

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	管理提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120020	地域活性化再生に向けた輪摩ハ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	都市計画法第34条	市街化調整区域での開発行為は都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が許可できることになっている。	地域活性化再生に向けたプロジェクト実施のため、高速道路輪摩ハーキングエリア周辺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。北広島市輪摩地区は、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、計画地は遠東自動車道輪摩ハーキングエリアに隣接する。このようなハイウェイポイ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、地域農業や田舎再生の起爆剤となる「複合工場モテル」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、観光交流施設を特許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避ける「コンテンツセンター」とは違ひ、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フェーズでは、次世代若手若者を巻き込み市長と共々未来を創出す。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6月変更認定)され、2008年計画地の農薬除外の実施、2009年6月には輪摩ハーキングエリアにおいてスマートICが計画した。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、特許として実現を目指すこととした。観光交流拠点の創出、産業振興に向けた輪摩セ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られる。プロジェクト実現のために特区提案を提出する。	C		特区制度により、市街化調整区域における開発を可能とすることは、都道府県及び市町村が都市計画法上権限を有する区域区分の決定や開発許可制度の運用等により行う地域のまちづくりに多大な影響を及ぼすこととなるものであり、また、法律上都道府県等に与えられた権限の行使を阻害することにつながるものであることから、要当でない。ご提案の内容を実現するにあたっては、市街化区域への編入を行うことや、地区計画の策定により開発許可を受けることが考えられ、都市計画決定権者たる北海道等と調整されること望ましい。	0 0 1 3 0 1 0	W-PACプロジェクト推進チーム	北海道	国土交通省	
120030	一般乗合旅客運送事業・区域運行における基準の緩和	・道路運送法4条 ・中部運輸局公示(平成18年9月28日付付中運局公示第53号)	一般乗合旅客自動車運送事業の区域運行の許可基準において、営業所を営業区域内に設置することとしている。	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瀬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条に基づき、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リーゲート的な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条に該当する際には「営業区域の拡大もしくは「路線不定期運行形態の変更」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」を含むことになり、市内の各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、民間タクシー事業者との整合が図れないことが懸念される。「路線不定期運行形態の変更」は利用者や地区住民本意ではない要望があ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内に存在しなくても運行を可能としていただきたい。	B-1	IV	区域運行の営業所については、適正な運行管理を確保し輸送の安全を図る観点から、一定の合理的な地理的範囲に運行管理の拠点を設置する必要があるため、設定した営業区域内に設置することとしている。 適正な運行管理の確保については、ご提案のような地域公共交通会議の合意をもって認める性質のものではないと考えられることから、区域運行の営業所に係る許可要件については、地場の実情を踏まえ、適正な運行管理が的確に実施することができ地理的範囲内営業所があれば許可することが可能となるよう、平成22年2月末までに所要の検討を行い、全国的に対応できるよう措置する。	0 0 0 1 6 0 1 0	富士市	静岡県	国土交通省	
120040	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	宅地建物取引業法(昭和27年法律第176号)第2条第2項	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。)、は、推奨事業を実施しようとする地方公共団体が、NPO法人等が行う当該空き家情報提供等の行為が一定の要件に適合するか判断した上で、当該行為を行うこととする者の所在する地域を管轄する免許行政庁である都道府県知事等から一定の要件に明らかに反する行為ではないことの確認を受けることで、宅地建物取引業法(昭和27年法律第176号。以下「法」という。)の適正な運用の観点から支障がないものとされている(「空き家の情報提供等の推奨に際しての宅地建物取引業法の運用の明確化について」(平成17年11月不動産課長通知))。	「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サマーシーズンや退会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議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に十分に答えられない。 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に柔軟に対応することが可能となると、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ことである。 (代替措置) ・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。 ・推奨事業等と内見を行うため、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。	D	IV	提案内容は、「空き家の情報提供等の推奨に際しての宅地建物取引業法の運用の明確化について」(平成17年11月不動産課長通知)において、既に措置済みであり、当該行為を推奨する地方公共団体と免許行政庁である都道府県との間で十分な調整を行っていた。	0 0 2 5 1 0	珠洲市	石川県	国土交通省	
120050	移送ボランティア特区	・道路運送法第79条 ・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(平成18年9月29日付付自動車交通局長旅客課長通知)	自家用自動車による有償運送は原則登録又は許可を要することとなるが、ボランティア活動における送迎行為等を自家用自動車により行う場合には、当該送迎行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用もあって、客観的、一義的に金銭的な水準が特定できるガソリン代、道路通行料、駐車場のみのみサービスを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。	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」扱いになる範囲を「車両償却費、保険料、迎車・送迎の際のガソリン代」まで含めるもの。	平成18年9月29日付付自動車交通局長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)についてお示しをいただき、送迎行為にかかわらず、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料金等を、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) ボランティアによる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や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側面が生じていること(実地内容) 「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、明らかに利益を生まない状態であることから、これらを受取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。	B-1	IV	実費とは、運送行為が行われた場合に発生するガソリン代、道路通行料、駐車料金などの実際の費用であって、客観的、一義的に金銭的な水準が特定できるものである。当該運送行為に伴って発生する車両や送迎の際のガソリン代であって、金銭的な水準が特定されるものについては、実費の範囲であると解されることから、これについては今年度中に事務連絡等により明確化するとする。 一方、車両償却費や保険料などは、運送行為の有無にかかわらず発生する費用であり、金銭的な水準を特定することが困難であるため、実費には該当しない。	0 0 0 2 0 7 0	佐賀県	佐賀県	国土交通省	

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	管理提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120066	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)	・公営住宅法第1条、第23条、第45条	公営住宅は、住宅に困窮する低額所得者に低廉な家賃で賃貸するために整備されるものであり、入居対象者は「住宅に困窮する低額所得者」に限定される。また、公営住宅をこの目的以外に使用する場合には、公営住宅の趣旨・目的を害し、範囲、すなわち本来入居者の入居を阻害しない範囲で行われるべきものである。	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入居の無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、し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層府を創出し、世話人等によるコミュニティの下での知的障害者と居住地とふれあひなどによる「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、親族がいなくても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。	B-1	IV	公営住宅法は、同居親族要件、入居収入基準、住宅困難要件といった入居資格を定めているほか、入居者の取入に応じた家賃決定や、家賃に係る国の補助、一定の収入基準を超える者に対する明渡請求等を定め、「収入」を他の入居者と同様に扱うことが困難な法人を本来入居者として位置づけていないが、公営住宅の入居資格を満たす者がグループホーム、ケアホームの入居者とする場合には、本来入居者の入居を阻害しないものであると考えられるため、「倍率の高い公営住宅」についても、公営住宅法第45条に基づき、公営住宅をグループホーム、ケアホーム、運営法人に使用させることができる旨を、平成22年度中に技術的助言を発出することにより、明確化することとしたい。 なお、国会提出中の「地域主権改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律案」により、入居資格のうち同居親族要件を廃止することによって、「親族がいなくても公営住宅の入居者となることができない者」についても、入居資格を有しうるものとなる予定である。(平成23年4月1日施行予定)		0 0 2 7 0 9 0	佐賀県	佐賀県	国土交通省
