

国土交通省(内閣府と関係府省との間で調整を行う提案)

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	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	団体名	その他(特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
6	B	地方に対する規制緩和	運輸・交通	地方公共団体が実施する災害時使用を想定した無人航空機の飛行訓練時の区域規制や条件の緩和	地方公共団体が災害時等に飛行させることを目的に行う無人航空機の飛行訓練については、人口集中地区でもフェンス等で囲まれた場所では、安全を確保し、かつ無人航空機(ドローン・ラプコン等)の飛行に関するQ&Aにて、「無人航空機が飛行範囲を逸脱しないよう四方及び八方位がネット等で囲われている場合は、屋内とみなすことができるため、航空法の規制の対象外」となる旨定められているもの、現在人口集中地区内で確保している練習場4か所はいずれも上部にネットを敷設することが困難であり、条件を満たすことができない。	【支障事例】 本市消防局では、無人航空機の操縦者の確保のため、人事異動により毎年操縦士の育成が必要となるが、市の約9割が人口集中地区である川口市では、許可等を受けていない操縦者の屋外での訓練場所の確保に困難を極めていく。(※許可・承認の要件に10時間の飛行経験が必要となる。) また、無人航空機(ドローン・ラプコン等)の飛行に関するQ&Aにて、「無人航空機が飛行範囲を逸脱しないよう四方及び八方位がネット等で囲われている場合は、屋内とみなすことができるため、航空法の規制の対象外」となる旨定められているもの、現在人口集中地区内で確保している練習場4か所はいずれも上部にネットを敷設することが困難であり、条件を満たすことができない。	航空法第132条、第132条の2、第132条の3 航空法施行規則第236条、第236条の2、第236条の3、第236条の6 無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領	国土交通省	川口市	特田真、京都府、鳥取県、宇和島市、宮崎市	○大都市近郊においては飛行訓練を実施する地域が少ないため、郊外で飛行訓練を行う必要がある。 また、無人航空機の飛行に関する許可・承認審査要領(平成30年1月31日国土交通省航空局長通知)5-6にかかげる「多数の者の集合する催し場所上空における飛行の場合」についての基準は府主催の防災訓練等緊急時の利用を想定した催しについても運用の可能を求め、防災用としての活用を促していることとなるため、防災訓練等緊急時の利用を想定した催しについても基準を緩和するべきである。 ○本市も、災害対応や消防団活動(行方不明者捜索等)に無人航空機(ドローン)の活用を求めているが、操縦者の育成に多くの訓練を必要とし、許可・承認に煩雑な手続きと多くの時間を要することは、大変負担が多いと考えられるので、左記の提案事項に賛同します。 ○本市においては、無人航空機を2機保有しており、操縦隊員を継続的に育成する必要があるが、操縦訓練場所の確保に苦慮している状況である。 本市が管理する屋外消防訓練場があるが、DIDに該当するため、予め許可申請が必要であり、かつ現在操縦資格を有する隊員に限られることから、資格のない隊員の操縦訓練には使用できない。 しかしながら、当該訓練場は、1辺が100m以上あり、かつ4方をフェンスで囲っており十分な安全確保が可能であると考えられるため、有資格者が立会い、かつ安全管理要員を配置するなど、一定の条件を満たす場合は、資格のない隊員の操縦訓練ができるよう規制緩和を行うこと。 ○本案においてこれまで支障事例はないが、将来的には同様の支障が生じる可能性があるため、左記の提案事項に賛同する。災害時とは違い、飛行範囲の安全は確保する必要があるため、左記のような条件を付すことは必要と考える。 飛行時間実績の短縮についても、提案事項に賛同するが、適切な時間を導入にすべきの検討が必要と考える。 ○本案においては、3消防団でドローンの活用事例があり、3消防団本部で導入を検討中であり、今後導入する本部(市町)が増えることが予想される。 県内にも人口集中地区(4,000人以上/㎢)は存在しており、今後、飛行訓練に支障が生じる可能性がある。		
16	B	地方に対する規制緩和	運輸・交通	地方公共団体による道路整備に伴う踏切新設の際の運用の見直し	【支障事例】 道路と鉄道の交差は原則立体交差ではあるが、多額の事業費、事業期間を要する。 道路の交通量は鉄道の運転回数が多い場合、道路と鉄道の平面交差は認められかねないが、運輸局側からは、鉄道の運行本数に開かず、踏切の存在そのものに事故危険性等の不安を感じていること及び、踏切の拡張に係る指針において踏切の統廃合を推進していることから、法に明記されているものではないが、踏切を新設する際には、別の箇所の踏切除却を求められている。 道路整備に伴い新規に踏切を設置する場合、鉄道事業者との協議のほか、踏切の除却箇所の選定・地元住民との調整(合意書)が必要となり、事業実施までに多大な時間を要する(浜松市においては、計画策定から踏切除却の合意に至るまで約10年要した)。 【懸念の解消策】 本市を初めとした地方都市では、都市部と異なり、鉄道の運行回数が非常に少ない(1本/1H)もあるため、踏切の新設時の条件としては、全国一律でなく、鉄道の運行回数や自動車の通行量等地域の実態、自治体と鉄道事業者との協議状況を考慮したうえで、都市部と地方部と異なる運用とする等、個別に判断されたい。	都市部と地方部と異なる運用とすること等により、踏切の新設の際に踏切の除却が一律の要件とならなければ、踏切の除却箇所の調整に時間を踏切とく円滑に事業を進めることができる。	道路法第31条第1項第1号 鉄道に関する技術上の基準を定める省令第39条	国土交通省	浜松市、熱海市、御殿場市	蒲川市、京都市、甘日市市、愛媛県、松浦市	○ 道路法第31条第1項及び鉄道に関する技術上の基準を定める省令第39条において、道路と鉄道の交差の方式は、原則、立体交差としなければならないとされているが、例外として、道路の交通量・鉄道の運行回数が少ない場合、地形やむを得ない場合等について、道路管理者と鉄道事業者との協議が整うことで、立体交差としないこと(踏切の新設等)も可能とされている。 ○ 踏切の拡張については、踏切の統廃合が前提とされているため、本市においても、容易に進まない状況があり、運用の見直しの必要性はあると認識している。 ○ 本市における鉄道運行回数が少ないものの、道路整備における新たな鉄道の平面交差については、別の箇所の踏切除却を求められても、困難であるため、柔軟に対応されたい。 ○ 過去に、都市部の整備及び区画整理事業により踏切道の統廃合が進められてきた。今後、踏切を拡張する際に、別の箇所の踏切除却を求められても、困難であるため、柔軟に対応されたい。 ○ 踏切の統廃合については、既存踏切の利用実態や地味内道路の位置付け等から、踏切できる踏切が無いため、協議・調整が進まず、踏切道の安全対策等に支障が生じている。 ○ 県道2号で2車線幅員の「踏切幅員指針」に基づき、鉄道事業者と協議を行い、県内いすか踏切を対象に除却を求められるが、地域の合意を得られないことがほとんどである。 この場合、除却の代替策として、「踏切幅員指針3.2(1)」で鉄道事業者側による「踏切道幅員-安全性低下」との解釈により、県内全ての踏切を対象に安全性が低下しないよう、幅員の当該踏切以外の踏切に対し、4種踏切の構造化(道新機)の設置から、障害物検知装置の追加設置を最低限として、いずれかの対応を求められている。 ○ 本市においても都市部に比べると、鉄道の運行回数は少なく、鉄道事業者側による「踏切幅員指針」の解釈「踏切幅員-安全性低下」とは一概には言えない場合もあると思われ、本提案のとおり、地域の実態から都市部とは異なる運用等、地域の実情に応じ個別判断できる指針の運用に配慮願いたい。		
32	A	権限移譲	運輸・交通	旅客自動車運送事業者の輸送実績報告等受領事務の移譲(理由の変更)	【現状】 鉄道事業者は鉄道事業者報告規則第2条により、鉄道事業者は事業者報告書及び鉄道事業実績報告書、国土交通大臣及びその主たる事務所の所在地を管轄する地方運輸局長にそれぞれ提出しなければならないとされている。同時に、旅客自動車運送事業者報告規則第2条により、一般乗合旅客自動車運送事業者については、事業者報告書及び輸送実績報告書、国土交通大臣及びその主たる事務所の所在地を管轄する地方運輸局長、運輸監理部長又は運輸支局長にそれぞれ提出しなければならないとされている。 【支障事例】 地域公共交通施策において、地方公共団体が担う役割、責務が交通政策基本法第9条で示されている一方、地方公共団体は鉄道事業者やバス事業者の国へ報告している路線ごとの実績等の情報を知り得ず、どの区間がどの程度赤字なのか、どの程度輸送人員があるかなど、地域交通の実態が把握できない。需要喚起策を講じる・補助金等の財源確保を検討するといったような、路線の維持等の必要な施策を進めることができない。 また、法的根拠等がなければ、事業者も情報提供の協力に応じないのが現状であり、直接の理由が困難ならば、路線の維持に必要な施策実施を目的として地方公共団体が求めた場合に情報提供を受けることができるような枠組みを構築されたい。	実績情報を入手(共有)することにより、事業者ごとの経営状況の把握、地域ごとの運送収入・収支の把握ができれば、当該地域の交通網の維持・健全化に必要な施策を、適切な時期にとることが可能になる。	鉄道事業者報告規則第2条・第4条 旅客自動車運送事業者報告規則第2条・第4条 交通政策基本法第9条	国土交通省	千葉県	新潟県、岡山県、筑後市、宮崎市	○バス事業者に対し、利用人数などのデータを求めているが、提供していただけない状況である。 制度改正されれば、上記などのデータも得られ、交通政策にも寄与すると思うが、バス事業者の理由としては、経営の部分で明らかにされたくないところもあるようなので、その部分では一定の配慮が必要と思われる。 ○鉄道事業者において路線維持のための地域自治体やまちづくりとの連携が求められているもの、乗降実績等の情報が開示されないため実情把握や目標設定が立て難い。 ○県内においても、特に、バスに係る情報について、地域の実態を把握するため、国に対して情報提供を求めたが、提供を断られた事例があった。 同一県内においても都市部と農村部等各地域によって動向が異なることが想定されるため、地方自治体が地域公共交通に係る施策を実施するにあたり、実態を把握するために必要な情報が得られるような仕組みを構築されたい。 ○県を越える必要はないが、情報を提供してもらいたい。 ○都府県のみならず、市町村においても同様の支障がある。バス事業者からの路線廃止の表明は直前にしか行われず、廃止日までの短い期間に地域住民や関係者の理解を得ることは難しい状況である。バス事業者から路線廃止の表明がされたから対策を講じるのではなく、地域住民や関係者との調整が継続することが予想されることから、事前に路線ごとの経営状況を把握し対策の検討を行う時間を確保するために、国が市町村に対して輸送実績報告等の開示ができるよう制度改正を進める。 ○多くの地方自治体においては、少子高齢化及び都市部への人口流出により人口減少が喫緊の課題となっている。この人口減少がもたらす影響に対応するため、限られた情報のなかで、公共交通網の維持・健全化対策及びコンパクトな形成に資する施策検討等を実施しているが、公共交通の情報を得ることは、現状把握をするために極めて重要である。 このため、情報が必要とする地方公共団体が情報提供を受けることができるような仕組みの構築をお願いしたい。		
39	B	地方に対する規制緩和	土木・建築	水管理・国土保全局所管補助事業等により取得した財産についての目的外使用を行う場合、地方整備局長等に対して財産処分承認申請書の提出、承認を受けなければならない。 一方、補助事業者等のうち地方公共団体が一定の条件下で行う財産処分については、地方整備局長が財産処分報告書の提出をもって承認があったものとみなされる。(包括承認) 当該包括承認ができる事項として、「災害対応等緊急性が認められる場合」を追加する。	【現行制度】 水管理・国土保全局所管補助事業等により取得した財産について目的外使用を行う場合、地方整備局長等に対して財産処分承認申請書を提出し、承認を受けなければならない。 一方、補助事業者等のうち地方公共団体が一定の条件下で行う財産処分については、地方整備局長が財産処分報告書の提出をもって承認があったものとみなされる。(包括承認) 【支障事例】 平成30年11月11日から14日にかけての大雪(金沢市では7年ぶり60m超の積雪を記録)により、市内の雪捨て場周辺の除雪が滞り、災害が頻ったままであったため、運搬排雪車の円滑な通行に支障を来した。 これを受け翌15日、主要幹線道路に隣接し、広大な緩衝緑地帯を持つ川左岸(さいがわさか)浄化センターを新たな雪捨て場とすることが適当と判断し、財産処分承認申請書を北陸地方整備局長へ提出し、同担当へ一時的に承認を待たず同日夜より雪捨て場としての使用を開始した。その後、同月25日付で承認がなされた。 (1)雪捨て場の開設準備、排雪運搬業者への連絡等の対応を行う中で、申請書不備などの財産処分承認申請に係る事務が発生したことから、迅速な道路除雪の実施に支障を来した。 (2)申請から承認までの10日間は当該財産処分法的根拠がない状態であり、法遵守や事故時の責任関係の観点から、地方公共団体として不安定な立場に置かれた。	【制度改正による効果】 (1)迅速な道路除雪の実地が可能となる。 (2)財産処分に係る法遵守が徹底される。	補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条 水管理・国土保全局所管補助事業等に係る財産処分承認基準(国土交通省水管理・国土保全局長通知)2	国土交通省	石川県	-	○本市においては、平成29年度の大雪を受け、排雪場の確保は非常に重要であると考えられており、今後の大雪に備え、あらかじめ多数の排雪場を確保することとしている。しかし、想定外の豪雪で、あらかじめ確保した排雪場だけでは不足が生じ、緊急的に別の排雪場を確保することとなった場合等、制度改正は有効であると考え、		
												航空法第132条の3の規定において、公的機関等が捜索・救護などのために無人航空機を飛行する場合には国土交通大臣の許可・承認が必要とされているが、これは、人命又は財産の保護の観点から緊急性がある場合には、許可・承認に係る手続きを行う趣旨に鑑み、特別として適用除外とするものである。公的機関であっても無人航空機による事故等が発生していることを踏まえれば、いざさらしに特例の対象を拡大することは不適当であり、特別など緊急性のないものについては、許可・承認の手続きにおいて安全性を確認する必要がある。 しかしながら、人口集中地区上で飛行する飛行等許可・承認が必要な場合であっても、例えばあらかじめ決まった場所において訓練などの同様の飛行を行う場合には1年間以上は飛行経験を含む監督者の下で飛行を行うこと等を条件として許可・承認を行うなど、安全性の確保を前提に柔軟な対応を実施し、罰にその要請がある。 したがって、今回御提案いただいた趣旨については、個別に御相談いただければ現行制度下においても対応可能である。	
												○ 道路法第31条第1項及び鉄道に関する技術上の基準を定める省令第39条において、道路と鉄道の交差の方式は、原則、立体交差としなければならないとされているが、例外として、道路の交通量・鉄道の運行回数が少ない場合、地形やむを得ない場合等について、道路管理者と鉄道事業者との協議が整うことで、立体交差としないこと(踏切の新設等)も可能とされている。 ○ 踏切の拡張については、踏切の統廃合が前提とされているため、本市においても、容易に進まない状況があり、運用の見直しの必要性はあると認識している。 ○ 本市における鉄道運行回数が少ないものの、道路整備における新たな鉄道の平面交差については、別の箇所の踏切除却を求められても、困難であるため、柔軟に対応されたい。 ○ 過去に、都市部の整備及び区画整理事業により踏切道の統廃合が進められてきた。今後、踏切を拡張する際に、別の箇所の踏切除却を求められても、困難であるため、柔軟に対応されたい。 ○ 踏切の統廃合については、既存踏切の利用実態や地味内道路の位置付け等から、踏切できる踏切が無いため、協議・調整が進まず、踏切道の安全対策等に支障が生じている。 ○ 県道2号で2車線幅員の「踏切幅員指針」に基づき、鉄道事業者と協議を行い、県内いすか踏切を対象に除却を求められるが、地域の合意を得られないことがほとんどである。 この場合、除却の代替策として、「踏切幅員指針3.2(1)」で鉄道事業者側による「踏切道幅員-安全性低下」との解釈により、県内全ての踏切を対象に安全性が低下しないよう、幅員の当該踏切以外の踏切に対し、4種踏切の構造化(道新機)の設置から、障害物検知装置の追加設置を最低限として、いずれかの対応を求められている。 ○ 本市においても都市部に比べると、鉄道の運行回数は少なく、鉄道事業者側による「踏切幅員指針」の解釈「踏切幅員-安全性低下」とは一概には言えない場合もあると思われ、本提案のとおり、地域の実態から都市部とは異なる運用等、地域の実情に応じ個別判断できる指針の運用に配慮願いたい。	
												事業報告書等は、国土交通大臣が、事業者の監督行政官庁の立場から報告を求めるとのことでは、不適当と考えられる。 また、多数の地方公共団体に跨る事業者の場合、現行では一地方運輸局に対して事業報告書等を提出すれば足りるものの、仮に、地方公共団体が求めた場合に事業報告書等が提出されればならず、事業者は、希望する複数の地方公共団体に事業報告書等を提出しなければならないと、事業者の事務負担の増加を招く。また、この場合は、同一の事業報告書が複数の地方公共団体から国土交通省に送達されることとなり、事務が煩雑化する恐れ、これらの点からも不適当である。 地方、今回の提案の本旨は、「地域の交通網の維持・健全化に必要な施策を行うため、実績情報を入手すること」と解される。地域公共交通施策のために必要な情報を入手する観点からは、交通政策基本法第10条第2項(交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念に基づき、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。)の規定に基づき、事業者との調整の上、これを適切に運用することにより、幅広い情報の提供を受けることが可能である。 以上より、事業報告書の徴収事務の地方公共団体への移譲は適当ではなく、提案の本旨である情報入手については現行制度より適切に対応すべきものと考え、	

