

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	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁	
120010	高齢者支援のためのタクシー業の新規参入について		特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法第9条第2項特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する基本方針 四三(二)特定地域の指定及び特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化の推進のために監督上必要となる措置の実施について	高齢者支援のためのタクシー業に限り、現行のタクシー業の新規参入にかかる規制の基準を緩和する。	今や、少子、高齢化社会は急速に進展しており、特に高齢者をとりまく環境は非常に厳しいものがある。そこで、高齢者の経済的負担を少しでも軽減することを目的に、「高齢者支援タクシー」の新規参入を容易にするための施策が必要である。 具体的に「高齢者支援タクシー」とは、高齢者(満65才以上)については身分証明書持参のうえ、会員カードを発行し、運賃支払時にカード所有者には、乗車賃の10%を割引する制度であるが、松山道で高齢者割引制度のある、新規タクシー業が是非一社は必要であり、高齢者からのニーズが非常に高まっているのが現状である。 このため、松山園(松山市、東温市、伊予郡砥部町、松前町)における現行のタクシー新規参入にかかる規制(イ)保有車数30台以上、(ロ)常時、運転士数30人以上、(ハ)開設場所近郊で、新たに多くの乗客数を確保できること、(ニ)開設場所近郊で、新たに多くの乗客数を確保できること、(ホ)開設場所近郊で、新たに多くの乗客数を確保できること、(ヘ)保有車数5台から、(ロ)常時運転士数5名から、に緩和することを求める。	C	IV	タクシー事業を巡っては、長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両が増加していることにより、地域によっては収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の問題が生じ、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況となっている。 こうした状況を踏まえて、平成21年6月に「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」(以下「タクシー適正化・活性化法」)が成立し、第6条第2項において、国の責務として、特定地域(供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域のタクシー事業の適正化を推進するため、処分等監督上必要な措置を的確に実施するものとされ、加えて、衆・参両院の附帯決議において、特定地域では、原則として新規参入による需要増が明らかに見込めるもの以外は、これを認めないことと定められたところである。 国土交通省では、タクシー適正化・活性化法の立法趣旨、衆・参両院の附帯決議を踏まえ、特定地域における安易な供給拡大を抑制するよう、一般タクシーについては一般地域の新規参入基準に加えて、収支計画について、原則として新たに発生する輸送需要によるものであるかどうかの審査を行うなど処分基準の厳格化を図ることとしたものであり、高齢者支援を目的とした新規参入であっても一般タクシーとして認める以上は高齢者以外の一般乗客の乗車が可能であることから、地域における供給過剰の進行に悪影響を及ぼし、ひいてはタクシー適正化・活性化法の各種取組による効果まで損なわれることから、これを緩和することは困難である。 なお、高齢者を含む要支援以上の者等に対する輸送サービスに限定してタクシー事業を行う場合は、福祉タクシーとして新規参入、増車が認められており最低乗入台数も1台からとなっている。福祉タクシーは運賃についても大幅に弾力的な審査となっており福祉タクシーとして営業することによりご要望の内容は実現可能である。				1 0 0 3 0 3 0 1 0	個人	愛媛県	国土交通省	
120020	超軽量動力機(一人乗りヘリコプタ GEN H-4)の飛行のため、現行自動車教習所に類似した施設を長野県松本地区に設立するべく、航空法第11条但書、同第28条並びに同第79条但書による許可措置の緩和と継続許可	航空法第11条	航空法第11条第1項では、航空の用に供する航空機について、有効な耐空証明を受けることを求めている。ただし、自作航空機であって、航空法第10条第4項に規定される基準への適合性の証明が困難なものにあつては、航空愛好家が飛行することを目的としているものに限り、原則として、人、人家又は物件の上空を除く帰還空域内(飛行場又は航空法第79条の場外離着陸場の許可を受けた場所を中心として半径3km以内、ただし、一定の要件を満たす場合には半径9km以内まで拡大することが可能。)の飛行であつて、管制区又は管制圏を飛行せず、かつ、航空法第81条及び航空法施行規則第174条の規定を遵守して行う飛行について、航空法第11条第1項ただし書の規定に基づき、個別の機体毎に書面審査や必要に応じた実地検査を実施した上で許可している。 このように自作航空機に対する同条ただし書の規定に基づく許可は、本来航空機として備えるべき安全性が証明されていない機体に対する限定的な取り扱ひである。	航空法11条但書について 自作航空機の取扱いで、複数台の同時使用許可が現状では困難である。工場生産機として複数台を同時使用可能な程度の緩和。	