

国土交通省 再検討要請

提案区分			提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)＞		各府省からの第1次回答
管理 番号	区分	分野									団体名	支障事例	
5	B 地方に対する 規制緩和	土木・建築	建設業法において国土交通大臣に提出する許可申請書その他の書類について都道府県知事を経由しなければならないこととされている建設業法第44条の4の規定を改正することにより、都道府県の經由事務を廃止し、国土交通大臣への許可申請書その他の書類の提出先を所管の地方整備局等に一本化することを求める。	・国土交通大臣に提出する許可申請書その他の書類について都道府県知事を経由しなければならないこととされている建設業法第44条の4の規定を改正することにより、都道府県の經由事務を廃止し、国土交通大臣への許可申請書その他の書類の提出先を所管の地方整備局等に一本化することを求める。 ・国土交通大臣許可申請又は経営事項審査の申請にあっては登録免許税又は収入印紙を、都道府県知事許可又は経営事項審査にあっては県収入証紙を書類に貼り付けて提出することとされているが、窓口が都道府県となっていることから申請者が混同し、国土交通大臣の申請書に誤って県の収入証紙を貼りつけて提出されたケースが発生している。 ・都道府県が申請書提出後の書類審査等の進捗状況について申請者から問い合わせを受けることがあり、地方整備局に問い合わせるよう案内をしても、都道府県が周知していないことについて理解が得られなかったケースがあったなど申請者側が混同している事例がある。	・許可申請書その他の書類の受付窓口が一本化されることで申請者にとって分かりやすくなり、また、許可申請にあっては、都道府県の進達期間(標準処理期間30日)がなくなること、許可決定までの審査期間の短縮化が図られ、申請者の利便の向上に繋がる。同時に、経営事項審査にあっては、都道府県の進達期間がなくなり、審査結果の通知までの迅速化が図られ、建設業者の利便の向上に繋がる。	建設業法第5条、第11条、第12条、第27条の26、第27条の28、第27条の29、第44条の4、建設業法施行規則第6条、第7条の2、第8条、第11条、第19条の6、第20条、第21条の2	国土交通省	神奈川県	—	岩手県、滋賀県、京都府、鳥取県	○国土交通大臣の許可申請書又は経営事項審査の申請書に、申請者が県の収入証紙を張り付けてしまった事例がある。 ○申請者が、書類審査の進捗状況について県に問い合わせることがあり、地方整備局に直接問い合わせることで誤解が生じている。 ○県を経由して提出される国土交通大臣の許可申請書及び届出書が毎月20～30件程度あり、書類管理や整理、発送事務の負担が生じている。 ○申請書の提出した書類が地方整備局に届くまでに時間が空くため、申請者は提出したつもりであっても、まだ地方整備局に届いていないことがある。 ○受付窓口が地方整備局に一本化されることで、県からの進達期間(標準処理期間30日)が無くなるので、許可決定までの迅速化が図られ、関係書類の地方整備局への到達も確実となり、申請者の利便向上に繋がる。 ○国土交通大臣許可及び経営事項審査の申請書等の提出先が都道府県になっていることから、申請者から都道府県に対して申請、届出に関する問い合わせがあるなど、申請者等が混同している事例がある。 ○国土交通大臣許可の申請、届出に關し、県の様式を使用しているなど、申請者等が混同している事例がある。 ○本県では郵送または窓口で受付をしているが、郵送の場合、直接所管の地方整備局に郵送する場合と比べて申請者側の負担が少なくなっている訳ではない。また、窓口での受付の場合も、都道府県が指示する場合は少なく、案件の必要性がないことが多い。 ○従った営業所が地方整備局付近にあるにもかかわらず、必ず主たる営業所の所在する都道府県を経由しなければならないのは申請者にとって負担が大きいため、所管地方整備局に直接、申請書等を持っていくことができる仕組みがあつてしかるべきである。 ○当県内に本店を置く大臣許可業者は、約200社程度であるが、建設業許可・経営事項審査に係る書類の提出数は、年間数百件もあり負担が生じている。	申請書類については、不備があった場合の手戻りを防ぎ、審査を効率化する観点から、郵送ではなく対面での提出を求めている場合が多い。この点、ブロックごとに設置されている地方整備局ではなく都道府県の窓口において書類を提出できるようにすることで、書類提出に係る申請者の負担の軽減が図られる。仮に、都道府県の經由事務を廃止した場合、地方整備局の近辺に所在する者を除いた大半の申請者にとっては、申請に係る負担が増大することから、「住民の利便性の向上」とは逆行する。こうした都道府県の經由事務は、建設業のみならず様々な行政分野においても同様に規定されている。 また、建設業法上、都道府県知事は自らが許可を与えた建設業者のみならず、当該都道府県において営業を行う国土交通大臣の許可を受けた建設業者についても、指示処分又は営業停止処分を行うことができることとなっており、申請書類の提出が都道府県経由であることで、都道府県知事は当該申請書類の写し等をもとに処分対象となる建設業者について必要な情報を速やかに把握することができ、処分迅速に行うことができる。 加えて、このような都道府県の經由事務を廃止したとしても、都道府県が30日の標準処理期間で行っている申請書類の形式的審査等の事務を地方整備局が行うこととなるだけであり、「標準処理期間30日がなくなる」との指摘はあたらない。 なお、書類作成に係る申請者の負担軽減を図る観点については、行政手続部会においても検討が進められており、国土交通省においても申請者の負担軽減が効果的に図られるよう、電子申請の変更や申請書類等の簡素化も含めた建設業の許可申請等のあり方について総合的に検討しているところである。	
10	B 地方に対する 規制緩和	土地利用(農地除く)	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	・駐車場の駐車面積が500㎡以上である路外駐車場においては、駐車場法施行令第7条第1項により、「安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側道からそれぞれ前後にナメートル以内の部分」及び「路面電車の停留場を表示する標示柱または標示板が設けられている位置からナメートル以内の部分」などについて出入口の設置が制限されている。 ・長崎市においては、市内中心部の商業地などにおいて、路面電車の停留場の間隔が狭く、また、路面電車停留場については、安全地帯と定義されていることから、軌道に面した多くの区域が、駐車場出入口を設けることができない区域となっている。 ・長崎市中心部の思案橋電停付近において、建設当時は適法で整備されたが、電停の延長が行われた結果、現在、既存不適格建築物(駐車場として使用中)となっている路外駐車場がある。 ・当該駐車場においては、変更届けが必要な改良(駐車台数の変更等)又は再度路外駐車場として建替等が発生した場合、出入口に関する技術的基準の要件を満たさない。 ・本市の路面電車の停留所においては、道路の中央に設置しているものの、車両の進入を防ぐ防護柵等が設置されており、駐車場出入口が近辺にあったとしても、交通安全及び交通の円滑化については、確保できるものと考えている。 ・また、駐車場出入口を路面電車の停留所(安全地帯)の左側に設置する場合は、反対車線からの右折入庫ができず、人出庫は左折のみとなり、道路交通への影響は少ないと考えられる。 ・今後、建築物の更新を計画する時点で、路面電車の停留所が支障となり、駐車場法の技術的基準を満たす箇所がなく、駐車場の設置や計画自体が困難となるケースが想定される。 ・それぞれの地域の事情に柔軟に対応ができるよう、道路管理者及び交通管理者の意見を伺ったうえで、「安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側道からそれぞれ前後にナメートル以内の部分」及び「路面電車の停留場を表示する標示柱または標示板が設けられている位置からナメートル以内の部分」について、駐車場法施行令第7条第2項の適用除外の対象となるよう制度の緩和が必要と考ええる。	・中心市街地での商業施設等の建築物の更新の際に、自敷地での駐車場確保が容易となることで、魅力ある商業施設等の建替が可能となり、地域の活性化に資する。 ・また、パーク＆ライド駐車場など、電停と駐車場を近接して設置することができ、道路交通の円滑化につながる。	駐車場法施行令第7条第2項	警察庁、国土交通省	長崎市	—	—	—	提案事項である駐車場法施行令第7条(自動車の出口及び入口に関する技術的基準)の出入口の設置規制の緩和については、平成28年度地方分権改革の提案において「まがりかどから5m以内」に關し提議いただいたところであり、道路の円滑かつ安全な交通が確保できると認められる場合には、柔軟な対応が可能となるよう検討する旨を閣議決定している。 閣議決定した対応方針は「まがりかどから5m以内」に限ったものではなく、今回の提案事項である「安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側道からそれぞれ前後に10m以内の部分」及び「路面電車の停留場を表示する標示柱または標示板が設けられている位置から10m以内の部分」の出入口の設置規制にも共通するものであると認識している。 したがって、「まがりかどから5m以内」における路外駐車場の出入口の設置規制の柔軟な対応の検討にあつたては、当該部分に限らず、今年度、提案をいただいた部分に關しても路外駐車場の出入口の設置規制について、道路の円滑かつ安全な交通を確保できる場合には柔軟な対応が可能となるよう検討を行う必要があると考えており、今後、道路の円滑かつ安全な交通の確保方策について、具体的に検討を行う予定である。	
21	B 地方に対する 規制緩和	土木・建築	地方自治体の数量により健全性に応じた効果的な点検手法・頻度の弾力化・事務の簡素化	初回点検を除く近接目視点検結果の健全性がⅠと診断された結果(踏道橋、跨道橋を除く)については、健全性に応じた地方自治体の数量で適切なサイクルで点検し、また小型無人機の新技術を活用した近接目視以外の点検手法を導入し、効果的かつ安全性の高い橋梁点検を可能とするよう、道路法施行規則第4条第5の5において一律に定められている点検手法・頻度の弾力化など事務の簡素化を求める。	・点検は5年に1回の頻度で行うことを基本としているため、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施していくことになる。点検における健全性診断の判定結果がⅢとなった場合には早期の補修が必要となるなど、点検結果に応じた補修が必要になることに加え、長寿命化修繕計画に則った補修も実施しなければならないため、点検だけでなく補修にも人員が必要となる。また、点検にあつては近接目視によることを基本とされているため、橋梁の部材の構造上、点検車等からの目視が困難な場合、足場の設置やロープアクセスを実施することとなるが、設置や撤去に時間を要し、かつ転落事故等の危険性が高いことから、安全かつ効果的な点検に支障を来す。 ・豊田市では、約1,200件の橋梁を管理しており、年間約240件の橋梁を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に対し一律に同品質の点検・補修を行っていくことが困難である。 ・以上のことから、橋梁の状態で健全性に関係なく、一律に、近接目視で5年に1回の点検を実施するのは非効率的であるため、地方自治体の判断により健全性に応じた点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。 例えば、初回点検を除く近接目視点検結果で健全性がⅠと判定された橋梁(笹子トンネル天井板落下事故のように第三者被害を招くような踏道橋、跨道橋を除く橋梁であり、重要度が低い橋梁)については、自然災害や地味的な気象条件など特別な事情がない場合に限り、橋梁点検全体の質が低下しない範囲内で、当該橋梁の健全性に応じて地方自治体の数量で点検頻度を定められるようにし、点検手法についても近接目視以外の方法(例えば、小型無人機等での映像確認等)を取り入れることが可能となるようにされたい。	・地方自治体の数量により点検手法・頻度を柔軟に設定することができるようにすることで、必要性の高い橋梁・部材の点検又は補修を優先的に実施することが可能となり、点検・補修の質の向上に寄与する。 ・新技術の実用化を促進し、技術の進展にあつた点検手法をとることが可能となり、橋梁点検のコスト削減・省力化が図られる。	道路法施行規則第4条の5の5	国土交通省	豊田市	—	仙台市、日立市、ひたちなか市、八王子市、魚沼市、富山県、富山市、南砺市、福井市、伊豆の国市、静岡市、岡崎市、浜田市、鳥取県、津市、福知山市、堺市、出雲市、岡山県、広島県、廿日市市、高松市、宇和島市、長門市、長門市、宮崎市、鹿児島市、鹿児島市、鹿児島市	○当市では約440橋の橋梁を管理している。これらを得意にわたって確実に維持していくため、緊急輸送道路となっている橋梁や第三者被害を及ぼす恐れのある橋梁等、重要度の高い橋梁を対象とした長寿命化修繕計画に基づき、コストの平準化を図りながら、計画的に補修等を行っていくこととしているが、予算と人員が思うように確保できていないこと等の理由から、計画通りに進捗できていない。これに加え、道路の負担が増え、計画的な事業の執行がますます厳しい状況である。橋梁の適切な維持管理を図っていくうえで、定期的な点検が必要であることは承認しているが、限られた予算と人員のなかでは、すべての橋梁をしっかりと点検していくのではなく、構造、橋脚、架設位置、交通状況等、それぞれの条件に応じた点検頻度や点検方法を各自自治体で検討できるようにしたい。 ○平成26年4月2日に国土交通省の告示により、橋梁・トンネル点検は、国が定める統一した基準により、5年に1回の頻度で近接目視により点検を行うことを基本とし、点検結果に即座なく恒久的な点検を実施することとなった。健全性診断がⅢとなった場合は、早期の補修が必要となり、長寿命化修繕計画に基づき補修を実施しなければならない。レベルⅠ(15m以上)橋梁の近接目視検査の場合は、点検移動車・足場の設置・ロープクレーン等を実施することとなり、委託による経費の増大や作業に不測の日数を要し、危険性が大きく、安全性かつ効率性の点検に支障を来している。当市では、845橋の橋梁を管理しており、年間約169橋の橋梁点検を余儀なくされ、レベルⅠについては業者委託、レベルⅡ(15m以下)の橋梁については、職員による近接目視点検を実施しているのが現状であり、事務作業ではかなりのウェイトを占めている。また、点検結果を踏まえて補修が必要となる橋梁や、重要度が低い橋梁については、自然災害や地味な気象条件など特別な事情がない場合に限り、自治体の数量で点検頻度を定められるようにし、近接目視についても小型無人機(映像確認)による点検を導入されることが可能となるよう要望する。 ○本市では、約300件の橋梁を管理しており、年間約100件の橋梁を点検しなければならない。初回点検の判定基準に照らして、全ての橋梁に対し一律に点検を実施することは、本市の現い財政状況等を鑑みると非常に負担が大きく、よって、初回点検で判定区分Ⅰ(健全)である橋梁は、点検サイクルを自治体の判断により柔軟に設定出来れば、財政の負担軽減が見込まれる。 ○本市では、法定外の横りょうを含め750橋ほどを所有している。毎年150橋ずつを5年ごとに定期点検を行わなければならない。点検費用の増大、人員の負担増となっている。市町村の多くは、道路橋梁等における3種5級や4種4級(生活道路)に属する橋であり、都道や国道などの幹線道路に属する橋と比べ大車交通量も少ないことから経年劣化も少ない。その様な状況を踏まえ一律の管理ではなく、重要度や損傷度に応じた管理水準(点検間隔や点検方法)を設ける必要があると思われる。 ○当市では約1300橋を管理している。架橋環境は様々であり、すべての橋梁を継続的に同品質で点検することは困難である。架橋環境や過去の点検結果を考慮した上で、点検頻度の緩和や近接目視の定義の緩和(例えば、小型無人機等での確認も近接目視とみなす)を求める。 ○当市では、全体で98の道路橋を管理しているが、雨水路を横断する生活道路に属する橋梁が大多数であり、第三者被害の恐れがある踏道橋がその内の2橋である。また、直近の点検では橋梁の腐蝕に影響のある損傷もほとんどなく、健全度Ⅰの判定が多い結果となっている。このような現状でも、制度上一律5年に1回の頻度で点検を行う必要があり、職員の負担及び財政的な負担が増加していくことが予想されるため、地域の実情に合わせ、地方自治体の数量により点検手法及び頻度を柔軟に設定できるようにすることで、優先順位の高い橋梁の点検・補修・増強を実施することが可能になり、施設の長寿命化に資すると考えられる。 ○当市の管理している橋は478橋(橋長2m以上)あり、全ての橋梁(2m以上)について、定期的(5年に1回)に点検・診断業務を実施し、また長寿命化修繕計画に基づき、補修を実施しなければならない。人員及び財源的に現実的に困難である。日常点検だけでも相当な労力を要している現状である。点検(診断)だけでなく、補修工事についても施設の種類や重要度によって、どのレベルまで対応(投資)するか、ランク別ける必要があると認識している。小規模(例:5m以下)の橋梁については、致命的とならない範囲の補修を実施するなどの対応が必要であると感じている。また、橋梁点検について、多様な人材(職員、シルバー等)を活用したいと考えているが、点検レベルや、点検資格(要件)などが課題であると感じている。 ○本市でも橋梁930橋をはじめとして、トンネルなど主要な構造物について、5年に1回の定期点検を実施し、点検結果を踏まえて補修が必要となる橋梁や、重要度が低い橋梁については、自然災害や地味な気象条件など特別な事情がない場合に限り、施設数も多く、人員や財政的にも負担になっている。点検については、2番目の点検に入っている施設もあり、前回点検時の損傷の有無や健全度などによつて、点検の方法や頻度を柔軟に対応できれば、より効果的に道路施設の老朽化対策が増えたと考えられる。 ○当市では、約2,200の橋梁を管理しており、年間約440の橋梁を点検しなければならないが、人口減少等により厳しなる財政見通しの中、橋梁の老朽化対策に十分な人員や予算等を確保することは困難であり、すべての橋梁に対し5年に1度の近接目視による点検を続けていくことは、財務や業務の負担になることから、例えば、対象区分に応じて、管理者の判断により点検業務の効率化(点検期間の長期化、点検手法の簡素化など)を促すことができると考えている。 ○当市においても、5年に1回の近接目視点検を実施している。点検結果が良好である場合は、全部から近接目視するのではなく、桁端部や第三者被害の恐れがある部位のみを近接目視し、それ以外の損傷の進行が比較的遅い部位については各道路管理者の数量で点検の内容を弾力的に変更できるようにしたい。	

