

12 国土交通省 非予算(特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度提案に係る規制の特例措置の番号・名称	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	各府県からの提案に対する回答	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	
1220010	環境農法「ふゆみずたんぼ」実施における水利権申請事務の弾力化	河川法第23条	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。		冬期間水田へ水を張る環境農法「ふゆみずたんぼ」のため水利権については、許可手続に代えて、河川管理者への届出をもって取得可能とする。	冬期間(用水需要の閑散期)水田へ水を張る「ふゆみずたんぼ」は、水量が多い冬場に一度灌水すれば常時取水する必要がなく、河川流量への影響は少ない。このため、水利権申請の手続きを簡略化し、運用に許可水利権または慣行水利権を取得している団体(あるいは団体に関する個人)が「ふゆみずたんぼ」を行なうため使用する際は、許可手続に代えて、取水量、灌水場所を示して、河川管理者に実施計画を届出することをもち水利権を認めるよう規制緩和する。	C	-	いわゆる「水利権」とは、ある特定目的のために、その目的を達成するのに必要な限度において、公共用たる河川の流水を排他的・継続的に使用するもので、判例で一定の権利性を認められているものである。 また、新たな水利権を行うためには、利水人(他の河川利用者等の権利を侵害しないか)、治水面(災害の発生原因となるおそれはないか)、環境面(取水等により河川環境を損なうことはないか)などの観点から審査する必要があるため、許可申請が必要です。 このため、既に取得している水利権が許可水利権であるか慣行水利権であるかに関わらず、許可(届出)されていない期間における取水は新規の水利として取り扱いますので、許可申請が必要です。 冬期間は、かんがいのための取水が行われない時期であり、冬期の流量自体は少なく、農業用水以外の水利利用者(水道用水や工業用水など)の水利権が設定されていたり、河川そのものの正常な機能を維持し、河川の環境を守るために必要な流量(維持流量)が定められていたりする場合があります。このため、河川流量への影響は少ないといえる切れません。 また、他の水利利用者や漁業業者などの河川利用者への影響は、河川の各所で取水が行われれば、それだけ与える影響の度合いも大きくなることになり、お互いの取水に支障を来す恐れもあることから、例え少量であっても、各水利利用者における権利を保護する観点から、「届出」によって取水が認められることは適当ではありません。 こうした影響の有無や取水が可能なかの判断は、水質全体として河川管理者が判断すべきものですので、希望される取水量や頻度の多寡に関わらず、許可制度を通じて、取水の目的、期間及び水量等について審査させて頂くことが必要です。 このことから、「届出」という単に行政庁に提出される行為のみを以て、審査を経ずに水利利用を認めることは適当ではないと認識していますが、取水をお考えの河川の管理者にお問い合わせ頂ければ、許可が可能であるかのご相談、また申請に必要な資料や書類作成の方法をご案内できますので、ご相談ください。			1 0 0 0 1 0	福井県	国土交通省	
1220020	工業専用地域内における物品販売(売店)の用途変更手続きの簡素化	建築基準法第48条、別表第2	都市計画で定める工業専用地域の用途制限に抵触しない個別の建築物については、当該用途地域の工業の利便を著すおそれがないもの等として特種行政庁が認めて許可することで建築することができる。上記許可をする場合においては、あらかじめ、建築審査会の同意を得るとともに、その許可に利害関係者を著す者の出席を求めて公開による意見の聴取を行わなければならない。		建築基準法第48条12項別表二では、工業専用地域では物品販売を営む店舗は建設できないと規制されており、現在ある工場の一室を改装して工場で生産した商品を直接販売しない、従って用途変更のための公開による意見の聴取(公聴会)を簡素化して実施したい。	現在豆腐類の製造販売を行っていますが、消費の低迷とデフレ現象で業界として大変苦戦を強いられています。原因の一つとして生産者と消費者の距離が遠いこともあり、両者が接点のないままから消費者のニーズに合った商品の開発や消費の拡大及び地域の活性化に繋がらない。 テイクアウト工場団地の現状 工場団地は住宅街と隣接しており当社は500m程の所に位置します。団地内は市道が何本も横断しており多くの市民が通勤や買い物等で往来しています。従いまして工業専用地域といっても現状は一般市道とほとんど変わりません。 許可申請手続きの簡素化(公聴会の省略) ①特定行政庁知事の許可 48条12項ただし書きにより特定行政庁の許可を受ける。 ②利害関係者との公開意見聴取 一般市道と変わりな多の利害関係者が見当たらない現状のため、近隣の会社及び住民に対し、個別訪問により直接説明、意見を設けることについて意見の聴取を行なう。また現地等に掲示で公示することにより公聴会開催の公報掲載省略及び公開による意見の聴取に変える。 ③個別訪問による意見聴取資料に基づき利害関係者との同意書とする。	C	-	建築基準法第48条のただし書き許可については、利害関係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なければならないとされている。ここで、利害関係者については様々なケースが考えられることから、その範囲について一律に規定することは難しく、公聴会の期日及び場所を公告することで、必要な者に通知することとしている。また、公平を期すため、利害関係者の意見を公開によって聞くこととし、公聴会の開催義務を付していること。 近隣の会社及び住宅だけが利害関係者とは限らないことから、ご提案のような近隣への直接説明だけでは不十分であり、公開による意見の聴取に変えることはできない。			1 0 1 0 4 0	株式会社やまぐち食品	北海道	国土交通省
1220030	既存不適格建築物へ増築する場合の制限緩和	建築基準法第86条の7第1項 建築基準法施行令第137条の2第1項	増築等時における構造耐力規定に係る適用は以下のとおり。 ①増築等の部分の既存部分に対する床面積の割合が1/20以下、かつ、50m以下の場合、増築等の部分について、現行の基準に適合させ、既存部分について、構造耐力上の危険性が增大しないこと。 ②増築等の部分の既存部分に対する床面積の割合が1/2以下で、増築等の部分の既存部分がEe0.1等に分類されている場合は、増築等の部分について、現行の基準に適合させ、既存部分について、耐震診断基準(耐震改修促進法に基づく診断基準)等に適合させること。 ③増築等の部分の既存部分に対する床面積の割合が1/2を超える場合、全体を現行の基準に適合させること。		現行の建築基準法(構造規定)に適合しない「既存不適格建築物」に対して増築を行う際には、 ①増築面積が既存床面積の1/2以内の場合、既存部分の耐震診断・耐震改修を行う ②1/2を超える場合、既存部分も含めて全体を現行法令に適合させる又は全体計画認定を受けるための大きな考え方が必要。 これを、Ee0.1等(シロウト等)により既存部分と構造上分離させれば、1/2内外にかかわらずかつ既存部分はそのまま増築できるようにする。なお、既存部分の耐震化は、耐震改修促進計画に基づき別途指導する。	平成17年6月施行の改正建築基準法により既存不適格建築物の増築に係る基準を緩和し、増築等の部分の既存部分に対する床面積の割合が1/2以下で、増築等の部分と既存部分のEe0.1等により分類されている場合は、既存部分が耐震診断基準等に適合していれば構造計算は不要としている。さらに、平成21年9月より既存部分が昭和56年6月1日当時の耐震関係規定等に適合していれば構造計算は不要としており、これらの規制緩和と措置の周知徹底を図る。 なお、既存不適格建築物の増築に係る緩和措置については「建築基準法の見直しに関する検討会」における検討結果を踏まえ、必要な見直しを検討し、結論を得ることとしている。	F	-	平成17年6月施行の改正建築基準法により既存不適格建築物の増築に係る基準を緩和し、増築等の部分の既存部分に対する床面積の割合が1/2以下で、増築等の部分と既存部分のEe0.1等により分類されている場合は、既存部分が耐震診断基準等に適合していれば構造計算は不要としている。さらに、平成21年9月より既存部分が昭和56年6月1日当時の耐震関係規定等に適合していれば構造計算は不要としており、これらの規制緩和と措置の周知徹底を図る。 なお、既存不適格建築物の増築に係る緩和措置については「建築基準法の見直しに関する検討会」における検討結果を踏まえ、必要な見直しを検討し、結論を得ることとしている。			1 0 1 0 7 0 2	埼玉県	国土交通省	
1220040	都市計画決定する際の国・県の同意要件の適用除外	都市計画法第18条第3項 都市計画法第19条第3項	都道府県が定める都市計画のうち、三大都市圏等大都市及びその周辺の都市に係る都市計画区域における都市計画又は国の利害に重大な関係がある都市計画については、国土交通大臣の同意を得る必要があることとしている。また、市町村が都市計画を定めようとする際には、都道府県知事への同意を要する協議が必要とされている。		現在、県が都市計画の決定又は変更をする際には県の同意が必要であり、市町村が都市計画の決定又は変更をする際には、県の同意が必要である。 現在、地域主権改革推進一括法により、県の都市計画については必要国の同意の一部を不要とし、さらに、市町村の都市計画については必要県の同意のうち市に関する同意のみを不要とする都市計画法の改正が予定されている。 しかし、地域主権推進の観点から、これらの同意要件をすべて適用除外とすることを求める。	まちづくりの主役は地方であり、その地域のことは地域で責任を持って決定していくべきである。そのため、都市計画においては県又は市町村が上位機関の同意なく、すみやかに決定又は変更することにより、地域特性を踏まえた個性あるまちづくりを推進する。	C	-	地域主権改革一括法案による都市計画法の改正内容は、都道府県が定める都市計画のうち、三大都市圏等大都市及びその周辺の都市に係る都市計画区域において定める都市計画に対する国土交通大臣への協議(同意が得られることとなっているが、選挙等間の利害に重大な関係がある都市計画については、国の利害との調整を図る観点からの国土交通大臣との協議・同意は引き続き必要であると考えている。 また、同改正内容は、市が定める都市計画に対する都道府県知事への同意を要する協議を、同意を要しない協議とすることとなっているが、一市町村の区域を超える広域調整や都道府県が定める都市計画との適合を図る観点からの都道府県との協議は引き続き必要であると考えている。 なお、都市計画の決定は自治事務であり、国や都道府県はそれぞれ都道府県、市町村の上位機関ではなく、国土交通大臣又は都道府県知事による協議の観点から、それれ、国の利害との調整を図る観点又は一市町村を超える広域の見地からの調整を図る観点若しくは都道府県が定める都市計画との適合を図る観点に限定されていること。			1 0 1 0 7 0 3	埼玉県	国土交通省	

12 国土交通省 非予算(特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度 提案に係る規制 の特例措置の 番号・名称	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	各府県からの提案に対する回答	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
1220050	農住組合設立期限延長と土 地区画整理事業の手段の 緩和	農住組合法第6条第3項 農住組合法第8条第3項	農住組合の設立認可申請は平成 23年5月19日までに行われるとされ ている。農住組合が土地区画整理事 業を執行するに当たり、規制若しくは 事業計画を定め、若しくは変更し、 又は換地計画を定め、若しくは変更 しようとするときは、組合員 (連組合員を除く。)全員の合意によ らなければならないこととされてい る。		現行法で規定されている設立期限の延長と、農 住組合法第8条第3項の規定の緩和。(組合 は、第1項の規定により適用される土地区画整 理法第4条第1項の規約若しくは事業計画を定 め、若しくは変更し、又は同法第8条の第1項 の換地計画を定め、若しくは変更しようとする ときは、組合員全員の合意によらなければなら ないこととする組合員全員の合意の緩和)	大山地区田代も栽培地区は、宜野湾市の西海岸地区に位置しており、昭和43年に土地区 画整理事業が都市計画決定されたものの、その大部分が農地のまま宜野湾市大山田代も の各農地として現在に至っている地区であり、その間専ら農作の返還合意がなされたこと や、土地区画整理事業区域を分限し、一部開始する案を検討したが、合意形成までに至ら ず、第1項の規定により平成20年度に「宜野湾市大山田代も栽培地区振興基本計画」を策定し、農 住組合による土地区画整理事業による事業展開を図り、都市型農水産業を旨として、地権者 の意向を踏まえ約15haを安全面積確保「取組も生産ゾーン」とし、将来にも農地として確 保できる生産緑地地区の規定を検討している。この地区は区画整理区域(約49ha)の内、田 代も栽培地区が約36ha、地権者が約300名(共有名業者は含まず)を超えるなど、地権者連 絡組織の設立や土地利用計画による地権者への意向調査等を実施し、農住組合土地区 画整理事業の合意形成までに約23年を要している。また、大山地区は、農住組合土地区 画整理面積の広いと、地権者の数等課題が多く、現行法での要件や手段の緩和を要望します。	E - O	ご提案頂いている農住組合の設立認可申請期限の延長については、現在貴市の市街化 区域において農住組合の設立が可能であり、実現となっている具体的な規制が明確でない ことから、地域の特性に応じた規制の特例措置を講ずる「特区」にはなじまないものと考え ます。また、農住組合の設立認可申請期限の延長の必要性については、国土交通省において 現在検討を行っているところである。 また、土地区画整理事業は、宅地について権利を有するすべての者の利害に影響を与え るものであることから、各人の権利を保護し、事業の円滑な執行を期するため、農住組合が 能行する事業については、事業計画等について組合員全員の合意を得ることとされている。 特区制度により、土地区画整理事業に係る全合意要件を緩和することは、組合員の有す る宅地についての権利侵害を容認することとなるため、妥当でない。			1 0 1 0 0 0	宜野湾市	沖縄県	農林水産省 国土交通省
