

国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的な内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び関係団体等から寄せられた支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答	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	
	区分	分野									団体名	支障事例		見解	補足資料
23	目 地方に対する規制緩和	運輸・交通	市町村運営有償運送における持ち込み車両の使用を可能にする	市町村運営有償運送で使用する車両について、運行委託先の企業等が用意する車両を使用することができるとして頂きたい。	自家用有償運送(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自ら保有することとされているが、保有車両では対応できない突発的な事態も想定されるほか、これに対応するための予備車両を保有することは効率的ではなく、また車検などにより定期的に運送に使用する自動車が使えなくなる期間もあるため、特に通常運行する車両の代替車両について、運行委託先の企業等が用意する車両を用いることも可能として頂きたい。	市町村運営有償運送が実施しやすくなることにより、より効率的な運送を行うことができるようになることと、地域への公共交通の提供を安定的に行えるようになることとで、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19年国土自旅第141号) 自家用有償旅客運送についてよくあるご質問	国土交通省	上越市	一	伊豆の国市、滋賀県、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た取組を進めていく必要があり、その一つの手段である自家用有償運送を実施しやすくしていく取組が必要。 ○自治体でバス車両等を保有し、維持管理する負担が軽減される。 ○運行委託先の車両を用いることが可能であれば、車検等に柔軟な対応ができる。 ○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、持ち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。 概し、運行中において車両故障や事故が発生した場合、緊急に代替車両の確保ができないケースも想定され、この場合、やむなく欠便が生じしう可能性がある。 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、これと相反するように利用者数は毎年減少している。維持管理や運行委託料の軽減を図るべく小型車両の導入を検討している一方で、にし野渡温泉観光施設の移転による観光ルートの確保に向け、行楽シーズンに限り「剱山登山バス」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(委託先事業者に限定)を使用することができれば、より効率的な運行体制が図られるとともに、突発的な事象にも即対応が可能となるため、安定的な事業運営が成されるものと期待する。	「高齢者の移動手段の確保に関する検討会中とりまとめ」(平成29年6月)において、市町村が主体となる自家用有償運送においても持ち込み車両の使用を可能とすることを平成29年8月までに実施することとされており、現在、その実施に向けて通達改正等の所費の手続きを進めているところ。これにより、市町村運営有償運送において企業等からの持ち込み車両を用いることも可能となる。	回答では、通達改正等により、今後、企業等からの「持ち込み車両」の使用が可能となることである。「持ち込み車両」の車種や条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(車ナンバー)のみとなっていることから、突発的な故障等に対して柔軟な対応ができるよう、通達改正等に当たっては、事業用自動車の持ち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、事業用自動車の持ち込みを可とする旨)を盛り込んでいただきたい。		
60	目 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)や、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、土地区画整理事業により建設した住宅及び、自治体が独自に整備した住宅は、公営住宅と同様の管理をしているにも関わらず、管理代行制度を活用できない。このため、管理を委託するには指定管理者制度を用いる必要があるが、管理代行と指定管理の併用により、管理者が異なる可能性があるほか、同一管理者であっても委託の手続の違いにより委託時期にずれが生じる可能性がある。また、併用により協定書の作成等、二重に業務が発生するため業務が煩雑になる。 ○条例等により同様に管理している住宅の委託先や、手続が異なることで郵送先等の案内が複数となり、混乱や間違いの原因になる。	○管理委託先の一元化により、協定書や仕様書様式等を一本化でき、事務手続が簡素化され事務処理コストが大幅に削減できる。 ○手続の簡素化により、自治体の公営住宅管理業務のアウトソーシングが促進され、地方住宅供給公社等を中心とした広域的な住宅セーフティネットの構築(公営・特公営・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前かれていた人工を活用して既存ストックの改善や統廃合等、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	一	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、意図が管理代行者に一本化されたことにより、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、事務手続の簡素化になることから、事務処理コストの削減にもつながる。 ○当市では、公営住宅とその種類の住宅との合築住宅や併存住宅が多数ある。改良住宅や更新住宅等は、公営住宅と同様の管理をしているにも関わらず、管理代行制度を活用できない。このため、管理を委託するには指定管理者制度を用いる必要があるが、管理代行と指定管理の併用により、管理者が異なる可能性があるほか、同一管理者であっても委託の手続の違いにより委託時期にずれが生じる可能性がある。また、併用により協定書の作成等、二重に業務が発生するため業務が煩雑になる。 ○改良住宅においては、複合施設は異なるが公営住宅同様に家賃が応答家賃であることから、公営住宅と一元管理することが望ましいため、管理代行・指定管理者制度を併用し、1管理者へ委託を行っているが業務が煩雑となっている。 ○当市では、平成21年度から市営住宅の管理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例については、指定管理者制度及び市営管理で行っていたものを管理代行制度に移行している(滞納者、不正入居者等への明確請求事務は市営管理)。一方で、住宅地区改良法等公営住宅以外の住宅に係る事例については、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管理で行っている。同様の事務手続でありながら、公営住宅、公営住宅以外で管理方法が異なることは、業務の効率化の観点からすると、非効率である一面がある。市営住宅の管理については、住宅地区改良法等公営住宅以外の住宅にも管理代行制度を導入することにより、市営住宅管理の一層の効率化、入居者サービスの向上が期待できる。また、管理代行制度の拡大は、市営住宅の管理方法の選択幅が広がることにつながり、各々の管理者の管理事務の実情に応じて、きの細かに管理方法を設定できることが期待される。	【総務省】 公営住宅法47条第1項に基づく管理代行制度を所管する国土交通省において、検討すべきものである。 【国土交通省】 本提案は、土地区画整理事業及び自治体が独自に整備した住宅等の管理の問題であり、公営住宅法上の問題ではない。 なお、公営住宅法の公営住宅以外の住宅の管理を法人その他の団体に委託するため指定管理者制度を用いる場合であっても、管理代行制度で公営住宅の管理を委託した地方住宅供給公社等を指定することは可能である。また、管理代行制度と指定管理者制度の手続きの違いにより、協定書や仕様書等の作成に二重の手続きがかかる点については、管理代行者と指定管理者で協定書等の内容の共通化を図る等の工夫をすることで、煩雑化された。仮に委託可能な範囲を条例で規定することで公営住宅と同様の管理運営を行うことが可能であれば、当市は直ちに条例改正等の必要な措置を講じ、公営住宅以外の住宅についても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		



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

各省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解	見解	補足資料	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)	各省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月15日閣議決定)記載内容 ※平成30対応方針(平成30.12.25閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平成30>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
							措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
			【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、家用自動車だけでなく、事業用自動車(緑ナンバーの車両)の持込みも可能であるかお示しいただきたい。	「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家用有償旅客運送においても持込み車両の使用を可能とする措置を講ずることとされたことを受け、本年7月に実施した意見公募手続において寄せられた意見を踏まえ、本年8月、市町村が主体となる家用有償旅客運送において企業等や個人からの持込み車両の使用を可能とする速達を提出したところ、これにより、市町村運営有償旅客運送において企業等からの持込み車両の使用が可能となった。 「家用有償旅客運送は、地域住民の生活交通がバス・タクシー等の一般旅客自動車運送事業者によることが困難な場合に家用自動車(事業用自動車以外の自動車)による有償運送が認められるという制度である(道路運送法第78条)。 このため、事業用自動車をその事業目的以外の用に供したとしても、これをもって直ちに事業用自動車が家用自動車となるわけではないが、家用有償旅客運送において地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、運行に供する家用自動車の突発的な故障等一発の場合に限り、事業用自動車を家用自動車として活用することが可能であることを明確化する。	6【国土交通省】 (8)道路運送法(昭26法183) (vi)家用有償旅客運送(78条)に係る運行委託先の企業等や個人からの持込み車両の使用については、市町村が主体となる家用有償旅客運送において使用可能であることを地方公共団体に通知する。 【措置済み(平成29年8月31日付け国土交通省自動車局長通知)】 (vii)家用有償旅客運送に係る運行委託先の旅客自動車運送事業者の事業用車両については、本来の事業の用に供することを妨げない範囲で持ち込むことが可能であること及びその場合の留意点を明確化し、地方公共団体に平成29年度中に通知する。	(vii)通知 (vii)通達改正、周知	(vi)平成29年8月31日 (vii)平成30年3月30日	(vi)平成29年8月31日付け国土交通省自動車局長通知 (vii)家用有償旅客運送に係る運行委託先の旅客自動車運送事業者の事業用車両については、本来の事業の用に供することを妨げない範囲で持ち込むことが可能であること及びその場合の留意点を明確化するため、「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9月15日付け自動車交通局長通達)を改正し、地方運輸局等を通じて地方公共団体に周知した。	
			【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伺いたい。 ○ 公営住宅法の「公営住宅」に適用される高齢所得者に対する明選請求(法29条)や公営住宅建設事業の施行に伴う明選請求(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。 ○ 公営住宅法に規定されている入居者の収入調査等(法第34条、収入状況の報告の請求、他の地方公共団体等からの税務情報の入手等)は、独自整備住宅についても、管理条例等により、外部委託することができると解しているか。 ○ 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、高齢所得者への明選請求、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。	【総務省】 ご要望のあった住宅のうち、公営住宅法等の法律の規定による管理が行われない「公の施設」について、業務の民間委託のほか地方公共団体以外の者に管理を行わせるためには、地方自治法の指定管理者制度による必要がある。したがって、公営住宅法の管理代行制度類似の制度を条例で設けることはできないと考え、指定管理者制度においてどのような対応ができるか国土交通省とも検討して参りたい。 【国土交通省】 本提案は、土地整理事業及び自治体が独自に整備した住宅等の管理の問題であり、公営住宅法上の問題ではない。 その上で、公営住宅への指定管理者制度の適用に当たっては、個別法たる公営住宅法の一定の制約を受けるが、地方自治法上の「公の施設」となる地方公共団体が独自に整備した住宅等において指定管理者制度を適用するに当たってはそのような制約はないものと考えている。(具体的にどのような対応ができるか総務省とも検討して参りたい。) なお、公営住宅の使用関係についての法的性質については、「公営住宅法の一部を改正する法律等の施行について」(平成8年住宅局長通知)において、法第25条に基づき入居者の決定及び法第34条に基づく入居者の収入状況の報告の請求を除き、行政不服審査法及び行政手続法に規定する「処分」には該当しない旨お示しているところ。	6【国土交通省】 (1)地方自治法(昭22法67)及び公営住宅法(昭26法193) (i)地方公共団体が法律又はこれに基づく命令に基づかず「設置し、公営住宅(公営住宅法2条2号)と同様の趣旨、目的において管理を行う住宅(以下「独自住宅」という。)の管理については、指定管理者制度(地方自治法244条の2)に基づき公営住宅法第3章の規定による管理業務(入居者決定(同法25条)、明選請求(同法29条及び32条)及び収入状況の調査(同法34条)を含む。)と同様の管理業務を指定管理者に行わせることが可能であることを明確化するため、地方公共団体に平成29年度中に通知する。 (関係府省:総務省) (ii)独自住宅の建替えについては、地方公共団体における独自住宅の円滑な管理運営に資するよう、借地借家法(平3法90)の規定の適用を受けない公営住宅建設事業の施行に伴う明選請求(公営住宅法38条)の考え方を踏まえ、地方公共団体が独自住宅に関して条例に同明選請求と同様の明選請求に係る規定を設ける場合の借地借家法の規定との関係及び効果について、地方公共団体に平成29年度中に通知する。 (関係府省:総務省)	(i)(ii)通知	(i)(ii)平成30年3月30日	(i)(ii)平成30年3月30日付け総務省及び国土交通省より「指定管理者制度により独自住宅を管理する場合の指定管理者に行わせることができる業務について」(総行経第115号)及び「地方公共団体が独自住宅に関して条例に公営住宅建設事業の施行に伴う明選請求と同様の明選請求に係る規定を設ける場合の留意事項について」(通知)「(国任備第483号)を地方公共団体宛てに発出。	



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

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協議団体等から寄せられた支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答	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	
	区分	分野									団体名	支障事例		各府省からの第1次回答	
														見解	補足資料
173	日	地方に対する規制緩和	土木・建築	県が独自に整備した住宅の「公営住宅」への転用	【現行制度】 公営住宅とは、公営住宅法により国の補助に係るものとして定義されており、国の補助を受けて自治体が建設したものを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、公営住宅法を根拠とした運用ができない。 例えば、公営住宅法に基づく管理代行を行うことができないため、その他住宅については、引き続き指定管理者制度を用いることとなる。また、収入認定など現行の条例に規定のない事項について新たに条例に定める必要がある。このように地方公共団体が条例等を工夫することにより対応する余地はあるものの、無用な混乱が生じ、また、事務作業量が膨大で運用上の負担が大きい。	地方公共団体が不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であっても、管理代行制度で公営住宅の管理を委託した地方住宅供給公社等を指定することは可能である。さらに、管理代行制度と指定管理者制度の手続きの違いにより、協定書や仕様書等の作成に二重の手続きがかかる点については、管理代行者と指定管理者で協定書等の内容の共通化を図る等の工夫をすることで、煩雑性の軽減、事務処理コストの削減は可能であるほか、管理代行制度と指定管理者制度の手続きの違いによる委託時期のずれについても、指定管理に係る公募、議決手続等を十分な余裕をもって計画的に行うことで、委託時期にずれが生じないようにすることが可能である。 これらのことから、地方公共団体が独自に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。	本提案において支障となっているのは公営住宅法上の住宅であるか否かに基づく管理代行制度の適用の有無ではなく、公営住宅法上の公営住宅とその他住宅との制度運営の差異を解消するものである。 管理代行制度は差異の一つにすぎず、他の要素として①収入認定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築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権利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ずる原因となり得る。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。 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。	
77	日	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	地方自治体が、道路運送法第21条第2号許可により実証実験を行い、期間満了後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、実証実験の期間中に本格運行のための道路運送法4条に係る許可申請をしなければならず、本格運行の計画の検証のためデータの収集期間が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ほか、住民の周知なども別途必要となっている。 21条許可の期限終了までに適切な運行形態が判断できないと、切れ目の無い公共交通の提供に支障をきたし、利用者の利便性が損なわれたり、本格運行への移行後も運行形態の変更が必要となり、変更手続きに時間を要することとなるなど行政内の事務負担の増加にもつながる。 【条例】 21条許可によりデマンドタクシーの実証運行を行ってから本格運行へ移行した。降雪地域においては冬期間とそれ以外の期間で利用状況に差が生じるが、本格運行移行のための手続きや調整に半年ほど期間を要したため、年度下半期の利用状況の検証を十分に本格運行の計画に反映することができなかった。これにより、本格運行に移行したところ、利用状況の予測と実態に差異が生じ、予算不足や本格運行移行後のダイヤ変更が生じた。	道路運送法第21条による実証運行は、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需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 一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて(平成26年1月24日付け国土交通省433号自動車運送局長通知)	国土交通省	全国市長会		ひたちなか市、伊豆の国市、福知山市、宮崎	○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があると推測する。当市においては、半年間の実証運行を実施し、半年程度の検証及び準備期間を設けて、本格運行に移行した。道路運送法21条許可は、実証運行を開始すると、実証運行中に変更する手続きが無い場合、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、地域公共交通委譲での承認等、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れ目のない公共交通の提供は、住民が望む運行形態であるが、予算承認からの運行事業者決定、免許手続、住民周知など期間的に困難を有している。 ○コミュニティバス等の導入においては、運行コストや利用者ニーズの把握が重要であり、それらを考慮した運行計画を立てる必要がある。 道路運送法第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出し、重要であり、実証実験運行期間の延長等柔軟な取扱いが必要だと考える。	乗合旅客の運送については、本来、道路運送法(以下「法」という。)第4条の規定による一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けて行うべきものであるところ、法第21条の規定は、突発的に発生する需要等に可及的速やかな対応を図ることを目的として一般貸切及び一般乗用旅客自動車運送事業者が乗合を行うことを例外的に認めることをその趣旨とするものである。このため、その許可の期間も原則として1年以下とするところとしているところ(「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」(平成26年国土交通省433号 自動車運送局長通知))。 指帰納のような実証実験については、その確実な成果を得ることを目的として実験開始後の計画変更又はデータの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合には、上記の通知に基づき再度許可を行うことを明確化し、周知を図ることとする。	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されるよう周知徹底するとともに、その旨を実証実験の主体である地方公共団体に対し、周知することを求める。 第1次回答では「本来4条許可を受けて行うべきであるところ、21条許可は例外的に認めるものであり、期間も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年間という原則に囚われず、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。	



