

「国と地方の協議」(平成30年秋)規制の特例措置に関する協議

整理番号	30201	特区名	アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区			
提案事項名	航空宇宙分野の調査・研究・試験で利用する海外認証を取得した通信機器使用の規制緩和					
提案事項の具体的な内容	<p>特区に参画している企業が、特区計画に位置付けた区域において、海外の一定の認証(FCC・CE)を取得している通信機器(電波法第4条第1項に定める無線局免許が不要な通信機器に限る。)を用いて、調査・研究・試験を行う場合、「技適」マークを取得していなくても通信機器の使用を可能とする。</p> <p>なお、使用前に、総務省に通信機器の内容(機種名・周波数帯・出力)・使用期間を記載した簡易な届出を行うものとする。</p> <p>また、特区計画への位置づけにあたり行う使用区域の特区指定は、随時申請可能とし、迅速に認定するものとする。</p>					
実現により期待される効果	<p>海外の高性能な通信機器を用いた研究開発、飛行実験を迅速に実施・検証できるようになり、宇宙飛行機(スペースプレーン)の開発を始めとした、特区における航空宇宙産業に係る研究開発が推進される。これにより、企業立地の促進や企業の生産・研究能力の拡充につながり、ひいては、航空宇宙産業の国際競争力の強化に寄与する。</p>					
国と地方の協議 1回目	担当省庁の対応	A-2:全国展開で実施	担当省庁名	総務省	担当課名	電波政策課/移動通信課
	規制法令等	電波法第四条第一項第三号				
	規制趣旨等の	小電力の無線局のうち、他の無線局にその運用を阻害するような混信その他妨害を与えないように運用することができるもの(総務省令で定めるもの)であって、技術基準適合証明を受けたものについては、免許が不要となるもの。				
	担当省庁の見解	<p>(自治体の提案を実施した場合の社会的弊害、考え得る代替措置や対応策等を含む)</p> <p>現在国会に提出中の電波法改正案において、技適を取得していれば免許不要局となるような小電力のWi-Fi等の無線局や、技適を取得していれば携帯電話事業者等が運用できるLTE等の無線局については、我が国の技術基準に相当する技術基準(国際的な標準規格)を満たし、かつ、その規格に割り当てられている周波数を使用する等の条件の下、届出により、最長180日、技適を取得しなくても、実験、試験又は調査の目的で使用できるようにする制度改革を検討中です(公布後1年以内施行)。</p>				
	実施時期	第198回通常国会に提出中	スケジュール			
	指定自治体の回答	a:了解	書面協議(2回目)の希望	希望しない		
	理由等	上記担当省庁の見解につきまして、本提案の要望を満たすものであることを確認いたしました。				
	内閣府整理	i:取組を実現するため、法令等の措置を行うことについて国と地方で合意に至ったもの				
	コメント	総務省から指定自治体の提案に対する制度改革を検討しているとの見解が示され、指定自治体は了解しているため、協議を終了する。				

