国土交通省(内閣府と関係府省との間で調整を行う提案)

国土交通省(内閣府と関係府省	企の間で調整を行	テラ提案)									
	提案区分										<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)>	
管理 番号 区分	分野	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	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	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	団体名	支障事例	回答欄(各府省)
5 B 地方に対す 制緩和	る規 土木・建築	土交通大臣に提出す る許可申請書その他 の書類の都道府県の	請書その他の書類について都道府県知事を経由しなければならないことされている建設業法第44条の4の規定を改正することにより、都道府県の経由事務を廃止し、国土交通大臣への許可申請書その他の書類の提出先を所管の地方整備局等に一本化することを求める。	許可申請書及び届出書の提出先は都道府県、確認書類の提出先は地方整備局 に 『に直接送付となっているが、申請者からは、窓口が一本化されておらず分かりに	かりやすくなり、また、許可申請にあっては、都道府県の進達期間(標準処理期 間30日)がなくなることで、許可決定までの審査期間の短縮化が図られ、申請者 の利便の向上に繋がる。同様に、経営事項審査にあっても、都道府県の進達期 間がなくなり、審査結果の通知までの迅速化が図られ、建設業者の利便の向上	条、第12条、第27条の 5 26、第27条の28、第27 明 条の29、第44条の4	6	神奈川県		賀県、京都府、島根県	い合わせるように伝えている。 ○県を経由して提出される国土交通大臣の許可申請書及び届出書が毎月20~30件程度あり、書類管理や整理、発送事務の負担が生じている。 ○申請者の提出した書類が地方整備局に届くまでに時間が空くため、申請者は提出したつもりでいても、まだ地方整備局に届いていないことがあった。 ○受付窓口が地方整備局に一本化されることで、県からの進達期間(標準処理期間30日)が無くなるので、許可決定までの迅速化が図られ、関係書類の地方整備局への到達も確実となり、申請者の利便向上に繋がる。 ○国土交通大臣許可及び経営事項審査の申請書等の提出先が都道府県になっていることから、申請者から都道府県に対して申請、届出に関する問い合わせがあるなど、申請者等が混同している事例がある。 ○国土交通大臣許可の申請、届出に関し、県の様式を使用しているなど、申請者等が混同している事例がある。 ○本県では郵送または窓口で受付をしているが、郵送の場合、直接所管の地方整備局に郵送する場	く対面での提出を求めている場合が多い。この点、ブロックごとに設置されている地方整備局ではなく 都道府県の窓口において書類を提出できるようにすることで、書類提出に係る申請者の負担の軽減 が図られる。仮に、都道府県の経由事務を廃止した場合、地方整備局の近辺に所在する者を除いた 大半の申請者にとっては、申請に係る負担が増大することから、「住民の利便性の向上」とは逆行す る。こうした都道府県の経由事務は、建設業のみならず様々な行政分野においても同様に規定されて いる。 また、建設業法上、都道府県知事は自らが許可を与えた建設業者のみならず、当該都道府県において営業を行う国土交通大臣の許可を受けた建設業者についても、指示処分又は営業停止処分を行うことができることとなっており、申請書類の提出が都道府県経由であることで、都道府県知事は当該申請書類の写し等をもとに処分対象となる建設業者について必要な情報を速やかに把握することができ、処分を迅速に行うことができる。 加えて、このような都道府県の経由事務を廃止したとしても、都道府県が30日の標準処理期間で行っている申請書類の形式的審査等の事務を地方整備局が行うこととなるだけであり、「標準処理期間30日がなくなる」とのご指摘はあたらない。 なお、書類作成に係る申請者の負担軽減を図る観点については、行政手続部会においても検討が 進められており、国土交通省においても申請者の負担軽減が効果的に図られるよう、電子申請への 変更や申請書類等の簡素化も含めた建設業の許可申請等のあり方について総合的に検討していると ころである。
制緩和	る規 土地利用(農地除く	第2項第1号の適用除外項目の拡大	れている駐車場出入口設置に係されて、第2項に規拡大の項目を拡大の項目を拡大すること。	駐車場の駐車面積が500㎡以上である路外駐車場においては、駐車場法施行令第7条17項により、「安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該が分の前後の側端からそれぞれ前後に十メートル以内の部分」及び「路面電車の停留場表示する標示柱または標示板が設けられている位置から十メートル以内の部分」などにいて出入口の設置が制限されている。長崎市においては、市内中心部の商業地などにおいて、路面電車の停留場の間隔が狭また、路面電車停留場については、安全地帯と定義されていることから、軌道に面したくの区域が、駐車場出入口を設けることができない区域となっている。長崎市中心部の思案橋電停付近において、建設当時は適法で整備されたが、電停の延が行われた結果、現在、既存不適格建築物(駐車場として使用中)となっている路外駐場がある。当該駐車場においては、変更届けが必要な改良(駐車台数の変更等)又は再度路外駐場として建替等が発生した場合、出入口に関する技術的基準の要件を満たさない。本市の路面電車の停留所においては、道路の中央に設置しているものの、車両の進入防ぐ防護柵等が設置されており、駐車場出入口が近辺にあったとしても、交通安全及び通の円滑化については、確保できるものと考えている。また、駐車場出入口を路面電車の停留所(安全地帯)の左側に設置する場合は、反対車はからの右折入庫ができず、入出庫は左折のみとなり、道路交通への影響は少ないと考られる。今後、建築物の更新を計画する時点で、路面電車の停留所が支障となり、駐車場法の活動の右折入庫ができず、入出庫は左折のみとなり、道路管理者及び交通管理者の意見信からの右折入庫ができるよう、道路管理者及び交通管理者の意見信からの方で、安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当に部分の前後の側端からそれぞれ前後に十メートル以内の部分」及び「路面電車の停留を表示する標示柱または標示板が設けられている位置から十メートル以内の部分」とで表示する標示柱または標示板が設けられている位置から十メートル以内の部分」にかても、駐車場法施行令第7条第2項の適用除外の対象となるよう制度の緩和が必要考える。	が容易となることで、魅力ある商業施設等の建築が可能となり、地域の活性化に 登する。 また、パーク&ライド駐車場など、電停と駐車場を近接して設置することができ、道路交通の円滑化につながる。	に 第2項						提案事項である駐車場法施行令第7条(自動車の出口及び入口に関する技術的基準)の出入口の設置規制の緩和については、平成28年度地方分権改革の提案において「まがりかどから5m以内」に関して提案いただいたところであり、道路の円滑かつ安全な交通が確保できると認められる場合には、柔軟な対応が可能となるよう検討する旨を閣議決定している。関議決定した対応方針は「まがりかどから5m以内」に限ったものではなく、今回の提案事項である「安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に10m以内の部分」及び「路面電車の停留場を表示する標示柱または標示板が設けられている位置から10m以内の部分」の出入口の設置規制にも共通するものであると認識している。したがって、「まがりかどから5m以内」における路外駐車場の出入口の設置規制の柔軟な対応の検討にあたっては、当該部分に限らず、今年度、提案をいただいた部分に関しても路外駐車場の出入口の設置規制について、道路の円滑かつ安全な交通を確保できる場合には柔軟な対応が可能となるよう検討を行う必要があると考えており、今後、道路の円滑かつ安全な交通の確保方策について、具体的に検討を行う予定である。
21 B 地方に対する	- 3 規 土木・建築	より健全性に応じた効 率的な橋梁点検を可 能とする点検手法・頻	果の健全性が I と診断された橋 () に	・総は5年に1回の頻度で行うことを基本としているため、点検結果に関係な何。 いった場合には早期の補修が必要となるなど、点検結果に応じた補修が必要しな。 ないました場合には早期の補修が必要となる。また、点検にあける健全性診断の判定結果が正とにった場合には早期の補修が必要となる。また、点検にあたっては近接目視によるをとを基本とされているため、橋梁の部材の構造上、点検車等からの目視が困難場合、足場の設置やロープアクセスを実施することとなるが、設置や撤去に時間関しました。 ないの転落事故等の危候性が高いことから、安全かつ効率的な点検に支障来す。 ます。 田市では、約1,200件の橋梁を管理しており、年間約240件の橋梁を点検しなけばならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に対し一律に同質の点検・補修を行っていくことが困難である。 しのことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、一律に、近接目視で5年に1回)点検を実施するのは非効率的であるため、地方自治体の判断により健全性に応に、抗しても、精製の変を解くしては、自然炎害や地域的な気象条件など特別・事情がない場合に限り、橋梁の様全性のでは、自然炎害や地域的な気象条件など特別・事情がない場合に限り、橋梁点検全体の質が低下しない範囲内で、当該橋梁の全全性に応じて地方自治体の裁量で点検頻度を定められるようにし、点検手法にいても近待目視以外の方法(例えば、小型無人機等での映像確認等)を取り入。ることが可能となるようにされたい。	こなることで、必要性の高い橋梁・部材の点検又は補修を優先的に実施するこ が可能となり、点検・補修の質の向上に寄与する。 新技術の実用化を促進し、技術の進展にあわせた点検手法をとることが可能	2と の5の5	五 五 五 五 五 五 五 五 五 五 五 五 五 五	豊田市		立な子市南井の橋市飛市市尾市広日松島市市市五崎市か市富砺市国市弥島、堺市岡島市市市、、長島市島い、市、南南市弥島、堺市岡島市市市、、大久島市島い、魚山、伊、岡富、知市出山県市、、大久崎市、市大八魚山、伊、岡富、知市出山県市、、宇西牟留崎、鹿市だ八漁市、福豆豊崎市、津山八雲県廿高和条田米市、宮児	○当市では約440展の観察を管理している。これらを再来にわたって確実に維持していたが、緊急検達選節となっている機能や第三者就を表を限まずあれめるも格象等。重要便の熱い極深を対象とした長春命化修経計画に基づき。コストの平準化を図りなが6、計画的に排除等を行っていくこととしているが、子葉と人員が思うように確保できていないこと等の理由から、計画的に排除等を行っていくこととしているが、子葉と人員が思うように確保できていないこと等の理由から、計画的に排除等を行っていくこととしているが、子葉と人員が思うように確保できていないこと等のといまで、日度の定期自接が義務化されたことにより、財政的な負担が増え、計画的に事業の時代がますまで動しい状況である。最後の通りなな維持管理を図っていくろっては、実際のな場から必要であることは矛知しているが、現象われた予葉と人員のなかでは、すべての格変を目にように高齢していくのではなく、構造、揺除、架砂位置、交通状況等、それぞれの条件に応じた点検鏡度や点検方法を各自治体が検討できるように含かれているが、現象われた予葉と人員のなかでは、すべての格変を目にように高齢していくのではなく、構造、場態、架砂位置、交通者の告示により、模型トンネルに身後度や点検方法を各自治体が検討できるように含かれている。これまでは、現実をいまっている。日本のは、単位の登録を行っことを基本とされ、点検結果に関係なく恒久的に高様を実施することとなった。健全性診断が加となった場合は、早期の補修が必要とより、長春命化修繕計画に基づき補修を実施しているのが観火であり、まずし、最後の注集目接をする場合は、点検を参連に基づらは高様を実施しているのが観火であり、まずし、は、投資のとしており、年前的自然の機会を接続なられ、レベル I I については、素を見のは I でいる I では I で	能を有する者が、近接自視により。年に1回の頻度で行うことを基本としている。 健全性に応じた点検頻度の考え方については、平成20年度までの一端に向け取り組んでいる定期点 検の結果を踏まえ、老朽化の進行度合い等に関する技術的知見を蓄積しているところであり、今後検 前を行っていく。 等を目的に、平成20年度よりロボット等を用いた橋梁・トンネル維持管理技術について、民間から技術 を公募の上、現場での検護を実施しているが、現時点では知識及び技能を有する者が実施する近接 目視による点検の代替が可能と評価できる技術は現れていないと認識している。引き続き、新技術の 開発動向等を踏まえ、現場への導入について検討を行っていく。

提	案区分						<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)>	
管理 番号 区分	提案事項 (事項名) 分野	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	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)	根拠法令等制度の所管・関係府	省庁 団体名 その4 (特記事	団体名 支障事例	回答欄(各府省)
							では、対し、の他の人の対象を対して、おり、自身を受ける。 のまたに対し、対すられて、対象を対象というでは、ことでは、できない。 のまたに対し、対象を対象を対象を対象というでは、とない。 には、対すらい、対象を対象を対象というでは、とない。 には、対すらい、対象を対象を対象というでは、とない。 には、対象を対象を対象を対象を対象を対象というでは、とない。 には、対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象というでは、とない。 のでは、ことでは、できない。 のでは、ことでは、できない。 のでは、ことでは、できない。 のでは、ことでは、できない。 のでは、ことでは、できない。 のでは、ことでは、できない。 のでは、ことでは、できない。 のでは、ことでは、できない。 のでは、ことでは、できない。 のでは、ことでは、できない。 のでは、ことでは、ことでは、ことでは、ことでは、ことでは、ことでは、ことでは、こと	

