

地方からの提案個票

<各府省第1次回答まで>

通番	ヒアリング事項	個票のページ
38	高等学校の遠隔教育におけるオンデマンド型授業の実施に係る見直し	1～2
43	市街化調整区域において区域運行事業等の用に供する施設を設置する場合の手続の見直し	3～5
18	公立大学法人の所有する土地等の第三者貸付要件の見直し	6～9
35	消防団員等が消防車両を運転する際の特例制度の創設	10～18
37	搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験に係る運転免許要件の明確化	19～20
44	経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者等に対する危険等防止命令の国から都道府県への権限移譲	21～22
41	鉄道事業・一般乗合旅客自動車運送事業の輸送実績報告等の提出先の国から都道府県への変更	23～24
42	自家用有償旅客運送による少量貨物運送の手続・要件の見直し	25～29
15	町村の都市計画に係る都道府県同意の廃止	30～35
48	建築士審査会の委員任期の条例委任	36
34	産業廃棄物処理施設の設置者における特例の対象となる一般廃棄物及び処理施設の拡大	37～43
46	教員免許に係る制度の見直し	44～48
49	指定都市における人事委員会の必置の見直し	49～50
51	財政健全化法に基づく健全化判断比率の算定・報告の一元化	51～52
10	子ども・子育て支援新制度における保育士等の処遇改善に係る制約の見直し	53～61
6	放課後等デイサービスの利用対象を専修学校に通う児童まで拡大する見直し	62～63

平成30年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

文部科学省 第1次回答

管理番号

223

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

教育・文化

提案事項(事項名)

高等学校の遠隔教育におけるオンデマンド型授業の実施に係る規制緩和

提案団体

高知県、愛媛県

制度の所管・関係府省

文部科学省

求める措置の具体的内容

高等学校の遠隔教育において、不登校や療養・障害により長期間通学が困難な生徒に限り特例的に認めているオンデマンド型授業を、中山間地域の小規模高等学校における全日制の教育課程にも拡大すること

具体的な支障事例

高等学校における遠隔教育では、不登校や療養・障害により長期間通学が困難な生徒に限り、オンデマンド型授業を「特別の教育課程」とみなして単位認定を認めている。

一方、物理や数学Ⅲなど大学受験に必要な教育課程が編成されていない中山間地域の小規模校の生徒が、当該科目をオンデマンド型授業で学ぶ場合は、単位認定が認められていないことから授業時間内での対応ができず、その他の教科の加力補習を行う放課後や休日に、さらに時間を割いて学習することになり、生徒の負担が大きい。

また、中山間地域の小規模校に大学受験に必要な教育課程が編成されていないことにより、その地域に住む大学進学希望の生徒は地域外の進学校に通学(場合によっては転居)する実情があり、中山間地域の高校の小規模化・地域の過疎化が進行している。

制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)

進学に特化した教育課程が編成できない中山間地域の小規模校においても、一定の時間数を同時双方向型授業又は対面指導で補うなどの条件のもとに、オンデマンド型授業の単位認定が可能になれば、生徒の負担が軽減され、進学拠点校の生徒と同じ条件で、放課後や休日を主要科目の加力補習等に充てることが可能となる。遠隔教育は、教育環境に制約の多い中山間地域の生徒の可能性を広げる有効なツールであり、より活用が広がる方向での規制緩和をお願いしたい。

根拠法令等

学校教育法施行規則第86条

追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)

—

—

各府省からの第1次回答

平成30年7月11日に実施された関係団体ヒアリングにおいて、提案主体は、「オンデマンド型授業」の質の確保のために「配信側の授業の先生と同一教科の教員を配置」としているが、生徒がいる教室に当該教科の免許状を有する教員が配置されている状況であれば、オンデマンド教材の使用は可能であり、ご提案の趣旨は現行制度上も実現可能である。

平成 30 年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第1次回答

管理番号	289	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
------	-----	------	--------------	------	-------

提案事項(事項名)

