

		出先機関名：地方運輸局	整理番号（1-1）
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>			
事務・権限名	内部管理事務		
事務・権限の概要	<p>【根拠法令】 地方運輸局組織規則</p> <p>【業務内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 職員の任免、給与、服務、その他の人事並びに教養及び訓練に関すること。</li> <li>・ 経費及び収入の予算、決算及び会計並びに会計の監査に関すること。等</li> </ul>		
予算の状況 （単位：百万円）	-		
関係職員数			
事務量（アウト プット）	-		
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると国に残す事務とされている。		
その他各方面の 意見	-		
既往の政府方針 等	-		
自己仕分け  【仕分け結果】	地方運輸局が担う事務及びその執行体制に対応する内部管理事務は国において行うべきである。		
	<div style="border: 2px solid black; padding: 10px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p><b>C - c</b></p> </div>		
備考			

事務・権限自己仕分けシート（個票）	
出先機関名：地方運輸局	整理番号（1-2）
事務・権限名	内部管理事務（地方移譲に係るもの）
事務・権限の概要	<p>【根拠法令】 地方運輸局組織規則</p> <p>【業務内容】 ・ 職員の任免、給与、服務、その他の人事並びに教養及び訓練に関すること。 ・ 経費及び収入の予算、決算及び会計並びに会計の監査に関すること。 等</p>
予算の状況 （単位：百万円）	—
関係職員数	
事務量（アウト プット）	—
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると、地方移管する事務とされている。
その他各方面の 意見	—
既往の政府方針 等	—
自己仕分け  【仕分け結果】  <div style="border: 2px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p style="margin: 0;">A - a</p> </div>	地方に移管される事務及びその執行体制に対応する内部管理事務は地方において行うべきである。
備考	

		出先機関名： 地方運輸局	整理番号（ 2 ）
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>			
事務・権限名	総合的・基本的な政策の企画立案、横断的な公共交通活性化施策の総括		
事務・権限の概要	<p>【根拠法令】 地方運輸局組織規則</p> <p>【関係する計画・通知等】 なし</p> <p>【具体的な業務内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 企画観光部の所掌事務に関する総合調整に関すること</li> <li>・ 地方運輸局の所掌事務に関する総合的かつ基本的な方針その他の政策の企画及び立案並びに当該政策を実施するために必要な地方運輸局の所掌事務の総括に関すること</li> <li>・ 地方運輸局の所掌事務に係る交通機関の整備に関する基本的な政策の企画及び立案並びに当該政策を実施するために必要な地方運輸局の所掌事務の総括に関すること</li> <li>・ 地方運輸局の所掌事務に係る国土総合開発及び一定の地域の開発に関する基本的な政策の企画及び立案並びに当該政策を実施するために必要な地方運輸局の所掌事務の総括に関すること</li> <li>・ 地方運輸局の所掌に係る施策に関し横断的な処理を要する事項に関する基本的な政策の企画及び立案に関する事務で他の所掌に属しないもの並びに当該政策を実施するために必要な地方運輸局の所掌事務の総括に関すること</li> <li>・ 地方運輸局の所掌に係る地域の振興に係る施策に関し横断的な処理を要する事項に関すること</li> <li>・ 都市交通その他の地域的な交通に関する基本的な計画及び地域における交通調整に関すること</li> </ul>		
予算の状況 （単位：百万円）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金 3,965 百万円</li> <li>・ 地域公共交通維持・活性化推進調査費 18 百万円</li> </ul>		
関係職員数	5 5 名		
事務量（アウト プット）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通活性化・再生総合事業 認定件数 3 5 2 件（平成 2 0 年度～ 2 2 年度平均） （平成 2 2 年 6 月 3 日現在）</li> <li>・ セミナー・研修実施件数 4 2 箇所（平成 1 9 年度～ 2 1 年度平均）</li> </ul>		
地方側の意見	7 月 1 5 日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると、地方移管する事務とされている。		
その他各方面の 意見			
既往の政府方針 等	<p>事業仕分けにおいては、地域公共交通活性化・再生総合事業について、「各自治体の判断に任せる（長期的には財源を移して各自治体の判断に任せるべき）」、公共交通活性化総合プログラムについて、「廃止」ととりまとめられ、さらに、行政事業レビュー（公開プロセス）においては、地域公共交通活性化・再生総合事業について、「一旦廃止 ただし、政策目的はご理解頂いたので、政策目的を達成するため、交通基本法の検討の中でより効果的な支援策に見直し」ととりまとめられたところ。</p>		

<p>自己仕分け</p> <p>【仕分け結果】</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>A-b-①</b></p> <p>(市町村の 自主性・独立 性が高めら れるよう、求 められた場 合を除き、指 導・助言等の 関与は行わ ない。)</p> <p><b>C-c</b></p> </div>	<p>交通基本法（次期通常国会提出予定）を実現していくためには、公共交通が事業者の自主的な経営努力だけでは維持が困難となっている現状を踏まえ、公共交通分野の事業構造を変革するとともに、国民の移動手段が確保される社会の実現に向け、地域の公共交通に関する取組みへの支援を充実していく必要がある。</p> <p>このため、「地域公共交通活性化・再生総合事業」も含め、地域公共交通に係る国の様々な支援策を抜本的に見直し、新たに「地域公共交通確保維持改善事業（仮称）」を創設することにより、地域の多様な関係者による議論を踏まえた取組みを一括して支援する仕組みを構築し、地域の使い勝手を向上させることとしている。</p> <p>また、市町村の自主性・独立性が高められるよう、求められた場合を除き、指導・助言等の関与は行わないこととする。</p>
<p>備考</p>	

事務・権限自己仕分けシート（個票）	
出先機関名：地方運輸局	整理番号（3-1）
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>	
事務・権限名	観光振興等（「民間に関する助成、地域に対するコンサルティング等」「3-2 国際観光振興」「3-3 観光関係国庫補助事業に関する事務」を含む。）
事務・権限の概要	<p><b>【目的】</b> 観光立国の実現に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民経済の発展、国民生活の安定向上及び国際相互理解の増進に寄与することを目的とする。</p> <p><b>【根拠法令】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方運輸局組織規則</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <p><b>【関係する計画・通知等】</b></p> <p>観光立国推進基本法（平成18年法律第117号）（抄）            第十一条 観光立国推進基本計画以外の国の計画は、観光立国の実現に関しては、観光立国推進基本計画を基本とするものとする。            （以下略）</p> <p>観光立国推進基本計画（平成19年6月閣議決定）（抄）            第4 観光立国の実現に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項</p> <p>4. 地域単位の計画の策定            観光立国の実現のためには、我が国国内のそれぞれの地域において、多様な関係者が議論を積み重ね、総合的かつ計画的な取組を進めていくことが重要である。このため、この基本計画を踏まえ、各地域においても観光振興についての基本的な方針や目標等を定めた、行政区域を越えた広域的なものを含む様々なレベルの地域単位の計画を策定することが望まれる。この地域単位の計画については、関係する国の地方支部部局は積極的に支援・協力をを行うものとする。</p> <p><b>【業務内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地及び観光施設の改善その他の観光の振興に関すること。</li> <li>・旅行業、旅行業者代理業その他の所掌に係る観光事業の発達、改善及び調整に関すること。</li> <li>・通訳案内士及び地域限定通訳案内士に関すること。</li> <li>・ホテル及び旅館の登録に関すること。</li> </ul>
予算の状況 （単位：百万円）	25.6（百万円）
関係職員数	85人
事務量（アウトプット）	国際観光振興に関する事務（ビジット・ジャパン地方連携事業等） 274件 観光地振興に関する事務（観光圏整備事業等） 36件 観光資源の発掘・活用に関する事務（人材育成等） 65件 旅行業及び国際登録ホテルに関する事務 108件 観光に係る広報・情報提供事業に関する事務 201件
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。
その他各方面の意見	—
既往の政府方針等	—

<p>自己仕分け</p> <p>【仕分け結果】</p> <p><b>A-b-①</b>  (専ら地域固有の発意による創意工夫が活かせる地域振興的な取組みで一都道府県内の地域に係るものは、求めがなければ行わない。)</p> <p><b>C-c</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 人口減少の進行、急速な少子高齢化、大規模な長期債務といった3つの不安要因を抱える我が国において、観光立国の推進は、地域活性化、雇用創出の起爆剤となるものであり、政府の新成長戦略の大きな柱と位置付けられているものである。</li> <li>○ 観光立国の推進は国、地方、民間全てが取り組むべき課題であり、それぞれの強みを連携させ取り組んでいくことが必要であるところ、以下の理由から、国際観光、先端的・モデル的な取組については、引き続き国が地方や民間とパートナーとして密接に連携しつつ牽引していく必要がある。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・外国人旅行者の増大に当たっては、海外動向を的確に把握した上での国家的プロモーション戦略の構築及びその推進に際しての外国政府、他府省、地方自治体、民間企業等との調整等が必要である。</li> <li>・急速な少子高齢化が進む我が国において、観光を切り口として地域経済の活性化を図ることが求められている今日、これまで必ずしも十分とは言い難かった広域観光の推進や、観光人材の育成、文化、医療、スポーツなど他分野との連携等先端的・モデル的の事業により国が地域や民間を支援することで、我が国全体の観光の底上げをすることが求められている。</li> </ul> </li> <li>○ 加えて、国の取組を効率的かつ効果的に遂行していくためには、地方運輸局が、観光庁の施策の地域における実践機関として、以下のような役割を果たす必要がある。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・外国人旅行者の増大に当たっては、観光庁とともに海外動向を的確に把握し、観光魅力の海外への発信等についてノウハウを有する地方運輸局が、国家的な戦略の下に、地方公共団体や民間企業と連携しつつ、効率的かつ効果的に情報を発信する。</li> <li>・地域に近く、地域の実情・ニーズをよく把握している地方運輸局が、国の機関、地方公共団体、交通・旅行・宿泊などの民間企業間の調整・連携を主体的に行いつつ、全国の情報の収集・提供や先導的、モデル的な取組を行う。</li> <li>・各地域での取組み・課題を本庁へフィードバックし、国全体の観光政策の企画・立案に活かす。</li> </ul> </li> <li>○ これら国の業務の各地域での実践について、全て本庁で行うよりも、より地域に近い運輸局で行った方が、各地域の多岐に亘る関係者調整もやり易く、また、地域の声をより多く吸い上げ本省での政策の企画立案に反映させることができ、国全体としての観光政策の遂行上有効と考えられる。</li> <li>○ なお、現在においても、運輸局では必要最低限の人員・予算で業務を遂行し、その内容も国の視点から必要最低限なものに絞っているところであるが、業務遂行に当たっては、国際観光や全国的視点に立った先端的・モデル的の事業に特化させることとする。</li> <li>○ したがって、専ら地域固有の発意による創意工夫が活かせる地域振興的な取組については、基本的に地域に任せることとし、運輸局は、当該取組みであって一都道府県内の地域に係るものについては、地域の求めがなければ行わないこととする。</li> </ul>
<p>備考</p>	

出先機関名：地方運輸局		整理番号（4-1）
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>		
事務・権限名	交通バリアフリーの推進、環境対策、物流振興・効率化施策の推進に関する事務の総括	
事務・権限の概要	<p><b>【交通バリアフリーの推進関係】</b></p> <p>「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下、「バリアフリー法」という。）に基づき、高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の向上を図るため、各担当部局において公共交通機関のバリアフリー化に係る事務が行われているところ、交通環境部においては本省、地方運輸局の各部局、運輸支局間のバリアフリー施策に関する相互の連絡調整を実施。</p> <p><b>【関係組織法令】</b>          ○地方運輸局組織規則（平成14年6月国土交通省令第73号）（抄）          （交通環境部の所掌事務）          第三条 交通環境部は、次に掲げる事務をつかさどる。          　一 地方運輸局の所掌に係る施策に関し横断的な処理を要する次の事項に関する基本的な政策の企画及び立案並びに当該政策を実施するために必要な地方運輸局の所掌事務の総括に関すること。          　イ （略）          　ロ 一般消費者の利便の増進及び利益の保護          　ハ・ニ （略）          　二～七 （略）          （消費者行政・情報課の所掌事務）          第二十九条 消費者行政・情報課は、次に掲げる事務をつかさどる。          　一 地方運輸局の所掌事務に係る一般消費者の利便の増進及び利益の保護に関する基本的な政策の企画及び立案並びに当該政策を実施するために必要な地方運輸局の所掌事務の総括に関すること。          　二・三 （略）</p> <p><b>【環境対策関係】</b></p> <p><b>【主な業務】</b>          ①エネルギーの使用の合理化に関する事務（エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく報告の徴収、指導助言等）          ②交通エコロジー教室の開催等運輸分野における環境意識の普及啓発          ③エコ通勤優良事業所認証制度への対応（申請受付・事業者への相談等）          ④グリーン経営認証制度の普及等運輸分野における低炭素型経営の推進</p> <p><b>【関係組織法令】</b>          ○地方運輸局組織規則（平成14年国土交通省令第73号）（抄）          （交通環境部の所掌事務）          第三条 交通環境部は、次に掲げる事務をつかさどる。          　一 地方運輸局の所掌に係る施策に関し横断的な処理を要する次の事項に関する基本的な政策の企画及び立案並びに当該政策を実施するために必要な地方運輸局の所掌事務の総括に関すること。          　イ 環境の保全（良好な環境の創出を含む。以下単に「環境の保全」という。）          　ロ～ホ （略）          　二～七 （略）          （環境課の所掌事務）          第二十六条 環境課は、次に掲げる事務をつかさどる。          　一 交通環境部の所掌事務に関する総合調整に関すること。</p>	

- 二 地方運輸局の所掌事務に係る環境の保全に関する基本的な政策の企画及び立案並びに当該政策を実施するために必要な地方運輸局の所掌事務の総括に関すること。
- 三 前二号に掲げるもののほか、交通環境部の所掌事務で他の所掌に属しないものに関すること。

**【物流振興・効率化施策の推進関係】**

地方運輸局は、国全体として行う国際競争力の強化や環境負荷の低減等を目的とする物流施策について、現場レベルの様々な調整・執行等、国策の実行部隊（本省の下請け）として機能しているところ。

**【主な業務】**

- 物流連携効率化推進事業（平成 21 年度～）  
物流事業者、荷主企業、地方公共団体等、物流に係る多様な関係者の連携による輸配送の共同化、モーダルシフトの推進等、物流効率化の推進を支援する制度。  
一物流連携効率化推進事業を活用するために必要となる「推進事業計画」・「調査実施計画」（申請者（協議会）が作成・提出）の認定を地方運輸局が担当。
- 国際物流戦略チーム（平成 17 年度～）  
国の地方支分部局、地方公共団体、学識経験者、地元経済団体、物流事業者、荷主企業等、物流の関係者が連携し、国際・国内一体となった物流効率化を推進するため、地域主導で地域のボトルネックの抽出とその解決を図る枠組み。  
一地方運輸局は、発着地間全体にわたる広域的な視点から、国際競争力の強化等を目的として、各地域の国際物流戦略チームの取組みに参画。

**【関係する計画等】**

- 総合物流施策大綱（2009-2013）

**【関係組織法令】**

- 国土交通省設置法（平成 11 年 7 月法律第 100 号）（抄）  
（所掌事務）  
第四条 国土交通省は、前条の任務を達成するため、次に掲げる事務をつかさどる。  
一～十六（略）  
十七 貨物流通の効率化、円滑化及び適正化に関する所掌に係る事務に関すること。  
十八～百二十八（略）
- 地方運輸局組織規則（平成 14 年 6 月国土交通省令第 73 号）（抄）  
（交通環境部の所掌事務）  
第三条 交通環境部は、次に掲げる事務をつかさどる。  
一 地方運輸局の所掌に係る施策に関し横断的な処理を要する次の事項に関する基本的な政策の企画及び立案並びに当該政策を実施するために必要な地方運輸局の所掌事務の総括に関すること。  
イ～ハ（略）  
二 貨物流通の効率化、円滑化及び適正化  
二 貨物流通に関する都市交通その他の地域的な交通に関する基本的な計画及び地域における交通調整に関すること（都市計画及び都市計画事業に関するものを除く。）。  
三～七（略）  
（物流課の所掌事務）  
第二十七条 物流課は、次に掲げる事務をつかさどる。  
一 地方運輸局の所掌事務に係る貨物流通の効率化、円滑化及び適正化に関する基本的な政策の企画及び立案並びに当該政策を実施するために必要な地方運輸局の所掌事務の総括に関すること。  
二 貨物流通に関する都市交通その他の地域的な交通に関する基本的な計画及び地域における交通調整に関すること（都市計画及び都市計画事業に関するものを除く。）。  
三～六（略）



