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 区分	提案区分 分野	提案事項（事項名）	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等）	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他（特記事項）	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞ 団体名	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞ 支障事例	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 見解	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 補足資料
23	B　地方に対する規制緩和	運輸・交通	市町村運営有償運送における持ち込み車両の使用を可能にする	市町村運営有償運送で使用する車両について、運行委託先の企業等が用意する車両を使用することができることとして頂きたい。	自家用有償運送（市町村運営有償運送（交通空白地）の実施にあたって、市町村は、運送に必要な自動車を自ら保有することとされているが、保有車両では対応できない突発的な事態も想定されるほか、これに対応するための予備車両を保有することは効率的ではなく、また車検などにより定期的に運送に使用する自動車が使えなくなる期間もあるため、特に通常運行する車両の代替車両について、運行委託先の企業等が用意する車両を用いることも可能として頂きたい。	市町村運営有償運送が実施しやすくなることにより、より効率的な運送を行うことができるようになるとともに、地域への公共交通の提供を安定的に行えるようになることで、地域や地域交通の活性化につながる。	道路運送法第79条の4第1項第6号 道路運送法施行規則第51条の9 市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について（平成18年国自旅第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	－	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。 仮に、運行中において車両故障や事故が発生した場合、緊急に代替車両の確保ができないケースも想定され、この場合、やむなく欠便が生じてしまう可能性がある。 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、にし阿波振興観光戦略の核となる剣山ルートの確保に向け、行楽シーズンに限り「剣山登山バス」を運行しているため、小型化による輸送能力の低下も避けたいところである。 今回の提案によって、一定期間当市が保有する車両以外の車両（委託業者所有に限定）を使用することができれば、より効率的な運行体制が図られるとともに、突発的事象にも即対応が可能となるため、安定した事業運営が成されるものと期待する。	「高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ」（平成29年6月）において、市町村が主体となる自家用有償運送においても持込み車両の使用を可能とすることを平成29年8月までに実施することとされており、現在、その実施に向けて通達改正等の所要の手続きを進めているところ。これにより、市町村運営有償運送において企業等からの持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「持込み車両」の使用が可能となるとあるものの、「持込み車両」の車種や要件等まで読み取ることができない。 当市が行う自家用有償旅客運送において、運行業務の委託先であるバス会社やタクシー会社の保有車両は、事業用自動車（緑ナンバー）のみとなっていることから、突発的な故障等に対して柔軟な対応ができるよう、通達改正等に当たっては、事業用自動車の持込みを可能となる旨（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	B　地方に対する規制緩和	土木・建築	公営住宅法第47条に規定されている「管理代行制度」の拡充	管理代行制度の対象が、現行法上では公営住宅法第2条第2号に掲げる公営住宅又はその共同施設に限定されている。 この条件について、改良住宅、従前居住者用賃貸住宅（再開発住宅・住環境整備モデル住宅等）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・特公賃・民間賃貸等）が期待できる。その一方、自治体の住宅管理業務に割かれていた人工を活用して既存ストックの改修や統廃合等、公営住宅ストックの改善促進に間接的に作用することが期待できる。 ○入居者及び入居希望者側においては、各種申請や問合せ先が管理代行者に一本化され、入居者等もワンストップで手続が実施できることによる住民サービスの向上が期待できる。	公営住宅法第47条、地方自治法第244条の2	総務省、国土交通省	掛川市、袋井市	－	沼津市、浜田市、福岡市、大牟田市	○管理代行と指定管理では、受託者が行える業務の内容に違いがあるため、窓口が管理代行者に一本化されることにより、住民サービスの向上につながることが期待される。また、管理委託先の一元化は、事務手続きの簡素化になることから、事務処理コストの削減にもつながる。 ○当市では、公営住宅とその他の種類の住宅との合築住宅や併存住宅が多数ある。改良住宅や更新住宅等は、公営住宅と同様の管理をしているにも関わらず、管理代行制度を活用できない。このため、管理を委託するには指定管理者制度を用いる必要があるが、管理代行と指定管理の併用により、指定管理者の指定や協定書の作成等、二重に業務が発生するため業務が煩雑になっている。 ○改良住宅において、根拠法は異なるが公営住宅同様に家賃が応能家賃であることから、公営住宅と一元管理することが望ましいため、管理代行・指定管理制度を併用し、1管理者へ委託を行っているが業務が煩雑となっている。 ○当市では、平成21年度から市営住宅の管理方法として管理代行制度と指定管理者制度を併用した管理を住宅供給公社が行っている。公営住宅法に基づく住宅に係る事務については、指定管理者制度及び市直営で行っていたものを管理代行制度に移行している（滞納者、不正入居者等への明渡請求事務は市直営業務）。一方で、住宅地区改良法等公営住宅法以外の住宅に係る事務については、管理代行制度に移行した公営住宅と同様の事務を引き続き指定管理者制度及び市直営で行っている。同様の事務手続きでありながら、公営住宅、公営住宅以外で管理方法が異なることは、業務の効率化の観点からすると、非効率である一面がある。市営住宅の管理については、住宅地区改良法等公営住宅法以外の住宅にも管理代行制度を導入することにより、市営住宅管理の一層の効率化、入居者サービスの向上が期待できる。また、管理代行制度の拡大は、市営住宅の管理方法の選択肢が広がることにつながり、各々の管理者の管理事務の実情に応じて、きめ細かに管理方法を設定できることが期待される。	【総務省】 公営住宅法第47条第1項に基づく管理代行制度を所管する国土交通省において、検討すべきものである。 【国土交通省】 本提案は、土地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にあっても、管理代行制度で公営住宅の管理を委託した地方住宅供給公社等を指定することは可能である。また、管理代行制度と指定管理者制度の手続きの違いにより、協定書や仕様書等の作成に二重の手続きがかかる点については、管理代行者と指定管理者で協定書等の内容の共通化を図る等の工夫をすることで、煩雑性の軽減、事務処理コストの削減は可能であるほか、委託時期のずれについても、指定管理に係る公募、議会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で整備した住宅等については、管理代行制度を導入する必要性に乏しいと考える。	本提案は公営住宅及び公営住宅に準じて管理している住宅の管理業務の外部委託について、管理戸数の大半を占める公営住宅における管理代行制度をベースに一本化することが最も効率的であることから、その実現により外部委託を継続的に選択しやすい体制を整えることを目的としており、それらの住宅の指定管理者に地方住宅供給公社を指定することでは支障事例の解決に至らない。また、本提案の実現により管理業務の外部委託の選択が容易になることによるデメリットは生じない。 公営住宅の使用関係においては過去の判例等により、入居者決定を除く管理関係の規定は行政処分に当たらず、入居者の選考及び決定は行政処分に当たるとされているが、このことに関する貴省の見解を伺いたい。また、公営住宅以外の住宅において条例規定によりどの範囲まで業務が委託できるかについても明確化されたい。仮に委託可能な範囲を条例で規定することで公営住宅と同様の管理運営を行うことが可能であれば、当市は直ちに条例改正等の必要な措置を講じ、公営住宅以外の住宅について適用する予定である。 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であり、それでもなお煩雑な事務を実務担当者1～1.5人工が担わざるを得ない地方自治体の実情を御理解いただき、引き続き規制緩和について検討されたい。	有

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	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）記載内容 ※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箇所を＜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
23	－	－	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	第1次回答では「企業等からの持込み車両を用いることも可能となる」とあるが、この「持込み車両」には、自家用自動車だけではなく、事業用自動車（緑ナンバーの車両）の持込みも可能であるかお示しいただきたい。	「高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ」（平成29年6月）において、市町村が主体となる自家用有償旅客運送においても持込み車両の使用を可能とする措置を講ずることとされたことを受け、本年7月に実施した意見公募手続において寄せられた意見を踏まえ、本年8月、市町村が主体となる自家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通達を発出したところ。これにより、市町村運営有償旅客運送において企業等からの持込み車両の使用が可能となった。 　自家用有償旅客運送は、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自家用自動車（事業用自動車以外の自動車）による有償運送が認められるという制度である（道路運送法第78条）。 　このため、事業用自動車をその事業目的以外の用に供したとしても、これをもって直ちに事業用自動車が自家用自動車となるわけではないが、自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、運行に供する自家用自動車の突発的な故障等一定の場合に限り、事業用自動車を自家用自動車として活用することが可能であることを明確化する。	6【国土交通省】 （ⅶ）道路運送法（昭26法183） （ⅶ）自家用有償旅客運送（78条）に係る運行委託先の企業等や個人からの持込み車両の使用については、市町村が主体となる自家用有償旅客運送において使用可能であることを地方公共団体に通知する。 ［措置済み（平成29年8月31日付け国土交通省自動車局長通知）］ （ⅶ）自家用有償旅客運送に係る運行委託先の旅客自動車運送事業者の事業用車両については、本来の事業の用に供することを妨げない範囲で持ち込むことが可能であること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） 道路改正、周知	（ⅶ） 平成29年8月31日 （ⅶ） 平成30年3月30日	（ⅶ） 平成29年8月31日付け国土交通省自動車局長通知 （ⅶ） 自家用有償旅客運送に係る運行委託先の旅客自動車運送事業者の事業用車両については、本来の事業の用に供することを妨げない範囲で持ち込むことが可能であること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。	
60	－	－	【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と解しておいか。 ○　公営住宅法の「公営住宅」に適用される高額所得者に対する明渡請求（法29条）や公営住宅建替事業の施行に伴う明渡請求（法38条）は、借地借家法の特例として定められていることを踏まえても、独自整備住宅について、当該地方公共団体の条例等で同様の制度を定めた場合に、事業主体や指定管理者、その他管理委託を受けた者において実施するができると解しておいか。 ○　公営住宅法に規定されている入居者の収入調査等（法第34条、収入状況の報告の請求、他の地方公共団体等からの税務情報の入手等）は、独自整備住宅についても、管理条例等により、外部委託することができると解しておいか。 ○　独自整備住宅について、指定管理者制度及び条例により独自に定めた管理代行制度によって、具体的にどこまでの事務範囲を委託できると考えているのか、また、公営住宅について、指定管理者制度により委託可能な事務範囲及び地方住宅供給公社が指定管理者である場合に委託可能な事務範囲に違いが生じるかについても、お示しいただきたい。 　また、その内容については、地方公共団体等による住宅運営に資するため、地方公共団体等へ周知するべきではないか。 ○　公営住宅と同様の利用・管理がなされている独自整備住宅について、事務の委託、高額所得者への明渡請求、入居者の収入調査等が公営住宅と同様に実施することが仮にできないのであれば、独自整備住宅を公営住宅へ転用することを可能とする法律上の措置をとるべきでないか。	【総務省】 　ご要望のあった住宅のうち、公営住宅法等の法律の規定による管理が行われない「公の施設」について、業務の民間委託のほか地方公共団体以外の者に管理を行わせるためには、地方自治法の指定管理者制度による必要がある。したがって、公営住宅法の管理代行制度類似の制度を条例で設けることはできないと考える。指定管理者制度においてどのような対応ができるか国土交通省とも検討して参りたい。 【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、公営住宅法との問題ではない。 　そのうえで、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2条5条に基づく入居者の決定及び法第34条に基づく入居者の収入状況の報告の請求を除き、行政不服審査法及び行政手続法に規定する「処分」には該当しない旨お示ししているところ。	6【国土交通省】 （ⅰ）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に設置し、公営住宅（公営住宅法2条2号）と同様の施設、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。 （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替事業の施行に伴う明渡請求（公営住宅法38条）の考え方を踏まえ、地方公共団体が独自住宅に関して条例に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措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」（総行財第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替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措地借家法の規定の関係及び効果について」（国住備第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当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞		各府省からの第1次回答	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
173	B　地方に対する規制緩和	土木・建築	県が独自に整備した住宅の「公営住宅」への転用	建設・買取り・借上げに整備手法を限定している公営住宅法等の規定を改正し、特定公共賃貸住宅や、地方公共団体が独自に整備した賃貸住宅や職員住宅など、公営住宅法に基づかずに整備された住宅（以下「その他住宅」という）について、公営住宅法に基づく公営住宅への転用を可能とする。 なお、民間住宅については買取りや借上げにより公営住宅にすることができるのに対して、自己保有のその他住宅については公営住宅に転用できないとする合理的理由はないと考える。	【現行制度】 公営住宅とは、公営住宅法により「国の補助に係るもの」と定義されており、国の補助を受けて自治体が建設したもの又は民間住宅を買い取り若しくは借り上げたものの3種類に区分される。 【本県の状況】 地域の住環境等の変化により、本県が独自に整備し、公営住宅より所得のやや高い者に供給している住宅の需要が低下している。 その一方で、公営住宅に対する需要は依然として高く、その他住宅を低額所得者向けの住宅に転用することが望ましい状況が生じている。 【支障事例】 その他住宅を独自に低額所得者向け住宅とし、国土交通省の補助要綱の活用や、地方公共団体の条例等の整備によって公営住宅に準じた運用を行うことは可能ではあるが、公営住宅ではないため、公営住宅法を根拠とした運用ができない。 例えば、公営住宅法に基づく管理代行を行うことができないため、その他住宅については、引き続き指定管理者制度を用いることとなる。また、収入調査など現在の条例に規定のない事項について新たに条例に定める必要がある。 このように地方公共団体が条例等を工夫することにより対応する余地はあるものの、無用な混乱が生じ、また、事務作業量が膨大で運用上の負担が大きい。	地方公共団体が不要な制度設計や業務の区分等を行う必要がなくなり、制度の違いによる無用な混乱や運用上の負担が軽減される。 さらに、需要の高い公営住宅に転用することで、空室の解消につながり、地域資源の有効活用や地方公共団体の収入増も期待される。 こうした効果は、地方創生や、「経済財政運営と改革の基本方針2017（仮称）（素案）」（H29.6.2経済財政諮問会議）における歳入改革につながると考える。	公営住宅法第2条	国土交通省	埼玉県	―	―	―	本提案は、提案団体である埼玉県が独自に整備した住宅について公営住宅法上の特例を活用したいというものであり、埼玉県が独自に整備した住宅の管理の問題であり、公営住宅法上の問題ではない。 なお、公営住宅法の公営住宅以外の住宅の管理を法人その他の団体に委託するため指定管理者制度を用いる場合にあっても、管理代行制度で公営住宅の管理を委託した地方住宅供給公社等を指定することは可能である。さらに、管理代行制度と指定管理者制度の手続きの違いにより、協定書や仕様書等の作成に二重の手続きがかかる点については、管理代行者と指定管理者で協定書等の内容の共通化を図る等の工夫をすることで、煩雑性の軽減、事務処理コストの削減は可能であるほか、管理代行制度と指定管理者制度の手続き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、議会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で整備した住宅等については、管理代行制度を導入する必要性に乏しいと考える。	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1つにすぎず、他の要素として①収入調査の権限に関するもの、②高額所得者・改正公営住宅法に基づく建替事業による明渡し請求に関するもの、③認知症患者等に対する職権による家賃設定に関するもの等が挙げられる。 例として②の明渡し請求については、その他住宅では県は借地借家法上の明渡し請求の権限を行使できるのみであり、公営住宅法に定める高額所得者に対する明渡し請求権を有しない。そのため高額所得であることをもって強制的な退去手続きを行えず、公営住宅に居住する者等にとっては、公平な取扱いがされていないと感じる原因となり得る。仮に、公営住宅法と同様の規定を条例に設けたとしても、借地借家法第30条との関係が課題となるのではないか。 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	B　地方に対する規制緩和	運輸・交通	道路運送法21条に基づく実証運行期間の緩和	道路運送法第21条第2号による実証運行実験においては、運行期間が1年以下でなければ許可がでないこととなっているが、地方自治体が地域公共交通の維持・再編を目的として実施する実証運行路線と位置づけられる場合には、運行期間の延長等の柔軟な取扱いを可能とすること。	地方自治体が、道路運送法第21条第2号許可により実証実験を行い間断なく本格運行に移行するためには、本格運行移行のための手続期間等を考慮すると、実証実験の期間中に本格運行のための道路運送法4条に係る許可申請をしなければならず、本格運行の計画の検証のためのデータ収集期間が1年未満となってしまい、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なか、住民の周知なども別途必要となっている。 21条許可の期限終了までに適切な運行形態が判断できないと、切れ間の無い公共交通の提供に支障をきたし、利用者の利便性が損なわれたり、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。 【実例】 21条許可によりデマンドタクシーの実証運行を行ってから本格運行へ移行した。降雪地域においては冬期間とそれ以外の期間で利用状況に差が生じるが、本格運行移行のための手続きや調整に半年ほど期間を要したため、年度下半期の利用状況の検証を十分に本格運行の計画に反映することができなかった。これにより、本格運行に移行したところ、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日付け国自旅第433号自動車交通局長通知）	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、宮崎市	○提案事項のように1年間での実証運行では、検証から本格運行までに時間と労力が要することがあると推測する。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ため、運行に支障をきたした。そのため、実証運行を開始すると、地域ニーズに対応した運行ができない状況である。（当初から本格運行実施は、路線廃止のリスクが高いため、敬遠される。）本格運行に向けて、運行実績データ収集や検証、地域公共交通会議での承認等、クリアする障害や事務手続きが多い状況である。実証運行から本格運行に移行する際の切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、免許手続き、住民周知など期間的に困難を有している。 ○コミュニティバス等の導入においては、運行コストや利用者ニーズの把握が重要であり、それらを考慮した運行計画を立てる必要がある。 道路運送法第21条による実証実験運行期間は、運行コストや利用者ニーズを掴む為に重要であり、実証実験運行期間の延長等柔軟な取り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、その許可の期限も原則として1年以下とすることとしているところ（「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年国自旅第433号 自動車局長通知））。 御指摘のような実証実験については、その確実な成果を得ることを目的として実験開始後の計画変更又はデータの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合には、上記の通知に基づき再度許可を行うことを明確化し、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、運輸支局で確実に実施されるよう周知徹底するとともに、その旨を実証実験の主体である地方公共団体に対し、周知することを求める。 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、期間を1年以下としている」旨を回答しているが、例外的であると1年以下しか許可しない理由が明確でない。1年間という数字に明確な根拠がないのであれば、当初から1年以上の実証実験を行う計画である場合、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

管理番号	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）記載内容 ※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箇所を＜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
173	－	－	【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と解しておいか。 ○　公営住宅法の「公営住宅」に適用される高額所得者に対する明渡請求（法25条）や公営住宅建替事業の施行に伴う明渡請求（法38条）は、借地借家法の特例として定められていることを踏まえても、独自整備住宅について、当該地方公共団体の条例等で同様の制度を定めた場合に、事業主体や指定管理者、その他管理委託を受けた者において実施するができると解しておいか。 ○　公営住宅法に規定されている入居者の収入調査等（法第34条、収入状況の報告の請求、他の地方公共団体等からの税務情報の入手等）は、独自整備住宅についても、管理条例等により、外部委託することができると解しておいか。 ○　独自整備住宅について、指定管理者制度及び条例により独自に定めた管理代行制度によって、具体的にどこまでの事務範囲を委託できると考えているのか。また、公営住宅について、指定管理者制度により委託可能な事務範囲及び地方住宅供給公社が指定管理者である場合に委託可能な事務範囲に違いが生じるかについても、お示しいただきたい。<br　また、その内容については、地方公共団体等による住宅運営に資するため、地方公共団体等へ周知するべきではないか。 ○　公営住宅と同様の利用・管理がなされている独自整備住宅について、事務の委託、高額所得者への明渡請求、入居者の収入調査等が公営住宅と同様に実施することが仮にできないのであれば、独自整備住宅を公営住宅へ転用することを可能とする法律上の措置をとるべきでないか。	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。<br　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たい。）	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に設置し、公営住宅（公営住宅法2条2号）と同様の施設、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。 （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替事業の施行に伴う明渡請求（公営住宅法38条）の考え方を踏まえ、地方公共団体が独自住宅に関して条例に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。	（ⅰ）（ⅱ） 通知	（ⅰ）（ⅱ） 平成30年3月30日	（ⅰ）（ⅱ） 平成30年2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替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。	
77	－	－	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○　21条許可の期間は、当初から1年以上の実証実験を行う計画である場合には、地域の実情に応じて1年以上（通算3年程度）の許可期間を設定できるようにする等、地域公共交通の現場のニーズに即した対応をしていただきたい。 ○　実証実験について、データの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合には、再度許可を行うことについては、地方運輸局、運輸支局でしっかりと対応されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の実施主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。 ○　第1次回答では、再申請がされた場合には、再度許可を行う旨回答しているが、再度許可の回数制限や通算年限についてはどのように考えているのか。もしも制限を付けるのであれば、地域の実情に合わせて、3年程度は実証実験を行うことができるようにしていただきたい。	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。<br　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） （ⅰ）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日付け国自旅第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当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞		各府省からの第１次回答	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	B　地方に対する規制緩和	運輸・交通	道路運送法21条に基づく実証実験の1年要件の緩和	社会実験による一般乗合旅客自動車運送については、道路運送法第21条第2号に基づき、「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日付け通達「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて」により、実証実験等に限定して原則として1年以下の期限を付して許可されているが、地方自治体が地域公共交通の維持・再編を目的として実施する実証運行路線として位置付けられる場合は、実証実験としての許可期限を3年以下に緩和することを求めるもの。	【制度改正の経緯】 コミュニティバス（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は1年間の期間限定では不十分であり、3年間は必要と考えている。 【支障事例】 現状では、第21条の一時的な需要への対応として1年間の許可をいただき、その後は、第4条に切り替え社会実験での運行を継続しているが、平成27年度の江南区内における住民バス社会実験において、第21条から第4条への切り替えが年度途中で、年度末までの残期間予算は確保されていたが、次年度予算が確保されていない（継続的な運行の担保がない）として第4条の許可が得られず、社会実験としてのバス運行が休止となり、住民に不便を与える支障事例があった。 【制度改正の必要性】 第4条による運行の切り替えがスムーズにできた場合であっても、第21条による運行とは異なり、運行本数の変更や運行経路の変更に伴う手続きが多く、即応的に変更を行うことができないため、効率的な社会実験の妨げになる。	コミュニティバスの社会実験による、実証実験としての運行期間が3年間となることで、地域や利用者ニーズを反映した運行ルートやダイヤの試行により、継続的に利用状況や収支の検証が可能となり、利用者の定着を含め、持続可能なコミュニティバスの本格運行が実現できる。	道路運送法第21条 「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　国自旅第140号　自動車交通局長通達）	国土交通省	新潟市	―	ひたちなか市、伊豆の国市、福知山市、徳島県、大村市、宮崎市	○自動車に慣れた方の生活スタイルを変えることは、ある程度の期間を有する。通勤通学で公共交通を利用する方にとって、1年以内の期限付きでは効果が表れない。また、机上からの実証運行が柔軟に対応（変更手続き）できない仕組みでは、地域に即した運行に近づけることができず、国が進める主旨とは異なる現状である。 ○現在本市においても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。 ○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掴む為に重要であり、実証実験運行期間の延長等柔軟な取り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、その許可の期限も原則として１年以下とすることとしているところ（「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年国自旅第433号 自動車局長通知））。 　御指摘のような実証実験については、その確実な成果を得ることを目的として実験開始後の計画変更又はデータの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合には、上記の通知に基づき再度許可を行うことを明確化し、周知を図ることとする。	地方公共団体が実施するコミュニティバスの実証実験は、地域ニーズなどを踏まえ、年間を通じたデータを活用しながら、効率的かつ持続的な地域公共交通を形成することを目標に、地域が主体となり本格運行に向けた運行計画を作成し、実証実験として1年以上かけ運行している。このため、利用啓発や生活スタイルを変えることなども踏まえ、十分な実証実験を経た後に本格運行を行うというスキームが実効的・効率的に行えることが必要であり、収支率の確保など持続的な運行を確保、判断するには、1年間の実証実験では非常に難しい。当初から1年以上の実証実験を行う計画である場合には、1年間という原則にはとらわれず、地域の実情に合わせて実証実験としての21条許可の期間を設定できるようにするなど、現場のニーズに即した対応をしていただきたい。 そもそも、1年間の実証実験期間では、4条許可申請に必要な地域公共交通会議の開催準備や道路管理者、交通管理者等との調整を含めると3カ月程度は必要であり、地域住民に対して地域公共交通を切れ目なく提供することができず、1年間を通したデータを活用しての効率的な運行計画を形成することができない。 地方自治体や地域組織と共に運行するコミュニティバスの実証実験については、地域での合意、関係機関（既存運行事業者、道路管理者、交通管理者等）との調整や地方運輸局、運輸支局への確認を経て運行し、その旨を定期的に自治協議会や地域公共交通会議などで報告をしており、期間が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。 なお、仮に、変更により再度申請した場合にも、本格運行に必要なデータ収集等を理由に再々申請を出した場合には、地域の実情に応じて再々度許可を出すことについても明確にし、地方運輸局、運輸支局で確実に実施されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。	有
85	B　地方に対する規制緩和	土木・建築	河川管理施設の維持又は操作等の委託をうけることができる者の要件の見直し	河川法第99条，河川法施行規則第37条の6において，河川管理施設の操作等は地方公共団体，河川協力団体又は河川の維持管理に資する活動を行っている一般社団法人若しくは一般財団法人とされているが，地域の実情に応じてそれ以外の地元自治会や企業等にも委託可能となるようにしていただきたい。	水門や陸閘等の河川管理施設については，市町村又は河川法施行規則第37条の6の要件を満たす団体（河川協力団体又は河川の管理に資する活動を行っている一般社団法人若しくは一般財団法人）に限られている。 当県においては，フェンスで囲まれた一般企業が所有する土地を通らなければならない位置に整備した陸閘があり，災害時等には当該企業への確認，開錠依頼等をしなければならず，県又は委託を受けた市町村等が迅速に対応することができない。 また，災害発生時に迅速に対応するためには，水門，陸閘付近の地元自治会や企業に操作を委託することが有効な対策と考えられるが，当該規定で委託先が限定されていることにより，そのような対策を講じることができない状況である。 なお，海岸施設の水門・陸閘の操作については，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・陸閘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なっている。	災害発生時に，より迅速・円滑な対応が可能となり，被害の防止，軽減を図ることができる。	河川法第99条 河川法施行規則第37条の6	国土交通省	宮城県	―	埼玉県、新潟市、福井市、長崎県	○平成19年に本県は内閣府に「公共サービス基本方針の見直しに関する要望」でも、民間委託を提案した。しかし、排水機場の操作は操作規則により、定められ、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と公共性が極めて高い性質のため、官が責任をもって実施するものであるという理由から実現しなかった。現状でも、年々、県及び市職員が削減されており、管理体制が厳しい。官が責任を持った条件で、民間操作委託などが可能となれば、河川管理施設の管理体制の選択肢がひろがる。 ○本市の管理河川は、延長1.65kmの準用河川1本のみであり、水門や陸閘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。 ○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，陸閘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る。	河川の水門、排水機等の操作は、上流の降雨状況や下流の水位など流域の状況を把握した上で、本川支川の逆流防止を図るために内外水位差を確認しながら操作のタイミングを判断する必要があるなど、流域に大きな影響を及ぼすため、河川管理者により適正に操作が行わなければならず、また河川管理者が終局的な責任を負わなければならない。 　河川法第99条及び同法施行令第54条において、「水門、排水機等の操作を伴う施設」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。 　一方、河川管理者の責任の下、民間企業等に操作にかかる作業をさせる方法としては、個人を施設操作員として委嘱を行うものや、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。 　ただし、上記の方法等により、河川管理者以外の者に河川管理施設の操作にかかる作業をさせる場合であっても、本来管理者である河川管理者が自ら操作できる状態を担保しておくべきであり、宮城県の提案にある平常時・緊急時に直接操作できない状態は、支障事例というよりは河川管理者として責務を果たしていない状態にあり、早急な改善が求められる。	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。	―

