

<p>(分野)</p> <p>土木</p>
<p>(要望事項)</p> <p>外環道買取請求特別措置法改正</p>
<p>(制度の概要)</p> <p>外環道等、特定大規模道路用地等取得事業で取得する用地等については租税特別措置法の適用対象外である。また、計画区域内の農地を公共事業用地として譲渡すると、相続税等の納税猶予が打ち切れ、相続税及び利子税を納付せねばならない。</p>
<p>(要望内容)</p> <p>特定大規模道路用地等取得事業により土地を公共用地として取得する場合、土地の権利者に対して、譲渡所得の特別控除など税制上の優遇措置を適用すること。また、相続税等の納税猶予の適用を受けている農地を譲渡するときは、引き続き納税猶予の適用とすること。さらに、相続税に係る利子税の納付を免除すること。</p>
<p>(要望理由)</p> <p>事業のさらなる進捗を図るため。</p>
<p>(規制の根拠となる関係法令、規則、通達等)</p> <p>( 1 ) 所得税・法人税 租税特別措置法第33条第 1 項第 1 号、第33条第 4 項第 1 号、第64条第 1 項第 1 号、第65条第 2 項第 1 号                  ( 2 ) 相続税納税猶予 租税特別措置法第70条第 4 項から第 7 項</p>
<p>(関係省庁・担当課)</p> <p>国土交通省</p>

<p>( 分野 )</p> <p>土木</p>
<p>( 要望事項 )</p> <p>道路構造に関する基準等の見直し</p>
<p>( 制度の概要 )</p> <p>道路の構造の技術的基準は、政令（道路構造令）で定める。 道路構造令は、道路を新設し、又は改築する場合における道路構造の一般的技術指針を定めるものである。</p>
<p>( 要望内容 )</p> <p>これまで国の補助事業を念頭に置き、全国一律の考え方で公共事業を実施してきたが、今後は、コスト縮減や環境保全などの時代の要請にきめ細かく応え、地域の実情に応じた道路の改築を行うことができるよう、道路構造に関する基準の見直しを含めた国の補助採択基準の見直しを行うべきである。 例えば、中山間地域での1.5車線の道路等、利用実態等に合わせた柔軟な整備ができるようにする。</p>
<p>( 要望理由 )</p> <p>国の補助採択基準が2車線整備を基本としたものであったため、中山間地域などで、道路の規格が画一的となり、地域の実情に合わせた効果的・効率的な事業の推進の妨げになっている。</p>
<p>( 規制の根拠となる関係法令、規則、通達等 )</p> <p>道路法、道路構造令</p>
<p>( 関係省庁・担当課 )</p> <p>国土交通省 地方道環境課</p>

<p>(分野)</p> <p>土木</p>
<p>(要望事項)</p> <p>地域の特性に応じた基準（ローカルルール）に基づく社会資本の整備推進</p>
<p>(制度の概要)</p> <p>事例として道路を掲載</p> <p>道路...構造基準（道路法第30条に基づく道路構造令による）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の種類や地域、交通量、地形などに応じて4種、種を最大5級に区分</li> <li>・車線数、車道・路肩・歩道・自動車道の幅員など細かく規定</li> </ul> <p>街路...道路構造令に一致すること</p>
<p>(要望内容)</p> <p>地域住民が望む社会資本の早期の整備と整備コストの縮減をすすめるためには、構造基準（技術基準）の緩和では不十分であり、真にローカルルールによる整備を進めるため、全国一律の基準の撤廃を提言するものである。</p> <p>法には技術的基準について原理・原則を示すに止め、詳細な事項は地方の自主性に任せる。具体的数値を示すのであれば（地方が拘束されない）技術指針として示すに止めること。</p> <p>（必要があつて法として基準を示す場合でも、項目を限定すべきであり、その項目の基準も大幅に緩和すべき。技術指針を示す場合もその数値には幅を持たせること。）</p>
<p>(要望理由)</p> <p>現在の整備基準をローカルルールによる整備ができるよう緩和されても、国の定める基準にあわない整備は行うことができないが、基準が緩和ではなく廃止（拘束力を持たない指針等に変更）されれば、道路や都市公園、下水道等様々な社会資本において従来の基準の枠に囚われない整備を検討することができるようになり、真のローカルルールによる社会資本整備の促進が期待できる。</p>
<p>(規制の根拠となる関係法令、規則、通達等)</p> <p>道路法第30条 道路構造令          河川法第13条 河川管理施設等構造令          都市公園法第3条、第4条 都市公園法施行令 等</p>
<p>(関係省庁・担当課)</p> <p>国土交通省道路局、河川局、都市・地域整備局</p>