「国と地方の協議」(平成30年秋)規制の特例措置に関する協議

整理番号	30202	特区名	アジアNo.1 航空宇宙産業クラスター形成特区			
提案事項名	航空機部分品等の免税措置対象の拡充					
提案事項の具体的な内容	<p>関税暫定措置法第4条第1号及び第2号に「開発用」も対象である旨規定し、開発用の航空機部分品等(地上試験機の航空機部分品等や量産に移行するまでの段階で検査や試験に使用される供試体)も免税とする。</p> <p>【関税暫定措置法】 (航空機部分品等の免税) 第四条 次に掲げる物品のうち、本邦において製作することが困難と認められるもので政令で定めるものについては、平成三十二年三月三十一日までに輸入されるものに限る。政令で定めるところにより、その関税を免除する。 一 航空機に使用する部分品 二 税関長の承認を受けた工場において航空機及びこれに使用する部分品の製作に使用する素材 三～四 略</p>					
実現により期待される効果	航空機製造に必要な不可欠な開発用の航空機部分品等が免税となることにより、開発・製造コストが低減し、また、製造メーカーの管理上の負担も減少し、企業の生産・研究開発の促進及びその能力の拡充につながる。また、ひいては、航空宇宙産業の国際競争力の強化に寄与する。					
国と地方の協議 1回目	担当省庁の対応	乙:指定自治体が検討	担当省庁名	財務省	担当課名	関税局関税課
	規制法令等	<ul style="list-style-type: none"> 関税暫定措置法第4条第1号、第2号 関税暫定措置法施行令第7条 関税暫定措置法施行規則第1条の4 				
	規制等の趣旨	関税暫定措置法第4条第1号及び第2号は、航空機に使用する部分品及びこれらの製作に使用する素材のうち、本邦において製作することが困難と認められるものについて関税の免除を規定。その目的は、公共性の高い航空運送業の維持及び発展並びに広範な技術波及効果を有する航空機製造業の国際競争力強化に資することであり、政策上の必要性を受けて導入した。暫定措置として適用期限を定めている理由は、航空機製造業における国産開発、国際競争力の度合等、その時々々の制度を取り巻く状況を勘案しながら延長の適否を検討する必要があるからである。				
	担当省庁の見解	<p>(自治体の提案を実施した場合の社会的弊害、考え得る代替措置や対応策等を含む)</p> <p>関税は貨物を輸入する際に課される国境課税措置であり、全国において統一的に運用されるべきものである。本件を実現しようとする場合には、全国適用を前提とし、関税改正プロセスにおける検討が必要となる。本件は航空機部品に係る免税範囲の拡大要望であるため、航空機製造業を所管する経済産業省において、その必要性、具体的な免税範囲、効果等を詳細に検討し、関税改正要望とするかどうかの判断がなされることになる。当方としては、要望が提出された場合には、精査したうえで対応の可否を検討して参りたい。</p>				
実施時期	スケジュール					
指定自治体の回答	b:条件付き了解		書面協議(2回目)の希望	希望しない		
理由等	<p>・前回(平成24年)の関税暫定措置法第4条関連に係る提案の結果、免税対象の明確化が実現しているため、今回特区からの規制特例措置として提案したが、関税は国境課税措置であることにより、本件が実現される場合には全国適用を前提とする関係省庁の見解を理解した。</p> <p>・関係省庁見解に従い、免税範囲、効果等を検討したうえで、関税改正プロセスを経て対象拡充の実現を目指すこととなるが、要望へのご対応を検討される際、対象拡充実現により免税となる額だけで判断するのではなく、対象拡充の実現がインセンティブとなり新たな研究開発を促進し、我が国航空機産業の国際競争力強化につながることもご配慮賜りたい。</p> <p>・併せて、免税申請や用途外使用承認申請に係る業務が事業者の負担となっていることから、次回以降の特区規制特例措置提案において、免税手続の簡素化等運用改善について提案できればと考える。</p>					
内閣府整理	iv:自治体は省庁から提示された見解を受け入れたが、必要が生じた場合に改めて協議を行うもの					
コメント	<p>財務省の見解を指定自治体は了解しているため、一旦協議を終了する。 指定自治体は、関税改正プロセスによる本提案の実現と併せて、免税手続の簡素化等運用改善に関する提案を検討していることから、財務省は、指定自治体から提案があった際は改めて協議を行うこと。</p>					

