

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

重点事項通番: 34

管理番号	95	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地方バス路線の運行費補助要件の緩和				
提案団体	岡山県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

## 求める措置の具体的内容

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助対象基準における「1日当たりの輸送量」の下限を、都道府県の判断によって緩和できるようにすることを求める。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

### 【支障事例】

現行の「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」においては、補助対象基準で輸送量は15人以上と定められているため、人口減少が著しい過疎地域等では、輸送量が15人に達せず、岡山県においても、補助対象系統は、平成20年度の36系統から、平成25年度は22系統と大幅に減少し、また、平均乗車密度が5人未満となり、補助金額が減額される場合も多くなっている。これらの地域間幹線系統は中山間地域等の住民にとって、高校への通学、地域の基幹病院への通院、買い物等の生活の足として不可欠であり、維持していく必要がある。

### 【制度の改正案】

こうした状況を踏まえ、都道府県が特別な支援が必要と考える条例等で指定する過疎地域等(例:岡山県中山間地域の振興に関する基本条例における中山間地域)においては、都道府県の判断で、国の定める範囲内(輸送量12~15人)で、補助対象基準を緩和できるようにすることを提案するものである。

### 【制度改革の効果】

バス路線だけではなく、他の交通手段や地理的な条件などを都道府県で勘案し、判断することにより実態に即した支援が可能となる。

## 根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第6条1項1号別表4

各府省からの第1次回答

回答区分 C 対応不可

交通政策審議会地域公共交通部会においては、今般の地域公共交通活性化・再生法の改正と合わせ、地域が真に必要としている輸送サービスの維持を図る観点から、補助制度についても重点化を行う方向性が示されているところ、一律に補助対象基準を緩和することは不相当である。また、膨大な予算を必要とすることからも、要件の緩和は実現困難である。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

今後の重点化にあたっては、都道府県が特別な支援が必要と考える地域等について、十分な支援が行える制度としていただきたい。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】  
提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

重点事項58項目について提案募集検討専門部会から指摘された主な再検討の視点

地方からの提案があった事項については、平成27年度予算編成の中で検討するとのことであったが、具体的にどのような補助要綱の改正を検討しているか。

各府省からの第2次回答

回答区分 C 対応不可

当初提案の内容にある一律に補助対象基準を緩和することについては、膨大な予算を必要とすることからも実現困難であるが、交通政策審議会地域公共交通部会において補助制度の重点化を行う方向性が示されていることを踏まえ、現在検討を進めているところである。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

重点事項通番: 34

管理番号	172	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地域公共交通確保維持改善事業に係る要件の緩和				
提案団体	鳥取県、京都府、大阪府、徳島県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

## 求める措置の具体的内容

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金について、地方の実情に合わせたバス補助制度となるよう要件の緩和など制度を見直す。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【制度改正の必要性】バス路線の維持・確保は社会政策としてとらえるべきだが、国の補助制度は全国一律に一定の運行規模や経営効率化の指標を基準とするため、乗客数の減少、収支率の悪化が続く中山間地のバス路線では指標が基準を下回り運行赤字の一部が補助対象外となっている。  
特に中山間地における交通弱者にとってバスは基軸となる交通手段であることから、中山間地における補助要件の緩和等、地方の実情に合わせてバス補助制度を見直すこと。  
また見直しに際しては地方の意見を十分に反映させること。

【支障事例】広域行政圏中心市へ繋がり複数市町村をまたがって運行する生活の重要路線でありながら、人口の少ない中山間地を含む系統では平均乗車密度が低いため補助要件を満たすことができず、バスの存続が難しくなっている。(採択条件である平均乗車率5人以上では、県内全28路線中、運行赤字全額対象となるのが1路線のみとなる。)

【効果】要件緩和により、人口が少ない中山間地域を結ぶ系統においても補助要件を満たすこととなり、生活の足を確保することが可能となる。(採択条件である平均乗車率を5人から3人に引き下げると、県内全28路線中、運行赤字全額対象となるのが1路線から13路線に拡大される。)

【求める要件緩和の内容】補助対象路線の1日当たり輸送量: 15~150人について、中山間地域は「15人以上」の要件を9人(本県における平均的な平均乗車密度=3人程度であるため、最低運行回数3回を乗算)まで引き下げる。  
補助対象経費の対象: 平均乗車密度5人で運行赤字全額について、5人未満は人数按分して算出とされているものを中山間地域は「5人」の要件を3人まで引き下げる。

## 根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4及び別表5

## 各府省からの第1次回答

回答区分 C 対応不可

交通政策審議会地域公共交通部会においては、今般の地域公共交通活性化・再生法の改正と合わせ、地域が真に必要としている輸送サービスの維持を図る観点から、補助制度についても重点化を行う方向性が示されているところ、一律に補助対象基準を緩和することは不相当である。また、膨大な予算を必要とするところから、要件の緩和は実現困難である。

## 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

現行制度は、全国一律の基準を満たすことが優先され、補助対象路線であっても無駄のない、効率的なバス路線の運営が行われているとは言えず、真に地方が必要とする地域交通が確保されるべきである。改正地域交通活性化再生法による地域の公共交通ネットワークの再構築に向けた取組への支援には期待するものの、再構築には時間を要することが予想される。当面は、補助対象要件について、全国一律ではなく、都市部と地方部に差を設けることで地方の実情に合わせた仕組みとなるよう制度設計を行うべき。

## 全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】  
提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

## 重点事項58項目について提案募集検討専門部会から指摘された主な再検討の視点

地方からの提案があった事項については、平成27年度予算編成の中で検討するとのことであったが、具体的にどのような補助要綱の改正を検討しているか。

## 各府省からの第2次回答

回答区分 C 対応不可

当初提案の内容にある一律に補助対象基準を緩和することについては、膨大な予算を必要とすることからも実現困難であるが、交通政策審議会地域公共交通部会において補助制度の重点化を行う方向性が示されていることを踏まえ、現在検討を進めているところである。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

重点事項通番: 34

管理番号	336	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地域公共交通確保維持改善事業費補助制度の改善				
提案団体	山武市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

## 求める措置の具体的内容

地域公共交通確保維持改善事業費補助金制度について、現在、地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統であれば、仮に今後、地域間幹線系統が廃線となった場合であっても、従前の補助対象人口を国庫補助上限額の算定に使えるよう制度を見直していただきたい。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金の現行制度では、複数の自治体間を結ぶ地域間幹線系統に接続する地域内フィーダー系統でなければ、市内全域を交通不便地域とし、市内全人口を補助対象数とすることができないこととされている【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下要綱という。)、別表6、口、①・②】が、仮に民間バス路線等の廃止等により地域間幹線系統が無くなった場合、補助額算定の基礎となる補助対象人口が大幅に減少し、現状でも苦しい地域内フィーダー系統の維持がさらに困難になる。

地域間幹線系統が廃線となった場合であっても、交通空白地域等における公共交通の確保維持のため、地域内フィーダー系統については維持していかなければならない。この場合において、交通不便地域だけを対象人口として算定するのは不合理ではないかと考えるため、地域間幹線系統が廃線となった場合についても、他の地域間交通ネットワーク(鉄道路線等)に接続する地域内フィーダー系統については、従前の補助対象人口を国庫補助上限額の算定【要綱別表7、5】に使えるよう見直していただきたい。

(補助額算定の基礎となる対象人口の考え方は別添参照)

現状、山武市地域公共交通活性化協議会で実施している公共交通は、幸いにも地域間幹線系統に接続する地域内フィーダー系統であるため、対象人口は市内全域56,089人(平成22年実施の国勢調査時人口)であるが、今後もし地域間幹線系統が市内に無くなった場合、運輸局長指定交通不便地域のみが対象人口となる。この場合の想定される対象人口は14,190人である。

## 根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表6、口

各府省からの第1次回答

回答区分 C 対応不可

交通政策審議会地域公共交通部会においては、今般の地域公共交通活性化・再生法の改正と合わせ、地域が真に必要としている輸送サービスの維持を図る観点から、補助制度についても重点化を行う方向性が示されているところ、一律に国庫補助上限額を見直すことは不適當である。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

全国知事会からの意見

—

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】  
提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

重点事項58項目について提案募集検討専門部会から指摘された主な再検討の視点

地方からの提案があった事項については、平成27年度予算編成の中で検討するとのことであったが、具体的にどのような補助要綱の改正を検討しているか。

各府省からの第2次回答

回答区分 C 対応不可

提案団体からは意見が付されていないところであり、第1次回答で納得いただいたものと考えている。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

重点事項通番: 34

管理番号	343-1	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地域公共交通確保維持改善事業における補助要件の緩和や弾力的な運用				
提案団体	香川県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

## 求める措置の具体的内容

地域公共交通確保維持改善事業について、地域の実情に応じた柔軟な活用が可能となるよう、地域内フィーダー系統補助の補助対象路線及び利用環境改善促進等事業の補助要件について、緩和や弾力的な運用を図ること。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

### 【地域内フィーダー系統補助】

平成23年度に創設された「地域内フィーダー系統補助」において補助対象とされるフィーダー系統は、輸送量が15人～150人／日などの要件を満たす「地域間幹線バス系統」と接続することが要件(要綱別表6口①)となっているが、本県の西讃地域のように、鉄道はあっても地域間幹線バス系統がない地域においては、十分な活用ができない状況にあるので、国庫補助対象であるバス路線の部分に鉄道を含める等、地域の実状に合わせ柔軟に運用できるようにしていただきたい。

そうすることにより、市町におけるバス路線の確保維持費が年々増加する中で、補助メニューの充実により住民の利便性の向上に資するバス路線の一層の充実が図れる。

### 【利用環境改善促進等事業】

公共交通の利用環境改善の面では、Suicaをはじめとした全国10交通系ICカードの相互利用が始まったが、県内の地方鉄道やバスに普及しているICカードとの間では、相互利用ができない状況にある。ICカードの共通化を図るためにも本制度の活用を図りたいが、補助対象となるICカードシステムは新規に導入されるものに限定されており活用ができない。また、導入済みのICカードは、普及促進や利用対象の拡充についても制度の利用ができない状況にある。(要綱別表21(鉄道))そのため、「ICカードシステム導入その他…」の部分にICカードシステムの導入や高度化(共通化)に要する経費その他…」等に変更していただきたい。

そうすることにより、カード利用の普及促進により地域における人の移動の円滑化が図られ、公共交通の利用の増加に資するものとする。

## 根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表6口①、別表21

各府省からの第1次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

【地域内フィーダー系統補助】

接続する地域間幹線バス系統がないような交通不便地域においては、鉄道等の地域間交通ネットワークと接続するフィーダー系統も補助対象としている。【要綱別表6口②】

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

要綱別表6口②については、対象地域が「交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域」という条件があるなど、柔軟なバス路線設定がしにくいのが実情である。

本県としては、要綱別表6口①において、幹線として、バスだけではなく、鉄軌道などを加え、地域の実情に合った要綱としていただきたい。

全国知事会からの意見

所管(府)省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

重点事項58項目について提案募集検討専門部会から指摘された主な再検討の視点

地方からの提案があった事項については、平成27年度予算編成の中で検討するとのことであったが、具体的にどのような補助要綱の改正を検討しているか。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

要綱別表6口②により、幹線的な交通を補完する観点から、地方運輸局長等が指定する交通不便地域における鉄道等の地域間交通ネットワークと接続するフィーダー系統も補助対象とし、地域の実情に合った柔軟な対応を図っている。

具体的な地域における交通不便地域の指定については、まずは地方運輸局へご相談いただきたい。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

重点事項通番: 34

管理番号	343-2	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地域公共交通確保維持改善事業における補助要件の緩和や弾力的な運用				
提案団体	香川県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

## 求める措置の具体的内容

地域公共交通確保維持改善事業について、地域の実情に応じた柔軟な活用が可能となるよう、地域内フィーダー系統補助の補助対象路線及び利用環境改善促進等事業の補助要件について、緩和や弾力的な運用を図ること。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

**【地域内フィーダー系統補助】**  
平成23年度に創設された「地域内フィーダー系統補助」において補助対象とされるフィーダー系統は、輸送量が15人～150人／日などの要件を満たす「地域間幹線バス系統」と接続することが要件(要綱別表6口①)となっているが、本県の西讃地域のように、鉄道はあっても地域間幹線バス系統がない地域においては、十分な活用ができない状況にあるので、国庫補助対象であるバス路線の部分に鉄道を含める等、地域の実状に合わせ柔軟に運用できるようにしていただきたい。  
そうすることにより、市町におけるバス路線の確保維持費が年々増加する中で、補助メニューの充実により住民の利便性の向上に資するバス路線の一層の充実が図れる。

**【利用環境改善促進等事業】**  
公共交通の利用環境改善の面では、Suicaをはじめとした全国10交通系ICカードの相互利用が始まったが、県内の地方鉄道やバスに普及しているICカードとの間では、相互利用ができない状況にある。ICカードの共通化を図るためにも本制度の活用を図りたいが、補助対象となるICカードシステムは新規に導入されるものに限定されており活用ができない。また、導入済みのICカードは、普及促進や利用対象の拡充についても制度の利用ができない状況にある。(要綱別表21(鉄道))そのため、「ICカードシステム導入その他…」の部分でICカードシステムの導入や高度化(共通化)に要する経費その他…」等に変更していただきたい。  
そうすることにより、カード利用の普及促進により地域における人の移動の円滑化が図られ、公共交通の利用の増加に資するものとする。

## 根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表6口①、別表21

各府省からの第1次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

**【利用環境改善促進等補助】**

鉄軌道事業者におけるICカードシステムの導入は、利用者利便の向上に資するものと考えている。このため、「地域公共交通確保維持改善事業(利用環境の改善)」により、鉄軌道事業者が実施するICカードシステムの導入に対して支援を行っている。

加えて、ICカードシステムの相互利用化・片利用化についても、「ICカードシステム導入その他ITシステム等の高度化・・・」(要綱別表21(鉄道))により、補助対象としているところ。

引き続き、この制度を活用して支援して参りたい。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

全国知事会からの意見

所管(府)省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

**【全国市長会】**

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

重点事項58項目について提案募集検討専門部会から指摘された主な再検討の視点

地方からの提案があった事項については、平成27年度予算編成の中で検討するとのことであったが、具体的にどのような補助要綱の改正を検討しているか。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

提案団体からは意見が付されていないところであり、現行制度で対応可能である旨、提案団体が認識したものと考えている。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

重点事項通番: 34

管理番号	435	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地域公共交通確保維持改善事業(国庫補助)関係の補助要件の緩和				
提案団体	神戸市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

## 求める措置の具体的内容

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱における補助要件「計画運行回数3回以上」及び「1日あたりの輸送量15～150人」について、下限の3回及び15人を撤廃するよう提案する。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

### 【提案概要】

平成14年2月に施行された改正道路運送法により、路線バス事業の参入・退出規制が廃止されたことから、利用者の少ない、いわゆる過疎地域等においては、交通事業者により採算が見込めないことを理由とした路線バスの減便・撤退が繰り返されており、地域住民の重要な生活交通手段が危機にさらされている状況である。

一方で国の補助制度、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱においては、人口が少なく採算を取るのが難しい過疎地域の広域的・幹線の路線バスについて、要件を満たすことができず補助対象外となっている。本市でも、過疎地自家用有償運送の実施例があり、また新たな取り組みに向けた検討も行っているが、NPOなどの主体による持続的な実施が困難な場合も多く、路線バスの維持の社会的使命は依然として非常に大きい。周辺市も含めた生活圏の維持・活性化のためにも、国レベルでより細やかな施策を展開することが必要不可欠と考える。

そこで、補助要件「計画運行回数3回以上」及び「1日あたりの輸送量15～150人」については、昨今、全国的に過疎化ないし過疎地域における高齢化が急速に進んでいる社会情勢の変化もふまえ、地域の実情に合わせた補助制度とするため、下限の3回及び15人を撤廃するよう要件の見直しを求める。

