



各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
<p>国土交通大臣許可に係る經由事務は、内容の審査に及ぶものではなく、必要な様式(書類)が揃っているかの確認を行うもので、対面での提出を求めるものではない。</p> <p>実際に、本県では知事許可に係る更新申請及び各種届出について郵送での提出を認めているが、受け付けた申請等の中で、郵送提出分も含め、必要書類未添付による手戻りはほとんど発生していない。</p> <p>經由事務を廃止すれば、法定様式による書類も確認資料ともに地方整備局に提出することができ、問い合わせ窓口も一本化され、申請者にとっての負担軽減になり、利便性はむしろ向上するといえる。</p> <p>また、建設業法施行規則改正により平成27年4月から、都道府県に申請書類の写しは提出されないこととなっているため、国土交通大臣許可者に対し法第28条第4項、第5項による指示処分又は営業停止処分を行う際に、当該業者の申請書類の写し等をもとに処分を迅速に行うことができるというご指摘はあからずい。</p> <p>さらに、標準処理期間30日についてであるが、本県の場合、事務の便宜上、受け付けた申請書をまとめて発送(月2回発送)するためのいわゆる書類を保管している期間が大半年を占めており、申請者が直接地方整備局へ提出することとなれば、この期間は短縮されると考えられる。</p> <p>行政手続部会において電子申請や書類の簡素化等について検討していることは承知しており、申請者の利便性が向上することは歓迎されることではあるが、現に発生している事象は直ちに解消すべきであり、窓口の一本化は早急に行う必要があると考える。</p>		<p>【滋賀県】</p> <p>○ 經由都道府県による申請書等の不備の指摘については、国土交通大臣許可者または国土交通大臣許可業者にならうとする者に対して都道府県の立場で不備等の指摘をする権限が明確でないこと、国と經由都道府県で申請書等の記載方法に多少の違いがあるために申請者等に対し国・經由都道府県でそれぞれ異なる指摘をして申請者が混乱させる恐れがあることなどの問題点があると考えます。</p>			<p>○ 都道府県における申請書の形式審査より地方整備局における申請書類と確認書類を突き合わせながら行う内容審査の方が、補正頻度が高く、かつ重要と考えられ、形式審査のみのために都道府県を窓口とすることで社会的なコストも増すのであれば、經由事務を廃止して直接地方整備局に提出することとすべきではないか。</p> <p>○ 經由事務を廃止すると各地方整備局から遠い申請者にとって不利益になるとのことだが、現在も地方整備局への確認書類の提出は直接郵送によるものが多く、申請書の提出も同様に直接整備局に郵送することは可能ではないか。その方が、提出先が一本化され、処理日数も短縮され、申請者の利便に資するのではないか。</p> <p>○ 電子申請化の実現まで都道府県經由事務を現状のままとすべきではなく、また、電子申請化が実現しても紙ベースでの申請も残るのならば、現時点で都道府県經由事務の在り方を見直すべきではないか。</p> <p>○ 電子申請化に向けた予算要求の状況及びスケジュールは如何。</p>	<p>○ 現在、政府全体の重要課題である「建設業の働き方改革」の実現に向け、建設業における長時間労働の是正や生産性の向上に資する取組を推進するため、建設業の許可申請等のあり方についても、申請者及び審査行政の双方の負担を軽減する観点から、申請書類の簡素化や電子申請化に向けた検討・調査を行うこととしており、平成30年度予算概算要求の中で必要経費を盛り込んだところである(2億円の内訳)。</p> <p>今後、電子申請化により、オンライン上で申請書類等の形式審査を行うことができるようになれば、都道府県經由事務についても、その大幅な改善が期待されることから、電子申請化等に向けた総合的な検討の中で、經由事務のあり方も含めた議論を行っていくこととした。</p> <p>○ なお、申請書類については、不備があった場合の手戻りを防止、審査を効率化する観点や、許可手数料収入印紙の貼付の有無等に伴う申請者側のトラブルを防止する観点からも、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、地方ブロック毎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提出できるようにすることで、申請者の負担軽減が図られている。</p> <p>仮に、直ちに、都道府県の經由事務を廃した場合、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、申請負担が増大し、「住民の利便性の向上」と逆行する。</p>
<p>今後、道路の円滑かつ安全な交通の確保方策について、国の方でどのように技術的な検証がなされ、検討を進めていくのか、具体的な考えをお示しいただきたい。</p> <p>また、本市が考える路外駐車場の出入口設置基準の緩和については、駐車場法施行令第7条第2項の規定に基づき、道路の円滑かつ安全な交通を確保するため、次に掲げる項目において、道路管理者及び交通管理者との協議が調った場合を想定している。</p> <p>① 路外駐車場の停留場所は、防護柵等を設けることにより歩行者の安全性を確保すること。</p> <p>② 道路の円滑かつ安全な交通の確保するため、路外駐車場の出入庫は左折のみであり、また、道路での駐車場入庫待ちが生じないようなスペースを十分に確保すること。</p> <p>③ 周辺の道路交通量が著しく多く、交通安全上支障があると交通管理者が判断する場合、路外駐車場の出入口の適切な場所に交通誘導員を配置するなどの安全対策を講じること。</p> <p>以上、道路の円滑かつ安全な交通の確保方策については、これらの項目を具体的な事例ごとに道路管理者及び交通管理者との協議を講じることで緩和すべきものとする。</p>				<p>【全国市長会】</p> <p>提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>○ まがりがどや電停付近であっても現場の状況に応じて、路外駐車場出入口の設置が可能となるように設置規制を緩和すべきではないか。(駐車場法施行令第7条第2項第1号の適用除外項目の拡大等)</p> <p>○ 路外駐車場出入口の設置規制の緩和に当たっては、安全確保のための方策を一律に定めること等とはせずに、個々の道路状況等を踏まえた柔軟な対応を行えるような形にしていきたい。</p>	<p>駐車場法の出入口の設置規制について、当該規制が支障となった具体的な事例について、自治体に対しヒアリングを行ったところ。</p> <p>今後、道路管理者及び交通管理者と、道路の円滑かつ安全な交通の確保方策についてヒアリング結果を踏まえ検討する。</p> <p>検討の結果、道路の円滑かつ安全な交通の確保が可能な場合には、柔軟な対応を行うために、どのような措置が可能か検討していきたい。</p>
<p>健全性に応じた点検頻度について、道路メンテナンス年齢によると、平成26・27年度の累計点検実施率は約28%であることから、これまでに全国の道路橋で約20万橋の点検が完了している。点検実施率が約28%と低いものの、約20万橋の近接目視点検結果が報告されている。また、今年度末の累計点検実施率は78%と推測されることから、約35万橋の点検結果が報告されることを考慮すると、老朽化の進行度合い等に関する技術的知見は十分に蓄積されると考える。</p> <p>本提案は、橋梁の安全性を確保したうえで、効率かつ安全性の高い橋梁点検を可能とするよう、橋梁の状態や健全性に関係なく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ものである。</p> <p>健全性に応じた点検頻度の考え方について、具体的に積極的検討を行っていただき、二巡目の点検前である平成30年度末までに、早急に点検頻度の緩和等、具体的な方向性を示していただきたい。</p> <p>新技術を活用した近接目視以外の点検方法の導入については、今後予想される労働者不足や安全性の向上を踏まえ、現場への導入について積極的な検討を行っていただきたい。</p>		<p>【豊橋市】</p> <p>健全性に応じた点検頻度の考え方について、定期点検の結果を踏まえ、技術的知見を蓄積し、今後検討を行うとの回答をいただいたが、技術的知見の蓄積にどの程度の期間を見込んでいるのか、また、検討を進める具体的なスケジュールを示していただきたい。</p> <p>【廿日市市】</p> <p>○ 近接目視の代替となる技術は確立されていないため、健全度1とされた橋梁について、他の橋梁と同じ頻度で同様の近接目視を行っていくことは、人的、予算的に負担が大きい。健全度1とされた橋梁については、次回は遠方目視とし、遠方目視の点検が2回続けて行われないよう、その次は近接目視とするなど、弾力的な運用を行っていただきたい。</p> <p>【宇和島市】</p> <p>○ 検討結果を踏まえた新たな点検手法に沿った次年度予算要望が可能となるよう、31年度当初予算の要望時期となる30年度の秋頃までには、点検手法の検討に係る結論を示していただきたい。また、近接目視に関する新技術の評価や問題点について、一般に公表することも、共同して開発に取り組んでいただきたい。</p> <p>【高松市】</p> <p>○ 引き続き、導入検討をお願いしたい。</p>		<p>【全国市長会】</p> <p>提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>○ 次世代社会インフラ用ロボット現場検証委員会検証結果のうち、13件が検証を推奨する技術として評価を受けたとあるが、これらの技術により具体的にどのように地方公共団体の点検業務の負担軽減につながるのか。</p> <p>○ 自治体は点検の責任を押し付けるだけでなく、早急に点検の進捗状況及び自治体における現場の実務実態を把握し、点検業務が過重な負担となっている地方公共団体については、技術面、体面、財政面にわたり、十分な援助措置をとるべきではないか。</p> <p>○ 現行技術の導入や既存手法と併用等により、点検の効率化を図ることが可能な部分を検討し、来年度からでも随時点検手法を柔軟化して、地方公共団体の負担軽減を図るべきではないか。</p> <p>○ 健全性に応じた点検頻度の緩和等の地方の実情を踏まえた柔軟な対応が行えるよう、これまでの橋梁点検において蓄積した知見を前向きに総括、検証し、2巡目の点検サイクルが開始する前の来年度中に運用の見直しを行うべきではないか。その際は、地方公共団体の意見を十分に聴くべきではないか。</p>	<p>平成26年度からの3カ年で、全国の道路橋約73万橋のうち、約40万橋(約54%)の点検を完了したところ。</p> <p>引き続き、地方公共団体に対して、職員を対象とした研修や講習会(技術面)、都道府県による地域一巡金生(体制面)、防災安全交付金による支援(財政面)等を実施する。</p> <p>定期点検は、国民の安全を確保するため、全ての道路管理者が実施しなければならない義務である。点検頻度については、検討に必要となる十分な点検データが蓄積された段階で、専門家による委員会において、国民の安全確保を前提に慎重な審議・検討を行う必要があり、現時点で結論の方向性やスケジュールを示すことは困難である。</p> <p>また、現時点では必要な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状況であるが、引き続き、新技術の現場への導入に必要な検証・評価を行う等、民間による新技術の開発の促進に努める。</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)>		各府省からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
21											<p>○本市では、約2700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、点検車を用いた点検を実施しているところであるが、点検車を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、換橋がより明確に検出することができ、修繕が必要と判断についてはこれまで以上に拡大している状況である。今後は、5年に1回の点検にかかる費用及び点検により修繕が必要とされた橋梁の修繕費について、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けないかと考える。</p> <p>○当市では約1840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Ⅰが約2%、判定Ⅱ、Ⅲ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300億を継続的に実施し一定の経費についても継続的な確保が必要となります。早期に換橋を要し老朽化の進行を防止する為には、定期的な点検は必要と考えますが、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の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、点検経費の縮減を図り、削減された経費を修繕に充てる事で、老朽化対策の推進が図られと考えます。</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>○当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、修繕の費用削減と修繕経費は財政面で大きな課題でもある。一律的な規定ではなく、前回点検結果が健全であったり、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ない橋であるが、点検費用は概ね同じ程度である。そのため修繕系の予算の多くを点検費用が占めているところであり、肝心の修繕に回す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した場合は、約10億円以上の巨額の費用が必要となる。5年間で実施するには、毎年、約2億円以上の多額な費用が必要となり、老朽化が急速に進む中で、全ての橋梁に一律に近接目視による点検を行うことは、財政的に困難である。以上ことから、橋梁の健全性や安全性を確保し、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化してほしい。</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、国庫補助)や地方負担の軽減が実現される制度改正、点検に特化した補助制度(国庫補助)の導入。 ②点検頻度の緩和について、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制約されるおそれがあるため、例えば、補修により健全度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2400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補修の実施が必要となり、毎年、膨大な予算の確保が必要となっている。以上のことから、橋梁の状況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Ⅲ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となることに加え、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費用が必要となる。本市では、約1100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、全ての橋梁に一律に近接目視による点検を行うことは、財政的に困難である。以上ことから、橋梁の健全性や安全性を確保し、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化してほしい。</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づけられ、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回目が完了し、平成31年度から法定点検2回目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地味な影響を与える危険性がある。このような状況で踏まえ、一律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、市町村道であり、利用頻度も異なることから、交通量、構造種類、使用年数、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、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。近接目視だけでなく、現状を正確に確認できる精度の映像等を取付できる新技術(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には、安全の確保の観点から、近接目視による点検を実施することになり、同品質の点検とその結果による補修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。小規模でかつ、健全性が低い橋梁については、橋梁点検の費用が低くない範囲内で、地方自治体の財源で点検を実施できるようにする必要がある。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)を緩和できるようなれば、少ない人員で効率よく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】橋梁の状況や重要性がかわらず、同じ基準で定期点検を行わなければならない。 【改正の必要性】本市では、5年に1回で行う定期点検の初期実施は、全てコンクリートへ発生した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、全ての橋梁に対し一律に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化してほしい。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さずとすると、多大な費用を要する。</p> <p>○本市においても、約1,150の橋梁を管理している。現在の制度では、健全性に關わらず恒久的な点検を行う必要があり、財政への負担が大きい。また、今後、老朽化が急速に進む中、健全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正を求めたい。</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26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、計画的な修繕も実行して実施している。こうした、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となるとともに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原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て、地方自治体の財源により点検手法及び頻度等を柔軟に設定できるようにすることで、優先順位の高い橋梁の点検・補修・修繕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>○本県では、島嶼部を結ぶ渡海橋など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点検は、点検車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が課題となっている。このため、道路法施行規則第4条の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条の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補修も実施しなければならないため、その経費は膨大になることが予想される。一方、点検は、橋梁の損傷や職員により、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・撤去に関する費用や時間、管理者への占用許可申請手続等を要し、また点検者の危険性もある。本市では、約1400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、全ての橋梁に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。以上ことから、橋梁の状況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化してほしい。</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同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、橋梁の重要度や健全性・損傷など近接目視で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るため、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度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化してほしい。</p>		

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			

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)>		各府省からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
