国土交通省　令和元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	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	補足資料
4	A　権限移譲	運輸・交通	タクシーの営業区域の変更に係る市町村長から国土交通大臣に対する要請権限の創設	以下の規定を、現行の道路運送法施行規則第5条に加えるよう求める。 ①市町村長は一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）の営業区域（当該市町村の区域が含まれる部分に限る。）の変更について、当該市町村のタクシー事業者を構成員に含めた地域公共交通会議において同意を得た上で、国土交通大臣に対し、要請することができる。 ②国土交通大臣は、①の要請があった場合には、市町村長に対し①の要請についての回答をしなければならない。	本市は平成17年に一市二村（五條市、西吉野村、大塔村）が合併した結果、一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）の営業区域が市内で2つにまたがることとなった。 旧五條市地域は金剛交通圏（2社が営業）に、旧西吉野村地域及び旧大塔村地域は大台交通圏（1社が営業）に属することとなった。 その後急激な人口減少の影響等もあり、平成29年、本市の大台交通圏に属するタクシー事業者が消滅した。 そのため、自家用車を持たない旧西吉野村地域の住民の旧西吉野村地域内を移動する交通手段の確保に支障が生じている。（道路運送法第20条の規定により、金剛交通圏の事業者が発着ともに大台交通圏（旧西吉野村地域）での運行はできない。） 現在、旧西吉野村地域内の移動については、本市ではコミュニティバス西吉野コース及びデマンド型乗合タクシーで対応しているが、いずれも特定の路線・経路しか運行することができず、また、こうした公共交通手段を用いるとしても、急峻な山間部に位置する自宅から各停留所までの移動手段がないことから、高齢者が多い旧西吉野村地域の移動をドア・ツー・ドアで担えるタクシーの運行が強く求められている。 現行制度上、タクシーの営業区域の設定は地方運輸局長の専権事項であり、地域住民の移動手段の確保を担う地元市町村や当該市町村が主催する地域公共交通会議の意見を反映する仕組みが存在しない。	本市のように現行設定されているタクシーの営業区域により地域住民の移動に支障が生じている場合において、地域住民の意見をタクシーの営業区域に反映させることで、地域住民にとって利便性の高い公共交通手段の確保が可能となる。	道路運送法第20条、道路運送法施行規則第5条	国土交通省	五條市	別紙あり	川崎市、徳島県	○当県においても、事業者が1者のみで、夜間対応が困難な営業区域があり、夜間の医療機関への往来に支障が出ている。今後も運転手不足などにより、事業者の経営環境は厳しさを増していくものと思われるため営業区域の再編が必要になる可能性がある。	道路運送法に基づく一般旅客自動車運送事業の営業区域については、輸送の安全及び利用者利便の確保等の観点から、地方運輸局長がその区域を定め、事業を行う範囲を確定させることとしている。 営業区域の見直し等については、地域の関係者の意見を踏まえつつ、地方運輸局において適切に対応しているところ。 これまでも既存の枠組みにより、地域の関係者の意見を踏まえて営業区域の見直し等の対応を図ってきたところである。例えば、長野県において、昨年度、旅客流動の実態を踏まえて、地方公共団体の地域公共交通会議における要望もあり、営業区域の見直しを行ったところである。また、福島県においては、地方公共団体と事業者の間の調整を踏まえ、事業者が存在しない地域を隣接する営業区域の一部と認める特例を設けている。 提案内容については、「タクシー事業者を構成員に含めた地域公共交通会議において同意を得た上で、国土交通大臣に対し、要請する」規定を加えるとされているが、地域公共交通会議の構成員には、現行制度上、地方運輸局長を含むこととしており、営業区域の設定権者である地方運輸局長を含めて同意を得た事項について、改めて要請する手続き規定を加えることは、地域公共交通会議のワンストップ機能を損ねるものであり、不必要な制度改正である。 以上より、五條市の支障事例については現行制度により、速やかに対応すべきものと考えるものであるが、提案自治体の地域公共交通会議において同意がされているとは承知していないため、まずは、提案にあるような意向も踏まえて、市町村が地域公共交通会議の主宰者として会議の運営と合意形成が円滑に進められるよう、国土交通省としても地方運輸局を通じてサポートして参りたい。 なお、営業区域の見直しのあり方については、国土交通省において省内に設置した地域交通フォローアップ・イノベーション検討会で既に検討を行っているところ。	貴省から長野県や福島県の事例をご紹介いただいたが、現行制度においては、地方公共団体の要望に対する対応は、個々の事例により異なり得るものと認識している。地域交通の維持・確保に関する責務が課されている地方公共団体としては、時と場合により異なる対応を受けてしまうと不都合もあるため、法令上、要請権限を明確に位置づけることを求めるものである。 また、当市の提案内容は地域公共交通会議のワンストップ機能を損ねるとのことだが、地域公共交通会議での議決方法は、「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」にあるとおり、それぞれの地域公共交通会議の設置要綱に委ねられており、当市の場合は多数決としている。このため、地方運輸(支)局長が反対でも、可決となる場合もあり得る。また、タクシーの営業区域の変更については、変更による影響が自団体以外にも及ぶ可能性があるため、自団体の地域公共交通会議での同意のみをもって変更できるものとは考えておらず、地方運輸局に広域的な調整をいただく必要があるものと考えている。それゆえ、当市は、地域公共交通会議での同意を得た上で、国土交通大臣（地方運輸局長）に対して要請できるというスキームを提案しているものである。 貴省には、以上の事情をご斟酌いただき、引き続きご検討いただきたい。	―
28	B　地方に対する規制緩和	土木・建築	公営住宅の明渡し請求に伴う損害賠償金の回収事務を私人に委託できるように求める制度改正	公営住宅の明渡し請求後、明渡し期限が経過した不正入居者等に生じる損害賠償金について、地方公共団体が私人に徴収又は収納の事務を委託できるよう公営住宅法及び施行令の改正等による制度改正を求める。	県営住宅の明渡し請求により生じる損害賠償金について、本県の条例では「知事が指定する期日の翌日から当該公営住宅を明け渡す日までの期間については、近傍同種の住宅の家賃の額の2倍に相当する額以下で、規則で定める額の金銭を徴収することができる」（奈良県県営住宅条例第30条2項第38条第3項及び第4項）と定めており、更に規則において「近傍同種の住宅の家賃の額の2倍に相当する額」（奈良県県営住宅条例施行規則第19条）と決定している。この条例・規則は、公営住宅法第29条及び第32条に基づき、「公営住宅管理標準条例（案）について」（平成8年10月14日住総発第153号）を参考に定めている。 「近傍同種の住宅の家賃の額の2倍に相当する額以下で、規則で定める額の金銭」については、知事が指定する期日をもって明渡しを請求（賃貸借契約を解除）することで入居決定を取り消し、それにより生じた明渡し義務を退去者が履行しないことによる債務不履行に係る損害賠償金であり、規則で定め、入居時に説明を行うことで、民法第420条における損害賠償額の予約としている。 当県においては、県営住宅の退去者の滞納家賃については、債権回収の効率化を図るために弁護士に委託する一方、当該損害賠償金については、私人に委託できないことから、現在職員で徴収にあたっている。 退去者のうち、家賃と損害賠償金の両方を滞納している者も一定程度いるが、滞納家賃は弁護士、損害賠償金は職員と、支払い先や対応先等が異なり、債権回収業務が非効率になっている。	専門家のノウハウが活用できること、滞納家賃と損害賠償金を一体的に委託することで債権回収業務を効率化することができる。	・公営住宅法第29条、第32条 ・地方自治法第243条 ・地方自治法施行令第158条	総務省、国土交通省	奈良県		宮城県、仙台市、福島県、須賀川市、埼玉県、川崎市、名古屋市、八尾市、愛媛県	○本市においては、条例及び施行規則に基づき、市長が期日を指定して住宅の明渡を請求している。その請求に応じない入居者に対しては、明渡請求訴訟を提起して契約解除の意思表示をし、その訴状の送達日の翌日から当該住宅の明渡しの日までの期間について、毎月、近傍同種の住宅の家賃の額の二倍に相当する額（以下、損害賠償金という）を徴収することとしている。明渡請求訴訟にて、滞納している家賃等の支払いの判決を得た退去滞納者に対しては、回収業務を弁護士に委託しているが、損害賠償金は私人の方で回収できないため、本市で直接対応している。貴県と同様、滞納者等は弁護士、損害賠償金は職員と、支払先や対応先等が異なり、債権回収業務が非効率になっている。 ○当市においても、家賃滞納者に対し、本市市営住宅条例第34条第4項において「請求の日の翌日から当該公営住宅の明渡しを行う日までの期間については、毎月、近傍同種の住宅の家賃の2倍に相当する額以下で市長が定める額の金銭を徴収することができる」と規定し、本市市営住宅条例施行細則第26条第2項において「当該請求をした日の属する月の家賃に相当する額」と規定する。そして同様に、滞納家賃については弁護士に委託する一方、損害賠償金については職員で対応しており、非効率となっている。併せて、市営住宅退去時の建物修繕費に関しても、私人委託ができないため同様の問題が生じている。通常、家賃を滞納したまま退去した者は、敷金が滞納家賃に充てられるため、ほぼ建物補修費も未納となるが、滞納家賃は弁護士に委託し催告を行う一方、建物補修費は職員から催告を行う形となり、非効率が生じている。 ○当県においても、県営住宅退去者の滞納家賃と損害賠償金の回収業務では、滞納家賃は民間会社に委託し、損害賠償金については職員で行っており、非効率であると感じている。制度改正により、滞納家賃と損害賠償金の回収業務を一体的に委託することが可能になれば、回収方法の選択肢が増えることにより、効率化を図ることが期待できる。 ○当県では、県営住宅における高額所得者への住宅明け渡し請求（県営住宅条例29条3項）を実施しているが、明け渡し期限後、退去しない者に対し、近傍同種家賃額の2倍の額を損害金として徴収している。（県営住宅条例第30条2項）当該損害金は、地方自治法施行令第158条に規定されないため、県で調定及び徴収しているが、性質的には家賃に近く、家賃徴収を委託している先で家賃と同様の徴収事務を実施した方が効率的と考える。 ○当県では、県営住宅の家賃に関しては、住宅供給公社に収納事務を委託している。一方、損害賠償金に関しては、委託が行えないため、県が直接、請求を行っている。また、損害賠償金の未納者に対しては、県が督促、催告しているが、効果的な滞納整理が困難な状況にある。損害賠償金の滞納者のほとんどの者は、家賃も滞納しており、住宅供給公社に徴収事務を委託し、一体的な債権回収を図ることが効率的である。	【総務省】 本件については、公営住宅法を所管する国土交通省において判断されるものである。 なお、地方自治法第243条は、「普通地方公共団体は、法律又はこれに基づく政令に特別の定めがある場合を除くほか、公金の徴収若しくは収納又は支出の権限を私人に委託し又は私人をして行わせてはならない」と規定しており、法令に基づく私人への公金取扱いの制限の緩和を認めているところ、法令に基づく公金の徴収又は収納事務の私人への委託については、各公金の徴収又は収納事務の能率化の要請と当該公金の性格を踏まえ、各法令において委託の範囲を決めることが適当であると考える。 【国土交通省】 平成30年地方分権改革に関する提案募集における「損害賠償金徴収事務の委託のための地方自治法施行令の改正」に対する総務省の回答によると、地方公共団体の歳入の私人への徴収委託については、地方自治法施行令第158条に規定があるところ、同条第1項に掲げられる徴収委託を可能とする歳入の性質は、その収入金額が機械的に算出されるなど客観的に明らかであり、その徴収を私人に委託しても、公金取扱いに関し適正を欠くおそれもなく、地方公共団体自らが徴収するよりも能率的に円滑に徴収することができるものであるとあり、個別法において徴収委託を可能とする規定をおくことを検討するとしても、上記回答を参考として、個別法に徴収委託の規定をおいている介護保険法等の例を見る限り、委託先を特に限定せず単に「私人」とする場合には、同様の性質が求められると思われることから、ご提案の公営住宅法第29条第7項及び第32条第3項後段に定められる損害賠償金についても同様の性質が認められなければ徴収委託を可能とすることは困難であると考えられる。 ここで、公営住宅法第29条第7項及び第32条第3項後段に定められる損害賠償金は、「近傍同種の住宅の家賃の額の二倍に相当する額以下の金銭を徴収することができる」と規定されており、当該損害賠償金に対する考え方や額の決定については、事業主体である各地方公共団体に委ねられており、上記徴収委託を可能とする歳入の性質のうち、「その収入金額が機械的に算出されるなど客観的に明らか」について、法令上担保されているとは言いがたく、よって上記徴収委託を可能とする歳入の性質を満たしているとはいえないと考える。 また、仮に本提案が実現したとしても、明渡請求に係る損害賠償金は公営住宅法第29条第7項及び第32条第3項後段に定められる損害賠償金に限られるものではなく、例えば住居等を毀損した場合の損害賠償金については、結局のところ徴収委託できないのであれば、本提案実現による効果にも疑義が生じると考える。（なお、住居等を毀損した場合の損害賠償金についても、その程度に応じた額がその都度設定されることが容易に想定しうることから、「その収入金額が機械的に算出されるなど客観的に明らか」と言えないことは同じである。） なお、不正等に係る金銭の徴収事務について、一般私人に委託していない例が他にもあるのであれば、そうした事務を委託することの是非について包括的に議論されるべきであり、公営住宅だけを取り上げて議論すべき内容ではないと考える。	公営住宅に係る明渡し請求後の損害賠償金については、対象者の住戸の占有に係るものは、入居者とその賃貸借契約において、奈良県営住宅条例第29条・第30条（高額所得者）、第38条（不正入居者・家賃滞納者等）の規定により明渡しを請求したことで、契約が終了した後に明渡し義務を履行しないことに対して、当該住戸を新たな住宅困窮者に提供できるよう、その明渡しの履行を担保するため、公営住宅法第29条第7項、第32条第3項及び第4項と前述の条例及び規則に所定の金額である近傍同種家賃額の2倍を入居時に契約として明示するものであり、この入居時の説明により損害賠償額の予約とするものが、本提案で私人委託を求める損害賠償金の内容である。 なお、住戸の占有に係る損害賠償金について、「機械的に算出されるなど客観的に明らか」という点で法令上担保されているとは言い難いとの指摘だが、その金額の決定については、家賃の決定と同様に、明渡し請求後において、一般に公示されている条例及び規則に基づいて毎月県で調定し対象者に通知しており、客観性は担保されている。 また、住宅を毀損した場合の損害については、敷金等でも担保されるもので、損害賠償金の徴収事務は必ず発生するものではなく、仮に住宅の占有に係る損害賠償金のみを徴収委託する形であっても、一定の効果はあると考える。 このことを踏まえ、現在弁護士に委託している滞納家賃の徴収と同程度の事務をこの損害賠償金において同時に行うことができれば、その徴収業務において効率化が期待できる。	―

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

各府省からの第1次回答を踏まえた追加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	令和元年の地方からの提案等に関する対応方針 （令和元年12月23日閣議決定）記載内容 ※提案提出年以降の対応方針に記載があるものは当該対応方針の記載内容を＜当該対応方針決定年＞として併記	対応方針の措置（検討）状況			
見解	補足資料					措置方法（検討状況）	実施（予定）時期	これまでの措置（検討）状況	今後の予定
—	—	【全国知事会】 地域住民の生活基盤を維持するためには、地域の実情に応じた公共交通体系について、地域において自ら考え実行できる仕組みづくりが必要である。このため、提案団体の提案の積極的な検討を求める。なお、路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は必要な財源の措置とともに、都道府県に移譲をすべきである。 【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○国土交通省によると、地域公共交通会議において議論できるとのことであるが、同会議において地方公共団体から発議し、営業区域の設定・変更を議題とすることが可能である旨を明確化するとともに、その検討が円滑に行われることを担保するために、地方運輸局における検討事項や関係者との合意形成の方法等の検討プロセスをあらかじめ明らかにし、地方公共団体及び地方運輸局に周知すべきではないか。 ○交通政策基本法や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律において、地域交通施策を総合的かつ計画的に実施することなどが地方公共団体の重要な責務として規定されているところ、この責務に対応する地方公共団体の権限を制度的に担保するためにも、タクシー事業者の偏在を解消するための手段として、営業区域の変更に係る要請権限を付与すべきではないか。 ○地域における合意形成の場として地域公共交通会議が重要な役割を担っているが、タクシー事業に係る営業区域の設定・変更については、現に地方運輸局長によって対応のスタンスが異なる現状があることから、地方公共団体に要請権限を付与すべきではないか。	一次回答でも述べたとおり、営業区域の見直し等については、地方公共団体が主宰する地域公共交通会議において関係者の意見を踏まえつつ、地方運輸局において適切に対応している。 地域公共交通会議において営業区域の見直し等を協議事項とし、会議において構成員である地方運輸局長に対して営業区域の見直しを要請することは可能であり、現行制度により、速やかに対応すべきところ。 「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」（自動車局長通達）において是示される地域公共交通会議設置要綱（モデル要綱）第5条において「交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努める」と規定されており、地域交通施策を実施する市町村が主催する地域交通会議における議論を円滑に進めるための制度は既に構築されている。 交通政策基本法や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律において、地域交通施策を総合的かつ計画的に実施することなどが地方公共団体の重要な責務として規定されているところ、地域公共交通会議の主宰者である地方公共団体には、主体的に地域交通施策に係る広範な役割が既に位置づけられているところであり、地域公共交通会議における協議事項として営業区域の見直しを明記することについては、必要に応じて検討して参りたい。	【総務省】 1次回答のとおり、法令に基づく公金の徴収又は収納事務の私人への委託については、各公金の徴収又は収納事務の能率化の要請と当該公金の性格を踏まえ、各法令において委託の範囲を決めることが適当であり、本件については、公営住宅法を所管する国土交通省において判断されるものである。 なお、公金は、その性格からして、取扱上の責任を明確にし、公正の確保を期することが要求されることから、私人に公金を取り扱わせることを原則として禁じている地方自治法第243条の規定の趣旨に留意する必要がある。 【国土交通省】 本件損害賠償金の徴収について、その額の決定まで含め、包括的に委託を可能とすることが困難であることは1次回答及び提案募集検討専門部会提出資料で述べたとおりである。 但し、当該徴収業務のうち、補助行為や事実行為にあたるものとして委託可能な業務については、その範囲を明らかにし、事業主体の業務効率化につなげることとしたい。	5【国土交通省】 （9）道路運送法（昭26法183） （ⅱ）地方運輸局長が定める一般乗用旅客自動車運送事業における営業区域の単位（施行規則5条）の変更については、地域公共交通会議における協議事項に含まれることを明確化するため、「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18国土交通省自動車局長）を改正し、地域公共交通会議における関係者の意見も踏まえながら地方運輸局が営業区域を見直した事例と併せて、令和元年度中に地方運輸局及び地方公共団体に通知する。	通達	令和2年3月31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」（令和2年3月31日付け国自旅第330号）	
【福島県】 回答では、損害賠償金に対する考え方や金額の決定については各地方公共団体に委ねられており、「その収入金額が機械的に算出されるなど客観的に明らか」とは言いがたいため、徴収委託を可能とする歳入の性質を満たしていない、とされている。 一方、当県を含む各事業主体の主な業務上の支障は、損害賠償金の回収業務を指定管理者、弁護士、民間会社等に委託できず、家賃と一体的な回収ができないことである。 損害賠償金の金額の決定（調定）を理由に委託は困難としているが、各事業主体において支障となっているのは、調定した損害賠償金をどのように回収するかということである。 損害賠償金の調定については、委託できないとしても、調定以外の回収に関する部分について委託することができるよう制度改正を求める。 【愛媛県】 総務省の回答では、地方自治法の改正ではなく、公営住宅法（個別法）の改正で対応するものと考えており、一方、国土交通省の回答では、過去の総務省の回答で、「公営住宅の損害賠償金」は地方自治法で想定する、「私人に委託可能なもの（機械的に算出されるもの）」とは性質が異なるものとされていることから、下位にある公営住宅法（個別法）での対応は困難なため、上位にある地方自治法のレベルで包括的に議論されるべきものと考えている。 総務省と国土交通省の回答において「公営住宅の損害賠償金」の認識に齟齬があるため、共通認識の上で必要とする制度改正の可否についての回答をお願いしたい。	—	【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○当該損害賠償金の私人委託が可能となれば、専門家のノウハウを活用した徴収・収納が可能となることで回収率の向上や回収業務の効率化に繋がるとともに、当該損害賠償金と同時に発生することも多い滞納家賃の徴収・収納事務との一体的・効率的実施も可能となることを踏まえ、必要な措置を講じるべきではないか。 ○地方自治法第243条の制限規定の趣旨に照らして考えれば、法令で金額が機械的に算出されない歳入の徴収・収納事務について、一般法である地方自治法施行令で画一的に制限緩和することは困難だとしても、地方公営企業法においては特に歳入の性質を限定せずに制限緩和が認められているように、個別法において、個別の収入ごとに制限を緩和することも可能ではないか。 ○国土交通省の第1次回答においては、個別法で規定を置くとしても「その収入金額が機械的に算出されるなど客観的に明らかである必要があるとの考え方が示されているが、当該金額の算出根拠等が法令に明記されていなくても、当該金額の上限が条例で定められた上で、当該金額の算出根拠等が事業主体によって告示等で広く公に周知されていれば客観性を担保することが可能であり、個別法で徴収・収納事務の私人委託を可能とする規定を置くことが可能ではないか。 ○1次ヒアリングにおいて、国土交通省から、現行法上も、損害賠償金の請求書が地方公共団体名義であれば、それ以降の催告や交渉は事実行為として私人委託が可能であるという見解が示されたが、提案団体が実現したい委託内容を速やかに確認し、現行法下では提案団体の支障が十分に解消されないことが確認された場合には、提案団体の支障を解消するための法制上の措置を講じることについて、2次ヒアリングまでに検討いただきたい。 ○1次ヒアリングにおいて、国土交通省から、現行法上も、損害賠償金の請求書が地方公共団体名義であれば、それ以降の催告や交渉は事実行為として私人委託が可能であるという見解が示されたが、提案団体が実現したい委託内容を速やかに確認し、現行法下では提案団体の支障が十分に解消されないことが確認された場合には、提案団体の支障を解消するための法制上の措置を講じることについて、2次ヒアリングまでに検討いただきたい。		5【国土交通省】 （11）公営住宅法（昭26法193） 公営住宅の明渡請求後に明渡義務を履行しないことに基づく損害賠償金の徴収事務のうち、私人に委託することが可能な事実行為又は補助行為の範囲について通知した。（令和2年3月24日付け国土交通省住宅局住宅総合整備課事務連絡）	通知	令和2年3月24日	公営住宅の明渡請求後に明渡義務を履行しないことに基づく損害賠償金の徴収事務のうち、私人に委託することが可能な事実行為又は補助行為の範囲について通知した。（令和2年3月24日付け国土交通省住宅局住宅総合整備課事務連絡）	

