

| 提案主体名 | 提案番号 | ①提案名 | ②具体的な事業の実施内容 | ③「②」の事業を実施した場合に想定される経済的社会的効果 | ④「②」の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 | ⑤「④」の規制等の根拠法令等 | ⑥「④」及び「⑤」の規制・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・関係全省庁 | 各府省庁からの検討要請に対する回答 | 提案主体からの意見 | 制度の所管・関係全省庁 | 各府省庁からの再検討要請に対する回答 |
|----------|------|--|--|---|--|----------------|--|-------------|---|---|-------------|---|
| 神奈川県小田原市 | 1 | 市が任用したデジタル人材を市内中学校の教員として配置できるよう教職員免許法の規制を撤廃。 | 本市においては、令和2年度から順次全面实施された新学習指導要領や「GIGAスクール構想」のもと、児童・生徒1人1台の学習用端末や校内の高速無線LAN環境の整備に取り組んでいる。今般、「スーパージン構想」への応募を好機としてその取組を大幅に加速し、「日本最先端の教育環境」を目指して、市長部局と教育委員会が共同で、市内公立中学校の科目に「デジタル」を創設するとともに、デジタル技術等に精通し、実務経験を有する人材を市長部局において任用したうえで、当該科目を担当する正教職員として市内中学校で子どもたちの指導・教育を行うこととし、本市のデジタル教育の水準を引き上げ、子どもたちの豊かな未来を実現する。 | 本市のデジタル教育の水準が向上することで、子どもたちがデジタルに親しみ、能力を向上させ、今後ますますデジタル化が進むと見込まれるわが国の社会において自らの夢、希望を実現することができるようになる可能性が高まる。併せて、デジタル社会において必要となるデジタルに係る知識・技術を習得する当該科目においては、社会での実務経験を有する教職員による指導は、単なる知識、技術の習得に留まらず、子どもたちの課題解決能力や考える力を向上させることが期待される。同時に、学校や子どもたちから波及する形で市民全体、市全体のデジタル能力が向上することで、「クローン&スマート城下町odawara」の実現に資する。また、デジタル人材が教育現場での指導・教育のほか、市のデジタル施策や学校のデジタル化にも関与することで、デジタル施策やデジタルインフラの質の向上をも可能とする。さらに、デジタル人材が学校のデジタル化を進めることで、他の教職員の負担が軽減され、子どもたち一人ひとりに向き合うことや授業を充実させることが可能となり、本市の教育水準を向上させるとともに、教育が充実した都市として子育て世帯の転入増加等にもつながる。 | 本市中学校で「デジタル科目」を担当する教職員は、人事制度上（県教育委員会が任用した教職員を市立中学校へ配属）も実務上（中学校が独自にデジタルに精通した人材を募集・任用することは困難）も中学校で確保することは困難であることから、本市市長部局において任用したうえで、本市中学校において正教職員として子どもたちを指導・教育することを想定している（※1）。しかしながら、教職員免許法の規制により、現行制度の下では中学校の教員の免許状を有する者でなければ正教職員として子どもたちを指導・教育することができず、教員免許を取得しており、デジタルの知識に精通し、一定以上の実務経験を有する人材を、市内中学校に十分な水準で配備するために必要な人数確保することは、市長部局においても困難と見込まれる（※2）。 | 教育職員免許法第三条 | 本市で新設された「デジタル科目」を指導・教育する教職員を任用する場合には、教育職員免許法第三条に規定された免許状の所有を不要とする（※3）。 （※3） 規制改革後、中学校における「デジタル科目」の新設と教職員としてのデジタル人材の活用は本市と教育委員会が責任を持って実施するものであり、当該制度を大いに活用することを計画している。 | 文部科学省 | 教育課程を担当する教員については、授業を受ける児童生徒が適切に学ぶことができるようその教員の資質の保持を図るため、教職員は免許状を有する者でなければならないとしており、仮に区域指定されたとしても当該地域の学校で学ぶ児童生徒の教育を確保する観点から免許状を有しないこととする特例を設けることは困難であると考えています。研究開発学校制度を用いた新科目の創設の事例等では、創設された科目に近接する科目の教員免許状を持つ教員が授業を担当しているため、デジタル人材に「デジタル科目」に近接する科目の特別免許状を授与することも考えられます。なお、特別免許状については、令和3年5月11日に「特別免許状の授与に係る教育職員検定等に関する指針」を改訂し、より柔軟な授与が可能となっているため、デジタル人材の登用にも活用したければと思います。さらに、当該教育課程を一人で担当するのではなく、二人で担当するチームティーチングの場合は免許状は不要であり、また、一人で担当する場合でも教員の領域の一部を担当する場合はあれば免許状を持たず年間を通じて指導を行うことができる特別非常勤講師制度が設けられており、活用の方法によっては特例の規制改革は不要であるため、具体的な活用方法も含めて御検討ください。 | 文部科学省はおかれては「教職員は免許状を有する者でなければならない」という現行教育免許法等の理念をご説明くださっていますが、本市はまさに当該規制の緩和を提案するものです。本市は現行教育免許制度によらずとも、同等かそれ以上に教員の資質確保と負担軽減を両立させ得るスキームを規制改革提案しております。より具体的な問題点のご指摘をお願いいたします。また、ご指摘いただいている代替措置も本市が想定する制度に合致するものではありません。改めて、本市の提案を受け入れていただきますようお願いいたします。 | 文部科学省 | 現行制度においても対応可能と考えられるところ、現行制度の具体的な活用方法等も踏まえご検討ください。 教育職員免許法においては、「教職員は、この法律により授与する各相当の免許状を有する者でなければならない。」（第3条第1項）としておりますが、これは、教職の専門性にかんがみ、教育職員になる者に対して教員免許状の所有を要件とすることにより、教育職員の資質の確保と向上を図り、もって全国の学校教育の水準の維持・向上を図ろうとするものです。そのため、教員免許状は学校教育という公の性質を持つ教育活動を行う教育機関の職員に必要と認められる必要があり、一部区域における規制緩和であっても免許状を有さないこととする特例を設けることは適切ではないと考えております。なお、特別免許状は授与に依り教育職員検定で担当する教科に関する専門的な知識経験又は技能を有しており、社会的信用があり、かつ、教員の職務を行うのに必要な熱意と風見を持っている者であることを確認する必要があります。教育職員の資質の確保と向上を図るものであるという点は普通免許状と同様です。一方、普通免許状とは異なる知識経験を有する社会人に学校教育に参画いただく仕組みであり、学校の教員組織が多様な専門性と柔軟性を供した組織になるために都道府県教育委員会等によるより一層の活用を文部科学省としても目指しているところです。今回ご説明いただいた提案については、教科に関する専門的な知識経験又は技能を有する者に授与される特別免許状の趣旨にも沿うものかと思っております。また、構造改革特別区域法第十九条の規定により、認定を受けた市町村において特別免許状の授与が可能となる制度の活用も検討いただければと思います。 |
| 神奈川県小田原市 | 2 | 「農地」のままで太陽光発電等を行うことが可能となるよう、農地転用制限を撤廃。 | 本市においては目指すべき将来像を「エネルギーを地域で自給する持続可能なまち」（小田原市エネルギー計画（H27.10））と掲げ、EVを活用した新たな地域エネルギーマネジメント（R環境省補助採択）、地域マイクログリッド構築事業（R2経済産業省補助採択）をはじめとした地域でのクローンエネルギー発電と脱炭素型地域交通の推進等について、国や民間とも連携して計画の取り組んできた。今般、「スーパージン構想」への応募を好機としてその取組を大幅に加速し、「日本一」の環境都市」を目指している。具体的には、耕作放棄地を中心とした農地等を活用して、「太陽光発電等－蓄電－活用（売電を含む）」を一貫して行う「小田原ソーラー」を市内各地域に整備するとともに、EV充電や災害時のライフライン確保等のために「小田原ソーラー」が市内全域をフォローできるようなネットワークを構築することを計画している。 | 市内全域で太陽光発電等で発電された電気が活用され、脱炭素化が大幅に進出し、「クローン&スマート城下町odawara」が実現する。特に、市内どこでもEVの充電が可能となり、市内におけるEVの活用が大幅に進展する（なお、本市はEVを2025年までに市内のEV台数を2500台とすることを計画している。）（※1）。また、耕作放棄地等が活用され、農村の環境改善、農家の経営安定につながる。加えて、電気を使用して高付加価値の農作物の生産が可能となり、農家の経営改善につながるほか、それらを活用した観光資源の開発による六次産業化（地元産の高品質な農作物を活用した「美食のまち小田原」の実現、土産物の開発等）、海外輸出なども可能となる。さらに、市内各所に蓄電設備やEVが設置されることで、災害時は避難所等においてそれらを電源とした電気の使用が可能となり、ライフラインの確保による「災害に強いまちづくり」が進展する。 | 「小田原ソーラー」は本市農村に点在する耕作放棄地や手入れの行き届かない農地を活用することを想定している（※2）、農地法の規制により、現行制度の下では農地のままで太陽光発電等を行うことができない（※3）。農地から転用すれば可能であるが、転用には手間も時間もかかり、許可が受けられないという意思を有する農家の方々には高いハードルとなっている（理論上は、一度転用した農地をまた農地に戻せば課題は解決されるが、実態としては極めて困難である）。 | 農地法第四条、第五条 | 本市で農地を活用した太陽光発電・蓄電等を行う場合には、農地法第四条、第五条に規定された都道府県知事等の許可を不要とし、農地のままで太陽光発電・蓄電等を行うことができるようにする（※4・5）。