<p>( 分野 )</p> <p>土木</p>
<p>( 要望事項 )</p> <p>河川管理への市町村の参画を促進する制度の創設</p>
<p>( 制度の概要 )</p> <p>河川管理については、一級河川は国（指定区間は県が法定受託）、二級河川は都道府県が行うこととされている。 市町村は、一級河川及び二級河川について、河川工事・河川の維持を河川管理者と協議することにより代行できる制度（河川法第16条の3）があるほかは、河川管理者の許可・承認を受ける必要がある。</p>
<p>( 要望内容 )</p> <p>国、都道府県が管理している一級・二級河川について、市町村の発案により、日常的な管理権限（河川改修等の事業は含まない。）に市町村が関与できるような法律上の制度化を求める。</p>
<p>( 要望理由 )</p> <p>河川管理について、市町村が関与する余地が極めて少なく、市町村主体のまちづくりや地域活性化等のソフト施策と連携した河川管理のあり方が問われている。</p>
<p>( 規制の根拠となる関係法令、規則、通達等 )</p> <p>河川法（昭和39年法律第167号）第9条，第10条</p>
<p>( 関係省庁・担当課 )</p> <p>国土交通省河川局水政課</p>

<p>( 分野 )</p> <p>土木</p>
<p>( 要望事項 )</p> <p>港湾関連諸手続きのシングルウィンドウ化の推進</p>
<p>( 制度の概要 )</p> <p>現在、港に入港した貨物船等は、それぞれの事項を所管する諸官庁ごとに船舶自体の情報や貨物情報など、様々な申請を求められている。</p>
<p>( 要望内容 )</p> <p>申請手続きのシングルウィンド化の早期実現や、多岐に渡る入力項目の削減をお願いしたい。</p>
<p>( 要望理由 )</p> <p>同じような申請内容の書類を船社や船舶代理店は提出させられている。</p>
<p>( 規制の根拠となる関係法令、規則、通達等 )</p> <p>港湾法第 1 2 条、関税法 1 5 条、家畜伝染病予防法第 3 8 条の 2、植物防疫法第 8 条、検疫法第 1 1 条、港則法第 4 条等</p>
<p>( 関係省庁・担当課 )</p> <p>国土交通省、海上保安庁、農林水産省、厚生労働省、</p>

<p>( 分野 )</p> <p>土木</p>
<p>( 要望事項 )</p> <p>国有港湾施設における多目的使用等の弾力化</p>
<p>( 制度の概要 )</p> <p>国有港湾施設管理委託契約書により、県で管理委託を受けている港湾施設において、多目的使用を行う場合国に申請を行い承認を得る必要がある。</p>
<p>( 要望内容 )</p> <p>多目的使用については、各地方独自の判断で実状に応じた対応が必要であり、全国画一的な運用では、公有財産の有効活用を図れない。</p>
<p>( 要望理由 )</p> <p>県としては、管理委託を受けている財産の有効活用という観点から管理運営上支障のないものとして判断している多目的使用案件について、国の画一的な判断で承認されないものがある。</p>
<p>( 規制の根拠となる関係法令、規則、通達等 )</p> <p>国有港湾施設管理委託契約書第 8 条</p>
<p>( 関係省庁・担当課 )</p> <p>国土交通省港湾局管理課</p>

