

# 地方からの提案個票

＜各府省第 1 次回答まで＞

通番	ヒアリング事項	個票のページ
34	地域バス路線に係る補助要件の緩和(7 件)	1～30
32	複数の都道府県にまたがる建設業の許可・宅地建物取引業の免許に係る権限の都道府県への移譲(2 件)	31～34
27	二級河川整備基本方針等に係る国の同意協議の廃止(3 件)	35～40
23	電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法に基づく再生可能エネルギー発電の認定権限等の都道府県への移譲(2 件)	41～44

# 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1次回答

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察し、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

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。

# 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1次回答

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

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。

# 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1次回答

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

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。

別表6 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持関係）

補助対象事業者	補助対象経費	補助事業の基準	補助率
<p>一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者及び活性化法定協議会</p>	<p>補助対象系統に係る補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額であって、別表7に定めるところにより算出される経費</p>	<p>市区町村協議会等が定めた生活交通ネットワーク計画に確保又は維持が必要として掲載された補助対象系統の運行のうち、次のイからへの全てに適合するもの。ただし、第15条第2項の場合にあっては、口からへの全てに適合するもの。</p> <p>イ 道路運送法施行規則第3条の3に規定する路線定期運行、路線不定期運行若しくは区域運行又は同規則第49条第1号に定める市町村運営有償運送（「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について（平成18年9月15日付け国自旅第141号）」1①に定める「交通空白輸送」に限る。）若しくは同条第2号に定める過疎地有償運送であって乗合旅客の運送に係るものであること。（ただし、過疎地有償運送にあっては、補助対象期間の開始前に、国庫補助金の交付を申請することを示した上で、道路運送法施行規則第51条の15第3号に規定する協議が調っているものに限る。）</p> <p>ロ 以下の①又は②のいずれかの要件を満たすもの。</p> <p>① 第2編第1章第1節の補助対象地域間幹線系統のフィーダー系統であること。ただし、政令指定都市、中核市及び特別区（以下、「政令指定都市等」という。）が専らその運行を支援するもの及びその運行区域のすべてが政令指定都市等の区域内であるものを除く。</p> <p>② 以下の（1）又は（2）のいずれかを満たす交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること。</p> <p>（1） 以下に掲げる過疎地域等のいずれかをその沿線に含む地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 過疎地域自立促進特別措置法（平成12年法律第15号）第2条第1項及び第32条の適用される要件に該当する過疎地域（同法第33条第1項に基づく「過疎地域とみなされる市町村」及び同法第33条第2項に基づく「過疎地域とみなされる区域」を含む。）</li> <li>・ 離島振興法第2条第1項の規定に基づき指定された同項の離島振興対策実施地域</li> <li>・ 半島振興法（昭和60年法律第63号）第2条第1項の規定に基づき指定された半島振興対策実施</li> </ul>	<p>1/2</p>



		<p>地域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山村振興法（昭和40年法律第64号）第7条第1項の規定に基づき指定された振興山村</li> <li>・奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島</li> <li>・小笠原諸島振興開発特別措置法第2条第1項に規定する小笠原諸島に属する島</li> <li>・沖縄振興特別措置法第3条第1号に規定する沖縄県の区域</li> </ul> <p>(2) 半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること。</p> <p>ハ 当該系統の運行内容について、効率的・効果的運行のための「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」（「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」（平成18年9月15日付け国自旅第161号）別添2）なども踏まえ、地域における既存の交通ネットワークや生活交通ネットワーク計画の地域間幹線系統に係る部分の記載との調整・整合が図られているもの。</p> <p>ニ 以下の①から③のいずれかに該当するもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの</li> <li>② 既に運行を開始しているもので生活交通ネットワーク計画に基づき新たに地方公共団体が支援を開始するもの</li> <li>③ 前年度補助対象期間に本節による補助金の交付を受けたもの</li> </ul> <p>ホ 補助対象期間に、当該系統の運行によって得る経常収益の見込額が同期間の当該系統の補助対象経常費用の見込額に達していないもの。ただし、過去2ヶ年度連続して経常収益が経常費用を超えた系統を除く。</p> <p>ヘ 補助対象期間の末日（9月30日）において引き続き運行される予定のものであること。（補助対象期間の途中に補助対象系統の合併、分割その他の再編を行う場合にあっては、再編を行う日までに生活交通ネットワーク計画の認定又は変更の認定を受けて実施する場合に限り、同一の補助対象系統が補助対象期間中継続して運行しているものとして取り扱う。）</p>	
--	--	--	--

(注)

1. 「フィーダー系統」とは、バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統をいう。この場合の、「接続」とは、バス停留所相互又はバス停留所と駅、海港又は空港との近接・共有、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置が講じられていることをいう。
2. 「地域間交通ネットワーク」とは、地域間幹線バス系統、鉄軌道路線、内航旅客船航路及び国内定期航空路をいう。この場合において、「地域間幹線バス系統」とは、複数市町村（ただし、平成13年3月31日における市町村の状態に応じたもの。）にまたがる平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のものとする。

