

ビジネス環境と居住空間が一体となった 都市のリノベーションの実現による経済成長プラン



横 浜 市

はじめに.....	2	3 政策的課題と具体的提案	
1 基本コンセプト.....	3	Ⅰ 都心臨海部の再生	
2(1)横浜市提案の全体像.....	7	1 横浜駅周辺地区等での都心機能強化.....	10
(2)横浜市提案の体系.....	8	2 国際コンテナ戦略港湾の競争力強化の推進.....	13
		3 羽田空港とのアクセス強化.....	16
		4 世界からの交流人口の獲得【MICE】.....	17
		Ⅱ 首都圏郊外部の再生	
		1 大規模住宅団地の再生促進 マンション建替等の促進.....	20

はじめに

横浜は開港以来、進取の気質をもって、国際社会との交流を通じ、独自の文化を育んできた都市です。そして、戦後は国際港都として、港湾物流を通じ、世界と日本をつなぎ、京浜臨海部を中心に産業拠点としても日本の高度経済成長を支えてきました。

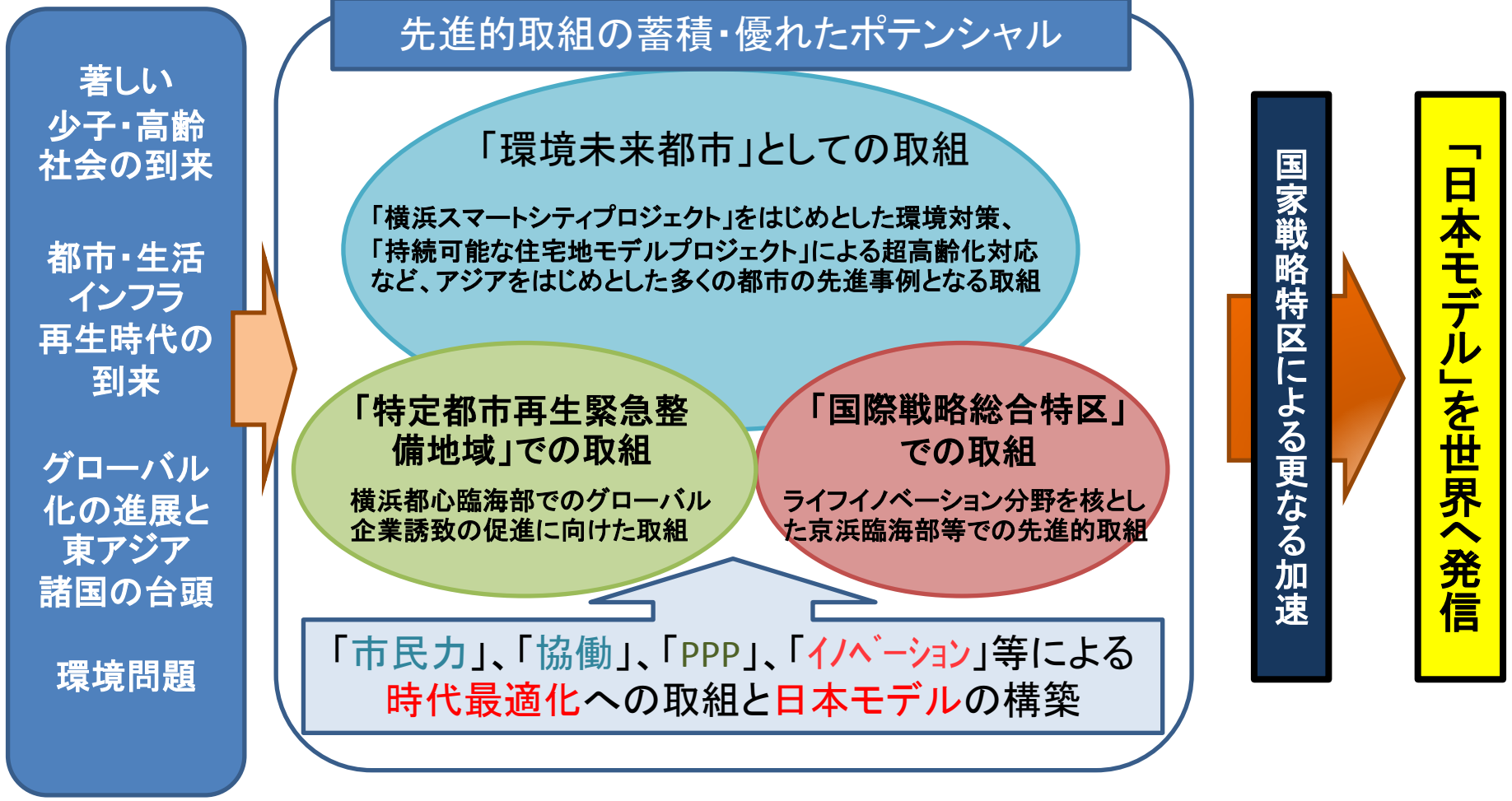
現在も「国際戦略総合特区」「環境未来都市」「特定都市再生緊急整備地域」の3つの制度を活かしながら、首都圏の人々の社会経済活動、生活の場を支える重要な役割を担っています。

横浜は、370万人の人口を擁する首都圏南西部の要衝として、横浜が持つ強みを活かし、日本経済の再生に向けた首都圏のエンジンを高機能化します。

横浜市が提案する国家戦略特区の考え方

ビジネス環境と居住空間が一体となった都市のリノベーションの実現に向けて

～臨海部と郊外部のバランスある再生・活性化に向けて～



先進的取組の蓄積・優れたポテンシャル

「環境未来都市」としての取組

「横浜スマートシティプロジェクト」をはじめとした環境対策、「持続可能な住宅地モデルプロジェクト」による超高齢化対応など、アジアをはじめとした多くの都市の先進事例となる取組