152	日 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おいて、高解像度カメラや赤外線センサー等を搭載した車載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条件を緩和すること。	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>○管理橋のうち跨線橋においては、検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。検電の真上は足場の設置が難しく、場内については、1日ごとに行わなければならない。検電業務を要する(通常)の点検費用に対し20～30倍程度)近接目視と同等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など、コスト削減に寄与するものと思われる。</li> <li>○架橋構造によって、近接目視が困難な箇所が存在する。点検方法の選択肢を広げ、点検における省力化やコスト削減を図るため、近接目視と同等とみなせる新技術を開発することを要する。</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等の評価が得られるような新技術の活用が必要であると考える。</li> <li>○橋梁は全開くつラス(長さ4000程度の橋脚(ひ以上)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・撤去となると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高いため、安全かつ効率的な点検に支障を来す。</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くなり、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職員が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できるようにすれば、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。</li> <li>○本市においても、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、点検者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を可能にするため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、高額の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>○上り下りや側面を化粧パネルで覆っている構造の橋梁については、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等の評価が行えるとするが、その方法について、点検口からのカメラ撮影が可能とするなど方針を押し進めたい。</li> <li>○橋梁の狭い小規模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いが、点検費用は橋長が同じであれば変わらない。そのため補修工事の予算の多くを点検費用に占めているところであり、肝心の補修に十分な予算を圧迫している。</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2億円以上の多額な費用が必要となり、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、徐々に活用するつもり、ドローンをはじめとした新技術等について、道路法施行規則第4条の5の記載のある「技術者が近接目視によって行う評価と同等の評価が行える方法」としていただよう、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車について、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から点検手法の緩和を促す。</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、点検費用が高額となっている。このような状況を踏まえて、現在国土交通省でも点検を実施している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>○本市においても、ハビビア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は有効と考える。</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>○これまでの点検作業において、その受注者から次の課題が報告されている。・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見しても、その程度や原因の特定が困難である。・また、高橋脚の脚柱はもとより、橋脚が複雑な橋梁や主要部材の損傷が認められる橋梁については、橋梁点検車の使用そのものが困難な状況となっている。・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・撤去に当たり出水期を避ける必要があり、かつ、山間部等の小規模な橋梁においては足場資材の搬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、経費が割高になる場合がある。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、8割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工法を用いなければならない。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)を活用するなど、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とる必要がある。</li> <li>○職員が危険な高所作業、高所作業等は、近接目視のために全面的に高所作業を制限する必要がある。点検に時間や費用を要する。近接目視と同等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、点検手法が拡がり、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>	橋梁の点検は、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、近接目視により、5年に1回の頻度で行うことを基本としている。新技術による点検について、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橋梁・トンネル維持管理技術について、民間から技術公募の公募上、現場での検証を実施しているが、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る。	
23	日 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で使用する車両について、運行委託先の企業等が用意する車両を使用することができるとして頂きたい。	自家所有有償運送(市町村運営有償運送(交通空白地)の実施にあたって、市町村は、運送に必要な自動車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象も想定されるほか、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、新たな車検などにより定期的な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。	市町村運営有償運送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、地域への公共交通の提供を安定的に行え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6号道路運送法施行規則第14条の9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18年国自旅第141号)自家所有有償旅客運送についてよくあるご質問	国土交通省	上越市	—	伊豆の国市、道真市、福知山市 <ul style="list-style-type: none"> <li>○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る。その一つの手段である自家所有有償運送を実施しやすくしていく取組が必要。</li> <li>○自治体で「大車庫等」を保有し、維持管理する負担が軽減される。</li> <li>○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。</li> <li>○突発的な故障に際し、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。</li> <li>○自家所有有償運送(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的な交通手段であると考えられる。</li> <li>○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。</li> <li>○そこで、このような突発的な事象の際には、例外的に自家所有以外の車両(委託先事業者やバス事業者所有の貸切バス車両など)でも運行可能とする制度改正を要望したい。</li> <li>○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確保に向け、行業シーンに限り「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懸念している。</li> <li>○今回の提案によって、一定期間内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。</li> </ul>	「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ち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ち込み車両を用いることも可能となる。	

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
「引き続き、新技術の開発動向を踏まえ、現場への導入について検討を行っていく」とあるので、新技術の開発を促進し、早期の現場への導入をお願いします。		【宇和島市】 ○ 近接目視に関する新技術の評価や問題点について、一般に公表するとともに、共同して開発に取り組んでいただきたい。		【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○ 次世代社会インフラ用ロボット現場検証委員会検証結果のうち、13件が検証を推奨する技術として評価を受けたとあるが、これらの技術により具体的にどのよう地方公共団体の点検業務の負担軽減につながるのか。 ○ 自治体に点検の責任を押し付けるだけでなく、早急に点検の進捗状況及び自治体における現場の実務実態を把握し、点検業務が過重な負担となっている地方公共団体については、技術面、体制面、財政面にわたり、十分な援助措置をとるべきではないか。 ○ 現行技術の導入や既存手法との併用等により、点検の効率化を図ることが可能な部分を検討し、来年度からでも随時点検手法を柔軟化して、地方公共団体の負担軽減を図るべきではないか。 ○ 健全性に応じた点検頻度の緩和等の地方の実情を踏まえた柔軟な対応が行えるよう、これまでの橋梁点検において蓄積した知見を前広に総括、検証し、2巡目の点検サイクルを開始する前の来年度中に運用の見直しを行うべきではないか。その際は、地方公共団体の意見を十分に聴くべきではないか。	現時点では必要な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状況であるが、引き続き、新技術の現場への導入に必要な検証・評価を行う等、民間による新技術の開発の促進に努める。
回答では、通達改正等により、今後、企業等からの「持込み車両」の使用が可能となるものがあるものの、「持込み車両」の車種や要件等まで読み取ることができない。 本市が行う自家所有有償旅客運送において、運行業務の委託先であるバス会社やタクシー会社の保有車両は、事業用自動車(緑ナンバー)のみとなっていることから、突発的な故障等に対して柔軟な対応ができるよう、通達改正等に当たっては、事業用自動車の持込みを可能とする旨(少なくとも通達運行する車両の代替車両については、事業用自動車の持込みを可とする旨)を盛り込んでいただきたい。				【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	第1次回答では「企業等からの持込み車両を用いることも可能となる」とあるが、この「持込み車両」には、自家用自動車だけでなく、事業用自動車(緑ナンバーの車両)の持込みも可能であるかお示しいただきたい。  自家所有有償旅客運送は、地域住民の生活交通がバス・タクシー等の一般旅客自動車運送事業者によることが困難な場合に自家用自動車(事業用自動車以外の自動車)による有償運送が認められるという制度である(道路運送法第78条)。 このため、事業用自動車をその事業目的以外の用に供したとしても、これをもって直ちに事業用自動車(自家用自動車)となるわけではないが、自家所有有償旅客運送において地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、運行に供する自家用自動車の突発的な故障等一定の場合に限り、事業用自動車を自家用自動車として活用することが可能であることを明確化する。	「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所有有償旅客運送においても持込み車両の使用を可能とする措置を講ずることとされたことを受け、本年7月に実施した意見公募手続において寄せられた意見を踏まえ、本年8月、市町村が主体となる自家所有有償旅客運送において企業等や個人からの持込み車両の使用を可能とする通達を発出したところ。これにより、市町村運営有償旅客運送において企業等からの持込み車両の使用が可能となった。 自家所有有償旅客運送は、地域住民の生活交通がバス・タクシー等の一般旅客自動車運送事業者によることが困難な場合に自家用自動車(事業用自動車以外の自動車)による有償運送が認められるという制度である(道路運送法第78条)。 このため、事業用自動車をその事業目的以外の用に供したとしても、これをもって直ちに事業用自動車(自家用自動車)となるわけではないが、自家所有有償旅客運送において地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、運行に供する自家用自動車の突発的な故障等一定の場合に限り、事業用自動車を自家用自動車として活用することが可能であることを明確化する。

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)＞		各府省からの第1次回答	
	区分	分野									団体名	支障事例		
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	○国要領や条例制定により、土地地区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、管理者が異なる可能性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可能性がある。また、併用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転送先等の案内が複数となり、混乱や間違いの原因になる。	○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、事務手続が簡素化され事務処理コストが大幅に削減できる。 ○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・特公賃・民間賃貸等)が期待できる。その一方、自治体の住宅管理業務に新カテゴリー人工を活用して既存ストックの改修や統合等、公営住宅ストックの改善促進に積極的に作用することが期待できる。 ○入居者及び入居希望者側においては、各種申請や問合せ先が管理代行者に一本化され、入居者等もワンストップで手続が実施できることによる住民サービスの向上が期待できる。	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	-	-	○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つながる。 ○当市では、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、指定管理者の指定や協定書の作成等、二重に業務が発生するた業務が煩雑になっている。 ○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。 ○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営住宅で行っていたものを管理代行制度に移行している(常時、予定入居者等への明瞭請求事務は市営営業)。一方で、住宅地区改良法等公営住宅以外の住宅に係る事務については、管理代行制度に移した公営住宅と同様の事務を引き続き指定管理者制度及び市営住宅で行っている。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幅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。	【総務省】 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、土地地区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、公営住宅等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であっても、管理代行制度で公営住宅等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、議決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、地方公共団体各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。	
173	B	地方に対する規制緩和	土木・建築	県が独自に整備した住宅の「公営住宅」への転用	【現行制度】 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建しは借り上げたものの種類に区分される。 【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、その他住宅を低所得者向けの住宅に転用することが望ましい状況が生じている。 【支障事例】 民間住宅を独自に低額所得者向け住宅とし、国土交通省の補助要領の活用や、地方公共団体の条例等の整備によって公営住宅に準じた運用を行うことは可能ではあるが、公営住宅ではないため、公営住宅法を根拠とした運用ができない。例えば、公営住宅法に基づく管理代行を行うことができないため、その他住宅については、引き続き指定管理者制度を用いることとなる。また、収入調査など現在の条例に規定のない事項について新たに条例に定める必要がある。このため地方公共団体が条例等を立案することにより対応する余地はあつものの、無用な混乱が生じ、また、事務作業量が膨大で運用上の負担が大きい。	地方公共団体が不要な制度設計や業務の区分等を行う必要がなく、制度の違いによる無用な混乱や運用上の負担が軽減される。 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。 【参考】 〔素案〕「H29.6.2経済財政諮問会議」における歳入改革につながることを考える。	公営住宅法第2条	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であっても、管理代行制度で公営住宅等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、議決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、地方公共団体各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	経営力向上計画に係る認定権限の都道府県知事への移譲	中小企業等経営強化法に基づく、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。 両計画は別個の計画であるが、「経営力の強化」という観点では共通しており、内容についても、密接に関連している計画と言える。 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関を図り、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見解もある。 また、経営力向上計画は国の出先機関に申請することになっていることから、遠方の申請者にとっては、移動や申請手続きが負担となっている。 都道府県にとっても、経営力向上計画の認定権限がないことから、地域の中小企業に対して、経営革新計画も含めた他の中小企業支援施策と一体的な支援が行えていない。 【参考】 ■経営力向上計画 人材育成、コスト管理等のマネジメントの向上や設備投資により、事業者の生産性を向上させるための計画(主に事業者の既存事業を対象とした計画) ■経営革新計画 事業者が新商品の開発や新たなサービスの提供等新たな取組によって事業活動を向上させるための計画	【権限移譲による効果】 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(H27.7～H29.2) 全国 16,148件(経産省12,738件、国土省1,225件、農水省1,127、厚労省566件、国税庁167 等) うち広島県 419件	中小企業等経営強化法第13条、第14条	総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省	広島県、鳥取県、島根県、山口県、香川県	-	-	中小企業等経営強化法に基づく経営力向上計画は、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、事業分野を指し当該分野に特化した経営力向上の実施方法等である(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、国制で制度全体の運用状況を直接把握し、改善に務めろべき段階。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	道路運送法21条に基づく実証運行期間の短縮	道路運送法第21条第2号許可により実証実験を行い期間なく本格運行に移行するには、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路線と位置づけられる場合には、運行期間の延長等の柔軟な取扱いを可能とすること。 21条許可の期限終了までに適切な運行形態が判断できないと、切れ間の無い公共交通の提供に支障をきたし、利用者の利便性が損なわれ、本格運行への移行後も運行形態の変更が必要となり、変更手続きに時間を要することとなるなど行政内の事務負担の増加にもつながる。 【実例】 21条許可によりデマンドタクシーの実証運行を行ってから本格運行へ移行した。降雪地域においては冬期間とそれ以外の期間で利用状況に差が生じるが、本格運行移行のための手続きや調整に半年ほど期間を要したため、年度下半期の利用状況の検証を十分に本格運行の計画に反映することができなかった。これにより、本格運行に移したところ、利用状況の予測と実態に差異が生じ、予算不足や本格運行移行後のダイヤ変更が生じた。	地方自治体が、道路運送法第21条第2号許可により実証実験を行い期間なく本格運行に移行するには、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路線と位置づけられる場合には、運行期間の延長等の柔軟な取扱いを可能とすること。 例えば、冬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ほか、住民の周知なども別途必要となっている。 21条許可の期限終了までに適切な運行形態が判断できないと、切れ間の無い公共交通の提供に支障をきたし、利用者の利便性が損なわれ、本格運行への移行後も運行形態の変更が必要となり、変更手続きに時間を要することとなるなど行政内の事務負担の増加にもつながる。 【実例】 21条許可によりデマンドタクシーの実証運行を行ってから本格運行へ移行した。降雪地域においては冬期間とそれ以外の期間で利用状況に差が生じるが、本格運行移行のための手続きや調整に半年ほど期間を要したため、年度下半期の利用状況の検証を十分に本格運行の計画に反映することができなかった。これにより、本格運行に移したところ、利用状況の予測と実態に差異が生じ、予算不足や本格運行移行後のダイヤ変更が生じた。	道路運送法第21条第2号	国土交通省	全国市長会	-	ひたちなか市、伊豆市、沼市、福知山市、徳島県、大村市、宮崎県	-	○提案事項のよう1年間での実証運行では、検証から本格運行までに時間と労力が要することがあると指摘する方にとって、1年以内の期間付きでは効果が限られる。また、机上からの実証運行が柔軟に対応(変更手続き)できない仕組みであり、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ない。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り、地域公共交通に関する住民サービスの向上に寄与する。 ○「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年国土交通省433号 自動車交通局長通知)	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者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遅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ところを趣旨とするものである。このため、その許可の期限も原則として1年以下とするとしているところ(「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年国土交通省433号 自動車交通局長通知))。 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。
