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	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各省庁からの再々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
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、各種乗客施設（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・継続的な運送で、3,000円等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送に適用される最寄の距離制運賃による額を事前に定めて運送の引受を行う。※運賃の距離制運賃・・・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運行時、特に近距離の場合の精算は、時間距離併用運賃が原則である。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・仕組みが分かり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、距離運賃とすることを提案する。 ＜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。駅の案内所でも2、3時間で気軽にタクシーを利用しやすいタクシーの提案を求められる。また物見型ではなくピンポイントで食や体験を楽しみたいという声も聞かれる。 ＜課題＞ 乗車中の体験を組み込んだ目的地が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運賃が時間貸切が適用される。しかし時間距離併用運賃を適用する場合は精算額がその距離による決定等が発生すると料金に大きく差がでるため、主催者としては運営しづらい。 タクシー乗務員を守るため認可運賃での精算が前提ではあるが、実情は「安待ちをしているタクシーも多いー稼働率が下がる→乗務員の士気も落ちる」という負のスパイラルの状態である。 ＜提案理由＞ 値下げによりタクシー業界に無理を強いるのではなく、少ない利幅でも積み上げることで利益を生むという考えにたち、移動率をあげ、乗務員の意識向上につなげたいと考える。距離運賃には精算が可能であれば精算額が事前に分かり、販売金額も設定しやすく多様なニーズに対応可能なテーマ性の高い入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点間における運送には、時間と距離を併用した運賃制が適用されております。これは、渋滞など乗務員の責によらない事由によりまたは無実時間を意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みる生じていた走行時間を短縮するための無謀な高速運転・信号無視等の問題を解決し、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、相当程度の運送収入が見込まれ、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り利用者利便の向上を図るため、時間距離併用制運賃の例外として認めている制度です。 ご提案の近距離ものの2点間の運送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する精算を行った場合、走行距離のみに応じて運賃が決まる距離制運賃があらゆる2点間の運送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なくなるおそれがあることから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たい。	本提案は、当協会が全国展売する旅行商品へ適用させることが目的であり、市内を走行するすべてのタクシーに適用させるものではありません。いただいた回答は、乗務員を守るためのものと思います。このご提案を実施することで状況が悪化することはないものと思えるが、と思います。現状、JRや航空機のように旅行商品への柔軟な料金設定ができませんが、事前に精算額を決められることは、新たな全国商品を売り出し、利用の幅を広げられるという点でメリットは大きいと思います。地方都市は、大都市とは違い、現行の制度により疎結過剰になっており、その状況から脱付出すためには新たな需要を生み出すことこそがタクシー業界を守ると考えての提案です。	C	—	平成2１年に公布・施行された「特定地域における一般乗用自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に対する乗参国院の附帯決議において、利用者の安全を確保する観点等から労働条件の悪化の防止を図ることを求められているところであり、これを踏まえ、運賃に係る審査基準の強化等の施策を講じたところです。 こうしたことから、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なくなるおそれがあるご提案を認めることはできません。 なお、今回の特区提案に対応することはできませんが、今後も、具体的なサービス内容について、東北運輸局を通じてご相談いただければと思います。	1 0 0 8 0 1 0 0	（社）八戸観光コンベンション協会	青森県	国土交通省
120020	新車登録前の輸入自動車（TDS認証）に対する限定とされた変更の容認	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譲渡する場合、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検査人に交付する。 また、型式の指定後に申請書の添付書面（自動車の構造、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の規定に適合することを証する書面）の記載事項について変更したときは、変更の承認を受けた場合に限り、完成検査終了証を発行することができる。 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、申請書の添付書面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、完成検査終了証を無効にしないこと容認する。	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実施しているが、そのほとんどを外注して実施している場合や販売店自らがなし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た、一括でのアクセサリ類等の取り付けの実施により多額が高まっている。 現行の法制度では、新車登録前にTDSやHP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、仕様の相違が別表「輸入自動車特別取扱制度における仕様の相違が軽微なものの取扱要領」による軽微なものに該当する とき は、標準的な仕様のものの変更にて認められるものであれば同様である。 なお、仕様の相違が別表「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書の交付を受けることで、新規検査等を申請する前に一括でアクセサリ類等の取り付けが可能であり、現行制度においても要望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たい	平成24年3月29日付公表の国土交通省の回答によれば、「別表」の範囲内の変更であれば輸入自動車特別取扱届出書（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）が別表「の範囲内の変更であれば輸入自動車特別取扱届出書に無効にならないと解して よろしかゝ。	D	—	提案主体からの意見のとおり。	D	—	豊橋市、フォルクスワーゲングループ ジャパン株式会社、クライス ラー日本株式会社、フォーク ルーブ 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・リミテッド、ボルボ・カーズ・ジャパン株式会社	1 0 0 1 0 0 2 0	国際輸入自動車特区	愛知県	国土交通省