1220060	コンテナ型データセンターの建 築基準法に関わる規制の緩和	建築基準法第2条第1項 建築基準法第6条第1項	コンテナを倉庫として設置し、継 続的に使用する等随時かつ任意 に移動できないコンテナは、建築 基準法上の建築物に該当し、一定 の建築物については着工前に建 築確認を受けることが必要。 なお、4号建築物(都市計画区域 等内に存する小規模建築物。鉄骨 造の場合、階高で、かつ、200m 以内)に該当し、建築士が設計を 行ったものについては、建築確認 検査において構造規定等に係る審 査省略を受けられることとされて いる。 また、都市計画区域等外に存す る小規模建築物については、建築 確認検査は不要である。		特区区域内に立地するコンテナ型データセン ターに限っては、建築物としての扱いを除外す る。	データセンターは、需要に応じて、短期間での新増設が容易で、設置コストを減少できるコン テナ型が海外を中心に設置されている。 データセンター立地について、激化する国際競争を勝ち抜き、我が国への立地を勝ち取るた めには、設置、運転までの手続き期間をいかに短縮できるかが、大きな影響する。 しかしながら、現行建築基準法では、当該施設は建築物として扱われ、建築申請手続きに相当 する期間を要するものと考えられる。 一方、国土交通省が推進するコンテナ型データセンターについては、コンテナ内にメインテナス 用の空間が設けられているもの、実態上作業員が立ち入ることにはほとんどまれであり、かつ、 高度なセキュリティが要求されることから、一般人が立ち入る可能性は低く、かつ、 よって、建設者連連に基づく建築物としての扱いから除外し、短期間で設置、運転が可能に することにより、コンテナ型データセンターの立地促進・集積を実現できると考えられる。	B-1 - IV	内閣に人が原則として入らないコンテナを活用した通信機器収納施設については、建築基 準法第2条第1号の建築物に該当しない設備機器として取り扱うことに関し、運用を明確化 し、特定行政庁及び指定確認検査機関等に周知徹底を図る。	データセンター集積プ ロジェクト	1 0 2 1 0 2 0	青森県	青森県	国土交通省	
1220070	コンテナ型データセンター(サー バー機器などを収容した輸送用 コンテナ)の建築基準法の建築 からの除外	建築基準法第2条第1項 建築基準法第6条第1項	コンテナを倉庫として設置し、継 続的に使用する等随時かつ任意 に移動できないコンテナは、建築 基準法上の建築物に該当し、一定 の建築物については着工前に建 築確認を受けることが必要。 なお、4号建築物(都市計画区域 等内に存する小規模建築物。鉄骨 造の場合、階高で、かつ、200m 以内)に該当し、建築士が設計を 行ったものについては、建築確認 検査において構造規定等に係る審 査省略を受けられることとされて いる。 また、都市計画区域等外に存す る小規模建築物については、建築 確認検査は不要である。		コンテナを利用した建築物は平成16年12月6 日付け国住指第2174号の技術的助言で随時 かつ任意に移動できないコンテナは、建築基準 法第2条第1号に規定する建築物に該当すると されているが、コンテナ型データセンターに てはこれを除外する。	コンテナ型データセンターの設置を容易にすることにより、海外大手IT企業のデータセン ターの国内立地を促進する。 具体的には、コンテナ型データセンターは、日本国内において建築基準法第2条第1号に規 定する建築物に該当するもの、設置に当たり建築設備や消防設備の設置が必要であるこ うから、増設・移設がしづかしく行えるという利点がある。コンテナ型データ センターが主流となっている海外大手IT企業の大規模データセンターの国内立地に当たっ ての大きな阻害要因となっているため、コンテナ型データセンターを、建築物から除外するもの である。 【提案理由】 近年、地球温暖化による気候変動の影響によると見られる局地的短時間豪雨の発生件数が 増加傾向にあり、水災に加え、土砂災害発生リスクが高まっている。 加えて、東海地震や宮城県沖地震などのように、30年以内の大規模地震の発生確率が80% を超える評価されていることから、防災対策に加え、災害に即応できる復旧体制を確立する ことが急務となっている。 その取組として、期間との応援協定(無償)締結を進めているが、被災規模が甚大な場合、 無償協定での対応には限界があることから、緊急に建設工事契約を締結しようとした場合、こ れら規定が障壁となり、被災後の迅速な復旧作業を妨げているため。 【参考】 以下の規定により、緊急時でも建設工事の契約に際し、5日間の見限り期間が必要となっ ている。 「手決令第74条「～ただし、急を要する場合には、その期間を5日までに短縮することが できる。」 建設業法施行令第6条「～5日以内に限り短縮することができる。」	B-1 - IV	内閣に人が原則として入らないコンテナを活用した通信機器収納施設については、建築基 準法第2条第1号の建築物に該当しない設備機器として取り扱うことに関し、運用を明確化 し、特定行政庁及び指定確認検査機関等に周知徹底を図る。		1 0 2 4 0 0 1 0	北海道	北海道	国土交通省	
1220080	自然災害等による被災箇所 の応急復旧等に係る請負契約 に関する見限り期間の例外化	建設業法第19条及び第 20条 建設業法施行令第6条	建設業法においては、適正な請 負代金の決定および注文者や請 負者の保護を図るため、建設業者 に対し見限りを行うよう努める 義務を課すとともに、注文者には、契約 内容となるべき重要な事項を建設 業者に提示し、適正な見限り期間 を設ける義務を課すことと、建設業 者に見限りし等の問題が生じな いよう設計を命ずることを求めている。 また、建設業法は契約の締結に 際し、当事者間の権利義務関係を 明確化し、紛争の防止と公平平等 な契約締結に資するため、請負代 金の額をはじめとする契約の内容 となるべき重要な事項を書面に記 載し、これを相互に交付することを 定めている。		建設業法施行令第6条における建設工事の見 限り期間に関する規定及び予算決算及び会計 令第74条の入札の公告期間の規定から、「自然 災害等による被災箇所の応急復旧等に係わる 建設工事契約」を例外化する。 また、これに準じて自然災害等による被災箇 所の応急復旧等に係わる建設工事契約につい ては、当初契約時点で請負代金を契約書に記 載せず、精算しを認める。	【提案理由】 近年、地球温暖化による気候変動の影響によると見られる局地的短時間豪雨の発生件数が 増加傾向にあり、水災に加え、土砂災害発生リスクが高まっている。 加えて、東海地震や宮城県沖地震などのように、30年以内の大規模地震の発生確率が80% を超える評価されていることから、防災対策に加え、災害に即応できる復旧体制を確立する ことが急務となっている。 その取組として、期間との応援協定(無償)締結を進めているが、被災規模が甚大な場合、 無償協定での対応には限界があることから、緊急に建設工事契約を締結しようとした場合、こ れら規定が障壁となり、被災後の迅速な復旧作業を妨げているため。 【参考】 以下の規定により、緊急時でも建設工事の契約に際し、5日間の見限り期間が必要となっ ている。 「手決令第74条「～ただし、急を要する場合には、その期間を5日までに短縮することが できる。」 建設業法施行令第6条「～5日以内に限り短縮することができる。」	B-1 - O	注文者に対する適正な見限り期間を設ける義務については、現在も、やむを得ない事情が あるときは一定の短縮を認めているところである。ここで、災害時等であっても、見限りの下 限期間の撤換を認めることは、注文者に対して適正な見限りを行う機会を与えず、見積落と し等の問題を生じさせることとなる。これにより、発注者との関係において弱い立場にある発 注者の保護に欠けるほか、建設工事の適正な施工にも支障をきたすこととなり、適当ではな い。 また、請負代金の額は工事内容及び工期とともに請負契約の最も重要な内容となるもの なので、後日の紛争を防ぐためには、たとえ後日の精算を前提とした金額であっても、当事 者間の合意内容を記載しておくべきである。したがって、契約締結の際に請負代金の額を全 く定めず工事施工後に代金の決定及び支払を行うこととする場合、紛争の原因とならな くす適当でない。 なお、いわゆる防災協定として、建設業者が地方公共団体との間で、災害時において地方 公共団体の要請により応急復旧工事を実施すること、当該応急復旧工事の費用負担に関す る合意内容(地方公共団体が負担する等)等を事前に包括的に定め、事後遅滞なく具体的 の請負契約を締結することとしている場合があるが、建設業法上このような運用を否定するもの ではない。緊急時においては請負代金に関して実質的な当事者間の合意があれば、契約書面 の交付が事後になっても許容している。		1 0 2 0 0 1 0	福島県	福島県	財務省 国土交通省	

12 国土交通省 非予算(特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度構築に係る規制の特例措置の番号・名称	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	各府県からの提案に対する回答	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・関係府県
1220090	コンテナ型データセンターに係る建築基準法及び消防法の緩和	建築基準法第2条第1項 建築基準法第6条第1項	コンテナを倉庫として設置し、継続的に使用する等随時かつ任意に移動できないコンテナは、建築基準法上の建築物に該当し、一定の建築物については着工前に建築確認を受理することが必要。 なお、4号建築物(都市計画区域等)内に存在する小規模建築物。鉄骨造の場合、隣接して、かつ、200㎡以内の該当し、建築士が設計を行ったものについては、建築確認検査において構造規定等に係る審査略受取ることができる。 また、都市計画区域等に存在する小規模建築物については、建築確認検査は不要である。		コンテナ型データセンターの迅速かつ柔軟な事業展開を促すため、下記事項を要望する。 ①コンテナ型データセンターを建築物扱いしない ②①が建築物扱いとなる場合、コンテナ型データセンターにあつたての建築確認申請を免除若しくは簡素化する ③コンテナ型データセンターの火災警報や消火装置の設置を不要とする	我が国産業の国際競争力維持のためには、クラウドコンピューティングの進展等に対応できる、より大規模かつデータセンターの国内立地が必要である。 我が国の現行制度ではコンテナが建築物と見なされるため建築確認申請や消防用施設の設置業務が複雑で、迅速な設置を妨げている。 茨城県は電力供給が豊富であり、安価で安定した電力を供給できること、首都圏に近接し交通アクセスも優れていること、活断層がない安定した地盤の上に企業の多様なニーズに適合する安価な業務用土地が多く存在するなど、国内有数のデータセンター適地といえ、法の趣旨に添った安全確認ができる一定の要件を満たす用地への立地については、上述の規制等を見直すことにより、データセンターの効率的集積が図られる。 【代替措置】 ・コンテナ型データセンターは、常時遠隔監視されていること(メンテナンス時を除き人が近づかないこと) ・設置場所は強固な地盤の上に整然と整備され、周辺を緩衝帯で囲った用地であること	B-1	Ⅳ	内部に人が原則として入らないコンテナを活用した通信機器収納施設については、建築基準法第2条第1号の建築物に該当しない設備機器として取り扱うことに関し、運用を明確化し、特定行政庁及び指定確認検査機関等に対し周知徹底を図る。		1 0 2 9 0 1 0	茨城県	茨城県	総務省 国土交通省
1220100	管理受託者のインセンティブとなる国営明石海峡公園の弾力的な管理運営体制の構築	都市公園法第2条の3、第18条 都市公園法施行令第2条第2項、第21条 都市公園法施行規則第11条第2項 食計法第2条	国営公園については、公園維持管理業務を入札により民間事業者等に外部委託しているところである。公園維持管理業務の受託者が当該業務の一環として入園者への取組を積極的に行いインセンティブが働くような委託契約内容とするなどについて、次回の契約更新時(平成25年)に向けて引き続き検討して参りたい。		①管理受託者の努力により増した入園料収入の一定額を、利用者にとって魅力のあるイベント開催の取組として活用したい。 ②企画引当を管理受託者が自由に行なうよう、入園料の減免手続の弾力的な運用。 ③管理受託者の主体的な判断による開園時間の延長ができるよう、国の変更手続の簡素化。	国営明石海峡公園については、地元事業者である兵庫機関園・公園協会共同体が管理受託者となつたが、これは築山に近接施設である遊歩道台公園、県立淡路島公園、ウェストランドとの連携を強化し、さらなる集客を図りたい。 現在、国営公園の入園料収入については国に全額納付しなければならず、入園料減免については無料期間(100%免除)のみの運用となつており、開園時間延長については国の変更手続が必要である。 そこで、管理受託者のインセンティブとなる国営公園の弾力的な管理運営体制を構築するために、指定管理者制度に準じた制度として、入園料収入については一定額を、施設の魅力をさらに高める事業や、民間クリエイション施設では自然に実施されている前売券やクーポン券などの多様なサービスの販売、イベント開催等に充当しようとする。入園料の減額も可能とし、開園時間については延長に伴う国の変更手続の簡素化を求める。	① ② ③	-	①について 国営公園については、公園維持管理業務を入札により民間事業者等へ外部委託しているところである。公園維持管理業務の受託者が当該業務の一環として入園者への取組を積極的に行いインセンティブが働くような委託契約内容とするなどについて、次回の契約更新時(平成25年)に向けて引き続き検討して参りたい。 ②について 国営公園の入園料の額については、広く国民に等しく利用し観点から、入園料で管理費を賚つてを前提とせず、全国一律に低廉な額としており、入園料の取戻業務を行っている受託者が公園ごとに額を自由に設定することについては、対応が困難。 ③について 利用者の利便性向上のための開園時間の延長については、地元自治体や近接施設の意見をもちに早期開園等を実施してきたところであり、引き続き地方整備局において、関係者の意見を聞いて適切に検討して参りたい。	1 0 3 0 1 0	兵庫県	兵庫県	国土交通省	