別表7 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持関係）

補助対象経費の算出方法	
1.	補助対象系統が運行する各市町村毎の国庫補助金の交付額は、各市区町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費の合計額の1/2と、当該各市区町村毎に算定される国庫補助上限額の、いずれか少ない方の額以内の額とする。（補助対象期間中に補助対象系統の合併・分割その他の再編が予定されている場合は、再編前後の運行予定日数に応じて算出した額の合計額とする。）
2.	補助対象経費の額は、次式によって算出される補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額とする。
3.	補助対象経常費用の見込額は、次式によって算出する。 （路線を定めて行う乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の場合） 当該補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用の見込額 × 当該補助対象系統の計画実車走行キロ ただし、実車走行キロ当たり経常費用の見込額が、別表1又は別表2に基づく補助ブロックごとに定める地域キロ当たり標準経常費用を上回る場合は、次式によって算出する。（沖縄県及び離島に係る系統を除く。） 地域キロ当たり標準経常費用 × 当該補助対象系統の計画実車走行キロ （上記以外の乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の場合） 事業者時間当たり経常費用 × 当該補助対象事業者の計画サービス提供時間 ただし、事業者時間当たり経常費用が別表1又は別表2に基づく補助ブロックごとに定める地域時間当たり標準経常費用を上回る場合は、次式によって計算する。（沖縄県及び離島に係る系統を除く。） 地域時間当たり標準経常費用 × 当該補助対象事業者のサービス提供時間
4.	経常収益の見込額は、次式によって算出する。 （路線を定めて行う乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の場合） 当該補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の見込額 × 当該補助対象系統の計画実車走行キロ 実車走行キロ当たり経常収益の見込額は、次式により計算して得られた額以上の額により算出するものとする。ただし、新設系統で基準期間（※1）の実績額がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額とする。 「実車走行キロ当たり経常収益の見込額」 = 「基準期間（※1）における当該補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の実績額」 × $\left[ 1 + \frac{\text{当該補助対象系統の過去3年間（※3）の平均増減率}}{2} \right]^2$ （上記以外の乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の場合） 当該補助対象期間の車両1両に係る1時間当たり経常収益の見込額 × 当該補助対象事業者の計画サービス提供時間
5.	補助対象系統が存する各市区町村毎の国庫補助上限額は、当該市区町村の人口等を基準として国土交通大臣が算定する額とする。

（注）

- 「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用」とは、補助対象事業者（第15条第3項の規定により活性化法法定協議会が補助対象事業者となる場合にあっては、生活交通ネットワーク計画に運送予定者として記載された者。以下この表において同じ。）の基準期間（※1）における乗合バス事業又は自家用有償旅客運送の経常費用を、基準期間（※1）における実車走行キロの実績値で除した1キロメートル当たりの経常費用を基礎として、次式により計

算して得られた額をいう。(第2編第1章第3節に係る経常費用及び被災地域車両取得事業に係る経常費用を除く。)

「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用」＝

$$\left[ \frac{\text{「補助対象事業者の基準期間（※1）における実車走行キロ当たり経常費用の実績額」} \times \left( 1 + \frac{\text{補助対象事業者の過去3年間（※3）の平均増減率}}{2} \right)^2}{2} \right]$$

2. 「補助対象事業者の時間当たり経常費用」とは、補助対象事業者の補助対象期間の前々年度における車両1両当たりの平均費用を、補助対象期間の前々年度におけるサービス提供時間の実績値で除した1時間当たりの経常費用をいう。(第2編第1章第3節に係る経常費用及び被災地域車両取得事業に係る経常費用を除く。)

3. 「地域キロ当たり標準経常費用」とは、乗合バス事業の運賃原価算定基準により算定された基準年度(※2)における乗合バス事業の標準原価に基づき算出される地方民営乗合バス事業者の当該補助ブロックを含む地域の実車走行キロ1キロメートル当たりの標準経常費用を基礎として、次式により計算して得られた額をいう。(第2編第1章第3節に係る経常費用及び被災地域車両取得事業に係る経常費用を除く。)なお、自家用有償旅客運送に係る地域キロ当たり標準経常費用は、乗合バス事業者に係る地域キロ当たり標準経常費用を基礎として、注4に係る地域時間当たり標準経常費用の乗合バス事業と自家用有償旅客運送との差額を基礎として算出された額をいう。

「地域キロ当たり標準経常費用」＝

$$\left[ \frac{\text{「基準年度（※2）における地域キロ当たり標準経常費用の実績額」} \times \left( 1 + \frac{\text{地域の過去3年間（※3）の平均増減率}}{2} \right)^2}{2} \right]$$

4. 「地域時間当たり標準経常費用」とは、毎年度の乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の費用に係る実態調査を基として、算出される当該補助ブロックを含む地域の車両1両1時間当たりの標準経常費用を基礎として算出された額をいう。(第2編第1章第3節に係る経常費用及び被災地域車両取得事業に係る経常費用を除く。)なお、当分の間、当該補助ブロックは全国一律のものとする。

なお、大臣は、地域キロ当たり標準経常費用又は地域時間当たり標準経常費用の算出に当たり、当該地域キロ当たり標準経常費用又は地域時間当たり標準経常費用の対象期間における燃料価格その他地域キロ当たり標準経常費用又は地域時間当たり標準経常費用を構成する要素が直近の値と著しく乖離しており、適切な設定ができないと認める場合には、これを補正した上で算出することとする。