120030	新車登録前の輸入自動車（PHP認証）に対する限定とされた変更の容認	輸入自動車特別取扱制度について（依命通達） 別紙　輸入自動車特別取扱要領第1，第3，第6 別表7	国は、輸入自動車特別取扱の届出があった場合、要変に応じ届出書の添付書面の記載内容が保安基準の規定に適合しているとされたときは、輸入自動車特別取扱届出書を交付する。 なお、輸入自動車特別取扱届出書の交付後に届出書の添付書面（車両諸元要目表、外観図及び外観写真、構造・装置の概要説明書、保安基準の規定に適合することを証する書面、騒音及び排出ガスの品質管理説明書）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面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実施しているが、そのほとんどを外注して実施している場合や販売店自らがなし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た、一括でのアクセサリ類等の取り付けの実施により多額が高まっている。 現行の法制度では、新車登録前にTDSやHP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	—	平成24年3月29日付公表の国土交通省の回答によれば、「輸入自動車特別取扱届出書（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）」が別表「の範囲内の変更であれば輸入自動車特別取扱届出書に無効にならないと解して よろしかゝ。 なお、仕様の相違が別表「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書の交付を受けることで、新規検査等を申請する前に一括でアクセサリ類等の取り付けが可能であり、現行制度においても要望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たい	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）を引き下げることは意図しておらず、その必要台数を確保するよう対策を講じるとともに、出張予備検査の増加を提案しているものであり、平成24年3月29日付公表の国土交通省の回答によれば、「妥員不足のため実施回数の増加に対応することは困難である」というのであるが、代替措置で示したとおり、インポーターとしては出張検査の実施に最大限協力（相応のコス負担含む）することを検討しており、要員の確保は可能であると考える。本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。	D	—	「ナンバープレートの為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平成24年3月に公表したところである。今後は平成24年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も、懇談会での「封印制度のあり方」の議論結果も踏まえつつ、引き続き検討することとしたい。 （これまでの経緯） 第1回懇談会（平成23年10月12日） ・懇談会の開催趣旨について ・意見交換 第2回懇談会（平成23年12月8日） ・ご当地ナンバーについて ・希望ナンバー制 第3回懇談会（平成24年2月7日） ・ナンバープレートの機能について ・ナンバープレートの見直しに伴う影響について 第4回懇談会（平成24年3月15日） ・中間とりまとめについて 中間とりまとめの公表（平成24年3月26日） 中間とりまとめのパブリックコメント（平成24年3月26日～4月24日） （今後の予定） 平成24年夏頃を目途に懇談会としての最終とりまとめ	右提案主体からの意見に対して回答されたい。 また、「ご当地ナンバー」については、懇談会において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平成24年3月に公表したところである。今後は平成24年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も、懇談会での「封印制度のあり方」の議論結果も踏まえつつ、引き続き検討することしたい。	平成24年5月16日付公表の国土交通省の回答によれば、「懇談会での「封印制度のあり方」の議論結果を踏まえつつ、別途検討することしたい」というものであるが、本提案の実現に向けて、同懇談会に関する公式な場において提案内容を満たす措置の検討を行い、構造改革特区で実施する等の方針を含む組織を立ち上げていくと解してよろしかゝ。なお、本提案については、全国シェアの約5割の輸入自動車を取扱っている当地域に限定することで、環境負荷の低減やコスト削減等のメリットを最大限享受できると考えられるので、完成検査終了証の期限切れの事態の発生を検証するまで、PHP車に対する出張予備検査の要件の緩和について、構造改革特区としての対応について再度検討をお願いしたい。	F	—	ナンバープレートを巡る環境は、近年大きく変化してきており、今後どのような方向性を目指していくか、現在「ナンバープレートの為り方に関する懇談会」で議論しているところであり、表示内容や形状等、登録自動車のナンバープレートを巡る様々な事項について、現行制度の該本的な見直しも視野に入れ、検討を行っているところである。 自治体の提案については、同懇談会等の公式な場において個別具体的に検討することは予定していないが、今後、懇談会の結果を踏まえたナンバープレートに係る制度見直しの一環として検討することしたい。	1 0 1 0 0 3 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・リミテッド、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者とし容認	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 封印取付け要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者から真正な封印が正常な状態で施されている場合に、自動車登録番号と自動車登録番号標との真正性を確認出来る。 ・　当該ロボットについては、昼間のみ運行するものにあっては、前照灯及び後部反射器の基準の緩和が可能となるよう措置されている。	封印の取り付けについて、新車登録施設を有する インポーター等に限り、全国のナンバープレートの封印取付代行者として容認する。	PHP車に限定して実施されている出張予備検査の要件を緩和し、インポーター等の新車整備施設ラインを最大限活用した出張予備検査の実施を促進することで、自動車検査独立行政法人への持ち込み検査を最小限に抑えることが可能になり、検査の為の取り回し時間の短縮、検査持ち込み輸送の解消が図れ、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、臨海部に立地した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。 PHP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　国自技第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車のブランド（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ているケースがほとんどである。また、型式指定車については、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対しては、出張予備検査の対象とすることを容認する。 現行の法制度では、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、検査の為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（相応のコスト負担含む）する。	C	—	外国製品の輸入促進を目的として設けられた輸入車特別取扱制度の一環で出張予備検査を行っているとのことであるが、ご提案の申請台数の引き下げや対象となる自動車の追加を行った場合、実施回数の増加が見込まれることとなるが、要員不足のため実施回数の増加に対応することは困難である。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。 また、要員不足に対応するため、出張予備検査の民間への委託等の措置を講じることができないか回答されたい。	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）を引き下げることは意図しておらず、その必要台数を確保するよう対策を講じるとともに、出張予備検査の増加を提案しているものであり、平成24年3月29日付公表の国土交通省の回答によれば、「妥員不足のため実施回数の増加に対応することは困難である」というのであるが、代替措置で示したとおり、インポーターとしては出張検査の実施に最大限協力（相応のコス負担含む）することを検討しており、要員の確保は可能であると考える。本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。	F	—	ご提案のPHP車に対する出張予備検査の出張回数について、インポーター側の支援協力を機能的に活用することで、インポーター側の負担を軽減し、出張予備検査の円滑な運用が図られるよう、回数増加の方向で検討して参ります。 なお完成検査終了証の期限れ事態に対応する必要性については、その実態を踏まえつつ慎重に検証する必要があると考えております。	右提案主体からの意見に対して回答されたとともに、検討スケジュール及び検討主体等について示されたい。	