| 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 | 「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 | 管理提案番号項 | 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に規制、現行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な及び活性化に関する特別措置法第6条第2項<br>特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正な及び活性化に関する基本方針　四３（２）<br>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総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。<br>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、新規タクシー業が提示一社は必要であり、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。<br>このため、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）問題場所近傍で、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 | — | — | C | Ⅳ | — | — | C | Ⅳ | | 10003001 0 | 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指定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26条ほぼに同第79条但書よる許可指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。<br>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、航空安全部が発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、意料盛又は管制圏を飛行せず、かつ、航空法施行 令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て実地検査を実施したとで許可している。<br>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<br>自作航空機の取扱いで、複数台の同時使用許可や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:<br>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、地域発生の場合でも訓練の効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関して、複数台の同時使用の実現を目指す。<br>背景:<br>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、多数の接続士と他独自の機体であり、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。<br>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、本航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、実績的な効果が期待される。<br>国際的展望では、操縦士養成過程での機体使用で安全な機体改善を果たし、訓練データの蓄積と訓練メソッドの確立が可能。同時に登録要員も育成され、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。<br>現在の開発地である松本地域は精密工業が現付しており、機体生産にも最適な環境指点である。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。<br>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。特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限定され、更に離陸地点に意接する事が条件とされている。<br>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避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。<br>ただし、同許可については、本来の創設趣旨を同様に、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出来ない。 | 航空法第11条について<br>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。<br>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）ほか三年間に関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、再度問いたい。 | 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。<br>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26条第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が再度問いたい。 | 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26条第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が再度問いたい。 | C | — | 項目120030の提案に対する回答のとおり、第1段階許可に先立つ地上訓練、地上滑走等の地上での練習は、特に許可を得ることなく行うことができる。 | 長野県松本地区特定区域飛行特区 | 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指定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26条ほぼに同第79条但書よる許可指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、現場者が当該機の諸元、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単々に操縦を続み上げること等を必要な条件としてけしている。 | 航空法28条について<br>自作機パイロット許可要件は、<br>・メカニズムに精通している事<br>・取扱いに精通している事<br>・操縦に慣れている事<br>であるが、最初心者には許可取得が困難である。<br>そこで、産学による教育で訓練開始可能な程度の緩和。 | 提案理由:<br>飛行特区開設に伴せて操縦・提乗許可要件の緩和により、効率的な技能習得を目指す。<br>背景:<br>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、多数の接続士と他独自の機体であり、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。<br>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、本航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、実績的な効果が期待される。<br>国際的展望では、操縦士養成過程での機体使用で安全な機体改善を果たし、訓練データの蓄積と訓練メソッドの確立が可能。同時に登録要員も育成され、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。<br>現在の開発地である松本地域は精密工業が現付しており、機体生産にも最適な環境指点である。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。<br>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。特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限定され、更に離陸地点に意接する事が条件とされている。<br>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避である現状を改善したい。 | C | — | 操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、産学による知識習得だけでもって許可をしてはいない。<br>一方、初回のシャンプ飛行等の許可（第1段階の許可）の取得においては、産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段階の飛行における、機体の操縦の経験を踏んで頂き、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。<br>(※)操縦者及び第三者の安全に関しては、産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。<br>（※今回の要望には直接言及されていないが、飛行安全のための操縦者の健康診断書等も確認している。） | 航空法第28条について<br>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と必要条件とする。<br>初回ジャンプ飛行等の許可（非課業1段階）の取得は、産学教育の他、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飛行と同様に、この練習は飛行の安全のために必要な条件である。