

事務・権限移譲等検討シート

		出先機関名：地方整備局	No. 1													
事務・権限移譲等検討シート（個票）																
事務・権限名	国営公園（イ号公園のうち、一の都道府県で完結する、整備が概成した公園に限る）の管理に関する事務（占用・行為許可等を含む）															
事務・権限の概要	<p>都市公園法（第35条）及び都市公園法施行令（第33条）に基づき、地方整備局において、広域的な見地から、国の設置に係る都市公園の管理に関する事務（占用・行為許可等を含む）を実施している。</p> <p>【具体的な業務内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全・快適な公園利用を確保し、適切な利用サービスを提供するための植物管理、建物・工作物管理、巡視・警備、清掃、入園料徴収等、多岐に渡る維持管理業務 ・公園管理者以外の者による公園施設の設置許可、工作物の設置等に係る占用許可、竹林伐採等の禁止、物品販売・競技会開催等の許可等、都市公園法に基づく公権力の行使に係る許認可事務 															
予算の状況 （単位：百万円）	23,701百万円の内数（平成25年度予算案計上額） （うち、国営公園整備費10,933百万円、国営公園維持管理費10,801百万円、国営公園事業工事諸費1,967百万円）															
関係職員数	（全国）294人の内数 ※北海道開発局の管内を含む。 東北地方整備局：25人の内数、関東地方整備局：49人の内数、北陸地方整備局：22人の内数、中部地方整備局：21人の内数、近畿地方整備局：37人の内数、中国地方整備局：24人の内数、四国地方整備局：21人の内数、九州地方整備局：38人の内数（平成24年4月時点）、北海道開発局：57人の内数（平成25年4月時点）															
事務量（アウトプット）	<p>以下の数値の内数 （全国 ※イ号公園のみ）※北海道開発局の管内を含む。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">開園面積</td> <td style="width: 25%;">2,680ha (H24)</td> <td style="width: 25%;">2,396ha (H23)</td> <td style="width: 35%;">2,309ha (H22)</td> </tr> <tr> <td>入園者数</td> <td>2,239万人 (H24)</td> <td>2,099万人 (H23)</td> <td>2,155万人 (H22)</td> </tr> <tr> <td>執行額</td> <td>13,989百万円 (H23)</td> <td>16,303百万円 (H22)</td> <td>22,094百万円 (H21)</td> </tr> </table>				開園面積	2,680ha (H24)	2,396ha (H23)	2,309ha (H22)	入園者数	2,239万人 (H24)	2,099万人 (H23)	2,155万人 (H22)	執行額	13,989百万円 (H23)	16,303百万円 (H22)	22,094百万円 (H21)
開園面積	2,680ha (H24)	2,396ha (H23)	2,309ha (H22)													
入園者数	2,239万人 (H24)	2,099万人 (H23)	2,155万人 (H22)													
執行額	13,989百万円 (H23)	16,303百万円 (H22)	22,094百万円 (H21)													
地方側の意見	<p>○全国知事会提言「国の地方支分部局（出先機関）の見直しの具体的方策（提言）」（平成20年2月8日）</p> <p>地方整備局については、（中略）国道事務所、河川事務所など、都道府県単位機関については、真に国が責任をもつべきもの等を除き地方に移譲し縮小・廃止することができる。</p> <p>※都道府県単位機関について、道路事業等を見直しても、なお国に残る事業の事例次の事例に対して真に国が責任を持つべき観点から意見があり、今後さらに検討が必要である。（公園：国家的記念事業等として整備された公園等）</p> <p>○平成22年7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると、地方移管する事務とされている。</p>															
その他各方面の意見	—															
平成21年工程表における見直しの内容	都市公園法第2条第1項第2号に規定するイ号公園のうち、少なくとも一の都道府県で完結する、整備が概成した公園の管理に関する権限については、関係法令の改正により、移管に必要な新たな制度を設け、都道府県との調整が図られた公園から移管する。															

<p>平成21年工程表決定又は平成22年見直し以後の見直しの取組状況、関連する制度改正等（近い将来に実施することが決まっているものを含む。）当該事務・権限の現状を的確に理解できるような情報</p>	<p>地方自治体から、個別の国営公園の整備及び管理に関する事務について移譲を求める発意は無いことから、その後、国土交通省として個別の見直し・検討を進めていない。</p>
<p>その他既往の政府方針等</p>	<p>○「第2次勧告～「地方政府」の確立に向けた地方の役割と自主性の拡大～」（平成20年12月8日地方分権改革推進委員会）別紙2 個別出先機関の事務・権限の見直し事項一覧表「見直しの内容」「都市公園法第2条第1項第2号に規定するイ号公園のうち、少なくとも一の都道府県で完結する、整備が概成した公園の管理に関する権限については、都道府県と調整の上で移管する。」</p>
<p>検討結果（事務・権限の区分）</p> <div data-bbox="197 824 363 945" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">A—b</p> </div>	<p>（区分の理由等）</p> <p>都市公園法第2条第1項第2号に規定するイ号公園のうち、少なくとも一の都道府県で完結する、整備が概成した公園の管理に関する権限については、個別の都道府県の意向の確認を行った上で、関係法令の改正により、移管に必要な新たな制度を設け、都道府県との調整が図られた公園から移管する。</p>
<p>備考</p>	<p>○ 国営公園の管理に関する事務・権限の移譲に当たっての「職員の処遇のあり方や、事務・権限の移管に伴う財源のあり方」に関する政府全体の議論については、内閣府が主導して進めていくことが必要。</p>

