

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0013010	地域活性化再生に向けた輪厚 パーキングエリア周辺の市街化 調整区域内における大規模開発 規制の緩和	地域活性化再生に向けたプロジェクト実施の ため、高速道路輪厚パーキングエリア周辺面積 40haの市街化調整区域内の大規模開発を許可 する。	定住人口をベースとした開発ではなく、国内は基より海外を含め超広域を対象に交流人口1,000 万人を創出する北海道再生の観光交流拠点プロジェクトを展開する。北広島市輪厚地区は、北 海道の空の玄関口である新千歳空港と大都市札幌の中間にあり、計画地は道央自動車道輪厚 パーキングエリアに隣接する。このようなハイウェイフロントという最高の立地条件を生かし、超広 域観光交流拠点の創出を図ると共に、地域農業や団地再生の起爆剤となる「植物工場モデル」の 取組、ハイウェイを活用した札幌圏の医療ネットワーク拠点形成などを展開する。又、観光交流 施設を持続可能とする経済基盤として商業施設を併設するが、ここでは定住人口の奪い合いをす るショッピングセンターとは違う、近未来の暮らしを提案する「ライフスタイルセンター」を展開する。 プロジェクト実現のプロセスでは、次代を担う若者を巻き込み市民と共に未来を開拓する。地区の 開発計画は、2004年6月「W・PACプロジェクト」として地域再生計画に認定(2009年5月変更 認定)され、2008年計画地の農振除外の実施、2009年6月には輪厚パーキングエリアにおい てスマートICが開通した。しかし、札幌圏都市計画区域区分の変更(2010年3月北海道決定予 定)において、計画地の市街化区域編入が見送られ、このままでは、プロジェクト実施は現行法で は困難であり、特区として実現を目指すことにした。観光交流拠点の創出、産業振興に向けた輪 厚インターチェンジ周辺における市街化調整区域内の大規模開発許可は、北海道の活性化再生 にとって有効であると考え、プロジェクト実現のために特区提案を提出する。		W・PACプロ ジェクト推進 チーム	北海道	国土交通省
0016010	一般乗合旅客運送事業・区域運 行における基準の緩和	区域運行の許可基準として「営業区域内に営業 所が存在すること」となっているが、地域公共交 通会議で協議・承認を得ている場合には営業区 域内に営業所が存在しなくても運行を可能とす る。	富士市の最北部に位置する大淵富士本地区において地域住民の「生活の足」を確保するため、 既存路線バスとの共存を前提に、地区と路線バスの結節点(中野)を結ぶデマンドタクシーの実 証運行(道路運送法21条)を行っている。 道路運送法4条に基づく、区域運行を行うには「営業区域内に営業所が存在すること」となっ ているが、当該地区のような山間部においてフィーダー的に運行を行っているデマンドタクシーで は、その要件を満たすことができないと思われる。 道路運送法4条に移行するには「営業区域の拡大」もしくは「路線不定期へ運行形態の変更」と いう対応を迫られているが、「営業区域の拡大」については、市内中心部にある営業所まで営業 区域に含むことになり、市内の他地区とのバランスに不均衡をもたらすこと。また路線バス、民間 タクシー事業との整合が図れないことが懸念される。「路線不定期へ運行形態の変更」は利用者 や地区住民本意ではない変更が強いることが懸念される。 地域公共交通会議では利害関係の及ぶ運送事業者(バス事業者、タクシー事業者)のほか、地 方運輸局、住民、学識経験者等により幅広い協議がなされるので、当該会議で協議・承認を得た 場合には営業所が営業区域に存在しなくても運行を可能としていただきたい。		富士市	静岡県	国土交通省
0025010	地域活性化のための空き家活用 における媒介行為の推奨事業	「地域活性化のための空き家情報提供等の推 奨事業(以下「推奨事業」という。)」を実施しよ うとする地方公共団体において、NPO法人等が 空き家の賃貸情報を不特定多数の者に提供す ること及び空き家を賃借し、希望者に当該空き 家を転賃する行為に付随して行われる空き家の 所有者・利用希望者情報の受付や利用希望 者の現地までの送迎について、地域を限定し宅地 建物取引業法の適用除外とする。	(提案理由) 本市では少子高齢化や若者の市外流出の影響から過疎化が深刻化しており、地域コミュニティ の存続が危ぶまれる中で、空き家の数は増え続けている。しかし一方で、定年退職後の第二の 人生を求めるサラリーマンや田舎暮らしを志す若年層において、都市部からの移住への関心も高 まっている。本市ではこのようなニーズに応えるため、NPO法人と協働でインターネットを利用し た空き家の賃貸情報の提供を行っているが、市内に宅建業を生業とする業者が存在しないことや 市職員の対応だけでは限界があることから、空き家の所有者や利用希望者の要求に十分に答え きれていない。 課題の解決にあたり、NPO法人等が推奨事業に付随して行う「空き家の所有者・利用希望者情 報の受付」及び「利用希望者の現地までの送迎」について免許権者である石川県に相談したと ころ、宅地建物取引業法に規定する媒介行為であり、免許を要するとの回答であった。そこで、当 該行為を地域を限定し宅地建物取引業法の適用除外とすることを提案する。NPO法人との協働 が進み空き家の所有者や利用希望者の要求に柔軟に対応することが可能となることで、本市が 目指す定住促進による地域活性化がより一層図られるものである。 (代替措置等) ・消費者利益の保護を損なわないよう、NPO法人等の業務は受付・送迎に限定し、物件情報の 修正や内見・物件説明等は市と所有者で行う。 ・推奨事業等を円滑に行うため、地域の宅地建物取引業協会と連絡を密にし、契約時には同協 会の指導・助言を仰ぐ。		珠洲市	石川県	国土交通省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0027070	移送ボランティア特区	ボランティアによる自家用無償運送において、道路運送法における登録又は許可を要しない、「無償」扱いとなる範囲を「車両償却費、保険料、迎車・回送の際のガソリン代」まで含めるもの。	平成18年9月29日付け自動車交通局旅客課長名の事務連絡「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」においては、「運送目的、運送主体にかかわらず、自動車の実際の運行に要するガソリン代、道路通行料及び駐車場料金を、サービスの提供を受ける者が支払う場合は、社会通念上、通常は登録等は要しないと解されるが、人件費、車両償却費、保険料等は、運送の有無にかかわらず発生し、又は客観的、一義的に金銭的な価値水準を特定することが困難であるため、これには該当しない(登録又は許可を要する)。」とされている。 (提案理由) ボランティアなどが自家用車を活用して、交通機関の利用が困難な方などを運ぶ場合、「無償」の場合に限って、国による登録などの手続きなしでできるが、「無償」に含まれる範囲が利用者を乗せている間のガソリン代や駐車料などに非常に限定されており、乗せる側の持ち出しが発生している状況にある。また、このことにより、利用者側としても気兼ねなく頼むことができない状況にある。 (実施内容) 「車両償却費、保険料等」については、運送の有無にかかわらず発生し、また客観的、一義的に金銭的な価値水準を特定できないとしても、「運送に要した経費(実費)」として支出されるものであり、明らかに利潤を生まない対価であることから、これらを取受する場合についても「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様」として取り扱うべきである。		佐賀県	佐賀県	国土交通省
0027090	公営住宅福祉利用促進特区(公営住宅の福祉利用を進めるための応募資格の緩和)	公営住宅の本来入居者として、グループホーム、ケアホーム運営法人を位置づけるなどの方法により、運営法人が他の入居希望者と同様に、バリアフリーを考慮して造られた倍率の高い公営住宅にも応募できるようにすること。	現在の公営住宅法第23条では、障害者等の生活の場として運営されるグループホームやケアホームの運営法人は「入居者」として位置づけられていないことから、目的外利用扱いとして事実上人気のない住戸の空きを待つことにより調整するかたちとなり、公営住宅の福祉利用が進まないのが現状である。 打開策として、他の入居者と同様の応募ができるようにすれば、佐賀県の例でいえば、年2回の予備者募集への応募、くじ引きへの参加等が可能となり、公平性の確保ができる。 さらに、世話人や生活支援員などの雇用を創出し、世話人等によるコーディネートの下での知的障害者と団地住民とのふれあいなどによるノーマライゼーションの推進、自治会活動等諸行事への積極参加などによるコミュニティの活性化等が期待できる。入居手続き上も公営住宅の目的外利用許可申請事務が省略でき、通常利用しているシステム入力により処理が可能となるなど、大幅な事務軽減が可能である。 グループホーム等利用者は、公営住宅法第23条第1項第2号の所得制限を満たしているにも関わらず、親族がいないために公営住宅の入居者となることができない。そのため、グループホームやケアホームの運営法人が入居者となる等の方法をとることによって、グループホーム等利用者の入居を可能としたい。		佐賀県	佐賀県	国土交通省
