



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	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月26日閣議決定)記載内容
見解	補足資料	見解	補足資料				
<p>国土交通大臣許可に係る経由事務は、内容の審査に及ぶものではなく、必要な様式(書類)が整っているかの確認を行うもので、対面での提出を求めるまでのものではない。</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>経由事務を廃止すれば、法定様式による書類も確認資料も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、国土交通大臣許可業者に対し法第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指摘はあたらない。</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)するためいわゆる書類を保管している期間が大半を占めており、申請者が直接地方整備局へ提出することになれば、この期間は短縮されると考えられる。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>○ 経由都道府県による申請書類の不備の指摘については、国土交通大臣許可業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、国と経由都道府県で申請書類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・経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>○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(2億円以内)。</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、都道府県経由事務についても、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、経由事務のあり方も含めた議論を行っていくこととしたい。</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ぎ、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と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る。</p> <p>仮に、直ちに、都道府県の経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>6【国土交通省】</p> <p>(3)建設業法(昭24法100)</p> <p>二以上の都道府県の区域にわたる建設業の国土交通大臣に対する許可申請等に係る都道府県経由事務(44条の4)については、廃止する方向で、地方公共団体及び事業者の意見を聴きつつ、申請手続の電子化に関する検討と併せて検討し、平成30年を目途に結論を得る。その結果に基づいて必要な措置を講ずる。</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図られることを想定している。</p> <p>① 路面電車の停留場は、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ことの安全対策を講ずること。</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道路管理者及び交通管理者との協議を願え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>○まがりか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設置規制を緩和すべきではない。(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とはせず、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こと。</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>6【国土交通省】</p> <p>(15)駐車場法(昭32法106)</p> <p>道路のまがりかどから5m以内の部分、安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前縁の側端からそれぞれ前後に10m以内の部分並びに路面電車の停留場を告示する標示柱又は標示板が設けられている位置から10m以内の部分における路外駐車場の出入口の設置規制(施行令第7条)については、安全対策を講ずること等により、道路の円滑かつ安全な交通が確保できると認められる場合には、路外駐車場の出入口の設置を可能とし、平成30年までに必要な措置を講ずる。</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報によると、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76%と推測されることから、約55万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らる。</p> <p>本提案は、橋梁の安全性を確保したうえで、効率的かつ安全性の高い橋梁点検を可能とするよう、構築の形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ているのである。</p> <p>健全性に応じた点検頻度の考え方について、具体的にかつ積極的に検討を行っていただき、二道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お示しいただきたい。</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Ⅰ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Ⅰ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回続けて行われたいよう、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詳細や問題点について、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。</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橋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施を把握し、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、十分な補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。</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段に総括・検証し、2道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。</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括発注(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、検討が必要となる十分な点検ペースが蓄積された段階で、専門家による委員会等において、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る。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>	<p>6【国土交通省】</p> <p>(12)道路法(昭27法180)</p> <p>(ii)地方公共団体による構築等の点検については、以下のとおりとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・構築等の点検を支援する新技術については、その開発を促進するとともに、活用可能なものから随時現場への導入を図ることとし、新技術を導入する際には、道路メンテナンス会議等を通じて、当該技術に関する地方公共団体の周知を図る。さらに、現在、導入を検討しているものについては、早ければ平成30年度からの現場導入を目指し、技術検証を進める。</li> <li>・構築等の点検に係る支援措置については、引き続き、技術面(地方公共団体等の職員に対する研修等)や財政面での支援を行うとともに、実施体制面での支援として、地域一括発注の一層の活用促進を図る。</li> <li>・点検の頻度(施行規則4条の5の5)を含む定期点検の在り方については、平成26年度から開始した5年に1度の定期点検の一巡目の実施状況を踏まえ、平成29年中に専門家の意見の聴取を開始し、国民の安全確保を前提としつつ、地方公共団体が持続可能で、かつ、有効性ある点検を実施することができるよう、地方の意見も聴きながら早期に結論を得るべく検討を進める。</li> </ul>	

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府庁	団体名	その他(特記事項)	＜追加共同提案団体及び当該団体等から寄せられた支障事例(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>○提案が実施された場合、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ると考える。</p> <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、点検車が使用できない場合はロープアセス等を用いて対応している状況であり、現場では効率的かつ安全に点検を行う高い技術が求められている。また、近接目視による点検に取り組みでできたことにより、現場がより明確に確認することができ、修繕が必要な箇所についてはこれまで以上に増えている状況である。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られる。しかしながら、5年に1度の近接目視による点検は維持管理を行う上で重要なもので、健全性に比べ点検頻度ではなく、近接目視が困難な場合に近接目による点検が行えるよう要件を緩和していただきたいと考える。</p> <p>○本市では約1840橋の橋梁を管理しており、道路法に基づく定期(初期)点検については、平成28年度までに約1100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率が約2%、判定1・IIが約98%という状況となっております。この様に、判定が判定1・IIという判定結果のため、道路法に基づき5年に1回の定期点検を全橋対象に実施した場合、年間約360橋を継続的に実施し一定の経費についても継続的な確保が必要となります。早期に損傷を発生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しますが、初期の定期点検の判定結果により、点検サイクルの見直しを検討が必要と考えます。各橋梁の状況に合わせた点検サイクルとする事で、点検経費の削減を図り、削減された経費を修繕に充当する事で、老朽化対策の推進が図られると考えます。</p> <p>○本市においても橋梁点検業務を行うに当たり、提案団体が劣るような、人員の不足の問題や、点検費用や修繕費用の増大の問題が顕著であった問題が生じている。</p> <p>○本市は山間部に位置していることから、管内に小さな河川が多く存在する。よって河川に架かる橋梁も多く、橋梁数は500を超える。橋梁点検、修繕の費用削減と事務経費は財政面と人事面で課題でもある。一律の規定ではなく、前回の点検結果を踏まえて、重要度が低いと判断した場合、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。そのほとんどが国庫道に比べれば重要度は高くない橋であるが、点検費用は橋長が長いと高くなる。そのため修繕費の予算の多くなる費用が掛かっていることでもあり、許容の橋長に付する予算を圧迫している。</p> <p>○橋りょうを例に挙げれば、本市が管理する橋りょう(橋長2m以上、約2.900橋)を全て近接目視による点検をした場合、総額1億円以上の巨額な費用が必要となる。5年間で実施するには、毎年、約2億円以上の多額の費用が必要となり、老朽化した道路、インフラの全面的な修繕への影響も考えられる。このため、新提案の橋梁点検手法の簡素化等について期待するものである。</p> <p>・さらに、御提案に加えて、以下の視点も盛り込んでいただくことを御願います。</p> <p>①点検に関する費用について、地方の財政状況を十分に考慮した補助制度の拡充(異なる国の財政的な支障、点検車などで地方負担が地方債で充当可能な制度改善、点検に特化した補助制度(通常事業)の導入)</p> <p>②点検頻度の緩和量について、自治体によっては点検頻度を定めることができます。将来的に法定点検が緩和されるおそれがあるため、例えば、補修により健全度1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修繕の実施が必要となり、毎年、多大な予算の確保が必要になっている。以上のことから、橋梁の点検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。点検における健全度の判定結果が異なる場合は早期の修繕が必要となる。点検結果に応じた修繕が必要になることに加え、長寿命化修繕計画に則った修繕も実施しなければならぬため、点検だけでなく修繕にも費用が必要となる。本市では、約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、また老朽化が急激に進む中では、全ての橋梁に対し一律に同品質の点検・修繕を行っていくことが困難である。以上のことから、橋梁の点検や健全性に関係なく、道路法に規定された、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、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は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項目が完了し、平成31年度から法定点検2項目が開始されると予想が、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、修繕はもとより改善等の他事業に影響を及ぼす危険性がある。このように状況が改善し、一律5年に1回の近接目視点検とするのではなく、道路施設も道路、橋梁、市町村道まであり、利用頻度も異なることから、交通量、構造種別、供用年数、健全度(前回点検結果)等により点検頻度・点検手法を柔軟に定め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、橋梁点検が想定できない又は事前確認が必要な場合、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、ロープアセス等により実施している。近接目視でなくても、現状を確実に確認できる程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、必要な知識や技術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45箇所あり、近接目視で点検をおこなうことは、安全の確保の観点から足場やロープアセスを実施することにより、同品質の点検やその結果による修繕をこころいって行うことが求められる。</p> <p>○本市では、500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1度の法定点検を実施している。小規模かつ、健全性の高い橋梁については、橋梁点検の質が低下しない範囲内で、地方自治体の数値で点検頻度を定めるような制度の必要性を感じる。また、点検手法についても、近接目視以外の方法の採用など、弾力的な運用を要望したい。</p> <p>○交通量がほとんどない橋りょうについても点検対象となっているため、健全度1と判断された橋りょうについては、各自自治体の判断により点検の頻度(5年に1回)を緩和できるようにすれば、少ない人員で効率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900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】橋梁の点検や重要性的にかかわらず、同じ基準で定期点検を行わなければならない。</p> <p>【改正の必要性】本市では、5年の(回)に1回定期点検の初期実施分は、全て「サイクル」を定めて点検頻度を高めるとともに、橋梁状況を詳細にまとめている。2回目以降の点検は、初期点検結果をもとに、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化できる。</p> <p>○本市も同様に、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きたすことにより、多大な費用を要する。</p> <p>○本市においても、約1500の橋梁を管理している。現在の制度では、健全性に問わず一律の点検を行わなければならない。財政への負担が大きい。また、今後、老朽化が急速に進む中、緊急性の高い橋梁の修繕にかかる予算も増大することから、健全性の高い橋梁については、点検頻度を緩和するなどの制度改正を求めたい。</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、計画的な修繕も進捗して実施している。こうしたなか、定期点検については、平成30年度に初期点検が完了するが、橋梁物の修繕に支障が生じていない状態である。「健全度1」は判定された橋りょうについて、各自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・用水路等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)の選定点検では橋梁の躯体に影響のある損傷もほとんどなく、健全度1の判定が多い結果となっている。このような現状でも、制度より5年に1回の頻度で点検を行う必要がある。職員の負担及び財政的な負担が増加していることが予想されたため、地域の実情に合わせ、地方自治体の数値により点検手法及び頻度を柔軟に設定できるようになることで、優先順位の高い橋梁の点検・修繕・補強を実施することが可能になり、施設の長寿命化に資するものと考えられる。</p> <p>○本市では、橋梁を橋と水路橋など長大橋と多数管理しており、橋梁点検、足場、ロープアセスによる近接目視点検を実施しているところである。しかし、これら長大橋を対象とした近接目視による橋梁点検は、点検者の転落事故等の危険性を有していることや、多大な費用を要することなどが課題となっている。このため、道路法施行規則第4条の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、新技術を応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。点検における健全度診断の判定結果に応じて、即対策が必要な場合があることに加え、長寿命化修繕計画に則った修繕を実施しなければならぬため、その経費は膨大になると予想される。先、点検は、橋梁の躯体に則り、点検車からの目視が困難な場合、仮設足場の設置が必要となるが、設置・撤去に掛かる費用や時間、管理者への占用許可申請手続等を要し、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220橋の橋梁を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に一律に同品質の点検・修繕を行っていくことが困難である。以上のことから、橋梁の点検や健全性に関係なく、道路法に規定された、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、地方公共団体の判断により健全性に応じた点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。</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に関係なく近接目視5年に1回の点検の実施が、橋梁修繕を進める費用を圧迫するおそれがあり、橋梁の健全な維持管理・支障をきたすおそれがあるため、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>		



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)>		各府県からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
