

義務付け・枠付けの見直し主要論点整理表

<国土交通省関係>

目次

○見直し困難又は更なる検討が必要との回答があったもの（地方要望 23 条項のうち 5 条項〔3 項目〕）	
・埋立地の権利移転等に係る都道府県知事の許可に係る国土交通大臣の協議の廃止等（公有水面埋立法、港湾法）	1
・都市計画区域の整備方針等の策定に係る農林水産大臣協議の見直し（都市計画法）	2
・特定国際コンテナ埠頭の運営者の認定に係る国土交通大臣の同意の見直し（港湾法）	3
○勧告内容と異なる見直しを行うとの回答があったもの（地方要望 23 条項のうち 8 条項〔7 項目〕）	
・土地利用基本計画に係る国土交通大臣の同意協議の見直し（国土利用計画法）	4
・都道府県の都市計画の決定に係る国土交通大臣の同意協議の見直し（都市計画法）	5
・道路の構造基準の条例への委任（道路法）	6
・道路標識に関する基準の条例への委任（道路法）	8
・公営住宅への入居者資格の条例への委任（公営住宅法）	9
・港湾区域の設定・変更に係る国土交通大臣・都道府県知事の認可の見直し（港湾法）	11
・特定重要港湾の入港料に係る国土交通大臣の同意協議の廃止（港湾法）	12
○勧告どおりの見直しを行うが、所管省からのコメントが予想されるもの	
・市の都市計画の決定に係る都道府県知事の同意協議の見直し（都市計画法）	13
・公共下水道等の事業計画に係る国土交通大臣の認可の見直し（下水道法）	14

※資料中「府省回答の内容」及び「所管府省の考え方」は、所管府省からの回答を踏まえ、内閣府の判断で記載したものです。

**埋立地の権利移転等に係る都道府県知事の許可に係る国土交通大臣の協議の廃止
 (公有水面埋立法第 27 条第 3 項、第 29 条第 3 項)
 埋立地の権利移転等に係る港湾管理者の許可に係る国土交通大臣の協議の廃止
 (港湾法第 58 条第 3 項)**

勧告の求める見直し困難等

国土交通省

現状	国土交通大臣の認可を受けて竣工した埋立地について、都道府県知事（港湾管理者）が権利移転等の許可をする場合には、 <u>大臣に協議</u> しなければならない。	
勧告の内容	国土交通大臣への <u>協議は廃止すべき。</u>	
地方の要望	港湾管理者が都市計画との整合性等、地域の実情に応じた港湾行政を行うため、公有水面埋立に関する協議等は廃止すべき。	
府省回答の内容	<u>見直し困難</u> （引き続き国土交通大臣の事前協議が必要）	
論点	<p style="text-align: center;">所管府省の考え方</p> <p>① 法改正時の国会審議において、「<u>埋立地の権利の移転若しくは設定又は用途の変更の許可に当たり、審査が厳正に行われるよう、適切な指導を行うこと</u>」との附帯決議（衆議院）が行われている。 そもそもの免許の付与も含めて、むしろ、国の関与を強めるべきとの意見も強い。</p>	<p style="text-align: center;">コメント</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要に応じ地方自治法に基づく助言等を行うこともでき、「適切な指導」は事前協議を義務付けなくても可能ではないか。 ・埋立免許に係る国の認可は今回の見直しの対象外。引き続き必要な関与は残る。
論点	<p>② 都道府県知事（港湾管理者）が、権利移転等をしようとする事業主体の立場と許可権者の立場を兼ねることになる場合があるため、国の関与は必要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・都道府県知事は、同時に事業主体であったとしても、港湾管理者としての立場で、法令に従い適切に判断することが可能（法的にはなんら問題ない。）。