### 【支障事例】

別紙のとおり

## 根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4の二、ホ

各府省からの第1次回答

回答区分 C 対応不可

交通政策審議会地域公共交通部会においては、今般の地域公共交通活性化・再生法の改正と合わせ、地域が真に必要としている輸送サービスの維持を図る観点から、補助制度についても重点化を行う方向性が示されているところ、一律に補助対象基準を緩和することは不相当である。また、膨大な予算を必要とすることからも、要件の緩和は実現困難である。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

地域公共交通活性化・再生法の改正による、新たな補助制度や具体的な手続きの進め方などが示されていない。  
地域住民の重要な生活交通手段が危機にさらされている状況であり、既存制度の要件緩和をお願いしたい。

全国知事会からの意見

—

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】  
提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

重点事項58項目について提案募集検討専門部会から指摘された主な再検討の視点

地方からの提案があった事項については、平成27年度予算編成の中で検討するとのことであったが、具体的にどのような補助要綱の改正を検討しているか。

各府省からの第2次回答

回答区分 C 対応不可

提案の内容にある一律に補助対象基準を緩和することについては、膨大な予算を必要とすることからも実現困難である。  
なお、交通政策審議会地域公共交通部会において補助制度の重点化を行う方向性が示されていることを踏まえ、現在検討を進めているところである。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

重点事項通番: 34

管理番号	842-1	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助要件の緩和				
提案団体	愛媛県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

## 求める措置の具体的内容

- 【地域間幹線系統確保維持費国庫補助金】
  - ・輸送量要件15人/日以上を10人/日以上に緩和する。
- 【地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金】
  - ・現行の法指定による過疎地域や振興山村での運行という要件に加え、地域の実情を踏まえた基準(高齢化率概ね50%超等)を加える。
  - ・市町毎に人口等を基準に国が算定する補助上限額を上げる。
- 【車両減価償却費等国庫補助金】
  - ・車両購入費補助について、現行の5ヶ年の減価償却費補助から、従前の購入時一括補助とする。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

本県の生活バス路線は、国庫補助制度の補助要件となる輸送量(15人/日以上)を満たさない路線がほとんどであることから、四国ブロックの実情(10人/日以上)に応じて輸送量要件の緩和が必要である。

山間部が点在している市町では、複数のフィーダー系統(バスの停留所、鉄軌道駅などで幹線交通に接続して乗り継ぎすることのできる系統)の役割を担う路線があるが、現行の地域内フィーダー系統補助金の要件では、採択されない路線があり、また市町毎に補助上限額が設定されるため、地方負担が大きいものとなっている。

車両の更新は、安全性や路線維持の観点からも必要であり、更新(購入)時には多額の経費が一括で必要となるにもかかわらず、その経費に係る補助は、5年間に分割されたものとなっている。

(詳細は別紙のとおり)

## 根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4のホ、別表6のロ②(1)(及び二)、表7の5、別表8

## 【地域間幹線系統確保維持費国庫補助金】

交通政策審議会地域公共交通部会においては、今般の地域公共交通活性化・再生法の改正と合わせ、地域が真に必要としている輸送サービスの維持を図る観点から、補助制度についても重点化を行う方向性が示されているところ、一律に補助対象基準を緩和することや国庫補助上限額を見直すことは不適當である。また、膨大な予算を必要とすることからも、要件の緩和は実現困難である。

## 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

平成23年度の国補助制度の抜本的な見直しにより、当該補助金は「生活交通存続の危機に瀕している地域等において地域の特性・実情に最適な移動手段を提供する」ことを目的としており、補助要件とされる事業計画の策定にあたっては、地域の関係者による協議会での議論や住民意見も踏まえることとなっていることから、事業計画に掲載した系統は、地域が確保又は維持を真に必要としている系統である。

また、輸送量要件については、平成13年度制度改正時に、「15～150人」になったものと認識しているが、以降10年以上が経過し、『第10回提案募集検討専門部会 参考資料1 P1』にも記載のとおり、愛媛県の人口は、「全国より20年早く減少に転じ」、高齢化も、「全国より早く」進行するなど、地域公共交通を取り巻く社会的要因は変化（深刻化）しているにもかかわらず、要件については見直されておらず、結果、地域が必要としながらも、存続の危機に直面している複数の系統が維持できない状況となっている。

さらに、『第10回提案募集検討専門部会 参考資料1 P3』で示されている地方負担に加え、これまで事業者が運行していた系統の再編・廃止等により、市町が自家用有償旅客運送や単独補助により代替交通を確保していることが多く、地方の負担が大きくなっているのが実情である。

については、社会的要因や地域の実情を踏まえた補助要件とすることで、地域が真に必要としている系統を維持できる制度としていただきたい。

## 全国市長会・全国町村会からの意見

## 【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

## 重点事項58項目について提案募集検討専門部会から指摘された主な再検討の視点

地方からの提案があった事項については、平成27年度予算編成の中で検討するとのことであったが、具体的にどのような補助要綱の改正を検討しているか。

## 各府省からの第2次回答

## 回答区分 C 対応不可

提案の内容にある一律に補助対象基準を緩和することについては、膨大な予算を必要とすることからも実現困難である。

なお、交通政策審議会地域公共交通部会において補助制度の重点化を行う方向性が示されていることを踏まえ、現在検討を進めているところである。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

重点事項通番: 34

管理番号	842-2	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助要件の緩和				
提案団体	愛媛県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

## 求める措置の具体的内容

<p>【地域間幹線系統確保維持費国庫補助金】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・輸送量要件15人/日以上を10人/日以上に緩和する。</li></ul> <p>【地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・現行の法指定による過疎地域や振興山村での運行という要件に加え、地域の実情を踏まえた基準(高齢化率概ね50%超等)を加える。</li><li>・市町毎に人口等を基準に国が算定する補助上限額を上げる。</li></ul> <p>【車両減価償却費等国庫補助金】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・車両購入費補助について、現行の5ヶ年の減価償却費補助から、従前の購入時一括補助とする。</li></ul>
--

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

<p>本県の生活バス路線は、国庫補助制度の補助要件となる輸送量(15人/日以上)を満たさない路線がほとんどであることから、四国ブロックの実情(10人/日以上)に応じて輸送量要件の緩和が必要である。</p> <p>山間部が点在している市町では、複数のフィーダー系統(バスの停留所、鉄軌道駅などで幹線交通に接続して乗り継ぎすることのできる系統)の役割を担う路線があるが、現行の地域内フィーダー系統補助金の要件では、採択されない路線があり、また市町毎に補助上限額が設定されるため、地方負担が大きいものとなっている。</p> <p>車両の更新は、安全性や路線維持の観点からも必要であり、更新(購入)時には多額の経費が一括で必要となるにもかかわらず、その経費に係る補助は、5年間に分割されたものとなっている。</p> <p>(詳細は別紙のとおり)</p>
--

## 根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4のホ、別表6のロ②(1)(及び二)、表7の5、別表8
---

## 【地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金】

交通政策審議会地域公共交通部会においては、今般の地域公共交通活性化・再生法の改正と合わせ、地域が真に必要としている輸送サービスの維持を図る観点から、補助制度についても重点化を行う方向性が示されているところ、一律に補助対象基準を緩和することや国庫補助上限額を見直すことは不適當である。

## 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

「見直しが不適當」な理由として、「地域が真に必要としている」とあるが、平成23年度からの国補助制度により、当該補助金は「生活交通の存続が危機に瀕している地域等において地域の特性・実情に最適な移動手段を提供する」ことを目的としており、補助要件とされる事業計画の策定にあたっては、地域の関係者による協議会での議論や住民意見も踏まえることとなっていることから、事業計画に掲載した系統は、地域が確保又は維持を真に必要としている系統である。

また、山村振興法指定地域が補助要件となっているが、昭和40年代以降見直しがされてなく、指定地域よりもさらに高齢化が進行している地域の系統が補助対象となっていないのが実情である。

については、現在の地域の実情を反映した補助要件とすることで、地域が真に必要としている系統を維持できる制度としていただきたい。

また、補助上限額の設定については、路線の対象地域の人口を基に市町村ごとに算定されたものであることから、各地域の運行形態等、地域の実情を踏まえたものとしていただきたい。

## 全国市長会・全国町村会からの意見

## 【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

## 重点事項58項目について提案募集検討専門部会から指摘された主な再検討の視点

地方からの提案があった事項については、平成27年度予算編成の中で検討するとのことであったが、具体的にどのような補助要綱の改正を検討しているか。

現行の取扱いにおいて、法律に基づく過疎地域等以外にも、地方運輸局長等が指定する交通不便地域も対象とするなど、地域の実情に応じた対応を行っている。

また、国庫補助上限額については、限られた予算の中、全国各地の様々な取組みに対して効果的・効率的に支援を行うため、対象地域の人口という、地域の実情を端的に表す指標に基づき設定しているものである。

なお、交通政策審議会地域公共交通部会において補助制度の重点化を行う方向性が示されていることを踏まえ、現在検討を進めているところである。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

重点事項通番: 34

管理番号	842-3	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助要件の緩和				
提案団体	愛媛県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

## 求める措置の具体的内容

- 【地域間幹線系統確保維持費国庫補助金】
  - ・輸送量要件15人/日以上を10人/日以上に緩和する。
- 【地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金】
  - ・現行の法指定による過疎地域や振興山村での運行という要件に加え、地域の実情を踏まえた基準(高齢化率概ね50%超等)を加える。
  - ・市町毎に人口等を基準に国が算定する補助上限額を上げる。
- 【車両減価償却費等国庫補助金】
  - ・車両購入費補助について、現行の5ヶ年の減価償却費補助から、従前の購入時一括補助とする。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

本県の生活バス路線は、国庫補助制度の補助要件となる輸送量(15人/日以上)を満たさない路線がほとんどであることから、四国ブロックの実情(10人/日以上)に応じて輸送量要件の緩和が必要である。

山間部が点在している市町では、複数のフィーダー系統(バスの停留所、鉄軌道駅などで幹線交通に接続して乗り継ぎすることのできる系統)の役割を担う路線があるが、現行の地域内フィーダー系統補助金の要件では、採択されない路線があり、また市町毎に補助上限額が設定されるため、地方負担が大きいものとなっている。

車両の更新は、安全性や路線維持の観点からも必要であり、更新(購入)時には多額の経費が一括で必要となるにもかかわらず、その経費に係る補助は、5年間に分割されたものとなっている。

(詳細は別紙のとおり)

## 根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4のホ、別表6のロ②(1)(及び二)、表7の5、別表8

## 【車両減価償却費等国庫補助金】

車両購入費補助については、今年度より「公有民営」方式による支援制度を導入しており、これにより、事業者の初期投資にかかる負担の軽減を図っているところ。

## 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

地方公共団体が、物品を相当の対価を徴することなく貸与することには、地方自治法上の制約（地方自治法第237条）がある。また、実際の車両購入に際し、各事業者においては、車体や色、デザイン、仕様（車内機器を含む）等について、車両管理上の観点から購入先メーカーを同一とし、部品交換やメンテナンスにおける効率化や費用削減を図っているのが一般的であるが、一方で、地方公共団体（県及び市町）が車両を購入するとすると、車両購入業者、価格において公平性を保つ必要があり、事業者のニーズと合わないこともあると考えられ、これらを踏まえると、公有民営方式ではなく、事業者が直接、車両を購入する購入時一括補助方式としていただきたい。

## &lt;参考&gt;

地方自治法〔抜粋〕

第237条 この法律において「財産」とは、公有財産、物品及び債権並びに基金をいう。

2 第二百三十八条の四第一項の規定の適用がある場合を除き、普通地方公共団体の財産は、条例又は議会の議決による場合でなければ、これを交換し、出資の目的とし、若しくは支払手段として使用し、又は適正な対価なくしてこれを譲渡し、若しくは貸し付けてはならない。

## 全国知事会からの意見

車両購入費補助について、所管（府）省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

## 全国市長会・全国町村会からの意見

## 【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

## 重点事項58項目について提案募集検討専門部会から指摘された主な再検討の視点

地方からの提案があった事項については、平成27年度予算編成の中で検討するとのことであったが、具体的にどのような補助要綱の改正を検討しているか。

当初回答したとおり、車両購入費補助については、今年度より「公有民営」方式による支援制度を導入しており、これにより、事業者の初期投資にかかる負担の軽減を図っているところ。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

重点事項通番: 34

管理番号	879	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	バス路線の再編を促進するための補助要件の見直し				
提案団体	広島市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

## 求める措置の具体的内容

バス路線の再編に当たって、路線を分割する場合、国庫補助事業(地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統補助))の補助要件を満たさなくなる場合があるため、こうしたケースに柔軟に対応できるよう制度改正を行う。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

広島都市圏においては、多くの路線バスが郊外から都心へ直通路線となっていることから、都心では供給過剰となっている。その対応として、バス路線の途中に乗継拠点を設けて、都心側を運行する基幹バスと郊外側を運行するフィーダー系統に分割し効率化を図る手法について、現在検討を行っている。

検討に当たっては、地域公共交通確保維持事業:地域間幹線系統補助(複数市町村にまたがることや1日当たりの輸送量が15人以上と見込まれることなどを要件とする国庫補助)を受けている路線も対象としているが、分割によりフィーダー系統になった区間については、こうした補助の要件を満たさなくなる場合が想定される。

この結果、バス事業者や地方自治体の負担が大きくなり、こうしたことが支障となり再編が進まなくなる可能性がある。

一方、国においては、本年5月、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を改正され、同法に基づく交通計画を自治体が策定した場合は、道路運送法上の特例を受けることができるなど、路線等の再編を実現しやすくする制度が盛り込まれた。こうした制度を有効に活用し、バス路線の再編等によりバス活性化を図るため、同法に基づく交通計画を策定した場合は、その計画期間内において、地域間幹線系統補助については、再編により輸送量の補助要件を満たさない場合においても、再編前と同様に補助対象として取り扱うこと、また、再編により、既存系統の一部を地域内フィーダー系統に移行する場合は、新たに運行を開始するものの補助要件を満たさなくなるが、補助対象として取り扱うことなどの補助要件の緩和が必要である。

## 根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4の木、別表6の二①

各府省からの第1次回答

回答区分 C 対応不可

交通政策審議会地域公共交通部会においては、今般の地域公共交通活性化・再生法の改正と合わせ、地域が真に必要としている輸送サービスの維持を図る観点から、補助制度についても重点化を行う方向性が示されているところ、一律に補助対象基準を緩和することは不相当である。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

本市の提案は、地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通網形成計画等を策定したうえで、当該計画に基づき円滑にバス路線を再編するために、再編により補助対象基準を満たさなくなった路線について、特例的に再編前と同様に補助対象として取り扱うことなどの格別の措置を求めているものである。

このため、一律に補助対象基準の緩和を求めているものではなく、国土交通省の見解として示されている補助制度の重点化と方向を同じくするものと考えている。

全国知事会からの意見

—

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

重点事項58項目について提案募集検討専門部会から指摘された主な再検討の視点

地方からの提案があった事項については、平成27年度予算編成の中で検討するとのことであったが、具体的にどのような補助要綱の改正を検討しているか。

各府省からの第2次回答

回答区分 C 対応不可

当初提案の内容にある一律に補助対象基準を緩和することについては不相当であるが、交通政策審議会地域公共交通部会において補助制度の重点化を行う方向性が示されていることを踏まえ、地域公共交通活性化再生法に基づいて策定される地域公共交通再編実施計画に基づき実施される多様な事業に対して輸送量要件の緩和等の措置を適用すべく、現在検討を進めているところである。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

