

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	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120010	高齢者支援のためのタクシー業の新規参入について	特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法第6条第2項特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する基本方針 四三(2)特定地域の指定及び特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化の推進のために監督上必要となる措置の実施について	特定地域におけるタクシー・ハイヤーの新規参入許可に当たっては、収支計画について、新たに発生する輸送需要によるものかどうかの審査を行うなど処分基準の厳格化を図っている。	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。	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。具体的には「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以上は必要であり、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。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。	C	IV	タクシー事業を巡っては、長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両が増加していることなどにより、地域によっては収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の問題が生じ、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況となっている。こうした状況を踏まえて、平成21年6月に「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」(以下「タクシー適正化・活性化法」)が成立し、第6条第2項において、国の責務として、特定地域(供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域)のタクシー事業の適正化を推進するため、処分等監督上必要な措置を適宜に実施するものとされ、加えて、衆・参両院の附帯決議において、特定地域では、原則として新規参入による需要増が明らかに見込めるもの以外は、これを認めないことと定められたところである。国土交通省では、タクシー適正化・活性化法の立法趣旨、衆・参両院の附帯決議を踏まえ、特定地域における安易な供給拡大を抑制するよう、一般タクシーについては一般地域の新規参入基準に加えて、収支計画について、原則として新たに発生する輸送需要によるものであるかどうかの審査を行うなど処分基準の厳格化を図ることとしたものであり、高齢者支援を目的とした新規参入であっても一般タクシーとして認める以上は高齢者以外の一般旅客の乗車を可能であることから、地域における供給過剰の進行に悪影響を及ぼし、ひいてはタクシー適正化・活性化法の各種取組による効果まで損なわれることから、これを緩和することは困難である。なお、高齢者を含む要支援以上の者等に対する輸送サービスに限定してタクシー事業を行う場合は、福祉タクシーとして新規参入、増車が認められており最低導入台数も1台からとなっている。福祉タクシーは運賃についても大幅に弾力的な審査となっており福祉タクシーとして営業することによりご要望の内容は実現可能である。		1003010	個人	愛媛県	国土交通省
120020	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	航空法第11条	航空法第11条第1項では、航空の用に供する航空機について、有効な耐空証明を受けることを求めている。ただし、自作航空機であって、航空法第10条第4項に規定される基準への適合性の証明が困難なものにあつては、航空愛好家が飛行することを目的とするものに限り、原則として、人、人家又は物件の上空を除く増周空域内(飛行又は航空法第79条の場外離着陸の許可を受けた場所を中心として原則半径3km以内、ただし、一定の要件を満たす場合には半径9km以内まで拡大することが可能。)の飛行であつて、管制区又は管制航路を飛行せず、かつ、航空法第81条及び航空法施行規則第174条の規定を遵守して行う飛行について、航空法第11条第1項ただし書の規定に基づき、個別の機体毎に審査審査や必要に即した実地検査を実施した上で許可している。このように自作航空機に対する同条ただし書の規定に基づく許可は、本来航空機として備えるべき安全性が証明されていない機体に対する限定的な取扱いである。	航空法11条但書について 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。	提案理由: 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効率を低下させざるは無い、工場生産機としての特徴信頼性に繋げ、複数台の同時使用の実現を目指す。 背景: 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。具体的実現要件は、多数の操縦士と相当数の機体であり、操縦士の養成と各自治体・警察・消防への機体配備が期待される。 災害時、社会的に迅速なサービスの緊急配備が要請される中、本超小型ヘリコプタの利用は、費用対効果の面でも要望を満たし、実証的な効果が期待される。 国際的展望では、操縦士養成過程での機体使用で更なる機体改善を果たし、訓練データの蓄積と訓練メソッドの確立が可能。同時に整備要員も育成され、海外売込・海外訓練共に展開が可能。世界各地から既に引合いがある現状に鑑み、新たな輸出産業と経済効果の現実的創出が期待される。 理想拠点としては、現在の開発地である松本地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。歴史的にも松本市は民間航空先駆地の地でもあり、特区開設に地域の同意も得られ易い。 現法では、機体・乗員・場所共に厳しい制約により有人機の自由な運行は非常に困難である。殊に場所の制約は申請・許可が必須の上、時に数メートル四方と規定され、更に離陸地点に着陸する事が条件とされている。 以上より、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成が不可能である現状を改善したい。	C	一	航空法第11条第1項ただし書の規定に基づく許可は、機体1機体の許可であり、それそれの機体について許可を受ければ、現行でも複数の機体を同時に使用することは可能である。 ただし、同許可については、本来の耐空証明制度と同様に、設計及び製作者が同じ自作航空機であつても、機体毎の現状の確認が必要であるため、設計及び製作者が同じということをもって全ての機体に対し一括的に許可を付与することを特区として認めることはできない。	長野県松本地区 特定区域飛行特区	1004010	GENO-ボ レーション、松 本市	長野県	国土交通省