管理番号	提案区分		提案事項（事項名）	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上、行政の効率化等）	根拠法令等	制度の所管・関係府省	団体名	その他（特記事項）	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞		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
44	B　地方に対する規制緩和	運輸・交通	国土交通省空港施設災害復旧事業費補助の対象の明確化	国土交通省空港施設災害復旧事業費（補助）について、補助対象及び補助採択要件の明確化を求める。	平成29年7月の大雨で秋田空港及び大館能代空港内の法面（滑走路外周の管理用道路の法面）が崩落した際、電話にて補助要望を打診したが、空港法上の補助対象となる「空港用地」に該当しないとの理由で、電話での打診段階で対象外とされた。 法令上、本事業の対象となるのは「滑走路等又は空港用地」や「排水施設等」の災害復旧工事とされている。今回のケースでは、直接「滑走路」や「排水施設」が崩れたのではなく、また、「空港用地」は「平らな空地」と定義されているため、対象にならないと判断された。しかし、法面崩落により排水施設である側溝が土砂で埋まったことから、更なる被害拡大も懸念される状態であった。 その後、急を要する案件であったため再度相談したところ、今度は、大雨被害であることを証明できるよう、日常点検のなかで法面を捲り上げて地面がどのような状態となっているのか確認し、施設のすみずみまで点検している記録があるかといった厳しい補助採択条件が提示された。 当県では国土交通省から示されている指針に基づき策定した空港施設の維持管理に関する要領や計画に基づく点検以上のことは実施していなかったため、結果的に別事業（県単災害復旧事業）として執行せざるを得ない状況となった。 補助要綱等にも明記されていない厳しい採択条件ではなく、通常の点検によって柔軟に採択することが可能となるよう、採択要件を明確化していただきたい。	災害復旧制度の本来目的である「被災箇所復旧のための早期予算化、早期事業化、早期復旧」が可能となる。	空港法第9条第1項、第10条第1項・第3項 空港法施行令第4条 空港施設災害復旧事業費補助金等交付要綱第2条第1項	国土交通省	秋田県、小坂町		福島県、新潟県、沖縄県	○当県管理空港では高盛土箇所等があり、同様の事例が想定されるため。 ○当県の空港では、現時点において、同様の事案は発生していない。しかし、空港本体が最大10段の盛土構造である当県の空港においても、今後、同様の災害が発生する可能性は十分に考えられることから、本提案に対する措置は必要であると考える。	地方管理空港における災害復旧工事の対象については、空港法第10条において、「滑走路等又は空港用地」、「排水施設等」の工事に要する費用と規定されており、空港施設災害復旧事業費補助金等交付要綱には、用地造成費の具体的分類として、「土工事、擁壁工事、護岸工事、埋立工事、地盤改良工事、植生工事、法面保護工事、場内調節池工事、排水工事、場周道路工事、保安道路工事、柵工事、雑工事」とされています。 また、災害復旧工事については、空港法施行令第4条において、「災害にかかった施設を原形に復旧することを目的とする工事」等であって、「維持工事とみるべきもの」、「明らかに設計の不備又は工事施行の粗漏に基因して生じたものと認められる災害に係るもの」、「甚だしく維持管理の義務を怠ったことに基因して生じたものと認められる災害に係るもの」等以外と定義されています。空港施設災害復旧事業費補助金の交付申請にあたっては、このことに留意のうえ、同要綱第3条の規定に基づき申請を行って頂く必要があります。 これらの点については、毎年度当初に開催している「空港整備事業に関する説明会」等の機会を通じて、空港管理者の皆様方に引き続き丁寧にご説明して参ります。	回答内容を見る限り、今回提案にあたり、具体の支障事例として挙げた本県事案は空港施設災害復旧事業費補助金等交付要綱に定められている「土工事、法面保護工事」などに該当すると考える。 また、貴省から示されている指針に基づき策定した空港施設の維持管理に関する要領や計画に基づき、管理・点検を実施していることから、空港法施行令第4条の「甚だしく維持管理の義務を怠った」にもあたらないと考える。 これらを踏まえると、尚更、支障に示した事案のように厳しい条件を提示されたことが疑問である。 「甚だしく」がどの程度を指すかは、個人の解釈が生じ、その解釈で差が出ることは好ましくないものと考える。 本県の支障事例のように、通常の維持管理を行っていたにも関わらず、規定上読み取れない厳しい条件を提示され、これにより事業採択の可否が左右されることがないよう、改めて採択要件を明確化し、説明会における口頭説明ではなく、要綱等において明文化していただきたい。	—

各府省からの第1次回答を踏まえた追加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	令和元年の地方からの提案等に関する対応方針 （令和元年12月23日閣議決定）記載内容 ※提案提出年以降の対応方針に記載があるものは当該対応方針の記載内容を<当該対応方針決定年>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
【福島県】 今回の提案は、異常気象によって空港施設が被災した場合に、災害復旧事業としての災害認定を受けるための準備や協議を円滑に進めるために必要な採択要件の明確化に関する内容であります。 本事項の提案団体が示された支障事例や、今後どこでも起こり得る既往超過の異常気象に伴う災害発生を想定したとき に、空港法施行令第4条第1項各号に記載された適用除外要件のうち、第5号「甚だしく義務を怠ったことに起因して生じたものと認められる災害に係るもの」の判断基準における不明確な要素が残されたままであると考えられます。 これまで、空港の保安を確保するための管理方法を定めた空港維持管理・更新計画に基づき、日常や緊急時を含めた点検及び点検に基づく修繕・更新を実施しながら、施設の経常的な維持や状態の把握を適切に実施していますが、現在、適切と考えていた維持管理方法に疑問符が投げかけられた事態と認識しております。 改めまして、空港法施行令第4条第1項第5号の規定に対する判断基準の明確化をお願いいたします。	—	【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		空港の災害復旧事業補助制度について、他事業も参考に、採択要件を含め分かり易く制度を周知する方法を検討し、関係者の理解を深めて参ります。	5【国土交通省】 （16）空港法（昭31法80） 空港施設災害復旧事業費補助金については、「空港内の施設の維持管理指針」（平26国土交通省航空局）に基づき地方公共団体が策定した維持管理計画に沿って空港施設の維持管理を適切に実施している場合には、災害復旧工事の対象外である「甚だしく維持管理の義務を怠ったことに基因して生じたものと認められる災害に係るもの（施行令4条5号）」に該当しないことを含め、採択要件等を明確化し、地方公共団体に令和2年中に周知する。	周知	令和2年4月9日	空港施設災害復旧事業費補助金等交付要綱の補足として、別添「空港施設災害復旧事業費補助金等交付要綱について～補助事業採択要件の補足等～」を、関係地方公共団体あて、令和2年4月9日に配布済み。	

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・関係所省	団体名	その他（特記事項）	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞		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
70	B 地方に対する規制緩和	土地利用（農地除く）	地籍調査における筆界確認の調査手法の見直し	地籍調査における筆界確認について、遠隔地に居住する土地所有者の現地立会の負担軽減のため、筆界案の郵送や電子的媒体を利用した確認手法の多様化や、所有者不明の土地に関し、隣接土地所有者等による確認を可能とする調査手法の導入を図る。	山村部において、土地所有者の「高齢化」・「不在村化」などにより、筆界確認に時間を要している。 時間を要すだけでなく、最終的に確認が得られない結果、筆界未定として処理せざるを得ないケースもある。 （例①登記簿に氏名の記載のみで、所在地不明により本人確定ができず、個人情報保護の観点から戸籍調査等でも対応できず、筆界未定となるケース。例②山間部の土地で、所有者が都市部在住の高齢者のため現地立会を拒否され、土地周辺に委任できる親戚・知人もないことから、筆界未定となるケース。）	迅速な復旧・復興に資する地籍調査の促進が図られる。	国土調査法第2条 地籍調査作業規程準則第23条、第30条 地籍調査作業規程準則運用基準第15条の2	国土交通省	徳島県、滋賀県、京都府、京都市、大阪府、兵庫県、神戸市、和歌山県、鳥取県、愛媛県、関西広域連合		宮城県、秋田県、茨城県、群馬県、埼玉県、川崎市、相模原市、中井町、福井市、長野県、高山市、多治見市、浜松市、愛知県、田原市、南あわじ市、奈良県、島根県、岡山県、広島市、庄原市、下松市、徳島市、阿波市、石井町、神山町、那賀町、宇和島市、大村市、五島市	○特に、山林部等については、登記簿情報（所有者氏名及び住所）が古いままのケースが多く、所有者または相続権者の特定に時間を要するとともに、相続権者が遠方在住の場合は、立会調整等について事業主および地権者双方に負担が生じている。また、所有者が確定していながら、立会拒否の場合については、周辺所有者への影響を鑑み、隣接所有者等による確認手法の整備が必要と考える。 ○土地所有者の高齢化や遠隔地に居住しているため現地立会に時間を要している。 ○固定資産課税台帳を利用した探索を試みても個人情報取扱制限がかかるため、その探索に大きな労力を費やし、森林整備に支障を生じている。 ○土地所有者の所在不明等による筆界未定が多く、隣接土地所有者に不利益が生じるケースがある。 （1)30年前に県外から住宅建築を予定し土地を購入したものの、家の建築が取りやめとなって放置地となっている。近隣住民がある程度の経緯は知っていたものの、県外出身者で身元もわからず、登記時の住所地は現在空き地となっており、移転してから5年以上経過しているため住所地での住民票除票も請求できない。そのため、所有者不明土地として筆界未定となったものである。 ②公図上は畑の中の狭小地で、登記地目は墓地となっているが、現地には墓はなく、焼と一体になっている。保存登記がなされていない昔からの土地であるため、登記簿には所有者の氏名のみが記載されており、住所も生年月日もわからない。昔に墓が移動され、登記だけが残っていると推測されるが、追跡調査ができず筆界未定となったものである。 ○本県においても同様の課題を有している。なお、本年度から山村境界基本調査（山村部リモートセンシングデータ整備事業）を活用する予定であり、今後の山村部における作業省力化のモデルケースとしたい。 ○地権者が遠方に住んでおり、高齢のため立会いに来れない場合や、登記簿に指名のみしか記載がないケース、共有地で〇〇外〇〇名のような個人を特定できないような記載しかないケースがあり、筆界未定として処理せざるを得ないことがある。また、相続登記がなされていない場合や、住所変更の登記がなされていない場合、相続人や登記名義人の捜索に膨大な時間を要することから、相続登記や住所変更を促す仕組みや、登記情報とマイナンバーとの紐付けなどの施策も検討していただきたい。 ○当市において、地権者等の高齢化や所在がわからない等の理由から筆界確認に時間を要するケースがある。また、最終的に確認が得られず筆界未定として処理せざるを得ないケースもある。（当市の事例）登記簿に氏名のみ記載で本人確認ができない場合や相続絶えにより相続人が不存在の場合は筆界未定として処理せざるを得ない。） ○当市でも、立会不参加により、隣接地を含んだ筆界未定となるケースが増加している。地籍調査作業規程準則によれば、遠隔地居住など、立会が得られないことについての相当の理由がある場合に限り、筆界案の送付等による確認手法が認められているが、この手法を適用できない事例が多数ある。例えば、現地には居住しているが、仕事の都合により立会の日程調整が困難な場合や立会依頼通知は届くが調査への協力意思が不明で、理由なく立会を欠席する場合がある。このような土地所有者に対しても、準則の適用対象となるよう見直しを希望する。 ○山林が多い地区において、土地所有者の高齢化等により、現地まで行けない事を理由に調査計画を断られたことがある。 【地域における課題】土地名義人死亡により相続の名義変更がされていないものが数多くあり、相続人調査が必要となるが、調査地区が離島でもあることから、親の代で島外に転出し、土地の存在すら知らないケースも数多くあり、委任できる親戚、知人もいないことから、不立会による筆界未定となるケースが増加傾向にある。 【制度改正の必要性等】土地所有者の同意があれば、現地立会いなしで筆界確認できる調査手法等により地籍調査の促進が図られる。 ○当町は高齢・過疎化が進行している地域であり、面積の約95%が林地であり急峻な地形が広がっている。遠方・所有者不明の筆界確定案の個人の問題もあるが、昭和に倒産した会社の名義で登記されたものが残っており、現在の行方が分からず!筆界未定になりそうな事案がある。そのようなケースの対応策もご検討をいただきたい。 ○当市では、既に境界確定していたり、仕事で立会できない等、立会拒否されるケースが多い。よって、前述の手法の採用や、既に境界確定している土地は立会なしにできれば筆界確認が容易であった箇所はある。 ○当市では、戸籍調査を行い親族に連絡を取り確認を依頼し対応している。 ○当市でも地目が山林の土地において、登記簿の記載が氏名のみで住所不明により本人確定ができず、筆界未定となるケースがあった。 ○当市においても、遠隔地に居住されている土地所有者もおり、境界確認ができない場合には筆界未定となることから、郵送や電子的媒体を利用した確認方法や隣接土地所有者等による確認を可能とする調査手法の導入について賛同する。 ○当県においても、山村部に限らず、市街地においても同様の支障事例がある。 ○当県において、山村部において土地所有者が不明であることで筆界未定となるケースが毎年、数件発生している。平成23年に土地所有者が不明な場合の対策として新たな調査手法（地籍調査作業準則30条3項）が制度化されたが、山村部では調査手法の条件に合致することが少なく制度の活用が図られない。そのため所有者不明土地を筆界未定とせざるを得ないが、隣接土地所有者への影響も大きいことから、所有者不明土地において、可能な限りの所有者追跡調査を実施した後であれば、隣接土地所有者による仮の筆界確認を可能とするなどの新たな制度改正が必要である。 ○①「相続により、遠方在住の方が所有者となったような土地について、調査の案内等を送付しても聞心が低いのか、一切の反応がなく、結果、筆界未定として処理せざるを得ないケース。=>通知のやり方等の整理も必要だが、反応がない場合でも、隣接者の立会に基づく形で調査可能となれば、筆界未定地を減らすことが期待できる。②相続人全員が家庭裁判所へ相続放棄を申し出ており、相続財産管理人も立てられていないようなケースで、客観的材料もなく結果的に筆界未定となるケース。=>相続財産管理人を立てずとも、条件によっては隣接土地所有者のみの確認で調査が進められるなら、スムーズな調査実施が期待できる。） ○地籍調査において、いわゆる長期未相続土地や所有者不明土地などが原因で、所有者探索が困難となり、筆界確認に時間を要している。また、時間を要すだけでなく、最終的に確認が得られない結果、筆界未定として処理せざるを得ないケースもある。 ○当県の高齢化は他県に比べ進んでおり(高齢化率：全国第3位)、土地所有者の「高齢化」・「不在村化」などにより、筆界確認に時間を要している。筆界案の郵送や電子的媒体を利用した確認手法の多様化や、所有者不明の土地に関し、隣接土地所有者等による確認を可能とする調査手法の導入は、課題解決に資するものであり、その実現のためには制度改正が必要である。 ○山村部については現在行っていないが、都市部においても同様に確認を得られず筆界未定となるケースがある。その他の具体例として、土地所有者が死亡している場合は、相続関係人が立会等をすることになるが、、相続関係人全員が相続放棄しており、その全員が立会を拒否された場合、筆界未定となるケースがある。このケースにおいて、隣接土地所有者等による確認を可能とする調査手法の導入が必要である。 ○土地所有者の「高齢化」・「不在村化」などにより、筆界確認に時間を要すため、地籍調査の進捗が図られない状況であり、所有者が判明せず、筆界未定として処理せざるを得ないケースがある。本県では、林地部が地籍調査対象面積の約8割を占めるが、その林地部の進捗率が7%に留まる。（平成29年度末） ○遠隔地に居住する土地所有者又は法定相続人の現地立会について時間を要しているケースがある。隣接地が所有者不明な未登記土地のために筆界未定となってしまうケースがある。 ○以下の支障事例がある。 1. 相続放棄された、または相続人がいない土地について、筆界確定が困難となっている。 2. 山林の土地所有者の高齢化により、現地確認ができない、また所有者の世代交代で筆界の不明確化により証・物証が失われている。 3. 相続調査範囲の増大により、調査に膨大な時間がかかる。 4. 古い世代で行われた、いわゆる口頭売買や、交換での未登記がある。 ○未相続率により登記簿のみでは土地所有者の所在が不明な土地が多く存在し、戸籍の附票や課税台帳等による追跡調査に約3か月程度の期間を要している（H30年度調査対象筆数25,982筆のうち要追跡調査筆数5,707筆）。所有者不明土地については、地籍調査作業規程準則第30条第3項の規定により、筆界を明らかにする客観的資料がある場合に限り、筆界の調査が可能となっているものの、特に山間部では客観的資料が存在しないことが多く、筆界未定と処理せざるを得ない状況にある（H30年度に認証した成果において、所有者不明土地の件数17件中、客観的資料により筆界確認できたのは2件のみ）。このため、隣接土地所有者ならびに第三者機関による客観的判断により筆界を確認できる仕組みなど、弾力的な運用が図れる制度改正を求める。 ○本市においても同様の支障事例が生じている。（例：本市では、登記簿に氏名、住所の記載はあるが転居後5年以上経過している場合、住民票除票の交付を受けることができないため、本人の現住所が確認できず、筆界未定となるケース。） ○山間部の土地で、所有者が都市部在住の高齢者のため現地立会を拒否され、土地周辺に委任できる親戚・知人もないことから、間伐等の森林整備が実施できなかった。 ○当市では、所有者不明土地に時間を要するケースは見受けられない。しかし、所有者が高齢のために現地確認を拒否されたことにより筆界未定となるケースが見受けられる。土地所有者との確認手法の多様化が課題である。 ○当市においても、所有者不明土地については筆界を確認するに足る客観的資料が存在しないため不立会地として筆界未定処理としている。その結果、当該土地と隣接するすべての土地が筆界未定となり、関係土地所有者には何ら瑕疵がないにもかかわらず筆界の明確化が図れない。 ○例②と同様の理由から未調査区域の大半が筆境未定地となることが見込まれるため、調査休止を検討している市町村あり。 ○当県においても、所在不明による筆界未定が生じており、今後、拡大していく恐れがある。	国土交通省では、国土審議会の「国土調査のあり方に関する検討小委員会」において、令和2年度からの次期国土調査事業十箇年計画策定に向けた検討を行い、本年6月28日には、最終的なとりまとめとなる「報告書」を公表しました。 この「報告書」では一部の所有者が不明な場合であっても、筆界案の公告等により調査を進められるような手続の見直し、都市部における官民境界の先行調査や山村部におけるリモートセンシングデータを活用した調査といった、それぞれの地域特性に応じた効率的な調査手法の導入など、調査を円滑かつ迅速に進めるための措置等の方向性が示されているところです。 国土交通省としましては、「報告書」で示された方向性に沿って、地籍調査を円滑かつ迅速に進めるための方策について検討を進めてまいります。	地籍調査の促進に確実に繋がるよう、早急に本提案を実現願いたい。	—

各府省からの第1次回答を踏まえた追加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	令和元年の地方からの提案等に関する対応方針 （令和元年12月23日閣議決定）記載内容 ※提案提出年以降の対応方針に記載があるものは当該対応方針の記載内容を<当該対応方針決定年>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
【奈良県】 調査を円滑かつ迅速に進めるためには、効率的な調査手法が必要である。土地所有者が不明で、かつ筆界確認のための客観的な資料がなく筆界未定として処理せざるを得ないケースは数多く潜在すると思われるため、調査の推進には、所有者不明の土地に関し、隣接土地所有者等による確認を可能とする調査手法の導入を図ることが肝要であると考える。 【庄原市】 「国土調査のあり方に関する検討小委員会報告書」の中で示された方向性について、可及的速やかに検討が行われるよう要望する。	—	【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。 【全国町村会】 提案団体の意向及び関係府省の回答を踏まえ適切な対応を求める。		御提案も含め、本年6月28日に公表された国土審議会の「国土調査のあり方に関する検討小委員会」の「報告書」で示された地籍調査を円滑かつ迅速に進めるための措置の方向性に従い、第7次国土調査事業十箇年計画策定に向け、次期通常国会における国土調査法及び国土調査促進特別措置法の改正を目指してまいります。	5【国土交通省】 (8)国土調査法（昭26法180） （ⅱ）地籍調査における筆界の確認（地籍調査作業規程準則（昭32総理府令71）30条）については、地方公共団体の事務負担の軽減を図るため、筆界案の郵送等を含めた土地所有者等の筆界確認手法の多様化や、一部の所有者が不明な場合等でも調査を進められるような調査手続の見直し等を行う方向で検討し、令和2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。	法律、省令	法律　令和2年3月31日公布、同年4月1日施行（一部の規定は同年6月15日施行又は同年9月29日施行） 省令　令和2年6月30日公布、同日施行	「土地基本法等の一部を改正する法律」（令和2年法律第12号）により、国土調査法等を改正し、地籍調査の円滑化・迅速化のため調査手続の見直し等を行った。 また、地籍調査作業規程準則（令和2年国土交通省令第62号）について、一部の所有者が不明な場合等でも調査を進められるよう、筆界案の作成及び公告による調査手法を導入する等の改正を行った。 これら新たな調査手続については、令和2年度を初年度とする「国土調査事業十箇年計画」（令和2年5月26日閣議決定）においてその導入促進を図る旨を位置づけたところ。	