152	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	新技術等を活用した橋梁点検を可能とするための点検手法の緩和	近接目視が基本とされている橋梁点検について、高解像度カメラや赤外線センサー等を搭載した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など要件を緩和すること。	トラス鋼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高いことから、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、技術の進展に合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	一	<p>〇管理橋のうち鋼橋においては、終着から出発までの限られた時間(3時間程度)で点検業務を行わなければならない。特に、線路の真上に位置する足場の設置・撤去については、1日ごとに行わなければならない。莫大な点検費用を必要とする(通常の点検費用に比し20〜30倍程度)。近接目視と同程度の能力を持つ点検ロボットなどによる従来の点検手法では近接目視が難しい箇所については、大型の点検車やロープアクセスなどにより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程度の評価が求められるような新技術の活用が必要であると考えられる。</p> <p>〇本市においても調査中の橋梁では近接目視が難しい箇所については、大型の点検車やロープアクセスなどにより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程度の評価が求められるような新技術の活用が必要であると考えられる。</p> <p>〇本市には全箇所(トラス鋼)を約500橋の規模(10m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り、足場設置・撤去など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。</p> <p>〇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、かつ足場事故等の危険性が高いことから、安全かつ効率的な点検に支障を来す。</p> <p>〇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、目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の高い橋梁などについては点検を実施するのに莫大な費用と期間が生じている。ドローン等のロボット技術の活用を推進しやすくなることにより、より効率的な点検を実施していくことができるのではないか。</p> <p>〇本市においても、平成28年7月の道路法改正に伴い、橋梁点検車で近接目視による点検ができない場合は、ロープアクセスによる点検を実施しており、点検車の安全確保と点検にかかる多大な費用について課題を抱えているところである。このため、近接目視と同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。</p> <p>〇本市においても、桁下高の低い橋梁(渡海橋)や、桁高の高い橋梁を有している。特に、吊足橋や歩道橋などの橋梁点検車(約400)の点検をとり、費用が削減できると考えられている。一定の期間に車道の幅員等を拡張するケースがある。</p> <p>〇上部工下部工側面を化粧パネルで覆っている構造の橋梁について、5年に一度の近接目視点検を行うためには、化粧パネルを取り外す必要があるが、費用が削減できると考えられている。特に、吊足橋や歩道橋の場合は、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こととあるが、その方法について、点検ロボットからのカメラ撮影は可能とするなど検討を始めてほしい。</p> <p>〇橋梁の低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、点検費のコスト削減を図ることが可能と考えられる。</p> <p>〇本市も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、点検費用は橋長が同じであれば変わらない。そのため種別車の手当の多様な点検費用が払われているところであり、評価の精度が上がる予算を圧迫している。</p> <p>〇橋りょう例に挙げれば、本市が管理する橋りょう(橋長2m以上、約2,900橋)を全て近接目視による点検をした場合、総額10億円以上の巨額な費用が必要となる。5年間で実施するには、毎年、約2億円以上の多額の費用が必要となり、老朽化した道路インフラの計画的な維持への影響も考えられる。点検コスト削減や特種車による点検のため、発注に活用がすすんでおり、ドローンをはじめとした新技術について、道路橋定期点検要領に記載のある「技術者が近接目視によって行う評価と同等の評価が行える方法」としていただくよう、御提案に賛同するものである。</p> <p>〇近接目視が難しい橋梁点検所について、新たな点検手法の活用を行うことで、点検におけるコスト削減や省力化が図れることから点検手法の緩和をせたい。</p> <p>〇平成28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、トラス鋼や歩道橋などの橋梁点検車での点検ができない橋梁については、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。このような状況踏まえて、現在国土交通省でも試行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。</p> <p>〇本市においても、ハイビアの橋梁など近接目視が困難な箇所は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。</p> <p>〇本市においても、今年度、ロープアクセスによる橋梁点検車(吊軌運搬)の予定がある。ご提案のように作業時間が短縮されると、足場や橋梁点検車よりも点検環境が良いため、安全性が高く、点検を円滑に行うには支障が来さずと考える。</p> <p>〇これまでの点検作業において、その受注者からの課題が報告されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・吊り橋においては、吊ロープの部材が支障となり、橋梁点検車のブームが入らず、掘削しき様態を発生しても、その程度や原因の特定が困難である。</li> <li>・また、高橋脚の脚柱はもとより、職員が危険な橋梁や主要部材の換装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。</li> <li>・こうした現状に対して、吊足橋及び特種車等新技術等を採用しているが、吊足橋については、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、特種車新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、経費が削減になる場合がある。</li> </ul> <p>以上の状況踏まえ、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。</p> <p>〇本市では、約600橋について近接目視による法定点検が完了している。そのうち、3橋についてはロープアクセスによる点検が必要となり、多額の点検費用を要している。</p> <p>〇全ての橋梁点検は、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点検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900万円以上)。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。</p> <p>〇本市も同様足場設置・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(運用)や新技術の活用を促進し、技術の進展にあわせて点検手法をとる必要がある。</p> <p>〇職員の危険な踏線橋、跨道橋等では、近接目視のために全面的に吊り足場を設置する必要があり、点検に時間や費用を要する。近接目視と同様の点検精度を有する新技術を取り入れることで、コスト削減や安全性の確保につながるなど、制度見直しを促したい。</p> <p>〇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。</p> <p>〇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。</p>	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28年度よりロボット等を用いた橋梁・トンネル維持管理技術について、民間から技術を公募の上、現場での検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開発さ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は検討を行っていく。	
23	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	市町村運営有償運送における持ち込み車両の使用を可能にする	市町村運営有償運送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こととして頂きたい。	自家用有償運送(市町村運営有償運送(交通空白地)の実施にあたって、市町村は、運送に必要な自動車等を自ら保有することとされているが、保有車両では対応できない突発的な事態も想定されるほか、これに対応するための予備車両を保有することは効率的ではなく、また車検などにより定期的に運送に使用する自動車が使えなくなる期間もあるため、特に通常運行する車両の代替車両について、運行委託先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51条の9 市町村運営有償運送の登録に関する処理方針(平成18年国自旅第141号) 自家用有償客運送についてよくあるご質問	国土交通省	上越市	一	<p>〇高齢者の移動手段確保が重要な課題となる中で、持続可能な交通手段の提供に向けた取組を進めていく必要があり、その一つの手段である自家用有償運送を実施しやすくしていく取組が必要。</p> <p>〇自治体でバス車両等を保有し、維持管理する負担が軽減される。</p> <p>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。</p> <p>〇突発的な故障により、運行に支障が出ることもあるため、安定的に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。</p> <p>〇自家用有償運送(市町村運営有償運送(交通空白地)の実施にあたり、市町村は新たな車両の購入費や維持管理費等の負担が発生し、本来の交通不便地域の解消といった目的を達成できない場合がある。通常、市町村は運行事業者と運行委託契約をするため、運行事業者が保有する車両を使用することが効率的な交通不便地域対策と考える。</p> <p>〇市町村では、財政上の事情もあり、予備車両の保有は十分ではない状況にある。仮に、運行中において車両故障や事故が発生した場合、緊急に代替車両の確保ができないケースも想定され、この場合、やむなく欠便が生じしう可能性がある。</p> <p>そこで、このような突発的な事態の際には、例外的に自家用車両以外の車両(委託先事業者やバス事業者所有の貸切バス車両など)でも運行可能とするよう制度改正をお願いしたい。</p> <p>〇提案事項について、賛同する部分が多い。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、にし阿波瀬開光線の橋となる利山ルートの確保に向け、行楽シーズンに限り「利山登山バス」を運行しているため、小型化による輸送力の低下を避けたいところである。</p> <p>今回の提案によって、一定期間当市が保有する車両以外の車両(委託先事業者所有に限定)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、突発的な事象にも即対応が可能となるため、安定的な事業運営が成されるものと期待する。</p>	「高齢者の移動手段の確保に関する検討中間とりまとめ」(平成29年6月)において、市町村が主体となる自家用有償運送においても持ち込み車両の使用を可能とすることを平成29年9月までに実施することとされており、現在、その実施に向けて運送法改正等の手続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	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月26日閣議決定)記載内容
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する。	—	【宇和島市】 ○ 近視目標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に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視目標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。	6【国土交通省】 (12)道路法(昭27法180) (ii)地方公共団体による橋梁等の点検については、以下のとおりとする。 ・橋梁等の点検を支援する新技術については、その開発を促進するとともに、活用可能なものから随時現場への導入を図ることとし、新技術を導入する際には、道路メンテナンス会議等を通じて、当該技術に関する地方公共団体への周知を図る。さらに、現在、導入を検討しているものについては、早ければ平成30年度からの現場導入を目指し、技術検証を進める。 ・橋梁等の点検に係る支援措置については、引き続き、技術面(地方公共団体等の職員に対する研修等)や財政面での支援を行うとともに、実態体制面での支援として、地域一括発注の一層の活用促進を図る。 ・点検の頻度(施行規則4条の5の5)を含む定期点検の在り方については、平成26年度から開始した5年に1度の定期点検の一巡目の実施状況を踏まえ、平成29年中に専門家の意見の聴取を開始し、国民の安全確保を前提としつつ、地方公共団体が検証可能で、かつ、実効性ある点検を実施することができるよう、地方の意見も聴きながら早期に結論を得べく検討を進める。
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、(「持込み車両」の車種や条件等まで取り除くことができない。 本市が行う「自家用有償旅客運送」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(少なくとも通常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。	6【国土交通省】 (8)道路運送法(昭26法183) (4)自家用有償旅客運送(78条)に係る運行委託先の企業等や個人からの持込み車両の使用については、市町村が主体となる自家用有償旅客運送において使用可能であることを地方公共団体に通知する。 【措置済み(平成29年8月31日付け国土交通省自動車局長通知)】 (4)自家用有償旅客運送に係る運行委託先の旅客自動車運送事業者の事業用車両については、本来の事業の用に供することを併行しない範囲で持ち込むことが可能であること及びその場合の留意点を明確化し、地方公共団体に平成29年度中に通知する。	

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寄せられた支障事例(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	管理代行制度の対象が、現行法上では公営住宅法第2条第2号に掲げる公営住宅又はその共同施設に限定されている。この条件について、改良住宅、従前居住者用賃貸住宅(再開発住宅・住環境改善モデル住宅)等、自治体が独自に整備した住宅等についても、管理代行の適用を受けると可能とすること。	○国の要領や条例制定により、土地区画整理事業により建設した住宅及び、自治体が独自に整備した住宅は、公営住宅と同様の管理をしているにも関わらず、管理代行制度を活用できない。このため、管理を委託するには指定管理者制度を用いる必要があるが、管理代行と指定管理者の併用により、管理者が異なる可能性があるほか、同一管理者であっても委託の手続の違いにより委託時期にずれが生じる可能性がある。また、併用により協定書の作成等、二重に業務が発生するため業務が煩雑になる。 ○条例等により同様に管理している住宅の委託先や、手続が異なることで郵送先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・特公営・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割かれていた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活用することが期待できる。 ○入居者及び入居希望者においては、各種申請や問合せ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	一	沼津市、浜岡市、福田市、大田原市	○管理代行と指定管理者では、委託者が行える業務の内容の違いがあるため、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なることから、事務処理コストの削減にもつながる。 ○当市では、公営住宅とその他の種類の住宅との兼業住宅や併存住宅が多数あり、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者の併用により、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め業務が煩雑になる。 ○改良住宅において、根拠法は異なるが公営住宅同様に家賃が応需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・指定管理者制度を併用し、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手法として管理代行制度と指定管理者制度を併用した管理を住宅供給公社が行っている。公営住宅法に基づく住宅に係る事務については、指定管理者制度及び市直営で行っていたものを管理代行制度に移行している(滞納者、不正入居者等への明道請求事務は市直営業務)。一方で、住宅地区改良法等公営住宅法以外の住宅に係る事務については、管理代行制度に移行した公営住宅と同様の事務を引き継ぎ指定管理者制度及び市直営で行っている。同様の事務手続きでありながら、公営住宅、公営住宅以外で管理方法が異なることは、業務の効率化の観点からすると、非効率である一面がある。市営住宅の管理については、住宅地区改良法等公営住宅法以外の住宅にも管理代行制度を導入することにより、市営住宅管理の一層の効率化、入居者サービスの向上が期待できる。また、管理代行制度の拡大は、市営住宅の管理方法の選択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、きの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、土地区画整理事業及び自治体が独自に整備した住宅等の管理の問題であり、公営住宅法上の問題ではない。 なお、公営住宅法の公営住宅以外の住宅の管理を法人その他の団体に委託するため指定管理者制度を用いる場合であっても、管理代行制度で公営住宅の管理を委託した地方住宅供給公社等も指定管理者の指定や協定書の作成に二重の手続きがかかる点については、管理代行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、指定管理者に係る公募、種別手続等も十分な余裕をもって計画的に行うことで、委託時期にずれが生じないようにすることが可能である。 これらのことから、地方公共団体が独自で整備した住宅等については、管理代行制度を導入する必要性に乏しいと考ええる。
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(公営住宅)への転用	建設・買取り・借上げに整備手法を限定している公営住宅法等の規定を改正し、特定公共賃貸住宅や、地方公共団体が独自に整備した賃貸住宅や職住住宅など、公営住宅法に基づかず整備された住宅(以下「その他住宅」という)について、公営住宅法に基づく公営住宅への転用を可能とする。 なお、民間住宅については買取りや借上げにより公営住宅にすることができるのに対して、自己保有のその他住宅については公営住宅に転用できないとする合理的理由はないと考ええる。	【現行制度】 公営住宅とは、国(国の補助に係るもの)と定義されており、国の補助を受け自治体が建設したものを又は民間住宅を買い若しくは借り上げたものの3種類に区分される。 【本県の状況】 地域の住環境等の変化により、本県が独自に整備し、公営住宅より所得のやや高い者に供給している住宅の需要が低下している。その一方で、公営住宅に対する需要は依然として高く、その他住宅を低額所得者向けの住宅に転用することが望ましい状況が生じている。 【支障事例】 その他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綱の活用や、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。このように地方公共団体が条例等を工夫することにより対応する余地はあるものの、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。	地方公共団体が不審な制度設計や業務の区分等を行う必要がなくなり、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。 また、効果は、地方創生や、「経済財政運営と改革の基本方針2017(仮称)」(H29.6.2経済財政諮問会議)における歳入改革につながると考ええる。	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の管理を委託した地方住宅供給公社等も指定管理者の指定や協定書の作成に二重の手続きがかかる点については、管理代行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、指定管理者に係る公募、種別手続等も十分な余裕をもって計画的に行うことで、委託時期にずれが生じないようにすることが可能である。 これらのことから、地方公共団体が独自で整備した住宅等については、管理代行制度を導入する必要性に乏しいと考ええる。
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定める中小企業等の事業計画の種類として、経営力向上計画と経営革新計画があるが、認定権限は前者が国、後者が都道府県(複数社共同の申請で2つ以上の都道府県に本社が所在する場合の認定は除く)に分かれている。 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。 両計画の内容及び支援措置、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国、都道府県のそれぞれにしなければならず、煩雑であり、都道府県に一元化してもよいのではないかと経営革新等支援機関の意見もある。 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両指針に基づいて認定を行うことが可能であると考える。 【参考】 ■認定件数(H28.7～H29.2) 全国 16,141件(経営者12,738件、国交者1,225件、農業者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、山口県、宮城県	-	-	-	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月制度を開始し、1年間で約24,000件の認定を行っている。本制度は経営革新計画と異なり、主務大臣が「中小企業等の経営強化に関する基本方針」に定める一定の事項について、事業分野を指定し当該分野に特化した経営力向上の施策方法を定める「事業分野別指針」を策定し、事業者はその事業分野に応じて、当該事業分野別指針を踏まえて作成し、当該指針を策定した主務大臣へ申請し、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・認定したほか、本計画による経営の向上の上で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、国間で制度全体の運用状況を直接把握し、改善に務めるべき段階。これらの理由から、今後もし引き続き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条に基づく実証実験の緩和	道路運送法21条第2号による実証実験期間の緩和	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開始した本格運行に比べて、本格運行に移行するための手続期間等を考慮する。実証実験の期間中に本格運行のための道路運送法4条に係る許可申請をしなければならず、本格運行の計画の検証のためのデータ収集期間が1年未満となってしまう。実証期間の確保が不十分な場合がある。 例えば、冬期の降雪量が多い地域では、季節によって利用者数や運行状況が大きく異なるなど、年間を通じた検証データの収集が必要となるが、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、切れ目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、本格運行への移行も運行形態の変更が必要となり、重要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。 【事例】 21条許可によりデマンドタクシーの実証実験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、本格運行に移行したところ、利用状況の予測と実際に差異が生じ、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条による実証実験は、道路運送法4条による運行に比べて、路線等の変更を機動的に行うことができるため、必要十分な利用者の需要ニーズを把握することが可能となるほか、利用者のニーズを反映して柔軟な実証実験を十分に実行することができる。 これにより、持続可能な本格運行の形態をより的確に把握することが可能となり、地域公共交通に関する住民サービスの向上に寄与する。	道路運送法第21条	国土交通省	全国市長会	一	ひたちなか市、伊豆の国市、福知山市、宮崎市	○提案事項のように1年間の実証実験では、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推測する。当市においては、半年間の実証実験実施し、半年程度の検証及び準備期間を設けて、本格運行に移行した。道路運送法21条許可は、実証実験を開始すると、実証実験中に変更する手続きが煩雑であり、運行に支障をきたした。