

| 提案事項 管理番号 | 要望事項 (事項名) | 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 | プロジェクト名 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|--------------|--------------------------------|---|--|----------------|-------|------|----------------|
| 1023050 | 河川敷において作物栽培可能とする要件緩和 | 人と地域を再生する「菜の花プロジェクト」を一級河川の河川敷にて展開し、菜種を収穫出来る様、要件緩和を求める。 | <p>本プロジェクトの目的は、 備後の母なる芦田川を「清流」として取り戻し、癒しの場と人が集まる場所として蘇らせる。 使い終わった天ぷら油をディーゼル燃料に使用してゴミにしない取組や大気汚染対策。 菜の花をいっぱい植えて花を楽しみながら、良好な自然景観作りによる観光振興と環境教育。 休耕地や放置された畑を活用して、地産地消の推進と食料自給率の向上。 「地球環境や私たちの未来に配慮している分」=「エコ価値」の高い製品の製造とコミュニティビジネス育成。 地域基金と地域通貨創造による環境活動等への支援。 住民+企業+教育機関+各自治体等が協働して「持続可能な地域自立の資源循環型社会」実現である。</p> <p>提案理由： 本プロジェクトの目的を達成する為に、菜種の収穫は必要不可欠である。 代替措置：菜種を単なる作物と捉えず、環境浄化装置として、又、環境教育のツールとして、そして、地域再生の象徴として考慮していただきたい。</p> | BINGO菜の花プロジェクト | 個人 | 広島県 | 農林水産省 国土交通省 |
| 1023060 | 河川敷において菜の花栽培可能とする為に取水可能とする要件緩和 | 人と地域を再生する「菜の花プロジェクト」を一級河川の河川敷において、菜の花を栽培する為に川より取水出来る様、要件緩和を求める。 | <p>本プロジェクトの目的は、 備後の母なる芦田川を「清流」として取り戻し、癒しの場と人が集まる場所として蘇らせる。 使い終わった天ぷら油をディーゼル燃料に使用してゴミにしない取組や大気汚染対策。 菜の花をいっぱい植えて花を楽しみながら、良好な自然景観作りによる観光振興と環境教育。 休耕地や放置された畑を活用して、地産地消の推進と食料自給率の向上。 「地球環境や私たちの未来に配慮している分」=「エコ価値」の高い製品の製造とコミュニティビジネス育成。 地域基金と地域通貨創造による環境活動等への支援。 住民+企業+教育機関+各自治体等が協働して「持続可能な地域自立の資源循環型社会」実現である。</p> <p>提案理由： 菜の花を栽培する為に必要最低限の取水は必要不可欠である。 代替措置： 河川敷の菜の花に散水した水は、川に戻ると考えられる。</p> | BINGO菜の花プロジェクト | 個人 | 広島県 | 国土交通省 |

| 提案事項 管理番号 | 要望事項 (事項名) | 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 | プロジェクト名 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|--------------|----------------------------------|---|--|---------|-------|--------------|------------|
| 1095020 | 地方分権の視点から広域地方計画協議会の運営について地方に権限委譲 | 国土交通省において処理される広域地方計画協議会の庶務の権限を関係府県及び関係指定都市の連合体に移譲する。 | <p>国土形成計画は、わが国の総合的な国土の形成に関する施策の指針とする全国計画と、全国計画を基本として圏域ごとの指針とする広域地方計画で構成される。国土形成計画の前身である全国総合開発計画には全国計画のみで広域地方計画に相当する計画はなかったが、これは地方分権の一環として、国土形成計画をより地方の特性や実情に応じた計画とすることを目的として取り入れられたものである。</p> <p>広域地方計画の策定事務を進めるにあたっては、関係機関で構成する広域地方計画協議会が各圏域ごとに組織され協議が行われるが、当該協議会の庶務は国土交通省が処理するとされる。真に地方分権を進める観点から、広域地方計画をより地方の計画として相応しい内容にするためには、当該協議会の庶務の権限を実際に地域の実務にあたっている関係府県及び関係指定都市の連合体に委譲することが望ましい。</p> | | 大阪府 | 大阪府 | 国土交通省 |
| 1016010 | 公有地の拡大の推進に関する法律第4条第1項第1号の適用除外 | 越谷流通業務団地のような、事業が完了した流通業務団地に限り、公有地の拡大の推進に関する法律第4条第1項第1号の適用を除外することにより、届出義務者が土地を有償譲渡する場合であっても、譲渡の制限(同法第8条)を受けることなく、円滑な契約行為ができるようにする。 | <p>越谷流通業務団地は、昭和45年の「東京都についての流通業務施設の整備に関する基本方針」で、「北部の流通業務地区」として位置付けられるとともに、同年12月に「越谷流通業務地区」(地域地区)及び「越谷流通業務団地」(都市施設)として都市計画決定された。その後、越谷流通業務団地造成事業は、昭和59年1月に供用を開始し、昭和62年度に処分が完了している。</p> <p>当該団地は、公有地の拡大の推進に関する法律第4条第1項第1号に規定される都市計画施設である。本県では公有地の拡大の推進に関する法律施行令第3条第3項ただし書の規模を定める条例により、都市計画施設内における100㎡以上の土地有償譲渡から土地所有者に届出義務が生じるため、当該地内についても、これまでその取扱いをしてきたところである。</p> <p>しかし、公共用地の先行取得を主たる目的としている同法の趣旨に鑑みると、既に事業が完了している当該団地の区域内にあっては、仮に届出がなされたとしても、一般的に公共用地を先行取得する可能性はないと思われる。</p> <p>従って、本提案では、同法第4条第1項の届出義務について、当該団地のような、事業が完了した流通業務団地に限り、適用を除外することを求めることとする。</p> <p>提案理由: 当該団地では、公共用地を先行取得する可能性がなく、同法による届出制度によって必要以上に民間の土地取引を妨げ、譲渡制限すべきではなく、併せて、民間の土地取引に弾力性を持たせるとい意味でも有益なものになると考えられることから、上記の適用除外について提案するものである。</p> | 越谷市 | 埼玉県 | 総務省 国土交通省 | |

