

国土交通省(関係府省における予算編成過程での検討を求める提案)

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他(特記事項)
	区分	分野								
29	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	社会資本整備総合交付金(防災・安全交付金事業)の要件の緩和	河川内の堆積土砂の撤去工事を大規模に行う場合は、「河道掘削」と同様に「改良工事」に該当するものとして防災・安全交付金の補助対象とすること。	<p>【支障事例】</p> <p>本県内を縦断する熊野川の支流では、紀伊半島大水害とその後の台風等により土砂が堆積し、治水安全度が低下している。さらに、本県は内陸部であるが、毎年台風被害を受ける地域であり、平成25年台風18号等で新たな土砂が発生し、その後も台風時に限らず、多量の土砂が堆積し、治水安全度の低下が続いている。</p> <p>特に神納川においては紀伊半島大水害後に災害復旧事業として堆積土砂の撤去を行ってきた。しかしながら、県単独の費用で点検を行いながら堆積土砂撤去工事を行っているが、断続的に多量の土砂が堆積している現状であり、平成27年度の堆積土砂の除去に要する費用は、約1.5億円となり近隣自治体と比較して負担が大きいものとなっている。</p> <p>【制度改正の必要性】</p> <p>毎年度県単独事業での実施の場合、流域内で工事できる箇所が特定され、堆積する土砂を効果的に除去することができない。安全な河川断面を確保するために、交付金による財政支援を受け、堆積土砂の除去を迅速に行うことが必要である。</p>	河川が未改修である区域において、即応的な効果が期待でき、安全な流域空間の形成が図れる。また、改修済である区域についても安全な流域空間の確保及び良好な河川空間の形成により、住民の憩いの場の提供や観光客増加などストック効果が期待できる。	社会資本整備総合交付金交付要綱	国土交通省	奈良県	
58	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	災害公営住宅の適用要件の緩和	市町村が行う被災者向け公営住宅整備における災害公営住宅の適用要件(全国一律の滅失戸数)について、被災の状況や財政力など自治体の実情に応じた基準となるように要件緩和を行う。	<p>【制度改正の必要性】</p> <p>災害公営住宅の要件は、全壊戸数を基本に全国一律の滅失戸数となっており、局地的な災害においては、国庫補助における災害公営住宅の扱いとならない場合があり、財政力の弱い小規模自治体が十分な対応ができない場合がある。</p> <p>【長野県神城断層地震による事例】</p> <p>○平成26年11月26日 震度6弱の地震が発生し、白馬村及び小谷村で、住家等の被害が大きかった。</p> <p>○震災後、早期の生活再建及び地域の再生を図るため、公営住宅の建設を検討するが、局地的な災害であったため、災害公営住宅の要件(1市町村の区域内で200戸以上若しくは1割以上)に該当できなかった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・白馬村 全壊 42戸(世帯数の約1.2%)</li> <li>・小谷村 全壊 33戸(世帯数の約2.7%)</li> </ul> <p>○長野県では、小規模市町村の財政負担を軽減し、被災者の生活再建と地域の再生を円滑に行えるよう、通常の公営住宅の国庫補助率と災害公営住宅(一般災害)の国庫補助率との差を助成する嵩上げ補助を創設し、支援を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・白馬村 公営住宅18戸(県補助 うち12戸) H28年度建設</li> <li>・小谷村 公営住宅8戸(県補助 うち8戸) H27年度建設(一部繰越し)</li> </ul>	小規模市町村の財政負担を軽減し、早期の被災者の生活再建と地域の再生に繋がる。	公営住宅法第8条第1項	国土交通省	長野県	

＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)＞		回答欄(各府省)
団体名	支障事例	