<p>予算の状況 (単位:百万円)</p>	<p>【交通バリアフリーの推進関係】 28 百万円の内数 (22 年度)</p> <p>【環境対策関係】 11 百万円 (22 年度)</p> <p>【物流振興・効率化施策の推進関係】 29.665 百万円の内数 (22 年度)</p>
<p>関係職員数</p>	<p>【交通バリアフリーの推進関係】 41 人の内数</p> <p>【環境関係】 60 人</p> <p>【物流振興・効率化施策関係】 57 人</p>
<p>事務量 (アウト プット)</p>	<p>【交通バリアフリーの推進関係】 日常的な連絡調整のため、定量的な事務量の把握は困難。</p> <p>【環境対策関係】</p> <p>①エネルギーの使用の合理化に関する事務 特定輸送事業者数 (640) 社を対象に報告徴収等 (19~21 年度)</p> <p>②交通エコロジー教室の開催 53 教室 (19~21 年度)</p> <p>③エコ通勤優良事業所認証制度への対応 212 件認証登録 (21 年度創設)</p> <p>④グリーン経営認証制度講習会の開催 30 件開催 (19~21 年度)</p> <p>【物流振興・効率化施策の推進関係】 【物流連携効率化推進事業】 事業を創設した平成 21 年~平成 22 年の平均値 11 件認定 (推進事業計画 5.5 件、調査実施計画 5.5 件)</p> <p>【国際物流戦略チーム】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全国 10 地域(各運輸局ごと)に「国際物流戦略チーム」を設置。</li> <li>・各国際物流戦略チームの下に幹事会やWG等を設置し、地域ごとに取組みを進めているところ。</li> </ul>
<p>地方側の意見</p>	<p>7 月 15 日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。</p>
<p>その他各方面の 意見</p>	<p>—</p>
<p>既往の政府方針 等</p>	<p>【交通バリアフリーの推進関係】</p> <p>○地方における公共施設や交通機関等のバリアフリー整備の促進のため、整備対象施設の範囲の拡大や数値目標の設定等も含め、必要な具体的方策を検討し、平成 22 年度内を目途にその結論を得る。(「障がい者制度改革の推進のための基本的な方向について」(平成 22 年 6 月 29 日閣議決定))</p>
<p>自己仕分け</p> <p>【仕分け結果】</p> <div data-bbox="194 1608 363 1756" style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p>C-c</p> </div>	<p>【交通バリアフリーの推進関係】</p> <p>個別の旅客施設や車両等のバリアフリー化に関する業務は、全国一律に適用されるべきバリアフリー基準に基づき、個別の交通モードの所管部門において実施されている。一方、交通環境部において行う交通バリアフリーの推進に関する事務を総轄する事務は、交通のバリアフリー化においては各モード間の連続性が重要であるため横断的に推進を図る必要があることから、本省と個別の交通モードの所管部門との横断的な調整等を行うものであり、地方公共団体において行う性格の事務ではなく、地方運輸局において行う必要がある。</p> <p>※地域主権戦略大綱(平成 22 年 6 月 22 日閣議決定) P8 (注) ④に該当。</p> <p>【環境対策関係】</p> <p>運輸分野における環境対策に関する業務は、環境意識の高まりといった運輸を取り巻く社会経済情勢や事業環境の変化を踏まえ、国が一定の方針を示し率先して取り組むべき課題であり、このための施策を個別の交通モードに係る業務と一体的に地方運輸局において行う必要がある。</p> <p>具体的には、温室効果ガスの削減に資するエネルギーの使用の合理化は、全国一律の方針に基づき国において一体的・一元的に実施すべきものである。また、環境教育は国が旗振り役となって地方自治体・交通事業者等と連携を図りながら、国民意</p>

	<p>識の醸成を図ることが必要であり、各地域の実態を把握する各地方運輸局が行うことが効率的である。</p> <p><b>【物流振興・効率化施策の推進関係】</b></p> <p>我が国経済を支え、安全・安心の根幹にも関わる物流政策については、国際競争力の強化や環境負荷の低減等を目的として、発着地間全体にわたる広域的な視点から、また、各交通モードに係る行政等と一体不可分である性格から、国全体として様々な施策を総合的・一体的に推進するため、現場レベルの様々な調整・執行等、地方運輸局の国策実行部隊としての機能が必要となる。</p> <p>物流分野においては、海運事業者、航空事業者、港湾運送事業者、倉庫業者、トラック事業者等の物流事業者や荷主企業等の国内・国外を問わず広域にまたがって幅広く活動する様々な経済主体が存在するため、発着地間のトータルとしての物の流れを捉え、国際競争力の強化等の観点から、国土交通大臣による一元的な指揮命令系統の下、地方運輸局において国策としての物流施策を実行（現場レベルにおける民間事業者との調整・執行等）していく必要がある。</p> <p>また、物流政策は国が担うべき各交通モードに係る行政や通関行政等の分野とも密接に関係するため、個別の交通モードに係る施策等と物流施策を地方運輸局において一体的に行うことが、必要不可欠であり、かつ、効率的である。</p> <p>さらに、国策としての物流施策の現場レベルの調整・執行等について、仮に都道府県等に事務を移管することとなれば、物の流れが一つの都道府県にとどまらないことが多い現状にかんがみると、必然的に二つ以上の都道府県等の連携・調整等が必要不可欠となり、それらに伴い、非効率な事務が発生するとともに、迅速な対応が困難となるおそれがあるが、現在のように地方運輸局により行われれば、そのような非効率な事務は生じず、迅速な対応も可能であり、効率的に施策が実施されることとなる。</p> <p>したがって、国際・国内一体の物流政策を推し進める体制、効率性、迅速性等の面から、様々な物流施策に係る地方運輸局の実行部隊（国策の実行等の国の下請け）としての機能が必要であり、これは、大綱のp8、(注)における①に該当し、国の事務・権限とすることが適応と認められる例外的な場合である。</p>
備考	

出先機関名：地方運輸局

整理番号（4-2）

事務・権限自己仕分けシート（個票）	
事務・権限名	同上（バリアフリー関係国庫補助事業に関する事務）
事務・権限の概要	事実誤認。交通環境部においてバリアフリー関係国庫補助事業に関する事務は行っていない。
予算の状況 （単位：百万円）	－
関係職員数	－
事務量（アウト プット）	－
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると廃止・民営化する事務とされている。
その他各方面の 意見	
既往の政府方針 等	－
自己仕分け  【仕分け結果】  <div style="border: 2px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">－</div>	－
備考	

		出先機関名： 地方運輸局	整理番号（ 5 ）
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>			
事務・権限名	倉庫業の登録・指導監督		
事務・権限の概要	<p><b>【目的】</b> 倉庫業の適正な運営を確保し、倉庫の利用者の利益の保護を図るため。</p> <p><b>【根拠法令】</b> 倉庫業法（昭和31年6月1日法律第121号）</p> <p><b>【具体的な業務内容】</b> 地方運輸局等における主な業務は、主務大臣より各地方運輸局長へ権限委任された10万㎡未満の倉庫について、倉庫業法等関係法令に基づき以下の業務を行っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・倉庫業の営業登録・変更登録・軽微変更の届出・トランクルーム認定等に係る事務</li> <li>・倉庫業の監査等の指導監督 等</li> </ul>		
予算の状況 （単位：百万円）	—		
関係職員数	57人		
事務量（アウト プット）	<p>①営業登録・変更登録・軽微変更の届出・トランクルーム認定等件数：3,411件 （営業登録件数：177件、変更登録件数：655件、軽微変更届出件数：1,047件、営業の廃止の届出件数：164件、トランクルームの認定件数：36件、認定トランクルームの変更届出：93件、認定トランクルームの廃止の届出：28件、料金設定又は変更の届出書の提出：246件 等）</p> <p>②倉庫立入検査件数：270件 等</p> <p>※（平成19年～21年の平均値）</p>		
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。		
その他各方面の 意見	—		
既往の政府方針 等	—		
自己仕分け  【仕分け結果】  <div style="border: 2px solid black; padding: 10px; width: fit-content; margin: 10px auto;">C - c</div>	<p>倉庫業の登録・指導監督は、従来から国が一元的に実施しており、地方公共団体との二重行政は生じていない。全国各地を発着地として広域的に物流事業が展開されていることから、倉庫業の登録・指導監督の基準が地方公共団体間で異なる場合には、倉庫業者の円滑な事業活動、ひいては効率的な物流に支障が生じる恐れがある。また、倉庫の火災等の防止といった安全対策を図る観点からも国による全国一律の倉庫の整備基準の策定により全国同一での倉庫の安全性を確保することが必要である。さらに、倉庫は、物流を支える基盤的な施設であり、国際競争力の強化の観点からも、倉庫業は、引き続き本省と地方運輸局による一元的な指揮命令系統の下、トラック、港湾運送等の他の物流事業と一体的に全国どこでも地域差なく均質にかつ迅速に指導監督を行うことが必要である。</p> <p>また、以上より、当該事務・権限は地域主権戦略大綱第4-2(3)の(注)のうち、①、②、③に該当するので、地方公共団体への移管は適切でない。</p>		
備考			

出先機関名：地方運輸局

整理番号（ ）

事務・権限自己仕分けシート（個票）

事務・権限名	地方運輸局の所掌事務に係る一般消費者の利便の増進及び利益の保護並びに地方運輸局の所掌に関する情報化に関する基本的な政策の企画及び立案
事務・権限の概要	<p><b>【地方運輸局の所掌事務に係る一般消費者の利便の増進及び利益の保護関係】</b>  <b>【業務内容】</b>                  バリアフリー法に基づき、①～③の事務を実施。また、消費者基本法において、消費者施策の推進は国の責務とされているところ、交通消費者の利便の増進のため、④⑤の事務を実施。</p> <p>①バリアフリー教室の開催                  ②バリアフリー法に基づく基本構想の策定促進                  ③バリアフリーネットワーク会議の開催                  ④交通関連行政相談の受付                  ⑤交通消費者行政レポートの作成</p> <p><b>【関係組織法令】</b>                  ○地方運輸局組織規則（平成14年6月国土交通省令第73号）（抄）                  （交通環境部の所掌事務）                  第三条 交通環境部は、次に掲げる事務をつかさどる。                  一 地方運輸局の所掌に係る施策に関し横断的な処理を要する次の事項に関する基本的な政策の企画及び立案並びに当該政策を実施するために必要な地方運輸局の所掌事務の総括に関すること。                  イ（略）                  ロ 一般消費者の利便の増進及び利益の保護                  ハ・ニ（略）                  二～七（略）                  （消費者行政・情報課の所掌事務）                  第二十九条 消費者行政・情報課は、次に掲げる事務をつかさどる。                  一 地方運輸局の所掌事務に係る一般消費者の利便の増進及び利益の保護に関する基本的な政策の企画及び立案並びに当該政策を実施するために必要な地方運輸局の所掌事務の総括に関すること。                  二・三（略）</p> <p><b>【地方運輸局の所掌に関する情報化関係】</b>  <b>【業務内容】</b>                  ① 地方運輸局の所掌事務に関する情報化に関する基本的な政策の企画及び立案並びに当該政策を実施するために必要な地方運輸局の所掌事務の総括に関すること                  ② 交通事情に関する総合的な調査の実施及び情報の分析に関すること</p> <p><b>【関係組織法令】</b>                  地方運輸局組織規則第29条第2号及び第3号</p>
予算の状況 （単位：百万円）	<p><b>【地方運輸局の所掌事務に係る一般消費者の利便の増進及び利益の保護関係】</b>                  28百万円の内数（22年度）  <b>【地方運輸局の所掌に関する情報化関係】</b>                  ー</p>
関係職員数	<p><b>【地方運輸局の所掌事務に係る一般消費者の利便の増進及び利益の保護関係】</b>                  本局 交通環境部 消費者行政情報課・消費者行政課 41名の内数  <b>【地方運輸局の所掌に関する情報化関係】</b>                  本局 交通環境部 消費者行政情報課 37名の内数</p>
事務量（アウトプット）	<p><b>【地方運輸局の所掌事務に係る一般消費者の利便の増進及び利益の保護関係】</b>                  ①バリアフリー教室 実施回数149回、参加人数7961人（21年度）                  ②基本構想策定支援セミナー 開催実績9回、参加人数921人（21年度）                  バリアフリープロモーター 派遣実績59回（21年度）                  ③バリアフリーネットワーク会議 開催回数23回（21年度）                  ④交通関連行政相談 20,229件（21年度）</p>

	<p><b>【地方運輸局の所掌に関する情報化関係】</b></p> <p>① 国土交通分野における情報化の推進（IT技術を活用した実証実験等個別情報化施策への参画）</p> <p>② 月例統計の作成（毎月1回）</p>								
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。								
その他各方面の意見	—								
既往の政府方針等	<p><b>【地方運輸局の所掌事務に係る一般消費者の利便の増進及び利益の保護関係】</b></p> <p>○地方における公共施設や交通機関等のバリアフリー整備の促進のため、整備対象施設の範囲の拡大や数値目標の設定等も含め、必要な具体的方策を検討し、平成22年度内を目途にその結論を得る。（「障がい者制度改革の推進のための基本的な方向について」（平成22年6月29日閣議決定））</p> <p>○各府省庁は、消費者が主役となる社会の実現を目指して、今後は、相互間の情報の共有を進め、的確な役割分担や共同の取組によって、それぞれの業務を確実に遂行します。（「消費者基本計画」（平成22年3月閣議決定））</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>施策番号</th> <th>具体的施策</th> <th>担当省庁等</th> <th>実施時期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>109</td> <td>消費者からの情報・相談を受け付ける体制を整備します。</td> <td>関係省庁等</td> <td>継続的に実施します。</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【地方運輸局の所掌に関する情報化関係】</b></p> <p>○IT戦略の実施に当たっては、これまでの関連施策が効果を上げていない原因を徹底的に追求し、IT戦略以外の各政策との連携、関係府省間の連携、政府と自治体との連携、政府と民間との連携等を具体的に進め、新たな国民民主権の社会が早期に確立されるよう、国を挙げて、強力に推進する。（「新たな情報通信技術戦略」平成22年5月IT戦略本部決定）</p> <p>○公的統計（国の行政機関、地方公共団体又は独立行政法人等が作成する統計）は、国民にとって合理的な意思決定を行うための基盤となる重要な情報であると位置付けられるとともに、政府は、公的統計の整備に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図る。（「公的統計の整備に関する基本的な計画」平成21年3月13日閣議決定）</p>	施策番号	具体的施策	担当省庁等	実施時期	109	消費者からの情報・相談を受け付ける体制を整備します。	関係省庁等	継続的に実施します。
施策番号	具体的施策	担当省庁等	実施時期						
109	消費者からの情報・相談を受け付ける体制を整備します。	関係省庁等	継続的に実施します。						
自己仕分け	<p><b>【地方運輸局の所掌事務に係る一般消費者の利便の増進及び利益の保護関係】</b></p> <p>上記①～③については、バリアフリー法において、バリアフリー施策のスパイラルアップ及び心のバリアフリーの推進は国の責務とされているところ、各地域におけるバリアフリー化の状況等に関する当事者（高齢者、障害者等）の意見を集約し、本省と調整しつつ制度に反映すること等によってバリアフリー施策のスパイラルアップを図り、また、地域の関係者と協力しつつバリアフリー教室を開催すること等によって、全国的に心のバリアフリーの浸透を図るためには、当該事務は引き続き地方運輸局で行う必要がある。</p> <p>上記④⑤については、消費者基本法において、消費者施策の推進は国の責務とされているところ、各地域における交通に係る消費者の意見や苦情を集約し、本省と調整しつつ制度に反映すること等によって、交通に関する消費者施策の推進を図るためには、当該事務は引き続き地方運輸局で行う必要がある。</p> <p>※地域主権戦略大綱（平成22年6月22日閣議決定）P8（注）②に該当。</p> <p><b>【地方運輸局の所掌に関する情報化関係】</b></p> <p>政府全体で取り組んでいる情報化推進業務について、地方運輸局における情報化施策を推進するとともに、個別施策の推進に当たり各交通モードを所管する地方運輸局関係部局や管轄区域における交通・観光事業者との調整を行う。また、地方運輸局関係部局や管轄区域における交通・観光事業者と連携しながら、交通・観光関係の情報を収集し、陸・海・空の各交通モードと観光に関して全国統計の基盤となる地域ブロック統計を作成している。このように、本省や地方運輸局関係部局、管轄区域における関係者と密接に連携しながら業務を行うため、これら業務は引き続き地方運輸局で行うことが必要である。</p>								
【仕分け結果】	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">C-c</div>								
備考									