202	B	地方に対する規制緩和	運輸・交通	道路運送法21条に基づく実証実験の1年要件の緩和	社会実験による一般乗合旅客自動車運送については、道路運送法第21条第2号に基づき、「1時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定し、運行する」として、平成18年9月15日付け通達「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」により、実証実験等に限定して原則として1年以下の期限を付して許可されているが、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路線として位置づけられる場合には、実証実験としての許可期限を3年以下に緩和することを求めるもの。 【制度改正の経緯】 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ないながら、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、利用団体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検証するために1年間の期間限定ではなく3年間は必要とされている。 【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、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21年度の法改正により、実証実験として1年間の期間限定で許可されているが、年度末までの期間内予算は確保されていたが、年度末まで1年未満の期間内予算は確保されず、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。 【制度改正の必要性】 第4条による運行の切り替えがスムーズにできなかった場合であっても、第21条による運行には柔軟に対応し、運行本数や運行経路の変更や切り替えが多く、即時的に変更を行うことができないため、効率的な社会実験の妨げになる。	コミュニティバスの社会実験による、実証実験としての運行期間が3年間となることで、地域や利用者ニーズを反映した運行ルートやダイヤの試行により、継続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。 「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9月15日付 国土交通省433号 自動車交通局長通知)	道路運送法第21条	国土交通省	新潟県	-	ひたちなか市、伊豆市、沼市、福知山市、徳島県、大村市、宮崎県	-	○自動車に慣れた方の生活スタイルを変えることは、ある程度の期間を有する。通勤通学で公共交通を利用する方にとって、1年以内の期間付きでは効果が限られる。また、机上からの実証運行が柔軟に対応(変更手続き)できない仕組みであり、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ない。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り、地域公共交通に関する住民サービスの向上に寄与する。 ○「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9月15日付 国土交通省433号 自動車交通局長通知)	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者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遅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ところを趣旨とするものである。このため、その許可の期限も原則として1年以下とするとしているところ(「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年国土交通省433号 自動車交通局長通知))。 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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
<p>本提案は公営住宅及び公営住宅に準じて管理している住宅の管理業務の外部委託について、管理戸数の大半を占める公営住宅における管理代行制度をベースに一歩化することが最も効果的であることから、その実現により外部委託を継続的に選択しやすい体制を整えることを目的としており、それらの住宅の指定管理者に地方住宅供給公社を指定することで支障事例の解決に至らない。また、本提案の実現により管理業務の外部委託の選択が容易になることによるデメリットは生じない。</p> <p>公営住宅の使用関係については過去の判例等により、入居者決定を除く管理関係の規定は行政処分にあらず。入居者の選考及び決定は行政処分にあたるとされているが、このことに関する貴省の見解を伺いたい。また、公営住宅以外の住宅において条例規定によりどの範囲まで業務が委託できるかについても明確化されたい。仮に委託可能な範囲を条例で規定することで公営住宅と同様の管理運営を行うことが可能であれば、当市は直ちに条例改正等の必要な措置を講じ、公営住宅以外の住宅について適用する予定である。</p> <p>なお、第1次回答にある二制度の併用に関する工夫は当市で既に措置済みであり、それでもなお煩雑な事務を担う場合、1人1工が担わざるを得ない地方自治体の実情を御理解いただき、引き続き規制緩和について検討されたい。</p>				<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)</p> <p>○ 地方公共団体は、地方自治法に基づき指定管理者制度や、条例により独自に定めた管理代行制度により、入居者決定等の行政処分を含め、地方公共団体が独自に整備した住宅(以下「独自整備住宅」という。)の管理業務を外部委託することができると解してよいか。 ○ 公営住宅法の「公営住宅」に適用される高額所得者に対する明渡請求(法29条)や公営住宅建替事業の施行に伴う明渡請求(法38条)は、借地借家法の特例として定められていることを踏まえても、独自整備住宅について、当該地方公共団体の条例等で同様の制度を定めた場合に、事業主体や指定管理者、その他管理委託を受けた者において実施することができると解してよいか。 ○ 公営住宅法に規定されている入居者の収入調査等(法第34条、収入状況の報告の請求、他の地方公共団体等からの税務情報の入手等)は、独自整備住宅についても、管理条例等により、外部委託することができると解してよいか。 ○ 独自整備住宅について、指定管理者制度及び条例により独自に定めた管理代行制度によって、具体的にどこまでの事務範囲を委託できると考えているのか。また、公営住宅について、指定管理者制度により委託可能な事務範囲及び地方住宅供給公社が指定管理者である場合に委託可能な事務範囲に違いが生じるかについても、お示しいただきたい。 また、その内容については、地方公共団体等による住宅運営に資するため、地方公共団体等へ周知するべきではないか。 ○ 公営住宅と同様の利用・管理がなされている独自整備住宅について、事務の委託、高額所得者への明渡請求、入居者の収入調査等が公営住宅と同様に実施することが仮にできないのであれば、独自整備住宅を公営住宅へ転用することを可能とする法律上の措置をとるべきでないか。</p>	<p>【総務省】 ご要望のあった住宅のうち、公営住宅法等の法律の規定による管理が行われな「公の施設」について、業務の民間委託のほか地方公共団体以外の者に管理を行わせるためには、地方自治法の指定管理者制度による必要がある。したがって、公営住宅法の管理代行制度類似の制度を条例で設けることはできないと考える。指定管理者制度においてどのような対応ができるか国土交通省とも検討して参りたい。</p> <p>【国土交通省】 本提案は、土地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。 その上で、公営住宅への指定管理者制度の適用に当たっては、個別法たる公営住宅法の一定の制約を受けるが、地方自治法上の「公の施設」となる地方公共団体が独自に整備した住宅等において指定管理者制度を適用するに当たってはどのような制約はないものと考えている。(具体的にどのような対応ができるか総務省とも検討してまいりたい。)</p> <p>なお、公営住宅の使用関係については、「公営住宅法の一部を改正する法律等の施行について」(平成8年住宅局長通達)において、法第28条に基づく入居者の決定及び法第34条に基づく入居者の収入状況の報告の請求を除き、行政不服審査法及び行政手続法に規定する「処分」には該当しない旨お示しているところ。</p>
<p>本提案において支障となっているのは公営住宅法上の住宅であるか否かに基づく管理代行制度の適用の有無ではなく、公営住宅法上の公営住宅とその他住宅との制度運営の差異を解消するものである。</p> <p>管理代行制度は差異の1つすぎず、他の要素として①収入調査の権限に関するもの、②高額所得者等が公営住宅法に基づき建替による明渡し請求に関するもの、③認知症患者等に対する職権による家賃設定に関するもの等が挙げられる。</p> <p>例として②の明渡し請求については、その他住宅では県は借地借家法上の明渡し請求の権限を行使できるのみであり、公営住宅法に定める高額所得者に対する明渡し請求権を有しない。そのため高額所得であることをもって強制的な過去手続きを行えず、公営住宅に居住する者等にとっては、公平な取扱いがされていないと感じる原因となり得る。仮に、公営住宅法と同様の規定を条例に設けたとしても、借地借家法第30条との関係が課題となるではないか。</p> <p>また、第5回提案募集検討専門部会において、その他住宅についても、条例を整備すれば入居決定権限等を第三者に委ねることが可能であるとの説明があったが、指定管理者制度との関係上、問題がないのか示していただきたい。</p>				<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>○ 地方公共団体は、地方自治法に基づき指定管理者制度や、条例により独自に定めた管理代行制度により、入居者決定等の行政処分を含め、地方公共団体が独自に整備した住宅(以下「独自整備住宅」という。)の管理業務を外部委託することができると解してよいか。 ○ 公営住宅法の「公営住宅」に適用される高額所得者に対する明渡請求(法29条)や公営住宅建替事業の施行に伴う明渡請求(法38条)は、借地借家法の特例として定められていることを踏まえても、独自整備住宅について、当該地方公共団体の条例等で同様の制度を定めた場合に、事業主体や指定管理者、その他管理委託を受けた者において実施することができると解してよいか。 ○ 公営住宅法に規定されている入居者の収入調査等(法第34条、収入状況の報告の請求、他の地方公共団体等からの税務情報の入手等)は、独自整備住宅についても、管理条例等により、外部委託することができると解してよいか。 ○ 独自整備住宅について、指定管理者制度及び条例により独自に定めた管理代行制度によって、具体的にどこまでの事務範囲を委託できると考えているのか。また、公営住宅について、指定管理者制度により委託可能な事務範囲及び地方住宅供給公社が指定管理者である場合に委託可能な事務範囲に違いが生じるかについても、お示しいただきたい。 また、その内容については、地方公共団体等による住宅運営に資するため、地方公共団体等へ周知するべきではないか。 ○ 公営住宅と同様の利用・管理がなされている独自整備住宅について、事務の委託、高額所得者への明渡請求、入居者の収入調査等が公営住宅と同様に実施することが仮にできないのであれば、独自整備住宅を公営住宅へ転用することを可能とする法律上の措置をとるべきでないか。</p>	<p>本提案は、土地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。 その上で、公営住宅への指定管理者制度の適用に当たっては、個別法たる公営住宅法の一定の制約を受けるが、地方自治法上の「公の施設」となる地方公共団体が独自に整備した住宅等において指定管理者制度を適用するに当たってはどのような制約はないものと考えている。(具体的にどのような対応ができるか総務省とも検討してまいりたい。)</p>
<p>住民に身近な行政は地方公共団体が行うことにより、地域に多様性・自立性が生まれ、新たな成長・活性化につながるものと考えられる。地域を支える中小企業・小規模事業者の支援については、中小企業等に身近な都道府県が地域の実情に即して、行うべきである。</p> <p>本提案は、「経営力向上計画」と「経営革新計画」が、中小企業等経営強化法に基づき定める計画であり、数値目標や支援措置等において共通点が多いため、申請者の利便性の向上及び都道府県の一体的な支援実施による中小企業等の成長促進のため、中小企業等に身近な都道府県が地域の実情に応じて行えるよう、認定権限の移譲を検討いただきたい。</p> <p>なお、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することについては、国が都道府県に対し、逐次、情報提供を行うなど、国との連携が図られれば十分対応可能であり、また、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認定することについては、都道府県の各事業所管部局が指針に基づき認定することで対応が可能であると考える。</p>				<p>【全国知事会】 都道府県知事への移譲を前提として、当面「手挙げ方式」の活用も含めた検討をすべきである。</p>		<p>事業分野別指針については、関係省庁が緊密に連携しながらPDCAサイクルを効果的にある形で確立し、最新かつ最良の情報が盛り込まれた指針を提供し続けるよう努めることが、法案審議の際の国会付帯決議でも求められていることから、中小企業の生産性向上に関する最新の取組事例等を、国前で一次情報として提供把握する必要がある。これを確実として把握するためには、都道府県への委譲(手挙げ方式を含む。)ではなく、国が直接審査・認定する必要がある。現在まだ施行後1年を経過したところであり国で認定を行うことが適当と考える</p>
<p>実証実験について、データの収集不足等を理由に21条許可の再申請を行った場合、再度許可を実施することについては、地方運輸局、運輸支局で確実に実施されるよう周知徹底するとともに、その旨を実証実験の主体である地方公共団体に対し、周知することを求める。</p> <p>第1次回答では「本条4条許可を受けて行うべきであるところ、21条許可は例外的に認めるものであり、期間を1年以上以下としている」旨を回答しているが、例外的であると1年以上以下許可しない理由が明確でない。1年間という数字に明確な根拠がないのであれば、当初から1年以上の実証実験を行う計画である場合、1年間という原則に因わず、地域の実情に合わせて21条許可の期間を設定できるようにする等、地域公共交通の現場のニーズに即した対応を行うべきである。</p>				<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>○ 21条許可の期間は、当初から1年以上の実証実験を行う計画である場合には、地域の実情に応じて1年以上(通算3年程度)の許可期間を設定できるようにする等、地域公共交通の現場のニーズに即した対応をしていただきたい。 ○ 実証実験について、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、再度許可を行うことについては、地方運輸局、運輸支局でしっかりと対応されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の実施主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。 ○ 第1次回答では、再申請がされた場合には、再度許可を行う旨を回答しているが、再度許可の回数制限や通算年限についてはどのように考えているのか、もしも制限を付けるのであれば、地域の実情に合わせて、3年程度は実証実験を行うことができるようにしていただきたい。</p>	<p>道路運送法第21条の許可の期間について、原則は1年間であることは変わらないが、当初から1年以上の実証実験を行う計画がある場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、許可期間を1年以上(3年程度)とできる旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。 また、実証実験の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であって、地方公共団体から要請があった場合には、再度許可(通算3年程度)を行う旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。</p>
<p>地方公共団体が実施するコミュニティバスの実証実験は、地域ニーズなどを踏まえ、年間を通じたデータを活用しながら、効果的かつ持続的な地域公共交通を形成することを目標に、地域が主体となり本格運行に向けた運行計画を作成し、実証実験として1年以上かけ運行している。このため、利用啓発や生活スタイルを変えることなども踏まえ、十分な実証実験を経た後に本格運行を行うというスキームが効果的・効率的に行えることが必要であり、収支支の確保など持続的な運行を確保、判断するには、1年間の実証実験では非常に難しい。当初から1年以上の実証実験を行う計画である場合には、1年間という原則にはとられず、地域の実情に合わせて実証実験としての21条許可の期間を設定できるようにするなど、現場のニーズに即した対応をしていただきたい。</p> <p>そもそも、1年間の実証実験期間では、4条許可申請に必要な地域公共交通会議の開催準備や道路管理者、交通管理者等との調整を含めると3か月程度は必要であり、地域住民に対して地域公共交通を初め目く提供することができず、1年間を通じたデータを活用しての効果的な運行計画を形成することができない。</p> <p>地方自治体や地域組織と共に運行するコミュニティバスの実証実験については、地域での合意、関係機関(既存運行事業者、道路管理者、交通管理者等)との調整や地方運輸局、運輸支局への確認を経て運行し、その旨を定期的に自治協議会や地域公共交通会議などで報告をしており、期間が緩和されることで悪質な利用がされることは無いと考える。</p> <p>なお、仮に、変更により再度申請した場合にも、本格運行に必要なデータ収集等を理由に再々申請を出した場合には、地域の実情に応じて再々度許可を出すことについても明確にし、地方運輸局、運輸支局で確実に実施されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。</p>				<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>○ 21条許可の期間は、当初から1年以上の実証実験を行う計画である場合には、地域の実情に応じて1年以上(通算3年程度)の許可期間を設定できるようにする等、地域公共交通の現場のニーズに即した対応をしていただきたい。 ○ 実証実験について、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、再度許可を行うことについては、地方運輸局、運輸支局でしっかりと対応されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の実施主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。 ○ 第1次回答では、再申請がされた場合には、再度許可を行う旨を回答しているが、再度許可の回数制限や通算年限についてはどのように考えているのか、もしも制限を付けるのであれば、地域の実情に合わせて、3年程度は実証実験を行うことができるようにしていただきたい。</p>	<p>道路運送法第21条の許可の期間について、原則は1年間であることは変わらないが、当初から1年以上の実証実験を行う計画がある場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、許可期間を1年以上(3年程度)とできる旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。 また、実証実験の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であって、地方公共団体から要請があった場合には、再度許可(通算3年程度)を行う旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。</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)>		各府省からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
85	日 地方に対する規制緩和	土木・建築	河川管理施設の維持又は操作等の委託をすることができる者の要件の見直し	河川法第99条、河川法施行規則第37条において、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社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にも委託可能となるようにしていただきたい。	水門や陸開等の河川管理施設については、市町村又は河川法施行規則第37条の6の要件を満たす団体(河川協力団体又は河川の管理に資する活動を行っている一般社団法人若しくは一般財団法人)に限られている。当県においては、フェンスで囲まれた一般企業が所有する土地を通らなければならない位置に整備した陸開があり、災害時等には当該企業への確認、開錠依頼等を行わなければならない。県又は委託を受けた市町村等が迅速に対応することができない。	災害発生時に、より迅速・円滑な対応が可能となり、被害の防止、軽減を図ることができる。	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	—	増玉県、新市町、福井市、長崎県	○平成19年に本県は内閣府に「公共サービス基本方針の見直しに関する要望」でも、民間委託を提案した。しかし、排水機場の操作は操作規則により、定められ、新工事を留る余地がなく、民間委託を認めないという理由で公共サービス改革法に含められないという理由で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いく、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。	河川の水門、排水機場等の操作は、上流の降雨状況や下流の水位など流域の状況を把握した上で、本川支川の逆戻り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ない。また河川管理者が最終的な責任を負うべきではない。
86	日 地方に対する規制緩和	土木・建築	河川敷地占用許可について、個人に対し菜園等を設置できるように許可要件の見直し	河川敷地占用許可準則第6条の1、第7条の1において、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存在する。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地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。	菜園等の設置により親水機能を高めることができる。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	国土交通省	宮城県	—	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。	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、柵や活木や島よけネットなどの設置などが想定され、洪水の際には、これが流し、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。
87	日 地方に対する規制緩和	農業・農地	甲種農地の転用等の許可に係る土地収用法関連要件の緩和	甲種農地に係る転用等の許可について、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項の規定による告示要件を、不要としていただきたい。	本県において施行する都市公園(広域防災拠点)整備に伴い、貨物駅の移転が必要となっているが、当該貨物駅の移転予定地が甲種農地となっている。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あらず、取得自体円滑に行う見込みだが、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あった。すなわち、現行制度では、事業への反対者がいない場合は、結果的に甲種農地の転用が可能という制度の欠陥があるため、事業の円滑な実施に支障をきたしている。	反対者の存在により強制収用が必要な場合のみ農地転用可能という状態が解消され、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	農林水産省、国土交通省	宮城県、広島県	—	福井県、高松市	○本市においては今のところ支障事例は生じていないが、提案団体の具体的な支障事例にあるとおり、制度の欠陥という指摘に同意である。農地法施行規則第37条第1号に規定する「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事業」を甲種農地にも適用できるようにすることで、公益性の高い事業を円滑に推進することが可能となり、賛成である。	【農林水産省】 また、甲種農地において、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農業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以外の農地とあって、生産農業機能とある程度に類似しているが、生産性の高い農地については、甲種農地として区分けされている。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。