平成24年5月16日付公表の国土交通省の回答によれば、「出張予備検査の円滑な運用が図られるよう、回数増加の方向で検討していく」というものであるが、PHP車に対する出張予備検査の回数増加については、必要台数の引き下げ等の要件の緩和に関して、検討いただけると幸いと存じます。なお、本提案については、全国シェアの約5割の輸入自動車を取り扱っている当地域に限定することで、環境負荷の低減やコスト削減等のメリットを最大限享受できると考えられるので、完成検査終了証の期限切れの事態の実態を検証するまで、PHP車に対する出張予備検査の要件の緩和について、構造改革特区としての対応について再度検討をお願いしたい。	F	IV	構造改革特区としての対応として、インポーター側の支援協力等による出張検査体制の確保により、出張予備検査の円滑な運用が図られるよう、出張予備検査の要件緩和等の弾力的な運用について、国土交通省及び自動車検査独立行政法人を中心に検討を行い、本年度中にその結論を得ることとします。	1 0 1 0 0 4 4 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・リミテッド、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、新型型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係る予備検査の実施について、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対しては、出張予備検査の対象とすることを容認する。	PHP車に限定して実施されている出張予備検査の要件を緩和し、インポーター等の新車整備施設ラインを最大限活用した出張予備検査の実施を促進することで、自動車検査独立行政法人への持ち込み検査を最小限に抑えることが可能になり、検査の為の取り回し時間の短縮、検査持ち込み輸送の解消が図れ、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、臨海部に立地した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。 PHP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　国自技第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車のブランド（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ているケースがほとんどである。また、型式指定車については、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ており、各販売店の業務を圧迫している状況である。 現行の法制度では、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、検査の為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（相応のコス負担含む）する。	C	—	外国製品の輸入促進を目的として設けられた輸入車特別取扱制度の一環で出張予備検査を行っているとのことであるが、ご提案の申請台数の引き下げや対象となる自動車の追加を行った場合、実施回数の増加が見込まれることとなるが、要員不足のため実施回数の増加に対応することは困難である。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。 また、要員不足に対応するため、出張予備検査の民間への委託等の措置を講じることができないか回答されたい。	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）を引き下げることは意図しておらず、その必要台数を確保するよう対策を講じるとともに、出張予備検査の増加を提案しているものであり、平成24年3月29日付公表の国土交通省の回答によれば、「妥員不足のため実施回数の増加に対応することは困難である」というのであるが、代替措置で示したとおり、インポーターとしては出張検査の実施に最大限協力（相応のコス負担含む）することを検討しており、要員の確保は可能であると考える。本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。	F	—	ご提案のPHP車に対する出張予備検査の出張回数について、インポーター側の支援協力を機能的に活用することで、インポーター側の負担を軽減し、出張予備検査の円滑な運用が図られるよう、回数増加の方向で検討して参ります。 なお完成検査終了証の期限れ事態に対応する必要性については、その実態を踏まえつつ慎重に検証する必要があると考えております。	右提案主体からの意見に対して回答されたとともに、検討スケジュール及び検討主体等について示されたい。	平成24年5月16日付公表の国土交通省の回答によれば、「出張予備検査の円滑な運用が図られるよう、回数増加の方向で検討していく」というものであるが、PHP車に対する出張予備検査の回数増加については、必要台数の引き下げ等の要件の緩和に関して、検討いただけると幸いと存じます。なお、本提案については、全国シェアの約5割の輸入自動車を取り扱っている当地域に限定することで、環境負荷の低減やコスト削減等のメリットを最大限享受できると考えられるので、完成検査終了証の期限切れの事態の実態を検証するまで、PHP車に対する出張予備検査の要件の緩和について、構造改革特区としての対応について再度検討をお願いしたい。	F	IV	構造改革特区としての対応として、インポーター側の支援協力等による出張検査体制の確保により、出張予備検査の円滑な運用が図られるよう、出張予備検査の要件緩和等の弾力的な運用について、国土交通省及び自動車検査独立行政法人を中心に検討を行い、本年度中にその結論を得ることとします。	1 0 1 0 0 4 4 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・リミテッド、ボルボ・カーズ・ジャパン株式会社	愛知県	国土交通省
120060	沖縄県内で石油製品の製造又は原油等の貯蔵を行う企業による石油製品等の沖縄一日本本土間の内航輸送に対する船舶法の規制緩和	船舶法第3条	日本各港間の輸送（貨物及び旅客）は、原則日本籍船でなければ行うことができない。	沖縄県内で石油製品の製造又は原油等の貯蔵を行う企業による石油製品、貯蔵した原油及びバイオ燃料の日本本土への輸送（貯蔵の場合は、沖縄県外へ輸送されるものに限る）、並びに沖縄県内で製造する目的で本土から沖縄県へ輸送される原油その他の原料については、「外国貿易船による国内輸送が可能となる3船舶法の規制の緩和を要望するもの。	沖縄県は九州から約680km、東京から約1600kmと日本本土から隔絶した「島嶼県」で、物流は専ら海上輸送に依存している。県内で唯一、石油製品製造事業を行う南西石油は、売上総で県内第1位、製造業出荷額の約3分の1を占める県経済上極めて重要であるだけでなく行政、軽油等の県内需要の約6割、沖縄電力の発電用重油の大部分、離島の発電燃料及び航空自衛隊の航空用燃料の全量を供給する等、県民生活を支えている。「通産品」である石油製品は、製造過程でガソリン、軽油、重油、ガス等が連鎖的に生産される。同社は、本土電力会社等に発電用重油等を供給しているが、企業の海外調達が拡大するなか、内航船による高い輸送費は、海外精油所との競争力を失わせており、県内需要の乏しい油種等の本土市場への低廉且つ円滑な輸送環境の確保は、県内での安定的な精油所運営にとって死活的に重要な課題であり、琉球政府が護岸・集積させた石油精製企業が本土復帰後、次々撤退した要因の一つともなっている。また県内では、撤退した石油企業のタンクの一部を使って原油の国家備蓄が行われている。特に東北大震災後、本土と隔絶した地震等の同時被災を回避できることが注目され県内にデータセンターの集積が加速しているが、規制が緩和されれば、エネルギー企業のBCMの観点からも、原油の貯蔵・中継拠点としての可能性が大きく高まる。沖縄にはすでにANAの国際貨物中継基地という貴重な物流モデルがある。今回の提案は、我が国のエネルギー安全保障を高めるとともに、産業の空洞化に歯止めをかけ、沖縄県における石油関連産業を再生、本県経済の活性化に資するものである。 以上により、提案のあった事項については、特区としての対応は困難である。	右提案主体からの意見に対して回答されたい	沖縄県は、日本本土から隔絶した「島嶼県」で、国内唯一、陸上輸送インフラの恩恵を受けられず物流を専ら海上輸送に依存する沖縄県の特殊事情に鑑み、県民生活及び産業全体のライフラインであるエネルギーに限定し、外国籍船による内航輸送の緩和措置を求めるものであり、当該特区の認定が全国に波及する余地はない。また、本県の石油の海上輸送取扱量は、全国のわずかの．6%に過ぎず、求める緩和措置がわが国の内航海運事業者及び雇用全体への甚大な影響を与えるとい う国土交通省の回答には事実誤認があると考える。本提案は、本県の石油産業の再生、活性化はもとより、わが国のエネルギー安全保障を高めるとの言い 葉に、国民の理解を求めるものである。 以上により、提案のあった事項については、特区としての対応は困難である。	