山形県、春日部市、神奈川県、静岡県、滋賀県、京都市、兵庫県、広島県、福岡市	<p>○ 本県でも、管理する多くの中小河川で、河積阻害の要因の土砂堆積について、すみやかな土砂の撤去を望む県民の声に対して、県単独費により継続的に行っていますが、多くの部分で対応出来ていない状況。河川内の堆積土砂の撤去について、交付金による財政支援が行われれば、より適切な河川管理が図ることが可能となる。</p> <p>○ 本市は、中川・綾瀬川流域に位置し、周辺の地域に比べてお皿の底のような地形であり、河川勾配が緩やかであるため、雨水が流下しにくい地形となっている。また本市が管理する準用河川等は、改修後30～40年が経過しており、改修当時は治水を最優先に進めるため、限られた用地の中で直立護岸により整備が進められてきた。そのため、河道内に土砂が堆積しやすく、河床にアシ等の草が繁殖して河川断面を阻害しており、除草の時期においても住宅地の間を流れるうえ、川幅も狭いため、重機による土砂等の撤去が難しく、人力作業による局所的な対応とならざるを得ない。また撤去した土砂や地下茎は、産業廃棄物としての処分が高価なため、財政上の負担も大きいものとなっている。毎年度、市単独事業での実施の場合、局所的な土砂の撤去やアシ等の除草にとどまるため、治水対策として効果的に除去することができない。安全な河川断面を確保するために、交付金による財政支援を受け、堆積した土砂やアシ等の地下茎の除去を迅速に行うことが必要である。</p> <p>○ 本県においては、河川維持管理計画に基づき河川の巡視点検を行い、河道の土砂堆積状況を確認している。著しい河積阻害が確認された場合は河床掘削を実施する。本県も奈良県同様、大雨時に限らず多量の土砂が流下し堆積していることから、毎年県単独事業で約6億円の支出を行っているところである。河床掘削については、治水上支障となる箇所について緊急性の高いところから順次対応することとしている。しかし、河床掘削が必要な箇所数が多くあり、治水上の安全確保を迅速に行うためには、交付金による財政支援が必要である。</p> <p>○ 河川内における堆積土砂の撤去工事は、本市においても現地確認等を行いながら市単独費で実施している。しかし、単独費による対応では、効果的に土砂を撤去することができず、断続的に多量の土砂が堆積している現状にあり、また、堆積土砂を撤去する必要のある河川数は、年々、増加している。効果的な堆積土砂の撤去を実施し、安全な河川断面を確保するためには、交付金による財政支援が必要である。</p> <p>○ 台風等の出水後、土砂堆積による治水安全度の低下が見られる。この対策として、県単独費で平成26年度約40万㎡、平成27年度約20万㎡の土砂撤去を実施してきている。交付金による財政支援を受け、計画的・効果的に堆積土砂を撤去することで、治水安全度の向上が可能となる。</p> <p>○ 酒匂川では、平成22年9月の台風9号において、上流域の山腹崩壊が発生し、大量の土砂が河川に流入したことにより、河道内に土砂が堆積したため、翌年度より県単独の予算を確保し河床掘削など堆積土砂対策に取り組んでいる。</p> <p>○ 頻発する河川の氾濫等により、県民の防災に対する関心が高まっており、浸漬要望は年々増加している。管理基準を「阻害率15%未満とする」と定め、計画的な浸漬に努めているが、単独費では十分な対応が難しいのが実状。</p> <p>○ 市内における河川の堆積土砂撤去工事についても、管理者である県ならびに市の単独事業として実施しているが、厳しい財政状況の中、限られた予算では計画的な対応が出来ていない状況である。また、市内の二級河川においても、断続的に多量の土砂が堆積している現状であることから、近隣地域より堆積土砂の撤去等の要望を継続的に受けているが、十分な対応が出来ておらず、平成27年度においても台風15号での豪雨により、河川の増水により氾濫危険水位を超える状況が発生しており、早急な対応が求められている状況である。平成25年の河川法改正により、河川管理者は河川管理施設を良好な状態に保つよう維持及び修繕することを求められており、法の規定に基づく計画的な対応を実施するには、維持管理を踏まえた交付金制度の拡充は必要であると考えている。</p> <p>○ 本県の中小河川は以下の特徴があり、整備の進んでいる大規模河川に比べて災害リスクがより高い。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川の源から流末までの流路延長が短く、降雨後の出水により単時間で水位が急上昇し、避難時間を確保しにくい。</li> <li>・山腹崩壊により土砂が流入しやすく、川幅も狭いことから、堆積土砂による流下能力の低下が顕著である。</li> <li>・掘込み河道の河川が多い。