地域の実情に応じてコミュニティバス等の円滑な導入を可能とする制度の構築

提案団体

全国知事会、全国市長会、全国町村会

制度の所管・関係府省

国土交通省

求める措置の具体的内容

人口減少等の進展により、コミュニティバス等は地域公共交通として主要な地位を占めるようになったが、法令上は従前のまま補助的かつごく例外的な位置付けのままとされ、その活用が本来期待される範囲に比べて著しく限定されているため、関係する法規制を横断的に見直し、地域の実情に応じた地域交通の円滑な導入を可能とする制度を構築。

具体的な支障事例

区域運行バス等として運行するコミュニティバス、自家用有償旅客運送等については、人口減少等の進展により、地域公共交通として主要な地位を占めるようになったが、法令上は従前のまま補助的かつごく例外的な位置付けのままとされ、その活用が本来期待される範囲に比べて著しく限定されているため、関係する法規制を横断的に見直し、地域の実情に応じた地域交通の円滑な導入を可能とする制度を構築することが必要である。見直すべき規制等に関する支障事例は別紙のとおり。

制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等）

コミュニティバス等の制度上の位置付けを見直し、地域の実情に合った地域公共交通を円滑に導入することによって、地域公共交通の充実が図られ、地域住民の利便性が向上する。また、利便性が向上することで、さらに地域公共交通利用者増加が期待され、地域公共交通の維持・確保につながる。

根拠法令等

- ・道路運送法第 78 条
- ・道路運送法施行規則第 3 条の 3
- ・道路運送法施行規則第 49 条
- ・「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について(平成 30 年 3 月 30 日自動車局長通知)」
- ・「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について(平成 30 年 3 月 30 日自動車局長通知)」
- ・「公共交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について(平成 27 年 3 月 30 日自動車局長通知)」
- ・「自家用有償旅客運送者による過疎地域等における少量貨物の有償運送に係る道路運送法第 78 条第 3 号に基づく許可に係る取扱いについて(平成 28 年 3 月 31 日自動車局長通知)」
- ・道路運送法第 3 条第 1 項第 1 号
- ・道路運送法第 9 条の 2
- ・「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について(平成 26 年 3 月 26 日自動車局長通知)」

- ・都市計画法第29条第1項第3号
- ・都市計画法施行令第21条第1項第6号

追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）

山形市、塩谷町、本庄市、大野市、山県市、京都市、池田市、鳥取県、島根県、愛媛県、宮崎市、十日町市

○タクシー事業者、鉄道駅がない当町において、公共交通機関は、主要道を走る路線バスのみで、ほとんどの地域が交通空白地である。

そのため、交通空白地輸送を検討しているが、一部路線バスと重複した運行ルート等があり導入に苦慮している。

交通空白地の明確化や規制緩和するなど地域の実情に応じた制度改正を望む。

○人口減少や高齢化等の影響により、公共交通に関する住民ニーズは多様化しているため、民間の交通事業者だけでは対応できなくなっている。そのような状況から行政が運営するコミュニティバスや福祉等の有償輸送に関する規制緩和や対象事業の拡大に関する制度改正が必要である。ただし、制度改正に伴い交通事業者の収益に悪影響を及ぼす可能性があるため、その点には十分配慮することが大切である。

○当市は、北東から南西にかけて細長い地形をしており、町等の境の南西部では500m級の山々が連なる山間部となっています。

現在当市では、3事業者5路線の民間バスが運行しておりますが、全て北東～南西の「縦方向」に運行する路線となっています。そのため、横方向への移動が困難であるため、路線バスを補完するために区域運行型のデマンドバスを市内4区域で運行しています。

しかしこのデマンドバスはあくまでも路線バスを補完する役割を担っているのみで、路線バスに代替するものではありません。そのため、比較的短距離の移動には、デマンドバス一つで足りませんが、先に述べた通り、市を縦断する場合で、路線バスの停留所が近くに無い場合は、デマンドバスから路線バスに乗り換える必要が出てきます。

市としては、民間路線バスの事業者と共に市内公共交通を確保・維持していくために路線バス・デマンドバスの相互で使える乗継券の発行を行い、利用者の負担を減らすよう努めていますが、市民からは、市の予算を使ってなぜ利便性の低いバスを走らせているのかというような声も上がっています。

