

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	928	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	都道府県を介さない国の補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)について、都道府県への財源・権限の移譲				
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

「空飛ぶ補助金」のうち先導的都市環境形成促進事業について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること

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】

国が都道府県を介さずに市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかりか、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方分権改革に逆行するものである。

特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とすることが必要である。

については、「空飛ぶ補助金」のうち、中小企業支援やまちづくりなどの地域振興に資するものは、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること。

【地方移管を求める理由】

県に対する情報提供が不十分であるため、県が把握している地域の事情等を反映できない。

根拠法令等

先導的都市環境形成促進事業費補助金交付要綱

本事業の目的は都市における先導的な環境対策のモデル支援を行うことにより、その成果を他の地域へと普及促進していくことであるところ、モデル的であるため効果の実証がなされておらず、地方公共団体ではリスクの大きさ故に支援しづらい取組については、引き続き国が実施すべき役割であると考えている。

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

第1次回答において、「モデル的であるため効果の実証がなされておらず、地方公共団体ではリスクの大きさ故に支援しづらい取組」とあるが、地方公共団体においても権限と財源が移譲されれば、当事業のようにリスクのある事業を行うことは可能であり、また検証を行う能力も有している。

また、当事業の応募、審査等の業務は一般社団法人都市環境エネルギー協会に委託されているが、モデル事業については「低炭素まちづくり計画」策定の義務付けがあり、当該計画の作成が国土交通省が定めるマニュアル通り行われていれば都道府県で審査できると考える。

については、「空飛ぶ補助金」のうち先導的都市環境形成促進事業について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすべきである。

全国知事会からの意見

国から民間団体等に直接交付される補助金等については、都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。

先導的都市環境形成促進事業におけるモデル事業支援は、CO2削減に資するエネルギー面的利用を推進するため、その阻害要因を軽減するための事業類型を発掘し、全国に普及させることを目的としていることから、学識経験者の評価・審査により全国的な見地での先進・先導性を備えた事業に限って支援を行っている。

この事業の認定・補助金交付が都道府県単位で行われる場合、異なる都道府県において類似の事業に対して支援する恐れが生じること等に加え、予算額が416百万円(平成26年度)と小規模であることから、1件あたりの事業費が過小となり必要な配分が出来ない等、予算の執行が非効率となる恐れが生じることから、引き続き国が事業を実施すべきである。

なお、提案団体からのご意見に「モデル事業については『低炭素まちづくり計画』策定の義務付けがあり、当該計画の作成が国土交通省が定めるマニュアル通り行われていれば都道府県で審査できると考える。」とあるが、本事業の審査の中では、低炭素まちづくり計画に関しては、本事業が計画区域内で実施されるものであるか否かの確認のみであり、低炭素まちづくり計画の内容を審査しているわけではなく、「応募のあった事業が他事業において類似の事例が無くエネルギー面的利用の課題を解決するための優れた特性を有しているかどうかといった先進性・先導性」を審査しているものであり、ご指摘の件はあてはまらない。

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	929	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	都道府県を介さない国の補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)について、都道府県への財源・権限の移譲				
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

「空飛ぶ補助金」のうち耐震対策緊急促進事業補助金について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること

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】

国が都道府県を介さずに市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかりか、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方分権改革に逆行するものである。

特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とすることが必要である。

については、「空飛ぶ補助金」のうち、中小企業支援やまちづくりなどの地域振興に資するものは、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること。

【地方移管を求める理由】

所管行政庁に耐震化補助がある場合には、移管すれば二重行政の解消になる。

根拠法令等

耐震対策緊急促進事業制度要綱

耐震対策緊急促進事業は、地方公共団体において補助制度が整備されている場合は防災・安全交付金等への上乗せ補助、補助制度が整備されていない場合は国による直接補助を行うものです。

上乗せ補助については、地方公共団体の補助制度に合わせて実施するものであり、地方の実情に応じて補助対象や補助率等を自由に設定できるとともに、申請等の窓口についても地方公共団体に一本化していることから、財源・権限の委譲にはそぐわないものと考えます。

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

上乗せ補助については、地方公共団体の補助制度に合わせて実施するものであり、申請等の窓口についても地方公共団体に一本化している。

したがって、財源・権限を移譲することで、二重行政の解消・県が実施する事業との更なる連携が図れ効果を最大限に発揮できるようになる。

については、耐震対策緊急促進事業補助金について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすべきである。

全国知事会からの意見

都道府県が実施する耐震対策事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。

地震国日本において、大規模地震発生時の国民の生命・財産の被害を最小限としていく観点から、住宅・建築物の耐震化の促進は、国全体としての重要な課題である。

平成25年11月には、不特定多数の者が利用する大規模建築物等について、耐震診断の義務付けや診断結果の報告(平成27年末まで)等を内容とする建築物の耐震改修の促進に関する法律(耐震改修促進法)の改正が施行されたところ。

これに合わせ、耐震診断義務付け対象建築物の所有者の負担を軽減するため、平成25年度に「耐震対策緊急促進事業」(平成27年度までの時限制度)を創設し、義務付け対象建築物の耐震診断・耐震改修等に対して、従来の防災・安全交付金等による助成に加え、国による緊急的・重点的な支援措置として、国が補助率の引上げを行っている。

耐震対策緊急促進事業については、国全体として、住宅・建築物の耐震化のさらなるスピードアップを図る観点から、地方公共団体において補助制度が整備されている場合は防災・安全交付金等への上乗せ補助、補助制度が整備されていない場合は国による直接補助を行うものであり、上乗せ補助については、地方公共団体の補助制度に合わせて実施するものである。

また、補助対象や補助率等については、地方の実情に応じて自由に設定できるとともに、申請等の窓口についても地方公共団体に一本化していることから、現行制度においても都道府県が実施する耐震対策事業との連携を図ることが十分に可能であり、財源・権限の委譲にはそぐわないものとする。

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	930	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	都道府県を介さない国の補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)について、都道府県への財源・権限の移譲				
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

「空飛ぶ補助金」のうちスマートウェルネス住宅等推進事業(スマートウェルネス拠点整備事業、スマートウェルネス住宅等推進モデル事業)について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること

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】

国が都道府県を介さずに市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかりか、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方分権改革に逆行するものである。

特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とすることが必要である。

については、「空飛ぶ補助金」のうち、中小企業支援やまちづくりなどの地域振興に資するものは、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること。

【地方移管を求める理由】

県で行っている県営住宅団地再生事業と密接な関係があり、県で実施することにより事業推進効果が期待できる(施設整備に係る部分に限る)。

根拠法令等

スマートウェルネス住宅等推進事業補助金交付要綱

スマートウェルネス拠点整備事業は、都道府県が策定する高齢者居住安定確保計画等に基づき、住宅団地等における併設施設の整備を支援するものであり、現行制度において地域の特性や実情を反映した支援を実施しているところである。

スマートウェルネス住宅等推進モデル事業は、高齢者等の居住の安定確保及び健康の維持・増進に資する先導的な取組に対して支援するものであり、住宅・福祉の専門家によって先導性の評価をし、選定された取組みの成果を全国へと普及促進していくことを目的としている。したがって、国が引き続き支援を行っていくことが適切であると考えられる。

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

第1次回答において、「スマートウェルネス拠点整備事業は、都道府県が策定する高齢者居住安定確保計画等に基づき、住宅団地等における併設施設の整備を支援するものであり、現行制度において地域の特性や実情を反映した支援を実施している」とあるが、「都道府県が策定する高齢者居住安定確保計画等に基づく事業」であれば、その策定者である都道府県が実施する方がより効果的な事業を実施できると考える。

「地域の特性や実情を反映した支援」であれば都道府県や市町村がより実情を把握しているので、地方で行うことが適切と考える。

スマートウェルネス住宅等推進モデル事業についても、住宅行政・福祉行政を担う都道府県が専門家と連携して行うことで実施可能である。

については、スマートウェルネス住宅等推進事業(スマートウェルネス拠点整備事業、スマートウェルネス住宅等推進モデル事業)について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすべきである。

全国知事会からの意見

都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。

○スマートウェルネス住宅等推進事業(スマートウェルネス拠点整備事業、スマートウェルネス住宅等推進モデル事業)は、高齢者人口の増加等を背景に、高齢者をはじめとした多様な世帯が安心して健康に暮らすことができる住環境(「スマートウェルネス住宅」)を全国的に定着・実現することを目的とした事業である。

○全国的な定着・実現を図るためには、定着・実現までの間、地域による偏在なく「スマートウェルネス住宅」を実現する事業を支援するとともに、より先導的な取組みを全国へと発信させていく必要がある。

○このため、スマートウェルネス拠点整備事業において、「スマートウェルネス住宅」を実現する事業を支援するとともに、スマートウェルネス住宅等推進モデル事業において、より先導的な取組みを全国へと発信することとしている。

○なお、地方公共団体による支援とした場合、異なる地方公共団体において類似の事業に対して支援が行われる恐れが生じることに加え、より先導的な取組みを全国へと発信できなくなる恐れが生じる等、本事業の目的と照らしても、適切ではないと考える。