事務・権限移譲等検討シート

事務・権限移譲等検討シート（個票）	
出先機関名：地方整備局	No. 2
事務・権限名	河川等に係る整備等に関する計画、工事及び管理の実施 河川等の利用、保全に関する許認可等
事務・権限の概要	<p>【目的】 河川について、洪水、高潮等による災害の発生の防止、河川の適正利用、流水の正常な機能の維持、及び河川環境の整備と保全がされるよう総合的に管理することにより、国土の保全・開発に寄与し、もって公共の安全を保持し、かつ、公共の福祉を増進すること等</p> <p>【根拠法】 河川法、特定多目的ダム法等</p> <p>【業務内容（主要なもの）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画に関すること。 ・直轄河川事業等に関する工事の調査に関すること。 ・直轄河川事業等に関する工事の実施の調整に関すること。 ・直轄河川事業等に関する工事の実施設計、施工及び検査その他の工事管理に関すること。 ・指定区間外の一級河川における河川管理施設（多目的ダムを含む。）の操作規則に関すること。 ・国土交通大臣の管理に係る河川の維持及び修繕に関すること。 ・一級河川の利用、保全その他の管理に関する事務のうち、河川区域その他の区域の指定、水利使用の許可その他の規制に関すること。
予算の状況 （単位：百万円）	平成 25 年度水管理・国土保全局関係予算（一般公共事業費）635,227 百万円の内数【国費】
関係職員数	<p>（全国）5757 人の内数 ※北海道開発局の管内を含む。</p> <p>東北地方整備局：759 人の内数、関東地方整備局：976 人の内数、北陸地方整備局：431 人の内数、中部地方整備局：570 人の内数、近畿地方整備局：552 人の内数、中国地方整備局：491 人の内数、四国地方整備局：287 人の内数、九州地方整備局：794 人の内数（平成 24 年 4 月時点）、北海道開発局：897 人の内数（平成 25 年 4 月時点）</p>
事務量（アウト プット）	<p>（全国）※北海道開発局の管内を含む。</p> <p>一級水系 109 水系 直轄管理区間延長 10,588 km</p>
地方側の意見	<p>○地方団体からの移管に関する提言</p> <p>・当面の地域主権改革の方向性に関する提言（平成 24 年 5 月 7 日 全国知事会）より抜粋</p> <p>直轄道路・直轄河川については、いわゆる三省合意（平成 20 年 9 月 17 日付）や全国知事会が提案した財源フレームを踏まえた早期に財源フレームを確定させ、平成 25 年度から同一都道府県内完結道路・河川を移管できるようにすること。</p> <p>・地域主権改革の推進について～自立した自治体の創造に向けて～（平成 24 年 7 月 19 日 全国知事会）より抜粋</p> <p>1 年以上実質的な進展が見られない直轄道路・直轄河川（中略）については、前向きに協議を進め、（中略）地方移管に向けた取組を進めること。</p> <p>・国の出先機関改革に関する重点提言（平成 24 年 11 月 15 日全国市長会）より抜粋</p>

一の都道府県内で完結する直轄道路・直轄河川の移管については、関係市町村長の意見を十分に聴き適切に推進する（中略）

○一級河川における国管理区間への編入等に関する要望（平成24年4月以降の要望から抜粋）

・北上川水系の太田川・衣川の直轄管理区間の延伸について、平泉町長より国土交通副大臣へ要望（H24.8）

<要望書抜粋>

太田川・衣川直轄管理区間の延伸

一閑遊水池事業と一体管理の必要性から、太田川と衣川の区間について、工事完成後も引き続き遊水池と一体的に直轄管理をお願いします。

・信濃川水系千曲川下流域の直轄管理区間への編入について、千曲川改修期生同盟会（長野市、中野市、飯山市、須坂市、千曲市、上田市、坂城町、小布施町の首長）より国土交通大臣へ要望（H24.7）