1220110	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。		尼崎湾再生プロジェクト計画においては、尼崎市南部の運河を核としたにぎわいのある地域づくりを目指し、その拠点となるカフェ・レストランなどの施設設置を計画しているが、地域全体が工業専用地域となっており、施設立地が自由には出来ない状況である。そこで、運河再生プロジェクト計画地内の工業専用地域において、その適用を除外する特区を提案する。	提案理由: 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認められる場合は、同法別表第2工業専用地域内において建設してはならない建築物の建築も許可できるが、立地希望者から見れば公認受託者の意見聴取、建築審査の同意等手続きが非常に複雑で、かつ日時・短慮で約45日(要)を立地可否の決定までの建築許可申請(申請費用18万円を払ふ)上、公認受託者などの詳細図面等の準備を求められるなど、大きな経費負担も伴うため、立地の意欲をそく要項となっている。 住宅の遊ばない工業専用地域だからこの運用であり、魅力ある再生の象徴としてカフェ・レストランに意欲があるものであつて、一定の立地における用途地域の変更は考えていない。 ② 21世紀の尼崎湾再生プロジェクト整備計画は、県、市、商工会議所、運河に隣接する企業、地元住民等と構成される協議会において策定されており、同計画に基づくカフェ・レストランが建築されても、当然のことながら当該地域の工業の利便を害する恐れもない。 ③ カフェ・レストランの立地を計画している北堀運河において、平成21年10月オープン・カフェを社会実験として実施した。利用者252名にアンケート調査したところ、79%の方がカフェ・レストランの必要性を支持している。	D		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続きを経ない限り、当該許可に利害関係を有する者の出席を求めた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、都市計画法と建築基準法に基づき、当該地域においてその公平性や妥当性を担保する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に基づき、用途地域の変更や特別用途地区、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て、飲食店等の立地を推進しようとする場合は、都市計画の続きを経て、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、県内において十分に調整されたい。	1 0 3 0 1 2 0	兵庫県	兵庫県	国土交通省	
1220120	高速バスを利用した旅客運送に付随した貨物要件の緩和	道路運送法第82条	一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる。		現行法で規定されている、旅客の運送に付随して運送することのできるその他の貨物のついて、事業者の荷物の影響のない程度のアテナショップ行きコンテナ(地元野菜や加工品等)を運送可能にする。	高速バスを利用したコンテナ運送を行うことにより、都市部のアテナショップに新鮮な野菜や加工品を届け、都市と地方の交流促進を図る。 具体的には、高速バスは都市部と地方を毎日往復大切な交通手段であるが、毎日派の乗客ではないため、その空いたトラック部分を利用して、都市部で行っているアテナショップに届ける貨物コンテナを運送したい。 提案理由 顧客で行っているアテナショップへの荷物輸送は定期的に行えないため、新鮮野菜や加工品を店頭で置くことがなかなかできない。都会でも高齢化が進んでおり、お客のニーズの中で、新鮮な野菜や地元の加工品等の要望が多く、現在期待に添えていないのが現状である。今回のように高速バスの空いたトラックを利用して、地方からの商品をコンテナ輸送できれば、都心の「スターモル」のアテナショップの在庫がコンテナを回収し、その日の午後には新鮮な商品を店頭へ並べお客に提供することが可能となる。 また、定期的に行えれば、都市部と地方との物流を通じた交流から、人的交流が生まれ、高速バスの乗客IPにも繋がる事業になると期待される。	D	—	一般乗合旅客自動車運送事業者の貨物運送については、道路運送法第82条において、「旅客の運送に付随して」、「少量の貨物については運送できる旨規定されており、「旅客運送に影響を及ぼさない範囲」であれば、現行制度で対応可能である。	1 0 3 2 0 1 0	木曾町	長野県	国土交通省	

12 国土交通省 非予算(特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度 提案に係る規制 の特例措置の 番号・名称	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	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		
1220130	特定経路における特殊車両通行許可の期間延長	○道路法第47条の2 ○「車両の通行の制限について」(昭和53年12月1日付け建設省道路局長通達)	特殊車両通行許可の有効期間は、最大2年間。		特殊車両の通行許可申請について、その申請内容が、以下の要件を全て満たす場合には、当該許可期間を、現行の2年以内から5年以内へ延長する。 ① 車両が、超寸法車両でないことかつ超重量車両でないこと ② 経路が、高速自動車国道を含み、かつ、同道のインターチェンジ周辺の一定区域内に立寄る物流施設等と重要港湾及びその港湾区域を終始点とするものであること	(現状・提案の方向性) 物流効率化を背景とした車両の大型化等により、年々特殊車両通行許可件数が増加し、申請者負担が過重となっている。また、東京圏への一極集中を起因とした交通渋滞等により、物流の高コスト化や課題問題の顕著化が生じている。そこで、安全性を確保しつつ、当該車種を北関東地域限定で簡素化し負担軽減を図ること、安全で効率的かつ環境にやさしい物流環境を創出して参りたい。 (基本的な考え方) 提案にあたっては、本制度の許可条件(道路構造安全・交通安全防止)への影響や相関を低いものとするため、一般的な特殊車両が、高速道路を利用して工場等と重要港湾間を走行するケースに限定した。 (提案の具体的内容) 具体的には、若く、自動車運搬用セミトレーラや海上コンテナ用セミトレーラ連結車等が、北関東自動車道と一般道を利用して、同道の沿線工場等から同道に直結する茨城港湾区域間を走行する場合を想定し、道路構造への影響が少ない経路であることや、高視認性を有し交通量が少ない高速道路を走行する点などで本制度の許可条件を踏襲した提案であり、また、国道上と高速道路を走行する点で既存ネットワーク内の特定経路にのみとも限られることから、道路ネットワーク全体に対する阻害は少ないと考える。 (提案のメリット) 本提案により、車種が簡素化され申請者の経済的効率性が向上すると共に、H23年に全線開通予定の北関東自動車道や茨城域の利便が促進される結果、輸送時間の短縮やCO2排出量の削減が可能となり、本地域での安全で効率的かつ環境にやさしい物流環境の創出が期待できる。	C	-	特殊車両通行許可の有効期間については、今回の提案者等からの要望を受け、「規制改革推進のための3か年計画(仮定)」(平成20年3月25日閣議決定)に基づき、昨年5月、約20年ぶりに改定を行い、従来最大1年間であったものを最大2年間へ延長したところである。これは平成20年10月より違反車の実態把握や指導取締りの強化を行っていることと併せ、一層の法令遵守を図る観点から措置したものである。沿道環境の変化など様々な状況の変化があり、道路管理者は申請の都度、それらの変化を踏まえて通行の安全性を確認し許可を行っているところである。依然として多くの車両が違反状態で通行していると考えられるが、許可の期間を5年とするためには、指導取締りの強化や、許可期間内において上記の状況の変化を的確に通行許可に反映する措置が必要となるが、現時点では、それについて有効な具体的措置はないと考えられる。 また、本許可制度の運用においては、オンライン申請システムや道路情報便覧(特殊車両審査データベース等)により、全国の道路管理者が一括となって迅速に許可を行う仕組みを整備しているが、特定の地域や車種に限定して許可期間の差を設けた場合、現行のオンライン申請システム等では対応できないため申請者には紙申請をして頂くこととなるが、このために申請者及び道路管理者双方の事務が繁雑化し、かえって審査が遅延するおそれもあり、ご提案による事業者のメリットも薄いと考えられるところである。ご提案が、物流の効率化により地域活性化を図る趣旨であれば、審査の迅速化のため、道路情報便覧に市町村道も含めて必要な道路の情報を収録するとともに、道路管理者として窓口業務を改善して頂くこと等により他地域との差別化を図ることがより適切ではないかと考えられる。			1 0 4 0 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	
1220140	一般貨物自動車運送事業許可のための最低車両台数の要件緩和	貨物自動車運送事業法第6条	営業所毎に配置する事業用自動車の数は5両以上としなければならない。		一般貨物自動車運送事業の許可に必要な最低車両台数の要件を「5両以上」から「1両以上」に緩和する。	本市は九州で2番目に広い面積を持つ通称地域であり、中山間地域が約7割を占めている。中山間地域では、小規模ながら各地域の特性を生かした農産物が生産されているが、高齢化の進展等により出荷が困難な等規模農家が数多く存在している。そういった中で、本市は、農家の所得向上に向けた重点的な取り組みとして地産地消を推進しており、本年5月には市内に限内でも初めての農産物と水産物を販売する大型直売所も開設され、少量多品目の農産物の取り扱いがより一層必要となっている。そこで、当該所が実施主体となって、大型直売所から遠距離にあり(車で90分程度)出荷が困難な農家を対象に、貨物自動車により農産物を集荷し直売所で販売することで、消費者への新鮮で安全な農産物の提供と中山間地域の農家所得対策を図りたい。 現在、貨物軽自動車運送事業営業許可を得た貨物軽自動車(1台)により、本年8月から集荷を開始しているが、貨物軽自動車の収容能力では、対象農家の農産物を集荷しきれないことが予想される。そこで、一般貨物自動車運送事業許可の最低車両台数を、島上地域と同様に「5両以上」から「1両以上」に緩和していただくことで、農産物の集荷能力を向上させ、より効率的な集荷システムを確立していきたいと考えている。 また、既に導入している貨物軽自動車と新たに導入する普通貨物自動車を併用することにより、故障等の不測の事態にも対応していきたいと考えている。	C	-	貨物自動車運送事業法における最低車両台数規制は、一定の車両規模を確保することによって、適切な通行管理を行うための体制を整えることを担保するものである。1両以上とする。こと、トラック事業の零細化をさらに進め、輸送の安全の確保に支障をきたすおそれがあることから、適当ではない。			1 0 4 0 1 0	福岡市	宮崎県	国土交通省	
1220150	オンデマンド交通特区	道路運送法第5条第1項第3号	一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けようとする者は、路線定期運行、道路不定期運行、区域運行による事業計画を決定する。		オンデマンド交通事業による一般乗合旅客自動車運送事業区分の緩和(①路線定期運行、②路線不定期運行、③区域運行)	オンデマンド交通は、利用者が事前に登録し、乗車する時に予約する。運行はドアツードア型(区域運行)といった運行形態が多くなっているが、運行実績をつんでいくと、運行が時間帯と地域ゾーンをまとめることができる。特に、通勤や通学利用を考えると予約なしでも、一定の運行が可能になる。	D	-	路線定期運行、路線不定期運行、区域運行それぞれ事業計画(道路運送法第5条第1項第3号)を決定し、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けようとする者により、単一の主体がデマンド(ニーズ)に合わせて様々なサービスを提供することが現行制度上可能となっている。 また、運賃については、道路運送法第9条第4項において地域公共交通会議(地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民又は旅客等)で協議のあった運賃については道路運送法第9条第6項各号(旅客の利益を阻害するおそれがあるもの、特定の旅客に対し不当な差別的取り扱いをするもの、他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるもの)に該当しない範囲内であらうと認められることにより、利用者のニーズにあった柔軟な運賃の設定が可能となることから、現行制度上可能である。			1 0 4 0 0 1 0	茅野まちづくり研究会 茅野市	長野県	国土交通省	
1220160	コンテナ型データセンター設置にかかる要件の緩和	建築基準法第2条第1項 建築基準法第6条第1項	コンテナを倉庫として設置し、継続的に使用する等随時かつ任意に移動できないコンテナは、建築基準法上の建築物に該当し、一定の建築物については着工前に建築確認を受けることが必要。 なお、4号建築物(都市計画区域等に存する小規模建築物、鉄骨造の場合、1階建て、かつ、200㎡以内)に該当し、建築士が設計を行ったものについては、建築確認検査において構造規定等に係る審査省略を受けることができる。 また、都市計画区域等に存する小規模建築物については、建築確認検査は不要である。		コンテナ型のデータセンターは、平成16年12月6日 国住指第2174号「コンテナを利用した建築物の取り扱いは(技術的助言)」における建築物から除外する。	データセンターの建設コストの削減を図ることにより、国内データセンターの国際競争力強化を図るとともに、そのサービスを安心して利用できる環境を整備することを旨とする。	B-I	IV	内閣に人が原則として入らないコンテナを活用した通信機器収納施設については、建築基準法第2条第1号の建築物に該当しない設備機器等と取り扱うことに関し、運用を明確化し、特定行政庁及び指定確認検査機関等に申し知徹底を図る。				1 0 4 0 1 0	愛知県	北海道	国土交通省

12 国土交通省 非予算(特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度提案に係る規制の特例措置の番号・名称	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	各府県からの提案に対する回答	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
1220170	都市計画手続きの弾力的運用	都市計画法	区域区分に関する都市計画については、都道府県が定めることとされている。市町村が都市計画を決定する際には、都道府県知事の同意を要する協議が必要である等広域調整の柔軟性が必要とされている。		地方都市を活力あるまちとするため、まちづくりに多大な影響をおよぼす、大規模開発案件に対して、特区のエリア内においては、市町村のまちづくりに合致している等の条件を満たす大規模開発案件について、開発ができるように開発事務の弾力的な運用を可能とする。	【実施内容】 特区のエリア内においては、市町村のまちづくりに合致している等の条件を満たす大規模開発案件について、開発ができるように開発事務の弾力的な運用を可能とする。 【提案理由】 地理的条件や交通体系などの条件から大規模工場や店舗開発など大規模な開発案件がある場合に、都市計画法の枠組みとして、区域区分の位置しや広域調整等の柔軟性が必要である。この調整や事務手続きに相当な期間を要するため、適正な時期に適正な開発ができることで、地方都市の活性化の機会を逃している場合がある。地方都市を活力あるまちとするため、まちづくりに多大な影響をおよぼす、大規模開発案件について、特区のエリア内では、市町村のまちづくりに合致している等の条件を満たす場合には、開発ができるように開発事務の弾力的な運用を可能とする制度を望む。	C	-	ご提案の具体的な内容については必ずしも明らかではないが、区域区分は、広域的な都市の実態を踏まえる必要があるため、都道府県が決定する必要がある。また、市町村が都市計画を決定する際の広域調整の柔軟性については、都道府県知事による協議・同意及びその際の関係市町村への意見の聴取等が規定されているが、これは市町村が行う都市計画の決定に周辺市町村が重大な関心を示す場合に備え、広域的な観点から行うものであるため、都道府県が実施する必要があるものである。 なお、現在調査に提出されている地域主権改革一括法による都市計画法の改正により、市が定める都市計画に対する都道府県知事への同意を要する協議は、同意を要しない協議へと簡素化されることとなっている。	見附市 SmartWellnessCity構築プロジェクト	1 0 4 2	見附市	新潟県	国土交通省
