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	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
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	河川の流水を占用するためには、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」のための水利権については、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湛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、灌漑用に許可水利権または慣行水利権を取得している団体（あるいは団体に属する個人）が「ふゆみずたんぼ」を行うため水を使用する際は、許可手続に代えて、取水期間、湛水場所を示して、河川管理者に実施計画を届出することをもって水利用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、公共用物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す。 また、新たな水利使用を行うためには、利水面（他の河川使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利水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ますが、冬期の流量自体は少なく、農業用水以外の水利使用者（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多く、「河川流量への影響は少ない」とは必ずしも言い切れません。 また、他の水利使用者や漁業権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、各水利使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ありません。 こうした影響の有無や取水が可能であるかの判断は、水系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、審査を経ずに水利使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。	かんがい目的で冬期（10／1～3／31）でも水利使用許可をとっているとすれば、右提案主体からの意見のような取り扱いができないのか、回答されたい。	通常の水利権申請手続きにおいては、しろかき期（4／20～5／20）、普通かんがい期（5／21～9／30）、非かんがい期（10／1～3／31）の水利使用許可を得ている。 今回の特区申請に関しては、あくまでも「水利許可目的であるかんがい目的の水利使用の範囲内」において、水路維持用水を弾力的に融通して田んぼに湛水するものであり、この水利使用は当初の許可申請の範囲に収まるものであることから、回答に記載されている他者への影響など利水面での支障はないと思われる。 よって、この水利使用について、届け出制を採用する弾力化について検討願いたい。	C	－	水利使用許可は、その目的を達成するために必要な水量を積み上げて申請し、これに対して審査を経て許可しているものであり、その水量は申請当初の目的を達成するために必要な水量に限られます。 ご提案の「水利使用の目的を“かんがい”としている農業用水において、冬期（10/1～3/31）の水路維持用水を運用して非かんがい期の水田に湛水する」規模や仕組みが明らかではありませんので、ご提案の水利使用の内容と許可水利権又は慣行水利権の内容との整合性については判断することができません。仮に許可水利権又は慣行水利権の内容と異なる水利使用を行うこととなる場合には新たな水利使用許可を受ける必要があります。 取水をお考えの河川の管理者にお問い合わせ頂き、新たな申請の要否についてご確認下さい。仮に新たな申請が必要な場合でも、ご懸念の資料の簡素化などについてのご案内もできますので、是非ご相談ください。	現在、提案者が所持している水利使用許可は、非かんがい期（10月1日～3月31日）における使用が明示されており、右水利使用許可において明確に示されたその目的、すなわち、「かんがいのためにする水利使用」として、右水利使用許可の取水量の範囲内で、非かんがい期において、今次提案の内容を行うにあたっては、何ら特段の手続を要しないと考える。貴省の見解を示されたい。			1 0 0 3 0 1 0	福井県	福井県	国土交通省
1220020	工業専用地域内における物品販売(直売)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合致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害するおそれがないもの等として特定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を有する者の出頭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。		建築基準法令第48条12項別表二では、工業専用地域では物品販売業を営む店舗は建設できないと規制されております。現在ある工場の一室を改装し工場で生産した商品を直接販売したい。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なっていますが、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おります。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、両者が直接ふれあいなが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げたい。 テクノパーク工業団地の現状： 工業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縦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く多くの利害関係者が見当たらない現状なので、近隣の会社及び住宅に対し、個別訪問により直接説明、直売店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告することにより公聴会開催の公報登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、利害関係者の出頭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、必要な者に周知することとしている。また、公平を期するため、利害関係者の意見を公開によって聴くこととし、公聴会の開催を義務付けているところ。 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。			C	－					1 0 1 4 0 1 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、50㎡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増大しないこと。 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、増築等の部分と既存部分がExp.J等により構造上分離している場合：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、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。		現行の建築基準法令（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の大きく2通りの考え方がある。 これを、エキスパンションジョイン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で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。	１／２を超える場合には、技術的・経済的なハードルが高く、増築を行いたい建築主にとって障害となっていた。そこで、既存部分に手を付けなくても増築できるようにすることで、潜在的に要望のある増築工事を促進し、経済効果を狙う。	F		平成17年6月施行の改正建築基準により既存不適格建築物の増築等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がExp.J等により構造上分離している場合は、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、これらの規制緩和措置の周知徹底を図る。 なお、既存不適格建築物の増築等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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	「既存不適格建築物の増設等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、結論を得ることにしている」とあるが、経済効果の面からも出来る限り早期の対応が望ましいので、特区制度による対応を求めるものである。	F		既存不適格建築物の増築等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。 なお、特定の地域に限って構造耐力に係る基準を緩和することは、建築基準法の体系上、想定されていない。				1 0 1 7 0 2 0	埼玉県	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要する協議が必要とされている。 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国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必要な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必要な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・同意が廃止されることとなっているが、国道等国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、一の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は、それぞれ、国の利害との調整を図る観点又は一の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ところ。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	回答で「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」とされていることからも、国土交通大臣の同意、市及び町村の知事の同意は不要とし、適用除外することを求める。これは国は都道府県の上位機関でないとされていることから、国の利害に重大な関係がある都市計画であっても、同意ではなく、協議でよいと考える。また、地域主権改革一括法案の改正内容で、市が定める都市計画に対する知事への同意を要しない協議とし、協議は引き続き必要であるとしていることから、町村についても同様に知事への同意を要しない協議とすることでよいと考える。	C	－	・都道府県が定める都市計画に関する国土交通大臣による同意を要する協議について 国土交通大臣（当時は建設大臣）による上位機関としての関与（認可）は平成１１年の地方分権一括法により廃止され、現在は国土交通大臣が後見的な関与を行うことを防ぐため、協議の観点を国の利害との調整を図る観点に限った上で、同意を要する協議として存置されているところ。なお、「同意」は地方自治法上定義された関与の類型の一であるが、これは対等な立場にある者相互の間において使用される用語であるとされている。 ・町村が定める都市計画に関する都道府県知事による同意を要する協議について 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は、地方要望を踏まえた地方分権改革推進委員会第3次勧告の内容に合致しているもの。	前回の貴省回答においては、町村が定める都市計画について、市が定める都市計画の場合と同様に、都道府県知事への同意を要しない協議とすることができない理由について、明確に示されていない。この点も含め、右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	「国の利害に重大な関係がある都市計画」については、都市計画法施行令第14条に規定されているが、区域区分、都市施設（都市高速鉄道等）に係る都市計画等、広範囲に定められているため、国土交通大臣の同意が必要となる都市計画が多く、同意にあたって多くの調整が必要となっている。「国の利害に重大な関係」について定義がされていないため、「国の利害に重大な関係がある都市計画」が広範囲になっていると考える。よって、「国の利害に重大な関係」について、定義を示して頂き、「国の利害に重大な関係がある都市計画」の範囲を個別具体的に絞って頂きたい。 「町村が定める都市計画について、都道府県知事への同意を要しない協議とすること」については、特区として要望しており、地方分権改革推進委員会の勧告に必ずしも全て合致する必要はないと考える。また、町村が定める都市計画について、市が定める都市計画の場合と同様に、都道府県知事への同意を要しない協議とすることができない理由を明確に回答されたい。		1 0 1 7 0 3 0	埼玉県	埼玉県	国土交通省