「特定都市再生緊急整備地域」での取組

横浜都心臨海部でのグローバル企業誘致の促進に向けた取組

「国際戦略総合特区」での取組

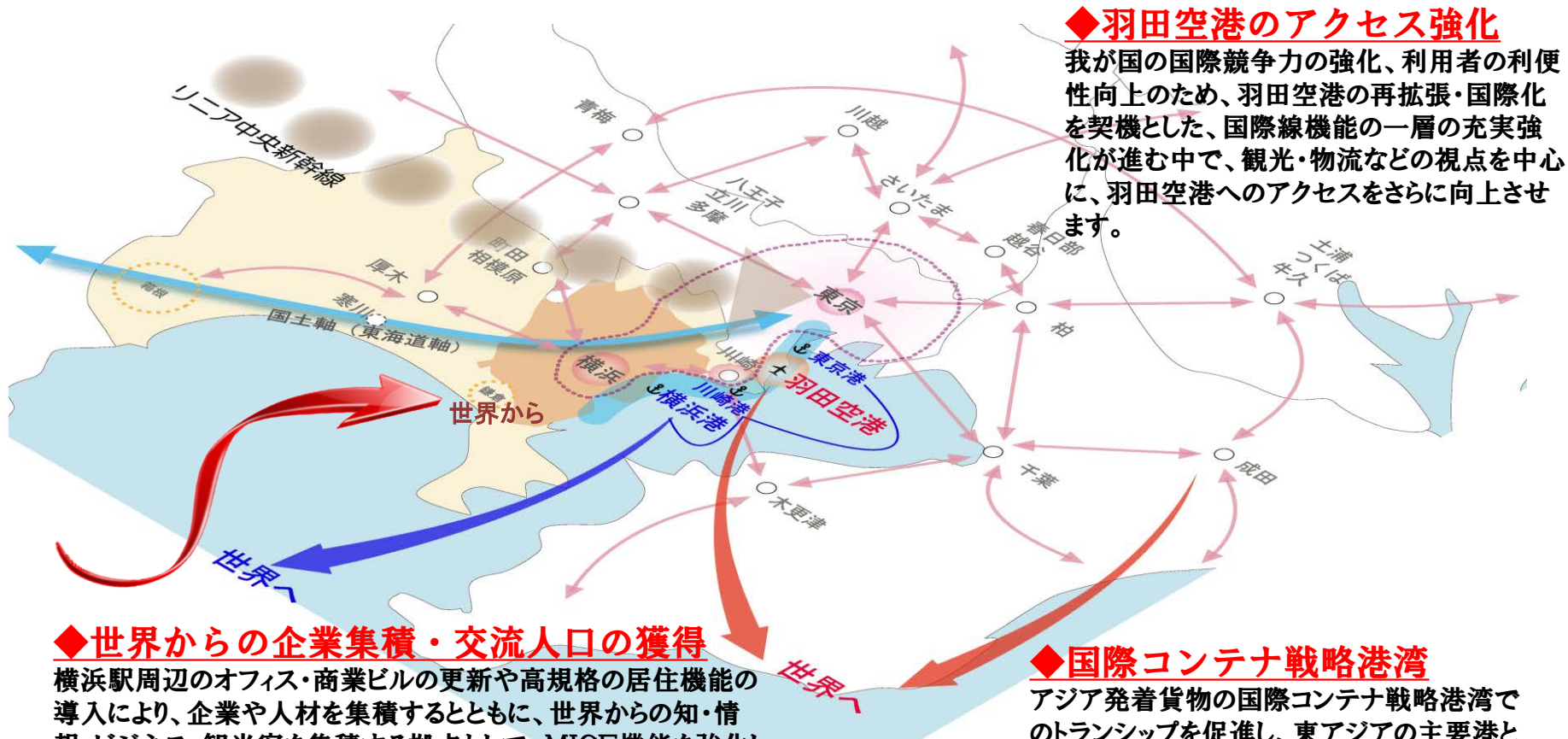
ライフイノベーション分野を核とした京浜臨海部等での先進的取組

「市民力」、「協働」、「PPP」、「イノベーション」等による時代最適化への取組と日本モデルの構築

国家戦略特区による更なる加速

「日本モデル」を世界へ発信

- ◆日本のけん引役である首都圏南西部の要衝として、横浜の強みを発揮
- ◆羽田空港の国際化などにより、より多くの人々がビジネスや観光で横浜を来訪
- ◆横浜駅を中心とした業務機能・都心居住機能強化により、企業・人材を集積
- ◆世界から人々を呼び込むためのMICE機能強化



横浜市の住宅課題は、首都圏の課題。マイナスシナリオをプラスシナリオへ

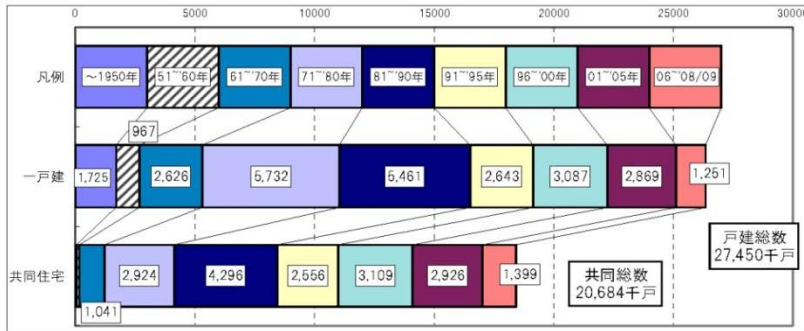
- ・横浜市内における築40年を迎える共同住宅は、4万6千戸(H22)→約14万7千戸(H32)→69万4千戸(H62)、H22年の約15倍に膨れ上がる。市内には築30年が経過した500戸を超える団地が現在61団地。
- ・居住者の急速な高齢化による管理組合の機能不全などから空室の増加、賃貸化による管理不全が進行し、団地全体の荒廃(スラム化)、治安・防災・景観など近隣を含めたまち全体の衰退の恐れがある。

