

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見	
							区分	回答		意見
674	都市計画事業の認可権限に係る指定都市への移譲	現在指定都市が都道府県知事の認可を受けて施行することになっている都市計画事業の認可権限を指定都市に移譲	<p>【具体的な支障事例】</p> <p>都市計画法第61条において、「事業の内容が都市計画に適合し、かつ事業施行期間が適切であること」と規定されていることから、都市計画と事業の認可は一体のものである。現在、県の認可を受けるには、本市所管課(建築局都市計画課)が事業部署にヒアリングし、確認・調整しながら認可図書等の取りまとめを行い、県へ説明しているため、認可に伴う事務処理などに時間を要している。また、都市計画決定権者と認可権者が別のため、事務効率に支障が生じている。</p> <p>【懸念に対する方策】</p> <p>都市計画事業認可権限の移譲に際しては、例えば事務処理の所管部署を別部署にするなど、土地収用に関する権限を事業認可権者と分けることで、収用に対する公平性・公正性・透明性を確保できると考える。なお、土地収用法の事業認定権限を県に残す制度の前設なども検討していく必要があると考える。</p> <p>都市計画事業の認可権限が指定都市に移譲されれば、地域の実情に応じた事業効果の早期発現を優先に考えた事業推進が可能となり、事業の進捗にあわせて迅速な事務処理の実現により事業期間の短縮につながる。</p> <p>【法改正イメージ】</p> <p>都市計画法第87条の2に、「指定都市の区域においては、第59条から第64条にかかわらず、都道府県知事又は都道府県が行うとされている事務においては指定都市の長又は指定都市が行うものとする。」という条文を追加する。</p>	都市計画法第59条	国土交通省	横浜市	C	対応不可	<p>本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針」(平成25年12月20日閣議決定)、「義務付け・枠付けの第4次見直し」(平成25年3月12日閣議決定)、「地域主権戦略大綱」(平成22年6月22日閣議決定)の決定に至るまでの議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>なお、過去の議論と同様、本提案については当省として以下のとおりと考える。</p> <p>都市計画事業は、その認可により、土地収用法上の収用権が付与されることから、土地収用法の仕組みと整合性をとる必要がある。収用権付与については、地域の利害と一定の距離を置いた第三者がチェックを行い、公平性・公正性を確保することが必要であることから、土地収用法においても、収用権を付与する事業の認定は都道府県知事が行っているところである。</p>	都市計画事業認可権限の移譲に際しては、例えば事務処理の所管部署を別部署にするなど、土地収用に関する権限を事業認可権者と分けることで、収用に対する公平性・公正性・透明性を確保できると考える。
83	市施行土地区画整理事業の認可権限の市への移譲	市が土地区画整理事業を施行しようとする場合には、事業計画に定める事項のうち、「設計の概要」について、知事の認可を受けなければならないが、当該認可の権限について、移譲を希望するものである。	<p>【制度改正の必要性】</p> <p>(仮称)大和田二・三丁目地区土地区画整理事業は、市街化調整区域から市街化区域への編入と合わせて市が実施するもので、現在事業計画等を作成している。</p> <p>本地区は、速やかに事業を完了するため、法的な事業認可が得られるまでの間に、企業誘致や想定地割込みを行っている。</p> <p>しかし、設計概要の認可が遅れ、結果として事業が遅れが生じた場合、進出企業の撤退等を誘因するとともに、関係地権者の意欲低下につながる可能性がある。</p> <p>このことから、事業のスタートとなる「設計の概要」の認可が遅やかに行われる必要がある。</p> <p>なお、地方公共団体施行の土地区画整理事業において、スピード感を持って事業を推進していく潜在的なニーズは高いと推察される。</p> <p>以上のことから、現在、県が有している市施行土地区画整理事業の認可権限について、市に移譲願うものである。</p> <p>【過去の議論を踏まえた検討】</p> <p>設計の概要については、省令第9条において、詳細な技術基準が定められており、これに基づけば、適否の判断は市でも可能である。実際に、組合施行の土地区画整理事業については、既に市に認可の権限が移譲されており、市は省令第9条等に基づいて審査し、認可事務を行っている。</p> <p>また、事業計画については、設計の概要を含め公衆の観覧に供し(法第55条第1項)、利害関係者は意見を提出することができる(同条第2項)、当該意見書については都市計画審議会に付議しなければならない(同条第3項)こととなっており、利害関係者の意見や専門家等第三者の判断を考慮する制度が確立されているため、市が独断で定めるものではない。</p>	土地区画整理法第52条第1項	国土交通省	新慶市	C	対応不可	<p>本提案は、すでに過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直し」(平成25年3月12日閣議決定)の決定に至るまでの議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>なお、過去の議論においては「土地区画整理事業は、その事業の性質から関係権利者の権利に強い制限をかけるものであり、事業の施行については、慎重な判断をすべきものである。そのため、土地区画整理事業の認可の主体については、地域の利害と一定の距離を置いた第三者がチェックを行い、公平性・公正性を確保することを必要としているところ。従って、市施行の土地区画整理事業の認可については、都道府県知事が行うこととすべきであり、都道府県知事による認可を廃止することは困難である。」とされているところである。</p>	
405	区市町村施行を除く区市町村が決定した市街地再開発事業に係る認可権限の区市町村への移譲	市街地再開発事業を施行しようとするときは「市町村にあっては都道府県知事の認可を受けなければならない(特別区を含む)」と都市再開発法に定められているが、市町村が決定している市街地再開発事業において、市町村施行を除き、市町村は都道府県知事に協議をいたうことで市街地再開発事業の認可をすることができるよう、法改正をされたい。 <p>※その他(特記事項)のとおりに「具体的な法改正イメージ」は別紙に記載</p>	<p>【制度改正の必要性】</p> <p>都市再開発法に基づいて、土地の合理的かつ健全な土地利用と都市機能の更新が必要な区域として都市計画に定められた区域内において、土地所有者等が権利変換方式による共同ビル建設を促進するための手続きであり、住民に最も身近で地域の実情に詳しい区市町村が認可事務処理することが最も望ましい。そのことにより、区市町村の自主性を発揮でき、事業期間も短縮することができる。なお、区市町村施行については、都道府県の認可事務とすることとされたい。</p> <p>【制度改正の効果等】</p> <p>権限移譲された場合の効果として、「地元市町村からの經由事務が不要となる。地権者の合意形成状況の確に把握できる。地元市町村からの意見聴取が不要となる。公共施設管理者との協議状況を的確に把握できる。従前従後配置の照応関係が的確に把握できる。過小床基準を速やかに判断できる。従前従後配置の照応関係が的確に把握できる。」といった事務処理が効率化されることが見込まれる。</p> <p>また、特別区における本業務を処理するために必要な技術職の職員確保については、区等ではなく、特別区人事委員会の共同処理によりスケールメリットを活かして採用等を行うことから可能である。</p> <p>※その他(特記事項)のとおりに「東京都における本業務の実績」は別紙に記載。</p>	都市再開発法第7条の9、第11条	国土交通省	特別区長会	C	対応不可	<p>本提案は、すでに過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直し」(平成25年3月12日閣議決定)の決定に至るまでの議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>なお、過去の議論においては「都道府県知事が処理している個人施行者又は再開発会社による第一種市街地再開発事業の施行の認可、市街地再開発組合の設立及び事業計画の認可、個人施行者、市街地再開発組合又は再開発会社による第一種市街地再開発事業の権利変換計画の認可並びに同事業に対する措置命令及び監督(7条の9第1項、11条1項から3項、50条の2第1項、72条1項、124条3項、124条の2)については、指定都市へ移譲する。」とされているところである。</p>	本提案は、「個性を活かし自立した地方をつくるため、地方の声を踏まえつつ、社会経済情勢の変化に対応して、地方分権改革を着実に推進していく」として新たに導入された提案募集方式の趣旨に則り、特別区において検討した結果提出しているものである。 <p>また、特別区における再開発事例は、その他市町村に比して多くの蓄積がある。については、左記の過去の結論にある指定都市に特別区を付け加えられたい。</p>

