

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的な内容	具体的な事業の実施内容-提案理由	措置の分類	措置の内容	各省市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	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-関係府庁	
120010	2点間の観光タクシー精算時の運賃(近距離)における規制の緩和	一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について(平成13年国自旅第100号)	特定の空港、鉄道駅、各種集客施設(公的医療機関等)等の定額運賃適用施設と他の定額運賃適用施設間、又は定額運賃適用施設と一定のエリア間で行われる反復・継続的な運賃で、3000円以内地方運輸局長が定める額に相当する距離を超えるものについて、当該輸送の最短経路による運賃に適用される通常の距離制運賃による額を事前に定める運賃引上を行わず、※通常の距離制運賃+時間距離併用制において時間加算を行わない距離制運賃	2点間における観光タクシー-近距離の場合の精算は、時間距離併用制が原則であるが、これを距離運賃(事前に運行コースを定めた定額運賃)による精算とする。	個人型の着地型旅行商品造成のため、タクシーを多く活用し、タクシーの稼働率向上と乗務員の意識向上、タクシー業界及び市内全体の経済活動につなげる。利用者にとって料金負担が分かちやすい商品企画をするため、2点間の乗車に対するタクシーの精算を時間距離併用ではなく、距離運賃とする。 現状 八戸はビジネス客が多いため個人・少人数で市内を観光する割合が高い。駅の内所内でも2、3時間で観光バスを運ぶための提案を求められる。また物見型ではなく、ポイントで食や体験を組み合わせたいという声も聞かれる。 課題 食事や体験を組み込んだ目的が1箇所の往復タクシープランを商品化する場合、タクシーの精算は時間距離併用制が原則であるが、これを距離運賃(事前に運行コースを定めた定額運賃)による精算とする。 提案理由 県下だけでなく、タクシー業界に無理を強いるのではなく、少ない制備でも積み上げることで利益を生むという考えから、稼働率をあげ、乗務員の意向に沿って考えている。距離運賃による精算が可能であれば精算額が事前に分かり、販売金額も安定し、いくす様々なニーズに対応可能なテーマ性の高い八戸ならではのタクシープランがより多く企画可能である。タクシー業界のみならず、観光関連事業者にも経済効果が広がると考えられる。	C		タクシーの2点間における運賃には、時間と距離を併用した運賃制が適用されており、これは、経済性と乗務員の負担を軽減する観点から、市内を走行する際に発生した拘束時間を適切に運賃に反映させることにより、乗務員の労働条件を確保することや、走行距離のみに応じて運賃が決定することによる生じている走行時間を短縮するための無謀な高運賃制(値上げ)等無視等問題を解決し、輸送の安全を確保することを目的として全国的に導入された制度です。 一方、定額運賃は、相当程度の運賃収入が見込まれ、乗務員の労働条件は一定程度確保されると考えられるものについて、運賃を利用者が事前に把握できることによる利用者側の負担を軽減し、時間距離併用制運賃の例として認めている制度です。 ご提案の近距離も含めた2点間の運賃に適用するタクシー運賃を現行の時間距離併用制運賃ではなく、距離制運賃に基づく算定を行う定額運賃による精算を行った場合、走行距離のみに応じて運賃が決定する距離制運賃があらゆる場合の運賃に適用されることとなり、乗務員の労働条件や輸送の安全、旅客の利便の確保がなされるおそれがあることかこれを認めることはできません。	右提案主体からの意見に対して回答されました。	再検討要請	提案主体からの意見	C		各府省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管-関係府庁
120020	新車登録前の輸入自動車(TDS認証)に対する限定された変更の容認	道路運送車両法 第七十五条第四項 自動車型式指定規則 第十条第三項	自動車の型式の指定を申請した者は、型式の指定を受けた自動車を確認する場合、構造、装置及び性能が保安基準に適合しているかどうかを検査し適合すると認めるときは、完成検査終了証を発行し譲受人に交付する。 型式の指定後に申請書の添付書類(型式の構造、装置及び性能を記載した書面、自動車の外観図、道路運送車両の保安基準対象部品に限定された変更(車検証の記載事項)に影響しない範囲での保安基準対象部品に限定されたアクセサリ類等の取り付け)に限り、完成検査終了証を無効にしないこととする。したがって、完成検査終了証が発行された自動車に対して、申請書の添付書類の記載事項について変更した場合、完成検査終了証は無効となる。	型式指定制度(TDS)で認証された輸入自動車に対して、新車登録前に実施された変更(車検証の記載事項)に影響しない範囲での保安基準対象部品に限定されたアクセサリ類等の取り付けに限り、完成検査終了証を無効にしないことを容認する。	従来、新車登録後に全国の各販売店等が外注するなどして実施している、型式指定制度で認証された輸入自動車に対するアクセサリ類の取り付けについて、新車登録前に、インポーター等の新車整備施設において出荷前点検(PDI: Pre-Delivery Inspection)業務を行っている技術者が行うことで、作業時間の短縮、外注のための二次輸送の解消が図れ、環境負荷の低減やコストの削減につながる。 提案理由 三河港では、全国シェアの約5割(2011年 約13万台)の輸入自動車を取扱っており、インポーター等の新車整備施設において、新車登録前の輸入自動車に対し、一元的に完成検査等の必要な点検業務を実施した後、全国の販売店等へと搬送されている。