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

各府省からの第1次回答を踏まえた追加民間提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月24日閣議決定)記載内容 ※平成30対応方針(平成30.12.25閣議決定)に記載があるものは当該種群を<平成30>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
見解	補足資料					措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
		【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。○ 公営住宅法の「公営住宅」に適用される高層所得者に対する明渡請求(法29条)や公営住宅建設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。○ 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転居情報の手入等)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。○ 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、高層所得者への明渡請求、入居者の収入調査等が公営住宅と同様に実施することが仮にできないのであれば、独自整備住宅を公営住宅へ転用することを可能とする法律上の措置をとるべきでないか。	本提案は、土地区画整理事業及び自治体が独自に整備した住宅等の管理の問題であり、公営住宅法上の問題ではない。その上で、公営住宅への指定管理者制度の適用に当たっては、個別法たる公営住宅法の一定の制約を受けるが、地方自治法上の「公の施設」となる地方公共団体が独自に整備した住宅等において指定管理者制度を適用するに当たっては、そのような制約はないものと考えている。(具体的にどのような対応ができるか総務省とも検討してまいります。)	6【国土交通省】 (1)地方自治法(昭22法67)及び公営住宅法(昭26法193) (1)地方公共団体が法律又はこれに基づく命令に基づかず設置し、公営住宅(公営住宅法2条2号)と同様の趣旨、目的において管理を行う住宅(以下「独自住宅」という。)の管理については、指定管理者制度(地方自治法244条の2)に基づき公営住宅法第3章の規定による管理業務(入居者決定(同法25条)、明渡請求(同法29条及び32条)及び収入状況の調査(同法34条)を含む。)と同様の管理業務を指定管理者に行わせることが可能であることを明確化するため、地方公共団体に平成29年度中に通知する。 (2)独自住宅の建設については、地方公共団体における独自住宅の円滑な管理運営に資するよう、借地借家法(平3法80)の規定の適用を受けない公営住宅建設事業の施行に伴う明渡請求(公営住宅法38条)の考え方を踏まえ、地方公共団体が独自住宅に関して条例に同明渡請求と同様の明渡請求に係る規定を設ける場合の借地借家法の規定との関係及び効果について、地方公共団体に平成29年度中に通知する。	(1)(ii) 通知	(1)(ii) 平成30年3月30日	(1)(ii) 平成30年3月30日付けで総務省及び国土交通省より「指定管理者制度により独自住宅を管理する場合の指定管理者に行わせることができる業務について(総行経第115号)及び「地方公共団体が独自住宅に関して条例に公営住宅建設事業の施行に伴う明渡請求と同様の明渡請求に係る規定を設ける場合の留意事項について(通知)」(国住備第483号)を地方公共団体宛てに発出。	
		【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こと、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、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。	道路運送法第21条の許可の期間について、原則は1年間であることは変わらないが、当初から1年以上の実証実験を行う計画がある場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、許可期間を1年以上(3年程度)とできる旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。また、実証実験のデータの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、再度許可(通算3年程度)を行う旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。	6【国土交通省】 (8)道路運送法(昭26法183) (vi)一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送に係る許可(21条)において、当初から1年以上の実証実験を行う計画がある場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、許可期間を1年以上(3年程度)とできること、及び実証実験のデータの収集不足等を理由に許可の再申請がなされた場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、再度許可(通算3年程度)を行うことを明確化するため、地方公共団体及び地方運輸局に平成29年度中に通知する。	通知	43188	「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて(平成18年9月15日付国土旅第140号自動車交通局長通知)」を平成30年3月29日付けで改正し、同年4月1日に施行した。	



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

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協議団体等から寄せられた支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答	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	
	区分	分野									団体名	支障事例		見解	補足資料
202	地方に対する規制緩和	運輸・交通	道路運送法21条に基づく実証実験の1年要件の緩和	<p>社会実験による一般乗合旅客自動車運送法21条第2項に基づき、「一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受け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日付付達「一般貨物旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」(平成18年9月15日付 国土交通省告示第140号 自動車交通局長通達)</p> <p>【制度改正の経緯】コミュニティバス(区バス、住民バス)の社会実験については、利用者等の意見を踏まえ、運行ルートやダイヤの変更等を行いながら、最長3年間の利用状況や収支を検証し、本格運行への移行の可否を判断している。また、利用啓発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。</p> <p>【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、年度末までの残期間予算は確保されていたが、次年度予算が確保されていない(継続的な運行の担保がない)として第4条の許可が得られず、社会実験としてのバス運行が休止となり、住民に不便を与える支障事例があった。</p> <p>【制度改正の必要性】第4条による運行の切り替えがスムーズにできた場合であっても、第21条による運行とは異なり、運行本数の変更や運行経路の変更に伴う手続きが多く、即応的に変更を行うことができないため、効果的な社会実験の妨げとなる。</p>	<p>コミュニティバスの社会実験による、実証実験としての運行期間が3年間となることで、地域や利用者ニーズを反映した運行ルートやダイヤの試行により、継続的に利用状況や収支の検証が可能となり、利用者の定着を含め、持続可能なコミュニティバスの本格運行が実現できるとしている。</p> <p>「一般貨物旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」(平成18年9月15日付 国土交通省告示第140号 自動車交通局長通達)</p>	国土交通省	新潟市	一	<p>ひたちなか市、伊豆の国、福知山市、徳島県、大村市、高崎市</p> <p>○自転車に慣れた方の生活スタイルを変えることは、ある程度の期間を有する。通勤通学で公共交通を利用する方にとって、1年以内の期間付きでは効果が表れない。また、机上からの実証運行が柔軟に対応(変更手続き)できない仕組みである。○現在本市においても2か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。</p> <p>○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踏む為に重要であり、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。</p>	<p>乗合旅客の運送については、本来、道路運送法(以下「法」という。)第4条の規定による一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けて行うべきものであるところ、法第21条の規定は、突発的に発生する需要等に可及的速やかな対応を図ることを目的として一般貨物及び一般乗用旅客自動車運送事業者が乗合を行うことを例外的に認めることをその趣旨とするものである。このため、その許可の期間を原則として1年以下とすることとしている(「一般貨物旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」(平成26年国土交通省告示第433号 自動車局長通達))。</p> <p>○指掛橋のような実証実験については、その確実な成果を得ることを目的として実験開始後の計画変更又はデータの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合には、上記の通知に基づき再度許可を行うことを明確化し、周知を図ることとする。</p>	<p>地方公共団体が実施するコミュニティバスの実証実験は、地域ニーズなどを踏まえ、年間を通じたデータを活用しながら、効率的かつ持続的な地域公共交通を形成することを目標に、地域が主体となり本格運行に向けた運行計画を作成し、実証実験として1年以内で実施している。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年間という原則とはとわかれず、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、現場のニーズに応じた対応をしていただきたい。</p> <p>そもそも、1年間の実証実験期間では、4条許可申請に必要な地域公共交通会議の開催準備や道路管理者、交通管理者等との調整を含めると労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しており、期間が緩和されることで悪質な利用がされることは無いと考える。</p> <p>なお、仮に、変更により再度申請した場合にも、本格運行に必要なデータ収集等を理由に再々申請を出した場合には、地域の実情に応じて再度許可を出すことについても明確にし、地方運輸局、運輸支局で確実実施されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。</p>	有			
85	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ができる等の要件の見直し	<p>水門や陸開等の河川管理施設については、市町村又は河川法施行規則第37条の6の要件を満たす団体(河川協力団体又は河川の管理に資する活動を行っている一般社団法人若しくは一般財団法人)に限られている。当該規定においては、フェンスで囲まれた一般企業が所有する土地を通らなければならない位置に整備した陸開があり、災害時には当該企業への確認、開錠依頼等をしなくてはならず、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、陸開付近の地元自治会や企業に操作を委託することが有効な対策と考えられるが、当該規定で委託先が限定されていることにより、そのような対策を講じることができない状況である。</p> <p>なお、海岸施設の水門・陸開の操作については、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・陸開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。</p>	<p>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。</p>	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	一	<p>埼玉県、新潟市、福井県、長崎県</p> <p>○平成19年に本県は内閣府に「公共サービス基本方針の見直しに関する要望」でも、民間委託を提案した。しかし、排水機場の操作は操作規則により、定められ、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しなかった。現状でも、専ら、県及び市職員が削減されており、管理体制が整い、官が責任を持った案件で、民間操作委託などが可能となれば、河川管理施設の管理体制の選択肢がひろがる。</p> <p>○本市の管理河川は、延長165kmの准用河川1本のみであり、水門や陸開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に要件を見直すことには同意できる。</p> <p>○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、陸開付近の地元自治会や企業に操作を委託し、連絡・協力体制を構築することが有効な対策と考えられるため、制度改正は必要であると考えられる。</p>	<p>河川の水門、排水機場等の操作は、上流の降雨状況や下流の水位など流域の状況を把握した上で、本川支川の逆流防止を図るために内外水位差を確認しながら操作のタイミングを判断する必要があるなど、流域に大きな影響を及ぼすため、河川管理者により迅速に操作が行われなければならない。</p> <p>河川法第99条及び同法施行令第94条において、「水門、排水機場等の操作を伴う施設」のうち、当該施設の操作の及ぼす影響が委託しようとする地方公共団体の区域に限られるものについては、例外的に当該地方公共団体にのみ操作を委託する事が出来ることを認めている。この場合は、当然委託を受けた地方公共団体が責任を負うことになる。</p> <p>一方、河川管理者の責任の下、民間企業等に操作にかかわる作業をさせる方法としては、個人を施設操作員として委嘱を行うものや、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。これらは、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。</p> <p>ただし、上記の方法等により、河川管理者以外の者に河川管理施設の操作にかか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たしていない状態にあり、早急な改善が求められる。</p>	<p>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。</p>	一		



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月24日閣議決定)記載内容 ※平30対応方針(平30.12.25閣議決定)に記載があるものは当該種群を<平30>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
見解	補足資料					措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
		<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>○ 21条許可の期間は、当初から1年以上の実証実験を行う計画である場合には、地域の実情に応じて1年以上(通算3年程度)の許可期間を設定できるようにする等、地域公共交通の現場のニーズに即した対応をしていただきたい。 ○ 実証実験について、データの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合には、再度許可を行うことについては、地方運輸局、運輸支局でしっかりと対応されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の実施主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。 ○ 第1次回答では、再申請がされた場合には、再度許可を行う旨回答しているが、再度許可の回数制限や通算年限についてはどのように考えているのか、もしも制限を付けるのであれば、地域の実情に合わせて、3年程度は実証実験を行うことができるようにしていただきたい。</p>	<p>道路運送法第21条の許可の期間について、原則は1年間であることは変わらないが、当初から1年以上の実証実験を行う計画がある場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、許可期間を1年以上(3年程度)とできる旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。 また、実証実験のデータの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合にあって、地方公共団体から要請があった場合には、再度許可(通算3年程度)を行う旨地方運輸局、地方公共団体等に周知する。</p>	<p>6【国土交通省】 (6)道路運送法(昭26法183) (vi)一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送に係る許可(21条)において、当初から1年以上の実証実験を行う計画がある場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、許可期間を1年以上(3年程度)とできること、及び実証実験のデータの収集不足等を理由に許可の再申請がなされた場合であって、地方公共団体から要請があった場合には、再度許可(通算3年程度)を行うことを明確化するため、地方公共団体及び地方運輸局に平成29年度中に通知する。</p>	通知	43188	「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて(平成18年9月15日付け国土省140号自動車交通局長通知)」を平成30年3月29日付けで改正し、同年4月1日に施行した。	
		<p>【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「現行制度により対応可能」となっているが、事業関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。 【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。</p>	<p>○ 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るべきではないか。 ○ 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が、河川や施設の状態等に応じ補助者の一定の判断の下に操作することを可能とするなど、確実な施設の運用体制を確保する意味や、災害対応を万全とする観点からより柔軟な方法を検討すべきではないか。 ○ 「中小河川等における水防災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。</p>	<p>○ 現行制度のもとで、民間企業等に操作にかかる作業をさせる方法があり、実際に行っている都道府県も確認されているところではあるが、その方法等について、地方公共団体への周知を行う。 ○ なお、上記の通り、現行制度のもとで宮城県の場合は解決できることなのであるが、社会資本整備審議会答申にある、「地方公共団体以外の団体への委託を可能とするなど、確実な施設の運用体制確保に向けた取組の推進」については、私法上の契約のあり方を含め引き続き別途検討していく。</p>	<p>6【国土交通省】 (17)河川法(昭39法167) 河川管理施設の操作の委託については、民間企業等に操作に係る作業をさせる方法等について、地方公共団体に平成29年中に周知する。 また、河川管理施設の確実な運用体制の確保に向けて、「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)も踏まえ、地方公共団体以外の団体への私法上の委託の在り方を含め、引き続き検討していく。</p>	周知	実施時期 平成29年10月～11月	「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)を踏まえ、民間企業等に河川管理施設の操作に係る作業をさせる方法等について、都道府県・政令市の担当課長に対して、平成29年の10月から11月にかけて周知した。	



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他(特記事項)	<追加共同提案団体及び当該団体等から寄せられた支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解		
	区分	分野									団体名	支障事例	各府省からの第1次回答	見解	補足資料
87	日	地方に対する規制緩和	農業・農地	甲種農地の転用等の許可に係る土地収用法関連要件の緩和	甲種農地に係る転用等の許可について、現行、土地収用法第26条第1項の規定による告示が要件とされているが、土地収用法その他の法律により土地を収用し、又は使用することができる場合に係る転用等については、土地収用法第26条第1項の規定による告示要件を、不要としていただきたい。	本県において施行する都市公園(広域防災拠点)整備に伴い、貨物駅の移転が必要となっているが、当該貨物駅の移転予定地が甲種農地となっている。これまでの説明会において、当該甲種農地の提供に反対する土地所有者はおらず、取得自体は円滑に行える見込みだが、甲種農地の転用のためには、土地収用法第26条第1項の規定に基づく事業認定の告示が必要となる。そのため、土地収用法に基づく事業認定について、東北地方整備局に相談を行ったが、地方整備局からは反対者がいない場合の事業認定はできない旨の意見があった。すなわち、現行制度では、事業への反対者がいない場合は、結果的に甲種農地の転用許可ができないという制度の欠陥があるため、事業の円滑な実施に支障をきたしている。	反対者等の存在により強制収用が必要な場合のみ農地転用可能という状態が解消され、事業の公益性によって農地転用の可否を判断できるようになるため、円滑な事業の推進を図ることができる。	農地法第4条第2項、第5条第2項 農地法施行規則第37条 土地収用法第20条、第26条第1項	農林水産省、国土交通省	宮城県、広島県	—	福井県、高松市	○当市においては今のところ支障事例は生じていないが、提案団体の具体的な支障事例があるとおり、制度の欠陥という指摘に同感である。農地法施行規則第37条第1項第1号に規定する「土地収用法その他の法律により土地を収用し、又は使用することができる事業」を甲種農地にも適用できるようにすることで、公益性の高い事業を円滑に推進することが可能となり、賛成である。	【農林水産省】 農地法において、第1種農地は、おおむね10ha以上のまとまりがあるなど良好な農業条件を備えている農地とされている。このうち、都市計画法において市街化を抑制すべきとされている市街化調整区域内的の農地であって、高性能農業機械による農業に適しているなど特に生産性の高い農地については、甲種農地として位置付けられている。そのような農地としての重要性に鑑み、甲種農地の転用許可については、土地収用法に基づく土地収用事業の認定を受けその旨が告示された事業に係る場合を含むく例外的な場合に可能としている。 一方、土地収用事業は、公共の利益となるものとして土地収用法に掲げられた一定の種類土地収用該当事業について、認定を受け行うものであり、土地の強制的な収用を可能とする事業の性質上、認定を受けた事業については、高い必要性とともに、事業が実施される確実性が認められる。 このような土地収用法上の考え方がある中、特に重要な農地である甲種農地について転用を許可する上では、高い事業の必要性、事業が実施される確実性等が求められることから、事業認定の告示を要件としているところである。一方、土地収用該当事業に当たるとのことのみでは、具体的事業の高い必要性や事業実施の確実性が認められないことから、御提案のように当該要件を廃止することは適切ではない。 なお、国土交通省に確認したところ、認定申請時点での土地の権利者の事業に対する賛否にかかわらず、起業者の申請に係る事業について、その用地内に起業者の取得していない土地があり、土地収用法第20条各号に掲げる要件を満たす場合は、土地収用法による事業認定を受けることが可能であり、本支障事例については既に東北地方整備局と宮城県との間で事業認定申請に向けた相談が開始されているところである。 【国土交通省】 (土地収用法に基づく事業認定について) 土地の権利者の事業に対する賛否にかかわらず、起業者の申請に係る事業について、その用地のうちに起業者の取得していない土地があり、土地収用法第20条各号に掲げる要件を満たす場合は、土地収用法による事業認定を受けることが可能である。 なお、支障事例に挙げられている事業についても、その用地の一部に起業者の取得していない土地があることから、東北地方整備局と宮城県との間で事業認定申請に向けた相談が既に開始されているところであるが、上記の趣旨を徹底するため、各事業認定庁あてに周知することとする。	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。 各府省からの回答では、「土地の権利者の賛否にかかわらず、起業者の申請に係る事業について、その用地内に起業者の取得していない土地があり、土地収用法第20条各号に掲げる事業認定の要件を満たす場合は、土地収用法による事業認定を受けることが可能」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くことで、円滑な事業認定手続きに寄与されると考える。 以上を踏まえ、引き続き、本事業の円滑な事業認定の告示に向けて事業認定庁との調整を進めていくこととしたい。
139	A	権限移譲	運輸・交通	一般乗合旅客自動車運送事業の許認可等権限の移譲	道路運送法の一般乗合旅客自動車運送事業(貸し切りバスを除く)に係る事業経営、事業計画、運営等への許認可・登録、さらには、指導監督等の事務を含めた権限について、同一府県内で実施するものは、移譲を希望する府県への移譲を基本としつつ、府県域を跨がるものは、府県域を超える広域連合への移譲を求める。	東境を跨いで運行されているバスにおいて、他の路線バスと重複する区間に乗降制限があり、利便性の低下を招いている。 また、今回の事例のように路線が東境を跨ぐことにより、運輸局の管轄区域が2つに跨がることとなる場合は、それぞれ別の運輸局に対して申請(近畿運輸局には、休止路線の変更(復活)手続き、中国運輸局に対しては路線新設の手続き)を行うとともに、各対象地域の地域公共交通会議で個別に協議を行わなければならないが、事務が複雑となり非効率である。 そのため、府県域を跨がるものは、連合への権限移譲を提案する。 さらに、交通政策基本計画(H27.2.13閣議決定)においてどりわけ、人口減少を背景とした地域公共交通ネットワークの再構築に当たっては、地域の自治体を中心となつて、交通事業者、利用者を含む住民、地元企業やNPOなど、広範囲な関係者における協力と連携を図ることが欠かせないところであり、地域公共交通再編に係る地元協議会の実効性確保等を促進することが重要である。」とされており、協議協議会の主体が関係権限を持った上で、再編実施計画策定に向けた関係者等との実行力ある調整を行うことが効率的であると考ええる。	・地域主体の責任体制を構築することで、「交通政策基本計画」でも課題とされている「人口急減、超高齢化の中での備性ある地方創生」や「グローバル化」の進展」に対応した総合的な施策展開が可能となる。 ・地域交通の最適化が図られることにより、自律的で持続的な地域社会の構築が可能となる。	道路運送法第4、5、9、15、31、79、94条	国土交通省	関西広域連合(共同提案) 滋賀県、兵庫県、和歌山県、鳥取県、徳島県、京都府、神戸市	—	—	—	バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際し、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているか、主に輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査を行っている。そして、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護を十分に図るためには、その性質上地域ごとに差異を設けるべきでなく、全国一律の基準の下で一元的な指揮命令系統により事務を行うことが不可欠であることから、許認可等権限は国に存置する必要がある。 また、路線が東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こととされており(道路運送法施行規則第2条第2項)、地域公共交通会議についても、基準は参酌すべきものに留め、利用時に近い立場にある地方に任せてこそ、最も効率的かつ効果的な判断が可能なのではないかと考える。 また、路線が東境を跨ぐことにより、運輸局の管轄区域が2つに跨がる場合の申請書等の提出は、その事件の主として関する土地を管轄する運輸局に提出すれば足りる(道路運送法施行規則第2条第2項)とのことであるが、個別に手続きをとるよう指導している運輸局もある。については、通知を発出する等により当該内容を改めて明示いただきたい。	一般乗合旅客自動車運送事業の許認可について、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護を十分に図るためには、その性質上地域ごとに差異を設けるべきでなく、全国一律の基準の下で一元的な指揮命令系統により事務を行うことが不可欠なことであるが、建設工事の適正な施工を確保し、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と考える。 また、路線が東境を跨ぐことにより、運輸局の管轄区域が2つに跨がる場合の申請書等の提出は、その事件の主として関する土地を管轄する運輸局に提出すれば足りる(道路運送法施行規則第2条第2項)とのことであるが、個別に手続きをとるよう指導している運輸局もある。については、通知を発出する等により当該内容を改めて明示いただきたい。