0033010	自然冷媒ヒートポンプ蓄熱システムを設ける建築物における、容積率不計算による低炭素分譲集合住宅の実現	建築基準法第52条第6項「共同住宅の共用の廊下又は階段の用に供する部分」と同様に、自然冷媒ヒートポンプ・蓄熱システムの設置の用に供する部分の床面積は、「容積率に算入しない」ものとする。	(対象区域) 大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・滋賀県・和歌山県 (提案理由) ・分譲集合市場は新築着工戸数の約3割を占める大きな市場。集合住宅では一旦建築されると耐用年数内のエネルギーシステムの変更はほぼ不可能であることから、中長期的に低炭素化が進展する可能性のあるシステムを建設時に導入することが肝要。 ・しかしながら、省CO2対策の柱であるヒートポンプ電化システムの積極導入が推進されている、という状況までには至っていない。理由としては、自然冷媒ヒートポンプ給湯機設置に伴う様々な制約(設置スペース・これに係る追加工事等)が、デベロッパー側の選択を躊躇させる主たる点である。 ・今回対象区域としたエリアに供給される一般電気事業者の電気は非化石電源比率約5割で構成され、全国トップの環境性を有しており、更に中長期的にゼロエミッション電源導入拡大計画により一層の低炭素化が見込まれる。このエネルギーを使ったヒートポンプ電化住宅を建設時に選択しておけば、政府目標に沿って、現状～中長期的とも確実に低炭素化が図られていくことになる。以上のことから、当該区域を先行モデルケースとして規制緩和を要望するもの。		三洋ホームズ株式会社	大阪府	国土交通省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0034010	【首都圏社会資本整備促進特区】 国の出先機関の事務・権限の先行移管	国の出先機関原則廃止に向けた道筋を早期に示すため、国の出先機関の事務を希望する地方に先行移管する制度を創設する。 そのため、関係自治体が連携して事務処理を行うための「協議会」を設置することを要件に、広域的な事務を関係自治体に移管することとする。 また、国と地方の間の人材相互派遣制度を創設する。	地域主権改革推進には国出先機関の事務の大幅な地方移管が不可欠である。県をまたがる広域的な事務を地方に移管するには、関係自治体が広域的に連携することが必要となる。 様々な事務の移管に柔軟かつ迅速に対応できる「協議会」の設置を要件に、国の出先機関の事務の先行移管を受けられる制度を創設すれば、広域連合に加え、地域の選択の幅が広がり、権限移譲を大いに進めやすくなる(例:首都圏の国道16号などの直轄国道)。 また、現行制度では認められていない国と地方の間の人材相互派遣制度が創設されれば、事業の性質や事業量に応じて柔軟な人材活用が可能となる。	【首都圏社会資本整備促進特区】 国の出先機関の事務・権限の先行移管	埼玉県	埼玉県	人事院 総務省 国土交通省 内閣府
0034030	ファミリー・サポート・センターで保護者に代わって行う保育園児等の送迎などの支援活動における道路運送法の適用除外	市町村が設置するファミリー・サポート・センターでは、ボランティアが保護者の依頼を受け、保護者に代わって、保育園の送迎や子どもの預かりなどを行っている。これに対し、道路運送法により自家用自動車を使用した有償運送が禁じられている。 これを緩和し、ファミリー・サポート・センターにおける自家用自動車を使用した保育園児等の送迎などについては、有償であっても、道路運送法に定める有償運送禁止の適用除外とする。	市町村が設置するファミリー・サポート・センターでは、ボランティアが保護者の依頼を受け、保護者に代わっての保育園の送迎や子どもの預かりなどを行っている。これに対し、道路運送法により自家用自動車を使用した有償運送が禁じられている。 このため、ファミリー・サポート・センターにおけるボランティアは、支援活動の際、原則として徒歩か自転車、遠距離の場合は、公共交通機関を使用しているのが実情である。 また、21年度からは、ファミリー・サポート・センターが、病児(体調不良児)預かりや夜間の預かりも扱えるようになった。 このため、時間帯や天候に左右されず、病児も安静な状態で送迎できる自家用車使用のニーズが高まっている。 求める措置が実現することにより、安心して乳幼児などの送迎が可能となり、子育て世代への就労支援につながる。	ファミリー・サポート・センターで保護者に代わって行う保育園児等の送迎などの支援活動における道路運送法の適用除外	埼玉県	埼玉県	国土交通省
0034080	ハイブリッド車等次世代自動車を使用する場合の道路運送車両の保安基準の緩和	道路運送車両は、「道路運送車両の保安基準」で自動車の構造が規定されており、タクシーなどの旅客自動車運送事業用自動車については、ドアの開閉部の高さが決められている。ハイブリッド車については、道路運送車両の保安基準を緩和し、すべてのハイブリッド車が道路運送車両として認められるよう措置する。	道路運送車両は、「道路運送車両の保安基準」で自動車の構造が規定されており、タクシーなどの旅客自動車運送事業用自動車については、ドアの開閉部の高さが決められている。 このため、現在発売されているハイブリッド車の一部車両は、規定外となっている。 すべてのハイブリッド車が道路運送車両として認められるよう、ハイブリッド車については、道路運送車両の保安基準を緩和することにより、旅客運送業等での利用促進を図ることができる。 こうした取組により、温暖化防止対策を一段と進めることができる。	ハイブリッド車等次世代自動車を使用する場合の道路運送車両の保安基準の緩和	埼玉県	埼玉県	国土交通省
0034120	市街化調整区域における土地利用転換に係る農林調整の適用除外	市街化調整区域における土地利用転換を伴う都市計画(都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、区域区分、地区計画)の決定または変更について、農振農用地以外の区域に限り、国土交通大臣と農林水産大臣の法定協議を不要とするとともに、通知に基づく、県と地方農政局の事前調整も不要とする。	農振農用地以外のエリアについて、法定協議や事前調整を撤廃することにより、高速道路インターチェンジ周辺など企業立地のポテンシャルが高いエリアに、大企業や関連する中小企業の立地をスピーディに行うことができる。このことから、雇用創出と地域経済の活性化が図られる。	市街化調整区域における土地利用転換に係る農林調整の適用除外	埼玉県	埼玉県	農林水産省 国土交通省

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府省庁
0035010	独立行政法人科学債の発行	独立行政法人通則法第45条5項の「個別法に特段の定めがある場合を除くほか、長期借入金及び債権発行をすることができない。」という規制の特例を認め、科学債を発行する。	つくば市における独立行政法人(大学を含む)が一体となって、国策研究を行う資金を集めるため、同時に、日本の未来を担うポストドク研究生活安定を図る基金を募るため、独立行政法人が証券会社との連携の下に「科学債」を発行することを可能にする。 政府の成長戦略に決定された、グリーンイノベーションとライフイノベーションの研究をつくば在住の研究所・大学(以下、研究所群という)で総力を挙げて研究するため、独自の資金調達をめざす。「科学債」は、10年据え置き債権で、科学技術の研究成果が得られたときに配当・元本償還する。一種のベンチャーキャピタルの形成であり、先端性・信頼性の最も高い日本の研究所群への投資であり、かつ、政府の成長戦略と第4期科学技術基本計画のリード機関、リードエリアとなるべき研究所群を国に先駆けて動かすものである。かかる研究所群に対し、広く民間、個人、外国などから投資する仕組みを作る。 また、集まった資金の一部を使い、ポストドク保障基金を設立し、ポストドクや若手研究者が、連続してプロジェクトに就く斡旋を行い、その生活がワークシェアリングシステムによって、パーマナント研究者と同等の生涯所得・社会保障が得られるように支援する仕組みをつくる。 日本は、国際経済における地位が次第に低下し、研究部門で後発のアジア諸国にも、追い越されようとしている中で、研究所群は、国の動きを待つのではなく、国の動きに呼応して、すでにある科学インフラを活用して迅速に国策イノベーションを進めなければならない。従来、研究機関の横のつながりと若手の養成にボトルネックを指摘されてきたが、科学債の収益はこの二つの問題の解決を図る資金となり、国策イノベーションの国内最大の担い手として、つくばの研究所群が力を発揮することになる。 国家的な共通課題である新成長戦略(グリーン・イノベーション及びライフ・イノベーション)に係る研究開発に関し、つくばに立地する各研究機関が産官学・国内外で連携して取り組む。	国家戦略つくばオフィス実現プロジェクト	国家戦略つくばオフィス実現委員会	茨城県	総務省 外務省 文部科学省 厚生労働省 農林水産省 経済産業省 国土交通省 環境省 内閣府
0035030	寄付金と反対給付及び利益相反にかかわる規制緩和	・国策研究を目的として寄付が行われた場合 ・複数機関に対して同じ目的で寄付が行われた場合 の双方を満たす場合にのみ、研究開発の目的を限定し、かつ研究開発成果の情報を対価とする寄付行為を可能とする。(反対給付にかかわる規制の緩和) また、寄付金控除の控除対象限度額の引上げあるいは全廃(全額損金算入)を行う。 【具体的内容】 ① 研究開発に関する利益相反ガイドラインの緩和	※提案理由 研究開発力の強化、イノベーション創出のために、研究開発機関におけるオープンイノベーションを阻害する規制の緩和が必要。より具体的には、民間企業からの研究開発機関への投資を促進し、さらに、研究開発機関における利益相反ガイドラインを緩和することで、課題解決型国策研究におけるニーズとシーズの連携を頻度・規模ともに増加させることを目指す。 ※具体的実施内容 寄付を行った側: 1) 寄付金を用いた研究開発の目的を定めることが出来る。(国に対する寄付、あるいは指定寄付金のイメージ) 2) リードタイム1年の間に限り、研究成果にかかわる情報を寄付行為の対価として独占的に得ることが出来る。(反対給付にかかわる規制の緩和) 寄付を受けた側: 研究開発に関する利益相反ガイドラインを大幅に緩和する。(反対給付にかかわる考え方、利益相反ガイドラインを明示するだけでも可。) 寄付行為に対して: 景品表示法を適用しない。 寄付をする側の宣伝効果、将来における販売促進効果などを規制の目的として問わない。	国家戦略つくばオフィス実現プロジェクト	国家戦略つくばオフィス実現委員会	茨城県	外務省 文部科学省 厚生労働省 農林水産省 経済産業省 国土交通省 環境省 内閣府