| 提案事項 管理番号 | 要望事項 (事項名) | 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 | プロジェクト名 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関 係官庁 |
|--------------|---|--|---|-------------|-------|------|----------------|
| 1093030 | 土地区画整理事業の直接施行に係る建築確認の適用除外 | 土地区画整理事業における地方公共団体等の直接施行による建築物の移転に際し、当該建築物に係る建築確認は不要とする。または、当該建築物の補強等の是正を行っても対象物の同一性は阻害されないものとし、損失補償の対象外とする。 | 直接施行の迅速化による土地区画整理事業の円滑な施行を目指す。 (提案理由) 施行者が支障物件を換地先に移転する場合、建築物が同一であるにもかかわらず、建築基準法上「新築」として建築確認が求められているが、そのために補強等の是正を行った場合、建築物の同一性が阻害されたとして土地区画整理法上損失補償の対象となる可能性がある。 これが、施行者による直接施行の円滑な執行の妨げとなっている。 | | 兵庫県 | 兵庫県 | 国土交通省 |
| 1100010 | 地縁による団体による定期建物賃貸借契約に係る斡旋行為等に対する宅地建物取引業の要件緩和 | 地縁による団体が、その構成員又は準構成員の依頼により、定期建物賃貸借契約の締結を目的とした物件情報の提供、調整及び斡旋行為等を行う場合に、当該団体が宅地建物取引業法に定める免許の取得を要しないこととする。 | 田舎への転入希望者がいる場合に円滑にそれが実現でき、地域住民、都市等へ転出した空き家の所有者、それぞれにとってより望ましい結果が得られるモデルをつくる。 具体的には、借地借家法第38条に規定の定期建物賃貸借契約を活用した家屋の賃貸借が進むように地縁による団体が、その構成員又は準構成員からの依頼に基づき、物件情報の提供、地域に根ざした信用形成の仕組みを考慮した特約条項の設定、契約締結のための調整及び斡旋を行う。 当該契約においては、 ・近傍市街地における実勢賃貸料の1/2以下程度(例えば一戸建て住宅2万円/月)の賃貸料を想定、保証金・敷金等は徴収しない ・信用形成につながる特約条項を設定 ・地縁による団体が受け取る手数料は、無料又は契約時に月額1/10程度以下 ・契約当事者間の公平性を確保、契約希望者多数の場合は、賃貸人の意向が優先(公営住宅ではない) 提案理由 田舎の空き家が賃貸借契約の対象となるには、貸し手側が安心して貸し出せ、借り手となる転入者が地域で安心して暮らせるよう周囲の協力が必要である。また、一般的に田舎の家屋の賃貸価格は低く、不動産仲介事業者にとって、必ずしも魅力があるものではないと考えられる。 この提案の主眼は、多様な関係者の協働と合意により、これまでになかった「田舎における信用形成の仕組み」を形にすることであり、持続可能な地域づくりに多様な選択肢を実現することである。(別紙 事業内容書有り) | 南丹田舎すまいるプラン | 個人 | 京都府 | 国土交通省 |

| 提案事項 管理番号 | 要望事項 (事項名) | 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 | プロジェクト名 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|--------------|--|---|---|---------|-------------|------|------------|
| 1012010 | 建築基準法の緩和 | 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。 | 本県では、森林資源の循環利用促進の一環として、特に、公共施設における木材利用の推進に力を入れており、「公共施設等木材利用推進方針」を策定して、県・市町等が整備する公共施設等について可能な限り木造・木質化を推進しているところであるが、延べ床面積が3,000㎡以下であるにもかかわらず、3階建てであるため木造化が出来ない公共施設があったことから、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、森林の整備が推進される。 | | 愛媛県 | 愛媛県 | 国土交通省 |
| 1020010 | 建築基準法第6条第1項4号の除外規定を農業用施設のものに適用できるようにする | 建築基準法6条1項4号にて建築確認を除外している「都道府県知事が都道府県都市計画審議会の意見を聴いて指定する区域」を「都道府県知事が都道府県都市計画審議会の意見を聴いて指定する区域の農業用施設に限定する」ことで、当該地域において、農業用施設の建築に関して、都市計画区域外と同様の取扱をして頂きたい。 | 畜産の振興による、地域経済の浮揚を図りたい。(農業用施設の建築を簡単にすることにより、畜産の振興につながる。) 提案理由 南種子町においては、畜産の振興を進めているところですが、農業用施設建築の確認申請の際、確認申請のために多額の費用を要する敷地が多いため、振興の障害になっていると考えられます。 | | LLP法人宇宙船種子島 | 鹿児島県 | 国土交通省 |

| 提案事項 管理番号 | 要望事項 (事項名) | 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 | プロジェクト名 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|--------------|---------------------------|--|---|---------|-------|------|------------|
| 1113020 | 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使用とする場合に、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。 | | 千代田区 | 東京都 | 国土交通省 |
| 1082030 | 建築確認制度の役割分担明確化 | 特区の認定を受けた特定行政庁のもとで行う指定確認機関の建築確認については、「建築主事が行った建築確認と見なす」建築基準法第6条の2第1項の規定適用を除外し、「指定確認機関の建築確認をもって建築確認が行われた」ものとする。その上でのチェックは、当該民間確認機関を指定した国若しくは都道府県が指定権者の責任において行うものとする。上記提案が不可の場合、特区の認定を受けた特定行政庁においては、「民間機関の建築確認は建築主事が行った確認と見なさない」ものとし、当該特定行政庁が自己責任のもとに建築確認事務を行うものとする。 | 建築確認事務に関して、指定確認検査機関(以下、「民間機関」という。)の行った建築確認の最終責任が特定行政庁にあるとの司法判断が下され、これを前提に、民間機関が行った建築確認への特定行政庁の審査体制強化等の法改正が行われた。しかし、審査は、現行制度の確認審査報告書では不可能であり、他の方法で審査すると、民間機関と特定行政庁との二重チェックとなる。多くの時間と労力、費用を費やし、民間開放の意義を損ない、著しい支障を生んでいる。そこで、「建築主事が行った確認と見なす」規定を廃止(特区の場合は適用除外)し、民間機関の行った建築確認の責任は民間機関にあることを法律上明確にし、確認事務の一元化を図る。その上で、なお民間機関の建築確認をチェックする必要があるなら、それは民間機関を指定した国土交通大臣なり都道府県知事が指定権者の責任として行う。指定民間機関、これを指定した国または都道府県、特定行政庁の役割と責任を明確化し、建築確認事務の責任ある執行を図る。全国実施が困難であれば特区認定を受けた特定行政庁において限定的に行う。また、こうした役割分担が認められない場合、制度上、民間機関は建築確認事務を行う責任能力がないと見なさざるを得ないということであるから、特定行政庁との事務重複等による著しい支障を避けるためにも、特区の認定を受けた特定行政庁においては、民間機関の建築確認は建築主事が行った確認と見なさず、取り扱わないものとし、特定行政庁だけが建築確認事務を行うことを選択できるようにする。 | | 草加市 | 埼玉県 | 国土交通省 |