全国及び関東大都市圏域の住宅ストック(建築年別) ～H20年 住宅・土地統計調査より～

(4) 建て方別(一戸建てと共同住宅) 建築の時期別住宅数

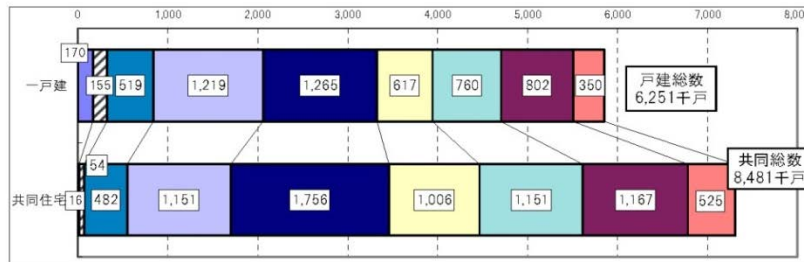
①全国

単位:1000戸



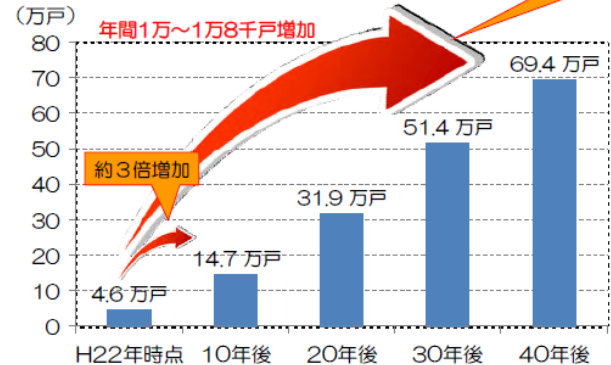
②関東大都市圏

単位:1000戸

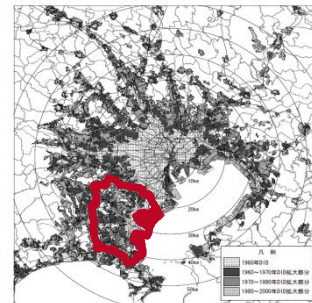


【築40年以上の共同住宅(非木造3階建て以上)の推移】

約15倍に増加



首都圏域での人口集中 地区の広がり状況



建替えによる経済効果 住宅建設10万戸の経済効果

直接投資 2兆5000億円
+住宅建設に伴う耐久消費財の
購入

2140億円

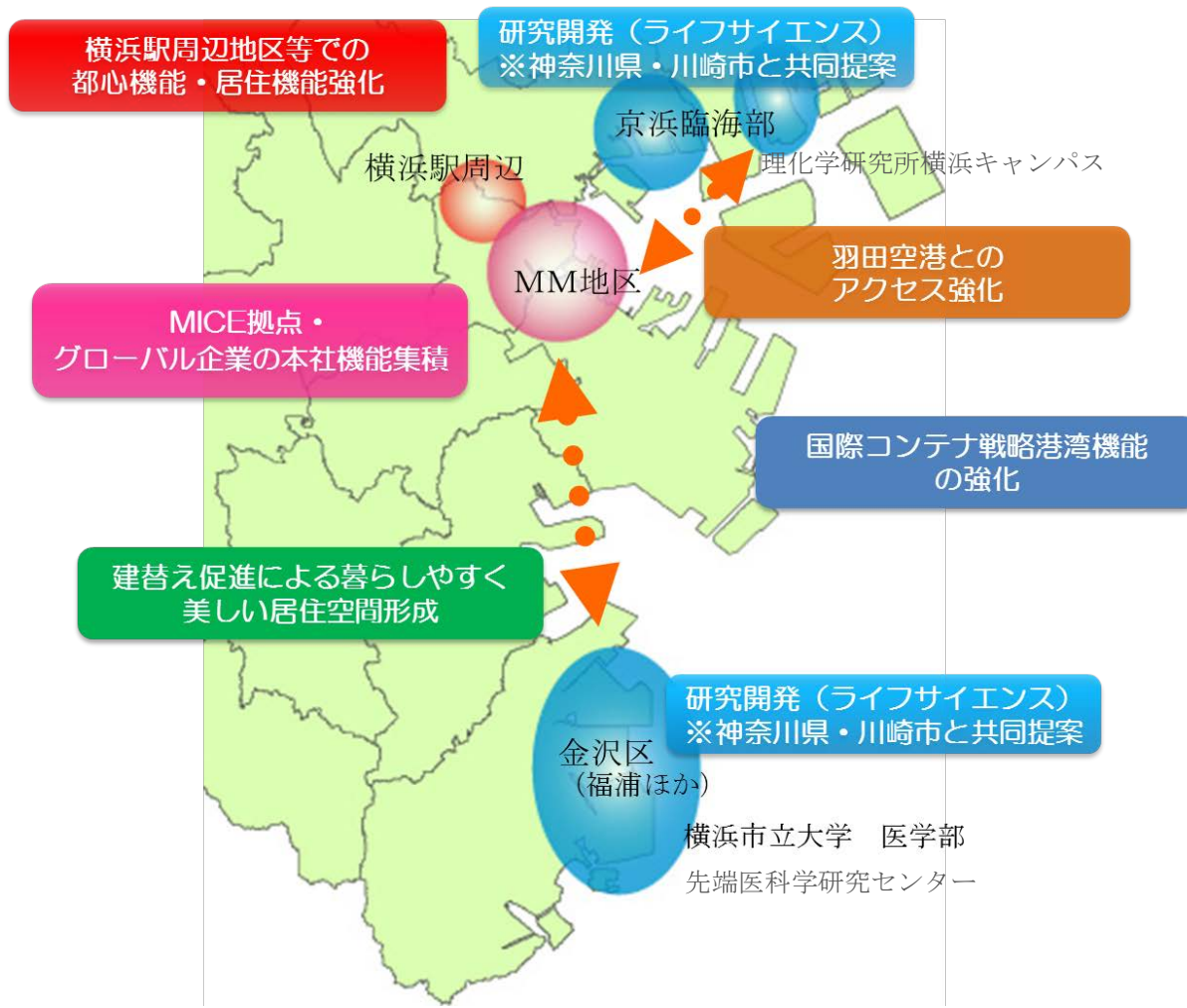
↓
直接需要 2兆7000億円
雇用誘発数 32万人

↓
間接需要を含めた経済効果
4兆8000億円

民間試算の一例

ビジネス環境と居住空間が一体となった都市のリノベーションの実現に向けて

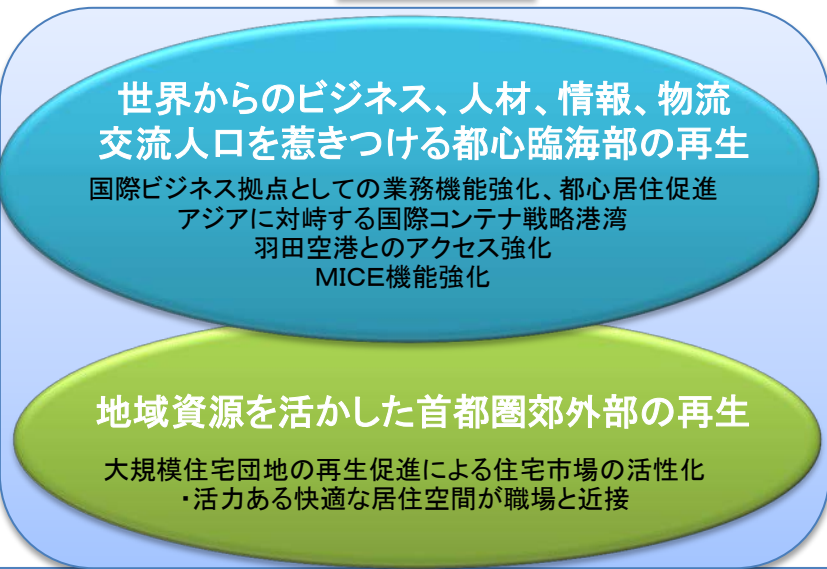
- ◆ **グローバル企業集積による人材の獲得と、都心部・郊外部の快適な居住が一体となった都市のリノベーションの実現**
- ◆ **日本有数のMICE開催実績を武器に交流人口の更なる獲得**
- ◆ **首都圏域の住宅ストックは、巨大なマーケット。建替え促進による住宅産業の活発化と、暮らしやすく美しい居住空間形成**



2(1) 横浜市提案の全体像

横浜市提案

ビジネス環境と居住空間が一体となった都市のリノベーションの実現



神奈川県・川崎市との共同提案

健康・未病産業と最先端医療関連産業の創出



横浜の8つの強み

- ①都市・交通基盤の充足（羽田空港からの高いアクセス性、京浜港）
- ②ライフイノベーションの研究開発拠点とバイオ関連企業の集積
- ③世界初のiPS細胞由来のヒト臓器（肝臓等）の創出（横浜市立大学先端医科学研究センター）
- ④ALL IN ONEのMICE施設として、日本トップクラスの国際会議開催実績を持つパシフィコ横浜
- ⑤MM21地区をはじめ、グローバル企業の本社機能・研究開発拠点が数多く立地
- ⑥開港以来築いてきた歴史的景観と文化芸術創造都市としての取組と水辺景観が融合した街の魅力
- ⑦370万都市としてのブランド力の高さ・暮らしやすさ（治安の良さ等）に対する国内外からの高評価
- ⑧コンパクトなエリア内で産業・人材・インフラが集積・連携し、職・住・遊の近接が可能なポテンシャル

2(2) 横浜市提案の体系

ビジネス環境と居住空間が一体となった都市のリノベーションの実現に向けて

世界からのビジネス、人材、情報、物流、交流人口を惹きつける都心臨海部の再生

地域資源を活かした首都圏郊外部の再生

1 横浜駅周辺地区等での都心機能強化
駅直近のオフィスビルや商業ビルの共同建替えなど更新を促進
駅周辺の商住共存地区での高規格住宅の供給を促進
駅直近の地下街や輻輳する地下鉄等の地下構造物の再整備を促進
商業・オフィス集積地区内の市街地再開発事業の促進

2 国際コンテナ戦略港湾の競争力強化の推進
国内輸送の競争力強化、港湾利用コスト低減、港湾運営会社の経営基盤強化、ロジスティクスハブ機能の強化

3 羽田空港とのアクセス強化 既存高速道路の一般道路との共用化

4 世界からの交流人口の獲得【MICE】
MICE施設の機能強化及びソフト施策の充実
アフターコンベンションの充実による交流人口獲得

1 大規模住宅団地の再生促進 マンション建替等の促進
住宅団地の円滑な再生事業や連鎖型建替え事業の実現
区分所有権の解消

※2及び3の項目については、川崎市の同意を得ています。

3 政策的課題と具体的提案

- ◆1日乗降客数200万人のターミナル駅周辺だが、高度経済成長時に整備した建築物の老朽化が進む。
- ◆民間開発誘導により地区更新を促進し、羽田空港に至近なビジネス地区として、グローバル企業等の誘致を図る。
- ◆企業誘致と都心部における高規格な住宅供給により、日本経済を支えるモデルとなる。

1 事業の内容

(1) 駅直近のオフィスビルや商業ビルの共同建替えなど更新を促進

一定規模以上の街区再整備にあたり、周辺の商住共存地区の更新を促進するため、業務床としての容積率移転を可能とし、グローバル企業等の誘致や広域商業施設等の整備を誘導する。

