

国土交通省(内閣府と関係府省との間で調整を行う提案)

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	制度的な支障事例	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)	<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)>		回答欄(各府省)
	区分	分野								団体名	支障事例	
5	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	建設業法において国土交通大臣に提出する許可申請書その他の書類について都道府県知事を経由し、国土交通大臣の許可申請書及び届出書が毎月数百件に及び、書類管理や整理、発送事務の負担が生じている。国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知事を経由しないこと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、都道府県知事を経由せず、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。	都道府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数百件に及び、書類管理や整理、発送事務の負担が生じている。都道府県知事を経由して提出される国土交通大臣の経営事項審査申請書及び再申請書が毎月数百件(年間数百件)に及び、書類管理や整理、発送事務の負担が生じている。国土交通大臣への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等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岐が多いといった苦情がある。国土交通大臣許可申請又は経営事項審査の申請にあっては登録免許税又は収入印紙を、都道府県知事許可又は経営事項審査にあっては県収入証紙を書類に貼り付けて提出することとされているが、窓口が都道府県となっていることから申請者が混同し、国土交通大臣の申請書に誤って県収入証紙を貼りつけて提出されたケースが発生している。都道府県が申請書提出後の書類審査等の進捗状況について申請者から問い合わせを受けることがあり、地方整備局に問い合わせるよう案内をしても、都道府県が関知していないことについて理解が得られなかったケースがあったと申請者側が説明している事例がある。	建設業法第5条、第11条、第12条、第27条の26、第27条の28、第27条の29、第44条の4、建設業法施行規則第6条、第7条の2、第8条、第11条、第19条の6、第20条、第21条の2	国土交通省	神奈川県		岩手県、滋賀県、京都府、鳥取県	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通大臣の許可申請書又は経営事項審査の申請書に、申請者が県収入証紙を張り付けて提出した事例がある。</li> <li>申請者が、書類審査の進捗状況について県に問い合わせることがあり、地方整備局に直接問い合わせるよう促している。</li> <li>申請書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。</li> <li>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いたため、申請者は提出したつもりでも、また地方整備局に届いていないことがあった。</li> <li>受付窓口が地方整備局に一本化されることで、県からの進捗期間(標準処理期間30日)が短くなることで、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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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合と比べて申請者側の負担が少なくなっている訳ではない。また、窓口での受付の場合も、都道府県が指示する場合は少なく、実行の必要性がないことが多い。</li> <li>従たる営業所が地方整備局付近にあるにもかかわらず、必ず主たる営業所の所在する都道府県を経由しなければならないのは申請者等にとって負担が大きいので、所管地方整備局に直接、申請書等を持っていくことができる仕組みがあってもいいと考えられている。</li> <li>当県内に本店を置く大臣許可業者は、約200社程度であるが、建設業許可・経営事項審査に係る書類の提出数は、年間数百件もあり負担が生じている。</li> </ul>	申請書類については、不備があった場合の手戻りを防ぎ、審査を効率化する観点から、郵送ではな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」とは逆行している。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規定されている。また、建設業法上、都道府県知事は自ら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とりこ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」との旨はあてられない。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あり方について総合的に検討しているところである。	
10	B 地方に対する規制緩和	土地利用(農地除却)	駐車場法施行令第7条第2項の適用除外項目の拡大	駐車場法施行令第7条に規定されている駐車場出入口設置に係る基準について、第2項に規定されている適用除外の項目を拡大すること。	駐車場の駐車面積が900㎡以上である路外駐車場においては、駐車場法施行令第7条第1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部分の前後の側面からそれぞれ前後に1メートル以内の部分」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1メートル以内の部分」などにつ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く、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、軌道に面した多くの区域が、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。また、長崎市中心部の駅前駐車場で、道路幅が狭く、電車の延長が行われた結果、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車場がある。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)又は再度路外駐車場として建築等が発生した場合、出入口に関する技術的基準の要を高めたい。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、車両の進入を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つたとしても、交通安全及び交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、反対車線からの右折入庫ができず、出入庫は左折のみとなり、道路交通への影響が少なくないと考えられる。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困難となり、駐車場の法的基準を満たす箇所がなく、駐車場の設置や計画自体が困難となるケースが想定される。それぞれの地域の事情に柔軟に対応ができるよう、道路管理者及び交通管理者の意見を伺ったうえで、「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該部分の前後の側面からそれぞれ前後に1メートル以内の部分」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1メートル以内の部分」についても、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と考える。	駐車場法施行令第7条第2項	警察庁、国土交通省	長崎市			<p>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を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。閣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面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と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、提案いただいた部分に限っ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を実現し、具体的に検討を行う予定である。</p>	