88	日 地方に対する規制緩和	運輸・交通	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に係る制度の見直し	航空法第132条の2の規定に基づき、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の飛行であっても、観光客や観光資産に対して著しく影響を及ぼすことが明白である悪質な飛行を抑制した場合には、当該市町村から現場での飛行方法の注意や中止を求めることが可能となるようにする。	手軽に所持できるようになったドローンの飛行方法は、航空法の改正により明確化されたが、飛行空域を定めてそれが遵守されているとは思えない。特に、観光地やイベント会場などの多数の者が集まる場所での飛行が見受けられる。また、航空法による承認は国土交通大臣となっていることから、現場を管理する市町村には承認の有無が把握できないため、ドローン飛行の管理、監視もできない状況である。 本村は、富士山麓に位置し、世界文化遺産のエリアで忍野八海に8つの構成資産を有しており、毎年観光客が絶えない地域である。 最近、この忍野八海にドローンが飛行することがあり、観光客や上空や構成資産である池の上空を飛行していることから、観光客の安全面や墜落時の構成資産への影響が懸念される。 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。	飛行空域となる当該市町村において飛行情報がきちんと把握できるとともに、現場の安全管理が徹底できるとなる。	航空法第132条の2	国土交通省	忍野村、市川三郷町、藤野町、身延町、富土川町、昭和町、遠志村、西郷村、山中湖村、鳴沢村、富土川町、小菅村、丹波山村	—	ひたちなか市	○本市も観光施設は多々あり、中でも全国有数の紅葉の景勝地となっている場所においては、紅葉シーズンには、不定期的な形で約4万人の来場者が訪れる。施設の自主規制として、来場者の上空は飛ばさないなど安全に配慮してもうようお願いをしており、現在は危険がない状態を確保しているが、法的拘束力がないため、悪質な操縦者がいれば来場者等にたい危険を伴う可能性がある。○空域のみのドローン使用に係る手続に関する質問もあることから、安全管理の面で両者の不安があるため、提案団体の示す制度改正は必要なものとする。	【求める措置①に対する回答】 ○航空法第132条の2(https://www.mlit.go.jp/koku/koku_ik10_000003.html)において、飛行経路や飛行日時等の航空法第132条の2に基づき国土交通大臣の承認に関する情報を公表しており、飛行経路に含まれる市町村はこれら20市町村と同一承認を受けた無人航空機の飛行についての情報を得ることができる。 ○一方で、一定期間内に反復して飛行を行う場合や異なる複数の場所で飛行を行う場合には、期間や経路について包括的な許可承認も行うこと、これらの情報をもって、悪質な飛行を把握することは困難であるため、より詳細な飛行経路や飛行日時等の無人航空機の飛行情報を、飛行前に視覚的に関係間で共有できるシステムについて、平成30年度中の導入に向けて検討中である。
94	日 地方に対する規制緩和	運輸・交通	乗用タクシーによる貨物の有償運送を可能とするための規制緩和	既存の貨物自動車運送事業者向けに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認められ、協議が整った場合には、乗用タクシーにおいても少量貨物の有償運送を可能とする。	現在、中山間地では少子高齢化や人口減少が特に進んでいることから貨物や旅客の輸送量が限られており、事業者の営業サービスが低下している。 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店舗に行くことも難しく、また注文しても配達手段がないため必要なものを事業運営に支障がないと認められ、協議が整った場合には、乗用タクシーにおいても少量貨物の有償運送を可能とする。	地域の実情に応じて弾力的に貨物混載が行うことが可能となり、過疎地域における人流・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者のあり方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資する、過疎地域の交通の足が確保される。	道路運送法第78条第3号、第82条	国土交通省	鳥取県、中国地方知事会、滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、徳島県、京都市、堺市	—	伊豆の国市	○定期運行するバス事業では、全国的に社会実験等により、規制緩和や導入に向けた動きがある。タクシーは、不定期的な運行形態となるため、効率的な運行が求められる。また、料金設定や支払い方法、不在対応等についても協議を有する。地域のタクシー事業者の協力と理解が必要となる。地域公共交通会議での協議が必要と思われる。 ○市街地では宅配業者等により一日複数回荷物配達されるが、中山間地では一日一回しか配達されない地域もある。営業所の荷物取次のタイミングによっては翌日配達となることもあり、荷物の配達が遅れている地域がある。また、人口減少等によりタクシー利用者の減少により、地域によってはタクシー会社が撤退し、営業所のない自治体もあり、タクシーが移動手段となっている住民に影響が生じている。	自動車運送事業者の扱い方を確保するとともに、人口減少に伴う輸送需要の減少が深刻な課題となって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又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、輸送の安全を確保する観点から旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者の許可をそれぞれ取得した場合には、一定の条件のもとで、郵便物の運送地域におけるタクシー車両を用いた貨物運送を行うことが可能とするための措置を講ずることを検討しているところ。平成29年6月末より意見公募手続を開始しており、9月に許可の申請受付を開始する予定である。 今回措置を講ずることと検討している過疎地域における取組以外の御提案のような措置については、輸送の安全の確保や利用者の利益の保護の観点も踏まえて検討する必要があるところであり、その検討にあたっては上記措置の実施状況や関係者の意見を踏まえる必要があるところ。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
提案における支障事例については、現行制度で対応可能と認識したところである。現在民間事業者と協議を行っているところであり、河川管理者として責任を果たせるよう早急に対応したいと考えている。	-	-	-	【全国知事会】 地方自治体が管理する河川施設の管理基準については、地方分権改革推進委員会第2次勧告の趣旨を踏まえ、条例に委任する又は条例による補正を許容すべきである。 なお、所管省からの回答が「現行制度により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。  【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。 なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、文書により十分な周知を行うこと。	○ 第1次回答にあるとおり、民間企業等に操作にかかる作業をさせる方法があることや、それらは河川法で禁止しているものではないこと等について、地方公共団体に対し通知等により周知をすべきではないか。 ○ 河川管理施設の操作補助の方法について、現在は河川管理者の指示により操作させるとのことだが、河川や施設の状態等に応じ補助者の一定の判断の下に操作することを可能とするなど、確実な施設の運用体制を確保する意味や、災害対応を万全とする観点からより柔軟な方法を検討すべきではないか。 ○ 「中小河川等における水防災害意識社会の再構築のあり方について」(平成29年1月 社会資本整備審議会答申)にある、地方公共団体以外への委託の拡大について、検討の状況、スケジュールは如何。	○ 現行制度のもとで、民間企業等に操作にかかる作業をさせる方法はあり、実際にを行っている都道府県も確認されているところではあるが、その方法等について、地方公共団体への周知を行う。 ○ なお、上記の通り、現行制度のもとで官報による提案は解決できることであるが、社会資本整備審議会答申にある、「地方公共団体以外の団体への委託を可能とするなど、確実な施設の運用体制確保に向けた取組の推進」については、私法上の契約のあり方を含め引き続き検討していく。
菜園等の設置に係る占用については、基本的に地方公共団体が占用主体となることが原則であると考えるが、河川管理者による許可条件の設定や定期的な現地確認の実施等により、個人にも占用地を適切に管理させることができいか、引き続き国と相談させていただきたい。	-	-	-	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。	○ 占用許可制度が占有者に対する特許使用を認めるものであることに鑑みると、許可権者から占有者への適切な指導監督が不可欠である。提案団体からのご意見の菜園等の設置に係る占用の場合、「河川管理者による許可条件の設定や定期的な現地確認の実施等」により個人に対して占用をさせ、占用地を管理させることについては、複数人による耕作が予測されるため、占有者間の利用調整や占有者と占有を希望する者との調整なども含め、許可権者である河川管理者による指導監督が実務上及ばなくなるおそれがある。 ○ そのため、地方公共団体が占有主体となり、菜園等の利用希望者間の調整を図り、貸し出しをすることが適切であると考え。 ○ また、既にお答えしているとおり、河川敷地は洪水の際には安全にこれを流下させ、洪水による被害を抑制し、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売やビニールハウス、柵や排水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。 ○ 平時においても、車両進入による堤防の損傷、農業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地の野生化や河川固有種との雑交配など生態系への影響、占有者の耕作の放棄等により適切な維持管理の継続が困難となるなど、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。 ○ 占有者は、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、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、個人の占有者がこの責任を果たすことは困難であると考え。また、公共用物としての河川の公共性、その活用上の公平性を担保しつつ占用地を適切に管理する観点から占有主体として地方公共団体が適切であると考え。 ○ これらことから、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あ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に配慮した上で、地方公共団体が占有主体となり、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。 ○ 今後とも、提案団体や追加共同提案団体のほか、各地方公共団体とも協力し、適切な河川管理のための占用許可制度の運用を行っていくこととしたい。	○ 占用許可制度が占有者に対する特許使用を認めるものであることに鑑みると、許可権者から占有者への適切な指導監督が不可欠である。提案団体からのご意見の菜園等の設置に係る占用の場合、「河川管理者による許可条件の設定や定期的な現地確認の実施等」により個人に対して占用をさせ、占用地を管理させることについては、複数人による耕作が予測されるため、占有者間の利用調整や占有者と占有を希望する者との調整なども含め、許可権者である河川管理者による指導監督が実務上及ばなくなるおそれがある。 ○ そのため、地方公共団体が占有主体となり、菜園等の利用希望者間の調整を図り、貸し出しをすることが適切であると考え。 ○ また、既にお答えしているとおり、河川敷地は洪水の際には安全にこれを流下させ、洪水による被害を抑制し、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売やビニールハウス、柵や排水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。 ○ 平時においても、車両進入による堤防の損傷、農業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地の野生化や河川固有種との雑交配など生態系への影響、占有者の耕作の放棄等により適切な維持管理の継続が困難となるなど、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。 ○ 占有者は、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、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、個人の占有者がこの責任を果たすことは困難であると考え。また、公共用物としての河川の公共性、その活用上の公平性を担保しつつ占用地を適切に管理する観点から占有主体として地方公共団体が適切であると考え。 ○ これらことから、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あ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に配慮した上で、地方公共団体が占有主体となり、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。 ○ 今後とも、提案団体や追加共同提案団体のほか、各地方公共団体とも協力し、適切な河川管理のための占用許可制度の運用を行っていくこととしたい。
甲種農地の重要性については認識しているところであるが、一方で、その例外的な転用許可条件を「土地収用法に基づく土地収用事業の認定を受けた事業」とした場合、土地の権利者の賛否によって転用許可の可否が左右されてしまうことから、「高い事業の必要性、事業が実施される確実性」を他の手法により判断すべきとの考えにより提案したところである。 各省からの回答では、「土地の権利者の賛否にかかわらず、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、土地収用法による事業認定を受けことが可能」とのことであり、支障事例は解消するものと考えている。また、「逐条解説土地収用法」といった文献ではその解釈が曖昧であったことから、各事業認定庁あてに周知していただけないこと、円滑な事業認定手続きに寄与されると考える。 以上を踏まえ、引き続き、本事業の円滑な事業認定の告示に向けて事業認定庁との調整を進めていくこととしたい。	-	-	-	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○ 土地収用法に係る事業認定要件についての解釈について、地方整備局に対し周知を図ることとされているが、周知内容、周知方法及びスケジュールについて具体的な指示をいただきたい。 ○ また、併せて、地方公共団体も同様の内容の周知をお願いしたい。	【農林水産省】 甲種農地の転用許可に係る考案については第1次回答においてお示ししたとおりであるところ、本支障事例については、国土交通省から各事業認定庁に対し、事業認定に係る考案の周知が図られるものとしている。 【国土交通省】 事務連絡にて、各地方整備局及び都道府県に対し、10月初旬までに、起業者の申請に係る事業について、その用地のうちに起業者の取得していない土地があり、土地収用法第20条各号に掲げる要件を満たす場合は、土地収用法による事業認定を受けることが可能である旨、周知を図ることを考えている。
【求める措置①に対する回答】への見解 特定の日に限定的なエリアでの飛行を許可した場合には、その市区町村に直接許可内容を通ずる仕組みを検討してほしい。 また一方で、一定期間内に反復して飛行を行う場合や異なる複数の場所で飛行を行う場合の許可については共有システムを開発中ということなので、より具体的に、市町村が必要とする情報が共有されることを求める。  【求める措置②に対する回答】への見解 国土交通大臣の承認は安全な飛行をすることを前提に行われていることは理解しているが、現に飛行している当日の気象状況や地域イベント等の内容などから市町村が住民や観光客の安全確保のため、その場で許可されている飛行の中止や禁止を求めるものである。以上の理由から市町村が飛行の中止等を求める仕組みを明確にしてほしい。 また、市町村が管理する公園などの公共施設内での飛行は条例等で飛行を禁止している例は見受けられるが、管理権限の及ばない私有地を含む観光エリアなどで飛行を禁止するなどの方法については不明な点が多いため、具体的な方法の通知等を求める。 併せて「航空法との関係において妨げられるものではない」とのことを確認し周知する必要があると考える。	-	-	-	【全国町村会】 提案団体の意見が反映されるよう、適切な対応を求める。 【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。 なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。	○ 無人航空機の飛行方法等について地方公共団体が条例等で規制することが可能であるならば、地方公共団体に対し、その旨(※)を通知すべきではないか。 (※) 下記のような事項について、周知することが必要。 ① 国土交通大臣が飛行を承認している場合であっても、人身や物件の安全確保のために、条例で独自に規制(飛行禁止区域を設定あるいは事前届出とする等)を行うことは可能である旨。 ② 地方公共団体が管理権を持っている区域、持っていない区域にかかわらず、条例で独自に規制を行うことは可能である旨。 ③ イベント等のための一定期間に限ったものでなくとも、恒常的に条例で独自に規制を行うことは可能である旨。 ○ 今後、様々な分野でドローン等無人航空機の利活用が進むと考えられることから、そうした利活用を阻害することのないよう、地方公共団体が条例等で無人航空機の飛行方法等について規制する場合の、条例等において規定することができる範囲やその事例等について示すべきではないか。 ○ 無人航空機の飛行情報と関係有期間で共有できるシステムについては、共有システムのユーザーである地方公共団体の希望に添ったものにならないことが重要であり、地方公共団体の意見を聴いた上でシステムを構築する必要があるのではないか。また、平成30年度中にシステムを構築することとだが、来年度の予算要求の状況はどうか。 ○ 共有システムが、必ずしも地方公共団体の希望に合うようなものでない場合は、飛行区域となっている地方公共団体に対し、個別に詳しい情報(現場で判断できるような、詳細な飛行日時、経路や、機体の色、形、写真等)を提供すること等により、補完を必要とするのではないか。	【求める措置①に対する第2次回答】 ○ 現在でも、航空局では極めて限られた人員により月1、500件を超える無人航空機の飛行許可等の業務に対応している。これに加えて、飛行許可等のうち「特定の日時」かつ「限定的なエリア」に係る許可を特定し、地方公共団体に通知すべき情報を抽出し、個人情報などの不表示情報について精査を行った上で、該当する地方公共団体それぞれに直接通知する場合は、現行の人員では対応困難である。 ○ 一方、来年度中に導入を検討している無人航空機の飛行情報と関係有期間で共有できるシステムの構築に向け、今年度より、共有すべき飛行情報等について、無人航空機や有人航空機の運航者等とともに検討を行う予定であり、今後のご提案を踏まえ、地方公共団体が必要とする情報を共有できるよう、無人航空機の利活用や規制に関心が高い地方公共団体に対しても個別にヒアリングを行うこととしたい。なお、本システムの構築に係る予算については、平成30年度概算要求においても所要の概算計上していること。
今回の第1次回答による制度が実施されれば、貨物や旅客の輸送量が限られている過疎地域において、当該地域内の住民に係る貨物輸送サービスを維持・確保する新たな方法が創設されることとなり、本県等が提案していた内容が満たされることとなる。 一方で、平成29年8月7日付で国土交通省より発出された通達によると、貴客混載が可能な対象地域は、過疎地域自立促進特別措置法(以下、「過疎法」という。)で規定する過疎地域(同法第2条第1項及び第33条の地域)であって、人口が3万人に満たないものとされている。 市町村合併により合併する前より市町村の面積は広がっており、一つの市町村内でも地域により貨物・旅客の輸送量や輸送手段には大きな差異があることから、当面の実施状況や関係者の意見を踏まえた上で、今後、適用を「過疎地域等」とし、過疎法で規定する過疎地域に加え、各地方公共団体が規定する中山間地域の区域も対象地域にすべきと考える。	-	-	-	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○ 措置の対象となる「過疎地域」の定義について、通達では「過疎地域自立促進特別措置法第2条第1項に規定する過疎地域又は同法第33条の規定により過疎地域とみなされた区域であって、人口が3万人に満たないもの」としているが、これでは実態として既存の貨物自動車運送事業者だけでは物流サービスの維持・確保が困難となっている地域が対象とならないおそれがある。 ○ 通達における「過疎地域」に加え、例えば、地域公共交通企画において貨物自動車運送事業者等も含めた合意が得られた地域や特定山村地域等も対象として認められるよう示すなど、地域の実情を踏まえた対応をえるような仕組みにすべきではないか。 ○ 直ちに見直すことが難しいとすれば、当面の実施状況を確認し、その結果を踏まえて、対象地域の拡大や地域の実情に応じた柔軟な許可等について改めて検討すべきではないか。	【求める措置②に対する第2次回答】 ○ 国土交通大臣の許可を受け飛行する無人航空機について、地方公共団体が住民や観光客の安全確保のため、当該地域内の住民に係る貨物輸送サービスの維持・確保する新たな方法が創設されることとなり、本県等が提案していた内容が満たされることとなる。 一方で、平成29年8月7日付で国土交通省より発出された通達によると、貴客混載が可能な対象地域は、過疎地域自立促進特別措置法(以下、「過疎法」という。)で規定する過疎地域(同法第2条第1項及び第33条の地域)であって、人口が3万人に満たないものとされている。 市町村合併により合併する前より市町村の面積は広がっており、一つの市町村内でも地域により貨物・旅客の輸送量や輸送手段には大きな差異があることから、当面の実施状況や関係者の意見を踏まえた上で、今後、適用を「過疎地域等」とし、過疎法で規定する過疎地域に加え、各地方公共団体が規定する中山間地域の区域も対象地域にすべきと考える。



各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
