

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

管理コード	—	プロジェクト名		
要望事項 (事項名)	高齢者支援のためのタクシー業の新規参入について	都道府県	愛媛県	
		提案事項管理番号	1003010	
提案主体名	個人			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
-------------	-------

求める措置の具体的内容	<p>高齢者支援のためのタクシー業に限り、現行のタクシー業の新規参入にかかる規制の基準を緩和する。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>今や、少子、高齢化社会は急速に進展しており、特に高齢者をとりまく環境は非常に厳しいものがある。そこで、高齢者の経済的負担を少しでも軽減することを目的に、「高齢者支援タクシー」の新規参入を容易にするための方策が必要である。</p> <p>具体的に「高齢者支援タクシー」とは、高齢者(満65才以上)については身分証明書確認のうえ、会員カードを発行し、運賃支払時にカード所有者には、乗車賃の10%を割引する制度であるが、松山圏で高齢者割引制度のある、新規タクシー業が是非一社は必要であり、高齢者からのニーズが非常に高まっているのが現状である。</p> <p>このため、松山圏(松山市、東温市、伊予郡砥部町、松前町)における、現行のタクシー新規参入にかかる規制”(イ)保有車数30台以上、(ロ)常時、運転士数30人以上、(ハ)開設場所近郊で、新たに多くの乗客数が見込めること”について、上記の「高齢者支援タクシー」については、(イ)保有車数5台から、(ロ)常時運転士数5名から、に緩和することを求める。</p>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

管理コード	—	プロジェクト名	長野県松本地区 特定区域飛行特区	
要望事項 (事項名)	超軽量動力機(一人乗りヘリコプタ GEN H-4)の飛行のため、現行自動車教習所に類似した施設を長野県松本地区に設立するべく、航空法第11条但書、同第28条並びに同第79条但書による許可措置の緩和と継続許可	都道府県	長野県	
		提案事項管理番号	1004010	
提案主体名	GEN コーポレーション、松本市			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
-------------	-------

求める措置の具体的内容	<p>航空法11条但書について</p> <p>自作航空機の取扱いで、複数台の同時使用許可が現状では困難である。工場生産機として複数台を同時使用可能な程度の緩和。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>提案理由:</p> <p>松本市内は複数台の飛行訓練を行える土地を容易に見出す事が可能であり、且つ複数台の同時使用が可能であれば、故障発生の場合でも訓練の能率を低下させる事は無い。工場生産機としての特徴を信頼性に繋げ、複数台の同時使用の実現を目指す。</p> <p>背景:</p> <p>災害支援用に、道路閉鎖や橋梁落下等の際、迅速な現状把握、孤立者の発見・通報が可能。医薬品等の緊急空輸にも従事可能。具体的な実現要件は、多数の操縦士と相当数の機体であり、操縦士の養成と各自治体・警察・消防への機体配備が期待される。</p> <p>災害時、社会的に迅速なサービスの緊急配備が要請される中、本超小型ヘリコプタの利用は、費用対効果の面でも要望を満たし、実践的な効果が期待される。</p> <p>国際的展望では、操縦士養成過程での機体使用で更なる機体改善を果たし、訓練データの蓄積と訓練メソッドの確立が可能。同時に整備要員も育成され、海外売込・海外訓練共に展開が可能。世界各地から既に引合いがある現状に鑑み、新たな輸出産業と経済効果の現実的創出が期待される。</p> <p>理想拠点としては、現在の開発地である松本地域は精密工業が根付いており、機体生産にも最適地である。歴史的にも松本は民間航空先駆の地でもあり、特区開設に地域の同意も得られ易い。</p> <p>現法では、機体・乗員・場所共に厳しい制約により有人機の自由な運行は非常に困難である。殊に場所の制約は申請・許可が必須の上、時に数メートル四方と規定され、更に離陸地点に着陸する事が条件とされている。</p> <p>以上より、ある特定の広さを有する場所に特区を設置して、操縦士の養成、機体の改善並びに整備者の養育が不可能である現状を改善したい。</p>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

管理コード	—	プロジェクト名	長野県松本地区 特定区域飛行特区	
要望事項 (事項名)	超軽量動力機(一人乗りヘリコプタ GEN H-4)の飛行のため、現行自動車教習所に類似した施設を長野県松本地区に設立するべく、航空法第11条但書、同第28条並びに同第79条但書による許可措置の緩和と継続許可	都道府県	長野県	
		提案事項管理番号	1004020	
提案主体名	GEN コーポレーション、松本市			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
-------------	-------

