

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	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	管理案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120010	河川敷において作物栽培可能とする要件緩和	河川法第27条、河川法施行令第15条の4	河川区域内の土地の掘削等を行う場合は、河川管理者の許可を必要としている。ただし、河川管理上支障を生じることが少ない軽易な行為については、許可は必要ないものとされている。	人と地域を再生する「菜の花プロジェクト」を一般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。	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を使っ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、休耕田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」を実現、である。 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見えず、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。	D	-	河川法第27条は、河川区域内の土地の掘削を行う行為等が、河川管理施設(堤防等)に損傷を与え洪水の際に破壊等甚大な被害を引き起こすおそれがない等を確認するため、河川管理者の許可を必要としている。このため、河川管理施設に損傷を与えない等河川管理上支障がなければ、許可を受けることが可能である。 また、治水上又は利水上の支障を生じることが少ないと考えられる「軽易な行為」については、許可が不要である。「軽易な行為」とは、河川法施行令第15条の4により規定されており、「河川管理施設から一定の距離がある河川敷での耕耘、等が該当する。許可が不要となる河川管理施設からの距離については、一般的に10m以上となっているが、河川によって河川管理者が、河川管理施設の構造又は地形、地質その他の状況により個別に判断している場合もある。 従って、ご提案の草花の植栽については、治水上支障のない等の箇所においては現行規定により対応は可能なものと考えられる。添付資料で頂いているとおり、既に実施されている事例もある。実施箇所について、対応可能であるか否かについては、当該河川敷地の河川管理者にご相談ください。 なお、河川は公共用物であることから、水面を含むその敷地の利用は一般公衆の自由な使用に供されることが原則であり、河川法第24条の土地の占用の許可が必要となる場合がある。この点に関しては、河川管理上支障を及ぼさない利用が担保されていることが不可欠であることから、原則的に、国有地である河川敷における収穫による収益を目的とした農地の占用は認めない。 ただし、本要望の趣旨に沿う手法として、例えば、市町村等が占有主体となって、公園を設置し、その中において菜の花を植え、当該市町村との合意等の上で、要望の趣旨に合致するような方法(「収穫」)を行うというようにすることも考えられる。このような占用をしようとする場合は、関係市町村に相談された上で、各河川管理者にご相談ください。		提案主体からの意見	BINGO菜の花プロジェクト	1 0 2 3 0 5 0	個人	広島県	農林水産省 国土交通省
120020	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	河川法第23条	流水の占用をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならない。	人と地域を再生する「菜の花プロジェクト」を一般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。	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を使っ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、休耕田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」を実現、である。 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。	C	-	河川の水を使う場合には、他の水利使用・消費等に支障がないか、取水予定する河川流量から判断して可能な量なのか、など河川の流水の使用の秩序を守るため、様々な判断基準を踏まえ、河川管理者の許可を受けることが原則であり、これらの要件を緩和することはできない。 なお、取水の目的、取水量、取水形態、頻度等によっては取水が可能な場合もあるが、いずれにしても、本ご提案に関してはその事業計画等の詳細も明らかではないので、当該河川の河川管理者にご相談ください。		提案主体からの意見	BINGO菜の花プロジェクト	1 0 2 3 0 6 0	個人	広島県	国土交通省
120030	地方分権の観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	国土形成計画法第10条第7項	広域地方計画は、国土形成計画法第9条第1項の規定により、複数の都府県の区域からなる広域地方計画区域ごとに国土交通大臣が定める国土形成計画である。その策定に当たっては、同条第3項の規定により、国の関係機関及び都府県等からなる広域地方計画協議会の協議を経なければならないとされており、同法第10条第7項の規定により、同協議会の庶務は国土交通省において処理することとされている。	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。	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。 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協議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こととされる。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。	C	-	広域地方計画は、国土形成計画法第3条第2項の規定により、地方公共団体の主体的な取組を尊重しつつ、全国的な規模で又は全国的な視点に立って行われなければならない施策の実施その他の国が本来果たすべき役割を踏まえ、国の責務が全うされることとなるよう定めるものである。その策定に当たっては、地方の特性や実情に応じた計画とするため、広域地方計画協議会において国及び都府県等が対等の立場で意見調整を行うこととしている。その上で、国の責務が全うされることとなるよう計画を策定する観点から、国(国土交通大臣)が定めるところとし、同協議会の庶務についても国の関係機関(国土交通省)が処理することとしている。このため、本提案は、地域の特性に応じた規制の特例措置を講ずる「特区」にはなじまないものとする。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	提案主体からの意見		1 0 9 5 0 2 0	大阪府	大阪府	国土交通省
120040	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	公有地の拡大の推進に関する法律第4条第1項第1号	本法においては、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るために、都市計画区域内における一定面積以上の土地(例えば、都市計画施設、道路、河川予定地の区域は200㎡以上、等)の有償譲渡について、事前届出を義務付けることにより、地方公共団体に当該土地の譲渡の機会を付与する公有地の先買制度が規定されている。	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関し、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6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。	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関し、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とする。 「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、既に事業が完了している当該団地の区域内においては、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。 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関し、適用を除外することを求めることとする。 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う意味でも有益なものと考えられることなどから、上記の適用除外について提案するものである。	D	-	公有地の拡大の推進に関する法律(昭和47年法律第66号以下公拡法という。)は、都市の健全な発展と秩序ある整備を促進するため必要な土地の先買制度を整備し、もって公有地の拡大の計画的な推進を図ることを目的としている。 本件提案のように、都市計画施設として都市計画に位置づけられている流通業務団地に関する事項(敷地造成、処分)が完了している場合、当該団地の区域内の土地は、都市計画によって定められたトラックターミナル、流通業務施設等が建設され、これら都市計画施設の用に供されているものである。 このため、当該団地内の土地は、都市計画が変更される等の特段の事情がない限り、都市計画施設の用に供されているものであり、当該土地が有償譲渡される場合であっても、公拡法4条第2項第3号に該当し、届出義務は適用されないと解される。よって、本件提案内容は、現行法上対応が可能である。		提案主体からの意見		1 0 6 1 0 1 0	越谷市	埼玉県	総務省 国土交通省