<br>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）する事も体得する事が最重要となる。<br>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、問いたい。 | 航空法第28条について<br>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と必要条件とする。<br>初回ジャンプ飛行等の許可（非課業1段階）の取得は、産学教育の他、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飛行と同様に、この練習は飛行の安全のために必要な条件である。<br>自作航空機に関する第2段階（半径3km の範囲）の飛行に対しても、設置基準・周辺環境により、同様の認識に下該当する複数の離着陸場の使用が可能かつ、求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。 | 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」とのご見解であった。ヘリコプタにおける地上滑走等に相当する動作は前後左右のバランスを保つ為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。 | ホバリングは機体が地上から離れる状態となるため、飛行に該当し、地上練習とは見なせない。また ヘリコプタの駐機場から滑走路に至る超低高度浮上・低速移動についても同様に飛行に該当し、操縦者許を伴ッパイロットが操縦を行っている。 | C | — | ホバリングは機体が地上から離れる状態となるため、飛行に該当し、地上練習とは見なせない。また ヘリコプタの駐機場から滑走路に至る超低高度浮上・低速移動についても同様に飛行に該当し、操縦者許を伴ッパイロットが操縦を行っている。 | 長野県松本地区特定区域飛行特区 | 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指定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26条ほぼに同第79条但書よる許可指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。<br>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<br>許可指定場所に限る飛行で且つ離陸点に着陸する点の付帯条件から、2点間の飛行は現状では不可となっている。無論を要望。 | 提案理由:<br>訓練効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。飛行特区の現状及びは、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。<br>背景:<br>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、多数の接続士と他独自の機体であり、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。<br>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、本航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、実績的な効果が期待される。<br>国際的展望では、操縦士養成過程での機体使用で安全な機体改善を果たし、訓練データの蓄積と訓練メソッドの確立が可能。同時に登録要員も育成され、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。<br>現在の開発地である松本地域は精密工業が現付しており、機体生産にも最適な環境指点である。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。<br>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。特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限定され、更に離陸地点に意接する事が条件とされている。<br>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避である現状を改善したい。 | E | — | — | — | E | — | — | — | E | — | | 10040030 0 | 長野県松本地区特定区域飛行特区 | GENコーポレーション、松本市 | 長野県 | 国土交通省 |
| 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 | 原動機により踏と を移動することを目的として製作し、利用で軌条等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）での走行を可能とする。これにより、モビリティ時差のない社会の実現等を見据え、移動支援ロボットの歩行者混在空間での実証試験を行い、その有効性・安全性・可能性を評価検証する。<br>提案理由:<br>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。<br>②移動支援ロボットは、地域の安全確保のための防犯パトロールの手段とも、高い可能性がある。<br>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」の実現のためにも、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。<br>公道での実証試験を行ない、安全性等を検証することで、安全で改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。<br>安全対策:<br>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。<br>②経験者を含む安全な搭乗方法について教育を受けた者に限定する。<br>③走行する速度は、低速の自転車と同程度とし、10km/h程度に制限する。<br>④風雨等において実証試験や利活用が立されているものに限定する。<br>その他別紙特区説明書　参照 | F | — | 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）での走行を可能とする。これにより、モビリティ格差のない社会の実現等を見据え、移動支援ロボットの歩行者混在空間での実証試験を行い、その有効性・安全性・可能性を評価検証する。<br>提案理由:<br>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。<br>②移動支援ロボットは、地域の安全確保のための防犯パトロールの手段とも、高い可能性がある。<br>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」の実現のためにも、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。<br>公道での実証試験を行ない、安全性等を検証することで、安全で改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。<br>安全対策:<br>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。<br>②経験者を含む安全な搭乗方法について教育を受けた者に限定する。<br>③走行する速度は、低速の自転車と同程度とし、10km/h程度に制限する。<br>④風雨等において実証試験や利活用が立されているものに限定する。<br>その他別紙特区説明書　参照 | 右提案主体の意見を踏まえ、実現に向けたより早期に実現できるよう、再度検討されたい。 | 道路運送車両法第2条第2項及び第3項の定義に基づき、「原動機により踏と を移動することを目的として製作し、軌条等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。<br>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。<br>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なければ公道を運行することができないこととなっている。<br>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。 | 右提案主体の意見に対して回答されたい。 | 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。<br>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。<br>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。 | — | — | | | A | Ⅲ | | | 10350100 | つくば市 | 茨城県 | 警察庁<br>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） | 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法律においてそれぞれ規定され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1項の規定を踏まえて規格を規定しているものである。大気汚染防止法においては、燃料の使用に伴う有害な物質の排出を抑制するための規定として、ガソリンにおいては、含まれる揮発性物質の蒸発ガスに関する規定及び含有ベンゼンに関する規定が、ディーゼル燃料においては、スチーム中に含まれる窒素酸化物の規定が、ガソリンにおいては、含酸素率1．3%まで引き上げられている。<br>また、品確法は道路運送車両法においては、この大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度に基づくとされ、加えて安全性確保の観点から、バイオ燃料の混合限度については、ガソリンにおいては3%バンタル%（E3）まで、軽油については開放タイルエステル%（B5）まで引き上げられている。