

① ≪都市再生≫ 国家戦略特区等提案検討要請回答

	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難と させている規制等の内容	規制等の 根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新た な措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
1	千葉市	大規模小売店舗 における駐輪場設 置に係る規制緩和	大規模小売店舗立地法（以下「大店立地法」）が 適用される商業施設において、シェアサイクル ポートを駐輪場とみなすことを可能にする。	駐輪場の収容台数を減少させる には、大店立地法に基づく届出 が必要であること、変更まで8か 月要することから、手続きに時間 とコストがかかり、事業者の負担 が大きい。	大規模小売店舗立地法第 6条2項	既設駐輪場の一部をシェアサイクル ポートに置き換える場合、シェアサイク ルポートを駐輪場と同等のものとみなす ことにより、駐輪場の収容台数の変更と はならず、大店立地法第6条2項の変更 届出が必要な事項にはあたらないとし、 直ちに設置可能とする。	経済産業省	大規模小売店舗における駐輪場の位置及び収容台数については、大規模小売店舗立地法第5条第1項第5号により店舗の新設時に、また第6条第2項により変更時に、同法施行規則第3条第1項第2号に規定される事項について都道府県等に届け出ることとされているが、要望のようなシェアサイクルポートの活用に関する明文規定は存在していない。 駐輪場の収容台数については、業態、店舗規模、立地場所、近隣の自転車使用実態等により店舗ごとに相当程度差異があるため、一律に原単位等を定めることは不適當である旨を指針においても示しているところだが、今般の提案においては、シェアサイクルが既に普及していることを自治体が認めていることを踏まえれば、周辺の地域の住民の利便及び商業その他の業務の利便の確保が可能と考えられる。したがって、シェアサイクルポートについても、駐輪場の収容台数に含むものとして差し支えないことを回答する。 なお、今般示す見解については、昨今のシェアサイクルの普及を踏まえ、同様の課題を抱える自治体に対しても共有すべく、経済産業省より都道府県等に対して周知することとしたい。

①<<都市再生>>国家戦略特区等提案検討要請回答

	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難と させている規制等の内容	規制等の 根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新た な措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
2	森トラスト 株式会社	建築物付随の半 屋外空間(ピロ ティ、テラス、屋 上)および屋外空 間(公開空地等) の積極活用による 賑わい創出	・オープンスペースの活用については、道路等の 公共施設の空間や公開空地の弾力的活用が進 められているが、屋上やピロティ等についてはこ うした柔軟な活用がしにくい環境となっている。 ・地域のにぎわい創出等を目的とした、屋上やピ ロティ等の柔軟な活用、公開空地等のさらなる活 用を進めるために、適切な措置・対応を進めて、 地域の様々なオープンスペースを連携させなが ら有効活用を進めていくことができないか。	・ピロティ等の半屋外空間は屋内 と屋外、公開空地等を結ぶス ペースであり、にぎわい創出の観 点からは商業施設等を配するこ とが望ましい。一方、建築基準法 上、屋内的な用途に使用する場 合は容積率の対象床面積とな る。 ・特定行政庁において、商業的な 用途等についても、一部は「屋内 的利用」とみなさない取扱いとす ることに加え、「屋内的用途」とみ なしても実際の行政指導等は行 わないケースも多いことは承知し ているが、企業サイドとしては、 法令上問題がないことが明確に されていないと積極的活用を躊 躇せざるをえない。	建築基準法第52条昭和61 年建設省住指発第115号 「床面積の算定方法につ いて」	①「屋内的用途」に該当しないケースの 明確化 ピロティの積極活用を促すため、容積対 象床面積とみなされる屋内的用途には あたらないケース等を明確化したガイド ラインを作成し、地方公共団体に発出す ることはできないか。