1220180	都市計画法第34条第11号における要件緩和	都市計画法第34条第11号	市街化区域に隣接し、又は近接し、かつ、自然的社会的諸条件から市街化区域と一体的な日常生活圏を構成していると思われる地域であっておおむね五十以上の建築物が連たんしている地域のうち、都道府県等の条例で指定する土地の区域内において行う開発行為で、予定建築物の用途が「都道府県等の条例で定めるもの」に該当しないものは、都道府県知事等の許可を受けることができる。		多賀町において、都市計画法第34条第11項に定める市街化区域に隣接または、近接しない集落であっても、自然的社会的諸条件から市街化区域と一体的な日常生活圏を構成していると思われる地域であれば開発を認めていたいただきたい。また、その際には五十以上の建築物が連たんしている地域と「十以上の建築物が連たんしている地域」と的的要件も緩和していただきたい。	多賀町における都市計画法第34条第11項に該当していない市街化調整区域では、農家等の息子であっても結婚後、親と同居しない限りは集落内に定住することができない状況にあります。そのため、親との同居を好まない若者が増加している近郊では、町内の市街化区域への転居、更には近郊市への転出が顕著であり、更に集落外から転入を希望されても、住宅を建築できなかったため、人口が減少し、将来の農業後継者の育成どころかコミュニティの維持すらできない現状にあります。そこで、今後集落内への定住を促進するため様々な施策の実施を検討してはおりますが、まずは集落内に住宅を建設することが最低条件であり、同法の要件を緩和していただくことが集落内への定住促進、活性化につながるかと考えております。	D	-	都市計画法第34条第14号においては、同条第11号に該当しない開発行為についても、都道府県知事が開発審査会の議を経て、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれなく、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為について、都道府県知事等の許可を受けることができることとされており、開発許可運用指針において、通常原則として許可して差し支えないものとして、分家住宅及び大規模な既存集落内の自己用住宅・分家住宅を挙げている。また、市街化調整区域内における転入者の住宅建築については、当該転入者が当該区域内で農業に従事する場合には、法第29条第1項第9号により、開発許可は不要である。したがって、法第34条第11号に該当しない市街化調整区域内においても、農家世帯の分家に伴う住宅等の建築については、現行制度上可能となっている。 なお、都市計画法第34条第11号において「おおむね五十以上の建築物の連たん」する区域を条件とする理由は、建築物が一定程度集積し市街化が進んでおり、公共施設の整備も相当程度進んでいると考えられるためである。一方、市街化区域に隣接し、又は近接し、かつ、自然的社会的諸条件から市街化区域と一体的な日常生活圏を構成していると思われる地域であっても、建築物が一定程度集積していない地域においては、一般的に公共施設の整備がそれほど進んでいないと考えられ、このような地域において開発行為を原則認めていくことは、新たな公共投資を要する可能性を生じさせるものであるため、市街化調整区域の趣旨に反するものである。	1 0 5 0 1 0	多賀町	滋賀県	国土交通省	
1220190	Smart Wellness City実証研究特区(市町村が有償運送を行う場合の参入条件の緩和)	道路運送法第79条の4及び道路運送法施行規則第9条の3	市町村による自家用有償旅客運送を実施する場合には、各線要件として地域の関係者で構成する地域公共交通会議において協議を行い合意することとされている。また、運送の区域についても地域公共交通会議の協議事項であり、合意が必要である。		健康づくりのための一定計画に位置づけられた等による有償運送の参入条件の緩和	運動等による健康の維持・増進は、最終的には医療費の適正化につながるが、そのためには、自家用車依存の生活を改め、公共交通機関の使い勝手の向上を図ることが必要である。このためには、一定の要件を満たした市町村による自家用自動車を使用した有償旅客運送を行うことが効果的であるが、現状では「地域の関係者の合意」として地域公共交通会議の合意が必要である。 しかし、地方部の市町村においては、同制度における「交通事業者」「事業者団体」等が当該市町村に存在しない場合、地域公共交通会議の設置や開催そのものが不可能又は著しく困難となるケースが存在する。 このため、健康の維持・増進につながるものとして市が認める一定の健康サービスについて、法定計画(例えば、健康増進法に基づく健康増進計画)に位置づけられた場合、当該有償運送については地域公共交通会議(特に交通事業者、事業者団体)の合意が不要となる措置された。 加えて、有償運送を行うにあたり、運行区域許可の緩和について認められるよう措置された。	D	-	市町村によっては、乗合バスが運行されていないケースもあるものと思われる。 しかしながら、タクシーの営業区域については全国をカバーしていることから、ご提案の地方部の市町村においても、当該市町村を営業区域として事業活動を行っているタクシー事業者が存在するものと考えられます。 このことから、地域公共交通会議における交通事業者の構成員として当該市町村を運行する乗合バス事業者が存在しない場合も、その他の一般旅客自動車運送事業者として、タクシー事業者を選定することが可能であり、更に、一般旅客自動車運送事業者が組織する団体として、各都道府県のバス協会やタクシー協会を地域公共交通会議の構成員とすることが可能であります。 ご提案各位におかれましては、これら「交通事業者」や「事業者団体」の参画を働きかけることにより当該会議の開催をお願い致します。 また、ご提案のあった運行区域の緩和については、当該会議を主導する市町村長、都道府県知事(複数の地方公共団体の長によることも可能)の運行区域の範囲内であれば協議により任意の区域を設定することが可能となっております。 このため、運行を希望される区域をカバーする地方公共団体等から地域公共交通会議の構成員を選定して頂ければ幸いです。	1 0 5 0 0 0	伊達市、見附市、新潟市、三条市、岐阜市、筑波大学	福島県、茨城県、新潟県、岐阜県	国土交通省	
1220200	Smart Wellness City実証研究特区(健康のための遊歩道やポケットパークの法的位置づけの明確化)	都市計画法第18条の2	施設の連続性の確保等については、現行制度上においても、特段期けている訳ではない。		健康づくりのための一定計画に位置づけられた遊歩道やポケットパークの法的位置づけの明確化	運動等による健康の維持・増進は、最終的には医療費の適正化につながるため、健康の維持・増進につながる散歩・ウォーキングの推進に資するものとして、市が認める一定計画(例えば健康増進法に基づく健康増進計画や、都市計画法に基づく都市計画等)に、道路法上の遊歩道、都市公園法の公園に加え、河川管理用遊路、公共空地や民間化の遊歩道や広場、法定外公共物、ポケットパークなどをバリエーションとして位置づけ、一連の「遊歩道」として登録する制度を措置された。現在は管理者がバラバラであり、一定のナゲーションやデザイン等に基づく遊歩道として整備することが現実的に不可能であるため)	D	-	ご提案の具体的な内容については必ずしも明らかではないが、施設の連続性の確保等については、現行制度上においても特段期けている訳ではなく対応可能である。	1 0 5 0 6 0	伊達市、見附市、新潟市、三条市、岐阜市、筑波大学	福島県、茨城県、新潟県、岐阜県	国土交通省	

12 国土交通省 非予算(特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・増進 提案に係る規制 の特例措置の 番号・名称	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	各府県からの提案に対する回答	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・ 関係府県	
1220210	包括的な占用許可手続きについて	道路法第32条 河川法第24条 第26条	道路、公園敷地に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して使用する場合には、各管理者の占有等の許可を受けなければならない。 河川敷地に工作物を設け、排他的且つ継続して占有等する場合においては、各管理者の占有等の許可を受けなければならない。		健康づくりのための一定計画に位置づけられた遊歩道における路面表示に関する占用許可手続きの簡素化	運動等による健康の維持・増進は、最終的には医療費の適性化につながるため、健康の維持・増進につながる散歩・ウォーキングの推進に資するものとして、連続した遊歩道の整備が有効である。 このため、市が定める一定計画(例えば健康増進法に基づく健康増進計画や、都市計画法に基づく都市計画等)に位置づけられた「遊歩道」について、路面に歩行距離や歩数、消費カロリー等の表示板を設置するに限り、市町村が施行する場合は、事前の包括的な占用許可手続きを一回行えば良い様に措置されたい。 具体的には、表示板等の設置に際し、現在は設置場所ごとに個別の協議と占用手続きの申請が必要とされていたため、多大な時間と労力が必要とされている。したがって、事業着手前に全体計画(場所・規模・予算・工程等)の承認を道路管理者から受けることにより、占用許可も受けたこととしてもらい、その後、承認を受けた全体計画のうち個別の事業に着手する際に、その着手部分について「届出」を提出するという事務の簡素化をお願いしたい。	C	-	道路、公園、河川における各々の占用許可等の手続きは、各関係法令に基づき各管理者が責任をもって、個別具体的に、占有等の目的や形態等を勘案して、許可の判断を行うことが必要不可欠であるため、ご提案のように、道路管理者から全体計画の承認を受けることで占用許可等を受けたものとし、個別の事業に着手する際に「届出のみ」で足りることは困難である。 なお、各管理者に対して個別に占用許可等の申請を行う際に、申請手続きの簡素化の観点から複数の占用物件等について一括して許可申請を行うことは、現行法令上でも可能である。						
1220220	太陽光発電設備の建築確認廃止	建築基準法第6条第1項 建築基準法第84条第1項 建築基準法施行令第138条第1項	屋根部分に太陽電池アレイを設け、太陽電池アレイの下に屋内的用途が発生する場合にあっては、建築基準法上の建築物に該当し、一定の建築物については着工前に建築確認を受けることが必要。 また、屋内的用途が発生しない場合であっても、高さが4mを超える広告塔等の工作物の場合、建築確認手続きや構造耐力に係る基準等が準用される。		○太陽光発電設備を地上に設置する場合については、建築物とみなさないことを明確にし、建築確認申請を不要とし、その旨を建築主事及び指定確認検査機関に周知徹底することで、大規模太陽光発電導入の促進を図りたい。	○大規模な太陽光発電設備を地上に設置する際、一般的に太陽電池アレイを柱のみで支える構造となる。この場合、担当する建築主事の判断によって、建築確認申請が不要となる事例がある。一方、太陽電池アレイの水平投影面積部分が屋内的用途と認定されて建築物とみなされ、建築確認が必要となる事例もある。このように各地の建築主事の判断がばらばらであったため、大規模太陽光発電設備の設置の大きな阻害要因となっている。 ○太陽光発電設備を地上に設置する場合には、建築物とみなさないことを明確にし、建築確認申請を不要とし、その旨を建築主事及び指定確認検査機関に周知徹底することで、大規模太陽光発電導入の促進を図りたい。	F	IV、II	建築基準法上、4m以下で屋内用途が発生していない太陽光発電設備にあっては、建築確認を不要とするところであるが、具体的な取扱いについて検討を行い、その結果を踏まえて、建築主事及び指定確認検査機関等に周知徹底する。 また、4mを超える太陽光発電設備の建築基準法の取扱いについては、電気事業法で必要な安全措置が講じられていることを条件に、建築基準法の工作物の対象外とするところを検討する。	1 0 5 2 2 0	豊田市次世代街づくりプロジェクト	トヨタ自動車株式会社	愛知県	国土交通省	
1220230	エコキュート容積率緩和の手続きの簡素化	建築基準法第52条第14項	自然冷媒ヒートポンプ・蓄熱システム等を設ける建築物については、法第52条第14項における特定行政庁の許可による機械室に係る容積率の緩和制度を活用することが可能。		○横浜市がすでに実施しているように、建築審査会(審査事項の定型化を図る「包括同意」の手法を取り入れ、手続きの簡素化・迅速化を図ることによって、エコキュート導入の更なる促進を図りたい。	○高効率給湯機器であるエコキュートについて、H16.2より容積率の緩和制度を適用可能となっており、普及の一助となっている。 しかし、その申請手続きにおいては建築審査会の同意が必要であるが、建築審査会は常設ではない(年数回の開催であるため、申請性手続きが遅延するという問題が生じている。 ○横浜市がすでに実施しているように、建築審査会に審査事項の定型化を図る「包括同意」の手法を取り入れ、手続きの簡素化・迅速化を図ることによって、エコキュート導入の更なる促進を図りたい。	D	-	「第4回「新たな経済対策」による随時提案」での回答を踏まえ、法第52条第14項における特定行政庁の許可に際し、迅速な手続き等を含めた制度の円滑な運用について平成22年度中に技術的助言を発生することにより、周知徹底を図る。	1 0 5 2 0 3 0	豊田市次世代街づくりプロジェクト	トヨタ自動車株式会社	愛知県	国土交通省	