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
674	都市計画事業の認可権限に係る指定都市への移譲	現在指定都市が都道府県知事の認可を受けて施行することになっている都市計画事業の認可権限を指定都市に移譲	地方分権改革推進委員会第1次勧告を踏まえ、都市計画事業の認可権限については、都市計画決定権者に移譲するべきである。	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		C 対応不可	都市計画事業は、その認可により、土地収用法上の収用権が付与されることから、土地収用法の仕組みと整合性をとる必要がある。収用権付与については、地域の利害と一定の距離を置いた第三者がチェックを行い、公平性・公正性を確保することが必要であることから、土地収用法においても、収用権を付与する事業の認定は都道府県知事が行っているところである。
83	市施行土地地区画整理事業の認可権限の市への移譲	市が土地地区画整理事業を施行しようとする場合には、事業計画に定める事項のうち、「設計の概要」について、知事の認可を受けなければならないが、当該認可の権限について、移譲を希望するものである。	地方分権改革推進委員会第1次勧告を踏まえ、市施行土地地区画整理事業の認可権限については、土地地区画整理事業に係る都市計画決定権者(50ha以下は市町村、50ha超は都道府県)に移譲するべきである。	【全国市長会】 手挙げ方式による移譲について、提案団体の意見を十分に尊重されたい。		C 対応不可	提案団体からは意見が付されていないところであり、第1次回答で納得いただいたものと考えている。
405	区市町村施行を除く区市町村が決定した市街地再開発事業に係る認可権限の区市町村への移譲	市街地再開発事業を施行しようとするときは「市町村」にあっては都道府県知事の認可を受けなければならない(特別区を含む)と都市再開発法に定められているが、市町村が決定をした市街地再開発事業において、市町村施行を除き、市町村は都道府県知事に協議をしたうえで市街地再開発事業の認可をすることができるよう、法改正をされたい。 ※その他(特記事項)のとおりに「具体的な条文改正イメージ」は別紙に記載	地方分権改革推進委員会第1次勧告を踏まえれば、個人施行に係る第一種市街地再開発事業の施行の認可は都道府県又は指定都市の権限とするべきである。	【全国市長会】 指定都市に移譲している実績があることから、手挙げ方式による移譲について、提案団体の意見を十分に尊重されたい。		C 対応不可	個人・再開発会社による事業の施行の認可、市街地再開発組合の設立認可等の事務を適切に遂行するためには、実際に認可等の業務に携わり、習熟することが必要であり、地域の発意や地域における再開発事業の事例の蓄積のみをもって権限を移譲することは適切ではない。 個人・再開発会社による事業の施行の認可、市街地再開発組合の設立認可等については、私人の財産権に大きな影響を及ぼすことから、事業の円滑な施行の担保と私人の財産権の制限との比較考量や政策的な審査を慎重かつ適切に行える体制・能力が必要不可欠である。このような視点を踏まえ、検討が行われた結果、「義務付け・付付けの第4次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)において、指定都市への権限移譲が妥当であると結論づけられたところ。

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見	
							区分	回答		
48	埋立地の権利移転等・用途変更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	港湾管理者は、背後の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っており、また、埋立地の有効かつ適切な利用の促進の観点から、用地の売却・賃付についても迅速に対応する必要がある。公有水面の埋立地に関する国土交通大臣の協議は廃止すべき。	【制度改正の必要性】 公有水面埋立法第27条第3項において、都道府県知事(港湾管理者)が権利移転等に係る許可をするときに、同法第29条第3項において、都道府県知事(港湾管理者)が用途変更に係る許可をするときに、それぞれ国土交通大臣に協議することが定められている。しかしながら、昨今の経済事情においては、企業が埋立地を取得するにあたってのあり方が多様化して上、経営判断が迅速化しているため、一刻も早い許可を求められている。すでに標準ガイドラインが示されており、これに則した厳正な審査を港湾管理者が行うことで、期間の短縮化が図られその企業ニーズに応えることができ、なおかつ埋立地を有効に活用をしていくことができる。 【事情変更(現行制度の支障事例)】 企業との交渉経緯において、通常の契約行為に要する期間とは別に、4か月(大臣協議1月とその事前調整3月)が必要であることを説明すると、標準コストの見直し・出店計画など経営判断に時間を要することになり、進出をためらう要因となっている。標準ガイドラインのなお書では、この期間の柔軟な対応が可能とされているが、企業のリスク管理としては4か月を見込む必要がある。 また、外資系企業の進出事例が増加傾向にあり、同協議による保留条件を付けた契約に難色を示される。さらに、港湾利用としての埋立地の取得形態が多様化しており、様々な企業提案スキームに対して、港湾管理者として機動的に個別判断が必要となる事例もある。	公有水面埋立法第27条第3項、第29条第3項	国土交通省	愛知県	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「公有水面は、法律上、国の所有に属する公共の用に供されるべき水域であることから、一定の埋立については、その埋立免許に際し、国の経済活動や海上交通の安全・防災等の観点から、国が認可を行っている。埋立地の処分・用途変更の際においても、同様の観点から、大臣協議により埋立地の適正な利用を担保することが必要である。」との観点から、「協議の迅速化を図るため、事前調整を含めた標準的な処理期間を設定するとともに、(中略)協議に関するガイドラインを作成する。」と結論が出ており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。	国土交通大臣の協議については、企業のニーズや地域の実情に合わせた有効活用推進に対して速やかな対応が可能となるよう、更なる迅速化への改善をお願いしたい。
215	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一部廃止	公有水面埋立法に基づく権利移転等に係る国土交通大臣への協議について、免許出願時に権利移転に係る要件を満たしている場合は不要とする。	公有水面埋立の免許申請を都道府県知事に行った場合、埋立面積50ha超等の国土交通大臣の認可を要する許可に当たっては、埋立の申請に係る「公有水面埋立免許願書」(法第2条関係)の添付書類において、当該願書中「3埋立地の用途」の概要(権利移転の予定を含む)が判明する資料を添付しており、分譲埋立として権利移転を含めて認可を得ている。実際の権利移転の際に国土交通大臣の協議が必要とされておき、事務処理が二重となっている。このため、免許の出願内容と併せて権利移転する場合については、国土交通大臣への協議を不要とすることを求める。	公有水面埋立法第27条第3項	国土交通省	福島県	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「公有水面は、法律上、国の所有に属する公共の用に供されるべき水域であることから、一定の埋立については、その埋立免許に際し、国の経済活動や海上交通の安全・防災等の観点から、国が認可を行っている。埋立地の処分・用途変更の際においても、同様の観点から、大臣協議により埋立地の適正な利用を担保することが必要である。」との観点から、「協議の迅速化を図るため、事前調整を含めた標準的な処理期間を設定するとともに、(中略)協議に関するガイドラインを作成する。」と結論が出ており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。	<回答> 本提案は、通知を受けたうえでの更なる措置の提案である。国から認可を受けた埋立免許の処分計画書の内容に基づいて埋立地の処分を行うのであれば、埋立地の適正な利用について国の確認は受けており、その場合の埋立地の処分に係る大臣協議については、事務処理が2重となるものであるため不要としていたきたい。