(例:テーブルや椅 子、移動可能なキッチンカーの設置 等。) ② 特定行政庁による個別許可の実施 上記のガイドラインに該当しない「屋内 的用途」について、特定行政庁が、弾力 的運用の必要性(賑わい創出、感染防 止等)や地域の状況(インフラの使用状 況等)を踏まえて特に必要と判断する場 合に、個別に許可する枠組みを活用す ることはできないか。(例:仮設建築物制 度の活用(ガイドラインの発出等)) ③「屋内的用途」の範囲の見直し 近年の経済・社会の状況の変化を踏ま えて、例えば「地域の状況を踏まえて特 定行政庁が特別に許可した一時的 な・・・としての利用」等を「屋内的用途」 から除外する等、S61年通達の見直しを することはできないか。 ④秩序ある運用基準の策定 前回提案の回答として、都市施設と指定 容積率の関係から逸脱する懸念につい てのご指摘をいただいた。 上記いずれの場合についても、例えば 容積対象床面積の1/Xといった制限を 設けることで秩序ある運用とすること とできないか。	国土交通省	<ピロティについて> 事務連絡「ピロティに係る建築基準法上の床面積の取扱いについて」(令和5年3月13日) において、ピロティの扱いについては明確化しています。当該通知に基づき、ピロティが屋 内的用途に供するか否かについては、想定される使用状況など、個々の計画内容に応じ て適切に判断いただくこととしているので、特定行政庁とよくご相談ください。 なお、昭和61年発出の通知文に記載されている「床面積に算入するかどうかは、当該部 分が居住、執務、作業、集会、娯楽、物品の保管又は格納その他の屋内的用途に供する 部分であるかどうかにより判断するものとする」は「屋内的用途」の範囲を示しているもの ではなく、例を示したものとなります。ご提案いただいた、「地域の状況を踏まえて特定行 政庁が特別に許可した場合について『屋内的用途』から除外すること」につきましては、現 行制度においても特定行政庁が判断することとなり、現行制度の中で対応可能と 考えています。 <屋上について> 建築物の高さへの算入については、令第2条第1項第6号ハにおいて「棟飾、防火壁の屋 上突出部その他これらに類する屋上突出物は、当該建築物の高さに算入しない。」とされ ています。また、階数への算入については、令第2条第1項第8号において「昇降機塔、装 飾塔、物見塔その他これらに類する建築物の屋上部分又は地階の倉庫、機械室その他 これらに類する建築物の部分で、水平投影面積の合計がそれぞれ当該建築物の建築面 積の八分の一以下のものは、当該建築物の階数に算入しない。」とされています。これら に該当するか否かについては、特定行政庁とよくご相談ください。 また、平成7年発出の通知「『高さ・階数の算定方法・同解説』について」では、高さや階数 の算定に関し、算入されないものについて解説しています。 階数に算入されないものについては、同通知において「階数に算入されない建築物の屋 上部分とは、通常の使用時には人が進入せず、かつ、用途、機能、構造上、屋上に設け ることが適当であると認められる部分」と位置付けているところであり、階数によって建築 物に求められる各種性能も異なるため、日常的に使用されるような場合には階数に算入 されることが一般的です。 屋上は避難階から最も離れていることが多く、避難に時間を要することからも既に明確化 しているもの以外については、特定行政庁が地域の実情を鑑みて判断いただく性質のも のと考えております。 高さについても、基本的な考え方は階数と同様になりますが、天空率の算定により、高さ が制限された場合に確保される採光、通風等と同程度以上の採光、通風等が確保される ものとして基準に適合する場合には、高さ制限の適用はありません。また、特定行政庁の 許可を受けて総合設計制度を活用した場合には、その許可の範囲内において限度を超 えることができます。そのため、現行制度の中で対応可能と考えています。