5. 「離島」とは、離島振興法第2条第1項の規定に基づき指定された同項の離島振興対策実施地域に含まれる島、奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島及び小笠原諸島振興開発特別措置法第2条第1項に規定する小笠原諸島に属する島並びに沖縄振興特別措置法第3条第3号に規定する離島をいう。

(※1) 基準期間とは、補助対象期間(10月1日～翌9月末日)の前々補助対象期間をいう。

(※2) 基準年度とは、補助金の交付を受けようとする会計年度(4月1日～翌3月末日)の前々々会計年度をいう。

(※3) 過去3年間とは、基準期間又は基準年度を最終年度とする連続した過去3年間をいう。

事 務 連 絡  
平成26年3月13日

国土交通省総合政策局  
公共交通政策部交通支援課長

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 別表7の5. に定める  
「補助対象系統が存する市区町村毎の国庫補助上限額」について

標記について、平成27年度補助金交付分における当該市区町村の人口等を基準として国土交通大臣が算定する額は、次により算定する額とし、これを「補助対象系統が存する各市区町村毎の国庫補助上限額」とすることとしたので通知する。

(算定式：平成27年度補助金交付分)

$$\text{対象人口} \times 240.40\text{円} + 400\text{万円}$$

※千円未満切り捨て

(備考) 対象人口の考え方

- ① 人口集中地区以外の人口と交通不便地域の人口(※)を比較し、多い人口を対象人口とする。
- ② 政令市、中核市の場合は、交通不便地域の人口(※)を対象人口とする。

※ 交通不便地域の人口とは、次に掲げる地域の人口の合計(重複する場合を除く。)とする。

- (1) 過疎地域自立促進特別措置法(平成12年法律第15号)第2条第1項及び第32条の適用される要件に該当する過疎地域(同法第33条第1項に基づく「過疎地域とみなされる市町村」及び同法第33条第2項に基づく「過疎地域とみなされる区域」を含む。)
- (2) 離島振興法(昭和28年法律第72号)第2条第1項の規定に基づき指定された同項の離島振興対策実施地域

- (3) 半島振興法（昭和 60 年法律第 63 号）第 2 条第 1 項の規定に基づき指定された半島振興対策実施地域
  - (4) 山村振興法（昭和 40 年法律第 64 号）第 7 条第 1 項の規定に基づき指定された振興山村
  - (5) 交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域（交付要綱別表 6 ロ②（2）関係。以下「運輸局長指定交通不便地域」という。）
- ③ 運輸局長指定交通不便地域の地域内フィーダー系統のみを申請する場合は、運輸局長指定交通不便地域の人口のみを対象人口とする。

# 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1次回答

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

**【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ロ②】



# 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1次回答

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

**【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。

# 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1次回答

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・幹線的路線バスについて、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

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。

神戸市：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

【支障事例】

本市では、6路線の内3路線が1日あたり輸送量15人を満たしておらず、最も輸送量の少ない路線は3.7人となっている。

これらの路線は国庫補助の対象外となっており、県単独補助路線・国庫補助路線も含めた神戸市の実質負担額は、平成25年度17,663千円となっている。

〔参考：県単独補助路線 平成25年度指標の実績値〕

平均乗車密度（人）×運行回数（回）＝輸送量（人）

- ・三木～淡河～岡場駅前  $2.5 \times 2.6 = 6.5$
- ・三田～深谷～淡河  $2.9 \times 1.3 = 3.7$
- ・三田～大沢～岡場駅前  $3.0 \times 1.9 = 5.7$

# 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1次回答

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。

# 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1次回答

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。

# 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1次回答

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。

## 【別紙】

### 【具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性】

#### （地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）

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。

#### ＜支障事例＞

本県の国庫補助対象路線を例にとっても、幹線でありながら、輸送量要件を満たせなくなる路線があり、36路線中14路線は輸送量実績が15人台以下であり、このうち4路線は26年度からは国庫補助対象外となる見込みである。その他、輸送量要件で、国庫補助対象外となっている路線もある。

県内の現在の地域公共交通を守るためには、広域的な幹線路線を維持することで、これらに接続している地域内路線の維持を図られるが、幹線路線が維持されなくなれば、結果、地域内路線の廃止や再編が生じることとなる。

#### （地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）

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。

#### ＜支障事例＞

補助要件となっている法指定地域に関しては、原則市町村単位の指定（過疎地域自立促進特別措置法）や昭和40年代以降指定の見直しが行われていない（山村振興法）等により、法指定地域以外でも、地域（局地）的に同様（指定地域と同様に高齢化が進行している実情）の問題に直面しているのが現状である。

このような現状において、いずれの地域においてもバス路線は高齢者の貴重な移動手段であるにも関わらず、国の支援に差が生じる結果となっている。

なお、法指定地域以外に、管轄の地方運輸局長が指定する場合も補助対象となりうるが、実際には国庫補助の対象とならないフィーダーが存在し、市町はこれらに対しても助成しているため、地域の負担は年々増加し、廃止も含めた検討を行わざるを得ない状況に繋がっている。