そのため、実証実験を開始すると、地域ニーズに対応した運行ができない状況である。(当初から本格運行実施は、路線廃止のリスクが高いため、敬遠される。)本格運行に向けて、運行実績データ収集や検証、地域公共交通推進での承認等、クリアする業務や事務手続きが多い状況である。実証実験から本格運行へ移行する際の切目となる公共交通の提供は、住民が望む運行形態であるが、予算承認からの運行事業者決定、免許手続、住民周知など期間的に困難を有している。 ○コミュニティバス等の導入においては、運行コストや利用者ニーズの把握が重要であり、それらを考慮した運行計画を立てる必要がある。 道路運送法第11条による実証実験運行期間は、運行コストや利用者ニーズを掴む為に重要であり、実証実験運行期間の延長等柔軟な取扱いが必要だと考える。	集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用旅客自動車運送事業の許可を受けなければならないことであるところ、法第21条の規定は、実質的に発生する需要に可及的速やかな対応を図ることを目的として一般貸切及び一般乗用旅客自動車運送事業者が集合を行うことを例外的に認めるところをその趣旨とするものである。このため、その許可の期限も原則として1年以下とするところとしているところ(「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集合旅客の運送の許可の取扱いについて」(平成26年国土交通省令第43号)自動車局長通知)。 御指摘のような実証実験については、その確実な成果を得ることを目的として実験開始後の計画変更又はデータの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合には、上記の通知に基づき再度許可を行うことを明確にし、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用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、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受け地域及び期間を限定して行うものとして、平成18年9月15日付付連達「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集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付けられる場合は、実証実験としての許可期間を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、利用客数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は1年間の期間限定では不十分であり、3年間は必要と考えている。 【支障事例】 現状では、第21条の一時的な需要への対応として1年間の許可をいただき、その後第21条第2号に規定された社会実験の運行を継続しているが、平成27年度の江南区内における住民バス社会実験において、第21条から第4条への切り替えが年度途中で、年度末までの残期間予算は確保されていたが、次年度予算が確保されていない(継続的な運行の担保がない)として第4条の許可が得られず、社会実験としてのバス運行が休止となり、住民に不便を与える支障事例があった。 【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た場合であっても、第21条による運行とは異なり、運行本数の変更や運行経路の変更に伴う手続きが多く、即応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年間とすることで、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。	道路運送法第21条	国土交通省	新潟市	一	ひたちなか市、伊豆の国市、福知山市、広島県、大村市、宮崎市	○自動車に代わっ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年以内の期間限定では効果が表れない。また、机上からの実証実験が柔軟に対応(変更手続き)できない仕組みでは、地域に即した運行に近づけることができない。国が進める主要とは異なる現状である。 ○現在本市においてもさまざまな実証実験のみのため道路運送法21条に「デマンドタクシーの実証実験を考慮している。今後地域住民からの利用アンケートなどにより柔軟に運行計画を変更していきたいと考えているため、本格運行へは慎重に判断していきたいと考えている。そのため、実証実験期間の緩和をお求めしている。 ○コミュニティバス等の導入にあたっては、運行コストや利用者ニーズの把握が重要であり、それらを考慮した運行計画を立てる必要がある。 道路運送法第11条による実証実験運行期間は、運行コストや利用者ニーズを掴む為に重要であり、実証実験運行期間の延長等柔軟な取扱いが必要だと考える。	集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用旅客自動車運送事業の許可を受けなければならないことであるところ、法第21条の規定は、実質的に発生する需要に可及的速やかな対応を図ることを目的として一般貸切及び一般乗用旅客自動車運送事業者が集合を行うことを例外的に認めるところをその趣旨とするものである。このため、その許可の期限も原則として1年以下とするところとしているところ(「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集合旅客の運送の許可の取扱いについて」(平成26年国土交通省令第43号)自動車局長通知)。 御指摘のような実証実験については、その確実な成果を得ることを目的として実験開始後の計画変更又はデータの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合には、上記の通知に基づき再度許可を行うことを明確にし、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	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月26日閣議決定)記載内容
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本化するが最も効率的であることから、その実現により外部委託を継続的に選択しやすし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援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お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こととされているが、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実務担当者1〜1.5人が担う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向けて検討させていただきます。</p>	有			<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、地方自治法に基づく指定管理者制度や、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。)の管理事務を外部委託することができるかと解してよいか。</p> <p>○ 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は、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かと解してよいか。</p> <p>○ 公営住宅法に規定されている入居者の収入調査等(法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かと解してよいか。</p> <p>○ 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。</p> <p>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、地方公共団体へ周知するべきではないか。</p> <p>○ 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はないか。</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い「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、土地地区面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時的な制約を受けるが、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そのような制約はないものと考えている。(具体的にとどのような対応ができるか総務省とも検討して参りたい。)</p> <p>なお、公営住宅の使用関係についての法的性質については、「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年住宅局長通知)において、法第25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していること。</p>	<p>6【国土交通省】 (1)地方自治法(昭22法67)及び公営住宅法(昭26法183) (1)地方公共団体が法律又はこれに基づく命令に基づかず設置し、公営住宅(公営住宅法2条2号)と同様の趣旨、目的において管理を行う住宅(以下「独自住宅」という。)(管理については、指定管理者制度(地方自治法244条の2)に基づき公営住宅法第3章の規定による管理業務(入居者決定(同法25条)と同様の管理業務を指定管理者に行わせることが可能であることを明確化するため、地方公共団体に平成29年度中に通知する。 (関係府省：総務省) (2)独自住宅の建替については、地方公共団体に於ける独自住宅の円滑な管理運営に資するよう、借地借家法(第38条)の規定の適用を受けない公営住宅建替事業の施行に伴う明渡請求(公営住宅法38条)の考え方を踏まえ、地方公共団体が独自住宅に関して条例に明渡請求と同様の明渡請求に係る規定を設ける場合の借地借家法の規定との関係及び効果について、地方公共団体に平成29年度中に通知する。 (関係府省：総務省)</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つにすぎず、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・改正公営住宅法に基づく建替事業による明渡請求に関するもの、③認知症患者等に対する職員の常設配置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。そのため高額所得者であることをもって強制的な退去手続きを行わず、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らざるを得ない。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条との関係が複雑となるのではないかと。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、問題がないのか承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>○ 地方公共団体は、地方自治法に基づく指定管理者制度や、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。)の管理事務を外部委託することができるかと解してよいか。</p> <p>○ 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は、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かと解してよいか。</p> <p>○ 公営住宅法に規定されている入居者の収入調査等(法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かと解してよいか。</p> <p>○ 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。</p> <p>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、地方公共団体へ周知するべきではないか。</p> <p>○ 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はないか。</p>	<p>本提案は、土地地区面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時的な制約を受けるが、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そのような制約はないものと考えている。(具体的にとどのような対応ができるか総務省とも検討して参りたい。)</p> <p>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、地方公共団体へ周知するべきではないか。</p> <p>○ 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はないか。</p>	<p>6【国土交通省】 (1)地方自治法(昭22法67)及び公営住宅法(昭26法183) (1)地方公共団体が法律又はこれに基づく命令に基づかず設置し、公営住宅(公営住宅法2条2号)と同様の趣旨、目的において管理を行う住宅(以下「独自住宅」という。)(管理については、指定管理者制度(地方自治法244条の2)に基づき公営住宅法第3章の規定による管理業務(入居者決定(同法25条)と同様の管理業務を指定管理者に行わせることが可能であることを明確化するため、地方公共団体に平成29年度中に通知する。 (2)独自住宅の建替については、地方公共団体に於ける独自住宅の円滑な管理運営に資するよう、借地借家法(第38条)の規定の適用を受けない公営住宅建替事業の施行に伴う明渡請求(公営住宅法38条)の考え方を踏まえ、地方公共団体が独自住宅に関して条例に明渡請求と同様の明渡請求に係る規定を設ける場合の借地借家法の規定との関係及び効果について、地方公共団体に平成29年度中に通知する。</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、地域を支える中小企業・小規模事業者の支援については、中小企業者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」(経営革新計画)が、中小企業等経営強化法に基づき定まる計画であり、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者等の成長促進のため、中小企業者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していただきたい。</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、実況・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に対応が可能であると考え。</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>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、運輸支局で実証を実施されるよう認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申し、周知することを求める。</p> <p>第1次回答では「本来4条許可を受けて行うべきである」と、21条許可は例外的に認めるものであり、期間を1年以下としている旨を回答しているが、例外的であると1年以下しか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がある場合、1年間という原則に即わらず、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がある場合には、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。</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對しても周知していただきたい。</p> <p>○ 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、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。</p> <p>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も、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>6【国土交通省】 (6)道路運送法(昭26法183) (6)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に係る許可(21条)において、当初から1年以上の実証実験を行う計画がある場合、地方公共団体に要請があった場合には、許可期間を1年以上(3年程度)とできること、及び実証実験のデータの収集不足等を理由に許可の再申請がなされた場合であっても、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)を行うことを明確化するため、地方公共団体及び地方運輸局に平成29年度中に通知する。</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、効率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、利用促進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いシステムが効率的・効果的に行えることが必要であり、収支率の確保など持続的な運営を確保、実現する。1年間の実証実験では非常な難し。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わらず、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等、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カ月程度は必要であり、地域住民に対して地域公共交通を切れ目な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率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は、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、地方運輸局、運輸支局で実証を実施されるよう周知徹底していただくことと、その旨を実証実験の主体である地方公共団体に對しても周知していただきたい。</p>	有			<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がある場合には、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。</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對しても周知していただきたい。</p> <p>○ 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、地方公共団体に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。</p> <p>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も、地方公共団体に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>6【国土交通省】 (6)道路運送法(昭26法183) (6)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に係る許可(21条)において、当初から1年以上の実証実験を行う計画がある場合、地方公共団体に要請があった場合には、許可期間を1年以上(3年程度)とできること、及び実証実験のデータの収集不足等を理由に許可の再申請がなされた場合であっても、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)を行うことを明確化するため、地方公共団体及び地方運輸局に平成29年度中に通知する。</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	
65	B	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受け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条の6において、河川管理施設の操作等は地方公共団体、河川協力団体又は河川の維持管理に資する活動を行っている一般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。	水門や陸隔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)に限定されている。当該河川においては、フェンスで囲まれた一般企業が所有する土地を確保しなければならぬ位置に整備した陸隔があり、災害時には当該企業への確認、開設依頼等をしなければならず、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。また、災害発生時に迅速に対応するためには、水門、陸隔付近の地元自治会や企業に操作を委託することが有効な対策と考えられるが、当該規定で委託先が限定されていることにより、そのような対策を講じることができない状況である。なお、海岸施設の水門、陸隔の操作については、法令で委託先まで限定されておらず、「津波・高潮対策における水門・陸隔管理システム(トライル)」において地域の実情に応じて委託先を決定できるようになっている。	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	—	埼玉、新潟、山形、秋田、岩手、青森、宮城、福井、滋賀、京都、奈良、和歌山、徳島、香川、高松、愛媛、高知、福岡、佐賀、大分、熊本、鹿児島、沖縄	<p>河川の水門、排水機等の操作は、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、本川支川の逆流防止を図るために内外水位差を確認しながら操作のタイミングを判断する必要があり、高度に大きな影響を及ぼすため、河川管理者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わなければならない。</p> <p>河川法第99条及び同法施行令第54条において、「水門、排水機等の操作を行う施設」のうち、当該施設の操作の及ぼす影響が委託しようとする地方公共団体の区域に限られるものについては、例外的に当該地方公共団体のみ操作を委託する事が出来ることを認めている。この場合は、当該委託を受けた地方公共団体が責任を負うことになる。</p> <p>一方、河川管理者の責任の下、民間企業等に操作にかかる作業をさせる方法としては、個人を施設操作員として委嘱を行うことや、契約により民間企業が操作の補助を行う業務を実施するものがある。これは、河川法で禁止しているものではない。</p> <p>したがって、本提案及び追加提案の求めるような課題についても、現行制度の中で対応可能と考えられる。</p> <p>ただし、上記の方法等により、河川管理者以外の者に河川管理施設の操作にかかる作業をさせる場合であっても、本来管理者である河川管理者が自ら操作できる状態を担保しておくべきであり、宮城県の提案にある平常時・緊急時に直接操作できない状態は、支障事例というよりは河川管理者として責務を果たしていない状態にあり、早急な改善が求められる。</p>