**都市計画区域の整備方針等の策定に係る農林水産大臣協議の見直し
(都市計画法第23条第1項)**

国土交通省

現状	都道府県が、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針若しくは区域区分に関する <u>都市計画を定めようとする場合</u> 、あらかじめ <u>農林水産大臣に協議</u> しなければならない。	
勧告の内容	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針のうち区域区分の方針に係る部分及び区域区分に関する都市計画について <u>農業振興地域と市街化区域が重複する場合には協議許可</u> 、 <u>それ以外の場合は協議廃止</u> 。	
地方の要望	地域における主体的なまちづくりを行うため、区域マスタープランの決定等に係る関係大臣への協議、意見聴取に係る事務は都道府県及び市町村に移譲し、都道府県及び市町村において協議手続きが完結するようにすべき。	
府省回答の内容	見直し困難	
論点	所管府省の考え方	コメント
	区域区分(線引き)に関する都市計画については、国土交通大臣が農林水産大臣との協議により都市的土地利用と農地保全とのを調整する仕組みを今後も保持することが必要。	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>農業振興地域と市街化区域が重複する場合に限り、農林水産大臣との協議を行う仕組みを残せば問題ないのではないか。</u> ・<u>それ以外の場合については、農地確保との関係で農林水産大臣と協議を行う必要はないはず。</u>

**特定国際コンテナ埠頭の運営者の認定に係る国土交通大臣の同意の見直し
(港湾法第 50 条の 4 第 3 項)**

国土交通省

<p>現状</p>	<p>港湾管理者が特定国際コンテナ埠頭（スーパー中枢港湾※）の運営者を認定する場合には、あらかじめ、国土交通大臣の同意を得なければならない。</p> <p>※指定特定重要港湾として、京浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港が指定されている。</p>	
<p>勧告の内容</p>	<p>国土交通大臣の同意は、事後報告・届出・通知とすべき。</p>	
<p>地方の要望</p>	<p>港湾管理者が港湾の経営を行うにあたり、自治事務に関する国の関与は廃止すべき。</p>	
<p>府省回答の内容</p>	<p>見直し困難（引き続き国土交通大臣の同意が必要）</p>	
<p>論点</p>	<p style="text-align: center;">所管府省の考え方</p> <p>スーパー中枢港湾プロジェクトは港湾の国際競争力の確保等から国策として推進しており、同プロジェクトを担う運営者の能力・適格性について、国が事前判断することが必要。</p>	<p style="text-align: center;">コメント</p> <p>港湾の国際競争力の確保等は港湾管理者にとっても極めて重大な関心事項であり、港湾管理者はスーパー中枢港湾プロジェクトを担う運営者の能力・適格性を十分慎重に判断するはずである。港湾管理者の判断を信頼して、国は必要に応じて助言すればよいのではないか。</p>

土地利用基本計画に係る国土交通大臣の同意協議の見直し(国土利用計画法第9条第10項)

国土交通省

現状	都道府県は、 <u>土地利用基本計画</u> を定める場合に、 <u>国土交通大臣に協議し、同意を得なければならない</u> 。	
勧告の内容	国土交通大臣への同意を要する協議は、 <u>知事から大臣への意見聴取とすべき</u> 。	
地方の要望	国土交通大臣への同意を要する協議は、地域の実態に応じた柔軟かつ迅速な計画策定の阻害要因となっているため廃止すべき。	
府省回答の内容	<u>現状の同意協議を見直すが、協議は必要</u> 。	
論点	所管府省の考え方	コメント
	<p>① 土地利用基本計画は、各種土地利用の調整を図るための計画であり、具体的な土地利用に関する措置の指針となるもの。</p> <p>② 国と都道府県との間で事前調整が行われなければ、国の土地利用に関する措置と齟齬や矛盾を生ずる計画が策定されるおそれ。</p>	<p>・<u>個別の規制法(都市計画法、農振法等)のレベルで国の施策等との調整は綿密に行っていることから、同計画策定の段階での関与は最小限のものとするべき</u>。</p> <p>・土地利用基本計画は、国が定める国土利用計画を基本として策定されることとなっているので、国が重要と考える基本的事項については国土利用計画に定めておけばよいのではないかと。</p>

