管理コード	府省庁名	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	反映の分類	概算要求への反映状況	予算等の措置の名称 （項）（目）（目細）	概算要求額 （単位：千円）	その他	予算の名称 （項）（目）（目細）	予算額 （単位：千円）	その他関連事項	管理番号	提案事項	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	根拠法令等	都道府県	提案主体名	その他 （特記事項）	制度の所管・関係省庁
1210010	国土交通省	地域公共交通確保維持改善事業について	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱	補助対象事業の基準の一つとして、次の基準を設けている。 以下の①から③のいずれかに該当するもの ①　当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの ②　既に運行を開始しているもので生活交通ネットワーク計画に基づき新たに地方公共団体が支援を開始するもの ③　平成23年度以降に本節による補助金の交付を受けたことがあるもの。	C	本制度は、存続の危機に瀕している地域の生活交通を確保・維持するため、平成23年度に新たに創設したもの。 従って、国は本制度で、現状、地域において絶対的に不足している公共交通サービスの充実を図ることが必要であることから、新規の輸送サービスの創出に資することを補助要件としている。 一方で、従来から地方自治体の自主的な取り組みによりサービスが提供されているバス交通は、引き続き地方自治体の支援によることが、国と地方の役割分担を踏まえれば適切と考えている。	－	－	添付資料あり				1014010	地域公共交通確保維持改善事業について	存続の危機の瀕している地域の交通手段を確保することを目的に制定された、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の主旨に合致するものにあっては、実施年度を問わず補助対象としていただきたい。	本村は、廃止路線バス対応として、乗合バス事業者に委託し、同一路線の運行を存続してきたが、財政面及び利便性の問題もあり、平成23年度から道路運送法第78条第2号に定める自家用有償旅客運送を実施している。 この度、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の交付を受けようと考えていたが、交付要件に「新たに運行を開始するもの」あるいは「新たに地方公共団体が支援を開始するもの」がありこれにより補助対象とみなされなかった。ちなみに「新たに運行を開始するもの」とは、「新規及び従前の路線から50%以上の変更のあるもの」との国土交通省の見解と聞き及んでいる。これでいくと、まったく同様の施策であっても、平成23年度以降に実施するものと、それ以前から実施しているものとで大きな差が生じることになり、国が交付する補助金として公平性を欠くと考える。 また、考え方を変えれば、従前の路線を一定期間取りやめ、改めて同一路線の運行を開始すれば補助対象路線になると解釈できるが、そのような手間や住民に迷惑をかけなければ補助対象とならないことは不合理なことである。 以上のことから、当該要綱の主旨に合致するものにあっては、実施年度を問わず補助対象とするべきではないでしょうか。 なお、補助対象とならないのであれば、その理由の説明をお願いします。 参考のため、本村の運行経緯は次のとおりです。 平成23年3月31日まで山添村が三重交通に委託し、毛原（山添村）～名張市（三重県）間を1日1．5便運行。平成23年4月1日から同一路線を1日5便運行。（運行は、地元地域で組織された運行協議会に委託。）	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱　別表6	奈良県	山添村	添付資料：新聞記事（平成23年3月31日付け、奈良新聞）	国土交通省
1210020	国土交通省	離島航路事業者が行う周遊運航事業の実施円滑化	離島航路整備法第2条第2項	海上運送法第21条による不定期航路事業においては、補助事業とは別の事業として、不定期航路事業については、収益、費用ともに計上していない。	C	提案にある周遊の不定期航路事業に関しては、その収益が赤字となる場合やそのために費用嵩となる場合も十分考慮する必要があるが、本来、離島航路補助（地域公共交通確保維持改善事業）は生活交通である離島航路を対象としてやむを得ず生じる赤字の場合にその補助を行うものとして法律に基づき行われているものであり、ご提案の内容においては、生活交通たる離島航路ではない周遊の不定期航路事業により生じる赤字についても補助を行うこととなってしまうため、問題がある。	－	－				1039020	離島航路事業者が行う周遊運航事業の実施円滑化	離島航路事業者が定期航路事業の空き時間に周遊事業（不定期航路事業）を実施する場合、離島航路の補助対象を緩和する	（提案内容） 離島航路事業者が定期航路事業の空き時間に周遊事業（不定期航路事業）を実施する場合、本来の離島航路事業に必要な経費であるにも関わらず、周遊事業の就航時間等により按分控除される経費（船員費、保険料、原価償却等）を全額補助対象とする。 （提案理由） ・離島航路事業者が定期船運航の余裕の時間に周遊運航することが可能になれば、定期航路事業に関する収益増加により、離島航路事業者への国、地方の補助負担軽減が図られるほか、周遊目的の観光客増加による地域活性化が期待できる。	離島航路整備法第2条第2項	兵庫県	兵庫県、南あわじ市		国土交通省