求める措置の具体的内容
<p>航空法28条について</p> <p>自作機パイロット許可要件は、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・メカニズムに精通している事</li> <li>・取扱いに精通している事</li> <li>・操縦に慣れている事</li> </ul> <p>であるが、最初心者には許可取得が困難である。そこで、座学による教育で訓練開始可能な程度の緩和。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由
<p>提案理由：</p> <p>飛行特区開設に併せて操縦・搭乗許可要件の緩和により、効率的な技能習得を目指す。</p> <p>背景：</p> <p>災害支援用に、道路閉鎖や橋梁落下等の際、迅速な現状把握、孤立者の発見・通報が可能となる。医薬品等の緊急空輸にも従事可能。具体的な実現要件は、多数の操縦士と相当数の機体であり、操縦士の養成と各自治体・警察・消防への機体配備が期待される。</p> <p>災害時、社会的に迅速なサービスの緊急配備が要請される中、本超小型ヘリコプタの利用は、費用対効果の面でも要望を満たし、実践的な効果が期待される。</p> <p>国際的展望では、操縦士養成過程での機体使用で更なる機体改善を果たし、訓練データの蓄積と訓練メソッドの確立が可能。同時に整備要員も育成され、海外売込・海外訓練共に展開が可能。世界各地から既に引合いがある現状に鑑み、新たな輸出産業と経済効果の現実的創出が期待される。</p> <p>理想拠点としては、現在の開発地である松本地区は精密工業が根付いており、機体生産にも最適地である。歴史的にも松本は民間航空先駆の地でもあり、特区開設に地域の同意も得られ易い。</p> <p>現状では、機体・乗員・場所共に厳しい制約により有人機の自由な運行は非常に困難である。殊に場所の制約は申請・許可が必須の上、時に数メートル四方と規定され、更に離陸地点に着陸する事が条件とされている。</p> <p>以上より、ある特定の広さを有する場所に特区を設置して、操縦士の養成、機体の改善並びに整備者の養育が不可能である現状を改善したい。</p>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

管理コード	—	プロジェクト名	長野県松本地区 特定区域飛行特区	
要望事項 (事項名)	超軽量動力機(一人乗りヘリコプタ GEN H-4)の飛行のため、現行自動車教習所に類似した施設を長野県松本地区に設立するべく、航空法第11条但書、同第28条並びに同第79条但書による許可措置の緩和と継続許可	都道府県	長野県	
		提案事項管理番号	1004030	
提案主体名	GEN コーポレーション、松本市			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
-------------	-------

求める措置の具体的内容	<p>航空法79条但書について</p> <p>許可指定場所に限る飛行で且つ離陸点に着陸するとの付帯条件から、2点間の飛行は現状では不可となっている。撤廃を要望。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>提案理由:</p> <p>訓練能率の向上及び本ヘリコプタの用途がレジャー用以外にも災害支援等の多用途に適合可能な事に照らし、着陸地点が複数ある事が望ましい。飛行特区の周知及びし訓練場所での関係者以外立入り禁止を徹底する事で、一般民間人を危険に晒す恐れは無い。</p> <p>背景:</p> <p>災害支援用に、道路閉鎖や橋梁落下等の際、迅速な現状把握、孤立者の発見・通報が可能。医薬品等の緊急空輸にも従事可能。実現の具体的な要件は、多数の操縦士と相当数の機体であり、操縦士の養成と各自自治体・警察・消防への機体配備が期待される。</p> <p>災害時、社会的に迅速なサービスの緊急配備が要請される中、本超小型ヘリコプタの利用は費用対効果の面でも要望を満たし、実践的な効果が期待される。</p> <p>国際的展望では、操縦士養成過程での機体使用で更なる機体改善を果たし、訓練データの蓄積と訓練メソッドの確立が可能。同時に整備要員も育成され、海外売込・海外訓練共に展開が可能。世界各地から既に引合いがある現状に鑑み、新たな輸出産業と経済効果の現実的創出が期待される。</p> <p>現在の開発地である松本地区は精密工業が根付いており、機体生産にも最適な理想拠点である。歴史的にも松本は民間航空先駆の地でもあり、特区開設に地域の同意も得られ易い。</p> <p>現法では、機体・乗員・場所共に厳しい制約により有人機の自由な運行は非常に困難である。殊に場所の制約は申請・許可が必須の上、時に数メートル四方と規定され、更に離陸地点に着陸する事が条件とされている。</p> <p>以上より、ある特定の広さを有する場所に特区を設置して、操縦士の養成、機体の改善並びに整備者の養育が不可能である現状を改善したい。</p>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

管理コード	—	プロジェクト名	0
要望事項 (事項名)	土地区画整理事業における公共施設充当地につ いての事業施行者の証明書の発行要件の見直し	都道府県	愛媛県
提案主体名	松山市	提案事項管理番号	1006010

