

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1002010	ナンバーを取得していない特殊自動車の公道走行		道路運送車両法で規定されている登録車両による公道走行に関して、未登録の特殊自動車の走行を可能とする。	<p>特殊自動車の登録を行っておらず、工場敷地内でのみ使用しているフォークリフトが、製品を積載した状態で公道を走行できるようにすることで、製品輸送の効率化を図り、工場の製品原価に与えるコスト増の影響を排除し、収益構造に良好な変化を与え、以って工業の活性化に資す。</p> <p>提案理由: 防府市の塩田跡地及び沖合埋立地に広がっている工場地帯は、工業専用地域として整備され、現在、(株)マツダの組み立て工場を中心とした自動車関連企業群が多く立地している。近年、振興国の台頭に牽引される形で、輸出货量が増加しており、多くの自動車部品工場が、製造ラインの増設や工場建屋の新設を行っている。この影響で、同一会社の第一工場と第二工場が少し離れて立地したり、工場敷地を切り売りしたことで、同一会社の製造ラインが分断されてしまう事象が発生している。このため、工場間の製品輸送に関して、ほんの僅かな距離であっても公道を利用しなければならず、運輸局に登録された車両を用意したり、ほんの僅かな製品数量でも、輸送トラック等への積み替えが必要となっている。公道を通る一般市民は工業専用地域という特殊性からいない状況である。本特例措置があれば、公道を敷地内と同じ条件で製品輸送に活用でき、登録車両を準備するコストを削減することができる。</p> <p>代替措置: 道路交通法に基づく特殊車両免許と労働安全衛生法が義務付ける技能講習等修了については必要とする。また自賠責に代わる同等保険は必要とする。作業監視員は必須。小型の在庫品であれば汎用鉄製パレットへ格納し、フォークへ積載。また、大型金型であればフォークに横スレ防止キャップ等を手当て。</p>	防府市	山口県	国土交通省	
1002011	特殊自動車の荷役走行の禁止規制の緩和		道路交通法に基づく国土交通省通達で禁止されている特殊自動車の荷役走行を可能とする。	<p>特殊自動車の登録を行っておらず、工場敷地内でのみ使用しているフォークリフトが、製品を積載した状態で公道を走行できるようにすることで、製品輸送の効率化を図り、工場の製品原価に与えるコスト増の影響を排除し、収益構造に良好な変化を与え、以って工業の活性化に資す。</p> <p>提案理由: 防府市の塩田跡地及び沖合埋立地に広がっている工場地帯は、工業専用地域として整備され、現在、(株)マツダの組み立て工場を中心とした自動車関連企業群が多く立地している。近年、振興国の台頭に牽引される形で、輸出货量が増加しており、多くの自動車部品工場が、製造ラインの増設や工場建屋の新設を行っている。この影響で、同一会社の第一工場と第二工場が少し離れて立地したり、工場敷地を切り売りしたことで、同一会社の製造ラインが分断されてしまう事象が発生している。このため、工場間の製品輸送に関して、ほんの僅かな距離であっても公道を利用しなければならず、運輸局に登録された車両を用意したり、ほんの僅かな製品数量でも、輸送トラック等への積み替えが必要となっている。公道を通る一般市民は工業専用地域という特殊性からいない状況である。本特例措置があれば、公道を敷地内と同じ条件で製品輸送に活用でき、登録車両を準備するコストを削減することができる。</p> <p>代替措置: 道路交通法に基づく特殊車両免許と労働安全衛生法が義務付ける技能講習等修了については必要とする。また自賠責に代わる同等保険は必要とする。作業監視員は必須。小型の在庫品であれば汎用鉄製パレットへ格納し、フォークへ積載。また、大型金型であればフォークに横スレ防止キャップ等を手当て。</p>	防府市	山口県	警察庁 国土交通省	
1005010	道路運送法第78条第2項に基づき実施する市町村運営有償運送(交通空白地)の許可要件の緩和		地域公共交通会議または地域公共交通確保維持改善協議会において同意を得た場合、道路運送法第78条第2項によって実施する市町村運営有償運送(交通空白輸送)の区域運行を許可する。	<p>大山町には小規模集落が168集落あり、これらが町内全域に点在しており、多くの交通空白地が存在するほか、医療・商店・行政機関などの集落からの目的地も町内に散在するため、移動ニーズも複雑多岐に渡る。またこれら交通空白地では、少子高齢化の進行に伴い、特に高齢者の移動手段の確保が難しく、住み慣れた土地を離れなければ生活が困難な状況が生じている。</p> <p>このため交通空白地を解消し、効率的に移動手段を確保するため、乗り合いで、大山町を区域とし、デマンドで運行する方式を考え、道路運送法第4条に規定される乗り合いタクシーのデマンド運行を模索したが、この受け皿として想定した町内のタクシー事業者は、全て現行の一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシーを除く。)の経営許可申請事業の審査基準を満たさない旧基準の事業者であり、経営資力に乏しく受け皿になり難い状況である。また代案として模索した過疎地有償運送もNPOなど受け皿がなく、実現が難しい状況にある。</p> <p>提案理由 市町村運営有償運送(交通空白地)について、市町村を区域とした運行を可能とすることにより、民間事業者等が存在しない場合においても、市町村の責任において効率よく交通空白地を解消することができる。</p> <p>代替措置 地域公共交通会議または地域公共交通確保維持改善協議会に運行計画を語り、同意を得ることにより競合交通事業者との調整が図れると考える。</p>	大山町	鳥取県	国土交通省	

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1006010	小規模グループホーム活性化特区(住宅を小規模グループホームとして活用できるようにするための規制緩和)		障害者自立支援法下におけるグループホーム・ケアホーム(以下GH)の推進を図る為、既存の住宅を利用しGHとする場合、小規模GH(定員6名以下)に限定して建築基準法を規制緩和し、住宅のまま事業を行えるよう要望します。	<p>国・県・市町村が定める目標数値の中で、障害者自立支援法下におけるグループホーム・ケアホーム(以下GH)の数(戸数)が絶対的に不足しているのが現状である。</p> <p>また、障がい者GHの1戸当たりの平均入居者数は約6人と小規模であり、建物、地域の中で既存戸建て住宅などのストックを活用しながら事業運営を行っているケースが全国的に見ても主流である。</p> <p>しかしながら、現状では建築基準法の用途変更(住宅→寄居舎)が必要となり、建築主要構造部分、居室・階段等の界壁等の大規模な改修等の建物構造上の対応が高いハードルとなり、基準を満たしているものが非常に少ないのが実態である。たとえ改修という事になっても、構造自体を改修するので大規模改修となり、費用も莫大なものとなってしまふ。これが賃貸借契約の場合では、家主の理解を得る事は大変困難である。</p> <p>GHという居住形態の歴史はまだ浅く、20年程度である。もともと建築基準法上にGHという定義が無く、類似しているであろうという事で寄居舎と同様の扱いになったと伺っている。確かに大規模なGHは構造上も生活内容も寄居舎や社会福祉施設と同じような扱いで興存はないが、小規模GHの状況は、生活の仕組みや状態像を見ても一般家庭と相違なく、構造上も住宅の機能で十分対応できると考えている。安全面についても小規模であれば利用者に対しての目が行き届き易く、その上で消防法令を遵守する事で確保ができると考える。</p> <p>上記の経緯を基に、障がい者GHの数を確保するために、建築基準法を規制緩和し、小規模GH(定員6人以下)に限定して、既存戸建て住宅などのストックを用途変更せずに住宅のまま活用できるようにして頂きたい。</p>		社会福祉法人清心会	埼玉県	国土交通省
1018020	介護施設に関する規制の緩和		特別養護老人ホーム等介護施設に対する容積率の規制を緩和する。	<p>介護保険事業の開設・運営主体及び医療事業の病床規制緩和等により、先進的な介護・医療特区を作り社会福祉の向上に資することを目的とする。</p> <p>&lt;事業内容&gt;介護保険事業について、株式会社等民間の一般法人に特別養護老人ホームの開設・運営を認め、医療事業について、病床規制を緩和し、病院設立を認めるようにする。</p> <p>&lt;特区申請対象地域&gt;介護・医療施設を建設する場合、地価(土地購入費・借地代)の多寡が計画の成否を左右するため、名古屋駅から至近距離、比較的地価が安価、かつ地域活性化余地が見られる「あおなみ線沿線(港区・中川区)」を特区指定地区と想定している。</p> <p>&lt;提案理由&gt;現在、株式会社等一般法人に特別養護老人ホームの開設・運営を認める特区指定地域「いちょうタウン」を「あおなみ線沿線(港区・中川区)」と想定している。建築基準法52条により、当該地区においても建築上の容積率はきめ細かく規定されている。特別養護老人ホーム施設の運営母体の投資効果を高め、安定運営を図るため、容積率については現在規定されている基準より緩和を求めるが、緩和度合については、地域特性等を勘案しながら決定したいと考えている。</p>	いちょうタウンプロジェクト	個人	愛知県	国土交通省
