

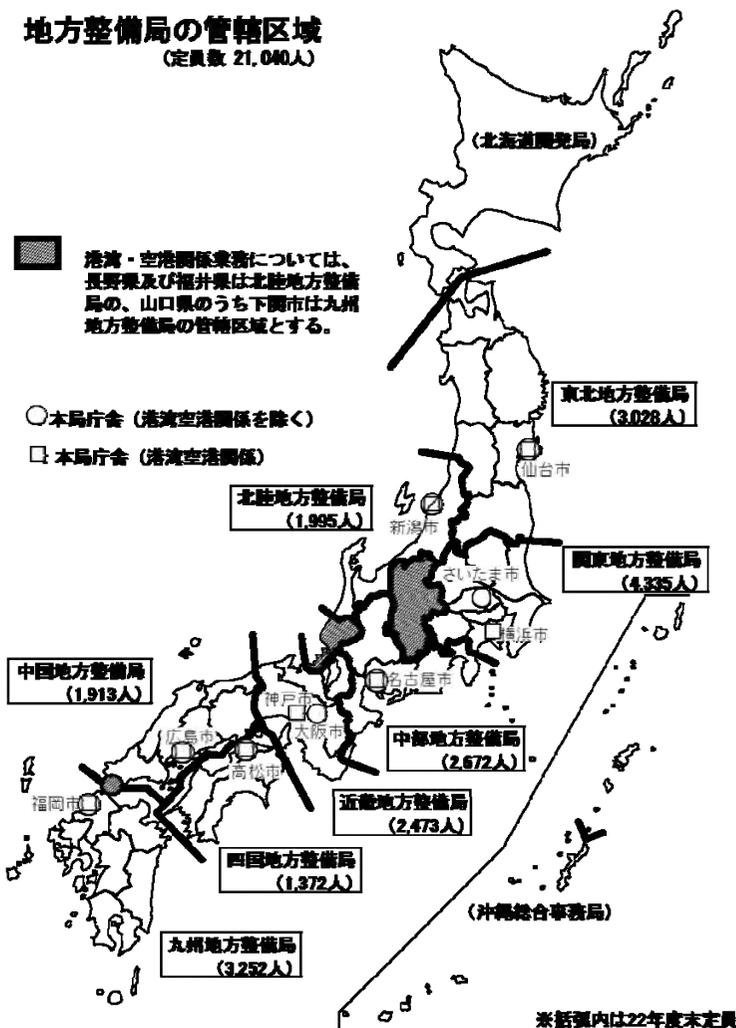
地方整備局の見直しに当たっての 基本的な考え方

国土交通省
平成22年5月

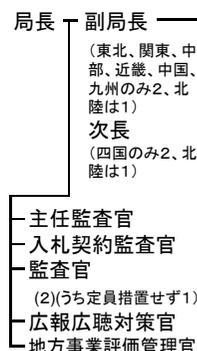
1. 地方整備局の概要

- 平成13年の4省庁統合に伴い、地方建設局と港湾建設局とが統合し発足。
- 従来からの直轄事業に加え、本省からの委任事務を所管。
- 全国を8局で管轄し、定員数約2万1千人。

地方整備局の管轄区域 (定員数 21,040人)



・ただし、一体として実施すべき事務・事業の区域が2以上の地方整備局の管轄区域にわたる場合その他必要があると認める場合において、管轄区域の特例を定めているものがあります。



総務部

- 職員の人事、給与、研修、福利厚生、共済組合に関する事務
- 公共工事等の入札・契約に関する事務
- 経費及び収入の予算、決算及び会計に関する事務など

企画部

- 地方整備局の所掌する河川・ダム・道路等の事業調整
- 土木工事の企画及び立案の総括に関すること
- 河川・ダム・道路等の直轄事業に係る環境影響評価や事業評価
- 直轄事業に関する入札・契約の技術的事項、技術開発、情報システムの開発や管理
- 国土計画等に関する調査・調整並びに幹線道路網等の計画に関する調査など
- 直轄事業に係る電気通信施設の整備・運営・保守など
- 直轄事業に係る建設機械類の整備・運用など

