

管理コード	提案事項(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	各府県からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	管 理 課 室 名 簿	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輸送パークエングエリ周辺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1、2に該当すれば、都道府県知事が許可できることとなっている。	地域活性化再生に向けたプロジェクト実施のため、高速道路輸送パークエングエリ周辺面積40haの市街化調整区域内の大規模開発を許可する。	常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。北広島市輸港地区は、北海道の玄関口である新千歳空港と大都市札幌の中間にあり、計画地は徒歩自動車輸送パークエングエリに隣接する。このようにハウエングエリという意匠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、地域農業や園地再生の起爆点となる「植物工場モデル」の取組、ハウエングエリを活用した札幌圏の広域ネットワーク拠点形成などを展開する。又、観光広域施策を視野に据える経営基盤として商業施設を提供することで定住人口の多い街合いにするショッピングセンターと連携し、近未来の暮らしを提案するライフスタイルセンターを重視する。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6月変更認定））。2008年計地地区の農産物の施設。2009年6月には輸送パークエングエリにおいてスタートCが関連した。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、特区内で実施を目指すこととした。観光交流拠点の創出、産業振興に向けた輸送パークエングエリ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。	C			右提案主体からの意見に対して回答された。		本体は、「国土交通省」が掲げる「観光立国」の推進施策を民間で事業化する北海道モデル、主軸高速道路PAを民営で観光カードを軸として運営しており、高収益のあるプロジェクトとして特区提案したものであります。（現行制度である地区計画では、自治体における従来の規制（ゾーニング）をクリアする必要があることから、法定外で認められる制度は、自治体から地方自治体・指導・助産されるようなものです。再度、本件について再検討の要請をするともに、「観光立国」の推進策策面から本提案の位置づけの妥当性について意見を求める次第です。		0 0 1 W-PACプロジェクト推進チーム 1 0	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 +中程運輸令第3号 (平成18年9月28日付付中運輸公第53号)	一般乗合旅客運送事業の区域運行の許可基準において、営業所が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」としているが、地域の公共交通機関で協議・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。	富士市の北側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Cの結節点(中野)を経由した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」としているが、当該地区のようないずれかにおいてタクシーと区域運行を行うことはできないとされている。 道路運送法4条に基づき「営業区域の拡大」もしくは「路線不定期-運行形態の変更」という形を想定しているが、「営業区域の拡大」については、市内中心部から営業所まで「営業区域」に含むことができず、市内の他地区へのバスCに不利益を及ぼすこと。また路線C、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-運行形態の変更」は利用者や地区住民等から一定の賛成を得ることが困難である。 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。 運送事業者の確保については、この提案のような地域公共交通会議の制度をもつて認められる性質のものではないと考えられる。区域運行の営業所に係る許可要件については、地域の実情を踏まえ、適正な運行管理が的確に実施することができる地理的範囲内に営業所が必ずしも設置することが可能となるよう、平成22年6月までで所定の見直しを行い、全国的に対応できるような措置とする。		0 0 0 6 0 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関する紹介行為の推進事業	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進事業(以下「推進事業」という。)は、推進事業を実施しようとする地方公共団体から、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、当該行為を行おうとする者(以下「法的」という。)の適正な運用の観点から支障がないものと認められる「空き家の情報提供等の推進」に関する宅地建物取引業法の運用の明確化について(平成17年11月不動産業課長連絡通)	（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、空き家の数は増加している。しかし一方で、空き家増減の第二の人生を求めるサウーリ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対応するため、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、市内に宅建業者と並んで業者が存在しないことや職員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応えられていない。 課題の解決にあたり、NPO法人等が推進事業に付随して行う空き家の所有者・利用希望者への案内・説明や「賃貸希望者」の選定などについては、NPO法人等に委託して行うこととする。宅地建物取引業法に規定する行為であり、免許を要するとの認識であった。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法人との協働による空き家の所有者や利用希望者の要求に適切に対応することが可能となることで、本市が目指す定住型など地域活性化に向けた一環を図るとする。 （代替措置等）消費権者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、物件情報の修正や見・物販説明等は市民による行う。 ・推進事業者を円滑に行うため、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。	D	IV		提案内容「空き家の情報提供等の推進」に關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月不動産業課長連絡通)において、既に措置済みであり、当該行為を推進する地方公共団体と免許行政である都道府県との間で十分な調整を行っていただきた。		0 0 2 2 5 0 1 0	瑞海市	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78条 +道路運送法における登録又は許可を要しない運送の形態について(平成18年9月29日付付自動車交通局長答務課長通知)	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明らかな費用であって、客観的に、一般に金銭的な水準を特定できるガソリン代、道路通行料、駐車費、保険料、送迎・回送の際のガソリン代など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、通常は登録等は必要ないと解される。	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」扱いとなる範囲を「無償」の場合に限定して、国による登録などの手続を免除する。登録に必要となる範囲を利用者を要しない範囲のガソリン代や駐車料など(非常に限定された)に限定し、乗客の持出しが発生している状況にある。また、このことにより、利用側としても兼ねなく頼むことができていること。 (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、また客観的に、一般的に金銭的な水準を特定できないとして、「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対応であることから、これらを変更する場合について「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		実質とは、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る。客観的に、一般的に金銭的な水準を特定できるものである。当該運送行為に伴って発生する送迎の際のガソリン代であったり、金銭的な水準が特定されるものについては、実質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。 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、実質には該当しない。	右提案主体からの意見に対して回答された。	0 0 2 7 7 0 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	各府県からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	希望提案事項番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府庁