提案理由: 松本市内は複数台の飛行訓練を行える土地を容易に見出す事が可能であり、且つ複数台の同時使用が可能であれば、故障発生の場合でも訓練の効率を低下させる事は無い。工場生産機としての特徴を信頼性に繋げ、複数台の同時使用の実現を目指す。 背景: 災害支援用に、道路閉鎖や橋梁落下等の際、迅速な現状把握、孤立者の発見・通報が可能。医薬品等の緊急輸送にも従事可能。具体的な実現要件は、多数の操縦士と相当数の機体であり、操縦士の養成と各自治体・警察・消防への機体配備が期待される。 災害時、社会的に迅速なサービスの緊急配備が要請される中、本超小型ヘリコプタの利用は、費用対効果の面でも要望を満たし、実践的な効果が期待される。 国際的展望では、操縦士養成過程での機体使用で更なる機体改善を果たし、訓練データの蓄積と訓練メソッドの確立が可能。同時に整備委員も育成され、海外売込・海外訓練共に展開が可能。世界各地から既に引合いがある現状に鑑み、新たな輸出産業と経済効果の現実的創出が期待される。 理想地点としては、現在の開発地である松本地域は精密工業が根付いており、機体生産にも最適地である。歴史的にも松本は民間航空先駆の地でもあり、特区開設に地域の同意も得られ易い。 現状では、機体・乗員・場所共に厳しい制約により有人機の自由な運行は非常に困難である。殊に場所の制約は申請・許可が必須の上、時に数メートル四方と規定され、更に離陸地点に着陸する事が条件とされている。 以上より、ある特定の広さを有する場所に特区を設置して、操縦士の養成、機体の改善並びに整備者の養育が不可能である現状を改善したい。	C	-	航空法第11条ただし書の規定に基づく許可は、機体1機毎の許可であり、それ以外の機体について許可を受ければ、現行でも複数台の機体を同時に使用することは可能である。 ただし、同許可については、本来の耐空証明制度と同様に、設計及び製作者が同じ自作航空機であっても、機体毎の現状の確認が必要であるため、設計及び製作者が同じということをもって全ての機体に一括的に許可を付与することを特約として認めることはできない。	右提案主体からの意見に対して回答された。		航空法第11条について 自作航空機扱いの超軽量動力機(一人乗りヘリコプタ GEN H-4)について、工場生産機として複数台の同時使用を求めた所、設計及び制作者が同一であっても機体毎の許可を付ける必要があるが、他方で複数台の同時使用は現行法でも可能であるとの見解を得た。 組織として技術者育成に当たる場合、機体の所有者は当方(製作会社)ほか主宰者に所属するものと思慮されるが、当該機体利用者(習得者)に貸し与えて使用(練習)に供する事は可能であるか、再度伺いたい。		1 0 0 4 0 1 0	GENコーポレーション、松本市	長野県	国土交通省
120030	超軽量動力機(一人乗りヘリコプタ GEN H-4)の飛行のため、現行自動車教習所に類似した施設を長野県松本地区に設立するべく、航空法第11条但書、同第28条並びに同第79条但書による許可措置の緩和と継続許可	航空法第28条	航空法第28条第3項の規定により、操縦者について例外的に操縦の許可を行っている。その許可にあつては、飛行の安全性確保のため、操縦者が当該機の強度、性能、特性等について十分認識し、地上滑走等十分訓練を行い徐々に経験を積み上げていくことを必要と条件として付している。	航空法28条について 自作機パイロット許可要件は、メカニズムに精通している事・取扱いに精通している事・操縦に慣れている事であるが、最初者には許可取得が困難である。そこで、産学による教育で訓練開始可能な程度の緩和。	提案理由: 飛行特区開設に併せて操縦・搭乗許可要件の緩和により、効率的な技能習得を目指す。 背景: 災害支援用に、道路閉鎖や橋梁落下等の際、迅速な現状把握、孤立者の発見・通報が可能となる。医薬品等の緊急輸送にも従事可能。具体的な実現要件は、多数の操縦士と相当数の機体であり、操縦士の養成と各自治体・警察・消防への機体配備が期待される。 災害時、社会的に迅速なサービスの緊急配備が要請される中、本超小型ヘリコプタの利用は、費用対効果の面でも要望を満たし、実践的な効果が期待される。 国際的展望では、操縦士養成過程での機体使用で更なる機体改善を果たし、訓練データの蓄積と訓練メソッドの確立が可能。同時に整備委員も育成され、海外売込・海外訓練共に展開が可能。世界各地から既に引合いがある現状に鑑み、新たな輸出産業と経済効果の現実的創出が期待される。 理想地点としては、現在の開発地である松本地域は精密工業が根付いており、機体生産にも最適地である。歴史的にも松本は民間航空先駆の地でもあり、特区開設に地域の同意も得られ易い。 現状では、機体・乗員・場所共に厳しい制約により有人機の自由な運行は非常に困難である。殊に場所の制約は申請・許可が必須の上、時に数メートル四方と規定され、更に離陸地点に着陸する事が条件とされている。 以上より、ある特定の広さを有する場所に特区を設置して、操縦士の養成、機体の改善並びに整備者の養育が不可能である現状を改善したい。	C	-	搭乗者及び第三者の安全に鑑みれば、操縦者に対し、安全に飛行するために必要な知識はもちろんのこと、十分な訓練、経験の積み上げによる操縦の技量を求めている。一方で、初期のジャンプ飛行等の許可(第1段階の許可)の取得においては、産学による教育のほか、地上試運転、地上滑走等の地上での練習を行うことにより、許可取得が可能である(※)。この地上での練習は、特に許可を得ることなく出来るものであり、飛行前に実際の機体に慣れておくことは、飛行の安全において重要なものであるため、実施することを求めているものである。また、第1段階の許可以降の許可については、第1段階の飛行において、機体の操縦の経験を積んで頂き、特に安全上の問題がなければ許可されるものであり、必要以上の訓練を求めるものではない。 