建設部

- 土地収用法に基づく事業の認定
- 建設業の許可、宅地建物取引業の免許等
- 国土計画等に関する調査・調整
- 都市計画の同意、都市計画事業の支援等
- 国営公園の整備及び管理等

河川部

- 河川等の行政監督
- 河川改修、ダム整備、環境整備事業、砂防事業、海岸事業等の推進、河川・ダムなどの維持管理等の事業を担当
- 河川・ダム・砂防・急傾斜地崩壊防止・海岸等の補助事業に関する助成や認可

道路部

- 道路の行政監督
- 高規格幹線道路整備、共同溝整備、道路の環境対策、交通安全対策など、直轄国道の整備、利用、保全、その他の管理を担当
- 道路の補助事業、有料道路事業に関する助成や認可

港湾空港部

- 港湾、航路、海岸の管理、埋立の認可など
- 港湾整備事業、航路事業、海岸事業、空港整備事業の推進
- 海洋の汚染の防除業務
- 港湾、海岸の補助事業に関する助成・交付など
- 港湾保安対策の推進

営繕部

- 合同庁舎等の国家機関の建築物の企画・整備
- 国家機関の建築物の適正な営繕や保全を確保するための指導及び監督

用地部

- 公園・河川・ダム・道路などの公共事業に必要な用地の取得、物件の移転補償など

2. 改革に取り組む基本姿勢

- 地域主権の実現は鳩山政権の一丁目一番地。
- 国土交通省としても、「直轄維持管理負担金廃止法(成立)」、「社会資本整備総合交付金」、「義務付け・枠付けの見直し」、「基礎自治体への権限移譲」など、前向きに対応。

- 一方、人口減少・少子高齢化・財政赤字という我が国の3つの大きな不安要因を踏まえれば、国民にとって本当に必要な事業かどうかをもう一度見極め、
 - 国民の安全を守り、国際競争力を強化する上で真に必要な社会資本の整備・管理を戦略的かつ重点的に進め、
 - 成長戦略を実現することが今後の政策課題であり、その実現を図ることが国土交通省の使命。

2. 改革に取り組む基本姿勢

○地方整備局は、国と地方の適切な役割分担の下、主に、高い機能や管理水準を求められ、地域間で利害の異なるような国道や一級河川等の社会資本(公物)を、自ら整備し、自ら管理することや、大規模災害時の迅速かつ一体的な対応等を通じ、国土交通省の使命を現場レベルで実現することを特徴とする出先機関。

○このような特徴を有する地方整備局についても、社会情勢の変化等に応じた事務・権限の見直しは当然必要と認識しており、平成20年10月より、道路・河川の都道府県・政令市への移管に係る個別協議を実施。

○今後、地域主権改革を推進する観点から、移管に伴う財源や職員の処遇のあり方等の諸課題について、政府全体として地方側とともに解決し、個別協議に基づく移管を早期に実現してまいりたい。

2. 改革に取り組む基本姿勢

- 主に地域内交通を分担する道路や、一の都道府県で完結する一級河川については、できる限り地方に移管するとの考え方に基づき協議を行っている。また、この考え方にかかわらず、地方が移管を望むものについては協議の対象としている。その結果、現時点までに下表のとおり国と地方公共団体で合意されている。
- なお、移管の時期については、事業中箇所を整備の進捗後、移管すべきとの意向もある。

【道路】

●国が責任を持つべき道路

- (1)高規格幹線道路
- (2)県庁所在地等の重要都市間を効率的・効果的に連絡し、広域交通を担う道路
- (3)重要な港湾・空港と(1)、(2)の道路との間を効率的・効果的に連絡する道路

●都道府県等への移管対象となる道路

主に地域内交通を分担する道路

| | 路線数 | 延長(km) |
|--------------------------|-------|---------|
| (1)移管する方向で今後更に調整を進めていくもの | 80路線 | 2,521km |
| (2)移管の可能性について引き続き協議するもの | 61路線 | 4,385km |
| (1)+(2)の合計 | 123路線 | 6,906km |