<br>大気汚染防止法においては、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排出に含まれる物質の濃度許容限度定めており、エタノールが混合燃料については、含酸素率1．3%まで引き上げられている。<br>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、意料盛又は管制圏を飛行せず、かつ、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て実地検査を実施したとで許可している。<br>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。 | 大気汚染防止法第19条第１項<br>大気汚染防止法第19条の２第１項<br>大気汚染防止法第19条の２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濃度の許容限度を定める件<br>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、揮発性油の物質が国へ石油製品である揮発油、軽油、灯油及び重油について、通常の利用を前提すると合目的として、石油製品の品質の確保等についての目的を定めている。これらの目的を踏まえ、品確法は揮発性油の規定を設定し、揮発性軽油、灯油及び重油の品質の確保のための最低限の規格を定めている。<br>ガソリンにおいては、ガソリンにおいては、ガソリンにおいてはエタノール%（E3）まで、軽油においては開放タイルエステル%（B5）まで と規定している。<br>エタノール全体量については、一般車両に高濃度アルコール燃料を混入した場合に車両装置及ぶ不正のおそれがあるため、一般車両に使用して安全性上問題がない燃料として3%と混合規定していたものである。また、バイオディーゼル全体量については、混合率5%を超える燃料については、実際に混合に対する不具合が発生しており、このような燃料を販売した場合は不正とされ混合率を超えた5%を超えた燃料を販売したとされた。5%と混合規定していたものである。<br>バイオエタノールは、ガソリンに混合することにより、ガソリンの燃料の性状が大気汚染防止法の規定を満たすものであるとされている。<br>一方で、バイオ燃料混合量の変化と高濃度化への対応の必要性を踏まえて、同法において、高度濃度の安全性や環境負荷等を検証するとともに、ガソリンの燃料の品質規格の調査研究（燃料研究設定実証）を実施しており、これによって、試験研究は、ガソリンの燃料の品質向上に寄与した。<br>なお、高度濃度エタノール混合燃料試験研究については、開発点では、北海道とガソリン販売中大阪間において10%試験研究設定を年間で取例、実施している。<br>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、ガソリンにおいては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生じ得ることから、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対して、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、同様な考え方に基づき、軽油又は重油等の使用を意図する場合においては、E10燃料規格及びそれを前提とした安全上、環境上の検証が必要となる。<br>バイオエタノールの使用に関する安全と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。 | バイオエタノール燃料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、燃料の品質の確保等に関する目的を踏まえ、品確法第19条第1項及び第19条の2第1項の規定を踏まえて燃料規格を制定しているものである。大気汚染防止法第19条第1項及び第19条の2第1項の規定に基づく燃料性状等許容限度に関しては、ガソリンにおいては、含酸素率1．3%まで引き上げられている。<br>また、品確法は道路運送車両法においては、この大気汚染防止法に基づく燃料性状等許容限度に基づくとされ、加えて安全性確保の観点から、バイオ燃料の混合限度については、ガソリンにおいては3%バンタル%（E3）まで、軽油については開放タイルエステル%（B5）まで引き上げられている。<br>大気汚染防止法においては、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排出に含まれる物質の濃度許容限度定めており、エタノールが混合燃料については、含酸素率1．3%まで引き上げられている。<br>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、意料盛又は管制圏を飛行せず、かつ、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て実地検査を実施したとで許可している。<br>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。 | バイオエタノール全体量については、ガソリンに混合することにより、ガソリンの燃料の性状が大気汚染防止法の規定を満たすものであるとされている。<br>一方で、バイオ燃料混合量の変化と高濃度化への対応の必要性を踏まえて、同法において、高度濃度の安全性や環境負荷等を検証するとともに、ガソリンの燃料の品質規格の調査研究（燃料研究設定実証）を実施しており、これによって、試験研究は、ガソリンの燃料の品質向上に寄与した。<br>なお、高度濃度エタノール混合燃料試験研究については、開発点では、北海道とガソリン販売中大阪間において10%試験研究設定を年間で取例、実施している。<br>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、ガソリンにおいては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生じ得ることから、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対して、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、同様な考え方に基づき、軽油又は重油等の使用を意図する場合においては、E10燃料規格及びそれを前提とした安全上、環境上の検証が必要となる。<br>バイオエタノールの使用に関する安全と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。 | C | 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。<br>・また、経済産業省では、保税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た規格外燃料の公道使用の認定制度（試験研究設定制度）を実施している。<br>・現在、環境省の高濃度バイオ燃料実証事業として、北海道とから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対応車の運行が可能である。<br>・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があるが、現行の道路運送車両法に基づくE10大臣認定と保税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。<br>・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くこうであるが、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、実現に向けたより早期に実現できるよう、再度検討されたい。 | F | Ⅲ | 「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で連携しつつ所要の検討を進めているとこうであるが、更なる前倒しを検討して参りたい。」とのご回答もいただいたころであるが、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。 | バイオエタノール全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。 | — | — | | | F | Ⅲ | | | 10360100 | 十勝エネルギー特区 | 十勝エネルギー特区推進協議会 | 北海道 | 経済産業省<br>国土交通省<br>環境省 |