1018040	医療施設に関する規制の緩和		工業地域への病院設立を認める。	<p>介護保険事業の開設・運営主体及び医療事業の病床規制緩和等により、先進的な介護・医療特区を作り社会福祉の向上に資することを目的とする。</p> <p>&lt;事業内容&gt;介護保険事業について、株式会社等民間の一般法人に特別養護老人ホームの開設・運営を認め、医療事業について、病床規制を緩和し、病院設立を認めるようにする。</p> <p>&lt;特区申請対象地域&gt;介護・医療施設を建設する場合、地価(土地購入費・借地代)の多寡が計画の成否を左右するため、名古屋駅から至近距離、比較的地価が安価、かつ地域活性化余地が見られる「あおなみ線沿線(港区・中川区)」を特区指定地区と想定している。</p> <p>&lt;提案理由&gt;介護事業を展開する以上、当該地区で医療機能の後方支援が不可欠なため、新規開設も含めた有床診療所や病院の機能強化が必要であると考え。現在、特区指定地域を「あおなみ線沿線(港区・中川区)」と想定しているが、当該地区は工業地域が多く、建築基準法上の制限により、病院が自由に開設できない。そこで、建築基準法上の規制を緩和することで、当該地区における病院の設立を可能にし、医療機能の強化に努めたいと考えている。</p>	いちょうタウンプロジェクト	個人	愛知県	国土交通省

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1018050	医療施設に関する規制の緩和		病院及びリハビリテーションを行う施設に対する容積率の規制を緩和する。	介護保険事業の開設運営主体及び医療事業の病床規制緩和等により、先進的な介護・医療特区を作り社会福祉の向上に資することを目的とする。 <事業内容>介護保険事業について、株式会社等民間の一般法人に特別養護老人ホームの開設・運営を認め、医療事業について、病床規制を緩和し、病院設立を認めるようにする。 <特区申請対象地域>介護・医療施設を建設する場合、地価(土地購入費・借地代)の多寡が計画の成否を左右するため、名古屋駅から至近距離、比較的地価が安価、かつ地域活性化余地が見られる「あおなみ線沿線(港区・中川区)」を特区指定地区と想定している。 <提案理由>現在、株式会社等一般法人に特別養護老人ホームの開設・運営を認める特区指定地域「いちょうタウン」を「あおなみ線沿線(港区・中川区)」と想定している。建築基準法52条により、当該地区においても建築上の容積率はきめ細かく規定されている。特別養護老人ホーム施設の運営母体の投資効果を高め、安定運営を図るため、容積率については現在規定されている基準より緩和を求め、緩和度合については、地域特性等を勘案しながら決定したいと考えている。	いちょうタウンプロジェクト	個人	愛知県	国土交通省
1020010	タクシーにおける時間制運賃の単位時間の短縮		現行での道路運送法では、タクシーの時間制運賃は30分を最短に認可申請ができますが、認可料金の設定を15分から設定できるようにする	八戸市は面積300km <sup>2</sup> 超の中に海や里山の魅力、観光施設が点在しておりますが、バスや鉄道の公共交通の便が十分ではなく利便性の高いタクシーが必要不可欠です。そこで旅行業を有する当協会では主催旅行商品として定額観光タクシーを販売することに致しました。内容は点在する観光地をエリアでくくり、エリア内の施設を結ぶ2点間の乗車を計3回、小エリアは7000円、中エリアは10,000円、市内全域の大エリアは14,000円にて販売するものです。詳細は別紙事業内容書に記載の通りですが、①利用時間の制約がない、②自由なプランニングが可能、③市内タクシー協会全車に乗車可能、④周遊性が高いことが特徴で、従来の周遊型観光タクシーとは異なりお客様の利便性を向上させたものです。当協会からタクシー会社への支払いは、「時間距離併用制運賃」ではなく認可済の「時間制運賃」を適用します。時間制運賃を15分毎に設定できれば、「販売金額を下げる一お客様の利用が増える一タクシーの稼働率が向上する一タクシー業界、市全体の経済活性化に寄与」と好循環が生まれると考えます。15分ごとの時間制運賃は本事業のみへの適用を検討しており、乗降場所が限定されることから、一般のタクシー運行に大きな影響はないものと考えております。 【提案理由】 時間制運賃を適用する理由は、「仕組み自体をお客様が理解していない場合のメーター料金との比較によるトラブル回避」「各タクシー会社の経理担当の業務負担軽減」です。実際には15分で移動できる区間も多く、現状の30分時間制料金では通常のメーター料金が設定料金よりも大幅に安い場合もあり、単位時間を細分化することで観光客及び事業者にもメリットはあると考えます。		(社)八戸観光コンベンション協会	青森県	国土交通省
1022010	自家用電気自動車を活用した有償旅客運送の緩和		道路運送法より制限されている自家用車による有償運送について、NPO等のボランティアによる観光ガイドも有償運送の許可とするもの。	本市の古い町並みの残る地域は、平成10年に伝統的建造物群保存地区に指定され、町並みの保存と観光客の誘致に様々な取り組みを行っている。平成22年にはその指定エリアが9.2haに拡大され観光客は増加するも、点在する見所を周遊するには徒歩のみでは困難な距離であり、特に高齢の観光客には魅力が十分に伝わらない状況である。 そんな中、NPO法人が国等の補助を受け作成したオープンカーの電気自動車を活用し、のんびりとエリア内を周遊するとともに、きめ細かな観光ガイドを行う事業の立ち上げを行った。 【提案理由】 平成23年度は市からの委託事業により、観光客に無料でサービス提供を行っており、年間約1,400人の実績を踏まえガイドノウハウ及び観光客への定着を図っている。 今後も持続したサービス提供を行うため、行政支援に依存しない事業展開として、観光客から最小限の経費(車両保管費として充電施設駐車場経費、維持修繕経費として電気代、バッテリー交換代、車検・点検代、その他修理代)を対価として得ることにより、自立した事業として運営することを目指している。 ついては、個人タクシーを含む新規事業者参入が認められていない当地区で、タクシー事業としての対応でなく、NPO法人による自家用車での有償運送を可能とする道路運送法等の緩和により、公共の福祉を確保するとともに、地域の活性化につなげる。 【代替措置】 対象地域内ではタクシー事業者による、ガイド付観光案内サービスは提供されておらず、また、対象の地域、期間及び運行者は許可制により限定されるので既存事業者との競合は考えにくい。		倉吉市	鳥取県	国土交通省

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1027010	軽自動車のタクシー車両認可		現行法で規制されている軽自動車のタクシー車両への使用について、一定の要件を満たしている場合には、その使用を認める。	<p>タクシー車両に軽自動車(「以下、軽四タクシーという。」)を使用することで、初期投資、運行コストが現行車両より低く抑えられるため、より安い料金設定が可能となる。</p> <p>そこで、軽四タクシーを使用して、射水市内全域(3ブロックに分ける)においてエリア内一律の定額・低料金による、いわゆる「街乗りタクシー」運行を実施したい。</p> <p>また、現在射水市で運行している「デマンドタクシー」及び「コミュニティバス」において、同乗者の少ない場合や利用者の少ない路線を軽四タクシーで運行すれば、トータルとして考えることで利用料金を低く設定でき、利用者負担の軽減から利用者増を見込め、タクシー業界及び市の活性化を図ることができる。</p> <p>さらに、射水市には重点密集市街地に指定された地区があり、細い路地も多いため、小回りの利く軽四タクシーの方が都合が良いという面もある。</p> <p>軽自動車のタクシーへの使用は、電気自動車やいわゆる「介護タクシー」ですでに認められている上、本年度からはタクシー車両の開口部についても規制緩和が実施されている。加えて軽自動車の強度も増えていることから、①運行エリアを限定する ②高速道路は走らないといった、タクシー業界の自主的な規制をかけた「街乗りタクシー」運行においては、普通車と変わらない安全性の確保は図れるものとする。</p>	軽自動車のタクシー車両認可特区	海王交通㈱、(南)小杉タクシー、大門タクシー㈱	富山県	国土交通省
1027020	軽自動車を使用したタクシーの料金設定基準の緩和		現行法で規制されている軽自動車のタクシー車両への使用について、その使用が認められた場合、定額運賃の設定要件の緩和と軽自動車における自動認可運賃の設定を求める。	<p>タクシー車両に軽自動車(「以下、軽四タクシーという。」)の使用が認められた場合、初期投資(車両取得・自動車取得税)、運行コスト(燃料・自賠責・自動車重量税・自動車税・軽自動車税)が現行車両の2分の1以下に抑えられる。このことにより、安い料金でのサービス提供が可能となるため、軽四タクシーを利用して射水市内全域を3ブロック(各ブロック半径5km以内)に分け、エリアごと一律の定額・低料金による「街乗りタクシー」を実施したい。実施にあたり以下についての規制緩和を求める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定額運賃設定要件の緩和</li> <li>・定額制運賃設定にあたっては、「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」における、定額運賃適用施設から一定のエリア内への最短経路に適用される通常の距離制運賃とされている点において、規制を緩和し、各エリア内において、一律の定額運賃の設定を可能とするものである。</li> <li>・軽自動車タクシーにおける距離制運賃における自動認可運賃の設定及び下回る運賃の設定</li> </ul> <p>上記、距離制運賃による料金設定を行うにあたり、現状、小型車までの自動認可運賃となっているものを、新たに軽自動車としての自動認可運賃の設定を求める。</p>	軽自動車のタクシー車両認可特区	海王交通㈱、(南)小杉タクシー、大門タクシー㈱	富山県	国土交通省
