



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	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	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
040060	総務省	同形式の無線機を使用した無線局の免許申請における包括申請方式の導入	無線局免許手続規則第15条の2の2第2項	同一人に属する二以上の実験試験局は、法第6条第一項第一号から第七号までに掲げる事項(無線設備の工事完成の予定期日を除く。)及び無線設備の常置場所を同じくするもの免許の申請は、その申請を同時に行う場合に限り、一の無線局に係る免許の申請書及びその添付書類に同時に申請し、かつ、無線局の設置及び各種無線局ごとの無線設備の工事完成の予定期日等を明示した上、当該一の無線局に係る免許の申請書及び添付書類のみを提出することによって行うことができる。	無線機の使用許可申請については、鉄道車両(車両単位で移動無線局としての登録が必要である)、「無線局免許手続規則」第2条第1項において定められている。 このため、同じ型式の無線機を申請する際には、複数車輦であっても1通の申請で済むよう、包括申請方式を導入して頂きたい。	我が国のインフラ輸出の重要な一環をなす鉄道輸出につき、輸出する鉄道車両に搭載予定の海外製無線機を使用(有期限)する場合の無線機の使用許可申請は、同じ型式の無線機であっても車両が複数あれば複数車輦(例:100両であれば、100輦)の申請書類が必要とされており、「MHARA試験センター」においては、事務の煩雑化を招いている。 なお、三菱重工工業株式会社では三原製作所(広島県三原市)で海外向け鉄道車両の出荷前のシステム試験等を行ってきたところ、新たに同製作所での試験機能を拡充し、他の企業や官民団体も広く利用可能な我が国の総合交通システム検証施設「MHARA試験センター」を2014年下期に開業させるべく準備中であり、同センターの運営は日本の鉄道システムの輸出に貢献するだけでなく、地域の活性化に資するものである。	D	同一人に属する二以上の実験試験局の免許申請は、目的、無線設備の常置場所、希望する周波数等と同じとするものであれば、その申請を同時に行う場合に限り、一の免許の申請書及びその添付書類のみを提出することによって行うことができる。	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。	以前(2006年)、海外向け鉄道車両の出荷前システム試験を無線設備の常設場所、周波数を用いた二以上の免許申請の提出を求めたことがある。もし、ご回答にあるように一の免許の申請書及び添付書類のみの申請で可能であれば、その旨を各都府県に周知していただきたい。 また、その場合、申請手数料も一の免許申請料が良いのか、併せて確認させていただきたい。	D	複数の実験試験局等の免許申請は、それぞれの実験試験局ごとに申請するほか、常置場所が同一である、その申請を同時に行う場合に限り、申請しようとする周波数等を明示した一の申請書及び無線局事項書(写しを除く。)を提出することによって行うことができるかと考えています。この場合、申請手数料は、申請しようとする周波数分を納付していただくこととなります。 関係各都府県に対して、申請手続を簡略できる場合は、その方法等について申請者に説明するよう今一度周知を図ることとします。	日本鉄道システム 輸出促進プロジェクト	1 0 3 9 2 0	三菱重工工業株式会社、株式会社京三製作所	広島県	総務省		
040070	総務省	外国製無線機を国内で使用する際の周波数防止ガイドラインの策定	電波法第3章	無線設備の技術基準は、電波法第3章に定めるもののほか、無線設備等に定める技術基準に適合するものとならなければならない。	世界各国で使用実績のある海外製無線機を日本国内で使用する場合には、電波法施行規則第46条の2の規制により、出所先国と同等の無線出力強度での国内利用が出来ないケースがある。 こうした場合における代替措置として、1)機器の改造としない場合に減衰器を外付けして電波強度を減らす方法と、2)調整レベルのガイドラインについて、設定、公表願いたい。	我が国のインフラ輸出の重要な一環をなす鉄道輸出につき、輸出する鉄道車両に搭載予定の世界各国で使用実績のある海外製無線機を日本国内で使用するにあたり、電波法の規制により出所先国と同等の無線出力強度での国内利用が出来ないケースがあり、「MHARA試験センター」の事業実施に支障を及ぼしている。 なお、三菱重工工業株式会社では三原製作所(広島県三原市)で海外向け鉄道車両の出荷前のシステム試験等を行ってきたところ、新たに同製作所での試験機能を拡充し、他の企業や官民団体も広く利用可能な我が国の総合交通システム検証施設「MHARA試験センター」を2014年下期に開業させるべく準備中であり、同センターの運営は日本の鉄道システムの輸出に貢献するだけでなく、地域の活性化に資するものである。	