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月24日閣議決定)記載内容 ※平30対応方針(平30.12.25閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平30>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
見解	補足資料					措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
		<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>○ 土地収用法に係る事業認定要件についての解釈について、地方整備局に対し周知を図ることであるが、周知内容、周知方法及びスケジュールについて具体的にお示しいただきたい。 ○ 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。</p>	<p>【農林水産省】 甲種農地の転用許可に係る考え方については第1次回答においてお示したとおりであるところ、本支障事例については、国土交通省から各事業認定庁に対し、事業認定に係る考え方の周知が図られると聞いている。 【国土交通省】 事務連絡にて、各地方整備局及び都道府県に対し、10月初旬までに、起業者の申請に係る事業について、その用地のうち起業者の取得していない土地があり、土地収用法第20条各号に掲げる要件を満たす場合は、土地収用法による事業認定を受けることが可能である旨、周知を図ることを考えている。</p>	<p>6【国土交通省】 (11)土地収用法(昭26法219) 土地を収用し、又は使用しようとする際の事業認定(16条)については、起業者の申請に係る事業について、その用地のうち起業者の取得していない土地があり、20条各号に掲げる要件を満たす場合は、事業認定を受けることが可能であることを、地方整備局及び都道府県に周知する。 [措置済み(平成29年10月5日付け国土交通省総合政策局総務課土地収用管理室事務連絡)]</p>	事務連絡	43013	「事業認定における要件の取扱いについて」(平成29年10月5日付け国土交通省総合政策局総務課土地収用管理室事務連絡)	
		<p>【全国知事会】 路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をすべきである。</p>		<p>バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際し、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているか、主に輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査を行っている。そして、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護を十分に図るためには、その性質上地域ごとに差を認めるべきでなく、全国一律の基準の下で一元的な指揮命令系統により事務を行うことが不可欠であることから、許認可等権限は国に存置する必要がある。 また、地方運輸局の管轄区域が2つに跨がる場合の申請書等の提出先については、道路運送法施行規則第2条第2項において規定されているところであるが、地方運輸局によって扱いが異なる実態があるという意見を受け、通知等を発出することにより周知徹底を図りたい。</p>	<p>6【国土交通省】 (8)道路運送法(昭26法183) (x)一般乗合旅客自動車運送事業の許可等に係る申請書又は届出書については、路線が県境をまたぐこと等により、事件が二以上の地方運輸局長の管轄区域にわたるときは、その事件の主として関する土地を管轄する地方運輸局長に提出すれば足りる(施行規則2条2項)ことを明確化するため、地方運輸局に平成29年度中に通知する。</p>	事務連絡	43188	路線が県境をまたいだ際の受付窓口の徹底について、自動車局旅客課長から各地方運輸局自動車交通部長及び沖縄総合事務局運輸部長あて事務連絡「申請書等の受付窓口の徹底について」を平成30年3月29日付けで発出した。	



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

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	具体的な支援事例	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)	関係法令等	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関係団体等から寄せられた支援事例(主なもの)>		各省庁からの第1次回答	各省庁からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解					
	区分	分野									団体名	団体名		団体名	団体名	各省庁からの第1次回答		見解	補足資料
																団体名	支援事例		
201	地方に対する規制緩和	土木・建築	道路占用許可に係る基準の弾力化	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、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ます。	道路空間を活用したまちにぎわいづくりが各地で進められているが、道路の占用許可は、原則として、道路の敷外に余地がなくやむを得ない場合にのみ行うことができるとされている。道路の中には、歩行空間に余裕のある歩道や緑地帯など、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もある。実際、広島市では、副道や副道の歩道も含めると幅員が100mに及ぶ道路(平和大通り)があり、この道路の緑地帯等の占用を許可しても交通に支障を生じないが、前記の基準があるため道路占用を許可することはできない。都市再生特別措置法において、都市再生整備計画の作成等で前記の基準は緩和されるが、道路管理者が一定の区域で占用を認めても支障がないと判断し、それを市町村や警察も同意しているような場合には、都市再生整備計画の作成等は必要ないものとする。そこで、道路管理者が地方公共団体等と協議の上、適切であると認めるものについては、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、許可基準の弾力化を求めます。なお、都市再生特別措置法の特例措置を活用する場合、前述の地域は既に都市機能などが集積している市街地であるため、都市再生整備計画に相当な基幹事業などを盛り込むことが困難であり、同計画における目標や評価指標の設定が困難となる懸念がある。また、まちにぎわい創出を図る提案事業については、その事業内容を詳細に決定した上で、公安委員会などの同意を得るための社会実験等が求められるなど、事業者(占用者)の負担が大きくなることも懸念される。	都市再生整備計画の作成等をしなくても占用許可を行うことができるようになるため、地方公共団体の事務負担が軽減されるとともに、まちのにぎわいづくりの担い手の増加や計画的な道路空間の活用につながる。また、担い手が行う事業内容に応じて、イベント時における一時的な事業だけでなく、長期間の占用許可を行うことができるなど、柔軟な対応が可能となる。	道路法第33条第1項	国土交通省	広島市	川崎市、福井市	〇基幹事業の整備時期と地元機運の醸成時期のタイミングが合わない。また、地元機運が醸成し整備計画を変更する場合、目標指標の設定方法についても課題である。そのため、地元組織発意で、道路管理者が占用を認め、警察も同意しているような場合には、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。許可基準の弾力化については、都市再生に資する占用について、都市再生特別措置法に基づいて策定される都市再生整備計画に必要な事項を記載すれば、無余地性の基準を適用しない特例を認めているところである(都市再生特別措置法第46条第10項・第11項、第52条)。したがって、同計画の策定を省略することはできないが、同計画の策定に当たっては、必ずしも公共公益施設の整備に關する事業等を記載する必要はなく、道路占用の特例のみを記載事項とすることも可能であることから、現行制度においても提案団体の構想は実現可能である。また、上記都市再生特別措置法上の特例のほか、無余地性の基準の適用については、経済的な要素や道路利用者の利便性等を含めた諸般の事情を考慮することもできることとしており、これを活用して提案団体の構想を実現することも可能と考えられる。	〇本市においても、道路占用許可の特例制度を活用し、オープンカフェ事業の実施を検討しているが、制度活用のために都市再生整備計画を策定する必要があり、都市再生整備計画においては、計画の目標や目標を定量化する指標によって、事務手続きの簡素化が図れる。〇本市においても、都市における賑わい創出や地域課題の解決等の観点から、都市再生緊急整備地域内において、オープンカフェ等の設置などを検討している。一方で、都市再生緊急整備地域の指定がないエリアにおいても、地域の担い手等から道路空間の活用に関する提案がなされているが、現行基準に基づく、一時的なイベント等の開催に留まっている。これらの状況を勘案し、道路としての機能を確保しつつ、地域課題に対応した柔軟な運用が必要と考え、提案の趣旨に賛同する。〇都市再生整備計画にあるオープンカフェ等と同じ場所、同じ内容であっても、他の団体には占用許可を行うことができず、道路管理者として公平性に欠ける対応となっている。このため、まちのにぎわいづくりのための活用が阻害されている。	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は、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ます。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)を誘導できるなど、長期的かつ計画的な道路空間の活用を促す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(課長室)発 長補任事務連絡(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、都道府県知事及び国指定都市の市長宛に発出・周知していただきますようお願い致します。						
234	地方に対する規制緩和	運輸・交通	港湾法第2条第6項に規定する国の施設認定の弾力的な運用	既設港湾施設のうち、港湾法上、港湾施設とみなされていない施設に対する国の施設認定の弾力的な運用を求める。具体的には、事務連絡の改正等により、臨港地区として一団の区域として捉えることができ、施設も港湾施設として位置付けられるような措置を講じていただきたい。	港湾法では、港湾区域又は臨港地区内における施設を「港湾施設」と位置づけ、港湾区域又は臨港地区内に設置が困難な施設については、国が港湾法第2条第6項の規定による施設認定を行うこと(「港湾施設」とみなされるもの)である。国土交通省の見解として、認定制度の適用は、限定的又は臨港地区指定までの暫定的な措置であり、未認定施設の設置場所が都市計画区域である場合には、臨港地区の指定を行うべきとされている(平成22年6月10日付事務連絡「港湾法に基づく適正な事務処理について」)。本府の宮津港において、昭和42年から45年にかけて設置した港湾施設(船揚場)の設置場所が臨港地区外で、国の認定も受けていないものがあつたため、当該施設を港湾法に基づく適正な事務処理のため、本年2月に国に対し施設認定を申請したが、設置場所が都市計画区域内であることから、臨港地区の指定で対応すべきものとして認定が認められなかった。しかし、当該未認定施設は、施設の設置から長期間が経過し、周辺も住宅が密集し、都市計画法上の第一種住居地域に指定されており、こうした地域の都市計画の変更は、区画整理や施設の大規模な改築等を必要とする積極的理由が無ければ難しいのが実情である。また、都市計画の変更は、公衆の健康による住民の意見調整や都道府県都市計画審議会の開催等、時間や事務手続きの負担が生じることとなるため、現実的には数年に一度の大幅な見直し時に併せて臨港地区の手続(都市計画の変更)を行わざるを得ない。未認定施設は、港湾法上の施設でないことから、港湾法の規定に基づく港湾施設の区域内における禁止行為や罰則規定を適用できない等、施設の管理上好ましくないため、速やかに港湾施設としての位置付けを行うべきと考えます。平成22年の事務連絡は、港湾法に基づく国の施設認定の考え方を示したものと認識しており、港湾施設は臨港地区指定が原則ということは理解している。本提案は、同事務連絡の別添「港湾施設の位置付けに当たって留意する事項等」の1の(2)において、施設認定によらざるを得ないものとして、周辺地域の実情により臨港地区として一団の区域として捉えることができ、施設も兼ねていただくようお願いするものである。	港湾法上の施設認定を受けることにより、以下の点が可能となり適切な施設管理を行うことができるようになる。①港湾法第37条の11第1項及び第63条第4項の規定を適用できる。本府の場合、「京都府港湾施設の管理及び使用に関する条例(平成21年京都市条例第53号)」で禁止行為や5万円以下の罰則の罰則を規定しているが、未認定施設は、港湾施設とみなされないため、同条例の適用はできない。②施設利用料金を徴収できる。本府では、「京都府港湾施設の管理及び使用に関する条例」に基づき使用の承認及び使用料の徴収を行っているが、未認定施設は、港湾施設とみなされないため、同条例の適用はできない。	港湾法第2条第6項	国土交通省	京都府、兵庫県、和歌山県	京都府、兵庫県、和歌山県	港湾施設としての位置付け方法は臨港地区指定が原則である(港湾法第2条第5項)。その一方で、港湾法第2条第6項において、港湾区域又は臨港地区内でないものについても、国土交通大臣が認定することにより、港湾法上の港湾施設として位置付けることが可能としているところ。この施設認定による場合は、前述の原則を逸脱しないよう、限定的な扱いと暫定的な扱いの2つとしているところ。限定的な扱いは、臨港道路のように一団の区域として捉えることができないものが該当し、暫定的な扱いは、臨港地区指定までに期間を要するものが該当する。そもそも、都市計画上、第一種住居地域というものは、住居の環境を保護するために定める地域であり、当該地域に存する施設は、その性質上および港湾施設には当たらない。これを本件についてみると、もともと船揚場が存する区域について、第一種住居地域の指定がなされている時点で、当該船揚場は港湾施設とは言えず、当該船揚場を港湾法第2条第6項に基づく認定の対象とすべきという本件提案は受け入れられない。	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、いたずら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られている。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、過去に設置した施設に限定するという条件において、施設認定の特例を認める弾力的な運用をお願いするものである。							



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月13日閣議決定)記載内容 ※平30対応方針(平30.12.23閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平30>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
見解	補足資料					措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
		<p>【全国知事会】 道路占用許可基準の弾力的な運用については自治体間で大きく判断が異なることのないよう基準の適用条件等について明らかにすること。また、所管省からの回答が「現行制度により対応可能」となっているが、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。</p>	<p>○都市再生整備計画の策定に際しては、基幹事業がなくとも占用事業のみの計画でも構わないことについて、一般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ことにより、再周知を図ってまいりたい。 また、公共公益施設の整備に関する事業等(基幹事業)を記載事項に含まない都市再生整備計画を策定することが可能である旨についても、平成23年10月20日付け国都まち第54号により、地方公共団体等に対して周知しているところであるが、地方公共団体等における判断に資するよう、事例集を作成するとともに、当該通知も参考添付して配布するなどにより、再周知を図ってまいりたい。</p>	<p>無余地性の基準の適用について道路管理者が判断するに当たり、経済的な要素や利用者等の利便等を含めた諸般の事情を考慮できる旨については、平成28年3月31日付け事務連絡により、地方公共団体等に対して周知しているところであるが、地方公共団体等における判断に資するよう、事例集を作成するとともに、当該事務連絡も参考添付して配布するなどにより、再周知を図ってまいりたい。 また、公共公益施設の整備に関する事業等(基幹事業)を記載事項に含まない都市再生整備計画を策定することが可能である旨についても、平成23年10月20日付け国都まち第54号により、地方公共団体等に対して周知しているところであるが、地方公共団体等における判断に資するよう、事例集を作成するとともに、当該通知も参考添付して配布するなどにより、再周知を図ってまいりたい。</p>	<p>6【国土交通省】 (12)道路法の占用許可(32条1項)については、同許可に係る無余地性の基準(33条1項)の充足について道路管理者が判断するに当たり、経済的な要素や利用者等の利便等を含めた諸般の事情を考慮できると及び都市再生特別措置法(平14法22)に基づく道路法の占用許可基準の特例を受けるに当たり、公共公益施設の整備に関する事業等を記載事項に含まない都市再生整備計画を策定することが可能であることについて、平成29年度中に、これらの取扱いに係る活用事例集を作成するとともに、地方公共団体に改めて周知する。</p>	<p>事務連絡 平成30年3月26日</p>	<p>道路法(昭和27年法律第180号)の道路法の占用許可(第32条1項)については、同許可に係る無余地性の基準(第33条1項)の充足について道路管理者が判断するに当たり、経済的な要素や利用者等の利便等を含めた諸般の事情を考慮できると及び都市再生特別措置法(平成14年法律第22号)に基づく道路法の占用許可基準の特例を受けるに当たり、公共公益施設の整備に関する事業等を記載事項に含まない都市再生整備計画を策定することが可能であることについて、これらの取扱いに係る活用事例集を作成し、各地方整備局等、(独)日本高速道路保有・債務返済機構、管轄庁、地方公共団体に改めて周知。</p>		
				<p>今般、問題となっている船揚場を含む地域については、平成10年に第一種住居地域に指定されたものと思料。 当該船揚場が港湾施設として位置付けるべきものであるならば、第一種住居地域の指定に際し、当該船揚場の存する区域については、指定範囲から除外すべきであったと、当該施設を含む第一種住居地域に指定することを港湾管理者として認めたこと自体が不適切であったと言わざるを得ない。 このため、現状のまま、当該施設を港湾施設として認定することは、不適切な状態を容認することとなり、認められない。 本件においては、当該施設を港湾法上の港湾施設と位置付けるためには、当該施設の存する区域について、まず第一種住居地域の指定対象から除外した上で、臨港地区の指定をすべく都市計画部局と調整すべきである。その上で、臨港地区の指定までに期間を要する場合には、暫定的な扱いとして港湾施設の認定を申請することが考えられる。 なお、港湾管理者である地方公共団体は、港湾施設管理条例において、港湾法上の港湾施設に該当しないものについても、港湾管理者が管理しているものであれば、港湾施設管理条例上の「港湾施設」として位置付けることが可能であるところ。これを本件についてみるに、当該船揚場については、港湾法上の港湾施設に該当しなくとも、港湾施設管理条例に位置付けること、当該施設の区域内における禁止行為や、罰則規定、施設使用料の規定を港湾施設管理条例で定めることも可能と考える。</p>	<p>6【国土交通省】 (7)港湾法(昭25法218) 都市計画区域内の臨港地区の指定に係る手続については、計画的かつ複合な港湾施設の位置付けの促進を図るため、港湾管理者が都市計画部局との調整等に当たり留意すべき事項について、港湾管理者に平成30年中に周知する。</p>	<p>事務連絡 43146</p>	<p>「都市計画区域内における臨港地区の指定等に係る手続について」(平成30年2月15日付け港湾局総務課課長補佐(管理)事務連絡)</p>		