21	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	地方自治体の裁量により健全性に応じた効果的な点検手法・頻度等の弾力化・事務の簡素化	初回点検を除く近接目視点検結果の健全性が1と診断された構造物(踏切橋、跨道橋を除く)については、健全性に応じた地方自治体の裁量で適切なサイクルで点検し、また小型無人機の新技術を活用した近接目視以外の点検手法を導入し、効率的かつ安全性の高い構造物点検を可能とするよう、道路法施行規則第4条の5において一律に定められている点検手法・頻度の弾力化など事務の簡素化を求める。	点検は5年に1回の頻度で行うことを基本としているため、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施していくことになる。点検における健全性診断の判定結果が1とな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になることに加え、長寿命化修繕計画に則った補修も実施しなければならないため、点検だけでなく補修にも人員が必要となる。また、点検にあたっては近接目視によることを基本とされているため、構造物の構造上、点検車等からの目視が困難な場合、足場の設置やロープアクセスを実施することとなるが、設置や撤去に時間を要し、かつ転落事故等の危険性が高いことから、安全かつ効率的な点検に支障を来す。豊田市では、約1,200件の構造物を管理しており、年間約240件の構造物を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中で、全ての構造物に対し一律に同品質の点検・補修を行っていることが困難である。以上のことから、構造物の状態や健全性に関係なく、一律に、近接目視で5年に1回の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じた点検手法・頻度を柔軟に設定できるような弾力化をほしい。例えば、初回点検を除く近接目視点検結果で健全性が1と判定された構造物(管下トンネル天井板落下事故のように第三者被害を及ぼすような跨道橋、跨道橋を除く構造物)であり、重要度が低い構造物については、自然災害や地域的な気象条件など特別な事情がない場合に限り、構造物全体の質が劣化しない範囲内で、当該構造物の健全性に応じて地方自治体の裁量で点検頻度を低められるようにし、点検手法についても近接目視以外の方法(例えば、小型無人機等での映像撮影等)を取り入れることが可能となるようにしたい。	道路法施行規則第4条の5	国土交通省	豊田市	<p>仙台市、日立市、ひたちなか市、高山市、富山市、南砺市、福井市、伊賀市、福井市、富山県、新潟市、津市、福知山市、宇都宮市、出雲市、山形県、山形市、秋田県、青森県、岩手県、宮城県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、新潟県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、福岡県、佐賀県、長門県、大分県、熊本県、鹿児島県、沖縄県</p>	<p>構造物の点検は、平成25年の道路法改正、平成26年の省令改正の内容に基づき、必要な知識及び技能を有する者が、近接目視(より、5年に1回の頻度で行う)を基本とし、健全性に応じた点検頻度の考え方については、平成30年度までの一巡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、今後検討を行っていく。</p> <p>新技術を活用した近接目視以外の点検手法の導入について、国土交通省では、点検業務の効率化等を目的に、平成26年度よりロボット等を用いた構造物点検技術について、民間から技術公募の上、現場での検証を実施してきたが、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る。</p>		



管理番号	提案区分		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	制度改革による効果(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)	<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)>		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
21											<p>○本県では、約2,700橋の道路橋を管理しており、年間約540橋の点検を実施している。平成26年7月の道路法の改正に伴い、近接目視による点検が義務付けられたため、点検率を用いた点検を実施しているところであるが、点検車が使用できない場合はロープアクセス等を用いて対応している状況であり、現場では効率的かつ安全に点検を行う高い技術が求められている。また、近接目視による点検に取り組んできたことにより、損傷がより明確に確認することができ、修繕が必要な橋梁についてはこれまで以上に増えている状況である。今後、5年に1回の点検にかき費用及び点検により修繕が必要とされた橋梁の修繕について、必要な予算を確保することが維持管理に取り組みうえで重要な課題であると考えられる。しかしながら、5年に1度の近接目視による点検は維持管理を行う上で重要なもので、健全性に応じた点検頻度ではなく、近接目視が困難な場合に新技術による点検が行えるよう要件を緩和していただきたいと考えます。</p> <p>○本市では約1,840橋の橋梁を管理しており、道路法に基づく定期(初回)点検については、平成28年度までに約1,100橋(約6割)実施しており、判定結果については、早期に措置が必要となる判定Ⅱが約2%、判定Ⅰ、Ⅱが約98%という状況となっております。この様に、殆どが判定Ⅰ、Ⅱという判定結果のなか、道路法に基づき5年に1回の定期点検を全橋対象に実施した場合、年間約360橋を継続的に実施し一定の経費についても継続的に確保が必要となります。早期に修繕を要する朽朽化の進行を防止するには、定期的な点検も必要と考えますが、初回の定期点検の判定結果により、点検サイクルの見直しを検討も必要と考えます。各橋梁の状況に合わせた点検サイクルとする事で、点検経費の削減を図り、削減された経費を修繕に充当する事で、老朽化対策の推進が図られると考えます。</p> <p>○本市においても橋梁点検業務を行うに当たり、提案団体が示すような、人員の不足の問題や、点検費用や修繕費用の財源の確保が困難であるといった問題を抱えている。</p> <p>○本市は山間部に位置していることから、管内に小さな河川が多く存在する。よって河川に架かる橋梁も多く、橋梁数は500を超える。橋梁点検、修繕の費用削減と事務経費は財政面と人事面で課題でもあり、一律的な規定ではなく、前回点検結果が健全であれば、重要度が低いと市が判断した場合、点検及び修繕を先送りできるような弾力的な運用を望む。</p> <p>○本市も1,700橋あまりを管理しており、点検をおこなっているところである。そのほとんどが国県道に比べれば重要度は高くない橋であるが、点検費用は橋長が同じであれば変わらない。そのため修繕案の予算の多くを点検費用が占めているところで、許心の確保にかかる予算を圧迫している。</p> <p>○橋りょうを例に挙げれば、本市が管理する橋りょう(橋長2m以上、約2,900橋)を全て近接目視による点検をした場合、総額10億円以上の巨額な費用が必要となる。5年間で実施するには、毎年、約2億円以上の多額の費用が必要となり、老朽化した道路インフラの計画的な修繕への影響も考えられる。このため、御提案の橋梁点検手法の簡素化等について検討するものがある。</p> <p>次に、御提案に加えて、以下の視点も盛り込んでいただくことを御願います。</p> <p>①点検に関する費用について、地方の財政状況を十分に考慮した補助制度の拡充(更なる国の財政的な支援、点検単独で地方負担に地方債が充当可能な制度改善、点検に特化した補助制度(通常事業)の導入)</p> <p>②点検頻度の緩和量について、自治体によっては点検頻度を定めることができず、将来的に法定点検が形骸化するおそれがあるため、例えば、修繕により健全度Ⅰと判定されたものは7年ごとに1回とするなど、点検頻度の目安の提示</p> <p>○本市では、約2,400の橋梁を管理していることから、5年に1回の点検を行うとともに、長寿命化修繕計画に基づいた修繕の実施が必要となり、毎年、膨大な予算の確保が必要になっている。