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	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）抜粋内容 ※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箇所を＜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
202	－	－	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○　21条許可の期間は、当初から1年以上の実証実験を行う計画である場合には、地域の実情に応じて1年以上（通算3年程度）の許可期間を設定できるようにする等、地域公共交通の現場のニーズに即した対応をしていただきたい。 ○　実証実験について、データの収集不足等を理由に21条許可の再申請がなされた場合には、再度許可を行うことについては、地方運輸局、運輸支局でしっかりと対応されるように周知徹底していただくとともに、その旨を実証実験の実施主体である地方公共団体に対しても周知していただきたい。 ○　第120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。	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日付け国自旅第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。	
85	－	－	【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、事実関係について提案団体との間でキャ分確認を行うべきである。 【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。 なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、文書により十分な周知を行うこと。	○　第1次回答にあるとおり、民間企業等に操作にかかる作業をさせる方法があることや、それらは河川法で禁止しているものではないこと等について、地方公共団体に対し通知等により周知をすべきではないか。 ○　河川管理施設の操作補助の方法について、現在は河川管理者の指示により操作させるとのことだが、河川や施設の状況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。	○現行制度のもとで、民間企業等に操作にかかる作業をさせる方法はあり、実際に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提案は解決できるとこうであるが、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。	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。	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	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
87	B　地方に対する規制緩和	農業・農地	甲種農地の転用等の許可に係る土地収用法関連要件の緩和	甲種農地に係る転用等の許可について、現行、土地収用法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、貸地駐の移転が必要となっているが、当該貸物駐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にあるとおり、制度の欠陥という指摘に問題である。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営農条件を備えている農地を保存する。このうち、都市計画法において市街化を抑制すべきとされている市街化調整区域内の農地であって、高性能農業機械による営農に適しているなど特に生産性の高い農地については、甲種農地として位置付けられている。そのような農地としての重要性に鑑み、甲種農地の転用許可については、土地収用法に基づく土地収用事業の認定を受けその旨が告示された事業に係る場合を含むご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規げられた一定の種類の土地収用該当事業について、認定を受けて行うものであり、土地の強制的な収用を可能とする事業の性質上、認定を受けた事業については、高い公益性とともに、事業が実施され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や、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とは、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いうことのみでは、具体の事業の高いる必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撤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条各号に掲げる事業認定の要件を満たす場合は、土地収用法による事業認定を受けることが可能であり、本支障事例については既に東北地方整備局と宮城県との間で事業認定申請に向けた相談が開始されているところである。 【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は、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が「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、事業が実施され確実性」を他の手法により判断すべきとの考えにより提案したところである。 各省からの回答では、「土地の権利者の賛否にかかわらず、起業者の申請に係る事業について、その用地内に起業者の取得していない土地があり、土地収用法第20条各号に掲げる事業認定の要件を満たす場合は、土地収用法による事業認定を受けることが可能」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、「著条解説土地収用法」といった文献ではその解釈が曖昧であったことから、各事業認定庁あてに周知していただけることで、円滑な事業認定手続きに寄与されると考える。 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をしたい。	－
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、運賃等への許認可・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。	県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県境を跨ぐことにより、運輸局の管轄区域が2つに跨がることになる場合は、そもそれ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ず、事務が繁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「とりわけ、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、地域の自治体が中心となって、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、当該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議整を行うことが効率的であると考える。	・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、超高齢化の中での個性ある地方創生」や「グローバリゼーションの進展」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、京都市、堺市、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ところから、許認可等権限は国に存置する必要がある。 また、路線が県境を跨ぐことにより、運輸局の管轄区域が2つに跨がる場合の申請書等の提出は、その事件の主として関する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、複数の市町村及び公都道府県知事が共同で主宰することが可能であり（道路運送法施行規則第9条の2。範囲が2つの運輸局の管轄区域に跨がる場合も含まれる。）、共同で主宰することにより、関係者による協力及び連携並びに事務手続きの簡素化が可能である。 なお、道路運送法及び関係法令において、「乗降制限」に関する規定はない。	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とのことであるが、建設工事の適正な施工を確保し、発注者を保護すること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方えで、地方に任せることが可能なのではないか。「輸送の安全性の確保」については、全国一律の基準等が必要であるとしても、「利用者の利益の保護」については、利用者の利益に地域の特性が含まれると考えられることから、基準は参酌すべきものに留め、利用者により近い立場にある地方に任せてこそ、最も効率的かつ効果的な分利新ができるのではないか。さらに関西広域連合では、「平成30年度国の予算編成等に対する提案」の中で、地方分権改革の新たな手法として「権限移譲に係る実証実験制度の創設」を提案しており、そのことも踏まえて地方への権限移譲を前向きに検討すべき と考える。 以上のことから権限を地方に移譲すべきであると考える。 また、路線が県境を跨ぐことにより、運輸局の管轄区域が2つに跨がる場合の申請書等の提出は、その事件の主として関する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。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

管理番号	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28年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成28年12月26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箇所を＜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
87	－	－	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○　土地収用法に係る事業認定要件についての解釈について、地方整備局に対し周知を図るということであるが、周知内容、周知方法及びスケジュールについて具体的に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。	【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、その用地のうちに起業者の取得していない土地があり、土地収用法第20条各号に掲げる要件を満たす場合は、土地収用法による事業認定を受けることが可能である旨、周知を図ることを考えている。	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、その用地のうちに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）］	事務連絡	43013	「事業認定における残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）	
139	－	－	【全国知事会】 路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。	－	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、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。	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。	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内容	具体的な支障事例	制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等）	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他（特記事項）	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞		各府省からの第１次回答	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
201	B　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る。	道路空間を活用したまちの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、道路の敷地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。 しかしながら、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は生じないが、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考える。 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る。 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適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課題となると想定される。また、まちの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想定される。	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繋がる。 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	○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の、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よう、許可基準の弾力化を求める。 ○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る。しかし、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の設定、計画完了後の評価事務など様々な事務負担を伴う。許可基準の弾力化によって、事務手続きの簡素化が図れる。 ○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ることから、提案の趣旨に賛同する。 ○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。 ○本市では平成29年度より，都市再生整備計画を作成の上，特例での占用許可により，オープンカフェを実施している。特例制度を活用するにあたって，関係者との協議，都市再生整備計画への記載，特例占用区域の指定，占用主体の指定等，諸手続のために，約2年間を要したため，市内にある各緑地帯で同様の手続きを進めていくことは困難である。新設された道路協力団体制度等により，都市再生整備計画への記載に係わらず，許可をあたえることも可能だが，占用主体には法人等であることなど，公募資格が設けられており，実際の運用までには至っていない。都市再生整備計画への記載の有無に関わらず，無余地性等の許可基準の弾力化を行うことができれば，市内で管理している緑地帯を活用し，道路管理者としてまちの賑わいに寄与した上で，道路維持管理作業の負担軽減にも効果が期待できると考える。 ○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。	道路占用許可を行うに当たっての無余地性の基準（道路法第33条第１項）は、必要以上の道路占用を排除し、もって道路を通行する者の利益を確保しようとするものであり、道路管理上極めて重要な基準である。 一方で、都市の再生に必要なにぎわい創出を重点的に実施すべき区域においては、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62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関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。	本市の提案は、歩行空間に余裕のある歩道や緑地など、一定空間の占用を認めても機能上支障が生じないケースについて、道路管理者が、地方公共団体等と協議の上、適切と認める場合には、あらかじめ特例道路占用区域として指定し、都市再生特別措置法によることなく、無余地性の原則が緩和できるよう、道路占用許可基準の弾力化を求めるものです。 これにより、道路管理者自らが、にぎわい創出の契機や方向性を示すことで、当該占用区域にふさわしい「にぎわいづくり」の担い手（占用者）を誘導できるなど、長期的かつ計画的な道路空間の活用を図ることが可能になると考えています。 このような本市の構想について、この度、現行制度により実現可能である旨の回答を頂いたことから、今後、構想の具体化に向けて関係者と調整を進めていきたいと考えています。 つきましては、本市の構想が現行制度（平成28年3月31日付国土交通省道路局路政課道路利用調整室課長補佐事務連絡を含む）により、実現可能である旨を明確にするための通知を警察庁、都道府県知事及び政令指定都市の市長宛に発出・周知していただきますようお願い致します。	―

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	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）記載内容 ※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箇所を＜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
201	－	－	【全国知事会】 道路占用許可基準の弾力的な運用については自治体間で大きく判断が異なることのないよう基準の適用条件等について明らかにすること。 また、所管省からの回答が「現行制度により対応可能」となっているが、根拠等について明らかにされたい。 【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。 なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。	○都市再生整備計画の策定に際しては、基幹事業がなく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「無余地性の基準の適用について道路管理者が判断するに当たっては、経済的な要素や利用者等の利便等を含めた諸般の事情を考慮できる」の解釈について、事例集を作成するなど地方公共団体での具体的な適用判断に資する方策を講じるべきではないか。	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をしているところであるが、地方公共団体等における判断に資するよう、事例集を作成するとともに、当該事務連絡も参考送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は、平成23年10月20日付け国都市局通知第54号により、地方公共団体等に対して周知をしているところであるが、地方公共団体等における判断に資するよう、事例集を作成するとともに、当該通知も参考送付して配布するなどにより、再周知を図ってまいりたい。	6【国土交通省】 (12)道路法（昭27法180） （ｉ）道路の占用の許可（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の利便等を含めた諸般の事情を考慮できること及び都市再生特別措置法（平14法22）に基づく道路の占用の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。	事務連絡	平成30年3月26日	道路法（昭和27年法律第180号）の道路の占用の許可（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の利便等を含めた諸般の事情を考慮できることおよび都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）に基づく道路の占用の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、警察庁、地方公共団体に改めて周知。	

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された支障事例（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
234	B　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認えることができない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」と位置づけており、港湾区域又は臨港地区内に設置が限定される施設については、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で「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ついては、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ったため、当該施設を港湾法に基づき適正管理するため、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幅な改築等を必要とする積極的な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、公聴会の開催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る。 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認えることができない施設も含め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項の規定により、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年京都府条例第53号）」で禁止行為や5万円以下の過料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ので、同条例の適用はできない。 ②施設利用料を徴収できる。 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ので、同条例の適用はできない。	・港湾法第2条第6項 ・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」	国土交通省	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に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づ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、前述の罰則を適用しないよう、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認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、その性質上よそ港湾施設には当たらない。これを本件についてみるに、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い難く、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

管理番号	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）記載内容 ※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箇所を＜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
234	－	－	－	－	今般、問題となっている船舶係留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。 当該船舶係留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、当該船舶係留の存する区域については、指定範囲から除くべきであったところ、当該施設を含め第一種住居地域に指定することを港湾管理者として認めたこと自体が不適切であったと言わざるを得ない。 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とで、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、これ各本件についてみるに、当該船舶係留については、港湾法上の港湾施設に該当しなくとも、港湾施設管理条例に位置付けることで、当該施設の区域内における禁止行為や、罰則規定、施設使用料の規定を港湾施設管理条例で定めることも可能と考える。	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、計画的かつ確実な港湾施設の位置付けの促進を図るため、港湾管理者が都市計画部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。	事務連絡	43146	「都市計画区域内における臨港地区の指定等に係る手続きについて」 （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）	

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示された支障事例（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	B　地方に対する規制緩和	医療・福祉	保育所等の設置に係る採光基準の緩和	建築基準法施行令（昭和25年5月24日法律第201号）により、保育所等の採光基準が施設に義務付けられ、保育所等の設置が困難となっていることから、当該基準の改正を求める。	高層マンションの建設ラッシュ等により都市部を中心に保育所等の新設の必要性が高まっている。しかし、都市部においては新設するための用地を確保することが困難であるため、賃貸物件を活用して保育所等の整備を進めているが、保育所を設置する物件の確保が困難な状況にある。さらに、せっかく見つけた物件であっても、建築基準法施行令の採光基準を満たさないため、整備を断念せざるを得ない場合があり、待機児童の解消が困難となっている。	保育所等の設置促進が図られ、待機児童の解消につながり、一億総活躍社会の実現に資する。	・建築基準法第28条 ・建築基準法施行令第19条	内閣府、厚生労働省、国土交通省	大阪府、京都府、兵庫県、和歌山県、大阪市	－	高槻市、大村市	○保育所等の立地については、利便性の高い地域が特に求められるところ、都市部においては、用地や物件の確保が困難な状況であり、採光基準の緩和により、物件の選択の幅が増えることで整備の促進につながる。 ○現在、本市に支障事例はないが、今後、本市もそのようなケースが考えられる。	既存建築物を保育所に用途変更しやすくすること等を目的に、採光に係る技術基準の合理化を図るため、 ①保育所の保育室等の実態に応じた採光の代替措置の合理化 ②土地利用の現況に応じた採光補正係数の選択制の導入 ③一体利用される複数居室の有効採光面積の計算方法の弾力化 を内容とした建築基準法に基づく告示の改正を検討している。	現在発生している待機児童解消のため、早期の改正をお願いしたい。	－
281	B　地方に対する規制緩和	運輸・交通	地方自治体等が実施する災害ボランティアツアーに係る旅行業法の適用除外	地方自治体等が実施する災害ボランティアツアーについては、旅行業法の適用除外とすること。	【現状】 平成28年5月に観光庁が旅行業法遵守についての通知を発出し、旅行業の登録を受けていないNPOや社会福祉協議会等が参加者を募集し、参加代金を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、旅行業法への特例を設ける予定との報道あったが、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「ひょうごボランタリープラザ」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、京都市	－	酒田市、八王子市、豊橋市、奈良県、広島市、倉吉市、田川市、大分県	○ボランティアは自力で現地入りするのが原則であるが、交通事情等により不可能な場合も想定されるため、社会福祉協議会が費用を徴収してバス輸送できるようにすべきと考える。 ○平成28年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との実績した。市としても、ホームページ等を活用し広く周知を図ろうとしたが、主催者側からホームページ掲載での募集案内は旅行業法に抵触する恐れがあり、控えるよう注意があったことから、充分な周知ができなかった。 ○本市社会福祉協議会では災害ボランティアツアーを通して、被災地支援を行っている。迅速な被災地支援のために、旅行業法の適用除外等が定められないと、今後の円滑な災害ボランティアツアー実施が困難になる状況である。 ○今回催行した熊本震災支援の「災害ボランティアバス」運行に関して、旅行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催行情報公開から運行まで短期間での手続きが必要であるが、バス運行会社と直接交渉ができなかったために十分な調整がかなわず、参加希望者への情報提供が不十分になったり、現地でのトラブル（移動時間の長さやバス配車場所の変更等）があった。 ○地域防災計画において、ボランティアとの連携やボランティアの受入れ等を位置付けており、災害ボランティアが派遣しやすい環境を整備することは、大規模災害発生時の本市の防災対策等に資するものとなる。また、災害支援を通じた自治体間の相互協力、災害ボランティアとして活動を希望する市民ニーズにも対応できるものとなる。	ボランティアツアーの円滑な実施のため、地方自治体や社会福祉協議会が関与する場合で一定の要件を満たすケースについては旅行業の登録なし（実施が可能である旨の通知を平成29年7月に都道府県知事に）発出し、対応済。	当該通知は、本県が提出した支障を解決するものである。今後、当該通知に基づき、災害ボランティアツアーを実施するに当たり、以下の点について、明らかにしていただきたい。 ○参加者名簿の取扱 ・具体的に示された提出先全てに提出する必要があるのか ・事前に提出された参加者名簿と実際の参加者が異なる際の対応　等 ○当該通知「③適用に必要な措置について」において示される各項目の判断基準 ・法令についての確実な知識や旅程の安全面等を判断する能力を、責任者が有しているかの確認方法　等	－

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	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）記載内容 ※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箇所を＜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
259	－	－	【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に資するものとして、「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、特定行政庁や指定確認検査機関等に対して、改正内容に関する技術的助言を発出した。	
281	【八王子市】 平成29年7月の通知文の中で、「ボランティアツアーを主催するNPO法人や大学等は、事前に参加者名簿を被災又は送り出しの自治体又は社会福祉協議会等準公的団体に提出すること」とあるが、提出先があいまいであることから、その目的が情報収集であるのか、安全確認であるのか、ご教授願いたい。	－	【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通記することで対応していただくことを想定している。 ○通知において、特例適用に必要な措置として、責任者に対し「催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、催行される旅行に関連する法令遵守を怠る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、催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、一定の要件を満たす場合には、旅行業の登録なく実施が可能であることを、都道府県に通知する。 ［措置済み（平成29年7月28日付け観光庁参事官（産業政策担当）通知）］	通知	42944	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当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞		各府省からの第1次回答	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	B　地方に対する規制緩和	土地利用（農地除く）	所有者を特定することが困難な土地について、公共事業に係る用地取得の際の手続きの緩和	公共事業に係る用地取得の際に、長期間相続登記がなされていないなど、所有者を特定することが困難な土地については、地方公共団体が所有者不明のまま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活用に係る現行制度の活用などを促しているところであるが、実態としては、予算措置（国庫補助金に係る長期計画との調整や予算繰越に係る制限等）や、全体の道路整備計画を勘案した用地取得までの時間的制約といった事情から、現行制度の活用では解決が難しい事案も存在している。	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となる手続きが簡素化されれば、事務的な負担が大きく軽減され、公共事業による土地の利活用の推進に資する。	所有者の所在の把握が難しい土地に関する探索・利活用のためのガイドライン	内閣官房、総務省、法務省、農林水産省、国土交通省	中津川市	―	福島県、埼玉県、中井町、静岡県、浜松市、名古屋市、田原市、滋賀県、鳥取県、広島県、熊本県、大分県、鹿児島市	○本県の現状として、土地の所有者や相続人の所在や存否が不明の場合、財産管理人制度を活用しているが、多大な時間と労力を要し事業が長期化するなどの支障が生じている。通常1案件につき2名体制で、相続関係図の作成（3～6ヶ月）、行方不明者の調査（3～6ヶ月）、法務局や家庭裁判所等関係機関との協議・審査等（6ヶ月程度）を行っている。所有者（相続人）の存否や所在の不明な土地については、地域ニーズに対応した幅広い公共的目的のための利用を可能とする新たな仕組みの構築を早急に行ってもらいたい。 ○本県においても同様の支障事例があり、時間的、予算的負担も生じており、手続きの簡素化を求める。東日本大震災で被災した海岸堤防の復旧工事において、事業用地として所有権保存登記がされておらず、表題部のみの49名共有地を取得する必要があった。現占有者は時効取得を費用の面で諦めたことから、起業者が所有者不明の土地として、不在者財産管理人を選任し、裁判所から権限外行為許可の審判を受け、土地売買契約を締結した。この土地の保存登記を行うためには、確定判決を得る必要があるため、不在者財産管理人との間で、訴え提起前の和解の手続きを行うこととした。和解の申立には議会の議決が必要であり、議会の議決を経て、裁判所に和解の申立を行い、和解調書の交付を受け、所有権保存登記を行い用地を取得することとしている。（現在手続き中） ○道路改良事業の用地買収において、登記簿が表題部のみで氏名だけが記載された7人共有名義の土地がある。明治時代ごろから相続されておらず、住所不明のため相続人の特定が困難な地権者があり、用地取得に支障をきたしている。 ○相続人多数、所有者が行方不明により用地取得を断念した事例もあった。 ○市の中心部においては相続財産に価値があり、相続が概ね完了している場合が多いが、都市縁辺部の農地等のうち、寺社や自治区所有の土地が檀家や住民の共有持分になっていることがあり、何代にもわたって相続が行われていない場合がある。これが中山間部や山間部となると自治区等持ちの共有地のみならず、個人所有でも何代にもわたり相続が未完了の案件があり、事務の大きな障害になっている。国内において同様な事例は多く存在すると考えられ、今後、予想される人口減少と労働力の流動化が激しくなると更にこのような状況が進み、このことにかかる事務量や事務費の大幅な増大が懸念されるため、早急な法整備が必要である。 ○急傾斜地崩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）、戸籍謄本、改製原戸籍等の調査を行ったが不明であった。継続調査の結果、旧土地台帳に居住していた村までの記載を発見した。後日、居住地（村）、氏名のみから役場の協力のもと調査を行った結果、天保12年生まれの人物又はその前戸主（共に氏名が同じ）である可能性が高いことは判明した。しかし、ともに死亡又は失踪していることから追跡調査はできなかった。居住地付近の寺院の過去帳や地元の聞き取り調査を実施するが、有力な情報は得られず。現在、失踪届の提出された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費は廉価であり、財産管理人制度を活用した場合、予算超過となることが明らかであり、早期の制度改正を要する。 ○河川の事業用地のなかに大正時代から相続登記がなされないまま放置されている物件があり、登記名義人の相続人を調査した結果、除籍簿が保存期間（平成22年6月1日以前は80年間）の経過により廃棄されているため、相続人調査を完了することができず、対応に苦慮している事例がある。 ○道路の事業用地のなかに村落共有地があり、役員の共有名義で登記されているものの、大正時代から相続登記がなされないまま放置されているため相続人調査を行ったが、除籍簿が保存期間（平成22年6月1日以前は80年間）の経過により廃棄されており、権利者を特定することができない。認可地縁団体の設立および認可地縁団体が所有する不動産に係る登記の特例を活用することも検討しているが、事務的に負担が大きく、対応に苦慮している。 ○本県では、河川改修工事の事業予定地において、以下のとおり関係機関等との調整などに膨大な時間を要するなど対応に苦慮している事例がある。 ・　土地の登記簿は保存登記がなく、表題部のみの登記であり、表題部の土地所有者は所在地不明のため、死亡確認ができない。 ・　不在者財産管理人を選任することとなるが、所在不明のため、東京家庭裁判所への申立が必要となる。 ・　不在者財産管理人を選任し、裁判所からの権限外行為のもと、契約締結ができたとしても、保存登記ができないため、所有権確認請求訴訟を提起する必要がある。 ・　所有権の確認訴訟は、一級河川であるため、国が提起する必要がある。 所有者を特定することが困難な土地については、全国どの都道府県においても存在していると考えられるが、公共事業用地の円滑な取得の妨げになっていると認識している。現在、国の「所有者不明土地問題研究会」において、所有者不明土地の公共的事業の利用円滑化について検討がなされており、平成29年10月下旬に公表が予定されている提言内容について注視しているところである。 ○都市計画道路事業用地において、明治時代に所有権保存登記がなされ、以来、相続登記がなされていないため、法定相続人が約200名に及ぶ土地がある。相続人の中には、海外移住者や生存及び居所不明者が含まれていることから、用地交渉が難航し、事業着手から20年以上経過した現在も用地取得に至っていない。現行の不動産登記法では、共有地を分筆する際には、共有者全員の同意を必要とすることから、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る。これにより、内諾者と持分契約・登記が可能となり、後に収用裁決手続きへと進展した場合にも、内諾者を巻き込むことなく真に手続きが必要な権利者のみを対象とすることができ、また、民法258条に基づく分割請求訴訟も可能となることから、公共事業の促進に繋がるものと考える。	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目的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事務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