<p>(分野)</p> <p>土木</p>
<p>(要望事項)</p> <p>土地収用法の改正</p>
<p>(制度の概要)</p> <p>収用委員の数は、全国一律7人となっている。また、事業選定前に事件処理を行う方法として創設された仲裁制度では、知事の依頼に基づき、収用委員会が仲裁委員として、収用委員を3名推薦することになっている。権利者が外国人の場合、公的な証明手段は外国人登録かパスポートの提示に限られるが、拒否された場合は確認の手段がない。</p>
<p>(要望内容：できる限り簡潔にお願いします)</p> <p>大都市の土地収用の実態に合った委員数の増員が可能になるよう措置すること。また、予備委員の活動範囲を拡大し、収用委員会が仲裁委員に予備委員も含めて推薦できるよう規定を改正すること。外国人を当事者とする場合の収容の調査において、本人確認のための外国人登録証明書の提示命令権限を収用委員会にも拡大すること。</p>
<p>(要望理由：規制の問題点等を中心に記載願います)</p> <p>東京都の土地収用事件の取扱件数は年間100件を超えており、首都圏再生の動きの中で今後ますます増加する見込みである。このような中で指名委員制度を活用して事件の早期解決を図るには、収用委員数の増員が必要である。同様に、事件の早期解決及び収用委員会予備委員の活用を図るため、仲裁委員に予備委員も含めていただきたい。また、事件の最終的解決のためには、権利者を明確にする必要がある。</p>
<p>(規制の根拠となる関係法令、規則、通達等)</p> <p>土地収用法第52条第1項、第60条の2第1項、第15条の8、第52条第2項、外国人登録法第13条第2項</p>
<p>(関係省庁・担当課)</p> <p>国土交通省、法務省</p>

<p>(分野)</p> <p>土木</p>
<p>(要望事項)</p> <p>公共事業推進のための行政代執行法の改正</p>
<p>(制度の概要)</p>
<p>(要望内容)</p> <p>(1) 住居不明者に対する書類送達を民法の公示送達に変え、都道府県知事による公示送達制度をもうけること。                  (2) 多数当事者に対する戒告書等の書類送達に代表者送達制度を設けること。                  (3) 代執行庁等が占拠者を排除できるよう法令を整備すること。                  (4) 代執行庁が撤去した物件を一定期間保管後に処分できるような制度を設けること。                  (5) 代執行庁が撤収できる費用として、戒告書の発送から撤去物件の保管・処分まで一連の費用を法令に明文化すること。</p>
<p>(要望理由)</p> <p>昨年土地収用法の改正により、収用手続き上の問題については一定程度解消されたものの、収用手続きの最終局面で実施する行政代執行における問題が依然残っている。</p>
<p>(規制の根拠となる関係法令、規則、通達等)</p> <p>行政代執行法</p>
<p>(関係省庁・担当課)</p> <p>総務省</p>



<p>(分野)</p> <p>土木</p>
<p>(要望事項)</p> <p>公共用地取得に係る租税特別措置法等の改正</p>
<p>(制度の概要)</p> <p>公共事業に伴う土地等資産譲渡所得に対する課税については、同一事業について最初に譲渡した都市についてのみ特別控除が認められる。また、相続税等の納税猶予制度の適用を受けている農地等を向上事業用地として譲渡すると、相続税及び利子税を納付しなければならない。マンション敷地の一部を公共用地として取得するためには、分離処分を可能とする規約を作成してもらうとともに、共有者全員と同時に土地売買契約を締結せねばならない。</p>
<p>(要望内容)</p> <p>公共用地取得が2か年以上にわたる場合には、譲渡所得の特別控除を通算して適用すること。農業相続人が相続税等の納税猶予を適用されている農地等を公共事業用地として譲渡するときは、引き続き、納税猶予の適用とすること。また、相続税に係る利子税を免除すること。マンション等の共有地を公共用地として取得する場合、建物の区分所有等に関する法律及びその他の関係法令を改正し、特別多数の同意による分筆を可能とするとともに、共用部分の物件移転補償金を管理組合法人等の団体へ支払うことができるようにすること。</p>
<p>(要望理由)</p> <p>借地人などの事情により、用地を複数年にわたって分割提供が余儀なくされる土地所有者の協力が得られにくい状況が起きている。また、公共事業に協力することによって納税義務が発生することについて農業相続人の理解を得られず、特に大都市においては代替農地の取得は難しい。マンションのような多数権利者が関係する土地で全員の同意を得ることは困難であるし、物件の補償金を各区分所有者に支払うと補償金が分散してしまい、共用部分の再建が困難となる。</p>
<p>(規制の根拠となる関係法令、規則、通達等)</p> <p>(1) 2か年以上にわたる資産譲渡所得 租税特別措置法第33条の4、第65条の2                  (2) 農業相続人 租税特別措置法第70条の6                  (3) マンション 不動産登記法第81条の2、建物等の区分所有に係る法律第21条</p>
<p>(関係省庁・担当課)</p> <p>法務省、国土交通省</p>