				・屋上については、例えば小規 模なパントリーキッチン等を設置 してカフェスペース等での有効活 用のポテンシャルがあるが、屋上 に塔屋等以外の用途の屋内ス ペースを小規模なものでも設置 すると、現行の建築基準法の枠 組みでは、建物の高さ制限に当 該スペース部分が該当するほ か、屋上が階数カウントされ避難 関連規定に影響するケースもあ る。 ・こうした建築基準法上の制約 が屋上の有効活用を進めるうえ での課題となっている。	建築基準法施行令第2条 第1項第3号 (面積、高さ等の算定方法)	①「屋内的用途」に該当しないケースの 明確化 屋上の積極活用を促すため、どのような ケースが高さ制限・階数カウント等の対 象 にあたらないか等を明確化したガイ ドラインを作成し、地方公共団体に発出 することはできないか。(例: パントリー、 トイレ、キッチンカー等の設置) ② 特定行政庁による個別許可の実施 上記のガイドラインに該当しないケース について、特定行政庁が、弾力的運用 の必要性(賑わい創出、感染防止等)や 地域の状況(周辺建物への影響等)等 を踏まえて特に必要と判断する場合に、 個別に許可する枠組みを活用すること はできないか。(例:仮設建築物制度の 活用(ガイドラインの発出等)) ③ 屋上を階とみなす条件の見直し 屋上を階とみなさない条件(用途および 規模)を緩和することはできないか。 (例: ルーフトップバーなど の賑わい創 出に寄与する場合に限って緩和する、 既存の装飾塔等をパントリー等への併 用とする場合は緩和する等。) ④秩序ある運用基準の策定 上記いずれの場合についても、例えば 公開空地面積の1/Xといった制限を設 けることで秩序ある運用とすることとで きないか。		

①<<都市再生>>国家戦略特区等提案検討要請回答

	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難と させている規制等の内容	規制等の 根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新た な措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
2	森トラスト 株式会社	(前ページと同じ)	(前ページと同じ)	・総合設計制度をはじめとする 都市開発諸制度は公開空地等を 整備することで容積率を増す 制度であるが、公開空地等は 誰もが通行、利用できる空間で あることを前提としているため商 業利用に消極的である。 ・こうした状況の中、東京都で は、「東京のしゃれた街並みづく り推進条例」に基づき登録された 団体については、弾力的活用を 認める取組みが進められている が、その規模要件の引下げがさ らなる活用促進に必要となってい る。	・総合設計制度(建築基準 法第59条の2) ・高度利用地区(都市計画 法第8条第1項第3号) ・特定街区(都市計画法第 8条第1項第4号) ・再開発等促進区を定める 地区計画(都市計画法第1 2条の5第3項) ・都市再生特別地区(都市 再生特別措置法第36条) ・東京のしゃれた街並みづ くり推進条例 第39条 ・まちづくり団体の登録制 度	① 公開空地等の積極的活用の推奨 東京都のような公開空地等の商業利用 を含む積極的活用を、より小規模のもの も含めて進めるべく、建築基準法、都市 計画法の所管官庁より各地方公共団体 へ同様の取組を推奨する旨の通達等を 発出願いたい。 ② 活用に関するガイドライン等の策定 この際、対象となる行為や要件等に関 する具体的な活用イメージをガイドライ ン等で例示願いたい。(例:敷地面積 2000㎡以上を対象に、オープンカフェや キッチンカー等の賑わい創出に寄与す る取組等) ③ 秩序ある運用基準の策定 上記いずれの場合についても、例えば 公開空地面積の1/Xといった制限を設 けることで秩序ある運用とすることとでき ないか。	国土交通省	お示しいただいた各種制度により整備される公開空地等の利活用は、地方公共団体によ って判断される性質のものと考えております。具体的な利活用の方法につきましては、 その土地の状況や地域の特性等により地方公共団体で制限を付加している場合もありま すので、担当窓口とよくご相談ください。 なお、公開空地等については、既に利活用を進めている地方公共団体があることから、そ れらを周知することが効果的であると考えており、周辺の街路・公園等の公共空間と一体 となって面的に多様な活用の取組を行っている好事例を、「民間空地等の多様な利活用 の促進について」(令和2年3月31日)として取りまとめ、事例の周知を行っているところ です。

① ≪都市再生≫ 国家戦略特区等提案検討要請回答