コミュニティバスの導入に関するガイドラインで民業圧迫しないよう求められていますが、「路線競合」の限定・定義について見直しを行い、地域の特性に応じた地域交通の導入が図られるように制度を改善していただきたいと思えます。

○自家用有償運送が「交通空白」に範囲を限定されていることから、「交通空白」の区域外にある病院や商店に直接移動できないのは不便と、地域住民から意見を聞いている。

制度の構築にあたっては、既存の事業者の経営への影響も考慮する必要がある。

○一般乗合旅客自動車運送事業による350kg未満の貨客混載は道路運送法第82条により許可不要として認められているが、自家用有償旅客運送による貨客混載を行う場合には、「自家用有償旅客運送者による過疎地域等における少量貨物の有償運送に係る道路運送法第78条第3号に基づく許可に係る取り扱いについて（国自旅第412号国自貨第172号平成28年3月31日）」に基づき、許可することとなっている。本通知によると、許可基準は、既存の貨物自動車事業者によっては当該地域内の住民に係る貨物運送サービスの維持・確保が困難な地域として、当該地域の貨物自動車運送事業者の事業運営に支障がないと運輸支局長が認める地域に限るものとし、運輸支局長が、国土交通省自動車局との協議の上、当該地域の物流網の状況、住民の貨物輸送に係るニーズ等について、必要に応じて当該地域の住民、地方公共団体、業界団体その他の関係者から意見を聴取し、判断することとなっている。

現在、本県内の町において、バス事業の生産性向上のため町営バスを活用した貨客混載の実施を検討しているが、実施に当たっては、運輸支局から地域の総意が求められていることから、当該地域の貨物自動車運送事業者である日野郡内34社（一般貨物自動車運送事業13社、軽貨物自動車運送事業21社）それぞれから支障がないかについて確認する必要があり、当該事業がなかなか進まない。

○中山間地では、市街地に比べ、少子高齢化による人口減少が顕著となっている。

併せて、路線バス利用者も減少しており、赤字運行が常態化している路線が年々増え続ける一方で、バス事業者においては赤字運行となっている路線の減便や運行廃止等の見直しが進められている。

市としては、地域住民の生活交通としての移動手段確保、交通空白地の解消として、市営バスや予約型乗合タクシーによる代替措置を行っているものの、運転手不足・高齢化などにより事業受託者の確保や運行財源の確保が厳しい状況である。

市内各地で民間施設等が運行している無料送迎バスは、貸切バスとしての運行となっており、地域と当該施設間のみの運行となっている。有償かつ当該施設以外の運行を行う場合、一般乗合旅客運送事業の許可が必要となるうえ、既存の路線バスとの競合という問題もあることから、導入が厳しい状況である。

運転手不足、交通空白地を解消するために民間施設等が運行している無料送迎バスについて、地域の実状に合わせた一般乗合旅客運送事業として許可される制度改正を望む。

路線バスの運行廃止となる地域において、代替手段として市営バス等の整備を進める際に『路線競合』が問題となっている。

山間地域から市街地まで運行する場合において、路線バス経路と重複する部分については、乗客の奪い合いになる『路線競合』に当たるとして、バス事業者やタクシー事業者からの了解が得られない。路線競合の解消策として、結節点による乗り継ぎがあるが、そもそも市営バスや予約型乗合タクシーの主たる利用者は高齢者であり、乗り継ぎに対して不安や煩わしさを抱く方が多い。結果として、利用者減少につながる事が予想されることから、地域の実状を考慮いただき、路線競合について規制緩和を要望する。

○利用者の減少により、主に生活バス支線の撤退が続いている。このため、市町が代替交通手段としてコミュニティバスを運行する路線数が多くなっていることから、今後、円滑な導入を可能とする制度の構築は必要である。

各府省からの第1次回答

(別紙②関係)

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業を行う場合には、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から許可が必要となっている。自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送についても、上記の観点から原則として認めておらず、地域の既存の貨物自動車運送事業者のみによっては当該地域内の住民に係る貨物運送サービスの維持・確保が困難であるなど公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、許可を受けた場合に限って認めている。その際、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から問題がないかを申請ごとに確認する必要があるため、許可を不要とすることは困難である。