<p>(分野)</p> <p>土木</p>
<p>(要望事項)</p> <p>直轄砂防施行区域(砂防法第6条区域)内の管理区分の明確化</p>
<p>(制度の概要)</p> <p>砂防指定地における許認可は県が行っているが、直轄砂防施行区域(砂防法第6条区域)内の許認可については直轄砂防工事事務所に協議しなければならない。また、砂防法第6条区域指定以前に県で施工した砂防設備については県が維持管理することとなっているため、このような溪流では県管理と直轄管理の砂防設備が混在する。</p>
<p>(要望内容)</p> <p>国道及び一級河川は、国土交通大臣管理区分と都道府県知事管理区分が明確化されており、それぞれの管理区間において、工事・維持(事実管理)、許認可事務(行政管理)が完結していることから、砂防法第6条区域においても同様に、事実管理と行政管理を一体で実施し管理区分の明確化を図る。</p>
<p>(要望理由)</p> <p>県管理と直轄管理が混在する溪流(区域)においては、許認可申請等の窓口がわかりにくいうえ、その処理期間が長くなり、申請者に不利益となる。</p>
<p>(規制の根拠となる関係法令、規則、通達等)</p> <p>砂防法第4条第2項、砂防法施行規程第3条、建設大臣が行う砂防工事等に影響がある処分等の取扱規程(昭和40年4月22日 建設省訓令第3号)</p>
<p>(関係省庁・担当課)</p> <p>国土交通省河川局砂防部 砂防計画課</p>

<p>(分野)</p> <p>土木</p>
<p>(要望事項)</p> <p>市街地再開発事業における、特定建築者制度適用要件の拡大、柔軟な権利変換手法の導入、及び再開発ビル権利床共有化促進</p>
<p>(制度の概要)</p> <p>市街地再開発事業の自由な権利変換手続きにおいては、権利者全員の同意が必要。また、権利床の共有化を行う場合も、権利者全員の同意が必要。</p>
<p>(要望内容)</p> <p>事業の初期段階から民間事業者を活用して、商品企画提案・権利者対応等を施行者と共同で推進できるようにするとともに、その事業者が一定の要件のもとに特定建築者になれるよう、制度を拡大すること。権利者全員の合意が得られない場合でも事業促進が可能となるよう、土地を共有としないことが出来る等、柔軟な権利変換手法を導入すること。権利床の共有化を行う場合、共有化に関係する権利者のみの同意とできるよう制度改正を行うこと。</p>
<p>(要望理由)</p> <p>事業の一層の促進を図るには、事業の初期段階からの民間活用が必要。また、権利変換についても、権利を侵害しない範囲での同意範囲の縮小が必要。</p>
<p>(規制の根拠となる関係法令、規則、通達等)</p> <p>( 1 ) 特定建築者制度適用要件の拡大 都市再開発法施行令第40条の2                  ( 2 ) 柔軟な権利変換手法の導入 都市開発法第111条                  ( 3 ) 権利床共有化促進 都市再開発法第118条の25の2</p>
<p>(関係省庁・担当課)</p> <p>国土交通省</p>

<p>(分野)</p> <p>土木</p>
<p>(要望事項)</p> <p>都市再生事業推進のための施策の拡充</p>
<p>(制度の概要)</p>
<p>(要望内容)</p> <p>都市再生事業として認定された事業において、第二種市街地再開発事業と同様に、権利者の生活再建のため、地区外転出者に対する租税を軽減すること。同様に都市再生事業と認定された市街地再開発事業の保留床取得に対して税制上の優遇を行うこと。金融支援制度の対象となる公共施設に、防潮護岸を含めるなど、対象施設を拡充すること。</p>
<p>(要望理由)</p> <p>都市再生事業の促進を税制面・金融面から促進するため。</p>
<p>(規制の根拠となる関係法令、規則、通達等)</p> <p>( 1 ) 所得税・法人税 租税特別措置法第33条第 1 項 3 の 2、 6 の 2、 33 の 4、 第64条第 1 項 3 の 2、 6 の 2、 第65条の 2、 不動産取得税 地方税法第73条の14第 8 項、 第73条の14第10項第 2 号                  ( 2 ) 登録免許税 租税特別措置法第83条、 法人税 租税特別措置法第47条第 2 項、 第 3 項</p>
<p>(関係省庁・担当課)</p> <p>国土交通省</p>