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	団体名	その他(特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
59	B 地方に対する規制緩和	産業振興	中小企業等協同組合からの暴力団排除のための中小企業等協同組合法の改正	中小企業等協同組合から暴力団を排除することができるよう、条例委任は法改正による暴力団排除条項の追加を行うこと。	【支障事例】 近年、暴力団排除条例の制定等により暴力団の排除のための施策が全国的に進んでいる中、中小企業等協同組合についても全国中央会が定める定款参考例へ暴力団排除の条文が加わったところである(平成27年)。しかし、中小企業等協同組合には暴力団排除規定が置かれておらず、認可庁としては暴力団と関わりのある組合の認可を拒否したいが、法律上での明確な根拠がないことが支障となり、排除することが難しい。また、警察への暴力団開会も、法律上での明確な根拠がないために行えない状況である。 【改正の必要性】 反社会的勢力の中心である暴力団を排除するには、社会全体で取り組む必要があり、犯罪対策閣僚会議の「世界一安全な日本」創造戦略においても、「各種業・公共事業等からの暴力団排除の徹底」が明記されている。については、他法律(貸金業法や水産業協同組合法など)と同様に、中小企業等協同組合法にも暴力団排除規定を追加することを求める。	中小企業等協同組合法	警察庁、金融庁、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	京都府、滋賀県、京都市、大阪府、兵庫県、和歌山県、鳥取県、徳島県、関西広域連合	石岡市、川崎市、綾瀬市、奈良県、愛媛県、熊本市、大分県	○今後支障事例が生じる可能性は高いこと、また、暴力団排除が社会全体の課題であることや貸金業法など類似法令との整合性から改正が必要である。 ○反社会的勢力排除を徹底する上で、中小企業等協同組合法への暴力団等排除規定の追加は必要不可欠であると考えられる。 ○本県においては、他県と同様、仮に暴力団関係者から組合設立の認可申請があった場合、認可を拒否する法上の明確な根拠がないことから、法改正の必要性があると考える。 ○認可の根拠法である中小企業等協同組合法において、明確な排除規定がないことから、法に基づいて暴力団と関わりのある組合の認可を拒否することは、難しいと考える。暴力団排除条項により、県レベルの施策として暴力団の排除が全国的に進むこと、組合等団体における企業倫理を遵守する意味でも、法において排除規定を定めることに賛同する。	【警察庁】 警察としては、暴力団の資金獲得活動の実態解明を図り、中小企業等協同組合法に関連する暴力団の違法・不当な介入事実が判明したならば、主管官庁である中小企業庁へ情報を提供するなどの協力を行ってまいります。 なお、各法令において暴力団排除条項を設けるべきか否かについては、各法令が規制する事業者等における暴力団の活動の有無等の実態を踏まえつつ、主管官庁において個々の法令ごとにその必要性を判断すべきものであり、必要性があると判断されたものから可能な限り早期に当該法令を改正して暴力団排除条項を盛り込んで対応すべきものである。したがって、まずは、主管官庁である中小企業庁において暴力団排除条項の要否が検討されるべきである。 【金融庁、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】 現時点で、中小企業等協同組合法に基づき設立された組合が、実際に暴力団の活動に利用されているなどの情報は警察当局などが寄せられていない。今後、必要に応じて各自治体等からの情報提供等を通じて更なる状況把握を行うとともに、政府全体の取組状況も踏まえて対応してまいります。		
73	B 地方に対する規制緩和	土地利用(農地除く)	国土利用計画法に基づく土地売買等届出に係る届出提出の義務付け廃止	国土利用計画法の土地売買等届出(第23条第1項)に係る届出提出の義務付けを廃止すること。	【支障事例】 国土利用計画法では、一定の面積要件を満たす土地売買等の契約を締結した場合は、対象となる土地が所在する市町村を経由して都道府県に事後届出をすることが義務付けられ、同法施行規則により、正本(都道府県分)、副本(市町村分)及びそれぞれに添付する書類を提出することとなっている。当該届出に係る事務に関しては、条例による事務処理特例制度より権限移譲を受けている市町村があり、こうした市町村において正本の届出が省略されるもの、国土利用計画法施行規則ではこうした場合の届出について取扱い規定がないため、届出者は活用されることのない副本及びその添付書類を作成しなければならず、また、市町村は正本の届出書類2部を保管しなければならない。(市町村は、権限移譲を受ける前は、副本等1部を保管。) ※愛知県内では、岡崎市、一宮市、瀬戸市、半田市、津島市、小牧市、稲沢市、東海市、大府市、岩倉市、愛西市、豊山町、東栄町及び飛鳥村(平成30年4月現在)	国土利用計画法23条第1項 国土利用計画法施行規則第20条第1項及び第2項	国土交通省	愛知県	岡崎市、一宮市、津島市、小牧市、愛西市、豊山町、東栄町、鳥取県	○本市は、国土利用計画法の届出に係る事務に関して、条例による事務処理特例制度により権限移譲を受けている。権限移譲を受ける前は、副本等1部を市で保管していたが、権限移譲後は正本の届出書類2部を保管していることとなっている。現状、正本の届出のみで足りるため、届出者は活用されることのない副本及びその添付書類を作成し、提出していることとなる。そのため、副本の提出義務が廃止されれば、届出者及び市の負担軽減が可能となる。本市は提案に賛同する意向である。 ○本市では、国土利用計画法の土地売買等の事後届出(第23条第1項)に係る事務の権限移譲を受けており、平成28年度は、54件の当該届出に係る事務を行ったが、左記事例のとおり、活用されることのない副本に係る不要な事務負担が生じている。 ○国土利用計画法では、一定の面積要件を満たす土地売買等の契約を締結した場合は、対象となる土地が所在する市町村を経由して都道府県に事後届出をすることが義務付けられ、同法施行規則により、正本(都道府県分)、副本(市町村分)及びそれぞれに添付する書類を提出することとなっている。 当該届出に係る事務に関しては本市は、愛知県条例による事務処理特例制度により権限移譲を受けており、正本の届出が省略されるもの、国土利用計画法施行規則ではこうした場合の届出について取扱い規定がないため、届出者は活用されることのない副本及びその添付書類を作成しなければならず、また、市町村は正本の届出書類2部を保管しなければならない。(権限移譲を受ける前は、副本等1部を保管。) 届出に係る届出書類を、正本及びその添付書類1部にする事で、届出者及び市の事務負担を軽減することができる。 ○本市においては、権限移譲を受けているため、事務処理に際して正本の届出が省略されることとなる。 権限移譲を受けている市町村における届出の義務付けを廃止することで、行政においては、事務手続き時に正本のみの書類確認で済むため、事務処理時間の短縮につながることに加え、正本の届出書類1部を保管すればよいこととなる。一方届出者側においては、副本を作成する必要があることから、書類作成の負担軽減による行政サービスの向上も期待される。 ○提案のとおり、本県でも同様の事例が生じていると考えられる。権限移譲を受けている市町村内の届出については、届出者と意見書の写しを県に送付してもらっており、本県は県で保管していない。	国土利用計画法23条に基づき届出を課している土地取引内容については、同法に基づいて都道府県が行う処理区域等の指定の判断材料となるものであったため、都道府県においても把握していることが必要である。このため、条例に基づく事務処理特例制度により届出に係る事務が市町村へ権限移譲がなされていることにより、新たに同法施行規則第20条第1項に規定されている、正本及び副本の届出が必要となるものではない。 今後、副本の取り扱いを含め都道府県に適切に情報が共有される方法について検討することにより、可能な事務負担の軽減について検討してまいります。		
75	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金(以下「補助金」という。)の申請に係る、生活交通確保維持改善計画(以下「計画」という。))において記載することとされている「地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額」(以下「維持事業に要する額」という。))の、2・3年目分については、前年度から運行形態(運行路線、運行回数等)に変更がないと予定される場合は記載を不要とする。	【支障事例】 補助金の申請をするためには、それに先立って、行政、交通事業者等で構成する協議会が計画を策定・提出し、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。この計画による補助の対象期間は1年のみであるが、計画には、向こう3年の維持事業に要する額を記載しなければならない。しかしながら、国庫補助等総額の基準とするのは、1年目の維持事業に要する額のみと見られる。また、年度ごとで運行形態に変更がない場合、1年目と2・3年目の維持事業に要する額に生じる差は、曜日配列の違いによるもののみであり、金額としても補助対象路線1本につき1万円程度のわずかな差である。このように、2年目、3年目の維持事業に要する額を算出する必要性に乏しい場合でも、当初申請しからの計画の策定等に、本数では、補助対象路線61本(平成28年6月現在の2年目、3年目分の維持事業に要する額を算出する必要があり、相当の事務負担を要している。	【制度改正による効果】 必要性の乏しい記載を廃止することで、協議会の関係者の負担を軽減し、事務の効率化を図ることができる。	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第7条第1項	国土交通省	愛知県	青森県、福島県、千葉県、石川県、兵庫県、岡山県	○2年目、3年目については、結局次年度、次々年度に直近の実績をもとにした単年度で算出直さねばならず、無駄な作業となっている。 ○本県においても3ヵ年計画策定にあたり、事業者へ資料作成を依頼しているが、曜日によって運行回数が変わる場合、向こう3ヵ年の曜日ごとの運行日数の振り分けを行う必要がある。事業遂行にも相当の事務負担を要している(平成30年6月現在 補助対象50系統)。また、協議会へ送る際にも3ヵ年分の資料を配付する必要があり、相当の事務負担を要している。 必要性の乏しい記載を廃止することで、協議会関係者の負担を軽減し、事務の効率化を図ることが出来る。 ○補助対象事業者数が複数な場合には、事業者ごとに運行ダイヤ(平日、土日休日、休校日など)の設定が異なるため、必要性に乏しい2年目、3年目分の事務作業に多大な負担が生じている。	地域間幹線系統確保維持費補助金を含む地域公共交通確保維持改善計画は、地域公共交通の存続が危惧に瀕している地域において地域の特色・実状に最適な交通手段を確保・維持することを目的として実施される事業であり、この事業実施計画となる生活交通確保維持改善計画において、地域公共交通を確保・維持するための定量的目標・効果等が適切に計画されているかを判断する上で、複数年度の事業内容で確認する必要があることから記載を求められているものである。 しかし、いたがいた支障事例のような、運行形態に変更がなく、曜日の違いから生じる微少な差額等、地域公共交通を確保・維持するための定量的目標・効果等が適切に計画されているかを判断する上で影響が無いと考えられるものについては、記載事項の簡略化について検討して参りたい。		
76	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金(以下「補助金」という。))のうち、車両購入費に係る金融費用(借入金の利息)の補助に際し、変動金利を適用している場合には、「生活交通確保維持改善計画(以下「計画」という。))に記載する補助対象経費について、過去一定期間の金利変動幅や金利の平均といった根拠をもとに、安全率を算込んだ数字(上乗見込み額)を記載できるようにする。」「変更に係る申請は、借入先から利率変更の通知があつたら、速やかに行うこととし、変更後の金利が適用される前に計画の認定が間に合わなかった場合でも、新しい金利を適及適用する」といった柔軟な対応を可能とする。	【支障事例】 補助金の申請をするためには、それに先立って、行政、交通事業者等で構成する協議会が計画を策定・提出し、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。補助金には複数の補助対象事業が用意されているが、このうち車両購入費に係る金融費用(借入金の利息)の補助を受ける場合は、計画策定時点の金利によって算出した補助対象経費を記載する必要がある。計画認定後、金利の上昇により、補助対象経費が増額となる場合は、あらかじめ国土交通大臣から計画の変更について認定を受ける必要がある。当該認定申請は、上昇した金利が適用される1か月前までに提出するよう求められている。(認定申請が間に合わなければ、金利上昇による経費増分は補助対象外となる。) しかし、本県においては、借入先から事業者に対する利率変更の通知は必ずしも届かないことが多く、また、借入金の決定に際しては、申請に係る手続(協議会の開催など)を考えると、申請期限までに変更申請が間に合わない場合には、補助対象事業者が金利上昇分の補助を受けられない事態が生じる。また、金利の変動の度に、協議会において関係市町村長や関係バス事業者代表者等を交えた議論を経て申請を行うことは、大きな事務負担となる。	【制度改正による効果】 金利の上昇局面であっても、補助対象事業者は車両購入費に係る金融費用について、変更に際して補助金を確実に受け取ることができる。また、補助対象経費の上限見込み額とすれば、金利が変動してもその度に変更申請を行う必要がなくなるため、計画策定者である行政、交通事業者等で構成する協議会の関係者の負担が軽減される。	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第9条第1項、同第25条	国土交通省	愛知県	山形県	—	生活交通確保維持改善計画の変更については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第9条より事前の変更認定が必要とされている。当該変更認定の申請期間については、交付要綱上の定めは無いが、必要な事務処理期間として、変更適用日の1ヶ月前の申請を要している。一方、支障事例のように1ヶ月前に変更内容が確定しない等、やむを得ない事情がある場合については、あらかじめ相談でき、1ヶ月以内の申請についても柔軟に対応しているところ。		
108	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	建築基準法第51条ただし書の許可を要さない産業廃棄物処理施設の規模の要件を見直し、工業地域又は工業専用地域内における廃プラスチック類の破砕施設の建築に係る手続を簡素化・迅速化する	建築基準法第51条ただし書の許可を要さない産業廃棄物処理施設の規模の要件を見直し、工業地域又は工業専用地域内における廃プラスチック類の破砕施設の建築に係る手続を簡素化・迅速化する	産業廃棄物処理施設については都市計画で敷地の位置が決定されていないければ新築・増築ができないこととされているが、建築基準法第51条ただし書の規定による特定行政庁の許可を受ければ新築・増築が可能であり、さらに一定規模以下の施設は同許可を受けなくても、新築・増築が可能となっている。許可を要さない施設の規模について、特に、廃プラスチック類の破砕施設については、規模が1日当たり10トン以下の処理能力とされており、これは1日当たり100トン以下の処理能力とされているより小さく又ははかばか類の破砕施設と比べて厳格な規制となっている。 中国政府が平成28年12月末から生活由来の廃プラスチックの輸入を禁止したため、これまで資源として中国に輸出されていた廃プラスチックが国内で処理せざるを得なくなることが見込まれており、本県では県内の産業廃棄物処理量の減少のため民間事業者による廃プラスチック類の破砕施設の設置を推進しているが、建築基準法第51条ただし書の許可及びそのための都市計画審議会の議を経る必要があり、遅やかな建築に支障を来している。県内の廃プラスチック類の破砕施設に対しては、破砕後の処理物の飛散防止のための屋内保管を徹底しており、屋内保管する木くず又はがれき類の破砕施設と異なり、周辺環境への影響が小さくなるよう十分に配慮している。このように周辺生活環境への配慮措置がなされている廃プラスチック類の破砕施設においては、建築基準法第51条ただし書の許可を要さない規模の要件を、木くず又はがれき類の破砕施設と同程度と見直すよう求める。	建築基準法第51条、建築基準法施行令第130条の2第3項	国土交通省、環境省	高知県	富山県 説明資料.doc	上越市	○民間事業者が行う産業廃棄物処理施設、一般廃棄物処理施設は一定規模を超えると建築基準法第51条ただし書の規定による特定行政庁の許可を受けなければならない。一定規模以下の施設は同許可を受けることなく新築・増築が可能である。一例として工業地域、工業専用地域内の産業廃棄物処理施設の木くず又はがれき類の破砕施設は100t/日以下であれば種別規定により許可不要となっているが、廃プラスチック類の破砕は6t/日を超える場合、一般廃棄物処理施設の木くず又はがれき類の破砕は6t/日を超える場合は許可が必要なり、都市計画審議会の議を経る必要もあることから、民間事業者に対してはスケジュールの無負担となっている。 都市計画上の支障の有無を判断するにあたり、土地利用計画、車道の撤出入経路及び台数、生活環境影響調査からも影響は同程度であるものと考えられることから、廃プラスチック類の破砕や一般廃棄物処理施設の破砕等についても緩和の見直しを求める。 本制度改正により、手続きの簡素化・迅速化することで、国内資源循環確保に向けたリサイクル体制整備の確保の促進が図られると、地方公共団体の事務負担の軽減に資する。	【国土交通省】 ○建築基準法第51条において、都市計画区域内においては、産業廃棄物処理施設等は、都市計画においてその敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し、又は増築してはならないこととされている。ただし、特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て許可した場合又は法令で定める規模の範囲内において新築し、若しくは増築する場合には、この限りでないこととしている。 ○建築基準法施行令第130条の2の第3項第3号において、周辺の環境に影響を与えない一定の小規模な産業廃棄物処理施設については、都市計画決定等を不要とするところであり、この規模を超えるものについてはその敷地の位置が都市計画に支障がないかを個別の実状に応じて判断する必要があるため、特定行政庁(富山県内であれば富山県等)の許可により対応することが適切であると考える。 【環境省】 ○建築基準法に関して国土交通省が所管しているところですが、環境省としては、建築基準法施行令第130条の2の第3項第3号において、都市計画決定等を不要としている産業廃棄物処理施設の規模の見直しについての協議等があった場合には、ご指図を踏まえて対応して参ります。	