制度の所管・関係府省庁	法務省 財務省 国土交通省
-------------	---------------------

求める措置の具体的内容	<p>土地区画整理事業(先行買収)に係る事業施行者の証明書の発行要件として、現在は「買取りに係る土地が公衆用道路、公園又は雑種地として登記されている場合のみ証明書を発行すること」と規定されているが、地目が宅地のままでも課税の特例の対象とする。その場合において、買取りに係る土地を公共施設の用地として登記をした旨を証する書類として添付が義務づけられている登記簿謄本に代えて「買収目的を記載した登記承諾書の写し」、または、「地方自治法上の行政財産としての財産台帳の写し」を認める。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>土地区画整理事業(減価補償金地区)における公共施設充当地については、土地を先行買収することができることとなり、その土地の譲渡所得に課税の特例が適用できることとなっている。</p> <p>しかしながら、課税の特例を適用するには、「当該土地等を当該公共施設の用地として登記をした旨を証する書類」の添付が義務付けられており、更に、「当該買取にかかる土地が公衆用道路、公園又は雑種地として登記されている場合にのみ証明書を発行」することとされている。</p> <p>また、土地区画整理事業運用指針では、「公共施設充当地を取得した場合においては、法務局と十分に調整の上現況に照らして当該土地は公共施設の用に供する土地として登記申請することが望ましい」とされている。そのため、法務局(登記部門)へ当該土地の地目変更についての協議を行ったが、現況主義を根拠に地目変更に応じてもらえない状況にある。</p> <p>(提案理由)</p> <p>本市が減価補償金の交付に代えて用地の先行買収を行おうとしている宅地に集合住宅があり、この集合住宅をすぐに撤去せず、当面、中断移転の仮住居として有効活用することを検討している。これは、①仮住居費の移転補償費の縮減(約 9,000 万円)、②中断移転者の負担軽減による事業の円滑化、が見込まれることによる。当該土地の買取について課税の特例を適用したい。</p> <p>(代替措置)</p> <p>①地目が宅地のままでも(証明書の発行を可能とし、)課税の特例の対象とする。</p> <p>②証明書発行の際の添付書類として、「買収目的を記載した登記承諾書の写し」、または、「地方自治法上の行政財産としての財産台帳の写し」でも可能とする。</p>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

管理コード	—	プロジェクト名		
要望事項 (事項名)	建築基準法令の改正 (特殊建築物の耐火建築物、準耐火建築物規定の緩和による、公共施設木造化の促進)		都道府県	愛媛県
			提案事項管理番号	1007020
提案主体名	愛媛県			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
-------------	-------

求める措置の具体的内容	<p>特殊建築物は耐火性能検証法の実施により木造化が可能となっている。しかし、この検証法は設計・施工に多大な時間と経費を要する。このため、性能評価としての耐火性能検証法を残しつつも、別の汎用性あるアプローチとして、公的研究機関等のデータやこれまでに蓄積された耐火性能検証法によるデータをもとに、国が木造部材の仕様を規定することによって、3000m<sup>2</sup>以下、3階建以下の場合には、個別の建築物における耐火性能検証法を行わなくても木造化を可能とするよう、建築基準法令の改正を再度要望する。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>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。しかし、延べ床面積が3,000m<sup>2</sup>以下であるにもかかわらず、3階建であるために木造化が出来ない公共施設が多い。このような施設を木造にするためには耐火性能検証法が必要だが、この検証法は、設計・施工に多大な時間と経費を要する。このことから、性能評価としての耐火性能検証法を残しつつも、別の汎用性あるアプローチとして、公的研究機関等のデータやこれまでに蓄積された耐火性能検証法によるデータをもとに、安全性が確認された木造部材の仕様を国が規定することによって、3000m<sup>2</sup>以下、3階建以下の場合には、個別の建築物における耐火性能検証法を行わなくても、ここへ仕様規定に適合した木造部材を使用することにより、木造化を可能とするよう、建築基準法令の改正を再度要望する。これにより、公共施設の木造化を促進し、県産材の需要拡大を通じて、森林の整備を推進していきたい。</p>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

管理コード	—	プロジェクト名	「別所ふれあい地区」構想	
要望事項 (事項名)	市街化調整区域内の開発許可についての要件の緩和	都道府県	兵庫県	兵庫県
	和	提案事項管理番号	1008020	
提案主体名	三木市			