120050	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	建築基準法第2条及び第6条、土地区画整理法第77条第7項及び第78条第1項	土地区画整理法第77条の規定により、仮換地を指定した場合等において、施行者は自ら建築物等を移転することができるが、建築基準法上、「建築」に該当する場合は、建築確認が必要となる場合がある。また、土地区画整理法第78条の規定により、施行者が建築物等の移転をした場合には、損失を受けた者に対し、通常生ずべき損失を補償することとされている。	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。	C	-	建築基準法は、国民の生命、健康及び財産を保護するため、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めており、建築工事に着手する機会をともなえて現行法に適合させることで建築物の安全の確保を図り、国民の生命、健康及び財産の保護を図ることを目的としているものである。 そのため、建築基準法第6条第1項の規定により、建築物を建築する場合にあっては、当該工事に着手する前に、その計画が建築基準関係規定(建築基準法令及びその他の関係法令)における規定(構造、防火、衛生、設備等の単体規定及び市街地の良好な環境の形成のための集団規定)に適合するものであることについて、建築主事の確認を受けなければならないとされており、建築確認に係る御要望の実現は困難であると考えられる。 また、土地区画整理法第78条第1項に規定する損失補償については、施行者が建築物等を移転し、若しくは売却したことにより他人に損失を与えた場合等に、その損失を受け取る者に対して、通常生ずべき損失を補償することとしている。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	提案主体からの意見		1 0 9 0 3 0	兵庫県	兵庫県	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	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	管 理 案 番 号 項	提案主体名	都道府県	制度の所管・関 係官庁
120060	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	宅地建物取引業法第2条、第3条及び第12条	宅地若しくは建物(建物の一部を含む。)の売買若しくは交換又は宅地若しくは建物の売買、交換若しくは賃貸の代理若しくは媒介を業として行う場合、宅地建物取引業の免許を受けなければならない。	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。	<p>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。</p> <p>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賃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。</p> <p>当該契約においては、</p> <ul style="list-style-type: none"> -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の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) <p>提案理由</p> <p>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し、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須である。また、一般的に田舎の家賃の賃貸価格は低く、不動産仲介業者にとって、必ずしも魅力があるものではないと考えられる。</p> <p>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)</p>	C	-	<p>今回の提案における地縁による団体の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、調整及び斡旋という一連の行為は、宅地建物の取引行為に直接関与するものであるため、宅地建物の賃借の媒介に該当し、宅地建物取引業の免許を必要とする行為である。</p> <p>宅地建物取引業法では、宅地建物取引業を営む者について免許制度を実施し、その事業に対して必要な規制を行うことにより、その業務の適正な運営と宅地及び建物の取引の公正とを確保し、借入者等の利益の保護を図っている。</p> <p>今回の提案に対し、仮に当該団体が宅地建物取引業の免許を取得すること(宅地建物取引業法において消費者保護の観点等から宅地建物取引業者に対して義務付けている重要事項の説明、契約締結時における書面の交付、営業保証金の供託、広告規制等は軒並み適用されないこととなるため、結果として消費者の利益が損なわれるおそれがある。さらに、当該団体が宅地建物取引業者でない以上、当該団体が行う宅地建物の賃借の媒介に関して不適切な行為があったとしても、国土交通省等は当該団体に対する宅地建物取引業法上の監督権限を有せず、宅地建物取引業法の観点からの業務の適正化を図ることができないため、消費者保護の観点から著しく不適当である。</p> <p>したがって、今回の提案において、当該団体が宅地建物取引業の免許を取得することなく、宅地建物取引業を行うという要望を認めることはできない。</p> <p>なお、宅地建物取引業法においては、宅地建物取引業者は法人又は個人であることを前提としており、営業行為として安定的に取引を行う上で権利能力を有しない団体は、免許を取得できないこととされている。</p>	右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	消費者保護の観点から規制の特例措置は認められないとの御回答ですが、賃貸人は地縁による団体の構成員又は準構成員に限定し、不特定多数の空き家の所有者を対象としていないこと、賃貸借契約が成立した場合において、賃貸人は当該地縁による団体への知人の自由が法的に確保されており、賃借の媒介のプロセスで問題が生じたとしても、現地で地縁による団体の構成員の立場からも対応しうると考えられること、媒介に係る手数料は、賃貸借契約が成立した場合に限り当該契約成立後に徴収するとすれば、消費者保護の観点から問題はないと考えます。(別紙有り)	南丹田舎すまいるプラン	1 1 0 0 1 0	個人	京都府	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	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	管理案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁	
120130	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	道路法第47条の2	通行許可について、許可期間満了後の期間延長については更新申請が必要	海上コンテナ用セミトレーラ連結車(20、40、40)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。 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。 地方公共団体はHPに申請経路の状況を提示する。 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。	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。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。 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(20、40、40)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用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、当該事務より効率性及ぶ実効性のあるものとした。 