C	海外製無線機を日本国内で使用する場合には、他の無線システムとの干渉を避けるための方法、減衰レベルの設定方法については、周波数、出力、地形、検討対象の無線システムの種別等によって異なるため、ガイドライン等を策定することは技術的に困難であるが、個々の事業に応じて必要な取組等を行うことは可能である。	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。	周波数、出力に応じた個々の機器毎の個別ガイドライン設定が困難であることは理解できている。①個々の機器毎の話ではなく、改造と認めない既存の生産面データをそのまま利用できる外部減衰器を装着する際に共通して考慮すべき事項、②個々の機器の話ではない無線機全般に関して共通して考慮すべき減衰レベルのガイドラインを指針等の形にまとめて頂くことはできない。また、指針等の策定も困難な場合、ご回答にある周波数等の事項に応じて必要な取組等を行うこととを、前置条件として相談窓口の設置並びに個別相談時の相談形式(申請者が相談の際に、予め準備すべき情報を整理する)を作成・公表していただきたい。	C	(ガイドラインの作成・公表) ①他の無線システムとの干渉を避けるための外部減衰器の装着にあたっては、他の無線システム(既存無線局)との周波数、使用周波数、使用場所等で、減衰量などが異なるため、共通して考慮すべき事項のガイドライン等を作成することは技術的に困難です。 ②無線機全般に関して共通して考慮すべき減衰レベルのガイドライン等についても①と同じ技術的に困難です。 (相談窓口の設置、相談形式の作成・公表) 個々の事業に応じて相談を行うことは、従来通り、総合通信局の担当になっております。無線局の開閉にあたり、必要な情報については、使用を希望する無線機に応じてケースバイケースであるため、一律の相談形式を作成することは困難です。	日本鉄道システム 輸出促進プロジェクト	1 0 3 9 3 0	三菱重工工業株式会社、株式会社京三製作所	広島県	総務省		
040080	総務省	無線局に関する情報提供制度の導入	電波法第25条、電波法施行規則第11条	総務大臣は、無線局の免許等をしたときは、一部の無線局を除き、その無線局の免許等に記載された事項の一部をインターネットの利用その他の方法により公表する。また、無線局の開閉等に関する事項に必要とされる差支若しくはふさわしくない事項等を行うおとす者の求めに応じ、必要な事項において、当該者に對し、無線局の無線設備の工事設計その他の無線局に関する事項に係る情報を提供することができる。	現行法令上、「電波法」第7条第1項第2号において、先使用者を妨げはならない旨定めておられる。「電波法」第8条における予備免許申請を行うに当たっては、申請の前に、実験試験局において利用予定である帯域の先使用者の有無、先使用者がある場合の、利用形態の有無を明示することを提案する。 但し、導入に当たっては、①特区内の実験試験局であること、及び、②試験の実施期間内に限定すること、の二点を条件とする。	2006年にアメリカで無許可で使用できるトランスポンダ(電波中継機)を三菱重工工業和田沖工場で使用する際、総合通信局に確認したところ、日本の試験機関でデータを取るように指示を受けた。データ計測後、申請書類を総合通信局に申請したが、申請した周波数300MHz帯は先使用者があると説明され、先使用者(タクシー無線)との干渉、現地で実験を行った電波障害確認試験の実施により干渉が確認されたが、先使用者の許りに干渉するチャンネルを試験期間中に使用しないよう調整を頂き、その後のシミュレーションを申請書類に添付し申請、許可を得た。このように、最初の申請書類から使用許可まで1年半を要し経緯がある。このため、予備免許申請を行う際に、先使用者の有無及び利用形態の有無について開示いただくこと、申請から使用許可までの期間短縮を望む。	D	無線局の情報提供制度により、一部の無線局を除き、免許人、周波数等をインターネット等で開示しており、また、自己の無線局の開閉や変更のために隣接周波数等を行うに、工事設計書に記載された事項等詳細な免許情報について、必要な限度において提供している。	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。	先使用者との事前協議を新規申請者が行うことを目的として提案されていた。 現状の情報では先使用者の会社名、免許番号/周波数等は分かるものの、当該周波数の利用形態までは不明であり、実験に調整を相談したい受取者に直接コンタクトすることもできない状況にある。従い、先使用者の連絡先(担当者)及び利用形態の有無等に関する情報の公開をお願いしたい。 さらに、ご回答にある必要な限度についての提供とは具体的にどのような事項までご提供いただけるのか、御開示いただきたい。	D	総務省は、無線局の対外的な受信窓口の担当者を把握しておらず、また、一般に個人の氏名を開示することは困難です。 無線局の利用形態については、当該無線局の免許人が詳しく、受信窓口の担当者も兼ね、免許人に確認されるようお願いします。 送信等の公表のため提供される情報は、電波法施行規則別表第2号の2の2において、無線機毎の設置場所、運用方式等、無線局の種類に応じて情報提供項目が規定されておりますので、詳しくは当該別表を参照願います。	日本鉄道システム 輸出促進プロジェクト	1 0 3 9 4 0	三菱重工工業株式会社、株式会社京三製作所	広島県	総務省		