(2) 駅周辺の商住共存地区での高規格住宅の供給を促進

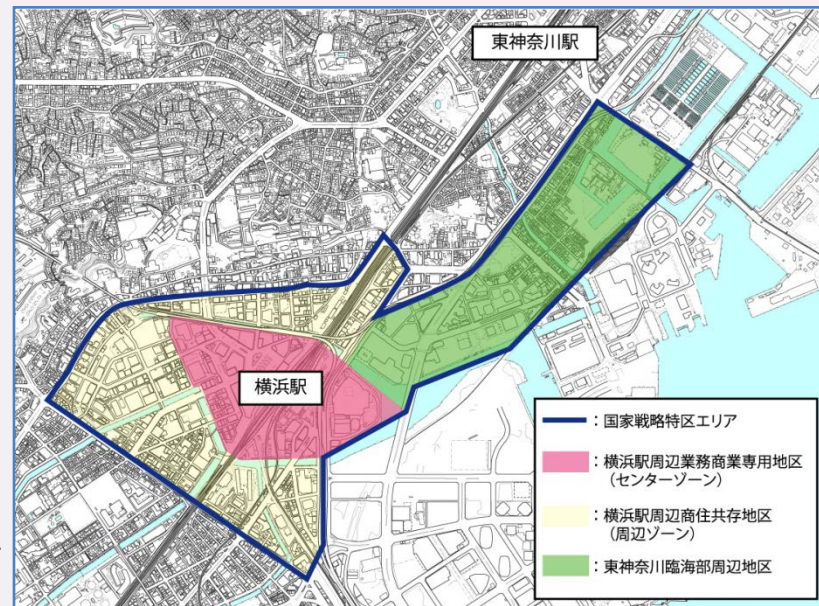
グローバル企業誘致に不可欠な都心居住促進を図るため、高規格な住宅供給を行う場合に容積率を付加するとともに、一部の業務商業施設等の容積率を、駅直近エリアの事業に移転可能とする。

(3) 駅直近の地下街や輻輳する地下鉄等の地下構造物の再整備を促進

駅ビルや地下に連なる駅施設と連続する地下街などのリニューアルなど、民間投資をしやすい環境条件を整え、ターミナル駅と駅周辺の商業・オフィス環境を刷新して、グローバル企業誘致を促進する。

(4) 商業・オフィス集積地区内の市街地再開発事業の促進

耐火建築物等の多い地区での市街地再開発事業を促進し、就業環境を刷新する。



《想定される実施主体》

民間事業者、鉄道事業者

2 求める特例措置

《規制改革等》

①建築基準法の延べ床面積の敷地面積に対する割合の緩和

商住共存地区において、高規格住宅を整備する場合は、そのための住宅容積300%分を特別に加算できる制度を創設する。

②敷地外への容積率移転の実現

誘導用途(業務・商業)100%分の容積率を、商住共存地区内の事業敷地から業務商業専用地区内の任意の街区に移転できる制度を創設する。

③河川占用の特例や既存の河川区域を立体的に定める制度の創設

河川河床と地下施設の離隔が1.5D(D:掘削外径)とされているが、構造物等で安全対策を行った場合は、弾力的な判断ができるよう、要件緩和をする。また、高度利用を促進すべき都心部において、河川占用の用途が限定的であることの解消と、既存河川の上下空間を立体的に利用できる制度の創設を図る。

④地下構造物の取り扱いの緩和

建築基準法の旧38条認定を受けて整備されている地下街等について、事後の増改築等をしやすくするための措置等を行う。

⑤開発行為等の制限の緩和

業務商業専用地区内において、一定の行為については、開発行為について許可不要とする。

⑥鉄道敷地への権利設定の緩和

鉄道抵当法により、鉄道敷については、鉄道事業者以外が抵当権など設定するなど自由に土地利用ができないこととされているため、鉄道敷への権利設定に関する規制について柔軟な運用とする。

⑦LRT整備にあたっての最高速度の弾力的取扱い

LRTを整備・運行するにあたり、最高速度の一律規定を見直す。

2 求める特例措置(続き)

《規制改革等》

⑧市街地再開発の施行区域、組合設立、補助採択要件の緩和

市街地再開発事業の施行区域要件として、「耐火建築物の敷地面積又は建築面積の割合の制限」があるが、今後、横浜駅周辺地区で行われる再開発においては、耐火建築物の割合が高く、要件を満たさないがゆえに、地区更新が進まないため、施行区域要件を緩和する。

加えて、組合設立に必要な同意条件を、地権者数、土地面積ともに3分の2以上から2分の1以上に緩和する。

さらに、補助対象要件の一つである地区面積に対する有効空地率の確保は、接地階における床面積を減少させ、事業の成立性に与える影響は大きいため、有効空地率の考え方を柔軟に設定可能とする。

⑨民間都市再生事業計画の大臣認定の適用条件の緩和

特定都市再生緊急整備地域においては、民間都市再生事業計画の大臣認定を受けた場合、税制上の優遇措置を活用できるが、事業区域面積1ha以上が適用条件とされているため、0.5haに引き下げる。

《税制措置等》

①主要道の渋滞緩和対策としての首都高料金の柔軟な設定

3 日本経済再生に向けた効果

《実現による効果》

首都圏の中でも鉄道の乗降客数が上位の横浜駅周辺の都市更新が進み、ビジネス環境が整うことで、都市間競争力の更なる向上が期待される。

《国のKPI》

◆2020年までに世界銀行のビジネス環境ランキングにおいて、日本が、現状での先進国15位から3位以内に入る。

《日本再興戦略での成果目標》

◆横浜都心部における業務、居住機能強化による都市の競争力の向上

- ◆国際コンテナ戦略港湾として、大水深コンテナターミナルの整備や特例港湾運営会社による港湾運営を推進
- ◆しかし、コンテナ船がより大型化するなど、港湾をとりまく情勢が大きく変化
- ◆国際コンテナ戦略港湾施策の更なる深化により、アジア諸港に対峙、日本を成長へと導く

1 事業の内容

(1) 国内輸送の競争力強化

国際コンテナ戦略港湾の基幹航路を維持・強化するため、内航船・トラック等の輸送効率の向上による国内輸送コストの低減を図り、釜山港への流出貨物を奪還する。

(2) 港湾利用コスト低減

ターミナルコストや寄港コストなどの港湾利用コストを低減し、集荷力を強化する。

(3) 港湾運営会社の経営基盤強化

港湾運営会社の経営基盤を強化し、競争力強化につなげる。

(4) ロジスティクスハブ機能の強化

背後圏の物流施設に対する高度化支援や税制優遇措置などを通じてロジスティクスハブ機能を強化し、貨物の創出を強力に進める。

《想定される実施主体》

・国・港湾管理者・港湾運営会社・港湾利用者

2 求める特例措置

〈規制改革等〉

①ISOコンテナの国内輸送に係る規制緩和

ISOコンテナの内貨輸送への転用については、期間が拡大されたが、トレーラーに係る基準がISOコンテナと国内コンテナで分断されていることから輸送効率が上がり、普及していない。そこで、ISO用と国内用の基準の統一を図り、国内輸送の競争力強化につなげる。

②各ふ頭内道路における無ナンバー車両の通行の特例

ふ頭内(コンテナターミナル外)での無ナンバー車両の通行が規制されているため、ナンバー付き車両への積替えが生じ、非効率を招いている。そこで、一般車両が進入しないふ頭内道路での無ナンバー車両の走行を可能とし、ふ頭構内の輸送効率を高め、国内輸送の競争力強化につなげる。

③強制水先基準の緩和(PEC制度の日本語要件緩和)

外国人船長は、一定の回数航海実歴を有していても、日本語が話せなければ強制水先が義務づけられているため、寄港コスト増につながっている。そこで、外国人船長の日本語能力の要件を緩和し、港湾利用コストを引き下げる。

④港湾運営会社への貸付金(国無利子貸付)に対する担保設定義務の緩和

自治体が深く経営に関与している港湾運営会社は、施設整備の際、無利子貸付を受けるにあたって担保設定義務があり、整備推進の足かせとなっている。そこで、担保設定義務の緩和により大規模な資金調達を可能とするなど港湾運営会社の経営基盤強化につなげる。