<要望書抜粋>

千曲川下流の県管理区間についての、直轄編入及び河川改修の促進。

・信濃川水系千曲川、天竜川水系天竜川の県管理区間の直轄管理区間への編入について、長野県知事より国土交通大臣へ要望（H24.9）

<要望書抜粋>

河川管理、災害対応等を適時適切に行うため、県管理区間の直轄管理区間への編入をお願いします。

・大井川水系大井川の直轄管理区間の延伸について、大井川改修促進期生同盟会（島田市、藤枝市、焼津市、吉田町、川根本町の首長）より国土交通大臣へ要望（H24.8）

<要望書抜粋>

島田市神座地先から上流について、国の直轄管理区間としての区間延長をお願いしたい。

・新宮川水系熊野川の県管理区間の直轄管理区間への編入について、和歌山県知事より国土交通大臣へ要望（H24.6）

<要望書抜粋>

河川整備を推進するため、県管理区間の国直轄区間への変更や、流下を阻害している堆積土砂を緊急に撤去するために必要な予算の確保。

・新宮川水系熊野川（相野谷川含む）の県管理区間の直轄管理区間への編入について、三重県知事より国土交通大臣へ要望（H24.11）

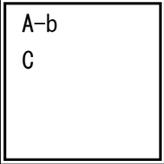
<要望書抜粋>

熊野川（相野谷川を含む）について、国において、利水ダムの治水目的での運用や直轄管理区間の拡大を含めた総合的な治水対策を関係機関と緊密な連携のもと、より一層の推進。

・斐伊川水系神戸川の県管理区間の直轄管理区間への編入について、島根県知事より国土交通省技監へ要望（H25.4）

<要望書抜粋>

神戸川については、上流から下流まで一貫した河川の整備、洪水時の適時的確な対応、河川環境の保全を行う必要があるため、直轄管理区間に挟まれた県管理

	区間を直轄管理に編入し、国により一元管理すること。 等
その他各方面の意見	—
平成21年工程表における見直しの内容	一級河川の地方への移管については、引き続き国が管理する必要がある場合を除き、原則として一の都道府県内で完結する水系内の河川を都道府県に移管することとし、第1次勧告及び第2次勧告の方向に沿って、引き続き関係都道府県と調整を行った上で、できる限り早期に結論を得る。 【地方分権改革推進要綱（第1次）関連】
平成21年工程表決定又は平成22年見直し以後の見直しの取組状況、関連する制度改正等（近い将来に実施することが決まっているものを含む。）当該事務・権限の現状を的確に理解できるような情報	・第1回直轄道路・直轄河川チーム会合開催（平成23年2月24日） ・第2回直轄道路・直轄河川チーム会合開催（平成24年3月28日）
その他既往の政府方針等	—
検討結果（事務・権限の区分） 	（区分の理由等） 国土保全上・国民経済上重要な水系である一級水系に係る一級河川については、国が水系一貫の観点から、上下流、左右岸のバランスを図りつつ、管理を行っている。特にこのような重要な河川については、その管理に万全を期す必要があることから、全国レベルで集積した技術・経験を活用し、かつ時々刻々と変化する現場の状況を把握しつつ、自ら迅速かつ的確な対応をとっていくことが不可欠である。 地方移譲した場合は、各自治体の財政事情、組織体制等によって対応の相違等が生じ、上下流、左右岸の治水安全度の整合性等を損なう場合がある。また、緊急時を想定し、事前に河川管理施設の操作方法等の基準を定めたとしても、あらゆる事態を想定できるわけではなく、不測の事態が生じる可能性があるとともに、国の指示等を認めたとしても、国が管理を行う場合と同レベルの迅速・的確な対応を確保することは難しく、国民の生命・財産に重大な被害が生じる可能性がある。 また、日々の管理や大規模災害対応を通じて全国レベルで技術・経験を集積し、管理を行っていく仕組みを保持することが必要であり、国が唯一その役割を担っており、都道府県等に対しても、技術的支援を行っている。 大規模な水害等に対して迅速かつ的確な対応をするためには、応急対応や復旧・復興に関する技術や経験を有する相当規模の人員が必要であるが、個別の地域では、大規模な水害等は稀にしか発生せず、技術や経験を蓄積するには限界がある。 さらに、河川管理は、平常時においては、上下流、左右岸等で堤防の高さや整備の優先順位、地域や各利水者間で水利使用等をめぐり利害が対立することが多く、また、災害発生時等においては、排水機場や堰の操作等をめぐり、一刻を争う緊迫した局面での利害対立が生じる場合がある。このような場合に、一級河川について、国家的見地から調整・判断を行い、迅速に対応する必要がある。 このような特徴を有する一級河川についての事務・権限の見直しにあたっては、道州制や基礎自治体との関係、事務・権限の移管に伴う財源のあり方、職員の処遇のあり方など、政府全体として十分に議論頂くことが必要である。

	<p>こうした中においても、一つの都道府県で完結する一級河川については、引き続き国が管理する必要がある場合を除き、できる限り都道府県に移管するとの考え方に基づき、平成 20 年 10 月より、都道府県への移管に係る個別協議を実施してきたところである。今後、東日本大震災や紀伊半島豪雨災害の教訓、社会資本の老朽化問題の顕在化、地方公共団体からの直轄編入の要望等の直近の状況変化を踏まえつつ、都道府県知事、市町村長の意向も改めて確認の上、協議・調整を行っていく。</p>
備考	<p>一級河川に係る事務・権限の移譲に当たっての「事務・権限の移管に伴う財源のあり方や、職員の処遇のあり方」に関する政府全体の議論については、内閣府が主導して進めていくことが必要。</p>