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
見解	補足資料	見解	補足資料			
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。 実際に、本県では知事許可に係る更新申請及び各種届出について郵送での提出を認めているが、受け付けた申請等の中で、郵送提出分も含め、必要書類未添付による手戻りはほとんど発生していない。 経由事務を廃止すれば、法定様式による書類も確認資料ともに地方整備局に提出することができ、問い合わせ窓口も一本化され、申請者にとっての負担軽減になり、利便性はむしろ向上するといえる。 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26条第4項、第5項による指示処分又は営業停止処分を行う際に、当該業者の申請書類の写し等をもとに処分を迅速に行うことができるというご指摘はあたらない。 さらに、標準処理期間30日についてであるが、本県の場合、事務の便宜上、受け付けた申請書をまとめて発送(月2回発送)するためのいわゆる書類を保管している期間が大半を占めており、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。	—	【道賀県】 ○ 經由都道府県による申請書等の不備の指摘については、国土交通大臣許可業者または国土交通大臣許可業者になろうとする者に対して都道府県の立場で不備等の指摘をする権限が明確でないこと、国と經由都道府県で申請書等の記載方法に多少の違いがあるために申請者等に対し、国・經由都道府県でそれぞれ異なった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。	—	—	○都道府県における申請書の形式審査より地方整備局における申請書類と確認書類を突き合しながら行う内容審査の方が、補正頻度が高く、かつ重要と考えられ、形式審査のみのために都道府県を窓口とすることで社会的なコストも増すのであれば、経由事務を廃止して直接地方整備局に提出することとすべきではないか。 ○経由事務を廃止すると各地方整備局から違い申請者にとって不利益になるとのことが、現在も地方整備局への確認書類の提出は直接郵送によるところが多く、申請書の提出も同様に直接整備局に郵送とすることは可能ではないか。その方が、提出先が一本化され、処理日数も短縮され、申請者の利便に資するのではないか。 ○電子申請化の実現まで都道府県経由事務を現状のままとすべきではなく、また、電子申請化が実現しても紙ベースでの申請も残るのならば、現時点で都道府県経由事務の在り方を見直すべきではないか。 ○電子申請化に向けた予算要求の状況及びスケジュールは如何。	
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。 また、本市が考える路外駐車場の出入口設置基準の緩和については、駐車場法施行令第7条第2項の規定に基づき、道路の円滑かつ安全な交通を確保するため、次に掲げる項目において、道路管理者及び交通管理者との協議が調った場合を想定している。 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。 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。 ③ 周辺の道路交通量が増しく多く、交通安全上支障があると交通管理者が判断する場合、路外駐車場の出入口の適切な場所に交通誘導員を配置するなどの安全対策を講じること。 以上、道路の円滑かつ安全な交通の確保方策については、これらの項目を具体的な事例ごとに道路管理者及び交通管理者との協議を調えることで緩和すべきものとする。	—	—	—	【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。	○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か。(駐車場法施行令第7条第2項第1号の適用除外項目の拡大等) ○路外駐車場出入口の設置規制の緩和に当たっては、安全確保のための方策を一律に定めること等とはせずに、個々の道路状況等を踏まえた柔軟な対応を行えるような形にしていきたい。	
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たと考える。 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、橋梁の状態や健全性に関係なく一律に定められている点検手法・頻度の弾力化など、事務の簡素化を求めるものである。 健全性に応じた点検頻度の考え方について、具体的かつ積極的に検討を行っていただき、二巡目の点検前である平成30年度末までに、早急に点検頻度の緩和等、具体的な方向性を示していただきたい。 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。	—	【豊橋市】 健全性に応じた点検頻度の考え方について、定期点検の結果を踏まえ、技術的知見を蓄積し、今後検討を行うとの回答をいただいたが、技術的知見の蓄積にどの程度の期間を見込んでいるのか、また、検討を進める具体的なスケジュールを示していただきたい。 【甘日市市】 ○ 近接目視の代替となる技術は確立されていないため、健全度1とされた橋梁について、他の橋梁と同じ頻度で同様の近接目視を行っていくことは、人的、予算的に負担が大きい。健全度1とされた橋梁については、次回は遠方目視とし、遠方目視の点検が2回続けて行われないよう、その次は近接目視とするなど、弾力的な運用を行っていただきたい。 【平和島市】 ○ 検討結果を踏まえた新たな点検手法に沿った次年度予算要望が可能となるよう、31年度当初予算の要望時期となる30年度の秋頃までには、点検手法の検討に係る結論を示していただきたい。また、近接目視に関する新技術の評価や問題点について、一般に公表するとともに、共同して開発に取り組んでいただきたい。 【高松市】 ○ 引き続き、導入検討をお願いしたい。	—	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○ 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施を把握し、点検業務が適量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が開始する前の来年度中に運用の見直しを行うべきではないか。その際は、地方公共団体の意見を十分に聴くべきではないか。	

管理番号	提案区分		提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)＞		各府省からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
21											○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える。 ○本県では、約2,700橋の道路橋を管理しており、年間約540橋の点検を実施している。平成26年7月の道路法の改正に伴い、近接目視による点検が義務付けられたため、点検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クセス等を用いて対応している状況であり、現場では効果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組んできたことによって、損傷がより明確に確認することができ、修繕が必要な橋梁についてはこれまで以上に増えてきている状況である。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組むうえで重要な課題であると考ええる。しかしながら、5年に1度の近接目視による点検は維持管理を行う上で重要なので、健全性に応じた点検頻度ではなく、近接目視が困難な場合に新技術による点検が行えるよう要件を緩和していただきたいと考える。 ○当市では約1,840橋の橋梁を管理しており、道路法に基づき定期(初回)点検については、平成28年度までに約1,000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Ⅲが約2%、判定Ⅰ、Ⅱが約98%という状況となっております。この様に、殆どが判定Ⅰ、Ⅱという判定結果のなか、道路法に基づき5年に1回の定期点検を全橋対象に実施した場合、年間約360橋を継続的に実施し一定の経費についても継続的な確保が必要となります。早期に損傷を発見し老朽化の進行を防止する為には、定期的な点検は必要と考えますが、初回の定期点検の判定結果により、点検サイクルの見直しの検討も必要と考えます。各橋梁の状況に合わせた点検サイクルとする事で、点検経費の縮減を図り、縮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。 ○当市においても橋梁点検業務を行うに当たり、提案団体が示すような、人員の不足の問題や、点検費用や修繕費用の財源の確保が困難であるといった課題を抱えている。 ○当市は山間部に位置していることから、管内に小さな河川が多く存在する。よって河川に架かる橋梁も多く、橋梁数は500を超える。橋梁点検、補修の費用削減と事務軽減は財政面と人事面での課題でもある。一律的な規定ではなく、前回の点検結果が健全であつて、重要度が低いと市が判断した場合、点検及び補修を先送りできるような弾力的な運用を望む。 ○当市も1,700橋あまりを管理しており、点検をおこなっているところである。そのほとんどが国県道に比べれば重要度は高くない橋であるが、点検費用は橋長が同じであれば変わらない。そのため補修系の予算の多きを点検費用が占めているところであり、府心の補修にける予算を圧迫している。 ○橋りょうを例に挙げれば、本市が管理する橋りょう(橋長2m以上、約2,900橋)を全て近接目視による点検をした場合、総額10億円以上の巨額な費用が必要となる。5年間で実施するには、毎年、約2億円以上の多額の費用が必要となり、老朽化した道路インフラの計画的な修繕への影響も考えられる。このため、御提案に加えて、以下の視点も盛り込んでいただくことを御願います。 ①点検に関する費用について、地方の財政状況を十分に考慮した補助制度の拡充(更なる国の財政的な支援、点検単独で地方負担が地方債が充当可能となる制度改善、点検に特化した補助制度(通常事業)の導入) ②点検頻度の緩和と重について、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形骸化するおそれがあるため、例えば、補修により健全度Ⅰと判定されたものは7年ごとに1回とするなど、点検頻度の目安の提示 ○本市では、約2,400の橋梁を管理していることから、5年に1回の点検を行うとともに、長寿命化修繕計画に基づいた補修の実施が必要となり、毎年、膨大な予算の確保が必要になっている。以上のことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、一律に、近接目視5年に1回の点検を実施するのは、非効率的であるため、健全度による点検手法を柔軟に設定してほしい。 ○点検は5年に1回の頻度で行うことを基本としているため、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施していくことになる。点検における健全性診断の判定結果がⅢとなった場合には早期の補修が必要となるなど、点検結果に応じた補修が必要になることに加え、長寿命化修繕計画に則った補修を実施しなければならぬため、点検だけでなく補修にも費用が必要となる。本市では、約1,000橋の橋を管理しており、年間約220橋の橋梁を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に対し一律に同品質の点検・補修を行っていくことが困難である。以上のことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、特に、近接目視で5年に1回の点検を実施するのは非効率的であるため、地方自治体の判断により健全性に応じ点検手法・頻度を柔軟に設定できるような弾力化してほしい。 ○平成26年7月の道路法施行規則の改正に伴い、橋梁やトンネル等の道路施設について5年に1回の頻度で近接目視点検を行うことが義務づけられ、点検費用が増大している。道路施設点検は、平成30年度で法定点検1回目(約7割)が完了し、平成31年度から法定点検2回目(開始されると思うが、現在の点検方法と同様のやり方では多額の点検費用を要し、修繕はもとより改築等の地事業に影響を与えると危惧している。このような状況を踏まえ、一律5年に1回の近接目視点検とするのではなく、道路施設にも国道、県道、市町村道まであり、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・点検手法を定めてもらうような道路法施行規則の見直しを検討してほしい。 ○近接目視による橋梁点検において、橋梁点検車が配置出来ない又は車両確保が出来ない場合の、高い所や狭くて入りにくい場所の点検にあつては、足場設置、ロープアクセス等により実施している。近接目視でなくても、現状を踏まえ確認できる程度の映像等を取得できる新技術(探査カメラ等)の活用が可能となれば、点検費用コストの削減が図れる。 ○定期点検は、必要な知識および技能を有する者が近接目視により5年に1回に健全度の診断をおこなうことが道路法施行規則により定められている。本市においても点検対象橋梁数が457箇所あり、近接目視で点検をおこなうことは、安全の確保の観点から足場やロープアクセスを実施することになり、同品質の点検やその結果による補修をおこなうことが望まれる。 ○当市では、900橋を超える橋梁の維持管理を行っている。そのうち、5m未満の小規模な橋梁については職員で対応できるものは職員点検を実施して、限られた予算で5年に一度の法定点検を実施している。小規模なかつ、健全性が高い橋梁については、橋梁点検の費用が低下しない範囲内で、地方自治体の最量で点検頻度を定められるような制度の必要性を感じる。また、点検手法についても、近接目視以外の方法の採用など、弾力的な運用を要望したい。 ○交通量がほとんどない橋りょうについても点検対象となっているため、健全性Ⅰと判断された橋りょうについては、各自治体の判断により点検の頻度(5年に1回)を緩和できるようにすれば、少ない人員で効率よく点検ができるものと思われる。 ○本市においても、管理橋梁が960橋を超えており、今後の定期点検に多額の予算が必要となる。 【制度の課題】橋梁の状態や重要性にかかわらず、同じ基準で定期点検を行わなければならない。 【改正の必要性】当市では、5年に1回に行う定期点検の初回実施分は、全てコンサルタントへ発注して点検精度を高めるとともに、損傷状況を詳細にまとめている。2回目以降の点検は、初回点検結果をもとに、遠方目視で変化が進んでない場合は、カメラや遠方目視による点検に簡素化できないかと考えている。そのように改正することで、修繕工事に予算を重点配分できる。 ○当市も同様に、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点検手法・頻度を柔軟に設定できるような弾力化してほしい。特に足場が必要な橋梁に関しては、安全かつ円滑な点検に支障を来たすとともに、多大な費用を要する。 ○本市においても、約1,150件の橋梁を管理している。現在の制度では、健全性に問わず恒久的な点検を行う必要があり、財政への負担が大きい。また、今後、老朽化が急速に進む中、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。 ○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、計画的な修繕も並行して実施している。こうしたなか、定期点検については、平成30年度に初回点検が完了するが、構造物の機能に支障が生じていない状態である。「健全度Ⅰ」と判定された橋りょうについて、各自治体が地域特性や交通状況を踏まえ、点検の手法・頻度を柔軟に設定することで、限られた財源と人員をより有効に活用でき、計画的な修繕が可能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。 ○本市では、全体で563橋の道路橋を管理しているが、排水路・用水路を横断する生活道路に架かる橋梁が大多数である。また、H26～28年度(3年間)の年度別の点検では橋梁の躯体に影響のある損傷もほとんどなく、健全度Ⅰの判定が多い結果となっている。このような現状でも、制度上一律5年に1回の頻度で点検を行う必要があり、職員の負担及び財政的な負担が増加していくことが予想されるため、地域の実情に合わせ、地方自治体の最量により点検手法及び頻度等を柔軟に設定できるようにすることで、優先順位の高い橋梁の点検・補修・補強を実施することが可能になり、施設の長寿命化に資すると考えられる。 ○本県では、島嶼部を結ぶ渡瀬橋など長大橋を多数管理しており、橋梁点検車、足場、ロープアクセスによる近接目視点検を実施しているところである。しかし、これら長大橋を対象とした近接目視による橋梁点検は、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、新技術を活用した点検手法の導入を求める。 ○点検は、道路法施行規則第4条の5の規定により、近接目視で5年に1回の頻度で行うことを基本としているため、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施していくことになる。点検における健全性診断の判定結果に応じて、即対策が必要な場合があることに加え、長寿命化修繕計画に則った補修を実施しなければならないため、その経費は膨大になることが予測される。一方、点検は、橋梁の荷重や幅員により、点検車からの目視が困難な場合、仮設足場の設置が必要となるが、設置・撤去に要する費用や時間、管理費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1,400橋の橋梁を管理しており、年間約280橋の橋梁を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に一律に同品質の点検・修繕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で5年に1回の点検の実施が、橋梁修繕を定める費用を圧迫するおそれがあり、橋梁の健全な維持管理に支障をきたすおそれもあるため、地方自治体の判断により橋梁の重要度や健全性に応じ点検手法・頻度を柔軟に設定できるような弾力化してほしい。		

