き甲斐対策もあり、旧弥栄村・金城町から旧浜田市までH12年5月から有償輸送を行ってきた。 会員は、主に交通手段のない一人暮らしの高齢者等であり、旧浜田市から20～30キロ離れた山間地域で生活し、専門病院等のある旧浜田市内へ人工透析等の治療目的で定期的に通院等を強いられている。 したがって、過疎地域のなかでも特に交通条件が悪い地域で、かつ福祉輸送の対象者に準ずる者をNPO等が有償輸送する場合、市町村長が事業の必要性を認める場合には、運営協議会の合意がなくても、事業の登録がなされる特区を創設する。	浜田市は、漁業不振等で地域経済が低迷し、タクシー業界も経営的に苦しい。また、合併後はタクシー業者数も7から10社に増加し、運営協議会の合意形成も困難な状況にある。 バス路線もJRバスの撤退で、石見交通のみで、旧弥栄や金城からの便数は5便と少なく、合併後も新市で旧町村から旧浜田市内への新たなバス運行もない。 10月以降、利用者の生活に支障が生じているが、浜田市による代替措置もない。必要な事業が運営協議会関係者の利害対立により調整出来ないのは、制度上の問題がある。今後は、人口減少と高齢化が進む中山間地域の交通は、民間業者にも期待できないし、市も財政状況が厳しく対応が困難。だから、NPO等が相互扶助で支援する必要があるわけで、浜田市が個別に調査を行い、交通困難地域で移動制約者と認めれば、運営協議会を開催しなくても、事業登録を認める特区創設が必要である。	島根県	NPO法人いきいき倶楽部	国土交通省
1056010	NPO法人が福祉有償輸送対象者でかつ低所得者を輸送する場合の道路運送上の登録要件の特例制度の創設	松江市は高齢化が進み、特に、古志原地区は高齢化率も高く、介助が必要な独居老人も多い。 また、低所得者が多いため、定期的通院等のためタクシー利用が経済的に困難な者が多い。 このため、通院等の移送・介助サービスを実施しているが、タクシー業界との調整が出来ず、運営協議会の開催・合意に至っていない。 したがって、福祉有償輸送対象者であって、低所得者を対象とする場合に、市町村長が必要と認めれば、運営協議会の合意がなくても事業登録を可能とする特例措置を創設。	現在輸送対象者は、道路運送法で定める福祉有償輸送対象者であり、主に、独居老人、障害者等であり会員制にしている。 特に、古志原地区は松江市内とはいっても市の周辺部に位置しており、バスを利用する場合においても不便な地域である。 さらに、バス停まで歩行が困難な者もあり、定期的な通院をするにも経済的な面からタクシー利用が困難であり、NPOの輸送に頼っているのが実情である。 このため、福祉有償輸送対象者の要件に該当し、かつ生活保護対象者に準じた低所得対象者と市町村長が認める場合には、運営協議会の合意がなくても、事業登録を可能とする。	高齢者や障害者に対する自己負担増等の制度改正により、近年特に高齢者を中心に生活困窮者が増大している。 このため、生活保護受給者でなくても、高齢者等の生活実態を把握したうえで、生活に支障が生じないよう行政は対応するべきと考える。 また、現在の制度では市内にタクシー数量があるからといって、合意に至らない場合も考えられ、実際定期的な通院等によりタクシー料金の負担が困難な状況にある者を切り捨てる結果も想定される。 このため、福祉行政の観点から会員について市町村長が個別調査を行い、NPOによる福祉有償サービス利用が負担能力の観点から適当と考えられる場合には、運営協議会より市町村の判断を優先し、事業登録が認められる特区が必要である。	島根県	NPO法人ボランティアセンター古志原	国土交通省

提案事項 管理番号	具体的事業を実現する ために必要な措置 (事項名)	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	都道府県名	提案主体名	制度の所管・関 係官庁