「国と地方の協議」(平成30年秋)規制の特例措置に関する協議

整理番号	30203	特区名	アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区			
提案事項名	工場建設に係る建蔽率の規制緩和					
提案事項の具体的な内容	<p>特区に指定された区域(工業専用地域、準工業地域及び工業地域内に限る)については、建築基準法第53条第1項に記載の建蔽率を同条同項に記載の数値に加え、耐火建築物等※又は準耐火建築物等※に限って10%緩和する。 ※建築基準法第53条第3項第1号イ及びロの定義と同じ</p>					
実現により期待される効果	<p>用地を有効に活用した工場を建設可能とすることで、生産性の向上や受注数の増加が見込まれ、また、企業の設備投資に係る費用を節減することができる。これにより、企業立地の促進や企業の生産・研究能力の拡充につながり、ひいては、航空宇宙産業の国際競争力の強化に寄与する。 航空宇宙産業は、国際的な競争が激化している分野であり、主要先進国はもちろんのこと、有力な発展途上国においても、最重要戦略産業として位置付け振興に注力している。国際競争に打ち勝つためには、日本においても思い切った規制緩和を実施する必要がある。</p>					
1 国と地方の協議 見解	担当省庁の対応	D:現行法令等で対応可能	担当省庁名	国土交通省	担当課名	住宅局市街地建築課
	規制法令等	建築基準法第53条第1項、第3項、第4項				
趣旨	<p>建築物の建蔽率は都市計画において定められた数値を超えてはならない。 ただし、防火地域内の耐火建築物については、都市計画で定められた建蔽率に10%を加えた数値を上限とすることが可能等の緩和措置がある。</p>					
担当省庁の見解	<p>・建蔽率は、建築基準法第53条第1項に定める数値の中から地方公共団体が都市計画で定めることとなっているため、当該地域の都市計画に定める数値を引き上げることで対応可能であり、場合によっては、用途地域等を変更した上で建蔽率の数値を引き上げる対応も可能であり、いずれにしても地方公共団体において対応可能である。 ・防火地域内の耐火建築物のように、地域における耐火性能を確保した場合に建蔽率を緩和する制度を活用していただくことも可能である。また、建築基準法第53条第4項の規定を活用し、特定行政庁の許可の範囲内で建蔽率を緩和することも可能である。 ・なお、平成30年6月27日に公布された「建築基準法の一部を改正する法律(平成30年法律第67号)」において、以下の建蔽率規制の合理化を行っているので必要に応じ活用をご検討いただきたい。(公布の日から1年以内に施行) ①防火・準防火地域における延焼防止性能の高い建築物の建蔽率の緩和・・・現行に加え、準防火地域内の耐火建築物、準耐火建築物の建蔽率を10%緩和(同等以上の延焼防止性能を有する建築物を含む) ②前面道路側に壁面線指定を行った場合等の建蔽率の緩和・・・特定行政庁が前面道路の境界線から後退した壁面線の指定をした場合等で、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて許可した範囲内において、建築物の建蔽率を緩和</p>					
実施時期	—		スケジュール	—		
指定自治体の回答	b:条件付き了解		書面協議(2回目)の希望	希望しない		
理由等	<p>担当省庁の見解に基づき、地元自治体とともに検討したい。本提案については、建蔽率規制の合理化の適用の検討を踏まえ、再提案が必要であれば再提案について検討していきたい。 【岐阜県事例】 ・建蔽率は、建築基準法第53条第1項に定める数値の中から地方公共団体が都市計画で定めることとなっているため、当該地域の都市計画に定める数値を引き上げることで対応可能であるが、既に上限の数値になっている。 ・制度上は、用途地域等を変更した上で建蔽率の数値を引き上げる対応も可能かもしれないが、特区事業者の事情だけで用途地域を変更し、建蔽率を引き上げることは現実的ではない。 ・上記2つの制度による建蔽率の緩和は難しいが、平成30年6月27日に公布された「建築基準法の一部を改正する法律(平成30年法律第67号)」における建蔽率規制の合理化が適用できないか検討したい。 【長野県事例】 ・用途地域の変更等による建蔽率の変更については、過去に当該自治体において検討し、断念した経過があり、本提案を行ったところである。 ・ご提示いただいた平成30年6月27日に公布された「建築基準法の一部を改正する法律(平成30年法律第67号)」による建蔽率規制の合理化については当該地域での適用が可能か検討したい。 ・本提案については、建蔽率規制の合理化の適用の検討過程で再提案が必要であれば再提案について検討していきたい。</p>					
内閣府整理	iv:自治体は省庁から提示された見解を受け入れたが、必要が生じた場合に改めて協議を行うもの					
コメント	<p>国土交通省の見解に対し指定自治体は了解しているため、一旦協議を終了する。 指定自治体は、建蔽率規制の合理化の適用の検討を踏まえ、必要であれば再提案について検討していきたいとしているため、国土交通省は、指定自治体から再提案があった際は改めて協議を行うこと。</p>					