120030	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	航空法第28条	航空法第28条第3項の規定により、操縦者について個別的に操縦の許可を行っている。その許可にあつては、飛行の安全確保のため、操縦者が当該機体の強度、性能、特性等について十分認識し、地上清走等十分訓練を行い除々に経験を積み上げることが必要な条件として付している。	航空法28条について 自作機パイロット許可要件は、 ・メカニズムに精通している事 ・取扱いに精通している事 ・操縦に慣れている事 であるが、最初初心者には許可取得が困難である。そこで、産学による教育で訓練開始可能な程度の緩和。	提案理由: 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。 背景: 搭乗者及び第三者の安全に鑑みれば、操縦者に対し、安全に飛行するために必要な知識はもちろんのこと、十分な訓練、経験の積み上げによる操縦の技量を求めるべし、産学による知識習得をもって許可をしてはならない。 ・初回のシミュレーション飛行等の許可(第1段階の許可)の取得においては、産学による教育のほか、地上試運転、地上清走等の地での練習を行うことにより、許可取得が可能である(※)。この地上での練習は、特に許可を得ることなく出来るものであり、飛行前に実際の機体に触れておくことは、飛行の安全にとり重要なものであるため、実施することを求めているものである。また、第1段階の許可以降の許可については、第1段階の飛行において、機体の操縦の経験を積んで頂き、特に安全上の問題がなければ許可されるものであり、必要以上の訓練を求めらるものではない。 よって、今後の要望については、産学に加え初回飛行前に試運転や地上清走等の必要な地上での実地練習を行って頂くことで解決するものとする。 (※今後の要望には直接言及されていないが、飛行安全のための操縦者の健康診断書等も確認している。)	C	一	搭乗者及び第三者の安全に鑑みれば、操縦者に対し、安全に飛行するために必要な知識はもちろんのこと、十分な訓練、経験の積み上げによる操縦の技量を求めるべし、産学による知識習得をもって許可をしてはならない。 ・初回のシミュレーション飛行等の許可(第1段階の許可)の取得においては、産学による教育のほか、地上試運転、地上清走等の地での練習を行うことにより、許可取得が可能である(※)。この地上での練習は、特に許可を得ることなく出来るものであり、飛行前に実際の機体に触れておくことは、飛行の安全にとり重要なものであるため、実施することを求めているものである。また、第1段階の許可以降の許可については、第1段階の飛行において、機体の操縦の経験を積んで頂き、特に安全上の問題がなければ許可されるものであり、必要以上の訓練を求めらるものではない。 よって、今後の要望については、産学に加え初回飛行前に試運転や地上清走等の必要な地上での実地練習を行って頂くことで解決するものとする。 (※今後の要望には直接言及されていないが、飛行安全のための操縦者の健康診断書等も確認している。)	長野県松本地区 特定区域飛行特区	1004020	GENO-ボ レーション、松 本市	長野県	国土交通省

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120040	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	航空法第11条、第79条	航空法第79条の規定により、航空機は、空港等(空港及びその他の飛行場をいう。)以外の場所で離陸し、又は着陸してはならないことになっている。ただし、空港等以外の場所であっても、同条但し書きの許可を受けた場合には離着陸することができる。同条但し書きの許可は、空港等以外の場所における離着陸の禁止を解除するものであり、特定の場所の間の飛行について規制しているものではない。	航空法79条但書について 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。	提案理由: 訓練能力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ない。  背景: 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。実現の具体的要件は、多数の操縦士と相当数の機体であり、操縦士の養成と各自治体・警察・消防への機体配備が期待される。 災害時、社会的に迅速なサービスの緊急配備が要請される中、本超小型ヘリコプタの利便性は費用対効果の面でも要望を満たし、実証的な効果が期待される。 国際的展望では、操縦士養成過程での機体使用で更なる機体改善を果たし、訓練データの蓄積と訓練メソッドの確立が可能。同時に整備員も育成され、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。 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、機体生産にも最適な理想地点である。歴史的にも松本は民間航空先駆地の地でもあり、特区開設に地域の同意も得られ易い。 現法では、機体・乗員・場所共に厳しい制約により有人機の自由な運行は非常に困難である。殊に場所の制約は申請・許可が必須の上、時に数メートル四方と規定され、更に離陸地点に着陸する事が条件とされている。 以上より、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員の養育が不可能である現状を改善したい。	E	—	航空法第79条の規定は離着陸の場所に関する規定であり、同条但し書きはその例外を許可する規定であるところ、二地点間の飛行を規定しているものではない。 なお、航空法第11条第1項ただし書の規定に基づく許可において、通常認められる飛行区域を拡大して飛行することが認められた場合、同一飛行区域における複数の場外離着陸場が使用できることになっている。 また、飛行区域内の複数の場外離着陸場については、航空法第79条ただし書許可において、航空法第11条第1項ただし書許可を受けた航空機の性能を踏まえ、設置基準と周辺環境との適合状況等を審査した上で許可している。	長野県松本地区 特定区域飛行特区	1004030	GENコーポレーション、松本市	長野県	国土交通省