提案区分										<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)>	
管理 番号 区分 分野	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	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	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	団体名	支障事例	回答欄(各府省)
152 B 地方に対する規	② 占 給 を 可能 と す る た	沙占倫について 喜解像度カメラ たん		近接目視に代わる点検□ボットなどの新技術の実用化を促進し、技術の進展にあわせて新たな点検手法を活用することにより、定期的な(5年ごと)点検におけるコスト削減や省力化が図られる。		国土交通省	島		田市市岡島市市市大佐崎市市市、、山県市、、牟賀市、、津鳥県、、宇西田県、鹿、津鳥県、、宇西田県、鹿島市取、廿美和条市、宮児橋、県広日馬島市、長崎島塚、		能を有する者が、近接目視により、5年に1回の頻度で行うことを基本としている。 財技術による点検について、民間から技術を公募の上、現場での検証を実施 しているが、関時点では対観及び技能を有する者が実施する近接目組による点検の代替が可能と評価できる技術は現れていないと認識している。引き続き、新技術の開発動向等を踏まえ、現場への導入について検討を行っていく。
23 B 地方に対する規制緩和 運輸・交通	における持ち込み車両	車両について、運行委託先の企 は、 業等が用意する車両を使用する きた ことができることとして頂きたい。 るこ	家用有償運送(市町村運営有償運送(交通空白地)の実施にあたって、市町村、、運送に必要な自動車を自ら保有することとされているが、保有車両では対応でない突発的な事態も想定されるほか、これに対応するための予備車両を保有すことは効率的ではなく、また車検などにより定期的に運送に使用する自動車が使なくなる期間もあるため、特に通常運行する車両の代替車両について、運行委託の企業等が用意する車両を用いることも可能として頂きたい。	なることで、地域や地域交通の活性化につながる。	道路運送法第79条の4 第1項第6号 第1項第51条の9 市の登場では、1年 第1時間では、1年 第1時間では、1年 第1年 第1年 第1年 第1年 第1年 第1年 第1年 第1年 第1年 第		上越市		伊豆の国市、滋賀県、福知山市	が生じていると考える。 ○高齢者の移動手段確保が重要な課題となる中で、持続可能な交通手段の提供に向けた取組を進めていく必要があり、その一つの手段である自家用有償運送を実施しやすくしていく取組が必要。 ○自治体でパス車両等を保有し、維持管理する負担が軽減される。 運行委託先の車両を用いることが可能であれば、車検等に柔軟な対応ができる。 ○突発的な故障により、運行に支障が出ることもあるため、安定した市町村運営有償運送を実施するため、持ち込み車両の使用は必要である。 ○自家用有償運送(市町村運営有償運送(交通空白地)の実施にあたり、、市町村は新たな車両の購入費や維持管理費等の負担が発生し、本来の交通不便地域の解消といった目的を達成できない場合がある。通常、市町村は運行事業者と運行委託契約をするため、運行事業者が保有する車両を活用することが効率のよい交通不便地域対策と考える ○市町村では、財政上の事情もあり、予備車両の保有は十分ではない状況にある。仮に、運行中において車両故障や事故が発生した場合、緊急に代替車両の確保ができないケースも想定され、この場合、やむなく欠便が生じてしまう可能性がある。そこで、このような突発的な事態の際には、例外的に自家用車両以外の車両(委託先事業者やバス事業者所有の貸切パス車両など)でも運行可能とするよう制度改正をお願いしたい。 ○提案事項について、賛同できる部分が多い。本市の市町村運営有償運送は、20~29人乗りのバス車両を3台保有し運行している。山間僻地、交通弱者の多い地域にあって公共交通の必要性は高まるばかりであるが、これと相反するように利用者数は毎年減少している。維持管理や運行委託料の軽減を図るべく小型車両の導入を検討している一方で、にし阿波振興観光戦略の核となる剣山ルートの確保に向け、行楽シーズンに限り「剣山登山バス」を運行しているため、小型化による輸送能力の低下も避けたいところである。今回の提案によって、一定期間当市が保有する車両以外の車両(委託業者所有に限定)を使用することができれば、より効率的な運行体制が図られるとともに、突発的事象にも即対応が可能となるため、安定した事業運営が成されるものと期待する。	「高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ」(平成29年6月)において、市町村が主体となる自家用有償運送においても持込み車両の使用を可能とすることを平成29年8月までに実施することとされており、現在、その実施に向けて通達改正等の所要の手続きを進めているところ。これにより、市町村運営有償運送において企業等からの持込み車両を用いることも可能となる。
60 B 地方に対する規 土木・建築制緩和	規定されている「管理 代行制度」の拡充	上では公営住宅法第2条第2号 体がに掲げる公営住宅又はその共同施設に限定されている。この条件について、改良住宅、従 ある前居住者用賃貸住宅(再開発住宅・住環境整備モデル住宅等) で、自治体が独自に整備した住 〇ジャ	が独自に整備した住宅は、公営住宅と同様の管理をしているにも関わらず、管代行制度を活用できない。このため、管理を委託するには指定管理者制度を用る必要があるが、管理代行と指定管理の併用により、管理者が異なる可能性がるほか、同一管理者であっても委託の手続の違いにより委託時期にずれが生じ可能性がある。また、併用により協定書の作成等、二重に業務が発生するため務が煩雑になる。 条例等により同様に管理している住宅の委託先や、手続が異なることで郵送先の案内が複数となり、混乱や間違いの原因になる。	〇手続の簡素化により、自治体の公営住宅管理業務のアウトソーシングが促進 され、地方住宅供給公社等を中心とした広域的な住宅セーフティネットの構築	公営住宅法第47条、地方自治法第244条の2	総務省、国土交通省	掛川市、袋 井市		(本年) (本年)	り、指定管理者の指定や協定書の作成等、二重に業務が発生するため業務が煩雑になっている。 〇改良住宅において、根拠法は異なるが公営住宅同様に家賃が応能家賃であることから、公営住宅 と一元管理することが望ましいため、管理代行・指定管理制度を併用し、1管理者へ委託を行っている が業務が煩雑となっている。 〇当市では、平成21年度から市営住宅の管理方法として管理代行制度と指定管理者制度を併用し た管理を住宅供給公社が行っている。公営住宅法に基づく住宅に係る事務については、指定管理者 制度及び市直営で行っていたものを管理代行制度に移行している(滞納者、不正入居者等への明渡 請求事務は市直営業務)。一方で、住宅地区改良法等公営住宅法以外の住宅に係る事務について	公営住宅法第47条第1項に基づく管理代行制度を所管する国土交通省において、検討すべきものである。 【国土交通省】 本提案は、土地区画整理事業及び自治体が独自に整備した住宅等の管理の問題であり、公営住宅法上の問題ではない。 なお、公営住宅法の公営住宅以外の住宅の管理を法人その他の団体に委託するため指定管理者制度を用いる場合にあっても、管理代行制度で公営住宅の管理を委託した地方住宅供給公社等を指定することは可能である。また、管理代行制度と指定管理者制度の手続きの違いにより、協定書や仕様書等の作成に二重の手続きがかかる点については、管理代行者と指定管理者で協定書等の内容の共通化を図る等の工夫をすることで、煩雑性の軽減、事務処理コストの削減は可能であるほか、委託時期のずれについても、指定管理に係る公募、議会手続等を十分な余裕をもって計画的に行うことで、委託時期にずれが生じないようにすることが可能である。これらのことから、地方公共団体が独自で整備した住宅等については、管理代行制度を導入する必要性に乏しいと考える。

提案区分									<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)>	
管理 番号 区分 分野	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	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	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項) 団体名	支障事例	回答欄(各府省)
173 日 地方に対する規 土木・建築制緩和	宅の「公営住宅」への転用	の規定を改正し、特定公共賃貸住宅や、地方公共団体が独自に整備した賃貸住宅や職員住宅など、公営住宅法に基づかずに整備された住宅(以下「その他住宅」という)について、公営住宅本の転用を可能とする。 なお、民間住宅については買取りや借上げにより公営住宅にすることができるのに対して、自己保有のその他住宅については公営住宅に転用できないとする合理的	公営住宅とは、公営住宅法により「国の補助に係るもの」と定義されており、国の補助を受けて自治体が建設したもの又は民間住宅を買い取り若しくは借り上げたものの3種類に区分される。 【本県の状況】 地域の住環境等の変化により、本県が独自に整備し、公営住宅より所得のやや高い者に供給している住宅の需要が低下している。その一方で、公営住宅に対する需要は依然として高く、その他住宅を低額所得者向けの住宅に転用することが望	さらに、需要の高い公営住宅に転用することで、空室の解消につながり、地域資源の有効活用や地方公共団体の収入増も期待される。 こうした効果は、地方創生や、「経済財政運営と改革の基本方針2017(仮称)(素		国土交通省	埼玉県			本提案は、提案団体である埼玉県が独自に整備した住宅について公営住宅法上の特例を活用したいというものであり、埼玉県が独自に整備した住宅の管理の問題であり、公営住宅法上の問題ではない。 なお、公営住宅法の公営住宅以外の住宅の管理を法人その他の団体に委託するため指定管理者制度を用いる場合にあっても、管理代行制度で公営住宅の管理を委託した地方住宅供給公社等を指定することは可能である。さらに、管理代行制度と指定管理者制度の手続きの違いにより、協定書や仕様書等の作成に二重の手続きがかかる点については、管理代行者と指定管理者で協定書等の内容の共通化を図る等の工夫をすることで、煩雑性の軽減、事務処理コストの削減は可能であるほか、管理代行制度と指定管理者制度の手続きの違いによる委託時期のずれについても、指定管理に係る公募、議会手続等を十分な余裕をもって計画的に行うことで、委託時期にずれが生じないようにすることが可能である。 これらのことから、地方公共団体が独自で整備した住宅等については、管理代行制度を導入する必要性に乏しいと考える。
66 A 権限移譲 産業振興	る認定権限の都道府 県知事への移譲	各主務大臣の経営力向上計画に 係る認定権限を都道府県知事に 移譲する。	両計画の内容や支援措置、事業者の考えている事業計画がどちらの計画に該当 するかといった相談を国、都道府県のそれぞれにしなければならず、煩雑であり、 都道府県に一元化してもよいのではないかという経営革新等支援機関の意見もあ	経営力向上計画と経営革新計画の窓口をワンストップ化することにより、申請者の利便性の向上及び両計画認定による一体的な支援につながる。また、申請等窓口が県民により身近な都道府県となり、申請者の負担軽減につながる。都道府県にとっても、経営力向上計画や経営革新計画に加えて、各都道府県独自の中小企業支援を行うことで、地域の実情に即した効果的な支援が期待できる。 【移譲に際しての懸念と対応策】 経営力向上計画では、現状では事業分野別の指針において目標設定等の項目が定められており、認定も各事業分野ごとの主務大臣となっている。都道府県知事に権限移譲する場合であっても、経営革新計画と同様に同指針に基づいて認定を行うことが可能であると考える。 【参考】 ■認定件数(H28.7~H29.2)	法第13条、第14条	総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、国土交通省、環境省	取県、島根			中小企業等経営強化法に基づく経営カ向上計画は、平成28年7月より制度を開始し、1年間で約24,000件の認定を行っている。本制度は経営革新計画と異なり、主務大臣が「中小企業等の経営強化に関する基本方針」に定める一定の事項について、事業分野を指定し当該分野に特化した経営カ向上の実施方法を定める「事業分野別指針」を策定し、事業者はその事業分野に応じて、当該事業分野別指針を踏まえて作成し、当該指針を策定した主務大臣に申請し、認定を受けるスキームとなっている。 各主務大臣が認定するのは、各事業分野の経営に関する最新の状況を全国レベルで把握し、指針を策定した各事業所管大臣が、事業分野ごとの汎用的な知見に基づき、直接審査・認定したほうが、本計画による経営の向上の上では効果が高いという考え方に基づくもの。また、現在まだ施行後1年を経過したところであり、事業分野別指針の内容を含め、国側で制度全体の運用状況を直接把握し、改善に務めるべき段階。これらの理由から、今後も引き続き国で認定を行うことが適当と考える。
77 B 地方に対する規制緩和 運輸・交通	づく実証運行期間の緩	証運行実験においては、運行期間が1年以下でなければ許可がでないこととなっているが、地方自治体が地域公共交通の維持・再編を目的として実施する実証運行	別えば、冬期の降雪量が多い地域では、季節によって利用者数や運行状況が大き く異なるなど、年間を通じた検証データの収集が必要となるなか、住民の周知など	路線等の変更を機動的に行うことができるため、必要十分な利用者数等の需要 データを把握することが可能となるほか、利用者のニーズを反映して柔軟な実証 運行を十分に行うことができる。 これにより、持続可能な本格運行の形態をより的確に把握することが可能とな	2号		全国市長会	ひたちなか市、伊豆の国市、宮崎市	ると推測する。当市においては、半年間の実証運行を実施し、半年程度の検証及び準備期間を設けて、本格運行に移行した。道路運送法21条許可は、実証運行を開始すると、実証運行中に変更する手続きが無いため、運行に支障をきたした。そのため、実証運行を開始すると、地域ニーズに対応した運行ができない状況である。(当初から本格運行実施は、路線廃止のリスクが高いため、敬遠される。)本格運行に向けて、運行実績データ収集や検証、地域公共交通会議での承認等、クリアする障害や事務手続きが多い状況である。実証運行から本格運行に移行する際の切れ目のない公共交通	御指摘のような実証実験については、その確実な成果を得ることを目的として実験開始後の計画変更又はデータの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合には、上記の通知に基づき