なお、当該太陽光発電・蓄電等施設・設備を設置することが、周辺農地や住宅地をはじめとする地域環境に悪影響を及ぼすことがないよう、市長が事前に審査を行い、必要な場合には設置等を差し止めることができるものとする。 | 農林水産省 | 農地法上の農地とは、耕作の目的に供される土地をいうことから、現に太陽光発電設備が設置され、発電事業の目的に供されている土地については、営農型太陽光発電として下部の農地において耕作が行われるものを除き、農地法上の農地には該当しません。また、営農型太陽光発電の支柱部分や、恒久的な太陽光発電設備の設置に際しては、ご提案で述べられているように、周辺農地への影響がないことを担保することが必要であるため、農地転用の許可が必要ですが、一方で、優良農地の確保を前提とつづつ、2050年カーボンニュートラル社会の実現も重要な課題であることから、農林水産省としても、農業的な利用が見込まれない荒廃農地を活用することにより、再生可能エネルギーの導入を促進していくとしております。このため、① 既に森林の様相を呈している荒廃農地の非農地判断については、農地台帳からの迅速な除外を周知徹底するとともに、市町村長が職権で一括して法務局へ地目変更の申出を行っている事例を横展開することや、② 営農型太陽光発電の促進に向け、荒廃農地を再生する場合には、パネル下部農地の減収2割未満の基準を緩和し、③ 農山漁村再生可能エネルギー法の転用の特例の対象となる荒廃農地の要件を、再生利用可能な第1種農地であっても、耕作者を確保することができます。今後耕作の見込みがないものであれば対象とする（R3.4.16時点）。規制改革が行われた場合には、同制度も活用し、太陽光発電等に取り組む事例の更なる増加が見込まれる。 | 農林水産省は「農地法の農地とは耕作の目的に供される土地」という現行法令をご説明くださっていますが、現行の規制が不合理である場合に特定地域においてそれを緩和するのが今回の提案の主旨と理解しています。より具体的な問題点のご指摘をお願いいたします。本市は、耕作目的に供する予定はあるが、当面は困難な耕作放棄地について、耕作再開までの間、20年～30年程度が寿命のソーラーパネルを設置することは、大きな問題もなく、国益に資すると考えております。改めて、本市の提案を受け入れていただきますようお願いいたします。詳細な内容は補足資料にまとめましたので、ご確認をお願いいたします。 | 農林水産省 | 農地は、国内の農業生産の基盤であり、地域の貴重な資源でもあることから、国民に対する食料の安定供給の観点からその基礎的資源として重要で、このため、農地では、農地の権利移動や転用を規制するとともに、農地の農業上の利用を確保するため、遊休農地に関する措置等を講ずるとともに、農地について所有権、賃借権等の権利を有する者は、農地の農業上の適正かつ効率的な利用を確保しなければならない責務を有することとしております。また、税制面においては、農地の確保が有効利用を後押しするため、農地の取得や保有に関して負担軽減が認められています。ソーラーパネルを設置し専ら発電設備の用に供される土地を農地として位置づけることについては、農業生産機能を有していない土地であるにも関わらず、農地として農地法の規制を受けることとなることや、農地以外の土地にソーラーパネルを設置している場合と土地の現況が同じであるにも関わらず、課税上の評価や税負担が相違する等の不公平が生ずることといった問題が生じることになります。また、農地へのソーラーパネルの設置については、土砂の流出、前壊等の災害による周辺農地の営農条件に支障を及ぼすおそれがあるとともに、立地によっては、農地の集積・集約化の阻害要因ともなりかねません。このため、農地転用許可において、こうした問題が生じないが確認することが必要です。なお、耕作者を確保することができない場合、今後耕作の用に供される見込みがない荒廃農地については、農山漁村再生可能エネルギー法に基づく設備整備計画の認定を受けることにより、第1種農地であってもソーラーパネルを設置することが可能となり、かつ、この場合は、農地転用許可手続は不要となっていることから、同法を活用することについてもご検討ください。 |

国家戦略特区等提案様式

| 提案主体名 | 提案番号 | ①提案名 | ②具体的な事業の実施内容 | ③「②」の事業を実施した場合に想定される経済的社会的効果 | ④「②」の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 | ⑤「④」の規制等の根拠法令等 | ⑥「④」及び「⑤」の規制・制度改革のために提案する新たな措置等の内容 | 制度の所管・関係全省庁 | 各府省庁からの検討要請に対する回答 | 提案主体からの意見 | 制度の所管・関係全省庁 | 各府省庁からの再検討要請に対する回答 |
|----------|------|---|---|---|---|--|--|-------------|---|---|---|---|