○したがって、「スマートウェルネス住宅」の全国的な定着・実現のためには、国が引き続き支援を行っていくべきである。

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	931	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	都道府県を介さない国の補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)について、都道府県への財源・権限の移譲				
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

「空飛ぶ補助金」のうち集約都市形成支援事業について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること

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】

国が都道府県を介さずに市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかりか、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方分権改革に逆行するものである。

特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とすることが必要である。

については、「空飛ぶ補助金」のうち、中小企業支援やまちづくりなどの地域振興に資するものは、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること。

【地方移管を求める理由】

地方移管により地域の特性や実情を反映したまちづくりが可能となるため

根拠法令等

集約都市形成支援事業費補助金交付要綱

・低炭素まちづくり計画推進事業及び立地適正化計画推進事業は、低炭素まちづくり計画及び立地適正化計画の策定が前提とされている。これらの計画は当該地域の実情に精通した市町村が、地域の課題やニーズを精査した上で作成するものであり、現行の仕組みにおいても地域の特性や実情を反映したまちづくりを行うことは可能である。

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

低炭素まちづくり計画推進事業及び立地適正化計画推進事業は、都市のコアとなる施設(医療施設、社会福祉施設、教育文化施設、商業施設)を移転促進することとなるため、地域に密着した見地だけでなく、一市町村を超える広域的見地から検討することで、より事業効果の高い地域の特性や実情を反映したまちづくりを行うことが可能となる。

したがって、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすべきである。

全国知事会からの意見

国から民間団体等に直接交付される補助金等については、都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。

・立地適正化計画は都市再生基本方針に基づいて作成することとされている。都市再生基本方針において、立地適正化計画の作成にあたっては、隣接市町村等との協調・連携が重要であると規定しており、取り組みの事例として都道府県が広域的な調整を図ることも挙げられている。このため、隣接市町村等との広域的な調整は制度上当然に図られるべきものである。

・また、コンパクトシティに取り組む市町村の数は時期や都道府県によって異なり、都道府県に移譲することとすると、市町村が支援を受けたいと思っても、各都道府県への配分の結果、支援を受けられないことが生じる可能性があるなど、都道府県を超えた全国的な見地からの機動的な支援が困難になる。さらに、例えば現行の財源を都道府県に均等配分したとしても、支援額の上限が1つの都道府県に配分された小規模な額にとどまり、十分な支援ができなくなる可能性があるなど、事業効果の減退が見込まれる。

・したがって、引き続き国が事業を実施すべきである。

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	932	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	都道府県を介さない国の補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)について、都道府県への財源・権限の移譲				
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

「空飛ぶ補助金」のうち都市安全確保促進事業費補助金交付要綱について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること

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】

国が都道府県を介さずに市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかりか、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方分権改革に逆行するものである。

特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とすることが必要である。

については、「空飛ぶ補助金」のうち、中小企業支援やまちづくりなどの地域振興に資するものは、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること。

【地方移管を求める理由】

地方移管により地域の特性や実情を反映したまちづくりが可能となるため。

根拠法令等

都市安全確保促進事業費補助金交付要綱

・人口・機能が集積する都市再生緊急整備地域内及び主要駅周辺において、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保と都市機能の継続を図ることは、我が国の経済の牽引役となる大都市の安全・安心の確保と国際競争力の強化を図る観点から、地方公共団体や民間事業者等だけでなく、国策として国も取り組む必要がある。

・都市再生安全確保計画及びエリア防災計画は、国と関係市町村、関係民間事業者のみならず、関係都道府県も参加する都市再生緊急整備協議会及び帰宅困難者対策協議会で作成されており、現行の仕組みにおいても地域の特性や実情を反映したまちづくりは可能である。

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

人口・機能が集積する都市再生緊急整備地域内及び主要駅周辺において、大規模な地震が発生した場合の都市機能の確保や帰宅困難者対策は、広域的な見地から検討することは当然必要であるが、その都市を中心とした広域的な地域の特性を踏まえることにより、より実践的に取り組んでいくことが可能である。

都道府県も協議会の構成員として一定の関与はあるが、総合行政主体であり、ハード・ソフトを包含した広域的な地域防災計画の策定者でもある都道府県が主体となって都市安全確保促進事業を実施した方が、他の事業等との連携がしやすく、よりの確に地域の特性や実情を反映して効果的・効率的に事業を実施することができる。

したがって、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすべきである。

全国知事会からの意見

国から民間団体等に直接交付される補助金等については、都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】
市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。

・都市安全確保促進事業の対象となっている都市再生緊急整備地域や主要駅周辺における滞在者等の都市機能の確保や帰宅困難者対策は、大都市の安全・安心の確保と国際競争力の強化を図る観点から、国策として取り組む必要がある。したがって、広域的な地域の特性を踏まえた都市再生安全確保計画及びエリア防災計画の策定や地域防災計画との連携等について、都道府県ではなく、国や地方公共団体、民間事業者等で組織する協議会において検討・実施すべきである。

・また、都市安全確保促進事業は、都市の再生の拠点として緊急的かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として国が指定する都市再生緊急整備地域や、1日あたりの乗降客数が30万人以上の主要駅周辺を対象としているところ、都市再生安全確保計画及びエリア防災計画を策定する地域は時期や都道府県によって異なる。都道府県に移譲することとすると、各地域が支援を受けたいと思っても、各都道府県への配分の結果、支援を受けられないことが生じる可能性があるなど、都道府県を超えた全国的見地からの機動的な支援が困難になる。

・したがって、引き続き国が事業を実施すべきである。

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	933	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	都道府県を介さない国の補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)について、都道府県への財源・権限の移譲				
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

「空飛ぶ補助金」のうち民間まちづくり活動促進事業について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること

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】

国が都道府県を介さずに市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかりか、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方分権改革に逆行するものである。

特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とすることが必要である。

については、「空飛ぶ補助金」のうち、中小企業支援やまちづくりなどの地域振興に資するものは、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること。

【地方移管を求める理由】

県に対する情報提供が不十分であるため、県が把握している地域の事情等を反映できない。

根拠法令等

民間まちづくり活動促進事業交付要綱

・普及啓発事業は、先進団体が実施している民間まちづくり活動の普及啓発を、都道府県にとどまらず広く全国的に展開する必要があるため、国が先進的な取組を行っている民間事業者等が行うその他の地域への普及啓発事業に対して支援しているところである。

・社会実験・実証事業等は、補助対象者が作成する民間まちづくり計画に記載された事業内容について支援をするものであり、補助対象者は市町村に指定を受けた都市再生推進法人、市町村単位で組織される法定協議会又は民間事業者等であるところ、都市再生推進法人や法定協議会は地域の実情に精通した市町村との密接な連携が図られるものであり、また、民間事業者等は民間まちづくり計画の作成について市町村と協議することとなっていることから、現行の仕組みにおいても地域の特性や実情を反映したまちづくりを行うことは可能である。

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

民間まちづくり活動促進事業は、都道府県で既に実施しているまちづくり事業と密接な関係があり、都道府県で一体的に実施した方が地域の実情に応じてより効果的に事業展開ができるので、都道府県へ移譲すべきである。

さらに、当該補助金による事業はひとつの市町村に収まらず、周辺自治体で連携して行われるものも多くあると考えられることから、都道府県が関与した方が効果的に地域の特性や実情を反映することができる。

全国知事会からの意見

都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。

・民間まちづくり活動促進事業は、市民・企業・NPOなどの知恵・人的資源等を活用した先導的な都市施設の整備・管理の全国的な普及を目的としている。具体的には、先進団体による民間まちづくり活動のノウハウの全国的な普及啓発、民間の担い手が主体となった都市施設の整備・管理の全国的な展開に先立って必要となる社会実験・実証事業等への支援を行うものである。

・この事業の財源を都道府県に移譲した場合、支援対象となる活動は当該都道府県内に普及させるかどうかで判断され、全国的な見地からは判断されず、当該都道府県外の団体に先進団体のノウハウを普及させることが困難になるだけでなく、異なる都道府県において類似の事業に対して支援することになり、支援の重点化が図られなくなるなど、予算の執行が非効率になる恐れがある。

・また、現行の財源を都道府県に均等配分したとしても、支援額の上限が1つの都道府県に配分された小規模な額にとどまり、十分な支援ができなくなる可能性があるなど、事業効果の減退が見込まれる。

・したがって、引き続き国が事業を実施すべきである。

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	34	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	旅客自動車運送事業(バス・タクシー事業)の許認可等の地方運輸局から都道府県への移譲 地域公共交通確保維持改善事業費補助金(バス路線維持に限る)による助成事務の地方運輸局 から都道府県への移譲				
提案団体	愛知県				
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

旅客自動車運送事業に関する許認可等の事務・権限及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金(バス路線維持に限る)による自動車運送事業に対する助成について、地方運輸局から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

【制度改正の必要性】

バス事業の許認可事務及びバス路線の維持に係る助成措置・運用の基準算定は国がその役割を担っており、具体の事務は地方運輸局において処理されている。地域住民の足を確保するためのバス路線の確保について、地方の実情に応じた運行維持対策を講じるためには、本来地方がその役割を果たすべきであると考えられ、そのために必要な権限と財源を一括して県に移譲すべきである。

