管理コード	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「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・関係官庁
120010	高齢者支援のためのタクシー業の新規参入について	特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法第6条第2項 特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する基本方針　四３（２） 特定地域の指定及び特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化の推進のために監督上必要となる措置の実施について	特定地域におけるタクシー・ハイヤーの新規参入許可に当たっては、収支計画について、新たに発生する輸送需要によるものかどうかの審査を行うなど処分基準の厳格化を図っている。	高齢者支援のためのタクシー業に限り、現行のタクシー業の新規参入にかかる規制の基準を緩和する。	今や、少子、高齢化社会は急速に進展しており、特に高齢者をとりまく環境は非常に厳しいものがある。そこで、高齢者の経済的負担を少しでも軽減することを目的に、「高齢者支援タクシー」の新規参入を容易にするための方策が必要である。 具体的に「高齢者支援タクシー」とは、高齢者（満６５才以上）については身分証明書確認のうえ、会員カードを発行し、運賃支払時にカード所有者には、乗車賃の１０％を割引する制度であるが、松山圏で高齢者割引制度のある、新規タクシー業が是非一社は必要であり、高齢者からのニーズが非常に高まっているのが現状である。 このための、松山圏（松山市、東温市、伊予郡砥部町、松前町）における、現行のタクシー新規参入にかかる規制"（イ）保有車数３０台以上、（ロ）常時、運転士数３０人以上、（ハ）開設場所近郊で、新たに多くの乗客数が見込めること"について、上記の「高齢者支援タクシー」については、（イ）保有車数５台から、（ロ）常時運転士数５名から、に緩和することを求める。	C	Ⅳ	タクシー事業を巡っては、長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両が増加していることなどにより、地域によっては収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の問題が生じ、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況となっている。 こうした状況を踏まえて、平成21年６月に「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」(以下「タクシー適正化・活性化法」)が成立し、第6条第2項において、国の責務として、特定地域(供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域)のタクシー事業の適正化を推進するため、処分等監督上必要な措置を的確に実施するものとされ、加えて、衆・参両院の附帯決議おいて、特定地域では、原則として新規参入による需要増が明らかに見込めるものに以外は、これを認めないことと定められたところである。 国土交通省では、タクシー適正化・活性化法の立法趣旨、衆・参両院の附帯決議を踏まえ、特定地域における安易な供給拡大を抑制するよう、一般タクシーについては一般地域の新規参入基準に加えて、収支計画について、原則として新たに発生する輸送需要によるものであるかどうかの審査を行うなど処分基準の厳格化を図ることとしたものであり、高齢者支援を目的とした新規参入であっても一般タクシーとして認める以上は高齢者以外の一般旅客の乗車が可能であることから、地域における供給過剰の進行に悪影響を及ぼし、ひいてはタクシー適正化・活性化法の各種取組による効果まで損なわれることから、これを緩和することは困難である。 なお、高齢者を含む要支援以上の者等に対する輸送サービスに限定してタクシー事業を行う場合は、福祉タクシーとして新規参入、増車が認められており最低導入台数も1両からとなっている。福祉タクシーは運賃についても大幅に弾力的な審査となっており福祉タクシーとして営業することによりご要望の内容は実現可能である。	—	—	C	Ⅳ	—	—	—	1003010	個人	愛媛県	国土交通省
120020	超軽量動力機（一人乗りヘリコプタGEN H-4）の飛行のため、現行自動車教習所に類似した施設を長野県松本地区に設立するべく、航空法第11条但書、同第28条並びに同第79条但書よる許可措置の緩和と継続許可	航空法第１１条	航空法第11条第1項では、航空の用に供する航空機について、有効な耐空証明を受けることを求めている。ただし、自作航空機であって、航空法第10条第4項に規定される基準への適合性の証明が困難なものにあっては、航空愛好家が飛行することを目的としているものに限り、原則として、人、人家又は物件の上空を除く場周空域内(飛行場又は航空法第79 条の場外離着陸の許可を受けた場所を中心として原則半径3km以内。ただし、一定の要件を満たす場合には半径9km以内まで拡大することが可能。)の飛行であって、管制区又は管制圏を飛行せず、かつ、航空法第81 条及び航空法施行規則第174 条の規定を遵守して行う飛行について、航空法第11条第1項ただし書の規定に基づき、個別の機体毎に書面審査や必要に応じた実地検査を実施した上で許可している。 このように自作航空機に対する同条ただし書の規定に基づく許可は、本来航空機として備えるべき安全性が証明されていない機体に対する限定的な取り扱いである。	航空法１１条但書について 自作航空機の取扱いで、複数台の同時使用許可が現状では困難である。工場生産機として複数台を同時使用可能な程度の緩和。	提案理由： 松本市内は複数台の飛行訓練を行える土地を容易に見出す事が可能であり、且つ複数台の同時使用が可能であれば、故障発生の場合でも訓練の能率を低下させる事は無い。工場生産機としての特徴を信頼性に繋げ、複数台の同時使用の実現を目指す。 背景： 災害支援用に、道路閉鎖や橋梁落下等の際、迅速な現状把握、孤立者の発見･通報が可能。医薬品等の緊急空輸にも従事可能。具体的な実現要件は、多数の操縦士と相当数の機体であり、操縦士の養成と各自治体･警察･消防への機体配備が期待される。 災害時、社会的に迅速なサービスの緊急配備が要請される中、本超小型ヘリコプタの利用は、費用対効果の面でも要望を満たし、実践的な効果が期待される。 国際的展望では、操縦士養成過程での機体使用で更なる機体改善を果たし、訓練データの蓄積と訓練メソッドの確立が可能。同時に整備要員も育成され、海外売込･海外訓練共に展開が可能。世界各地から既に引合いがある現状に鑑み、新たな輸出産業と経済効果の現実的創出が期待される。 理想拠点としては、現在の開発地である松本地域は精密工業が根付いており、機体生産にも最適地である。歴史的にも松本は民間航空先駆の地であり、特区開設に地域の同意も得られ易い。 現法では、機体･乗員･場所共に厳しい制約により有人機の自由な運行は非常に困難である。殊に場所の制約は申請･許可が必須の上、時に数メートル四方と規定され、更に離陸地点に着陸する事が条件とされている。 以上より、ある特定的な広さを有する場所に特区を設置して、操縦士の養成、機体の改善並びに整備者の養育が不可能である現状を改善したい。	C	—	航空法第11条第1項ただし書の規定に基づく許可は、機体1機毎の許可であり、それぞれの機体について許可を受ければ、現行でも複数の機体を同時に使用することは可能である。 ただし、同許可については、本来の耐空証明制度と同様に、設計及び製作者が同じ自作航空機であっても、機体毎の現状の確認が必要であるため、設計及び製作者が同じということをもって全ての機体に対し一括的に許可を付与することを特区として認めることはできない。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	航空法第11条について 自作航空機扱いの超軽量動力機(一人乗りヘリコプタGEN H-4)について、工場生産機として複数台の同時使用を求めた所、設計及び制作者が同一であっても機体毎の許可を受ける必要があるが、他方で複数台の同時使用は現行法でも可能であるとの見解を得た。 組織として技術者育成に当たる場合、機体の所有者は当方（製作会社）ほか主宰者に所属するものと思量されるが、当該機を利用者（習得者）に貸し与えて使用（練習）に供する事は可能であるか、再度伺いたい。	C	—	航空法第11条第1項ただし書きの規定に基づく許可の範囲内であれば、利用者に貸して使用させることは可能である。 ただし、飛行の安全を確保するため、航空法第11条第1項ただし書きの規定に基づく許可の申請においてすべての操縦者の氏名を記載し、かつ、すべての操縦者は航空法第28条第3項の規定に基づく許可を受ける必要がある。	右提案主体の意見に対して回答されたい。	航空法第11条の但し書きの許可の範囲内であれば利用者に貸与して使用させることは可能であるとの見解を得た。ただし、飛行安全確保のため航空法第11条但し書きの規定に基づく許可の申請においてすべての操縦者の氏名を記載し、かつすべての操縦者は航空法第28条3項の規定に基づく許可を受ける必要があると記載されている。第1段階許可に先立つ地上練習地上滑走等の地上訓練は特に許可なく行えるものであるか再度伺いたい。	長野県松本地区特定区域飛行特区	1004010	GENコーポレーション、松本市	長野県	国土交通省