重点事項通番: 35

管理番号	177	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地域限定通訳案内士の育成及び確保にかかる事務の都道府県への移譲				
提案団体	鳥取県、徳島県				
制度の所管・関係府省	国土交通省(観光庁)				

## 求める措置の具体的内容

地域限定通訳案内士の要件等を各都道府県知事が定め、運用することができることとするため、「外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律」について、以下の点を修正する。  
第4条 外客来訪促進計画への位置づけを不要へ  
第11条 第2項 本法律で定めるのではなく、各都道府県の条例で定める  
ウ 第13条～第21条 不要(各都道府県条例による)。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

**【制度改正の必要性】**  
ここ数年、境港への大型のクルーズ客船の寄港が相次いでいるが、寄港地での通訳ガイド確保のニーズに応えられていない。また、鳥取の特色であるエコツーリズムやスポーツツーリズム等をテーマとした観光の推進を図っているが、当該分野に精通した通訳案内士の有資格者は存在せず、無償で県内観光団体や、ボランティアガイドが対応している状況。このことが、本県の特色あるインバウンドの推進に当たり、ネックになっている。全国的にも、通訳案内士不足、またコスト高が要因で、無資格者が通訳案内業務を行っていることが常態化しているとも聞く。現在、鳥取県を対象とした地域限定通訳案内士制度は存在しない。地域限定通訳案内士制度は、過去に複数の自治体で実施されていたが、試験実施等の事務量の割に受験者が集まらず、制度の休止が相次いでいると聞いており、試験実施のコストが制度運営のネックとなっていると考えられる。また、通訳案内士からのヒアリングによると、試験のレベルが非常に高く、試験の難易度が通訳案内士の不足の一要因。

**【期待される効果】**  
地域限定通訳案内士の人数が大幅に増加し、通訳ガイド不足が緩和されるとともに、地域の観光知識を豊富に有し、一定の外国語能力もある地域の人材を活用し、地域独自の観光形態の推進を図ることができる。

**【懸念の解消策】**  
外国語の能力については、外国語能力検定試験の一定水準を基準とすることで担保し、観光情報の知識については、所定の研修を受けることで担保することを想定。

## 根拠法令等

外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律 第4条、第11条～24条

現行の通訳案内士制度においては、通訳案内士が国の魅力を適切かつ正確に外国人に伝え、国の印象形成に大きな役割を果たすこと、日本の文化や慣習等に不慣れな外国人を保護する必要があること等、良質なガイドサービスの提供を確保する観点から国が関与しているものである。

地域限定通訳案内士についても、通訳ガイド制度の特例として、都道府県知事による独自の試験の実施を認めるに当たっても、通訳ガイドの育成及び確保に対して全般的な責任を有している国が、制度全体を管理・運用する観点から、都道府県知事により定められる「外客来訪促進計画」への同意という形で関与し、制度の統一性・一貫性を担保しているものである。

一方、外国人観光客数の増加、そのニーズの多様化が急速に進んでいる現在において、国際観光振興に熱心に取り組む地域が機動的かつ柔軟に対応できるよう、平成23年度より、一定の区域内において、試験を要せず、地方公共団体による研修の修了のみで通訳ガイドの資格を付与する特例制度（総合特別区域法、中心市街地活性化法等において規定される通訳案内士法の特例制度）を設け、順次拡大しているところあり、ご提案の内容については、本制度を活用することにより、実現することが可能である。

さらに、今秋の臨時国会に提出見込みである構造改革特別区域法の一部改正法において同様の特例制度を措置することを予定しており、ご提案の内容について、より実現可能となるようさらなる対応を検討しているところである。

#### 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

構造改革特別区域制度において、地方公共団体の研修の終了のみで通訳ガイドの資格を付与する特例制度が速やかに措置されることを望むとともに、本県提案の実現についても引き続き検討されたい。

#### 全国知事会からの意見

・地域限定通訳案内士に係る欠格事由、試験、試験の方法及び内容、試験事務の代行、指定試験機関の役員の選任及び解任、指定試験機関の事業計画等、指定試験機関の監督命令、指定試験機関の報告及び立入検査、並びに試験の細目については、廃止する、条例への委任を許容する、又は条例による補正を許容するべきである。それ以外についても、提案団体の提案の実現に向けて積極的に検討するべきである。

#### 全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】  
提案団体の意見を十分に尊重されたい。

#### 重点事項58項目について提案募集検討専門部会から指摘された主な再検討の視点

- 現在検討中の通訳案内士に関する特例制度においては、国土交通省の実質的な審査事項は、自治体が適正に研修ができるかの1点のみとなるということか。
- 既に総合特区等においては、研修のみで外国人への有償ガイドが可能であるが、今後、こういった懸念が解消されれば、特例制度の全国展開が可能と考えているか。

今般の構造改革特別区域法に基づく特例通訳案内士制度創設は、地域限定通訳案内士制度を発展的に見直したものであり、地方公共団体が独自に企画・実施する研修により、その資質を担保することとし、国際観光振興に熱心に取り組む地域が機動的かつ柔軟に対応できるよう措置するものである。

鳥取県・徳島県からの要望については、今般の特例通訳案内士制度の導入により、その内容の実現が可能になるものと考えている。

なお、今般の特例内容を一般制度化するにあたっては、特例通訳案内士が及ぼす効果・影響や通訳案内士制度に係る社会的要請等を踏まえつつ、通訳案内士制度全体のあり方について総合的に検討を行った上で見直しを図っていく必要がある。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

重点事項通番: 39

管理番号	390	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	その他
提案事項 (事項名)	社会保障・税番号制度における個人番号利用事務の拡大				
提案団体	九州地方知事会				
制度の所管・関係府省	内閣官房、国土交通省				

## 求める措置の具体的内容

行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律第9条第1項別表第1にマイナンバーを活用できる事務が掲げられているが、その別表に記載されていない法律の中にも、番号法別表第一に記載されている法律と同様の手続となるものがあることから、それらの事務も対象とするよう、別表への掲載を求める。

(参考)

「特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律」(国交省)に係る事務等

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【改正の必要性】個人番号は、将来的には幅広い行政分野で利活用することも念頭に置きつつ、まずは、社会保障制度、税制、災害対策に関する分野において利用することとされており、番号法第9条第1項別表第一で個人番号を利用できる事務が列挙されている。これらの列挙された事務では、例えば、住民票や所得証明など添付書類が提出不要となるが、現状では、別表第一に挙げられていない社会保障等に関する法律で行われている事務で、同様に住民票や所得証明など添付書類を求めている事務がある。例えば、「特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律」(国交省)に係る事務については、番号法別表第一項番19「公営住宅法による公営住宅の管理に関する事務」と同様の添付書類を申請者に求めることになっている。申請の根拠法の違いから添付書類の要・不要が混じることは住民の混乱を招くため、このような事務について番号制度の対象事務とすることを求める。

## 根拠法令等

行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律第9条第1項、第19条第7項

## 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

「番号法の施行後3年を目途として検討」とご回答を頂きましたが、施行後3年は平成30年10月が目途となると理解しています。一方で、内閣官房の想定スケジュールでは、住民の添付書類削減を実現する情報提供ネットワークを使用した個人情報の提供は、平成29年1月より国の機関間の連携から開始し、平成29年7月を目途に地方公共団体等との連携についても開始するとされています。

本提案は、根拠法は違うものの、現在、同様に行われている手続きが、番号法施行後に扱いが異なってしまうこと、申請者の混乱が予想されることを未然に防ぎたいとの考えです。情報提供ネットワークの地方公共団体等との連携開始時点(29年7月)において、手続きの違いが生じないようご検討をいただきたいです。

今回、このような事務の一つとして、特定優良賃貸住宅に関する事務があります。特定優良賃貸住宅は、現在マイナンバーの利用範囲に含まれている公営住宅と同じく社会保障分野に含まれると考えています。必要となる資料も同一であることを考慮すれば、一方の事務にマイナンバーの利用が可能であり、一方が不可であることは、住民の混乱を招くことにつながり、「国民の利便性向上」を掲げるマイナンバー制度の目的に反するのではないかと考えます。これを踏まえ、ぜひ特定優良賃貸住宅に関する事務を番号法へ追加することをご検討いただきたいです。

(参考)

「特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律」は中堅所得者層を対象とすることから、同法に基づく事務は、社会保障制度、税制及び災害対策に関する分野に該当するか必ずしも明確ではないとされていますが、既に番号法別表に記載のある「高等学校等就学支援金の支給に関する法律による就学支援金の支給に関する事務」は、対象者の所得の上限が特定優良賃貸住宅の所得の上限を上回っていることから、番号法にいう社会保障制度は、中堅所得者層を対象とする事務を排除する趣旨ではないと考えております。

## 全国知事会からの意見

法施行後3年を目途として検討される個人番号の利用範囲の拡大については、情報漏洩や目的外利用などの危険性を十分に検証した上で、他の行政分野や民間における利用が早期に実現するよう、戸籍や不動産登記などの情報をはじめ聖域を設けることなく検討を進めるべきである。

## 全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

国民が混乱することのないように、類似の事務へ拡大するなど、検討委状況等の情報を公開しながら、利用範囲の拡大について検討を行うこと。

## 重点事項58項目について提案募集検討専門部会から指摘された主な再検討の視点

○ 番号法施行後3年となる平成30年度を目途として番号法の利用範囲拡大を検討すると法律に規定されている一方、ヒアリングではその検討の前倒しもあり得るとのことであった。今回提案のあった特定優良賃貸住宅に係る事務を別表に位置づけることについて早期実現の方向で、法改正の手法や時期も含めて検討いただきたい。

## 各府省からの第2次回答

回答区分 

A 実施
------

マイナンバーの利用範囲については、個人情報の漏えい等に関する国民の懸念もあることから、まずは、社会保障分野、税分野などに利用範囲を限定し、マイナンバーの利用範囲を法律で厳格に規定し、それ以外の事務においては特定個人情報の収集・保管、特定個人情報ファイルの作成を禁止しています。

ここで、どの事務が社会保障分野、税分野などに該当するのかについては、それぞれの事務を個別に見る必要があると考えますが、例えば、現行の番号法においても、高等学校等就学支援金の支給に関する法律による就学支援金の支給に関する事務が規定されているなど、広い意味での社会保障制度に関する分野であっても、マイナンバーを利用できることとされているところです。

一方、「社会保障制度、税制及び災害対策に関する分野」に該当する事務であっても、すべての事務が別表第一に規定されているわけではなく、どのような事務を番号法に追加するかについては、①全ての地方公共団体において当該事務でマイナンバーを利用すること、及び番号法第22条により情報提供の求めがあった時には当該求めに応じる義務が生じること、②そのため、例えば地方公共団体によっては申請件数がわずかしかない事務であったとしても、一律に、マイナンバーの利用及び情報提供に対応するための追加のシステム整備等を行わなければならないこと、等を勘案しつつ、制度を所管する各府省庁の意向や、地方公共団体のニーズを踏まえた上で、マイナンバー利用の要否について個別に検討を行う必要があると考えます。

「特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律」による特定優良賃貸住宅は、中堅所得者等の居住の用に供する居住環境が良好な賃貸住宅（同法第1条）ですが、既に番号法別表に記載のある「高等学校等就学支援金の支給に関する法律による就学支援金の支給に関する事務」は、その対象者の所得上限が特定優良賃貸住宅の入居者の所得上限を上回っており、番号法にいう「社会保障制度」（番号法第3条第2項）は「特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律」における中堅所得者層を対象とする事務を排除する趣旨ではないことから、特定優良賃貸住宅に関する事務についても番号法上の「社会保障制度」に含まれるとのご指摘を踏まえ、「特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律」に関する事務について番号法別表に追加することとします。（ただし、どこまでの事務を追加することとするかは今後検討させていただきます。）

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	828	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	国土形成計画法に基づく広域地方計画の策定権限の移譲				
提案団体	兵庫県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

国土形成計画法に基づく広域地方計画の策定権限について、関西広域連合のような府県域を越える広域行政組織への移譲を求める。  
また、権限の移譲がなされるまでの当面の措置として、広域地方計画協議会への参画等を通じてその意見が反映されることを併せて求める。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

現在は、個別に広域地方計画協議会に参画している構成府県・政令市の意見を踏まえ計画が策定されているが、その意見は地方において広域的に意見調整されたものではなく、必ずしも地方の側にとって地域ニーズを十分に反映できるしくみとはなっていない。関西広域連合であれば、既に防災、観光・文化振興、産業振興、医療、環境保全などの広域事務や関西全体の利害調整を図るための取組を推進していることから、構成府県・政令市と密接に連携しながら、また、市町村や各種団体、地域住民の声を幅広く聞きながら計画策定に取り組むことができ、関西地域内で意見調整され、地域の実情を踏まえた広域地方計画の策定が可能である。

地方分権の観点から、府県域を越える広域行政組織において地方自らが地域間の意見調整等を積極的に行い、主体的に企画・立案することで、市町村や関係団体等の意見も踏まえ、住民目線にたった地域ニーズを反映した広域的なプロジェクトの効率的・効果的な実施が可能となる。

### 根拠法令等

国土形成計画法第9条(広域地方計画)、第10条(広域地方計画協議会)

国土形成計画法に基づく広域地方計画は、全国的な視点から広域ブロック全体の自立的成長に向けた長期的な展望を示し、国内外の連携確保や当該広域地方計画の区域外にわたる施策も含めた総合的かつ戦略的な施策を盛り込んだ計画であり、国が責任を持って策定・推進していく必要がある。

広域連合は、地方自治法に基づき、広域連合を構成する地方公共団体の事務の一部について、処理することが認められているものであり、全国的な視点からの総合的な計画である広域地方計画の策定権限を国土交通大臣から広域連合に移譲するのは適切でない。

なお、広域地方計画の策定にあたっては、地方公共団体の意向を反映させるため、あらかじめ国の地方行政機関、関係地方公共団体等により構成される広域地方計画協議会における協議を経た上で、国土交通大臣が決定することとされており、広域地方計画協議会は、必要があると認めるときは、協議により、広域地方計画の実施に密接な関係を有する者を加えることができるとされている。

また、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」において、広域地方計画に係る事務・権限が、地方移管する事務とされていたが、その後実施された事務・権限仕分け(自己仕分け)において、「C 国に残すもの」と整理し、同年12月28日に閣議決定された「アクション・プラン ～出先機関の原則廃止に向けて～」において、事務・権限の移譲を進める対象とはされなかったところであり、政府として整理済みで、その後の状況変化は認められない。

#### 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

・社会的インフラ整備はもとより、社会構造、産業、文化、医療、福祉、自然環境など、ブロックの実情や地域の状況を熟知し、府県間調整が可能な広域連合が策定すべきである。

#### 全国知事会からの意見

関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方式や社会実験による検討を求める。

#### 全国市長会・全国町村会からの意見

##### 【全国市長会】

権限移譲に向けた検討に当たっては、関係市町村の意見にも十分に配慮する必要がある。

・国土形成計画法に基づく広域地方計画は、全国的な視点から広域ブロック全体の自立的成長に向けた長期的な展望を示し、国内外の連携確保や当該広域地方計画の区域外にわたる施策も含めた総合的かつ戦略的な施策を盛り込んだ計画である。こうした全国的な視点に立って行わなければならない施策・事業(例えば、国際空港・港湾、高速鉄道、高速道路などの交通施設の配置、全国的な観点からのエネルギー施設の配置等)の実施に関する計画は、国の責務を全うするため、国が責任を持って策定・推進していく必要がある。

・広域連合は、地方自治法に基づき、広域連合を構成する地方公共団体の事務の一部等について、処理することが認められているものであり、全国的な視点からの総合的な計画であり、国の責務として策定・推進すべき広域地方計画の策定権限を国土交通大臣から広域連合に移譲するのは適切でない。