| 神奈川県小田原市 | 3 | 建物内にEVカーシェアリングのための施設を設置した場合、当該部分が建物の容積率に算入されないようにする等の建築基準法の制限の緩和。 | <p>日本有数の観光地として多くの観光客が訪問し、また、古くからの城下町であるため交差点や隘路が多い本市においては、増大する自動車交通量に対応し、交通渋滞を緩和し、また、交通弱者の安全を守るため、広域的・総合的な道路網の整備や交通安全対策等に取り組んできました。</p> <p>また、市内でEVを活用したカーシェアリング事業を行う民間事業者や国（環境省）と連携して、脱炭素型の地域交通モデルの構築事業を目指すなど、EVを中心としたカーシェアリングと、EVを「動く蓄電池」と捉えた地域においてエネルギーを無駄なく利用する地域エネルギーマネジメントにも取り組んできました。</p> <p>今般、「スーパーシティ構想」への応募を好機としてその取組を大幅に加速し、EVを活用した「日本の環境都市」を目標として、EVカーシェアリングの強力な推進等による交通渋滞の緩和・交通弱者の保護と脱炭素化社会の実現の両立の実現に取り組む。</p> | <p>市内全域でEVカーシェアリングが活用され、脱炭素化が大幅に進捗し、「グリーン&スマート城下町odawara」が実現する。</p> <p>加えて、市内全域にEVカーシェアリングのための施設が設置されることで、市民の環境意識の向上につながることも期待される。</p> <p>また、EVカーシェアリングが活用されることで、市内、特に人口が密集する中心市街地の自動車交通量が減少し、交通渋滞が緩和されるとともに、交通弱者が安全に生活することができ、都市環境が向上する（※1）。</p> <p>併せて、観光客がEVカーシェアリングを利用することにより、市内観光地の周遊が容易となり、観光地としての本市の魅力が向上し、観光客の増加・滞在時間の増加による経済的効果（中心市街地活性化等）と都市環境の改善との両立が見込まれる（※1）。</p> <p>さらに、市内各所に「動く蓄電池」の効果を有するEVが配置されることで、災害時には電気の使用が可能となり、ライフラインが確保できる。</p> <p>（※1）同時に推進するEVオンデマンドバスの導入促進等との相乗効果も期待される。</p> | <p>EVカーシェアリングを推進するためには、車両使用者の環境意識を高めていただくことが最も重要であるが（※2）、行政による啓発や補助金の交付のみでは限界があり、コストも大きい（※3）。</p> <p>このため、住宅、特に集合住宅を建設する事業者や多くの人が集まる商業施設、娯楽施設の運営事業者等が導入に協力しなければ、EVカーシェアリング導入の飛躍的進展は実現困難であるが、現行制度上、環境意識という「善意」に頼らざるを得ない状況である（※4）。</p> <p>（※2）広域的な自動車交通需要に対応するための施策について、交差点改良、連続立体交差事業、左右折レーンの設置等のポルトネック解消施策では、個々の事業の効果は限定的であり、自動車交通量そのものの減少が最も効果的である。</p> <p>（※3）本市は、市民・事業者への啓発や、環境省補助金を活用した駅前施設、民間事業所、市役所等へのEVの段階的導入を実施しており、更なる取り組みを進めていく方針であるが、別観点からのアプローチも行う必要性を感じている。</p> <p>（※4）具体例として、現行制度上、事業者等が建物内に車両用車庫を設置する場合、容積率算定に当たり、自動車車庫等部分については総面積の1/5までは建物の床面積に算入されないものの、個人・家庭用のガリオン車とカーシェアリング用のEVで取り扱いは差がないため、事業者の導入意欲につながる。</p> | 建築基準法第五十二条第一項 | <p>本市において、渋滞緩和や脱炭素社会の実現に資すると市長が特に認めた「EVカーシェアリング等のための施設・設備」を設置した場合には、建築基準法第五十二条第一項及び建築基準法施行令第2条第二号に規定された制限が緩和され、当該施設・設備部分を建物の容積率に一切算入しないものとする。</p> <p>また、渋滞緩和や脱炭素社会の実現に特段の効果を挙げると市長が特に認めた施設・設備を設置する場合には、容積率を更に緩和することができるものとする（※5）。</p> <p>なお、市長は審査を行うに当たり、当該容積率の緩和を行うことが都市環境に悪影響を及ぼすことがないよう、十分に配慮することとする。</p> <p>（※5）集合住宅や商業施設、娯楽施設において容積率が緩和されることは、事業者にとっては経済的メリットが大きく、また、環境に配慮した施設としてのPR効果もあるため、規制緩和後には当該制度が大いに活用されることが見込まれる。</p> | 国土交通省 | <p>容積率を算定する際に、建築基準法施行令第2条第1項第4号及び第3項により、床面積の合計の1/5まで緩和されます。また、建築基準法第52条においては対応することができません。また、建築基準法第59条の2では、前面道路幅員6m以上や敷地面積500㎡以上等の条件が限定的であるため、全ての建築物に対応できません。このため、本市がスーパーシティ構想の中で進めようとしている、市内全域におけるEVカーシェアリングの強力な推進を実現するためのポルトネックとなるものであり、改めて本市の提案をお認めくださることを要望いたします。</p> | 国土交通省 | <p>容積率制限は、建物の密度を規制することにより、道路等の都市施設の供給能力ないしは処理能力とのバランスを保つことを目的として行われており、もって市街地環境の悪化の防止を図るものです。また、駐車場については建築物の中で行われる通常の経済活動等により発生する交通量を処理する上で必要な範囲内ものについては、床面積に算入しないものとし、建築物から発生する駐車需要をできるだけ建築物側で処理することを誘導しようとするものです。貴市からのご意見の中で、EVカーシェアリングの強力な推進等により交通渋滞が緩和する意図が分かりかねますが、通常、新たに駐車場が設けられず交通負荷は増加しますので、EVカーシェアリングであることを理由に容積率を緩和することは困難です。</p> | |