<p>(分野)</p> <p>土木</p>
<p>(要望事項)</p> <p>都市公園の設置基準の見直し、公園施設の種類を含む都市公園の設置及び管理のあり方など都市公園制度の見直し</p>
<p>(制度の概要)</p> <p>都市公園法、施行令及び施行規則により都市公園の管理、設置基準等が細かく定められている。都市公園の健全な発展のため、国により基準が定められている。</p>
<p>(要望内容)</p> <p>都市公園の整備水準の向上等を踏まえ、地域の実情に応じた公園整備をより一層促進していく観点から、都市公園の設置基準等について見直しが必要。また、公園管理に関する住民等の位置づけ、公園管理の適正化といったことについても、現在の社会ニーズを踏まえ見直しが必要。</p>
<p>(要望理由：規制の問題点等を中心に記載願います)</p> <p>設置基準については、一の市町村の区域内の都市公園の住民一人当たりの面積の標準は、10㎡以上となっている。県内において、その基準を超える市町村も出てきたが、単純に面積だけで判断すべきものではなく、あり方等については、地域の実情、ニーズ等を踏まえ、見直しが必要。また、公園管理については近年、市民参画といったことが積極的に行われるなど新しい流れに対応した見直しが必要。</p>
<p>(規制の根拠となる関係法令、規則、通達等)</p> <p>都市公園法、施行令及び施行規則</p>
<p>(関係省庁・担当課)</p> <p>国土交通省 都市・地域整備局 公園緑地課</p>

<p>( 分野 )</p> <p>土木</p>
<p>( 要望事項 )</p> <p>都市公園法施行令の一の市町村の都市公園面積の標準のあり方の見直し及び単純な引き上げ実施の見送り</p>
<p>( 制度の概要 )</p> <p>都市公園法、施行令及び施行規則により都市公園の管理、設置基準等が細かく定められている。都市公園の健全な発展のため、国により基準が定められている。</p>
<p>( 要望内容 )</p> <p>都市公園法施行令において定められている一の市町村の都市公園面積の標準は、都市公園整備は当該市町村の自然環境や歴史的環境も踏まえて自主的に行うべきことから、そのあり方の見直しを検討する。都市公園法施行令において定められている一の市町村の都市公園面積の標準は、少なくとも今後、単純な引き上げは行わない。</p>
<p>( 要望理由 )</p> <p>設置基準については、一の市町村の区域内の都市公園の住民一人当たりの面積の標準は、10㎡以上となっている。県内において、その基準を超える市町村も出てきたが、単純に面積だけで判断すべきものではなく、あり方等については、地域の実情、ニーズ等を踏まえ見直しが必要。</p>
<p>( 規制の根拠となる関係法令、規則、通達等 )</p> <p>都市公園法第三条、施行令第一条及び第二条</p>
<p>( 関係省庁・担当課 )</p> <p>国土交通省 都市・地域整備局 公園緑地課</p>

<p>( 分野 )</p> <p>土木</p>
<p>( 要望事項 )</p> <p>特定行政庁である市町村が合併を行う場合の特定行政庁の設置の見直し</p>
<p>( 制度の概要 )</p> <p>人口25万未満の市町村が建築主事を置く（特定行政庁を設置する）場合において、あらかじめ、その設置について都道府県知事と協議し、その同意を得た上で、市町村の長は建築主事が置かれる日の30日までにその旨を公示する必要がある。</p>
<p>( 要望内容 )</p> <p>特定行政庁である市町村と非特定行政庁である市町村が新設合併（対等合併）を行う場合において、都道府県知事との協議および市町村の公示を合併前の市町村においても行えるようにして頂きたい。</p>
<p>( 要望理由 )</p> <p>都道府県知事との協議および市町村の公示は新市が設置された後で行う必要があることから、特定行政庁の設置と新市の発足との間にタイムラグが生ずる。（旧の特定行政庁は新市設置と同時に自動消滅し、その事務を都道府県が行う必要が生ずる。）</p>
<p>( 規制の根拠となる関係法令、規則、通達等 )</p> <p>建築基準法第4条第2項、第3項、第4項 市町村合併に伴う特定行政庁の取り扱いについて（昭和42年住指発第6号）</p>
<p>( 関係省庁・担当課 )</p> <p>国土交通省住宅局建築指導課</p>