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。	C	-	申請経路は国が管理している道路で完結するものは少なく、複数の道路で構成されており、道路によって様々な状況変化があり、例えば、出発地又は目的地付近の道路が生活道路として利用されるようになった場合は、通勤、通学時間を避けた通行時間を条件とするなど、道路管理者は最新の道路状況や交通状況に応じた通行条件を付す必要があることから、更新申請を不要とすることは困難であると考える。 以上のことから、提案にある対応は困難であるが、道路構造特や他の交通に与える影響を考慮し、一定の条件を満たす者について、現行最大1年以内の許可期間を最大2年以内することを前提に平成20年度の実施に向けすみやかに取り組むこととしている。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	本提案で国管理道路に限定したのは、国以外の管理道路に係る許可は自治事務であるためであり、本提案の実施が認められれば、国及び他の経路を管理する県、市町村と連携を図り、許可の際に考慮すべき条件(道路構造の保全及び交通の危険防止)を勘案してルートを選定するなど必要な措置を講じたうえで、本事業を実施したいと考える。また、回答例示のような状況変化の場合には、道路管理者から申請者に対し適切な情報提供を行い、提案内容の「工事等…」により、申請者が変更申請を行うことで、安全性を確保したいと考える。		1 0 3 0 4 0 1 0	(社)茨城県トラック協会、日立建機プロジェクト(株)、茨城県	茨城県	国土交通省	
120140	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	道路法第47条、道路法第47条の2	車両の寸法及び重量等の基準を超える車両については、通行許可申請が必要	当院が行うへき地・離島などの医療過疎地への医療活動の中心は、「移動型診療車両」であり、現状へき地などの医療過疎地の方々には、数少ない医療機関で初期検査が必要となつた場合、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」と専門医とを現地に派遣し、これら地域の方々も、審法で保障されている平等な医療の提供が可能にすることで、都心部の方と同様に早期発見・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の医師から要請を受けて現地へ出向(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、通行手続きをとなねばならない。本手続きが承認されるまでには2-3週間程度の自然を要するため、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へき地医療支援の場合に限り、これを規制にとらわず物理的に走行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】	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る。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衛医療が受けられるようとするものである。そのため、必要となるMR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、車両規制緩和を求む。	C	-	特殊車両通行許可制度は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊なため、道路管理者がやむを得ない認めるときは、車両の大きさ及び重量等が最高限度を超えるため道路の通行が禁止又は制限されている車両である。道路の構造の保全及び交通の危険防止に必要な条件を付して車両の通行を許可しているところである。 貴院が開発している車両は、幅が約2.6メートル、高さが約4.1メートル及びトラクタ(牽引車)と連結した状態の車長が約18メートルを超え想定されることから、当該車両が通行する道路状況に照らした場合、対向車線にはみ出す可能性があること、トンネル等の上空障害を確認する必要があること、右左折時に大きく旋回するため、走行車線又は進行方向の対向車線にはみ出す可能性があることから、通行許可を得ないまま自由に走行することは困難であると考える。 なお、貴院が実施しようとしている医療支援は、診療を実施する地域等について関係機関等との調整を行い、計画的な診療が行われると想定されるので、これらの調整段階から目的地までの複数の経路を導き、道路の通行可否等について、予め道路管理者と事前に打合せを行い、複数の経路をまとめて許可申請をさせていただければ、その都度申請することなく通行できると考える。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	当院が実施予定の地域医療支援は、今次特区にて厚生労働省へも「診療所開設の手続きの簡素化」について緩和申請をしたが、その回答では「無医地区等で巡回診療の場合は、診療所開設の簡素化」が全国規模にて緩和されるとのことであった。我々が目指している「移動型診療車両」での、へき地・離島などへの地域医療支援は、地域医療格差解消のための施策として期待されている。これを支援するための通行に際しても当然貴省からの回答通り、実施する現地医療機関と調整、道路管理者と打ち合わせ後申請を行い、通行許可を得て実行していきますが、緊急など緊急性を要する場合なども考えられるため、医療活動の場合の通行申請に関しては簡素化(許可までの期間短縮等)できないでしょうか。		1 0 9 0 8 0 4 0	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	
120150	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	道路運送車両法第4条、道路運送車両の保安基準第2条、第6条	自動車は、長さ(セミトレーラにあつては、連結装置中心から当該セミトレーラの後端までの水平距離)12メートル、幅2.5メートル、高さ3.8メートルを超えてはならない。 けん引自動車及びけん引自動車の最小回転半径は、けん引自動車とけん引自動車を連結した状態において、最外側のわだちについて12メートル以下でなければならない。	当院が行うへき地・離島などの医療過疎地への医療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MR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、車両規制緩和を求む。	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る。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衛医療が受けられるようとするものである。そのため、必要となるMR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、車両規制緩和を求む。	D	-	車両の寸法に関する要件については、道路構造及び他の交通との関係から上限値が定められており、これを上回るものについては、車線からのみみ出し等のために道路構造又は他の交通へ影響を及ぼし、安全上の問題の発生が懸念されることから、道路運送車両の保安基準及び車両制限令により、自動車の長さ、幅及び高さなどが定められている。 道路運送車両の保安基準の緩和認定制度は、その構造により又はその使用の様子が特殊であることにより保安上及び公害防止上支障がないと認められる自動車について、最小限の緩和措置を行う制度である。 そのため、同制度に基づき申請を行うことは可能であり、新たに特区として制度を設ける必要はない。なお、認定に当たっては、その車両の寸法が構造的に必要であり、かつ、最小限であるか、さらに必要に応じて、通行できる道路が存在するかなどを個別に判断する必要がある。	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				