以上のことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、一律に、近接目視5年に1回の点検を実施するのは、非効率的であるため、健全度による点検方法を柔軟に設定してほしい。</p> <p>○点検は5年に1回の頻度で行うことを基本としていたため、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施していくことになる。点検における健全性診断の判定結果がⅢとなった場合には早期の修繕が必要となるなど、点検結果に応じた修繕が必要になることに加え、長寿命化修繕計画に則った修繕も実施しなければならぬため、点検だけでなく修繕にも費用が必要となる。本市では、約1,100橋の橋梁を管理しており、年間約220橋の橋梁を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に対して一律に同品質の点検・修繕を行っていくことが困難である。以上のことから、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回の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じた点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力的にしてほしい。</p> <p>○平成26年7月の道路法施行規則の改正に伴い、橋梁やトンネル等の道路施設について5年に1回の頻度で近接目視点検を行うことが義務付けられた。点検費用が増大している。道路施設点検は、平成30年度で法定点検1巡目が完了し、平成31年度から法定点検2巡目が開始されると思うが、現在の点検方法と同様のやり方では多額の点検費用を要し、修繕はもとより改築等の他事業に影響を与えたと危惧している。このような状況を踏まえ、今後5年に1回の近接目視点検とするのではなく、道路施設にも国道、県道、市町村道まであり、利用頻度も異なることから、交通量、構造種類、橋りょう年数、健全度(前回点検結果)等により点検頻度・点検手法を変更できるような道路法施行規則の見直しを検討してほしい。</p> <p>○近接目視による橋梁点検において、橋梁点検車が配置出来ない又は車両確保が出来ない場合の、高い所や狭く入りにくい場所の点検にあたっては、足場設置、ロープアクセス等により実施している。近接目視でなくても、現状を遠景(遠望)できる程度の映像等を取得できる新技術(探査カメラ等)の活用が可能となれば、点検費用コストの削減が図られる。</p> <p>○定期点検は、必要な知識および技能を有する者が近接目視により5年に1回に健全度の診断をおこなうことが道路法施行規則により定められている。本市においても点検対象橋梁数が457箇所あり、近接目視で点検をおこなうことは、安全の確保の観点から足場やロープアクセスを実施することになり、高品質の点検やその結果による修繕をおこなっていくことが懸念される。</p> <p>○本市では、900橋を超える橋梁の維持管理を行っている。そのうち、5m未満の小規模な橋梁については、職員で対応できるものは職員点検を実施して、限られた予算で5年に一度の法定点検を実施している。小規模かつ、健全性の高い橋梁については、橋梁点検の質が低い範囲内で、地方自治体の裁量で点検頻度を定められるような制度の必要性を感じる。また、点検手法についても、近接目視以外の方法の採用など、弾力的な運用を要望したい。</p> <p>○交通量がほとんどない橋りょうについても点検対象となっているため、健全性Ⅰと判断された橋りょうについては、各自治体の判断により点検の頻度(5年に1回)を緩和できるようにすれば、少ない人員で効率的に点検ができるものと思われる。</p> <p>○本市においても、管理橋梁が960橋を超えており、今後の定期点検に多額の予算が必要となる。</p> <p>【制度の課題】橋梁の状態や重要性にかかわらず、同じ基準で定期点検を行わなければならない。</p> <p>【改正の必要】本市では、5年に1回の定期点検と初回点検とは、全くツラサケトへも注して点検頻度を高めるとともに、損傷状況を詳細にまとめている。2回目以降の点検は、初回点検結果をもとに、遠方目視で劣化が進んでいない場合は、カメラや遠方目視による点検に簡素化できないかと考えている。そのように改正することで、修繕工事に予算を重点配分できる。</p> <p>○本市も同様、全ての橋梁に対して5年に1回の近接目視点検を実施するのは困難であるため、地方自治体の判断により健全性に応じた点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力的にほしい。特に足場が必要な橋梁に関しては、安全かつ円滑な点検に支障を来すとともに、多大な費用を要する。</p> <p>○本市においても、約1,150件の橋梁を管理している。現在の制度では、健全性に関わらず恒久的な点検を行う必要があり、財源への負担が大きい。また、今後、老朽化が急速に進む中、緊急性の高い橋梁の修繕にかかる予算も増大することから、健全性の高い橋梁については、点検頻度を緩和するなどの制度改革を求めたい。</p> <p>○本市においては、橋りょうの維持修繕について、法令に基づき平成20年度から5年に1回の近接目視による定期点検を実施しており、点検結果に基づいた必要な修繕を進めるとともに、長寿命化修繕計画に則り、計画的な修繕も並行して実施している。こうしたなか、定期点検については、平成30年度に初回点検が完了するが、構造物の機能に支障が生じていない状態である。「健全度Ⅰ」と判定された橋りょうについて、各自治体が地域特性や交通状況を踏まえ、点検の手法・頻度を柔軟に設定することで、限られた財源と人員をより有効に活用でき、計画的な修繕が可能になると定期点検の質の向上が図れる。また、新技術による点検も可能とすることで、点検コストの削減等につながる可能性がある。</p> <p>○本市では、全体で563橋の道路橋を管理しているが、排水路・用水路を横断する生活道路に架かる橋梁が大多数である。また、H26～28年度(3年間)の直近の点検では橋梁の躯体に影響のある損傷もほとんどなく、健全度Ⅰの判定が多い結果となっている。このような現状でも、制度上一律に5年に1回の頻度で点検を行う必要があり、職員の負担及び財政的な負担が増加していくことが予想されるため、地域の実情に合わせ、地方自治体の裁量により点検手法及び頻度を柔軟に設定できるようになることで、優先順位の高い橋梁の点検・修繕・補強を実施することが可能になり、施設の長寿命化に資すると考えられる。</p> <p>○本市では、島嶼部を結ぶ海橋と長大橋を多数管理しており、橋梁点検車、足場、ロープアクセスによる近接目視点検を実施しているところである。しかし、これら長大橋を対象とした近接目視による橋梁点検は、点検者の転落事故等の危険性を有していることや、多大な費用を要することなどが課題となっている。このため、道路法施行規則第4条5の5に記載された近接目視による点検を、現状より安価で安全な、新技術を活用した点検手法の導入を求める。</p> <p>○点検は、道路法施行規則第4条5の5に規定により、近接目視で5年に1回の頻度で行うことを基本としているため、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施していくことになる。点検における健全性診断の判定結果に応じて、即対策が必要な場合があることに加え、長寿命化修繕計画に則った修繕を実施しなければならないため、その経費は膨大になると予想される。一方、点検は、橋梁の寿命や幅員により、点検車からの目視が困難な場合、仮設足場の設置が必要となるが、設置・撤去に掛かる費用や時間、管理者への占用許可申請手續等を要し、また点検者の危険性もある。本市では、約1,400橋の橋梁を管理しており、年間約280橋の橋梁を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に一律に高品質の点検・修繕を行っていくことが困難である。以上のことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、道路法施行規則に規定された、近接目視で5年に1回の点検を実施するのは非効率的であるため、地方公共団体の判断により健全性に応じた点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力的にほしい。</p> <p>○本市も約940橋の橋梁を管理しており、年間約190橋の橋梁を点検している。今後、老朽化が急速に進む中、全ての橋梁に対し一律に高品質の点検及び修繕工事を行っていくためには、多くの費用が必要である。この様な中、橋梁の重要性や健全性に関係なく近接目視で5年に1回の点検の実施が、橋梁修繕を進める費用を圧迫するおそれがあり、橋梁の健全な維持管理に支障をきたすおそれもあるため、地方自治体の判断により橋梁の重要性や健全性に応じた点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力的にほしい。</p>		