120050	搭乗型の移動支援ロボットの公道(歩道)走行社会フィールド実証試験特区	道路運送車両法第2条第2項及び第3項	原動機により陸上を移動することを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないものは、道路運送車両法上、原動機定格出力の大小に応じて、自動車又は原動機付自転車の道路運送車両となる。	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も、電動アシスト自転車など同様の軽車両(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(普通自動車も走行可能な歩道に限る)での走行が可能とし、歩行者混在空間での移動支援ロボットのの実証試験を行なう。	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も、電動アシスト自転車など同様の軽車両(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(普通自動車も走行可能な歩道に限る)での走行が可能とする。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。  提案理由: 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。 ②移動支援ロボットには、地球の安全確保のための防犯・コントロールの手段としても、高い可能性がある。 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。 ④公道での実証試験を行い、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活用化を図る。 ⑤公道での実証試験を行い、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活用化を図る。 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。  安全対策: ①走行エリアを市内一定エリアの幅員が広い公道(自転車も走行可能な歩道)に限る。 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。 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。 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る。 その他別紙特区説明書 参照	F	—	ご提案の移動支援ロボットが、電動アシスト自転車等と同様に歩行者混在空間での走行が可能かどうかについては、歩道を含めた道路交通安全を規制する道路交通法の問題となる。 なお、ご提案の移動支援ロボットは、道路運送車両法で定める自動車又は原動機付自転車等の道路運送車両に該当する可能性があるものと思われる。道路運送車両の保安基準が定められており、これに適合するものでなければ公道を運行することができないことになっている。 当省としては、今後、ご提案のようなロボットが、歩行者混在空間であるかどうかを問わず、公道を走行するに際し、自動車や自動二輪車と同様に、安全・環境の基準を適用するかどうか等について、早急に検討することとした。	つくば市	1035010	茨城県	警察庁 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	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120060	新エネルギーの利活用の促進(バイオエタノール)	<p>大気汚染防止法第19条第1項</p> <p>大気汚染防止法第19条の二第1項</p> <p>大気汚染防止法第19条の二第1項の規定に基づく、自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度を示す</p> <p>揮発油等の品質の確保等に関する法律第13条第1項</p> <p>揮発油等の品質の確保等に関する法律施行規則第10条</p> <p>道路運送車両法第40条、41条</p> <p>道路運送車両の保安基準第1条の2</p> <p>道路運送車両の細目を定める告示第3条</p>	<p>自動車燃料の規格は、大気汚染防止法、道路運送車両法及び揮発油等の品質の確保等に関する法律の法律に基づいて、それぞれ整備されているのであるが、道路運送車両法及び法律等での燃料規格は、大気汚染防止法第19条第1項及び第19条の二第1項の規定を踏まえて整備されているものである。大気汚染防止法においては、大気汚染防止法の観点から、同法に基づく自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度を定めており、エタノール分に係る規格については、エタノール分に係る規格については、含炭素率1.3%までを規定している。また、揮発油及び揮発油等に関する規格については、この大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度に基づくとともに、加えて安全性確保の観点から、バイオ燃料の混合割合については、ガソリンについてはエタノール5%以内、軽油については燃料供給システム5%以内(50)までと規定している。</p> <p>大気汚染防止法においては、同法に基づく自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度を定めており、エタノール分に係る規格については、含炭素率1.3%までと規定しており、許容限度以上にバイオ燃料が混合された燃料については、これに対応している車両に使用した場合は大気汚染への影響があることから、認められていない。</p> <p>揮発油等の品質の確保等に関する法律(以下「品質法」といふ。)においては、国民生活上の関心事が「高品質である揮発油、軽油、灯油及び重油について、消費者の利益を確保することを目指す」として、石油製品の品質の確保等に関する措置を講じている。同法においては、大気汚染防止法19条の二第1項の規定を踏まえて規格も制定しているものであるが、揮発油等及び大気汚染防止法の観点から同法には燃料性状(炭素率)と規定しており、バイオ燃料の混合割合については、ガソリンについてはエタノール5%以内(53)まで、軽油については燃料供給システム5%以内(55)までと規定している。