803	港湾区域内の埋立地に係る権利移転等の許可に関する大臣協議の廃止	港湾区域内の埋立地に係る権利移転、用途変更等の許可について、国土交通大臣協議を廃止することを求める。	【支障事例】 港湾管理者が行う港湾区域内の埋立地に係る権利移転、用途変更等の許可について、埋立面積50ha超等の国の認可を要する埋立て場合は、埋立に関する工事竣功の告示日より起算し10年以内は国土交通大臣への協議が必要とされている。 当該協議に係る審査内容は、処分価格、処分相手方の選考方法、用途等で、都道府県が行う許可基準と同じであって重複が生じている。この審査には事前協議を開始してから約2〜3ヶ月の期間を要しており、迅速な事務処理を行ううえで支障が生じている。 【制度改正の必要性】 港湾管理者は背後の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っており、埋立地の有効かつ適切な利用の観点から、国土交通大臣への協議を廃止することにより、用地の売却・賃付、用途変更について迅速な対応が可能となる。これにより、国・都道府県双方の事務の効率化が図られ、早期に進出を希望する民間企業等のニーズにタイムリーに対応できる。	公有水面埋立法第27条第3項、第29条第3項	国土交通省	兵庫県、京都府、大阪府、徳島県	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「公有水面は、法律上、国の所有に属する公共の用に供されるべき水域であることから、一定の埋立については、その埋立免許に際し、国の経済活動や海上交通の安全・防災等の観点から、国が認可を行っている。埋立地の処分・用途変更の際においても、同様の観点から、大臣協議により埋立地の適正な利用を担保することが必要である。」との観点から、「協議の迅速化を図るため、事前調整を含めた標準的な処理期間を設定するとともに、(中略)協議に関するガイドラインを作成する。」と結論が出ており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。	・国土交通大臣協議を要しない、一定規模以下の地方港湾に係る埋立地等の権利移転、用途変更等の手続きについては、従来から港湾管理者が適切に行なっている。さらに、国土交通大臣協議を要する手続きにおいても、その審査内容は処分価格、処分相手方の選考方法、用途の適合等であり、都道府県が行なう許可基準と同じである。 ・港湾区域内の埋立地に係る権利移転等の許可に関する協議には、事前協議から約2〜3ヶ月の期間を要しており、早期に進出を希望する民間企業等のニーズに対して迅速に対応できていない。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見		重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
48	埋立地の権利移転等・用途変更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	港湾管理者は、背後の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っており、また、埋立地の有効かつ適切な利活用の促進の観点から、用地の売却・貸付についても迅速に対応する必要がある。公有水面の埋立地に関する国土交通大臣の協議は廃止すべき。	地方分権改革推進委員会第3次勧告を踏まえ、埋立地の権利移転等、用途変更の許可に当たっての国土交通大臣への協議は廃止するべきである。			C 対応不可	<p>○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>○ なお、平成25年6月28日付けで発出している「公有水面埋立地に係る権利の移転等及び用途変更並びに制限期間の短縮に関する標準ガイドライン」において、「単独に大臣協議が必要な場合は柔軟に対応する」としているところであり、迅速な対応を要する場合は、個別にご相談いただきたい。</p> <p>○ また、同ガイドラインにおいて、処分計画書どおりに処分する埋立てについては、環功認可後公募手続き前に一括して大臣協議を行う「包括事前協議」を認めることとしている。包括事前協議を行うことにより、相手方の選定後、速やかに処分することが可能となるので、活用を検討されたい。</p>
215	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一部廃止	公有水面埋立法に基づく権利移転等に係る国土交通大臣への協議について、免許出願時に権利移転に係る要件を満たしている場合は不要とする。	地方分権改革推進委員会第3次勧告を踏まえ、埋立地の権利移転等、用途変更の許可に当たっての国土交通大臣への協議は廃止するべきである。			C 対応不可	<p>○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>○ 免許に係る認可時は、埋立の実地の可否を判断するため、埋立が国土利用上適正かつ合理的であること、埋立地の用途が法定計画に違背しないこと、埋立地の処分方法や予定対価が適正であること等を、願書や処分計画書の添付図書により確認している。一方、処分等の許可に係る協議時は、埋立達成後に免許どおりの土地利用・処分がなされるよう担保するため、実際の処分方法や対価等を確認しており、免許出願時と手続が重複するものではない。</p> <p>○ なお、平成25年6月28日付けで発出している「公有水面埋立地に係る権利の移転等及び用途変更並びに制限期間の短縮に関する標準ガイドライン」において、「単独に大臣協議が必要な場合は柔軟に対応する」としているところであり、迅速な対応を要する場合は、個別にご相談いただきたい。</p> <p>○ また、同ガイドラインにおいて、処分計画書どおりに処分する埋立てについては、環功認可後公募手続き前に一括して大臣協議を行う「包括事前協議」を認めることとしている。包括事前協議を行うことにより、相手方の選定後、速やかに処分することが可能となるので、活用を検討されたい。</p>
803	港湾区域内の埋立地に係る権利移転等の許可に関する大臣協議の廃止	港湾区域内の埋立地に係る権利移転、用途変更等の許可について、国土交通大臣協議を廃止することを求める。	地方分権改革推進委員会第3次勧告を踏まえ、埋立地の権利移転等、用途変更の許可に当たっての国土交通大臣への協議は廃止するべきである。			C 対応不可	<p>○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>○ 公有水面の埋立ては、国民共有の資産である貴重な公有水面を埋立て、特定の者に土地の造成を認め所有権を与えるものであることから、公有水面埋立法においては、公有水面は、国の所有に属するものと位置づけ、より慎重な取扱いを要する一定の埋立免許については、国の認可にからしめているところであり、環功認可後においても、その土地利用・処分の適正性を担保するため、国が協議を受け、確認を行うことが必要である。</p> <p>○ なお、平成25年6月28日付けで発出している「公有水面埋立地に係る権利の移転等及び用途変更並びに制限期間の短縮に関する標準ガイドライン」において、「単独に大臣協議が必要な場合は柔軟に対応する」としているところであり、迅速な対応を要する場合は、個別にご相談いただきたい。</p> <p>○ また、同ガイドラインにおいて、処分計画書どおりに処分する埋立てについては、環功認可後公募手続き前に一括して大臣協議を行う「包括事前協議」を認めることとしている。包括事前協議を行うことにより、相手方の選定後、速やかに処分することが可能となるので、活用を検討されたい。</p>

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見	
							区分	回答		