管理番号	提案区分		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)＞		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
152	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	新技術等を活用した橋梁点検を可能とするための点検手法の緩和	近接目視が基本とされている橋梁点検について、高解像度カメラや赤外線センサー等を搭載した運転カメラを用いた点検手法、IoT、UAV、次世代赤外線画像判定支援システム等の新技術を活用した点検手法など、安全かつ円滑な手法で効率的な点検が可能となる。近接目視と同様の点検精度を持った、新技術による点検を可能とするなど要件を緩和すること。	トラス橋などの桁下については、部材が支障となり橋梁点検車のブームが入らないため不可視箇所が存在する。そのため、足場設置・撤去には時間を要し、ロープアクセスによる点検を実施することとなるが、ロープアクセスは、安全性が橋梁点検車よりも低いことから、安全かつ円滑な点検に支障を来たすとともに、多大な費用を要する。	近接目視に代わる点検ロ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。	道路法施行規則第4条の5	国土交通省	徳島県		<ul style="list-style-type: none"> <li>○管理橋のうち路線橋においては、終電から始発までの限られた時間(3時間程度)で点検業務を行わなければならない。特に、終電の直上付近の現場の確保・撤去については、目こに行かなければならず、莫大な点検費用を必要とする(通常の点検費用に比し20～30倍程度)。近接目視と同様の能力を持つ点検ロボットなどの開発により、作業効率の向上、足場の仮設等が不要になると、コスト削減に寄与するものと思われる。</li> <li>○近接目視によって、近接目視が困難な箇所が存在する。点検方法の選択を広く、点検における省力化やコスト削減を図るために、近接目視と同様な新技術を示すことを求める。</li> <li>○本市においても通常の点検車では近接目視が難しい橋梁については、大型の点検車やロープアクセスなどによる点検を実施しているところである。点検の省力化や効率化に向けて、技術者による近接目視と同様の評価が求められるような新技術の活用が必要であると考ええる。</li> <li>○本県は全国トップクラスとなる約4500橋の橋梁(2m以上)を管理している。その中には、部材が支障となり橋梁点検車で点検ができず近接目視が困難な橋梁が存在する。その場合、ロープアクセスで点検を行うこととなるが、橋梁桁下は点検が困難であるし、足場設置・撤去と同等に多大な費用と時間を要する。そのため、近接目視と同様の点検精度を有し、コスト削減や省力化を図ることのできる新技術を活用することができるよう、基準を緩和してほしい。</li> <li>○点検にあたっては近接目視によるこ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な場合、足場の設置やロープアクセスを実施することとなるが、設置や撤去に時間を要し、かつ転落事故等の危険性が低いことから、安全かつ効率的な点検に支障を要する。</li> <li>○昨今の点検技術は従来の土木分野のみならず、ロボット技術や情報技術の分野の業者の参入も多し、日進月歩で成長している。一方で、現行の法制度の中では橋梁点検は全部材を近接目視することを原則としているため、例えば鉄道を跨ぐ橋梁や幅員の広い橋梁などについては点検を実施するのに莫大な費用や期間が生じている。ドローン等のロボット技術の活用を柔軟に行えるようになれば、より合理的で効果的な点検を実施していくことができるのではないかと考える。</li> <li>○本県においても、平成26年7月の道路法改正に伴い、橋梁点検車で近接目視による点検ができない場合は、ロープアクセスによる点検を実施しており、点検車の安全確保と点検にかかる多大な費用について課題を抱えているところである。このため、近接目視と同様の点検精度で行える点検ロボットを導入することにより新技術による点検を可能にするなどの要件の緩和が必要である。</li> <li>○本市においても、桁下高の高い橋梁(渡海橋)や、桁高の高い橋梁を有している。特に、吊足場や大型の橋梁点検車(BT-400)を必要とする場合、高価な費用を要することや、一定の期間に車両の確保等が困難なケースがある。</li> <li>○上部工下層や側面化粧パネルで覆っている構造の橋梁について、5年に一度の近接目視点検を行うためには、化粧パネルを取り外す必要があり、費用が莫大なものになる。そこで近接目視が物理的に困難な場合は、技術者が近接目視によって行う評価と同様の評価が行える点検ロボットを導入することにより新技術による点検が可能となるなど指針を押し進めたい。</li> <li>○橋梁の短い橋梁橋梁については新技術を活用した簡易な点検手法を確立し、点検費のコスト低減を図ることが可能と考えられる。</li> <li>○本市も1700橋あまりを管理しており、点検をおこなっているところである。そのほとんどが国県道に比べれば重要度は高くはない橋であるが、点検費用は橋長が同じであれば変わらない。そのため補修案の予算の多を点検費用に占めているところであり、許容の幅幅にかなう予算を確保している。</li> <li>○橋りょうを例に挙げれば、本市が管理する橋りょう(橋長2m以上、約2、900橋)を全て近接目視による点検をした場合、総額10億円以上の巨額な費用が必要となる。5年間で実施するには、毎年、約2億円以上の多額の費用が必要となり、老朽化した道路インフラの計画的な修繕への影響も考えられる。点検コスト削減や技術者不足の解消のため、後述に述べているとおり、ドローンをはじめとした新技術等について、道路橋梁点検要領に記載のある「技術者が近接目視によって行う評価と同様の評価が行える方法」としていただくよう、御提案に賛同するものである。</li> <li>○近接目視が難しい橋梁点検箇所について、新たな点検手法の活用を行うことで、点検におけるコスト削減や省力化が図れることと点検手法の緩和を要する。</li> <li>○平成26年7月の道路法施行規則の改正に伴い、橋梁やトンネル等の道路施設について5年に1回の頻度で近接目視点検を行うことが義務づけられ、点検費用が増大している。橋梁においては、トラス橋や歩道橋などの橋梁点検車での点検ができない橋梁においては、足場やロープアクセスによる点検が必要となるが、点検費用が高額で、近接目視と同様の点検精度を確保して、設置や撤去に時間を要する必要がある。また、点検ロボット等の新技術による点検方法を取り入れることで点検費用の削減が図られると考える。また、点検ロボット等での点検を可能とする道路法施行規則の見直しも併せて検討してほしい。</li> <li>○本県においても、ハイビエの橋梁など近接目視が困難な箇所の点検に苦慮しており、新技術を活用した点検も活用を要する。</li> <li>○本市においても、今年度、ロープアクセスによる橋梁点検箇所(JR軌道敷)の予定がある。ご提案のように作業時間が制約されること、足場や橋梁点検車よりも点検環境が悪いため、安全性が低く、点検を円滑に行うには支障が来ると考える。</li> <li>○これまでの点検において、その受注者から次の課題が報告されている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・吊り橋においては、吊り橋等の部材が支障となり、橋梁点検車のブームが入らず、損傷らしき様態を発生しても、その程度や原因の特定が困難である。</li> <li>・また、高橋脚の部材はもとより、幅員が狭い橋梁や主要部材の損傷が認められる橋梁については、橋梁点検車の幅員そのものが点検車の幅員に届かない状態となっている。</li> </ul> </li> <li>○こうした現状に対して、吊足場及び特殊高所技術調査を採用しているが、吊足場については、設置・撤去に当たり出水量を確保する必要があるが、かつ、山間部等の小規模な橋梁においては足場費の納入そのものが困難な状況である。また、特殊高所技術調査については、橋梁の架設状況等によっては、安全性の問題に加えて、経費が高額になる場合がある。