管理番号	提案区分		提案事項（事項名）	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上、行政の効率化等）	根拠法令等	制度の所管・関係府省	団体名	その他（特記事項）	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞		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
95	B 地方に対する規制緩和	環境・衛生	環境省等所管法令における立入検査に係る身分証明書の統合	個々の環境省等所管法令に基づき行う立入検査に係る身分証明書について、厚生労働省の定める環境衛生監視員証を参考に、1枚あるいは可能な限り少ない枚数の様式へ統合する。	環境省等が所管する法令に基づき、地方自治体職員が立入検査を行う際の身分証明書については個々の法令で定められている。 このため、地方自治体においては一人の職員が複数法令に基づく立入業務を行うことが殆どであるにもかかわらず、職員一人について約20種類もの身分証明書を作成しなければならず、特に職員の異動時期には身分証明書の作成業務によって大きな負担が生じている。 また、立入先の事業所においても複数法令による規制を受けることが多いため、職員に適正な立入権限があることを確認するには、一つ一つの立入証を示す必要があり、迅速な立入検査の妨げとなってしまう。	一目で選択的に立入権限を示すことのできる身分証明証を設けることで、迅速な立入を行うことができ、常時の立入検査、突発的な事故対応に係る検査のいずれもスムーズに行うことができる。また、身分証明証ごとに異なるサイズの職員写真を複数用意するなどの事務負担を軽減することができる。	工業用水法第25条第2項、大気汚染防止法第26条第3項、水質汚濁防止法第22条第4項、農用地の土壌の汚染防止等に関する法律第13条第2項、特定工場における公害防止組織の整備に関する法律第11条第3項、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法第41条第5項、ダイオキシン類対策特別措置法第27条第5項、第34条第3項、フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律第92条第2項、土壌汚染対策法第14条第4項、土壌汚染対策法第54条第7項、特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律第30条第5項 温泉法第28条第2項、第35条第2項、自然公園法第17条第2項、第35条第3項、第37条第3項、第62条第4項、鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律第75条第5項 廃棄物の処理及び清掃に関する法律第19条第3項、浄化槽法第53条第3項、建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律第43条第2項、ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法第25条第2項、使用済自動車の再資源化等に関する法律第131条第3項 【参考】環境衛生監視員証を定める省令（昭和52年厚生省令第1号）	経済産業省、国土交通省、環境省	愛知県		札幌市、岩手県、秋田県、山形県、福島県、群馬県、埼玉県、川越市、川口市、川崎市、相模原市、新潟県、石川県、岐阜県、豊橋市、豊田市、京都府、京都市、島根県、岡山県、徳島市、高松市、愛媛県、松山市、福岡県、熊本市、宮崎県	○提案団体と同様の支障が当市でも生じている。1人当たり10数枚の立入証を所持しており、事務手続きが負担となっている。 ○例年4月の人事異動の時期には、身分証明書の更新時期とも重なることが多く、立入検査を行う職員に対して、速やかな作成、交付を行う必要があり、業務に負担が生じる。 ○当市においても、職員一人について約10種類の身分証明書を作成しなければならず、特に職員の異動時期には身分証明書の作成業務によって大きな負担が生じている。 ○環境省所管法令の身分証明書は、職員1人あたり約10種類であり、異動時期には作成の負担が大きい。平成30年度は300枚作成した。 ○当県においても、異動時期には身分証明書の作成業務によって大きな負担が生じている。19種類の証明書をまとめて作成している。 ○当市においては、1人の職員が複数法令に基づく立入業務を行うことがほとんどであり、職員一人について約10種類の身分証明書を作成しなければならない、職員の異動時期には身分証明書の作成業務によって大きな負担が生じている。 ○当市においても、1人の職員が複数法令に基づく立入業務を行っており、職員一人について10種類以上の立入検査に係る身分証明書を作成しなければならず、職員の異動時期には身分証明書の作成業務によって負担が生じている。また、立入先の事業所においても複数法令の規制を受けていることが多く、各法令に基づく身分証明書を提示する必要があり、迅速な立入検査の妨げとなっている。 ○当県でも同様に、職員一人について多くの身分証明書の作成が必要で、特に職員の異動時期には身分証明書の作成業務に多くの負担を要している。 ○当市においても、法や条例毎に身分証明書を作成する必要があり、異動者が多い時期には事務負担が大きなものとなる。また、有効期限等の管理の面においても、一つにまとめることで容易になるため、制度改正による事務負担の軽減は必要なものと考える。 ○当県においても、環境保全や廃棄物対策を所管する部署では、大防法、水濁法、土対法はもちろん、自動車排ガス、ダイオキシン、フロン等をまとめて事務処理することになるが、多いところではこれらすべての身分証明書を転入職員に対し作成することもあり、個別の法律ごとに作成する現状では、多大な業務負担となっている。また、立入先の事業所でも複数の法令による規制を受けることも多く、このような場合も、1枚1枚提示する必要があり効率が悪くなっている。以上を踏まえると、実情に即して、検査証の作成や提示する際の効率を考えて、複数の法律をまとめて1枚の証にする方が合理的である。 ○突発的な事故対応等に当たり複数の身分証の提示に一定時間を要し、迅速な対応の妨げとなっている。また、当県では出先機関の職員が1人で環境省が所管する法令に基づく立入検査業務を複数担っており、例えば、環境保全業務だけで、1人最大15枚の立入検査証の発行が必要である。毎年度、異動や期限切れに伴う発行作業が職員の負担になっている状況である。制度改正により、立入検査証が一人につき1枚に緩和されれば、毎年度の発行業務が大幅に軽減され、業務削減に繋げることが可能となる。立入検査証に明記する事項は、顔写真、有効期限、生年月日、根拠法令等多岐に渡るため、携帯が容易なサイズに収める工夫が必要と考えられる。 ○当市においても、環境省等が所管する法令に基づき、1人の職員が複数法令に基づく立入業務を行っており、職員一人につき11種類の身分証明書を作成している。そのため、職員の異動時期等には身分証明書の作成業務によって大きな負担が生じている。また、立入先の事業所において、複数法令による規制を受けることが多いことから、立入証の明示に時間を要し、迅速な立入検査の妨げとなっている。 ○当県でも環境省所管法令関係立入検査身分証明書作成するのに、4月異動による本庁関係課職員、現地機関異動職員全員分を発行しなければならず、かなりの負担である。また、1人で複数の身分証を有しているため、立入検査身分証証携帯時に複数の身分証を示すときも手間である。 ○当県も環境管理事務所職員が立入検査を行う際、1つの事業所内に複数の法令の規制を受ける施設があることが多く、その場合複数の立入証を提示する必要があり、迅速な立入検査に支障が生じている。	立入検査は、個々の環境法令における趣旨・権限に基づき行われるものであり、その目的、対象となる場所、実施者に求められる専門性等がそれぞれ異なる。また、検査証は、個々の環境法令の趣旨を踏まえて様式・記載事項等が検討され、規定されているものであることから、その発行に際しては慎重な対応が必要であり、こうした点を踏まえれば、一元化については慎重に対応すべきものと考える。 加えて、実際の立入検査時には、立入権限の有無、根拠条文を適切かつ明確に検査対象者に提示する必要があるが、多くの法令の根拠条文を単一の検査証において提示することは困難と考えられる。 一方、検査証や写真の大きさの統一等については、個々の法令の改正時等に、関係他法令における状況を見つつ、同法の趣旨に照らして可能であれば、統一的サイズとならないか検討を行って参いりたい。 なお、ご提案の法令の中には、建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律など、検査証の様式を法令に規定しておらず、自治体ごとに定めている例も見受けられるところ、そうした場合には、様式を規定することでかえって規制強化となるおそれがあること、自治体が様式変更に伴う条例改正を行う必要があり、負担が増加すること等が懸念されることから、ご提案の法令すべてを一元化の対象とすることには、やはり慎重になるべきと考える。	貴省の御指摘について、以下①～④に整理してお答えする。 ①「立入検査は、…(略)…慎重な対応が必要」 ②「多くの法令の根拠条文を単一の検査証において提示することは困難」 ③「様式を規定することでかえって規制強化となるおそれ」 ④「様式変更に伴う条例改正を行う必要があり、負担が増加すること等が懸念」 ①　本県の提案は個々の環境法令の趣旨・権限や、求められる専門性について何ら変更を求めるものではない。 ②　本県の提案は1枚あるいは「可能な限り少ない枚数の様式」への統合であり、複数法に基づく立入権限の有無、根拠条文を示している案例として厚生労働省が定める環境衛生監視員証があることを、改めて再掲する。案例を参考とする、大気・水等の公害系、廃棄物系、自然系といった三つの分野ごとに統合する等の工夫をすれば、様式の統合は十分可能である。 本県の試行でも、提案対象の18法25項目について、三分野に統合する形で、法令の根拠条文や、職員の写真貼付欄等を載せた統合様式の作成は十分可能であったことを申し添える。 ③　立入証を統合する規定に工業用水法等2法が掲載されていなければ、これら2法に係る検査証は他法令と分けて作らざるを得ないため、意図して提案対象に含めているものである。 ④　条例改正は一過性の負担であり、毎年膨大な数の検査証を発行し続けなければならない負担の方が遥かに大きい。 検査証が細分化されている現状は、立入先の事業者にとっても見辛く、貴省の懸念する「立入権限の有無、根拠条文を適切かつ明確に検査対象者に提示する」上でも大きな支障となっている。 貴省におかれては、本県の提案について、改めて積極的な検討をお願いしたい。	—
97	B 地方に対する規制緩和	土地利用（農地除く）	不動産鑑定士の新規登録、変更登録、死亡等の届出、登録の消除（以下、「不動産鑑定士の新規登録等」という。）について、不動産鑑定士の新規登録に係る都道府県を経由する義務付けの廃止	不動産鑑定士の新規登録、変更登録、死亡等の届出、登録の消除（以下、「不動産鑑定士の新規登録等」という。）について、不動産鑑定士の新規登録に係る都道府県知事を経由して行うこととされており、都道府県では、申請書及び届出書の受付、国への提出事務を行っている。 都道府県で受理する申請書・届出書については、記入漏れ等の形式チェックを行い、必要に応じて本人に修正等を指示している。国土交通省へ確認して修正する場合や本人から速やかな回答がない場合には、後日郵送で修正のやり取りをすることとなり、申請者・届出者にとって二度手間となっている。 当該業務は法定受託事務ではあるが、実際に行っているのは簡単な形式チェックのみであり、都道府県の判断を要するようなものは含まれていないにもかかわらず、都道府県における事務処理に時間を要している。（受付状況：年間40件前後で、郵送が8割、持込が2割。受付から地方整備局へ提出までに約1週間を要している。）	不動産鑑定評価に関する法律第17条から第20条に基づき申請者の住所地を管轄する都道府県知事を経由して行うこととされており、都道府県では、申請書及び届出書の受付、国への提出事務を行っている。 都道府県で受理する申請書・届出書については、記入漏れ等の形式チェックを行い、必要に応じて本人に修正等を指示している。国土交通省へ確認して修正する場合や本人から速やかな回答がない場合には、後日郵送で修正のやり取りをすることとなり、申請者・届出者にとって二度手間となっている。 当該業務は法定受託事務ではあるが、実際に行っているのは簡単な形式チェックのみであり、都道府県の判断を要するようなものは含まれていないにもかかわらず、都道府県における事務処理に時間を要している。（受付状況：年間40件前後で、郵送が8割、持込が2割。受付から地方整備局へ提出までに約1週間を要している。）	不動産の鑑定評価に関する法律第17条、第18条、第19条、第20条	国土交通省	愛知県		埼玉県、京都府、鳥取県	○当県においても、本事務について、都道府県の具体的な判断要素や把握しておく内容も特にはないことから、事務負担となっている。また、申請者側からみても、都道府県でチェックを受けたとしても、国から再度の指摘や修正等があり、二重手間となることから、都道府県を経由する事務を廃止することが望ましい。 ○不動産鑑定士の新規登録等の都道府県の経由を廃止することで、時間や手間を省き、申請者への迅速な対応が可能になると考える。 〈支障事例〉 ①申請者からの問い合わせに関しわからない場合一度地方整備局へ問い合わせ再度申請者へ回答するため、時間を要する。 ②申請者が提出先を誤って他の都道府県へ提出し混乱が生じることがある。その際、提出された都道府県から本来受付すべき都道府県へ書類を転送し、受理し直すため大幅な時間ロスとなる。 〈制度改正の必要性〉 ①都道府県は必要書類や記入漏れ等の軽微なチェックを行い、地方整備局へ進達するのみであり、独自に判断する内容はないため、都道府県を経由する意味合いはないと考える。　②都道府県を経由せずに直接地方整備局へ提出することで、申請してから登録通知が送られてくるまでの時間を短縮することができる。（受付をしてから地方整備局への提出までに長くて1週間かかる。本県では、昨年度46件受付）	本件経由事務の廃止について、各都道府県や申請者等において支障がないことが確認できれば、地方分権一括法での改正を行う方向で検討する。	経由事務の廃止によるデメリットは、本県をはじめとして全国の都道府県においても同様に、認識していないと考えている。 また、申請者にとっても、標準処理期間の大幅な短縮が可能となり、窓口の一本化により申請書等の迅速かつ適切な審査・補正が可能となることから、利便性の向上が大いに期待できる。 加えて、地方整備局を窓口とすると、申請先が遠方となってしまうが、これらの申請等は事前相談が必要なほど複雑な内容ではなく、電話やメールによる内容確認で十分把握できることから、申請書類等の郵送受付による不具合は全くなく、現在でも8割近くが郵送による申請となっている。 これらのことから、総合的に判断して、経由事務の廃止による県や申請者等における支障はない、と考えている。	—
100	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	災害救助等に使用する車両の有料道路の無料化措置に係る被災都道府県の事務簡素化	災害救助等に使用する車両の有料道路の無料化措置にあたり、被災直後の都道府県に高速道路会社等との協議等の事務が発生しないようにする。 具体的には、被災都道府県と高速道路会社等との調整を待たずとも、災害救助法適用期間中など被災直後の一定期間内の災害の救助のための車両であれば、自動的に無料化措置がなされるよう、「料金を徴収しない車両を定める告示」の改正等を行うこと。	【現行制度】 大規模災害が発生し、他機関等による災害救助等に係る応援を要する場合、被災都道府県が、対象の区間・期間・車両等を高速道路会社等と協議し、了解を得た上で、全国の自治体に「災害派遣等従事車両証明書」の発行を依頼することで、自治体の長からその証明を受けた車両は無料で高速道路等を通行できるようになる。 「料金を徴収しない車両を定める告示」第3号によれば、「災害救助（中略）のために使用する車両（中略）で緊急自動車以外のもの」は料金を徴収しないものとされているが、実態はたとえ災害救助のために派遣された公的機関の車両であっても、無料通行の可否は被災都道府県と高速道路会社等との調整に委ねられている。 【支障事例】 2018年7月に本県で豪雨災害が発生した直後、日赤や地方公共団体等から、有料道路の無料化措置を講じるよう要請が多数あった。 高速道路会社等との調整にあたっては、各社に対する個別の依頼文送付などに時間を要したため、事務処理が未完了の発災直後において、即応いただいた支援機関の車両が無料措置を受けられない事態が生じた。 その後も、受援体制の確立時など、災害対応の進捗に応じて随時各社に連絡する必要が生じるなど、事務が発生した。 また、都道府県庁舎等に甚大な被害が発生し機能不全に陥った場合などは、被災都道府県による応援要請などを必要とする同制度が活用できない事態の発生が予見される。	発災直後において、迅速かつ円滑な災害対応が可能になるとともに、被災都道府県や高速道路会社等の負担が軽減される。	道路整備特別措置法第24条第1項 但書、同法施行令第11条、料金を徴収しない車両を定める告示第3号	国土交通省	岡山県、中国地方知事会と共同提案	中国地方知事会と共同提案	奈良県、愛媛県	○災害が発生した場合に行う災害従事車両の高速道路料金の無料措置に係る事務については、提案団体が示す支障事例と同様に高速道路各社との調整に時間を要しており、被災自治体の負担軽減のためにも、事務手続が簡素化されることが望ましいと考える。 ○豪雨災害発災直後から高速道路無料化が完了するまでの間、問い合わせが殺到し防災職員がその対応に追われた。また、被災直後の一定期間内の災害派遣等従事車両について、自動的に無料化措置を講じ、速やかに手続き方法をホームページ上に公開することで、不要不急な問い合わせを削減することが必要であると考える。 ○平成23年に発生した紀伊半島大水害の際、当県では災害発生直後に8つの道路会社との無料措置化の協議や、同一災害で被災した三重県や和歌山県との調整、他都道府県に対する数回にわたる依頼文の発出等を行ったが、災害対応の初動期にも関わらず、当業務に係る調整に時間と手間を要したことなどにより、優先すべき防災対応に支障を来した。 ○平成28年10月21日に発災した鳥取県中部地震の際に、発災直後から各有料道路管理者6社と調整を行ったが、行政車両について協議が完了したのは10月24日であり、発災から3日のタイムラグが生じている。その際は、NEXCO西日本が当県との交渉窓口となり、各有料道路管理者との調整を行っていたが、他の事業者は平日以外の調整ができず、手続きに余計に時間を要することになった。また、当初は比較的短期間の無料化しか認められなかったため、車両内訳の追加や無料化期間の延伸で複数回の協議が必要となり、その都度、全国の都道府県にも通知する必要があったため、当県の事務負担も特に発災直後の短期間に集中して増大した。さらに、各都道府県から無料化状況に係る電話問合せも数多くあり、それらへの対応も発災県の事務負担となった。平成30年7月豪雨のように複数の都道府県が同時に被災するような場合には、各県がそれぞれ有料道路管理者と協議を行い、それぞれ全国に通知することになるため、応援側都道府県としても、煩雑な情報把握や対応処理が必要となった。	地方分権改革における提案募集の対象は、①地方公共団体への事務・権限の移譲（以下「権限移譲」という。）及び②地方に対する規制緩和（義務付け・枠付けの見直し及び必置規制の見直しをいう。）とされているものと承知（「地方分権改革に関する提案募集の実施方針」平成26年4月30日地方分権改革推進本部決定、平成 31 年地方分権改革に関する提案募集要項（内閣府地方分権改革推進室））。 他方、本提案について、高速道路会社等は、道路整備特別措置法（以下「法」という。）第24条第1項により、高速道路等を通行する自動車から料金を徴収することとされているところ、災害救助等に使用する車両については、同条ただし書に基づく同法施行令第11条に基づき定められた「料金を徴収しない車両を定める告示」（平成17年国土交通省告示第1065号、以下「告示」という。）第3号において、料金を徴収しないことができるものとされている。 このように、本件提案に係る法及びこれに基づく告示は、民間会社である高速道路会社における料金徴収の対象について定めるものであり、本告示により、地方公共団体に何らの義務等を課すものではなく、本件提案は、上記権限移譲及び規制緩和のいずれにも該当しないことは明らかであることから、地方分権改革における提案募集の対象外と承知。 なお、高速道路会社に協議事務について確認したところ、地方公共団体の要請日と同日に無料措置を開始するなど迅速な対応をしており、また、要請にかかる依頼文書も簡素な様式となっていると聞いている。協議事務の効率化については、地方公共団体の意見等も踏まえ引き続き検討していく聞いている。	本提案については、実質的に地方への義務付けになっている事務の見直しに係る提案であるとして、内閣府の整理の下、提案募集の対象として認められたものと承知している。 高速道路会社との協議事務については、地方公共団体の要請文書発出前の事前協議が求められており、平成30年7月豪雨災害発出前の事前協議が求められており、平成30年7月豪雨災害時には、事前の調整から無料措置の開始まで3日を要するなど、必ずしも実質的な要請日から無料措置開始となっているわけではないことから、こうした支障事例や大規模災害時には、多数の被災自治体が同時並行的に無料化措置の事務を実施している状況を踏まえ、一定の災害は一律に無料化措置の対象となるよう告示の改正を行うなど、引き続き事務の効率化を検討してもらいたい。 先般、国土交通省から災害ボランティア車両に対する災害派遣等従事車両証明書の発行方法の見直しについて通知があったが、被災地方公共団体の負担軽減の観点から、地方公共団体の災害時応援車両等についても、同様の措置を講じてもらいたい。	—

各府省からの第1次回答を踏まえた追加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	令和元年の地方からの提案等に関する対応方針 （令和元年12月23日閣議決定）記載内容 ※提案提出年以降の対応方針に記載があるものは当該対応方針の記載内容を<当該対応方針決定年>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
【秋田県】 環境衛生監視員証（理容・美容・クリーニング等）の例があるように、環境省所管法令も、例えば、大防法、水濁法等の公害関係法令、廃棄物関係法令、それぞれで一括りすれば、交付枚数も減り、事務も軽減できると考える。 統合ができないのであれば、身分証のサイズと添付写真のサイズは統一していただきたい。 また、異動（部署、職名変更）により身分証を再交付することを勘案すると、身分証の有効期限は不要と考える。 【埼玉県】 当県では、立入検査時に約10枚の身分証を所持し、事業所の実態に応じ、多いところで5～6枚を提示している例がある。 支障が生じている現状を踏まえ、身分証を定める省令など一元化に向けた検討を求める。 【福岡県】 身分証明書は、これを携帯する者が立入検査をする職権を有することを示すことが主目的であり、慎重な対応を要するものの一元化は可能と思われるため身分証明書の統一化をご検討願いたい。 また、環境衛生監視員証を参考とし、複数の法令の根拠条文を単一の身分証明書で提示することは物理的に可能と思われるためご検討願いたい。	—	【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		当省一次回答は、個々の法令についてはそれぞれに法目的・趣旨があり、立入検査はその実現に必要な行政上の実行行為であることから、根拠法令と当該職員の職掌に基づき、組織として慎重に意思決定を図るべきであり、安易に手続きを一元化して複数の立入検査権限を自動的に付与することには国民の権利利益の保護上謙抑的であるべきとの趣旨です。どのような行為がどの法律に従って おこなわれるのかが統一によって曖昧になり、意図せず違反行為になってしまう可能性もあります。また、検査証の様式・記載事項等は、個々の環境法令の趣旨を踏まえて検討され、規定されているものでもあります。こうしたことから、一元化については慎重な対応が必要であると考えます。 また、御提案の法令のうち一部については、現状、検査証の様式を法令に規定しておらず、自治体ごとに定めている例や、法令に規定していても自治体の条例・規則等により別に定めることが可能な例も複数存在します。このような場合にあっては、現に地方分権の方針に合致しているものと考えております。 一方、自治体における事務負担軽減に鑑みて、一定の統一化等の措置の実現可能性・必要性等を検討すべく、個々の環境関係法令の背景・現状・実態等について整理・把握してまいりたいと考えます。この際、立入検査という行政上の実行行為についての取扱いの変更で最も影響を受けるのは事業者であることから、立入証の統合が事業者にとって問題がないことの確認も必要となります。 なお、提案者御指摘の環境衛生監視員証については、該当する法令全てが同一の省庁による専管で、かつ同省内の同一課室において所管されており、ついては、同一部局、課室において所管可能な程度に個々の法目的・趣旨等の方向性が密接かつ整合的なもののみが集約されたものであり、本件のように、分野が多岐にわたる場合の参考には必ずしもならないものと理解しています。	5【国土交通省】 (3)温泉法（昭23法125）、自然公園法（昭32法161）、大気汚染防止法（昭43法97）、廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭45法137）、水質汚濁防止法（昭45法138）、農用地の土壌の汚染防止等に関する法律（昭45法139）、特定工場における公害防止組織の整備に関する法律（昭46法107）、浄化槽法（昭58法43）、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（平4法70）、ダイオキシン類対策特別措置法（平11法105）、ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法（平13法65）、土壌汚染対策法（平14法53）、使用済自動車の再資源化等に関する法律（平14法87）、鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律（平14法88）及び特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律（平17法51） 各法令で定められている立入検査に係る身分を示す証明書については、地方公共団体の事務負担の軽減に資するよう、各法令の趣旨・目的に鑑み、様式の規格の統一化等について課題等を整理しながら検討し、令和2年度中に結論を得る。その結果に基づいて必要な措置を講ずる。 （関係府省：経済産業省及び環境省）	省令	令和３年３月16日公布・施行	措置済み：「環境省の所管する法律の規定に基づく立入検査等の際に携帯する職員の身分を示す証明書の様式の特例に関する省令」（令和３年環境省令第２号）等を制定し、検討対象に挙げられた15本の法律に基づく身分証明書にとどまらず、環境省専管又は他省庁と共管の28本の法律に基づく45種類の身分証明書全てを統合対象とした。また、自治体が独自に定める条例に基づく身分証明書の統合も可能とした。さらに、これらを全て１枚に集約できるようにした。	
—	—	—	次の地方分権一括法案によって対応が可能となるよう、各都道府県や申請者等において支障がないことの確認を速やかに進めていただきたい。	第10次地方分権一括法により不動産の鑑定評価に関する法律等の改正を行い、不動産鑑定士及び不動産鑑定士補の登録等に係る都道府県経由事務を廃止することとしたい。	5【国土交通省】 (17)不動産の鑑定評価に関する法律（昭38法152） 不動産鑑定士及び不動産鑑定士補の新規登録、変更登録、死亡等の届出及び登録の消除に係る都道府県経由事務については、廃止する。	法律	第10次地方分権一括法案が2020年通常国会の審議を経て令和2年6月3日成立。 令和2年6月10日公布、同年9月10日施行。	「令和元年の地方からの提案等に関する対応方針」（令和元年12 月23 日閣議決定）に基づき、第10次地方分権一括法案を2020通常国会に提出。第201回国会での審議を経て、同法案が令和2年6月3日に成立。	
【愛媛県】 西日本豪雨災害のような大規模災害発生時には、発災直後から応援活動が開始されるが、被災県と高速道路株式会社との協議にはどうしても一定の時間を要するため、発災直後に迅速に対応してもらった機関の車両が料金を支払わざるを得ない事例が見受けられた。 このことから、速やかに有料道路の無料措置が開始される必要があるため、被災県と各高速道路会社が調整を行わなくとも無料措置を講じることができる仕組みづくりを検討していただきたい。	—	—		本件制度は、高速道路会社等において料金の徴収をしない対象を定めるものであり、その具体的運用については、通常、料金の徴収権者である高速道路会社等と利用者との間で検討・調整がなされるべきものと考えられるが、国土交通省としても、災害発生時における制度の効率的な運用は重要と考えていることから、提案者のいう支障の具体の内容等も踏まえ、高速道路会社等と提案者との調整について協力してまいりたい。	5【国土交通省】 (15)道路整備特別措置法（昭31法7） 料金を徴収しない車両を定める告示（平17国土交通省告示1065）3号に基づき、災害救助等のために使用する車両に係る高速道路の無料措置を実施するに当たって、被災都道府県が行う高速道路会社等との調整については、被災直後における円滑な無料措置の実施に資するよう、その運用実態等を検証し、適切な取組事例等を都道府県及び高速道路会社等に令和元年度中に周知する。	通知等	令和2年3月31日	「災害救助等に使用する車両に対する高速道路無料措置について（周知）」（令和2年3月27日付け国土交通省道路局高速道路課長事務連絡）	

