

取組・事業の推進に当たって必要な国の支援措置等

提案主体名		総合的交通体系を軸とした東京都心価値向上検討会				
提案プロジェクト名		総合的な交通体系を軸とした災害に柔軟に対応できる環境指向型まちづくりによる東京都心の価値向上プロジェクト				
① 財政上、金融上の支援措置、規制の特例措置(緩和・強化)、その他の支援措置、税制のグリーン化						
(a) 財政上の支援措置						
番号	求める措置の具体的内容 ^{※1} (250字以内)	事業の実施内容・提案理由 ^{※2} (700字以内)	この措置が必要となる取組・事業 ^{※3}	その他(特記事項) ^{※4}		
1	まちづくりのデザインに関する提案を行った者に対する補助金の交付	まちづくりにおいては、コンセプトの作成やそれに基づく質の高いまちづくりのデザインが必要不可欠である。これは、環境未来都市においては尚更であり、都市計画に先んじて行われる必要があるが、我が国においてはこれが軽視される傾向にあるのみならず、多大な費用を使って質の高いデザインを作成して提案を行っても、それに対して何らの対価も支払われないか支払われる対価は極めて低い。さらに、提案を行っても、それに基づく事業の実施とは切り離されてしまうため、アイデアだけタダで取られてしまうということにもなりかねない。このようなことから、質の高いデザインの提案をしようという民間事業者の意欲は減退してしまい、まちの価値の向上に真につながる提案はほとんど提出されないというのが実情である。そこで、有効性、実現可能性、検討するに値するか等についてのメルクマールを設け、それを満たす提案について、作成費用の全部又は一部を補助する措置を講じることを求めるものである。	3,7			
2						
3						
(b) 金融上の支援措置						
番号	求める措置の具体的内容 ^{※1} (250字以内)	事業の実施内容・提案理由 ^{※2} (700字以内)	この措置が必要となる取組・事業 ^{※3}	その他(特記事項) ^{※4}		
1						
2						
3						
(c) 規制の特例措置(緩和・強化)						
番号	求める措置の具体的内容 ^{※1} (250字以内)	事業の実施内容・提案理由 ^{※2} (700字以内)	根拠法令等	制度の所管・関係官庁	この措置が必要となる取組・事業 ^{※3}	その他(特記事項) ^{※4}
1	国又は都道府県が設置する都市施設に係るものも含め、全ての都市計画について市区町村が定めることができることとするともに、一の市区町村の区域を超える広域的見地から決定すべき地域計画として政令で定めるもの又は一の市区町村の区域を超える広域の見地から決定すべき都市施設若しくは根幹的都市施設として政令で定めるものに関する都市計画については、関係市区町村による協議会を設置して共同で、又は関係市区町村による事務組合等により定めることができることとし、併せて、市区町村が定める都市計画の都道府県の都市計画への適合義務を、「参酌すること」に改めることを求める。	新しい公共交通の整備及び運営について、地域主権の推進にかんがみ、地公体が地域の実情に応じた計画の策定等が出来る環境を確保すること。 都市計画について、実際にどのような都市計画が必要で、どのような都市施設等に対する需要がどの様に存在しているのか等を把握しうるのは、「現場」に当たる市区町村である。都道府県の役割は広域的な見地から各市町村の都市計画間の必要な調整を行うこと、それに必要な基準、メルクマール等を策定すること等であるべきである。そもそも広域的な計画が各市町村の都市計画を縛るのではなく、各市町村の都市計画に広域的計画を適合させる、各市町村の都市計画との調整を図りつつ広域的計画を策定することとするのが妥当である。LRT等の公共交通の導入は基礎的自治体である市町村を中心として進められるべきところ、一義的には市町村のための市町村による都市計画でなければならず、だからこそ当該地域の特性、地の利を生かした新たな都市、まちへの発展が可能となる。したがって都市計画を自らが策定できることとすることはLRT等の新たな公共交通の導入には不可欠な事項である。 なお、昨年6月に決定された地域主権戦略大綱においては、都道府県が処理している都市計画の決定の一部については、すべての市町村に移譲するとされているが、都市施設については対象から国又は都道府県が設置するものが除かれ、地域地区に係る都市計画決定に関する権限の移譲先から特別区が除かれている等、地域主権の観点からは不十分なものであると言わざるをえない。	都市計画法第15条	国土交通省	1,2,3,4,5,7	