120060	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、住宅に困難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「住宅に困難する低額所得者」に限定される。 また、公営住宅をその目的以外に使用する場合には、公営住宅の用途・目的を著しい範囲、すなわち本人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。	公営住宅の本人入居者として、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、運営者が他の入居者と同様に、バリアフリーを考慮して造られた借手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弊業し、入居者の入居の妨げを伴ってこれにより障害者があつちとなり、公営住宅の福祉利用が進まないのが現状である。 打崩れとして、他の入居者と同様の応募ができるようにすれば、住居費の例でいえば、年2回の子供手当等への応募、(1)引越への告知が可なり、公営の確保ができる。 さらに、世帯主や生活支援員などの雇用を創出し、世帯主等によるコーディネートの下での知障者等と地味住とのふれあいや、ホーム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が期待でき、入居者として公営住宅の目的が利用可能申請事務が省費で、通常利用しているシステム人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、就職がないために公営住宅の入居者となることではない。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。	B-1	IV	公営住宅法は、同居親族要件、入居収入基準、住宅団費要件といった入居者資格を定めているほか、入居者の収入に応じた家賃決定や、家賃に係る補助、一定の収入基準を超える者に対する明渡し請求等を定め、「収入」を他の入居者と同様に扱うことが困難な法人を本人入居者として位置づけていないが、公営住宅の入居者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、本人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、「借手の高い公営住宅」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提出することにより、明確化を図ることとする。 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、入居者資格のうち同居親族要件を廃止することによって、「就職がないために公営住宅の入居者となることではない者」についても、入居者資格を有することとなる予定である。(平成23年4月1日施行予定)	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	「全国的に対応」の御留意ありがとうございます。 技術的助言をいただく当たり下記の点について御配慮いただければ幸いです。 ①グループホーム利用者が公営住宅の入居者資格を満たす者である場合は、グループホーム運営法人(本人入居者)として扱い、「自治体の狭い」とならないようにお願い。 ②回答の内容中、なお書の趣旨は、「同居親族要件を廃止すること各例」について、等により法上「本人入居者」として位置づけることができることを示される予定ということではないか。 ③地方議員への事前・事後の伺も不要としていただきますようお願い申し上げます。		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建築基準法第52条第14項第1号第2条第6項	建築基準法第52条第14項第1号第2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「共同住宅の容積率」を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。	(対象区域) 大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・滋賀県・和歌山県 (政策理由) ・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を更新し導入する費用を削減し、中長期的に低炭素化を押し進め、省エネ2022策の柱であるヒートポンプ供給システムの積極導入が推進されている。この状況下では差がない。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(設備コストに係る追加工事等)が、デバロッパー側の選別を躊躇させる主な要因である。 ・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進められる。このエネルギーを一度たどったヒートポンプ電化住宅を建築時に選択しておけば、政府目標に沿って、現状〜中長期的に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。	B-1	IV	自然冷暖ヒートポンプ・蓄熱システム等を用いる建築物については、建築基準法第52条第14項第1号(1)において、自然冷暖ヒートポンプ・蓄熱システム等による蓄熱システムの取組を認めることが可能。「建築基準法第52条第14項第1号の規程の適用について(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と削減による蓄熱緩和の対価である旨を明示していること。 今後、自然冷暖ヒートポンプ・蓄熱システムを定める規制緩和の低炭素化に資する設備について再整理し、これらの設備が上記許可による容積率の緩和と対価であることについて、技術的助言を提出することにより、周知徹底を図ることとする。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	まずは、措置の分類を「B-1」(全国的対応)制令又は通達等の手段を必要とするものとして「国」に直接照会し、「環境負荷の低減」に資する設備について再整理を、技術的助言を提出し、周知徹底を図ることとする。 ①特定行政庁ごとの狭い温度差・蓄熱期間差期化等を解消すべく、容積率に最大の影響を与えない規模の高蓄熱設備を対象として「緩和・包摂的施策」を定め、単純な簡素化・迅速化を図ること、強く推奨したい。 ②現時点で各自治体にて独自に制定されている「緩和時の適用条件」については、①の設備に伴う緩和においては適用対象外にすることを強く推奨したい。	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	地方整備期において、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構築するための必要道路(国道)の整備等国土の整備及び管理に関する事業を実施。 また、国と地方の間の人材相互派遣制度を創設する。	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こととする。 このため、関係自治体が連携して業務連携を行うための「協議会」を設置することを実施。 また、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域な地方連携が不可欠である。県をまたがる広域的な事務を地方に先行移管することを実施。 様々な事務の移管が迅速に対応できる「協議会」の設置を条件に、国の出先機関の事務・権限を授け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、関係府県を更に高めること(例:国産物産10年)での取組も進める。 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することとなる考えであり、国土交通省としても適切に対応してまいりたい。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	構造改革特区制度は、既存の規制そのものについての制度改正を目指すものではなく、喫緊の課題等に対して特定の目的の下に、地域限定での規制の特例として認めるものである。この提案は、地域主権改革を推進するため、こうした構造改革特区制度を活用し、国の出先機関改革に先立って、事業・権限の移管を行うものである。構造改革特区として先行実施することにより、地域主権改革のメリットを顕著化することができる。地域主権改革をすすめても、政府が掲げる国の出先機関原則廃止を促進するためにも、政府全体として検討される国と地方の事務・権限の見直し等の議論に先行して、構造改革特区による対応を求めるものである。	0 0 3 4 0 1 0	首都圏社会資本整備促進特区	埼玉県	埼玉県	人革院 総務省 国土交通省 内閣府
120090	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等活動における支援活動における道徳教育の適用除外	道徳教育法第79条 道徳教育法施行規則第49条第3項 道徳教育法における登録又は許可を要しない道徳教育の適用除外	道徳教育法第79条 道徳教育法施行規則第49条第3項 道徳教育法における登録又は許可を要しない道徳教育の適用除外	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、保育等の支援を行う。道徳教育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・センターにおける自家用自動車を使用した有償運送については、有償であっても、道徳教育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、保育等の支援を行う。道徳教育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、鉄道等の公共交通機関を使用している。また、21年度からは、ファミリー・サポート・センターが、病気(体調不良)預かりや夜間の預かりも実施するようになった。このため、暗転や天候に左右されず、病気も安眠状態で送迎できる自家用自動車利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と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、子育て支援にかかわる一体的役割提供であり、送迎の目的の対価の取償を伴うものではないことと認められることから、今年度中に事業連携等により有償の送迎とはならない旨、明確化することとする。	提案に対する回答のとおり、全国的に対応できるように措置されることを希望する。	ファミリー・サポートで保護者に代わって行う保育等活動の送迎などの支援活動における道徳教育法の適用除外	0 0 3 3 0	埼玉県	埼玉県	国土交通省	
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適用除外	道路運送車両法第40条 第50条 道路運送車両の保安基準の適用除外	道路運送車両法第40条 第50条 道路運送車両の保安基準の適用除外	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者用自動車については、ドアの開口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、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、乗客運送等での利用促進を図ることができ、これらに数回より、温暖化防止対策の一環として進められることとする。	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者用自動車については、ドアの開口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、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、乗客運送等での利用促進を図ることができ、これらに数回より、温暖化防止対策の一環として進められることとする。	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乗員の非常脱出の際の安全が向上していることを鑑み、今後安全性の検別を行い、緩和できる範囲を定め、平成22年度末までに全国的に対応できるように措置する。	提案に対する回答のとおり、全国的に対応できるように措置されることを希望する。	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適用除外	0 0 3 4 0 8 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	各府県からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	希望提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府庁