| 提案事項 管理番号 | 要望事項 (事項名) | 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 | プロジェクト名 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|--------------|----------------------------|---|--|---------|------------|-------|----------------|
| 1032010 | 第一種低層住居専用地域規制緩和 | 宗教活動(研修)に伴う宿泊の容認 | <p>第一種低層住居専用地域における宿泊施設(旅館業)の禁止があるが、一般宿泊ではなく体験学習として宿泊が必要な場合、旅館業ではなく、別施設としての扱いを望む。当法人は当寺院にて、広く宗教活動を行っている。その中で、宗教活動(研修)に伴う宿泊が必要になる。例えば座禅である。日中ではざわめきや騒音があり神経を集中できない。よって、朝1番や夜中の静かな時間の体験学習となるため宿泊の必要性がある。この場合、研修費として一人当たり5,000円を検討している。それは宿泊費ではなく、研修費である。この費用に食事代を含む。宿泊の有無にて料金を変えることなく、統一の料金とする。宿泊に対する対価ではないため、研修費の割り増しはしない。これらを実施できれば、京都の歴史や文化を身近に触れ、情操教育としての役割を果たせる効果を願います。</p> | | 宗教法人 真正極楽寺 | 京都府 | 厚生労働省 国土交通省 |
| 1056020 | 「鉄道の連続立体化に関わる採択基準の柔軟化」について | 地域特性を活かした良好なまちづくりの推進のため、連続立体化事業に関わる、「都市における道路と鉄道との連続立体化に関する要綱及び同細目」に基づく、「採択基準の柔軟化(費用便益基準の柔軟化等)」を提案する。 | <p>提案理由 本市は、積極的に良好な景観形成を図るため「市川市景観条例」を平成18年3月に策定し、景観行政団体としてのまちづくりを推進している。「市川市景観計画」では、良好な景観の形成を図る区域として市全域を定めている。</p> <p>京成本線沿線は、本市の特徴である貴重な水や緑の資源を有する「第一種低層住居専用地域」や「風致地区」を貫いており歴史的資源や点在する寺社、斜面緑地等の豊かな緑などを活かした良好な居住ゾーンとなっている。</p> <p>本市は、京成本線の立体化には、従来の立体化の事業採択要件である費用便益(国の指導基準:1.0)では図れないまちづくりの効果があり、単に費用便益では事業の妥当性を評価することが適切でないと考えています。</p> <p>本市は、「京成本線沿線のまちづくり構想」(別添:「京成本線沿線のまちづくり構想図」参照)を作成し、沿線のまちづくりを検討しているが、地域特性を活かした良好な沿線のまちづくりのためには、地下化による事業推進も大きな選択肢になることから、地下化などの場合に生じる費用便益の低下に対して、「費用便益基準(国の指導基準:1.0)の柔軟化」と合わせ、従来、費用便益を算出する際に用いられていない、「環境面、景観面の評価などの諸要素を、費用便益算出の際に付加」することが必要になると考えている。</p> <p>実施内容(提案概要) 以上から、「都市における道路と鉄道との連続立体化に関する要綱及び同細目」における連続立体化の採択基準に関し、「費用便益基準(国の指導基準:1.0)の柔軟化」と合わせて、「快適で魅力的な都市環境の創出に要する諸要素を付加した費用便益の算出(柔軟化)」を提案します。</p> | 市川市 | 千葉県 | 国土交通省 | |

| 提案事項 管理番号 | 要望事項 (事項名) | 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 | プロジェクト名 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|--------------|--|---|---|--------------------|---------------------------------|------|--------------|
| 1034010 | 特定経路の海上コンテナ用セミトレーラ連結車に係る特殊車両通行許可の更新申請の廃止 | <p>海上コンテナ用セミトレーラ連結車(20f、40f、40f背高)の許可に係る、重要港湾及びその港湾区域に繋がる申請経路のうち、国管理の重さ指定道路(背高の場合は高さ指定道路を兼ねる。)については、以下の措置を申請者又は地方公共団体の責任において確実に実施すると道路管理者が判断するときは、更新申請を不要とする。</p> <p>申請者は通行前に申請経路の状況を道路管理者等のHP等で確認する。</p> <p>地方公共団体はHPに申請経路の状況を掲示する。</p> <p>工事等により申請経路に支障が出た場合は、申請者は通行を止め変更申請を行う。</p> | <p>京浜港を中心とした物流面における東京圏への一極集中により、交通混雑等による物流の高コスト化、環境問題等の課題が生じている。</p> <p>このことから、本提案の実施により、北関東自動車道や常陸那珂港を活用するよう物流をシフトさせ、従来の京浜港間の輸送時間の短縮やCO2排出量の削減が可能となることで、首都圏における効率的で環境にやさしい物流の実現を図りたい。</p> <p>また、今回の提案において、その対象車両を海上コンテナ用セミトレーラ連結車(20f、40f、40f背高)としたのは、当該車両に係る更新申請が他のコンテナ以外の特殊車両のものと比較して同一内容で反復継続して更新することが多く、形式的な手続きとなっている実態があるため、安全管理上の措置を講じた上で、当該事務により効率性と実効性のあるものとした。</p> <p>なお、本提案が道路ネットワークに与える影響については、本提案の内容が、そもそも国際海上輸送網の拠点となる重要港湾を結ぶ重さ・高さ指定道路といった既存ネットワーク内の特定経路に限られ、国及び他の経路を管理する県、市町村が連携して必要な措置を講ずることにより、本事業は実施可能と考えていることから、道路ネットワーク全体に対する阻害は少ないものとする。</p> | | (社)茨城県トラック協会、日立建機ロジテック(株)、茨城県 | 茨城県 | 国土交通省 |
| 1098040 | 地域医療支援のための「移動型診療車両」の通行規制に関する規制緩和 | <p>当院が行うへき地・離島などの医療過疎地への支援活動の中心は、「移動型診療車両」で現地に向かったの医療活動であり、医療過疎地域の医師の要請があればいち早く出動することが必要である。しかし導入予定の移動型診療車両は「診療所」としての専門機能を装備しているため、若干国内基準を超えるバン型トレーラーであり、へき地などへ向かうには通行規制があるため諸手続きが必要であるが、迅速にへき地などへの地域医療支援に向かえるよう、通行規制に関する手続きの簡素化を求める。</p> | <p>当院はへき地・離島などの地域が抱える医療問題の解決を目指し、これら医療過疎地域へ「移動型診療車両」と専門医を派遣しての医療支援の実施をしていく予定である。この地域医療支援は、これら地域の方々が都心部の方と同等に平等な医療を受けることを可能にするものである。現状へき地などの医療過疎地域の方々は、数少ない医療機関で初期診療を受け精密検査が必要となった場合、都心部の専門病院や基幹病院まで出向かなければならず、都心部の受診者のように手軽に治療を受けることができない。このような地域医療格差解消のため、専門機能を有した当院の「移動型診療車両」と専門医を現地に派遣し、これら地域の方へも、憲法で保障されている平等な医療の提供を可能にすることで、都心部の方と同等に病気の早期発見・早期治療の実現と医療費の抑制を目指すものである。その目的を達成するためには、へき地・離島などの医療過疎地域の医師から要請を受けて現地へ出向くまでの時間は最短であることが望ましいが、当院の「移動型診療車両」は「診療所」機能を搭載しているため現行規格より若干大きめとなり、医療過疎地などへ移動するには、通行手続きをとらねばならない。本手続きが承認されるまでには2～3週間程度の日数を要するため、へき地医療支援の障害となる可能性がある。医療格差是正のためのへき地医療支援の場合に限り、これら規制にとらわれず物理的に走行が可能な道路については、自由に走行できるように規制緩和を求めたい。【添付資料参照】</p> | 移動型保険医療機関による地域医療支援 | 河村クリニック、(株)大阪ワールドトレードセンタービルディング | 大阪府 | 警察庁 国土交通省 |