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的な内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び関係団体等から寄せられた支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答	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	
	区分	分野									団体名	支障事例		見解	補足資料
259	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る。一徳総活躍社会の実現に資する。	建築基準法第28条 建築基準法施行令第19条	内閣府、厚生労働省、国土交通省	大阪府、京都府、兵庫県、和歌山県、大阪府	高槻市、大村市	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<p>既存建築物を保育所に用途変更しやすくすることを目的に、採光に係る技術基準の合理化を図るため、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①保育所の保育室等の実態に応じた採光の代替措置の合理化</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p>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。</p>			
281	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、旅行業者の登録を受けしていないNPOや社会福祉協議会等が参加者を募集し、参加代金を収受して災害ボランティアバスを走らせる場合は、旅行業者の登録を受ける必要があるとされた。災害ボランティアバスの実施に混乱が生じたため、平成28年6月に国交相から改善策検討の意向が示され、旅行業法の特例を設ける予定との報道があったが、その後動きが確認できない。また、平成29年3月10日に閣議決定された旅行業法の改正には、災害ボランティアバスツアーに係る旅行業法の適用除外等は定められていない。【支障事例】本県では阪神・淡路大震災の経験を生かし、社協やNPO等が実費相当の参加費を徴収し、災害ボランティアバスを運行し、被災地支援を行っている。しかし、観光庁から上記の通知があったため、ボランティアバスの実施を取りやめる団体もあった。本県の「ひょうごボランティアプラザ」は、ボランティア募集や参加費用の徴収を旅行業者に任せることとしたが、当団体では以前からバスの運行や宿泊先の手配を旅行業者に委託していたため追加の負担はなかった。しかし、社協等が新たに旅行会社へ委託する場合は委託料が発生することから、参加者の費用負担が増え、ボランティアの意欲を削ぐことにつながりかねない。被災地の復旧復興にとってボランティアの活動は不可欠なものであることから、災害ボランティアツアーの実施に当たり事故発生時の対応や責任者の明確化等が可能な地方自治体及び公益性、公共性が高い社会福祉協議会は、旅行業法の適用除外とすること。	旅行業法の適用を受けず災害ボランティアバスの運行が可能になることで、各団体からの迅速なボランティア派遣が可能となり、被災者ニーズへの対応や災害ボランティアセンターの運営補助など被災地の復旧復興への支援につながる。	旅行業法第2条、第3条	国土交通省	兵庫県、滋賀県、京都府、和歌山県、京都府	酒田市、八王子市、香川県、奈良県、広島市、倉吉市、田川市、大分県	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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、十分な周知ができなかった。</li> <li>本市社会福祉協議会では災害ボランティアツアーを通して、被災地支援を行っている。迅速な被災地支援のために、旅行業法の適用除外等が定められないと、今後の円滑な災害ボランティアツアー実施が困難になる状況である。</li> <li>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(バス配車手配等)手数料が発生した。②災害ボランティアバスの運行は、即応性を重視するため運行情報公開から運行まで短時間で手続きが必要であるが、バス運行会社と直接交渉ができなかったために十分な調整がかわらず、参加希望者への情報提供が不十分になったり、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。</li> <li>地域防災計画において、ボランティアとの連携やボランティアの受け入れ等を位置付けており、災害ボランティアが派遣しやすい環境を整備することは、大規模災害発生時の本市の防災対策等に資するものとなる。また、災害支援を通じた自治体間の相互協力、災害ボランティアとして活動を希望する市民ニーズにも対応できるものとなる。</li> </ul>	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>参加者名簿の取扱</li> <li>事前に提出された提出先全てに提出する必要があるのか</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>		



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月13日閣議決定)記載内容 ※平成30対応方針(平成30.12.25閣議決定)に記載があるものは当該種別を<平成30>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
見解	補足資料					措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
		【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。			6【国土交通省】 (5)建築基準法(昭25法201) 居室の採光基準については、既存建築物から保育所への転用等を促進するため、保育所の保育室等の実態に応じた採光の代替措置の合理化、土地利用の現況に応じた採光補正係数の選択制の導入、一体利用される複数居室の有効採光面積の計算方法の弾力化を図ることとし、平成29年度中に告示を改正する。 (関係府省：内閣府及び厚生労働省)	告示等	43181	居室の採光基準について、既存建築物から保育所への転用等を促進するため、保育所の保育室等の実態に応じた採光の代替措置の合理化、土地利用の現況に応じた採光補正係数の選択制の導入、一体利用される複数居室の有効採光面積の計算方法の弾力化を図ることとするものとして、「照明設備の設置、有効な採光方法の確保その他これらに準ずる措置の基準等を定める件及び建築物の開口部で採光に有効な部分の面積の算定方法で別に定めるものを定める件の一部を改正する件」(平成30年国土交通省告示第474号)を平成30年3月22日に公布・施行した。また同日、特定行政庁や指定建設検査機関等に対して、改正内容に関する技術的助言を发出した。	
【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、提出先がいまいであることから、その目的が情報収集であるのか、安全確認であるのか、ご教授願いたい。		【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。	○参加者名簿は、ボランティアツアーの主催者が適切に当該ボランティアツアーの参加者を把握していることを確実に担保するため提出を求めるものであり、その提出先は「被災又は送り出しの自治体又は社会福祉協議会等準公的団体」のいずれかであればよく、これら全ての団体への提出を求めるものではない。また、事前に提出された参加者名簿と実際の参加者が異なる場合は、参加者名簿に掲載されていない参加者をボランティアツアー実施前までに追記することに対応していただくことを想定している。  ○通知において、特例適用に必要な措置として、責任者に対し「権行しようとする旅行に関する法令について確実な知識を持つこと」を求めており、責任者には、最低限、権行される旅行に関連する法令違反を犯すことがない程度の知識が求められる。たとえば、貸切バスの道路運送法上の扱いなどが挙げられる。また、「旅程が安全面において問題なくかつ旅行目的を達成していると判断する能力を有すること」も求めており、責任者には、最低限、権行される旅行中の安全の確保がなされ、かつ、募集した際に提示した旅行目的が確実に達成されることを判断できる能力が求められる。	6【国土交通省】 (14)旅行業法(昭27法239) 災害ボランティアツアーについては、地方公共団体や社会福祉協議会が関与し、一定の条件を満たす場合には、旅行業の登録なく実施が可能であることを、都道府県に通知する。 [措置済み(平成29年7月28日付け観光庁参事官(産業政策担当)通知)]	通知	42844	旅行の安全・取引の公正を引き続き図りつつ、ボランティアツアーを円滑かつ迅速に実施することができるよう、旅行業法の解釈を明確化した「災害時のボランティアツアー実施に係る旅行業法上の取扱いについて」(平成29年7月28日付け観光庁参事官(産業政策担当)通知)を发出。		



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的な内容	具体的な支障事例	制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他(特記事項)	<追加共同提案団体及び関係団体等から寄せられた支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答	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	
	区分	分野									団体名	支障事例		見解	補足資料
310	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、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前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案も存在している。	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。		内閣官房、総務省、法務省、農林水産省、国土交通省	中津川市	一	福島県、埼玉県、中井町、静岡県、浜浜市、名古屋、田原市、滋賀県、鳥取県、広島県、熊本県、大分県、鹿児島市	<p>○本県の現状として、土地の所有者や相続人の所在や存否が不明の場合、財産管理人制度を活用しているが、多大な時間と労力を要し事業が長期化するなどの支障が生じている。通常1案件につき名目体制で、相続関係図の作成(3~6ヶ月)、行方不明者の調査(3~6ヶ月)、法務局や家庭裁判所等関係機関との協議(審査等ヶ月程度)を行っている。所有者(相続人)の所在や所在不明の土地については、地域ニーズに対応した幅広い公共的利便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。</p> <p>○本県においても同様の支障事例があり、時間的・予算的負担も生じており、手続きの簡素化を求める。東日本大震災で被災した海岸防衛の復旧工事において、事業用地として所有権保存登記がされており、表題部のみ49名共有地を取得する必要がある。現占有者は時効取得を費用の面で諦めたことから、起業家が所有者不明の土地として、不在者財産管理人を選任し、裁判所から権限外行為許可の審判を受け、土地売買契約を締結した。この土地の保存登記を行うためには、確定判決を得る必要があるため、不在者財産管理人との間で、訴え提起前の和解の手続きを行うこととした。和解の申立には議会の議決が必要であり、議会の議決を経て、裁判所に和解の申立を行い、和解調書の交付を受け、所有権保存登記を行い用地を取得することとしている。(現在手続き中)</p> <p>○道路改良事業の用地買収において、登記簿が表題部のみで氏名だけが記載された人共有名義の土地がある。明治時代ごろから相続されておらず、住所不明のため相続人の特定が困難な地権者があり、用地取得に支障を及ぼしている。</p> <p>○相続人多数、所有者が行方不明により用地取得を断念した事例もあった。</p> <p>○市の中心部においては相続財産に価値があり、相続が概ね完了している場合が多いが、都市縁辺部の農地等のうち、寺社や自治区所有の土地が種家や住民の共有持合い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になると自治体等持分の共有地のみならず、個人所有でも何代にもわたり相続が未完の案件があり、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激しくなると更にこのような状況が進み、このことにかかると事務量や事務費の大幅な増大が懸念されるため、早急な法整備が必要である。</p> <p>○急傾斜地崩落対策事業に係る用地取得の際に、登記簿表題部に氏名のみが記載されている地権者がおり、住民票、住民票(除票)、戸籍簿本、改製原戸籍等の調査を行ったが不明であった。継続調査の結果、旧土地台帳に居住していた村までの記載を発見した。後日、居住地(村)、氏名のみから役場の協力のもと調査を行った結果、実係12年ぶりの人物又はその戸主(共に氏名が同じである可能性が高いことは判明した。しかし、ともに死亡又は失踪していることから追跡調査はできなかった。居住地付近の寺院の過去帳や地元の聞き取り調査を実施するが、有力な情報は得られず。現在、失踪届の提出された県外市町村へ戸籍情報を照会中である。急傾斜事業のため用地補償額は課題であり、財産管理人制度を活用した場合、予算超過となることが明らかであり、早期の制度改正を要する。</p> <p>○河川の事業用地のなかに大正時代から相続登記がなされないまま放置されている物件があり、登記名義人の相続人を調査した結果、除籍簿が保存期間(平成22年6月1日以前は30年間)の経過により廃棄されているため、相続人調査を完了することができず、対応に苦慮している事例がある。</p> <p>○道路の事業用地のなかに村落共有地があり、役員の共有名義で登記されているもの、大正時代から相続登記がなされないまま放置されているため相続人調査を行ったが、除籍簿が保存期間(平成22年6月1日以前は30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。該可地権団体の設立および可地権団体が所有する不動産に係る登記の情報を活用することも検討しているが、事務的に負担が大きく、対応に苦慮している。</p> <p>○本県では、河川改修工事の事業予定地において、以下のとおり関係機関等との調整などに膨大な時間を要するなど対応に苦慮している事例がある。</p> <p>土地の登記簿は保存登記がなく、表題部のみ登記であり、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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・不在者財産管理人を選任することとなるが、所在不明のため、東京家庭裁判所への申立が必要となる。</li> <li>・不在者財産管理人を選任し、裁判所からの権限外行為のもと、契約締結ができたとしても、保存登記ができないため、所有権確認請求訴訟を提起する必要がある。</li> <li>・所有権の確認訴訟は、一級河川であるため、国が提起する必要がある。</li> </ul> <p>所有者を特定することが困難な土地については、全国どの都道府県においても存在していると考えられるが、公共事業用地の内滞り取得の妨げになっていると認識している。現在、国の「所有者不明土地問題研究会」において、所有者不明土地の公共的利便の活用について検討がなされており、平成29年10月下旬に公表が予定されている提言内容について注視しているところである。</p> <p>○都市計画道路事業用地において、明治時代に所有権保存登記がなされ、以来、相続登記がなされていないため、法定相続人が約200名に及び土地がある。相続人の中には、海外移住者や生存及び居所不明者が含まれていることから、用地交渉が複雑し、事業着手から20年以上経過した現在も用地取得に至っていない。現行の不動産登記法では、共有地を分筆する際には、共有者全員の同意を必要とすることから、任意協議にて当該土地取得することは、ほぼ不可能である。そこで、公共事業における用地買収に際しては、共有者の過半数の同意により分筆登記を可能とするよう制度改善が必要であると考えられる。これにより、内滞りや特約契約の登記が可能となり、効に取用が決定しやすくなり、遅延した場合にも、内滞りを巻き込むことなく真に手続きが必要な権利者のみを対象とすることができ、また、民法258条に基づく分割請求訴訟も可能となることから、公共事業の促進に繋がるものと考えられる。</p>	所有者を特定することが困難な土地の有効活用に関しては、経済財政運営と改革の基本方針2017(平成29年6月9日閣議決定)において、「公的機関の関与により地域ニーズに対応した幅広い公共的利便のための利用を可能とする新たな仕組みの構築」等について、「関係省庁が一体となって検討を行い、必要となる法案の次期通常国会への提出を目指す」とされているところであり、今後、関連する審議会等における議論を踏まえつつ検討を進めてまいりたい。	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き等が簡素化されるよう、検討をしていただきたい。		



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

各府県からの第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)	各府県からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月26日閣議決定)記載内容 ※平成30対応方針(平成30.12.25閣議決定)に記載があるものは当該種類を<平成30>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
見解	補足資料					措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
		<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>○ 地方側の意見も踏まえながら、1次回答のとおり新たな仕組みの構築に向けて、引き続き検討いただきたい。</p>	<p>所有者を特定することが困難な土地の有効活用に関しては、経済財政運営と改革の基本方針2017(平成29年6月9日閣議決定)等も踏まつつ、引き続き、関係省庁が一体となって検討を進めてまいりたい。 前回回答以降、国土交通省の国土審議会においては、9月12日に土地政策分科会の第1回特別部会を開催したところ、同部会は12月上旬頃までに3回程度開催し、年内に中間取りまとめを行う予定。 (参考URL: <a href="http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s103_tokubetu01.html">http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s103_tokubetu01.html</a>)</p>	<p>6【国土交通省】 (25)所有者を特定することが困難な土地の利用の円滑化 所有者を特定することが困難な土地については、その利用の円滑化を図るため、公共事業のために取用する場合の手続きを合理化するとともに、一定の公共性を持つ公共的事業のために一定期間の利用を可能とする新たな仕組みを構築する。 (関係府省:内閣官房、総務省、法務省及び農林水産省)</p>	法律	平成31年6月までに施行予定	所有者不明土地の利用の円滑化を図るため、公共事業のために取用する場合の手続きを合理化するとともに、一定の公共性を持つ公共的事業のために一定期間の利用を可能とする新たな仕組みを構築する。(「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」(平成30年法律第49号))	