0036010	自動車運搬用フルトレーラ連結長の規制緩和	現在フルトレーラの連結長は最大19mで規制されている。これを21mまで緩和できるものとする。	この提案では連結全長を緩和することにより、 <u>諸般の安全性を損なうことなく現用主力の車載セミトレーラに比べて平均6台積み⇒8台積みとなり33%の積載台数の増加効率アップが可能となる。</u> 次の点で改善が期待できる。 【提案理由】 1、CO2排出量の低減(40、680トン/年低減) 2、運行回数の低減(25%低減) 3、交通渋滞の緩和 4、ドライバーの補充計画の低減 5、輸送コストの低減 以上、概要を申し述べたが、車両の試案とその安全性等は別紙事業内容書添付。		株式会社 浜名ワークス	静岡県	国土交通省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0039010	カジノゲーム場の開設	日本では公営ギャンブル(競馬・競艇・競輪・オートレース)以外の「賭博」行為は、非合法として刑法により禁止されています。そこで、国策としてカジノ法案の成立を望みます。その理由として観光における国際競争に参画及び勝ち抜き、経済的メリットを活かし、社会に還元することを目的とします。カジノは国家の規制監視と管理下に置くことを前提に合法化する。	国の許認可のもと、千葉県、千葉市が施行者となりカジノ管理組合を設立し、民間の投資及び運営会社を公募します。具体的には、現行の公営ギャンブルと違い、地方公共団体は財政出動ではなく、制度創出により、民間の資金、ノウハウを活用します。千葉市を中心に再開発を図り、既存施設との融和や連携を取ります。また、カジノ政策を立案し、観光振興、雇用、消費などの多様な経済的側面の活性化を図ります。 提案理由 日本におけるカジノ法案の成立を前提に、千葉県千葉市の現状を鑑み、カジノをひとつのコンテンツとした複合型施設の開発と捉えています。千葉市は、京都の役割を果たすとともに首都機能の一翼を担う都市であり、国際情報都市として日々発展を続けています。また、成田空港、羽田空港とのアクセスも容易であり、温暖な気候と肥沃な土地、豊かな緑と水辺など自然環境にも恵まれ、今後の開発を見据えた広大な土地を有しており、この活用法として、カジノ場を誘致いたします。総じて、千葉市におけるカジノ構想は、観光客、ミーティング、コンベンション、展示会、大会など様々な目的で訪れる人々を受け入れ、千葉市、千葉県、そして、日本の発展に有意義になり、外国人観光客の増加、地域雇用の創出を可能とするとともに、収益を有効活用することで、訪れる人々、そこで暮らす人々の安心安全を確保した都市開発ができます。	千葉・アミューズメントプロジェクト	千葉アミューズメント誘致プロジェクトチーム	千葉県	警察庁 法務省 国土交通省
0041010	成長戦略拠点特区制度の創設	従来の都市再生緊急整備地域の中から、特に、これからの都市戦略上重要となる地区を「成長戦略拠点特区」に位置づけ、これからの日本を牽引する戦略拠点の形成をめざし、都市計画や構造改革特区制度などによる規制緩和に加え、国税の減免など総合的な優遇措置を実施する。 【具体的内容】 ① 租税措置特区の創設	従来の都市再生緊急整備地域の中から、エリアを限定し、次の3つの措置を柱とする総合的な特区制度を創設する。 ①法人税など国税・地方税の減免などを行う「租税措置特区」 ②日本政策投資銀行の活用による資金調達や無利子・低利子貸し付けを行う「金融支援特区」 ③都市計画法や構造改革特区に基づく規制緩和を行う「規制緩和特区」 (提案理由) 成長著しい南・東アジア地域等との国際的な都市間競争のなか、日本を支える大都市の活力を増進するため、都市戦略上重要となる地区において、アジア諸国で既に実施されている特区制度を実現する必要があるため。	成長戦略拠点特区	大阪市	大阪府	総務省 財務省 国土交通省
0041011	成長戦略拠点特区制度の創設	従来の都市再生緊急整備地域の中から、特に、これからの都市戦略上重要となる地区を「成長戦略拠点特区」に位置づけ、これからの日本を牽引する戦略拠点の形成をめざし、都市計画や構造改革特区制度などによる規制緩和に加え、国税の減免など総合的な優遇措置を実施する。 【具体的内容】 ② 金融支援特区の創設	従来の都市再生緊急整備地域の中から、エリアを限定し、次の3つの措置を柱とする総合的な特区制度を創設する。 ①法人税など国税・地方税の減免などを行う「租税措置特区」 ②日本政策投資銀行の活用による資金調達や無利子・低利子貸し付けを行う「金融支援特区」 ③都市計画法や構造改革特区に基づく規制緩和を行う「規制緩和特区」 (提案理由) 成長著しい南・東アジア地域等との国際的な都市間競争のなか、日本を支える大都市の活力を増進するため、都市戦略上重要となる地区において、アジア諸国で既に実施されている特区制度を実現する必要があるため。	成長戦略拠点特区	大阪市	大阪府	財務省 国土交通省 内閣府
0041012	成長戦略拠点特区制度の創設	従来の都市再生緊急整備地域の中から、特に、これからの都市戦略上重要となる地区を「成長戦略拠点特区」に位置づけ、これからの日本を牽引する戦略拠点の形成をめざし、都市計画や構造改革特区制度などによる規制緩和に加え、国税の減免など総合的な優遇措置を実施する。 【具体的内容】 ③ 規制緩和特区の創設	従来の都市再生緊急整備地域の中から、エリアを限定し、次の3つの措置を柱とする総合的な特区制度を創設する。 ①法人税など国税・地方税の減免などを行う「租税措置特区」 ②日本政策投資銀行の活用による資金調達や無利子・低利子貸し付けを行う「金融支援特区」 ③都市計画法や構造改革特区に基づく規制緩和を行う「規制緩和特区」 (提案理由) 成長著しい南・東アジア地域等との国際的な都市間競争のなか、日本を支える大都市の活力を増進するため、都市戦略上重要となる地区において、アジア諸国で既に実施されている特区制度を実現する必要があるため。	成長戦略拠点特区	大阪市	大阪府	国土交通省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0041020	ユビキタス環境の促進 (公共空間における、電子タグ・センサー等の設置許可に関する条文を明確化)	位置情報等を記録した電子タグや、センサー類、これらで構成される複合素子を、公共空間内に設置する場合における、道路法上での明確化を図りたい。	ユビキタス社会の実現に向けては、u-Japan政策をはじめ、具体的な実証公募であるユビキタス特区など、総務省を中心に、積極的な展開が図られている。ユビキタスなまちづくりを進めるにあたり、位置情報は重要な要素である。しかし、大都市においては、地下空間を含め、狭窄した箇所が多くあることから、精度の高い位置情報の取得は困難である。そこで、位置情報を記録した電子タグを公共空間に設置することで、精度の高いサービスが実現できると共に、高い経済効果が期待できる。 このことにより、多くの民間サービスの出現が期待できることに加え、高度なバリアフリー情報も提供できることから、より暮らしやすく、人にやさしい、魅力あるまちづくりができる。 (提案理由) 大都市における路上ロボット走行や、道路段差の事前予告情報など、詳細な位置情報が必要とされるサービスは、実証実験の域を出していないのが現状である。より精度の高い位置情報の取得が可能となれば、様々な位置情報関連サービスの出現が期待できるとともに、高度なバリアフリー情報提供が実現できる。 代替措置 道路工事等で電子タグが撤去され、復旧されないことも十分予想されるため、地下埋設物と同様な管理が必要となる。	成長戦略拠点特区	大阪市	大阪府	国土交通省
0041030	移動支援ロボットの公道(歩道および車道)上における実証実験等の実施	一定の要件を満たす搭乗型の移動支援ロボットについて、電動アシスト自転車など同様の軽車両として、スムーズな移動が可能となるよう車道内の走行について実証実験できるよう求めたい。	搭乗型の移動支援ロボット(パーソナルモビリティ等)は、自動車又は原動機付き自転車の道路運送車両となり、運転には公安委員会による免許が必要であり、歩道を通行することもできない。歩道内の通行については、特区対応の方針(第16次提案、つくば市)が示されているが、車道内の通行に関しては依然認められていない。 (提案理由) 移動支援ロボットを、電動アシスト自転車など同様の軽車両とみなすことで、歩車道間を機動的に動くことが可能になり、メール配達など都市内で多頻度の走行・停車を繰り返す業務での活用が期待される。	成長戦略拠点特区	大阪市	大阪府	警察庁 国土交通省