66	B	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許可要件の見直し	河川敷地占用許可前第6占用主体、第5占用施設に、個人が設置する菜園を追加していただきたい。	本県が管理している河川敷地の一部において、菜園の設置を希望する住民が複数いるが、河川敷地占用許可前第6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、町内会等が菜園用の河川敷地占用及びその管理を打診したこともあったが、断られた経緯がある。当該河川敷地には、現在、占用を許可している公園等は多く、県としても年々数回の除草等を実施する必要があることから、河川管理の支障とならない範囲での有効活用を考えている。そのため、占用料の徴収、抽選の実施等により機会の公平性を担保する。河川管理上支障となる工作物等の設置を行わず、除草等を適切に行う等の条件の下、菜園の用に供するための河川敷地の占用を個人に対して許可できるよう、関係規定の見直しを求めるものである。	菜園等の設置により観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。	河川敷地占用許可前	国土交通省	宮城県	—	山形、長崎	<p>河川敷地は洪水の際には安全にこれを流下させ、洪水による被害を防止し、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に洪水が流れている。</p> <p>河川敷地への菜園等の設置は、これに伴う農具小まきやビニールハウス、棚や活え木や鳥よけネットなどの設置などが想定され、洪水の際には、これらが流下し、河川管理施設の損傷、また河川環境や海洋環境を汚染する恐れがあることから、治水又は環境上の観点から適切な管理運営が必要となる。</p> <p>また、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該種の野生化や河川周辺の雑交配など生態系への影響、耕作放棄地の取扱いや、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を想定される。</p> <p>これらのことから、河川敷地の菜園等としての利用については、河川管理者が公共物としての活用の在り方について検討し、治水、利水又は環境上の支障が生じないように配慮した上で、地方公共団体が占用主体となり、地域住民の福利厚生のため、これを行うことは可能であり、現行制度で農機・資材が実施することができ。</p> <p>このように用地を適切に管理する責任を有し、また、問題が生じた場合には、適切な対応策を講じる責任があるが、個人の占用者がこの責任を果たすことは困難であると考える。</p>
67	B	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おいて、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とする告示等については、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、取得自体は円滑に行える見込みだが、甲種農地の転用のためには、土地収用法第26条第1項の規定に基づき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は事業認定はできない旨の返答があった。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許可ができない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。	反対者等の存在により強制利用が必要な場合のみ農地転用可能という状況が解消され、事業の公益性によって農地転用の可否を判断できることとなるため、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	<p>〇当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項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とする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。</p> <p>【農林水産省】</p> <p>〇当市においては、第1種農地は、おおむね10ha以上のまとまりがあるなど良好な営農条件を備えている農地とされている。このうち、都市計画法において市街化を抑制すべきとされている市街化調整区域内の農地であって、高性能農業機械による営農に適しているなど特に生産性の高い農地については、甲種農地として位置付けられている。そのような農地としての重要性に鑑み、甲種農地の転用許可については、土地収用法に基づく土地収用事業の認定を受けその旨が告示された事業に係る機会をむく併存機会に可能としている。</p> <p>一方、土地収用事業は、公共の利益となるものとして土地収用に掲げられた一定の種類土地収用事業について、認定を行って行うものであり、土地の強制的な収用を可能とする事業の性質上、認定を受けた事業については、高い必要性とともに、事業が実施される確実性が認められる。</p> <p>このような土地収用の考え方がある中、特に重要な農地である甲種農地について転用を許可する上では、高い事業の必要性、事業が実施される確実性等が求められることから、事業認定の告示を要件としているところである。一方、土地収用事業に当たるといふのみでは、具体的事業の高い必要性や事業実施の確実性が認められないことから、御提案のように当該要件を廃止することは適切ではない。</p> <p>〇空室については、認定申請時点で土地の権利者の事業に対する賛否にかかわらず、起業者の申請に係る事業について、その用地内に起業者の取得していない土地があり、土地収用法第20条各号に掲げる事業認定の要件を満たす場合は、土地収用法による事業認定を受けることが可能であり、本支障事例については既に東北地方整備局と宮城県との間で事業認定申請に向けた相談が開始されているところである。</p> <p>【国土交通省】</p> <p>(土地収用法に基づく事業認定について)</p> <p>土地の権利者の事業に対する賛否にかかわらず、起業者の申請に係る事業について、その用地のうち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。</p> <p>なお、支障事例に示されている事業についても、その用地の一部に起業者の取得していない土地があることから、東北地方整備局と宮城県との間で事業認定申請に向けた相談が既に開始されているところであるが、上記の趣旨を徹底するため、各事業認定行末に通知することとする。</p>
68	B	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ます。	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、飛行実態を見ると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合する場所での飛行が見受けられるため、安全な飛行方法の徹底が求められる。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。本件は、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つの構成資産を有する、連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、観光客の上空や崖壁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規模承認を得ている場合、承認に関する情報がなく、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、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、早川町、身延町、青部町、富士川町、富士川町、道志村、西桂村、山手瀬村、鳴沢村、富士河口湖町、小波山村	—	ひたちなか市	<p>【求める措置①に対する回答】</p> <p>〇航空局ホームページ(<a href="http://www.mlit.go.jp/koku/ku10_000003.html">http://www.mlit.go.jp/koku/ku10_000003.html</a>)において、飛行経路や飛行日時等の航空法第132条の2に基づく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を参照すると国土交通大臣の承認を受けた無人航空機の飛行についての情報を確認することができ。</p> <p>〇一方で、一定期間以上に反復して飛行を行う場合や異なる複数の場所で行う場合には、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、個々の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、飛行中に現地的に関係者間で共有できるシステムについて、平成30年度への導入に向けて検討中である。</p> <p>【求める措置②に対する回答】</p> <p>〇航空法第132条の2に基づき国土交通大臣の承認は、無人航空機の飛行が航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人命及び物件の安全を確保しないことが認められる場合にのみ行うものであり、御指摘の「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」が認められる場合には、承認の取消し等の措置を講ずることになる。このため、このような飛行の事業を把握された場合には、航空局に情報提供いただきたい。</p> <p>〇なお、市町村が管理する公費等において、条例等に基づき無人航空機の飛行を制限することや、「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」が認められる場合に、行政指導により飛行方法に関する注意を行うことや飛行の中止を求めることは、航空法との関係において妨げられるものではない。</p>
69	B	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では当該地域内の住民に便する貨物運送サービスの一環の維持・確保が困難な過疎地域等において、当該地域の貨物自動車運送事業者の事業運営に支障がないと地域公共交通連携で認められ、協議が整った場合には、乗用タクシーにおいて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減少しており、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が多いため自らが店舗に行くことも難しく、また注文しても配達手段がないため必要な時に必要なものが直ぐに手に入らない状況で有り、日常生活に支障をきたしている。現行、一般乗合旅客自動車運送事業者、道路運送法第78条第3号に基づく許可を受けた自家用有償旅客運送者及び地域公共交通連携再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送者においては、少量貨物の有償運送を行うことが可能であるが、バス路線や自家用有償運送を行う団体がなく、乗用タクシーは住民にとって重要な交通手段であるが、地域によってはカバーできない場所もあり、地域の実情に応じたより強力的な仕組みを構築する必要があると考える。また、一般乗合旅客自動車運送事業者又は自家用有償旅客運送者により貨物の有償運送が行われていても、貨物運送が行われる場合は乗用タクシーは乗客のみに行き、自車でそれを運ばなければならない。高齢者等にとってはかなりの重労働になる場合もあると考える。	地域の実情に応じて弾力的に貨物運送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とは異なる新しい事業展開が可能とし、その生産性向上を図っていくことが期待されるとともに、生産性の向上により収益の向上が見込め、過疎地域における乗用タクシーの経営維持に繋がると、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92条	国土交通省	鳥取県、中一郡地方卸売会、滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、徳島県、京都府、堺市、堺市	—	伊豆の国市	<p>〇定期運行するバス事業では、全国的に社会実装等により、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っており、強制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要する。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。</p> <p>〇市面地では宅配事業者により日複数回荷物配送されるが、中山間地では一日一回しか配達されない地域もある。営業所の荷物受取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、人口減少率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。</p> <p>自動車運送事業者の担い手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は、タクシー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、御提案の過疎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は可能とするための措置を講ずることを検討していること、平成29年6月末より意見交換手続を開始してより、9月に許可の申請受付を開始する予定である。</p> <p>今回措置を講ずることを検討している過疎地域におけるタクシー以外の事業者による貨物運送については、輸送の安全の確保や利用者の利益の実現の観点も踏まえて検討する必要があることであり、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こと。</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	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月26日閣議決定)記載内容
見解	見解				
<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こと。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として、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ます。</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」において記載して周知しているにも関わらず、自家所有乗客運送の運行主体等である各地方自治体にまでこの制度の仕組みが周知さ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実効的な方法について検討していただきたい。</p>	<p>【新潟市】 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ます。 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どから、各市も含め策定が進んでいないのが現状である。 そのため、これら上位計画に位置付けながらも、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】 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。 【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>○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・運営協議会が協議が調ったものについても、地元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。 ○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。 また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に随時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。)及び自家所有乗客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び路線地有償運送に限る。))に使用される特定の車両については、都道府県警察がその構成員として加えられた地域公共交通会議(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)又は運営協議会(同令第51条の7))で認められた一定の停留所において、道路交通の実態に応じて、停車又は駐車を禁止する場所の特例(道路運送法第46条)について適切な対応がなされるよう、都道府県警察に平成29年度中に通知する。 また、当該停留所並びに地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)6条)において認められた一定の停留所における当該車両の取扱いについて、地方公共団体及び地方運輸局に平成29年度中に通知するとともに、「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手引き」に掲載する。 (関係府省・警察庁)</p>	<p>平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月26日閣議決定)記載内容</p>
<p>地域住民の生活の質の維持確保を図る上で、デマンド交通や自家所有乗客運送等、路線バス以外の交通体系が近年大きな割合を占めた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所有乗客運送等を路線バスと同等に取扱いする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ます。</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所有乗客運送等を協議会(バス)の停留所に沿って停車することが特例的に可能とされている場合、地域公共交通網形成計画の作成及び実施が認められる限り限定されていると受け止められ、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、地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、地域の異なる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らず、地域公共交通会議等が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、今後停車を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た。</p>	<p>【新潟市】 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ます。 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どから、各市も含め策定が進んでいないのが現状である。 そのため、これら上位計画に位置付けながらも、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】 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するべきである。</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・運営協議会が協議が調ったものについても、地元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。 ○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。 また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に随時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。)及び自家所有乗客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び路線地有償運送に限る。))に使用される特定の車両については、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)の運営協議会(同令第51条の7))で認められた一定の停留所において、道路交通の実態に応じて、停車又は駐車を禁止する場所の特例(道路運送法第46条)について適切な対応がなされるよう、都道府県警察に平成29年度中に通知する。 また、当該停留所並びに地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)6条)において認められた一定の停留所における当該車両の取扱いについて、地方公共団体及び地方運輸局に平成29年度中に通知するとともに、「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手引き」に掲載する。 (関係府省・警察庁)</p>	<p>6【国土交通省】 (9)道路運送法(昭26法183)及び道路運送法(昭35法105) 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。))及び自家所有乗客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び公共交通空白地有償運送に限る。))に使用される特定の車両については、都道府県警察がその構成員として加えられた地域公共交通会議(道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75)9条の2)又は運営協議会(同令第51条の7))で認められた一定の停留所において、道路交通の実態に応じて、停車又は駐車を禁止する場所の特例(道路運送法第46条)について適切な対応がなされるよう、都道府県警察に平成29年度中に通知する。</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なことであるが、建設工事の適正な施工確保、乗客を保護すること等を目的とする建設業法における建設業の許認可等においては、地方1種移譲が図られていることから、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。「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、基準は参照すべきものに留め、利用者により近い立場にある地方に任せてこそ、最も効果的かつ効果的な判断ができるのではないかと、さらに関西広域連合では、「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ます。</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ます。</p> <p>また、路線が県境を跨ぐことにより、運輸局の管轄区域が2つに跨がる場合の申請書等の提出は、その事件の主として関する土地を管轄する運輸局に提出すれば足りる(道路運送法施行規則第2条第2項)とのことであるが、個別に手続きをとるよう指導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>【新潟市】 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ます。 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どから、各市も含め策定が進んでいないのが現状である。 そのため、これら上位計画に位置付けながらも、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】 提案の実現を求める。 ただし、市町村の意見を聞くこと、課題等を整理の上、実現すること。 【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重された。</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・運営協議会が協議が調ったものについても、地元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。 ○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。 また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に随時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>バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許認可に関し、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているか、主に輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査を行っている。そして、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護を十分に図るためには、その性質上地域ごとに差異を設けるべきでなく、全国一律の基準の下で一元的な指揮命令系統により事務を行うことが不可欠であることから、許認可等権限は国に存置する必要がある。 また、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>6【国土交通省】 (8)道路運送法(昭26法183) (X)一般乗合旅客自動車運送事業の許認可に係る申請書又は届出書については、路線が県境をまたぐこと等により、事件が二以上の地方運輸局長の管轄区域にわたるとは、その事件の主として関する土地を管轄する地方運輸局長に提出すれば足りる(規則第2条2項)ことを明確化するため、地方運輸局に平成29年度中に通知する。</p>