⑤国際競争流通業務拠点整備事業の臨港地区への展開及び新設も含めた支援制度の拡充

大都市圏を背後に持つ港周辺は流通業務拠点機能の活性化が求められているが、対象エリアに臨港地区が含まれておらず、また、集約や建替えといった再整備のみが対象となっており、その制度を十分に活かすことができない懸念がある。そこで、対象に臨港地区を加え、新設まで拡充することで、設備投資をより一層促進させ、ロジスティクスハブ機能の強化につなげる。

⑥通関業の営業所所在地に係る許可要件の緩和

通関業の営業にあたっては、税関の管轄地域ごとに営業所・通関士の設置が必要であるため、経費の過度な負担を招いている。そこで、許可要件を緩和することで、通関コストの低下を促し、ロジスティクスハブ機能の強化につなげる。

2 国際コンテナ戦略港湾の競争力強化の推進 (3/3)

《税制措置等》

①横持ち輸送円滑化に向けた既存高速道路と一般道路の共用化及びコンテナバージ輸送への助成

荷主から要請される貨物の受け渡し場所と、船が寄港する港が異なる際に必要となる横持ち輸送に伴う費用負担の抑制や回転率向上により、国内輸送の競争力強化につながる。

②内航コンテナ船及びコンテナバージの燃料油に係る石油石炭税の免除

競合する外航船と比較して割高な税負担を軽減し、内航輸送の競争力を強化するとともに、コンテナバージ輸送を一層推進し、国内輸送効率の向上を図る。

③外航船との船員コスト差額補填

内航船と外航船の船員コストに係る差額を補填し、内航輸送の競争力を強化する。

④ガントリークレーン整備費補助制度の創設

コンテナターミナル貸付料など港湾利用コストの低減につながる。

⑤国際戦略港湾交付金の創設

コンテナターミナル貸付料など港湾利用コストの低減や集荷策の強化につながる。

⑥港湾運営会社に係る税制優遇措置（法人税、登録免許税の減免及び集荷策の損金算入）

港湾運営会社の経営基盤が強化され、競争力強化につながる

⑦港湾背後の物流施設を営む企業に係る法人税の軽減措置

物流施設の立地促進や集荷力強化など、ロジスティクスハブ機能の強化につながる。

⑧関税の選択課税制度の導入

保税工場等における関税の課税のタイミングについて、原則原料輸入時としているものを製品加工後と選択可能とすることで、流通加工施設の立地が促進され、ロジスティクスハブ機能の強化につながる。

実施による効果・KPIへの寄与

《実施による効果》

国際コンテナ戦略港湾の競争力推進により、コンテナ貨物量を増大、国際拠点港湾を実現し、我が国産業の活性化、生活の安定性を確保する。

《経済効果》

大型コンテナ船(8,000TEU型・欧州)一隻あたり約2億1,610万円

横浜市港湾局「横浜港の経済効果」平成24年

《国のKPI》

2020年までに、世界銀行のビジネス環境において、日本が現状先進国15位→3位以内に入る。

「日本再興戦略 中短期工程表」平成25年

3 羽田空港とのアクセス強化

◆国道357号は、千葉県から神奈川県横須賀市までの延長約92Kmの幹線道路で湾岸立地の諸都市の効率的移動を支えるとともに、港湾や羽田空港を支える道路ネットワークを構成している

◆大黒ふ頭から羽田空港区間については、陸地が分断されており、事業規模が大きく、早期整備が難しい

1 事業の内容

(1) 既存高速道路の一般道路との共用化

首都高速湾岸線の大黒ふ頭出入口から、湾岸環八出入口までの区間を、当面、一般道路(国道357号)との共用区間とし、同区間内の料金を割引くことで、京浜臨海部から羽田空港のエリアにおける一般道路ネットワークの代替機能の実現を図る。

2 求める特例措置

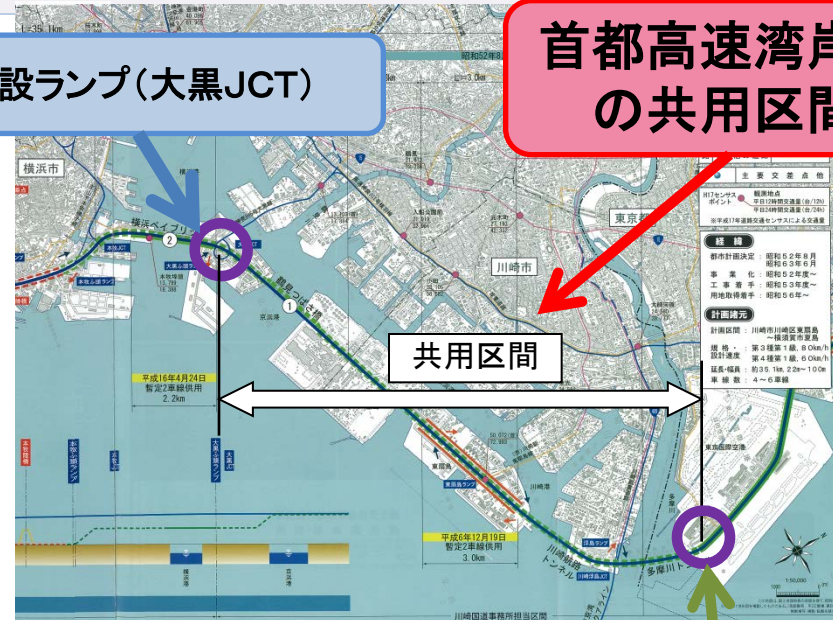
《規制改革等》

① 道路整備特別措置法に基づく道路の料金徴収に関する規制緩和

※実験事業によって、割引料金と交通量増による収入のバランスある設定を見定める。

既設ランプ(大黒JCT)

首都高速湾岸線の共用区間



共用区間

3 日本経済再生に向けた効果

《実施による効果・KPI》

京浜臨海部をはじめとした臨海部のポテンシャル強化によって、京浜港全体でのコンテナ貨物量の増大や、臨海部で展開されている産業の活性化、土地利用の高度化などが期待される。

《国のKPI》

2020年までに、世界銀行のビジネス環境において、日本が現状先進国15位→3位以内に入る。

既設ランプ(湾岸環八)

- ◆MICEは高い経済効果とビジネス機会創出に向けた情報発信の場、経済成長の効果的インフラ。
- ◆世界からのライフイノベーション分野の英知を結集し、日本全体への波及と先導的研究の情報・ビジネス拠点を官民で強化。
- ◆世界と戦えるグローバルMICE拠点への「選択と集中」により、日本の国際競争力を高める。

1 事業の内容

(1) MICE施設の機能強化及びソフト施策の充実

首都圏のMICE施設は、①施設稼働率が高く、予約が取りにくい、②大型バンケット会場が整備されていない。③MICE施設の老朽化といった課題を抱えている。課題を解決するには、新たなMICE施設の整備が必要だが、巨額な整備費が必要なことから基礎自治体による新規整備は困難であり、収益性の低さから民間事業者の参入も難しい。

そこで、羽田空港に近く、ホテル、展示場、会議センターを集約した「ALL IN ONE」の魅力が高く評価され、医学系会議開催日本一の実績を持つ「パシフィコ横浜」に、資本を集中した拡充整備を行い、MICE機能を強化することにより、さらに強みである医療・医学系の国際会議の誘致拡大を図り、世界に冠たるライフイノベーションの国際MICE拠点を構築、日本のMICE市場における国際競争力の強化を図る。また、開催時の入国手続きのスムーズ化や保税手続きの煩雑さを省けるよう、特例措置を設ける。