| 神奈川県小田原市 | 4 | EVカーシェアリング等のための施設を設置した場合、建築基準法の用途制限・生産緑地法の行為制限の緩和。 | <p>日本有数の観光地として多くの観光客が訪問し、また、古くからの城下町であるため交差点や隘路が多い本市においては、増大する自動車交通量に対応し、交通渋滞を緩和し、また、交通弱者の安全を守るため、市街地への通過交通の流入を回避させるなど、広域的・総合的な道路網の整備や交通安全対策等に取り組んできました。</p> <p>また、市内でEVを活用したカーシェアリング事業を行う民間事業者や国（環境省）と連携して、脱炭素型の地域交通モデルの構築事業を目指すなど、EVを中心としたカーシェアリングと、EVを「動く蓄電池」と捉えた地域においてエネルギーを無駄なく利用する地域エネルギーマネジメントにも取り組んできました。</p> <p>今般、「スーパーシティ構想」への応募を好機としてその取組を大幅に加速し、EVを活用した「日本の環境都市」を目標として、EVカーシェアリングの強力な推進等による交通渋滞の緩和・交通弱者の保護と脱炭素化社会の実現の両立の実現に取り組む。</p> | <p>市内全域でEVカーシェアリングが活用され、脱炭素化が大幅に進捗し、「グリーン&スマート城下町odawara」が実現する。</p> <p>加えて、市内全域にEVカーシェアリングのための施設が設置されることで、市民の環境意識の向上につながることも期待される。</p> <p>また、EVカーシェアリングが活用されることで、市内、特に人口が密集する中心市街地の自動車交通量が減少し、交通渋滞が緩和されるとともに、交通弱者が安全に生活することができ、都市環境が向上する（※1）。</p> <p>併せて、観光客がEVカーシェアリングを利用することにより、市内観光地の周遊が容易となり、観光地としての本市の魅力が向上し、観光客の増加・滞在時間の増加による経済的効果（中心市街地活性化等）と都市環境の改善との両立が見込まれる（※1）。</p> <p>さらに、市内各所に「動く蓄電池」の効果を有するEVが配置されることで、災害時には電気の使用が可能となり、ライフラインが確保できる。</p> <p>（※1）同時に推進するEVオンデマンドバスの導入促進等との相乗効果も期待される。</p> | <p>EVカーシェアリングを推進するためには、車両使用者の環境意識を高めていただくことが最も重要であり（※2）、本市としても行政による啓発や補助金の交付等に取り組んでいる（※3）。</p> <p>一方で、EVカーシェアリング導入の飛躍的進展を進めるためには、別観点からのアプローチも行うことも必要である。</p> <p>（※2）広域的な自動車交通需要に対応するための施策について、交差点改良、連続立体交差事業、左右折レーンの設置等のポルトネック解消施策では、個々の事業の効果は限定的であり、自動車交通量そのものの減少が最も効果的である。</p> <p>（※3）本市は、市民・事業者への啓発や、環境省補助金を活用した駅前施設、民間事業所、市役所等へのEVの段階的導入を実施しており、更なる取り組みを進めていく方針である。</p> | 建築基準法第四十八条第一項、第三項、第五項、第六項、別表第2（イ）（ハ）（ホ）（ヘ） | <p>本市において、渋滞緩和や脱炭素社会の実現に資すると市長が特に認めた「EVカーシェアリング等のための施設・設備」を設置した場合には、建築基準法第四十八条第一項、第三項、第五項、第六項、別表第2（イ）（ハ）（ホ）（ヘ）に規定された用途制限並びに生産緑地法第八条第一項、第二項、生産緑地法施行令第五条、生産緑地法施行規則第二条第一号、第二号に規定された行為制限を緩和する（※4）。</p> <p>なお、市長は審査を行うに当たり、当該緩和を行うことが周辺環境に悪影響を及ぼすことがないよう、十分に配慮することとする。</p> <p>（※4）具体的には、用途制限が課されている第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域にEVカーシェアリング用の単独自動車車庫等を設置すること、生産緑地にEVカーシェアリング用の駐車場やステーションを設置することが可能となる。</p> <p>これまでは設置することができなかった駐車場等の施設を設置することができるとは、EVカーシェアリング事業者にとってはメリットが大きく、事業者の増加や経営環境改善によるEVカーシェアリングの推進が見込まれる。</p> | 国土交通省 | <p>【建築基準法について】 建築基準法第48条において用途規制を定めておりますが、単独自動車車庫については、建築基準法第48条ただし書き許可を活用している実績が複数あります。