・また、広域地方計画の策定にあたっては、地方公共団体の意向を反映させるため、あらかじめ国の地方行政機関、関係地方公共団体等により構成される広域地方計画協議会における協議を経た上で、国土交通大臣が決定することとされている。この広域地方計画協議会への参画について、広域地方計画協議会は、必要があると認めるときは、協議により、広域地方計画の実施に密接な関係を有する者を加えることができるとされている。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	60	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	国土形成計画法に基づく広域地方計画の策定権限の移譲				
提案団体	関西広域連合				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

国土形成計画法に基づく広域地方計画の策定権限について、関西広域連合のような府県域を越える広域行政組織への移譲を求める。  
また、権限の移譲がなされるまでの当面の措置として、広域地方計画協議会への参画等を通じてその意見が反映されることを併せて求める。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

現在は、個別に広域地方計画協議会に参画している構成府県・政令市の意見を踏まえ計画が策定されているが、その意見は地方において広域的に意見調整されたものではなく、必ずしも地方の側にとって地域ニーズを十分に反映できるしくみとはなっていない。関西広域連合であれば、既に防災、観光・文化振興、産業振興、医療、環境保全などの広域事務や関西全体の利害調整を図るための取組を推進していることから、構成府県・政令市と密接に連携しながら、また、市町村や各種団体、地域住民の声を幅広く聞きながら計画策定に取り組むことができ、関西地域内で意見調整され、地域の実情を踏まえた広域地方計画の策定が可能である。

地方分権の観点から、府県域を越える広域行政組織において地方自らが地域間の意見調整等を積極的に行い、主体的に企画・立案することで、市町村や関係団体等の意見も踏まえ、住民目線にたった地域ニーズを反映した広域的なプロジェクトの効率的・効果的な実施が可能となる。

### 根拠法令等

国土形成計画法第9条(広域地方計画)、第10条(広域地方計画協議会)

国土形成計画法に基づく広域地方計画は、全国的な視点から広域ブロック全体の自立的成長に向けた長期的な展望を示し、国内外の連携確保や当該広域地方計画の区域外にわたる施策も含めた総合的かつ戦略的な施策を盛り込んだ計画であり、国が責任を持って策定・推進していく必要がある。

広域連合は、地方自治法に基づき、広域連合を構成する地方公共団体の事務の一部について、処理することが認められているものであり、全国的な視点からの総合的な計画である広域地方計画の策定権限を国土交通大臣から広域連合に移譲するのは適切でない。

なお、広域地方計画の策定にあたっては、地方公共団体の意向を反映させるため、あらかじめ国の地方行政機関、関係地方公共団体等により構成される広域地方計画協議会における協議を経た上で、国土交通大臣が決定することとされており、広域地方計画協議会は、必要があると認めるときは、協議により、広域地方計画の実施に密接な関係を有する者を加えることができるとされている。

また、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」において、広域地方計画に係る事務・権限が、地方移管する事務とされていたが、その後実施された事務・権限仕分け(自己仕分け)において、「C 国に残すもの」と整理し、同年12月28日に閣議決定された「アクション・プラン ～出先機関の原則廃止に向けて～」において、事務・権限の移譲を進める対象とはされなかったところであり、政府として整理済みで、その後の状況変化は認められない。

#### 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

国土交通省の回答では、広域地方計画は全国的な視点から国が責任を持って策定・推進することが必要とのことだが、関西広域連合が主導してブロック単位の広域地方計画を策定することは国土形成計画法のねらいの一つである「分権型の計画づくり」に合致しており、地方分権を推進する観点から、広域連合こそが広域地方計画の策定主体としてふさわしい。

現在、関西圏では、広域連合が、防災、観光・文化振興、産業振興、医療、環境保全など総合的な広域行政課題に対応した取組を進めるとともに、広域にわたる行政の推進に係る基本的な政策の企画及び調整事務の一環として、関西圏全体を見据えた将来展望の研究を始めるなど、広域地方計画の策定を担い得る実績を積み重ねている。

なお、広域地方計画は全国計画を基本として定める(同法第9条第2項)とされているが、関西広域連合主導であっても国の定める全国計画との整合性を十分に図った上で、圏域内の市町村や住民の声を丁寧に聴くことにより地域の視点を踏まえた計画策定を行うことができる。

また、国や他圏域との関係については、広域地方計画協議会には国の関係各地方行政機関や隣接県なども参画することから、それらと密接に連携・調整を図ることにより、その意見を十分に尊重し、計画策定することは可能である。

さらに、権限移譲までの当面の措置として、近畿圏広域地方計画協議会メンバーであった関西広域機構(平成23年9月30日解散)の後継団体であり、広域計画の実施に密接な関係を有する者である広域連合が近畿圏広域地方計画協議会へ参画し、意見を反映できるようにすべきである。

なお、「アクション・プラン」は国出先機関の原則廃止に向けての整理であり、本省権限である広域地方計画の策定権限について具体的に言及されていないわけではないので、整理済みとは言えないのではないかと。

#### 全国知事会からの意見

関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方式や社会実験による検討を求める。

#### 全国市長会・全国町村会からの意見

##### 【全国市長会】

権限移譲に向けた検討に当たっては、関係市町村の意見にも十分に配慮する必要がある。

・国土形成計画法に基づく広域地方計画は、全国的な視点から広域ブロック全体の自立的成長に向けた長期的な展望を示し、国内外の連携確保や当該広域地方計画の区域外にわたる施策も含めた総合的かつ戦略的な施策を盛り込んだ計画である。こうした全国的な視点に立つて行わなければならない施策・事業(例えば、国際空港・港湾、高速鉄道、高速道路などの交通施設の配置、全国的な観点からのエネルギー施設の配置 等)の実施に関する計画は、国の責務を全うするため、国が責任を持って策定・推進していく必要がある。

・広域連合は、地方自治法に基づき、広域連合を構成する地方公共団体の事務の一部等について、処理することが認められているものであり、全国的な視点からの総合的な計画であり、国の責務として策定・推進すべき広域地方計画の策定権限を国土交通大臣から広域連合に移譲するのは適切でない。

・また、広域地方計画の策定にあたっては、地方公共団体の意向を反映させるため、あらかじめ国の地方行政機関、関係地方公共団体等により構成される広域地方計画協議会における協議を経た上で、国土交通大臣が決定することとされている。この広域地方計画協議会への参画について、広域地方計画協議会は、必要があると認めるときは、協議により、広域地方計画の実施に密接な関係を有する者を加えることができるとされている。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	112	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	都市計画法施行令及び都市計画運用指針の改正				
提案団体	仙台市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

下水道に関する排水区域、管渠を都市計画に定める事項から削除すべきである。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

都市の排水処理については公共下水道、農業集落排水、浄化槽、灌漑排水、準用河川などの手法があるが、都市計画に位置付けているのは下水道法で位置付けられる下水道だけであり、都市内の排水処理の全てを都市計画では網羅していない。

現行制度は、高度成長期に都市計画の観点で下水道の整備促進を図る目的で位置付けられているが、都市の成熟化や人口減少の時代となった現在、当初の都市計画的観点が希薄となっており、近年行われている手続きは、家1件の建築に伴う区域の追加や、区画整理により市街化編入した区域の追加など、都市計画的議論の余地がないものがほとんどである。

また、都市計画図の中に下水道の排水区域を図示しないため、一般の方が都市計画決定された下水道の排水区域を見るためには、都市計画案を縦覧するか、都市計画決定図書の前議を開示請求するしかない。下水道の管渠は下水排除面積1,000ha以上のものについて決定することとなっているが、どのようなルートで下水が流れるかを示した図に過ぎず、地下鉄の決定のように平面位置や縦断高さを決定して他の構造物に対して制限を掛けるようなものではない。また、管渠は一般的に道路下に占用するため、土地収用の必要も生じない。

下水道の都市計画決定については、土地収用の観点や都市計画的な観点から市民にとって迷惑施設となる可能性がある処理場、ポンプ場などの施設の位置に限定し、排水区域及び管渠の項目を削除すべきである。

### 根拠法令等

都市計画法施行令第6条第1項第6号  
都市計画運用指針C. C-1.(1)

各府省からの第1次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

下水道に関する都市計画に定める事項のうち、排水区域については、定めるよう努めるものとされており、また、主要な管渠については、運用指針において定めることが望ましいとされているのみであることから、都市計画に定める下水道の位置及び区域について、当該都市計画の内容、地域の実情等を踏まえて排水区域及び主要な管渠を定めずに都市計画を定めることは可能。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

全国知事会からの意見

—

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

国土交通省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

提案団体からは意見が付されていないところであり、現行制度で対応可能である旨、提案団体が認識したものと考えている。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号  提案区分  提案分野

提案事項  
(事項名)

提案団体

制度の所管・関係府省

### 求める措置の具体的内容

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

### 根拠法令等

各府省からの第1次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

都市計画事業を施行する場合は、都道府県知事の認可又は国土交通大臣の認可若しくは承認を受けて行う必要があるが、都市計画決定されたすべての都市施設について都市計画事業として施行することを義務付けているものではなく、都市計画事業の手続によらずに整備することは可能。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

全国知事会からの意見

下水道事業は都市計画事業の適用除外とするべきである。ただし、下水道法の整備計画の策定にあたり、都市計画との整合性が担保されるよう制度設計を行うべきである。なお、所管省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】  
国土交通省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事務負担を軽減する観点から事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

提案団体からは意見が付されていないところであり、現行制度で対応可能である旨、提案団体が認識したものと考えている。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	254	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	市街化調整区域における開発許可基準の追加				
提案団体	高岡市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

市街化調整区域の開発基準である都市計画法第34条に、「市街化調整区域において、法に基づく許可を受けて建築された後、一定期間適正に利用された土地等を利活用する開発行為で、工場等の用に供する用途で周辺環境における市街化を促進するおそれがないと認められるもの」の要件追加。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

#### 【制度改正の必要性】

市街化調整区域においてかつて住宅・商業目的などで開発許可を受けた土地・建築物を工場として用途転用することは都市計画法第34条に定められた許可基準に該当せず原則許可されない状況となっている。市街化調整区域は原則開発が抑制されるべき区域であるが、人口減少が著しく、産業が停滞している状況にある本市においては、広大な敷地を有し、建築に併せて各種インフラも整備されている当該土地・既存建築物が、企業の受け皿として有効活用され、地域産業の活性化、雇用の確保につながっていくことが望ましいと考えている。

これらの既存建築物の未活用は空き家や廃墟の増加につながり、周辺環境や治安の悪化の原因ともなる。また、既存建築物や開発許可を受けた土地の有効活用は、既存集落や生産活動を維持するための貴重なストックとしての役割を果たすだけでなく、市街化調整区域における農地転用の伴う開発行為の抑制につながることも期待されることから、周辺環境に影響を及ぼさない、一定期間適正に利用された土地であることなど、一定の要件に合致した場合は既存建築物の工場への用途変更への制限を緩和できるよう、法律への明文化についてご配慮いただきたい。

#### 【現行制度で対応困難な理由】

都市計画法第34条10号については、一定(概ね1ha以上等)の広がりを持たない特定の土地・建築物を対象に地区計画を定めることは困難であること、同法同条14号については、「開発審査会を設置するのは都道府県及び指定都市等(中核市、特例市)とされており、いずれにも該当しない高岡市は開発審査会を設置することができないこと」から現行制度での対応が困難である。

### 根拠法令等

【都市計画法】・第34条第1項第1号～14号  
【開発許可制度運用方針】・Ⅲ-13

都市計画法第34条においては、市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域とされている一方、区域によっては、計画的で良好な開発行為、既存コミュニティの維持、社会経済情勢の変化への対応といった事項を勘案して必要と認められる開発行為で、さらなる市街化を促進するおそれがないと認められるものを類型化して定めているところ。

現行制度においても、都市計画法第34条第14号に基づき都道府県が開発審査会の議を経ることによって、地域の実情等に応じた開発許可を行うことが可能であるから、都道府県と調整いただきたい。

## 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

・ご指摘のとおり、現行制度においても、都道府県が開発審査会の議を経ることによって、都市計画法第34条第1号から第13号に該当しない市街化調整区域の開発行為を許可することが可能である。しかしながら、開発審査会の設置単位は都道府県及び指定都市等であり、土地利用の実際の当事者である市とは異なる。このため、都道府県と市の協議、連絡調整や審査会の手続き等に時間を要し、工場立地等に係る事案の場合、市の総合的なまちづくりの視点からのスピード感を持った判断がつきにくくなっている状況である。

・市内に立地する企業に事業拡張等のニーズがある場合に、立地の見直しを検討する必要があることも想定されるが、本提案の主たる目的は、今後の人口減少社会に対応したコンパクトなまちづくりの方向性や先述のような企業のニーズを踏まえ、市街化調整区域においてかつて住宅・商業目的などで開発許可を受けた土地・建築物を工場として用途転用し、企業立地の受け皿として活用することにより、市内企業の市外流出を防いだり、新たな企業誘致につなげていくことにある。

・以上の点から、これらの事案を個々に県と調整するよりも、今後、地方がコンパクトなまちづくりを進めながらも、必要な企業立地を行っていくことに対応した、より柔軟な開発許可の制度運用を可能とする基準が全国的なものとして法令上担保されることが、地域の実情に応じたまちづくりをスピード感を持って進めることに資すると考える。

よって、法定基準の緩和、あるいは現行規定での対応がより円滑に進むよう、開発許可制度運用指針での例示化について、検討いただきたい。

## 全国市長会・全国町村会からの意見

## 【全国市長会】

国土交通省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

かつて開発許可を受けた土地の用途変更であっても、変更後の用途によっては新たなインフラ負荷を発生させたり、周辺区域の市街化を促進させたりするおそれがあることから、個別に確認する必要があるため改めて開発許可を受けることとしている。

事務処理市町村にあっては、いわゆる提案基準等の独自の基準を策定することが可能であり、当該基準において既存宅地の用途変更について特に措置することも可能であることから、県とも調整の上運用されたい。

調整に時間を要する点については、都市計画運用指針において「開発審査会の開催については、定例会のみでなく必要に応じて随時開催する等できる限り弾力的に運用することが望ましい」と規定する等迅速化に努めるよう適宜指導を行っており、適切な開発審査会の設置・運用に向けて、引き続き指導等を行っていく。

なお、開発許可制度運用指針は地方自治法に基づく技術的助言であり、地域の実情等によって当該指針で示した原則的な考え方によらない独自の運用を否定するものではないので、個別の案件については、運用において十分に検討されたい。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	344	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	市街化調整区域における開発許可基準の緩和(公共施設跡地利用)				
提案団体	合志市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

市街化調整区域は市街化を抑制する区域であり、市街化調整区域において行うことの出来る開発行為は制限されている。  
合併した自治体が持つ公共施設においては統廃合等の検討を行っている自治体も多く、また、本市においては、市街化調整区域にも多くの公共施設が建築されている。  
しかし、公共施設においては開発許可不要として建築された施設が数多く存在し、市街化調整区域内で見直された施設においては多くの制限があり有効利用が困難な状況であるため、公共施設跡地の有効利用に関して制限等の緩和をお願いしたい。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【制度改正の必要性】  
本市は平成18年2月27日に旧合志町と旧西合志町が市町村合併し誕生したが、合併前にそれぞれで、整備した庁舎、文化施設、体育施設等、多様な用途の重複する公共施設が多く存在する。  
公共施設の維持管理に要する費用負担は、今後の財政運営における大きな課題の一つであり、将来的な、社会情勢やニーズの変化によっては、統廃合等の措置が必要となる。  
しかし、現在、本市面積の約9割を占める市街化調整区域内に立地する公共施設については、都市計画法第34条の規定により開発が制限されることから、現在の要件では、民間事業者へ売買などを行う際に支障があり多くの土地が市の遊休財産となることが想定されるため。