120070	自然冷暖ヒートポンプ蓄熱システムを設ける建築物における、容積率不入による低炭素分譲集合住宅の実現	建築基準法第52条第14項第1号、第52条第6項	建築物の容積率の最高限度は、都市計画で定められた数値を超えてはならない。	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、自然冷暖ヒートポンプ蓄熱システムの設置の用に供する部分の底面積は、「容積率」に算入しないものとする。	(対象区域) 大府府・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戸数約3割を占める大きな市場。集合住宅で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捗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、省エネ対策の柱であるヒートポンプ電熱システムの積極導入が推進されている。どうか状況までには至っていない。理由としては、自然冷暖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、テベロウ側を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。	B-1	IV	自然冷暖ヒートポンプ蓄熱システム等を設ける建築物については、建築基準法第52条第14項第1項における特定行政庁の許可による機械室等に係る容積率の緩和制度を活用することが可能。「建築基準法第52条第13項第1号の規定の運用について(技術的助言)」(平成16年2月27日)において、自然冷暖ヒートポンプ蓄熱システム等が、同項の許可による容積率の緩和制度による容積率緩和の対象である旨明示しているところ。 今後、自然冷暖ヒートポンプ蓄熱システムを含め環境負荷の低減に資する設備について再整理をし、これらの設備が上記許可による容積率の緩和対象であることについて、技術的助言を発出することにより、周知徹底を図ることとする。		0 0 3 3 0 1 0	三洋ホームズ株式会社	大阪府	国土交通省
120080	【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	国土交通省設置法第31条等	地方整備局において、洪水等による被害を防ぐための治水(河川)事業、全国的な幹線道路ネットワークを形成するために必要な道路(国道)の整備等国土の整備及び管理に関する事務を実施。	国の出先機関原則として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創設することを要件に、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の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認められる制度を創設すれば、広域連携に加え、地域の選択の幅が広がり、権限移譲をいかに進めやすくなる(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。	C.D	-	国の出先機関のあり方については、今後、国が果たすべき役割は何かといった国と地方の事務・権限の見直し等の議論を踏まえ、政府全体として検討されることと考えられるが、国土交通省としても適切に対応してまいります。	【首都圏社会資本整備促進特区】	0 0 3 4 0 1 0	埼玉県	埼玉県	人事院 総務省 国土交通省 内閣府
120089	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上の適用除外	・道路運送法第78条 ・道路運送法施行規則第49条第3項 ・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(平成18年9月29日付け自動車交通局長旅客課長通知)	自家用自動車による有償運送は原則登録又は許可を要することとなるが、ボランティア活動における子供の預かりが中心となるサービスを提供するものであって、運送に対する固有の対価の負担を求めない場合は、当該送迎サービスの提供は有償の運送とは解さない。ただし、運送を行う場合と行わない場合とで対価が異なるなど、提供するサービスの中に運送に対する反対給付が特定される場合には、有償に該当し登録等を要する。	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、保育園の送迎や子ども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止されている。しかし、公共交通機関の整備状況には、地域でばらつきがある。 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、送迎車の場合は、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、病児も安眠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。	B-1	IV	今回提案のあった安心して子育てができるような環境づくりと児童の福祉の向上に資することを目的として市町村が設置するファミリー・サポート・センターが行う子育て支援活動については、子育て支援にかから一体の役割提供であり、運送の固有の対価の收受を伴うものではないと認められることから、今年度中に事務連絡等により有償の運送とは解さない旨、明確化することとする。		0 0 3 4 0 0 0	埼玉県	埼玉県	国土交通省	

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	管理提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府庁
120100	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	道路運送車両法第40条 道路運送車両の保安基準(省令)第50条 道路運送車両の保安基準の目次を定める告示第155条	乗降口から直接着座できる座席のための有効高さ900mm以上が必要。	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、規定高さを超えている。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。	B-1	Ⅲ	乗降口の有効高さ等の規定については、旅客の非常脱出の際の容易性を目的として定められた規定であるが、近年、自動車の乗員保護基準の強化により、客室の強度が増しており、タクシーについても旅客の非常脱出の際の安全が向上していることを鑑み、今後安全性の検討を行い、緩和できる範囲を定め、平成22年度末までに全面的に対応できるよう措置する。	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	0 0 0 3 4 0	埼玉県	埼玉県	国土交通省
120110	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	都市計画法第2条、第23条第1項 都市計画及農林漁業との調整措置について(農林振興局長通知 農振第1320号)	都道府県が、都市計画区域マスタープラン(区域区分に係る部分に限る。)及び区域区分に関する都市計画を定める際には国土交通大臣の同意が必要であり、国土交通大臣の同意にあつては、あらかじめ、農林水産大臣に協議することが必要。ただし、軽易な変更の場合には、都道府県は農林水産大臣に直接協議することができる。	市街化調整区域における土地利用転換を行う都市計画(都市計画区域の整備、開発及び保安の方針、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。	C		区域区分に関する都市計画を定める際の国土交通大臣の同意に当たっては農林水産大臣と協議を行うこととされ、協議が調った市街化区域内においては農地転用が届出のみで可能となる等都市的土地利用と農地保全との連携を確保する一体的な枠組みが確保されてきたところ。 農地法を改正することなく、都市計画法のみで対応した場合、農業振興地域であるか否かに問わず、市街化区域内において、届出のみで転用できる農地と転用に許可を要する農地が併存し得ることとなり、世帯等に多大な混乱をもたらすおそれがあり、また、現在の枠組みによって確保されている都市政策と農地・農業政策との連携・一体性が損なわれる。	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	0 0 0 3 4 4 1 2 0	埼玉県	埼玉県	農林水産省 国土交通省
120120	独立行政法人科学債の発行	独立行政法人通則法第四十五条五項	独立行政法人通則法第45条6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。」という規制がある。	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年据え置き債種で、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、先進性・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17中核的、リードエリアとなすべき研究所群(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、連関してプロジェクトに取組むことを行い、その生活がワークシェアリングシステムによって、ハーモネット研究者と同等の所得・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農研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。	-	-	現時点での情報では内容が不明であり回答困難である。 なお、制度の詳細が明らかになれば、検討の余地はある。	国家戦略つくばオフィス実現プロジェクト	0 0 3 5 0 1 0	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
120131	寄付金と反対給付及び利益相反にかかわる規制緩和	-	(独)土木研究所、(独)建築研究所においては、寄附金の受入に関する規定を定めており、寄附をしようとする者が研究所に対し反対給付を求めないことが確認できること等の基準を満たしているときには、寄附金を受け入れることができる。	・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、研究開発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見做す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(金額換算)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 ② 反対給付にかかわる規制の緩和 ③ 寄付金控除の控除対象限度額の引上げあるいは全廃(金額換算)を行う。 ④ 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。) ⑤ 寄付行為に対して、 ⑥ 最高示法を適用しない。 ⑦ 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。	※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ベスト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、 最高示法を適用しない。 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。	①D ②C	-	土木研究所及び建築研究所においては、 ① 現行においても、研究目的を定めた寄付行為は可能である。 ② 反対給付を求めない行為は寄付行為ではないと考えている。	国家戦略つくばオフィス実現プロジェクト	0 0 0 5 0 3 0	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