(2) アフターコンベンションの充実による交流人口獲得

MICE拠点のあるMM21地区に程近い関内・山下地区には、歴史的建造物が存在しており、まちの魅力を組成している。そこで、この資源を多様なMICEニーズに活かせるよう、歴史的建造物のリノベーションを促進し、MICE及びアフターコンベンション施設として積極的に活用、MICE来訪者や観光客の増加につなげる。

また、外国からの来訪者が滞在型で楽しめる、多様な観光ニーズに対応した新しい都心臨海部の魅力づくりの方策について検討し、観光振興による経済活性化を図る。

日本有数のMICE施設
「パシフィコ横浜」



羽田との近接性



2 求める特例措置

《規制改革等》

①グローバルMICE戦略都市の重点分野の明確化及び支援、MICE施設の公共施設としての位置づけの明確化

グローバルMICE戦略都市に選定された各都市がそれぞれ強みとしている分野(横浜市の場合には、医療・医学系会議)をその都市の重点分野としてターゲットングし、さらに協調・補完し、各重点分野の特性に応じた支援を行う。

また、MICEは国際競争力を高めるために重要な経済のソフトインフラであり、MICE施設は、基幹的な公共施設と考えられるので、道路や港湾などと同等の公共施設に明確に位置づけたうえ、国際競争拠点都市整備事業や社会資本整備総合交付金の対象とする。

②国際会議参加者の出入国手続きの迅速化(自動化ゲートのインバウンドへの対象拡充)

国際会議等の会場決定の重要な要因である「会場への交通利便性」を高めるために、現在、日本人等に限定されている自動化ゲートについて、事前審査等を行うことにより国際会議参加者にも使用を認め、迅速な出入国手続きが行えるようにする。

③保税展示場を申請手続きの簡略化

香港等の展示場で開催される国際見本市・展示会においては、外国商品が保税のまま展示できるが、現在、国内の国際展示場においては、展示会主催者及び出展者にとっての事務手続きが煩雑であり、時間がかかることから、海外の見本市・展示会に比べ、国際競争力が低下している。当該地域の展示場一帯での、外国貨物の展示に関する手続きの簡素化を行う。

④歴史的建造物の活用における建築基準法の適用除外の際の手続きの合理化

歴史的建造物をMICEのアフターコンベンション施設として活用するため、文化財等の指定と併せ、建築基準法の適用除外を可能とする制度を新設する。

2 求める特例措置(続き)

《税制措置等》

①公共性の高いMICE施設運営についての固定資産税等の減免

MICE施設は、ノウハウある民間事業者が運営することが、主催者への満足度を高め、効果を大きくすることから、民間事業者が整備・運営することが望ましい。しかし、MICE施設の整備は多額の費用がかかり、運営についても収益性が低いことから民間事業者の参入は難しい。自治体の制限のある予算に寄らず、民間事業者がより多くのMICE施設を整備し、運営可能となるスキームとして、MICE施設に関する以下の各種税制の優遇措置を新設・拡充する。

ア) 地方税の非課税範囲のMICE施設への拡充

より競争力の高いMICE施設への選択と集中を行うために、最大3,000人以上収容可能な会議場と10,000㎡以上ある展示場を併設する大型複合 MICE施設については事業所税、固定資産税、都市計画税について課税をすることができない施設として位置付けること。

イ) 特定都市再生緊急整備地域の税制措置の拡充

特定都市再生緊急整備地域の大臣認定を受けたプロジェクトに含まれるMICE施設については、周辺への経済波及効果が高いが、収益性が低く事業の安定化が難しいことから、不動産取得税や登録免許税などの控除期間を延長し、控除税率を拡充すること。

3 日本経済再生に向けた効果

《実現による効果・KPIへの寄与》

・世界トップレベルの国際医学系会議の開催による横浜から日本全国への波及

世界トップレベルの国際医学系会議の開催により、日本全国の先導的研究者、ビジネス関係者が集結、交流することでの新たなビジネスチャンスの創出が期待される。そのために必要な環境を提供する。特に、横浜のMICE拠点が強みとする医療・医学系会議については、日本国内の学会員が多いと言われており、国内での学会開催を契機に、研究者の次世代育成に役立てる場となる。

・MICE施設拡充によるMICE開催件数の増加（中大型会議を32件／年から65件へ増）

※1万人規模の国際会議による経済波及効果試算は約39億円。

・都市の魅力の多様化

・観光客の増加、雇用の創出、旅行消費額の増加、2013年に訪日外国人旅行者1000万人、2030年に3000万人超を目指す。

《国のKPI》

・2030年にはアジアNo. 1の国際会議開催国としての不動の地位を築く。

1 大規模住宅団地の再生促進 マンション建替等の促進 (1/2)

- ◆高度経済成長期の市民の居住の場として建設された、大都市圏近郊の住宅団地の建替え更新等の円滑化を加速し、住宅地等の再生・活性化を図り、老朽住宅ストックの抜本的な更新を図る。
- ◆住宅産業の活性化を日本の経済活性化につなげる。

1 事業の内容

(1) 住宅団地の円滑な再生事業や連鎖型建替え事業の実現

郊外部に位置する分譲された住宅団地について、建替えの合意形成の状況に応じて地区(特区)を順次指定し、建替え事業を実施する。

- ・近接する敷地(飛び地)を含んだ共同住宅の連鎖型建替え実現
- ・一団地認定制度を活用した団地における規制誘導手法(総合設計制度等)による容積緩和の実現、及び公告区域の変更(敷地売却)による建替えの実現

(2) 区分所有権の解消

建替えができない場合には、区分所有権の解消を行う



2 求める特例措置

《規制改革等》

① 建替え敷地の適用拡大

近接する敷地(飛び地)を含んだ共同住宅の連鎖型建替えの実現

② 一団地認定制度の全員同意要件の緩和

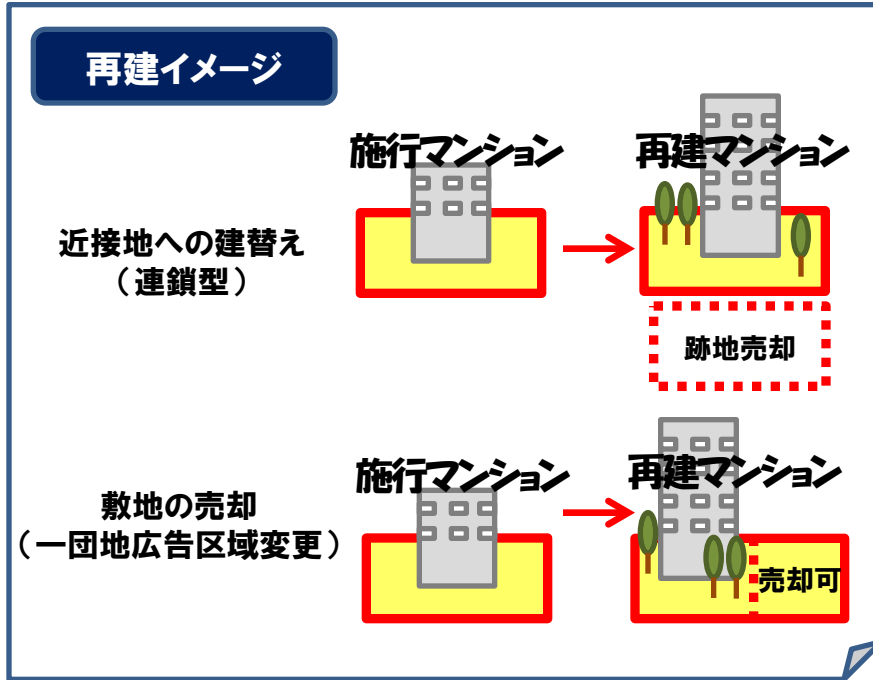
一団地認定制度において全員同意の要件の緩和を行うことにより、同制度を活用した共同住宅の建替えの円滑化の実現