事務・権限自己仕分けシート（個票）	
出先機関名：地方運輸局	整理番号（6-1）
事務・権限自己仕分けシート（個票）	
事務・権限名	鉄道事業等の許認可・監査・行政処分 等 （6-2のJRに対する許認可等を含む。）
事務・権限の概要	<p>【目的】 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）においては、鉄道等の輸送の安全を確保し、利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図るため、国土交通大臣（地方運輸局長を含む。）による各種許認可・監査・行政処分等に係る規定がおかれている。</p> <p>【根拠法令】 鉄道事業法、地方運輸局組織規則（平成14年国土交通省令第73号） 等</p> <p>【業務内容】 地方運輸局鉄道部では、主に下記のような安全性の向上のための施策に係る各種の許認可を実施している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設や車両が安全輸送の確保に係る技術基準へ適合しているかどうか等を確認する認可</li> <li>・完成後の施設の検査</li> <li>・安全な運転のために必要な知識・技能等についての運転免許試験及び免許証の交付等事務</li> <li>・運転事故やインシデント（事故発生の恐れのある事態）、輸送障害等が発生した場合の報告の受理</li> <li>・事業者の安全管理の方針や体制、実施方法等を定めた安全管理規程の届出の受理</li> </ul> <p>また、上記の許認可を実効性のあるものとするため、主に下記のような監査、行政処分等を行っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送の安全確保に係る取組み、施設・車両の管理、運転取扱の状況等に関する保安監査の実施</li> <li>・運転事故等が発生した場合の事故調査や再発防止対策の指導</li> <li>・法令違反者に対する運転免許の停止・取り消しや安全確保上必要と認められる場合の事業改善命令、安全管理規程の変更命令</li> </ul>
予算の状況 （単位：百万円）	—
関係職員数	201人（地方運輸局鉄道部の平成22年度末定員） うち監理課・計画課・技術課・安全指導課・索道課・首席鉄道安全監査官 164人 ※ただし、上記定員は許認可等業務のみを実施しているわけではない。
事務量（アウトプット）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道関係の許認可関係 <ul style="list-style-type: none"> <li>施設の工事認可 1,060件</li> <li>施設の完成検査 127件</li> <li>車両の確認 419件</li> <li>安全管理規程の届出 102件</li> <li>運転事故等の報告 4,939件</li> <li>運転免許の試験等 83件</li> </ul> </li> <li>・鉄道の保安監査 161件</li> <li>・鉄道の安全確保のための行政処分等 <ul style="list-style-type: none"> <li>運転免許の取消等 0件</li> </ul> </li> <li>・実施基準等の変更の届出 618件</li> </ul> <p>※上記は平成19年～21年分の平均値</p>
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると、地方移管する事務とされている（ただし、JRに対する許認可等は引き続き国で実施することとなっている。）
その他各方面の意見	—

既往の政府方針等	—
<p>自己仕分け</p> <p>【仕分け結果】</p> <div data-bbox="197 340 363 488" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">C - c</div>	<p>公共交通機関である鉄道は、広域に跨ってネットワークを形成しており、重大な事故等が発生した場合の社会的影響が大きく、事業者に対する許認可や監査、行政処分等は安全の確保に直接関わるものである。</p> <p>このため、国が全国的な安全確保に係る基準を定めて、基準への適合性を監督するだけでなく、例えば、平成17年の福知山線脱線事故を踏まえたATS（自動列車停止装置）緊急整備に係る事業者への指示や同年の羽越線脱線事故を踏まえた強風対策に係る事業者への緊急点検等のように、事故等が発生した場合には、国民の安全に対する信頼を確保するため、大臣の一元的な指揮命令系統の下で、調査、点検及び重大な事故等に係る再発防止対策を全国一斉に迅速かつ適確に展開・指導する必要がある。地方移譲を行った場合には、このような重大な事故やトラブル発生時の緊急時の対応等に著しい支障を生じ、国民の生命・財産に重大な被害を生じる恐れがある。（→大綱③）</p> <p>また、鉄道の安全確保に係る基準は、鉄道の施設及び車両の構造・維持管理並びに運転取扱いについて規定しており、法令においてはそれらの性能要件を規定し、当該基準の標準的な数値等を解釈基準として示している。個々の鉄道事業者は、これを参考として、事業者ごとの実情に応じた具体的な数値等を定めた実施基準を定めることとなっており、国は、事業者ごとに定めた内容を安全確保の観点から確認し、変更指示も含めた指導・監督を実施している。</p> <p>さらに、鉄道は他の交通モードと異なり、輸送機器単体の車両だけでなく、線路や橋、トンネル等の土木設備、信号やATS等の保安設備、変電所や電線路等の電力設備といった施設・設備を自ら整備するとともに、その施設・設備と整合の図られた運転取扱いによりハード及びソフトが一体となって安全運行が確保される総合システムである。</p> <p>このため、これら土木・電気・車両・運転等の多岐の分野に関わる専門的な知識・経験を有する者が、上記の個々の鉄道事業者がそれぞれの実情に応じて策定する実施基準も含め、安全確保に係る基準を踏まえて許認可や監査等を適確に運用する必要がある。加えて、社会的影響の大きな事故やトラブルに対して職員が事故調査や再発防止対策の指導等を行う場合や、衝突・脱線・火災等の重大な事故等の発生時において運輸安全委員会の依頼により現場保存や事故調査等の支援業務を行う場合にも、かかる専門的な知識・経験が不可欠である。</p> <p>このような、形式的な基準を単に当てはめるものではない専門的な人材は、全国的な本省と地方運輸局、民間鉄軌道事業者、研究機関等との人事交流等のシステムにより、特定の地域、事業者に偏らない長年の知識・経験を積んで育成され、求められる専門性やノウハウも他の交通モードと比較して特殊かつ高度であるが、鉄道の許認可等の業務は本省を含めても全国200名に満たない職員により実施しているところであり、地方移譲を行った場合には行政効率が著しく非効率にならざるを得ない。（→大綱④）</p>
備考	



事務・権限自己仕分けシート (個票)	
出先機関名：地方運輸局	整理番号 ( 7 )
事務・権限名	軌道事業の許認可・監査・行政処分 等
事務・権限の概要	<p><b>【目的】</b> 軌道法（大正10年法律第76号）においては、公共交通機関として軌道輸送の安全を確保し、軌道事業を適確に監督するため、国土交通大臣（地方運輸局長を含む。）による許認可・監査・行政処分等の各種の権限が規定されている。</p> <p><b>【根拠法令】</b> 軌道法、地方運輸局組織規則（平成14年国土交通省令第73号） 等</p> <p><b>【業務内容】</b> 地方運輸局鉄道部では、主に下記のような安全性の向上のための施策に係る各種の許認可を実施している。  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設や車両が安全輸送の確保に係る技術基準へ適合しているかどうか等を確認する認可</li> <li>・ 完成後の施設の検査</li> <li>・ 安全な運転のために必要な知識・技能等についての運転免許試験及び免許証の交付等事務</li> <li>・ 運転事故やインシデント（事故発生の恐れのある事態）、輸送障害等が発生した場合の報告の受理、事業者の安全管理の方針や体制、実施方法等を定めた安全管理規程の届出の受理等</li> </ul> <p>また、上記の許認可を実効性のあるものとするため、主に下記のような監査、行政処分等を行っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸送の安全確保に係る取組み</li> <li>・ 施設・車両の管理、運転取扱の状況等に関する保安監査の実施</li> <li>・ 運転事故等が発生した場合の事故調査や再発防止対策の指導</li> <li>・ 法令違反者に対する運転免許の停止・取り消しや安全確保上必要と認められる場合の事業改善命令、安全管理規程の変更命令。</li> </ul> </p>
予算の状況 (単位:百万円)	—
関係職員数	201人（地方運輸局鉄道部の平成22年度末定員） うち監理課・計画課・技術課・安全指導課・索道課・首席鉄道安全監査官 164人 ※ただし、上記定員は許認可等業務のみを実施しているわけではない。
事務量（アウトプット）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 軌道関係の許認可関係 <ul style="list-style-type: none"> <li>施設の工事認可 75件</li> <li>施設の竣工検査 2件</li> <li>車両の設計認可 19件</li> <li>安全管理規程の届出 4件</li> <li>運転事故等の報告 160件</li> <li>運転免許の試験等 24件</li> </ul> </li> <li>・ 軌道の保安監査 10件</li> <li>・ 軌道の安全確保のための行政処分等 <ul style="list-style-type: none"> <li>運転免許の取消等 2件</li> </ul> </li> <li>・ 実施細則の変更の届け出 22件</li> </ul> <p>※上記は平成19年～21年分の平均値</p>
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると、地方移管する事務とされている。
その他各方面の意見	—
既往の政府方針等	—

<p>自己仕分け</p> <p>【仕分け結果】</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: fit-content; margin: 10px auto;">C - c</div>	<p>公共交通機関である軌道は、鉄道と同様、重大な事故等が発生した場合の社会的影響が大きく、事業者に対する許認可や監査、行政処分等は安全の確保に直接関わるものである。</p> <p>このため、国が全国的な安全確保に係る基準を定めて、基準への適合性を監督するだけでなく、例えば、平成17年の羽越線脱線事故を踏まえた強風対策に係る事業者への緊急点検や18年のゆりかもめでのホールハブ切断による脱線事故を踏まえた車軸検査に係る軌道経営者への緊急点検等のように、事故等が発生した場合には、国民の安全に対する信頼を確保するため、大臣の一元的な指揮命令系統の下で、調査、点検及び重大な事故等に係る再発防止対策を全国一斉に迅速かつ適確に展開・指導する必要がある。地方移譲を行った場合には、このような重大な事故やトラブル発生時の緊急時の対応等に著しい支障を生じ、国民の生命・財産に重大な被害を生じる恐れがある。(→大綱③)</p> <p>また、軌道の安全確保に係る基準は、法令においては軌道の施設及び車両の構造・維持管理並びに運転取扱いについて規定しており、当該法令に基づく軌道の施設及び車両の整備並びに運転取扱いについては、個々の軌道経営者が経営者ごとの実情に応じた具体的な数字等を定めた細則を定めることとなっている。国は、経営者ごとに定めた内容を安全確保の観点から確認し、変更指示も含めた指導・監督を実施している。</p> <p>さらに、軌道事業は、基本的に道路上を走行する路面電車の形態をとるものが多いが、一部地下鉄(大阪市営地下鉄等)や新交通(ゆりかもめ等)などは、鉄道と同様の構造を有しており、鉄道と同様、他の交通モードと異なり、輸送機器単体の車両だけでなく、線路や橋、トンネル等の土木設備、信号やATS等の保安設備、変電所や電線路等の電力設備といった施設・設備を自ら整備するとともに、その施設・設備と整合の図られた運転取扱いによりハード及びソフトが一体となって安全運行が確保される総合システムである。</p> <p>このため、これら土木・電気・車両・運転等の多岐の分野に関わる専門的な知識・経験を有する者が、上記の個々の軌道経営者がそれぞれの実情に応じて策定する細則も含め、安全確保に係る技術基準を踏まえて許認可や監査等を適確に運用する必要がある。加えて、社会的影響の大きな事故やトラブルに対して職員が事故調査や再発防止対策の指導等を行う場合や、衝突・脱線・火災等の重大な事故等の発生時において運輸安全委員会の依頼により現場保存や事故調査等の支援業務を行う場合にも、かかる専門的な知識・経験が不可欠である。</p> <p>このような、形式的な基準を単に当てはめるものではない専門的な人材は、全国的な本省と地方運輸局、民間鉄軌道事業者、研究機関等との人事交流等のシステムにより、特定の地域、事業者にかたよらない長年の知識・経験を積んで育成され、求められる専門性やノウハウも他の交通モードと比較して特殊かつ高度であるが、軌道の許認可等の業務は本省を含めても全国200名に満たない職員により実施しているところであり、地方移譲を行った場合には行政効率が著しく非効率にならざるを得ない。(→大綱④)</p>
備考	

出先機関名：地方運輸局		整理番号（8-1）
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>		
事務・権限名	鉄道等に関する助成 （8-2のJRに対する助成を含む。）	
事務・権限の概要	<p><b>【目的】</b> 国が、輸送の安全の確保や利用者利便の向上等に資することを目的に、鉄道事業者及び軌道経営者が行う安全性の向上に資する設備の整備や、バリアフリー施設の整備等に要する経費の一部補助を行うに当たって、本省で行う交付決定業務を除く補助金交付業務を各地方運輸局に委任しているものである。</p> <p><b>【根拠法令】</b> 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）、地方運輸局組織規則（平成14年国土交通省令第73号）等</p> <p><b>【業務内容】</b> 補助金適正化法に基づき、主に下記のような一連の補助金交付業務を地方運輸局が各事業者と調整しながら行っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交付申請書の受理</li> <li>・ 交付申請内容の審査</li> <li>・ 交付決定の通知</li> <li>・ 事業執行状況の確認</li> <li>・ 事業完了後の完了実績報告の受理</li> <li>・ 完了実績報告に基づく書類及び現地審査</li> <li>・ 協調補助を行う自治体からの補助金交付の確認</li> <li>・ 補助金額確定の通知</li> </ul>	
予算の状況 （単位：百万円）	—	
関係職員数	201人（地方運輸局鉄道部の平成22年度末定員） うち計画課 44人 ※ただし、上記定員は助成業務のみを実施しているわけではない。	
事務量（アウト プット）	<p>○地方運輸局で実施している助成事業の対象事業者等数</p> <p><b>【地域鉄道関係】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道軌道輸送対策事業費補助金 53社（平成22年度）</li> <li>・ 地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金（鉄道関係） 20協議会（平成20年度～平成22年度の平均値）</li> </ul> <p><b>【鉄道駅バリアフリー化関係】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金及び鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助の対象駅数（合計値） 188駅（平成20年度～平成22年度の平均値）</li> </ul>	
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」とよると、地方移管する事務とされている（ただし、JRに対する助成は引き続き国で実施することとなっている。）	

その他各方面の 意見	—
既往の政府方針 等	—
自己仕分け  【仕分け結果】  <div data-bbox="196 456 363 602" style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">           C - c         </div>	<p>           鉄道事業等の安全確保や障害者等の利便等に関わる助成は、鉄道事業者に対する規制のあり方と一体的に政策判断をする必要がある。         </p> <p>           具体的には、国による制度・安全基準の策定、事業計画、安全関係職員による安全基準に合致しているかの審査・検査・監査、事業改善命令等及びそれを踏まえた制度・安全基準の改正等の一連のサイクルを通じて実施される許認可等と一体的に助成の緊急性が判断されること、全国のいずれかの鉄軌道で起こった事故や事故につながりかねないインシデント等をもとに全国的な助成の緊急性が判断されること等が必要であるため、引き続き国において行うことが必要不可欠である（例えば、平成12年、13年の京福電気鉄道（現えちぜん鉄道）の連続列車衝突事故の場合は、事故発生後、全国の中小鉄道事業者に対する安全性緊急評価を実施し、それを踏まえた助成業務を実施した。）         </p> <p>           こうした中、鉄道等に関する許認可・監査・行政処分等から切り離し、助成業務の地方移譲を行った場合には、効果的な鉄道行政の実現が害されることとなり、国民の生命・財産に重大な被害が生じる恐れがある。（→大綱③）         </p> <p>           また、安全の確保に必要な施設・設備等に対する助成業務については、補助金監査の業務等を実施するに当たって、安全面での知識やノウハウが不可欠であり、人材という観点からも、助成に関する業務と鉄道の安全に関する業務とは切り離すことはできない。こうした中、助成業務を実施する人材が、本省と地方運輸局等との人事交流等のシステムにより、特定の地域、事業者に偏らない長年の知識・経験を積んで育成され、求められる専門性やノウハウを蓄積した少数の職員によって行われている現状に鑑みれば、事務の地方移譲を行った場合には行政効率も著しく非効率とならざるを得ない。（→大綱④）         </p>
備考	

事務・権限自己仕分けシート（個票）	
出先機関名：地方運輸局	整理番号（ 9 ）
事務・権限名	鉄道車両等生産動態統計調査
事務・権限の概要	<p>目的：鉄道車両、鉄道車両部品、鉄道信号保安装置及び索道搬器運行装置製造業の各生産実態を明らかにする。</p> <p>根拠法令：統計法（平成19年法律第53号）基幹統計として「鉄道車両等生産動態統計調査規則」（昭和29年運輸省令第15号）により調査を実施。</p>
予算の状況 （単位：百万円）	0.1 百万円
関係職員数	定員なし
事務量（アウト プット）	年間 450 枚回収 経費執行額 0.1 百万
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。
その他各方面の 意見	－
既往の政府方針 等	「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002」（平成 14 年 6 月 25 日閣議決定）、統計委員会答申
自己仕分け  【仕分け結果】  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">C - b</div>	社会・経済の変化に対応した統計の整備を推進するとともに、統計調査の精度の維持と効率的な実施を図るため、鉄道車両等生産動態統計調査に関して見直しを行い、平成21年4月調査分より地方運輸局を經由せず本省直轄で実施している。
備考	