202 日 地方に対する規制緩和 運輸・交通	づく実証実験の1年要件の緩和	法第21条第2号に基づき、「一時 的な需要のために国土交通大 の許可を受けて地域及び期間 限定して行うもの」として、 到月15日付け通達「一般 等自動車運送事業者 不 の許可を は、 として の は、 として は に して に は に に い に り に り に り に り に り に り に り に り に	コミュニティバス(区バス、住民バス)の社会実験については、利用者等の意見を踏まえ、運行ルートやダイヤの変更等を行いながら、最長3年間の利用状況や収支を検証し、本格運行への移行の可否を判断している。また、利用啓発や利用者の定着には長期間を要し、持続可能なバス路線として社会実験の効果を確認するためには1年間の期間限定では不十分であり、3年間は必要と考えている。 【支障事例】 現状では、第21条の一時的な需要への対応として1年間の許可をいただき、その後は、第4条に切り替え社会実験での運行を継続しているが、平成27年度の江南区内における住民バス社会実験において、第21条から第4条への切り替えが年度途中で、年度末までの残期間予算は確保されていたが、次年度予算が確保されていない(継続的な運行の担保がない)として第4条の許可が得られず、社会実験としてのバス運行が休止となり、住民に不便を与える支障事例があった。	的に利用状況や収支の検証が可能となり、利用者の定着を含め、持続可能なコミュニティバスの本格運行が実現できる。			新潟市	ひたちなか市、伊豆の国市、徳島県、徳市、宮崎市	を利用する方にとって、1年以内の期限付きでは効果が表れない。また、机上からの実証運行が柔軟に対応(変更手続き)できない仕組みでは、地域に即した運行に近づけることができず、国が進める主旨とは異なる現状である。 〇現在本市においても2か月間の実証運行のため道路運送法21条にてデマンドタクシーの実証運行を予定している。今後地域住民からの利用アンケートなどにより柔軟に運行計画を変更していきたいと考えているため、本格運行へは慎重に判断していきたいと考えている。そのため、実証運行期間の緩和をお願いしたい。	種 乗合旅客の運送については、本来、道路運送法(以下「法」という。)第4条の規定による一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けて行うべきものであるところ、法第21条の規定は、突発的に発生する需要等に可及的速やかな対応を図ることを目的として一般貸切及び一般乗用旅客自動車運送事業者が乗合を行うことを例外的に認めることをその趣旨とするものである。このため、その許可の期限も可則として1年以下とすることとしているところ(「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」(平成26年国自旅第433号自動車局長通知))。 御指摘のような実証実験については、その確実な成果を得ることを目的として実験開始後の計画変更又はデータの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合には、上記の通知に基づき再度許可を行うことを明確化し、周知を図ることとする。
85 日 地方に対する規制緩和 土木・建築	又は操作等の委託をうけることができる者の 要件の見直し	第37条の6において,河川管理施設の操作等は地方公共団体,河川協力団体又は河川の維持管理に資する活動を行っている一般対団法人若しくは一般財団法人とされているが,地域の実情に応じてそれ以外の地元自治会や企業等	F また, 災害発生時に迅速に対応するためには, 水門, 陸閘付近の地元自治会や企		河川法第99条河川法施行規則第37条の6	国土交通省	宮城県	埼玉県、新潟市、長崎県	る創意工夫を目指している公共サービス改革法に合致しないという理由と公共性が極めて高い性質のため、官が責任をもって実施するものであるという理由から実現しなかった。現状でも、年々、県及び市職員が削減されており、管理体制が厳しい。官が責任を持った条件で、民間操作委託などが可能となれば、河川管理施設の管理体制の選択肢がひろがる。 〇本市の管理河川は、延長1.65kmの準用河川1本のみであり、水門や陸閘等の河川管理施設がないため、現時点で支障事例はない。しかしながら、地域の実情に応じて、委託先が決定できるように要件を見直すことには同意できる。	本川支川の逆流防止を図るために内外水位差を確認しながら操作のタイミングを判断する必要があるなど、流域に大きな影響を及ぼすため、河川管理者により適正に操作が行わなければならず、また河川管理者が終局的な責任を負わなければならない。 河川法第99条及び同法施行令第54条において、「水門、排水機等の操作を伴う施設」のうち、当該施設の操作の及ぼす影響が委託しようとする地方公共団体の区域に限られるものについては、例外的に当該地方公共団体にのみ操作を委託する事が出来ることを認めている。この場合は、当然委託を受けた地方公共団体が責任を負うことになる。 一方、河川管理者の責任の下、民間企業等に操作にかかる作業をさせる方法としては、個人を施設操作員として委嘱を行うものや、契約により民間企業が操作の補助を行う業務を実施するものがあ

	提案区分							<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)>	
管理番号	区分 分野	上 提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	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)	根拠法令等制度の所管・関係府省庁団体名	その他 (特記事項)	団体名 支障事例	回答欄(各府省)
86	B 地方に対する規 制緩和	ついて, 個人に対し菜	主体,第7占用施設に,個人が設置する菜園を追加していただきたい。	本県が管理している河川敷地の一部において、菜園の設置を希望する住民が複数いるが、河川敷地占用許可準則の規定により、現状は個人を対象として河川敷の占用を許可することができない。また、町内会等に菜園用の河川敷地占用及びその管理を打診したこともあったが、断られた経緯がある。当該河川敷には、現在、占用を許可している公園等はなく、県としても年に数回の除草等を実施する必要があることから、河川管理の支障とならない範囲での有効活用を考えている。そのため、占用料の徴収、抽選の実施等により機会の公平性を担保する、河川管理上支障となる工作物等の設置を行わせない、除草等を適切に行う等の条件の下で、菜園の用に供するための河川敷の占用を個人に対して許可できるよう、関係規定の見直しを求めるものである。	占用料の徴収など有効に土地を活用できる。	河川敷地占用許可準則		仙台市、長崎県 ○本県において、該当事例はないが、河川管理上支障がなく、対象者の選定の公平さが担保できれば、占用料収入も確保されることから、制度の見直しの検討には値すると考える。 ○個人等で除草を条件に占用許可対象を広げられれば、良好な環境の維持、管理費の削減が見込める	河川敷地は洪水の際には安全にこれを流下させ、洪水による被害を除却し、又は軽減させるためのものであり、毎年全国各地で洪水が発生し、そのたびに河川敷地を洪水が流下している。河川敷地への菜園等の設置は、これに伴う農機具小屋やビニールハウス、柵や添え木や鳥よけネットなどの設置などが想定され、洪水の際には、これらが流下し、河川管理施設の損傷、また河川環境や海洋環境を汚染する恐れがあることから、治水上又は環境上の観点から適切な管理運営が必要となる。また、平時においても、車両進入による堤防の損傷、農薬の散布による水質汚濁、本来河川にない植物を栽培することによる当該種の野生化や河川固有種との雑交配など生態系への影響、耕作放棄地の取扱いなど、菜園運営の観点だけでなく、広く河川管理上の問題の発生が想定される。これらのことから、河川敷地の菜園等としての利用については、河川管理者が公共用物としての活用の在り方について検討し、治水上、利水上又は環境上の支障が生じないよう配慮した上で、地方公共団体が占用主体となり、地域住民の福利厚生のため、これを行うことは可能であり、現行制度で貴県・貴市が実施することができる。占用者は、先に述べた河川管理上の問題が生じないよう占用地を適切に管理する責任を有し、また、問題が生じた場合には、適切な対応策を講じる責任があるが、個人の占用者がこの責任を果たすことは困難であると考える。
87	B 地方に対する規 制緩和	許可に係る土地収用	ついて、現行、土地収用法第26 条第1項の規定による告示が要件とされているが、土地収用法その他の法律により土地を収用し、 又は使用することができる場合に係る転用等については、土地収用法第26条第1項の規定による	これまでの説明会において、当該甲種農地の提供に反対する土地所有者はおらず、取得自体は円滑に行える見込みだが、甲種農地の転用のためには、土地収用法第26条第1項の規定に基づく事業認定の告示が必要となる。 そのため、土地収用法に基づく事業認定について、東北地方整備局に相談を行ったが、地方整備局からは反対者がいない場合の事業認定はできない旨の意見が	解消され、事業の公益性によって農地転用の可否を判断できるようになるため、 円滑な事業の推進を図ることができる。	農地法第4条第2項、第5条第2項農地法施行規則第37条土地収用法第20条、第26条第1項		福井県、高 松市	【農林水産省】 農地法において、第1種農地は、おおむね10ha以上のまとまりがあるなど良好な営農条件を備えている農地とされている。このうち、都市計画法において市街化を抑制すべきとされている市街化調整区域内の農地であって、高性能農業機械による営農に適しているなど特に生産性の高い農地については、甲種農地として位置付けられている。そのような農地としての重要性に鑑み、甲種農地の転用許可については、土地収用法に基づく土地収用事業の認定を受けその旨が告示された事業に係る場合を含むごく例外的な場合に可能としている。 一方、土地収用事業は、公共の利益となるものとして土地収用法に掲げられた一定の種類の土地収用該当事業について、認定を受けて行うものであり、土地の強制的な収用を可能とする。このような土地収用法上の考え方がある中、特に重要な農地である甲種農地について転用を許可する上では、高い事業の必要性、事業が実施される確実性が認められる。このような土地収用法上の考え方がある中、特に重要な農地である甲種農地について転用を許可する上では、高い事業の必要性、事業が実施される確実性等が求められることから、事業認定の告示を要件としているところである。一方、土地収用該当事業に当たるということのみでは、具体の事業の高い必要性や事業実施の確実性が認められないことから、御提案のように当該要件を廃止することは適切ではない。なお、国土交通省に確認したところ、認定申請時点での土地の権利者の事業に対する賛否にかかわらず、起業者の申請に係る事業について、その用地内に起業者の取得していない土地があり、土地収用法第20条各号に掲げる事業認定の要件を満たす場合は、土地収用法に基づく事業認定について、土地収用法に基づく事業認定について、土地収用法に基づく事業認定について、土地収用法に基づく事業認定を受けることが可能である。
88	B 地方に対する規制緩和 運輸・交通	を受けたドローン等無	づき、国土交通大臣の承認を受けたドローン等無人航空機の飛行方法について、飛行空域となる当該市町村の意向が反映されるような仕組みとなるよう見直しを求める。 ①大臣承認に関しては、現場の実情を把握している飛行区域となる当該市町村に対し、同承認に関する情報を共有することとする。 ②大臣承認を受けた無人航空機	また、当該空域は飛行禁止区域ではないものの、夜間飛行など特別なケースで大臣承認を得ている場合、承認に関する情報がないためルールに則った飛行なのかどうかの判断も出来ず、住民の問い合わせや飛行上のトラブルなどにも対応することができない状況である。	現場の安全管理が徹底できることとなる。	航空法第132条の2 国土交通省 忍野村、市川三郷町、早川町、南土川町、富士川町、昭村、山町、富田村、山県沢村、富町、小菅村、山村、油村、海山村		があるため、提案団体の示す制度改正は必要なものと考える。	があることから、東北地方整備局と宮城県との間で事業認定申請に向けた相談が既に開始されてい 【求める措置①に対する回答】
94	B 地方に対する規制緩和 運輸・交通	物の有償運送を可能と	だけでは当該地域内の住民に係る貨物運送サービスの維持・確保が困難な過疎地域等において、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地域公共交通会議で認められ、協議が整った場合には、乗用タク	中山間地の住民が買い物をする場合、移動の困難である高齢者等が多いため 自らが店舗に行くことも難しく、また注文しても配送手段がないため必要な時に必	ける人流・物流サービスの持続可能性を確保できる。 また、従来の自動車運送事業のあり方とは異なる新しい事業展開を可能とし、 その生産性向上を図っていくことが期待されるとともに、生産性の向上により収 益の向上が見込め、過疎地域における乗用タクシーの経営維持に繋がり、過疎 地域の交通の足が確保される。	3号 国地方知事		ない地域もある。営業所の荷物受取のタイミングによっては翌日配送となることもあり、荷物の配達が	いる過疎地域において人流・物流サービスの持続可能性を確保するため、自動車運送事業者が旅客
