

国際戦略総合特別区域及び地域活性化総合特別区域における新たな規制の特例措置に関する提案に対する国と地方の協議の結果について

総合特区名	整理番号	提案事項名	提案事項の具体的内容	国と地方の協議【書面協議】担当省庁の見解(3/9時点) (A-1: 指定自治体の提案どおり総合特区で実施 A-2: 全国展開で実施。B: 条件を提示して実施、C: 代替案の提示、D: 現行法令等で対応可能、E: 対応しない、F: 各省が今後検討、Z: 指定自治体が検討)								国と地方の協議【書面協議】指定自治体の回答(3/22時点) (a: 了解 b: 条件付き了解 c: 受け入れられない d: その他)		内閣府整理(コメント欄) (4/3時点)	内閣府整理 I~IV
				提案事項名	担当省庁 担当課	根拠法令	対応	実施時期	スケジュール	理由・根拠となるデータ・法令解釈・条件/代替案の内容とその妥当性・論点など	※対応の但し書き	対応	理由等		
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	284	公的研究資金の弾力運用(事前着手の承認)	補助金目的に適合した費用に限り、当該年度において事前に支出した項目に対しても、補助金の対象とする。当然、応募時に事前支出している項目について具体的・詳細に申請し、厳正な審査を受ける。	公的研究資金の弾力運用(事前着手の承認)	内閣官房地域活性化統合事務局	-	Z	-	-	実務者レベル打合せでの議論も踏まえ、以下の観点から提案内容を具体化されたい。その上で、関係部局と相談してまいりたい。 ・具体的な制度の内容 ・既存制度、規制との関係		d	現在、検討を行っていた事業内容に変更が発生したため、制度内容等の再検討をしているところ。 そのため、優先協議事項とさせていただいておりましたが、具体的な制度の内容等が確定した後に再度協議をさせていただきますよう、御配慮願います。	指定自治体の回答のとおり、具体的な制度の内容等が確定した後に再度協議を行うもの。	IV
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	285	公的研究資金の弾力運用(年度繰越手続き簡素化)	特区目的で利用する公的研究制度に関する年度繰越手続きは、明確で簡素な「独立行政法人日本学術振興会 科学研究費補助金」の繰越ルールに統一する。さらに、繰越事由の範囲に、「研究者の確保難」「被験者の確保難」「年度にまたがる試験・試作」「国外機関の研究」を加える。	公的研究資金の弾力運用(年度繰越手続き簡素化)	内閣官房地域活性化統合事務局	-	Z	-	-	実務者レベル打合せでの議論も踏まえ、以下の観点から提案内容を具体化されたい。その上で、関係部局と相談してまいりたい。 ・具体的な制度の内容 ・既存制度、規制との関係		d	現在、検討を行っていた事業内容に変更が発生したため、制度内容等の再検討をしているところ。 そのため、優先協議事項とさせていただいておりましたが、具体的な制度の内容等が確定した後に再度協議をさせていただきますよう、御配慮願います。	指定自治体の回答のとおり、具体的な制度の内容等が確定した後に再度協議を行うもの。	IV
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	286	公的研究資金の弾力運用(研究資金の統合的かつ効率的な運用)	平成21年度に施行された「先端医療特区(スーパー特区)」に準じた規則にする。「先端医療特区(スーパー特区)」においては、費目間流用の可能範囲の拡大、研究機関の規定による会計処理の許可などが設定された。	公的研究資金の弾力運用(研究資金の統合的かつ効率的な運用)	内閣官房地域活性化統合事務局	-	Z	-	-	実務者レベル打合せでの議論も踏まえ、以下の観点から提案内容を具体化されたい。その上で、関係部局と相談してまいりたい。 ・具体的な制度の内容 ・既存制度、規制との関係		d	現在、検討を行っていた事業内容に変更が発生したため、制度内容等の再検討をしているところ。 そのため、優先協議事項とさせていただいておりましたが、具体的な制度の内容等が確定した後に再度協議をさせていただきますよう、御配慮願います。	指定自治体の回答のとおり、具体的な制度の内容等が確定した後に再度協議を行うもの。	IV
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	287	拠点裁量型研究制度の創設	特区のマネジメント機関の裁量によって研究費を運用できる「拠点裁量型研究制度」を要望する。厳格なPDCAマネジメントにより、成果重視の公正・効率的な運用を行う。	拠点裁量型研究制度の創設	内閣官房地域活性化統合事務局	-	Z	-	-	実務者レベル打合せでの議論も踏まえ、以下の観点から提案内容を具体化されたい。その上で、関係部局と相談してまいりたい。 ・具体的な制度の内容 ・既存制度、規制との関係		d	現在、検討を行っていた事業内容に変更が発生したため、制度内容等の再検討をしているところ。 そのため、優先協議事項とさせていただいておりましたが、具体的な制度の内容等が確定した後に再度協議をさせていただきますよう、御配慮願います。	指定自治体の回答のとおり、具体的な制度の内容等が確定した後に再度協議を行うもの。	IV
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	288	食品の有用性(機能性)表示制度の見直し	一般食品の有用性情報の店頭表示(商品への印刷等による表示は含まない)を可能とする表示基準の創設	食品の有用性(機能性)表示制度の見直し	消費者庁食品表示課厚生労働省(合議)	健康増進法第26条第1項 健康増進法第32条の2第1項 食品衛生法第19条第1項	D	-	-	①提案者から示された具体的な店頭表示の内容については、低カロリーである「小豆スイーツ」を喫食しても血糖値等が上昇しないということを実際の試験結果として示すものであり、この範囲においては、健康増進法第26条第1項に規定する特別用途表示には該当せず、同条に抵触しない。 ②なお、一般に、効果に関する表示(血糖値やインスリンレベルへの影響など)を行うに当たっては、客観的に実証されている根拠が必要であり、その根拠が本件のような比較試験の場合には、比較の方法が公正であることが求められる。公正な根拠なしにこのような表示を行うなど、実際のものより優良であると誤認させる表示の場合は、虚偽誇大表示を規制する関係法令に抵触する可能性がある。 ③現時点では上記事例のほかは、提案者から具体的な内容が提示されていない。今後、特別用途表示に該当するような、新たな具体的内容の提示があれば、それを基に検討したい。	D(現時点で具体的に提示されたもの。)	d	①、②につきましては個別案件として了解しました。 なお、③につきましては、新たな具体的内容として、「機能性研究及び内容の表示の認証制度の実現」をご提示申し上げます。 これは、特区が策定したガイドラインに則って、「保健機能に関する科学的研究がなされている(論文がある)事」や「論文等で示された具体的な機能性に関する科学的データ」など、「事実」を表示することについて、国のご承認をいただくこととするものです。 具体的には、「食品として販売に供する物に関して行う健康保持増進効果等に関する虚偽誇大広告等の禁止及び広告等適正化のための監視指導等に関する指針(ガイドライン)」の「第2 法第32条の2の規定により禁止される広告等」において、「例えば、科学的データ等が事実であることを、特区又は特区が指定した第三者機関(以下「特区等」という。)により確認され、特区等が当該科学的データ等を公表しているもの(公表を中止したものを除く)については、当該科学的データ等の表示は広告その他の表示とはみなさない」旨を記載していただくこと、さらに、「食品衛生法第19条第1項の規定に基づく表示の基準に関する内閣府令」第1条第6項に、「ただし、科学的データ等が事実であることを、特区等により確認され、特区等が当該科学的データ等を公表しているもの(公表を中止したものを除く)を除く」を追記していただくなどのご検討をお願いするものです。(詳細は別紙のとおり)	消費者庁の見解に対して、指定自治体から新たな具体的内容の提示がなされており、担当省庁はその内容に基づき、実現に向けた検討を行う必要がある。	II
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	305	貨物自動車運送事業法に基づく車両台数公示基準の緩和	農業コントラクターが一般貨物自動車運送事業の許可を取得する場合にあっては、許可要件の一つである最低車両台数を1台以上とする規制緩和を行うこと。	貨物自動車運送事業法に基づく車両台数公示基準の緩和	国土交通省自動車局貨物課	貨物自動車運送事業法第6条 道路運送法第78条第3号	C	-	-	①最低車両台数の保有は、過積載や過労運転といった輸送の安全を阻害する行為を未然に防止するための自主管理体制を事業者自身が確立し、維持していく上で最低限必要となる事業規模を担保するという観点から、貨物自動車運送事業の新規許可要件としているものである。 一提案は、農業コントラクターの業務の円滑化を図る観点から事業許可要件の緩和を求めるものと考えられるが、輸送の安全を確保する必要性は他の一般貨物自動車運送事業と同様であることから、車両台数公示基準の緩和は困難である。 農業コントラクターが請け負う運搬作業は、繁忙期に限られ、作業時間は主に日中となっている傾向にあることだが、農業コントラクターが貨物自動車運送事業を営む場合に、長距離運行や夜間運転等を行わないことを担保するものではないため、輸送に伴う事故等の危険性が他の貨物自動車運送事業者と著しく異なるとは考えられない。 ②なお、貨物自動車運送事業の許可を取得しなくても、期間限定で、自家用自動車を用いた有償の運送を認める許可制度もあることから、当該制度の活用も御検討いただきたい。 ③また、例えば、農業コントラクターが施肥に係る作業全般を請け負い、当該作業の一貫として堆肥の運搬が行われる場合等、必ずしも、貨物自動車運送事業とは見なされない場合もあるため、個別の運送の態様について運輸支局等に御相談いただきたい。		b	以下の事例で貨物自動車運送事業の許可を得ずに有償運搬を実施できることを確認させていただければ、了解とすることとします。 ②の回答について 農業コントラクターが繁忙期(4月~12月)に自家用トラックを農産物や堆肥などの有償運搬に使う場合 ③の回答について 例1) 農家等からの委託で農業コントラクターが飼料作物を収穫し、併せて、収穫物を当該農家等に運搬する場合 例2) 農家等からの委託で農業コントラクターが肥料や堆肥等の散布を請け負い、併せて、肥料や堆肥等を運搬する場合 例3) 農業コントラクターが販売した堆肥、飼料等を農家などに運搬する場合	国土交通省から示された代替案に対し、指定自治体から代替案を実現するための具体的なケースが示されたところ。これに対して、国土交通省は見解を示す必要がある。	II