0043040	急速充電設備の特別償却制度等の創設	一般利用者用のEV充電設備に係る設置費について、特別償却制度又は税額控除制度を創設する。また、低公害車の燃料供給設備(電気充電施設)に係る特例措置(現行固定資産税2/3)の拡充、及び、特例措置に係る固定資産税の減免に対する地方財政措置を求める。 【具体的内容】 ① 法人税の特別償却制度又は税額控除制度	①現状 現在のEVの走行距離は、市販車で80km程度であり、一回の充電での長距離利用は、困難な状況。こうした中で、EVの普及を図るためには、急速充電設備の設置箇所を増やすことが不可欠だが、公共のみの設置には限界があり、利便性等で不十分。一方で、民間事業者による設置も進んでいない。 ②問題点 急速充電設備の設置コストが高く(約500万~1千万円)、現在のEVの台数では、集客や課金による投資資金の回収も困難。そのため、民間事業者による設置が進まない。 ③解決策 民間事業者が急速充電設備を設置した場合、イニシャル・コストに対する特別償却制度等の創設や設置後の固定資産税の免除(現行は2/3)など税制上の優遇措置を実施し、その負担を軽減する。なお、固定資産税の減免による地元市町村の税収減に対しては、国による財政支援を講じられたい。 ④効果 民間事業者による急速充電設備の設置で、EVでも安心して走ることが出来る環境が整備できる。そのことで、都市部でのEVの普及とガソリン車両数の低減化、都市モビリティの低炭素化が図られる。	EV等の導入や開発促進による関連産業の育成	大阪府	大阪府	総務省 財務省 経済産業省 国土交通省 環境省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0043041	急速充電設備の特別償却制度等の創設	<p>一般利用者用のEV充電設備に係る設置費について、特別償却制度又は税額控除制度を創設する。また、低公害車の燃料供給設備(電気充電施設)に係る特例措置(現行固定資産税2/3)の拡充、及び、特例措置に係る固定資産税の減免に対する地方財政措置を求める。</p> <p>【具体的内容】 ② 固定資産税の免除及びこれに伴う市町村の税収減に対する財政支援</p>	<p>①現状 現在のEVの走行距離は、市販車で80km程度であり、一回の充電での長距離利用は、困難な状況。こうした中で、EVの普及を図るためには、急速充電設備の設置箇所を増やすことが不可欠だが、公共のみの設置には限界があり、利便性等で不十分。一方で、民間事業者による設置も進んでいない。</p> <p>②問題点 急速充電設備の設置コストが高く(約500万～1千万円)、現在のEVの台数では、集客や課金による投資資金の回収も困難。そのため、民間事業者による設置が進まない。</p> <p>③解決策 民間事業者が急速充電設備を設置した場合、イニシャル・コストに対する特別償却制度等の創設や設置後の固定資産税の免除(現行は2/3)など税制上の優遇措置を実施し、その負担を軽減する。なお、固定資産税の減免による地元市町村の税収減に対しては、国による財政支援を講じられたい。</p> <p>④効果 民間事業者による急速充電設備の設置で、EVでも安心して走ることが出来る環境が整備できる。そのことで、都市部でのEVの普及とガソリン車両数の低減化、都市モビリティの低炭素化が図られる。</p>	EV等の導入や開発促進による関連産業の育成	大阪府	大阪府	総務省 経済産業省 国土交通省 環境省
0043050	電気(EV)ミニカーの乗車人員の規制の緩和と型式指定手続きの簡素化	EV車の普及促進、EV産業振興の観点から、2人乗り規制の緩和及び型式指定手続きの簡素化を求める。	<p>①現状 出力が0.6KW以下のEV(ミニカー)は、小回りが利き、価格が低廉で多様な用途が考えられるが、型式指定手続き等が簡便な反面、1人乗りに限定されている。また、2人乗り可能なEVは、軽自動車扱いとなり、軽普通自動車並みに走行試験や部材の評価やデータ作成等、膨大な作業を伴うため型式指定手続き等が複雑。</p> <p>②問題点 0.6KW以下の2人乗りのミニカーは、2人乗りに緩和されればタウンユースとしての普及が見込まれるなど、さらなる用途が期待されるが、公道の走行が認められていない。また、0.6KW超1KW以下のEVは、上記に示したように型式指定手続きが複雑なことから、既存の自動車メーカー以外の新規参入は極めて困難。このため、小型EVの普及が進まず、ビジネス化も進まない状況にある。</p> <p>③解決策 車道にEV専用レーンを設置した場合や特定エリア内に限定した上で、0.6KW以下のEV「ミニカー」の2人乗り仕様の公道走行を認めた上で、0.6KW超1KW以下のEVについても、0.6KW以下と同様に型式指定手続きを簡素化する。</p> <p>④効果 タウンユースのみならず、要介助者の移動手段などEVの用途拡大が可能となる。これにより、都市モビリティの低炭素化に加え、自動車メーカー以外の中小企業等の参入が促進される。また、国内市場はもとより規制の比較的緩い他国への輸出など産業振興にもつながる。</p>	EV等の導入や開発促進による関連産業の育成	大阪府	大阪府	警察庁 国土交通省
0043060	電気自動車(EV)カーシェアリング専用の駐車スペースの確保	EVカーシェアリングに限定し、駅前など特定の路上をカーシェア拠点(乗り捨て・貸し出し場所)として長時間駐車することが可能となるよう、車庫法、道路法の規制緩和を求める。また、特定の路上に限定した上で、カーシェアリングを行うEVに対して駐車・駐停車禁止除外や道路占有をを求める。	<p>①現状 都市部でのカーシェア(特にEVのカーシェアは、短距離用途が多い都市部でのモビリティに最適)には、借り入れ・乗り捨ての拠点数の確保が重要だが、駐車場の確保が困難なことから、事業化と普及を妨げている。</p> <p>②問題点 土地の確保が難しい都市部(特に繁華街や駅前)において、路上は、カーシェア拠点として最適であるが、現行法では、道路上で長時間の駐車ができないため、こうした活用ができない。</p> <p>③解決策 EVを利用したカーシェアリングを行う事業者に限り、駅前など特定の路上を利用することができるよう車庫法、道路法の規制緩和を求める。また、特定の路上に限定した上で、カーシェアリングを行うEVに対して駐車・駐停車禁止除外に追加する。(駅前や繁華街などカーシェアのニーズが高い場所の路上駐車場を、借り入れ・乗り捨ての「ちょい乗り」拠点(乗り捨て・貸し出し場所)として共用する。)</p> <p>④効果 EVの普及とガソリン車両を含めたトータル車両数の低減化、都市モビリティの低炭素化を図る。</p>	EV等の導入や開発促進による関連産業の育成	大阪府	大阪府	警察庁 国土交通省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0043100	航空機燃料税の減免	現行法で規定されている国内線の航空機の給油に課せられる航空機燃料税について、一定の要件を満たしている場合には、減免する。	<p>①現状 関西国際空港の国内線は、本邦航空会社の路線整理の影響から、旅客便の就航都市、便数はピーク時(1996年9月)33都市・83便/日から2010年2月時点で7都市・37便/日にまで減少し、国内各地と国外各地を結ぶ内際乗継機能が低下している。</p> <p>②問題点 現行の航空機燃料税法では、各航空会社は国内線に供する航空機に積み込んだ航空機燃料について航空機燃料税(26,000円/kl)が課せられており、航空会社にとって大きな負担となっている。</p> <p>なお、航空機燃料税は、13分の11が空港整備特別会計の財源に充てられ、残り13分の2は、航空機燃料譲与税として、空港関係地方公共団体に交付され、騒音対策等の空港対策に充てられている。</p> <p>③解決策 関西国際空港で国内線を就航している航空会社の運航コストを引き下げ、国内線就航を促進するために、航空機が関西国際空港で燃料を積み込む場合に限り、航空機燃料税の優遇措置を行うことにより、航空会社の運航コストを軽減する。具体的には、航空機燃料税のうち、空港整備特別会計に繰り入れられる部分(13分の11)を免除する。なお、空港周辺整備に充たされている部分(13分の2)については、引き続き空港周辺整備が推進されるよう免除しないものとする。</p> <p>④効果 これにより、関西国際空港の周辺整備を後退させることなく、国内航空会社の運航コストの軽減を可能にすることで、同空港の国内線就航を促進につなげ、関西国際空港の内際乗継機能の強化を図り、同空港のハブ化を促進する。</p>	関空の高コスト構造の改善とエアライン拡充による機能強化	大阪府	大阪府	財務省 国土交通省
0043110	関西国際空港の固定資産税等免除とそれに代わる地元市町への財政措置	現行法で規定されている関西国際空港会社の空港用地及び施設に係る地方税である固定資産税、都市計画税について全額免除するとともに、地元市町税収消失分について国による財政措置を実施する。	<p>①現状 関西国際空港は、本来、国の責任により整備されるべき国際拠点空港を、株式会社方式により建設した結果、空港会社に1兆1千億円にもぼる有利子負債を抱えさせ、硬直した経営を強いることとなっている。このことが着陸料をはじめとした空港利用にかかる高コスト構造を生じさせ航空ネットワークの充実を妨げる要因となっている。</p> <p>②問題点 関西国際空港の就航促進、集客促進を図るためには、空港利用料金の引き下げなどを可能とするよう、関西国際空港株式会社の固定経費の軽減を図り経営自由度を高める必要があるが、同社の経営努力では削減できない固定資産税等の税負担が、同社の営業費用(約800億円)の約1割を占めており空港経営の重荷となっている。</p> <p>③解決策 空港用地及び施設に課せられる固定資産税及び都市計画税を全額免除することで、関西国際空港株式会社の固定費用を軽減する。併せて同社からの税収が消失する地元2市1町(泉佐野市、泉南市、田尻町)に対しては、国による交付金等の財政措置を講じる。</p> <p>④効果 これにより、関西国際空港株式会社の固定費用が軽減され、同社の経営自由度を高めることが可能となる。その結果、空港利用コストの低減化を促進し、関西国際空港の国際競争力を高めることにより、同空港のハブ化を促進する。</p>	関空の高コスト構造の改善とエアライン拡充による機能強化	大阪府	大阪府	総務省 国土交通省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0043120	カポタージュ規制の緩和	現行法で規定されている外国航空会社の国内線運航(カポタージュ)規制について、一定の要件を満たしている場合には、運航可能とする。	①現状 関西国際空港の国内線は、本邦航空会社の路線整理の影響から、旅客便の就航都市、便数はピーク時(1996年9月)33都市・83便/日から2010年2月時点で7都市・37便/日にまで減少し、国内各地と国外各地を結ぶ内際乗継機能が低下している。 ②問題点 このような中、現行の航空法等では、国内空港間で旅客、貨物を輸送する場合には、外国籍の航空機の使用が認められておらず、日本国籍の取得もできないため、国内線の維持・拡大は本邦航空会社に頼らざるを得ない。 ③解決策 原則、本邦航空会社のみに認められている国内線運航について、関西国際空港を起点、終点とする場合に限り外国籍の航空機の使用を認めることにより、同空港の国内線の充実を図る。 ④効果 外国航空会社に関西国際空港における国内線運航を可能とすることで、日本国内での運航に関心を示している外国航空会社の国内線就航につなげ、関西国際空港の内際乗継機能の強化を図り、同空港のハブ化を促進する。	関空の高コスト構造の改善とエアライン拡充による機能強化	大阪府 大阪府	大阪府	国土交通省