96	日 地方に対する規制緩和	線バス停留所を利用	間で合意が得られた場合は、路線定期運行バスの停留所に、区域運行や自家用有償旅客運送事業等の車両も停車できることを明確化するとともに、地方公共団体等に周知すること。	できないとの解釈が生じている。	担保が図られたケースについては、路線バスと、区域運行バスや自家用有償旅客運送バス等との乗り換えを円滑に行うことが可能になり、利用者の利便性が向上する。 また、利用者の利便性が向上することで、地域住民のバス利用増加に寄与し、地域公共交通の維持・確保につながる。	道路交通法第44条、第 46条 常原、京都府、兵庫県、和歌山県、 徳島県、岡山県、広島県、山口県		〇全市的に、地域内移動を自家用有償運送、地域間移動を民間事業者による定期路線バスに委ねており、双方の円滑な乗継環境の整備によって、公共交通ネットワークを形成し、利便性向上を図る上で、自家用有償運送事業の車両の停車は必要である。 〇自家用有償旅客運送による輸送が中山間地において多くあり、4条バス事業者と自家用有償旅客運送事業者が各々バス停を設置している。これにより乗り継ぎを行うバス利用者はバス停間の移動が生じており、利用者の不便となっている。本県において、道路交通法第46条の規定を適用し、4条路線バスと自家用有償旅客運送車両が同一のバス停として使用している箇所はない。	運送事業等に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付け国総計第72号、国自旅第210号)を発出し、「地域公共交通網形成計画又は地域公共交通再編実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。)に使用される車両について、協議会で認められた一定の停留所」という基準を示しつつ、当該においては、停車又は駐車を禁止する場所の特例が認められるよう要望を行った。それを受け、警察庁より「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用され車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付け警察庁丁規発第85号。以下「通達」という。)を発出し、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等に当たっては、道路交通の実態に応じて、前記基準を満たす停留所の標示柱又は掲示板が設けられている位置から10メートル以内の部分について、道路交通法(昭和35年法律第105号)第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう、都道府県警察に対して周知済みである。また、国土交通省においては、上記取扱いについて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第41号)に基づく地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編

	提案区分										<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)>	
管理 番号 区分	分野	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	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	制度の所管・関係府省	庁 団体名	その他 (特記事項)	団体名	支障事例	回答欄(各府省)
162 B 地方に対する制緩和	5規 運輸·交通	線バス停留所を利用	間で合意が得られた場合は、路 線定期運行バスの停留所に、区 域運行や自家用有償旅客運送事		担保が図られたケースについては、路線バスと、区域運行バスや自家用有償旅 客運送バス等との乗り換えを円滑に行うことが可能になり、利用者の利便性が		第 警察庁、国土交通省	全国知事市会、会、全国时村会、会、全国的市场、企同的市场、企同的企同的,企同的企同的,企同的企同的,企同的企同的,企同的企同的企同的,企同的企同的,企同的企同的,企同的企同的,企同的企同的企同的,企同的企同的企同的企同的,企同的企同的企同的企同的企同的企同的企同的企同的企同的企同的企同的企同的企同的企		市、鳥取県、防府市、宮崎市	 めているが、当該規制の関係でバス停留所から10m以上離れた安全な場所で乗降している。 ○本市でも、地域公共交通会議での同意を経て、一般乗合旅客自動車運送事業として4条許可で区域運行しているデマンド交通の利用客の乗降については、乗降場の目印を設置し、目印付近での乗降をお願いしている。これら区域運行しているデマンド交通の乗降が、路線定期運行バスのバス停と同じ場所にすることが可能になることで、乗継などの利便性がより一層向上することから、制度の改正が必要である。 ○路線バスを営業する運行事業者との協議が調えば成立すると考える。地域公共交通会議において、しっかりとした協議が必要である。バス停の管理や表示方法、費用の明確化が必要である。 ○全市的に、地域内移動を自家用有償運送、地域間移動を民間事業者による定期路線バスに委ねており、双方の円滑な乗継環境の整備によって、公共交通ネットワークを形成し、利便性向上を図る上で、自家用有償運送事業の車両の停車は必要である。 ○自家用有償旅客運送による輸送が中山間地において多くあり、4条バス事業者と自家用有償旅客運送事業者が各々バス停を設置している。これにより乗り継ぎを行うバス利用者はバス停間の移動が生じており、利用者の不便となっている。本県において、道路交通法第46条の規定を適用し、4条路線バスと自家用有償旅客運送車両が同一のバス停として使用している箇所はない。 ○現在、当市において当該事案についての支障事例はないが、今後の公共交通網再編において路線定期運行のバス路線に結節点を設けることを検討しており、同様の支障が生じることが想定される。また、当該事案の改正は、路線定期運行のバス停留所と区域運行バス等の停車位置までの移動 	運送事業等に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付け国総計第72号、国自旅第210号)を発出し、「地域公共交通網形成計画又は地域公共交通再編実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。)に使用される車両について、協議会で認められた一定の停留所」という基準を示しつつ、当該においては、停車又は駐車を禁止する場所の特例が認められるよう要望を行った。それを受け、警察庁より「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等に使用され車両の駐(停)車に係る取扱いについて」(平成26年11月20日付け警察庁丁規発第85号。以下「通達」という。)を発出し、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等に当たっては、道路交通の実態に応じて、前記基準を満たす停留所の標示柱又は掲示板が設けられている位置から10メートル以内の部分について、道路交通法(昭和35年法律第105号)第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう、都道府県警察に対して周知済みである。また、国土交通省においては、上記取扱いについて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第41号)に基づく地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定のでは、第42年では、42年
139 A 権限移譲	運輸·交通	運送事業の許認可等 権限の移譲	動車運送事業(貸し切りバスを除く)に係る事業経営、事業計画、 運賃等への許認可・登録、さらに は、指導監督等の事務を含めた 権限について、同一府県内で実 施するものは、移譲を希望する府 県への移譲を基本としつつ、府県 域を跨がるものは、府県域を越え	県境を跨いで運行されているバスにおいて、他の路線バスと重複する区間に乗降制限があり、利便性の低下を招いている。また、今回の事例のように路線が県境を跨ぐことにより、運輸局の管轄区域が2つに跨がることになる場合は、それぞれの運輸局に対して申請(近畿運輸局には、休止路線の変更(復活)手続き、中国運輸局に対しては路線新設の手続き)を行うとともに、各対象地域の地域公共交通会議で個別に協議を行わなければならず、事務が繁雑となり非効率である。そのため、府県域を跨がるものは、連合への権限移譲を提案する。さらに、交通政策基本計画(H27.2.13閣議決定)において「とりわけ、人口減少を背景とした地域公共交通ネットワークの再構築に当たっては、地域の自治体が中心となって、交通事業者、利用者を含む住民、地元企業やNPOなど、広範囲な関係者における協力と連携を図ることが欠かせないところであり、地域公共交通再編に係る地元協議会の実効性確保等を促進することが重要である。」とされており、当該協議会の主体が関係権限を持った上で、再編実施計画策定に向けた関係者等との実行力ある調整を行うことが効率的であると考える。	いる「人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生」や「グローバリゼー ションの進展」に対応した総合的な施策展開が可能となる。 ・地域交通の最適化が図られることにより、自律的で持続的な地域社会の構築		国土交通省	関合案兵歌取県堺市広川賀、、東山県、京本、 () () () () () () () () () () () () ()				バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際し、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているか、主に輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査を行っている。そして、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護を十分に図るためには、その性質上地域ごとに差異を設けるべきでなく、全国一律の基準の下で一元的な指揮命令系統により事務を行うことが不可欠であることから、許認可等権限は国に存置する必要がある。また、路線が県境を跨ぐことにより、運輸局の管轄区域が2つに跨がる場合の申請書等の提出は、その事件の主として関する土地を管轄する運輸局に提出すれば足りることとされており(道路運送法施行規則第2条第2項)、地域公共交通会議についても、複数の市町村長又は都道府県知事が共同で主宰することが可能であり(道路運送法施行規則第9条の2。範囲が2つの運輸局の管轄区域に跨がる場合も含まれる。)、共同で主宰することにより、関係者による協力及び連携並びに事務手続きの簡素化が可能である。なお、道路運送法及び関係法令において、「乗降制限」に関する規定はない。
169 A 権限移譲	土木·建築	市町村土地区画整理事業に係る意見書提出先の市町村長への変更	の意見書の提出先を市町村長とする。 また、市町村長は提出された意	【現行制度】 市町村が施行する土地区画整理事業の事業計画を縦覧した際、利害関係者から意見書が提出された場合は、都道府県都市計画審議会に付議し、当該審議会で審議することとされている。 なお、都道府県施行の事業計画に対する意見書についても、都道府県都市計画審議会に付議し、同審議会で審議することとされている。 【支障事例】 都道府県都市計画審議会で県が説明するに当たって、事前に市町村への聞き取りをする必要があり、2週間程度要している。また、都道府県都市計画審議会は実務上、最大で年4回の開催が限界と考えており、市町村の実情を踏まえた柔軟な開催が困難である。理由としては、都道府県都市計画審議会は規模が大きく(埼玉県都市計画審議会委員数26名:平成29年6月現在)、学識委員及び県議会議員の日程調整や議案の事前説明、会場の手配に3か月程度の準備期間を要すること、都市計画審議会の委員である県議会議員の出席のためには、県議会の開催時期(6月、9月、12月、3月)を除いて開催する必要があることが挙げられる。こうしたことから、意見書が提出されてからの審議や事業計画の決定に時間を要している。さらに、審議会において県は施行者の意見を代弁する形となっており、施行者自らが審議委員からの質問に責任ある立場で答えることができない。	意見書が提出されてから、審議されるまでの期間が短縮できる。 さらに、地域の実情に精通した市町村都市計画審議会での審議が可能となり、 審議会委員からの質問に対しても施行者が責任ある立場で答えることができる。	土地区画整理法第55条第2項、第3項	国土交通省	埼玉県		ひたちなか市	〇意見書の提出があったならば支障となっていたであろうことは幾度かあった。例としては、当該年度内に換地処分を目指していた地区において、本計画承認へ向けての国や県との協議に時間を要し、事業計画縦覧開始時期に約1ヶ月程度の遅れが生じ、審議会開催まで1ヶ月の猶予期間があったとしても、審議会付議案件の締め切りは3ヶ月前であるため、意見書の提出があった際には次回開催に見送られるとのことであった。意見書が提出され、次回の審議会に見送られた場合には、縦覧が1ヶ月遅れであっても実質5ヶ月後の審議会に付議され、その後の事業計画認可申請から認可を受けることも約1ヶ月要することから、事業計画手続は実質約6ヶ月の遅れとなり、関係機関や市民に周知していた換地処分時期にも影響が生じ、関係機関の繁忙期を回避することを考慮すれば、事業としては、約1年以上の遅れとなることもあり得る。このようなことから、比較的流動的に開催することも可能な市都市計画審議会に権限を移譲となれば、期間的ロスを軽減し、事業期間の短縮が図れる。	施行する土地区画整理事業の事業計画の認可権者である都道府県知事が、認可に先立って事業計画の公正性を確保することを趣旨としたものである。このような制度趣旨に鑑みるに、市町村が施行する土地区画整理事業に係る意見書は都道府県知事に提出され、都道府県都市計画審議会へ付議される必要がある。