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
-------------	-------

求める措置の具体的内容
<p>現行法(都市計画法第34法第12号)で規定されている「市街化を促進するおそれがない開発行為」について、市が定める「別所ふれあい地区」内において、人口減少を抑制し農村社会を維持、活性化することを目的(市街化を促進するおそれがある場合を含む。)とする開発行為についても可能とする。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由
<p>三木市では、市街化調整区域内の農村地域で人口減少が進み、農業後継者が不足し、耕作放棄地が出現するなど、地域社会の維持が大きな課題となっている。このたび提案する「別所地域」については、その人口が平成 47 年ごろには平成17年に比して60%にまで減少するとともに、65歳以上の高齢化率も41.5%まで上昇すると予測される。</p> <p>そこで、市の総合計画において農村地域の元気を維持するために、別所地域の集落地、幹線道路沿道及び周辺農地(全体面積約80ha)を、「別所ふれあい地区」に位置づけ、別所地域の農村の活力維持を進めようとするものである。</p> <p>提案理由:</p> <p>別所ふれあい地区は市街化調整区域内にあり、開発行為は市街化を促進するおそれがないものに厳しく制限されている。今回の開発行為について開発許可権限者である兵庫県と協議したが、現行法に定める「市街化を促進するおそれがない開発行為にあたらぬ」と判断され開発許可がおりなかった。そこで、特区により、市が定める別所ふれあい地区においては、人口減少を抑制し農村社会を維持、活性化することを目的とする開発行為(市街化を促進するおそれがある場合を含む)の実施を可能とすることにより、新たな企業立地による雇用機会の創出、農業後継者など若者の雇用と定住の促進、人口減少や高齢化への一定の歯止めを図り、地域社会を活性化させ、農村社会の持続可能な発展をめざす。</p>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

管理コード	—	プロジェクト名	
要望事項 (事項名)	特殊車両通行許可申請手続の簡素化	都道府県	茨城県、栃木県、群馬県
		提案事項管理番号	1013010
提案主体名	茨城県、栃木県、群馬県		

制度の所管・関係府省庁	国土交通省
-------------	-------

<p><b>求める措置の具体的内容</b></p> <p>特殊車両の通行許可申請について、その申請内容が、現在受けている許可と同一で、かつ、以下の要件を全て満たす場合には、これを届出することで許可を受けたものとみなす(手数料は免除)。</p> <p>①車両が、超寸法車両でないことかつ超重量車両ではないこと</p> <p>②経路が、特区エリア内で完結し、かつ、主として高速自動車国道、一般国道、主要地方道などの主要路線であること</p>
<p><b>具体的事業の実施内容・提案理由</b></p> <p>物流効率化を背景とした車両の大型化や、事業者の法令遵守意識の向上等により、年々特殊車両通行許可申請件数が増加し、申請者の負担が重くなっている。そこで、安全な物流を確保しつつ、当該手続を北関東地域限定で簡素化し負担軽減を図ることで、安全で効率的な物流環境を創出して参りたい。そもそも通行車両と道路構造の関係は表裏一体であり、特殊車両が道路構造に与える影響を鑑みれば、道路管理者の審査においてこれらの関係を一度は確認する必要があると認識しているが、現在受けている許可と同一内容で通行する場合の審査の必要性は低いと考える。今回の提案は、このような考えに基づき、審査の必要性が低い(標準的な事務処理の)ケースとするため、車両と経路を限定して、道路管理者が精度の高い検討を行う個別審査や道路管理者間の協議がいずれも不要となる要件を付した。また、この場合、特殊車両オンライン申請システムを利用すれば、道路管理者はもとより事業者側でも通行条件を事前にチェックして、許可の可否が判断可能であるため、本制度の許可条件(道路構造の保全・交通の危険防止)を踏まえたものでもある。本提案の実施により、申請者側では、手数料の免除や許可が出るまでに要する期間の省略化等が享受できる一方、審査の省略等により、道路管理者の事務軽減にも資すると考える。加えて、これらのメリットを受けようとする誘因効果により、事業者全体で法令遵守が一層促進される結果、交通・輸送安全性が向上することとなるため、安全・確実な物流の確保に向け法令遵守の徹底を図るとする国の施策の方向性(総合物流施策推進プログラム・H21年7月)にも沿った提案であると考えます。</p>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

<b>管理コード</b>	—	<b>プロジェクト名</b>		
<b>要望事項 (事項名)</b>	大型トレーラーハウスの一般道、高速道走行における道路法第47条の2の道路通行許可及び許可手続きの簡素化	<b>都道府県</b>	東京都	
		<b>提案事項管理番号</b>	1023010	
<b>提案主体名</b>	日本 RV 輸入協会			