</li> <li>・生活空間が比較的河川と近い。</li> </ul> <p>近年の中小河川を巡る状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H25年以降、停滞する梅雨前線に低気圧が関係する豪雨や、台風豪雨が頻発しており、経年の河川堆積土砂に加え、豪雨出水による堆積土砂が急増している。</li> <li>・本県では河川堆積土砂の撤去を、中小河川の治水安全度を短期間に向上させることができる河川改修に匹敵する効果的な方策と捉え、公募型河床掘削(民活)と合わせて重点的に取り組んでいる。河川事業費(県単独)を十分に確保できない状況が続いている。この対策をさらに推進したいが、土砂の量が多く財源の確保が課題である。</li> </ul> <p>○ 県内河川延長 約3,300km(直轄:約100km、県管理:約3,000km、準用指定:約200km) 河床掘削を含む維持管理に要する費用は年間約6億円 ※地域からの要望枠に対して50%に満たない経費で対応している。 H26.8月豪雨に対して、9月議会において、流木処理、異常埋塞土砂の撤去費用として約3.8億円を県単独費で補正対応突発的に発生する堆砂については早期の対応が必要であり、交付金事業として計画的に遂行することは難しい。</p>	<p>河川の通常の維持管理に関する費用については、その河川を管理している者が負担することになっていることから、流下能力を維持するために必要な土砂の撤去については、河川管理者が負担することになります。ただし、災害発生後、河道が著しく埋そく(河道断面の3割程度以上)し、堆積土砂の撤去工事を大規模に行う必要が生じた場合には、災害復旧事業の対象としております。また、洪水の流下能力を計画的に向上させるための河道掘削と併せて実施する堆積土砂の撤去については、防災・安全交付金の対象としているところです。</p>
茅ヶ崎市、上越市、奈良県、鳥取県、西条市	<p>○ 災害公営住宅の要件は、全壊戸数を基本に全国一律の滅失戸数となっており、局地的な災害においては、戸数が少ない場合、国庫補助における災害公営住宅の扱いとならないため、財政力の弱い小規模自治体が十分な対応ができない。</p> <p>○ 平成23年9月の紀伊半島大水害では、南部の小規模市町村が大きな被害を受けた。当時の被害は、場所によっては、既存集落が崩壊するような大災害であったが、災害公営住宅の適用要件には適合せず、一般対策事業により、災害復興を進めているところである。</p> <p>○ 本県の南部東部地域の小規模市町村で災害が起こると、一つの集落がなくなるほどの災害であっても災害公営住宅の適用要件には該当せず、集落の崩壊や過疎の更なる悪化となることから、自治体の実情に応じた基準が求められる。</p> <p>小規模市町村の財政負担を軽減し、早期の被災者の生活再建と地域の再生に繋がる。</p>	<p>被災自治体では、復旧・復興のため平時では想定されない多大な財政支出を余儀なくされるため、公営住宅の整備に係る国の補助率が、公営住宅法で規定された通常の補助率である2分の1より高くなっているものである。</p> <p>具体的には、3分の2の補助率が適用される要件として、災害で滅失した住宅の戸数が</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①被災地全域で500戸以上</li> <li>②一市町村の区域において200戸以上</li> <li>③一市町村の区域において全住宅の1割以上</li> </ol> <p>のいずれかを満たすことが公営住宅法に規定されており、小規模な地方公共団体ではより小さい被害であっても要件を満たすことのできる制度設計となっている。</p> <p>このため、現在の要件には一定の合理性があると考えているところである。</p>

国土交通省(関係府省における予算編成過程での検討を求める提案)

管理番号	提案区分		提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	具体的な支障事例	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	その他 (特記事項)
	区分	分野								