<p>「認可に先立つ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地区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でよいと考え(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)。 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(土地地区整理事業に関する都市計画決定(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ます。</p>	<p>【新潟市】 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ます。 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どから、各市も含め策定が進んでいないのが現状である。 そのため、これら上位計画に位置付けながらも、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】 提案の実現を求める。 ただし、市町村の意見を聞くこと、課題等を整理の上、実現すること。 【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重された。</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・運営協議会が協議が調ったものについても、地元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。 ○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。 また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に随時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>「第1次回答でもお答えしたとおり、土地地区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。)が施行する土地地区整理事業の事業計画の認可権者である都道府県知事が、認可に先立つ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、施行地区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るものであることから、利害関係人の意見を認可権者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。組合又は地区整理会社が施行者の場合も、この趣旨を踏まえ、認可権者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、事業計画の認可権者が国土交通大臣が、認可に先立つて、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。今後の制度改正により、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種の趣旨に背くものであり、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根拠にはならない。) 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 ・施行者自身が審議員からの質問に責任ある立場で答えることができない といった点については、 ・審議会の規模の縮小や委員構成の見直し(※1) ・施行者を参考人として出席させる(※2) 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。 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あると考えられ、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。 (※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11人以上35人以内と規定されている。 (※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、参考人の出席を求め、意見を聞くことができる。」と規定されているところ。</p>	<p>6【国土交通省】 (8)道路運送法(昭26法183) (X)一般乗合旅客自動車運送事業の許認可に係る申請書又は届出書については、路線が県境をまたぐこと等により、事件が二以上の地方運輸局長の管轄区域にわたるとは、その事件の主として関する土地を管轄する地方運輸局長に提出すれば足りる(規則第2条2項)ことを明確化するため、地方運輸局に平成29年度中に通知する。</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格判定基準について、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。 ○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、国土交通大臣の指示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格判定の基準の検討・決定などを全て委託している。 ○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は、試験を適正なものとするためには、合格者の決定にかかる合格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。 ○宅地建物取引士試験と同様に合格者の決定にかかる合格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>【新潟市】 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ます。 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どから、各市も含め策定が進んでいないのが現状である。 そのため、これら上位計画に位置付けながらも、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】 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>○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・運営協議会が協議が調ったものについても、地元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。 ○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。 また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に随時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>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作成の基本方針の検討や合格判定の基準の検討・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、合格判定の基準の決定を試験機関に委任すべきではない。 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併し、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格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ころの指摘であるが、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>	<p>6【国土交通省】 (9)道路運送法(昭26法183)及び道路運送法(昭35法105) 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。))及び自家所有乗客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び公共交通空白地有償運送に限る。))に使用される特定の車両については、都道府県警察がその構成員として加えられた地域公共交通会議(道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75)9条の2)又は運営協議会(同令第51条の7))で認められた一定の停留所において、道路交通の実態に応じて、停車又は駐車を禁止する場所の特例(道路運送法第46条)について適切な対応がなされるよう、都道府県警察に平成29年度中に通知する。</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	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月26日閣議決定)記載内容
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、適切と認めれば、あらかじめ特別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性を求めるものです。</p> <p>これにより、道路管理者自身が、にぎわい創出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(占有者)を誘導できると、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>このように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日付国土交通省道路局路政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撰発行、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こと。 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、租税等について明らかにされた。 【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。 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>〇都市再生整備計画の策定に際しては、基幹事業がなくて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。 〇平成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旨」の解釈については、事例集を作成するなど地方公共団体での具体的な適用判断に資する方策を講じるべきではないか。</p>	<p>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り、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旨については、平成28年3月31日付け事務連絡により、地方公共団体等に対して周知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。 また、公共施設等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28年10月20日付け国都まち第54号により、地方公共団体等に対して周知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>6【国土交通省】 (12)道路法(昭27法180) (1)道路の占用の許容(32条1項)については、間許可に係る無余地性の基準(33条1項)の充足について道路管理者が判断するに当たり、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こと及び都市再生特別措置法(平14法22)に基づき道路の占用の許可基準の特例を受けるに当たり、公共施設等の整備に関する事業等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ことについて、平成29年度中に、これらの取扱いに係る活用事例集を作成するとともに、地方公共団体に改めて周知する。</p>
<p>各種手続きの標準処理期間が3カ月より短くは2カ月とする。地域公共交通会議で協議が進展すれば、2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意である。</p> <p>「会議において協議が顕著な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、お示しいただく軽微な変更を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。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は法令上は必要とされていないところ、許可候補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す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こと。 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>〇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とす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」が整理され、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。 〇「会議において協議が顕著な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、書面協議事項や軽微事項とできることとすべきではないか。 〇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顕著な事項に係る軽微な変更とは、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。 (iii)地域公共交通会議等の協議事項については、一度地域公共交通会議等において合意した事項を内容の変更なく反復継続を行う場合には、変更の協議は不要であることを明確化するため、地方公共団体及び地方運輸局に平成30年中に通知する。 また、地域公共交通会議等において協議が顕著な事項に係る軽微な変更に伴う協議については、地域公共交通会議等に幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任すること。審判による協議を行うこと、協議が不要な報告事項にすること等により手続の簡素化が可能であることを明確化するため、地方公共団体及び地方運輸局に平成30年中に通知する。あわせて、軽微な変更の例についても周知する。</p>	<p>6【国土交通省】 (8)道路運送法(昭26法183) (1)地域公共交通会議(施行規則9条の2、運賃等の合意(9条4項)等に係る協議を行う協議会(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)6条、施行規則9条の3第1項2号から5号に掲げる者を構成員に含むものに限る。)を含む。以下この事項において同じ。)の協議事項については、道路運送法上合意する必要がある事項と関連上必ずしも合意する必要があるが合意することが望ましい事項について整理し、地方公共団体及び地方運輸局に平成30年中に通知する。 (ii)地域公共交通会議等の協議事項については、一度地域公共交通会議等において合意した事項を内容の変更なく反復継続を行う場合には、変更の協議は不要であることを明確化するため、地方公共団体及び地方運輸局に平成30年中に通知する。 また、地域公共交通会議等において協議が顕著な事項に係る軽微な変更に伴う協議については、地域公共交通会議等に幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任すること。審判による協議を行うこと、協議が不要な報告事項にすること等により手続の簡素化が可能であることを明確化するため、地方公共団体及び地方運輸局に平成30年中に通知する。あわせて、軽微な変更の例についても周知する。</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、市街地の取得が困難であるため、駅前広場専用用地の取得に支障をきたしていること。②駅前広場西側街区では、市街地再開発事業の合意が得られなかつたこと。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の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。 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5ha)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。 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、駅前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慮される。</p>				<p>【全国知事会】 〇都市再生緊急整備地域でなくても、駅周辺等の再開発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。 〇ヒアリングにおいて、「地方都市でコンパクトシティを進める上で、立体道路制度活用による効果があるかどうか、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。 〇立体道路制度改正の検討に当たっては全国的なニーズの把握が必要とのことであったが、提案団体を含む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る上での多様かつ重要な機能に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られている。 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周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、全国のごとくどの程度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>6【国土交通省】 (6)建築基準法(昭25法201)及び都市計画法(昭43法100) 立体道路制度については、道路の上下空間を立体的に活用する事業のニーズに関する調査の結果を踏まえ、都市再生緊急整備地域(都市再生特別措置法(平14法22)2条3項)の指定を受けていない地域の一般道路においても立体道路制度の活用が可能となる方向で検討し、平成30年中に結論を得る。その結果に基づいて必要な措置を講ずる。</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海地区に指定している。 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、住居専用地域となったものである。 当該施設については、施設の周辺に住宅が立地しており、これを臨海地区に指定し、港湾法上の規制を行うことは、いっさいに住民に混乱をきたすだけでなく、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、臨海地区の指定は困難と考えている。 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。 今回の貴府の回答については、港湾管理者として十分に理解するものであるが、現案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。 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、当該船揚場の存在する区域については、指定範囲から除外す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。 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。 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、当該施設の存在する区域については、まず第一種住居地域の指定対象から除外した上で、臨海地区の指定をすべく都市計画部と調整すべきである。その上で、臨海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。 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は、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、港湾施設管理条例に位置付けることで、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る。</p>	<p>6【国土交通省】 (7)港湾法(昭25法218) 都市計画区域内の臨海地区の指定に係る手続については、計画的かつ確実な港湾施設の位置付けの促進を図るため、港湾管理者が都市計画部と調整等に当たり留意すべき事項について、港湾管理者に平成30年中に周知する。</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。 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ヶ月程度の期間を要しており、速やかに委託業務発注の手続きを執行することができなかつたことについては、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。 については、個別具体的な事業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寄せられた支障事例(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		