1027030	軽自動車を使用したタクシーの基準車両数の緩和		現行法で規制されている軽自動車のタクシー車両への使用について、その使用が認められた場合、その車両は基準車両数から除くこととする。	<p>タクシー車両に軽自動車(「以下、軽四タクシーという。」)の使用が認められた場合、その軽四タクシーは北陸信越運輸局が示した基準車両数には含めないものとする。</p> <p>軽自動車の導入により初期投資、運行コストが現行車両より低く抑えられ、より安い料金設定が可能となり、その軽四タクシーを使用して射水市内全域(3ブロックに分ける)においてエリア内一律の定額・低料金による、いわゆる「街乗りタクシー」運行をすることで、従来のタクシー利用者層とは異なる新たな利用者が見込める。</p> <p>また、現在射水市で運行している「デマンドタクシー」及び「コミュニティバス」において、同乗者の少ない場合や利用者の少ない路線を軽四タクシーで運行すれば、トータルとして考えることで利用料金を低く設定でき、利用者負担の軽減から利用者増を見込め、タクシー業界及び市の活性化を図ることができる。</p> <p>さらに、運行エリアを限定することで1社当たりの運行台数を2〜3台程度にできることから、一部の介護タクシーでも認められているとおり、北陸信越運輸局が示した基準車両数には軽四タクシーを含めないものとしても、現在のタクシー利用者数にはさほど影響がなく、問題はないものとする。</p>	軽自動車のタクシー車両認可特区	海王交通㈱、(南)小杉タクシー、大門タクシー㈱	富山県	国土交通省

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1032070	投資環境の改善(1) :被災地域への投資要件の緩和、拡大		被災地域への投資環境改善のための緩和措置を要望します。 ①[PPP・PFIの民間参入の促進] 民間事業者の参入を促進する入札制度の見直し ②[外資系企業の積極的参入誘致] 水産業の積極的誘致として、役員要件の緩和(船舶法)	①[PPP・PFIの民間参入の促進] 民間事業者の参入を促進する入札制度の見直し。競争入札・プロポーザル以外に、迅速な事業立ち上げ、質の高い事業立ち上げを目的に、“競争対話方式”の導入。 ⇒実施理由:大規模で広範囲にわたる被災地域にて、国・自治体と民間の力を総動員することが求められる。被災地の雇用にも繋がるPPP・PFI方式を効果的に活用するスキームの構築が必要。 ②[外資系企業の積極的参入誘致] 水産業の積極的誘致として、役員要件の緩和(船舶法) 「日本船舶において役員2/3以上を日本人とする」要件の緩和。 ⇒実施理由:水産業の盛んな北欧諸国等の受け入れ誘致により、大規模な水産業の発展にも貢献しうる。	パソナグループ シャドールキャビネット復興支援省	株式会社パソナグループ	東京都	内閣府 国土交通省
1034010	屋外広告物法第7条第4項の除却対象物件の拡大		屋外広告物法第7条第4項に定める除却対象物件について、現行の「はり紙、はり札等、広告旗、立看板」に「その他条例で定める物件」という規定を追加する。	条例に違反する広告物を迅速に撤去できる制度を確立することにより、本市の屋外広告物を適正化し、もって良好な景観形成につなげることを目指す。 具体的には、現在屋外広告物法第7条第4項において、はり紙、はり札等の4物件に限り、行政代執行手続を経ることなく撤去することが認められているが、それ「その他条例で定める物件」を追加することで、氾濫する違反広告物に迅速に対応することが可能となり、良好な景観形成に資することが期待できる。 【提案理由】 本市では、平成20年に全国に先駆け実施した屋外広告物実態調査で、膨大な数の違反物件があることが判明した。これらの物件に対し、平成22年から順次指導を行っているが、制度に対する強い反発等から、指導に応じるのが対象の約3割程度と、十分な効果を挙げられていない。 このような状況に対応するためには、違反広告物の強制的な撤去を行うことも必要だが、現在の対応策は行政代執行手続しかなく、違反物件数が多数である中では、現在の行政能力ですべての物件に対しこれらの手続を行うことは事実上不可能である。 一方、屋外広告物法第7条第4項で、はり紙、はり札等の物件に対しては、行政代執行手続を経ることなく撤去することが認められており、本市でも大きな効果を挙げている。 そこで、同項に定める除却対象物件を、一定の範囲に拡大することで、氾濫する違反広告物を迅速に撤去することが可能となる。	宮崎市	宮崎県	国土交通省	
1037010	災害時における専任水防団の公務の拡大特区		現行法で規定している水防団の任務を、水防に関する業務に限定せず、救助及び地震、風害等の災害の予防、警戒、防御等に関する業務を追加し、水防団の任務を拡大する。	災害時における被害の軽減を図るため、水防団の業務範囲を拡大する。 具体的には、水防団の任務に「救助に関する業務」及び「地震、風害等の災害の予防、警戒、防御等に関する業務」を追加する。 (提案理由) 岐阜市では長良川をはじめ多くの河川が流れ、過去幾多の大水害に見舞われたことにより、自らの生活を守るため、昭和31年頃から地区ごとに水防団が結成されてきた。また、流域住民の生命と財産を守るため、水防活動が十分に行えるよう、全国的にもめずらしい専任水防団として、地域における重要な防災組織の任務を果たしてきた。その規模は、29団、1,623名で組織され、全国の専任水防団員の1割以上を占めている。さらに、近年、局地的豪雨の被害が多発している状況などから、その存在意義は一層強いものとなっている。 一方、地震等による大規模な災害が発生した場合、消防団は避難誘導、救助等幅の広い防災活動を担えるが、同じ地域の防災組織である水防団は、その任務が水防法により水防業務に限定されているため、公務として他の防災活動を担保されていないのが現状である。しかし、東海地方では複合型地震が懸念されており、東日本大震災のような大災害が発生した場合は、地域に密着し、かつ訓練された水防団に対し、幅広い活動が求められることは必至である。 よって、地域の防災力を高め、災害に強いまちづくりを構築するため、水防団の任務を拡大することが必要である。	岐阜市	岐阜県	国土交通省	

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1038010	バス型車両の要件緩和		地域公共交通会議や地域公共交通総合連携計画に基づく運行である場合に、「道路運送車両の保安基準」や「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」で定められている乗車定員11人以上の車両の旅客自動車運送事業に係る規定及び「公共交通移動等円滑化基準」のバス車両に関する規定について、道路運送車両の保安基準第55条や公共交通移動等円滑化基準第43条の申請を行うことなく、基準の適用除外とする。	<p>現在、乗車定員11人以上の車両を旅客自動車運送事業に用いる場合、市販されている車両に大幅な改造を加える必要があり、そのための費用負担が11人以上の車両を導入する際の障壁となっている。</p> <p>地域と時間帯によっては、乗客が9人以上(運転手除く)になることがあるため、15人乗り車両をコミュニティバスに利用したいという需要があるが、現状では、同じコミュニティバスであっても道路運送法4条による運行が79条による運行で現状では、車両改造の要否が分かれる状況にある。</p> <p>4条による運行の場合は、改造費の増高と乗客の積み残しという課題のどちらかを選択しなければならない状況にある。</p> <p>一方で、15人乗り車両と10人乗り車両では外寸法は変わらない。地域公共交通会議や地域公共交通総合連携計画に基づく運行の場合、利用者である地域住民も合意した上での運行であり、運輸支局は、地域公共交通会議には委員として、あるいは連携計画の認定の際に、状況を把握する流れになっていることから、15人乗り車両について、11人以上の車両を旅客自動車運送に用いる場合の基準を保安基準第55条の申請を行うことなく、適用除外にして車両の導入ができるようにするものである。</p> <p>また、公共交通移動等円滑化基準第43条の申請についても、同様に申請を行うことなく適用除外にして事務の簡素化を図るものである。</p> <p>いずれも、市町村や交通事業者に運行形態の選択の幅を広げ、費用、労力の節減につながる効果が期待できる。</p>	福岡県	福岡県	福岡県	国土交通省
1038020	タクシー事業に係る増車後監査の要件緩和		特別監視地域(特定特別監視地域を除く)において、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会、あるいは地域公共交通会議で了承された場合の措置を「増車7日前までの届出」のみとし、監査の対象としない。	<p>特別監視地域(特定特別監視地域を除く)において、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会、あるいは地域公共交通会議で了承された場合は、増車に伴う措置を「増車7日前までの届出」のみとし、監査の対象としない。</p> <p>現在、地域公共交通活性化・再生総合事業等において、乗合タクシーを実施する際に空き時間を利用して車両を活用する場合は、規制の対象となり、監査を受ける必要がある。</p> <p>そのため、タクシー事業者としては空き時間にタクシーとして車両を有効活用する上で障壁となっている。一方で、上記協議会や地域公共交通会議には、交通事業者も構成員として入っており、加えて、国土交通省も連携計画の認定や地域公共交通会議の構成員として入っているため、供給過剰に繋がるような増車については未然に防止できる。</p> <p>道路運送法第8条で規定されている「緊急調整地域」や供給拡大により運転手の労働条件の悪化を招く懸念が大きな「特定特別監視地域」と異なり、「特別監視地域」のみの指定の場合、過疎地域も含んでいる。このような地域においては、指定に至った理由は、車両数の増加ではなく、営業収益の減少によるところが大半と想定する。事業者にとっては、車両の空き時間の有効活用はコスト削減により、営業収益の増加に繋がるため、通達の趣旨にも沿ったものとする。</p>	福岡県	福岡県	福岡県	国土交通省