107	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	地域公共交通確保維持改善事業費補助金(離島航路運営費補助金)の要件緩和	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、離島航路運営費補助金の交付要件として一航路につき唯一の事業者が運航するものに限定されています。二以上の複数事業者が競合する場合においても補助金の交付対象となるよう制度の緩和を要望します。	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱では、離島航路運営費補助金の交付要件として一航路につき唯一の事業者が運航するものと規定されています。現在姫路市には、一航路二事業者で運航している離島航路が二航路有ります。当該航路は、家島諸島の急激な人口減少により利用者が減少しており、このような状況の中、各事業者は経営努力により現在まで当該航路を維持してきました。安定した航路の運航を図るため、過去に合併協議等はあったようですが、折り合いがつかず不調となっており、現在も進展はない状況です。この状況が続けば、各事業者が経営努力の限界まで運航し、同時期に撤退するといった可能性が懸念されます。	離島航路の運航を支援することにより、同時期の撤退を防ぎ、離島住民のより安定した生活交通を確保することが可能となります。	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第29条第2項	国土交通省	姫路市	
129	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	がけ地近接等危険住宅移転事業の対象要件の緩和	社会資本整備総合交付金のうちがけ地近接等危険住宅移転事業の建設助成費について、対象が「危険住宅に代わる住宅の建設(購入を含む)」となっており、中古住宅(空家等)を購入してリフォームする場合も交付対象なるよう要件の緩和を求める。	【支障事例】 当該事業については、平成27年度から中古住宅に関連した相談を受けるようになってきている。 加えて、先般の熊本地震により、がけ地等の危険区域からの移転を考える住民は増えると思われるため、行政としても何らかの支援する取組みが必要と感じているところである。 現在、中古住宅(空家等)の所有者が自らリフォームをして、売りに出すことはほとんどない状況であるため、中古住宅(空き家等)を購入してリフォームする場合も当該事業の対象とすることで、中古住宅(空家等)の活用を促進できると考える。 その場合の費用については、現行制度と同様の上限額とするなど、一定の制限を加えることで交付対象とすることは可能と考える。	【制度改正の必要性】 中古住宅(空家等)購入後のリフォーム費用について交付対象となるよう要件を緩和することで、危険住宅からの移転の選択肢を増やし、危険住宅の移転を促進するとともに、各市町村で課題となっている空家対策を推進する取組みとしても有効である。	社会資本整備総合交付金交付要綱	国土交通省	熊本県	

＜追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)＞		回答欄(各府省)
団体名	支障事例	
愛媛県	<p>○当県では、離島航路に係る国庫補助制度の要件緩和について、平成29年度の国の施策等に関する提案・要望において、以下の要望を行っているところ。地域が維持すべきと認める生活航路については、他に代替交通手段がない航路に限るという要件を緩和し、唯一航路に準じて国の補助対象として認定すること。島嶼部で構成される地域において通勤や通院などに活用される重要な生活航路であるにもかかわらず、唯一航路でないために国庫補助の対象外となっている離島航路については、関係自治体による船舶の無償貸与や運航欠損への補助金支出等が行われている。しかしながら、人口減少や近隣自治体が架橋で本土と接続されたこと等により利用者の減少が続き、航路事業者の欠損が拡大する中、自治体の財政負担も重くなり、減便で対応せざるを得ない状況が生じるなど住民生活にも影響が出ている。</p>	<p>離島航路運営費補助金については、ナショナルミニマムの観点から、離島住民の移動手段を確保し、限られた財源の中から真に必要な生活航路を確保維持するために、唯一かつ赤字航路を対象としている。競合航路は、一方が撤退しても航路は維持されることから、複数事業者が競合する場合を離島航路補助の対象とすることは困難である。</p>
山形県、京都府	-	<p>通常は売主が行うことが想定される、居住のために必要な最低限の改修を購入に合わせて行う場合は、その改修費用を購入費用に含むことが可能である。</p>