管理番号	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）記載内容 ※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箇所を＜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
310	－	－	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○　地方側の意見も踏まえながら、1次回答のとおり新たな仕組みの構築に向けて、引き続き検討いただきたい。	所有者を特定することが困難な土地の有効活用に関しては、経済財政運営と改革の基本方針2017（平成29年6月9日閣議決定）等も踏まつつ、引き続き、関係省庁が一体となって検討を進めてまいりたい。 前回回答以降、国土交通省の国土審議会においては、9月12日に土地政策分科会の第1回特別部会を開催したところ、同部会は12月上旬頃までに3回程度開催し、年内に中間取りまとめを行う予定。 （参考URL：http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s103_tokubetu01.html）	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、公共事業のために収用する場合の手続を合理化するとともに、一定の公共性を持つ公共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）	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、公共事業のために収用する場合の手続を合理化するとともに、一定の公共性を持つ公共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）	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞		各府省からの第１次回答	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	B　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街づくりにおいて、都市計画マスタープランに定める「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直近を希望する者が多いなか、駅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	―	川崎市	○区内の駅・地域を経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の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に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広げ、交通広場とあわせた駅周辺整備を進めやすくすることを要望する。 ○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り、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。	都市計画法（昭和四十三年法律第百号）及び建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号）においては、市街地における道路は、非常時の避難路、消防活動の場、沿道建築物の日照、採光、通風等の確保等、良好な市街地環境を確保する上で重要な機能を果たすものであり、その上空が開放空間であることを前提として土地利用が行われているものである。一方、本来は開放空間であるべき道路の上空について、一定の地域に限定して建築物の建築等を特例的に認める制度が立体道路制度であり、これは、適正かつ合理的な土地利用を促進する観点から認められているところである。現行の立体道路制度では、都市再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る必要がある地区として都市再生特別地区に指定されている地区においては、一般道路をもその適用対象としている。 また、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）においては、道路の存する地域の状況を勘案し、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るために必要があると認められる場合に、道路の区域を立体的に決定することができることとされている。 本提案について、 ・代替店舗や住居を駅前広場と併せて整備する際になぜ道路上空を利用しなければならないか ・特別区又は指定都市にありながら、既存の都市再生特別地区制度による道路上空利用ではなぜ実現できないか ・駅前広場の整備による、同広場・周辺道路の安全・円滑な交通確保の効果　等、 立体道路制度を拡充する必要性及びその効果が現時点の提案内容では判断できない。 東京都特別区や川崎市などは、都市再生特別地区に基づく立体道路制度の活用が検討可能であると考えられ、また、駅周辺まちづくりを進めるにあたっての事業推進上の具体的な支障等について示されない限り、立体道路制度を拡充する必要性及びその効果が判断できない。 （風致地区に係る支障事例について）風致地区は、都市の風致を維持するために定める地区であって都市環境の維持が必要な地区であることから、風致地区に係る都市計画決定権者が、当該地域において土地の高度利用を行うことが好ましくないと判断して都市計画を定めているものであり、当該支障事例を理由として法制度を変える必要性・合理性が認められない。	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と、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値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。地域指定にあっては、駅前広場周辺地区を含んだ広範な区域設定が必要であり、現段階で明大前駅周辺を特区指定することは困難である。 駅前広場を整備することにより、従前の駅周辺における交通に関する諸課題が解決され、新規バス路線の開通も見込まれるなど、交通結節機能の向上が見込まれる。また、歩行者と自動車が分離されることにより、駅周辺商業施設を利用する歩行者の安全性や利便性が向上し、駅周辺のにぎわいの創出にも寄与されるものと思慮される。	―
10	B　地方に対する規制緩和	土地利用（農地除く）	駐車場法施行令第7条第2項第1号の適用除外項目の拡大	駐車場法施行令第7条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500㎡以上である路外駐車場においては、駐車場法施行令第7条第1項により、「安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側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、安全地帯と定義されていることから、軌道に面した多くの区域が、駐車場出入口を設けることができない区域となっている。 長崎市中心部の思案橋電停付近において、建設当時は適法で整備されたが、電停の延長が行われた結果、現在、既存不適格建築物（駐車場として使用中）となっている路外駐車場がある。 当該駐車場においては、変更届けが必要な改良（駐車台数の変更等）又は再度路外駐車場として建替等が発生した場合、出入口に関する技術的基準の要件を満たさない。 本市の路面電車の停留所においては、道路の中央に設置しているものの、車両の進入を防ぐ防護柵等が設置されており、駐車場出入口が近辺にあったとしても、交通安全及び交通の円滑化については、確保できるものと考えている。 また、駐車場出入口を路面電車の停留所（安全地帯）の左側に設置する場合は、反対車線からの右折入庫ができず、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伺ったうえで、「安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側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たっては、当該部分に限らず、今年度、提案をいただいた部分に関しても路外駐車場の出入口の設置規制について、道路の円滑かつ安全な交通を確保できる場合には柔軟な対応が可能となるよう検討を行う必要があると考えており、今後、道路の円滑かつ安全な交通の確保方策について、具体的に検討を行う予定である。	今後、道路の円滑かつ安全な交通の確保方策について、国の方でどのように技術的な検証がなされ、検討を進めていくのか、具体的な考えをお示しいただきたい。 また、本市が考える路外駐車場の出入口設置基準の緩和については、駐車場法施行令第7条第2項の規定に基づき、道路の円滑かつ安全な交通を確保するため、次に掲げる項目において、道路管理者及び交通管理者との協議が調った場合を想定している。 ① 路面電車の停留場は、防護柵等を設けることにより歩行者の安全性を確保すること。 ② 道路の円滑かつ安全な交通の確保するため、路外駐車場の入出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通誘導員を配置するなどの安全対策を講じること。 以上、道路の円滑かつ安全な交通の確保方策については、これらの項目を具体的な事例ごとに道路管理者及び交通管理者との協議を調えることで緩和すべきものと考える。	―

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

管理番号	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）記載内容 ※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箇所を＜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
209	－	－	【全国知事会】 立体道路制度の道路の適用要件については、地方分権改革推進委員会第2次勧告を踏まえて、条例に委任する、又は条例による補正を許容するべきである。 【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。 なお、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。	○都市再生緊急整備地域でなくても、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。 ○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とき、立体道路制度活用のニーズがあるかどうか、またその際の条件設定について、できるだけ早期の国会への法案提出を目指して議論を進めている」旨の発言があったが、提案団体のように都心部であっても既存制度の活用が難しい地域もあるので、地方都市に限らず都心部も含めて検討を進めるべきではないか。 ○立体道路制度改正の検討に当たっては全国的なニーズの把握が必要とのことであったが、提案団体を含むいくつかの地方公共団体からヒアリングを実施するなど、地域のニーズや実情を踏まえた検討をすべきではないか。	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とともの多様かつ豊富な機能を一定程度利用してまでもまた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。 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。	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。	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。	
10	－	－	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○まがりかどや電停付近であっても現場の状況に応じて、路外駐車場出入口の設置が可能となるよう設置規制を緩和すべきではないか。（駐車場法施行令第7条第2項第1号の適用除外項目の拡大 等） ○路外駐車場出入口の設置規制の緩和に当たっては、安全確保のための方策を一律に定めること等とはせずに、個々の道路状況等を踏まえた柔軟な対応を行えるような形にしていただきたい。	駐車場法の出入口の設置規制について、当該規制が支障となった具体的な事例について、自治体に対してヒアリングを行ったところ。 今後、道路管理者及び交通管理者と、道路の円滑かつ安全な交通の確保方策についてヒアリング結果を踏まえ検討する。 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。	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。	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・関係府省庁	団体名	その他（特記事項）	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞		各府省からの第１次回答	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
96	B　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が得られた場合は、路線定期運行バスの停留所に、区域運行や自家用有償旅客運送事業等の車両も停車できることを明確化するとともに、地方公共団体等に周知すること。	路線定期運行バスの停留所には、区域運行や自家用有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生じ、円滑に乗り換えを行うことができないとの解釈が生じている。 【実例】 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バス等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	―	ひたちなか市、新潟市、魚沼市、伊豆の国市、福知山市、防府市、大村市、宮崎市	○本市でも、地域公共交通会議での同意を経て、一般乗合旅客自動車運送事業として4条許可で区域運行しているデマンド交通の利用客の乗降については、乗降場の目印を設置し、目印付近での乗降をお願いしている。これら区域運行しているデマンド交通の乗降が、路線定期運行バスのバス停と同じ場所にすることが可能になることで、乗継などの利便性がより一層向上することから、制度の改正が必要である。 ○コミュニティバス運行については、交通空白地の交通手段確保と同時に高齢者や障害者等の交通弱者に対してサポートを行うことを目的としており、屋根のない停留所では悪天候の場合に傘をさしてバスを待たなくてはならない状況となる。利用者の利便性向上のためにも、路線定期運行バスの停留所を利用することについて認めていただきたい。 ○路線バスを営業する運行事業者との協議が調えば成立すると考える。地域公共交通会議において、しっかりとした協議が必要である。バス停の管理や表示方法、費用の明確化が必要である。 ○全市的に、地域内移動を自家用有償運送、地域間移動を民間事業者による定期路線バスに委ねており、双方の円滑な乗継環境の整備によって、公共交通ネットワークを形成し、利便性向上を図る上で、自家用有償運送事業の車両の停車は必要である。 ○自家用有償旅客運送による輸送が中山間地において多くあり、4条バス事業者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、当該事案の改正は、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、運行事業者間での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。	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）を発出し、「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（路線不定期運行及び区域運行に限る。）及び自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送（交通空白）及び過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、停車又は駐車を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85号。以下「通達」という。）を発出し、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掲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、都道府県警察に対して周知済みである。 また、国土交通省においては、上記取扱いについて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第41号）に基づく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の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き（第3版（平成28年３月））』に掲載し、ホームページにおいて公開及び周知している。 なお、通達発出日から平成29年5月末までの間、都道府県警察が、前記「一定の停留所」に駐（停）車可の上記取扱いを実施するよう要望を受けた事実は把握されていない。	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グランドデザインであって、個々のバス停留所の取扱いについてまで定めているものではないことから、網形成計画とは関係なく、地域の実情に応じ、当該地域の地域交通関係者を交えた地域公共交通会議において合意が得られた場合には認めるべきと考える。 また、停留所における車両の駐停車に係る取扱いについては、警察庁は各都道府県警察に対して適切な対応を行うよう通達を発出し、国土交通省は、ホームページ上で公開している「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」において記載して周知しているにも関わらず、自家用有償旅客運送の運行主体等である各地方自治体にまでこの制度の仕組みが周知しきれていないことから、警察庁及び国土交通省において連携をとりながら、地方自治体及びバス事業者への周知等の実効性ある方法について検討していただきたい。	―
162	B　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が得られた場合は、路線定期運行バスの停留所に、区域運行や自家用有償旅客運送事業等の車両も停車できることを明確化するとともに、地方公共団体等に周知すること。	路線定期運行バスの停留所には、区域運行や自家用有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生じ、円滑に乗り換えを行うことができないとの解釈が生じている。 【実例】 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バス等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	―	ひたちなか市、新潟市、伊豆の国市、福知山市、鳥取県、防府市、宮崎市	○県内自治体の市では、デマンド交通のいくつかの乗降ポイントで「路線バス停留所乗継箇所」を定めているが、当該規制の関係でバス停留所から10m以上離れた安全な場所で乗降している。 ○本市でも、地域公共交通会議での同意を経て、一般乗合旅客自動車運送事業として4条許可で区域運行しているデマンド交通の利用客の乗降については、乗降場の目印を設置し、目印付近での乗降をお願いしている。これら区域運行しているデマンド交通の乗降が、路線定期運行バスのバス停と同じ場所にすることが可能になることで、乗継などの利便性がより一層向上することから、制度の改正が必要である。 ○路線バスを営業する運行事業者との協議が調えば成立すると考える。地域公共交通会議において、しっかりとした協議が必要である。バス停の管理や表示方法、費用の明確化が必要である。 ○全市的に、地域内移動を自家用有償運送、地域間移動を民間事業者による定期路線バスに委ねており、双方の円滑な乗継環境の整備によって、公共交通ネットワークを形成し、利便性向上を図る上で、自家用有償運送事業の車両の停車は必要である。 ○自家用有償旅客運送による輸送が中山間地において多くあり、4条バス事業者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、当市において当該事案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、当該事案の改正は、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、運行事業者間での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。	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）を発出し、「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（路線不定期運行及び区域運行に限る。）及び自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送（交通空白）及び過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、停車又は駐車を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85号。以下「通達」という。）を発出し、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掲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、都道府県警察に対して周知済みである。 また、国土交通省においては、上記取扱いについて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第41号）に基づく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の策定に当たり、両計画の策定手順、考え方を示した『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き（第3版（平成28年３月））』に掲載し、ホームページにおいて公開及び周知している。 なお、通達発出日から平成29年5月末までの間、都道府県警察が、前記「一定の停留所」に駐（停）車可の上記取扱いを実施するよう要望を受けた事実は把握されていない。	地域住民の生活の足の維持確保を図る上で、デマンド交通や自家用有償旅客運送等、路線バス以外の交通体系が近年大きな役割を果たすこととなった実情を踏まえ、停留所等の規制に関して、デマンド交通や自家用有償旅客運送等を路線バスと同等に取り扱うことが合理的な場合について検討を行うことが必要と考える。 警察庁の通達においては、路線バスと同様にデマンド交通や自家用有償旅客運送等が路線バスの停留所付近に停車することが特例的に可能とされる検討がなされる場合、地域公共交通網形成計画の作成及び実施がなされる際に限定されていると受け止められるが、より幅広く路線バスと同様の取扱いとされるべきである。 地域公共交通網形成計画の作成は全市町村でなされるものではなく、他方で地域公共交通会議は、道路運送法施行規則等に基づき地域の実情に即した乗合旅客運送の態様等を協議する場として位置づけられているなど、地域の関係者の合意形成の方法は多様である。このため、地域公共交通活性化再生法に基づく協議に限定せず、地域公共交通会議等で合意形成が図られた際についても対象となることを明確にするべきである。 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出し、国土交通省はホームページ上で公開している「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」において記載して周知を行っているが、なお依然として地方自治体への周知は不十分な現状であることから、地方自治体の地域交通担当部局にも取扱いが明確に周知されるよう、改めて適切な対応を行うべきである。 加えて、地方自治体が事前に考慮する際の参考とするため、今後停車を認められた事例など具体例についても、周知することとされたい。	―

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	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）記載内容 ※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箇所を＜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
96	【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がないまでも、地域公共交通会議において交通規制の可否を検討し、合意されたものについては、駐車又は停車ができるよう柔軟に対応していただきたい。	－	【全国知事会】 提案団体の提案に沿って、地方自治体へ適切に周知を行うべきである。 【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○警察庁の通達では「地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議が調ったものについても、地元の総意として尊重すべき。地元の総意として尊重する旨、地方公共団体地域交通担当部局及び都道府県公安委員会に周知すべきではないか。 ○少なくとも第1次回答で警察庁及び国土交通省より示された周知済みの内容については、実態として、そのことを把握していない地方公共団体が多数あるため、再度周知を図るべきではないか。 また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に確実に周知がなされるよう、手引きへの掲載等のみでなく、当該部局に対し直接通知するべきではないか。	一般乗合旅客自動車運送事業（路線不定期運行及び区域運行に限る。）及び自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送（交通空白）及び道路地有償運送に限る。）に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第9条の2の地域公共交通会議又は第51条の7の運営協議会で認められた一定の停留所において、道路交通法（昭和35年法律第105号）に基づく停車又は駐車を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標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分について、道路交通法第45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発出する。 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。	6【国土交通省】 (9) 道路運送法（昭26法183）及び道路交通法（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。）及び自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送（交通空白輸送）及び公共交通空白地有償運送に限る。）に使用される特定の車両については、都道府県警察がその構成員として加えられた地域公共交通会議（道路運送法施行規則（昭26運輸省令75）9条の2）又は運営協議会（同令51条の7）で認められた一定の停留所において、道路交通の実態に応じて、停車又は駐車を禁止する場所の特例（道路交通法45条）について適切な対応がなされるよう、都道府県警察に平成29年度中に通知する。 また、当該停留所並びに地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平19法59）6条）において認められた一定の停留所における当該車両の取扱いについて、地方公共団体及び地方運輸局に平成29年度中に通知するとともに、「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成の手引き」に掲載する。 （関係府省：警察庁）	通達、事務連絡	平成30年3月7日 平成30年12月	「地域公共交通会議等で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日付警察庁丁規発第5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」等 の周知について」 （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）	
162	【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がないまでも、地域公共交通会議において交通規制の可否を検討し、合意されたものについては、駐車又は停車ができるよう柔軟に対応していただきたい。	－	【全国知事会】 提案団体の提案に沿って、地方自治体へ適切に周知を行うべきである。 【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。 【全国町村会】 提案団体の意見が反映されるよう、積極的に検討していただきたい。	○警察庁の通達では「地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議等」に当たり適切に対応する旨が記載されているが、地域公共交通会議・運営協議会で協議が調ったものについても、地元の総意として尊重すべき。地元の総意として尊重する旨、地方公共団体地域交通担当部局及び都道府県公安委員会に周知すべきではないか。 ○少なくとも第1次回答で警察庁及び国土交通省より示された周知済みの内容については、実態として、そのことを把握していない地方公共団体が多数あるため、再度周知を図るべきではないか。 また、その際は、地方公共団体の地域交通担当部局に確実に周知がなされるよう、手引きへの掲載等のみでなく、当該部局に対し直接通知するべきではないか。	一般乗合旅客自動車運送事業（路線不定期運行及び区域運行に限る。）及び自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送（交通空白）及び道路地有償運送に限る。）に使用される特定の車両について、都道府県警察がその構成員として加えられた道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第9条の2の地域公共交通会議又は第51条の7の運営協議会で認められた一定の停留所において、道路交通法（昭和35年法律第105号）に基づく停車又は駐車を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標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分について、道路交通法第45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発出する。 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。	6【国土交通省】 (9) 道路運送法（昭26法183）及び道路交通法（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。）及び自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送（交通空白輸送）及び公共交通空白地有償運送に限る。）に使用される特定の車両については、都道府県警察がその構成員として加えられた地域公共交通会議（道路運送法施行規則（昭26運輸省令75）9条の2）又は運営協議会（同令51条の7）で認められた一定の停留所において、道路交通の実態に応じて、停車又は駐車を禁止する場所の特例（道路交通法45条）について適切な対応がなされるよう、都道府県警察に平成29年度中に通知する。 また、当該停留所並びに地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平19法59）6条）において認められた一定の停留所における当該車両の取扱いについて、地方公共団体及び地方運輸局に平成29年度中に通知するとともに、「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成の手引き」に掲載する。 （関係府省：警察庁）	通達、事務連絡	平成30年3月7日 平成30年12月	「地域公共交通会議等で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日付警察庁丁規発第5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」等 の周知について」 （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）	