1038030	スクールバスにおける有償と無償の共存		スクールバスの混乗にあたり、地域公共交通会議において交通事業者の合意を踏まえ、条例に規定し、国土交通省の許可を受けた場合は、混乗者から「運送の対価」を受け取ってよいものとする。	<p>学校教育法第1条に掲げる学校について、スクールバスの混乗にあたり、地域公共交通会議において交通事業者の合意を踏まえ、条例に規定し、国土交通省の許可を受けた場合は、混乗者から「運送の対価」を受け取ってよいものとする。</p> <p>なお、対価は、平成18年国自旅第144号「自家用有償旅客運送者が利用者から收受する対価の取扱いについて」に準拠して、営利目的とは認められない妥当な範囲とする。</p> <p>小・中学校の統廃合に伴うスクールバスの運行については主に自治体が行っており、原則として無償運行である。また、交通空白地帯を運行しており、一般住民の混乗を促進することは、地域住民の交通便利性の活性化に繋がる。</p> <p>その一方で、現状では地域全体の公平性から便益を受ける者は対価を支払うべきという考えと一部利用者の優遇を禁じた制度との狭間で苦勞している自治体が多い。</p> <p>現在、道路運送法第78条第3号では、国土交通大臣の許可を受ければ、地域を限定して有償運送を実施できる規定があるため、この条文を活用した部分有償の実施を提案するものである。</p> <p>なお、現状でも道路運送法で一部利用者の優遇を禁じている一方で、実態に合わせて一部利用者を実質無料とする運用が認められている。より、実態に合わせた簡潔な制度にすることは混乗化の促進につながり、ひいては交通便利性の向上に繋がるものとする。</p> <p>(詳細は別紙1)</p>	福岡県	福岡県	福岡県	国土交通省

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1038040	コミュニティ運送における無償の範囲拡大		運送主体が地域コミュニティの場合には、ボランティア運送に対して地域コミュニティが1回あたりの運送に対して地域コミュニティが1回あたりの運送に対して支払う謝金の範囲内において利用者から謝礼を受け取れることとする。 また、地方公共団体がその運送に要する経費を自治会等の地域コミュニティに対して支援する場合に、その支援を「運送の対価」とみなさない運用を求める。	【実施内容】運送主体が地域コミュニティの場合には、ボランティア運送に対して地域コミュニティが1回あたりの運送に対して支払う謝金の範囲内において利用者から謝礼を受け取れることとする。 また、運送に要する経費の一部を、地方公共団体が支援する場合に、その支援を「運送の対価」とみなさないこととする。この支援先としては自治会等の地域コミュニティに限るものとし、直接的に運転手に支払うものではない。 【提案理由】地域コミュニティにおける運送は、運送主体は利用者である地域住民の集合体であり、同一組織内の相互扶助である。そのため対価についても、地域コミュニティの場合は一概に運送行為の実施者の側から支払いを求めたのではなく、自発的な謝礼と解することができる。 このように、利用者と実施者が同一人物という特殊な状況であるため地域コミュニティによる取組みについて、無償の範囲を拡大する運用を求めるものである。 交通基本法に関する説明資料の中で今後の地域公共交通は「地域の主体的な取組みを基本」とするとあり、交通事業者による運行のみでは十分な生活交通が確保できない地域では、事業者の有償運送を補完する仕組みが必要である。地域コミュニティによる取組みも移動権を確保する仕組みの一つであり、地域社会の活性化を支えるものである。 (詳細は別紙2)	福岡県	福岡県	国土交通省	
1038050	自家用有償運送への地域コミュニティ運送の追加		自家用有償旅客運送に「地域コミュニティ運送」を追加する。	【実施内容】運行主体が自治会等の市町村で認められた住民自治組織(地域コミュニティ)の場合には、自家用有償運送を可能とする。なお、その要件は、過疎地有償運送に準ずることとする。 【提案理由】現在、市町村が運行主体となる場合は「市町村運営有償運送」、NPO等の法人格をもった組織が運行主体となる場合は「福祉有償運送」と「過疎地有償運送」の登録が認められている。ただし、「福祉有償運送」は要介護者等限られた対象者の移動を目的とした制度であり、「過疎地有償運送」はタクシー等では十分な輸送サービスが確保できない場合に認められている制度である。また、市町村運営有償運送では、地域の細かいニーズには応えづらい、あるいはそれに応えるとサービス過剰になってしまう。 そのため、路線バスは運行しているもののバス停まで歩くことが困難で、タクシー等を日常的に利用することは経済的に苦しい高齢者等にとっては日々の生活に利用できる負担の少ない交通手段がない。そのようなニーズを受け、地域コミュニティが主体となり、地域の住民を運ぶ「地域コミュニティ運送」が徐々に増加している。この地域コミュニティ運送を実施する場合、現行制度では、原則として無償運送で運行するほかない。 地域コミュニティ運送が有償運送として認められることは運送の経営基盤が確保され、事業の継続性が高まるだけでなく、輸送の安全性及び利用者の利便性の観点からも有益である。高齢者等の日常生活を支える身近な移動手段を確保するために必要と考える。	福岡県	福岡県	国土交通省	
1039030	離島航路事業者が行う周遊運航事業の実施円滑化		離島航路事業者が定期航路事業の空き時間に周遊事業(不定期航路事業)を実施する場合、以下の措置を行う ・船員の労働時間の特例措置を認める ・不定期航路の届出範囲を拡大する	(提案内容) 離島航路事業者が定期航路事業の空き時間に周遊事業(不定期航路事業)を実施する場合、以下の措置を求める ・周遊事業(不定期航路事業)を実施する場合にも、船員法第72条の2の労働時間の特例措置を認める。 ・海上運送法により、年間3日を超えて不定期航路を実施する場合は、許可が必要であるが、届出により離島航路事業者が周遊事業を柔軟に実施できるようにする。 (提案理由) ・離島航路事業者が定期航路運航の余裕の時間に周遊運航することが可能になれば、定期航路事業に関する収益増加により、離島航路事業者への国、地方の補助負担軽減が図られるほか、周遊目的の観光客増加による地域活性化が期待できる。	国生み神話の島一周めぐり事業	兵庫県、南あわじ市	兵庫県	国土交通省

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1039050	小規模水力発電の導入に係る水利占用許可申請の簡素化		灌漑用水などの水利使用に従属する小規模発電目的の水利使用について、従属元の水利使用の処分権者が都道府県知事である場合、大臣同意を要する「特定水利使用」の対象外とする	(提案内容) 地域でのエネルギー自給を進めるため、灌漑用水などの水利使用に従属する小規模発電目的の水利使用について、従属元の水利使用の処分権者が都道府県知事である場合、大臣同意を要する「特定水利使用」の対象外とする。  (提案理由) ・2級河川で一定規模以下の小水力発電目的の従属発電を導入する場合、河川法に基づく大臣同意を要するため、事務手続が膨大で長時間を要し、事実上導入の障壁となっている ・再生可能エネルギーの導入促進は必要不可欠な状況であり、総合特区法(6/22成立)に基づく申請によらずとも許可手続の簡素化が図られるようにすべき		兵庫県	兵庫県	国土交通省
1039120	管理受託者のインセンティブとなる国営 明石海峡公園の弾力的な管理運営体制の構築		国営明石海峡公園の弾力的な管理運営体制の構築を求める ①企画割引等を管理受託者が自由に行えるよう、入園料の減免手続の弾力的な運用 ②管理受託者の努力により、入園料について前年度収入の一定額を上回る増収があった場合、利用者にとって魅力ある新たなイベント開催の原資として活用できる枠組みの構築	(提案内容) ・現行制度では、管理受託者は予算化された内容の範囲内での運営に限られているが、管理受託者の創意工夫が可能となる制度に改めるべきである。 ・地元事業者である兵庫県園芸・公園協会共同体が国営明石海峡公園の管理受託者となったことから、近接施設である淡路夢舞台公苑や県立淡路島公園、ウェスティンホテルとの連携をより強化し、さらなる集客を図ってほしい。 ・利用者増を図るための幅広い利用促進活動に向け、入園料(減免)の決定を地域の実情に合わせるとともに、管理受託者の創意工夫が反映できるよう自由度の高い管理運営体制が必要である。 ・そのため、前売券やクーポン券などの多様な券種の発売や、指定管理者制度に準じた制度として、利用料金収入の一定額の増収分について、施設の魅力をさらに高める事業に充当することなど、管理受託者の自主的な取組により行えるようにする必要がある。  (提案理由) ・利用促進に向けたクーポン券・前売券等の開発を可能とする減免手続きの弾力的な運用が必要である ・企画競争の対象業務を適正に遂行することを前提にしたうえで、一層の集客力向上に取り組むものであり、入園料収入の一定額を新たなイベント開催の原資とすることは、業務委託契約の前提条件の変更にあたらぬ ・利用料金収入の扱いは、現行契約や別途契約による対応は可能であることや、入園料の減免は告示で規定されており、制度上は減免可能と考える		兵庫県	兵庫県	国土交通省
1039130	工業専用地域における用途地域の一部緩和措置		尼崎臨海地域(国道43号以南)において、21世紀の尼崎運河再生プロジェクト基本計画に位置づけられた、カフェ・レストラン等の飲食店については、建築基準法に定められた用途規制の適用を除外する。 これにより、21世紀の尼崎運河再生プロジェクトの実施計画にあらかじめカフェ・レストラン等の立地可能場所を定めることにより、広く周知することができ、実現可能性の高い意図を持ってカフェ・レストラン等のにぎわいの中核となる施設を誘致することができることとなり、地域の活性化に寄与する	(提案理由) ・国回答の用途地域の変更は、工場生産環境を維持するという上位土地利用方針との整合性から考えられない ・他の都市計画の手法を活用する場合、市によるまちづくり計画案の策定等が必要となるが、先行事例が少なく、市は慎重な態度であるため、まず、特区による建築規制緩和により事例の発掘・積み上げを行う ・建築基準法第48条第12項ただし書きでは、個別に「特定行政庁が工業の利便を害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないと認める場合」は、同法別表第2で工業専用地域において建築してはならない建築物の建築も許可できるが、民間事業者にとっては、公聴会での意見聴取、建築審査会の同意等の手続きが複雑で、公聴会等のための資料作成等の経済的負担や時間もかかるため、リスクが大きく、立地の大きな障害となっている ・21世紀の尼崎運河再生プロジェクト実施計画は、県、市、隣接する工場を所有する企業、地元住民等で構成される実行委員会において策定されているため、飲食店を建築しても工業の利便性を阻害せず、公益上やむを得ないエリア及び建築できる飲食店の種類、規模をあらかじめ決めておけば、法の定める許可手続きを省略しても工業の利便を害するおそれがない。		兵庫県	兵庫県	国土交通省