内閣府整理 I:提案者の取組を実現するための方策について国と地方で合意に至ったもの(今後、合意に至った方策を活用して地方において取組を実現していくもの) II:提案者の取組を実現するための方策の方向性について合意に至り、一部条件等を詰めるための協議を継続するもの
 III:取組を実現するための方策について国と地方の間に見解の相違があり、合意に至らなかったもの IV:一旦協議を終了し、提案者側で再検討を行うもの

総合特区名	整理番号	提案事項名	事務レベル協議を実施したもの	国と地方の協議【再書面協議】 担当省庁の見解(5/9時点) (A-1:指定自治体の提案どおり総合特区で実施 A-2:全国展開で実施。B:条件を提示して実施、C:代替案の提示、D:現行法令等で対応可能、E:対応しない、F:各省が今後検討、Z:指定自治体が検討)				国と地方の協議【再書面協議】 指定自治体の回答(5/18時点) (a:了解 b:条件付き了解 c:受け入れられない d:その他)		省庁の最新見解	内閣府再整理(コメント欄) (6/1時点)	内閣府再整理 I~IV
				対応	実施時期	スケジュール	理由・根拠となるデータ・法令解釈・条件/代替案の内容とその妥当性・論点など	対応	理由等			
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	284	公的研究資金の弾力運用(事前着手の承認)								Z	要望の実現に向けて、指定自治体は具体的な制度の内容等について更に検討を行うことが必要。一旦協議は終了するが、検討をした上で、秋以降に改めて関係省庁と協議を行うこと。	IV
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	285	公的研究資金の弾力運用(年度繰越手続き簡素化)								Z	要望の実現に向けて、指定自治体は具体的な制度の内容等について更に検討を行うことが必要。一旦協議は終了するが、検討をした上で、秋以降に改めて関係省庁と協議を行うこと。	IV
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	286	公的研究資金の弾力運用(研究資金の統一的かつ効率的な運用)								Z	要望の実現に向けて、指定自治体は具体的な制度の内容等について更に検討を行うことが必要。一旦協議は終了するが、検討をした上で、秋以降に改めて関係省庁と協議を行うこと。	IV
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	287	拠点裁量型研究制度の創設								Z	要望の実現に向けて、指定自治体は具体的な制度の内容等について更に検討を行うことが必要。一旦協議は終了するが、検討をした上で、秋以降に改めて関係省庁と協議を行うこと。	IV
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	288	食品の有用性(機能性)表示制度の見直し	○ 4/12実施	Z	-	-	消費者庁は、食品の健康増進効果等について、著しく事実に相違する表示や著しく人を誤認させるような表示の禁止(健康増進法第32条の2)は、総合特区においても維持されるべきであるとの見解を示した。一方、自治体の提案のように、例えば、「この商品に含まれる○○成分は、保健機能に関する科学的研究が実施されていること」を特区で認証した旨の表示とともに、研究論文が掲載されたウェブサイトへのリンク先を記載するという内容であれば、上記のような誤認が必ず生じるわけではないとの考え方を示した。これを受けて、自治体は、当該研究内容について特区において責任ある検証が行われていること、及び業法に抵触しない表現にすることを前提に、引き続き、科学的研究がある旨の事実を表示することの方法について、業事担当部局等の関係部局とも相談をしながら、修正案の検討を進めることとした。	d	現提案は、現行の業法及び健康増進法のもとでは実現することが困難と考えられることから、業法で規定する医薬品等に該当しないとされている特定保健用食品制度のように、食品の範囲において、独自の規制の特例措置(新たな表示制度の創設)が構築できるよう、引き続き、科学的研究がある旨の事実を表示することの方法について、食品の広告内容を逸脱せず業法に抵触しない表現及びウェブサイトへのリンク方法やその内容について業事担当部局等関係部局とも議論を進めた上で、再度、関係省庁と調整させていただきたい。なお、新たな表示制度の創設に当たっては特区において責任ある検証を行うとともに、消費者に誤解を与えないよう配慮する。	Z	要望の実現に向けて、指定自治体は提案内容について更に検討を行うことが必要。一旦協議は終了するが、検討をした上で、秋以降に改めて関係省庁と協議を行うこと。	IV
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	305	貨物自動車運送事業法に基づく車両台数公示基準の緩和		C	-	-	○「②の回答について」に係る内容について 貨物自動車運送事業とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業をいい、当該行為については、貨物自動車運送事業法に基づく許可が必要となる。ただし、当該運送行為が主要業務の過程に包摂しているものであり、運送に対する対価が特定されない場合は、貨物自動車運送事業法上の許可を要しない。 また、自家用自動車での有償の運送のみを独立して行い、その運送に対する対価を取る場合でも、期間限定ではあるが許可を取ることで有償での運送を認める制度があり、北海道では、9月1日～11月30日の間、許可している。 ○「③の回答について」に係る内容について お尋ねの例示については、基本的には貨物自動車運送事業法上の許可を要しないものと考えられるが、委託契約の内容等によって上記の条件を満たさない場合もあり、詳細に運送の態様を確認しなければ判断できないため、詳細について運輸支局にご相談いただきたい。	a	作物収穫とその運搬など一連の作業を受託する場合の運搬作業については貨物自動車運送事業法の許可を必要としないとの見解が得られましたので了解とします。	C	指定自治体の要望は実現可能となったため、協議終了。ただし、実施後に取組が実現できないことが判明した場合は、国土交通省と改めて協議を行うこととする。	I