各販売店等では、新車登録後にアクセサリ類等を取り付ける等の納車前整備を必要としているが、その整備すべてを外注して実施している場合や販売店自らが自らの時間を費やして実施しているケースが多く見られ、整備にかかる作業時間やコストは甚大なものがあり、インポーター等の新車整備施設を活用し、一括でのアクセサリ類等の取り付けの実施に対する要請が高まっている。 現在の法制度では、新車登録前にTDSやPHPで認証されていない装置等を取り付けることは不可能な状況にあるが、本特例措置により、年間5万台の輸入を行うインポーターの例では、アクセサリ類等の取り付け時間の短縮(月2,250時間)、外注のための二次輸送の解消(月800台/店舗当り3.5台)が見込め、環境負荷の低減やコスト削減につながる。 代替措置 安全性については、限定的な変更に関し、インポーター等と機器メーカーが保安基準適合性を証明したうえで、取り付けに際しては整備記録等の書類を作成し、完成検査終了証等に添付することで担保する。	D		現状の制度では、アクセサリ類等が取り付けられた自動車は型式の指定を受けている場合、インポーター等の新車整備施設を活用し、一括でアクセサリ類等の取り付けを実施した後、申請書の添付書類(型式の構造、装置及び性能が保安基準に適合しているかどうかを検査し適合すると認めるときは、完成検査終了証を発行することができる)によって、申請者が予め取り付けが予想されるアクセサリ類等を含めた型式指定の範囲(又は変更の承認申請)を行い、型式の指定を受けている。現行制度においても、前期7の範囲内の変更として認められるものであれば同様である。 なお、仕様の相違が前期7の範囲を超える場合であっても、届出者が予め取り付けが予想されるアクセサリ類等を含めた輸入自動車特別取扱届出(又は変更の届出)を行い、輸入自動車特別取扱届出済書の交付を受け、新規検査等を申請する前に一括でアクセサリ類等を取り付けることは可能であり、現行制度においても重要内容は十分達成されるものと考えている。	右提案主体からの意見に対して回答されました。	再検討要請	提案主体からの意見	F	IV	3月29日付公表の国土交通省の回答によれば、「申請者が予め取り付けが予想されるアクセサリ類等を含めた型式の指定を受けた自動車(TDS認証)に対する限定された変更(車検証の記載事項)に影響しない範囲でのアクセサリ類等の取り付け」に限り、完成検査終了証を無効にしないことを提案するためであり、本提案の実施による環境負荷の低減、コスト削減、利用者へのメリット等を踏まえ、再度検討をお願いしたい。	国際輸入自動車特区	1 0 0 0 0 1 0	豊橋市、フォルクスワーゲングループ ジャパン株式会社、フィアットグループ オートモービルズジャパン株式会社、クライスラー日本株式会社、フォード・ジャパン・ミッド、ボルボ・カーズジャパン株式会社	愛知県	国土交通省
120030	新車登録前の輸入自動車(PHP認証)に対する限定された変更の容認	輸入自動車特別取扱制度について別紙「輸入自動車特別取扱要領 第1、第3、第6附則7」	国は、輸入自動車特別取扱の届出があった場合、審査により届出書の添付書類の記載内容が保安基準の規定に適合していると認めるときは、輸入自動車特別取扱届出済書を交付する。 なお、輸入自動車特別取扱届出済書の交付後に届出書の添付書類(車両諸元表、外観図及び外観写真、構造・装置の概略説明書、保安基準規定に適合することを確認する書面、騒音及び排出ガスの品質管理(測定)の記載事項)について変更があった場合、輸入自動車特別取扱届出済書を引き続き有効とするためには、輸入自動車特別取扱変更届出書及び変更に関する添付書類を国に提出する必要がある。	輸入自動車特別取扱制度(PHP)で認証された輸入自動車に対して、新車登録前の限定された変更(車検証の記載事項)に影響しない範囲での保安基準対象部品に限定されたアクセサリ類等の取り付けに限り、輸入自動車特別取扱届出済書を無効にしないことを容認する。	従来、新車登録後に全国の各販売店等が外注するなどして実施している、輸入自動車特別取扱制度で認証された輸入自動車に対するアクセサリ類の取り付けについて、新車登録前に、インポーター等の新車整備施設において、出荷前点検(PDI: Pre-Delivery Inspection)業務を行っている技術者が行うことで、作業時間の短縮、外注のための二次輸送の解消が図れ、環境負荷の低減やコストの削減につながる。 提案理由 三河港では、全国シェアの約5割(2011年 約13万台)の輸入自動車を取扱っており、インポーター等の新車整備施設において、新車登録前の輸入自動車に対し、一元的に完成検査等の必要な点検業務を実施した後、全国の販売店等へと搬送されている。各販売店等では、新車登録後にアクセサリ類等を取り付ける等の納車前整備を必要としているが、その整備すべてを外注して実施している場合や販売店自らが自らの時間を費やして実施しているケースが多く見られ、整備にかかる作業時間やコストは甚大なものがあり、インポーター等の新車整備施設を活用し、一括でのアクセサリ類等の取り付けの実施に対する要請が高まっている。 現在の法制度では、新車登録前にTDSやPHPで認証されていない装置等を取り付けることは不可能な状況にあるが、本特例措置により、年間5万台の輸入を行うインポーターの例では、アクセサリ類等の取り付け時間の短縮(月2,250時間)、外注のための二次輸送の解消(月800台/店舗当り3.5台)が見込め、環境負荷の低減やコスト削減につながる。 代替措置 安全性については、限定的な変更に関し、インポーター等と機器メーカーが保安基準適合性を証明したうえで、取り付けに際しては整備記録等の書類を作成し、完成検査終了証等に添付することで担保する。	D		現状の制度では、届出に係る自動車について、複数の仕様のものがある場合、仕様の相違が前期7の範囲を超える場合であっても、届出者が予め取り付けが予想されるアクセサリ類等を含めた輸入自動車特別取扱届出(又は変更の届出)を行い、輸入自動車特別取扱届出済書の交付を受け、新規検査等を申請する前に一括でアクセサリ類等を取り付けることは可能であり、現行制度においても重要内容は十分達成されるものと考えている。	右提案主体からの意見に対して回答されました。	再検討要請	提案主体からの意見	D		国際輸入自動車特区	1 0 0 0 2 0	豊橋市、フォルクスワーゲングループ ジャパン株式会社、フィアットグループ オートモービルズジャパン株式会社、クライスラー日本株式会社、フォード・ジャパン・ミッド、ボルボ・カーズジャパン株式会社	愛知県	国土交通省	