事務・権限移譲等検討シート

	出先機関名：地方整備局	No. 3
事務・権限移譲等検討シート（個票）		
事務・権限名	砂防等に係る整備等に関する計画、工事及び管理の実施	
事務・権限の概要	<p>【目的】 流域における荒廃地域の保全を行うとともに下流河川の河床上昇を防ぎ、土砂流出による災害から人命、財産等を守ること等</p> <p>【根拠法令】 砂防法、地すべり等防止法施行令等</p> <p>【業務内容（主要なもの）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・砂防設備、地すべり防止施設に関する事業（以下「砂防事業等」という。）のうち地方公共団体が行う事業以外のもの（以下「直轄砂防事業等」という。）に関する工事の実施の全体計画及びその実施計画に関すること。 ・直轄砂防事業等に関する工事の調査に関すること。 ・直轄砂防事業等に関する工事の実施の調整に関すること。 ・直轄砂防事業等に関する工事の実施設計、施工及び検査その他の工事管理に関すること。 	
予算の状況 （単位：百万円）	平成 25 年度水管理・国土保全局関係予算（一般公共事業費）635,227 百万円の内数【国費】	
関係職員数	（全国）1459 人の内数 ※北海道開発局の管内を含む。 東北地方整備局：164 人の内数、関東地方整備局：173 人の内数、北陸地方整備局：175 人の内数、中部地方整備局：181 人の内数、近畿地方整備局：165 人の内数、中国地方整備局：98 人の内数、四国地方整備局：55 人の内数、九州地方整備局：140 人の内数（平成 24 年 4 月時点）、北海道開発局：308 人の内数（平成 25 年 4 月時点）	
事務量（アウト プット）	（全国）※北海道開発局の管内を含む。 39 水系・山系（砂防） / 12 地区（地すべり）	
地方側の意見	<p>国の出先機関の原則廃止に向けて（平成 22 年 7 月 15 日 全国知事会）より抜粋</p> <p>【事務・権限の仕分け結果（66 事務）】</p> <p>B 廃止・民営化等する事務（15 事務）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国庫補助金支給事務（国道、河川、公営住宅等） ・地方に対する指導・助言、調整（国道、河川、公営住宅等）など <p>なお、仕分けに当たっての留意事項として、火山砂防など特殊な対応を要する事業については一定の考慮が必要である旨明記されている。</p>	
その他各方面の 意見	—	
平成 21 年工程表 における見直し の内容	直轄事業の要件を明確化する。	
平成 21 年工程表決定 又は平成 22 年見直し 以後の見直しの取組 状況、関連する制度 改正等（近い将来に 実施することが決ま っているものを含 む。）当該事務・権限 の現状を的確に理解 できるような情報	直轄砂防事業等の採択基準について、通知を发出。	
その他既往の政 府方針等	—	
検討結果（事 務・権限の区分）	（区分の理由等） 直轄砂防事業等の採択基準について、通知を发出した。	
	D	

備考	
----	--

事務・権限移譲等検討シート

事務・権限移譲等検討シート（個票）	
	出先機関名：地方整備局
	No. 4
事務・権限移譲等検討シート（個票）	
事務・権限名	<ul style="list-style-type: none"> ・直轄国道の整備及び保全に関する計画並びに工事の実施 ・直轄国道の管理に関する許認可等
事務・権限の概要	<p>【目的】 道路網の整備を図り、もって交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進すること。</p> <p>【主な根拠法令】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路法 ・高速自動車国道法 ・共同溝の整備等に関する特別措置法 ・電線共同溝の整備等に関する特別措置法 ・交通安全施設等整備事業の推進に関する法律 <p>【主な業務内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・直轄国道に係る道路の整備及び保全（除雪を含む。）に関する計画に関すること。 ・直轄国道に関する工事の実施設計、施工及び検査その他の工事管理に関すること。 ・直轄国道に係る環境対策及び交通安全対策に関すること ・直轄国道の保全（除雪を含む。）に関すること ・直轄国道の整備及び保全以外の管理に関すること
予算の状況 （単位：百万円）	道路事業費（直轄事業）1,202,927（百万円）の内数 [H25 国費]
関係職員数	<p>（全国）6461 人の内数 ※北海道開発局の管内を含む。</p> <p>東北地方整備局：807 人の内数、関東地方整備局：1037 人の内数、北陸地方整備局：393 人の内数、中部地方整備局：711 人の内数、近畿地方整備局：631 人の内数、中国地方整備局：512 人の内数、四国地方整備局：328 人の内数、九州地方整備局：716 人の内数（平成 24 年 4 月時点）、北海道開発局：1326 人の内数（平成 25 年 4 月時点）</p>
事務量（アウト プット）	<p>※北海道開発局の管内を含む。</p> <p>○事業箇所数（全国（H25））</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業評価対象事業：471 箇所 ・事業評価対象外事業：1,081 箇所 <p>○管理の実施状況（H25）</p> <p>一般国道及び高速自動車国道のうち直轄管理区間（174 路線、管理延長約 22,640km）を対象に、以下を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・巡回：2 日に 1 回 等、路面清掃：年間 12 回（三大都市圏）等、 除草：通行の安全確保や視認性の確保等を目的に実施、 剪定（高木・低木）：3 年に 1 回程度、 ・道路構造物の点検・補修補強：5 年に 1 回の橋梁定期点検、2～5 年に 1 回のトンネル点検、点検結果等に基づく補修・補強等 <p>○許認可等の実施状況（全国（H21-H23 平均））</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特殊車両通行許可件数：約 31 万件 ・道路占用許可件数：約 6 万 2 千件
地方側の意見	<p>○地方団体からの移管に関する提言</p> <p>・当面の地域主権改革の方向性に関する提言（平成 24 年 5 月 7 日 全国知事会）より抜粋</p> <p>直轄道路・直轄河川については、いわゆる三省合意（平成 20 年 9 月 17 日付）や</p>