</li> <li>○以上の状況を踏まえ、近接目視の手法の拡大・充実、さらには近接目視と同様の点検精度を有する新技術の活用は、定期点検の精度向上はもとより、市町村の負担軽減につながるなど、老朽化対策の一層の推進につながるものと考えられる。</li> <li>○本市では、約900橋の維持管理をしている。約600橋について近接目視による法定点検が完了している。そのうち、3橋についてはロープアクセスによる点検が必要となり、多額の点検費用を要している。</li> <li>○全ての橋梁点検は、近接目視で行っておりコストがかかっている。本市においても、斜張橋が2橋あり、点検には、ロープアクセスによる方法を用いなければならず、点検にかかる費用が高額である(費用1橋あたり500万円以上)。近接目視の点検方法として新技術(ドローン等)を活用することで、コスト削減を図ることができ、より効率的な点検が可能となる。</li> <li>○本市も同様に足場設置・撤去には時間を要し、ロープアクセスによる点検は安全性が低いことからドローンの活用や新技術の実用化を促進し、技術の進展にあわせて点検手法を必要とする必要がある。</li> <li>○橋梁の危険な箇所は、近接目視のため全面的に足場を設置する必要があるが、点検に時間や費用を要する。近接目視と同様の点検精度を有する新技術を取り入れることで、コスト削減や安全性の確保につながるため、制度改正を求めたい。</li> <li>○近接目視による点検に加え、その他の技術が採用されることで、点検手法が広がり、点検コストの削減等につながる可能性がある。</li> <li>○橋梁点検車等からの近接目視点検が困難な橋梁に関して、ロープアクセスでの点検を採用した実績があるが、ロープアクセスでの点検は点検の安全性に欠けることや、点検費用に多大な費用を要することなどの課題が生じていると考える。</li> </ul>		
23	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	市町村運営有償運送における持ち込み車両の使用を可能にする	市町村運営有償運送(交通空白地)の実施にあたって、市町村は、運送に必要な自動車も自ら保有することとされているが、保有車両では対応でき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る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え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、運行委託先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。	市町村運営有償運送(交通空白地)の実施が実施しやすくなることにより、より効率的な運送を行うことができるようになることと、地域や地域交通の活性化につながる。	市町村運営有償運送(交通空白地)の実施が実施しやすくなることにより、より効率的な運送を行うことができるようになることと、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9号 道路法施行規則第91条の9	国土交通省	上越市		<ul style="list-style-type: none"> <li>○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所有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いる。現在、その実施に向けて運送改正等の必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。</li> </ul>		
60	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	公営住宅法第47条に規定されている「管理代行制度」の拡充	管理代行制度の対象が、現行法上では公営住宅法第2条第2号に掲げる公営住宅又はその共同施設に限定されている。一方、管理業者が異なる可能性があるほか、同一管理業者であっても委託の手段の違いにより委託時期にずれが生じる可能性がある。また、併用により協定書の作成等、二重に業務が発生する恐れ業務が煩雑になる。	○国の要領や条例制定により、土地区画整理事業により建設した住宅及び、自治体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、管理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業者制度を用いる必要があるが、管理代行と指定管理の併用により、管理業者が異なる可能性があるほか、同一管理業者であっても委託の手段の違いにより委託時期にずれが生じる可能性がある。また、併用により協定書の作成等、二重に業務が発生する恐れ業務が煩雑になる。	○管理委託先の一元化により、協定書や仕様書様式等を一本化でき、事務手続きが簡素化され事務処理コストが大幅に削減できる。	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		<ul style="list-style-type: none"> <li>○管理代行と指定管理では、委託者が行える業務の内容に違いがあるため、窓口が管理代行者に一本化されることにより、住民サービスの向上につながるが期待される。また、管理委託先の一元化は、事務手続きの簡素化につながるから、事務処理コストの削減にもつながる。</li> <li>○本市では、公営住宅とその他の種類の住宅との合築住宅や併存住宅が多数ある。改良住宅や更新住宅等は、公営住宅と同様の管理を行っているが、管理代行制度を適用できない。このため、管理を委託するには指定管理業者制度を用いる必要があるが、管理代行と指定管理の併用により、指定管理業者の指定や協定書の作成等、二重に業務が発生する恐れ業務が煩雑になっている。</li> <li>○改良住宅において、根拠法は異なるが公営住宅と同様に家賃が応能家賃であることから、公営住宅と同一管理業者が望ましいため、管理代行・指定管理制度を併用し、1管理業者へ委託を行っているが業務が煩雑になっている。</li> <li>○本市では、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業者制度を併用した管理を住宅供給公社が行っている。公営住宅法に基づき住宅に係る事務については、指定管理業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は、管理代行制度に移行した公営住宅と同様の事務を引き継ぎ指定管理業者制度及び市直営で行っている。同様の事務手続きでありながら、公営住宅、公営住宅以外で管理方法が異なることは、業務の効率化の観点からすると、非効率である一面がある。市営住宅の管理については、住宅地区改良法等公営住宅法以外の住宅にも管理代行制度を導入することにより、市営住宅管理の一層の効率化、入居者サービスの向上が期待できる。また、管理代行制度の拡大は、市営住宅の管理方法の選択が広がることにつながり、各々の管理者の管理事務の実情に応じて、きめ細かに管理方法を設定できることが期待される。</li> </ul>		



















管理番号	提案区分		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)>		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
265	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	「空家等対策の推進に関する特別措置法」における所有者の所在を特定する手段拡大	所有者等の所在をより円滑に把握するため、空家法第10条第3項に基づく市町村からの求めに応じた、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。	【現状】所有者等を確認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(以下、「法」という)第10条や空家等に関する施策を総合かつ計画的に実施するための基本的な指針(以下、「指針」という)に基づき、固定資産税情報や登記情報・住民票・戸籍等を利用することが認められている。【支障事例】府内では、所有者や管理者が住民票を移動させずに転出しており、固定資産税情報や登記情報、住民票、戸籍等を利用してもおおのその所在の特定が困難となっている事例がある。その際、複数の市町村において、空家等の所有者の所在を確認し、直接改善を働きかけるための手段として、空家法第10条第3項の規定に基づき、郵便転送情報の利用を所管郵便局に要請したものの、個人情報であることと理由に提供困難との見解であった。