【河川】

●一つの都道府県で完結する一級河川については、できる限り都道府県に移管

ただし、次の以下の観点から国が責任を持つべき河川については、引き続き国が管理

- ・氾濫した場合に流域に甚大な被害が想定される水系
- ・広域的な水利用や電力供給のある、または全国的に価値の高い環境を保全すべき水系
- ・急流河川等の河川管理に高度な技術力が必要となる水系

| | 水系数 |
|--------------------------|------|
| (1)移管する方向で今後更に調整を進めていくもの | 6水系 |
| (2)移管の可能性について引き続き協議するもの | 20水系 |
| (1)+(2)の合計 | 26水系 |

3. 今後の議論に当たって留意すべき主な事項

(1) 道州制や基礎自治体との関係について

○全国知事会国の出先機関原則廃止PT「中間報告」については、PTの労を多とすべきと認識。その上で、現行の都道府県制度を前提とすることについて、道州制や基礎自治体との関係を含め、十分にご議論頂くことが必要。

＜参考＞地域主権国家の母体は基礎自治体とし、広域自治体(当分の間、都道府県)は補完的役割を担い、地域の自主的判断を尊重しつつ、広域連合や合併の実施、将来的な道州の導入も検討。(「民主党政策集」から要約)

(2) 広域的实施体制や柔軟な取組みについて

○広域的实施体制や柔軟な取組みについては、利害が異なる場合の意思決定の仕組みの確保、管理瑕疵等における責任の所在の明確化等の課題を含め、十分にご議論頂くことが必要。

＜広域的实施体制を管理主体とする場合の主な課題＞

- ① 構成員間で利害が異なる場合の意思決定の仕組み
- ② 責任主体の明確化
- ③ 設立時の歯抜け及び設立後の脱退について
- ④ 政令市等の位置付け
- ⑤ 現在国が果たしている具体的役割 等

3. 今後の議論に当たって留意すべき主な事項

(3) 職員の処遇のあり方について

○職員の処遇について、約2万1千人もの地方整備局の職員や家族の生活に直結する課題であり、職員の不安を解消するためにも、職員の雇用の確保を前提としつつ、政府全体として地方側とともに、丁寧にご議論頂くことが必要。

<参考> 「受け入れる人員や人材について、地方の主体性が確保できる仕組みであること（全国知事会国の出先機関原則廃止PT「中間報告」(抜粋)）

(4) 事務・権限の移管に伴う財源のあり方について

○財政の持続可能性に対する国民や経済界の関心・不安が高まっている中、事務・権限の移管に伴う財源の在り方について、政府全体として地方側とともに、十分にご議論頂くことが必要。