0043130	民間活力を導入した港湾の一体運営	大阪港、神戸港の両埠頭公社は、平成23年に株式会社化を予定しており、民営化後の両埠頭株式会社は阪神港のコンテナ貨物の大部分を取り扱うことになり、関西経済の国際競争力強化にさらに重要な役割を担う。民営化にあたっては、経営の機動力を高めるために港湾管理者による株式の保有義務の緩和や、都市計画税・固定資産税について全額免除措置を講じることを求める。	①現状 平成22年度の税制改正において、スーパー中核港湾における指定会社等(公社の民営化会社)が国の補助又は無利子貸付を受けて平成24年3月末までに取得するコンテナ埠頭に係る固定資産税・都市計画税の課税標準が取得後10年間は1/2に軽減する制度が創設された。 大阪港、神戸港の両埠頭公社は、平成23年に株式会社化を予定しており、将来的な港湾の一体運営を視野に入れながら、経営統合についても検討に入っている。 ②問題点 港湾経営については、民間が積極的に参入しにくい法体系となっており、更に民営化後の埠頭株式会社の財産(コンテナ埠頭)に対する都市計画税・固定資産税の課税は、港湾利用料金に転嫁され、「利用者への貸付料金低減」を阻害する一因となる。 ③解決策 1、港湾経営主体である埠頭株式会社による機動的な港湾経営を実現するため、港湾管理者による株式の保有義務を外資規制を付した上で緩和する。 2、埠頭株式会社に係る都市計画税・固定資産税のさらなる全額免除を講じること。 ④効果 民営化会社がそのノウハウを最大限に活かし、アジア主要港と伍する港湾サービスが提供できることが期待される。	効率的な港湾経営と集荷機能の強化による阪神港の競争力の強化	大阪府	大阪府	総務省 国土交通省
0043140	内航フィーダーの強化	内航フィーダー船の使用する燃料油について石油石炭税を免除する特例措置と内航海運暫定措置事業の納付金制度の廃止を求める。	①現状 わが国港湾はアジア主要港の台頭により、相対的にその地位が低下している。これまで日本発着の国際海上コンテナ貨物は国内主要港を経て、直接欧米との基幹航路により輸出入されていたが、近年、釜山港等が日本国内の地方港発着貨物を集め、釜山港経由で基幹航路により輸送される、いわゆる海外トランシップ化が進展している。また、基幹航路は輸送能力・輸送効率向上のため、急激な船舶の大型化と寄港地集約の動きが進む中、アジア主要港の基幹航路寄港便数は増加する一方、わが国港湾への寄港便数は減少している。 現在、政府はさらなる選択と集中の方針のもと、国際コンテナ戦略港湾を1~2港選定することとしており、西日本においては阪神港がその役割を担うために、瀬戸内海諸港から海外トランシップされている貨物を取り戻し、欧米との基幹航路を維持・確保することが重要である。 ②問題点 海外トランシップ化が進展する一因として、外航フィーダー船との価格競争が挙げられる。船舶燃料のC重油は、外航フィーダー船は免税油を使用しているが、国内の内航フィーダー船には石油石炭税が課税されている。また、内航船のみ新たな船舶の建造に、納付金が必要であり、これらによって内航フィーダーのコスト面での競争条件が劣っている。 ③解決策 内航フィーダー船の使用する燃料油に対し、石油石炭税を免除する特例措置を講じる。更に、暫定措置事業の納付金制度を廃止する。 ④効果 外航フィーダー船とのコストの均一化が図られ、阪神港への集荷力アップに寄与するものと期待される。	効率的な港湾経営と集荷機能の強化による阪神港の競争力の強化	大阪府	大阪府	財務省 国土交通省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0043150	インランド・デポ(内陸保税蔵置場)の整備支援	阪神港利用に特化し、施設整備・運営を行うインランドデポ事業者に対する整備費用の無利子貸付、施設の固定資産税等の減免措置を講じることがを定める。	①現状 わが国港湾はアジア主要港の台頭により、相対的にその地位が低下している。これまで日本発着の国際海上コンテナ貨物は国内主要港を経て、直接欧米との基幹航路により輸出入されていたが、近年、釜山港等が日本国内の地方港発着貨物を集め、釜山港経由で基幹航路により輸送される、いわゆる海外トランシップ化が進展している。また、基幹航路は輸送能力・輸送効率向上のため、急激な船舶の大型化と寄港地集約の動きが進む中、アジア主要港の基幹航路寄港便数は増加する一方、わが国港湾への寄港便数は減少している。 現在、政府はさらなる選択と集中の方針のもと、国際コンテナ戦略港湾を1～2港選定することとしており、西日本においては阪神港がその役割を担うために、背後圏の国内貨物の集約機能を高めることが不可欠である。 ②問題点 高速道路網を活かし中部、北陸、中国方面でインランドデポを活用した集荷が有効であるが、その整備には、高速道路ICへのアクセスの良い広大な用地を必要とするため、整備運営する事業者の財政負担が大きいことが阻害要因の1つと考えられる。 ③解決策 インランドデポ整備運営事業者に対する無利子貸付制度の導入、固定資産税等の減免措置を講じる。 ④効果 内陸物流拠点整備を促し、輸送コストの削減とともに阪神港への国内貨物の集荷が期待される。	効率的な港湾経営と集荷機能の強化による阪神港の競争力の強化	大阪府	大阪府	総務省 国土交通省
0043170	大阪版FTZ(自由貿易地域)の創設	物流関連企業に係る法人税、固定資産税等の軽減措置の創設 【具体的内容】 ① 法人税等の実効税率の引下げ	①現状 わが国では、アジア諸国のように物流施策と産業施策が一体的に展開されておらず、企業誘致に対する税の優遇措置も十分ではない。また、保税管理も厳格であり、関税に対する特例措置も沖縄に限定されているなど、広大な後背圏を有するわが国を代表する国際空港や国際港湾と製造業や物流関連企業との相乗効果を促すための総合的な施策が十分でない。 ②問題点 近年、経済のグローバル化やアジア諸国の経済発展により、わが国の国際物流・国際港湾の国際競争力が相対的に低下している。この結果、アジア諸国の港を経由して欧米へ輸出されるなど、トータルコストの削減、リードタイムの短縮、輸送品質の確保等、わが国荷主のニーズに十分応えることができず、物流効率、産業競争力の低下が問題となっている。 ③解決策 関西国際空港内や阪神港など、国際インフラ周辺の特定の地域にFTZ(自由貿易地域)を創設し、新規に立地する物流関連企業に対して ・法人税等の実効税率の大幅な引き下げ。 ・固定資産税等についても5年間減免。 ・不均一課税等に伴う交付税措置を実施。 など、国策として場所、業種に応じた大胆で強力なインセンティブを与える。 ④効果 国際物流拠点(空港・港湾)と製造・物流関連産業の一体的運用を進め、国内有数の貿易拠点として集積のメリットを発揮でき、わが国の競争力の強化を図る。	大阪版FTZ(自由貿易地域)の創設と国際物流拠点(空港・港湾)の一体運営による貿易促進	大阪府・関西国際空港(株)	大阪府	総務省 財務省 国土交通省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0043171	大阪版FTZ(自由貿易地域)の創設	物流関連企業に係る法人税、固定資産税等の軽減措置の創設 【具体的内容】 ② 固定資産税等の免除	①現状 わが国では、アジア諸国のように物流施策と産業施策が一体的に展開されておらず、企業誘致に対する税の優遇措置も十分ではない。また、保税管理も厳格であり、関税に対する特例措置も沖繩に限定されているなど、広大な後背圏を有するわが国を代表する国際空港や国際港湾と製造業や物流関連企業との相乗効果を促すための総合的な施策が十分でない。 ②問題点 近年、経済のグローバル化やアジア諸国の経済発展により、わが国の国際物流・国際港湾の国際競争力が相対的に低下している。この結果、アジア諸国の港を経由して欧米へ輸出されるなど、トータルコストの削減、リードタイムの短縮、輸送品質の確保等、わが国荷主のニーズに十分応えることができず、物流効率、産業競争力の低下が問題となっている。 ③解決策 関西国際空港内や阪神港など、国際インフラ周辺の特定の地域にFTZ(自由貿易地域)を創設し、新規に立地する物流関連企業に対して ・法人税等の実効税率の大幅な引き下げ。 ・固定資産税等についても5年間減免。 ・不均一課税等に伴う交付税措置を実施。 など、国策として場所、業種に応じた大胆で強力なインセンティブを与える。 ④効果 国際物流拠点(空港・港湾)と製造・物流関連産業の一体的運用を進め、国内有数の貿易拠点として集積のメリットを発揮でき、わが国の競争力の強化を図る。	大阪版FTZ(自由貿易地域)の創設と国際物流拠点(空港・港湾)の一体運営による貿易促進	大阪府・関西国際空港株	大阪府	総務省 国土交通省