120030	超軽量動力機（一人乗りヘリコプタGEN H-4）の飛行のため、現行自動車教習所に類似した施設を長野県松本地区に設立するべく、航空法第11条但書、同第28条並びに同第79条但書よる許可措置の緩和と継続許可	航空法第２８条	航空法28条第3項の規定により、操縦者について例外的に操縦の許可を行っている。その許可にあたっては、飛行の安全確保のため、操縦者が当該機の強度、性能、特性等について十分認識し、地上滑走等十分訓練を行い徐々に経験を積み上げること等を必要な条件として付している。	航空法２８条について 自作機パイロット許可要件は、・メカニズムに精通している事 ・取扱いに精通している事 ・操縦に慣れている事 であるが、最初心者には許可取得が困難である。そこで、座学による教育で訓練開始可能な程度の緩和。	提案理由： 飛行特区開設に併せて操縦･搭乗許可要件の緩和により、効率的な技能習得を目指す。 背景： 災害支援用に、道路閉鎖や橋梁落下等の際、迅速な現状把握、孤立者の発見･通報が可能となる。医薬品等の緊急空輸にも従事可能。具体的な実現要件は、多数の操縦士と相当数の機体であり、操縦士の養成と各自治体･警察･消防への機体配備が期待される。 災害時、社会的に迅速なサービスの緊急配備が要請される中、本超小型ヘリコプタの利用は、費用対効果の面でも要望を満たし、実践的な効果が期待される。 国際的展望では、操縦士養成過程での機体使用で更なる機体改善を果たし、訓練データの蓄積と訓練メソッドの確立が可能。同時に整備要員も育成され、海外売込･海外訓練共に展開が可能。世界各地から既に引合いがある現状に鑑み、新たな輸出産業と経済効果の現実的創出が期待される。 理想拠点としては、現在の開発地である松本地域は精密工業が根付いており、機体生産にも最適地である。歴史的にも松本は民間航空先駆の地でもあり、特区開設に地域の同意も得られ易い。 現法では、機体･乗員･場所共に厳しい制約により有人機の自由な運行は非常に困難である。殊に場所の制約は申請･許可が必須の上、時に数メートル四方と規定され、更に離陸地点に着陸する事が条件とされている。 以上より、ある特定的な広さを有する場所に特区を設置して、操縦士の養成、機体の改善並びに整備者の養育が不可能である現状を改善したい。	C	—	搭乗者及び第三者の安全に鑑みれば、操縦者に対し、安全に飛行するために必要な知識はもちろんのこと、十分な訓練、経験の積み上げによる操縦の技量を求めており、座学による知識習得だけをもって許可をしてはいない。 一方、初回のジャンプ飛行等の許可（第１段階の許可）の取得においては、座学による教育のほか、地上試運転、地上滑走等の地上での練習を行うことにより、許可取得が可能である（※）。この地上での練習は、特に許可を得ることなく出来るものであり、飛行前に実際の機体に触れておくことは、飛行の安全において重要なものであるため、実施することを求めているものである。 また、第１段階の許可以降の許可については、第１段階の飛行において、機体の操縦の経験を積んで頂き、特に安全上の問題がなければ許可されるものであり、必要以上の訓練を求めるものではない。 よって、今般の要望については、座学に加え初回飛行前に試運転や地上滑走等の必要な地上での実地練習を行って頂くことで解決するものと考える。 （※今般の要望には直接言及されていないが、飛行安全のため操縦者の健康診断書等も確認している。）	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	航空法第28条について 自作機の操縦許可の取得は、機体の強度･性能･特性の認識及び地上滑走等十分な訓練を必要条件とする。 初回ジャンプ飛行等の許可（所謂第1段階）の取得は、座学教育の他、地上試運転を含む十分な練習により可能である（健康診断書を確認の上）。この地上練習は、第1段階の許可に先立ち必要である事から、特に許可を得ずとも行う事が出来ると の見解を得た。 当該機は回転翼機であり、上述の地上練習に於いては、浮上（より正確にはホバリング：前後左右にバランスを保つ）する事を体得する事が最重要となる。 そこで、この浮上：ホバリング（地上1.5m）を地上練習と見なせるか、伺いたい。	C	—	ご意見にある浮上：ホバリング（地上1.5m）については、地上練習とは見なせないが、地上試運転等の地上での練習の後に取得可能となる第一段階の許可のもと実施が可能である。	右提案主体の意見に対して回答されたい。	回答では「地上試運転･地上滑走等の地上での練習を行うことにより第1段階の許可取得が可能である。この地上での練習は特に許可を得ることなくできるものであり、飛行前に機体に触れておくことは飛行の安全のために重要なものであるため実施することを求めている」との見解であった。ヘリコプタにおける地上滑走等に相当する動作とは前後左右の安定を体得するためのホバリングであり、この練習は飛行の安全のために必要な条件であると思量する。再検討要請に対する浮上ホバリングが地上練習とみなせないとの回答について再度見解を伺いたい。併せてヘリコプタの駐機場から滑走路に至る超低高度浮上･低速移動については飛行とみなすか伺いたい。	長野県松本地区特定区域飛行特区	1004020	GENコーポレーション、松本市	長野県	国土交通省
120040	超軽量動力機（一人乗りヘリコプタGEN H-4）の飛行のため、現行自動車教習所に類似した施設を長野県松本地区に設立するべく、航空法第11条但書、同第28条並びに同第79条但書よる許可措置の緩和と継続許可	航空法第７９条	航空法第７９条の規定により、航空機は、空港等（空港及びその他の飛行場をいう。）以外の場所で離陸し、又は着陸してはならないことになっている。ただし、空港等以外の場所であっても、同条但し書きの許可を受けた場合には離着陸することができる。 同条但し書きの許可は、空港等以外の場所における離着陸の禁止を解除するものであり、特定の場所の間の飛行について規制しているものではない。	航空法79条但書について 許可指定場所に限る飛行で且つ離陸点に着陸するとの付帯条件から、2点間の飛行は現状では不可となっている。撤廃を要望。	提案理由： 訓練能率の向上及び本ヘリコプタの用途がレジャー用以外にも災害支援等の多用途に適合可能な事に照らし、着陸地点が複数ある事が望ましい。飛行特区の周知及びし訓練場所での関係者以外立入り禁止を徹底する事で、一般民間人を危険に晒す恐れは無い。 背景： 災害支援用に、道路閉鎖や橋梁落下等の際、迅速な現状把握、孤立者の発見･通報が可能。医薬品等の緊急空輸にも従事可能。実現の具体的要件は、多数の操縦士と相当数の機体であり、操縦士の養成と各自治体･警察･消防への機体配備が期待される。 災害時、社会的に迅速なサービスの緊急配備が要請される中、本超小型ヘリコプタの利用は費用対効果の面でも要望を満たし、実践的な効果が期待される。 国際的展望では、操縦士養成過程での機体使用で更なる機体改善を果たし、訓練データの蓄積と訓練メソッドの確立が可能。同時に整備要員も育成され、海外売込･海外訓練共に展開が可能。世界各地から既に引合いがある現状に鑑み、新たな輸出産業と経済効果の現実的創出が期待される。 現在の開発地である松本地域は精密工業が根付いており、機体生産にも最適な理想拠点である。歴史的にも松本は民間航空先駆の地でもあり、特区開設に地域の同意も得られ易い。 現法では、機体･乗員･場所共に厳しい制約により有人機の自由な運行は非常に困難である。殊に場所の制約は申請･許可が必須の上、時に数メートル四方と規定され、更に離陸地点に着陸する事が条件とされている。 以上より、ある特定的な広さを有する場所に特区を設置して、操縦士の養成、機体の改善並びに整備者の養育が不可能である現状を改善したい。	E	—	航空法第79条の規定は離着陸の場所に関する規定であり、同条ただし書きはその例外を許可する規定であるところ、二地点間の飛行を規定しているものではない。 なお、航空法第11条第1項ただし書の規定に基づく許可において、通常認められる飛行区域を拡大して飛行することが認められた場合、同一飛行空域における複数の場外離着陸場が使用できることになっている。 また、飛行区域内の複数の場外離着陸場については、航空法第79条ただし書許可において、航空法第11条第1項ただし書許可を受けた航空機の性能を踏まえ、設置基準と周辺環境との適合状況等を審査した上で許可している。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	航空法第79条について 許可指定場所に限る飛行で且つ離陸点に着陸する際の条件から、現状2点間の飛行は不可となっているとの認識から、複数地点･場所への離着陸の許可を求めた所、通常認められている飛行空域を拡大して飛行することが認められた場合、同一空域内に於ける複数の離着陸場が使用出来るという見解を得た。 自作航空機に関する第2段階（半径3kmの範囲）の飛行に於いても、設置基準･周辺環境により、同様の認識にて該当する複数の離着陸場の使用が可能か、或いは必要であればその為の許可が得られるのか伺いたい。	E	—	航空法第79条の規定は二地点間の飛行を規制しているものではない。 なお、航空法第11条第1項ただし書きの規定に基づく許可において、半径3km以内における複数の離着陸場所を使用することについては、超軽量動力機の飛行空域の拡大に関する要件を準用して許可を判断することとなる。	—	—	長野県松本地区特定区域飛行特区	1004030	GENコーポレーション、松本市	長野県	国土交通省

管理コード	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「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・関係官庁
120050	搭乗型の移動支援ロボットの公道（歩道）走行社会フィールド実証試験特区	道路運送車両法第２条第２項及び第３項	原動機により陸上を移動することを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないものは、道路運送車両法上、原動機の定格出力の大小に応じて、自動車又は原動機付自転車の道路運送車両となる。	一定の要件を満たす搭乗型の移動支援ロボット（パーソナルモビリティ等）を、電動機を用いるものであっても、電動アシスト自転車などと同様の軽車両（または原動機を用いる歩行補助車等）扱いとし、つくば市内のある一定区域の公道（普通自転車も走行可能な歩道に限る）での走行を可能とし、歩行者混在空間での移動支援ロボットの実証試験を行なう。	一定の要件を満たす搭乗型の移動支援ロボット（パーソナルモビリティ等）を、電動機を用いるものであっても、電動アシスト自転車などと同様の軽車両（または原動機を用いる歩行補助車等）扱いとし、つくば市内のある一定区域の公道（普通自転車も走行可能な歩道に限る）での走行を可能とし、歩行者混在空間での移動支援ロボットの実証試験を行い、その有効性・安全性・可能性を評価検証する。 提案理由： ①モビリティ格差のない社会の実現に向けて，自動車に替わる近距離の新たな移動手段が望まれており，移動支援ロボットには，新たな移動手段（都市交通システム）として高い可能性がある。 ②移動支援ロボットには，地域の安全確保のための防犯パトロールの手段としても，高い可能性がある。 ③2030年までにCO2排出量50%削減を目指す「つくば環境スタイル計画」の実現のために，自動車に替わる環境配慮型の移動手段として，移動支援ロボットは高い可能性がある。 ④公道での実証試験を行ない，安全性等を検証することで，安全で役立つ移動支援ロボットの実用化を加速させ，世界をリードする日本のロボット産業の創出に貢献し，地域活性化を図る。 安全対策: ①走行エリアを市内一定エリアの幅員が広い歩道（自転車も走行可能な歩道）に限定する。 ②搭乗する者は安全な搭乗方法について教育を受けた者に限定する。 ③走行する速度は，低速の自転車と同程度とし，12km/h程度に制限する。 ④私有地において実証試験や利活用がなされているものに限定する。 その他別紙特区説明書　参照	F	—	ご提案の移動支援ロボットが、電動アシスト自転車等と同様に歩行者混在空間の走行を可能とするかどうかについては、歩道を含めた道路交通安全を規制する道路交通法の問題となる。 なお、ご提案の移動支援ロボットは、道路運送車両法で定める自動車又は原動機付自転車等の道路運送車両に該当する可能性があるものと思われる。道路運送車両については、公道を運行するために必要な安全・環境基準（道路運送車両の保安基準）が定められており、これに適合するものであれば公道を運行することができないこととなっている。 