全国知事会が提案した財源フレームを踏まえた早期に財源フレームを確定させ、平成 25 年度から同一都道府県内完結道路・河川を移管できるようにすること。

・ 地域主権改革の推進について～自立した自治体の創造に向けて～（平成 24 年 7 月 19 日 全国知事会）より抜粋

1 年以上実質的な進展が見られない直轄道路・直轄河川（中略）については、前向きに協議を進め、（中略）地方移管に向けた取組を進めること。

・ 国の出先機関改革に関する重点提言（平成 24 年 11 月 15 日 全国市長会）より抜粋

一の都道府県内で完結する直轄国道・直轄河川の移管については、関係市町村長の意見を十分に聴き適切に推進する（中略）

○ 直轄国道の権限に関して、地方から国土交通省への要望があるもの（平成 24 年 4 月以降の要望から抜粋）

・ 国道 312 号 鳥取豊岡宮津自動車道の直轄国道としての整備について、京都府知事より国土交通副大臣へ要望（H24 年 6 月）

<要望書抜粋>

「全国的な自動車交通網を構成する道路」にもかかわらず、全国で当路線（鳥取豊岡宮津自動車道）だけが指定区間から漏れているが、日本海国土軸の形成のためには必要な路線であり、まず早急に直轄国道に指定し、ミッシングリンクの解消を図りたい。

・ 国道 121 号 会津縦貫道路の直轄指定区間編入について、福島県知事より国土交通大臣へ要望（H24 年 7 月）

<要望書抜粋>

大規模災害時において、広域的な避難や緊急物資等の輸送を可能にする災害に強い交通体系を確保するため、会津縦貫道路（北道路・南道路）の早期完成及び直轄指定区間へ編入すること。

・ 国道 168 号 五條新宮道路の国直轄指定区間への編入について、奈良県知事より国土交通副大臣へ要望（H24 年 11 月）

<要望書抜粋>

・ 国道 168 号「地域高規格道路五條新宮道路」の国直轄指定区間への編入

・ 国道 247 号 西知多道路の直轄国道の指定及び早期事業化について、愛知県知事より国土交通大臣へ要望（H25 年 1 月）

<要望書抜粋>

西知多道路は、国際拠点空港の中部国際空港と高速自動車国道の新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道）を直結するとともに、（中略）ひいては日本経済を牽引する役割を果たすものであります。