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
見解	補足資料	見解	補足資料			

管理番号	提案区分		提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)＞		各府省からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
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。	トラス橋などの桁下については、部材が支障となり橋梁点検車のブームが入らないため不可視箇所が存在する。そのため、足場設置・撤去には時間を要し、ロープアクセスによる点検を実施することとなるが、ロープアクセスは、安全性が橋梁点検車よりも低いことから、安全かつ円滑な点検に支障を来すとともに、多大な費用を要する。	近接目視に代わる点検ロボットなどの新技術の実用化を促進し、技術の進展にあわせて新たな点検手法を活用することにより、定期的な(5年ごと)点検におけるコスト削減や省力化が図られる。	道路法施行規則第4条の5の5	国土交通省	徳島県	－	仙台市、八王子市、三山市、新潟市、岐阜県、静岡県、愛知県市、豊田市、平和島市、西宮市、大倉田市、佐賀県、長崎市、宮崎県、鹿児島市	橋梁の点検は、平成25年の道路法改正、平成26年の省令改正の内容に基づき、必要な知識及び技能を有する者が、近接目視により、5年に1回の頻度で行うことを基本としている。新技術による点検について、国土交通省では、点検業務の効率化等を目的に、平成26年度よりロボット等を用いた橋梁・トンネル維持管理技術について、民間から技術者を派遣の上、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現れていないと認識している。引き続き、新技術の開発動向等を踏まえ、現場への導入について検討を行っている。	
23	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更新される期間もあるため、特に逢発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も、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で、地域や地域交通の活性化につながる。	道路運送法第79条の4第1項第6号 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について(平成18年国自派第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	－	伊豆の国市、遠藤市、福知山市	○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て取組を進めていく必要があり、その一つの手段である自家用有償運送を実施しやすくしていく取組が必要。 ○自治体及び企業等が保有し、維持管理する負担が軽減される。 ○運行先での車両を用いることが可能であれば、車検等に柔軟な対応ができる。 ○突発的な故障により、運行に支障が出ることもあるため、安定した市町村運営有償運送を実施するため、持込み車両の使用は必要である。 ○自家用有償運送(市町村運営有償運送(交通空白地)の実施にあたり、市町村は新たな車両の購入費や維持管理費等の負担が発生し、本来の交通不便地域の解消といった目的を達成できない場合がある。通常、市町村は運行事業者と運行委託契約をするため、運行事業者が保有する車両を活用することが効率のよい交通不便地域対策と考える ○市町村では、財政上の事情もあり、予備車両の保有は十分ではない状況にある。仮に、運行中において車両故障や事故が発生した場合、緊急に代替車両の確保ができないケースも想定され、この場合、やむを得ない欠便が生じよう可能性がある。 そこで、このような突発的な事態の際には、例外的に自家用車両以外の車両(委託先事業者やバス事業者所有の貸切バス車両など)でも運行可能とするよう制度改正をお願いしたい。 ○提案事項について、賛同できる部分が多い。本市の市町村運営有償運送は、20～29人乗りのバス車両を3台保有し運行している。山間僻地、交通弱者の多い地域にあって公共交通の必要性は高まるばかりであるが、これと相違するよう利用者は毎年減少している。維持管理や運行委託料の軽減を図るべく小型車両の導入を検討している一方で、にし阿波振興観光戦略の核となる剣山ルートの確保に向け、行楽シーズンに限り「剣山登山バス」を運行しているため、小型化による輸送能力の低下も避けたいところである。 今回の提案によって、一定期間当市が保有する車両以外の車両(委託業者所有に限定)を使用することができれば、より効率的な運行体制が図られるとともに、突発的な事象にも対応が可能となるため、安定した事業運営が成れるものと期待する。	「高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ」(平成29年6月)において、市町村が主体となる自家用有償運送においても持込み車両の使用を可能とすることを平成29年8月までに実施することとされており、現在、その実施に向けて道路改正等の必要の手続きを進めているところ。これにより、市町村運営有償運送において企業等からの持込み車両を用いることも可能となる。
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、住環境整備モデル住宅等)、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ことを可能とすること。	○国の要領や条例制定により、土地地区整理事業により建設した住宅及び、自治体が独自に整備した住宅は、公営住宅と同様の管理をしているにも関わらず、管理代行制度を活用できない。このため、管理を委託するには指定管理者制度を用いる必要があるが、管理代行と指定管理の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、地方住宅供給公社等を中心とした広域的な住宅セーフティネットの構築(公営・非公営・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廃合等、公営住宅ストックの改善促進に間接的に作用することが期待できる。 ○入居者及び入居希望者側においては、各種申請や問合せ先が管理代行者に一本化され、入居者等もワンストップで手続が実施できることによる住民サービスの向上が期待できる。	公営住宅法第47条、地方自治法第244条の2	総務省、国土交通省	掛川市、袋井市	－	沼津市、浜田市、福岡市、大牟田市	○管理代行と指定管理では、受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ことを期待される。また、管理委託先の一元化は、事務手続きの簡素化につながることで、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合築住宅や併存住宅が多数ある。改良住宅や新築住宅は、公営住宅と同様の管理をしているが併存住宅は、管理代行制度を活用できない。このため、管理を委託するには指定管理者制度を用いる必要があるが、管理代行と指定管理の併用により、指定管理者の指定や協定書の作成等、二重に業務が発生するため業務が煩雑になっている。 ○改良住宅において、根拠法は異なるが公営住宅と同様に家賃が応需型であることから、公営住宅と同一管理することが望ましいため、管理代行・指定管理制度を併用し、1管理者へ委託を行っているが業務が煩雑となっている。 ○当市では、平成21年度から市営住宅の管理方法として管理代行制度と指定管理者制度を併用した管理を住宅供給公社が行っている。公営住宅法に基づく住宅に係る事務については、指定管理者制度及び市営住宅で行ったものを管理代行制度に移行している(準用者、不正入居者等への明達請求事務は市営住宅業務)。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続き指定管理者制度及び市営住宅で行っている。同様の事務手続きでありながら、公営住宅、公営住宅以外で管理方法が異なることは、業務の効率化の観点からすると、非効率である一面がある。市営住宅の管理については、住宅地区改良法等公営住宅以外の住宅にも管理代行制度を導入することにより、市営住宅管理の一層の効率化、入居者サービスの向上が期待できる。また、管理代行制度の拡大は、市営住宅の管理方法の選択枝が広がることにつながり、各々の管理者の管理事務の実情に応じて、きめ細かく管理方法を設定できることが期待される。	【総務省】 「公営住宅法第47条第1項に基づく管理代行制度を所管する国土交通省において、検討すべきものである。」 【国土交通省】 本提案は、土地地区整理事業及び自治体が独自に整備した住宅等の管理の問題であり、公営住宅法上の問題ではない。 なお、公営住宅法の公営住宅以外の住宅の管理を法人その他の団体に委託するため指定管理者制度を用いる場合にあつても、管理代行制度で公営住宅の管理を委託した地方住宅供給公社等を指定することは可能である。また、管理代行制度と指定管理者制度の手続きの違異を、協定書や仕様書等の作成に二重の手続きがかかる点については、管理代行者と指定管理者で協定書等の内容の共通化を図る等の工夫をすることで、煩雑性の軽減、事務処理コストの削減は可能であるほか、委託時期のずれについても、委託時期にずれが生じないようすることが可能である。これからのことから、地方公共団体が独自で整備した住宅等については、管理代行制度を導入する必要性に乏しいと考える。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
「引き続き、新技術の開発動向を踏まえ、現場への導入について検討を行っていく」とあるので、新技術の開発を促進し、早期の現場への導入をお願いする。	—	【宇和島市】 ○ 近接目視に関する新技術の評価や問題点について、一般に公表するとともに、共同して開発に取り組んでいただきたい。	—	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○ 次世代社会インフラ用ロボット現場検証委員会検証結果のうち、13件が検証を推奨する技術として評価を受けたとあるが、これらの技術により具体的にどのよう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、これまでの機軸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。	
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とあるものの、「持込み車両」の車種や要件等まで読み取ることができない。 当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、実質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はなく、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。	
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ことが最も効果的であることから、その実現により外部委託を継続的に選択しやすい体制を整えることを目的としており、それらの住宅の指定管理者に地方住宅供給公社を指定することでは支障事例の解決に至らない。また、本提案の実現により管理業務の外部委託の選択が容易になることによるデメリットは生じない。 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たらず、入居者の選考及び決定は行政処分に当たるとされているが、このことに関する貴省の見解を伺いたい。また、公営住宅以外の住宅において条例規定によりどの範囲まで業務が委託できるかについても明確化されたい。假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。 なお、第一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業務担当者1〜15人工が担わざるを得ない地方自治体の実情を御理解いただき、引き続き規制緩和について検討されたい。	有	—	—	【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のか。 ○ 公営住宅法の「公営住宅」に適用される高額所得者に対する明渡請求(法29条)や公営住宅通称事業の施行に伴う明渡請求(法38条)は、借地借家法の特例として定められていることを踏まえても、独自整備住宅について、当該地方公共団体の条例等で同様の制度を定めた場合に、事業主体や指定管理者、その他管理委託を受けた者において実施することができるかと解してよいのか。 ○ 公営住宅法に規定されている入居者の収入調査等(法第34条、収入状況の報告の請求、他の地方公共団体等からの税務情報の手等)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のか。 ○ 独自整備住宅について、指定管理者制度及び条例により独自に定めた管理代行制度によって、具体的にどこまでの事務範囲を委託できると考えているのか。また、公営住宅について、指定管理者制度により委託可能な事務範囲及び地方住宅供給公社が指定管理者である場合に委託可能な事務範囲に違いが生じるかについても、お示しいただきたい。 また、その内容については、地方公共団体等による住宅運営に資するため、地方公共団体等へ周知するべきではないか。 ○ 公営住宅と同様の利用・管理がなされている独自整備住宅について、事務の委託、高額所得者への明渡請求、入居者の収入調査等が公営住宅と同様に実施することが取れないのであれば、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。	

