

①<<都市再生>>国家戦略特区等提案検討要請回答

	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難と させている規制等の内容	規制等の 根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新た な措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
1	千葉市	大規模小売店舗 における駐輪場設 置に係る規制緩和	大規模小売店舗立地法(以下「大店立地法」)が 適用される商業施設において、シェアサイクル ポートを駐輪場とみなすことを可能にする。	駐輪場の収容台数を減少させる には、大店立地法に基づく届出 が必要であること、変更まで8か 月要することから、手続きに時間 とコストがかかり、事業者の負担 が大きい。	大規模小売店舗立地法第 6条2項	既設駐輪場の一部をシェアサイクル ポートに置き換える場合、シェアサイク ルポートを駐輪場と同等のものとみなす ことにより、駐輪場の収容台数の変更と はならず、大店立地法第6条2項の変更 届出が必要な事項にはあたらないとし、 直ちに設置可能とする。	経済産業省	<p>大規模小売店舗における駐輪場の位置及び収容台数については、大規模小売店舗立地法第5条第1項第5号により店舗の新設時に、また第6条第2項により変更時に、同法施行規則第3条第1項第2号に規定される事項について都道府県等に届け出ることとされているが、要望のようなシェアサイクルポートの活用に関する明文規定は存在していない。</p> <p>駐輪場の収容台数については、業態、店舗規模、立地場所、近隣の自転車使用実態等により店舗ごとに相当程度差異があるため、一律に原単位等を定めることは不適當である旨を指針においても示しているところだが、今般の提案においては、シェアサイクルが既に普及していることを自治体が認めていることを踏まえれば、周辺の地域の住民の利便及び商業その他の業務の利便の確保が可能と考えられる。したがって、シェアサイクルポートについても、駐輪場の収容台数に含むものとして差し支えないことを回答する。なお、今般示す見解については、昨今のシェアサイクルの普及を踏まえ、同様の課題を抱える自治体に対しても共有すべく、経済産業省より都道府県等に対して周知することとしたい。</p>