**都道府県の都市計画の決定に係る国土交通大臣の同意協議の見直し
(都市計画法第18条第3項)**

国土交通省

現状	<p>都道府県が都市計画を決定する場合、一定のものは国土交通大臣に協議し、同意を得なければならない。</p>	
勧告の内容	<p>・都道府県の都市計画決定について、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」及び「区域区分に関する都市計画」等に係る国との同意を要する協議については、同意を廃止する。</p>	
地方の要望	<p>・地域の実情に即したまちづくりを自らの判断で迅速に進めることができるように、広域に影響を及ぼさないもの等（地区計画、小規模な市街地開発事業等）に係る同意を要する協議を廃止すべき。</p>	
府省回答の内容	<p>・三大都市圏等の区域に係る都市計画について、大臣への同意を要する協議は、廃止する。 ・国の利害に重大な関係がある都市計画（区域区分に関するもの、近郊緑地特別保全地区に関するものなど）に係る同意を要する協議を残す。</p>	
論点	<p>所管府省の考え方</p>	<p>コメント</p>
	<p>・三大都市圏等の区域に係る都市計画について、大臣への同意を要する協議は、廃止する。</p>	<p>⇒ 勧告どおりの措置</p>
	<p>・区域区分（線引き）に関する都市計画については、国土交通大臣が農林水産大臣との協議により都市的土地利用と農地保全を調整する仕組みを今後も保持することが必要。</p>	<p>⇒ 農業振興地域と市街化区域が重複する場合に限り、農林水産大臣との協議を行う仕組みを残せば問題ないのではないか。 （なお、都市計画法第23条第1項と同様の議論）</p>
	<p>・近郊緑地特別保全地区については、首都圏・近畿圏における広域的な緑地の確保という国家的政策との整合が図られなくなるとともに、そのための国の財政支出の根拠が希薄になる。</p>	<p>⇒ 緑地や、良好な自然環境については地域の実情に応じて判断して計画を定めればよく、国の同意までは不要。</p>

道路の構造基準の条例への委任（道路法第30条第1項、第2項）

国土交通省

<p>現状</p>	<p>地方道の構造基準については、国が基準を設定（道路法に基づく道路構造令で規定） （例）歩道の幅員2m以上、生活道路の勾配12%以下 等</p>	
<p>勧告の内容</p>	<p>地方自治体が管理する道路については、道路の構造基準を各自治体の条例で定める（法律で条例に委任）。 国は、「参酌すべき基準」（自治体が十分参酌すれば、国の基準と異なる基準を条例で定めることが可能）を定めることは許容。</p>	
<p>地方の要望</p>	<p>地域の実情に即した道路整備を行うため、道路の構造基準を縮小すべき</p>	
<p>府省回答の内容</p>	<p>交通の安全性・円滑性の確保に関する基準は現行どおりとし、他は条例に委任</p>	
	<p><現行の基準></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 幅員 ・ 線形 ・ こう配 ・ 排水施設 ・ 待避所 ・ 橋等の構造強度 等 	<p><現行どおり残すと主張している基準></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 設計車両（道路の設計の基礎とする自動車の諸元） ・ 建築限界（建築物を設置してはならない範囲） ・ 橋・高架道路の設計荷重（普通道路は245キロニュートン等）
<p>論点</p>	<p style="text-align: center;">所管府省の考え方</p>	<p style="text-align: center;">コメント</p>
	<p>設計車両、建築限界及び橋・高架道路の設計荷重といった項目は、交通の安全性・円滑性を担保する観点から最低限必要とされる項目であり、現行どおり残す。</p>	<p>・ 「交通の安全性・円滑性を担保する観点から最低限必要とされる項目」とは上記3項目のみと考えているのか。</p> <p>⇒ 現行どおり残すとしている項目は、他の項目と比べて、交通の安全性・円滑性を担保する観点から、どのような違いがあるというのか。</p>

道路の構造基準について

- 国土交通省からは、条例に委任せず国が定める（現行のまま）としている、安全性に関する基準の範囲について、更に詳細に示していただき、その上で、その基準が、国民の生命・身体等への重大かつ明白な危険を保護するためのものであるかを、慎重にチェックさせていただきたい。

【第2次勧告メルクマールv】

「国民の生命、身体等への重大かつ明白な危険に対して国民を保護するための事務であって、全国的に統一して定めることが必要とされる場合」には、義務付けを残すことを認めている。

(現状) 地方道であっても、**基準は国が規定**

(見直し) 道路法及び構造令(省令)を以下のとおり改正

国が定める
(現行どおり)

安全性に関する基準と考えられるもの

- 設計車両
- 建築限界(建築物を設置してはならない範囲)
- 橋・高架道路の設計荷重

条例で定める
(国は地方が
参酌する基準
を定める)