	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難と させている規制等の内容	規制等の 根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新た な措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
3	成田市・株式会社 JALグランドサービ ス	航空輸送ネット ワーク拠点空港内 における運転資格 の特例	特定技能の在留資格等で就労する外国人が成 田空港内で車両を運転するには、ジュネーブ条 約に基づく国際免許証等の発給国でない場合、 日本の運転免許が必要であり、外国人がグラン ドハンドリングに係る車両を運転する資格を得る ために運転免許の取得に時間を取られることと なる。また、ジュネーブ条約に基づく国際免許証 等の発給国であっても、国際免許証又は自国の 運転免許の有効期間内でしか運転が認められ ず、十分に外国人材を活用できない。これを解 決するため、現行の制度に加え、自国での運転 免許保持者であって、事業者による研修、試験 等を行った上で、空港管理者が運転能力等を認 めた者に限り、空港内でのグランドハンドリング 車両の運転を可能とすることを求める。	空港運用業務指針（国土交通省 航空局）において、ランプバスに よる立入りに係る車両運転の許 可申請には、公安委員会発行の 運転免許証、道路交通法に定め る国際運転免許証、国際運転免 許証及び国際運転免許証を発給 している国若しくは地域の行政庁 又は権限のある機関の免許に係 る運転免許証若しくは外国運転 免許証の写しを添付する必要が ある。また、申請の際に自国等の 運転免許証の写しを添付してい る場合に限り、自国等の運転免 許証の有効期間まで空港内の運 転が認められる。	・空港運用業務指針（国土 交通省航空局） 3. 運転許可 （1）申請 a ランプバスによる立入りに 係る車両運転 ランプバスによる立入りに 係る車両運転の場合は、 立入承認証番号（既にラン プバスを取得している場 合）、運転者名、所属、運 転理由、その他必要となる 事項を記載した制限区域 車両運転許可申請書（様 式）に公安委員会発行の 運転免許証又は道路交通 法（昭和三十五年法律第 百五号）第一百七条の二に 定める国際運転免許証、 国際運転免許証及び国際 運転免許証を発給している 国若しくは地域の行政庁 又は権限のある機関の免 許に係る運転免許証（以下 「自国等の運転免許証」と いう。）若しくは外国運転 免許証（以下「運転免許証 等」という。）の写しを添付 させ、申請させること。な お、（2）a（b）イにより、講 習及び試験の両方を免除 する場合は、車両運転の 許可を受けようとする者が 車両運転に必要な知識を 有することを示す書類及 び、他の空港において有 効な車両運転許可証の写 し又は当該空港の車両運 転許可証を有していたこと を示す書類を添付させるこ と。 b 略 （2）許可条件 制限区域内における車両 運転の許可をするに当たっ ては、空港管理者が業務 上必要であると認めた者 で、運転免許証等を所有 するほか、次のいずれか の条件を満たしたものであ ること。なお、自国等の運 転免許証の写しを添付して いる場合にあっては、国際 運転免許証の有効期間を 自国等の運転免許証の有 効期間に読み替えることが できる。 a・b 略 （3）～（7） 略	現行の制度に加え、自国の運転免許保 持者であって、事業者による研修、試験 等を行った上で、空港管理者が運転能 力等を認めた者に限り空港内でのグラ ンドハンドリング車両の運転を可能とす る。	国土交通省	提案の内容について、空港内の交通ルールを含む車両運転許可の権限を持つ空港管理 者と連携しつつ、安全性を確保するために必要な要件を明確にするなど、対応のあり方 について検討を行いたい。

① ≪都市再生≫ 国家戦略特区等提案検討要請回答

	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難と させている規制等の内容	規制等の 根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新た な措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