また、フィーダーの運行形態については、地域の実情により異なってくるにもかかわらず（運行距離や定時制等）、補助対象地域の人口等を基にした補助上限額が設定されることにより、実績欠損額に応じた国の負担が行われず、地方負担が大きくなる結果となっているため、現行の算定方法（H27分で補助対象人口×240.40円+400万円）について、運行距離等の運行形態の実情を反映した算定方法にするよう見直す必要があると考える。

#### （車両減価償却費等国庫補助金）

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。

#### ＜支障事例＞

車両購入時には、事業者は一括で多額の費用が必要となることから、借入れが前提となる場合も生じている。借入れを行う場合は、金融費用についても補助される仕組みではあるが、その補助は5年間の分割であることから、車両購入に伴う借入れにより債務超過になる事業者や運賃収入のみであるバス事業単体事業者においては融資を受けること自体が厳しくなっている事業者もあり、制度自体が使いづらくなっている。結果、代替台数を減らしたり、代替期間を延長する等により、車両の代替が進まないこととなる。

国庫補助制度の要件は、本県の実情と乖離していることから、県民の足である地域公共交通を維持するためには、国の補助制度を地域の実情に応じたものにした上で県や市町が積極的に活用していく必要がある。

#### 【県内の概況】

県内のバスによる輸送実績は、22年度においては、ピーク時(昭和44年)の約14%まで落ち込み、県内の生活バス路線の約8割は赤字となっている。

赤字の解消に向け、自治体としても、例えば、県ではノーマイカー通勤デーの実施(県内企業への呼びかけと県職員自らの取組み)やイベント等でのPRを、また、市町単位では、高齢者を対象とした利用助成を行っているところであるが、一方で過疎化が進む地域においては、人口減少等による利用者減もある中、引き続き、バス路線は、車の運転できない高齢者等の生活の足として、維持・確保が必要である。

事業者は、生活バスの黒字路線の収益や国及び県、市の補助金等を合わせても、赤字路線全体のカバーはできない厳しい状況にあり、路線の維持・確保が難しくなっている。

バス路線の維持に関しては、ある程度の利便性が確保されないと利用者離れが起こるのが実態である。また、使用するバスも適切に更新を図り、安全性を確保する必要がある。(バスが更新されないことにより、車両数が減少し、路線廃止となることもありうる。)

#### 【提案実現の効果】

地域の実情に合致した運行費補助や車両更新補助を行うことにより、利便性を確保し、利用者増につなげることで、路線の継続的な維持を図ることができる。(縮小傾向にある生活バス路線が維持され、陸上交通における減便・廃止の流れに歯止めをかけることができる。)

# 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1次回答

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

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1次回答

通番:32

管理番号	515	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	営業所が複数都道府県に跨る業者に係る建設業の許可の移譲				
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

建設業許可の事務の内、営業所が複数都道府県に跨る業者に係る国土交通大臣の事務権限を都道府県知事に移譲(現行の都道府県知事の事務権限を希望する政令市等の長への移譲を含む)

## 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】

建設業に係る許可権限については、建設業法第3条第1項により営業所が複数の都道府県に跨るか否かで国土交通大臣と都道府県知事の権限が区分され、経営事項審査の審査権限についても、同法第27条の26第1項・第2項により許可をした大臣又は知事とされているが、当該申請書類等の提出は第一号法定受託事務とされ(同法第44条の5)、知事を經由することとされている(同法第44条の4)。したがって、例えば神奈川県内に本店がある大臣許可業者が建設業許可の取得や決算、役員の変更等の届出を行おうとする場合、必ず本県を經由して、関東地方整備局(埼玉県)に提出しなければならず、その分処理期間が長くなっている。同様に、権限移譲を希望する政令市等に対して当該権限を移譲することは、建設業者の利便性を向上させるものである。

### 【移譲に当たっての懸念】

許可権限に付随して、同法に基く報告・検査(法第31条)及び指導(法第41条)・監督(法第28条等)の権限も移譲されたとした場合、現在の大員許可業者のうち、都道府県の区域内に本店のある業者に対して都道府県が許可等の権限を持つことになると推定する。

この際、現大員許可を受けている建設業者は、本店所在地以外に、他都道府県に主たる営業所を設置している場合が多く、現行の制度のままで検査権等を委譲した場合は、許可をした都道府県知事が全国の営業所の検査等を行わなければならないと、実態に合わないとする。

### 【懸念の解消策】

移譲にあたっては、検査権等の行使については、許可権者から営業所の所在地を管轄する都道府県への委任の法制化などの対応の検討を要する。

## 根拠法令等

建設業法第3条等



現行の建設業法では、二以上の都道府県の区域内に営業所を設ける場合は、国土交通大臣が許可・監督等を行うこととされている。また、報告・検査、監督等については、最終的には許可の取消に至るものであり、許可権限に付随して行われるものであることから、その実効性が確保されるよう、原則として許可と同一の主体が行うこととしている。これにより、複数の都道府県に営業所を設け、広域的に事業を展開する業者については、国土交通大臣が統一的に許可・監督等に関する事務を行うことによって、事業活動の公平性の確保と広域にわたる円滑な事業活動を保障しているとともに、効率的・機動的な監督を実現している。

