国土交通省（関係府省庁における予算編成過程での検討を求める提案）

管理番号	提案区分		重点募集テーマ①「事務処理方法の見直し」の該当	重点募集テーマ②「デジタル化」の該当	重点募集テーマ③「地域におけるサービスの維持・向上等」の該当	提案事項名	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例 （提案に至った背景等）	地域住民や事業者等の 具体的な意見・要望、支障事例等	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）	根拠法令等 （支障の原因となっている規定等）	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 （特記事項）	〈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）〉	
	区分	分野													追加団体名	支障事例
82	B 地方に対する規制緩和	01.土地利用（農地除く）	×	×	×	土地区画整理事業における組合等区画整理補助事業の採択基準における採択基準の緩和	産業系用途の土地区画整理事業を対象とし、組合等区画整理補助事業の採択基準である、土地区画整理事業の施行後における施行地区内の道路、広場、公園、緑地、河川等公共の用に供する土地の面積合計が施行地区の面積のおおむね25%以上とされている基準を緩和してもらいたい。	現在、地権者組織において組合施行の土地区画整理事業の事業化を検討している地域があり、該当地区は人口減少により人口フレームを根拠とする市街化編入ではなく、工業・流通業務地として、計画的な市街地整備を行うことが前提の地区となっている。 産業系用途で事業を行う場合、大きな街区を設定し企業誘致を行う想定となり、街区道路の本数が住居系用途と比較すると少なく済むことや合わ、公共用地率25%に満たない事で事業化が検討されており、組合等区画整理補助事業の採択要件の範囲内とすることが難しく、補助事業を活用できない状況となっている。 一方、公共団体等区画整理補助事業では、公共用地率の基準はない。	—	（地権者の事業化意欲の高まり及び民間活力の活用による土地利用の促進） 公共用地率の採択基準が緩和された場合、産業系土地利用を前提とした組合施行の土地区画整理事業において、補助事業採択の可能性が高まり、事業の実現性が大きく向上することにより、地権者の事業化意欲が喚起されるとともに、民間事業者の参画が容易となることが想定され、民間活力を活用した効果的かつ迅速な土地利用の促進が期待される。	組合等区画整理補助事業実施要領第5－4	国土交通省	相模原市、仙台市、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、新潟市、静岡市、浜松市、名古屋市、京都市、堺市、神戸市、岡山市、北九州市、熊本市	—	宮城県	—
92	B 地方に対する規制緩和	10.運輸・交通	×	×	○	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助におけるラストワンマイルへの支援の新設	「地域公共交通活性化再生法」に基づく「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」における、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（以下「フィーダー補助」という。）の対象系統に接続する系統についても、補助対象とすることを求める。	フィーダー補助の対象系統のみならず、その先のラストワンマイルの交通インフラも持続的な移動手段として確保されることによって、初めてフィーダー補助対象系統の効果が十分に発現されるものであることに加え、「交通空白」解消の持続的な取組としても補助の拡充が必要である。	—	地域間交通ネットワーク、フィーダー補助系統及びラストワンマイルの交通インフラの適切な役割に基づく効率的な交通体系を整備できるとともに、「交通空白」解消の取組が持続可能なものとなる。	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱	国土交通省	仙台市、札幌市、白石市、富谷市、鹿王町、酒谷町、さいたま市、千葉市、川崎市、相模原市、新潟市、静岡市、名古屋市、京都市、大阪市、岡山市、広島市、北九州市、熊本市	—	盛岡市、奥州市、佐野市、石川県、綾部市、長岡京、宍粟市、大村市	○本市においても高齢化は進行しており、交通結節点までの歩行が難しい市民が今後も増加していくことが想定されることから、ラスト・ワンマイルへの国の支援の必要性は高い。 ○「交通空白」の解消には、フィーダー補助路線からつながるラストワンマイルの移動手段の確保も重要であり、その公共交通ネットワークの維持・確保のためにも補助の拡充が必要である。 ○本市では、市内全域を対象とした4エリアでAIオンデマンドバスデマンド交通を運行しているが、現状、4エリア（北西・北東・南東・南西）の内、北西エリアのみ地域間幹線系統に接続できていないため、フィーダー対象系統として補助を受けることができていない。 ○本市の市内全域網羅型の路線バス「あやバス」は、少子高齢化やコロナ禍の利用者減少、運行コスト高騰により運行維持の財政負担増が課題である。 路線再編（幹線交通への集約やラストワンマイルの維荒等による交通システム再構築）が急務だが、再編により既存の補助対象から外れる路線も複数あり、財政負担増が再編の大きな障壁となっている。 内海なら再編を推進するため、支援制度の枠組みを見直す必要がある。
118	B 地方に対する規制緩和	10.運輸・交通	×	×	○	地域間幹線系統の補助制度の改定	地域間幹線系統の補助制度について、現在の国の制度は、全区間通して3往復以上運行することが補助要件となっている。地域間幹線系統が長大路線となる傾向にある地域では、補助要件を満たすために、路線設定において効率的ではないケースも見受けられる。運転手不足の状況下で、適切な路線再編を進める観点から、一部区間を運行する便も含め地域間幹線系統とみなされるような制度の見直しを行っていただきたい。	管内の地域間幹線系統である一部路線においては、国・道でもまかないきれない欠損を、沿線自治体が負担することで運行されているが、近年、特にコロナ禍において利用者の減少が進み、自治体負担が増えていることが課題となっている。 当該路線は、80kmを超える長大路線であり、時間帯によっては、利用者の少ない区間が存在する、効率的な路線運行とするためには、必要に応じて、全便の全区間運行は行わず、需要に合わせて一部区間の運行を行うことも含めた路線再編の検討を行うことが望ましいが、現在の地域間幹線系統の国一道の補助要件は、1日3往復以上の通し運行であることから、現行制度では、区間運行便は補助の対象外となるため、費用面から効率の良い路線再編の支障となっている。	当該路線は3市3町にまたがる長距離路線であり、沿線の自治体が当該路線に求める最適なサービス水準は、区間によって異なる可能性があるが、現行制度で効率的な運行に再編しようとすると、自治体の負担額はかえって増えるジレンマがある。 運行事業者は、補助路線が無くなる形での路線再編は事業の継続性の観点から困難としている。	運転手不足の状況下において効率的かつ持続可能な路線網の構築に寄与。 利用の多いバス路線や区間の減便を抑え、利用の少ない区間については最適化が進むことを期待。 国や都道府県、自治体の補助額の抑制につながる。	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱	国土交通省	旭川市、三重県	—	えりも町、岩手県、石川県、大村市、熊本市、宮崎市	—
285	B 地方に対する規制緩和	09.土木・建築	×	×	○	所有者不明土地建物管理制度の利用による供託金相当額の拠出等による予納金負担の軽減	所有者不明土地建物管理制度の利用により供託金が発生した場合、国庫に帰属する前に、その同額の国費を国で創設する基金に拠出する等、市町村が所有者不明空き家・空き地の解消のために本制度を利用する際に必要となる予納金に充てることができる仕組みを設けること。	所有者不明土地建物管理制度は、所有者不明空き家・空き地の解消を図る有効な切れ札であるが、現在の仕組みでは、積極的に制度を活用しようとすると、予納金負担が大きくなるという課題がある。 本制度を活用すると、申立人（市）は、裁判所に対し、管理人の報酬や管理費などの必要な費用に充てるために予納金を支払う必要がある。この予納金は、管理人が土地・建物を十分な額で売却でき、その売却代金の中から必要な費用を支出できる場合は不要とならず、申立人に返還される。 しかし、市町村長が空き家・空き地対策の一環として本制度を活用する事例は、接道条件が悪い等の理由から、財産的な価値に乏しいものも多く、売却代金の中から必要な費用をすべて支出できることは稀である。この場合、必要な費用は市が納めた予納金から支出されるため、予納金はほとんど返還されない。特に、現に地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼす空き家については、管理人が空き家を解体した上で土地を売却せざるを得ないため、高額の解体費を予納金として納めなければならず、予納金額が約1,000万円以上に及ぶ事例もあり、国土交通省の住宅市街地総合整備事業補助金（空家対策総合支援事業）又は所有者不明土地等対策事業費補助金による補助（補助率1/2）があるものの、市の財政負担は大きい。 