なお、移譲にあたっては、地域の交通ネットワークの形成に関する主体的な取組を可能とするよう自動車運送事業に対する助成も含めて、自治体、事業者等地域の関係者の適切な役割分担の下で、その実効性を高める新たな制度的枠組の構築をした上で、権限の移譲を行うこと。また、運送事業の許認可等は、法的に様々なケースが想定され専門的な知識や経験を有する職員の育成をする必要があることから、移譲にあたっては、ノウハウの継承、人材育成支援など人的支援の円滑な業務移譲のため必要な財源措置等を確実に講じていただきたい。

根拠法令等

道路運送法4条、9条、11条等
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第2編第1章に係る補助金

本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。

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

全国知事会からの意見のとおり、路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。

全国知事会からの意見

路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。

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。

【バス・タクシーの権限移譲について】

バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。

上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。

【助成事務の移譲について】

本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。なお、現在の見解も以下の過去の議論の整理と同様である。

過去の議論においては、地域公共交通を巡る利用者の減少、経営の悪化、サービス水準の低下等の諸問題を適切に解決し、地域住民の移動手段の確保等といった社会的要請の増大に的確に答えるためには、

「地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、「持続可能な公共交通ネットワーク」を構想し、その実現を図ることが重要」であって、「このような地域の主体的取組みを全国に普及させるために、(中略)取組みの実効性を担保する枠組みを構築する必要がある」との考え(「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会最終とりまとめ」(平成26年8月6日))に基づき、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会での議論を経て、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。

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

管理番号	152	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	旅客自動車運送事業にかかる許認可等の権限の地方運輸局から都道府県への移譲				
提案団体	鳥取県、京都府、大阪府				
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

2以上の都道府県にまたがる路線を除き、道路運送法に基づく許認可等の権限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

【制度改正の必要性】

地方と大都市部では公共交通にかかる諸条件が著しく異なることから、道路運送法に基づく事業者の事業計画(路線や営業区間など)の変更などについて、地域の実情に応じてより迅速な対応ができる制度とすることで、事業者の負担を軽減し、住民サービスの向上を図る。ただし、2つ以上の都道府県にまたがる路線については、自治体ごとの対応が異なることも予想されるため、今回は対象外とした。

【効果】

地域の自主性及び自立性を高めることが求められる中、路線や営業区間の変更など旅客自動車運送事業の許認可等に関する業務について、生活交通ネットワーク計画の作成、地域協議会への参画等により地域の交通事情・利用者ニーズについて熟知している都道府県が総合的に実施することで、地域住民及び事業者にとってより身近でかつ迅速な対応が可能となる。

根拠法令等

道路運送法第4条、9条、9条の二、9条の三、15条

本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。

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

旅客自動車運送事業の許認可については、地域公共交通活性化再生法で地域公共交通再編実施計画の認定を受けた場合においても、審査基準の緩和等の特例は想定されているものの、許認可権限は国に残ったままである。

国土交通省の回答にある地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現するという観点から考えれば、地方が責任を持って計画作成と許認可等を一体的に運用することが望ましく、自家用有償旅客運送だけでなく旅客自動車運送においても許認可権限等を都道府県に移譲すべき。

全国知事会からの意見

路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。

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。

各府省からの第2次回答

バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。

上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。

また、貴見を踏まえ、今後においては、各地方自治体と各運輸支局等の間で情報共有を図って参りたい。

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	265	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	旅客自動車運送事業(バス事業)の許認可等の地方運輸局から都道府県への移譲 地域公共交通確保維持改善事業費補助金(バス路線維持等に限る)による助成事務の地方運輸局から都道府県への移譲				
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

県内で路線が完結する旅客自動車運送事業の許認可(バス事業)及び当該自動車運送業に関する助成事務を移譲すること

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

<許認可権限について>

【制度改正の必要性等】道路運送法第4、5条等の路線バスの事業経営(路線・営業区域・営業所位置等に関する事業計画)、運賃等に関する許認可及び監査・行政処分権限は国が持っている。

国が持つ許認可及び監査・行政処分権限について、県へ移譲することにより、地域公共交通の実情が把握しやすくなるとともに、地域の実情に根差したよりきめ細かな施策の検討や展開が可能となり、県民への交通サービスの提供に資する。

なお、他都県をまたぐ路線に係る旅客自動車運送事業の許認可については、他都県との調整が必要であるため、引き続き国が広域的な観点から事務をとることが適当と考えられる。

<路線維持確保のための補助事業について>

【制度改正の必要性等】バス路線の新設・廃止は、事業採算性を考慮して判断されることから、路線の採算性の確保が最大の課題となっている。

このため、限界集落のような過疎地域におけるバス路線の新設・変更は、許認可の権限の所在の有無ではなく、実質的に行政による支援の有無に大きく左右される。

現在、バス路線の維持確保に向けた補助事業を、国、県、市町村がそれぞれ行っているが、バス路線の休廃止に際しては、県が地域協議会を開催し、国、市町村、事業者等と協議・調整を行っている。

そこで、補助事業を県に一元化することにより、許認可事務とも相まって地域公共交通の実情が把握しやすくなるとともに、地域の実情に根差したよりきめ細かな施策の検討や展開が可能となり、県民への交通サービスの提供に資する。

したがって、地域事情等に精通した地方自治体が総合行政の観点から交通政策を展開することが効果的である。

根拠法令等

道路運送法第4条、第5条、第9条第1、3、4、5項、第11条第1、3項、第15条第1、3、4項、第15条の2第1、2、3、5項、第15条の3第1、2、3項、第19条、第19条の2、第19条の3、第21条第2項、第22条の2第1、2、3、4、5、7項、第27条第2項、第30条第4項、第31条、第35条、第36条第1、2項、第37条、第38条第1、2項、第84条、第89条
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第2編第1章に係る補助金

本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。

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

貴回答のとおり、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日)の結果を踏まえ、このたび地域公共交通活性化再生法が改正され、地方自治体が地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画を定めるなど、主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことが可能とされた。

このような地方自治体による主体的な地域公共交通網の形成・充実の取組をさらに効果的・効率的に推進するためには、許認可事務とともに補助事業の移譲を図ることが必要と考える。

地域事情等に精通した地方自治体が総合行政の観点から交通政策を展開することが効果的であるので、再検討をお願いしたい。

全国知事会からの意見

路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。

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。

【バスの許認可権限の移譲について】

バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。

上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。

【助成事務の移譲について】

本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。なお、現在の見解も以下の過去の議論の整理と同様である。

過去の議論においては、地域公共交通を巡る利用者の減少、経営の悪化、サービス水準の低下等の諸問題を適切に解決し、地域住民の移動手段の確保等といった社会的要請の増大に的確に答えるためには、「地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、「持続可能な公共交通ネットワーク」を構想し、その実現を図ることが重要」であって、「このような地域の主体的取組みを全国に普及させるために、(中略)取組みの実効性を担保する枠組みを構築する必要がある」との考え(「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会最終とりまとめ」(平成26年8月6日))に基づき、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会での議論を経て、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。

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

管理番号	407	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	一般乗合旅客自動車運送事業の運行許可権限の地方運輸局から区市町村への移譲				
提案団体	特別区長会				
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

道路運送法の一般乗合旅客自動車運送事業について、道路運送法第4条を改正し、運行地域がそれぞれの自治体区域内であるという条件に限り、運行許可権限を地方運輸局から区市町村に移譲する。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【制度改正の必要性・支障事例】

これからの高齢者人口の増加や子育て世帯へのさらなる支援が求められる中で、買い物、公共施設利用、通院の移動手段として、バス路線の社会的な需要はさらに増大することが予想される。こうした社会情勢の中、自治体は、バス路線網の充実に向けた取り組みを行っていく必要がある。

現在、運行地域に関わらず、路線バスを運行開始するには、運行するバス事業者が、道路運送法に基づき一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請書を国土交通省に提出し、審査を経て許可を受ける必要がある。

バス路線は、日々の生活において利用される身近な交通手段であり、地域の要望への対応は、迅速に行われるべきものであるが、現状、許可申請書を提出してから許可が下りるまで相当の時間を要している。また、許可手続きの進捗状況が分からないため、広報誌への掲載手続き等の住民への周知に関する事務手続きに入るタイミングに苦慮しているところである。

こうしたことから、地域の要望に迅速に対応するため、また、地方自治体において実施している住民への周知に関する事務の円滑化、効率化を図るため、運行地域がそれぞれの自治体区域内に限るバス路線の新設や変更等についての運行許可権限は、地域に密着した基礎自治体にあるべきである。

根拠法令等

道路運送法第4条

本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。

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

本提案は、「個性を活かし自立した地方をつくるため、地方の声を踏まえつつ、社会経済情勢の変化に対応して、地方分権改革を着実に推進していく」として新たに導入された提案募集方式の趣旨に則り、特別区において検討した結果提出しているものである。

平成25年12月の見直し方針、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正により、地方公共団体が地域の公共交通計画に主体的に関わる枠組みが整備され、法の計画に基づく事業として、バス路線網を含めた地域公共交通の再編に取り組むことが可能となったと理解している。