														団体名
248	A	権限移譲	運輸・交通	自動車運転代行業に関する指導・監督を行うための制度の見直し	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、条例等で損害賠償責任保険の保険料の支払い状況の報告の義務化や最低利用料金を規定することを可能とする等、自動車運転代行業の安全と質を確保し、利用者の保護を図るため、都道府県が適切な指導・監督を行える仕組みを見直す。	【総論】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き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、認定や立入検査後に、事業所の撤去や保険料を未納とし、法令で義務付けられている事項に係る必要経費を加味した適正料金を大幅に下回る料金を設定している業者が存在する。【支障事例】静岡県内における平成28年の自動車運転代行業者の人身事故は24件以上、事故が発生した際には、利用者が不利益を被るケースもある。	保険の支払い状況の報告の義務化や最低利用料金の規定などにより、法令で定められた義務を遵守していない可能性のある事業者の発見、指導・監督、摘発等を円滑に行うことが可能となる。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避脱せず、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	一	茨城県、千葉県	<p>○「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、随時自動車任意加入が義務化されていないため、公安委員会からの認定の事前協議において、任意保険加入は認定の要件ではなく、任意保険未加入でも認定されることになる。このことは利用者保護の観点から問題である。また、当県は国からの権限移譲を受けたが、自動車運転代行業者への指導監督を行うには十分な体制とはいえない。まずは、国の法制度の見直しと都道府県が運転代行事業者への適切な指導監督が行える体制確保のため、国による十分な財政措置が必要である。</p> <p>○本県では、各事業所に対する立入検査や講習会を通じ、事業者の規範意識の向上に努めているところであるが、保険加入状況の報告義務化や最低利用料金の規定に関して具体的な規定がないことから、不良事業者の発見、指導・監督、摘発等をするに当たり限界が生じている。</p> <p>○本県では法律第21条に基づき、保険の加入状況に係る報告書の提出を求めているところであるが、未提出の事業者も多く、実態把握が困難となっている状況がある。</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3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、地方都市の深夜の飲食街の酔客という限られた時間・場所・利用者を対象に行われるものであって、時間・場所・利用者を問わず行われあらゆる場面に於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。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20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。	高層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、せつかく見つかった物件であっても、建築基準法施行令の採光基準を逸脱しないため、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。	保育所等の設置促進が図られ、待機児童の解消につながり、一徳総活躍社会の実現に資する。	・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、京都府、兵庫県、和歌山県、大阪府	一	高知県、大分県、大崎市	<p>○保育所等の立地については、利便性の高い地域が求めらるる。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。</p> <p>○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。</p>	既存建築物を保育所に用途変更しやすくなる等を目的に、採光に係る技術基準の合理化を図るため。 ①保育所の保育室等の実態に応じた採光の代替措置の強化 ②採光基準の緩和 ③一体利用される複数部屋の有効採光面積の計算方法の弾力化を内容とした建築基準法に基づく告示の改正を検討している。
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】所有者等を通知するための手段として、空家等対策の推進に関する特別措置法(以下、「法」という)第10条や空家等に関する施策を総合的に実施するための基本的な指針(以下、「指針」という)に基づき、固定資産税情報や登記簿情報・住民票・戸籍等を利用することが認められている。【支障事例】府内では、所有者や管理者が住民票を移動させずに転出しており、固定資産税情報や登記簿情報、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通知し、直接改善を働きかけるための手段として、空家法第10条第3項の規定に基づき、郵便転送情報の利用を所管郵便局に要請したものの、個人情報であることを理由に提供困難との見解であった。また、平成29年4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)」とその解説書が発表されており、その中で、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、具体的な事例に、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が定かでない。	従来通知できなかった空家等の所有者等の所在が通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、奈良県、大阪府、堺市	一	いわき市、ひたちなか市、船橋市、小田原市、中野市、多摩市、静岡市、豊橋市、松原市、伊丹市、浜田市、新潟市、山形市、佐賀市、大村市、青森市	<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する場合に、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)。 ・既に、郵便事業者が空家法第10条第3項に基づく「その他の者」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に対して当該空家の所有者等の届出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生じないと考えられる。</p> <p>【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。郵便の送達情報については、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たことから、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ています。 なお、郵便の送達情報が信書の秘密に該当することについては慎重に対応すべきと考えています。</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、ここでの「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。</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	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月26日閣議決定)記載内容
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)</p> <p>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、他の保険会社に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、報告を求める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、条例で規定するにしても、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とのことなので、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)</p> <p>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。代行業者の自割を求め、国のガイドラインに準しい低料金の場合、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、各都道府県が利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、仮に見解を異議する場合であっても、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ったため、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規制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>現在発生している特種児童解消のため、早期の改正をお願いしたい。</p>				<p>【全国知事会】</p> <p>適切な指導・監督体制が構築できるよう提案の実現を求める。その際、条例等により各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。</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、提案団体によっては、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、費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ことあり、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12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旨を達することができるとあるが、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、自動車運転代行業者は、専ら、地方都市の深夜の飲食街の酔客という限られた時間・場所・利用者を対象に行われるものであって、時間・場所・利用者を問わず行われあらゆる場面で利用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、現行法において罰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、料金の適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>	<p>6【国土交通省】</p> <p>(22)自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律(平13法57)</p> <p>(1)自動車運転代行業に係る損害賠償責任保険の保険料の支払状況に係る定期的な報告の義務化については、都道府県において条例で規定することが可能であることを明確化するため、地方公共団体、自動車運転代行業者及び地方運輸局に平成30年中に通知する。</p> <p>(18)自動車運転代行業に係る地域の実情に応じた最低利用料金の設定については、交通の安全及び利用者の保護の観点から、都道府県において条例で規定することが可能であることを明確化するため、地方公共団体、自動車運転代行業者及び地方運輸局に平成30年中に通知する。</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>6【国土交通省】</p> <p>(5)建築基準法(昭25法201)</p> <p>原案の採光基準については、既存建築物から保育所への転用等を促進するため、保育所の保育室等の築型に応じた採光の代替措置の合理化、土地利用の現況に応じた採光補正係数の選択制の導入、一体利用される複数層の有効採光面積の計算方法の弾力化を図ることとし、平成29年度中に告示を改正する。</p> <p>(関係府省：内閣府及び厚生労働省)</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、郵便の転送情報が債権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、転送後に記録された情報が「債権の秘密」に該当せず、「債権の秘密」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された。</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】</p> <p>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、空家法で転送情報の内部利用を可能とする条項を規定する等、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べきと考えられる。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8条の改正を強く求める。</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>【個人情報保護委員会】</p> <p>・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)。</p> <p>・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無いと考えられる。</p> <p>【総務省】</p> <p>郵便の転送情報については、債権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】</p> <p>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際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、ここを「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>	<p>6【国土交通省】</p> <p>(2)郵便法(昭22法165)、個人情報の保護に関する法律(平15法57)及び空家等対策の推進に関する特別措置法(平26法127)</p> <p>市町村が空家等対策の推進に関する特別措置法に基づき空家等の所有者等の把握に際し必要な情報として郵便の転送情報を求めた場合の取扱いについては、当該情報の債権への該当性に留意しつつ、当該情報提供の可否及び「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」(平20総務省)等の改正について、引き続き検討する。</p> <p>(関係府省：個人情報保護委員会及び総務省)</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)	<通知共同提案団体及び当該団体から寄せられた支障事例(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き家等対策の推進に関する特別法の見直し(管理責任者指定規定の創設)	空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できない場合は、地方自治体が法定相続人の中から管理責任者を指定できるようにすること。	【現状】 空き家については、その所有者等が適切に管理するという努力義務が、当該第9条に規定されていることであり、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、その義務を履行するか否かは最終的には本人の判断によるものであり、法定相続人同士が確立していない、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出てくるが、地方自治体としては、個人情報保護の観点から、他の法定相続人の情報まで提供することができず、法定相続人間の調整ができない。 そのため、地方自治体が法定相続人全員に連絡を行い、何らかの対応を取る必要があり、事務上の負担となっているほか、直ちに特定空き家に該当しないような危険空き家の対応が滞ってしまっている。 法定相続人のうちから代表者を指定することができれば、責任者の所在が明確化され、法定相続人側の窓口が一本化(市から相続関係の係数を行うことも含む。)されることから、事務負担の軽減と円滑な対応が図れることが期待できる。	空き家等の管理責任者を指定することで空き家の管理に必要な措置が講じられることを期待できるとともに、地域住民の安全安心な暮らしに資する。	空き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、神奈川県、和歌山県、鳥取県、徳島県、堺市	一	<p>【支障事例】</p> <p>○空き家の相続人が十数人おり、自分の相続分だけは負担するという相続人が多い案件がある。このような場合、相続人の管理責任の意識が希薄となり、管理責任者に頼もらず、空き家への対応が遅れる。なお、相続放棄などにより相続人存在なくなった空き家については、法定相続人に届くとあるのだから、即時登記が介入し、所有するような位置を願いたい。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。</p> <p>○当市でも同様に、所有者が死亡した後に相続がなされず、空き家の管理者等を通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。</p> <p>○空き家等の所有者へ連絡を取る際に、所有者が死亡しているが、相続手続きが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。</p> <p>○相続権利用者が複数調整がつかず、誰も管理せず、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、調整しないできない状態で、放置されている。</p> <p>○当該空き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を負っていないという認識の方が多いように感じる。そこで、地方自治体が法定相続人の中から管理責任者を指定できるようにすれば責任者の所在が明確化され、法定相続人側の窓口が一本化されることから、事務負担の軽減と円滑な対応が期待できる。</p> <p>○当市では、相続関係が30人近くあるケースもあり、全員の連絡調整を行うのが困難で事務的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。平成29年5月に相続手続きが簡素化されたが、さらに必要費用を安価にすることも検討すべきではないかと考える。</p> <p>○当市においても、空き家の所有者が死亡した際に、相続登記がされておらず、法定相続人が多数わたっていた場合がある。個人情報保護の観点から、他の法定相続人の情報を提供することができなかったが、本人が電話番号を伝えることを了承した上で、他の法定相続人と連絡をつくらせたため、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、早急な空き家等対策に苦慮している。</p> <p>○法定相続人が複数存在する場合は、当市でも法定相続人全員に適正管理を求めている。承諾を得たうえで親族の連絡先を調整したり、また他よりな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。</p> <p>○問題のある空き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、相続関係の取もも管理責任者の指定は、問題の改善が図れることが期待できる。</p> <p>○状況の悪い空き等については、所有者が既に亡くなって相続されずに長年放置されている事例が多く、相続人全員に改善を依頼するもの、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、ますます状況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。</p> <p>○個人情報保護のため、本人の許可がない場合、連絡先の情報提供が難しく、法定相続人の連絡調整がなかなかつながらない状況であり、事務上の負担も大きく、業務が滞っている状況。代表者の指定については何らかの指針が必要であると思われるが、円滑な処理のため必要と思われる。</p> <p>○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、空き家等の及ぼす問題を理解されているが、共有者の中には死亡して次の世代に代わっている人もおり、ほとんどが県外に在住のため話をとりまとめることができないとのことである。管理責任者を指定できれば早急な問題解決につながると思われる。</p> <p>○住居情報への対応を求め、法定義務を履行し、適正管理の指導を行うが、法定相続人の中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が図れる可能性が高まる。</p>	民法上、「相続人が数人あるときは、相続財産は、その共有に属する」とされ、各相続人はその持分に応じて権利を行使し、義務を負っていることから、特定の相続人を管理責任者として指定し、個人に特別の権利や義務を課することは、他の相続人の権利を制したり、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に、建築物や建築敷地の整備、公共施設の整備などを行う事業である。 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の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、玄関口である三宮周辺地区を民間活用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、神戸の都心の未来の姿「将来ビジョン」及び三宮周辺地区の「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】 神戸市の玄関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るが、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協力を牽引、当該地域の整備のための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、にぎやかな創出や国際競争力の向上、地域の回遊性向上等が期待できる。	都市再生特別措置法第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、安和町、西宮市、関西広域連合	一	<p>市街地再開発事業は、老朽建築物や高度利用がなされていない建築物等が多く、都市機能の更新と道路等の公共施設の整備が必要な地区において、防災性の向上と都市機能の更新を目的として実施される事業である。このため、市街地再開発事業の施行区域は、現に土地を有効・高度利用している耐火建築物の新築が低く、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)等であることを、土地の不健全な利用状況を客観的に判断する指標として求めているところである。さらに、施行区域要件を満たせば、強制力をもって市街地再開発事業の施行が可能となるものである。このような制度趣旨に鑑みれば、たとえ都市再生緊急整備地域内であっても、当該要件を撤廃することはできない。</p> <p>なお、平成28年度の法律改正(都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成28年法律第72号))により、都市再生特別地区等に関する都市計画において定められた建築面積の最低限度の4分の3未満のものについて施行区域要件を満たすこととなる見直しが行われ、地域に定められる建築面積の最低限度からみて著しく低い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つたところである。</p> <p>また、都市再生緊急整備地域においては、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設の利用等、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。</p>	市街地再開発事業は、老朽建築物や高度利用がなされていない建築物等が多く、都市機能の更新と道路等の公共施設の整備が必要な地区において、防災性の向上と都市機能の更新を目的として実施される事業である。このため、市街地再開発事業の施行区域は、現に土地を有効・高度利用している耐火建築物の新築が低く、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)等であることを、土地の不健全な利用状況を客観的に判断する指標として求めているところである。さらに、施行区域要件を満たせば、強制力をもって市街地再開発事業の施行が可能となるものである。このような制度趣旨に鑑みれば、たとえ都市再生緊急整備地域内であっても、当該要件を撤廃することはできない。 <p>なお、平成28年度の法律改正(都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成28年法律第72号))により、都市再生特別地区等に関する都市計画において定められた建築面積の最低限度の4分の3未満のものについて施行区域要件を満たすこととなる見直しが行われ、地域に定められる建築面積の最低限度からみて著しく低い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つたところである。</p> <p>また、都市再生緊急整備地域においては、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設の利用等、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。</p>