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67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日までに行うものとされている。 また、農住組合が土地区画整理事業を施行するにあたり、規約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（准組合員を除く。）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86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。とする組合員全員の合意の緩和）	大山地区田いも栽培地区は、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いもの名産地として現在に至っている地区であり、その間普天間飛行場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割し、一部開始する案を検討したが、合意形成までに至っていません。市は、平成20年度に「宜野湾市大山田い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、都市型農水産業を目指して、地権者の意向を踏まえ約15haを保全面積確保し「田いも生産ゾーン」とし、将来的にも農地として確保できる生産緑地地区の指定を検討しています。この地区は区画整理区域（約49ha）の内、田いも栽培地区が約36ha、地権者が約300名（共有名義者は含まず）を超えるため、地権者準備組織の設立や土地利用計画書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を図り、平成23年5月までに組合設立を目指しておりますが、大山地区は面積の広さ・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 C	－	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、支障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る。なお、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、事業の円滑な施行を期するため、農住組合が施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員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。	貴省からの回答では「E」となっているが、農住組合の設立認可申請期限の延長に係る検討の方向性につき回答されたい。		E C	－	農住組合法は、営農の継続を図りつつ市街化区域内農地を住宅地等へ転換するための事業を行うことのできる組織の一形態である農住組合を、首都圏整備法の既成市街地を含む都市計画区域等を対象として設立できることとした特例措置を定めたものであって、規制ではない。このため、規制自体が存在しない等の事実誤認である「E」と回答しているところである。 なお、農住組合の設立認可申請期限については、その必要性について現在検討を行っているところである。				1 0 1 9 0 1 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、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。		特区地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、大きく影響する。 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な期間を要するものと考えられる。 一方、IT企業が設置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ンス用の空間が設けられているものの、実際に作業員が立ち入ることはほとんどまれであり、かつ、高度なセキュリティーが要求されることから、一般人が立ち入る可能性は皆無である。 よって、建設省通達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。			B−1	Ⅳ				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

12 国土交通省 非予算（特区・地域再生 再々検討要請）.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	「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
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物からの除外	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確認申請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か規模建築物、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を省略することができる。 また、都市計画区域等外に存するか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条第一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つい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条第一号に規定する建築物に該当するとされ、設置に当たり建築確認や消防設備の設置の必要があることから、増設・移転がフレキシブルに行えるという利点を活かすことが出来ず、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】 データセンターは、冷房用電力などを大量に消費することから、地球温暖化防止の面からもその消費電力の削減が課題となっており、積雪寒冷という特性を有する本道は、冷房用電力の大幅な削減が可能であり環境配慮型データセンターの立地適地であるため、道では積極的な誘致活動を展開している。 また、本年5月に政府のIT戦略本部が公表した「新たな情報通信技術戦略」では、クラウドコンピューティングサービスの競争力確保のため、「特に、高効率なデータセンターの国内立地促進のため、特区制度の創設も視野にコンテナ型データセンターの設置に係る規制の緩和などを2010年度中に検討する」とするなど、データセンターの国内立地の推進を重点施策として集中的に実施することとしている。 本特例措置によりコンテナ型データセンターの立地が容易となれば、海外大手IT企業の大規模データセンターの本道への立地可能性が大きくなり、道内経済の活性化に大きく寄与することが期待できる。	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。	B-1	IV							1024010	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わる請負契約に関する見積り期間の例外化	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、適正な請負代金の設定により注文者や下請企業の保護を図るため、建設業者に対し見積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、適正な見積期間を設ける義務を課すこと、建設業者には見積落とし等の問題が生じないよう検討する機会を与えている。 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積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、これに伴い「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、当初契約時点での前払金を契約書に記載せず、精算払いを認める。	【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、大災害に加え、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%を超えると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、民間との応援協定（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、発災後の迅速な復旧作業を妨げていた。 （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日間の見積り期間が必要となっている。 予決令第74条「～ただし、急を要する場合においては、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「～五日以内に限り短縮することが出来る。」	C	－	注文者に対する適正な見積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、見積りの下限期間の撤廃を認めることは、受注者に対して適正な見積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、発注者との間係において弱い立場にある受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るとしても、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、契約締結に際し、請負代金の額を全て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、紛争の原因ともなりかねず適当でない。 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、事後遅滞なく具体の請負契約を結ぶ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く、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ることも許容している。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	事前に、防災協定として、費用負担等を含め包括的に定めるなどの運用を建設業法が否定していないことは了知した。 当県としても、防災協定の事前締結による対応を検討するが、緊急輸送路県境の復旧工事や阪立集落の発生又は発生が予見される場合等の状況下では、迅速な工事着手を図るためにも、建設業法において、緊急契約（契約について、当事者間の実質的合意があれば、契約書面の交付が事後になる場合も含む）の規定を追加して頂きたい。 また、緊急契約を締結する際の業者の選定基準については、各地域の実情に応じた選定ができるよう、国としての考え方が示して頂きたい。	C	－	建設業法第19条は、契約当事者間の権利義務関係を明確化し、後日の紛争を防ぐため、民法上当事者間の合意により成立する諸成契約である建設工事の請負契約について、契約の締結に際して、相互に契約書面を交付すべき旨を規定したものである。 契約書面の交付時期については、本規定の趣旨に鑑み原則として着工前の交付が必要であるが、災害時等やむを得ない場合においては、実質的な当事者間の合意があれば、書面の交付が事後になることも妨げない運用を現行法上行っているところであり、法令改正の必要はない。 業者の選定基準については、地方自治法に基づく地方公共団体の契約事務に係る内容であるため、国土交通省として回答することはできない。	右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	自然災害など緊急時の復旧作業の迅速化を図るため、防災協定の事前締結による対応を検討しているが、当県の財務規則では、随意契約も含め建設工事の見積り期間を建設業法第20条の規定に準拠しているため、財務規則の見直しを行う必要がある。 ついては、防災協定に基づく工事の契約方法、工事の範囲等について、建設業法や適守ガイドラインで防災協定の運用を明確に示していただきたい。 また、防災協定に基づく工事については、見積り期間は必要ないという解釈でよいのか。		1028010	福島県	福島県	財務省 国土交通省
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準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か規模建築物、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を省略することができる。 また、都市計画区域等外に存するか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設置にあたっ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	【実施内容】 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設置にあたっ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 【提案理由】 我が国産業の国際的な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、より大型でコストメリットがあるデータセンターの国内立地が必要である。 しかし、移設・増設が容易なため近年注目されているコンテナ型データセンターを設置する場合、わ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義務が課され、迅速な設置を妨げている。 茨城県は電力移出県であり、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地が数多く存在するなど、国内有数のデータセンター適地という、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な集積が図られる。 【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。	B-1	IV							1029010	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２０条第２項、第２１条 都市公園法施行規則第１１条第２項 会計法第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をしている。また、国営公園の公開日時及び入園料については、国土交通大臣（公開日時については地方整備局長に委任）が定めるとされている。		①管理受託者の努力により得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等の原資として活用したい。 ②企画割引等を管理受託者が自由に行えるよう、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、国と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県園芸・公園協会共同体が管理受託者となったが、これを契機に近接施設である淡路夢舞台公苑、県立淡路島公園、ウェスティンホテルとの連携をより強化し、さらなる集客を図っていきたい。 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開園100%免除のみの運用となっており、開園時間延長については国と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、民間レクリエーション施設では当然に実施されている前売券やクーポン券などの多様な券種の発売、イベント開催等に充当するとともに、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諸上の変更手続の簡素化を求める。	①D ②C ③D	－	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数増の取組を積極的に行うインセンティブが働くような委託契約内容とすることについて、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頂く観点から、入園料で管理費を賄うことを前提とせず、全国一律に低廉な額としており、入園料の収受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とに早朝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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	①次回の契約更更時(H25年)に向けて検討していただけることの下るが、本県としても迅速に対応する用意があるので、委託契約書第23条の条項により現在の契約期間中の対応が可能と考えるところから、早期の検討を要望する。 ②都市公園法令上、公園毎に入園料とその減免が規定されている。本公園は他の国営公園と違って、その周辺施設との一体的活用による集客力向上が期待できることから、セット券等の全園割引を可能とする減免措置の弾力的運用を要望する。 ③管理受託者の意見に基づき、迅速かつ臨機応変に開園時間の延長等ができるよう、決裁権限を近畿地方整備局長から国営明石海峡公園事務所長に下ろすことを要望する。	C		①現行の公園維持管理業務契約においては当該年度の委託料の限度額の範囲内で一定の業務を行うことを前提に全園競争を実施しており、本件について対応する場合には、全園競争にあたっての前提条件の変更に該当し、他の応募者との間係で公平性を欠くこととなるため、現行契約において対応することは困難。 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数増の取組を積極的に行うインセンティブが働くような委託契約内容とすることについては、次回契約更新時（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頂く観点から、入園料で管理費を賄うことを前提とせず、全国一律に低廉な額としており、公園ごとに額を自由に設定することについては対応困難。 ③臨機応変な趣旨が不明であるが、開園時間の延長については、これまで地元自治体や近隣施設の意見をもとに着実に実施してきたところであり、管理受託者からの提案による開園時間の延長についても、近畿地方整備局において適切に対応して参りたい。	右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	①次回契約更新時(H25)に受託者にインセンティブが働く契約内容とすることはもとより、さらには現契約期間内での委託契約書第23条に規定する対応や別途契約による対応を要望する。 ②都市公園法令上、公園毎に入園料とその減免が規定されており、年間パスや地域事情に応じた無料開放日の設定などの例があることから、同様の趣旨の企画割引(前売券、クーポン等)は可能と考えるので、弾力的な運用を要望する。 ③臨機応変な措置として、受託者の主体的な判断に基づく開園時間延長やホームページ更新等の利用者利便向上に迅速な対応をすることを考えている。これらの決裁権限を国営明石海峡公園事務所長に下ろすことを要望する。		1031010	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。		尼崎運河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テリア・レストラン などの施設配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カフェ・レストランに係わる用途規制については、その適用を除外する特例を提案する。	尼崎臨海地域（国道43号以南）において、21世紀の尼崎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項本文及び同法別表第2（を）の5に定められた用途規制の適用を除外する。 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、立地希望者から見れば公益性の意見聴取、建築審査会の同意等手続きが非常に複雑で、かつ日時（最短で約45日）を要し、立地可否の決定も前の建築許可申請時に申請費用18万円を支えた上、公益会などのため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、立地の意欲をそぐ要因となっている。 住宅の混在しない工業専用地域だからこその運河であり、魅力ある再生の象徴としてカフェ・レストランに意味があるのであって、一定のエリアにおける用途地域の変更は考えていない。 ② 21世紀の尼崎運河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、地元住民等で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手続きを経ないわけりに、当該許可に利害関係を有する者の出頃を求めて公聞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や妥当性等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、庁内において十分に調整されたい。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	尼崎運河再生プロジェクトを計画している地域は、工業専用地域として、工業の高度化と利便増進を図り、良好な生産環境を確保したうえで、運河や海岸沿いを快適な歩行者空間として整備し、工場の緑化を行い、水と緑に彩られた工場のまちを目指しており、用途地域の変更は考えられない、街区形成を主な目的とする地区計画の導入は、本提案の趣旨に反しまないと考える。特別用途地区は、都市計画の手続きのなかで大臣承認を要するなど、国等との調整に時間を要し、運河再生の実現に向けて、その迅速性に欠けている。個別箇所でのカフェ・レストランの建築を例外的に許可する措置としても、建築基準法第48条ただし書きがあるが、公聞会の開催等、手続きが非常に煩雑になる。そこで、工業専用地域としての用途規制を残しながら、運河のにぎわいを創出する拠点及び運河沿いに限って規制の適用を除外する特区を要請しているものである。	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手続きを経ないわけりに、当該許可に利害関係を有する者の出頃を求めて公聞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や妥当性等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、庁内において十分に調整されたい。		1030120	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、乗客の荷物に影響しない程度のアンテナショップ付きコンテナ（地元野菜や加工品等）を運送可能にする。	高速バスの空きトランクを利用したコンテナ運送を行うことにより、都市部のアン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結ぶ大切な交通手段であるが、毎日満杯の乗客ではないため、その空いたトランク部分を利用し、都市部で行っているアンテナショップに届ける荷物コンテナを運送したい。 提案理由 都会で行っているアンテナショップへの物販輸送は定期的に行えないため、新鮮や野菜や加工品を店頭に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きトランクを利用して、地方からの商品をコンテナ輸送できれば、都心のバスターミナルでアンテナショップの店員がコンテナを回収し、その日の午後一には新鮮な商品を店頭に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した交流から、人的交流が生まれ、高速バスの乗客UP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。	D	—							1032010	木曽町	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	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	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
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はないこと 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地す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混雑等により、物流の高コスト化や環境問題等の課題が生じている。そこで、安全性を確保しつつ、当該手続を北関東地域限定で簡素化し負担軽減を図ることで、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) 提案に当たっては、本制度の許可条件(道路構造保全・交通危険防止)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通行するケースに限定した。 (提案の具体的内容) 具体的には、主に、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通行する場合を想定し、道路構造への影響が少ない径路であることや、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まえた提案であり、また、国際海上輸送網の拠点となる重要港湾を結ぶ既存ネットワーク内の特定経路にそもそ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、手続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港の利用が促進される結果、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(改定)」(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月より違反車両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。 道路においては、改築・補修工事の発生や橋梁の老朽化、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なか、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体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になるが、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。 申請者の負担軽減を図る観点は十分理解できるところであるが、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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	本提案は、高規格道路である高速自動車道を含み、かつ、同道のインターチェンジ周辺の一定区域内に立地す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経路に限定していることから、道路管理者による道路状況の変化への対応は比較的容易と考えられる。 道路構造の保全と危険防止の観点から、通行の安全性への影響が少ないと考えられる経路に限定し、許可期間を延長することで、事業者と道路管理者の事務手続の負担及び事業者の申請に係る経済的負担が軽減されることから、地域を限定した規制緩和による地域及び経済の活性化を目的とする構造改革特区制度の趣旨をふまえ、本提案について再度検討願いたい。	C	–	道路構造の保全又は交通の危険防止の観点から、道路の状況の変化を的確に通行許可に反映させるためには、現時点では2年以内の期間毎に審査・許可を行うことが必要と考えるところである。 なお、現行制度下でも、窓口道路管理者として審査の効率化、条例による手数料改定等を行うことにより、事業者にかかる負担の軽減は可能と考える。	右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	前々回のご回答で、許可期間内において道路状況の変化を的確に通行許可へ反映する措置の必要性についてご指摘いただいたところ。 本提案の事業の実施にあたっては、①行政側が、安全な通行の確保に向け巡回を行うなど、特定区域内の許可道路の状況の変化を定期的に確認し、②当該道路状況の変化をふまえ、通行する特定の許可事業者に対し、安全性が確保できる経路への変更申請の指導を徹底することにより、十分対応できるものと考えられる。 この点をふまえ、再度ご検討いただきたい。		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 一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業に係る許可及び事業計画変更認可等に関する処理方針(平成15年2月14日国自貨第77号)	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過疎地域であり、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零細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月には市内に県内で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掘り起こしがより一層必要となっている。そこで、JA延岡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取得した貨物軽自動車(1台)により、本年8月から集荷を開始することにしているが、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、島しょ地域と同様に「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、適切な運行管理を行いうる体制を整えることを担保するものである。1両以上とすることは、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。	右提案主体からの意見を踏まえ、いかなる意味において「輸送の安全の確保に支障をきたす恐れがある」のかの説明も含めて、回答されたい。	JA延岡が自主的に行う農産物の集荷事業は、JA延岡の収益向上を目的とするものではなく、あくまでも事業対象者である農家の所得向上をめざすものである。そのため集荷手数料は、自分で出荷する農家との公平性を確保するため無料にはできないものの、収益を度外視して農家に負担のかからない低料金(1コンテナ当り300円)を設定している。対象者が中山間地域の出荷困難な農家と限定されているため、他のトラック運送事業とは性格を異にするものであり、事業者を生産者団体に限定した認定を希望するものである。輸送の安全確保については、出荷調整や既存の貨物軽自動車を併用することにより無理のない計画的な運行管理を行うものとする。	C		トラック事業においては、過労運転、過積載、整備不良等の安全を阻害する行為を未然に防止することが極めて重要であり、トラック事業者が一定の車両規模を確保することにより適正かつ的確な運行管理等を行いうる体制を整えるため、最低車両台数規制を設けているところであり、特に一部地域の事情によりこれを適用しないとすることは適当ではない。また、トラック運送は広域的に行われるのが通常であり、営業区域規制も設けられていないため、運送が行われる地域を限定した規制を行うことも困難である。				1 0 4 1 0 1 0	延岡市	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、路線不定期運行、区域運行ごとの事業計画を設定する。		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で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ってくる。 