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	管理提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府庁
120140	自動車運搬用フルトレーラ連結長の規制緩和	道路法第47条の2 平成6年の月9日建設省道交発第70号「パレー型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて」	特殊車両通行許可に当たり、分割可能貨物を輸送する特例は各種セミトレーラ(心型、タンク型、寝特型、コンテナ用、自動車の運搬用、あおり型、スタンション型、船型等)の長さの許可限度値は、セミトレーラで17メートル、フルトレーラで19メートル。	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、 <b>護船の安全性を損なうことなく</b> 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 <b>33%の積載台数の増加効率アップが可能となる</b> 。次の点で改善が期待できる。 【提案理由】 1、CO2排出量の低減(4.0、680トン/年低減) 2、運行台数の削減(2.5%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。	A	IV	道路構造への支障や交通への危険をもたらさないための車両諸元の明確化、通行経路及び通行時間帯等の条件設定や特区措置後の事故状況の把握の方法等についてご相談の上、特区として対応して参りたい。		0 0 3 6 0 1 0	株式会社 浜名ワークス	静岡県	国土交通省
120150	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、その理由として観光においての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、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、千葉市が旅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営します。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、既存施設との融合や連携を取ります。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、県の役割を果たすとともに首都機能の一環として参画し、国際競争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。	-	-	カジノについては、その導入に伴う様々な負の効果が懸念されることから、関係省庁の取組状況も見極めながら、慎重に検討を行う必要がある。	千葉・アミューズメントプロジェクト	0 3 8 0 1 0	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
120161	成長戦略拠点特区	都市再生特別措置法	都市再生特別措置法では、都市の再生の拠点として都市開発事業等を通して緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域を「都市再生緊急整備地域」として定め、同地域において施行される都市再生事業に対し、固定資産税の軽減等の税制支援、資金の無利子貸付等の金融支援措置及び都市計画の特例等の規制緩和措置を行っている。	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な地区を「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 税制措置特区の創設	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「税制措置特区」 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、都市戦略上重要な地区において、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。	Z	-	ご提案のような日本を牽引する戦略拠点の形成については、国家的観点から推進していくべきものであるため構造改革特別区域法に基づく特区制度には馴染まないものと考えているが、都市再生特別措置法に基づく現行の各種制度をベースとして、要望を踏まえた対応の検討を行う。	成長戦略拠点特区	0 4 0 1 0 1	大阪府	大阪府	総務省 財務省 国土交通省
120162	成長戦略拠点特区	都市再生特別措置法	都市再生特別措置法では、都市の再生の拠点として都市開発事業等を通して緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域を「都市再生緊急整備地域」として定め、同地域において施行される都市再生事業に対し、固定資産税の軽減等の税制支援、資金の無利子貸付等の金融支援措置及び都市計画の特例等の規制緩和措置を行っている。	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な地区を「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「税制措置特区」 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、都市戦略上重要な地区において、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。	F	-	ご提案のような日本を牽引する戦略拠点の形成については、国家的観点から推進していくべきものであるため構造改革特別区域法に基づく特区制度には馴染まないものと考えているが、都市再生特別措置法に基づく現行の各種制度をベースとして、要望を踏まえた対応の検討を行う。	成長戦略拠点特区	0 0 4 1 0 1 1	大阪府	大阪府	財務省 国土交通省 内閣府

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	管理提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府庁
120163	成長戦略拠点特区	都市再生特別措置法	都市再生特別措置法では、都市の再生の拠点として都市開発事業等を通して緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域を「都市再生緊急整備地域」として定め、同地域において施行される都市再生事業に対し、固定資産税の軽減等の規制支援、資金の無利子貸付等の金融支援措置及び都市計画の特例等の規制緩和措置を行っている。	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、国庫の減免など総合的な優遇措置を実施する。 【具体的内容】 ③ 規制緩和と特区の創設	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法人税など国庫・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・低利子貸付を行う「金融支援特区」 ③都市計画法や構造改革特区に基づき規制緩和を行う「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。	F	-	ご提案のような日本を牽引する戦略拠点の形成については、国家的観点から推進していくべきものであるため構造改革特別区域法に基づく特区制度には馴染まないものと考えているが都市再生特別措置法に基づく現行の各種制度をベースとして、要望を踏まえた対応の検討を行う。	成長戦略拠点特区	0 0 4 1 0 1 2	大阪市	大阪府	国土交通省
120170	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)	道路法 第三十二条一項、道路法施行令 第七条	道路に一定の工作物、物件又は施設に設け、継続して道路を使用する場合、は、道路管理者の許可を受けなければならない。	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。ユビキタスマ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、人によさしい、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。	B-1	-	位置情報等を記録した電子タグ等については、道路法第32条第1項の道路占用許可対象物件に該当しますので、現法令の基準を満たしていれば、問題はありますが、ユビキタス環境の促進を図るため、地方公共団体等が道路区域内に電子タグ等を設置することが可能であることを明確にするため、各道路管理者へ文書により周知徹底を図ることいたします。	成長戦略拠点特区	0 0 4 1 0 2 0	大阪市	大阪府	国土交通省
120180	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	道路運送車両法第40条及び第41条	原動機により陸上を移動することを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を有しないものは、道路運送車両法上、原動機の定格出力の大小に応じて、自動車又は原動機付自転車の道路運送車両となる。	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と同様の経車両として、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に求めたい。	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と同様の経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。	C	-	搭乗型移動支援ロボットの实証実験については、「明日の安心と成長のための緊急経済対策」における構造改革特区に係る過去の未実現提案等についての政府の対応方針(平成22年1月29日構造改革特別区域推進本部決定)において、一定の要件を満たす搭乗型移動支援ロボットについて、特区内の一定の公道における実証実験を行うことを可能とする措置を講ずることとされたところであり、現在、警察庁と連携し、一定の歩道等において実証実験を可能とする方向で検討中である。一方、搭乗型移動支援ロボットの公道の走行については、自動車との接触事故の危険性が高まることから、交通事故死者数における歩行者や自転車乗車中の事故における死者数の割合が増加している現状において、慎重な検討が必要である。 まずは歩道における実証実験によって、そのロボットとしての安全性を評価することが必要であると考えられることから、現時点でより危険性が高まる車道における実証実験を認めることは困難である。	成長戦略拠点特区	0 0 4 1 0 3 0	大阪市	大阪府	警察庁 国土交通省