よって、今後の要望については、産学に加え初回飛行前に試運転や地上滑走等の必要な地上での実地練習を行うことで解決するものとする。 (※今後の要望には直接普及されていないが、飛行安全のため操縦者の健康診断書等も確認している)	右提案主体からの意見に対して回答された。		航空法第28条について 自作機の操縦許可の取得は、機体の強度・性能・特性の認識及び地上滑走等十分な訓練を必要と条件とする。 初回ジャンプ飛行等の許可(所謂第1段階)の取得は、産学教育の他、地上試運転を含む十分な練習により可能である(健康診断書を確認の上)。この地上練習は、第1段階の許可に先立ち必要である事から、特に許可を得ずとも行う事が出来るとの見解を得た。 当該機は回転翼機であり、上述の地上練習に於いては、浮上(より正確にはホバリング)前後左右にバランスを保つ)する事を体得する事が最重要となる。そこで、この浮上・ホバリング(地上1.5m)を地上練習と見なせるか、伺いたい。		1 0 0 4 0 2 0 2 0	GENコーポレーション、松本市	長野県	国土交通省
120040	超軽量動力機(一人乗りヘリコプタ GEN H-4)の飛行のため、現行自動車教習所に類似した施設を長野県松本地区に設立するべく、航空法第11条但書、同第28条並びに同第79条但書による許可措置の緩和と継続許可	航空法第11条、第79条	航空法第79条の規定により、航空機は、空港等(空港及びその他の飛行場をいう。)以外の場所で離陸し、又は着陸してはならないことになっている。ただし、空港等以外の場所であっても、同条但し書きの許可を受けた場合には離着陸することができる。 同条但し書きの許可は、空港等以外の場所における離着陸の禁止を解除するものであつて、特定の場所の間の飛行について規制しているものではない。	航空法79条但書について 許可指定場所に限る飛行で且つ離陸地点に着陸するなどの付帯条件から、2点間の飛行は現状では不可となっている。撤廃を要望。	提案理由: 訓練効率の向上及び本ヘリコプタの用途がレジャー用以外にも災害支援等の多用途に適合可能な事に照らし、着陸地点が複数ある事が望ましい。飛行特区の周知及び訓練場所での関係者以外立入り禁止を徹底する事で、一般民間人を危険に晒す恐れは無い。 背景: 災害支援用に、道路閉鎖や橋梁落下等の際、迅速な現状把握、孤立者の発見・通報が可能。医薬品等の緊急輸送にも従事可能。実現の具体的要件は、多数の操縦士と相当数の機体であり、操縦士の養成と各自治体・警察・消防への機体配備が期待される。 災害時、社会的に迅速なサービスの緊急配備が要請される中、本超小型ヘリコプタの利用は費用対効果の面でも要望を満たし、実践的な効果が期待される。 国際的展望では、操縦士養成過程での機体使用で更なる機体改善を果たし、訓練データの蓄積と訓練メソッドの確立が可能。同時に整備委員も育成され、海外売込・海外訓練共に展開が可能。世界各地から既に引合いがある現状に鑑み、新たな輸出産業と経済効果の現実的創出が期待される。 現在の開発地である松本地域は精密工業が根付いており、機体生産にも最適な理想地点である。歴史的にも松本は民間航空先駆の地でもあり、特区開設に地域の同意も得られ易い。 現状では、機体・乗員・場所共に厳しい制約により有人機の自由な運行は非常に困難である。殊に場所の制約は申請・許可が必須の上、時に数メートル四方と規定され、更に離陸地点に着陸する事が条件とされている。 以上より、ある特定の広さを有する場所に特区を設置して、操縦士の養成、機体の改善並びに整備者の養育が不可能である現状を改善したい。	E	-	航空法第79条の規定は離着陸の場所に関する規定であり、同条ただし書きはその例外を許可する規定であるところ、二地点間の飛行を規定しているものではない。 なお、航空法第11条第1項ただし書の規定に基づく許可において、通常認められる飛行区域を拡大して飛行することが認められた場合、同一飛行区域における複数の場外離着陸場が使用できることになっている。 また、飛行区域内の複数の場外離着陸場については、航空法第79条ただし書許可において、航空法第11条第1項ただし書許可を受けた航空機の性能を踏まえ、設置基準と周辺環境との適合状況等を審査した上で許可している。	右提案主体からの意見に対して回答された。		航空法第79条について 許可指定場所に限る飛行で且つ離陸地点に着陸する際の条件から、現状2点間の飛行は不可となっているとの認識から、複数地点・場所への離着陸の許可を求めた所、通常認められている飛行区域を拡大して飛行することが認められた場合、同一空域内に於ける複数の離着陸場が使用出来るという見解を得た。 自作航空機に関する第2段階(半径3kmの範囲)の飛行に於いても、設置基準・周辺環境の使用が可能か、或いは必要であればその為の許可が得られるのか伺いたい。		1 0 0 4 0 3 0	GENコーポレーション、松本市	長野県	国土交通省



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	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120090	土地整理事業における公共施設充当地域についての事業実施者の証明書の発行要件の見直し	租税特別措置法(第33条、第33条の4) 租税特別措置法施行規則(第14条、第15条) 土地整理法(第2条、第109条) 土地整理法施行令(第67条)	土地整理事業で減価補償金を交付すべきこととなるものが施行される場合において、公共施設の用地に充てるべきものとして施行区域内の土地等が買取られ、対価を取得する場合には、譲渡所得の5,000万円特別控除が適用可能となる。	