そこで、「オンデマンド交通特区」として、一般乗合旅客自動車運送事業の事業区分を緩和し、統合乗合旅客サービスが行えるようにし、定時(または定時間帯)において、定められた「バス停」から「バス停」のサービス(定時定路型オンデマンド)、「自宅」から「バス停」のサービス(定時非定路オンデマンド)、非定時の「ドアツードア」のサービス(非定時非定路)等のサービスを一元的な運営主体が、デマンド(ニーズ)に合わせて運用できるようにし、サービスレベルと料金の柔軟な設定が行えるようにする。つまり、バスとタクシーの間の幅広いサービス(料金体系)を実現する。	D	—	路線定期運行、路線不定期運行、区域運行それぞれの事業計画(道路運送法第5条第1項第3号)を設定し、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けることにより、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運用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、住民又は旅客等で構成)で協議の調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)に該当しない範囲であらかじめ届出することによって、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。	右提案主体からの意見を踏まえ、同一車両で運行する場合の取り扱いにつき、回答されたい。 なお、提案主体からの意見にある「実証実験」とは、本年度から提案主体が存する地域で行っている地域公共交通の実証実験のことである。	路線定期、路線不定期、区域運行のそれぞれの事業計画を設定する場合、単一の主体で運行する事に加え、同一の車両がデマンド(ニーズ)に合わせて様々なサービスを実現する。 例えば、主要バス停を路線定期(バス)で、主要バス停間の乗車ニーズに対して、自宅やバス停等を区域運行する等を組合せ運行する。同様に、運賃についても、路線定期運行の料金(例えば通勤定期で、距離従量制)と区域運行の料金(月額利用料で、ゾーン型)が違うサービスを同一車両で実施する。 また、地域公共交通会議での運賃体系は実証実験の終了後は、本免許申請について別途協議が必要となる。	D		路線定期運行とは、一般的に路線を定めて不特定多数の旅客を運送するものであって、設定する運行系統の停留所等の時刻設定が定時である運行の形態のことであるが、現行制度上、一部区間において同一車両が旅客のニーズに合ったデマンド運行を実施することは可能である。 具体的には「デマンドバス運行の取扱いについて」(昭和53.9.30自旅第326号)等により可能と考えられる。 また、運賃については前回の回答と同様であるが、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、住民又は旅客等で構成)で協議の調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)に該当しない範囲であらかじめ届出することによって、柔軟な運賃の設定が可能である。 なお、ご提案の内容について申請をするにあたっては、当該事件の関する土地を管轄する地方運輸局に個別に相談されたい。				1 0 4 2 0 1 0	茅野まちづくり研究所有限責任事業組合	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(都市計画区域等内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について(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目指す。	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。			B-1	Ⅳ					1 0 4 4 0 1 0	美唄市	北海道	国土交通省
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手続き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。	【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、都市計画法の手続きとして、区域区分の見直しや広域調整等の手続きが必要である。この調整や事務手続きに相当な期間を要するために、適正な時期に適正な開発ができないことで、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り、また、市町村が都市計画を決定する際の広域調整の手続については、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、これは一市町村が行う都市計画の決定に周辺の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、現在国会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。			C	–				見附市SmartWellnessCity構築プロジェクト	1 0 4 7 0 2 0	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認めら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、予定建築物等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項に挙げる市街化区域に隣接または、近接してい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事実上一体的な日常生活圏を構成していると認められる地域であれば開発を認めていただきたい。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」という要件を「十以上の建築物が連たんしている地域」と数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年では、町内の市街化区域への転居、更には近隣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、住宅を建築できないため、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、まずは集落内に住居を建築でき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がなく、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2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日常生活圏を構成していると認めら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容認していくことは、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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	当方の意向は「農業者の育成のために転入者をむかえたい」のではなく、若者の集落外への転出に歯止めをかけ、また転入者を迎えることでコミュニティの維持・活性化を図ることであります。その上で、既に当該集落内に家を所有する者の子や、農業を営む者の子等であれば、法第34条第12号等により住居を建築することができることを県に確認いたしました。しかし、農業者以外の新規転入者については、法第34条第11号の要件緩和以外に住居建築の方法がありません。当方が要件緩和を希望する地域においては、下水、給排水設備、草の根ハウス等が既に整備されており、ご指摘のような新たな公共投資の必要はありませんのでよろしくお願いします。	D	–	都市計画法第34条第14号により、市街化調整区域においては、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、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で、あらかじめ開発審査会の議を経たものは現行制度上可能となっている。開発許可については、地域の実情を踏まえて、開発許可権者が判断することとされているものであり、ご提案の農業者以外の新規転入者の住居の立地の適否については、開発許可権者と相談されたい。	農業者以外の新規転入者の住居の建築について、①都市計画法第34条第12号に基づき、都道府県知事が条例を定めることができること、及び②同法第14号に基づき、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がなく、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として認めることができるのか、これを確認されたい。			1 0 5 0 0 1 0	多賀町	滋賀県	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	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	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
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、登録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を求めている。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たバス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こととなるが、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様措置されたい。 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い。	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ます。 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。 ご提案者各位におかれましては、これら「交通事業者」や「事業者団体」へ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、当該会議を主宰する市町村長、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）の行政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。			D	—					1051050	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、特段妨げている訳ではない。		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、道路法上の道路、都市公園法の公園に加え、河川管理用通路、公共空地や民間ビルの通路や広場、法定外公共物、ポケットパーク等などをパッケージとして位置づけ、一連の「遊歩道」として登録する制度を措置されたい。（現在は管理者がバラバラであり、一定のナビ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は不可能であるため）	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妨げている訳ではなく対応可能である。			D	－					1051060	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
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おいては、各管理者の占用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用等する場合においては、各管理者の占用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）に位置づけた「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際し、市町村が施行する場合は、事前の包括的な占用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、占用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とす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。			C	－					1051070	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
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88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解釈されて建築物とみなされ、確認申請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統一されていないため、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。	F	Ⅳ、Ⅱ	建築基準法上、4m以下で屋内的用途が発生していない太陽光発電設備にあっては、建築確認を不要としているところであるが、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、電気事業法令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ことを検討する。			F	Ⅳ、Ⅱ				豊田市次世代街づくりプロジェクト	1052020	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等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。	○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く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出することにより、周知徹底を図る。			D	－				豊田市次世代街づくりプロジェクト	1052030	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（警視庁及び各道府県警察本部）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実証の一環として、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バスレーンを導入するため、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	－	仮に当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、車両の運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、監査・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。			C	－				豊田市次世代街づくりプロジェクト	1052120	トヨタ自動車株式会社	愛知県	警察庁 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	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	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