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示された支障事例（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
203	B　地方に対する規制緩和	運輸・交通	地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和	地域公共交通会議で協議が調った一般乗合旅客自動車運送については、運賃や路線等を変更しようとするときに、地域公共交通会議での協議を調え運輸局へ届けるが、すでに協議が調っている路線の軽微な変更については、基準を明確にした上で地域公共交通会議において同意を得ることなく運輸局へ届けられるようにすることを求めるもの。	【制度改正の経緯】 当市が主催する地域公共交通会議では、いわゆる協議路線に係る運賃、路線、ダイヤの変更等について、地域などの関係者間で協議、合意をした案件に同意し、その後に運行事業者が運輸局へ許可申請や変更申請等を出している。しかし、短区間の経路変更や道路工事等に従う一定期間の経路変更（迂回）、過去において既に同意されているものを繰り返し実施する夏休みの子ども運賃割引等、地域の関係者間で合意されている範囲内での速やかな変更等が望まれる案件についても、運輸局への申請前に地域公共交通会議での同意が必要とされることがある。また、これらについては、法令上に同意を得る必要がある旨の具体的な事項の規定がなく、運輸局により地域公共交通会議での同意が必要な事項かをその都度、確認し、会議等の開催を行っている。 【支障事例】 当市においては、地域での協議、区役所での地域公共交通部会等の合意を経て、地域公共交通会議で同意を得ていることから、運輸支局の申請までに約2ケ月間必要とされる。そのため、許可までに約3ケ月有し、一定期間の経路変更が必要となる水道工事などの工事工程に支障をきたす事例や、地域のイベント時に子どもや高齢者の運賃を割り引く提案を受けたが、申請までの期間が足りずに断念する事例があった。	地域公共交通会議での審議事項を明確にし、すでに協議が調っている路線の軽微な変更については、同意されている基本的な範囲内において、基準を明確にした上で、地域などの関係機関の協議、合意により運輸局に届けられるようにすることで、地域にとってより重要な問題を速やかに審議することが可能となり、会議の効率的な運営に資するとともに、地域住民の利便性が向上する。	道路運送法第9条第4項 道路運送法施行規則第9条第2項 道路運送法第15条第1項 「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（平成18年9月15日付国自旅第161号自動車局長通達）	国土交通省	新潟市	―	ひたちなか市、柏市、三条市、伊豆の国市、福知山市、西宮市、和歌山市、大村市、延岡市	○法令上に協議会の同意を得る必要がある旨の具体的な事項の規定がなく、当市も都度、同意の必要性についての疑義を生じている。例として、市道の新設に伴うバスの経路変更について、変更による運行時間の短縮となり、また、停留所の移動等の不利益もなかったが、協議会申請している国庫補助金の対象路線であったため、協議会に諮ったことがあった。 本提案により、地域における重要な問題を速やかに審議することが可能となり、会議の効率的な運営に資するとともに、地域住民の利便性が向上すると思われる。 ○本市においても、路線の軽微な変更や一定期間の運賃変更等について、その都度協議を行っており、上記のような支障事例は生じていることから、協議すべき案件の基準の明確化及び手続きの簡略化を求める。 ○コミュニティバス等における、短区間の経路変更や道路工事、行事等に伴う一定期間の経路変更（迂回）等速やかな対応が望まれる案件について、地域公共交通会議を開催した場合、対応が遅れ支障が生じる。 地域公共交通会議において協議すべき案件について規制緩和し、すでに協議が調っている路線の軽微な変更は、基準を明確にした上で地域公共交通会議において同意を得ることなく運輸局へ届けられるものとしたい。 ○地域に即した対応で柔軟に対応してもらいたい。会議の簡素化を図り、書面議決でも良い形式をとってもらいたい。交通の分野は、制度や届け出が難しく、分野が異なる異動がある自治体担当者にとって、明確な基準があると手違いや分別等がしやすい。毎年、同様の案件は、事務の簡素化してもらいたい。 ○長期間工事等による道路通行止めにより、早急な路線変更が必要な場合、地域公共交通会議での協議時間の確保が困難なため、路線の軽微な変更については事後報告扱いとすることを求める。 ○本市の地域バスにおいても道路工事による運行ルート変更や停留所設置場所での工事などにより、一時的に停留所を迂回する場合がある。このような場合、地域公共交通会議にて協議が調った証明書を添付し運行計画の変更申請を行っているが、運行ルートの変更が短期間であることや迅速な対応が求められるときには、軽微な変更については、地域公共交通会議の同意の規制緩和をお願いしたい。 ○【支障事例】 本市では、市の中心部を循環する「まちなか循環バス」をバス事業者と共同運行しており、平成28年度の地域公共交通会議において、「毎年8月の1ヶ月間（夏休み期間）における小学生料金の無料制度」の同意を得たところである。しかし、29年度も実施するにあたり、運輸支局から当該制度の実施については、毎年度、地域公共交通会議に諮る必要がある旨の指導を受けたところである。 【制度改正の必要性】 過去、既に同意を得ている制度に関しては、その効果が一定程度見込める場合は地域公共交通会議を経なくとも実施可能とする等、会議の審議事項に係る基準を明確にしていただきたい。 ○本市で運行しているコミュニティ交通は、対象地域の生活基盤が隣接市となっていることから、運行ルートにおける起終点のみが隣接市となっている。また、コミュニティ交通の利便性が向上するよう、常に地域住民が主体となり、ニーズ把握や意見の集約に努めている。そのため、運行当初からこれまで、毎年バス停留所の新設等の運行計画変更を行なってきたが、いずれも、利用者となる地域住民との意見集約や周知は十分果たしてきた。また、交通事業者等の関係機関とも事前に協議するなど円滑な運営に努めている。一方、運行計画変更を行なう際は、運行ルートの一部が隣接市となっているため、その都度、本市のみならず隣接市において地域公共交通会議を開催いただき、本市のコミュニティ交通の運行計画の変更について審議、合意のうえ申請手続きを行なっており事務負担が多くなっている。一定、地域の関係機関で合意が得られているコミュニティ交通の運行計画変更にあたっては、バス停留所の新設等変更計画内容が本市内に限るなど、極めて隣接市への影響が少ないものについては、手続き手順を含め緩和いただきたい。	地域公共交通会議（以下「会議」という。）は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を地域の関係者間で協議するために設置されるものである（「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」1. 参照）。このため、路線変更等については、適切な地域公共交通の実現を図る上で、その態様や運賃・対価等について地域の関係者間で協議をする必要性・重要性は高いものであるから、会議において、運賃、路線、運行時刻等について十分な議論を行い、地域の関係者間において協議が調うことが必要である。 この趣旨に照らすと、一度会議において合意した事項を内容の変更なく反復継続して行う場合については、更なる協議は必要ない。これについては、周知徹底する。 また、会議において協議が調った事項に係る軽微な変更に伴う協議については、会議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等により、簡素化が可能であり、運行回数や運行時刻の変更については、それを協議が不要な報告事項とする旨をあらかじめ会議において協議しておくことによっても、手続きの簡素化が可能である（「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」3.（1）④参照）。	各種手続きの標準処理期間が3カ月若しくは2カ月のところ、地域公共交通会議で協議が調えば、2カ月、1ヶ月に短縮できるが、これは、あくまでも地方運輸局、運輸支局での標準処理期間（審査期間）が短縮されるのみであり、地域公共交通会議を開催するための、スケジュール調整、資料送付や会議準備などの地方公共団体が行う準備期間を含めると、実質的な処理期間は、大きく短縮されないのが実情である。一度合意された事項を反復継続する場合や工事などの迂回による一時的なルート変更など軽微なものについては、地域公共交通会議において協議すべき案件の規制緩和を行った上で基準の明確化をしていただきたいということが提案の趣旨である。 「会議において協議が調った事項に係る軽微な変更」とは、具体的にどのような事項を指すのかお示しいただきたい。（道路工事に伴う迂回路の設定及び運行事業者の変更（子会社やグループ会社への事業者変更等運行に大きな影響を与えない事項）などについても、お示しいただく軽微な変更に含めていただきたい。）お示し頂いている「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」3.（1）④は、運行計画に係る記載部分であり、運行回数や運行時刻の変更だけでなく、迂回路の設定等についても同様に対応できることを明確にして頂きたい。 また、そもそも道路運送法第4条の許可を受ける条件には、民間事業者と同様に地方公共団体が運行するコミュニティバスについても、地域公共交通会議で合意をとることまでは法令上は必要とされていないところ、許可権者たる運輸局からそのような指導がなされているところであり、「法令上地域公共交通会議で合意をとる事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要は無いが、地域公共交通会議で合意をとることが望ましい事項」を整理した上で、「地域公共交通会議で合意をとることが望ましい事項」については、地域公共交通会議の判断で、協議をかける、事後報告とする、報告も不要とするなど仕分けることが可能であることを周知していただきたい。	―

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	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）抜粋内容 ※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箇所を＜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
203	－	－	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求めること。 なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。	○　地域公共交通会議での「合意」について、地方運輸局からは、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」が混同されて、全て法令上の義務であるかのように指導がされている現状があるため、これらを改めて整理し、地方運輸局での運用を徹底するべきではないか。また、そのことを地方公共団体に対して周知すべきではないか。 ○「会議において協議が調った事項に係る軽微な変更」については、地域公共交通会議の判断で、書面協議事項や報告事項とできることとすべきではないか。 ○　協議が不要な報告事項とできる事項について、運行回数や運行時刻の変更だけでなく、工事に伴う迂回路の設定や運行事業者の変更（子会社やグループ会社への事業者変更等運行に大きな影響を与えない事項）についても含まれると解してよいのか。そうでなければ、含めることとするべきではないか。	地域公共交通会議の協議事項について、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」について整理し、地方運輸局、地方公共団体等に周知する。 なお、会議において協議が調った事項に係る軽微な変更とは、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。	6【国土交通省】 （B）道路運送法（昭26法183） （ⅰ）地域公共交通会議（施行規則9条の2、運賃等の合意（9条4項）等に係る協議を行う協議会（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平19法59）6条、施行規則9条の3第1項2号から5号に掲げる者を構成員に含むものに限る。）を含む。以下この事項において同じ。）の協議事項については、道路運送法上合意する必要がある事項と同法上必ずしも合意する必要はないが合意することが望ましい事項について整理し、地方公共団体及び地方運輸局に平成30年中に通知する。 （ⅱ）地域公共交通会議等の協議事項については、一度地域公共交通会議等において合意した事項を内容の変更なく反復継続して行う場合には、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調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、協議が不要な報告事項にすること等により手続の簡素化が可能であることを明確化するため、地方公共団体及び地方運輸局に平成30年中に通知する。あわせて、軽微な変更の例についても周知する。	（ⅰ）（ⅲ） 通達	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	（ⅰ）（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内容	具体的な支障事例	制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等）	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他（特記事項）	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞		各府省からの第1次回答	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
248	A 権限移譲	運輸・交通	自動車運転代行業について、「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」において、条例等で損害賠償責任保険の保険料の支払い状況の報告の義務化や最低利用料金を規定すること を可能とする等、自動車運転代行業の安全と質を確保し、利用者の保護を図るため、都道府県が適切な指導・監督を行える仕組みに見直す。	自動車運転代行業について、「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」において、条例等で損害賠償責任保険の保険料の支払い状況の報告の義務化や最低利用料金を規定すること を可能とする等、自動車運転代行業の安全と質を確保し、利用者の保護を図るため、都道府県が適切な指導・監督を行える仕組みに見直す。	【経緯】 第42次一括法において、自動車運転代行業に関する国土交通大臣の権限・事務の一部が平成27年度から都道府県知事に移譲され、法及び国の技術的助言に基づき県内の代行業者の指導・監督を行っているところであるが、認定や立入検査後に、事業所の撤去や保険料を未納とし、法令で義務付けられている事項に係る必要経費を加味した適正料金を大幅に下回る料金を設定している業者が存在する。 静岡県内における平成28年の自動車運転代行業者の人身事故は24件により、事故が発生した際には、利用者が不利益を被るケースもある。 【支障事例】 県及び県公安委員会では、事業者に義務付けられている事業所の設置、自動車保険への加入、運転従事者の研修等について、立入検査や講習会の実施など事業者の規範意識の向上に努めているところであるが、自動車保険の支払い状況の報告が義務化されていないことや利用料金に関する具体的な規定がないことなどから、このような事業者の発見、指導・監督、摘発等をするに当たり限界が生じている。	保険の支払い状況の報告の義務化や最低利用料金の規定などにより、法令で定められた義務を遵守していない可能性のある事業者の発見、指導・監督、摘発等を円滑に行うことが可能となる。 最低利用料金の規定は、利用者が適法に運転代行業を営む事業者を選定する際の参考にもなる。 また、適法に運転代行業を営む事業者が必要以上の価格競争を意識せず、安全性を確保するための整備費用や人件費に投資することができ、利用者の保護につながる。	自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律第11条	警察庁、国土交通省	静岡県	－	茨城県、滋賀県	○「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」において、随伴用自動車の任意保険加入が義務化されていないため、公安委員会からの認定の事前協議において、任意保険加入は認定の要件ではなく、任意保険未加入でも認定されることになる。このことは利用者保護の観点から問題である。また、当県は国からの権限移譲を受けたが、自動車運転代行業者への指導監督を行うには十分な体制とはいえない。ついては、まずは、国の法制度の見直しと都道府県が運転代行事業者への適切な指導監督が行える体制確保のため、国による十分な財政措置が必要である。 ○本県では、各事業所に対する立入検査や講習会などを通じ、事業者の規範意識の向上に努めているところであるが、保険加入状況の報告義務化や最低利用料金の規定に関して具体的な規定がないことから、不良事業者の発見、指導・監督、摘発等をするに当たり限界が生じている。 ○本県では法第21条に基づき、保険の加入状況に係る報告書の提出を求めているところであるが、未提出の事業者も多く、実態把握が困難となっている状況がある。	損害賠償責任保険の保険料の支払い状況の報告の義務化については、自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律第21条第2項に基づき、自動車運転代行業者に対しその業務に関し報告を求める等行うことにより、その目的を達することができる。なお、定期的な報告等が必要であれば、各都道府県において適宜措置されたい。 また、自動車運転代行業は、専ら、地方都市の深夜の飲食街の酔客という限られた時間・場所・利用者を対象に行われるものであって、時間・場所・利用者を問わず行われあらゆる場面において利便性等が確保される必要がある公共交通機関とは その性質や目的等を異にするものであるこ とから、全国的に一律に同内容の基準を定めるべきではないため、現行法において御指摘のような最低利用料金の規定は設けられていないところであるが、条例で料金に関して規制を設けることについてその可否も含めて検討を行う。	（保険料の支払状況報告の義務化） JDA共済又は全国運転代行共済に加入している代行業者については、国の技術的助言により、毎月、両共済からの提供資料に基づき、法第21条第2項に基づく報告徴収を行い、法第12条の損害賠償措置の履行状況を確認しているが、他の保険会社に加入している場合は、当該報告を代行業者に適宜求めなくては確認できない。加えて、保険料が月払いの場合は、毎月、当該報告を都道府県から代行業者に求める必要があり、報告を求めるための事務量が膨大となるだけではなく、損害賠償措置の履行状況の把握が遅延し、代行業者に対する指導を速やかに行うことができない。 利用者保護の観点から、損害賠償責任保険の保険料の支払い状況の報告の義務化は必要であり、条例で規定するにしても、そのための明確な根拠規定を法令に設けるべき と考える。第1次回答において、現行の法第21条第2項に基づき条例で規定できるものことなので、少なくともこのことについては地方公共団体に対し通知等により周知していただきたい。 （料金設定の条例化） 料金は民間事業者の経営の根幹に関わるものであり、通常、民間事業者が自由に設定している。代行業者の自制を求めるため、国のガイドラインに「著しい低料金の場合、独占禁止法の不当廉売に該当する場合がある。」と示されているが、法的根拠なしでは、各都道府県が利用料金についてガイドライン以上の指導を行うことは限界がある。 また、平成28年7月に静岡運輸支局に対し、条例による料金設定の可否について国土交通省の見解を伺ったところ、現行法では料金に関して条例で規定することはできない旨の回答が示されている。このため、仮に見解を見直す場合であっても、利用者や代行業者に利用者保護を図るための措置であることを理解してもらうため、料金について条例で規制できる旨を法令上明確に規定願いたい。また、条例で料金に関して規制を設けることの可否に関する検討経緯及び結果について、各運輸局、運輸支局及び地方公共団体に対し、説明をお願いしたい。	－

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

管理番号	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）抜粋内容 ※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箇所を＜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
248	－	－	【全国知事会】 適切な指導・監督体制が構築できるよう提案の実現を求める。その際、条例等により各自治体が地域の実情等を反映する裁量が認められるよう配慮して制度設計すること。 なお、損害賠償責任保険の保険料の支払い状況の報告の義務化については、所管省からの回答が「現行制度により対応可能」となっているが、その強制方法等を含めて提案の趣旨を踏まえ根拠等を明らかにすべきである。	○損害賠償責任保険の保険料の支払い状況の報告の義務化については、法第21条第2項に基づき条例で規定できるとのことであるが、このことについて地方公共団体に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と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優先に決めるものであり、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と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。	損害賠償責任保険の保険料の支払い状況の報告の義務化については、自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律第21条第2項に基づき、自動車運転代行業者に対しその業務に関し報告を求める等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、自動車運転代行業は、専ら、地方都市の深夜の歓楽街の辺客という限られた時間・場所・利用者を対象に行われるものであって、時間・場所・利用者を問わずわれわれあ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、現行法において例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。<br　このことを踏まえ、条例で最低利用料金を規定することが可能である旨、地方公共団体、自動車運転代行業者及び地方運輸局等へ周知する。	6【国土交通省】 (22) 自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律（平13法57） （ⅰ）自動車運転代行業に係る損害賠償責任保険の保険料の支払状況に係る定期的な報告の義務化については、都道府県において条例で規定することが可能であることを明確化するため、地方公共団体、自動車運転代行業者及び地方運輸局に平成30年中に通知する。 （ⅱ）自動車運転代行業に係る地域の実情に応じた最低利用料金の設定については、交通の安全及び利用者の保護の観点から、都道府県において条例で規定することが可能であることを明確化するため、地方公共団体、自動車運転代行業者及び地方運輸局に平成30年中に通知する。	（ⅰ）（ⅱ） 通知	（ⅰ）（ⅱ） 平成30年12月14日	（ⅰ）（ⅱ） 「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）	

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示された支障事例（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	B　地方に対する規制緩和	運輸・交通	コミュニティバスの導入における地域公共交通会議の取扱いの見直し	①交通空白地の解消を図るというコミュニティバスの導入の趣旨を踏まえ、コミュニティバスの導入に当たっては、地域公共交通会議の合意が無くても許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になるなど、地域住民が望まない結果となっている場合がある。 【支障事例】 　浜本市では、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紛糾した結果、やむなく運行時間帯の制限や路線バスの約3倍の運賃設定をすることとなり、また、定期券の共通化も実現しなかった。 　コミュニティバスは既存バスの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定し、その際でも地域住民を含む一定数の賛成が得られれば許認可が可能となるよう規制の緩和が必要である。	交通空白地において地域住民が望む運行時間帯や路線バスと比較してコミュニティバスの導入が可能となる。	・「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」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	呉庫県、浜本市	－	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、路線バスの施設による交通不便地域に導入しているが、一般区間が路線バス施設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、バス路線施設事業者から既存バス路線との競合は させるべきとして、地域公共交通会議にて反対があり合意形成が得られず、結果、地域住民の利便性の確保がより困難になっている。こういったケースでは、地域住民の利便性の確保を優先すべ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。	地域公共交通会議（以下「会議」という。）は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を地域の関係者間で協議するために設置されるものである（「地域公共交通会議の設置及び運営に関する ガイドライン」1．参照）。コミュニティバスの導入については、既存事業者を含めて、全体として整合性のとれたネットワークを構築することにより適切な地域公共交通の実現を図る観点から、地域の関係者間において、運賃、路線、運行時刻等について十分な議論を行い、協議が調うことが必要である。 　協議を行うにあたっては、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こととしており（ガイドライン5．(1)）、その具体的な方法は、当該地域において適切に定められるものである。間に、全国の複数の地域において「交通会議の議決方法は、出席者の過半数で決する」と規定されているところである。	地域公共交通会議の議決方法は、あらかじめ設置要綱に定めれば、「出席者の過半数で決する」としてもよいとのことだが、これまで地方自治体は運輸局や運輸支局から地域公共交通会議で合意するように指導を受けてきた。ついては、この度の第一次回答の内容について、運輸局及び地方自治体に改めて周知いただきたい。 なお、8月2日に開催された提案募集検討専門部会・地域交通部会合同部会において議論となった「法令上、地域公共交通会議で合意が必要な事項が重要決議が可能な事項」については、運輸局・運輸支局によっては対応が異なることがないよう、改めて通知していただきたい。	－

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	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）抜粋内容 ※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箇所を＜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
275	－	－	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。 なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。	○　地域公共交通会議での「合意」について、地方運輸局からは、「地域公共交通会議で合意をとることが法令上必要とされている事項」と「法令上は地域公共交通会議で合意をとる必要はないが、合意をとることが望ましい事項」が混同されて、全て法令上の義務であるかのように指導がされている現状があるため、これらを改めて整理し、地方運輸局での運用を徹底するべきではないか。また、そのことを地方公共団体に対して周知すべきではないか。 ○　自家用有償運送事業については、法令上地域公共交通会議等での合意が必要とされているが、浜本市のようなコミュニティバス＆一般乗合旅客運送事業として実施する場合についてまで、地域公共交通会議等で合意をとるように指導しているのは、法令上の根拠はないのではないか。 ○「協議を行うにあたっては、関係者間のコンセンサス形成を目指して、十分議論を尽くして行うものであるが、議決方法はあらかじめ設置要綱に定める」旨を回答しているが、例えば、全会一致ではなく設置要綱の定めに従い議決により過半数等で決定した場合でも、法令上の「合意している」及び「協議が調っている」ものと解釈するということでよいか。 ○　21条許可によらず4条許可の下でも、柔軟に事業計画や運行計画を変更しつつ、既存事業者に対する経済的な影響等を含めて検証するための社会実験が行いやすくなるよう、手続を簡素化した新たな運行手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。	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。	6【国土交通省】 （ⅰ）道路運送法（昭26法183） （ⅰ）地域公共交通会議（施行規則9条の2。運賃等の合意（9条4項）等に係る協議を行う協議会（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平19法59）6条。施行規則9条の3第1項2号から5号に掲げる者を構成員に含むものに限る。）を含む。以下この事項において同じ。）の協議事項については、道路運送法上合意する必要がある事項と同法上必ずしも合意する必要はないが合意することが望ましい事項について整理し、地方公共団体及び地方運輸局に平成30年中に通知する。 （ⅱ）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5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と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。	（ⅰ）（ⅱ） 通知	（ⅰ）（ⅱ） 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	

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示された支障事例（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
288	B　地方に対する規制緩和	土木・建築	四等三角点の柱石の復旧等に係る権限の市町村への付与	1　地籍測量の基準となる四等三角点が亡失や傾斜等後使用不能となった場合、国有財産のための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（経度・緯度・標高の基準になる点）として使用される国有財産である。 このため、四等三角点を公共測量の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となっており、また、当該四等三角点に異状があれば現況調査報告書により報告し、工事等の支障になる場合は、移転の請求を行うこととなっている。 【支障事例】 四等三角点は、地籍調査完了後も、公共測量等の基準点として使うことがあるため、亡失や傾斜、異常による使用不能は事業に支障が生じる。しかし、市町村が自ら復旧することができず、国土地理院が復旧を行うが、一ヶ月程度時間を要するため、地籍測量の作業等の遅滞に支障を来たす。 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することが望ましいと判断できるものは措置対象点となり、廃点が進められる。このため、市町村が測量において四等三角点を使おうとしても廃点となってお 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 ・地籍調査作業規定準則第38条	国土交通省	兵庫県、多可町、和歌山県、鳥取県、徳島県、京都市	－	東温市	○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。	要望されている「権限付与」については、測量法だけでなく国有財産法に照らしても基本的な検討や見直しが必要であり、制度改正を行う場合は相応の差し迫った必要性が説明できなければならない。 市町村が実施する地籍調査に必要な四等三角点の設置及び復旧については、国土調査法第4条に基づき当該都道府県から意見が提出されており、国土地理院としては、この手続きにより地籍調査実施地域内に使用不能の四等三角点は存在しないと認識していること、また、地籍調査の測量は四等三角点を使用せずとも電子基準点を利用した測量で為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。 なお、四等三角点の亡失の場合は従前から復旧は行わず廃点処理しているところである。 地籍調査終了後の四等三角点について、市町村が求める場合には国有財産としての用途を廃止した上で売り払うことにより、市町村が管理できるようにすることは可能と考える。この場合、地方自治体が設置した公共基準点と同様に市町村が管理できるようになる。 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。	①国土地理院が行う四等三角点の設置及び復旧に関する意見照会は、年に1回であり、その際には正常であった四等三角点が、実際測量に入った際に、亡失や傾斜等の異状が発生していることもある。また、電子基準点を利用した測量については、多可町のような山林部が多い地域では、上空視保ができず測量ができない箇所がある。 権限付与が困難であれば、損傷する災害等により亡失や傾斜等の異状が発生した四等三角点については、地籍調査を迅速に行うため、国土地理院の本格的復旧に先立って、市町村が一時的な復旧を行えるようにすべきである。それが困難な場合は、理由を明らかにしていただきたい。 ②地籍調査終了後も市町村によって、亡失した図根多角点を復旧するため、四等三角点を与点として用いることから、市町村が必要に応じて管理できるよう、里道水路のように国有財産の用途を廃止し、市町村に無償譲渡をする、または国有財産のまま無償で市町村に貸し付ける制度を検討いただきたい。	－