当省としては、今後、ご提案のようなロボットが、歩行者混在空間であるか否かを問わず、公道を走行するに際し、自動車や自動二輪車と同様に、安全・環境の基準を適用するか否か等について、早急に検討することとしたい。	右提案主体の意見を踏まえ、また、提案内容がより早期に実現できるよう、再度検討されたい。	科学技術を社会に役立つものに作り上げていくためには、技術開発のみならずそれを活かす社会システム（法体系）を併せて整備することが重要である。つくば市は研究都市として科学技術を社会に役立つものとするための街自体を実証フィールドとして提供することが重要な使命である。欧米では新しい移動体が既に公道を走行できるよう法整備がなされ、それにより利用者と開発者とのインタラクションが生まれより一層の技術開発が進んでいる。我が国においても、我が国科学技術の国際競争力強化のため早急な対応が必要であると考える。以上から、当市の特区提案を認めていただきたい（詳細別紙）。	Ａ	Ⅲ	一定の要件を満たす搭乗型の移動支援ロボットについて、特区内の一定の公道に おいて、ロボットの特性や道路交通環境を踏まえつつ、必要となる安全措置を講じた上で、実証走行することを可能とすることとしたい。 実証実験にあたっては、運転者及び歩行者等の安全性を考慮する必要があり、安全上必要となる最低限の車両構造上の要件を満たすものでなければならないと考える。 なお、具体的な要件については、実証実験で使用する移動支援ロボットの仕様が確定次第、提案主体と調整を図り決定することとする。	—	—	1 0 3 5 0 1 0	つくば市	茨城県	警察庁 国土交通省
120060	新エネルギーの利活用の促進（バイオエタノール）	大気汚染防止法第１９条第１項 大気汚染防止法第１９条の二第１項 大気汚染防止法第１９条の二第１項の規定に基づく、自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度告示 揮発油等の品質の確保等に関する法律第１３条第１項 揮発油等の品質の確保等に関する法律施行規則第１０条 道路運送車両法第４０条、４１条 道路運送車両の保安基準第１条の２ 道路運送車両の細目を定める告示第３条	自動車燃料の規格は、大気汚染防止法、道路運送車両法及び揮発油等の品質の確保等に関する法律の３法律においてそれぞれ規格を定めているものであるが、道路運送車両法及び品確法での燃料規格は、大気汚染防止法第１９条第１項及び第１９条の２第２項の規定を踏まえて規格を制定しているものである。大気汚染防止法においては、大気汚染防止の観点から、同法に基づく自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度を定めており、エタノール分に係る規格については、含酸素率１．３％まで規定しており、許容限度以上にバイオ燃料が混合された燃料については、これに対応していない車両に使用した場合は大気汚染への影響があることから、認められていない。 揮発油等の品質の確保等に関する法律（以下「品確法」という。）においては、国民生活との関連が深い石油製品である揮発油、軽油、灯油及び重油について、消費者の利益を保護することを目的として、石油製品の品質の確保等についての措置を講じている。同法においては、大気汚染防止法第１９条の２第２項の規定を踏まえて規格を制定しているものであるが、車両安全性及び大気汚染防止の観点から問題が少い燃料性状を規格として規定しており、バイオ燃料の混合濃度については、ガソリンについてはエタノール９％（Ｅ３）まで、軽油については脂肪酸メチルエステル５％（Ｂ５）までを規定している。 エタノール含有量については、一般車両に高濃度アルコール燃料を導入した場合に金属腐食及び劣災のおそれがあるため、一般車両に使用して安全性と問題のない燃料として３％以上混合規定しているものである。また、バイオディーゼル含有量については、混合率５％を超える燃料については、実際に車両において不具合も報告されており、このような燃料を使用してご迷走行することは車両安全性及び大気汚染防止の観点から問題があることから、５％以上を規定しているものである。したがって、同法の規格を越えたバイオ燃料混合燃料の使用・販売は安全性及び大気汚染防止の観点から認められていない。 一方で、バイオ燃料混合量の更なる高濃度化への対応の必要性を踏まえて、同法において、自動車の安全性や管理体制等を確保することを要件としての規格外燃料の公道使用の認定制度（試験研究認定制度）を実施しており、これによって、試験研究として規格外燃料の使用は可能である。 なお、高濃度エタノール混合燃料試験研究については、視点点では、北海道とから財団や大阪府において10の試験研究認定を3年計画で取得し実施しているところ。 道路運送車両法においては、大気汚染防止法第１９条第１項の規定を踏まえて燃料規格を制定しているが、Ｅ３を超えるバイオエタノール混合燃料を一般車両に使用した場合、安全性及び大気汚染防止の観点から問題があり得ることから、Ｅ10燃料は、大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度や揮発油等の品質確保等に関する法律に基づく揮発油規格規格において、一般の自動車燃料として使用することが認められていない。また、同様の考えに基づき、国土交通省所管の「保安基準細目告示」において10燃料規格及びそれを前提とした安全上、環境上の技術基準が定められていない。 しかしながら、バイオ燃料混合量の更なる高濃度化への対応の必要性を踏まえて、国土交通省では、平成19年10月に自動車の安全性等を確保することを要件として10対応車の技術指針を定め、大臣認定による試験走行を可能とする制度を実施しており、この制度を用いることにより、試験研究として規格外燃料の使用は可能である。現在、北海道のとから財団や大阪府において3カ年にわたる試験研究実施が実施されている。	バイオエタノールを10%混合したガソリン（E10）に対応した車が広く公道を走行することを可能とするとともに、E10の製造及びE10対応車へのE10の供給を可能とする。	バイオエタノールは、規格外小麦等から製造し、ガソリンと混合して自動車用燃料として使用することができる。バイオマスから製造するため、カーボンニュートラルであり、CO2の排出量削減に資する。 政府が温室効果ガス排出量を1990年比で25%削減」を打ち出されたところであるが、達成するためには、運輸部門のCO2排出量削減は必須であることから、バイオエタノールの高濃度混合利用の早期実施を提案する。 なお、E10燃料はアメリカの諸州で義務づけられるなど既に海外で普及しており、国内の自動車メーカーも技術的に対応済みである。また、排出ガスについても実証実験の結果、法令に規定された許容限度を下回っていることが確認されているところ。 E10を供給する自動車は、E10に技術的対応が可能なE10対応車とするが、現状ではE10対応車として車両登録ができないため、公道を走行することができないことから、車両登録を可能とすることを提案する。 なお、E10に対応していない車へのE10誤給油を防止するため、給油機本体やノズルにE10であることを表示するとともに、給油口の近くにE10燃料使用可能である旨を表示するなどの対策を講じる必要がある。	F	Ⅲ	・ バイオ燃料混合量の更なる高濃度化への対応の必要性を踏まえて、国土交通省では、平成19年10月に自動車の安全性等を確保することを要件として10対応車の技術指針を定め、道路運送車両法に基づく大臣認定による試験走行を可能とする制度を実施している。 ・ また、経済産業省では、揮発油等の品質の確保等に関する法律において、自動車の安全性や管理体制等を確保することを要件としての規格外燃料の公道使用の認定制度（試験研究認定制度）を実施している。 ・ 現在、環境省の高濃度バイオ燃料実証事業として、北海道とかち財団や大阪府において、これらの制度による認定を取得し、E10対応車の走行実証試験を実施している。 ・ 今回の提案については、E10対応車の詳細について精査する必要等があるが、現行の道路運送車両法に基づくE10大臣認定と揮発油等の品質の確保等に関する法律に基づく試験研究認定を取得すれば公道の走行が可能であり、これまでの大臣認定申請実績を踏まえ、申請時におけるより一層の提案主体の負担軽減を図って参りたい。 ・ なお、E10の試験研究用自動車以外の自動車への使用を可能とするため、平成23年度に結論を得ることを目指して、関係省庁（経済産業省、環境省）と連携しつつ所要の検討を進めているところであるが、更なる前倒しを検討して参りたい。	右提案主体からの意見を踏まえ、実現に向けた具体的なスケジュールを提示されたい。	"E10 の試験研究用自動車以外の自動車への使用を可能とするための平成23年度に結論を得ることを目指して関係省庁で連携しつつ所要の検討を進めているところであるが、更なる前倒しを検討して参りたい。"とのご回答をいただいたところであるが、温室効果ガスの排出削減は喫緊の課題であることから、早期に結論をお出しいただくことを期待する。	F	Ⅲ	バイオエタノールを10%混合したガソリン（E10）の、現行の試験研究用自動車以外のE10対応自動車への使用を可能とするため、E10対応の車両及び燃料の規格内容について、平成22年度中に結論を得るべく検討を行う。	—	—	十勝エネルギー特区	1 0 3 6 0 1 0	十勝エネルギー特区推進協議会	北海道	経済産業省 国土交通省 環境省