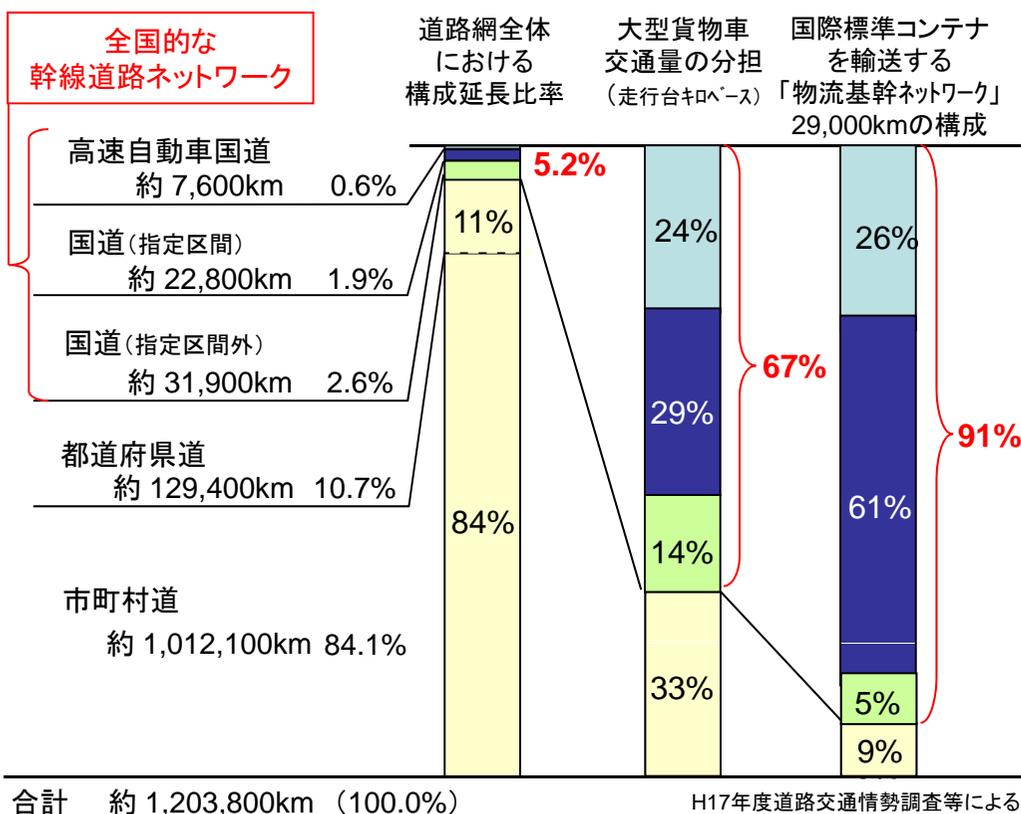
<主な留意事項>

- ① 社会資本整備・管理の財源は基本的に建設国債で賄われていること(建設国債残高:245兆円程度(平成22年度末見込み:当初予算))。
- ② 平成25年度までに結論を得ることとされている現行の直轄事業負担金制度の廃止とその後のあり方の検討(流水占用料等の検討を含む)と整合を図るべきこと。等

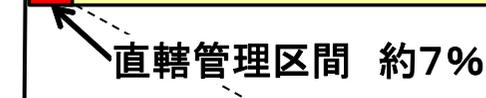
<参考> 現在国が担っている役割

○地方整備局が現在整備・管理している国道や一級河川等は、それぞれ、

- 一の都府県域を越え、高速自動車国道と一体となって我が国物流基幹ネットワークの太宗を担う機能や、
- 大規模災害時等に国土保全上・国民経済上甚大な被害や影響を及ぼすという特性を有している。



河川延長比



想定氾濫区域内人口



想定氾濫区域内資産



※想定氾濫区域内人口は、第9回河川現況調査、想定氾濫区域内資産は、第8回河川現況調査結果より集計
 ※河川延長は、河川管理統計(平成21年度)〈河川局水政課〉による

<参考> 現在国が担っている役割

○地方整備局には、広範囲に影響が及ぶ施設の高度な整備・管理や全国の大規模災害等を通じて、多様な経験・ノウハウが蓄積。こうした経験・ノウハウに基づく技術力の確保は、現場に即した政策の企画・立案や大規模災害時の迅速な対応を可能としている。

○現在、国が担っている具体的役割は、主に次の3つ。

- ①国民の安全・安心の確保、国際競争力の強化、成長戦略の実現等の観点から、高い機能や管理水準を求められる社会資本の整備・管理
- ②都道府県等の地域間で利害の異なる社会資本の整備・管理
- ③災害の規模等に応じた、県域等を越えた迅速かつ一体的な防災・危機管理体制の確保

<参考> 現在国が担っている具体的役割

【具体的役割】① 国民の安全・安心の確保、国際競争力の強化、成長戦略の実現等の観点から、高い機能や管理水準を求められる社会資本の整備・管理

➤ 高速自動車国道が天候悪化等により通行止めとなることが多い一方で、国道(指定区間)は、豪雪等に対し高い信頼性・安全性を確保している。

【天候悪化等による通行止めの発生状況】

(岩手県内・H16~18年度) 単位:件

| 事象 | 東北道 (一関IC~一戸IC) | 国道4号 (一関市~二戸市) |
|--------|--------------------|-------------------|
| 雪 | 35 | |
| 雨 | 4 | |
| 濃霧 | 2 | |
| その他 | 35 | 2 |
| 計 | 76 | 2 |
| 通行止め時間 | 416時間38分 | 4時間50分 |