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、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彩な通行料の設定・徴収（混雑時に都心に流入する自動車交通に課金を行う一方、都心バイパス機能を有す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都心通過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まいりたい。 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償還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、更にご趣旨を踏まえた検討が可能であることから、今後詳しくご提案の内容を伺ってまいりたい。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	・補足資料にて実験をおこないたい地域を示します。青点線による新規バス路線周辺が通勤時の渋滞が激しく何らかの施策が必要と考えております。この周辺道路への時間帯による道路課金と、あわせて東海環状自動車道　松平ICと豊田東IC、東名高速道路　豊田IC間の料金低減が効果的と考えます。 ・基礎自治体による次世代街づくりプロジェクトの具体プラン検討・作成プロセスにおいて、道路整備・管理のあり方も含め、引き続きご検討いただけることを期待いたします	C	－	道路課金制度については、公平性、社会的受容性、料金徴収方法、経済への影響等、解決すべき課題が未だ多く、導入には慎重な議論が必要だと考えられる。 また、ご提案の路線について、特別な料金設定とすることは、ネットワーク全体の費用の償還や利用者の負担の公平等の観点から困難である。			豊田市次世代街づくりプロジェクト	1052130	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、柔軟かつ多彩な料金の設定	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、国土交通大臣の許認可を受けなければならない。		国土交通省の保有するバス事業の許認可に関する権限（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整備、再編、サービス提供（運行は民間への委託により合理化、財源は上記道路課金の収入も活用）を推進するため、バス事業の許認可に係る権限を地方自治体へ移管する。（道路混雑を解消するために、上記道路課金と合わせ時間帯によりモーダルシフトを促すため、道路が混雑している時間ほど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彩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信用乗車制（事前に切符、もしく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実施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ものであり、権限主体が多様化すると個々の処分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じること、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・制度改正は密接不可分であり、PDCAサイクルで行うことにより人員育成も含め初めて実効性が確保できること、自治体の境界を越えた事案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具体的な提案内容（柔軟かつ多彩な料金の設定等）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。			C	—				豊田市次世代街づくりプロジェクト	1052140	トヨタ自動車株式会社	愛知県	国土交通省
1220270	操作性、安全性を損な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を自動車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の細目を定める告示 第13条第2項、第91条第2項	「道路運送車両の保安基準」（昭和26年運輸省令第67号）（以下「保安基準」という。）第11条第2項において、『自動車のかじ取装置は、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、運転者に過度の衝撃を与えるおそれの少ないものとして、運転者の保護に係る性能に関し告示で定める基準に適合するものでなければならない』とされており、「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619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、安全性を損な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を実証実験として公道を走行するため、自動車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って引き起こされる交通事故の未然防止、及びドライバ本人の体調異常に至る前の体調管理や救命救急が素早く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信号や脈波が計測できるセンサを設置してドライバの心電図、脈波、さらにはカフレスで血圧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、改造を行うことで型式指定を受けたステアリングではなくなるため、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り、改造ステアリングの破壊試験等を行う必要がある。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と期間やコスト面で有効性の実証を行うことが困難である。 そこで操作性、安全性を損な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、安全性を損な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	－	保安基準においては、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。			D	－				豊田市次世代街づくりプロジェクト	1052150	（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へ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薬物の流入阻止等の観点から、原則として、入国旅客以外の者に対してはその立入りを認めていない。 なお、国際行事等の場合、関係省庁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。		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手続きを簡素化するとともに、案内・接遇のための旅具検査場への立ち入りに対して許可を求める。 （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	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。 特に規制区域である空港の到着ゲートから入国審査・旅具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との提案に対して、「国際会議等への出席者については、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た上で、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致の段階で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確実な誘導を依頼することは困難である。 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・旅具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はない。なお、現状でも、国際行事等の場合、関係省庁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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	海外重要賓客については、利用する航空会社の立入制限区域内への案内が期待できるが、Sibos2012のような大規模な国際コンベンションについては、海外参加者の利用する航空会社が多岐にわたり、航空会社すべての協力を得ることは困難であり、地元関係者によるサポートが必要となる。シンガポール等ではこうしたサポートが大規模国際コンベンション誘致のためのインセンティブとして重要な役割を果たしており、MICE誘致に取り組むわが国としてもその実現が望まれる。こうした視点から、立入制限区域の趣旨を損なわない方策として、制限区域への立入者の資格明確化など、事前手続等を整備することにより、制度の実現を図られたい。	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り、諸外国の空港においても立入り者を厳しく制限しているところである。 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、出入国管理及び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はない。 ただし、現状でも、国際行事等の場合、関係省庁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ところである。 なお、民間主催の国際会議の場合においても、航空保安、出入国管理及び密輸取締の確保が確実にできることを前提に、国際会議の規模、他の旅客への影響などを勘案して、送迎のための立入り者について個別に検討することとするので、事前に関係省庁に相談いただきたい。			成長戦略拠点特区	1057031	大阪市	大阪府	法務省 財務省 国土交通省
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49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）	埋立地の用途は、埋立によって造成される土地の利用を特定したものであり、免許にあたり、埋立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ことから、なるべく具体的に特定する必要がある。このため、埋立地の用途のうち、工業用途については、総務省の日本標準産業分類の大分類又は中分類によることとしている。なお、埋立ての竣功後に埋立地の用途を変更する際は、都道府県知事又は港湾管理者の許可を必要としている。		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。	大阪市の夢洲地区では、次世代成長産業の生産拠点の集積をめざしている。 夢洲地区は、大阪湾に造成された埋立地であり、公有水面埋立法に基づき、公有水面埋立免許に土地の用途を記載している。 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る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「公有水面埋立実務便覧」記載） このように、工業用途に関しては、用途を細かく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、企業の立地を進めるにあたり、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う恐れがある。 そこで、埋立地の工業用途に関する用途区分の緩和と柔軟な運用により、企業の立地需要にあわせた用途・タイミングでの土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しめ、公衆への告示・縦覧、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めている。 埋立地の用途区分については、「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）」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な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日までに竣功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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	次世代成長産業の生産拠点の集積を通じて臨海部の活性化を図るため、次世代成長産業に係る幅広い分野の企業立地需要に迅速に対応できるよう、埋立地の工業用途に関する用途区分の緩和と柔軟な運用を要望する。国土交通省で検討がなされている平成17年6月27日国河政第28号、国港管第253号の特例措置は、対象を竣功認可の告示日により限定していたが、今回の緩和に際しては、対象を限定しない方向で検討願いたい。また、当該地区の土地利用工程をふまえ、本特例措置を平成23年度当初から実施頂くよう要望する。	B-1	Ⅳ	平成17年6月27日国河政第28号、国港管第253号の特例措置の対象を「平成17年6月30日までに竣功認可の告示がなされた埋立地」から「竣功認可の告示がなされた埋立地」とすることで、適用範囲の拡大を図ることとし、平成22年度中に措置する。			成長戦略拠点特区	1057040	大阪市	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、阪神高速道路等一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。		大阪市域内における都市計画に係る府から市への決定権限の委譲をさらに推し進める。	大阪市域における「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」「区域区分」「都市再開発方針等」及び「一般国道」「高速自動車国道」、さらには「阪神高速道路」等その他の自動車専用道路の都市計画について、府から大阪市に決定権限を移譲する。 地方分権改革推進委員会の第1次勧告（平成20年5月）において、指定都市の区域の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」「区域区分」「都市再開発方針等」及び「一般国道」「高速自動車国道」に関する都市計画については、都道府県に代わり指定都市が決定することとされている。 