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	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）記載内容 ※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箇所を＜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
288	－	－	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。	－	1　国土地理院は、国土調査法第4条第4項に基づき、地籍調査が行われる都道府県に対して、次年度概算要求時のほか当該の事業計画作成時にも地籍調査予定地域の周辺に設置する基本三角点の現況状況等を照会し、意見を聞いている。国土地理院では、都道府県から提出された意見を踏まえ、四等三角点の設置や復旧を行うなど市町村が実施する地籍調査の支障とならないよう努めているところ。 　また、市町村が地籍調査を実施する際には、国土調査法第2条第1項第3号により、地籍調査作業規程準則を定め、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況確認などを踏まえた計画を市町村が作成することになっている。したがって、提案団体の意見にある「実際測量に入った際に亡失や傾斜等の異状が発生していることもある」という事象は生じないものと思料する。仮にそうした事象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、速やかに国土地理院の長に通知するものとされており、この通知がなされれば、国土地理院は事業計画の変更手続きを速やかに行った上で迅速な対応に努めることとなっているが、提案団体からこの通知を受けた事実を確認できていないところ。 　さらに、山間部における電子基準点を利用した測量において、上空視界の確保が困難な場合には、アンテナタワーを設置することでこれを回避し、標石基準点を用いた測量に比べ、より簡便に測量を行うことができるため、山間部においても電子基準点を利用した測量方法を選択するのが通例となっている。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、上空視保ができず測量ができない箇所があるとい う指摘について、提案団体の中には、山間部において、電子基準点だけを既知点とした地籍図根三角点の改測を公共測量で既に実施している事実があり、そうした指摘はあたらないと思料する。 　昨年にある災害時における対応については、例えば、地震によって地殻変動等が発生し、三角点の成果の変更が必要になった場合は、国土地理院が、余効変動などによる地殻変動の収束状況を踏まえた上で、変動後の三角点の正確な位置の基準を決定しており、この決定の前に、一時的とはいえ、市町村が復旧を行うと、その測量結果が周辺の土地の位置との間で異なることになり、不必要な混乱を生じる。このため、災害等においては、現地での無用な混乱を避けつつ、迅速な地籍調査が行えるよう、現在においても事例ごとに国土地理院が個別に対応する必要があると考えている。 2　四等三角点は、国土地理院が国土調査法により地籍調査に必要な基準点として設置し、公用財産として管理しているものであり、無償譲渡及び無償貸付はできない。	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）の円滑な復旧及び地方公共団体による公共測量の円滑な実施に資するよう、異状があった場合や災害等が発生した場合の復旧に向けた対応及び必要となる手続、廃棄する場合（23条）の具体的な手続等について、地方公共団体に平成30年中に周知する。	通知	平成30年中	・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38の会議、10月～12月に開催された9の会議で周知）	

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示された支障事例（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
21	B　地方に対する規制緩和	土木・建築	地方自治体の裁量により健全性に応じた効率的な橋梁点検を可能とする点検手法・頻度等の弾力化・事務の簡素化	初回点検を除く近接目視点検結果の健全性がⅠと診断された橋梁（跨線橋、跨道橋を除く）については、健全性に応じ地方自治体の裁量で適切なサイクルで点検し、また小型無人機の新技術を活用した近接目視以外の点検手法を導入し、効率的かつ安全性の高い橋梁点検を可能とするよう、道路法施行規則第4条5の5において一律に定められている点検手法・頻度の弾力化など事務の簡素化を求める。	点検は5年に1回の頻度で行うことを基本としているため、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施していくことになる。点検における健全性診断の判定結果がⅢとなった場合には早期の補修が必要となるなど、点検結果に応じた補修が必要になることに加え、長寿命化修繕計画に則った補修も実施しなければならないため、点検だけでなく補修にも人員が必要となる。また、点検にあ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。 豊田市では、約1,200件の橋梁を管理しており、年間約240件の橋梁を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に対し一律に同品質の点検・補修を行っていくことが困難である。 以上のことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、一律に、近接目視で5年に1回の点検を実施するのは非効率的であるため、地方自治体の判断により健全性に応じ点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。 例えば、初回点検を除く近接目視点検結果で健全性がⅠと判定された橋梁（笹子トンネル天井板落下事故のように第三者被害を招くような跨線橋、跨道橋を除く橋梁であり、重要度が低い橋梁）については、自然災害や地域的な気象条件など特別な事情がない場合に限り、橋梁点検全体の質が低下しない範囲内で、当該橋梁の健全性に応じて地方自治体の裁量で点検頻度を定められるようにし、点検手法についても近接目視以外の方法（例えば、小型無人機等での映像確認等）を取り入れることが可能となるようにされたい。	・地方自治体の裁量により点検手法・頻度等を柔軟に設定することができるようになることで、必要性の高い橋梁・部材の点検又は補修を優先的に実施することが可能となり、点検・補修の質の向上に寄与する。 ・新技術の実用化を促進し、技術の進展にあわせた点検手法をとることが可能となり、橋梁点検のコスト縮減・省力化が図られる。	道路法施行規則第4条の5の5	国土交通省	豊田市	―	仙台市、日立市、ひたちなか市、八王子市、魚沼市、富山市、南砺市、福井市、伊豆の国市、豊橋市、岡崎市、弥富市、飛島村、津市、福知山市、堺市、八尾市、出雲市、岡山県、広島県、廿日市市、高松市、宇和島市、西条市、大牟田市、久留米市、長崎市、五島市、宮崎市、鹿児島市	○当市では約440橋の橋梁を管理している。これらを将来にわたって確実に維持していくため、緊急輸送道路となっている橋梁や第三者被害を及ぼす恐れのある跨線橋等、重要度の高い橋梁を対象とした長寿命化修繕計画に基づき、コストの平準化を図りながら、計画的に補修等を行っていくこととしているが、予算と人員が思うように確保できていないこと等の理由から、計画通りには進捗できていない。これに加え、道路法の改正により、すべての管理橋梁を対象とした5年に1度の定期点検が義務化されたことにより、財政的な負担が増え、計画的な事業の執行がますます厳しい状況である。橋梁の適切な維持管理を図っていくうえでは、定期的な点検が必要であることは承知しているが、限られた予算と人員のなかでは、すべての橋梁を同じように点検していくのではなく、構造、橋齢、架設位置、交通状況等、それぞれの条件に応じた点検頻度や点検方法を各自治体が検討できるようにされたい。 ○平成26年4月2日に国土交通省の告示により、橋梁・トンネル点検は、国が定める統一的な基準により、5年に1回の頻度で近接目視により点検を行うことを基本とされ、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施することとなった。健全性診断がⅢとなった場合は、早期の補修が必要となり、長寿命化修繕計画に基づき補修を実施しなければならない。レベルⅠ（15m以上）橋梁の近接目視をする場合は、点検車両・足場の設置・ロープアクセス等を実施することとなり、委託による経費の増大や作業に不測の日数を要し、危険性が高く、安全かつ効率的な点検に支障を来している。当市では、845橋の橋梁を管理しており、年間約169橋の橋梁点検を余儀なくされ、レベルⅠについては業者委託、レベルⅡ（15m以下）の橋梁については、職員による近接目視点検を実施しているのが現状であり、事務作業ではかなりのウエートを占めている。点検結果により健全性がⅠと判定された橋梁や、重要度が低い橋梁については、自然災害や地域特性など特別な事情がない限り、自治体の裁量で点検頻度を定められるようにし、近接目視についても小型無人機（映像確認）による点検が導入されることが可能となるよう要望する。 ○本市では、約500件の橋梁を管理しており、年間約100件の橋梁を点検しなければならない。初回点検の判定結果に関わらず、全ての橋梁に対し一律に点検を実施することは、本市の厳しい財政状況等を鑑みると非常に負担が大きい。よって、初回点検で判定区分Ⅰ（健全）である橋梁は、点検サイクルを自治体の判断により柔軟に設定出来れば、財政の負担軽減が見込まれる。 ○本市では、法定外の橋りょうを含め750橋ほどを所有している。毎年150橋ずつを5年ごとに定期点検を行わなければならず、点検費用の増大、人員の負担増となっている。市町村の多くは、道路構造令における3種5級や4種4級（生活道路）に架かる橋であり、都道や国道などの幹線道路に架かる橋と比べ大型車交通量も少ないことから経年劣化も少ない。その様な状況を踏まえ一律の管理ではなく、重要度や損傷度に応じた管理水準（点検間隔や点検方法）を設ける必要があると思われる。 ○当市は約1300橋を管理している。架橋環境は様々であり、すべての橋梁を継続的に同品質で点検することは困難である。架橋環境や過去の点検結果を考慮した上で、点検頻度の緩和や近接目視の定義の緩和（例えば、小型無人機等での確認も近接目視とみなす）を求める。 ○当村では、全体で98の道路橋を管理しているが、用水路を横断する生活道路に架かる橋梁が大多数であり、第三者被害の恐れがある跨道橋がその内の2橋である。また、直近の点検では橋梁の躯体に影響のある損傷もほとんどなく、健全度Ⅰの判定が多い結果となっている。このような現状でも、制度上一律5年に1回の頻度で点検を行う必要があり、職員の負担及び財政的な負担が増加していくことが予想されるため、地域の実情に合わせ、地方自治体の裁量により点検手法及び頻度等を柔軟に設定できるようになることで、優先順位の高い橋梁の点検・補修・補強を実施することが可能になり、施設の長寿命化に資すると考えられる。 ○当市の管理している橋は478橋（橋長2m以上）あり、全ての橋梁（2m以上）について、定期的（5年に1回）に点検・診断業務を発注し、また長寿命化修繕計画に基づき、修繕も実施しなければならず、人員及び財源的に現実的に困難である。日常点検だけでも相当な労力を要している現状である。点検（診断）だけでなく、補修工事についても施設の規模や重要度によって、どのレベルまで対応（投資）するか、ランク別けする必要があると感じている。小規模（例：5m以下）の橋梁については、致命的とならない範囲の補修を実施するなどの対応が必要であると感じている。また、橋梁点検について、多様な人材（職員OB、シルバー等）を活用したいと考えているが、点検レベルや、点検資格（要件）などが課題であると感じている。 ○本市でも橋梁930橋をはじめとして、トンネルなど主要な構造物について、5年に1回の定期点検を実施し、点検結果を踏まえて施設毎の長寿命化修繕計画を策定し、計画的に対策を進めているところである。しかし、点検や修繕工事にあたっては、施設数も多く、人員や財政的にも負担になっている。点検については、2巡目の点検に入っている施設もあり、前回点検時の損傷の有無や健全度などによって、点検の方法や頻度を柔軟に対応できれば、より効率的に道路施設の老朽化対策が進められると考える。 ○当市では、約2,200件の橋梁を管理しており、年間約440件の橋梁を点検しなければならないが、人口減少等により厳しくなる財政見通しの中、橋梁の老朽化対策に十分な人員や予算等を確保することは困難であり、すべての橋梁に対し5年に1度の近接目視による点検を続けていくことは、財務や業務の負担になることから、例えば、対象区分に応じて、管理者の判断により点検業務の効率化（点検期間の長期化、点検手法の簡素化など）を図ることができるよう改善してほしい。 ○当市においても、5年に1回の近接目視点検を実施している。点検結果が良好である場合は、全部材を近接目視するのではなく、桁端部や第三者被害の恐れがある部位のみを近接目視し、それ以外の損傷の進行が比較的遅い部位については各道路管理者の裁量で点検の内容を弾力的に変更できるようにしていただきたい。 ○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。 ○本県では、約2,700橋の道路橋を管理しており、年間約540橋の点検を実施している。平成26年7月の道路法の改正に伴い、近接目視による点検が義務付けられたため、点検車を用いた点検を実施しているところであるが、点検車が使用できない場合はロープアクセス等を用いて対応してる状況であり、現場では効率的かつ安全に点検行う高い技術が求められている。また、近接目視による点検に取り組んできたことによって、損傷がより明確に確認することができ、修繕が必要な橋梁についてはこれまで以上に増えてきている状況である。今後は、5年に1回の点検にかかる費用及び点検により修繕が必要とされた橋梁の修繕費について、必要な予算を確保することが維持管理に取り組むうえで重要な課題であると考える。しかしながら、5年に1度の近接目視による点検は維持管理を行う上で重要なので、健全性に応じた点検頻度ではなく、近接目視が困難な場合に新技術による点検が行えるよう要件を緩和していただきたいと考える。 ○当市では約1,840橋の橋梁を管理しており、道路法に基づく定期（初回）点検については、平成28年度までに約1,100橋（約6割）実施しており、判定結果については、早期に措置が必要となる判定Ⅲが約2％、判定Ⅰ、Ⅱが約98％という状況となっております。この様に、殆どが判定Ⅰ、Ⅱという判定結果のなか、道路法に基づき5年に1回の定期点検を全橋対象に実施した場合、年間約360橋を継続的に実施し一定の経費についても継続的な確保が必要となります。早期に損傷を発見し老朽化の進行を防止する為には、定期的な点検は必要と考えますが、初回の定期点検の判定結果により、点検サイクルの見直しの検討も必要と考えます。各橋梁の状況に合わせた点検サイクルとする事で、点検経費の縮減を図り、縮減された経費を修繕に充当する事で、老朽化対策の推進が図られると考えます。 ○当市においても橋梁点検業務を行うに当たり、提案団体が示すような、人員の不足の問題や、点検費用や補修費用の財源の確保が困難であるといった問題を抱えている。 ○当市は山間部に位置していることから、管内に小さな河川が多く存在する。よって河川に架かる橋梁も多く、橋梁数は500を超える。橋梁点検、補修の費用削減と事務軽減は財政面と人事面での課題でもある。一律的な規定ではなく、前回点検結果が健全であって、重要度が低いと市が判断した場合、点検及び補修を先送りできるような弾力的な運用を望む。 ○当市も1,700橋あまりを管理しており、点検をおこなっているところである。そのほとんどが国県道に比べれば重要度は高くない橋であるが、点検費用は橋長が同じであれば変わらない。そのため補修系の予算の多くを点検費用が占めているところであり、肝心の補修にかける予算を圧迫している。 ○橋りょうを例に挙げれば，本市が管理する橋りょう（橋長2m以上，約2，900橋）を全て近接目視による点検をした場合，総額10億円以上の巨額な費用が必要となる。5年間で実施するには，毎年，約2億円以上の多額な費用が必要となり，老朽化した道路インフラの計画的な修繕への影響も考えられる。このため，御提案の橋梁点検手法の簡素化等について賛同するものである。 ・さらに，御提案に加えて，以下の視点も盛り込んでいただくことを御願いする。 ①点検に関する費用について，地方の財政状況を十分に考慮した補助制度の拡充（更なる国の財政的な支援，点検単独で地方負担分に地方債が充当可能となる制度改善，点検に特化した補助制度（通常事業）の導入） ②点検頻度の緩和量について，自治体によっては点検頻度を定めることとができず，将来的に法定点検が形骸化するおそれがあるため，例えば，補修により健全度Ⅰと判定されたものは7年ごとに1回とするなど，点検頻度の目安の提示 ○本市では、約2,400の橋梁を管理していることから、5年に1回の点検を行うとともに、長寿命化修繕計画に基づいた補修の実施が必要となり、毎年、膨大な予算の確保が必要になっている。以上のことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、一律に、近接目視5年に1回の点検を実施するのは、非効率的であるため、健全度による点検方法を柔軟に設定してほしい。 ○点検は5年に1回の頻度で行うことを基本としているため、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施していくことになる。点検における健全性診断の判定結果がⅢとなった場合には早期の補修が必要となるなど、点検結果に応じた補修が必要になることに加え、長寿命化修繕計画に則った補修も実施しなければならないため、点検だけでなく補修にも費用が必要となる。本市では、約1,100橋の橋梁を管理しており、年間約220橋の橋梁を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に対し一律に同品質の点検・補修を行っていくことが困難である。以上のことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、一律に、近接目視で5年に1回の点検を実施するのは非効率的であるため、地方自治体の判断により健全性に応じ点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。 ○平成26年7月の道路法施行規則の改正に伴い、橋梁やトンネル等の道路施設について5年に1回の頻度で近接目視点検を行うことが義務づけられ、点検費用が増大している。道路施設点検は、平成30年度で法定点検1巡目が完了し、平成31年度から法定点検2巡目が開始されると思うが、現在の点検方法と同様のやり方では多額の点検費用を要し、修繕はもとより改築等の他事業に影響を与えると危惧している。このような状況を踏まえ，一律5年に1回の近接目視点検とするのではなく、道路施設にも国道、県道、市町村道まであり、利用頻度も異なることから、交通量、構造種別、供用年数、健全度（前回点検結果）等により点検頻度・点検手法を変更できるような道路法施行規則の見直しを検討してほしい。 ○近接目視による橋梁点検において、橋梁点検車が配置出来ない又は車両確保が出来ない場合の、高い所や狭くて入りにくい場所の点検にあたっては、足場設置、ロープアクセス等により実施している。近接目視でなくても、現状を確実に確認できる精度の映像等を取得できる新技術（探索カメラ等）の活用が可能となれば、点検費用コストの縮減が図られる。 ○定期点検は、必要な知識および技能を有する者が近接目視により5年に1回に健全度の診断をおこなうことが道路法施行規則により定められている。本市においても点検対象橋梁数が457箇所あり、近接目視で点検をおこなうことは、安全の確保の観点から足場やロープアクセスを実施することになり、同品質の点検やその結果による補修をおこなっていくことが懸念される。 ○当市では、900橋を超える橋梁の維持管理を行っている。そのうち、5m未満の小規模な橋梁については　職員で対応できるものは職員点検を実施して、限られた予算で5年に一度の法定点検を実施している。小規模でかつ、健全性が高い橋梁については、橋梁点検の質が低下しない範囲内で、地方自治体の裁量で点検頻度を定められるような制度の必要性を感じる。また、点検手法についても、近接目視以外の方法の採用など、弾力的な運用を要望したい。 ○交通量がほとんどない橋りょうについても点検対象となっているため、健全性Ⅰと判断された橋りょうについては、各自治体の判断により点検の頻度（5年に1回）を緩和できるようになれば、少ない人員で効率よく点検ができるものと思われる。 ○当市においても、管理橋梁が960橋を超えており、今後の定期点検に多額の予算が必要となる。 【制度の課題】橋梁の状態や重要性にかかわらず、同じ基準で定期点検を行わなければならない。 【改正の必要性】当市では、5年の1回に行う定期点検の初回実施分は、全てコンサルタントへ発注して点検精度を高めるとともに、損傷状況を詳細にまとめている。2回目以降の点検は、初回点検結果をもとに、遠方目視で劣化が進んでない場合は、カメラや遠方目視による点検に簡素化できないかと考えている。そのように改正できることで、修繕工事に予算を重点配分できる。 ○当市も同様に、全ての橋梁に対し一律に5年に1回の近接目視点検を実施するのは困難であるため、地方自治体の判断により健全性に応じ点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。特に足場が必要な橋梁に関しては、安全かつ円滑な点検に支障を来たすとともに、多大な費用を要する。 ○本市においても、約1,150件の橋梁を管理している。現在の制度では、健全性に関わらず恒久的な点検を行う必要があり、財政への負担が大きい。また、今後、老朽化が急速に進む中、緊急性の高い橋梁の修繕にかかる予算も増大することから、健全性の高い橋梁については、点検頻度を緩和するなどの制度改正を求めたい。 ○本市においては，橋りょうの維持修繕について，法令に基づき平成26年度から5年に1回の近接目視による定期点検を実施しており，点検結果に基づいた必要な修繕を進めるとともに，長寿命化修繕計画に則り，計画的な修繕も並行して実施している。こうしたなか，定期点検については，平成30年度に初回点検が完了するが，構造物の機能に支障が生じていない状態である，「健全度Ⅰ」と判定された橋りょうについて，各自治体が地域特性や交通状況を踏まえ，点検の手法・頻度を柔軟に設定することで，限られた財源と人員をより有効に活用でき，計画的な修繕が可能となるとともに定期点検の質の向上が図れる。また，新技術による点検も可能とすることで，点検コストの削減等につながる可能性がある。 ○本市では、全体で563橋の道路橋を管理しているが、排水路・用水路を横断する生活道路に架かる橋梁が大多数である。また、H26～28年度（3年間）の直近の点検では橋梁の躯体に影響のある損傷もほとんどなく、健全度Ⅰの判定が多い結果となっている。このような現状でも、制度上一律5年に1回の頻度で点検を行う必要があり、職員の負担及び財政的な負担が増加していくことが予想されるため、地域の実情に合わせ、地方自治体の裁量により点検手法及び頻度等を柔軟に設定できるようになることで、優先順位の高い橋梁の点検・補修・補強を実施することが可能になり、施設の長寿命化に資すると考えられる。 ○本県では，島嶼部を結ぶ渡海橋など長大橋を多数管理しており，橋梁点検車，足場，ロープアクセスによる近接目視点検を実施しているところである。しかし，これら長大橋を対象とした近接目視による橋梁点検は，点検者の転落事故等の危険性を有していることや，多大な費用を要することなどが課題となっている。このため，道路法施行規則第4条5の5に記載された近接目視による点検を，現状より安価で安全な，新技術を活用した点検手法の導入を求める。 ○点検は、道路法施行規則第4条の5の5に規定により、近接目視で5年に1回の頻度で行うことを基本としているため、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施していくことになる。点検における健全性診断の判定結果に応じて、即対策が必要な場合があることに加え、長寿命化修繕計画に則った補修を実施しなければないため、その経費は膨大になることが予測される。一方、点検は、橋梁の荷重や幅員により、点検車からの目視が困難な場合、仮設足場の設置が必要となるが、設置・撤去に掛る費用や時間、管理者への占用許可申請手続等を要し、また点検者の危険性もある。本市では、約1400橋の橋梁を管理しており、年間約280橋の橋梁を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に一律に同品質の点検・修繕を行っていくことが困難である。以上のことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、道路法施行規則に規定された、近接目視で5年に1回の点検を実施するのは非効率的であるため、地方公共団体の判断により健全性に応じ点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。 ○本市も約940橋の橋梁を管理しており、年間約190橋の橋梁を点検している。今後、老朽化が急速に進む中、全ての橋梁に対し一律に同品質の点検及び補修工事を行っていくためには、多くの費用が必要である。この様な中、橋梁の重要度や健全性に関係なく近接目視で5年に1回の点検の実施が、橋梁修繕を進める費用を圧迫するおそれがあり、橋梁の健全な維持管理に支障をきたすおそれもあるため、地方自治体の判断により橋梁の重要度や健全性に応じ点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。	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。 健全性に応じた点検頻度の考え方については、平成30年度までの一巡に向け取り組んでいる定期点検の結果を踏まえ、老朽化の進行度合い等に関する技術的知見を蓄積しているところであり、今後検討を行っていく。 新技術を活用した近接目視以外の点検手法の導入について、国土交通省では、点検業務の効率化等を目的に、平成26年度よりロボット等を用いた橋梁・トンネル維持管理技術について、民間から技術を公募の上、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く。	健全性に応じた点検頻度について、道路メンテナンス年報によると、平成26・27年度の累計点検実施率は約28％であることから、これまでに全国の道路橋で約20万橋の点検が完了している。点検実施率が約28％と低いものの、約20万橋の近接目視点検結果が報告されている。また、今年度末の累計点検実施率は76％と推測されることから、約55万橋の点検結果が報告されることを考慮すると、老朽化の進行度合い等に関する技術的知見は十分に蓄積されると考える。 本提案は、橋梁の安全性を確保したうえで、効率的かつ安全性の高い橋梁点検を可能とするよう、橋梁の状態や健全性に関係なく一律に定められている点検手法・頻度の弾力化など、事務の簡素化を求めるものである。 健全性に応じた点検頻度の考え方について、具体的かつ積極的に検討を行っていただき、二巡目の点検前である平成30年度末までに、早急に点検頻度の緩和等、具体的な方向性を示していただきたい。 新技術を活用した近接目視以外の点検方法の導入については、今後予想される労働者不足や安全性の向上を踏まえ、現場への導入について積極的な検討を行っていただきたい。	―