2	<p>軌道運輸事業の国土交通大臣による特許を都道府県知事又は市区町村長による免許に変更すること。軌道運輸事業の実施に係る国土交通大臣の特許を運行事業者の免許と事業の認可に分け、前者についてはその規模に応じて都道府県知事又は市区町村長により付与することとし、自動車運転免許等と同様に免許を有する事業者は免許が有効である期間においては複数の軌道事業において運行の業務を行うことができることとする。併せて、後者については都市施設たる路面電車の交通の用に供する特殊街路(軌道)の整備を含む都市計画事業の認可を受ければ足りることとするを定める。</p> <p>本提案が実現することにより、事業を行う者に係る認可と運行業務を行う者に係る免許を明確に分けることができ、PPPの手法を用いて事業を実施する場合について、SPCが事業を行い、交通事業者が運行を行う際の位置づけが明確となるものと考えられる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新しい公共交通の導入について、民間事業者の創意工夫が最大限発揮できるよう、全体の事業主体たる地公体と運営主体たる民間事業者等との関係、事業の仕組、構成、役割、責任分担等を柔軟なものとする契約形態及び内容を可能とし、それに応じた出資が可能となるようにすること。 ・軌道が明治・大正期の国家的事業から現在では地域住民の重要な交通へとその性格が変化していることを考えれば、運輸事業経営の特許は国土交通大臣によるものである必要性は乏しい。 ・実際、当該特許に係る申請手続は地方運輸局長に委任されており、実態面から考えれば地公体の長の特許でも構わないのではないか。 ・運輸の開始は都道府県知事の認可であるのに、なぜ特許は国土交通大臣なのか。両者の均衡がとれていないと考えられる。 ・そもそもなぜ特許なのか。事業ごとに特許申請を行うのでは手続が煩雑で、かつ事業者にとってはコソ展開の障害となって収益の機会喪失につながるばかりか、他の経営が優良な事業者による運行の支援を受けたい事業者にとっても、民間事業者間の交渉と契約によって迅速にこれを実現することを困難にしている等、現行制度では多くの弊害が生じうる。 	軌道法第3条	国土交通省	3.4.6	
3	<p>軌道の工事の施行認可の都市計画の認可及び都市計画事業の施行として行う開発行為の許可への一体化。軌道については、路面電車の交通の用に供する特殊街路として都市計画における都市施設として位置づけられるものであるところ、軌道の敷設等の工事の認可を都市計画事業とは別にせず、これと一体として行うものと位置づけ、都市開発事業の施行として行う開発行為の許可を受ければ足りることとするを定める。</p>	<p>軌道については、路面電車の交通の用に供する特殊街路として都市計画における都市施設として位置づけられるものであるところ、軌道の敷設等の工事の認可を都市計画事業とは別にせず、これと一体として行うものと位置づけ、都市開発事業の施行として行う開発行為の許可を受ければ足りることとするを定める。</p>	軌道法第5条	国土交通省	3.4.5.7	
4	<p>都市計画事業の施行に係る都道府県知事の認可を、事業を施行する旨の通知に緩和するとともに、国、都道府県及び市区町村以外の者による事業の施行に係る認可は市区町村長によることとするを定める。</p>	<p>新しい公共交通の整備及び運営について、地域主権の推進にかんがみ、地公体が地域の実情に応じた計画の策定等が出来る環境を確保すること。</p> <p>市区町村が施行者である都市計画事業は、主として当該市区町村内への効用の発現を目的として施行されるものであり、都道府県知事に対する事業を実施する旨の通知程度は必要であっても、知事による認可まで要するものではない。そもそも、都市計画事業の具体的な需要は当該事業が行われる地域にあるのであって、都道府県がこれを把握できるものではない。関係市区町村からの求めに応じて、都道府県が広域的な見地から各都市計画及び都市計画事業間の調整等を行う必要性はあったとしても、その実施を知事の認可に係らしめる必要性は乏しい。地域の需要に応じた柔軟かつ迅速な事業の実施のために、当該規制の緩和が必要である。</p>	都市計画法第59条	国土交通省	3.4.5.7	
5	<p>軌道事業又は運転の管理の委託若しくは受託に係る国土交通大臣の許可の都道府県知事又は市区町村長に対する届出への緩和。現行制度においては、軌道事業又は運転の管理の委託若しくは受託については、国土交通大臣の許可を受けた場合に限りこれを行うことができることとされている。これについて、権限を国土交通大臣から都道府県知事又は市区町村長に移譲した上で、許可を届出に緩和することを求める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・軌道事業の特許を免許に改めた上で、都道府県知事又は市区町村長の権限とする場合において、軌道の譲渡を国土交通大臣の許可としていたのでは整合性がとれない。そもそも、軌道を譲渡したとしても軌道インフラについては、当然のことながら土地への定着性があることも併せ考えれば、都道府県知事又は市区町村長の特許とすることで足りるのではないか。 ・事業の委託又は受託や運転の管理の委託又は受託については、受託者の特許の有無が問題となりうるが、基本的には事業者間の自由な意思に基づくこととし、届出(ただし形式的な内容の審査を伴うもの)で足りることとすべきではないか。 ・そもそも、これらについても、事業の一体としての委託と運転の管理(つまり運行業務)のみの委託を同等に扱うことは妥当ではなく、少なくとも運転の管理の委託については、届出で足りることとすべきではないか。 	軌道法第16条第1項	国土交通省	3.4.6	