</p> <p>エタノール含有率については、一般車両に高濃度アルコールエタノールを使用した場合の燃費及び出力の低下が懸念され、一般車両に使用して安全性上の懸念のない燃料として9%上限を規定しているものである。また、バイオディーゼルの含有率については、品質法に規定している。このように燃料を用途に区分して用途ごとに品質基準を定め、揮発油等の品質の確保等に関する法律(燃料性状等許容限度)を実施しており、これによって、試験研究として「規格外燃料の使用が認められる」とある。高濃度エタノール混合燃料試験研究については、現時点では、北海道から財団や大阪府においてE10の試験研究等をそれぞれ実施しているところ。</p> <p>道路運送車両法においては、大気汚染防止法第19条第1項の規定を踏まえて燃料規格を制定しているが、E9を超えるバイオエタノール混合燃料が一般車両に使用した場合は、安全性及び大気汚染防止法の観点から懸念があることから、E10規格は、大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度や揮発油等の品質の確保等に関する法律に基づく揮発油等規格制において、一般の自動車燃料として使用することが認められていない。また、同法を踏まえて、国土交通省所管の「保安基準項目管理」において既に燃料規格及びその内容を規定した上で、車庫上の技術基準が定められていない。</p> <p>しかしながら、バイオ燃料混合量の更なる高濃度化への対応の必要性を踏まえて、国土交通省では、平成19年10月に自動車の安全性等を確保することを条件としてE10対応車の技術開発の促進、大臣認定による試験走行等取得しを可能とする制度を創設しており、この制度を用いることにより、試験研究として規格外燃料の使用が可能である。現在、北海道の財団や大阪府においてより力を入れた試験研究が実施されている。</p>	<p>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もに、E10の製造及びE10対応車へのE10の供給を可能とする。</p>	<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急実施を提案する。</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供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ことを表示などの対策を講じる必要がある。</p>	F	III	<p>各府省庁からの提案に対する回答</p> <p>・バイオ燃料混合量の更なる高濃度化への対応の必要性を踏まえて、国土交通省では、平成19年10月に自動車の安全性等を確保することを条件としてE10対応車の技術指針を定め、道路運送車両法に基づく大臣認定による試験走行を可能とする制度を実施している。</p> <p>・また、経済産業省では、揮発油等の品質の確保等に関する法律において、自動車の安全性や管理体制等を確保することを条件として規格外燃料の公道使用の認定制度(試験研究認定制度)を実施している。</p> <p>・現在、環境省の高濃度バイオ燃料実証事業として、北海道とから財団や大阪府において、これらの制度による認定を取得し、E10対応車の走行実証試験を実施している。</p> <p>・今回の提案については、E10対応車の詳細について精査する必要があるが、現行の道路運送車両法に基づくE10大臣認定と揮発油等の品質の確保等に関する法律に基づく試験研究認定を取得すれば公道の走行が可能であり、これまでの大臣認定申請実績を踏まえ、申請時におけるより一層の提案主体の負担軽減を図って参りたい。</p> <p>・なお、E10の試験研究用自動車以外の自動車への使用を可能とするため、平成23年度に結論を得ることを目指して、関係府庁(経済産業省、環境省)と連携しつつ所要の検討を進めているところであるが、更なる前向きを検討して参りたい。</p>	十勝エネルギー特区	1036010	十勝エネルギー特区推進協議会	北海道	経済産業省 国土交通省 環境省
120070	不正乗車に係る割増運賃の限度の引き上げ	<p>軌道運輸規程(大正12年鉄道令第4号)第8条第2項</p>	<p>軌道運輸規程第8条第2項において、軌道経営者は、無効の乗車券で乗車した者に対して、乗車区間に相当する運賃及びその2倍以内の割増運賃を請求できる旨規定されているところである。</p>	<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ようとする。</p>	<p>現在、我が国存在する軌道においては、停留所、交通島等の空間的制約から、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、降車口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、新たなLRT等の軌道を交通基盤として導入する場合には、どのドアからでも迅速な乗降が可能となるように、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、檢札に出会いさえ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、檢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9倍であるため、不正乗車に対する抑止力が弱い。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ず、まじまじと行うのである。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>	C	III	<p>軌道運輸規程第8条第2項において、軌道経営者は、無効の乗車券で乗車した者に対して、乗車区間に相当する運賃及びその2倍以内の割増運賃を請求できる旨規定されているところである。</p> <p>・割増運賃(料金)が、鉄軌道のみならず、広く航空、バス、有料道路等において、支払いを免れた額の2倍以内で規定されており、不正乗車の防止策として社会に強く定着し、一定の機能を果たしていること</p> <p>・ICカード等の導入により、路線によっては不正乗車を防止することが可能と考えられること</p> <p>・また、各軌道経営者等の要望及び実態の正確な把握、現行制度の問題点の整理、社会的なコンセンサスが得られるかどうか等の課題があり、慎重な検討が必要である。</p>	1040020	(株)三井物産戦略研究所	東京都	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	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120080	カボタージュ(国内輸送)に係る規制の緩和	船舶法第3条	日本各港間の輸送(貨物及び旅客)は、原則日本籍船でなければ行うことができない。	