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 都市計画区域農林調整との調整措置について(農林調整適用長通知 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代わって、あらかじめ、農林水産大臣に協議することが必要。ただし、軽微な変更の場合には、都道府県は農林水産大臣に直接協議することが必要。	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、農林水産大臣以外の区域に限り、国土交通大臣と農林水産大臣の法定協議を不要とする。また、通知に基づき、県と地方農政局の事前協議も不要とする。	農林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、高速道路インフラ整備が促進され、国土交通大臣と農林水産大臣の法定協議を不要とする。また、通知に基づき、県と地方農政局の事前協議も不要とする。	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、協議が隣接する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こと。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関わらず、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することになり、住民等に多様な課題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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	都市的土地利用への転換と農地保全との調整については、極めて地域的な政策決定に係る問題であり、都道府県の制度で責任を持つことは十分可能である。このことから、本案において、都市計画法第23条第1項における国土交通大臣と農林水産大臣の法定協議を本案の都市計画部局と農林部局の土地利用調整をもって法定協議が調整の適用除外とする。この趣旨を御理解の上、再検討されたい。	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 3 4 1 2 0	埼玉県	埼玉県	農林水産省 国土交通省
120120	独立行政法人科学費の発行	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ィノベーションの研究をつくば在住の研究系(大学以下、研究所等)という役割を併せて研究するため、独自の資金調達を促す。「科学債」は、10年超え長期の債権で、科学技術の研究成長が得られるときに配当・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ロードマップとを両立させる研究開発を国・先駆けて動かすものである。かかる研究所に対し、広(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、ポストドク若手研究者が、継続してプロジェクトに取り組むため、その生活がワーク・エデュケーションシステムによって、パーマニェント研究所と同等の生涯所得・社会保障が得られるよう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、研究所は、国の動きを待つのではなく、国の動きを呼応して、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、研究開発の横のつながりや若手の養成にポータルネットワークを担ってきたが、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ィノベーション)に係る研究開発を、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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	「時代が大きく変革する中、国づくりに関しても、「新しい公共」の仕組みを官民挙げて、創り出すことが求められる。独立行政法人においても、例えば、特定の国策研究・開発や、あるいは最先端大型医療機器の開発等に係る案件に対して「債権発行を促進していただくことは、まさに特区制度によって実現されるべきものである」と認め、個別法改正に際しては、再度ご検討いただけるようお願い申し上げます。	0 0 3 5 1 0	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
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、寄附金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。	※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促進する規制の緩和が必要。より具体的に、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 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(年)の間限り、研究開発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い。) 寄付行為に対して: 商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。	この提案では連絡会を緩和することにより、建設の安全性を損なうことなく(現用主力の車載センサー)において平均台積み高さ3.3%の積載量増加/効率アップが可能となる。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、60%/1年あたり) 2. 運行効率の低減(2%削減) 3. 交通渋滞の緩和 4. トラックの積立計画の低減 5. 輸送コストの低減 以上、概要を申し述べたが、車両の試乗とその安全性等は別紙事業内容書添付。	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。	右提案主体からの意見に対して回答されたい。	「国家戦略に資する研究のために、所管ごとに決定するのはなく、政府で統一した利益相反ガイドラインが必要である。企業が反対給付を求めなくても反対給付に当たるといった指針の可能性(規制(制約)として実質的に機能している。	0 0 3 5 0 3 0	株式会社 派名ワークス	静岡県	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	
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9月8日建設省令第70号(バン型等の連結車に定める特種車両の運行許可の取扱いについて)	特殊車両運行許可に当たり、分割可能貨物を輸送する特例8車種セミトレーラ(バン型、タンク型、幌付型、コンテナ用、自動車の運搬用、あおり型、スタンション型、船高型)の長さの許可制度は、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。	この提案では連絡会を緩和することにより、建設の安全性を損なうことなく(現用主力の車載センサー)において平均台積み高さ3.3%の積載量増加/効率アップが可能となる。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、60%/1年あたり) 2. 運行効率の低減(2%削減) 3. 交通渋滞の緩和 4. トラックの積立計画の低減 5. 輸送コストの低減 以上、概要を申し述べたが、車両の試乗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、運行経路及び運行時間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 派名ワークス	静岡県	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	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	申請提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁	
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、国家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ついての国際競争に参画及び勝ち抜くこと、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て、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、千葉県が旅行費と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。千葉県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、消費などの多岐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ナとした複合施設の開発と捉えています。千葉市は、首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、この活用方法として、カジノ場を誘致いたします。そして、千葉県におけるカジノ構想は、観光客、マーケティング、コマーシャル、顧客会、大会など様々な目的で訪れる人々を受け入れ、千葉県、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・アムニューズ・シティプロジェクト	0 3 9 1 0	千葉アムニューズ・シティ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じ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、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。 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促進措置を実施する。 【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制度に基づく「規制緩和と特例」を行う「規制緩和特区」 【提案理由】 成長率が高い南・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。	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 0 4 1 0 1 0	大阪市	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じ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、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。 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促進措置を実施する。 【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制度に基づく「規制緩和と特例」を行う「規制緩和特区」 【提案理由】 成長率が高い南・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 1	大阪市	大阪府	財務省 国土交通省 内閣府		