また、以下に掲げる用途規制緩和の手法を活用することにより、対応できる可能性があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国家戦略特別区域法第15条を活用する手法。 ・特別用途地区を定めることで、建築基準法第49条第2項を活用する手法。 ・地区計画等を定めることで、建築基準法第68条の2第5項を活用する手法。 <p>【生産緑地法について】 生産緑地法第8条では、市町村長の許可を受けなければしてはならない行為を定めていますが、同条第1項ただし書き公共施設等（※）の設置若しくは管理に係る行為については、許可不要で行うことができる旨が規定されており、都市計画に定められた駐車場等公共施設として整備される駐車場については、許可を要せず設置可能です。</p> <p>（※）都市計画法第4条第6項第1号に定める都市計画施設（駐車場等についても含まれる。）等</p> | <p>建築基準法について、国土交通省が示されている緩和は、特例許可、特定区域における緩和であると理解しています。本市が想定しているのは市内全域の緩和であり、個別の緩和を積み上げて全域の緩和につなげることは、制度の趣旨・内容に沿わないものと考えます。生産緑地法については、国土交通省が示されている特例は、公共施設としますが、本市が想定するのは営利企業が経営する事業用資産であり、公共施設としての位置付けは困難であると考えています。改めて、本市の提案を受け入れていただきますようお願いいたします。詳細な内容は補足資料にまとめたので、ご確認をお願いいたします。</p> | 国土交通省 | <p>【建築基準法について】 建築基準法第48条において用途規制を定めておりますが、単独自動車車庫については、建築基準法第48条ただし書き許可を活用している実績が複数あります。また、以下に掲げる用途規制緩和の手法を活用することにより、対応できる可能性があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国家戦略特別区域法第15条を活用する手法。 ・特別用途地区を定めることで、建築基準法第49条第2項を活用する手法。 ・地区計画等を定めることで、建築基準法第68条の2第5項を活用する手法。 <p>【生産緑地法について】 ○生産緑地は、現に農業の用に供されている農地等であり、継続的に農林漁業を営むために必要となる施設の設置又は管理に係る行為で良好な生活環境の確保を図る上で支障がないと認められる限り市町村長の許可を受けて設置することができることとしており、営農の継続を前提に都市の農地を保全することを目的としたものです。</p> <p>○また、生産緑地は都市農地を計画的に保全することに加えて、市街化区域を今後計画的に整備していくために必要な公共施設等の用地をあらかじめ確保することも目的としているため、公共施設等の設置又は管理に係る行為について許可不要としております。</p> <p>○そのため、公共の用に供する施設及び公益性が高いと認められる施設以外の施設の設置を認めることは生産緑地制度の目的に反するため、公共施設等としての位置づけをしない場合は、生産緑地内に駐車場を設置することはできません。</p> <p>○なお、運営主体が民間事業者であったとしても、事業内容が地方公共団体が策定する都市計画の内容に適合している等の条件を満たせば駐車場等の公共施設等を都市計画に位置付けることは可能であり、貴市において当該駐車場を公共施設等として都市計画に位置づけていただくことで、生産緑地においてご提案にある駐車場の設置が可能となります。</p> <p>○ただし、生産緑地地区内の農地等の全部又は一部が公共施設等の敷地の用に供された場合には、当該部分を生産緑地地区内から除外するための都市計画の変更を行う必要があります。</p> |

| 提案主体名 | 提案番号 | ①提案名 | ②具体的な事業の実施内容 | ③「②」の事業を実施した場合に想定される経済的社会的効果 | ④「②」の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 | ⑤「④」の規制等の根拠法令等 | ⑥「④」及び「⑤」の規制・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・関係全省庁 | 各府省庁からの検討要請に対する回答 | 提案主体からの意見 | 制度の所管・関係全省庁 | 各府省庁からの再検討要請に対する回答 |
|----------|------|---|---|---|---|--|--|-------------|--|---|-------------|---|