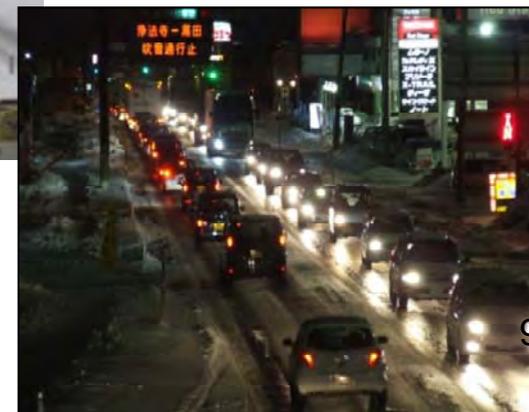
【H20/1/24 東北道水沢IC~安代・浄法寺IC 通行止めによる、国道4号への交通転換状況】

・大雪で東北道が12:10~22:30まで10時間20分通行止めになり、国道4号が代替路線として機能確保



岩手県花巻市▼

▲岩手県滝沢村



<参考> 現在国が担っている具体的役割

➤ 幹線道路ネットワークとしての役割を果たすため、「高い機能」と「高い管理水準」が必要。

| | | 現状(例) | | 高速自動車国道 国道(指定区間) | 都道府県管理道路 |
|--------|-------------------|-----------------------|---------|---------------------|---------------------------|
| 高い機能 | ① 国際貨物の通行機能 | 国際標準コンテナ車両が通行可能な割合 | | 平成5年のISO規格において概ね通行可 | 約1割 |
| | ② 災害時でも通行を確保できる機能 | 緊急輸送道路上の橋梁の耐震性能 | | 昭和55年の耐震基準をほぼ全て確保済み | 約2,000橋が未対応 |
| | ③ 広域的な連携機能 | 道路情報収集装置 | CCTV | 約12,000基 | 約800基 |
| 車両感知器 | | | 約4,000基 | 殆ど設置無し | |
| 高い管理水準 | ① 24時間管理 | 日常の管理体制 | | 24時間管理 | 夜間、祝日など対応できない場合あり(保険でカバー) |
| | ② 被災した場合の迅速な復旧 | 新潟県中越沖地震時の復旧までの平均所要日数 | | 約1.5日 | 約1週間 |
| | ③ 広域な管理範囲 | 道路の管理範囲 | | 全国 | 都道府県の管内 |

<参考> 現在国が担っている具体的役割

【具体的役割】② 都道府県等の地域間で利害の異なる社会資本の整備・管理

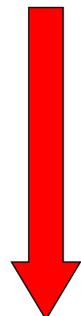
洪水時における洪水調節施設の操作を巡る上下流の対立～瀬田川洗堰の事例～

○昭和47年7月13日～ 台風6号

- ・7月13日からの前線による降雨
 - 琵琶湖湖岸は一部が浸水する程度まで水位が上昇
- ・15日に接近した台風6号による降雨
 - 宇治川水位は警戒水位を超え、氾濫する恐れ

■滋賀県側(上流): 琵琶湖岸の浸水が拡大することから全閉に反対

■京都府(宇治市)側(下流): 宇治川の氾濫を防ぐため全閉を主張



「淀川水系の大水や濁水のさい、瀬田川洗堰の水量調節をめぐる紛糾したことはこれまでもしばしばある。上流、下流間の利害の対立が表面化するからだ。大水のさい、滋賀県側は琵琶湖の増水を早く減らしたい立場から、洗堰の全開放水を望む。これに対し下流側は、川がはんらんする恐れが大きくなる、として全閉に反対する。
(昭和47年7月16日朝日新聞)



■近畿地方建設局は、もし宇治川が決壊すると、多数の人命にかかわる大きな災害になりかねないことから、瀬田川洗堰の全閉を実施

■宇治川の水位が低下したことから、全閉してから4時間半後より堰の開放を行い、全開操作に移行



■琵琶湖沿岸が浸水したものの「浸水被害も一応最小限にとどまり、ピンチはどうか切り抜けられた(S47.7.17毎日新聞)」。