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際の費用を踏まえ、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、合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、運行時間等の制限や料金の料金設定など、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】 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年度は回開閉)。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紛糾した結果、やむなく運行時間等の制限や路線バスの約3倍の運賃を設定することとなり、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休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認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 平成27年4月1日付国土交通省第37号(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	一	<p>○民間との共存は、地域公共交通会議に関する前記に示した協議が必要である。</p> <p>○本市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ものもある。そのほか、一部の区間で路線バスと地域公共交通会議に関するため、その区間で乗降は上記バス事業者の反対により地域公共交通会議で認められない。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みしているコミュニティバスに対し、バス路線撤退事業者が既存バス路線との合意が得られず、地域公共交通会議にて反対が合意形成が得られず、結果、地域住民の利便性の確保が困難になっている。こういったケースでは、地域住民の利便性の確保を優先するべく地域公共交通会議に交通手段以上の賛成がなければ認められるよう許認可の規制緩和が必要である。</p>	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客運送の恩恵及び運賃、料金等に関する事項、自家所有備品運送の必要性及び保管から収容する施設に関する事項、その他これらに関し必要となる事項に関する協議を目的として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、地域の関係者間において、運賃、路線、運行時刻等について反対が合意形成が得られず、結果、地域住民の利便性の確保を行うにあたっては、関係者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こととしており(ガイドライン5。(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」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が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が可能な事業場について、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、農村地域の家庭の生活排水を処理することを目的としているため、公共下水道処理施設に比べると小規模な汚水処理施設であり、受け入れられる汚水量に限りがあある。 また、農業集落排水処理施設は、法例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なった。同通知では、処理が可能な業種は、順次追加する予定とされているが、その後追加されていない。 【支障事例】 多可町では飲食、特に産地産物が農産物に占める割合が高く専売している。このような、多可町では、狩猟や有害駆除により捕獲したシカや、山田鰯、ランゲラ等の地域資源を活用した6次産業化を促進している。そのため、今後畜産食品製造業や酒類製造業の立地や起業等が見込まれるが、農業集落排水処理施設がない地区では、加工場等からの排水処理が課題となることが想定される。 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) 「屎尿と合併して処理すること」であ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、揖保郡、京都府、和歌山県、鳥取県、京都府、関西広域連合	一	<p>○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と考え、制度の改正をしていただきたい。</p>	【国土交通省・環境省】 H12.3.31の通知の性格は技術的助言であり、そもそも浄化槽設置等に係る個別の判断は特定行政庁や各自治体の環境部局に委ねられていると認識している。そのため、提案団体より要望のあった「畜産食品製造業」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、特定行政庁や各自治体の環境部局の判断により実施できる。この旨、各都道府県に対し、今年度中に周知する。 また、この度の要望を踏まえ、各特定行政庁や各自治体の環境部局の判断に資するよう、提案団体からの要望を踏まえ、「畜産食品製造業」や「酒類製造業」等については、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、特定行政庁や各自治体の環境部局の判断により実施できる。この旨、各都道府県に対し、今年度中に周知する。 また、この度の要望を踏まえ、各特定行政庁や各自治体の環境部局の判断に資するよう、提案団体からの要望を踏まえ、「畜産食品製造業」や「酒類製造業」等については、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、特定行政庁や各自治体の環境部局の判断により実施できる。この旨、各都道府県に対し、今年度中に周知する。 また、この度の要望を踏まえ、各特定行政庁や各自治体の環境部局の判断に資するよう、提案団体からの要望を踏まえ、「畜産食品製造業」や「酒類製造業」等については、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、特定行政庁や各自治体の環境部局の判断により実施できる。この旨、各都道府県に対し、今年度中に周知する。

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	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月26日閣議決定)記載内容
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ます。</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、本案を含め、解決策を積極的に検討すること。</p> <p>○ 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、代表人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>○ 地方公共団体が法定相続人の中から代表人を指定し、その代表人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、勧告等を伝達させる(職務づける)仕組みを検討すべきではないか。</p> <p>○ 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、代表人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>【総務省】 ○ 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に伝達する情報の共有部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、相続人のうち一部が相続人であるか明らかでない場合(相続に争いがある場合等)に限られており、相続人の生死又は住所が不明な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(※特定空家等に対するガイドライン)を示している。 ○ なお、空家法対策に取組む地方公共団体等が具体的な課題等について対応方法を協議・検討していく(※全国空家対策推進協議会(平成29年8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、各相続人はその区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、同一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、除却等を含む助言・指導、勧告、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。 同条の規定は、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、勧告、命令が規定されているが、これらの措置のうち助言・指導、勧告については、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、それを行った場合に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べきものであると考える。 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、勧告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) ○ 空家法対策に取組む地方公共団体が、具体的な課題について対応方法を協議・検討していく(※全国空家対策推進協議会(平成29年8月31日に設立され、空家所有者の効率的な提案方法や所有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、当該協議会で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>6【国土交通省】 (24)空家等の管理については、所有者等間の協議等を促すことにより空家等の自発的な適正な管理を促進している事例、所有者等間の同意の下代表者を指定することで空家等の適正管理を行っている事例、空家等の保全行為について地方公共団体が確認している所有者等と助言等を行っている事例など、空家等の円滑な適正な管理に資するための方策の事例について、全国空家対策推進協議会等の場を活用しつつ収集し、地方公共団体に平成30年中に情報提供する。また、地方公共団体における空家等対策に資するよう、これらの収集事例に加え、法に基づき措置の事例等の知見の蓄積を踏まえて、空家等の所有者等による適切な管理の促進方策について、ガイドライン、通知等により地方公共団体に周知を図る。 (関係府省:総務省及び法務省) (イ)空家等の管理の在り方については、空家等の所有者等の責務の在り方を含め、全国空家対策推進協議会等における議論を踏まえて検討する。 (関係府省:総務省及び法務省)</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む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悪く不健全である」と判断すれば事業実施できるよう見直しを求め。</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う課題がある。</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率については、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るべきである。 【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、権利変換処分や強制買収等、事業区域内の権利者の私権侵害に対して一定の強制力が及ぶ事業である。そのため、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、法律により公正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約が行われ、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約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・枠付けの見直しに係る第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川委員を中心と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等の直接的な根拠(私人、他の地方自治体の費用負担の直接的な根拠をきむ。)」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」としてもよいとの点だが、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。つまり、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、8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」(※「審議決議可能な事項」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、改めて通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、事業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とす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せる必要はないが、合意とす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。 ○ 自家所有借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、事業中の十分なコミュニケーションを一般乗客輸送事業として実施する場合について、地域公共交通会議等で合意するように指導しているのは、法令上の根拠はないのではないか。 ○ 「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、全全数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「協議が閉まっている」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、既存事業等に対する経済的影響等を念めて検証するための社会実験が行いやすくなるよう、手続を簡便化した新たな運行方法を構築するべきではないか。また、そうした手法においても、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>6【国土交通省】 (8)道路運送法(昭26法163) (イ)地域公共交通会議(施行規則9条の2、運賃等の合意(9条4項)等に係る協議を行う協議会(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)6条、施行規則9条の3第1項2号から5号に掲げる者を構成員に含むものに限る。を含む。以下この事項において同じ。))の協議事項については、道路運送法上合意する必要がある事項と同法上必ずしも合意する必要はないが、合意することが望ましい事項について整理し、地方公共団体及び地方運輸局に平成30年中に通知する。 (ロ)地域公共交通会議等(地域公共交通会議又は運営協議会(施行規則51条の2)をいう。以下同じ。))における合意については、必ずしも全一一致を要するものではなく、地域公共交通会議等の設置要綱等に定められた議決方法により決すること、道路運送法上協議が調い、関係者間で合意したことになることを明確化するため、全国の地域公共交通会議等の設置要綱等に定める議決方法の定めの実態も含め、地方公共団体及び地方運輸局に平成30年中に通知する。</p>	
<p>真省からの回答は、本県及び多可町が提出した支障を解決するものである。</p> <p>今後、農業集落排水処理施設において処理できる業種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。</p> <p>検討に当たっては、本県及び多可町として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>			<p>6【国土交通省】 (21)浄化槽法(昭58法43) (イ)浄化槽におけるし尿と合併して処理することができる雑排水(2条1号)の取扱いについては、「屎尿と合併して処理することができる雑排水の取扱い」について(平12建設省)及び「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12厚生省)」は、排水の性状及び特性から、雑排水として扱っても支障がないことが明らか業種を技術的助言として通知したものであり、事業場からの排水が浄化槽において処理することができない特殊な排水(2条1号)に該当するか否かについては、地方公共団体が判断するものであること。地方公共団体に平成29年中に通知する。 (関係府省:環境省) 【措置済み(平成29年11月20日付国土交通省住宅局建築指導課通知、平成29年11月20日付環境省環境再生・資源循環局廃棄物適正処理推進課浄化槽推進室通知)】 (ロ)あわせて、地方公共団体の判断に資するよう、「畜産食料品製造業」や「酒類製造業」等の業種について、浄化槽の処理性能や事業場からの排水の水質等のデータを収集し、技術的な検討を行った上で、浄化槽において処理しても支障がないことが明らかとなった場合には、その結果を地方公共団体に平成30年中に通知する。 (関係府省:環境省)</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)	<通知共同提案団体及び当該団体等から寄せられた支障事例(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、旅行業法の適用除外とすること。	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、旅行業法の適用除外とすること。 【現状】平成28年5月に観光庁が旅行業法遵守についての通知を发出し、旅行業法の登録を受けていないNPOや社会福祉協議会等が参加者を募集し、参加料金を収受して災害ボランティアバスを走らせる場合は、旅行業者の登録を受ける必要があるとされた。 災害ボランティアバスの実施に混乱が生じたため、平成28年6月に国交省から改善案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、その後動きが確認できない。 また、平成29年3月10日に閣議決定された旅行業法の改正には、災害ボランティアバスツアーに係る旅行業法の適用除外等は定められていない。 【支障事例】本県では阪神・淡路大震災の経験を生かし、社協やNPO等が実費相当の参加費を徴収し、災害ボランティアバスを運行し、被災地支援を行っている。しかし、観光庁から上記の通知があったため、ボランティアバスの実施を取りやめる団体もあった。 本県の「ひょうごボランティアプラザ」は、ボランティア募集や参加費用の徴収を旅行業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業者に委託していたため追加の負担はなかった。 しかし、社協等が新たに旅行会社へ委託する場合は委託料が発生することから、参加者の費用負担が増え、ボランティアの意欲を削ぐことにつながりかねない。 被災地の復旧復興にとってボランティアの活動は不可欠なものであることから、災害ボランティアツアーの実施に当たり事故発生時の対応や責任者の明確化等が可能な地方自治体及び公益性、公共性が高い社会福祉協議会は、旅行業法の適用除外とすること。	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、道真県、京都府、和歌山県、京都府	酒田市、八王子市、豊前市、奈良県、広島県、大分県、山形市、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29年4月に発生した熊本地震では、県社会福祉協議会が主催となり、被災地で生活支援活動を行うためのバスツアーを企画し、旅行会社に委託した上で実施した。