| 提案事項 管理番号 | 要望事項 (事項名) | 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 | プロジェクト名 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関 係官庁 |
|--------------|--|---|---|--------------------|---------------------------------|---------------------|----------------|
| 1098030 | 地域医療支援のための「移動型診療車両」の大きさ(長さ・高さ・幅)に関する規制緩和 | 当院が行うへき地・離島などの医療過疎地への支援活動を実施するには、「移動型診療車両」が必要となる。当院では「脳神経外科専門医」としての医療活動が中心であるため医療過疎地域の医療支援には脳卒中などの疾患の予防や診断に必須であるMRIを搭載した車両に専門医師を同行しての医療支援を基本とするが、現地で「診療所」として十分にその機能を発揮するためには、車両に幾つかの工夫を施さなければならず、「移動型診療車両」(トレーラー)の長さなど若干国内基準より大きくなるため、車両規制緩和を求める。 | 当院はへき地などが抱える医療問題の解決を目指し、これら医療過疎地域へ移動型診療車両と専門医を派遣しての医療支援を実施していく。へき地・離島を含めた医療過疎地などを支援するために使用する移動型診療車両は、それら地域のプライマリケア(一次診療)の充実を図ることにより、その地域の方々へ国民の権利である自由な医療が受けられるようにするものである。そのため単なる「検診車」では意味がなく保険医療機関が行う「診療所」機能を備えた「移動式診療所」でなければならず、その機能をバン型トレーラーに装備してこそ現地への適切な医療支援が可能となる。当院が実施する、現在我が国の社会問題である地域医療格差の是正のためのへき地・離島を含めた地域医療支援を完全なものとするために、若干国内基準を超える車両の使用を認めて頂きたい。【添付資料参照】 | 移動型保険医療機関による地域医療支援 | 河村クリニック、(株)大阪ワールドトレードセンタービルディング | 大阪府 | 国土交通省 |
| 1082010 | 緊急自動車のサイレン音量下限の規制改革 | 現在緊急自動車のサイレン音は90デシベル以上120デシベル以下となっているが、その下限値を60デシベルにし、走行時の状況に対応しつつ、安全かつ迅速な緊急出動を行えるようにする。 | 緊急自動車については、現場若しくは搬送先に安全、迅速に到着できるよう、道路交通法において、様々な適用除外規定がある一方、緊急走行を実施していることを示すため、サイレンを鳴らし、かつ、赤色の警光灯をつけなければならないとされている。このサイレン音は、告示で定める基準に適合するものを備えなければならないとされており、その音量は、90デシベル以上120デシベル以下となっている。 しかし、救急車などの緊急自動車の出動時間は、早朝、深夜のことも多く、また草加市においては、出勤先が一般住宅地であることが多い。住宅街での走行条件は、交通量の多い幹線道路での走行条件とは異なり、特に深夜の暗騒音は住宅街と幹線道路では格段な違いがある。90デシベル以上120デシベル以下と幅があるとはいえ、90デシベルの音量は騒々しい工場のレベルであり、120デシベルに至っては、飛行機のエンジン付近の音量と同等とされている。安全な走行の確保としても、深夜の閑静な住宅街などでは交通量少なく、警告灯も併用していることを考えると90デシベルは必要ないものと思われ、逆に必要以上のサイレン音は付近の住民に不安感などを与えかねないものになってしまう。 そこで、緊急車両のサイレン音について、国が定める音量の下限値を60デシベルとし、地方の独自の基準により音量を可変設定できるものとしたい。この措置によって、地域の実情、走行時の状況に対応した安全走行の履行とともに、付近の住民にも配慮した走行が可能となり、緊急活動への理解の増進にもつながると考えられる。 | 草加市 | 埼玉県 | 警察庁 総務省 国土交通省 | |