1041010	自家用貨物自動車の車 検期間を延長する構造 改革特別区域申請	北海道における農業用で使用している自家用貨物自動車の車検期間延長に関する構造改革特別区域の提案。昨年に引き続き本年6月の第9次提案にも同様の特区申請を行い、国土交通省と数回に及びやり取りを行いました。残念ながら時間切れで申請が認められませんでした。このため今次の第10次提案募集についても、昨年及び本年6月の提案と経過を踏まえて同様の特区申請を行います。	北海道内において農業用で使用している自家用貨物自動車については、特殊性を十分考慮し、特例として車検期間を延長し、自家用乗用自動車並みにするよう規制緩和すること。	本道農業は、WTO体制の下で、米など農畜産物価格が下落を続け厳しい経営環境に立たされており、経営のコスト低減が強く求められています。とくに、経営規模の大きい本道農家は、最低でも1戸に1台以上の自家用貨物自動車を所有しておりますが、自家用貨物自動車の車検期間は1年間とされており、大きなコスト負担となっております。北海道は半年が冬期間で雪に覆われ、使用期間が極端に短く、本連盟の調査によりますと、道内の農家が所有する自家用貨物自動車の年間走行距離は、5,000キロ未満が全調査台数の85%を占めております。つきましては、こうした走行実態や貨物自動車の耐久性が著しく向上していることなどを踏まえ、北海道内において農業用で使用する自家用貨物自動車の規制改革が実現されることを望みます。	北海道	北海道農民 連盟	国土交通省
1104010	美しい日本のまちづくり カーシェアリング特区	カーシェアリング車輛の保管場所証明書の発行の認可主体に関する不明確さはカーシェアリング全国展開に大きな障害となっている。カーシェアリング車輛は無人ステーションに常に所在し、近隣特定会員が使用、返却、保管する事から「自動車の本拠の位置」に該当、単なる「保管場所」ではない。保管場所証明申請者の住所が遠距離にあると、全国のカーシェアリングステーションを「使用の本拠の位置」と認可頂きたいのが、本措置の具体的内容である。	カーシェアリングの全国展開普及は、日本の交通環境、まちづくりに大きな社会的効果がある。 内閣府構造改革特区推進本部第4次提案「環境に優しいレンタカー型カーシェアリング特区」内に於いて、車庫証明の弾力的認可を提示しているが、実現していない。  なお、本事業提案内容には別様がある。	現状の保管場所証明許可手続きにの判断基準が模糊曖昧であり、カーシェアリングの全国展開に大きな支障となっている。 現実に車庫証明を提出し、管轄警察署の判断を得られないケースが存在する。 内閣府構造改革特区推進本部第4次提案「環境にやさしいレンタカー型カーシェアリング特区」の全国展開認可は、かえって同提案に内包された車庫証明の不明確さを如実に露呈される結果を生じた。 【国土交通省各運輸支局旅客課がカーシェアリング事業者毎に審査、受理、認定作業を行っており、このカーシェアリング許可証写しをもって、認可するという方式を提案する。 弊害発生防止の措置として、車庫証明申請を提出する際、自動車の管理責任者、及び責任主体事業者も明確に記載させた「理由書」を添付させる。 なお、本事業提案内容には別様がある。	北海道、東 京都、愛知 県、広島県	ウインド・ カー株式 会社、シー イーブイ シェアリン グ株式会 社、東海 求人サー ビス株式 会社、株 式会社マ ツダレン タカー、 日本カー シェアリン グネット ワーク有 限責任事 業組合	警察庁 国土交通省
1109300	タクシー運賃の料金メ ニューの自由度拡大	規制緩和後も運賃については許可制になっており基本運賃については現状の制度でよいと思うが、「一部アイデアのトライアル」や「新しい割引制度」については許可制を廃止し最低条件だけを規定したうえで原則自由に割引やパッケージングを拡大できるようにする。	例えば、「一定条件でのタクシー定期券」「デイトム限定フリーパス券」「高齢者割引」「日・祝割引」「学習塾等子供送迎パス」「一定距離固定料金制」など昼間の高齢者の利便性・夜間の女性・子供の安全性を考えるとタクシーを使いたくても経済的理由で使えない多くの人のニーズを捉えることもできるしタクシーの実車率を上げることで利益率は低くても増益できる可能性は高い。