国際戦略総合特別区域及び地域活性化総合特別区域における新たな規制の特例措置に関する提案に対する国と地方の協議の結果について

総合特区名	整理番号	提案事項名	提案事項の具体的内容	国と地方の協議【書面協議】 担当省庁の見解(3/9時点) (A-1: 指定自治体の提案とあり総合特区で実施 A-2: 全国展開で実施。B: 条件を提示して実施、C: 代替案の提示、D: 現行法令等で対応可能、E: 対応しない、F: 各省が今後検討、Z: 指定自治体が検討)							国と地方の協議【書面協議】 指定自治体の回答(3/22時点) (a: 了解 b: 条件付き了解 c: 受け入れられない d: その他)			内閣府整理(コメント欄) (4/3時点)	内閣府整理 I~IV
				提案事項名	担当省庁 担当課	根拠法令	対応	実施時期	スケジュール	理由・根拠となるデータ・法令解釈・条件/代替案の内容とその妥当性・論点など	※対応の但し書き	対応	理由等		
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	306	農業関連施設の建築基準等の緩和	農産物集出荷貯蔵施設については、建築基準法及び消防法において一般の倉庫と区分し、防火区分や消防設備等の設置義務に関する規制を緩和すること。	農業関連施設の建築基準等の緩和	消防庁予防課	消防法第17条 消防法施行令第7・10・11・12・19・20・21・22・32条	D	-	-	消防法令においては、建物の用途や規模に応じて、火災を初期の段階で消止め、速やかに火災の発生を報知し、避難を行わせ、又は消防の活動に資するため必要となる消防用設備等の技術上の基準を定め、当該技術上の基準に基づき消防用設備等を設置・維持することを義務づけている。 ただし、消防長等が個々の建物の位置、構造や設備の状況等を考慮して、火災の発生や延焼のおそれが少なく、火災による被害が最小限度にとどまると判断した場合には、消防法施行令第32条において、消防用設備等に関し、上記の技術上の基準を適用しないことを認めている。 本件は、農産物集出荷貯蔵施設について消防法施行令第32条を適用するための要件として想定される事項を具体的に示すよう要望を受けているものである。 消防法施行令第32条は、個々の建物の位置、構造や設備の状況等については所轄消防機関が最も適切に認識し判断できる立場にあることから、消防機関において適切に判断されるものと考えている。 また、倉庫は一般的に窓等の開口部が小さくかつ少なく、人の出入りも少ないため、火災が発生した場合に人による火災の発見が遅れがちになる等の火災危険性を有することから、屋内消火栓設備や自動火災報知設備等の消防用設備等の設置が義務付けられているものであり、農産物集出荷貯蔵施設についても、一般的な倉庫と同様の火災危険性を有するものであること、過去に同様の食糧倉庫において死傷者を伴う火災が発生していることを踏まえ、農産物集出荷施設一般について、消防庁として、消防法施行令第32条を適用するための要件を示すことについても困難であると考えている。	D(現行法令等で対応可能)	c	1) 令第32条を適用するに際して目安となる一定の要件が示されない中で、各消防機関の個別判断のみに委ねる場合、農業地帯である十勝地域で広く普及している施設であるにも関わらず、弾力的取扱いの条件や程度に不均衡が生じ、結果として防火安全対策の公正性を損ねるおそれがあります。従って、当方としては、一定の要件をお示しただけの場合には、令第32条の適用によらず、総合特区における規制緩和を要望します。 2) 十勝管内の農産物集出荷貯蔵施設の多くは、発火性及び引火性のない根菜類等の貯蔵用です。施設内は加湿器により湿度を一定以上(例: 馬鈴薯、長いもので90%程度)に保っており、乾燥による火災も発生しにくい状況です。また、管路を用いて電気配線を行なっているほか、食品保管庫という性質上、ねずみの侵入防止や駆除対策を講じているため、個人所有の農業用倉庫とは異なり、電気関係のトラブルによる火災の可能性も低くなっています。こうしたことから、当該施設は他の倉庫と比較して火災発生の可能性が著しく低く、特に農協が所管する施設からの火出件数はゼロとなっているところ等です。 3) また、当該施設は、貯蔵する根菜類等に可燃性はほとんどなく、近隣に住居等も少ないため、延焼の恐れは低くなっています。施設内は、貯蔵する農産物の品質確認や温度管理等のため、直線的に通路を確保しているほか、出し入れ用の開口部の他に点検用の扉が少なくとも1箇所設置されているため、万一の際にも容易に避難することが可能です。さらに、集出荷スケジュール上、農産物の出し入れは秋頃の2週間程度に集中することや、適切な温度管理等のため、施設内を熟知した農協職員以外は立ち入らないこと、低温保管庫という性質上、人が常時作業を行う施設ではないことなどから、当該施設に出入りする人数や利用時間は限定されています。こうしたことから、仮に火災が発生した場合でも、火災被害は最小限に止まるものと考えられます。 4) さらに、当該施設には事務所が併設されることが多いほか、低温保管庫という性質上、温度センサーが設置されており、室内温度が一定以上となった場合に直ちに事務所等に通報される仕組みとなっています。このため、令第21条の自動火災報知設備、及び令第23条の消防機関へ通報する火災報知設備と同等の防火安全性が確保されるものと考えられます。 5) このように、当該施設は他の一般的な倉庫に比較して火災危険性が著しく低い状況にあると考えており、令第2章第3節に定める消防用設備等の規制を緩和いただくよう要望します。	消防庁は令第32条を適用するための一定の要件を示すことは困難としているが、指定自治体から具体的に施設の実情が提示されたことを受け、消防庁は一定の要件を検討するか、規制緩和のための代替案を示す必要がある。	II
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	306	農業関連施設の建築基準等の緩和	農産物集出荷貯蔵施設については、建築基準法及び消防法において一般の倉庫と区分し、防火区分や消防設備等の設置義務に関する規制を緩和すること。	農業関連施設の建築基準等の緩和	国土交通省住宅局建築指導課	建築基準法第36条、 建築基準法施行令第112条	D	-	-	建築基準法第27条第2項の規定により準耐火建築物とした建築物は、令第112条第2項又は第3項の規定により原則として500㎡又は1000㎡毎の防火区画が必要となるが、同条第4項の規定により「その他これらに類する用途に供する建築物の部分」で「天井及び壁の室内に面する部分の仕上げを準不燃材料としたもの」は、同条第2項及び第3項の規定は適用されない。 この場合であっても、令第112条第1項の規定により原則として1,500㎡毎の防火区画が必要となるが、同項ただし書きの規定により、「その他これらに類する用途に供する建築物の部分」で「その用途上やむを得ない場合」においては、この限りでないこととされている。 以上のことから、法第27条第2項の規定により準耐火建築物とした建築物については、上記に該当する建築物の部分で、「天井及び壁の室内に面する部分の仕上げを準不燃材料としたもの」で、かつ、「その用途上やむを得ない場合」においては、令第112条第1項ただし書きの規定により防火区画に係る規定は適用除外されているところであり、現行で対応可能である。	D(現行法令等で対応可能)	a	法第27条第2項の規定により準耐火建築物とした建築物について、一定要件の下、令第112条第1項ただし書きの規定により防火区画に係る規定が適用除外されることが明らかにされたので、ご回答を以て了解します。	国土交通省から建築基準法の条文解釈が明らかになり、指定自治体が了解したため、協議終了。	I