120070	不正乗車等に係る割増運賃の限度の引き上げ	軌道運輸規程（大正12年鉄道省令第４号）第８条第２項	軌道運輸規程第８条第２項において、軌道経営者は、無効の乗車券で乗車した者に対して、乗車区間に相当する運賃及びその２倍以内の割増運賃を請求できる旨規定されているところである。	現行制度においては、無効の乗車券による乗車等の不正乗車の場合に請求できる割増運賃の金額は乗車区間の運賃相当額にその2倍の運賃を加えたものを上限とすることとされ、それ以上の額を請求することはできないところ、これを乗車区間の運賃相当額にその9倍の運賃を加えたものまで限度を引上げることを求めるもの。	現在、我が国存在する軌道にあっては、停留所、交通島等の空間の物理的制約から、改札等を設けず、乗車口と降車口を分けた上で車内において運賃を回収することとしているものがほとんどである。しかし、この場合、乗車にあっては乗車口に、降車にあっては降車口に乗客が集中し、また料金の支払いにも時間を要するため、バス等の交通機関と比べた場合の軌道の利点である定時性が損なわれてしまう。このようなことから、新たにLRT等の軌道を交通基盤として導入する場合においては、どのドアからでも迅速な乗降が可能なように、予め乗車券を購入した上で乗車することができる、いわゆる信用乗車の導入を検討していることが多い。しかし、検札に出会いさえしなければ乗車券なしで乗車することも不可能ではなく、加えて、検札に出会い不正乗車であることが発覚しても、支払うべき割増運賃が乗車区間の運賃の3倍であるため、不正乗車に対する抑止力が働かない。このため、不正乗車による損失を懸念して信用乗車の導入のみならず、LRT等の軌道の整備まであきらめてしまうことが多いようである。そこで、LRT等の軌道の利点を生かした整備を促進するための要素の一つとして、本提案を行うものである。これによりLRT等の軌道の整備を通じた地域及び地域経済の活性化を期待することができると考えられる。	C	Ⅲ	軌道運輸規程第８条第２項において、軌道経営者は、無効の乗車券で乗車した者に対して、乗車区間に相当する運賃及びその２倍以内の割増運賃を請求できる旨規定されているところである。 本件御提案の「無効の乗車券による乗車等の不正乗車」の場合に「乗車区間の運賃相当額にその９倍の運賃を加えたものまで限度を引上げる」ことについては、 ・ 割増運賃（料金）が、鉄軌道のみならず、広く航空、バス、有料道路等において、支払いを免れた額の２倍以内で規定されており、不正乗車の防止策として社会に強く定着し、一定の機能を果たしていること ・ ICカード等の導入により、路線によっては不正乗車を防止することが可能と考えられること などから、各軌道経営者等の要望及び実態の正確な把握、現行制度の問題点の整理、社会的なコンセンサスが得られるかどうか等の課題があり、慎重な検討が必要である。	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。	当方提案の目指すところは、信用乗車システムの円滑な導入を通じた軌道交通の利便性の向上、及びその活用による地域経済の活性化である。また、当方提案にある「乗車区間の運賃相当額にその９倍の運賃を加えたものまで限度を引上げる」とは引上げることができることとするということであって、具体的な引上げ幅については、各事業者に判断の余地を残すことを想定している。貴省ご回答においては、各軌道経営者等の要望及び実態の正確な把握、現行制度の問題点の整理、社会的なコンセンサスが得られるかどうか等の課題があるとのことであるが、それらが解決されれば当方提案の実現に向けて必要な措置を講じることは可能であると考えてよろしいか。	C	Ⅲ	本件については、既にお答えしたとおり、 ・ 割増運賃（料金）が、鉄軌道のみならず、広く航空、バス、有料道路等において、支払いを免れた額の２倍以内で規定されており、不正乗車の防止策として社会に強く定着し、一定の機能を果たしていること ・ ICカード等の導入により、路線によっては不正乗車を防止することが可能と考えられること などから、まずは、各軌道経営者等の具体的な要望の把握が必要となります。 LRT等の軌道の整備が地域及び地域経済の活性化につながるとは認識しているものの、ご提案のように、 ・ 支払うべき割増運賃が乗車区間の３倍であるため、不正乗車に対する抑止力が働かないのか ・ 不正乗車による損失を懸念して信用乗車の導入のみならず、LRT等の軌道の整備をあきらめてしまうことが多いのか などに関して実態を正確に把握する必要があります。 また、利用者（消費者）保護、公序良俗等の関係から、２倍を超える割増運賃を請求することが法制度上妥当なのか等について現行制度の問題点の整理を行う必要があると同時に、仮に制度改正を行った場合に、他の交通モードにまで影響が及ぶ等の新たな問題が発生しないか等の課題があります。 これらの制度上の課題に加えて、不正乗車の防止策として社会に既に定着している割増運賃の上限を変更することに対して、国民（利用者）の理解が得られるかどうかの課題があります。 したがって、これらについて解決されることが前提であると考えております。	右提案主体の意見を踏まえ、再度検討し回答されたい。	現行制度が広く定着しているとする根拠を、航空や有料道路等の根本的に信用乗車の導入が困難であり、それを前提としていない事例に求めることは不適当。割増運賃の限度額を引き上げた場合の影響については、全交通手段一律にではなく交通手段毎に分けて柔軟に考えるべき。不正乗車防止の最も有効な方法は利用者にそれを不適切とする認識を浸透させることであり、高額の割増料金という抑止力を用いるのが効果的であることは欧米の多くの事例を見れば明らかである。LRTの導入の最大の効用は、大きな垂直移動なしに乗降できる等、バリアフリーな状態で人の移動のモビリティを高めることであり、車両の全ての扉から乗降が可能とすることが不可欠。	1 0 4 0 0 2 0	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省

管理コード	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「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・関係官庁
120080	カボタージュ（国内輸送）に係る規制の緩和	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。	以下の場合に限る。 1）外国又は日本本土へ製品を販売する目的で、外国から日本本土を経由、又は日本本土から「自由貿易地域」、「特別自由貿易地域」並びに県知事が国交相に申請して認められた企業の工場に輸移入される原材料等の貨物、及びこれらの地域で加工され日本本土を経由して外国へ、又は日本本土へ出荷される製品等の貨物を輸送する貨物船は外国籍船でも可。 2）外国から、沖縄県を輸送拠点として日本本土へ、又は日本本土から沖縄県を輸送拠点として外国に転送される貨物を輸送する貨物船は外国籍船でも可。	沖縄県は、最も近い鹿児島県から約680km、経済の中心である東京から約1600kmと日本本土から遠く隔絶した、日本で唯一の「島嶼県」である。このため他県のように公的責任で整備される道路、鉄道インフラによる陸上輸送の恩恵を受けることができず、物流は、専ら海上輸送に依存する他ない。一方、長年、沖縄県が目指してきた製造業の振興も、日本本土から隔絶した「島嶼性」故に、高い輸送コストが障害となり、沖縄振興特別措置法に基づく特別自由貿易地域等の特別措置も所期の成果を上げるまでにはいたっていない。「島嶼苦」の解消なくして、本来の製造業振興はもとより、企業誘致・集積による産業振興は困難である。沖縄県は、人口130万人余の小さな島嶼経済であることから、アジア各地との多彩な海上輸送航路網を構築するに十分な貨物はない。このため日本本土とアジアとの間の航路途上に位置するものの、寄港りされている状況にある。アジアと日本本土相互の間で輸送される貨物の「中継拠点」として沖縄県を活用できるよう、カボタージュ規制を一部緩和するもの。「貨物の中継拠点」の形成を通じて、アジア各地との多彩な海上輸送航路網が「構築できれば、物流コスト低減やリードタイムの短縮等、物流環境が飛躍的に改善されることから、沖縄県への製造業の立地・集積が期待され、沖縄県が目指す自立経済構築に大きく資する。	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おり、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。 但し、現在でも、①当該沿岸輸送が我が国における安定輸送の確保等の観点から支障を生ずるものではないこと、②日本の海上運送事業者による物品又は旅客の輸送に支障を生ずるものではないことを前提として、外航輸送の一部と考えられるもの（※）であって、相互主義に基づく二国間の通商航海条約に基づくもの等には状況に応じ柔軟に特許により沿岸輸送を認めてきたところである。従って、個別具体的な事案については上記前提に照らし、カボタージュ特許の可否を審査することとなる。 （※）通し船荷証券を有する海外からの／海外への輸送の一部として沿岸輸送を行うものであって、当該沿岸輸送に係る追加的な料金の徴収を行わないもの	右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討回答されたい。	C	—	カボタージュが国際的な慣行であることを理由に、規制緩和は困難との回答であるが、経済活動のグローバル化が進むなか、本土から隔絶した「島嶼県」である沖縄県に全国一律の規制を課すことは、内航航路が乏しい分、他府県や近隣諸国との競争上不利に作用しており、沖縄振興特別措置法に基づく「沖縄振興計画」に位置づけられた、「地理的優位性」を活用した加工交易型産業や国際物流関連産業集積の大きな阻害要因となっている。 提案内容は、規制緩和によっても内航海運に不利益を生ずるものではなく、国内唯一の離島県が抱える「島嶼苦」を解消し、沖縄振興の積年の課題である自立型経済構築に不可欠な施策である。 （資料別添）	海洋立国日本の維持発展にとって不可欠な自国海運業・自国船員の維持、国内海運の安定輸送の確保等を図ることは、極めて重要な国策である。この観点から、主要海運国において行われている施策と同様、我が国においても国内沿岸輸送（カボタージュ）は、船舶法第3条により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としている。従って、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。 但し、現在でも、①当該沿岸輸送が我が国における安定輸送の確保等の観点から支障を生ずるものではないこと、②日本の海上運送事業者による物品又は旅客の輸送に支障を生ずるものではないことを前提として、外航輸送の一部と考えられるもの（※）であって、相互主義に基づく二国間の通商航海条約に基づくもの等には状況に応じ柔軟に特許により沿岸輸送を認めてきたところである。従って、個別具体的な事案については上記前提に照らし、カボタージュ特許の可否を審査することとなる。 （※）通し船荷証券を有する海外からの／海外への輸送の一部として沿岸輸送を行うものであって、当該沿岸輸送に係る追加的な料金の徴収を行わないもの	提案主体が提出した補足資料に述べられた論点を含め、右再意見を踏まえ再度検討し回答されたい。	① 国の「沖縄振興計画」にある加工交易型産業及び国際物流関連産業の集積を着実に進めるため、その大きな阻害要因となっている「カボタージュ規制」の「一部」の緩和を特区として扱うことは国益に繋がるものと考えている。 ② 我が国唯一の島嶼県である沖縄県の「島嶼苦」の解消は、本県固有の問題である。 ③ 本提案は、本県の地域活性化に資するものであり、海洋立国日本の維持発展に繋がるものである。 本提案が国交省回答の、「我が国における安定輸送の確保」や「日本の海上輸送業者による物品又は旅客の輸送に支障を生ずるものではなく、国益を損なうものでもないと考えており、特区制度において対応することは可能と考える。	1042010	沖縄県	沖縄県	国土交通省