| 提案事項 管理番号 | 要望事項 (事項名) | 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 | プロジェクト名 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関 係官庁 |
|--------------|-----------------------------------|---|--|---------|-----------|------|----------------|
| 1050010 | 仮ナンバー取り付け要件柔軟化の「一般道路への拡大」 | <p>現行法で規定されている仮ナンバーについて、 *一定の要件を満たしている場合には、現行の国際自動車特区にて実現されている「仮ナンバー取り付け要件柔軟化」を埠頭以外の一般道路にも拡大して頂きたい。</p> <p>*一定の要件(例) 事業者限定 極めて短い走行距離(1km以下) 幹線(国道・県道)の走行を除く 等</p> | <p>愛知県豊田市の当社吉原営業所では、メーカー(トヨタ車体さん)から生産される完成車日当たり平均500台以上を、交通量が少ない公道を横切る為や、ごく短距離を走行する為に仮ナンバーを取り付けている。現行法(道路運送車両法)で必要なこの仮ナンバーについて、大量・定型的・事業者限定の上、走行距離も極めて短いことから、仮ナンバー取付け要件を緩和することにより、「自動車のまち」としての一步進んだ取組みがあつて然りと考える。</p> <p>今、日本を支える自動車産業が世界の中で競争力を維持していく為には、物流コストの低減と高品質は大命題であり、存在する「ムリ・ムラ・ムダ」の一扫が急がれる。現行法で義務付けられる仮ナンバーの付け外しは、時間換算すると莫大なコストとなり、その作業の際、完成車の塗装面にキズを付ける危険性をもはらんでいる。</p> <p>そこで、本特例措置により、膨大な数の完成車への仮ナンバー付け外し時間については年間で4700時間以上の短縮が見込め、併せて品質維持の相乗効果まで生まれる。ひいては労働への負荷を軽減出来ることから、就業者の定着を図れる。</p> | | トヨタ輸送株式会社 | 愛知県 | 国土交通省 |
| 1005010 | タクシー(ハイヤー)の許認可権限などを市町村地方自治体に移譲する。 | <p>タクシーおよびハイヤーの新規事業許可、運賃認可といった許認可権、増車の届出や緊急調整措置発動の権限を国から地方自治体に移譲することにより、地域交通政策に適った、タクシーサービスを実現させる。</p> | <p>タクシー、ハイヤーの許認可権限を地方自治体に移譲することで、地域交通政策に適った、需給(利用に合った車両数)、運賃、福祉と絡めての施策など、地域特色に合ったタクシーサービスを実現させる。</p> <p>提案理由: 諸外国では、ロンドンやニューヨークがそうであるようにタクシー事業の規制は地方自治体がおこなっている。しかし、わが国においては戦前から国が規制している。だが、2002年2月の改正道路運送法施行によりバス、ハイヤー、タクシーの需給調整規制が撤廃され、新規事業者の参入や既存事業者による増車が自由化され、また、運賃認可制度も弾力化された。しかし、相次ぐ新規参入や増車、低運賃事業者の出現による価格競争によって、ハイヤー、タクシー業界、特に乗務員の賃金、労働条件が低下。ことに地方都市の疲弊は著しい。また、2007年は東京をはじめ各地で運賃改定が実現しているが、規制緩和前の処理基準を採用しているため、整合性を欠くケースが見られ、地方事情により運賃改定できない地区との格差が広がっている。全国一律の運賃認可制度自体がすでに限界に来ていると考えられる。</p> <p>代替措置: 地方自治体には運輸行政の専門家がないので、当面は福祉有償運送と同様の運営協議会を自治体の主宰で設置、国の出先機関(運輸支局)、業界関係者を交え、新規参入、増車、運賃改定などの適格性について審議、最終的な許認可や届出は国(運輸局)らが行う。</p> | | 交通問題を考える会 | 神奈川県 | 国土交通省 |

| 提案事項 管理番号 | 要望事項 (事項名) | 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 | プロジェクト名 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|--------------|---|---|---|---------|-------------------------------|------|------------|
| 1011010 | デマンドミニバスの運行を受託するタクシー事業者に対する道路運送法第4条の許可の免除 | <p>タクシー事業者が専らデマンドミニバス運行に供する目的をもって乗客定員9名のハイエースタイプの車輛を調達し、運転手を配置してデマンドミニバスの事業者から運行を受託する場合、タクシー事業者に道路運送法第4条の許可を免除する。</p> <p>本件においてデマンドミニバスの事業者は上野原市の市民および法人の拠出によって設立される株式会社に上野原市が法の遵守を担保する目的で資本参加する第3セクターとし、事業者は道路運送法第4条の許可を受ける。</p> | <p>平成14年の道路運送法改正後、上野原市は、赤字の中山間地のバス路線を維持するために平成15年度以降年間2600万円補助金をバス会社に交付してきた。しかし、平成18年度の赤字6路線1系統の利用者は年間1万人(1日当たり27.4人)で、中山間地の公共交通に「金属疲労にも似た制度疲労」が生じている。このままでは中山間地の公共交通体系が瓦解する。</p> <p>この現実を打開するために、黒字3路線のバスと赤字6路線の朝夕の通勤バスダイヤは存続させるが、赤字6路線の昼間のバスをすべて廃止する。その代わりに「乗客定員9人の乗り合いデマンドミニバス」5輛を4地域に新設し、赤字のバス路線から地区集落にまで入って、集落と中心市街地を1日4往復、ドアツードア輸送し、中山間地の市民のための公共交通を確保する。</p> <p>そのためには、デマンドミニバス事業者が地域の道路事情を知悉した2種免許を持つ運転手の新規採用が必須となるが、上野原市内のタクシー事業者5社(1社平均セダンの保有台数5.2輛)から「運転手つきワンボックス車輛を1社につき1輛確保し、9:00～18:59に運行されるデマンドミニバスの運行を受託する」との提案を受けた。</p> <p>この提案を実行する場合、道路運送法は、デマンドミニバスの運行委託者と運行受託者の双方に4条許可を求めているが、「行政が参加する第3セクターが車庫の提供と車輛整備の確認、運転手の始業・終業点呼など安全運行管理に全責任を持つことを条件に、運行を受託するタクシー会社の4条許可取得を免除する」特区を提案する。</p> | | 山梨産業情報交流ネットワーク 構造改革特区・地域再生研究会 | 山梨県 | 国土交通省 |
| 1076010 | 平戸観光周遊バス路線の開設に係る審査基準の緩和 | <p>一般乗合旅客自動車運送事業の申請に当たって、一営業所ごとに5両の常用車及び1両の予備車の配置が必要とされているが、これを1～2両に緩和して欲しい。また、「クリームスキミング的運行前提とするものでないこと」とされているが、一定条件の下認めて欲しい。</p> <p>* 小型バスに限らずジャンボタクシーによる路線行為でも差し支えありません。</p> | <p>都会においては、環境問題が深刻化する今日、スローライフ・スローフードが体験できる平戸地区において、国の重要文化財を始め、歴史・文化・自然に触れる新観光ルート等の開発により観光客の誘致を図る。また、アクセスの問題が重視され、松浦鉄道の駅を降りても自由に動ける「足」が無い状況です。そこで主要駅である平戸口駅から平戸大橋を経てホテル群・観光地までのバス路線を開通させ、観光客の利便の増進を図り町の活性化へとつなげる。又、地域住民の「足」となり高齢化時代による人口の減少への足止めの役割を少しでも負いたい。</p> | | 有限会社 有明物産 | 長崎県 | 国土交通省 |