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	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）抜粋内容 ※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箇所を＜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
21	【豊橋市】 健全性に応じた点検頻度の考え方について、定期点検の結果を踏まえ、技術的知見を蓄積し、今後検討を行うとの回答をいただいたが、技術的知見の蓄積にどの程度の期間を見込んでいるのか、また、検討を進める具体的なスケジュールを示していただきたい。 【甘日市市】 ○　近接目視の代替となる技術は確立されていないため、健全度Ⅰとされた橋梁について、他の橋梁と同じ頻度で同様の近接目視を行っていくことは、人的、予算的に負担が大きい。健全度Ⅰとされた橋梁については、次回は遠方目視とし、遠方目視の点検が2回続けて行われないよう、その次は近接目視とするなど、弾力的な運用を行っていただきたい。 【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。 【高松市】 ○　引き続き、導入検討をお願いしたい。	－	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○　次世代社会・インフラ用ロボット現場検証委員会検証結果のうち、13件が検証を推奨する技術として評価を受けたとあるが、これらの技術により具体的にどのように地方公共団体の点検業務の負担軽減につながるのか。 ○　自治体に点検の責任を押し付けただけではなく、早急に点検の進捗状況及び自治体における現場の実務実態を把握し、点検業務が過重な負担となっている地方公共団体については、技術面、体制面、財政面にわたり、十分な援助措置をとるべきではないか。 ○　現行技術の導入や既存手法との併用等により、点検の効率化を図ることが可能な部分を検討し、来年度からでも随時点検手法を柔軟化して、地方公共団体の負担軽減を図るべきではないか。 ○　健全性に応じた点検頻度の緩和等の地方の実情を踏まえた柔軟な対応が行えるよう、これまでの橋梁点検において蓄積した知見を前広に総括、検証し、2巡目の点検サイクルが開始する前の来年度中に運用の見直しを行うべきではないか。その際は、地方公共団体の意見を十分に聴くべきではないか。	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55%）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、国民の安全を保護するため、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、検討に必要となるキ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。	＜平29＞ 6【国土交通省】 （12）道路法（昭27法180） （ⅱ）地方公共団体による橋梁等の点検については、以下のとおりとする。 ・橋梁等の点検を支援する新技術については、その開発を促進するとともに、活用可能なものから随時現場への導入を図ることとし、新技術を導入する際には、道路メンテナンス会議等を通じて、当該技術に関する地方公共団体への周知を図る。さらに、現在、導入を検討しているものについては、早ければ平成30年度からの現場導入を目指し、技術検証を進める。 ・橋梁等の点検に係る支援措置については、引き続き、技術面（地方公共団体等の職員に対する研修等）や財政面での支援を行うとともに、実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度の定期点検の一巡目の実施状況を踏まえ、平成29年中に専門家の意見の聴取を開始し、国民の安全確保を前提としつつ、地方公共団体が持続可能で、かつ、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。 ＜平30＞ 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。	【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	順次実施	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。	

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示された支障事例（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
152	B　地方に対する規制緩和	土木・建築	新技術等を活用した橋梁点検を可能とするための点検手法の緩和	近接目視が基本とされている橋梁点検について、高解像度カメラや赤外線センサー等を搭載した車載カメラを用いた点検手法、IOT、UAV、次世代赤外線画像判定支援システム等の新技術を活用した点検手法など、安全かつ円滑な手法で効率的な点検が可能となる、近接目視と同様の点検精度を持った、新技術による点検を可能とするなど要件を緩和すること。	トラス橋などの桁下については、部材が支障となり橋梁点検車のブームが入らないため不可視箇所が存在する。 そのため、足場設置・撤去には時間を要し、ロープアクセスによる点検を実施することとなるが、ロープアクセスは、安全性が橋梁点検車よりも低いことから、安全かつ円滑な点検に支障を来たすとともに、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の5	国土交通省	徳島県	―	仙台市、八王子市、三鷹市、新潟市、岐阜県、静岡県、豊田市、豊橋市、津市、堺市、鳥取県、岡山県、広島県、廿日市市、美馬市、宇和島市、西条市、大牟田市、佐賀県、長崎市、宮崎市、鹿児島市	○管理橋のうち跨線橋においては、終電から始発までの限られた時間（3時間程度）で点検業務を行わなければならない。特に、線路の真上に位置する足場の設置・撤去については、1日ごとに行わなければならず、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）。近接目視と同等の能力を持つ点検ロボットなどの開発により、作業効率の向上、足場の仮設等が不要になるなど、コスト削減に寄与するものと思われる。 ○架橋環境によって、近接目視が困難な箇所が存在する。点検方法の選択肢を広げ、点検における省力化やコスト縮減を図るために、近接目視と同等とみなせる新技術を示すことを求める。 ○本市においても通常の点検車では近接目視が難しい橋梁については、大型の点検車やロープアクセスなどによる点検を実施しているところである。点検の省力化や効率化に向けて、技術者による近接目視と同等の評価が得られるような新技術の活用が必要であると考える。 ○本県は全国トップクラスとなる約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、ロープアクセスで点検を行うこととなるが、橋梁桁下は点検が困難であるし、足場設置・撤去となると多大な費用と時間を要す。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のできる新技術を活用することができるよう、基準を緩和してほしい。 ○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。 ○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、例えば鉄道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なれば、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。 ○本県においても、平成26年7月の道路法改正に伴い、橋梁点検車で近接目視による点検ができない場合は、ロープアクセスによる点検を実施しており、点検者の安全確保と点検にかかる多大な費用について課題を抱えているところである。このため、近接目視と同評価が行える点検ロボットを導入することにより新技術による点検を可能にするなどの要件の緩和が必要である。 ○当市においても、桁下高の高い橋梁（渡海橋）や、桁高の高い橋梁を有している。特に、吊足場や大型の橋梁点検車（BT-400）を必要とする場合、高額な費用を要することや、一定の期間に車両の確保等が困難なケースがある。 ○上部工下面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。そこで近接目視が物理的に困難な場合は、技術者が近接目視によって行う評価と同等の評価が行えるとあるが、その方法について、点検口からのカメラ撮影は可能とするなど指針をしめしてほしい。 ○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、点検費のコスト低減を図ることが可能と考えられる。 ○本市も1,700橋あまりを管理しており、点検をおこなっているところである。そのほとんどが国県道に比べれば重要度は高くない橋であるが、点検費用は橋長が同じであれば変わらない。そのため補修系の予算の多くを点検費用が占めているところであり、肝心の補修にかける予算を圧迫している。 ○橋りょうを例に挙げれば，本市が管理する橋りょう（橋長2m以上，約2，900橋）を全て近接目視による点検をした場合，総額10億円以上の巨額な費用が必要となる。5年間で実施するには，毎年，約2億円以上の多額な費用が必要となり，老朽化した道路インフラの計画的な修繕への影響も考えられる。点検コスト縮減や技術者不足の解消のため，徐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，道路橋定期点検要領に記載のある「技術者が近接目視によって行う評価と同等の評価が行える方法」としていただくよう，御提案に賛同するものである。 ○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縮減や省力化が図れることから点検手法の緩和をされたい。 ○平成26年7月の道路法施行規則の改正に伴い、橋梁やトンネル等の道路施設について5年に1回の頻度で近接目視点検を行うことが義務づけられ、点検費用が増大している。橋梁においては、トラス橋や歩道橋などの橋梁点検車での点検ができない橋梁においては、足場やロープアクセスによる点検が必要となるが、点検費用が高額となっている。このような状況を踏まえて、現在国土交通省でも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縮減が図られると考える。また、点検ロボット等での点検を可能とする道路法施行規則の見直しも併せて検討してほしい。 ○本県においても、ハイピ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用と考える。 ○本市においても、今年度、ロープアクセスによる橋梁点検箇所（JR軌道敷）の予定がある。ご提案のように作業時間が制約されることと、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すと考える。 ○これまでの点検作業において、その受注者から次の課題が報告されている。 ・吊り橋においては、吊ロープ等の部材が支障となり、橋梁点検車のブームが入らず、損傷らしき様態を発見しても、その程度や原因の特定が困難である。 ・また、高橋脚の脚柱はもとより、幅員が狭隘な橋梁や主要部材の損傷が認められる橋梁については、橋梁点検車の使用そのものが困難な状況となっている。 こうした現状に対して、吊足場及び特殊高所技術調査を採用しているが、吊足場については、設置・撤去に当たり出水期を避ける必要があり、かつ、山間部等の小規模な橋梁においては足場資材の搬入そのものが困難な状況である。また、特殊高所技術調査については、橋梁の架設状況等よっては、安全性の問題に加えて、経費が割高になる場合がある。 以上の状況を踏まえ、近接目視の手法の拡大・充実、さらには近接目視と同様の点検精度を有する新技術の活用は、定期点検の精度向上はもとより、市町村の負担軽減につながるなど、老朽化対策の一層の推進につながると考える。 ○本市では、約900橋の維持管理をしている。約600橋について近接目視による法定点検が完了している。そのうち、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。 ○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ず、点検にかかる費用が高額である（費用：1橋あたり500万円以上）。近接目視の点検方法として新技術（ドローン等）を活用するなどで、コスト縮減を図ることができ、より効率的な点検が可能となる。 ○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実用化を促進し、技術の進展にあわせた点検手法をとる必要がある。 ○幅員の狭隘な跨線橋、跨道橋等では、近接目視のために全面的に吊り足場を設置する必要があり、点検に時間や費用を要する。近接目視と同等の点検精度を有する新技術を取り入れることで、コスト縮減や安全性の確保につながるため、制度改正を求めたい。 ○近接目視による点検に加え，その他の技術が採用されることで，点検手法が拡がり，点検コストの削減等につながる可能性がある。 ○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。	橋梁の点検は、平成25年の道路法改正、平成26年の省令改正の内容に基づき、必要な知識及び技能を有する者が、近接目視により、5年に1回の頻度で行うことを基本としている。 新技術による点検について、国土交通省では、点検業務の効率化等を目的に、平成26年度よりロボット等を用いた橋梁・トンネル維持管理技術について、民間から技術を公募の上、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く。	「引き続き、新技術の開発動向を踏まえ、現場への導入について検討を行っていく」とあるので、新技術の開発を促進し、早期の現場への導入をお願いする。	―

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	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）記載内容 ※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箇所を＜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
152	【宇和島市】 ○　近接目視に関する新技術の評価や問題点について、一般に公表するとともに、共同して開発に取り組んでいただきたい。	－	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○　次世代社会・インフラ用ロボット現場検証委員会検証結果のうち、13件が検証を推奨する技術として評価を受けたとあるが、これらの技術により具体的にどのように地方公共団体の点検業務の負担軽減につながるのか。 ○　自治体に点検の責任を押し付けるだけではなく、早急に点検の進捗状況及び自治体における現場の実務実態を把握し、点検業務が過重な負担となっている地方公共団体については、技術面、体制面、財政面にわたり、十分な援助措置をとるべきではないか。 ○　現行技術の導入や既存手法との併用等により、点検の効率化を図ることが可能な部分を検討し、来年度からでも随時点検手法を柔軟化して、地方公共団体の負担軽減を図るべきではないか。 ○　健全性に応じた点検頻度の緩和等の地方の実情を踏まえた柔軟な対応が行えるよう、これまでの橋梁点検において蓄積した知見を前広に総括、検証し、2巡目の点検サイクルが開始する前の来年度中に運用の見直しを行うべきではないか。その際は、地方公共団体の意見を十分に聴くべきではないか。	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討・評価を行う等、民間による新技術の開発の促進に努める。	＜平29＞ 6【国土交通省】 (12)道路法（昭27 法180） （ⅱ）地方公共団体による橋梁等の点検については、以下のとおりとする。 ・橋梁等の点検を支援する新技術については、その開発を促進するとともに、活用可能なものから随時現場への導入を図ることとし、新技術を導入する際には、道路メンテナンス会議等を通じて、当該技術に関する地方公共団体への周知を図る。さらに、現在、導入を検討しているものについては、早ければ平成30年度からの現場導入を目指し、技術検証を進める。 ・橋梁等の点検に係る支援措置については、引き続き、技術面（地方公共団体等の職員に対する研修等）や財政面での支援を行うとともに、実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条のの5）を含む定期点検の在り方については、平成26年度から開始した5年に1度の定期点検の一巡目の実施状況を踏まえ、平成29年中に専門家の意見の聴取を開始し、国民の安全確保を前提としつつ、地方公共団体が持続可能で、かつ、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。 ＜平30＞ 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。	【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条のの5の5）を含む定期点検の在り方】 検討	順次実施	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。	

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示された支障事例（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
277	B　地方に対する規制緩和	環境・衛生	農業集落排水処理施設で排水処理が可能な事業場の拡大	地方創生の実現に向け、地域資源を活用した6次産業化等を推進するため、農業集落排水処理施設で排水処理が可能な業種について、排出量、排水の性状及び特性から合併浄化槽で処理可能な雑排水として扱っても特段支障の無いと認められる場合は、畜産食料品製造業や酒類製造業等の排水を処理可能とすること。	【現状】 農業集落排水処理施設は、農村地域の家庭の生活排水を処理することを目的としているため、公共下水道処理施設に比べると小規模な汚水処理施設であり、受け入れられる汚水量に限りがある。 また、農業集落排水処理施設は、法的には一般家庭に設置された浄化槽と同じ位置付けであり、大型浄化槽として扱われるため、工場排水などの事業用排水を処理することはできない。しかし、平成12年3月31日の通知により、野菜缶詰・果物缶詰・農産保存食品、パン・菓子製造業、その他の食料品製造業については、排水の排出量が50立方メートル未満であり、排水の性状及び特性から、合併浄化槽で処理可能な雑排水として扱っても特段支障の無い場合は処理可能となった。同通知では、処理が可能な業種は、順次追加する予定とされているが、その後追加されていない。 【支障事例】 多可町では獣害、特に鹿被害が農産物に占める割合が高く苦慮している。このような中、多可町では、狩猟や有害駆除により捕獲したシカや、山田錦、ラベンダー等の地域資源を活用した6 次産業化を促進している。そのため、今後畜産食料品製造業や酒類製造業の立地や起業等が見込まれるが、農業集落排水処理施設しかない地区では、加工場等からの排水処理が課題となることが想定される。 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について」（平成12年3月31日　厚生省通知） ・「屎尿と合併して処理することができる雑排水の取り扱いについて（平成12年3月31日建設省通知）	農林水産省、国土交通省、環境省	兵庫県、多可町、滋賀県、京都府、和歌山県、鳥取県、京都市、関西広域連合	―	大村市	○今後、同様の支障事例が発生することが考えられ、農業集落排水施設で排水処理を認めることで、企業立地や周辺地域への定住促進につながり、地域活性化を図ることができることから、制度の改正をしていただきたい。	【国土交通省・環境省】 H12.3.31の通知の性格は技術的助言であり、そもそも浄化槽設置等に係る個別の判断は特定行政庁や各自治体の環境部局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は、特定行政庁や各自治体の環境部局の判断により実施できる。この旨、各都道府県に対し、今年度中に周知する。 また、この度の要望を踏まえ、各特定行政庁や各自治体の環境部局の判断に資するよう、提案団体からの要望を踏まえ、「畜産食料品製造業」や「酒類製造業」等について、提案団体からデータを頂くなどの協力も得つつ、施設の処理性能と事業場からの排水の水質等の技術的データを収集し、処理できるかどうかの技術的な検討を行い、検討の結果、排水の処理が可能であることが明らかとなった場合、通知等により周知する。 これらについては、来年度中の通知の発出を目途に、データの収集や、技術的な検討を進めていく予定である。 【農林水産省】 平成12年厚生省通知及び建設省通知の性格は、浄化槽法第2条及び建築基準法施行令第32条第1項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屎尿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に、浄化槽法を所管する環境省及び建築基準法を所管する国土交通省が中心となり、農業集落排水事業を所管する当省も協力した上で、来年度中を目途に技術的な検討が行われる予定であり、当該検討の結果に基づき、環境省及び国土交通省から、通知等により周知されるものと認識している。	貴省からの回答は、本県及び多可町が提出した支障を解決するものである。 今後、農業集落排水処理施設において処理できる業種の技術的な検討が行われるが、早期に検討結果を周知いただきたい。 検討に当たっては、本県及び多可町としてもデータ提供等をしていきたい。	―
88	B　地方に対する規制緩和	運輸・交通	国土交通大臣の承認を受けたドローン等無人航空機の飛行に係る制度の見直し	航空法第132条の2の規定に基づき、国土交通大臣の承認を受けたドローン等無人航空機の飛行方法について、飛行空域となる当該市町村の意向が反映されるような仕組みとなるよう見直しを求める。 ①大臣承認に関しては、現場の実情を把握している飛行区域となる当該市町村に対し、同承認に関する情報を共有することとする。 ②大臣承認を受けた無人航空機の飛行であっても、観光客や観光資産に対して著しく影響を及ぼすことが明白である悪質な飛行を確認した場合には、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合する場所での飛行が見受けられるため、安全な飛行方法の徹底が求められる。 また、航空法による承認は国土交通大臣となっていることから、現場を管理する市町村には承認の有無が把握できないため、ドローン飛行の管理・監視もできない状況である。 本村は、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、通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、観光客の安全面や墜落時の構成資産への影響が懸念される。 また、当該空域は飛行禁止区域ではないものの、夜間飛行など特別なケースで大臣承認を得ている場合、承認に関する情報がないためルールに則った飛行なのかどうかの判断も出来ず、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きちんと把握できるとともに、現場の安全管理が徹底できることとなる。	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、南部町、富士川町、昭和町、道志村、西桂町、山中湖村、鳴沢村、富士河口湖町、小菅村、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など安全に配慮してもらうようお願いをしており、現在は危険がない状態を確保しているが、法的拘束力がないため、悪質な操縦者がいれば来場者等に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続に関する質問もあることから、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_tk10_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同承認を受けた無人航空機の飛行についての情報を得ることができる。 ○一方で、一定期間内に反復して飛行を行う場合や異なる複数の場所で飛行を行う場合には、期間や経路について包括的な許可承認も行っており、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行うものであり、御指摘の「観光客や観光資産に対して著しく影響を及ぼすことが明白である悪質な飛行」が認められる場合には、承認の取消し等の措置を講ずることになる。このため、このような飛行の事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 特定の日時に限定的なエリアでの飛行を許可した場合には、その市区町村に直接許可内容を通知する仕組みを検討してほしい。 また一方で、一定期間内に反復して飛行を行う場合や異なる複数の場所で飛行を行う場合の許可については共有システムを開発中ということなので、より具体的で、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などの方法については不明な点が多いため、具体的な方法の通知等を求める。 併せて「航空法との関係において妨げられるものではない」とのことを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

管理番号	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意見		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）記載内容 ※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箇所を＜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
277	－	－	【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。	－	－	6【国土交通省】 (21)浄化槽法（昭55法43） （ⅰ）浄化槽におけるし尿と合併して処理することができる雑排水（2条1号）の取扱いについては、「屎尿と合併して処理することができる雑排水の取り扱いについて」（平1建設省）及び「合併処理浄化槽により処理可能な雑排水の取扱いについて」（平12厚生省）は、排水の性状及び特性から、雑排水として扱って支障がないことが明らかな業種を技術的助言として通知したものであり、事業場からの排水が浄化槽において処理することができない特殊な排水（2条1号）に該当するか否かについては、地方公共団体が判断するものであることを、地方公共団体に平成29年中に通知する。 （関係府省：環境省） ［措置済み（平成29年11月20日付け国土交通省住宅局建築指導課通知、平成29年11月20日付け環境省環境再生・資源循環局廃棄物適正処理推進課浄化槽推進室通知）］ （ⅱ）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）	（ⅰ）事務連絡 （ⅱ）通知、事務連絡	（ⅰ）平成29年11月20日 （ⅱ）平成31年3月20日	（ⅰ）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日付け国土交通省住宅局建築指導課通知）、「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日付け環境省環境再生・資源循環局廃棄物適正処理推進課浄化槽推進室 （ⅱ）措置済み：「屎尿と合併して処理することができる雑排水の取扱いについて」（平成31年3月20日付け国土交通省住宅局建築指導課事務連絡）、「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日付け環境省環境再生・資源循環局廃棄物適正処理推進課浄化槽推進室事務連絡）	
88	－	－	【全国町村会】 提案団体の意見が反映されるよう、適切な対応を求める。 【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、十分な検討を求める。 なお、所管省からの回答が「現行法により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。	○無人航空機の飛行方法等について地方公共団体が条例等で規制することが可能であるならば、地方公共団体に対し、その旨（※）を通知すべきではないか。 （※）下記のような事項について、周知することが必要。 ①国土交通大臣が飛行を承認している場合であっても、人身や物件の安全確保のために、条例で独自に規制（飛行禁止区域を設定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適ったものになっていることが重要であり、地方公共団体の意見を聴いた上でシステムを構築する必要があるのではないか。また、平成30年度中にシステムを構築するとのことだが、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適うようなものでない場合は、飛行区域となっている地方公共団体に対し、個別に詳しい情報（現場で判断できるような、詳細な飛行日時、経路や、機体の色、形、写真等）を提供すること等により、補完をする必要があるのではないか。	【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」に係る許可を特定し、地方公共団体に通知すべき情報を抽出し、個人情報などの不開示情報について精査を行ったとして、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。 ○他方、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、半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適ったものになっていることが重要であり、地方公共団体の意見を聴いた上でシステムを構築する必要があるのではないか。また、平成30年度中にシステムを構築するとのことだが、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適うようなものでない場合は、飛行区域となっている地方公共団体に対し、個別に詳しい情報（現場で判断できるような、詳細な飛行日時、経路や、機体の色、形、写真等）を提供すること等により、補完をする必要があるのではないか。 【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。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ことも、航空法との関係において妨げられるのではない。 ○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などの方法」や「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い。	6【国土交通省】 (13)航空法（昭27法231） （ⅰ）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、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。 （ⅱ）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。	（ⅰ）通知 （ⅱ）飛行情報共有機能のシステム構築	（ⅰ）平成30年3月28日 （ⅱ）平成31年4月下旬	（ⅰ）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） （ⅱ）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。	

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示された支障事例（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	B　地方に対する規制緩和	運輸・交通	地方自治体が公用目的で小型船舶の登録事項証明書等の交付を請求する際の手数料の免除	小型船舶登録事項証明書の交付申請に当たり、国及び一部の独立行政法人は手数料が課されないが、地方自治体が交付申請を行う際には手数料が課されることから、地方自治体が公用目的で交付申請する際には、国と同様に手数料の徴収対象外とすること。	【現状】 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、対策に取り組んでいる。（平成26年度プレジャーボート全国実態調査　兵庫県内のマリーナ等施設収容能力：6,428艇、放置艇：2,427艇） 放置艇の適正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ればよいが、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漁場でトラブルとなったため、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、予算が措置されておらず、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、大阪市	ー	埼玉県、神奈川県、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保管の指導が重要となるため、所有者の特定は不可欠である。平成１３年１２月２６日「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ことと相まって、手続の一層の迅速化、円滑化を図るなど監督処分等の実効性を高めることが必要である。」との記載があることからも、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ず、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の防止も困難である。したがって、発生後の速やかな対応が必要となっている。あわせて、当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、公務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も、国と同様に徴収対象外としていただきたい。 ○小型船舶登録事項証明書等の交付請求において、国及び一部の独立行政法人は手数料徴収の対象外とされているが、地方自治体が取得する際には手数料が必要であり、同じ公用目的の取得であ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ればよいが、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。	小型船舶検査機構が交付する小型船舶登録事項証明書等に関わる手数料については、国の事務を代行しているといった事務の性質も踏まえ、例外的に国や一部の独立行政法人からは徴収しないこととしているが、基本的には必要な事務経費として徴収すべきものであり、無料とすることは困難である。 なお、小型船舶登録事項証明書等に関わる手数料は、実費を勘案して国土交通省令で定めており、2隻以上の登録情報をまとめた登録事項要約書は2,650円となっている。仮に30隻まとめた場合は1隻あたりおよそ88円であり、大きな負担とならないよう配慮されている。	プレジャーボート対策については、平成25年5月に国において策定された「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」に基づき、各自治体において対策を推進している。そのために必要な小型船舶に係る情報については、手数料を無料化するか、地方自治体からの照会があれば小型船舶検査機構又は国土交通省から必要な情報を入手できる仕組みの構築を検討いただきたい。 小型船舶検査機構が小型船舶登録事項証明書等の交付に当たり事務経費が生じるという点では、地方自治体と国、独立行政法人に違いは無い。国の事務を代行するといった事務の性質を踏まえても、所管する国土交通省以外の府省や一部の独立行政法人から徴収しない理由が不明である。	ー