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

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)	<風致共同提案団体及び協議団体等から寄せられた支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解	
	区分	分野									団体名	支障事例	見解	補足資料
209	地方に対する規制緩和	土木・建築	駅前広場等における立体道路制度の道路の適用要件の緩和	駅前広場等において立体道路制度を活用するため、交通結節点を対象として、都市計画法第12の11及び建築基準法第44条第1項第3号において自動車専用道路及び特定高架道路等に限定されている道路の適用要件を緩和すること。	現在、区では鉄道の連続立体交差事業を契機とした駅周辺の活気ある良好な商業環境育成と地区の防災性向上のため、駅前広場の整備を進めている。広場の事業用地にかかる地権者には小売店を経営する者も多く、生活再建の場として求める代替地は駅周辺を希望する者が多い。駅前周辺では市街地が既成しており、代替地の取得が困難で事業進捗に支障をきたしている。このような状況下で、駅前広場の用地の一部を活用して、商業テナントと住居が共存するビルを建設する案を検討している。区としては、駅周辺の活気ある良好な商業環境育成と地区の防災性向上に資するものであることから、立体道路の対象道路の緩和により駅前広場における共同ビルの建設を可能とし、街づくり計画の実現を図りたい。	生活再建の場である代替店舗や住居を駅前広場と併せて整備することによって、広場の整備事業推進と良好な商業環境の形成を同時に実現することができる。	・道路法第47条の7(道路の立体的区域の決定等) ・都市計画法第12条の11(道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うための地区整備計画) ・建築基準法第44条(道路内の建築制限)	国土交通省		特別区長会	○区内の駅・地域を經由する地下鉄の延伸など鉄道ネットワーク計画のうち、当区内には3つの新駅が予定されており周辺にまちづくりに精力的に取り組んでいる。新設予定駅は、延伸後、当面の終端駅となることから、当区内にとどまらず他県内からの利用も想定されている。よって、一定規模の交通広場や生活サービス施設を立地促進していく必要がある。一方、当該地は風致地区の都市計画が定められており土地の高度利用がしにくく、また、既成市街地でもあることから生活再建を直近の場所を求める権利者が多くいる。こうしたことから、立体道路制度における道路の適用要件を緩和し、駅前広場等でも活用できるようにすることで市街地再開発事業や建物の共同化事業の敷地面積を上げ、交通広場とあわせて駅前周辺整備を進めやすくなることを要する。	○本市では、交通結節点である拠点駅において、駅を中心としたまちづくりによって、都市機能集積が図られている。一方で、高密度化した駅周辺の市街地において、限られた空間の中で効率的な交通結節機能の強化等を図るためには、土地の重層的な利用が必要と考えることから、提案の趣旨に賛同する。	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など、周辺地域と比較し異常に高いビルとなり、当該地区計画の建築物の高さの制限を著しく超過してしまうこと、等の理由により、西側街区と駅前広場の上空を利用して建築物の高さを規制圏内に抑える必要がある。都市再生特別地区の決定にあたっては、都市再生緊急整備地域の指定が必須である。明大前駅では、駅前広場及び西側街区(面積約5ha)では再開発事業の合意形成が得られているものの、その他の街区では一部合意を得られていない地区もある。地域指定にあつては、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、駅前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。	
10	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	駐車場法施行令第7条第2項第1号に規定されている駐車場出入口設置に係る基準について、第2項に規定されている適用除外の項目を拡大すること。	駐車場の駐車面積が900㎡以上である路外駐車場にあっては、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端からそれぞれ前後に十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十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、安全地帯と定議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られている。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、入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仰ううえで、「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端からそれぞれ前後に十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十メートル以内の部分」についても、駐車場法施行令第7条第2項の適用除外の対象となるよう制度の緩和が必要と考える。	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築が可能となり、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」に関して提案いただいたところであり、道路の円滑かつ安全な交通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端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ては、当該部分に限らず、今年度、提案をいただいた部分につい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針について、具体的に検討を行う予定である。	今後、道路の円滑かつ安全な交通の確保方針について、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著しく多く、交通安全上支障があると交通管理者が判断する場合、路外駐車場の出入口の適切な場所に交差を制限すること。以上、道路の円滑かつ安全な交通の確保方針については、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。	



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月24日閣議決定)記載内容 ※平30対応方針(平30.12.25閣議決定)に記載があるものは当該種類を<平30>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
見解	補足資料					措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
		<p>【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べきである。</p> <p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。 なお、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。</p>	<p>○都市再生緊急整備地域でなくても、駅周辺等の再開発時等に必要に応じて一般道路で立体道路制度を活用することを可能とするため、適用対象を見直すべきではないか。</p> <p>○ヒアリングにおいて、「地方都市でコン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。</p> <p>○立体道路制度改正の検討に当たっては全国的なニーズの把握が必要とのことであったが、提案団体を含むいくつかの地方公共団体からヒアリングを実施するなど、地域のニーズや実情を踏まえた検討をすべきではないか。</p>	<p>一般道路の上空における建築物の建築を認めるためには、道路空間が有する市街地環境を確保する上で多様かつ重要な機能を一定程度制限してまでも土地の高度利用を行う公益性・必要性が認められることが必要だと考えている。</p> <p>提案団体に対しては、本年9月28日にヒアリングを実施し、提案の趣旨及びその地域の状況について承知したところであるが、制度拡充の要否を判断するに当たっては上記公益性・必要性を有する事業のニーズが、全国のどこにどの程度あるのかを把握する必要があると考えられることから、内閣府地方分権改革推進室及び国土交通省において、広くニーズ等を調査する予定である。</p>	<p>6【国土交通省】 (6)建築基準法(昭25法201)及び都市計画法(昭43法100) 立体道路制度については、道路の上下空間を立体的に活用する事業のニーズに関する調査の結果を踏まえ、都市再生緊急整備地域(都市再生特別措置法(平14法22)2条3項)の指定を受けていない地域の一般道路においても立体道路制度の活用が可能となる方向で検討し、平成30年中に結論を得る。その結果に基づいて必要な措置を講ずる。</p>	法律	平成30年4月25日公布(公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する予定。)	都市再生緊急整備地域(都市再生特別措置法(平成14年法律第22号)第2条第3項)の指定を受けていない地域の一般道路においても立体道路制度の活用を可能とする改正を含む「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」を平成30年2月9日に閣議決定し、第196回国会に提出、平成30年4月25日に公布、平成30年7月15日に施行。	
		<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>○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)</p> <p>○路外駐車場出入口の設置規制の緩和に当たっては、安全確保のための対策を一律に定めること等とはせずに、個々の道路状況等を踏まえた柔軟な対応を行えるような形にしていきたい。</p>	<p>駐車場の出入口の設置規制について、当該規制が支障となった具体的な事例について、自治体に対しヒアリングを行ったところ。</p> <p>今後、道路管理者及び交通管理者と、道路の円滑かつ安全な交通の確保方針についてヒアリング結果を踏まえ検討する。</p> <p>検討の結果、道路の円滑かつ安全な交通の確保が可能な場合には、柔軟な対応を行うために、どのような措置が可能か検討していきたい。</p>	<p>6【国土交通省】 (15)駐車場法(昭32法106) 道路のまがりかどから5m以内の部分、安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に10m以内の部分並びに路面電車の停留場を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から10m以内の部分における路外駐車場の出入口の設置規制(施行令第7条)については、安全対策を講ずること等により、道路の円滑かつ安全な交通が確保できると認められる場合には、路外駐車場の出入口の設置を可能とし、平成30年中に必要な措置を講ずる。</p>	政令	公布・施行:平成30年12月27日	「駐車場法施行令の一部を改正する政令」(平成30年政令第354号)	



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府庁	団体名	その他(特記事項)	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	
	区分	分野									団体名	見解
96	日 地方に対する規制緩和	運輸・交通	コミュニティバス等が路線バス停留所を利用する場合の基準の明確化	当該地域の地域公共交通関係者間で合意を得て、必要償旅客運送事業等の車両が停車できないため、路線バスと、区域運行や自家用有償旅客運送事業によるコミュニティバス等との乗り換えを行う利用者は、路線定期運行バスの停留所から区域運行バス等の停車位置まで移動する必要があるが、円滑に乗り換えを行うことができないとの課題が生じている。 【事例】既存バス路線が廃止された地区で4条許可による乗合タクシーを運行している。乗合タクシーは市街地に乗り入れる路線定期運行のバス路線に結節しているが、路線定期運行のバス停に乗合タクシーが停車できないため、路線定期運行のバス停から離れた場所に乗合タクシーのバス停を別途設置している。これにより、利用者はバスの乗り継ぎのために徒歩で移動する必要があり、住民から乗り継ぎの不便を訴える苦情や利便性向上を求める意見が寄せられている。	当該地域の地域公共交通関係者間で合意を得て、必要性や安全性についての担保が図られたケースについては、路線バスと、区域運行バスや自家用有償旅客運送事業との乗り換えを円滑に行うことが可能になり、利用者の利便性が向上する。また、利用者の利便性が向上することで、地域住民のバス利用増加に寄与し、地域公共交通の維持・確保につながる。	道路交通法第44条、第46条	警察庁、国土交通省		鳥取県、滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、徳島県、岡山県、広島県、山口県	一 国土交通省より警察庁に対して、「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等」に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて(平成26年11月20日付け国総計第72号、国自旅第210号)を発生し、「地域公共交通網形成計画又は地域公共交通再編実施計画」に定められた一般乗合旅客自動車運送事業(路線定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。))に使用される車両について、協議会で認められた一定の停留所という基準を示しつつ、当該においては、停車又は駐車禁止する場所の特例が認められるよう要望を行った。 それを受け、警察庁より「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等」に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて(平成26年11月20日付け警察庁丁規発第65号、以下「通達」という。)を発生し、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っては、道路交通の実態に応じて、前記基準を満たす停留所の標示柱又は指示板が設けられている位置から10メートル以内の部分について、道路交通法(昭和35年法律第105号)第46条の規定による当該車両と自家用有償旅客運送事業者が各々バス停を設置している。これにより乗り継ぎを行うバス利用者はバス停間の移動が生じており、利用者の不便となっている。本県において、道路交通法第46条の規定を適用し、4条路線バスと自家用有償旅客運送車両が同一のバス停として使用している箇所はない。 ○今後の公共交通網再編において路線定期運行のバス路線に結節点を設けることを検討しており、同様の支障が生じることが想定される。また、当該事業の改正は、路線定期運行のバス停留所と区域運行バス等の停車位置までの移動が不要になることから、利用者の利便性の向上だけでなく、安全性の向上に繋がるものと考ええる。 ○本市においても、乗合タクシー等の導入を予定しており、今後同様のことが想定される。 ○コミュニティバスによっては、路線バスへの接続を強く意識した時刻設定をしているものもあり、利用者の利便性を考慮すると、運行事業者間で合意を得たケースについては、バス停での停車を認めていただきたい。	一 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さ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はまだ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、当該地域の地域公共交通関係者等が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生し、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続き」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てこの制度の仕組みが周知されていないことから、警察庁及び国土交通省において通達をとりながら、地方自治体及びバス事業者への周知等の実効性ある方法について検討していただきたい。	
162	日 地方に対する規制緩和	運輸・交通	コミュニティバス等が路線バス停留所を利用する場合の基準の明確化	当該地域の地域公共交通関係者間で合意を得て、必要性や安全性についての担保が図られたケースについては、路線バスと、区域運行バスや自家用有償旅客運送事業によるコミュニティバス等との乗り換えを行う利用者は、路線定期運行バスの停留所から区域運行バス等の停車位置まで移動する必要があるが、円滑に乗り換えを行うことができないとの課題が生じている。 【事例】既存バス路線が廃止された地区で4条許可による乗合タクシーを運行している。乗合タクシーは市街地に乗り入れる路線定期運行のバス路線に結節しているが、路線定期運行のバス停に乗合タクシーが停車できないため、路線定期運行のバス停から離れた場所に乗合タクシーのバス停を別途設置している。これにより、利用者はバスの乗り継ぎのために徒歩で移動する必要があり、住民から乗り継ぎの不便を訴える苦情や利便性向上を求める意見が寄せられている。	当該地域の地域公共交通関係者間で合意を得て、必要性や安全性についての担保が図られたケースについては、路線バスと、区域運行バスや自家用有償旅客運送事業との乗り換えを円滑に行うことが可能になり、利用者の利便性が向上する。また、利用者の利便性が向上することで、地域住民のバス利用増加に寄与し、地域公共交通の維持・確保につながる。	道路交通法第44条、第46条	警察庁、国土交通省	全国知事会、全国市長会、全国町村会	一 国土交通省より警察庁に対して、「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等」に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて(平成26年11月20日付け国総計第72号、国自旅第210号)を発生し、「地域公共交通網形成計画又は地域公共交通再編実施計画」に定められた一般乗合旅客自動車運送事業(路線定期運行及び区域運行に限る。)及び自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び過疎地有償運送に限る。))に使用される車両について、協議会で認められた一定の停留所という基準を示しつつ、当該においては、停車又は駐車禁止する場所の特例が認められるよう要望を行った。 それを受け、警察庁より「地域公共交通網形成計画等に定められた一般乗合旅客自動車運送事業等」に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて(平成26年11月20日付け警察庁丁規発第65号、以下「通達」という。)を発生し、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っては、道路交通の実態に応じて、前記基準を満たす停留所の標示柱又は指示板が設けられている位置から10メートル以内の部分について、道路交通法(昭和35年法律第105号)第46条の規定による当該車両と自家用有償旅客運送事業者が各々バス停を設置している。これにより乗り継ぎを行うバス利用者はバス停間の移動が生じており、利用者の不便となっている。本県において、道路交通法第46条の規定を適用し、4条路線バスと自家用有償旅客運送車両が同一のバス停として使用している箇所はない。 ○現在、本市において当該事業についての支障事例はないが、今後の公共交通網再編において路線定期運行のバス路線に結節点を設けることを検討しており、同様の支障が生じることが想定される。また、当該事業の改正は、路線定期運行のバス停留所と区域運行バス等の停車位置までの移動が不要になることから、利用者の利便性の向上だけでなく、安全性の向上に繋がるものと考ええる。 ○コミュニティバスによっては、路線バスへの接続を強く意識した時刻設定をしているものもあり、利用者の利便性を考慮すると、運行事業者間で合意を得たケースについては、バス停での停車を認めていただきたい。	一 地域住民の生活の足の維持確保を図る上で、デマンド交通や自家用有償旅客運送等、路線バス以外の交通体系が近年大きな役割を果たすこととなった実情を踏まえ、停留所等の規制に関して、デマンド交通や自家用有償旅客運送等を路線バスと同等に取り扱った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、路線バスと同時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、より幅広い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、他方で地域公共交通会議は、道路運送法施行規則等に基づく地域の実情に則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発生し、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続き」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、各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、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。		



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

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	見解	補足資料	全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月18日閣議決定)記載内容 ※平30対応方針(平30.12.25閣議決定)に記載あるものは当該抜粋を<平30>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
							措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
	<p>【新潟市】 地域公共交通網形成計画は、マスタープランとしての役割を果たすものであり、路線に使う車両や停留所の具体的な位置などを定めることは、同計画の性質上難しいと考える。 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られます。地域公共交通会議において交通規制の可否を検討し、合意されたものについては、駐車又は停車ができるよう柔軟に対応していただきたい。</p>		<p>【全国知事会】 提案団体の提案に沿って、地方自治体へ適切に周知を行うべきである。 【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>○警察庁の通達では「地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議が詰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。</p>	<p>一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家所有乗客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び道路地帯有償運送に限る。)に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の2の地域公共交通会議又は第9条の7の運営協議会で認められた一定の停留所においても、道路運送法(昭和35年法律第105号)に基づく停車又は駐車禁止する場所の特例について配慮がなされるよう、国土交通省から警察庁に対して依頼する。 当該依頼を踏まえ、警察庁から都道府県警察に対し、道路交通の実態に応じて、当該一定の停留所の構成員又は構成員が置かれている位置から10メートル以内の部分について、道路運送法第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう通達を发出する。 さらに、国土交通省においては、法定協議会、地域公共交通会議及び運営協議会において認められた一定の停留所に関する取扱いについて手引きに掲載するほか、地方公共団体の地域交通担当部局に対しても直接周知する。</p>	<p>6【国土交通省】 (9)道路運送法(昭26法183)及び道路運送法(昭35法105)一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家所有乗客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び道路地帯有償運送に限る。)に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の2の地域公共交通会議又は第9条の7の運営協議会で認められた一定の停留所においても、道路運送法(昭和35年法律第105号)に基づく停車又は駐車禁止する場所の特例について配慮がなされるよう、国土交通省から警察庁に対して依頼する。 当該依頼を踏まえ、警察庁から都道府県警察に対し、道路交通の実態に応じて、当該一定の停留所の構成員又は構成員が置かれている位置から10メートル以内の部分について、道路運送法第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう通達を发出する。 さらに、国土交通省においては、法定協議会、地域公共交通会議及び運営協議会において認められた一定の停留所に関する取扱いについて手引きに掲載するほか、地方公共団体の地域交通担当部局に対しても直接周知する。</p>	<p>通達、事務連絡</p>	<p>平成30年3月7日 平成30年12月</p>	<p>「地域公共交通会議等で認められた認められた一定の停留所における一般乗合旅客自動車運送事業等に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて」 (平成30年3月7日付国総計第114号・国自旅第250号) 「道路運送法施行規則に定められた地域公共交通会議又は運営協議会で認められた一定の停留所における駐(停)車可の交通規制に係る取扱いについて」 (平成30年3月7日付事務連絡) 通知等の内容について「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成の手引き」を改訂 (平成30年12月)</p>	
	<p>【新潟市】 地域公共交通網形成計画は、マスタープランとしての役割を果たすものであり、路線に使う車両や停留所の具体的な位置などを定めることは、同計画の性質上難しいと考える。 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られます。地域公共交通会議において交通規制の可否を検討し、合意されたものについては、駐車又は停車ができるよう柔軟に対応していただきたい。</p>		<p>【全国知事会】 提案団体の提案に沿って、地方自治体へ適切に周知を行うべきである。 【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。 【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。</p>	<p>○警察庁の通達では「地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議が詰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。</p>	<p>一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家所有乗客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び道路地帯有償運送に限る。)に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の2の地域公共交通会議又は第9条の7の運営協議会で認められた一定の停留所においても、道路運送法(昭和35年法律第105号)に基づく停車又は駐車禁止する場所の特例について配慮がなされるよう、国土交通省から警察庁に対して依頼する。 当該依頼を踏まえ、警察庁から都道府県警察に対し、道路交通の実態に応じて、当該一定の停留所の構成員又は構成員が置かれている位置から10メートル以内の部分について、道路運送法第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう通達を发出する。 さらに、国土交通省においては、法定協議会、地域公共交通会議及び運営協議会において認められた一定の停留所に関する取扱いについて手引きに掲載するほか、地方公共団体の地域交通担当部局に対しても直接周知する。</p>	<p>6【国土交通省】 (9)道路運送法(昭26法183)及び道路運送法(昭35法105)一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行及び区域運行に限る。)及び自家所有乗客運送(市町村運営有償運送(交通空白)及び道路地帯有償運送に限る。)に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の2の地域公共交通会議又は第9条の7の運営協議会で認められた一定の停留所においても、道路運送法(昭和35年法律第105号)に基づく停車又は駐車禁止する場所の特例について配慮がなされるよう、国土交通省から警察庁に対して依頼する。 当該依頼を踏まえ、警察庁から都道府県警察に対し、道路交通の実態に応じて、当該一定の停留所の構成員又は構成員が置かれている位置から10メートル以内の部分について、道路運送法第46条の規定による当該車両に係る駐(停)車可の交通規制の可否を検討するなど、適切に対応するよう通達を发出する。 さらに、国土交通省においては、法定協議会、地域公共交通会議及び運営協議会において認められた一定の停留所に関する取扱いについて手引きに掲載するほか、地方公共団体の地域交通担当部局に対しても直接周知する。</p>	<p>通達、事務連絡</p>	<p>平成30年3月7日 平成30年12月</p>	<p>「地域公共交通会議等で認められた認められた一定の停留所における一般乗合旅客自動車運送事業等に使用される車両の駐(停)車に係る取扱いについて」 (平成30年3月7日付国総計第114号・国自旅第250号) 「道路運送法施行規則に定められた地域公共交通会議又は運営協議会で認められた一定の停留所における駐(停)車可の交通規制に係る取扱いについて」 (平成30年3月7日付事務連絡) 通知等の内容について「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成の手引き」を改訂 (平成30年12月)</p>	