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じ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、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。 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促進措置を実施する。 【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制度に基づく「規制緩和と特例」を行う「規制緩和特区」 【提案理由】 成長率が高い南・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		



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	各府県からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	推進事業番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府庁	
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項を明確化)	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、物件又は施設を設け、継続して道路を占有し、これらで構成される場合を、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。	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場合を、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、狭窄した箇所が多いため、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、高度なリアルタイム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、道路段差の事前予測情報など、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、高度なリアルタイム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、問題はありませんが、ユビキタスマチづくりを進めるため、地方公共団体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と明確にするため、各道路管理者へ文書により周知徹底を図ることといたします。			成長戦略拠点特区	0 0 4 1 0 2 0	大阪府	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用いないものは、道路運送車両法上、原動機の出発出力の大小に応じて、自動車又は原動機付自転車等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路として、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る。	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自転車等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、つば市)が示されているが、車道内の通行に関しては自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路とみなすことで、歩道道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歩道での走行・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検証実験については、「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27年12月19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検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、自動車の危険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るところから、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	大阪府	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。	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、インセンティブに対する特別償却制度等の創設や設備後の固定資産税の免除(償却は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単数の低減化、都市モビリティの低炭素化が図られる。	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、インセンティブに対する特別償却制度等の創設や設備後の固定資産税の免除(償却は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単数の低減化、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、価格等々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
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。	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、インセンティブに対する特別償却制度等の創設や設備後の固定資産税の免除(償却は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単数の低減化、都市モビリティの低炭素化が図られる。	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、インセンティブに対する特別償却制度等の創設や設備後の固定資産税の免除(償却は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単数の低減化、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、価格等々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 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	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	推進事業番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
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道の閉鎖その他公衆の安全を図るため、申請により自動車等をその型式について指定する。(道路運送車両法75条)原動機付自転車の範囲及び種別について、内燃機関を原動機とするものは総重量より、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、価格が多様な用途が考えられるが、型式指定手続き等が複雑な反面、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、軽運送自動車並みに走行試験や部材の試験やデータ作成等、膨大な作業を伴うため型式指定手続き等が複雑である。 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以下のものは、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、ビジネスにも進まない状況にある。 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ると、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、自転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、基準に適合していない等不安全な原動機付自転車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段の強化を含めた制度全体の総合的に改善することを考えており、現時点で0.6kW以上1kW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をと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進展を促すことは重要と考え、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」を立ち上げたとし、その中継ぎの下、今年度から地方公共団体と協働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。	「基準に適合＝指摘がある」というのは、二輪又は四輪の原動機付自転車の事例なのか、また、基準に適合していない等不安全な原動機付自転車とは具体的にどういった自転車なのか、さらに、基準に適合していないにも関わらず不安全な原動機付自転車が市場で販売されている理由について御教示いただきたい。一方、0.6kW超1kW以下のミニカー(自動車)については、性能的には原動機付自転車2種に該当する。原動機付き自転車2種の場合に2人乗りが認められていることから、当該ミニカーの高基準での走行禁止等、交通安全の観点から一定の配慮を行った場合には、原動機付自転車に準じた型式指定手続きの簡素化の御検討をお願いしたい。	0 0 4 3 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・・・道路路上に・・・道路管理者が設けるもの」とについては、道路の附属施設とされている。	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リング拠点(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、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求め、	①現状 都市部でのカーシェア(特にEVのカーシェア)は、短時間利用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、駐車場所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 土地の確保が難しい都市部(特に商業区や駅周辺)において、路上に、カーシェア拠点として最適であるが、現行法では、道路上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より、駅前など特定の路上を利用することができ、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・駐停車禁止除外や道路占有を求め、 ④効果 EVの普及とガソリン車間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。	