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	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）記載内容 ※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箇所を＜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
282	【神奈川県】 本提案の主眼は、財政的負担の解消ではなく、手数料がかかることにより、予算措置や予算執行の手続きに時間を要し、迅速な対応が困難となっていることにある。地方自治体が迅速に不法係留船対策に取り組めるよう、国と同様、手数料が免除されることを要望する。 【長崎市】 長崎市において市管理漁港が13漁港あり、調査に多くの日数を要している。 放置艇の適正係留を指導するためには、所有者の特定に小型船舶登録事項証明書が必要であるが、まとめて証明書をとるとなると放置艇の対応が遅れてしまう。 迅速な対応を行うには、その都度証明書をとる必要があり、証明書が有料であるため市負担も大きくなる。	－	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	－	日本小型船舶検査機構（以下「JCI」という。）が交付する小型船舶登録事項証明書等に関する手数料については、国の事務を代行しているといった事務の性質も踏まえ、例外的に国や一部の独立行政法人からは徴収しないこととしていますが、基本的には必要な事務経費として徴収すべきものであり、無料とすることは困難です。 JCIが行う小型船舶登録事項証明書等の交付手続については、手数料を事前に振込み、登録事項証明書等の申請（窓口又は郵送）を受け付けております。 今般の要望を踏まえ、迅速性向上の観点から不法係留対策に係る登録事項証明書等の交付手続きについては、以下のとおり取り扱うことし、別途、文書にて周知する予定です。 緊急時における不法係留対策に係る小型船舶登録事項証明書等の交付手続きについては、事前にJCI本部に電話連絡した上で、メール又はFAXによる申請を最寄りの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。	6【国土交通省】 (23)小型船舶の登録等に関する法律（平13法102） 小型船舶の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。	通知	平成31年4月1日	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。 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日付け国海官第388号海事局検査測度課長通達）を策定した。（別添参照） 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。 構築した仕組みは、平成31年4月1日から実施済み。	

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示された支障事例（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
265	B　地方に対する規制緩和	土木・建築	「空家等対策の推進に関する特別措置法」における所有者の所在を特定する手段拡大	所有者等の所在をより円滑に把握するため、空家法第10条第3項に基づく市町村からの求めに応じて、郵便事業者が郵便転送情報を提供できるようにすること。	【現状】 所有者等を確知するための手段として、空家等対策の推進に関する特別措置法（以下、「法」という）第10条や空家等に関する施策を総合的かつ計画的に実施するための基本的な指針（以下、「指針」という）に基づき、固定資産税情報や登記情報・住民票・戸籍等を利用することが認められている。 【支障事例】 府内では、所有者や管理者が住民票を移動させずに転出しており、固定資産税情報や登記情報、住民票、戸籍等を利用してもなおその所在の特定が困難となっている事例がある。 その際、複数の市町村において、空家等の所有者の所在を確知し、直接改善を働きかけるための手段として、空家法第10条第3項の規定に基づき、郵便転送情報の利用を所管郵便局に要請したものの、個人情報であることを理由に提供困難との見解であった。 また、平成29年5月に総務省より、「郵便事業分野における個人情報保護に関するガイドライン（総務省告示第167号）」とその解説書が発出されており、その中において、個人情報の第三者提供の制限の例外事例が示されている。しかし、具体的事例に、空家の所有者を特定する場合が含まれておらず、個人情報の第三者提供制限の例外の適用範囲内か定かではない。	従来確知できなかった空家等の所有者等の所在が確知されることにより、直接改善等の働きかけが可能となり、住環境の改善等が図られる。	空家等対策の推進に関する特別措置法第10条第3項 空家等に関する施策を総合的かつ計画的に実施するための基本的な指針（3）空家等の所有者等に関する情報を把握する手段 個人情報の保護に関する法律第23条 郵便事業分野における個人情報保護に関するガイドライン第13条	個人情報保護委員会、総務省、国土交通省	大阪府、滋賀県、兵庫県、和歌山県、徳島県、京都市、大阪市、堺市	―	いわき市、ひたちなか市、船橋市、小田原市、中野市、多治見市、静岡県、豊橋市、松原市、伊丹市、浜田市、新居浜市、田川市、佐賀県、大村市、宮崎市	○近隣住民より空き地の不法投棄についての陳情を受け、所有者に適正管理を依頼するため、登記簿謄本、住民票、戸籍謄本を取得したが、所有者の住所は当該空き地のものしか把握できなかった。やむを得ず当該空き地あてに文書を送付したところ、返送されなかったため、転送されたものと想定されたが、転送先の住所が区では把握できないためそれ以上の対応は出来なかった。上記の事例では、所有者あて文書の転送先が把握できなかったことで区での対応がストップしてしまったが、郵便事業者から郵便転送情報の取得が可能になれば、空家等の状況を所有者等に通知することが可能となり、住環境改善等が図られる可能性が広がることとなる。また、上記の事例は空き地のため現段階では特措法の対象外だが、今後も同様の事例が発生することが想定されるため、本制度改正による郵便事業者の郵便転送情報提供は空き地も対象として欲しい。 ○空家の所有者等を把握するため、固定資産税情報等について照会を行っているが、空家にも係わらず、その所在地が現住所のままとなっているケースがある。この場合、郵便局に転居届が提出されていれば、1年間の限定ではあるが、現住所から郵便物が転送されることから、空家の所有者等の所在の特定への有益な情報となる。故に、空家の所有者等に郵便物が転送先へ配達される場合において、行政側から求めがあった時には、それに応じて、その所在地を情報提供できるようにして欲しい。 ○当市でも同様に住民票を置いたまま移動したために空き家の管理者等を確知できない事例が存在する。空き家の所有者等へ指導するための調査手段が拡充されることが望ましい。 ○当市においては、空家等の所有者等に適正管理を促すため、固定資産税の課税情報などから所有者を特定し、所有者へ文書で改善を依頼しているが、所有者の所在地が該当空き家のままになっている場合がある。 このような場合は、文書が未送達となるか、他の住所へ転送され、正確な現住所を把握することが困難となる。 このため、転送先の情報を入手することにより、所有者の正確な現住所を把握し、適正管理の依頼や空家等に関する情報の提供が可能となる。 ○既に挙げられている支障事例と同様に、空家の所有者等の所在を、登記・住民票・戸籍・課税・国民健康保険・介護保険等の情報を調査しても書類上、空家の所在地に居住していることとなっている等、判明しない事例がある。郵便物の返戻情報がないことから、実際の居住地に転送されているものと推測され、転送先情報が所有者等の所在確認に重要な情報であるといえる。なお、当市では、約2,800件の空家のうち、500件の調査をしたところ、このような事例が概ね30件程度あり、過去郵便局に空家等対策の推進に関する特別措置法第10条第3項に基づく調査を実施しようとしたところ、憲法第21条（通信の秘密）を理由に断られた経緯がある。 ○当市でも空家等の所有者等が住民票を移動させずに転出や転居している事例があり、空家等の適切な管理を促すため、文書を郵送すると郵便局において転送され相手方には届くものの、所在が特定できないため、所有者等と対面して直接改善を働きかけることができず、対応に苦慮するという同様の支障案件が生じている。また、今後は、空家等の利活用においても、所有者等の意向確認などで連絡を取ることができず同様の支障事例が生じることが懸念されることから、郵便転送先の住所情報の提供は、空き家対策に有効であると考える。 ○当市においても、空家等の所有者が住民票の居住地を空家等においたまま、介護施設に入所している場合があり、入所している施設の問合せを検討し、空家等対策の推進に関する特別措置法10条の対象になるか国土交通省に問い合わせた結果、「居住地は住民票に記載されている場所であり、住民票のない介護施設は適用外となる」と回答されたことから、特定が困難になってる事例があり、空家等の所有者の所在を確知し、直接改善を働きかけるための手段に苦慮している。 ○明らかに居住が困難である空家を住所としている者に対し、住宅の状態を知らせる通知を郵送した結果、郵便局から返送されない事例があり、郵便転送情報を基に転送されたとみられる。しかしその転送先は不明であるため、他に情報がない場合、直接改善を働きかける際に支障となる恐れがある。 ○当県内においても、固定資産税情報等を利用してもなお所有者の特定が困難となっている事例があり、「郵便事業者が郵便転送情報を提供できるようにすること」は所有者特定を円滑に進める一助となると考える。 ○住民票を空き家住所に置いたまま転出・転居している場合、固定資産税情報においても住所が把握できておらず、所有者の住所特定が困難な事例がある。郵便物の転送情報は、所有者の所在特定において極めて有効な情報であることから、郵便事業者からの情報提供を求めることができるようにすべきと考える。 ○当市においても、所有者が住民票を移動せず施設等に入所しているなどの事例が多い。近隣住民や親族等への聴き取りなどにより対応しているが、緊急時等に所有者と連絡がとれないといった事態も想定され、郵便転送情報の利用は有効的な手段であると考える。 ○当市においても、支障事例と同様に所有者の所在の特定が困難である事例がある。空き家対策の一環として、所有者と直接話をすることにより、空き家が適切に管理されるようになった事例は多い。そのため、制度が改正され、所有者の所在が特定されることにより、住環境の改善が図れると考える。 ○所有者等の確知には大変な労力を要すること。また、利用できる情報をもっていても有用な情報とならないことがあるため、郵便転送情報の利用は空家等の状況改善に資する意味は大きいものと考える。 ○空家等の所有者が転居等の届出をしないまま居所を移動している事案があり、電話等の連絡先も不明なことから、改善を依頼することもできない状態である。郵便の転送情報が利用できれば、所有者等へ空家等の現状説明や改善の依頼により、生活環境の保全に期待が持てる。 ○所有者が住民票を異動させずに転出している場合の対応は苦慮しているところである。法的根拠がない限り、民間事業所が情報提供することは難しいと思われる。 ○種々事情があり郵便転送手続をしている人もいると思われるが、郵便転送情報の利用により所有者等の所在を確知でき、直接会って改善に向けて説得することができれば早急な問題解決にもつながる。一定の条件をつけてもよいので郵便転送情報の利用ができるよう強く要望したい。 ○当市においても、所有者や管理者が住民票を移動させずに転出している事例は多く、固定資産税情報や登記情報、住民票、戸籍等に加え、郵便転送情報を利用できることは、所有者等の所在を把握する手段として有効であるといえる。	【個人情報保護委員会】 ・個人情報保護法上、「法令に基づく場合」には、個人データを第三者提供するに当たり、あらかじめ本人の同意を得ることは求められていない（同法第23条第1項第1号）。 ・仮に、郵便事業者が空家法第10条第3項に基づく「その他の者」に該当すると判断される場合には、本人同意がなくとも郵便事業者が市町村長に対して当該空家の所有者等の転居先情報を提供することについて、個人情報保護法上の問題はないと考えられる。 【総務省】 郵便法においては、第8条第1項で信書の秘密を確保することが、同条第2項で他人の秘密を守ることが規定されています。郵便の転送情報については、これまで信書の秘密・他人の秘密に該当するものとして取り扱われていることから、同情報を提供することについては慎重に対応すべきと考えています。 なお、郵便の転送情報が信書の秘密に該当することについては現在係争中と承知しています。 【国土交通省】 空家等対策の推進に関する特別措置法第10条第3項において、「市町村長は、この法律の施行のために必要があるときは、関係する地方公共団体の長その他の者に対して、空家等の所有者等の把握に関し必要な情報の提供を求めることができる。」と規定されており、ここでいう「その他の者」として、郵便事業者から情報提供を求めることは可能である。	個人情報保護委員会や国土交通省の回答では現行規定に基づき情報提供を求めることは可能とされたが、郵便事業者を所管する総務省の回答は「慎重に対応すべき」であり、郵便の転送情報が信書の秘密に該当することについては現在係争中とある。裁判所の見解として、転居届に記載された情報が「通信の秘密」に該当せず、「信書の秘密」にも該当しないこととなった場合には、郵便事業分野における個人情報保護に関するガイドラインの改定など、情報提供に向けた対応をされたい。 加えて、現時点においても、本人の同意を得れば郵便情報を提供することは可能であることを周知するなど、市町村が空家対策を推進するために必要な場合における協力をお願いする。	―

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	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）抜粋内容 ※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箇所を＜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
265	【船橋市】 空家等対策においては、所有者の所在の把握が困難を極め、対策が遅れてきたことから、空家法で税情報の内部利用を可能とする条文を規定する等、これまで取得できなかった情報を取得可能とした経緯がある。こうした経緯からも、郵便事業者がもつ転送情報も該当させるべきと考える。ついては、転送先情報の開示が可能となるよう、空家法第10条の改正または、郵便法第8条の改正を強く求める。	－	【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。	－	【個人情報保護委員会】 ・個人情報保護法上、「法令に基づく場合」には、個人データを第三者提供するに当たり、あらかじめ本人の同意を得ることは求められていない（同法第23条第1項第1号）。 ・仮に、郵便事業者が空家法第10条第3項に基づく「その他の者」に該当すると判断される場合には、本人同意がなくとも郵便事業者が市町村長に対して当該空家の所有者等の転居先情報を提供することについて、個人情報保護法上の問題はないと考えられる。 【総務省】 郵便の転送情報については、信書の秘密に該当することについて現在係争中と承知しており、今後、個人情報保護委員会及び国土交通省の回答並びに当該係争状況を踏まえて、検討を行ってまいりたいと考えております。 【国土交通省】 空家等対策の推進に関する特別措置法第10条第3項において、「市町村長は、この法律の施行のために必要があるときは、関係する地方公共団体の長その他の者に対して、空家等の所有者等の把握に関し必要な情報の提供を求めることができる。」と規定されており、ここでいう「その他の者」として、郵便事業者から情報提供を求めることは可能である。	＜平29＞ 6.[国土交通省] （2）郵便法（昭22法165）、個人情報の保護に関する法律（平15法57）及び空家等対策の推進に関する特別措置法（平26法127） 市町村が空家等対策の推進に関する特別措置法に基づき空家等の所有者等の把握に関し必要な情報として郵便の転送情報を求めた場合の取扱いについては、当該情報の信書の秘密への該当性に留意しつつ、当該情報提供の可否及び「郵便事業分野における個人情報保護に関するガイドライン」（平20総務省）等の改正について、引き続き検討する。 （関係府省：個人情報保護委員会及び総務省） ＜令元＞ 5.[国土交通省] （2）郵便法（昭22法165）、個人情報の保護に関する法律（平15法57）及び空家等対策の推進に関する特別措置法（平26法127） 市町村（特別区を含む。以下この事項において同じ。）が空家等対策の推進に関する特別措置法10条3項に基づき空家等の所有者等の把握に関し必要な情報として日本郵便株式会社に提供を求めた郵便の転送情報については、一定の条件を満たす場合に市町村への提供が可能であることを「郵便事業分野における個人情報保護に関するガイドライン（平成29年総務省告示167号）の解説」において明確化し、市町村及び日本郵便株式会社に令和元年度中に周知する。 （関係府省：個人情報保護委員会及び総務省）	郵便事業分野における個人情報保護に関するガイドラインの解説等	令和2年3月	【措置済み】 「郵便事業分野における個人情報保護に関するガイドライン（平成29年総務省告示167号）の解説」において、市町村（特別区を含む。）が空家等対策の推進に関する特別措置法10条3項に基づき空家等の所有者等の把握に関し必要な情報として日本郵便株式会社に提供を求めた郵便の転送情報については、一定の条件を満たす場合に市町村への提供が可能であることを「郵便事業分野における個人情報保護に関するガイドライン（平成29年総務省告示167号）の解説」において明確化（令和2年3月1日付）。 また、同ガイドラインの解説の更新内容について、国土交通省から各都道府県及び各指定都市に対して事務連絡（「空き家対策等における「郵便転送情報の取扱い」について情報提供（平成29年地方分権改革提案事項）」）を発出（令和2年3月3日付）するとともに、総務省から日本郵便株式会社に対しても周知済み（令和2年3月2日付）。	

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（まとめの）>		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
5	B　地方に対する規制緩和	土木・建築	建設業法において国土交通大臣に提出する許可申請書その他の書類の都道府県知事を経由しなければならないこととされている建設業法第44条の4の規定を改正することにより、都道府県の経由事務を廃止し、国土交通大臣への許可申請書その他の書類の提出先を所管の地方整備局等に一本化することを求める。	国土交通大臣に提出する許可申請書その他の書類について都道府県知事を経由しなければならないことの廃止	・都道府県を経由して提出される国土交通大臣の許可申請書及び届出書が毎月数百件にも及び、書類管理や整理、発送事務の負担が生じている。 ・都道府県を経由して提出される国土交通大臣の経営事項審査申請書及び再申請書が毎月数十件（年間数百件）にも及び、書類管理や整理、発送事務の負担が生じている。 ・許可申請書及び届出書の提出先は都道府県、確認書類の提出先は地方整備局等に直接送付となっているが、申請者からは、窓口が一本化されておらず分かりにくいといった苦情がある。 ・国土交通大臣許可申請又は経営事項審査の申請にあっては登録免許税又は収入印紙を、都道府県知事許可又は経営事項審査にあっては県収入証紙を書類に貼り付けて提出することとされているが、窓口が都道府県となっていることから申請者が混同し、国土交通大臣の申請書に誤って県の収入証紙を貼りつけて提出されたケースが発生している。 ・都道府県が申請書提出後の書類審査等の進捗状況について申請者から問い合わせを受けることがあり、地方整備局に問い合わせるよう案内をしても、都道府県が踏まえていないことについて理解が得られなかったケースがあったなど申請者側が混同している事例がある。	・許可申請書その他の書類の受付窓口が一本化されることで申請者にとって分かりやすくなり、また、許可申請に為っては、都道府県の進達期間（標準処理期間30日）がなくなること、許可決定までの審査期間の短縮化が図られ、申請者の利便の向上に繋がる。同様に、経営事項審査にあっても、都道府県の進達期間がなくなり、審査結果の通知までの迅速化が図られ、建設業者の利便の向上に繋がる。	建設業法第6条、第11条、第12条、第27条の26、第27条の29、第44条の4 建設業法施行規則第6条、第7条の2、第8条、第11条、第19条の6、第20条、第21条の2	国土交通省	神奈川県	－	岩手県、滋賀県、京都府、島根県	○国土交通大臣の許可申請書又は経営事項審査の申請書に、申請者が県の収入証紙を張り付けて、誤った事例がある。 ○申請者が、書類審査の進捗状況について県に問い合わせてくることがあり、地方整備局に直接問い合わせるように伝えている。 ○県を経由して提出される国土交通大臣の許可申請書及び届出書が毎月20～30件程度あり、書類管理や整理、発送事務の負担が生じている。 ○申請書の提出先と書類が地方整備局に届くまでに時間が空くため、申請者は提出したつもりでいても、まだ地方整備局に届いていないことがあった。 ○受付窓口が地方整備局に一本化されることで、県からの進達期間（標準処理期間30日）が無くなるので、許可決定までの迅速化が図られ、関係書類の地方整備局への到達も確実となり、申請者の利便向上に繋がる。 ○国土交通大臣許可及び経営事項審査の申請書等の提出先が都道府県になっていることから、申請者から都道府県に対して申請、届出に関する問い合わせがあるなど、申請者等が混同している事例がある。 ○国土交通大臣許可の申請、届出に関し、県の様式を使用しているなど、申請者等が混同している事例がある。 ○本来では都道府県は窓口で受付をしているが、郵送の場合、書類所管の地方整備局に郵送する場合とセで申請者側の負担が少なくなっている訳ではない。また、窓口での受付の場合も、都道府県が指示する場合は少なく、来庁の必要性がないことが多い。 ○従たる営業所が地方整備局付近にあるにもかかわらず、必ずまたる営業所の所在する都道府県を経由しなければならないのは申請者等にとって負担が大きいので、所管地方整備局に直接、申請書等を持っていくことができる仕組みがあってしかるべきである。 ○当県内に本店を置く大臣許可業者は、約200社程度であるが、建設業許可・経営事項審査に係る書類の提出数は、年間数百件もあり負担が生じている。	申請書類については、不備があった場合の手戻りを防ぎ、審査を効率化する観点から、都道ではなく対面での提出を求めている場合が多い。この必要な様式（書類）が揃っているかの確認を行うなので、対面での提出を求める点、ブロックごとに設置されている地方整備局ではなく都道府県の窓口において書類を提出できるようにすることで、書類提出に係る申請者の負担の軽減が図られる。反に、都道府県の経由事務を廃止した場合、地方整備局の近辺に所在する者を除いた大半の申請者にとっては、申請に係る負担が増大することから、「住民の利便性の向上」とは逆行する。こうした都道府県の経由事務は、建設業のみならず様々な行政分野においても同様に規定されている。 　また、建設業法上、都道府県知事は自ら的許可を与えた建設業者のみならず、当該都道府県において営業を行う国土交通大臣の許可を受けた建設業者についても、指示処分又は営業停止処分を行うことができることとなっており、申請書類の提出が都道府県経由であることで、都道府県知事は当該申請書類の写し等をもとに処分対象となる建設業者についてより要な情報を速やかに把握することができ、処分を迅速に行うことができる。 　加えて、このような都道府県の経由事務を廃止したとしても、都道府県が30日の標準処理期間で行っている申請書類の形式的審査等の事務を地方整備局が行うこととなるだけであり、「標準処理期間30日がなくなる」とのご指摘はあたらない。 　なお、書類作成に係る申請者の負担軽減を図る観点については、行政手続部会においても検討が進められており、国土交通省においても申請者の負担軽減が効果的に図られるよう、電子申請への変更や申請書類等の簡素化も含めた建設業の許可申請等のあり方について総合的に検討しているところである。	国土交通大臣許可に係る経由事務は、内容の審査に及ぶものではなく、必要な様式（書類）が揃っているかの確認を行うなので、対面での提出を求めるまでのものではない。 　実際に、本県では知事許可に係る更新申請及び各種届出について郵送での提出を認めているが、受け付けた申請等の中で、郵送提出分も含め、必要書類未添付による手戻りはほとんど発生していない。 　経由事務を廃止すれば、法定様式による書類も確認資料ともに地方整備局に提出することができ、問い合わせ窓口も一本化され、申請者にとっての負担軽減になり、利便性はむしろ向上するといえる。 　また、建設業法施行規則改正により平成27年4月から、都道府県に申請書類の写しは提出されないこととなっているため、国土交通大臣許可業者に対し法第28条第4項、第5項による指示処分又は営業停止処分を行う際に、当該業者の申請書類の写し等をもとに処分を迅速に行うことができるというご指摘はあたらない。 　さらに、標準処理期間30日についてであるが、本県の場合、事務の便宜上、受け付けた申請書をまとめて発送（月2回発送）するためのいわゆる書類を保管している期間が大半を占めており、申請者が直接地方整備局へ提出することとなれば、この期間は短縮されると考えられる。 　行政手続部会において電子申請や書類の簡素化等について検討していることは承知しており、申請者の利便性が向上することは歓迎されることであるが、現に発生している事後注意らに解消すべきであり、窓口の一本化は早急に行う必要があると考える。	－

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	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）記載内容 ※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箇所を＜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
5	【滋賀県】 ○　経由都道府県による申請書等の不備の指摘については、国土交通大臣許可業者または国土交通大臣許可業者になろうとする者に対して都道府県の立場で不備等の指摘をする権限が明確でないこと、国と経由都道府県で申請書等の記載方法に多少の違いがあるために申請者等に対し国・経由都道府県でそれぞれ異なった指摘をして申請者が混乱させる恐れがあることなどの問題点があると考えます。	－	－	○都道府県における申請書の形式審査より地方整備局における申請書類と確認書類を突合しながら行う内容審査の方が、精正度度が高く、かつ重要と考えられ、形式審査のみのために都道府県を窓口とすることで社会的なコストも増すのであれば、経由事務を廃止して直接地方整備局に提出することができないのか。 ○経由事務を廃止する各地方整備局から遠い申請者にとって不利益になるのことだが、現在も地方整備局への確認書類の提出は直接郵送によるところが多く、申請書の提出も同様に直接整備局に郵送とすることは可能ではないか、その方が、提出先が一本化され、処理日数も短縮され、申請者の利便に資するのではないか。 ○電子申請化の実現まで都道府県経由事務を現状のままとすべきではなく、また、電子申請化が実現しても紙ベースでの申請も残るのならば、現時点で都道府県経由事務の在り方を見直すべきではないか。 ○電子申請化に向けた予算要求の状況及びスケジュールは如何。	○現在、政府全体の重要課題である「建設業の働き方改革」の実現に向け、建設業における長時間労働の是正や生産性の向上に資する取組を推進するため、建設業の許可申請等のあり方についても、申請者及び審査行政庁の双方の負担を軽減する観点から、申請書類の簡素化や電子申請化に向けた検討・調査を行うこととしており、平成30年度予算概算要求の中で必要経費を盛り込んだところである（2億円の内数）。 今後、電子申請化により、オンライン上で申請書類等の形式審査を行うことができるようになれば、都道府県経由事務についても、その大幅な改善が期待されることから、電子申請化等に向けた総合的な検討の中で、経由事務のあり方も含めた議論を行っていくこととしたい。 ○なお、申請書類については、不備があった場合の手戻りを防ぎ、審査を効率化する観点や、許可手数料収入印紙の貼付の有無等に伴う申請者側とのトラブルを防止する観点からも、郵送ではなく対面での提出を求めている場合が多い。この点、地方ブロック毎に設置されている地方整備局ではなく都道府県の窓口において書類提出できるようにすることで、申請書の負担軽減が図られている。 　仮に、直ちに、都道府県の経由事務を廃止した場合、地方整備局の近辺に所在する者を除いた大半の申請者にとっては、申請負担が増大し、「住民の利便性の向上」と逆行する。	＜平29＞ 6【国土交通省】 （3）建設業法（昭24法100） 　二以上の都道府県の区域にわたる建設業の国土交通大臣に対する許可申請等に係る都道府県経由事務（44条の4）については、廃止する方向で、地方公共団体及び事業者の意見を聴きつつ、申請手続の電子化に関する検討と併せて検討し、平成30年中を目途に結論を得る。その結果に基づいて必要な措置を講ずる。 ＜平30＞ 6【国土交通省】 （2）建設業法（昭24法100） 　二以上の都道府県の区域にわたる建設業の国土交通大臣に対する許可申請等に係る都道府県経由事務（44条の4）については、廃止する。 　その際、申請手続が電子化される迄の間において、都道府県が希望する場合には、都道府県を経由して国土交通大臣に提出することも可能とする。	法律	令和2年4月1日	平成30年12月25日「平成30年の地方からの提案等に関する対応方針」において、「二以上の都道府県の区域にわたる建設業の国土交通大臣に対する許可申請等に係る都道府県経由事務（44条の4）については、廃止する方向で、地方公共団体及び事業者の意見を聴きつつ、申請手続の電子化に関する検討と併せて検討し、平成30年中を目途に結論を得る。その結果に基づいて必要な措置を講ずる。」旨を閣議決定。「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律案（第9次地方分権一括法案）」について第198回国会に提出。令和元年5月31日に成立。令和2年4月1日施行。	