120040	インポーター等を封印取付代行として容認	道路運送車両法第28条の3 道路運送車両法第105条 道路運送車両法施行令第15条 道路運送車両法施行規則第12条 道路運送車両法施行規則第13条 封印取付け委託要領の全面改正について	国及び指定された封印取付代行から真正な封印が正常な状態で封印されている場合に、自動車登録番号及び自動車登録番号と真正性を確認出来る。	インポーター等が封印取付代行となることで、輸入から納車までの工程を一元的に実施することが可能となり、集中的な整備による作業効率向上、各販売店等での保管スペースの縮小により、コスト削減につながる。また、希望するインポーターが新車整備施設を直接訪問し、契約した車を引き取る(運転)で検査することや輸送の削減(環境負荷の低減)が可能となり、施設見学や観光を組み合わせて、地域産業の活性化につながる。 提案理由 三河港では、全国シェアの約5割(2011年 約13万台)の輸入自動車を取扱っており、インポーター等の新車整備施設において、新車登録前の輸入自動車に対し、一元的に完成検査等の必要な点検業務を実施した後、全国の販売店等へと搬送されている。各販売店等では、展示用、試乗用等の在庫をストックしている状況の中で、販売用(納車)車両の保管スペースの確保が必要となること、繁忙期には納車用の整備場やスペースが集中することなど、大変な負担がかかっており、インポーター等の新車整備施設を活用し、集中的な整備・保管、納車に対する要請が高まっている。 現在の法制度では、インポーター等が封印の取付けを行なうことは不可能な状況にあるが、本特例措置により、年間5万台の輸入を行うインポーターの例では、作業時間の短縮(月4,000時間)、各販売店等の保管スペースの縮小(120m ² /店)が見込め、コスト削減につながる。 また、欧州地域では一般的な工場間型自動車導入システムを確立することで、ユーザーの直接納車・車見学・試乗等の機能により、顧客満足度の向上を目指す。また、納車輸送の解消(月1,600台)や環境負荷の低減が見込め、これをユーザーへ還元することで輸入自動車産業と観光を核とした地域の活性化が図られる。 代替措置 封印及びナンバープレート取得については、各販売店が従来どおり実施し、各販売店とインポーター等が封印取付後の監査書類(現車と車検証記載の車体との同一性を証明するもの)を共有することで、厳密性を担保する。	インポーター等が封印取付代行となることで、輸入から納車までの工程を一元的に実施することが可能となり、集中的な整備による作業効率向上、各販売店等での保管スペースの縮小により、コスト削減につながる。また、希望するインポーターが新車整備施設を直接訪問し、契約した車を引き取る(運転)で検査することや輸送の削減(環境負荷の低減)が可能となり、施設見学や観光を組み合わせて、地域産業の活性化につながる。 提案理由 三河港では、全国シェアの約5割(2011年 約13万台)の輸入自動車を取扱っており、インポーター等の新車整備施設において、新車登録前の輸入自動車に対し、一元的に完成検査等の必要な点検業務を実施した後、全国の販売店等へと搬送されている。各販売店等では、展示用、試乗用等の在庫をストックしている状況の中で、販売用(納車)車両の保管スペースの確保が必要となること、繁忙期には納車用の整備場やスペースが集中することなど、大変な負担がかかっており、インポーター等の新車整備施設を活用し、集中的な整備・保管、納車に対する要請が高まっている。 現在の法制度では、インポーター等が封印の取付けを行なうことは不可能な状況にあるが、本特例措置により、年間5万台の輸入を行うインポーターの例では、作業時間の短縮(月4,000時間)、各販売店等の保管スペースの縮小(120m ² /店)が見込め、コスト削減につながる。 また、欧州地域では一般的な工場間型自動車導入システムを確立することで、ユーザーの直接納車・車見学・試乗等の機能により、顧客満足度の向上を目指す。また、納車輸送の解消(月1,600台)や環境負荷の低減が見込め、これをユーザーへ還元することで輸入自動車産業と観光を核とした地域の活性化が図られる。 代替措置 封印及びナンバープレート取得については、各販売店が従来どおり実施し、各販売店とインポーター等が封印取付後の監査書類(現車と車検証記載の車体との同一性を証明するもの)を共有することで、厳密性を担保する。	F		現在、「ナンバープレートのあり方に関する懇談会」において、封印も含め、ナンバープレートのあり方について、幅広い観点から検討を進めているところであり、ご提案の内容も踏まえて、検討を深めてまいります。	右提案主体からの意見に対して回答されました。	再検討要請	提案主体からの意見	F		「ナンバープレートのあり方に関する懇談会」においては、ナンバープレートに関する検討事項のひとつとして、封印制度のあり方についても検討を進めていくこととしており、懇談会の中間とりまとめを3月に公表したところである。今後は4月に実施したパブリックコメントにおける意見を整理した上で、議論を再開することとしており、ご提案の内容については、懇談会での「封印制度のあり方」の議論結果も踏まえつつ、別途検討することとしたい。	国際輸入自動車特区	1 0 0 0 0 0 3	豊橋市、フォルクスワーゲングループ ジャパン株式会社、フィアットグループ オートモービルズジャパン株式会社、クライスラー日本株式会社、フォード・ジャパン・ミッド、ボルボ・カーズジャパン株式会社	愛知県	国土交通省