1220240	日本版BRT導入に伴う、一部道路規制管理の権限移譲及び連結車両の通行の認可に関する権限移譲	○道路法第47条の2 ○車両制限令第3条 ○道路運送法 ○道路運送車両法	道路管理者は、車両制限令に定める車両の幅、重量、高さ、長さ等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。また、道路運送法や道路運送車両法等に係る安全の確保等を図る業務に関しては、国が一元的に管理している。		国家公安委員会(警察庁)及び都道府県公安委員会(警察庁及び各道府県警本部)の保有する交通規制・管理に関する権限の一部を自治体へ移管する。 また、連結車両の通行の認可に関する権限を基礎自治体へ移管する。	豊田市にてスマートコミュニティーの検証の一環として、日本版BRTを導入、試験運用する。 連結運転が可能なバスシステムを新たに開発するものであり、連結走行のための時間帯規制による「スレーブ」を導入するため、交通規制・管理に関する権限の一部を基礎自治体へ移管する。また、連結車両の通行の認可に関する権限を基礎自治体へ移管する。	C	-	仮に仮バスシステムのバスレーンが道路法の道路区域内にあり、かつ当該車両が車両制限令第3条に定める車両の最高限度を超える場合は、道路法第47条の2に基づく特殊車両通行許可が必要となるが、その権限は、市道の場合、既に道路管理者たる市に存するものである。 ご提案が市道以外の本通行許可の権限移譲という趣旨であれば、道路の設計の値を超える大型車両(特殊車両)をどのように通行させるかという判断は、どのように当該道路を整備し維持管理を行っているかという道路管理者の本質的役割から導かれるものであり、この権限のみを取り出して移譲することは考えられない。 また、車両の通行の認可に関する権限は多岐に渡ることから、一概にお答えすることは困難であるが、一般論として、道路運送事業や道路運送車両に係る安全の確保等を図っていくためには、監督・指導などの現場レベルでの執行業務と安全基準の設定などの企画立案業務を一体的に行うことが不可欠であることから、基礎自治体へ権限を移譲することは困難である。	1 0 5 2 2 1 2 0	豊田市次世代街づくりプロジェクト	トヨタ自動車株式会社	愛知県	警察庁 国土交通省	

12 国土交通省 非予算(特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	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	各府県からの提案に対する回答	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
1220250	地方自治体が道路整備でなく混雑解消を目的に道路課金を行う権限を新たに付与する。国や県が保有する道路の権限について地方自治体に権限を移譲する。	道路法第12条、第13条第1項及び第3項並びに第15条 高速自動車国道法第6条 道路整備特別措置法第3条第1項及び第10条第1項	道路法上の道路については、道路法第12条、第13条第1項及び第3項並びに第15条、第16条等の規定により道路管理者が定められている。		基礎自治体が整備及び管理を行う市町村道以外の道路(高規格幹線道路、地域高規格道路、一般国道、都道府県道等)を含めた、全ての道路の整備・管理に関する権限(含む通行料金の設定・徴収)の、基礎自治体への集約・一元化	混雑解消を目的としてのロードプライシングの導入、バイパスとしての高規格幹線道路の柔軟かつ多様な通行料の設定・徴収(混雑時に動機に流入する自動車交通に課金を行う一方、都市バイパス機能を持てる高規格幹線道路の通行料は無料化、都心流入交通の公共交通への転換促進と他種公共交通の高規格幹線道路への誘導を促進)	C	-	道路の移管については、今後、国が果たすべき役割は何かといった国と地方の事務・権限の見直し等の議論を踏まえ、出先機関改革等の地域主権改革に係る政府全体の議論の中で検討されることになると考えられるが、国土交通省としても適切に対応していきたい。 なお、日本国内においてロードプライシングを導入する場合には、公平性、社会的受容性、料金徴収方法、経済への影響等、解決すべき様々な課題が未だ多く、今後、更なる検討が必要。 また、道路整備特別措置法の許可を受けている有料道路については、ネットワーク全体の費用の増大や利用者の負担の公平等の観点から料金が設定されており、一部の地域の都合により料金を設定することは適切でないが、より具体的な内容や考え方が明らかになれば、更に二層目を踏まえた検討が可能であることから、今後詳しく提案の内容を伺ってまいりたい。	豊田市次世代街づくりプロジェクト	1 0 5 2 3 0	トヨタ自動車株式会社	愛知県	国土交通省
1220260	公共交通の公設民営化の推進と、柔軟かつ多様な料金の設定	道路運送法第4条、第9条、第11条等	一般乗合旅客自動車運送事業を経営しようとする場合、同事業を経営する者が運賃及び料金を設定・変更する場合等には、国土交通大臣の許可を受けなければならない。		国土交通省が保有するバス事業の許可に関する権限(料金の認可を含む)の基礎自治体への移管・集約化	都市圏人口の減少により、民間事業者による黒字路線での過当競争と赤字路線からの撤退の進展が懸念される中、公共交通の適切かつ合理的なサービス水準の維持・向上に必要な自治体によるバス路線の再編、再集約、サービス提供(運行は民間への委託)による効率化、財源確保やバス事業者の収入を確保し、持続可能なバス事業の発展を地方自治体へ移管する。(道路運賃を解消するために、上記道路課金と合わせ時間帯によりモーターバスを併用する。道路が混雑している時間帯は公共交通機関バスの運賃を安くする設定など柔軟かつ多様な料金設定を導入するため、料金の認可に関する権限を含む。併せて停車時間短縮のための使用規制(事前に切符、ししは定期券を購入し乗車する)を導入するため、不正乗車の検査及び不正乗車事業者からの課徴金徴収額の設定を可能とするための運送約款の認可の権限を含む)	C	-	バス事業の許認可に関する業務は、輸送の安全等を確保する必要性があるため、地域差のない一定の水準が確保されるべきであり、権限主体が多様化するに値々の処置や監査の実施水準に差異が生じ、公平な競争条件の整備や安全性の確保に支障が生ずること、基準の策定、適合状況の審査、監査、指導・行政処分これらを踏まえた安全対策の改善・制度改正は労務不可分であり、PDCuサイクルで行うことにより人員確保も効果的に確保できること、自治体の境界を越えた事業への対応の必要性等から、バス事業の許認可に係る権限を地方自治体へ移管することは困難である。 なお、道路運送法にかかると具体的な提案内容(柔軟かつ多様な料金の設定等)については、権限を移管することなく現行制度で対応可能である。	豊田市次世代街づくりプロジェクト	1 0 5 2 4 0	トヨタ自動車株式会社	愛知県	国土交通省
1220270	操作性、安全性を損わない範囲での改造を行ったステアリングを取り付けた自動車登録登録ファイルへ登録する場合における改造ステアリングの破壊試験の免除	道路運送車両の保安基準第11条第2項	「道路運送車両の保安基準」(昭和26年運輸省令第7号)(以下保安基準)という。)第11条第2項において、(自動車への)取装置は、当該自動車に衝突等による破壊を受け、場合において、運転者に過度の衝撃を与えおそれの少ないものとして、運転者の保護に係る性能に適合するものとして認められる。なお、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成14年国土交通省告示第19号)第13条第2項及び第91条第2項において、運転者の保護に係る性能の具体的な要件を定めている。		操作性、安全性を損わない範囲での改造を行ったステアリングを取り付けた自動車登録登録ファイルへ登録する場合における改造ステアリングの破壊試験の免除	自動車運転事故に関して体調異常が原因となつて引き起こされる交通事故の未然防止、及びドライバーの体調管理に至る前の体調管理や事故発生が原因(行える)システムの構築を行うことを目的とし、ステアリング周辺部領域に心電図や脈波が計測できるセンサを設置してドライバーの心臓、脈波、さらにカフレス血圧計がモニタ可能となるステアリングの開発を行っている。 しかし、改造を行うような型式指定を受けたステアリングではないため、公道での実証実験を行うには新たに自動車登録ファイルへ登録する必要がある。改造ステアリングの破壊試験を行う必要がある。しかし当該改造ステアリングは現在開発中であり、新規の装置と同様に破壊試験を行うこととなる期間やコスト面で有効性の検証を行うことが困難である。そこで操作性、安全性を損わない範囲での改造を行ったステアリングを取り付けた自動車での公道での一般走行実験を可能とするため、操作性、安全性を損わない範囲での改造ステアリングにおいて破壊試験を免除し、登録可能とする。	D	-	保安基準が同一は、同一の構造を有する装置が他に存在しない又は著しく少ないため破壊試験を行うことが著しく困難である場合には破壊試験を行わなくとも登録可能である。	豊田市次世代街づくりプロジェクト	1 0 5 2 1 5 0	(株)デンソー	愛知県	国土交通省
1220280	国際コンベンションに参加するために入国する者の入国手続き等のサポートのための国際線到着エリア等への立入りにかかる制度化	なし	国際線到着エリア、入国審査場及び税関検査場の立入りについては、テロの未然防止、出入国管理及び不正乗物の流入防止等の観点から、原則として、入国審査場外の者に対してはその立入りを認めない。 なお、国際行事等の場合、関係府省庁からの便宜供付依頼に基づき、航空保安上、出入国管理上及び密航取締上支障がない範囲内において送迎のための立入りを認めている。		国際会議等の関係者の出入国手続き臨時専用レーン設置の制度化及び到着ゲートから入国審査場までの移動経路の確保(航空保安上の観点から、案内・接遇のための旅費検査場への立入りに対して許可を求め、)	大規模な国際会議の誘致にあたっては、受入態勢の一環として国際空港でのゲートから市内の会場・宿泊施設までの迅速・快適な誘導が求められる。 誘導は現行区域である到着ゲートから入国審査・検査場など入国までの誘導が必要とされるが、一般参加者の誘導のための人的配置が認められていない状況である。 構造改革特区の第11次提案において、国際会議等の出席者への必要に応じた臨時専用レーンの設置の提案に対して、「国際会議等への出席者については、会館等の主催者等からの便宜供付依頼により、事前に参加者を参加人数・入国時間等を把握し、事前に航空会社によるレーンへの確保を誘導すれば、入国審査時に必要に応じた臨時専用レーン等を設けることとする。」とされた。 しかし、国際会議の誘致にあたっては、臨時専用レーンの設置などを誘導の段階でPRできなければ効果がない。また、大規模な国際会議では参加者が様々な航空会社を利用して入国することから個々の航空会社に対して臨時専用レーンを確保するとは困難である。 このことから、大規模な国際会議にあたっては関係者の出入国手続き臨時専用レーン設置など内容の充実がポイントとなっており、制度化されていない日本は不利になっている。 また、大規模な国際会議では出席者を到着ゲートから入国審査・検査場まで誘導するためには、誘導のために人を配置する必要があるが、現状では特別な事例を除いて許可されていない状況である。これについても、大規模な国際会議の誘致にあたっては、人的配置が可能となるように制度化が必要である。	C	-	国際線到着エリア、入国審査場及び税関検査場等のいわゆる「立入制限区域」は、航空保安のための立入り者の制限と確保は、確実な航空保安、出入国管理、密航取締を確保できなくなる虞れがあり、これを制度化することは適当ではない。なお、現状でも、国際行事等の場合、関係者からの便宜供付依頼に基づき、航空保安上、出入国管理上及び密航取締上支障がない範囲内において送迎のための立入りを認めている。	成長戦略拠点特区	1 0 7 0 3 1	大阪府	大阪府	財務省 法務省 国土交通省

12 国土交通省 非予算(特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・増進提案に係る規制の特例措置の番号・名称	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	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
1220290	公有水面埋立地における用途区分柔軟化		・公有水面埋立法第29条 ・公有水面埋立法の一部改正について(昭和48年6月14日港管第1580号、河政発第57号) ・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(正則10年法律第57号)第27条及び第28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)		公有水面埋立地の工業用途について、用途区分を緩和し、柔軟に運用する。	大府市の夢洲地区では、次世代成長産業の生産拠点を集積をめざしている。夢洲地区は、大阪州に造成された埋立地であり、公有水面埋立法に基づき、公有水面埋立地としての用途を規定している。用途のうち、工業用途については、少なくとも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り定められるものとして運用されている。(昭和49年6月14日運輸省港湾局長、建設省河川局長通知をもとに「公有水面埋立業務規程」記載)このように、工業用途に関しては、用途をあらかじめ規定し、次世代成長産業の区分と大きく異なるため、次世代成長産業の幅広い分野の企業の立地需要に柔軟に対応できないほか、企業の立地を遅らせない限り、その都度、埋立地の用途変更手続きを行う必要があり、企業が求める立地のタイミングを逸してしまわれがある。そこで、埋立地の立地の緩和と柔軟な運用により、企業の立地需要にあわせて用途・タイミングでの立地の供給を可能にし、次世代成長産業の集積を促進する。	F	IV	公有水面の埋立ては、国民共有の財産である貴重な公有水面を埋立て、特定の者に土地の造成を認め所有権を与えるものであることから都道府県知事又は港湾管理者の免許手続きに係らねば、公衆への告知・閲覧、地元市町村長への意見聴取、関係都道府県への通知等の手続きを経て行われており、埋立造成後の土地利用が特定される場合に限り免許が与えられる。したがって、埋立地は、免許どおりの土地利用、処分がなされるよう担保する必要があり、安易な用途変更は認められるべきものではなく、造成後にやむを得ず用途変更を行う場合、利権化及び乱開発の防止の観点から埋立地の適正な利用を確保するため、土地利用の制限に関する他法令の例を踏まえ、用途規制の制限期間(10年間)を定め、都道府県知事又は港湾管理者の許可に係らしては、「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」に於ける公有水面埋立法(正則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)により、現在の産業分類にない新しい産業の立地に対応するため、埋立地の用途のうち工業用途に係る用途区分について柔軟対応を図ってきたところである。しかしながら、特例措置の対象を平成17年6月30日までに竣工認可の告示がなされた埋立地としていることから、新しい産業の立地等に対応できるよう、緩和の方向で検討する。	成長戦略拠点特区	1 0 5 7 0 4 0	大阪府	大阪府	国土交通省