【都市計画法第34条の改正(案)】  
「ただし、普通地方公共団体が相当期間保有し適切に維持管理された公共施設等の跡地利用については、地域の振興と活性化に寄与し周辺の市街化を促進しない行為である場合にあってはこの限りではない。」

### 根拠法令等

都市計画法 第34条

各府省からの第1次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

都市計画法第34条においては、市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域とされている一方、区域によっては、計画的で良好な開発行為、既存コミュニティの維持、社会経済情勢の変化への対応といった事項を勘案して必要と認められる開発行為で、さらなる市街化を促進するおそれがないと認められるものを類型化して定めているところ。

現行制度においても、都市計画法第34条第11号、第12号に基づき都道府県が条例で定めることによって、又は、同条第14号に基づき都道府県が開発審査会の議を経ることによって、地域の実情等に応じた開発許可を行うことが可能であるから、都道府県と調整いただきたい。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

国土交通省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

提案団体からは意見が付されていないところであり、現行制度で対応可能である旨、提案団体が認識したものと考えている。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	345	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	市街化調整区域における開発許可基準の緩和(市町村の財政的自立に資する開発)				
提案団体	合志市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

市街化調整区域は市街化を抑制する区域であり、市街化調整区域において行うことの出来る開発行為は制限されていることから、地方自治体による創造的なまちづくりに支障を来している。  
そのため、市街化調整区域内の開発要件について、一部規制緩和を行うことにより、土地利用についての自由度を高め、新たな雇用の場の創出による、地域経済の活性化を図りたい。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

#### 【制度改正の必要性】

本市は、政令市である熊本市に隣接しており、都市計画法上の熊本都市計画区域内に位置している。市域の約9割は市街化が抑制されている市街化調整区域であることから、市南部の熊本市に隣接する約1割の市街化区域に人口が集中し、地域バランスを欠く状況。また、人口については、年々増加している状況であるが、個人市民税等の税込増加は緩やかであり、一部地域に集中した人口増加に対応するための、道路、上下水道、学校、保育所等のインフラ整備に必要な財源の確保が喫緊の課題となっている。

そのため、本市では、企業誘致、6次産業化の促進、産学金官連携促進等、新たな雇用創出による市財政基盤強化への様々な取り組みを行っている。

しかし、本市の市街化区域においては余剰地が殆ど無く、約9割を占める、市街化調整区域内においては、開発行為が制限されることから、新たな企業誘致に伴う事務所・工場の設置や6次産業化に必要な農産物の加工場の設置等について土地利用の観点で支障を来している。

そのため、都市計画法第34条による市街化調整区域内の開発許可要件を一部緩和し、各自治体の創意工夫によるまちづくりを促進すべきと考える。

#### 【都市計画法第34条の改正(案)】

新たな要件見直しとして「市町村の財政的自立に資する、開発であり、かつ、周辺地域における市街化を促進する恐れがなく、市町村長と都道府県知事が協議のうえ認めたもの」について市街化調整区域内の開発を認めるものとする。

### 根拠法令等

都市計画法 第34条

各府省からの第1次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

現行制度においても、都市計画法第34条第11号、第12号に基づき都道府県が条例で定めることによって、又は、同条第14号に基づき都道府県が開発審査会の議を経ることによって、地域の実情等に応じた開発許可を行うことが可能であるから、都道府県と調整いただきたい。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

国土交通省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

提案団体からは意見が付されていないところであり、現行制度で対応可能である旨、提案団体が認識したものと考えている。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	709	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	市街化調整区域における開発許可基準の追加				
提案団体	安城市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

都市計画法第34条に定める開発許可の基準において、市町村が任意事業として実施する障害者の地域生活支援事業の用に供する施設を追加する。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

#### 【制度改正の必要性】

市街化調整区域内においては、都市計画法第34条第1号及び同法施行令第21条第26号ロの規定により、社会福祉法第2条に規定する社会福祉事業に係る施設については、開発行為が認められているが、障害者総合支援法第77条に基づき、市町村が任意事業として実施する障害者の地域生活支援事業に係る施設は原則開発行為が認められていない。日中一時支援サービスなど、利用できる事業所が不足しており、障害者が住み慣れた地域で身近な場所で障害福祉サービスを提供してもらうための障害者の特性に応じた適切な対応施策の実施が求められていることも踏まえ、市街化調整区域内においても当該事業に係る施設の建築を行いやすくし、日中一時支援などのサービスができるようにしたい。

#### 【現行制度で対応困難な理由】

都市計画法第34条第14号(開発審査会)において、愛知県開発審査基準において定められていないため、対応が困難です。

### 根拠法令等

都市計画法第34条、同法施行令第21条

各府省からの第1次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

都市計画法第34条第1号においては、市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域とされている一方、区域によっては、計画的で良好な開発行為、既存コミュニティの維持、社会経済情勢の変化への対応といった事項を勘案して必要と認められる開発行為で、さらなる市街化を促進するおそれがないと認められるものうち、各個別法に基づき一定の公益性を付与されている公益公共施設を類型化して定めているところ。現行制度においても、都市計画法第34条第14号に基づき都道府県が開発審査会の議を経ることによって、地域の実情等に応じた開発許可を行うことが可能であるから、都道府県と調整いただきたい。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

国土交通省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

提案団体からは意見が付されていないところであり、現行制度で対応可能である旨、提案団体が認識したものと考えている。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	714	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	区域区分の決定(変更)に係る要件の緩和				
提案団体	聖籠町				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

「都市計画運用指針」で示している市街化区域の要件に関して、「特殊な事情により、市町村土地利用施策が制度面から支障が生じているなどの市町村の場合は、その市町村の土地利用構想に基づき市街化を図るべき区域」とするなど考えられる。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

#### 【町都市計画の経緯】

本町は、S39年に新産業都市建設促進法の指定がされ、国・県主導の新潟東港開発を機にS39年都市計画指定、S45年に近隣市町村と新潟都市計画区域として線引きされた。結果、政策的な必要性に迫られたものといえ、大部分を占める地域は市街化調整区域となった。

#### 【支障事例】

現在、町都市計画マスタープランに基づき、個性豊かで特色ある独自のまちづくりを進めているが、実現化にあたっては区域区分規制で困難となっている。例として、S52年の役場庁舎移転や町制施行を機に、役場周辺地区に公共施設を整備し、地区を「中心市街地促進エリア」とし住環境整備促進しているが、市街化調整区域により円滑な促進が抑制されている。新潟都市計画区域は、3市町構成で、区域区分変更は単独市町ではできず、また、区域区分の考え方は、都市計画法第7条に関連して都市計画運用指針に示されているが、市街化区域編入は確固たる整備の担保性、さらに、全体人口フレームの調整等から変更要件が厳しく、まちづくりの自由度は極めて低いものとなっている。

#### 【制度改正の必要性】

線引き都市計画は大都市圏では効果的に機能していると理解されるが、線引き後40年以上経過し、時代の潮流の中で町の姿は大きく変わり、当初から引きずる土地利用規制の下で、描くまちづくり推進の方向性と法制度とが大きく乖離している事例もあるものとする。よって、特色あるまちづくりを目指すためには、特殊事情により支障が生じている市町村においては、区域区分の変更等に関する都市計画決定に対して、要件を大幅に緩和することで、実態に応じた柔軟で適正な都市計画の推進が図られるよう改革を望むものである。

### 根拠法令等

都市計画法第7条  
都市計画運用指針Ⅳ-2-1-B

各府省からの第1次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

区域区分を定める場合、運用指針における考え方を基本としつつも、地域の特殊事情等を踏まえ、法令の範囲内においてこれによらない方法で定めることは可能。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

地方公共団体においては、国が示す運用指針における考え方が基本とされることは、記述の有無の意義は大きいものであることから、運用指針の中で、特殊事情等も踏まえることでも可能であることについて、何らかの明記を求めるものである。

全国知事会からの意見

—

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

国土交通省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

【全国町村会】

地方公共団体においては、国が示す運用指針における考え方が基本とされることは、記述の有無の意義は大きいものであることから、運用指針の中で、特殊事情等も踏まえることでも可能であることについて、何らかの明記を求めるものである。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

まず、都市計画運用指針は地方自治法に基づく技術的助言であり、地域の実情等によって本指針で示した原則的な考え方によらない独自の運用を必ずしも否定するものではない。

その上で、御指摘の支障事例に関して、都市計画運用指針においては、「役場、旧役場周辺の既成市街地で計画的市街地整備が確実に行われる区域」については、「20ha以上を目途として飛地の市街化区域を設定することができる」としており、また、「人口フレームを基本とする」としつつも、「都市計画区域のうち、農林業上その他の土地利用規制等により市街化することが想定されない土地の区域以外の区域にある土地について、都市計画区域の人口及び産業の将来の見通し、市街地における土地利用の現状及び将来の見通し等を総合的に勘案して、都市的土地利用への転換の適否を明らかにする方法が可能であれば、試行的に検討していくことも考えられる」としている。個別のケースの検討においては当該記載を含む指針の内容を勘案しながら適切に運用されたい。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	180	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	土地収用法に基づく事業認定の権限移譲				
提案団体	佐賀県・長崎県・熊本県・大分県・沖縄県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

都道府県が起業者である事業については、国土交通省(地方整備局)が事業認定を行っているが、これを都道府県が事業認定を行うことができるよう権限移譲を行うこと。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【支障】社会資本の整備は、地域のニーズを踏まえ迅速な推進を図る必要がある。しかしながら、都道府県が起業者である事業については、土地収用法第17条に基づき事業認定を国土交通省(地方整備局)が行っていることもあり、迅速な対応ができない。県によっては、約3年間に10回程度の事前相談を行い、必要性を理解してもらった例や、そもそも土地収用の必要性を理解してもらえず、事業そのものの進捗が図れていない例もある。

【改正の必要性】事業の必要性や公益性などの判断は、地域の実状に精通した地方自治体においても可能であることから、都道府県が起業者である事業については、都道府県へ権限移譲する。これにより、迅速な判断を可能とし、コストを逡減しつつ、社会資本整備の事業効果を早期に出現することができる。

【懸念の解消策】国が起業者である事業については、国土交通省(本省)が事業認定を行っていることから、都道府県が起業者である事業の事業認定を都道府県が行うことは許容されるものとする。また、公平性は、事業部局以外の職員が事業認定の事務を行うこと(参考:改正後の行政不服審査法の審理員)や、土地収用法34条の7に基づく審議会を活用することなどにより担保できる。

### 根拠法令等

土地収用法17条

土地収用法に規定する事業認定に関する処分は、申請された事業が土地等を収用又は使用するに値する公益性を有しているかを判断し、当該処分により強制的に土地等の権利を取得する途を開くものである。

この判断にあたっては、得られる利益と失われる利益を総合的に比較衡量することを要し、得られる利益が失われる利益を上回る場合に当該事業が公益性を有すると判断されるが、比較をするにあたっては、これらのような全く異なる要素を比較することから、客観的機械的数値的にのみ処理することは困難であり、最終的には主観的な判断要素を含むことが避けられない。

したがって、当該判断の適正性を確保するためには、原則として、事業を行う起業者とは別の行政庁において中立的に判断する必要があるが、都道府県が起業者である事業の事業認定権限を当該都道府県自身に付与することは、公平中立な判断の下、適正に事業認定を行う観点で適切ではない。

### 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

「事業を行う起業者とは別の行政庁において中立的に判断する必要がある」との回答であるが、提案するに当たっては、可能なかぎり事業認定の所管部局、所管課については、事業部局又は事業課以外が所管することを想定しているところである。

現に、国土交通省を含む国事業については、原則、国土交通省が事業認定を行っているものの、客観性や公平中立性は損なわれることなく、十分に確保されていると認識しており、これと同様の事務を都道府県が行うときに客観性や公平中立性が確保されないとするのは矛盾がある。

また、事業認定の客観性や公平中立性を確保するために、国事業の場合と同様に土地収用法第25条の2第2項に、同法第34条の7第1項に基づく「審議会その他の合議制の機関」の設置が規定されており、万一、認定庁の事業認定に客観性や公平中立性が確保されていない恐れがある場合には、二重に審査する仕組みが確保されている他、行政不服審査法に基づく異議申し立てや行政事件訴訟法に基づく取消訴訟等司法的救済手段も確保されている。

なお、社会資本整備重点計画においては、「自立的で個性豊かな」地域社会の形成が掲げられ、創意工夫を生かした社会資本の整備が標榜されていることから、地方の事業については地方が地方の実情に沿った公益性や必要性を審査することにより、当該計画に掲げる地域社会の形成の更なる推進が期待される。

いずれにしても、全国一律に行う必要のある社会資本整備は従来どおり国の「責任」と「権限」のもと事業実施されることに異論はないが、地域の社会資本整備については、地域と密着した地方公共団体に「責任」とともに「権限」も付与されたい。

### 全国知事会からの意見

関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方式や社会実験による検討を求める。

土地収用法は、憲法第29条第1項によって不可侵とされている財産権に対して制限を行い、同条第3項の規定である「私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用ひること」を可能とする最も基本的な法律であって、権利者の意向にかかわらず、強制的に土地等の権利を取得する途を開く事業認定の判断にあたっては、権利者保護に万全を期すべきであり、これは、憲法第31条及び第13条の精神からも求められるところである。また、事業の公益性等の判断に係る国民の関心も非常に高く、たびたび事業認定の処分に係る地域住民による反対運動、不服申立て及び取消訴訟等が提起されてきたところである。

以上の憲法上の要請等に応えるため、事業認定の判断にあたっては、たとえ審議会等の合議制の機関の意見を聴いた上で判断したとしても、原則として事業を行う起業者とは別の行政庁において公平中立に判断する必要があることから、現行規定においても市町村が起業者である事業については都道府県知事が、都道府県が起業者である事業については国が、それぞれ事業認定を行うこととされている。なお、国が起業者である事業については国が事業認定を行うこととしているところ、これは国の外に適切な者がいないことから、例外的に許容されているものであり、この例外的な手続きを根拠として、都道府県が起業者である事業の事業認定権限を当該都道府県自身に付与することは妥当ではない。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	279	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	電気自動車用充電器の公園施設としての位置付の付与				
提案団体	埼玉県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

都市公園法施行令を改正し、電気自動車用充電器を公園施設として位置づけ、公園管理者による電気自動車用充電器の設置を可能とすること。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

#### 【制度改正の必要性等】

都市公園等については電気自動車等用充電器の需要が大きく見込まれるところであるが、電気自動車等用充電器が都市公園法上の公園施設として位置付けられていないため、公園管理者が公園施設として設置することができない。

将来、電気自動車の使用者となる住民の多くが既に都市公園を利用しており、都市公園は住民にとって身近な公共施設である。また、急速充電時間には約30分を要するが、都市公園にある広場や遊具、運動施設や教養施設などで、この時間を有効に過ごすことができる施設が既に整備されている。このように、電気自動車等用充電器の需要が期待できる。

都市公園法施行令第5条を改正し、電気自動車等用充電器を都市公園法上の公園施設として位置付けること。

### 根拠法令等

都市公園法施行令第5条

各府省からの第1次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

都市公園に設けることのできる公園施設は、都市公園の効用を全うするために都市公園法令に限定列挙されている(都市公園法第2条第2項、都市公園法施行令第5条)。そのうち便益施設には駐車場が位置付けられており、公園管理者が、公園利用者のために電気自動車用充電器を設けることは、可能である。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

都市公園法令に限定列挙されている都市公園施設については、駐車場は記載されているものの、電気自動車用充電器については記載されていない。  
このため、貴省が示された「公園管理者が、公園利用者のために電気自動車用充電器を設けることは、可能である」旨の見解を本県を含む地方公共団体に十分に周知されていない。  
電気自動車用充電器を都市公園法令に明記する、若しくは本件に係る見解を地方公共団体あてに改めて通知するなど、都市公園内における電気自動車用充電器の位置付けを明確にする措置を講じていただきたい。