49	埋立地の権利移転等・用途変更に関する処分制限期間等短縮に係る国土交通大臣の協議の廃止	港湾管理者は、背後の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っており、また、埋立地の有効かつ適切な利活用の促進の観点から、用地の売却・貸付や用途変更にも迅速に対応する必要がある。そのため、本特例措置を適用しようとする場合における、国土交通大臣の協議を廃止すべき。	【制度改正の必要性】 港湾法第58条第3項において、港湾管理者が国土交通省令で定める事項を告示し、処分制限期間を短縮するときは、あらかじめ国土交通大臣に協議しなければならないとされている。しかしながら、昨今の経済事情においては、企業が埋立地を取得するにあたってのあり方が多様化している上、経営判断が迅速化している。すでに標準ガイドラインが示されており、これに類した厳正な審査を港湾管理者が行うことで、その企業ニーズに応え、埋立地を有効に利活用をしていくことができる。 【事情変更(現行制度の支障事例)】 標準ガイドラインによると4か月(大臣協議1月とその事前調整3月)を要することとされており、なお書きでは、この期間の柔軟な対応が可能と記載されているものの、低未利用地の活性化を促進し、臨海部の活性化に資する迅速かつ柔軟な対応を行うためには、判断材料を致す企業に対して時機を造る原因となる。	港湾法第58条第3項	国土交通省	愛知県	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直し)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「公有水面は、法律上、国の所有に属する公共の用に供されるべき水域であることから、一定の埋立については、その埋立免許に際し、国の経済活動や海上交通の安全・防災等の観点から、国が認可を行っている。埋立地の処分・用途変更の際においても、同様の観点から、大臣協議により埋立地の適正な利用を担保することが必要である。」との観点から、「協議の迅速化を図るため、事前調整を含めた標準的な処理期間を設定するとともに、(中略)協議に関するガイドラインを作成する。」と結論が出ておらず、平成25年6月28日付けで通知を行っている。	国土交通大臣の協議については、地域の実情に合わせた有効活用推進に対し、速やかな対応が可能となるよう、更なる迅速化への改善をお願したい。
408	生産緑地指定下限面積の廃止	生産緑地地区として指定できる面積要件に係る下限面積の枠付けを廃止し、市(特別区を含む)において設定できるようにする。	本提案は、生産緑地法第2条の2に規定された「国及び地方公共団体の責務(より効率的に発揮するためのものであり、下限面積をより緩和し、生産緑地地区を最大限に確保することを目的とするものである。大都市における宅地化農地は小規模であるが、地面が高いため税負担は重く、営業者はできるだけ多くの農地を生産緑地として指定したいと希望しているが、営業者が生産緑地の指定を望んでも500㎡の指定下限面積があることで指定が進まない現状である。また、貴重な農地であるにもかかわらず、それに満たない農地が適用に当たらず保全されにくい現状がある。これらの実情を踏まえて、都市農地が地域環境に安らぎと潤いを醸成し快適な都市社会の形成に寄与している事実を鑑み、営業者の保護育成を図るとともに、これらの農地を積極的に保全するため、生産緑地指定下限面積の枠付けを廃止し、指定下限面積設定ができるようにすべきである。 なお、営業者の負担を軽減し都市農地が保全されることにより、意欲を持って営農に精進できる環境を整備され、都市農地の持つ多面的機能(農産物供給機能、レクリエーション、コミュニティ機能、福祉・保健機能、環境保全機能、教育機能、防災機能、景観形成・歴史文化伝承機能)が発揮され、都市住民の生活の質の向上にもつながることが期待される。	生産緑地法第3条第1項	国土交通省	特別区長会	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成25年「義務付け・枠付けの第4次見直し」)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論と同様、当省としては以下のとおりと考える。生産緑地地区の面積要件については、都市計画において、農地の持つ緑地機能を評価し、これに厳しい建築規制等の制限を加えて保全を行う以上、農地の持つ緑地等としての機能が発揮される一定の規模以上とする必要があることから、都市計画上の緑地等として評価できる最低限度として500㎡と設定しているところである。そのため、生産緑地地区として指定できる面積要件に係る下限面積の枠付けを廃止することの対応は困難である。	本提案は、「個性を活かし自立した地方をつくるため、地方の声を踏まえて、社会経済情勢の変化に対応して、地方分権改革を着実に推進していく」として新たに導入された提案募集方式の趣旨に則り、特別区において検討した結果提出しているものである。 現在、特別区に存する生産緑地は、都市化された市街地において、小規模といえども都市農地としての防災機能、食糧供給機能を十分に果たしてきたところである。 特に、密集地においては延焼防止、一時避難場所の確保など防災上重要な役割を果たしている。また、農業経営者と生産緑地が集積している地域では、面積300㎡程度の小面積であっても農地の持つ緑地としての機能は発揮される。 また、特に地価の高い都市部においては、固定資産税や相続税、贈与税は農業経営にとって大きな負担となる。営農を続けてきた農地が下限面積未満であるが故に生産緑地に指定されず、税の優遇を受けられなかった、転用・売却せざるを得ない事例がある。更には、生産緑地に下限面積要件があるが故に、①複数の所有者の農地が一体となって指定されている場合に、一部所有者の相続発生に伴う転用等により全体で下限面積を下回る。②生産緑地の一部が用地買収されて下限面積を下回る。などによっても解除されてしまう。また、そうした農地について相続税等の納税猶予を受けられれば、農地所有者は納税猶予を打ち切られる(期限の確定)だけでなく、利子税も負担することがある。 以上のことから、生産緑地指定下限面積の枠付けを廃止し、指定下限面積設定できるようにすべきである。
827	生産緑地地区指定の面積要件及び解除要件の緩和	生産緑地地区指定の面積要件及び解除要件を緩和すること	【現行】 現行制度においては、面積の一団が500㎡以上の農地として後継者が農業を継続した場合は、相続税の納税猶予措置を受けることができることとなっている。 【支障事例】 複数人からなる生産緑地地区において、農業後継者がいない農家が生産緑地を廃止することに伴い、他の農家が引き続き農業を行う意思がある場合においても、生産緑地地区の面積要件を欠いているとされ、生産緑地地区の指定が解除される。 また、農業用施設用地を相続した場合においては、農地と同様に農業の継続に必要であるにもかかわらず、相続税の納税猶予措置を受けることが出来ない。一方、後継者がやむを得ず農業は行えないものの農地として継続させたい意思があり、市町・JA等が開墾する市民農園など農地を賃し出した場合は、相続税の納税猶予措置が打ち切られてしまう。 このように、相続税の納税猶予措置が打ち切られた場合又は措置を受けられない場合は、相続税、利子税を納めるために農地の転用・売却が進み、農地の減少に一層の拍車がかかることになってしまふ。 【提案内容】 そこで、自己都合によらず現行の生産緑地地区の面積要件を満たさなくなった場合、農業用施設用地を相続した場合、農地を守るために生産緑地を賃貸する場合、についても生産緑地地区の面積要件及び解除要件を緩和すべきである。また、公共事業用地として取用された場合にも、自己都合によらず生産緑地地区が農地面積が減少した場合と同様の措置を受けられるようにすべきである。	生産緑地法第3条	国土交通省	兵庫県	C	対応不可	本提案のうち面積要件については、すでに過去の議論(平成25年「義務付け・枠付けの第4次見直し」)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論と同様、当省としては以下のとおりと考える。生産緑地地区の面積要件については、都市計画において、農地の持つ緑地機能を評価し、これに厳しい建築規制等の制限を加えて保全を行う以上、農地の持つ緑地等としての機能が発揮される一定の規模以上とする必要があることから、都市計画上の緑地等として評価できる最低限度として500㎡と設定しているところである。そのため、生産緑地地区として指定できる面積要件に係る下限面積の枠付けを廃止することの対応は困難である。 また、農業用施設用地の相続や生産緑地の賃貸は、生産緑地地区の指定の解除とは関わりがない。	・国の示している最低限度(500㎡)については、作物の種類や農地の形状等による生産性等について考慮されたものでなく、合理的な規模はない。 ・生産緑地には、内水氾濫防止やロードアイランド対策といった多面的効果が期待されていることから、その減少を防ぐことが必要である。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見		重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