040090	総務省	実験試験局の開閉において妨害等のおそれのある他無線局免許人との協議に係る仲裁制度の導入	電波法第7条第1項、無線局(免許)放送局を除く。の開閉の根本的基準第6条	無線局の免許申請書を受領したときは、周波数の割当が可能であること等を審査し、けいけんとならなければ、その周波数を割当することが既設の実験試験局の運用又は電波の干渉に支障を与えないこととされている。	現行法令上、「電波法」第7条第1項第2号において、先使用者を妨げはならない旨、定められている。周波数の割当が可能であると認められる場合は、申請書類に添付した周波数300MHz帯は先使用者があると説明され、先使用者(タクシー無線)との干渉、現地で実験を行った電波障害確認試験の実施により干渉が確認されたが、先使用者の許りに干渉するチャンネルを試験期間中に使用しないよう調整を頂き、その後のシミュレーションを申請書類に添付し申請、許可を得た。このように、最初の申請書類から使用許可まで1年半を要し経緯がある。 なお、三菱重工工業株式会社では三原製作所(広島県三原市)で海外向け鉄道車両の出荷前のシステム試験等を行ってきたところ、新たに同製作所での試験機能を拡充し、他の企業や官民団体も広く利用可能な我が国の総合交通システム検証施設「MHARA試験センター」を2014年下期に開業させるべく準備中であり、同センターの運営は日本の鉄道システムの輸出に貢献するだけでなく、地域の活性化に資するものである。	D	無線局の免許申請書の添付書類として、無線局情報提供制度により開示した周波数等の妨害を与えるおそれがある他無線局の免許人等との間で、妨害を防止するための措置等について、予め合意が得られているときは、その内容を提出することができ、総務省は、当該妨害防止の取組に基づき割当可能な周波数に関する取組等迅速に行うこととしている。また、免許申請後についても、実験試験局を含めて早期に免許できるように必要に応じて総務省が協議環境を整える等の措置を行っている。	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。	合意取得後の申請に関してはご回答の通りであるが、今回の提案は、これから先使用者と合意を取ることに対する配慮に関する制度導入のお願いである。前述の提案事項(管理番号1039040号)にてご開示いただいた総務省HP等で公開されている内容に先使用者と免許情報があるものの、申請者がその情報で先使用者(コネクタ)と調整するに十分の情報とは考えられず、またその調整も先使用者の都合に大きく依存してしまいがちになることが予想されるため、ご提供しているものである。再度仲裁制度のご検討をお願いしたい。但し、導入に当たっては、①特区内の実験試験局であること、及び、②試験の実施期間内に限定すること、の二点を条件とする。	C	電波法第27条の35において、電気通信業務等、特定の無線通信業務の無線局を開閉しようとする者が、送信その他の妨害を与えるおそれがある他無線局の免許人等に対し、妨害を防止するために必要な措置に関する契約の締結について協議を申し入れたにもかかわらず、当該他無線局の免許人等が協議に応じず、又は協議が済まないときは、当事者の双方は、電気通信紛争処理委員会に対し、仲裁を申請することができることとされています。 仲裁の対象となる無線局は、電気通信業務、放送の業務、人命の安全も地区財産の保護又は治安の維持に係る業務等、国民生活に深く関わるものに限定されております。 一般に実験試験局は、開設期間も限られていること等から、周波数等の妨害を与えるおそれがある他無線局と運用調整を行い、協議が整わないことは少ないと想定しております。無線局の試験等を行うための実験試験局を電波法第27条の35に規定する仲裁制度の対象とすることは、難しいと考えております。 総務省としては、仲裁等の制度を整備せずとも、協議が円滑に進むよう、協議の場を設ける等、早期に免許できるよう対応することとします。	日本鉄道システム 輸出促進プロジェクト	1 0 3 9 5 0	三菱重工工業株式会社、株式会社京三製作所	広島県	総務省			
040100	総務省	公衆無線LANアクセスポイントの出力規制の緩和	電波法第4条、電波法施行規則第6条第4項第4号	電波法施行規則第6条第4項第4号において、小電力データ通信システム(5GHz帯無線LAN)の出力の制限が10mW以下と規定されている。	民間企業等が設置する公衆無線LANの整備促進を図るため、アクセスポイントの出力規制を10mW以下から1W以下に緩和する。	外出先や公共施設などで高速な公衆無線LANによるインターネット接続が利用出来るようになれば住民、旅行者や施設利用者の利便性の向上につながる。 公衆無線LANを整備する際には無線LANアクセスポイントの設置が必要となるが、「電波法施行規則」により、無線LANアクセスポイントの出力は10mW以下(小電力データ通信システム)無線LANの空中電波電力)に規制されており、利用範囲が広くなるのに多数のアクセスポイントが必要となる。 