また、平成29年5月に総務省より、「郵便事業分野における個人情報保護に関するガイドライン(総務省告示第167号)」とその解説書が発出されており、その中において、個人情報の第三者提供の制限の例外事例が示されている。しかし、具体的事例に、空家の所有者を特定する場合が含まれておらず、個人情報の第三者提供制限の例外の適用範囲内か定かたではない。	従来確認できなかった空家等の所有者等の所在が確認されることがにより、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。	空家等対策の推進に関する特別措置法第10条第3項	個人情報保護委員会、総務省、国土交通省	大阪府、滋賀県、兵庫県、和歌山県、徳島県、京都府、大阪府、堺市		いわき市、ひたちなか市、松浦市、小田原市、多治見市、多治見市、静岡市、豊橋市、松原市、伊丹市、浜田市、新居浜市、田川市、佐賀県、大村市、宮崎市	<p>○近隣住民より空き地の不法投棄についての陳情を受け、所有者に適正管理を依頼するため、登記簿謄本、住民票、戸籍謄本を収集したが、所有者の住所は当該空き地のものしか把握できなかった。やむを得ず当該空き地あたりに文書を送付したところ、返送されなかったため、転送されたものと思われたが、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、所有者が文書の転送先が把握できなかったことで区での対応が入り滞りしてしまいが、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。</p> <p>○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、空家にも関わらず、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る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。</p> <p>○当市でも同様に住民票を置いていない事例があり、空家の管理者等を把握できない事例が存在する。空家等の所有者等へ届達するための調書手段が拡充されることと望ましい。</p> <p>○当市においては、空家等の所有者等に適正管理を促すため、固定資産税の課税情報などから所有者を特定し、所有者へ文書で改善を依頼しているが、所有者の所在地が該当空家のままになっている場合がある。このような場合は、文書が未送達となるか、他の住所へ転送され、正確な現住所を把握することが困難となる。このため、転送先の情報入手することにより、所有者の正確な現住所を把握し、適正管理の依頼や空家等に関する情報の提供が可能となる。</p> <p>○既に挙げられている支障事例と同様に、空家の所有者等の所在を、登記・住民票・戸籍・課税・国民健康保険・介護保険等の情報を調査しても書類上、空家の所在地に居住していることとなっている等、判明しない事例がある。郵便物の送戻情報がないことから、実際の居住地に転送されているものと推測され、転送先情報が所有者等の所在確認に重要な情報であるといえる。なお、当市では、約2,000件の空家のうち、500件の調査をしたところ、このような事例が顕著な件数あり、過去郵便局に空家等対策の推進に関する特別措置法第10条第3項に基づく調査を実施しようとしたところ、憲法第21条(通信の秘密)を理由に断られた経緯がある。</p> <p>○当市でも空家等の所有者等が住民票を移動させずに転出や転居している事例があり、空家等の適切な管理を促すため、文書を転送する郵便局において転送先相手方には届くものの、所在が特定できないため、所有者と対面で直接改善を働きかけることができず、対応に苦慮するとう同様の支障案件が生じている。また、今後は、空家等の利活用においても、所有者等の意向確認などで連絡を取ることができず同様の支障事例が生じることが懸念されることから、郵便転送先の住所情報の提供は、空家対策に有効であると考え。</p> <p>○当市においても、空家等の所有者が住民票の居住地を空家等においても、介護施設に入所している場合があり、入所している施設の間合せを依頼し、空家等対策の推進に関する特別措置法10条の対象になる(空家法に「問い合わせ先」を記載し、「居住地は住民票に記載されている場所であり、住民票のない介護施設は適用外となる」と回答されたことから、特定が困難になっている事例があり、空家等の所有者の所在を確認し、直接改善を働きかけるための手段に苦慮している。</p> <p>○明らかに居住が困難である空家を住所としている者に対し、住宅の状態を知らせる通知が送られた結果、郵便局から返送されない事例があり、郵便転送情報を基に転送されたみられる。しかし、その転送先は不明なため、他に情報がない場合、直接改善を働きかける情報交換もなされず、対応に苦慮している。○当県内においても、固定資産税情報等を利用してもおおのその所在の特定が困難となっている事例があり、「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所有者特定を円滑に進める一助となる」と考える。</p> <p>○住民票を空き家住所に置いてそのまま転出・転居している場合、固定資産税情報においても住所が把握できていない。所有者の住所情報と郵便物の住所情報とが異なる場合、所有者の所在を特定において極めて有効な情報であることから、郵便事業者からの情報提供を求めることができるようにすべきと考える。</p> <p>○当市においても、所有者が住民票を移動せず施設等に入所しているなどの事例が多い。近隣住民や親族等への働きかけなどにより対応しているが、緊急時等に所有者と連絡がとれないといった事態も想定され、郵便転送情報の利用は有効な手段であると考え。</p> <p>○当市においても、支障事例と同様に所有者の所在の特定が困難である事例がある。空家対策の一環として、所有者と直接話をすることにより、空家が適切に管理されるようになった事例は多い。そのため、制度が改正され、所有者の所在が特定されることがにより、住環境の改善が図れると考え。</p> <p>○所有者等の認知には大変な労力を要すること。また、利用できる情報をもつても有用な情報とならないことがあるため、郵便転送情報の利用は空家等の状況改善に資する意味は大きいものと考え。</p> <p>○空家等の所有者が転居等の届出をしないまま居所を移動している事例があり、電話等の連絡先も不明なことから、改善を依頼することもできない状態である。郵便の転送情報が利用できれば、所有者等へ空家等の現状説明や改善の依頼により、生活環境の保全に期待が持てる。</p> <p>○所有者が住民票を移動させずに転出している場合の対応は苦慮しているところである。法的根拠がない限り、民間事業者が情報提供することは難しいと思われる。</p> <p>○種々事情があり郵便転送手続きしている人も多いと思われるが、郵便転送情報の利用により所有者等の所在を確認でき、直接会って改善に向けて説明することができれば早急な問題解決につながる。一定の条件をついてもよいので郵便転送情報の利用ができるよう強く要望したい。</p> <p>○当市においても、所有者や管理者が住民票を移動させずに転出している事例が多く、固定資産税情報や登記情報、住民票、戸籍等に加え、郵便転送情報を利用できることは、所有者等の所在を把握する手段として有効であるといえる。</p>	
273	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	空家等の適正管理に向けた空家等対策の推進に関する特別法の見直し(管理責任者指定規定の創設)	空家等の管理について、法定相続人間で管理者を定めることが調整できない場合は、地方自治体が法定相続人の中から管理責任者を指定できるようにすること	【現状】空家については、その所有者等が適切に管理するよう努力義務が、当該法第3条に規定されているところであり、空家等の所有者が死亡した際、相続登記がされていない場合は、法定相続人全員に空家についての情報を提供し、適正管理を求めている。しかし、自治体から空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しても、その義務を履行するか否かは最終的には本人の判断によるものであり、法定相続人同士が疎遠になっていた、世代が変わっていることもあり、誰も管理せず、長年空家が放置されていることが現状となっている。【支障事例】放置の状態が続くことで、近隣住民より苦情が寄せられ、早急に対応する必要があるが、地方自治体としては、個人情報保護の観点から、他の法定相続人の情報まで提供することができず、法定相続人間の調整が難しい。そのため、地方自治体が法定相続人全員に連絡を行い、何らかの対応を取る必要があり、事務上の負担となっているほか、直ちに特定空家に該当しないような危険空家の対応が滞ってしまっている。法定相続人のうちから代表者を指定することができれば、責任者の所在が明確化され、法定相続人側の窓口が一本化(市から相続関係の教示を行うことも含む。)