120090	土地区画整理事業における公共施設充当用地についての事業施行者の証明書の発行要件の見直し	租税特別措置法（第33条、第33条の4） 租税特別措置法施行規則（第14条、第15条） 土地区画整理法（第2条、第109条） 土地区画整理法施行令（第67条）	土地区画整理事業で減価補償金を交付すべきこととなるものが施行される場合において、公共施設の用地に充てるべきものとして施行区域内の土地等が買取られ、対価を取得する場合には、譲渡所得の5,000万円特別控除が適用可能となる。	土地区画整理事業（先行買収）に係る事業施行者の証明書の発行要件として、現在は「買取りに係る土地が公衆用道路、公園又は雑種地として登記されている場合にのみ証明書を発行すること」と規定されているが、地目が宅地のままでも課税の特例の対象とする。その場合において、買取りに係る土地を公共施設の用地として登記をした旨を証する書類として添付が義務づけられている登記簿謄本に代えて「買収目的を記載した登記承諾書の写し」、または、「地方自治法上の行政財産としての財産台帳の写し」を認める。	土地区画整理事業（減価補償金地区）における公共施設充当用地については、土地を先行買収することができることとなっており、その土地の譲渡所得には課税の特例が適用できることとなっている。 しかしながら、課税の特例を適用するには、「当該土地等を当該公共施設の用地として登記をした旨を証する書類」の添付が義務付けられており、更に、「当該買取にかかる土地が公衆用道路、公園又は雑種地として登記されている場合にのみ証明書を発行することとされている。 また、土地区画整理事業運用指針では、「公共施設充当用地を取得した場合においては、法務局と十分に調整の上現況に照らして当該土地は公共施設の用に供する土地として登記申請することが望ましい」とされている。そのため、法務局（登記部門）へ当該土地の地目変更についての協議を行ったが、現況主義を根拠に地目変更に応じてもらえない状況にある。 （提案理由） 本市が減価補償金の交付に代えて用地の先行買収を行おうとしている宅地に集合住宅があり、この集合住宅をすぐに撤去せず、当面、中断移転の仮住居として有効活用することを検討している。これは、①仮住居費の移転補償費の縮減（約9,000万円）、②中断移転者の負担軽減による事業の円滑化、が見込まれることによる。当該土地の買取について課税の特例を適用したい。 （代替措置） ①地目が宅地のままでも「証明書の発行を可能とし、」課税の特例の対象とする。 ②証明書発行の際の添付書類として、「買収目的を記載した登記承諾書の写し」、または、「地方自治法上の行政財産としての財産台帳の写し」でも可能とする。	C	Ⅲ	要望では、土地区画整理法における「公共施設」に該当しない住宅（賃借人が居住）として使用することが前提となっており、特例要件の成立が後追い（公衆用道路として使用されるまでには土地取引から5年を要する）となり、この間に事業計画の変更等が行われると、適用要件を充たさなくなる可能性があることから、当該用地の公共性が担保されているとは言いがたく、全国一律かつ平等に課されるべき税の特例を認められるものではない。 課税に当たっては、公共公益施設充当が確実であることが確認されることにより、適正な課税を確保することが必要であって、土地の現況及び利用目的が公正に表される地目を変更することを求めているものである。 また、特例適用の必要書類として登記簿謄本が挙げられているのは、取引において第三者である税務署等がその取引の有無及び現況地目等を、その具備により対抗要件を備えることのできるものによって公正かつ確実に確認するためである。 しかし、今般提案のあった「買収目的を記載した登記承諾書の写し」及び「地方自治法上の行政財産としての財産台帳の写し」は、どちらも取引の当事者の一方又は双方が作成する書類であり、また、行政財産及び普通財産については、各自治体の財産台帳に登録後も区分、種類、用途等の変更を行うことが可能であることから、第三者である税務署が、対象である不動産が取引後の所有者等において公共施設の用に供することを公正・確実に確認できるものではない。 以上から、提案内容は特例趣旨を充たさない。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	C	Ⅲ	※文章を簡潔にするため、以下において関係条項は個人に関するもののみを記載する。 1　租税特別措置法第33条の4においては、土地区画整理法第109条に規定される減価補償金を交付すべきこととなる土地区画整理事業施行地区（以下「減価補償地区」という。）において、個人の有する土地が公共施設の用地に充てるべきものとして買い取られる場合、譲渡所得について5,000万円の特別控除（以下「5,000万円特別控除」という。）が適用可能である旨が規定されており、適用を受ける際には租税特別措置法施行規則（以下「施行規則」という。）第14条第5項第5号の10に規定される「公共施設の用地として登記をした旨を証する書類」等の提出が必要となる。 2　事業の施行中止等を含めて土地区画整理事業において起こる事態の全てを想定した上で、減価補償地区において施行者が買い取った土地が公共施設用地として完成することを完全に担保することは、現行の関連諸制度にかんがみても困難があるのは事実である。しかし、5,000万円特別控除の適用に必要な書類の一つとして施行規則第14条第5項第5号の10に「当該土地等を当該公共施設の用地として登記をした旨を証する書類」が規定されているのは、取引の第三者である税務署等が当該土地の取引の有無及び公共施設への充当を、その具備により対抗要件を備えることのできるものによって最も公正かつ確実に確認できるからであると考えられる。 3「買収目的を記載した登記承諾書の写し」及び「地方自治法上の行政財産としての財産台帳の写し」は、施行規則第14条第5項第5号の10に規定される「当該土地等を当該公共施設の用地として登記をした旨を証する書類」（適用を受ける時点で、公共施設の用地として「登記をした」ことが求められると異なることは明らかである。 4「公共施設として供したことを客観的かつ確実に確認する方法として、新たに代替措置として、「換地処分の後、その結果を税務署に通知する。」ことを追加提案いただいた。」とのことであるが、「結果の税務署への通知」が、当該適用を受ける時点以前でないならば、適用可否を判断する時点で要件を満たしているか否かを税務署が確認できないため、施行規則第14条第5項第5号の10に規定される「当該土地等を当該公共施設の用地として登記をした旨を証する書類」には該当しないことは明らかである。 5「減価補償金を交付すべきこととなる土地区画整理事業における公共施設充当用地の買取りに係る租税特別措置法施行規則第14条第7項第5号の10及び第22条の3第4項第1号の規定の運用について」（昭和50年12月24日建計宅発第105号及び建都区発第60号建設省計画局宅地開発課長及び建設省都市局区画整理課長通達）は、「地方分権に伴う都市行政に係る既存の通知等の取扱について」（平成12年12月25日建設省都政発第85号都市局長通知）により、現在は、法令の根拠によらず協議・承認等の関与や計画の策定等の事務を義務付けている部分については、地方公共団体に対して拘束力を有しないことを申し添える。なお、検討要請への回答及び再検討要請への回答（上記1から4）はこれをふまえたものである。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	先行買収地は、不動産登記法上公共施設として地目変更ができないので、「登記をした旨を証する書類」として「買収目的を記載した登記承諾書の写し」を認めることについて再度ご理解をいただきたい。また、特例適用時における先行買収地を公共施設に供することの担保は、確定申告までに仮換地指定を行うので、この内容を税務署に提供することにより行いたいので、再度ご検討願いたい。（別様有り）	1006010	松山市	愛媛県	法務省 財務省 国土交通省
120100	建築基準法令の改正 （特殊建築物の耐火建築物、準耐火建築物規定の緩和による、公共施設木造化の促進）	建築基準法第27条第1項	３階以上の階を学校の用途に供する建築物は、耐火建築物としなければならない。	特殊建築物は耐火性能検証法の実施により木造化が可能となっている。しかし、この検証法は設計・施工に多大な時間と経費を要する。このため、性能評価としての耐火性能検証法を残しつつも、別の汎用性あるアプローチとして、公的研究機関等のデータやこれまでに蓄積された耐火性能検証法によるデータをもとに、国が木造部材の仕様を規定することによって、3000m2以下、3階建以下の場合には、個別の建築物における耐火性能検証法を行わなくても、ここへ仕様規定に適合した木造部材を使用することにより、木造化を可能とするよう、建築基準法令の改正を再度要望する。	本県では、森林資源の循環利用促進の一環として、特に、公共施設における木材利用の推進に力を入れており、「公共施設等木材利用推進方針」を策定して、県・市町等が整備する公共施設等について可能な限り木造・木質化を推進しているところである。しかし、延べ床面積が3，000㎡以下であるにもかかわらず、3階建であるために木造化が出来ない公共施設が多い。このような施設を木造にするためには耐火性能検証法が必要だが、この検証法は、設計・施工に多大な時間と経費を要する。このことから、性能評価としての耐火性能検証法を残しつつも、別の汎用性あるアプローチとして、公的研究機関等のデータやこれまでに蓄積された耐火性能検証法によるデータをもとに、安全性が確認された木造部材の仕様を国が規定することによって、3000m2以下、3階建以下の場合には、個別の建築物における耐火性能検証法を行わなくても、ここへ仕様規定に適合した木造部材を使用することにより、木造化を可能とするよう、建築基準法令の改正を再度要望する。これにより、公共施設の木造化を促進し、県産材の需要拡大を通じて、森林の整備を推進していきたい。	D	—	耐火構造の仕様としては、従来は鉄筋コンクリート造や鉄骨鉄筋コンクリート造等に限られていたが、木材を用いた壁や柱等についても、近年技術開発が進んでいる。 ・鉄骨を木材で被覆するもの ・組み合わせ方を工夫した、全て木材のみで構成される柱などが、一定の性能試験を行ったうえで耐火構造の認定を取得しているところ。 平成12年に、建築基準を性能規定化したところであり、国土交通大臣の認定を取得した仕様であれば、耐火性能検証法を行わなくても木造化が現行制度で可能である。 この結果、近年、木材に関する様々な技術開発が行われ、木材を使用した耐火建築物等が建築されている。 本年11月には、木材を使用した耐火建築物等に係る解説集「木造建築物のすすめ」を発行したところであり、今後、これにより木材を使用した耐火建築物の実現方法等について広く周知していく。	提案主体は、加工して いない県産木材の耐火建築物への使用可能性について要望しているため、その点について回答されたい。	特殊建築物は耐火性能検証法の実施により木造化が可能となっている。しかし、この検証法は設計・施工に多大な時間と経費を要する。このため、性能評価としての耐火性能検証法を残しつつも、別の汎用性あるアプローチとして、公的研究機関等のデータやこれまでに蓄積された耐火性能検証法によるデータをもとに、国が木造部材（特殊な加工を行ったものではない木材）の仕様を規定することによって、3000m2以下、3階建以下の場合には、個別の建築物における耐火性能検証法を行わなくても木造化を可能とするよう、建築基準法令の改正を再度要望する。	C	—	耐火構造の仕様としては、従来は鉄筋コンクリート造や鉄骨鉄筋コンクリート造等に限られていたが、木材を用いた壁や柱等についても、近年技術開発が進んでいる。 ・鉄骨を木材で被覆するもの ・組み合わせ方を工夫した、全て木材のみで構成される柱などが、一定の性能試験を行ったうえで耐火構造の認定を取得しているところ。 平成12年に、建築基準を性能規定化したところであり、国土交通大臣の認定を取得した仕様であれば、耐火性能検証法を行わなくても木造化が現行制度で可能である。 この結果、近年、木材に関する様々な技術開発が行われ、木材を使用した耐火建築物等が建築されている。 昨年11月には、木材を使用した耐火建築物等に係る解説集「木造建築物のすすめ」を発行したところであり、今後、これにより木材を使用した耐火建築物の実現方法等について広く周知していく。 なお、建築基準法は、建築物に関する最低基準により、国民の生命等を保護するものであり、周囲への延焼防止や在館者の避難安全の確保等の観点から、立地、規模、用途により、一定の耐火性能が必要と定めており、新たな技術的知見なしに、これを緩和することは困難である。	—	—	1007020	愛媛県	愛媛県	国土交通省