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示された支障事例（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
273	B　地方に対する規制緩和	土木・建築	空き家等の適正管理に向けた空家等対策の推進に関する特別法の見直し（管理責任者指定規定の創設）	空き家の管理について、法定相続人間で管理者を定めることが調整できない場合は、地方自治体が法定相続人の中から管理責任者を指定できるようにすること。	【現状】 空き家については、その所有者等が適切に管理するという努力義務が、当該法第3条に規定されているところであり、空き家の所有者が死亡した際、相続登記がされていない場合は、法定相続人全員に空家についての情報を提供し、適正管理を求めている。 しかし、自治体から空き家が危険な状態である旨を法定相続人全員に連絡したとしても、その義務を履行するか否かは最終的には当人の判断によるものであり、法定相続人同士が疎遠になっていたり、世代が変わっていることもあり、誰も管理せず、長年空き家が放置されていることが現状となっている。 【支障事例】 放置の状態が続くことで、近隣住民より苦情が寄せられ、早急に対応する必要が出てくるが、地方自治体としては、個人情報保護の観点から、他の法定相続人の情報まで提供することができず、法定相続人間の調整ができない。 そのため、地方自治体が法定相続人全員に連絡を行い、何らかの対応を取る必要があり、事務上の負担となっているほか、直ちに特定空家に該当しないような危険空家の対応が滞ってしまっている。 法定相続人のうちから代表者を指定することができれば、責任者の所在が明確化され、法定相続人側の窓口が一本化（市から相続関係の教示を行うことも含む。）されることから、事務負担の軽減と円滑な対応が図られることが期待できる。	空き家等の管理責任者を指定することで空き家の管理に必要な措置が講じられることを期待できるとともに、地域住民の安全安心な暮らしに資する。	空家等対策の推進に関する特別措置法第9条、10条、12条	総務省、法務省、国土交通省	兵庫県、洲本市、和歌山県、鳥取県、徳島県、堺市	―	鹿角市、いわき市、ひたちなか市、桐生市、小田原市、三条市、多治見市、静岡県、豊橋市、伊丹市、浜田市、新居浜市、田川市、大村市	○空き家の相続人が十数人おり、自分の相続分だけは負担するという相続人が多い案件がある。このような場合、相続人の管理責任の意識が希薄となり、管理責任者に誰もならず、空き家への対応が滞る。なお、相続放棄などにより相続人不存在となった空き家については、法で国庫に帰するとあるのだから、即時国が介入し、所有するような措置を願いたい。管理責任者を決めれば、これまで停滞していた空き家の対応が少なからず進むと考えられる。 ○当市でも同様に、所有者が死亡した後に相続がなされず、空き家の管理者等を確知できない事例が存在する。制度改正により、このような空き家の所有者等に対して連絡する際の手続きが円滑になることが期待できる。 ○空家等の所有者へ連絡を取る際に、所有者が死亡しているが、相続手続きがなされていない場合がある。相続財産管理人が設定されている場合は、相続財産管理人に連絡を取ることになるが、相続財産管理人が設定されていない場合は、相続権を有するすべての者に連絡を取る必要がある。実際には相続財産管理人が設定されているケースが少なく、管理者への連絡が困難となる場合がある。 ○相続権利者が複数で調整がつかず、誰も管理せず、空き家が放置されているケースがある。地方自治体として、連絡が取れる関係者に依頼し、権利者同士話し合うよう促すが、調整しない（できない）状態で、放置されてしまっている。 ○当該空家の法定相続人が複数存在しても、固定資産税の相続人代表者を管理者として見立てて指導を行っている。しかし、あくまでも「納税」の代表者であって建物の管理責任は負っていないという認識の方が多いように感じる。そこで、地方自治体が法定相続人の中から管理責任者を指定できるようになれば責任者の所在が明確化され、法定相続人側の窓口が一本化されることから、事務負担の軽減と円滑な対応が図られることが期待できる。 ○当市では、相続関係人が30人近くのケースもあり、全員の連絡調整を行うのが困難で事務に支障をきたしている。また、相続登記をしやすくする環境を整えることが、空き家等の発生を抑制することに繋がる。平成29年5月に相続手続きが簡素化されたが、さらに必要費用を安価にすることなども検討すべきではないかと考える。 ○当市においても、空き家の所有者が死亡した際に、相続登記がされておらず、法定相続人が多数にわたっていた場合があった。個人情報保護の観点から、他の法定相続人の情報を提供することができなかったが、当人が電話番号を伝えることを了承した上で、他の法定相続人と連絡をつなぐことができたため、解決に至ることができた。法定相続人が多数にわたる場合は、長期間の対応が必要となり、早急な空家等対策に苦慮している。 ○法定相続人が複数存在する場合は、当市でも法定相続人全員に適正管理を求めており、承諾を得たうえで親族の連絡先を調整したり、また軸となり得る人物に積極的に助言をするなど、親族間に入り込み対応している状況である。解決に至った事例もあるが、時間や労力を費やしているところであり、代表者を指定できれば迅速かつ円滑な対応が見込まれる。 ○問題のある空家等について多くの場合は、法定相続人の関係が希薄であるため、相続関係の教示も含む管理責任者の指定は、問題の改善が図られることが期待できる。 ○状態の悪い空家等については、所有者が既に亡くなって相続されずに長年放置されている事案が多く、相続人全員に改善を依頼するものの、相続人間による協議等が行われず、また、自分は関係ないとして無視する方もいる状況で、ますます状態が酷くなっていくことが容易に想像できる。相続人の中で代表者が指定されれば、円滑かつ早急な対応が期待できるとともに、事務負担の軽減につながる。 ○個人情報保護のため、本人の許可がない場合、連絡先の情報提供が難しく、法定相続人の連絡調整がなかなかつかない状況であり、事務上の負担も大きく、業務が滞っている状況。代表者の指定については何らかの指針が必要であると思われるが、円滑な処理のため必要と思われる。 ○当市においても1件の空き家に対し6～7人の共有者がいる例がある。納税代表者は、空家等の及ぼす問題を理解されているが、共有者の中には死亡して次の世代に代わっている人もおり、ほとんどが県外在住者のため話をとりまとめることができないとのことである。管理責任者を指定できれば早急な問題解決につながると思われる。 ○住民苦情への対応を求めるために、法定相続人全員を特定する作業時間等は膨大であり、事務上の負担となる。当市では通常、納税義務者に対し適正管理の指導を行うが、法定相続人の間で納税義務者の決定が進んでいないケースも散見されることから、提案のように代表者を指定することができれば円滑な対応を図れる可能性が高まる。	民法上、「相続人が数人あるときは、相続財産は、その共有に属する」とされ、各相続人はその持分に応じて権利を有し、義務を負っていることからすると、特定の相続人を管理責任者として指定し、同人に特別な権利や義務を付与することは、他の相続人の権利を制約したり、特定の相続人に共有者としての責任を超える責任を負わせることになりかねず、困難である。	本提案は、すべての法定相続人が空き家を管理しない場合、当該空き家に関する書類等の受領や法定相続人間の連絡調整役となる責任者を行政が指定するにすぎず、こうした行為は、特別な権利や義務の付与、他の相続人の権利の制約、共有者としての責任を超える責任の付加には当たらないと考える。 地方税法において、地方税の適正な債権管理に資するため、法定相続人の1人を代表者に指定できるのと同様に、公益的かつ緊急的な課題を抱える空き家についても,空き家の適正管理に資するよう法定相続人の1人を代表者として指定できるようにすべきである。	―
94	B　地方に対する規制緩和	運輸・交通	乗用タクシーによる貨物の有償運送を可能とするための規制緩和	既存の貨物自動車運送事業者だけでは当該地域内の住民に係る貨物運送サービスの維持・確保が困難な過疎地域等において、当該地域の貨物自動車運送事業者の事業運営に支障がないと地域公共交通会議で認められ、協議が整った場合には、乗用タクシーにおいても少量貨物の有償運送を可能とする。	現在、中山間地では少子高齢化や人口減少が特に進んでいることから貨物や旅客の輸送量が限られており、事業の経営が成り立ちにくく、事業者の営業サービスが低下してきている。 中山間地の住民が買い物をする場合、移動の困難である高齢者等が多いため自らが店舗に行くことも難しく、また注文しても配送手段がないため必要な時に必要なものが直ぐに手に入らない状況で有り、日常生活に支障をきたしている。 現行、一般乗合旅客自動車運送事業者、道路運送法第78条第3号に基づく許可を受けた自家用有償旅客運送者及び地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送者においては、少量貨物の有償運送を行うことが可能であるが、バス路線や自家用有償運送を行う団体がなく、乗用タクシーが住民の足となっているような過疎地域など、地域によってはカバーできない場所もあり、地域の実情に応じたより弾力的な仕組みを構築する必要があると考える。 また、一般乗合旅客自動車運送事業者又は自家用有償旅客運送者により貨物の有償輸送が行われていてもバス待合所等の荷物集積所まで荷物を取りに行き、自宅までこれを運ばなければならず、高齢者等にとってはかなりの重労働になる場合もあると考える。	地域の実情に応じて弾力的に貨客混載が行うことが可能となり、過疎地域における人流・物流サービスの持続可能性を確保できる。 また、従来の自動車運送事業のあり方とは異なる新しい事業展開を可能とし、その生産性向上を図っていくことが期待されるとともに、生産性の向上により収益の向上が見込め、過疎地域における乗用タクシーの経営維持に繋がり、過疎地域の交通の足が確保される。	道路運送法第78条第3号、第82条	国土交通省	鳥取県、中国地方知事会、滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、徳島県、京都市、堺市	―	伊豆の国市	○定期運行するバス事業では、全国的に社会実験等により、規制緩和や導入に向けた動きがある。タクシーは、不定期的な運行形態となるため、効率的な運行が求められる。また、料金設定や支払い方法、不在対応等についても協議を有する。地域のタクシー事業者の協力と理解が必要となる。地域公共交通会議での協議が必要と思われる。 ○市街地では宅配業者等により一日複数回荷物配送されるが、中山間地では一日一回しか配送されない地域もある。営業所の荷物受取のタイミングによっては翌日配送となることもあり、荷物の配達が遅れている地域がある。また、人口減少等によりタクシー利用者の減少により、地域によってはタクシー会社が撤退し、営業所のない自治体もあり、タクシーが移動手段となっている住民に影響が生じている。	自動車運送業の担い手を確保するとともに、人口減少に伴う輸送需要の減少が深刻な課題となっている過疎地域において人流・物流サービスの持続可能性を確保するため、自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、輸送の安全を確保する観点から旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の許可をそれぞれ取得した場合には、一定の条件のもとで、御提案の過疎地域におけるタクシー車両を用いた貨物運送を行うことを可能とするための措置を講ずることを検討しているところ、平成29年6月末より意見公募手続を開始しており、9月に許可の申請受付を開始する予定である。 今回措置を講ずることを検討している過疎地域における取組以外の御提案のような措置については、輸送の安全の確保や利用者の利益の保護の観点も踏まえつつ検討する必要があるところであり、その検討にあたっては上記措置の実施状況や関係者の意見を踏まえる必要があるところ。	今回の第1次回答による制度が実施されれば、貨物や旅客の輸送量が限られている過疎地域において、当該地域内の住民に係る貨物輸送サービスを維持・確保する新たな方法が創設されることとなり、本県等が提案していた内容が満たされることとなる。 一方で、平成29年8月7日付けで国土交通省より発出された通達によると、貨客混載が可能な対象地域は、過疎地域自立促進特別措置法（以下、「過疎法」という。）で規定する過疎地域（同法第2条第1項及び第33条の地域）であって、人口が3万人に満たないものとされている。 市町村合併により合併する前より市町村の面積は広くなっており、一つの市町村内でも地域により貨物・旅客の輸送量や輸送手段には大きな差異があることから、当面の実施状況や関係者の意見を踏まえた上で、今後、適用を「過疎地域等」とし、過疎法で規定する過疎地域に加え、各地方公共団体が規定する中山間地域の区域も対象地域にすべきと考える。	―

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	各府省からの第1次回答を踏まえた追加共同提案団体からの見解		全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見	提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）	各府省からの第2次回答	平成29年の地方からの提案等に関する対応方針 （平成29年12月26日閣議決定）記載内容 ※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箇所を＜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
273	－	－	【全国市長会】 慎重に検討されたい。 ただし、支障事例が多数あるため、当案を含め、解決策を積極的に検討すること。	○　地方公共団体が法定相続人の中から代表人を指定し、その代表人から他の法定相続人に当該地方公共団体からの勧言、指導、勧告等を伝達させる（義務づける）仕組みを検討すべきではないか。 ○　また、地方公共団体が把握している他の相続人に関する情報等を、代表人に情報提供できる仕組みを構築するべきではないか。	【総務省】 ○複数の相続人の中から特定の相続人を代表者として指定した場合、当該者が自治体からの勧言等を他の相続人へ伝達する相続の共有持分を超えた責任を負う結果となることから、地方公共団体の責任で指定を行うことは困難である。 ○地方税法における規定において、相続人の中で書類を受領する代表者が指定できる場合は、相続人のうち一部が相続人であるか明らかでない場合（相続に争いがある場合等）に限られており、相続人の生死又は住所が不明である場合は含まれないと解されている。また、代表に指定された者は書類を受領する権限を有するものであり、相続人間の伝達や調整についての規定はない。 ○一方、空家法では、個々の所有者等に対して勧言・指導を行うことにより、自発的に特定空家等の除去等を促すことを目的としており、所有者等が多数の場合には、書類を的確に送達するため、内容証明郵便等の活用を「特定空家等に対するガイドライン」で示している。 ○なお、空き家対策に取り組む地方公共団体等が具体的課題等について対応方策を協議・検討している「全国空き家対策推進協議会」（平成29年8月31日設立）等において、国土交通省を中心として、関係省庁が連携して、当該事例を含め、地方公共団体等が直面する課題等の解決に向けて支援していく。 【法務省・国土交通省】 ○民法上、「相続人が数人あるときは、相続財産は、その共有に属する」とされ、各相続人はその持分に応じて権利を有し、義務を負っているとからすると、特定の相続人を管理責任者として指定し、同人に特別な権利や義務を付与することは、他の相続人の権利を制約したり、特定の相続人に共有者としての責任を超える責任を負わせることになりかねず、困難である。 　また、法定相続人の1人を代表者として、除却等を内容とする勧言・指導、勧告、命令に係る書類等の受領や法定相続人間の連絡調整役を担わせることは、除却等を求める処分の対象を特定空の者に限定することになり、特定の相続人に共有者としての責任を超える責任を負わせることになりかねないため、困難である。 ○地方税法第9条の2第2項の規定は、相続人のうち一部が相続人であるかどうか明らかでない場合（相続に争いがある場合等）に、書類の送達の特例として、相続人の中で書類を受領する代表者を指定するものである。また、納税の告知書等が、代表者に送達された場合には、その書類に係る処分は、指定に係るすべての相続人に対して効力を生ずる。 　同条の規定は、あくまで相続に争いがある場合等の規定であり、単に相続人の住所等が不明又は相続人が多数な場合には適用されないと解されており、地方公共団体は、相続人全員に対して書類を送達する必要がある。 ○他方、空家法では、空家の所有者等に対する勧言・指導、勧告、命令が規定されているが、これらの措置のうち勧言・指導、勧告については、直接的な法的効果はないものの、関係権利者全員に対し除却等の必要性を理解してもらい、自発的な除却等の措置を促すためのものである。また、命令については、それに反した場合に罰則の適用があるほか、代執行の前提となるものであるため、関係権利者全員に対して行うべきものであると考える。 　なお、所有者等が多数の場合には、内容証明郵便等の活用により勧言・指導、勧告の手続きを行うなど、地方公共団体の事務負担を軽減する方法をガイドラインで示しているところ。（「特定空家等に対するガイドライン」） ○　空き家対策に取り組む地方公共団体が、具体的課題について対応方策を協議・検討している「全国空き家対策推進協議会」が平成29年8月31日に設立され、空家所有者の効果的な促進方法や所有者不在空家等に係る財産管理制度の活用推進方策等について、当該協議会で検討することとされており、国土交通省としては、こうした協議会の場を活用し、法務関係団体等とも連携して、具体的な課題の解決に向けて取り組んでいきたい。	6【国土交通省】 (24)空家等対策の推進に関する特別措置法（平26法127） （ⅰ）空家等の管理については、所有者等間の協議等を促すことにより空家等の自発的な適正管理を促進している事例、所有者等間の同意の下代表者を指定することで空家等の適正管理を行っている事例、空家等の除去行為について地方公共団体が確知している所有者等に勧言等を行っている事例など、空家等の円滑な適正管理に資するための方策の事例について、全国空き家対策推進協議会等の場を活用しつつ収集し、地方公共団体に平成30年中に情報提供する。また、地方公共団体における空家等対策に資するよう、これらの収集事例に加え、法に基づく措置の事例等の知見の蓄積を踏まえて、空家等の所有者等による適切な管理の促進方策について、ガイドライン、通知等により地方公共団体に周知を図る。 （関係府省：総務省及び法務省） （ⅱ）空家等の管理の在り方については、空家等の所有者等の責務の在り方を含め、全国空き家対策推進協議会等における議論を踏まえて検討する。 （関係府省：総務省及び法務省）	（ⅰ） 通知等 （ⅱ） 基本指針の変更	（ⅰ） 平成30年12月27日 （ⅱ） 令和3年6月30日	（ⅰ） 空家等の円滑な適正管理に資するための方策の事例について地方公共団体に対してアンケートを実施。 当該アンケート結果をとりまとめ、平成30年12月27日に国土交通省HPにて公表し、地方公共団体に情報提供を行った。 （ⅱ） 全国空き家対策推進協議会における議論を踏まえ、空家等に関する施策を総合的かつ計画的に実施するための基本的な指針（基本指針）の変更を行い、所有者等の管理責任について、特に所有者等の適正な管理に係る意識が希薄となりやすい場合等も含めて所有者等が自主的に対応する責務があること等を明記した。	
94	－	－	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○措置の対象となる「過疎地域」の定義について、通達では「過疎地域自立促進特別措置法第2条第1項に規定する過疎地域又は同法第33条の規定により過疎地域とみなされた区域であって、人口が3万人に満たないもの」としているが、これでは実態として既存の貨物自動車運送事業者だけでは物流サービスの維持・確保が困難となっている地域が対象とならないおそれがある。 　通達における「過疎地域」に加え、例えば、地域公共交通会議において貨物自動車運送事業者等も含めた合意が得られた地域や特定農山村地域等も対象として認められるようにするなど、地域の実情を踏まえた対応を行えるような仕組みにすべきではないか。 ○直ちに見直すことが難しいとすれば、当面の実施状況を検証し、その結果を踏まえて、対象地域の拡大や地域の実情に応じた柔軟な許可等について改めて検討すべきではないか。	御提案のような地域を対象地域とすべきかどうかについては、輸送の安全の確保や利用者の利益の保護の観点を踏まえ検討する必要があるが、過疎地域におけるタクシー車両を用いた貨物運送は、9月1日より申請の受付を開始したばかりであり、これから実際に事業が実施される際に どのような問題が生じるかを十分に検証する必要があるため、対象地域について直ちに見直すことは難しい。今後、このような検証に加え、関係者の意見も踏まえつつ、御提案のような地域を対象地域とすべきかどうか検討を行ってまいりたい。	＜平29＞ 6【国土交通省】 (10)道路運送法(昭26法183)及び貨物自動車運送事業法（平元法83） （ⅰ）過疎地域におけるタクシー車両を用いた一般貨物自動車運送事業については、平成29年9月1日から許可の申請を受け付ける旨を地方公共団体に周知する。 〔措置済み（平成29年8月7日付け国土交通省自動車局長通知）〕 （ⅱ）一般貨物自動車運送事業の許可を取得してタクシー車両により貨物運送を行うことができる区域については、奥地又は奥地が過疎地域自立促進特別措置法（平12法15）2条1項に規定する過疎地域又は同法33条の規定により過疎地域とみなされた区域であって、人口が3万人に満たないものとしているが、輸送の安全の確保や利用者利益の保護が損なわれることがないかという観点から、当該区域における実施状況を検証するとともに、地方公共団体、貨物自動車運送事業者等の関係者の意見も踏まえ、その対象となる過疎地域の範囲の拡大について検討し、平成31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。 ＜令元＞ 5【国土交通省】 (10)道路運送法(昭26法183)及び貨物自動車運送事業法（平元法83） 一般貨物自動車運送事業の許可を取得してタクシー車両により貨物運送を行うことができる区域については、奥地又は奥地が過疎地域自立促進特別措置法（平12法15）2条1項に規定する過疎地域(同法33条の規定により過疎地域とみなされた区域を含む。以下この事項において「過疎地域」という。)であって人口が3万人に満たないものの他に、過疎地域であって人口が3万人以上の市町村において、市町村の合併前に過疎地域であった人口3万人未満の区域が含まれる場合における当該区域を対象とする。 また、対象区域以外の区域については、当該区域を含む旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者に対する調査を令和元年度中に実施の上、地方公共団体の意見や輸送の安全の確保及び利用者利益の保護が損なわれることがないかという観点を踏まえつつ、対象区域の範囲の拡大について検討し、令和2年中に結論を得る。	（ⅰ） 通知 （ⅱ）＜令元＞ 前段：通知 後段：検討中	（ⅰ） 平成29年8月7日 （ⅱ）＜令元＞ 前段：令和2年9月10日 後段：検討中	（ⅰ） 平成29年8月7日付け国土交通省自動車局長通知 （ⅱ）＜令元＞ 対象となる過疎地域の範囲の拡大については、通達の改正により措置（令和2年9月10日付け国土交通省自動車局長通知） 対象区域以外の地域におけるタクシー車両による貨物運送については、令和2年9月末まで、食料・飲料の運送に限り道路運送法に基づき特例的に認めてきたところ。また、同年10月以降について、タクシー事業者が一般貨物自動車運送事業の許可を取得して食料・飲料の運送ができるよう措置。制度の運用にあたって、定期的にモニタリングを行い、措置の運用状況について検証を実施しているところ。 令和2年3月に実施した旅客自動車運送事業者・貨物自動車運送事業者に対する調査の結果、具体的な需要がある区域を確認できなかったこと等を踏まえ、対象区域の更なる範囲拡大は行わないこととした。	