1220300	都市計画権限の地方分権化の推進	都市計画法 第15条、第87条の2 都市計画法施行令第44条の2	指定都市の区域内においては、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、区域区分及び都市再開発方針等並びに高速自動車国道、一般国道、阪神高速道路等の指定都市の区域を超えて特に広域の見地から決定すべき都市施設については、都道府県が定めるが、その他の都市計画については、すべて指定都市が定めるものとされている。	大阪市内における都市計画に係る府から市への決定権限の変遷を明らかに推進する。	大阪市内においては、市域が都市計画区域と一致しており、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等についても、府が市町村間の調整を行う必要性が高い。府決定の案件についても、市が地元調整や都市計画の原案の作成、本市都市計画審議会における案件審査、さらには府審議会における案件説明を行っている。それも取らず、府決定であるために、府に於いて多大な時間を費やして状況の説明を行う必要があり、非効率な手続きとなっている。機動的な都市計画を行う支障となっている。そこで、大阪市内に集積する企業や市民の多様な要望に適切かつ迅速に対応するため、基礎自治体であり、かつ都市圏、国土の発展を牽引するエンジンとなる大阪府へ、都市計画の決定権限のさらなる委譲を推進することが必要である。	C	-	都市計画決定権限については、地域主権路線大綱(平成22年6月22日閣議決定)において、区域区分、都市再開発方針等、一般国道及び高速自動車国道について、都道府県から指定都市へと移譲することとされたところ。阪神高速道路についても、一般国道及び高速自動車国道と同様に、指定都市へ決定権限を移譲する方向で検討中。 なお、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針については、同大綱に記載されなかったが、これは、現在国策に提出されている地域主権案第一指法において、市が都市計画を決定する際の都道府県知事の同意が必要とされることを踏まえ、指定都市・周辺市町村の見解が相違する場合の機動的な調整を担保するための最小限の手段として、都道府県に決定権限を留保する必要があるからである。	都市計画権限地方分権化推進	1 0 5 7 0 4 0	大阪府	大阪府	国土交通省	
1220310	廃棄物処理施設(バイオマス変換施設)の設置	建築基準法第51条	卸売市場、火葬場又は畜場、汚物処理場、ごみ焼却場等の用途に供する建築物は、都市計画においてその敷地の位置が決定しているものでなければ、原則、新築し又は増築してはならない。	バイオマスの一環である下水汚泥を大量に扱う下水処理場内で、同じくバイオマスの一環である食品廃棄物を比較的少量扱う施設を設置する場合であっても、廃棄物処理施設としての「建築基準法」第51条の手続きが必要となる場合がある。「建築基準法」第51条等の対象となる食品廃棄物処理施設に該当しないよう規制緩和を求める。	本市では、環境先進都市をめざす上で、バイオマスの利活用によるCO2の排出抑制や資源循環を推進する重要施策に等しい。既存の下水処理場内での施設等を活用し、バイオマス変換施設を設置し、大半が未利用となっている食品廃棄物や下水処理場で受け入れている下水汚泥を発電や供給に活用したいと考えている。しかしながら、バイオマス変換施設の設置については、現在、廃棄物処理施設として「建築基準法」第51条の規定に基づき手続きが必要となる場合があり、速やかな施設設置の期切となっているのが現状である。そこで、以下の点について規制緩和を求めるものである。 ① 産業廃棄物に分類される食品廃棄物については、現状のものであっても「動植物性残渣」となることで「汚泥」とはみなさないこととし、これを処理する施設として「建築基準法」第51条の対象とする産業廃棄物処理施設とはならないようにする。 ② 一般廃棄物に分類される食品廃棄物については、バイオマス変換施設に限り、「建築基準法」第51条の対象規模である処理能力5t/日以上を緩和し、より大規模なバイオマス変換施設であっても手続きが簡素化されるようにする。 ③ 既存の下水処理場のように、既に大規模にバイオマスを扱っている施設において、下水汚泥以外のバイオマスを扱う施設を追加する場合、下水処理場として都市計画決定していることを動機として、新たな都市計画を決定することなく、バイオマス変換施設を設置できるようにする。	C	-	一定規模以上のごみ処理施設、産業廃棄物処理施設等は、都市の中になくはない重要な供給処理施設であると同時に、周辺の市街地環境に大きな影響を及ぼすおそれがあるため、都市における供給処理計画の面からも、また周辺地域の環境維持の面からも、都市内にこれら施設の配置については都市計画上の観点から十分検討されたものでなくてはならない。そのため、建築基準法第51条において、その新築、増築にあたっては、都市計画決定又は都市計画審議会の議を経て特定行政庁が許可する手続きを求めているものである。 したがって、ご指摘の産業廃棄物や一般廃棄物に分類される一定規模以上の食品廃棄物を処理する施設の建設やバイオマスを扱う施設を増やす場合、周辺の市街地環境に大きな影響を及ぼすおそれがあるため、設けられている手続きについて、緩和・簡素化等を行うのが適当である。 また、下水処理場として都市計画決定を受けている区域についても、下水処理場以外の建築基準法第51条対象施設を設ける場合においては、都市計画上支障がないか否かの観点から都市計画決定又は都市計画審議会の議を経て特定行政庁が許可する手続きが必要である。	廃棄物処理施設(バイオマス変換施設)の設置	1 0 5 7 0 4 0	大阪府	大阪府	国土交通省 環境省	
1220320	エコポイント空しくに特化した特別立法の措置	刑法(第185条、第187条)	富くじの発売、富くじ販売の取次ぎ、富くじの授受禁止	第16次経済改革特区に贈り物商が取得済みのビジネス特許のスキームによって立案提出したビジネスモデルプランに対して関係4省の回答はすべて立法以外に連判しとの回答であった。ゆえに各省の意向に沿うためにも立法化を図り、政府が求める地球温暖化防止および経済活性化を推進されたい。	①エコポイント空しく特別立法で地球温暖化を止める CO2-25%削減は、日本が世界に対して約束したマニフェストである。よって世界共通の目的を達成するための大義名分のために立案、協賛実行する基本となるものである。 ②エコポイントの集約性は経済活性化の活動となる 近代産業が急速に集約化する中において、ポイント&マイルズ部分については集約化が進んでいない。最大の理由は発注主体企業等があるべく権利行使しにくい期限付きで失権する事以外にない。現状の経済界においては新しい形態のイノベーションの実施とその事業発展のキーポイントと看做される。財源なき政府経済政策においては、現在又は将来において1000ポイント単位のクーポン又はポイントに代わる決済等を通じて経済流通上ポイント企業連立として利用すれば、昨年より発行のグリーン家電エコポイント、エコカー補助金・住宅関連エコポイント等の合計は約9000億、専門業者の総売上は約4億3000億の経済活性化を推進される。 ③現在政府が求めているものは、内閣拡大の施策である 現在実行中の予算中のポイント部分統一化を計る事によって、全国民に対してシンプルで分かりやすく、新たな形態の経済方針が示された事となる。本事業の推進によって、企業各社もエコポイントを獲得する目標になる。いずれば、国民に対して、夢と希望、夢と希望とロマンを植え、感動・投資・スルガがロマンで溢れ、国民の中へパナソニック的な経済思想を植えつけることが最大のテーマであると思う。	C	-	エコポイントの交換商品としては、環境配慮型製品等を対象としているところである。地球温暖化防止や経済活性化という本提案の目的に照らせば、環境配慮型製品それ自体を交換商品とすれば足りるところであり、いたずらに射率心を煽るものを交換商品とするための特別立法に特段の必要性は認められないと考える。	エコポイント空しく	1 0 5 7 0 4 0	贈り物商、福祉 商工会議所	福岡県	総務省 法務省 経済産業省 国土交通省 環境省	

12 国土交通省 非予算(特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・関連 提案に係る規制 の特例措置の 番号・名称	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	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
1220330	コンテナ型データセンターにおける建築確認申請の省略	建築基準法第6条第1項	コンテナを倉庫として設置し、継続的に使用する等随時かつ任意に移動できないコンテナは、建築基準法上の建築物に該当し、一定の建築物については着工前に建築確認を受けなければならない。 なお、4号建築物(都市計画区域等)内に存する小規模建築物。鉄骨造の場合、隣接で、かつ、200㎡以内)に該当し、建築士が設計を行ったものについては、建築確認検査において構造規定等に係る審査等を要することができる。 また、都市計画区域等外に存する小規模建築物については、建築確認検査は不要である。		現在、コンテナ型データセンターを設置する場合には、建築基準法で定める建築確認申請手続きが必要であるが、これを不要とし、届出のみによって建築を可能とする。	アメリカ等を中心に設置が進むコンテナ型データセンターは、低コストで運営が可能なため国際競争力の高いデータセンターであるが、日本では建築物として扱われるため、建築基準法で定める建築確認申請が必要であり、設置までのコスト及び期間においてその立地が大変不利な状況である。このことから、コンテナ型データセンターに係る建築確認申請を不要とすることで、国内へのコンテナ型データセンターの立地を促進する。 具体的には、工業専用地域、工業地域及び準工業地域に立地するコンテナ型データセンターについては、設置の届出を行うこととする。 【提案理由】 コンテナ型データセンター設置に係る建築確認申請を不要とすることで、低コストなコンテナ型データセンターの速やかな設置を促進することができる。 国内へのコンテナ型データセンターの立地を促進することで、日本の情報通信産業の活性化に資するとともに、国内情報の保護という観点からもデータが国外に流出するのを防ぐことができる。 さらに、国内では首都圏に膨大なデータが集中していることから、地方の特区にデータセンターの集積を行うことで、リスク分散や首都圏におけるデータ量の軽減が図られる。	B-1	IV	内部に人が原則として入らないコンテナを活用した通信機器収納施設については、建築基準法第2条第1号の建築物に該当しない設備機器として取り扱うことに関し、運用を明確化し、特定行政庁及び指定確認検査機関等に対し周知徹底を図る。		1 0 6 0 0 0 0	石狩市	北海道	国土交通省
1220340	コンテナ型データセンターのみを収容する建築物における建築確認申請の省略	建築基準法第6条第1項	コンテナを倉庫として設置し、継続的に使用する等随時かつ任意に移動できないコンテナは、建築基準法上の建築物に該当し、一定の建築物については着工前に建築確認を受けなければならない。		コンテナ型データセンターのみを収容する建築物については、建築基準法で定める建築確認申請手続きを不要とし、届出のみによって建築を可能とする。	アメリカ等を中心に設置が進むコンテナ型データセンターは、低コストで運営が可能なため国際競争力の高いデータセンターであるが、日本ではそのコンテナ型データセンターのみを収容する場合の建築物であっても、建築基準法で定める建築確認申請が必要であり、設置までのコスト及び期間においてその立地が大変不利な状況である。このことから、コンテナ型データセンターのみを収容する建築物に係る建築確認申請を不要とすることで、国内へのコンテナ型データセンターの立地を促進する。 具体的には、工業専用地域、工業地域及び準工業地域に立地するコンテナ型データセンターのみを収容する建築物については、建築の届出を行うこととする。 【提案理由】 コンテナ型データセンターのみを収容する建築物に係る建築確認申請を不要とすることで、低コストなコンテナ型データセンターの速やかな設置を促進することができる。 国内へのコンテナ型データセンターの立地を促進することで、日本の情報通信産業の活性化に資するとともに、国内情報の保護という観点からもデータが国外に流出するのを防ぐことができる。 さらに、国内では首都圏に膨大なデータが集中していることから、地方の特区にデータセンターの集積を行うことで、リスク分散や首都圏におけるデータ量の軽減が図られる。	B-1	IV	内部に人が原則として入らないコンテナを活用した通信機器収納施設については、建築基準法第2条第1号の建築物に該当しない設備機器として取り扱うことに関し、運用を明確化し、特定行政庁及び指定確認検査機関等に対し周知徹底を図る。	1 0 6 0 0 4 0	石狩市	北海道	国土交通省	
1220350	コンテナ型データセンターについては、建築基準法上の建築物としては扱わない。	建築基準法第2条第1項 建築基準法第6条第1項	コンテナを倉庫として設置し、継続的に使用する等随時かつ任意に移動できないコンテナは、建築基準法上の建築物に該当し、一定の建築物については着工前に建築確認を受けなければならない。 なお、4号建築物(都市計画区域等)内に存する小規模建築物。鉄骨造の場合、隣接で、かつ、200㎡以内)に該当し、建築士が設計を行ったものについては、建築確認検査において構造規定等に係る審査等を要することができる。 また、都市計画区域等外に存する小規模建築物については、建築確認検査は不要である。		コンテナ型データセンターを設置する場合には、建築基準法で定める建築物としては扱わず、任意に設置可能とする。	アメリカ等を中心に設置が進むコンテナ型データセンターは、低コストで運営が可能なため国際競争力の高いデータセンターであるが、日本では建築物として扱われるため、建築基準法で定める建築確認申請が必要であり、設置までのコスト及び期間においてその立地が大変不利な状況である。このことから、コンテナ型データセンターについては、建築基準法で定める建築物として扱わないことで、国内へのコンテナ型データセンターの立地を促進する。 具体的には、工業専用地域、工業地域及び準工業地域に立地するコンテナ型データセンターについては、任意に設置可能とする。 【提案理由】 コンテナ型データセンターを建築物として扱わないことで、建築確認申請等を不要となり、低コストなコンテナ型データセンターの速やかな設置を促進することができる。 国内へのコンテナ型データセンターの立地を促進することで、日本の情報通信産業の活性化に資するとともに、国内情報の保護という観点からもデータが国外に流出するのを防ぐことができる。 さらに、国内では首都圏に膨大なデータが集中していることから、地方の特区にデータセンターの集積を行うことで、リスク分散や首都圏におけるデータ量の軽減が図られる。	B-1	IV	内部に人が原則として入らないコンテナを活用した通信機器収納施設については、建築基準法第2条第1号の建築物に該当しない設備機器として取り扱うことに関し、運用を明確化し、特定行政庁及び指定確認検査機関等に対し周知徹底を図る。	1 0 6 0 0 0 0	石狩市	北海道	国土交通省	