大阪市については、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低い。 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報告、さらには府審議会における案件説明も行っている。それにも関わらず、府決定であるために、府に対し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とともに、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格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市へ、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、地域主権戦略大綱（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、現在国会に提出されている地域主権改革一括法において、市が都市計画を決定する際の都道府県知事の同意が不要とされることを踏まえ、指定都市と周辺市町村の見解が相違する場合の実効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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	・大阪府下の都市計画区域については、地形や自然環境、高度な都市機能のまとまり、地域間の結びつき等の観点から検討がなされた結果、大阪市域を単独の都市計画区域として設定しており、本市市域の都市計画は、区域外に位置する周辺市の都市計画とは一定の独立性を有している。 ・「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」については、都市計画の目標や決定の方針等を定め、その他の都市計画の前提となるものであり、「区域区分」「一般国道」等の都市計画と異なる取り扱いをされることについて一定理解するが、原則的に都市計画区域ごとに定められるものであることから、大阪府による調整の必要性は低いと考えられるのではないか。	C	－	都市計画区域は、一体の都市として総合的に整備し、開発し及び保全する必要がある区域に指定されることとされており、一つのまとまった都市計画が策定され施行される単位であるが、他方、各区域が隣接、連続して広がっている以上、周辺の都市計画区域と計画上分断することは妥当ではなく、一定の広域的な視点からの整合性が必要であることから、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針については、都道府県が決定することとされている。今般、都道府県が有する都市計画決定権限を原則として指定都市に移譲することによって一元化を図ることとするが、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針については、指定都市と周辺市町村の見解が相違する場合の調整も含め広域的な視点からの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ことが適当である。			都市計画権限地方分権化推進	1057050	大阪市	大阪府	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	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	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
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、火葬場又はと畜場、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。		バイオマスの一種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種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条等の手続きが必要となる場合がある。『建築基準法』第51条等の対象となる産業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性に鑑み、既存の下水処理場の敷地等を活用し、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熱供給に利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条の規定等に基づく手続きが必要となる場合があり、速やかな施設設置の妨げとなっているのが現状である。 そこで、以下の3点について規制緩和を求めるものである。 ・ 産業廃棄物に分類される食品廃棄物については、泥状のものであっても「動植物性残渣」とみなすことで「汚泥」とはみなさないこととすることにより、これを処理する施設について『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。 ・ 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。 ・ 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勘案して、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、都市の中になくてはなら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、都市内におけるこれらの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築する場合、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・簡素化等を行うのは適当でない。 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あっては、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。			C	－				廃棄物処理施設（バイオマス変換施設）の設置	1057060	大阪市	大阪府	国土交通省 環境省
1220320	エコポイント宝くじ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、富くじの授受の禁止		第16次経済改革特区に㈱市姫商事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化以外に道無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エコポイント宝くじ特別立法設立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、協議実行する基本となるものである。 ②エコポイントの集約化は経済活性化の活路となる 近代産業が急速に集約化する中において、ポイント＆マイレージ部分については集約化が進んでいない。最大の原因は発注主体企業等がなるべく権利を行使しない期限付きで失権する事に外ならない。現況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こそ事業発展のキーポイントとも言われている。財源なき政府経済施策においては、現在又は将来において1000ポイント単位のクーポン又はネット上においての決済等を通じて経済流通上にポイントを企業通貨として利用すれば、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、専門業者の説によれば約4倍の3兆6000億の経済波及効果ありと断じられている。 ③現在政府が求めているものは、内需拡大の施策である 現在実行中の予算の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、企業各社もエコ協賛ポイントを発行する様になると考えられる。いずれにしても、国民に対して、夢と希望とロマンを与え、感動・感激・スリルが口コミで広がり、国民の中へファッション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、環境配慮製品など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、いたずらに射幸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。			C	－				エコポイント宝くじ	1058010	㈱市姫商事、福井県商工会議所	福井県	総務省 法務省 経済産業省 国土交通省 環境省
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、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のみとする。 【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。			B-1	Ⅳ					1060030	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ることが必要。		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のみとする。 【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。			B-1	Ⅳ					1060040	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、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等が必要であり、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、建築確認申請等が不要となり、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。			B-1	Ⅳ					1060050	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手	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ることが必要。		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と、建築工事に着手できないが、これを市町村に申請書を提出した時点で、建築工事の着手を可能とする。	事業展開が早く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、建築確認の完了前の工事の事前着手を認めることで、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提出し、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てしまい、時期を失し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手を認めることで、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】 工事の事前着手を行った場合でも、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従う義務を課すことで、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。	貴省からの回答は、提案主体が要望する「建築確認の完了前の工事の着手」を認めているわけではないので、貴省からの現在の回答内容では、「措置の分類」はDとは言えないのではないか。		C	－	確認済証の交付前の着工を可能とすることはできない。 なお、当該提案の主旨は、「建築確認手続きに係る期間を短縮することによりデータセンターの迅速な建築を可能にすること」であるが、平成22年6月より建築確認手続き等の運用改善を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こととしている。				1060070	石狩市	北海道	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	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	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
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ることが必要。		現在の建築確認手続きでは、一定の高さ以上等の建築物の場合、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。	事業展開が早く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、建築確認手続きの簡素化を図ることで、確認期間の短縮を図り、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、指定構造計算適合性判定機関による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かりすぎてしまい、時期を失してしまうことがあるため、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ことで、確認期間の短縮を図り、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】 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き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。	貴省からの回答は、提案主体が要望する「指定構造計算適合性判定機関によるピアチェックを不要とすること」を認めているわけではないので、貴省からの現在の回答内容では、「措置の分類」はDとは言えないのではないか。		C	－	用途がデータセンターであることをもって、構造計算適合性判定を不要とすることはできない。 なお、当該提案の主旨は、「建築確認手続きに係る期間を短縮することによりデータセンターの迅速な建築を可能にすること」であるが、平成22年6月より建築確認手続き等の運用改善を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こととしている。				1060080	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。		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。	事業展開が早く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、市道全て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と併せ、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。 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。	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い者に行わせることは困難である。			C	－					1060090	石狩市	北海道	国土交通省