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	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
118	B 地方に対する規制緩和	土地利用(農地除く)	都市計画に係る国土交通大臣の同意・協議が不要となる軽易な変更の範囲の見直し	一般国道の交差点における隅切を廃止する場合など、道路の区画の一部縮減する場合についても軽易な変更として国土交通大臣との同意協議を不要とすることができよう軽易な変更の範囲の見直しすること。	道路に関する都市計画の変更に係る国土交通大臣の同意協議が不要となる軽易な変更の範囲について、都市計画法施行規則第13条第3号において、道路の幅幅による位置又は区域の変更は含まれているが、道路の幅幅による位置又は区域の変更は含まれていない。本県では、平成24年度に県内の都市計画区域で市決定都市計画道路を廃止したが、これに伴い当該道路に交差する一般国道の隅切り部分も廃止するため国土交通大臣の同意を要することとなり、国土の下位機関から含めると多少程度追加処理が必要となる。道路に関する都市計画の軽易な変更の範囲について、幅幅による位置又は区域の変更だけでなく、上記のように一般国道への影響が少ないような幅幅の縮減による位置又は区域の変更についても、軽易な変更として国土交通大臣との同意協議を不要とするよう見直しを求める。	近年、地方自治体において長期未着手となっている都市計画道路が多数存在していることが課題視され、都市計画道路の更なる見直しが促進されているところ。不要となった都市計画道路の見直しにあたって、手続の長期化の要因となっている国土交通大臣との同意協議の範囲を見直し、都市計画の変更手続を簡素化することで、社会経済情勢を踏まえた都市計画の適時適切な見直しを円滑に実施することが可能となる。	都市計画法第21条第2項 都市計画法施行令第14条第2号 都市計画法施行規則第13条	国土交通省	群馬県、茨城県、栃木県、新潟県		高知県、岩手県、高松市、宮崎県	○当市においても、長期未着手の都市計画道路について見直しに着手したところであり、今後同様の支障事例が発生する可能性がある。都市計画道路の適時適切な見直しを円滑に進めるためにも、具体例で挙げられているような隅切りの廃止などは軽易な変更の範囲として取り扱うべきであると考えます。 ○本市においては現時点で具体的な支障事例は発生していないものの、提案団体同様に長期未着手路線の見直しに取り組みしており、今後同様な事例が発生することが想定される。都市計画の実質的な要を伴わず、すでになされている国土交通大臣の同意の判断の前提を何ら前向きと認められるものについて協議を不要とするなど、事務の簡素化が望まれる。 ○本市の都市計画道路の未着手区間の多くは整備予定の目的が立たないことや、都市計画決定から長期間を経過したことによる都市構造や交通需要の変化等により、当初の計画と整合しなくなっており、縮小・廃止も含めた都市計画道路網の見直しを予定している。そのため、今後提案事例と同様なケースも想定され、手続を簡素化することは重要である。 ○本県においてこれまで支障事例は無いが、将来的には同様の支障が生じる可能性があること、また道路の区域の縮小による都市計画の変更は、幅幅の場合に比して社会的な影響は小さいと考えられ、軽易な変更として扱うことは妥当であることから、制度改正の必要性はあるものと考えます。	都市計画道路の区域を縮小する都市計画の変更については、計画上の機能を満足するために必要なものとして決定した区域を縮小することで、都市計画施設の機能の低下につながる可能性が考えられることから、軽易な変更の対象としていないものである。 提案内容の、一般国道の交差点における隅切りの廃止については、接続する市町村道の都市計画を廃止する場合、交通計画上の影響等について国とも検討する必要があると考えている。 この影響や対応策について検討を行うためにも、当該制度によって都道府県より協議を受ける必要があると考えているため、提案内容を軽易な変更として国とも検討する必要があると考えている。なお、都市計画法第18条第3項の規定に基づく協議については、当該手続の迅速化を図るため、標準的な処理期間(事前協議40日、本協議20日)を定めている。提案内容に含まれる具体事例についても、この日数内に処理を行うこと。
119	B 地方に対する規制緩和	環境・衛生	汚水処理施設の統廃合に係る財産処分制限の緩和	汚水処理施設に係る都道府県再構想に基づく当該施設の統廃合・再編に当たっては、補助対象施設の供用開始後10年未経過であっても、財産処分の際に国庫返納不要を包括承認することとする。	現在、本県では、下水道、農業集落排水、合併処理浄化槽などの汚水処理施設を、効率的かつ適正に配置し整備するための配置計画である県汚水処理計画を定め、計画的に施設の統廃合を進めている(現計画では13施設の統廃合を計画)。 本県では、農業集落排水施設やコミュニティプラントの一部を廃止して、下水道につなぎ直す必要がある。元々農業集落排水やコミュニティプラントのために整備した管渠を目的外に使用する必要がある。 この際、農業集落排水やコミュニティプラント等の終末処理施設を廃止するとともに、これまで農業集落排水やコミュニティプラントに繋がっていた管渠については、下水道につなぎ直す必要がある。元々農業集落排水やコミュニティプラントのために整備した管渠を目的外に使用する必要がある。 管渠を含む汚水処理施設は農山漁村地域整備交付金や新設汚水処理施設整備交付金、循環型社会形成推進交付金を活用して、新設や改築更新を行っており、その使用開始から10年未経過の間計画通り統廃合を進めようとする。補助金の返還が発生し、計画の遂行に支障を来す場合がある。 汚水処理施設の統廃合・合理化を進める支障とならないよう、補助金の処分にあたっては、整備、修繕から10年未経過の施設であっても、補助金の返還なく、財産処分が可能となるようにするよう提案する。	汚水処理施設の広域化・共同化を進めるための、施設のスムーズな統廃合や効率的な計画の策定・遂行に資する。	補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条 内閣府における補助金に係る財産処分の承認手続等について(平成20年5月27日府令第393号) 補助事業により取得し、又は効用の増加した財産処分等の承認基準について(農林水産省平成20年5月23日付け経第35号) 環境省所管の補助金等で取得した財産処分承認基準の整備について(環境省平成20年5月15日付け環企発第080515008号)	内閣府、農林水産省、国土交通省、環境省	群馬県、福島県、栃木県		那須塩原市、石川県、福井県、静岡県、愛媛県、今治市	○当市も現在補助金を入れて処理場の改築更新を行っており、特に農業集落排水事業においては、人口減少による流入量の減少から施設の統廃合・合理化が喫緊の課題となっている。 当市は農業集落排水事業で4処理場があり、処理場の統廃合・合理化については同様の課題を抱えており、整備・更新から10年未経過であっても補助金の返還なく財産処分ができれば、手続の簡素化を図りたい。 ○本市も処理場の統廃合を進めていますが、農業と公共下水の統廃合に係る10年未経過施設の財産処分については、補助金返還が必要と言われ統廃合計画に支障をきたしています。 本市としては、合併により類似施設が増えることと理由として、財産処分(報告)を行う方向で協議していましたが、合併から年月が経過している(10年経過、但しそれまで農業上の統合作業を実施)、新市建設計画への記載が不十分等の理由で認められません。現在人口減少に伴う下水道使用料の減収見込みや施設の更新・改築経費の負担など、下水道事業を取り巻く環境を考えたとき、また下水道関係三者が積極的に、広域化・共同化を推進している中、弾力的かつ積極的に補助金返還の必要がない財産処分を認めるべきと考えます。 また、農業と公共の統合のように、目的は異なっていますが、同様の手段を以てて目的の達成を図るものについては、農水省財産処分承認基準第3条別表1の無償譲渡の備考欄(補助条件を承継する場合は、国庫納付を要しない。)に該当するものとして、補助金返還を不要とする取組みを希望します。 ○当市の農業集落排水処理施設は、現在、広域化・共同化のための検討を開始しているところであるが、供用開始から日が浅い施設については、財産処分の際に国庫返納が必要となることをもって、広域化・共同化を断念することも一般的には考えられることから、施設のスムーズな統廃合や効率的な計画の策定・遂行に資すると思われる。 ○当市は県生活排水処理機構のもと、生活排水処理基本構想に基づき農業集落排水某地区の公共下水道編入を進める予定です。当市では施設等10年経過しており編入の支障に問題ありませんが、当市と同様の施設を持つ10年経過していない他市市において施設の統廃合・合理化を支障なく進めることは、県全体としても重要なことなので、制度改正を要望します。 ○本県で汚水処理施設の統廃合による合理化が検討されており、施設の統廃合が行われる場合、補助金や交付金による整備施設は、財産処分の手事が予想される。規制緩和により、円滑な事業の推進及び事務負担の軽減を図りたい。	【内閣府】 地方創生整備推進交付金による汚水処理施設の整備は、予算を内閣府から各県に移し替え、各県から地方公共団体に交付し実施されるものであり、財産処分の承認手続等については、内閣府の規定ではなく、各県の規定に基づき、各県が行っていること。 なお、地域再生法第16条では、補助金等交付財産を有効に活用した地域再生を支援するため、社会経済情勢の変化等に準じて、重要な事業に優先して補助金等交付財産の転用を弾力的に認めるとともに、手続きを簡素化するとし、認定地域再生計画に基づき補助金等交付財産の転用を行う場合には、地域再生計画の認定を受けたことをもって補助金等適正化法第22条の各省庁の長の承認を受けたものとみなすこととしており、その際、補助金相当額の国庫納付を原則として認めないこととしていること。 【農林水産省】 「補助事業等により取得し、又は効用の増加した財産処分等」の承認基準について(平成20年5月23日付け20経第385号)農林水産省大臣官房経理課長通知 第15条第8項において、「地域再生法(平成17年法律第24号)第18条の規定により農林水産大臣の承認を受けたものとみなされた財産処分については、この承認基準に準じて承認しないものとする。」としており、この場合、10年未経過の施設であっても補助金の返還なく財産処分が可能となっている。 本件は農業集落排水施設やコミュニティプラントを廃止する際に補助金の返還が発生し支障を来すというもので、問題になっているのは財産処分にあたっての基準であり、該当施設の使用態様に応じて「環境省等」に届けられている。農林水産省や環境省から発出された通知に基づき財産処分を行う際どのような条件を付すかという点で、国土交通省としては回答は異なる。 【環境省】 環境省所管の補助金等で取得した財産処分承認基準の整備について(平成20年5月15日付け環企発第080515008号)の別添第3において、経過年数が10年未経過の施設であっても、「市町村合併、地域再生等の施策を行い、当該地方公共団体が当該事業に係る社会資源が当該地域において充足しているとの判断の下に行う財産処分であって、環境大臣等が適当であると個別に認めるもの」については国庫納付に関する条件を付さずに承認することとしているため、これに該当すれば国庫納付をせずに財産処分することが可能と考えます。
120	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	建築士審査会の委員任期の条例委任	建築士審査会の委員任期について、現在は建築士法により2年と定められているが、地域の実情に応じて柔軟に対応できるように、条例に委任すること。	建築士審査会委員の任期については、建築士法第30条第1項により全国一律に2年と定められている。しかし、実際には、2年を超えて再任される委員が多く、当県では過去25年で、27人中25人が2年を超えて再任されている状況である。一方で、職員の人材不足で他業務に圧迫されているなか、短期的に改選手続が発生し、事務負担となっている。地方の実情に応じた審査会運営が可能となるよう見直しを求める。	委員任期を条例委任することで、地方の実情に応じた審査会運営が可能となる。	建築士法第30条第1項	国土交通省	群馬県、茨城県、栃木県		鳥取県	○提案団体以外の多くの都道府県におけるニーズの有無や、具体的な支障事例の詳細、各都道府県への影響の有無も十分に調査し、当該調査の結果も踏まえた上で、法改正による上立法事実とするに足る具体的なニーズの存在が立証されない限りは、提案に応じることはできません。 ○なお、建築基準法に基づく建築士審査会の委員の任期について、過分の権限一括法で改正を行い、条例委任することとしたものの、その根拠として「ニーズがなく、むしろ大半の自治体に無用な条例改正の負担を及ぼされたことは既に明らかになっていることであり、このことも十分に勘案する必要があります。	
129	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	自家用有償旅客運送による貨客混載の許可基準の緩和	自家用有償旅客運送による過疎地域等における少量貨物の有償運送について、地域公共交通条例で協議が円滑な場合には、道路運送法第78条第3号に基づき許可することとする。本通知によると、許可基準は、既存の貨物自動車事業者によっては当該地域内の住民に係る貨物運送サービスの維持・確保が困難な地域を、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運輸支局長が認める地域に限るものとし、運輸支局長が、国土交通省自動車局との協議の上、当該地域の物流網の状況、住民の貨物輸送に係るニーズ等について、必要に応じて当該地域の住民、地方公共団体、業界団体その他の関係者から意見を聴取し、判断することとなっている。 現在、鳥取県日野郡日野町において、バス事業の生産性向上のための日野町営バスを活用した貨客混載の実施を検討しているが、実施に当たっては、鳥取運輸支局から地域の総意が求められていることから、当該地域の貨物自動車運送事業者である日野郡内34社(一般貨物自動車運送事業13社、軽貨物自動車運送事業21社)それぞれから支障がないかについて確認する必要があるが、当該事業がなかなか進まない。	一般乗合旅客自動車運送事業による350kg未満の貨客混載は道路運送法第82条により許可不要として認められているが、自家用有償旅客運送による貨客混載を行う場合には、「自家用有償旅客運送者による過疎地域等における少量貨物の有償運送に係る道路運送法第78条第3号に基づき許可に係る取扱い」について(国土版第412号)国土版第172号平成28年3月31日)に基づき、許可することとなる。本通知によると、許可基準は、既存の貨物自動車事業者によっては当該地域内の住民に係る貨物運送サービスの維持・確保が困難な地域を、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運輸支局長が認める地域に限るものとし、運輸支局長が、国土交通省自動車局との協議の上、当該地域の物流網の状況、住民の貨物輸送に係るニーズ等について、必要に応じて当該地域の住民、地方公共団体、業界団体その他の関係者から意見を聴取し、判断することとなっている。 現在、鳥取県日野郡日野町において、バス事業の生産性向上のための日野町営バスを活用した貨客混載の実施を検討しているが、実施に当たっては、鳥取運輸支局から地域の総意が求められていることから、当該地域の貨物自動車運送事業者である日野郡内34社(一般貨物自動車運送事業13社、軽貨物自動車運送事業21社)それぞれから支障がないかについて確認する必要があるが、当該事業がなかなか進まない。	地方自治体等が運営している乗合バスは、高齢者の重要な移動手段となっているが、赤字により存続が困難となっており、貨客混載による新たな収益の確保により、当該路線の維持・存続に繋がる。	道路運送法 自家用有償旅客運送者による少量貨物の有償運送に係る道路運送法第78条第3号に基づき許可に係る取扱いについて(国土版第412号)国土版第172号平成28年3月31日)	国土交通省	鳥取県、京都府、兵庫県、和歌山県、広島県、山口県、徳島県		愛媛県	○路線バスは、350kg以下の少量貨物を許可なく運搬できることから、自家用有償旅客運送を担う自治体からは、許可なくの農産物といった少量貨物輸送といった規制緩和を求めている。 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業を行う場合には、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から許可が必要となっている。自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送についても、上記の観点から原則として認めず、地域の既存の貨物自動車運送事業者のみによっては当該地域内の住民に係る貨物運送サービスの維持・確保が困難であるなど公共の福利を確保するためやむを得ない場合において、許可を受けた場合に限って認める。その際、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から問題がないかを申請ごとに確認する必要があるため、許可を不要とすることは困難である。 また、地域公共交通振興については、旅客の利便の増進を図る観点から旅客自動車運送事業者等により構成することとされており、貨物自動車運送事業に関するものとはならないこと。	