③ 区分所有権の解消の実現

建替えができない共同住宅について、区分所有権の解消を円滑に行うため、管理組合の総会の特別決議による建物の除却の実現



1 大規模住宅団地の再生促進 マンション建替等の促進 (2/2)



3 日本経済再生に向けた効果

《実現による効果・KPIへの寄与》

日本再興のためには、首都圏の都心部だけではなく、都心近郊の郊外部の再生も重要である。高度経済成長時の住宅の受け皿となった大規模団地を再生させることにより、都心部と郊外部の相乗効果が生まれ、都市の一体化による競争力の強化につながる。

《国のKPI》

- ・安心して歩いて暮らせるまちづくり
- ・住宅・建築物の省エネ基準の段階的適合義務化

補足資料

- 1 横浜駅周辺地区での容積緩和・移転の枠組み(2枚)
- 2 国際コンテナ戦略港湾の競争力強化の推進(3枚)
- 3 ライフイノベーションの国際MICE拠点(1枚)
- 4 大規模団地再生 連鎖型建替えイメージ(1枚)

横浜駅周辺地区での容積緩和・移転の枠組み

特徴

- ・地区の特性に合った機能の再配置
- ・容積の移転元、移転先の指定は同時でなくてもOK
(市が容積を一時預かり)



1 横浜駅周辺での容積率移転等の仕組み(2/2)

横浜駅周辺地区等における「国家戦略特区」提案の概要

25.9.17

	横浜駅周辺 業務商業専用地区 (センターゾーン)	横浜駅周辺 商住共存地区 (周辺ゾーン)	東神奈川臨海部 周辺地区
<p>地区の特性にあわせた機能再配置による、高規格施設整備の誘導</p> <p>【量の増加】</p>			
<p>計画の自由度を上げ、魅力的で国際競争力があるまちづくりの推進</p> <p>【質の向上】</p>	<p>③河川占用の特例や既存の河川区域を立体的に定める制度の創設</p> <p>④地下構造物の取り扱いの緩和</p> <p>⑤開発行為等の制限の緩和</p> <p>⑥鉄道敷地への権利設定の緩和</p> <p>⑦LRT整備にあたっての最高速度の弾力的取扱い</p> <p>税制措置① 主要道の渋滞緩和対策としての首都高料金の柔軟な設定</p>		
<p>高規格施設整備を促進する再開発事業の柔軟な運用等</p> <p>【手法の確保】</p>	<p>⑧市街地再開発の施行区域、組合設立、補助採択要件の緩和</p> <p>⑨民間都市再生事業計画の大臣認定の適用条件の緩和</p>		

2 国際コンテナ戦略港湾の競争力強化の推進(1/3)

① ISOコンテナの国内輸送に係る規制緩和

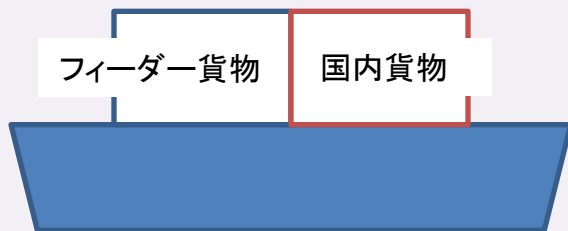
- ◆ ISOコンテナ(海上輸送コンテナ)の国内トラック輸送における二重基準が存在し、国内貨物の輸送が不便
- ◆ 国内貨物のISOコンテナ活用により、内航フィーダーの利用率が向上し、大量輸送によるコスト競争力強化
- ◆ 釜山フィーダーに対する競争力強化により、横浜港の貨物の集中を促進

(1)内航フィーダーの競争力強化

現状



規制緩和後



消席率の向上により、競争力強化

(2)「二重基準」



同じコンテナ貨物でも、重量などの条件によっては…

	高速道路の通行	先導車と夜間走行条件
輸出入目的のコンテナ貨物	可	適用無し
国内輸送目的のコンテナ貨物	不可	頻繁に適用

二重基準を解消し、ISOコンテナを使った国内貨物の輸送を促進

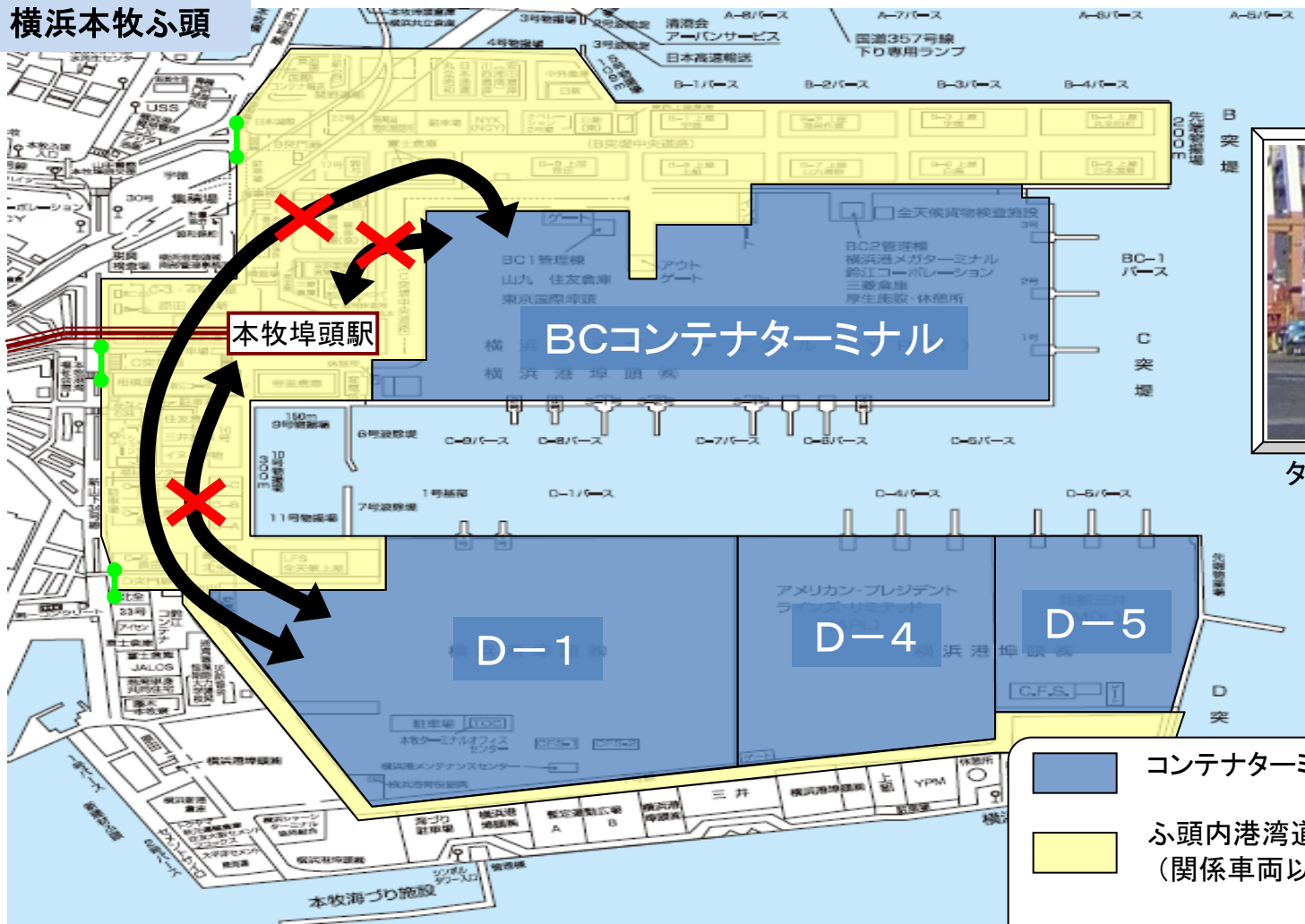
道路運送車両法 保安基準の緩和認定 と
道路法 特殊車両の通行許可 に係る規制改革