されることから、事務負担の軽減と円滑な対応が図られることが期待できる。	空家等の管理責任者を指定することで空家等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	兵庫県、洲本市、和歌山県、鳥取県、徳島県、堺市		高角市、いわき市、ひたちなか市、桐生市、小田原市、三条市、多治見市、静岡市、豊橋市、伊丹市、浜田市、新居浜市、田川市、大村市	<p>民法上、「相続人が数人あるときは、相続財産は、その共有に属する」とされ、各相続人はその持分に応じて権利を行使し、義務を負っていることから、特定の相続人を管理責任者として指し、同様に特別な権利や義務を付与することは、他の相続人の権利を制約したり、特定の相続人に共有者としての責任を超える責任を負わせることとなりかねず、困難である。</p> <p>○空家の相続人が数人あり、自分の相続分だけは負担するとう相続人が多数案件がある。このような場合、相続人の管理責任の意思が希薄となり、管理責任者に誰ならず、空家への対応が滞る。なお、相続放棄などにより相続人不存在となつた空家については、法で困難に陥ることもある。だから、即時国が介入し、所有するような措置を置かない。管理責任者を決めれば、これまで停滞していた空家の対応が少なからず進むと考えられる。</p> <p>○指しつけた相続人、所有者が死亡して相続人になれず、空家の管理者等を認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期待できる。</p> <p>○空家等の所有者へ連絡を取る際に、所有者が死亡しているが、相続手続きがとれない場合がある。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、相続財産管理人が設定されていない場合は、相続権を有するすべての者に連絡を取る必要がある。実際には相続財産管理人が設定されることが少なく、管理者への連絡が困難となる場合がある。</p> <p>○相続権利者が複数で調整がつかず、誰も管理せず、空家が放置されているケースがある。地方自治体として、連絡が取れる関係者に依頼し、権利者同士話し合うよう促すが、調整しない(できない)状態でも、放置されてしまっている。</p> <p>○当該空家の法定相続人が複数存在しても、固定資産税の相続人代表者を管理者として見立てて指導を行っている。しかし、多くはすでに相続の代表者であるが、管理者の管理責任は負っていない認識の方が多く感じている。そこで、地方自治体が法定相続人の中から管理責任者を指定できるようにすれば責任者の所在が明確化され、法定相続人側の窓口が一本化されることから、事務負担の軽減と円滑な対応が図られることが期待できる。</p> <p>○当市では、相続関係人が30人近いケースもあり、全員連絡調整を行うのが困難で事務に支障をきたしている。また、相続登記しなくても管理を要する空家の発生を抑制することに繋がると考えられる。平成29年5月に相続手続きが簡素化されたが、さらに必要費用を安価にすることも検討すべきではないかと考える。</p> <p>○当市においても、空家の所有者が死亡した際に、相続登記がされておらず、法定相続人が多数にわたっていた場合があった。個人情報保護の観点から、他の法定相続人の情報を提供することができなかったが、本人が電話等で伝えることを承諾した上で、他の法定相続人と連絡することができたため、解決に至ることができた。法定相続人が多数にわたる場合は、長期間の対応が必要となり、早急な空家等対策に苦慮している。</p> <p>○法定相続人が複数存在する場合は、当市でも法定相続人全員に適正管理を求めており、承諾を得たうえで親族の連絡先を調整したり、また軸となり得る人物に積極的に助言をするなど、親族間に入り込められている状況である。解決に至った事例もあるが、時間や労力を費やしているところであり、代表者を指定できれば迅速かつ円滑な対応が期待できる。</p> <p>○問題のある空家等について多くの場合は、法定相続人の関係が希薄であるため、相続関係の教示も含む管理責任者の指定は、問題の改善が図られることが期待できる。</p> <p>○状態の悪い空家等については、所有者が既に亡くなって相続されずに長年放置されている事例が多く、相続人全員に改善を依頼するものの、相続人間による協議等が行われず、また、自分に関係ないとして放置する方もいる状況で、ますます状況が悪化していることが容易に想像できる。相続人の中で代表者が指定されれば、円滑かつ早急な対応が期待できるとともに、事務負担の軽減につながる。</p> <p>○個人情報保護のため、本人の許可がない場合、連絡先の情報提供が難しく、法定相続人の連絡調整がなかなかつかない状況であり、事務上の負担も大きく、業務が滞っている状況。代表者の指定については何らかの指針が必要であると考えられるが、円滑な管理のためにも必要と思われる。</p> <p>○当市においても1件の空家に対し6〜7人の共有者がいる例がある。納税代表者は、空家等の及ぼす問題を理解されているが、共有者の中には死亡して次の世代に代わっている人もおり、ほとんどが限外在住者のため話をとりまとめることができないとのことである。管理責任者を指定できれば早急な問題解決につながると思われる。</p> <p>○住居苦情への対応を求めたために、法定相続人全員を特定する作業時間等は膨大であり、事務上の負担となる。当市では通常、納税義務者に対し適正管理の指導を行うが、法定相続人の間で納税義務者の決定が進んでいないケースも散見されることから、提案のように代表者を指定することができれば円滑な対応を図れる可能性が高まる。</p>	







管理番号	提案区分		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)	<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)>		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
288	B	地方に対する規制緩和	土木・建築	四等三角点の柱石の復旧等に係る権限の市町村への付与	1 地籍測量の基準となる四等三角点の柱石が亡失や傾斜等使用不能となった場合、国有財産のため国土地理院による復旧を待たざるをえず、測量作業が遅れることがあり、このため、柱石の復旧について、国に報告した上で市町村でも実施できるような権限を付与すること。地籍調査終了後、国土地理院により廃点処理される四等三角点があるが、地籍調査が完了しても測量の基準として四等三角点を扱うことができる。このため、市町村が求める場合には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すること。	【現状】 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い地固作成に使用される。 そのうち、四等三角点は、国土測量による地籍測量のために設置されたものであり、地籍測量の基点(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基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となっている。 【支障事例】 四等三角点は、地籍調査完了後も、公共測量等の基準点として使うことがあるため、亡失や傾斜、異常による使用不能は事業に支障が生じる。しかし、市町村が自ら復旧することができる。国土地理院が復旧を行うが、一ヶ月程度時間を要するため、地籍測量の作業等の進捗に支障を来す。 また、地籍調査終了後、成果に何らかの異状がある等存続の必要性の低いものや費用対効果の観点から廃点することが望ましいと判断できるものは措置対象点となり、廃点が進められる。このため、市町村が測量において四等三角点を使おうとしても廃点となっており使えないため、他の国家基準点の活用等測量の計画を見直す必要がある。	四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能となる。	測量法第21条第3項、第22条、第24条、地籍調査作業規定第38条	国土交通省	兵庫県、多可町、和歌山県、鳥取県、徳島県、京都市		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測量の成果が幅広く活用されると見込まれ、地籍調査で利用した四等三角点は復旧に伴う測量等に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を提出されており、国土地理院としては、この手続き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する。 