12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1040010	1.流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(以下「物効法」という。)第2条第3号及び同法施行規則第1条第1号における社会資本等の定義の緩和 2.企業立地の促進等による地域における産業集積の形成及び活性化に関する法律(以下「企業立地促進法」という。)第5条第2項第3号の取り扱いの緩和 3.工場立地法第2条第1項に基づく工場適地の選定基準における市街化調整区域における選定の緩和 4.農地法に基づく通知「農地法の運用について」第2-1-(1)-イ-(イ)-g-(f)工場適地図に記載する土地の区域に係る農業上の土地利用との調整の緩和		1.物効法第2条第3号に掲げる高速自動車国道で物資の流通を結節する社会資本等(既設IC)の定義を緩和し、東埼玉道路予定地庄和ICについても同様と扱う。 2.企業立地促進法第5条第2項第2号における集積区域内の庄和IC周辺地区について、同法第5条第3号に掲げる同意企業立地重点促進区域として緩和する。 3.工場適地選定基準 2.都市計画との関連 (4)において、市街化調整区域については原則選定しないとあるものを緩和し、都計法第3条4第12号による産業指定区域に指定された場所について工場適地図に登載可能とする。 4. 3の工場適地図の搭載を行う際の農業上の土地利用との調整を緩和することにより、今回申請を行っている地区の工場適地図の搭載が容易となる。具体的には、優良農地については、つとめてこれをさけること等とされているが、本地区の振興に資する場合は、この規定を適用しないこと。	実施内容 1の緩和により、庄和ICから半径5km以内の範囲内に特定物流施設の立地が可能となる。 2の緩和により、庄和IC周辺地区が同意企業重点促進区域となり、関係機関との調整が円滑となることにより、企業立地が推進できる。 3の緩和により、庄和IC周辺地区が工場適地図に登載されることにより、広く立地を考えている企業に情報提供されるため、企業誘致活動に利用できる。 4の緩和により3の緩和がより円滑に行えることとなる。 提案理由 本市は、平成17年度に、旧春日部市・旧庄和町が合併した。しかし既成市街地が分断されている状況にある。平成20年度に「春日部市総合振興計画」を策定し都市的土地利用を図る地区を「まちづくりエリア」を策定した。特に両既成市街地を一体化すべく産業集積ゾーンとして庄和IC周辺地区を位置づけた。 しかし、同地区は東埼玉道路の開通が遅延することと同時に依然として産業集積が進まない状況にある。 このため、同道路開通時に即時に対応できるよう産業を集積するものである。	春日部市	埼玉県	農林水産省 経済産業省 国土交通省	
1042010	生産緑地活性化促進特区の創設		①生産緑地地区での利用権設定による賃借を適用する。(基盤法関係) ②生産緑地の解除にかかる行為制限解除までの期間の延長を行う。(生産緑地法関係)	都市の成熟化にあわせて、環境問題や住民の価値観の多様化も顕在化しており、都市部における多面的な公益的機能を有する「生産緑地」を再評価し、都市計画において保全すべき農空間として積極的に位置づけていく意義があります。つまり、生産緑地の保全により、将来の都市農業を支える農業者の経営環境を支援し計画的に農地を保全することは、緑と調和した良好な住環境の形成、災害時の洪水防止や一時的な避難用地機能、ヒートアイランド現象の緩和など多大な効用があり、都市住民ニーズにも応えることができます。よって、生産緑地を活性化させる総合的な支援のための規制緩和として、①農業経営基盤強化促進法の特例として、生産緑地での利用権設定等促進事業(農地の賃借)の適用を認めてもらいたい。直売所の盛況や農業参入規制の緩和を受けて、農業参入を志向する企業や経営規模拡大を希望する農業者等も増えています。利用権設定事業を認めれば、確実に生産緑地の利活用が促進されます。②公共による生産緑地の買取りを1ヶ月以内に判断すること、また買い取らない場合は農業者への斡旋を3ヶ月以内に行い、売買を成立させることが困難なので、生産緑地法の特例として、市の判断期間及びあつせん期間を延長する特例を認めてもらいたい。(市の判断期間3ヶ月、斡旋期間含め1年間)	箕面市	大阪府	農林水産省 国土交通省	
1048010	国の計画等への適合義務の緩和		都市計画法第13条における国の計画等への適合義務について、特区においては都道府県及び政令指定都市は、これらの計画等を参照して都市計画を作成することができることとし、その旨関係大臣に通知すれば足ることすることを求める。	本特例措置の実現を通じて目指しているのは、新しい公共交通の導入を通じたまちの再編、価値の向上であり、これまでにない試みである。それを反映した地域の実情に根ざした都市計画を策定するについて、国の計画等への適合義務はその自由度を大きく制約し、計画の柔軟性を著しく失わせるものである。真に国際競争力があり、持続可能で住みやすく暮らしやすいまちづくりにつなげるため、地域の取組の足かせとなる規制については、出来る限り緩和すべきである。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1048020	関係市等による柔軟な都市計画の策定		<p>都市計画法第15条第1項第5号に規定される都市計画は都道府県が定めるとされているところ、以下の都市計画については、関係市又は特別区(以下、「市等」という。)による協議会を設置して共同で、若しくは関係市等による事務組合等により定めることが出来ることとするを定める。併せて、市等が定める都市計画の都道府県の都市計画への適合義務を、「参酌すること」に改めることを求める。</p> <p>①施行令第9条第1項第1号に規定するものに関する都市計画、②施行令第9条第2項第1号に規定する道路に設置する特殊街路に関する都市計画、③施行令第9条第2項第2号に規定する施設に関する都市計画</p>	<p>○都市計画について、実際にどの様な都市計画が必要で、どの様な都市施設等に対する需要がどの様に存在しているのか等を把握しうるのは、「現場」に当たる基礎的自治体である。都道府県の役割は広域的な見地から基礎的自治体の都市計画間の必要な調整を行うこと、それに必要な基準、メルカール等を策定すること等であるべきである。</p> <p>○LRT等の新しい公共交通を導入した場合の社会経済的な効用は基礎的自治体内又は複数の基礎的自治体の範囲内で得られるものであり、都道府県というところまで広域的な見地から考えるものでもなければ、そうした見地から考えられるものでもない。</p> <p>○よって、本提案にあるとおり、LRT等の中規模の公共交通の導入に当たっては、関係市等による協議会、事務組合等により都市計画を定めることが出来ることとするを提案するものであり、これにより地域の特性、地の利を生かした新たな都市、まちへの発展が可能となると考えられる。</p> <p>○なお、基礎的自治体について、本提案においては、その人口規模、社会経済的規模、行財政能力等を勘案し、町及び村についてはその対象から除くこととし、市町村ではなく市及び特別区としている。</p>	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1048030	都市計画事業の施行に係る手続の緩和		<p>特区における市区町村による都市計画事業の施行に係る都道府県知事の認可を、市区町村による事業を施行する旨の都道府県知事への届出に緩和するとともに、国、都道府県及び市区町村以外の者による事業の施行に係る認可は都道府県知事又は市区町村長によることとするを定める。</p>	<p>市区町村が施行者である都市計画事業について都道府県知事の認可を要するというのは、市区町村による地域の実情を踏まえた、当該地域らしいまちづくりの足かせとなっているのみならず市区町村の負担を増加させており、地域主権の推進の観点から妥当であるとは言えない。</p>	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1048040	指定都市の特例の拡大		<p>第87条の2においては、第15条第1項第4号から第7号まで(改正法においては第2項から第7項まで)に掲げる都市計画については指定都市が作成することとされているが、「一の指定都市の区域を超えて特に広域の見地から決定すべき都市施設として政令で定めるものに関するものを除く。」とされている。ところ、これを、施行令第9条第2項第1号及び第2号についても指定都市が作成することができることとし、その範囲を拡大することを求める。</p>	<p>本特例措置の提案を通じて求めているのは、路面電車道たる特殊街路の設置場所が国道であると都道府県道であると市町村道であるに関わらず、指定都市が都市計画を作成できることとすることである。路面電車の用に供する特殊街路や都市高速鉄道については、必ずしも一の指定都市の区域を超えて設置されるわけではなく、広域の見地から決定されるべきものとして指定都市の特例から除外する必然性はないものと考えられる。むしろ、指定都市としての一体性、役割の重要性にかんがみれば、一の指定都市の区域内に止まるものである限りにおいては、当該都市施設に係る都市計画の作成主体は指定都市とすべきである。