そのため、次の事項の実現に特別のご配慮を賜りますよう、お願い申し上げます。

1. 直轄国道に指定し、国による早期事業化を図ること。

・ 国道 153 号 長野県内の指定区間編入について、長野県知事より国土交通大臣へ要望（H25 年 3 月）

<要望書抜粋>

一般国道 153 号の本県内の区間全てについて十分な整備と管理水準を確実に実

	<p>現する必要があるため、道路法に基づく指定区間にして頂くとともに、緊急的に整備が必要な箇所の早期整備及び早期調査が図られるよう、特段のご支援をお願いしたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 106 号 宮古盛岡横断道路の直轄指定区間編入について、盛岡市長より国土交通大臣政務官へ要望（H24 年 7 月） <要望書抜粋> 災害時や冬期間の道路交通の確保を一段と確かなものとし、北東北地域の産業・文化の交流、観光開発等を一層促進するため、一般国道 106 号「宮古盛岡横断道路（復興支援道路）」の整備促進を図るとともに、一般国道 46 号に路線名を変更し、一体的に国が管理されますよう要望いたします。 ・国道 106 号 宮古盛岡横断道路の直轄指定区間編入について、宮古市長より国土交通大臣政務官へ要望（H24 年 10 月） <要望書抜粋> 災害時における緊急対応をはじめ、きめ細かな道路管理体制が整っている国が、国道 106 号を指定区間編入のうえ国道 46 号と一体的な管理を行うことにより、北東北を横断する幹線道路にふさわしい質の高い道路管理が求められます。（中略） 2. 一般国道 106 号を一般国道 46 号に路線名を変更するとともに、国土交通大臣管理の指定区間に編入すること
<p>その他各方面の意見</p>	<p>－</p>
<p>平成 21 年工程表における見直しの内容</p>	<p>一般国道の直轄区間の地方への移管については、主に地域内交通を分担する道路は都道府県が担い、国は全国的なネットワークの形成を図ることを基本として、第 1 次勧告及び第 2 次勧告の方向に沿って、引き続き関係地方公共団体と調整を行った上で、できる限り早期に結論を得る。【地方分権改革推進要綱（第 1 次）関連】</p>
<p>平成 21 年工程表決定又は平成 22 年見直し以後の見直しの取組状況、関連する制度改正等（近い将来に実施することが決まっているものを含む。）当該事務・権限の現状を的確に理解できるような情報</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・第 1 回直轄道路・直轄河川チーム会合開催（平成 23 年 2 月 24 日） ・第 2 回直轄道路・直轄河川チーム会合開催（平成 24 年 3 月 28 日）
<p>その他既往の政府方針等</p>	<p>－</p>
<p>検討結果（事務・権限の区分）</p> <div data-bbox="204 1738 370 1832" style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p style="text-align: center;">A - b C</p> </div>	<p>（区分の理由等）</p> <p>直轄国道は、高速自動車国道と一体となって、経済・社会活動を支える全国的な大動脈としての役割を果たしており、我が国の国際物流の太宗を担っている。</p> <p>こうした役割を果たすためには、国際貨物の通行機能や災害時においても通行を確保できる機能、広域的な連携機能などの高い機能や、事故・災害に備えた 24 時間管理や被災した場合の迅速な応急復旧などの高い管理水準が必要である。</p> <p>このような高い機能や管理水準を保つためには、国による広域的な道路管理が効率的であり、例えば、現在においても、道路情報の集中管理と広域的な情報発信等を実施するとともに、広域的な管理体制を活かし、国際貨物などの車両通行の許可に対する連携、災害時の自治体への広域的な支援などを実施しているところである。</p> <p>このような特徴を有する直轄国道についての事務・権限の見直しに当たっては、</p>

	<p>道州制や基礎自治体との関係、事務・権限の移管に伴う財源のあり方、職員の処遇のあり方など、政府全体として十分に議論頂くことが必要である。</p> <p>こうした中においても、主に地域内交通を分担する道路については、できる限り地方に移管するとの考え方にに基づき、平成 20 年 10 月より、都道府県・政令市への移管に係る個別協議を実施してきたところである。今後、東日本大震災の教訓、社会資本の老朽化問題の顕在化、地方公共団体からの直轄編入の要望等の直近の状況変化を踏まえつつ、都道府県知事、市町村長の意向も改めて確認の上、協議・調整を行っていく。</p>
備考	<p>直轄国道に係る事務・権限の移譲に当たっての「事務・権限の移管に伴う財源のあり方や、職員の処遇のあり方」に関する政府全体の議論については、内閣府が主導して進めていくことが必要。</p>