全国知事会からの意見

公園施設の具体的な種類については、地方分権改革推進委員会第2次勧告の趣旨を踏まえ、条例により定めることとするべきである。  
それまでの間については、提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。  
なお、所管省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

公園管理者が、都市公園本来の効用を享受する人々の利便に供すると判断して、公園施設である便益施設としての駐車場に電気自動車用充電器を設けることは、可能である。  
現行規定でも可能である旨の明確化について、検討して参りたい。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	384	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	国土利用計画法に基づく土地売買等届出の届出期限の緩和				
提案団体	九州地方知事会				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

国土利用計画法第23条第1項に基づく大規模土地取引に係る土地売買等届出(事後届出)の届出期限を、現行の2週間以内から3週間以内に緩和することを求める。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

#### 【支障事例】

土地売買等届出(事後届出)の届出期限は契約日から2週間以内であるが、全国の期限内届出率は73.9%(H24)と低く、無届取引件数は4,400件(H24)に及ぶ。熊本県においても、期限内届出率は71.1%(H24)と低く、無届取引件数は73件(H24)に及び、無届取引件数の76.5%(H23～H25熊本県平均)は遅延届出(期限後に自主的に提出するもの)であり、遅延届出のうち約1割(同平均)は契約日から3週間以内に提出されている。

このことから遅延届出者は、制度を認識しているものの期限内に提出できない者が多いことや、離島等遠隔地にいる者には負担であることが推測され、その要因として届出期間の不足が考えられる。

また、都道府県は、昭和54年土地利用調整課長通達を踏まえ、無届取引に関する事務処理要領を定めており、違反者に対して指導を行っている。さらに、遅延届出は法による届出とみなされないため、土地取引の現況把握や傾向分析に活用する土地取引規制実態統計に含まれず実態が反映されないほか、届出者にとっても森林取得時の届出免除(森林法第10条の7の2)が適用されない。

#### 【制度改正の必要性】

上記実態を踏まえれば、届出期限を3週間に緩和することで、遅延取引の約1割(熊本県を基にした試算:  $H24$ 全国無届取引件数:  $4,400 \text{件} \times 0.765 \times 0.1 = 336 \text{件}$ )が期限内届出となることにより、遅延取引に係る都道府県、市町村の違反指導事務((県・市町村合計2h/件程度)や届出者の負担が軽減される。また、期限内届出が増えることで、統計データの精度向上や、森林法届出免除の適用者の増加が見込まれる。

### 根拠法令等

国土利用計画法第23条第1項  
昭和54年12月24日付け54国土第401号土地利用調整課長通達「無届取引等の事務処理について」の別添「無届取引等事務処理基準」

国土利用計画法の事後届出制においては、

- ① 土地取引の規制に関する措置として、取引の動機となった土地の利用目的について審査・勧告を行うことができることとされており、これが適正かつ合理的な土地利用を図るために支障があるときには、速やかに是正を求める必要があること
  - ② 高額な土地取引の発生等の事情により、監視区域の指定等機動的な地価対策を講じる必要が生じる場合に備え、個々の契約締結後速やかにその内容について把握する必要があること
- 等から、契約締結後できるだけ速やかに届出をしてもらうことが必要であり、契約締結後2週間以内に届出をしなければならないものとされているところである。

また、熊本県より提出されている平成23～25年の熊本県における届出状況(参考1及び参考2)によれば、3か年間に於ける期限内(2週間以内)の届出件数が541件に対し、2週間超3週間以内の届出件数は17件(約3%)に過ぎず、本提案は届出の遅延を招来する結果となり、届出義務履行促進にはつながらないものと考えられる。

以上により、事後届出制の届出期限の緩和を行うことは妥当でないと考える。

#### 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

本提案は、法律順守を目的とした提案であり、届出期限の緩和により届出義務促進につながると考えている。

遅延を招来する結果となるとは思わないが、届出期限の緩和が難しいのであれば、期限内届出の徹底を図るため、国においてもさらなる周知徹底をお願いしたい。

国土利用計画法の事後届出制における期限内(契約締結後2週間以内)届出の必要性については前回お示ししたとおり、

- ① 土地取引の規制に関する措置として、取引の動機となった土地の利用目的について審査・勧告を行うことができることとされており、これが適正かつ合理的な土地利用を図るために支障があるときには、速やかに是正を求める必要があること
  - ② 高額な土地取引の発生等の事情により、監視区域の指定等機動的な地価対策を講じる必要が生じる場合に備え、個々の契約締結後速やかにその内容について把握する必要があること
- とされているところである。

今後とも、速やかな届出を求めている制度趣旨についての理解の増進や、本制度の更なる周知徹底、運用改善策の促進が図られるよう、きめ細かに相談等に対応してまいりたい。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	362	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	違反広告物に対する簡易除却等に係る景観行政団体への権限移譲				
提案団体	広島県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

屋外広告物法第28条により屋外広告物事務を行う景観行政団体である基礎自治体に対して、都道府県の条例による移譲ではなく、自らの判断と責任で簡易除却等を実施できるよう制度の見直しを行うとともに、それに応じた普通交付税等の必要な財源措置を講じること。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

#### 【制度改正要望の経緯・必要性】

景観行政団体は景観計画に基づき屋外広告物条例を策定することにより屋外広告物の規制(第3条～5条、7条・8条)を自ら行うことができる。

一方で、違反広告物に対する処置の法第7条及び第8条に規定されている簡易除却等を行う場合には、権限を持つ県からの権限移譲を受けて行わなくてはならない。

景観行政団体が景観行政と屋外広告物の規制を一元的に実施する際には、簡易除却等の対応も不可欠なものであり、これを現行法のように、権限を持つ主体を分離していることは不合理である。

#### 【具体的支障事例】

また、具体的支障事例として、簡易除却等を行う権限を特例条例により県から景観行政団体に移譲しているため、県から財源移譲すべきという考えがある一方で、景観行政団体は独自条例を制定済であるため独自財源で対応すべきという考えがある。このため、県から景観行政団体への財源移譲が困難である。

#### 【課題の解消策】

よって、景観行政団体においても、自らの権限に基づき簡易除却等が行えるように法第7条第2項から第4項及び第8条において、「条例で定めるところにより」の文言を加えることを求める。また、法律の改正が実現した際には、これらの事務を行うのに必要となる財源措置をあわせて求める。

### 根拠法令等

・屋外広告物法第7条, 第8条, 第28条  
・平成16年12月17日付け国都公緑第148号 国土交通省都市・地域整備局長通知「屋外広告物法の一部改正について」I 2. (4)

屋外広告物法では、同一の行政区域について、都道府県及び市町村が重複して二重に行政を行う事態を避けるために、そのいずれかが、屋外広告物行政を一元的に担う体系となっている。都道府県は、より広域的な観点から屋外広告物行政を行っており、市町村の屋外広告物に係る事務を適切に補完するためにも、都道府県知事が条例により権限移譲することが適切である。

## 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

景観行政団体となった市町村は、それぞれの景観計画に基づき、独自に屋外広告物を規制する条例(以下「市町村条例」という。)を制定できるが、その際には都道府県と協議・調整のうえで制定している。このため、当該市町村条例で規制されている部分については、都道府県の屋外広告物条例の規制を受けない。よって、国土交通省が懸念するような重複して二重に行政を行うようなことは生じない。

市町村条例で屋外広告物を規制していく中、簡易除却等のみ都道府県からの権限移譲に頼らざるを得ない状況は国が主張する「一元的に担う体系」とは言えず、一元的な体系を実現するために制度改正を求めるものである。

また、独自に市町村条例を作成している場合、簡易除却等も含めた規制を一元的に行える方が、効率的であり、より市町村独自の計画に沿った景観を実現しやすいと考える。

## 全国市長会・全国町村会からの意見

## 【全国市長会】

提案団体の意見を十分に尊重されたい。

屋外広告物法では、違反広告物の強制撤去等、景観法と比べてより大きな権限が付与されることや住民、屋外広告物業者等の予見可能性を損なわないために、原則として、広域自治体たる都道府県が屋外広告物行政を担うこととしている。

その上で、屋外広告物法第28条では、都道府県が条例を定めた場合には、景観行政について能力と意欲のある市町村である景観行政団体に対して、特例として事務権限を移譲し、屋外広告物行政を行うことが可能な制度としている。

一方で、地方自治法第252条の17の2の規定に基づき、都道府県は、都道府県知事の権限に属する事務の一部を、都道府県が条例を定めることにより、市町村が処理することができる。

いずれにしても、屋外広告物法第3条から第5条まで、第7条又は第8条の事務については、広域自治体たる都道府県が屋外広告物法及び地方自治法の規定を適用して適切に条例を定めることにより、景観行政団体たる市町村が景観行政と屋外広告物行政を一元的に行うことが可能である。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	442	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	地籍整備推進調査費補助金に係る補助対象地域要件の拡大				
提案団体	岐阜県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

地籍整備推進調査費補助金に係る補助対象地域要件として、農村部、中山間地域を対象に加えることを求める。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

**【現状】**  
岐阜県の地籍調査進捗率(平成25年度末)は15%であり、全国の51%と比較して、非常に遅れている。特に、県土の8割以上を占める山林部は14%と、他の地帯(人口集中地区15%、宅地17%、農地25%)に比べて遅れている。また、第6次国土調査事業10箇年計画の岐阜県計画では、平成22年度から31年度までの10年間で770km<sup>2</sup>を地籍調査を実施する(平成31年度末に進捗率23%とする)ことと定めている。

**【支障事例】**  
地籍整備を推進するための地籍整備推進調査費補助金制度は、地方公共団体及び民間事業者が、用地測量等の成果を活用して、国土調査法第19条第5項指定に係る申請を積極的に行えるよう創設されたものであるが、補助対象地域が都市部に限定されている。平成25年度末時点の当県の地籍調査対象面積8,625km<sup>2</sup>のうち当制度の対象面積は2,369km<sup>2</sup>で、約7割の土地が補助対象外のため、現行制度では山林部の地籍整備率の向上がほとんど見込めない。

**【支障事例の解消策及び効果】**  
公共事業等に伴う用地測量は、補助対象地域である都市部(人口集中地区及び都市計画区域)外でも多数実施されており、また、補助対象地域外の市町村等から補助制度の相談も受けていることから、補助対象地域要件として農村部、中山間地域を加えることで、更に積極的に法第19条第5項指定に係る申請が行われることが予想され、地籍調査の進捗率が特に低い山林部の地籍整備の推進を図ることができると考えられる。

### 根拠法令等

地籍整備推進調査費補助金制度要綱第3第1項

地籍調査の進捗率は全国で51%で、その内訳を見ると都市部(DID)が23%、林地が44%、農用地等が72%となっている。このように、都市部では山村部と比べて、特に進捗が遅れているところである。

このため、第6次国土調査事業十箇年計画(平成22年5月25日閣議決定)では都市部(DID)での地籍調査を一層進めることが定められるとともに、平成22年度には都市部における地籍整備の推進を目的とした「地籍整備推進調査費補助金」が創設されたところである。

県のご提案にもあるように、山村部における地籍整備の推進が重要であることは国としても認識しているところであるが、対象地域要件を農村部及び中山間地域に拡大することは、本補助金の創設趣旨に沿わず、また、限られた予算を都市部に重点化できなくなるため、都市部における進捗を遅らせることにもつながりかねない。

現状では依然として、都市部の地籍調査の進捗率は他の地域と比較して極めて低い状況にあることを鑑みると、本補助金については、その目的を踏まえて引き続き都市部に重点化して、地籍整備の効率的な進捗を図る必要があるところである。

なお、林地の地籍調査の進捗は都市部に続いて遅れていることから、国としてもその推進が重要であると考えており、本補助金とは別に平成22年度に「山村境界基本調査」を国直轄の事業として設け、市町村による地籍調査の促進に努めてきているところである。ご提案の山村部における地籍調査については、国による地籍調査の実施に対する財政的な支援を始めとして、国直轄による「山村境界基本調査」の活用により推進されるものと考えている。

#### 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

進捗が遅れている都市部の対策を重視する国土交通省の考えも理解できるが、林地の境界を知る者が高齢化しているため山村部の地籍調査も急がなければ、将来境界を確定すること自体が非常に困難になる。

山村境界基本調査の予算額は、平成25年度の250百万円をピークに平成26年度の予算額と平成27年度の概算要求額は151百万円と抑えられており、事業実施を希望する県内の市町村の要望が先送りされている状況である。

また、公共事業等に伴う用地測量を実施した地域について別途地籍調査事業を行うという二重投資を抑制する効果も期待できることから、補助対象地域の要件緩和について、是非ともご理解願いたい。

#### 全国市長会・全国町村会からの意見

##### 【全国市長会】

中山間地域における地籍調査の進展を図るべく、積極的な検討を求める。

山村部では、所有者の高齢化や村離れの急速な進展等により地籍調査の実施が極めて困難であり、山村部における地籍整備の緊急性は国土交通省としても重々承知している。しかし、都市部の地籍調査の進捗率は23%と林地の44%に比べて半分程度であり、都市開発の円滑化等のためにもその推進は極めて重要な課題である。

このような状況から、平成22年度には都市部における本補助金制度を創設するとともに、国直轄の基本調査(都市部官民境界基本調査、山村境界基本調査)を創設し、都市部や山村部における地籍整備を積極的に推進してきている。

また、東日本大震災の教訓として、地籍調査の実施により被災後の迅速な復旧・復興に貢献することが再確認されており、山村部や都市部の被災想定地域における地籍整備を推進することは重要である。特に、都市部は人口等が集中し、被災後は甚大な被害が生じるため、その推進は喫緊の課題である。

その後、国土審議会小委員会により今後の国土調査のあり方等を示す報告書が公表された。同報告書では、災害への備えとしての地籍整備を優先的に進めるべきとされ、当省ではこれを踏まえた地籍整備を積極的に推進する必要があると考えている。一方、国、自治体ともに財政の厳しさは深刻化しており、本補助金や山村境界基本調査等の予算は減少傾向にあるが、当省としては、地籍調査費負担金や国直轄の基本調査の所要額の確保に向けて最大限努力しているところである。これに加えて、当省では、同報告書で示された効率的な手法(山村部での航空写真やハンディーGPS等を用いた測量手法など)の導入に向けた検討に着手しているとともに、厳しい財政状況を考慮し、国土調査以外の測量・調査成果を最大限活用して地籍整備を推進する際の申請に伴う負担軽減等の検討を進めることとしている。

上記のような取組を通じて、山村部等における地籍整備の推進に引き続き努めていくが、本補助金については、制度の創設趣旨を踏まえ、都市部に重点化して地籍整備を推進することが必要であると考えている。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	646	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	都道府県が行う公共測量の実施・終了時における公示義務、公共測量における永久標識の設置等に係る都道府県事務の廃止				
提案団体	長崎県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

事務の簡素化の観点から、公共測量の実施時及び終了時における都道府県の公示義務を廃止し、測量計画機関が行うことを求める。  
また、公共測量における永久標識及び一時標識の設置、移転、撤去及び廃棄の通知について、都道府県を介さず、測量計画機関が関係市町村へ通知するよう求める。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

#### 【制度改正の必要性】

測量法第14条及び第39条により、公共測量においては、都道府県は、測量計画機関から通知を受けた時は、その実施時及び終了時における公示が義務付けられており、本県においては、平成25年度に48件×2(実施、終了)=96件の実績がある。当該制度は、広く一般に周知することによって、関係地域の住民に、いつ、どこで公共測量が行われ、そのために必要な、土地の立入及び通知、障害物の除去、土地等の一時使用、土地の収用又は使用の権利行使が起り得ることを知らせるものであるが、周知については測量計画機関が直接行うことが可能と考えられ、事務の簡素化の観点から、都道府県知事が公示する必要性に疑問がある。