1220360	データセンター建築に係る事前着工	建築基準法第6条第1項	大型データセンター等の建築物の建築にあたっては、着工前に建築確認を受けなければならない。		現在、建物を建築する場合は、都道府県の建築確認が完了し確認済証が交付されない、建築工事に着手できないが、これを市町村に申請を提出した時点で、建築工事の着手を可能とする。	事業展開が早(国際競争が激しい)データセンター事業については、立地向けて、迅速に対応する必要が特にあることから、建築確認の完了前の工事の事前着工を認めることで、国内へのデータセンターの立地を促進する。 具体的には、工業専用地域、工業地域及び準工業地域に立地するデータセンターについては、市町村に建築確認の申請書を出し、受領された時点で建築工事の着手を可能とする。 【提案理由】 日本における建築確認手続きは、3ヶ月程度を要するため、データセンターの立地を決定してから着工まで期間がかかりすぎしまい、時期を失ってしまうことがあるため、データセンターに係る建築工事の事前着工を認めることで、迅速な建築を可能にする。 国内への大規模データセンターの立地を促進することで、日本の情報通信産業の活性化に資するとともに、国内情報の保護という観点からもデータが国外に流出するのを防ぐことができる。 さらに、国内では首都圏に膨大なデータが集中していることから、地方の特区にデータセンターの集積を行うことで、リスク分散や首都圏におけるデータ量の軽減が図られる。 【代替措置】 工事の事前着工を行った場合でも、確認申請の過程で修正が必要になった場合は、申請者はその修正に努め義務を課すことで、安全性は担保できる。	D	-	建築確認審査の迅速化等については、構造計算適合性判定を要する建築物に係る確認済証交付までの実日数約70日の半減を目指して、建築確認審査と構造計算適合性判定との並行審査を可能とする等の建築確認手続き等の運用改善を平成22年6月より実施したところであり、この運用改善内容の徹底により、当該建築物の早期着工を可能とする。	1 0 6 0 0 7 0	石狩市	北海道	国土交通省	

12 国土交通省 非予算(特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	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	各府県からの提案に対する回答	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・関係府県
1220370	データセンター建築に係る建築確認手続きの簡素化	建築基準法第6条第1項、第5項 建築基準法第20条第1項第2号、第3号	大型データセンター等の建築物の建築にあたっては、着工前に建築確認を受けることが必要。また、高度な計算が必要となる建築物については、構造計算適合性判定を受けなければならない。		現在の建築確認手続きでは、一定の高さ以上の建築物の場合、都道府県の建築主事(または指定確認検査機関)と指定構造計算適合性判定機関によるピアチェックが義務付けられているが、データセンターについては、ピアチェックを不要とする。	【提案理由】 日本における建築確認手続きは、3ヶ月程度を要するため、データセンターの立地を決定してから着工まで期間がかりすぎているため、時期を失ってしまうことがあり、データセンターに係る建築確認手続きに係るピアチェックを不要とする。確認期間の短縮を図り、迅速な建築を可能にする。 国内の大規模データセンターの立地を促進することで、日本の情報通信産業の活性化に資するとともに、国内情報の保護という観点からもデータが国外に流出するのを防ぐことができる。国内では首都圏に膨大なデータが集中していることから、地方の特区にデータセンターの集積を行うことで、リスク分散や首都圏におけるデータ量の軽減が図られる。 【代替措置】 構造審査は、都道府県の建築主事または指定確認検査機関が行っていることから、対象地域及び業種を限定することで、安全性は十分担保される。	D	-	建築確認審査の迅速化等については、構造計算適合性判定を要する建築物に係る確認済証交付までの実日数約70日の半減を目指して、建築確認審査と構造計算適合性判定との並行審査を可能とする等の建築確認手続等の運用改善を平成22年6月より施行したところであり、この運用改善の内容の徹底により、当該建築物の早期着工を可能とする。		石狩市	北海道	国土交通省	
1220380	道路占用許可権限の移譲について	道路法第32条	道路に一定の工作物、物、又は施設を設け、継続して道路を使用する場合には、道路管理者の許可を受けなければならない。		現在、国道、道道、市道でそれぞれ分かれている道路占用許可を市長が全て行うことができるようにする。	事業展開が早い国際競争が激しいデータセンター事業については、立地に向けて、迅速に対処する必要が特にあることから、道路占用許可を全て市長が行うことで、国内へのデータセンターの立地を促進する。 具体的には、工業専用地域、工業地域及び準工業地域に立地するデータセンターについては、市長が国道、道道、市道で道路占用許可を行うこととし、国土交通大臣または都道府県知事に対しては市長から報告のみを行うこととする。 【提案理由】 建築確認申請に係る事前着手を可能とすることで併せ、道路占用許可の手続きを簡素化することで、迅速な建築を可能にする。 国内への大規模データセンターの立地を促進することで、日本の情報通信産業の活性化に資するとともに、国内情報の保護という観点からもデータが国外に流出するのを防ぐことができる。国内では首都圏に膨大なデータが集中していることから、地方の特区にデータセンターの集積を行うことで、リスク分散や首都圏におけるデータ量の軽減が図られる。	C	-	道路の占用は、個別の占用物件ごとに占用の目的、占用の形態等を勘案して、道路本来の機能を阻害せず、道路管理上の支障を生じない範囲で認められるものである。 よって、道路管理権限と占用許可権限は密接に関連するものであり、道路占用許可を当該道路管理者ではなく市が行わせることは困難である。		石狩市	北海道	国土交通省	
1220390	45rコンテナに係る規制緩和の緩和		○特殊車両通行許可に際して、セミトレーラの連結長の許可限度値は17メートル。 ○20フィートコンテナ及び40フィートコンテナ用車面については「平成10年9月31日付建設省道路局道路交通管理課長、同企画課長連発」 ○パン型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて(平成6年9月8日付建設省道路局道路交通管理課長連発) ○道路運送車両法(道路運送車両の保安基準第55条) ○基準緩和と自動車の認定要領について(平成9年9月30日)		①セミトレーラの連結長は「パン型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて(平成6年9月8日)」で17mまで緩和されているが、それを18.5mまで緩和する。 ②45rコンテナ(連結長18.5m)について、「路上コンテナ用セミトレーラ連結車の積載形式適合車両の取扱いについて(平成10年9月31日)」の適用が受けられるようにする。 ③45rコンテナについて、特殊車両通行許可制度要領の適用及び特殊車両認定支援システムの利用ができるようにする。 ④45rコンテナについて、「道路運送車両の保安基準」第55条の規定に基づき、「基準緩和と自動車の認定要領について(平成9年9月30日)」の適用が受けられるようにする。	仙台増産港(仙台港区)と県内の45rコンテナを利用する荷主企業間を結ぶ国際物流路線として指定し、指定ルートにおける45rコンテナに係る規制緩和の緩和を行う。 具体的には、左欄に示す4点を要望する。 【提案理由】 国際海上コンテナのサイズはISOで規格化されており、国内で主に流通しているコンテナは20ft、40ftで、45ftは2005年に追加され、世界的な広がりを見せている。一方、国内では物流コストとCO2排出量の削減の観点から、荷主企業より利用要請が出されているものの、法規制・基準により公道走行が規制されている。 当港は、東北地方唯一の特定重要港湾であり、国際コンテナ定期航路や京浜港を結ぶ内航フェリー航路によって世界100ヶ所以上、280ヶ所以上との間で輸出入集積地として、内航フェリー航路は日本の取扱貨物量を誇っている。また、仙台北部地域において、自動車関連産業や高度電子機械産業が集積しており、当港の貨物量の増大が確実視されていると判断し、パン型コンテナの導入による公道走行の促進を図る。また、当港の背後の道路ネットワークも充実しており、首都圏などの大都市圏と近い中心市街地を経由しないルートを設定でき、45rコンテナの輸送におけるアドバンテージを有している。 このような港湾の有利性を活かして、当港を発着する45rコンテナの円滑な陸上輸送が可能となるよう、県内の45rコンテナ輸送路線について規制緩和を行うものである。	A おび D	IV	要望内容は、45フィートコンテナを搭載した車両について、現在の40フィートコンテナ用車面と同等の通行条件により通行させることと考えられるが、45フィートコンテナ用車両は現在国内に存在せず、その大きさ・重さの詳細が不明であるため、そのような措置により45フィートコンテナ用車両が道路構造や交通にどのような影響を及ぼすのか、安全性を慎重に検証していく必要がある。 このため、特区を設定し、特区内在の特定の経路に限定して上記通行条件を試験的に適用するなどの措置を行い、安全性を検証することとした。特定の経路の設定など試験的な措置の内容については国土交通省に事前にご相談頂くとともに、安全性の検証にあたっては特区主体である地方公共団体にもご協力頂きたい。 なお、既設の通過への適用や認定支援システムの対応については、現在は45フィートコンテナ用車両の大きさ・重さ及び安全性等が不明であるため、特区における状況把握まで検討することとする。 また、今回特区で使用される車両の大きさ及び重さ等については不明であるが、45フィートコンテナを搭載する車両については、既に基準緩和認定により検証試験を行っている実績があり、特区で使用される車両が保安上及び公害防止上支障がないことが確認できれば、道路運送車両の保安基準第55条に基づき、必要な条件・制限を付して、基準緩和認定することは可能である。		宮城県	宮城県	国土交通省	
1220400	コンテナ利用による「環境配慮型クラウドデータセンター」実現に向けた省エネ法に関する特例措置		住宅・建築物の建築主等に空調設備等の建築設備に係るエネルギーの効率の利用のための措置を適宜に実施することにより、エネルギーの使用の合理化に資するよう努めることを義務付けることとし、一定規模以上の住宅・建築物の建築主等に對し、空調設備に係るエネルギーの効率の利用のための措置について都道府県知事等に届け出ることを義務付ける。		情報通信産業をはじめとした国内産業の国際競争力強化と世界水準の環境性能の実現化の観点から、コンテナ利用による世界最高レベルの機能・利便性・エネルギー効率を備える「環境配慮型クラウドデータセンター」実現に向け、省エネ法に関する特例措置を求める。	環境効率を達成できるデータセンター構築は、北海道の気候や地熱などを利用することにより実現可能であると期待。経済状況の悪化等を理由とした企業投資や研究開発の減少など国際競争への対応が急務となっており、このため、当該プロジェクトでは、日本企業の国際競争力強化を主眼とし、コンテナを利用した「環境配慮型クラウドデータセンター」を計画中である。気候面でデータセンター設置に適するほか、道内外とのブランド・環境やエネルギーの活用による省エネ効果など、コンテナ利用による省エネ効果は、当該プロジェクトにおいて、必要不可欠な要素として認識している。また、当該プロジェクトでは、必要不可欠な要素として認識している。また、当該プロジェクトでは、必要不可欠な要素として認識している。また、当該プロジェクトでは、必要不可欠な要素として認識している。	D	-	建築物のうち、データセンター部分は、御指図の省エネ基準(建築物に係るエネルギーの使用の合理化に関する建築主等及び特定建築物の所有者の判断の基準(平成11年通商産業省令第14号))において「工場等」として取り扱われる。 省エネ基準は、エネルギーの使用の合理化に関する法律(昭和44年法律第49号)第73条に基づき建築主等の判断基準として、建築物の用途などに合理的な努力で達成できる水準が定められているが、「工場等」は照明設備・給湯設備(遠湯管を有する中央熱源方式の給湯設備に属する)のみにおいて基準が定められているに過ぎず、「環境配慮型クラウドデータセンター」の立地の妨げにはならないと考える。		岩見沢市(株)は、株式会社インフアメーションズ(株)トリエス(株)オラル、ネットワークシステムズ(株)、新日鉄ソリューションズ(株)、日本電気(株)、日本アークエレクトロニクス(株)が、(社)北海道地域総合研究所、NPOはまなす活性化推進機構	北海道	経済産業省 国土交通省	

12 国土交通省 非予算(特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度提案に係る規制の特例措置の番号・名称	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	各府県からの提案に対する回答	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
1220410	内航フィーダーの強化	内航海運組合第8条	日本内航海運組合総連合会において、内航海運暫定措置事業規程を定め、国土交通大臣の認可を受け実施		内航フィーダー船について内航海運暫定措置による納付金制度の適用除外とするなど改善を求める。	①現状 わが国港湾はアジア主要港の台頭により、相対的にその地位が低下している。これまで日本発着の国際海上コンテナ船舶は国内主要港を経て、直接欧米への基幹航路により輸出されていたが、近年、釜山港等が日本国内の地方港発着貨物客船の釜山港経由で基幹航路により輸送される。いわゆる海外トランジッパ化が進んでいる。また、基幹航路は輸送能力・輸送効率向上のため、急激な船舶の大化化と寄港地集約の動きが進む中、アジア主要港の基幹航路寄港度数は増加する一方、わが国港湾への寄港度数は減少している。 現在、政府はさらなる選択と集中の方針のもと、国際コンテナ総港港を1〜2港選定することとしており、西日本においては阪神港がその役割を担うために、瀬戸内海諸港から海外トランジッパ化が進んでいく中で、外航フィーダー船との価格競争が避けられず、新たな船舶の導入の際、内航船のみ内航海運暫定措置による納付金が必要であり、これらによって内航フィーダー船のコスト面で競争力が劣っている。 ②問題点 海外トランジッパ化が進んでいく中で、外航フィーダー船との価格競争が避けられず、新たな船舶の導入の際、内航船のみ内航海運暫定措置による納付金が必要であり、これらによって内航フィーダー船のコスト面で競争力が劣っている。 ③解決策 内航フィーダー船について、内航海運暫定措置による納付金制度の適用除外とするなど改善措置を講じる。 ④効果 外航フィーダー船とコストの均一化が図られ、阪神港への集荷力アップに寄与するものと期待される。	C	-	本事業は、内航海運組合総連合会の事業であり、本事業に係る借入金と同連合会にある現状において、納付金制度の適用除外とするは困難である。 ただし、本年6月にとりまとめられた「成長戦略推進(港湾分科会)」においては、「国際コンテナ総港港」を選定し、内航フィーダーも含め同港港に荷物の集約を図るための総合対策を実施することにより、港湾の国際競争力を確保することが提言されている。 これを踏まえ、同連合会において、内航フィーダー船の競争力強化のための内航海運暫定措置事業における改善措置を検討している。	1 0 6 6 0 0	大阪府	大阪府	国土交通省	