以下の場合に限る。 1)外国又は日本本土へ製品を販売する目的で、外国から日本本土へ特別自由貿易地域、又は日本本土から「自由貿易地域」、「特別自由貿易地域」並びに農知事が国交相に申請して認められた企業の工場に輸入される原材料等の貨物、及びこれらの地域で加工された日本本土を經由して外国へ、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。 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輸送される貨物を輸送する貨物船は外国籍船でも可。	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「島嶼県」政に、高い輸送コストが障害となり、沖縄県と特別措置法に基づく特別自由貿易地域等の特別措置を所期の成果を上げるまでにはいたっていない。「島嶼苦」の解消なしで、本県の製造業振興はもとより、企業誘致・資材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県であることから、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、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、カボタージュ規制の一部緩和するもの、「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。	C	—	国内沿岸輸送(カボタージュ)は、自国海運業・自国船員の維持、国内安定輸送の確保等の観点から、自国内の物資又は旅客の輸送は原則として自国船舶に限ることが国際的な慣行となっている。主要海運国において維持されている制度であって、我が国においては船舶法第3条により原則禁止されており、提案のあった事項については、特区としての対応は困難である。但し、現在でも、①当該沿岸輸送が我が国における安定輸送の確保等の観点から支障を生ずるものではないこと、②日本の海上運送事業者による物品又は旅客の輸送に支障を生ずるものではないことを前提として、外航輸送の一部と考えられるもの(※)であって、相互主義に基づき二国間の通商航海条約に基づくもの等には状況に応じ柔軟に特許により沿岸輸送を認めたとらざるを得ない。従って、個別具体的な事業については上記前提を照らし、カボタージュ特許の可否を審査することとなる。  (※) 通し船荷証券を有する海外からのノ海外への輸送の一部として沿岸輸送を行うものであって、当該沿岸輸送に係る追加的な料金の徴収を行わないもの	1042010	沖縄県	沖縄県	国土交通省	
120090	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	租税特別措置法(第33条、第33条の4) 租税特別措置法施行規則(第14条、第15条) 土地区画整理法(第2条、第109条) 土地区画整理法施行令(第67条)	土地区画整理事業で減価補償金を交付すべきこととなるものが施行される場合において、公共施設の用地に充てるべきものとして施行区域内の土地等が買収られ、対価を取得する場合には、譲渡所得の5,000万円特別控除が適用可能となる。	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「買収に係る土地が公用道路、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、買収に係る土地を公共施設の用地として登記した旨を証する書類として家賃が義務づけられている登記簿謄本を代えて「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。	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る。 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、「当該買収にかかると土地が公用道路、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されている。 また、土地区画整理事業運用方針では、「公共施設充当地を取得した場合においては、法務局より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。 本市が減価補償金の交付に代えて用地の先行買収を行うおいては宅地に集合住宅があり、その集合住宅をすぐに撤去せず、当面、中移転後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仮住居費の積立補償費の縮減(約9,000万円)、②中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。 当該土地の買収について課税の特例を適用したい。 (代替措置) 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。 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」も可能とする。	C	III	要望では、土地区画整理法における「公共施設」に該当しない住宅(賃借人が居住)として活用することや前提となっており、特例要件の原則として賃借人専用施設として使用されるまでには土地取引から約束手続となり、この間に事業計画の変更等が行われ、適用要件を満たさなくなる可能性があることから、当該土地の公共性が担保されているとは言いがたく、全国一律かつ平等に課されるべき税の特例を認められるものではない。 課税に当たっては、公共施設充当地が確定であることが確認されることにより、適正な課税を確保することが必要であり、土地の現況及び利用目的が公正に表れる地目を変更することをもって認めているものである。 また、特例適用の必要書類として登記簿謄本が挙げられているのは、取引において第三者である税務署等がその取引の有無及び現況地目等を、その具備により対抗要件を備えることのできるものによって公正かつ確実に確認するためである。 しかし、今般提案のあった「買収目的を記載した登記承諾書の写し」及び「地方自治法上の行政財産としての財産台帳の写し」は、どちらも取引の当事者の一方又は双方が作成する書類であり、また、行政財産及び準行政財産については、各自自治体の財産台帳に登録後区分、種類、用途等の変更を行うことが可能であることから、第三者である税務署が、対象である不動産が取引後の所有者等において公共施設用の供すること公正・確実に確認できるものではない。 以上から、提案内容は特例趣旨を充たさない。	1006010	松山市	愛媛県	法務省 財務省 国土交通省	