事務・権限移譲等検討シート

		出先機関名：地方整備局	No. 5																																												
事務・権限移譲等検討シート（個票）																																															
事務・権限名	港湾等の整備及び保全に関する計画並びに工事等に関する事務																																														
事務・権限の概要	<p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため、環境の保全に配慮しつつ、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路を開発し、及び保全すること。 <p>【根拠法令】</p> <ul style="list-style-type: none"> 港湾法 <p>【主な業務内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾において一般交通の利便の増進、公害の発生防止又は環境の整備を図り、避難港において一般交通の利便の増進を図るために必要がある場合において国と港湾管理者の協議が整ったとき、港湾管理者からの費用負担を受けつつ、国土交通大臣が自ら以下の港湾工事を実施。 <ul style="list-style-type: none"> 国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾が国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設等の港湾工事 避難港における水域施設又は外郭施設のうち大規模なものの港湾工事 高度の技術を必要とするものその他港湾管理者が自ら実施することが困難である港湾工事 ○開発保全航路の開発及び保全 																																														
予算の状況 (単位:百万円)	【平成 25 年度予算案】 港湾関係予算【国費】183,713 百万円の内数																																														
関係職員数	2023 人の内数 東北地方整備局：307 人の内数、関東地方整備局：287 人の内数、北陸地方整備局：219 人の内数、中部地方整備局：192 人の内数、近畿地方整備局：225 人の内数、中国地方整備局：172 人の内数、四国地方整備局：195 人の内数、九州地方整備局：426 人の内数（平成 25 年 4 月時点）																																														
事務量（アウトプット）	<p>港湾改修（直轄）実施港数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H20 年度</th> <th>H21 年度</th> <th>H22 年度</th> <th>H23 年度</th> <th>H24 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国際戦略港湾</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>5</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>国際拠点港湾</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>16</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>特定重要港湾</td> <td>21</td> <td>21</td> <td>21</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>重要港湾</td> <td>58</td> <td>61</td> <td>58</td> <td>54</td> <td>52</td> </tr> <tr> <td>避難港</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>84</td> <td>87</td> <td>84</td> <td>80</td> <td>78</td> </tr> </tbody> </table> <p>※平成 22 年度までは国際戦略港湾及び国際拠点港湾は特定重要港湾として実施</p>						H20 年度	H21 年度	H22 年度	H23 年度	H24 年度	国際戦略港湾	-	-	-	5	5	国際拠点港湾	-	-	-	16	16	特定重要港湾	21	21	21	-	-	重要港湾	58	61	58	54	52	避難港	5	5	5	5	5	計	84	87	84	80	78
	H20 年度	H21 年度	H22 年度	H23 年度	H24 年度																																										
国際戦略港湾	-	-	-	5	5																																										
国際拠点港湾	-	-	-	16	16																																										
特定重要港湾	21	21	21	-	-																																										
重要港湾	58	61	58	54	52																																										
避難港	5	5	5	5	5																																										
計	84	87	84	80	78																																										
地方側の意見	<p>① 全国市長会・決議提言事項（平成 24 年 6 月 6 日、第 82 回全国市長会議決定）</p> <ol style="list-style-type: none"> 総合的な防災・減災対策の強化・促進 <ol style="list-style-type: none"> 大規模災害発生時において、国を含めた港間連携協働体制の早期確立を図ること。 我が国経済の活性化を図り、民需・雇用の創出に資するため、重要港湾及び地方港湾の物流機能の強化を図り、総合的な物流基盤施設及び幹線臨港道路の整備の推進をはかること。 <p>② 全国市長会港湾都市協議会「港湾関係事業の促進に関する提言」（平成 24 年 7 月 19 日）</p> <ol style="list-style-type: none"> 東日本大震災からの復旧・復興と今後の大規模地震・津波対策等安全・安心 																																														

	<p>の確保について (4) 大規模災害時における、国を含めた港間連携協働体制の早期確立を図ること。</p> <p>2. 港湾の国際競争力の強化 (1) ターミナルの一体運営によるターミナルコストの低減、フィーダー網の抜本的な強化、ゲートオープン時間拡大による 24 時間化の推進等荷主サービスの向上及びコンテナ船の大型化に対応した大規模コンテナターミナルの形成の促進等国際コンテナ戦略港湾政策の推進を図ること。 (8) 港湾の国際競争力強化のため、港湾管理者との適切な役割分担のもと、民間の視点による港湾運営を担う港湾運営会社に対し、所要の支援制度を設けること。</p> <p>4. 港湾施設の適切な維持管理の推進について (2) 他分野では維持管理に係る負担金制度が廃止されたことを踏まえ、広域的な社会インフラとなる大規模国有港湾施設の維持管理については、国の責任と負担で行う制度を創設すること。</p>
<p>その他各方面の意見</p>	<p>①「国際競争力強化に向けた港湾・輸出入諸制度の改革」(社)日本経済団体連合会(平成 24 年 3 月 21 日) 2. 港湾諸制度の改革 (2) 具体的な方策 ①港湾戦略の一貫性確保 政府は、選択と集中の考え方にに基づき国際コンテナ・バルク戦略港湾および日本海側拠点港湾を選定するなど、わが国港湾の国際競争力強化にむけた取り組みを着実に進めている。今後は、こうした戦略港湾、拠点港湾がネットワークとして機能し、その役割を十分に果たせるよう、政府は改めてわが国全体の港湾戦略に係るグランドデザインを策定する必要がある。 また、国際コンテナ戦略港湾に選定された京浜港、阪神港では、2015 年までに港湾運営の民営化を実現するとしている。これを前倒しし、他の港湾運営におけるモデルとして位置付けるとともに、個別自治体の垣根を超えた広域港湾管理者を実現すべきである。</p>
<p>平成 21 年工程表における見直しの内容</p>	<p>直轄事業の不断の見直しを進めるため、国際・国内海上輸送網の拠点として必要な港湾施設を限定する観点から、その全国的な配置の在り方をより明確化することとし、早急に詳細を検討の上、遅くとも平成 22 年度中に結論を得る。</p>
<p>平成 21 年工程表決定又は平成 22 年見直し後の見直しの取組状況、関連する制度改正等(近い将来に実施することが決まっているものを含む。)当該事務・権限の現状を的確に理解できるような情報</p>	<p>①投資の重点化を図り、港湾機能の早期発現を図るため、重要港湾 103 港のうち原則として、以下の観点から総合的に勘案して、新規の直轄港湾整備事業の対象となる港湾を 43 港に絞り込みを図った。(平成 22 年 8 月 3 日) ・基本的に 1 県に 1 港は拠点港を配置(各地域の産業や経済を支える拠点として機能) ・貨物取扱量実績を基にした国際・国内海上輸送網の拠点としての機能 ・地域からの提案 ・港湾の伸びしろ ・民の視点</p> <p>②「港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律」により港湾法を改正し、港湾の種類として新たに「国際戦略港湾」(国際海上貨物輸送網の拠点であり、その国際競争力の強化を重点的に図るべき港湾)を設け、国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの係留施設について国費負担率の嵩上げ等を行い、集中投資を図ることとした。(平成 23 年 3 月 31 日公布)</p>
<p>その他既往の政府方針等</p>	<p>①地方分権推進委員会第 5 次勧告(平成 10 年 11 月 19 日) 第 1 章 公共事業のあり方の見直し II 直轄事業等の見直し 2. 個別の直轄事業等の基準の明確化、範囲の見直し等 (5) 港湾 1) 直轄事業の実施基準 港湾法 52 条の国と港湾管理者との協議が調い実施される直轄事業は、下記 a 又</p>