既存の規制を1W以下に緩和することでアクセスポイントの設置間隔が広がり、機器の設置台数を減らすことが可能となる。また、電源確保及び電気料金などの運用費用の軽減も可能となる。 但し、現在、広く利用されている4GHz帯についても規制緩和を行うと一層の無線干渉を招くことから、伝送容量が高く、他の機器の影響を受けやすい5GHz帯(屋内:1.5～5.25GHz、5.25～5.35GHz及び屋外:5.47～5.725GHz)のみの規制緩和とし、これにより5GHz帯域の利用者数が少ない地域においてのみ公共施設や民間企業等が設置する公衆無線LANの整備促進が期待できる。	C	5GHz帯無線LANは、地球探査衛星等と周波数帯を共有しており、既存システムが相互に利用できる範囲内(影響が小さい一定の帯域の範囲内)で免許申請局として利用されているものである。このため、技術基準を超える出力で無線LANの送信を行った場合、他の無線システムの運用を阻害する干渉を発生させるほか、他の無線LAN利用者が周波数を利用できなくなる等、周波数の適正な利用を妨げる可能性があるため、出力の基準を緩和することは困難である。	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。	災害時に活用できる通信インフラとして「公衆無線LAN」の必要性が高まっている中、①密着のアクセスポイントでより広い範囲の利用が可能となる。提案の出力1Wに拘らず、他の無線システムの運用を阻害する干渉が生じにくい範囲で、出力規制の緩和を求めたい。	C	送信出力を増加することにより、1つのアクセスポイントでカバーできる範囲が拡大するため、現行基準の送信出力では電波が届かない地域に所在する他のアクセスポイントの利用を阻害するおそれがあることと、同一周波数の繰り返し利用が困難になり、周波数の適正な利用を妨げるため、出力の基準を緩和することは困難である。		1 0 4 9 0 1 0	愛知県	愛知県	総務省		

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	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	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
040110	総務省	軽自動車税の効率的徴収	地方税法第442条の2、第444条及び第445条	軽自動車税は、主たる定置場所在の市町村において、4月1日時点における軽自動車等の保有者に課する。	原動機付自転車の軽自動車税について、1年単位ではなく、複数年分をまとめて徴収できる措置。	原動機付自転車の軽自動車税については、滞納者が単獨登録地に住民登録をしていない場合、徴収が困難となり、毎年度の徴収事務に多くの時間と経費がかかっている。また、1件あたりの税額が他の税目と比べて少額であることから、徴収額と実務経費を比して勘案すると非効率的な事務作業となっていることが課題となっている。よって例えば、登録時に3年分(基礎徴収想定期間)の税を納めていただくようにすれば、徴収事務の効率化および経費節減につながる。このとき、「納税義務の発生していない者への課税」が懸念されるが、単年度の納税義務は発生することから、「納税義務が発生していない者への課税」ではなく、「納税義務が発生する者に対する後年度分も余剰した納付」との見解を持っている。ただし、仮に3年で廃車した場合は、廃車手続きの際に残り2年分の還付手続きを行う。また、地方自治法第202条の17の5第1項の規定に基づく市町村税課税状況等の額については、その年度に実際に徴収した金額を報告することとする。	C	I	複数の年度分の税額を先行して納税する方式は、毎年度の課税期日現在の状況で課税することとしている軽自動車税の制度を抜本的に変更することになるものであり、保有税としての理詰りの整理が困難。また、ご提案のあった実施内容では、還付手続きを行うことが前提となっているが、還付手続き自体が自治体にとって大きなコストとなると考える。いずれにせよ、原動機付自転車の徴収コストの問題については、総務省としても重要な課題として考えており、ご提案のあったことは別の方案により措置したいと考えている。	右提案者からの意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	「別の方案により措置したい」とのことだが、その具体的な検討がされているのか、またその内容および実施時期等についてお伺いしたい。	C	I	平成26年度税制改正の大綱(平成25年12月24日閣議決定)にあるとおり、平成27年度分から、原動機付自転車及び二輪車の標準税率を1.5倍に引き上げた上で、2,000円未満の標準税率を2,000円に引き上げることとしているところ、このことは、税率が低水準であることによる原動機付自転車の徴収コストの改善を図る等の観点から行うものである。	軽自動車税効率的徴収特区	1051010	大東市	大阪府	総務省