

1205（1214、1221）重量物輸送効率化事業

1. 特例を設ける趣旨

特区において、輸送の効率化を図るため、車両総重量、軸重並びに車両の通行経路が道路に関して横断に限る場合の車両の長さ及び最小回転半径についての許可限度及び保安基準に関する特例措置を設けるものです。

2. 特例の概要

特区において、規制の特例措置を受けようとする運送事業者等が特殊車両通行許可申請を行う際に、橋・高架の道路等を含まない経路を通行し、軸重が車両制限令に定める一般的制限値（駆動軸にエアサスペンションを装着する車両の駆動軸重にあっては11.5トン）を超えない車両で、かつ、費用の負担等の道路を適切に管理するための措置が、特区計画を作成する地方公共団体又は実施主体の責任において確実に実施されると各道路管理者が判断する場合には、各道路管理者は、特殊車両通行許可を行うに当たり、総重量の許可限度重量、当該車両の通行経路が道路に関して横断に限る場合の車両の長さ及び最小回転半径について「特殊車両通行許可限度算定要領」に現在定める値を超えて許可するとともに、当該許可を受けることが確実であると各道路管理者により確認された車両については、各運輸局長は、従来長大又は超重量で分割不可能な単体物品輸送する場合に適用してきた車両の長さ、車両総重量、軸重及び最小回転半径に係る保安基準の特例を、これに限らず、適用するものです。

※当該車両の通行経路が道路に関して横断に限る場合の車両総重量及び軸重の特例措置については平成22年10月に、車両の長さ（21.5m以下に限る）及び最小回転半径の特例については、平成25年11月に全国展開済。

3. 基本方針の記載内容の解説

- ・ 「橋、高架の道路その他これらに類する道路」としては、例えば、ボックスカルバート等の構造物があります。
- ・ 「維持、修繕その他の管理」としては、例えば、補修、補強工事等があります。
- ・ 「必要に応じて特区計画を作成する地方公共団体又は実施主体が当該超過分に係る費用を負担すること」としては、例えば、車両総重量規制の緩和を受けた車両の通行により、各道路管理者が通常業務として実施する舗装の維持、修繕その他の管理を超える措置が必要となった場合には、当該超過分に係る費用を負担することが想定されます。

- ・ 「道路管理者に報告すること等」としては、実施主体又は特区計画作成団体による道路パトロールの実施、道路管理者と連携した指導取締の実施などの道路の適切な管理のために必要な行為を想定していますが、具体的な内容については、特区計画作成団体が作成することとなります。
 - ・ 「特殊車両通行許可を受けることが確実であることを道路管理者により確認された車両」としては、道路管理者が当該車両について特殊車両通行許可に係る車両総重量規制の緩和要件を満たしていると判断し、道路管理者が地方運輸局長にその旨の連絡を行った車両をいいます。
4. 特区計画及び添付書類の記載に当たって特に留意すべき点
特になし
5. 当該特例に関して特に必要な添付書類
特になし

1 2 1 0 橋の設置を目的とした公的主体以外の者による河川敷地の占用の許可柔軟化事業

1. 特例を設ける趣旨

橋の設置を目的とする河川敷地の占有については、公共性、公益性を優先するものとして公的主体以外の者による占有は原則として認められておりましたが、水辺を活かしたまちづくりとしての、市街地開発事業等の公共性の高い事業の施行区域や地区計画等の都市計画が定められた区域で、公衆の通行の用に供する橋が少ないことなどによる当該区域の利便性の欠如を解消する必要があると認められる場合には、公的主体以外の者による占有を認める特例を設けるものです。

2. 特例の概要

橋の設置目的が特定の個人の利便性に限定されるものではなく、橋の設置や利用方法について周辺地域の合意形成が図られていると地方公共団体が確認した場合には、設置後の維持及び補修、占有主体の地位の承継等将来の維持管理に支障が生じない限りにおいて、橋の設置を目的とした公的主体以外の者による河川敷地の占有を許可するものです。