<p>地域公共交通網形成計画(以下、「網形成計画」という。)の策定は、各地方自治体へ義務付けられているものではないと、また、網形成計画は将来に向けた地域公共交通のグランドデザインであって、個々のバス停留所の取扱いについてまで定めているものではないことから、網形成計画とは関係なく、地域の実情に応じ、当該地域の地域交通関係者を交えた地域公共交通会議において合意が得られた場合には認めるべきと考える。</p> <p>また、停留所における車両の駐停車に係る取扱いについては、警察庁は都道府県警察に対して適切な対応を行うよう通達を发出し、国土交通省は、ホームページ上で公開している「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作成のための手引き」において記載しているのにも関わらず、自家用有償旅客運送の運行主体である各地方自治体にまでこの制度の仕組みが周知しきれていないことから、警察庁及び国土交通省において連携をとりながら、地方自治体及びバス事業者への周知等の有効性ある方法について検討していただきたい。</p>		<p>【新潟市】</p> <p>地域公共交通網形成計画は、マスタープランとしての役割を果たすものであり、路線に使う車両や停留所の具体的な位置などを定めることは、同計画の性質上難しいと考える。</p> <p>また、再編実施計画については、地域公共交通網形成計画(マスタープラン)を実現するための実施計画であることから、車両や停留所の位置などを定めることはできるが、同計画の策定にあたっては、関係する市町村や区域内の全ての交通事業者からの同意が必要ながらも、当市も含め策定が進んでいないのが現状である。</p> <p>そのため、これら上位計画に位置付けないまでも、地域公共交通会議において交通規制の可否を検討し、合意されたものについては、駐車又は停車ができるよう柔軟に対応していただきたい。</p>		<p>【全国知事会】</p> <p>提案団体の提案に沿って、地方自治体へ適切に周知を行うべきである。</p> <p>【全国市長会】</p> <p>提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>○警察庁の通達では「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」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議がまとまったものについても、地元との総意として警察としても尊重する旨、地方公共団体地域交通担当部局及び都道府県公安委員会に周知すべきではないか。</p> <p>○少なくとも第1次回答で警察庁及び国土交通省より示された周知済みの内容については、実態として、そのことを把握していない地方公共団体が多数あるため、再度周知を図るべきではないか。</p> <p>また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に確実に周知がなされるよう、手引きへの掲載等のみでなく、当該部局に対し直接通知するべきではないか。</p>	<p>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)及び過地域有償運送に限る。)(に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の2の地域公共交通会議又は第51条の7の運営協議会で認められた一定の停留所においても、道路運送法(昭和35年法律第105号)に基づく停車又は駐車禁止する場所の特例について配慮がなされるよう、国土交通省から警察庁に対し依頼する。</p> <p>当該依頼を踏まえ、警察庁から都道府県警察に対し、道路運送の実態に応じて、当該一定の停留所の標示柱又は標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、道路運送法第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通達を发出する。</p> <p>さらに、国土交通省においては、法定協議会、地域公共交通会議及び運営協議会において認められた一定の停留所に関する取扱いについて手引きに掲載するほか、地方公共団体の地域交通担当部局に対しても直接周知する。</p>
<p>地域住民の生活の足の維持確保を図る上で、デマンド交通や自家用有償旅客運送等、路線バス以外の交通体系が近年大きな役割を果たすこととなった実情を踏まえ、停留所等の規制に関して、デマンド交通や自家用有償旅客運送等を路線バスと同等に取り扱うことが合理的な場合について検討を行うことが必要と考える。</p> <p>警察庁の通達においては、路線バスと同様にデマンド交通や自家用有償旅客運送等が路線バスの停留所付近に停車することが特例的に可能とされる検討がなされる場合、地域公共交通網形成計画の作成及び実施がなされる際に限定されたいと受け止められるが、より幅広く路線バスと同様の取扱いとされるべきである。</p> <p>地域公共交通網形成計画の作成は全市町村でなされるものではなく、他方で地域公共交通会議は、道路運送法施行規則等に基づき地域の実情に即した乗合旅客運送の態様等を協議する場として位置づけられているなど、地域の関係者の合意形成の方法は多様である。このため、地域公共交通活性化再生法に基づく協議に限定せず、地域公共交通会議等で合意形成が図られた際についても対象となることを明確にするべきである。</p> <p>また、停留所における車両の駐停車に係る取扱いについては、これまで警察庁は都道府県警察等に対して適切な対応を行うよう通達を发出し、国土交通省はホームページ上で公開している「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作成のための手引き」において記載して周知を行っているが、なお依然として地方自治体への周知は不十分な現状であることから、地方自治体の地域交通担当部局にも取扱いが明確に周知されるよう、改めて適切な対応を行うべきである。</p> <p>加えて、地方自治体が事前に考慮する際の参考とするため、今後停車認められた事例など具体例についても、周知することとされる。</p>		<p>【新潟市】</p> <p>地域公共交通網形成計画は、マスタープランとしての役割を果たすものであり、路線に使う車両や停留所の具体的な位置などを定めることは、同計画の性質上難しいと考える。</p> <p>また、再編実施計画については、地域公共交通網形成計画(マスタープラン)を実現するための実施計画であることから、車両や停留所の位置などを定めることはできるが、同計画の策定にあたっては、関係する市町村や区域内の全ての交通事業者からの同意が必要ながらも、当市も含め策定が進んでいないのが現状である。</p> <p>そのため、これら上位計画に位置付けないまでも、地域公共交通会議において交通規制の可否を検討し、合意されたものについては、駐車又は停車ができるよう柔軟に対応していただきたい。</p>		<p>【全国知事会】</p> <p>提案団体の提案に沿って、地方自治体へ適切に周知を行うべきである。</p> <p>【全国市長会】</p> <p>提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p> <p>【全国町村会】</p> <p>提案団体の意見が反映されるよう、積極的に検討していただきたい。</p>	<p>○警察庁の通達では「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」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議がまとまったものについても、地元との総意として警察としても尊重する旨、地方公共団体地域交通担当部局及び都道府県公安委員会に周知すべきではないか。</p> <p>○少なくとも第1次回答で警察庁及び国土交通省より示された周知済みの内容については、実態として、そのことを把握していない地方公共団体が多数あるため、再度周知を図るべきではないか。</p> <p>また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に確実に周知がなされるよう、手引きへの掲載等のみでなく、当該部局に対し直接通知するべきではないか。</p>	<p>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)及び過地域有償運送に限る。)(に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の2の地域公共交通会議又は第51条の7の運営協議会で認められた一定の停留所においても、道路運送法(昭和35年法律第105号)に基づく停車又は駐車禁止する場所の特例について配慮がなされるよう、国土交通省から警察庁に対し依頼する。</p> <p>当該依頼を踏まえ、警察庁から都道府県警察に対し、道路運送の実態に応じて、当該一定の停留所の標示柱又は標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、道路運送法第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通達を发出する。</p> <p>さらに、国土交通省においては、法定協議会、地域公共交通会議及び運営協議会において認められた一定の停留所に関する取扱いについて手引きに掲載するほか、地方公共団体の地域交通担当部局に対しても直接周知する。</p>
<p>一般乗合旅客自動車運送事業の許認可について、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とされているが、建設工事の適正な施工を確保し、劣化等を確保すること等を目的とする建設業法における建設業の許可等においては、地方に権限移譲がなされているのであるから、一般乗合旅客自動車運送事業についても同様に、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の基準を示したうえで、地方に任せることが可能なのではないかと、輸送の安全性の確保については、全国一律の基準等が必要であるとしても、「利用者の利益の保護」については、利用者の利益に地域の特性が含まれると考えられることから、基準は参酌すべきの旨に、利用者により近い立場にある地方に任せ、最も効果的かつ効果的な判断ができるのではないかと、さらに関連広域連合では、「平成30年度国の予算編成等に対する提案」の中で、地方分権改革の新たな手法として「権限移譲に係る実証実験制度の創設」を提案しており、そのことも踏まえて地方への権限移譲を前向きに検討すべきと考える。</p> <p>以上のことから権限を地方に移譲すべきであると考え、</p> <p>また、路線が環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、その事件のとして運輸局の管轄区域に提出すれば足りる(道路運送法施行規則第2条第2項)とのことであるが、個別に手続きを要するよう指摘している運輸局もある。については、通知を发出する等により当該内容を改めて明示していただきたい。</p>		<p>【全国知事会】</p> <p>路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をすべきである。</p>		<p>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、許認可等権限に圈内に設置する必要がある。</p> <p>また、地方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先については、道路運送法施行規則第2条第2項において規定されているところであるが、地方運輸局によって扱いが異なる実態があるという意見を受け、通知等を发出することにより周知徹底を図りたい。</p>		
<p>「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」とあるが、都道府県が施行する土地区画整理事業の設計の概要を認可する場合、意見書の付議先は事業者である都道府県の都市計画審議会となっていることから、これと同様の取扱いをよと考える(指定都市についても意見書の付議先は指定都市都市計画審議会へ変更される)。</p> <p>さらに、これまでの地方分権改革により、既に市町村都市計画審議会が土地区画整理事業に関連する都市計画決定(施行区域、用途、地区計画等)の審議の場となっており、意見書の審議の場としても市町村都市計画審議会は適当であると考え、</p>		<p>【全国知事会】</p> <p>提案の実現を求める。</p> <p>ただし、市町村の意見を聞くなど、課題等を整理の上、実現すること。</p> <p>【全国市長会】</p> <p>提案団体の意見を十分に尊重されたい。</p>		<p>第1次回答でもお答えしたとおり、土地区画整理事業に係る意見書の付議に関する規定は、市町村(指定都市を除く。)が施行する土地区画整理事業の事業計画の認可権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。これは、施行区域や設計の概要等の事業に関する重要な事項を定める事業計画は利害関係人の権利・利益に大きな影響を与え得るものであることから、利害関係人の意見書を認可権である都道府県知事が直接受領し、認可に当たり公正な判断ができる仕組みとすることにより、利害関係人の権利・利益の保護を図っているものである。組合又は区画整理会社が施行者の場合も、この趣旨を踏まえ、認可権である都道府県知事が意見書の内容を審査することとされている。(都道府県が施行者の場合に都道府県都市計画審議会に意見書を付議することとされているのは、事業計画の認可権を有する国土交通大臣が、認可に先立って、事業計画の公正性を確保する必要があるものの、都市計画的見地を有する公正な第三者機関が国内に設置されていないため、便宜上、意見書を受理した都道府県知事は、都道府県都市計画審議会に意見書を付議することとされているものである。今般の制度改正により、指定都市が施行者の場合に、意見書を受理した指定都市の市長が、市町村都市計画審議会に意見書を付議することとなるもの同様の趣旨に基づくものであり、このことをもって他の市町村も市町村都市計画審議会に意見書を付議することができる組織にはならない。)</p> <p>なお、審議会の規模が大きく、日程調整や会場確保に時間を要する</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施行者自身が審議会からの質問に責任ある立場で答えることができない</li> <li>・といった点については、</li> <li>・審議会の規模の縮小や委員構成の見直し(※1)</li> <li>・施行者を参入として出席させる(※2)</li> </ul> <p>といった措置を講ずることにより支障を解消することが可能である。</p> <p>また、市町村都市計画審議会の委員に市議会議員が含まれる場合には、市議会の開催時期を避ける必要が生じると考えられ、都道府県都市計画審議会の開催時期と同様、市町村都市計画審議会の開催時期についても制約が生ずることとなる。</p> <p>(※1) 都道府県都市計画審議会及び市町村都市計画審議会の組織及び運営の基準を定める政令(昭和44年政令第11号)第2条第2項において、委員の数は1人以上35人以下と規定されている。</p> <p>(※2) 貴県の都市計画審議会運営規則第7条によれば、「会長が必要と認めるときは、参入者の出席を求め、意見を聞くことができる。」と規定されているところ。</p>		
<p>○現状では、全都道府県が同じ指定試験機関に試験の実施を委託しており、試験問題及び合格基準点も全国統一である。よって、試験問題作成の基本方針や合否判定基準について、各都道府県が個別に建築士審査会に諮問する意義は失われている。</p> <p>○また、都道府県知事が行う同様の国家資格試験である宅地建物取引業法に基づく宅地建物取引士資格試験においては、国土交通大臣の指定する指定試験機関に試験問題の作成の基本方針の検討や合否判定の基準の検討・決定などを全て委託している。</p> <p>○同様の国家資格試験でありながら、二級建築士及び木造建築士の試験についてのみ、試験を適正なものとするためには、合格者の決定にかかわらず合否基準の決定を建築士審査会に行わせるべきとの見解は合理性を欠いている。</p> <p>○宅地建物取引士試験と同様に合格者の決定にかかわらず合否基準の決定を都道府県指定試験機関に委託しても、都道府県建築士審査会が試験の執行状況を監査することなどにより、適正な試験の実施は可能である。</p>		<p>【全国知事会】</p> <p>より効果的かつ適正な試験の実施に向けて、建築士審査会の関与のあり方について十分な検討を行うこと。</p>		<p>都道府県指定試験機関は、二級建築士試験及び木造建築士試験に関する事務のうち、試験問題の作成及び採点などの定型的な事務を行い、それ以外の事務である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・決定などの事務は、都道府県建築士審査会が行うこととしており、合否判定の基準の決定を試験機関に委託すべきではない。</p> <p>なお、宅地建物取引士資格試験と二級建築士試験及び木造建築士試験を比較し、同様の国家資格であることをもって、二級建築士試験及び木造建築士試験の合否判定の決定を都道府県建築士審査会に行わせることは合理性に欠けるとの指摘があるが、宅地建物取引士資格試験は宅地建物取引業法に必要と必要な知識を問うものであり、建築士試験は建築士に必要な知識及び技能を問うものである。性質の異なる試験であり、合理性を欠くとの指摘は当たらない。</p>		



各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
<p>本市の提案は、歩行空間に余裕のある歩道や緑地など、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について、道路管理者が、地方公共団体等と協議の上、適切と認める場合には、あらかじめ特例道路占用区域として指定し、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、道路占用許可基準の弾力化を求めるものです。</p> <p>これにより、道路管理者らが、「にぎわい発信の契機や方向性を示すことで、当該占用区域にふさわしい」「にぎわいづくり」の担い手(利用者)を誘導できるなど、長期的かつ計画的な道路空間の活用を図ることが可能になると考えています。</p> <p>このような本市の構想について、この度、現行制度により実現可能である旨の回答を頂いたことから、今後、構想の具体化に向けて関係者と調整を進めていきたいと考えています。</p> <p>つきましては、本市の構想が現行制度(平成28年3月31日国土交通省道路局道路施設課道路利用調整室課長補佐事務連絡を含む)により、実現可能である旨を明確にするための通知を警察庁、都道府県知事及び政令指定都市の市長宛に発出(周知)していただきますようお願い致します。</p>				<p>【全国知事会】 道路占用許可基準の弾力的な運用については自治体間で大きく判断が異なることのないよう基準の適用条件等について明らかにする。また、所管省からの回答が「現行制度により対応可能」となっているが、根拠等について明らかにされたい。</p> <p>【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重された。なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。</p>	<p>○都市再生整備計画の策定に際しては、基幹事業がなくとも占用事業のみの計画でも構わないことについて、一層の制度周知を図るため、地方公共団体に対し通知等により周知をお願いしたい。</p> <p>○平成28年3月事務連絡にある「無余地性の基準の適用について道路管理者が判断するに当たっては、経済的な要素や利用者等の利便等を含めた諸般の事情を考慮できる」の解釈について、事例集を作成するとともに、当該事務連絡も参考添付して配布するなどにより、再周知を図ってまいりたい。</p> <p>また、公共施設施設の整備に関する事業等(基幹事業)を記載事項に含まない都市再生整備計画を策定することが可能である旨についても、平成23年10月20日付け閣議まち54号により、地方公共団体等に対して周知をしているところであるが、地方公共団体等における判断に資するよう、事例集を作成するとともに、当該通知も参考添付して配布するなどにより、再周知を図ってまいりたい。</p>	
<p>各種手続きの標準処理期間が3カ月若しくは2カ月のところ、地域公共交通会議で協議が調えば、2カ月、1ヶ月に短縮できるが、これは、あくまでも地方運輸局、運輸支局での標準処理期間(審査期間)が短縮されるのみであり、地域公共交通会議を開催するための、スケジュール調整、資料送付や会議準備などの地方公共団体が行う準備期間を含めると、実質的な処理期間は、大きく短縮されないのが実情である。一度合意された事項を反復継続する場合や工事などの迂回による一時的なルート変更など軽微なものについては、地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和を行った上で基準の明確化をしていただきたいということが提案の趣旨である。</p> <p>「会議において協議が調った事項に係る軽微な変更」とは、具体的にどのような事項を指すのかお示しいただきたい。(道路工事に伴う迂回路の設定及び運行事業者の変更(子会社やグループ会社への事業者変更等運行に大きな影響を与えない事項)などについても、お示しいただ(軽微な変更も含めて)いただきたい。)お示し頂いている「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は、運行計画に係る記載部分であり、運行回数や運行時刻の変更だけでなく、迂回路の設定等についても同様に対応できることを明確にして頂きたい。</p> <p>また、そもそも道路運送法第4条の許可を受ける条件には、民間事業者と同様に地方公共団体が運行するコミュニティバスについても、地域公共交通会議で合意をとることまでは法令上は必要とされていないところ、許可権者たる運輸局からそのような指導がなされているところであり、「法令上地域公共交通会議で合意をとる事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、地域公共交通会議で合意をとることが望ましい事項」を整理した上で、「地域公共交通会議で合意をとることが望ましい事項」については、地域公共交通会議の判断で、協議をかける、事後報告とする、報告も不要とするなど仕分けることが可能であることを周知していただきたい。</p>				<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。</p>	<p>○地域公共交通会議での「合意」について、地方運輸局からは、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」が混同されて、全て法令上の義務であるかのようになっている現状があるため、これを改めて整理し、地方運輸局での運用を徹底するべきではないか、また、そのことを地方公共団体に対して周知すべきではないか。</p> <p>○「会議において協議が調った事項に係る軽微な変更」については、地域公共交通会議の判断で、書面協議事項や報告事項とできることとすべきではないか。</p> <p>○協議が不要な報告事項とできる事項について、運行回数や運行時刻の変更だけでなく、工事に伴う迂回路の設定や運行事業者の変更(子会社やグループ会社への事業者変更等運行に大きな影響を与えない事項)についても含まれると解してよいのか、そうであれば、含めることとするべきではないか。</p>	<p>地域公共交通会議の協議事項について、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」について整理し、地方運輸局、地方公共団体等に周知する。なお、会議において協議が調った事項に係る軽微な変更は、運行回数や運行時刻、迂回路の設定、運行事業者の変更等を想定している。これについても、例を示して周知する。</p>
<p>道路(駅前広場)の上空利用の必要性については、①明大前駅周辺は市街地が既成しており、代替地の取得が困難であるため、駅前広場事業用地の取得に支障をきたしていること、②駅前広場南側街区では、市街地再開発事業の合意が得られないこと、③駅前広場西側街区のみで採算性のある共同ビルを建設しようとする、周辺地域と比較し異常に高いビルとなり、当該地区計画の建築物の高さ制限を著しく超過してしまうこと、等の理由により、西側街区と駅前広場の上空を利用して建築物の高さを規制圏内に抑える必要がある。</p> <p>都市再生特別地区の決定にあたっては、都市再生緊急整備地域の指定が必要である。明大前駅では、駅前広場及び西側街区(面積約3ha)では再開発事業の合意形成が得られているものの、その他の街区では一部合意を得られていない地区もある。地域指定にあたっては、駅前広場周辺地区を含んだ広範な区域設定が必要であり、現段階で明大前駅周辺を特区指定することは困難である。</p> <p>駅前広場を整備することにより、従前の駅周辺における交通に関する諸課題が解決され、新規バス路線の開通も見込まれるなど、交通結節機能の向上が見込まれる。また、歩行者と自動車とが分離されることにより、駅周辺商業施設を利用する歩行者の安全性や利便性が向上し、駅周辺のにぎわいの創出にも寄与されるものと思われる。</p>				<p>【全国知事会】 都市再生緊急整備地域でなくても、駅周辺等の再開発時等に必要に応じて一般道路で立体道路制立体道路制度の道路の適用要件については、地方分権改革推進委員会第2次勧告を踏まえて、条例に委任する、又は条例による補正を許容すべきである。</p> <p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。なお、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。</p>	<p>○都市再生緊急整備地域でなくても、駅周辺等の再開発時等に必要に応じて一般道路で立体道路制度を活用することと可能とするため、適用対象を見直すべきではないか。</p> <p>○ヒアリングにおいて、「地方都市でコンクリートを進める上で、立体道路制度活用によるニーズがあるかどうか、またその際の条件設定について、できるだけ早期の国会への法案提出を目指して議論を進めている」旨の発言があったが、提案団体のように都心部であっても既存制度の活用が難しい地域もあるので、地方都市に限らず都心部も含めて検討を進めるべきではないか。</p> <p>○立体道路制度改正の検討に当たっては全体的なニーズの把握が必要とこのことであって、提案団体を含めいくつかの地方公共団体からヒアリングを実施するなど、地域のニーズや実情を踏まえた検討をすべきではないか。</p>	<p>一般道路の上空における建築物の建築を認めるためには、道路空間が有する市街地環境を確保すとの多様な重要な機能を一定程度制限してまでも土地の高度利用を行う公益性・必要性が認められることが必要だと考えている。</p> <p>提案団体に対しては、本年9月28日にヒアリングを実施し、提案の趣旨及びその地域の状況について承知したところであるが、制度拡充の要否を判断するに当たっては上記公益性・必要性を有する事業のニーズが、全国のどこにどの程度の広さあるのかを把握する必要があると考えられることから、内閣府地方分権改革推進室及び国土交通省において、広くニーズ等を調査する予定である。</p>