(別紙④関係)

都市計画法第29条及び都市計画法施行令第21条において、路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客の運送を行う一般乗合旅客運送事業の用に供する施設(車庫等)である建築物等は開発許可が不要とされている。これは、路線定期運行の一般乗合旅客自動車運送事業は、運行系統が定められており、起点、終点、経過地である主たる営業所等が定められ、固定されたルートにおいて定期的幹線運行を行う事業であるため、当該事業の用に供する施設である建築物は当該ルート上に立地することが必然的であることなどから、開発許可の対象から除外しているものである。

一方、区域運行及び不定期運行の一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する施設である建築物については、一律に開発許可を不要とすることは適当ではないことから、建築物ごとに開発許可権者による個別の審査にかからしめている。本支障事例において開発許可が認められなかった理由は、当該開発許可権者が定める開発許可基準において、都市計画法第34条第14号の対象となる施設を限定的にしか認めていないことによるものと承知している。

しかしながら、同号の対象施設は限定列举としておらず、一定の要件を満たす施設は許可対象となりうることから、本支障事例についても、当該自治体の開発許可基準を改正すれば十分対応可能なものと考えられる。

なお、国としては上記施設に係る開発許可が可能である旨の明確化について検討して参りたい。

平成30年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

総務省 第1次回答

管理番号

305

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

教育・文化

提案事項(事項名)

公立大学法人の所有する土地等の第三者貸付を可能とするための規制緩和

提案団体

指定都市市長会

制度の所管・関係府省

総務省、文部科学省

求める措置の具体的内容

国立大学法人法の改正に伴い、平成29年4月より、国立大学法人においては、文部科学大臣の認可を受けて、土地等の第三者貸付が可能となっている(国立大学法人法第34条の2)ことから、公立大学法人においても国立大学法人と同様に資産の有効活用を図り、その対価を教育研究水準の一層の向上に充てることができるようにするため、地方独立行政法人法の改正を提案するもの

具体的な支障事例

公立大学は、国立大学と並び我が国の高等教育にとっては欠かせない重要な存在となっており、今後、我が国の教育研究水準の一層の向上に取り組むためには、公立大学における教育研究活動の充実とそのための財政基盤の強化が必要である。

そのような中で、国立大学法人は、法改正により資産の有効活用を図ることができるようになり、その対価を教育研究水準の一層の向上に充てることができるようになった。一方、公立大学法人は、地方独立行政法人法第70条により、「大学の設置及び管理」及び「これに附帯する業務」以外の業務を行ってはならないとされている。

ある公立大学では、資産の有効活用及び福利厚生充実を目的として、キャンパス内の土地にキャンパス内外から利用可能なコンビニの設置を検討したが、地方独立行政法人法第70条の「附帯する事業」の範疇ではないため、その設置ができない状況にある。

この現状では、国立大学法人には認められている、資産の有効活用(土地の第三者への貸し出し等)による自己収入の確保が困難であり、教育研究水準の一層の向上に取り組もうとしている公立大学法人の自主・自律的な運営を阻害している。

制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)

公立大学法人が所有する資産の有効活用による自己収入の確保が可能となることで、各公立大学の強みや特色を生かした取組を行うために必要な財政基盤の強化が図られ、公立大学法人の自主性・自律性の高い運営による教育研究水準の一層の向上が期待できる。

根拠法令等

地方独立行政法人法第21条第2号・70条

追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)

秋田県、高崎市、金沢市、岐阜市、愛知県、大阪府、岡山県、下関市、山陽小野田市、北九州市、宮崎市、沖縄県

○直近の法改正(H30.4.1 施行)により、地方独立行政法人に対して運営費交付金の使用に係る努力義務(留意事項)が新たに課されるなど、財源の適切かつ効率的な使用が求められているなか、法人資産の適正な管理のもと、経営的視点に基づき資産の有効な活用を図ることは、収入源の多様化に繋がり、法人の経営基盤の強化に資すると考える。