4	北海道・札幌市	圧縮水素の貯蔵 上限について、事 業者が安全対策 を講じた上で大規 模実証実験を行う 場合に限り、安全 対策に応じた設定 を認める。	・札幌市内の商業地域や準工業地域の施設を 利用して、当該施設の電力等を賄うために最適 量の水素を貯蔵する実証実験を行う。	・建築基準法では用途地域ごと に圧縮水素の貯蔵量上限(商業 地域:700㎡、準工業地域: 3,500㎡)があるため、社会実装 に必要な水素の貯蔵ができな い。 ・例えば、商業施設での利用が 想定される100kWの固定高分子 計燃料電池を商業地域で利用し た場合の使用可能時間は約10 時間程度であり、水素タンクの交 換を高頻度で行う必要があるた め大規模実証実験ができない。	・建築基準法施行令第130 条の9	・脱炭素社会の実現には水素エネル ギーの利活用が重要とされており、水素 社会の実現には普及拡大のための大規 模実証実験が必要である。 ・圧縮水素貯蔵量の上限について、事 業者が安全対策を講じた上で大規模実 証実験を行う場合に限り、安全対策に応 じた設定を認める。	国土交通省 経済産業省	・圧縮水素の貯蔵については、建築基準法の用途規制を受ける場合、当該建築物につい て特定行政庁である札幌市長が建築基準法に基づく特例許可を行うことで建築が可能で ある。 高圧ガス保安法の適用を受ける場合、その許可等の権限は都道府県知事又は政令指 定都市長が有しているため、現行制度においても、札幌市長が高圧ガス保安法で定める 技術基準に適合していると認めて許可又は届出を受理することで設置が可能となる。 ・なお、「国家戦略特区において取り組む規制・制度改革事項等について」(令和6年6月 国家戦略特別区域諮問会議決定)のとおりに、建築基準法上の用途制限における圧縮水 素貯蔵量の上限規制について、特区提案に基づく先行的取組として、提案に係る水素貯 蔵施設の整備を進めるため、経済産業省及び国土交通省が提案自治体と連携して、特 例許可を受けるために必要な保安基準等を検討し、2024年度中に結論を得るとともに、そ の結論を踏まえつつ、水素の社会実装に向けて、両省が連携して上限規制の適用を除外 するために満たすべき高圧ガス保安法等の保安基準を定めるための検討に速やかに着 手することとしたい。
5	北海道・札幌市	洋上風力発電の 拡大に向けた、排 他的経済水域を 活用可能とする国 内法制度の整備 及び北海道周辺 海域への導入を 促進する。	・北海道周辺の排他的経済水域における洋上風 力発電施設の設置	・再生エネ海域利用法は、洋上 風力の設置場所を領海内と定め ている。海底が国有財産となる領 海内と違って、根拠法がない排 他的経済水域では事業者への 権利付与に係る法的根拠はもと より、大臣許可など漁業権の根 拠が広域となる漁業者や、海運 業者らとの調整が難しく、発電事 業のハードルが高くなる。	・再生エネ海域利用法 (関係法令) ・海洋基本法 ・排他的経済水域及び大 陸棚に関する法律 ・海洋構造物等に係る安全 水域の設定等に関する法 律 ・排他的経済水域における 漁業等に関する主権的権 利の行使に関する法律	・洋上風力発電については、これまで、 領海内での設置が進んでいるが、2040 年の導入目標達成に向けてリードタイム も考慮し、排他的経済水域を視野に導 入を加速することが必要。 ・洋上風力発電所の設置場所をこれま で沿岸から約22kmの領海内に限ってい たものを排他的経済水域内(200カイリ (約370km))に広げるために、再エネ海 域利用法とは別の法的枠組みが必要。	内閣府 経済産業省 国土交通省 環境省	昨年4月に閣議決定された海洋基本計画において、洋上風力発電のEEZへの拡大を実 現するため、法整備を進める旨が明記されています。これを受け、内閣府・経済産業省・ 国土交通省・環境省の4府省にて、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海 域の利用の促進に関する法律の一部を改正する法律案を令和6年通常国会に提出しま した。