| 提案事項 管理番号 | 要望事項 (事項名) | 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 | プロジェクト名 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関 係官庁 |
|--------------|------------------------------|--|--|---------|-----------------|------|----------------|
| 1120010 | 道路運送法に基づく「過疎地有償運送」に係る登録要件の緩和 | <p>タクシー事業者の参入が見込まれない地域において、入込客の利便性の向上と過疎地域の活性化資すると判断される場合は、道路運送法に基づく「過疎地有償運送」の登録要件を緩和し、一般の株式会社が自家用自動車により、営利とは認められない範囲(ガソリン代など実費の範囲)内の対価で、当該過疎地域の住民以外(観光客)を送迎することを認めて欲しい。なお、当大洲市河辺町の区域は過疎地域の指定を受けており、タクシー事業者は当宿から約10km離れた大洲市肱川町まで行かないとないという状況にある。</p> | <p>「坂本龍馬脱藩の道」は、昭和63年に、大洲市の郷土研究家村上恒夫氏等によって解明されて以来、旧河辺村(現大洲市河辺町)の「坂本龍馬脱藩の道保存会」などによって整備されてきた。現時点ではそう多くはないが、実際に我々の宿に泊まれるお客様より、「坂本龍馬脱藩の道」のスタート地点(榎ヶ峠)及びゴール地点(泉ヶ峠)までの送迎を要望する声があることから、我々としては当該地域内における脱藩の道を歩く人の便宜を図るため、できれば道路運送法上の「過疎地有償運送」として認定を受け、「脱藩の道」のボランティアガイドをつけて、自家用自動車を用いてスタート及びゴール地点までの送迎を行いたい。</p> <p>しかし、その際の要件として、「過疎地有償運送の登録に関する処理方針について」(平成18年9月15日付け国自旅第142号)によれば、実施主体がNPOなどの公益的な法人に限定(処理方針1)されており、我々株式会社等の営利法人がが参入できない、運送しようとする旅客の範囲として、当該地域内の者に限定されている(処理方針2(2))ため、地域外から来られるお客様を対象とできない、ことが支障となっている。</p> <p>そこで、過疎地で足のない人々を運送するという「過疎地有償運送」の趣旨からは外れるが、タクシー業者がいない当該地域における観光振興のためという観点から、上記要件緩和を認めていただきたい。それにより、過疎有償輸送としてサービスの実施が可能となれば、ホームページ等で情報発信することもでき、当該地域の振興はもとより、一定の集客が見込まれ、新しい観光地としての発展も視野に入るものと考えている。</p> | | 株式会社ゆうとびあ 河辺 | 愛媛県 | 国土交通省 |
| 1033010 | 地縁による団体による有償運行 | <p>「地縁による団体」は共同活動を行う上で旧来からの地域に根ざした単位であり、不動産保有に限られている「地縁による団体」の権利義務を拡大して、地域の生活に必要な有償運送を「地縁による団体」の権利義務に加える。また、一定の規模を有する(概ね昭和の大合併前の町村単位程度)「地縁による団体」が当該区域内及び当該地区内から最寄りの駅または路線バスなどバス停留所への運送を基本とした市町村運営有償運送と同等の自家用有償運送を可能とする。</p> | <p>「地縁による団体」が交通空白地域における有償運送を行うことで、地域が主体となって公共交通不便地域の解消を図る。</p> <p>バス事業者が運行してきた路線バスが廃止された後、その対策として各戸で定額負担をして地域が主体となって無償送迎を行っている地区がある。自主的に必要な運行管理を行うことで現在まで事故等はないが、運行を継続し続けるにあたっては利用者から運賃負担を願う必要がある。そのために、「地縁による団体」へ市町村有償運送と同等の許可を与える。</p> <p>・提案理由 民間事業者が運行する路線バスの廃止によって公共交通の便がなくなった地域への手立てとして、市は廃止代替バスの運行などを行っているが、従来どおりの運行形態であるため路線の維持には地域が自らの利用が必要であるとの意識高揚につながっておらず、利用者は減少の一途であることから現行の方式での路線維持は困難になっている。また、平成16年の合併前の町村単位で市が運行している有償運行についても同様であり、かつ、運行方式の差異は住民間の不公平感を募らせている。この解決を図るため、地域の相互扶助機能を活用した地域参画型の運行形態を構築したい。現在、地域が主体となって無償運行を実施している地域があり地域参画型の運行形態の1つとして市も支援している。しかし、利用者から運営経費を徴収できないことから将来に亘って運行を継続することが難しい。NPOにおいては過疎地有償運送が可能であるがNPOは生活のまとまりとしての地域を基礎としたものとは必ずしも方向性が一致しない。この解決方法として、旧来の生活のまとまりである町村(概ね昭和の合併前の町村)を単位とした地縁による団体を設けている地域に対して、車両の所有と市町村有償運送に準じた有償運送を可能とする。</p> <p>・過去の提案における課題の解決方法等(案) 現在、地縁による団体は不動産の権利保有を目的としているが、この目的を広く財産の保有を目的とすることにより、財産として車両の保有管理を可能とする。また、運行管理等は道路運送法79条許可と同様の運行及び整備要件を課することで適切な運行管理が可能と考える。</p> | | 伊賀市 | 三重県 | 総務省 国土交通省 |