49	埋立地の権利移転等・用途変更に関する処分制限期間等短縮に係る国土交通大臣の協議の廃止	港湾管理者は、背後の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っており、また、埋立地の有効かつ適切な利活用の促進の観点から、用地の売却・貸付や用途変更にも迅速に対応する必要がある。そのため、本特例措置を適用しようとする場合における、国土交通大臣の協議を廃止すべき。	公有水面埋立に関する国土交通大臣の協議は廃止し、許可に係る制限期間についても短縮、撤廃すべきである。			C 対応不可	<p>○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>○ なお、平成25年6月28日付けで発出している「公有水面埋立地に係る権利の移転等及び用途変更並びに制限期間の短縮に関する標準ガイドライン」において、「緊急に大臣協議が必要な場合は柔軟に対応する」としているところであり、迅速な対応を要する場合は、個別にご相談頂きたい。</p>
408	生産緑地指定下限面積の廃止	生産緑地地区として指定できる面積要件に係る下限面積の枠付けを廃止し、市(特別区を含む)において設定できるようにする。	生産緑地地区指定の面積要件及び解除要件については、条例に委任する又は条例による補正を許容するべきである。	【全国市長会】 法2条の2の地方公共団体の責務を全うし、都市における農地の緑地等としての機能が発揮されるよう、提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		C 対応不可	<p>生産緑地地区の面積要件については、農地の持つ緑地等としての機能が発揮される一定の規模以上とする必要があることから、都市計画上の緑地等として評価できる最低限度として500㎡と設定しているところである。そのため、生産緑地地区として指定できる面積要件に係る下限面積の枠付けを廃止することは困難である。</p> <p>なお、生産緑地地区については、他の業種等との税の公平性にも配慮した上で、税制上の特例措置が設けられており、市町村において設定された面積要件に基づく指定ではこのような国としての特例措置を設けることに適さないため、全国一律の基準が必要であると考えている。</p>
827	生産緑地地区指定の面積要件及び解除要件の緩和	生産緑地地区指定の面積要件及び解除要件を緩和すること	生産緑地地区指定の面積要件及び解除要件については、条例に委任する又は条例による補正を許容するべきである。	【全国市長会】 法2条の2の地方公共団体の責務を全うし、都市における農地の緑地等としての機能が発揮されるよう、提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		C 対応不可	<p>生産緑地地区の面積要件については、農地の持つ緑地等としての機能が発揮される一定の規模以上とする必要があることから、都市計画上の緑地等として評価できる最低限度として、樹木保存法における樹木の集団の指定面積や農地の所有形態・取引慣行等を踏まえ、500㎡と設定しているところである。そのため、生産緑地地区として指定できる面積要件に係る下限面積の枠付けを廃止することは困難である。</p> <p>なお、生産緑地地区については、他の業種等との税の公平性にも配慮した上で、税制上の特例措置が設けられており、市町村において設定された面積要件に基づく指定ではこのような国としての特例措置を設けることに適さないため、全国一律の基準が必要であると考えている。</p>

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見
							区分	回答	
513	船員の雇用保険関係事務の国から都道府県への移譲	船員の雇用保険関係事務(失業認定、賃金日額算定等)を都道府県に移譲する。	雇用保険法に基づく雇用保険の適用・認定・給付等については、現在、国において一連の事務を処理しているが、受給者に格差を生じさせないため、都道府県の法定受託事務として位置付け、国において統一的な基準を策定し、具体的な運用は地方に委ね、必要に応じて国が指導監督することとした上で、都道府県が職業紹介事業と一体的に当該事務を実施できるよう、その権限を都道府県に移譲すべきである。横浜や川崎といった大きな港を抱えている本県としては、移譲により、より地域の事情に即した効果的な無料職業紹介を実施できるものと考えられる。また、船員の職業紹介の国から都道府県に移譲に伴って、当該事務を国から都道府県に移譲することは船員の失業から就職・定着までの一貫した支援の実施に当たっては不可欠であり、移譲されることで、求職者等が身近な支援を受けられることで利便性が向上する。	雇用保険法第7条(被保険者に対する届出)、第9条(確認)、第10条の4(返還命令等)、第15条(失業の認定)、第19条(基本手当の減額)、第24条(訓練延長給付)、第25条(広域延長給付)、第27条(全国延長給付)	国土交通省	神奈川県	C	対応不可	雇用保険の適用・認定・給付等に係る業務は船員の求職活動を確認して行うものであり、船員職業紹介と密接不可分であるため、引き続き国が実施することが適切である。理由は以下のとおり。 ① 雇用保険業務を都道府県に移管した場合、雇用失業情勢が地域等により大きく異なり、保険料収納額と保険給付額に地域差があることから、都道府県によっては財政状況に不均衡が生じ(※)、雇用保険料の大幅な上昇を招く恐れがある。このため、できる限り多数の労働者を被保険者とし、保険料をできる限り大きくしてリスク分散を図るとともに、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の不均等を是正し、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。 ※ 都道府県別の雇用保険の収支差の格差は大きく、例えば、平成18年度の実績を単純に置き換えると、青森県は全国平均の3倍以上、東京都の7倍以上の保険料が必要となる。 ② 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、全国統一した基準に基づき一元的な管理を被保険者である国が行う必要があり、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、失業給付の支給の恐れがあることから不適切である。 ※ 英・米・独・仏等、先進諸国では、財政責任と運営責任の分離はない。 ③ さらに、雇用保険は、仕事を探す人に対する保険制度であり、過去にイギリスにおいて職業紹介と雇用保険の分離をしたことで雇用保険の支給が増したが、サッチャー政権下で1986年に両者を統合した結果、失業給付受給者が1/3減少したことから、失業認定は職業紹介と組み合わせて実施することが先進国の国際標準である。 ④ 雇用保険の各種手続き等については、職業紹介、求人受理、雇用対策に係る助成金の申請手続き等を扱う船員職業紹介所で行うことが、利用者である求職者や事業主にとって利便性が高い。
512	船員の職業紹介の国から都道府県への移譲	船員の職業紹介に係る事務(求職申込の受付、職業紹介、相談、情報提供等)を都道府県に移譲する。	職業紹介業務については、地域の実情を熟知した都道府県によって、地域の雇用対策が最大限の効果を発揮するように現場実態を踏まえた対策として適切に実行されるべきである。横浜や川崎といった大きな港を抱えている本県としては、より地域の事情に即した効果的な無料職業紹介を実施できるものと考えられる。公共職業安定所の移管と同様で、県労働センターや市役所等の船員の住所地である身近な場所で職業紹介を行えるようにすれば、相談から就職・定着まで(本県においては、現在キャリアカウンセリングや労働相談等を実施)一貫した支援を行うことができ、求職者等の利便性が向上する。なお、雇用保険の財政責任と運営主体の不一致、職業紹介の全国ネットワークが維持できなくなる、という点については、全国知事会が作成した「ハローワークは地方移管でこう変わる」(別添参照)により、解決できるものと考えられる。また、都道府県は産業振興施策等により、船員の職業紹介先企業と国以上に密に接点を持っており、よりきめ細かい職業紹介や相談への対応が可能である。	船員職業安定法第15条(求人職の申込みの受理)、第16条(労働条件の明示)、第17・18条(紹介)、第20条(求人職の開拓等)	国土交通省	神奈川県	C	対応不可	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に不可欠な事務である。また、当該業務は、求職者の住所、求人者の住所、就業場所が船が航行又は操業する海域及び出入港する地域という広域にまたが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る。かつ、海上労働の特殊性から他の海事行政(免許の他の資格、職務その他の労働条件、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、地方公共団体へ移管することは合理的でないため、適当ではない。