一人一台という車社会の中でタクシーの将来的利用価値は現状のままでは薄れていく一方である。新潟はタクシー過剰と言われているが必要とされるタクシー会社しか残らない時代となるのだから業界の体質改善を行う意味でも特区として自由度を拡大してみてもどうか。	規制緩和後も運賃に関しては許可制となっており大きな値崩れの可能性あるものは業界団体への配慮もあるのかなか許可されないと聞く。以上より規制緩和後も割引サービスなどはほとんどなく固定化された状態が続き、業界全体が世の中の動きにとりのこされている。現実タクシーの「遊び」時間＝客待時間も増えている現状の中でより稼働率を高め新しいビジネスモデルを業界全体が取り組む姿勢がなければこの古めかしい固定的なシステムは変わらない。	新潟県	社団法人日 本ニュービ ジネス協 議会連 合会	国土交通省

提案事項 管理番号	具体的事業を実現する ために必要な措置 (事項名)	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	都道府県名	提案主体名	制度の所管・関 係官庁
1109330	一般貸切旅客自動車運 送事業者の、営業下限 定員を7人乗り以上とす る。	一般貸切旅客自動車運送事業者は、定員11名以上の車両での 営業となっている。これを、定員7名以上とし、一般貸切自動車運 送事業者が、小グループ向け貸切サービスの提供することを可 能にする。	旅行形態が大型バスを中心とした団体旅行から、個人やグ ループなどへと変化しているにも関わらず、10名前後のグ ループによる移動を提供すべきサービスの選択肢は非常に 限られる。小グループによる車の貸切サービスを提供でき るよう、一般貸切旅客自動車運送事業における最低定員を 7名以上とする規制緩和を要望する。	一般貸切旅客自動車の最低定員を7名以上とすることによ り、個人・グループによる需要が喚起される。現状では、いわ ゆるジャンボタクシーとマイクロバスの貸切料金が逆転する ことも多々ある。地球温暖化対策や省エネルギーといった観点 からも、大きな無駄を生み出している。また、地域の観光振興 を図るために様々なツアー企画を運営していくためには、小 回りがきき柔軟に対応できる7名程度からの貸切サービスが 不可欠である。車体に貸切表示をすることによりタクシー類似 行為は防げるものと考えられる。さらに、車両管理については 一般貸切旅客自動車運送事業者として対応できる能力があ れば問題ないものと思われる。	東京都、長 野県	社団法人21 世紀ニュー ビジネス協 議会、社団 法人日本 ニュービ ジネス協議 会連合会	国土交通省
1109340	過疎地域におけるタク シー営業所設置要件の 緩和	過疎地域でのタクシー営業所の設置要件を1台以上とする。	タクシーの営業所を設置するためには、5台以上の車両を配 備する必要がある。しかし、都市周辺地域や山間部では、利 用頻度も低く、5台を配備しても採算性に問題が出る。その 一方で、バスなどの運行も採算性に乏しく、都市部への移動 手段がなくなりつつある。そこで、営業所の設置要件を緩和 し、1台以上とすることを提案する。これにより周辺部での営 業所設置が可能となり、利用者の利便性が高まり、住民の 足も確保できる。	都市周辺部、山間部の高齢者は、交通手段が無く孤立する 傾向にある。都市周辺部をネットワーク化し、営業所を分散化 することにより、交通手段の確保が可能となる。タクシー運 手の中には、周辺部に暮らす方も多く、周辺部での雇用の確 保と交通手段の確保が図れる。 1人営業所を認める地域は、営業所の営業範囲の人口が一 定割合で減少している地域のみとする。また、毎日の始業開 始時の点呼は、テレビ電話を利用し、タクシーには呼気検査 機を設置する。さらに、週に2回は、始業時に本社営業所へ 赴き、営業報告、運行管理状況の報告を行なう。1人営業所 として認められる要件も、5年以上乗務員を経験し、かつ同一 事業所に3年以上勤務している社員に限ることとする。さら に、申請前3年間無事故無違反であることを条件とする。	東京都、長 野県	社団法人21 世紀ニュー ビジネス協 議会、社団 法人日本 ニュービ ジネス協議 会連合会	国土交通省