120191	急速充電設備の特別償却制度等の創設	地方税法附則第15条第24項、同法施行令附則第11条第33項、同法施行規則第6条第59項～第61項	電気自動車、圧縮天然ガス自動車及び燃料電池自動車の燃料等供給設備について、固定資産税の課税標準の特例措置(最初の3年間2/3)を適用する。	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(発行固定資産税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、インシャル・コストに対する特別償却制度等の創設や税額控除(固定資産税の免除(発行は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同数の低炭素化、都市モビリティの低炭素化が図られる。	Z	I	充電設備に係る税制特例措置については、対象設備の普及状況、価格帯等の実態を把握したうえで、全国の地方公共団体からの要望状況等も踏まえ、効果的な税制特例措置であるか検討を行う。	EV等の導入や開発促進による関連産業の育成	0 0 4 3 0 4 0	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

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	管理提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府庁
120192	急速充電設備の特別償却制度等の創設	地方税法附則第15条第24項、同法施行令附則第11条第33項、同法施行規則第6条第59項～第61項	電気自動車、圧縮天然ガス自動車及び燃料電池自動車の燃料等供給設備について、固定資産税の課税標準の特例措置(最初の3年間2/3)を適用する。	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(電気充電設備)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】 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	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額(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、インシヤル・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。	Z	I	充電設備に係る税制特例措置については、対象設備の普及状況、価格帯等の実態を把握したうえで、全国の地方公共団体からの要望状況等も踏まえ、効果的な税制特例措置であるか検討を行う。	EV等の導入や開発促進による関連産業の育成	0 0 4 3 0 4 1	大阪府	大阪府	総務省 経済産業省 国土交通省 環境省
120200	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	道路運送車両法第75条及び道路運送車両法施行規則第1条	国土交通大臣は、自動車の安全性の増進及び自動車による公害の防止その他の環境の保全を図るため、申請により自動車をその型式について指定する。(道路運送車両法第75条) 原動機付自転車の範囲及び規格について、内燃機関を原動機とするものは総排気量により、内燃機関以外のものを原動機とするものは定格出力により区分(道路運送車両法施行規則第1条)	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。	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人乗りに限られている。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、膨大な作業量となる。型式指定手続き等が複雑。 ②問題点 0.6KW以下の2人乗りのミニカーは、2人乗りに限られればタウンユースとしての普及が見込まれるなど、さらなる用途が開拓されるが、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、上記に加えさら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。 ③解決策 公道に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、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。 ④効果 タウンユースのみならず、要介護者の移動手段など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。	C	-	現状、基準に適合していい等不安全な原動機付自転車(ミニカー)が市場で販売されているとの指摘があることから、今後、四輪の原動機付自転車(ミニカー)の基準の内容や認証等の基準適合性の確認手続きの進化を含めた制度全体の総合的に見直すことを予定しており、現時点で0.6KW以上1.0KW以下の自動車について原動機付自転車と同様の認証手続きとすることは困難である。 一方で、国土交通省においても、環境対応車の普及、地域活性化等の観点から、2人乗りの電気自動車を含めた超小型モビリティの開発の推進を図るとは重要と考えており、平成21年度、地方公共団体とともに「環境対応車を活用したまちづくり研究会」を立ち上げたこと。その枠組みの下、今年度から地方公共団体と協同して超小型モビリティに関する実証実験を行い、最適な車両の仕様、利活用方法、走行空間、駐車スペース等について検証することとしている。	EV等の導入や開発促進による関連産業の育成	0 0 4 3 0 5 0	大阪府	大阪府	警察庁 国土交通省
120210	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	道路法第2条第2項第6号	道路法第2条第2項第6号において、「自動車駐車場・・・で道路上に・・・道路管理者が設けるもの」については、道路の附属物とされている。	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。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・駐車禁止除外や道路占有を求め、一定の要件を満たしている場合には、減免する。	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。 ②問題点 土壌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。 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。よき車庫法、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・駐車禁止除外を追加する。(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「ちよい乗り」拠点(乗り捨て・貸し出し場所)として共用する。) ④効果 EVの普及とガソリン車両数を合わせ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。	D	-	道路法第2条第2項第6号において、「自動車駐車場・・・で道路上に・・・道路管理者が設けるもの」については、道路の附属物とされていることから、現行法においても、道路管理者が道路管理上の必要性を判断した上で、路上駐車場を道路の附属物として整備することにより、二輪車の駐車スペースを確保することは妨げられておりません。 なお、道路予定区域等の有効活用が図られるよう、平成21年1月に「道路局長より「高層の道路の路面下及び道路予定区域の有効活用の推進について」を地方公共団体に参考送付し、その推進を図っているところである。	EV等の導入や開発促進による関連産業の育成	0 0 4 3 0 6 0	大阪府	大阪府	警察庁 国土交通省
120220	航空機燃料税の減免	航空機燃料税法第4条、第11条 航空機燃料税と税法第1条、第7条	航空機燃料(外国往來機に積み込まれるものを除く。)については、航空機の所有者に対し、1キログラム当たり2万6千円の税率で航空機燃料税が課されることとなっている。 このうち13分の11に相当する額については、予算で定めるところにより社会資本整備事業特別会計空港整備勘定に繰り入れられ、13分の2に相当する額については、航空機燃料税と併せて空港が所在する地方公共団体に対し課税されることとなっている。	現行法で規定されている国内線の航空機燃料税の軽減を求め、航空機燃料税の軽減を求め、航空機燃料税と併せて、空港関係地方公共団体に交付され、旅客対策等の空港対策に充てられている。 ③解決策 関西国際空港で国内線を経営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、航空会社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、空港周辺整備に充当されている部分(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。 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しつなげ、関西国際空港の国内線就航の強化を図り、同空港のハブ化を促進する。	社会資本整備事業特別会計空港整備勘定では、我が国の国際競争力の強化等を図るため、現在首都圏空港等の整備を優先に進めるべく、一般的かつ緊急的な投資を行っており、また、空港における安全・安心の確保のための滑走路等の耐震性の向上等の事業を実施している。 これらの事業を実施するため、航空機燃料税は一般会計を通じて空港整備勘定に繰り入れられているが、航空機燃料税では不足であるため、一般会計(純粋一般財源)からも繰り入れている現状にある。 ご指摘の関西国際空港に就航する航空会社の運航コストの引き下げについては、現在国土交通省成長戦略会議で空港整備に係る各歳入・歳出の在り方の見直しやバランスシート改善による関空の積極的強化の議論をしているところであり、6月までに成果を得ることとしている。	Z	-	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	0 0 4 3 1 0	大阪府	大阪府	財務省 国土交通省	

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	管理提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120230	関西国際空港の固定資産税等免除とそれとされる地元市町への財政措置	地方税法第5条、第342条、第343条、第702条	関西国際空港については、現在、地方税法第349条の3第24項及び第702条第2項により、固定資産税及び都市計画税の課税率が本期の2分の1とされている。	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、地元市町税収損失分について国による財政措置を実施する。	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(1兆1千億円)にも係る有利子負債を抱えさせ、破産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。 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。 ③解決策 ①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滅する地元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。 ④効果 これにより、関西国際空港株式会社等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。	Z	-	関西国際空港の高コスト構造の改善に関しては、国際空港の建設・運営という事業の公共性にかんがみ、関西国際空港株式会社の財務体質の強化を図る観点から、地方税法第349条の3第24項及び第702条第2項により、固定資産税及び都市計画税の課税率が本期の2分の1とされており、すでに一定の負担軽減措置がとれているところであるが、さらに、伊丹空港も活用したパランスシート改善に向けた抜本的な解決策を国土交通省成長戦略会議で議論しているところであり、6月までに成果を得ることとしている。	関西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	0 0 4 3 1 1 0	大阪府	大阪府	総務省 国土交通省