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
116	B　地方に対する規制緩和	運輸・交通	旅行業等の営業の登録等申請にあたり、全役員分の添付が必要とされている宣誓書の添付についての見直し	旅行業等の営業の新規登録や更新等に係る申請にあたり、現在、全役員分を自筆で求めている宣誓書の添付について、法人代表者分のみに変更することを求める	当該宣誓書については、旅行業法の登録及び更新にあたって、旅行業法施行規則第1条の4や第1条の5、観光庁が示すマニュアル等に基づき、不適格事由に該当しないことを証するため、監査役等非常勤の役員を含む全役員分の自筆による提出が求められている。 しかし、大企業では役員数が数十人にのぼる場合があり、更新期限内での提出が難しくなるなど申請者の負担となっているとともに、都道府県においても、役員全員分が提出されているか登記簿と宣誓書を突合したり、宣誓書に不備がある場合は事業者へ連絡し、修正等を求めたりする必要があることから事務の負担となっている。（登録、更新に係る申請は年間100件程度であり、宣誓書確認事務に要する時間は1件当たり10分程度。） なお、他の登録業においても、役員が不適格事由に該当していないことの証明を、代表者のみの宣誓で行い、代表者の責任において担保させている例もみられるため、それらと同様の方法での証明が可能となるよう見直しを求める。	登録、更新を申請する事業者の負担軽減、都道府県における確認事務の簡素化が図られる。	旅行業法第4条第2項、第6条第1項 旅行業法施行規則第1条の4、第1条の5 旅行業法施行要領　第二－３－４、第二－２－６ 旅行業法に基づく旅行業者等の登録事務について（観光庁発行　旅行業法事務担当者研修資料　３－④）	国土交通省	京都府、滋賀県、堺市、兵庫県、神戸市、和歌山県、鳥取県、徳島県		富山県、愛知県、高知県	○当団体においても、法人の業者が多く役員全員分が提出されているか登記簿と宣誓書を突合したり、宣誓書に不備がある場合は事業者へ連絡し、修正等を求めたりする必要があることから事務の負担となっている。 ○役員全員分が提出されているか登記簿と宣誓書を突合したり、宣誓書に不備がある場合は事業者へ連絡し、修正・提出等を求めたりする必要があることから、事業者と県双方で事務の負担となっている。 ○当県においても、宣誓書の不備のための修正を求めるなど、事務の負担となる場合があり、見直しにより事業者、都道府県双方の負担軽減が図られると考える。 ○当該宣誓書については、旅行業法の登録及び更新にあたって、旅行業法施行規則第1条の4や第1条の5、観光庁が示すマニュアル等に基づき、不適格事由に該当しないことを証するため、監査役等非常勤の役員を含む全役員分の自筆による提出が求められている。しかしながら、役員数が数十人にのぼる場合や監査役等非常勤の役員がいる場合、更新期限内に全役員分の自筆の宣誓書を揃えて提出することが難しいなど申請者の負担となっている。本県においても、全役員分が提出されているか登記簿と宣誓書を突合したり、不備がある場合は修正等を求め、再提出の依頼をしたりする必要があることから、更新期限内の書類の受領が困難になるなど事務の負担となっている。（※登録、更新に係る申請は年間100件程度であり、宣誓書確認事務に要する時間は1件当たり10分程度。）	旅行業法第6条第1項各号において旅行業又は旅行業者代理業の登録の拒否要件が規定されているところ、当該登録の申請に際しては、「法第6条第1項第1号、第2号、第4号及び第6号から第 10 号まで（旅行業者代理業に係る申請については、同項第1号、第2号、第4号、第6号から第9号まで及び第 11 号）のいずれにも該当しないことを証する書類」（以下「拒否要件非該当証明書」という。）を提出する必要があるとされている（旅行業法施行規則第1条の4第1項第1号ホ）。 旅行業法施行要領において、拒否要件非該当証明書として具体的には「法第6条第1項第1号、第2号、第4号及び第6号から第 10 号までのいずれにも該当しない旨の役員の宣誓書」の提出を求めているところ、観光庁長官が事務を行う第1種旅行業の登録については、観光庁内のマニュアルにおいて申請者が法人である場合は役員全員分の宣誓書の提出を求めることとされている。 他方、都道府県が事務を行う第2種旅行業、第3種旅行業、地域限定旅行業及び旅行業者代理業の登録については、都道府県の自治事務であることから（旅行業法施行令第5条第1項）、都道府県において独自にマニュアルを作成することが可能であり、今回の提案内容についても、都道府県におけるマニュアルを改訂することで対応可能であると考える。	「旅行業法に基づく旅行業者等の登録事務について」（マニュアル）については、毎年、都道府県担当者を対象とした観光庁主催の研修で配付されていたため、本マニュアルに従って都道府県の事務である第2種旅行業、第3種旅行業、地域限定旅行業及び旅行業者代理業の登録においても全役員の自筆の宣誓書を提出させる必要があるものと理解していたが、都道府県においてマニュアルを作成、もしくは改訂することで、現在支障と感じている宣誓書の提出に限らず、法令の規定の範囲内で国とは異なる独自の対応をとることが可能と理解して差し支えないか。 また、現行の本マニュアルでは、都道府県において独自にマニュアルを作成し、対応することが可能である旨がわかりにくいため、その旨を明記いただくとともに、研修等でも周知いただきたい。	—
122	B　地方に対する規制緩和	その他	公営競技施行団体の指定申請に関する都道府県経由の廃止	公営競技施行団体の指定申請において、政令市については、都道府県を経由することなく、国へ直接申請するよう制度を改正すること。	【支障事例】 市町村が公営競技の施行団体となるためには、競馬法等の規定に基づき、2年おきに総務大臣に指定申請し、指定を受ける必要がある。ちなみに都道府県は指定が不要である。 県は当該指定を受けるに当たり、総務省通知に基づき、各市町村の提出書類を取りまとめた上で、指定を受ける財政上の必要性等の意見書を作成し、総務大臣に提出している。 県意見書は市町村の財政状況等を勘案した指定の必要性を訴える内容となる。 当該指定を受けている団体の中に、政令市であるさいたま市（浦和競馬組合等の構成員）が含まれている場合であっても例外なく、県経由で国へ提出している。 しかし、政令市の決算統計（地方財政状況調査）や起債協議等の業務については県を経由せずに国に書類を提出しており、財政状況のヒアリング、事務調整等も総務省が行っていることから、県はさいたま市の財政状況等について直接関与していない。 【制度改正の必要性】 したがって、公営競技の指定とそれ以外（財政状況の把握等）の事務について、整合性が取れていないことから、政令市の当該指定においては、県の意見書を付すことなく、県を経由せずに直接国に書類を提出すべきものと考える。政令市は大都市に見合う財政上の特例が認められているので、このような事務でも配慮が必要と考える。	二重のヒアリング、書類提出後の調整業務等による負担が軽減され、スマートな事務執行が図られる。 なお、制度改正によるデメリット、特に収益の均てん化における助言等ができなくなるのではないかという指摘があるが、均てん化については、公営競技施行団体が周辺団体等と協議し決定するものであって、県が施行団体に助言等を行うものではないと考える。	競馬法第1条の2第2項、モーターボート競走法第2条	総務省、農林水産省、国土交通省	埼玉県、神奈川県		川崎市	—	【総務省】 今回の御要望については、関連する他の制度における取扱い等も勘案しつつ、検討する。 【農林水産省】 市町村が公営競技の施行団体となるためには、競馬法等の規定に基づき、2年おきに総務大臣に指定申請し、指定を受けることを規定している。 一方、この指定に当たり県の意見書を総務大臣あて提出する規定については、総務省通知に基づくものであると承知している。 【国土交通省】 モーターボート競走法は国土交通省及び総務省が所管しているが、法第2条に基づく施行者の指定手続きに関する本提案（「県は当該指定を受けるに当たり、総務省通知に基づき、各市町村の提出書類を取りまとめた上で、指定を受ける財政上の必要性等の意見書を作成し、総務大臣に提出する」ことの廃止）に関しては、その内容が法令上に規定されているわけではなく、地方自治の財政に係る観点から総務省において手続きを定めたものであると想定されるため、本提案の是非について、国土交通省としては判断できない。	提案の早期実現に向けて、前向きに御検討いただきたい。 なお、御対応いただける場合は、具体的なスケジュールをお示しいただきたい。	—
131	B　地方に対する規制緩和	運輸・交通	一般旅客自動車運送事業に係る許可申請から運行開始までに掛かる期間の短縮	道路運送法第4条による一般旅客自動車運送事業の申請について、具体的な路線・区域の計画がないため許可の申請ができない者であっても、地方自治体が認める場合には、許可申請から運行開始までに必要となる手続の一部を事前に行うことを可能とすること等により、運行開始までの期間が短縮できるようにする。	本市では、新規にコミュニティ交通の路線を開設するにあたり、事業者に委託を行っている。 受託しようとする者が、既に許可を持っている事業者である場合は、受託後に新規路線の追加をすればよく、地域公共交通会議で協議が整った場合には標準処理期間が概ね1ヶ月と定められており、速やかに運行開始を行う見通しが立つ状態で委託手続を進めることが可能である。 一方、許可を持っていない事業者については、受託後に具体的な運行路線・区域の計画等を策定した上で新たに乗合許可申請を行うことになるが、地域公共交通会議で協議が整った場合には標準処理期間が概ね2ヶ月と定められており、審査中に多数の提出書類の審査や法令試験等があるため、それ以上の時間がかかることがある。また、書類の不備による再提出や法令試験の不合格による再受験が必要となった場合には、それ以上に期間が掛かることになり、当初予定していた運行開始時期に間に合わなくなってしまうおそれがある。 このため、現状では、自治体が新たな委託先を選定する際、確実に運行開始時期に間に合う既に許可を持っている事業者を選定せざるを得ず、競争性のある業者選定ができない状態にある。これを解消するため、新規許可の場合には、法令試験等の一部の手続を許可申請の前に行うことを可能とすることを求める。	自治体がコミュニティ交通の運行を委託する際、幅広い事業者から選定できるようになれば、競争性のある業者選定が行いやすくなり、地域の実情に応じた適切な主体への運行委託が可能となる。 また、地元事業者からも新規参入の機会を求める声が挙がっているため、その声に応えることができる。	道路運送法第4条、第5条、第6条 道路運送法施行規則第4条第5項	国土交通省	富士市、島田市、藤枝市、下田市、裾野市、伊豆市、牧之原市、東伊豆町、河津町、松崎町、長泉町、小山町		仙台市、川崎市、長泉町、南あわじ市、熊本市、宮崎市	○新規に交通事業者を選定する際、許可の保持に限らず、幅広い選択肢の中から事業者を選定することで競争性が生まれ、より地域の実情に則した運行事業者への委託が可能となることから、必要であると考える。 ○当市では、道路運送法第4条許可でタクシー事業者による一般乗合旅客自動車運送事業の支援を行っており、平成26年4月に当該事業において運行事業者の変更を行った。その際に変更後のタクシー事業者が一般乗合旅客自動車運送事業の許可を持っていなかったため、地域公共交通会議で協議が整った後に法令試験等を受験したが、不合格による再受験が続き、当初予定していた運行開始時期に間に合わなくなりそうになった。今後、その他地区にて一般乗合旅客自動車運送事業の許可を持っていないタクシー事業者による一般乗合旅客自動車運送事業を行う見込みがあり、予定どおり、運行を開始できるよう、新規許可の場合には、法令試験等の一部手続きを許可申請前に行うことを可能とすることを求める。 ○以前、当市においても、コミュニティバスの運行事業者を選定する際に、同様の事例・懸念があった。本制度の改正は、新規参入へのハードルを下げ、幅広い事業者から選定できるようになるとともに、予定している時期での確実な運行開始に有意義である。 ○乗合許可を持っている事業者が少なく、事業者間の競争が生まれにくい状況である。また、コミュニティ交通の新規導入にあたっては、乗合許可を所有する事業者に業務を委託するしかなく、提案市町村と同様に、乗合許可を持たない事業者に運行を委託する場合には、乗合許可の取得までの期間が長いことで、本格運行までにかかる時間を要している。	地域公共交通会議で協議が整った場合は標準処理期間の短縮（3か月→2か月）を行うこととしているところ。標準処理期間は、あくまで標準的な処理期間を定めたものであることから、個別の事情に応じて短縮を図ることが可能である。 今回の提案の本旨は、「一般乗合旅客自動車運送事業を円滑に運行開始すること」と解され、申請の手続の一部を申請の前に行うことを可能としたとしても、書類の不備による再提出や法令試験の不合格による再受験が生じる限り、提案の本旨は実現し得ない。 許可申請にあたり、国土交通大臣が、一般旅客自動車運送事業の許可を受けようとする者に対し、必要書類一式の提出等を求めている趣旨は、道路運送法の法目的に鑑み、事業を行おうとする者が輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から十分な事業遂行能力を有していることを確認するためであり、許可処分の判断のために必要書類の一部のみを断片的に判断することは、前述の趣旨を損ないかねず、不適当である。 また、仮に許可申請から運行開始までに必要となる手続の一部を事前に行うことを可能とした場合、正式な許可申請までの間の申請内容の変更に伴う申請書類の出し直しが多く発生することが懸念され、許可申請事務が煩雑化するため、そのような観点からも不適当である。 以上より、提案の本旨である「一般乗合旅客自動車運送事業を円滑に運行開始すること」については、現行の標準処理期間制度の下で適切に対応すべきものと考える。	本市では、コミュニティ交通の委託事業者は運行開始予定日までに道路運送法第4条に基づく許可を確実に間に合わせる必要があるため、現状では、仮に法令試験に合格でき、許可取得手続きが円滑に進められるような事業者であっても、委託前には合格の可能性が明らかではないことから、許可来取得の事業者を選定することができない状況である。 今回の提案では、委託事業者の選定に当たって、運行の受託に意欲的な許可来取得の事業者に委託後に、事業者側の事情により許可取得手続きが円滑に進まず、結果的に運行開始予定日に間に合わないといった事態が発生しないようにするため、許可取得手続きが円滑に進まない要因となり得る法令試験等の一部の手続については、委託前に、地方公共団体の関与の下で、あらかじめ実施可能とすることを求めるものである。 これによって最終的な許可処分の判断は、路線などが明確になり、正式な許可申請の後となるが、法令試験等の不確実性が高い一部の手続についてだけでも事前に行うことができるのであれば、少なくとも本市においては、道路運送法第4条に基づく許可来取得の事業者も合格していることを条件に委託事業者の選定候補に含めることが可能となる。 このことにより、地方自治体のコミュニティ交通事業に対して意欲のある道路運送法第4条に基づく許可来取得の事業者の参入へのハードルが下げられ、地方自治体の交通事業者の選定に際し、競争性が生まれる側面もあることからも、本提案は有益であると考える。	—

各府省からの第1次回答を踏まえた追加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	令和元年の地方からの提案等に関する対応方針 （令和元年12月23日閣議決定）記載内容 ※提案提出年以降の対応方針に記載があるものは当該対応方針の記載内容を<当該対応方針決定年>として併記	対応方針の措置（検討）状況			
見解	補足資料					措置方法 （検討状況）	実施（予定） 時期	これまでの措置（検討）状況	今後の予定
—	—	【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		旅行業法施行令第5条第1項の規定のとおり、第2種旅行業、第3種旅行業、地域限定旅行業及び旅行業者代理業者の登録に係る事務は都道府県の自治事務であるため、法令に規定する範囲において、都道府県はその裁量で登録事務を実施することができる。これまで都道府県の登録事務担当者に対する研修等で配布してきた観光庁のマニュアルについては、観光庁の手続きを示したものであり、都道府県において独自にマニュアルを作成することを推奨しているところである。また、現在配布している観光庁のマニュアルでは、「当該資料は、観光庁における登録事務のためのマニュアルである。」と注意喚起しているが、次年度以降の研修でも、引き続き注意喚起を行うとともに、欠格事由に該当しない旨の宣誓書については、旅行業法施行規則第1条の4第1項第1号ホに規定する書類として認められるものであれば、全役員分の宣誓書の提出を必須としない運用も可能である旨を事務連絡で周知したい。	5【国土交通省】 （14）旅行業法（昭27法239） 第二種旅行業、第三種旅行業、地域限定旅行業及び旅行業者代理業を営もうとする者（施行規則1条の3）については、これらの新規登録又は更新登録を都道府県に申請しようとする場合に提出することとなっている、登録又は更新の拒否の要件に該当しないことを証する書類（施行規則1条の4及び1条の5）として、全ての役員の自筆の宣誓書の徴集は必ずしも必要ではないことを明確化し、都道府県に通知する。 ［措置済み（令和元年11月11日付け観光庁参事官（旅行振興）通知）］	通知	令和元年11月11日	都道府県における旅行業登録事務手続について（周知）（令和元年11月11日付け観光庁参事官（旅行振興）事務連絡）	
—	—	【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		【総務省】 総務大臣は、競馬、競輪及びモーターボート競走を行うことができる市町村を財政上の特別の必要性等を勘案して指定するが、市町村長は都道府県を経由して総務大臣に申請し、都道府県知事が意見を付す手続としている。 このような手続とした趣旨は、県内市町村の財政状況等を把握している都道府県知事に対して財政上の特別の必要性等について意見を求めることで、総務大臣が指定に当たっての参考としようとするもの。 この点、総務大臣は指定都市の財政状況や公営競技の経営状況等について、地方財政状況調査や公営競技に関する個別ヒアリング等を通じて直接把握している状況にあり、公営競技を行うことができる指定都市の指定に当たり、都道府県知事の意見を求め、参考とする必要性は低下していると考えられることから、令和2年度分の指定手続から、指定都市については、当該指定都市の市長が総務大臣に対して直接申請し、都道府県知事の意見を求めないこととする。 【農林水産省、国土交通省】 総務省が行う検討に対して、必要な協力をしてまいりたい。	5【国土交通省】 （4）競馬法（昭23法158）及びモーターボート競走法（昭26法242） 競馬を行うことができる市町村（特別区を含む。）の指定手続（競馬法1条の2第2項）及びモーターボート競走を行うことができる市町村の指定手続（モーターボート競走法2条1項）において、指定都市が申請を行う場合の都道府県経由事務については、令和2年度分から廃止する。 （関係府省：総務省及び農林水産省） ［措置済み（令和元年10月28日付け総務省自治財政局地方債課事務連絡）］	通知	令和元年10月28日実施済み	「令和2年度における公営競技施行に係る市区町村の指定申請手続等について」（令和元年10月28日付け総務省自治財政局地方債課事務連絡）	
—	—	【全国知事会】 地域住民の生活基盤を維持するためには、地域の実情に応じた公共交通体系について、地域において自ら考え実行できる仕組みづくりが必要である。このため、提案団体の提案の積極的な検討を求める。なお、路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は必要な財源の措置とともに、都道府県に移譲をするべきである。 【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		一次回答でも述べたとおり、今回の提案の本旨は、「一般乗合旅客自動車運送事業を円滑に運行開始すること」と解され、申請の手続の一部を申請の前に行うことを可能としたとしても、書類の不備による再提出や法令試験の不合格による再受験が生じる限り、提案の本旨は実現し得ないが、ご意見のあった法令試験については、正式な許可申請前にあらかじめ受験できること等について検討して参りたい。	5【国土交通省】 （9）道路運送法（昭26法183） （ⅳ）一般乗合旅客自動車運送事業の許可（4条）に係る手続のうち、同事業の遂行に必要な法令の知識を有することを確認する試験については、許可の申請をしようとする者が地方公共団体からの運行の委託を受けようとする場合には、当該申請前の受験を可能とし、令和元年度中に必要な措置を講ずる。	事務連絡	令和2年3月17日	「一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請に係る法令試験の実施方法について」（令和2年3月17日付け事務連絡）	