120110	市街化調整区域内の開発許可についての要件の緩和	都市計画法第34条第12号	市街化調整区域においては、都市計画法第３４条各号に適合する開発行為について、許可が可能となっている。	現行法（都市計画法第34条第12号）で規定されている「市街化を促進するおそれがない開発行為」について、市が定める「別所ふれあい地区」内において、人口減少を抑制し農村社会を維持、活性化すること（市街化を促進するおそれがある場合を含む。）とする開発行為についても可能とする。	三木市では、市街化調整区域内の農村地域で人口減少が進み、農業後継者が不足し、耕作放棄地が出現するなど、地域社会の維持が大きな課題となっている。このたび提案する「別所地域」については、その人口が平成47年ごろには平成17年に比して60%にまで減少するとともに、65歳以上の高齢化率も41．5%まで上昇すると予測される。 そこで、市の総合計画において農村地域の元気力を維持するために、別所地域の集落地、幹線道路沿道及び周辺農地（全体面積約80ha）を、「別所ふれあい地区」に位置づけ、別所地域の農村の活力維持を進めようとするものである。 提案理由： 別所ふれあい地区は市街化調整区域内にあり、開発行為は市街化を促進するおそれがないものに厳しく制限されている。今回の開発行為について開発許可権限者である兵庫県と協議したが、現行法に定める「市街化を促進するおそれがない開発行為にあたらない」と判断され開発許可がおりなかった。そこで、特区により、市が定める別所ふれあい地区においては、人口減少を抑制し農村社会を維持、活性化することを目的とする開発行為（市街化を促進するおそれがある場合を含む）の実施を可能とすることにより、新たな企業立地による雇用機会の創出、農業後継者など若者の雇用と定住の促進、人口減少や高齢化への一定の歯止めを図り、地域社会を活性化させ、農村社会の持続可能な発展をめざす。	D	—	ご提案に係る施設については、都市計画法第34条第12号に基づく条例の制定は不可との兵庫県の判断があったとのことであるが、例えば、地域住民の日常生活用品等については、都市計画法第34条第1号による許可、工場・住宅については、地区計画を策定の上、都市計画法第34条第10号による許可が可能な場合があると考えられることから、開発許可権者である兵庫県にご相談いただきたい。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	C	—	ご回答のように、「地区計画を策定の上、都市計画法第34条第10号に基づく許可」を受ける場合、地区計画を策定するについて都市計画法施行令第8条第2号ハの規定に基づく都市計画基準による制限があり、「別所ふれあい地区」内に点在する優良農地（農業振興地域農用地区域）を含めた一体的な計画を策定することができないと考える。このため、三木市としては、地域住民が嘱望するように「別所ふれあい地区（約80ha）」の全体について、一体的な土地利用が図れるよう「別所ふれあい地区特区」による規制緩和が必要であると考える。	農地転用許可との調整を図る観点から、優良な集団農地その他長期にわたって農地として保全すべき土地については、開発許可の対象としないこととするため、都市計画法施行令第29条の9によれば、都市計画法第34条第12号の条例で定める区域には、原則として、都市計画法施行令第8条第2号ハに掲げる土地の区域を含まないこととされている。市街化を促進する恐れのある開発行為についても都市計画法第34条第12号に規定する条例の対象とするとの貴市のご提案の目的が、農業振興地域内の農用地区域における開発を可能とすることであるならば、ご提案の実現は困難である。	右提案主体から の意見に対して回答されたい。	本提案は、市街化調整区域内の農村地域の人口減少を抑制し、持続可能な農村社会を維持、活性化することを目的として、地区全体（約80ha）について、農地を含めて一体的な土地利用が図れるよう現行法の規制緩和を提案するもので、個別の土地利用については、全体計画にしたがい順次進めていく考えである。 なお、当地区の農地については、本提案に並行して農林水産省に対し農用地区域内の土地の農用地区域からの除外変更について、規制緩和を提案しているところである。よって、本提案における農地は、農用地区域から除外された農地であることを前提と考える。	「別所ふれあい地区」構想	1008020	三木市	兵庫県	国土交通省

管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「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・関係官庁
120120	特殊車両通行許可申請手続の簡素化	道路法第47条の2	道路管理者は、車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するために必要な条件を附して、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができる。	特殊車両の通行許可申請について、その申請内容が、現在受けている許可と同一で、かつ、以下の要件を全て満たす場合には、これを届出することで許可を受けたものとみなす（手数料は免除）。 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、特区エリア内で完結し、かつ、主として高速自動車国道、一般国道、主要地方道などの主要路線であること	物流効率化を背景とした車両の大型化や、事業者の法令遵守意識の向上等により、年々特殊車両通行許可申請件数が増加し、申請者の負担が重くなっている。そこで、安全な物流を確保しつつ、当該手続を北関東地域限定で簡素化し負担軽減を図ることで、安全で効率的な物流環境を創出して参りたい。そもそも通行車両と道路構造の関係は表裏一体であり、特殊車両が道路構造に与える影響を慎みれば、道路管理者の審査においてこれらの関係を一度は確認する必要があると認識しているが、現在受けている許可と同一内容で通行する場合の審査の必要性は低いと考える。今回の提案は、この様な考えに基づき、審査の必要性が低い（標準的な事務処理の）ケースとするため、車両と経路を限定して、道路管理者が精度の高い検討を行う個別審査や道路管理者間の協議がいずれも不要となる要件を付した。また、この場合、特殊車両オンライン申請システムを利用すれば、道路管理者はもとより事業者側でも通行条件を事前にチェックして、許可の可否が判断可能であるため、本制度の許可条件（道路構造の保全・交通の危険防止）を踏まえたものでもある。本提案の実施により、申請者側では、手数料の免除や許可が出るまでに要する期間の省略化等が享受できる一方、審査の省略等により、道路管理者の事務軽減にも貢すると考える。加えて、これらのメリットを受けようとする誘因効果により、事業者全体で法令遵守が一層促進される結果、交通・輸送安全性が向上することとなるため、安全・確実な物流の確保に向け法令遵守の徹底を図るとする国の施策の方向性（総合物流施策推進プログラム・H21年7月）にも沿った提案であると考える。	C	—	特殊車両通行許可制度は、一般的に禁止されている重量及び寸法の車両の通行の申請に対し、道路管理者が通行経路の道路と当該車両の物理的な関係において通行の可否を審査し、禁止を解除するものであり、これを届出制とすることは、道路構造の保全又は交通の危険防止の観点から困難と考えられます。 現行でも、特殊車両オンライン申請システムにより算定可能な車両及び経路については、道路管理者たる地方公共団体により高速自動車国道や一般国道も含めて迅速な許可が可能となっています。	右提案主体からの意見に加え、今後の更新申請手続き簡素化策（オンライン申請システム未導入の道路管理者・事業者への導入促進策等）をご教示願いたい。	本提案では、道路構造の保全や交通の危険防止の観点から、道路管理者の審査の必要性が低く、かつ、事業者側で通行条件を事前にチェックして許可の可否が判断可能なケースに限定しており、適正で安全な制度運用が期待できることから、是非再考をお願いしたい。また、現行では特殊車両オンライン申請システムが国以外の道路管理者で未導入であることに加え、システムへの対応が困難な事業者も一部存在することから、本提案の実施により、国以外の道路管理者での迅速な手続が可能となるとともに、当該事業者に対する本システムの代替措置にもなり得るため、効率的な物流環境の機会を創出する観点からも、再度検討願いたい。	C	—	「システムへの対応が困難な事業者」において「事業者側で通行条件を事前にチェック」することは不可能であり、ご提案の「届出制」では、道路状況の変化に対応した安全な通行は担保できません。また、道路構造物の老朽化が進むなか、「道路管理者の審査の必要性」は、従前にも増して高まっており、「届出制」では、道路管理者としての管理責任が果たせないと考えます。 特殊車両オンライン申請システムは、道路情報便覧（データベース）に収録された道路について、申請者による申請データの作成及び道路管理者間の協議をシステム上で行うことにより統一的かつ迅速な審査を可能とするものです。現状、審査に時間がかかるケースについては、主に地方公共団体管理の道路において収録が不十分で、同システムで審査できないことがその一因と考えられ、審査の迅速化に向けては、道路管理者たる地方公共団体のご協力が不可欠です。地方公共団体におかれては、窓口の運用改善や、特に車両の多い路線を優先的に道路情報便覧へ収録していただくようお願いします。道路情報便覧の拡充が進めば、道路管理者による安全確認を経た上で、かつ、申請の都度の道路管理者間の書面等による協議が不要となるため、事実上ご提案の届出制と同程度に迅速な許可が可能になると考えています。 特殊車両オンライン申請システムは、どなたでもインターネットによりアクセス可能であり、国以外の道路管理者も審査に利用することができます。また、同システムによる申請率は年々高まっており、ホームページ等で更なる利用を呼びかけるとともに、引き続き、同システムの改善を進めることで、普及促進を図ります。同システムに関しては、ご意見・ご質問等を特殊車両運用事務局（電話番号048－601－3223、メールアドレスinfo@tokusya.net）にて受け付けています。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	回答前段に関し、本提案では、当該システムで通行条件を最低限チェックできる事業者を想定している。また、仮に道路構造物の老朽化により径路や許可条件が変わる場合には、新たに許可申請を要することとなるため、安全で適正な制度運用が可能であると考える。そもそも本提案は、本制度の許可条件（道路構造の保全・交通の危険防止）を踏まえるため、一般的な特殊車両が主として主要径路を通行する際に行う更新申請のケースに限定しており、現下の最優先課題である安全な通行の担保とともに、許可取得の期間短縮等による効率的な物流環境の創出との両立が可能となることから、再度検討をお願いしたい。	1013010	茨城県、栃木県、群馬県	茨城県、栃木県、群馬県	国土交通省