「国と地方の協議」(平成30年秋)規制の特例措置に関する協議

整理番号	30204	特区名	ハイパー&グリーンイノベーション水島コンビナート総合特区			
提案事項名	とん税・特別とん税の課税に係る合理的取扱い					
提案事項の具体的な内容	<p>① 水島港の港域が狭隘であり港内での待避を行うことができず、係留場所の都合のためバース待ちのみの目的で一旦水島港を出港し、他の開港へ待避した船舶が、他の開港から水島港へ再入港する場合も、不開港から再入港する場合と同様に2度目のとん税・特別とん税を非課税とするため、とん税法及び特別とん税法基本通達7-4(19)を「開港に入港した外国貿易船が当該開港を積荷の準備等の都合によりやむを得なく一時出港し、関税法基本通達 20—5(8)に規定する場合に該当して当該開港に近接する不開港に入港した後、または当該開港に近接する開港に入港した後(当該開港に近接する不開港に入港できない場合に限る)、当該開港に再入港する場合」と下線部追加し改める。</p> <p>② 他の開港、不開港へ待避できない場合は、バース待ち事由が解消され次第速やかに同一の開港に入港すれば非課税とするため、とん税法及び特別とん税法基本通達7-4に、「目的地である同一港内のけい留場所の都合でけい留できないため待機の目的で一時出港し、他の開港又は不開港に寄港することなく、けい留不可事由が解消され次第速やかに同一の開港に入港する場合(目的地である開港の港域が狭隘であり、かつ外洋までの最短の航路に存在する航行上の制限等から24時間以内の帰港が困難であると税関長が認めた場合のみ)」との規定を追加する。</p>					
実現により期待される効果	<p>水島コンビナートが直面している競争環境に対応し引き続き国内での操業を継続していくため、各事業所においては原油処理能力の削減やエチレンプラントの統合などの大規模な取り組みをはじめ、あらゆる場面での構造改善、事業連携などの合理化を進めてきた。しかし瀬戸内海に面した水島港は、外洋に面した港と比べ、船舶の航行や停泊に対する制約が多く輸送コストが割高になるため、輸送効率の改善が不可欠であるが、その取組みに当たっては、コンビナート内での努力の及ばないものもある。これらについて本提案の実現などにより、船舶の大型化の進む中で、水島港を利用する大型船舶の輸送効率の一層の向上を図り、水島コンビナートが世界のコンビナートと競争していく上での対等な競争環境を整備し、アジア有数の競争力を持つ「モデルコンビナート」の実現につなげ、企業の海外流出による我が国の産業空洞化を防ぎ、本県の持続的な成長と良質な雇用の確保を図る。</p>					
担当省庁の対応	A-2:全国展開で実施	担当省庁名	財務省	担当課名	監視課	
規制法令等	とん税法及び特別とん税法基本通達(昭和47年3月1日蔵関第104号)					
規制等の趣旨	とん税・特別とん税は、外国貿易船の開港への入港という事実をとらえて課される一種の流通税である。とん税は国内産業保護を主な目的として課される関税とは異なり、財源目的の税目となっている。なお、特別とん税については、その全額が開港の港湾施設を管理する市町村に譲与されている。					
国と地方の協議1回目	<p>担当省庁の見解 (自治体の提案を実施した場合の社会的弊害、考え得る代替措置や対応策等を含む) 本件は積荷の準備等(荷役)のために一時待機することが必要な場合、港域が狭隘であるという地理的にやむを得ざる事情により、港外への待避が必要となっているものであり、とん税法第7条に規定する「これに準ずるやむを得ない理由があるとき」として整理することが適切である。なお、本措置にあたっては、税の公平性の観点から特区に係る措置ではなく、全国一律の措置を講じることが適切と考えられる。</p>					
実施時期	可能な限り早期の措置	スケジュール	—			
指定自治体の回答	a:了解	書面協議(2回目)の希望	希望しない			
理由等	<p>早期の提案実現に向けて、引き続き御協力をお願いしたい。 また、今後措置の内容・施行時期等が明らかになった際は、ご教示をお願いしたい。</p>					
内閣府整理	i:取組を実現するため、法令等の措置を行うことについて国と地方で合意に至ったもの					
コメント	<p>財務省は、指定自治体の提案に基づき、全国一律の措置を講じるとの見解を示しているため、協議を終了する。 今後、財務省は、提案内容の早期実現へ向け、必要に応じて指定自治体と調整するとともに、措置内容や施行時期等について適時に指定自治体へ情報提供を行うこと。</p>					