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	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
143	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	法人土地・建物基本調査の都道府県の事務の見直し	法人土地・建物基本調査の都道府県の事務の見直し	国交省が5年ごとに実施している「法人土地・建物基本調査(基幹統計調査)」について、作業の効率性や調査を受ける法人の立場を考慮しながら、各都道府県が外部に再委託している事例は国が一括して外部委託するなど、都道府県の事務負担を軽減するよう都道府県事務を見直すこと。	本調査については、統計法第16条及び統計法施行令第4条に基づき、以下の区分で事務を行うこととされている。 【都道府県】 活動が都道府県内にとどまる「会社以外の法人」の名簿整備、督促(2回目・3回目)、調査票の回収・受付(形式審査)、データ入力 【国土交通省】 活動が全国展開している「会社以外の法人」及び「会社法人」の名簿整備、その他都道府県が実施する業務以外の業務 【支障事例】 (1) 都道府県への法定受託事務としている理由、必要性がなく、経費及び事務手続の面で非効率である。 (2) 国から都道府県への委託費について、十分な予算が確保されていない。 (3) 調査内で国と都道府県で事務分担が分かれており、回答する法人には分かりにくいと思われる。 【上記の具体例】 (1) 国側が一括して作業すれば、都道府県への委託事務契約等も不要となり、事務効率化が図られる。また、当県では、この作業専属の非常勤職員を昨年度雇用したが、応募者がなかなか現れず、人材確保に苦慮した。 (2) この調査に必要な職員の作業手続経費や説明会の旅費等どうしても必要となる経費もあるが、それらを都道府県で負担することがある。 (3) 督促について、1回目を国交省が、2回目以降を都道府県実施となっているが、調査を受ける法人としては実施主体が分かりにくく混乱を招く恐れが高い。	統計法第16条及び統計法施行令第4条	国土交通省	鳥取県		北海道、青森県、福島県、埼玉県、千葉県、神奈川県、富山県、石川県、山梨県、愛知県、京都府、兵庫県、岡山県、高知県、熊本県、大分県、九州地方知事会	○法人の種類によって、調査票の受付・審査が国と都道府県に分かれていることから、国と都道府県、特に都道府県に事務が発生しているが、国が一括して調査をすれば、都道府県への説明、委託契約、都道府県からの問合せに対する回答、都道府県が実施する事務等を省略することができ、業務の効率化が図れる。 国が一括して調査をすることで、特段の支障がなければ、国で一括して調査し、業務の効率化を図るべきである。 当団体の場合、封筒の発着が当団体となっていることから、専任の事務担当者が居ない小規模の宗教法人から様々な質問が当団体に寄せられるが、国へ改めて質問しているにもかかわらず、当団体から国へ確認した上で回答するなど二度手間が発生する。 ○都道府県事務は、事前調査(都道府県内の会社法人以外の法人の名簿整備)のみに限定し、本調査業務は国で一括して行うべきと考える。 【効果】事務手続きおよび経費の効率化 【支障事例】 5年に1度実施される調査であり、県では当該調査に係る人員を調査年度に限って確保することは現実的でなく、調査担当職員の業務負担が大きいく(県の本来業務に支障が生じかねない) 調査を受ける法人からの問い合わせ対応は国が行う予定であるが、調査票の提出先は県であり、また調査票の審査は県から再委託を行う民間事業者であるため、調査対象法人は問い合わせ先が分かりにくく混乱を招く恐れがある。 国が一括して実施する場合に比べ、経費及び事務手続きが非効率である。例えば、調査票は国交省が発送→調査対象法人→県→再委託先(民間事業者)→国交省という流れで送付されるが、都度連絡がかかるため経費のムダが生じる。 国から県への委託費について、十分な予算が確保されていない。H30年度調査では、国の各都道府県への予算の配分調整に時間がかり委託費の確定が遅くなったため、県から民間事業者への委託内容の仕様検討も遅れた。 ○国は「会社法人」の調査を外部委託しており、都道府県に委託している「会社以外の法人」も含めて一括して外部委託すれば、事務の効率化及び経費節減を図ることができる。 当県では、業務遂行のため、非常勤職員を雇用して対応しているが、応募者がなかなか現れず、人材確保に苦慮するなど体制及び作業環境整備の負担が大きくなってきている。 「会社以外の法人」だけ都道府県に割り当てられ、調査票の受付整理や未提出法人への督促等だけ都道府県が実施したりする合理的な理由が見当たらない。 調査方法について、国が調査票を発送するが、受け付けは都道府県となり、調査票未提出法人に対する督促の1回目は国が実施するが、2回目以降は都道府県が実施するなど、調査を受ける法人にとって調査実施主体がわかりにくいシステムとなっており、混乱やトラブルを招く恐れがある。 ○【支障事例】 (1) 都道府県への法定受託事務としている理由、必要性がなく、経費及び事務手続の面で非効率である。 (2) 国から都道府県への委託費について、再委託が認められているものの十分な予算が確保されていないため再委託を断念した。 (3) 調査内で国と都道府県で事務分担が分かれており、回答する法人には分かりにくいと思われる。 【上記の具体例】 (1) 国側が一括して作業すれば、都道府県への委託事務契約等も不要となり、事務効率化が図られる。また、臨時職員を雇用する場合、応募者がなかなか現れず、人材確保に苦慮する場面がある。 (2) 再委託する委託費の予算不足により自前で事務処理することにより職員負担が増加している。 (3) 督促について、1回目を国交省が、2回目以降を都道府県実施となっているが、調査を受ける法人としては実施主体が分かりにくく混乱を招く恐れが高い。 ○【支障事例】 (1) 国から通知のあった委託費では当県は外部に再委託できないため、臨時職員を雇用する予定である。このため、委託費には含まれない、県で作業する面接事務や会場設営などの事務作業が追加発生している。 ○国と都道府県で役割分担して実施することから、調査を受ける法人にとって実施主体が分かりづらい。 【具体例】 法人に調査票送付するのは県、問い合わせは国となっている。また、督促について、業者を国で、封書・電話督促は県がやることになりわかりづらく(封書の返送先は県)、混乱、トラブルを招く恐れがある。 非効率な事務となっている。 【具体例】 県でも本調査を民間にも委託し、都道府県も再委託で民間に委託可となっていることを考えると、国で一括して民間に委託した方が効率的ではないか。(都道府県が介在する効果は分らない) ○御提案の内容と同様に、5年に1度の統計調査のため国から委託される当該事務は、事務量が膨大であり、限られた職員での対応が困難であるため、民間事業者へ再委託することになるが、国からの予算が限られていることから、受託事業者を見つけていくことが困難な状況である。また、各都道府県においては、入札や契約、調査票の受付、国や業者との連絡調整に苦慮するなど、非効率な状況があることから、国が一括して外部委託することにより都道府県の事務負担を軽減するよう法定受託事務を見直すこと。 ○本調査事務については、一部は国が民間委託を行い、一部は都道府県が民間委託を行っており、事務手続上非効率が生じている。 法人名簿整備については、法人番号制度の導入により国税庁が一般公開している法人データや国交省が直接活用すれば足り、都道府県は不要な確認作業を行っている。特に社会福祉法人については、大半は市町村が所管しており、名簿作成を都道府県で行う具体的なメリットがない。 ○国からの委託料が十分に確保されておらず、業務に支障をきたす恐れがある。 入札業務等事務量が多く、国において一括して外部委託をおこなうほうが効率的である。 ○各都道府県においては、再委託する場合も、非常勤職員を雇用する場合も、業者や人材を確保するのに苦慮しているため、本調査は国が一括して外部委託を行えば、全都道府県の事務を省額でも効率的である。 ○都道府県への法定受託事務としている明確な理由及び必要性が見出せず、経費及び事務手続の面で非効率である。 調査手法で国と都道府県で事務分担(例:1回目の督促の実施は国で2回目が県)が分かれており、回答する法人には分かりにくい。 当該調査が5年に1回の頻度であることから、その事務実施だけのための人員確保が困難な状況になっており、事務の再委託が認められているとは言え、その業務のために必要な準備、手配、入札、進行管理運営等を行う職員の負担が重くのしかかっている。 加えて、国は本調査業務そのものを民間委託しており、県が分担する事務は当該調査業務の一部分であることから、国と都道府県でそれぞれ民間委託している現状は非効率である。 調査を受ける法人にとっては、調査の各部分における主体が国か都道府県が分かりにくく、混乱やトラブルを招く恐れがある。 ○本県では、本調査専属の非常勤職員を雇用し、業務を実施しているが、人員確保や情報流出防止に留意した作業場所の確保等に苦慮している。また、国からの予算措置が十分ではなく、委託の実施は困難となっている。	



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	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
153	B 地方に対する規制緩和	消防・防災・安全	公共土木施設災害復旧事業における設計変更(主務大臣)と協議を要しない「軽微な変更」の範囲拡大	公共土木施設災害復旧事業において、事業費決定の基礎となる設計を変更する場合、主務大臣と協議し、同意を得る必要があるが、「軽微な変更」と見なされ協議が不要になる。当該要件は、「事業費の変更額が当初査定額の3割以内で、かつ、1,000万円以下」とされている。このうち、「1,000万円以下」の金額要件を緩和すること。	【制度概要】道路や物設備、河川など公共土木施設に関する災害復旧事業で地方公共団体が執行するものについて、国はその事業費の一部を負担する。国に国庫負担を申請するときは災害復旧事業の設計書を作成して主務大臣に申請しなければならない。また、設計の変更があるときは、「軽微な変更」を除き、あらかじめ主務大臣に協議し、その同意を得なければならない。なお「軽微な変更」とは、事業費の変更額が当初査定額の3割以内で、かつ、1,000万円以下のもので、誤測等の訂正に係る変更や、仮設工の変更など工法に変更がないものを指す。 【支障事例】事業費が高額になる工事においては、事業費がわずかに1~2%変動しただけで変更額が1,000万円以上となる。そのため、河川護岸(ブロック積工)の復旧延長の延伸という単純な工法であっても、事業費が高額になる場合は、変更協議が必要になる。また、変更協議にあたっては22種類の様式、合計30~40枚程度の資料を添付する必要があり地方自治体に著しい負担が生じるほか、協議等に約3ヶ月※を要するため着工が遅れる。 ※県(本庁所管課)と申請者(県(建設事務所)、市町村)の事前協議:1か月 国(本省)と県(本庁所管課)の協議:2か月	自治体担当者が膨大な変更協議資料を作る労力、費用(超過勤務手当)が削減できるほか、迅速に災害復旧工事を実施できる。	公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法第9条、第7条 公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法施行令第6条、第7条 公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法事務取扱要綱第20	国土交通省	長野県		北海道、福島県、栃木県、愛知県、鳥取県、甘日市、山口県、熊本市、大分県	○熊本県では、これまでの災害に比して復旧事業費が高額となる事業が多く、提案事例と同様のケースが生じた。 また、本市が中央官庁に対し遠隔地に存在していることもあり、協議のために赴く時間や費用も少なからず負担となっており、メール等を用いた事前打合せを可能とすることで、適時、相場の頻度を高め、協議の円滑化に繋げることができるのではないか。 ○本県においても長野県と同様に事業費が高額となる工事においては、1,000万円以上の変更が頻発し、変更協議による事務量の増や工事着手の遅延等により、被災施設の早期復旧の支障となる。 一方、東日本大震災等で被災した公共土木施設に関する災害復旧事業においては、「軽微な変更」となる工事費の増減範囲が決定工事費の3割以内で、かつ、5,000万円以下に拡大されており、この有効性を確認しているところである。 このため、この金額要件緩和の対象事業範囲を拡大することが被災施設の早期復旧に有効であると考える。 ○大規模災害時などにおいては、復旧工事も数多くなり、上限金額が緩和されることにより、自治体担当者の変更協議資料を作る労力、費用(超過勤務手当)が削減できるほか、迅速に災害復旧工事を実施できる。 ○本県において現段階では支障はないが、南海トラフ地震が懸念されており、大規模地震時の事務量の低減は大きな課題である。現在、大規模災害時の査定方針では、査定時の効率化を進めていただけており、同様の実施時の効率化も検討いただきたい。 ○本県では、平成27年9月関東東北豪雨による公共土木施設被害数が県、市町において96箇所にとまり、うち31箇所において設計変更を実施した。 設計変更した31箇所のうち、1,000万円を超える工事費の増減が理由で実施したものが7箇所(2割程度)であった。 金額要件の緩和が実施されれば、事務負担の軽減等が図られる。 ○「軽微な変更」として扱われる「工事の程度に変化が無い」わずかな変更の場合でも高額な事業費の場合は変更額が1,000万円以上となる。 国との協議に時間を要すること、協議が済むまでは変更部分の工事着手が認められないこと等は被災箇所早期復旧の観点からも好ましく無い。	災害復旧事業は、箇所数が膨大であることもあり、その事業実施の適正化のため、国庫負担法施行令第7条の規定により、災害復旧事業の事業費の決定の基礎となった設計を変更しようとするときは、軽微な変更を除き、あらかじめ主務大臣に協議し、その同意を得なければならないこととされている。 設計変更をした結果、著しく改良的になったり、あるいは十分な復旧効果が得られなくなるようでは、査定をして復旧工法を決定した意味がなくなるため、「軽微な変更」とされる事由は厳密に取り扱われるべきものであることから、現時点で要件を緩和することは困難である。
159	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	道路法施行令第38条による不利用物件の管理期間の運用弾力化	すでに道路としての機能・形態を失っている里道(市道認定有)で、道路を構成する敷地等が供用廃止又は区域変更により不利用となった場合の管理期間について、 ・沿道住民等の利害関係者に対する協議の同意取得が完了している場合 ・売却等の処分方針が明確になっている場合 は、地方公共団体の判断で管理期間を設けないことできるようにしてほしい。	【現状】本市では、里道も市道として認定しているが、過去に田畑等へ至る道路(車道)通行可能な幅員は無いとして機能していたものの、開発や区画整理、道路整備事業により車道の通行が可能になったり、道路としての機能・形態がなくなったような里道が存在する。 こうした里道について私下げの要望があった場合、当該里道が不利用道路数と考えられ、他の行政目的でも使用する予定がない場合には、沿道住民等利害関係者の協議の同意取得を条件に私下げが可能を旨を回答している。その後、廃道の同意取得が確認できた後に市議会での議決を経て告示を行い、告示後2ヶ月間の管理期間(道路法施行令第38条)経過後に私下げを行っている。 【支障事例】この管理期間があるために、土地の有効活用にかかる時間が長くなり、事業者の負担が増え、土地活用や経済活動の妨げになっている。 このため、すでに道路としての機能・形態を失っている里道で、沿道住民等利害関係者に対して協議の同意取得が完了しており、売却等の処分方針が明確になっている場合には、地方公共団体の判断で管理期間を設けないこととできるように求める。 なお、業務上は沿道住民等を含め廃道に向けての調整が完了してから市議会での議決の議決、告示を行っていること、すでに道路としての機能・形態を失っており一般行人の便宜を考慮する必要性が乏しいことを鑑みれば、管理期間の必要性は乏しいと考えられる。	道路として不利用となった土地の早期有効活用(民間への私下げの促進)を促すことができ、民間による土地活用の活性化(経済活性化、人口増対策)に繋がる。	道路法第92条第1項 道路法施行令第38条	国土交通省	神戸市	福川市、川崎市、海老名市、名古屋市長、名古屋市、出雲市、熊本	○本市においても、自動車通行ができないほど幅員が狭い市道も多いため、年間1、2件程度、市道の用途変更申請が提出されている。 通常の用途変更申請では、私下げまでの期間が2、3ヶ月ほどであるが、市道の用途廃止申請では、議会提案の上、廃道管理期間の2ヶ月間があるため、私下げまで半年程度かかることがほとんどである。 申請者にとって大きな負担となっている現状であるが、路線によっては廃道期間を設けなくても交通に支障とみなさずとも、影響を及ぼす場所も多い。 ○都市計画法に基づく開発行為の際に、所有権が開発業者に無ければ、開発申請を受け付けないため、市有地の売買が速やかに完了し、所有権が開発業者に移れば、申請が早まり、土地の有効活用が早期に行われ、時期によっては市の財産にも寄与する。 ○特に支障が生じていないが、本提案は民有地側の土地の有効活用の観点からは有効であるとともに、事務処理の効率化にもつながると考える。 ○本市では、道路として機能形態を失っている市道が市内各所で存在しており、そのなかには、民有地の敷地の一部として一体利用されている市道も散見される。 こうした市道については、売却の意向があった場合、当該市道が不利用道路数と考えられ、他の行政目的で使用する予定がない場合、地権者等利害関係者の協議の同意取得を条件に売却が可能を旨を回答している。その後、廃道の同意取得を確認後、市議会にて当該市道廃道の議決を経て告示を行い、告示後2ヶ月間の管理期間(道路法施行令第38条)経過後、売却を行っている。 かつ、かつという管理期間があることにより、土地の有効活用にかかる時間が長くなり、地権者等からたびたび苦情をいただくケースがあり、特に管理期間中に地権者の心情変化により売却がなくなるケースもある。 業務上は、沿道住民等を含め廃道に向けての調整が完了してから市議会へ議決の議決、告示を行っていること、既に道路としての機能形態を失っており一般行人の便宜を考慮する必要性が乏しいことを鑑みれば、管理期間の必要性は無意味と考えられる。 ○JRの高速化・複線化第二期事業において、通行に支障のない範囲で市道の一部を西日本旅客鉄道株式会社に譲渡したが、2ヶ月間の管理期間のために、工事に着手出来ないこととなっている。 国・自治体の補助をともなう公共性の高い事業で、かつ、通行に支障がない範囲での供用廃止についても、道路管理者の判断で管理期間を設けないことができるとされた。	道路法第92条に基づく不利用物件の管理期間は、一般交通の用に適切に供されている道路については、公物として公権の規制を相当に受けるものであるため、ある時点から直ちに一般民衆上の法律関係に移行することと問題があり、また実際上も他の種類の道路として使用される可能性があること及び一般通行人の通行上の便宜を考慮する必要があることから設けられた規定である。 提案団体は道路としての機能・形態を失った道路の場合に支障があるとしているが、道路法に基づく道路は一般公衆による交通の用に供されることが予定され、道路の機能が失われた道路に道路法上の道路として存置することは適当ではないことから、本来、そのような状態に至った場合には道路管理者は速やかに供用廃止の措置を行うことが適当であり、このような遅やかな対応が、管理期間の規定は必要不可欠である。 また、道路の機能が失われた状態にある道路については、前述の通り、そもそも道路として存置することが適当ではなく、そのような道路が供用されていることを前提として制度のあり方を論じることができない。 したがって、道路法第92条に基づく管理期間を不要とすることは受け入れることができない。	
185	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の手続きの見直し	生活交通確保維持改善計画の認定の手続きを計画期間開始前に行う等、事務手続きの適正化を図る。	【現状】地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の交付は、地域公共交通の確保・維持・改善のために、都道府県、市区町村、交通事業者等が公共交通施設の管理者等からなる協議会において、地域の特性・実情に応じた最適な移動手段の提供などの取組等と内容を「生活交通確保維持改善計画」策定を必要としている。 国は、計画認定の申請を受け、補助対象期間(10月1日～9月30日)前に計画を認定し、補助対象期間経過後、交通事業者から計画記載額を上限とした補助金交付申請を受け、交付決定を行うものとされている。 【支障事例】計画の認定は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第10条1項において、補助対象期間の開始前に認定を行い、都道府県協議会等に通知するものと定められている。しかし、平成28年度分(H27.10.1～H28.9.30)は平成28年3月下旬、平成29年度分(H28.10.1～H29.9.30)は平成29年6月下旬、平成30年度分(H29.10.1～H30.9.30)は9月23日時点で認定前と、補助対象期間前の計画認定がなされていない。 また、県が構成員であり、事務局となっている協議会としては、事業開始後、計画認定の遅延により、認定通知されないうちに計画変更事案が発生することが多く、認定されることを前提とした協議会運営を余儀なくされるとともに、国からは書類の一部を空欄での提出を指示されるなど、適正な手続きができない状況にある。	計画認定手続きが早期化され、事業開始前に認定されることにより、交通事業者において計画に基づく事業としての運行ができ、協議会が策定した計画の実効性が確保されるようになる。 また、協議会の運営に関し、計画変更等についての適正な協議、手続きができるようになる。	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第4条・第5条・第8条・第9条・第10条	国土交通省	岐阜県	宮城県、千葉県、岡山県、愛媛県	○本県においても、認定の通知がないまま補助対象期間に突入り、本来であれば補助対象期間に入る前に運行業者に対し県から通知をしなければならないが、国に引きずられる形でも補助通知をせねばならない。 ○本県においても、事業開始後、計画認定の遅延により、認定通知されないうちに計画変更事案が発生する事例が生じている。認定されることを前提とした協議会運営や国から認定番号やメールや口頭にて確認するよう対応を行っているところ。 ○過去の事務処理が常態化しており、不適切な事務管理ならざるを得ないことから、早期手続きを望む。 ○平成30年度から計画策定後の内定通知がなくなったことから、毎年度計画を策定する意欲が薄れている。バス事業者の経営不安解消のため、計画開始前の認定及び内定制度の復活をお願いしたい。	生活交通確保維持改善計画の認定については、各都道府県等協議会から提出があり、二次審査を行っているところであるが、計画の記載内容(補助金の積算等)の誤りや計画に添付する証明書等の添付漏れ等が非常に多く、計画の差を見れば、これらの差を各都道府県等協議会に適切に行っていたら必要があり、補助金額を含めた計画全体の認定作業に相当の時間を要しているところである。 いたいたいた協議会を踏まえ、国としても認定手続きの迅速化に向けて検討して参るが、各都道府県等協議会においても記載漏れや添付漏れ等が極力発生しないようご協力をお願いしたい。	

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	制度改革による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上、行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
190	B 地方に対する規制緩和	土地利用(農地除)	都市計画に係る都道府県知事の同意・協議が不要となる経易な変更の範囲の見直し	都市計画で引用している法令が改正されたことによる条項ずれ等による形式上の都市計画の変更について経易な変更として都道府県知事との同意・協議を不要とすることができるよう経易な変更の範囲を見直すこと。	地区計画などの市町村が定める都市計画において建築基準法等の法令の条項を引用しているが、法令改正によって条項ずれが生じた際、その都道府県知事が都市計画を変更している。実態の変更が伴わないような単に条項がずれただけの形式的な修正であるにも関わらず、都市計画法施行令第14条第3号に規定される経易な変更にあたって都道府県知事との協議を行わざるを得ず、都道府県と市町村で協議手続の負担が発生している。	形式上の都市計画の変更について経易な変更として都道府県知事の同意・協議を不要とすることで、都道府県の競争が減り市町村の都市計画決定手続が速やかに実施できるようになり、都道府県及び市町村の双方において事務負担の軽減、行政運営の効率化が図られる。	都市計画法21条2項 捨強書き、都市計画法施行令第14条	国土交通省	福井県		川越市、石川県、田原市、城陽市、兵庫県、鳥取県、下関市、徳島市、高松市、福岡県、筑後市、志免町、大分県	<ul style="list-style-type: none"> <li>○本市においても地区計画の用途制限などにおいて建築基準法、風俗営業等の規制及び業務の適正化に関する法律の条項を引用しており、法改正に伴う条項ずれ等による都市計画の変更が生じる可能性がある。</li> <li>○市町村が定める地区計画において建築基準法の条項を引用しているが、建築基準法の改正により別表第二に条項ずれが生じたため、これに併せて、地区計画を都市計画変更している。</li> <li>○実態の変更が伴わないような単に条項がずれただけの形式的な修正であるにも関わらず、都市計画法施行令第14条に規定される経易な変更にあたって、当該変更にあたって協議手続の負担が発生している。</li> <li>○このような変更については、経易な変更となるよう、政令を変更し、手続きを簡素化できるように、見直しをいただきたい。</li> <li>○建築基準法等の法改正に伴う単なる条項ずれに対応するための形式的な都市計画変更においても、縦覧手続きの実施等の手続的負担が市町村にも生じているので、「経易な変更」の範囲を見直す必要がある。</li> <li>○市が定める地区計画において建築基準法及び旅館業法の条項を引用しているが、法改正による条項ずれに伴い、都市計画の変更が必要となっている。</li> <li>○実態の変更が伴わない形式的な変更だが、都市計画法施行令第14条第3号に規定される経易な変更にあつたことから、当該変更にあたり県知事との協議を行う必要があるため、県と市で協議手続の負担が発生している。</li> <li>○本市でも、市街地再開発事業において建築基準法の条項を引用している。</li> <li>○本市の地区計画においても、建築基準法の条項を引用している箇所があり、今後支障が生じる恐れがある。</li> <li>○本市においても、提案県と同様の事例が生じており、事務手続きの負担軽減、効率化のため、経易な変更の範囲の見直しをしてほしい。</li> <li>○本市でも同様、実態の変更が伴わない条項ずれの形式的な修正であるにも関わらず、都市計画法施行令第14条第3号に規定される経易な変更にあつたため、市都市計画審議会を開催し、変更にあたり県知事と複数回協議を行わざるを得ず、都市計画審議会の開催手続きや県と市で行う協議手続業務に対するいらい負担を生じている。</li> <li>○こういった形式的な修正については、経易な変更にあつたものとして知事の同意や協議を不要とすることで、市の都市計画決定手続が速やかに実施できるようになり、市及び県の双方にとって事務負担の軽減、行政運営の効率化が図られるものと考えます。</li> <li>○地区計画などの市町村が定める都市計画において建築基準法等の法令の条項を引用しているが、法令改正によって条項ずれが生じた際、その都道府県が都市計画を変更している。実態の変更が伴わないような単に条項がずれただけの形式的な修正であるにも関わらず、都市計画法施行令第14条第3号に規定される経易な変更にあつたため、当該変更にあつては都道府県知事との協議を行わざるを得ず、都道府県と市町村で協議手続の負担が発生している。</li> <li>○地区計画で定めている建築基準法の引用部分において、法改正による条項ずれが生じると、地区計画の変更手続きを行う必要があり、県との協議等、各種手続きが生じている。提案の地方公共団体の支障事例と同様に、実態の変更が伴わず、単に条項ずれの形式的な修正であるため、事務の効率化が図られるにも、協議事項の範囲について見直しを求めたい。</li> <li>○本市においても、建築基準法の改正による条項ずれにより、地区計画の変更手続きが必要となっており、地区計画区域内の地権者同意が必要となるなど、事務手続きに時間を要することとなっている。</li> <li>○本市においても、都道府県知事の同意・協議を不要とすることで、速やかな都市計画手続き及び事務負担の軽減を図る必要がある。</li> <li>○本市においてこれまで同様の支障事例はないが、条項ずれ等による都市計画の変更は都市計画に定められている内容を変更する性質のものでなく、当該変更による都道府県知事との同意協議は形式的なものとなる(内容)変更が無い場合も審査すべき箇所がないことから、制度改革の必要性はあるものと考えます。</li> <li>○提案のとおり、制限の内容に実質的な変更がない場合は、法的に協議不要とされた。</li> <li>○地区計画等に定める建築物等の用途の制限において、建築基準法と整合を図った表現としているが、法改正によって表現の整理が行われ、実態の変更が伴わない形式的な修正である場合においても、都市計画法施行令第14条第1号に規定される経易な変更にあつたため、当該変更にあつては縦覧手続きが必要となる。実質的な変更を伴わない都市計画変更手続きについて、迅速で効率的な行政運営に向けた見直しを求める。</li> <li>○条項ずれの改正など直接的に不都合が発生するものでもなく形式的な手続きのみの場合においても、都市計画法施行令第14条第3号に規定される経易な変更にあつた場合も、公告縦覧、都市計画審議会及び都道府県知事との協議等の必要がある。</li> <li>○このような議論の余地が無く審議の必要性が低い変更であっても、都市計画審議会委員への負担及び一筆の事務が発生するため、経易な変更の範囲の見直しをお願いしたい。</li> <li>○平成30年4月1日施行の建築基準法改正による別表第2の項ずれを受け、県内の多くの地区計画において、項ずれに追従するための都市計画変更を行ったが、その全てで知事協議を要したため、県及び県内市町村において煩雑な作業が発生した。</li> <li>○引用法令の条項ずれによる経易な変更においても、協議や同意が必要となり、都道府県・市町村双方に手続的負担が生じている。</li> <li>○当県においても全く同様の事例が生じており、県と市町村双方の事務負担となっていることから、提案のとおり改善されることが望ましい。</li> </ul>	
203	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	公営住宅法第34条に規定されている収入調査手法の拡大	収入申告の真偽を調査・確認できる手だてについて、収入申告等の適切な手続きを怠った退去済み滞納者に対しては課税台帳の閲覧等を可能とする等、調査・確認手法を拡大すること。	本市では、収入申告を行わない入居者に対しては、申告を行うよう丁寧に連絡・催告を行っているところであるが、中には再三連絡・催告を行ったにもかかわらず、収入状況申告を怠り、公営住宅法上の規定により近傍同種家賃を以て家賃を決定せざるを得ない者もいる。また、その中には3か月以上家賃を滞納し、明渡請求を経て退去に至る者もおり、そのようなケースにおいては、転居先が判明していても、第34条の規定による調査が行えないため、現在の収入状況が把握できない。滞納整理を進めるに当たり、退去への調査等に係る費用(旅費や民事執行に係る手続)と滞納整理による回収額の目途が立たないことから、費用対効果の見直しが生じた。滞納整理業務の効率的な遂行に支障を来している。	調査結果に基づき、当該債権を徴収するか放棄するかが分岐でき、相手方の生活状況に合った債権管理業務が執行できる。このことで滞納額の圧縮が見込め、債権が適正に管理されると同時に、生活困窮者には生活再建のために必要な措置を講じることが可能となる。また、無意味な法的措置を防ぐことで、自治体は法的措置に係る費用を効果的に執行でき、かつ業務効率化を図ることができる。	公営住宅法第34条	総務省、国土交通省	掛川市、島田市、藤枝市、伊豆市、菊川市、牧之原市		いわき市、静岡県、神戸市、尼崎市	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公営住宅法(以下「法」という。)、住宅に困窮する低額所得者に対して低廉な家賃で住宅を賃借することにより国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与することを目的とした法律であるため、家賃は入居者の収入に応じて決定することとともに、入居者の事情に応じた家賃・敷金の減免措置や高額所得者に対する明渡し請求等の規定を整備していること。</li> <li>○これらの規定を適正に運用するためには入居者の収入を把握する必要があるため、入居者の収入を毎年度事業主体に申告させることとしているが、入居者からの収入申告に全てを要することは虚偽の申告を誘発するおそれがある。そのため、事業主体が収入申告の真偽を調査する手立てを整備することで収入申告の正確性を担保することとしたのが法第34条の趣旨である。</li> <li>○このように法第34条の趣旨を踏まえ、向來の規定による収入調査の対象は、「低額所得者」に対する低廉な家賃の住宅の賃借による国民生活の安定と社会福祉の増進への寄与という目的の下に整備された規定の運用に必要な範囲に限るべきであり、法の目的と無関係な滞納整理業務の効率化という観点から法第34条の規定による収入調査の範囲を拡大することは困難である。</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・関係府省	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