管理 番号	提案区分		提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
173	B 地方に対する 規制緩和	土木・建築	県が独自に整備した住宅の「公営住宅」への転用	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員住宅など、公営住宅法に基づかずに整備された住宅(以下「その他住宅」という)について、公営住宅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る。	【現行制度】 公営住宅とは、公営住宅法により「国の補助に係るもの」と定義されており、国の補助を受けて自治体が建設したもの又は民間住宅を買い取り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、公営住宅法を模範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、収入減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。ことから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。	地方公共団体が不要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。 こうした効果は、地方創生や、「経済財政運営と改革の基本方針2017(仮称)」(素案)」(H29.6.2経済財政諮問会議)における歳入改革につながると考える。	公営住宅法第2条	国土交通省	埼玉県	—	—	本提案は、提案団体である埼玉県が独自に整備した住宅について公営住宅法上の特例を活用したいというものであり、埼玉県が独自に整備した住宅の管理の問題であり、公営住宅法上の問題ではない。 なお、公営住宅法の公営住宅以外の住宅の管理を法人その他の団体に委託するため指定管理者制度を用いる場合にあっても、管理代行制度で公営住宅の管理を委託した地方住宅供給公社等を指定することは可能である。さらに、管理代行制度と指定管理者制度の手続きの違いにより、協定書や仕様書等の作成に二重の手続きがかかる点については、管理代行者と指定管理者で協定書等の内容の共通化を図る等の工夫をすることで、煩雑性の軽減、事務処理コストの削減は可能であるほか、管理代行制度と指定管理者制度の手続きをもつて計画的に行うことで、委託時期にずれが生じないようにすることが可能である。 これらのことから、地方公共団体が独自で整備した住宅等については、管理代行制度を導入する必要性に乏しいと考える。	
66	A 権限移譲	産業振興	経営力向上計画に係る認定権限の都道府県知事への移譲	中小企業等経営強化法に基づく、各主務大臣の経営力向上計画に係る認定権限を都道府県知事に移譲する。	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(被救済共同の申請で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考える。 両計画の内容や支援措置、事業者の考えている事業計画がどちらの計画に該当するかといった相違を国、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。	【権限移譲による効果】 経営力向上計画と経営革新計画の窓口をワンストップ化することにより、申請者の利便性の向上及び両計画認定による一体的な支援につながる。 また、申請等窓口が県民により身近な都道府県となり、申請者の負担軽減につながる。 都道府県にとっても、経営力向上計画や経営革新計画に加えて、各都道府県独自の中小企業支援を行うことで、地域の実情に即した効果的な支援が期待できる。 【移譲に際しての懸念と対応策】 経営力向上計画では、現状では事業分野別の指針において目標設定等の項目が定められており、認定も各事業分野ごとの主務大臣となっている。都道府県知事に権限移譲する場合であっても、経営革新計画と同様に同指針に基づいて認定を行うことが可能であると考える。	中小企業等経営強化法第13条、第14条	総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省	広島県、鳥取県、島根県、山口県、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月より制度を開始し、1年間で約24,000件の認定を行っている。本制度は経営革新計画と異なり、主務大臣が「中小企業等の経営強化に関する基本方針」に定める一定の事項について、事業分野を指定し当該分野に特化した「経営力向上の実施方法を定める」事業分野別指針を策定し、事業者はその事業分野に応じて、当該事業分野別指針を踏まえて作成し、当該指針を策定した主務大臣に申請し、認定を受けるスキームとなっている。 各主務大臣が認定するのは、各事業分野の経営に関する最新の状況を全国レベルで把握し、指針を策定した各事業所管大臣が、事業分野ごとの汎用的な知見に基づき、直接審査・認定したほうが、本計画による経営の向上の上では効果が高いという考え方に基づくもの。また、現在まだ施行後1年を経過したところであり、事業分野別指針の内容を含め、国側で制度全体の運用状況を直接把握し、改善に務めるべき段階。これらの理由から、今後も引き続き国で認定を行うことが適当と考える。	
77	B 地方に対する 規制緩和	運輸・交通	道路運送法21条に基づく実証運行期間の緩和	道路運送法第21条第2号による実証運行実験においては、運行期間が1年以下でなければ許可がでないこととなっているが、地方自治体が地域公共交通の維持・再編を目的として実施する証運行路線と位置づけられる場合には、運行期間の延長等の柔軟な取扱いを可能とすること。	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間断なく本格運行に移行するためには、本格運行移行のための手続期間等を考慮すると、実証実験後の認定による本格運行のための道路運送法4条に係る許可申請をなすことが必要となる。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、住民の周知など不足必要となっている。	道路運送法第21条による実証運行は、道路運送法第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、必要十分な利用者数等の必要データを把握することが可能となるほか、利用者のニーズを反映して柔軟な実証運行を十分に行うことができる。 これにより、持続可能な本格運行の形態をより的確に把握することが可能となり、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条第2号	国土交通省	全国市長会	—	ひたちなか市、伊豆の国市、沼西市、宮崎市	○提案事項のように1年間での実証運行では、検証から本格運行までに時間と労力が要することであると推測する。本市においては、半年間の実証運行を実施し、半年程度の実証及び準備期間を設けて、本格運行に移行した。道路運送法21条許可は、実証運行を開始すると、実証運行中に変更する手続きが無いため、運行に支障をきたした。そのため、実証運行を開始すると、地域ニーズに対応した運行ができない状況である。(当初から本格運行実施は、路線廃止のリスクが高いため、敬遠される。)本格運行に向けて、運行実績データ収集や検証、地域公共交通会議での承認等、クリアする障害や事務手続きが多い状況である。実証運行から本格運行に移行する際の切迫的な公共交通の提供は、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、免許手続き、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21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掘り込むに重要であり、実証実験運行期間の延長等柔軟な取り扱いが必要だと考える。	
202	B 地方に対する 規制緩和	運輸・交通	道路運送法21条に基づく緩和	社会実験による一般乗合旅客自動車運送については、道路運送法第21条第2号に基つき、「一般乗客の必要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うもの」として、平成18年9月15日付け通達「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」により、実証実験等に限定して原則として1年以下の期限を付して許可されているが、地方自治体が地域公共交通の維持・再編を目的として実施する実証運行路線として位置付けられる場合は、実証実験としての許可期限を3年以下に緩和することを求めるもの。	【制度改正の経緯】 コミュニティバス(低バス、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5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確認するためには1年間の期間限定では不十分であり、3年間は必要と考えている。 【支障事例】 現状では、第21条の一時的な需要への対応として1年間の許可をいただき、その後は、第4条に切り替え社会実験での運行を継続しているが、平成27年度の江南区内における住民バス社会実験において、第21条から第4条への切り替えが年度途中で、年度末までの強期間予算は確保されているが、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ない場合であっても、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、即断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として、実証実験としての運行期間が3年間となることで、地域や利用者ニーズを反映した運行ルートやダイヤの試行により、継続的に利用状況や収支の検証が可能となり、利用者の定着を含め、持続可能なコミュニティバスの本格運行が実現できる。	道路運送法第21条	国土交通省	新潟市	—	ひたちなか市、伊豆の国市、沼西市、宮崎市	○自動車に慣れた方の生活スタイルを変えることは、ある程度の期間を要する。通勤通学で公共交通を利用する方にとって、1年以内の期限付きでは効果が表れない。また、机上からの実証運行が柔軟に対応(変更手続き)できない仕組みでは、地域に即した運行に近づけることができず、国が進める主旨とは異なる現状である。 ○現在本市において2ヵ月間の実証運行のため道路運送法21条にてデマンドタクシーの実証運行を予定している。今後地域住民からの利用アンケートなどにより柔軟に運行計画を変更していきたいと考えているため、本格運行へは慎重に判断していきたいと考えている。そのため、実証運行期間の緩和をお願いしたい。 ○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21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掘り込むに重要であり、実証実験運行期間の延長等柔軟な取り扱いが必要だと考える。	
85	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。	水門や陸間等の河川管理施設については、市町村又は河川法施行規則第37条の6の要件を満たす団体(河川協力団体又は河川の管理に資する活動を行っている一般社団法人若しくは一般財団法人)に限られている。 当県においては、フランスで開発された一般企業が所有する土地を運らなければならない位置に整備した陸間があり、災害時等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、陸間付近の地元自治会や企業に操作を委託することが有効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がある。 なお、海岸施設の水門・陸間の操作については、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・陸間等管理システムガイドライン」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している。	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	—	埼玉県、新潟市、福井県、長崎県	○平成19年に本県は内閣府「公共サービス基本方針の見直しに関する要望」でも、民間委託を提案した。しかし、排水機場の操作は操作規則により、定められ、創意工夫を図る余地がなく、民間による創意工夫を目指している公共サービス改革法に合致しないという理由で公共性が極めて高い性質のため、官が責任をもって実施するものであるという理由から実現できなかった。現状でも、年々、県及び市職員が削減されており、管理体制が厳しい。官が責任を持った条件下で、民間操作委託などが可能となれば、河川管理施設の管理体制の選択肢が広がる。 ○本市の管理河川は、延長1.65kmの専用河川1本のみであり、水門や陸間等の河川管理施設がないため、現時点で支障事例はない。しかしながら、地域の実情に応じて、委託先が決定できるような要件を見直すことに同意できる。 ○災害発生時に迅速に対応し、浸水被害の軽減を図るためには、地元事情に精通した水門、陸間施設操作員として要領を行ふものや、契約により民間企業が操作の補助を行う業務を実施するものがある。これは、河川法で禁止しているものではない。 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る。 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わ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していない状態にあり、早急な改善が求められる。	

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
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適当の差異を解消するものである。 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し請求に関するもの、③認知症患者等に対する職権による家賃設定に関するもの等が挙げられる。 例として②の明渡し請求については、その他住宅では果は借地借家法上の明渡し請求の権限を行使できるのみであり、公営住宅法に定める高額所得者に対する明渡し請求権を有しない。そのため高額所得であることをもって強制的な退去手続きを行えず、公営住宅に居住する者等にとっては、公平な取扱いがされていないと感じる原因となり得る。仮に、公営住宅法と同様の規定を条例に設けたとしても、借地借家法第30条との関係が課題となるのではないかと。 また、第57回提案募集検討専門部会において、その他住宅についても、条例を整備すれば入居決定権限等を第三者に委ねることが可能であるとの説明があったが、指定管理者制度との関係上、問題がないのか示していただきたい。	—	—	—	【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。)の管理事務を外郎委託することができると観してよい。 ○ 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し請求(法29条)や公営住宅建替事業の施行に伴う明渡し請求(法38条)は、借地借家法の特例として定められていることを踏まえても、独自整備住宅について、当該地方公共団体の条例等で同様の制度を定めた場合に、事業主体や指定管理者、その地管理委託を受けた者において実施することができると思してよい。 ○ 公営住宅法に規定されている入居者の収入調査等(法第34条、収入状況の報告の請求、他の地方公共団体等からの税務情報の手等)は、独自整備住宅についても、管理条例等により、外部委託することができると解してよい。 ○ 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、お示しいたきたい。 また、その内容については、地方公共団体等による住宅運営に資するため、地方公共団体等へ周知するべきではないか。 ○ 公営住宅と同様の利用・管理がなされている独自整備住宅について、事務の委託、高額所得者への明渡し請求、入居者の収入調査等が公営住宅と同様に実施することが仮にできないのであれば、独自整備住宅を公営住宅へ転用することを可能とする法律上の措置をとるべきでないか。	
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、新たな成果・活性化につながるものと考える。地域を支える中小企業・小規模事業者の支援については、中小企業等々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。 本提案は、「経営力向上計画」と「経営革新計画」が、中小企業等経営強化法に基づき定める計画であり、数値目標や支援措置等において共通点が多くあることから、申請者の利便性の向上及び都道府県の一体的な支援実施による中小企業等々の成長促進のため、中小企業等々に身近な都道府県が地域の実情に応じて行えるよう、認定権限の移譲を検討いただきたい。 なお、各事業分野の経営に関する最新の状況を全国レベルで把握することについては、国が都道府県に対し、逐次、情報提供を行うなど、国との連携が図られれば十分対応可能であり、また、各事業所管大臣が事業分野ごとの汎用的な知見に基づき認定することについては、都道府県の各事業所管部局が指針に基づき認定することで対応が可能であると考える。	—	—	—	【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。		
実証実験について、データの収集不足等を理由に21条許可の再申請を行った場合、再度許可を実施することについては、地方運輸局、運輸支局で確実を実施できるよう周知徹底するとともに、その旨を実証実験の主体である地方公共団体に対し、周知することとする。 第1次回答で「本条4条許可を受けて行うべきであるところ、21条許可は例外的に認めるものであり、期間を1年以下としている」旨を回答しているが、例外的であるとして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である場合、1年間という原則に因わず、地域の実情に合わせて21条許可の期間を設定できるようにする等、地域公共交通の現場のニーズに即した対応を行うべきである。	—	—	—	【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。	○ 21条許可の期間は、当初から1年以上の実証実験を行う計画である場合には、地域の実情に応じて1年以上(通算3年程度)の許可期間を設定できるようにする等、地域公共交通の現場のニーズに即した対応をしていただきたい。 ○ 実証実験について、データの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合には、再度許可を行うことについては、地方運輸局、運輸支局でしっかりと対応されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の実施主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。 ○ 第1次回答では、再申請がされた場合には、再度許可を行う旨回答しているが、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。	
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、利用啓発や生活スタイルを変えることなども踏まえ、十分な実証実験を経た後に本格運行を行うというスキームが実効的・効率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行を確保、判断するには、1年間の実証実験では非常に難しい。当初から1年以上の実証実験を行う計画である場合には、1年間という原則にはとられず、地域の実情に合わせて実証実験としての21条許可の期間を設定できるようにするなど、現場のニーズに即した対応をしていただきたい。 そもそも、1年間の実証実験期間では、4条許可申請に必要な地域公共交通会議の開催準備や道路管理者、交通管理者等との調整を含めると3か月程度は必要であり、地域住民に対して地域公共交通を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。 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、期間が短縮されることで恩恵な利用がされることは無いと考える。 なお、仮に、変更により再度申請した場合にも、本格運行に必要なデータ収集等を理由に再々申請を出した場合には、地域の実情に応じて再々度許可を出すことについても明確にし、地方運輸局、運輸支局で確実を実施されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。	有	—	—	【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。	○ 21条許可の期間は、当初から1年以上の実証実験を行う計画である場合には、地域の実情に応じて1年以上(通算3年程度)の許可期間を設定できるようにする等、地域公共交通の現場のニーズに即した対応をしていただきたい。 ○ 実証実験について、データの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合には、再度許可を行うことについては、地方運輸局、運輸支局でしっかりと対応されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の実施主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。 ○ 第1次回答では、再申請がされた場合には、再度許可を行う旨回答しているが、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。	
提案における支障事例については、現行制度で対応可能と認識したところである。 現在民間事業者と協議を行っているところであり、河川管理者として責任を果たせるよう早急に対応したいと考えている。	—	—	—	【全国知事会】 地方自治体が管理する河川施設の管理基準については、地方分権改革推進委員会第2次勧告の趣旨を踏まえ、条例に委任する又は条例による補正を許容するべきである。 なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。 【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。 なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、文書により十分な周知を行うこと。	○ 第1次回答にあるとおり、民間企業等に操作にかかる作業をさせる方法があることや、それらは河川法で禁止しているものではないこと等について、地方公共団体に対し通知等により周知をすべきではないか。 ○ 河川管理施設の操作補助の方法について、現在は河川管理者の指示により操作させるとのことだが、河川や施設の状態に応じ補助者の一定の判断の下に操作することを可能とするなど、確実な施設の運用体制を確保する意味や、災害対応を万全とする観点からより柔軟な方法を検討すべきではないか。 ○ 「中小河川等における水防災意識社会の再構築のあり方について」(平成29年1月 社会資本整備審議会答申)にある、地方公共団体以外への委託の拡大について、検討の状況、スケジュールは如何。	