2 国際コンテナ戦略港湾の競争力強化の推進(2/3)

② 各ふ頭内道路における無ナンバー車両の通行の特例

- ◆ コンテナターミナル外は無ナンバー車両の通行が規制
- ◆ コンテナターミナル間や本牧埠頭駅との輸送においても、ナンバー付き車両を依頼する必要が生じ、非効率、費用増
- ◆ 関係車両以外は立ち入らないふ頭内道路にて、無ナンバー車両の通行を可能にし、輸送効率を向上、コストを低減

横浜本牧ふ頭



ターミナル内の荷役作業車両
(無ナンバー)

2 国際コンテナ戦略港湾の競争力強化の推進(3/3)

③ 強制水先基準の緩和(PEC制度の日本語要件緩和)

PEC制度 (Pilot Exemption Certificate) :

強制水先区において、一定回数以上の航海の実歴がある船長であれば、強制水先の義務を免除する制度

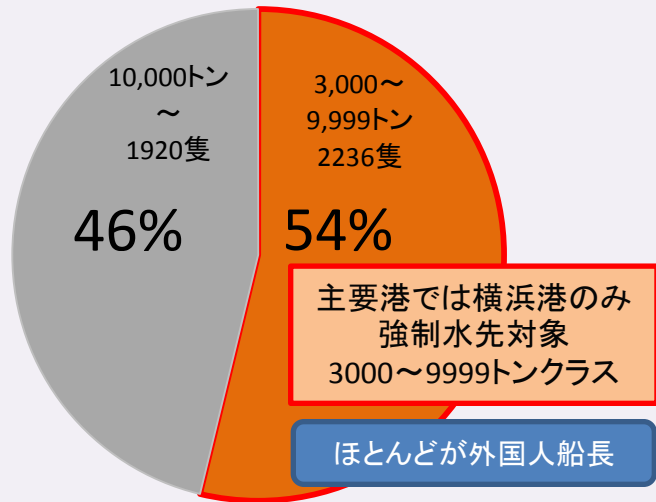
現況

PEC制度には日本語要件があり、外国人船長は一定回数の航海実歴を有していても、日本語が話せなければ強制水先が義務づけられている。

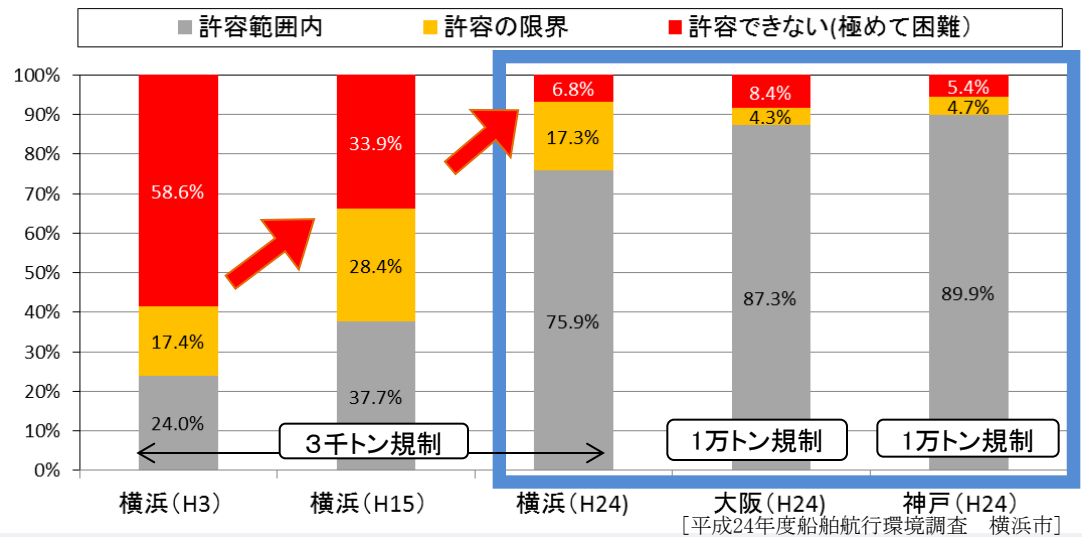
このため

外国人船長の日本語能力の要件を緩和し、港湾利用コストを引き下げ、戦略港湾として国際競争力の強化を図る。

<参考: 横浜港の強制水先の状況>



[対象: 横浜航路・鶴見航路を利用する外航コンテナ船 (2012)]

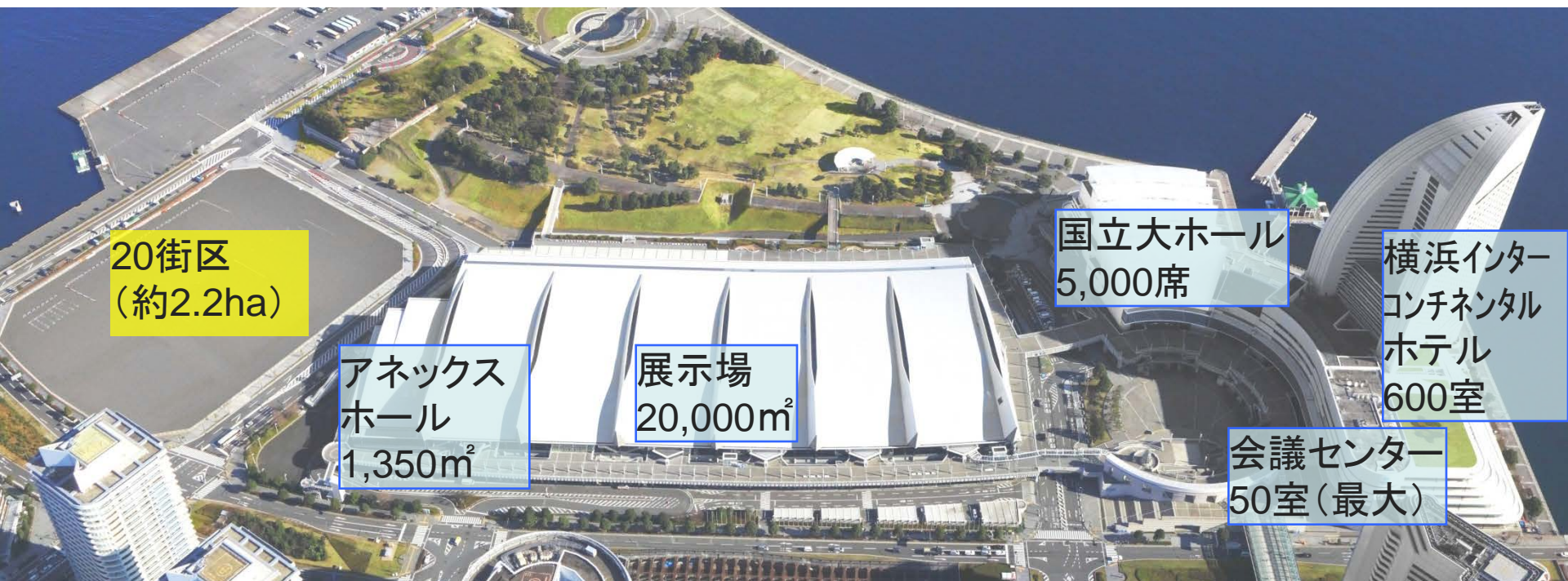


強制水先対象船舶

我が国主要港: 1万トン以上
横浜川崎地区: 3千トン以上

許容できないレベル(赤色)の操船難度は、平成24年時点では他港並に減少

世界に冠たるライフイノベーションの国際MICE拠点



○ 求める特例措置

- ① 建替え敷地の適用拡大
- ② 一団地認定制度の全員同意要件の緩和

特例措置により実現できる連鎖型建替えイメージ