120050	出張予備検査の要件の緩和	国土交通省通達 地技第404号「輸入自動車に係る予備検査の実施について」(昭和60年12月4日)	出張予備検査を希望するインポーターは、新型届出自動車扱いの輸入自動車又は輸入自動車特別取扱制度(PHP)による輸入自動車に限り、1回当たり30台以上の台数をもって、運輸支局長等に申請する。	輸入自動車特別取扱制度(PHP)で認証された輸入自動車に対して、完成検査終了証の期限が切れる等、無効になった型式指定車に限り、出張予備検査の対象とすることを容認する。	PHP車による認証を受けた車については、国土交通省通達(平成14年3月29日 国土技第261号)で原則30台以上の申請台数が確保できれば、インポーター等の新車整備施設において、自動車検査独立行政法人職員による出張予備検査を受けることが可能となる。しかし、PHP車のプラン(特に、高級車)によっては、所定の申請台数が確保できないため、各販売店へ搬送後、持ち込みによる予備検査を受けたいケースがほとんどである。また、型式指定車についても、完成検査終了証の期限が切れる等、その有効性が無効になった場合は、持ち込みによる検査を受けたい。各販売店の業務負担にしている状況である。 現在の法制度では、PHP車以外の出張予備検査の実施は不可能な状況にあるが、本特例措置により、年間5万台の輸入を行うインポーターの例では、検査のための取り回し時間の短縮(月240時間)、検査持ち込み輸送の解消(月200台)が見込め、環境負荷の低減やコストの削減につながる。 代替措置 インポーター等は予備検査の年次・月次計画を作成し、自動車検査独立行政法人と定期的に協議する中で、施設内での出張検査の実施に最大限協力(相応のコスト負担)する。	C	IV	本提案は、国土交通省通達にある出張予備検査を申請するための必要台数(1回当たり30台以上の台数)を引き下げることには意図しておらず、その必要台数を確保するうえで対等となる自動車台数の追加を提案しているものであり、3月29日公表の国土交通省の回答によれば、「要員不足のため実施回数が増加していること」は困難であるというものであるが、代替措置で示したとおり、インポーターとして出張検査の実施に最大限協力(相応のコスト負担)することを確認し、ご提案の実施による環境負荷の低減やコスト削減等を踏まえ、再度検討をお願いしたい。	右提案主体からの意見に対して回答されました。	再検討要請	提案主体からの意見	F		国際輸入自動車特区	1 0 0 0 0 0	豊橋市、フォルクスワーゲングループ ジャパン株式会社、フィアットグループ オートモービルズジャパン株式会社、クライスラー日本株式会社、フォード・ジャパン・ミッド、ボルボ・カーズジャパン株式会社	愛知県	国土交通省	

管理コード	要望事項 (事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容-提案理由	措置の分類	措置の内容	各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	各省庁からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
120130	民間事業者による有料道路事業(道路整備特別措置法)の運営の実現	道路整備特別措置法第10条、第12条、第17条、第20条 等	地方道路公社は、国土交通大臣の許可を受けて、道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。	道路整備特別措置法では、一般国道又は都道府県道は改築し、料金を徴収できる者は地方道路公社及び道管理に限定しており、また、道路管理者の権限の代行についても地方道路公社のみで限定しているが、これらの制限を緩和し、民間事業者による有料道路事業(道路整備特別措置法)の運営を認める。	【事業の内容】 道路整備特別措置法の規制を資金を含めて緩和し、民間事業者による有料道路(道路整備特別措置法)の運営を認め、民間企業の経営ノウハウを活用することで、民間の事業機会を創出するとともに、良質な利用者サービスを提供する。 【提案理由】 昨年6月1日にPF法が改正され、コンセッション方式(運営権の付与)の制度化が一步進だったが、道路整備特別措置法に基づく有料道路については、国において有料道路制度全体のあり方を検討されている状況にあり、道路整備特別措置法については改正されておらず、民間事業者が有料道路の管理・運営を行うことは認められていない。そこで、構造改革特区制度を活用して民間事業者にも有料道路(道路整備特別措置法)の運営を認める。	—	—	ご提案の実現に向けて検討を進めるとし、具体的な方策については、今後ご相談させていただきます。	右提案主体からの意見に対して、措置の分類及び回答を検討された。	F	—	本県は、卓越した産業集積を背景に、我が国の産業経済を力強く牽引してきたが、今後も、高いポテンシャルを活かすつ、全世界からトモノ・カネを集め、「世界と開える愛知」を築き上げていくことを目指しており、その実現のためにも広く民間の経営ノウハウを積極的に活用するため、コンセッション方式など民間企業が事業主体として参入できる特別の措置を求めるものであり、是非、前向きにご検討いただきたい。		1 0 2 8 0 1 0	愛知県	愛知県	国土交通省	
