

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	各府省庁からの検討要請に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	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・関係府省庁	
120010	臨時運行許可番号の貸与に伴う保証金制度の導入について	道路運送車両法 第34条、第35条	・行政が臨時運行許可をしたときは、臨時運行許可証を交付し、且つ臨時運行許可番号を貸与しなければならない。 ・有効期間が満了したときは許可を返還、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。	臨時運行許可番号の貸与の際、保証金を徴し、返納期限内に番号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。	【提案に至った背景】 法定登録車取扱いで市区町村が行っている臨時運行許可事項について、貸与した番号が期限までに返納されない事象が増えている。 ・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、何れも未返納を解消し難いものがあり、対応に苦慮している。 【提案内容】 臨時運行許可番号の貸与の際、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。 保証金の意図については、督促書類から電話代や郵便代、番号牌の作成費用が支払われることとする。 【提案実現により得られる効果】 返納期限の未返納防止 有効期間満了時の不正使用の防止 督促書類に携わる職員の手数軽減 【予想される弊害等への対応】 「保証金を持っているのだから、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牌の返納を促す大きな効果があると考えられる。 【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返納が完了した事象の対応であるため、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。	C	-	道路運送車両法第35条第4項において、「行政は、臨時運行許可番号を貸与しなければならない。」とされているところ、保証金の徴収等は道路運送車両法においては規定しておらず、関係法令を遵守し適正に返納している者にまで新たな負担を強いることとなることから、道路運送車両法において措置することは不適当であると考ええる。				C	-					1 0 0 3 0 1 0	個人	静岡県	総務省 国土交通省
120020	建築物の高さ制限の緩和	建築基準法第56条、同法第56条の2	建築基準法第56条では、市街地における建築物の採光、通風等の環境を確保することにより市街地環境の悪化を防止するため建築物の形態を規制している。 同法第56条の2では、地方公共団体の条例により、中高層建築物について、敷地境界線から一定の区域外に一定時間以上の日影を生じさないように建築物の形態を規制している。	建築基準法第56条等を緩和して、地域の想定津波より高い建物にして、防災する。	建築基準法により、建築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、多くの犠牲者が出た。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)の用途地は、特定行政庁の判断により建設できる工業地域に限らず、住居系用途地に建設されることが想定されるため、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。	D	-	ご指摘の建築基準法第56条に基づく高さ制限は、建築物の日影、採光、通風等の環境を確保することを目的としており、当該制限が適用された場合と同程度の環境(天空高)を確保する建築物については、用途地域に関わらず、当該制限を適用除外とすることが可能である。また、敷地内に一定の空地を確保し、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて許可した場合に、当該制限の緩和が可能な総合設計制度の活用によっても対応可能である。 また、同法第56条の2に基づく日影規制は、地方公共団体が条例で指定する区域において、一定の日照等の環境を確保することを目的としており、当該規制に適合しない建築物であっても、特定行政庁が周囲の居住環境を善すおそれがないと認め許可した場合に、用途地域に関わらず、当該規制を適用除外とすることが可能である。			D	-					1 0 1 5 0 0	個人	東京都	国土交通省	
120030	公有水面埋立地における用途区分の柔軟化	公有水面埋立法第2条及び第29条、 公有水面埋立法の一部改正について(昭和49年6月14日法律第159号、同条改正第1号)第1(4)、 埋立地の有効利用により臨海部の活性化を図る必要がある区域における公有水面埋立法(大正10年法律第57号)第27条及び第29条の趣旨に係る特例措置について(平成17年6月27日閣内政第28号、閣内政第23号)第2(3)及び第4、 埋立地の有効利用により臨海部の活性化を図る必要がある区域における公有水面埋立法(大正10年法律第57号)第27条及び第29条の趣旨に係る特例措置について(平成23年3月9日閣内政第147号、閣内政第741号)	公有水面の埋立ては、国民共有の資産である重要な公有水面を埋立てて、特定の敷土の用途を認め、所有権を認めるものである。用途区分は「工業用途」「物流施設用途」で使用する場合は「保管施設用途」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、埋立地の用途のうち工業用途については、埋立地の用途のうち工業用途のうち中規模以上の中規模以上のこととしていることである。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。	・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と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、国際競争力強化を推進している。 ・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、産業による創荷を促すことで国際競争力を強化できている。 ・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。 ・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支え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。 ・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、国際競争力を確保するためには、形成する産業・物流ゾーンで、生産施設と物流施設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。	D	-	第21次提案で回答したとおり、出荷前の部品や原材料を保管している倉庫が工場内に併設されている場合、工業用途である製造業用地にこれらの倉庫を立地することは可能である。 大阪夢洲地区においては、国際コンテナ戦略港湾に選定され、環境・エネルギー産業の立地を進めつつ、集約型の高効率利用の物流保管施設を誘致することで、国際物流機能の強化を図ることと伺っています。ご提案の内容における物流施設が、保管、物流施設を担いながら、加工・組立一体的に行う高付加価値型の施設や、基幹となる産業の立地に関連する施設であれば、物流施設用途であっても現行制度の活用により立地は可能と考えられます。 今回の提案では、SCMの進展により製造業と物流施設が近接して立地するケースが増えていることですが、両者がSCMを構築するなど関連が深い、現行制度に限り対応が可及と見えています。一方で製造業と物流施設の間に関連がない場合、両者が近接立地する必要性についてご教示願います。				F	IV	埋立地の用途については、免許に照し、埋立ての必要性を判断できる。埋立てによって造成される土地の利用が特定されるものである必要はありませんが、大阪夢洲地区において、生産施設と物流施設の近接立地を可能とすることにより、新たな企業誘致の促進・臨海部の活性化を図るとのご提案を踏まえ、当該地域において物流施設も幅広く誘致できるよう用途区分の柔軟化を検討します。				1 0 3 1 0 1 0	大阪市	大阪府	国土交通省	
120040	生コンクリートミキサー車の総重量の緩和	道路法第47条、 車両制限令第3条、 車両の運行の許可の手続等を定める省令第1条	道路は一定の規格の車両が安全・円滑に通行できるように設計されており、その規格を超える車両は原則通行できない。	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。	【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23t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、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は、車両制限令の総重量規制を20t(現在20t)まで緩和願いたい。 【懸念に対する対応】 生コンクリートの搬送及び現場での打設は生コンクリートミキサー一台に限り行うので、道路走行は間隔が空き数秒単位になるとはならないが、特に橋梁や高架を通行する場合は重量の影響を一定以上に制限するとかわらず、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。 ①(1)生コンクリートミキサー車は全車両に無線機が搭載されており、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、及び降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(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「現場納入打合せ会議」において運行ルートを確認し、同じ橋梁、高架を通行しないよう運行ルートを作成する。 【緩和による社会的貢献】 別紙添付のとおり。	C	-	橋、高架の道路その他これらに類する道路(以下「橋等」という。)は、道路構造令による設計自動車荷重245kN(25t)及び大型の自動車の交通の状況に応じて設計されており、その設計に基づいた橋等において、道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険防止上支障がないと認め指定した道路については、以下の重量の車両の走行が可能である。 ・最速軸距7m以上で、かつ車長11m以上のものであれば、車両総重量25t ・最速軸距5.5m以上で、かつ車長9m以上のものであれば、車両総重量22t ・上記に合致しない最速軸距・車長の短いものは、車両総重量20t 最速軸距・車長の短い車両については、より多くの車両が橋等を同時に通行する余地が生じることから、車両総重量の最高限度が小さくなっていきますとの事でありますが、提案としては、そのような懸念を払拭するための当初提案内容に「懸念に対する対応」を記載したものである。 これまでの回答において、提案者の「懸念に対する対応」について一切触られていないので検討をようしお願います。特区を設定して頂ければ、「懸念に対する対応」については補足資料のとおり対応いたします。 (別紙補足資料あり)				C	-	提案は、道路一般全てについて総重量の規制緩和を求めるとはならず、生コン工場から建設現場まで連続通行が予想される道路を具体的に選定し、かつ選定した道路について道路管理者が道路構造上総重量23tで走行可能と判定されたものについて規制緩和を求めるとのものです。回答の橋、高架の道路その他これらに類する道路(以下橋等という)は道路構造令により、設計自動車荷重を245kN(25t)とし、積載量を10tとすれば、総重量23tで走行できる余地があると思われるので再検討をお願いします。なお、東北横は、貨物積載工事の期間(3年程度)に限定するとか、東京都は試行期間2年に限定して状況を見らうということも考えられる。				1 0 3 1 0	東京都生コンクリート工業組合	東京都	国土交通省