6	北海道・札幌市	再生可能エネル ギーその他のGX 産業の導入を促 進するため、政 府・事業者が環境 影響評価を集中 的に実施するアセ ス面のセントラル の確立に向けた法 令を整備する。	・道内における再生可能エネルギーその他のGX 産業施設の設置等	・事業を検討しているそれぞれの 事業者自らがあらかじめ事業の 実施前に環境への影響を評価 し、その結果を公表して、国、地 方自治体、国民から意見を聴く 手続が必要だが、複数の事業者 がそれぞれ、選定前から同一海 域で環境アセスを実施するなど 非効率であるほか、それに伴い 地元漁業における操業調整等の 負担が生じている。	・環境影響評価法	・複数事業者が同一地域において重複 した手続を行うことによる総合的コストを 低減するとともに、地域の負担を軽減す るために、アセスを集中的に実施するこ とにより早期段階から環境配慮を確保 する。	環境省	・洋上風力発電事業については、領海・内水及びEEZにおける区域指定を行うための国に よる海洋環境等に係る調査等の実施等の創設を盛り込んだ、海洋再生可能エネルギー 発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律の一部を改正する法律案を令和 6年通常国会に提出しました。 ・陸上風力発電事業についても、適正な環境配慮を確保しつつ、地域共生型の事業を推 進する観点から、地域の環境特性を踏まえた効率的・効果的な環境アセスメントが可能と なるよう、環境影響の程度に応じて必要なアセスメント手続を振り分けること等を可能とす る新たな制度を検討することとしています。
7	北海道・札幌市	洋上風力発電設 置に係る船舶 (SEP)等及び保守 に係る船舶(SOV) 等について、需要 の急増等により日 本船舶の船舶の みでの対応が困 難な場合には、海 外で施工・保守等 の実績のある船舶 に限り、外国船舶 の利用を認める	・北海道周辺海域における洋上風力発電施設の 設置	・法律若しくは条約に別段の定め があるとき、外国籍船は海難若し くは捕獲を避けようとするとき又 は国土交通大臣の特許を得たと き以外は、日本国内の港間にお ける貨物又は旅客の沿岸輸送を 行うことが出来ない。	・船舶法第3条	・課題解決策の1つとして、外国船籍を 日本船籍へ船籍変更する方法もある が、一時的な変更手続きに2〜3ヵ月を 要する。また、船舶法第1条第3号及び 第4号にて、一定数の外国籍の役員が いる法人では日本船籍として登記、登録 ができないとしており、船籍変更は現実 的ではない。国内事業者がSEP船等を 手配することが難しく、工期の長期化や コスト増大につながることから事業参入 の障壁となっている。 ・SEP船の保有状況は、ベルギー、デン マーク、オランダの3国で7割以上を占め る。すべての船舶において外国籍船の 利用を認めるのではなく洋上風力発電 設置に係る船舶(SEP)、保守に係る船 舶(SOV)のうち、海外で実績のある船 舶に限定する。	国土交通省	洋上風力発電設備の設置・保守に要する作業船が不足し、外国籍船を活用する場合に 必要となる船舶法第三条但し書きに基づく沿岸輸送の特許の付与については、当該設備 の設置・保守に関する輸送内容が明らかになった時点で日本籍船のみでの対応が困難 である場合に、当該設備の設置・保守に関する複数の輸送に対してあらかじめ特許を付 与することについて、事業者の予見可能性を高めるため、2024年度中に必要な省令改正 等を行います。

①<<都市再生>>国家戦略特区等提案検討要請回答

	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難と させている規制等の内容	規制等の 根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新た な措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
8	北海道・札幌市	洋上風力発電設 置に係る船舶 (SEP)等及び保守 に係る船舶(SOV) 等については、外 国人船員・作業員 が乗船する船舶に 求められる60日以 内の海外港への 寄港を緩和する。	・北海道周辺海域における洋上風力発電施設の 設置	・外国人船員・作業員が乗船して いる船は、60日以内の海外港へ の寄港が求められている。	・出入国管理及び難民認 定法第16条	・課題解決策の1つとして、外国船籍を 日本船籍へ船籍変更する方法もある が、一時的な変更手続きに2～3か月を 要する。また、船舶法第1条第3号及び 第4号にて、一定数の外国籍の役員が いる法人では日本船籍として登記、登録 ができないとしており、船籍変更は現実 的ではない。