775	食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律に基づく権限の都道府県への移譲	事業者等の各都道府県内事務所への食品リサイクル法に基づく立入検査、報告徴収等以下の権限を、必要となる人員、財源とともに、国から都道府県へ移譲すること。(大臣・知事の並行権限とする) 事業者等への立入検査、報告徴収 事業者等への指導、公表、助言 事業者等への助言、命令	【現行・支障事例】 本県の廃棄物処理計画では、リサイクル率の目標を定めているが、目標達成のために事業者を指導する権限はないことから、報告徴収、立入検査を実施するにしても、国に協力を依頼しなければならない。また、立入検査を実施したとしても、指導、助言等の権限が無ければ実効性がない。現状では、立入検査、報告徴収等の権限がないため、支障があっても把握できない。(具体的な問題が表面化してから後進いで状況把握、対応を行うなどことを懸念し、提案するものである。) 【改正による効果】 都道府県内のすべての事務所に対する報告徴収、立入検査とあわせて、指導、助言等の権限についても都道府県に移譲することで、元々廃棄物であり、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づく権限を有する県として、適正に処理されているかどうかを確認することが可能となり、事業者への統一的な指導を実施することができる。また、大臣と並行権限とすることで、合同で立入検査を行うとともに、指導、助言、助言、命令を行うに当たり、事前に大臣と調整することで、統一的な運用を担保できるようになる。審議会の意見聴取についても、主務大臣が行うこととする。	食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律第9条、第10条、第24条	農林水産省、環境省、経済産業省、国土交通省、財務省、厚生労働省	兵庫県、和歌山県、鳥取県、徳島県	C	対応不可	報告徴収・立入検査、指導・公表・助言・助言・命令等の一連の是正措置は、食品リサイクル法の目的達成するため、広域的に活動している事業者も含めた他の事業者の取組状況や、近隣の県域も含めた再生利用事業者の状況など、食品循環資源を取り巻くその時点における全国的状況も踏まえながら、全国統一的な観点から実施される必要がある。引き続き国による実施が求められることから、これらの権限を地方に移譲することは困難である。 ・廃掃法に基づく権限を有する県として、適正に処理されているかどうかを確認することが可能となり、事業者への統一的な指導を実施することができる。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
513	船員の雇用保険関係事務の国から都道府県への移譲	船員の雇用保険関係事務(失業認定、賃金日額確定等)を都道府県に移譲する。	関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方式や社会実験による検討を求める。			C 対応不可	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、全国統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り、既にそれらの事務の一部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、失業給付の滞給の恐れがあることから非合理的であり目的ではない。 また、雇用保険の給付には失業認定を必要としているが、これは失業状態(労働の意思及び能力を有するにも関わらず職業に就くことができない状態)にあることを確認する業務であり、保険事故である「失業」が既に発生しているかどうかの判断は、極めて裁量的であり、業務の適正性の観点から保険財政の責任を負う保険者の責任で実施すべきものであり、地方自治体への移管・委託は困難である。また、失業者には、職業紹介及び再就職のための訓練等が必要であり、国がこれらを一元的に実施する必要がある。
512	船員の職業紹介の国から都道府県への移譲	船員の職業紹介に係る事務(求職申込の受付、職業紹介、相談、情報提供等)を都道府県に移譲する。	関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方式や社会実験による検討を求める。			C 対応不可	求人者(船舶所有者等の船員を求人する者)においては、船員として乗り船せよとする船舶の種類及び職種に応じ、要する海技資格及び当該船舶における経験等を求めることから、その求人条件は、ピンポイントでかつ限定的である。他方、船員の勤務場所は海上で航行する船舶であることから、船員の住所・居所に拘ることなく、また、求人者の住所・所在地を超え全国(広域的)に求人する特色がある。求職者については住所・居所に拘ることなく、自己の保有する海技資格及び海上実歴に合致し、かつ、より良い労働条件で雇用されることを選択する特色がある。一般的に船員職業紹介事務においては、求人者及び求職者のマッチングを適宜適切に実施することが重要であり、住所と勤務地に根ざす地域性はマッチングに求められない。つまり、海技資格制度、海上運送法その他の業法で事業者を所管する国が、海事行政の一員を担ってこれを運営することが合理的であり、効果的である。また、船員職業紹介事務と雇用保険事務については、一体的に実施することで、就労機会を創造・確保するセーフティネットとしての役割を果たしているため、いずれかの機能の一部を切り離すことは、非合理的であり目的ではない。 ※理由については、整理番号514を参照されたい。 他方、若年者層に対する進路思想の普及を図り、進への関心を高め、船員志望者の拡大を図るとする観点からは、都道府県の協力が不可欠であり、とりわけ、中高生に対する周知啓蒙活動を一層推進するための連携を要請したい所存。 これに加え、都道府県の学校等が行う無料の船員職業紹介事業については、国として出来る協力をしたい所存。
775	食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律に基づく権限の都道府県への移譲	事業者等の各都道府県内事務所への食品リサイクル法に基づく立入検査、報告徴収等以下の権限を、必要となる人員、財源とともに、国から都道府県に移譲すること。(大臣・知事の並行権限とする)事業者等への立入検査、報告徴収事業者等への指導、公表、助言事業者等への勧告、命令	手挙げ方式や社会実験による検討を求める。			C 対応不可	○食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律の理念 食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律(平成12年法律第116号。以下、「法」という。)は、食品の売れ残りや食べ残しにより、又は食品の製造過程において大量に発生している食品残渣について、国の基本方針及び食品関連事業者の判断の基準となるべき事項を定め、当該事項を遵守するための措置を講ずるとともに、再生利用事業者の登録制度その他食品循環資源の再生利用等を促進するための措置を講ずることにより、食品に係る資源の有効な利用の確保及び食品に係る廃棄物の排出の削減を図るとともに、食品の製造等の事業の発展を奨励し、もって生活環境の保全及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的とした法律である。 法律の制定の背景には、廃棄物の最終処分場の逼迫等、廃棄物問題に係る深刻化が進む中で、食品の製造等の過程において発生する食品残渣が大量に排出され、既述した再生利用用までにはいかず、その大部分が焼却されている状況を除き、国全体で食品残渣の再生利用等の促進を図るため、国の全国的な食品残渣の発生状況等を踏まえながら、全国統一の観点から取り組むべき措置等を定めつつ、全国の事業者に対して積極的に行っていくべきものとする。食品関連事業者は、主務大臣が定める判断の基準となるべき事項に従い、再生利用に取り組むこととしている。判断の基準となるべき事項には、再生利用等の実施の原則、食品循環資源の再生利用等の実施に関する自律、食品廃棄物の方法について定めており、この事項は、食品廃棄物等による食品廃棄物処理の、製造段階から一定の規制の下、段階的な競争・規制によって電機化する食品廃棄物処理とは異なり、国が、全国規模で製造、流通、消費される食品及びその廃棄物の現状について把握し、国の基本方針及び食品関連事業者の判断の基準となるべき事項等を検討する必要がある。これらの食品リサイクル法の目的やその性質を踏まえ、食品関連事業者等の業務の執行状況等にかかわる指導・監督権限について、都道府県や市町村の区域で細分化して実施することとする場合には、国法に基づく制度全体を根本から変更しなければならないと考えられる。従い、権限を移譲した場合の実上の問題点については詳細に説明された。