120140	東部丘陵線(リニモ)駅周辺における高層下の建築規制の緩和	都市計画法第8条、第12条の5 建築基準法第40条、別表第2	建築基準法に基づく特定行政庁の許可により立地可能。	都市計画法では、市街化調整区域内における建築物の建築を制限し(第29条、34条、43条)、また、建築基準法第44条では、道路内の建築物について、公益上必要な場合など、商業施設など利用者の利便性に資する施設の建築は認められていない。都市計画法では、市街化調整区域内における開発行為や建築物の建築について許可制(第29条、第43条)としているが、高層下にある「道路」敷地における開発行為や建築物の建築が、通常の土地と同様に制限される。そこで、本提案により、リニモ駅周辺のリニモ及び県道力石名古屋線の高層下の有効利用及び手続きの簡素化を図ることとし、また、本件が認められた場合、高層下の有効活用を図ることができ、また、開発行為や建築物の建築が行われる箇所は高層下に限定されるため、無秩序に開発行為などが広がる懸念はない。	【事業内容】 リニモ駅周辺のリニモ及び県道力石名古屋線の高層下を、都市計画法第29条、43条及び建築基準法第44条の適用除外とすることで、駅周辺の高層下空間の活用可能性を広げ、駅利用者や周辺住民の利便性を向上させる施設を設置することにより、駅周辺に賑わいを創出する。 【提案理由】 ・建築基準法第44条では、原則として道路内での建築を禁止しており、例外的に建築が認められる場合を限定別挙している。このうち、今回該当する第2号では、「公益上必要な建築物に限定されており、商業施設など利用者の利便性に資する施設の建築は認められていない。 ・都市計画法では、市街化調整区域内における開発行為や建築物の建築について許可制(第29条、第43条)としているが、高層下にある「道路」敷地における開発行為や建築物の建築が、通常の土地と同様に制限される。 ・そこで、本提案により、リニモ駅周辺のリニモ及び県道力石名古屋線の高層下の有効利用及び手続きの簡素化を図ることとし、また、本件が認められた場合、高層下の有効活用を図ることができ、また、開発行為や建築物の建築が行われる箇所は高層下に限定されるため、無秩序に開発行為などが広がる懸念はない。	D		市街化調整区域での開発行為又は建築行為は、都市計画法第34条各号に規定する立地基準のいずれかに該当すれば、開発許可権者(都道府県知事、政令指定都市、中核市、特別市及び事務処理市町村の長)が許可できることになっている。また、ご指摘の高層の道路の路下下に設けられる建築物は建築基準法第44条の許可対象となる旨、政令第145条第2項に規定されており、提案主体である特定行政庁(提案主体である愛知県等)が、周囲の環境を害するおそれがないことと認めて許可した場合には建築が可能である。			D			1 0 2 8 0 2 0	愛知県	愛知県	国土交通省	
120150	航空法による建物等設置制限地区の容積率の緩和	建築基準法 第52条	地区計画の策定や総合設計等の制度を活用することにより対応可能。	航空法による建物等設置制限地区における準工業地域について、建築基準法で定められている容積率を緩和するものである。	【事業内容】 中部臨空都市の準工業地域について容積率(現行十分の三十)を十分の八十まで引き上げる。 【提案理由】 航空法による建物等設置制限地区は、45m(10-11階建て)までしか建設することができず上空の利用に制限がある。その代替措置として、容積率を緩和し、有効に空間を活用することができる。	D		ご提案理由の航空法による建物等設置制限地区による高さ制限のため上空の利用に制限あり、その代替措置として、容積率を緩和してほしいというご趣旨は不明であるが、容積率は、用途地域の指定と併せて、建築物の用途に応じた密度規制により、市街地環境を確保することを目的として、地方公共団体が決定する仕組みとなっている。また、地域の実情に応じた地区計画等の都市計画制度の活用や建築基準法第52条の5に基づき一定の空地を確保することにより周辺の市街地環境の整備に資すると認められる建築物について特定行政庁の許可の範囲内で容積率の緩和を可能とする制度(総合設計制度)の活用により容積率制限を緩和することが可能である。			D		1 0 2 8 0 3 0	愛知県	愛知県	国土交通省		
120160	農業用水を利用した小水力発電に係る水利使用許可権者の都道府県知事への移譲	河川法第9条、第23条、第24条、第26条第1項 河川法施行令第2条、第20条の2	1級水系について河川法第23条の許可を受けたものために取水した流水のみを利用する発電については、従属元の許可権者に許可申請をする必要があります。	地方分権改革の観点に立ち、農業用水を利用した小水力発電に係る水利使用許可権者をすべて都道府県知事に移譲し、事務手続きの迅速化を図る。	【事業内容】 農業用水を利用した小水力発電に係る水利使用許可の権限を都道府県知事に移譲する。 【提案理由】 平成23年3月31日に河川法施行令が改正され権限移譲が行われたものの、管理区間及び取水量の条件付け(1m3/未満)があり、本県において高いポテンシャルを有している大規模農業用水地域は権限移譲のメリットが生じない。	F	I、II	現在、行政刷新会議を中心に、エネルギー分野の規制・制度改革を検討しているところであり、平成24年2月に示された検討事項として小水力発電に関する事項もあげられているところです。農業用水など既存の許可水利権の範囲内で河川従属発電については、河川の流量への新たな影響が少ないことから、水利使用手続のあり方について検討することとしています。また、一定の流量や発電規模等の要件に該当する小規模な水力発電については、大規模な水力発電とは異なる取扱いとする方向で今後検討することとしています。その他、水利権取得申請について、手続の簡素化・円滑化に向けた対応を行うことを検討しています。			F	I、II	1 0 2 8 1 8 0	愛知県	愛知県	国土交通省		