6	併用軌道は道路の中央に敷設することを原則としつつ、道路の種類及び幅員によっては道路の片側に偏して敷設することができることとされているところ、特区において敷設する場合にあっては、道路の種類及び沿線の需要の状況に応じて道路の両側に偏して敷設することもできることとする。	LRTの軌道の敷設に当たっては、これを導入する空間の在り方に応じて、利用する乗客の利便性に配慮しつつ柔軟に対処することが、導入の効用の最大化につながる。例えば、道路の幅がそれ広くない場合やトランジットモールを導入する場合は中央走行でも利便性を損なうことはないが、軌道以外の車線が片側2車線以上設置されている等の道幅が広い場合については、歩道から停留所までの距離が長くなるばかりでなく、停留所に行くために道路を横断する際に交通事故に会う危険性がある等、その利便性を損ね、導入の効用を減却することになる。そもそも、安全性、走行円滑性、沿道アクセス等への影響の確認については、中央走行であると両端走行であると問わず、計画段階で必要なものであると考えられるが、道路の両端に敷設する場合について特に許可を要することとする根拠はないのではないか。	軌道建設規程第8条、第9条及び第34条	国土交通省	3.4.5	
7	現行制度においては車両を連結して運転するときは、連結した車両の全長を30メートル以内としなければならないとされているところ、特区において運行する場合にあっては50メートルまで引上げることができることとする。	○本プロジェクトにおいては、対象地域における旺盛な公共交通需要に対応できるよう、長編成でLRTの運行を行うべきことを検討している。現行の30メートルでは、そうした需要に対応することができなくなる可能性があり、LRT導入の社会経済的効用が減却されるおそれがある。 ○道路の路面に敷設する併用軌道の運転の安全の確保という点を考慮してもなお、なぜ連結車両の長さが30メートルを超えた場合について特に確認が必要であり、許可を要するのか、その根拠は極めて不明確である。	軌道運転規則第2条及び第46条	国土交通省	3.4.5.6	
8	車両の運転速度について、現行規定で最高速度は毎時40キロメートル以下、平均速度は毎時30キロメートル以下とあるのを、特区において運行する場合にあっては、最高時速にあっては60キロメートル、平均時速にあっては45キロメートルにそれぞれ引上げることができる。	対象地域にLRTを導入するについては、定時性のみならずある程度の速達性が担保されることが必要であるが、現行制度では制約を受けてしまう。自動車交通の高速自動車国道の本線車道以外の道路を通行する場合の最高速度は60キロメートル毎時であり、LRTがこれと同じ速度で走行しても、軌道への自動車の進入は禁止されているのであるから、LRT(路面電車)の最高速度がこれと同じであっても、何ら問題が生じることは考えられない。	道路交通法第22条並びに軌道運転規則第2条及び第53条	警察庁及び国土交通省	3.4.5.6	
9	軌道運輸事業を行う者は運行の開始に当たって都道府県知事の認可を受けなければならないこととされているところ、運行の開始に関し都道府県知事及び市区町村長に、開始の年月日等の必要な事項を届け出れば足りることを求める。	○対象地域におけるLRTの敷設工事については、都内でも有数の大規模な商業地域が含まれることを考えると、迅速にこれを実施し、完了することが求められる。 ○運輸の開始についてまで認可を必要とする根拠はないものと考えられ、工事の完了の確認ということであれば別に工事完了に係る技術的確認の手续を設けることで担保が可能であり、処分性を持たせる必要はないのではないか。	軌道法第10条	国土交通省	3.4.5.6	
10	運賃等に係る認可について、認可に関する一定の基準を国が示した上で、権限を国土交通大臣から都道府県知事又は市区町村長に委譲することを求める。	○地域の交通体系の再編において、公共交通に係る料金政策は極めて重要な事項である。交通体系の連続線を確保することも考えると、地域住民の移動の在り方を念頭に置きつつ、地域で自主的に決めることが出来るように制度的に担保されることが必要。 ○運賃等の在り方は地域の実情によって異なるべきであるところ、そうした実情に応じて柔軟に料金設定、料金体系の設定を行うことが可能とすることが必要。これにより、地域の公共交通の維持や質の向上につながるができるものと考えられる。	軌道法第11条	国土交通省	3.4.6	
11	複数事業者による運輸連合又は複数事業者間の共通運賃制度の導入	対象地域において運行を行う鉄道事業者、バス事業者等について、バラバラの運賃ではなく、共通の運賃を導入できるように、運賃認可を柔軟に運用することを求める。	鉄道事業法、軌道法及び道路運送法	国土交通省	3.4.6	
12	大気汚染防止法等の柔軟な運用	電力を利用して駆動する公共交通を導入することが可能な地域にあっては規制を強化し、離島等で電力が乏しく、地域で生産可能なバイオマス等を利用して公共交通を駆動させる方が合理的である場合については規制を緩和することを求めるもの。全国一律ではなく、地域の特性に応じて規制を柔軟に運用することで、地域の実情に見合った環境未来都市を実現させることができると考えられる。	大気汚染防止法等	環境省	3.4.6.7	