181 B 地方に対する制緩和	力 力 力 力 力 力 力 力 力 力 力 力 力 力	木造建築士試験の事	試験の合格基準案等について、 都道府県建築士審査会における	□ ○ 二級建築士試験及び木造建築士試験は都道府県知事が行うことと規定されている、実際の事務は、全都道府県が都道府県指定試験機関である、「公益財団法人建築技術教育普及センター」に委託している。 ※ 他に委任できるような機関はなく、事実上独占状態となっている。 ○ 試験問題については、全都道府県が同じ指定試験機関(公益財団法人建築技術教育普及センター)に委託していることから、全国同じものとなっており、試験の合格基準についても、実態として全国一律となっている。 ○ 都道府県建築士審査会は、二級建築士及び木造建築士試験に関する事務(都道府県指定試験機関が行う事務を除く。)をつかさどると法第28条に規定されていることから、試験の合格基準案を建築士審査会に諮ることとしている。 ○ しかし、全国一律となっている合格基準については、建築士審査会も追認するだけの状況となっており、同意を得る審議自体が形骸化している。 ※ 建築士試験については、審査会に年に2回諮っており(学科試験、製図試験)、その際の参集依頼や報酬の支払い等により事務が煩雑となっている。 ※ 審議自体が形骸化していることについては、建築士試験全国連絡会議においても議論されており、他の団体からも同様の意見が挙がっている。		建築士法第28条	国土交通省	長野県		山馬県京吉県、北京市、大東、お市、大東、市の大学、大学、大学、大学、大学、大学、大学、大学、大学、大学、大学、大学、大学、大	○建築士の処分等の案件がなければ、審査会を開く必要がなくなるため、事務の軽減が図られる。 ○本県でも、二級建築士試験及び木造建築士試験の合格基準点を決定するにあたり、建築士審査会 ・に諮って決定している。しかし、全国一律の合格基準点案を、本県だけ変更する根拠は無く、案を追認するだけの形骸化した審査会となっているため、委員からも開催の必要性を疑問視する声が出ている。 ○本県においても同様の状況であり、建築士審査会の委員から形骸化されている旨、同じく意見が挙がっている。また、合否判定のために開催する建築士審査会の日程調整は、かなりタイトなものになっており、各委員の日程調整にはかなりの時間を要している。※全国の各都道府県の共通認識になってる。 ○本県審査会においても、全国一律となっている合格基準を追認するだけの状況となっているため、義務付けを見直してほしい。 ○建築士試験の合否に係る建築士審査会については、必ず年2回開催されることから、その事務手続き、及び審査会委員の審査会参加に対する負担が実態として大きい。現状、合格基準点等については全国一律となっていることから、各々に対する負担低減のためにも、建築士試験の事務手続きの簡素化については必要と考える。 ○全国で同一の試験問題が出題されており、全国一律の合格基準について、建築士審査会も追認するだけの状況となっており、同意を得る審議自体が形骸化している。(過去に同理由により、審査会委員から都道府県審査会で承認する必要性について意見あり) ○都道府県建築士審査会は、二級建築士及び木造建築士試験に関する事務(都道府県指定試験機関が行う事務を除く。)をつかさどると法第28条に規定されていることから、試験の合格基準案を建築士審査会に諮ることとしている。しかし、全国一律となっている高格基準については、建築士書査会は追認するだけの状況となっており、同意を得る審議自体が形骸化していることが衰れ頼や報酬の支払い等により事務が煩雑となっている。※審議自体が形骸化していることについては、建築士試験全国連絡会議においても議論されており、他の団体からも同様の意見が挙がっている。	築士法第28条に基づき、都道府県建築士審査会につかさどらせることとしている。 なお、都道府県知事が建築士法第15条の6第1項に基づき、都道府県指定試験機関を指定した場合は、都道府県建築士審査会がつかさどる事務のうち、試験の実施に関する事務を行わせることができるとされている。 したがって、都道府県指定試験機関を指定した場合であっても、都道府県建築士審査会は、試験の問題の作成の基本方針の検討や合否判定の基準の検討・決定などを実施することとしており、試験を適正なものとするためには、合格者の決定にかかる合否基準の決定を都道府県指定試験機関に委託すべきではない。
201 B 地方に対する制緩和	5規 土木・建築		協議の上、適切と認める場合には、都市再生特別措置法によることなく、無余地性の原則が緩和で	道路空間を活用したまちのにぎわいづくりが各地で進められているが、道路の占用許可は、原則として、道路の敷地外に余地がなくやむを得ない場合にのみ行うことができるとされている。 しかしながら、道路の中には、歩行空間に余裕のある歩道や緑地帯など、一定空間の占用を認めても機能上支障が生じないケースもある。実際、広島市では、副道や副道の歩道も含めると幅員が100mに及ぶ道路(平和大通り)があり、この道路の緑地帯等の占用を許可しても交通に支障は生じないが、前記の基準があるため道路占用を許可することはできない。 都市再生特別措置法において、都市再生整備計画の作成等で前記の基準は緩和されるが、道路管理者が一定の区域で占用を認めても支障がないと判断し、それを市町村や警察も同意しているような場合には、都市再生整備計画の作成等は必要ないものと考える。 そこで、道路管理者が地方公共団体等と協議の上、適切であると認めるものについては、都市再生特別措置法によることなく、無余地性の原則が緩和できるよう、許可基準の弾力化を求める。 なお、都市再生特別措置法の特例措置を活用する場合、前述の地域は既に都市機能などが集積している市街地であるため、都市再生整備計画に適当な基幹事業などを盛り込むことが困難であり、同計画における目標や評価指標の設定が課題となると想定される。また、まちのにぎわい創出を図る提案事業については、その事業内容を詳細に決定した上で、公安委員会などの同意を得るための社会実験等が求められるなど、事業者(占用者)の負担が大きくなることも想定される。	ため、地方公共団体の事務負担が軽減されるとともに、まちのにぎわいづくりの 担い手の増加や計画的な道路空間の活用に繋がる。 また、担い手が行う事業内容に応じて、イベント時における一時的な事業だけ		国土交通省	広島市		井市	そのため、地元組織発意で、道路管理者が占用を認め、警察も同意しているような場合には、都市再生特別措置法によることなく、無余地性の原則が緩和できるよう、許可基準の弾力化を求める。 〇本市においても、道路占用許可の特例制度を活用し、オープンカフェ事業の実施を検討しているが、制度活用のために都市再生整備計画を策定する必要がある。しかし、都市再生整備計画においては、計画の目標や目標を定量化する指標の設定、計画完了後の評価事務など様々な事務負担を伴う。許可基準の弾力化によって、事務手続きの簡素化が図れる。 〇本市においても、都市における賑わい創出や地域課題の解決等の観点から、都市再生緊急整備地域内において、オープンカフェ等の設置などを検討している。一方で、都市再生緊急整備地域の指定がないエリアにおいても、地域の担い手等から道路空間の活用に関する提案がなされているが、現行基準に基づく、一時的なイベント等の開催に留まっている。これらの状況を勘案し、道路としての機能を確保しつつ、地域課題に対応し	を排除し、もって道路を通行する者の利益を確保しようとするものであり、道路管理上極めて重要な基準である。 一方で、都市の再生に必要なにぎわい創出を重点的に実施すべき区域においては、都市再生に資する占用について、都市再生特別措置法に基づいて策定される都市再生整備計画に必要な事項を記載すれば、無余地性の基準を適用しない特例を認めているところである(都市再生特別措置法第46条)第10項・第11項、第62条)。したがって、同計画の策定を省略することはできないが、同計画の策定に当たっては、必ずしも公共公益施設の整備に関する事業等を記載する必要はなく、道路占用の特例のみを記載事項とすることも可能であることから、現行制度においても提案団体の構想は実現可能である。 また、上記都市再生特別措置法上の特例のほか、無余地性の基準の適用については、経済的な要素や道路利用者の利便等を含めた諸般の事情を考慮することもできることとしており、これを活用して提案団体の構想を実現することも可能と考えられる。

	提	案区分										<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)>	
管理番号	区分	分野	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	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	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	団体名	支障事例	回答欄(各府省)
	3 地方に対する規制 (理輸・交通	おいて協議すべき案件の規制緩和	いては、運賃や路線等を変更しようとするときに、地域公共交通会議での協議を調え運輸局へ届けるが、すでに協議が調っている路線の軽微な変更については、基準を明確にした上で地域公共交通会議において同意を得ることなる。とを求めるもの。 「は、選賃や路線等を変更しよって後、間のには、運輸局へ届ける路が、すでに協議が調っている路には、基準を明確にした上で地域公共を明確にした上で地域公共を対象し、「国際では、このでは、関係を表し、「関係を表し、」に関係を表し、「関係を表し、「関係を表し、「関係を表し、」に対象を表し、「関係を表し、「関係を表し、「関係を表し、「関係を表し、「関係を表し、」に対象は、「関係を表し、「関係を表し、」に対象を表し、「関係を表し、「関係を表し、「関係を表し、」に対象を表し、「関係を表し、「関係を表し、」に対象を表し、「関係を表し、」に対象を表し、「関係を表し、「関係を表し、」に対象を表し、「関係を表し、「関係を表し、」に対象を表し、「関係を表し、」に対象を表し、「関係を表し、」に対象を表し、「関係を表し、「関係を表し、」に対象を表し、「対象を表し、」に対象を表し、「対象を表し、」に対象を表し、「対象を表し、」に対象を表し、「対象を表し、」に対象を表し、「対象を表し、」に対象を表し、「対象を表し、」に対象を表し、「対象を表し、」に対象を表し、「対象を表し、」に対象を表し、「対象を表し、」に対象を表し、「対象を表し、」に対象を表し、「対象を表し、」に対象を表し、「対象を表し、」に対象を表し、「対象を表し、」に対象を表し、「対象を表し、」に対象を表し、「対象を表し、」に対象を表し、、「対象を表し、」は対象を表し、「対象を表し、」は対象を表し、「対象を表し、」は対象を表し、、「対象を表し、」は対象を表し、、「対象を表し、」は対象を表し、対象を表し、、「対象を表し、、「対象を表し、」は対象を表し、、「対象を表し、」は対象を表し、、「対象を表し、、「対象を表し、」は対象を表し、、「対象を表し、、」は対象を表し、対象を表し、、「対象を表し、」は対象を表し、、「対象を表し、、「対象を表し、、「対象を表し、、「対象を表し、、「対象を表し、、「対象を表し、」は対象を表し、、「対象を表し、、、「対象を表し、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、	を改正の経緯】 が主催する地域公共交通会議では、いわゆる協議路線に係る運賃、路線、ダ の変更等について、地域などの関係者間で協議、合意をした案件に同意し、そした に運行事業者が運輸局へ許可申請や変更申請等を出している。しかし、短区 経路変更や道路工事等に従う一定期間の経路変更(迂回)、過去において既 意されているものを繰り返し実施する夏休みの子ども運賃割引等、地域の関 間で合意されている範囲内での速やかな変更等が望まれる案件についても、 局への申請前に地域公共交通会議での同意が必要とされることがある。ま これらについては、法令上に同意を得る必要がある旨の具体的な事項の規定 く、運輸局により地域公共交通会議での同意が必要な事項かをその都度、確 会議等の関催を行っている。 掌事例】 においては、地域での協議、区役所での地域公共交通部会等の合意を経て、公共交通会議で同意を得ていることから、運輸支局の申請までに約2ケ月間 とされる。そのため、許可までに約3ケ月有し、一定期間の経路変更が必要と 水道工事などの工事工程に支障をきたす事例や、地域のイベント時に子ども 齢者の運賃を割り引く提案を受けたが、申請までの期間が足りずに断念する があった。	上で、地域などの関係機関の協議、合意により運輸局に届けられるようにとで、地域にとってより重要な問題を速やかに審議することが可能となり、	こ「項	国土交通省	市湯市		市条の知宮山市、、市国山市市、、延市市の、、市国山市市、、延市市の、、市国山市市、、延市市、、、和大岡市の、、和大岡市の、、和大岡、、、和大岡、、 のは、 のは、 のは、 のは、 のは、 のは、 のは、 のは、 のは、 の	要性についての疑義を生じている。例として、市道の新設に伴うバスの経路変更について、変更による運行時間の短縮となり、また、停留所の移動等の不利益もなかったが、協議会申請している国庫補助金の対象路線であったため、協議会に諮ったことがあった。 本提案により、地域における重要な問題を速やかに審議することが可能となり、会議の効率的な運営に資するとともに、地域住民の利便性が向上すると思われる。 ○本市においても、路線の軽微な変更や一定期間の運賃変更等について、その都度協議を行っており、上記のような支障事例は生じていることから、協議すべき案件の基準の明確化及び手続きの簡略とを求める。 ○コミュニティバス等における、短区間の経路変更や道路工事、行事等に伴う一定期間の経路変更 迂回)等速やかな対応が望まれる案件について、地域公共交通会議を開催した場合、対応が遅れ支	この趣旨に照らすと、一度会議において合意した事項を内容の変更なく反復継続して行う場合については、更なる協議は必要ない。これについては、周知徹底する。また、会議に幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任すること等により、簡素化が可能であり、運行回数や運行時刻の変更については、それを協議が不要な報告事項とする旨をあらかじめ会議において協議しておくことによっても、手続きの簡素化が可能である(「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」3. (1)④参照)。