はbの事業に限定することを基本とし、この判断を行うために必要な要件についての検討を含め、できる限り客観的な基準を具体化するよう検討する。

- a 国際・国内の基幹の海上交通ネットワーク形成のために必要な根幹的な港湾施設（港湾の骨格を形成する防波堤、主航路、大型外貿ターミナル、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル、幹線臨港道路等）の整備
- b 全国的な視点に立って配置整備する必要性が高い避難港及び当該施設の効用が一の港湾管理者の範囲を超えて広域に及ぶ港湾公害防止施設・廃棄物物理立護岸等の整備並びに技術的観点等から港湾管理者が自ら実施することが困難な事業

※なお、本勧告に対しては、平成11年及び平成12年に、港湾法を一部改正し、以下の措置を講じ済み。

・直轄工事の対象範囲の限定化

国が行う直轄事業の範囲を限定化するとともに、直轄事業の実施基準を明確にし、直轄事業の実施箇所数を削減。

・港湾の分類の定義の明確化

重要港湾の定義を「国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾」と明確化し、これに伴い港格の見直しを全ての重要港湾について実施。

②新成長戦略（平成22年6月18日、閣議決定）

第2章 新たな成長戦略の基本方針—経済・財政・社会保障の一体的建て直し—
政策の優先順位の判断基準

(i) 需要・雇用創出基準

P13 L24…グローバル化に対応し得る規制・制度の改革やハブ空港、ハブ港湾等への重点化した投資を進める。

第3章 7つの戦略分野の基本方針と目標とする成果

(3) アジア経済戦略

P22 L15…羽田の24時間国際拠点空港化やオープン・スカイ構想の推進、ポスト・パナマックス船対応の国際コンテナ・バルク戦略港湾の整備等により、外国人観光客やビジネスマン等のヒトの流れやモノの流れを作り出す。

(4) 観光立国・地域活性化戦略

P25 L23…投資効果の高い大都市圏の空港、港湾、道路等の真に必要なインフラの重点投資と魅力向上のための拠点整備を戦略的に進め、世界、アジアのヒト・モノの交流の拠点を目指す必要がある。

《21世紀日本の復活に向けた21の国家戦略プロジェクト》

フロンティアの開拓による成長

IV. 観光立国・地域活性化における国家戦略プロジェクト

P45 L15…アジア・世界からのヒト・モノ・カネの流れ倍増を目指し、羽田の「24時間国際拠点空港化」、首都圏空港を含めた徹底したオープンスカイを進めるとともに、港湾の「選択と集中」を進め、民間の知恵と資金を活用した港湾経営の実現等を図る。

③港湾法の改正（平成23年3月31日 公布）

②の新成長戦略を受け、港湾の種類として新たに「国際戦略港湾」（長距離の国際海上コンテナ運送の拠点であり国際・国内海上貨物輸送網の結節点として、その国際競争力の強化を重点的に図るべき港湾）を設け、国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの係留施設について国費負担率の嵩上げ等を行うとともに、港湾運営会社制度を創設する等の措置を規定した港湾法の改正を実施。

④日本経済再生に向けた緊急経済対策（平成25年1月11日、閣議決定）

第3章 具体的施策

II. 成長による富の創出

1. 民間投資の喚起による成長力強化

(3) 国際競争力強化等に資するインフラ整備等

P10L12…首都圏空港、国際コンテナ戦略港湾等、我が国の国際競争力強化等に資する基幹的な交通インフラ等の整備に取り組むとともに、PFIの推進や耐震・環境性能を有する良質な不動産形成のための官民ファンドの創設等により、民間資金を活用したインフラ整備等を推進する。

検討結果（事務・権限の区分）	<p>（区分の理由等）</p> <p>平成 22 年度において、新規の直轄港湾整備事業の対象港湾の絞り込みを実施するとともに、港湾法を改正し、港湾の種類として新たに国際戦略港湾を規定し重点投資を行っており、国際・国内海上輸送網の拠点として必要な港湾施設を限定する観点からその全国的な配置の在り方を明確化したため。</p>
D	
備考	