管理番号	提案区分		提案事項（事項名）	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上、行政の効率化等）	根拠法令等	制度の所管・関係府省	団体名	その他（特記事項）	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞		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	特定空家等に対する代執行時の動産の取扱いについての明確化	空家等対策の推進に関する特別措置法第14条における代執行時の特定空家等の中の動産の取扱いについて、具体的な保管期間及び保管期間経過後に市町村長が当該動産を処分できることを、空家等対策の推進に関する特別措置法上に規定していただきたい。	代執行時の特定空家等の中の動産の取扱について、空家等対策の推進に関する特別措置法（以下「法」という）には規定がなく、ガイドラインにおいても、「いつまで保管するかは、法務部局と協議して定める。」とされているにすぎず、保管期間等に係る統一的なルールは明確にされていない。 本市においては、本年3月に、法第14条第10項に基づく略式代執行を行い、その際に当該空家の中に残されていた家財道具等の動産は市の所有施設の一室に、一時的に保管することとした。 所有施設は普通財産であり、具体的な時期こそ現時点で明確ではないものの、近いうちに取り壊される可能性もあり、いつまでも保管しておけるというわけではない。 本団体内の法務部局や本団体の顧問弁護士、市の空家対策協議会にも相談したが、代執行による除却の事例が全国でもまだ少ないこともあり、いずれからも明確な回答は得られなかった。 一部の他団体の事例も把握しているが、動産の処分に対して所有者等から損害賠償請求の訴訟を提起された際に、当該処分が正当に行われたことを主張するに足る根拠となるものではないと考えている。 以上の支障を解決するため、法上に河川法第75条のような規定を設けるなど、保管期間等の統一的ルールを明確にしていただきたい。	空家等対策の推進に関する特別措置法第14条 「特定空家等に対する措置」に関する適切な実施を図るために必要な指針（ガイドライン）	総務省、国土交通省	熊本市		須賀川市、ひたちなか市、三鷹市、川崎市、大垣市、多治見市、浜松市、豊橋市、京都市、池田市、八尾市、神戸市、松山市、大村市、宮崎市	○本市においては代執行による事案はないが、代執行の際には動産についての取り扱いについて管理・保管・処分の問題が生じると考えられ、統一的なルールを設けてほしい。 ○代執行を円滑に遂行するためにも、保管期間等の統一的ルールの明確化を望む。 ○本市において同様の支障事例は生じていないが、指摘の通り、空き家特措法では規定が明確になっていない部分があり、法改正の中で解消されることを期待するものである。 ○本市では代執行の実績はないが、今後代執行を検討していくに際し、同様の課題が挙げられる。空家に対する代執行自体の実施件数は全国的にもまだ少なく、ノウハウ不足が本市を含め未実施自治体が代執行になかな踏み込めない要因と考える。提案どおりに特別措置法上に規定されることで代執行を躊躇する自治体の後押しになるものと考える。 ○平成28年度に略式代執行を実施した際には、特定空家等の中の動産の取り扱いについて明確なルールがなかったため、現地調査の結果、廃棄物として処理をしたが、保管すべき物かどうか、また、その期間等について指標を示してほしい。 ○本市では略式代執行の事例がなく支障事例はないが、代執行時の動産の取り扱いについて、統一的なルールがある方が望ましいと考える。 ○当市では、現在、法第14条に基づく行政代執行や略式代執行の実績はないが、今後、行政代執行等を行う場合に、動産の取り扱いに苦慮することも想定されることから、空家法に保管期間等の規定を加えることが望ましいと考える。 ○当市が実施した略式代執行おいて回収した動産については、現金が中心であり家財道具はなかったため、保管場所についての負担は特に生じていない。また、相続財産管理人の申立てを検討していることから、保管期間を定めずに相続財産管理人への引継ぎを予定している。ただし提案市のように、動産の保管が負担になるケースは今後に発生すると思われ、また、保管期間経過後において処分が可能であるとしても、処分費としての新たな費用負担が懸念される。代執行に至るまでには、所有者等が存在する場合は代執行直前の代執行令書等において動産の搬出を伝えることができ、また、所有者等が不在のケースにおいては、公告により動産撤出を触れることができる。このあたりの法解釈を国が主導で整理すると同時に、家財道具など大型の動産保管が市区町村の負担になることが明らかであることから、代執行の工事に合わせて家財道具等を処分できることとし、さらには、代執行費用に処分費を含めることで、所有者等への費用請求や国の補助対象経費として認められるよう、市区町村の負担軽減を考慮した代執行の制度設計が必要と考える。 ○本市において行った略式代執行においては、家財一式が全て放置されており、動産の保管場所を確保できずに対応に苦慮した。 動産の取扱いについては代執行を行ううえで大きな妨げになっており、市町村の負担にならないような簡素で統一的な基準が求められている。 ○本市においても、行政代執行を行う可能性のある危険な空家等が存在している。今後、これらの空家の内部に動産などが存在する可能性があり、苦慮する問題の一つと考える。 ○本市においても、同種の案件対応に苦慮することが想定されるため、保管期間等、処分手続きの統一ルールの明確化に賛同する。 また、家屋内にとどまらず、敷地内の放置動産等についても適切な措置をとることができるよう、明示されることを要望する。	【総務省】 空き家の除却を行えば、そこに残された動産の取扱いが生じることは理解するものの、これまで空家法による代執行及び略式代執行については100件を超える実績があるところ、各市町村において、除却対象となる空き家は何ら使用されていないことが常態化しているものであることに鑑みて、合理的に対応いただいているものと思われる。その結果として、ご懸念のような損害賠償請求訴訟が提起されたケースは把握していない。また、代執行又は略式代執行によって除却する空き家や当該空き家に残された動産には様々なケースがあると想定されるが、仮に動産の管理について法定化すれば、すべてのケースにおいて一律の対応を行うことが必要となり、かえって市町村の判断による合理的な対応を阻害し、動産の管理に係る業務を増大させるおそれもあると考えられる。 【国土交通省】 空家等対策の推進に関する特別措置法（以下「空家法」という。）は、使用されていないことが常態化した建築物等が地域住民の生活環境に与える深刻な影響を解消するための法律であり、空家法において、直接的に地域住民の生活環境に影響を与えるとはされていない動産は空家法の射程外であり、ご指摘の河川法の規定等を参考にして、その管理に係る規定を空家法におくことは困難であると考える。 他方、実務上は、空き家の除却を行えば、そこに残された動産の取扱いが生じることは理解するものの、これまで空家法による代執行及び略式代執行については100件を超える実績があるところ、各市町村において、除却対象となる空き家は何ら使用されていないことが常態化しているものであることに鑑みて、合理的に対応いただいているものと思われる。その結果として、ご懸念のような損害賠償請求訴訟が提起されたケースは把握していない。また、代執行又は略式代執行によって除却する空き家や当該空き家に残された動産には様々なケースがあると想定されるが、仮に動産の管理について法定化すれば、すべてのケースにおいて一律の対応を行うことが必要となり、かえって市町村の判断による合理的な対応を阻害し、動産の管理に係る業務を増大させるおそれもあると考えられる。 なお、本提案にあるような動産の取扱いは財産権そのものの問題であり、本来は、空家法の問題としてではなく、他法も含めた代執行時における財産権の取扱いの問題として議論されるべきである。	動産の保管期間や処分権限が明確化されていない現状が、空家法に基づく代執行を躊躇する要因となっており、動産の保管処分は、危険な空家の除却に付随して生じる問題であります。 国土交通省のガイドラインにおいても、相当の価値のある動産が存する場合、保管期間について法務部局と協議の上、保管するよう示されていますが、保管処分の判断は、地域の実情に応じて判断できるものではありません。代執行後に動産の所有権を有する者から損害賠償等の訴えが提起された場合に適法性を主張するに足る根拠がなければ、保管した動産を処分する目途を立てることもできず、地方で柔軟な対応ができているとは言い難い状況です。 本提案は、保管後の動産を適法に売却、処分ができるようにすることを求める趣旨であり、「保管期間」、「保管期間経過後の処分権限」の明確化を要望するものです。特定空家等の中の動産の取扱いが法定化されることにより、これまで代執行時に廃棄してきたものができなくなるといった支障が生じることは想定しておりませんし、そういった支障が生じないようなルールにして頂きたいと考えております。それよりも、本提案により、法律上、保管期間と処分権限が明確化されれば、保管に要する費用が予測でき、保管場所として民間の施設を適宜利用する等、各自治体が国土交通省のガイドラインや地域の実情に応じて、保管手段を選択し、代執行の円滑な執行が図られると思われます。 動産の保管処分は、財産権の問題にかかわることから。尚更、立法措置が必要不可欠と考えられます。個別に動産の保管期間や処分権限が設定されている河川法や災害対策基本法等の規定を参考に是非規定していただきたいと考えます。	—
169	B　地方に対する規制緩和	その他	「民泊制度運営システム」により行われる、住宅宿泊事業者が掲げる標識発行に係る手続の簡素化	住宅宿泊事業者が掲げる標識について、知事が届出を受理した際には、標識発行に最低限必要な内容のみを「民泊制度運営システム」に入力すれば、同システムへの添付書類の登録を待たずに、標識が発行可能となるよう見直しを求める。	【現状】 住宅宿泊事業者は、事業を開始しようとする日の前日までに都道府県知事に届出を行い、事業開始時には届出住宅ごとに標識を掲げなければならない。 【支障事例】 現在、事業者から届出があった添付書類を含めた全ての書類を「民泊制度運営システム」に登録しなければ、同システムから標識記載事項（届出番号）を取得できず、標識を発行できない仕組みとなっている。 添付書類は紙媒体で提出がある場合も多く、その都度、紙媒体の書類をPDF化し、システムに登録する事務が生じているが、事業開始日の直前に届出があった場合や、同一の事業者から大量の届出があった場合など、これらの作業による担当する職員への負担も大きく、状況によっては標識の発行が営業開始予定日に間に合わないおそれもある。 届出については、書類の内容が適正であるかを知事が確認すれば有効に受理することが可能であることから、書類をシステムに登録することは、事業が開始された後に行われても法律上問題がないはずである。また、申請書類は一般に公表されておらず、利用者（客）がそれら書類を確認することができないことから、利用者の利便性を損なうこともない。	知事が受理した時点で、住宅宿泊事業届出書などに記載された標識を発行するために必要な最小限の情報を入力すれば届出番号の取得が可能となり、標識を交付できるようになれば、事業者の利便性が向上する。 また、書類の登録等を事後に行うことができれば、職員も業務量を平均化することができ、負担が軽減される。	住宅宿泊事業法第3条、第13条 住宅宿泊事業法施行規則第4条、第11条 住宅宿泊事業法施行要領（ガイドライン）2－1－（1）－（3）、2－2－（8）－②	厚生労働省、国土交通省	栃木県、群馬県、新潟県		豊橋市、大阪府、高知県、宮崎県	○現状は、提出書類のPDFをシステムにアップしなければ、届出番号が発行できないことから、届出件数の多い自治体には大変な負担になっていると推察される。 ○当都道府県においては、標識には届出番号通知後、事業者自身に発行させる運用としているが、貴県のとおり、システムの変更の必要性があると考える。	本件については、自治体に対して適正な届出がなされているにもかかわらず、必要な書類をシステムにアップロードすることに時間を要し、自治体から事業者への届出番号の発行・通知が遅滞することに問題の所在があると考える。 これについては、現行の民泊制度運営システムにおいて、対応が可能である。 民泊制度運営システム上、書類をシステムにアップロードしている最中であっても届出番号を発行することは可能であり、仮に、システム画面上に「アップロード中」と表示されていても、届出受理ボタンを押下すれば、届出番号を発行することができることから、現行制度において支障事例に対応することが可能である。 なお、アップロード処理に時間を要するのは、無害化処理（アップロードファイルに含まれるウィルスなどを無効にする処理）が実行されていることが原因である。	「アップロード中」と表示されていても、届出受理ボタンを押下すれば、届出番号を発行できる」とのことであるが、その方法で対応可能であるとい事実は聞知されておらず、また、マニュアルにも記載がないため、提案団体としては把握できなかった。 回答内容を踏まえ、実際に届出番号の発行が可能であることは確認したが、届出番号発行後に各種書類をアップロードする場合、新規登録にも関わらず、「届出の変更」として行わなければならず、届出した事業者側から見ると変更の届出をしていないのに履歴とは変更した形となってしまう。 回答いただいたとおり、現システムでも対応可能であり、それが適切な対応ならば、その旨を通知等で明確化していただきたい。	—
186	B　地方に対する規制緩和	消防・防災・安全	公共土木施設災害復旧事業における合併施行を行う場合の設計変更手続の迅速化	原形復旧に係る災害復旧事業と、同事業採択時の施設の形状・材質等を変更・追加し、施設の効用を増大させる他の事業とを合併して行う場合には、まず原形復旧に係る災害査定を受けた上で、改めて合併施行に係る設計変更協議を受けなければならない。 この合併施行に係る設計変更協議については、当初から施設の効用を増大させる部分の工事を含めた災害査定を実施する等の柔軟な対応を可能とし、合併施行の場合であっても迅速な事業実施を可能とする。	公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法における災害復旧事業において、災害にかかった施設を原形に復旧することが可能な場合の復旧工法の採択限度は、原形復旧までを原則としているため、施設の効用を増大させる部分の事業については、地方単独費で行うこととなる。 この場合の事務手続きについては、一度、原形復旧を行う仮定の設計書を作成し、災害査定を受けた上で、改めて合併施行に係る本来の設計書を作成し、設計変更協議を行わなければならず、事務手続きが煩雑で多くの時間を要する。 例えば、当市では、平成27年の豪雨による水位上昇で河川敷緑地の園路の土砂が流出し、原形復旧工事を施したが、昨年も同様に被災したため、再度の被災を防ぐべく、真砂土にセメントを混合し固化する事業を市単独費で施行することを決めた。被災は昨年の7月であり、災害査定は12月に実施されたが、その後の合併施行による設計変更協議は3月から始まり、5月末現在も続いている。 このように、災害査定を行った上で改めて合併施行による設計変更協議を行う現行制度では、事業を早期に着手することができない。	合併施行に係る災害復旧事務の迅速化を図ることで、災害査定後速やかに事業着手ができる。	公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法第7条 公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法施行令第7条	農林水産省、国土交通省	尼崎市		福井市、大阪府、岡山県、松山市、新居浜市	○合併施行の申請手続き等が煩雑であるため、施設の効用を増大させる部分の事業については、災害査定の設計書には入れず工事発注を行い、別工事で地方単独費にて対応している。そのため、合併施行を行う場合でもその費用を按分して災害査定を受けることが可能になれば、事務の簡素化に繋がると考える。 ○当都道府県にも同様の支障事例があり、災害査定時からあらかじめ合併施行を行う項目が判明している場合は、地方単独費で行う合併施行分を含めて査定決定を受けることで設計変更協議に係る時間・手間を軽減することが可能となり、災害復旧事業の迅速な施行が可能となる。査定決定後に合併施行を実施する必要が生じた場合は従来通りとする。	【農林水産省】 災害復旧事業においては原形復旧が原則であり、その費用確定のため原形復旧に係る設計書作成は不可欠である。具体的な支障事例の内容は河川事業であり当省所掌ではなく、要望にあるような事業は近年把握していないが、災害復旧事業と併せて施設の効用増大を行う場合の支援として災害関連事業がある。この災害関連事業の実施にあたっては、災害復旧事業と災害関連事業では補助率が異なることから、それぞれについて災害査定を行う必要があるが、これらの申請を同時に行い、査定することで事業を早期に着手することが可能となっている。 【国土交通省】 合併施行とは、災害復旧事業と他の事業を合併して施行することをいい、国土交通大臣の同意に係る設計変更の手続きが必要です。（公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法施行令第7条第5項） ご提案の、当初から施設の効用を増大させる部分の工事を含めた災害査定を実施することについては、災害査定を実施して災害復旧工事費を確定させた後でないと、施設の効用を増大させる部分が不明確であるため、困難です。	本提案は、当初から施設の効用を増大させる部分の工事を含めた災害査定を実施する等の柔軟な対応を求めるものであり、原形復旧に係る設計書の作成を省略することまでを求めるものではありません。 当市の想定では、災害査定の実施方法として、原形復旧に係る原形復旧設計書と施設の効用を増大させる部分の工事を含めた合併設計書を併せて提出することにより、合併施行が災害復旧事業の目的を達していることや、合併施行により施設の効用が増大することの査定を受けられるほか、国が最終的に原形復旧の費用として負担する事業費を災害査定の段階で確定することが可能になると考えます。 設計変更協議については、政令第7条において、災害復旧事業費の決定の基礎となった設計の変更をしようとするとき、主務大臣と協議することが規定されているところ。現状、原形復旧を行う仮定の原形設計書により災害査定が行われているため、合併施行の場合は、改めて合併設計書を作成し、設計変更協議を行わなければなりません。しかし、本提案が実現されれば、事業費の決定の基礎となる設計に変更が生じないことから、設計変更協議を要さなくなり、もって合併施行の場合であっても迅速な事業実施が可能になるものと考えます。 さらに、合併施行の場合において、災害査定時の積算単価に変動 が生じたとき、従来は、積算単価の変動を原形復旧設計書に反映した上で合併設計書との変更対照表を作成する必要がありました が、積算単価の変動については、一定の条件の下で軽微な変更として、設計変更協議を不要としているところ。本提案が実現されれば、これらの作業が不要となり、効率化に繋がると考えます。 なお、農林水産省から、災害関連事業に係る回答が示されましたが、本提案における支障事例は公園事業であるため、災害関連事業の対象とはならない旨申し添えます。	—

各府省からの第1次回答を踏まえた追加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	令和元年の地方からの提案等に関する対応方針 （令和元年12月23日閣議決定）記載内容 ※提案提出年以降の対応方針に記載があるものは当該対応方針の記載内容を<当該対応方針決定年>として併記	対応方針の措置（検討）状況			
見解	補足資料					措置方法 （検討状況）	実施（予定） 時期	これまでの措置（検討）状況	今後の予定
—	—	【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○代執行時の動産の取扱いについて、これまで代執行を実施した地方公共団体における実態を調査していただきたい。また、損害賠償請求等の訴訟が提起されることを恐れ、動産の取扱いに過度に慎重にならざるを得ない実態や、同様の懸念から、代執行を実施していない地方公共団体においても代執行を躊躇している実態があることから、これらについても適切に調査していただきたい。 ○動産の取扱いに対する対応策の検討に当たっては、動産の処分が、財産権という憲法上の権利に係る問題であることを踏まえ、損害賠償請求等の訴訟のリスクを考慮しても地方公共団体が迅速に動産を処分することが可能となるよう、運用上の対応だけでなく、動産の保管、売却、廃棄等に係る統一的な保管スキームを法律で規定すべきではないか。 ○空家等対策の推進に関する特別措置法（以下「空家法」という。）上に動産の管理に係る規定を設けることについて、動産の問題は特定空家の除却に必然的に付随して生じる問題であり、空家法に基づく代執行の仕組みの活用を躊躇する要因を解消するための措置であることを踏まえれば、空家法の射程外とは言えないのではないか。 ○河川法、道路法、道路交通法や災害対策基本法等において様々な保管スキームが規定されており、屋外広告物法のように、「特に貴重」なものとそれ以外で異なる保管スキームを適用している例もあり、これらの前例を参考とすれば、空家法において、柔軟な運用を可能とする保管スキームを設定することが可能ではないか。	提案事項に係る実態を確認するため、地方分権改革推進室ともに、各市町村の空家担当部局に対しアンケートを行い、その結果を踏まえて、検討することとしたい。	5【国土交通省】 (19)空家等対策の推進に関する特別措置法（平26法127） （ⅱ）代執行（14条9項）又は略式代執行（14条10項）により除却の対象となる特定空家等の中の動産の取扱いについては、市町村において、廃棄や保管等の判断を迅速かつ適切に行うことが可能となるよう、その判断に資する考え方を明確化するため、「「特定空家等に対する措置」に関する適切な実施を図るために必要な指針」（平27国土交通省住宅局）を改正し、市町村に令和2年中に周知する。 また、動産の取扱いを法で規定することについては、附則2項に基づき、施行後5年を経過した場合において行う検討の際に併せて検討を行う。 （関係府省：総務省）	指針の改正、周知	令和2年12月25日	○「代執行時の動産の取扱いに関する市町村アンケート」（R2年3月実施）の結果を踏まえ、専門家から成る空き家対策アドバイザリー・チームと合同で市町村へのヒアリングを実施（R2年6～7月）したほか、市町村への追加ヒアリングを実施（R2年9～11月）し、検討を行った。 ○代執行の実績がある多くの市町村においては、代執行に係る特定空家等の内部又はその敷地に存する動産等は、長年放置されてきたこと等により、廃棄物であるとして処分されている例が多く、動産の保管の対象や期間等を法令で規定すると、これまで柔軟に対応できていたことを制約することになる可能性があるなど、動産の取扱いを法で規定することは困難であると考えられることから、「特定空家等に対する措置」に関する適切な実施を図るために必要な指針（ガイドライン）を改正して代執行時の動産の取扱いの判断に資する考え方を示すことで対応することとし、令和2年12月25日（国住備第107号総行地第190号）に改正通知を発出した。	
—	—	【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。 なお、提案内容が現行制度下において対応可能であるならば、十分な周知を行うこと。		以下の事項を、関係自治体に対し、メール及び会議で周知する。 ・「アップロード中」と表示されていても、届出受理ボタンを押下すれば、届出番号を発行できること。 ・上記措置をとった場合でも、アップロード作業は中断しないため、変更届出として、改めてアップロードをやり直す必要はないこと。	5【国土交通省】 (20)住宅宿泊事業法（平29法65） 住宅宿泊事業者が届出住宅ごとに掲げなければならない標識（13条）の発行に必要となる届出番号については、観光庁が運営する「民泊制度運営システム」に住宅宿泊事業者から届出のあった添付書類の登録が完了していなくても、都道府県知事等において取得可能であることを、地方公共団体に周知する。 （関係府省：厚生労働省） ［措置済み（令和元年11月19日第11回住宅宿泊事業法関係自治体連絡会議）］	地方公共団体への周知	令和元年11月19日	住宅宿泊事業者が届出住宅ごとに掲げなければならない標識（13条）の発行に必要となる届出番号については、観光庁が運営する「民泊制度運営システム」に住宅宿泊事業者から届出のあった添付書類の登録が完了していなくても、都道府県知事等において取得可能であることを、令和元年11月19日第11回住宅宿泊事業法関係自治体連絡会議において地方公共団体に周知した。	
【大阪府] あらかじめ合併施行を予定している場合は、災害査定時に原形復旧に係る災害復旧工事費と合併施行に係る内容・金額を併せて査定決定することで迅速な事業実施が可能となるので改善の余地があるのではないか。 また、単独費で実施する合併施行や簡易な変更協議を地方整備局で実施することができれば、協議に要する期間の短縮に繋がり行政の効率化を図ることができる。	—	【全国知事会】 施設等の災害復旧については、単なる原形復旧にとどまらず、将来の利便性や安全性の向上のため改良復旧事業の要件緩和など必要な措置を講じ、強靭な国土づくりに向けた取組を迅速に進めること。 【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。なお、提案内容の実現にあたっては、迅速な事業を可能とする観点から、査定時の混乱を招かないようにすること。		【農林水産省】 ご提案の内容は公園事業に係るものであり、当省所管の内容であり、当省として特段の回答はありません。 【国土交通省】 合併施行とは、災害復旧事業と他の事業を合併して施行することをいい、国土交通大臣の同意に係る設計変更の手続きが必要です。（公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法施行令第7条第5項） ご提案の、当初から施設の効用を増大させる部分の工事を含めた災害査定を実施することについては、災害査定を実施して災害復旧工事費を確定させた後でないと、施設の効用を増大させる部分が不明確であり、災害査定後、どちらの事業にも含まれない空白の設計が発生し、再度、設計書を作り直すなどの二度手間が生じることもあります。また、災害復旧工事費は、災害復旧事業費を算出するための基となる金額であり、その災害復旧事業費を基に国庫負担率を算出するものであるから、当該工事費を確定させるため、積算など分けて提出していただく必要があります。	5【国土交通省】 (7)公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法（昭26法97） 災害で被災した施設を原形に復旧する災害復旧事業（2条2項）とその施設の効用を増大させる他の事業を併せて行う合併施行については、災害復旧事業費の決定（7条）に係る事前協議の段階において、その後の災害復旧事業費の決定の基礎となった設計の変更に係る協議（施行令7条1項）の円滑化に資するよう、地方公共団体が合併施行を予定していることを、地方公共団体に令和元年度中に通知する。 （関係府省：農林水産省）	通知	①令和2年3月18日 ②令和2年3月19日 ③令和2年3月30日	①「災害復旧事業に係る事前打合せの事務取扱いの改正について（通知）」（令和2年3月18日付け国水防第311号）、当該改正を「都市災害復旧事業等事務必携」に掲載しHP公表（地方公共団体へ周知）、「災害復旧事業と他事業との合併施行に係る取扱いについて」（令和2年3月18日付け国土交通省港湾局海岸・防災課総括災害査定官事務連絡） ②「公共土木施設災害復旧事業とその施設の効用を増大させる他の事業を併せて行う合併施行に係る取扱いについて」（令和2年3月19日付け水産庁漁港漁場整備部防災漁村課長事務連絡） ③「公共土木施設災害復旧事業とその施設の効用を増大させる他の事業を併せて行う合併施行に係る取扱いについて」（令和2年3月30日付け林野庁森林整備部治山課長事務連絡）	