C	—	国内沿岸輸送（カボタージュ）は、自国海運業・自国船員の維持、国内安定輸送の確保等の観点から、自国内の物資又は旅客の輸送は原則として自国籍船に限ることが国際的な慣行となっている。主要海運国において維持されている制度であって、我が国においては船舶法第3条により原則禁止されている。 上記の趣旨に鑑みると、提案のあった事項については、沖縄県のみならず、我が国全体の内航海運事業者及び船員の雇用全体に甚大な影響が生じ、我が国における安定輸送の確保に支障が生じるおそれがある。 なお、平成21年の構造改革特区（第16次）における沖縄県からの提案を受け、沖縄振興特別措置法に規定する「特別自由貿易地域」又は「自由貿易地域」に立地する企業が国地域で製造等を行った貨物のうち、沖縄県又は沖縄県が指定する港湾がその旨の証明をしている貨物については、船舶法第3条に基づく国土交通大臣の特許として、日本の船舶運航事業者が運航する外国籍船又は二国間の相互主義に基づく外国籍船での日本本土への輸送を特例措置として認めているところであるが、本特例措置は沖縄県の地理的特殊性並びに上記「特別自由貿易地域」及び「自由貿易地域」制度の趣旨等を踏まえたものである。 以上により、提案のあった事項については、特区としての対応は困難である。	右提案主体からの意見に対して回答されたい	本要望は、日本本土から隔絶した国内唯一の島嶼県である沖縄県における エネルギーの安定確保を図る措置であり、本県で行われている原油の国家備蓄と併せ、本県の日本本土を含むアジア[における「地理的優位性」を生かした貯蔵・配送機能の強化による、本県の石油産業の再生、活性化を図る措置である。本土～沖縄の海上輸送を担う、県内船社である琉球海運は、油槽船による輸送を行っておらず、同社の海運事業への影響はない。また、本県においては米軍貨物の輸送についての緩和が認められており、韓国でも同様の港湾の振興のため、国の限定的に規制の緩和が行われている。以上の事情を鑑み本要望による規制緩和の再考を願いたい。	C	—	国内沿岸輸送（カボタージュ）は、自国海運業・自国船員の維持、国内安定輸送の確保等の観点から、自国内の物資又は旅客の輸送は原則として自国籍船に限ることが国際的な慣行となっている。主要海運国において維持されている制度であって、我が国においては船舶法第3条により原則禁止されている。 上記の趣旨に鑑みると、提案のあった事項については、沖縄県のみならず、我が国全体の内航海運事業者及び船員の雇用全体に甚大な影響が生じ、我が国における安定輸送の確保に支障が生じるおそれがある。 本要望は、日本本土から隔絶した「島嶼県」で、国内唯一、陸上輸送インフラの恩恵を受けられず物流を専ら海上輸送に依存する沖縄県の特殊事情に鑑み、県民生活及び産業全体のライフラインであるエネルギーに限定し、外国籍船による内航輸送の緩和措置を求めるものであり、当該特区の認定が全国に波及する余地はない。また、本県の石油の海上輸送取扱量は、全国のわずかの．6%に過ぎず、求める緩和措置がわが国の内航海運事業者及び雇用全体への甚大な影響を与えるとい う国土交通省の回答には事実誤認があると考える。本要望は、本県の石油産業の再生、活性化はもとより、わが国のエネルギー安全保障を高めるとの言い葉に、国民の理解を求めるものである。 以上により、提案のあった事項については、特区としての対応は困難である。	1 0 2 0 0 0 1 0	沖縄県	沖縄県	国土交通省
120070	「105・1222措置型移動支援ロボットの公道実証実験事業における④	①道路交通法（昭和35年法律第105号）第77条 ②国土交通省関係構造改革特別区域法第二条第三項に規定する省令の特例に関する措置及びその適用を受ける特定事業を定める省令第一条の規定により準用する道路運送車両法の保安基準第五十五条第一項に規定する国土交通大臣が告示で定めるものを定める告示（平成二十三年国土交通省告示第二百九十六号）第3号 ③国土交通省関係構造改革特別区域法第二条第三項に規定する告示の特例に関する措置及びその適用を受ける特定事業について定める告示（平成十七年国土交通省告示第千四百七十九号）第3条	・　実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準において、搭乗型移動支援ロボットが道路運送車両法の保安基準に適合し、又は同基準の緩和措置を受けた灯火装置を備えていない場合には、実施時間を日出時から日没時までの時間に限ることとしている。 ・　当該ロボットについては、昼間のみ運行するものにあっては、前照灯及びブレーキ等の基準の緩和が可能となるよう措置されている。	構造改革特区の特定事業105・1222の「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」における、ロボット公道実験事件の緩和を要望するもの。	つくば市では、「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」について「つくばモビリティロボット実験特区計画」の認定を受け、ロボットの公道実験を行って来た。これまでの実験により、ロボットの有効性・機動性・安全性について一定の確認をすることができたことから、今後、ロボットの実利用を目指したより実環境での社会実験を行いたい。これまでの実験結果については、別紙の実験報告書を参照いただきたい。 1．ついては、実証実験に係る道路使用許可の基準や道路運送車両の保安基準に関して、以下の点について実施要件の緩和を要望する。 4．夜間走行する場合の、保安基準を満たす前照灯の設置 現状では夜間走行実験を行うためには保安基準を満たす前照灯の設置が義務づけられている。これから夜間の実験を行うことを検討しているが、歩道を走行する際、保安基準を満たす前照灯は眩しすぎて対向する通行者に対して危険でもあると考えられる。歩道走行には自転車程度の前照灯で十分であり、その程度の照度の前照灯の設置が望ましいと考えられる。	D	—	現在に、「ナンバープレートの為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為り方についても、幅広い観点から検討を進めていくところであり、ご提案の内容も踏まえて、検討を深めて参りたい。	右提案主体からの意見に対して回答するとともに、検討スケジュール及び検討状況を示されたい。	平成24年2月29日付公表の国土交通省の回答によれば、「ナンバープレートの為り方に関する懇談会」において、封印制度のあり方についても検討を深めて参りたい」というものであるが、同懇談会に関して、本提案の実現に向けて、提案内容を満たす措置の検討を行い、結果を公表していく解してよろしかゝ。なお、本提案については、全国シェアの約5割の輸入自動車を取扱っている当地域に限定することで、環境負荷の低減やコスト削減等のメリットを最大限享受できると考えられるので、封印制度が存続している現状において、構造改革特区としての対応について再度検討をお願いしたい。	F	—	「ナンバープレートの為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平成24年3月に公表したところである。今後は平成24年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も、懇談会での「封印制度のあり方」の議論結果も踏まえつつ、引き続き検討することしたい。 （これまでの経緯） 第1回懇談会（平成23年10月12日） ・

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	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々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
120080	離島航路事業者が行う周辺運航事業の実施円滑化	海上運送法第20条第2項	旅客船(旅客定員13人以上)による人の運送をする事業については、①一般旅客定期航路事業等(以下「定期航路事業等」)の、一定の航路に定航し運送を行う事業と、②それ以外の「人の運送をする不定期航路事業」(海上運送法第20条第2項、以下「不定期航路事業」)に区分され、定期航路事業等については、高い公共性等から、その事業の適性等を確認するための許可制とし、人の運送をする不定期航路事業は届出制としている。 一定の航路に該当するか否かについては、航路就航としての反復性・定型性が認められるかどうか総点から、年間3日以内の運航(運航回数制限なし)であれば、一定の航路に該当しない(即ち、定期航路事業には該当しない)ものとして扱うという一部柔軟な取扱いをしている。	海上運送法の規定に基づく(指定区間を運航する離島航路事業者が船舶等の空き時間に実施する周辺事業(不定期航路事業)を実施する場合、同法第21条第1項の旅客不定期航路事業の許可を不要とし、届出で実施できるようにする。	海上運送法の規定に基づく指定区間を運航する離島航路事業者が船舶等の空き時間に周辺事業を実施する場合、年間3日を超える運送の場合は許可が必要であるが、観光客等からの周辺の要望に機動的かつ弾力的に対応できるよう許可を不要とし、届出で実施できるようにする。 ・このことにより、島を訪れる観光客が増え、「生活航路」である定期旅客船の利用者増加に繋がり、欠損に対する国及び地方公共団体の補助額の抑制が図られるとともに、離島航路の安定的な維持・確保が図られる。 ・既存の航路事業者が船舶等の空き時間に行う周辺事業であるため、安全確保や利用者保護のための方策については満たすことができる。 ・指定区間で運航する航路事業者が船舶等の空き時間に周辺事業を実施する場合を想定しており、周辺事業を実施しなくても発生する減価償却費等は、本来の「生活航路」を維持していくうえで必要な経費であり、離島航路補助を観光を目的とした事業に充てようとするものではない。	右提案主体からの意見に対して回答されたい		C	—	・既存の航路事業者であっても新たな航路で事業を実施する場合には、安全運航、利用者保護の観点から事業開始前に、就航航路毎に航路運航の安全性、安全管理体制や船客保険の付保状況などについて審査する必要があり、また、反復就航のに行われる事業となる場合については、安全・適切な運航が担保されるよう、必要な場合には、事業改善等の命令に加えて事業停止等の措置を行うことができる許可制とすることが適当である。 ・なお、補足資料によると、届出を要望される理由は、届出事業ならば減価償却費等一部経費について補助航路事業と区分経理せずに行うことができるとのことであるが、この点については、現行は3日以内という期間の短さ及びこれに伴う支援の影響度が小さいことに鑑み、離島航路補助と、別途区分経理を求めるまでは難しいことから区分経理を要せずに許可しているものであり、届出事業であることをもって認めているという性格のものではない。よって、ご要望のケースについては、仮に許可を新しない届出事業となったとしても、その内容を個々れば、補助航路とご要望のように(年3日以内と同様に)取り扱うことはならない。 ・離島航路補助は、離島住民の生活航路を維持・改善する事を目的として、そのために限りある国費から真にやむを得ない運航欠損に対しての補助するものであり、要望のケースについては、集客のための旅客サービス事業であっても、観光客等に対する周辺事業として所要の費用を伴ってサービスが提供され、それによる収入が多少なりとも見込まれるほど、区分経理されるべきものであり、このことは事業自体の許可の要否で変わるものではない。 ・今般提出のあった補足資料によりご要望内容の詳細を把握することができたが、それに鑑みれば、本提案は規制の緩和等を対象としたものとは言えず、補助金の算定方法の変更という財政上の措置に関する要望に該当するものと考える。 ・なお、離島航路補助金の制度面等で不明な点があれば、運輸局等を通じてご相談いただきたい。	右提案主体からの意見に対して回答されたい	・離島航路事業者が実施する周辺事業であり、安全確保や利用者保護のための方策については、満たすことができる。 ・周辺事業に係る安全性や離島航路補助制度の安定性等を担保する観点から、規制緩和の対象を、補助航路を運航する航路事業者や指定区間のサービス基準の「空き時間」に限定しているのであり、問題は無いと考える。 ・以下のことについて明確に回答いただきたい。 ①国土交通省からの回答では、「本提案は規制の緩和等を対象としたものとは言えず、補助金の算定方法の変更という財政上の措置に関する要望に該当する」との意見であるが、現行制度の運用の見直し・弾力化を認める余地はあるのか。 ②このような規制緩和や現行制度の運用の見直し、弾力化が認められないとするならば、問題の本質はどこにあるのか、他の補助航路への波及なのか、それとも補助航路同様に経営が厳しい補助航路外の航路事業者への波及なのか。	C	—	①については、既存の航路事業者であっても周辺航路について新たに実施する場合には、海上運送法第21条第1項の旅客不定期航路事業の許可が必要であり、また、離島航路補助は、離島住民の生活航路を維持・改善する事を目的としてあることから、周辺サービス事業に係る収支は適切に区分経理される必要がある。 ②について、平成24年3月29日付け、平成24年5月16日付けで回答申し上げたとおり、既存の航路事業者であっても、規模的に行われる事業を実施する場合については、安全確保及び利用者保護の観点から許可制の対象とする必要があること、離島航路補助は、離島住民の生活航路を維持・改善するために限りある国費から真にやむを得ない運航欠損に対してのみ補助するものであり、安全のケースについては、集客のための旅客サービス事業であっても、観光客等に対する周辺事業として所要の費用を伴ってサービスが提供され、それによる収入が多少なりとも見込まれるほど、区分経理されるべきものであり、このことは事業自体の許可の要否で変わるものではないのである。 なお、許可申請の期間の短縮等については、現行制度の弾力的な運用によって対応できる場合もあるため、それらについては運輸局等を通じてご相談いただきたい。		1034060	兵庫県、南あわじ市	兵庫県	国土交通省
120090	電動カートの軽自動車として登録及び車検の免除	道路運送車両法第3条、第58条 道路運送車両法施行規則第2条、第35条の2、別表第1	自動車の種別については、道路運送車両法施行規則別表第1に定めている。 道路運送車両法施行規則第35条の2に定めている。	これから購入または既に有する軽自動車のうち、内燃機関以外を原動機とし、その定格出力が3kw以下、かつ、最高速度20キロメートル毎時未満のものにあっては軽自動車として登録できるようにした上で、道路運送車両法施行規則第35条の2に規定する検査対象外軽自動車としていただきたい。	輪島市内では、市内でイベントが実施される場合、地域の賑わい創出を目的として、民間企業が中心となり、祭事として、道路使用許可を得て歩道等を閉鎖し、電動カートによる送迎の実験を行っている。 電動カートによる送迎等は、地域のにぎわいづくりに資するものであると考えられ、更に、高齢化が進む地域においては、電動カートは、生活の足として期待できるものであると考えております。 ついては、上記の理由から、求める措置の具体的内容のとおり、検査対象外軽自動車の要件を緩和していただきたい。			C	—	提案のあった電動カートを公道走行させるためには、安全確保、環境保全の基準(保安基準)に適合させる必要があります。これは検査対象であるか否かに関わらず必要であり、検査対象外軽自動車であっても、保安基準への適合義務が免除されるわけではありません。			C	—				輪島商工会議所	石川県	国土交通省
120100	公営住宅の入居資格の緩和	公営住宅法　第23条	公営住宅制度については、日本国憲法第25条の規定に基づき、国及び地方公共団体が協力して、これを住宅に困窮する低額所得者に対して低廉な家賃で賃貸等することにより、国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与することを目的とするものであり、「低額所得者」の具体的な要件として、①収入基準、②本来階層については収入分位25%に相当する金額(21万4千円)以下で事業主体が条例で定める金額、③本来階層については収入分位25%に相当する金額(15万8千円)を超えないことと規定しているところ。 ※収入分位25%とは、全国の2人以上世帯を収入の低い順に並べ、収入の低い方から4分の1番目に該当する収入に相当する分位をいう。	公営住宅の入居資格の収入基準を越えても入居可能にすること。	公営住宅法第23条では、入居資格として収入基準が設定されているため、収入基準を超えての入居が出来ない状況である。 久万高原町は、平成16年の町村合併以後も過疎化が進み、町の周辺地域ではより過疎化が進行している。町の中心部では住宅の需要も多いが、一部の住宅では募集をしてもほとんど応募がない状況で空家状態が続いていたため、収入基準を超えての入居を認めの入居者の幅を広げる事で、住宅を有効利用し老朽化を防止すると共に空家の解消を図りたい。 金額の上限との設定は無く、入居対象を広げる事で空家を解消したい。			D	—				D	—				久万高原町	愛媛県	国土交通省
120110	公営住宅の家賃規定の柔軟な運用	公営住宅法　第16条	公営住宅の家賃は、住宅に困窮する低額所得者にとって、適切で公平な入居者の負担を実現するために、応能応益方式とされているとされ、具体的には入居者の収入に応じて設定される家賃算定基礎額に、①市町村の立地条件を表す市町村立地係数、②当該公営住宅の床面積の広さを表す規模係数、③当該公営住宅の老朽化の程度を表す経過年数係数及び④公営住宅の設備等の利便性を表す利便性係数を乗じることで算定される。	公営住宅の家賃規定に入居可能にすること。	公営住宅法第16条では、公営住宅の家賃は政令で定めるところにより、事業主体が定めている。 久万高原町は、平成16年の町村合併以後も過疎化が進み、町の周辺地域ではより過疎化が進行している。町の中心部では住宅の需要も多いが、一部の住宅では募集をしてもほとんど応募がない状況で空家状態が続いていたため、家賃規定を柔軟に運用し入居者の幅を広げる事で、住宅を有効利用し老朽化を防止すると共に空家の解消を図りたい。 所得分位でない料金設定(定額)等を可能とし、入居対象を広げる事で空家を解消したい。			D	—	公営住宅の家賃については、公営住宅の有する利便性に応じ、事業主体が一定の範囲を持って定めることとされている(法施行令第2条第1項第4号)。 そのため、現行の公営住宅制度においても、事業主体の裁量により柔軟な家賃の設定は可能である。			D	—				久万高原町	愛媛県	国土交通省