<p>(分野)</p> <p>土木</p>
<p>(要望事項)</p> <p>公営住宅の家賃決定要素に係る地方自治体の裁量権の拡大</p>
<p>(制度の概要)</p> <p>一般公営住宅の家賃は、入居しようとする世帯の収入と、住宅の立地条件、規模、老朽度、設備等の利便性の度合を示す4つの応益係数から総合的に算出される応能応益制度となっている。</p>
<p>(要望内容)</p> <p>実際に住宅の維持管理を行っているのが地方自治体であることから、「利便性係数」以外の家賃決定要素についても事業主体の裁量権を拡大し、事業主体が地域の実態に応じてより主体的に家賃決定を行える制度にするべきである。</p>
<p>(要望理由)</p> <p>公営住宅の家賃決定に当たり、4つの応益係数のうち「利便性係数」以外の係数を国が一元的に決定しているが、そのことが必ずしも地方の実情を反映しているとは言えない傾向にあり、家賃決定において地方自治体の意見が反映されにくいのが現状である。</p>
<p>(規制の根拠となる関係法令、規則、通達等)</p> <p>公営住宅法第16条、公営住宅法施行令第2条</p>
<p>(関係省庁・担当課)</p> <p>国土交通省住宅局総務課</p>



<p>(分野)</p> <p>土木</p>
<p>(要望事項)</p> <p>公営住宅の管理における地方公共団体の裁量権の拡大</p>
<p>(制度の概要)</p> <p>公営住宅制度は、住宅に困窮する低額所得者に対して低廉な家賃の賃貸住宅を供給することによって、国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与することを目的としている。 この事業の推進にあたっては、公営住宅法上、公営住宅の供給主体は地方公共団体とされ、運用上、地方に一定の裁量権を認めながらも、基本的には全国共通の住宅政策となっている。</p>
<p>(要望内容：できる限り簡潔にお願いします)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・家賃制度の係数の見直し</li> <li>・特定入居の要件緩和</li> <li>・入居者の選考基準の見直し</li> <li>・公営住宅の処分等における承認基準の緩和</li> </ul>
<p>(要望理由：規制の問題点等を中心に記載願います)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公営住宅法第16条（家賃の決定）及び公営住宅法施行令第2条（家賃の算定方法）による基準では、地域実情に応じた家賃設定が十分にできない。</li> <li>・公営住宅法第22条（入居者の募集方法）及び公営住宅法施行令第5条（法第22条第1項に規定する特別の理由）では、特別な事由が限定され、地域実情に応じた対応ができない。</li> <li>・公営住宅法第23条（入居者資格）及び公営住宅法施行令第6条（入居者資格）による資格要件では、地域の実情に応じた対応ができない。</li> <li>・公営住宅法第44条（公営住宅又は共同施設の処分）及び第45条（社会福祉法人等による公営住宅の使用等）による事務は、国の承認が必要となっており、地域実情に応じた柔軟な対応を阻害している。</li> </ul>
<p>(規制の根拠となる関係法令、規則、通達等)</p> <p>公営住宅法及び同法施行令</p>
<p>(関係省庁・担当課)</p> <p>国土交通省住宅総務課</p>

<p>( 分野 )</p> <p>土木</p>
<p>( 要望事項 )</p> <p>公営住宅の譲渡処分の承認基準の見直し</p>
<p>( 制度の概要 )</p> <p>公営住宅の譲渡処分については、法第 4 4 条第 1 項及び令第12条の規定に適合するほか、通達に示す要件のすべてに該当する場合、国土交通省の承認を得て譲渡することができることとなっている。</p>
<p>( 要望内容 )</p> <p>譲渡処分承認基準（特に、団地を形成している場合、原則としてその全戸の入居者の譲受希望が要件となっている部分）を見直し、要件を緩和することで譲渡を促進する。</p>
<p>( 要望理由 )</p> <p>事業主体である市町村や入居者から譲渡の要望が多数出ているものの、承認基準により譲渡がほとんど不可能な状況となっている。 要件の緩和により地域の実情に応じた公営住宅の管理が一層促進される。</p>
<p>( 規制の根拠となる関係法令、規則、通達等 )</p> <p>公営住宅法第 4 4 条第 1 項、同法施行令第 1 2 条 平成 8 年 8 月 3 0 日住総発第 1 3 5 号 都道府県知事あて住宅局長通達</p>
<p>( 関係省庁・担当課 )</p> <p>国土交通省 住宅局 総務課</p>