<b>制度の所管・関係府省庁</b>	国土交通省
--------------------	-------

<b>求める措置の具体的内容</b>	<p>平成7年頃から輸入されている大型トレーラーハウス(米国規格 ANSIA119.5:全長 15.2m×全幅 3.648m×全高 4.256m)は当協会の自主基準で14年余り運行してきました。移動は頻繁にはせず、重量は4~10tと軽く、小回りもできるため、当協会の自主基準において事故も無く本日まで運行してきました。それにより安全は立証できたものと考えています。具体的には一般道、高速道走行における道路法第47条の2の道路通行許可及び許可手続きの簡素化を要望します。</p>
<b>具体的事業の実施内容・提案理由</b>	<p>大型トレーラーハウスは平成7年頃から輸入され日本国内で活用されています。当初は欧米の様にキャンプ場や別荘、コテージ、事務所として活用されてきましたが、近年の日本国内では高齢者や障害を持つ家族の自宅介護用、週末医療のための病院施設代わりの活用等もされ始めました。その様な事から比較的各地の奥地まで入り設置されております。また、現在まで一般道や高速道を利用しても事故も無く輸送されてきました。一般道、高速道走行における道路法第47条の2の道路通行許可及び許可手続きの簡素化(当協会発行のトレーラーハウス登録証明書(米国 ANSI119.5以上の構造基準を満たしていることを確認した上で発行)及び輸送自主基準を添付の上、申請することによる即日の許可)は、新たな産業(工場生産型による技術の進化や、不要になってからの再利用や転売による建築廃材の削減等としての可能性と省エネ効果を多大に秘めている製品)の育成に繋がります。平成8年7月に当協会設立の後、国土交通省(旧建設省)より住指170号の通達によりトレーラーハウスは建築物に該当しない旨が通達されており、年間1,000台以上の販売がされ、累積でも1万台余りが国内に保有されており、利用者の利便性と需要があることは明白と考えられます。また、米国と同サイズで製造できることにより諸外国メーカーとの販売競争力向上も考えられます。</p>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

<b>管理コード</b>	—	<b>プロジェクト名</b>	
<b>要望事項 (事項名)</b>	工業専用地域における用途地域の緩和措置	都道府県	兵庫県
		提案事項管理番号	1026020
<b>提案主体名</b>	兵庫県		

<b>制度の所管・関係府省庁</b>	国土交通省
--------------------	-------

<b>求める措置の具体的内容</b>	<p>尼崎運河再生プロジェクト計画においては、尼崎市南部の運河を核としたにぎわいのある地域づくりを目指し、その拠点となるカフェテリア・レストランなどの施設配置を計画しているが、地域全体が工業専用地域となっており、施設立地が自由には出来ない状況である。そこで、運河再生プロジェクト計画地内の工業専用地域においてカフェ・レストランに係わる用途規制については、その適用を除外する特区を提案する。</p>
<b>具体的事業の実施内容・提案理由</b>	<p>(提案内容)</p> <p>尼崎臨海地域(国道43号以南)において、運河再生プロジェクト整備計画に位置づけられた、カフェ・レストラン等の飲食店については、建築基準法第48条第12項本文及び同法別表第2(を)の5に定められた用途規制の適用を除外する。</p> <p>(理由)</p> <p>① 同法第48条第12項ただし書きでは、個別に「特定行政庁が工業の利便を害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないと認める場合」は、同法別表第2で工業専用地域内において建築してはならない建築物の建築も許可できるが、施工者から見れば公聴会での意見聴取、建築審査会の同意等の手続きが複雑で、公聴会などのため詳細図面等の作成による経費の負担や時間もかかるためリスクが大きく、立地の大きな障害となっている。</p> <p>② 運河再生プロジェクト整備計画は、県、市、隣接する工場を所有する企業、地元住民等で構成される実行委員会において策定されるため、同計画において飲食店を建築しても工業の利便性を阻害せず、公益上やむを得ないエリア及び建築できる飲食店の種類、規模をあらかじめ定めておけば法の定める許可手続きを省略しても工業の利便を害するおそれがない。</p> <p>③ 今回の提案の実現により同整備計画にあらかじめカフェ・レストラン等の立地可能場所を定めることにより、広く周知することができ、実現可能性の高い意図を持ってカフェ・レストラン等のにぎわいの中核となる施設を迅速に誘致することが出来ることとなり、地域の活性化に寄与する。</p>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

<b>管理コード</b>	—	<b>プロジェクト名</b>	
<b>要望事項 (事項名)</b>	除雪機械の使用制限の撤廃	<b>都道府県</b>	鳥取県
		<b>提案事項管理番号</b>	1031010
<b>提案主体名</b>	鳥取県		