120240	カポタージュ規制の緩和	シカゴ条約第7条 航空法第130条	国家は、領空に完全かつ排他的な主権を有している。国際的な取決めもこの考え方を前提としており、国際民間航空条約(シカゴ条約)第1条においては、「締約国は、各国がその領域上の空間において完全且つ排他的な主権を有することを承認する」と規定されている。この基本的な考え方式に基づき、外国航空機の国内有償輸送(カポタージュ)については、シカゴ条約第7条において、これを留保する権利が認められており、これを受け、我が国もカポタージュの許可を留保しているところである。	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機/日から2010年2月時点で7都市・37便/日にまで減少し、国内各地と国内外各地を結ぶ国際兼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、日本国籍の取得できないため、国内線の維持・拡大は本邦航空会社に限定されるを得ない。 ③解決策 原則、本邦航空会社のみ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集中する外国籍航空会社の国内線就航につなげ、関西国際空港の内陸兼機能の強化を図り、同空港のハブ化を促進する。	C	-	カポタージュについては、オープンスカイを標榜している米国を含め、ほぼ全ての国・地域において禁止されており、相互主要の観点から慎重に対応する必要があるため、現時点でカポタージュを開放することは適切でないと考えている。 なお、関西の国内線の充実に向け、LCC専用ターミナルの整備、国際動員に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等、航空会社のコスト削減に資する各施策の総動員によりLCCをはじめ新規参入促進のための施策を検討していくこととしている。	関西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	0 0 4 4 3 1 2 0	大阪府	大阪府	国土交通省
120250	民間活路を導入した港湾の一体運営	特定外資埠頭の管理運営に関する法律第4条	港湾管理者は、常時、指定会社の発行済株式の総数の2分の1以上に当たる株式を保有していなければならない。	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、民間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となり、関西経済の国際競争力強化にさらなる重要な役割を担う。民間化にあたっては、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が求められる。	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(公社の民間化会社)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・都市計画税の課税率が取得後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ていく法体系になっており、更に民間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、「利用者への負担料金を低減」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 民間化会社と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。	解決策1: F 解決策2: Z	-	港湾経営の民間化を通じて港湾の国際競争力強化に向けて引き続き検討して参りたい。	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	0 0 4 4 1 1 3 0	大阪府	大阪府	総務省 国土交通省
120260	内航フィーダーの強化	内航海運組合法第8条、第12条	日本内航海運組合総連合会において、内航海運暫定措置事業規程を定め、国土交通大臣の認可を受け実施	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別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、釜山発着の国際海上コンテナ貨物を集める、釜山港発着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んでいる。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、政府はさらなる選抜と集中の方針のもと、国際コンテナ船路港湾を1〜2港選定することとしており、日本においてはその役割がその役割を担うために、業界内海運者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む一因として、外航フィーダー船との価格競争が挙げられる。船舶運賃の急激な上昇は、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、内航船の内航化に向けた船舶の建造に、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競争力が劣っている。 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別措置を講じる。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。	Z	-	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が免除されれば、内航フィーダーのコスト削減に有効であると考える。 なお、国土交通省成長戦略会議において、内航フィーダー網の抜本的強化に向けた施策について議論している。	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	0 0 4 3 1 1 4 0	大阪府	大阪府	財務省 国土交通省

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府庁
120270	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んでいる。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。	Z	-	国際コンテナ戦略港湾に選定された港湾への貨物集荷の拡大は必要と認識しているところであり、いただいた要望を踏まえ今後検討して参りたい。	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	0 0 4 3 1 5 0	大阪府	大阪府	総務省 国土交通省
120281	大阪版FTZ(自由貿易地域)の創設	法人税法第66条 第67条 地方税法第6条 第350条	-	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生む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、わが国商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。	Z	-	国際コンテナ戦略港湾に選定された港湾への物流関連企業の集約は必要と認識しているところであり、いただいた要望を踏まえ今後検討して参りたい。 関西国際空港については、現在国土交通省成長戦略会議において、関西国際空港株式会社(空港・港湾)の抜本的なバランスシート改善案について議論しており、これにより戦略的な空港使用料の設定を可能とし、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成を目指すこととしている。	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	0 0 4 3 1 7 0	大阪府・関西国際空港機	大阪府	総務省 財務省 国土交通省
120282	大阪版FTZ(自由貿易地域)の創設	法人税法第66条 第67条 地方税法第6条 第350条	-	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生む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、わが国商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。	Z	-	国際コンテナ戦略港湾に選定された港湾への物流関連企業の集約は必要と認識しているところであり、いただいた要望を踏まえ今後検討して参りたい。 関西国際空港については、現在国土交通省成長戦略会議において、関西国際空港株式会社(空港・港湾)の抜本的なバランスシート改善案について議論しており、これにより戦略的な空港使用料の設定を可能とし、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成を目指すこととしている。	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	0 0 3 1 7 1	大阪府・関西国際空港機	大阪府	総務省 国土交通省



管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	管理案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府庁
120283	大阪版FTZ(自由貿易地域)の創設	法人税法第66条 第67条 地方税法第6条 第350条	-	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政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生む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、わが国商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。	Z	-	国際コンテナ戦略港湾に選定された港湾への物流関連企業の集約は必要と認識しているところであり、いただいた要望を踏まえ今後検討して参りたい。 なお、関西国際空港については、現在国土交通省成長戦略会議において、伊丹空港も活用しつつ、関西国際空港株式会社の技術的なバランスシート改善策について議論しているところであり、これにより戦略的な空港使用料の設定を可能とし、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成を目指すこととしており、6月までに成案を待ることとしている。	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	0 0 4 3 1 7 2	大阪府・関西国際空港南	大阪府	総務省 国土交通省