204	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	限定特定行政庁に置くことができる建築主事の資格要件の緩和	建築基準法第97条の2により限定特定行政庁に置くことができる建築主事となる場合に限り、二級建築士試験に合格した者であっても建築基準適合判定資格者検定を受験することを可能とする。限定特定行政庁に置くことができる建築主事の資格要件を緩和するよう求める。	本市は、建築基準法第97条の2により建築主事を置き、限定特定行政庁として、長期優良住宅建築等計画と連動した長期優良住宅又は省エネ住宅等の良質な認定住宅の促進、並びに立地適正化計画と連動した居住期間によるコンパクトシティの推進などの施策展開を実施しているとともに、住民に身近な違反建築物の指導・建築相談を実施しており、都道府県が行う場合と比較して短期間で迅速な対応を行うなど、住民にとって身近な建築行政を実現を図っている。しかし、本市には一級建築士資格を保有し、かつ建築基準適合判定資格者である者が4名しかおらず、いずれも中高年の職員で、かつ2名が外島の建築関係業務に従事しているため、建築主事として任命されているのは2名のみで、今後の存続が危ぶまれる状況にある。地方では一級建築士資格を要する物件も限定的で建築士の絶対数も少ないため安定的な職員採用は困難であり、仮に二級建築士を採用できても一級建築士と建築主事試験合格までの育成には相応の時間を要する。	今後、限定特定行政庁として存続が困難となると、地域の特性に沿ったまちづくり及び住民に身近な建築行政の実現の実績となり、特に、今後、民泊の規制緩和に伴い、全国的に建築相談等が増大することが見込まれる。限定特定行政庁及びその行政庁が置く建築主事の権限の範囲は、二級建築士の業務の範囲であることも鑑み、建築行政の安全性が損なわれない範囲内で、限定特定行政庁に置くことができる建築主事の資格要件の緩和することで、建築主事の安定的な確保を図り、身近な建築行政は身近な市町村で対応できる体制を整備・促進し、建築行政の効率的かつ地域に即した執行が可能となる。	建築基準法第5条	国土交通省	掛川市		須賀川市、みどり市、松浦市	<p>〇本市においても、建築基準法第97条の2により建築主事を置き、限定特定行政庁として建築行政を行っているところであり、また、現任の建築基準適合判定資格者検定の試験内容に「限定的な業務」に関する試験内容があり、一部限定的な業務を行う限定特定行政庁の職員においては、実務と準拠した試験内容であることも、資格確保の妨げになっているように思われる。以上のことから、今回の受検資格要件の緩和に限らず、限定特定行政庁の建築主事の業務内容に即した建築適合判定資格者検定試験および資格(限定建築主事資格等)を創設することで、限定特定行政庁の業務内容に沿った建築主事(限定建築主事)を配置し、これをもって建築主事の安定的な確保を図り、身近な建築行政は身近な市町村で対応できる体制を整備・促進し、建築行政の効率的かつ地域に即した執行が可能となると考える。</p> <p>〇本市も限定特定行政庁であるが、一級建築士資格を保有し、かつ建築基準適合判定資格者である者は2名しかおらず、建築主事として任命されているのは2名のみであり、今後の存続が危ぶまれる状況にある。2級建築士資格者に対象を拡大することで、限定特定行政庁の存続の危機が回避される可能性が生まれる。またそれにより若手職員の勤めつけが得られ、適切な建築行政が実施できる。</p> <p>〇本市では、平成28年10月より建築基準法第97条の2により建築主事を置き、限定特定行政庁を開設した。開設するにあたり、職員に建築基準適合判定資格者が居なかったため、外部から資格者2名を任期付職員として採用を行った。現在は、建築主事3名(うち任期付職員2名)、1級建築士1名の計4名の組織体制であるが、数年のうちに任期付職員の任期切れとなる。限定特定行政庁の開設以来、毎年建築基準適合判定資格者又は1級建築士の職員募集を行っているが、採用するに至っていない。指定確認検査機関や建設業者との技術者採用の割合もあり、地方公共団体において安定的な採用は困難である。</p> <p>〇緩和を限定特定行政庁職員に限定するのが課題は多いと思われるが、年々1級建築士の取得が困難になっているなかで、県内の限定特定行政庁(10市)が、資格者の維持について苦慮していることは承知している。個々の限定特定行政庁の判断によるが、要件緩和により安定的な執行が可能になるのであれば、県として妨げるものではないと考える。</p>	<p>〇建築基準適合判定資格者検定は、建築士の設計に係る建築物が建築基準法第6条第1項の建築基準関係規定に適合するかどうかを判断するために必要な知識及び経験について行うもので、受検資格として、一級建築士試験に合格した者で、建築行政又は建築基準法第77条の18第1項の確認検査の業務その他これに類する業務で法令で定めるものに関して、2年以上の実務経験を有することを要件としている。</p> <p>〇二級建築士試験は、高等学校における正規の建築に関する課程において修得する程度の基本的知識や、これを用いて通常の木造の建築物や簡単な鉄筋コンクリート造等の建築物の設計及び工事監理を行う能力を判定することとされており(建築士法施行規則第12条第1項)、一級建築士試験で問われる内容(同規則第11条)とは異なる出題範囲が限定されていることから、二級建築士が建築基準法など関連法令を含めて、全ての知識や技術基準等を網羅的に習得しているわけではない。</p> <p>〇限定特定行政庁の建築主事が確認審査を行える建築物の範囲は建築基準法第6条第1項第4号に掲げる建築物であり(建築基準法第97条の2第1項、同法施行令第148条第1項)、二級建築士が設計等を行うことができる規模の建築物(建築士法第3条～第3条の3)の範囲内となっているが、当該規模の建築物であっても、設計に用いる技術基準が二級建築士の修得している技術基準の範囲内である必要はなく、不特定の構造を用いたり、免震構造を用いる等のより高度な、一級建築士が修得している技術基準を用いた設計に係る建築物の確認申請が行われる可能性がある。</p> <p>〇このような確認申請が行われた場合に、建築主事が二級建築士としての知識や技能しか持たない者であるとする、一級建築士が修得している技術基準等を持っていないことから、当該建築物が建築基準関係規定に適合するかどうか正確に判断することが困難となる。</p> <p>〇また、建築主事は、申請手続き上の観点がない場合には、確認申請を拒否することができないにもかかわらず、一方では、建築物が建築基準関係規定に適合するかどうかを判断するものがないことを理由に、実質的には確認申請を拒否したり、未熟な技量のみで、不適合なものや建築基準に適合すると判断した結果、危険な建築物が建築されるといふ恐れが生じる可能性がある。</p> <p>〇以上のことから、限定特定行政庁の建築主事となる場合であっても、二級建築士試験に合格した者が建築基準適合判定資格者検定を受験することを可能とすることはできない。</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・関係府省	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
225	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	法人土地・建物基本調査の都道府県の事務の見直し	国交省が5年ごとに実施している「法人土地・建物基本調査(基幹統計調査)」について、作業の効率性や調査を受ける法人の立場を考慮しながら、各都道府県が外部に再委託している事務は国が一括して外部委託するなど、都道府県の事務負担を軽減するよう都道府県事務を見直すこと。	本調査については、都道府県への法定受託事務としているが、経費及び事務手続の面で非効率である。 【具体例】 ・都道府県は、国の説明会に出席し、都道府県が行う事務の説明を国から受け、その内容を業者に再委託することになる。 ・調査方法の疑問等、県委託業者から受けた質問について、県は国に対応の確認しており、国の指示がないと調査が進行しない。 ・都道府県、国においてそれぞれが、外部委託を行っているが、国が一括で外部委託を行えば、これらの事務が省略でき効率的である。 ・調査票未提出法人に対する督促について、1回目を国交省が、2回目以降を都道府県が実施することとなっているが、調査を受ける法人にとって、調査の実施主体がわかりにくい。  (都道府県業務) 都道府県内の会社法人以外の法人の名簿整備、宛先不明法人の住所等の調査、調査票の受付整理(システム入力)等  (国土交通省業務) 会社法人、全国規模の会社法人以外の法人の名簿整備、調査票の発送等	調査実施に係る行政コストの効率化、調査対象法人からの問合せに素早く対応される等の国民利便性の向上等が図られる。	統計法第16条 統計法施行令第4条	国土交通省	栃木県、福島県、群馬県		北海道、青森県、千葉県、神奈川県、富山県、石川県、山梨県、愛知県、京都府、兵庫県、岡山県、鳥取県、高知県、熊本県、大分県、九州地方知事会	○法人の種類によって、調査票の受付・審査が国と都道府県に分かれていることから、国と都道府県、特に都道府県に事務が発生しているが、国が一括して調査をすれば、都道府県への説明、委託契約、都道府県からの問合せに対する回答、都道府県が実施する事務等を省略することができ、業務の効率化が図れる。 ・国が一括して調査をすることで、特段の支障がなければ、国で一括して調査し、業務の効率化を図るべきである。 ・当団体の場合、社員の発令が当団体となっていることから、専任の事務担当者が居ない小規模の宗教法人から様々な質問が当団体に寄せられるが、国へ改めて質問していただく、当団体から国へ確認した上で回答するなど二度手間が発生する。 ○都道府県事務は、事前調査(都道府県内の会社法人以外の法人の名簿整備)のみに限定し、本調査業務は国で一括して行うべきと考える。 【効果】事務手続きおよび経費の効率化 【支障事例】 ・5年に1度実施される調査であり、県では当該調査に係る人員を調査年度に限って確保することは現実的でなく、調査担当職員の業務負担が大きい(県の本来業務に支障が生じかねない) ・調査を受ける法人からの問い合わせ対応は国が行う予定であるが、調査票の提出先は県であり、また調査票の審査は県から再委託を行う民間事業者であるため、調査対象法人は問い合わせ先が分かりにくく混乱を招く恐れがある。 ・国が一括して実施する場合に比べ、経費及び事務手続きが非効率である。例えば、調査票は国交省が発送→調査対象法人→県→再委託先(民間事業者)→国交省という流れで送付されるが、郵便送料がかかるため経費のムダが生じる。 ・国から県への委託費について、十分な予算が確保されていない。H30年度調査では、国の各都道府県への予算の配分調整に時間がかり委託費の確定が遅くなったため、県から民間事業者への委託内容の仕様検討も遅れた。 ○国は「会社法人」の調査を外部委託しており、都道府県に委託している「会社以外の法人」も含めて一括で外部委託すれば、事務の効率化及び経費削減を図ることができる。 当県では、業務遂行のため、非常勤職員を雇用して対応しているが、応募者がなかなか現れず、人材確保に苦労するなど体制及び作業環境整備の負担が大きくなってきている。 「会社以外の法人」だけ都道府県に割り当てられたり、調査票の受付整理や未提出法人への督促等だけ都道府県が実施したりする合理的な理由が見当たらない。 調査方法について、国が調査票を発送するが、受け付けは都道府県となり、調査票未提出法人に対する督促の1回目は国が実施するが、2回目以降は都道府県が実施するなど、調査を受ける法人にとって調査実施主体がわかりにくいシステムとなっており、混乱やトラブルを招く恐れがある。 ○【支障事例】 (1) 都道府県への法定受託事務としている理由、必要性がなく、経費及び事務手続の面で非効率である。 (2) 国から都道府県への委託費について、再委託が認められているものの十分な予算が確保されていないため再委託断念した。 (3) 調査内で国と都道府県で事務分担当が分かれており、回答する法人には分かりにくいと思われる。 【上記の具体例】 (1) 国が一括して作業すれば、都道府県への委託事務契約等も不要となり、事務効率化が図られる。また、臨時職員を雇用する場合、応募者がなかなか現れず、人材確保に苦労する可能性がある。 (2) 再委託する委託費の予算不足により自前で事務処理することにより職員負担が増加している。 (3) 国について、1回目を国交省が、2回目以降を都道府県実施となっているが、調査を受ける法人としては実施主体が分かりにくく混乱を招く恐れが高い。 ○国と都道府県で役割分担して実施することから、調査を受ける法人にとって実施主体が分かりづらい。 【具体例】 法人に調査票送付するのは、県、問い合わせは国となっている。また、督促について、葉書督促を国で、封書・電話督促を県がやることになりわかりづらく(封書の返送先は県)、混乱、トラブルを招く恐れがある。 非効率な事務となっている。 【具体例】 国でも本調査を民間にも委託し、都道府県も再委託して民間に委託可となっていることを考えると、国で一括して民間に委託した方が効率的ではないか。(都道府県が介在する効果が分からない) ○本県においても提案自治体と同様の支障事例が発生しており、解消するためには制度改正の必要性がある。 ○本調査業務については、一部は国が民間委託を行い、一部は都道府県が民間委託を行っており、事務手続き上非効率が生じている。 法人名簿整備については、法人番号制度の導入により国税庁が一般公開している法人データベースを国交省が直接活用すれば足り、都道府県は不要な確認作業を行っている。特に社会福祉法人については、大半は市町村が所管しており、名簿作成を都道府県で行う具体的なメリットがない。 ○国からの委託料が十分に確保されておらず、業務に支障をきたす恐れがある。 入札業務等事務量が多く、国において一括して外部委託をおこなうほうが効率的である。 ○各都道府県においては、再委託する場合も、非常勤職員を雇用する場合も、業者や人材を確保するのに苦労しているため、本調査は国が一括して外部委託を行えば、全都道府県の事務を省略でき効率的である。 ○都道府県への法定受託事務としている明確な理由及び必要性が見出せず、経費及び事務手続の面で非効率である。 調査手法で国と都道府県で事務分担当(例:1回目の督促の実施は国で2回目が県)が分かれており、回答する法人には分かりにくい。 当該調査が5年に1回の頻度であることから、その事務実施だけのための人員確保が困難な状況になっており、事務の再委託が認められているとは言え、その業務のために必要な準備・手配、入力、進行管理運営等を行う職員の負担が重くのしかかっている。 加えて、国は本調査業務そのものを民間委託しており、県が分擔する事務は当該調査業務の一部分であることから、国と都道府県でそれぞれ民間委託している現状は非効率である。 調査を受ける法人にとっては、調査の各部分における主体が国か都道府県か分かりにくく、混乱やトラブルを招く恐れがある。 ○本県では、本調査業務の非常勤職員を雇用し、業務を実施しているが、人員確保や情報流出防止に留意した作業場所の確保等に苦慮している。また、国からの予算措置が十分ではなく、委託の実施は困難となっている。	



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	制度改革による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上、行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
257	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	通訳案内士登録業務の見直し	通訳案内士登録の際に提出を求めている書類の見直し	通訳案内士の登録に当たっては、必要書類として、通訳案内士法施行規則第16条において、申請書、健康診断書、合格証書の写し及び履歴書等の提出を義務づけている。 このうち、健康診断書については、同規則第17条に規定される「精神の機能の障害により通訳案内の業務を適正に行うに当たって必要な認知、判断及び意思疎通を適切に行うことができない者(現に受けている治療等により今後障害の程度が軽減すると見込まれる者を除く。)とする」ではないことの証明を求めるものであるが、申請者が医師から専門外の分野であること等を理由に診療を断られる事例が発生している。 その他、精神科等での受診の要否、定期健康診断書での代用の可否の問い合わせ等、登録申請書類のうち、最も多くの問い合わせが寄せられている。健康診断書については、口述試験において、通訳案内の現場で必要なコミュニケーションを図るための実践的な能力を判定していることと鑑みれば、登録申請時点で医師による診断を不要としても大きな影響は出ないものと考えられる。また、履歴書については、登録事務、またそれ以降においても使用されておらず、申請手続において提出させる理由が不明確であり業務上の必要性が乏しいと思われる。 以上のことから、申請者の利便性の向上及び行政効率化の観点に立ち、健康診断書及び履歴書を提出書類から省くなど制度の見直しを求める。	通訳案内士登録に係る書類を削減することにより、申請者の受診・診断書の作成、履歴書の作成に係る負担を軽減するとともに、登録業務に係る書類の確認を行う地方公共団体職員負担を軽減することができる。	通訳案内士法施行規則第16条第2項	国土交通省	関西広域連合			長野県、愛媛県、福岡県、大分県 ○本県でも、全国通訳案内士登録に係る書類のうち、健康診断書及び履歴書については、本提案と同様の支障事例がある。 健康診断書については、精神科等での受診の要否等の問合せの多さや、診断書発行費用がかかることを踏まえると、提出は、申請者にとって負担になっている事項であると考えられる。 ただし、健康診断書の提出は、通訳案内士法施行規則第17条の規定を証明する手段となっており、負担軽減のために提出不要と判断するには検討が必要である。 なお、履歴書については、理由が不明確なまま提出を求めている状況であり、徴求理由が明確にならない限り、提出は不要と考えられる。 ○提案に記載のとおり、現場に必要なコミュニケーションを図る実践的な能力があると判断されているのであれば、登録時の医師の診断書の必要性はないと考えている。実際、「改めて医師への診断を求めるのは大変で、直近の健康診断書の診断結果を使いたい」という問い合わせも何件か受けている。履歴書に関しても登録事務の際も、その後も使用するとはなく、提出の理由が不明確である。 ○健康診断書については、問合せが多かることは事実である。口述試験でコミュニケーション能力は十分判定することができ、規則第17条の該当の有無を判断することも可能であると考える。 また、履歴書についても作成に時間を要する上、用途が不明確である。両書類を提出不要とすれば申請者の負担減、問合せ数も減となり、それによる問題も発生しないと思われる。 ○本県でも、健康診断書について同様の問い合わせが寄せられており、また、履歴書についても登録事務以降は使用していないことから、制度改革を求めることに賛同する。	全国通訳案内士の登録手続きに当たっては、申請者が、通訳案内士法第21条第1項、同法施行規則第17条に規定する登録要件に該当しないか確認を行う必要があるが、その確認に当たっては、申請者に対して健康診断書の提出を求めることにより、都道府県が迅速に処理することを可能としている。 また、貴団体が提案する全国通訳案内士試験での確認については、当該試験は必要な知識や能力を有するか判定することを目的として行うものであり、受験者の心身障害について専門的な知識を有さない試験委員が判断することは難しい。 さらに、全国通訳案内士試験合格者は、必ずしも合格後直ちに全国通訳案内士の登録手続きを執らない場合もあることから、当該確認行為は、手続時に健康診断書の提出をもって行うことが必要最小限の適切な方法である。 履歴書についても、申請者が通訳案内士法第4条の欠格事由に該当しないか確認する手段として求めているものであり、当該確認行為は、健康診断書と同様、登録手続時において行うことが適切であると考えられる。