| 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 | 「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 | 管理提案番号項 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 120070 | 不正乗車等に係る刑事罰の限度の引き上げ | 軌道運輸規程第８条第２項に関して、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倍以内の刑事罰賞金を請求できる旨規定されていることからである。 | 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刑事罰賞金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の範囲内であることから、それ以上の額を請求することはできないことから、これを乗車区間の運賃相当額にその倍の運賃を加えたものまで限度を引き上げることを求めるもの。 | 現在、我が国存在する軌道におっては、停留所、交通高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と車内において運賃を回収することしていないものが圧倒的であるとされる。しかし、この場合、乗車にあっては、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、新たに軌道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となろう。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くことが多くしかし、しかし、現札に出会いさえしなければ乗車券は使えなくなるとの不可能ではなく、加えて、現札に出会い不正乗車であることが発覚しても、支払うべき刑罰運賃が乗車区間の運賃の倍率であるため、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等の軌道の整備さえ進まれてしまうこと多いとされる。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項に関して、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倍以内の刑事罰賞金を請求できる旨規定されていることからである。<br>・料金収受の際の「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倍の運賃を加えたものまで限度を引き上げる」ことについては、<br>・ 刑事運賃（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倍以内で限定されており、不正乗車の防止策として社会に広く定着し、一定の機能を果たしていること<br>・ ICカード等の導入により、路線には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<br>などから、まずは、各軌道経営者等の実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望変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。 | 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、当方提案にあるが乗車区間の運賃相当額にその倍の運賃を加えたものまで限度を引き上げる」ことについては、<br>・ 刑事運賃（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倍以内で限定されており、不正乗車の防止策として社会に広く定着し、一定の機能を果たしていること<br>・ 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との多くの方<br>などに関して実態を正確に把握する必要があります。<br>また、利用者（消費者）保護、公序良俗等の関係から、２倍を超える刑罰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の回神に、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。<br>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刑罰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。<br>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。 | C | Ⅲ | 本件について は、既にお答えしたとおり、<br>・ 刑罰運賃（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倍以内で限定されており、不正乗車の防止策として社会に広く定着し、一定の機能を果たしていること<br>・ ICカード等の導入により、路線には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<br>などから、まずは、各軌道経営者等の実情の実望の把握が必要となります。<br>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、<br>・ 支払うべき刑罰運賃が乗車区間の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<br>・ 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との多くの方<br>などに関して実態を正確に把握する必要があります。<br>また、利用者（消費者）保護、公序良俗等の関係から、２倍を超える刑罰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の回神に、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。<br>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刑罰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。<br>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。 | 提案主体が提出した補足資料に述べられた論点を含め、石高提案を踏まえ再度検討し回答されたい。 | 提案主体からの意見 | 現行の２倍以内の刑罰運賃（料金）の制度については、広く航空、バス、有料道路、電話料金等で採用されていることの様、当然のことながら、鉄道・軌道において長期間にわたって実施されてきており、広く定着していると考えています。<br>また、ご指摘の欧米の多くの事例のように「高額の刑罰料金という抑止力を用いるのが効果的である」かについては、支払うべき刑罰運賃が乗車区間の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などに関して実態を正確に把握する必要があります。<br>さらに、ご指摘のとおり、刑罰運賃の限度額を引き上げることについては、各交通手段ごとに影響を検証するのはもちろんのことですが、上記のとおり、国に社会に広く定着している制度でもあることから、高額の刑罰運賃を徒収することについて、国民の理解が得られるかどうかについての検討をすることも必要となります。<br>LRT等の導入により、移動のモビリティが高まることはご指摘のとおりですが、いずれにせよ、本件の検討事項の引き上げに当たっては、これまで回答してきたとおり、実態等の正確な把握が前提であると考えております。 | C | Ⅲ | 現行の２倍以内の刑罰運賃（料金）の制度については、広く航空、バス、有料道路、電話料金等で採用されていることの様、当然のことながら、鉄道・軌道において長期間にわたって実施されてきており、広く定着していると考えています。<br>また、ご指摘の欧米の多くの事例のように「高額の刑罰料金という抑止力を用いるのが効果的である」かについては、支払うべき刑罰運賃が乗車区間の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などに関して実態を正確に把握する必要があります。<br>さらに、ご指摘のとおり、刑罰運賃の限度額を引き上げることについては、各交通手段ごとに影響を検証するのはもちろんのことですが、上記のとおり、国に社会に広く定着している制度でもあることから、高額の刑罰運賃を徒収することについて、国民の理解が得られるかどうかについての検討をすることも必要となります。<br>LRT等の導入により、移動のモビリティが高まることはご指摘のとおりですが、いずれにせよ、本件の検討事項の引き上げに当たっては、これまで回答してきたとおり、実態等の正確な把握が前提であると考えております。 | 1040020 | (株)三井物産戦略研究所 | 東京都 | 国土交通省 |
| 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。<br>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」並びに国際物流拠点産業集積地域（以下「自由貿易地域」）に搬入する原材料等の貨物、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。<br>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輸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、最も近い首元島島から約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資金で整備される道路、鉄道インフラによる輸送手段を安定的に確保することが困難である。<br>物流は、単に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、「特別自由貿易地域」並びに「国際物流拠点産業集積地域」等の特別措置と所期の成果を上げるまでには いたっていない。「島嶼県」の解消のために、本県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国策である。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ことに十分な貿易はない。このため日本本土とアジアとの間の航路倉とは位置するものの、乗遅りされている状況に。<br>また、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貢する。 | 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、自国内の物流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規制されている制度であって、我が国においては船舶法第３条に行い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。<br>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、相互主義に基づく国際の通商航海条約に基づくもの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、提案具体的な事業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。