120290	都市圏高速道路管理経営主体(ハイウェイ・オーソリタリ)構想の実現	道路法第12条、第13条 高速自動車国道法第3条、第5条 日本高速道路保有・債務返済機構法第4条 高速道路株式会社法第5条 道路整備特別措置法第3条、第4条	路線ごとに料金徴収期間内に費用を償還することとされている。	「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率、経路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)・路線ごとに、進行料金を徴収し、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、全国の高速度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、運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。	C D	I	今後の高速道路の整備の進め方については、必要な事業をできるだけ効率的に進めることができるよう検討を行っていく予定であり、ご提案の内容についても、今後伺ってまいります。	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	0 0 4 3 1 9 0	大阪府	大阪府	国土交通省
120300	民間主導による緑化促進のための税の軽減を行う「都市公開緑地制度」を創設	都市緑地法第60条、第61条 都市緑地法施行規則第22条 地方税法附則第15条第10項	緑化重点地区等内の建築物の敷地内において緑化施設を整備しようとする者は、緑化施設整備計画を作成し、一定の基準(緑化率20%以上等)に適合する場合には、市町村長の認定を受けることができる。認定を受けた緑化施設整備計画に従って整備された緑化施設については、5年間、固定資産税の課税標準の特例措置が定められている。	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(少年限の管理費が大きい、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、同法に基づき「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. 軽減の拡大 ・特例措置期間の廃止・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軽減の対象 2. 緑化率要件の引き下げ ・公開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 ・地域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。	Z	I	(1.及び2.関係) 緑化施設等に係る固定資産税のあり方については、納税者負担の公平性の観点から慎重に検討されるべき課題と考えている。	グリーン・インベーション	0 0 4 3 2 0 0	大阪府	大阪府	総務省 国土交通省

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	管理提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府庁
120310	都市住民の参加による都市農地(生産緑地)の利用促進	租税特別措置法 第70条の6(農地等)の租税の特例 都市農地(生産緑地)の租税の特例 第70条の6の2(相続税の租税の特例)の適用(相続税の特例)	農地等に係る相続税の租税の特例は、農地等を相続等により取得した場合において、自らが営農を継続することを条件に、農業投資価格を超える部分に対応する相続税について納税を猶予し、当該相続人の死亡等の一定の場合には相続税を免除する措置である。 なお、市街化区域内農地については、農業相続人が障害等により営農継続が困難となった場合に限り、例外的に貸付けが可能とされている。	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) ・農産物は、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、農産物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、貸借が進まない。 ・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、農産物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産物の保全・確保が図られる。	Z		各府省庁からの提案に対する回答	グリーン・イノベーション	0 0 4 3 2 1 0	大阪府 大阪府	大阪府	財務省 国土交通省
120320	開発許可により整備される公園緑地の集約	都市計画法第33条、都市計画法施行令第25条	開発行為に係る計画が、道路・公園等に關する一定の基準に適合しなければ、都道府県知事等の許可を受けることができない。	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値となる規模とする ・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とする ④効果 「子どもの風を感じる大都市」を実現するために、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、ランドパス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	D		都市計画法施行令第25条第6号においては、開発区域の周辺に公園等が設けられている場合等開発区域周辺の状況等を勘案して、必ずしも公園等の設置が必要ない開発行為については公園等の設置を求めないこととされており、また、都市計画法第33条第3項に基づく条件を定めた場合には、地方公共団体が開発区域の周辺に相当規模の公園等の設置を予定している場合に公園の設置を求めないこととすることが可能となっていることから、このような場合に公園等の設置を求めないこととし、真団体に於いて、必要な区域への公園・緑地等の整備を行うことは実行制上可能なものとする。 なお、例えば、都市計画法第33条第3項に基づく条件により公園等の設置を求めないこととした場合に、開発許可申請者の任意の協力により区域の周辺において予定されている公園の整備に係る費用の一部の提供を受けることも考えられるが、この場合においては、開発行為に伴い設置が求められている公園等は、開発区域内の市街地環境の保全、災害の防止を目的としたものであり、広域的な観点から必要とされる公園等は本来公共側で整備すべきものであることを考慮した上で、負担の程度が合理性の認められる範囲内であること、寄付金等が開発区域内に還元されることを担保する措置を講じる等収支と使途の明確化が図られるべきことに留意する必要があると考える。	グリーン・イノベーション	0 0 4 3 2 2 0	大阪府	大阪府	国土交通省
120330	都市緑化等の総合的な支援制度の構築	-	活力創出、水の安全・安心、市街地整備、地域住宅支援といった政策目的を実現するため、地方公共団体が作成する社会資本総合整備計画に基づき実施される基幹的な社会資本整備事業、関連する社会資本整備事業又はソフト事業を総合的・一体的に支援することとしている。(平成22年度より)	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 下記の条件例のとおり交付が定める重点区域に指定を行う、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 ②条件例 ・都市計画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「ア」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 ③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	D	-	社会資本整備総合交付金において、社会資本総合整備計画に都市環境改善に対する事業を位置付けることにより、計画に基づき国費を一括交付することが可能。	グリーン・イノベーション	0 0 4 3 2 3 0	大阪府	大阪府	国土交通省	
120340	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	・租税特別措置法第10条の2、第42条の5、第41条、第41条の3の2、第41条の19の3、第41条の19の4、第73条の2 ・地方税法附則第11条、第15条の7、第15条の9	(税制特例) ○省エネ効果の高い窓等の断熱と空調、換気、照明、給湯等の建築設備で構成される省エネルギーシステム等を取得し1年以内の事業の用に供した場合の法人税又は所得税の特例措置 ○エネルギーの使用の合理化を適切に図るための措置等を講じた認定長期優良住宅の新築等を行う居住の用に供した場合の所得税、登録免許税、不動産取得税及び固定資産税の軽減措置 ○自己居住用住宅について一定の省エネ改修工事を行った場合の所得税及び固定資産税の軽減措置(補助) ○CO2の実現性に優れたリーディングプロジェクトとなる住宅・建築物プロジェクトに対する支援 ○建物全体で概ね10%以上の省エネ効果がある等の要件を満たす建築物の省エネ改修事業に対する支援	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。	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。 さらに、公共交通機関の結節点を拠点とした低炭素化のまちづくりの促進が必要である。 ③解決策 特定区域における低エネルギー効率的な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・断熱太陽光発電等の新エネルギー・省エネ技術等)のレールに応じて財政上・税制上の支援を行い、自治体には交付税措置を実施) 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。	Z	-	省エネルギー措置の優れた住宅・建築物の新築や既存の住宅・建築物の省エネ改修を行う場合には、補助や税制特例を講じているところ。	低CO2技術普及拡大による低炭素社会の実現	0 0 4 3 2 5 0	大阪府	大阪府	総務省 財務省 国土交通省 環境省

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	管理案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120350	都市計画権限の改革	都市計画法第15条、第87条の2	都市計画は、一の市町村の区域を越えて影響を及ぼすような広域的・横断的なものを除き、原則として、地域の実情に適した基礎的自治体である市町村が定めるべきとの考え方により、決定の権限を広域自治体である都道府県と基礎自治体である市町村に役割分担がなされているところ。 また、指定都市については、その区域を超えて特に広域の見地から決定すべきものを除き、都道府県並みの決定権限が与えられている。	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	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ている。 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られていないため、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。 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限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革が必要である。 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)	F	都市計画に関する権限配分は、地域の実情に適した基礎的自治体である市町村が定めるとの考え方に立っているが、さらなる権限移譲について、地方分権改革推進委員会第1次勧告の内容を踏まえ、三次都市圏等における用途地域や4車線以上の市町村道、国又は都道府県が施行するものを除く大規模な市街地開発事業等の都市計画決定について都道府県から市町村へ、また、区域マスタープランの決定権限を都道府県に存置することを前提に、区域区分の都市計画決定について都道府県から指定都市へ、それぞれ権限を移譲する等の見直しを検討しているところ。 なお、都市再生特別地区のような国家的プロジェクトに関連する都市計画は、引き続き、都道府県(指定都市の区域内においては指定都市)が定めるべきと考えている。	都市計画権限の改革	0 0 4 3 2 6 0	大阪府	大阪府	国土交通省	