D	-	道路法第2条第2項第6号において、「自動車駐車場・・・道路路上に・・・道路管理者が設けるもの」とについては、道路の附属施設とされている。また、道路管理者が道路管理上の必要性を判断した上で、路上駐車等を道路の附属物として整備することにより、ご提案の駐車をEV専用確保拠点を設けることは認められておりません。なお、道路特定区域等の有効活用が図れるよう、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、その進捗を伺っているところである。	実態としては、利便性の高い駅前などは駐車スペース確保とされている場合が多い。EVカーシェアリングの利用者をあけ、低炭素化を図るためには、こうした利便性の高い場所に駐車スペースを確保しなければならない。また、地域活性化防止や産業振興の観点から、今後成長が期待されるEV分野のカーシェアリングに限定し、道路管理や構造的な改善を図るとの措置を暫定的に一定の配慮を行うことを要とした上で、駐車を禁止すべき場所にも路上駐車場や自動車駐車を設置することを認容することではできないか、御検討をお願いしたい。	0 0 4 3 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 航空機燃料課税と税法第1条、第7条	航空機燃料(外国産燃料に組み込まれるものを除く。)について航空機の所有者に対し、1千リットル当たり2万6千円の税率で航空機燃料税が課税されることとなる。このうち13分の11は相当する額については、予定で定めるとともに、10月1日以後に本審議事項特別会計空港整備勘定に繰り入れ、一定の要件を満たしている場合には、減免される。13分の2に相当する額については、航空機燃料税とし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に課せられる航空機燃料税については、 ①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、航空機燃料課税として、空港関係地方公共団体に交付され、残存対策等の空港対策に充てられている。 ②問題点 関西国際空港は、本米、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1兆1千億円にものぼる有利子負債を抱えさせ、償還した負担が大きいこととなっている。このことが整備をはじめとした空港利用にかかわる航空機燃料税を定めて航空ネットワークの充実を妨げる要因となっている。 ③解決策 関西国際空港の建設促進、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。関西国際空港株式会社は、航空機燃料税の軽減をめぐり経営自由度を高める必要があるが、同社の経営方針は削減できない固定資産等の税金負担が、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。 ④効果 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は固定費用を軽減する。併せて同社からの収入が消失する地元2市1町(泉佐野市、高市町、田尻町)に対しては、国による交付金等の財政措置を講ずる。 ⑤効果 これにより、関西国際空港株式会社は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、空港のハブ化を促進する。	Z	-	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、現在関西国際空港等の整備を早急にめぐるべく、重点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(貸倒一時財産)からも繰り入れられている現状にある。この種の関西国際空港に就する航空機燃料税の引き下げについては、現在国土交通省政策研究機構「空港整備」に係る意見書「支出の増大の抑制」(平成21年11月)の見直しや「フライト」改善による航空の積極的強化の議論をすすめ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。	関西国際空港は、本米、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1兆1千億円にものぼる有利子負債を抱えさせ、償還した負担が大きいこととなっている。このことが整備をはじめとした空港利用にかかわる航空機燃料税を定めて航空ネットワークの充実を妨げる要因となっている。 ③解決策 関西国際空港の建設促進、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。関西国際空港株式会社は、航空機燃料税の軽減をめぐり経営自由度を高める必要があるが、同社の経営方針は削減できない固定資産等の税金負担が、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。 ④効果 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は固定費用を軽減する。併せて同社からの収入が消失する地元2市1町(泉佐野市、高市町、田尻町)に対しては、国による交付金等の財政措置を講ずる。 ⑤効果 これにより、関西国際空港株式会社は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、空港のハブ化を促進する。	0 0 3 1 0	大阪府	大阪府	財務省 国土交通省			
120230	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	地方税法第5条、第42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条及び第343条、第702条に基づき、固定資産税及び都市計画税の課税標準が本則の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法による固定資産税、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、本米、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1兆1千億円にものぼる有利子負債を抱えさせ、償還した負担が大きいこととなっている。このことが整備をはじめとした空港利用にかかわる航空機燃料税を定めて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 関西国際空港の建設促進、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。関西国際空港株式会社は、航空機燃料税の軽減をめぐり経営自由度を高める必要があるが、同社の経営方針は削減できない固定資産等の税金負担が、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 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は固定費用を軽減する。併せて同社からの収入が消失する地元2市1町(泉佐野市、高市町、田尻町)に対しては、国による交付金等の財政措置を講ずる。 ④効果 これにより、関西国際空港株式会社は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、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があるが、関西国際空港株式会社は財政的に赤字を蒙り続けている。地方税法第349条の3第24条及び第702条第2項により、固定資産税及び都市計画税の課税標準が本則の2分の1とされており、すでに一定の負担軽減措置がとられているところであるが、さらに、伊丹空港も活用したフライトサービス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。	0 0 4 3 1 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	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	希望措置事項番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120240	カボ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に基づき、外国航空機の国内有償輸送(カボタージュ)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、我が国もカボ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(カボタージュ)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、国内各地と国内外各地を結ぶ国際乗継機能が低下している。 ②問題点 このように、現行の航空法等では、国内空港間へ旅客、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、日本国籍の就航都市も少ない。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、関西国際空港の国際乗継機能の強化を図り、同空港のハブ化を促進する。	C	-	カボ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・地域において成立されており、相互主義の観点から慎重に対応が必要であるため、現時点でカボ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、航空の国内線の充実に向け、LOG専用ターミナルの整備、国際動向に迅速・的確に対応した技術革新の促進等、航空会社のコスト削減に資する各施策の総動員によりコストをはじめ新規乗客人促進のための施策を検討していくこととしている。	右提案主体からの意見 に対して回答された。	関西の国内線は、現在国内7地点に就航するのみであり、最多就航時の33地点と比べ減少している。このため航空の特長の一つである国際乗継機能が著しく弱くなっている。 運航を続ける本邦航空会社に航空への就航都市のみならず、航空会社の競争力向上に向けたコスト削減の観点から、航空会社からカボタージュを開放することを検討する必要がある。航空会社は、航空会社間の競争力向上を図るため、航空会社間の競争力向上を図る必要がある。航空会社間の競争力向上を図る必要がある。航空会社間の競争力向上を図る必要がある。	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 2 0	大阪府 大阪市	大阪府	国土交通省