なお、廃点した四等三角点の財産上の取扱いについては、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	農業・農地	市民農園を開設できる者の要件の緩和	法人格を持たない集落等の任意団体についても、市民農園の開設主体とな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なることができない。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。	市民農園整備促進法 特定農地貸付に関する法律	農林水産省、国土交通省	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団体が市町村長の認可を受けるとして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	地方に対する規制緩和	土地利用(農地除く)	所有者を特定することが困難な土地についての、公共事業に係る用地取得の際の緩和	所有者を特定することが困難な土地について、公共事業に係る用地取得の際に、長期間相続登記がなされているなど、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も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。	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、権利者が100人超えたため、所有者の探索や権利関係の整理が必要となった結果、売買契約の締結に不足の日数を要するなど、工事の着工に至るまでに大きな事務的な負担があった。 また、着工が遅れたことに伴い、当初計画していた時期より3年近く供用開始が遅れた。 国は、「所有者の所在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買収を伴う際、土地所有者の所在が把握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用に係る現行制度の活用などを促しているところであるが、実態としては、予算措置(国庫補助金)に係る長期計画との調整や予算繰越に係る制限等や、全体の道路整備計画を勘案した用地取得までの時間的制約といった事情から、現行制度の活用では解決が難しい事業も存在している。	所有者を特定することが困難な土地について、公共事業に係る用地取得の際に、長期間相続登記がなされているなど、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も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。	内閣官房、総務省、法務省、農林水産省、国土交通省	中津川市	福島県、埼玉県、中井町、静岡県、浜松市、名古屋市中区、田原市、遠賀県、鳥取県、広島県、熊本県、大分県、鹿児島県	○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、事業が長期化するなどの支障が生じている。通常1案件につき2名体制で、相続関係図の作成(3～6ヶ月)、行方不明者の調査(3～6ヶ月)、法務局や家庭裁判所等関係機関との協議・審査等(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については、地域ニーズに対応した幅広い公共的用途のための利用を可能とする新たな仕組みの構築を早急に行ってもらいたい。 ○本県においても同様の支障事例があり、時間的、予算的負担も生じており、手続きの簡素化を求め、東日本大震災で被災した海岸堤防の復旧工事において、事業用地として所有権保存登記がされており、表題部のみの49名共有地を取得する必要があった。現占有者は時効取得を費用の面で諦めたことから、起業者が所有者不明の土地として、不在者財産管理人を選任し、裁判所から権限外行為許可の審判を受け、土地売買契約を締結した。この土地の保存登記を行うためには、確定判決を有する必要があるため、不在者財産管理人との間で、訴え提起前和解の申請を行うこととした。和解の申立には議会の議決が必要であり、議会の議決を経て、裁判所に和解の申立を行い、和解調書の交付を受け、所有権保存登記を行い用地を取得することとしている。(現在手続き中) ○道路改良事業の用地買収において、登記簿が表題部のみで氏名だけが記載された7人共有名義の土地がある。明治時代ごろから相続されており、住所不明のため相続人の特定が困難な地権者があり、用地取得に支障をきたしている。 ○相続人多数、所有者が行方不明により用地取得を断念した事例もあつた。 ○市の中心部においては相続財産に価値があり、相続が概ね完了している場合が多いが、都市周辺部の農地等のうち、寺社や自治体所有の土地が権家や住民の共有持分になっていることがあり、何代にもわたって相続が行われていない場合がある。これが中山間部や山間部となると自治体等持ちの共有地のみならず、個人所有でも何代にもわたり相続が完了したの案件があり、事務の大きな障害になっている。国内においても同様の事例は多く存在すると考えられ、今後、予想される人口減少と労働力の流動化が顕しくと更にこのような状況が進み、このことにかかると事務量や事務費の大幅な増大が懸念されるため、早急な法整備が必要である。 ○急傾斜地崩落対策事業に係る用地取得の際に、登記簿表題部に氏名のみが記載されている地権者がおり、住民票、住民票(除票)、戸籍簿、改製戸籍等の調査を行ったが不明であった。継続調査の結果、旧土地台帳に居住していた村までの記載を発見した。後日、居住地(村)、氏名のみから現場の協力のもと調査を行った結果、天保12年生まれの人物又はその前戸主(共に氏名が同じ)である可能性が高いことは判明した。しかし、とくに死亡又は失踪していることから追跡調査はできなかった。居住地付近の寺院の過去帳や地元の聞き取り調査を実施するが、有力な情報は得られず、現在、失踪届の提出された県外市町村へ戸籍情報を照会中である。急傾斜事業のため用地補償は廉価であり、財産管理制度を活用した場合、予算超過となることが明らかであり、早期の制度改正を要する。 ○河川の事業用地のなかに大正時代から相続登記がなされないまま放置されている物件があり、登記名義人の相続人を調査した結果、除籍簿が保存期間(平成22年6月1日以前は80年間)の経過により廃棄されているため、相続人調査を完了することができず、対応に苦慮している事例がある。 ○道路の事業用地のなかに村共有地があり、役員共有地であり、役員共有名義で登記されているもの、大正時代から相続登記がなされないまま放置されているため相続人調査を行ったが、除籍簿が保存期間(平成22年6月1日以前は80年間)の経過により廃棄されており、権利者を特定することができない。認可地権団体の設立および認可地権団体が所有する不動産に係る登記の特例を活用することも検討しているが、事務的に負担が大きく、対応に苦慮している。 ○本県では、河川改修工事の事業予定地において、以下のとおり関係機関等との調整などに膨大な時間と労力を要するなどの対応に苦慮している事例がある。 ・ 土地の登記簿は保存登記がなく、表題部のみの登記であり、表題部の土地所有者は所在地不明のため、死亡確認ができない。 ・ 不在者財産管理人を選任することとなるが、所在不明のため、東京家庭裁判所への申立が必要となる。 ・ 不在者財産管理人を選任し、裁判所からの権限外行為のもと、契約締結ができたとしても、保存登記ができないため、所有権確認請求訴訟を提起する必要がある。 ・ 所有権の確認訴訟は、一級河川であるため、国が提起する必要がある。 所有者を特定することが困難な土地については、全国どの都道府県においても存在していると考えられるが、公共事業用地の円滑な取得の妨げになっていると認識している。現在、国の「所有者不明土地問題研究会」において、所有者不明土地の公共的用途の利活用等について検討がなされており、平成29年10月下旬に公表予定されている提言内容について注視しているところである。 ○都市計画道路事業用地において、明治時代に所有権保存登記がなされ、以来、相続登記がなされていないため、法定相続人が約200名に及ぶ土地がある。相続人の中には、海外移住者や生存及び居所不明者が含まれていることから、用地交渉が難航し、事業着手から20年以上経過した現在も用地取得に至っていない。現行の不動産登記法では、共有地を分筆する際には、共有者全員の同意を必要とすることから、任意団体に当該土地取得することは、ほぼ不可能である。そこで、公共事業における用地買収に際しては、共有者の過半数の同意により分筆登記を可能とするよう制度改善が必要であると考える。これにより、内諾者と持分契約・登記が可能となり、後に収用裁決手続きへと進展した場合にも、内諾者を巻き込むことなく真に手続きが必要な権利者のみを対象とすることができ、また、民法258条に基づく分割請求訴訟も可能となることから、公共事業の促進に繋がるものと考えられる。		