<br>（※）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、再度検討し回答されたい。 | 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など が進むなか、本土から隔絶した「島嶼県」である沖縄県に限っては、国際的な慣行を踏まえ、特区や公開諮問会の趣旨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、「地域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本格的な推進事業」の実現を困難にしている。<br>提案内容は、規制緩和によっても内航海運に不利益を生じるものではなく、国内唯一の離島県の地域を「島嶼県」と解消し、沖縄振興の趣旨の課題である自立型経済構築に不可欠な施策である。<br>（資料別添） | 提案主体が提出した補足資料に述べられた論点を含め、石高提案を踏まえ再度検討し回答されたい。 | 提案主体からの意見 | 海洋立国日本の維持発展に ここで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流又は旅客の輸送は原則として自国籍船に限ることとされている。従って、提案あった事項については、特区としての対応は困難である。<br>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、相互主義に基づく国際の通商航海条約に基づくもの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、提案具体的な事業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。<br>（※）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、石高提案を踏まえ再度検討し回答されたい。 | 提案主体からの意見 | 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推進に進めるため、そのような目標実現のために国内ニ他点間の輸送について、内国籍船により当該輸送を認めた例はない。これは、外国籍船により当該輸送を認めた場合、沖縄の物流業界の存在基盤を揺るがすおそれがあることに加え、他の国内航路にも波及し、我が国の内航海運事業者及び船員の雇用全体に も重大な影響が生じ、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ためである。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。<br>② 一方、日本の船社が外国籍船舶を活用する場合、または相互主義に基づき承認している国際の船舶を当該外国の船社が運航する場合であって、通し船荷証券により、日本のある港から沖縄を経由して日本の他の港で陸揚げ又は外国に輸送する場合には、「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国益及び旅客の輸送への影響」を判断してカボタージュ特許を認めてきたところ。沖縄県の振興を図るこの重要性は十分理解しており、上記の考え方によりカボタージュ特許を認めているので、個別具体的な輸送需要がある場合には、ご相談頂きたい。 | 1042200 | 沖縄県 | 沖縄県 | 国土交通省 |
| 120090 | 土地区画整理事業に対する公共施設支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）<br>租税特別措置法施行規則（第14条、第15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の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（第2条、第109条）<br>土地区画整理法施行令（第67条） | 土地区画整理事業（減価補償金地区）における公共施設支当用地については、土地を先行買収することが可能であることから、その土地の譲渡所得に対する特別控除が適用できることとなっている。<br>しかしながら、限定的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供用されること」が要件とされ、公共施設（道路）の義務付けられており、定に「当該買取日から土地が公有用道路、公園又は緑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」が要件とされている。<br>また、土地区画整理事業運用指針では、「公共施設支当用地を取得した場合において、法施行令第33条第1項第1号に規定する「当該土地は公共施設の用に供するため土地として登記申請をすることが望ましいとされている。そのため、（法施行令（登記証明）へ当該土地の地目変更についての協議を行った上で、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。<br>（提案理由）<br>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地に集合住宅が多り、この集合住宅をすでに換去せず、由来、中断移転の容任務として有効活用することを目的としている。これは、①仮住居の移転補償費の総額約300万円、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。<br>（代替提案）<br>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。<br>②証明書発行の際の法行要件として、「買収日的を記載した登記承認書のうち」、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。 | 本市の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地に集合住宅が多り、この集合住宅をすでに換去せず、由来、中断移転の容任務として有効活用することを目的としている。これは、①仮住居の移転補償費の総額約300万円、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。<br>（代替提案）<br>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。<br>②証明書発行の際の法行要件として、「買収日的を記載した登記承認書のうち」、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 | — | 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）として用途変更されることなどから、特例要件のみが適用されず（公共用道路として使用される）、また土地取引から約4年を要することなどから、この間に事業計画の変更等が行われると、適用要件を満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。<br>原則に加えて、公共の公園施設用地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り、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。<br>また、特例適用の必要要件として登記簿様式が挙げられているのは、公共施設用地を取得した場合において、「当該土地等を当該公共施設の用に供すること」が要件とされていることから、「当該買取日から土地が公有用道路、公園又は緑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。<br>また、土地区画整理事業運用指針では、「公共施設支当用地を取得した場合において、法施行令第33条第1項第1号に規定する「当該土地は公共施設の用に供するため土地として登記申請をすることが望ましいとされている。そのため、（法施行令（登記証明）へ当該土地の地目変更についての協議を行った上で、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。<br>（提案理由）<br>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地に集合住宅が多り、この集合住宅をすでに換去せず、由来、中断移転の容任務として有効活用することを目的としている。これは、①仮住居の移転補償費の総額約300万円、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。<br>（代替提案）<br>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。<br>②証明書発行の際の法行要件として、「買収日的を記載した登記承認書のうち」、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。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | C | Ⅲ | 事業計画の変更により、買収地の公共性が担保されなくなるとの危惧は、本提案に限らず全ての公共買収を行う場合において同様である。また、税務処理のことを理由に施行者に対して公有公園施設先点が確実であると税務署が確認できるとは考えられない。このようなことから、現時点では特例適用の必要要件として「当該土地等を当該公共施設の用に供すること」が要件とされていることは、適正な課税を確保することが必要であり、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。<br>また、特例適用の必要要件として登記簿様式が挙げられているのは、公共施設用地を取得した場合において、「当該土地等を当該公共施設の用に供すること」が要件とされていることから、「当該買取日から土地が公有用道路、公園又は緑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。<br>また、土地区画整理事業運用指針では、「公共施設支当用地を取得した場合において、法施行令第33条第1項第1号に規定する「当該土地は公共施設の用に供するため土地として登記申請をすることが望ましいとされている。