なお、国道又は都道府県道に設置する場合については、国土交通大臣又は都道府県知事に事前にその旨通知することとし、国土交通大臣又は都道府県知事は意見を述べる事ができることとしてはどうか。</p>	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1048050	軌道の特許に係る権限の委譲及び特許の免許への変更		<p>特区においてLRTを導入し、軌道運輸事業を行う場合にあっては、国土交通大臣による事業の特許を都道府県知事又は指定都市の長による免許に変更することを求める。軌道運輸事業の実施に係る国土交通大臣の特許を運行事業者の免許と事業の認可に分け、前者については都道府県知事又は指定都市の長により付与することとし、免許を有する事業者は免許が有効である期間において都道府県知事又は指定都市の長に届け出ることにより、複数の軌道事業において運行の業務を行うことができることとする。併せて、後者については都市施設たる路面電車の交通の用に供する特殊街路(軌道)の整備を含む都市計画事業の認可を受ければ足りることとする。を定める。(なお、後者については第5条において手当て。)</p>	<p>新しい公共交通の導入について、民間事業者の創意工夫が最大限発揮できるよう、全体の事業主体たる地公体と運営主体たる民間事業者等との関係、事業の仕組、構成、役割・責任分担等を柔軟なものであるような契約形態及び内容を可能とし、それに応じた出資が可能となるようにすることが重要。軌道が明治・大正期の国家的事業から現在では地域住民の重要な交通へとその性格が変化していることを考えれば、運輸事業経営の特許は国土交通大臣によるものである必要性は乏しい。実際、当該特許に係る申請手続は地方運輸局長に委任されており、実態面から考えれば地公体の長の特許でも構わないのではないか。また、運輸の開始は都道府県知事の認可であるのに、なぜ特許は国土交通大臣なのか。両者の均衡がとれていないと考えられる。そもそもなぜ特許なのか。事業ごとに特許申請を行うのでは手続が煩雑で、かつ事業者にとってはヨコ展開の障壁となって収益の機会喪失につながるばかりか、他の経営が優良な事業者による運行の支援を受けたい事業者にとっても、民間事業者間の交渉と契約によって迅速にこれを実現することを困難にしている等、現行制度では多くの弊害が生じうる。</p>	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1048060	軌道の工事の施行認可の開発行為の許可への一体化		<p>特区において実施される場合については、軌道の工事の施行認可を都市計画の認可及び都市計画事業の施行として行う開発行為の許可へ一体化すること。軌道については、路面電車の交通の用に供する特殊街路として都市計画における都市施設として位置づけられるものであること、軌道の敷設等の工事の認可を都市計画事業とは別にせずに、これと一体として行うものと位置づけ、都市開発事業の施行として行う開発行為の許可を受ければ足りることとする。を定める。</p>	<p>○現行の工事の施工の認可について、なぜ国土交通大臣によるものでなければならないのか、工事施工認可申請は、実態としては都道府県知事経由とされているところ、都道府県知事による認可でよいのではないのか。そもそも、工事に認可が必要なのか。軌道の整備といっても、そのみというところは現実的には考えられず、それに伴って規模の大小に関わらず沿線、周辺地域等の開発行為が行われるものと考えられるところ、軌道事業の認可と都市計画事業の認可及び都市計画事業の施行として行う開発行為の許可を別にする理由はないと考えられる。 ○軌道の敷設はまちの在り方を変えるものである。沿線のまちづくりと一体で行われるものである。したがって、両者は一体として考えることが合理的であり、これらに係る許認可等の在り方についても統合することとするのが妥当であると考えられる。</p>	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1048070	軌道運輸事業の運行開始の認可の届出への緩和		<p>特区において軌道運輸事業を行う者は、運行の開始に当たって都道府県知事の認可を受けなければならないこととされているところ、特区においては、運行の開始に関し都道府県知事又は指定都市の長に、開始の年月日等の必要な事項を届け出れば足りることとする。を定める。</p>	<p>LRTの敷設については、その対象地域に商業地域や業務地域が含まれることが想定され、迅速にこれを実施し、完了させて早期に運行を開始することが求められる。そうしたことを考えたとき、運輸の開始についてまで認可を必要とする根拠はないものと考えられ、工事の完了の確認ということであれば別に工事完了に係る技術的確認の手続を設けることで担保が可能であり、処分性を持たせる必要はないのではないか。</p>	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1048080	軌道に係る運賃等の認可の権限の委譲		特区における運賃等に係る認可について、認可に関する一定の基準を国が示した上で、権限を国土交通大臣から都道府県知事又は指定都市の長に委譲することを求める。	地域の交通体系の再編において、公共交通に係る料金政策は極めて重要な事項である。交通体系の連続線を確保することも考えると、地域住民の移動の在り方を念頭に置きつつ、地域で自主的に決めることが出来るように制度的に担保されることが必要。運賃等の在り方は地域の実情によって異なるべきであるところ、そうした実情に応じて柔軟に料金設定、料金体系の設定を行うことが可能とすることが必要。これにより、地域の公共交通の維持や質の向上につなげることができるものと考えられる。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1048090	軌道事業又は運転の管理の委託若しくは受託に係る権限の委譲及び緩和		現行制度においては、軌道事業又は運転の管理の委託若しくは受託については、国土交通大臣の許可を受けた場合に限りこれを行うことができることとされている。これについて、特区においては、権限を国土交通大臣から都道府県知事又は指定都市の長に移譲した上で、許可を届出に緩和することを求める。	軌道事業の特許を免許に改めた上で、都道府県知事又は指定都市の長の権限とする場合において、軌道の譲渡を国土交通大臣の許可としていたのでは整合性がとれない。そもそも、軌道を譲渡したとしても軌道インフラについては、当然のことながら土地への定着性があることも併せ考えれば、都道府県知事又は指定都市の長の許可とすることで足りるのではないかと。事業の委託又は受託や運転の管理の委託又は受託については、受託者の特許の有無が問題となりうるが、基本的には事業者間の自由な意思に基づくこととし、届出(ただし形式的な内容の審査を伴うもの)で足りることとすべきではないかと。そもそも、これらについても、事業の一体としての委託と運転の管理(つまり運行業務)のみの委託を同等に扱うことは妥当ではなく、少なくとも運転の管理の委託については、届出で足りることとすべきではないかと。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1048100	不正乗車等に係る割増運賃の限度の引上げ		現行制度においては、無効の乗車券による乗車等の不正乗車の場合に請求できる割増運賃の金額は乗車区間の運賃相当額にその2倍の運賃を加えたものを上限とすることとされ、それ以上の額を請求することはできないところ、特区においては、欧州等と同様に、これを乗車区間の運賃相当額にその1.9倍の運賃を加えたものを上限として、地域の実情にかんがみて合理的な範囲まで限度を引上げることが出来ることとすることを求める。なお、最高限度又は最高限度に近い金額まで引上げる場合にあっては、交通事業者は国土交通大臣又は鉄軌道が運行される地域を管轄する地方公共団体の長に協議しなければならないこととする。	現在、我が国存在する軌道にあっては、停留所、交通島等の空間の物理的制約から、券売機、改札等を設けず、乗車口と降車口を分けた上で車内において運賃を回収することとしているものがほとんどである。しかし、この場合、乗車にあっては乗車口に、降車にあっては降車口に乗客が集中し、また料金の支払いにも時間を要するため、バス等の交通機関と比べた場合の軌道の利点である定時性が損なわれてしまう。このようなことから、新たにLRT等の軌道を交通基盤として導入する場合には、どのドアからでも迅速な乗降が可能となるように、予め乗車券を購入した上で乗車することができる、いわゆる信用乗車の導入を検討していることが多い。しかし、検札に出会いさえしなければ乗車券なしで乗車することも不可能ではなく、加えて、検札に出会い不正乗車であることが発覚しても、支払うべき割増運賃が乗車区間の運賃の3倍であるため、不正乗車に対する抑止力が働かない。このため、不正乗車による損失を懸念して信用乗車の導入のみならず、LRT等の軌道の整備まであきらめてしまうことが多いようである。そこで、LRT等の軌道の利点を生かした整備を促進するための要素の一つとして、本提案を行うものである。これによりLRT等の軌道の整備を通じた地域及び地域経済の活性化を期待することができると考えられる。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1048110	軌道の敷設に関する特別の事由がある場合の許可の権限の委譲		併用軌道は道路の中央に敷設することを原則としつつ、道路の種類及び幅員によっては道路の片側に偏して敷設することができることとされ、特別の事由がある場合の国土交通大臣の許可を受けた場合については、軌道建設規程の規定によらない設計を行うことができることとされているところ、特区において敷設する場合にあっては、当該許可の権限を、二以上の市区町村にまたがる場合及び町村に敷設する場合にあっては都道府県知事、一の市又は特別区の区域内である場合については、当該市又は特別区の長に委譲することとすることを求める。	当該権限については、地域に密着して地域の実情を把握し、有効な調整等を行うことができる者が行使すべきである。したがって対象地域を管轄する地方公共団体の長に属することとするのが妥当であると考えられる。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1048120	車両の運転速度に係る特別の事由がある場合の許可の委譲		車両の運転速度に係る特別の事由のある場合の国土交通大臣の許可について、当該権限を都道府県知事に委譲することとすることを求める。	当該権限については、地域に密着して地域の実情を把握し、有効な調整等を行うことができる者が行使すべきである。したがって対象地域を管轄する地方公共団体の長に属することとするのが妥当であるが、他の道路交通との関係の確認等が必要であること等にかんがみて、都道府県警察本部を管理する都道府県公安委員会を所轄する都道府県知事とすることが妥当であると考えられる。	新しい公共交通を軸としたまちづくりプロジェクト	(株)三井物産戦略研究所	東京都	国土交通省