120160	緊急自動車のサイレン音量下限の規制改革	道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)第49条(緊急自動車)、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(平成14年国土交通省告示第619号)第231条(緊急自動車)	緊急自動車は、当該自動車が緊急自動車であることを他の交通に示すことができるものとして、その自動車の前方20mの位置において90dB以下120dB以下である音量のサイレンを備えなければならない。	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、赤色の警告灯をつけなければならないとされており、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、早期、深夜のことも多く、また早朝において、出動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へ、90デシベルの音量は騒々しい工場のレベルであり、120デシベルに至ると、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、深夜の閑静な住宅街などでは交通量も少なく、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となってしまう。 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。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。	F	-	ご提案のサイレンの音量の下限値を現音量より下げることで、深夜の住宅街など「他の交通」以外への考慮の必要性は理解します。一方で、サイレンは当該自動車が緊急自動車であることを他の交通に示すことができよう、一定以上の音量が必要であると考えます。そのため、平成20年度中に結論を得ることを目的として関係者とその検討を進めるべく作業を開始します。	1 0 8 2 0 1 0 0	貴省の回答では「平成20年度中に結論を得ることを目的として関係者とその検討を進める」とのことであるが、関係者の範囲や今後の検討の場及び検討スケジュールを明確にしたい。 2 併せて右提案主体の意見につき検討し回答された。	前向きなご回答に感謝申し上げます。早期の実現に向け、積極的なご検討をお願い申し上げます。貴省の実施に向けては何かと課題も多岐に亘りますが、特区制度を活用いただき、特定の地域で限定的に実施し、検証の上、全国的対応へと進むという方法が有効かと思われまします。この点についても、ご検討をいただきますようお願い申し上げます。		2 0 4 0 0 0	草加市	埼玉県	警察庁 総務省 国土交通省
120170	仮ナンバー取り付け要件柔軟化の「一般道路」への拡大	道路運送車両法施行規則第26条の5第3項	対象となる埠頭を主に「本邦と外国の間を往來する自動車運送船が発着する埠頭」に限っている。	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。 *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	愛知県豊田市の当社営業所では、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、かつ短距離を走行する為仮ナンバーを取り付けている。現行法(道路運送車両法)で必要な仮ナンバーについては、大量・大量の事業者限定の上、走行距離も極めて短く、仮ナンバー取り付け要件を緩和することにより、1自動車のみならず、一部の先進的な取組が実現できると考えます。 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」の一端が急がれる。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のコストとなり、その作業の際、完成車の塗面面にキズを付ける危険性ももたらしている。 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期間については年間4700時間以上の短縮が見込め、併せて品質維持の相乗効果も生まれる。ひいては労働への負担を軽減出来ることから、事業者の定着も図れる。	C	-	柔軟化回送運行番号は、一般住民等の車両の交通量が一般道路と比較すると極めて少ない埠頭に限り区間の回送での使用を認めているものである。埠頭の特異性として、埠頭の道路においては港湾道路管理者の管理の下、ゲート等により一般車両の進入が制限されている区域が多く存在するため、一般車両の出入りが極めて少なく、また、その一般車両のほとんどが港湾関係事業者車両である事に加え、当該道路付近に居住している一般住民が少ないため、一般通行車に与える影響が小さいことから例外的に認めているものである。ネジ止めと比較するとブレーキの取付け、取外しが簡便なことから脱落や紛失による盗難等の不正使用の恐れがあり、今回のように特定の地域全体の管理者がない場合においては、その地域を通る一般道路は不特定多数の一般車両の通行が考えられるため、安全性の確保の観点から認められない。	埠頭の特異性については理解するが、柔軟化回送運行番号の使用は港湾道路管理者の管轄区域外の一般道路においても許可されており、埠頭の特異性のみを現行措置の根拠とした貴省の説明は、今後の提案を実現困難とする合理的な理由とならない。 埠頭を含まない一般道路においても、他の一般車両の出入りが極めて少ないと判断される場合においては、柔軟に対応できないかと、検討し回答された。		1 0 5 0 1 0 0	トヨタ輸送株式会社	愛知県	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	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	管理提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120180	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。	道路運送法第4条、第6条、第7条、第8条、第9条の3、第79条	一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならないこととしており、その運賃及び料金は国土交通大臣の認可が必要である。また、緊急調整措置は国土交通大臣の指定によるものとしている。	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、地域交通政策に合った、タクシーサービスを実現させる。	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、地域交通政策に合った、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。 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ある。しかし、わが国においては規制から国が規制している。だが、2012年2月の改正道路運送法施行により、ハイヤー、タクシーの乗組調整規制が廃止され、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た。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、特に業務員の賃金、労働条件が低下、ことに大都市の競争は著しい。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、規制緩和の処理基準を採用しているため、整合性を欠(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。 代替措置: 地方自治体には運輸行政の専門家がいないので、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)、業界関係者を変え、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)が行う。	C	現在の道路運送法は、輸送の安全、利用者の保護等を目的とするものであり、これらについては、全国的に一定の水準を確保する必要があることから、タクシー及びハイヤーの新規事業許可等については国において一定の処理方針に従って行っていべきと考えられる。 また、代替措置として運営協議会においてタクシー及びハイヤーの新規参入、増車などの適正性について審議することが提案されているが、これらについては安全性の確保や利用者の保護の観点からの規制であり、既存事業者も含めた地域の合意である運営協議会において議論することにはなじまないと考えられる。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	提案は道路運送法そのものを否定するものではなく、輸送の安全、利用者の保護という最低ラインに関しては引き続き国土交通省が目を光らせる範囲であると考えている。タクシーを規制緩和したということは市場原理を導入したということであり、この観点からすれば「全国的に一定の水準」を強調することは矛盾するのではないかと、実際、同じタクシーでも大都市と地方の営業形態は大きく異なる。特に規制緩和後に地域固有の問題が表面化、顕在、緊急調整地域の指定制度を見直したのも仙台市など一部の地方都市の状況を踏まえてのもの、地域特性に詳しい市町村などが許認可権を担うことがよりふさわしいのではないかと、代替措置である運営協議会の活用は「安全性の確保や利用者の保護の観点」に「なじまない」と回答しているが、実際の協議会はこの観点からペースに、最終的にNPO団体の参入や会員数、車両数の拡大、対価の変更を承認するもので、提案と大きく相違するものではないと考える。コミュニティバスや乗合タクシーを導入する場合、交通事業者など関係各者による合議体「地域公共交通会議」を設置できる。過疎地の住民や移動制約者の定いつことならばタクシーもその1つであり、タクシーだけは国が仕切らなければいけないというは道理が通らないのではないかと。			1 0 0 5 0 1 0	交通問題を考える会	神奈川県	国土交通省