		出先機関名：地方運輸局	整理番号（ ）
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>			
事務・権限名	鉄道関係国庫補助事業に関する事務		
事務・権限の概要	<p><b>【目的】</b>          国が、輸送の安全の確保や利用者利便の向上等に資することを目的に、鉄道事業者及び軌道経営者が行う安全性の向上に資する設備の整備や、バリアフリー施設の整備等に要する経費の一部補助を行うに当たって、本省で行う交付決定業務を除く補助金交付業務を各地方運輸局に委任しているものである。</p> <p><b>【根拠法令】</b>          地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）、地方運輸局組織規則（平成14年国土交通省令第73号）等</p> <p><b>【業務内容】</b>          補助金適正化法に基づく、主に下記のような一連の補助金交付業務を地方運輸局が各事業者と調整しながら行っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交付申請書の受理</li> <li>・ 交付申請内容の審査</li> <li>・ 交付決定の通知</li> <li>・ 事業執行状況の確認</li> <li>・ 事業完了後の完了実績報告の受理</li> <li>・ 完了実績報告に基づく書類及び現地審査</li> <li>・ 協調補助を行う自治体からの補助金交付の確認</li> <li>・ 補助金額確定の通知</li> </ul>		
予算の状況 （単位：百万円）	—		
関係職員数	201人（地方運輸局鉄道部の平成22年度末定員） うち計画課 44人 ※ただし、上記定員は助成業務のみを実施しているわけではない。		
事務量（アウト プット）	○地方運輸局で実施している助成事業の対象事業者等数 <b>【地域鉄道関係】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道軌道輸送対策事業費補助金 53社（平成22年度）</li> <li>・ 地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金（鉄道関係） 20協議会（平成20年度～平成22年度の平均値）</li> </ul> <b>【鉄道駅バリアフリー化関係】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金及び鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助の対象駅数（合計値） 188駅（平成20年度～平成22年度の平均値）</li> </ul>		
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると、廃止または民営化する事務とされている。		
その他各方面の 意見	—		

既往の政府方針等	ー
自己仕分け  【仕分け結果】  <div style="border: 2px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">           C-c         </div>	<p>           鉄道関係国庫補助事業に関する事務は、輸送の安全性の確保等を目的とするものである。         </p> <p>           このため、鉄道事業者の行う補助対象事業の内容を的確に審査・監査し、安全基準に合致しているかを確認する必要がある、具体的には、国による制度・安全基準の策定、事業計画、安全関係職員による安全基準に合致しているかの審査・検査・監査、事業改善命令等及びそれを踏まえた制度・安全基準の改正等の一連のサイクルを通じて実施される許認可等と一体的に実施する必要がある。         </p> <p>           また、安全の確保に必要な施設・設備等に対する補助業務については、補助金監査の業務等を実施するに当たって、安全面での知識やノウハウが不可欠であり、人材という観点からも、補助に関する業務と鉄道の安全に関する業務とは切り離すことはできない。         </p> <p>           このため、鉄道関係国庫補助事業に関する事務は引き続き国で実施していくことが必要不可欠であり、廃止又は民営化すれば、輸送の安全性の確保等の実現が害されることとなり、国民の生命・財産に重大な被害が生じる恐れがある。(→大綱③)         </p>
備考	

出先機関名：地方運輸局 整理番号（ 10 ）

事務・権限自己仕分けシート（個票）																	
事務・権限名	旅客自動車運送事業の許認可等																
事務・権限の概要	<p>【目的】                      旅客自動車運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするとともに、輸送の安全を確保し、道路運送事業の健全な発達を図る。</p> <p>【根拠法令】                      ・地方運輸局組織規則                      ・道路運送法 等</p> <p>【関係する計画・通知等】                      ・市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について                      ・過疎地有償運送の登録に関する処理方針について                      ・福祉有償運送の登録に関する処理方針について                      ・一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針                      ・一般貸切旅客自動車運送事業の申請に対する処分の処理方針                      ・一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーを除く。）の申請に対する処理方針 等</p> <p>【具体的な業務内容】                      ・道路運送車両による旅客の運送及び旅客自動車運送事業の発達、改善及び調整に関すること。                      ・自家用自動車の使用に関すること</p>																
予算の状況 （単位：百万円）	-																
関係職員数	輸送部門366人の内数																
事務量（アウトプット）	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業種別</th> <th></th> <th>平均業務量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自家用有償旅客運送（平成18年～平成20年平均）</td> <td>登録件数</td> <td>1,419</td> </tr> <tr> <td>一般乗合自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）</td> <td>許認可件数</td> <td>3,521</td> </tr> <tr> <td>一般貸切自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）</td> <td>許認可件数</td> <td>2,111</td> </tr> <tr> <td>一般乗用自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）</td> <td>許認可件数</td> <td>29,166</td> </tr> </tbody> </table>		事業種別		平均業務量	自家用有償旅客運送（平成18年～平成20年平均）	登録件数	1,419	一般乗合自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）	許認可件数	3,521	一般貸切自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）	許認可件数	2,111	一般乗用自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）	許認可件数	29,166
事業種別		平均業務量															
自家用有償旅客運送（平成18年～平成20年平均）	登録件数	1,419															
一般乗合自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）	許認可件数	3,521															
一般貸切自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）	許認可件数	2,111															
一般乗用自動車運送事業（平成16年～平成20年平均）	許認可件数	29,166															
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。																
その他各方面の意見	-																
既往の政府方針等	出先機関改革に関する工程表（平成21年3月24日地方分権改革推進本部決定）																
自己仕分け 【仕分け結果】	<p>民間事業者が営利目的で旅客サービスを提供できない公共交通空白地域の解消や交通弱者のための福祉輸送の確保など地域のニーズに応じて市町村等が行っている旅客運送（自家用有償旅客運送）について、市町村の創意工夫に委ねるため、希望する市町村に権限を移譲する方向で検討する。</p> <p>一方、その他のバス・タクシー事業に関する許認可等は、従来から国が一元的に運用しており、地方公共団体との二重行政は生じていない。これらの業務は、バス・タクシー事業の安全確保等に関わるものであり国民の生命・身体にも直接関わること、事業ネットワークが広域にわたることに加えて、①国による制度・基準の策定、事業計画、施設や安全関係職員が基準に合致しているかの審査・検査・監査、事業改善命令等及び個別事案の発生による問題点を踏まえた制度・基準の改正等の一連のサイクルを通じて一体的に実施される必要があること（大綱②に該当）、②事故等の被害拡大・再発防止を図る観点から、安全に係る基準・制度・検査の項目等は全国のいずれかの事業で起こった事故等をもとに逐次見直される必要があること（大</p>																
	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">                     A - b -                      ①                      （自家用                      旅客運                      送）                      C - c                 </td> </tr> </table>		A - b - ① （自家用 旅客運 送） C - c														
A - b - ① （自家用 旅客運 送） C - c																	



	<p>綱②に該当)、③同様の観点から、重大事故や悪質事案等に係る情報の全国的な即時共有や類似事案の防止対策の即時展開をするために国による一元的な指揮命令系統が不可欠であること(大綱①、③に該当)、④全国同一の制度・基準・行政処分等によりバス・タクシー事業の安全性を確保する必要があること(大綱②に該当)、⑤豊富な経験と高度な技術的見識を有する職員を効率的に全国に配置する必要があること(大綱④に該当)などから、引き続き国で実施していくことが必要不可欠であり、その運用に地域差はあるべきでなく、地方公共団体への移管は適当でない。</p>
備考	

		出先機関名：地方運輸局	整理番号（ 1 1 ）						
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>									
事務・権限名	トラック事業の許認可等								
事務・権限の概要	<p>【目的】 貨物自動車運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするとともに、輸送の安全を確保し、貨物自動車運送事業の健全な発達を図るため。</p> <p>【根拠法令】 ・地方運輸局組織規則 ・貨物自動車運送事業法</p> <p>【関係する計画・通知等】 ・一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請等の処理について ・貨物自動車運送事業の監査方針について ・貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について 等</p> <p>【具体的な業務内容】 ・道路運送車両による貨物の運送及び貨物自動車運送事業の発達、改善及び調整に関すること ・自家用貨物自動車の使用に関すること 等</p>								
予算の状況 （単位：百万円）	-								
関係職員数	輸送部門 3 6 6 人の内数								
事務量（アウト プット）	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;">事業種別</th> <th style="width: 20%;">平均業務量</th> <th style="width: 20%;"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>貨物自動車運送事業（平成 16 年～平成 20 年平均）</td> <td>許認可等件数</td> <td>197,280</td> </tr> </tbody> </table>			事業種別	平均業務量		貨物自動車運送事業（平成 16 年～平成 20 年平均）	許認可等件数	197,280
事業種別	平均業務量								
貨物自動車運送事業（平成 16 年～平成 20 年平均）	許認可等件数	197,280							
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。								
その他各方面の 意見	-								
既往の政府方針 等	-								
自己仕分け  【仕分け結果】  <div style="border: 2px solid black; padding: 10px; width: fit-content; margin: 10px auto;">C - c</div>	<p>トラック事業に関する許認可等は、従来から国が一元的に運用しており、地方公共団体との二重行政は生じていない。これらの業務は、トラック事業の安全確保等に関わるものであり国民の生命・身体にも直接関わること、事業ネットワークが広域にわたることに加えて、①国による制度・基準の策定、事業計画、施設や安全関係職員が基準に合致しているかの審査・検査・監査、事業改善命令等及び個別事案の発生による問題点を踏まえた制度・基準の改正等の一連のサイクルを通じて一体的に実施される必要があること（大綱②に該当）、②事故等の被害拡大・再発防止を図る観点から、安全に係る基準・制度・検査の項目等は全国のいずれかの事業で起こった事故等をもとに逐次見直される必要があること（大綱②に該当）、③同様の観点から、重大事故や悪質事案等に係る情報の全国的な即時共有や類似事案の防止対策の即時展開をするために国による一元的な指揮命令系統が不可欠であること（大綱①、③に該当）、④全国同一の制度・基準・行政処分等によりトラック事業の安全性を確保する必要があること（大綱②に該当）、⑤豊富な経験と高度な技術的見識を有する職員を効率的に全国に配置する必要があること（大綱④に該当）、⑥国際競争力の強化の観点からも、国による一元的な運用の下、倉庫業、港湾運送等の他の物流事業と一体的に指導監督を行う必要があること（大綱①に該当）などから、引き続き国で実施していくことが必要不可欠であり、その運用に地域差はあるべきでなく、地方公共団体への移管は適当でない。</p>								
備考									

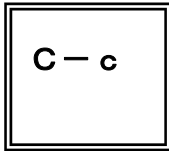
		出先機関名：地方運輸局	整理番号（ 1 2 ）
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>			
事務・権限名	自動車運送事業に対する助成（バス関係国庫補助事業に関する事務を含む。）		
事務・権限の概要	<p><b>【目的】</b> 車両の低公害化やバリアフリー化の促進等の政策課題に関する施策の実施</p> <p><b>【根拠法令】</b> 地方運輸局組織規則</p> <p><b>【関係する計画・通知等】</b> ・「新成長戦略」（平成 2 2 年 6 月 1 8 日閣議決定） グリーン・イノベーションによる環境・エネルギー大国戦略 ・「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成 1 8 年 1 2 月 1 5 日国家公安委員会・総務省・国土交通省告示第 1 号） 等</p> <p><b>【具体的な業務内容】</b> ・道路運送車両による旅客の運送及び旅客自動車運送事業の発達、改善及び調整に関すること。</p>		
予算の状況 （単位：百万円）	－		
関係職員数	輸送部門 3 6 6 人の内数		
事務量（アウト プット）	下記補助事業に係る申請書類の経由事務を実施 ・低公害車普及促進対策 ・公共交通移動円滑化事業 ・地方バス路線維持対策		
地方側の意見	7 月 1 5 日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると自動車運送事業に対する助成については地方移管する事務とされ、バス関係国庫補助事業に関する事務については廃止・民営化とされている。		
その他各方面の 意見	－		
既往の政府方針 等	－		
自己仕分け  【仕分け結果】  C - c	自動車運送事業に対する助成は、車両の低公害化やバリアフリー化の促進など国民的な政策課題に対応するためのものであり、その性質上、国が率先して取り組むべき性格のものである。なお、当該事務は、国土交通本省において一元的に審査等を行っており（大綱②に該当）、地方運輸局では申請書類の経由事務のみを行っていることから（大綱④に該当）、これらの経由事務の実施については地方公共団体への移管による効率化の余地が乏しい。		
備考			

		出先機関名：地方運輸局	整理番号（ 13 ）										
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>													
事務・権限名	政府の管掌する自動車損害賠償保障事業												
事務・権限の概要	<p>【目的】 自賠償保険に加入していない自動車による事故等の被害者の救済</p> <p>【根拠法令】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方運局組織規則</li> <li>・ 自動車損害賠償保障法</li> </ul> <p>【関連する計画・通知等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特になし</li> </ul> <p>【具体的な業務】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 政府の管掌する自動車損害賠償保障事業に関すること。</li> </ul>												
予算の状況 (単位:百万円)	-												
関係職員数	輸送部門 366 人の内数												
事務量 (アウト プット)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="text-align: right;">平均業務量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>債権管理件数 (平成 17 年～平成 21 年年度末累計平均)</td> <td style="text-align: right;">11,323</td> </tr> <tr> <td>要折衝件数 (平成 18 年～平成 22 年年度当初分平均)</td> <td style="text-align: right;">1,455</td> </tr> <tr> <td>加害者への訪問折衝件数 (平成 19 年～平成 21 年平均)</td> <td style="text-align: right;">673</td> </tr> <tr> <td>出廷件数 (平成 19 年～平成 21 年平均)</td> <td style="text-align: right;">1,144</td> </tr> </tbody> </table>				平均業務量	債権管理件数 (平成 17 年～平成 21 年年度末累計平均)	11,323	要折衝件数 (平成 18 年～平成 22 年年度当初分平均)	1,455	加害者への訪問折衝件数 (平成 19 年～平成 21 年平均)	673	出廷件数 (平成 19 年～平成 21 年平均)	1,144
	平均業務量												
債権管理件数 (平成 17 年～平成 21 年年度末累計平均)	11,323												
要折衝件数 (平成 18 年～平成 22 年年度当初分平均)	1,455												
加害者への訪問折衝件数 (平成 19 年～平成 21 年平均)	673												
出廷件数 (平成 19 年～平成 21 年平均)	1,144												
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。												
その他各方面の 意見	-												
既往の政府方針 等	-												
自己仕分け 【仕分け結果】	<p>自動車損害賠償保障事業に関する事務は、地方運輸局において保険未加入の加害者を訪問等し、加害者に代わって国が被害者に支払った損害てん補額の回収を行っているものであり（大綱②に該当）、地方公共団体との二重行政は生じていない。加害者は資力や遵法精神に欠け回収が難航する場合もあり、確実な債権回収のためには、豊富な経験と高度な技術的見識を有する職員を効率的に全国に配置する必要がある（大綱④に該当）、また、てん補を行った国自らが責任を持って回収事務を担うことが適当であり、地方公共団体への移管は適当でない。</p>												
備考	<div style="border: 2px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin-bottom: 10px;">C - c</div>												

出先機関名：地方運輸局

整理番号（ 14 ）

事務・権限自己仕分けシート（個票）

事務・権限名	自動車の登録・自動車抵当
事務・権限の概要	<p><b>【目的】</b> 全国的に流通する自動車について、国民の財産の保護、自動車取引の安全性の確保のため、不動産登記と同様に、所有権の公証を行うとともに、自動車の保安基準適合性の確保、自賠責、徴税、リサイクル、犯罪捜査など自動車に係る各種行政のために使用の実態等を記録・管理し、また、運輸支局等において登録を行う際に確認を行うことにより、全国的な各種行政の執行の担保を行っている。</p> <p><b>【根拠法令】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方運輸局組織規則</li> <li>・道路運送車両法</li> <li>・自動車抵当法</li> </ul> <p><b>【具体的な業務内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の登録及び自動車抵当に関すること。</li> <li>・自動車検査登録印紙の売りさばきに関すること。</li> <li>・道路運送車両の流通及び消費の増進、改善及び調整に関すること。</li> </ul>
予算の状況 （単位：百万円）	—
関係職員数	750人
事務量（アウト プット）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・登録業務量 2,590万件（平成17年～平成21年の平均値）</li> <li>※平成20年4月から電子的提供を開始</li> </ul>
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると廃止・民営化する事務とされている。
その他各方面の 意見	—
既往の政府方針 等	出先機関改革に関する工程表（平成21年3月24日地方分権改革推進本部決定）
自己仕分け  <b>【仕分け結果】</b>  	<p>自動車の登録に関する事務は、自動車の所有権を法的に公証し、その安定的流通を保証するとともに、登録された情報はリコールの実施や犯罪捜査等にも活用されるなど全国的かつ公共性の高い行政の共通基盤としての役割を担っている。また、登録は自動車を運行するための法的要件でもあり、その事務の実施は公権力の行使そのものであることから、国が責任をもって実施することが適当である。（大綱②、③に該当）</p> <p>また、自動車抵当は、登録により公証された所有権を前提として設定するものであり、これに係る事務についても登録事務と一体的に国が行うことが適当である（大綱②、③、④に該当）。</p>
備考	