120170	農業用水を利用した小水力発電に係る水利使用許可手続きの簡素化(河川区域内における従属発電)	河川法第23条、第24条、第26条 河川法施行規則第40条 「他の水利使用に従属する水利使用に係る添付図書の省略等について」(平成17年3月28日付河川局水政課水利調整室長、河川環境課流水管理室長 通知)	流水の占有のためのダム、堰、水門等の工作物の新築等が法第26条第1項(工事物の新築等の許可)の審査基準を満たしていることな安定的に当該水利使用の許可手続きを行っております。	河川区域内における農業用水に係る水利使用許可手続きの簡素化を図る。	【事業内容】 河川区域内に設置されているダムや頭首工等において、水利使用の許可を受けた範囲内での従属利用の場合は、水利使用許可手続きの簡素化を図る。 【提案理由】 平成17年度以降、河川区域「外」における農業用水を利用した従属発電については、水利使用許可手続きの簡素化がなされたものの、河川区域「内」に設置されたダムや頭首工等で従属発電を行う場合は新規の水利使用許可手続きを要するため。	C		河川区域内において発電所に係る工作物を設置する際には、河川の治水、利水、環境への影響や発電施設の洪水時の安全性について確認の必要があり、発電水利使用許可に最低限必要なものについて審査を行っているところです。			C	1 0 2 8 1 9 0	愛知県	愛知県	国土交通省			
120180	農業用水を利用した小水力発電に係る水利使用許可手続きの簡素化(慣行水利権における従属発電)	河川法第23条、第24条、第26条 河川法施行規則第40条 「他の水利使用に従属する水利使用に係る添付図書の省略等について」(平成17年3月28日付河川局水政課水利調整室長、河川環境課流水管理室長 通知)	旧河川法以前より取水している等により河川法の許可があったものとなす水利使用(以下「慣行水利権」という。)において従属発電を行う場合、以下の方法のいずれかで許可手続きを行っております。	慣行水利権における農業用水を利用した従属発電に係る水利使用許可手続きの簡素化を図る。	【事業内容】 慣行水利権の取水範囲内での従属利用で、他に影響を及ぼさない場合であって、地域住民・行政職員・学識者等で構成する地域協議会が認められた場合は、許可水利権と同様に水利使用許可手続きの簡素化を図る。 【提案理由】 慣行水利権の農業用水で従属発電を行う場合は、慣行から許可水利権への切り替え、または新規発電としての水利使用許可手続きを要するものではございません。	C		慣行水利権については、許可水利権とは異なり、取水を行う河川の流量、工作物の安全性等が審査されておりません。また、取水量報告が行われていないことから、届出量と実際の取水量であるか確認出来ないため、申請に当たり関係する添付書類を省略することはできません。			C	1 0 2 8 2 0 0	愛知県	愛知県	国土交通省			
120190	山間部の渓流等における新規小水力発電に係る水利使用許可手続きの簡素化	河川法第23条、第24条、第26条 河川法施行規則第40条	河川の流況等に照らし、河川の適正な利用及び流水の正常な機能の維持に支障を与えないことな安定的に当該水利使用の許可に係る取水を行えるものであることを、河川管理者が審査をしたうえで許可します。	他に影響を及ぼさない山間部の渓流等における新規小水力発電については、水利使用許可手続きの簡素化を図る。	【事業内容】 山間部の渓流等において小水力発電を新規に導入する場合、減水区間が軽微であるなど他に影響を及ぼさない場合は、水利使用許可手続きの簡素化を図る。 【提案理由】 美濃川流域など山間部の渓流等は地形的に落差に恵まれ、小水力発電のポテンシャルが高い。また、小水力発電のポテンシャルが高いが、河川環境に与える影響度や合理的な取扱いに基づいて判断できるような、海外事例等各種データの収集や調査・研究に着手する」とされていることから、現在調査を行っているところであり、引き続き調査を行い、維持流量設定手法の簡素化について検討していく予定です。	F	IV	河川区域内において発電所に係る工作物を設置する際には、河川の治水、利水、環境への影響や発電施設の洪水時の安全性について確認の必要があり、発電水利使用許可に最低限必要なものについて審査を行っているところです。			F	IV	1 0 2 8 2 1 0	愛知県	愛知県	国土交通省		
120200	市街化調整区域における、土地開発規制の緩和	都市計画法第29条、第34条、第43条	市街化調整区域での開発行為又は建築行為は、都市計画法第34条各号に規定する立地基準のいずれかに該当すれば、開発許可権者(都道府県知事、政令指定都市、中核市、特別市及び事務処理市町村(※)の長)が許可できることになっている。	市街化調整区域においては、その調整区域内における土地開発を、東日本大震災の影響等による電力不足の解消並びに地球温暖化対策に適合した設備を有する建築物にあっては、開発を許可する。具体的には太陽光発電設備を備えた、21世紀型の娯楽施設の建築を促進する。	市街化調整区域に隣接する。市街化調整区域内の敷地においては、従業者の高齢化並びに継承者不在が非常に大きな社会問題となっている。現行における市街化調整区域では、他の用途への転用が非常に難しく、いわゆる耕作放棄地の割合が増加しており、このままでは市街化調整区域に隣接する市街化調整区域は疲弊の一途をたどることとなる。また日本大震災の影響等による電力不足の解消並びに地球温暖化対策に適合した設備を有する建築物にあっては、娯楽施設に限り、ある一定の要件を満たせば、開発を許可する。具体的には太陽光発電設備を備えた、21世紀型の娯楽施設の建築を促進する。	C		娯楽施設は、一定の集客性が認められ、無秩序な市街化を引き起こすことから、都市計画法第29条又は第43条に規定する許可を適用除外とすることはできない。なお、市街化調整区域での開発行為又は建築行為は、都市計画法第34条各号に規定する立地基準のいずれかに該当すれば、開発許可権者(都道府県知事、政令指定都市、中核市、特別市及び事務処理市町村の長)が許可できることになっている。			C	1 0 3 1 0 4 0	株式会社 玉越	愛知県	国土交通省			