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	308	農業用貨物自動車の車検期間の延長	農作業に使用する自家用貨物自動車について、車検の有効期間を2年に延長すること。	農業用貨物自動車の車検期間の延長	国土交通省整備課	道路運送車両法第61条	E	-	-	自動車検査制度は、安全確保・環境保全のために重要な制度であり、車検期間の延長の検討に当たっては、交通事故・環境汚染の状況、自動車ユーザーの保守管理状況、部品の耐久性、諸外国の状況等、多くの視点から総合的に検討を行う必要がある。平成17年には、小型二輪車以外は現在の車検期間が適当であるとの結論が得られており、その後現在においても、自動車を取り巻く状況に変化がないことから、現行の車検の期間は妥当であると考えている。 特区指定を受けた地域の中で社会実験を行うなどにより、事故の危険性及び部品の消耗状況などを検証することができないか検討いただきたいと希望されているが、不具合があった場合、自己のみならず、他人までも危害を及ぼすこととなる社会実験を行うことは適当でない。また、農業用に使用している貨物自動車と、一般的な貨物自動車とは同じ形状であり、かつ、貨物を運送するという用途に違いがないことから、車両の安全、環境性能上も何ら変わるものではないため、農業用に使用される貨物自動車に限って車検期間の延長を検討することは適当でない。 なお、毎年車検を受けることによる経費の車検時の内訳は、自家用貨物自動車の4積み車の場合、検査にかかる費用1800円、定期点検整備にかかる費用約11.5万円(※)、自賠責保険料約3.6万円、自動車重量税4万円となっている。定期点検にかかる費用は、自動車を保守管理する上で必要な経費であり、車検期間が延長となったとしても変わらずかかること、自賠責保険料及び自動車重量税は、仮に車検期間が2年となった場合には約倍額が一度にかかることとなる。毎年車検を受けることによる経費は安全、環境上必要な費用であり、車検期間を延長をしたとしても、コスト削減に寄与するものは僅かである。 ※(社)日本自動車整備振興会連合会「平成22年度国産自動車点検・整備料金実態調査」中、営業用トラック(積載量4t)の点検・整備料金の平均	c	1) 車検期間の延長については、多くの視点から総合的に検討を行う必要があるとのことですが、運輸技術審議会第一次答申(平成10年12月10日)は、「基本的には走行距離が増加することに伴い、自動車の各部位において摩耗・劣化が進み、自動車の不具合は増加すると考えられる。また、不具合の状況が同じ場合には、整備不良による事故の発生確率は、年間走行距離に比例すると考えられる。」としており、不具合や事故発生確率が走行距離と相関関係が強いことが指摘されています。実際、年間平均走行距離が他と比較して小さい車両総重量8トン未満の貨物車について初回の車検期間が延長されたところ等です。 2) 十勝地域の農業用貨物自動車は、農繁期である夏から秋にかけて集中的に運行しているのが実態であり、また、除雪用ダンプと車種が異なることなどもあり、冬季間はほとんど運行しない状況にあります。このため、他の一般的な貨物自動車とは異なり、走行距離は年間5,000km未満が85%と大幅に短くなっているところ等です(北海道農産物運搬課)。 3) また、車両の安全、環境性能上も変わらないのご指摘ですが、現在公表されている各種統計資料等ではご指摘を確認することはできません。貴省のご指摘は、現行の車検制度が農業用貨物自動車と他の一般貨物自動車と区別していないこと、また、仮に区別したとしても、農業用貨物自動車を他の用途に転用できる可能性を排除できないことを前提にしていると考えますが、車両本体に農業用である旨を表示すれば識別は可能であり、他の用途への転用も防止できると考えます。当方の提案の趣旨は、まずこうした表示を試験的に導入し、農業用貨物自動車の年間走行距離、部品の劣化や不具合の状況、保守管理状況等についてデータ等の集積を行い、他の一般的な貨物自動車と異なる状況が認められれば、車検期間を延長することを要するものです。データ等の集積を行う前に車検期間を試験的に延長することを求めるものではありません。 4) なお、車検期間を延長してもコスト削減は僅かであるのご指摘ですが、車検時の定期点検整備費用11.5万円には、整備の如何に関わらず必要となる基本点検技術料、保安確認検査料、検査代行手数料が含まれており、営業用4tトラックで平均60,052円となっています(社)日本自動車整備振興会連合会調査。以下同し。)。一方、車検時以外の定期点検では、整備の如何に関わらず必要となるのは基本点検技術料7,519円のみとなります。車検期間1年の場合、2年間で135,142円かかりますが、車検期間2年の場合、2年間で82,609円(定期点検3回、車検1回の費用合計)となり、5万円強の経費削減が図られます。なお、十勝地域の農業用貨物自動車は、繁忙期にトラブルが発生しないよう車検に併せて整備を実施することが一般的であり、「ユーザー車検」はあまり実施されていません。十勝地域には概ね6,000戸の農業者がおり、一般的には複数の農業用貨物自動車を保有しているところですが、仮に1戸当たり1台保有しているとしても、この措置により、2年毎に3億円強のコスト削減が見込まれます。 5) 当方としては、農業用貨物自動車について、国と地方が協働してデータ等の集積を行い、他の一般的な貨物自動車と異なる状況が認められれば、車検期間を延長することを要望します。	国土交通省が述べる対応不可の理由に対して、指定自治体からその理由には具体的裏付けが見いだせないとの反論があり、今後、国と地方が協働して農業用貨物自動車のケースの自動車の実態を把握した上で検討すべきとの見解が示されているところ。これに対して、国土交通省は見解を示す必要がある。	III	

内閣府整理 I:提案者の取組を実現するための方策について国と地方で合意に至ったもの(今後、合意に至った方策を活用して地方において取組を実現していくもの) II:提案者の取組を実現するための方策の方向性について合意に至り、一部条件等を結めるための協議を継続するもの
 III:取組を実現するための方策について国と地方の間に見解の相違があり、合意に至らなかったもの IV:一旦協議を終了し、提案者側で再検討を行うもの