出先機関名：地方運輸局

整理番号（ 15 ）

事務・権限自己仕分けシート（個票）

事務・権限名	自動車の整備命令に関する業務、自動車検査に関する業務 等							
事務・権限の概要	<p>【目的】 道路運送車両の安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全</p> <p>【根拠法令】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方運輸局組織規則</li> <li>・道路運送車両法</li> </ul> <p>【具体的な業務内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路運送車両の安全の確保に関すること</li> <li>・道路運送車両による公害の防止その他の道路運送車両に係る環境の保全に関すること</li> <li>・道路運送車両の使用に関すること</li> </ul>							
予算の状況 （単位：百万円）	—							
関係職員数	211人							
事務量（アウト プット）	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平均事務量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検査業務量（平成17年～平成21年の平均値）</td> <td>26,796,883</td> </tr> <tr> <td>整備命令発令件数（平成17年～平成21年の平均値）</td> <td>3,920</td> </tr> </tbody> </table> <p>※検査業務量は、新規、予備、継続、構造等変更の各検査件数</p>			平均事務量	検査業務量（平成17年～平成21年の平均値）	26,796,883	整備命令発令件数（平成17年～平成21年の平均値）	3,920
	平均事務量							
検査業務量（平成17年～平成21年の平均値）	26,796,883							
整備命令発令件数（平成17年～平成21年の平均値）	3,920							
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると廃止・民営化する事務とされている。							
その他各方面の 意見	—							
既往の政府方針 等	—							
自己仕分け  【仕分け結果】	<p>自動車検査に関する業務等は、全国を移動する自動車の安全確保及び環境保全を図るため、基準不適合な状態で自動車が運行されることを防止する役割を担っており、全国どこでも公平・確実に差異なく実施することが求められる（大綱①、②に該当）。また、自動車行政全体で全国規模での人事の一体運用を行うことで、高い専門性や行政的知見を有する人員を効率的かつ効果的に養成しているところである（大綱④に該当）。さらに、事故が著しく生じている等の緊急時においては、対象となる全国すべての自動車に臨時に検査を受けさせるなど、迅速な対応が求められている（大綱③に該当）。</p> <p>以上のことから、自動車検査に関する業務等は国が一元的に行うことが適当であり、地方公共団体への移管は適当でない。</p> <p>また、自動車を運行するための法的要件である自動車検査証の交付事務及び自動車の整備命令については、ともに公権力の行使そのものであることから、国が責任をもって行うことが適当である。</p>							
備考								

C-c

		出先機関名：地方運輸局	整理番号（ 16 ）																																				
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>																																							
事務・権限名	自動車整備事業の認可・監査等																																						
事務・権限の概要	<p><b>【目的】</b> 自動車の安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全</p> <p><b>【根拠法令】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方運輸局組織規則</li> <li>・ 道路運送車両法</li> </ul> <p><b>【具体的な業務内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路運送車両の整備に関すること</li> <li>・ 自動車の整備事業の発達、改善及び調整に関すること。</li> </ul>																																						
予算の状況 (単位:百万円)	-																																						
関係職員数	整備・保安・環境部門の431人の内数																																						
事務量（アウト プット）	<p>・ 認証に係る業務</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: right;">平均業務量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新規認証数（平成17年～平成21年度の平均値）</td> <td style="text-align: right;">1,887</td> </tr> <tr> <td>廃止届出数（平成17年～平成21年度の平均値）</td> <td style="text-align: right;">1,358</td> </tr> <tr> <td>認証取消数（平成17年～平成21年度の平均値）</td> <td style="text-align: right;">45</td> </tr> <tr> <td>変更届出数（平成17年～平成21年度の平均値）</td> <td style="text-align: right;">15,753</td> </tr> <tr> <td>監査件数（平成17年～平成21年度の平均値）</td> <td style="text-align: right;">2,615</td> </tr> </tbody> </table> <p>・ 指定に係る業務</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: right;">平均業務量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新規指定数（平成17年～平成21年度の平均値）</td> <td style="text-align: right;">1,436</td> </tr> <tr> <td>廃止届出数（平成17年～平成21年度の平均値）</td> <td style="text-align: right;">1,264</td> </tr> <tr> <td>指定取消数（平成17年～平成21年度の平均値）</td> <td style="text-align: right;">19</td> </tr> <tr> <td>変更届出数（平成17年～平成21年度の平均値）</td> <td style="text-align: right;">6,660</td> </tr> <tr> <td>監査件数（平成17年～平成21年度の平均値）</td> <td style="text-align: right;">31,948</td> </tr> </tbody> </table> <p>・ 認定に係る業務</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: right;">平均業務量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新規認定数（平成17年～平成21年度の平均値）</td> <td style="text-align: right;">37</td> </tr> <tr> <td>廃止届出数（平成17年～平成21年度の平均値）</td> <td style="text-align: right;">100</td> </tr> <tr> <td>認定取消数（平成17年～平成21年度の平均値）</td> <td style="text-align: right;">1</td> </tr> <tr> <td>変更届出数（平成17年～平成21年度の平均値）</td> <td style="text-align: right;">101</td> </tr> <tr> <td>監査件数（平成17年～平成21年度の平均値）</td> <td style="text-align: right;">1</td> </tr> </tbody> </table>				平均業務量	新規認証数（平成17年～平成21年度の平均値）	1,887	廃止届出数（平成17年～平成21年度の平均値）	1,358	認証取消数（平成17年～平成21年度の平均値）	45	変更届出数（平成17年～平成21年度の平均値）	15,753	監査件数（平成17年～平成21年度の平均値）	2,615		平均業務量	新規指定数（平成17年～平成21年度の平均値）	1,436	廃止届出数（平成17年～平成21年度の平均値）	1,264	指定取消数（平成17年～平成21年度の平均値）	19	変更届出数（平成17年～平成21年度の平均値）	6,660	監査件数（平成17年～平成21年度の平均値）	31,948		平均業務量	新規認定数（平成17年～平成21年度の平均値）	37	廃止届出数（平成17年～平成21年度の平均値）	100	認定取消数（平成17年～平成21年度の平均値）	1	変更届出数（平成17年～平成21年度の平均値）	101	監査件数（平成17年～平成21年度の平均値）	1
	平均業務量																																						
新規認証数（平成17年～平成21年度の平均値）	1,887																																						
廃止届出数（平成17年～平成21年度の平均値）	1,358																																						
認証取消数（平成17年～平成21年度の平均値）	45																																						
変更届出数（平成17年～平成21年度の平均値）	15,753																																						
監査件数（平成17年～平成21年度の平均値）	2,615																																						
	平均業務量																																						
新規指定数（平成17年～平成21年度の平均値）	1,436																																						
廃止届出数（平成17年～平成21年度の平均値）	1,264																																						
指定取消数（平成17年～平成21年度の平均値）	19																																						
変更届出数（平成17年～平成21年度の平均値）	6,660																																						
監査件数（平成17年～平成21年度の平均値）	31,948																																						
	平均業務量																																						
新規認定数（平成17年～平成21年度の平均値）	37																																						
廃止届出数（平成17年～平成21年度の平均値）	100																																						
認定取消数（平成17年～平成21年度の平均値）	1																																						
変更届出数（平成17年～平成21年度の平均値）	101																																						
監査件数（平成17年～平成21年度の平均値）	1																																						
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。																																						
その他各方面の意見	-																																						
既往の政府方針等	-																																						

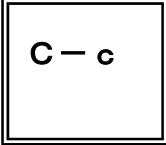
<p>自己仕分け</p> <p>【仕分け結果】</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p>C - c</p> </div>	<p>自動車整備事業の認可・監査等に関する事務は、従来から国が一元的に実施しており、地方公共団体との二重行政は生じていない。また、当該事務は、全国で販売・流通し、全国を移動する自動車の検査制度において、継続検査の約7割を扱っている民間車検場（指定整備工場）等を適切に監督するために行っていることから（大綱①、②に該当）、自動車検査制度と一体不可分なものである。</p> <p>また、自動車行政全体で全国規模での人事の一体運用を行うことで、高い専門性や行政的知見を有する人員を効率的かつ効果的に養成しているところである（大綱④に該当）。</p> <p>さらに、重大事故や悪質事案等に係る情報の全国的な即時共有や類似事案の防止対策の即時展開をするために国による一元的な指揮命令系統が不可欠である。（大綱①、③に該当）</p> <p>以上のことから、国が一元的に行うことが適当であり、地方公共団体への移管は適当でない。</p>
<p>備考</p>	



出先機関名：地方運輸局		整理番号（ ）														
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>																
事務・権限名	貨物利用運送事業、道路運送事業及びバスターミナル事業に関する業務の監査及びこれに基づく指導並びに自家用自動車の使用についての監査及びこれに基づく指導に関する事務 等															
事務・権限の概要	<p><b>【目的】</b> 道路運送事業等の運営を適正かつ合理的なものとするとともに、輸送の安全を確保し、道路運送事業等の健全な発達を図る。</p> <p><b>【根拠法令】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方運輸局組織規則</li> <li>・ 道路運送法</li> <li>・ 貨物自動車運送事業法 等</li> </ul> <p><b>【関係する計画・通知等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旅客自動車運送事業の監査方針について</li> <li>・ 貨物自動車運送事業の監査方針について</li> <li>・ 自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施について 等</li> </ul> <p><b>【具体的な業務内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 貨物利用運送事業、道路運送事業及びバスターミナル事業に関する業務の監査及びこれに基づく指導並びに自家用自動車の使用についての監査及びこれに基づく指導に関すること</li> <li>・ 道路運送及び道路運送事業の安全の確保に係る監査及びこれに基づく指導に関すること</li> <li>・ 監査の結果に基づき必要な処分を行うこと 等</li> </ul>															
予算の状況 (単位:百万円)	-															
関係職員数	326人															
事務量（アウト プット）	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: right;">平均業務量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>貨物利用運送事業（平成16年度～平成20年度までの平均値）</td> <td style="text-align: right;">62</td> </tr> <tr> <td>一般乗合自動車運送事業（平成16年度～平成20年度までの平均値）</td> <td style="text-align: right;">236</td> </tr> <tr> <td>一般貸切自動車運送事業（平成19年度～平成20年度までの平均値）</td> <td style="text-align: right;">973</td> </tr> <tr> <td>一般乗用自動車運送事業（平成16年度～平成20年度までの平均値）</td> <td style="text-align: right;">3,397</td> </tr> <tr> <td>貨物自動車運送事業（平成16年度～平成20年度までの平均値）</td> <td style="text-align: right;">5,223</td> </tr> <tr> <td>運輸安全マネジメント評価（平成16年度～平成20年度までの平均値）</td> <td style="text-align: right;">73</td> </tr> </tbody> </table>			平均業務量	貨物利用運送事業（平成16年度～平成20年度までの平均値）	62	一般乗合自動車運送事業（平成16年度～平成20年度までの平均値）	236	一般貸切自動車運送事業（平成19年度～平成20年度までの平均値）	973	一般乗用自動車運送事業（平成16年度～平成20年度までの平均値）	3,397	貨物自動車運送事業（平成16年度～平成20年度までの平均値）	5,223	運輸安全マネジメント評価（平成16年度～平成20年度までの平均値）	73
	平均業務量															
貨物利用運送事業（平成16年度～平成20年度までの平均値）	62															
一般乗合自動車運送事業（平成16年度～平成20年度までの平均値）	236															
一般貸切自動車運送事業（平成19年度～平成20年度までの平均値）	973															
一般乗用自動車運送事業（平成16年度～平成20年度までの平均値）	3,397															
貨物自動車運送事業（平成16年度～平成20年度までの平均値）	5,223															
運輸安全マネジメント評価（平成16年度～平成20年度までの平均値）	73															
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。															
その他各方面の 意見	-															
既往の政府方針 等	-															

<p>自己仕分け</p> <p>【仕分け結果】</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p>C - c</p> </div>	<p>道路運送事業等に関する監査・指導に関する事務は、従来から国が一元的に実施しており、地方公共団体との二重行政は生じていない。これらの業務は、国民の生命・身体にも直接関わること、事業ネットワークが広域にわたることに加えて、①国による制度・基準の策定、事業計画、施設や安全関係職員が基準に合致しているかの審査・検査・監査、事業改善命令等及び個別事案の発生による問題点を踏まえた制度・基準の改正等の一連のサイクルを通じて一体的に実施される必要があること（大綱②に該当）、②事故等の被害拡大・再発防止を図る観点から、安全に係る基準・制度・検査の項目等は全国のいずれかの事業で起こった事故等をもとに逐次見直される必要があること（大綱②に該当）、③同様の観点から、重大事故や悪質事案等に係る情報の全国的な即時共有や類似事案の防止対策の即時展開をするために国による一元的な指揮命令系統が不可欠であること（大綱①、③に該当）、④全国同一の制度・基準・行政処分等により道路運送の安全性を確保する必要があること（大綱②に該当）、⑤事業所の遠隔地で事故が発生した場合における監査の連携や複数の地方公共団体に事業所を有する事業者への一斉監査の実施など全国の運送事業者等の指導・処分を効率的に全国に配置した豊富な経験と高度な技術的見識を有する職員で実施する必要があること（大綱④に該当）などから、引き続き国で実施していくことが必要不可欠であり、かつ、このような事務の迅速かつ確実な実施には一元的な指揮命令系統が不可欠であることから、地方公共団体への移管は適当でない。</p>
<p>備考</p>	

		出先機関名：地方運輸局	整理番号（ ）																								
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>																											
事務・権限名	道路運送の安全の確保に関する事務 等																										
事務・権限の概要	<p><b>【目的】</b> 道路運送事業等の運営を適正かつ合理的なものとするとともに、輸送の安全を確保し、道路運送事業等の健全な発達を図る。</p> <p><b>【根拠法令】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方運輸局組織規則</li> <li>・ 道路運送法</li> <li>・ 貨物自動車運送事業法</li> <li>・ 道路運送車両法 等</li> </ul> <p><b>【関係する計画・通知等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業用自動車総合安全プラン 2009</li> <li>・ 自動車事故報告規則</li> <li>・ 自動車交通局緊急時対応マニュアル</li> <li>・ 旅客自動車運送事業の監査方針について</li> <li>・ 貨物自動車運送事業の監査方針について</li> <li>・ 自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施について 等</li> </ul> <p><b>【具体的な業務内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路運送車両による旅客の運送及び旅客自動車運送事業の発達、改善及び調整に関すること</li> <li>・ 貨物利用運送事業の発達、改善及び調整に関すること</li> <li>・ 道路運送車両による貨物の運送及び貨物自動車運送事業の発達、改善及び調整に関すること</li> <li>・ 道路運送の安全の確保に関すること</li> <li>・ 貨物利用運送事業、道路運送事業及びバスターミナル事業に関する業務の監査及びこれに基づく指導並びに自家用自動車の使用についての監査及びこれに基づく指導に関すること</li> <li>・ 道路運送及び道路運送事業の安全の確保に係る監査及びこれに基づく指導に関すること</li> <li>・ 監査の結果に基づき必要な処分を行うこと</li> <li>・ 道路運送車両の整備に関すること 等</li> </ul>																										
予算の状況 (単位:百万円)	-																										
関係職員数	輸送部門、監査部門、整備・保安・環境部門の 1, 1 2 3 人の内数																										
事務量 (アウトプット)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: right;">平均値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業用自動車に関する重大事故報告件数 (平成 16 年～平成 20 年平均)</td> <td style="text-align: right;">5, 206</td> </tr> <tr> <td>事業用自動車に関する重大事件報告件数 (平成 19 年～平成 20 年平均)</td> <td style="text-align: right;">41</td> </tr> <tr> <td>運行管理者資格者証交付枚数 (旅客) (平成 16 年～平成 20 年平均)</td> <td style="text-align: right;">10, 470</td> </tr> <tr> <td>運行管理者資格者証交付枚数 (貨物) (平成 16 年～平成 20 年平均)</td> <td style="text-align: right;">25, 396</td> </tr> <tr> <td>整備管理者届出数 (選任・変更・解任) (平成 17～平成 21 年平均)</td> <td style="text-align: right;">37, 604</td> </tr> <tr> <td>貨物利用運送事業監査件数 (平成 18 年～平成 20 年平均)</td> <td style="text-align: right;">62</td> </tr> <tr> <td>一般乗合自動車運送事業監査件数 (平成 16 年～平成 20 年平均)</td> <td style="text-align: right;">236</td> </tr> <tr> <td>一般貸切自動車運送事業監査件数 (平成 16 年～平成 20 年平均)</td> <td style="text-align: right;">973</td> </tr> <tr> <td>一般乗用自動車運送事業監査件数 (平成 16 年～平成 20 年平均)</td> <td style="text-align: right;">3, 397</td> </tr> <tr> <td>貨物自動車運送事業監査件数 (平成 16 年～平成 20 年平均)</td> <td style="text-align: right;">5, 224</td> </tr> <tr> <td>自動車分解整備事業者の監査件数 (認証工場) (平成 17 年～平成 21 年平均)</td> <td style="text-align: right;">2, 615</td> </tr> </tbody> </table>				平均値	事業用自動車に関する重大事故報告件数 (平成 16 年～平成 20 年平均)	5, 206	事業用自動車に関する重大事件報告件数 (平成 19 年～平成 20 年平均)	41	運行管理者資格者証交付枚数 (旅客) (平成 16 年～平成 20 年平均)	10, 470	運行管理者資格者証交付枚数 (貨物) (平成 16 年～平成 20 年平均)	25, 396	整備管理者届出数 (選任・変更・解任) (平成 17～平成 21 年平均)	37, 604	貨物利用運送事業監査件数 (平成 18 年～平成 20 年平均)	62	一般乗合自動車運送事業監査件数 (平成 16 年～平成 20 年平均)	236	一般貸切自動車運送事業監査件数 (平成 16 年～平成 20 年平均)	973	一般乗用自動車運送事業監査件数 (平成 16 年～平成 20 年平均)	3, 397	貨物自動車運送事業監査件数 (平成 16 年～平成 20 年平均)	5, 224	自動車分解整備事業者の監査件数 (認証工場) (平成 17 年～平成 21 年平均)	2, 615
	平均値																										
事業用自動車に関する重大事故報告件数 (平成 16 年～平成 20 年平均)	5, 206																										
事業用自動車に関する重大事件報告件数 (平成 19 年～平成 20 年平均)	41																										
運行管理者資格者証交付枚数 (旅客) (平成 16 年～平成 20 年平均)	10, 470																										
運行管理者資格者証交付枚数 (貨物) (平成 16 年～平成 20 年平均)	25, 396																										
整備管理者届出数 (選任・変更・解任) (平成 17～平成 21 年平均)	37, 604																										
貨物利用運送事業監査件数 (平成 18 年～平成 20 年平均)	62																										
一般乗合自動車運送事業監査件数 (平成 16 年～平成 20 年平均)	236																										
一般貸切自動車運送事業監査件数 (平成 16 年～平成 20 年平均)	973																										
一般乗用自動車運送事業監査件数 (平成 16 年～平成 20 年平均)	3, 397																										
貨物自動車運送事業監査件数 (平成 16 年～平成 20 年平均)	5, 224																										
自動車分解整備事業者の監査件数 (認証工場) (平成 17 年～平成 21 年平均)	2, 615																										