国内事業者がSEP船等を 手配することが難しく、工期の長期化や コスト増大につながることから事業参入 の障壁となっている。 ・SEP船の保有状況は、ベルギー、デン マーク、オランダの3国で7割以上を占め る。すべての船舶において外国籍船の 利用を認めるのではなく洋上風力発電 設置に係る船舶(SEP)、保守に係る船 舶(SOV)のうち、海外で実績のある船 舶に限定する。	国土交通省 法務省	ご指摘の「60日以内の海外港への寄港」は、日本籍のSEP船等について、例外的に、外 国人船員を用いて活動ができるよう政策的な配慮から設けられている取扱いです。 提案については、事業者のニーズを踏まえた対応を検討したいと考えているため、想定さ れる船員・技術者等の職務や役割等の詳細をご相談ください。
9	大阪府・大阪市	水素関連設備に 関する規制の合理 化	水素貯蔵設備等の設備整備や開発が促進する よう、散水設備の撤廃や液化水素貯槽の耐圧試 験手法の見直し(水圧試験の撤廃)、試験用仮 設設備に対する条件の合理化	・液化水素(沸点：-253℃)への 散水設備(火気設備への設置が 必要)は、漏洩時に気化を助長し 逆に危険となる。 ・高圧ガス設備では、特殊な条件 (内部構造から水が使用できな い等)を除き、水その他安全な液 体を使用した耐圧試験が必要と されているが、液化水素は比重 が他の液化ガスより小さいことか ら、耐圧試験条件に対応するた めに過剰な設備設計が強いられ ている。 ・水素関連設備の試験実施で は、原則、試験であっても恒久設 備と同等の基準に基づいた取り 扱いが必要であるため、結果と して過剰な設備整備が強いられ ている。	・高圧ガス保安法一般則第 6条1項32号、同条11号 ・高圧ガス保安法一般則第 6条1項11号、12号、43号	・液化水素貯槽における散水設備や水 圧試験の撤廃 ・一時的な使用となる試験設備では、仮 設設備や周辺立入禁止等の対応での 試験を可能にする	経済産業省	・散水装置：液化水素貯槽の具体的な内容が明らかではないが、例示基準において「保 冷のため断熱材が使用されている貯槽であって、当該断熱材の厚さが当該貯槽の周辺 の火災を考慮したものであり、かつ、十分な耐火性能を有するもの」である液化水素貯槽 であれば、散水装置は不要としている。 ・水圧試験：どの点が過剰な要求か明らかではないが、耐圧試験条件は、その液化水素 貯槽の常用の圧力に応じたものであり、個別具体的な案件において、これによらずとも危 険のおそれがないというものであれば、大臣特別認可制度の活用を検討いただきたい。 ・試験設備：どの点が過剰な要求か明らかではなく、試験設備の具体的な内容や運用等 が明らかではないが、災害の発生のおそれや、公共の安全の確保における問題は、試験 のために一時的に設置される設備か、恒久的に設置される設備かに関わらず、当該設備 の利用の方法やその機能・規模等による。ただし、個別具体的な案件において、高圧ガス 保安法において事務権限を有する大阪府知事、大阪市長が、その試験設備において災 害が発生するおそれがない、公共の安全の確保が図られていると認められる場合にあつ ては、それに応じた対応は差し支えないと考えている。
10	森トラスト株式会 社	再エネ賦課金制度 に関する規制改革	需要家の再エネ利用促進を目的に需要家毎に、 再エネ利用量に応じて再エネ賦課金の徴収金額 を柔軟に変えられる規制改革を行う。 例 再エネ利用分に応じて再エネ賦課金の単価を安 くする	現制度は再エネ利用有無に関わ らず、一律に電力利用量に応じ て再エネ賦課金を需要家から徴 収している(小売り電気事業者を 介さない自己託送は除く)。	再生可能エネルギー電気 の利用の促進に関する特 別措置法 第三十六条	再エネ賦課金は再エネ促進のための財 源であるため、需要家から徴収する合 計金額は変えずに、需要家毎に再エネ 利用量に応じて徴収金額の濃淡をつけ るようにする。	経済産業省	FIT・FIP制度は、再エネ電気の固定価格での買取等を通じて、再エネ電気の利用促進を 図ると共に、エネルギー自給率向上や環境負荷低減を図ることを目的とした制度。 その費用負担については、電力消費者の皆様にも広く公平に御負担いただくこととしてい る。 カーボンニュートラル実現に向け、再エネ特措法に基づく現行の制度を着実に運用してい く必要があると考えている。