120100	建築基準法の改正(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)	建築基準法第27条第1項	3階以上の階を学校の用途に供する建築物は、耐火建築物としなければならない。	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、3000㎡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ずとも、木造化を促進し、木造化を可能とするよう、建築基準法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。しかし、延べ床面積が3,000㎡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化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、3000㎡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ずとも、木造化を促進し、木造化を可能とするよう、建築基準法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きたい。	D	—	耐火構造の仕様としては、従来は鉄筋コンクリート造や鉄骨鉄筋コンクリート造等に限定されていたが、木材を用いた量や柱等についても、近年技術開発が進んでいる。 ・鉄骨を木材で被覆するもの ・組み合わせ方を工夫した、全て木材のみで構成される柱などが、一定の性能試験を行ったうえで耐火構造の認定を取得していること。 平成12年に、建築基準性能規格化したところであり、国土交通大臣の認定を取得した仕様であれば、耐火性能検証法を行わずとも木造化が現行制度で可能である。 この結果、近年、木材に関する様々な技術開発が行われ、木材を使用した耐火建築物等が建築されている。 本年11月には、木材を使用した耐火建築物に係る解説書「木造建築物のすすめ」を発行したところであり、今後、これにより木材を使用した耐火建築物の実現方法等について広く周知していく。	1007020	愛媛県	愛媛県	国土交通省	
120110	市街化調整区域内の開発許可についての要件の緩和	都市計画法第34条第12号	市街化調整区域においては、都市計画法第34条各号に適合する開発行為について、許可が可能となっている。	現行法(都市計画法第34条第12号)で規定されている「市街化を促進するおそれない開発行為」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。	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「別所ふれあい地区」については、その人口が平成7年(2015年)に比べて60%にまで減少するとともに、65歳以上の高齢化率は41.5%に上昇すると予測される。 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。 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を限定する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ない開発行為にあつた」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。これにより、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。	D	—	ご提案に係る施設については、都市計画法第34条第12号に基づく条例の制定は不可との兵庫県の判断があったところであるが、例えば、地域住民の日常生活用品等については、都市計画法第34条第1号による許可、工業・住宅については、地区計画を策定の上、都市計画法第34条第10号による許可が可能となる場合があると考えられることから、開発許可権者である兵庫県にご相談いただきたい。	1008020	三木市	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	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120120	特殊車両通行許可申請手続の簡素化	道路法第47条の2	道路管理者は、車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ない認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するために必要な条件を附して、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができる。	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)。 ①車両が、超す法車両でないことかつ超重量車両ではないこと 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	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られる。今回の提案は、この様な考えに基づき、審査の必要性が低い標準的な事例のケースとするため、車両と経路を限定して、道路管理者が精査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り、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、道路管理者の事務経費にも資すると考えられる。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寄与する効果も期待される。また、物流の方向性(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られる。	C	—	特殊車両通行許可制度は、一般的に禁止されている重量及び寸法の車両の通行の申請に対し、道路管理者が通行経路の道路と当該車両の物理的な関係において通行の可否を審査し、禁止を解除するものであり、これを届出制とすることは、道路構造の保全又は交通の危険防止の観点から困難と考えられます。現行でも、特殊車両オンライン申請システムにより算定可能な車両及び経路については、道路管理者たる地方公共団体により算定自動車国道や一般国道も含めて迅速な許可が可能となっています。		1013010	茨城県、栃木県、群馬県	茨城県、栃木県、群馬県	国土交通省