120120	公営住宅における居住の必要のない利用に関する緩和	公営住宅法　第1条、第23条 特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律　第1条、第3条 特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律施行規則　第7条 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	公営住宅制度は、日本国憲法第25条の規定に基づき、国及び地方公共団体が協力して、健康で文化的な生活を営むに足りる住宅を整備し、これを住宅に困窮する低額所得者に対して低廉な家賃で賃貸等することにより、国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与することを目的とするものであり、特定優良賃貸住宅制度は、中堅所得者等の居住の用に供する居住環境が良好な賃貸住宅の供給を促進するための措置を講ずることにより、優良な賃貸住宅の供給の拡大を図り、もって国民生活の安定と福祉の増進に寄与することを目的とするものであり、例えば富裕層の一時的なリゾート滞在等を目的とするものではない。	公営住宅の入居資格を緩和し、住所を置かなくても入居を可能にすること。	公営住宅法第23条及び特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律施行規則第26条では、入居資格として居住することが設定されているため、居住しない場合は入居が出来ない状況である。 久万高原町は、平成16年の町村合併以後も過疎化が進み、町の周辺地域ではより過疎化が進行している。町の中心部では住宅の需要も多いが、一部の住宅では募集をしてもほとんど応募がない状況で空家状態が続いているため、居住しない場合の入居を認めの入居者の幅を広げる事で、住宅を有効利用し老朽化を防止すると共に空家の解消を図りたい。 住民票の異動無しで入居可能とし、入居対象を広げる事で空家を解消したい。			D	—	公営住宅制度は、住宅に困窮する低額所得者に対して低廉な家賃で賃貸することを目的とし、特定優良賃貸住宅制度は、中堅所得者等の居住の用に供する住宅の供給を目的とするものであるが、本来の入居対象者の入居が限定される範囲内で、地域の実情に対応した弾力的な活用ができることとなっている。 このため、町の過疎化が進み、募集をしてもほとんど応募がなく、公営住宅等に空家が生じている事情があれば、補助金適正化法第22条に基づく目的外使用の承認を得ることにより、その活用を図ることが可能となっている。			D	—				久万高原町	愛媛県	国土交通省
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を新設又は改築し、料金を徴収できる者は地方道路公社及び道路管理者に限定しており、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に限定しており、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PFI法が改正され、コンセッション方式(運営権の付与)の制度化が一歩進んだが、道路整備特別措置法に基づく有料道路にあっては、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)の運営を認めようとするものである。			—	—	ご提案の実現に向けて検討を進めることとし、具体的な方策については、今後ご相談させていただきたい。	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い。	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しつつ、全世界からヒト・モノ・カネを集め、「世界と競える愛知」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民間活力を活かした地域づくりが必要と考えている。このことから、有料道路の分野においても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。	F	—	国土交通省としては、ご提案の「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」に向けて検討を進めることとし、具体的な方策については、今後ご相談させていただきたいと考えているが、構造改革特別区域として実現するためには、構造改革特別区域に対し適切な経済的社会的効果を及ぼすことを整理する必要があり、そのためにも、まず貴県において提案事項についての具体的内容をお示し頂きたい。			F	—				1028010	愛知県	愛知県	国土交通省
120140	東部丘陵線(リニモ)駅周辺における高架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48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において建築審査会の同意を得た建築物以外の建築を制限しているため、リニモ駅周辺のリニモ及び県道力石名古屋線の高架下を同法の適用除外とする。	【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架下を、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、駅周辺の高架下空間の活用の可能性を広げ、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など有効利用することにより、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列挙している。このうち、令回該当する第2号では、「公益上必要な建築物」に限定されており、商業施設などは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、高架下にある「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架下の有効利用及び手続きの簡素化を図ることとしたい。 ・ なお、本件が認められた場合、高架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架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、特例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、ご指摘の高架の道路の路面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と考え認めて許可した場合には建築が可能である。 以上より、現行規定により対応は可能である。			D	—				1028020	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区域での容積率の緩和	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】 高さ制限のため、建築物は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、地域の実情に応じ地区計画等の都市計画諸制度の活用や建築基準法第59条の2に基づき一定の空地を有すること等により周辺の市街地環境や建築物等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	—				1028030	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限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限をすべて都道府県知事に移譲し、事務手続きの迅速化等を図る。	【事業の内容】 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/s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行う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				1028180	愛知県	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	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各省庁からの再々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