120250	民間活力を導入した港湾の一体運営	特定外資参入の促進に関する法律 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果たす。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におけ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)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年度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たながら、経営統合についても検討に入っている。 ②問題点 港湾競争については、民間が積極的に入参しにくい法人体となっており、更に民間化後の埠頭経済の国際競争力強化にさらに重要な役割を果たす。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におけ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。 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	解決策1: 1 解決策2: 1	港湾競争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 3 1 3 0	大阪府	大阪府	経務省 国土交通省	
120260	内航フィーダーの強化	内航海運組合法第9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されていたが、近年、釜山港等が日本国内の地方発着貨物を集め、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港選定することとしており、日本においては阪神港がその役割を担うために、神戸内海運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激化される。船舶燃料の値上げは、外航フィーダー船に付加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。	Z	-	内航フィーダー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ている。 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 4 0	大阪府	大阪府	財務省 国土交通省	
120270	インランド・デポ(内陸保税施設置場)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の無料子貸付、施設の固定資産税等の減免措置を講じることが求められる。	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されていたが、近年、釜山港等が日本国内の地方発着貨物を集め、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荷機能向上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留意要因の一つと考えられる。 ③解決策 インランドデポ整備運営事業者に対する無料子貸付制度の導入、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	経務省 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	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	申請提案番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
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66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設と産業施設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、税関に対する特別措置も冲縄に限られているなど、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 近接、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、わが国主導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湾など、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6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、業種に応じた大規模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	-	国際コネクター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の本格的なバラン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	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66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設と産業施設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、税関に対する特別措置も冲縄に限られているなど、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 近接、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、わが国主導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湾など、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6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、業種に応じた大規模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	-	国際コネクター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の本格的なバラン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 1	大阪府・関西国際空港	大阪府	総務省 国土交通省
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66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設と産業施設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ない。また、保税管理も厳格であり、税関に対する特別措置も冲縄に限られているなど、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 近接、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、わが国主導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湾など、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6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、業種に応じた大規模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	-	国際コネクター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本格的なバランシート改善案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月までに策案を作成することとしている。			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 3 7 2	大阪府・関西国際空港	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(パブリック・オーガニゼイション)構想の実現	道路法第12条、第13条 高速自動車国道法第9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	路線ごと料金を徴収期間内に費用を償還することとしている。	「都市圏高速道路管理経営主体」を設立し、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)を行うことと可能とする。	①現状 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)が存在しており、乗り継ぎに伴う高感、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、大阪湾岸連絡延伸部、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別断れている。 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(高速道路公社・地方道路公社)路線ごとに、通行料金を徴収し、運営費・建設債務返済に充てる。 ・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、地方道路公社の各機関)を担い、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、大阪湾岸連絡延伸部、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」で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、真実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。ご提案主体からの意見に対しては、必要に応じて回答させていただきます。		本提案は、地域の「ガバナンス」でマネジメントのもと、「地域の実情」を踏まえた料金設定や整備・維持管理ができるような仕組みづくりを進めるものであり、道路ネットワークの戦略的な整備に資するものである。国土交通大臣に本府知事より提案している地域独自の料金設定等、現行法の枠組みに拘束されず、前向きに検討していただけないか。本府管の運営から「FJ」として措置を分類されたい。	0 0 4 3 1 9 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	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	推進事業番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係官庁
120300	民間主導による緑化促進のため税の軽減を行う「都市公園緑地制度」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とする事は、緑化施設整備計画を作成し、一定基準(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が(年間の管理費が大きい、軽減が不十分) 2. 建築費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. FPR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 都市緑地法に基づき上程制度の拡充を行い、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ける場合、その土地の固定資産税を軽減。 1. 軽減率の拡大 ・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・イノベーション	0 0 4 3 2 0 0	大阪府	大阪府	総務省 国土交通省