| 提案事項 管理番号 | 要望事項 (事項名) | 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 | プロジェクト名 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関 係官庁 |
|--------------|------------------------|--|--|---------|-----------|------|----------------|
| 1077010 | 過疎地の足確保における講習簡 素化特区 | <p>現行法では2種免許取得に変わる代替措置として、1種免許所持者には国土交通大臣が認定する講習受講が義務づけられているが、過疎地有償輸送に携わるボランティアにあっては県警の安全運転講習の受講で代替可能とする。</p> | <p>事業概要： 当初は特区で始まった過疎地有償輸送事業であるが、高齢化が進む過疎地では交通弱者に対してボランティア運転者が少ないため、一部のボランティアに負担が掛かっている。新規の規制による国土交通大臣の認定講習は実施場所が少ない上に、高い受講料を払ってまで遠く県外に行くことを良しとしない運転者が多く、運転者の不足が一段と進むことが予想され、事業継続が困難になる恐れがある。 また、大都市圏の交通に合わせた国土交通大臣の認定する講習は、極端に交通量が少ない過疎地の事情には合わない部分が生まれると想定されるため、近場で実施する県警の講習を代用することによって時間と経費を軽減し事業の安定を図る。 提案理由： 上勝町では既に過疎輸送を実施、無事故で運営を継続しており安全安心な輸送手段として定着しているが、今回の追加規制により運転手が不足する事態を招いており、事業継続が難しくなった。 代替措置： 対象となる車両が限定され、かつ走行範囲も過疎地に限られていることから、地域を管轄する県警が実施する交通安全講習を受講する方が地域の実情に合致した、より質の高い輸送の安全が効率的に確保され则认为される。</p> | | 上勝町 | 徳島県 | 国土交通省 |
| 1006010 | 貨物自動車運送業での運賃の弾 力化 | <p>もったいない運送(各拠点にあるもったいないモノ、あまりモノをほかに運んで役立つものにするための運送の仕組み)を朝倉市で実施するにあたり、運送業を営む鹿毛運輸でのトラックを使い実施する時に、運賃をガソリン代程度で走行する事を認めてほしい。(もったいない運送は、モノだけでなく人も動き、地域のちょっとした困りごとを解決していき、地域貢献の輪が広がります。ドライバーは、ソーシャルドライバーという名称で、自社の社員はボランティアで参加し、その他の地域のボランティアも同乗させ、社会貢献にも従事し、仕事の意味を考えていただき、究極は地域が活性化します。)</p> | <p>教育、環境及び福祉等の分野のコミュニティービジネスを実施している組織でネックになるのが送料。送料が商品よりも高く遠くの地域へと出せない商品、これらを宅配便のような定期的な集配だと、まず当日配送は難しく、負担できる送料に限界があります。ですが独自に運送するほどの人件費・ガソリン代・車のリース代を支払う余裕がないというのが現状です。自分の地域のごみは他の地域の宝で、自分の地域では無用なものが他ではありがたがられる場合もあります。それらを活かさず捨てるのはもったいない…。そんな気持ちがある方と組み、社内の若者等が各地を回ることで研修にもなり、さらに地域にも貢献するので、週末で稼働しないトラックをいかして「もったいない運送」を実施し、地元産品を持って行き来させることで地域活性を図るように実施していきたいので、貨物自動車運送事業法、貨物自動車運送事業報告規則、にもとづき運賃規制の緩和を希望いたします。具体的には運賃はガソリン代程度又は自由化し、安全性は、法律に基づいて実施したい。</p> | | 有限会社 鹿毛運輸 | 福岡県 | 国土交通省 |

| 提案事項 管理番号 | 要望事項 (事項名) | 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 | プロジェクト名 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関 係官庁 |
|--------------|---|--|---|---|-------------------|------|----------------|
| 1010010 | 京浜港～千葉港間の海上コンテナはしけ輸送における船員法の適用除外 | 京浜港～千葉港間のはしけによる海上輸送について京浜港間の海上輸送と同様の「港のみを航行する船舶」とみなして船員法の適用を除外する | <p>現状 京浜港間(東京港～横浜港)には年間約30万TEUの国際海上コンテナのトラックによる横持ち輸送が発生している。これをはしけによる海上輸送に切り替えて、渋滞緩和と環境負荷軽減に資する効率的な物流体系を構築するための取組みが官民協働体制で進められている。 同区間においては3万7千TEU(18年度)の輸送を実施している。</p> <p>はしけ輸送のメリット 既に京浜港間の横持ち輸送の10%ははしけ輸送にシフトしている。はしけ輸送はトラック輸送と比較して85%のCO2排出量削減効果があり、渋滞緩和と環境負荷軽減に一定の成果を上げている。</p> <p>京浜港～千葉港への拡大 新たな取組みとして京浜港～千葉港への輸送拡大を検討開始しており、京浜港間での物流効率化と同様の効果が期待される。</p> <p>京浜港間輸送との違い 京浜港間での輸送は港内輸送であるため船員法が適用されないが、京浜港～千葉港の輸送は港外運航となり船員法が適用される。</p> <p>船員法の適用による業務上の支障 船員保険に加入している乗船員を確保しなければならないことから、人員手配の調整が運航スケジュールの制約となると共に海上輸送運賃が高コストとなる。</p> <p>適用除外となった場合のメリット・デメリット 陸上保険に加入している乗船員による運航が可能となるため、人員の手配の制約が無くなり、京浜港間と同様な高度なサービスが提供可能となり、効率的な物流体系構築に一層寄与する。 一方、京浜港～千葉港で行われるはしけ輸送は、海上労働の特殊性に乏しい京浜港間のはしけ輸送と同様、陸上の労働と比して差異が見られないため特段の問題は生じない。 なお、京浜港～千葉港間は港湾運送事業法の指定区間であり、はしけ輸送が可能となっている。</p> | 横浜はしけ運送事業共同組合による構造改革特区指定の国際物流特区内規制緩和の為の船輸送安全航行実験(略称「広域はしけ輸送実験」) | 横浜はしけ輸送事業協同組合 | 神奈川県 | 国土交通省 |
| 1035040 | 航空障害灯に係る規制緩和(昼間障害標識による中光度白色航空障害灯の昼間の消灯) | 高さ150m以下の物件については、中光度白色航空障害灯を一日中点灯することで昼間障害標識の設置が免除されているが、すでに昼間障害標識が設置されている場合は、昼間の中光度白色航空障害灯の点灯を免除する。 | 化学プラントで高さ60m以上の煙突が併設されている場合、夜間赤色障害灯または中光度白色航空障害灯を設置しなければならないが、障害灯に使用される球の寿命は、比較的寿命の長い中光度白色航空障害灯用のものでも1.5年程度であるため、約年1回の頻度で球替え作業が発生する。一方、近年高圧ガス保安法などの規制緩和により、化学プラントは二年以上の連続運転を行うことができることから、航空障害灯の球替え作業は煙突頂上で排ガスが排出されている状態で行うことになる。この作業は煙突からの排ガス(熱風)にさらされる非常に危険な作業となっているため、球替え作業を化学プラントが定期修理などで停止する時期に実施できるようにしたい(1回/2年)。当所のように昼間障害標識が設置されている場合は、中光度白色航空障害灯の点灯時間を夜間のみと短くすることで、球交換頻度の延長化を行い作業の安全化を図りたい。 | | 大分コンビナート立地企業連絡協議会 | 大分県 | 国土交通省 |