120130	大型トレーラーハウスの一般道、高速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の簡素化	道路法第47条 車両制限令第3条 道路運送車両法第40条、第41条 道路交法第62条	道路管理者は、車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ない認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するために必要な条件を附して、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができる。	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、本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られます。具体的には一般道、高速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の簡素化を要望します。	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。当初は欧米の横長キャンピング車や別荘、コーポラ、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事故も無く輸送されてきました。一般道、高速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ANSI19.5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基に)の申請することによる即日の許可は、斬新な産業・工場生産型による技術の進化や、不要にならないからの再利用や転売による建築物の削減等としての可能性とエネルギー効果を多次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)より住居170号の運送(ト)にリレ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。	C	—	道路法第47条の2に規定されている特殊車両通行許可は、道路運送車両法に定められた自動車であっても、貨物を積載しかつ連結車は連結した状態において一般的に禁止されている重量及び寸法となる車両の通行に対し、道路管理者が禁止を解除するものであり、通行の頻度やこれまでの事故の有無にかかわらず、通行経路の道路と当該車両の関係を客観的かつ物理的に審査する必要があります。ご提案のトレーラーハウスは、それを積載した車両寸法において下記のCとおり一般の制限値を超えるものであり、道路構造の保全又は交通の危険防止の観点から、通行経路の車道幅員やトンネル構造における空間高の確認、交差点折返し時の安全確保等の道路管理者による個別具体的な審査を必要とするので、これを簡素化することはできません。 A=トレーラーハウスの寸法、B=車両制限令の一般の制限値、C=Aー 幅:A=3、648m、B=2.5m、C=1、148m 高さ:A=4、256m、B=3、8m、C=0、456m 長さ:A=牽引車長さ+15.2m、B=12m、C=牽引車長さ+3.2m 最小回転半径:A=不明、B=12m、C=不明		1023010	日本RV輸入協会	東京都	国土交通省
120140	工業専用地域における用途地域の緩和措置	建築基準法第48条、別表第2、都市計画法第8条、第12条の5	工業専用地域内であっても、特定行政庁による許可等により、カフェ・レストランの立地は可能である。	尼崎湾再生プロジェクト計画においては、尼崎市南部の湾岸を核とした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・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、施設立地が自由に出来ないう状況である。そこで、湾岸再生プロジェクト計画内で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。	(提案内容) 尼崎臨海地域(国道43号以南)において、湾岸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(ホ)の5に定められた用途規制の適用を除外する。 (理由) 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、施工から見れば公衆衛生の意見聴取、建築審査会の同意等の手続きが複雑で、公益的な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。 ② 湾岸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、地元市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れ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。 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たカフェ・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。	D	—	用途地域に関する都市計画は、将来にわたる土地利用のあり方を定めるものであるため、公告・概覧等の手続きを経て、都道府県又は市町村において定めることとしている。 また、建築基準法第48条ただし書きに基づく用途規制の例外許可においても、上記のような都市計画の手続きを経ない代わりに、当該許可に利害関係を有する者の出席を求めて公開による意見の聴取を行い、かつ、建築審査会の同意を得た上で、特定行政庁が許可することとしている。 このように、用途規制の変更や適用除外については、その重要性に鑑み、都市計画法や建築基準法に基づき、当該地域においてその公平性及び妥当性等を担保するための十分な手続きを経て行われるものであり、また、県又は市の自主性に基づき、用途地域の変更や地区計画の策定等により対応可能な制度がすでに設けられている。 さらに、ご提案の地域は、特区提案者である兵庫県がそもそも都市計画において工業専用地域として決定した地域であり、ここ一帯のエリアを設定して、飲食店の立地を推進しようとする場合は、都市計画の手続きを経て、県において工業地域等の用途地域に変更することにより対応可能であるので、庁内において十分に調整された。		1026020	兵庫県	兵庫県	国土交通省