	3 地方に対する規制緩和	記 土木·建築	立体道路制度の道路 の適用要件の緩和	度を活用するため、交通結節点を 対象として、都市計画法第12の11 及び建築基準法第44条第1項第 3号において自動車専用道路及 び特定高架道路等に限定されて いる道路の適用要件を緩和する こと。 にてに である	、区では鉄道の連続立体交差事業を契機とした駅周辺街づくりにおいて、都画マスタープランに定める「駅周辺の活気ある良好な商業環境育成と地区の性向上」のため、駅前広場の整備を進めている。広場の事業用地にかかる地には小売店を経営する者も多く、生活再建の場として求める代替地は駅直近望する者が多いなか、駅周辺では市街地が既成しており、代替地の取得が困事業進捗に支障をきたしている。このような状況下で、駅前広場の用地の一部用して、商業テナントと住居が共存するビルを建設する案を検討している。区とは、駅周辺の活気ある良好な商業環境育成と地区の防災性向上に資するものることから、立体道路の対象道路の緩和により駅前広場における共同ビルのを可能とし、街づくり計画の実現を図りたい。	西東連の場である代替店舗や住居を駅前広場と併せて整備することによっ 広場の整備事業推進と良好な商業環境の形成を同時に実現することがで			特別区長会 		が馬瓜とった。	が予定されており周辺のまちづくりに精力的に取り組んでいる。新設予定駅は、延伸後、当面の終端 Rとなることから、当区内にとどまらず他県内からの利用も想定されている。よって、一定規模の交通 広場や生活サービス施設を立地促進していく必要がある。一方、当該地は風致地区の都市計画が定 められており土地の高度利用がしにくく、また、既成市街地でもあることから生活再建を直近の場所に はめる権利者が多くいる。こうしたことから、立体道路制度における道路の適用要件を緩和し、駅前広 場等でも活用できるようにすることで市街地再開発事業や建物の共同化事業の敷地面積を広げ、交 国広場とあわせた駅周辺整備を進めやすくすることを要望する。 O本市では、交通結節点である拠点駅において、駅を中心としたまちづくりにより、都市機能集積が図	都市計画法(昭和四十三年法律第百号)及び建築基準法(昭和二十五年法律第二百一号)においては、市街地における道路は、非常時の避難路、消防活動の場、沿道建築物の日照、採光、通風等の確保等、良好な市街地環境を確保する上で重要な機能を果たすものであり、その上空が開放空間であることを前提として土地利用が行われているものである。一方、本来は開放空間であるべき道路の上空について、一定の地域に限定して建築物の建築等を特例的に認める制度が立体道路制度であり、これは、適正かつ合理的な土地利用を促進する観点から認められているところである。現行の立体道路制度では、都市再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る必要がある地区として都市再生特別地区に指定されている地区においては、一般道路をもその適用対象としている。また、道路法(昭和二十七年法律第百八十号)においては、道路の存する地域の状況を勘案し、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るために必要があると認められる場合に、道路の区域を立体的に決定することができることとされている。本提案について、・代替店舗や住居を駅前広場と併せて整備する際になぜ道路上空を利用しなければならないか・特別区又は指定都市にありながら、既存の都市再生特別地区制度による道路上空利用ではなぜ実現できないか・駅前広場の整備による、同広場・周辺道路の安全・円滑な交通確保の効果等、立体道路制度を拡充する必要性及びその効果が現時点の提案内容では判断できない。東京都特別区や川崎市などは、都市再生特別地区に基づく立体道路制度の活用が検討可能であると考えられ、また、駅周辺まちづくりを進めるにあたっての事業推進上の具体的な支障等について示されない限り、立体道路制度を拡充する必要性及びその効果が判断できない。(風致地区に係る支障事例について)風致地区は、都市の風致を維持するために定める地区であって都市環境の維持が必要な地区であることから、風致地区に係る都市計画決定権者が、当該地域において土地の高度利用を行うことが好ましくないと判断して都市計画を定めているものであり、当該支障事例を理由として法制度を変える必要性・合理性が認められない。
	3 地方に対する規制緩和	理輸・交通	規定する国の施設認 定の弾力的な運用	上、港湾施設とみなされていな弾力が高国の施設には、事務連絡の改革用を求める。 具体的には、事務連絡のでき付けるには、事務連絡ででき付けることが位置というでき付けることが位置を講じていただきでででででででででででででででででででででででででででででででででででで	度について」)。 計の宮津港において、昭和42年から45年にかけて設置した港湾施設(船揚場)の設置 が臨港地区外で、国の認定も受けていないものがあったため、当該施設を港湾法に き適正管理するため、本年2月に国に対し施設認定を申請したが、設置場所が都市 区域内であることから、臨港地区の指定で対応すべきものとして認定が認められな	を行うことができるようになる。 と湾法第37条の11第1項及び第63条第4項の規定により、港湾施設の区域 おける禁止行為や罰則規定を適用できる。 おの場合、「京都府港湾施設の管理及び使用に関する条例(平成21年京 を例第53号)」で禁止行為や5万円以下の過料の罰則を規定しているが、未 を施設は、港湾施設とみなされないので、同条例の適用はできない。 を設利用料を徴収できる。 おおいでは、「京都府港湾施設の管理及び使用に関する条例」に基づき使用の を認及び使用料の徴収を行っているが、未認定施設は、港湾施設とみなされ	・平成22年6月10日付 事務連絡「港湾法に基 づく適正な事務処理に 都 ついて」	[,] L	京都、和歌 「具」				港湾施設としての位置付け方法は臨港地区指定が原則である(港湾法第2条第5項)。その一方で、港湾法第2条第6項において、港湾区域又は臨港地区内にないものについても、国土交通大臣が認定することにより、港湾法上の港湾施設として位置づけることが可能としているところ。この施設認定による場合は、前述の原則を逸脱しないよう、限定的な扱いと暫定的な扱いの2つとしているところ。限定的な扱いは、臨港道路のように一団の区域として捉えることができないものが該当し、暫定的な扱いは、臨港地区指定までに期間を要するものが該当する。そもそも、都市計画上、第一種住居地域というのは、住居の環境を保護するために定める地域であり、当該地域に存する施設は、その性質上およそ港湾施設には当たらない。これを本件についてみるに、もともと船揚場が存する区域について、第一種住居地域の指定がなされている時点で、当該船揚場は港湾施設とは言い難く、当該船揚場を港湾法第2条第6項に基づく認定の対象とすべきという本件提案は受け入れられない。
	3 地方に対する規 削緩和	∄ 土木·建築	等における現場技術 業務委託に係る事務 の簡素化	現場技術業務委託について、実 局等	局所管補助事業等における現場技術業務の実施にあたり、事前に地方整備 書前との包括協議を行い、約2、3か月程度の期間を要している。また、京都府で する またの月程度の期間を要しており、速やかに交付申請や委託発注の手続 は行することができない。		行 (平成4年4月30日 建 設省道総発第192号、 建設省道二発第12号、 建設省道地発第17号) 道路局所管補助事業 等における現場技術業 務委託について		京都府、兵 軍県、和歌 1県、鳥取 県、京都市				道路局所管補助事業等における現場技術業務委託については、補助対象の事業費から支弁されるものであり、補助目的を達成する上で必要な範囲等であるかを確認するため、実施にあたって、事前に地方整備局等担当課と包括協議を行うこととしているものである。なお、包括協議については地方整備局等において柔軟な運用が可能となっており、全国の状況を確認したところ、特段の支障が生じているものではない
		運輸·交通	係る指導・監督を円滑に行うための制度の見直し	正化に関する法律」において、条例等で損害賠償責任保険の保険料の支払い状況の報告の義務化や最低利用料金を規定することを可能とする等、自動車運転代行業の安全と質を確保し、利用者の保護を図るため、都道府県が適切な指導・監督を行える仕組みに見直す。	は次一括法において、自動車運転代行業に関する国土交通大臣の権限・事務部が平成27年度から都道府県知事に移譲され、法及び国の技術的助言に基果内の代行業者の指導・監督を行っているところであるが、認定や立入検査後事業所の撤去や保険料を未納とし、法令で義務付けられている事項に係る必費を加味した適正料金を大幅に下回る料金を設定している業者が存在する。因果内における平成28年の自動車運転代行業者の人身事故は24件に上り、が発生した際には、利用者が不利益を被るケースもある。事例】とび県公安委員会では、事業者に義務付けられている事業所の設置、自動車とび県公安委員会では、事業者に義務付けられている事業所の設置、自動車の加入、運転従事者の研修等について、立入検査や講習会の実施など事の規範意識の向上に努めているところであるが、自動車保険の支払い状況のが義務化されていないことや利用料金に関する具体的な規定がないことなど、このような事業者の発見、指導・監督、摘発等をするに当たり限界が生じていたのような事業者の発見、指導・監督、摘発等をするに当たり限界が生じてい	等を円滑に行うことが可能となる。 低利用料金の規定は、利用者が適法に運転代行業を営む事業者を選定するの参考にもなる。 た、適法に運転代行業を営む事業者が必要以上の価格競争を意識せず、 生を確保するための整備費用や人件費に投資をすることができ、利用者のなっている。	第 業務の適正化に関する 法律第11条 す 安 保		静岡県		賀県では常々にある。	義務化されていないため、公安委員会からの認定の事前協議において、任意保険加入は認定の要件ではなく、任意保険未加入でも認定されることになる。このことは利用者保護の観点から問題である。また、当県は国からの権限移譲を受けたが、自動車運転代行業者への指導監督を行うには十分な体制とはいえない。ついては、まずは、国の法制度の見直しと都道府県が運転代行事業者への適切な情導監督が行える体制確保のため、国による十分な財政措置が必要である。 ○本県では、各事業所に対する立入検査や講習会などを通じ、事業者の規範意識の向上に努めているところであるが、保険加入状況の報告義務化や最低利用料金の規定に関して具体的な規定がないことから、不良事業者の発見、指導・監督、摘発等をするに当たり限界が生じている。 ○本県では法第21条に基づき、保険の加入状況に係る報告書の提出を求めているところであるが、未提出の事業者も多く、実態把握が困難となっている状況がある。	また、自動車運転代行業は、専ら、地方都市の深夜の歓楽街の酔客という限られた時間・場所・利用者を対象に行われるものであって、時間・場所・利用者を問わず行われあらゆる場面において利便性等が確保される必要がある公共交通機関とはその性質や目的等を異にするものであることから、全国的に一律に同内容の基準を定めるべきではないため、現行法において御指摘のような最低利用料金の規定は設けられていないところであるが、条例で料金に関して規制を設けることについてその可否も含めて検討を行う。
	3 地方に対する規 川緩和	是一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个一个	る採光基準の緩和	24日法律第201号)により、保育 所等の採光基準が施設に義務付 けられ、保育所等の設置が困難と 設置 なっていることから、当該基準の も、領	マンションの建設ラッシュ等により都市部を中心に保育所等の新設の必要性まっている。しかし、都市部においては新設するための用地を確保することがであるため、賃貸物件を活用して保育所等の整備を進めているが、保育所をする物件の確保が困難な状況にある。さらに、せっかく見つけた物件であって建築基準法施行令の採光基準を満たさないため、整備を断念せざるを得ないがあり、待機児童の解消が困難となっている。		·建築基準法第28条 ·建築基準法施行令第 19条		、阪府、京 『府、兵庫 県、和歌山 県、大阪市		村市 t (d)保育所等の立地については、利便性の高い地域が特に求められるところ、都市部においては、用 也や物件の確保が困難な状況であり、採光基準の緩和により、物件の選択の幅が増えることで整備)促進につながる。)現在、本市に支障事例はないが、今後、本市もそのようなケースが考えられる。	既存建築物を保育所に用途変更しやくすること等を目的に、採光に係る技術基準の合理化を図るため、 ①保育所の保育室等の実態に応じた採光の代替措置の合理化 ②土地利用の現況に応じた採光補正係数の選択制の導入 ③一体利用される複数居室の有効採光面積の計算方法の弾力化 を内容とした建築基準法に基づく告示の改正を検討している。

提案区分										<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)>	
管理 番号 区分 分野	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	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	制度の所管・関係府省庁	5 団体名	その他 (特記事項)	団体名	支障事例	回答欄(各府省)
265 B 地方に対する規制緩和	関する特別措置法」に	に基づく市町村からの求めに応じて、郵便事業者が郵便転送情報を提供できるようにすること。 は 支 内 や を ま か の の の の の の の の の の の の の の の の の の	音等を確知するための手段として、空家等対策の推進に関する特別措置法 、「法」という)第10条や空家等に関する施策を総合的かつ計画的に実施する D基本的な指針(以下、「指針」という)に基づき、固定資産税情報や登記情 民票・戸籍等を利用することが認められている。	選択権知できなかった空家等の所有者等の所をが値知されることにより、直接 改善等の働きかけが可能となり、住環境の改善等が図られる。	空関条 第3項 に 11 (12 (13 (14 (14 (14 (14 (14 (14 (14 (14 (14 (14		大賀県京阪「大賀県京阪」「大道県、都市、大道県、本部市、大道県、大市、大道県、大市、大道県、大市、大道県、大市、大道県、大市、大道県、大市、大道県、大市、大道県、大市、大道県、大市、大道県、大市、大道県、大市		た船田野見県松丹市市佐村市、領市、、賀市の、、東市、、東市、、東市、、東市、、東市、、東市、、東市、、東市、、東市、、	やむを得ず当該空き地あてに文書を送付したところ、返送されなかったため、転送されたものと想定されたが、転送先の住所が区では把握できないためそれ以上の対応は出来なかった。上記の事例では、所有者あて文書の転送先が把握できなかったことで区での対応がストップしてしまったが、郵便事業者から郵便転送情報の取得が可能になれば、空家等の状況を所有者等に通知することが可能となり、住環境改善等が図られる可能性が広がることとなる。また、上記の事例は空き地のため現段階では特措法の対象外だが、今後も同様の事例が発生することが想定されるため、本制度改正による郵便事業者の郵便転送情報提供は空き地も対象として欲しい。 〇空家の所有者等を把握するため、固定資産税情報等について照会を行っているが、空家にも係わらず、その所在地が現住所のままとなっているケースがある。この場合、郵便局に転居届が提出されていれば、1年間の限定ではあるが、現住所から郵便物が転送されることから、空家の所有者等の所在の特定への有益な情報となる。故に、空家の所有者等に郵便物が転送先へ配達される場合において、行政側から求めがあった時には、それに応じて、その所在地を情報提供できるようにして欲しい。〇当市でも同様に住民票を置いたまま移動したために空き家の管理者等を確知できない事例が存在する。空き家の所有者等へ指導するための調査手段が拡充されることが望ましい。	・個人情報保護法上、「法令に基づく場合」には、個人データを第三者提供するに当たり、あらかじめ本人の同意を得ることは求められていない(同法第23条第1項第1号)。 ・仮に、郵便事業者が空家法第10条第3項に基づく「その他の者」に該当すると判断される場合には、本人同意がなくも郵便事業者が市町村長に対して当該空家の所有者等の転居先情報を提供することについて、個人情報保護法上の問題はないと考えられることが、同条第2項で他人の秘密を守ることが規定されています。郵便の転送情報については、これまで信書の秘密・他人の秘密を守ることが規定されています。郵便の転送情報が信書の秘密に該当することについては現在係争中と承知しています。 【国上交通名】 空家等対策の推進に関する特別措置法第10条第3項において、「市町村長は、この法律の施行のために必要があるときは、関係する地方公共団体の長その他の者に対して、空家等の所有者等の把握に関心を変に情報の提供を求めることは可能である。