土地整理事業(先行買取)に係る事業実施者の証明書の発行要件として、現在は「買取りに係る土地が公衆用道路、公園又は雑種地として登記されている場合のみ証明書を発行すること」と規定されているが、地目が宅地のままでも課税の特例の対象とする。その場合において、買取に係る土地を公共施設の用地として登記をした旨を証する書類として添付が義務づけられている登記簿謄本に代えて「買取目的を記載した登記承諾書の写し」、または、「地方自治法上の行政財産としての財産台帳の写し」を認める。	土地整理事業(減価補償金地区)における公共施設充当地域については、土地を先行買取することができることとなり、その土地の譲渡所得に課税の特例が適用できることとなる。しかしながら、課税の特例を適用するには、「当該土地等を当該公共施設の用地として登記した旨を証する書類」の添付が義務づけられており、更に、「当該買取にかかる土地が公衆用道路、公園又は雑種地として登記されている場合のみ証明書発行」することとされている。また、土地整理事業適用指針では、「公共施設充当地域を取得した場合においては、法務局と十分に調整の上現況に照らして当該土地は公共施設の用に供する土地として登記申請することが望ましい」とされている。そのため、法務局(登記部門)へ当該土地の地目変更についての協議を行ったが、現況を鑑み地目変更に応じてもらえない状況にある。	C	Ⅲ	要望では、土地整理法における「公共施設」に該当しない住宅(貴借人が居住)として使用することが前提となっており、特例要件の成立が後述(公衆用道路として使用されるまでは土地取引から約10年を要する)となり、この間に事業計画の変更が行われると、適用要件を満たさなくなる可能性があることから、当該地域の公共性が担保されていると認め、全国一律かつ平等に課されるべき税の特例を認められるものではない。課税に当たっては、公共施設充当地が確保できることが確認されることにより、適正な課税を確保することが必要である。土地の現況及び利用目的が公正に表される地目を変更することを求めているものである。また、特例適用の必要書類として登記簿謄本が挙げられているのは、取引において第三者である税務署等がその取引の有無及び現況地目等を、その具備により対抗要件を備えることのできるものによって公正かつ確実に確認するためである。しかし、今後提案のあった「買取目的を記載した登記承諾書の写し」及び「地方自治法上の行政財産としての財産台帳の写し」は、どちらも取引の当事者の一方又は双方が作成する書類であり、また、行政財産及び普通財産については、各自治体の財産台帳に登録も区分、種類、用途等の変更を行うことが可能であることから、第三者である税務署が、対象である不動産が取引後の所有者等において公共施設用に供することを公正・確実に確認できるものではない。以上から、提案内容は特例趣旨を充たさない。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	事業計画の変更により、買取地の公共性が担保されなくなるなどの危険は、本提案に限らず全ての先行買取を行う場合において同様である。また、雑種地であることを理由に施行者において公共施設充当地が確保できることと税務署が確認できるとは考えられない。このようなことから、建物を取壊さないことで不動産登記法等の制約から、買い取った土地の地目が公衆用道路、公園、雑種地に変更できない等止むを得ない事情がある場合の公共用地としての担保を確保するための措置として、本提案を課税課法に追加していただきたい。なお、税務署の判断の確実性、客観性を担保するため新たに換地処分結果を税務署に通知することを追加提案したい。(別紙あり)		1 0 0 6 0 1 0	松山市	愛媛県	法務省 財務省 国土交通省
120100	建築基準法令の改正(特殊建築物の耐火建築物、準耐火建築物規定の緩和による、公共施設木造化の促進)	建築基準法第27条第3項	3階以上の階を学校の用途に供する建築物は、耐火建築物としなければならない。	特殊建築物は耐火性能検証法の実施により木造化が可能となる。しかし、この検証法は設計・施工に多大な時間と経費を要する。このため、性能評価としての耐火性能検証法を預しつつも、別の汎用性あるアプローチとして、公的研究機関等のデータやこれまでに蓄積された耐火性能検証法によるデータをもとに、国が木造部材の仕様を規定することによって、3000m2以下、3階建以下の場合には、個別の建築物における耐火性能検証法を行わずとも木造化を可能とするよう、建築基準法令の改正を再度要望する。	本県では、森林資源の循環利用促進の一環として、特に、公共施設における木材利用の推進に力を入れており、「公共施設等木材利用推進方針」を策定して、県・市町等が整備する公共施設等に用いる可能な限り木造・木質化を推進しているところである。しかし、延べ床面積が3,000m2以下であるにもかかわらず、3階建てであるため木造化が出来ない公共施設が多い。このような施設を木造にするためには耐火性能検証法が必要だが、この検証法は、設計・施工に多大な時間と経費を要する。このことから、性能評価としての耐火性能検証法を預しつつも、別の汎用性あるアプローチとして、公的研究機関等のデータやこれまでに蓄積された耐火性能検証法によるデータをもとに、国が木造部材の仕様を規定することによって、3000m2以下、3階建以下の場合には、個別の建築物における耐火性能検証法を行わずとも木造化を可能とするよう、建築基準法令の改正を再度要望する。これにより、公共施設の木造化を促進し、県産材の需要拡大を通じて、森林の整備を推進してきたい。	D	Ⅰ	耐火構造の仕様としては、従来は鉄筋コンクリート造や鉄骨鉄筋コンクリート造等に限定されていたが、木材を用いた壁や柱等についても、近年技術開発が進んでいる。 ・鉄骨を木材で被覆するもの ・組み合わせ方を工夫した、全て木材のみで構成される柱などが、一定の性能試験を行ったうえで耐火構造の認定取得しているところ。 