1220420	下水道事業予定地等の有効活用を図るための国庫補助目的外への使用制限の緩和	補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条	補助事業等により取得し、又は効用の増加した政令で定められている財産(不動産等)は、各省各庁の長の承認を受けずに補助金等の交付の目的に反して使用、譲渡、貸付(付等)等すること以外でない。ただし、補助事業等の完了により相当の収益が生じること等により補助金等の全部に相当する金額を国に納付した場合、及び各省各庁の長が定める期間を経過した場合は、この限りでない。		下水処理場における将来建設用地などの事業予定地等について、民間活力による土地利用を促すため、暫定的な使用については「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律(適法)」の適用を一時的に緩和する。	①現状 国庫補助金を得て取得した下水道などの事業予定地は、本来目的以外への使用に関して「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律(適法)」により、各地方整備局長への事前承認申請が必要となっている。 ②問題点 下水処理場など事業予定地の目的外使用については、暫定的な使用であっても、都市・地域整備局長等の適正に基づき、恒久的転用と同一の手続きが必要で、収益の国庫補助相当額の返納のほか、特に下水道においては独自の承認基準により民間事業者等による土地利用が制約されている。 ③解決策 暫定的使用については、公的資産の有効活用の観点から、公募による民間利用を認めるとともに、併せて収入の全てを下水道事業などの整備・維持管理に充てるなど、事業目的に反しないものについては返納を不要とする。 ④効果 自治体の保有する下水処理場等の事業予定地などのいわゆる低・未利用地について、民間活力による有効活用を図ることで、地域課題の解決や地域の活性化と結びつけられる。また、収入を下水道整備・維持管理等の財源(補助事業の目的内と経費)として活用することで、地域の環境改善及び下水道使用者の負担軽減などにも資するものである。	C	-	補助対象財産については、平成20年4月10日の補助金等適正化中央連絡会議において、大規模な運用の弾力化を内容とする決定がなされており、この決定を受け、各府県においては運用の弾力化を図り、下水道事業を含む都市・地域整備局所管事業においても「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律(昭和30年8月27日法律第179号)」の目的に限り、「都市・地域整備局所管補助事業等に係る財産処分承認基準について(平成20年12月22日付国庫総務第244号)」において、規制緩和したところであり、したがって、下水道事業においては、上記承認基準に沿った適正な運用を図ることが望ましいと考える。	1 0 6 6 0 0	大阪府	大阪府	国土交通省	
1220430	国際コンベンションに参加するために入国する者のための国際線到着エリア等への立入りに関する制限の緩和	なし	国際線到着エリア、入国審査場及び税関検査場への立入りに関しては、テロの未然防止、出入国管理及び不正薬物の流入防止等の観点から、原則として、入国旅客以外の者は立入りを認めない。なお、国際行事等の場合、関係府県からの要請や依頼に基づき、航空保安上、出入国管理上及び密輸取締上支障がない範囲内において送迎のための立入りを認めている。	Sibos2012等大規模コンベンション参加者の入国サポートのための空港規制区域への案内者配置、入国審査等専用レーン設置を可能とする制度の創設 (2) 国際コンベンション関係者の誘導のため、到着ゲート等へ人を配置することについて	①現状 シンガポール、香港など国際コンベンション誘致に積極的により各国・地域では、大規模な国際コンベンション参加者について、機内から入国手続き審査場までの案内者の配置、審査手続の専用レーン設置などを実施し、スムーズに入国サポートすることで、国際コンベンション誘致の重要な施策としているが、我が国では、こうした柔軟な措置がとれていない。 ②問題点 構造改革特区の第11次提案において、国際会議等の出席者への必要に応じた臨時専用レーンの設置との提案に対して、「国際会議等への出席については、会議等の主催者等からの便宜供与依頼などにより、事前に参加者名・参加人数・入国時間帯等の情報を受け付け、航空会社によるレーンへの確実な誘導があれば、入国審査時に必要に応じて臨時専用レーン等を設けようとする」とされているが、臨時専用レーンの設置は機内でのPRでできなければ効果効果が得られない。また、大規模な国際会議では参加者が様々な航空会社を利用し入国することから様々な航空会社に対して確実な誘導を依頼することは困難である。 ③解決策 大規模な国際コンベンションの誘致に資して、一定の規模・条件を満たすコンベンションについては、その参加者の入国線路を確保するための臨時専用レーン設置、到着ゲートから入国審査・旅費検査場まで誘導するための案内者の配置を可能とする制度を創設する。 ④効果 世界最大規模の国際金融関係会議であるSibos2012の地元への経済波及効果は約100億円とされ、誘致実現による経済効果が大きく、これまで英語圏のみで開催されてきたこれら大規模コンベンションの日本開催により、我が国の国際化が大きく促進される。	C	-	国際線到着エリア、入国審査場及び税関検査場等のいわゆる「立入制限区域」は、航空保安上、出入国管理上及び密輸取締上の観点から設けているものである。このため、送迎のための立入り者の制限緩和は、確実な航空保安、出入国管理、密輸取締を確保できなくなる虞れがあり、これを制度化することは適当でない。なお、現状でも、国際行事等の場合、関係府県からの便宜供与依頼に基づき、航空保安上、出入国管理上及び密輸取締上支障がない範囲内において送迎のための立入りを認めている。	1 0 6 6 0 7 1	大阪府	大阪府	法務省 財務省 国土交通省		
1220440	カボタージュ規制の緩和	シカゴ条約第7条 航空法第130条	国家は、領空に完全かつ排他的な主権を有している。国際的な解決めこの考え方を前提としており、国際民間航空条約(シカゴ条約)第1条においては、「締約国は、各国がその領域上の空間において完全かつ排他的な主権を有することを承認する」と規定されている。この基本的な考え方に基づき、外国航空機の国内有償輸送(カボタージュ)については、シカゴ条約第7条において、これを留保する権利が認められており、これを受け、我が国はカボタージュの許可を留保しているところである。	外国航空会社の国内線運航(カボタージュ)規制について、相互主権の観点から実質的には現行の規制を維持しつつ、構造改革特区制度の趣旨に照らし、国内で最も優れた内陸乗継機の運用を有する関西国際空港の国内線航空機の使用を認めることにより、同空港の国内線の充実を図る。なお、国土交通省長官会議航空分科会において、暫定の国内線への充実に向けたLCC専用ターミナルの整備等の低コスト対策について言及されているが、併せて示された規制改革7案については、カボタージュ規制の撤廃も上げられており、即効性が期待できる政策のひとつと考えられる。また、恣意的な行政介入の極小化を図り、民間の経済活力を可能な限り活かすこととしている同報告の成長戦略ビジョンにも合致するものである。 ④効果 日本国内での運航に關心を示している外国航空会社の国内線就航につなげ、関西国際空港の内陸乗継機能の強化を図り、同空港のハブ化を促進する。	C	-	カボタージュについては、オープンスカイを標榜している米国を含め、ほぼ全ての国・地域において禁止されており、相互主権の観点から慎重に対応が必要があるため、現時点でカボタージュを開放することは適切でないと考えている。 なお、航空の充実に向け、LCC専用ターミナルの整備等、航空会社のコスト削減に資する各施策の総動員により、国際線・国内線問わず、LCCをはじめ新規参入の促進のほか、既存航空会社の競争力向上を可能とする環境の整備を図ることとしている。	1 0 6 6 0 8 0	大阪府、大阪市	大阪府	国土交通省			

12 国土交通省 非予算(特区・地域再生 検討要請回答).xls

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	拡充提案・制度 提案に係る規制 の特例措置の 番号・名称	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	各府県からの提案に対する回答	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
1220450	小水力発電実施の際の特定 水利権の処分手続の緩和	河川法第79条第2項 河川法施行令第2条第 1項 河川法施行令第47条	水力発電規模の大小にかかわら ず、河川の流水を占用するため は、河川法第23条に基づ き、許可を得なければならない。 二級河川における特定水利使用 (発電等)を目的とした流水の 占用は、国土交通大臣の同意が 必要である。		発電を目的とする特定水利使用の処分は、主た る許可権者が都道府県知事又は指定都市の長 である二級河川であっても、国土交通大臣に諮 しその同意を得る必要があるが、小水力発電に おいてはこの同意の取得を不要とする。	小水力発電では非常に小規模な発電設備も含まれており、特定水利使用に分類されている 発電目的が想定していると思われず、周辺環境に多大な影響を与えうる大規模な設備では ない状況もあり得る現状です。発電量での線引きを取ること等で、処分手続の緩和を行う こと小水力発電の普及を促進することが出来ると考えます。	F		二級河川における小水力発電に係る都道府県知事から国土交通大臣への協議・同意の 手続については、一部緩和する方向で検討致します。		1 0 6 7 0 1 0	富山県小水力利 用推進協議会	富山県	国土交通省
1220460	仙台市街地の信号機付近に交 差点ナンバーの案内プレートを 設置するための規制緩和及び国 土地理院地図に交差点ナン バーの記載	道路法第32条	道路に一定の工作物、物件又は施設 を設け、継続して道路を使用す る場合においては、道路管理者の 許可を受けなければならない。		仙台市街地において、ビジターが現在位置 を簡単に確認できるような交差点ナンバーを 割り振り、信号機付近にその案内プレートを 設置するため、道路交通法の緩和をお願い する。公的マップ、市地理院の地図におき 普及を図るために、国土地理院の地図に主 要交差点だけでなく交差点ナンバーを記載し ていただく事を併せて要望する。	二番丁通りと青葉通りを仙台の市街地の中心地点(50-50)として設定し、4桁の数字によっ て交差点ナンバーを割り振っていく。始めの二桁は南北の交差点位置を示し、北に向かうほど 数字が減っていく。後の二桁は東西の交差点位置を示し、東に向かうほど数字が増えない 。併せてN/E/W/Eに向かっているのが方向表示も記載する。通り名も記載するが 歩行者向けとしての仕様。このプレートを信号機の支柱や交差点付近の街頭支柱に設置す る。国土地理院に対しては1/25,000の地図に県庁前等の主要な交差点ナンバーを記載し ていただき、公的印刷物を含め、市販の地図等にも普及を図るための基準とする。＜提案理 由＞仙台は車であるにもかかわらず歩行者が多い。また外国人や高齢者にも自分のと こにいるのかよくわからないという声を聞く。交差点ナンバーによる位置情報を提供する地上 。観光特区としてビジターに優しい街づくりの契機として活用していきたいと考えている。＜代 替知識＞信号機から少し離れた部分に設置することにより、速度制限等の数字表記との混 同を回避している。加えて構造物に直接設置することができれば、または強化ビニール製の シール素材により貼り付けることができれば風速50mの基準にも耐えられる。	D	-	個人が信号機又は信号機付近の道路附属物に案内プレートを設置する場合には、道路法 第32条の規定により道路占用許可を受ける必要があり、道路法施行令に定める基準に 適合するものであれば、現行制度においても設置可能である。 なお、具体的な設置箇所等については、各道路管理者に御相談いただきたい。 公的の位置づけの基に、交差点ナンバーの案内プレートが設置された場合は、電子地図 で対応可能を検討したい。 ただし、2万5千1地形図に交差点ナンバーを記載することは、当該部分の道路形状等の 視認性・視認性の確保の面から、対応は困難と考えます。	1 0 6 8 0 1 0	個人	宮城県	警察庁 国土交通省	
1220470	道路占用許可の緩和について	道路法第32条	道路に一定の工作物、物件又は施設 を設け、継続して道路を使用す る場合においては、道路管理者の 許可を受けなければならない。		中心市街地の賑わいや交流の場として、公道を 利用した露店やパフォーマンスの推進が求め られている中、公道利用の規制は欧米より厳しく 実現のハードルは已然と高い。この理由には企 業を立案し活動主体となるのは主に民間の団体 や企業である一方で、許可申請は行政の 努力を要するため、民間の団体や企業単独で の許可が成立し難い面があると考えられる。 地域の民間団体が活動主体で、かつ安全性を 確保しつつ賑わいの場を創成されるべくこれら の許可申請について規制を緩和し、手続 の効率化を行うことを提案する。	大型商業施設への規制緩和が実施された平成17年以降、全国各地の中心市街地は衰退の 一途を辿り、地方再生の観点として公道を利用した高知の街路市に多くの注目が集まっている が、過去の実績が無いとの見解から新たな公道での定期開催は未だに確立された地域は皆 無である。しかし公共の場を利用した民間の活動は、市街地における賑わいと魅力の創成や 利用使用料の収入における自治体の収入源になる事も期待され、国が推進している政策の1 つである。これらのジレンマを解決すべく、地域再生を目的として、地域産業を活用した為の公 共性の高いと判断されるイベントに関しては、規制緩和を行い、手続きの効率化を推進する事 が重要課題と考える。	D	-	露店等の路上イベントについては、地域の活性化や都市における賑わいの創出等の観点 を考慮し、道路占用許可として「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取扱 いについて」(平成17年3月17日、国土交通省道路局通達)において許可基準を定め、道 路管理者として路上イベントの支援を図っているところ。 また、路上イベントの実施に伴い、道路占用許可及び道路使用許可の両方が必要な場合に は、申請者の手続きの効率化を図るため、道路占用許可申請書の提出は所轄警察署長を 、道路使用許可申請書の提出は道路管理者を経由して、それぞれ行うことができるよう窓口 の一元化を図っている(道路法第32条第4項、道路交通法第78条第2項)。	1 0 7 0 0 1 0	NPO法人くまの目 曜市の会	福岡県	警察庁 国土交通省	