提案者指摘の通り、許可権限を移譲するためには、報告・検査、監督等の権限も同時に移譲することが必要であるが、

- ・本店所在地の都道府県知事が他の都道府県にわたる監督処分権限を有することとした場合、当該都道府県知事の監督処分により他の都道府県における建設業者の事業活動、ひいては他の都道府県の区域における公共工事を含む建設工事の施工が影響を受けることとなること

- ・営業所所在地を管轄する各都道府県知事がそれぞれの都道府県の区域内における監督処分権限を有することとした場合、建設業者が全国的に不正行為を行ったケースなどにおいて、各都道府県において統一性のある処分がなされず公平性を欠くこと、又は統一的な処分をするために複雑な調整が必要となり、行政効率上極めて非効率的となり、機動的な監督を行うに当たって混乱が生じること

から、どちらの場合も許可権限及びこれと併せた監督等の権限移譲は適当ではない。

さらに、局地的に発生する事案に関し、広域的に活動する事業者に対して機動的・効率的な監督を行うためには、国が監督等の権限を有することが必要不可欠である。例えば、東日本大震災の被災地に営業所を新設する建設業者の急増に対応し、国土交通省では、復旧・復興工事に係る法令遵守の徹底のため、東北地方整備局のみならず国土交通省本省及び他の地方整備局等からも検査官を派遣し、集中的に立入検査や監督等の事務を実施してきた。仮に、許可権限とそれに付随する監督等の権限を都道府県に移譲した場合、このような集中的な監督等の事務を適切に行うことができず、契約・取引の適正化や建設工事の品質の確保、労働災害の防止、暴力団等の不良不適格業者の排除等に重大な支障が生じ、建設業行政を所掌する国土交通省として看過することはできない。

したがって、建設業の許可及び報告・検査、監督等の権限を都道府県知事等に移譲することはできない。

# 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1次回答

通番:32

管理番号	516	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	事務所が複数都道府県に跨る業者に係る宅地建物取引業の免許の移譲				
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

宅地建物取引業免許の事務の内、事務所が複数都道府県に跨る業者に係る国土交通大臣の事務権限を都道府県知事に移譲( 現行の都道府県知事の事務権限を希望する政令市等の長への移譲を含む)

## 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】

宅地建物取引業を営もうとする者は、二以上の都道府県の区域内に事務所を設置する場合は国土交通大臣の免許を受けなければならない。国土交通大臣の免許の申請は、本店所在地の都道府県を經由して、所管の地方整備局に提出することとなっているが、審査等の重複が生じており、免許までの期間が延びる原因となっている。

### 【移譲に当たっての懸念】

免許権限に付随して、宅建業法に基く報告・検査(法第72条)及び指導(法第71条)・監督(法第65条等)の権限も移譲されたとした場合、現在の国土交通大臣免許業者のうち、都道府県の区域内に本店のある業者に対して都道府県が免許等の権限を持つことになると推定する。

現在、免許の基準については宅建業法に定められているが、事務所の定義等が漠然としており、その運用にあたっては各都道府県において違いが生じている。同一都道府県内の事務所であるにもかかわらず免許した都道府県によって大きな差が生じないように具体的な基準が必要であると考え。

また、現国土交通大臣免許を受けている宅建業者は、本店所在地以外に、他都道府県に従たる事務所を設置している場合が多く、現行の制度のままで検査権等を移譲した場合は、免許をした都道府県知事が全国の事務所の検査等を行わなければならないと、実態に合わないと考え。

### 【懸念の解消策】

よって、移譲にあたっては、検査権等の行使については、免許権者から事務所の所在地を管轄する都道府県への委任の法制化などの対応の検討を要する。

## 根拠法令等

宅地建物取引業法第5条等

現行の宅地建物取引業法では、二以上の都道府県の区域内に事務所を設ける場合は、国土交通大臣が免許・監督等を行うこととされている。また、報告・検査、監督等については、最終的には免許の取消に至るものであり、免許権限に付随して行われるものであることから、その実効性が確保されるよう、原則として免許と同一の主体が行うこととしている。これにより、複数の都道府県に事務所を設け、広域的に事業を展開する業者については、国土交通大臣が統一的に免許・監督等に関する事務を行うことによって、事業活動の公平性の確保と広域にわたる円滑な事業活動を保障しているとともに、効率的・機動的な監督を実現している。

提案者指摘の通り、免許権限を移譲するためには、報告・検査、監督等の権限も同時に移譲することが必要であるが、

- ・本店所在地の都道府県知事が他の都道府県にわたる監督処分権限を有することとした場合、当該都道府県知事の監督処分により他の都道府県における宅地建物取引業者の事業活動が影響を受けることとなること

- ・事務所所在地を管轄する各都道府県知事がそれぞれの都道府県の区域内における監督処分権限を有することとした場合、宅地建物取引業者が全国的に不正行為を行ったケースなどにおいて、各都道府県において統一性のある処分がなされず公平性を欠くこと、又は統一的な処分をするために複雑な調整が必要となり、行政効率上極めて非効率的となり、機動的な監督を行うに当たって混乱が生じることから、どちらの場合も免許権限及びこれと併せた監督等の権限移譲は適当ではない。