1051010	未登録の自動車(海上 コンテナ輸送用自動車・ 積換荷役用大型特殊自 動車)の道路運行規制 の緩和	本牧ふ頭内の港湾道路について、道路運送法の道路であり、未 登録の車両の通行を認めること。	横浜港では、本港の中核施設である本牧ふ頭BCコンテナ ターミナルに隣接し鉄道貨物駅が立地している。現行、海上 コンテナを取扱っていないが、スーパー中核港湾として横浜 港が国際競争力を強化するためには国内輸送の拡充が必要 であり、今後はその立地特性を活かし、取扱いを開始する 予定である。そこで、ターミナル内専用で使用されている未 登録車両が、そのままターミナル外へ出て、ターミナルと鉄 道駅間の移送を行い、この間をターミナル内の荷役と同様の 扱いとすることで、効率的な輸送の実現を図りたい。ついて は、未登録のターミナル内専用車両が移動する区間の道路 において未登録のまま走行できるよう規制緩和措置を要望 する。	国のスーパー中核港湾施策の一環で、海上コンテナの鉄道 輸送の拡充による国内輸送ネットワークの強化が求められて いる。また、モーダルシフトの要請など環境物流への関心の 高まりを背景に、荷主企業や船会社等の鉄道輸送への転換 ニーズは高まっている。しかしながら、鉄道輸送は、ドアトド アの輸送が可能でトラック輸送と比較すると、両端の駅から港 や工場、消費地との間でトラック輸送が発生し、コストやリド タイム等でその非効率性が指摘されている。本牧埠頭駅での 今回の取組は、港側の部分でこれを効率化しようというもの で、国内では初めての取組となるものである。また、環境面 でも、ターミナル周辺の臨海部は、港へ出入りするトレーラーの 集中により道路混雑や環境負荷が問題となっており、鉄道輸 送の利用促進により、本牧ふ頭周辺の環境負荷の低減につ ながるものと考えている。	神奈川県	横浜市	国土交通省
1062020	電動トラムの車道走行 許可	・電動トラム(車検済み牽引車+車検基準に達しない被牽引客車 で構成されるダブルストレーラー)の道交法上の道路走行を可能 とする。 ・デザイン上達しない基準は窓ガラスが無いこと、ウィンカーが無 いこと、ドアが簡易であること、バリアフリーなど事業用バスとし ての基準である。	・顧客湧出点及び各商業地間を繋ぐ電動トラムにより街全体 の回遊性を高め、活性化する。 ・北谷町内特定エリアにおいて、商業・観光エリア内車道で 電動トラムを、乗客から料金を徴収して走行させる。 ・車両例は添付資料2の海外事例を参照。	・欧米の先進諸国に見られるように、リゾート・商業地では回 遊性を高めるために移動をスムーズにすることが重要であ る。 ・また、デザイン的にも楽しさや、気軽に乗ってみたいとなるよ うなデザイン上の工夫が、利用意欲を高めるために重要であ る。 ・駐車場を集中・分散し、駐車場と各観光要素間を巡回するこ とで交通負荷を抑え、環境にやさしい街づくりを目指す。	沖縄県	北谷町、 ユーデッキ 株式会社	警察庁 国土交通省

提案事項 管理番号	具体的事業を実現する ために必要な措置 (事項名)	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	都道府県名	提案主体名	制度の所管・関 係官庁