120360	河川を利用した「地域主体のまちづくり」が可能な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)	河川法 河川敷地占用許可準則(事務次官通達、河川局長通達) 道路法 都市公園法	河川敷地占用許可準則の特例措置として、協議会等による地域の合意形成等の要件を満たしているとして指定した区域内で、民間事業者が飲食店、オープンカフェ等を公的機関との契約により設置することなどを実施している。 また、都市公園に設けられる建築物の建ぺい率について上限が定められている。	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府心部の河川沿いでは、河川敷地内の一部に橋梁(人造橋含む)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有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。	B-2 IV	○「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」ならびに「河川局長が別途定める要件について」に示される規定の緩和  現在、特例措置による社会実験の実施期間中であり、実施期間終了後評価を行い、平成23年度末に河川敷地占用許可準則の改正を行うこととしている。この改正に要望の内容を盛り込むこととしている。  ○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  今回要請の河川法に関連する占有許可については、手続きの簡素化等として河川管理者の判断のみで許可が行えるよう平成23年度末に河川敷地占用許可準則の改正を行うこととしている。また、道路公園区域については、既に各管理者の判断のみで許可を行えることとなっている。 なお、重複している区域での手続きの簡素化は、管理者が同一の場合などでワンストップサービス等の手法が実施可能であると考ええる。  ○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  都市公園におけるオープンスペースには、緑地のもつ都市環境の改善機能のほか、避難路、延焼遮断等の防災機能等がある。都市公園に大規模な建築物が設けられた場合には、当該都市公園の機能に支障を生ずることとなるため、これらの機能の確保を図る観点から建ぺい率の上限が定められているところであり、当該建ぺい率を緩和することは困難。	公的資産・公共空間の活用	0 0 4 3 2 8 0	大阪府	大阪府	警察庁 国土交通省	
120370	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	補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条	補助事業等により取得し、又は効用の増加した政令で定められている財産(不動産等)は、各省各庁の長の承認を受けずに補助金等の交付の目的に反して使用、譲渡、貸し付け等を行うことはできない。ただし、補助事業等の完了により相当の収益が生じること等により補助金等の全部に相当する金額を国に納付した場合、及び各省各庁の長が定める期間を経過した場合は、この限りでない。	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、暫定的な転用(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 暫定的な転用については、局長通達に基づき、恒久的な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 暫定的な転用については、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と規定を設ける。 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。	E	道路予定区域は、道路法の適用を受けることから、その暫定的な利用は、補助金適正化法第22条の補助金等の交付の目的に反した使用には該当せず、向案に基づく承認は必要ありません。 道路予定区域の暫定的な利用は、道路法第91条第2項の規定に基づき、同法第32条に規定されている占有制度により可能です。また、占用料の額は地方公共団体の条例により定めることができ、その収入は補助事業が否かを問わず、全額、当該地方公共団体の収入となり、国にその収入の一部を返還する必要はありません。 なお、道路予定区域をまちづくりや賑わい創出等の観点から、民間企業等への使用も含め、有効活用がより一層図られるよう、平成21年1月に道路局長より「高架の道路の路面下及び道路予定区域の有効活用の推進について」を地方公共団体に参考送付し、その推進を図っています。	公的資産・公共空間の活用	0 0 4 3 2 9 0	大阪府	大阪府	財務省 国土交通省	

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	管理提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120381	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	-	-	<p>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</p> <p>【具体的内容】 ① 立ち上げに対する補助制度</p>	<p>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。</p> <p>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言いがたい。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	Z	-	<p>観光庁としては、国際会議等の誘致、開催に向けた取り組みへの支援や、既存の国内会議を国際会議化する取り組みに対しての支援等を通じて国際会議等の誘致に係るインセンティブの整備を図っているところ。</p> <p>また、国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律(コンベンション法)に基づいて、国際会議の誘致・開催の円滑化の業務を遂行できる体制が整備されている等の基準を満たす市町村(国際会議観光都市)に対し、法による所要の措置を講じているところ。</p>	国際コンベンション都市の創出	0 0 4 3 3 0 0	大阪府	大阪府	経済産業省 国土交通省
120382	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	-	-	<p>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</p> <p>【具体的内容】 ② 出展費用の税額控除(法人税)</p>	<p>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。</p> <p>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言いがたい。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	Z	-	<p>観光庁としては、国際会議等の誘致、開催に向けた取り組みへの支援や、既存の国内会議を国際会議化する取り組みに対しての支援等を通じて国際会議等の誘致に係るインセンティブの整備を図っているところ。</p> <p>また、国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律(コンベンション法)に基づいて、国際会議の誘致・開催の円滑化の業務を遂行できる体制が整備されている等の基準を満たす市町村(国際会議観光都市)に対し、法による所要の措置を講じているところ。</p>	国際コンベンション都市の創出	0 0 4 3 3 0 1	大阪府	大阪府	財務省 経済産業省 国土交通省
120383	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	-	-	<p>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</p> <p>【具体的内容】 ③ 参加のための経費の一部補助</p>	<p>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。</p> <p>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言いがたい。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	Z	-	<p>観光庁としては、国際会議等の誘致、開催に向けた取り組みへの支援や、既存の国内会議を国際会議化する取り組みに対しての支援等を通じて国際会議等の誘致に係るインセンティブの整備を図っているところ。</p> <p>また、国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律(コンベンション法)に基づいて、国際会議の誘致・開催の円滑化の業務を遂行できる体制が整備されている等の基準を満たす市町村(国際会議観光都市)に対し、法による所要の措置を講じているところ。</p>	国際コンベンション都市の創出	0 0 4 3 3 0 2	大阪府	大阪府	経済産業省 国土交通省
120390	整備新幹線の地方負担ルールの柔軟化	全国新幹線鉄道整備法	全国新幹線鉄道整備法及び同法施行令により、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う新幹線の建設に関する工事に関する費用は、国及び当該新幹線の存する都道府県が負担するものと規定されている。(負担割合は、国2/3、都道府県1/3)	<p>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。</p>	<p>○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。</p> <p>○そのため、運送のみ、または、ほとんど受益を享受しない府県でも大きな負担が生じる可能性があり、全体としては最速のルートであっても、整備が進まないことがある。</p> <p>○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。</p> <p>○これにより、地域として必要な新幹線の整備が進む。</p>	D	-	<p>全国新幹線鉄道整備法において、建設費用の負担について規定があるのは、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下「機構」という。)が建設主体となる場合に於いてのみであり、機構以外の法人が建設主体となる場合には、建設費用の負担に関する規定はなく、新幹線鉄道が存する都道府県以外の者が費用負担することは可能である。</p>	公共インフラの円滑な整備・更新	0 0 4 4 3 5 0	大阪府	大阪府	国土交通省

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	管理案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府庁