<p>第1種住居地域内の施設が港湾施設でないことは、港湾法上、当然のことであり、新たに港湾施設を設置する際は、当該施設を含んだ地域を臨港地区に指定している。</p> <p>今回、課題となっている施設は、昭和40年代に設置されたものであり、その後、都市化が進み、住居専用地域となつたものである。</p> <p>当該地域については、施設の直近まで住宅が立地しており、これを臨港地区に指定し、港湾法上の規制を行うことは、いざしらずに住居に混乱を与えるだけでなく、地元自治体のまちづくり計画も阻害することになりかねないことから、臨港地区の指定は困難と考えている。</p> <p>しかし、当該施設が港湾施設として実際に利用されていることを鑑みると、港湾法上の港湾施設と位置付けることが必要である。</p> <p>今回の貴省の回答については、港湾管理者として十分に理解するものであるが、現実に利用されている港湾施設の適正な管理を行うためにも、過去に設置した施設に限定するという条件において、施設認定の特例を認める弾力的な運用をお願いするものである。</p>					<p>今後、問題となっている船揚場を含む地域については、平成10年に第一種住居地域に指定されたものと思料。</p> <p>当該船揚場が港湾施設として位置付けるべきものであるならば、第一種住居地域の指定に際し、当該船揚場の存する区域については、指定範囲から除くべきであったところ、当該施設を含め第一種住居地域に指定することを港湾管理者として認めたこと自体が不適切であったと言わざるを得ない。</p> <p>このため、現状のまま、当該施設を港湾施設として認定することは、不適切な状態を容認することとなり、認められない。</p> <p>本件においては、当該施設を港湾法上の港湾施設と位置付けるためには、当該施設の存する区域について、まず第一種住居地域の指定対象から除外した上で、臨港地区の指定をすべく都市計画部局と調整すべきである。その上で、臨港地区の指定までに期間を要する場合には、暫定的な扱いとして港湾施設の認定を申請することが考えられる。</p> <p>なお、港湾管理者である地方公共団体は、港湾施設管理条例において、港湾法上の港湾施設に該当しないものについても、港湾管理者が管理しているものであれば、港湾施設管理条例上の「港湾施設」として位置付けることが可能であるところ、これを本件についてみるに、当該船揚場については、港湾法上の港湾施設に該当しなくとも、港湾施設管理条例上位置付けることで、当該施設の区域内における禁止行為や、罰則規定、施設使用料の規定を港湾施設管理条例で定めることも可能と考えられる。</p>	
<p>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いるとの回答であるが、具体的にどのような運用となっているのかお示しいただきたい。</p> <p>補助対象の事業費から支弁されていることから、包括協議の必要性については、一定理解できるが、平成28年度には、国の承認までに約6か月程度の期間を要しており、速やかに委託業務発注の手續を執行することができなかったことについては、支障が生じているものであるため、より一層の事務の簡素化を求める。</p>				<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>包括協議の協議期間や実施方法、協議時に求める様式は地方整備局等に委ねており、地方整備局等によっては、協議期間1日で処理を行っている事例もあるなど、柔軟な運用が可能となっているところである。</p> <p>ついで、個別具体的な事案に係るものは地方整備局等担当課に相談されたい。</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)>		各府省からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
248	A 権限移譲	運輸・交通	自動車運転代行業に 係る指導・監督を円滑 に行うための制度の 直し	自動車運転代行業について、 「自動車運転代行業の業務の適 正化に関する法律」において、条 例等で設置責任保険の保険料 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。	【経緯】 第4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 の一部が平成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 づく県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 の支払い状況の報告の義務化や最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 る際の参考にもなる。 また、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図せず、安 全性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、利用者の保 護につながる。	自動車運転代行業の 業務の適正化に関する 法律第11条	警察庁、国土交通省	静岡県	-	茨城県、滋 賀県	○「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」において、随伴用自動車の任意保険加入が の適正化に関する法律第21条第2項に基づき、自動車運転代行業者に対しその業務に関し報告を求 める等を行うことにより、その目的を達することができる。なお、定期的な報告等が必要であれば、各都 道府県において適宜措置されたい。 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るが、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。		
259	B 地方に対する規 制緩和	医療・福祉	保育所等の設置に係 る採光基準の緩和	建築基準法施行令(昭和25年5 月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 難となっていることから、当該基 準の改正を求める。	高齢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 が高まっている。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 困難であるため、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 設置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 っても、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 場合があり、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	内閣府、厚生労働省、 国土交通省	大阪府、京 都市、兵庫 県、和歌山 県、大阪市	-	高崎市、大 崎市	○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 地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 の促進につながる。 ○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。		
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	【現状】 所有者等の所在を円滑に把握 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 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。 【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なお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特定し、直接改善を働 きかけられる手段として、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を理由に提供困難と 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は含まれておらず、個人情報の第三者提供 制限の例外の適用範囲内か定かではない。	従来確知できなかった空家等の所有者等の所在が確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 阪市、堺市	-	いわき市、ひ たちなか市、 船橋市、小 田原市、中 野市、多治 見市、静岡 県、香川県、 松本市、伊 豆市、浜田 市、新潟県 市、田川市、 佐賀県、大 崎市、宮崎 市	【個人情報保護委員会】 ・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、 本人同意がなくと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送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。 【総務省】 郵便法においては、第8条第1項で信書の秘密を確保することが、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・他人の秘密に該当するもの として取り扱われていることから、同情報を提供することについては慎重に対応すべきと考えられていま す。 なお、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。 【国土交通省】 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 握に關し必要な情報の提供を求めることができる。」と規定されており、ここの「その他の者」として、 郵便事業者から情報提供を求めることは可能である。		

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
<p>(保険料の支払状況報告の義務化) JD共済又は全国運転代行共済に加入している代行業者については、国の技術的助言により、毎月、両共済からの提供資料に基づき、法第21条第2項に基づき報告徴収を行い、法第12条の損害賠償措置の履行状況を確認しているが、他の保険会社へ加入している場合は、当該報告を代行業者に適宜求めなくては確認できない。加えて、保険料が月払いの場合は、毎月、当該報告を都道府県から代行業者に求める必要があり、報告を求めための事務量が膨大となるだけでなく、損害賠償措置の履行状況の把握が遅延し、代行業者に対する指導を速やかに行うことができない。</p> <p>利用者保護の観点から、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は必要であり、条例で規定することも、そのための明確な根拠規定を法令に設けるべきと考えるが、第1次回答において、現行の法第21条第2項に基づき条例で規定できることなので、少なくともこのことについては地方公共団体に対し通知等により周知していただきたい。</p> <p>(料金設定の条例化) 料金は民間事業者の経営の根幹に関わるものであり、通常、民間事業者が自由に設定している。代行業者の自製を求め、国のガイドラインに「著しい低料金の場合、独占禁止法の不当廉売に該当する可能性がある。」と示されているが、法的根拠としては、各都道府県が料用料金についてガイドライン以上の指導を行うことは限界がある。</p> <p>また、平成28年7月に静岡運輸支局に対し、条例による料金設定の可否について国土交通省の見解を伺ったところ、現行法では料金に関して条例で規定することはできない旨の回答が示されている。このため、仮に見解を見直す場合であっても、利用者や代行業者に利用者保護を図るための措置であることを理解してもらうため、料金について条例で規制できる旨を法令上明確に規定願いたい。また、条例で料金に関して掲載を設けることの可否に関する検討経緯及び結果について、各運輸局、運輸支局及び地方公共団体に対し、説明をお願いしたい。</p>				<p>【全国知事会】 適切な指導・監督体制が構築できるような提案の実現を求める。その際、条例等により自治体が地域の実情等を反映する裁量が認められるよう配慮して制度設計すること。</p> <p>なお、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については、所管省からの回答が「現行制度により対応可能」となっているが、その強制方法等を含めて提案の趣旨を踏まえ根拠等を明らかにすべきである。</p>	<p>○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については、法第21条第2項に基づき条例で規定できることであるが、このことについて地方公共団体に対し通知等により周知していただきたい。</p> <p>○法律上の根拠規定はなくても条例で最低利用料金等を定めることは可能とのことであるが、このことについて地方公共団体に対し通知等により周知していただきたい。また、提案団体によれば、運輸支局から、料金は法第11条により代行業者が個々に決めるもので、県が条例により最低利用料金等の料金設定を行うことはできない旨の見解が示されたとのことであり、各運輸局、運輸支局にも本件を周知徹底していただきたい。</p> <p>○上記周知内容については、代行業者側にも混乱が生じぬよう、周知を図っていただきたい。</p>	<p>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については、自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律第21条第2項に基づき、自動車運転代行業者に対しその業務に関し報告を求めるとすることによりその目的を達することができるが、当該報告が定期的に行われるように、各都道府県において条例で措置することも可能である旨、地方公共団体へ周知する。</p> <p>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幹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において利用者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についての規定は設けられていないところであるが、料金の過度な競争に伴う安全性の低下を防止する観点から、地域の実情に応じて最低利用料金を定めることは、法律が目的としている利用者の保護にも資することから、条例により措置することは可能である。</p> <p>このことを踏まえ、条例で最低利用料金を規定することが可能である旨、地方公共団体、自動車運転代行業者及び地方運輸局等へ周知する。</p>
現在発生している特機児童解消のため、早期の改正をお願いしたい。				<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>		
<p>個人情報保護委員会や国土交通省の回答では現行規定に基づき情報提供を求めることは可能とされたが、郵便事業者を所管する総務省の回答は「慎重に対応すべき」であり、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である。裁判所の見解として、転居届に記載された情報が「通信の秘密」に該当せず、「信書の秘密」にも該当しないこととなった場合には、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の改定など、情報提供に向けた対応を促したい。</p> <p>加えて、現時点においても、本人の同意を得れば郵便情報を提供することは可能であることを周知するなど、市町村が空家対策を推進するために必要な場合における協力をお願いする。</p>		<p>【船橋市】 空家等対策においては、所有者の所在の把握が困難を極め、対策が遅れてきたことから、空家法で税情報の内部利用を可能とする案文を規定する等、これまで取得できなかった情報を取得可能とした経緯がある。こうした経緯からも、郵便事業者がもつ転送情報も該当させるべきと考える。については、転送先情報の開示が可能となるよう、空家法第10条の改正または、郵便法第6条の改正を強く求める。</p>	<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>【個人情報保護委員会】 「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)。</p> <p>一方、郵便事業者が空家法第10条第5項に基づき「その他の者」に該当すると判断される場合には、本人同意がなくて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。</p> <p>【総務省】 郵便の転送情報については、信書の秘密に該当することについて現在係争中と承知しており、今後、個人情報保護委員会及び国土交通省の回答並びに当該係争状況を踏まえて、検討を行ってまいりたいと考えております。</p> <p>【国土交通省】 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し必要な情報の提供を求めることができる。」と規定されており、ここでいう「その他の者」として、郵便事業者から情報提供を求めることは可能である。</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な内容	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)>		各府省からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
273	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	空き家等の適正管理に向けた空家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)	空き家の管理について、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、地方自治体法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】 空き家については、その所有者等が適切に管理するという努力義務が、当該法第9条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、相続登記がされていない場合は、法定相続人全員に空き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しても、その業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り、世代が変わっていることもあり、誰も管理せず、長年空き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で提供することができず、法定相続人間の調整ができない。 そのため、地方自治体法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体化(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	兵庫県、洲本市、和歌山県、鳥取県、徳島県、堺市	-	○空家等の相続人が複数おり、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薄となり、管理責任者に頼もならず、空き家への対応が滞る。なお、相続放棄などにより相続人不存在となった空き家については、法で関与に滞るとあるのだから、即時国が介入し、所有するような措置を願いたい。管理責任者を決めれば、これまで停滞していた空き家の対応が少なからず進むと考えられる。 ○当市でも同様、所有者が死亡した後には相続がなされず、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期待できる。 ○空家等の所有者へ連絡を取るとき、所有者が死亡しているが、相続手続きがなされていない場合がある。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ているケースが少なく、管理者への連絡が困難となる場合がある。 ○相続権利が複数で調整がつかず、法定管理せず、空き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、調整しにくい状態でも、放置されてしまっている。 ○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、あくまでも「納税」の代表者であって建物の管理責任は負っていないという認識の方が多くように感じる。そこで、地方自治体法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体化されることから、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。 ○当市では、相続関係者が30人近くのケースもあり、全員の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、相続登記をしやすくする環境を整えることが、空き家等の発生を抑制することに繋がると考えられる。 ○当市において、空き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、当人が電話番号を伝えることを承諾した上で、他の法定相続人と連絡をつなぐことができたため、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。 ○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、承諾を得たうえで親族の連絡先を調整したり、また輪となり得る人物に積極的に助言をするなど、親族間に入り込み対応している状況である。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見込まれる。 ○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。 ○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、相続人間による協議等が行われず、また、自分は関係ないとして無視する方もいる状況で、ますます状態が悪くなっていくことが容易に想像できる。相続人の中で代表者が指定できれば、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。 ○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ずかつ調整に時間がかかっている状況。代表者の指定については何らかの指針が必要であると思われるが、円滑な処理のため必要と思われる。 ○当市においても1件の空き家に対し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たいが、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、ほとんどが県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。 ○住居情への対応を求めたい。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。	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有し、義務を負っていることからすると、特定の相続人を管理責任者として指定し、他人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になりかねず、困難である。	