265	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	宅地建物取引士における旧姓使用について	宅地建物取引業法施行規則第14条の11に規定されている宅地建物取引士証の記載事項のうち、宅地建物取引士の氏名について、旧姓の記載を可能とすること。	本県としては、男女共同参画の推進と女性の活躍支援を行っている立場であるが、都道府県に登録や交付等の事務を行っている宅地建物取引士においては、旧姓の使用が認められていない状況で、宅地建物取引士として活躍する方(特に女性の方)の改姓によるキャリアの分断が懸念される。他の多くの国家資格(建築士、弁護士等)において、旧姓の使用が認められている状況を鑑みると、宅地建物取引士においても旧姓使用を可能とすべきである。	宅地建物取引士として活躍する方(特に女性の方)の改姓によるキャリアの分断が避けられ、男女共同参画の推進と女性の活躍の機会拡大につながる。	宅地建物取引業法施行規則第14条の10、第14条の11	国土交通省	岩手県、二戸市、岩手町		福井市、大阪府 ○本市においても「あらゆる分野における女性の活躍」を目指し、各種事業に取り組みしており、個別の事業に限らず、男女共同参画の推進と女性の活躍の機会拡大に繋がる制度見直し等も進めていく必要があると考える。 ○当団体においても、頻度としてそれほども多いわけではないが、旧姓使用に関する要望が寄せられることがある。なお、旧姓、改姓のいずれであっても、消費者保護の観点から、従事者の業種内において、使用を統一することが望ましい。	宅地建物取引業法第35条第4項では、宅地建物取引士は、重要事項説明をするときは、説明の相手方に対し、宅地建物取引士証を提示しなければならないこととされている。 これは、都道府県に登録されている宅地建物取引士の本人情報等に照らして宅地建物取引士証に記載されている情報の真正性があることを確保しながら、買主等の消費者に対しこれを必ず提示させることで、宅地建物取引士でない者が重要事項を説明することやその名義貸しを防止するためのものである。 このため、旧姓使用を認めるに当たっては、買主等の消費者保護の観点から、都道府県に登録等を申請する際の内容を見直す必要が生ずるため、都道府県や不動産関係団体との調整を進めつつ、検討する。	

管理番号	提案区分		提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上、行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
287	B 地方に対する規制緩和	土地利用(農地除く)	法人土地・建物基本調査の都道府県の事務の見直し	国交省が5年ごとに実施している「法人土地・建物基本調査(基幹統計調査)」について、作業の効率性や調査を受ける法人の立場を考慮しながら、各都道府県が外部に再委託している事務は国が一括して外部委託するなど、都道府県の事務負担を軽減するよう都道府県事務を見直すこと。	本調査については、統計法第16条及び統計法施行令第4条に基づき、以下の区分で事務を行うこととされている。 〔都道府県〕 ・活動が都道府県内にとどまる「会社以外の法人」の名簿整備、督促(2回目・3回目)、調査票の回収・受付(形式審査)、データ入力 〔国土交通省〕 ・活動が全国展開している「会社以外の法人」及び「会社法人」の名簿整備、その他都道府県が実施する業務以外の業務(支障事例) ・民間企業へ委託して実施する単純事務についても、国が事務を行うこととされている事務もあれば、都道府県が事務を行うこととされている事務もあり、国と都道府県でそれぞれ民間企業への委託を行う必要が効率的となっている。 ・都道府県が断片的に事務を行うこととされているため、調査を受ける法人にとっては、調査の各部分における主体が国か都道府県か分かりにくく、混乱やトラブルを招きかねない。 〔非効率となっている具体例〕 別紙のとおり 〔調査対象法人の混乱やトラブルを招く恐れのある具体例〕 別紙のとおり	行政の効率化や調査対象法人の調査における利便性の向上等が図られる。	統計法第16条 統計法施行令第4条	国土交通省	九州地方知事会	九州地方知事会共同提案(事務局・大分県)  【添付資料】 非効率となっている具体例(法人土地・建物)	北海道、青森県、福島県、千葉県、神奈川県、富山県、石川県、山梨県、愛知県、京都府、鳥取県、岡山県、高知県	○法人の種類によって、調査票の受付・審査が国と都道府県に分かれていることから、国と都道府県、特に都道府県に事務が発生しているが、国が一括して調査をすれば、都道府県への説明、委託契約、都道府県からの照会に対する回答、都道府県が実施する事務等を省略することができ、業務の効率化が図れる。 国が一括して調査をすることで、特段の支障がなければ、国で一括して調査し、業務の効率化を図るべきである。 当団体の場合、封筒の宛先が当団体となっていることから、専任の事務担当者が居ない小規模の宗教法人から様々な質問が京都府に寄せられるが、国へ改めて質問していただく、当団体から国へ確認した上で回答するなど二度手間が発生する。 ○都道府県事務は、事前調査(都道府県内の会社法人以外の法人の名簿整備)のみに限定し、本調査業務は国で一括して行うべきと考える。 【効果】事務手続きおよび経費の効率化 【支障事例】 5年に1度実施される調査であり、県では当該調査に係る人員を調査年度に限って確保することは現実的でなく、調査担当職員の業務負担が大きい(県の本来業務に支障が生じかねない) 調査を受ける法人からの問い合わせ対応は国が行う予定であるが、調査票の提出先は県であり、また調査票の審査は県から再委託を行う民間事業者であるため、調査対象法人は問い合わせ先が分かりにくく混乱を招く恐れがある。 国が一括して実施する場合に比べ、経費及び事務手続きが非効率である。例えば、調査票は国交省が発送→調査対象法人→県→再委託先(民間事業者)→国交省という流れで送付されるが、都度送料がかかるため経費のムダが生じる。 国から県への委託費について、十分な予算が確保されていない。H30年度調査では、国の各都道府県への予算の配分調整に時間がかり委託費の確定が遅くなったため、県から民間事業者への委託内容の仕様検討も遅れた。 ○国は「会社法人」の調査を外部委託しており、都道府県にも委託している「会社以外の法人」も含めて一括で外部委託すれば、事務の効率化及び経費削減を図ることができる。 当県では、業務遂行のため、非常勤職員を雇用して対応しているが、応募者がなかなか現れず、人材確保に苦慮するなど体制及び作業環境整備の負担が大きくなってきている。 「会社以外の法人」だけ都道府県に割り当てられたり、調査票の受付整理や未提出法人への督促等だけ都道府県が実施したりする合理的な理由が見当たらない。 調査方法について、国が調査票を発送するが、受け付けは都道府県となり、調査票未提出法人に対する督促の1回目は国が実施するが、2回目以降は都道府県が実施するなど、調査を受ける法人にとって調査実施主体がわかりにくいシステムとなっており、混乱やトラブルを招く恐れがある。 ○【支障事例】 (1) 都道府県への法定受託事務としている理由、必要性がなく、経費及び事務手続の面で非効率である。 (2) 国から都道府県への委託費について、再委託が認められているものの十分な予算が確保されていないため再委託を断念した。 (3) 調査内で国と都道府県で事務分担当が分かれており、回答する法人には分かりにくいと思われる。 【上記の具体例】 (1) 国が一括して作業すれば、都道府県への委託事務契約等も不要となり、事務効率化が図られた。臨時職員を雇用する場合、応募者がなかなか現れず、人材確保に苦慮する場合がある。 (2) 再委託する委託費の予算不足により自前で事務処理することにより職員負担が増加している。 (3) 督促について、1回目を国交省が、2回目以降を都道府県実施となっているが、調査を受ける法人としては実施主体が分かりにくく混乱を招く恐れが高い。 ○国と都道府県で役割分担して実施することから、調査を受ける法人にとって実施主体が分かりづらい。 【具体例】 法人に調査票を送付するのは県、問い合わせは国となっている。また、督促について、要書督促を国で、封書・電話督促を県がやることになりわかりづらい(封書等の返送先は県)、混乱、トラブルを招く恐れがある。 非効率な事務となっている。 【具体例】 国でも本調査を民間にも委託し、都道府県も再委託で民間に委託となっていることを考えると、国で一括して民間に委託した方が効率的ではないか。(都道府県が介在する効果が分からない) ○5年に1度の統計調査のため国から委託される当該事務は、事務量が膨大であり、限られた職員での対応が困難であるため、民間事業者へ再委託することになるが、国からの予算も限られていることから、受託事業者を身をつけることが困難な状況である。また、各都道府県においては、入札や契約、調査票の受付、国や業者との連絡調整に苦慮するなど、非効率な状況があることから、国が一括して外部委託することにより都道府県の事務負担を軽減するよう法定受託事務を見直すこと。 ○本調査事例については、一部は国が民間委託を行い、一部は都道府県が民間委託を行っている。法人名簿整備については、法人番号制度の導入により国税庁が一般公開している法人データを国交省が直接活用すれば足り、都道府県は不要な確認作業を行っている。特に社会福祉法人については、大半は市町村が所管しており、名簿作成を都道府県で行う具体的なメリットがない。 ○都道府県への法定受託事務としている明確な理由及び必要性が見出せず、経費及び事務手続の面で非効率である。 調査手法で国と都道府県で事務分担当(例:1回目の督促の実施は国で2回目が県)が分かれており、回答する法人には分かりにくい。 当該調査が4年1回の頻度であることから、その事務実施だけのための人員確保が困難な状況になっており、事務の再委託が認められているとは言え、その業務のために必要な準備、手配、入札、進行管理運営等を行う職員の負担が重くのしかかっている。加えて、国は本調査業務そのものを民間委託しており、県が分担当する事務は当該調査業務の一部分であることから、国と都道府県でそれぞれ民間委託している現状は非効率である。 調査を受ける法人にとっては、調査の各部分における主体が国か都道府県か分かりにくく、混乱やトラブルを招く恐れがある。	平成5年の第1回調査から業務の一部を都道府県で実施しており、平成30年度に係る業務としては、会社以外の法人に係る名簿整備、調査票の回収及び督促業務について、統計法第16条及び罰法施行令第4条に基づき、法定受託事務として実施することとしている。 平成30年度調査における都道府県委託業務は、平成25年度調査時に最も負担が大きかった疑義照会(回収した調査票の記載内容に対する照会)業務を国土交通省が実施することとし、また、平成30年度調査の企画・設計段階では、第1回から第3回までの督促をすべて都道府県において実施する予定だったが、事務負担を軽減すべく第1回の督促を国土交通省で実施することとした。 事務分担当の変更は、調査票回収率への影響も想定されることから、引き続き都道府県による一定の関与が必要と考えられるが、次回調査に向けて、平成30年度調査の調査票の回収状況や結果も踏まえ、国土交通省内部及び外部に設けた学識経験者等から成る研究会(平成5年度調査から毎年開催)において、都道府県の関与の在り方について検討する。



管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上、行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
289	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	地域の実情に応じてコミュニティバス等の円滑な導入を可能とする制度の構築	人口減少等の進展により、コミュニティバス等は地域公共交通として主要な地位を占めるようになってきたが、法令上は従前のまま補助的かつ個別的位置付けのままとされ、その活用が本来期待される範囲に比べて著しく限定されているため、関係する法規制を横断的に見直し、地域の実情に応じた地域交通の円滑な導入を可能とする制度を構築。	区域運行バス等として運行するコミュニティバス、自家用有償旅客運送等については、人口減少等の進展により、地域公共交通として主要な地位を占めるようになってきたが、法令上は従前のまま補助的かつ個別的位置付けのままとされ、その活用が本来期待される範囲に比べて著しく限定されているため、関係する法規制を横断的に見直し、地域の実情に応じた地域交通の円滑な導入を可能とする制度を構築することが必要である。	コミュニティバス等の制度上の位置付けを見直し、地域の実情に合った地域公共交通を円滑に導入することによって、地域公共交通の充実が図られ、地域住民の利便性が向上する。また、利便性が向上することで、さらに地域公共交通利用者増加が期待され、地域公共交通の維持・確保につながる。	・道路運送法第78条 ・道路運送法施行規則第3条の2 ・道路運送法施行規則第49条 ・「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30年3月30日自動車局長通知) ・「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30年3月30日自動車局長通知)」 ・「公共交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について(平成27年3月30日自動車局長通知)」 ・「自家用有償旅客運送者による過疎地域等における少量貨物の有償運送に係る道路運送法第78条第3号に基づく許可に係る取扱いについて(平成28年3月31日自動車局長通知)」 ・道路運送法第3条第1項第1号 ・道路運送法第9条の2 ・「一般貨切旅客自動車運送事業の運営・料金の届出及び変更命令の処理手順について(平成26年3月26日自動車局長通知)」 ・都市計画法第29条第1項第3号 ・都市計画法施行令第21条第1項第6号	国土交通省	全国知事会、全国市長会、全国町村会	別紙あり	山形市、塩谷町、本庄市、大野市、山形市、京都市、池田市、鳥取県、島根県、愛媛県、宮崎市、十日町市	<p>○タクシー事業者、鉄道駅がない当市において、公共交通機関は、主要道を走る路線バスのみで、ほとんどの地域が交通空白地である。そのため、交通空白地輸送を検討しているが、一部路線バスと重複した運行ルート等があるため導入が難しい。</p> <p>○交通空白地の明確化や規制緩和するなど地域の実情に応じた制度改正を望む。</p> <p>○人口減少や高齢化等の影響により、公共交通に関する住民ニーズは多様化しているため、民間の交通事業者だけでは対応できなくなっている。そのような状況から行政が運営するコミュニティバスや福祉等の有償運送に関する規制緩和や対象事業の拡大に関する制度改正が必要である。ただし、制度改正に伴い交通事業者の収益に悪影響を及ぼす可能性があるため、その点には十分配慮することが大切である。</p> <p>○当市は、北東から南西にかけて傾斜した地形をしており、町等の境の南西部では500m級の山々が連なる山間部となっている。</p> <p>○現在当市では、3事業者5路線の民間バスが運行しておりますが、全て北東～南西の縦方向に運行する路線となっており、そのため、横方向への移動が困難であるため、路線バスを補完するために区域運行型のデマンドバスを市内4区域で運行しています。</p> <p>しかしこのデマンドバスはあくまでも路線バスを補完する役割を担っているのみで、路線バスに代替するものではありません。そのため、比較的短距離の移動には、デマンドバスで足りませんが、先に述べた通り、市を横断する場合で、路線バスの停留所が近くに無い場合は、デマンドバスから路線バスに乗り換える必要が出てきます。</p> <p>市としては、民間路線バスの事業者と共に市内公共交通を確保・維持しているために路線バス・デマンドバスの増設で従来の乗客の発着を行い、利用者の負担を減らすよう努めたいですが、市民からは、市の予算を使わずに利便性の低いバスを走らせているのかというような声も上がっています。</p> <p>コミュニティバスの導入に関するガイドラインで民営圧迫しないよう求められています。が、「路線バス」の導入・定額について見直しを行い、地域の特性に応じた地域交通の導入が図られるように制度を改善していただきたいと望んでいます。</p> <p>○自家用有償運送が「交通空白」に範囲を限定していることから、「交通空白」の区域外にある病院や商店に直接移動できないのは不便と、地域住民から意見を聞いている。制度の構築にあたっては、既存の事業者の経営への影響も考慮する必要がある。</p> <p>○一般乗合旅客自動車運送事業による500m未満の貨物運送は道路運送法第9条の2により許可不要として認められているが、自家用有償旅客運送による貨物運送を行う場合には、「自家用有償旅客運送者による過疎地域等における少量貨物の有償運送に係る道路運送法第78条第3号に基づく許可に係る取扱いについて(国土旅第412号国土自第172号平成28年3月31日)」に基づき、許可することとなっている。