0043172	大阪版FTZ(自由貿易地域)の創設	物流関連企業に係る法人税、固定資産税等の軽減措置の創設 【具体的内容】 ③ 不均一課税等に伴う交付税措置	①現状 わが国では、アジア諸国のように物流施策と産業施策が一体的に展開されておらず、企業誘致に対する税の優遇措置も十分ではない。また、保税管理も厳格であり、関税に対する特例措置も沖繩に限定されているなど、広大な後背圏を有するわが国を代表する国際空港や国際港湾と製造業や物流関連企業との相乗効果を促すための総合的な施策が十分でない。 ②問題点 近年、経済のグローバル化やアジア諸国の経済発展により、わが国の国際物流・国際港湾の国際競争力が相対的に低下している。この結果、アジア諸国の港を経由して欧米へ輸出されるなど、トータルコストの削減、リードタイムの短縮、輸送品質の確保等、わが国荷主のニーズに十分応えることができず、物流効率、産業競争力の低下が問題となっている。 ③解決策 関西国際空港内や阪神港など、国際インフラ周辺の特定の地域にFTZ(自由貿易地区)を創設し、新規に立地する物流関連企業に対して ・法人税等の実効税率の大幅な引き下げ。 ・固定資産税等についても5年間減免。 ・不均一課税等に伴う交付税措置を実施。 など、国策として場所、業種に応じた大胆で強力なインセンティブを与える。 ④効果 国際物流拠点(空港・港湾)と製造・物流関連産業の一体的運用を進め、国内有数の貿易拠点として集積のメリットを発揮でき、わが国の競争力の強化を図る。	大阪版FTZ(自由貿易地域)の創設と国際物流拠点(空港・港湾)の一体運営による貿易促進	大阪府・関西国際空港株	大阪府	総務省 国土交通省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0043190	都市圏高速道路管理経営主体 (ハイウェイ・オーソリティ)構想の 実現	「都市圏高速道路管理経営主体」を設置し、都市圏高速道路を譲り受け、地域自らが料金体系を設定し、生み出される料金収入により戦略的に高速道路を整備(ミッシングリンクの解消)することを可能とする。	①現状 関西都市圏においては、複数の事業主体(NEXCO、阪神高速、地方道路公社)がそれぞれに料金設定、複数の料金体系(距離料金・均一料金・区間料金)が混在しており、乗り継ぎに伴う割高感、複雑でわかりにくい料金体系になっている。 また、淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線など、「高速道路の未接続区間」が存在し、道路ネットワークが有効に機能していない。 ②問題点 ・高速道路の位置づけによって、建設・管理する者が異なる。 ・有料道路事業者(高速道路会社・地方道路公社)・路線網ごとに、通行料金を徴収し、運営費・建設債務返済に充当。 ・全国道路網に属する高速道路の料金収入は、全国の高速道路建設債務の返済に充当。 ・ミッシングリンク解消については、財源や事業主体が決まらず、遅々として具体化が進まない。 ③実施内容 「都市圏高速道路管理経営主体」を立ち上げ、都市圏高速道路ネットワーク(NEXCO、阪神高速、地方道路公社の都市圏部)を引き継ぎ、地域が、利用者の視点に立った独自の料金体系を設定し、生み出される料金収入により戦略的に高速道路を整備(淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線などのミッシングリンクの解消)を行う。経営主体は、地域による「ガバナンス」と「マネジメント」のもとで、料金徴収や整備の決定・実施の責任を担う。この構想を実現するための法整備を行う。 ④効果 地域自らが利用者の視点に立った料金を設定することにより、道路輸送のコスト削減・円滑化を図るとともに、喫緊の課題となっているミッシングリンクを解消し、国際物流機能の強化が図られる。	都市圏高速道路の 管理運営主体の 一元化とネット ワーク完成による 物流の円滑化	大阪府	大阪府	国土交通省
0043200	民間主導による緑化促進のため 税の軽減を行う「都市公開緑地制 度」を創設	緑が不足した市街地における良好な都市環境形成のため、既存制度を拡充し、公開された緑地にかかる固定資産税の軽減を行う制度の創設	①②現状・問題点 緑化施設にかかる固定資産税の軽減制度があるが、2001年の制度開始後、全国で24件、府内は1件のみ。問題点としては以下があげられる。 1. 建築主へのメリット少(年間の管理費が大きく、軽減が不十分) 2. 建蔽率の高い都市部では敷地面積の20%以上の緑化率というハードルが高い 3. PR不足、認定主体である市町村へのメリットが少ない ③解決策 都市緑地法に基づく上記制度の拡充を行い、同法に基づく「緑化重点地区」及び府等が指定する区域内に限り、公開される緑地を設置する場合、その土地の固定資産税を軽減。 1. 税軽減の拡大 ・特例措置期限の廃止 ・緑化施設だけでなく公開された土地にかかる固定資産税も軽減の対象 2. 緑化率要件の引き下げ ・公開を要件に緑化率要件を引き下げ 3. 固定資産税の軽減に対する地方交付税措置を行う ・地価の高い大都市圏においては固定資産税軽減による市の負担が大きいため、本制度を地方交付税措置の対象に加える。 ④効果 民間主導による公開緑地の創出を促進することで、植栽地の限られた都市部において効果的に府民に実感のあるみどりが創出される。	グリーン・イノベ ーション	大阪府	大阪府	総務省 国土交通省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0043210	都市住民の参加による都市農地 (生産緑地)の利用促進	相続税納税猶予制度の適用範囲を生産緑地での市民農園利用へ拡大する。	①現状(現行制度等) ・農空間は、食料生産だけでなく、良好な都市環境の創造、防災、健康・レクリエーションなど、多様な公益的機能を有しており、都市の貴重な財産であるが、農業者の高齢化や担い手不足が深刻化するなど、農空間を取り巻く状況は厳しさを増している。 ・こうした中、府内の市街化区域内の貴重な緑地空間でもある生産緑地については、市民農園として利用したいという都市住民のニーズが高まっている。 ・一方、高齢化や担い手不足等により貸し付けを希望する農業者もいるにもかかわらず、賃借が進まない。 ・このことから、都市住民への市民農園利用を促進することで、農空間の多様な公益的機能を維持・発揮させ、都市部の生活環境の向上を図る必要がある。 ②問題点(阻害要因) ・生産緑地を貸し付けた場合、相続税納税猶予制度が適用されない。(適用されている場合、遡及して納税が必要) ※約3割の生産緑地が、既に相続税納税猶予制度の適用を受けている。 ③解決策(実施内容) ・相続税納税猶予制度の適用範囲を生産緑地の市民農園利用へ拡大 ④効果 ・身近に農に親しみたいという多くの都市住民のニーズに応えるとともに、市街化区域の貴重な緑地空間でもある農空間の保全・確保が図られる。	グリーン・イノベーション	大阪府 大阪市	大阪府	財務省 国土交通省
0043220	開発許可により整備される公園緑地の集約化	開発公園について開発区域外で確保できるよう施行令の条件を緩和する	①現状 都市計画法33条により、3,000㎡以上の開発は開発面積の3%以上の公園緑地を確保することが義務付けられている ②問題点 小規模な公園緑地は整備効果が低く、その維持管理が自治体等の負担となっている ③解決策 下記条件のとおり開発区域外で確保できるよう施行令の条件を緩和 ・開発公園の一部又は全部を公共施設管理者が指定する区域で確保することができる ・その場合、区域外に確保する開発公園の面積は、開発区域内に確保する場合に必要な事業費と等価となる規模とする ・公共施設管理者との協議により、開発と同時期に整備される公園緑地の整備に対する条件付寄付とすることも可とする ④効果 「みどりの風を感じる大都市」を実現するためには、府民が実感できる良好なみどりを創出する必要があるが、ランダムに発生する開発に伴う緑地は、位置、規模とも「府民実感につながる良好なみどり」と言えない場合があり、それらを、より効果的な「みどり」の創出に活用することで、価値が向上する	グリーン・イノベーション	大阪府	大阪府	国土交通省
0043230	都市緑化等の総合的な支援制度の構築	都市環境改善に対する自治体の幅広い分野の事業に対して、一定条件の下で国費を一括して交付対象とする制度の創設	①現状 都市緑化等都市環境の改善に向け、公共事業、民間補助等様々な事業が講じられている ②問題点 都市環境改善は、対策の必要なエリアにおいて、公共、民間が一体となったきめ細かく重点的な事業が必要だが、一体的な事業が行いにくく効果的な都市環境改善につながりにくい ③解決策 都市環境改善に対する自治体の公共・民間を問わず幅広い分野の事業に対して、一定条件の下で国費を一括して交付対象とする制度を創設する 下記の条件例のとおり府が定める重点区域に対して行う、都市環境改善に資する公共事業や民間への助成事業に対する交付金制度の創設等 <条件例> ・都市緑地法の緑化重点地区内 ・対象事業:府が定める重点地区内における、公共事業(道路、河川、公共施設等の緑化や公園等の整備、遮熱性舗装や透水性舗装等ヒートアイランド対策事業)と民有地事業(建築敷地内緑化、屋上緑化、壁面緑化等)及び都市環境向上を図る計画策定等 ④効果 きめ細かく重点的な事業実施が可能となり、効果的な都市環境改善とわかりやすい府民実感につながる	グリーン・イノベーション	大阪府	大阪府	国土交通省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0043250	建物の建替え等の促進と最先端の低炭素技術の導入によるCO2排出削減	低炭素まちづくりを促進する特区を設定した上で、同区内のエネルギー効率の悪い既存建築物に対し、建替え等の実施を自治体が勧告する制度を構築する。	<p>①②現状・問題点 2020年度の温室効果ガス排出量を1990年度比で25%削減するという目標達成に向けては、エネルギー効率の悪いビル、住宅等の建替えや改修による低炭素化が必要であり、その促進のためには資金面のインセンティブが必要である。 また、最先端の低炭素化技術は高コストであり、初期市場の創出によるコスト削減が必要である。</p> <p>さらには、公共交通機関の結節点を拠点にした低炭素化のまちづくりの促進が必要である。</p> <p>③解決策 特定地区における低エネルギー効率の建築物への建替え勧告制度の創設 建替え実施者への資金支援、税優遇措置【低炭素化技術(断熱化、壁面太陽光発電等の新エネ・省エネ技術等)のレベルに応じて財政上・税制上の支援を行い、自治体には交付税措置を実施】</p> <p>④効果 こういった要素を併せ持った制度を創設することにより、低炭素のまちづくりを加速させることが可能となる。</p>	低CO2技術普及 拡大による低炭素 社会の実現	大阪府	大阪府	総務省 財務省 国土交通省 環境省