1084010	航行援助施設利用料の 重量区分及び軽減率の 見直し	航行援助施設利用料の重量区分(最大離陸重量)の設定について、離島航空路線を対象とした重量区分及び軽減率の見直しを行う。	航行援助施設利用料及び離島航空路線の軽減率の区分として、最大離陸重量が「15トン未満」及び「15トン以上」の設定となっているが、航空機材の多様化や大手航空会社の撤退後の離島住民からの貨物積載要望及び採算性の厳しい離島航空路線の存続支援を考慮し、重量区分の設定及び軽減率を見直す。 (1)重量区分:15トン未満 17トン未満 (2)軽減率:15トン未満を16分の1と決定しているものを、17トン未満まで16分の1とする。	採算性の厳しい本県の離島航空路線に就航するダッシュ8は、住民の利便性等需要に応じた機種として使用しているが、大手航空会社の撤退に伴う地元からの貨物積載要望への対応から15トンを超えたために、現在の航行援助施設利用料の区分は、経営改善を推進する上で、障害の一つとなっている。一部離島路線の廃止など、厳しい状況が続く中、離島航空路線の維持存続のため、小型のプロペラ機で運航されている離島航空路線について、過度の負担とならないような、新たな重量区分の設定及び軽減率の見直しを提案するものである。	長崎県	長崎県	国土交通省
1037030	航行援助施設利用料の 新規料金設定	国際便に対する公租公課負担が高額であるため、ローコストエアライン等航空会社就航において高いハードルとなっている。そこで、国際便の地域限定の航行援助施設利用料を設定し、北九州空港に参入しやすくすることにより、国際定期便就航を実現するもの。 航行援助施設利用料(国際線) ・15t未満・・・120円 ・15t以上100t未満・・・180,000円 ・100t以上・・・207,700円	国際飛行を行う航空機に対する航行援助施設利用料を国内線同様の利用料へ変更することにより近距離の国際定期便就航を実現し、インバウンド旅行者の増大や東アジアにおける国内感覚のビジネスの活性化につなげ、北部九州・山口の経済への起爆剤とするもの。 利用料金(国内線と同等) [400キロメートル以内の飛行距離の場合]1t当たり950円 [400キロメートルを超え800キロメートル以内の飛行距離の場合]1t当たり1,180円 [800キロメートルを超え1200キロメートル以内の飛行距離の場合]1t当たり1,670円 釜山からのプロペラ機で、25千円程度	昨今、アジア地域において、規制緩和、航空需要の拡大等を背景に、ローコストエアラインが相次いで設立されており、隣国韓国でもプロペラ機を活用した航空会社が次々に誕生している。北九州市は、日本・韓国・中国の10都市で地域版FTAを目指した東アジア経済交流推進機構を構成し、交流の拡大に向け取り組んでおり、会員都市への本市からの距離は、最も近い釜山で約200km、最も遠い大連で約1200kmであり、国内線運航路線と同様の航続距離であるが、国際航空に係る公租公課の高額な負担によりこの地域的特性を活かせない状態であり、VJC等交流の拡大に対して高いハードルとなっている。	福岡県	北九州市	国土交通省
1037040	国際チャーター便の座 席販売実施	現在、国際線チャーター便ルールにおいて直接航空会社による個人客への販売ができないため、連続したチャーター便実施の際にビジネス客等の個人客への販売を可能にするもの。	国際線チャーターの要件としては、 ・ OWNユースのためのチャーター ・ アフィニティ・グループのためのチャーター ・ 包括旅行チャーター のみが認められている。現在、個人客への販売を直接航空会社が行うことは羽田空港の韓国・金浦空港への国際チャーター便のみ各便の座席数の半分未満に限って認められており、北九州空港においても同様に連続チャーター便実施の際に半分未満に限り座席の販売が許可されることにより、連続チャーターにおいてもビジネス客等個人客の往来が活発に行われるようになる。	定期便の実現のためには、連続したチャーター便で実績を積み必要がある。そこで、チャーター便実施の際には、インバウンドが重要であるが、北九州地域からの送客も重要となるためチャーター時より直接航空会社による個人客への販売を可能とすることにより、活発な人の行き来が行われ早期定期便の実現が可能と考える。	福岡県	北九州市	国土交通省