120130	大型トレーラーハウスの一般道、高速道走行における道路法第47条の2の道路通行許可及び許可手続きの簡素化	道路法47条 車両制限令第3条 道路運送車両法第40条、第41条 道路交通法第62条	道路管理者は、車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するために必要な条件を附して、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができる。 自動車は、その構造及び装置について、保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならないこととされています。	平成7年頃から輸入されている大型トレーラーハウス（米国規格ANSIA119.5：全長152m×全幅3.648m×全高4.256m）は当協会の自主基準で14年余り運行してきました。移動は頻繁にはせず、重量は4～10t と軽く、小回りもできるため、当協会の自主基準において事故ゼロ本日まで運行してきました。それにより安全は立証できたものと考えています。具体的には一般道、高速道走行における道路法第47条の2の道路通行許可及び許可手続きの簡素化を要望します。	大型トレーラーハウスは平成7年頃から輸入され日本国内で活用されています。当初は欧米の様にキャンプ場や別荘、コテージ、事務所として活用されてきましたが、近年の日本国内では高齢者や障害を持つ家族の自宅介護用、週末医療のための病院施設代わりの活用等もさい始めました。その様な事から比較的各地の奥地まで入り設置されております。また、現在まで一般道や高速道を利用して本故も無く輸送されてきました。一般道、高速道走行における道路法第47条の2の道路通行許可及び許可手続きの簡素化（当協会発行のトレーラーハウス登録証明書（米国ANSI119.5以上の構造基準を満たしていることを確認した上で発行）及び輸送自主基準を添付の上、申請することにより即日の許可）は、新たな産業（工場生産型による技術の進化や、不要になってからの再利用や転売による建築廃材の削減等として可能性と省エネ効果を多大に秘めている製品）の育成に繋がります。平成8年7月に当協会設立の後、国土交通省（旧建設省）より往指170号の通達により「レーラーハウスは建築物に該当しない旨が通達されており、年間1000台以上の販売がされ、累積でも1万台余りが国内に保有されており、利用者の利便性と需要があることは明白と考えられます。また、米国と同サイズで製造できることにより諸外国メーカーとの販売競争力向上も考えられます。	C	—	道路法第47条の2に規定されている特殊車両通行許可は、道路運送車両法に定められた自動車であっても、貨物を積載しかつ連結車は連結した状態において一般的に禁止されている重量及び寸法となる車両の通行に対し、道路管理者が禁止を解除するものであり、通行の頻度やこれまでの事故の有無にかかわらず、通行経路の道路と当該車両の関係を客観的かつ物理的に審査する必要があります。 ご提案のトレーラーハウスは、それを積載した車両寸法において下記のとおり一般的制限値を超えるものであり、道路構造の保全又は交通の危険防止の観点から、通行経路の車道幅員やトンネル等における空間高の確認、交差点折進時の安全確保策等の道路管理者による個別具体的な審査を必要としますので、これを簡素化することはできません。 A＝トレーラーハウスの寸法、B＝車両制限令の一般的制限値、C＝ A－B 幅 ：A＝3．648m、B＝2．5m、C＝1．148m 高さ：A＝4．256m、B＝3．8m、C＝0．456m 長さ：A＝牽引車長さ＋15．2m、B＝12m、C＝牽引車長さ＋3．2m 最小回転半径：A＝不明、B＝12m、C＝不明	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	平成8年7月に当協会設立の後、平成9年3月国土交通省（旧建設省）往指第170号により「諸時かつ任意に移動できるトレーラーハウスは建築基準法第2条第1号に規定する建築物に該当しない旨が通達されました。しかし、現在道路通行許可を取るには2ヶ月余りを要します。トレーラーハウスは災害発生時に被災地での用途もあり、即日の道路通行許可が必要となります。平成8年以降は有識者による自主基準を作成（客観的かつ物理的に安全を確保）し、運行していたため事故の報告はありません。その理由には、頻繁に運行されていないこと、小回りができること、軽量であることがあげられます。実際に米国等でも同じ形態で運行されております。	C	—	ご提案のトレーラーハウスは、それを積載した車両寸法において我が国の一般的制限値を大きく超えるものですが、我が国の道路の幅員、空間高、交差点形状等はその車両寸法の一般的制限値に対応するよう造られているため、海外での運行形態、建築基準法上の解釈、災害時であるかどうか、通行の頻度、これまでの事故の有無及び自主基準の存在とは関わりなく、当該車両については、通行経路の車道幅員やトンネル等における空間高の確認、交差点折進時の安全確保策等の道路管理者による個別具体的な審査が必要であり、即日の許可等は非常に困難であるとともに、許可及び手続きの簡素化はできません。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	平成9年11月18日経済対策閣僚会議において、日本経済の効率化・活性化を図るため、OTOの積極的活用、規格・基準の国際整合化・明確化、適合性評価手続きの簡素化等の市場アクセス改善措置をとるよう決定しました。トレーラーハウスについては、現行法令等との関係について早急に検討を進め、積極的な対応を行うとしております。当協会は、トレーラーハウスを安全に輸送するため、「大型輸送の自主基準」を作成し、その基準に基づき14年余り運行し、事故も無く今日に至っており、当協会の自主基準の安全性は高いと考えます。現在、道路通行許可取得には2ヶ月余り要しますが、現行の道路法47条の2の道路通行許可申請の手続きの際、当協会発行のトレーラーハウス登録証明書及び大型輸送の自主基準を申請書類に添付することによって、道路通行許可取得までに要する期間を少しでも短縮できないか、ご検討願いたい。		1023010	日本RV輸入協会	東京都	国土交通省
120140	工業専用地域における用途地域の緩和措置	建築基準法第48条、別表第2、都市計画法第8条、第12条の5	工業専用地域内であっても、特定行政庁による許可等により、カフェ・レストランの立地は可能。	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区を提案する。	（提案内容） 尼崎臨海地域（国道43号以南）において、運河再生プロジェクト整備計画に位置づけられた、カフェ・レストラン等の飲食店については、建築基準法第48条第12項本文及び同法別表第2（を）の5に定められた用途規制の適用を除外する。 （理由） ① 同法第48条第12項ただし書きでは、個別に「特定行政庁が工業の利便を害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないと認める場合」は、同法別表第2で工業専用地域内において建築してはならない建築物の建築も許可できるが、施工者から見れば公聴会での意見聴取、建築審査会の同意等の手続きが複雑で、公聴会などのため詳細図面等の作成による経費の負担や時間もかかるためリスクが大きく、立地の大きな障害となっている。 ② 運河再生プロジェクト整備計画は、県、市、隣接する工場を所有する企業、地元住民等で構成される実行委員会において策定されるため、同計画においてカフェ・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区を提案する。 ③ 今回の提案の実現により同整備計画にあらかじめカフェ・レストラン等の立地可能場所を定めることにより、広く周知することができ、実現可能性の高い意図を持ってカフェ・レストラン等のにぎわいの中核となる施設を迅速に誘致することが出来ることとなり、地域の活性化に寄与する。	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られることとしている。 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、当該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。	カフェ・レストランについては、民間事業者による効率的で創意工夫に富んだ運営を想定している。 特区提案が認められれば、広く周知することが出来るため、民間事業者にとって、現行制度（建築基準法）の課題である手続きの領雑さや時間的ロス、費用負担リスクを回避することが出来、尼崎運河域への立地意欲が高まることとなるため、提案しているものである。また、平成22年度国の予算編成等に対する本県の提案(H21.12.2)において、地方の自立を促進する支援の強化の項目の「今年6月に行った本県の第15次構造改革特区提案に対する国の最終回答を踏まえて第16次提案において再提案した項目の実現に向けた支援」を提案しているところである。 【参考】本県の井戸知事は、今回の提案に際し、以下のとおり記者会見(H21.11.2)している。「阪神南県民局では、21世紀の尼崎運河再生プロジェクトを行っていますが、物品販売業を営む店舗又は飲食店については、現行制度でも工業専用地域に例外措置として建築できるのですが、公聴会を開く必要があったりして、手続きが非常に複雑になっていますので、それを簡素化して認めていただくというようなことができないかということを要請しているものです。」	