<b>制度の所管・関係府省庁</b>	財務省 国土交通省
--------------------	--------------

<b>求める措置の具体的内容</b>	<p>国庫補助を受けて購入した除雪機械の使用路線の制限を撤廃する。</p>
<b>具体的事業の実施内容・提案理由</b>	<p>国庫補助を受けて購入した除雪機械の使用路線の制限を撤廃することにより、効率的な除雪を行う。</p> <p>除雪事業は、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法により指定された路線の除雪を行うにあたり、国庫補助を受けて実施している。同法に定める「指定路線」は昭和60年に指定以降見直しがされていないが、除雪が必要な路線は増加しており、国庫補助を受けない単独での除雪を行わざるを得ない路線が増加している。</p> <p>具体的には、地方公共団体が国庫補助を受けて購入した除雪機械は積雪寒冷地の指定をされた各地方公共団体道しか除雪することが出来ず、各路線間を移動する場合に指定路線以外を走行の方が効率的な場合があり、さらにその際に除雪を行うことが出来れば、時間的にも短時間で除雪を行うことが出来る。</p> <p>については、効率的な除雪を行うため、国庫補助を受けて購入した除雪機械の使用路線の制限を撤廃することを要望する。</p>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

<b>管理コード</b>	—	<b>プロジェクト名</b>		
<b>要望事項 (事項名)</b>	慣行水利権のかんがい用水を活用した小水力発電	<b>都道府県</b>	山梨県	
	施設整備における流水占用許可の見直し	<b>提案事項管理番号</b>	1032010	
<b>提案主体名</b>	山梨県			

<b>制度の所管・関係府省庁</b>	国土交通省
--------------------	-------

<b>求める措置の具体的内容</b>	<p>○かんがい用水を活用して小水力発電の河川法第23条の許可処分を受けるにあたっての前提条件(慣行水利権の許可化)の廃止。</p> <p>○河川法施行規則第11条の改正(同条に定める申請図書の一部省略)</p>
<b>具体的事業の実施内容・提案理由</b>	<p>山梨県は水量に恵まれた急流のかんがい用水(大半は慣行水利権)が多く、小水力発電に利用可能な有望地点が多数あることから、これらを有効に活用した小水力発電の普及を積極的に進めたいと考えている。</p> <p>慣行水利権のかんがい用水において、慣行水利権者以外の者が、小水力発電について河川法第23条の許可(流水占用許可)を得る場合、かんがい用水として使用している慣行水利権についても流水占用許可を得ることが前提とされている(国交省地方整備局による行政指導)。しかし、小水力発電の申請者(慣行水利権者以外の者)が慣行水利権者に流水占用許可の申請の同意を得ることは困難である。また、小水力発電は水を消費しないことから、かんがい用水や河川の流況に何ら影響を及ぼさない。</p> <p>そこで、慣行水利権に関しては流水占用許可を得ることを前提条件とはせず、小水力発電についてのみ流水占用許可を得るものとする。なおその際、上記で述べたように、小水力発電はかんがい用水及び河川流況に何ら影響を及ぼさないことから、河川法施行規則第11条の改正(同条に定める申請図書の一部省略)を併せて求める。</p> <p>○添付を省略する図書</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川の流量と申請に係る取水量及び関係河川使用者の取水量との関係を明らかにする計算</li> </ul> <p>(具体的には下記資料)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①河川実測図(平面、縦横断)</li> <li>②流量計算書(河川)</li> <li>③水収支計算書(河川)</li> </ol>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

<b>管理コード</b>	—	<b>プロジェクト名</b>		
<b>要望事項 (事項名)</b>	搭乗型の移動支援ロボットの公道(歩道)走行社会フ	<b>都道府県</b>	茨城県	
	ィールド実証試験特区	<b>提案事項管理番号</b>	1035010	
<b>提案主体名</b>	つくば市			