	自動車分解整備事業者の監査件数（指定工場）（平成17年～平成21年平均）	31,948
	自動車分解整備事業者の監査件数（認定工場）（平成17年～平成21年平均）	1
	運輸安全マネジメント評価（平成18年～平成20年平均）	73
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。	
その他各方面の意見	－	
既往の政府方針等	－	
自己仕分け 【仕分け結果】 	<p>道路運送の安全の確保に関する事務は、従来から国が一元的に運用しており、地方公共団体との二重行政は生じていない。これらの業務は、国民の生命・身体にも直接関わること、事業ネットワークが広域にわたることに加えて、①国による制度・基準の策定、事業計画、施設や安全関係職員が基準に合致しているかの審査・検査・監査、事業改善命令等及び個別事案の発生による問題点を踏まえた制度・基準の改正等の一連のサイクルを通じて一体的に実施される必要があること（大綱②に該当）、②事故等の被害拡大・再発防止を図る観点から、安全に係る基準・制度・検査の項目等は全国のいずれかの事業で起こった事故等をもとに逐次見直される必要があること（大綱②に該当）、③同様の観点から、重大事故や悪質事案等に係る情報の全国的な即時共有や類似事案の防止対策の即時展開をするために国による一元的な指揮命令系統が不可欠であること（大綱①、③に該当）、④全国同一の制度・基準・行政処分等により道路運送の安全性を確保する必要があること（大綱②に該当）、⑤豊富な経験と高度な技術的見識を有する職員を効率的に全国に配置する必要があること（大綱④に該当）などから、引き続き国で実施していくことが必要不可欠であり、その運用に地域差はあるべきでなく、地方公共団体への移管は適当でない。</p>	
備考		

出先機関名： 地方運輸局 整理番号（ 17 ）

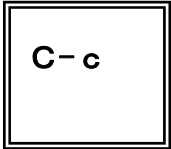
事務・権限自己仕分けシート（個票）	
事務・権限名	海上運送事業等の許認可・監査・行政処分(旅客定期航路事業(対外旅客定期航路事業を除く。))及び旅客不定期航路事業に関する許可及び認可に係る安全上の審査に関する事務を含む)
事務・権限の概要	<p>【根拠法令】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海上運送法（昭和 24 年法律第 187 号）</li> <li>・内航海運業法（昭和 27 年法律第 151 号）</li> <li>・地方運輸局組織規則（平成 14 年国土交通省令第 73 号）</li> </ul> <p>【目的】</p> <p>海上運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、海上運送の利用者の利益を保護するとともに、海上運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること等。</p> <p>【業務内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水上運送及び水上運送事業の発達、改善及び調整に関すること（海上安全環境部の所掌に属するものを除く。）。</li> <li>・旅客定期航路事業（対外旅客定期航路事業を除く。）及び旅客不定期航路事業に関する許可及び認可に係る安全上の審査に関すること。</li> </ul>
予算の状況 (単位:百万円)	総合的物流体系整備推進調査費 0.3 百万円（平成 22 年度予算額）
関係職員数	335 人の内数
事務量（アウト プット）	許認可等 14,054 件／年
地方側の意見	7 月 15 日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。
その他各方面の 意見	－
既往の政府方針 等	－
自己仕分け  【仕分け結果】  <div style="border: 2px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">C-c</div>	<p>海上運送事業等に関する許認可・監査・行政処分は、国民の生命・身体に直接関わる安全確保に関するものであることから、その運用に地域差はあるべきでなく、引き続き国が実施することが必要不可欠であり、地方公共団体への移管は適切でない。</p> <p>具体的には、以下の理由から国において実施する必要がある。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 国による制度・基準の策定、事業計画、施設や安全関係職員が基準に合致しているかの確認、安全確保命令等及び個別事案の発生による問題点を踏まえた制度・基準の改正等の一連のサイクルを通じて一体的に実施されることが必要</li> <li>② 事故等の被害拡大・再発防止を図る観点から、安全に係る基準等の項目等は、全国のいずれかの事業で起こった事故や事故につながりかねないインシデント等をもとに逐次見直されることが必要</li> <li>③ 同様の観点から、重大事故や悪質事案等に係る情報の全国的な即時共有や類似事案の防止対策の即時展開をするためには、国による一元的な指揮命令系統が不可欠</li> <li>④ 全国同一の制度・基準・行政処分等により海上運送事業等の安全性を確保することが必要</li> <li>⑤ 高度な経験と技術的見識を有する職員を効率的に全国に配置することが必要</li> </ol> <p>また、船舶運航の特性を踏まえた、実効ある海上運送事業の許認可・監査・行政処分の実施の観点から、地方移譲により、<u>地域主権戦略大綱P8. 第 4-2(3) (注)のうち①及び②</u>に掲げる支障が生じる。</p> <p>具体的には、</p>

備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 船舶の運航は、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船舶の活動の場である海上は道路のように「県境」はなく、船舶は海上を自由に移動する（船舶活動の広域性）</li> <li>・ 船舶は、気象・海象等外的要因の安全への影響が大きく、また、船舶の複雑な構造及びエンジン・操舵等に係る運航設備故に、甲板部・機関部といった部署毎に十分な資格を有する船員を相当数配置して運航する必要がある（船舶運航のシステム上の複雑性・専門性）</li> <li>・ 海難事故は、人命・財産・環境等への被害が陸上交通事故と比べて大規模になる傾向があると共に、地域レベルを超えた対応を要する場合も多い（被害の甚大性）ことから、これまで、海上運送法に基づく安全行政については、他の海事関係法令によるソフト・ハード両面に亘る全国的・画一的な基準の適合性確保と一体的に、国において執行してきたところ。</li> </ul> </li> <li>○ 旅客定期航路事業（対外旅客定期航路事業を除く。）及び旅客不定期航路事業に関する許可及び認可に係る安全上の審査に関する事務は、事業計画、施設や安全関係職員が基準に合致しているか及び運航体制の適切性が確保されているかどうかを審査することにより船舶の航行安全の確保を図るものであるが、これを更なる安全運航の確保に結び付けるには、当該事務と国による海上運送法や同法に基づく制度・基準の策定、安全確保命令等及び個別事案の発生による問題点を踏まえた制度・基準の改正等とが一連のサイクルとなって連動することが必要であり、これらは一体的に実施される必要がある。  <p>なお、海上運送法への適合性を判断するに当たっては、海上運送法を含む海事関係法令、船舶の運航等の専門的知識が必要不可欠である。故に、海事局においては、海上運送法に基づく安全行政を所掌する運航労務監理官に対し、各種研修を通じた知識の習得、3～5年間の実務経験等の厳格な資格要件を課している。</p> </li> <li>○ このような専門性及び事故対策時の確実性を要する海上運送法等に基づく安全行政を地方公共団体に移管することについては、業務遂行上国の定める専門的知識・経験等の資格要件を満たす執行官を地方公共団体において整備・育成する必要があるが、必要且つ十分な体制が整備され得るか疑問である。</li> <li>○ また、事故等の被害拡大・再発防止を図る観点から、安全に係る基準等の項目等は、全国のいずれかの事業で起こった事故等をもとに見直されることが必要であり、また同様の観点から、重大事故等に係る情報の全国的な即時共有や類似事案の防止対策の即時展開をするためには、国による一元的な指揮命令系統が不可欠である。</li> <li>○ しかし、他の海事行政分野の許認可業務等と切り離して海上運送法に基づく安全行政のみを都道府県に移管することは、他部署との適時適切な連携に支障を来し、業務の効率性・確実性が損なわれる（事業者側の負担も増大）。更に、従来より一元的に国が執行してきた安全行政に地方公共団体による監督が加わることで、行政事務が複雑化し、規制の励行や海難事故の再発防止策の実施についても、広域的性質を有する海上運送に求められる全国的画一的な対応に支障を来す（地方公共団体によっては、事業者の事情や執行官体制等の制約により対応に濃淡が生じるおそれがある）ことから、海上運送法に基づく安全行政の地方公共団体への移管により、移管前の行政水準を維持できるかは懸念されるところであり、今後も国において一元的に所掌することが適切である。</li> </ul>
----	--

事務・権限自己仕分けシート (個票)	
出先機関名：地方運輸局	整理番号 (18)
事務・権限名	港湾運送事業等の許認可・監査・行政処分
事務・権限の概要	<p>【目的】 港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進する。</p> <p>【根拠法令】 地方運輸局設置規則 港湾運送事業法</p> <p>【業務内容】 ・港湾運送及び港湾運送事業の発達、改善及び調整に関すること</p>
予算の状況 (単位:百万円)	—
関係職員数	51人の内数
事務量 (アウト プット)	<p>○一般港湾運送事業等</p> <p>許可件数 2件 (平成19年から平成21年の平均値)</p> <p>料金届出 (設定・変更) 件数 70件 (平成19年から平成21年の平均値)</p> <p>立入検査 (監査) 89件 (平成19年から平成21年の平均値)</p> <p>行政処分 58件 (平成19年から平成21年の平均値)</p>
地方側の意見	○全国知事会・国の出先機関原則廃止プロジェクトチームによる「国の出先機関の原則廃止に向けて」(平成22年7月15日)においては、地方移管する事務とされている。
その他各方面の 意見	—
既往の政府方針 等	—
自己仕分け  【仕分け結果】  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">C-c</div>	<p>○ 港湾運送事業等の許認可・監査・行政処分は、従来から国が一元的に運用しており、地方公共団体との二重行政は生じていない。</p> <p>○ また、港湾運送事業等は、我が国の国際物流の基盤として必要不可欠な事業活動であるとともに国内物流ネットワークの一端を担っており、我が国の経済活動及び国民生活上非常に重要。</p> <p>○ したがって、港湾運送事業等の許認可等については、港湾運送サービスの効率的かつ適正な実施による国際・国内の物流・産業活動の円滑化や、事業者の全国での事業展開への対応等の観点から、全国的な見地での許認可等の取扱いによる公平性の確保等が必要であり、国において実施すべき。</p> <p>○ さらに、労働組合は全国組織である産別組合を結成しており、一地方港の労働問題が直ちに全国の港に影響を及ぼすことがあるため、国として港湾運送サービスの効率的かつ適正な実施の観点から対応することが必要である。</p> <p>○ 以上から考えて、当該事務・権限は地域主権大綱P8、(注)の①及び②に該当するため、地方公共団体への移管は適当でない。</p>
備考	

出先機関名：地方運輸局	整理番号（ 19 ）
-------------	------------

事務・権限自己仕分けシート（個票）	
事務・権限名	造船業の許認可・監督等
事務・権限の概要	<p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>造船技術の向上を図り、合わせて造船に関する事業の円滑な運営を期することを目的とする。</li> </ul> <p>【根拠法令】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>造船法(昭和 25 年法律第 129 号)</li> <li>地方運輸組織規則(平成 14 年国土交通省令第 73 号)</li> </ul> <p>【業務内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>造船に関する事業の発達、改善及び調整に関すること。</li> <li>総トン数 500 トン以上又は長さ 50m 以上の鋼船の造修を行う造船台、ドック又は引揚船台を備える船舶の造修施設（長さ 85m 未満の造船台、ドック等の設備を備えるものに限る。）の新設、譲渡及び借受の許可並びに工事完了等の届出 等</li> </ul>
予算の状況 (単位:百万円)	海事産業市場整備等推進調査費 : 1.1 百万円 (平成 22 年度予算額)
関係職員数	115 人の内数
事務量(アウトプット)	許可等 : 47 件 (平成 18 年～平成 20 年の平均) 進達事務 : 4,103 件 (平成 18 年～平成 20 年の平均)
地方側の意見	7 月 15 日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。
その他各方面の意見	—
既往の政府方針等	—
自己仕分け 【仕分け結果】	<p>(理由)</p> <p>造船業は世界単一市場であり、一国の政策が市場に与える影響が大きいため、国際的な競争政策等との兼ね合いから、我が国においても一定規模の造船施設の新設等を行う造船事業者に対し「日本経済として適正な造船能力を超えることとならないか」、「我が国における造船事業の健全な発達を阻害するような競争を引き起こす虞がないか」等の国家的視点から許可等を求め、一元的な国の組織体系で全国一律に実施することにより健全な造船市場の確保を図っているところである。その一部として地方運輸局が行う小規模の造船施設の新設等に係る許可等の事務のみを国から切り離し、地方自治体等に移管することは、上記の本施策の目的に照らして適切ではなく、たとえ広域的实施体制等の整備を行ったとしても同様である。【地域主権戦略大綱P. 8. 第 4-2(3) (注)の①に該当】</p> <p>また、本施策の目的からして事務・権限の的確な執行体制の整備が不可欠である一方で、見込まれる事務量等が微小であることから、地方移譲に際し行政効率の著しい低下が見込まれる。【地域主権戦略大綱P. 8. 第 4-2(3) (注)の④に該当】</p>
備考	





出先機関名： 地方運輸局		整理番号（ 20 ）
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>		
事務・権限名	統計の調査の実施 ・造船造機統計調査 ・船員労働統計調査 ・内航船舶輸送統計調査	
事務・権限の概要	目的：造船及び造機の実態を明らかにする。 船員の報酬、雇用等に関する実態を明らかにする。 船舶による国内の貨物の輸送の実態を明らかにする。  根拠法令：統計法（平成19年5月23日法律第53号）基幹統計  出先機関が実施している業務内容：調査対象事業者への実地調査、調査票の配付・回収・内容審査及び全調査対象事業者の名簿の作成・修正	
予算の状況 （単位：百万円）	・造船造機統計調査 4百万 ・船員労働統計調査 2百万 ・内航船舶輸送統計調査 15百万	
関係職員数	・造船造機統計調査 定員なし ・船員労働統計調査 定員なし ・内航船舶輸送統計調査 定員なし	
事務量（アウト プット）	・造船造機統計調査 年間 8,052 枚回収 経費執行額 4百万 ・船員労働統計調査 年間 2,808 枚回収 経費執行額 2百万	
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられて「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると廃止・民営化する事務とされている。	
その他各方面の 意見	—	
既往の政府方針 等	—	
自己仕分け  【仕分け結果】	理由： 造船造機統計調査及び船員労働統計調査については、現在、国の地方出先機関において、造船業の許認可・監督等に関する政策並びに船員の労働条件及び賃金等に関する政策（以下「2つの政策」）の業務とともに、造船造機統計調査及び船員労働統計調査（以下「2つの統計調査」）を調査対象事業者に対して実施している。 これら、2つの統計調査は、2つの政策の基礎資料としても使用されており、引き続き必要である。 当該2つの統計調査は、現在は国の地方出先機関において少額の予算で実施しているが、仮に本省において外部委託にした場合は、業務委託費として多額の予算が必要となる。 また、当該統計調査は、現在所管事業者との日常的な業務と連動して円滑かつ合理的に行っており、本省において外部委託した場合には、調査対象名簿の更新、回収等に支障をきたし、回収率や統計精度の低下が懸念される。 よって、国の地方出先機関で2つの統計調査を実施した方が合理的である。  内航船舶輸送統計調査については、社会・経済の変化に対応した統計の整備を推進するとともに、統計調査の精度の維持と効率的な実施を図るため、内航船舶輸送	