「国と地方の協議」(平成30年秋)規制の特例措置に関する協議

整理番号	30205	特区名	さがみロボット産業特区			
提案事項名	高齢者単身世帯での服薬支援ロボット活用場面において、訪問介護員や介護支援専門員による服薬支援(カセット交換)を可能にすることについて					
提案事項の具体的な内容	<p>本特区で商品化した服薬支援ロボ®(ケラリオン株式会社製、KR1000A)という服薬支援機器は、カセットやピルケースの設計手法に独自のヒューマンエラーを防止する対応策を施している。</p> <p>4回の服薬タイミング別に独立した4色のカセットがあり、その個別のカセットは、機器内に装着する際、間違った色のカセットが装着出来ない機構になっている。すなわち、一旦、薬剤師が、正確にピルケースに薬を配薬し、色別のカセットにピルケースを充填することにより、それ以降の機器に装着する行為自体は、誰が行っても、間違いが起きない設計となっている。</p> <p>現在、服薬支援ロボ®の操作は、訪問薬剤師または訪問看護師が行っているが、既存のお薬カレンダー等による配薬と異なり、高いレベルで安全性が担保されていることから、訪問介護員や介護支援専門員によるカセットの交換作業を行うことを認めていただきたい。</p>					
実現により期待される効果	本提案が実現することにより、服薬支援機器の普及が促進され、安定した服薬管理が実現することとなる。具体的には、飲み過ぎによる服薬事故の減少、高齢者の服薬負担の軽減、ポリファーマシーの適正化、薬の飲み忘れが減ることによる残薬減少による医療費の削減といった効果が見込まれる。					
国と地方の協議 1回目 見解	担当省庁の対応	D:現行法令等に対応可能	担当省庁名	厚生労働省	担当課名	医政局医事課、医薬・生活衛生局総務課、老健局振興課
	規制法令等	医師法第17条、歯科医師法第17条、保健師助産師看護師法第31条、薬剤師法第19条、訪問介護におけるサービス行為ごとの区分等について(平成12年3月17日老計第10号厚生省老人保健福祉局老人福祉計画課長通知)				
	趣旨等	<p>【医師法第17条、歯科医師法第17条、保健師助産師看護師法第31条】 医師、歯科医師、看護師の免許を有さない者による医業(歯科医業を含む。以下同じ。)を禁止するもの。また、ここにいう「医業」とは当該行為を行うに当たり、医師の医学的判断及び技術をもってするのでなければ人体に危害を及ぼし、又は危害を及ぼすおそれのある行為(医行為)を、反復継続する意思をもって行うことである。</p> <p>【薬剤師法第19条】 原則、薬剤師でない者が、販売又は授与の目的で調剤してはならない。 【訪問介護におけるサービス行為ごとの区分等について】 訪問介護計画等を作成する際の参考として活用するため、訪問介護における個々のサービス行為の一連の流れ等を例示しているものである。本通知は訪問介護におけるサービス内容を規制するものではない。</p>				
	担当省庁の見解	<p>(自治体の提案を実施した場合の社会的弊害、考え得る代替措置や対応策等を含む)</p> <p>【医師法第17条、歯科医師法第17条、保健師助産師看護師法第31条】 ピルケースに配薬された薬を服薬ロボに装着する行為は医行為には該当せず、医師法等によって当該行為が規制されているわけではないこと。</p> <p>【薬剤師法第19条】 すでに調剤され、患者に交付された薬剤について、患者宅での服薬を支援する行為であり、薬剤師法第19条に抵触しないこと。 【訪問介護におけるサービス行為ごとの区分等について】 現行の介護保険法上、提案の服薬支援行為の実施について、特段の規制はないこと。なお、当該行為に係る介護報酬の取扱いについては、各自治体(市町村)が判断するものである。 以上からご提案事項については、現行の当省所管法令に抵触しないと考える。</p>				
実施時期	—	スケジュール	—			
指定自治体の回答	a:了解	書面協議(2回目)の希望	希望しない			
理由等	提案事項について、現行法令で対応可能との回答を得られたため。					
内閣府整理	iii:現行制度においても取組の実現が可能であることについて国と地方で合意に至ったもの					
コメント	厚生労働省より、提案の内容について現行制度で対応可能であることの見解が示され、自治体は了解したため、協議を終了する。					