0043260	都市計画権限の改革	広域的な都市計画は広域自治体の権限に、地域に密着した都市計画は基礎的自治体の権限に明確に区分	<p>①現状 ・地域地区や市街地開発事業等の都市計画決定権限は、種類や面積・規模の大小で画一的に都道府県・政令市・市町村に割り振られている。 ・政令市は、広域自治体である都道府県並みの都市計画決定権限が与えられる。</p> <p>②問題点 ・市街地開発事業等の都市計画決定権限は、目的、機能を考慮して割り振りされていないため、必ずしも適切な主体に一元化されるとは限らず、広域自治体と基礎的自治体に権限が分散し、迅速な意思決定が困難となる場合がある。(用途地域は都道府県決定、高度利用地区は市町村決定になる場合など。) ・政令市が都市計画決定する場合、広域自治体である都道府県は法的には全く関与できない。</p> <p>③対応策 ・特区内で行う国家的プロジェクトや主要駅の交通結節点における面的開発事業など広域的な影響のある都市計画に関わる権限は全て広域自治体に委ねることとし、一市町村で影響の完結する事業に関わる都市計画権限は全て基礎的自治体に委ねるという主旨に合わせた制度改正が必要である。</p> <p>④効果 ・都市計画決定における責任区分の明確化が図られ、地域経営の観点からまちづくりを推進できるとともに、迅速な意思決定が可能。(広域自治体等が企画立案から決定まで権限と責任を負って進めることが可能)</p>	都市計画権限の 改革	大阪府	大阪府	国土交通省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0043280	河川を利用した「地域主体のまちづくり」が可能となる占用許可準則の緩和(民間事業者の活用を認める区域指定権限の移譲、占用主体の緩和)	地域に応じた都市の魅力や賑わいの創出を積極的に図るため、公共空間(河川・道路・公園など)において、民間事業者による飲食店などの利用を促進することにより、一定のルールの下、占用(使用)許可基準を緩和する。	①現状 「水の都・大阪の再生」の取り組みを進めている大阪都心部の河川沿いでは、河川敷地内の一部に橋梁(人道橋含む)や遊歩道、都市公園などが重複して整備されており、河川法、道路法、都市公園法などの各公物管理法により管理されている。 ②問題点 国において一定の緩和措置はとられたものの、「地域主体の魅力と賑わいづくり」には未だ制約がある。 ③解決策 ○「都市及び地域の再生等のために利用する施設に係る河川敷地占用許可準則の特例措置について(事務次官通達)」ならびに「河川局長が別途定める要件について(河川局長通達)」に示される規定の緩和 ・河川敷地占用許可準則の特例措置区域の指定権限を地方に移譲(事務次官通達) ・河川敷地の利用調整に関する協議会の設置義務の緩和(局長通達第2) ・現状では公的機関との契約等により設置が認められている飲食店やオープンカフェ等について、民間事業者による直接占用が可能となるよう緩和(局長通達第3) ○河川区域に加え、道路・公園区域が重複している区域では、包括的許可制度を導入する等の手続きの簡素化と権限移譲 ○河川区域と重複する都市公園区域では、「都市公園法」の建ぺい率緩和の特例として、都市公園法施行令に飲食店やカフェ等の建物設置に対する規定を明記 ④効果 河川、道路、公園などの公共空間において、民間事業者による飲食店などの利用を促進することにより、都市の魅力や賑わいの創出を図る。	公的資産・公共空間の活用	大阪府	大阪府	警察庁 国土交通省
0043290	道路予定地等の有効活用を図るための国庫補助目的外への転用制限の緩和	自治体の保有する道路予定地などのいわゆる塩漬け土地について、民間活力による土地活用を促すため、暫定的な転用については「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律(適化法)」の運用を一部緩和する。	①現状 国庫補助金を得て取得した道路等の事業予定地は、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律(適化法)」により、本来目的以外への転用に関しては、各地方整備局長への事前承認申請が必要となっているが、暫定的転用(貸付収入を維持管理費に充当するなど)に対する規定がない。 ②問題点 暫定的転用については、局長通達に基づき、恒久的転用と同一の手続きが必要で、収益の半額返納のほか、独自の上乗せ条件を課せられるものもあり、積極的かつ機動的な活用を阻害している。 ③解決策 暫定的転用については、公的資産の有効活用の観点から、届出制や事後承認、包括申請など最小限の事実関係の把握に留めるよう、局長通達に大幅な制限緩和規定を設ける。 ④効果 自治体の保有する道路予定地などのいわゆる塩漬け土地について、民間活力による土地活用を促し、賑わいづくりや、収入を道路整備、維持管理等の財源(目的内)として活用できる。	公的資産・公共空間の活用	大阪府	大阪府	財務省 国土交通省
0043300	大規模コンベンション運営に対する優遇税制、資金支援制度の創設	コンベンション・見本市の立ち上げに対する補助制度の創設、参加・出展費用の法人税の税額控除など税制上の優遇、中小企業等のコンベンション・見本市参加のための経費の一部補助などの実施 【具体的内容】 ① 立ち上げに対する補助制度	①現状 世界的な都市間競争の中で、波及効果の大きい国際的なコンベンション・見本市への誘致や開催の競争も激化しており、政府やコンベンション振興機関が様々なインセンティブを与えるようになってきている。 ②問題点 わが国では国家戦略としてのコンベンション・見本市戦略の視点が乏しく、十分なインセンティブが整備されているとはいえない。 ③対応策 コンベンション・見本市運営に対する戦略的なインセンティブの整備を行う。具体的には①波及力の大きい先進的なコンベンション・見本市の立ち上げに対する補助制度の創設、②コンベンション・見本市への参加・出展費用の法人税の税額控除など税制上の優遇、中小企業等のコンベンション・見本市参加のための経費の一部補助などを行う。 ④効果 地域への経済波及効果も大きいコンベンション・見本市開催数、参加数の増加が見込まれる。	国際コンベンション都市の創出	大阪府	大阪府	経済産業省 国土交通省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0043301	大規模コンベンション運営に対する優遇税制、資金支援制度の創設	コンベンション・見本市の立ち上げに対する補助制度の創設、参加・出展費用の法人税の税額控除など税制上の優遇、中小企業等のコンベンション・見本市参加のための経費の一部補助などの実施 【具体的内容】 ② 出展費用の税額控除(法人税)	①現状 世界的な都市間競争の中で、波及効果の大きい国際的なコンベンション・見本市への誘致や開催の競争も激化しており、政府やコンベンション振興機関が様々なインセンティブを与えるようになってきている。 ②問題点 わが国では国家戦略としてのコンベンション・見本市戦略の視点が乏しく、十分なインセンティブが整備されているとはいえない。 ③対応策 コンベンション・見本市運営に対する戦略的なインセンティブの整備を行う。具体的には①波及力の大きい先進的なコンベンション・見本市の立ち上げに対する補助制度の創設、②コンベンション・見本市への参加・出展費用の法人税の税額控除など税制上の優遇、中小企業等のコンベンション・見本市参加のための経費の一部補助などを行う。 ④効果 地域への経済波及効果も大きいコンベンション・見本市開催数、参加数の増加が見込まれる。	国際コンベンション都市の創出	大阪府	大阪府	財務省 経済産業省 国土交通省
0043302	大規模コンベンション運営に対する優遇税制、資金支援制度の創設	コンベンション・見本市の立ち上げに対する補助制度の創設、参加・出展費用の法人税の税額控除など税制上の優遇、中小企業等のコンベンション・見本市参加のための経費の一部補助などの実施 【具体的内容】 ③ 参加のための経費の一部補助	①現状 世界的な都市間競争の中で、波及効果の大きい国際的なコンベンション・見本市への誘致や開催の競争も激化しており、政府やコンベンション振興機関が様々なインセンティブを与えるようになってきている。 ②問題点 わが国では国家戦略としてのコンベンション・見本市戦略の視点が乏しく、十分なインセンティブが整備されているとはいえない。 ③対応策 コンベンション・見本市運営に対する戦略的なインセンティブの整備を行う。具体的には①波及力の大きい先進的なコンベンション・見本市の立ち上げに対する補助制度の創設、②コンベンション・見本市への参加・出展費用の法人税の税額控除など税制上の優遇、中小企業等のコンベンション・見本市参加のための経費の一部補助などを行う。 ④効果 地域への経済波及効果も大きいコンベンション・見本市開催数、参加数の増加が見込まれる。	国際コンベンション都市の創出	大阪府	大阪府	経済産業省 国土交通省