この実施計画に国土交通大臣から認定を得ることで手続きの簡略化が図られるものの、関係者の同意など計画策定には相応の時間を要することが想定される。また、計画の変更においても同様のプロセスが求められることから、地域要望への迅速な対応においても懸念が残る。

こうした観点からの然るべき運用とともに、計画外の路線の運行要望などにも、速やかに対応できるよう運行地域が自治体区域内に限るバス路線の新設・変更についての運行許可権限を当該自治体に移譲することを願う。

全国知事会からの意見

路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。区市町村への移譲については、事務処理特例制度の活用によるべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

市への移譲については、手挙げ方式による移譲を求める。

バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。

上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論（「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」（平成25年12月20日））において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。

また、貴見を踏まえ、今後においては、各地方自治体と各運輸支局等の間で情報共有を図って参りたい。

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	54	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)	市町村運営有償運送(交通空白輸送)の路線を定める義務の廃止又は過疎地有償運送の主体に市町村を追加ならびに自家用有償運送(市町村運営有償運送及び過疎地有償運送)の用途に旅行者の輸送を追加				
提案団体	愛知県				
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

過疎地域における市町村運営有償運送の交通空白輸送について、路線を定めなくとも可能とする。
過疎地有償輸送について、実施主体に市町村を追加する。
また、用途に旅行者の輸送を追加する。

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】

市町村運営有償運送については、デマンド輸送の場合でも、基本となる路線を定める必要がある。そのため、事務が煩雑であるとともに、点在する住宅の高齢者に対して弾力的なドア・ツー・ドアのサービスを行うことができない。また、路線を定める必要がない過疎地域有償運送については、運営主体は「特定非営利活動法人等」とされており、市町村が主体となることができない。過疎地域においては、健常な高齢者向けにドア・ツー・ドアのサービスを行いたい、採算性の問題等で商工会などの参入が見込めない場合、市町村が主体となることも検討する必要がある。また、利用者は当該地域内の住民等に限定されているが、自家用車を持たない旅行者にも過疎山村を訪れていただく機会を増やすため、運行が限られる土日の路線をカバーできる仕組みを検討する必要がある。

【求める措置内容】

については、交通手段の限られた過疎地域において、市町村運営有償運送について、路線を定めなくとも可能とするか、又は過疎地有償運送の対象に市町村を追加する必要がある。また、自家用有償運送(市町村運営有償運送及び過疎地有償運送)用途に旅行者の輸送を追加する必要がある。これにより高齢者等に対するきめこまかな対応を実現するとともに、誘客の可能性を広げることができる。

根拠法令等

道路運送法第78条第1項第2号、道路運送法施行規則第49条第1号、2号、第51条の2第1号等、市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について(H18.9.15自動車交通局長通達)、過疎地有償運送の登録に関する処理方針について(H18.9.15)

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

市町村運営有償運送(交通空白)について、デマンド輸送を行う場合の事務の簡素化について検討する。
また、旅客の範囲の拡大については、「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会」の最終とりまとめ(H26.3.20)を踏まえ、一定の条件の下、旅行者の運送を可能とすることについて検討する。

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

提案どおりの対応が実現するよう検討していただきたい。

全国知事会からの意見

提案団体の提案に沿って、過疎地域における市町村運営有償運送の交通空白輸送について、路線を定めなくとも可能とするか、過疎地有償輸送の対象に市町村を追加するべきである。
また、自家用有償運送に旅行者の輸送を追加するべきである。

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。

各府省からの第2次回答

回答区分 A 実施

市町村運営有償運送(交通空白)は、主として廃止された路線バスの代替とするものであることから、路線バスと同様に、原則として路線を定めて行うものとしており、また、デマンド運行を行う場合も基軸となる路線を定めることとしている。一方、地域の実情に応じ、デマンド運行の迂回部分を地区単位(大字・字・町丁目・街区等)で行うことが適切であると地域公共交通会議等において協議が調った場合にあっては、地区単位で設定することができることとしており、現行制度においても実施可能である。
また、旅客の範囲の拡大については、「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会」の最終とりまとめ(H26.3.20)を踏まえ、一定の条件の下、旅行者の運送もできることとする。

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	325	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)	過疎地有償運送等自家用有償旅客運送の実施に係る要件の緩和				
提案団体	萩市				
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

過疎地有償運送等自家用有償旅客運送の実施に係る運営協議会の運用ルールについて、道路運送法第79条の4第1項第5号のただし書きとして、市町村又は市町村が承認する団体については、交通事業者を除いた市町村、実施主体及び地域住民の合意により合意されたものはこの限りではない、とするよう規制を緩和。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【現状】

人口減少・少子高齢化の進展に伴い、中山間地域等交通空白地域における高齢者の移動手段の確保が喫緊の課題となっている。

平成18年の道路運送法改正により自家用有償旅客運送が制度化されたが、次の支障事例のとおり地域の実情を踏まえた円滑な実施が困難となっている。

【支障事例・効果】

①過疎地有償運送について、道路運送法第79条の4により国土交通大臣は運営協議会で協議が調っていない場合、自家用有償旅客運送者の登録を拒否することとされているが、運営協議会は実質的に利害調整の場となり合意形成が困難②「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」において、対価設定について、実費の範囲内であること、営利目的としていないと認められない妥当な範囲内であることとし、具体的には、当該地域におけるタクシーの上限運賃の2分の1の範囲内であることを目安とされているが、資金の脆弱な運送実施主体では採算性確保されない等、不合理なケースが存在する。

については、過疎地有償運送の実施にあたっては、運営協議会における合意形成要件を廃し、採算性を考慮した対価設定を可能にする等、市町村の責任、裁量による事業実施ができるよう要望する。

【更に制度改正が必要と考えられる根拠】

「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会 検討会最終とりまとめ」において、運営協議会の合意形成の手法として、「利害調整ではなく関係者間の認識の共有により合意形成の円滑化に資する雰囲気を作られることを徹底すべき」とされるが、構成員に交通事業者が含まれたままでは利害関係が優先され合意形成が困難となることが危惧される。

根拠法令等

道路運送法第79条の4第1項第5号、
道路運送法施行規則第51条の7及び第51条の8、
「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について(H18.9.15自動車交通局長通達)」、
「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について(H18.9.15自動車交通局長通達)」、
「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて(H18.9.15自動車交通局長通達)」

各府省からの第1次回答

回答区分 C 対応不可

有償で旅客を運送する場合には、道路運送法の目的である輸送の安全の確保及び利用者の利益を保護するため、バス・タクシー事業の許可を取得する必要がある。

しかしながら、過疎地など、バス・タクシー事業では生活に必要な輸送が確保されない場合については、自家用自動車を使用して有償で運送を行うことができることとしており(自家用有償旅客運送制度)、その導入に際しては、①バス・タクシー事業によることが困難であり、かつ、②地域住民の生活に必要な輸送を確保するために必要であることについて、協議会(都道府県又は市町村、バス・タクシー事業者、住民等が構成員)において合意していることを要件とすることにより、関係者間の適切な役割分担及びこれによる法目的の確保を図っている。

このため、協議会の合意要件を廃止することや、協議会の構成員からバス・タクシー事業者を除外することは困難である。

また、自家用有償旅客運送は、バス・タクシー事業によることが困難な地域における運送であり、非営利であることを前提としていることから、運送の対価についても「実費の範囲内」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

意見中の①バス、タクシー事業者によることが困難であり、かつ、②地域住民の生活に必要な輸送を確保するために必要であるということであれば、各事業者の合意を要件とすることは矛盾するのではないか。

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】
提案団体の意見を十分に尊重されたい。

各府省からの第2次回答

回答区分 C 対応不可

有償で旅客を運送する場合は、輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護の観点から、バスやタクシーの事業許可を取得する必要がある。他方、バスやタクシーのみによっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通の確保が困難であり、例外的に自家用車を用いてこれらを補完するための運送として必要であることについて運営協議会において合意が得られた場合にあっては、有償旅客運送が可能となるものである(自家用有償旅客運送制度)。

そのため、当該地域のバス・タクシー事業者を含む関係者において、バスやタクシーでは輸送サービスの提供が困難である旨を確認し、自家用有償旅客運送が必要であることについて合意形成を図る必要があることから、運営協議会の構成員からバス・タクシー事業者を除外することや、運営協議会における合意要件を廃止することは困難である。

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	575-1	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	小規模旅客自動車運送事業の事務・権限を地方運輸局から都道府県知事等に移譲				
提案団体	長野県				
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

次の旅客自動車運送事業に係る事務・権限を都道府県知事等へ移譲し、必要な規制緩和を行う。

①過疎地域等の小規模な地域交通需要に対応するために実施する小型車両(現行での定員10人以下→規制緩和による定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲。

②①にあたって、事業実施の「許可」を「登録」に、事業計画変更の「認可」を「登録変更」等へと規制を緩和。

③定員15人以下の小型コミュニティバスに係る車両基準を見直し、現行10人以下の車両に係る基準と同程度にする。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【現行制度】
大規模広域幹線交通と小規模地域内交通等を問わず、バス等の旅客自動車運送を実施する場合には、一律に道路運送法により国土交通大臣の許可・認可を要する。
道路運送車両の保安基準では、室内照明灯や動力式扉の乗降口等に関する保安基準が設けられている。