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府県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	各府県からの再検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府庁							
120210	工業専用地域における用途地域の緩和措置	都市計画法第8条、第12条の5 建築基準法第48条、別表第2	都市計画の変更や建築基準法に基づく特定行政庁の許可により立地可能。	尼崎臨海地域(国道43号以南)において、運河再生プロジェクト基本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1項本文及び別表第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 ・同法第48条第12項ただし書きにより、工業専用地域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、民間事業者にとっては、公聴会での意見聴取、建築審査会の同意等の手続きが煩雑で、公聴会等のための資料作成等の経済的負担や時間がかかるうえ、立地が認められない場合も法的には考えられるなどリスクが大きく、誘致促進の大きな障害となっている。 ・運河再生プロジェクト整備計画は、県、市、隣接する工場を所有する企業、地元住民等が構成される実行委員会の合意の下に策定されており、公益上やむを得ない区域及び建築できる飲食店の種類、規模をあらかじめ限定しておけば、法の定める許可手続きを省略しても工業の利便性を損なう恐れがない。 ・用途地域の変更は、工業生産環境を維持するという上位土地利用方針との整合性から考えられない。 ・他の都市計画の手法を活用する場合、市によるまちづくり計画案の策定等が必要となるが、先行事例がなく、市は慎重な態度であるため、まず特区による建築規制緩和により事例の発掘・積み上げを行う。 ・今回の提案の実現により運河再生プロジェクトの実施計画にあらかじめカフェ・レストラン等の立地可能場所や業態を定め、特区として広く周知することができれば、実現可能性が高く、運河周辺に賑わいの中核となる施設の誘致を促進することができることとなり、地域の活性化に寄与する。	・21世紀の尼崎運河再生プロジェクト基本計画に基づく実施計画は、県、市、隣接企業、地元住民等で構成する実行委員会において策定されており、飲食店の建築可能エリア、種類及び規模を事前に定めおけば、公聴会での意見聴取や建築審査会の同意等の法定手続きを省略しても工業の利便性を害する恐れがない。 ・特区により飲食店の立地可能場所として周知できれば、実現可能性が高く、運河周辺に賑わいの中核となる施設の誘致促進できることとなり、地域の活性化に寄与する。 ・なお、用途地域の変更は、工場生産環境を維持するという上位土地利用方針との整合性から考えられず、他の都市計画の手法を活用する必要があるため、先行事例がない場合も法的には考えられるなどリスクが大きく、事業者参加には不向きである。	D			右提案主体からの意見に対して回答されたい。						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・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代わりに、利害関係者の意見の聴取を行い、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を担保するための十分な手続きを経て行われるものとしており、また、地方公共団体の判断により、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、この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ため、庁内において十分に調整されたい。							1 0 3 4 1 3 0	兵庫県	兵庫県	国土交通省
120220	学校統廃合において小中学校児童生徒が使用する合同校舎における階段の寸法の取扱いの合理化	建築基準法施行令第23条第1項	小学校における児童用の階段の寸法は、16cm以下としなければならない。また、中学校における生徒用の階段の寸法は、18cm以下としなければならない。	学校統廃合において小中学校児童生徒が使用する合同校舎における設計基準の緩和 代替措置 「けあけ」の寸法は、小学校児童のために法的に配慮された寸法であることから、十分尊重する必要がある。このため、小学校児童用の教室や、児童の動線を中心に1階に集中させることで、影響を最小限とした。	学校統廃合に関して、児童の動線を工夫することにより、既存中学校校舎の利用を可能とする。 提案理由 本町においては、現在小学校が13校(児童数1,328人、1校平均102人)、中学校が4校(生徒数697人、1校平均174人)であるが、昨今の少子化傾向により、年々児童生徒数が減少している。このため、適正配置(学校統廃合)が喫緊の課題となっている。 また、今後の計画によっては、既存中学校の空き教室に近隣の小学校児童を通学させることも想定されることである。 しかし、小学校と中学校は校舎の設計基準が異なる。 特に階段の「けあけ」の寸法に差があることから、大規模な修繕工事が必要になり、地方自治体の財政運営に与える影響も大きいものがある。このため、「けあけ」の寸法について、中学校校舎の設計基準である18cm(小学校16cm)のまま、既存の中学校校舎利用を可能としたい。	D			提案主体は、貴省回答にある児童が階段を使用しないことは困難であるとしており、これを踏まえ、右提案主体からの意見に対して回答されたい。					成人に比べ明らかに歩幅が小さい小学校の児童が利用する階段に関しては現行基準上、日常安全確保の観点から階段のけあけの上限寸法を小さく設定しており、当該基準の見直しに関しては、勾配が急となった場合の安全性確保方策等に関し、関係機関等の意見も踏まえつつ検討した上で、全国で適用可能な措置として行う必要があると考えられる。							1 0 7 0 1 0	那須町	栃木県	国土交通省	