そのため、（法施行令（登記証明）へ当該土地の地目変更についての協議を行った上で、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。<br>（提案理由）<br>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地に集合住宅が多り、この集合住宅をすでに換去せず、由来、中断移転の容任務として有効活用することを目的としている。これは、①仮住居の移転補償費の総額約300万円、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。<br>（代替提案）<br>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。<br>②証明書発行の際の法行要件として、「買収日的を記載した登記承認書のうち」、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。 | 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。<br>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、個人の有する土地等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いる。<br>5,000万円特別控除の適用を受ける要件として、「租税特別措置法施行規則（以下「施行規則」という。）第15条第2項第3号（施行規則第14条第13項第5号の10も引用）において は、「歴史文書大臣（当該事業者が所有村すでる場合には、都道府県知事。）の当該事業が土地区画整理法第109条第1項に規定する減価補償金を交付すべきことなる旨は二とを証明する書面又は当該土地等を当該公共施設の用に供するため土地として登記する書類」（以下「書類２」という。）、及び「当該事業者が当該土地等を当該公共施設の用に供するための土地等の買取りに つき国土交通大臣の承認を受けて当該事業の施行区域内の土地等を買い取ったものであり、かつ、当該土地等を当該公共施設の用に供するため土地として登記する書類」（以下「書類３」という。）の二つを提出していること。<br>2　国家主体から の再意見に対して、「公共施設として充当することの国家性及び客観性は、租税特別措置法施行規則第14条第5項10の規定に基づき、当該事業の施行区域内の土地等の買取りに つき国土交通大臣の承認を受けて行っているものであり、この承認により、担保しているものであるとの考えとしている旨記載があり、この記載における「当該の承認」（書類１）は、減価補償地区であることは減価補償金の規定が公共施設の用に充当するための土地の買取りを対象とするものであり、買い取られた個別の土地について公共施設用地に充当するためのものであるか否かを証明するものではない。<br>よって、事業施行者である地方公共団体が減価補償地区において土地等を買い取ることは、「地方公共団体が、施行する事業の用に供するために地等を買い取ること」のみが明すりにすぎないものであり、「地方公共団体が、公共施設の用地に充てるべきものとして土地等を買い取ること」と同義ではない（「公共施設の充当」を保障するものではない。<br>3　上記とにかんがみても、提案主体からの提案にあ「賃収日的を記載した登記承認書の写し」は、書類２と書類３とは明らかである。<br>また、「当該対象に関する関連等」を書類２とすることもいう提案についても、施行規則第14条第13項第5号の10の規定を充たすものではないことは明らかである。<br>4　なお、本件において5,000万円特別控除が適用されない場合であっても、租税特別措置法第34条に規定される特例等は適用されるる可能性がある旨を申し添える。 | 1006100 | 松山市 | 愛媛県 | 法務省<br>財務省<br>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、公共施設未進化の促進） | 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。 | 特殊建築物の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としかし、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、国が木造都材の仕様を規定することにより、3000㎡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。 | 本県では、森林資源の振興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、国が木造都材の仕様を規定することにより、3000㎡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、こ一性規定に適合した木造都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。<br>・鉄骨を木材で被覆するもの<br>・組み合わせ方を工夫した、全て木材のみで構成されるタイプが、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。<br>平成12年に、建築基準令性能規定化したことろであり、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。<br>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。<br>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。<br>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、南国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されており、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。 | 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客観してるため、その点について回答されたい。 | 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。<br>・鉄骨を木材で被覆するもの<br>・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。<br>平成12年に、建築基準令で性能規定化したことろであり、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。<br>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。<br>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。<br>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、南国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されており、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。 | 提案主体が提出した補足資料に述べられた論点を含め、石高提案を踏まえ再度検討し回答されたい。 | 提案主体からの意見 | 現行の２倍以内の刑罰運賃（料金）の制度については、広く航空、バス、有料道路、電話料金等で採用されていることの様、当然のことながら、鉄道・軌道において長期間にわたって実施されてきており、広く定着していると考えています。<br>また、ご指摘の欧米の多くの事例のように「高額の刑罰料金という抑止力を用いるのが効果的である」かについては、支払うべき刑罰運賃が乗車区間の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などに関して実態を正確に把握する必要があります。<br>さらに、ご指摘のとおり、刑罰運賃の限度額を引き上げることについては、各交通手段ごとに影響を検証するのはもちろんのことですが、上記のとおり、国に社会に広く定着している制度でもあることから、高額の刑罰運賃を徒収することについて、国民の理解が得られるかどうかについての検討をすることも必要となります。<br>LRT等の導入により、移動のモビリティが高まることはご指摘のとおりですが、いずれにせよ、本件の検討事項の引き上げに当たっては、これまで回答してきたとおり、実態等の正確な把握が前提であると考えております。 | 1006100 | (株)三井物産戦略研究所 | 東京都 | 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。 | 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、地域社会の維持が困難となっている。このため提案する「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0%にまで減少することもに、65歳以上の高齢化率も41.5%まで上昇すると予測される。<br>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、幹線道路沿道及び国道全体を対象的のゾーンを、「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。<br>（提案理由）<br>、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、活性化するとの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、新たな定住立地による農用地の創出、農業後継者など若者の農業に対する促進、人口減少や高齢化への一定の歯止めを図り、地域社会を活性化せず、農村社会の持続可能な発展をめざす。 | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | 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。