「国と地方の協議」(平成30年秋)規制の特例措置に関する協議

整理番号	30206	特区名	ふじのくに防災減災・地域成長モデル総合特区		
提案事項名	富士スピードウェイ周辺におけるレース用車両の公道の走行に関する規制の緩和				
提案事項の具体的な内容	富士スピードウェイ周辺においては道路運送車両法第三章で定める保安基準を緩和し、安全対策として走行時間や走行速度の制限を設けて安全性を担保することで保安基準に満たないレース用車両の公道の走行を可能とする。また、道路運送車両法第34条の臨時運行や同法第36条の2の回送運行で認められている着脱式専用ナンバープレートによる公道の移動をレース用車両も可能とする。				
実現により期待される効果	レース車両について着脱式専用ナンバープレートによる公道の走行が許可されることにより、レース場へ車両を移動させる際にレッカー車を手配する必要がなくなることで輸送の効率化が図られ、自動車関連産業の競争力が強化される。これにより同地域において新たな産業拠点となる自動車関連産業や観光産業が集積・拡大し、総合特区計画の政策課題である「地域資源を活用した新しい産業・集積」を図ることができる。 また、立地企業との防災協定を締結することで、交通インフラを活用した災害に強い社会基盤となり、もう一つの政策課題である「防災・減災機能の充実・強化」にもつながる。				
担当省庁の対応	E:対応しない	担当省庁名	国土交通省	担当課名	技術政策課、環境政策課、自動車情報課
規制法令等	<ul style="list-style-type: none"> 道路運送車両法第34条、第35条、第36条の2 道路運送車両の保安基準 				
規制等の趣旨	<ul style="list-style-type: none"> 自動車は登録を受けていること、有効な車検証を備えていることといった一定の要件を満たしていないと運行の用に供してはならないが、登録、検査の申請をするために必要な提示のための回送を行う場合等、これらの要件を求めることが合理的でない場合に限り、特例的に許可を受けることで運行の用に供することを認めている。 なお、当該許可を受けた場合であっても、道路運送車両法に基づく保安基準に適合している必要がある。 道路運送車両の安全性の確保及び公害の防止その他環境の保全 				
国と地方の協議 1 回目 見解 担当省庁の	<p>(自治体の提案を実施した場合の社会的弊害、考え得る代替措置や対応策等を含む)</p> <p>今回の提案内容については、運行経路や運行頻度等に加え、保安基準への適合性、またその担保体制の確保、混在走行する一般車等への案内対策等を総合的に踏まえて判断する必要があると考えている。</p> <p>保安基準に適合しない自動車が公道を走行することによる安全・環境への悪影響が懸念される。また、レース用車両と一般車両等との混在走行では、一般車両等の他の交通への影響が懸念されるところであるが、基準緩和が真に必要な項目及びその項目に対応した安全確保、環境保全への代替措置が十分に検討されていない。</p> <p>なお、当該提案の内容については、周辺地域の道路管理者や地元の警察と調整して交通規制を行ったうえでレース用車両の通行や、レース場への専用道の設置等が代替措置として考えられる。</p>				
実施時期		スケジュール			
指定自治体の回答	d:その他	書面協議(2回目)の希望	希望しない		
理由等	本規制緩和は当該地域の自動車産業の発展や雇用の創出などを目的としており、地域活性化を図っていくために不可欠な制度であることから、保安基準に適合しない自動車が公道を走行することに対する安全及び環境対策、道路管理者や地元警察との調整、またレース場への専用道の設置などの代替措置の検討を十分に行った上で、平成31年春協議以降に再度協議を行うこととする。				
内閣府整理	v:一旦協議を終了し、再提案に向けて提案者側で再検討を行うもの				
コメント	国土交通省から、保安基準に適合しないレース用車両の公道の走行にあたり、保安基準の緩和が必要な項目を精査し、それに対する安全確保及び環境保全のための対策を検討されたいとの見解が示された。 指定自治体は、上記見解で示された検討及び関係機関との調整を行うとしたため、一旦協議を終了する。 再提案に向けて、指定自治体は再検討を行う。				