| 神奈川県小田原市 | 5 | 建物内にEVカーシェアリングのための施設を設置した場合、大規模小売店舗立地法（大店立地法）に定める駐車場の台数基準の緩和。 | <p>日本有数の観光地として多くの観光客が訪問し、また、古くからの城下町であるため交差点や隘路が多い本市においては、増大する自動車交通量に対応して、交通渋滞を緩和し、また、交通弱者の安全を守るため、市街地への通過交通の流入を回避させるなど、広域的・総合的な道路網の整備や交通安全対策等に取り組んできた。</p> <p>また、市内でEVを活用したカーシェアリング事業を行う民間事業者や国（環境省）と連携して、脱炭素型の地域交通モデルの構築事業を目指すなど、EVを中心としたカーシェアリングと、EVを「動く蓄電池」と捉えた地域においてエネルギーを無駄なく利用する地域エネルギーマネジメントにも取り組んできた。</p> <p>今般、「スーパースティ構想」への応募を好機としてその取組を大幅に加速し、EVを活用した「日本一の環境都市」を目標として、EVカーシェアリングの強力な推進等による交通渋滞の緩和・交通弱者の保護と脱炭素化社会の実現の両立の実現に取り組む。</p> | <p>市内全域でEVカーシェアリングが活用され、脱炭素化が大幅に進捗し、「グリーン&スマート城下町odawara」が実現する。</p> <p>加えて、市内全域にEVカーシェアリングのための施設が設置されることで、市民の環境意識の向上につながることも期待される。</p> <p>また、EVカーシェアリングが活用されることで、市内、特に人口が密集する中心市街地の自動車交通量が減少し、交通渋滞が緩和されるとともに、交通弱者が安全に生活することができ、都市環境が向上する（※1）。</p> <p>併せて、観光客がEVカーシェアリングを利用することにより、市内観光地の周遊が容易となり、観光地としての本市の魅力が向上し、観光客の増加・滞在時間の増加による経済的効果（小規模小売事業者を中心とする中心市街地活性化等）と都市環境の改善との両立が見込まれる（※1）。</p> <p>さらに、市内各所に「動く蓄電池」の効果有するEVが配置されることで、災害時には電気の使用が可能となり、ライフラインが確保できる。</p> <p>（※1） 同時に推進するEVオンデマンドバスの導入促進等との相乗効果も期待される。</p> | <p>EVカーシェアリングを推進するためには、車両使用者の環境意識を高めていただくことが最も重要であるが（※2）、行政による啓発や補助金の交付のみでは限界があり、コストも大きい（※3）のため、多くの人が集まる商業施設の運営事業者等が導入に協力しなければ、EVカーシェアリング導入の飛躍的進展は実現困難であるが、現行制度上、環境意識という「善意」に頼らざるを得ない状況である（※4）。</p> <p>（※2） 広域的な自動車交通需要に対応するための施策について、交差点改良、連続立体交差事業、左右折レーンの設置等のポルトネック解消施策では、個々の事業の効果は限定的であり、自動車交通量そのものの減少が最も効果的である。</p> <p>（※3） 本市は、市民・事業者への啓発や、環境省補助金を活用した駅前施設、民間事業所、市役所等へのEVの段階的導入を実施しており、更なる取り組みを進めていく方針であるが、別観点からのアプローチも行う必要性を感じている。</p> <p>（※4） 具体例として、現行制度上、大規模小売店舗を設置する者が大店立地法及び告示に基づき確保しなければならない駐車場の台数について、個人・家庭用のガソリン車とカーシェアリング用のEVで取り扱いに差がないため、事業者（設置者）の導入意欲につながらない。</p> | 大規模小売店舗立地法（大店立地法）第四條第二項第二号イ | <p>本市において、渋滞緩和や脱炭素社会の実現に資すると市長が特に認めたEVカーシェアリング等のための施設・設備を設置した場合には、大店立地法第四條第二項第二号イ及び大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針に基づき大規模小売店舗設置者が確保しなければならない駐車場台数の基準を緩和することができるものとする（※5）。</p> <p>なお、市長は審査を行うに当たり、当該駐車場台数の基準緩和を行うことが周辺道路における交通等に悪影響を及ぼすことがないよう、十分に配慮することとする。</p> <p>（※5） 大規模小売店舗において、駐車場設置台数の基準が緩和されることは、事業者にとっては経済的メリットが大きく、また、環境に配慮した施設としてのPR効果もあるため、規制緩和後は当該制度が大いに活用されるが見込まれる。</p> | 経済産業省 | <p>・駐車場の台数については、ご指摘のとおり、法4条第2項2号イの規定に基づき、大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（以下、指針）において、具体的な台数の目安が記載されています。</p> <p>・指針の序文に記載のとおり、指針の内容は運用を行う上での基準を示すものであって、地域の事情は多種多様であることから、法運用主体が弾力的に判断し、運用が行われるところが期待されているところです。</p> <p>・従って、ご要望については、小田原市における立地法の法運用主体である神奈川県にも共有いただきお願いたします。</p> <p>・なお、カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和3年6月18日）において、充電インフラについては、商業施設への設置を促進するため、大規模小売店舗立地法の自治体における運用について、柔軟な方策を促すと明記されました。国としても充電インフラ普及を支援すべく、法運用主体のみならず意見交換を行ってまいります。</p> | | | |