1220390	45ftコンテナに係る諸規制の緩和	○道路法第47条の2 ○「海上コンテナ用セミトレーラ連結車の橋梁照査式適合車両の取扱いについて」（平成10年3月31日付け建設省道路局道路交通管理課長、同企画課長通達） ○「バ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日付け建設省道路局道路交通管理課長通達） ○道路運送車両法（道路運送車両の保安基準第55条） ○「基準緩和自動車の認定要領について」（平成9年9月30日）	○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両については重さに関する通行条件を緩和。 ○国際海上コンテナを輸送するセミトレーラについては、道路運送車両の保安基準で定める一般的な制限値を超える場合、基準の緩和をすることができる。これまで緩和した項目については、長さ及び車両総重量等がある。 ○道路運送車両については道路運送車両の保安基準で定める一般的な制限値を超える場合、保安上及び公害防止上支障がなく、かつ、必要な条件・制限を付して基準の緩和をすることができる。なお、国際海上コンテナを輸送するセミトレーラについては、これまで長さ及び車両総重量等を緩和している。		①セミトレーラの連結長は「バ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。 ②45ftコンテナ（連結長18．5m）について、「海上コンテナ用セミトレーラ連結車の橋梁照査式適合車両の取扱いについて」（平成10年3月31日）の適用が受けられるようにする。 ③45ftコンテナについて、特殊車両通行許可限度算定要領の適用及び特殊車両算定支援システムの使用ができるようにする。 ④45ftコンテナについて、「道路運送車両の保安基準」第55条の規定に基づく、「基準緩和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。	仙台塩釜港（仙台港区）と県内の45ftコンテナを利用する荷主企業間を結ぶ道路を国際物流路線として指定し、指定ルートにおける45ftコンテナに係る諸規制の緩和を行う。 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。 当港湾は、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ィーダー航路によって世界100ヶ国以上、280港以上との間で輸出入実績があると共に、内航フィーダー航路は日本一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、当港湾の貨物量の増大が確実視されているなど非常にポテンシャルの高い港であると評価されている。さらに、当港湾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違い中心市街地を経由しないルートを設定でき、45ftコンテナの陸上輸送におけるアドバンテージを有している。 このような当港湾の有利性を活かし、当港湾を発着とする45ftコンテナの円滑な陸上輸送が可能となるよう、県内の45ft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 および D	Ⅳ	要望内容は、45フィートコンテナを積載した車両について、現在の40フィートコンテナ用車両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い。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、既存の通達への適用や算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、特区における状況を踏まえて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積載する車両については、既に基準緩和認定により実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されれば、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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	車両の保安基準に係る緩和について、「基準緩和自動車の認定要領について」（平成9年9月30日）の第3（基準緩和の認定を申請することができる自動車）に45ftコンテナの積載車両は規定されていない。今回、このことについて「現行規定により対応可能」という回答を示されたが、上記通達に45ftコンテナが規定されていなくても、このような回答となる根拠を明確に示していただきたい。 また、過去の実証実験において、実験期間限定での基準緩和認定が成されたと聞いている。回答の中に実証実験の実績について記されているが、「現行規定により対応可能」という回答とどのような関連があるのか明確に示していただきたい。	A および D	Ⅳ	前回の回答で記載した実証実験の実績については、「基準緩和自動車の認定要領について」（平成9年9月30日）の第3（基準緩和の認定を申請することができる自動車）の第18号に規定されている「前各号に掲げるほか、構造又は使用の態様が特殊であることにより、基準の適用を除外せざるを得ないと認められる事由があると判断される自動車」に該当するものとして認定したものであり、特区でなくとも認めた実例として示したものである。	右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	・「求める措置の具体的内容」の①～④（③については、特殊車両通行許可限度算定要領の適用と、特殊車両算定支援システムの適用との両方）について、それぞれ「措置の分類」を明確にし、「A」の範囲及び内容を明確にして頂きたい（ちなみに、想定している通行状態は添付資料のとおりです）。 加えて、下記についても回答して頂きたい。 ・「求める措置の具体的内容」の②について： 「海上コンテナ用セミトレーラ連結車の橋梁照査式適合車両の取扱いについて」の「１ 適合車両について」に記載の各条件（「車両総重量44t以下」など）に適合していれば、45ft海上コンテナ用セミトレーラ連結車についても適合車両に位置づけされ、同通達の適用を受けられるということでよろしいでしょうか。 また、同通達の適用を受けた際、45ft海上コンテナ用セミトレーラ連結車が同通達の「海上コンテナ用セミトレーラ連結車の橋梁照査適合車両の簡易算定表」に追記されるのでしょうか。 ・「求める措置の具体的内容」の④について： 実証実験においては、実証実験という特別な事由があるため、「基準緩和自動車の認定要領について」の第3の第18号が該当し、実験期間限定での保安基準緩和認定が行われたと認識しています。 特区で使用される45ft海上コンテナ用セミトレーラ連結車については、「特区で使用される車両である」という特別な事由があることから、「基準緩和自動車の認定要領について」の第3の第18号が該当し、保安基準緩和認定が可能である、という認識でよろしいでしょうか。		1061010	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	エネルギーの使用の合理化に関する法律第73条 （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）	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的利用のための措置を適確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とともに、一定規模以上の住宅・建築物の建築主等に対し、空調設備等に係るエネルギーの効率的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具現化を趣旨に、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、北海道の外気や地熱などを利用することにより実現可能であるにも関わらず、経済状況の悪化等を理由に企業投資や研究が遅れるなど国際競争への対応が遅々として進まない状況にある。このため、当該プロジェクトでは、日本産業の国際競争力強化を主題に、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」を計画している。 岩見沢市は、気候面でデータセンター設置に適するほか、道内外とのブロードバンド環境や一般型（ビル型）データセンターの運用実績を有するなど、プロジェクトに必要なノウハウや経験値を持ち、人材及びネットワーク基盤等の基礎環境を有しているため、当該プロジェクトを最も効率・効果的に実施可能な地域と考える。 【プロジェクト内容】 ○環境配慮型データセンター利用促進に関する取り組み 省エネ法の建築物の省エネルギー基準判断項目・判断基準値について、現行ではデータセンターは工場又は事務所と同じ分類とされるが、環境配慮型データセンターについて、新たな項目・基準値を追加することを求める。	D	－	建築物のうち、データセンター部分は、御指摘の省エネ基準（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・建設省告示第1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54年法律第49号）第73条に基づく建築主等の判断基準として、建築物の用途ごと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（返湯管を有する中央熱源方式の給湯設備に限る）のみにつ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」の立地の妨げになっているとは考えられない。	本提案は、右提案主体からの意見にも記載の通り、現行の省エネ基準における環境配慮型データセンターの分類（「工場等」）では、環境配慮型データセンターに対する基準としては基準が不十分であるため、判断項目・判断基準値の追加を求めるものである。貴省においてはこれらを踏まえ、再度検討し、回答されたい。	当該プロジェクトにて予定するデータセンターでは、通信機器収納施設としてコンテナを利用するものであり、コンテナ自体は省エネ基準の「工場等」と分類され、また、建築基準法においても設備機器として取り扱うものと理解しております。しかしながら、コンテナはあくまでも通信機器収納を行うのみで、ビル型など従来型データセンターと比較して非常に効率的ではあるものの、従来型と同様に受電設備や無停電電源設備、冷凍設備等の関連設備設置が必要となります。このため、世界最高レベルのエネルギー効率を目指す「環境配慮型クラウドデータセンター」について、周辺関連設備を含む省エネルギー基準判断項目・判断基準値の追加を求めたい。	E	－	御指摘の省エネ基準は、建築物に係るエネルギーの効率的利用のための措置に関する建築主等の判断の基準として、建築物の用途ごとに合理的な努力で達成できる水準を定めるとともに、その措置が著しく不十分であるとして指示、命令等の措置を講じる必要がないかを建築主事を置く市町村の長等である所管行政庁が判断するためのものであり、先進的な取組を評価するためのものではない。			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」プロジェクト	1063010	岩見沢市、（株）はまなすインフォメーション、（株）トリエス、（株）オラクル、ネットワンシステムズ（株）、新日鉄ソリューションズ（株）、日本電気（株）、（株）アクセンチュア、（株）創建社、（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
1220410	内航フィーダーの強化	内航海運組合法第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事業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貨物は国内主要港を経て、直接欧米との基幹航路により輸出入されていたが、近年、釜山港等が日本国内の地方港発着貨物を集め、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シップ化が進展している。また、基幹航路は輸送能力・輸送効率向上のため、急激な船舶の大型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便数は増加する一方、わが国港湾への寄港便数は減少している。 現在、政府はさらなる選択と集中の方針のもと、国際コンテナ戦略港湾を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シップされている貨物を取り戻し、欧米との基幹航路を維持・確保することが重要である。 ②問題点 海外トランシップ化が進展する一因として、外航フィーダー船との価格競争が挙げられる。新たな船舶の建造を行う際、内航船のみ内航海運暫定措置事業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のコスト面での競争条件が劣っている。 ③解決策 内航フィーダー船について、内航海運暫定措置事業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の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が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ことは困難である。 ただし、本年5月にとりまとめられた「成長戦略会議（海洋分科会）」においては、「国際コンテナ戦略港湾」を選定し、内航フィーダーも含めて同港湾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。			C	—					1066050	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ないで補助金等の交付の目的に反して使用、譲渡、貸し付け等をすることはできない。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活用を促すため、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（適化法）」の運用を一部緩和する。	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（適化法）」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くる。 ②問題点 下水道用地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・地域整備局長等の通達に基づき、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分の返納のほか、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活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、得られた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国庫返納を不要とする。 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、民間活力による土地活用を促すことで、地域課題の解決や地域の活性化・賑わいづくりが図られる。