また、測量法第21条、第23条及び第39条により、公共測量において、都道府県知事は、測量計画機関から永久標識及び一時標識の設置、移転、撤去及び廃棄の通知を受けた時は、その旨を関係市町村長に通知することとなっているが、都道府県知事に通知する必要性は特になく、都道府県知事が関与する事務については、事務の簡素化の観点から、必要性に疑問がある。

#### 【具体的な効果】

これら事務の変更により、80時間/年間程度の事務の簡素化が図られると想定される。

### 根拠法令等

測量法第14条、第21条、第23条、第39条

1. この公共測量実施の公示を都道府県知事に行わせる趣旨は、

- ① 関係地域の住民に、いつ、どこで公共測量が行われ、そのために必要な法第15条の規定による土地の立入り、法第16条及び法17条の規定による障害物の除去、法第18条の規定による土地等の一時使用並びに法第19条の規定による土地の収用又は使用の権利の行使があり得ることを知らせ、行政運営の効率化を図る
- ② 都道府県知事に公共測量の実施及び終了を通知することにより、公共測量の実施主体の公共団体に、あらかじめ当該地域の公共測量の実施状況を知らせ行政運営の効率化を図る
- ③ 公共測量の実施主体は、国の機関、都道府県、市町村、その他の公共団体やインフラ企業等多様であり、各実施主体が直接周知を行う場合、公共測量の実施を知るためには、全ての機関の公示情報を収集しなければならない。一方、公共測量はごく一部の例外を除き単一都道府県内を測量地域として実施される。よって、都道府県知事が管内の公共測量について一元的に公示することで、確実な周知を最も効率的に図ることができる

ことにより、「測量の重複を除き、正確で精度の高い測量を実施する」という法の目的を達成するためのものであることから、本規定による全国的に統一した定めが必要である。

2. 公共測量により設置、移転、撤去及び廃棄した永久標識及び一時標識の種類及び所在を

- ①関係都道府県知事に通知する
- ②都道府県知事からは関係市町村長に通知する

手続きにより、国土地理院の長、都道府県知事及び市町村長が一体となって測量標の現状を把握し、測量標の保全を図り、設置された公共測量の測量標の利用を図ることが「測量の重複を除き、正確で精度の高い測量を実施する」という法の目的を達成するためであり、本規定による全国的に統一した定めが必要である。

#### 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

意見については、了解するが、公共測量実施の公示方法が、より簡素なものとなるよう、今後、検討をお願いする。

公共測量実施の公示の必要性については第1次回答で納得いただいたものと考えているが、公示の手段については、測量法では特段の定めは無いので、各都道府県の実状に沿った最も効率的な方法をもって事務処理を行っていただきたい。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	655	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	山林の土地境界確認方法の簡素化				
提案団体	大野市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

山林の境界確認について、代表者以外の権利保護を図ることを前提として、地権者全員でなく、代表者のみによる境界確認を可能とすることを求める。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

#### 【制度改正の必要性】

大野市内の広大な山林において境界が確定していないことにより、村離れや森林の荒廃が進むとともに、森林の多面的機能の低下で台風等の豪雨により土砂崩れや災害が近年多数発生している。これを受け、市としても順次、市内各地で地籍調査を進めているが、予算の制約、制度の制約、未相続等もあり、なかなか境界の確定が進まない状況である。

については、権利者が複数いる場合は、権利者確認に要する時間を短縮化するため、代表者(地権者の代表、地権者以外の現地に精通した者)のみにより境界確認を行うことを可能としたい。

#### 【懸念の解消策】

代表者ではない者の権利が侵害される恐れがあるが、予防措置として、異議・誤りを申し出る機会を設けて対応することにより、問題は生じないと考える。

例えば、度々訴訟に発展する土地収用に関する制度をみると、買受権の消滅など、公告後一定期間内に権利者(確知できない者)から申し出がなければ、関係者の同意、権利の消滅を擬制する制度がある。よって、共有地の境界確定案について、土地収用の制度同様、公告、一定期間(必要に応じて期間を設定)の縦覧を行い、代表者以外(確知できない者)の権利保護を図ることにより、代表者のみの境界確認を可能にできないか。

### 根拠法令等

地籍調査作業規程準則、第23条、第30条第1項・第2項  
地籍調査作業規程準則運用基準第15条の2  
平成23年3月18日付け国土国第633号国土交通省土地・水源局国土調査課長通知

各府省からの第1次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

地籍調査の成果は、登記所に地図として備え付けられ、土地に関する権利の第三者に対する対抗要件を構成することなどから、地籍調査には高い精度と信頼性が求められる。また、地籍調査の際の筆界確認において、土地所有者等の確認を得ずに調査をした場合には、将来的に地籍調査の成果に関する境界紛争が発生する蓋然性は極めて高くなることが想定される。

これらのことから、地籍調査の筆界確認の際、土地所有者等が複数名いる場合には、原則として全土地所有者等から確認を得る必要があるが(地籍調査作業規程準則第30条第1項)、当該土地所有者等からの委任状を頂くことができれば、筆界確認を委任された代表者のみによる筆界確認は可能である。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

全国知事会からの意見

—

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

国土交通省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

提案団体からは意見が付されていないところであり、現行制度で対応可能である旨、提案団体が認識したものと考えている。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	664-1	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	駐車場法施行令の見直し				
提案団体	川崎市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

駐車場法施行令では、路外駐車場の構造及び設置に関する技術基準が定められているが、駐車場の配置や立地特性等を勘案した適用除外の取扱いがほぼ認められず、設置基準が一律に政令で定められているため、硬直的な運用をせざるを得ないのが現状であり、地域の実情に応じた設置基準、適用除外の改正を求める。

また、自動車の環境性能の向上等により、基準が過大と懸念される条文もあることから、駐車場法施行令の技術基準について、駐車場を取り巻く環境変化等を踏まえた早急な見直しを求める。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

#### 【支障事例】

施行令第7条では路外駐車場の出入口に関する基準が定められているが、一部例外を除き適用除外の規定がほぼないことから、基準に適合させるため、例えば、公園や交差点からの距離を確保するために、既存駐車場の出入口を狭めるなどの指導をしており、こうした措置により逆に駐車場の円滑な出入庫に支障を来す場合がある。現地の状況を確認するとほとんど通行のない道路の交差点や、マンションの隅に設置された見通しの良い小規模公園などが障害となっている例が多く、駐車場の出入に支障がないと想定されるにも関わらず、実態に即さない指導を行うこととなり対応に苦慮している。

また、建築物である路外駐車場の換気施設について、施行令第12条では「内部の空気を1時間につき10回以上直接外気と交換する能力を有する換気装置を設けなければならない」とあり、「内部の空気」の計算方法を国交省に確認したところ、「駐車マスの合計面積×高さ」ではなく、より厳しい「車路も含む駐車施設面積の合計×高さ」との回答である。

一方、車の環境性能の向上や排ガス規制の強化により一酸化炭素の排出量が減少している中、事業者からは現行の計算では換気能力が過大であるとの主張を受けており対応に苦慮している。

#### 【制度改正の必要性】

施行令を適切に運用することにより、逆に駐車場の円滑な出入庫に支障を来していることから、駐車場の配置や周辺状況等を勘案した柔軟な対応ができるよう基準の見直しが必要である。

また、建築物である路外駐車場については近年の車の環境性能の向上を考慮しておらず、事業者に過剰な設備投資を行わせており、基準の検証、改正が必要である。

#### 【懸念の解消策】

懸念無し

### 根拠法令等

駐車場法施行令第7条  
駐車場法施行令第12条

各府省からの第1次回答

回答区分 E 提案の実現に向けて対応を検討

【駐車場法施行令第7条】

・児童公園からの距離

駐車場法施行令第7条については、一定の規模以上の路外駐車場を利用する自動車の安全及び道路交通との調整を図るためのものであり、特に、児童公園については、多くの児童が利用する施設であり、児童保護の観点より、規定されたものです。

そのため、各都市の実態を調査・分析した上で、今後見直しも含め検討を行う予定です。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

小規模な街区公園等で道路交通や児童保護の観点から問題ないと思われる場合であっても、柔軟な対応ができず窓口での対応に大変苦慮しており、早急な検討をお願いしたい。

また、検討の具体的なスケジュールを示していただきたい。

全国知事会からの意見

—

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

国土交通省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 E 提案の実現に向けて対応を検討

検討のスケジュールについては、平成26年度に駐車場法施行令における路外駐車場の構造及び設備の基準に関する調査を実施し、その結果を踏まえ、平成27年度以降、見直しも含め検討を行う予定です。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	664-2	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	駐車場法施行令の見直し				
提案団体	川崎市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

駐車場法施行令では、路外駐車場の構造及び設置に関する技術基準が定められているが、駐車場の配置や立地特性等を勘案した適用除外の取扱いがほぼ認められず、設置基準が一律に政令で定められているため、硬直的な運用をせざるを得ないのが現状であり、地域の実情に応じた設置基準、適用除外の改正を求める。

また、自動車の環境性能の向上等により、基準が過大と懸念される条文もあることから、駐車場法施行令の技術基準について、駐車場を取り巻く環境変化等を踏まえた早急な見直しを求める。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

#### 【支障事例】

施行令第7条では路外駐車場の出入口に関する基準が定められているが、一部例外を除き適用除外の規定がほぼないことから、基準に適合させるため、例えば、公園や交差点からの距離を確保するために、既存駐車場の出入口を狭めるなどの指導をしており、こうした措置により逆に駐車場の円滑な出入庫に支障を来す場合がある。現地の状況を確認するとほとんど通行のない道路の交差点や、マンションの隅に設置された見通しの良い小規模公園などが障害となっている例が多く、駐車場の出入に支障がないと想定されるにも関わらず、実態に即さない指導を行うこととなり対応に苦慮している。

また、建築物である路外駐車場の換気施設について、施行令第12条では「内部の空気を1時間につき10回以上直接外気と交換する能力を有する換気装置を設けなければならない」とあり、「内部の空気」の計算方法を国交省に確認したところ、「駐車マスの合計面積×高さ」ではなく、より厳しい「車路も含む駐車施設面積の合計×高さ」との回答である。

一方、車の環境性能の向上や排ガス規制の強化により一酸化炭素の排出量が減少している中、事業者からは現行の計算では換気能力が過大であるとの主張を受けており対応に苦慮している。

#### 【制度改正の必要性】

施行令を適切に運用することにより、逆に駐車場の円滑な出入庫に支障を来していることから、駐車場の配置や周辺状況等を勘案した柔軟な対応ができるよう基準の見直しが必要である。

また、建築物である路外駐車場については近年の車の環境性能の向上を考慮しておらず、事業者に過剰な設備投資を行わせており、基準の検証、改正が必要である。

#### 【懸念の解消策】

懸念無し

### 根拠法令等

駐車場法施行令第7条  
駐車場法施行令第12条

各府省からの第1次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

【駐車場法施行令第7条】

・交差点からの距離

駐車場法施行令第7条については、一定の規模以上の路外駐車場を利用する自動車の安全及び道路交通との調整を図るためのものであり、その観点から、交差点の側端から5メートル以内には自動車の出入口を設置してはならないとされておりますが、同条第2項及び第3項の規定により、国土交通大臣が当該出入口を設置する道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障がないと認める場合は設置可能ですので、当該事務を委任されている地方整備局にご相談願います。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

駐車場法施行令第7条第2項及び第3項に基づき、交差点内の出入口等を国土交通大臣が認める場合には、あらかじめ道路管理者や公安委員会との協議が必要である。

当市では、大臣認定を事業者に指導した事例がないため、手続きに伴う事務量や処理期間を把握していないが、当該認定を市が事業者に指導する場合、あるいは事業者が活用する場合には、手続きの柔軟性等が求められるので、その点について御配慮いただきたい。

また、これまでに、大臣認定を受けた具体的な事例を御教示いただきたい。

全国知事会からの意見

—

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

国土交通省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

大臣認定については、地域の実情に応じた運用がされており、平成25年度におきましては、岡山市内での丁字交差点における認定事例等があります。なお、この事例では、現地の交通状況等を踏まえた上で、信号は設置されずに、出入口の設置が認定されています。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	664-3	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	駐車場法施行令の見直し				
提案団体	川崎市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

駐車場法施行令では、路外駐車場の構造及び設置に関する技術基準が定められているが、駐車場の配置や立地特性等を勘案した適用除外の取扱いがほぼ認められず、設置基準が一律に政令で定められているため、硬直的な運用をせざるを得ないのが現状であり、地域の実情に応じた設置基準、適用除外の改正を求める。

また、自動車の環境性能の向上等により、基準が過大と懸念される条文もあることから、駐車場法施行令の技術基準について、駐車場を取り巻く環境変化等を踏まえた早急な見直しを求める。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

#### 【支障事例】

施行令第7条では路外駐車場の出入口に関する基準が定められているが、一部例外を除き適用除外の規定がほぼないことから、基準に適合させるため、例えば、公園や交差点からの距離を確保するために、既存駐車場の出入口を狭めるなどの指導をしており、こうした措置により逆に駐車場の円滑な出入庫に支障を来す場合がある。現地の状況を確認するとほとんど通行のない道路の交差点や、マンションの隅に設置された見通しの良い小規模公園などが障害となっている例が多く、駐車場の出入に支障がないと想定されるにも関わらず、実態に即さない指導を行うこととなり対応に苦慮している。

また、建築物である路外駐車場の換気施設について、施行令第12条では「内部の空気を1時間につき10回以上直接外気と交換する能力を有する換気装置を設けなければならない」とあり、「内部の空気」の計算方法を国交省に確認したところ、「駐車マスの合計面積×高さ」ではなく、より厳しい「車路も含む駐車施設面積の合計×高さ」との回答である。

一方、車の環境性能の向上や排ガス規制の強化により一酸化炭素の排出量が減少している中、事業者からは現行の計算では換気能力が過大であるとの主張を受けており対応に苦慮している。

#### 【制度改正の必要性】

施行令を適切に運用することにより、逆に駐車場の円滑な出入庫に支障を来していることから、駐車場の配置や周辺状況等を勘案した柔軟な対応ができるよう基準の見直しが必要である。

また、建築物である路外駐車場については近年の車の環境性能の向上を考慮しておらず、事業者に過剰な設備投資を行わせており、基準の検証、改正が必要である。

#### 【懸念の解消策】

懸念無し

### 根拠法令等

駐車場法施行令第7条  
駐車場法施行令第12条

各府省からの第1次回答

回答区分 E 提案の実現に向けて対応を検討

【駐車場法施行令第12条】

換気装置の基準については、排ガス対応車の台数・内訳、排ガス規制や環境基準等の制度の変遷、駐車場利用者及び駐車場管理従事者への影響等、政令制定時の状況と現在における排ガス対応車の実態や制度の変更等について事実関係を調査・分析した上で、今後見直しも含め検討を行う予定です。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

換気装置の基準に関する事業者からの問い合わせは年々増加しており、窓口での対応に大変苦慮している。早急な検討をお願いしたい。  
また、検討の具体的なスケジュールを示していただきたい。

全国知事会からの意見

—

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

国土交通省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 E 提案の実現に向けて対応を検討

検討のスケジュールについては、平成26年度に駐車場法施行令における路外駐車場の構造及び設備の基準に関する調査を実施し、その結果を踏まえ、平成27年度以降、見直しも含め検討を行う予定です。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	751	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	都市計画法に基づく開発許可制度運用指針の改訂				
提案団体	豊橋市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