| 神奈川県小田原市 | 6 | 屋上に設置する太陽光発電設備については、建物の高さに算入されないよう建築基準法の制限の緩和。 | <p>本市においては目指すべき将来像を「エネルギーを地域で自給する持続可能なまち」（小田原市エネルギー計画（H27.10））と掲げ、EVを活用した新たな地域エネルギーマネジメント（R元環境省補助採択）、地域マイクログリッド構築事業（R2経済産業省補助採択）をはじめとした地域でのグリーンエネルギー発電と脱炭素型地域交通の推進等について、国や民間とも連携して計画的に取り組んできた。</p> <p>今般、「スーパースティ構想」への応募を好機としてその取組を大幅に加速し、「日本一の環境都市」を目指すこととしている。</p> <p>具体的には、「太陽光発電－蓄電－活用（売電を含む）」を一貫して行う「小田原スーパースター」をはじめ、発電・蓄電施設を市内各地域に整備するとともに、EV充電等を行う施設・設備が市内全域をカバーできるようなネットワークを構築することを計画している。</p> | <p>市内全域で太陽光発電で発電された電気が活用され、脱炭素化が大幅に進捗し、「グリーン&スマート城下町odawara」が実現する。</p> <p>特に、市内どこでもEVの充電が可能となり、市内におけるEVの活用が大幅に進捗する（なお、本市はEVを2026年までに市内のEV台数を2500台とすることを計画している。）（※1）。</p> <p>また、市内各所に発電・蓄電設備やEVが配置されることで、災害時には避難所等においてそれらを電源とした電気の使用が可能となり、ライフラインの確保による災害に強いまちづくりが進展する。</p> <p>さらに、太陽光発電システムによる発電量の表示モニターなど、教育現場において環境教育を促進することにより、子どもはもちろん、学校や子どもたちから波及する形で市民全体、市全体の環境への意識の啓発・向上も期待できる。</p> <p>（※1） 本市がスーパースティ構想に基づき同時に進めるEVカーシェアリングやEVオンデマンドバスの導入促進の基盤となる。</p> | <p>本市においては小中学校をはじめとする多くの公共施設の屋上に太陽光発電施設・設備が設置され、民間のマンションや商業施設等の屋上にも設置を推奨しているところである。</p> <p>しかしながら、建築基準法の規制により、現行制度の下では建物の建築面積の八分の一を超える場合は建物の高さとして算入されるため、同法等が定める建物の高さの基準に抵触してしまい、屋上への太陽光発電施設・設備の設置が進みにくい。</p> | 建築基準法第五十五条第一項、第五十六条第一項、建築基準法施行令第二条第一項第六号 | <p>本市で建物の屋上に太陽光発電・蓄電に係る施設・設備を設置した場合には、建築基準法第五十五条、第五十六条及び建築基準法施行令第二条に規定された制限が緩和され、当該設置部分を建物の高さ一切算入しないものとする（※2）。</p> <p>当該設置を行うことが、周辺住宅地をはじめとする地域環境に悪影響を及ぼすことがないよう、市長が事前に審査を行い、必要な場合には設置等を差し止めることができるものとする。</p> <p>（※2） 本市は市の環境政策等もあって環境に係る市民の意識が高く、市の補助制度もあることから、屋上への太陽光発電・蓄電に係る施設・設備の設置についての意欲が高い傾向にある。</p> <p>規制改革が行われた場合には、同制度も活用し、太陽光発電・蓄電に取り組む事例の更なる増加が見込まれる。</p> | 国土交通省 | <p>建築基準法55条及び第56条において、高さ制限等を定めておりますが、以下に掲げる場合は対応できる可能性があります。</p> <p>・建築基準法施行令第2条第1項第六号及び技術的助言（国住指第4936号 平成23年3月25日）により、該当する太陽光発電設備である場合。</p> | <p>国土交通省が指摘されている技術的助言等は、太陽光発電設備等を高さで参入（屋上部分として算定する場合を含む。）しても、建築基準関係規定に適合する場合に太陽光発電設備等を設置することができる旨を示されているものと理解しております。本市が想定しているのは、脱炭素に強力が計画的に取り組むため、周辺環境に悪影響を及ぼさないことを前提として、建築基準法等の高さ制限を超えて太陽光発電設備を設置することができるようにするものであり、技術的助言において想定されているケースとは条件が異なるものです。このため、改めて本市の提案をお認めくださることを要望いたします。</p> | | <p>高さ制限については、道路上空の開放性や周辺建築物の日照・採光などを確保することを目的としています。技術的助言は太陽光発電の設置による周辺環境への影響を踏まえて太陽光発電設備の取扱いを明確化したものですが、現在、社会資本整備審議会において、形態規制について、太陽光発電設備の設置も含めた建築物の更なるエネルギー消費性能の向上と市街地環境の保全を両立させるためにはどのような措置が考えられるかを論点として議論しているところです。</p> |