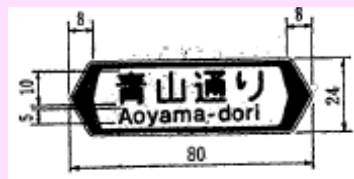
その他の基準

- 幅員(歩道の幅員2m以上等)
- 線形
- 勾配(生活道路の勾配12%以下等)

道路標識に関する基準の条例への委任（道路法第45条第2項）

国土交通省

<p>現状</p>	<p>道路標識等の様式等について国が基準を規定（道路標識、区画線及び道路標示に関する命令で規定） （例）案内標識（地名や行き先を示す）の表示、寸法、色彩、文字の大きさ等が国の基準で決まっている 等</p>	
<p>勧告の内容</p>	<p>地方自治体が管理する道路については、道路標識（案内標識等）に関する基準を条例で定める（法律で条例に委任）。ただし、規制標識（速度制限など）等については、見直しの対象外。 国は、「参酌すべき基準」（自治体が十分参酌すれば、国の基準と異なる基準を条例で定めることが可能）を定めることは許容。</p>	
<p>地方の要望</p>	<p>道路標識は、周辺環境への調和等、地域の特性に応じて柔軟に対応できるよう基準を緩和すべき。</p>	
<p>府省回答の内容</p>	<p>交通の安全性・円滑性確保に関する基準は現行どおりとし、寸法、文字の大きさについては条例に委任</p>	
	<p><現行の基準> ・ 道路標識の様式 表示 寸法 色彩 文字の形 文字等の大きさ等</p>	<p><現行どおり残すと主張している基準> 「交通の安全性・円滑性を担保する観点から統一的な基準とすべき項目」 ・ 寸法、文字の大きさ以外</p>
<p>論点</p>	<p>所管府省の考え方</p>	<p>コメント</p>
	<p>交通の安全性・円滑性を担保する観点から統一的な基準とすべき項目は現行どおり残す。</p>	<p>・ <u>現行どおり残すとしている項目は、他の項目と比べて、交通の安全性・円滑性を担保する観点から、どのような違いがあるというのか。</u></p>