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）	流水の占用のためのダム、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）の要表基準を満たしているなど、当該水利使用によりおよび水上その他の公益上の支障をおそれがないか、河川管理者が審査をしたうえで許可します。	河川区域内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。	【事業の内容】 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する必要があり、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	－	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する必要があります。 なお、昨年の平成23年7月22日付け閣議決定において「小水力発電が河川環境に与える影響度を合理的な根拠に基づいて判断できるよう、海外事例等を踏まえつつ収集や調査・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。		C	－			1028190	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） 「従属発電等のための水利使用の許可手続について」（平成23年2月25日　河川局水政課長、河川環境課長 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みなす水利使用（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。 ①慣行水利権について、改めて水利使用許可した上で、従属する小水力発電の水利使用許可に係る申請手続き等を簡素化。 ②慣行水利権はそのままで、小水力発電の水利使用許可については、通常の申請手続きで行う。	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。	【事業の内容】 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で認められた場合は、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ため。	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、届出量より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	－			1028200	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ることなく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。	【事業の内容】 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で、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】 東三河地域などの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ものと考えられるが、新規に水利使用許可手続きが必要となることから、河川流量のチェック、水計算、治水・利水・環境への影響検討、関係河川利用者の同意など、多大な手間と時間を要する。	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する必要があります。 なお、昨年の平成23年7月22日付け閣議決定において「小水力発電が河川環境に与える影響度を合理的な根拠に基づいて判断できるよう、海外事例等を踏まえつつ収集や調査・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			1028210	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33条各号に規定する基準に適合し、かつ、同法第34条各号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、特例市及び事務処理市町村（岱）の長）が許可できることになっている。	市街地に隣接している、市街化調整区域においては、その調整区域に対する市街地開発、東日本大震災の影響等による電力不足の解消及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具備した、21世紀型の蜻蛉施設の建築を促進する。	市街化区域に隣接する、市街化調整区域内の農地においては、従来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額が年々増加しており、このままでは市街化地域に隣接する市街化調整区域は廃棄の一途をたどることとなる。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であっては、蜻蛉施設に限り、ある一定の要件を満たせば、構造改革特区により、市街化調整区域内の土地開発規制を緩和することとする。これにより電力不足の解消、高齢者農家の救済や耕作放棄地対策がなされるばかりか、政府が定めた数値目標である、「CO2等排出量について、2020年までに25%減（1990年比）」の達成に寄与できるものである。	C	－	蜻蛉施設は、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があることから、都市計画法第７９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、特例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	－			C	－			1030110440	株式会社　玉越	愛知県	国土交通省
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。	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。 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： ・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、公益性での意見聴取、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もかかるうえ、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、該当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、地元住民等で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、市によるきちづくり計画案の策定等が必要となるが、先行事例が少なく、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推進に寄与するとともに、市における工業地域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。	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にも、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、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。	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にも、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、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。 ・しかし、21世紀の尼崎運河再生プロジェクト基本計画は、県、市、隣接企業、地元住民、有識者等で構成した協議会で公式に策定し、国の運河の魅力再発見プロジェクトの認定を得たものであり、特別用途地区や地区計画と同等のものと考える。 ・このため、運河再生プロジェクト計画を都市計画法・建築基準法上の特別用途地区や地区計画とみなし、飲食店等のサービス施設の立地を認めることは問題ないと考える。		D	－	用途地域等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、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。 ご提案の目的を実現する手法としては、用途地域の変更、特別用途地区の指定、地区計画の策定、建築基準法第48条ただし書き許可等があり、これらの権限は地方公共団体にある。 そのため、本件については、地域主権の観点も踏まえ、兵庫県と尼崎市で連携し、適切な手法を選択し、必要な手続きに基づき実現して頂きたい。		1030440130	兵庫県	兵庫県	国土交通省
