「国と地方の協議」(平成29年春)規制の特例措置に関する協議結果

内閣府地方創生推進事務局

特区名	整理番号	提案事項名	提案事項の具体的内容	政策課題とその解決策	回数	担当省庁の見解 【担当省庁の見解における対応欄内容】 A－1：指定自治体の提案どおり総合特区で実施　A－2：全国展開で実施　B：条件を提示して実施　C：代替案の提示 D：現行法令等で対応可能　E：対応しない　F：各省が今後検討　Z：指定自治体が検討								指定自治体の回答 【指定自治体の回答における対応欄内容】 a:了解　b:条件付き了解　c:受け入れらない　d:その他		内閣府整理 【整理フラグ欄内容】 ⅰ：取組を実現するため、法令等の措置を行うことについて国と地方で合意に至ったもの ⅱ：取組を実現するため、法令等の措置を行うという方向性について合意に至り、一部条件等を詰めるための協議を継続するもの ⅲ：現行制度においても取組の実現が可能であることについて国と地方で合意に至ったもの ⅳ：自治体は省庁から提示された見解を受け入れたが、必要が生じた場合に改めて協議を行うもの ⅴ：一旦協議を終了し、再提案に向けて提案者側で再検討を行うもの ⅵ：国と地方の間に見解の相違があり、合意に至らなかったもの	
						担当省庁	担当課	根拠法令等	対応	実施時期	スケジュール	根拠法令や規制の趣旨	担当省庁の見解 （自治体の提案を実施した場合の社会的弊害、 考え得る代替措置や対応策等を含む）	対応	理由等	内閣府コメント	内閣府整理
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	29101	農業用貨物自動車の車検期間の伸長の実施案件の緩和	（1）　指定申請の期限を指定せず、随時受け付けられるように見直す又は市町村への申請手続きの廃止 （2）　指定整備事業者が提出する調査表の簡素化（前回の記載欄を無くすなど） （3）　通常車検同様に指定工場から適合標章の交付を認める	○農業用の自家用貨物自動車は、農繁期の資材運搬や作物の運搬に利用され、農閑期（冬期間）にはほとんど利用されていないが、通常の貨物自動車同様に1年車検となっている。 ○車検延長（2年）することにより、車両維持費の軽減による農業経営コストの削減と車検回数の減による繁忙期等における車検に要する労力の軽減が図れる。	1回目	国土交通省	自動車局整備課	（1） 総合特別区域法に基づく道路運送車両法の特例に関する省令第2条第1項 総合特別区域法第22条の2第6項 （2） 「指定自家用貨物自動車の点検・整備実施状況調査」への協力依頼について（平成26年4月23日　国土交通省自動車局整備課点検整備推進対策官発出　一般社団法人日本自動車整備振興会連合会教育・技術部長宛て事務連絡） （3） 総合特別区域法第22条の2第11項 道路運送車両法第94条の5第1項	（1） E （2） F （3） E	（1）－ （2） 平成29年度中に結論を得る。 （3）－	（1）－ （2） 早急に検討を開始し、平成29年度中に結論を得る。 （3）－	（1） 　車検期間の伸長の対象となる指定自家用貨物自動車としての指定の申請期間を車検期間の満了日の1ヶ月前から満了日の間に限っているのは、左記のとおり、当該申請に係る車両が車検期間の伸長をしても問題のないものであるか否かを適切に判断するためである。指定の申請期間を無制限とすることは、車検期間の満了日までの期間が長い時点における申請も認めることとなるが、その場合、申請の時点と指定の効果が生まれる時点（車検期間が伸長される時点すなわち車検期間満了日）との間に期間が空くこととなり、その期間中に車両がその安全性や保安基準への適合性を失う可能性が高くなるため、不適切である。 　なお、指定の要件の一つとして、指定の申請に係る車両の使用方法が保安基準に適合しなくなるおそれが比較的少ないと見込まれるものであることが定められている（総合特別区域法第22条の2第7項第2号）が、これも上記の考え方に基づくものである。 　指定の申請に係る車両が車検期間の伸長という特例措置の申請を行うに足るものであるか否かの判断については、当該車両が本特区の目指す目標の実現に寄与するものであるか否かの判断を踏まえて行うべきものであるところ、当該判断はまさに認定地方公共団体においてなすべきもの（認定地方公共団体においてこそ適切になされるもの）であるため、認定地方公共団体による指定自家用貨物自動車の指定手続及びその前提となる申請手続を廃止することは不適切である。 （2） 　左記のとおり、御指摘の調査は農業用の指定自家用貨物自動車の車検期間の検討に資するデータの収集のために行っているものであり、調査票の事項はいずれも必要なものであると認識している。例えば御提案の前回の車検時点検の結果については、現行の車検期間を通じての車両の不具合状況の推移を把握することが、車両の安全性や保安基準への適合性の確保を図る観点から、車検期間の検討を行うにあたって最低限必要であると考えられる以上、収集すべきデータである。 　このため、調査票の事項の削減は困難であるが、御提案を踏まえ、他の方策により指定点検整備事業者の負担軽減を図ることが可能でないか、内部で検討する。 （3） 　左記のとおり、指定点検整備事業者により交付される点検整備済証は、当該車両が保安基準に適合する旨の自動車検査員による証明を経ていないものであるから、それのみでは車両の安全性や保安基準への適合性を十分に確保できるものではない。実際本特例制度においても、このことを踏まえ、車検期間伸長の申請の際には点検整備済証を併せて提出することを求め（総合特別区域法第22条の2第2項）、提出を受けた国土交通大臣（運輸支局長等）が当該点検整備済証の内容を確認することとすることによって、車両の安全性や保安基準への適合性の十分な確保を図っている。 　御提案の内容は「指定点検整備事業者による保安基準適合標章の交付を認めるべき」というものであると解するが、これを認め指定点検整備事業者による点検及び整備のみで保安基準適合標章が交付されることとなると、当該標章の表示をもって、有効な車検証や検査標章の表示が無くても運行の用に供することが可能となる（道路運送車両法第94条の5第11項）ところ、車両の安全性や保安基準への適合性が十分に確保されないまま運行の用に供されることとなり、不適切である。従って、御提案の内容には対応できない。	b	・「指定申請の期限等」及び「適合標章の交付」に係る提案については、今後、要望団体等と協議し、対応を検討したい。 ・「調査表の簡素化」に係る提案については、今後の検討結果により、要望団体等と協議し、対応を検討したい。	「指定申請の期限等」及び「適合標章の交付」に係る提案については、国土交通省から対応しないとの見解が示され、指定自治体は了解しているため、一旦協議を終了する。 「調査表の簡素化」に係る提案については、国土交通省は提示したとおり平成29年度中に速やかに検討を行うとともに、指定自治体との間で適宜情報提供を行い、指定自治体が希望する場合は改めて協議を行うこととする。	ⅳ
					2回目												