国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月28日閣議決定)記載内容 ※平成30対応方針(平成30.12.25閣議決定)に記載があるものは当該種類を<平成30>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
見解	補足資料					措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
		<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求めること。なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。</p>	<p>○ 地域公共交通会議での「合意」について、地方運輸局からは、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」が混同されて、全て法令上の義務であるかのようになっている現状があるため、これを改めて整理し、地方運輸局での運用を徹底すべきではないか。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。 ○ 「会議において協議が譲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。 ○ 協議が必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、含めることとすべきではないか。</p>	<p>地域公共交通会議の協議事項について、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」について整理し、地方運輸局、地方公共団体等に周知する。 なお、会議において協議が譲った事項に係る軽微な変更とは、運行回数や運行時刻、迂回路の設定、運行事業者の変更等を想定している。これについても、例を示して周知する。</p>	<p>6【国土交通省】 (8)道路運送法(昭26法183) (1)地域公共交通会議(施行規則9条の2、運賃等の合意(9条4項)等)に係る協議を行う協議会(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)5条、施行規則9条の3第1項2号から5号に掲げる者を構成員に含むものに限る。)を含む。以下この事項において同じ。)の協議事項については、道路運送法上合意する必要がある事項と同法上必ずしも合意する必要はないが合意することが望ましい事項について整理し、地方公共団体及び地方運輸局に平成30年中に通知する。 (ii) 地域公共交通会議等の協議事項については、一度地域公共交通会議等において合意した事項を内容の変更(反復継続して行う場合には、更なる協議は不要であることを明確化するため、地方公共団体及び地方運輸局)に平成30年中に通知する。 また、地域公共交通会議等において協議が譲った事項に係る軽微な変更に伴う協議については、地域公共交通会議等に幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任すること、書面による協議を行うこと、協議が必要な報告事項にすること等により手続の簡素化が可能であることを明確化するため、地方公共団体及び地方運輸局に平成30年中に通知する。あわせて、軽微な変更の例についても周知する。</p>	(1)(iii) 適達	平成30年12月28日	「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」及び「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」の一部改正について	(1)(ii) -
		<p>【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数値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。</p>	<p>○ 損害賠償責任保険の保険料の支払い状況の報告の義務化については、法第21条第2項に基づき条例で規定できるとのことであるが、このことについて地方公共団体に対し通知等により周知していただきたい。 ○ 法律上の根拠規定はなくても条例で最低利用料金等を定めることは可能とのことであるが、このことについて地方公共団体に対し通知等により周知していただきたい。また、提案団体によれば、運輸支局から、料金は法第11条により代行業者が個々に決めるもので、県が条例により最低利用料金等の料金設定を行うことはできない旨の見解が示されたとのことであり、各運輸局、運輸支局にも本件を周知徹底していただきたい。 ○ 上記周知内容については、代行業者側にも混乱が生じぬよう、周知を図っていただきたい。</p>	<p>損害賠償責任保険の保険料の支払い状況の報告の義務化については、自動車運転代行行業の業務の適正化に関する法律第21条第2項に基づき、自動車運転代行行業者に対しその業務に関し報告を求める等を行うことによりその目的を達することができるが、当該報告が定期的に行われるように、各都道府県において条例で措置することも可能である旨、地方公共団体へ周知する。 また、自動車運転代行行業は、専ら、地方都市の深夜の歓楽街の除客という限られた時間・場所・利用者を対象に行われるものであって、時間・場所・利用者間わず行われあらゆる場面において利便性等が確保される必要がある公共交通機関とはその性質や目的等を異にするものであることから、全国的に一律に同内容の基準を定めるべきではないため、現行法において御指摘のような最低利用料金についての規定は設けられていないところであるが、料金の過度な競争に伴う安全性の低下を防止する観点から、地域の実情に応じて最低利用料金を定めることは、法律が目的としている利用者の保護にも資することから、条例により措置することは可能である。 このことを踏まえ、条例で最低利用料金を規定することが可能である旨、地方公共団体、自動車運転代行行業者及び地方運輸局等へ周知する。</p>	<p>6【国土交通省】 (22)自動車運転代行行業の業務の適正化に関する法律(平13法57) (1)自動車運転代行行業に係る損害賠償責任保険の保険料の支払状況に係る定期的な報告の義務化については、都道府県において条例で規定することが可能であることを明確化するため、地方公共団体、自動車運転代行行業者及び地方運輸局)に平成30年中に通知する。 (ii) 自動車運転代行行業に係る地域の実情に応じた最低利用料金の設定については、交通の安全及び利用者の保護の観点から、都道府県において条例で規定することが可能であることを明確化するため、地方公共団体、自動車運転代行行業者及び地方運輸局)に平成30年中に通知する。</p>	(1)(ii) 通知	平成30年12月14日	「平成29年の地方からの提案等に関する対応方針」を受けた自動車運転代行行業の業務の適正化に関する法律に関する措置について(技術的助言)	(1)(ii) -



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

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)	関係法令等	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関係団体等から寄せられた支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答	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	
	区分	分野									団体名	支障事例		見解	補足資料
275	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いふコミュニティバスの導入の趣旨を踏まえ、コミュニティバスの導入に当たっては、地域公共交通会議の合意が無ければ許認可を可能とすること。 ②地域公共交通会議における協議は、既存事業者から調整の申し入れがあった場合に限ること。 その際は、地域公共交通会議において地域住民を含む一定数の賛成が得られれば、会議の合意が成立したとみなす取扱いを可能とすること。	【現状】まちづくりや地域振興策との一体的な取組や、全国一律の視点ではなく地域特性や生活環境の変化を踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築が求められている。 特にコミュニティバスの導入に係る許認可に当たっては、地域公共交通会議において既存バス事業者との意見を調整することとなっているため、運行時間帯の制限や割高な料金制定など、地域住民が望まない結果となっている場合がある。 【支障事例】 洲本市では、コミュニティバスの導入のため、地域公共交通会議を開催した(平成28年度は3回開催)。 しかし、料金設定について既存バス事業者と市町の意見が折り合わず、地域公共交通会議が閉じた結果、やむなく運行時間帯の制限や路線バスの約3倍の運賃設定をすることとなり、また、定期券の共通化も実現しなかった。 コミュニティバスは既存バスの休廃止に伴う交通空白地の解消を図るために導入するものであり、コミュニティバスの導入に当たっては地域公共交通会議での既存事業者との合意は原則不要だと考える。 地域公共交通会議の開催は、既存事業者から調整の申し入れがあった場合に限られ、その際でも地域住民を含む一定数の賛成が得られれば許認可が可能となるよう規制の緩和が必要である。	交通空白地において地域住民が望む運行時間帯や路線バスと比較してコミュニティバスの導入が可能となる。	「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」自動車局長(平成27年4月1日付け国自旅第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	一	ひたちなか市、和歌山市	○民間との共存は、地域公共交通会議に諮る前にしっ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、一部区間で路線バス撤退事業者のバス路線と競合するため、その区間での乗降は上記バス事業者の反対により地域公共交通会議にて認められていない。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対し、バス路線撤退事業者から既存バス路線との競合はさけるべきとして、地域公共交通会議にて反対が合意形成が得られず、結果、地域住民の利便性の確保が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く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認可の規制緩和が必要である。	各府省からの第1次回答	見解	補足資料
288	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、地籍測量の与点(精度・精度・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与点として使用する際には、使用承認申請を国土地理院に届出することになっており、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のが、一ヶ月程度時間を要するため、地籍測量の作業等の進捗に支障を来す。 また、地籍調査終了後、成果に何らかの異状がある等、存続の必要性の低いものや費用対効果の観点から廃点と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復旧しても廃点とされており使えないため、他の国家基準点の活用等測量の計画を見直す必要が生じることがある。	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 ・地籍調査作業規定率則第36条	国土交通省	兵庫県、多可町、和歌山県、鳥取県、徳島県、京都府	一	東温市	○当市は人口密集地に活断層が存在する等、今後予想される南海トラフ地震では大きな被害の発生が指摘されている。災害復旧においては国土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。 市町村が実施する地籍調査に必要な四等三角点の設置及び復旧については、国土調査法第4条に基づき当該都道府県から意見が提出されており、国土地理院としては、この手続きにより地籍調査実施地域内に使用不能の四等三角点は存在しないと認識していること、また、地籍調査の測量は四等三角点を使用せずとも電子基準点を利用した測量であれば実施できること等から、制度改正を行わなければならないほどの必要性はないとするのが当院の立場である。 仮に、上記では足りない差し迫った事情が存在するならば、それを具体的に明らかにしていただきたい。 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る。	各府省からの第1次回答	見解	補足資料



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月18日閣議決定) 記載内容 ※平30対応方針(平30.12.25閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平30>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
見解	補足資料					措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
		<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。 なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。</p>	<p>○ 地域公共交通会議での「合意」については、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摘されている現状があるため、これを改めて整理し、地方運輸局での運用を徹底するべきではないか。また、そのことを地方公共団体に対して周知すべきではないか。</p> <p>○ 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、地域公共交通会議等で合意をとるよう指図しているのは、法令上の根拠はないのではないか。</p> <p>○ 「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」ものと解釈することではないか。</p> <p>○ 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きめて検証するための社会実験が行いやすくなるよう、手続を簡素化した新たな運行手法を構築するべきではないか。また、そうした手法についても、地域公共交通会議における協議のプロセスの例として位置付けるべきではないか。</p>	<p>一次回答において示した地域公共交通会議における議決方法の考え方については、地方運輸局、地方公共団体等に周知する。 また、地域公共交通会議の協議事項について、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」について整理し、地方運輸局、地方公共団体に周知する。</p>	<p>6【国土交通省】 (8)道路運送法(昭26法183) (1)地域公共交通会議(施行規則9条の2、運賃等の合意(9条4項)等に係る協議を行う協議会(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)9条、施行規則9条の3第1項各号から5号に掲げる者を構成員に含むものによる。)を含む。以下この事項において同じ。)の協議事項については、道路運送法上合意する必要がある事項と同法上必ずしも合意する必要はないが合意することが望ましい事項について整理し、地方公共団体及び地方運輸局に平成30年中に通知する。</p> <p>(1)地域公共交通会議等(地域公共交通会議又は運営協議会(施行規則51条の2)をいう。以下同じ。)における合意については、必ずしも全会一致を意味するものではなく、地域公共交通会議等の設置要綱等に定められた議決方法により決することで、道路運送法上協議が調い、関係者間で合意したことになることを明確化するため、全国の地域公共交通会議等の設置要綱等における議決方法の定めの実態も含め、地方公共団体及び地方運輸局に平成30年中に通知する。</p>	<p>(1)(ii) 通知</p>	<p>(1)(ii) 平成30年12月28日</p>	<p>「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」及び「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」の一部改正について</p>	<p>(1)(ii)</p>
		<p>【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。</p>	<p>1 国土地理院は、国土調査法第4条第4項に基づき、地籍調査が行われる都道府県に対して、次年度概算要求時のほか当院の事業計画作成時にも地籍調査予定地域の周辺に設置する基本三角点の現状状況等を照会し、意見を聞いている。国土地理院では、都道府県から提出された意見を踏まえ、四等三角点の設置や復旧を行うなど市町村が実施する地籍調査の支障とならないよう努めているところ。</p> <p>また、市町村が地籍調査を実施する際には、国土調査法第2条第1項第3号により、地籍調査作業規程準則を定め、同作業規程準則第9条に基づき、当該地籍調査を行う前に地籍調査の実施に関して三角点の現状確認などを踏まえた計画を市町村で作成することになっている。したがって、提案団体の意見にある「実際測量に入った際に亡失や傾斜等の異状が発生していることもある」という事象は生じないものと見做す。仮にそうした事象を発見した場合においても、市町村長は、測量法第21条第3項の定めにより、速滞なく国土地理院の長に通知するものとされており、この通知がなされれば、国土地理院は事業計画の変更手続きを速やかに行った上で迅速な対応に努めることとなっているが、提案団体からこの通知を受けた事実を確認できていないところ。</p> <p>さらに、山間部における電子基準点を利用した測量において、上空視界の確保が困難な場合には、アンテナタワーを設置することでこれを回避し、標高基準点を用いた測量に比べ、より簡便に測量を行うことができるため、山間部においても電子基準点を利用した測量方法を選択するのが通例となっている。加えて、地籍調査のための測量が完了した地域において四等三角点が亡失して新たな三角点が必要となっている場合は、市町村等が測量法に定める所要の手続きを行って公共基準点を設置することで、同等の測量を行うことができるため、必ずしも四等三角点の復旧が不可欠ということはない。なお、「電子基準点を利用した測量については、多可町のような山林部が多い地域では、上空確保ができず測量ができない箇所がある」という指摘については、提案団体の中には、山間部において、電子基準点だけを既知点とした地籍図根三角点の改測を公共測量で既に実施している事実があり、そうした指摘はあたらないと見做す。</p> <p>見解にある災害時における対応については、例えば、地震によって地殻変動等が発生し、三角点の成果の変更が必要になった場合は、国土地理院が、余震変動などによる地殻変動の収束状況を踏まえた上で、変動後の三角点の正確な位置の基準を決定しており、この決定の前に、一時的とはいえ、市町村が復旧を行うと、その測量結果が周辺の土地の位置との間で異なることになり、不必要な混乱を生じる。このため、災害等においては、現地での無用な混乱を避けつつ、迅速な地籍調査が行えるよう、現在においても事例ごとに国土地理院が個別に対応する必要があると考えている。</p> <p>2 四等三角点は、国土地理院が国土調査法により地籍調査に必要な基準点として設置し、公用財産として管理しているものであり、無償譲渡及び無償貸付はできない。</p>	<p>6【国土交通省】 (4)測量法(昭24法188) 四等三角点等の測量標については、異状があった場合(21条3項)の内滑な復旧及び地方公共団体による公共測量の内滑な実施に資するよう、異状があった場合や災害等が発生した場合の復旧に向けた対応及び必要となる手続、廃棄する場合(23条)の具体的な手続等について、地方公共団体に平成30年中に周知する。</p>	<p>通知</p>	<p>平成30年中</p>	<p>・平成29年12月11日に開催された地方測量部長等情報連絡会で当該案件について報告。 ・平成30年2月2日付け国地測計第101号にて、地方測量部の長宛て公文書で周知。 ・平成30年2月23日、各地方測量部の三角点維持担当者を集めた会議で、本院からの周知事項を改めて口頭で補足説明し、具体的な周知方法及び今後フォローアップを行うことを口頭で説明。 ・地方公共団体の測量担当者向け会議等において、閣議決定の内容を周知した。(平成30年4月～6月に開催された17の会議、7月～9月に開催された30の会議、10月～12月に開催された9の会議で周知)</p>	<p>(1)(ii)</p>	