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
菜園等の設置に係る占用については、基本的に地方公共団体が占用主体となることが原則であると考えるが、河川管理者による許可条件の設定や定期的な現地確認の実施等により、個人にも占用地を適切に管理させることができないか、引き続き国と相談させていただきたい。	—	—	—	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。	—	
甲種農地の重要性については認識しているところであるが、一方で、その例外的な転用許可条件を「土地収用法に基づく土地収用事業の認定を受けた事業」とした場合、土地の権利者の賛否によって転用許可の可否が左右されてしまうことから、「高い事業の必要性、事業が実施される確実性」を他の手法により判断すべきとの考えにより提案したところである。 各府からの回答では、「土地の権利者の賛否にかかわらず、起業者の申請に係る事業について、その用地内に起業者の取得していない土地があり、土地収用法第20条各号に掲げる事業認定の要件を満たす場合は、土地収用法による事業認定を受けることが可能」とのことであり、支障事例は解消するものと考えている。また、「逐条解説土地収用法」といった文献ではその解釈が曖昧であったことから、各事業認定庁あてに周知していただけることで、円滑な事業認定手続きに寄与されたいと考える。 以上を踏まえ、引き続き、本事業の円滑な事業認定の告示に向けて事業認定庁との調整を進めていこうとしたい。	—	—	—	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○ 土地収用法に係る事業認定要件についての解釈について、地方整備局に対し周知を図るということであるが、周知内容、周知方法及びスケジュールについて具体的に示していただきたい。 ○ また、併せて、地方公共団体へも同様の内容の周知をお願いしたい。	
【求める措置①に対する回答】への見解 特定の仕組みに限定的なエリアでの飛行を許可した場合には、その市区町村に直接許可内容を通知する仕組みを検討してほしい。 また一方で、一定期間内に反復して飛行を行う場合や異なる複数の場所で飛行を行う場合の許可については共有システムを開発中ということなので、より具体的に、市町村が必要とする情報が共有されることを求める。 【求める措置②に対する回答】への見解 国土交通大臣の承認は安全な飛行をすることを前提に行われていることは理解しているが、現に飛行している当日の気象状況や地域イベント等の内容などから市町村が住民や観光客の安全確保のため、その場で許可されている飛行の中止や禁止を求めるものである。以上の理由から市町村が飛行の中止等を求める仕組みを明確にしてほしい。 また、市町村が管理する公園などの公共施設内での飛行は条例等で飛行を禁止している例は見受けられるが、管理権限の及ばない私有地を含む観光エリアなどで飛行を禁止する方法については不明な点が多いため、具体的な方法の通知等を求める。 併せて「航空法との関係において妨げられるものではない」とのことを明確に周知する必要があると考える。	—	—	—	【全国町村会】 提案団体の意見が反映されるよう、適切な対応を求める。 【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。 提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求めるが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。	○無人航空機の飛行方法等について地方公共団体が条例等で規制することが可能であるならば、地方公共団体に対し、その旨(※)を通知すべきではないか。 (※)下記のような事項について、周知することが必要。 ①国土交通大臣が飛行を承認している場合であっても、人身や物件の安全確保のために、条例で独自に規制(飛行禁止区域を設定或いは事前届出とする等)を行うことは可能である旨。 ②地方公共団体が管理権を持っている区域、持っていない区域にかかわらず、条例で独自に規制を行うことは可能である旨。 ③イベント等のための一定期間に限ったものでなくとも、恒常的に条例で独自に規制を行うことは可能である旨。 ○今後、様々な分野でドローン等無人航空機の利活用が進むと考えられることから、そうした利活用を図ることのないよう、地方公共団体が条例等で無人航空機の飛行方法等について規制する場合の、条例等において規定することができる範囲やその事例等について示すべきではないか。 ○無人航空機の飛行情報を関係者間で共有できるシステムについては、共有システムのユーザーである地方公共団体の希望に遡ったものになっていることが重要であり、地方公共団体の意見を聴いた上でシステムを構築する必要があるのではないか。また、平成30年度中にシステムを構築することのだが、来年度の予算要求の状況はどうか。 ○共有システムが、必ずしも地方公共団体の希望に遡うようなものでない場合は、飛行区域となっている地方公共団体に対し、個別に詳しい情報(現場で判断できるような、詳細な飛行日時、経路や、機体の色、形、写真等)を提供すること等により、補完をする必要があるのではないか。	
今回の第1次回答による制度が実施されれば、貨物や旅客の輸送量が限られている過疎地域において、当該地域内の住民に係る貨物輸送サービスを維持・確保する新たな方法が創設されることとなり、本県等が提案していた内容が満たされることとなる。 一方で、平成29年8月7日付けで国土交通省より発出された通達によると、貨客混載が可能な対象地域は、過疎地域自立促進特別措置法(以下、「過疎法」という。)で規定する過疎地域(同法第2条第1項及び第33条の地域)であって、人口が3万人に満たないものとされている。 市町村合併により合併する前より市町村の面積は広くなっており、一つの市町村内でも地域により貨物・旅客の輸送量や輸送手段には大きな差異があることから、当面の実施状況や関係者の意見を踏まえた上で、今後、適用を「過疎地域等」とし、過疎法で規定する過疎地域に加え、各地方公共団体が規定する中山間地域の区域も対象地域にすべきと考える。	—	—	—	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○措置の対象となる「過疎地域」の定義について、通達では「過疎地域自立促進特別措置法第2条第1項に規定する過疎地域又は同法第33条の規定により過疎地域とみなされた区域であって、人口が3万人に満たないもの」としているが、これでは実態として既存の貨物自動車運送事業者だけでは物流サービスの維持・確保が困難となっている地域が対象とならないおそれがある。 通達における「過疎地域」に加え、例えば、地域公共交通会議において貨物自動車運送事業者等も含めた合意が得られた地域や特定農山村地域等も対象として認められるようにするなど、地域の実情を踏まえた対応を行えるような仕組みにすべきではないか。 ○直に見直そうことが難しいとすれば、当面の実施状況を検証し、その結果を踏まえて、対象地域の拡大や地域の実情に応じた柔軟な許可等について改めて検討すべきではないか。	
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であって、個々のバス停留所の取扱いについてまで定めているものではないことから、網形成計画とは関係なく、地域の実情に応じ、当該地域の地域交通関係者を交えた地域公共交通会議において合意が得られた場合には認めるべきと考える。 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、警察庁は各都道府県警察に対して適切な対応を行うよう通達を発出し、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、自家用有償旅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・示されていないことから、警察庁及び国土交通省において通達をとりながら、地方自治体及びバス事業者への周知等の有効性ある方法について検討していただきたい。	—	【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る。 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も、当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いまでも、地域公共交通会議において交通規制の可否を検討し、合意されたものについては、駐車又は停車ができるよう柔軟に対応していただきたい。	—	【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。	○警察庁の通達では「地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議が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確実に周知がなされるよう、手引きへの掲載等のみでなく、当該部局に対し直接通知するべきではないか。	

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
地域住民の生活の足の維持確保を図る上で、デマンド交通や自家用有償旅客運送等、路線バス以外の交通体系が近年大きな役割を果たし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用有償旅客運送等を路線バスと同等に取り扱うことが合理的な場合について検討を行うことが必要と考える。 警察庁の通達においては、路線バスと同様にデマンド交通や自家用有償旅客運送等が路線バスの停留所付近に停車することが特例的に可能とされる検討がなされる場合、地域公共交通網形成計画の作成及び実施がなされる際に限定されていると受け止められるが、より幅広く路線バスと同様の取扱いとされるべきである。 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合旅客運送の態様等を協議する場として位置づけられているなど、地域の関係者の合意形成の方法は多様である。このため、地域公共交通活性化再生法に基づく協議に限定せず、地域公共交通会議等で合意形成が図られた際についても対象となることを明確にするべきである。 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。 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い。	—	【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る。 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も、当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いまでも、地域公共交通会議において交通規制の可否を検討し、合意されたものについては、駐車又は停車ができるよう乗客に対応していただきたい。	—	【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。 【全国町村会】 提案団体の意見が反映されるよう、積極的に検討していただきたい。	○警察庁の通達では「地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議が調ったものについても、地元の趣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確実に周知がなされるよう、手引きへの掲載等のみでなく、当該部局に対し直接通知するべきではないか。	
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のことであるが、建設工事の適正な施工を確保し、発注者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可等においては、地方に権限移譲がなされているのであるから、一般乗合旅客自動車運送事業についても同様に、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護を十分に図るための基準を示したうえで、地方に任せることが可能なのではないか。「輸送の安全性の確保」については、全国一律の基準等が必要であるとしても、「利用者の利益の保護」については、利用者の利益に地域の特性が含まれると考えられることから、基準は参酌すべきものに限め、利用者により良い立場にある地方に任せこそ、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、そのことも踏まえて地方への権限移譲を前向きに検討すべきと考える。 以上のことから権限を地方に移譲すべきであると考える。 また、路線が県境を跨ぐことにより、運輸局の管轄区域が2つに跨がる場合の申請書等の提出は、その事件の主として関する土地を管轄する運輸局に提出すれば足りる(道路運送法施行規則第2条第2項)とのことであるが、個別に手続きを要するよう指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。	—	—	—	【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をするべきである。	—	
「認可に先立つ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面整理事業の設計の概要を国が認可する場合、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る(指定都市についても意見書の付議先は指定都市都市計画審議会へ変更される)。 さらに、これまでの地方分権改革により、既に市町村都市計画審議会が土地地区面整理事業に関連する都市計画決定(施行区域、用途、地区計画等)の審議の場となっており、意見書の審議の場としても市町村都市計画審議会は適当であると考える。	—	—	—	【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など、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い。	—	
○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等も全国統一である。よって、試験問題作成の基本方針や合否判定基準について、各都道府県が個別に建築士審査会に諮問する意義は失われている。 ○また、都道府県知事が行う同様の国家資格試験である宅地建物取引業法に基づく宅地建物取引士資格試験においては、国土交通大臣の指定する指定試験機関に試験問題の作成の基本方針の検討や合否判定の基準の検討・決定などを全て委託している。 ○同様の国家資格試験でありながら、一般建築士及び水産建築士の試験についてののみ、試験を適正なものとするためには、合格者の決定にかかる合否基準の決定を建築士審査会に行わせるべきとの見解は合理性を欠いている。 ○宅地建物取引士試験と同様に合格者の決定にかかる合否基準の決定を都道府県指定試験機関に委託しても、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。	—	—	—	【全国知事会】 より効率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。	—	
本市の提案は、歩行空間に余裕のある歩道や緑地など、一定空間の占用を認めても機能上支障が生じないケースについて、道路管理者が、地方公共団体等と協議の上、適切と認める場合には、あらかじめ特例道路占用区域として指定し、都市再生特別措置法によることなく、無余地性の原則が緩和できるよう、道路占用許可基準の弾力化を求めるものです。 これにより、道路管理者自らが、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(占用者)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。 このような本市の構想について、この度、現行制度により実現可能である旨の回答を頂いたことから、今後、構想の具体化に向けて関係者と調整を進めていきたいと考えています。 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査室課長補佐事務連絡を含む)により、実現可能である旨を明確にするための通知を警察庁、都道府県知事及び政令指定都市の市長宛に发出・周知していただきますようお願い致します。	—	—	—	【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、根拠等について明らかにされたい。 【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。	○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。 ○平成28年3月事務連絡にある「無余地性の基準の適用について道路管理者が判断するに当たっては、経済的な要素や利用者等の利便等を含めた諸般の事情を考慮できる」の解釈について、事例集を作成する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。	

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
各種手続きの標準処理期間が3カ月若しくは2カ月のところ、地域公共交通会議で協議が調えば、2カ月、1ヶ月に短縮できるが、これは、あくまでも地方運輸局、運輸支局での標準処理期間(審査期間)が短縮されるのみであり、地域公共交通会議を開催するための、スケジュール調整、資料送付や会議準備などの地方公共団体が行う準備期間を含めると、実質的な処理期間は、大きく短縮されないのが実情である。一度合意された事項を反復継続する場合や工事などの迂回による一時的なルート変更など軽微なものについては、地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和を行った上で基準の明確化をしていただきたいということが提案の趣旨である。 「会議において協議が調った事項に係る軽微な変更」とは、具体的にどのような事項を指すのかお示しいただきたい。(道路工事に伴う迂回路の設定及び運行事業者の変更(子会社やグループ会社への事業者変更等運行に大きな影響を与えない事項)などについても、お示しいただ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)①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までは法令上は必要とされていないところ、許可権者たる運輸局からそのような指導がなされているところであり、「法令上地域公共交通会議で合意をとる事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、地域公共交通会議で合意をとることが望ましい事項」を整理した上で、「地域公共交通会議で合意をとることが望ましい事項」については、地域公共交通会議の判断で、協議をかける、事後報告とする、報告も不要とするなど仕分けすることが可能であることを周知していただきたい。			【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。	○ 地域公共交通会議での「合意」について、地方運輸局からは、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」が混同されて、全て法令上の義務であるかのように指導がされている現状があるため、これらを改めて整理し、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に対して周知すべきではないか。 ○ 「会議」において協議が調った事項に係る軽微な変更については、地域公共交通会議の判断で、書面協議事項や報告事項とできることとすべきではないか。 ○ 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。そうでなければ、含めることとするべきではないか。		
道路(駅前広場)の上空利用の必要性については、①明大前駅周辺は市街地が既成しており、代替地の取得が困難であるため、駅前広場事業用地の取得に支障をきたしていること、②駅前広場南側街区では、市街地再開発事業の合意が得られないこと、③駅前広場西側街区のみで採算性のある共同ビルを建設しようとする点、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境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須である。明大前駅では、駅前広場及び西側街区(面積約9ha)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。地域指定にあつては、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、歩行者と自動車が分離されることにより、駅周辺商業施設を利用する歩行者の安全性や利便性が向上し、駅周辺のにぎわいの創出にも寄与されるものと思慮される。				【全国知事会】 立体道路制度の道路の適用要件については、地方分権改革推進委員会第2次勧告を踏まえて、条例に委任する、又は条例による補正を許容するべきである。 【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。 なお、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。	○ 都市再生緊急整備地域でなくとも、駅周辺等の再開発時等に必要に応じて一般道路で立体道路制度を活用することを可能とするため、適用対象を見直すべきではないか。 ○ 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、立体道路制度活用のニーズがあるかどうか、またその際の条件設定について、できるだけ早期の国会への法案提出を目指して議論を進めている」旨の発言があったが、提案団体のように都心部であっても既存制度の活用が難しい地域もあるので、地方都市に限らず都心部も含めて検討を進めるべきではないか。 ○ 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。	
第1種住居地域内の施設が港湾施設でないことは、港湾法上、当然のことであり、新たに港湾施設を設置する際は、当該施設を含んだ地域を臨港地区に指定している。 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。 当該地域については、施設の直近まで住宅が立地しており、これを臨港地区に指定し、港湾法上の規制を行うことは、いらずに住民に混乱を与えるだけでなく、地元自治体のまちづくり計画も阻害することになりかねないことから、臨港地区の指定は困難と考えている。 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。 今回の貴省の回答については、港湾管理者として十分に理解するものであるが、現実に利用されている港湾施設の適正な管理を行うためにも、法令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。						
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か月程度の期間を要しており、速やかに委託業務発注の手続きを執行することができなかったことについては、支障が生じているものであるため、より一層の事務の簡素化を求める。				【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。		
(保険料の支払状況報告の義務化) JD共済又は全国運転代行共済に加入している代行業者については、国の技術的助言により、毎月、両共済からの提供資料に基づき、法第21条第2項に基づく報告徴収を行い、法第12条の損害賠償措置の履行状況を確認しているが、他の保険会社に参加している場合は、当該報告を代行業者に適宜求めることは困難でない。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。 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らが、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、少なくともこの点については地方公共団体にに対し通知等により周知していただきたい。				【全国知事会】 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。 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。	○ 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に対し通知等により周知していただきたい。 ○ 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、この点について地方公共団体にに対し通知等により周知していただきたい。また、提案団体によれば、運輸支局から、料金は法第11条により代行業者が個々に決めるもので、県が条例により最低利用料金等の料金設定を行うことはできない旨の見解が示されたとのことであり、各運輸局、運輸支局にも本件を周知徹底していただきたい。 ○ 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。	
(料金設定の条例化) 料金は民間事業者の経営の根幹に関わるものであり、通常、民間事業者が自由に設定している。代行業者の自割を求めるため、国のガイドラインに「著しい低料金の場合、独占禁止法の不当廉売に該当する場合がある。」と示されているが、法的根拠なしでは、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。 また、平成28年7月に静岡運輸支局に対し、条例による料金設定の可否について国土交通省の見解を伺ったところ、現行法では料金に関して条例で規定することはできない旨の回答が示されている。このため、仮に見解を見直す場合であっても、利用者や代行業者に利用者保護を図るための措置であることを理解してもらうため、料金について条例で規制できる旨を法令上明確に規定願いたい。また、条例で料金に関して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、説明をお願いしたい。						

管理 番号	提案区分		提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
259	B 地方に対する 規制緩和	医療・福祉	保育所等の設置に係 る採光基準の緩和	建築基準法施行令(昭和25年5 月24日法律第201号)により、保 育所等の採光基準が施設に義 務付けられ、保育所等の設置が 困難となっていることから、当該 基準の改正を求める	高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、せっかく見つけた物 件であっても、建築基準法施行令の採光基準を満たさないため、整備を断念せ ざるを得ない場合があり、待機児童の解消が困難となっている。	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、一億総活躍社 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、大阪市	—	高槻市、大 村市	○保育所等の立地については、利便性の高い地域が特に求められるところ、都市部においては、 用地や物件の確保が困難な状況であり、採光基準の緩和により、物件の選択の幅が増えることで 整備の促進につながる。 ○現在、本市に支障事例はないが、今後、本市もそのようなケースが考えられる。	既存建築物を保育所に用途変更しやすくすること等を目的に、採光に係る技術基準の合理化を図る ため、 ①保育所の保育室等の実施に応じた採光の代替措置の合理化 ②土地利用の現況に応じた採光補正係数の選択制の導入 ③一体利用される複数居室の有効採光面積の計算方法の弾力化 を内容とした建築基準法に基づく告示の改正を検討している。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
現在発生している待機児童解消のため、早期の改正をお願いしたい。	—	—	—	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	—	