○本件について国立大学法人与公立大学法人与で制度上の差異があることに合理性が見出せない。

各府省からの第1次回答

○ 公立大学法人における土地等の所有財産の貸付けは、地方独立行政法人法第70条に基づき、業務を行うにあたり必要とされる場合には現行法上でも認めているところであり、「具体的な支障事例」にあるコンビニの設置についても、業務に支障がない場合に限り、第三者へ土地を貸し付け、教職員や学生などの福利厚生のための施設として設置することは認められる。

○ 現行法上認められていないその他の具体的な支障事例が存在するということであれば、具体的な計画内容やニーズ等を踏まえ、現行法制度との整合性に鑑み、関係省庁と連携の上、改善策について検討する。

平成30年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

文部科学省 第1次回答

管理番号

305

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

教育・文化

提案事項(事項名)

公立大学法人の所有する土地等の第三者貸付を可能とするための規制緩和

提案団体

指定都市市長会

制度の所管・関係府省

総務省、文部科学省

求める措置の具体的内容

国立大学法人法の改正に伴い、平成29年4月より、国立大学法人においては、文部科学大臣の認可を受けて、土地等の第三者貸付が可能となっている(国立大学法人法第34条の2)ことから、公立大学法人においても国立大学法人と同様に資産の有効活用を図り、その対価を教育研究水準の一層の向上に充てることができるようにするため、地方独立行政法人法の改正を提案するもの

具体的な支障事例

公立大学は、国立大学と並び我が国の高等教育にとっては欠かせない重要な存在となっており、今後、我が国の教育研究水準の一層の向上に取り組むためには、公立大学における教育研究活動の充実とそのための財政基盤の強化が必要である。

そのような中で、国立大学法人は、法改正により資産の有効活用を図ることができるようになり、その対価を教育研究水準の一層の向上に充てることができるようになった。一方、公立大学法人は、地方独立行政法人法第70条により、「大学の設置及び管理」及び「これに附帯する業務」以外の業務を行ってはならないとされている。

ある公立大学では、資産の有効活用及び福利厚生の実現を目的として、キャンパス内の土地にキャンパス内外から利用可能なコンビニの設置を検討したが、地方独立行政法人法第70条の「附帯する事業」の範疇ではないため、その設置ができない状況にある。

この現状では、国立大学法人には認められている、資産の有効活用(土地の第三者への貸し出し等)による自己収入の確保が困難であり、教育研究水準の一層の向上に取り組もうとしている公立大学法人の自主・自律的な運営を阻害している。

制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)

公立大学法人が所有する資産の有効活用による自己収入の確保が可能となることで、各公立大学の強みや特色を生かした取組を行うために必要な財政基盤の強化が図られ、公立大学法人の自主性・自律性の高い運営による教育研究水準の一層の向上が期待できる。

根拠法令等

地方独立行政法人法第21条第2号・70条

追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)

秋田県、高崎市、金沢市、岐阜市、愛知県、大阪府、岡山県、下関市、山陽小野田市、北九州市、宮崎市、沖縄県

- 直近の法改正(H30.4.1 施行)により、地方独立行政法人に対して運営費交付金の使用に係る努力義務(留意事項)が新たに課されるなど、財源の適切かつ効率的な使用が求められているなか、法人資産の適正な管理のもと、経営的視点に基づき資産の有効な活用を図ることは、収入源の多様化に繋がり、法人の経営基盤の強化に資すると考える。
- 本件について国立大学法人と公立大学法人で制度上の差異があることに合理性が見出せない。

各府省からの第1次回答

- 公立大学法人における土地等の所有財産の貸付けは、地方独立行政法人法第70条に基づき、業務を行うにあたり必要とされる場合には現行法上でも認めているところであり、「具体的な支障事例」にあるコンビニの設置についても、業務に支障がない場合に限り、第三者へ土地を貸し付け、教職員や学生などの福利厚生のための施設として設置することは認められる。
- 現行法上認められていないその他の具体的な支障事例が存在するということであれば、具体的な計画内容やニーズ等を踏まえ、現行法制度との整合性に鑑み、関係省庁と連携の上、改善策について検討する。