国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

各府省からの第1次回答を踏まえた追加民間提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月14日閣議決定) 記載内容 ※平30対応方針(平30.12.25閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平30>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
見解	補足資料					措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
<p>【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。</p> <p>【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Ⅰとされた橋梁について、他の橋梁と同じ頻度で同様の近接目視を行うことは、人的、予算的に負担が大きい。健全度Ⅰとされた橋梁については、次回は遠方目視とし、遠方目視の点検が2回続けて行われたいよう、その次は近接目視とするなど、弾力的な運用を行っていただきたい。</p> <p>【宇和島市】 ○ 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。</p> <p>【高松市】 ○ 引き続き、導入検討をお願いしたい。</p>		<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>○ 次世代社会インフラ用ロボット現場検証委員会検証結果のうち、13件が検証を推奨する技術として評価を受けたとあるが、これらの技術により具体的にどのように地方公共団体の点検業務の負担軽減につながるのか。 ○ 自治体に点検の責任を押し付けるだけでなく、早急に点検の進捗状況及び自治体における現場の実務実態を把握し、点検業務が過重な負担となっている地方公共団体については、技術面、体制面、財政面にわたり、十分な援助措置をとるべきではないか。 ○ 現行技術の導入や既存手法との併用等により、点検の効率化を図ることが可能な部分を検討し、来年度からでも随時点検手法を柔軟化して、地方公共団体の負担軽減を図るべきではないか。 ○ 健全性に応じた点検頻度の緩和等の地方の実情を踏まえた柔軟な対応が行えるよう、これまでの橋梁点検において蓄積した知見を前広に包括、検証し、2週目の点検サイクルを開始する前の来年度中に運用の見直しを行うべきではないか。その際は、地方公共団体の意見を十分に聴くべきではないか。</p>	<p>平成26年度からの3カ年で、全国の道路橋約73万橋のうち、約40万橋(約54%)の点検を完了したところ。 引き続き、地方公共団体に対して、職員を対象とした研修や講習会(技術面)、都道府県による地域一括発注(体制面)、防災安全交付金による支援(財政面)等を実施する。 定期点検は、国民の安全を確保するため、全ての道路管理者が実施しなければならない義務である。点検頻度については、検討に必要となる十分な点検データが蓄積された段階で、専門家による委員会等において、国民の安全確保を前提に慎重な審議・検討を行う必要があり、現時点で結論の方向性やスケジュールを示すことは困難である。 また、現時点では必要な知識及び技能を有する者が実施する近接目視による点検の代替が可能と評価できる技術は現れていない状況であるが、引き続き、新技術の現場への導入に必要な検証・評価を行う等、民間による新技術の開発の促進に努める。</p>	<p>&lt;平29&gt; 6【国土交通省】 (12)道路法(昭27法180) (ii)地方公共団体による橋梁等の点検については、以下のとおりとする。 ・橋梁等の点検を支援する新技術については、その開発を促進するとともに、活用可能なものから随時現場への導入を図ることとし、新技術に関する地方公共団体への周知を図る。さらに、現在、導入を検討しているものについては、早ければ平成30年度からの現場導入を目指し、技術検証を進める。 ・橋梁等の点検に係る支援措置については、引き続き、技術面(地方公共団体等の職員に対する研修等)や財政面での支援を行うとともに、実施体制面での支援として、地域一括発注の一層の活用促進を図る。 ・点検の頻度(施行規則4条の5の5)を含む定期点検の在り方については、平成26年度から開始した5年に1度の定期点検の一週目の実施状況を踏まえ、平成29年中に専門家の意見の聴取を開始し、国民の安全確保を前提として、地方公共団体が持続可能で、かつ、実効性ある点検を実施することが可能となるよう、地方の意見も聴きながら早期に結論を得るべく検討を進める。</p> <p>&lt;平30&gt; 6【国土交通省】 (13)道路法(昭27法180) (i)地方公共団体による橋梁等の定期点検の在り方については、専門家の意見を聴取した上で、地方公共団体が持続可能かつ実効性ある点検を実施することが可能となるよう、点検の効率化や合理化を図り、2018年度中に定期点検の見直しを行う。</p>	<p>【橋梁等の点検を支援する新技術】 検証 【橋梁等の点検に係る支援措置】 周知、支援 【点検の頻度(施行規則4条の5の5)を含む定期点検の在り方】 検討</p>	<p>順次実施</p>	<p>橋梁等の点検を支援する技術について、実現場での検証・評価を実施。評価の完了した技術について結果を公表。 橋梁等の点検に係る支援措置について、道路メンテナンス会議を通じて地域一括発注の一層の活用促進を周知。 定期点検の在り方について、社会資本整備審議会・道路分科会・道路技術小委員会の中で審議。点検の効率化や合理化を図った定期点検要領の改定を2019年2月に実施。</p>	



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的な内容	具体的な支障事例	制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他(特記事項)	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		
	区分	分野									担当者	支障事例	見解
152	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果的な点検が可能となる。近接目視と同様の点検精度を持った、新技術による点検を可能とするなど要件を緩和すること。	トラス橋などの桁下については、部材が支障となり橋梁点検車のブームが入らないため不可視箇所が存在する。そのため、足場設置・撤去には時間を要し、ロープアクセスによる点検を実施することとなるが、ロープアクセスは、安全性が橋梁点検車よりも低いことから、安全かつ円滑な点検に支障を来たすとともに、多大な費用を要する。	近接目視に代わる点検ロボットなどの新技術の実用化を促進し、技術の進展にあわせて新たな点検手法を活用することにより、定期的な(5年ごと)点検におけるコスト削減や省力化が図られる。	道路法施行規則第4条の5	国土交通省	徳島県	一	<ul style="list-style-type: none"> <li>○管理職のうち経験値においては、経費から始めると限られた時間(3時間程度)で点検業務を行わなければならない。特に、道路の上を位置する足場の設置・撤去については、1日ごとに行わなければならない。莫大な点検費用を必要とする。通常の点検費用に対し20~30倍程度。近接目視と同等の費用を要する。近接目視の小規模な橋梁において、作業効率の向上、足場の撤去等が必要となるなど、コスト削減に寄与するものと思われる。</li> <li>○単独現場によって、近接目視が困難な箇所が存在する。点検方法の選択肢を広げ、点検の省力化やコスト削減を図るために、近接目視と同等とみなせる新技術を示すことを求める。</li> <li>○本市においても通常の点検車では近接目視が難しい橋梁については、大型の点検車やロープアクセスなどによる点検を実施しているところである。点検の省力化や効率化に向けて、技術者による近接目視と同等の評価が得られるような新技術の活用が必要であると考えられる。</li> <li>○本県は全通トラスとなる約4,500橋の橋梁(2m以上)を管理している。その中には、部材が支障となり橋梁点検車で点検ができず近接目視が困難な橋梁が存在する。その場合、ロープアクセスによる点検を行うこととなるが、新技術による点検が困難な橋梁は、足場設置・撤去など、多大な費用と時間を要する。そのため、近接目視と同様の点検精度を有し、コスト削減や省力化を図ることできる新技術を活用することができると考えられる。基準を緩和してほしい。</li> <li>○点検にあたっては近接目視によることを基本とされているため、橋梁の部材の構造上、点検車等からの目視が困難な場合、足場の設置やロープアクセスを実施することとなるが、設置や撤去に時間を要し、かつ転落事故等の危険性が高いことから、安全かつ効率的な点検に支障を来す。</li> <li>○昨今の点検技術は従来の土木分野のみならず、ロボット技術や情報技術の分野の業者の参入も多く、日進月歩で成長している。一方で、現行の法制度の中では橋梁点検は全部材を近接目視することを原則としているため、例えば道路を跨ぐ橋梁や幅員の広い橋梁などについては、点検を実施するのに莫大な費用や期間が生じている。ドローン等のロボット技術の活用を柔軟にできるようにすれば、より合理的で効果的な点検を実施していくことができるのではないかと考えられる。平成26年7月の道路法改正に伴い、橋梁点検車で近接目視による点検ができない場合は、ロープアクセスによる点検を実施してより、点検者の安全確保と点検にかかる多大な費用について課題を抱えているところである。このため、近接目視と同評価が行える点検ロボットを導入することにより新技術による点検を可能にするなどの要件の緩和が必要である。</li> <li>○本市においても、桁下高の高い橋梁(渡海橋)や、桁高の高い橋梁を有している。特に、吊足場や大型の橋梁点検車(BT-40)を必要とする場合、高額な費用を要することや、一定の期間に車両の検査等が困難なケースがある。</li> <li>○上部工下蓋や側面を化粧パネルで覆っている構造の橋梁について、5年に一度の近接目視点検を行うためには、化粧パネルを取り外す必要があり、費用が莫大なものになる。そこで近接目視が困難な橋梁の場合は、技術者が近接目視によって行う詳細と同等の評価が行えることとあるが、その方法については、点検口からのカメラ撮影は可能とするなど方針を明確にしてほしい。</li> <li>○橋長の短い小規模橋梁については新技術を活用した簡易な点検手法を確立し、点検費のコスト削減を図ることが可能と考えられる。</li> <li>○本市では約100橋ありを管理しており、点検をおこなっているところである。そのほとんどが国県道に比べれば重要度は高くはない橋であるが、点検費用は橋長が同じであれば変わらない。そのため補修費の予算の多くを点検費用が占めているところであり、詳細な補修にかかる予算を圧迫している。</li> <li>○橋りょうを例に挙げれば、本市が管理する橋りょう(橋長2m以上、約2,900橋)を全て近接目視による点検した場合、総額10億円以上の巨額な費用が必要となる。5年間で実施するにせよ、毎年、約2億円以上の多額の費用が必要となり、老朽化や道路インフラの計画的な維持・管理への影響も考えられる。点検コスト削減や技術者不足の解消のため、後々に活用がすすんでおり、ドローンをはじめとした新技術等について、道路検定期点検要領に記載のある技術者が近接目視によって行う詳細と同等の評価が行える方法」としていただくよう、御提案に賛同するものである。</li> <li>○近接目視が難しい橋梁点検箇所について、新たな点検手法の活用を行うことで、点検におけるコスト削減や省力化が図れることから点検手法の緩和を求めている。</li> <li>○平成26年7月の道路法施行規則の改正に伴い、橋梁やトンネル等の道路施設について5年に1回の頻度で近接目視点検を行うことが義務づけられ、点検費用が増大している。橋梁においては、トラス橋や歩道橋などの橋梁点検車での点検ができない橋梁においては、足場やロープアクセスによる点検が必要となるが、点検費用が莫大になっている。このような状況を踏まえて、現在国土交通省でも試行点検を実施している点検ロボット等の新技術による点検方法を取り入れることで点検費用の削減が図られると考える。また、点検ロボット等での点検を可能とする道路施設の種類の見直しも併せて検討してほしい。</li> <li>○本県においても、ハイビアの橋梁など近接目視が困難な箇所の点検に苦慮しており、新技術を活用した点検は有効と考える。</li> <li>○本市においても、今年度、ロープアクセスによる橋梁点検箇所(吊籠運動)の予定がある。ご提案のように作業時間が制約されること、足場や橋梁点検車よりも点検環境が悪いため、安全性が低く、点検を円滑に行うには支障が来たと考える。</li> <li>○これまでの点検作業において、その発生から次の課題が報告されている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>○吊り橋においては、吊り橋等の部材が支障となり、橋梁点検車のブームが入らず、損傷らしき様子を発見しても、その程度や原因の特定が困難である。</li> <li>○また、高橋脚の足場はもとより、幅員が狭い橋梁や主要部材の損傷が認められる橋梁については、橋梁点検車の使用そのものが困難な状況となっている。</li> </ul> </li> <li>○こうした現状に対して、吊足場及び特殊高所技術調査を採用しているが、吊足場については、設置・撤去に当たり出水期を避ける必要があり、かつ、山間部等の小規模な橋梁においては足場資材の搬入そのものが困難な状況である。また、特殊高所技術調査については、橋梁の単独状況等によっては、安全性の問題に加えて、経費が割高になる場合がある。</li> <li>○以上の状況を踏まえ、近接目視の手法の拡大・充実、さらには近接目視と同様の点検精度を有する新技術の活用は、点検業務の精度向上はもとより、市町村の負担軽減につながるなど、老朽化対策の一層の推進につながるものと考えられる。</li> <li>○本市では、約900橋の維持管理をしている。約800橋について近接目視による法定点検が完了している。そのうち、3橋についてはロープアクセスによる点検が必要となり、多額の点検費用を要している。</li> <li>○全ての橋梁点検は、近接目視で行っておりコストがかかっている。本市においても、斜張橋が2橋あり、点検には、ロープアクセスによる工法を用いなければならない。点検にかかる費用が高額である(費用:1橋あたり約10万円以上)。近接目視の点検方法として斜張橋(ドローン)を活用するなど、コスト削減を図ることができ、より効率的な点検が可能となる。</li> <li>○本市も同様に足場設置・撤去には時間を要し、ロープアクセスによる点検は安全性が低いことからもドローンの活用や新技術の活用を促進し、技術の進展にあわせて点検手法を必要とすることがある。</li> <li>○橋員の狭い特殊橋、歩道橋等では、近接目視のために全面的に吊り足場を設置する必要があり、点検に時間や費用を要する。近接目視と同等の点検精度を有する新技術を取り入れることで、コスト削減や安全性の確保につながるため、制度改正を求めたい。</li> <li>○近接目視による点検に加え、その他の技術が採用されることで、点検手法が広がり、点検コストの削減につながる可能性がある。</li> <li>○橋梁点検車等からの近接目視点検が困難な橋梁に関して、ロープアクセスでの点検を採用した実績があるが、ロープアクセスでの点検は点検の安全性に欠けることや、点検費用に多大な費用を要することなどの課題が生じていると考える。</li> </ul>	<p>橋梁の点検は、平成25年の道路法改正、平成26年の省令改正の内容に基づき、必要な知識及び技能を有する者が、近接目視により、5年に1回の頻度で行うことを基本としている。</p> <p>新技術による点検については、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、民間から技術を公募の上、現場での検証を実施しているが、現時点では知識及び技能を有する者が実施する近接目視による点検の代替が可能と評価できる技術は現れていないと認識している。引き続き、新技術の開発動向等を踏まえ、現場への導入について検討を行っている。</p>	



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

各府県からの第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)	各府県からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月19日閣議決定)記載内容 ※平30対応方針(平30.12.23閣議決定)に記載があるものは当該注釈を<平30>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
見解	補足資料					措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
<p>【宇和島市】</p> <p>○ 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。</p>		<p>【全国市長会】</p> <p>提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>	<p>○ 次世代社会インフラ用ロボット現場検証委員会検証結果のうち、13件が検証を推奨する技術として評価を受けたとあるが、これらの技術により具体的にどのように地方公共団体の点検業務の負担軽減につながるのか。</p> <p>○ 自治体に点検の責任を押し付けるだけでなく、早急に点検の進捗状況及び自治体における現場の実務実態を把握し、点検業務が過重な負担となっている地方公共団体については、技術面、体制面、財政面にわたり、十分な援助措置をとるべきではないか。</p> <p>○ 現行技術の導入や既存手法との併用等により、点検の効率化を図ることが可能な部分を検討し、来年度からでも随時点検手法を柔軟化して、地方公共団体の負担軽減を図るべきではないか。</p> <p>○ 健全性に応じた点検頻度の緩和等の地方の実情を踏まえた柔軟な対応が行えるよう、これまでの橋梁点検において蓄積した知見を前広に膨ら、検証し、2週目の点検サイクルを開始する前の来年度中に運用の見直しを行うべきではないか。その際は、地方公共団体の意見を十分に聴くべきではないか。</p>	<p>現時点では必要な知識及び技能を有する者が実施する近接目視による点検の代替が可能と評価できる技術は現れていない状況であるが、引き続き、新技術の現場への導入に必要な検証・評価を行う等、民間による新技術の開発の促進に努める。</p>	<p>&lt;平29&gt;</p> <p>6【国土交通省】</p> <p>(12)道路法(昭27法180)</p> <p>(ii)地方公共団体による橋梁等の点検については、以下のとおりとする。</p> <p>・橋梁等の点検を支援する新技術については、その開発を促進するとともに、活用可能なものから随時現場への導入を図ることとし、新技術を導入する際には、道路メンテナンス会議等を通して、当該技術に関する地方公共団体への周知を図る。さらに、現在、導入を検討しているものについては、早ければ平成30年度からの現場導入を目指し、技術検証を進める。</p> <p>・橋梁等の点検に係る支援措置については、引き続き、技術面(地方公共団体等の職員に対する研修等)や財政面での支援を行うとともに、実施体制面での支援として、地域一括発注の一層の活用促進を図る。</p> <p>・点検の頻度(施行規則4条の5の5)を含む定期点検の在り方については、平成26年度から開始した5年に1度の定期点検の一週目の実施状況を踏まえ、平成29年中に専門家の意見の聴取を開始し、国民の安全確保を前提としつつ、地方公共団体が持続可能で、かつ、実効性ある点検を実施することができるよう、地方の意見も聴きながら早期に結論を得るべく検討を進める。</p> <p>&lt;平30&gt;</p> <p>6【国土交通省】</p> <p>(13)道路法(昭27法180)</p> <p>(i)地方公共団体による橋梁等の定期点検の在り方については、専門家の意見を聴取した上で、地方公共団体が持続可能かつ実効性ある点検を実施することが可能となるよう、点検の効率化や合理化を図り、2018年度中に定期点検の見直しを行う。</p>	<p>【橋梁等の点検を支援する新技術】</p> <p>検証</p> <p>【橋梁等の点検に係る支援措置】</p> <p>周知、支援</p> <p>【点検の頻度(施行規則4条の5の5)を含む定期点検の在り方】</p> <p>検討</p>	<p>順次実施</p>	<p>橋梁等の点検を支援する技術について、実現場での検証・評価を実施。評価の完了した技術について結果を公表。</p> <p>橋梁等の点検に係る支援措置について、道路メンテナンス会議を通じて地域一括発注の一層の活用促進を周知。</p> <p>定期点検の在り方について、社会資本整備審議会・道路分科会・道路技術小委員会の中で審議。点検の効率化や合理化を図った定期点検要領の改定を2019年2月に実施。</p>	