総合特区名	整理番号	提案事項名	事務レベル協議を実施したもの	国と地方の協議【再書面協議】 担当省庁の見解(5/9時点) (A-1:指定自治体の提案どおり総合特区で実施 A-2:全国展開で実施。B:条件を提示して実施、C:代替案の提示、D:現行法令等で対応可能、E:対応しない、F:各省が今後検討、Z:指定自治体が検討)			国と地方の協議【再書面協議】 指定自治体の回答(5/18時点) (a:了解 b:条件付き了解 c:受け入れられない d:その他)		省庁の最新見解	内閣府再整理(コメント欄) (6/1時点)	内閣府再整理 I~IV	
				対応	実施時期	スケジュール	理由・根拠となるデータ・法令解釈・条件/代替案の内容とその妥当性・論点など	対応				理由等
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	306	農業関連施設の建築基準等の緩和	○ 4/12実施	D	-	-	当初、農業関連施設の建築基準等の緩和について、指定自治体から具体的な内容が提示されていなかったが、事務レベル協議において、一定の要件を満たす農業用倉庫については、①パッケージ型消火設備を屋内消火栓設備に代替させること、②自動火災報知設備の感知器の代替に冷蔵倉庫の温度監視機能を活用することといった具体的な内容が提示された。これらについては、消防法施行令第32条に基づき、消防長又は消防署長が判断を行うことで実現可能であるため、現行法令で対応可能である。なお、その判断に資する事項については、消防庁から技術的助言を行うこととする。	a	北海道から消防庁に技術的助言を求め、消防庁からの回答をもって了解とします。	D	消防庁からの技術的助言をもって指定自治体の要望は実現可能となるため、協議終了。	I
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	306	農業関連施設の建築基準等の緩和								D	指定自治体の要望は実現可能となったため、協議終了。	I
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	308	農業用貨物自動車の車検期間の延長	○ 5/28実施	A-1	-	できるだけ早期に法案提出	総合特別区域法において道路運送車両法の特例を設けることとし、具体的には、「農業用貨物自動車」について、車検を行ってから1年を経過する前に指定整備制度を活用して法定点検を行い、安全が確認されれば、車検期間を1年延長できる規定を設けることとする。	a	本特区の提案のうち、農業用貨物自動車の安全性を確認するため、一定の条件下で車検期間を延長し、必要なデータ等の収集を行っていただくことが認められたので、回答について了解します。提案自治体としても国土交通省と協働で調査方法等について検討し、円滑な事業の実施とデータ等収集の促進に努めてまいります。	A-1	要望の実現に向けて、国土交通省は速やかに法改正に向けた準備を進めるとともに、農業用貨物自動車の特定方法等について、両者で協議すること。	II