平成12年に、建築基準性能規格化したところであり、国土交通大臣の認定を取得した仕様であれば、耐火性能検証法を行わずとも木造化が可能で可能である。 この結果、近年、木材に関する様々な技術開発が行われ、木材を使用した耐火建築物等が建築されている。 本年11月には、木材を使用した耐火建築物に係る解説集「木造建築物のすめ」を発行したところであり、今後、これにより木材を使用した耐火建築物の実現方法等について広く周知していく。	提案主体は、加工していない県産木材の耐火建築物への使用可能性について要望しているため、その点について回答された。	特殊建築物は耐火性能検証法の実施により木造化が可能となる。しかし、この検証法は設計・施工に多大な時間と経費を要する。このため、性能評価としての耐火性能検証法を預しつつも、別の汎用性あるアプローチとして、公的研究機関等のデータやこれまでに蓄積された耐火性能検証法によるデータをもとに、国が木造部材(特殊加工を行ったものではない木材)の仕様を規定することによって、3000m2以下、3階建以下の場合には、個別の建築物における耐火性能検証法を行わずとも木造化を可能とするよう、建築基準法令の改正を再度要望する。		1 0 0 7 0 2 0	愛媛県	愛媛県	国土交通省
120110	市街化調整区域内の開発許可についての要件の緩和	都市計画法第34条第12号	市街化調整区域においては、都市計画法第34条各号に適合する開発行為について、許可が可能となっている。	現行法(都市計画法第34条第12号)で規定されている「市街化を促進するおそれない地区」において、人口減少を抑制し農村社会を維持、活性化することを目的(市街化を促進するおそれがある場合を含む。)とする開発行為についても可能とする。	三木市では、市街化調整区域内の農村地域で人口減少が進み、農業後継者が不足し、耕作放棄地が出現するなど、地域社会の維持が大きな課題となっている。このため、人口減少を抑制し農村社会を維持、活性化することを目的とする開発行為(市街化を促進するおそれがある場合を含む。)とする開発行為についても可能とする。	D	Ⅰ	ご提案に係る施設については、都市計画法第34条第12号に基づく条例の制定は不可との兵庫県判断があったことであるが、例えば、地域住民の日常生活用品等については、都市計画法第34条第1号による許可、工場・住宅については、地区計画を策定の上、都市計画法第34条第10号による許可が可能となる場合があると考えられることから、開発許可権者である兵庫県にご相談いただきたい。	右提案主体からの意見に対して回答された。	「別所ふれあい地区」構想	1 0 0 8 0 2 0	三木市	兵庫県	国土交通省	
120120	特殊車両通行許可申請手続の簡素化	道路法第47条の2	道路管理者は、車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するための必要な条件を附して、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができる。	特殊車両の通行許可申請について、その申請内容が、現在受けている許可と同一内容で通行する場合の審査の必要性は低いと考える。今回の提案は、この様な考えに基づき、審査の必要性が低い(単純な事務処理のケース)とするため、車両と経路を限定して、道路管理者が高い検討を行う個別審査や道路管理者間の協議がいずれも不要となる条件を付した。また、この場合、特殊車両オンライン申請システムを利用すれば、道路管理者はもとより事業者側でも通行条件を事前にチェックして、許可の可否が判断可能であるため、本制度の許可条件(道路構造の保全・交通の危険防止)を踏まえたものである。本提案の実施により、申請者側では、手数料の免除や許可が出るまでにかかる期間の短縮化等が享受できる一方、審査の省略等により、道路管理者の事務経費も削減できると考えられる。加えて、これらのメリットを受けようとする誘因効果により、事業者全体で法令遵守が一層促進される結果、交通・輸送安全性が向上することとなるため、安全・確実な物流の確保に向け法令遵守の徹底を図るとする国の施策(総合物流施策推進プログラム・H21年7月)にも沿った提案であると考える。	物流効率化を背景とした車両の大型化や、事業者の法令遵守意識の向上等により、近年特殊車両通行許可申請件数が増加し、申請者の負担が増えている。そこで、安全な物流を確保しつつ、当該手続を北関東地域圏で簡素化し負担軽減を図ることで、安全で効率的な物流環境を創出して参りたい。そもそも通行車両と道路構造の関係は表裏一体であり、特殊車両が道路構造に与える影響を鑑みれば、道路管理者の審査においてこれらの関係を一度は確認する必要があると認識しているが、現在受けている許可と同一内容で通行する場合の審査の必要性は低いと考える。今回の提案は、この様な考えに基づき、審査の必要性が低い(単純な事務処理のケース)とするため、車両と経路を限定して、道路管理者が高い検討を行う個別審査や道路管理者間の協議がいずれも不要となる条件を付した。また、この場合、特殊車両オンライン申請システムを利用すれば、道路管理者はもとより事業者側でも通行条件を事前にチェックして、許可の可否が判断可能であるため、本制度の許可条件(道路構造の保全・交通の危険防止)を踏まえたものである。本提案の実施により、申請者側では、手数料の免除や許可が出るまでにかかる期間の短縮化等が享受できる一方、審査の省略等により、道路管理者の事務経費も削減できると考えられる。加えて、これらのメリットを受けようとする誘因効果により、事業者全体で法令遵守が一層促進される結果、交通・輸送安全性が向上することとなるため、安全・確実な物流の確保に向け法令遵守の徹底を図るとする国の施策(総合物流施策推進プログラム・H21年7月)にも沿った提案であると考える。	