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府庁	団体名	その他 (特記事項)	<追加共同提案団体及び関係団体等から寄せられた支障事例(主なもの)>		各府県からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解			
	区分	分野									団体名	支障事例	各府県からの第1次回答		見解	補足資料
													団体名	支障事例		
277	日 地方に対する規制緩和	環境・衛生	農業集落排水処理施設で排水処理可能な事業場の拡大	地方創生の実現に向け、地域資源を活用した6次産業化等を推進するため、農業集落排水処理施設で排水処理可能な事業場について、排出量、排水の性状及び特性から合併浄化槽で処理可能な雑排水として扱っても特段支障の無いと認められる場合は、畜産食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ると小規模な汚水処理施設であり、受け入れられる汚水量に限がある。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る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、野原自治 農物産物 畜産保存食品、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なった。同通知では、処理可能な業種は、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】 多可町では獣害、特に鹿被害が農産物に占める割合が高く脅威している。このような中、多可町では、狩猟や有害駆除により増殖したついでや、山田原、クベン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、加工工場からの排水処理が課題となることが想定される。 については、排水の排出量が50立方メートル未満であり、排水の性状及び特性から、合併浄化槽で処理可能な雑排水として扱っても特段支障の無い業種については農業集落排水処理施設での排水処理を認めていただきたい。	農業集落排水処理施設への畜産食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は「『平成12年3月31日 厚生省通知』」「産業と合併して処理することができない雑排水の取り扱いについては『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、滋賀県、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に委ねられていると認識している。そのため、提案団体より要望のあった「畜産食料品製造業」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も、特定行政庁や各自治体の環境部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と協力も得つつ、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とについては、来年度中の通知の発出を自途に、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22条第1項に示す雑排水の取扱に係る技術的助言であり、そもそもいかなる雑排水を採原と併せて農業集落排水施設において処理するかに係る個別の判断は各自治体の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。このため、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、各自治体の建築部局及び環境部局の判断により実施できるものと認識している。 なお、提案団体より要望のあった業種からの事業排水を農業集落排水施設において処理することについては、各自治体の判断に資するよう、浄化槽法を所管する環境部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各府県も協力した上で、来年度中を自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。	農業者からの回答は、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。			
88	日 地方に対する規制緩和	運輸・交通	国土交通大臣の承認を受けたドローン等無人航空機の飛行に係る制度の見直し	航空法第132条の2の規定に基づき、国土交通大臣の承認を受けたドローン等無人航空機の飛行方法について、飛行区域となる当該市町村の意向が反映されるような仕組みとなるよう見直しを求める。 ①大臣承認に関しては、現場の実情を把握している当該市町村に対し、両承認に関する情報を共有することとする。 ②大臣承認を受けた無人航空機の飛行であつても、観光客や観光資産に対して著しく影響を及ぼすことが明白である悪質な飛行を確認した場合には、当該市町村から現場での飛行方法の注意や中止を求めることが可能となるようにする。	手軽に所持できるようになったドローンの飛行方法は、航空法の改正により明確化されたが、飛行実態を見るとそれが遵守されているとは思えない。特に、観光地やイベント会場などの多数の者が集まる場所での飛行が見受けられるため、安全な飛行方法の徹底が求められる。 また、航空法による承認は国土交通大臣となっていることから、現場を管理する市町村には承認の有無が把握できないため、ドローン飛行の管理・監視もできない状況である。 本村は、富士山麓に位置し、世界文化遺産のエリアで忍野八海に8つの構成資産を有しており、連年観光客が絶えない地域である。最近、この忍野八海にドローンが飛行することがあり、観光客がいる上空や構成資産である池の上空を飛行していることから、観光客の安全面や壁落時の構成資産への影響が懸念される。 また、当該空域は飛行禁止区域ではないものの、夜間飛行など特別なケースで大臣承認を得ている場合、承認に関する情報がないためルールに則った飛行なのかどうかの判断も出来ず、住民の問い合わせや飛行上のトラブルなどにも対応することができない状況である。	飛行空域となる当該市町村において飛行情報がかちもとと把握できるとともに、現場の安全管理が徹底できることとなる。	航空法第132条の2	国土交通省	忍野村、市川三郷町、早川町、身延町、南郷町、富士川町、昭和町、蓮花村、西條町、山中湖村、鳴沢村、富士河口湖町、小菅町、丹波山村	ひたちなか市	○当市も観光施設は多々あり、中でも全国有数の紅葉の景勝地となっている場所においては、紅葉シーズンである11月には約40万人の来場者が訪れる。施設の自主規制として、来場者の上空は飛ばさない安全に配慮してもらうようお願いしており、現在は危険がない状態を確保しているが、法的拘束力がないため、悪質な操縦者がいれば来場者等に対し危険を伴う可能性がある。 ○空撮のためのドローン使用に係る手軽に関する質問もことから、安全管理の面で同様の不安があるため、提案団体の示す制度改正は必要なものと考えらる。	【求める措置①に対する回答】 ○航空局ホームページ (http://www.mlit.go.jp/koku/koku_10_000003.html)において、飛行経路や飛行日時等の航空法第132条の2に基づく(国土交通大臣の承認)に関する情報を公表しており、飛行経路に含まれる市町村はこれを参照することで承認を受けた無人航空機の飛行についての情報を得ることができる。 ○一方で、一定期間内に反復して飛行を行う場合や異なる種類の場所で飛行を行う場合には、期間や経路について包括的な許可承認も発行しており、これらの情報をもって、個々の飛行を把握することは困難であるため、より詳細な飛行経路や飛行日時等の無人航空機の飛行情報を、飛行前に視覚的に関係者間で共有できるシステムについて、平成30年度中の導入に向けて検討中である。 【求める措置②に対する回答】 ○航空法第132条の2に基づく国土交通大臣の承認は、無人航空機の飛行が航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全を損なうおそれがないことが認められる場合にのみであり、事前申請の「観光客や観光資産に対して著しく影響を及ぼすことが明白である悪質な飛行」が認められる場合には、承認の取消し等の措置を講ずることになる。このため、このような飛行の事実を把握された場合には、航空局に情報提供いただきたい。 ○なお、市町村が管理する公園等において条例等に基づき無人航空機の飛行を制限することや、「観光客や観光資産に対して著しく影響を及ぼすことが明白である悪質な飛行」が認められる場合に、行政指導により飛行方法に関する注意を行うことや飛行の中止を求めることは、航空法との関係において妨げられるものではない。	【求める措置①に対する回答】への見解 特定の日に限定的なエリアでの飛行を許可した場合には、その市区町村に直接許可内容を通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種類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構築中という点なので、より具体的で、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」とことを明確に周知する必要があると考える。			



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月16日閣議決定)記載内容 ※平成30対応方針(平成30.12.25閣議決定)に記載があるものは当該趣旨を<平成30>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
見解	補足資料					措置方法 (検討)状況	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
		<p>【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。 なお、所管省からの回答が「現行規定で対応可能」となっているが、十分な周知を行うこと。 【全国町村会】 提案団体の意向及び関係府省の回答を踏まえ、適切な対応を求める。</p>			<p>6【国土交通省】 (21)浄化槽法(昭58法43) (1)浄化槽におけるし尿と合併して処理することができる雑排水(2条1号)の取扱いについては、「尿原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29年11月20日付国土交通省住宅局建築指導通知)、「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29年11月20日付環境省環境再生・資源循環局廃棄物適正処理推進課浄化槽推進)。 (関係府省:環境省) 【措置済み】(平成29年11月20日付国土交通省住宅局建築指導通知、平成29年11月20日付環境省環境再生・資源循環局廃棄物適正処理推進課浄化槽推進通知)。 (2)あわせて、地方公共団体の判断に資するよう、「畜産食料品製造業」や「酒類製造業」等の業種について、浄化槽の処理性能や事業場からの排水の水質等のデータを収集し、技術的な検討を行った上で、浄化槽において処理しても支障がないことが明らかとなった場合には、その結果を地方公共団体に平成30年度中に通知する。 (関係府省:環境省)</p>	<p>(1)事務連絡 (2)通知、事務連絡</p> <p>(1)平成29年11月20日 (2)平成31年3月20日</p>	<p>(1)措置済み:「し尿と合併して処理することができる雑排水の取扱いについて」(平成29年11月20日付国土交通省住宅局建築指導通知)、「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29年11月20日付環境省環境再生・資源循環局廃棄物適正処理推進課浄化槽推進)。 (2)措置済み:「尿原と合併して処理することができる雑排水の取扱いについて」(平成31年3月20日付国土交通省住宅局建築指導通知)、「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31年3月20日付環境省環境再生・資源循環局廃棄物適正処理推進課浄化槽推進)。</p>		
		<p>【全国町村会】 提案団体の意見が反映されるよう、適切な対応を求める。 【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。 なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。</p>	<p>○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、そうした利活用を阻害することのないよう、地方公共団体が条例等で無人航空機の飛行方法等について規制する場合の、条例等において規定することができる範囲やその事例等について示すべきではないか。 ○無人航空機の飛行情報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合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聞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だが、来年度の予算要求の状況はどうか。 ○共有システムが、必ずしも地方公共団体の希望に合うようなものではない場合は、飛行区域となっている地方公共団体に対し、個別に詳しい情報(現場で判断できるような、詳細な飛行日時、経路や、機体の色、形、写真等)を提供すること等により、補完を必要とするのではないか。</p>	<p>【求める措置①】に対する第2次回答 ○現在でも、航空局では極めて限られた人員により月1,500件を超える無人航空機の飛行許可等の業務に対応している。これに加えて、飛行許可等のうち「特定の日時」かつ「限定的なエリア」での飛行に係る許可を特設し、地方公共団体に通知すべき情報を抽出し、無人情報などの不開示情報について精査を行った上で、該当する地方公共団体それぞれに直接通知することは、現行の国の人員では対応困難である。 ○地方、来年度中に導入を検討している無人航空機の飛行情報を関係者間で共有できるシステムの構築に向け、今年度より、共有すべき飛行情報等について、無人航空機や有人航空機の運航者等とともに検討を行う予定であり、今般のご提案を踏まえ、地方公共団体が必要とする情報を共有できるよう、無人航空機の利活用や規制に関心の高い地方公共団体に対しても個別にヒアリングを行うこととした。なお、本システムの構築に係る予算については、平成30年度概算要求においても所要の額を計上しているところ。</p> <p>【求める措置②】に対する第2次回答 ○国土交通大臣の許可等を受けて飛行する無人航空機について、地方公共団体が住民や観光客の安全確保のため、口頭や文書交付等の行政指導の手段により飛行の現場で許可等されている飛行の中止を求めるとは航空法との関係において妨げられるものではない。また、公園の管理や要人の警護といった航空法とは異なる目的から無人航空機の飛行を制限する条例を制定している場合、このような条例に基づき、国土交通大臣の許可等を受けて飛行する無人航空機について、飛行の現場で飛行の中止を求めるとも、航空法との関係において妨げられるものではない。 ○航空局が所管する法令に関係しない条例の制定の可否について、当局が判断することはできないが、「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」が恒常的に条例で独自に規制を行うことを含む無人航空機の飛行を制限する条例があることは承知している。今般のご提案も踏まえ、これらの条例の事例や、国土交通大臣の許可等を受けて飛行する無人航空機について地方公共団体が行政指導の手段により飛行の現場で飛行の中止を求めることができることについて、航空局ホームページや無人航空機(ドローン、ラジコン機等)の安全な飛行のためのガイドライン」で更に周知を進めるとともに、この旨地方公共団体に周知することとした。</p>	<p>6【国土交通省】 (13)航空法(昭和27法231) (1)無人航空機の飛行については、飛行に係る国土交通大臣の許可(132条)又は承認(132条の2)(以下「許可等」という。)の有無にかかわらず、地方公共団体が口頭や文書交付等の行政指導の手段により、無人航空機の飛行の中止等を求めること、及び航空法とは異なる目的から無人航空機の飛行を制限する条例を制定している場合、地方公共団体が当該条例に基づき無人航空機の飛行の中止等を求めることは、航空法との関係において妨げられるものではないことを明確化するため、当該条例の事例と併せて、地方公共団体に平成29年度中に通知するとともに、「無人航空機(ドローン、ラジコン機等)の安全な飛行のためのガイドライン」(平成27国土交通省)等において無人航空機の利用者等に対し、周知を図る。 (2)無人航空機の飛行情報については、地方公共団体が必要な情報を共有することが可能となるよう、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を地方公共団体の意見を踏まえつつ構築し、関係者間において確実な共有を図る。</p>	<p>(1)通知 (2)飛行情報共有機能のシステム構築</p> <p>(1)平成30年3月28日 (2)平成31年4月下旬</p>	<p>(1)平成29年の地方からの提案等に関する対応方針を踏まえた対応(航空法関係)について(平成30年3月28日) (2)平成31年4月下旬から飛行情報共有機能のシステム運用を開始した。</p>		



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

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関係団体等から寄せられた支障事例(主なもの)>		各府省からの第1次回答	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	
	区分	分野									団体名	支障事例		見解	補足資料
282	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徴収対象外とすること。	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】 放置船舶は、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、「プ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、対策に取組んでいる。(平成28年度プレジャーボート全国実地調査 兵庫県内のマリナー等施設収容能力:6,428艇、放置艇:2,427艇) 放置艇の適正係留を指導するには、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、地方自治体が取得する際には手数料が必要であり、同じ公用目的の取得でありながら対応が異なっている。 手数料について当初から予算措置されていたが、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、対応が遅れることになる。 また、プレジャーボートと漁業者が進場トラブルとなつたため、当該プ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おうとしたが、予算が措置されおらず、迅速な対応ができなかったという事例もある。 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としていただきたい。	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を省き、事務手続き上速やかに放置艇所有者の確認を進めることができ、放置艇解消の促進に資する。	小型船舶の登録等に関する法律第29条	国土交通省	兵庫県、滋賀県、和歌山県、鳥取県、徳島県、大阪府	一	埼玉県、神奈川県、奈良県、石川県、浜松市、高松市、佐賀県、長崎市	○当県においても、指導のために小型船舶登録事項証明書を交付請求することがあるが、手数料が免除されれば予算執行に係る事務が不要となり、より迅速な対応が可能となるため、現行制度を見直してほしい。 ○「プレジャーボートの不法係留の解消にあたっては、所有者に対する適正係留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「プレジャーボート利用改善に向けた総合施策に関する懇談会報告書」(国土交通省総合政策局)の中に、「平成14年4月から開始される登録制度の活用によりプレジャーボートの所有者が確知できるようになると相まって、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、所有者特定の重要性は、広く認識されているといえる。しかしながら、地方公共団体が所有者を特定するための証明書等の交付を受ける場合、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。 ○現地在を巡回して放置艇を発見しても予算措置後の対応となっているため、機動的な対応ができない。 ○当県が管理する一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し、新たな放置船舶の発生防止も困難である。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、当県では今後放置船舶の対策を強化する予定であり、船舶の所有者の把握に関する手続が迅速に可能となるよう要望するものである。 ○放置船舶が発見された場合は、日本小型船舶検査機構に小型船舶登録事項証明書等の交付を請求し、所有者等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。 ○当市においては所有者等を確認するため、小型船舶登録事項証明書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、公測にかかわる場合は政令で手数料を要しない旨定められているが、小型船舶登録事項証明書等については公務であるにもかかわらず、手数料の徴収対象としている。平成25年に国が10年間で放置艇をゼロにする計画を策定し、その目標達成に向けて施策を推進するうえで、国と同様に徴収対象外としていただきたい。 ○小型船舶登録事項証明書等の交付請求において、国及び一部の独立行政法人は手数料徴収の対象外とされているが、地方自治体が取得する際には手数料が必要であり、同じ公用目的の取得でありながら対応が異なっている。手数料について当初から予算措置されていたが、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、対応が遅れることになる。	各府省からの第1次回答	見解	補足資料



国土交通省 平成29年の地方からの提案等に関する対応方針に対するフォローアップ状況

各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 (平成29年12月24日閣議決定)記載内容 ※平成30対応方針(平成30.12.25閣議決定)に記載があるものは当該種別を<平成30>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
見解	補足資料					措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
<p>【神奈川県】</p> <p>本提案の主眼は、財政的負担の解消ではなく、手数料がかかることにより、予算措置や予算執行の手続きに時間を要し、迅速な対応が困難となっていることにある。地方自治体が迅速に不法係留船対策に取り組めるよう、国と同様、手数料が免除されることを要望する。</p> <p>【長崎市】</p> <p>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。</p> <p>放置船の適正係留を指導するためには、所有者の特定に小型船舶登録事項証明書が必要であるが、まとめて証明書をとりとると放置船の対応が遅れてしまう。</p> <p>迅速な対応を行うには、その都度証明書をとりとる必要があり、証明書が有料であるため市負担も大きくなる。</p>		<p>【全国市長会】</p> <p>提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。</p>		<p>日本小型船舶検査機構(以下「JCI」という。)が交付する小型船舶登録事項証明書等に関わる手数料については、国の事務を代行しているといった事務の性質も踏まえ、例外的に国や一部の独立行政法人からは徴収しないこととしています。基本的には必要な事務経費として徴収すべきものであり、無料とすることは困難です。</p> <p>JCIが行う小型船舶登録事項証明書等の交付手続きについては、手数料を事前に振込み、登録事項証明書等の申請(窓口又は郵送)を受け付けております。</p> <p>今後の要望を踏まえ、迅速性向上の観点から不法係留対策に係る登録事項証明書等の交付手続きについては、以下のとおり取り扱うこととし、別途、文書にて周知する予定です。</p> <p>緊急時における不法係留対策に係る小型船舶登録事項証明書等の交付手続きについては、事前にJCI本部に電話連絡した上で、メール又はFAXによる申請を最寄りのJCI支部(後日、窓口又は郵送により原本を提出)へ行えば、速やかに小型船舶登録事項証明書等を交付し、手数料の振込みは、当該交付後で差し支えないこととします。</p>	<p>6【国土交通省】</p> <p>(23)小型船舶の登録等に関する法律(平13法102)</p> <p>小型船舶の所有者に関する登録情報については、地方公共団体の意向を踏まえつつ、円滑な不法係留船対策の実施に必要な範囲内で、地方公共団体が当該情報を無償で取得できる仕組みを平成30年中に構築する。</p>	通知	平成31年4月1日	<p>仕組みの構築にあたり、地方公共団体の意向を伺うため、地方公共団体との意見交換会を平成30年1月31日に実施した。その後、当該意見交換会の意向を踏まえ、質問票を平成30年3月28日に送付するとともに、1月の意見交換会に出席していない地方公共団体とも、意見交換会を平成30年5月9日に実施した。</p> <p>上記意見交換会の内容及び質問票の回答を踏まえ、関係機関と調整の上、「不法係留船対策」に使用する小型船舶の所有者に関する登録情報を無償で提供する仕組みについて(平成30年12月26日付け国海査第388号海事局検査測定課長通達)を策定した。(別添参照)</p> <p>港湾、河川、漁港の各水域で不法係留船対策を実施している地方公共団体の担当部署に当該通達を周知するよう、各水域を管轄している国の担当部局に対して、平成30年12月26日に依頼した。</p> <p>構築した仕組みは、平成31年4月1日から実施済み。</p>	