<br>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第34条第2号ハの規定に基づく都市計画基準によるお開発があり、「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の事情は存在しないものと考えられ、ご提案に係る開発区については、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 | — | 農地転用許可との調整を図る観点から、優良な集団農地や他農地にわたって農地として保全すべき地については、開発許可の対象としないこととするため、都市計画法第34条第10号に基づく条例で定める区域には、原則として、都市計画法第34条第2号ハに規定する市街化区域を含まないこととされている。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のは、良市の「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ならないなどご提案の実現は困難である。 | 提案主体が提出した補足資料に述べられた論点を含め、石高提案を踏まえ再度検討し回答されたい。 | 提案主体からの意見 | 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40ha）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。<br>なお、当地区の農地については、本提案に当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ことろであり、よって、本提案において農地は、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。<br>本提案が国交省回答の、「自分国における特別措置法に基づく特別地区」（特区）の要件に適合しないとの理由で、「別所ふれあい地区」（特区）の要件に適合しないとの理由で、「別所ふれあい地区」（特区）の要件に適合しないとの理由で、「別所ふれあい

| 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 | 「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 | 管理提案番号項 | 提案主体名 | 都道府県 | 制度の所管・関係官庁 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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<br>車両制限令第3条<br>道路運送車両法第40条、第41条<br>道路交通法第40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。<br>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る。 | 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15.2m×全幅3.448m×全高4.25m）は当該全の自主基準で14年余り運行してきました。移動は規制については、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車両も無くネ自ぎ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ゴルフ場で使用されていましたが、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、遠隔医療のための病院施設代わりの活用等もされ始めました。その様な事から比較的各地の実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も事故も無く無迷惑されてきました。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（当協会受けの＜トレーラーハウス登録証明書（米国ANSI119.5）」との構造基準を満たしていることを確認した上で発行され/輸送自主基準を添付の上、申請することによる即日の許可）は、新たな変更に場生産型による技術の進化や、不要になったものの再利用や転売による建築資材の削減等として の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）より住指170号の通達により＜ト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1,000台以上の販売がされ、累積で4万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続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は寸法による車両の通行に対し、道路管理者が安全と判断するものであり、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等級的かつ物理的に重要する必要があります。<br>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、通行経路の車幅員やジャンクション等における空間余の確認、交差点形状等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。これを簡潔化することはできません。<br>A=トレーラーハウスのマは、B=車両制限令の一般的制限値、C=A－B<br>幅 ：A=3 648m、B=2 5m、C=1 148m<br>高さ：A=4 255m、B=3 8m、C=0 456m<br>長さ：A=牽引車長＋15 2m、B＝12m、C＝牽引車長＋3 2m<br>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。 | 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、空間余、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、諸関係車法上の解釈、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ジャンクション等における空間余の確認、交差点形状等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。 | C | — | 我が国の道路は、車両制限令第3条において車両の制限値（幅2. 5m、高さ3. 8m、長さ12m等）が規定されており、この制限値内の車両は基本的に自由に通行することができますが、これを超えるものは、例外なく特殊車両通行許可制度により通行することになっています。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上記制限値を大き く超えるものであり、分解等を行わずにそのまま通行するためには、特殊車両通行許可を得て通行して頂く必要があります。<br>特殊車両通行許可については、各道路管理者がその審査の迅速化に努めていると ころですが、要望にあたっては、申請主体や車両の諸段、登録証明書の有無、自主基準の有無、過去の事故の有無によって扱い を異にするものではなく、客観的かつ物理的な観点（幅、重量、高さ、長さ、最小回転半径）から個々の車両と申請経路の道路状況を照らし合わせて行われるのです。<br>ご提案のトレーラーハウスの審査に時間がかかっていると されば、それは車両寸法が物理的に限界の道路に対してあさ、代替路や通行方法の検討等を図っているためであり、本制度の趣旨をご理解頂きますようお願い致します。 | | 1 0 2 3 0 1 0 0 | 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がある地域づくりを目指し、その拠点となるカフェ/アフェ/レスト・ラン の施設配置を計画しており、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る用途規制について、その適用を除外する特区を提案する。 | （提案内容）<br>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項本文及び用法別表第2（ち）の5に定められた用途規制の適用を除外する。<br>（理由）<br>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て、又は公益上やむを得ないと認める場合は、同法別表第2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を許可できる旨、施工者から見た建築物の用途を定め、建築基準法第48条の規定を適用せず、建築確認申請を行う際に、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。<br>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、同計画において飲食店を建築しても工業の利便性を損害せず、公益上やむを得ないエリア及び建築物で各飲食店の種類、規模をあらかじめ定め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を害するおそれがない。<br>③ 今回の提案の実現には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早期となる効果を迅速に誘致することが出来ることにより、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、分散・被閉集中の手続きを経て、最適適用又は用取計画において定めることとしている。<br>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決定の趣旨を踏まえ、公益上やむを得ないと認める場合には、用法別表第2で定められた用途の制限を行い、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。