C	Ⅰ	特殊車両通行許可制度は、一般的に禁止されている重量及び寸法の車両の通行の制限に対し、道路管理者が通行経路の道路と当該車両の物理的な関係において通行の可否を審査し、禁止を解除するものであり、これを届出制にすることは、道路構造の保全又は交通の危険防止の観点から困難と考えられます。現行でも、特殊車両オンライン申請システムにより審査可能な車両及び経路については、道路管理者たる地方公共団体により高速自動車国道(一般国道も含めて)迅速な許可が可能となっています。	右提案主体からの意見に加え、今後の更新申請手続簡素化策(オンライン申請システム未導入の道路管理者・事業者への導入促進策等)をご示願したい。	本提案では、道路構造の保全や交通の危険防止の観点から、道路管理者の審査の必要性が低く、かつ、事業者側で通行条件を事前にチェックして許可の可否が判断可能なケースに限定しており、適正で安全な制度運用が期待できることから、是非再考をお願いしたい。また、現行では特殊車両オンライン申請システム未導入の道路管理者・事業者への導入促進策等をご示願したい。システムへの対応が困難な事業者の一部存在することから、本提案の実施により、国以外の道路管理者での迅速な手続が可能となることにも、当該事業者に対するシステムの代替措置にもなり得るため、効率的な物流環境の機会を創出する観点からも、再度検討願いたい。		1 0 1 3 0 1 0	茨城県、栃木県、群馬県	茨城県、栃木県、群馬県	国土交通省
120130	大型トレーラーハウスの一般道、高速走行における道路法第47条の2の道路通行許可及び許可手続きの簡素化	道路法第47条 車両制限令第3条 道路運送車両法第40条、第41条 道路交通法第2条	道路管理者は、車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するための必要な条件を附して、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができる。	大型トレーラーハウスは平成7年頃から輸入され日本国内で活用されています。当初は欧米の様にはキャンピング車や別荘、コテージ、事務所として活用されてきましたが、近年の日本国内では高齢者や障害者を持つ家族の自宅介護用、遠来医療のための病院施設代わりの活用等もされ始めました。その様な事から比較的各地の奥地まで入り設置されています。また、現在まで一般道や高速道を利用して事故も無く輸送されてきました。一般道、高速走行における道路法第47条の2の道路通行許可及び許可手続きの簡素化(当協会発行のトレーラーハウス登録証明書(米通ANSI19.5)以上の構造基準を満たしていることを確認した上で発行)及び輸送自主基準を踏襲の上、申請することによる届出(許可)は、新たな産業(工場生産型)による技術の進化や、必要となつてからの再利用や転売による建築廃材の削減等としての可能性や工本効果を多大に秘めている製品の育成に繋がります。平成8年7月に当協会設立の後、国土交通省(旧建設省)より住指170号の通知によりトレーラーハウスは建築物に該当しない旨が通達されており、年間1000台以上の販売がされ、累積で1万台余りが国内に保有されており、利用者の利便性と需要があることは明白と考えられます。また、米通と同サイズで製造できることにより諸外国メーカーとの販売競争力向上も考えられます。	道路法第47条の2に規定されている特殊車両通行許可は、道路運送車両法に定められた自動車であっても、貨物を積載したトラックは連結した状態において一般的に禁止されている重量及び寸法との関係に対し、道路管理者が禁止を解除するものであり、通行の頻度やこれまでの事故の有無にかかわらず、通行経路の道路と当該車両の関係を客観的かつ物理的に審査する必要があります。ご提案のトレーラーハウスは、それを積載した車両寸法において下記のとおり一般制限値を超えるものであり、道路構造の保全又は交通の危険防止の観点から、通行経路の車道幅員やトンネル等における空間高の確認、交差点折返し時の安全確保等の道路管理者による個別具体的な審査を必要としますので、これを簡素化することはできません。 A=トレーラーハウスの寸法、B=車両制限令の一般的制限値、C=A-B 幅：A=3,648m、B=2,5m、C=1,148m 高さ：A=4,256m、B=3,8m、C=0,456m 長さ：A=牽引車長さ+15,2m、B=12m、C=牽引車長さ+3,2m 最小回転半径：A=不明、B=12m、C=不明	C	Ⅰ	平成8年7月に当協会設立の後、平成8年9月国土交通省(旧建設省)より住指170号の通知によりトレーラーハウスは建築物に該当しない旨が通達されました。しかし、現在道路通行許可を取るには2ヶ月を要します。トレーラーハウスは災害発生時に被災地の復旧にも、即日道路通行許可が必要となります。平成9年以降は有識者による自主基準を作成(客観的かつ物理的に安全を確保し)、運行しているため事故の報告はありません。その理由には、頻りに運行されていないこと、小回りができること、軽重であることがあげられます。実際に米通等でも同じ形態で運行されています。	右提案主体からの意見に対して回答された。		1 0 2 3 0 1 0	日本RV輸入協会	東京都	国土交通省	

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	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	管 理 案 番 号 項	提 案 主 体 名	都 道 府 県	制度の所管・ 関係官庁		