120150	除雪機械の使用制限の撤廃	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第3条、第6条 補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第3条、第11条	「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」第11条において、補助事業者は法令の定及び補助金等の交付の目的に従って誠実に補助事業を行うように努めるとともに、補助金等の他の用途への使用をしてはならないとされている。	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。 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年に指定が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。 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する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。 つまりは、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する。	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。 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年に指定が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。 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する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。 つまりは、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する。	D	—	補助の目的に沿った使用を妨げない範囲において、指定区間の移動中の除雪を行うことは、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律に抵触するものではないため、現行規定により対応可能である。		1031010	鳥取県	鳥取県	財務省 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	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	提案事項 管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係官庁
120160	慣行水利権のかんがい用水を活用した小水力発電施設整備における流水占用許可の見直し	河川法第23条 河川法施行規則第11条	水力発電規模の大小にかかわらず、河川の流水を占有するためには、河川法第23条に基づき、許可を得なければならない。許可の申請は、河川法施行規則第11条に基づき、申請書及び必要図書を提出して行う。	○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。 ○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)	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。 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(国土交通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。 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。 ○添付を省略する図書 ・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 (具体的には下記資料) ①河川実測図(平面、縦横断) ②流量計算書(河川) ③水収支計算書(河川)	C	—	既存の水路等から取水して新たに発電を行う場合、その取水量の範囲内で新たな取水を行うことが明らかであれば、他の水利使用や河川環境等に影響がないことから、平成17年に申請手続等を簡素化しています。 一方、旧河川法以前より取水している等により河川法の許可があったものとみなす水利使用(以下「慣行水利権」という。)を使用する場合、取水量が明確でなく、その取水量の範囲内で新たな取水を行うことが明らかでないため、小水力発電の取水量の確認が必要となり、水利使用許可申請書類(河川平面・縦横断図、流量計算書等)の提出は必要となります。仮に取水量を確認せずに許可した場合には、他の水利使用や河川環境等に重大な影響を及ぼす恐れがあることから以下の方法のいずれかで許可手続を行っております。 ①慣行水利権について、改めて水利使用許可した上で、従属する小水力発電の水利使用許可に係る申請手続き等を簡素化。 ②慣行水利権はそのままで、小水力発電の水利使用許可については、通常の申請手続きで行う。		1032010	山梨県	山梨県	国土交通省
120170	市街化調整区域における、土地開発規制の緩和	農地法第4条、第5条 農業振興地域の整備に関する法律第10条、第13条 都市計画法第34条	市街化調整区域においては、都市計画法第34条各号に適合する開発行為について、許可が可能となっている。	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。	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数が年々増加してきて、このままでは市街化地域に隣接する市街化調整区域は競争の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。	D	—	提案に係る娯楽施設の内容が必ずしも明らかではなく、太陽光発電の設備を備えていることのみをもって、一律に市街化調整区域における許可の可否を判断することは困難であるが、例えば、市街化調整区域内に存する観光資源の有効な利用に必要な建築物の用に供する目的で行う開発行為や、開発区域周辺の市街化を促進する恐れがなく、かつ、市街化区域において行うことが困難又は著しく不相当と都道府県知事が認め、あらかじめ開発審査会の議を経た開発行為については、現行制度上許可が可能となっている。後者の例として、国土交通省が各開発許可権者に対し技術的助言として示している「開発許可制度適用指針」においては、「市街化調整区域における自然的土地利用調和のとれたレクリエーションのための施設を構成する建築物」を例示しているところである。		1047040	株式会社 玉越	愛知県	農林水産省 国土交通省