管理番号	提案区分		提案事項（事項名）	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上、行政の効率化等）	根拠法令等	制度の所管・関係府省	団体名	その他（特記事項）	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞		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
188	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IT機器等を活用した運行管理の実施	IT点呼が認められている営業所を有する一般旅客自動車運送事業者に運行もしくは運行管理を委託する市町村運営有償運送については、IT点呼の実施を認めること。	【現状】 市町村運営有償運送において安全運転のための点呼は、運行管理者が運転者に対して対面で実施することが求められている。 一方、一般旅客自動車運送においては、一定の要件を満たせばモニター等の機器を活用したIT点呼が実施可能となった 【支障事例】 自家用有償旅客運送を実施している地域の多くは、採算性の問題から一般旅客自動車運送事業者によることが困難な地域であり、必然的に営業所が存在していない地域である。 市が一般旅客自動車運送事業者に運行もしくは運行管理を委託し、その管理の下で地域住民が運行を行う場合は、事業者がIT点呼を認められていても、運転手は点呼のために遠方の営業所まで赴く必要がある。これが地域内で運転手を確保する際の支障となり、運行経費増加の要因となっている。	車庫から営業所まで赴き運行管理者との対面により点呼を受けるための運行経費の削減や運転手の負担軽減に繋がり、過疎地域等における持続可能なバス交通運用の一助となる。	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日付け国自旅第141号自動車局長通知）	国土交通省	兵庫県、滋賀県、堺市、神戸市、豊岡市、和歌山県、鳥取県、徳島県	未来投資会議での検討（国土交通省） 令和元年5月、構造改革特区提案を提出（豊岡市）	南あわじ市	○過疎地域の実情等を鑑みるとIT点呼の実施は必要であると思われる。 ○当市においても、本年度よりNPOを運行主体として自家用有償旅客運送を開始しているが、山間部の集落に点在する運転手（地域住民）が運行を行う際に遠方の営業所まで赴き対面点呼を受けることは大きな負担となっている。今後も過疎地等において事業を継続していくためには、本制度の改正は有意義である。	一般旅客自動車運送事業者に運行又は運行管理を委託する市町村運営有償運送について、本年夏に通達を改正し、IT点呼の実施を認める予定。	意見なし（提案どおりのため）	—
189	B　地方に対する規制緩和	運輸・交通	自家用自動車で行う高齢者移動ボランティア活動に要する保険料の収受可能化	交通不便地または交通空白地において、市町の認める高齢者移動ボランティア団体が、地域公共交通会議に報告の上で行う自家用無償運送に限り、ボランティア保険料（自動車乗車中の事故に対する保険を含む）を無償運送の範囲内で収受できる経費とすること。	【現状】 自家用自動車で高齢者移動ボランティア活動を行う場合、①ガソリン代、②道路使用料、③駐車場代については実費として、道路運送法の許可・登録なく無償運送の範囲内で収受できる。 しかし、協賛金、保険料、カンパなど運送と直接関係のない名称で利用者から収受する場合であっても、運送による反対給付との関係があると国が認めるときは、収受する金額がたとえ少額でも道路運送法の自家用有償運送の許可又は登録が必要とされている。 【支障事例】 過疎地や交通空白地以外の地域においても、バス等の公共交通機関の利用が困難な高齢者が増えつつある。高齢者の外出を支える柔軟な対策が急務となるなか、地域の受け皿やボランティア活動組織の熟度によっては、当初から自家用有償運送による運行を実施するのではなく、段階的に導入できる新たな枠組みが必要となる。地域ボランティアによる自家用無償運送は、自家用有償運送と同様、公共交通を補完する有効な手段である。 平成30年6月に、三田市において地域ボランティアによる自家用無償運送を開始した。 事故時の保障に備えてボランティア保険に加入することが望ましいが、ボランティア保険料については自家用有償運送の登録を受けなければ収受できないことから、ボランティアの個人負担となり、活動を継続する上で支障となっている。 平成30年3月の通達によって明確化された規制の趣旨を踏まえても、ボランティア保険料が一律に無償運送では収受できない金銭に該当するとは必ずしも言えないと考えられるため、地域における実情を踏まえた通達の見直しを求める。	無償運送の範囲内でボランティア保険料を許可を取得することなく、実費として収受できれば、道路運送法上の許可を得るために必要な手続きが不要となり、地域が取り組むボランティア活動の一つとして円滑に運営することが可能となり、地域における高齢者の移動手段の確保に資する。	・平成30年3月30日付国自旅第338号（道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について）	国土交通省	兵庫県、滋賀県、堺市、神戸市、三田市、和歌山県、徳島県		川崎市、上越市、浜松市、能勢町、南あわじ市、うきは市	○当市では、交通空白地帯において交通弱者や買い物弱者を対象としたボランティアによる移送支援を予定しているが、送迎サービスに対するガソリン代、道路使用料、駐車場代以外の負担についてはボランティアの個人負担となることが、活動を行う上で支障となっている。地域の実情を踏まえて、ガソリン代、道路使用料、駐車場代とともに保険料が収受可能となる通達の見直しをお願いしたい。 ○当市においては、交通ネットワークの形成のため、バスやタクシーのほか様々な移動手段が必要と考えている。ボランティア輸送も手段の一つとして考えられることもあり、実施した場合の負担を軽減する提案は有効と考える。 ○自家用自動車で行う高齢者移送ボランティア活動では、収受可能な経費が限定されているが、公共交通を補完する有効な手段であることから、個人負担を強いられている現状等を鑑みると、経費の範囲の緩和が必要であると思われる。 ○当市においても、一部の交通不便地で自家用自動車を使用した無償運送を行っているが、個人負担となるボランティア保険料を自治会が負担することにより運転手の確保に努めている。今後も事業を継続していくためには、本制度の改正は有意義である。 ○地域包括支援センター圏域の生活支援体制づくり協議体において、高齢者に限らず、買い物や通院などにおける移動が地域の課題として上がっている。地域のボランティア団体が移動支援を行う場合、道路運送法の自家用有償運送の許可又は登録するのは容易ではないため、許可又は登録の必要のない自家用無償運送で活動できることが求められているが、車の確保や保険料の個人負担が課題となっている。自家用無償運送において、ボランティア保険料（自動車乗車中の事故に対する保険料を含む）を無償運送の範囲内で収受できる経費とすれば、地域のボランティア団体等による自家用無償運送が増え、高齢者に限らず交通空白地等の移動支援につながることが期待できる。 ○当町では、平成28年度から地域運営組織※が当該地域の一人暮らしや免許をもたない高齢者等を対象に移動支援ボランティアを始めている（当該地域は民間バス路線が運行していないエリアが多く含まれている）。こうしたサービスは高齢者の移動をサポートするだけではなく、買い物支援や居場所づくりなど、誰もが住み慣れた地域で安心して暮らすことができる地域共生社会の実現にも寄与する取組であり、今後、高齢者世帯等のゴミ出しなど移動支援とあわせた生活支援サービスのニーズがさらに拡大することも見込まれる。一方で、こうした活動を安定的に続けていくためには、活動資金の安定化が不可欠であるが、互助による移動支援サービスにおいては車両償却費、保険料等については特定費用に該当せず利用者から金銭を収受することができない。このため、ボランティアが自ら金銭的な負担をしながら活動を行わざるをえない現状にあいては、自立的な組織運営が困難であり、移動支援サービスを継続していくうえでの支障となっている。このため、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について（平成30年3月30日国自旅第338号）」について、地域の実情を踏まえ通達の見直しを求めるものである。 ※「地域運営組織」とは、従来の自治・相互扶助活動から一歩踏み出し、地域の暮らしを守るため、地域で暮らす人々が中心となって形成する生活機能を支える事業を展開する組織（出所：総務省　平成26年度地域における生活支援サービス提供の調査研究事業） ○当市においては、路線バスの利用者の減少やバスの運行に対する市の補助金の増加を背景に、主に支線区間の路線バスを廃止することを検討している。バスを廃止した地域の住民の移動手段としては、住民の互助によるボランティア輸送等が重要と考えているが、登録や日常的な手続の負担などから、自家用有償旅客運送の登録を希望する団体が少なく、そうした地域では無償運送を検討している。こうした中、無償運送の取組を進めるに当たり、ボランティア保険料の収受が困難であるため、団体の負担が増え、取り組み自体の足かせになり、地域の移動手段の確保に支障が生じることが危惧される。	具体的な支障事例で示されている保険料の収受は、道路運送法の自家用有償旅客運送を活用することで可能となる。 なお、自家用有償旅客運送については、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度であり、「過疎地」やバス・タクシーが存在しない地域に限らず、実施することが可能である。 国土交通省としては、自家用有償旅客運送の導入円滑化のための施策を継続して行っており、昨年3月には、バス・タクシーといった交通事業者の活用可能性の検討を行う等の検討プロセスを明確化し、検討プロセスを一定期間かけて行うことを念もって自家用有償旅客運送の導入に必要な合意が成立したとみなす取扱いの確立を行い、ガイドラインを策定、周知を行った。 さらに、本年6月21日に開議決定された成長戦略実行計画において、自家用有償旅客運送については「利用者の視点に立ち、現在の制度を利用しやすくするための見直しが必要」であることが示され、引き続き、人口減少や高齢化等に対応しつつ、持続可能な地域交通を実現するため、検討を進めているところ。 以上より、提案の本旨である保険料の収受については、自家用有償旅客運送の登録を行った上で適切に対応すべきものと考える。	高齢者を取りまく移動には、様々な配慮やきめ細やかな対応が必要となり、これらのニーズに対応するためには従来の公共交通機関だけでなく自家用有償旅客運送や互助輸送など様々な手段を柔軟に取り入れ、地域の特性に応じた持続可能な交通体系を創りあげていくことが重要であると認識している。 現在、国において自家用有償旅客運送が活用しやすくなるよう見直しに着手していることは承知しているが、本提案による事業は、自家用有償旅客運送とは異なる手段として、無償運送で地域の互助による高齢者移動の取組の有効性を認めた中での提案であり、そもそも自家用有償旅客運送の登録により解決すべき課題ではないと考える。 また、「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」においても、公共交通を補完する地域の助け合いの中で高齢者移動を確保していく手段として互助輸送の有効性がうたわれており、新たな保険商品の開発にも触れられている。 既に、営利を目的としない互助輸送において新たな保険商品の販売が始まったところであるが、平成30年3月の国の通知において、許可・登録を要しない輸送では保険料は経費として認められていないため、誰がどのように保険料を負担していくかが課題となり、活用に至っていないのが現状である。 ついては、営利を目的としない互助輸送を認めるー方で、当該活動により発生する経費として明確に区分できるような活動に特化した団体保険料が、ガソリン代等と同様の特定経費として認められない理由をご教示頂きたい。 加えて、互助の精神により地域の交通手段を確保しようとする取組を育むため、地域における実情を踏まえた通達の見直しを早期に実現頂きたい。	—
218	B　地方に対する規制緩和	土地利用（農地除く）	土地区画整理事業の測量成果に係る国土調査法第19条第5項の認証申請の手続きにおける都道府県経由の廃止	土地区画整理事業の測量成果に係る国土調査法第19条第5項の認証申請の手続きにおける都道府県経由の廃止	【現状】 国土交通大臣に提出する土地区画整理事業に伴う測量成果の国土調査法第19条第5項指定に係る申請書その他の書類については、平成15年4月8日国都市第537号通知の図－1・図－2において都道府県知事（または政令市）を経由することとされている。（認証申請手続全体を規定する平成15年1月8日国土国第352号においては、都道府県経由は規定されていない。） 【具体的な支障】 県経由時の書類管理や整理、書類間の数字や文言の突合等の形式チェック、国への進達書類等が大きな負担となっている。年3回程度、地方整備局から県へ対象案件のとりまとめ依頼があり、県から市町村（政令市除く）、組合等へ照会をかけ、とりまとめには約1か月の期間を要している。 年間数件程度の事務であることから書類管理や国への進達といった事務も含め、事務処理ノウハウの継承が負担となっている。 県認可事業であっても、経由時は書類の形式チェック等を行うのみであるため、事業認可主体が行う必要はない。 （中核市や事務処理特例市町村が認可しているものでも県が経由を行っている。） 県の事業所管課として、測量成果の内容を把握する必要性がない。 事業者にとっても、県経由によって申請に時間を要することで迅速な指定が受けられない。また、申請書提出後の進捗状況に県が関知していないことを承知しておらず、問い合わせ先等に関し混乱しているケースがある。	申請書の提出先が国の窓口となることで申請者にとって分かりやすくなる。 都道府県の経由期間がなくなることで登録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とともに、都道府県の事務負担の軽減につながる。 また、土地区画整理事業以外の事業の認証申請において都道府県を経由している形跡はなく、直接提出としても特段の支障はないと考えられる。	土地区画整理事業の測量成果の国土調査法第19条第5項の指定等について（平成15年4月8日　国都市第537号）申請手順図－1図－2	国土交通省	神奈川県	・（別紙あり）全都道府県及び政令指定都市向けアンケート及び結果	宮城県、茨城県、大分県	○中核市が認可権者である組合施行の土地区画整理事業においては、本件申請について中核市が書類を審査する立場にはないが、認可権者ではない都道府県とっては、換地計画等の法定書類と本件申請書類との整合を確認することが困難であるため、実情として、当市が本件申請の基本的事項を確認した後、県へ進達している。また、当市が施行者となる土地区画整理事業においても、申請書の提出先が直接、国の窓口となることで申請者にとって分かりやすくなる。さらに、都道府県等への経由期間がなくなることで登録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とともに、都道府県等の事務負担の軽減につながる。 ○近年、当市の土地区画整理事業において、国土調査法第19条第5項の認証申請は行っていない。数年後に第19条第5項に係る業務に着手する予定で、現在手続きについて精査中である。 ○提案県での支障事例のとおり、県経由時の書類審査や進達書類等が大きな業務となっており、特に東日本大震災以降は、事業地区数が急激に増加しており、業務上の大きな負担となっている。また、事業者にとっても、県経由によって申請に時間を要することで迅速な指定が受けられない状況にある。こうしたことから、認証申請において、県を経由せず、直接事業者が国へ提出できるよう、制度改正が望まれる。 ○当市は政令指定都市であるため、貴県同様、土地区画整理事業に伴う測量成果の国土調査法第19条第5項指定に係る申請書については、一旦本市へ提出され、本市から国（地方整備局）へ進達している。 また、申請書に修正がある場合、一旦当市へ連絡が来るため、施行者へ連絡し修正させている。 上記手続きにおいて当市を経由することで、申請に日数を要することや、修正事項が申請者へ的確に伝わらない場合があることなどが支障として挙げられる。 これらの手続きはいずれも申請者と国（地方整備局）が直接協議・調整できる内容であり、当市を経由しなくても特に問題が無いと考えられる。 しかしながら、現時点では過度な業務量となっていないため、共同提案団体として参加することについては引き続き検討したい。 ※なお、組合施行の土地区画整理事業の場合は、国土交通省から指定の回答が来る時点において、申請者である土地区画整理組合が解散していることがほとんどであるため、土地区画整理事業の認可権者である都道府県または市などに回答が届くような制度設計が必要と考える。	本件については、実際の事務処理状況を確認し、廃止による影響や廃止に際して必要な措置、他の都道府県等の意見を踏まえて対応させていただきたい。	事務処理状況に係る確認等、検討のスケジュールをお示しいただくとともに、地方の支障事例の解消に資するよう、前向きに検討願いたい。	—

各府省からの第1次回答を踏まえた追加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	令和元年の地方からの提案等に関する対応方針 （令和元年12月23日閣議決定）記載内容 ※提案提出年以降の対応方針に記載があるものは当該対応方針の記載内容を<当該対応方針決定年>として併記	対応方針の措置（検討）状況			
見解	補足資料					措置方法 （検討状況）	実施（予定） 時期	これまでの措置（検討）状況	今後の予定
—	—	【全国知事会】 自家用有償旅客運送等については、人口減少等の進展により、地域公共交通として主要な地位を占めるようになったが、法令上は従前のまま補助的かつごく例外的な位置付けのままとされ、その活用が本来期待される範囲に比べて著しく限定されている。このため、提案団体の提案に沿って、一般旅客自動車運送事業と同等の取扱いを認めるべきである。 【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		自家用有償旅客運送について、対面での点呼が困難であると認められた場合には、IT機器の活用も含め、地域の実情を踏まえ、適当と認められた方法によることを可能とする通達改正を行い、現在はIT点呼の実施が認められている。	5【国土交通省】 （9）道路運送法（昭26法183） （ｉ）市町村運営有償運送（施行規則49条１項１号）を実施する市町村（特別区を含む。）が行う、運転者ごとの疾病等の有無の確認及び安全を確保するために必要な指示（施行規則51条の18第１項）については、地域公共交通会議（施行規則9条の2）等において対面での確認が困難であると認められた場合には、地域の実情を踏まえ、輸送の安全の確保の観点から適当と認められた方法により必要な確認及び指示を行うことを可能とし、地方運輸局及び地方公共団体に通知する。 ［措置済み（令和元年９月５日付け国土交通省自動車局長通知）］	通達	令和元年９月５日	「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について」（令和元年9月5日付け国自旅第122号）	
【うきは市】 当市では自家用有償旅客運送を実施しているが、市内全域で行うことは様々な面から不可能である。一方で、無償の互助運送については、地域ボランティアの協力によって、有効に活用が進んでおり、公共交通を補完する取組として、当市では、なくてはならない取り組みとなっている。しかし、現状では保険料は利用者に一部又は全部を負担させることができず、ボランティアの負担となっているため、ボランティアにとって負担感があり、支障となっている。保険料は保険会社に支払うものであり、運転手への対価と考えられないことから、地域の実情を勘案して互助運送における保険料の利用者負担について見直していただきたい。	—	【全国知事会】 地域の実情に応じた地域交通の円滑な導入を可能とするため、自家用無償運送を行う者が収受できる経費の範囲を緩和するべきである。 【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		自家用自動車による有償運送について許可又は登録が必要とされている趣旨は、自家用自動車については、旅客自動車運送事業のような輸送の安全や利用者の保護のための措置が一般的には行われていないこと、自家用自動車による旅客運送を有償で行う場合には、輸送の安全や利用者の保護のための措置が確保されていると的確の期待感を利用者一般が有していることを踏まえ、これらの措置が確実に行われていることについて、許可又は登録の際に確認する必要があるためである。 団体保険料について、営利を目的としない旅客運送により発生する経費として明確に区分することは困難であり、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について（平成30年3月30日国自旅第338号）」に規定する、当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用（同種の運送を行った場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。）であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるもの、には該当しない。 なお、運転者個人がNPOに車両を持ち込み、当該車両にNPOが追加で任意保険に加入する場合のNPOが負担する保険料部分への市区町村からの補助については、運送の対価に該当しない。 繰り返しになるが、本年6月21日に閣議決定された成長戦略実行計画において、自家用有償旅客運送については「利用者の視点に立ち、現在の制度を利用しやすくするための見直しが必要」であることが示され、引き続き、人口減少や高齢化等に対応しつつ、持続可能な地域交通を実現するため、検討を進めているところ。 以上より、提案の本旨である保険料の収受については、自家用有償旅客運送の登録を行った上で適切に対応すべきものと考える。	5【国土交通省】 （9）道路運送法（昭26法183） （ⅲ）法における許可又は登録を要しない運送において収受可能としている金銭（「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」（平30国土交通省自動車局旅客課長））については、特定非営利活動法人等が車両に関して任意保険に加入する場合における、当該保険料への地方公共団体からの補助が含まれることを、地方運輸局及び地方公共団体に令和元年度中に通知する。	通達	令和2年3月31日	「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」（令和2年3月31日付け国自旅第328号）	
—	—	—		事務処理状況を確認するためのアンケートを速やかに実施（10月頃を目処）し、アンケート結果も踏まえつつ具体的な対応方法について検討して参りたい。	5【国土交通省】 （8）国土調査法（昭26法180） （ⅱ）土地区画整理事業の確定測量に係る成果の認証の申請（19条5項）等の手続については、都道府県知事を経由しないこととし、「土地区画整理事業の測量成果の国土調査法第19条第5項の指定等について」（平15国土交通省都市・地域整備局市街地整備課）を令和元年度中に改正する。	通知	令和2年3月31日	土地区画整理事業の測量成果の国土調査法第19条第5項の指定等について（令和2年3月31日付け国都市第125号）	

管理番号	提案区分		提案事項（事項名）	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上、行政の効率化等）	根拠法令等	制度の所管・関係府省	団体名	その他（特記事項）	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞		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
227	A　権限移譲	運輸・交通	軌道法に基づく都道府県事務・権限の政令市への移譲	軌道法及びその下位法令に基づき、都道府県知事が行うこととされている各種許認可事務や経由事務のうち、軌道が一政令市の区域内で完結するものについては、政令市にその事務・権限を移譲すること。	【現行制度】 軌道法及びその下位法令において、運輸開始の認可、道路の維持及び修繕の指示、一部の工事方法変更認可等については、都道府県知事が行うこととされ、これらの認可等が行われたときは、道路法に基づく許可が行われたものとみなされている。また、工事施行認可や工事着工・竣工の期限伸長の決定など一部の国の事務に係る申請については、都道府県知事を経由して行うこととされている。 【支障】 政令市内においては都道府県が管理する道路がないにもかかわらず、政令市内で完結する軌道についても、都道府県知事において許認可等の事務を行うこととされており、現に道路を管理（直轄国道を除く）する政令市長が直接処理を行っていないため、事務が非効率となっている。	軌道が一政令市内で完結するものについては、現に軌道が敷設される道路の主要な管理者（直轄国道を除く）である政令市に権限を移譲することで、より迅速かつ道路の現況に即した審査等が可能となり、軌道経営者の利益に資するとともに、より住民に身近な行政主体による総合的な行政が可能となる。	軌道法、軌道法施行令、軌道法に規定する国土交通大臣の権限に属する事務で都道府県が処理するもの等を定める政令、軌道法施行規則	国土交通省	九州地方知事会	九州地方知事会共同提案 （事務局：大分県）	—	○軌道法及びその下位法令に基づき、都道府県知事が行うこととされている各種許認可事務や経由事務のうち、軌道が一政令市の区域内で完結するものの認可事務及び経由事務については、その事務・権限を政令市に移譲することにより、迅速な事務処理等が可能となると考えられる。一方、政令市以外の軌道事業者が存在する都道府県においては、政令市以外の認可事務を引き続き行い続けることとなり、政令市においても同様の認可事務を新たに行うこととなるため、このことも含めて総合的に検討する必要があると思われる。	政令市においては新たに事務を行うこととなることから、政令市の負担について配慮しつつ、効率的な事務負担のあり方について検討してまいりたい。	軌道の工事実施に当たっては、実務上は、軌道経営者から各道路管理者に事前協議が行われ、事実上の審査がなされることが多いと思われるので、軌道の主な敷設先となる道路の管理者である政令市の道路管理等を行っていない都道府県知事ではなく、都道府県道と市道の管理等を現に行う政令市長が、直轄国道の管理者と連携しながら、軌道に関する事務を処理する方が、円滑な事務処理の実施が期待できると考える。 以上の点を考慮の上、軌道が一の政令市内で完結するものの都道府県知事権限の政令市長への移譲について、前向きに検討いただきたい。	—
228	A　権限移譲	運輸・交通	鉄道事業法に基づく鉄道線路の道路への敷設に係る都道府県事務・権限の政令市への移譲	鉄道事業法第61条ただし書に基づく、鉄道線路の道路への敷設（縦断的に敷設するものに限る）の国土交通大臣許可に伴う都道府県事務のうち、当該敷設区間が政令市内の道路に関するものについては、政令市にその事務・権限を移譲すること。	【現行制度】 鉄道線路を道路に敷設する許可については、その敷設される道路の区間の存する都道府県を統括する都道府県知事を経由して申請書を提出し、都道府県知事は経由時に関係する道路管理者への意見聴取等を行うこととされている。 【支障】 政令市内においては都道府県が管理する道路がないにもかかわらず、政令市内において道路に縦断的に敷設する鉄道線路については、都道府県知事が経由事務を行うこととされており、現に道路を管理（直轄国道を除く）する政令市長が直接処理を行っていないため、事務が非効率となっている。	鉄道事業法第61条ただし書の許可事務において都道府県が行う経由事務について、鉄道線路の敷設箇所が政令市内に関するものについては、現に線路が敷設される道路の主要な管理者（直轄国道を除く）である政令市に権限を移譲することで、その後に引き続き行われる道路占用の許可において迅速な審査が可能となり、鉄道事業者の利益に資するとともに、より住民に身近な行政主体による総合的な行政が可能となる。	鉄道事業法、鉄道線路の道路への敷設の許可手続を定める政令、鉄道線路の道路への敷設の許可手続に関する省令	国土交通省	九州地方知事会	九州地方知事会共同提案 （事務局：大分県）	熊本市	○鉄道事業法第61条ただし書の許可事務における都道府県が行う経由事務については、鉄道線路の敷設箇所が政令市内に関するものに限っては政令市に権限を移譲することにより、その後に引き続き行われる道路占用の許可において迅速な審査が可能となると思われる。	政令市においては新たに事務を行うこととなることから、政令市の負担について配慮しつつ、効率的な事務負担のあり方について検討してまいりたい。	鉄道の道路敷地内への縦断敷設に当たっては、実務上は、鉄道事業者から各道路管理者に事前協議が行われ、事実上の審査がなされることが多いと思われるので、鉄道の主な敷設先となる道路の管理者である政令市にとって、事務負担の大きな増とはならないと考える。 むしろ、鉄道事業法61条ただし書許可後に行われる道路占用許可の審査が円滑に進むよう、政令市内の道路管理を行っていない都道府県知事ではなく、都道府県道と市道の管理を現に行う政令市長が、直轄国道の管理者と連携しながら処理する方が、効率的であると考える。 以上の点を考慮の上、鉄道の道路敷地内への縦断敷設箇所が政令市内であるものについては政令市長が処理するよう、前向きに検討いただきたい。	—
273	B　地方に対する規制緩和	土木・建築	建築基準法上の容積率不算入部分として交通広場等を取り扱うこと。	建築基準法の容積率制限は道路、公園等の公共施設の供給・処理能力とのバランスを保ち市街地環境の悪化を防止する目的として行われているものとされている。 一方で交通広場は実質的に建築利用の規模等への影響がほとんどなく、公共交通の利便性向上によって周辺の交通環境改善等につながるとともに、都市施設等に位置付けることで担保性、公共性が保たれるため、容積率算定から除外しても支障がないと考えられることから、交通広場等について地方自治体が都市計画の都市施設などに位置付けた場合に容積率不算入とする仕組みを求める。	本市の拠点駅周辺は既に土地利用が行われており、種地不足やコスト面等から、平面的に交通広場の面積を確保することが困難なため、交通結節機能の強化が図られていない。 こうした状況の中、「駅前広場の上空利用」（平成23年3月）において、積極的に駅前広場の上空を活用した結節点整備の推進が挙げられており、本市においても立体都市計画制度を活用し、民間活力による交通広場の整備を検討しているが、敷地が大きく上空利用しない場合は交通広場も敷地面積に含まれ、床面積も生じないものの、限られた空間で建物と交通広場を複合整備する場合は、交通広場により容積率が圧迫される。 検討事業において地権者と協議を行う際、交通広場の空間の扱いについて一定の理解を得るものの、交通広場が容積率対象となることで地権者の土地利用に制約を与え、協議に支障をきたしている。容積率緩和も手法の一つと考えられるが、検討地区においては周辺の交通基盤に与える影響が多大であることや、容積率緩和に対する住民の懸念が窺えること等から、困難な状況にある。	交通広場等の床面積を容積率の不算入部分とすることで、適正な交通広場の規模が確保されるとともに、交通広場以外の建築物利用部分が容積率制限の範囲内で計画され、道路の整備状況等を勘案した適正かつ合理的な土地利用の実現を図ることができる。 また、法律に明文化することで容積率不参入部分を確認申請の中で建築主事が審査するため、適正な運用が可能となるとともに事前明示による立体都市計画制度の利用促進が図られ、土地の合理的な高度利用と交通結節機能の強化による、官民が連携したコンパクトなまちづくりが図られる。	建築基準法第52条 建築基準法施行令第2条	国土交通省	指定都市市長会		京都市、宮崎市	○良好な市街地環境を維持しつつ適正かつ合理的な土地の高度利用を促進するため、立体道路制度等により都市施設と建築物の一体的整備を行うべき区域をあらかじめ都市計画に位置づけた場合には、一体的整備を行う都市施設については、床面積（容積率）に算入しないことが適当と考える。	道路の上空等に建築される建築物に係る道路の区域のうち専ら道路交通の用に供する部分は、当該建築物の床面積に算入されないとしているところである。 なお、容積率制限は、建築物の密度を規制することにより、道路、公園、上下水道等の都市施設の供給能力ないしは処理能力とのバランスを保つことを目的として行われており、もって市街地環境の悪化の防止を図るものである。 この容積率の趣旨を鑑み、屋内的空間として扱われる部分を床面積に含めないという提案は受け入れられない。 本件提案については、都市計画の手法による容積率緩和等によって対応することが適当であると考える。	交通広場に立体道路制度を適用し、専ら道路交通の用に供する部分として取り扱う場合は床面積に算入されないことに対し、同様の機能・形態であっても立体都市計画制度を適用した都市施設とする場合は容積率算入となるという点で大きな差が生じている。容積率制限の趣旨を考慮したとき、制度間で差が生じるのはなぜか。特に交通広場の管理主体として、前者は道路管理者、後者は民間事業者となるが、両制度とも充分な公共性や担保性を有するにも関わらず、道路法適用区域ではないだけで容積率に算入され、交通広場整備に理解める事業者についても交通結節点整備に支障をきたしており、民間活力等も想定したより柔軟な制度構築が必要と考えられる。 また、都市計画手法による容積率緩和等が適当との見解に関して、本事業のように周囲の土地が限られている既成市街地においては、隣辺公共施設の整備等が難しい状況であり、都市計画手法による容積率緩和を行うことは総合的に困難である。そもそも一般的に交通広場が屋外に整備されることが多い中で、支障事例では土地が限られている既成市街地であることからやむを得ず屋内に計画されており、実質的に建築物の密度が増加するものではない。特に支障事例における交通広場は、道路と一体的な機能及び利用形態が想定され、必ずしも屋内的空間に該当するとは言えず、専ら道路交通の用に供する部分と解釈し得るとことや、公共交通の利便性向上によって周辺の交通環境改善等につながることを鑑みても、緩和手法ではなくそもそも容積率制限の考え方として、容積率不算入となることは趣旨に沿うものであると考える。 既成市街地における住環境や交通環境の課題解決を図る上では、民間事業者との連携は必須となるが、本提案の通り改正がされた場合、民間による交通広場整備が促され、容積率規制の趣旨に沿いながら市街地の課題解決が図られることにくわえて、供用開始後に民間による交通広場の管理が促進される効果も期待できる。 以上より、本提案で求める改正の検討を、20 政令指定都市の総意として、重ねて強く求めるものである。	有