120220	学校統廃合において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けあげ寸法は、16cm以下となければならない。 また、中学校等における生徒用の階段のけあげ寸法は、18cm以下となければならない。	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	少子化に伴う学校統廃合に関して、児童の勉強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懸定されるところである。 しかし、小学校と中学校は校舎の設計基準が異なっている。 特に階段の「けあげ」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、「けあげ」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。 代替措置 「けあげ」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、十分意事する必要がある。 このため、小学校児童用の教室や、児童の勉強を主に階に集中させることで、影響を最小限としたい。	D	－	小学校の児童が使用する教室等を1階に配置することにより、児童の勉強を1階に集中させ、児童が階段を使用しないことよるすれば、当該階段は、「小学校における児童用の階段」に該当しないこととなるため、けあげ寸法を16cm以下とする必要はなく、ご提案の代替措置を講ずることにより現行制度で対応可能である。	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。	F	Ⅱ	既存の中学校を統合した後、空いた中学校舎を統合小学校に活用を計画しております。統合小学校の中学校施設活用につきましては、普通教室として6学年4教室を必要とし、1階部に低学年の普通教室、特別支援学級、2階部に高学年の普通教室と特別教室を配置予定で、3階部についての使用予定はありません。しかしながら、階段部の「けあげ」については、小学校と中学校では建築基準に差があり、利用する場合には大規模な修繕工事が必要となるため配慮願いたい。		F	Ⅱ			1037010100	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2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2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31日国河政第147号、国港総第741号）	公有水面の埋立では、国民共有の財産である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すので公益にかなう土地利用がなされる場合に埋立免許がなされます。 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事項の一つであるため、埋立地の用途について「なるべく具体的であること」としているところであり、埋立地の用途のうちエ業用途については、「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ること」としているところです。 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、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、用途区分の柔軟な運用を行う。	現在、埋立免許の交付にあたっての埋立地に係る用途について、「工業用途」で使用する場合は「製造業用地」、「物流施設用途」で使用する場合は「倉管施設用地」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、製造業と物流施設の連携し、両者が隣接して立地するケースが出てきており、そのため、物流施設を含めて「製造業用地」とすることができる。 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、一定条件の下※で「製造業用地」と一括することができるよう規制緩和がなされたところである。一方、「物流施設用途」「倉管施設用地」とする必要がある。 しかしながら、近年、特に柔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の中核をしめ、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なると、いままでにない産業形態が現れており、埋立免許の用途として、その解消を図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、物流施設を含めて「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	－	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事項の一つであるため、なるべく具体的であることとしておりますが、その用途区分については、ご提案にありました「工業用途」を除いて は、特に定めはありませんので、目的に応じた用途区分を設定することはさしつかえないものと考えております。 また、公有水面埋立法第4条第1項第3号において、「埋立地ノ用途ガ土地利用又ハ環境保全ニ関スル国又ハ地方公共団体（港務局ヲ含ム）ノ法律ニ基ク計画ニ適合セサルコト」が求められますので、法令等による計画が定められている場合は、当該計画との整合を図ったうえで埋立地の用途（区分）を設定することになりますが、現行制度において対応可能であると考えています。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	D	－	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、「公有水面埋立実務便覧」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名称でもって記載を要する。」としているところです。 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、「埋立地ノ用途ガ土地利用又ハ環境保全ニ関スル国又ハ地方公共団体（港務局ヲ含ム）ノ法律ニ基ク計画ニ適合セザルコト」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の整合性に関する環境を検討しております。 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日運輸省港湾局課長）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。」としています。 2　「公有水面埋立法の一部改正について」（昭和49年6月14日港管第1580号、河政発第57号）記1（4）により、なるべく具体的であることとしております。「公有水面埋立実務便覧」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、②で 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、その用途により当該土地の利用が限定される程度の具体的名称で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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	本市の意見2に対し「公有水面埋立実務便覧」により、物流施設を「製造業用地」に建てることが現行制度でも可能であるとされています。これは、主たる工業用地に立地する施設の関連施設として、SCMやサプライチェーンマネジメントを構築するような物流施設を建てる場合には、主たる工業用地と同一の「工業用途」として取扱い、「製造業用地」とすることが、社会通念上可能であると解釈してよろしいでしょうか。 また、具体的に、関連工業用地として、認められる利新基準についてご教示ください。 加えて、主たる工業用地に立地する施設と直接SCMを構築しない独立した物流施設の場合も、現行制度で対応可能かどうかご教示ください。	D	－	出荷前の部品や原材料を保管している倉庫が工場内に併設されている場合、これらの倉庫が製造業用地に立地しているからといっても、社会通念上問題はないものと考えます。提案にあるようなSCM（サプライチェーンマネジメント）を構築する物流施設についても同様と考えます。 また、関連工業用地として認められる判断基準については、個々の事案によることと考えるため、一概には言えませんが、上記に照らして判断していただきたい。 なお、「主たる工業用地に立地する施設と直接SCMを構築しない物流施設の場合も現行制度で対応可能か」という質問については、構造改革特区に関する当初の提案であるが「現在、埋立免許の交付にあたっての埋立地に係る用途について、工業用途で使用する場合は製造業用地、物流施設用途で使用する場合は倉管施設用地とする必要がある。近年、SCM（サプライチェーンマネジメント）の進展により、製造業と物流施設の連携し、両者が隣接して立地するケースが出てきており、そのため、物流施設を含めて「製造業用地」とすることができる。」という内容と矛盾していることから、回答は差し控えさせていただきます。		1041010110	大阪市	大阪府	国土交通省