120190	デマンドミニバスの運行を委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	道路運送法第4条	一般旅客自動車運送事業の許可は、その種別ごとに国土交通大臣の許可を受けなければならない。	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委託する場合、タクシー事業者に道路運送法第4条の許可を免除する。	平成14年の道路運送法改正後、上野原市は、赤子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274人)で、中山間地の公共交通に「金銀疲労」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。 この現実を打開するために、赤字3路線のバスと赤字4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名の車」を併用しデマンドミニバス、5輛を4地域に新設し、赤子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、中山間地の市街地のための公共交通を確保する。 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熟知した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(社平均台数52輛)から「運転手つきワンボックス車輛を社につき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委託する」との提案を受けた。 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委託者の双方に4条許可を求めているが、「行政が参加する第3セクターが車輛の提供と車輛整備の確保、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、運行を委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。	C	乗合バス事業及びタクシー事業については、その事業の内容が異なることから、それぞれに許可を必要としているところであり、タクシー事業の許可を持っていて乗合バス事業を行う際には改めてその許可を受ける必要があることとしているところである。 ご提案の内容については運行形態の詳細が不明確であるが、運行形態によっては、タクシー事業者との共同運営による第3セクターが乗合バス事業の許可を取得すれば、タクシー事業者のそれぞれが許可を受ける必要はない場合もあると考えられる。詳細については、最寄りの運輸支局にご相談いただきたい。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	本件は「デマンドミニバス」という呼称で提案したが、内容は「乗客定員9名のハイエースによるデマンド乗り合いタクシー」という呼称がその運賃の高さのゆえに中山間地の住民の理解が得られないためである。4条許可を得た第3セクターが「社」単位で車輛をタクシー会社に運行委託することが合法であるならば本件特区提案は必要ないが、提案者はこの点に疑念を持つがゆえに特区提案を行なっている。本件にて、1年半に及び市の交通問題検討委員会の検討成果の成否が懸かっている。本省のご判断を願う理由である。			1 0 0 1 0 1 0	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
120200	平戸観光周遊バス路線の開設に係る審査基準の緩和	道路運送法第4条第1項 一般旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針(通達)	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両の予備車を配置すること及び運行計画はクルーズスキミングの運行を前提とするものでないことを求めている。	都会においては、環境問題が深刻化する今日、スロウライフ、スロウフードが実体験できる平戸地区において、国・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、アクセスの問題が指摘され、船着き場の新築を待ちも自由に動ける「足」がほしい状況です。そこで主要駅である平戸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つなげて、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る役割を少しでも負いたい。	D	既存事業者との競合路線内においてピークの時間帯のみに入参する運行は、オフピーク時間帯の利用者の低下につながるおそれがあることから、これをクルーズスキミングの運行として禁止しているところである。 ただし、これに該当する場合であっても、地域公共交通会議の協議結果に基づき(場合等)には弾力的な取扱いをしているところであり、また、一営業所ごとの乗客定員9名を超過する場合は、地域公共交通会議の協議結果に基づき(場合、過疎地、交通空白地等)で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合に限りは緩和することが可能である。 詳細については、最寄りの運輸支局にご相談いただきたい。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	特区申請前に、九州運輸局・長崎運輸支局に出向き相談しました。又、平戸市の地域公共交通会議の開催を要望しましたが、準備がこれだけ数年係るとのこと。又、九州運輸局・長崎運輸支局では、クルーズスキミング的運行の問題があるのではないかとのこと。この申請をする前に出来ることをやってきましたその結果、特区に申請したいです。今地域に活力が無いので、国・国土交通省・県で地域を活性化するためにいろんな推進をなされている中、松浦線と地域バスとの連携を早期地域住民の足・観光客の足を確保を推進しないと随時、国・国土交通省・県から言われていますが、現行のバスに数十年相談しているが、現状のままでは出来ないとのこと。			1 0 7 6 0 1 0	有限会社 有明物産	長崎県	国土交通省	
120210	道路運送法に基づき「過疎地有償運送」に係る登録要件の緩和	道路運送法第78条第2号 道路運送法施行規則第49条第1号	道路運送法に基づき「過疎地有償運送」の運行主体は、特定非営利活動法人等の営利を目的としない法人に限られ、運送しようとする旅客の範囲は、地域内の住民及びその親族等、地域において日常生活に必要な業務を反覆継続して行う必要がある者としている。	「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開明されて以来、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。現在時点ではそう多(はないが)、実際に我々の密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(栗ヶ峠)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通じて、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。 しかし、その際の手続きとして、「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日付付国函第142号)によれば、実施主体がNPOなどの公益的である法人に限定(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。 そこで、過疎地で足のない人々を運送するといふ「過疎地有償運送」の趣旨からは外れるが、タクシー事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、過疎地有償運送としてサービスの実施が可能となれば、ホームページ等で発信することで、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。	C	自動車を使用して、有償で旅客を運送する場合には、安全性の確保や利用者への対価の提示等、利用者の保護が強く求められるため、道路運送法においても、旅客自動車運送事業としての許可を必要としているところである。 自家用自動車による有償旅客運送制度は、採算性の面から一般旅客自動車運送事業者が参入しないなど、一般旅客自動車運送事業者によることが困難な場合に、地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、例外的に認められるものであることから、営利を目的としないものに対象を限定するとともに、運送の対象となる旅客や地域についても限定したものであるとしており、さらに自家用有償運送を行うことにつき地域の関係者の合意を得る必要があるとしている。 ご提案の内容のうち、不特定多数の利用者の利便を確保する必要がある場合には、より高いレベルの安全・利便確保措置が求められるため、自家用有償運送によることは適当ではないと考える。	右提案主体の意見につき検討し回答された。	「過疎地有償運送」として「域内において、決まったルートで、希望するお客様から実施程度の料金(ボランティア)を取って送迎すること」ですが、当初提案理由に記載した以下の点につき、過疎地有償運送の要件を満たしていないことに対する御見解が示されておりません。 ① 運行主体が一般の株式会社であっても、運賃等から営利を目的とするものでないことが明らかである等、現在認められる他の諸条件を満たす場合(利用者も特定の者とする)であれば過疎地有償運送の運行主体として認めることは出来ないのか、検討し回答された。 ② 併せて右提案主体の意見につき検討し回答された。			1 1 2 0 1 0	株式会社ゆつとびあ 河辺	愛媛県	国土交通省	