1210030	国土交通省	生産緑地活性化促進特区の創設（税制関係）	①相続特別措置法第70条の6、第70条の7 ②相続税法第27条第1項	①農地等に係る相続税の納税猶予の特例は、農地等を相続等により取得した場合において、自らが営農を継続することを条件に、農業投資価格を超える部分に対応する相続税について納税を猶予し、当該相続人の死亡等の一定の場合には相続税を免除する措置である。 なお、市街化区域内農地については、農業相続人が障害等により営農継続が困難となった場合に限り、例外的に貸付けが可能とされている。 ②相続又は遺贈により財産を取得した者及び当該被相続人に係る相続時精算課税適用者は、当該被相続人からこれらの事由により財産を取得したすべての者に係る相続税の課税価格の合計額がその遺産に係る基礎控除額を超える場合において、その者に係る相続税の課税価格に係る相続税額があるときは、その相続の開始があったことを知った日の翌日から十月以内に課税価格、相続税額その他財務省令で定める事項を記載した申告書を納税地の所轄税務署長に提出しなければならない。	①C ②C	①　生産緑地に係る相続税の取扱いについては、都市政策や農業政策など総合的観点から慎重に検討されるべき課題と考えている。 ②　相続税は、生産緑地だけでなく全ての相続財産を課税対象とするものであり、生産緑地についてのみ、その申告期限を延長することはできない。	－	－				1042020	生産緑地活性化促進特区の創設（税制関係）	生産緑地地区の農地の貸借や市民農園開設にかかる相続税納税猶予制度の適用緩和を行う。（租税特別措置法関係）	都市の成熟化にあわせて、環境問題や住民の価値観の多様化も顕在化しており、都市部における多面的な公益的機能を有する「生産緑地」を再評価し、都市計画において保全すべき農空間として積極的に位置づけていく意義があります。つまり、生産緑地の保全により、将来の都市農業を支える農業者の経営環境を支援し計画的に農地を保全することは、緑と調和した良好な住環境の形成、災害時の洪水防止や一時的な避難用地機能、ヒートアイランド現象の緩和など多大な効用があり、都市住民ニーズにも応えれることができます。 よって、生産緑地を活性化させる総合的な支援のための規制緩和として、 ①生産緑地での利用権設定等促進事業（農業経営基盤強化促進法による農地貸借）及び特定農地貸付方式の市民農園開設における相続税納税猶予の適用を認めてもらいたい。適用が可能となれば、農地の利活用や長期的・安定的に利用できる質の高い市民農園の供給が確実に増えます。 ②相続税の申告及び納税の期限は10ヶ月以内となっていますが、生産緑地にかかる相続税については、さらに1年間は申告・納税を猶予してもらいたい。	租税特別措置法第70条の6第1項	大阪府	箕面市	別添資料有り	農林水産省 国土交通省
1210040	国土交通省	民間企業による第3セクターへの出資促進について	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱	地域公共交通確保維持改善事業（利用環境改善促進等事業）において、ICカードシステムの導入に対して支援を行っている。 【対　象】鉄軌道事業者 【補助率】1／3 ※生活交通ネットワーク計画の策定が必要	D	利用環境改善促進等事業（ICカードシステムの導入に対する支援）については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の内数として要望しているところ	（項）地域公共交通確持・活性化推進費 （目）地域公共交通確保維持改善事業費補助金	30,577,956千円の内数	－	（項）地域公共交通維持・活性化推進費 （目）地域公共交通確保維持改善事業費補助金	30,577,956千円の内数		1044010	民間企業による第3セクターへの出資促進について	公共性の高い事業を担う第3セクターの経営安定化のためには、自治体による出資等の支援だけではなく、3セク事業の恩恵を受ける民間企業からの出資を募ることが不可欠である。 リーマンショック以降の世界的不況、東日本大震災の影響で、民間企業から出資を募るのに困難状況が続いているが、3セクにおいては、新たな資金需要に対応せざるところも多いと考えられる。そこで、民間企業が少しでも3セクに出資しやすくするため、民間企業が3セクの株式を購入した場合、その金額を同一年分の株式売却益から控除できるようにする。（できれば、3セク出資額を税額控除できるようにする。）	愛知環状鉄道は昭和63年1月の開業以来、四半世紀を過ぎ、旧国鉄から引き継いだ資産も含め、設備が老朽化し、安全安定輸送の確保から段階的に設備の更新に取り組む予定である。また全国的にICカードの導入・普及が進む中、利用者の利便性向上のため、ICカードの導入にも取り組まなければならない状況である。こうした大きな資金需要への対応は、県及び沿線自治体による支援だけで対応できるものではなく、多くの民間企業の支援を求めなければならないものである。左の支援措置が認められれば、民間企業に出資を依頼し、愛知環状鉄道の設備の更新、ICカードの導入等に繋げていきたい。	法人税法（租税特別措置法）	愛知県	愛知県、愛知環状鉄道株式会社		国土交通省