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見	
							区分	回答		
975	食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律に基づく権限の広域連合への移譲	食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律に基づく報告・立入検査・指導・助言および勧告・命令に係る事務・権限の広域連合への移譲を求める(事業所が複数ある場合はそのすべてが広域連合の区域内にある場合に限る。)	3R等に関する消費者への啓発は各府県・市町村が実施し、法律上再生利用・再資源化の責任を負う事業者への指導は国が行っているため、一連の施策としての連携が取りにくい状況にある。事業所が一の府県の区域を越えて存在する場合は、事務・権限を広域連合へ移譲することにより、事務の効率化を図ることができる。また、各府県・市町村の3R等への取組との連携が可能となる。 なお、事務・権限の移譲にあたっては財源、人材等の移管が前提となる。	食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律第8条、第10条、第24条第1項から第3項	農林水産省、環境省、経済産業省、国土交通省、財務省、厚生労働省	農林水産省、環境省、経済産業省、国土交通省、財務省、厚生労働省	農林水産省、環境省、経済産業省、国土交通省、財務省、厚生労働省	農林水産省、環境省、経済産業省、国土交通省、財務省、厚生労働省	報告徴収・立入検査、指導・助言、勧告・命令等の一連の是正措置は、食品リサイクル法の法目的を達成するため、広域的に活動している事業者も含めた他の事業者の取組状況や、近隣の県域も含めた再生利用事業者の状況など、食品循環資源を取り巻くその時点における全国的な状況も踏まえながら、全国統一的な観点から実施される必要があり、引き続き国による実施が求められることから、これらの権限を地方に移譲することは困難である。	現在、各地方運輸局に委任されている報告徴収・立入検査に関しては、従前より一都道府県を越えない場合は各都道府県への移譲も検討可能とされてきたものであり、これを関西広域連合の区域内に拡大しても条件の違いはないと考える。 また、指導・助言、勧告・命令等の措置については、国による統一性の確保のための基準の設定および専門的・技術的な支援があれば、広域連合でも対応は可能と考える。
979	食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律に基づく報告・立入検査・勧告・命令に係る事務・権限の移譲	食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律に基づく国の報告・立入検査・勧告・命令に係る事務・権限を都道府県へ移譲する。 なお、各自治体、地域の状況は様々であることから希望する都道府県の手上げ方式とする。 権限の移譲を受けた都道府県は、希望する市町村に一般廃棄物処理関係の権限を移譲できるものとする。	廃棄物処理法に基づく指導監督や3R等に関する消費者への啓発等は都道府県・市町村が実施している一方、各種リサイクル法に基づく事業者への指導監督は国が行っており、一連の施策としての連携が取りにくい状況にある。また、国の各府省が共管していることにより、縦割り行政の弊害が生じるおそれがある。 そのため、事業者が一の都道府県の区域内のみにある場合は、事務・権限を都道府県、市町村に移譲することで、事務の効率化を図ることが可能である。その際、権限に係る事務処理基準、財源、人材等について併せて国から措置することが必要である。	食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律第8条、第24条	農林水産省、環境省、経済産業省、国土交通省、財務省、厚生労働省	農林水産省、環境省、経済産業省、国土交通省、財務省、厚生労働省	農林水産省、環境省、経済産業省、国土交通省、財務省、厚生労働省	農林水産省、環境省、経済産業省、国土交通省、財務省、厚生労働省	報告徴収・立入検査、勧告・命令等の一連の是正措置は、食品リサイクル法の法目的を達成するため、広域的に活動している事業者も含めた他の事業者の取組状況や、近隣の県域も含めた再生利用事業者の状況など、食品循環資源を取り巻くその時点における全国的な状況も踏まえながら、全国統一的な観点から実施される必要があり、引き続き国による実施が求められることから、これらの権限を地方に移譲することは困難である。	廃棄物処理法に基づく産業廃棄物や一般廃棄物の処理に関する報告徴収・立入検査、指導・命令等の一連の是正措置については、国が示した事務処理基準や通知等を踏まえて全国統一的な観点から検討しつつ、従前から都道府県又は市町村が実施している。同様に、食品リサイクル法に基づく事務についても、国が事務処理基準等を示すことで都道府県・市町村による実施が可能であり、廃棄物処理法に基づく権限と一体的に運用することで事務の効率化につながるから、移譲が必要である。
776	資源有効利用促進法に基づく権限の都道府県への移譲	事業者等の各都道府県内事務所への資源有効利用促進法に基づく立入検査、報告徴収等以下の権限を、必要となる人員、財源とともに、国から都道府県へ移譲すること。(大臣・知事の並行権限とする) 事業者等への立入検査、報告徴収、事業者等への指導、助言、事業者等への勧告、公表、命令	【現行・支障事例】 本県の廃棄物処理計画では、リサイクル率の目標を定めているが、目標達成のために事業者を指導する権限はないことから、報告徴収、立入検査を実施するにしても、国に協力を依頼しなければならない。また、立入検査を実施したとしても、指導、助言等の権限が無ければ実効性がない。現状では、立入検査、報告徴収等の権限がないため、支障があっても把握できない。(具体的な問題が表面化してから後進んで状況把握、対応を行うなどすることを懸念し、提案するものである。) 【改正による効果】 都道府県内のすべての事務所に対する報告徴収、立入検査とあわせ、指導、助言等の権限についても都道府県に移譲することで、元々廃棄物であり、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づく権限を有する県として、適正に処理されているかどうかを確認することが可能となり、事業者への統一的な指導を実施することができる。また、大臣と並行権限とすることで、合わせて立入検査を行うとともに、指導、助言、勧告、命令を行うにあたり、事前に大臣と調整することで、統一的な運用を担保できようとする。審議会の意見聴取についても、主務大臣が行うこととする。 なお、指定表示事業者に対して、県独自の表示を勧告、公表、命令するものではない。	資源有効利用促進法第11条、第13条、第16条、第17条、第19条、第20条、第22条、第23条、第25条、第32条、第33条、第35条、第36条、第37条	経済産業省、環境省、財務省、厚生労働省、国土交通省、農林水産省	経済産業省、環境省、財務省、厚生労働省、国土交通省、農林水産省	経済産業省、環境省、財務省、厚生労働省、国土交通省、農林水産省	経済産業省、環境省、財務省、厚生労働省、国土交通省、農林水産省	同法目的を達成するため、国が全国統一的な観点から報告徴収・立入検査、指導・助言、勧告・公表、命令等を行う必要があり、これら権限を委譲することは困難である。命令に当たっては、主務大臣は産業構造審議会等の意見を聴いて行うこととされており、社会的妥当性を確保するため、慎重な検討が求められることから、国が統一して行うことが法を考慮している。 なお、同法は、指定表示製品の販売等を行う者に対して、統一的な表示の標準を示し、その遵守を求めているところ、他の事業者の取り組み状況等を踏まえ、全国統一的な観点から国がこれら措置を行うことが適当である。	・廃棄法に基づく権限を有する県として、適正に処理されているかどうかを確認することが可能となり、事業者への統一的な指導を実施することができるとする。

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見
							区分	回答	