1049010	第一種低層住居専用地域に、高等教育機関を設置することへの緩和		第一種低層住居専用地域内において、統廃合等で閉鎖・廃校になった公立学校等として使用されていた建物を、低層住宅に係る良好な住居の環境を害する恐れがない場合、高等教育機関でもその建物を使用することができるよう用途地域を緩和する。	子どもの人口減に伴い、日本各地で学校等の施設が統廃合されたり、閉鎖されたりする傾向が顕著になっている。そして、自治体は残された建物の有効活用方法を模索して、住民と共同で建物を利用したり、プロポーサルを募って、新たな事業展開を考えたりしている。しかしながら、昨今の不況や東日本大震災等の影響で、閉鎖・廃校となった建物が野放しになっていることも少なくない。地域住民は、地域の安全管理や防災の観点から、野放し状態になっている建物の早期の有効活用を望み、また、地方自治体は売却または長期賃貸による経済効果・地域活性化を願っている。そこで、「手付かずの建物」をなくすために、周辺の低層住居に係る住環境を害する恐れのない場合、第一種低層住居専用地域内の施設建物を改修程度で使用する場合に限り、大学等の高等教育機関の利用を認めることにより、地域活性化を図ることができるとともに、施設建物の有効活用、地域の安全・防災対策といった諸問題を早期に解決できると考える。		学校法人 国際学園	神奈川県	国土交通省

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1050010	学校敷地内に放課後児童クラブ及び鎌倉市における子ども会館を建設する際の取扱いについて		放課後児童クラブを学校敷地内に建築を行う事について要件緩和を要望とする提案は既になされ、一団地認定等を活用し、特定行政庁の考えに基づき対応が可能として回答されている。しかしながら、一団地認定等とすることは将来的な制約から、実現が難しい状況にある。このため、一団地認定等を活用するのではなく、学校施設と放課後児童クラブを建築基準法施行令第1条第1項で定義をされる用途上不可分の関係にあるものとして、例示をして頂きたい。	鎌倉市では、放課後児童クラブに相当する施設として、鎌倉市子どもの家条例により、家庭において保護者の適切な監護を受けられない児童に対して、家庭的な指導を行い、もって心身の健全な育成を図るため、鎌倉市子どもの家(以下「子どもの家」という。)を設置しました。また鎌倉市子ども会館条例により、子どもに健全な遊び場を与え、心身の健やかな育成を図るため、鎌倉市子ども会館(以下「子ども会館」という。)を設置し、放課後子どもプラン推進事業を実施しています。子どもの家・子ども会館の利用者は、女性の就労の増加などにより保育園の待機児童数の増加とともに、増加が見られています。鎌倉市では、1年生から3年生に加え、4年生以上の利用もあることから、放課後児童クラブガイドラインで定める子どもが生活するスペースの基準である児童1人当たり1.65平方メートル以上を確保することが、既存施設においても困難になっており、整備をする必要が生じています。既存学校施設の有効活用についても検討していますが、少人数学級、特別支援学級などにより余裕教室はなく、また、小学校の近隣地での整備用地の確保が困難になっています。現状、小学校内に建設するスペースがある学校施設がありますが、敷地分割や接道要件が必要であること、ライフラインの独立が必要であることなどから整備ができないケースがあります。学校と放課後児童クラブ及び鎌倉市における子ども会館が用途不可分であるとの判断をいただき、小学校敷地内に整備することが一もっとも有効な手段になるものと考えられます。(別紙参照)	鎌倉市	神奈川県	国土交通省	
1053010	高速道路の占用の緩和		高速道路に、平屋根を設けその屋根の部分に太陽光発電パネルを設置することを可能とする	今回の東日本大震災による原発事故は、これまでの原子力発電を中心としたエネルギー基本計画を、再生可能エネルギーへと大きくシフトさせる出来事となった。特に、再生可能エネルギーの太陽光発電は次世代を担う安全でクリーンなエネルギーとして注目された。現在、太陽光発電パネルは、工場、公共施設、住宅等の屋根、ビル等の壁面、空き地等(資料7)に設置されている。外国では、旧飛行場後地(資料8)、砂漠地帯に大規模に設置又は計画されている。日本でも大規模なものとしては、休耕地への設置が提案されている。また、高速道路会社(資料10)が高速道路の遮音壁や道路脇の斜面の未使用部分の貸し出しを打ち出している。が、その設置規模はまだ小さく、原子力発電の代替エネルギーとしては不十分である。外国では、太陽光発電パネルを設置できる広大な砂漠地帯や施設の跡地があるが、日本には、その様な広い適地はなかなか見当たらない。そこで考えられるのが高速道路である。高速道路は、住宅地での高層ビルの建設とは異なり日照権や風害そして電波障害等の問題が発生しないこと、太陽光を遮断する障害物がなく、太陽光発電パネルを大規模に設置でき経済的であること、また、設置のために木を伐採する等、造成の際に自然を破壊することが無いという利点がある。つまり高速道路は、大規模集積太陽光発電システムの構築に適した場所と云えるので、地方自治体が高速道路上に、平屋根を設けその屋根の部分に太陽光発電パネルを設置できるよう、高速道路の占有に関する規制を緩和することを求める。	個人	東京都	国土交通省	
1056010	東日本大震災からの復興における住宅街区整備事業の適用		「大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法」で規定するような住宅街区整備事業を適用する。	被災復興地域において、現行の「大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法」で規定するような住宅街区整備事業を適用し、市街地及び農地等の再生整備事業を実施する。 提案理由: 被災地域は広大な面積におよび、多様な属性を持つ地権者が、多方面に分散している状況である。当該事業を適用することにより、柔軟で明確な意思決定のもと、土地利用計画、土地等の権利移動の調整、事業資金調達等が、円滑かつ迅速に実施されることが期待できる。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1056020	住宅街区整備事業における組合に係る要件の緩和		住宅街区整備事業において、借家人を住宅街区整備組合の準組合員とするとともに、組合の重要な議決事項の決定要件を緩和する。	住宅街区整備事業において、借家人を住宅街区整備組合の準組合員とするとともに、組合の重要な議決事項の決定要件を緩和する。 (開催要件: 組合員の2/3以上の出席⇒組合員と準組合員の1/2以上の出席) (決定要件: 出席者の議決権の2/3以上かつ宅地所有者の出席者及び借地権を持つ出席者それぞれの議決権の2/3以上⇒準組合員を含む出席者の議決権の1/2以上) 提案理由: 地権者等が多方面に分散している中、各種計画の推進、権利調整等において、柔軟で明確かつ迅速な合意形成と意思決定が期待できる。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省
1056030	住宅街区整備事業における部会に係る要件の緩和		住宅街区整備事業において、借家人を組合の部会の準部会員とするとともに、部会の重要な議決事項の決定要件を緩和する。	住宅街区整備事業において、借家人を組合の部会の準部会員とするとともに、部会の重要な議決事項の決定要件を緩和する。 (開催要件: 部会員の2/3以上の出席⇒部会員と準部会員の1/2以上の出席) (決定要件: 出席者の議決権の2/3以上かつ宅地所有者の出席者及び借地権を持つ出席者それぞれの議決権の2/3以上⇒準部会員を含む出席者の議決権の1/2以上) 提案理由: 保留地及び事業の施行により組合が取得する施設住宅の一部等の処分方法を、施行地区の工区毎に、円滑かつ迅速に決定することが期待できる。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省