3. 基本方針の記載内容の解説

- ・ 本特例措置は、橋の設置を目的とした河川法第24条に基づく河川敷地の占有許可について、その許可基準である河川敷地占有許可準則第6に規定する占有主体について特例措置を設けたものです。
- ・ なお当該占有許可に当たっては、占有主体により当該橋の設置後の維持及び補修が適切に行われること、占有主体の地位の承継が適切になされること等将来の維持管理に支障が生じるおそれがないと河川管理者により判断されることが必要となります。
- ・ 河川敷地の占有許可に係る手続については、従来と変更はありません。
- ・ 河川敷地内に工作物を設置する場合の技術的基準については、従前と変更はありません。

4. 特区計画及び添付書類の記載に当たって特に留意すべき点

当該特例について、特区計画に特に記載すべき事項は次のとおりです。

- 特区計画の別紙「5 当該規制の特例措置の内容」の欄に、水辺を活かしたまちづくりとしての、市街地開発事業等の公共性の高い事業の施行区域や地区計画等の都市計画が定められた区域で、公衆の通行の

用に供する橋が少ないことなどによる当該区域の利便性の欠如を解消する必要があると認めた理由を記載すること。併せて、市街地開発事業等の施行区域等及び公衆の通行の用に供する橋の位置図等を添付すること。

5. 当該特例に関して特に必要な添付書類
特になし

1 2 1 8 地域特性に応じた道路標識設置事業

1. 特例を設ける趣旨

地域特性に応じた案内標識及び警戒標識の設置を図るため、案内標識及び警戒標識の寸法に関する特例措置を設けるものです。

2. 特例の概要

特区において、地域特性により案内標識もしくは警戒標識を縮小する特別の必要がある場合、交通の安全と円滑が確保されていることを前提として、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令において規定されている案内標識及び警戒標識の寸法、並びに案内標識に表示する文字の寸法を二分の一まで縮小することができるものです（ただし、都道府県道及び市町村道に設けるものは除きます。）。

3. 基本方針の記載内容の解説

- ・ 警戒標識については、標識板の寸法が道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（以下「標識令」という。）において規定されています。
- ・ 案内標識については、標識板の寸法が標識令において規定されているものと、標識板の寸法は規定されていませんが文字の寸法が規定されているものなどがあります。

4. 特区計画及び添付書類の記載に当たって特に留意すべき点

地域特性により案内標識もしくは警戒標識を縮小する特別の必要があると認められた理由について記述してください。

5. 当該特例に関して特に必要な添付書類

特になし

1 2 2 4 45フィートコンテナの輸送円滑化事業

1. 特例を設ける趣旨

特区において、全長が17メートル以上18メートル以下である車両について、一定の基準（※）に適合しない車両であっても、当該基準に適合する車両と同じ通行条件で許可を行う余地があることから、45フィートコンテナ用セミトレーラ連結車の通行手続きの円滑な運用に向けて、セミトレーラ連結車の長さの基準を緩和し、40フィートコンテナ用セミトレーラ連結車と同等の通行条件（長さに対応したもの）を適用できる特例措置を設けるものです。

（※）車両が以下の①又は②に適合する場合であって、交差点の交差角が90度以下であること。

- ①全長が17.5メートルまでの場合、
後軸の旋回中心から車両後端までの長さ3.2メートル以上4.2メートル
- ②全長が18.0メートルまでの場合、
後軸の旋回中心から車両後端までの長さ3.8メートルから4.2メートル

2. 特例の概要

特区において、一定の基準に適合しない45フィートコンテナ用セミトレーラ連結車について、実施主体（申請者）が道路法第47条の2第1項の規定に基づく特殊車両通行許可申請を行った際、道路管理者は、実施主体による車両の運行状況、事故及びヒヤリハットの発生状況等の道路管理者への定期的な報告が、協定の締結又は特殊車両通行許可の条件により確実に実施されることを前提として、以下（1）及び（2）の措置を行うことができます。

