12 国土交通省（構造改革特区第22次　再々検討要請回答）

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	再意見補足資料	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	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・関係府省庁
120010	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	・道路運送車両法　第34条、第35条	・行政庁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標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受けた者は5日以内に当該行政庁に臨時運行許可証及び臨時運行許可番号標を返納しなければならない。	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。	【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。 【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。 【提案実現により得られる効果】 ・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 【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。 【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。	C	―	道路運送車両法第35条第4項において、「行政庁は、臨時運行の許可をしたときは、臨時運行許可証を交付し、且つ、臨時運行許可番号標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想定しておらず、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になることから、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る。			C	―					C	―			1003010	個人	静岡県	総務省 国土交通省
120020	建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、地域の想定津波高より高い建物にして、防災する。	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考える防災センター（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。	D	―	ご指摘の建築基準法第56条に基づく高さ制限は、建築物の日照、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（天空率）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害するおそれがないと認めて許可した場合には、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	―					D	―			1015010	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日港管第1580号，河政発第57号）記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条の適用に係る特例措置について（平成17年6月27日国河政第28号，国港管第253号）記2（3）及び記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条の適用に係る特例措置につい（平成17年6月27日国河政第28号，国港管第253号）の一部改正について（平成23年3月9日国河政第147号，国港総第741号）	公有水面の埋立ては、国民共有の資産である貴重な公有水面を埋立てて、特定の者に土地の造成を認め、所有権を与えるものですので公益にかなう土地利用がなされる場合に埋立免許がなされます。 埋立地の用途は、埋立ての必要性を判断するうえで最も重要な事項の一つであるため、埋立地の用途について「なるべく具体的であること」としているところであり、埋立地の用途のうち工業用途については、「統計法の規定による日本標準産業分類のうち中分類によること」としているところです。 なお、地方公共団体が臨海部の活性化を図る必要があると認める区域について、工業用途については、従来の用途区分では特定が困難な利用形態や複合的な土地利用に対応する用途として「製造業用地」とすることができる特例を講じているところです。	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。 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。 ・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。 ・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。 ・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。	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す。 大阪港夢洲地区においては、国際ロジパーク構想に基づき、環境・エネルギー産業の立地を進めつつ、集約型の高度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・組立も一体的に行う高付加価値型の施設や、基幹となる産業の工場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ています。 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とのことですが、両者がSCMを構成するなど関連があれば、現行制度により対応が可能と考えています。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。	右提案者からの意見及び参考資料を踏まえ、再度検討し回答されたい。	・総合特区に指定された夢洲は、先端技術を創造する生産施設と高度な物流施設が近接立地することにより、創荷企業の集積を目指している。 ・また、近年SCMの進展により製造業と物流施設が近接立地するケースが増えているが、医薬品等の生産施設では冷蔵倉庫を保管施設として利用するニーズが高いなど、物流施設の立地により新たな企業誘致が期待できる。 ・阪神港への進出企業は、物流コスト削減やリードタイム圧縮など利便性の高い物流サービスを享受しているが、新たな企業の誘致により取扱貨物を増やし、多頻度・多方面への物流サービスの提供が可能となることから、物流施設も幅広く誘致できるよう用途区分の柔軟化を求めるものである。 （別紙補足資料あり）	F	Ⅳ	埋立地の用途については、免許に際し、埋立ての必要性を判断できるよう、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がありますが、大阪港夢洲地区において、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。				A	Ⅳ	埋立地の用途については、免許に際し、埋立ての必要性を判断できるよう、埋立てによって造成される土地の利用が特定される必要がありますが、大阪港夢洲地区において、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、構造改革特区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図ります。		1031010	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 車両の通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。	【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。 【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あり、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。 【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、道路構造令により、設計自動車荷重を245kN（25t）とし、当該橋等における大型の自動車の交通の状況を勘案して、安全な交通を確保することができる構造とするものとされています。 設計自動車荷重及び大型の自動車の交通の状況を勘案して、道路橋示方書において、橋等の設計のための荷重状態が定められており、日本全国の道路法上の橋等は一般的にこれに基づき設計がなされています。 このため、車両制限令において、道路の構造を保全するために、通行する車両の車長及び軸距に応じて当該車両の通行による応力等を勘案して、総重量の最高限度を定めています。（例えば、最遠軸距が5．5m未満又は車長9m未満の場合は、20t） 車長及び軸距の短い総重量23tの車両が橋等を通行する場合は、当該車両及びその他の車両の通行による応力状態が、設計において見込まれた状態を上回ることになり、落橋や重大な損傷を招くおそれがあるため、当該車両は通行ができません。 以上から、特区を設定して対応することはできません。	右提案者からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	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ものではなく、生コン工場から建設現場まで通常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ものである。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」によれば、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たい。なお、東北4県は、復旧復興工事の期間（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みるということも考えられる。	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を勘案して設計されており、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て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す。 ・最遠軸距7m以上で、かつ車長11m以上のものであれば、車両総重量25t ・最遠軸距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遠軸距・車長の短いものは、車両総重量20t 最遠軸距・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ます。 総重量23tの車両の場合、最遠軸距7m以上で、かつ車長11m以上のものは通行が可能です。ただし、最遠軸距7m未満または車長11m未満の場合は、当該車両及びその他の車両の通行による応力状態が、設計において見込まれた状態を上回ることになり、落橋や重大な損傷を招くおそれがあります。	右提案者からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	回答は「最遠軸距・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ます」との事であるが、提案者としては、そのような懸念を払拭するため当初提案内容に「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」について一切触れられていないのでご検討をよろしくお願いします。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）	有	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を勘案して設計されており、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て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す。 ・最遠軸距7m以上で、かつ車長11m以上のものであれば、車両総重量25t ・最遠軸距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遠軸距・車長の短いものは、車両総重量20t ご提案で『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、一台のみ走行するための措置（（1）橋梁や高架上に常に生コンクリートミキサー車1台となるようにする。（2）同じ橋梁、高架を通行しないよう運行ルートを作成する。）を講ずる』とあります。 しかしながら、道路は公物であり、いつでも誰でも自由に通行することができるものであります。ご提案の措置が講ぜられる場合でも、生コンクリートミキサー車以外の車両も橋梁や高架上を通行します。最遠軸距・車長の短い車両の場合、より多くの車両が橋梁や高架上を同時に通行する余地が生じます。このため、最遠軸距・車長の短い生コンクリートミキサー車及び生コンクリートミキサー車以外の車両の当該橋梁や高架上の通行による応力状態が、設計において見込まれた状態を上回るおそれがあります。このことから、最遠軸距・車長の短い車両については、車両総重量の最高限度が小さくなります。 したがいまして、総重量23tの車両の場合、最遠軸距7m以上で、かつ車長11m以上のものは通行が可能です。ただし、最遠軸距7m未満または車長11m未満の場合は、当該車両及びその他の車両の通行による応力状態が、設計において見込まれた状態を上回ることになり、落橋や重大な損傷を招くおそれがあります。		1033010	東京都生コンクリート工業組合	東京都	国土交通省