公営住宅への入居者資格の条例への委任（公営住宅法第 23 条）

国土交通省

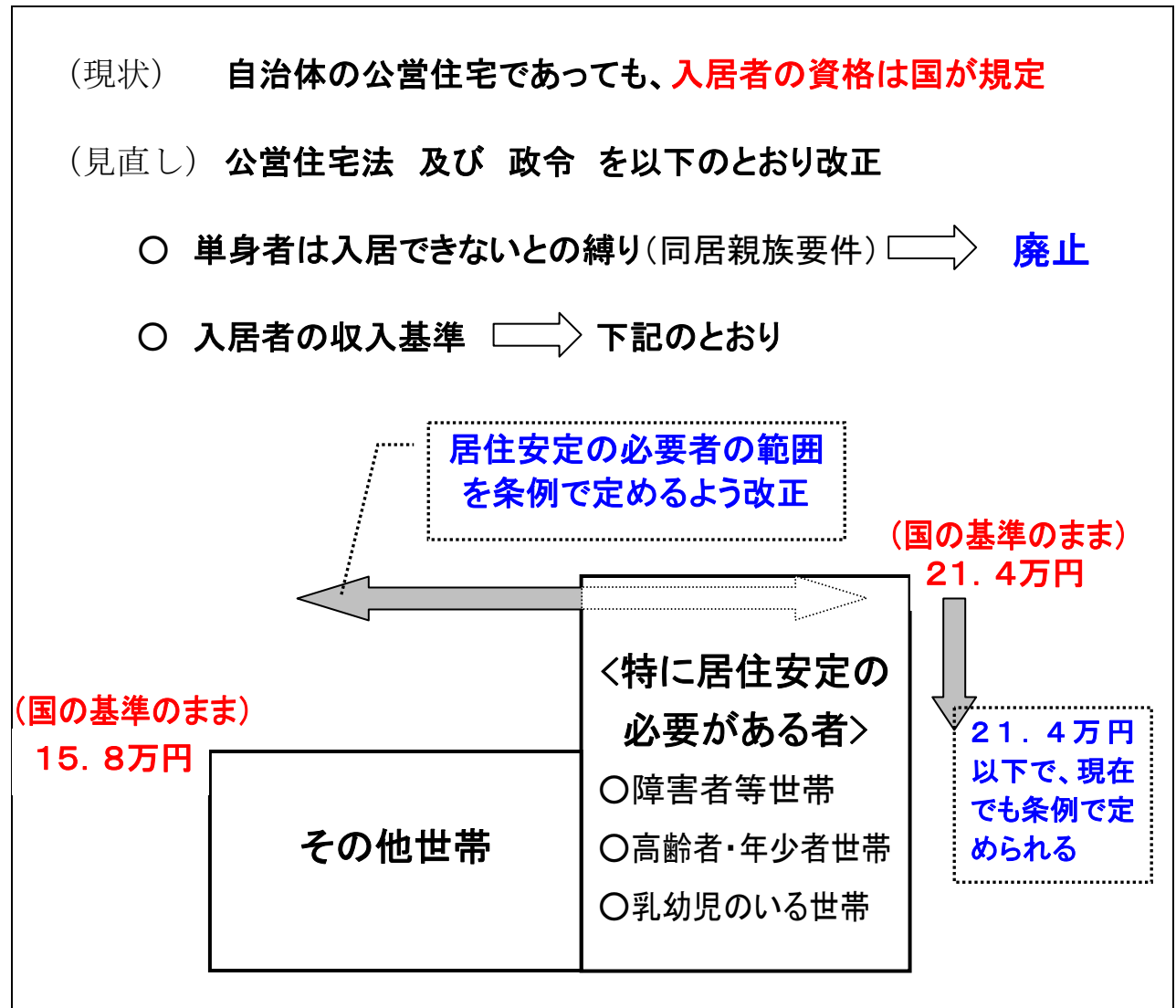
現状	<p>公営住宅の入居者資格について国が基準を規定（公営住宅法・同法施行令で規定） （例）高齢者以外の単身者は入居不可、入居者の収入が月 15.8 万円を超えないこと 等</p>	
勧告の内容	<p>公営住宅にどのような方を入居させるかは、各自治体が条例で定める（法律で条例に委任）。 国は、「参酌すべき基準」（自治体が十分参酌すれば、国の基準と異なる基準を条例で定めることが可能）を定めることは許容。</p>	
地方の要望	<p>公営住宅の入居者資格要件を枠組化し、実際の運用は各自治体の裁量によるものとする。</p>	
府省回答の内容	<p>・同居親族要件は廃止 ・入居者の収入基準については、全国一律の金額は現行どおり残し、21.4 万円以下の範囲で条例で基準を引き下げることができる対象者（現在は障害者や高齢者世帯等に限定）の範囲は条例にゆだねる。</p>	
論点	<p style="text-align: center;">所管府省の考え方</p>	<p style="text-align: center;">コメント</p>
	<p>「従うべき基準」とされている「『低額所得者』であること」については、入居収入基準の上限金額を条例により自由に定めることができることは適切でない。</p>	<p>・勧告では、収入金額についても国が定める基準を参酌して条例で定めることができるようにすべきとしている。</p> <p>・地域によって、住民の収入状況や公的住宅の必要度は異なるものであり、公営住宅の賃貸等の対象となる「低額所得者」の範囲についても、各自治体において実情を踏まえて定めることができるようにすべきである。</p>

公営住宅の収入基準について

- 21年4月より、収入基準が、
 - ・ 20万円→15.8万円
 - ・ 26.8万円→21.4万円
 に改正された（政令改正）。
 このように、地域の実情と関係なく、全国一律の基準が、政令だけの改正で行われる制度が、地域主権と言えるだろうか。

- 収入基準が全国一律というのは、本当に整合性のある制度なのか。
 - ・ そもそも、当該金額は、全国の収入分位を用いている（15.8万円は全国の収入分位25%）が、地域によって、所得分布は大きく異なる。
 - ・ 例えば、生活保護制度では、支給額は地域等によって異なる。全国一律が理論的に正しいわけではない。
 - ・ また、地域によっては、収入基準よりも、Iターン、Uターンの促進が優先課題である場合もある。