**C - b**  
 （内航船舶輸送統計調査）  
**C - c**

	統計調査に関して見直しを行い、平成22年4月調査分より地方運輸局を經由せず本省直轄で実施している。
備考	

出先機関名：地方運輸局		整理番号（ 21 ）
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>		
事務・権限名	海事代理士に関する登録等（「22 海事代理士試験の実施」を含む）	
事務・権限の概要	<p><b>【目的】</b>                      海事代理士として業務を行う上で必要な海事関係法令に関する知識及び的確な事案処理を行う資質等の能力を判定した上で、特定の者が法律に基づく国家試験合格等の要件を満たす国家資格者であることを証明し、常時一定の資質を有することを確保することをもって、国民の権利・利益を保護し、国民に信頼感を与えるとともに、国民に対する利便性を確保するため。</p> <p><b>【根拠法令】</b>                      地方運輸局組織規則 海事代理士法</p> <p><b>【業務内容】</b>                      海事代理士試験の筆記試験における受験者の把握、筆記試験の実施及び海事代理士になろうとする者の登録、変更登録、登録抹消等</p>	
予算の状況 （単位：百万円）	-	
関係職員数	119 人の内数	
事務量（アウト プット）	受験者数： 304 件（平成 19 年度～平成 21 年度の平均値） 登録件数： 129 件（平成 19 年度～平成 21 年度の平均値）	
地方側の意見	7 月 15 日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると、登録等については地方移管する事務と、試験の実施については廃止・民営化する事務とされている。	
その他各方面の 意見	-	
既往の政府方針 等	-	
自己仕分け  <b>【仕分け結果】</b>	<p>海事代理士は、業務を行うにあたり、海事関係法令に関する高度な専門的知識や的確な事案処理を行う資質が求められており、全国各地に存在する海事代理士の能力や資質を一定のレベルに維持することが利用者の権利・利益の保護に資するものである。</p> <p>このため、海事代理士試験は筆記試験（一次）と口述試験（二次）で構成され、当該業務を行う上で必要な海事関係法令に関する知識及び的確な事案処理を行う一定の資質等の能力を統一的な基準に基づき実施・判定し、国家資格者として証明するものである。</p> <p>試験の実施に当たっては受験者の利便性を考慮して、全国 11 カ所の地方運輸局内の会議室において筆記試験（一次）を行っているところであるが、受験者数はここ数年全国の試験会場あわせて 300 名程度となっている。</p> <p>また、海事代理士の登録等は、特定の者が法律に基づく国家試験合格等の要件を満たす国家資格者であることを証明することで利用者に信頼感を与えるとともに、利便性を確保するものである。</p> <p>当該登録等業務は、海事代理士が業務を行うにあたって求められる海事関係法令に関する高度な専門的知識や的確な事務処理能力等の一定の資質の確保と相まって運用することが利用者の権利・利益の保護に叶うものであり、一定の資質確保等に係る海事代理士の指導監督は、海事関係法令に係る高度な専門的知識を有し、かつ全国的に統一した基準に基づき対応する必要があることから、国において対応することが適当である。</p> <p>なお、指導監督するにあたっては登録等業務に係る事務・権限の的確な執行体制の整備が不可欠であるが、登録等の件数はここ数年 130 件程度（3 カ年平均）となっている。</p> <p>以上のことから、海事代理士試験の実施については、当該試験が国家資格者とし</p>	
C - c		

	<p>て証明するものであり、事務・権限の的確な執行体制の整備が不可欠であるが、当該業務を地方公共団体に移譲した場合には、受験者数の規模を考慮すると行政効率が著しく非効率となることが見込まれる。</p> <p>このため、地方公共団体へ移譲せず、地方運輸局において実施するのが効率的かつ合理的である（<u>地域主権戦略大綱P8. 第4-2(3)(注)のうち④に該当</u>）。</p> <p>また、海事代理士の登録等の業務については、仮に地方公共団体の事務として海事代理士の登録等の業務を行わせることとした場合、指導監督する主体と登録等事務主体とが分散化し、海事代理士に対する指導監督権の所在が不明確となり、利用者の権利・利益を損なう恐れがある。また、見込まれる事務量等が微小であることにより、地方移譲に伴う行政効率が非効率となることが見込まれる（<u>地域主権戦略大綱P8. 第4-2(3)(注)のうち②及び④に該当</u>）。</p> <p>このため、海事代理士の登録等の業務を地方公共団体に移譲することは適当ではなく、国において海事代理士の登録等業務を行う必要がある。</p>
備考	

事務・権限自己仕分けシート（個票）	
出先機関名：地方運輸局	整理番号（ 23 ）
事務・権限名	船員の職業紹介
事務・権限の概要	<p>【目的】                  政府が職業紹介を行うことにより、何人にもその能力及び資格に応じて公平かつ有効に船員の職業に就く機会を与える。</p> <p>【根拠法令】                  地方運輸局組織規則 船員職業安定法</p> <p>【業務内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 求職者からの求職申込みの受付及び職業紹介。</li> <li>・ 求職者への職業相談、就職に関する情報提供。</li> <li>・ 求人者（船舶所有者）からの求人申込みの受付及び応募者の紹介。</li> <li>・ 求職者への募集、採用等に関する相談や情報提供。 等</li> </ul>
予算の状況 （単位：百万円）	海事産業市場整備等推進調査費 1百万円（平成 22 年度予算額）
関係職員数	106 人の内数
事務量（アウト プット）	新規求人数 6,655 件/年、新規求職者数 6,913 件/年（H19～H21 の平均）
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。
その他各方面の 意見	－
既往の政府方針 等	－
自己仕分け  【仕分け結果】  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p style="text-align: center;">C - c</p> </div>	<p>船員の職業紹介は、海上輸送を担う優秀な船員の安定的確保を図るための不可欠な事務である。<u>（地域主権戦略大綱P8. 第 4-2(3)（注）のうち①及び②に該当）</u></p> <p>また、当該業務は、求職者の住所、求人者の住所、就業場所が広域に跨ることから都道府県・地域ブロック単位ではなく国が広域的・一元的に実施する必要があり、かつ、海上労働の特殊性から他の海事行政（資格、労働基準、産業等）と一体的に実施する必要があることから、地方公共団体への移管は適当ではない。</p> <p>さらに、ILO 第 88 号条約には、「職業安定組織は、国の機関の指揮監督の下にある職業安定機関の全国的体系で構成される」とされており、国が実施することが不可欠である。</p>
備考	

事務・権限自己仕分けシート（個票）	
	出先機関名：地方運輸局
	整理番号（ 24 ）
事務・権限名	船員の雇用保険関係
事務・権限の概要	<p>【目的】 船員が失業した場合及び船員について雇用の継続が困難となる事由が生じた場合に必要給付を行い、船員の生活及び雇用の安定を図るとともに、求職活動を容易にする等その就職の促進を図る。</p> <p>【根拠法令】 雇用保険法</p> <p>【業務内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 求職者の失業を認定し賃金日額を確定。</li> <li>・ 失業の認定及び賃金日額等を都道府県労働局に通知。</li> </ul>
予算の状況 （単位：百万円）	—
関係職員数	106 人の内数
事務量（アウト プット）	失業保険金支給延件数 6,746 件/年（H19～H21 の平均、H21 以前は船員保険制度で支給）
地方側の意見	7 月 15 日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。
その他各方面の 意見	—
既往の政府方針 等	—
自己仕分け  【仕分け結果】  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">C - c</div>	<p>雇用保険の認定業務は船員の求職活動を確認して行うものであり、船員職業紹介（整理番号 23）と密接不可分であるため、国が実施する必要があるとあり、地方公共団体への移管は適当ではない。（地域主権戦略大綱P8. 第 4-2(3)（注）のうち①～③に該当）</p> <p>雇用保険は雇用失業情勢が時期や地域等により大きく異なることから、できる限り多数の労働者を被保険者とし、保険集団をできる限り大きくしてリスク分散を図る必要があることや、制度の全国的運営により、地域間における保険料収納額と保険給付額との不均衡を是正し、給付に要する資金を安定的に確保する必要があることから、政府管掌保険として運営する必要がある。</p> <p>また雇用保険の適用・認定・給付等については、公平・適正な業務運営を行う観点から、全国统一した基準に基づき一元的な管理を保険者である国が行う必要があるとあり、仮にそれらの事務のみを都道府県に移管することは、保険財政の責任を負わない自治体が認定等を実施することとなり不適切であるため、引き続き国が実施することが不可欠である。</p> <p>その上で、雇用保険の適用・認定・給付等に係る業務のうち、雇用保険受給資格決定に必要な書類の取次ぎについては、地方公共団体が自ら行う無料職業紹介の窓口においても実施できるようにすることを検討する。</p> <p>なお、雇用保険は、仕事を探す人に対する保険制度であり、失業認定は職業紹介と組み合わせる必要があるとあり、職業紹介と雇用保険の分離は、過去にイギリスにおいて濫給を招き失敗しており、不適切である。</p>
備考	

		出先機関名：地方運輸局	整理番号（ ）
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>			
事務・権限名	離島航路関係国庫補助事業に関する事務		
事務・権限の概要	<p>【根拠法令】 離島航路整備法</p> <p>【業務内容】 離島航路事業者に対する指導・監督、補助金監査 等</p> <p>【目的】 離島航路整備法に基づく補助金を交付することにより、離島航路の維持及び改善を図り、もって民生の安定及び向上に資する。</p>		
予算の状況 (単位:百万円)	-		
関係職員数	122 人の内数		
事務量 (アウト プット)	離島航路補助金申請の審査、補助金監査：全補助対象航路 121 航路 航路改善協議会への参画：24 回(平成 21 年度)		
地方側の意見	7 月 15 日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると「廃止・民営化する事務」とされている。		
その他各方面の 意見	-		
既往の政府方針 等	-		
自己仕分け  【仕分け結果】  <div style="border: 2px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">C - c</div>	<p>離島航路は、離島住民の健康的で文化的な最低限の生活を保障するための前提として必要であり、その維持を図ることは国の責務であるとの基本的な考えの下で、「離島航路整備法」(議員立法)に基づき離島航路補助を実施している。</p> <p>国として、日本全国いかなる地域に住んでいる国民に対しても、全国共通に最低限の移動は確保する必要があるとともに、離島の持つ国境や経済水域の維持管理の観点や貴重な自然環境保全等の面からの国益確保の観点も踏まえると、地方に移管するのではなく国が責任を持って対応しなければならない事業であると考えている。</p> <p>また、以下の理由から国において補助金の執行等の事務を実施する必要がある。</p> <p>① 地方公共団体は自治体毎に財政力に格差があり、かつ厳しい財政状況の中で、地方公共団体の支援の度合いが異なり、結果として輸送サービス水準が低下したり、輸送サービスの廃止が発生し、離島間の不公平が生じる。</p> <p>② 地方の厳しい財政状況の中で、国の支援によって最低限のサービス水準が確保される点にも住民や地方公共団体から期待が高い。</p> <p>この点において本省における補助金額の確定等の事務と一体的に現場での監査や指導を行う必要があるため、当該事務を運輸局において実施する必要がある。 (地域主権戦略大綱P8. 第 4-2 (3) (注)の②に該当)</p>		
備考			

事務・権限自己仕分けシート (個票)	
出先機関名：地方運輸局      整理番号 ( 25 )	
事務・権限名	船舶検査等 ( 27 外国船舶の監督、海洋汚染防止等及び海上災害の防止に関する事務、船舶の安全の確保並びに船舶による危険物その他の特殊貨物の運送及び貯蔵に関する事務、船舶のトン数の測度及び登録に関する事務 を含む)
事務・権限の概要	<p>【根拠法令】 地方運輸局組織規則、船舶法、船舶安全法、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律、船員法、船舶職員及び小型船舶操縦者法、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律、船舶のトン数の測度に関する法律、小型船舶の登録等に関する法律</p> <p>【業務内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関すること</li> <li>・ 船舶のトン数の測度及び登録に関すること</li> <li>・ 船舶の安全の確保並びに船舶による危険物その他の特殊貨物の運送及び貯蔵に関すること</li> <li>・ 船舶の航行の安全の確保及び海洋汚染等の防止に係る外国船舶の監督に関すること。</li> </ul>
予算の状況 (単位:百万円)	公共交通等安全対策調査費   :   55 百万円 (平成 22 年度予算額)
関係職員数	456 人の内数
事務量 (アウトプット)	<p>当該事務・権限に係る主な活動実績は以下のとおり (平成 19 年度～21 年度における実績の平均値)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船舶検査 : 11,945 件</li> <li>・ 船舶登録・測度 : 3,993 件</li> <li>・ 外国船舶監督立入検査 : 5,032 件</li> </ul>
地方側の意見	7 月 15 日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると、外国船舶の監督に関する事務・権限については国に残すべき事務、他の事務・権限については地方移管する事務とされている。
その他各方面の意見	—
既往の政府方針等	—
自己仕分け  【仕分け結果】	<p>【ポイント】</p> <p>船舶の検査、外国船舶監督 (ポーステートコントロール:PSC) 及び登録・測度は、国際条約において各国の義務及び権利として規定されており、国際的に国の事務として実施されている。</p> <p>特に、PSC については、日常的に外国船舶の船員や外国政府、国際機関との直接的な調整・連携が必須の業務である。</p> <p>さらに、国際基準への適合性確認、条約証書の交付、外国船舶の拘留権限、国籍の公証等といった業務の性質上、一元的な指揮命令系統、全国異動を含めた職員の一元管理が不可欠。</p> <p>加えて、船舶検査等の経験が必要とされる条約に定める PSC 執行官の資格要件や条約証書の記載内容に係る外国政府による日本船舶に対する PSC への対応などの観点から、これらの事務は一体的に国において実施する必要があるとあり、一部の事務を切り離して地方自治体等へ移譲することは困難。</p> <p>仮にこれらの事務を地方自治体等に移譲することとした場合であっても、行政の公平性等の観点から「地方の自主性・自立性の発揮」等の実現は困難であり、国において実施すべき。</p> <p>また、これらの事務は全国の現場で執行する必要があることから、本省ではなく、引き続き地方運輸局において実施すべき。</p> <p>なお、小型船舶の登録・測度に関する事務については、もともと地方自治体の事務であったものを、平成 13 年の小型船舶登録法制定に際し、地方自治体側の要望等を踏まえ国の事務として移管した経緯がある。</p>

C - c



【具体的内容】

<国際的に国の事務>

- ・船舶は全世界を航行する輸送・移動手段であるため、世界的な枠組みにおいて安全航行や事故防止、海洋汚染防止等の取り組みが行われており、船舶検査やPSC等については、国際条約に基づく国の義務及び権利として、各国ともに、国において実施している。(国際的に国が行う事務として整理されている)

<外国政府等との調整・連携>

- ・PSCは外国船舶の船員や当該船舶の旗国である外国政府と交渉を行う業務であり、是正命令事項が改善されるまで出港停止を課すこともある。このため、我が国としての迅速な判断が常に求められており、対応を誤ると、すぐに外交問題化するおそれがある。また、PSCは国際航海船舶に対する立入検査であるため、近隣地域諸国による協力体制の下に実施されている。アジア太平洋地域においては東京MOUの約束のもと、18カ国が国際的なPSC検査レベルの協調を図るとともに、効果的・効率的にPSCを実施する必要がある。したがって、PSCは、我が国として外国船舶船員や外国政府等との調整を日常的に行う業務であるため、国において実施すべき。
- ・また、船舶検査や登録・測度の結果交付される条約証書については、その記載内容について日本船舶に対するPSCにおいて他国政府との交渉・調整に直結する場合があるため、国において一体的に実施する必要がある。

<行政の公平性・効率性>

- ・船舶は日本全国又は全世界を航行する輸送・移動手段であるため、全国一律に国際基準の統一的運用を確保する必要があるとともに、船舶の運航スケジュールにより、国内を含む世界中の港において証書の交付、書換えや再交付等を実施する必要がある。このため、現在は一元的な指揮命令系統のもと、地方運輸局間での緊密な連携、外地対応の際の外務省等との連携、情報の一元化等により、当該船舶の運航スケジュールに影響が及ばないよう迅速かつ円滑な対応を実施している。仮に地方自治体に事務・権限が移譲された場合、国の指示等が認められたとしても、全国レベルでの一元的な指揮命令系統や情報管理が確保されなければ、このような迅速かつ全国一律的な対応ができず、行政の公平性・効率性、利用者利便を損なう。(地域主権戦略大綱P8.第4-2(3)(注)のうち②及び③に該当)