- （1） 特殊車両通行許可限度算定要領（「特殊車両通行許可限度算定要領について」（昭和53年12月1日付け道交発第99号、道企発第57号）に定める同要領のことをいう。以下単に「算定要領」という。）によらず、当該車両の軌跡図を用いて審査を行い、40フィートコンテナ用セミトレーラ連結車と同等の通行条件（長さに対応したもの）まで緩和して許可すること
- （2） 45フィートコンテナに国内貨物を積載する場合における車両の長さの許可の上限値を18メートルまで緩和すること

※ 車両長が17メートル以上18メートル以下である車両について、一定の基準を満たす場合には、40フィートコンテナ用セミトレーラ連結車と同等の

条件での通行許可を行う措置について、平成27年6月に全国展開済。

3. 基本方針の記載内容の解説

- ・ 「車両の運行状況、事故及びヒヤリハットの発生状況等の各道路管理者への定期的な報告」とは、例えば、月1回程度、運行日時、積載物、運行時の諸元（重量・寸法）、運行経路、それに対応した事故及びヒヤリハットの有無等について道路管理者に報告することをいいます。
- ・ 「特殊車両通行許可限度算定要領によらず、当該車両の軌跡図を用いて審査を行い、40フィートコンテナ用セミトレーラ連結車と同等の通行条件（長さに対応したもの）まで緩和して許可すること」とは、具体的には道路管理者が以下①及び②の措置により審査・許可することをいいます。
 - ① 長さに関する通行の可否については、当該車両の長さが17メートルを超える場合、申請者に申請車両の軌跡図の提出を求め、算定要領中の別紙（1）に定める車両分類0における軌跡図ではなく、当該車両の軌跡図により判断すること
 - ② 上記①により通行可能と判断された場合、長さに関する通行条件については、当該車両の長さが17メートルを超える場合であっても、算定要領中の別紙（1）に定める車両分類Iによる審査結果と同等とすること
- ・ 「45フィートコンテナに国内貨物を積載する場合における車両の長さの許可の上限値を18メートルまで緩和すること」とは、コンテナに国内貨物を積載する場合は、「車両の構造が特殊な連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて」（平成6年9月8日付け建設省道交発第70号）により長さの許可の上限値が17メートルとなるところ、これを18メートルまで許可可能とすることをいいます。
- ・ 本特例措置は、長さの審査に関するものであり、重量、幅、高さ等の他の審査項目については従前通りです。
- ・ 重量の審査においては、輸出入貨物を積載する45フィートコンテナ用セミトレーラ連結車については、「海上コンテナ用セミトレーラ連結車の橋梁照査式適合車両の取扱いについて」（平成10年3月31日付け建設省道交発第39号、道企発第22号）が適用となる可能性があります。この場合、同通達中別紙「海上コンテナ用セミトレーラ連結車使用適性の照査実施要領」の「簡易算定表」に45フィートコンテナの記載が無いため、「適合算定式」により適用の可否を審査します。

※ なお、今後の45フィートコンテナ輸送の円滑化に向けた検討のため、

国土交通省は、道路管理者又は実施主体（申請者）に対して、本特例措置に係る特殊車両通行許可の審査に際して使用された車両の軌跡図及び道路の平面図等の提供をお願いすることがありますので、ご協力をお願いします。

4. 特区計画及び添付書類の記載に当たって特に留意すべき点
特になし

5. 当該特例に関して特に必要な添付書類
特になし

1 2 2 7 公有水面埋立地における用途区分柔軟化事業

1. 特例を設ける趣旨

特区において、埋立地の有効利用による新たな企業誘致の促進及び臨海部の活性化を図るため、埋立地の用途に関する特例措置を設けるものです。

2. 特例の概要

特区において、都道府県知事（港湾区域にあつては港湾管理者）が埋立地の有効利用により臨海部の活性化を図る必要があると認めた場合には、生産施設と物流施設の近接立地を可能とすることによる新たな企業誘致の促進及び臨海部の活性化のため、埋立地における用途区分を「製造・流通業用地」にすることができるものです。