【制度改正の必要性】
権限移譲により、交通事業者等の時間的・経済的負担が軽減される。
既に自家用有償旅客運送の事務・権限を地方公共団体へ移譲する方針が示されており、地域の小規模公共交通の確保という観点から、地方が一体的に処理する必要がある。
現行の旅客自動車運送に用いる車両の保安基準等は大型車を前提として策定されており、小型コミュニティバスには過剰な規制となっており、最近の過疎地等における小規模な旅客需要に対応した小型コミュニティバスの導入を阻害している。
また、一般的に、登録制にすることで許可制より事務上の負担が軽減される。登録制としても輸送の安全の一定の確保が図られるばかりか、迅速な実施が可能となり、利用者の利益の保護及び利便の増進を確保できるものと考えられることから、「許可」を「登録」とすべきである。
地方公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、「地方公共団体が中心となり公共交通を再構築する」方針がより明確に示されたところであり、この提案は、同法に基づく協議会等で合意(「地域公共交通網形成計画」へ搭載)した事業を対象としているため、地方の責任において処理することが望ましい。

根拠法令等

道路運送法第4条、道路運送車両の保安基準第50条

①については、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。

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

地域公共交通活性化再生法が改正されたが、旅客自動車運送の事務・権限が地方に移譲されたわけではない。

今回の提案は、旅客自動車運送の中でも、特に地域に根差した小規模な地域交通需要に関する事務・権限の移譲を求めるものである。

地域の実情に即した交通を確保するためには、小規模な地域交通と自家用有償旅客運送を一体的に処理する必要があるため、小型車両(定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲されたい。

全国知事会からの意見

路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。

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。

各府省からの第2次回答

バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。

上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。

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	575-2	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	小規模旅客自動車運送事業の事務・権限を地方運輸局から都道府県知事等に移譲				
提案団体	長野県				
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

次の旅客自動車運送事業に係る事務・権限を都道府県知事等へ移譲し、必要な規制緩和を行う。

①過疎地域等の小規模な地域交通需要に対応するために実施する小型車両(現行での定員10人以下→規制緩和による定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲。

②①にあたって、事業実施の「許可」を「登録」に、事業計画変更の「認可」を「登録変更」等へと規制を緩和。

③定員15人以下の小型コミュニティバスに係る車両基準を見直し、現行10人以下の車両に係る基準と同程度にする。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【現行制度】
大規模広域幹線交通と小規模地域内交通等を問わず、バス等の旅客自動車運送を実施する場合には、一律に道路運送法により国土交通大臣の許可・認可を要する。
道路運送車両の保安基準では、室内照明灯や動力式扉の乗降口等に関する保安基準が設けられている。

【制度改正の必要性】
権限移譲により、交通事業者等の時間的・経済的負担が軽減される。
既に自家用有償旅客運送の事務・権限を地方公共団体へ移譲する方針が示されており、地域の小規模公共交通の確保という観点から、地方が一体的に処理する必要がある。
現行の旅客自動車運送に用いる車両の保安基準等は大型車を前提として策定されており、小型コミュニティバスには過剰な規制となっており、最近の過疎地等における小規模な旅客需要に対応した小型コミュニティバスの導入を阻害している。
また、一般的に、登録制にすることで許可制より事務上の負担が軽減される。登録制としても輸送の安全の一定の確保が図られるばかりか、迅速な実施が可能となり、利用者の利益の保護及び利便の増進を確保できるものと考えられることから、「許可」を「登録」とすべきである。
地方公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、「地方公共団体が中心となり公共交通を再構築する」方針がより明確に示されたところであり、この提案は、同法に基づく協議会等で合意(「地域公共交通網形成計画」へ搭載)した事業を対象としているため、地方の責任において処理することが望ましい。

根拠法令等

道路運送法第4条、道路運送車両の保安基準第50条

②については、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。

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

地域公共交通活性化再生法が改正されたが、旅客自動車運送の事務・権限が地方に移譲されたわけではない。

今回の提案は、旅客自動車運送の中でも、特に地域に根差した小規模な地域交通需要に関する事務・権限の移譲を求めるものである。

地域の実情に即した交通を確保するためには、小規模な地域交通と自家用有償旅客運送を一体的に処理する必要があるため、小型車両(定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲されたい。また、移譲する際には「登録制」とされたい。

全国知事会からの意見

路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。

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。

各府省からの第2次回答

バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。

上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。

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	575-3	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	小規模旅客自動車運送事業の事務・権限を地方運輸局から都道府県知事等に移譲				
提案団体	長野県				
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

次の旅客自動車運送事業に係る事務・権限を都道府県知事等へ移譲し、必要な規制緩和を行う。

- ①過疎地域等の小規模な地域交通需要に対応するために実施する小型車両(現行での定員10人以下→規制緩和による定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲。
- ②①にあたって、事業実施の「許可」を「登録」に、事業計画変更の「認可」を「登録変更」等へと規制を緩和。
- ③定員15人以下の小型コミュニティバスに係る車両基準を見直し、現行10人以下の車両に係る基準と同程度にする。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【現行制度】
大規模広域幹線交通と小規模地域内交通等を問わず、バス等の旅客自動車運送を実施する場合には、一律に道路運送法により国土交通大臣の許可・認可を要する。
道路運送車両の保安基準では、室内照明灯や動力式扉の乗降口等に関する保安基準が設けられている。

【制度改正の必要性】
権限移譲により、交通事業者等の時間的・経済的負担が軽減される。
既に自家用有償旅客運送の事務・権限を地方公共団体へ移譲する方針が示されており、地域の小規模公共交通の確保という観点から、地方が一体的に処理する必要がある。
現行の旅客自動車運送に用いる車両の保安基準等は大型車を前提として策定されており、小型コミュニティバスには過剰な規制となっており、最近の過疎地等における小規模な旅客需要に対応した小型コミュニティバスの導入を阻害している。
また、一般的に、登録制にすることで許可制より事務上の負担が軽減される。登録制としても輸送の安全の一定の確保が図られるばかりか、迅速な実施が可能となり、利用者の利益の保護及び利便の増進を確保できるものと考えられることから、「許可」を「登録」とすべきである。
地方公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、「地方公共団体が中心となり公共交通を再構築する」方針がより明確に示されたところであり、この提案は、同法に基づく協議会等で合意(「地域公共交通網形成計画」へ搭載)した事業を対象としているため、地方の責任において処理することが望ましい。

根拠法令等

道路運送法第4条、道路運送車両の保安基準第50条

③については、平成26年3月18日に、乗車定員11人以上23人以下の旅客自動車運送事業用自動車であって車両総重量5トン以下のものについて、ワンマンバスの構造要件の適用を除外し、平成26年4月1日より施行したところ。

したがって、現行規定において対応可能と考えているが、今なお特段の障壁となっている基準があれば、最寄りの運輸支局等にご相談いただきたい。

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

地域公共交通活性化再生法が改正されたが、旅客自動車運送の事務・権限が地方に移譲されたわけではない。

今回の提案は、旅客自動車運送の中でも、特に地域に根差した小規模な地域交通需要に関する事務・権限の移譲を求めるものである。

地域の実情に即した交通を確保するためには、小規模な地域交通と自家用有償旅客運送を一体的に処理する必要があるため、小型車両(定員15人以下)による旅客自動車運送事業に係る車両基準を撤廃した上で、事務・権限を地方に移譲されたい。

全国知事会からの意見

路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。

なお、小型コミュニティバスに係る車両基準の見直しについて、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】

提案団体の意見を十分に尊重されたい。

なお、所管(府)省の回答が「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

バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。

上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。

保安基準については、平成26年3月18日に、乗車定員11人以上23人以下の旅客自動車運送事業用自動車であって車両総重量5トン以下のものについて、ワンマンバスの構造要件の適用を除外し、平成26年4月1

日より施行したところ。

したがって、現行規定において対応可能と考えているが、今なお特段の障壁となっている基準があれば、最寄りの運輸支局等に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

管理番号	47	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)	港湾施設に係る国土交通大臣認定の廃止				
提案団体	愛知県				
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

港湾区域と臨港地区を外れて整備される港湾施設において、国が、港湾計画策定時又は補助採択時に建設を了承したものは大臣の施設認定は適用除外とすべき。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【現状】

港湾施設は、港湾法第2条第5項の規定で、港湾区域(いわゆる水域)及び臨港地区内に存することが要件となっている。このため、同条第6項で、「港湾区域及び臨港地区内にもないものについても、国土交通大臣が港湾管理者の申請によって認定したものは、港湾施設とみなす」と規定されている。(施設認定)

【支障事例について】

別紙のとおり

【制度改正の必要性】

港湾事業で設置する施設は港湾施設とみなされることが必要であるが、事業スケジュール的に施設認定を得る時間がない場合も想定されるが、認定を受けるまでに事前審査を含め約2～3ヶ月を要することとなっている。このため、港湾計画又は補助採択時に国が建設を了承した施設については、施設認定を適用除外することとすれば、事業の円滑化に大きく寄与するものと考えられる。