さらに、局地的に発生する事案に関し、広域的に活動する事業者に対して機動的・効率的な監督を行うためには、国が監督等の権限を有することが必要不可欠である。例えば、東日本大震災の被災地に事務所を新設する宅地建物取引業者の増加及び土地取引の増加に対応し、国土交通省では、急増した宅地・建物の取引に係る法令遵守の徹底のため、東北地方整備局のみならず国土交通省本省からも人員を派遣し、監督等の事務を実施してきた。仮に、免許権限とそれに付随する監督等の権限を都道府県に移譲した場合、このような集中的な監督等の事務を適切に行うことができず、公正な取引の確保、購入者の利益の保護等に重大な支障が生じ、宅地建物取引業行政を所掌する国土交通省として看過することはできない。

したがって、宅地建物取引業の免許及び報告・検査、監督等の権限を都道府県知事等に移譲することはできない。

# 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1次回答

通番:27

管理番号	46	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	二級河川の河川整備基本方針等に係る国土交通大臣への協議の廃止				
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

県が管理している二級河川の河川整備基本方針及び河川整備計画については、国土交通大臣の同意を要する協議が必要とされているが、この協議を廃止することにより、円滑な事務手続の進行を図る。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

### 【現状】

二級河川の管理は知事が行うこととされており、この二級河川については河川整備基本方針を定めるとともに、当該基本方針に即して河川整備計画を定めなければならないこととされているが、基本方針等を定め、又は変更しようとする場合は、あらかじめ国土交通大臣に協議してその同意を得なければならないこととされている。

### 【制度改正の必要性】

河川整備基本方針等は、その記載内容が法令に規定されていること(河川法施行令10条、10条の2、10条の3)に加え、学識経験者の意見聴取(法16条の2第3項)、公聴会の開催(法16条の2第4項)、関係市町村長の意見聴取(法16条の2第5項・令10条の4第1項)を経て、知事が河川管理者としての権限と責任において策定するものであって、その内容が、十分に地域の意向を反映するとともに専門的知見に裏付けられたものであることに鑑みれば、国の同意を必要とする現制度は、単に手続を迂遠なものとするのみならず、県の自主性を阻害するものである。県管理河川においては、延長や流域面積が小さい水系が数多く存在し、また事業の進捗に応じ適宜変更が必要となる。実務においては、現在のところ1水系あたり3～4ヶ月程度の審査期間を要しているが、6ヶ月以上の期間を要したのものもあり、策定水系数が増えると、事前協議や審査に要する期間が長期化する懸念がある。

### 【求める措置内容】

県の主体的な判断と地域のニーズに対する迅速な対応を可能とするため、この同意を要する協議を廃止することとし、仮に国に対して何らかの情報提供が必要であるとしても、報告程度に留めるよう制度改正されたい。

## 根拠法令等

河川法  
第79条第2項1号

一級河川及び二級河川に係る河川管理は、災害から国民の生命・財産・社会経済活動を守り、国民生活に不可欠な多様な水利用の公平かつ安定を図ること等を目的として行われるものであり、国が本来果たすべき責務である。二級河川の河川整備基本方針及び河川整備計画の策定等にあたっては、治水安全度の全国バランスを確保し、国民が災害からの安全を等しく享受するため、国土交通大臣の同意は必要である。

なお、本件は、地方分権推進委員会第1次勧告(平成8年12月20日)において結論が出ているほか、「第二期地方分権改革への提言(平成19年7月25日)」を受け、地方分権改革推進委員会において議論がなされ、「第3次勧告(平成21年10月7日)」において結論が出されていると承知している。

# 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1次回答

通番:27

管理番号	329	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	県が管理する二級河川の河川整備基本方針、河川整備計画の策定に係る国土交通大臣への同意制度の見直し				
提案団体	大分県・佐賀県・長崎県・宮崎県・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

二級河川に係る河川整備基本方針及び河川整備計画の策定については、県が河川管理者としての権限、責任により策定するものであるため、国(国土交通大臣)の同意申請及びそれに要する内容協議を見直し、期間を要することなく地域のニーズに応じた迅速な対応が可能となるよう、報告制度とすること。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【制度改正の経緯】本県は、台風常襲地帯にあって、毎年洪水被害が発生しており、計画的な治水対策が必要となっている。さらに今後、老朽化対策や地震・津波対策などの機能改善に向けた新規事業による取り組みが多く見込まれ、多数の河川整備基本方針等の策定、変更が必須となっている。特に地震・津波事業については、河川と海岸、港湾、道路などが連携して取り組むことが効果的であり、河川事業についても円滑かつ計画的な対応が必要となっている。このため、二級河川について県が自主的に策定・変更できるよう見直しを要望するものである。

【支障事例】近年では、一河川の基本方針策定において同意申請書を提出し、同意されるまでに約1年4ヶ月を要した。

【懸念の解消策】平成19年度に懸念された国の技術的知見や全国的バランスの確保については、一級河川についてこれまでどおりの手続きを踏まえるとともに、国と連携し、新たな知見等の情報収集に努めることにより、二級河川策定時に反映できると考えている。