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・関係府庁等	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
管理 番号	区分	分野									団体名	支障事例	
265	B 地方に対する 規制緩和	土木・建築	「空家等対策の推進に関する特別措置法」における所有者の所在を特定する手段拡大	所有者等の所在をより円滑に把握するため、空家法第10条第3項に基づく市町村からの求めに応じて、郵便事業者が郵便転送情報を提供できるようにすること。	【現状】所有者等を確認するための手段として、空家等対策の推進に関する特別措置法(以下、「法」という)第10条や空家等に関する施策を総合的かつ計画的に実施するための基本的な指針(以下、「指針」という)に基づき、固定資産税情報や登記情報・住民票・戸籍等を利用することが認められている。 【支障事例】府内では、所有者や管理者が住民票を移動させずに転出しており、固定資産税情報や登記情報、住民票、戸籍等を利用して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確認し、直接改善を働きかけるための手段として、空家法第10条第3項の規定に基づき、郵便転送情報の利用を所管郵便局に要請したものの、個人情報であることを理由に提供困難との見解であった。 また、平成29年5月に総務省より、「郵便事業分野における個人情報保護に関するガイドライン(総務省告示第167号)」とその解説書が発出されており、その中において、個人情報の第三者提供の制限の例外事例が示されている。しかし、具体的な事例に、空家の所有者を特定する場合が含まれておらず、個人情報の第三者提供制限の例外の適用範囲内か定かではない。	従来確認できなかった空家等の所有者等の所在が確認されることにより、直接改善等の動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 空家等に関する施策を総合的かつ計画的に実施するための基本的な指針(3)空家等の所有者等に関する情報を把握する手段 個人情報の保護に関する法律第23条 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第13条	個人情報保護委員会、総務省、国土交通省	大阪府、滋賀県、兵庫県、和歌山県、徳島県、京都府、大阪市、堺市	—	いわき市、ひたちなか市、船橋市、小田原市、中野市、多治見市、静岡県、豊橋市、伊丹市、浜田市、新藤原市、松川市、佐賀県、大村市、宮崎市	○近隣住民より空き地の不法投棄についての陳情を受け、所有者に適正管理を依頼するため、査察等実施、住民票、戸籍等を取得したため、所有者の住所を当該空き地の住所と把握できなかった。やむを得ず当該空き地にて文書を送付したところ、返送されなかったため、転送されたものと想定されたが、転送先の住所が区では把握できなかったためそれ以上の対応は出来なかった。上記の事例では、所有者が文書の転送先が把握できなかったことで区での対応がストップしてしまっただが、郵便事業者から郵便転送情報の取得が可能になれば、空家等の状況を所有者等に通知することが可能となり、住環境改善等が図られる可能性が広がることとなる。また、上記の事例は空き地のため現段階では特指法の対象外だが、今後同様の事例が発生することが想定されるため、本制度改正による郵便事業者の郵便転送情報提供は空き地も対象として欲しい。 ○空家の所有者等を把握するため、固定資産税情報等について照会を行っているが、空家にも係わらず、その所在地が現住所のままだとなっているケースがある。この場合、郵便局に転居届が提出されていれば、1年間の限定ではあるが、現住所から郵便物が転送されることから、空家の所有者等の所在の特定への有益な情報となる。故に、空家の所有者等に郵便物が転送先へ配達される場合において、行政側から求めがあった時には、それに応じて、その所在地を情報提供できるようにして欲しい。 ○当市でも同様に住民票を置いたまま移動したために空き家の管理者等を確認できない事例が存在する。空き家の所有者等へ指導するための調査手段が拡充されることが望ましい。 ○当市においては、空家等の所有者等に適正管理を促すため、固定資産税の課税情報などから所有者を特定し、所有者へ文書で改善を依頼しているが、所有者の所在地が該当空家のままだになっている場合がある。このような場合は、文書が未送達となるか、他の住所へ転送され、正確な現住所を把握し、適正管理の依頼や空家等に関する情報の提供が可能となる ○既に挙げられている支障事例と同様に、空家の所有者等の所在を、登記・住民票・戸籍・課税・国民健康保険・介護保険等の情報を調査しても書類上、空家の所在地に居住していることとなっている等、判別しない事例がある。郵便物の返戻情報がないことから、実際の居住地に転送されているものと推測され、転送先情報に所有者等の住所確認に重要な情報であるといえる。なお、当市では、約2,800件の空家のうち、500件の調査をしたところ、このような事例が概ね30件程度あり、過去郵便局に空家等対策の推進に関する特別措置法第10条第3項に基づく調査を実施しようとしたところ、憲法第21条(通信の秘密)を理由に断られた経緯がある。 ○当市でも空家等の所有者等が住民票を移動させずに転出や転居している事例があり、空家等の適切な管理を促すため、文書を転送すると郵便局において転送先が相手方には届くものの、所在が特定できないため、所有者等と対面して直接改善を働きかけることができず、対応に苦慮するという同様の支障案件が生じている。また、今後は、空家等の利活用においても、所有者等の意向確認などで連絡を取ることができず同様の支障事例が生じることが懸念されることから、郵便転送先の住所情報の提供は、空家対策に有効であると考ええる。 ○当市においても、空家等の所有者が住民票の居住地を空家等においたまま、介護施設に入所している場合があり、入所している施設の間合せを検討し、空家等対策の推進に関する特別措置法10条の対象になるが国土交通省に問い合わせた結果、「居住地は住民票に記載されている場所であり、住民票のない介護施設は適用外となる」と回答されたことから、特定が困難になっている事例があり、空家等の所有者の所在を確認し、直接改善を働きかけるための手段に苦慮している ○明らかに居住が困難である空家を住所としている者に対し、住宅の状態を知らせる通知を郵送した結果、郵便局から返送されない事例があり、郵便転送情報を基に転送されたとみられる。しかしその転送先は不明であるため、他に情報がない場合、直接改善を働きかける際に支障となる恐れがある ○当県内においても、固定資産税情報等を利用してもなお所有者の特定が困難となっている事例があり、「郵便事業者が郵便転送情報を提供できるようにすることは所有者特定を円滑に進めるの一助となると考える。 ○住民票を空家住所に置いたまま転出・転居している場合、固定資産税情報においても住所が把握できず、所有者の住所特定が困難な事例がある。郵便物の転送情報は、所有者の所在を特定において極めて有効な情報であることから、郵便事業者からの情報提供を求めることができるようにすべきと考える。 ○当市においても、所有者が住民票を移動せず施設等に入所しているなどの事例が多い。近隣住民や親族等への聞き取りなどにより対応しているが、緊急時等に所有者と連絡がとれないといった事態も想定され、郵便転送情報利用による対応が有効な情報であると考えられる。 ○当市においても、支障事例と同様に所有者の所在の特定が困難である事例がある。空家対策の一環として、所有者と直接話をすることにより、空き家が適切に管理されるようになった事例は多い。そのため、制度が改正され、所有者の所在が特定されることにより、住環境の改善が図れると考える。 ○所有者等の確認には大変な労力を要すること。また、利用できる情報をもってしても有用な情報とならないことがあるため、郵便転送情報の利用は空家等の状況改善に資する意味は大きいものと考ええる。 ○空家等の所有者が転居等の届出をしないまま居所を移動している事案があり、電話等の連絡先も不明なことから、改善を依頼することもできない状態である。郵便の転送情報が利用できれば、所有者等へ空家等の現状説明や改善の依頼により、生活環境の保全に期待が持てる。 ○所有者が住民票を異動させずに転出している場合の対応は苦慮しているところである。法的根拠がない限り、民間事業者が情報提供することは難しいと思われる。 ○種々事情があり郵便転送手続きをしている人もいると思われるが、郵便転送情報の利用により所有者等の所在を確認でき、直接会って改善に向けて説明することができれば早急な問題解決にもつながる。一定の条件をつけてもよいので郵便転送情報の利用ができるよう強く要望したい。 ○当市においても、所有者や管理者が住民票を移動させずに転出している事例は多く、固定資産税情報や登記情報、住民票、戸籍等に加え、郵便転送情報を利用できることは、所有者等の所在を把握する手段として有効であるといえる。	
273	B 地方に対する 規制緩和	土木・建築	空き家等の適正管理に向けた空家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調整できない場合は、地方自治体が法定相続人の中から管理責任者を指定できるようにすること。	【現状】「空家」については、その所有者等が適切に管理するという努力義務が、当該法第3条に規定されているところであり、空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、法定相続人同士が疎遠になっていたり、世代が変わっていることもあり、誰も管理せず、長年空家が放置されていることが現状となっている。 【支障事例】放置の状態が続くことで、近隣住民より苦情が寄せられ、早急に対応する必要があるが、地方自治体としては、個人情報保護の観点から、他の法定相続人の情報まで提供することができず、法定相続人間の調整ができない。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、直ちに特定空家に該当しないような危険空家の対応が滞ってしまっている。 法定相続人のうちから代表者を指定することができれば、責任者の所在が明確化され、法定相続人側の窓口が一歩化(市から相続関係の指示を行うことも含む。)されるところから、事務負担の軽減と円滑な対応が図られることが期待できる。	空き家等の管理責任者を指定することで空き家の管理に必要な措置が講じられることを期待できるとともに、地域住民の安全安心な暮らしに資する。	空家等対策の推進に関する特別措置法第9条、10条、12条	総務省、法務省、国土交通省	兵庫県、熊本県、和歌山県、鳥取県、徳島県、堺市	—	鹿角市、いわき市、ひたちなか市、船橋市、小田原市、中野市、三栄市、多治見市、静岡県、豊橋市、伊丹市、浜田市、新藤原市、松川市、大村市	○空き家の相続人が十数人おり、自分の相続分だけが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、管理責任者に誰もならず、空き家への対応が滞る。なお、相続放棄などにより相続人不存在となった空家等については、法定相続人に帰することとなるが、相続人、相続放棄の意思表示などがない限り、管理責任者を決めれば、これまで停滯していた空家等の対応が少なからず進むと考えられる。 ○当市でも同様に、所有者が死亡した後に相続がなされず、空き家の管理者等を確認できない事例が存在する。制度改正により、このような空き家の所有者等に対して連絡する際の手続きが円滑になることが期待できる。 ○空家等の所有者等へ連絡を取る際に、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とることになるが、相続財産管理人が設定されていない場合は、相続権を有するすべての者に連絡を取る必要がある。実際には相続財産管理人が設定されているケースが少なく、管理者への連絡が困難となる場合がある。 ○相続権利者が複数で調整がつかず、誰も管理せず、空き家が放置されているケースがある。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、放置されてしまっている。 ○当該空家の法定相続人が複数存在しても、固定資産税の相続人代表者を管理者として見て対応を行っている。しかし、あくまでも納税の代表者であって建物の管理責任は負っていないという認識の方が多くように感じる。そこで、地方自治体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歩化されることから、事務負担の軽減と円滑な対応が図られることが期待できる。 ○当市では、相続関係人が30人近くのケースもあり、全員の連絡調整を行うのが困難で事務に支障をきたしている。また、相続登記をしやすくする環境を整えることが、空き家等の発生を抑制することに繋がる。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なども検討すべきではないかと考える。 ○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、法定相続人が多数にわたっていた場合があった。個人情報保護の観点から、他の法定相続人の情報を提供することができなかったが、本人が電話連絡を完了することを了承した上で、他の法定相続人と連絡をつなぐことができたため、解決に至ることができた。法定相続人が多数にわたる場合は、長期間の対応が必要となり、早急な空家等対策に苦慮している。 ○法定相続人が複数存在する場合は、当市でも法定相続人全員に適正管理を求めており、承諾を得たうえで親族の連絡先を調整したり、また輸送しに碍る人物に精神的に配慮をするなど、親族間に入り込み対応している状況である。解決に至った事例もあるが、時間や労力を費やしているところであり、代表者を指定できれば迅速かつ円滑な対応が見込まれる。 ○問題のある空家等について多くの場合は、法定相続人との関係が希薄であるため、相続関係の指示もきく管理責任者の指定は、問題の改善が図られることが期待できる。 ○状況の悪い空家等については、所有者が関心を失って相続させずに長年放置されている事案が多く、相続人全員に改善を依頼するものの、相続人間による協議等が行われず、また、自分は関係ないとして無視する方もいる状況で、ますます状態が悪くなっていくことが容易に想像できる。相続人の中で代表者が指定されれば、円滑かつ早急な対応が期待できるとともに、事務負担の軽減につながる。 ○個人情報保護のため、本人の許可がない場合、連絡先の情報提供が難しく、法定相続人の連絡調整がなかなかつかない状況であり、事務上の負担も大きく、業務が滞っている状況。代表者の指定については何らかの指針が必要であると思われるが、円滑な処理のため必要と思われる。 ○当市においても1件の空き家に対し6〜7人の共有者がいる例がある。納税代表者は、空家等の及ぼす問題を理解されているが、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、ほとんどが関係外な者のため話をとりまわめることができないとのことである。管理責任者を指定できれば早急な問題解決につながると思われる。 ○住民苦情への対応を求めるために、法定相続人全員を特定する作業時間等は膨大であり、事務上の負担となる。当市では通常、納税義務者に対し適正管理の指導を行うが、法定相続人の中で納税義務者の決定が進んでいないケースも数見されることから、提案のように代表者を指定することができれば円滑な対応を図れる可能性が高まる。	

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
個人情報保護委員会や国土交通省の回答では現行規定に基づき情報提供を求めることは可能とされたが、郵便事業者を所管する総務省の回答は「慎重に対応すべき」であり、郵便の転送情報が信書の秘密に該当することについては現在係争中とある。裁判所の見解として、転居届に記載された情報が「通信の秘密」に該当せず、「信書の秘密」にも該当しないこととなった場合には、郵便事業分野における個人情報保護に関するガイドラインの改定など、情報提供に向けた対応をされた。 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。	—	【船橋市】 空家等対策においては、所有者の所在の把握が困難を極め、対策が遅れてきたことから、空家法で転送情報の内部利用を可能とする条文を規定する等、これまで取得できなかった情報を取得可能とした経緯がある。こうした経緯からも、郵便事業者がもつ転送情報も該当させるべきと考える。ついでに、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。	—	【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。	—	
本提案は、すべての法定相続人が空き家を管理しない場合、当該空き家に関する書類等の受領や法定相続人間の連絡調整役となる責任者を行政が指定するにすぎず、こうした行為は、特別な権利や義務の付与、他の相続人の権利の制約、共有者としての責任を超える責任の付加には当たらないと考える。 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。	—	—	—	【全国市長会】 慎重に検討されたい。 ただし、支障事例が多数あるため、当案を含め、解決策を積極的に検討すること。	○ 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(義務づける)仕組みを検討すべきではないか。 ○ また、地方公共団体が把握している他の相続人に関する情報等を、代表人に情報提供できる仕組みを構築するべきではないか。	