①<<都市再生>>国家戦略特区等提案検討要請回答

	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難と させている規制等の内容	規制等の 根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新た な措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
2	森トラスト 株式会社	建築物付随の半 屋外空間(ピロ ティ、テラス、屋 上)および屋外空 間(公開空地等) の積極活用による 賑わい創出	<p>・オープンスペースの活用については、道路等の公共施設の空間や公開空地の弾力的活用が進められているが、屋上やピロティ等についてはこうした柔軟な活用がしにくい環境となっている。</p> <p>・地域のにぎわい創出等を目的とした、屋上やピロティ等の柔軟な活用、公開空地等のさらなる活用を進めるために、適切な措置・対応を進めて、地域の様々なオープンスペースを連携させながら有効活用を進めていくことができないか。</p>	<p>・ピロティ等の半屋外空間は屋内と屋外、公開空地等を結ぶスペースであり、にぎわい創出の観点からは商業施設等を配することが望ましい。一方、建築基準法上、屋内的な用途に使用する場合は容積率の対象床面積となる。</p> <p>・特定行政庁において、商業的な用途等についても、一部は「屋内の利用」とみなさない取扱いとすることに加え、「屋内の用途」とみなしても実際の行政指導等は行わないケースも多いことは承知しているが、企業サイドとしては、法令上問題がないことが明確にされていないと積極的活用を躊躇せざるをえない。</p>	<p>建築基準法第52条昭和61年建設省住指発第115号「床面積の算定方法について」</p>	<p>①「屋内の用途」に該当しないケースの明確化 ピロティの積極活用を促すため、容積対象床面積とみなされる屋内の用途にはあたらぬケース等を明確化したガイドラインを作成し、地方公共団体に発出することはできないか。(例:テーブルや椅子、移動可能なキッチンカーの設置等。)</p> <p>② 特定行政庁による個別許可の実施 上記のガイドラインに該当しない「屋内の用途」について、特定行政庁が、弾力的運用の必要性(賑わい創出、感染防止等)や地域の状況(インフラの使用状況等)を踏まえて特に必要と判断する場合に、個別に許可する枠組みを活用することはできないか。(例:仮設建築物制度の活用(ガイドラインの発出等))</p> <p>③「屋内の用途」の範囲の見直し 近年の経済・社会の状況の変化を踏まえて、例えば「地域の状況を踏まえて特定行政庁が特別に許可した一時的な・・・としての利用」等を「屋内の用途」から除外する等、S61年通達の見直しをすることはできないか。</p> <p>④秩序ある運用基準の策定 前回提案の回答として、都市施設と指定容積率の関係から逸脱する懸念についてのご指摘をいただいた。 上記いずれの場合についても、例えば容積対象床面積の1/Xといった制限を設けることで秩序ある運用とすることとできないか。</p>	国土交通省	<p><ピロティについて> 事務連絡「ピロティに係る建築基準法上の床面積の取扱いについて」(令和5年3月13日)において、ピロティの扱いについては明確化しています。当該通知に基づき、ピロティが屋内の用途に供するか否かについては、想定される使用状況など、個々の計画内容に応じて適切に判断いただくこととしているので、特定行政庁とよくご相談ください。 なお、昭和61年発出の通知文に記載されている「床面積に算入するかどうかは、当該部分が居住、執務、作業、集会、娯楽、物品の保管又は格納その他の屋内の用途に供する部分であるかどうかにより判断するものとする」は「屋内の用途」の範囲を示しているものではなく、例を示したものとなります。ご提案いただいた、「地域の状況を踏まえて特定行政庁が特別に許可した場合について『屋内の用途』から除外すること」につきましては、現行制度においても特定行政庁が判断することとなり、現行制度の中で対応可能と考えています。</p> <p><屋上について> 建築物の高さへの算入については、令第2条第1項第6号ハにおいて「棟飾、防火壁の屋上突出部その他これらに類する屋上突出物は、当該建築物の高さに算入しない。」とされています。また、階数への算入については、令第2条第1項第8号において「昇降機塔、装飾塔、物見塔その他これらに類する建築物の屋上部分又は地階の倉庫、機械室その他これらに類する建築物の部分で、水平投影面積の合計がそれぞれ当該建築物の建築面積の八分の一以下のものは、当該建築物の階数に算入しない。」とされています。これらに該当するか否かについては、特定行政庁とよくご相談ください。 また、平成7年発出の通知「『高さ・階数の算定方法・同解説』について」では、高さや階数の算定に関し、算入されないものについて解説しています。 階数に算入されないものについては、同通知において「階数に算入されない建築物の屋上部分とは、通常の使用時には人が進入せず、かつ、用途、機能、構造上、屋上に設けることが適当であると認められる部分」と位置付けているところであり、階数によって建築物に求められる各種性能も異なるため、日常的に使用されるような場合には階数に算入されることが一般的です。 屋上は避難階から最も離れていることが多く、避難に時間を要することからも既に明確化しているもの以外については、特定行政庁が地域の実情を鑑みて判断いただく性質のものと考えております。 高さについても、基本的な考え方は階数と同様になりますが、天空率の算定により、高さが制限された場合に確保される採光、通風等と同程度以上の採光、通風等が確保されるものとして基準に適合する場合には、高さ制限の適用はありません。また、特定行政庁の許可を受けて総合設計制度を活用した場合には、その許可の範囲内において限度を超えることができます。そのため、現行制度の中で対応可能と考えています。</p>
				<p>・屋上については、例えば小規模なパントリーキッチン等を設置してカフェスペース等での有効活用のポテンシャルがあるが、屋上に塔屋等以外の用途の屋内スペースを小規模なものでも設置すると、現行の建築基準法の枠組みでは、建物の高さ制限に当該スペース部分が該当するほか、屋上が階数カウントされ避難関連規定に影響するケースもある。</p> <p>・こうした建築基準法上の制約が屋上の有効活用を進めるうえでの課題となっている。</p>	<p>建築基準法施行令第2条第1項第3号(面積、高さ等の算定方法)</p>	<p>①「屋内の用途」に該当しないケースの明確化 屋上の積極活用を促すため、どのようなケースが高さ制限・階数カウント等の対象にあたらぬかを明確化したガイドラインを作成し、地方公共団体に発出することはできないか。(例:パントリー、トイレ、キッチンカー等の設置)</p> <p>② 特定行政庁による個別許可の実施 上記のガイドラインに該当しないケースについて、特定行政庁が、弾力的運用の必要性(賑わい創出、感染防止等)や地域の状況(周辺建物への影響等)等を踏まえて特に必要と判断する場合に、個別に許可する枠組みを活用することはできないか。(例:仮設建築物制度の活用(ガイドラインの発出等))</p> <p>③ 屋上を階とみなす条件の見直し 屋上を階とみなさない条件(用途および規模)を緩和することはできないか。 (例:ルーフトップバーなどの賑わい創出に寄与する場合に限って緩和する、既存の装飾塔等をパントリー等への併用とする場合は緩和する等。)</p> <p>④秩序ある運用基準の策定 上記いずれの場合についても、例えば公開空地面積の1/Xといった制限を設けることで秩序ある運用とすることとできないか。</p>		