開発許可制度運用指針 Ⅲ-7 法第34条第14号等関係 (18)医療施設関係において、④として「津波浸水対策特別強化地域に指定された市町村において、津波浸水想定区域内に既に立地する第二次救急医療機関が移転する場合」を追加すること。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【地域の実情を踏まえた必要性】  
南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法「津波避難対策特別強化地域」に指定されている本市の三河湾側の低地部においては、津波浸水想定区域や液状化危険度の高い区域が広がり、災害時医療の重要な役割を果たす病床数130床の第二次救急医療機関(要配慮者施設)が存在している。こうした施設は、集団移転促進事業に関連して移転が必要と認められる場合に限り、集団移転促進事業に係る特例措置を受けることが可能となっている。単独での高台移転は同法の特例の対象外という制度である。  
しかしながら、被災時における救急医療体制を確保するため地域性を踏まえたときに、該当施設の場合、市街化区域内にある程度まとまった土地が無いことから、近隣の市街化調整区域への移転が最適であると判断されるが、運用指針に記載が無いため、許可が得られない状況である。  
そのため、開発許可制度運用指針 Ⅲ-7 法第34条第14号等関係 (18)医療施設関係において、④として「津波浸水対策特別強化地域に指定された市町村において、津波浸水想定区域内に既に立地する第二次救急医療機関が移転する場合」を追加することにより市街化調整区域内の適地への移転許可が可能となり、被災時の救急医療が強化できる。

### 根拠法令等

開発許可制度運用指針

各府省からの第1次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

開発許可制度運用指針は、地方自治法第245条の4に基づく技術的助言であり、地域の実情等によって本指針で示した原則的な考え方によらない独自の運用を必ずしも否定するものではない。  
都市計画法第34条第14号の規定に基づき地域の実情等に応じ開発許可が可能である。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

都市計画法第34条第14号は同法第34条第1号から第13号までに該当しない開発行為について、個別的にその目的、規模、位置等を検討し、周辺の市街化を促進する恐れがないと認められ、かつ、市街化区域内で行うことが困難又は著しく不適當であるものについて、開発審査会の議を経て許可することができるものであることから、本件についても本市の実情を踏まえ、必要性和妥当性を整理した上で、回答を参考としていきたい。

全国知事会からの意見

—

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】  
国土交通省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

現行制度で対応可能である旨、提案団体が認識したものと考えている。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	871	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土地利用(農地除く)
提案事項 (事項名)	都市計画決定以前の緑地について国庫債務負担行為による先行取得を可能とすること				
提案団体	さいたま市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

相続等により緊急に保全が必要となる緑地の用地取得について、都市計画決定前に用地の取得を可能にするよう制度を見直す。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

#### 【支障事例】

「特別緑地保全地区」等に指定されていない緑地について、相続等により緊急に保全が必要となった場合、現行制度では、国庫債務負担行為による先行取得が不可能である。そのため、市単独での用地取得となるが、財政的負担が大きく対応に苦慮しており、緑地の保全が難しい状況となっている。

#### 【制度改正の必要性】

「都市・地域整備局所管の補助事業の用に供する土地を国庫債務負担行為により先行取得する場合の取扱い要領について」(平成14年6月28日付け国都総第633号)によると、国庫債務負担行為により先行取得を認める事業として緑地保全事業が示されているが、先行取得の対象となる土地の範囲について、土地計画決定が行われており、かつ、都市計画事業認可を受けている事業という要件が設定されているため、緊急に保全が必要となった緑地を国庫債務負担行為により先行取得することができない。緑地保全の観点から、緊急に保全が必要となった緑地については、地権者の了承が得られ、かつ、都市計画を予定している土地についても対象とするよう要件を緩和することを求める。

### 根拠法令等

「都市・地域整備局所管の補助事業の用に供する土地を国庫債務負担行為により先行取得する場合の取扱い要領について」平成14年6月28日付け国都総第633号

国が補助金の交付を完了してもなお事業の用に供されない事態を未然に防止するため、「国庫債務負担行為により直轄事業又は補助事業の用に供する土地を先行取得する場合の取扱いについて」(平成13年3月30日付け国総国調第88号国土交通省事務次官通知)では、先行取得の対象となる土地の要件が計画の確定した事業の用に直接供するために必要である土地に限るものとされており、これに基づき「都市・地域整備局所管の補助事業の用に供する土地を国庫債務負担行為により先行取得する場合の取扱い要領について」(平成14年6月28日付け国都総第633号)では、都市局所管の補助事業の要件について、都市計画決定が行われている事業としている。

そのため、緑地保全事業についても、計画の確定している事業を特別緑地保全地区等の都市計画決定が行われた事業としている。

## 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

補助金の交付を完了してもなお事業の用に供されない事態を未然に防止することは重要と考えるが、本市の提案は相続等によって緊急に保全が必要となった緑地の保全を目的としている。そのため、当該緑地の地権者から緑地保全に対する同意を得ることは都市計画の決定とほぼ同意義と捉えることができると考える。なお、都市計画決定を行うためには、相当の日数を要することから、地権者が相続税を納付する期間に間に合わないなどの問題が発生し緑地の喪失の恐れがある。以上の観点から、本提案について再度検討していただきたい。

## 全国知事会からの意見

—

## 全国市長会・全国町村会からの意見

## 【全国市長会】

緑地を保存することができるよう、提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

## 各府省からの第2次回答

国庫債務負担行為により取得した土地が事業の用に供されることを確実なものとするため、「国庫債務負担行為により直轄事業又は補助事業の用に供する土地を先行取得する場合の取扱いについて」(平成13年3月30日付け国総国調第88号国土交通省事務次官通知)及び「都市・地域整備局所管の補助事業の用に供する土地を国庫債務負担行為により先行取得する場合の取扱い要領について」(平成14年6月28日付け国都総第633号)に基づき、緑地保全事業を含む都市局所管の補助事業について、国庫債務負担行為により先行取得する場合、適正な手続に裏打ちされた公共性のある計画である都市計画で決定した事業であることを要件として設定している。

そのため、緑地保全事業については、「特別緑地保全地区等の都市計画決定が行われた事業」を「計画の確定した事業」として、国庫債務負担行為による土地の先行取得を認めているところである。したがって、「当該緑地の地権者から緑地保全に対する同意を得ている事業」であっても、「特別緑地保全地区等の都市計画決定が行われた事業」でない場合は、「計画の確定している事業」と同意義と見なすことはできず、国庫債務負担行為による土地の先行取得の対象要件に該当しないものと考えている。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	13	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	農地・農業
提案事項 (事項名)	実態的に法令に根拠のない農政局協議を求めている通知の廃止				
提案団体	佐賀県				
制度の所管・関係府省	農林水産省、経済産業省、厚生労働省、国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

農村地域工業等導入促進法に基づき県が実施計画を策定又は変更する場合及び市町村が策定又は変更する実施計画について同法第5条第9項により県が協議に応じようとする場合の国との連絡調整を廃止すること。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【支障】農村地域工業等導入促進法(以下「農工法」)第5条の規定に基づき、都道府県は関係市町村の意見をきいたうえで、また、市町村は都道府県知事に協議しその同意を得たうえで農工実施計画(以下、実施計画という。)を策定・変更することができる。実施計画に定められた工業等導入地区においては、転用面積が4haを超える場合であっても、都道府県知事が許可権者となっている。このように、実施計画の策定やこれに伴う農地転用許可は、地方自治体の権限とされているが、農林水産省構造改善局長等通知において、都道府県が実施計画を策定又は変更しようとする場合及び市町村が策定又は変更する実施計画について協議に応じようとする場合には、あらかじめ地方農政局等関係省庁と十分連絡調整を行うこととされている。この連絡調整は法令に根拠を持たないものであるが、この連絡調整の際に、様々な指摘(ある地区での実施計画の未完工を理由に、近隣地区の実施計画の作成を認めない等)を受ける結果、実施計画の作成に2年から数年かかるなど、工業団地の開発に大幅な遅れが発生している。

【改正の必要性】都道府県が実施計画を策定する場合や市町村からの協議に応じようとする場合には、関係市町村や関係部局との間で十分に調整を行っていることや地方の状況については地元自治体が最も熟知していることなどから、農工法の趣旨を踏まえ、迅速な処理を図るうえでも、事実上の協議となっている国との連絡調整通知は廃止すること。

### 根拠法令等

農村地域工業等導入促進法第5条第8項、第9項  
「農村地域工業等導入促進法の運用について」(昭和63年8月18日付け63構改B第855号)第4の4連絡調整等

1 農工法の趣旨は、農業と工業の均衡ある発展を図り、雇用構造の高度化に資することであり、御指摘の連絡調整については、法律の趣旨を補完するものとして、実施計画の内容が、農村地域工業等導入基本計画の内容に即しているか、農業振興地域整備計画等の土地利用計画との調和が図られているか、地域全体として工業等の導入の規模は妥当か、近隣に他の農工団地はないか、当該団地の利用状況はどうか、等の観点から国が事務的な確認を行うためのものである。

2 この連絡調整は、上記の観点からの実施計画における不備等の発見や、無秩序な農地転用など、農工法の趣旨に反する事案の防止等にも資するため、通知の廃止は困難であるが、連絡調整に当たっては、必要以上に期間が長くなることのないよう努めてまいりたい。

## 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

国は、連絡調整の意義として、「土地利用計画との調和」、「地域全体としての工業等の導入の規模の妥当性」、「近隣の他の農工団地の状況」等を事務的に確認するためとしているが、単に事務的に確認するのみであれば、実施計画策定にあたっては、国の通知も踏まえうえで県と関係市町村、各関係部局との間で十分に調整を行っていることから、自治体のみで可能である。

また、国は、無秩序な農地転用など農工法の趣旨に反する事案の発生を懸念しているが、実施計画に基づく開発の実施主体のほとんどが自治体をはじめとする公共機関であり、実施計画の策定にあたっては農工法の趣旨を踏まえ、多くの時間をかけて議論されていることなどから、こうした懸念は当たらないと考える。

いずれにしても、実施計画が農工法の趣旨に合致しているかどうかの判断については、地方の状況について最も熟知している地方自治体が行うことが適切であり、迅速な処理を図るうえでも、また地方自治法245条の2で規定されている関与法定主義の観点からも、事実上の協議となっている国との連絡調整通知は廃止すべきである。

## 全国市長会・全国町村会からの意見

## 【全国市長会】

市町村の関係部局が一つの計画について十分協議し、さらには近隣関係市町村との協議調整を諮った上で計画策定である場合、県との協議によることで支障はないものとするため、提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

当該通知における連絡調整の意義としては、法律の趣旨を補完するものとして、市町村又は都道府県が作成した実施計画について国に知らしめ(連絡)、国の立場から過不足がないかどうか確認(調整)することで、よりよい計画とするものであり、実質的な協議とはいえない。

これは、実施計画の策定は、当該計画に基づき農工団地に立地する企業のみならず、関係市町村の住民、農業者にも広く影響があるところ、計画に瑕疵がないよう国も含めた様々な者が幅広い観点から、この計画をチェックする必要があることが背景にある。

また、現在、新規実施計画の策定も重要である一方で、過去に造成された農工団地の空き地をどのように埋めていくのかといった観点も重要である。今般の事案では、近隣に利用が低調な農工団地があるにもかかわらず、別の農工団地の面積拡大が計画されたという事案が判明したこともあり、かかる事態は当該市町村の土地利用のあり方を考えた上では決して望ましいものではなく、連絡調整により国が事務的に確認する意義はこうした点にあるものと思料。

なお、本通知は地方自治法第245条の4に規定される技術的助言として位置付けられており、同法245条の2に抵触するものではないが、連絡調整に当たっては、必要以上に期間が長くなることのないよう努めてまいりたい。

(参考)

連絡…相手に通報すること、相互に意思を通じ合うこと

調整…調子を整えて過不足をなくし、程よくすること

(広辞苑(第5版)より)

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 国土交通省 第2次回答

管理番号	514	提案区分	A 権限移譲	提案分野	雇用・労働
提案事項 (事項名)	運航労務検査の国から都道府県への移譲				
提案団体	神奈川県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

### 求める措置の具体的内容

船舶所有者及び船員の労働基準行政に関する事務及び個別労働関係紛争の解決の促進に関することを都道府県に移譲する。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

労働基準行政は産業行政と極めて密接な関係にあることから、その地域の特性を踏まえたうえで、都道府県が一体的な行政事務として担うことで、効果的かつ効率的な行政事務の執行が可能となると考えられる。そこで船舶所有者及び船員等と他の行政分野において、より接点のある都道府県が当該事務を所管することで、より具体的な相談業務や紛争解決に資することが可能であり、かつ都道府県は地域において労働組合や警察等との接点があるため、国が実施するより多様な観点からの紛争解決を図ることができる。また、これらの事務を都道府県が執行することで、船舶所有者や船員の労使等の問題について、スピード感を持って県行政へ反映することが可能であると考えられる。

### 根拠法令等

船員法第101条、第102条

船員法に基づく労働行政については、これまで、他の海事関係法令によるソフト・ハード両面に亘る全国的・画一的な基準の適合性確保と一体的に、国において執行してきたところ。これは、船員法に基づく労働行政の執行に当たっては、

- ①広域性を有する海上運送は県境を跨いだ対応を行うことが多く、全国的かつ画一的な対応を迅速かつ適切に取れる体制を有することが必要であるため
  - ②海上運送にあつては、遵守すべき条約や法令が多岐にわたり、それぞれが密接不可分となっていることから、条約、海事関連法令、船舶の構造設備、船舶の運航等ソフト・ハード両面に亘る高度な専門性を有する者が他の海事行政分野と連携しながら行うことが必要不可欠であるため
  - ③船員との労働関係や紛争による航行安全上の問題は、海上運送事業の維持や公共輸送網である海上交通の安全の維持と密接なつながりを有しているため、問題が生じないよう、専門的に適切に処理する必要があるため
- である。従って、引き続き、国において統一的に船員法に基づく労働行政を執行することが合理的である。

### 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

- ①各都道府県は既に環境、防災、観光等様々な分野で他県との連絡調整の実績があるため、国が法令等で基準を定め、その基準に基づいて地方が執行することで、全国的な統一性は確保できる。また、広域性を有する海上運送について、県境を跨いだ対応が多くあるとしても、該当する都道府県間で密に連携を取り合うことで十分可能であり、ひいては、より地域の実情に応じた業務遂行につながっていくものとする。
- ②③高度な専門性を有する者は地方職員にもおり、対応可能であるが、専門性を有する者が不足する地域では、人材の地方移管及びノウハウを持つ職員を育成することで対応可能である。

### 全国知事会からの意見

・関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方式や社会実験による検討を求める。

地方運輸局においては、船員と船舶所有者等との間で生ずる海上労働特有の労働条件等に関する個別労働関係紛争を解決せしめる事務を実施している。海上労働については、「陸上から隔離される孤立性」、「医療等の支援や警察権がおよび難い自己完結性」、「気象・海象により動揺する船内で労働する危険性」、「労働と生活が一体する職住一致」という特殊性がある一方、都道府県等の地域の特性は見受けられない特徴がある。このため、船員、船舶の運航及び船舶の安全等の海事行政を一括して所掌する地方運輸局等が、船員と船舶所有者等との個別労働関係紛争について、自主的解決及びあっせん等の解決へ導くことが両者にとって有益であり、効率的である。

海上を航行する船舶における船員法関係法令の違反事案については、全国的・広域的に本船を追跡し、本船を監督する必要があるため、全国の運輸局等が連携して一元的に船舶の運航労務監査を実施することが合理的であり、効果が高い。

さらに、各地方運輸局等においては、労働行政に携わる専門性を有する職員を長期的に養成しており、職員のプロモーションの過程で船員労務官をはじめ種々の海事行政の経験を重ねることで適切な監督を実施する人事システムを構築している。このため、新たに都道府県がこのようなシステムを構築することの合理性は乏しく、引き続き国が実施することが効率的である。