管理番号	提案区分		提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
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、公共施設の整備に関する事業である。 また、平成14年から、急速な国際化や少子高齢化などの社会情勢の変化に対応した都市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力の導入を図りながら、魅力的で風格ある都市空間を実現するため、住民からの意見を踏まえ、神戸の都心の未来の姿「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11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。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能力を挙げ、当該地域の整備のため緊急かつ重点的な事業実施に努めることとされているにもかかわらず、市街地再開発事業の施行要件である「区域内の耐火建築物の建築面積又は敷地面積が区域内のすべての建築物の当該面積合計の1/3以下」を満たすことができない地区では、早急な市街地整備ができない。 そのため、都市再生緊急整備地域内においては市街地再開発事業の施行区域の要件の撤廃を求める。	県の重要な拠点である三宮周辺地区の再整備が促進されることで、にぎわいの創出や国際競争力の向上、地域の回遊性向上等が期待できる。	・都市再開発法第3条 ・都市再生特別措置法第2条	内閣府、国土交通省	兵庫県、神戸市、和歌山県、鳥取県、京都府、関西広域連合	—	—	—	市街地再開発事業は、老朽建築物や高度利用がなされていない建築物が多く、都市機能の更新と道路等の公共施設の整備が必要な地区において、防災性の向上や都市機能の更新を目的として実施される事業である。このため、市街地再開発事業の施行区域は、現に土地を有効・高度利用している耐火建築物の割合が高く、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）などであることを、土地の不健全な利用状況を客観的に判断する指標として求めているところである。さらに、施行区域要件を満たせば、強制力をもって市街地再開発事業の施行が可能となるものである。このような制度趣旨に鑑みれば、たとえ都市再生緊急整備地域内であったとしても、当該要件を撤廃することではない。 なお、平成28年度の法律改正（都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成28年法律第72号））により、都市再生特別地区等に関する都市計画において定められた建築面積の最低限度の4分の3未満のものについて施行区域要件を満たすこととなるよう見直しがなされ、地域において求められる建築面積の最低限度からみて著しく低く小さな建築面積を有する建築物がある場合には、地方公共団体の都市計画の定め方次第で市街地再開発事業を実施することが可能となったところである。 また、都市再生緊急整備地域においては、国も都市再生緊急整備協議会の構成員となり、自治体と協力のつなぐ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しい。
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②コミュニティバスの導入を踏まえ、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なくても許可を可能とすること。 ②地域公共交通会議における協議は、既存事業者から調整の申し入れがあった場合に限ること。 その際は、地域公共交通会議において地域住民を含む一定数の賛成が得られれば、会議の合意が成立したとみなす取扱いを可能とすること。	【現状】つづりや地域振興策との一体的な取組や、全国一律の視点ではなく地域特性や生活環境の変化を踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築が求められている。 特にコミュニティバスの導入に係る許可に当たっては、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。通行時間等の制限や割高な料金制定になると、地域住民が望まない結果となっている場合がある。 【支障事例】洲本市では、コミュニティバスの導入のため、地域公共交通会議を開催した（平成28年度は開催）。しかし、料金設定について既存バス事業者と市町の意見が折り合わず、地域公共交通会議が紛糾した結果、やむなく運行時間等の制限や路線バスの約3倍の運賃設定をすることとなり、また、定期券の共通化も実現しなかった。 コミュニティバスは既存バスの休業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、地域公共交通会議の開催は、既存事業者から調整の申し入れがあった場合に限定し、その際でも地域住民を含む一定数の賛成が得られれば許可が可能となるよう規制の緩和が必要である。	交通空白地において地域住民が望む運行時間帯や路線バスと比較してコミュニティバスの導入が可能となる。	・「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」自治動向第1号（平成27年4月1日付国土旅第370号）5（1） ・「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン3」（1）「コミュニティバスの導入に関するガイドライン3」（1）	国土交通省	兵庫県、洲本市	—	ひたちなか市、和山市	○民間との共存は、地域公共交通会議に諮る前にしかりとした協議が必要である。 ○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が、一部区間が路線バス撤退事業者のバス路線と競合するため、その区間の乗降は上記バス事業者の反対により地域公共交通会議に認められていない。しかし、路線バス事業者が撤退したため、地域住民が地域特性に応じた運行計画を作成し、住民の利便性の確保に取り組んでいる。コミュニティバスに對し、バス路線撤退事業者から既存バス路線との競合はとけるべきとして、地域公共交通会議にて反対があり合意形成が得られず、結果、地域住民の利便性の確保がより困難になっている。こういったケースでは、地域住民の利便性の確保を優先すべき地域公共交通会議にて過半数以上の賛成があれば認められるよう許可の規制緩和が必要である。	地域公共交通会議（以下「会議」という。）は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の整備及び資金・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要及び乗客から收受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を地域の関係者間で協議するために設置されるものである（「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」1）。コミュニティバスの導入については、既存事業者を含めて、全体として整合性のとれたネットワークを構築することにより適切な地域公共交通の実現を図る観点から、地域の関係者間において、運賃、路線、運行時間等について十分な協議を行い、協議が調うことが必要である。 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、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業種について、排出量、排水の性状及び特性から合併浄化槽で処理可能な雑排水として扱っても特段支障の無いと認められる場合は、畜産食料品製造業や酒類製造業等の排水を処理可能とすること。	【現状】農業集落排水処理施設は、農村地域の家庭の生活排水を処理することを目的としているため、公共下水道処理施設に比べたと小規模な汚水処理施設であり、受け入れられる汚水量に限りがある。 また、農業集落排水処理施設は、法的には一般家庭に設置された浄化槽と同じ位置付けであり、大型浄化槽として扱われるため、工場排水などの事業用排水を処理することはできない。しかし、平成12年3月31日の通知により、野菜缶詰・果物缶詰・農産保存食品、パン・菓子製造業、その他の食料品製造業については、排水の排出量が50立方メートル未満であり、排水の性状及び特性から、合併浄化槽で処理可能な雑排水として扱っても特段支障の無い場合は処理可能とされた。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】多可町では獣畜、特に鹿被害が農産物に占める割合が高苦慮している。このような中、多可町では、狩猟や有害駆除により捕獲したカウや、山田錦、ラベングター等の地域資源を活用した6次産業化を促進している。そのため、今後畜産食料品製造業や酒類製造業の立地や起業等が見込まれるが、農業集落排水処理施設しかない地区では、加工場等からの排水処理が課題になるとが想定される。 つまり、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料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） ・「原尿と合併して処理することができる雑排水の取り扱いについて」（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、道東県、京都府、和歌山県、鳥取県、京都府、関西広域連合	—	大村市	○今後、同様の支障事例が発生することが考えられ、農業集落排水施設で排水処理を認めることで、企業立地や周辺地域への定住促進につながり、地域活性化を図ることができることから、制度の改正をしていただきたい。	【国土交通省・環境省】H12.3.31の通知の性格は技術的助言であり、そもそも浄化槽設置等に係る個別の判断は特定行政庁や各自治体の環境部局で委ねられていると認識している。そのため、提案団体より要望のあった「畜産食料品製造業」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、「畜産食料品製造業」や「酒類製造業」等について、提案団体からデータを頂くなどの協力も得つつ、施設の処理性能と事業場からの排水の水質等の技術的データを収集し、処理できるかどうかの技術的な検討を行い、検討の結果、排水の処理が可能であることが明らかとなった場合、通知等により周知する。 これらについては、来年度中の通知の発出を目途に、データの収集や、技術的な検討を進めていく予定である。 【農林水産省】平成12年厚生省通知及び建設省通知の性格は、浄化槽法第2条及び建築基準法施行令第32条第1項第1号の排水の取扱いに係る技術的助言であり、そもそもいかなる雑排水を処理させて農業集落排水施設において処理するかに係る個別の判断は各自治体の建築部局及び環境部局に委ねられているものと認識している。 なお、提案団体より要望のあった業種から、事業排水を農業集落排水施設において処理することについては、各自治体の判断に資するよう、浄化槽法を所管する環境省及び建築基準法を所管する国土交通省が中心となり、農業集落排水事業を所管する当省も協力した上で、来年度を目途に技術的な検討が行われる予定であり、当該検討の結果に基づき、環境省及び国土交通省から、通知等により周知されるものと認識している。
281	B 地方に対する規制緩和	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係る旅行業法の適用除外	地方自治体等が実施する災害ボランティアツアーについては、旅行業法の適用除外とすること。	【現状】平成28年5月に観光庁が旅行業法遵守についての通知を発出し、旅行業の登録を受けていないNPOや社会福祉協議会等が参加者を募集し、参加代金を必要とせず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なくてもあるとされた。 災害ボランティアバスの実施に混乱が生じたため、平成28年6月に国交相から改善案案の要請が示され、旅行業法への特例を設ける予定との報道もあったが、その後動きが確認できない。 また、平成28年3月10日に閣議決定された旅行業法の改正には、災害ボランティアバスツアーに係る旅行業法の適用除外等は定められていない。 【支障事例】本県では阪神・淡路大震災の経験を生かし、社協やNPO等が実費相当の参加費を徴収し、災害ボランティアバスを運行し、被災地支援を行っている。しかし、観光庁から上記の通知があったため、ボランティアバスの実施を取りやめる団体もあった。 本県の「ようこそ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こととしたが、当該団体では以前からバスを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等は、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、淡路県、和歌山県、鳥取県、京都府	—	酒田市、八幡平市、豊橋市、奈良県、高松市、富山県、大分県	○ボランティアは自力で現地入りするのが原則であるが、交通事情等により不可能な場合も想定されるため、社会福祉協議会が費用を徴収してバス輸送できるようにすべきと考える。 ○平成28年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、充分な周知ができなかった。 ○本市は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、旅行業者を仲介することで次のような支障が生じた。①取扱いバス配車手配等：手数が発生した。②災害ボランティアバスの運行は、即応性を要するため旅行機関公開から運行まで短期間での手続が必要であるが、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なわず、参加希望者への情報提供が不十分になったり、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。 ○地域防災計画において、ボランティアとの連携やボランティアの受け入れ等を位置付けており、災害ボランティアが派遣しやすい環境を整備することは、大規模災害発生時の本県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に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ツアーについては旅行業法の登録（実費）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	小型船舶登録事項証明書の交付申請に当たり、国及び一部の独立行政法人は手数料が課されないが、地方自治体が交付申請を行う際には手数料が課されることから、地方自治体が公用目的で交付申請する際には、国と同様に手数料の徴収対象外とすること。	【現状】小型船舶は、航行被害や高潮時の流出といった問題を引き起こすため、本県では、「フレジャーボート」による公共水域等の利用の適正化に関する要綱」を制定し、対策に取り組んでいる。（平成28年度フレジャーボート一全国実地調査 兵庫県内のマリーナ等施設収容能力：6,428艇、放置艇：2,427艇） 放置艇の適正管理を指導するには、小型船舶登録事項証明書等で所有者氏名・住所等を確認する必要があるが、交付を請求する者（国及び一部の独立行政法人を除く）は、実費を勘案して国土交通省令で定める額の手数料を国（日本小型船舶検査機構）に申請をする場合には、機構）に納めなければならないと定められている。 ※一部事項証明（1,100円）、全部事項証明（1,350円） 【支障事例】小型船舶登録事項証明書等の交付請求において、国及び一部の独立行政法人は手数料徴収の対象外とされているが、地方自治体取得する際には手数料が必要であり、同じ公用目的の取得でありながら対応が異なっている。手数料に課せられることから予算措置とされるべきであり、新たな放置艇が発見された場合は予算措置に時間差を、対応が遅れることとなる。 また、フレジャーボートと漁業者が混雑でトラブルとなったため、当該フレジャーボートの所有者を小型船舶登録事項証明書で確認し必要な指導を行うとしたが、予算が措置されておらず、迅速な対応ができなかったという事例がある。 なお、不動産に係る登記事項証明書やダム使用権登録簿の謄本等の交付については、国又は地方自治体の職員が職務上請求する場合には、手数料を要しないと政令で規定されており、小型船舶についても同様の扱いをしていただきたい。	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差を、事務手続の迅速化やに放置艇所有者の確認を進めることができ、放置艇解消の促進に資する。	小型船舶の登録等に関する法律第29条	国土交通省	兵庫県、淡路県、和歌山県、鳥取県、大阪府	—	埼玉県、神奈川県、石川県、富山県、高松市、徳島県、長崎市	○当面においても、指導のために小型船舶登録事項証明書を交付請求することがあるが、手数料が免除されれば予算執行に係る事務が必要となり、より迅速な対応が可能となるため、現行制度を見直し（しい）。 ○フ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保管の指導が重要となるため、所有者の特定は不可欠である。平成13年12月26日「フレジャーボート」利用改善に向けた総合施策に関する関係省庁等（国土交通省、警察庁）の間に、「平成14年度4月から開始される登録制度の活用によりフレジャーボートの所有者が確認できるようになることと相まって、手続の一層の迅速化、円滑化を図るなど監督処分等の実効性を高めることが必要である。」との記載があることから、所有者特定的重要性は、広く認識されているといえる。しかしながら、地方公共団体から所有権を特定するための証明書の交付を受ける場合、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。 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ことを要望する。 ○現場を巡視して放置艇を発見しなく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。 ○当面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もあり、船舶の状況は随時変化する。新たな放置船舶の発生の防止も困難である。したがって、発生後の速やかな対応が必要となっている。あわせて、当面では今後放置船舶の対策を急ぐべき予定であり、船舶の所有者の届出に関する手続の迅速化が可能となるよう要望するものである。 ○放置船舶が発見された場合は、日本小型船舶検査機構に小型船舶登録事項証明書等の交付を請求し、所有者等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とすることで、速やかに放置艇所有者の確認を進めることができる。 ○当面において所有権等を調査するため、小型船舶登録事項証明書等の手数料について予算措置を行い、対応している。しかしながら不動産に係る登記事項証明書等、公称にかかわる場合は政令で手数料を徴収し旨定められているが、小型船舶登録事項証明書等については公路であるにもかかわらず、手数料を徴収対象としている。平成28年度に10日間で放置艇をゼロにする計画を策定し、その目標達成に向けて施策を推進する中でも、国と同様に徴収対象外としていただきたい。 ○小型船舶登録事項証明書等の交付請求において、国及び一部の独立行政法人は手数料徴収の対象外とされているが、地方自治体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。手数料について速やかに予算措置をされたい理由があり、新たな放置艇が発見された場合は予算措置に時間を要し、対応が遅れることとなる。	小型船舶検査機構が交付する小型船舶登録事項証明書に関わる手数料については、国の事故対策に資する性質も踏まえ、例外的に国や一部の独立行政法人からは徴収しないこととしているが、基本的には必要な事務経費として徴収すべきものであり、無料とすることは困難である。 なお、小型船舶登録事項証明書等に関わる手数料は、実費を勘案して国土交通省令で定めており、2隻以上の登録情報をもとめた登録事項調査費は2,650円となっている。仮に30隻まとめた場合は1万800円より80円であり、大きな負担とならないよう配慮されている。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
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なわれた建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。 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著しく不健全である」と判断すれば事業実施できるよう見直しを求める。 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。	—	—	—	【全国知事会】 市街地再開発事業の耐火建築物に関する面積要件については、地方分権改革推進委員会第2次勧告を踏まえ、条例に委任する、又は条例による補正を許容するべきである。 【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。	—	
地域公共交通会議の議決方法は、あらかじめ設置要綱に定めれば、「出席者の過半数で決する」としてもよいとのことが、これまで地方自治体は運輸局や運輸支局から地域公共交通会議で合意するように指導を受けてきた。については、この度の第一次回答の内容について、運輸局及び地方自治体に改めて周知いただきたい。 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」や「書面決議が可能な事項」については、運輸局・運輸支局によっては対応が異なることがないよう、改めて通知していただきたい。	—	—	—	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。 なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。	○ 地域公共交通会議での「合意」について、地方運輸局からは、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」が混同されて、全て法令上の義務であるかのように指導がされている現状があるため、これらを改めて整理し、地方運輸局での運用を徹底するべきではないか。 また、そのことを地方公共団体に対して周知すべきではないか。 ○ 自家用有償運送事業については、法令上地域公共交通会議等での合意が必要とされているが、洲本市のようなコミュニティバスを一般乗合旅客運送事業として実施する場合についてまで、地域公共交通会議等で合意をとるよう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、全会一致ではなく設置要綱の定めに従い議決により過半数等で決定した場合でも、法令上の「合意している」及び「協議が調っている」と解釈することによいか。 ○ 21条許可によらず4条許可の下でも、柔軟に事業計画や運行計画を変更しつつ、既存事業者に対する経済的な影響等を含めて検証するための社会実験が行いやすくなるよう、手続を簡素化した新たな運行手続を構築するべきではないか。また、そうした手法についても、地域公共交通会議における協議のプロセスの例として位置付けるべきではないか。	
貴省からの回答は、本県及び多可町が提出した支障を解決するものである。 今後、農業集落排水処理施設において処理できる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。 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。	—	—	—	【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。	—	
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。 ○参加者名簿の取扱い ・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」において示される各項目の判断基準 ・法令についての確実な知識や旅程の安全面等を判断する能力を、責任者が有しているかの確認方法 等	—	【八王子市】 平成29年7月の通知文の中で、「ボランティアツアーを主催するNPO法人や大学等は、事前に参加者名簿を被災又は送り出しの自治体又は社会福祉協議会等準公的団体に提出すること」とあるが、提出先があいまいであることから、その目的が情報収集であるのか、安全確認であるのか、ご教示願いたい。	—	【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。	—	
プレジャーボート対策については、平成25年5月に国において策定された「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」に基づき、各自治体において対策を推進している。そのために必要な小型船舶に係る情報については、手数料を無料化するか、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】 本提案の主眼は、財政的負担の解消ではなく、手数料がかかることにより、予算措置や予算執行の手続きに時間を要し、迅速な対応が困難となっていることにある。地方自治体が迅速に不法係留船舶対策に取り組めるよう、国と同様、手数料が免除されることを要望する。 【長崎市】 長崎市において市管理漁港が13漁港あり、調査に多くの日数を要している。 放置艇の適正係留を指導するためには、所有者の特定に小型船舶登録事項証明書が必要であるが、まとめて証明書をとるとなると放置艇の対応が遅れてしまう。 迅速な対応を行うには、その都度証明書をとる必要があり、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。	—	