120220	地縁による団体による有償運行	道路運送法第78条第2号 道路運送法施行規則第49条第1号	道路運送法に基づき「自家用有償運送」の運行主体は、市町村又は特定非営利活動法人等の営利を目的としない法人に限られている。	「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。 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無いが、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。 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悪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り、利用者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専ら生じている。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加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加型の運行形態の1つとして市も支援している。しかし、利用者から過疎地有償運送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、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。	F	自家用自動車による有償旅客運送制度は、採算性の面から一般旅客自動車運送事業者が参入しないなど、一般旅客自動車運送事業者によることが困難な場合に、地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、特別に自家用自動車による有償運送を認めるものであることから、対象を営利を目的としないものに限定している。また、自動車を使用して他人を有償で運送するものである以上、輸送の安全及び旅客の利便の確保のために、運行管理の体制や事故後の処理体制などの整備が必要となるが、こうした体制を確保するためには、ある程度組織的な基盤が必要となるものと考えている。 これらの要件から、自家用有償運行の運行主体を市町村又はNPO法人等に限定しているところであるが、ご提案の「地縁による団体」がこれらを満たし、自家用有償運送を行うことが適当であるか否かについては今後検討したい。	「地縁による団体」が自家用有償運送を行うことが適当であるか否かについては今後検討したい。との貴省の回答であるが、今後の検討スケジュール及び結論時期について明確にされた。			1 0 3 3 0 1 0	伊賀市	三重県	総務省 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	各府県からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	管理提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120230	過疎地の足確保における講習簡素化特区	道路運送法施行規則第51条の16	自家用有償旅客運送自動車の運転者は、第二種免許を受けており、かつ、その効力が停止されていない者又は第一種免許を受けており、かつ、その効力が過去二年以内において停止されていない者であるが、過疎地を運転する講習を修了しているかそれに基づいて国土交通大臣が認める要件を備えなければならないこととしている。	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、過疎地を運転する講習に携わるボランティアにあつては講習の安全運転講習の受講で代替が可能とする。	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手が多く、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と想定されるため、近場で実施する県営の講習を代替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: 上掲可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、地域を管轄する県営が実施する交通安全講習を受講する方が地域の事情に合致した。より質の高い輸送の安全が効率的に確保されると考えられる。	F	過疎地有償輸送を行う運転者を対象とする講習は、交通安全に関すること、道路運送その他の関係法令に係る基礎的な知識、利用者の乗車時における運転方法や利用者の視覚に関すること等を内容とするもので国土交通大臣の認定を受けたもの又はこれに準ずるものとして国土交通大臣が認める要件を備えているものとしているところであり、県営が実施する講習で代替することの可否については、その具体的な講習内容について調査・検討した上で判断することとしたい。	1 県営が実施する講習で代替することの可否については、その具体的な講習内容について調査・検討した上で判断することとしたい。との貴省の回答であるが、今後の検討スケジュール及び結論時期について明確にされた。 併せて右提案主体の意見につき検討し回答された。	本事業を実施する上で最も重要な交通安全の確保については地元県民による講習が実情に合うと思われる。回答にある各種法令の基礎的な知識等についても十分対応能力を備えており、特に重要な内容があれば情報並びに資料提供により対応できると考えられる。 要は、過疎地有償輸送を実施する地域は他の交通機関が不在などということ、大臣の指定する講習受講に他県まで出かけて経費を浪費させることはボランティア離れを助長する以外の何者でもなく、制度存続が危うくなっている。現実に隣町のタクシーが利用できない状況(往還20kmも走るとは現実的でない)にある地域では人が住めなくなることを十分に考慮されたい。	1 0 7 7 0 1 0	上野町	徳島県	国土交通省		
120240	貨物自動車運送業での運賃の弾力化	貨物自動車運送事業法第9条、第26条第1項第5号 貨物自動車運送事業法施行規則第6条第1項	運賃・料金については、事後届出制がとられており、利用者の利便や公共の利益を阻害している事実があると認められる場合を除き、独自に運賃・料金を設定して提示することができるとされている。また、事業用自動車の数等に変更がある場合には、事業計画の変更の事前届出が必要となる。	もったいない運送(各県別にあってもいいモノ、あまりモノをばかに運んで役立つものにするための運送の仕組み)を前都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クラウドという名称で、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業させ、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。)	教育、環境及び福祉等の分野のコミュニティ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なる(地域へと出せない商品、これを宅配便のような定期的な集配だとせ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員費、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でまで、自分の地域では無用なものでもありながら行われる場合があります。それを活かさず捨ててはもったいない…。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として研修にもなり、さらに地域にも貢献するので、週末で移動しないトラックもいかけ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化を図るよう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。	D	ご提案頂きました事項について、当該運送行為を行う際に、事業として行う場合とボランティア(自家用)として行う場合に分けて回答させていただきます。 運送事業として当該運送行為を行う場合、運賃・料金については、国への事後届出制となっており、利用者の利便や公共の利益を阻害しているという事実が認められない限り、事業者は自らの判断で専断に独自に運賃・料金を設定して提示をすることができることから、現行規定にて対応が可能である。 また、あくまでボランティアとして当該運送行為を行う場合においても、事業計画の変更を行うことで、現行規定にて対応が可能である。	1 有限会社 鹿毛運輸	福岡県	国土交通省					