<p>(分野)</p> <p>土木</p>
<p>(要望事項)</p> <p>特定重要港湾に係る入港料の事前協議の廃止</p>
<p>(制度の概要)</p> <p>重要港湾の港湾管理者は、当該港湾に入港する船舶から、当該港湾の利用につき入港料を徴収することができる。この入港料を徴収しようとするときは、料率を定めて、あらかじめ、国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならないこととされている。</p>
<p>(要望内容)</p> <p>特定重要港湾に係る入港料の事前協議については、設定料金の算定基礎が明確であり、更に、地方議会の議決を経ていることから国の関与は不要であり廃止すること。</p>
<p>(要望理由)</p> <p>地方分権の推進の観点から、できる限り港湾管理者が自主的に港湾を管理することができるよう、国の関与は最低限にすべきであり、入港料については、設定料金の算定基礎が明確であり、更に、地方議会の議決を経ていることから国の関与は不要であり廃止するべきである。</p>
<p>(規制の根拠となる関係法令、規則、通達等)</p> <p>港湾法第44条第2項</p>
<p>(関係省庁・担当課)</p> <p>国土交通省港湾局管理課</p>

<p>( 分野 )</p> <p>土木</p>
<p>( 要望事項 )</p> <p>放置艇対策を推進するために海岸保全施設の暫定的な係留施設としての使用</p>
<p>( 制度の概要 )</p> <p>海岸保全施設へ船舶を係留することはできない。また、国有財産の使用により収益を上げることができ るケースは大蔵省財務局長からの通達（当時）により明示されたものに限られている。</p>
<p>( 要望内容 )</p> <p>機能上問題のない海岸保全施設への小型船舶の係留を認めていただきたい。その際、管理に費用を要す ることから使用料の徴収についても認めていただきたい。</p>
<p>( 要望理由 )</p> <p>放置艇対策を進めるにあたり、新しく施設を設置するには多額の経費となることや、施設を新設するに は地理的に困難なところもあるため、既存ストックを有効活用して放置艇を収容する必要がある。また、 現実に長年海岸保全施設へ小型船舶が係留されており、管理上特段支障も発生していない状況であるが、 これら小型船舶に対し係留許可をして適正管理をすることが現実的な対応と考える。そして、使用料がな ければ係留許可に伴う様々な費用の負担ができなくなる。</p>
<p>( 規制の根拠となる関係法令、規則、通達等 )</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海岸法第 8 条第 1 項第 3 号及び同施行令第 3 条第 1 項</li> <li>・ 国有財産法第 1 8 条第 3 項及び国の庁舎等の使用又は収益を許可する場合の取扱の基準について（昭和 3 3 年 1 月 7 日蔵管第 1 号）</li> </ul>
<p>( 関係省庁・担当課 )</p> <p>国土交通省港湾局海岸・防災課</p>

<p>( 分野 )</p> <p>土木</p>
<p>( 要望事項 )</p> <p>外国航空機の航行にかかる許可制度の見直し</p>
<p>( 制度の概要 )</p> <p>外国の国籍を有する航空機は、外国から出発し日本国内に到達する航行、日本国内から出発して外国に到達する航行を行う場合には、国土交通大臣の許可を受けなければならない。</p>
<p>( 要望内容 )</p> <p>外国航空機の航行について許可制となっているものを届け出制等にしていきたい。</p>
<p>( 要望理由 )</p> <p>地方の国際化の進展を背景に地域独自の海外との都市間交流が重要となるため、今後は地方を主体としたエアポートセールスを積極的に展開していく必要がある。このように住民へより充実した航空サービスを提供するという観点から、地域の実情に応じた外国との航空ネットワークを構築する上で、同制度が妨げとなっている面がある。</p>
<p>( 規制の根拠となる関係法令、規則、通達等 )</p> <p>航空法第 1 2 6 条</p>
<p>( 関係省庁・担当課 )</p> <p>国土交通省航空局</p>