管理番号	提案区分		提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答
	区分	分野									団体名	支障事例	
288	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	四等三角点の柱石の復旧等に係る権限の市町村への付与	1 地籍測量の基準となる四等三角点が亡失や傾斜等使用不能となった場合、国有財産のため国土地理院による復旧を待たざるをえず、測量作業が遅れることがある。このため、柱石の復旧について、国に報告した上で市町村でも実施できるよう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。	【現状】 基準点は測量の基礎として、公共測量、地籍測量、地殻変動観測等の他、都市計画等に必要な地図作成に使用される。 そのうち、四等三角点は、国土調査による地籍測量のために設置されたものであり、地籍測量の基点(経度・緯度・標高の基準になる点)として使用される国有財産である。 このため、四等三角点を公共測量の基点として使用する際には、使用承認申請を国土地理院に届出ることとなっており、また、当該四等三角点に異状があれば現況調査報告書により報告し、工事等の支障になる場合は、移転の請求を行うこととなっている。 【支障事例】 四等三角点は、地籍調査完了後も、公共測量等の基準点として使うことがあるため、亡失や傾斜、異常による使用不能は事業に支障が生じる。しかし、市町村が自ら復旧することができず、国土地理院が復旧を行うが、一ヶ月程度時間を要するため、地籍測量の作業等の進捗に支障を来す。 また、地籍調査終了後、成果に何らかの異状がある等再確認の必要性の低いものや費用対効果の観点から廃点することが望ましいと判断できるものは措置対象点となり、廃点が進められる。このため、市町村が測量において四等三角点を使おうとしても廃点となり使いえないため、他の国家基準点の活用等測量の計画を見直す必要が生じることがある。	四等三角点の速やかな復旧及び成果の活用により、速やかな地籍調査が可能となる。	・測量法第21条第3項、第22条、第24条・地籍調査作業規定準則第38条	国土交通省	兵庫県、多可町、和歌山県、鳥取県、徳島県、京都市	—	東海市	○当市は人口密集地に活断層が存在する等、今後予想される南海トラフ地震では大きな被害の発生が指摘されている。災害復旧においては国土調査の成果が幅広く活用されると見込まれ、地籍調査で使用した四等三角点は復旧に伴う測量等にも活用が見込まれるため、市町村への権限の付与は速やかな復旧に有効である。 なお、四等三角点の亡失の場合は従前から復旧は行わず廃点処理しているところである。地籍調査終了後の四等三角点について、市町村が求める場合には国有財産としての用途を廃止した上で売り払うことにより、市町村が管理できるようにすることは可能と考える。この場合、地方自治体が設置した公共基準点と同様に市町村が管理できるようにする。 なお、廃点した四等三角点の財産上の取扱については、普通財産の処分一般の問題となるため、別途、国有財産制度上の調整が必要と考ええる。	
294	B 地方に対する規制緩和	農業・農地	市民農園を開設できる者の要件の緩和	法人格を持たない集落等の任意団体についても、市民農園の開設主体となるようにしていただきたい。	現在、本市においては、特定農地貸付けに関する農地法等の特例に関する法律に基づき、2つの市民農園を開設している。 これらの市民農園については、開設時に設置期間を20年に設定しており、20年経過後は、農地に復旧するか、または現在管理を委託している集落(任意団体)に農園を譲渡し、引き続き運営を行ってもらうことを考えている。 しかしながら、現行制度では、任意団体は農地の貸付等の行為ができず、市民農園の開設主体と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れることで、より地域の実情に応じた市民農園の設置・運営が可能となる。	市民農園整備促進法特定農地貸付けに関する農地法等の特例に関する法律	農林水産省、国土交通省	多可町	—	—	—	御提案の集落(任意団体)であっても、社団の代表者の名において特定農地貸付法等の規定に基づき農地を借り受け、市民農園の開設をすることは可能である。 なお、自治会や町内会等の地縁による団体が市町村長の認可を受けることで法人格を得て権利義務の帰属主体になることができる(地方自治法第260条の2)ので、この仕組みを活用すれば、当該団体の名で農地を借り受け、市民農園を開設することが可能である。 ※ 市民農園整備促進法(農林水産省と国土交通省の共管)においては、農地所有者以外の者により開設される市民農園の土地について、特定農地貸付法(農林水産省の単管)による特定農地貸付けの用に供する農地とのみ規定している。
310	B 地方に対する規制緩和	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の手續きの緩和	所有者を特定することが困難な土地については、長期間相続登記がなされていないなど、所有者を特定することが困難な土地については、地方公共団体が所有者不明のままで土地利用権を設定し、必要な施設整備を行うことができる仕組みを構築するなど、必要となる手続きの簡素化を求める。	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った結果、売買契約の締結に不足の日数を要するなど、工事の着工に至るまでに大きな事務的な負担があった。 また、着工が遅れたことに伴い、当初計画していた時期より3年近く供用開始が遅れた。 国は、「所有者の所在の把握が難しい土地に関する探索・利活用のためのガイドライン」により、社会資本整備に係る事業において用地買収を伴う際、土地所有者の所在が把握できなかった場合の解決方法として、財産管理制度等の土地利用に係る現行制度の活用などを促しているところであるが、実態としては、予算措置(国庫補助金に係る長期計画との調整や予算繰越に係る制限等)や、全体の道路整備計画を勘案した用地取得までの時間的制約といった事情から、現行制度の活用では解決が難しい事業も存在している。	所有者を特定することが困難な土地について、公共事業に係る用地取得の際に必要なとなる手続きが簡素化されれば、事務的な負担が大きく軽減され、公共事業による土地の利活用の推進に資する。	所有者の所在の把握が難しい土地に関する探索・利活用のためのガイドライン	内閣官房、総務省、法務省、農林水産省、国土交通省	中津川市	—	福島県、埼玉県、千葉県、静岡県、浜松市、名古屋市中区、田原市、滋賀県、鳥取県、兵庫県、熊本県、大分県、鹿児島市	○本県の現状として、土地の所有者や相続人の所在や存否が不明の場合、財産管理制度を活用しているが、多大な時間と労力を要し事業が長期化するなどの支障が生じている。通常1案件につき2名体制で、相続関係の作成(3～6ヶ月)、行方不明者の調査(3～6ヶ月)、法務局や家庭裁判所等関係機関との協議・審査等(6ヶ月程度)を行っている。所有者(相続人)の存否や所在の不明な土地については、地域ニーズに対応した幅広い公共目的のための利用を可能とする新たな仕組みの構築を早急に行ってみたい。 ○本県においても同様の支障事例があり、時間的、予算的負担も生じており、手続きの簡素化を求める。東日本大震災で被災した海岸沿いの復旧工事において、事業用地として所有権保存登記がされておらず、表題部のみの49名共有地を取得する必要があった。現占有者は時効取得費用の面で諦めたことから、起業者が所有者不明の土地として、不在者財産管理人を選任し、裁判所から権限外行為許可の審判を受け、土地売買契約を締結した。この土地の保存登記を行うためには、確定判決を得る必要があるため、不在者財産管理人との間で、訴え提起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) ○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。明治時代こ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。 ○相続人多数、所有者が行方不明により用地取得を断念した事例もあった。 ○市の中心部においては相続財産に価値があり、相続が概ね完了している場合が多いが、都市周辺部の農地等のうち、寺社や自治会所有の土地が種家や住民の共有持分になっていることがあり、何代にもわたって相続が行われていない場合がある。これが中山間部や山間部となる自治区等持ちの共有地のみならず、個人所有でも何代にもわたり相続が未完了の案件があり、事務の大きな障害になっている。国内において同様な事例は多く存在すると考えられ、今後、予想される人口減少と労働力の流動化が進くなど更にこのような状況が進み、このことにかかる事務量や事務費の大幅な増大が懸念されるため、早急な法整備が必要である。 ○急傾斜地崩壊対策事業に係る用地取得の際に、表題部のみの49名共有地を取得する必要があった。継続調査の結果、旧土地台帳に居住していた村までの記載を発見した。後日、居住地(村)、氏名のみから役場の協力のもと調査を行った結果、天保12年生まれの人物又はその前戸主(共に氏名が同じ)である可能性が高いことは判明した。しかし、ともに死亡又は失踪していることから遺跡調査はできなかった。居住地付近の寺院の過去帳や地元の聞き取り調査を実施するが、有力な情報は得られず。現在、失踪届の提出された県外市町村へ戸籍情報を照会中である。急傾斜事業のための用地補償費は廉価であり、財産管理制度を活用した場合、予算超過となることが明らかであり、早期の制度改革を要する。 ○河川の事業用地のなかに大正時代から相続登記がなされないまま放置されている物件があり、登記名義人の相続人を調査した結果、除籍簿が保存期間(平成22年6月1日以前は80年間)の経過により廃棄されているため、相続人調査を完了することができず、対応に苦慮している事例がある。 ○道路の事業用地のなかに村落共有地があり、役員の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80年間)の経過により廃棄されており、権利者を特定することができない。認可地縁団体の設立および認可地縁団体が所有する不動産に係る登記の特例を活用することも検討しているが、事務的に負担が大きく、対応に苦慮している。 ○本県では、河川改修工事の事業予定地において、以下のとおり関係機関等との調整などに膨大な時間を要するなど対応に苦慮している事例がある。 ・土地の登記簿は保存登記がなく、表題部のみの登記であり、表題部の土地所有者は所在地不明のため、死亡確認ができない。 ・不在者財産管理人を選任することとなるが、所在不明のため、東京家庭裁判所への申立が必要となる。 ・不在者財産管理人を選任し、裁判所からの権限外行為のもと、契約締結ができたとしても、保存登記ができないため、所有権確認請求訴訟を提起する必要がある。 ・所有権の確認訴訟は、一級河川であるため、国が提起する必要がある。 所有者を特定することが困難な土地については、全国どの都道府県においても存在していると考えられるが、公共事業用地の円滑な取得の妨げになっていると認識している。現在、国の「所有者不明土地問題研究会」において、所有者不明土地の公共の事業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。 ○都市計画道路事業用地において、明治時代から所有権保存登記がなされ、以来、相続登記がなされていないため、法定相続人が約200名に及ぶ土地がある。相続人の中には、海外移住者や生存及び居所不明者が含まれていることから、用地交渉が難航し、事業着手から20年以上経過した現在も用地取得に至っていない。現行の不動産登記法では、共有地を分筆する際には、共有者全員の同意を必要とするところから、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正が必要であると考え、これにより、内証者と持分契約の登記が可能となり、後に取付裁決手続きへと進展した場合にも、内証者を巻き込むことなく真に手続きが必要な権利者のみを対象とすることができ、また、民法258条に基づく分割請求訴訟も可能となることから、公共事業の促進に繋がるものとする。	

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答
見解	補足資料	見解	補足資料			
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、頻発する災害等により亡失や傾斜等の異状が発生した四等三角点については、地籍調査を迅速に行うため、国土地理院の本格的復旧に先立って、市町村が一時的な復旧を行えるようにすべきである。それが困難な場合は、理由を明らかにしていただきたい。 ②地籍調査終了後も市町村にとって、亡失した図根多角点を復旧するため、四等三角点を与点として用いることから、市町村が必要に応じて管理できるよう、里道水路のように国有財産の用途を廃止し、市町村に無償譲渡をする、または国有財産のまま無償で市町村に貸し付ける制度を検討いただきたい。	—	—	—	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		
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、契約する本人も踴躍される。 地縁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。 提案団体の回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。 【全国町村会】 提案団体の意向を踏まえ、引き続き検討していただきたい。	○ 権利能力なき社団名において、その代表者がその構成員を代表して権利を取得（総有）し、市民農園を開設できるように検討を行うべきではないか。 ○ 権利能力なき社団の代表者が変わった場合について、貸付協定、貸付規程、個々の利用者と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。	
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次回答のとり新たな仕組みの構築に向けて、引き続き検討いただきたい。	