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解釈）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、大幅な運用の弾力化を内容とする決定がなされております。 この決定を受け、各府省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）」の目的に則り、「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日付け国都総第2449号）」において、規制緩和したところであります。 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られることが望ましいと考えます。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	国交省の財産処分承認基準では、事業予定地等の目的外使用について、民間事業者等による使用の制限規定がなく、当該使用は可能と考えられるが、下水道事業用地については、独自の承認基準（補助金等により取得した下水道処理場等における未利用空間について、本来の目的を妨げない範囲で使用する場合の承認基準について（平成16年3月31日国土交通省都市・地域整備局下水道部長））が設けられており、民間事業者等による土地活用が進まない。そのため、暫定的な使用については、下水道事業独自の承認基準（公共の福祉に資すること等）を廃止し、公募による民間利用の緩和を認めるべきである。また、前記処分基準では、暫定的使用であっても、恒久的転用と同様に収益の国庫補助相当分の返納が必要であるが、暫定的な使用について、得られた収入の全てを下水道など当該事業の整備・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国庫返納を不要とするべきである。	C	－	「補助金等により取得した下水道処理場等における未利用空間について、本来の目的を妨げない範囲で使用する場合の承認基準について（平成16年3月31日付け国都下事第550号）」は、民間事業者等による目的外使用を妨げるものではなく、また、本通知は、平成15年9月19日の閣議報告により実施するとした規制改革の内容を踏まえ、補助金適正化法の目的に則して目的外使用の承認基準を明確化したものであります。 なお、同基準については、国庫補助金により取得した財産を補助目的外に使用する際の最小限の条件であると考えており、下水道事業における独自の目的外使用の承認基準とは考えておりません。 また、「収益の国庫補助相当分の返納」については、「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日付け国都総第2449号）」により、規制緩和したところであり、本通知に則し、適切に処理すべきものであると考えます。	下水道用地の目的外使用にあたって、占用制度が設けられていない理由及び使用にあたって国庫返納が必要である理由について、道路・河川用地の取り扱いとの間で大きな差異があることの合理性に係る貴省説明を明確にした上で、右提案主体からの意見に対して回答されたい。	下水処理場等用地の目的外使用に係る国の承認基準（平成16年3月31日付け）は民間事業者等による使用を妨げるものではないとの回答であるが、「公共の福祉に資すること」という漠然とした基準に基づき、民間事業者による使用は排除されているのが実情である。 大阪府では、行政財産の有効活用のための使用者の選定に際しては公募によることを基本としており、国の承認基準の「使用者が公正な手続きによって選定されること」とも合致するが、上述のように承認基準が漠然としたものでは、使用者の募集すらできない。民間等による使用を妨げない趣旨であるならば、使用承認基準を例示等で明確化するなどにより、公募による使用を可能とすべき。本府としては、施設の撤去が比較的容易な平面駐車場やプレハブ造等簡易構造物（貸倉庫等）の設置を想定している。 また、前記承認基準では、暫定的な使用であっても、恒久的転用と同様に収益の国庫補助相当分の返納が必要であるが、暫定的な使用について、得られた収入の全てを下水道事業等の整備・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国庫返納を不要とすべきである。		1066060	大阪府	大阪府	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	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	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
1220430	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へ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薬物の流入阻止等の観点から、原則として、入国旅客以外の者に対してはその立入りを認めていない。 なお、国際行事等の場合、関係省庁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。		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内への案内者配置、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とりくむ各国・地域では、大規模な国際コンベンション参加者について、機側から入国手続き審査場までの案内者の配置、審査手続きの専用レーンの設置などを実現し、スムースな入国を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者については、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た上で、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ることとする。」とされているが、臨時専用レーンの設置などを誘致の段階でPRできなければ誘致効果が得られない。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て入国することから個々の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むけて、一定の規模、条件を満たすコンベンションについては、その参加者の出入国手続きを簡素化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・旅具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Sibo2012の地元への経済波及効果は約100億円とされているなど、誘致実現による経済効果がきわめて高く、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することにより、我が国の国際化が大きく促進する。	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はない。なお、現状でも、国際行事等の場合、関係省庁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。	右提案主体の意見に対して回答されたい。	海外重要賓客については、利用する航空会社に立入制限区域内の案内を期待できるが、Sibos2012のような大規模な国際コンベンションについては、海外参加者の利用する航空会社が多岐にわたり、航空会社すべての協力を得ることは困難であり、地元関係者によるサポートが必要となる。シンガポール等ではこうしたサポートが大規模国際コンベンション誘致のためのインセンティブとして重要な役割を果たしており、MICE誘致に取り組むわが国としてもその実現が望まれる。こうした視点から、立入制限区域の趣旨を損なわない方策として、制限区域への立入者の資格明確化など、事前手続等を整備することにより、制度の実現を図られたい。	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り、諸外国の空港においても立入り者を厳しく制限しているところである。 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、出入国管理及び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はない。 ただし、現状でも、国際行事等の場合、関係省庁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ところである。 なお、民間主催の国際会議の場合においても、航空保安、出入国管理及び密輸取締の確保が確実にできることを前提に、国際会議の規模、他の旅客への影響などを勘案して、送迎のための立入り者について個別に検討することとするので、事前に関係省庁に相談いただきたい。				1066071	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。国際的な取決めも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且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、我が国も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、相互主義の観点から全国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際乗継機能を有する関空の特長を最大限活かすため、関空を起点・終点とする路線のみ、一定の要件を満たしている場合には、カボタージュを可能とする。	①現状 関西国際空港の国内線は、本邦航空会社の路線整理の影響から、旅客便の就航都市、便数はピーク時（1996年9月）33都市・83便/日から2010年4月時点で9都市・36便/日にまで減少し、国内各地と国外各地を結ぶ内際乗継機能が著しく低下している。 ②問題点 現行の航空法等では、国内空港間で旅客、貨物を輸送する場合には、外国籍の航空機の使用が認められておらず、日本国籍の取得もできないため、国内線の維持・拡大は本邦航空会社に頼らざるを得ない。 ③解決策 原則、本邦航空会社のみに認められている国内線運航について、関西国際空港を起点、終点とする場合に限り外国籍の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、国土交通省成長戦略会議航空分野報告において、関空の国内線などの充実に向けたLCC専用ターミナルの整備等の低コストオペレーションの実現などについて言及されているが、併せて示された規制改革検討リストにおいては、カボタージュ制限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る。また、恣意的な行政介入の極小化を図り、民間の経営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関心を示している外国航空会社の国内線就航につなげ、関西国際空港の内際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、相互主義の観点から慎重に対応する必要があるため、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、関空の充実に向け、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・国内線を問わず、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。			C	—					1066080	大阪府、大阪市	大阪府	国土交通省
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には、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、国土交通大臣に協議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ます、周辺環境に多大な影響を与えうる大規模な設備では無い状況もあり得る現状です。発電量での線引きを設けること等で、処分手続きの緩和を行うことで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・同意の手続きについては、一部緩和する方向で検討致します。			F						1067010	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。公的パンフ、市販マップ等へその普及を図るために、国土地理院の地図に主要交差点だけでも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起点（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。後ろ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ていく。併せてNSEWによりどちらに向かっているのか方角表示も記載する。通り名も併記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、公的な印刷物を始め、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＞仙台は車で来るにはわかりにくいとの苦情が多い。また外国人やお年寄りにも自分がどこにいるのかよくわからないとの声を聞く。交差点ナンバーによる位置情報を提供することにより、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。＜代替処置＞信号周りから少し離し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。加えて構造体に直接設置することができれば、または塩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。 　公的な位置づけの基に、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か検討したい。 　ただし、2万5千分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・読図性の確保の面から、対応は困難と考えます。			D	－					1068010	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。この理由には企画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、許認可の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認可の申請について規制を緩和し、手続き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、地方再生の鍵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、国が推奨している施策の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本化を図っている（道路法第32条第4項、道路交通法第78条第2項）。			D	－					1070010	NPO法人くるめ日曜市の会	福岡県	警察庁 国土交通省