

12 国土交通省(構造改革特区22次 検討要請).xls

提案事項 管理番号	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	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
1003010	臨時運行許可番号標の貸与に伴う保証金制度の導入について	臨時運行許可番号標の貸与の際、保証金を徴収し、返納期限内に番号標が返納された時には保証金を返還、返納期限を超過した場合には保証金を市町村で収納することを可能とする。	<p>【提案に至った背景】 法定受託事務として市区町村が行っている臨時運行許可事務について、貸与した番号標が期限までに返納されない事案が増えている。 未返納者に対しては電話や督促状、訪問回収などを行っているが、打つべき手が乏しいのが現状であり、何度も未返納を繰り返す悪質な人もおり、対応に苦慮している。</p> <p>【提案内容】 臨時運行許可番号標の貸与の際、手数料と併せて保証金を徴収し、返納期限内に番号標が返納された時に保証金を返還、返納期限を超過した場合は保証金を市町村で収納することを可能とする。 保証金の金額については、督促事務にかかる電話代や郵便代、番号標の作成費用から算出したものとする。</p> <p>【提案実現により得られる効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・返納遅延の未然防止 ・有効期限満了後の不正使用の防止 ・督促事務に携わる職員の事務軽減 <p>【予想される弊害等への対応】 「保証金を払っているのだから、返納を遅延してもよい」と考える人が発生することが懸念されるが、それ以上に、保証金制度を導入すること自体が期限内の番号標の返納を啓発する大きな効果があると考えられる。</p> <p>【その他】 未返納者に対しては道路運送車両法第108条に罰則の規定があることは承知しているが、罰則の適用はあくまでも未返納が発生した事後の対応であるため、未返納を未然に防止する対策が必要である。また、実際に罰則の適用を促すための措置を行うためには煩雑な法的手続きをとる必要があるため、多くの未返納が発生している現状では、現実的に困難である。</p>		個人	静岡県	国土交通省 総務省
1015010	建物の高さ制限の緩和	建築基準法第56条等を緩和して、地域の想定津波高より高い建物にして、防災する。	<p>建築基準法により、建物の高さが低く抑えられているため、平成23年3月11日に発生した「東日本大震災」では、多くの尊い命が失われた。 現行法では、用途地域毎に高さ制限が設けられており、一部用途地域では、特定行政庁の判断により、高さ制限を緩和することができる。 しかし、本提案により建設しようとする防災センター(高い建物)の用途地域は、特定行政庁の判断により建設できる準工業地域等に限らず、住居系用途地域に建設されることも想定されるため、本提案を行うものである。 本提案の実現により、弱者、住民を助け、地域の避難場、安全・安心の場所となる、防災センターの建設が可能となる。</p>		個人	東京都	国土交通省

12 国土交通省(構造改革特区22次 検討要請).xls

提案事項 管理番号	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	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
1031010	公有水面埋立地における用途区分の柔軟化	<p>現在、埋立免許の交付にあたっての埋立地に係る用途について、「工業用途」で使用する場合は「製造業用地」、「物流施設用途」で使用する場合は「保管施設用地」とする必要がある。しかし、近年、製造業と物流施設の近接立地が増加しており、埋立地において、あらかじめ明確に用途区分することが困難になっている。</p> <p>今後、埋立地における企業誘致を促進するため、製造業と物流施設の両方が立地できるよう、埋立地に係る用途に「製造・流通業用地」を追加し、用途区分の柔軟化を行う。</p>	<p>・国では、平成22年6月に新成長戦略を策定し、グリーン・イノベーションの促進や総合的な政策パッケージによって、環境・エネルギー大国をめざし、国際コンテナ戦略港湾の整備などによりモノの流れを作り出すこととしている。</p> <p>・こうした中、平成22年8月、阪神港は国際コンテナ戦略港湾に選定され、港湾コストの低減、物流の効率化、産業による創荷を図ることで国際競争力強化をめざしている。</p> <p>・さらに、平成23年12月には関西イノベーション国際戦略総合特区の指定を受け、バッテリー産業など先端産業の誘致にも取り組んでいる。</p> <p>・大阪夢洲では、大阪・関西が強みをもつ環境・新エネルギー関連産業の国際競争力強化とそれを下支えする国際物流の効率化を実現するために、夢洲高規格コンテナターミナルの背後に産業・物流ゾーンを形成することとしている。</p> <p>・近年、SCM(サプライチェーンマネジメント)の進展により、製造業と物流施設の両者が近接して立地するケースが出てきているが、国際競争力を強化するためには、形成する産業・物流ゾーンで、生産拠点と物流拠点が両輪となって機能する必要があるため、両方が区分なく立地できるよう、埋立地に係る用途に「製造・流通業用地」を追加し、用途区分の柔軟化を行うことが必要不可欠である。</p>		大阪市	大阪府	国土交通省
1033010	生コンクリートミキサー車の総重量の緩和	<p>生コンクリートミキサー車の重量規制について、各都道府県内の道路や橋に関して各都道府県の道路管理者が道路・橋の構造の保全上、総重量で23tまで走行可能と判定した道路については車長、軸距等にかかわらず、3軸車については現行の重量規制(20t)を緩和し、23tまで走行を可能にする。</p>	<p>【提案内容】 生コンクリートミキサー車の総重量規制が現在20t(積載量約10t)となっているものについて、積載量を30%アップして13tにすることにより、輸送の効率化、交通渋滞の緩和、環境の改善を目指す。具体的には、道路管理者が道路や橋梁、高架の構造上、総重量が23tまで走行可能と判定した道路について、車両制限令の総重量規制を23t(現在20t)まで緩和願いたい。</p> <p>【懸念に対する対応】 生コンクリートの製造及び現場での打設は生コンクリートミキサー車一台毎に順次行うので、道路走行は間隔が空き数珠繋ぎになることはないが、特に橋梁や高架を通行する場合は重量の影響を一定以下に制限することを目的とし、一台のみ走行とするため次の措置を講ずる。 (1) 生コンクリートミキサー車には全車両に無線機が搭載しており、先行車と後続車は無線で連絡を取り合うことができる。先行車が橋梁や高架に入る時、及び渡り終えた時に後続車に無線連絡し、橋梁や高架上に常に生コンクリートミキサー車が1台となるようにする。 (2) 同一の工事現場に複数の生コン工場から出荷する場合には、事前の「現場納入打合わせ会議」において運行ルートを調整し、同じ橋梁、高架を通行しないよう運行ルートを作成する。</p> <p>【緩和による社会的貢献】 別紙添付のとおり。</p>		東京都生コンクリート工業組合	東京都	国土交通省