他方で、本制度を活用した事例の中には、極めて稀ではあるものの、都心部に位置する空き家が高額で売却される事例があるこの場合、売却代金から必要な費用を支出した残額は、管理人が法務局に供託し、不明となっている所有者が現れなければ、その供託金は、10年後に国庫に帰属する。 当市が本制度を活用した事例の中には、数千万円で売却された事例もあり、現在までに約1.5億円を超える金額が供託されている。これらは誤査を尽くしても所有者不明等のため、今後、所有者が現れるとは考え難く、供託金はほぼ確実に国庫に帰属する。 また、本制度は、所有者不明空き家・空き地の取得を希望する法人や個人（利害関係者）も活用することができるが、管理人がこれらの者から受け取った売却代金についても、必要な費用を支出した残額は供託される。 三菱UFJリサーチ&コンサルティングからの情報提供によると、民間事業者等の利害関係人による申立て分も含めると、本制度により生じた供託金の合計額は約10億円に及ぶとされており、（うち、市町村長申立ての4億円）、将来的には、これらのほとんどが全て国庫に帰属するが、その使途は特に定められていない。 制度を活用する市町村に多額の財政負担が生じている一方、国は、供託金が国庫に帰属すれば、国庫補助による財政負担は事実上解消されるだけでなく、それ以上の収入を得ることになる。	—	令和2年4月の土地基本法の改正により、地方公共団体において所有者不明土地の解消並びに円滑な利用及び管理の確保を図る努力義務を課されており、さらに令和5年の所有者不明土地特措法改正、空家特措法改正により、財産管理人の選任申し立て権限が付与されており、この経過を踏まえると市町村には積極的に本制度を利用して空き家対策に取り組むことが求められている。 現在、供託金の合計額は約10億円に及ぶが、そのほとんどが10年後国庫に帰属するだけでなく、その使途も特に定められていない。 供託金が発生した場合、国庫に帰属する前に、その同額の国費を国で創設する基金に拠出するなどの方法により、市町村が、所有者不明空き家・空き地の解消のために本制度を利用する際に必要となる予納金に充てることができれば、それらが周辺住民に悪影響を与える前に、早期解消を図ることができる。 特に、管理人が空き家を早急に解体しなければならないような高額な予納金負担が生じる案件に早めに取組むことが可能となる。 なお、仮に供託金相当額を国が市町村に貸出したとしても、10年後に供託金が国庫に帰属すれば、国の財政負担は解消される。	—	法務省、国土交通省	指定都市市長会	—	いわき市、大田原市、越谷市、亀橋市、浪屋川市、田原本町、和歌山市、香川県、高松市、特別区長会	○当市では、所有者不明土地建物管理制度だけでなくその他の財産管理制度も含め、不動産業者からの査定書や資産税部門からの評価証明書の添付、さらには、近隣での買受業務の調査や、買受希望の上申書を添付することで予納金の減額に努めているが、しかしながら、同じような案件であるのに裁判所から提示される予納金額にばらつきがあり、予算措置に苦慮することがあること、予納金額の設定基準の透明化もしくは、全国で危機的状況にある空き家問題解決のための予納金の無料化（市町村への十割補助の仕組み等実質無料化も含む）ということであれば、より柔軟な制度利用ができると考える。 基金等を設置した市町村には積極的に本制度を利用するような整理が望ましい。 ○当市においても、相続財産清算制度を活用し、管理人選任の申立てを実施しているが、財政上、予納金が回収できる見込のある空家を優先して申し立てている状況である。一方、市街地に所存するにも関わらず、未接道であるため、予納金の回収が見込めず、その主旨置された空家も存在する。 また、昨今の少子化晩婚化等に伴い、所有者等が財産を残し、相続人不存在となる空家も増加が見込まれる。 その場合、結果として、所有者等が残した財産が国庫に帰属されることとなる。 当該帰属分を特定してから予納金として流用することができれば、財政的負担もなく、空家の活用・流通に繋げることが可能となると考える。 ○所有者不明土地建物管理制度については、予納金が全額返還される見込みのない空家等では、そもそも予納金のための予算確保が困難。 ○本町においても所有者不明土地建物管理制度を活用して令和7年に空家の除却・売却を行い、売却代金から必要な費用を支出した残額の数百万円は、供託される予定となっている。 本事例は売却が見込まれ、町の負担がないため、制度活用に踏み切ることができたが、財産的価値が乏しい物件の場合、国土交通省の住宅市街地総合整備事業補助金（空家対策総合支援事業）等を活用しても町の持ち出し負担が大きいと感じている。