各府省からの第1次回答を踏まえた追加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	令和元年の地方からの提案等に関する対応方針 （令和元年12月23日閣議決定）記載内容 ※提案提出年以降の対応方針に記載があるものは当該対応方針の記載内容を<当該対応方針決定年>として併記	対応方針の措置（検討）状況			
見解	補足資料					措置方法 （検討状況）	実施（予定） 時期	これまでの措置（検討）状況	今後の予定
—	—	【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。 なお、事務負担の増加や、事務処理の効率化等を踏まえて検討を求める。	次の地方分権一括法案によって対応が可能となるよう、政令市側の意向確認を速やかに進めていただきたい。	政令市においては新たに事務を行うこととなることから、政令市の負担について配慮しつつ、効率的な事務負担の在り方について、政令市の意向を確認しながら引き続き検討してまいりたい。	4【国土交通省】 （1）軌道法（大10法76） 軌道法に基づき都道府県知事が行う認可等の事務・権限（一の指定都市内で完結する路線に関するものに限る。）については、指定都市に移譲する。	法律	公布：令和2年6月10日 施行：令和4年4月1日	・都道府県知事が行う運輸開始の認可等の事務・権限（一の指定都市内で完結する路線に関するものに限る。）については、指定都市に移譲する内容の「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」を第201回国会に提出、令和2年6月3日に成立。 ・令和2年12月に改正予定事項について事務連絡を関係都道府県及び政令市向けに発出。 ・軌道法に規定する国土交通大臣の権限に属する事務で都道府県が処理するもの等を定める政令等の一部を改正する政令案のパブリックコメントを令和3年8月27日より令和3年9月25日まで実施。 ・軌道法施行規則等の一部を改正する省令案のパブリックコメントを令和3年9月11日より開始。 ・令和3年12月に軌道法の概要及び政省令改正作業の状況等について政令市向けに説明会を実施。 ・令和4年3月25日に関係政令を、同月30日に関係省令・告示を公布し、政令市に周知。	
—	—	【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。 なお、事務負担の増加や、事務処理の効率化等を踏まえて検討を求める。	次の地方分権一括法案によって対応が可能となるよう、政令市側の意向確認を速やかに進めていただきたい。	政令市においては新たに事務を行うこととなることから、政令市の負担について配慮しつつ、効率的な事務負担の在り方について、政令市の意向を確認しながら引き続き検討してまいりたい。	4【国土交通省】 （2）鉄道事業法（昭61法92） 鉄道線路の道路への敷設の許可（61条1項ただし書）に係る都道府県知事の事務・権限のうち、申請に係る鉄道線路が敷設される道路の区間が指定都市の区域内に存するものについては、政令を改正し、指定都市に移譲する。	政省令	公布： （政令）令和4年3月25日 （省令）令和4年3月30日 施行：令和4年4月1日	・鉄道線路の道路への敷設の許可に係る都道府県知事の事務・権限のうち、申請に係る鉄道線路が敷設される道路の区間が指定都市の区域内に存するものに関する指定都市への委譲について、令和元年9月に、事務・権限の移譲に関する説明会を開催するとともに、政令市との意見交換を実施。また、令和2年12月に改正予定事項について事務連絡を関係都道府県及び政令市向けに発出。 ・軌道法に規定する国土交通大臣の権限に属する事務で都道府県が処理するもの等を定める政令等の一部を改正する政令案のパブリックコメントを令和3年8月27日より令和3年9月25日まで実施。 ・軌道法施行規則等の一部を改正する省令案のパブリックコメントを令和3年9月11日より開始。 ・令和3年12月に政省令改正作業の状況等について政令市向けに説明会を実施。 ・令和4年3月25日に関係政令を、同月30日に関係省令を公布し、都道府県・政令市に周知。	
—	—	【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		床面積の算入については、建築物に適用される制度等に関わらず、当該部分が屋内的用途に供するか否かや、専ら道路交通の用に供するか否かにより判断するものであり、計画内容に応じて特定行政庁が判断するものである。	5【国土交通省】 （6）建築基準法（昭25法201） （ｉ）建築物の容積率（52条1項）の算定については、交通広場等を専ら道路交通の用に供する部分又は屋内的用途に供しない部分として判断できる場合、当該部分を床面積に算入しないことを、特定行政庁及び指定確認検査機関に令和元年度中に通知する。	通知	令和元年12月23日	「令和元年の地方からの提案等に関する対応方針」（令和元年12 月23 日閣議決定）に基づき、「建築物の床面積に算入されない部分に関する情報提供について」（令和元年12 月23 日付事務連絡）を国土交通省より発出	

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	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	補足資料
274	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	所有者不明空き家に対する地方公共団体への財産管理人選任申立権の付与	所有者不明空き家に関し、地方公共団体（市町村）への財産管理人選任の申立権を付与することを求める。	所有者不明空き家の活用・除却の促進には、財産管理人制度（不在者財産管理人：民法第25条～第29条、相続財産管理人：民法第951条～第959条）の活用が有効であるが、現行では、「利害関係人」として認められる場合でなければ、地方公共団体であっても財産管理人選任の申立てができないこととされている。 京都市では、空き家対策の一環として財産管理人制度を活用するべく京都家庭裁判所に申立ての相談をしたところ、地方公共団体が債権を有している空き家でなければ利害関係人に該当しない可能性が高いとの説明を受けた。 一方で、所有者不明空き家に対し、空家等対策の推進に関する特別措置法第４条により空き家対策を実施する責務を負う地方公共団体から財産管理人選定の申立ができないと、同空き家の活用や除却の進展が滞り、空き家問題に対する適切な対処が不十分なものとなる。 空き家の増加は、地域の防災や防犯、生活環境、景観などに悪影響を及ぼし、更にはまちの活力の低下につながる等、地域のまちづくりを進めるうえで大きな課題となっている。特に、所有者不明の空き家は、そのまま放置されることで、空家特措法で規定される「特定空家等」にまで至ってしまう蓋然性が高い。 平成30年６月に成立した所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法第38条において、所有者不明の「土地」について地方公共団体に申立権が付与されたことを踏まえ、空家法上の「空家等」についても同様の規定を設けていただきたい。	所有者不明の空き家に対し、地方公共団体による財産管理人制度の活用が可能になることにより、所有者不明の空き家の活用が促進される。	民法第25条～第29条（不在者財産管理人）、民法第951条～第959条（相続財産管理人）、空家等対策の推進に関する特別措置法	総務省、法務省、国土交通省	指定都市市長会		いわき市、須賀川市、ひたちなか市、多治見市、豊橋市、春日井市、大阪府、八尾市、米子市、大村市、宮崎市	○本市においても、所有者のいない空き家を「特定空家等」に認定したうえで、財産管理人制度を活用した例がある。しかし市内には所有者が不明の空き家（特定空家等にはまだ認定できない）があり、対応に苦慮している。 ○これまでに5件相続財産管理人制度を活用し、うち2件が完了の見込みである。いずれも空家の担当課ではなく、固定資産税を債権とする税担当課が申し立てを行った。相続財産管理人制度を活用しているといえるが、債権のある物件に限られること、税担当課との調整が必要なことなど、空家担当課が実施したいものと必ずしも一致するとは限らないのが現状といえる。 ○本市では、条例に基づく応急措置を行った所有者不明空家に関する措置費用について、債権を有する「利害関係人」として財産管理人選任の申立てを行った事例がある。現行の制度では空家の所有者調査で取得できる税情報については課税に必要な情報に限定されており、市税の滞納状況等他の債権の有無が不明であるため、空家対策部局において、何らかの措置を行わない限り「利害関係人」となり得ず、空家が老朽化し、措置が必要になるまで放置するしかないため、所有者が不明若しくは相続人不存在が判明した時点で申立てができれば空家対策に有効であると考える。 ○当市では、財産管理人制度活用の実績はないが、老朽化した空き家の危険性を考えると、実効性を伴う手法で速やかに対応することが望まれる。そのような観点から、早期に「申立権」を付与することは有益であると考える。 ○当市においても法定相続人全員による相続放棄がなされた空き家が多数あり、対応に苦慮しているところである。管理不全な状態がほとんどのなか、建屋の状態が良く使用できるものも一部あるが、利害関係人が存在しないため、老朽化していくのを何もできずに見ているだけとなっているケースがある。一方で、危険性が著しく高い空き家に対しては、特定空家等の認定を行うことで、行政が利害関係人として財産管理人の申立が可能になると、提案団体の事例により認識している。提案にある申立権の付与は、危険性が無い所有者不在の空き家を流通させるために有効なものと考えるが、申立てに伴う裁判所への予納金納付に対する負担軽減があわせて必要と考える。 ○すでに相続人が全員相続放棄をしていることが確認されているにも関わらず、特定空家に認定するほど老朽化していない空家が一定数存在する。そういった空家の解消が期待できる。 ○当市には、相続人不存在の特定空家等（母屋・小屋）が存在していたが、市道沿いの小屋が、市道側へ倒壊するおそれがあったため、略式代執行にて除却を行った。しかし、母屋は依然敷地内に残っており、相続人不存在の案件として対応に苦慮している。現行では、「利害関係人」として認められる場合でなければ、財産管理人選任の申立てができないこととされているが、直接の利害関係のない場合でも市が、裁判所へ財産管理人選任の申し立てを行うことができるようになれば、特定空家等の除却を進める上で効果的であると思料されるため。	【総務省】 空き家管理のための財産管理制度の活用は、国土交通省が把握しているだけでも163件の実績（平成27年５月～平成30年10月）があり、地方公共団体が空家等に対する債権を有していない場合に財産管理制度を活用した事例も含めて、国土交通省においてすでに事例集を策定して周知を図っているところである。 【法務省】 現行法においても、市町村は，利害関係があると認められる場合には、不在者の財産管理人の選任等の申立てをすることができる。そして、この利害関係は、申立人である市町村が不在者等に対して租税債権を有する場合に限って認められるものではなく、空家の所有者が不在者等となっている事案においても、個別の事情に応じて、市町村が不在者等の財産の管理についての利害関係を有すると認められる場合には、適切に財産管理人が選任されているものと認識している。 したがって、ご指摘の法改正の要否については、不在者等の利益の保護という財産管理制度の趣旨を踏まえ、慎重な検討を要するものと考えられる。 なお、空家の敷地が所有者不明土地であり、土地の適切な管理のために特に必要があると認められるときは、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）第38条により、地方公共団体の長等は、利害関係の有無を問わず、不在者の財産の管理人の選任等の申立てをすることができるところ、管理人は不在者の財産の全般を管理することができるため、空家と敷地の所有者が一致する場合には、管理人において空家についても管理をすることができることとされている。 【国土交通省】 空き家管理のための財産管理制度の活用は把握しているだけでも163件の実績（平成27年５月～平成30年10月）があり、国交省としては、地方公共団体が空家等に対する債権を有していない場合に財産管理制度を活用した事例も含めて、すでに事例集を策定して周知を図っているところである。	国土交通省の公表している事例集においては、空家等に対する債権を有していなくても、空家特措法上の責務があることを理由に地方公共団体に申立権が認められた事例も記載されているが、京都市においては、家庭裁判所から、債権を有していなければ申立ては困難という見解を示されている。空家特措法上の責務を理由に利害関係人として認めることが可能か否かについては、国から統一的な解釈が示されているわけでもなく、裁判所によって対応にばらつきが出ていることから、地方公共団体が必要に応じて自らの判断で申立てを行うことができるよう、地方公共団体に対して財産管理人選任申立権を付与すべきである。 法務省の一次回答では、「法改正の要否については、不在者等の利益の保護という財産管理制度の趣旨を踏まえ、慎重な検討を要する」とのことだが、不在者等の利益の保護という観点を踏まえた上で、今回求める措置は不在者等の利益を損なうものではなく、公益性及び必要性が高いことに鑑み、慎重な検討ではなく積極的な検討をお願いしたい。 また、法務省の一次回答では、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）第38条の特例の活用について言及されているが、この特例は、 ・建築物の部分にのみ管理不全状態がある場合 ・土地と建築物の所有者が異なる場合 には、空家対策に活用できないのではないか。財産管理制度の十分な活用のため、今回提案の措置について、再度検討をお願いしたい。	―
283	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	特定空家等に対する代執行時の動産の取扱いについての明確化	空家等対策の推進に関する特別措置法第14条における代執行時の特定空家等の中の動産の取扱いについて、具体的な保管期間及び保管期間経過後に市町村長が当該動産を処分できることを、空家等対策の推進に関する特別措置法上に規定していただきたい。	代執行時の特定空家等の中の動産の取扱について、空家等対策の推進に関する特別措置法（以下「法」という）上は規定がなく、ガイドラインにおいても、「いつまで保管するかは、法務部局と協議して定める。」とされているにすぎず、保管期間等に係る統一的なルールは明確にされていない。 本市においては、本年３月に、法第14条第10項に基づく略式代執行を行い、その際に当該空家の中に残されていた家財道具等の動産は市の所有施設の一室に、一時的に保管することとした。 所有施設は普通財産であり、具体的な時期こそ現時点で明確ではないものの、近いうちに取り壊される可能性もあり、いつまでも保管しておけるというわけではない。 本団体内の法務部局や本団体の顧問弁護士、市の空家対策協議会にも相談したが、代執行による除却の事例が全国でもまだ少ないこともあり、いずれからも明確な回答は得られなかった。 一部の他団体の事例も把握しているが、動産の処分に対して所有者等から損害賠償請求の訴訟を提起された際に、当該処分が正当に行われたことを主張するに足る根拠となるものではないと考えている。 以上の支障を解決するため、法上に河川法第75条のような規定を設けるなど、保管期間等の統一的ルールを明確にしていただきたい。	代執行時の動産の取扱いについて、保管期間及び保管期間経過後の処分権限を、空家等対策の推進に関する特別措置法上に明記することにより、代執行時の動産を適正に管理することができる。	空家等対策の推進に関する特別措置法第14条 「特定空家等に対する措置」に関する適切な実施を図るために必要な指針（ガイドライン）	総務省、国土交通省	指定都市市長会		須賀川市、三鷹市、大垣市、多治見市、豊橋市、京都市、八尾市、神戸市、松山市、大村市、宮崎市	○本市においては代執行による事案はないが、代執行の際には動産についての取り扱いについて管理・保管・処分の問題が生じると考えられ、統一的なルールを設けてほしい。 ○代執行を円滑に遂行するためにも、保管期間等の統一的ルールの明確化を望む。統一的なルールを明確にしてほしい。 ○本市において同様の支障事例は生じていないが、指摘の通り、空き家特措法では規定が明確になっていない部分があり、法改正の中で解消されることを期待するものである。 ○本市では代執行の実績はないが、今後代執行を検討していくに際し、同様の課題が挙げられる。空家に対する代執行自体の実施件数は全国的にもまだ少なく、ノウハウ不足が本市を含め未実施自治体が代執行になかなか踏み込めない要因と考える。提案どおりに特別措置法上に規定されることで代執行を躊躇する自治体の後押しになるものと考える。 ○平成28年度に略式代執行を実施した際には、特定空家等の中の動産の取り扱いについて明確なルールがなかったため、現地調査の結果、廃棄物として処理をしたが、保管すべき物かどうか、また、その期間等について指標を示してほしい。 ○本市では略式代執行の事例がなく支障事例はないが、代執行時の動産の取り扱いについて、統一的なルールがある方が望ましいと考える。 ○当市では、現在、法第14条に基づく行政代執行や略式代執行の実績はないが、今後、行政代執行等を行う場合に、動産の取り扱いに苦慮することも想定されることから、空家法に保管期間等の規定を加えることが望ましいと考える。 ○本市において行った略式代執行においては、家財一式が全て放置されており、動産の保管場所を確保できずに対応に苦慮した。 動産の取扱いについては代執行を行ううえで大きな妨げになっており、市町村の負担にならないような簡素で統一的な基準が求められている。 ○本市においても、同種の案件対応に苦慮することが想定されるため、保管期間等、処分手続きの統一ルールの明確化に賛同する。 また、家屋内にとどまらず、敷地内の放置動産等についても適切な措置をとることができるよう、明示されることを要望する。	【総務省】 空き家の除却を行えば、そこに残された動産の取扱いが生じることは理解するものの、これまで空家法による代執行及び略式代執行については100件を超える実績があるところ、各市町村において、除却対象となる空き家は何ら使用されていないことが常態化しているものであることに鑑みて、合理的に対応いただいているものと思われる。その結果として、ご懸念のような損害賠償請求訴訟が提起されたケースは把握していない。また、代執行又は略式代執行によって除却する空き家や当該空き家に残された動産には様々なケースがあると想定されるが、仮に動産の管理について法定化すれば、すべてのケースにおいて一律の対応を行うことが必要となり、かえって市町村の判断による合理的な対応を阻害し、動産の管理に係る業務を増大させるおそれもあると考えられる。 【国土交通省】 空家等対策の推進に関する特別措置法（以下「空家法」という。）は、使用されていないことが常態化した建築物等が地域住民の生活環境に与える深刻な影響を解消するための法律であり、空家法において、直接的に地域住民の生活環境に影響を与えるとはされていない動産は空家法の射程外であり、ご指摘の河川法の規定等を参考にして、その管理に係る規定を空家法におくことは困難であると考える。 他方、実務上は、空き家の除却を行えば、そこに残された動産の取扱いが生じることは理解するものの、これまで空家法による代執行及び略式代執行については100件を超える実績があるところ、各市町村において、除却対象となる空き家は何ら使用されていないことが常態化しているものであることに鑑みて、合理的に対応いただいているものと思われる。その結果として、ご懸念のような損害賠償請求訴訟が提起されたケースは把握していない。また、代執行又は略式代執行によって除却する空き家や当該空き家に残された動産には様々なケースがあると想定されるが、仮に動産の管理について法定化すれば、すべてのケースにおいて一律の対応を行うことが必要となり、かえって市町村の判断による合理的な対応を阻害し、動産の管理に係る業務を増大させるおそれもあると考えられる。 なお、本提案にあるような動産の取扱いは財産権そのものの問題であり、本来は、空家法の問題としてではなく、他法も含めた代執行時における財産権の取扱いの問題として議論されるべきである。	動産の保管期間や処分権限が明確化されていない現状が、空家法に基づく代執行を躊躇する要因となっており、動産の保管処分は、危険な空家の除却に付随して生じる問題であります。 国土交通省のガイドラインにおいても、相当の価値のある動産が存する場合、保管期間について法務部局と協議の上、保管するよう示されていますが、保管処分の判断は、地域の実情に応じて判断できるものではありません。代執行後に動産の所有権を有する者から損害賠償等の訴えが提起された場合に適法性を主張するに足る根拠がなければ、保管した動産を処分する目途を立てることもできず、地方で柔軟な対応ができているとは言い難い状況です。 本提案は、保管後の動産を適法に売却、処分ができるようにすることを求める趣旨であり、「保管期間」、「保管期間経過後の処分権限」の明確化を要望するものです。特定空家等の中の動産の取扱いが法定化されることにより、これまで代執行時に廃棄してきたものができなくなるといった支障が生じることは想定しておりませんし、そういった支障が生じないようなルールにして頂きたいと考えております。それよりも、本提案により、法律上、保管期間と処分権限が明確化されれば、保管に要する費用が予測でき、保管場所として民間の施設を適宜利用する等、各自治体が国土交通省のガイドラインや地域の実情に応じて、保管手段を選択し、代執行の円滑な執行が図られると思われます。 動産の保管処分は、財産権の問題にかかわることから、尚更、立法措置が必要不可欠と考えられます。個別に動産の保管期間や処分権限が設定されている河川法や災害対策基本法等の規定を参考に是非規定していただきたいと考えます。	―