120250	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	船員法第1条	船員法は、海上を活動の場とする船舶航行の特殊性(ex.小さなトラブルが衝突・沈没等の重大事故を惹起しやすい、陸上からの支援が及びにくい等)に着目して、海上交通の安全確保と船員労働の保護を図るために制定された法律である。その適用対象は、海上を航行する船舶とされており、例外的に港内のみを航行する船舶は適用除外対象外となっている。	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積出し輸送が発生している。これをはじめとす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。同区域においては約1万7千TEU(18年度)の輸送を実施している。 はしけ輸送のメリット 既に京浜港間の積出し輸送の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。 京浜港 - 千葉港間の拡大 新たな取組として京浜港 - 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。 京浜港間輸送との違い 京浜港間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輸送となり船員法が適用される。 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組員を確保しなければいけなことから、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。 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組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効率なサービスを提供可能となり、効率的な物流体系構築に一層寄与する。 一方、京浜港 - 千葉港間で実行されるはしけ輸送は、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、陸上の労働に比べて差が見られないため船員の確保は引き続き難しい。 なお、京浜港 - 千葉港間は港湾運送事業法の指定区域であり、はしけ輸送が可能となっている。	C	(1) 船員法は、海上を活動の場とする船舶航行の特殊性(ex.小さなトラブルが衝突・沈没等の重大事故を惹起しやすい、陸上からの支援が及びにくい等)に着目して、海上交通の安全確保と船員労働の保護を図るために制定された法律である。その適用対象は、海上を航行する船舶とされており、例外的に港内のみを航行する船舶は適用除外対象外となっている。 (2) 長期的には、船員法を適用することによって、共同したる船舶の航行に必要な船長の職務権限の明確化、安全航行に欠かせない規制の遵守(ex.発航前検査、見張り)の確保や飲酒禁止等の航海当直基準、水空の保持、船員の教育訓練、安全定員の確保)等が確保され、これらを通じて海上輸送の安全確保等が図られている。 (3) 一方、今般の要望については、港を出て航行するものであり、(1)及び(2)で述べた船員法の基本的な適用前提及びその規制の本来的趣旨と齟齬を来すことから認められない。 (4) 特に、今般の要望の対象となっているはしけ輸送の周辺海域は、多数の貨物船、タンカー、漁船、旅客船等が航行する我が国でも有数の繁忙海域であり、船員法の適用除外とすることは安全上大きな問題がある。 (5) また、今般の要望では、船員保険に加入している乗組員を確保しなければならぬことと問題とされているが、厚生労働省が所管する船員保険については、船員福祉の向上を目的とする総合的な保険制度(労災保険、健康保険、雇用保険)として、船員保険法に基づき運用されているものである。このような社会保険政策のあり方と海上交通の安全確保等を目的とする船員法の適用前提とは全く異なる事情であり、これを混同して議論することは不適当である。	1 例外的に港内のみを航行する船舶は適用除外対象外となっている。との貴省の回答であるが、例外的に適用除外としている理由を明確にされた。 2 港湾運送事業法第1条第1項第3号により、指定区域における貨物のはしけによる運送は港湾運送に含まれることとなっているが、指定区域においてははしけ輸送が可能となっている理由を明確にされた。 3 京浜港 - 千葉港間の運航は比較的短距離であり、また、海域が我が国でも有数の繁忙海域であるものの、当該区域に限定して當然させることにより、船員以外による運航を実現できないか。 4 また、船員法第1条第3項に基づき告示又は港則法に基づき港の区域を変更することにより、京浜港を千葉港を接続させることはできないか。物流の効率化、環境への負担軽減といった観点から、特区として認めることはできないか検討し回答された。	1 0 1 0 0 0	横浜はしけ輸送事業 協同組合	神奈川県	国土交通省				
120260	航空障害灯に係る規制緩和(昼間障害灯による中光度白色航空障害灯の昼間の消灯)	航空法(以下「法」といふ。)第51条及び第51条の2 航空法施行規則(以下「規則」といふ。)第127条、第128条第6号のただし書、第132条の2	煙突等であつて、60メートル以上150メートル未満の高さの物件については、昼間障害標識が設置されていない場合、すべての方向の航空機から当該物件を認識できるように中光度白色航空障害灯を1個以上設置し、常時点灯を継続させなければならない。 昼間障害標識が設置されている場合、すべての方向の航空機から当該物件を認識できるように中光度白色航空障害灯又は低光度航空障害灯を1個以上設置し、夜間のみ点灯を継続させなければならない。 ただし、規則第128条第6号ただし書の規定に基づき、国土交通大臣が航空障害灯の機能を代替することができると認められた電機、野外投光器その他の照明設備を点灯している場合は、航空障害灯を点灯させる必要はない。	高さ150m以上の物件については、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260m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ぬが、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15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、化学プラントは排出されるに達しない状態で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上で排ガスが排出されるようにしているため、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性を図りたい。	D	ご要望に係る物件は昼間障害標識が既に設置されているため、制度の現状のうちに該当するが、中光度白色航空障害灯を中光度赤色障害灯及び低光度航空障害灯の代替として使用する場合は、機能を十分に有しているものであることから、規則第128条第6号ただし書の規定により、その機能を代替することができる。その他の照明設備として夜間のみ点灯を継続すればよい。 なお、現在ホームページにて公開している「航空障害灯 / 昼間障害標識の設置等に関する解説(実施要領)(平成15年国土保第412号)の一部改訂を行い、ご要望の内容について現行制度下で対応可能であることを明確化することについて措置したところであり、今後、関係団体への周知を予定している。	1 0 3 0 5 0 4 0	大分コンピナート立地 企業連絡協議会	大分県	国土交通省				
120270	ヘリコプター場外離着陸許可期間の延長	航空法(以下「法」といふ。)第172条、第172条の2	航空機の離着陸は、飛行場以外の場所ではならぬ。ただし、やむを得ない事由により、飛行場以外でヘリコプターが離着陸する場合は、法第79条ただし書の許可が必要である。 地上での離着陸については、当該許可の期間は原則3ヶ月以内としているが、当該場所について飛行場に準じた管理が行われている場合、又は回転翼機が主たる管理が存し、離着陸のための適正な管理を維持する体制がとられており、かつ、許可基準に規定された基準について状況変化が少なく認められる場合に限り、1年を限度とし包括的に許可を受けることができる。 建物上での離着陸については、ヘリコプターの使用の前までに恒久的な設備を整備することとなることから、法第38条に基づき(ヘリポート)の設置許可を受けなければならないが、公共性、緊急性が高(やむを得ない)と判断される次の例外的な飛行目的であつて両等や公約機関が使用する場合に限り、1年を限度として包括的に法第79条ただし書の許可を受けすることができる。 救助・防災訓練等 病院等への患者輸送 災害時等における人員・物資の緊急輸送 その他、上記に準じた公共性を有するもの	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枢機能を地方の安全な場所に移動し、地方航空向上等に、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なることである。例えば、首都圏で大災害が発生し東京本社機能が低下した場合、東京本社に在る経営幹部等が地方に移動して経営の中枢機能を維持し、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。この際、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、地方航空向上等に、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なることである。