<国際基準策定への支障>

- ・船舶の国際基準は国際海事機関(IMO)で議論・策定されているところ、IMOにおいては、船舶検査や測度、PSC等の経験・知見等を踏まえ、我が国としての統一的な対応が必要であるとともに、我が国の主張について主要国政府との連携・協調が不可欠。仮に広域の実施体制等が整備されたとしても、全国レベルでの一元的な情報連絡体制が確保されなければ、現場経験等を踏まえた効率的な意思統一を図ることは困難であり、国際対応や他国との連携・協調の実現に支障をきたす。(地域主権戦略大綱P8.第4-2(3)(注)のうち①に該当)

<職員養成の困難性>

- ・船舶の国際基準は広汎かつ専門性が極めて高いうえ、各種技術の進展、環境面や安全面への意識の高まり等から高い頻度で改訂されている。また、一隻ごとに仕様の異なる多種多様な船舶について適用基準や測度の実施方法等は異なる。このため、基準適合性の判断、測度の実施等について現場で迅速かつ的確に対応するためには、単に事務処理基準等を定めるだけでは困難であり、高度な専門知識・豊富な現場経験等を有する専門職員を時間をかけて養成する必要がある。そうした知見は、船種の地域的な偏り等から、全国異動を通じた多種多様な船舶の検査経験等を通じて初めて取得できるものであるため、仮に広域の実施体制等が整備されたとしても、全国一元的な組織でなければこのような職員養成や配置が困難となり、船舶の一律な安全性等の確保に支障をきたす。(地域主権戦略大綱P8.第4-2(3)(注)のうち①及び④に該当)

<海難等緊急時の対応>

- ・船舶は国際大量輸送手段であるため、ひとたび海難事故が発生すれば、多くの人命が損なわれたり、原油や有害物質等の積荷・燃料油による海洋環境・水産資源等への重大な被害、あるいは他の船舶の航行への支障等をもたらす、原状回復や

	<p>沈没船撤去に多額の費用を要するなど、社会的影響が甚大であるうえ、国際的な問題に発展するケースも多い。また、平成 22 年 7 月に施行された貨物検査法に基づく検査や不審船等の事案が発生した場合には、その初動対応として、船舶登録情報により、当該船舶の管轄権（国籍）や船舶所有者等の特定が求められる。このため、事故等の発生時には、常に海上保安庁や運輸安全委員会、税関・入管・外務省等とも緊密に連携を行い、迅速に立入検査や船舶登録情報の提供等を実施する必要があり、全国レベルでの一元的な指揮命令系統が確保されなければ、迅速かつ確かな対応が困難となり、対応の遅れによる被害の拡大や他国との国際問題の深刻化を招くおそれがある。（地域主権戦略大綱P8. 第 4-2(3) (注)のうち③に該当）</p> <p>&lt;船舶検査、PSC、登録・測度の一体的実施&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際条約において、PSC を実施する職員は自国籍船の船舶検査等の経験が必要とされているため、PSC は船舶検査等の事務と一体的に実施する必要がある。</li> <li>・また、登録・測度により交付される証書に基づき船舶への安全基準等の適用区分が決定されるほか、条約証書の記載内容については、日本船舶に対する PSC における他国政府との交渉・調整に直結する場合がある。このため、船舶に係る規制の実効性、公平性の確保、業務の効率性等の観点から、登録・測度、船舶検査及び PSC の事務は国において一体的に実施する必要がある。</li> </ul>
備考	

事務・権限自己仕分けシート (個票)	
出先機関名：地方運輸局	整理番号 ( 2 6 )
事務・権限名	運航労務監査
事務・権限の概要	<p>【根拠法令】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船員法 (昭和 22 年法律第 100 号)</li> <li>・ 海上運送法 (昭和 24 年法律第 187 号)</li> <li>・ 地方運輸局組織規則 (平成 14 年国土交通省令第 73 号)</li> </ul> <p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 陸上から隔離された孤立危険性を有する船舶内での船員の労働条件について保護を図り、かつ船舶の航行の安全の確保を図る。</li> <li>・ また、海上運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするにより、輸送の安全を確保し、海上運送の利用者の利益を保護するとともに、海上運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること。</li> </ul> <p>【業務内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船員の労働条件、安全衛生その他の労働環境及び船内規律に関する監査に関すること。</li> <li>・ 船舶運航事業の用に供する船舶の運航の管理に関する監査及び指導その他船舶運航事業に関する輸送の安全の確保に関する監督に関すること。</li> </ul>
予算の状況 (単位:百万円)	—
関係職員数	178 人
事務量 (アウト プット)	8,624 件 (平成 19 年度～平成 21 年度の平均値)
地方側の意見	7 月 15 日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。
その他各方面の 意見	—
既往の政府方針 等	—
自己仕分け  【仕分け結果】  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">C - c</div>	<p>運航労務監査は、以下の理由により<u>地域主権戦略大綱P8. 第 4-2(3) (注)のうち①～③に該当する事務</u>であるため、地方への移管は適当ではない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 船舶の運航は、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船舶の活動の場である海上は道路のように「県境」はなく、船舶は海上を自由に移動する (船舶活動の広域性)</li> <li>・ 船舶は、気象・海象等外的要因の安全への影響が大きく、また、船舶の複雑な構造及びエンジン・操舵等に係る運航設備故に、甲板部・機関部といった部署毎に十分な資格を有する船員を相当数配置して運航する必要がある (船舶運航のシステム上の複雑性・専門性)</li> <li>・ 海難事故は、人命・財産・環境等への被害が陸上交通事故と比べて大規模になる</li> </ul> </li> </ul>

傾向があると共に、地域レベルを超えた対応を要する場合も多い（被害の甚大性）ことから、これまで、海上運送法等に基づく安全行政及び船員法等に基づく労働行政については、他の海事関係法令によるソフト・ハード両面に亘る全国的・画一的な基準の適合性確保と一体的に、国において執行してきたところ。

- 運航労務監査は、船員法等に基づき労働基準の遵守等海上労働環境を維持するとともに、海上運送法等に基づき運航体制の適切性を確保すること等により船舶の航行安全の確保を図るものである。

これらについて、船員法や海上運送法等への適合性を判断するに当たっては、船員法及び海上運送法を含む海事関係法令、船舶の構造設備、船舶の運航等ソフト・ハード両面にわたる専門的知識が必要不可欠である。故に、海事局においては、海上運送法等に基づく安全行政及び船員法等に基づく労働行政を所掌する運航労務監理官に対し、各種研修を通じた知識の習得、3～5年間の実務経験等の厳格な資格要件を課している。

- なお、運航労務監理官による海難事故への対応の際も、①初動の不手際が致命的な被害を惹起し得ること、②事故発生地が事業者の営業所所在地から遠隔地にある場合等広域的な対応が求められ得ることから、地方運輸局、海上保安庁及び運輸安全委員会等の関係者と連携し、対応に迅速・確実を期している。事故原因特定・再発防止策の検討及び全国展開についても同様で、現行規制の見直し及び爾後の励行等も含めて、国において実施してきたところ。

- 例えば、平成21年11月に生じた「ありあけ」横転座礁事故に際しては、事業者の本社所在地が鹿児島県、航路が東京－沖縄間、事故発生地が紀伊半島南部と地理的に運輸局の管轄区域を跨いでいることから、本省の指揮の下で関係運輸局等と連携して初動対応に臨み、また、推定される事故原因（荷崩れ防止措置及び荒天時の船体傾斜防止対策の不備）を踏まえた対策についても、全国の旅客船事業者に対して文書による周知及び臨時の監査等を行っている。

- 以上を踏まえるに、

- ・ 業務遂行上国の定める専門的知識・経験等の資格要件を満たす執行官を地方公共団体において整備・育成する必要があるが、必要且つ十分な体制が整備され得るか疑問である
- ・ 他の海事行政分野（安全行政を含む）と切り離して海上運送法等に基づく安全行政及び船員法等に基づく労働行政のみを地方公共団体に移管することは、他部署との適時適切な連携に支障を来し、業務の効率性・確実性が損なわれる（地方公共団体によっては、事業者の事情や執行官体制等の制約により対応に濃淡が生じるおそれあり、事業者側の負担も増大）

ことから、今後も国において一元的に所掌することが適切である。

なお、海上運送法等に基づく安全行政及び船員法等に基づく労働行政に関する事務を切り離し、どちらかを地方へ移管することは、運航労務監理官が両事務の統合による執行官体制の拡大・効率化を目的として平成17年に設置されたことや海難発生時における事故原因調査は、海上保安庁、地方運輸局及び運輸安全委員会の3機関が連携して対応しており、両事務を切り離すと事故対応機関も4者に増加し、こ

	のような行政の乱立は連絡調整に係る時間・労力の大幅な増大や情報共有の非効率化といった問題を惹起し、迅速かつ効果的な海難事故への対応の障害となるおそれがあることから、事務の切り離しは適当ではない。
備考	

出先機関名：地方運輸局

整理番号( 28 )

事務・権限自己仕分けシート(個票)

事務・権限名	海技士等に関する登録等（29 海技士試験等の実施を含む。）
事務・権限の概要	<p>【根拠法】 船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和 26 年法律第 149 号）</p> <p>【概要】 国際条約（※）に基づき、海技士等に関する登録及び試験等を実施することで、船舶の航行の安全を図り、もって国民の生命・財産の保護に資する。 ※「国際条約」 条約の締約国自らが、船員の資格証明について責任をもって対応することを義務付けている「1978 年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW 条約）」</p>
予算の状況 (単位:百万円)	安全対策調査費 27 百万円（平成 22 年度予算額）
関係職員数	143 人の内数
事務量(アウト プット)	海技士等に関する登録等（海技士試験等の実施を含む。） 【平成 19 年～平成 21 年の平均】 計：28,709 件/年（海技士等に関する登録等：19,457 件 海技士試験等の受験者数：9,252 人）
地方側の意見	7 月 15 日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると、「海技士等に関する登録等」については地方移管する事務、「海技士試験等の実施」については、廃止・民営化する事務とされている。
その他各方面 の意見	—
既往の政府方 針等	—
自己仕分け 【仕分け結果】	<p>※ 下記の理由により、地域主権戦略大綱P8. 第 4-2(3) (注)のうち①～③に該当する。</p> <p>○ 海技士等に関する登録等及び試験の実施等に係る事務は、船舶に乗り組む者の能力を証明及び確認する事務であるが、船舶の航行の安全の確保という国民の生命・財産の保護に関するものであり、船舶は日本中及び世界各国の港、公海を跨って移動する広域性を有していることから、全国統一された基準・運用により実施する必要がある。 上記の観点から、深刻な海難を機に締結された国際条約において、外国船舶の監督とともに、条約の締約国自らが、船員の資格証明について責任を持って対応することが義務付けられている。</p> <p>○ 故に、仮に自治体間連携の自発的形成や広域連合などの広域の実施体制等の整備が行われたとしても、自治体への当該事務の移譲は条約の趣旨に反することとなり、著しい支障を来すこととなるため、引き続き国が責任を持って実施することが適当である。</p>
備考	

C-c

事務・権限自己仕分けシート (個票)	
出先機関名：地方運輸局	整理番号 ( )
事務・権限名	タンカー油濁損害賠償保障契約及び一般船舶油濁損害賠償等保障契約に関する事務
事務・権限の概要	<p>【目的】 船舶に積載されていた油によって船舶油濁損害が生じた場合における船舶所有者等の責任を明確にし、及び船舶油濁損害の賠償等を保障する制度を確立することにより、被害者の保護を図り、あわせて海上輸送の健全な発達に資することを目的とする。</p> <p>【根拠法令】 地方運輸局設置規則、船舶油濁損害賠償保障法</p> <p>【業務内容】 タンカー油濁損害賠償保障契約及び一般船舶油濁損害賠償等保障契約に関すること。</p>
予算の状況 (単位:百万円)	海洋環境対策調査費 4百万円 (平成 22 年度予算額)
関係職員数	113 人の内数
事務量 (アウト プット)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 入港前の保障契約情報の通報件数 105,627 件 (平成 17 年～平成 21 年の平均)</li> <li>・ 立入検査件数 4,152 件 (平成 17 年～平成 21 年の平均)</li> <li>・ 一般船舶保障契約証明書交付数 1,559 件 (平成 17 年～平成 21 年の平均)</li> </ul>
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。
その他各方面の 意見	—
既往の政府方針 等	—
自己仕分け  【仕分け結果】	<p>○タンカー油濁損害賠償保障契約及び一般船舶油濁損害賠償等保障契約に関する事務は、以下、1.～4. の理由により、<u>地域主権戦略大綱P8. 第 4-2(3)(注)のうち①～③に該当するため、引き続き、国において実施する必要がある。</u></p> <p>1. 条約に基づく国の事務 (タンカーのみ) 船舶は、世界を航行する輸送・移動手段であるため、世界的な枠組みにおいて安全航行や事故防止、海洋汚染防止等の取り組みが行われており、日本に入港するタンカーが加入する保険の適合性の確認業務等に関しても、国際条約に基づき各国ともに国の責務として実施しているものである。 仮に保険契約内容について疑義が生じる場合等には、証書発給国との協議を行うことと定められており、対外的な交渉を国で実施する必要がある。 タンカー以外の船舶についても、我が国独自の措置を導入しているものである。</p> <p>2. 行政の公平性・効率性 外航船が日本全国の港に入出港することから、全国一律に基準適合性を確保する必要があるところ、現在は地方運輸局間で損害賠償保障契約の加入確認等の取扱い基準の解釈の相違等が生じた場合は、全国の担当官が事例等を勘案の上、本省の指示を仰ぎつつ、全国一律の対応を実施している。 仮に地方自治体に事務・権限が移譲された場合、国の指示等が認められたとしても、全国レベルでの一元的な指揮命令系統が確保されなければ、このような基準の解釈に関し、迅速かつ全国一律的な対応ができず、行政の公平性・効率性を損なう。</p>

C-c

	<p>3. 職員養成の困難性</p> <p>船舶が加入する保険の適合性の判断には、各保険会社毎に異なる複雑な保険契約の免責事項等を理解するなど、高度な専門性を必要とする。</p> <p>このため、高度な専門知識・豊富な現場経験等を有する専門職員を時間をかけて養成する必要がある。</p> <p>仮に広域的实施体制等が整備されたとしても、全国一元的な組織でなければこのような職員養成や配置が困難となり、同じ保険契約内容でも港によっては入出港の可否が分かれるおそれがあり、法執行に混乱をきたし円滑な船舶航行に支障が及ぶ。</p> <p>4. 海難等緊急時の対応</p> <p>船舶は国際大量輸送手段であるため、ひとたび海難事故が発生すれば、多くの人命が損なわれたり、原油や有害物質等の積荷・燃料油による海洋環境・水産資源等への重大な被害、あるいは他の船舶の航行への支障等をもたらし、原状回復や沈没船撤去に多額の費用を要するなど、社会的影響が甚大であるうえ、国際的な問題に発展するケースも多い。</p> <p>このため、海難事故発生時はもとより、荒天・遭難等の緊急時においても、海上保安庁や港湾管理者等の関係機関とも緊密な連携を行い、船舶の緊急入港を許可する必要があるが、全国レベルでの一元的な指揮命令システムが確保されてなければ、迅速かつ確かな判断ができず、判断の遅れにより海難事故の発生及び事故の拡大を招くおそれがある。</p>
備考	



		出先機関名：地方運輸局	整理番号（ 30 ）
<b>事務・権限自己仕分けシート（個票）</b>			
事務・権限名	自動車輸送統計調査		
事務・権限の概要	<p>目的：自動車輸送の実態を明らかにする。 我が国の経済・交通政策及び経済・交通計画を策定するための基礎資料を作成すること。</p> <p>根拠法令：統計法（平成 19 年法律第 53 号）基幹統計として、「自動車輸送統計調査規則（昭和 35 年運輸省令第十五号）」により調査を実施。</p>		
予算の状況 （単位：百万円）	258 百万円		
関係職員数	定員なし		
事務量（アウト プット）	年間 184,000 枚回収 経費執行額 259 百万円		
地方側の意見	7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると廃止・民営化する事務とされている。		
その他各方面の 意見	－		
既往の政府方針 等	「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002」（平成 14 年 6 月 25 日閣議決定）、統計委員会答申		
自己仕分け  【仕分け結果】  <div style="border: 2px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">C - b</div>	<p>社会・経済の変化に対応した統計の整備を推進するとともに、統計調査の精度の維持及び効率的な実施のため、自動車輸送統計調査に関して見直しを行い、平成 22 年 10 月から地方運輸局を経由せず本省直轄で調査を実施することとしている。</p>		
備考			