1210050	国土交通省	住宅街区整備事業における一般会計補助制度の補助負担率の拡充	社会資本整備総合交付金交付要綱附属第百編第1章13－（2）1．Ⅱ1	本事業の基礎額は、（中略）事業計画の作成、土地の整備、共同施設の整備若しくは防災性能の強化を行う施行者又は住宅街区準備組織に対する地方公共団体の補助にあっては、当該補助に要する費用の2分の1に相当する額（それぞれ基本計画の作成又は事業計画の作成、土地の整備、共同施設の整備若しくは防災性能の強化に要する費用の3分の1の額を限度とする。）とする。	C	住宅街区整備事業について、被災地の復興事業としての事業化の助言がなく、対応は不要と判断したため。	－	－				1056070	住宅街区整備事業における一般会計補助制度の補助負担率の拡充	住宅街区整備事業における組合施行の一般会計補助制度の負担を拡充する。	住宅街区整備事業において、組合が施行する事業に対する一般会計補助負担率は、都市再開発法の補助負担率2/3となるところ、これを3/3に拡大する。 （都市再開発法の災害復興の場合、負担率は4/5であるが、被害の甚大さに鑑み、さらに拡充するものである。） 提案理由 被災地権者は、土地・建物等の従前資産のやむを得ない消失と就労環境の喪失により、新生活の負担が多大であり、その大多数が零細権利者である。復興再生整備事業の参加による環境充足は通常では厳しい状況であり、市街地再開発事業の公共団体施行並の補助割合措置により、新生活資金の自助負担緩和・軽減が期待できる。	社会資本整備総合交付金交付要綱附属第百編第1章13－（2）1．Ⅱ1	東京都、愛知県	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム		国土交通省
1210060	国土交通省	Ⅰ「地域公共交通確保維持改善事業」（生活交通サバイバル戦略）における制度改正	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱	生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供されるよう平成23年度に創設された制度。 震災により甚大な被害を受けた地域においては、交付要綱の改正により輸送量要件や補助対象系統の緩和等を行い、鉄道代替バスへの補助も可能としている。	A	・東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援 ・東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援	（項）東日本大震災復旧・復興地域公共交通維持・活性化推進費 （目）地域公共交通確保維持活性化事業費補助金	2,573,676	被災地におけるバス運行のための車両購入に係る税制特例措置については、平成23年4月27日に東本大震災に係る税制開係法令が公布・施行されたところであり、被災自動車の代替取得に係る自動車取得税、自動車重量税及び自動車を免除するとともに、被災自動車の自動車重量税を還付すること等の優遇税制が措置されている。	（項）東日本大震災復旧・復興地域公共交通維持・活性化推進費 （目）地域公共交通確保維持活性化事業費補助金	2,573,676		1058001	Ⅰ「地域公共交通確保維持改善事業」（生活交通サバイバル戦略）における制度改正	従来の補助制度を改正し、平成23年度から創設された左記補助事業は、従来の補助制度を改正したものて、要件が一部緩和されたものの、実際に存続が困難な路線は、要件を満たすことができず、沿線自治体が独自の支援をしている現状であり、地域公共交通を維持・確保するための支援としては十分とは言えない制度となっている。 さらに、3/11に発生した東日本大震災により被災した東北地方においては、鉄道代行として、臨時に運行しているバス等を走らせているが、本制度の支援対象とならず、地域の実情を反映しにくい制度となっている。 被災地域における公共交通を立て直し、従来の交通を維持・確保するためには、東北地方を始めとした被災地域においては、「地域公共交通確保維持改善事業」を地域の実情に合わせて活用できる枠組みに再構築されたい。 また、被災住民のニーズに応じて路線バスを運行する際のバス購入に係る自動車税等租税についての免除措置を講じること。	1）効果 地方バス路線では、輸送量が15人を満たさず、平均乗車密度も．0を越えないような路線が多く、地域公共交通維持改善事業の補助対象要件を満たさず、通学・通院等の固定客もあることから存続のために多大な財政負担を必要としている路線が多く、存続の危機に瀕している。要件を緩和することで存続の危機に瀕している路線を救済でき、住民の生活の足を確保することができる。 また、東日本大震災被災地域において、被災住民の足を確保するために運行している臨時許可（道路運送法第21条許可）や貸切許可によるバスについても、地域公共交通確保維持改善事業の補助対象とすることで、二次避難所や応急仮設住宅設置などにより新たに形成されたコミュニティにおける生活交通の確保が可能となる。 2）事業の区域 福島県内全域 3）現状の問題点 ・求める措置の内容とリンクしていない（使い勝手のよい制度とすることが求める内容） ・被災地における実情が反映されていない（支援の対象範囲が限られている）。 4）提案に至った経緯 3/11に発生した震災で従来どおりの公共交通の維持が困難となった。 5）現行制度が不十分な事由 3のとおり	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱	福島県	福島県		国土交通省