120230	公有水面埋立地における用途区分の柔軟化	・公有水面埋立法第2条及び第29条 ・公有水面埋立法の一部改正について(昭和49年6月14日港管第1580号、河政発第57号)記1(4) ・埋立地の有効利用により臨海部の活性化を図る必要がある区域における公有水面埋立法(大正10年法律第57号)第27条及び第29条の適用に係る特例措置について(平成17年6月27日国河政第28号、国港管第253号)記2(3)及び記4 ・埋立地の有効利用により臨海部の活性化を図る必要がある区域における公有水面埋立法(大正10年法律第57号)第27条及び第29条の適用に係る特例措置について(平成17年6月27日国河政第28号、国港管第253号)の一部改正について(平成23年3月9日国河政第147号、国港総第741号)	公有水面の埋立ては、国民共有の財産である公有水面を埋立て、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。埋立地の用途については「工業用途」で使用する場合は「製造業用地」に使用する場合は「物流施設用途」で使用する場合は「保管施設用途」とする必要がある。近年、SCM(サプライチェーン・マネジメント)の進展により、製造業と物流施設が連携し、両者が隣接して立地するケースが出てきており、その場合、物流施設も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と認めるところである。なお、地方公共団体が臨海部の活性化を図る必要があると認める区域については、工業用途については、従来の用途区分では特定が困難な利用形態や複合的な土地利用に対応する用途として「製造業用地」とすることができるように、用途区分の柔軟な運用を行う。	埋立地の用途のうち、「工業用途」については、統計法の規定による日本標準産業分類のうち中分類により定めるものとして運用されていたものを、一定条件下※で「製造業用地」と一括することができるように規制緩和がなされたことである。一方、「物流施設用途」については「保管施設用途」とする必要がある。しかしながら、近年、特に高性能で高品位な製品の生産・販売において、物流(ロジスティクス産業)は、商品の製造・物流・販売までの業務を管理し経営効率の最適化を図るSCMの中核をなす。製造と物流の両者が連携し隣接して立地するケースが出てきてくるなど、いままでない産業形態が現れており、埋立地の有効利用として、争ひ合のエリアを併用して区分することが困難になっている。したがって、経済活動の実態に即し、物流施設も含めて「製造業用地」とすることができるよう、用途区分の柔軟な運用を行う特例措置を講ずることにより、企業の立地需要にあわせた用途での土地の供給が可能となり、埋立地における企業誘致を促進することができる。 ※一定の条件 地方公共団体が作成する臨海部活性化計画を埋立地の有効利用により、臨海部の活性化を図るものと港湾管理者が認定した場合	D			右提案主体からの意見に対して回答されたい。 また、提案主体の要望が現行制度で実現可能であるか明確にされた。						1. 埋立地の用途は、埋立ての必要性を判断するうえで最も重要な一つであるため、「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1580号、河政発第57号)記1(4)により、なるべく具体的に記述する必要があり、「公有水面埋立業務便覧」5(1)13(1)③においても、「社会通念上、その用途により当該土地の利用が限定される程度の具体的な名称をもって記載を要する。」としていることである。 一方、公有水面の埋立ての免許基準においても、公有水面埋立法第4条第1項第3号により、「埋立地/用途が土地利用/環境保全二関連スル国土/地方公共団体(港務局/守備)ノ法律ニ基キ計画ニ連背セザルコト」が求められており、埋立地の用途について、埋立地及び周辺地域における土地利用上での整合性に関する関係を規定しております。 したがって、免許基準において、埋立地の用途については港湾計画との整合性が問われることから、同便覧において、「基本的」には、港湾計画書作成要領(昭和63年4月1日運輸省港湾局計画課)の2-8「土地造成計画及び土地利用計画」中の「表、土地利用区分」の小分類を基準として定めるものとする。」としております。 2. 「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1580号、河政発第57号)記1(4)により、なるべく具体的に記述することとしております。」「公有水面埋立業務便覧」5(1)13(1)②において、「工業用途」については、下記による他は、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ものとされており、②cで、「主たる工業用地の関連工業用地については、主たる工業用地と同一の用途として取扱う。」とされています。また、同便覧5(1)13(1)③において、「工業用途以外の用途については上記趣旨からして、社会通念上、その用途により土地が当該土地の利用が限定される程度の具体的な名称をもって記載を要する。」ことから、目的に応じた用途区分を設定することは可能と考えております。						1 0 4 1 0 1 0	大阪市	大阪府	国土交通省		