平成 30 年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

警察庁 第1次回答

管理番号	78	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	消防・防災・安全
------	----	------	--------------	------	----------

提案事項(事項名)

消防団員等の消防車両運転に係る特例制度の創設

提案団体

鳴沢村、市川三郷町、早川町、身延町、南部町、富士川町、昭和町、道志村、西桂町、忍野村、山中湖村、富士河口湖町、小菅村、丹波山村

制度の所管・関係府省

警察庁、総務省、防衛省

求める措置の具体的内容

消防学校での消防車両の運転に関する教習の受講制度や自衛隊が実施する自動車の運転に関する教習を消防団員等が受講可能とするような制度等の創設

具体的な支障事例

平成 29 年 3 月 12 日に改正道路交通法が施行され、改正後の普通免許で運転できる自動車の車両総重量は 3.5 トン未満となっている。

地域に住む若い人材や地元に戻ってくる若い人材が消防団員等として消防団に加入しても、改正後の普通免許の所持者については、車両総重量 3.5 トン以上の消防車両を運転することができず、消防団員等の消防活動や災害時の初期活動において支障を来すことになる。

そこで、消防団員等が実施する活動の特殊性及び地域防災の担い手としての重要性を考慮し、新制度普通免許を取得する消防団員等が、消防団所有のポンプ車の運転に必要な免許を取得しやすくなるような特例制度の創設が求められる。

【求める措置】

(1) 各都道府県において設置する消防学校又は消防学校が委託する自動車教習所において、一定の適正が認められる消防団員等が消防車両の運転に係る技能教習を受講することを可能とすること。

(2) 教育訓練の実施に関する地方公共団体の委託に基づき、自衛隊の任務遂行に支障が生じない限りにおいて、自衛隊が実施する自動車の運転に関する技能教習を、一定の適正が認められる消防団員等も受講可能とすること。

(1)、(2)の技能教習を受けた消防団員等が、消防車両の運転に必要な運転免許受験資格を得られるようにすることで、消防団員等の確保に資すると考えられる。

制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等）

実際の道路交通環境下における安全性を毀損することなく、消防団所有自動車を運転できる消防団員の確保が可能となることから、消防活動や災害時の初期活動の体制が強化される。

また、地域活動の担い手である消防団員や地域住民がその地域を訪れる自衛隊とつながりを持つ機会が生じることとなり、その際の人的つながりが将来の災害時の自衛隊と地域住民や消防団員の連携強化にもつながることになる。

根拠法令等

道路交通法

道路交通法施行令
 まち・ひと・しごと創生総合戦略
 消防学校の教育訓練の基準
 自衛隊法第 100 条の2
 自衛隊法施行令第 126 条の2

追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）

南陽市、ひたちなか市、清瀬市、石川県、南アルプス市、多治見市、山口市、田原市、千早赤阪村、宇和島市

○平成 29 年 3 月 12 日に改正道路交通法が施行され、改正後の普通免許で運転できる自動車の車両総重量は 3.5 トン未満となっている。

地域に住む若い人材や地元に戻ってくる若い人材が消防団員等として消防団に加入しても、改正後の普通免許の所持者については、車両総重量 3.5 トン以上の消防車両を運転することができず、消防団員等の消防活動や災害時の初期活動において支障をきたす状態である。

○当市は、消防団員 2,084 名を有し、毎年 80 人程度の新入団員を迎えていて、今後、車両総重量 3.5 トン以上の消防車両を運転できない団員が増加し、消防活動等に支障きたし、地域の安全安心を揺るがすことにもなりかねないため、対象の消防団員が、車両総重量 3.5 トン以上の消防車両を運転できるようになるような特例の制定に賛同するものです。

○当市消防団においても、3.5 トン以上の消防車両を 38 台所有しており、平成 29 年 3 月 12 日の道路交通法の改正による普通運転免許証で運転できる自動車の総重が 3.5 トン未満となったことで、消防団からも今後の消防ポンプ車の運転について心配の声があげられています。

現在、当市でも今年度消防団に入団した団員 1 名が平成 29 年 3 月 12 日以降に普通運転免許証を取得しており、今後、同様の団員が増加していくことで消防団活動に支障が起こることが予想されます。