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られ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。	地上に設置する場外離着陸場の許可期間について D(現行規定)より対応可 D(現行規定)より対応不可 建物屋上に設置する場外離着陸場の許可について C(特区として対応不可)	1 提案者は、「災害時だけ臨時的に離着陸に使用する場所」であっても、3ヶ月毎に許可更新が必要としているが、場外離着陸場としての利用が全(想定されていない)場所でも、災害時には利用せざるを得ない場合は多いと思われる。利用が災害時等以外想定されない場合は、災害発生時に航空法第79条に基づき(許可)を取得することで場外離着陸場として利用することにより、提案者の要望を実現できないか検討されたい。 2 併せて右提案主体の意見につき検討し回答された。	1 0 9 5 0 1 0	大阪府	大阪府	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	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	管理案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁	
120280	旅行業の登録要件の緩和について	旅行業法(昭和27年法律第238号)	旅行業法では、旅行業務に関する取引の公正の維持、旅行の安全の確保および旅行者の利便の増進を図ることを目的として、旅行業を営む者に対して登録制度を実施している。 平成19年5月に旅行業法施行規則が改正され、営業所の存する市町村とその隣接する市町村、国土交通大臣の定める区域の範囲内であれば募集型企画旅行を第3種旅行業者が実施できるようになったところ。	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。	D	-	NPO法人等による募集型企画旅行の実施のための要件の緩和については、すでに構造改革特区8次提案において提案があったところであり、措置済みである。具体的には、提案を踏まえ、「創意工夫豊かな地域の企画旅行商品の流通促進に関する委員会」の下に「制度問題分科会」を設置し、検討を行った結果、第3種旅行業者が従来の営業保証金及び基準資産額のみで、一定の条件を満たす募集型企画旅行を実施することができることとする内容とする報告書が平成18年6月に取りまとめられた。報告書を踏まえ、平成19年5月に旅行業法施行規則が改正され、第3種旅行業務の範囲が拡大されたところ。 なお、報酬を得ることなく旅行業法第2条第1項各号に掲げる行為を行う場合は、旅行業法の規制の対象とはならない。	報酬を得ることなく旅行業法第2条第1項各号に掲げる行為を行う場合は、旅行業法の規制の対象とはならない。との貴省の回答であるが、利益を得ることなく、交通、宿泊等にかかる実費のみを徴収した場合は「報酬を得ることなく」に該当するのをご教示願いたい。			1 0 3 6 0 1 0	松山市、松山麓鳥獣興協会、NPO伊予路おへんろ倶楽部	愛媛県	国土交通省	
120290	地域限定通訳案内士の範囲拡大	外国人観光旅客の来訪地域の整備等の促進による国際観光の振興に関する法律第23条、第24条、第34条	都道府県の区域において、報酬を得、業として通訳案内を行う場合には、地域限定通訳案内士の資格が必要であり、地域限定通訳案内士試験に合格する必要がある。	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・歴史等の試験を複数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よう、柔軟な制度運用を検討いただきたい。	D	-	地域限定通訳案内士試験の実施主体を都道府県としたのは、歴史的、地理的、文化的なまとまりがあり、通訳案内に必要な知識の面でも共通性が認められること、制度の安定継続性の点で優れていることなどの理由によるものであり、都道府県の区域を超えより広域な区域については通訳案内士が対応すべきものと考えられる。なお、既に一の都道府県の区域に係る地域限定通訳案内士の資格を持つものに対しては、別の都道府県の地域限定通訳案内士試験で同じ種類の語学の筆記試験を免除するなど、受験者の負担を軽減する措置をとっている。	1 平成9年に、通訳ガイドが著しく少ない地域に配慮して、中国語、韓国語、朝鮮語に限定して九州における地域限定免許を特例として導入した経緯がある。ビジット・ジャパン・キャンペーンの推進等により、当時より飛躍的に訪日外国人旅行者数が増加している現在、通訳案内士の絶対数は当時より更に不足しているものと思料するが、当時と同様に特別の特典を付与することはできないか回答されたい。 2 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	「都道府県の区域を超えより広域な区域については通訳案内士が対応すべき」とあるが、国際観光テーマ地区については都道府県を拡大解釈した広域連携エリアとして認識することは出来ないのか、都道府県単位の枠組みを越えられない納得性のある説明をお願いしたい。 当方は、地域限定通訳案内士の活動範囲を外国人旅行者の実態に合わせ、同時に国際観光テーマ地区構成都道府県の合同試験を行う際に、実施者側・受験者側双方の負担軽減につながる制度運用を求めているものであり、観光立国推進基本法やそれに基づく基本計画で地方公共団体相互の広域連携について言及している点と方向性は同じと思うがいかがなものか。			1 0 3 3 0 1 0	九州観光推進機構	福岡県	国土交通省
120300	気象計の気象検定対象の除外事項の新設	気象業務法第6条、第9条	気象業務法第6条により、地方自治体の行なう気象観測は、国土交通省令で定める技術上の基準に従い(但し、研究・教育目的等は除く)、観測施設を設置・廃止したときは気象庁長官に届け出なければならない。気象庁長官は気象に関する観測網を確立する必要があると認めるときは、届出をしたものに対し、気象の観測の成果を報告することを求めることができる。 また、気象業務法第9条では、技術上の基準に従って行う気象観測に用いる気象測器は、気象庁長官の登録を受けた者が行なう検定に合格したものでなければ使用してはならないとしている。	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と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、定期的な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周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。との弁書については、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。	C	-	気象庁以外の政府機関や地方公共団体が行う気象観測については、気象業務法に基づき、研究、教育等のために行う場合を除き、あらかじめ技術上の基準を設定して観測方法が統一するとともに、これに用いる気象測器は検定に合格しているものでなければ使用してはならないこととしています。これは、それぞれの実施主体が自らの事業に利用するための観測であったとしても、その成果の公表の有無に関わらず、行政事務に活用するという公共的な性格にふさわしい精度と安定性を有する方法で観測を行う必要があるためであり、大気汚染常時監視の一環として行う気象観測もこれに該当することをご理解願います。 なお、気象測器の検定の有効期間については、気象測器の耐久性を考慮して定められています。風速計など、依然として機能的に消耗する部品を使用せざるを得ないものについては、たとえ日々の点検を行っていたとしても、部品の交換をしない限り、長期の使用によって精度の低下が避けられないことから、その期間を5年としています。また、精度の低下が避けられないことから、その期間を5年としています。ただし、耐久性のある温度計などは有効期間を撤廃するなど、規制緩和に努めてきています。	1 風速計など、依然として機能的に消耗する部品を使用せざるを得ないものについては、たとえ日々の点検を行っていたとしても、部品の交換をしない限り、長期の使用によって精度の低下が避けられないことから、その期間を5年としています。また、精度の維持のため、必要に応じて部品の交換を行っている場合には、検定の有効期間を延長することは考えられないのか、検討し回答されたい。 2 併せて右提案主体の意見につき検討し回答されたい。	「行政事務に活用するという公共的な性格」から検定が必要とありますが、同じ行政事務に活用される「研究・教育目的」が除外されるのは理解できません。検定趣旨が「フレット」気象観測を行うために、にあるように「誤った値が公表されると災害の予防などに遅れや過ちを生じ、社会的混乱や人命や財産に係る重大な問題を引き起こすためであり、その心配のない「研究・教育目的」が検定対象除外となるならば、「大気汚染状態の継続性確認や現象解明」のための気象観測も同様に検定対象から除外することができると考えます。なお、定期点検において必要に応じ部品交換も行うため、5年毎の検定よりも適切に維持されていると考えます。			1 0 9 2 0 1 0	愛知県	愛知県	国土交通省 環境省