国際戦略総合特別区域及び地域活性化総合特別区域における新たな規制の特例措置に関する提案に対する国と地方の協議の結果について

総合特区名	整理番号	提案事項名	提案事項の具体的内容	国と地方の協議【書面協議】 担当省庁の見解(3/9時点) (A-1: 指定自治体の提案とあり総合特区で実施 A-2: 全国展開で実施。B: 条件を提示して実施、C: 代替案の提示、D: 現行法令等で対応可能、E: 対応しない、F: 各省が今後検討、Z: 指定自治体が検討)								国と地方の協議【書面協議】 指定自治体の回答(3/22時点) (a: 了解 b: 条件付き了解 c: 受け入れられない d: その他)			内閣府整理(コメント欄) (4/3時点)	内閣府整理 I~IV
				提案事項名	担当省庁 担当課	根拠法令	対応	実施時期	スケジュール	理由・根拠となるデータ・法令解釈・条件/代替案の内容とその妥当性・論点など	※対応の但し書き	対応	理由等			
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	316	バイオガス消化液の有機肥料認定	法的に認定された有機質肥料は、肥料取締法で指定されている普通肥料のうちの「肥料取締法に基づき普通肥料の公定規格を定める等の件」(改正平成22年4月9日 農林水産省告示 第320号 施行 平成22年5月10日)によって定められた有機質肥料のみであるため、このグループに、「嫌気性発酵消化液」を新たに加える措置を求めるものである。	バイオガス消化液の有機肥料認定	農林水産省農産安全管理課・規格課	肥料取締法	Z	-	-	自治体は実務者打合せにおいて、肥料取締法上特殊肥料に区分されるバイオガス消化液のブランド力を向上し高価格化を図るために、当該肥料を普通肥料に位置づけ、有機質肥料としての公定規格の設定を要望しているが、 ①普通肥料の公定規格に基づく規制は肥料の安全性や品質を担保するためのものであるが、特殊肥料は安全性に問題はないものの品質にはばらつきがあるため、公定規格に基づく規制にしないこと。 ②肥料は全国流通するため、特区のみでの実施は適切でない(届け出を行えば流通可能な特殊肥料から普通肥料に区分を変更し公定規格を設定した場合、その肥料銘柄ごとに登録を受ける義務等が課せられる。)ことから実施は適切ではない。なお、JAS有機農産物規格に基づいて有機野菜を生産する際に使用できる肥料として、メタン発酵消化液(汚泥肥料を除く)を、同規格に定める予定。(なお、平成24年2月28日に行われた実務者レベル打ち合わせを受け、自治体において提案内容を再度検討していただいているところ。)		a	・メタン発酵処理後の消化液は肥効性の高い液肥(化学肥料代替)として活用でき、消化液の付加価値向上による輸入肥料代替の促進が期待できる。 ・メタン発酵消化液(汚泥肥料を除く)は有機農産物の日本農林規格において使用できる肥料として認定されることであり(平成24年3月28日告示、4月27日施行)、環境保全型農業直接支払交付金事業の対象肥料として使用できることからブランド化も期待される。 ・今後は更なる利活用を推進し、北海道の基幹産業である農業の生産性向上を目指したいと考える。	指定自治体は当初、公定規格の設定を要望していたが、JAS規格で実現可能となったため、協議終了。	I	
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	317	混合発酵によるバイオガス消化液の有機肥料認定	・混合発酵の消化液についても、バイオガス消化液の優位性を活かして嫌気性発酵消化液として有機肥料認定できる追加措置を求める。	混合発酵処理を行う際の特例措置	農林水産省農産安全管理課・規格課	肥料取締法	Z	-	-	自治体は実務者打合せにおいて混合発酵によるバイオガス消化液(普通肥料に該当)が公定規格の工業汚泥肥料に該当しイメージが悪く高価格で販売できないことから有機質肥料として公定規格を設定するとともに肥料の規格名から「汚泥」の字句を削除するよう要望しているが、 ①肥料の公定規格は肥料の安全性や品質を担保するためのものであること。 ②肥料の規格名は使用する農家がその原料や含まれる成分等が判断できるように定められており、当該肥料については汚泥を原料とした肥料であることを明示する必要があること。 から実施は適切ではない。 また、JAS有機農産物規格は、消費者の観点から、「有機農産物」という場合の生産の方法を全国で統一する必要があることから定めているものであり、特定の地域のみ別の方法で生産できるようにすることは適当でない。(なお、平成24年2月28日に行われた実務者レベル打ち合わせを受け、自治体において提案内容を再度検討していただいているところ。)		c	・肥料の規格名は含まれる成分等を判断できるように定めていることであり、また、現在、普通肥料の「汚泥肥料」は、公定規格で重金属類等の有害物質の最大含有量が定められている。 ・鹿追町のバイオガスプラントでは、リン酸成分の向上とバイオマス資源の有効活用を図るため、リン酸成分を含んでいる農業集落排水汚泥や浄化槽汚泥を投入するとし、汚泥肥料として普通肥料登録しており、これまでの含有量実測値では、規定値の1万分の1〜10万分の1で極めて低い値となっている。 ・十勝における集落排水施設や、下水道処理施設等の汚泥については、家庭排水が主であり、家庭排水に含まれる重金属類の起源の多くはコメなどの食料等に由来するとされており、今後においても低炭素社会の構築や、効率的な施設運営に向けて汚泥との混合発酵が増え、いくことが想定される。 ・肥料取締法においては汚泥肥料の有害成分の最大値が示されているが、汚泥肥料に該当しない最小値などについて現在、基準等があるのであれば示されたい。 ・当該地域は、汚泥を混合しないものと同等の安全性が確保されると思われることから、地域で発生する汚泥の種類による安全性を立証するための調査を行ない、今後具体的な協議を行うための資料を作成したいと考えており、平成24〜25年度にかけて財政支援を求めます。 (想定事業：生産資材安全確保調査・試験事業委託費)	指定自治体から「汚泥肥料に該当しない最小値など」基準を示す要望及び調査を行うための財政措置の要望があることから、農林水産省は見解を示す必要がある。	III	
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	324	ED95のバイオエタノール高濃度燃料における排出ガス規制の緩和	国土交通大臣認可の検査の一部について、すでに海外で実績のあるデータ、あるいは様々な規制をすでにクリアしている部分については、それと同等のもののみならずという規制の緩和を求めるものである。当初、帯広市内に限定し、少数台の清掃車両の国土交通大臣認可を取得を行うこととするが、その大臣認可取得を行う上で、ヨーロッパ最終排出ガス規制(EOE規制 EURO6 EEE)を、日本国排出ガス規制と同等のもののみならず規制の緩和を求めるものである(少数特例清掃車両の規制緩和)。	ED95のバイオエタノール高濃度燃料における排出ガス規制の緩和	国土交通省自動車局環境政策課	道路運送車両法の保安基準第56条4項	D	-	-	ご提案の燃料により走行する場合には、大臣認定を取得することができるが、この大臣認定の取得にあたっては、試験自動車の安全性及び環境対策が講じられていることが前提となり、また試験走行の目的や実施計画等を策定し、実施体制を整える必要があるため、今回の提案については、これら所要の資料を精査した上で認定の可否を判断していきたい。 具体的には、大臣認定にあたり日本国の排ガス基準等に適合していることの確認が必要であるところ、海外におけるデータ等の提示によって、我が国の基準に適合していることが確認できればよく、当該データ等を申請書に添付することで認定を受けることが可能である。 大臣認定にあたっては、新技術に係る技術的資料を得ることにより保安基準の改善、策定等の検討に資するものであって、保安基準の規定を適用することが困難な場合、当該規定を除外することも可能である。なお、この場合であっても、実証試験の前後に日本の排出ガス試験を実施することが必要となると考えられる。		b	・今後、ED95車両の仕様、バイオエタノール燃料供給機の仕様を提出するとともに、実証走行試験に係る計画を示し具体的な調整を行ってほしい。 なお、調整が整わない場合は、引き続き「国と地方の協議の場」で協議させていただきたい。	国土交通省の回答を受け、指定自治体は現行制度において大臣認定を得た走行実証試験のための個別具体的な調整を国土交通省と行うこととしているが、大臣認定を得ることができない場合は地域に応じた特例措置の必要性について再検討するもの。	IV	
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	325	ED95のバイオエタノール高濃度燃料を給油するためのユニット式燃料給油所(欧州規格品)の限定使用、設置認可	本事業に使用する燃料は国内では利用実績のない含水バイオエタノール(水分5%)であることから、この燃料を車両に給油するため、バイオエタノール専用ユニット式燃料給油所(欧州規格品)の限定使用と設置認可を求めるものである。なお、ユニット式給油所は、含水バイオエタノール(95%)に添加剤5%を混合する装置がユニットの中に併設されている。また、大臣認可取得した限定地域内での公道走行試験用に使用するもので、具体的にはゴミ収集車(塵芥車)のように決められた地点からスタートし、その日のうちに元の地点に戻り、給油を行うという、循環型の使用を想定している。	ED95のバイオエタノール高濃度燃料を給油するためのユニット式燃料給油所(欧州規格品)の限定使用、設置認可	消防庁危険物保安室	消防法第10条、第11条、危険物の規制に関する政令第17条、危険物の規制に関する規則第28条の2、第28条の2の2	D	-	-	バイオエタノールの自動車燃料としての需要が増加することを踏まえ、エタノール100%の自動車燃料を取り扱うことができるガソリンスタンドの基準を整備し、平成24年1月に関係政省令が施行されたことから、当該技術基準に適合した施設において安全に給油を行うことが望ましいと考えられる。 ただし、提案のユニット式燃料給油所を設置する場合、設置場所を管轄する市町村長等が、地震時における火災安全性、周囲が火災になった場合の防火安全性等の観点から上述のエタノールを取り扱うガソリンスタンドに係る技術基準と同等以上の安全性が確保できると認める場合に限って、当該給油所を設置することは可能である。	D(現行法令等で対応可能)	b	・ED95車両に供給する供給機のスペック等詳細なデータを添付し、帯広消防本部と具体的な調整を行ってほしい。 なお、調整が整わない場合は、引き続き「国と地方の協議の場」で協議させていただきたい。	消防庁の回答を受け、指定自治体は消防本部と個別具体的な調整を行うこととしているが、消防本部との調整が整わなかった場合は地域に応じた特例措置の必要性について再検討するもの。	IV	
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	330	BDF混合率の上限緩和(B20)	「揮発油等の品質の確保等に関する法律」の以下の規則について規制緩和を求める。(下線に変更) 施行規則(軽油規格)第22条 法第17条の7第1項の軽油の規格として経済産業省令で定めるもののうち、次の各号に掲げる項目ごとの数値に規制緩和してほしい。 四 トリグリセリドが0.01→0.04質量百分率以下であること。 五 次の要件を満たすものであること。 ロ 脂肪酸メチルエステルが0.1質量百分率を超え5→20質量百分率以下であつて、次に掲げる要件を満たすこと。 (1) メタノールが0.01→0.04質量百分率以下であること。 (3) ぎ酸、酢酸及びプロピオン酸の合計が0.003→0.012質量百分率以下であること。	BDF混合率の上限緩和(B20)	経済産業省石油流通課	揮発油等の品質の確保等に関する法律第17条の7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22条第1項、第22条の2	D	-	-	提案者は、農産物の安全性や品質向上など農業の生産体制の強化に資する可能性があるバイオディーゼル燃料の利用拡大を図るため、揮発油等の品質の確保等に関する法律(以下「品質法」という。)に基づく軽油規格の緩和を求めているところ、経済産業省では、品質法施行規則第22条の2に基づき、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。したがって、提案者が求める軽油規格の緩和については、現行の法令で実施が可能。		b	・自動車の安全性や管理体制等を確保する事を要件としての規格外燃料の公道使用の認定制度に基づき認定を取得し、B20の実証試験を行うことが可能とのことから、公共交通(路線バス)、農業機械及び建設機械等の運用による実証試験計画を提案し、北海道の特色を踏まえたB20実証試験を行うため、平成24年度に新たな財政支援措置を求めます。 【類似事業】エコ燃料実用化地域システム実証事業(環境省) 10/10(当事業については平成23年度で終了) ※寒冷地をフィールドとして、課題抽出等の知見集積を行う実証事業であることから、過去の類似事業と同様の支援を求めます。 ・また、京都市におけるB20の実証試験の結果について、公表を希望するとともに、国の中央環境審議会でも今後の検討課題として認識していることであり、高濃度バイオ燃料の利用拡大について、今後のロードマップ等についても提示していただきたい。	指定自治体は、B20の試験研究制度を活用するための新たな財政支援措置を求めており、また、他都市における実証試験の試験結果や今後の高濃度利用拡大に向けたロードマップ等の提示を求めているところ、これら要望が実現できない場合は、地域に応じた特例措置の必要性について再検討するもの。	IV	