3. 基本方針の記載内容の解説

- ・本措置は、公有水面埋立法（大正10年法律第57号）第2条第2項第3号の規定による埋立地の用途のうち、工業用途については、日本標準産業分類の中分類によることとしていることに対して特例措置を設けたものです。
- ・日本標準産業分類の中分類には、例えば「鉄鋼業」、「化学工業」等があります。工業用途の場合は、他の用途に比して周辺環境への影響が大きく、また分類により影響が異なることから、このような用途区分を設けています。
- ・本措置は、最近の物流形態の変化を受け、物流施設と製造施設が近接立地することにより、埋立地の有効活用及び臨海部の活性化を図れる場合には、上記によらず工業用途に物流施設を立地させることを可能とする用途区分の柔軟化を行うものです。

4. 特区計画及び添付書類の記載に当たって特に留意すべき点

特になし

5. 当該特例に関して特に必要な添付書類

特になし

1 2 2 8 民間事業者による公社管理道路運営事業

1. 特例を設ける趣旨

公社管理有料道路の通行者及び利用者（以下「利用者」という。）の利便の増進を図るため、地方道路公社（以下「公社」という。）が公社管理道路運営権を設定する場合には、民間事業者に料金を収受させることとし、民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成 11 年法律第 117 号。以下「民間資金法」という。）に基づくコンセッション方式を活用して民間事業者による公社管理道路の運営を可能とするものです。

2. 特例の概要

地方公共団体が、その設定する構造改革特別区域において、公社管理道路の交通の状況及びその近傍に立地する商業施設等の利用の状況に照らし、当該施設を運営する事業と連携して民間事業者が公社管理道路運営事業を実施することが、当該公社管理道路の利用者の利便の増進を図るため必要であると認めて内閣総理大臣の認定を申請し、その認定を受けたときは、当該認定の日以後は、当該公社は、民間資金法第 19 条第 1 項の規定により公社管理道路運営権を設定する場合には、当該公社管理道路運営権を有する者（以下「公社管理道路運営権者」という。）に当該認定公社管理道路運営事業に係る利用料金を自らの収入として収受させるものとします。

公社管理道路運営権者が収受する利用料金は、民間資金法第 5 条第 1 項の規定に基づき公社が定める実施方針（以下「実施方針」という。）に従い、かつ、公社が国土交通大臣の認可を受けて定めた上限の範囲内で、公社管理道路運営権者が定めるものとします。

3. 基本方針の記載内容の解説

(1) 公社管理道路運営事業に係る利用料金の収受（特例措置の内容 1）について

- ① 特例措置の適用に当たっては、公社管理道路運営事業の実施主体である民間事業者及び公社だけでなく、利用者も含めた 3 者にメリットがある枠組みを構築することが必要です。このため、特例措置を講ずる目的として「公社管理道路の通行者及び利用者の利便の増進を図る」ことを規定するとともに、特区計画や民間資金法に基づく手続きを通じて、「民間事業者

が公社管理道路運営事業を実施することにより、公社管理道路の交通の利便の増進に支障を生じないことが確認されること」を同意の要件としています。

② 「公社管理道路」については、公社が道路整備特別措置法（昭和 31 年法律第 7 号）第 10 条第 1 項の許可を受けて新設し、又は改築した道路であって、同法第 14 条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行い、又は同法第 15 条第 1 項の許可を受けて維持、修繕及び災害復旧を行うものとされており、当該特例措置は、民間事業者が自らの判断により道路の新築又は改築を行うことを許容するものではありません。

③ 「その近傍に立地する商業施設その他の施設」とは、公社管理道路の近傍に立地する商業施設（サービスエリアやパーキングエリアを含む。）、レクリエーション施設、観光施設、物流施設、空港等をいいます。

「当該施設を運営する事業と連携して」については、

- ・ 民間事業者が公社管理道路の運営とあわせて、パーキングエリアの商業施設等も運営すること
- ・ 近傍の商業施設等の運営者と協議会を開催し、公社管理道路の利用の促進を図ること