120400	開空へのアクセス鉄道(ないわ筋線)に係る新たな負担ルールの導入	鉄道事業法 都市鉄道等利便増進法	鉄道事業については、「その事業の計画が経営上適切なものであること」(鉄道事業法第5条第1項第1号)が許可の基準の1つとなっている。また、鉄道事業者への支援策として、各種補助制度を設けているところである。	関西空港の活性化のため、新大阪(国土地)や大塚駅(都心)等、広域からのアクセスを改善する「ないわ筋線」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 開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(雑線)」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、山手線が環状線構造(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(「伊丹赤羽線」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「ないわ筋線」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。	Z	-	なになわ筋線の整備は、開空へのアクセス鉄道としての機能を有するが、あくまで都市鉄道事業と認識しており、現行の都市鉄道利便増進事業費補助又は地下高速鉄道整備事業費補助の活用が考えられる。 なお、今後の大阪国際空港のあり方については、関西3空港問題の技術的解決を図る中で、現在国土交通省成長戦略会議において検討を行っており、本年の6月までに成果を得る予定である。	公共インフラの円滑な整備・更新	0 0 4 3 3 6 0	大阪府	大阪府	国土交通省
120410	日本版レベニュー債制度の創設	道路法第12条、第13条 高速自動車国道法第3条、第5条 日本高速道路保有・債務返済機構法第4条 高速道路株式会社法第5条 道路整備特別措置法第3条、第4条 下水道法第2条第1項、第3条第1・2項	高速道路の整備主体は国のほか、高速道路会社が実施することができることとされている。公共下水道の整備主体は、原則市町村が行うものとされている。港灣施設の整備主体は、港灣法上特段の限定をされておらず、国、港湾管理者の他、港湾管理者以外の者も実施することができる。また、各事業ともに、民間資金の導入については法律上制約はない。	・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 大幅な収支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わ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られた。 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。	F	-	【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】についてのみの回答する。 「制度の現状」欄に記載しているとおり、道路等の公共インフラについては整備主体を国等に限定しているものもあるが、民間資金の導入については法律上制約はない。 なお、現在、国土交通省成長戦略会議においてインフラ整備や維持管理への民間資金の活用やノウハウの活用について検討が行われているところである。	公共インフラの円滑な整備・更新	0 0 4 3 7 0	大阪府	大阪府	総務省 財務省 国土交通省
120420	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制財政支援措置の創設	・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に関する特別措置法(平成17年法律第79号)第6条、第7条	地域における住宅に対する多様な需要に応じた公的賃貸住宅等の整備に関する事業と一体となってその効果を最大化するために必要な事業を地方公共団体が行う場合、国は当該事業の実施に必要な経費に充てるための交付金を交付することができる。	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(都府県、夢洲洲地区等)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。	Z	-	外国人のための宿舎や留学生寮の整備に係る事業等のうち、地域における住宅に対する多様な需要に応じた公的賃貸住宅等の整備に関する事業と一体となって、その効果を最大化するために必要な事業については、社会資本整備総合交付金による財政支援を受けることができる。	外国人高度・専門人材等の受入拡大	0 0 4 3 3 8 0	大阪府	大阪府	文部科学省 厚生労働省 国土交通省

管理コード	要望事項(事項名)	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各府省庁からの提案に対する回答	プロジェクト名	管理提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120430	公的賃貸住宅の一元的政策運用(公営・公社・UR賃貸住宅等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方住宅供給公社法第24条、第28条</li> <li>・地方住宅供給公社法施行規則第13条</li> <li>・独立行政法人都市再生機構法第14条</li> <li>・独立行政法人都市再生機構業務方法書第64条</li> </ul>	<p>○地域特別措置法においては、地方公共団体、都市再生機構及び地方住宅供給公社等が、地域における住宅に対す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第5条</p> <p>また、地方公共団体が地域住宅計画において、機構、公社等が実施する事業について位置付ける場合は、あらかじめ機構、公社等の同意を得なければならないとされているところ。</p> <p>○グループホーム、ケアホームとしての活用に関しては、UR賃貸住宅については、業務方法を改正し、本年度から公営住宅と同等の対応が可能となっている。</p> <p>公社賃貸住宅については、地方住宅供給公社法施行規則第13条において、地方住宅供給公社が賃貸する住宅の賃借人の資格を限定的に定めており、現状ではグループホームやケアホームとして活用することができない。</p>	<p>大都市圏地域やニュータウン区域(東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体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。</p>	<p>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。</p> <p>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、身体障害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の規定がなく活用できない状況である。</p> <p>公営賃貸住宅は、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こと、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。</p> <p>③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。</p>	<p>F</p>	<p>① ② B-1</p>	<p>①まず、公的賃貸住宅の一元管理については、大阪府から別途既に要望を頂いており、大阪府及び大阪市を始めとする主要市町村と共同での実施に向けて話を早急に進めていく旨回答である。</p> <p>UR賃貸住宅の賃貸住宅事業については、行政刷新会議による事業仕分けの対象となっており、国土交通省に設置した「独立行政法人都市再生機構のあり方に関する検討会」においても、現在、事業のみならず組織のあり方を含めて抜本的な見直しを行っているところであり、このような提案については、検討内容と整合をとったり、前向きに検討していきたい。</p> <p>ただし、賃貸住宅事業については、平成20年度末時点の残高で10兆6,700億円という多額の財投を借り入れることによって経営が行われており、国の財政事情に鑑みれば、今後、国の負担を減らしていくために着実に償還を進めていく必要があるが、提案の実施に際して償還財源に見合う収入が得られなければ、その差分については最終的に国民負担になる可能性がある。</p> <p>なお、ご提案の公的賃貸住宅の一元管理ということだけでは抽象的であるため、実現に際しては、誰がどのように管理を行い、その責任は誰が負うのかといった点を始めとして、具体的にその内容をお示しいただく必要があるものと考えている。</p> <p>②なお、地方住宅供給公社の賃貸住宅については、グループホーム、ケアホームとして活用できるよう、平成22年度中に省令改正を行うことにより、対応することとしたい。</p>	<p>新たな住宅政策の展開～公的賃貸住宅の改革～</p>	<p>0 4 3 5 2 0</p>	<p>大阪府 大阪府</p>	<p>大阪府 国土交通省</p>	
120440	公営住宅制度の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公営住宅法第1条、第35条、第36条、第38条、第44条、</li> <li>・借地借家法第28条</li> </ul>	<p>一定の要件の下に行われる公営住宅建替事業は、事業の公共性が高く、その画一的かつ迅速な事業の実施が求められるため、当該事業に伴う明渡請求を特別に法で定めている。</p> <p>用途廃止は、公営住宅として管理を継続するよりも、売却や他の用途に供する方が住宅政策上の必要性を勘案しても効率的であることを踏まえ、認められているものである。なお、用途廃止に伴う明渡請求については、特別に法で定めていない。</p>	<p>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)</p>	<p>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東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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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利用転換により東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居住する大規模公営住宅を適切な規模に再定し、建替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質なコミュニティ形成を図ることができる。</p>	<p>F</p>	<p>-</p>	<p>公営住宅は、住宅に困窮する低所得者に対して供給されるものであることから、公営住宅法は、全体として、居住者の居住の安定に強く配慮した制度を採用している。</p> <p>また、公営住宅の使用関係については、原則として、民法及び借地借家法が適用されるものと解されている。</p> <p>公営住宅の老朽化や管理戸数の維持等の一定の要件を満たす公営住宅の建替事業については、事業の公共性が高いことから、画一的かつ迅速に事業を実施することができるよう、公営住宅法においては、建替後の公営住宅への再入居の保障、家賃の激変緩和、仮住居の保障等の居住者の居住の安定を確保するための措置を講じた上で、借地借家法第28条に規定する正当事由の有無を個別に判断することなく、明渡請求を行うことができるよう、特例を定めているところ。</p> <p>したがって、従前居住地における再入居が保障されない用途廃止事業については、居住者の居住の安定が確保されないため、明渡請求を認めることはできないが、建替事業の対象となる公営住宅の居住者が、建替後の公営住宅への入居を希望している場合において、当該居住者の建替後の公営住宅への入居が保障されるのであれば、借地借家法の特例の対象範囲を拡大し、明渡請求を行うことが可能となるよう、関係省庁と調整の上、検討して参りたい。</p>	<p>新たな住宅政策の展開～公的賃貸住宅の改革～</p>	<p>0 4 3 5 3 0</p>	<p>大阪府 大阪府</p>	<p>大阪府 国土交通省</p>	