| 提案事項 管理番号 | 要望事項 (事項名) | 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 | プロジェクト名 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|--------------|--------------------|---|--|---------|----------------------------|------|------------|
| 1095010 | ヘリコプター場外離着陸許可期間の延長 | ヘリコプターが飛行場以外の場所(場外離着陸場)において離着陸する場合の許可期間は、原則3ヶ月以内とされているが、大災害時等に企業等が経営の中核機能を地方の安全な場所に移すことを目的として、あらかじめ場外離着陸場の許可申請をする場合は、その維持管理状況に応じて3ヶ月以内の許可期間を延長することを可能にする。 | 例えば、首都圏で大災害が発生し東京本社が機能できなくなった場合、東京本社にいる経営幹部等が地方に移動して経営の中核機能を維持し、主要な業務を続け早期復旧の道筋を示すことが必要となる。この場合、緊急時の移動手段としてはヘリコプターの使用が想定されるが、飛行場以外のヘリポートを使用する場合は、地方航空局長に対し飛行場外離着陸場の申請が必要であり、その許可期間は原則3ヶ月以内とされている。この点、確かに管理者を置いて適正な維持管理体制をとり、状況変化が少ない場合には例外的に1年を限度として包括的に許可されると規定されているが、地方航空局によると、包括的な許可には飛行場に準じた維持管理体制が必要とのことであり、例えば建物の屋上等に設置されているような離着陸場はこれにはあたらないとされている。よって、企業等が緊急時に使用するため敷地内等に設置した離着陸場を場外離着陸場として使用する場合は、使用許可申請を3ヶ月ごとに更新する必要がある。しかし、万が一の大災害に備えた危機管理体制のための更新手続きを3ヶ月ごとに行うことは企業等にとって相当の負担となる。また、企業等に当該危機管理体制を構築することを促すためにも、当該離着陸場が適切に維持管理されている場合にはその許可期間を3ヶ月以内から1年以内を限度として順次延長するなどの取組みが必要である。 | | 大阪府 | 大阪府 | 国土交通省 |
| 1036010 | 旅行業の登録要件の緩和について | 現行法で規定されている旅行業の登録について、NPO等の非営利団体が公共・公益性を有する募集型企画旅行を企画・実施する場合には、「管理者の選任」及び「財産基準」、「保証金の供託」等の登録要件を免除する。 | 旅行業の登録要件を緩和することにより、NPO等の活動促進と育成を目指す。 具体的には、現行法においては、NPO等がその活動目的とする事業啓発や実証実験として企画実施するバスツアーやクルージングなどの小規模な募集型企画旅行についても、旅行業法第2条における「旅行業」と認定され、法第3条による登録を受ける必要がある。 しかし、登録要件である財産基準や営業保証金の供託、常勤・専任の旅行業務取扱管理者の選任など、非営利活動を行う団体にとってはこれらに対応する資金調達や人材確保が困難な状況にある。 また、小規模な募集型企画旅行においては、旅行募集業務部分について、民間の登録旅行業者に任せようとしても、企画内容や募集人員等から旅行商品となり得ず、登録旅行業者の協力を得られにくい現実も有している。 近年、地方自治体における官民協働のモデルとしてNPO等の活動は重要な役割を果たしており、旅行業の登録要件を緩和することにより、国・地方自治体がこれら公共・公益活動をバックアップし、NPO等の活動促進と健全育成による地方の活性化を図るものである。 | | 松山市、松山離島振興協会、NPO伊予路おへんろ倶楽部 | 愛媛県 | 国土交通省 |

| 提案事項 管理番号 | 要望事項 (事項名) | 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 | プロジェクト名 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|--------------|--------------------|--|--|---------|----------|------|--------------|
| 1039010 | 地域限定通訳案内士の範囲拡大 | 地域限定通訳案内士制度について、活動範囲の限定を都道府県単位から広域的な地方ブロックの範囲に拡大する。また、試験実施主体についても、広域組織を含めることとする。 | 外国人観光旅客の訪問ルートは複数の県に及ぶのが一般的であり、九州を着地とする旅行商品も訪問地が1つの県で完結するものは皆無に等しい。このため、平成19年度から活動範囲を都道府県単位とする地域限定通訳案内士試験が実施されるようになったが、外国人の旅行実態と合っていないのが現状と思われる。国際観光テーマ地区を構成する複数都道府県の合同試験実施も可能であるが、地理・歴史等の試験を県数分受験しなければならず、受験者にかかる負担も大きい。 そこで、九州は7県で国際観光テーマ地区を構成しており、九州島内で完結する旅行商品も多く発売されていること、広域的な地方ブロックとしてエリアが明確に認識できることから、地域限定通訳案内士について「都道府県」を「九州」と読み替えて実施できるよう、柔軟な制度運用を検討いただきたい。 | | 九州観光推進機構 | 福岡県 | 国土交通省 |
| 1092010 | 気象計の気象検定対象の除外事項の新設 | 大気汚染防止法第22条に基づき都道府県知事が実施する大気汚染常時監視における気象観測機器について、気象業務法第9条に基づく検定の対象から除外する措置を講じてもらいたい。 | 大気汚染防止法に基づき実施する大気汚染常時監視の内、風向風速などの気象観測は、著しい大気汚染の状態の継続性の確認や現象の解明のための資料を得ることを目的として行っているものであり、これに基づき気象の予報や警報を発令するものではなく、また、広く一般に提供する義務があるものでもない。 従って、気象予報や警報を発令するために用いるものではない気象観測機器に対しては、気象業務法による5年ごとの検定を受けなくてもよいこととされたい。 【提案理由】 日常点検を実施するとともに、定期的にメーカーによる機器点検を行っているため、検定を受けなくても支障はない。 本県の他、県内の政令指定都市及び中核市が設置している風向風速計も検定が義務づけられており、相当額の経費がかかっている。ちなみに57局を有する本県の場合、5年ごとに必要な気象検定には、検定料は低額であるが、業者の作業費を含めると、1台あたり約50万円ほどの経費がかかるため、一年に10台、500万円以上の経費がかかることとなり、予算確保に支障が生じている。これが除外となれば、別の優先課題の予算として利用できる。 【代替措置】 大気汚染常時監視における気象観測データについて、「公表されると社会的混乱を招くおそれがある。」との弊害については、公表する場合に「気象検定を受けていない機器による測定データであるため、参考値としてください。」との注意書きを添えることにより防ぐことができる。 | | 愛知県 | 愛知県 | 国土交通省 環境省 |