など、連携の取組みを幅広く想定しており、民間の運営による公社管理道路の利用者へのサービスの向上の結果として、道路を通行してこれらの施設を利用する者が増加し、地域の活性化の実現につながることを期待されます。

(2) 公社管理道路運営権者による供用約款の決定等（特例措置の内容 3）について

① 公社管理道路運営権者による公社管理道路運営事業の適正な実施については、民間資金法第 22 条第 1 項の規定により締結する公共施設等運営権実施契約（以下「実施契約」という。）と、第 28 条の規定に基づく指示等、第 29 条の規定に基づく公共施設等運営権の取消し等を通じて、公社が公社管理道路運営権者を監督することによって担保することとなります。

「供用約款」とは、公社管理道路運営権者と利用者との民事上の契約関係を規律するものであり、公社管理道路運営権者は、実施契約を締結する場合には、

- ・ 供用約款の決定手続（例：公社に対する事前届出）
- ・ 供用約款の公表方法（例：事業場において公衆に見やすいように掲示）
- ・ 利用料金の公表方法（例：事業場において公衆に見やすいように掲示）

をその内容に含むものとし、公社は、当該契約に基づき、利用者保護の観点から適切な内容の供用約款が定められ、利用料金とあわせて公表されている旨を確認等することとなります。

（３）公社管理道路運営権者による利用料金の決定手続（特例措置の内容４、特例措置に伴い必要となる手続き１～５）について

- ① 当該特例措置は、民間事業者が、利用料金を自らの収入として收受して公社管理道路の運営を行い、民間の創意工夫により当該公社管理道路の利用者へのサービス向上を図るものであるため、公社管理道路運営権者は、公社が認可を受けて定めた上限の範囲内で、弾力的に利用料金を決定することができることとします。

その際、公社が定める利用料金の上限及びその徴収期間については、道路整備特別措置法に定める料金の額の基準のうち上限に係るもの及び料金の徴収期間の基準と同様の観点から、国土交通大臣が認可により確認することとするとともに、当該認可に当たって、本来道路管理者である地方公共団体の同意及びその議会の議決を必要とすることとしています。

- ② 公社が公社管理道路運営権を設定する際に許可を受けている料金の額及びその徴収期間については、上記の要件を満たすことが明らかであるため、公社が認可を受けて定めた利用料金の上限及びその徴収期間とみなすこととし、改めて認可手続きを経ることは要しないこととしています。
- ③ 公社管理道路運営権者は、公社が認可を受けて定めた上限の範囲内で、具体的に利用料金を定める場合には、民間資金法第 23 条第 2 項の規定に基づき、公社に利用料金の額を事前に届け出る必要があります。当該届出を受けた公社は、その内容を国土交通大臣及び本来道路管理者である地方公共団体に通知するとともに、公告しなければならないこととしています。公告の方法については、公社の定款に定める方法とし、具体的には、地方公共団体の公報への掲載等を想定しています。
- ④ 民間事業者の創意工夫による公社管理道路の運営の結果として、利用

料金収入の増加や管理費用の縮減等により生じる収支差については、構造改革特別区域法施行令第6条第1項第3号の規定に基づき、利用料金の上限の設定時と著しく異なる範囲において、実施契約等に一定のルールを設けて、効率的・効果的な事業運営を促すインセンティブとして民間事業者に付与することが可能です。

(4) 国土交通大臣による運営権対価の額の認可（特例措置の内容2、特例措置に伴い必要となる手続き6～8）について

- ① 民間事業者が公社管理道路運営事業を実施する場合において、公社は、利用者から徴収する料金収入に代わって、公社管理道路運営権者から徴収する運営権対価収入により、当該公社管理道路の建設債務を償還することとなるため、公社は、公社管理道路運営権者から公社管理道路運営権の設定の対価（以下「運営権対価」という。）を徴収しなければならないこととするとともに、国土交通大臣が運営権対価の額を認可することにより、公社による建設債務の確実な償還を担保することとするものです。