1056040	住宅街区整備事業における施行者の要件の緩和		都市再開発法と同様の手法を活用し、住宅街区整備事業において、再開発会社を施行者として認める。また、同法で規定するような特定業務代行者制度及び特定建築者制度を導入する。	住宅街区整備事業において、都市再開発法と同様の手法を活用し、再開発会社を施行者として認める。また、同法で規定するような特定業務代行者制度及び特定建築者制度を導入する。 提案理由: 復興再生の描く目標空間像を協同の活動により早期に実現に導く事業執行力を得るとともに、大規模保留地を国内のみならず海外にも貢献するように高度に有効活用させることが期待できる。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1056050	住宅街区整備事業における住宅街区整備組合規定の緩和		都市再開発法と同様の手法を活用し、住宅街区整備事業における住宅街区整備組合の参加組合員の規定を緩和する。	住宅街区整備事業において、都市再開発法と同様の手法を活用し、住宅街区整備組合の参加組合員の規定を緩和し、施行者が定める審議会において、公募により適正と認定された民間法人等を参加組合員として認めることとする。 提案理由： 現行法において、組合参加資格がある住宅デベロッパー法人等は、市の出資率が50%以上の法人とされているが、この緩和により、復興再生事業の早期実現と柔軟な資金調達を可能にするとともに、民間活力の積極的な活用が期待できる。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省
1056060	住宅街区整備事業における保留地及び保留床の被災者への優先的分譲について		住宅街区整備事業における保留地及び保留床の処分について、特定の被災地域内で当該事業区域外に在住する被災者に対して優先的に分譲されるように求める。	被災市街地復興特別措置法に規定する被災市街地復興推進地域の被災者においては、住宅街区整備事業区域であっても、個別住宅地、集合農地区の保留地及び共同施設住宅区の保留床の処分につき、優先的に分譲されるようにする。 提案理由： 復興都市開発として、多くの被災地権者の新生活環境の形成機会に関わる計画的保留地、保留床の権利床価格並の優先譲渡により、広く被災者の新不動産活用や生活環境への多彩で集団的なニーズ・選択による再生活動に効果的である。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省
1056080	住宅街区整備事業における不動産の資産評価に関する基準の取り扱いについて		都市再開発法と同様の手法を活用・拡充し、住宅街区整備事業における不動産の資産評価算定方法及び評価基準日の指定に関する基準の取り扱いを定める。	住宅街区整備事業において、都市再開発法における時価評価方式と同様の手法を活用・拡充し、宅地等の価額の算定方法や評価基準日を規定する。 大震災直前の従前不動産の権利原資を担保する土地調書、物件調書で実測不可能の物件は大震災以前に記載されている固定資産税台帳等を基準とし、評価基準日は大震災直前の平成23年3月10日とする。また、本件に係る基準日は事業施行者の総会議決においても変更しないこととする。 提案理由： 我が国憲法等において、財産権及び国民の生命、自由及び幸福追求への国民の権利、更には健康で文化的な最低限の生活を営む権利等が保障されていることを鑑み、大震災直前の土地及び建物資産の原資(評価額)を補償することにより、特定区域内の被災地権者からの資産買取り申出に対し国が震災前の評価額をもとに買い取る。また、共同建設補助、生活再建の補償等の公助が促されることが期待される。 また、従前の居住環境特性に対する新たな2世代住宅の100%近い床面積確保も可能となる。これは事業の円滑な促進に大きく貢献するものであり、この権利原資の認知なくしては、復興再生都市開発の被災権利者の新たな生活・環境形成への道を閉ざすことになりかねない。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省



12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1056090	住宅街区整備事業における権利変換や担保等の移行に関する基準の取り扱いについて		都市再開発法と同様の手法を活用・拡充し、住宅街区整備事業における権利変換や担保等の移行に関する基準の取り扱いを定める。	住宅街区整備事業において、都市再開発法における権利変換及び担保権等の移行と同様の手法を活用・拡充し、震災後の従後土地建物について、震災前の従前土地建物の評価額等に応じた権利変換や担保等の移行ができるよう取扱いを定める。当該の諸手続きは、施行者の定款に記載する事項とし運用を行う。 提案理由： 既成市街地に連担する丘陵・山麓地の再生も充分考慮した新市街地形成の土地利用計画、権利調整では、区画整理事業の換地方針、位置の照応原則と土地換地評価のみでの対処は厳しい。更に建築物の金銭補償方式のみでは顕在化する既存債務と新規建設資金の二重ローン問題への軽減に限られる。地域の多様な属性に合った不動産個々の権利移動と新たな資産環境に対する適切な時価評価をすることにより権利調整計画の適正な対応が期待できる。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省
1056100	住宅街区整備事業における不動産の買取り基準の拡大		住宅街区整備事業における買取り対象について現行では「土地」のみであることを「土地及び建物」に拡大し、また、買取主体について現行の「都府県」に「国」を追加する。	住宅街区整備事業において事業区域内の地権者等は都府県へ土地を買い取るべき旨の申出をすることができるとしている。そこで、買取り対象について現行では「土地」のみであることを、「土地及び建物」に拡大し、また、買取主体について現行では「都府県」のみであるところ、「国」を追加する。これにより申出に係わる混乱の回避が期待できる。	被災地域再生への住宅街区整備事業の適用	特定非営利活動法人まちづくり技術情報システム	東京都、愛知県	国土交通省
1057020	特設介護施設への農地転用について		転用を厳しく制限されている10ha以上の集团的優良農地や土地基盤整備事業を実施した農地、これらを含む甲種農地をはじめ、市街化調整区域にある農地でも、特設介護施設が建設できるよう、厚生労働省が設立認可したブリッジ社会福祉法人が特設介護施設を建設する場合には、①同法人が届出申請を行った農地の転用を可能とすることを求める。ただし農地転用の行為により、土砂の流出またはその他の災害を発生させる恐れがある場合、近隣農地やその他の農業施設の保全または利用上、支障をきたす場合はこの限りではない。(農水省)②また、同法人が市街化調整区域において特設介護施設を建設するために行った開発申請については開発許可の基準によらず許可することを求める。(国交省)	市街化調整区域内、無指定の農地の転用には時間と手続きに時間がかかる。特に甲種農地は都道府県知事または農林水産大臣の許可を受けなければなりません。これらは特設介護施設の建設をする際に障害となる事は確実なので、厚生労働省が設立認可をしたブリッジ社会福祉法人が建設する特設介護施設であれば、農林水産省への申請届出だけで農地の利用が可能かつ転用できるようにするなどをしていかなければ時間だけかかると、本来の趣旨を達成できない。職員的生活圏にある事、マンパワーを分散させない事、できるだけ建設コストを下げる事(本造平屋)、効率化を図る為に利用者100名近い受け入れができる事などの条件で考えていくと、1施設あたり5～6,000㎡の広さを必要とする。公有地、国有地等の活用が望ましいが、該当する土地が無い場合、民有地、特に農地の活用の必要性が想定される為。	福島県福祉復興プロジェクト	株式会社青木会計	福島県	農林水産省 国土交通省

12 国土交通省 非予算(構造改革特区・地域再生 検討要請).xlsx

提案事項管理番号	要望事項(事項名)	拡充提案・関連提案に係る規制の特例措置の番号・名称	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
1057030	用途地域における特設介護施設の建設について		福島県内のブリッジ社会福祉法人が建設する特設介護施設については、建築基準法第四十八条第一項から第十二項までの規定のただし書が適用されることとする。また、厚生労働省の認可を受けて建設する特設養護老人ホームは、建築基準法第四十九条第二項に適合するものとする。	特設介護施設(応急かつ仮設的要素を含む特別養護老人ホーム)は、原発で避難している利用者を受け入れ、避難せざるを得なかった施設の職員の雇用の継続をはかる為に行われるものであり、これらの方々には仮設住宅や避難所等にいる為、極力その生活圏内に建設するのが望ましい。さらに建設までの時間が短ければ短いほど、避難している利用者介護度の重篤化を抑え、地域ケア、地域コミュニティの回復が早くなる。あくまで戻る事を前提とした一時的な措置である事、早期の建設の必要性から見ても、当該規制の緩和が望ましい。	福島県福祉復興プロジェクト	株式会社青木会計	福島県	国土交通省
1060010	取得済特許権利用の経済活性化事業		現在、原発廃止に依る電力の超不足。東日本震災の復興、デフレ経済克服等の諸策が山積している現状ではあるが、政府には財源がない。此の期に於いて当社取得済みの特許権を活用し独占排他的なビジネス、モデル、スキームを確立し全国民が一体となって困難解決に邁進すべき時である。その解決策を提案する。	全国に点在建設済みの小・中・高・大学校数は総数39,083校である。各校の建物の屋上に太陽光発電パネルを設置することによって、約400万kwの電力を得ることが可能であると推定される。(一枚あたり100kwとして計算)これらの工事を国民が販売促進用として取得しているポイントを提出していただき、オープン懸賞に準じた方式で賞金を得ることによって、感動感激、スリルを味わうこともでき、夢のあるビジネススキームができる。ただし、現況においては、政府が法案提出準備中の再生可能エネルギー特別措置法の立法が確立しなければ、出力の買取価格も適用期間も償却年月等の詳細が決定せず、本事業の立案は不可能である。よって立法の上で、確実な立案、協議、実行の予定である。したがって提案は趣旨のみ提出し、政府の立法化を眺めつつ、事業形態を定める予定である。ちなみに財源は国民が提出するポイントをPFI方式による形態にする予定である。  ついでに、各学校に対し、校舎の屋上に太陽光発電パネルを民間が設置できるようにするとともに、太陽光発電パネルを設置する際に弊害となる建築基準法の各種規制を緩和することを求める。		福井商工会議所、株式会社商事、佐藤電工、中路電設株式会社	福井県	文部科学省 国土交通省