内閣府整理 I:提案者の取組を実現するための方策について国と地方で合意に至ったもの(今後、合意に至った方策を活用して地方において取組を実現していくもの) II:提案者の取組を実現するための方策の方向性について合意に至り、一部条件等を詰めるための協議を継続するもの
 III:取組を実現するための方策について国と地方の間に見解の相違があり、合意に至らなかったもの IV:一旦協議を終了し、提案者側で再検討を行うもの

総合特区名	整理番号	提案事項名	事務レベル協議を実施したもの	国と地方の協議【再書面協議】 担当省庁の見解(5/9時点) (A-1:指定自治体の提案どおり総合特区で実施 A-2:全国展開で実施、B:条件を提示して実施、C:代替案の提示、D:現行法令等で対応可能、E:対応しない、F:各省が今後検討、Z:指定自治体が検討)				国と地方の協議【再書面協議】 指定自治体の回答(5/18時点) (a:了解 b:条件付き了解 c:受け入れられない d:その他)		省庁の最新見解	内閣府再整理(コメント欄) (6/1時点)	内閣府再整理 I~IV
				対応	実施時期	スケジュール	理由・根拠となるデータ・法令解釈・条件/代替案の内容とその妥当性・論点など	対応	理由等			
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	316	バイオガス消化液の有機肥料認定								Z	指定自治体の要望は実現可能となったため、協議終了。	I
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	317	混合発酵によるバイオガス消化液の有機肥料認定		E	-	-	自治体が提案する汚泥肥料に該当しない新たな基準の設定等については、 ①生活排水等の処理により発生する汚泥中の有害成分含有量は、バラツキが大きく、常に含有量を一定以下に抑制するよう管理することはできないこと ②肥料取締法において、肥料の規格名については、使用する農家はその原料や成分等を判断できるように定められており、有害成分含有量の大小にかかわらず「汚泥」を原料とすることを明示する必要があることから措置できない。	c	・現状では、汚泥を原料とすることを表示することは、止むを得ない と考える。 ・前回、当方から汚泥肥料に該当しない最小値について提示を求めていたが、回答を頂いておりません。今回の貴省からの回答では「生活 排水等の処理により発生する汚泥中の有害物質含有量は、バラツキ が大きく、常に含有量を一定以下に抑制するよう管理することはできな い」とありますが、前回の回答をおいさぐととも、「一定以下」とは具 体的にどのような数値をお示しいただきたい。 ・また、「管理することはできない」とありますが、新たな処理工程(酵素 処理)を加えることにより、有害成分含有量をさらに低く制御・管理す ることが可能と考えており、今後具体的な手法について検討を行います ので再協議願います。	E	要望の実現に向けて、指定自治体は具体的手法等について更に検討を行うことが必要。一旦協議は終了するが、検討をした上で、秋以降に改めて関係省庁と協議を行うこと。	IV
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	324	ED95のバイオエタノール高濃度燃料における排出ガス規制の緩和								D	指定自治体の要望は個別具体的な調整を国土交通省と行うことで実現可能となるため、協議終了。ただし、実施後に取組が実現できないことが判明した場合は、国土交通省と改めて協議を行うこととする。	I
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	325	ED95のバイオエタノール高濃度燃料を給油するためのユニット式燃料給油所(欧州規格品)の限定使用、設置認可								D	指定自治体の要望は個別具体的な調整を消防本部と行うことで実現可能となるため、協議終了。ただし、実施後に取組が実現できないことが判明した場合は、消防庁と改めて協議を行うこととする。	I
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	330	BDF混合率の上限緩和(B20)								D	指定自治体の要望は試験研究制度を活用することで実現可能となるため、協議終了。ただし、実施後に取組が実現できないことが判明した場合は、関係省庁と改めて協議を行うこととする。	I