運営権対価の額の認可基準は、当該額が、公社が収受する当該公社管理道路に係る占用料等の収入と併せて、公社が要する当該公社管理道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用を利用料金の徴収期間の満了の日までに償うに足りる場合に限り、認可をすることができるとします。

- ② 公社は、当該認可を受けようとするときは、利用料金の上限及びその徴収期間の認可に係る事項との整合性を確保した収支予算の明細を記載した申請書を、国土交通大臣に提出しなければならないこととします。収支予算の明細については、公社管理道路ごと、年度ごとに、徴収する運営権対価の額、運営権対価を分割払いとする場合の利息の額、一括払いとする場合の運用益収入の額、占用料等の収入の額、公社と公社管理道路運営権者がそれぞれ負担する管理費用の額等の内訳を明らかにして作成するものとします。
- ③ 公社は、実施方針及び実施契約において、「運営権対価を徴収する旨及びその金額」を定めることとし、当該契約に基づき確実に運営権対価を徴収することとします。

(5) その他（特例措置の内容5等）

- ① 当該特例措置に基づき公社管理道路運営権者が収受する「利用料金」については、道路整備特別措置法における「料金」に係る規定はそのまま適用されないことから、必要な読替えを行った上で適用することとしています。

なお、利用料金を不法に免れた者から収受する割増金を含め、未収の利用料金については、公社管理道路運営権者が、民事上の手続きで請求することとなり、強制徴収の対象にはなりません。

- ② 道路整備特別措置法における「料金」以外の規定は、現行どおり適用されます。

一般的に、道路法による道路の管理における事実行為については、民間主体に事務委任することが可能であり、公社管理道路運営権者は、民間資金法に基づき、公社管理道路の運営等に当たって必要な事実行為を行うことが可能です。道路整備特別措置法第17条の規定に基づき公社が代行する道路管理権限のうち、

- ・公権力行使に該当する権限（例：占用許可 等）
- ・特別な管理の方法を定める権限（例：共用管理施設管理協議 等）
- ・他の行政機関等と関与する権限・手続（例：都道府県公安委員会の意見聴取・通知 等）

については、公社管理道路運営事業を実施する場合も引き続き公社が行使することとなりますが、この場合であってもこれらの権限に係る事実行為（補助的事務、物理的行為等）を公社管理道路運営権者に委ねることは可能です。

また、公社管理道路運営事業を実施する場合であっても、公社管理道路の管理の最終的な責任を負う主体は引き続き公社であり、道路整備特別措置法第46条第1項、第48条第1項、地方道路公社法第39条等の規定に基づき、国土交通大臣又は都道府県知事は、公社に対し、監督等ができることとなっています。

- ③ 当該特例措置に関する国土交通大臣の権限は地方整備局長等に委任されているため、認可申請、通知等の必要な手続きは、地方整備局等に対して行っていただくこととなります。

4. 特区計画及び添付書類の記載に当たって特に留意すべき点

(1) 特区計画（本体）

- ① 特区計画の認定申請は、公社の設立団体である地方公共団体が、単独又は共同で行うことができます。
- ② 「3 構造改革特別区域の範囲」には、特例措置の対象とする公社管理道路及びその近傍の地域等を具体的に明示するとともに、「添付書類（1）区域の図面」において、当該公社管理道路及びその近傍に立地する商業施設等で公社管理道路運営事業との連携が想定されるものを記載してください。
- ③ 「4 構造改革特別区域の特性」には、特例措置の対象とする公社管理道路の交通の状況、その近傍に立地する商業施設等の利用の状況など、当該地域において規制の特例措置を講じる必要性を記載してください。
- ④ 「7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果」には、特例措置の適用により「公社管理道路の利用者の利便の増進」として期待される効果について、定量的な表現を用いて、定量的な指標の根拠や検証方法を明らかにして記載してください。

(2) 特区計画（別紙）

- ① 「2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者」は、公社管理道路運営権を設定する公社及び公社管理道路運営事業を実施する民間事業者となります。