こうした状況を踏まえると、消防団所有の消防ポンプ車の運転に必要な免許を、取得しやすくなるような特例制度の創設を希望します。

○本市においては、4 月 1 日現在、改正後の普通免許を所持する消防団員が 3 名在籍しており、今後は更に増加していくと思われる。また、保有している消防ポンプ自動車は 29 台すべて 3.5 トン以上の仕様となっている。

以上のことから、提案されている「消防学校での消防車両の運転に関する教習の受講制度や自衛隊が実施する自動車の運転に関する教習を消防団員等が受講可能とするような制度等の創設」は非常に有効な手段であると思われる。

各府省からの第 1 次回答

【警察庁】

提案団体の提案趣旨の理解に当たって、本年 6 月 29 日開催の「地方分権改革有識者会議」の資料 6 も参照して、以下のとおり回答する。

【(1)について】

公安委員会から指定を受けた自動車教習所（以下「指定自動車教習所」という。）で技能教習を受講した者のうち一定の要件を満たす者（道路交通法第 97 条の 2 第 1 項第 2 号の規定の適用を受ける者）は、運転免許試験のうち技能試験が免除されることとなる。したがって、消防学校や同学校の委託を受けた自動車教習所は、当該指定を受けることができるとされている。したがって、消防学校や同学校の委託を受けた自動車教習所（以下「消防学校等」という。）が、当該一定の要件を満たす自動車教習所であるとして公安委員会から指定を受けた場合には、当該消防学校等で一定の教習を受け、かつ道路交通法第 97 条の 2 第 1 項第 2 号の規定の適用を受ける者について、技能試験を免除することができる。

以上のことから、御提案の内容に、消防学校等における準中型自動車免許に係る教習を終えた者のうち一定の要件を満たす者（道路交通法第 97 条の 2 第 1 項第 2 号の規定の適用を受ける者）について、指定自動車教習所を卒業した者と同様に、当該免許に係る技能試験を免除されたいというものが含まれているのであれば、これについては、消防学校等が一定の要件を満たす自動車教習所であるとして公安委員会から指定を受けることにより、現行の道路交通法令で対応可能である。

また、御提案の内容には、緊急自動車の運転資格の審査（以下「審査」という。）に合格した者について、当該緊急自動車の運転に必要な運転免許に係る技能試験を免除されたいというものが含まれているものと承知しているところ、技能試験は、取得しようとしている運転免許に係る自動車等を安全に運転することができる基本的

な運転技能を有しているか否かを確認するものである一方、審査は、公益性の高い緊急用務のために道路を迅速に通行するために必要な高度の運転技能を有しているか否かを確認するものであり、道路交通法上、審査を受ける者は、当該審査により運転資格を得ようとする緊急自動車の運転に必要な運転免許を有していることが前提となっている。

したがって、技能試験と審査は全く異なるものであり、後者に合格した者について前者を免除することは不適當である。

【(2)について】

御提案の内容を実現するためには、消防団員等が自衛隊が実施する自動車の運転に関する教習を受講することができる必要があるところ、まずは防衛省において判断されるべきであることから、当庁から回答は差し控えたい。

【総務省】

【(1)について】

御要望の趣旨が、消防学校等で教習を受講することをもって、必要な運転免許に係る技能試験を免除してほしいというものであれば、警察庁が所管する道路交通法上の制度に関するものであることから、当庁から回答は差し控えたい。

なお、消防組織法第51条では、「都道府県は・・・消防学校を設置しなければならない。」と規定されており、同条第4項の規定において「消防学校の教育訓練については、消防庁が定める基準を確保するように努めなければならない。」とされている。この消防庁が定める「消防学校の教育訓練の基準」第11条においては、「消防団員に対する特別教育の到達目標並びに教科目及び時間数は、目的に応じて適宜編成するものとする。」とされており、各消防学校において、地域の实情に応じて必要な教育訓練のカリキュラムを実施しているものと考えている。