120140	工業専用地域における用途地域の緩和措置	建築基準法第48条、別表第2、都市計画法第8条、第12条の5	工業専用地域内であっても、特定行政庁による許可等により、カフェ・レストランの立地は可能。	(提案内容) 尼崎臨海地域(国道43号以南)において、運河再生プロジェクト整備計画に位置づけられた、カフェ・レストラン等の飲食店については、建築基準法第48条第12項本文及び別表第2(各)の5に定められた用途規制の適用を除外する。 (理由) ① 同法第48条第12項ただし書きでは、個別に「特定行政庁が工業の利便を害するおそれがない」と認め、又は公益上やむを得ない」と認める場合は、同法別表第2で工業専用地域内において建築してはならない建築物の建築も許可できるが、施工者から見れば公聴会での意見聴取、建築審査会の同意等の手続きが複雑で、公聴会などのため詳細面等の作成による経費の負担や時間もかかるためリスクが大きく、立地の大きな障害となっている。 ② 運河再生プロジェクト整備計画は、県、市、隣接する工場を所有する企業、地元住民等で構成される実行委員会において策定されるため、同計画において飲食店を建築しても工業の利便性を阻害せず、公益上やむを得ないエリア及び建築できる飲食店の種類、規模をあらかじめ決めておけば法的な許可手続きを省略して工業の利便を害するおそれがない。 ③ 今回の提案の実現により同整備計画にあらかじめカフェ・レストラン等の立地可能場所を定めることにより、広く周知することができ、実現可能性の高い意図を持ってカフェ・レストラン等のさまざまな中核となる施設を迅速に誘致することが出来ることとなり、地域の活性化に寄与する。	用途地域に関する都市計画は、将来にわたる土地利用のあり方を定めるものであるため、公告・縦覧等の手続きを経て、都道府県又は市町村において定めることとしている。 また、建築基準法第48条ただし書きに基づく用途規制の例外許可においても、上記のような都市計画の経緯をない代わりに、当該許可に利害関係を有する者の出席を求めて公開による意見の聴取を行い、かつ、建築審査会の同意を得た上で、特定行政庁が許可することとしている。 このように、用途規制の変更や適用除外については、その重要性に鑑み、都市計画法や建築基準法に基づき、当該地域においてその公平性及び妥当性を担保するための十分な手続きを経て行われるものであり、また、県又は市の自主性に基づき、用途地域の変更や地区計画の策定等により対応可能な制度がすでに設けられている。 さらに、ご提案の地域は、特区提案者である兵庫県がそもそも都市計画において工業専用地域として決定した地域であり、ここで一定のエリアを設定し、飲食店等の立地を推進しようとする場合は、都市計画の手続きを経て、県において工業地域等の用途地域に変更することにより対応可能であるので、市内において十分に調整されたい。	D	—	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	カフェ・レストランについては、民間事業者による効率的で創意工夫に富んだ運営を想定している。特区提案が認められれば、広く周知することが出来るため、民間事業者にとって、現行制度(建築基準法)の課題である手続きの煩雑さや時間的ロス、費用負担リスクを回避することが出来、尼崎運河域への立地意欲が高まることとなるため、提案しているものである。また、平成22年度国の予算編成等に対する本県の提案(H21.12.2)において、地方の自立を促進する支援の強化の項目中「今年6月に行った本県の第15次構造改革特区提案に対する国の最終回答を踏まえて第16次提案において再提案した項目の実現に向けた支援を提案しているところである。【参考】本県の井戸知事は、今回の提案に際し、以下のとおり記者会見(H21.11.2)している。「阪神南県民局では、21世紀の尼崎運河再生プロジェクトについては、現行制度でも工業専用地域に例外措置として建築できるのですが、公聴会を開く必要があったとして、手続きが非常に複雑になっていますので、それを簡素化して認めていただこうということができないかということをお願いしているものです。」					1 0 2 6 0 2 0	兵庫県	兵庫県	国土交通省
120150	除雪機械の使用制限の撤廃	積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法第3条、第6条 補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第3条、第11条	「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」第11条において、補助事業者は法令の定及び補助金等の交付の目的に従って誠実に補助事業を行うように努めるとともに、補助金等の他の用途への使用をしてはならないとされている。	国庫補助を受けて購入した除雪機械の使用路線の制限を撤廃することにより、効率的な除雪を行う。 積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法により指定された路線の除雪を行うにあたり、国庫補助を受けて実施している。同法に定める「指定路線」は昭和60年に指定以降見直しが行われていないが、除雪が必要な路線は増加しており、国庫補助を受けない単独での除雪を行わざるを得ない路線が増加している。 具体的には、地方公共団体が国庫補助を受けて購入した除雪機械は積雪寒冷地の指定された各地方公共団体しか除雪することが出来ず、各路線間を移動する場合には指定路線以外を走行する方が効率的な場合があり、さらにその際に除雪を行うことが出来れば、時間的にも短時間で除雪を行うことが出来る。 つまりは、効率的な除雪を行うため、国庫補助を受けて購入した除雪機械の使用路線の制限を撤廃することを要望する。	補助の目的に沿った使用を妨げない範囲において、指定区間の移動中の除雪を行うことは、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律に抵触するものではないため、現行規定により対応可能である。	D	—	右提案主体からの意見に対して回答されたい。			1 0 3 1 0 1 0	鳥取県	鳥取県	財務省 国土交通省			