提案事項管理番号	具体的事業を実現するために必要な措置(事項名)	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	都道府県名	提案主体名	制度の所管・関係官庁
1050010	航空機を使用した公益事業の規制緩和(航空法にける「無償の運航」の定義の柔軟化)	NPO法人が地方公共団体等との協働により航空機を使用した公益事業を実施するに当り、燃料代等航空機の運航に直接要する経費の実費弁償の受領に限る場合は、「報酬を受けない無償の運航」と解し、当該事業を航空運送事業、及び航空機使用事業の対象外とする。 なお、当該航空機の操縦は自家用操縦士の資格を有する者が行うことができることとする。	1. 小型航空機による森林パトロール 福岡県内の森林地域を上空から定期的に監視し、違法開発等を早期に発見するとともに、不法行為を抑止し、森林の保護、災害の未然防止を図る。 また、要請により必要な地点の情報を遅滞なく収集し、適切な森林保護策に寄与する。 2. 災害発生時における支援活動 大規模震災、山林火災、海難事故などの災害発生時に、小型航空機を使用して、情報収集、捜索救難、人員・物資輸送などの支援活動を行う。 こうした活動をNPO法人が主体となって実施することにより、航空機の操縦技能証明保有者という人的資源を有効に活用し、市民レベルでの森林保護や防災に対する意識を高めることができる。	平成18年度福岡県NPO提案活用事業に採択された「小型航空機による森林パトロール」の実施に当たり、福岡県から燃料代等運航に直接要する経費の実費弁償を受けることが、航空法第2条に定める航空機使用事業の定義における「有償」に該当するか国土交通省大阪航空局に見解を求めた。 その結果、「実費弁償を受けることも『有償』と解釈され、航空機使用事業の許可を受けることなく燃料代等の実費弁償を受けることはできない」との回答を得た。 我が国航空法のモデルである米国航空法(FAR PART61 § 61.113)には、自家用操縦士が政府機関等との連携により捜索救難活動に従事する際に実費弁償を受けることができるとの規定があるため、同様の取り扱いを要望するもの。 なお、安全性の問題は、航空機が有効な耐空証明を、操縦者が最低限自家用操縦士の技能証明及び有効な航空身体検査証明を有することにより十分確保できると考える。	福岡県	NPO法人 ANGEL WINGS	国土交通省
1109130	超軽量級動力機(ULP)等の飛行区分規制の緩和	超軽量動力機又はジャイロプレーンに関する試験飛行等の飛行範囲を、離発着場から最大半径9km以内と定めた(国空機第1142号)の第4章4.2.2の規制を、安全性を強化したうえで拡大できるように緩和する。	現在我が国には約1600機のULPを約160の愛好クラブが所有しており、機体所有数は年間約20%で増加していると推定される(平成10年、11年運輸省調べ)。平成2年に全国で104件のスカイスポーツイベントが開催されたが、その内10%はULPと小型機を対象とするものであった。島嶼や過疎地において、飛行範囲を拡大したULP特区を設定できれば、飛行クラブの誘致やULP飛行大会開催など、スカイスポーツと観光をテーマに地域経済の振興に資することができる。また現在輸入に頼っているULP期の国産化の奨励策になる。	現在の規制では、ULPは離発着場周辺を周回飛行する、単に飛行するだけの楽しみにしか利用できない。飛行範囲を拡大し、異なる離発着場を移動できるようにすればULPの行動範囲が拡大し、例えば島嶼などでは、島の周囲を巡って飛行したり、異なる離発着場で観光、ダイビングなど楽しむことができる。ULP愛好者は長年このような多様なレジャーに対する利用の仕方を願望してきた。一方では、安全管理を一層強化させるため、規制緩和と併せて、フライトレコーダの設置を義務つけるなど安全管理の強化を行う必要がある。	東京都	水上飛行機 開発事業協 同組合、社 団法人日本 ニュービジ ネス協議会 連合会	国土交通省