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)についての(農地の納税猶予等) 都市計画法第70条の6の2(相続税の納税猶予を適用している場合の特典)の特典	農地等に係る相続税の納税猶予の特例は、農地等を相続等により取得した場合において、自らが高齢を継続することを条件に、農業投資額格を越える部分に対応する相続税について納税猶予し、当該相続の完了等の一時的な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、農業相続人が障害者となり農業継続が困難となった場合に限り、例外的に交付金が定額付けの特典)	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、農空間の取壊し状況が深刻化している。 ・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。 →若くは高齢の担い手不足等により買付けを希望する農業者もいるにもかかわらず、資力が不足していること、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・確保させ、都市部の生活環境の向上を図る必要がある。 ②問題点(制度等) ・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。(適用されない場合、遡及して納税が必要) ・郊外的な生産緑地が、既に相続税納税猶予制度の適用を受けている。 ③解決策(変更内容) ・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 ・農地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。	Z		生産緑地に係る相続税の取扱については、都市政策や農業政策など総合的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・イノベーション	0 0 4 3 2 1 0	大阪府 大阪市	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化	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るよう施行令の条件を緩和する	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されている 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同等となる規模とする ・公共施設管理者との協議により、開発と同時に整備される公園緑地の整備に対する条件を交付金とするものとする 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削申請緑地は、位置、規模と府民実感につながる良好なみどりと見えない場合があり、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項に基づき条例を定める場合には、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、資材において、必要な区域への公園・緑地等の整備を行うことは行制度上も可能としている。 なお、例えば、都市計画法第33条第3項に基づく条例により公園等の設置を求めないこととした場合には、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財で整備すべきものであると考慮し、費用の負担が合理的な認められる範囲内であること、交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取次と促進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整備総合計画に、社会資本整備計画に、一定条件の下で国庫を、関連する社会資本整備事業又は「ソフト事業」を総合的に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対応の事案に対して、一定条件の下で国庫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、対策の必要エリアにおいて、公共、民間が一体となったきめ細やかな事業が必要だが、体系的な事業が行いにくい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、民間問わず幅広い分野の事業に対して、一定条件の下で国庫を一括して交付対象とする制度を創設する ・下の条件例のとりわけ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 ・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、遊歩道緑化や遊歩道緑化(ソフト対策事業)と長寿地事業(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 きめ細やかな体系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、社会資本整備総合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、計画に基づき国庫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



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	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	年度 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波及効果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	-	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。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。			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波及効果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	-	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。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。			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波及効果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	-	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。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。			国際コンベンション都市の創出	0 0 4 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	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要する費用は、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ものと規定を緩和し、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。このため、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、全体としては負担のルートを、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	-	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ついてのみであり、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、整備新幹線が存する都道府県以外の方が費用負担することは可能である。	右提案主体からの意見に対して回答したい。	本提案の趣旨は、機構が建設主体である場合において、現行法の負担ルールの地方分の円滑な整備・更新民間資金の活用が可能となるよう求めるものである。	公共インフラ 備・更新	0 0 4 3 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	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	管理提案事項番号	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費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)や大阪駅(都心)等、広域からのアクセスを改善する「なわ筋線」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、都心部のミンソングリンクが設置されたままであり、南海本線は幹線止まり、JRは都心部を通過する際、「貨物線(集積)」や環状線(適宜ダイヤ)に割込んでおり、「到達性」「定時性」「容量」向けも困難率に劣る。 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、莫大な経費負担が負担されることがない限り、「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(急行線と緩行線と分線)となっており、輸送体系が既に完成。関西を主体とした「ダイヤエンジン」と位置付け、既設輸送体系の改善が不可欠であり、新たな事業制度が必要不可欠。 ③解決策 事業制度は、ミンソングリンクの解消(基幹部別の費用・ルール)は、国家戦略として国費(伊丹発着型1の活用も検討)を充たし、鉄道ネットワークの充実に寄与する都心部は、既設の都心部鉄道等利便増進法を活用する。 ④効果 都心部のミンソングリンクを解消(環状線をショートカットし、「南海本線」や「JR環状線」に直結する「なわ筋線」の整備により、「都心部から40分以内」で「ダイヤ入れリスク改善」「最速運行本数の増援」の実現をめざす。 運行制度では成立し得なかった本路線の整備により、大阪の拠点である南北方向の都心貫通輸(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法補助又は地下高速鉄道整備事業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、関西空港問題の抜本的解決を図る中で、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・償還促進法第4条 高速道路株式会社法第3条、第4条 道路整備特別措置法第1項、第3条第1項、第5条第1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。 ・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ため、市場規律恪守げ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、返済)制上の制約、借税負担などの緩和が必要。 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。	①現状 大幅な税収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、整備主体は地方公共団体や定款法人に限定されている。民間参入がでない状況にある。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当たり、資金供給円滑化の観点から格付けリスクが税負担増と併発する。 ③解決策 公共施設に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出し、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整備や戦略的投資を充実させる。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席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戻税の優遇措置を創設するとともに、民間部門が、借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に参入できるように、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。	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】 「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あるが、民間資金の導入については法律上特に制約はない。 また、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 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等への整備に係る特別措置法(平成17年法律第79号)第5条、第7条	・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(平成17年法律第79号)第5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し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、外国人入国検問の受入設備増強を整備するため、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金が不十分。 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(影都地区、夢洲地区)における外国人のための宿舎、日本語学校、国際学校、奨学金制度の整備や、日本人留学生が共同で住む住居、地域住民との交流拠点となる留学生寮整備に際して、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して、その効果を最大化させ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行うことができる。			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	
120430	公的賃貸住宅の一元政策運用(公室・社・UR賃貸住宅等)	・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第5条 ・地方住宅供給公社法第24条、第28条 ・地方住宅供給公社法施行規則第13条 ・独立行政法人都市再生機構法第14条 ・独立行政法人都市再生機構業務方法書第64条	○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係する事業に必要となる措置について協議する場合として、地域住宅協議会を組織できるとしている。 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。 ○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様の対応が可能となっている。 公営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法的に定めており、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。	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元的に地方公共団体が決定し、公室、UR、公社の各保有主体は、この方針に沿った管理・運営を行うことと義務付ける。	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わりの政策に即して公的賃貸住宅が管理・運営されるべきであるが、そのような現状になっていない。 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携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ている場合も、公社法で規定がない状況である。 ③解決策 「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が導入されているが、地方公共団体の地域の住宅まわりの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。 ④効果 UR賃貸住宅、公営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。 ⑤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わりの政策の幅を広げ、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。	①F ②E-1 ②E-2	①- ②-	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進めるとして前年度までである。 都市再生機構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ることにより、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、現在、事業のみならず組織のあり方を改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て、前向きに検討してまいりたい。 また、賃貸住宅事業については、平成20年度末時点の残高で10兆6,785億円という多額の借入を承継していることにより、経費が行われており、国の財政事情に鑑みれば、今後、国の負担を減らす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は、返済に要する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大きい。 なお、ご提案の公的賃貸住宅の一元管理という点だけで対象的であるため、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極めて、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。 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。			公的賃貸住宅の一元管理については、国のあり方検討会における事業・組織の抜本的な見直しにおいても、地域主権の視点を含めた検討をお願いしたい。 今後、管理、運営、経営の主体、責任等を含めて、具体的な仕組みについて検討・協議してまいります。 (大阪府意見)	新たな住宅政策の展開～公的賃貸住宅制度の改革～	0 0 4 3 5 3 0	大阪府 大阪市	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	各府県からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	プロジェクト名	提案事業番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係府庁
120440	公営住宅制度の見直し	公営住宅法第1条、第25条、第30条、第38条、第44条、借地借家法第28条	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。用途廃止は、公営住宅として管理を継続するよりも、除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見え、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。	管理戸数未済の建替事業、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は、暮らしても応急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、管理戸数未済の建替事業、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と、あま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 管理戸数未済の建替事業、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まる大規模公営住宅を適切な規模に再生し、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好なコミュニティ形成を図ることができる。	F	-	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。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。 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に、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。 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、関係府庁と調整の上、検討して参りたい。	右提案主体からの意見に対して回答された。	管理戸数未済の建替事業においては、本府の考え方を理解いただき、明渡請求権付与の検討の方向性をお示しいただきありがとうございます。 一方、低需要や耐震化が困難な住宅の用途廃止事業については、明渡請求権付与が認められませんが、近隣に移転先が確保される場合は、「建替後の公営住宅への入居が保障されることと同様に、入居者の居住の安定を図ることができるため、明渡請求権の付与について再度ご検討をお願いいたします。	新たな住宅政策の展開～ 公営住宅の改革～	大阪府	大阪府	国土交通省	