120160	慣行水利権のかんがい用水を活用した小水力発電施設整備における流水占用許可の見直し	河川法第23条 河川法施行規則第11条	水力発電規模の大小にかかわらず、河川の流水を占有するためには、河川法第23条に基づき、許可を得なければならない。許可の申請は、河川法施行規則第11条に基づき、申請書及び必要図書を提出して行う。	山梨県は水量に恵まれた急流のかんがい用水(大半は慣行水利権)が多く、小水力発電に利用可能な有望地点が多数あることから、これらを有効に活用した小水力発電の普及を積極的に進めたいと考えている。 慣行水利権のかんがい用水において、慣行水利権者以外の者が、小水力発電について河川法第23条の許可(流水占用許可)を得る場合、かんがい用水として使用している慣行水利権についても流水占用許可を得ることが前提とされている(国土交通省が整備局による行政指導)。しかし、小水力発電の申請者(慣行水利権者以外の者)が慣行水利権者に流水占用許可の申請の同意を得ることは困難である。また、小水力発電は水を消費しないことから、かんがい用水や河川の流量に何ら影響を及ぼさない。 そこで、慣行水利権に関しては流水占用許可を得ることを前提条件とせず、小水力発電についてのみ流水占用許可を得るものとする。なおその際、上記で述べたように、小水力発電はかんがい用水及び河川流量に何ら影響を及ぼさないことから、河川法施行規則第11条の改正(同条に定める申請図書の一部省略)を併せて求める。 ○添付を省略する図書 ・河川の流量と申請に係る取水量及び関係河川使用者の取水量との関係を明らかにする計算 (具体的には下記資料) ①河川実測図(平面・縦横断) ②流量計算書(河川) ③水収支計算書(河川)	既存の水路等から取水して新たに発電を行う場合、その取水量の範囲内で新たな取水を行うことが明らかであれば、他の水利使用や河川環境等に影響がないことから、平成17年に申請手続等を簡素化しています。 一方、旧河川法以前より取水している等により河川法の許可があったもののみならず水利使用(以下「慣行水利権」という。)を使用する場合、取水量が明確でなく、その取水量の範囲内で新たな取水を行うことが明らかでないため、小水力発電の取水量の確認が必要となり、水利使用許可申請書(河川平面・縦横断図、流量計算書)の提出は必要となります。仮に取水量を確認せずに許可した場合には、他の水利使用や河川環境等に重大な影響を及ぼす恐れがあることから以下の方法のいずれかで許可手続きを行っており、 ①慣行水利権について、改めて水利使用許可した上で、従属する小水力発電の水利使用許可に係る申請手続き等を簡素化。 ②慣行水利権はそのまま、小水力発電の水利使用許可については、通常の申請手続きで行う。	C	—	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	貴省回答②の意味は、慣行水利権のかんがい用水を活用した小水力発電をする場合、慣行水利権のかんがい用水については許可水利権化を求めないということなのか確認させて下さい。また、回答に「慣行水利権を使用する場合、その取水量が明確でないため発電の取水量の確認と河川平面等の申請書類が必要となりますが、設置場所が流量観測して発電規模等の設計を行い許可申請するため、取水量は確認できます。したがって、河川平面・縦横断図、河川流量計算書、水収支計算書の提出は必要ないと考えます。				1 0 3 2 1 0	山梨県	山梨県	国土交通省	
120170	市街化調整区域における、土地開発規制の緩和	農地法第4条、第5条 農業振興地域の整備に関する法律第10条、第13条 都市計画法第34条	市街化調整区域においては、都市計画法第34条各号に適合する開発行為について、許可が可能となっている。	市街化区域に隣接する、市街化調整区域内の農地においては、従業者の高齢化及び、継承者が不在が非常に大きな社会問題となっている。現行における市街化調整区域では、他の用途への転用が非常に難しく、いわゆる耕作放棄地の割合が年々増加しており、このままでは市街化区域に隣接する市街化調整区域は疲弊の一途をたどることとなる。このため農業施設に限らず、一定の要件を満たせば、構造改革特区により、市街化調整区域内の土地開発規制を緩和することとする。これにより高齢者農家の取壊や耕作放棄地対策がなされるほか、政府が定めた取壊目標である、「CO2等排出量について、2020年までに25%減(1990年比)」の達成に寄与できるものである。	提案に係る農業施設の内容が必ずしも明らかではなく、太陽光発電の設備を備えていることのみをもって、一律に市街化調整区域における許可の可否を判断することは困難であるが、例えば、市街化調整区域内に存する観光資源の有効な利用上必要な建築物の用に供する目的で行う開発行為や、開発区域周辺の市街化を促進する恐れがなく、かつ、市街化区域において行うことが困難又は著しく不適当と都道府県知事が認め、あらかじめ開発審査会の議を経た開発行為については、現行制度上許可が可能となっている。後者の例として、国土交通省が各開発許可権者に対し技術的助言として示している「開発許可制度運用指針」においては、「市街化調整区域における自然的土地利用と調和のとれたレクリエーションのための施設を構成する建築物」を例示しているところである。	D	—	右提案主体からの意見に対して回答されたい。					1 0 4 0 7 4 0	株式会社 玉越 愛知県	農林水産省 国土交通省		