本通知によると、許可基準は、既存の貨物自動車運送事業者によっては当該地域の住民に係る貨物運送サービスの維持・確保が困難な地域として、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運輸支局長が認める地域に限るものとし、運輸支局長が、国土交通省自動車局との協議の上、当該地域の物流網の状況、住民の貨物輸送に係るニーズ等について、必要に応じて当該地域の住民、地方公共団体、業界団体その他の関係者から意見を聴取し、判断することとなっている。</p> <p>現在、本県内の町において、バス事業の生産性向上のため町営バスを活用した貨物運送の実施を検討しているが、実施に当たっては、運輸支局長から地域の総意が求められていることから、当該地域の貨物自動車運送事業者である日野町内34社(一般貨物自動車運送事業13社、軽貨物自動車運送事業21社)と、それぞれから支障がないかについて確認する必要があるが、当該事業者がなかなか進まない。</p> <p>○中山間地では、市街地に比べ、少子高齢化による人口減少が顕著となっている。併せて、路線バス利用者も減少しており、赤字運行が常態化している路線が年々増え続ける一方で、バス事業者においては赤字運行となっている路線の減便や運行廃止等の見直しが進められている。</p> <p>市としては、地域住民の生活交通としての移動手段確保、交通空白地の解消として、市営バスや予約型乗合タクシーによる代替措置を行っているものの、運転手不足・高齢化などにより事業委託者の確保や運行財源の確保が厳しい状況である。</p> <p>市内各地で民間施設等が運行している無料送迎バスは、貨切バスとしての運行となっており、地域と当該施設間のみの運行となっている。有償かつ当該施設以外の運行を行う場合、一般乗合旅客運送事業の許可が必要となるうえ、既存の路線バスとの競合という問題もあることから、導入が難しい状況である。</p> <p>運転手不足、交通空白地を解消するために民間施設等が運行している無料送迎バスについて、地域の実状に合わせて一般乗合旅客運送事業として許可される制度改正を望む。</p> <p>路線バスの運行廃止となる地域において、代替手段として市営バス等の整備を進める際に「路線競合」が問題となっている。</p> <p>山間地域から市街地まで運行する場合において、路線バス路線と重複する部分については、乗客の多い側になる「路線競合」に当たるとして、バス事業者やタクシー事業者からの了解が得られない。路線競合の解消策として、結節点による乗り継ぎがあるが、そもそも市営バスや予約型乗合タクシーの主たる利用者は高齢者であり、乗り継ぎに対して不安や煩わしさを抱く方が多い。結果として、利用者減少につながるが予想されることから、地域の実状を考慮いただき、路線競合について規制緩和を要望する。</p> <p>○利用者の減少により、主に生活バス交際の輸送が難しい。このため、市町が代替交通手段としてコミュニティバスを運行する路線数が多くなっていることから、今後、円滑な導入を可能とする制度の構築が必要である。</p>	<p>(別紙2関係) 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業を行う場合には、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から許可が必要となっている。自家用有償旅客運送者による有償での貨物運送についても、上記の観点から原則として認めておらず、地域の既存の貨物自動車運送事業者のみによっては当該地域内の住民に係る貨物運送サービスの維持・確保が困難であるなど公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、許可を受けた場合に限り認められる。その際、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から問題がないかを申請ごとに確認する必要があるため、許可を不要とするとは困難である。</p> <p>(別紙3関係) 都市計画法第29条及び都市計画法施行令第21条において、路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客の運送を行う一般乗合旅客運送事業の用に供する施設(車庫等)である建築物等は開発許可が不要とされている。これは、路線定期運行の一般乗合旅客運送事業は、運行系統が定められており、起点、終点、経過地である主たる営業所等が定められ、固定されたルートにおいて定期的幹線運行を行う事業であるため、当該事業の用に供する施設である建築物は当該ルート上に立地することが必然的であることなどから、開発許可の対象から除外しているものである。</p> <p>一方、区域運行及び不定期運行の一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する施設である建築物については、一律に開発許可を不要とすることは適当ではないことから、建築物ごとに開発許可権者による個別の審査にかからしめられている。本支障事例において開発許可が認められなかった理由は、当該開発許可権者が定める開発許可基準において、都市計画法第34条第14号の対象となる施設を限定ししか認めないことによるものと承知している。</p> <p>しかしながら、同号の対象施設は限定基準としておらず、一定の条件を満たす施設は許可対象となりうることから、本支障事例についても、当該自治体の開発許可基準改正すれば十分対応可能なものと考えられる。</p> <p>なお、国としては上記施設に係る開発許可が可能である旨の明確化について検討して参りたい。</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な内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上、行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
296	B 地方に対する規制緩和	土地利用(農地除)	市町村が地域の実情に応じて公園の設置を判断できるよう種付けの廃止・緩和	都市公園等の設置について法令等により大都市部の状況を前提として一律に基準が定められているが、人口減少、都市のコンパクト化など地域の社会状況に即した公園の適切な設置を市町村が自ら判断できるよう、制度を見直すこと。	都市計画法施行令第25条第1項第6号では、開発行為の許可基準として、開発区域の面積が0.3ha以上0.9ha未満の開発行為について、面積の3%以上の公園、緑地又は広場を設けることが義務付けられている。そのため、開発行為ごとに小規模な公園等が必要以上に多数設置されている。また、公園等の必要性の判断のもととなる開発区域の周辺の状況については、許可権者である都道府県と管理を引き受ける地元市町村との判断が異なり、周囲に田園や山林等の自然が多いにもかかわらず、公園等が多数設置され、市町村は住民の利用が少ない多くの公園の管理に苦慮している。市町村自身が定める公園等の設置基準に基づき、公園等の設置が不要と判断した場合には設置を求めないことを同施行令第29条の2第2項第3号に規定する緩和基準に追加するなど、制度を見直すべきである。また、都市計画運用指針では、街区公園は誘致距離250mを標準として配置することが望ましいと定められており、特段の例外的事情のない限り通常は、各自治体はこの規定に沿った判断をするよう実体的に付けられている。このため、市街地のすぐ近くに田園・緑地等が広がっているにもかかわらず、公園を多数配置することとなり、実情に合っていない。このため、誘致距離について、廃止又は大都市部を前提とした基準以外に農村部等の地域の実情に合った基準を選択できるとし、市町村が地域の状況に応じた公園の配置を判断する制度に見直すべきである。	人口減少が進みコンパクトなまちづくり等が求められる中、都市計画法体系で求められる公園等の設置について、地域の実情に合わせて市町村が判断することで、効率的・合理的な公共施設等の配置に資する。	都市計画法施行令第25条第1項第6号 都市計画運用指針(第8版)〔都市施設(IV-2-2 II B.1.)	国土交通省	全国市長会			仙台市、白河市、ひたちなか市、富津市、三條市、射水市、高森市、八代市、宮崎市	〇0.3ha程度の分譲住宅の開発件数が多く、そのほとんどで公園設置を要するため、小さな公園の数が増え、一方である一定の公園を設置し、開発地域の周辺の分譲住宅開発が終了するまでに公園が設置された。そのよう分譲地に設置される公園は、売地の余剰地で形成されるため、不整形な土地になってしまっており、公園利用としての価値が低い。また、維持管理については地元や開発業者または土地購入者が行うことになっているが、時間が経つとその目的が失われてしまい、市や管理を要するケースも多い。公園設置の開発基準の基準を引き上げる等の緩和措置が取れば、公園設置を要する開発件数が減り、運用されない公園の増加を抑えるため、非常に有用であると考えられる。 〇都市公園法は以下の規定があり、都市公園の廃止は以下のように規定されている。とある都市公園の開発条件が異なる。その都市公園の廃止は容易ではない。これは、公共施設等の総合的かつ計画的な管理を求めているにあり、現行における都市公園の必要性の検討を阻害するものになり、都市公園が将来、市町村の健全な財政運営の障害になりかねないと考えられる。 (都市公園の保存) 第十六条 公園管理者は、次に掲げる場合のほか、みだりに都市公園の区域の全部又は一部について都市公園を廃止してはならない。 一 都市公園の区域内において都市計画法の規定により公園及び緑地以外の施設に係る都市計画事業が施行される場合その趣意に反する行為がある場合 二 廃止する都市公園とならざる都市公園が設置される場合 三 公園管理者がその土地物件に係る権限を借受けにより取得した都市公園について、当該借権契約の終了又は解除によりその権限が消滅した場合 〇開発行為を引き受ける都道府県の面積の3%以上を緑地や公園にすることが義務付けられており、周囲に田園や山林等の自然が多いにも関わらず小規模の緑地や公園が設置されるなど、地域の実情と合わない制度となっている。また、遊歩等のない小規模な公園が必要以上に多数設置されており、住民の利用も少なく、維持管理に苦慮している。 〇開発行為による公園・緑地の提供は近距離に多数発生しており、既に公園のある地域ですべてに公園が作られることが多い。 また、開発規模の拡大による提供のため、小規模な公園が多く、園内広場の利用勝手が多く、緑地についても隣接する住宅と距離が近く、樹木成長に伴う隣接地への越境が避けられない。そのため、隣接地への影響を緩和するための規定や配慮を行う必要があるが、樹木の健全な育成についても支障がでている。 〇本市においても同様の実情が懸念されているが、規定に沿った公園設置しているところである。また、当市は市民一人当たりの公園面積が全国平均の約2倍を有しており、財政上の理由からも制度改正の必要性を感じている。 〇本市は、遊歩道で田園・緑地等が非常に多く、実情に合ったまちづくりがなされていない。このことから、市町村が地域の状況に応じた公園の配置を判断する制度に見直すべきである。 〇都市計画法施行令第25条第1項第6号では、開発行為の許可基準として、開発区域の面積が0.3ha以上0.9ha未満の開発行為について、面積の3%以上の公園、緑地又は広場を設けることが義務付けられている。そのため、開発行為ごとに小規模な公園等が必要以上に多数設置されている。また、公園等の必要性の判断のもととなる開発区域の周辺の状況について、許可権者である都道府県と管理を引き受ける地元市町村との判断が異なり、周囲に田園や山林等の自然が多いにもかかわらず、公園等が多数設置されている。このため、市町村は、住民の利用が少ない多くの公園の管理に苦慮している。市町村自身が定める公園等の設置基準に基づき公園等の設置が不要と判断した場合には設置を求めないことを同施行令第29条の2第2項第3号に規定する緩和基準に追加するなど、制度を見直すべきである。また、都市計画運用指針(第8版)では、街区公園は誘致距離250mを標準として配置することが望ましいと定められている(運用指針は技術的規定であるが、詳細な基準等が定められ規律程度が高く、また、運用指針において「〜こと」が望ましいという表記は「制度の趣旨等から読み取れる事項による運用が想定されている」ともあると定められており、特段の例外的事情のない限り通常は、各自治体はこの規定に沿った判断をするよう実体的に付けられている。このため、市街地のすぐ近くに田園・緑地等が広がっているにもかかわらず、公園を多数配置することとなり、実情に合っていない。このため、誘致距離について、廃止又は大都市部を前提とした基準以外に農村部等の地域の実情に合った基準を選択できるとし、市町村が地域の状況に応じた公園の配置を判断する制度に見直すべきと考えられる。 〇各地の実情に都市計画決定されている大規模団地敷地内の民有地に都市公園に位置づけられた公園が存在している。 また、当該団地については、建築を前提に、都市計画運用指針に基づき団地の住宅施設を廃止し、引続き良好な居住環境を確保することを目的に、地区計画への移行を行う。 都市計画運用指針(以下、都市公園法)は、都市公園の都市計画との整合性を図る必要があり、都市に必要な公園等の公共利用を確保する目的で設置する都市公園との整合性を図る必要がある場合に、都市に必要な公園等の公共利用の機能を確保しつつ、変更することが望ましいとの規定がある。 この規定に、建築計画の敷地に対して、建築計画で都市計画公園を同等の規模の地区施設に換算し、公園機能を確保したうえで、都市計画公園の廃止を許すという規定があるが、地区施設は誘致距離を有する継続的な都市計画施設ではなく、地区周辺に減少量の確保が出来ないこと等の理由で、都市計画公園の都市計画事業(東側)に相当する都市計画の都市計画が機能し、スムーズに建設への検討がなされている。 〇0.3ha以上の開発行為が数年から十数年の間隔で隣接あるいは近接して行われたことにより、小規模な公園が多数設置されている地域がある。また、周囲に田園や公園等がある場合でも開発行為による公園が設置されている。開発行為で設置された公園が地元民で管理されており、小規模公園が多数設置されることにより適切な管理が困難となっている。このため、公園管理を引き受ける市の意向を反映できるような公園設置の制度となるよう改正する必要があると考えられる。また、コンパクトな街づくりが求められる中で公園設置する必要性は減少すると考えられ、少子高齢化や人口減少が進むことと公園の管理がより困難になると考えられるため、既に設置されている公園の廃止も可能なような指針や制度となることが望ましいと考える。 〇本市では、時代の経過に伴う周辺環境やニーズの変化により、利用されていない小さな都市公園(特に開発公園(都市計画法及び開発条例)以外の規定によるもの)が多数あり、公園施設の高齢化に伴い維持管理費が年々増えており、利用の少ない公園や地元から要望がある公園は廃止できないか検討しています。 しかし、都市公園法第16条(都市公園の保存)の規定によって都市公園の廃止はハードルの高いものとなっており、ニーズの変化や地域の実情に合った公園の配置は困難であります。 そこで、都市公園法第16条(都市公園の保存)の規定が廃止されると、地域の要望やニーズ、市町村ごの実情に合った公園配置が可能になると考えます。 〇都市計画法施行令第25条第1項第6号では、開発行為の許可基準として、開発区域の面積が0.3ha以上0.9ha未満の開発行為について、面積の3%以上の公園、緑地又は広場を設けることが義務付けられているが、既存の公園でさえ市町村が十分に維持管理できているとは言い難い状況であり、市町村自身が定める公園等の設置基準に基づき公園等の設置が不要と判断した場合には設置を求めないことを同施行令第29条の2第2項第3号に規定する緩和基準に追加するなど、制度を見直すべきである。 〇本市では、市街地に隣接して30m以上の緩衝緑地(名称、市長が定める公園)が確保されているが、都市計画運用指針及び土地地区整理法施行規則(以下、法令等という。)に基づき街区公園を整備する計画となっている。 しかし、上記の緩衝緑地については、実質的には市民等が日常的に利用する公園として機能しており、現行の法令等に沿った計画の実施は、本市の地域の状況に即しているとは言い難い。そのため、市町村が地域の状況に応じた公園の配置を判断することができるよう制度改正が必要である。 〇本市においても同様の実情が懸念されているが、規定に沿った公園設置しているところである。また、当市は市民一人当たりの公園面積が全国平均の約2倍を有しており、財政上の理由からも制度改正の必要性を感じている。 〇本市は、遊歩道で田園・緑地等が非常に多く、実情に合ったまちづくりがなされていない。このことから、市町村が地域の状況に応じた公園の配置を判断する制度に見直すべきである。 〇都市計画法施行令第25条第1項第6号では、開発行為の許可基準として、開発区域の面積が0.3ha以上0.9ha未満の開発行為について、面積の3%以上の公園、緑地又は広場を設けることが義務付けられている。そのため、開発行為ごとに小規模な公園等が必要以上に多数設置されている。また、公園等の必要性の判断のもととなる開発区域の周辺の状況について、許可権者である都道府県と管理を引き受ける地元市町村との判断が異なり、周囲に田園や山林等の自然が多いにもかかわらず、公園等が多数設置されている。このため、市町村は、住民の利用が少ない多くの公園の管理に苦慮している。市町村自身が定める公園等の設置基準に基づき公園等の設置が不要と判断した場合には設置を求めないことを同施行令第29条の2第2項第3号に規定する緩和基準に追加するなど、制度を見直すべきである。 〇本市では、遊歩道で田園・緑地等が非常に多く、実情に合ったまちづくりがなされていない。このことから、市町村が地域の状況に応じた公園の配置を判断する制度に見直すべきである。 〇本市は、遊歩道で田園・緑地等が非常に多く、実情に合ったまちづくりがなされていない。このことから、市町村が地域の状況に応じた公園の配置を判断する制度に見直すべきである。 〇本市は、遊歩道で田園・緑地等が非常に多く、実情に合ったまちづくりがなされていない。このことから、市町村が地域の状況に応じた公園の配置を判断する制度に見直すべきである。 〇本市は、遊歩道で田園・緑地等が非常に多く、実情に合ったまちづくりがなされていない。このことから、市町村が地域の状況に応じた公園の配置を判断する制度に見直すべきである。