<b>制度の所管・関係府省庁</b>	警察庁 国土交通省
--------------------	--------------

<b>求める措置の具体的内容</b>	<p>一定の要件を満たす搭乗型の移動支援ロボット(パーソナルモビリティ等)を、電動機を用いるものであっても、電動アシスト自転車などと同様の軽車両(または原動機を用いる歩行補助車等)扱いとし、つくば市内のある一定区域の公道(普通自転車も走行可能な歩道に限る)での走行を可能とし、歩行者混在空間での移動支援ロボットの实証試験を行なう。</p>
<b>具体的事業の実施内容・提案理由</b>	<p>一定の要件を満たす搭乗型の移動支援ロボット(パーソナルモビリティ等)を、電動機を用いるものであっても、電動アシスト自転車などと同様の軽車両(または原動機を用いる歩行補助車等)扱いとし、つくば市内のある一定区域の公道(普通自転車も走行可能な歩道に限る)での走行を可能とする。これにより、モビリティ格差のない社会の実現等を見据え、移動支援ロボットの歩行者混在空間での実証試験を行い、その有効性・安全性・可能性を評価検証する。</p> <p>提案理由:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①モビリティ格差のない社会の実現に向けて、自動車に替わる近距離の新たな移動手段が望まれており、移動支援ロボットには、新たな移動手段(都市交通システム)として高い可能性がある。</li> <li>②移動支援ロボットには、地域の安全確保のための防犯/パトロールの手段としても、高い可能性がある。</li> <li>③2030年までにCO2排出量50%削減を目指す「つくば環境スタイル計画」の実現のためにも、自動車に替わる環境配慮型の移動手段として、移動支援ロボットは高い可能性がある。</li> <li>④公道での実証試験を行ない、安全性等を検証することで、安全で役立つ移動支援ロボットの実用化を加速させ、世界をリードする日本のロボット産業の創出に貢献し、地域活性化を図る。</li> </ul> <p>安全対策:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①走行エリアを市内一定エリアの幅員が広い歩道(自転車も走行可能な歩道)に限定する。</li> <li>②搭乗する者は安全な搭乗方法について教育を受けた者に限定する。</li> <li>③走行する速度は、低速の自転車と同程度とし、12km/h程度に制限する。</li> <li>④私有地において実証試験や利活用がなされているものに限定する。</li> </ul> <p>その他別紙特区説明書 参照</p>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

管理コード	—	プロジェクト名	十勝エネルギー特区	
要望事項 (事項名)	新エネルギーの利活用の促進(バイオエタノール)	都道府県	北海道	
		提案事項管理番号	1036010	
提案主体名	十勝エネルギー特区推進協議会			

制度の所管・関係府省庁	経済産業省 国土交通省 環境省
-------------	-----------------------

求める措置の具体的内容	バイオエタノールを 10%混合したガソリン(E10)に対応した車が広く公道を走行することを可能とするとともに、E10 の製造及び E10 対応車への E10 の供給を可能とする。
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>バイオエタノールは、規格外小麦等から製造し、ガソリンと混合して自動車用燃料として使用することができる。バイオマスから製造するため、カーボンニュートラルであり、CO2 の排出量削減に資する。</p> <p>政府が「温室効果ガス排出量を 1990 年比で 25%削減」を打ち出されたところであるが、達成するためには、運輸部門の CO2 排出量削減は必須であることから、バイオエタノールの高濃度混合利用の早期実施を提案する。</p> <p>なお、E10 燃料はアメリカの諸州で義務づけられるなど既に海外で普及しており、国内の自動車メーカーも技術的に対応済みである。また、排出ガスについても実証実験の結果、法令に規定された許容限度を下回っていることが確認されているところ。</p> <p>E10 を供給する自動車は、E10 に技術的対応が可能な E10 対応車とするが、現状では E10 対応車として車両登録ができないため、公道を走行することができないことから、車両登録を可能とすることを提案する。</p> <p>なお、E10 に対応していない車への E10 誤給油を防止するため、給油機本体やノズルに E10 であることを表示するとともに、給油口の近くに E10 燃料使用可能である旨を表示するなどの対策を講じる必要がある。</p>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

<b>管理コード</b>	—	<b>プロジェクト名</b>		
<b>要望事項 (事項名)</b>	不正乗車等に係る割増運賃の限度の引上げ	<b>都道府県</b>	東京都	
		<b>提案事項管理番号</b>	1040020	
<b>提案主体名</b>	(株)三井物産戦略研究所			

<b>制度の所管・関係府省庁</b>	国土交通省
--------------------	-------

<b>求める措置の具体的内容</b>	<p>現行制度においては、無効の乗車券による乗車等の不正乗車の場合に請求できる割増運賃の金額は乗車区間の運賃相当額にその2倍の運賃を加えたものを上限とすることとされ、それ以上の額を請求することはできないところ、これを乗車区間の運賃相当額にその9倍の運賃を加えたものまで限度を引上げることを求めるもの。</p>
<b>具体的事業の実施内容・提案理由</b>	<p>現在、我が国存在する軌道にあつては、停留所、交通島等の空間の物理的制約から、改札等を設けず、乗車口と降車口を分けた上で車内において運賃を回収することとしているものがほとんどである。しかし、この場合、乗車にあつては乗車口に、降車にあつては降車口に乗客が集中し、また料金の支払いにも時間を要するため、バス等の交通機関と比べた場合の軌道の利点である定時性が損なわれてしまう。このようなことから、新たに LRT 等の軌道を交通基盤として導入する場合においては、どのドアからでも迅速な乗降が可能のように、予め乗車券を購入した上で乗車することができる、いわゆる信用乗車の導入を検討していることが多い。しかし、検札に出会いさえしなければ乗車券なしで乗車することも不可能ではなく、加えて、検札に出会い不正乗車であることが発覚しても、支払うべき割増運賃が乗車区間の運賃の3倍であるため、不正乗車に対する抑止力が働かない。このため、不正乗車による損失を懸念して信用乗車の導入のみならず、LRT 等の軌道の整備まであきらめてしまうことが多いようである。そこで、LRT 等の軌道の利点を生かした整備を促進するための要素の一つとして、本提案を行うものである。これにより LRT 等の軌道の整備を通じた地域及び地域経済の活性化を期待することができると考えられる。</p>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