274	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	都市再生緊急整備地域における市街地再開発事業の施行要件の緩和	都市再生緊急整備地域内で市街地再開発事業を行う場合には、「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。	【現状】 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とし、建築物や建築敷地の整備、公共施設の整備に関する事業である。 また、平成14年から、急速な国際化や少子高齢化などの社会情勢の変化に対応した都市機能の高度化等や防災機能の確保に向け、緊急かつ重点的に市街地整備を推進すべき地域を「都市再生緊急整備地域」として指定している。 本県の神戸市では、玄關口である三宮周辺地区を民間活力の導入を図りながら、魅力的で風格ある都市空間を実現するため、住民からの意見を踏まえ、神戸市の中心の未来の家「将来マンション」及び三宮駅周辺地区の「再整備基本構想」を平成27年9月に策定し、その実現に向けた取組を進めている。平成28年1月には、神戸三宮駅周辺・臨海地域が、都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域に指定された。 【支障事例】 神戸市の玄關口である三宮周辺では、建物の建替えが進んでいないこと等から、これを更新する必要があり、市街地再開発事業による再整備が有効な手段である。しかし、都市再生緊急整備地域は、国及び地方自治体が総力を挙げ、当該地域の整備のため緊急かつ重点的な事業実施に努めることとされているにもかかわらず、市街地再開発事業の施行要件である「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」を満たすことができない地区では、早急な市街地整備ができない。 そのため、都市再生緊急整備地域内においては市街地再開発事業の施行区域の要件の撤廃を求める。	県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、にぎわいの創出や国際競争力の向上、地域の回遊を向上等が期待できる。	都市再生特別措置法第3条、都市再生特別措置法第2条	内閣府、国土交通省	兵庫県、神戸市、和歌山県、鳥取県、京都市、関西広域連合	-	-	-	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。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新築が低く、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、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定めているところである。さらに、施行区域要件を満たせば、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。 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行われ、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、自治体と協力する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、協議会等の場を通して適宜相談された。
275	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	コミュニティバスの導入における地域公共交通会議の取扱いの見直し	①交通空白地の解消を図るとしてコミュニティバスの導入の趣旨を踏まえ、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。	【現状】 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料金制を定めるなど、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28年度は3回開催)。しかし、料金設定について既存バス事業者と市町の意見が折り合わず、地域公共交通会議が頓挫した結果、やむなく運行時間帯の制限や路線バスの約3倍の運賃設定をすることとなり、また、定期券の共通化も実現しなかった。コミュニティバスは既存バスの体廃止に伴う交通空白地の解消を図るために導入するものであり、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での既存事業者との合意は原則不要だと考える。 地域公共交通会議の開催は、既存事業者から調整の申し入れがあった場合に限定し、その際でも地域住民を含む一定数の賛成が得られれば許可が可能となるよう規制の緩和が必要である。	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ニ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日付付国自第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	-	○民間との共存は、地域公共交通会議に際しあらかじめ協議が必要である。 ○本県において導入している地域バスは、路線バスの撤退による交通不便地域に導入しているが、一部区間が路線バス撤退事業者のバス路線と競合するため、その区間での乗降は上記バス事業者の反発により地域公共交通会議にて認められない。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バスに対し、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、地域公共交通会議で反発があまり発生が得られず、結果、地域住民の利便性の確保がより困難になっている。こういったケースでは、地域住民の利便性の確保を優先し地域公共交通会議にて過半数以上の賛成があれば認められよう許認可の規制緩和が必要である。	地域公共交通会議(以下「会議」という。)は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の期待及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに關し必要となる事項を地域関係者間で協議するために設置されるものである。「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」(参照)。コミュニティバスの導入については、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公共交通の実現を図る観点から、地域関係者間において、運賃、路線、運行時間帯について十分な議論を行い、協議が調うことが必要である。 協議を行なった場合は、関係者間のコンセンサス形成を目指して、十分議論を尽くして行うものであるが、議決方法はあらかじめ設置要綱に定められており(ガイドライン。(1))、その具体的な方法は、当該地域において適切に定められるものである。現に、全国の複数の地域において「交通会議」の議決方法は、出席者の過半数で決すると規定されているところである。	
277	B 地方に対する規制緩和	環境・衛生	農業集落排水処理施設で排水処理可能な事業場の拡大	地方創生の実現に向け、地域資源を活用した6次産業化等を推進するため、農業集落排水処理施設で排水処理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、農村地域の家畜の生活排水を処理することを目的と設置され、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、排水の性状及び特性が異なる。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・農産物保存食品、パン・菓子製造業、その他の食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した。この通知では、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】 多可町には飲食、特に産産物が農産物に占める割合が高く蓄積している。このような中、多可町では、特異と有害菌除去により精製したサカヤ、山田錦、ラubeン等々の地域資源を活用した6次産業化が見込まれるが、農業集落排水処理施設がない地区では、加工場等からの排水処理が課題となることと想定される。 ついでに、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。	農業集落排水処理施設への畜産食品製造業などの排水受け入れが可能となることにより農業集落排水処理地域等での企業立地や起業が期待され、地域活性化につながる。	「浄化槽法第2条第1項」「合併処理浄化槽により処理可能な雑排水の取扱いについて」(平成12年3月31日 厚生省通知)「環境と合併して処理することのできる雑排水の取扱いについて」(平成12年3月31日 建設省通知)	農林水産省、国土交通省、環境省	兵庫県、多可町、法真県、京都府、和歌山県、鳥取県、京都市、関西広域連合	-	○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、制度の改正をいただきたい。	【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府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、特定府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、各特定府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、「畜産食品製造業」や「酒類製造業」等については、提案団体からデータを取りまとめた協力も得つ、施設の処理能力と事業場からの排水の水質等の技術的データを収集し、処理できかどうかの技術的検討を行い、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的に、データの収集や、技術的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項に示す排水の取扱いに係る技術的助言であり、そもそもいかなる雑排水を排除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環境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、各自治体の環境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、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当省も協力した上で、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。	

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
<p>本提案は、すべての法定相続人が空き家を管理しない場合、当該空き家に関する書類等の受領や法定相続人間の連絡調整役となる責任者を行政が指定するにすぎず、こうした行為は、特別な権利や義務の付与、他の相続人の権利の制約、共有者としての責任を超える責任の付加には当たらないと考える。</p> <p>地方税法において、地方税の適正な債権管理に資するため、法定相続人の1人を代表者に指定できるのと同様に、公益的かつ緊急的な課題を抱える空き家についても、空き家の適正管理に資するよう法定相続人の1人を代表者として指定できるようにすべきである。</p>				<p>【全国市長会】 慎重に検討されたい。 ただし、支障事例が多数あるため、当事を含め、解決策を積極的に検討すること。</p>	<p>○ 地方公共団体が法定相続人の中から代表者を指定し、その代表者から他の法定相続人に当該地方公共団体からの助言、指導、助言等を伝達させる(義務づけ)仕組みを検討すべきではないか。 ○ また、地方公共団体が把握している他の相続人に関する情報等を、代表者に情報提供できる仕組みを構築するべきではないか。</p>	<p>【都府省】 ○ 複数の相続人の中から特定の相続人を代表者として指定した場合、当該者が自治体からの助言等を他の相続人へ伝達する相続の共有持分を超えた責任を負う結果となることから、地方公共団体の責任で指定を行うことは困難である。 ○ 地方税法における規定において、相続人の中で書類を受領する代表者が指定できる場合は、相続人の生死又は住所が不明である場合は含まれないと解されている。また、代表に指定された者は書類を受領する権限を有するものであり、相続人間の伝達や調整についての規定はない。 ○ 一方、空家法では、個々の所有者等に対して助言・指導を行うことにより、自発的に特定空家等の除去等を促すことを目的としており、所有者等が多数の場合には、書類を的確に送達するため、内容証明郵便等の活用を「特定空家等に対するガイドライン」で示している。 ○ なお、空き家対策に取り組む地方公共団体等が具体的な課題等について対応策を協議・検討していく(全国空き家対策推進協議会(平成29年9月31日設立)等)において、国土交通省を中心として、関係省庁が連携して、当該事例を含め、地方公共団体等が直面する課題等の解決に向けて支援していく。 【法務省・国土交通省】 ○ 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有し、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定し、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になりかねず、困難である。 また、法定相続人の1人を代表者として、除却等を内容とする助言・指導、助言、命令に係る書類等の受領や法定相続人間の連絡調整役を担わせることは、除却等を求める処分の対象を特定の者に限定することになり、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になりかねないため、困難である。 ○ 地方税法第9条の2第2項の規定は、相続人のうち一部が相続人であるかどうか明らかなでない場合(相続に争いがある場合等)に、書類の送達の特例として、相続人の中で書類を受領する代表者を指定するものである。また、納税の告知書等が、代表者に送達された場合には、その書類に係る処分は、指定に係るすべての相続人に対して効力を生ずる。 両条の規定は、あくまで相続に争いがある場合等の規定であり、単に相続人の住所等が不明又は相続人が多数な場合には適用されないと解されており、地方公共団体は、相続人全員に対して書類を送達する必要がある。 ○ 地方、空家法では、空家の所有者等に対する助言・指導、助言、命令が規定されているが、これらの措置のうち助言・指導、助言については、直接的な法的効果はないものの、関係権利者全員に対し除却等の必要性を理解してもらい、自発的な除却等の措置を促すためのものである。また、命令については、それに反した場合には罰則の適用があるほか、代執行の前提となるものであるため、関係権利者全員に対して行う必要がある。 なお、所有者等が多数の場合には、内容証明郵便等の活用により助言・指導、助言の手続きを行うなど、地方公共団体の事務負担を軽減する方法をガイドラインで示しているところ。(「特定空家等に対するガイドライン」) ○ 空き家対策に取り組む地方公共団体が、具体的な課題について対応策を協議・検討していく(全国空き家対策推進協議会が平成29年9月31日に設立され、空家所有者の効率的な探索方法や所有権者不在空家等に係る財産管理制度の活用推進方策等)について、当該協議会を検討することとされており、国土交通省としては、こうした協議会の場を活用し、法務関係団体等とも連携して、具体的な課題の解決に向けて取り組んでいきたい。</p>
<p>近年、都心部においては、土地の利用が細分化され老朽化が進行している建築物と既に再整備が行われた建築物が混在しているなど、土地の利用状況が多様化している。</p> <p>とりわけ、都市再生緊急整備地域においては、急速な国際化等の社会情勢の変化に対応した都市機能の高度化等や防災機能の確保に取り組み必要があることから、市街地再開発事業に当たっては、地方自治体が当該区域内の土地の利用状況が著しく不健全であると判断すれば事業実施できるよう見直しを求める。</p> <p>また、都市再生特別地区等に関する都市計画において建築面積の最低限度を大きく設定することにより、大規模な耐火建築物を耐火建築物としての取扱いから外すことで、小規模な建築物の移転・再築が事実上困難となり、事業計画を立案する上での柔軟性がなくなるとい課題がある。</p>				<p>【全国知事会】 市街地再開発事業の耐火建築物に関する面積要件については、地方分権改革推進委員会第2次勧告を踏まえ、条例に委任する、又は条例による補正を許容すべきである。 【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。</p>		<p>第1次回答でもお答えしたとおり、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公共性の高い事業であり、権利変換処分や建築制限等、事業区内の権利者の私有財産に対して一定の強制力が必要である。このため、施行区域要件は、関係権利者の権利の保護、事業の円滑な施行及び事業の適正を担保するため、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、法律により公平かつ全国的に統一して定める必要がある。</p> <p>また、都市計画制度は、都市計画が決定されることにより、土地の利用に対して一定の財産権の制限が行われ、適切な内容の都市計画が定められなかった場合に事後的な是正を行うことは、私人の権利や社会経済への影響が甚大であるため、都市計画決定により発生する制限の内容や決定等を行う際の公正な基準や手続については、法律で定める必要がある。</p> <p>本規定は、第一種市街地再開発事業は、権利変換手続という特別の手法を用いることを認めていること等から、都市計画法の都市計画基準を補充する特別の条件として施行区域要件を定めるものであり、関係権利者の権利の保護、事業の円滑な施行及び事業の適正等を担保するための規定であり、法律において規定される必要があるため、条例に委任することはできない。</p> <p>なお、本規定は、地方分権改革推進委員会「義務付け・特付の意見」に係る第3次勧告に向けた中間報告(平成21年6月5日)で整理された方針に沿って、地方分権推進委員会の小早川委員を中心に構成されたワーキング・グループによる見解において、「私人の権利・義務に関わる行政処分の直接的な根拠(私人、他の地方自治体の費用負担の直接的な根拠を含む。）」となる計画を策定する場合」に該当し、規定の存置が許容されると結論づけられたところ。</p> <p>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。</p>
<p>地域公共交通会議の議決方法は、あらかじめ設置要綱に定めれば、「出席者の過半数で決する」としてもよいとのことが、これまで地方自治体は運輸局や運輸支局から地域公共交通会議で合意するように指導を受けてきた。については、この度の第一次回答の内容について、運輸局及び地方自治体に改めて周知いただきたい。</p> <p>なお、6月2日に開催された提案募集検討専門部会・地域交通部会合同部会において議論となった。「法令上、地域公共交通会議で合意が必要な事項」や「審議決議が可能な事項」については、運輸局・運輸支局によっては対応が異なることがないよう、改めて周知していただきたい。</p>				<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。 なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。</p>	<p>○ 地域公共交通会議での「合意」について、地方運輸局からは、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」が混同されて、全て法令上の義務であるかのように指導がされている現状があるため、これを改めて整理し、地方運輸局での運用を徹底するべきではないか。また、そのことを地方公共団体に対して周知すべきではないか。 ○ 自家用有償運送事業については、法令上地域公共交通会議等での合意が必要とされているが、本市のようなコミュニティバスを一般乗合旅客運送事業として実施する場合についてまで、地域公共交通会議等で合意をとるよう指導しているのは、法令上の根拠はないのではないかと。 ○ 「協議を行うにあたっては、関係者間のコンセンサス形成を目指して、十分議論を尽くして行うものであるが、議決方法はあらかじめ設置要綱に定める」旨を回答しているが、例えば、全会一致ではなく設置要綱の定めに従い議決により過半数等で決定した場合でも、法令上の「合意している」及び「協議が済んでいる」と解釈するということではないか。 ○ 21条許可によらず4条許可の下でも、柔軟に事業計画や運行計画を変更しつつ、既存事業者に対する経済的な影響等を含めて検証するための社会実験が行いやすくなるよう、手続を簡素化した新たな運行手法を構築するべきではないか。また、そうした手法についても、地域公共交通会議における協議のプロセスの例として位置付けるべきではないか。</p>	<p>一次回答において示した地域公共交通会議における議決方法の考え方については、地方運輸局、地方公共団体等に周知する。 また、地域公共交通会議の協議事項について、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」について整理し、地方運輸局、地方公共団体に周知する。</p>
<p>貴省からの回答は、本県及び多可町が提出した支障を解決するものである。 今後、農業集落排水処理施設において処理できる量の技術的な検討が行われるが、早期に検討結果を周知いただきたい。 検討に当たっては、本県及び多可町でもデータ提供等をしていきたい。</p>				<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。 なお、所管省からの回答が「現行規定で対応可能」となっているが、十分な周知を行うこと。 【全国町村会】 提案団体の意向及び関係府省の回答を踏まえ、適切な対応を求める。</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)>		各府省からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
281	B	地方に対する規制緩和	運輸・交通	地方自治体等が実施する災害ボランティアツアーについては、ツアーに係る旅行業法の適用除外	地方自治体等が実施する災害ボランティアツアーについては、旅行業法の適用除外とする。災害ボランティアバスを走らせる場合は、旅行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があったが、その確実性が確認できない。 また、平成28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「いよこボランティアプラザ」は、ボランティア募集や参加費用の徴収を旅行者に任せるとしたが、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、ボランティアの参加を阻む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。	旅行業法の適用を受けず災害ボランティアバスの運行が可能になることで、各団体からの迅速なボランティア派遣が可能となり、被災者ニーズへの対応や災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る。	旅行業法第2条、第3条	国土交通省	兵庫県、滋賀県、和歌山県、京都市	-	浜田市、八王子市、豊橋市、奈良県、広島市、熊本市、田川市、大分県	○ボランティアは自力で現地入りするのが原則であるが、交通事情等により不可能な場合も想定されるため、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。 ○平成28年9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を行うためのバスツアーを企画し、旅行社に委託した上で実施した。市としても、ホームページ等を活用し広く周知を図ろうとしたが、主催者側からホームページ掲載での募集案内は旅行業法に抵触する恐れがあり、控えるよう注意があったことから、十分な周知ができなかった。 ○本市社会福祉協議会では災害ボランティアツアーを通して、被災地支援を行っている。迅速な被災地支援のために、旅行業法の適用除外等が定められないと、今後の円滑な災害ボランティア実施が困難になる状況である。 ○今回運行した熊本震災支援の「災害ボランティアバス」運行に関して、旅行者を仲介することで次のような支障が生じた。①取崩(バス配車手配等)手数料が発生した。②災害ボランティアバスの運行は、即応性を重視するため催行情報公開から運行まで短期間での手続きが必要であるが、バス運行会社と直接交渉ができなかったために十分な調整がなされず、参加希望者への情報提供が不十分になり、現地でのワラワラ(移動時間の長さやバス配車場所の変更等)があった。 ○地域防災計画において、ボランティアとの連携やボランティアの受け入れ等を位置付けており、災害ボランティアが派遣しやすい環境を整備することは、大規模災害発生時の本市の防災対策等に資するものとなる。また、災害支援を通じた自治体間の相互協力、災害ボランティアとして活動を希望する市民ニーズにも対応できるものとなる。	ボランティアツアーの円滑な実施のため、地方自治体や社会福祉協議会が関与する場合で一定の要件を満たすケースについては旅行業の登録なく実施が可能である旨の通知を平成29年7月に都道府県宛てに発出し、対応済。