各府省からの第1次回答を踏まえた追加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	令和元年の地方からの提案等に関する対応方針 （令和元年12月23日閣議決定）記載内容 ※提案提出年以降の対応方針に記載があるものは当該対応方針の記載内容を<当該対応方針決定年>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
【米子市】 事例集によって、地方公共団体が空家等に対する債権を有していない場合の財産管理制度の活用事例を示していただいていることは承知しているが、地方公共団体が財産管理人選任を申し立てることができる「利害関係人」にあたるかどうかについては、個別案件による判断となっており、地方公共団体としては慎重にならざるを得ず、特定空家等の改善に向けた取組が進めにくい状況にある。所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法第38条の規定と同様に、所有者不明の空き家に対する地方公共団体の財産管理人選任の申立権を法で明確にすることにより、空き家の活用・除却を促進することが可能となり、管理不全な空き家の改善につながると考える。 また、所有者不明土地について、地方公共団体が財産管理人として選任されたとき、空家と敷地の所有者が一致する場合には管理人が空家についても管理することができるとされているが、そもそも対応に苦慮している特定空家等は、土地と建物の所有者が異なる場合が多く、その場合は所有者不明土地の特措法第38条の規定では対応できない。	—	【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○提案団体や追加共同提案団体の事例のように、空家対策の一環として地方公共団体が財産管理人制度を活用しようとした際に、民法第26条及び第952条の「利害関係人」に該当しないことを理由として、財産管理人選任の申立てが認められなかった、あるいは断念した事例については、その実態を適切に把握していただきたい。 ○特定空家に限らず、空家に関する必要な措置を適切に講ずる空家対策法上の責務は全ての市町村が負うにもかかわらず、財産管理制度を活用しようとしても、債権を有している等の事情により「利害関係人」として認められる場合でなければ当該制度を活用できない現状を踏まえ、一定の場合には、地方公共団体に申立権を付与し、財産管理制度の活用を促進すべきではないか。 ○所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法において、周囲に悪影響を及ぼしている「土地」については財産管理人の申立権に係る特例が既に設けられているが、この特例が活用できないケースにおいて、周囲に悪影響を及ぼしている「空家」について財産管理人の申立てが可能となるよう、空家対策法上にも同様の特例を設けるべきではないか。 ○法務省の第1次回答では、「法改正の要否については、不在者等の利益の保護という財産管理制度の趣旨を踏まえ、慎重な検討を要する」とのことだが、不在者等の利益の保護という観点から考えても、「土地」については申立権の特例を認めて、「空家」については申立権の特例を認めない理由はないのではないか。	【総務省、国土交通省】 提案事項に係る実態を確認するため、地方分権改革推進室ともに、各市町村の空家担当部局に対しアンケートを行い、その結果を踏まえて、検討することとしたい。 【法務省】 ご提案については、今後、自治体に対する調査の結果を踏まえ、空家対策における市町村の役割やその負担の在り方等の行政的観点から検討が行われるものと承知しているが、法務省としても、関係省庁と連携して、民事基本法制を所管する立場から必要な検討をしてまいりたい。	5【国土交通省】 (19)空家等対策の推進に関する特別措置法（平26法127） （ｉ）空家等対策における財産管理制度の活用については、債権を有していない場合であっても、市町村（特別区を含む。以下この事項において同じ。）が行った不在者財産管理人（民法（明29法89）25条1項）又は相続財産管理人（同法952条1項）の選任の申立てが認められた事例を、空家等対策において市町村が果たす役割を明示しつつ、市町村に令和2年中に周知する。 （関係府省：総務省及び法務省）	指針の改正、周知	令和2年12月18日	空き家対策における財産管理制度活用の事例集（市町村が債権を有しておらずかつ特定空家等と認める手続を行っていない場合であっても財産管理人選任の申立てが認められた事例）を国土交通省のHPに公表の上、市町村に周知した。	
—	—	【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○代執行時の動産の取扱いについて、これまで代執行を実施した地方公共団体における実態を調査していただきたい。また、損害賠償請求等の訴訟が提起されることを恐れ、動産の取扱いに過度に慎重にならざるを得ない実態や、同様の懸念から、代執行を実施していない地方公共団体においても代執行を躊躇している実態があることから、これらについても適切に調査していただきたい。 ○動産の取扱いに対する対応策の検討に当たっては、動産の処分が、財産権という憲法上の権利に係る問題であることを踏まえ、損害賠償請求等の訴訟のリスクを考慮しても地方公共団体が迅速に動産を処分することが可能となるよう、運用上の対応だけでなく、動産の保管、売却、廃棄等に係る統一的な保管スキームを法律で規定すべきではないか。 ○空家等対策の推進に関する特別措置法（以下「空家法」という。）上に動産の管理に係る規定を設けることについて、動産の問題は特定空家の除却に必然的に付随して生じる問題であり、空家法に基づく代執行の仕組みの活用を躊躇する要因を解消するための措置であることを踏まえれば、空家法の射程外とは言えないのではないか。 ○河川法、道路法、道路交通法や災害対策基本法等において様々な保管スキームが規定されており、屋外広告物法のように、「特に貴重」なものとそれ以外で異なる保管スキームを適用している例もあり、これらの前例を参考とすれば、空家法において、柔軟な運用を可能とする保管スキームを設定することが可能ではないか。	提案事項に係る実態を確認するため、地方分権改革推進室ともに、各市町村の空家担当部局に対しアンケートを行い、その結果を踏まえて、検討することとしたい。	5【国土交通省】 (19)空家等対策の推進に関する特別措置法（平26法127） （ｉｉ）代執行（14条9項）又は略式代執行（14条10項）により除却の対象となる特定空家等の中の動産の取扱いについては、市町村において、廃棄や保管等の判断を迅速かつ適切に行うことが可能となるよう、その判断に資する考え方を明確化するため、「『特定空家等に対する措置』に関する適切な実施を図るために必要な指針」（平27国土交通省住宅局）を改正し、市町村に令和2年中に周知する。 また、動産の取扱いを法で規定することについては、附則2項に基づき、施行後5年を経過した場合において行う検討の際に併せて検討を行う。 （関係府省：総務省）	指針の改正、周知	令和2年12月25日	○「代執行時の動産の取扱いに関する市町村アンケート」（R2年3月実施）の結果を踏まえ、専門家から成る空き家対策アドバイザリーチームと合同で市町村へのヒアリングを実施（R2年6～7月）したほか、市町村への追加ヒアリングを実施（R2年9～11月）し、検討を行った。 ○代執行の実績がある多くの市町村においては、代執行に係る特定空家等の内部又はその敷地に存する動産等は、長年放置されてきたこと等により、廃棄物であるとして処分されている例が多く、動産の保管の対象や期間等を法令で規定すると、これまで柔軟に対応できていたことを制約することになる可能性があるなど、動産の取扱いを法で規定することは困難であると考えられることから、「特定空家等に対する措置」に関する適切な実施を図るために必要な指針（ガイドライン）を改正して代執行時の動産の取扱いの判断に資する考え方を示すことで対応することとし、令和2年12月25日（国住備第107号総行地第190号）に改正通知を発出した。	

管理番号	提案区分		提案事項（事項名）	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上、行政の効率化等）	根拠法令等	制度の所管・関係府省	団体名	その他（特記事項）	＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）＞		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
287	B　地方に対する規制緩和	土木・建築	未登記の空き家に係る不動産登記法の表題部記載事項（面積、建築年、建物図面等）等に相当する固定資産税情報の調査権限の付与	未登記の空き家について、固定資産税の課税情報のうち、不動産登記法の表題部記載事項（面積、建築年、建物図面等）などに相当する情報の調査権限を与えて欲しい。	問題となっている空き家の多くは未登記であり、構造や面積、建築年数を把握する術がない。法及び平成27年2月26日付け国住備第943号・総行地第25号により、空き家の情報については、固定資産税の課税情報のうち、所有者情報に限られており、課税情報からも空き家の属性を知ることはできない。現行法では特定空家等の措置のための立入調査により、これらを把握する仕組みとなっている。所有者の同意が得られれば課税情報の閲覧が可能になるとはいえ、必ずしも所有者の同意が得られるとも限らず、昨今の相続放棄が進む状況下では、空き家の所有者が当該家屋に詳しいとも限らない。 特定空家等に至らない予備軍への適正管理の助言・指導をしているが、空き家の属性が分からないままに所有者と相談を行っても、解体や利活用の具体的な提案が難しいため、助言・指導がスムーズに進まない状況となっている。 こうしたことから、不動産登記法にて義務付けられている表題登記を、所有者が申請していない事実を鑑み、当市の空家等対策条例の制定過程で所有者情報以外の情報利用について条文を盛り込ちうとしたが、空家等対策推進協議会の弁護士及び市顧問弁護士より、前述の通知に「空家等の所有者（納税義務者）又は必要な場合における納税管理人の氏名又は名称並びに住所及び電話番号といった事項に限られる。」と明記されていることを前提に、法に違反するため不採用となった経緯がある。	特定空家等に至らない予備軍の所有者への助言・指導を円滑に行うことが可能となり、空き家等の適正管理の促進に繋がる。	空家等対策の推進に関する特別措置法 固定資産税の課税のために利用する目的で保有する空家等の所有者に関する情報の内部利用等について（平成27年2月26日付け国住備第943号・総行地第25号）	総務省、国土交通省	羽島市	別紙あり	須賀川市、ひたちなか市、三鷹市、川崎市、多治見市、京都市、米子市、大村市、宮崎市	○未登記家屋の情報は、例えば、床面積・建物図面によって解体費用を概算することができ、指導の際の具体的な提案に繋げることができる。また、建築年によって外観からは見えない部分の工法を推測することができ、危険性の判断に有効な情報となる。 ○同様の事案について、本市でも対応に苦慮しており、結果的に問題早期解決の妨げになっている。 外観調査だけでは建物属性の情報が乏しく、空き家の利活用に向けた指導の判断材料としても固定資産税の所有者の情報は有効である。 課税情報のうち、不動産登記法の表題部記載事項（面積、建築年、建物図面等）などに相当する情報の調査権限の付与について賛同する。 ○未登記家屋に係る所有者の特定については、固定資産税の課税情報が有力な手がかりとなるが、固定資産の評価に係る情報について、現法では明確に調査権が与えられていない。推定される所有者が既に亡くなっており、相続人が何代にも渡る場合など、所有者を特定するのが困難である。 こうしたことから、未登記の空き家について、固定資産税の課税情報のうち、不動産登記法の表題部記載事項（面積、建築年、建物図面等）などに相当する情報の調査権限を法で明確化することが空き家対策に有効であるため。	【総務省】 私人に係る地方税情報については、当該私人の秘密を保護するため、地方税法第22条に基づく守秘義務が課されている。 空家等対策の推進に関する特別措置法においては、空家の適切な管理を進めるために「この法律の施行のために必要な限度」において「氏名その他の空家等の所有者等に関する」情報の内部利用が可能とされている。 これは、空家対策を効果的に実施する上で所有者等に関する情報の重要性が高い一方で、現況が空家でその把握が難しく、また代替手段に乏しいという観点から、不明である所有者等に関する情報を提供する公益性に鑑みて、例外的に措置したものであり、対象も所有者等に関する情報に限定しているところ。 ご提案の情報については、所有者に直接確認する方法のほか、本人同意が無い場合であっても、立入調査により外形的に確認することも可能であり、代替手段が考えられる中で、具体的に法の施行にどの程度支障を生じているか、まずは関係省庁において実態を把握していただく必要があると考えている。 【国土交通省】 ご提案のような固定資産税に係る情報の内部利用が可能であるかについては、固定資産税を所管する総務省の見解次第ではあるが、そもそも空き家の中で未登記建築物がどれほど多いか不明であること、また、空き家の面積等がわかることが空き家の除却や活用の具体的提案につながることの関係性が不透明であり、ご提案を実現した際の効果は疑問である。 そのため、まずは未登記建築物の存在がどれほど空き家対策を進める上で支障となっているか、また、空き家の除却や活用の提案にあたり、空き家の面積等が判明したことでどのように除却や活用に結びついたか実際の事例を交えて詳細をご説明いただかなければ本提案の必要性について理解が進まないところであるが、いずれにしても、除却や活用に関する目安をつかむにあたり、必ずしも厳密な面積等が必要であるとは考えられず、外見で判断するなど簡易な代替手段があると思われる。 また、仮に厳密な面積等が極めて有用なケースがあるとしても、提案主体が述べているとおり所有者の同意を得て固定資産税情報を閲覧するという方法（提案主体は、同意が得られるか不明とするが、そうした同意も得られないケースで、その後除却や活用に向けた積極的な話し合いが進むとも思えず、所有者に対する積極的なアプローチを目的とした本提案のような場面においては、その前段として固定資産税情報閲覧の同意を得られるようにすべきと考えられる。）や、空家等対策の推進に関する特別措置法第14条第1項から第3項までの規定を施行するためであれば、「空家等」に対して立入調査を行うという方法も考えられる。	全体の家屋に占める未登記建築物の割合や、空き家の除却や活用にあたってどのような情報が有用かということについては、本市の事例は具体的な支障事例欄や提案団体ヒアリングにてお示ししたとおりである。本市において、空き家に占める未登記建築物の割合自体は把握していないが、全体の家屋のうち6割近くが未登記であることは把握しており、空き家全体に占める未登記空き家の割合も高いものと考えられる。また、空き家の属性情報が空き家の活用に繋がった本市の事例として、固定資産税の相続人代表者が適正管理していない空き家において、他の相続人に管理依頼をし、その者が当該空家等の資産価値を認識し、売却に至ったケースがあり、その相続人から、「市から評価額や具体的な空き家の情報を当初から提示されれば、動く相続人は多いと思う。」との意見があった。 また、私人保護の観点に立てば、所有者の氏名やその住所等の連絡先情報の方が、空き家に関する物件情報よりも機密性が高いと考えられ、前者の内部利用規定を設けることが可能であれば、後者の内部利用規定を設けることも可能ではないか（現に地方税法第382条の2及び同法施行令第52条の14に基づく固定資産課税台帳の閲覧や、地方税法第416条の規定による家屋価格等縦覧簿の縦覧の制度があるところであり、物件情報は比較的機密性が低い。）。 さらに、総務省及び国土交通省の回答において、代替手段が他に考えられるとの指摘があるが、所有者情報と物件情報において、情報の重要性・把握の困難性・代替手段の乏しさ及び情報提供の公益性について、差異はないと考えられる。 所有者同意を得ることについては、ヒアリングでもお示ししたとおり、事例は限りなく少ない。本提案の趣旨が所有者に接触する前段階で空家等対策部局において空き家の属性に関する情報を把握したうえで、所有者との相談に臨み、助言・指導を適切に行っていきたいというものであることに鑑みれば、所有者に接触したうえで同意を得ることでは提案の趣旨を達成できない。 「立入検査」については、空家法上、適正に管理されない空家等が特定空家等として助言・指導していく過程に対してのみ認められているところ、本提案は、今後ますます増加していく空き家を特定空家等に移行する前段階で適切に管理等できるようにしたいという趣旨のものであるため、代替手段として立入検査があるというご指摘は当たらない。 外見から判断することについては、建築年等の情報は外見から判断することができないばかりか、外見のみから推測しようとすると、不適切な結論を導いてしまう可能性もある。なお、国土交通省の公表しているガイドラインには、「民間事業者等が（空き家の）利活用可能かどうかを判断する際の材料となる情報の例」として、建物面積や建築時期等がリストアップされているところである。 なお、守秘義務の対象となる税務関係情報について、他の行政機関から法令の規定に基づき情報提供を求められた場合には、「事案の重要性や緊急性、代替手段の有無（中略）等を総合的に勘案し」必要な範囲内で情報の提供に応じることが適当である（『地方税法逐条解説』より）とされているが、この解釈が地方公共団体内の他部局からの請求についても適用されるとすれば、あくまで代替手段の有無は勘案されるべき要素の一つでしかないのではないか。 なお、平成27年6月10日午後2時より国土交通省が名古屋合同庁舎において開催した空家等対策特別措置法説明会に出席した際、当市から、「固定資産税情報のうち、何故、所有者の氏名、住所、連絡先しか情報提供を受けられないのか。」といった本提案に係る質問をしたが、国土交通省担当者より、「国交省としては、情報の種別を特に限定せず固定資産税情報の提供を受けられるよう総務省に協議した。しかしながら、総務省が、物件情報は立入調査で把握できることを理由に、所有者情報しか提供を認めなかった」と回答があった。その際にも、建築年や構造は立ち入り調査で判明しない旨を説明したところである。国土交通省は、2次回答の作成に当たっては、当時の議論を踏まえた上で検討いただきたい。	—
296	B　地方に対する規制緩和	運輸・交通	自家用自動車による貨物の有償運送期間の中山間地域における規制緩和	現在、道路運送法第78条3号で認められている貨物の自家用有償運送は、都市部と地方では物流サービスの持続可能性が異なるにも関わらず全国一律の基準で繁忙期のみ認められているが、これを中山間地においては、地方公共団体が主宰する協議会等において、地域の物流サービスの確保のために必要である旨の協議が整った場合には年間を通して認めていただきたい。	現在、ドライバー不足により貨物の運送が困難になってきており、中山間地における配達は宅配事業者に負担となってきている。 そのような中、本県では、道路運送法第78条2号による市町村運営の有償運送において貨客混載を行い、集落の拠点（公民館）まで配達し、拠点から各個人宅へは宅配事業者から委託を受けた当該地域の自治組織の複数の世話人が各々が所有する車両を利用して配達する貨物の共助運送の仕組みを検討中である。 この場合、現行の道路運送法では、普通車の場合、貨物運行管理に係る国家資格や最低保有台数5台以上等の要件がある一般貨物自動車運送事業の許可が必要であり、現実的ではない。中山間地における宅配事業は年間通じて困難な状況にあり、自治組織は年間通じて自家用車による貨物有償運送を行う必要があるため、この規制緩和がなされなければ、仕組みが構築できない。 このケース以外でも、近年、ネット通販の普及から宅急便の取り扱い個数は急伸しており、中山間地におけるサービス低下も懸念されることから年間通じての貨物輸送の自家用運送が必要である。	貨物の自家用有償運送を年間を通して認めてもらえると、トラック業界の運転手不足の問題が緩和される。 また、現在検討している仕組みでは、宅配事業のラストワンマイルを地域自治組織が担うことになるため、人手不足の構造的原因となっている再配達業務の緩和につながるとともに、自治組織としての収益事業が生まれ、集落の自立性が高まり、持続可能な地域づくりに繋がる。これは道路運送法78条3号に規定する「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に合致するものと思われる。	道路運送法第78条 年末年始及び夏季等繁忙期における貨物運送対策について（自動車交通局貨物課長通知、国自貨第91号平成15年2月14日、一部改正国自貨第16号平成26年6月9日）	国土交通省	鳥取県、滋賀県、堺市、兵庫県、神戸市、和歌山県、徳島県、中国地方知事会	＜添付資料あり＞ 鳥取県が目指す貨客混載の仕組みづくり	—	—	他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業については、貨物自動車運送事業法において、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から、必要な許可や当該許可に係る要件等について定めているところ。 ご提案の実情等は十分に把握する必要があると考えているところ、例えば、貨物軽自動車運送事業については、所定の届出を行うことにより軽自動車1台から事業を開始することが可能である。	現在、当県で取り組んでいる地域自治組織と連携した貨客混載の仕組みづくりは、物流業界の特に中山間地における輸送力のトラックドライバーの働き方改革及び生活交通の維持確保に対応するためのものであり、本提案は元々、地域自治組織内の輸送をより簡便な方法で実施できるようにすることが必要という考え方から宅配事業者から貨物の自家用有償運送の範囲拡大の提案を受けたもの。 同時に、本提案は、貨客混載で自治組織に収益事業を生み出すことにより持続可能な地域を目指していくものである。そのため、いかに効率的に地域ぐるみで貨物輸送に取り組みやすい環境を整えるかが重要となっている。具体的には、地域内の安定した配送体制構築のために、可能な限り多くの地域住民を配達員として組織しておくことが望ましく、複数の世話人が各々の所有する自家用自動車を利用して配達可能にすることが必要であり、そのためには、普通車、軽自動車を問わず貨物輸送で年間を通じて利用可能なことが条件となる。なお、上記のような持続可能な地域を目指していく活動は、国の進める小さな拠点づくりに資する取り組み（地域の収入の確保のためのコミュニティビジネスの実施）であり、鳥取県では先行的に大山町をモデル地区として取り組みを行い、他市町村へ地域の実情に応じた形で横展開を図っていく予定。 輸送の安全の確保に関しては、現行制度でも繁忙期については認められている貨物の自家用有償運送の仕組みの下で、運送需要者であるトラック事業者のサポートによって安全の確保が可能である。 なお、普通車で貨物運送を行う一般貨物自動車運送事業では、以下の要件が必要であり、自治組織では実施が困難である。 ・国家資格の自動車運送事業の貨物の運行管理者資格保有者が必要 ・最低車両台数5台以上 ・所要資金の確認　等 また、軽自動車で貨物運送を行う軽貨物事業者運送事業では、軽車両以外の車両が使用できず、自治組織内の自動車保有状況に応じて事業が実施できないおそれがある。	—

各府省からの第1次回答を踏まえた追加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	令和元年の地方からの提案等に関する対応方針 （令和元年12月23日閣議決定）記載内容 ※提案提出年以降の対応方針に記載があるものは当該対応方針の記載内容を<令和対応方針決定年>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
【米子市】 本市においては、現在固定資産課税台帳に登録されている家屋のうち、23.57%が未登記家屋である。 例えば、敷地内に複数の未登記の空き家が存する場合、固定資産課税情報の利用により所有者を探索しても、固定資産課税情報の建物図面と実際の建物の形状とを照合しなければ、所有者の「特定」には至らない。そもそも所有者が特定できなければ、適切な助言を行うことができないため、建物図面等について調査権限を付与することは空き家対策を推進する上で有効であると考える。	—	【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。 【全国町村会】 提案団体の意見を十分に尊重し、積極的に検討していただきたい。	○1次ヒアリングにおける国土交通省からの回答にあるように、空家の利活用の検討に当たって、現況を踏まえた不動産業者や解体業者等の助言を活用するとしても、費用を要するものであり、提案団体においては、これまでの空家対策の実務の経験から、市町村が、所有者に接触する前段階で空家の属性に関する情報を把握した上で、所有者との相談に臨み、助言・指導を適切に行うことが重要であると考えており、こういった市町村の現場の実情に基づくニーズに対応する方策を検討すべきではないか。 ○空家の適正な管理のためには、立入調査の対象となる特定空家に移行する前段階から利活用の方策を検討することが重要であることに鑑み、空家の属性に関する情報の円滑な取得が可能となるよう、所有者情報以外の固定資産税情報の内部利用を可能とすべきではないか。	ご提案の趣旨は、特定空家等に至らないように予防的観点で空家等対策を講じることの重要性を認識し、初期の接触の段階で空家等の所有者の関心を引くために、固定資産税情報を用いたいということだと思われる。 予防的観点で空家等対策を行うことは望ましいとは思うが、所有者の関心を引くために、本人の同意もなく、固定資産税情報上の正確なデータを必ず用いなければならないということではないのではないか。 例えば、所有者の関心を引く取組として、固定資産税納税通知書に空家等への対応を促す書面を同封したり、放置し続けることのデメリットとして近隣に迷惑をかければ損害賠償請求を受ける可能性があることに言及している市区町村があることも把握している。 そのため、ご提案を実現すること自体は困難であるが、他の市町村において対策の初期段階で所有者の関心を引くために行っている取組事例については調査の上、周知することとしたい。	<令元> 5【国土交通省】 （19）空家等対策の推進に関する特別措置法（平26法127） （ⅲ）特定空家等の発生を予防する観点から市町村が実施する空家等対策については、所有者の注意を喚起するための取組事例の調査及び所有者の同意がなくとも固定資産課税台帳情報のうち空家等に係る基本的な情報（建築年数、構造、面積等）の利活用を行う必要性等について判断を行うための調査を市町村に対し行った上で、必要な方策について検討し、令和2年中に結論を得る。その結果に基づき必要な措置を講ずる。 （関係府省：総務省） <令2> 5【国土交通省】 （14）空家等対策の推進に関する特別措置法（平26法127） 特定空家等の発生を予防する観点から市町村（特別区を含む。以下この事項において同じ。）が実施する空家等対策については、空家等の所有者の注意を喚起するための取組事例及び固定資産課税台帳情報の利活用に関して所有者の同意を得るための取組事例を、市町村に令和3年中に周知する。 （関係府省：総務省）	事例集の作成、周知	令和3年3月31日	空家等の所有者の注意を喚起するための取組事例及び固定資産課税台帳情報の利活用に関して所有者の同意を得るための取組事例についての事例集を国土交通省のHPに公表の上、市町村に周知した。 国交省HP： https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk3_000042.html	
—	—	【全国知事会】 地域住民の生活基盤を維持するためには、地域の実情に応じた公共交通体系について、地域において自ら考え実行できる仕組みづくりが必要である。このため、地域公共交通会議で合意が得られた場合は自家用貨物有償運送を認めるなど、地域の協議に基づき多様な地域交通を円滑に導入できるよう制度を整えるべきである。 【全国市長会】 提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。	○提案団体の実情の把握に当たっては、物流サービスの持続が困難な中山間地域の実情を適切に把握していただきたい。 ○「公共の福祉を確保するためやむを得ない」場合の自家用自動車による有償運送の仕組みを定める道路運送法第78条第3号においては、「地域又は期間を限定して」と規定されており、法律上、「期間」だけでなく「地域」を限定した運用も想定していることから、現行の「繁忙期」に限らず、中山間地域等の一定の「地域」において通年での利用を可能とする仕組みを検討すべきではないか。 ○物流サービスの持続が困難な中山間地域の実情に鑑み、中山間地域等の一定の「地域」で、地方公共団体が主宰する協議会等において地域の物流サービスの確保が困難な旨の協議が整った場合等には、道路運送法第78条第3号の「地域」に該当するとして、許可制度の通年の利用を可能とする仕組みを検討すべきではないか。	提案団体及び内閣府の取り計らいにより、9月13日付けで現地におけるヒアリングを実施し、地域の実情等について具体的に把握することとしている。当該ヒアリングの結果等を踏まえ、対応の方向性について検討する。	5【国土交通省】 （9）道路運送法（昭26法183） （ⅴ）中山間地等における貨物運送については、地方公共団体、貨物自動車運送事業者及び地方運輸局による貨物自動車運送事業者の運送の状況等に係る検証を踏まえ、78条3号に基づく許可を含めた貨物運送の方策について検討し、令和2年度中に結論を得る。その結果に基づいて必要な措置を講ずる。	通知	令和3年8月26日	繁忙期における自家用車の活用について、輸送実態に合わせた繁忙期の期間の見直し等を内容とする「年末年始及び夏期等繁忙期におけるトラック輸送対策について（自動車交通局貨物課長通知、平成15年国自貨第91号）」の改正を実施。	