国際戦略総合特別区域及び地域活性化総合特別区域における新たな規制の特例措置に関する提案に対する国と地方の協議の結果について

総合特区名	整理番号	提案事項名	提案事項の具体的内容	国と地方の協議【書面協議】担当省庁の見解(3/9時点) (A-1: 指定自治体の提案とあり総合特区で実施 A-2: 全国展開で実施。B: 条件を提示して実施、C: 代替案の提示、D: 現行法令等で対応可能、E: 対応しない、F: 各省が今後検討、Z: 指定自治体が検討)								国と地方の協議【書面協議】指定自治体の回答(3/22時点) (a: 了解 b: 条件付き了解 c: 受け入れられない d: その他)		内閣府整理(コメント欄) (4/3時点)	内閣府整理 I~IV
				提案事項名	担当省庁 担当課	根拠法令	対応	実施時期	スケジュール	理由・根拠となるデータ・法令解釈・条件/代替案の内容とその妥当性・論点など	※対応の但し書き	対応	理由等		
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	331	BDF混合率の上限緩和(B20)	「大気汚染防止法」により、自動車排出ガスによる大気汚染防止を図るため必要があると認めるときは、自動車燃料の性状に関する許容限度、または、自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度を定めることとしており、その規定の緩和と、軽油以外の使用を認めることを求めるものである。	BDF混合率の上限緩和(B20)	環境省 環境管理技術室	大気汚染防止法第19条の2	D	-	-	本提案は現行制度により対応が可能である。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21年2月に、高濃度バイオディーゼル燃料使用者に対して、燃料、改造、点検整備上の留意点等に関する助言、注意喚起を行う際の指導要領として、これまでのバイオディーゼル燃料使用にかかる既存の情報・知見を体系的に整理した「高濃度バイオディーゼル燃料等の使用による車両不具合等防止のためのガイドライン」を策定している。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は、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、京都市において、この認定制度・ガイドラインに基づき認定を取得し、B20の走行実証試験を実施している。		b	・自動車の安全性や管理体制等を確保する事を要件としての規格外燃料の公道使用の認定制度に基づき認定を取得し、B20の実証試験を行うことが可能とのことから、公共交通(路線バス)、農業機械及び建設機械等の運用による実証試験計画を提案し、北海道の特性を踏まえたB20実証試験を行うため、平成24年度に新たな財政支援措置を求めます。 【類似事業】エコ燃料実用化地域システム実証事業(環境省) 10/10(当事業については平成23年度で終了) ※寒冷地をフィールドとして、課題抽出等の知見集積を行う実証事業であることから、過去の類似事業と同様の支援を求めます。 ・また、京都市におけるB20の実証試験の結果について、公表を希望するとともに、国の中央環境審議会でも今後の検討課題として認識しているとのことであり、高濃度バイオ燃料の利用拡大について、今後のロードマップ等についても提示いただきたい。	指定自治体は、B20の試験研究制度を活用するための新たな財政支援措置を求めており、また、他都市における実証試験の試験結果や今後の高濃度利用拡大に向けたロードマップ等の提示を求めているところ。これら要望が実現できない場合は、地域に応じた特例措置の必要性について再検討するもの。	IV
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	332	BDF混合率の上限緩和(B20)	「道路運送車両法」により保安上又は公害防止その他環境上の技術基準に適合するため「自動車の構造」や「自動車の装置」の技術基準に適合するよう定められているが、環境保全上の観点から二酸化炭素排出抑制に貢献するバイオ燃料(B20)等の利用を可能にするための規制緩和を求めている。	BDF混合率の上限緩和(B20)	国土交通省 自動車局環境政策課	道路運送車両法第40条、第41条	D	-	-	車両の運行の際に使用する燃料の規格については、道路運送車両法上の制限がない。		a	BDF混合率の上限緩和(B20)にあたり、道路運送車両法上の規制がないことを了解しました。	国土交通省の回答を受け、道路運送車両法では規制がないことが明らかになったため、協議終了。	I
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	333	特定特殊自動車の使用燃料に関する規制緩和	「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」により道路以外で使用する特殊車両等についてメーカーが標準としている燃料(軽油)以外の使用規制を撤廃することを求めるものである。	特定特殊自動車の使用燃料に関する規制緩和	経済産業省 産業機械課 国土交通省 公共事業企画調整課、審査・リコール課 環境省 自動車環境対策課	特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律施行規則第2条第2項 特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する告示第3条	D	-	-	現状、バイオディーゼル燃料の使用については、揮発油等の品質の確保等に関する法律により混合率5%未満までは軽油として認められているところである。ご提案のバイオディーゼル燃料の取扱いについては、揮発油等の品質の確保等に関する法律によることである。		b	・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に基づき認定を取得し、B20の実証試験を行うことが可能とのことから、公共交通(路線バス)、農業機械及び建設機械等の運用による実証試験計画を提案し、北海道の特性を踏まえたB20実証試験を行うため、平成24年度に新たな財政支援措置を求めていくところであり、特定特殊自動車についてもその中で揮発油等の品質の確保等に関する法律の品質を遵守して実証試験を実施することとします。 【類似事業】エコ燃料実用化地域システム実証事業(環境省) 10/10(当事業については平成23年度で終了)	指定自治体は、B20の試験研究制度を活用するための新たな財政支援措置を求め実証試験を行うこととしている。この要望が実現できない場合は、地域に応じた特例措置の必要性について再検討するもの。	IV
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	334	原料となる軽油の入手ルートの固定化の緩和措置	軽油特定加工業の登録申請における軽油の入手ルートの固定化に関する緩和措置を求める。	原料となる軽油の入手ルートの固定化の緩和措置	経済産業省 石油流通課	揮発油等の品質の確保等に関する法律第17条の4の2、第17条の8第4項、揮発油等の品質の確保等に関する法律施行規則第25条第1項、第25条の2第1項第4号	D	-	-	提案者は、農産物の安全性や品質向上など農業の生産体制の強化に資する可能性があるバイオディーゼル燃料の利用拡大を図るため、揮発油等の品質の確保等に関する法律(以下「品質法」という。)に基づく軽油特定加工計画の認定に係る原料となる軽油の入手ルートの一本化の緩和を求めているところ、品質法施行規則第25条の2第1項第4号で求めているのは軽油の流通の経路が一定であることであり、それが複数あることを妨げるものではない。したがって、提案者が求める軽油の入手ルートの一本化の緩和については、現行の法令で実施が可能。		b	・軽油特定加工品質確認計画の認定について北海道経済産業局に確認したところ、今後は複数のルートからの入手は問題ないとの回答をいただいたところ。 ・また、メーカーからの品質証明書の提出については、提出は任意であり提出しないことが慣例になっているとのことであったが、直近の軽油卸先との継続購入契約書を提出することにより、品質証明書の代わりとするとの回答を北海道経済産業局からいただいたことから、貴省として今後においても、継続購入契約書により品質証明書の代わりとする旨、明確に回答願いたい。	経済産業省の回答を受け、指定自治体は複数のルートから入手で問題ないことは了解したが、運用について規定の明確化を要望していることから、経済産業省は見解を示す必要がある。	II

内閣府整理 I: 提案者の取組を実現するための方策について国と地方で合意に至ったもの(今後、合意に至った方策を活用して地方において取組を実現していくもの) II: 提案者の取組を実現するための方策の方向性について合意に至り、一部条件等を詰めるための協議を継続するもの
 III: 取組を実現するための方策について国と地方の間に見解の相違があり、合意に至らなかったもの IV: 一旦協議を終了し、提案者側で再検討を行うもの

総合特区名	整理番号	提案事項名	事務レベル協議を実施したもの	国と地方の協議【再書面協議】 担当省庁の見解(5/9時点) (A-1: 指定自治体の提案どおり総合特区で実施 A-2: 全国展開で実施。B: 条件を提示して実施、C: 代替案の提示、D: 現行法令等に対応可能、E: 対応しない、F: 各省が今後検討、Z: 指定自治体が検討)			国と地方の協議【再書面協議】 指定自治体の回答(5/18時点) (a: 了解 b: 条件付き了解 c: 受け入れられない d: その他)		省庁の最新見解	内閣府再整理(コメント欄) (6/1時点)	内閣府再整理 I~IV	
				対応	実施時期	スケジュール	理由・根拠となるデータ・法令解釈・条件/代替案の内容とその妥当性・論点など	対応				理由等
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	331	BDF混合率の上限緩和(B20)							D	指定自治体の要望は試験研究制度を活用することで実現可能となるため、協議終了。ただし、実施後に取組が実現できないことが判明した場合は、関係省庁と改めて協議を行うこととする。	I	
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	332	BDF混合率の上限緩和(B20)							D	指定自治体の要望は道路運送車両法では規制がないことが明らかになったため、協議終了。	I	
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	333	特定特殊自動車の使用燃料に関する規制緩和							D	指定自治体の要望は試験研究制度を活用することで実現可能となるため、協議終了。ただし、実施後に取組が実現できないことが判明した場合は、関係省庁と改めて協議を行うこととする。	I	
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	334	原料となる軽油の入手ルートの固定化の緩和措置		D	-	-	提案者は、農産物の安全性や品質向上など農業の生産体制の強化に資する可能性があるバイオディーゼル燃料の利用拡大を図るため、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。)に基づく軽油特定加工計画の認定に係る原料となる軽油の入手ルートの一本化の緩和を求めているところ、品確法施行規則第25条の2第1項第4号で求めているのは軽油の流通の経路が一定であることであり、それが複数あることを妨げるものではない。したがって、提案者が求める軽油の入手ルートの一本化の緩和については、現行の法令で実施が可能。また、北海道経済産業局からの回答をもって当省の見解として差し支えない。	a	北海道経済産業局からの回答を持って当省の見解とされたことから了解します。	D	指定自治体の要望は現行制度上対応可能であることが明らかになったため、協議終了。	I