282	B	地方に対する規制緩和	運輸・交通	地方自治体が公用的に小型船舶の登録事項証明書等の交付を請求する際の手数料の免除	小型船舶登録事項証明書の交付申請に当たり、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請求する際の手数料の免除	地方自治体が公用的に小型船舶登録事項証明書等の交付を請求する際の手数料を免除することで、予算措置に要する時間を省き、事務手続き上速やかに放置艇所有者の確認を進めることができ、放置艇解消の促進に資する。	小型船舶の登録等に関する法律第29条	国土交通省	兵庫県、滋賀県、和歌山県、鳥取県、徳島県、大塚市	-	埼玉県、神奈川県、石川県、浜松市、富山県、佐賀県、長崎市	○当県においても、指導のために小型船舶登録事項証明書を交付請求することがあるが、手数料が免除されれば予算執行に係る事務が不要となり、より迅速な対応が可能となるため、現行制度を見直し、所有者の特定は不可欠である。平成13年12月26日「プレジャーボート利用者改善」に向けた総合施策に関する懇談会報告書(国土交通省総合政策局)の中に、「平成14年4月から開始される登録制度の活用によりプレジャーボートの所有者が確認できるようになること相まって、手続の一元の迅速化、円滑化を図るなど監督処分等の実効性を高めることが必要である。」との記載があることから、所有者の重要性は、広く認識されているといえる。しかしながら、地方公共団体が所有者を特定するための証明書等の交付を受けられる場合、国や独立行政法人と異なり手数料を払わなければならない。これは地方公共団体における不法係留防止に支障をきたす恐れがある。ついでに、適正化をより一層推進するため、公用申請については手数料を無料にすることを要望する。 ○現地を巡回して放置艇を発見しても予算措置後の対応となっているため、機動的な対応ができない。 ○当県が管理する一般河川においては未だ40隻を超える数の放置船舶が存在している。一方、河川は原則として自由に使用できるとあり、船舶の状況は複雑化し、新たな放置船舶の発生も阻止も困難である。したがって、発生した速やかな対応が必要となっている。あわせて、当県では今後放置船舶の対策を強化する予定であり、船舶の所有者の把握に関する手続が迅速に可能となるよう要望するものである。 ○放置船舶が発見された場合は、日本小型船舶検査機構に小型船舶登録事項証明書等の交付を請求し所有者等調査が必要がある。証明書の請求を促す地方公共団体から公用申請については手数料免除とすることで、速やかに放置艇所有者の確認を進めることができる。 ○本市においては所有者を確認するため、小型船舶登録事項証明書等の手数料について予算措置を行い、対応している。しかしながら不動産に係る登記事項証明書等、公認にかかわる場合は公認で手数料を要しない旨定められているが、小型船舶登録事項証明書については公認であるにもかかわらず、手数料の徴収対象としている。平成28年1月に10年間で放置艇をゼロにする計画を策定し、その目標達成に向けて施策を推進するうえでも、国と同様に徴収対象外としていただきたい。 ○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るにもかかわらず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たいは、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、対応が遅れることとなる。	小型船舶検査機構が交付する小型船舶登録事項証明書等に関わる手数料については、国の事務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も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1万1千数百円程度であり、大きな負担とならないよう配慮されている。
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る。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。 2 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。	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	-	東海市	○本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、地籍調査で実施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から、制度改正を四等三角点に必要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取り扱うことにより、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	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、引き続き運営を行うことが考えられている。しかしながら、現行制度では、任意団体は農地の貸付け等の行為ができません。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、より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 特定農地貸付けに関する農地法等の特例に関する法律	農林水産省、国土交通省	多可町	-	-	○御筆家の集落(任意団体)であっても、団体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籍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することができる(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、農地所有者以外の人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のみ規定している。	

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
当該通知は、本系が提出した支障を解決するものである。今後、当該通知に基づき、災害ボランティアツアーを実施するに当たり、以下の点について、明らかにしていきたい。 ○参加者名簿の取扱い ・具体的に示された提出先にて提出する必要があるのか ・事前に提出された参加者名簿と実際の参加者が異なる際の対応 等 ○当該通知(3)適用に必要な措置について」において示される各項目の判断基準 ・法令についての確実な知識や旅程の安全面等を判断する能力を、責任者が有しているかの確認方法 等		【八王子市】 平成29年7月の通知文の中で、「ボランティアツアーを主催するNPO法人や大学等は、事前に参加者名簿を被災又は送り出しの自治体又は社会福祉協議会等準公的団体に提出すること」とあるが、提出先があいまいであることから、その目的が情報収集であるのか、安全確認であるのか、ご教授願いたい。				○参加者名簿は、ボランティアツアーの主催者が適切に当該ボランティアツアーの参加者を把握していることを確保し担保するため提出を求めるものであり、その提出先は「被災又は送り出しの自治体又は社会福祉協議会等準公的団体のいずれかであり、これら全ての団体への提出を求めるものではない。また、事前に提出された参加者名簿と実際の参加者が異なる場合は、参加者名簿に掲載されていない参加者をボランティアツアー実施前までに追記することで対応していただくことを想定している。  ○通知において、特例適用に必要な措置として、責任者に対し「履行しようとする旅行に関する法令について確実な知識を持つこと」を求めており、責任者には、最低限、履行される旅行に関連する法令違反を犯すことがない程度の知識が求められる。たとえば、貸切バスの道路運送法上の扱いなどが挙げられる。また、「旅程が安全面において問題なく、かつ旅行目的を達成していると判断する能力を有すること」も求めており、責任者には、最低限、履行される旅行中の安全の確保がなされ、かつ、募集した際に提示した旅行目的が確実に達成されることを判断できる能力が求められる。
プレジャーボート対策については、平成25年5月に国において策定された「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」に基づき、各自治体において対策を推進している。そのために必要な小型船舶に係る情報については、手数料を無料化するが、地方自治体からの照会があれば小型船舶検査機構又は国土交通省から必要な情報入手できる仕組みの構築を検討いただきたい。 小型船舶検査機構が小型船舶登録事項証明書等の交付に当たり事務経費が生じるという点では、地方自治体・国、独立行政法人に選任は無い。国の事務を代行するといった事務の性質を踏まえても、所管する国土交通省以外の府省や一部の独立行政法人から徴収しない理由が不明である。		【神奈川県】 本提案の主眼は、財政的負担の解消ではなく、手数料がかかることにより、予算措置や予算執行の手続きに時間を要し、迅速な対応が困難となっていることにある。地方自治体が迅速に不法係留船対策に取り組めるよう、国と同様、手数料が免除されることを要望する。  【長崎市】 長崎市において市管理漁港が13漁港あり、調査に多くの日数を要している。放置艇の適正係留を指導するためには、所有者の特定に小型船舶登録事項証明書が必要であるが、まとめて証明書をとりとるとなると放置艇の対応が遅れてしまう。迅速な対応を行うには、その都度証明書をとりとる必要があり、証明書が有料であるため市負担も大きくなる。		【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		日本小型船舶検査機構(以下「JCI」という。)が交付する小型船舶登録事項証明書等に関する手数料については、国の事務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ていませんが、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、無料とするには困難です。  JCIが行う小型船舶登録事項証明書等の交付手続については、手数料を事前に振込み、登録事項証明書等の申請(窓口又は郵送)を受け付けております。 今後の要望を踏まえ、迅速な向上の観点から不法係留対策に係る登録事項証明書等の交付手続については、以下のとおり取り扱うこととし、別途、文書にて周知する予定です。  緊急時における不法係留対策に係る小型船舶登録事項証明書等の交付手続については、事前にJCI本部に電話連絡した上で、メール又はFAXによる申請を最寄りのJCI支部(後日、窓口又は郵送により原本を提出)へ行えば、速やかに小型船舶登録事項証明書等を交付し、手数料の振込みは、当該交付後で差し支えないこととします。
①国土地理院が行う四等三角点の設置及び復旧に関する意見照会は、年に1回であり、その際には正常であった四等三角点で、実際測量に入った際に、亡失や傾斜等の異状が発生していることもある。また、電子基準点を利用した測量については、多可町のような山林部が多い地域では、上空確保ができず測量ができない箇所がある。 権限付与が困難であれば、頻発する災害等により亡失や傾斜等の異状が発生した四等三角点については、地籍調査を迅速に行うため、国土地理院の本格的復旧に先立って、市町村が一時的な復旧を行えるようにすべきである。それが困難な場合は、理由を明らかにしていただきたい。 ②地籍調査終了後も市町村にとって、亡失した図根多角点を復旧するため、四等三角点を与点として用いることから、市町村が必要に応じて管理できるよう、里道水路のように国有財産の用途を廃止し、市町村に無償譲渡をする、または国有財産のまま無償で市町村に貸し付ける制度を検討いただきたい。				【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		1 国土地理院は、国土調査法第4条第4項に基づき、地籍調査が行われる都道府県に対して、次年度概算要求時のほか当該の事業計画作成時にも地籍調査予定地域の周辺に設置する基本三角点の現況状況等を照会し、意見を聞いている。国土地理院では、都道府県から提出された意見を踏まえ、四等三角点の設置や復旧を行うなど市町村が実施する地籍調査の支障とならないよう努めているところ。 また、市町村が地籍調査を実施する際には、国土調査法第2条第1項第3号により、地籍調査作業規程を定め、同作業規程第9条に基づき、当該地籍調査を行う前に地籍調査の実施に関して三角点の現況確認などを踏まえた計画を市町村が作成することになっている。したがって、提案団体の意見にある「実際測量に入った際に亡失や傾斜等の異状が発生していることもある」という事象は生じないものと思料する。仮にそうした事象が発生した場合においても、市町村長は、測量法第21条第3項の定めにより、遅滞なく国土地理院の長に通知するものとされており、この通知がなされれば、国土地理院は事業計画の変更手続を速やかに行った上で迅速な対応に努めることとなっているが、提案団体からこの通知を受けた事実を確認できていないところ。 さらに、山間部における電子基準点を利用した測量において、上空視界の確保が困難な場合には、アンテナタワーを設置することでこれを回避し、標石基準点を用いた測量に比べ、より簡便に測量を行うことができるため、山間部においても電子基準点を利用した測量方法を選択するのが適例となっている。加えて、地籍調査のための測量が完了した地域において四等三角点が亡失して新たな三角点が必要となっている場合は、市町村等が測量法に定める所要の手続きを行って公共基準点を設置することで、同等の測量を行うことができるため、必ずしも四等三角点の復旧が不可欠ということはない。なお、「電子基準点を利用した測量については、多可町のような山林部が多い地域では、上空確保ができず測量ができない箇所がある」という指摘について、提案団体の中には、山間部において、電子基準点だけを既知点とした地籍図根三角点の改測を公共測量で既に実施している事実があり、そうした指摘はあたらないと思料する。 見解にある災害時における対応については、例えば、地震によって地殻変動等が発生し、三角点の成果の変更が必要になった場合は、国土地理院が、余効変動などによる地殻変動の収束状況を踏まえた上で、変動後の三角点の正確な位置の基準を決定しており、この決定の前に、一時的とはいえ、市町村が復旧を行うと、その測量結果が周辺の土地の位置との間で異なることになり、不必要な混乱を生じる。このため、災害等においては、現地での無用な混乱を避けつつ、迅速な地籍調査が行えるよう、現在においても事例ごとに国土地理院が個別に対応する必要があると考えている。  2 四等三角点は、国土地理院が国土調査法により地籍調査に必要な基準点として設置し、公用財産として管理しているものであり、無償譲渡及び無償貸付はできない。
任意団体の代表者名で農地を借り受ければ開設は可能であるが、町として想定している集落の代表者は基本的に数科で交代され、その都度、借り受けの契約を変更することは現実的でなく、好ましい方法とは考えられない。また契約上、任意団体の名前なく個人の名義となれば、契約する本人も踏譲される。 地籍団体の仕組みについては承知しているが、近隣3集落が共同で運営している場合もあり、その場合はこの仕組みを活用することは難しいと考える。 代表者が変わった場合について、貸付協定、貸付規程、個々の利用者ととの使用に関する契約等に影響が及ばないような措置を講じていただきたい。				【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。 なお、所管省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。  【全国町村会】 提案団体の意向を踏まえ、引き続き検討していただきたい。		○ 権利能力なき社団名において、その代表者がその構成員を代表して権利を取得(総有)し、市民農園を開設できるように検討を行うべきではないか。 ○ 権利能力なき社団の代表者が変わった場合について、貸付協定、貸付規程、個々の利用者ととの使用に関する契約等の効力に影響が及ばないよう、手続を簡素化する等の措置を講ずるべきではないか。  代表者の定めのある権利能力なき社団については、社団名において、その代表者がその社団を代表して市民農園の開設の申請を行うことができ、また、代表者が代わった場合にも市町村等に代表者の変更の届出を行うことで行政上の手続を完了することができる旨の通知を発生し、周知したいと考える。 なお、市民農園の開設に当たっては、地方公共団体等及び市民農園利用者と市民農園の開設者との間で農地の賃借権等の設定がなされるのが通常であるところ、民法上、権利義務の帰属主体は自然人又は法人とされていることから、市民農園の開設にあたって当該市民農園である農地に係る権限の所在を明確にするためには、一次回答のとおり、市民農園整備促進法等による市民農園開設の申請者と実際に設定される賃借権等の帰属が一致する、社団の代表者である個人又は認可地縁団体等の法人による市民農園の開設が望ましいと考える。 (ある社団の代表者である自然人がその構成員を代表して締結した契約の効果の帰属や、当該代表者が変わった場合の契約の効力については、当該社団が権利能力なき社団であるかの判断も含めて、判例及び個々の契約の解釈によるものと認識している。)

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的な内容	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)>		各府省からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
310	日 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、長期間相続登記がなされていないなど、公共事業に係る用地取得の際の継続の緩和	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。	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必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、公共事業による土地の利活用の推進に資する。	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	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、静岡県、東京都、名古屋市、岐阜県、滋賀県、京都府、奈良県、大分県、鹿児島県	<p>○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利用を可能とする新たな仕組みの構築を緊急に行ってもいい。</p> <p>○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る。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らず、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、確定判決を得る必要があるため、不在者財産管理人との間で、訴え提起時の和解の手続きを行うこととした。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)</p> <p>○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らず、住所不明のため相続人の特定が困難な地権者がおり、用地取得に支障をきたしている。</p> <p>○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。</p> <p>○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。国内において同様な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著になると更にこのような状況が進み、このことにかかる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。</p> <p>○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(除票)、戸籍謄本、改製原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)、氏名のみから役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、とも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泉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費は廉価であり、財産管理人制度を活用した場合、予算超過とすることが明らかであり、早期の制度改正を要する。</p> <p>○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。</p> <p>○道路の事業用地のなかに村落共有地があり、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。</p> <p>○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を要するなど対応に苦慮している事例がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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、保存登記ができなかったため、所有権確認請求訴訟を提起する必要がある。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>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利用円滑化について検討がなされており、平成29年10月下旬に公表が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。</p> <p>○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、用地交渉が難しく、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、共有地を分掌する際には、共有者全員の同意を必要とすることから、任意協議にて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られる。これにより、内証者と持分契約・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、内証者を巻き込むことなく真正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、公共事業の促進に資するものと考えられる。</p>	

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
所有者を特定することが困難な土地については、支障事例があるように各自治体は用地取得に伴う様々な問題を抱えている。関連する審議会等においては速やかに議論を行い、関係省庁が一体となって手続事務等が簡素化されるよう、検討をしていただきたい。	—	—	—	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求め。	○ 地方側の意見も踏まえながら、1次回答のとおり新たな仕組みの構築に向けて、引き続き検討いただきたい。	所有者を特定することが困難な土地の有効活用に関しては、経済財政運営と改革の基本方針2017(平成29年6月9日閣議決定)等も踏まつつ、引き続き、関係省庁が一体となって検討を進めてまいりたい。 前回回答以降、国土交通省の国土審議会においては、9月12日に土地政策分科会の第1回特別部会を開催したところ、同部会は12月上旬頃までに3回程度開催し、年内に中間取りまとめを行う予定。 (参考URL: <a href="http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s103_tokubetu01.html">http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s103_tokubetu01.html</a> )