(d) 取組に必要なその他の支援措置				
番号	求める措置の具体的内容※ ¹ (250字以内)	事業の実施内容・提案理由※ ² (700字以内)	この措置が必要となる取組・事業※ ³	その他(特記事項)※ ⁴
1	公共交通優先信号の導入に関するガイドライン等の整備	LRT、高規格バス等の高機能の公共交通の連続性の確保を通じた効用の最大化のためには、定時性及び速達性の向上に資する公共交通優先信号の導入が不可欠である。そこで、その導入の円滑化を図るため、その導入が現行制度に照らして可能であること、導入に必要な手続、導入に当たって留意すべき点等を明示したガイドライン等を作成し、地公体、都道府県警察本部、公共交通事業者等に配布することを求める。	3,4,5,6,7,8	
2				
3				

(e) 税制のグリーン化					
番号	求める措置の具体的内容※ ¹ (250字以内)	事業の実施内容・提案理由※ ² (700字以内)	税目	この措置が必要となる取組・事業※ ³	その他(特記事項)※ ⁴
			1		
2	商店街に関する固定資産税の減免	一団の商店街を形成している(商店街振興組合法第6条の要件を満たすもの。)場合について、当該商店街を構成する商店(営業を行っている者に限り、当該営業に密接に関係する施設(倉庫、加工場等)を含む。)に係る固定資産税の減税又は免除。これを通じて地域の商店街の活性化及び大量生産大量消費から近隣消費、適量消費への転換を図る。	固定資産税	7	
3	新たにLRTを導入する場合で、いわゆる上下分離方式により、運行は特定目的会社(以下、「SPC」という。)を設置して行う場合について、当該SPCにLRTの沿線に事業所を有する民間企業等が出資を行う場合は、LRTが導入された区域を管下に有する市町村の長は、当該市町村の条例に基づき、出資した民間企業等が沿線に有する固定資産に係る固定資産税の課税標準を、LRTの導入から5年を限度として、当該固定資産の価格の10分の1、その後5年については当該固定資産価格の5分の1とすることができることを求める。	○本措置は、市民、民間企業、行政等、みんなが支える公共交通の実現につながるものであり、これまでにはない全く新しい試みである。 ○事業自体や事業を行う企業等の主体に出資を行う者は、対象事業や対象企業が行う事業活動が健全に進められ、適正な収益を生むことを当然に期待するが、本プロジェクトにおける公共交通については、こうした出資は少なくとも損失が出ないように、様々な使い方を考え、かつ利用することを考えるようになるので、事業の継続性はより高くなるものと考えられる。つまり、本措置は沿線事業所等の積極的な関与のためのインセンティブとなるものである。そして、事業が確固たる基盤をもって継続され、その価値が高まれば、沿線の不動産等の価値も高まることが期待されるので、優遇した分の税収は将来的に回収可能であると考えられる。	固定資産税	3,4,6	

② ①の従来型の支援措置と異なる形での支援措置(効果的かつ効率的な取組・事業を推進するために必要な支援措置)				
番号	求める措置の具体的内容※ ¹ (250字以内)	事業の実施内容・提案理由※ ² (700字以内)	この措置が必要となる取組・事業※ ³	その他(特記事項)※ ⁴
1				
2				
3				

※1 「求める措置の具体的内容」は、250字以内で簡潔に記入してください。また、支援等対象者(実施主体)、支援等対象とする事業を明記してください。

※2 「事業の実施内容・提案理由」は、700字以内で記載してください。それを超える場合は、別様に記載の上添付し、「その他(特記事項)」欄に『別紙 事業内容書あり』等と記載してください。

※3 「この措置が必要となる取組・事業」には別紙様式1の④に掲げた取組・事業のうち、本措置が関連する取組・事業の「番号」及び「取組・事業の名称」を記入してください。

※4 当該措置について参考資料を添付する場合、「その他(特記事項)」欄に記入してください。