<br>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今年性や妥当性等を担保するための手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応可能な制度がすでに設けられている。<br>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るので、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提案を想定している。 特区提案が認められれば、広く国知することが出来るため、民間事業者にて、現行制度（建築基準法）の課題である手続きの煩雑さや時間的ロス、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(H21.12.21)に基づいて、地方の自立と広域了 交流の強化の観点で「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」を提案していることろである。<br>（参考）本県の外戸知事は、今回の提案に際し、以下のとおり記者会見(H21.11.21)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、物品販売業を定位置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指定として建築できるのですが、公効金を関心必要がありたいて、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。<br>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。<br>また、都市計画決定手続き経ることで意見のように制限されることは可能である。<br>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う必要がある。 | 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国手続き的適用除外を求めているものではない。<br>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。<br>（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、3ha所約0. 33ha程度である。 | | 1 1 2 6 0 2 0 0 | 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<br>補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律<br>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こと。 | 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、効率的な除雪ができる。<br>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。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。<br>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されたを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。<br>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続けない範囲において、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 | — | | 右提案主体からの意見に対して回答されたい。 | | | | | | | | | 1 0 3 1 0 1 0 0 | 鳥取県 | 鳥取県 | 財務省<br>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<br>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。<br>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条の許可手続が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。<br>○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。<br>慣行水利権のかんがい用水だけで、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（国交省治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。<br>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流水占用許可を得られるのであり、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。<br>○添付を省略する図書<br>・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<br>（具体的には下記資料）<br>①流況曲線（平面、縦横断）<br>②流量計算書（河川）<br>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、水利使用や河川流況に影響を及ぼすものとは言えない。平成17年に申請手続等を簡素化しています。<br>一方、慣行水利権のかんがい用水だけで、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（国交省治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。<br>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流水占用許可を得られるのであり、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。<br>○添付を省略する図書<br>・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<br>①慣行水利権について、改めて水利使用許可したとて、促進する小水力発電の水利使用許可は変更しない。<br>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河川法第23条の許可（流水占用許可）を得ることが前提とされている旨、平成17年に申請手続等を簡素化しています。<br>一方、但河川法は昭和39年に制定されて以来、一度も改正されていない。<br>そこで、慣行水利権のかんがい用水だけで、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（国交省治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。<br>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流水占用許可を得られるのであり、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。<br>○添付を省略する図書<br>・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<br>①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。<br>②慣行水利権について、改めて水利使用許可したとて、促進する小水力発電の水利使用許可は変更しない。 | C | — | ご提案の「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。<br>その場合のかん水力発電の水利使用許可については、慣行水利権は、流量や二作物の安全性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認めるよう求めます。<br>①慣行水利権振出後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施定され流下能力が明確になっている場合。振出後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。 | C | — | 慣行水利権については、許可水利権とは異なり、流量や工作物の安全性等が審査済みではなく、取水量報告が行われていないため、慣行水利権届出書に取水量が記載されていたとしても、届出書とおりの取水量であるかについて確認する必要があり、関係する添付書類を省略することはできません。 | | 1 0 3 2 0 1 0 0 | 山梨県 | 山梨県 | 国土交通省 |
| 120170 | 市街化調整区域における建築規制の緩和 | 農地法第4条、第5条<br>農業振興地域の整備に関する法律第10条、第13条<br>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、就業者の高齢化及び、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いいわゆる耕作放棄地の数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。このため蜻蛉施設に限り、ある一定の条件を満たせば、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排排出量について、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 | — | 提案に係る蜻蛉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 | — | | | | | | | | | 1 0 4 7 0 4 0 | 株式会社 玉越 | 愛知県 | 農林水産省<br>国土交通省 |