①<<都市再生>>国家戦略特区等提案検討要請回答

	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難と させている規制等の内容	規制等の 根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新た な措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
2	森トラスト 株式会社	(前ページと同じ)	(前ページと同じ)	<ul style="list-style-type: none"> 総合設計制度をはじめとする都市開発諸制度は公開空地等を整備することで容積率を増加する制度であるが、公開空地等は誰もが通行、利用できる空間であることを前提としているため商業利用に消極的である。 こうした状況の中、東京都では、「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」に基づき登録された団体については、弾力的活用を認める取組みが進められているが、その規模要件の引下げがさらなる活用促進に必要となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 総合設計制度(建築基準法第59条の2) 高度利用地区(都市計画法第8条第1項第3号) 特定街区(都市計画法第8条第1項第4号) 再開発等促進区を定める地区計画(都市計画法第12条の5第3項) 都市再生特別地区(都市再生特別措置法第36条) 東京のしゃれた街並みづくり推進条例 第39条 まちづくり団体の登録制度 	<p>① 公開空地等の積極的活用の推奨 東京都のような公開空地等の商業利用を含む積極的活用を、より小規模のものも含めて進めるべく、建築基準法、都市計画法の所管官庁より各地方公共団体へ同様の取組を推奨する旨の通達等を発出願いたい。</p> <p>② 活用に関するガイドライン等の策定 この際、対象となる行為や要件等に関する具体的な活用イメージをガイドライン等で例示願いたい。(例:敷地面積2000㎡以上を対象に、オープンカフェやキッチンカー等の賑わい創出に寄与する取組等)</p> <p>③ 秩序ある運用基準の策定 上記いずれの場合についても、例えば公開空地面積の1/Xといった制限を設けることで秩序ある運用とすることとできないか。</p>	国土交通省	<p>お示しいただいた各種制度により整備される公開空地等の利活用は、地方公共団体によって判断される性質のものと考えております。具体的な利活用の方法につきましては、その土地の状況や地域の特性等により地方公共団体で制限を付加している場合もありますので、担当窓口とよくご相談ください。</p> <p>なお、公開空地等については、既に利活用を進めている地方公共団体があることから、それらを周知することが効果的であると考えており、周辺の街路・公園等の公共空間と一体となって面的に多様な活用の取組を行っている好事例を、「民間空地等の多様な利活用の促進について」(令和2年3月31日)として取りまとめ、事例の周知を行っているところであります。</p>

①<<都市再生>>国家戦略特区等提案検討要請回答

	提案主体の氏名 又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難と させている規制等の内容	規制等の 根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新た な措置の内容	制度の所管・ 関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
3	成田市・株式会社 JALグランドサービ ス	航空輸送ネット ワーク拠点空港内 における運転資格 の特例	特定技能の在留資格等で就労する外国人が成 田空港内で車両を運転するには、ジュネーブ条 約に基づく国際免許証等の発給国でない場合、 日本の運転免許が必要であり、外国人がグランド ハンドリングに係る車両を運転する資格を得る ために運転免許の取得に時間を取られることと なる。また、ジュネーブ条約に基づく国際免許証 等の発給国であっても、国際免許証又は自国の 運転免許の有効期間内では運転が認められ ず、十分に外国人材を活用できない。これを解 決するため、現行の制度に加え、自国での運転 免許保持者であって、事業者による研修、試験 等を行った上で、空港管理者が運転能力等を認 めた者に限り、空港内でのグランドハンドリング 車両の運転を可能とすることを求める。	空港運用業務指針(国土交通省 航空局)において、ランプバスに よる立入りに係る車両運転の許 可申請には、公安委員会発行の 運転免許証、道路交通法に定め る国際運転免許証、国際運転免 許証及び国際運転免許証を発給 している国若しくは地域の行政庁 又は権限のある機関の免許に係 る運転免許証若しくは外国運転 免許証の写しを添付する必要が ある。また、申請の際に自国等の 運転免許証の写しを添付してい る場合に限り、自国等の運転免 許証の有効期間まで空港内の運 転が認められる。	・空港運用業務指針(国土 交通省航空局) 3. 運転許可 (1)申請 a ランプバスによる立入 りに係る車両運転 ランプバスによる立入りに 係る車両運転の場合は、 立入承認番号(既にラン プバスを取得している場 合)、運転者名、所属、運 転理由、その他必要となる 事項を記載した制限区域 車両運転許可申請書(様 式)に公安委員会発行の 運転免許証又は道路交通 法(昭和三十五年法律第 百五号)第一百七条の二に 定める国際運転免許証、 国際運転免許証及び国際 運転免許証を発給してい る国若しくは地域の行政庁 又は権限のある機関の免 許に係る運転免許証(以下 「自国等の運転免許証」と いう。)若しくは外国運転免 許証(以下「運転免許証 等」という。)の写しを添付 させ、申請させること。な お、(2)a(b)イにより、講 習及び試験の両方を免除 する場合は、車両運転の 許可を受けようとする者が 車両運転に必要な知識を 有することを示す書類及 び、他の空港において有 効な車両運転許可証の写 し又は当該空港の車両運 転許可証を有していたこ を示す書類を添付させるこ と。 b 略 (2)許可条件 制限区域内における車両 運転の許可をするに当た っては、空港管理者が業 務上必要であると認めた 者で、運転免許等を所有 するほか、次のいずれか の条件を満たしたもので あること。なお、自国等 の運転免許証の写しを添 付している場合にあつて は、国際運転免許証の有 効期間を自国等の運転免 許証の有効期間に読み替 えることができる。 a・b 略 (3)～(7) 略	現行の制度に加え、自国の運転免許保 持者であって、事業者による研修、試験 等を行った上で、空港管理者が運転能 力等を認めた者に限り空港内でのグ ランドハンドリング車両の運転を可能とす る。	国土交通省	提案の内容について、空港内の交通ルールを含む車両運転許可の権限を持つ空港管理 者と連携しつつ、安全性を確保するために必要な要件を明確にするなど、対応のあり方 について検討を行いたい。