1113030	国境交流支援・短国際航海安全航行促進特区	国境離島における短国際航海(与那国-花蓮間60海里)の安全航行促進に資する地域の実情を踏まえた制度適用等の特例措置	国際航海船舶の運航の保安の確保を目的としたSOLAS条約を担保するために、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」等が制定されている。 与那国-花蓮間は60海里ほどであり、国内航路の与那国-石垣間よりも近距離であることを踏まえ、法律等によりSOLAS条約に上乗せ規制している部分があれば、当該規制をSOLAS条約に定められているレベルまで下げる特例措置を設ける。 また、上乗せ規制している部分については、その規制理由も示していただきたい。 更に、与那国-台湾間がもともと一体的な生活交流圏であること等を鑑み、当該区域の航行に必要な整備等も新造船の支援対象に含めることを切望する。	SOLAS条約に基づき人命の安全性を十分確保しつつ、60海里の近距離を必要最小限の設備等を備えた船舶を使用して「近くて遠い」現状にある台湾との直接交流の実現を目指す。現状、姉妹都市花蓮とは直線距離110数kmにも拘らず、石垣・那覇・台北を経由した約1,100kmの移動を余儀なくされ、海路・空路の直接往来実現が国境交流展開の最重要課題となっている。本提案はかかる直接交流の基礎条件となるものであり、疲弊する国境離島の再チャレンジとして、地理的条件を活かした国際交流、地域再生、ひいては国境地域の平和と共生に寄与するものである。 尚、第7次提案では汽船「フェリーよなくに」の貨客船としての近海区域航行を念頭に要件緩和等の提案・要望を行った。本提案では対象を同汽船に特定せず、新造船、来航船など今後当該区域を航行し得る船舶について、60海里の短国際航海に見合った制度運用もしくは特例措置の検討を求める。	沖縄県	与那国町	国土交通省

提案事項 管理番号	具体的事業を実現する ために必要な措置 (事項名)	提案の具体的内容	具体的事業の実施内容	提案理由	都道府県名	提案主体名	制度の所管・関 係官庁
1113040	与那国島を起点とした 小型貨物船・貨客船等 の短国際航海推進に資 する特例措置 (どなん海人特区)	与那国町において、船舶法上の小型貨物船・貨客船が、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」等の法令を遵守し、与那国島を起点とした国際航海を行うことを推進するために、かかる航海に従事する小型船舶の与那国島内港湾に係る入出港の届け出を与那国町役場が受理できることとする。	同法第46条および同施行省令に鑑みれば、与那国町に所在する港湾に係る全ての国際航海に従事する船舶の入出港は、海上保安官署(石垣海上保安部)に通報しなければならない。与那国島を起点とする500トン以下の小型貨物船・貨客船の国際航海については、これを行う際の入出港について、与那国町役場に所定の届け出を提出し、海上保安官署(石垣海上保安部)に代わって町役場がこれを受理の上、管区内の海上保安官署に転送できることとする。	本提案は、台湾花蓮港と与那国町祖納港・久部良港の間がわずか60海里であるという国境海域の特殊性に鑑み、関係法令を遵守しつつ、与那国町を起点とする500トン以下の小型貨物船、12名以下の乗客を運搬する貨客船等による非定期的国際航海等について、入出港手続に便宜を図ることにより、近くて遠い 現状にある与那国 - 台湾間の直接交流を推進するものである。与那国島には石垣海上保安部の職員一名が駐在しているが、その事務の一部を町役場が協力することにより、入出港をより容易なものとする効果がある。非定期的国際航海にあたっては、所轄の入国管理官等が随時来島することにより計画的に行うこととするが、かかる短国際航海を通じた島内の生活必需物資や防災物資等の入手を円滑化するなど国境交流の活性化を図り、古琉球時代以来、国際航海を行ってきた与那国の海人の伝統を回復しつつ、離島振興への再チャレンジを図る。	沖縄県	与那国町	国土交通省