<適用除外すべきと考える理由>

現在、港湾施設の整備にあたり、港湾区域及び臨港地区に納めることができない場合は、港湾管理者としては施設認定で対応せざるを得ないが、事業スケジュール的に施設認定を得る時間がない場合も想定されるのが実情である。港湾計画上で位置づけがなされた区域や補助事業認可申請において、港湾計画、補助申請をもって施設認定を兼ねることとすれば、事業の円滑化に寄与するものとする。

根拠法令等

港湾法第2条第6項

各府省からの第1次回答

回答区分 C 対応不可

本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、「港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、臨港地区の指定手続(縦覧や公告等)を経ないこととなるため、透明性が確保されず、周辺の土地利用との整合性等に関するチェック機能が働かないこととなる。したがって、臨港地区を設定する際と同様、透明性を確保するため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要がある。」との観点から、「港湾区域及び臨港地区外の施設を港湾施設とする国土交通大臣の認定(2条6項)については、当該認定の迅速化を図るため、事前調整を含めた標準的な処理期間を設定する。」と結論が出ており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。

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

施設認定の迅速化を図るため事前調整を含めた標準的な処理期間を設定していただいたところであるが、港湾法施行規則に規定された申請書類に記載すべき事項を基にした迅速な審査をお願いしたい。

全国知事会からの意見

港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設について、国土交通大臣による施設認定は廃止すべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 C 対応不可

○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。

○ なお、施設認定の申請書類については、港湾法施行規則第1条に規定しているところであるが、その詳細については「港湾施設の認定に係るガイドライン(平成26年5月)」に示しているので、審査の迅速化の観点からも、ガイドラインに沿った申請にご協力をお願いしたい。

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	303	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)	港湾施設に係る国土交通大臣の認定の一部廃止				
提案団体	福島県				
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

港湾法第2条第6項に規定されている国土交通大臣の認定について、条件を満たしている場合は不要とする。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【提案事項・支障事例】

従来港湾区域であった水域が公有水面の埋立てにより土地となり、しかも臨港地区が設定されていない場合には、その区域内の施設はそのままでは港湾施設ではないとされており、供用を開始するためには、国の機関が直轄工事で建設した施設等であっても、当該施設を臨港地区に指定するか、港湾管理者(県)から国土交通大臣に港湾施設に認定するよう申請する必要がある。

臨港地区への指定については、埋立てた(土地となった)後、原則として地方港湾審議会に諮問し、都市計画区域内であれば都市計画法に基づく臨港地区の指定手続きが必要となり、加えて埋立竣功後面積と字界が決定しないと指定できないため、完成から臨港地区への指定(供用開始)まで多大な時間を要する。よって、埋立て前に事前の協議を進めることができる国土交通大臣への港湾施設に係る認定申請をした方が、迅速な供用開始ができる。

このため、国土交通大臣の認定が必要とされているもののうち、国の機関による直轄工事や国の機関がその必要性を認め都道府県が補助事業等で建設した施設については、既に港湾施設としての条件が認められたものとして、あらためての協議を不要としていただきたい。

協議が不要となれば、認定申請のために必要とされる埋立竣功書類に係る事務作業が軽減されるとともに、事前協議から認定までに少なくとも6ヶ月程度時間を要しているところ、この分の期間が短縮されることとなる。

根拠法令等

港湾法第2条第6項

本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付けの第4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、「港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、臨港地区の指定手続(縦覧や公告等)を経ないこととなるため、透明性が確保されず、周辺の土地利用との整合性等に関するチェック機能が働かないこととなる。したがって、臨港地区を設定する際と同様、透明性を確保するため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要がある。」との観点から、「港湾区域及び臨港地区外の施設を港湾施設とする国土交通大臣の認定(2条6項)については、当該認定の迅速化を図るため、事前調整を含めた標準的な処理期間を設定する。」と結論が出ており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。

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

<回答>

本提案は、通知を受けたうえでの更なる措置の提案である。

公有水面の埋立て、直轄工事や補助事業により建設した施設は、港湾計画に基づき、国の認可等を経て建設しており、周辺の土地利用との整合性等に関してはその時点でチェックされていることから、十分に透明性も確保されていると考える。

また、埋立竣工すると埋立区域は水域から陸域に変わるが、上述の整合性等に関しては変わらないため、港湾施設の認定申請や臨港地区を指定せずとも港湾施設と認めていただきたい。

なお、港湾の陸域の機能の増進、構築物の建設等の制限を行う機能を果たすため、埋立区域については、必要な手続を経て遅滞なく臨港地区に指定する考えである。

全国知事会からの意見

港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設について、国土交通大臣による施設認定は廃止すべきである。

○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。

○ なお、施設認定の際には、埋立免許に係る認可や港湾計画の審査の際には確認を要しない施設の具体的な配置や構造等についても確認を行っているので、本制度の廃止は不適當である。

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	597	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)	港湾施設に係る国土交通大臣の認定の廃止				
提案団体	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

港湾施設に係る国土交通省大臣の認定を廃止する

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・支障事例】

港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設については、国において、港湾計画策定時又は補助採択時に建設が了承されているため、国とも十分協議の上、整備建設されるものである。このため、改めて施設認定の手続きを行うことは、事務的にも二度手間であり、廃止を求める。

平成26年5月30日付け事務連絡で、国土交通省から、施設認定に係る手続きの見直しについて、通知があったところではあるが、当該見直しは、従来よりも早い段階で施設認定手続きを開始するというものであり、上述のように前段階で了承されているものについて、申請することは二度手間であることに変わりはなく、事務的な負担がある。

また、義務付け・枠付けの第4次見直しにより、標準処理期間は事前調整2月、申請後1月と設定されたが、その後の協議でも申請から協議完了まで6月を要した事例があるなど、未だに協議に時間を要している。

根拠法令等

港湾法第2条第6項

本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付けの第4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、「港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、臨港地区の指定手続(縦覧や公告等)を経ないこととなるため、透明性が確保されず、周辺の土地利用との整合性等に関するチェック機能が働かないこととなる。したがって、臨港地区を設定する際と同様、透明性を確保するため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要がある。」との観点から、「港湾区域及び臨港地区外の施設を港湾施設とする国土交通大臣の認定(2条6項)については、当該認定の迅速化を図るため、事前調整を含めた標準的な処理期間を設定する。」と結論が出ており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。

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

臨港地区の指定は、都市計画審議会や、地元首長との協議を経て指定される一方で、施設認定については、国土交通省とされているが、国のみの関与により透明性が確保されるとは言えない。

臨港地区同様、地元首長への協議や告示といった手段で、周辺土地利用との整合性等は図れるものであり、国土交通省については大臣認定ではなく、届出や同意で対応することとしても、全体としてチェック機能がより担保できると思われる。

全国知事会からの意見

港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設について、国土交通大臣による施設認定は廃止すべきである。

○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。

○ 港湾施設は原則として港湾区域又は臨港地区に存する施設に限られているが、臨港地区指定にあたって時間を要するもの等については、例外的に国土交通大臣の認定により港湾施設としてみなすことを可能としている。

臨港地区を定める際は、臨港地区指定案の縦覧や公告等の手続により透明性が確保されているが、港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、透明性が確保されない恐れがあるほか、港湾施設となると、国の費用負担が生じることとなるため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要があり、本制度の廃止は不相当である。

○ なお、「港湾施設の認定に係るガイドライン(平成26年5月)」において事務処理に係る留意点を示しているので、当該ガイドラインも活用いただき、効率的な事務処理にご協力をお願いしたい。

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	810	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	港湾区域の設定に関する国土交通大臣の同意権限の都道府県への移譲及び国への届出の廃止				
提案団体	兵庫県、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

- ・国際戦略港湾等の港湾区域の新設、変更についての国土交通大臣の同意権限を都道府県に移譲することを求める。
- ・都道府県管理の地方港湾の港湾区域の新設、変更にあたっての国土交通大臣への届出を廃止することを求める。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【現行】
国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び都道府県管理の避難港の港湾区域の新設、変更については国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。また、都道府県管理の地方港湾の港湾区域の新設、変更については国土交通大臣への届出が必要とされている。

【制度改正の必要性】
新設、変更にあたっては、利害関係人や河川管理者等の協議や地方公共団体の議会の議決を経ており、港湾管理者による十分な内容確認が実施されているものである。

【改正による効果】
この同意には事前協議から約1年程度の期間を要することから、国土交通大臣から都道府県知事に権限を移譲することにより、事務の迅速化、効率化を図ることができ、港湾施設利用者の利便性の向上につながる。

根拠法令等

港湾法第4条第4項、同条第8項

本提案は、すでに過去の議論(平成21年の地方分権改革推進計画の議論)において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、「港湾区域に係る国土交通大臣又は都道府県知事の認可(4条4項)に関し、重要港湾及び避難港に係る認可は、同意を要する協議とし、その他の地方港湾に係る認可は、事後報告・届出・通知とする。」とされており、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」(平成23年法律第37号)において措置している。