<b>管理コード</b>	—	<b>プロジェクト名</b>		
<b>要望事項 (事項名)</b>	カボタージュ(国内輸送)に係る規制の緩和	<b>都道府県</b>	沖縄県	
		<b>提案事項管理番号</b>	1042010	
<b>提案主体名</b>	沖縄県			

<b>制度の所管・関係府省庁</b>	国土交通省
--------------------	-------

<b>求める措置の具体的内容</b>	<p>以下の場合に限る。</p> <p>1) 外国又は日本本土へ製品を販売する目的で、外国から日本本土を経由、又は日本本土から「自由貿易地域」、「特別自由貿易地域」並びに県知事が国交相に申請して認められた企業の工場に輸移入される原材料等の貨物、及びこれらの地域で加工され日本本土を経由して外国へ、又は日本本土へ出荷される製品等の貨物を輸送する貨物船は外国籍船でも可。</p> <p>2) 外国から、沖縄県を輸送拠点として日本本土へ、又は日本本土から沖縄県を輸送拠点として外国に転送される貨物を輸送する貨物船は外国籍船でも可。</p>
<b>具体的事業の実施内容・提案理由</b>	<p>沖縄県は、最も近い鹿児島県から約680km、経済の中心である東京から約1600kmと日本本土から遠く隔絶した、日本で唯一の「島嶼県」である。このため他県のように公的責任で整備される道路、鉄道インフラによる陸上輸送の恩恵を受けることができず、物流は、専ら海上輸送に依存する他ない。一方、長年、沖縄県が目指してきた製造業の振興も、日本本土から隔絶した「島嶼性」故に、高い輸送コストが障害となり、沖縄振興特別措置法に基づく特別自由貿易地域等の特別措置も所期の成果を上げるまでにはいたっていない。「島嶼苦」の解消なくして、本県の製造業振興はもとより、企業誘致・集積による産業振興は困難である。沖縄県は、人口 130 万人余の小さな島嶼経済であることから、アジア各地との多彩な海上輸送航路網を構築するに十分な貨物はない。このため日本本土とアジアとの間の航路途上に位置するものの、素通りされている状況にある。アジアと日本本土相互の間で輸送される貨物の「中継拠点」として沖縄県を活用できるよう、カボタージュ規制を一部緩和するもの。「貨物の中継拠点」の形成を通じて、アジア各地との多彩な海上輸送航路網が構築できれば、物流コスト低減やリードタイムの短縮等、物流環境が飛躍的に改善されることから、沖縄県への製造業の立地・集積が期待され、沖縄県が目指す自立経済構築に大きく資する。</p>

## 12 国土交通省 特区第16次 検討要請

管理コード	—	プロジェクト名		
要望事項 (事項名)	市街化調整区域における、土地開発規制の緩和。	都道府県	愛知県	
		提案事項管理番号	1047040	
提案主体名	株式会社 玉越			

制度の所管・関係府省庁	農林水産省 国土交通省
-------------	----------------

求める措置の具体的内容	<p>市街地に隣接している、市街化調整区域においては、その調整区域内における土地開発を、地球温暖化対策に適合した設備を有する建築物にあつては、開発を許可する。具体的には太陽光発電設備を具備した、21世紀型の娯楽施設の建築を促進する。</p>
具体的事業の実施内容・提案理由	<p>市街化区域に隣接する、市街化調整区域内の農地においては、従業者の高齢化及び、継承者不在が非常に大きな社会問題となっている。現行における市街化調整区域では、他の用途への転用が非常に難しく、いわゆる耕作放棄地の類が年々増加しており、このままでは市街化地域に隣接する市街化調整区域は疲弊の一途をたどることとなる、このため娯楽施設に限り、ある一定の要件を満たせば、構造改革特区により、市街化調整区域内の土地開発規制を緩和することとする。これにより高齢者農家の救済や耕作放棄地対策がなされるばかりか、政府が定めた数値目標である、「CO2 等排出量について、2020年までに 25%減(1990 年比)」の達成に寄与できるものである。</p>