273 B 地方に対する規制緩和 土木・建築	に向けた空家等対策 の推進に関する特別 法の見直し(管理責任	整できない場合は、地方自治体第3条では、地方自治体第3条では、大力を指定できるようにすることにすることにすることにすることにするようにすることには、大力に対象をして相長で、支放で相長では、大力に対象をはないるは、大力に対象をは対象をは、大力に対象をは対象をは対象をは対象をは対象をはないが、対象をは対象をは対象をは対象をは対象をは対象をは対象をは対象をは対象をは対象をは	家については、その所有者等が適切に管理するという努力義務が、当該法に規定されているところであり、空き家の所有者が死亡した際、相続登記がいない場合は、法定相続人全員に空家についての情報を提供し、適正管理している。し、自治体から空き家が危険な状態である旨を法定相続人全員に連絡したと、その義務を履行するか否かは最終的には当人の判断によるものであり、法続人同士が疎遠になっていたり、世代が変わっていることもあり、誰も管理せま年でき家が放置されていることが現状となっている。	空き家等の管理責任者を指定することで空き家の管理に必要な措置が講じられることを期待できるとともに、地域住民の安全安心な暮らしに資する。	空家等対策の推進に関する特別措置法第9条、10条、12条	総務省、法務省、国土交通省	兵本山県、市県・、、・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・		は市市多静橋市新田村が、、治岡市、居川市が、、治岡市、居川市・、・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	○空き家の相線人が十数人おり、自分の相続分だけは負担するという相続人が多い案件がある。このような場合、相続人の管理責任の意識が希荷となり、管理責任者に誰もならず、空き家への対応がたる。これ、相続放策などにより相続人不存在となった空き家については、法で国庫に帰するとあるだから、即時間が介入し、所有するような措置を願いたい、管理責任者を決めば、これまで停滞している空き家については、法で国庫に帰するとあるの当市でも同様に、所有者が死亡した後に相続がなされず、空き家の管理者等を確知できない事例が存在する。制度改正により、このような空き家の所有者等に対して連絡する際の手続きが円滑になることが単符できる。〇当市でも同様に、所者者が死亡した後に相続がなされず、空き家の管理者等を確知できない事例が存在する。制度改正により、このような空き家の所有者等に対して連絡を取る際に、所有者が死亡した後に相続財産管理人に連絡を取ることになるが、集局には相続財産管理人に連絡を取ることになるが、集局には相続財産管理人が設定されている場合は、相続財産管理人に連絡を取ることになるが、実際には相続財産管理人が設定されているような学者で表で表で、管理者への連絡が閲避となるがもなる。実際には相続財産管理人が設定されているような学者で表で表で表で表しまして、おから、本部を開発となるが、選を目的体として、連絡が取れる関係者に依頼し、権利者同十話し合うよう促すが、調整しないできなが、状態で、放置されてはあっている。○日続権利者が複数で調整がつかず、誰も管理せず、空き家が放置されているカースがある。地方自治体と、放置されている。○日談定案の法定相続人が教力を付きないで、できなが、大きないではないできなか、が表している。しかし、あくまでも1納税」の代表者であって建物の管理責任者を指定できなようでよれば責任者の所在が明確化され、法と相続人の図のが一本化されることから、事務負担の経滅と円滑な対応が図とれることが明確できるととの当市では、相続関係とかのより、生命を書たしている。また、相続関係のが入止のとまる。○当市においても、空き家の所有者が死亡した際に、相続観を配かされておらず、法定相続人が多数におる場合においていた。となども検討すべきではないを与まる。 当市では、相続関係とかる場合は、ま中においた。ことができなとかったが、当人が電話者できた。とかできなとかったが、当人が電話者できた。とかできた。とかいたが表しまるの場にといていた場合と関策をつなのがある場に入り、東京をおり、非常との連続と関係の連絡とは、集積しの軽減につながもら、日間のみ空で等等については、当市を対しまたまれば、として無視できるとともに、事務の場であるため、相続関係の教示できるとともに、事務をと認さいているが、手有者の中には死亡となり、神様との連続とのできるとともに、事務しの重視でなが、手内をおり、中様とのでは、まれば、中様との連続となり、単様とはなり、単様となり、まれなり、まれなり、まれなり、まれなり、まれなり、まれなり、まれなり、まれ	

提案区分									<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)>	
管理 番号 区分 分野	提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	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	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項) 団体	名 支障事例	回答欄(各府省)
274 B 地方に対する規 土木・建築制緩和	域における市街地再	「区域内の耐火建築物の建築面積又は敷地面積が区域内のすべての建築物の当該面積合計の1/3以下」という施行要件を撤廃すること。	市街地再開発事業は、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図ることを目的に、建築物や建築敷地の整備、公共施設の整備に関す	果の重要な拠点である三宮周辺地区の再整備が促進されることで、にぎわいの割出や国際競争力の向上、地域の回遊性向上等が期待できる。	•都市再開発法第3条 •都市再生特別措置法第2条		兵声山県、京広神歌、川川県、京広神歌、川川県、京広神歌、川川県、京広地域・東京広域・東京広域・東京広域・東京広域・東京広域・東京に、東京に、東京に、東京に、東京に、東京に、東京に、東京に、東京に、東京に、			市街地再開発事業は、老朽建築物や高度利用がなされていない建築物等が多く、都市機能の更新と道路等の公共施設の整備が必要な地区において、防災性の向上や都市機能の更新を目的として実施される事業である。このため、市街地再開発事業の施行区域は、現に土地を有効・高度利用している耐火建築物の割合が低く、低度利用のまま放置されている区域(区域内の一定の耐火建築物の建築面積又は敷地面積が区域内のすべての建築物の当該面積合計の3分の1以下)等であることを、土地の不健全な利用状況を客観的に判断する指標として求めているところである。さらに、施行区域要件を満たせば、強制力をもって市街地再開発事業の施行が可能となるものである。このような制度趣旨に鑑みれば、たとえ都市再生緊急整備地域内であったとしても、当該要件を撤廃することはできない。なお、平成28年度の法律改正(都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成28年法律第72号))により、都市再生特別地区等に関する都市計画において定められた建築面積の最低限度の4分の3未満のものについて施行区域要件を満たすこととなるよう見直しがなされ、地域において求められる建築面積の最低限度からみて著しく狭小な建築面積を有する建築物がある場合には、地方公共団体の都市計画の定め方次第で市街地再開発事業を施行することが可能となったところである。また、都市再生緊急整備地域においては、国も都市再生緊急整備協議会の構成員となり、自治体と協力のうえ市街地整備の推進を図っていることから、都市再生緊急整備地域において認められる他の施策の活用等、市街地整備の推進につながる方策については、協議会等の場を通じて適宜相談されたい。
275 B 地方に対する規制緩和 運輸・交通	における地域公共交	踏まえ、コミュニティバスの導入に 当たっては、地域公共交通会議 の合意が無くても許認可を可能と すること。 ②地域公共交通会議における協 議は、既存事業者から調整の申 し入れがあった場合に限ること。 その際は、地域公共交通会議に おいて地域住民を含む一定数の 賛成が得られれば、会議の合意 が成立したとみなす取扱いを可能 とすること。	まちづくりや地域振興策との一体的な取組や、全国一律の視点ではなく地域特性や生活環境の変化を踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築が求められている。 特にコミュニティバスの導入に係る許認可に当たっては、地域公共交通会議において既存バス事業者との意見を調整することとなっているため、運行時間帯の制限や割高な料金制定になるなど、地域住民が望まない結果となっている場合がある。 【支障事例】 洲本市では、コミュニティバスの導入のため、地域公共交通会議を開催した(平成	交通空白地において地域住民が望む運行時間帯や路線バスと比較してコミュ = ティバスの導入が可能となる。	・「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自動車局長(平成27年4月1日付け国自旅第370号)5(1)・地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン3(1)・コミュニティバスの導入に関するガイドライン3(1)	国土交通省	兵庫県、洲本市	ひたち 市、和 市	の反対により地域公共交通会議にて認められていない。しかし、路線バス事業者が撤退したため、地域住民が地域特性に応じた運行計画を作成し、住民の利便性の確保に取り組んでいるコミュニティスに対し、バス路線撤退事業者から既存バス路線との競合はさけるべきとして、地域公共交通会議て反対があり合意形成が得られず、結果、地域住民の利便性の確保がより困難になっている。こう	項、その他これらに関し必要となる事項を地域の関係者間で協議するために設置されるものである 他 (「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」1.参照)。コミュニティバスの導入につい では、既存事業者を含めて、全体として整合性のとれたネットワークを構築することにより適切な地域 に 公共交通の実現を図る観点から、地域の関係者間において、運賃、路線、運行時刻等について十分
277 B 地方に対する規 環境・衛生制緩和		するため、農業集落排水処理施設で排水処理が可能な業種について、排出量、排水の性状及び特性から合併浄化槽で処理可能な雑排水として扱っても特段支障の無いと認められる場合は、畜産食料品製造業や酒類製造業等の排水を処理可能とすること。	【現状】 農業集落排水処理施設は、農村地域の家庭の生活排水を処理することを目的としているため、公共下水道処理施設に比べると小規模な汚水処理施設であり、受け入れられる汚水量に限りがある。また、農業集落排水処理施設は、法的には一般家庭に設置された浄化槽と同じ位置付けであり、大型浄化槽として扱われるため、工場排水などの事業用排水を処理することはできない。しかし、平成12年3月31日の通知により、野菜缶詰・果物缶詰・農産保存食品、パン・菓子製造業、その他の食料品製造業については、排水の排出量が50立方メートル未満であり、排水の性状及び特性から、合併浄化槽で処理可能な雑排水として扱っても特段支障の無い場合は処理可能となった。同通知では、処理が可能な業種は、順次追加する予定とされているが、その後追加されていない。 【支障事例】 多可町では、粉猟や有害駆除により捕獲したシカや、山田錦、ラペンダー等の地域資源を活用した6次産業化を促進している。そのため、今後畜産食料品製造業や酒類製造業の立地や起業等が見込まれるが、農業集落排水処理施設しかない地区では、加工場等からの排水処理が課題となることが想定される。ついては、排水の排出量が50立方メートル未満であり、排水の性状及び特性から、合併浄化槽で処理可能な雑排水として扱っても特段支障の無い業種については農業集落排水処理施設での排水処理を認めていただきたい。	生化につながる。		省、環境省	兵可県和鳥都広庫町、歌取市域県、滋都県、連県、滋都県、連の場所では、連のでは、東京山県関合のでは、東京山県関合のでは、東京西のでは、東京西のでは、東京西のでは、東京西のでは、東京西のでは、東京西のでは、東京西のでは、東京西のでは、東京のではでは、東京のではでは、東京のではでは、東京のではでは、東京のではではでは、東京のではでは、東京のではではではではではではではではではではではではではではではではではではでは	大村市	○今後、同様の支障事例が発生することが考えられ、農業集落排水施設で排水処理を認めることで企業立地や周辺地域への定住促進につながり、地域活性化を図ることができることから、制度の改をしていただきたい。	[国土交通省・環境省] H12.3.31の通知の性格は技術的助言であり、そもそも浄化槽設置等に係る個別の判断は特定行政庁や各自治体の環境部局に委ねられていると認識している。そのため、提案団体より要望のあった「畜産食料品製造業」が「酒類製造業」を農業集落排水施設において処理することは、特定行政庁や各自治体の環境部局の判断により実施できる。この旨、各都道府県に対し、今年度中に周知する。また、この度の要望を踏まえ、各特定行政庁や各自治体の環境部局の判断に資するよう、提案団体からの要望を踏まえ、「畜産食料品製造業」や「酒類製造業」等について、提案団体からデータを頂くなどの協力も得つつ、施設の処理性能と事業場からの排水の水質等の技術的データを収集し、処理できるかどうかの技術的な検討を行い、検討の結果、排水の処理が可能であることが明らかとなった場合、通知等により周知する。これらについては、来年度中の通知の発出を目途に、データの収集や、技術的な検討を進めていく予定である。 【農林水産省】 平成12年厚生省通知及び建設省通知の性格は、浄化槽法第2条及び建築基準法施行令第32条第1項に乗す維排水の取扱に係る技術的助言であり、そもそもいかなる雑排水を屎尿と併せて農業集落排水施設において処理するかに係る個別の判断は各自治体の建築部局及び環境部局に委ねられているものと認識している。このため、提案団体より要望のあった「畜産食料品製造業」や「酒類製造業」を農業集落排水施設において処理することは、各自治体の建築部局及び環境部局の判断により実施できるものと認識している。 なお、提案団体より要望のあった業種からの事業排水を農業集落排水施設において処理することについては、各自治体の判断に資するように、浄化槽法を所管する環境省及び建築基準法を所管する国土交通省が中心となり、農業集落排水事業を所管する場も協力した上で、来年度中を目途に技術的な検討が行われる予定であり、当該検討の結果に基づき、環境省及び国土交通省から、通知等により周知されるものと認識している。