0043350	整備新幹線の地方負担ルールの柔軟化	現行法で規定されている、負担ルール(国2/3、地方1/3 地方の負担は、その新幹線が存する都道府県が負担すると規定)を緩和し、新幹線が整備されることにより受益を受けるもの(地方公共団体以外を含む)も負担可能とする。	○整備新幹線建設費の地方負担は、鉄道ルートが存在する府県に負担させることとなっている。 ○そのため、通過のみ、または、ほとんど受益を受けない府県でも大きな負担が生じる可能性があり、全体としては最適のルートであっても、整備が進まないことがある。 ○そこで、新幹線が存する都道府県が負担するという規定を緩和し、受益を受けるもの(地方公共団体以外を含む)による負担も可能とする。 ○これにより、地域として必要な新幹線の整備が進む。	公共インフラの円滑な整備・更新	大阪府	大阪府	国土交通省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0043360	関空へのアクセス鉄道(なにわ筋線)に係る新たな負担ルールの導入	関西空港の活性化のため、新大阪(国土軸)や大阪駅(都心)等、広域からのアクセスを改善する「なにわ筋線」について、ハブ空港へのアクセス改善は「国家戦略」と位置付け、新たな事業制度を創設。	①現状 関空アクセスの現状は、都心部のミッシングリンクが放置されたままであり、南海本線は難波止まり、JRは都心部を通過する際、「貨物線(単線)」や環状線(過密ダイヤ)に割込んでおり、「速達性」「定時性」「容量」何れも国際標準に劣る。 ②問題点 現行の鉄道事業法は、「採算性」が前提(事業者が借入により資金調達)の補助制度であり、莫大な新規需要が見込まれる路線でない限り、「国家戦略」を担う路線であっても事業を成立させることは永久に不可能。 東京は、山手線が複々線構造(急行線と緩行線を分離)となっており、輸送体系が既に完成。関西を日本の「ツインエンジン」と位置付け、脆弱な輸送体系の改善が不可欠であり、新たな事業制度が必要な状況。 ③解決策 事業制度は、ミッシングリンクの解消(基幹部分の費用:レール)は、国家戦略として国費(「伊丹売却益」の活用も検討)充当とし、鉄道ネットワークの充実に寄与する駅部は、既存の制度(都市鉄道等利便増進法)を活用する。 ④効果 都心部のミッシングリンクを解消(環状線をショートカット)し、「南海本線」や「JR阪和線」に直結する「なにわ筋線」の整備により、「都心部から40分以内」「ダイヤ乱れリスク改善」「最速運行本数の増便」の実現をめざす。 現行制度では成立し得なかった本路線の整備により、大阪の弱点である南北方向の都心貫通軸(東西方向はJR東西線、阪神なんば線)が形成され、「京都とミナミ」「南海沿線とミナミ」といった新たな都市間連携の促進をもたらす。	公共インフラの円滑な整備・更新	大阪府	大阪府	国土交通省
0043370	日本版レベニュー債制度の創設	・発行主体側の課題である道路等の公共インフラの整備主体として、民間の参入や民間資金の導入の制約を緩和する。 ・資金供給の円滑化の為、市場規律(格付けなどの事業性の評価・確保など)の導入とともに負担(利回り、BIS規制上の制約、租税負担など)の緩和が必要。	①現状 大幅な税收減少や多額の長期債務を抱える財政状況の中、地方債の発行総額が抑制されている。一方、今後、耐用年数を超過し、老朽化したインフラの再整備や物流インフラ等の戦略インフラの整備が急務である。 ②問題点 現在、道路や下水道等の公共インフラの整備主体については、諸法令の規定により、整備主体を地方公共団体や特定の法人に限定されているものがあり、民間参入ができない状況にある。また、整備資金についても民間資金の導入を想定していないものがあるため、レベニュー債券が活用できない。更に、民間による公共インフラ整備事業にあたり、資金供給円滑化の観点から格付けリスクや税負担等緩和措置が必要。 ③解決策 公共施設と資金を直接的に対応させ、税金ではなく、公共施設の利用料金からの営業キャッシュフローによって事業費を償還する日本版レベニュー債を公共事業の整備に充当し、国際競争力を維持するための都市高速道路や港湾、下水道等の都市インフラの再整備や戦略的投資に充当する。また、民間参入をより促進するため、公共インフラ整備主体に出資する民間企業の法人税の優遇措置や円滑な資金調達を可能にするためレベニュー債にかかる配当課税の優遇措置を講じるとともに、民間部門が、租税負担の必要がない公共部門と同様に公共インフラ整備を担えるようにするため、収益性を高められるように整備主体に対する法人税・固定資産税についても優遇措置を図りたい。 ④効果 財政規律の維持と都市インフラ、戦略インフラの更新、整備などを両立させ、もって、激化する都市間競争に対する競争性を確保する。	公共インフラの円滑な整備・更新	大阪府	大阪府	総務省 財務省 国土交通省

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係府省庁
0043380	外国人を対象とした医療機関や留学生寮等の整備に係る税財政支援措置の創設	外国人のための宿舎や日本語学校、国際学校、外国人受入体制の整った医療機関を整備するため、財政支援や税の軽減を求める。	①現状 国等による留学生宿舎整備事業や留学生宿舎建設奨励事業が中止された。 ②問題点 外国人研究者や留学生が安心して大阪で暮らせるための施設整備が不十分。 ③解決策 特区エリア内(彩都地区、夢洲咲洲地区等)における外国人のための宿舎、日本語学校、国際学校、医療機関の整備や、日本人と留学生が共同で居住したり、地域住民との交流拠点となる留学生寮整備に対して、国庫補助金等の財政支援や税の軽減を行う。 ④効果 特区事業に関連する研究を行う優秀な外国人研究者や留学生を府内に呼び込むことが可能となる。	外国人高度・専門人材等の受入拡大	大阪府	大阪府	文部科学省 厚生労働省 国土交通省
0043520	公的賃貸住宅の一元的な政策運用(公営・公社・UR賃貸住宅等)	大都市圏地域やニュータウン区域(泉北ニュータウンなど)に限定して、区域内にある公的賃貸住宅の活用方針を一元的に地方公共団体が決定し、公営、UR、公社の各保有主体は、この方針に沿った管理・運営を行うことを義務付ける。	①現状 公的賃貸住宅が地域の住宅の過半を占めるようなニュータウン区域や、住宅需要の高い大都市圏地域においては、地方公共団体の住宅まちづくり政策に即して公的賃貸住宅が管理・運営等されるべきであるが、そのような環境になっていない。 ②問題点 UR賃貸住宅は、都市再生機構法により、賃貸住宅の管理について、公営住宅の事業主体である地方公共団体と密接に連絡するものとされているのみである。またUR賃貸住宅をグループホームやケアホームとして活用したい場合も、身体障がい者グループホームやケアホームは、都市再生機構業務方法書での規定がなく、活用できない状況である。 公社賃貸住宅は、公社法により、地方公共団体に、住宅の建設又は宅地の造成を行うとき、意見を聞くこととされているのみである。また公社賃貸住宅をグループホームやケアホームとして活用したい場合も、公社法での規定がなく活用ができない状況である。 「地域における多様な需要に応じた公的賃貸住宅等の整備等に関する特別措置法」においては、地方公共団体、機構、公社等による地域住宅協議会の仕組みは用意されているが、地方公共団体が地域の住宅まちづくり政策に即して公的賃貸住宅を一元的に活用する具体的な仕組みは規定されていない。 ③解決策 公営住宅、UR賃貸住宅、公社賃貸住宅などの公的賃貸住宅の活用方針を地方公共団体が一元的に決定できる権限を付与する。 ④効果 地方公共団体による公的賃貸住宅の一体的活用により、地方公共団体の住宅まちづくり政策の幅を広げ、住宅セーフティネットの確保など、府民により的確に充実したサービスを提供することができる。	新たな住宅政策の展開～公的賃貸住宅制度の改革～	大阪府 大阪府	大阪府	国土交通省
0043530	公営住宅制度の見直し	管理戸数未達の建替事業、低需要や耐震化が困難な住宅の用途廃止事業において、入居者の居住の安定が図られている場合には、明渡し請求権を付与する。 (公営住宅法の特例措置)	①現状 高度経済成長期に建設した大量の府営住宅ストックが更新時期を迎えている。これらには、大規模な団地も多く、高齢者など特定の入居者が集中し、孤独死や自治会の運営の困難化など、コミュニティに関する様々な問題が生じているとともに、一地域に大量の府営住宅を建設した泉北ニュータウンなどでは、募集しても応募の少ない低需要の団地が存在する。また、耐震化が困難な耐震性の低い住宅については、早急に入居者の安全を確保することが求められている。 ②問題点 大規模団地を適切な規模に縮小するとともに、需要の低い地域での戸数削減や耐震化が困難な住宅の用途廃止など、ストックの再編が必要であるが、現在の公営住宅法では、管理戸数未達の建替事業、低需要や耐震化が困難な住宅の用途廃止事業において、住宅の明渡しを求めるにあたり強制権を持って入居者を別の住宅に移転させることができない。 ③解決策 管理戸数未達の建替事業、低需要や耐震化が困難な住宅の用途廃止事業において、近隣に移転先が確保されるなど入居者の居住の安定が図られている場合には、明渡し請求権を付与する「公営住宅法の特例措置(借地借家法の緩和)」を実施する。 ④効果 耐震化が困難な住宅から安全な住宅への移転により早期に入居者の安全が確保できる。さらに、低需要団地の土地利用転換により泉北ニュータウン再生に寄与する。また、高齢世帯など低所得層が集住する大規模公営住宅を適切な規模に再生し、建替え等で生み出した用地に民間住宅を導入することによりバランスのとれた良好なコミュニティ形成を図ることができる。	新たな住宅政策の展開～公的賃貸住宅制度の改革～	大阪府	大阪府	国土交通省