また、「平成30年1月25日付け消防地第20号消防庁次長通知」において、「消防団員の準中型免許取得に係る公費負担制度の創設」と、「地域の实情に応じて、消防自動車の更新機会等に合わせて、新制度下の普通免許で運転可能な消防自動車の活用」について要請しているところ。

さらに、平成29年度3月12日以降に普通免許を取得した団員が準中型免許を取得する経費に対して、地方公共団体が助成を行った場合の当該助成額の一定割合について、平成30年度から特別交付税措置を講ずることとしている。

【(2)について】

御指摘の自衛隊が実施する自動車の運転に関する技能教習を、一定の適正が認められる消防団員等も受講可能とすることについては、まずは、防衛省において判断されるべきであることから、当庁から回答は差し控えたい。

【防衛省】

防衛省・自衛隊における教育訓練の受託については、自衛隊法第100条の2において、「政令で定める技術者の教育訓練を実施することの受託を受けた場合において他に教育訓練の施設がないと認めるときは、自衛隊の任務遂行に支障を生じない限度において、当該委託を受け、及びこれを実施することができる」と定められており、自衛隊法施行令第126条の2において、受託をうけることができる具体的な技術者については、「航空機の操縦及び整備」「落下傘の試験降下」「潜水艦の試験航走」「救急」「砲の操作」に従事する者と規定されている。今回のご提案については、消防団員に対する自動車運転について防衛省・自衛隊に対して教育の受託を求めらるものであるが、これは、上記に述べたような技術者の教育訓練に該当せず、また、ご提案の教育を実施する民間の自動車教習場が多数あることは広く認識されていることから、「他に教育訓練の施設がないと認めるとき」にも該当せず、現行の法令に照らせば、防衛省・自衛隊としてお受けすることはできないことについて御理解を賜りたい。

平成 30 年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

総務省 第1次回答

管理番号

78

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

消防・防災・安全

提案事項(事項名)

消防団員等の消防車両運転に係る特例制度の創設

提案団体

鳴沢村、市川三郷町、早川町、身延町、南部町、富士川町、昭和町、道志村、西桂町、忍野村、山中湖村、富士河口湖町、小菅村、丹波山村

制度の所管・関係府省

警察庁、総務省、防衛省

求める措置の具体的内容

消防学校での消防車両の運転に関する教習の受講制度や自衛隊が実施する自動車の運転に関する教習を消防団員等が受講可能とするような制度等の創設

具体的な支障事例

平成 29 年 3 月 12 日に改正道路交通法が施行され、改正後の普通免許で運転できる自動車の車両総重量は 3.5 トン未満となっている。

地域に住む若い人材や地元に戻ってくる若い人材が消防団員等として消防団に加入しても、改正後の普通免許の所持者については、車両総重量 3.5 トン以上の消防車両を運転することができず、消防団員等の消防活動や災害時の初期活動において支障を来すことになる。

そこで、消防団員等が実施する活動の特殊性及び地域防災の担い手としての重要性を考慮し、新制度普通免許を取得する消防団員等が、消防団所有のポンプ車の運転に必要な免許を取得しやすくなるような特例制度の創設が求められる。

【求める措置】

(1) 各都道府県において設置する消防学校又は消防学校が委託する自動車教習所において、一定の適正が認められる消防団員等が消防車両の運転に係る技能教習を受講することを可能とすること。

(2) 教育訓練の実施に関する地方公共団体の委託に基づき、自衛隊の任務遂行に支障が生じない限りにおいて、自衛隊が実施する自動車の運転に関する技能教習を、一定の適正が認められる消防団員等も受講可能とすること。

(1)、(2)の技能教習を受けた消防団員等が、消防車両の運転に必要な運転免許受験資格を得られるようにすることで、消防団員等の確保に資すると考えられる。

制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等）

実際の道路交通環境下における安全性を毀損することなく、消防団所有自動車運転できる消防団員の確保が可能となることから、消防活動や災害時の初期活動の体制が強化される。

また、地域活動の担い手である消防団員や地域住民がその地域を訪れる自衛隊とつながりを持つ機会が生じることとなり、その際の人的つながりが将来の災害時の自衛隊と地域住民や消防団員の連携強化にもつながることになる。

根拠法令等

道路交通法