そのため、本制度は空家対策に非常に効果的と考えるが、現時点では本制度を活用しての対応は、必要費用以上の売却額が見込まれる物件のみでと考えている。 本提案内容により、最終的に財産的価値が乏しい物件でも町負担を少なく実施できるようになれば、実質的な国の負担を増やさずに危険な空家等の対策はさらに進むことから非常に効果的と考える。 ○所有者不明土地建物管理制度は有効な一方、市町には予納金負担が生じる。香川県内でも、島しょ部等では地価が低く、空き家・空き地を売却しても管理費や解体費を十分に回収できないため、予納金ゼロのまま自治体負担となりやすく、制度活用の大きな支障となっている。危険な空き家等への早期対応を可能とするため、予納金負担を軽減する仕組みが必要である。
310	B 地方に対する規制緩和	10.運輸・交通	×	×	○	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助における交通不便地域の条件の見直し	「地域公共交通活性化再生法」に基づく「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」における、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（以下「フィーダー補助」という。）の補助対象事業の基準として規定される、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の条件である「半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地」について、「1キロメートル以内」の妥当性を検証し、必要に応じた見直しを求める。	当該地域指定に係る審査に当たっては、半径1キロメートル以内にバスの停留所等が存している場合に、各地方運輸局において地理的・気候的要因等の地域特性に応じた柔軟な対応をいただいているものの、地理的・気候的要因等に関わらず高齢者の1キロメートルの徒歩移動は困難な場合があることから、今後も高齢化が進む状況においてはその距離条件の妥当性の検証が必要である。	—	各地域の実態に即した交通不便地域の指定が図られることにより、当該地域におけるバス事業者の支援に対する財源が確保された、地域公共交通の確保維持改善が図られる。	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱	国土交通省	指定都市市長会、宮城県、白石市、富谷市、須谷町	—	岩手県、盛岡市、佐野市、石川県、小野市、大村市	○本市においても高齢化は進行しており、交通結節点までの歩行が難しい市民が今後も増加していくことが想定されることから、交通不便地域の条件の見直しの必要性は高い。 ○高齢者の増加に伴い、自宅から駅、バス停までの移動が困難な方が増えてきている。これに伴い、市内を走るコミュニティバスの停留所増設要望（自宅の近くに停留所を設けてほしい）が増えてきている。
318	B 地方に対する規制緩和	06.環境・衛生	×	×	×	水道水源自動監視施設整備事業に対する交付金の交付要件の緩和及び明瞭化	24時間365日の監視は必要ないが特定の事態においる監視の重要性が高い水質項目については水道水源自動監視装置以外で整備を交付対象とすることや、既存設備の更新であっても複数の水道事業体による共同の水質自動監視が可能となるような設備改良は交付対象とすることなど、交付要件の緩和及び明瞭化を求める。	【現行制度について】 水道水源自動監視施設整備事業は、水道水源自動監視施設の運転管理及び水道水源等の水質自動監視の水準を維持しつつ、水道施設を通じた経営の効率化を図ることを目的とし、交付対象事件を満たす場合には、社会資本整備総合交付金交付要綱に基づく交付金が交付されることとなっている。 【支障事例】 交付要件として「24時間連続して水道水源の監視を行う事業であること」が設定され、また、単純な設備更新は交付の対象外とされている。水源を同じくする複数の水道事業体が水道水源の水質自動監視装置の共同保有を検討する際に、この交付要件等の解釈により、交付金が交付されない可能性があるとの判断から、手続を躊躇することが生じる状況となっており、水道水源での水質監視の共同化を進めるに当たっての支障となっている。	—	交付要件の緩和及び明瞭化により、水源水質監視の共同化・効率化が推進されるとともに、近年高騰している水質自律ポンプ、経費縮減を通じた経営の効率化を図ることを目的とし、交付対象事件を満たす場合には、社会資本整備総合交付金交付要綱に基づく交付金が交付されることとなっている。	社会資本整備総合交付金交付要綱	国土交通省	指定都市市長会	—	—	—