なお、平成21年当時の「重要港湾」は、「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」(平成23年法律第9号)により、「国際戦略港湾」、「国際拠点港湾」、「重要港湾」に分離されている。

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

・港湾区域の新設、変更にあたっては、利害関係人や河川管理者等の協議や地方公共団体の議決を経ており、港湾管理者によって十分な内容確認が行われている。

・国土交通大臣協議には事前協議から約1年程度の期間を要するものもあることから、事務を効率的に進め、港湾利用者の利便性の向上を図るため、港湾区域の新設等に関する国土交通大臣の同意権限の規定を廃止し、都道府県に移譲することが必要である。あわせて、都道府県管理の地方港の港湾区域の新設等にかかる国土交通大臣への届出についても廃止すべきである。

全国知事会からの意見

港湾区域の新設、変更についての国土交通大臣の協議・同意を廃止し、地方分権改革推進委員会第3次勧告を踏まえ、事後報告・届出・通知を許容とするべきである。それ以外についても、提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成21年の地方分権改革推進計画の議論)において結論が出ていると承知している。

○ 国の利害に重大な関係を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び避難港については、法制度上、航路等の整備に係る費用の一部を国が負担する義務を有しているところでもあり、当該港湾の港湾区域の拡張等の是非について判断する必要があることから、同意を要する協議を求めることとしている。

○ また、都道府県管理の地方港湾については、港湾区域の設定は、国民共有の財産である公有水面の規制等を可能にするものであることに鑑み、地域の判断を尊重することとしつつも、公有水面の適正な管理を確保する観点から、届出を求め、必要に応じて是正を求めることとしている。

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	811	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	港湾区域及び臨港地区以外の施設を港湾施設と認定する権限の国土交通大臣から都道府県への移譲				
提案団体	兵庫県、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

港湾区域及び臨港地区内にない施設を港湾施設とみなすためには、港湾管理者が申請し国土交通大臣が認定する必要があるが、この認定権限を国土交通大臣から都道府県へ移譲することを求める。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【現行】

港湾区域及び臨港地区内にない施設を港湾施設とみなすためには、港湾管理者が申請し国土交通大臣が認定する必要がある。

【制度改正の必要性】

県に権限が委譲されれば、事務の効率化が図られ、地域の実情に応じた迅速な施設整備が可能となる。

【支障事例・効果】

港湾区域及び臨港地区内にない施設についての港湾施設の認定については、事前協議から約6ヶ月程度の期間を要していることから、国土交通大臣から都道府県知事に権限を移譲することにより、事務の迅速化、効率化を図ることができ、利用者ニーズに対応した迅速な港湾施設の整備が可能となる。

根拠法令等

港湾法第2条第5項、第6項

本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付けの第4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、「港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、臨港地区の指定手続(縦覧や公告等)を経ないこととなるため、透明性が確保されず、周辺の土地利用との整合性等に関するチェック機能が働かないこととなる。したがって、臨港地区を設定する際と同様、透明性を確保するため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要がある。」との観点から、「港湾区域及び臨港地区外の施設を港湾施設とする国土交通大臣の認定(2条6項)については、当該認定の迅速化を図るため、事前調整を含めた標準的な処理期間を設定する。」と結論が出ており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。

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

- ・臨港地区は国際戦略港湾又は国際拠点港湾を除き、都道府県等が定めており、施設認定の適否についても都道府県等で判断することが可能である。
- ・港湾区域及び臨港地区内にない施設についての港湾施設の認定に関する標準的な処理期間(事前協議を含め3ヶ月)が設定されたが、国土交通大臣協議には事前協議から約6ヶ月の期間を要しているのが現状である。このため、事務を効率的に進め、迅速な施設整備を図るため、施設認定の権限を国から都道府県へ移譲することを求めるものである。

全国知事会からの意見

港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設について、国土交通大臣による施設認定は廃止すべきである。

○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。

○ 港湾施設は原則として港湾区域又は臨港地区に存する施設に限られているが、臨港地区指定にあたって時間を要するもの等については、例外的に国土交通大臣の認定により港湾施設としてみなすことを可能としている。

臨港地区を定める際は、臨港地区指定案の縦覧や公告等の手続により透明性が確保されているが、港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、透明性が確保されない恐れがあるため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要があり、都道府県への権限委譲は不適當である。

○ なお、「港湾施設の認定に係るガイドライン(平成26年5月)」において事務処理に係る留意点を示しているので、当該ガイドラインも活用いただき、効率的な事務処理にご協力をお願いしたい。

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	62	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限の国から広域連合への移譲				
提案団体	関西広域連合				
制度の所管・関係府省	国土交通省(観光庁)				

求める措置の具体的内容

観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限(広域連合の構成府県市が実施主体である観光圏整備事業は除く)について、広域連合への移譲を求める。
また、広域連合による認定を受けた団体等が、従来の国の認定と同様に、国の特例措置の支援(旅行業法の特例等)が受けられること及び補助事業「観光ブランド確立支援事業」の補助対象者となることを求める。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

関西広域連合は、関西地域をエリアとする広域観光に取り組んでおり、観光圏の整備においては、各構成府県市が行う観光圏整備事業を広域的視点で捉え、関西全体を「日本の顔」となる国際観光エリアとしてそれぞれの観光圏を効果的に整備し、有機的に結びつけて周遊型に国内外の観光客を誘致するなど、広域連合が認定において主体性を発揮することにより、国際観光エリア「KANSAI」のブランド確立と創意・工夫に基づく効果的な観光地整備を行うことができる。
現行の観光庁の認定は、全国的見地から一元的に実施するため、関西など一定エリア内における複数の観光圏相互の連携や効果的な誘客など、エリア全体の最適化の視点が弱い。

根拠法令等

「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律」
第8条第3項(観光圏整備実施計画の認定)

本提案は、すでに過去の議論(25年の事務・権限等の移譲等に関する見直し方針についての議論)において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、「国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する当面の方針」(平成25年9月13日 地方分権推進改革本部決定)において「観光圏整備実施計画の認定事務に係る事務・権限の移譲」は各府省と地方の意見を踏まえ、検討と調整を進めた上で、25年中に結論が得られた場合は、25年中に取りまとめる見直し方針に記載するとされていたところである。

その上で、関係機関へのヒアリング等が実施された結果、観光圏整備実施計画の認定については、滞在交流型観光の促進を図るため、平成24年度に改正した「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する基本方針」に基づき、地域の多様な関係者が連携した実施する事業を取りまとめた先進的な計画を対象に行うものであり、全国的見地から効率的に滞在交流型観光の取組を促進するため、観光庁において一元的に実施する必要があることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(25年12月20日 閣議決定)には記載されなかったところである。

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

訪日旅行者数を2020年に2000万人の高みを目指すとする目標達成に向けては、全国各地に整備されつつある観光圏がインパウンドに対しても重要な観光拠点となる。東京オリンピック・パラリンピック等の開催により訪日した外国人観光客をいかに東京・首都圏だけでなく、地域に分散させ、日本全体で外国人観光客をもてなすが、日本を観光立国として引き立てていくことになる。

観光圏の認定について、国においては、「全国的な見地から効率的に滞在交流型観光の取組を促進するため、各地域の先進的な取組を一元的に実施する必要がある」としているが、地域の観光振興は地域の実情に通じた地方自治体等が行うべきものであり、当該認定事務についても地域の市町村等の取組に通じた都道府県等では対応は可能である。先進的な取組の促進や一元的な実施の必要性は、国が地域への助言等側面的支援を行うことで対応できるものであり、国の関与は最小限に止めるべきである。

今後、多くの外国人観光客が日本、関西を訪れることが見込まれるなかでは、観光圏の認定に際しては先進性や地域バランスといった視点だけではなく、広域的な範囲で観光客を周遊させる広域的ルートの提案など、観光圏が相互に協力し、力を発揮しながら国内外の観光客の受入増に対応していく地域の「連携」「協調」の仕組みなどを考えていく必要がある。

関西広域連合のような広域行政組織では、観光圏の認定にあたり、整備段階から情報を共有し、域内の観光圏が相互に連携、協調し合うことで、「KANSAI」ブランドとしても発信し、個々の観光圏のみならず関西全体のさらなる観光客の誘客に結びつけていくことも可能である。観光圏の認定においては、今後増加が見込まれる外国人観光客の受入も見据えて、地域の創意・工夫を活かせる、「全国的な見地から一元的に行う」視点とは別の観点から提案する。

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。

本提案は、すでに過去の議論(25年の事務・権限等の移譲等に関する見直し方針についての議論)において結論が出ていると承知している。

過去の議論においては、「国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する当面の方針」(平成25年9月13日 地方分権推進改革本部決定)において「観光圏整備実施計画の認定事務に係る事務・権限の移譲」は各府省と地方の意見を踏まえ、検討と調整を進めた上で、25年中に結論が得られた場合は、25年中に取りまとめる見直し方針に記載するとされていたところである。

その上で、関係機関へのヒアリング等が実施された結果、観光圏整備実施計画の認定については、滞在交流型観光の促進を図るため、平成24年度に改正した「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する基本方針」に基づき、地域の多様な関係者が連携した実施する事業を取りまとめた先進的な計画を対象に行うものであり、全国的見地から効率的に滞在交流型観光の取組を促進するため、観光庁において一元的に実施する必要があることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(25年12月20日 閣議決定)には記載されなかったところである。