民間事業者については、特例措置の適用を受けて実施される民間資金法に基づく手続き（民間事業者の選定、実施契約の締結等）を通じて特定されることが想定されるため、「添付書類（2）特定主体の特定の状況」に、これまでの調整状況、特定する方法、今後の予定等をできる限り具体的に記載してください。

また、特区計画の作成に当たり、これら関係者から聴取した意見については、「添付書類（4）関係者の意見」に記載してください。

- ② 「5 当該規制の特例措置の内容」には、
 - ・ 特例措置の必要性や要件適合性を認めた根拠（例：公社管理道路の交通の状況、公社管理道路の近傍に立地する商業施設等の利用の状況、当該商業施設等を運営する事業との連携として想定される内容及びその確認方法）
 - ・ 特例措置に伴い必要となる手続の実施方法

- ・「同意の要件」で求められている弊害の防止措置の内容（例：公社管理道路の交通の利便の増進に支障を生じないことの確認方法）
など、特例措置を適用するために必要な内容を記述してください。
- ③ 「添付書類（3）工程表」については、民間資金法に基づく手続き（実施方針の策定・公表、特定事業の選定、民間事業者の公募・選定、実施契約の締結、公社管理道路運営事業の開始等）に関するスケジュールが明らかになるように記述してください。

5. 当該特例に関して特に必要な添付書類
特になし

1 2 3 1 地方公共団体による特定市街化調整区域をその施行地区に含む土地 区画整理事業

1. 特例を設ける趣旨

周辺地域の市街化の進展等が特に著しく、建築需要が急激に増大している等の一定の条件を満たす市街化調整区域について、地方公共団体による土地区画整理事業の施行を可能とする都市計画法の特例措置を講ずることにより、無秩序な市街化を防ぎつつ、円滑かつ迅速に土地利用の整序及び基盤整備が図られることが期待されます。

2. 特例の概要

地方公共団体が、その設定する構造改革特別区域内の市街化調整区域（都市計画法第7条第3項に規定するもの）であって、次に掲げる特性を有することにより、市街化区域（同条第2項に規定するもの）に編入された場合には建築物の建築又はその敷地の造成が無秩序に行われるおそれが特に大きいと認められるもの（特定市街化調整区域）において、当該特定市街化調整区域をその施行地区に含む土地区画整理事業を当該地方公共団体が自ら施行することが、当該特定市街化調整区域が市街化区域に編入された場合における計画的な市街化を図るために必要であると認めて内閣総理大臣の認定を申請し、その認定を受けたときは、当該認定の日以後は、当該特定市街化調整区域において、当該地方公共団体による当該認定に係る土地区画整理事業の施行を可能とするものです。

- ① 周辺の市街化区域における都市機能の集積の程度及び当該市街化区域その他の地域との交通の利便性が特に高いと認められること
- ② 土地の利用状況の著しい変化その他の特別の事情により、建築物の建築等に対する需要が著しく増大していること

3. 基本方針の記載内容の解説

- ・「周辺の市街化区域における都市機能の集積の程度及び当該市街化区域その他の地域との交通の利便性が特に高いと認められること」としては、例えば、周辺の市街化区域に商業施設や医療施設等の都市機能が集積しているため当該市街化区域の市街化の進展等が特に著しく、当該市街化区域の縁辺部において鉄道駅等に隣近接している場合が想定されます。
- ・「土地の利用状況の著しい変化その他の特別な事情」としては、例えば、市街化調整区域として農地、緑地の保全・利用が図られてきた大規模な区域において、農家の担い手不足、交通施設の整備等の変化に伴い、農地が

急速に減少するとともに、駐車場や資材置場等への土地利用転換が進むなど、無秩序な開発を防ぎ円滑かつ迅速な土地利用の整序が必要である場合が想定されます。

4. 特区計画及び添付書類の記載に当たって特に留意すべき点
特になし
5. 当該特例に関して特に必要な添付書類
特になし