## 根拠法令等

河川法第79条

一級河川及び二級河川に係る河川管理は、災害から国民の生命・財産・社会経済活動を守り、国民生活に不可欠な多様な水利用の公平かつ安定を図ること等を目的として行われるものであり、国が本来果たすべき責務である。二級河川の河川整備基本方針及び河川整備計画の策定等にあたっては、治水安全度の全国バランスを確保し、国民が災害からの安全を等しく享受するため、国土交通大臣の同意は必要である。

なお、本件は、本件は、地方分権推進委員会第1次勧告(平成8年12月20日)において結論が出ているほか、「第二期地方分権改革への提言(平成19年7月25日)」を受け、地方分権改革推進委員会において議論がなされ、「第3次勧告(平成21年10月7日)」において結論が出されていると承知している。

# 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1次回答

通番:27

管理番号	860	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	一の都道府県で完結する二級河川の水利使用手続円滑化のための国の同意の廃止				
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

一の都道府県で完結する二級河川の水利権の更新(軽微な変更を含む。)における国の同意を廃止する。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

現在、二級河川の特定水利使用に係る水利権の許可については、河川法第79条第2項第4号の規定により、国に協議し同意を得ることが必要とされているところ、許可期間の単純更新など軽易な案件は、国の通知により同意が省略可能である。しかしながら、当該水利使用の重要な変更を行う場合は、国への手続が必要である。

上記許可に関し国の同意が必要である理由は、広域にわたる水資源開発とその合理的な利用について、複雑な利害関係を国家的見地から調整し、適正な処分を確保するためとされているが、当該許可に係る処理基準が示されるのであれば、地方が単独で処分する場合であっても統一的な取扱いが可能であると考えられる。さらに、県内で完結する二級河川については、その全体を県が管理しており、地方が単独で水利権の更新に係る判断主体となることに不合理な点があるとは言えないものと思料する。

県の審査後に、国の同意が必要な案件で協議から同意まで5か月を要したものもあり、更新手続に一定の時間が必要な状況であることに加え、協議に係る事務負担もある。

河川法第79条第2項第4号を改正し、一の都道府県で完結する二級河川の水利権の更新については、現在国の通知により認められている軽易な案件だけでなく、全ての場合において国の同意を廃止する。

地域の実情や水利使用等のあり方も勘案しながら、国の基準を遵守して判断することで、効率的に事務処理を進めることが可能となり、その結果、処理期間の短縮も可能となる。

## 根拠法令等

河川法第79条第2項第4号



河川法第79条第2項第4号の規定に基づく二級河川の特定水利使用の国による同意を要する協議は、広域にわたる水資源の開発とその合理的な利用を図るため、錯綜する複雑な利害関係を国家的見地から調整し、適正な処分を確保するため、必要である。

これは、一つの都道府県で完結する二級河川であっても、公共の利害に重大な影響を与える特定水利使用に係る同意については、一定の判断のもと全国的に統一された許可がなされるよう国への手続を求めるものであることから、本要望については応じられない。

国においても、協議に対し迅速に対応しているところであるが、適正な処分を確保するため調整に時間を要す場合もある。

なお、本件は、地方分権推進委員会第1次勧告(平成8年12月20日)において結論が出ていると承知している。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

経済産業省 第1次回答

通番:23

管理番号	369	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	産業振興
提案事項 (事項名)	電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法に基づく指導・助言、報告徴収及び立入検査権限の移譲				
提案団体	九州地方知事会				
制度の所管・関係府省	経済産業省				

## 求める措置の具体的内容

電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法に基づく指導・助言、報告徴収及び立入検査権限を、並行権限として、希望する都道府県に移譲すること。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【必要性】エネルギー政策基本法第6条においては、「地方公共団体は、基本方針にのっとり、エネルギーの需給に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、その区域の実状に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。」こととされている。地方公共団体は、本規定に基づき、特に地域として取り組むべき「エネルギー使用の合理化(省エネルギー)の促進」「再生可能エネルギーの普及」の施策の充実等に努めている。

これらの取組みをより効果的なものとするため、「電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法」に基づく、電気事業者及び認定発電設備を用いて再生可能エネルギー電気を供給する事業者に対する指導・助言、報告徴収及び立入検査権限を、並行権限として、都道府県に移譲する必要がある。

【具体的な効果】地方公共団体においては、再生可能エネルギー普及促進のための取組みを行っているが、地域におけるエネルギーの普及状況や課題等を把握することができず、また指導・助言する権限もないため、取組の成果が限定的となっている。今回の権限移譲が実現すれば、再生可能エネルギー発電設備を設置しようとする事業者からの相談等に対し、都道府県において地域の実状に応じた適切な対応が可能となることから、健全な再生可能エネルギーの普及促進が期待される。民間事業者が、地元との調整を行わないまま太陽光発電等の開発計画を進めた結果、地元とトラブルとなり、地方公共団体が対応に苦慮するケースが全国的に増加している。(福岡県においても、内容証明郵便により県庁に苦情が寄せられた事例がある。)地域に近接した都道府県に権限を付与することにより、地元との調整等について対応が可能となれば、このようなトラブルも減少することが期待される。