D	—	ご提案のように、一定のエリアにおいて飲食店等の立地を推進しようとする場合は、本来、都市計画の手続きを経て、工業地域等の用途地域への変更や、地区計画の策定等により対応すべきである。 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るので、庁内において十分に調整されたい。 また、都市計画決定手続を経ることでご意見のように広く周知することは可能である。 なお、都市計画の手続きを経ずに、都市計画で決定された用途規制を適用除外として、個別に飲食店等の立地を許可しようとする場合は、公平性や妥当性等を担保するため、建築基準法第48条ただし書きに基づき、当該許可に利害関係を有する者からの意見の聴取を行い、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が必要とされており、事業者の立地意欲の向上のみを理由に上記の手続きを適用除外とすべきではない。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	本県や尼崎市、市民、商工会議所等で組織された21世紀の尼崎運河再生協議会が策定した尼崎運河再生プロジェクトで位置付けたカフェ・レストランを特区対象としているものであり、公平性や妥当性等は十分担保されているものと考えており、単に事業者の立地意欲の向上のみを理由に建築基準法第48条ただし書きに基づく諸手続きの適用除外を求めているものではない。 民間事業者による効率的で創意工夫に富んだ運営を促すために、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区を引き続き提案するものである。 （参考）尼崎市内の工業専用地域約697ha(全域が国道43号以南の臨海部)のうち、特区制度の活用を想定しているのは、3ヵ所約0．33ha程度である。		1026020	兵庫県	兵庫県	国土交通省
120150	除雪機械の使用制限の撤廃	積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法第3条、第6条 補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律 第3条、第11条	「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」第11条において、補助事業者は法令の定及び補助金等の交付の目的に従って誠実に補助事業を行うように努めるとともに、補助金等の他の用途への使用をしてはならないとされている。	国庫補助を受けて購入した除雪機械の使用路線の制限を撤廃する。	国庫補助を受けて購入した除雪機械の使用路線の制限を撤廃することにより、効率的な除雪を行う。 除雪事業は、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法により指定された路線の除雪を行うにあたり、国庫補助を受けて実施している。同法に定める「指定路線」は昭和60年に指定以降見直しがされていないが、除雪が必要な路線は増加しており、国庫補助を受けない単独での除雪を行わざるを得ない路線が増加している。 具体的には、地方公共団体が国庫補助を受けて購入した除雪機械は積雪寒冷地の指定をされた各地方公共団体道しか除雪することが出来ず、各路線間を移動する場合に指定路線以外を走行する方が効率的な場合があり、さらにその際に除雪を行うことが出来れば、時間的にも短時間で除雪を行うことが出来る。 ついては、効率的な除雪を行うため、国庫補助を受けて購入した除雪機械の使用路線の制限を撤廃することを要望する。	D	—	補助の目的に沿った使用を妨げない範囲において、指定道間の移動中の除雪を行うことは、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律に抵触するものではないため、現行規定により対応可能である。			D	—				1031010	鳥取県	鳥取県	財務省 国土交通省
120160	慣行水利権のかんがい用水を活用した小水力発電施設整備における流水占用許可の見直し	河川法第２３条 河川法施行規則第１１条	水力発電規模の大小にかかわらず、河川の流水を占用するためには、河川法第23条に基づき、許可を得なければならない。 許可の申請は、河川法施行規則第１１条に基づき、申請書及び必要図書を提出して行う。	○かんがい用水を活用して小水力発電の河川法第23条の許可処分を受けるにあたっての前提条件（慣行水利権の許可化）の廃止。 ○河川法施行規則第１１条の改正（同条に定める申請図書の一部省略）	山梨県は水量に恵まれた急流のかんがい用水（大半は慣行水利権）が多く、小水力発電に利用可能な有望地点が多数あることから、これらを有効に活用した小水力発電の普及を積極的に進めたいと考えている。 慣行水利権のかんがい用水において、慣行水利権者以外の者が、小水力発電について河川法第23条の許可（流水占用許可）を得る場合、かんがい用水として使用している慣行水利権についても流水占用許可を得ることが前提とされている（国交省地方整備局による行政指導）。しかし、小水力発電の申請者（慣行水利権者以外の者）が慣行水利権者に流水占用許可の申請の同意を得ることは困難である。また、小水力発電は水を消費しないことから、かんがい用水や河川の流況に何ら影響を及ぼさない。 そこで、慣行水利権に関しては流水占用許可を得ることを前提条件とはせず、小水力発電についてのみ流水占用許可を得るものとする。なおその際、上記で述べたように、小水力発電はかんがい用水及び河川流況に何ら影響を及ぼさないことから、河川法施行規則第１１条の改正（同条に定める申請図書の一部省略）を併せて求める。 ○添付を省略する図書 ・河川の流量と申請に係る取水量及び関係河川使用者の取水量との関係を明らかにする計算 （具体的には下記資料） ①河川実測図（平面、縦横断） ②流量計算書（河川） ③水収支計算書（河川）	C	—	既存の水路等から取水して新たに発電を行う場合、その取水量の範囲内で新たな取水を行うことが明らかであれば、他の水利使用や河川環境等に影響がないことから、平成17年に申請手続等を簡素化しています。 一方、旧河川法以前より取水している等により河川法の許可があったものとみなす水利使用（以下「慣行水利権」という。）を使用する場合、取水量が明確でなく、その取水量の範囲内で新たな取水を行うことが明らかではないため、小水力発電の取水量の確認が必要となり、水利使用許可申請書類（河川平面・縦横断図、流量計算書等）の提出は必要となります。仮に取水量を確認せずに許可した場合には、他の水利使用や河川環境等に重大な影響を及ぼす恐れがあることから以下の方法のいずれかで許可手続きを行っております。 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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	貴省回答②の意味は、慣行水利権のかんがい用水を活用した小水力発電をする場合、慣行水利権のかんがい用水については許可水利権化を求めないということなのか確認させて下さい。また、回答に「慣行水利権を使用する場合、その取水量が明確でないため発電の取水量の確認と河川平面等の申請書類が必要」とありますが、設置場所で流量観測して発電規模等の設計を行い許可申請をするため、取水量は確認できます。したがって、河川平面・縦横断図、河川流量計算書、水収支計算書の提出は必要ないと考えます。	C	—	②の「慣行水利権はそのまま」とは、許可水利権化をしないということです。 その場合の小水力発電の水利使用許可については、慣行水利権は、流量や工作物の安全性等が確認できていないことから、許可水利権の従属発電とは異なり、関係する添付書類を省略できず、河川平面図、縦横断図、河川流量計算書、水収支計算書の提出が必要となります。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	再検討要請の貴省回答では、「慣行水利権は流量や工作物の安全性などが確認できていないことから、河川平面図、縦横断図、河川流量計算書、水収支計算書の提出は必要」とされましたが、下記の場合は流量や安全性が確認されているものと理解されるよう求めます。 ○ 慣行水利権届出書で取水量が記載されており、かつ、河川からの取水口が永久構造物などで規定され流下能力が明確になっている場合、届出書の取水量の範囲内で小水力発電の施設規模を決定したものについては、申請時において河川流量計算書と水収支計算書を省略する。		1032010	山梨県	山梨県	国土交通省

管理コード	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「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	提案管理番号	提案事項	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120170	市街化調整区域における、土地開発規制の緩和	農地法第4条、第5条 農業振興地域の整備に関する法律第10条、第13条 都市計画法第34条	市街化調整区域においては、都市計画法第３４条各号に適合する開発行為について、許可が可能となっている。	市街地に隣接している、市街化調整区域においては、その調整区域内における土地開発を、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世紀型の娯楽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、従業者の高齢化及び、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類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疲弊の一途をたどることとなる、このための娯楽施設に限り、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。	D	—	提案に係る娯楽施設の内容が必ずしも明らかではなく、太陽光発電の設備を備えていることのみをもって、一律に市街化調整区域における許可の可否を判断することは困難であるが、例えば、市街化調整区域内に存する観光資源の有効な利用上必要な建築物の用に供する目的で行う開発行為や、開発区域周辺の市街化を促進する恐れがなく、かつ、市街化区域において行うことが困難又は著しく不適当と都道府県知事が認め、あらかじめ開発審査会の議を経た開発行為については、現行制度上許可が可能となっている。後者の例として、国土交通省が各開発許可権者に対し技術的助言として示している「開発許可制度運用指針」においては、「市街化調整区域における自然的土地利用と調和のとれたレクリエーションのための施設を構成する建築物」を例示しているところである。			D	—							1047040	株式会社玉越	愛知県	農林水産省 国土交通省