<p>( 分野 )</p> <p>土木</p>
<p>( 要望事項 )</p> <p>第三セクターに対する地方公共団体出資比率の緩和</p>
<p>( 制度の概要 )</p> <p>ニュータウン鉄道等整備事業及び地下鉄整備事業として設立された第三セクター方式による商法法人に対しては、会社の健全性・安定的なサービスの確保のため、地方公共団体による出資比率を50%以上とするとされている。</p>
<p>( 要望内容 )</p> <p>地方公共団体による出資比率(50%以上)の緩和</p>
<p>( 要望理由 )</p> <p>第三セクター方式による商法法人に対しては、特に鉄道事業については公共性が求められているものであるにもかかわらず、会社の健全性・安定的なサービスの確保というだけで、地方公共団体による出資比率を50%以上とするのには昨今の自治体の財政状況から勘案しても厳しい状況である。</p> <p>また、出資比率を50%以上としなくとも、地方自治体による25%以上の出資比率や補助金等の関係からも自治体の監査の対象になることなどから、会社経営に対する積極的な関与が図られるものと考えられる。</p> <p>あえて、地方公共団体の出資比率を50%以上と厳しくしなくとも、25%以上であれば十分と考えられる。</p>
<p>( 規制の根拠となる関係法令、規則、通達等 )</p> <p>地方公営企業に準じる第三セクターによるニュータウン鉄道等整備事業実施要綱、 地方公営企業に準じる第三セクターによる地下鉄整備事業実施要綱及び地方公営企業に準じる第三セクターによる貨物線旅客化事業実施要綱</p>
<p>( 関係省庁・担当課 )</p> <p>総務省自治財政局公営企業経営企画室</p>

<p>(分野)</p> <p>土木</p>
<p>(要望事項)</p> <p>GPSを活用したヘリコプター計器飛行方式(デジタル空路)の確立(必要な運行基地要件及びヘリポート基準の設定)</p>
<p>(制度の概要)</p> <p>悪天候下においては、航空機は計器飛行方式( I F R )により飛行しなければならないが、現在のIFRは管制官がレーダーによって航空機の位置を把握し、指示を与える方式であり、航空機には高高度を高速で飛行することが要求される。</p> <p>低空域を低速度で飛行するヘリコプターはレーダーの覆域に入らないため、管制官が把握できないうえ、飛行機能的に見ても計器飛行方式が要求する水準が満たせないため、悪天候下で飛行することは、法的には可能でも実質的には不可能な状態が続いている。</p>
<p>(要望内容)</p> <p>G P S / I F Rによるヘリコプター専用の管制体制の整備              県内ルートがヘリコプター専用のG P S / I F Rルートして認定されるために必要な運航基地要件及びヘリポート基準の設定</p>
<p>(要望理由)</p> <p>ヘリコプターは低空域を低速度で飛行し、空中で停止するなどの機能を有しているため、災害などの緊急時に最も必要とされるが、悪天候下では飛行できないために、その活用に限界があり、就航率の向上が見込めないため、ヘリコプターによる旅客輸送もなかなか普及していないのが現状である。</p> <p>これらの問題を解決するために、悪天候下でもヘリコプターが飛行できるように、ヘリコプターのための計器飛行方式( I F R )を確立する必要がある。</p>
<p>(規制の根拠となる関係法令、規則、通達等)</p> <p>航空法第2条第15項、第94条</p>
<p>(関係省庁・担当課)</p> <p>国土交通省航空局管制保安部保安企画課、技術部運航課</p>

<p>(分野)</p> <p>土木</p>
<p>(要望事項)</p> <p>バス事業の環境整備の促進</p>
<p>(制度の概要)</p> <p>上屋を設置する場合は、上屋を2メートル以下とし、余裕幅1メートルをとることから、原則3メートル以上幅員のある歩道を確保する。</p>
<p>(要望内容)</p> <p>バス停留所の上屋等設置に対する道路使用・占用許可について、規制を緩和すること。</p>
<p>(要望理由)</p> <p>バスの利便性を向上し、バスの利用促進を図るため。</p>
<p>(規制の根拠となる関係法令、規則、通達等)</p> <p>平成6年6月30日付建設省道路局長通達</p>
<p>(関係省庁・担当課)</p> <p>国土交通省</p>