【効果的な取組みとするための工夫】「求める措置の具体的内容」にあわせて、当該法令に基づき国において収集した事業者等情報を、都道府県の求めに応じ提供することで、より効果的な取組とすることができる。

## 根拠法令等

電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法第4条、第5条、第40条

以下の理由により、「C 対応不可」ただし、一部において「D 現行規定により対応可能」である。

・電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法(以下、「同法」という。)第4条、第5条における電気事業者への指導・助言はそれぞれ、特定供給者から特定契約の申し込みがあり、特定契約の円滑な締結のため必要があると認めるとき(同法第4条第2項)、特定供給者から認定発電設備と電気工作物(電気事業法第二条第一項第16号に規定)とを電気に接続することを求めたとき(同法第5条第2項)に行うことができるとされており、ご要望の「地域におけるエネルギーの普及状況や課題等を把握」「地域の実情に応じた適切な対応」「民間事業者が、地元との調整を行わない」等に応じて行うものではない。

また、同法第40条における電気事業者若しくは認定発電設備を用いた特定供給者に対する報告徴収及び立入検査権限は、「この法律の施行に必要な限度において」と限定されており、ご要望の「地域におけるエネルギーの普及状況や課題等を把握」「地域の実情に応じた適切な対応」「民間事業者が、地元との調整を行わない」等に応じて行うものではない。

なお、地方自治行政として、再生可能エネルギー発電事業者に対する指導・助言について、地方自治法に沿って条例を制定している自治体も存在し、現行規定でも対応可能である。

・また、系統連系に関しては、各都道府県にまたがる対応が必要となるため、国が広域的な視点に立って対応を行うことが必要である。

・当該法令に基づき国において収集した事業者等情報については、情報公開法上の不開示情報に該当する情報が含まれるため、原則非公開としている。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

経済産業省 第1次回答

通番:23

管理番号	507	提案区分	A 権限移譲	提案分野	産業振興
提案事項 (事項名)	電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法に基づく再生可能エネルギー発電の認定権限等の都道府県への移譲				
提案団体	神奈川県				
制度の所管・関係府省	経済産業省				

## 求める措置の具体的内容

電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法に基づく、再生可能エネルギー発電の認定に関する事務を都道府県に移譲

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

再生可能エネルギーで発電した電気を、固定価格買取制度を利用して電気事業者(電力会社)に売却するためには、電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法第6条に基づき、発電設備の認定を受ける必要がある。

この発電設備の認定の基準は、「点検及び保守を行うことを可能とする体制が国内に備わっていること」、「供給する電気の量を的確に計測できる構造であること」、「太陽光発電設備であるときは、(一定)移譲の性能を有する太陽電池を利用するものであること」など、もっぱら技術的な観点から定められている。そのため認定を受けた後に、土地所有者や地域住民との調整が整わず、事業化を断念するケースや認定の取り消しを受けるケースが相次いでいる。また、自治体にとっても、次のような課題が生じている。

### 地域の土地利用計画等との整合性

メガソーラー等の大規模な太陽光発電設備の設置が急速に進んでいるが、地域の土地利用計画との調整、森林法に基づく林地開発許可、農地法に基づく農地転用許可等の前に認定されることから、地域住民とトラブルが発生するケースが生じている。また、景観に及ぼす影響も大きいことから、自治体によっては条例を制定し、事前の届出を義務付けているケースもある。

### 再生可能エネルギーの普及状況の把握

設備を認定した件数と容量(発電出力)は、再生可能エネルギーの種類ごとに、毎月、都道府県別に公表されているが、設備の所在地や設置する者など、具体的な情報が公表されていない。したがって、自治体は再生可能エネルギーの普及状況を詳細に把握することができず、また、効果的な普及促進策を検討することが困難となっている。

設備の認定に関する事務が都道府県に移ると、地域の土地利用計画等と整合性を図った運用が可能となり、また、効果的な普及促進策を検討し、実施することができる。

なお、設備の認定に関する技術的な基準については、技術革新の状況等を考慮して、引き続き国が定めることが効率的である。また認定の申請手続きは既に電子化されており、このシステムの運用も引き続き国が行うことが効率的である。

## 根拠法令等

電気事業者による再生可能エネルギー電機の調達に関する特別措置法第6条

以下の理由により、「C 対応不可」ただし、一部において「D 現行規定により対応可能」である。

・電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法第6条(以下、「本条項」という。)に規定される再生可能エネルギー電気の発電の認定権限の地方への移譲に関して、本条項により認定された発電設備により発電された再生可能エネルギー電気は、広く国民の負担によりまかなわれることから、国が全国一律の基準で認定を行うことが必要であるため、本条項でも国による認定をうけるものとしている。

・設備認定の状況については、定期的に資源エネルギー庁のHP ([http://www.fit.go.jp/statistics/public\\_sp.html](http://www.fit.go.jp/statistics/public_sp.html))において市町村別で公表されているところ。一方で、当該法令に基づき国において収集した事業者等情報については、情報公開法上の不開示情報に該当する情報が含まれるため、原則非公開としている。

・地域の土地利用計画等との整合性については、自治体によっては、地方自治法に沿って再生可能エネルギー発電設備に関する条例を制定し、その範囲において指導・助言などを行っている自治体もあり、現行規定でも対応可能である。