281 B 地方に対する規 運輸・交通制緩和	する災害ボランティア	技 旅行業法の適用除外とすること。	【現状】 平成28年5月に観光庁が旅行業法遵守についての通知を発出し、旅行業の登録を受けていないNPOや社会福祉協議会等が参加者を募集し、参加代金を収受して災害ボランティアバスを走らせる場合は、旅行業者の登録を受ける必要があるとされた。 災害ボランティアバスの実施に混乱が生じたため、平成28年6月に国交相から改善策検討の意向が示され、旅行業法への特例を設ける予定との報道あったが、その後動きが確認できない。また、平成29年3月10日に閣議決定された旅行業法の改正には、災害ボランティアバスツアーに係る旅行業法の適用除外等は定められていない。 【支障事例】 本県では阪神・淡路大震災の経験を生かし、社協やNPO等が実費相当の参加費を徴収し、災害ボランティアバスを運行し、被災地支援を行っている。しかし、観光庁から上記の通知があったため、ボランティアバスの実施を取りやめる団体もあった。 本県の「ひょうごボランタリープラザ」は、ボランティア系集や参加費用の徴収を旅行業者に任せることとしたが、当団体では以前からバスの運行や宿泊先の手配を旅行業者に任せることとしたが、当団体では以前からバスの運行や宿泊先の手配を旅行業者に委託していたため追加の負担はなかった。しかし、社協等が新たに旅行会社へ委託する場合は委託料が発生することから、参加者の費用負担が増え、ボランティアの意欲を削ぐことにつながりかねない。被災地の復旧復興にとってボランティアの活動は不可欠なものであることから、災害ボランティアツアーの実施に当たり事故発生時の対応や責任者の明確化等が可能な地方自治体及び公益性、公共性が高い社会福祉協議会は、旅行業法の適用除外とすること。	害ボランティアセンターの運営補助など被災地の復旧復興への支援につなが	旅行業法第2条、第3条	国土交通省	兵庫県、和東京、京歌山市、京都山市	酒王橋県倉川県	、豊 るため、社会福祉協議会が費用を徴収してバス輸送できるようにすべきと考える。 〇平成28年4月に発生した熊本地震では、県社会福祉協議会が主催となり、被災地で生活支援活動 また、 を行うためのバスツアーを企画し、旅行会社に委託した上で実施した。市としても、ホームページ等を	を 支 実 次 行 行 た る
282 B 地方に対する規制緩和 運輸・交通	事項証明書等の交付	付申請に当たり、国及び一部の独立行政法人は手数料が課されないが、地方自治体が交付申請を行う際には手数料が課されることから、地方自治体が公用目的で交付申請する際には、国と同様に手数料の徴収対象外とすること。	【現状】 放置船舶は、航行被害や高潮時の流出といった問題を引き起こすため、本県では、「プレジャーボートによる公共水域等の利用の適正化に関する要綱」を制定し、対策に取り組んでいる。(平成26年度プレジャーボート全国実態調査 兵庫県内のマリーナ等施設収容能力:6.428艇、放置艇:2.427艇) 放置艇の適正係留を指導するには、小型船舶登録事項証明書等で所有者氏名・住所等を確認する必要があるが、交付を請求する者(国及び一部の独立行政法人を除く)は、実費を勘案して国土交通省令で定める額の手数料を国(日本小型船舶検査機構に申請をする場合には、機構)に納めなければならないと定められている。 ※ 一部事項証明(1,100円)、全部事項証明(1,350円) 【支障事例】 小型船舶登録事項証明書等の交付請求において、国及び一部の独立行政法人は手数料徴収の対象外とされているが、地方自治体が取得する際には手数料が必要であり、同じ公用目的の取得でありながら対応が異なっている。 手数料について当初から予算措置されていればよいが、新たな放置艇が発見された場合は予算措置に時間を要し、対応が遅れることになる。また、プレジャーボートの所有者を小型船舶登録事項証明書で確認し必要な指導を行おうとしたが、予算が措置されておらず、迅速な対応ができなかったという事例もある。なお、不動産に係る登記事項証明書やダム使用権登録簿の謄本等の交付については、国又は地方自治体の職員が、職務上請求する場合には、手数料を要しないと政令で規定されており、小型船舶についても同様の扱いとしていただきたい。			国土交通省	兵庫、、漁場、、漁場、、漁場、、漁場、、漁場、、漁場、、漁場、、漁場、、、、、、、、	· · · · · · · · · ·	神 石	を代行しているといった事務の性質も踏まえ、例外的に国や一部の独立行政法人からは徴収しないこととしているが、基本的には必要な事務経費として徴収すべきものであり、無料とすることは困難である。なお、小型船舶登録事項証明書等に関わる手数料は、実費を勘案して国土交通省令で定めており、2隻以上の登録情報をまとめた登録事項要約書は2,650円となっている。仮に30隻まとめた場合は1隻あたりおよそ88円であり、大きな負担とならないよう配慮されている。

技	案区分										<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)>	
管理 番号 区分	分野	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	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	制度の所管・関係府省庁	宁 団体名	その他 (特記事項)	団体名	支障事例	回答欄(各府省)
288 B 地方に対する規制緩和	記 土木·建築	復旧等に係る権限の市町村への付与	なった場合、国有財産のため国土地理院による復旧を待たざるをが遅れることがある。このため、柱石の復旧について、国に報告した上で市与するとのでは、国に報告した上では、国土地理をは、国土地理をは、国土地理の基準として、国に報告できるが完正のため、地籍調査が完了した。2 地籍調査が完了したのとがあるが、地籍調査が完了したのとがあるが、地籍調査が完了したのとがあるが、地籍には、国共がでは、国土地理のは、国土地理のは、国土地理のは、国土地理のは、国土地理のは、国土地理の、国土地理、国土地理、国土地理、国土地理、国土地理、国土地理、国土地理、国土、国土地理、国土、国土、国土、国土、国土、国土、国土、国土、国土、国土、国土、国土、国土、	基準点は測量の基礎として、公共測量、地籍測量、地殻変動観測等の他、都市計画等に必要な地図作成に使用される。 そのうち、四等三角点は、国土調査による地籍測量のために設置されたものであり、地籍測量の与点(経度・緯度・標高の基準になる点)として使用される国有財産である。 このため、四等三角点を公共測量の与点として使用する際には、使用承認申請を国土地理院に届出することとなっており、また、当該四等三角点に異状があれば、現況調査報告書により報告し、工事等の支障になる場合は、移転の請求を行うこと	等三角点の速やかな復旧及び成果の活用により、速やかな地籍調査が可なる。	「能 ・測量法第21条第3項 第22条、第24条 ・地積調査作業規定 則第38条		兵庫県、多可山県、鳥県、徳島県、都市		東温市	○当市は人口密集地に活断層が存在する等、今後予想される南海トラフ地震では大きな被害の発生が指摘されている。災害復旧においては国土調査の成果が幅広く活用されると見込まれ、地籍調査で使用した四等三角点は復旧に伴う測量等にも活用が見込まれるため、市町村への権限の付与は速やかな復旧に有効である。	要望されている「権限付与」については、測量法だけでなく国有財産法に照らしても基本的な検討や見直しが必要であり、制度改正を行う場合は相応の差し迫った必要性が説明できなければならない。市町村が実施する地籍調査に必要な四等三角点の設置及び復旧については、国土調査法第4条に基づき当該都道府県から意見が提出されており、国土地理院としては、この手続きにより地籍調査実施地域内に使用不能の四等三角点は存在しないと認識していること、また、地籍調査の測量は四等三角点を使用せずとも電子基準点を利用した測量であれば実施できること等から、制度改正を行わなければならないほどの必要性はないとするのが当院の立場である。仮に、上記では足りない差し迫った事情が存在するならば、それを具体的に明らかにしていただきたい。なお、四等三角点の亡失の場合は従前から復旧は行わず廃点処理しているところである。地籍調査終了後の四等三角点について、市町村が求める場合には国有財産としての用途を廃止した上で売り払うことにより、市町村が管理できるようにすることは可能と考える。この場合、地方自治体が設置した公共基準点と同様に市町村が管理できるようになる。なお、廃点した四等三角点の財産上の取扱については、普通財産の処分一般の問題となるため、別途、国有財産制度上の調整が必要と考える。
294 B 地方に対する規制緩和	思農業・農地	者の要件の緩和	団体についても、市民農園の開 設主体となれるようにしていただ きたい。 [現在、本町においては、特定農地貸付けに関する農地法等の特例に関する法律に基づき、2つの市民農園を開設している。これらの市民農園については、開設時に設置期間を20年に設定しており、20年経過後は、農地に復旧するか、または現在管理を委託している集落(任意団体)に農園を譲渡し、引き続き運営を行ってもらうことを考えている。しかしながら、現行制度では、任意団体は農地の貸付等の行為ができず、市民農園の開設主体とることができない。この解決策としては、任意団体の法人化等が考えられるが、集落にとっては法人化手続き等が高いハードルと感じられ、法人化には消極的である。	集落、自治会等の任意団体についても市民農園の開設主体となれることで 地域の実情に応じた市民農園の設置・運営が可能となる。	京、よ 市民農園整備促進法 特定農地貸付けに関 る農地法等の特例に する法律	す 省	多可町				御提案の集落(任意団体)であっても、社団の代表者の名において特定農地貸付法等の規定に基づき農地を借り受け、市民農園の開設をすることは可能である。なお、自治会や町内会等の地縁による団体が市町村長の認可を受けることで法人格を得て権利義務の帰属主体になることができる(地方自治法第260条の2)ので、この仕組みを活用すれば、当該団体の名で農地を借り受け、市民農園を開設することが可能である。 ※ 市民農園整備促進法(農林水産省と国土交通省の共管)においては、農地所有者以外の者により開設される市民農園の土地について、特定農地貸付法(農林水産省の単管)による特定農地貸付けの用に供する農地とのみ規定している。
310 B 地方に対する を 制緩和	土地利用(農地除く)	が困難な土地につい て、公共事業に係る用 地取得の際の手続き の緩和	に、長期間相続登記がなされていないなど、所有者を特定することが困難な土地については、地方公共団体が所有者不明のままで土地利用権を設定し、必要な施設整備を行うことができる仕組みを構築するなど、必要となる手続きの簡素化を求める。	i 道路整備事業による用地取得の際、3代前より相続登記がされておらず、権利者所が100人程いたため、所有者の探索や権利関係の整理が必要となった結果、売賞 必要物の締結に不足の日数を要するなど、工事の第工に至るまでに大きな事務的なにまれた。 第1、第1本の所名の把握が難しい土地に関する探索・利活用のためのガイドラインにより、社会資本整備に係る事業において用地質収を件)際、土地所有者の所在の形在状できなかった場合の解決方法として、財産管理制度等の土地利活用に係る現所制度の活用などを見しているところであるが、実践としては、予算措置低廉も規則・会に係る現所制度の活用などを見ませい。 (国庫補助金に係る規則制度と同じ、現代制度の活用に係る現所制度と同じ、事業も存在している。)	要となる手続きが簡素化されれば、事務的な負担が大きく軽減され、公共	祭に 事業 所有者の所在の把握する が難しい土地に関する 探索・利活カイン	る 務省、農林水産省、国	中津川市		玉町浜古原県広本県市、島県、静市市、島県、鹿の田田の東京の東京の東京の東京の東京の東京の東京の東京の東京の東京の東京の東京の東京の	〇本県の現状として、土地の所有者や相続人の所在や存否が不明の場合、財産管理人制度を活用しているが、多大な時間と労力を要し事業が長期化するだの文庫が生じている。通常、案件につきる体制で、相談関係図の作成(3-6ヶ月)、代予の明常の調金(3-6ヶ月)、代表房心物で放射の作品でいる。近常、案件につきる関係機関との協議・蓄棄等(6ヶ月程度)を行っている。所有者(相続人)の存否や所在の不明な土地様としていては、地域上一天に対した。個人の大田については、地域上一天に対した。個人の大田については、地域上一天に対した。例とない。日本の大田については、地域上一天に対した。例とない。日本の大田については、地域上一天に対した。日本の大田については、地域上一天に対した。日本の大田については、地域上一天に対した。日本の大田については、地域上一天に対して、日本の大田にのでは、日本の大田にのでは、日本の大田にのでは、日本の大田にのでは、日本の大田にのでは、日本の大田にのでは、日本の大田にのでは、日本の大田にの大田にの大田にの大田にの大田にの大田にの大田にの大田にの大田にの大田に	(平成29年6月9日開議決定)において、「公的機関の関係により地域」―― 「大学成成い公共的目的のための利用を可能とする新たな性組みの構築等について、関係を作が一体となって総対を行い、必要となる法案の次期通常国金への提出を目指す」とされているところであり、今後、関連する審議会等における議論を踏まえつつ検討を進めてまいりたい。