- 金額も含めて、地域の条例に委ねるのが、正しい方向ではないか



港湾区域の設定・変更に係る国土交通大臣・都道府県知事の認可の見直し（港湾法第4条第4項）

国土交通省

<p>現状</p>	<p>港湾区域の設定・変更については、重要港湾にあつては国土交通大臣、地方港湾にあつては大臣又は都道府県知事の認可を受けなければならない。</p> <p>(参考)重要港湾:126 港(横須賀、舞鶴、佐世保など) 地方港湾:871 港(うち避難港 35 港)</p>	
<p>勧告の内容</p>	<p>国土交通大臣又は都道府県知事の認可は、事後報告・届出・通知とすべき。</p>	
<p>地方の要望</p>	<p>港湾管理者が港湾の経営を行うにあたり、自治事務に関する国の関与は廃止すべき。</p>	
<p>府省回答の内容</p>	<p>・重要港湾と避難港は、国土交通大臣等への同意協議を残す。 ・重要港湾・避難港以外の地方港湾は、事後的な是正手段を確保しつつ、事後届出制に移行。</p>	
<p>論点</p>	<p>所管府省の考え方</p>	<p>コメント</p>
	<p>①重要港湾と避難港については、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おり、港湾区域の拡張等の是非について判断する必要がある。</p> <p>②地方港湾については、事後的な是正手段を確保しつつ、事後届出制に移行。</p>	<p>区域の設定・変更は直ちに工事を意味するものではない。工事の費用の一部に国の負担義務があるからといって、区域の設定・変更に事前の認可や同意といった国の強い関与が必要であることにはならない。</p> <p>事後的な是正手段としては、地方自治法の一般規定(是正の要求、是正の勧告)を活用すれば十分ではないか。</p>

特定重要港湾の入港料に係る国土交通大臣の同意協議の廃止(港湾法第44条の2第2項)

国土交通省

現状	特定重要港湾の港湾管理者は、 <u>入港料の料率の上限</u> について、 <u>国土交通大臣に協議し、同意を得ることが必要</u> 。	
勧告の内容	国土交通大臣への <u>同意を要する協議は、廃止すべき</u> 。	
地方の要望	港湾管理者が港湾の経営を行うにあたり、その財源である入港料について、国土交通大臣の同意は廃止すべき。	
府省回答の内容	同意協議の対象となる特定重要港湾を <u>国民経済・生活に影響の大きい港湾に限定</u>	
論点	所管府省の考え方	コメント
	①海運業界など港湾ユーザーは、長年の港湾管理者による一方的な料率決定に不信感。	<ul style="list-style-type: none"> ・入港料率は、港湾利用の需給を踏まえ、港湾管理者の経営判断によって決定されるべきである。港湾管理者と港湾ユーザー等の利害を調整することは、<u>港湾管理者の経営責任の範囲であり、国が干渉すべきではない</u>。 ・港湾利用者が反対してきた経緯はあるが、入港料の徴収は、ある程度定着してきている。
	②第三者である国土交通大臣が、全国的な見地等から港湾管理者とユーザー等の利害を調整するスキームである上限の同意制度が必要。	
③特定重要港湾のうち国民経済・生活に影響の大きい港湾については、引き続き国の同意協議が必要。	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>国民経済等にとって影響の大きい港湾とは、どこを想定しているのか</u>。また、港湾管理者もそのことを考慮し入港料率を判断すると思われるため、すべての特定重要港湾について同意協議を廃止すべき。 	

市の都市計画の決定に係る都道府県知事の同意協議の見直し (都市計画法第19条第3項)