市としても、ホームページ等を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ツアー実施が困難になる状況である。 ○今回開催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、旅行業者を介介することで次のような支障が発生した。①取振(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、即応性を要するため運行まで数週間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かわらず、参加希望者への情報提供が不十分になり、現地でのトラブル(移動時間の長さやバス配車場所の変更等)があった。 ○地防防災計画において、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法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	地方自治体が公用目的で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	地方自治体が公用目的で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、事務手続きを迅速に済ませることができ、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、道真県、和歌山県、鳥取県、徳島県、大阪府	埼玉県、神奈川県、石川県、滋賀県、高松市、松江市、長崎市	○当面においても、指図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航航行に係る事務が不透明となり、迅速な対応が可能となるため、現行制度を修正してほしい。 ○プレジャーボートの不法係留の解消にあたっては、所有者に対する適正取組の指導が重要となるため、所有者の特定が不可欠である。平成13年12月26日「プレジャーボート利用改善に向けた総合施策に関する部会報告書」(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明確できるようになること」を掲げ、手続の簡便化、円滑化を図るなど登録制度の差別性を高めることが必要である。との記載があることから、所有者特定の手続きは、広域圏にわたるものである。しかしながら、地方公共団体が所有者を特定するに必要となる登録事項の交付を請求する場合は、国や独立行政法人と異なり、手数料を支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適正化に支障をきたす恐れがある。については、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必要がある。 ○現地に届いて登録を発生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。 ○当局が管理する一級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ことあり、船舶の状況は随時変化し、新たな放置船舶の発生も防止も困難である。したがって、発生後や対応が必要となる。あわせて、当局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際しては迅速に可及可能なよう要望するものである。 ○放置船舶が発生した場合は、日本小型船舶検査機構に小型船舶登録事項証明書の交付を請求し、所有者等を調査する必要がある。証明書の請求目的を鑑みて地方公共団体から公用請求については手数料を免除すること、速やかに放置艇所有者の確認を促すことができる。 ○本市においては所有者等を確認するため、小型船舶登録事項証明書の手数料について予算措置を行い、対応している。しかしながら不届に係る登記事項証明書、公称にかかわる場合は命令で手数料を要しない旨定めてはいるが、小型船舶登録事項証明書については公費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29年度に10年度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の交付請求において、国及び一部の独立行政法人は手数料徴収の対象外とされているが、地方自治体が取得する際には手数料が必要であり、同じ公用目的の取得でありながら対応が異なる。手数料について当初から予算措置されていたほうが、新たな放置艇が発生した場合に予算措置に時間を要し、対応が遅れることとなる。	地方自治体が公用目的で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、事務手続きを迅速に済ませることができ、放置艇解消の促進に資する。		
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等に係る権限の市町村への付与	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30条	国土交通省	兵庫県、多可町、和歌山県、鳥取県、徳島県、京都府	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、市町村の権限の付与は速やかな復旧に有効である。 ○本市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条に基づき当該都府県から意見が提出されており、国土地理院として、この手続きにより地籍調査実施地域内に使用不能の四等三角点は存在しないと認識していること、また、地籍調査の測量は四等三角点を使用せずとも電子基準点を利用した測量であれば実施できること等から、制度改正を行わなければならないほどの必要性はないと認めている。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こととなる。 ○本市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条に基づき当該都府県から意見が提出されており、国土地理院として、この手続きにより地籍調査実施地域内に使用不能の四等三角点は存在しないと認識していること、また、地籍調査の測量は四等三角点を使用せずとも電子基準点を利用した測量であれば実施できること等から、制度改正を行わなければならないほどの必要性はないと認めている。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こととなる。 ○本市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条に基づき当該都府県から意見が提出されており、国土地理院として、この手続きにより地籍調査実施地域内に使用不能の四等三角点は存在しないと認識していること、また、地籍調査の測量は四等三角点を使用せずとも電子基準点を利用した測量であれば実施できること等から、制度改正を行わなければならないほどの必要性はないと認めている。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こととなる。 ○本市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条に基づき当該都府県から意見が提出されており、国土地理院として、この手続きにより地籍調査実施地域内に使用不能の四等三角点は存在しないと認識していること、また、地籍調査の測量は四等三角点を使用せずとも電子基準点を利用した測量であれば実施できること等から、制度改正を行わなければならないほどの必要性はないと認めている。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こととなる。	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による費用を要する。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使うことがある。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。		
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、本市においては、特定農地貸付に関する農地法等の特例に関する法律に基づき、2つの市民農園を開設している。これらの市民農園については、開設時に設置期間を20年に設定しており、20年経過後は、農地に復旧するか、または現在管理を委託している農業者(任意団体の代表者)に譲渡、引き継ぎ運営を行うこととなっている。しかしながら、現行制度では、任意団体は農地の貸付行為ができず、市民農園の開設主体とすることができない。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ること、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に関する法律	農林水産省、国土交通省	多可町	-	-	○提案書の集落(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組織による団体が市町村長の認可を受けることで法人格を得て権利義務の帰属主体になることができる(地方自治法第260条の2)ので、この仕組みを活用すれば、当該団体の名で農地を借り受け、市民農園を開設することが可能である。 ※ 市民農園整備促進法(農林水産省と国土交通省の共管)においては、農地所有者以外の者により開設される市民農園の土地について、特定農地貸付法(農林水産省の単管)による特定農地貸付の用に供する農地とのみ規定している。	

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	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月26日閣議決定)記載内容
見解	補足資料	見解	補足資料				
当該通知は、本県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、明らかにしていただきたい。 ○参加者名簿の取扱 ・具体的に示された提出先全てに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逃り出しの自治体又は社会福祉協議会等非営利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、ご教示願いたい。		【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。	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)	○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実に担保するため提出を求めるものであり、その提出先は「被災又は逃り出しの自治体又は社会福祉協議会等非営利団体のいずれかであればよく、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に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さ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れ、かつ、事業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。	6【国土交通省】 (14) 旅行業法(昭27法239) 災害ボランティアツアーについては、地方公共団体や社会福祉協議会が関与し、一定の要件を満たす場合には、旅行業の登録なく実施が可能であることを、都道府県に通知する。 【措置済み(平成29年7月28日付け観光庁参事(産業政策担当)通知)】
プレジャーボート対策については、平成25年6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を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、地方自治体と国、独立行政法人に違いは無い。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】 本提案の主題は、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。地方自治体は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。放置船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船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ないこととしています。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す。  JCIが行う小型船舶登録事項証明書等の交付手続きについては、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)を付け付けております。 今般の要望を踏まえ、迅速性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きについては、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きについては、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。	6【国土交通省】 (23) 小型船舶の登録等に関する法律(平13法102) 小型船舶の登録等に関する登録情報については、地方公共団体の意向を踏まえつつ、円滑な不法係留船対策の実施に必要な範囲内で、地方公共団体が当該情報を無償で取得できる仕組みを平成30年中に構築する。	
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が、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、頒布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。	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状状況等を調査し、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際して三角点の現状確認とを踏まえた計画(市町村が作成することとなっている。したがって、提案団体の意見にある「業務規程に付し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。仮にそうした事象を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き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、上空境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望ましい。加えて、地籍調査のための測量が完了した地において四等三角点や傾斜等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設点とした地籍調査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、この決定の前にも、一時的には、市町村が復旧を行って、その測量結果が周辺の土地の位置と照合できなくなることもあり、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て、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。	6【国土交通省】 (4) 測量法(昭24法188) 四等三角点等の測量については、異状があった場合(1条3項)の円滑な復旧及び地方公共団体による公共測量の円滑な実施に資するよう、異状があった場合や災害等が発生した場合の復旧に向けた対応及び必要となる手続、廃棄する場合(23条)の具体的な手続等について、地方公共団体に平成30年中に周知する。	
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年で交代され、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責任となれば、契約する本人も躊躇される。 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(取得)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发出し、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一一致する、社団の代表者である個人又は認可地籍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兼ねて、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寄せられた支障事例(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	B 地方に対する規制緩和	土地利用(農地除く)	所有者を特定することが困難な土地について、公共事業に係る用地取得の際、3代前より相続登記がされておらず、権利者が100人程いたため、所有者の探索や権利関係の整理が必要となつた結果、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。	公共事業に係る用地取得の際、長期間相続登記がなされておらず、権利者が100人程いたため、所有者の探索や権利関係の整理が必要となつた結果、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。	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人程いたため、所有者の探索や権利関係の整理が必要となつた結果、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。	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	—	<p>福島県、埼玉県、静岡県、浜松市、名古屋、市、田原市、滋賀県、鳥取県、広島県、熊本県、大分県、鹿児島市</p> <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、多岐にわたる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・審議等(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便性のために利用を可能とする新たな仕組みの構築を早急に行ってもらいたい。</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防衛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4名共有地を取得する必要がある。現所有者は即時取得を費用の面で賄ったことから、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、訴え提起前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あり、用地取得に支障をきたしている。</p> <p>○相続人多岐、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継承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分の共有地のみならず、個人所有でも何代にもわたり継承が完了した案件があり、事実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激しく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規模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あり、住民(住民専(除却)、戸籍簿本、改定戸籍簿)の調査を行ったが不明であつた。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ことが有力な情報は得られず、現在、先般の提出された県外市町村へ戸籍簿転記審査中である。急傾斜事業のため用地補償は廉価であり、財産管理人制度を活用した場合、予算超過となること明らかであり、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20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20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、表題部のみで登記であり、表題部の土地所有者は所在不明のため、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、保存登記ができていないため、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、一般河川であるため、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基金」において、所有者不明土地の公共的利便性の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、用地交渉が複雑し、事業着手から20年以上経過した現在も用地取得に当たっていない。現行の不動産登記法では、共有地を分筆する際には、共有者全員同意を必要とするところから、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る。これにより、内陸者と持分契約・登記が可能となり、後に収用裁決手続へと進展した場合にも、内陸者を巻き込むことなく買収・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条に基づき分割請求訴訟も可能となることから、公共事業の促進に繋がるものとする。</p>	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)において、「公的機関の関与により地域ニーズに対応した幅広い公共的利便性のために利用を可能とする新たな仕組みの構築」等について、「関係府庁が一丸となって検討を行い、必要となる法案の次期通常国会への提出を目指す」とされているところであり、今後、関連する審議会等における議論を踏まえつつ検討を進めてまいりたい。	

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	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月26日閣議決定)記載内容
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、支障事例に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る。	○ 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、引き続き検討していただきたい。	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> )	6【国土交通省】 (25)所有者を特定することが困難な土地の利用の円滑化 所有者を特定することが困難な土地については、その利用の円滑化を図るため、公共事業のために取用する場合の手続を合理化するとともに、一定の公共性を持つ公共の事業のために一定期間の利用を可能とする新たな仕組みを構築する。 (関係府省:内閣官房、総務省、法務省及び農林水産省)