上記のとおり、観光圏の認定については、その施策の性質上、全国的見地から、また、都道府県等を越える広域に跨る連携の調整という観点から国において実施する必要がある。

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

管理番号	830	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限の国から関西広域連合への移譲				
提案団体	兵庫県				
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

観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限(広域連合の構成府県市が実施主体である観光圏整備事業は除く)について、広域連合への移譲を求める。
また、広域連合による認定を受けた団体等が、従来の国の認定と同様に、国の特例措置の支援(旅行業法の特例等)が受けられること及び補助事業「観光ブランド確立支援事業」の補助対象者となることを求める。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

関西広域連合は、関西地域をエリアとする広域観光に取り組んでおり、観光圏の整備においては、各構成府県市が行う観光圏整備事業を広域的視点で捉え、関西全体を「日本の顔」となる国際観光エリアとしてそれぞれの観光圏を効果的に整備し、有機的に結びつけて周遊型に国内外の観光客を誘致するなど、広域連合が認定において主体性を発揮することにより、国際観光エリア「KANSAI」のブランド確立と創意・工夫に基づく効果的な観光地整備を行うことができる。
現行の観光庁の認定は、全国的見地から一元的に実施するため、関西など一定エリア内における複数の観光圏相互の連携や効果的な誘客など、エリア全体の最適化の視点が弱い。

根拠法令等

「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律」
第8条第3項(観光圏整備実施計画の認定)

本提案は、すでに過去の議論(25年の事務・権限等の移譲等に関する見直し方針についての議論)において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、「国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する当面の方針」(平成25年9月13日 地方分権推進改革本部決定)において「観光圏整備実施計画の認定事務に係る事務・権限の移譲」は各府省と地方の意見を踏まえ、検討と調整を進めた上で、25年中に結論が得られた場合は、25年中に取りまとめる見直し方針に記載するとされていたところである。

その上で、関係機関へのヒアリング等が実施された結果、観光圏整備実施計画の認定については、滞在交流型観光の促進を図るため、平成24年度に改正した「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する基本方針」に基づき、地域の多様な関係者が連携した実施する事業を取りまとめた先進的な計画を対象に行うものであり、全国的見地から効率的に滞在交流型観光の取組を促進するため、観光庁において一元的に実施する必要があることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(25年12月20日 閣議決定)には記載されなかったところである。

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

・基本方針への適合判断は都道府県でも可能である。むしろ地域を熟知する都道府県の方が適切な判断を行える。

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】
提案団体の意見を十分に尊重されたい。

本提案は、すでに過去の議論(25年の事務・権限等の移譲等に関する見直し方針についての議論)において結論が出ていると承知している。

過去の議論においては、「国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する当面の方針」(平成25年9月13日 地方分権推進改革本部決定)において「観光圏整備実施計画の認定事務に係る事務・権限の移譲」は各府省と地方の意見を踏まえ、検討と調整を進めた上で、25年中に結論が得られた場合は、26年中に取りまとめる見直し方針に記載するとされていたところである。

その上で、関係機関へのヒアリング等が実施された結果、観光圏整備実施計画の認定については、滞在交流型観光の促進を図るため、平成24年度に改正した「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する基本方針」に基づき、地域の多様な関係者が連携した実施する事業を取りまとめた先進的な計画を対象に行うものであり、全国的見地から効率的に滞在交流型観光の取組を促進するため、観光庁において一元的に実施する必要があることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(25年12月20日 閣議決定)には記載されなかったところである。

上記のとおり、観光圏の認定については、その施策の性質上、全国的見地から、また、都道府県等を越える広域に跨る連携の調整という観点から国において実施する必要がある。

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

管理番号	509	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	国際観光振興の事務 (ビジット・ジャパン地方連携事業)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(観光庁)				

求める措置の具体的内容

現在、国と地方が連携して実施している国際観光振興の事務(ビジット・ジャパン地方連携事業)について移譲することで、都道府県の広域連携の取組として実施できるようにする。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

ビジット・ジャパン地方連携事業は、民間を主体とした組織等が実施しようとする事業のうち、広域的・効果的な訪日旅行を促進する事業であり、地方自治体等と負担を共有して実施するもの。
民間を主体とした組織等と、産業振興等の施策で日ごろから密接に連携する都道府県が単独で連携主体となることで、事業者の利便性やより地域の実情に応じた(他の企業・団体との橋渡し等)連携が可能になると考える。
現在、ビジット・ジャパン地方連携事業は、都道府県域を越えた広域で取り組む訪日プロモーションを実施しているが、自治体の広域連携の枠組みでも実施が可能のため、国の直接的な関与を求める必要はない。
また、国の関与があることで、地方自治体と事業者との連携における十分な機動性や意思決定が阻害されることが想定されるため、本事業に係る事務・財源の移譲を求める。

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振興に関する法律
- ・観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律

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

本案件は、既に過去の議論(平成25年の「事務・権限移譲等検討シート」に係るヒアリング)において結論が出ていると承知している。

なお、ビジット・ジャパン地方連携事業については、現行の制度においても、自治体の申請によって、民間を主体とした組織等と都道府県が連携主体となり、国の介入なしに実施することが可能である。そうすることで、事業者の利便性やより地域の実情に応じた連携(他の企業・団体との橋渡し等)が可能と考える。また、国が介入する場合においても、事業実施にあたっては、国と地方自治体、観光関係団体、民間企業が相互に連携して事業を予め計画した上で実施するものであるため、地方自治体と事業者との連携における十分な機動性や意思決定が阻害されるものではないと考える。

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

意見なし

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。

なお、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】

提案団体の意見を十分に尊重されたい。

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	458	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金の国から都道府県及び市町村への移譲				
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

現在国が協議会に対して交付している地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金に係る事務等を都道府県及び市町村に移譲すること。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

地方公共団体が地域の実情を踏まえて、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性のある取り組みを柔軟に行うため、事務、財源の移譲を受ける必要がある。

地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金における交付申請の受付等の事務を国が行うにあたって、地域の実情に応じた事業の認定、評価、アドバイスを行うことは困難であり、円滑な地域公共交通活性化・再生総合事業の執行に支障をきたす。

この事務を都道府県が行うことで、市町村等が単独で作成する事業計画を、県単位における地域の実情に応じた支援を行うことができ、また連携計画においてもより密に市町村の連携に資する支援を行うこと、地域の実情に応じた支援を行うことができるため、本事業に係る事務・財源の移譲を求める。

根拠法令等

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
地域公共交通活性化・再生総合事業交付要綱
地域公共交通活性化・再生総合事業実施要領

各府省からの第1次回答

回答区分 C 対応不可

地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金は、すでに平成23年に廃止されている。

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

意見なし

全国知事会からの意見

都道府県が実施する地域振興事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。

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

管理番号	475	提案区分	A 権限移譲	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事業補助金の国から都道府県及び市町村への移譲				
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

現在国が乗合バス事業者に対して交付している地域公共交通確保維持事業補助金に係る事務等を都道府県及び市町村に委譲する。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

地方公共団体が地域の実情を踏まえて、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性のある取り組みを柔軟に行うため、事務、財源の移譲を受ける必要がある。

地域公共交通確保維持事業補助金における交付申請の受付等の事務を国が行うにあたって、地域の実情に応じた事業の認定、評価、アドバイスを行うことは困難であり、円滑な地域公共交通確保維持事業の執行に支障をきたす。

この事務を都道府県が行うことで、市町村等が単独で作成する事業計画を、県単位における地域の実情に応じた支援を行うことができ、また連携計画においてもより市町村の連携に資する支援を行うこと、地域の実情に応じた支援を行うことができるため、本事業に係る事務・財源の移譲を求める。

根拠法令等

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱
地域公共交通確保維持改善事業実施要領

本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。

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

国土交通省がいう「過去の議論」では、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」とされたに過ぎず、本県が主張する事務及び財源の移譲措置がなされたわけではない。

本県は、地方公共団体が地域の実情を踏まえて、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性のある取り組みを柔軟に行うため、事務、財源の移譲を受ける必要がある(具体的には、国から移譲を受けた財源を活用し、地方公共団体が地域間幹線系統等の補助限度額の引き上げや補助対象範囲の拡大等の支援を行うことができるようにする)と考える。

なお、権限移譲に際しては、人員移譲による事務処理体制の整備を検討すべきである。

全国知事会からの意見

都道府県が実施する地域振興事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

市への移譲については、手挙げ方式による移譲を求める。

本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。なお、現在の見解も以下の過去の議論の整理と同様である。

過去の議論においては、地域公共交通を巡る利用者の減少、経営の悪化、サービスレベルの低下等の諸問題を適切に解決し、地域住民の移動手段の確保等といった社会的要請の増大に的確に答えるためには、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、「持続可能な公共交通ネットワーク」を構想し、その実現を図ることが重要であって、そのような地域の主体的取り組みを全国に普及させるために、取り組みの実効性を担保する枠組みを構築する必要がある、との考えに基づき、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会での議論を経て、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。