国土交通省

現状	市が都市計画を決定する場合、一定のものは都道府県知事に協議し、同意を得なければならない。	
勧告の内容	市の都市計画決定に係る都道府県との同意を要する協議については、同意を廃止する。 (町村については、同意を要する協議を許容)	
地方の要望	市決定の都市計画における都道府県等との同意を要する協議を廃止し、都道府県からの意見聴取等とすべき。	
府省回答の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・勧告どおり対応するが、市が定めた計画の内容が不適切な場合に都道府県が是正を求める仕組みの強化に関する規定の整備が必要。 ・市と町村の手続きを区分することの合理性について検討が必要。 	
論点	所管府省の考え方	コメント
	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村の区域を超える広域の見地からの観点や都道府県の計画との適合を図る観点から、是正措置に関する規定の整備が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・総合的な土地利用行政は本来基礎自治体が担うべきところ、都道府県が「内容が不適切」という理由により是正を求める仕組みを設けることは、自治事務に対する過度な介入をまねくおそれがあり、適切でない。 なお、市の都市計画が法令に違反している場合や著しく適正を欠く場合などには、地方自治法の一般規定（是正の要求、勧告※）を活用することで足りる。 <p style="font-size: small;">※地方自治法第245条の5 各大臣は、都道府県や市町村の事務の処理が法令の規定に違反している場合などは、違反の是正又は改善のための必要な措置を要求することができる。 地方自治法第245条の6 都道府県知事は、市町村の事務の処理が法令の規定に違反している場合などには、違反の是正又は改善のための必要な措置を講ずべきことを勧告することができる。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・市と町村で同意の要否が異なることに合理性があるか、検討が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市については、市町村合併の進展等により行政体制の整備が進んでいることから、広域連携を前提とした町村に比べ、優先的に関与の見直し対象とすべき。

公共下水道の事業計画に係る国土交通大臣の認可の見直し（下水道法第4条第1項）
流域下水道の事業計画に係る国土交通大臣の認可の見直し（下水道法第25条の3第1項）

国土交通省

現状	公共下水道、流域下水道を設置しようとするときは、あらかじめ、事業計画を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない(事業計画の変更時も同様)。	
勧告の内容	国土交通大臣の認可は、事後報告・届出・通知等とすべき。 ただし、以下は許容 ・市町村設置の場合の都道府県に対する協議 ・都道府県設置で流域別下水道整備総合計画が未策定の場合の大臣に対する協議	
地方の要望	既決定の都市計画に即して都道府県が実施する公共下水道、流域下水道の設置に関する国土交通大臣の認可は廃止すべき。	
府省回答の内容	勧告どおり対応するが、事業計画が不適切だった場合に備えて、事後的に是正措置を求めるための規定の整備が下水道法に必要。	
論点	所管府省の考え方	コメント
	①広域的な観点からの適切な放流水質の設定などを担保できるようにするため、事後的な是正措置の規定が必要である。	是正措置の規定としては、地方自治法の一般規定(是正の要求※)を活用すれば良いのではないか。 ※地方自治法第245条の5 各大臣は、都道府県や市町村の事務の処理が法令の規定に違反しているときは、当該地方自治体に対して、違反の是正または改善のための必要な措置を要求する事が出来る。

義務付け・枠付けの見直しを行う前提として是正措置の創設を求めているケースについて（メモ）

□厚生労働省

- 保育所等の最低基準を条例に委任するに当たって、
 - ・ 自治体が条例を制定しない場合
 - ・ 国の定める「従うべき基準」に沿った条例でない場合



“総務大臣を通じた是正要求の仕組みを創設すべき”

□国土交通省

- 下水道の事業計画の大臣認可を事後報告とするが、**事業計画が不適切であった場合の、事後的な是正の規定が必要**
- 重要港湾等を除く地方港湾の港湾区域の設定・変更について、大臣・知事認可を事後報告とするが、**事後的な是正手段を確保**する。
- 市の都市計画の一部について、知事への同意協議を協議とするが、**都市計画の内容が不適切な場合には是正を求める仕組みが必要**

○ 現在でも、地方自治法において、各大臣（厚労大臣や国交大臣を含む）は、自治事務が、

- ・ 法令の規定に違反している
- ・ 著しく適性を欠き、かつ、明らかに公益を害している

場合に限って、違反の是正又は改善のための必要な措置を要求できる

○ 上記以外の場合に、是正を求める制度をつくることは、自治事務に対する国の過度な介入となる恐れがあり、地域主権改革の方向性に反すると考えられる（自治体の反発も予想）

○ なお、条例の制定に対しては、是正の要求はできないが、条例に基づく事務に対して是正の要求をすることで、実質的な解決は可能である。

○ 各省で新たな制度をつくらなくても、地方自治法の規定で対応は可能である。