368	省エネ法に基づく特定事業者等に対する指導・助言、報告徴収、立入検査の都道府県への権限移譲	エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく指導・助言、報告徴収及び立入検査権限を、並行権限として、都道府県に移譲する必要がある。【具体的な効果】地方公共団体においては、省エネルギー促進のための取組みを行っているが、地域におけるエネルギーの使用状況等を把握することができないため対象を重点化等することができず、また指導・助言する権限もないため、取組の成果が限定的となっている。例えば、本県においては、工場・事業場の省エネルギー診断事業を無料で行っているが、エネルギー多消費事業者の情報を把握し、これら事業者に対し省エネ診断の活用を指導・助言することが可能とすれば、地域内におけるエネルギー使用の合理化が大幅に進むことが期待される。【効果的な取組みとするための工夫】「求める措置の具体的内容」にあわせて、当該法令に基づき国において収集した事業者等情報を、都道府県の求めに応じ提供することで、より効果的な取組とすることができる。	【必要性】エネルギー政策基本法第6条においては、「地方公共団体は、基本方針にのっとり、エネルギーの需給に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、その施策の実効に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有す。」とされている。地方公共団体は、本規定に基づき、特に地域として取り組むべき「エネルギー使用の合理化(省エネルギー)の促進」「再生可能エネルギーの普及」の施策の充実等に努めている。これらの取組みをより効果的なものとするため、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく、特定事業者等に対する指導・助言、報告徴収及び立入検査権限を、並行権限として、都道府県に移譲する必要がある。	エネルギーの使用の合理化に関する法律第6条、第53条、第60条、第67条、第87条	経済産業省、農林水産省、国土交通省、警察庁、金融庁、総務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、環境省	九州地方知事会	C 対応不可	平成25年11月22日付で、全国知事会から内閣府地方分権改革推進室に対して、特定事業者等に対する指導・助言、報告徴収、立入検査に関する権限の委譲の要入力が困難である旨示されている。	昨年度検討されたのは「全国一律・斉一の権限移譲」であるが、全国知事会と提案省の見解が一致せず、権限移譲が実現しなかったものである。本年の提案は、全国一律・斉一の権限移譲ではなく、「希望する自治体への権限移譲」であり、昨年度の結論をもとに拒否することは不適切と考える。本会としては、手挙げ方式で行うことにより、全国知事会の主張する包括移譲の必要性も具体的に検証できるものとする。
510	「総合効率化計画」の認定、報告徴収、取消、確認事務等の国から都道府県への移譲	①事業者から申請のある「総合効率化計画」の認定、②認定事業者からの報告徴収、③認定の取消④特定流通業務施設の基準適合の確認事務について、移譲を求める。	当該業務は、県(一部市)が行っている農地転用の許可事務や開発行為の許可事務と密接に関連しており、都道府県に事務を移譲することで効率的な事務の執行が期待できる。国において当該事務を実施することで、県が実施する上記事務との乖離や矛盾が生じる可能性がある。そのため、県において実施することで、上記事務との連携を図ることができ、地域の特色を反映したきめ細かい施策を展開できるとともに、流通業務施設の設置を含む総合効率化計画の認定事務とあわせ、同一の行政行為が農地転用と開発行為の許可を効率的に進めることで、迅速な流通業務施設の整備が可能となり、効率的で環境負荷の小少な物流の構築という目的に対し、総合的な対応が図られ、流通の効率化に資する。なお、国の自己仕分けにて、従来から国が一元的に実施していること、安全対策や事業者の円滑な事業活動等の観点から国が引き続き所管すべき事務とされているが、地域の特性や県で実施する施策との整合性を図る観点から県が所管すべきと考える。また、H25年の各省の検討においては、流通業務施設が所在する市町村や都道府県に止まらず、国際・国内の物流網の効率化について念頭に置く必要がある。総合効率化計画の認定は国が行うことが適切とされているが、各拠点が創意工夫を図り、それぞれが地域の状況に応じた効率化を図ることによっても、都道府県域に止まらずに「効率化が見込めることから、都道府県が担うべきと考える。	流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律第4条、第5条、第7条、第21条	国土交通省、経済産業省、農林水産省	神奈川県	C 対応不可	1. 国際競争強化に資する基幹的な物流ネットワークの形成を重点的に図っていくことは、国際的・全国的な見地から喫緊にしていなければならないため、国によって実施されることが適切である。自ら取組む取組の101においては、我が国の国際競争力強化を目的として、交通政策基本法に基づき、国際海上輸送網と全国的な国内交通網とを結ぶ効率的な物流ネットワークの形成を重点的に図っていくことが必要である。また、企業誘致、中小企業への各種支援等により生産者と結びつきがあり、かつ、道路などの社会資本の整備状況に精通している都道府県が計画の認定を担うことで、生産拠点の状況を踏まえた輸送・保管等の流通業務を総合的にかつ効率的に判断し、物流全体のネットワークの改善を図ることが可能となる。特定流通業務施設に関する施設が複数都道府県にまたがる場合は、当該都道府県間で連携を取ることで、国際的・全国的な見地の欠如の懸念を払拭できると考える。総合効率化計画の認定等の事務については、計画を実施する者の種別等に応じて、国(国土交通大臣、経済産業大臣、農林水産大臣)または都道府県が行うこととなっており、申請者によっては複雑な制度となっている。この状況を改善するため、権限移譲に当たっては、国(三主要大臣)の所管分掌について同時に検討が必要であると考える。	
18	特別用途地区の指定に係る国の承認の報告化	用途地域等の制限緩和する場合、現状国の承認が必要な手続きであるが、特別用途地区の指定について、市の土地利用を有効活用できるようにする。	【制度改正の必要性】市内において特別用途地区の手法を活用し、土地を有効に活用していきたいと考えている。狹江市の玄関口である狹江駅北口は、再開発事業により駅前広場など整備されているが、南口については基礎の整備も進んでいない。狹江駅の再開発事業を検討する中で、様々な手法が考えられる。都市計画事業として開発を行うことも1つであるが、住民発意による地区計画の認定や特別用途地区を指定し商店を呼び込み、狹江独自のまちづくりを推進することもできると考えている。	建築基準法第49条第2項、都市計画法第8条	国土交通省	狹江市	C 対応不可	本規定は、特別用途地区の区域内の用途制限について、その地区の指定の目的のために必要と認められる場合には、国土交通大臣の承認を得て、条例で用途制限を緩和することができることとした規定である。用途制限は、国民の生命、健康及び財産の保護を図るために、自ら設け、自ら守るべき都市計画に即した建築物の最低限の基準を定めたものであり、その緩和は、建築物の最低限の基準を例外的に緩和するものであるため、国土交通大臣の承認が必要であり、それを定めた本規定は見直しにはなじまない。	都市計画施設等の区域内における建築物の規制(都市計画法第53条)の許可や用途指定の変更等、都における権限が基礎自治体への権限移譲の具体的な措置として平成24年4月1日から地方公共団体に移譲されている。また、国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する当面の方針について平成25年9月13日付で地方分権改革推進本部において決定されている。権限移譲は今後進めていくものと考えられる。地域の自主性及び自立性を高める良好なまちづくりを推進するためには、面的な指定を行う用途地域指定では解決できない実態が多く存在しており、現状では地区計画により解決を図る手法しか持ち合わせていない。しかし、地区計画の指定については時間がかけた議論を行う必要がある。有効な解決手段として模索していない。このため、地方公共団体が地域独自のまちづくりを推進するためにも、権限移譲や照会、報告等手続きの簡素化を行うことで、合理化を図っていければと考え、提案するものである。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
368	省エネ法に基づく特定事業者等に対する指導・助言、報告徴収、立入検査の都道府県への権限移譲	エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく指導・助言、報告徴収及び立入検査権限を、並行権限として、希望する都道府県に移譲すること。	・指導、助言、報告徴収、立入検査の権限のほか、特定事業者等の指定、定期報告書の受理、中長期計画書の受理や合理化計画に係る指示及び命令などの権限についても包括的に移譲すべきであり、全国一律の制度化に向け、問題点等を検証するために、手挙げ方式や社会実験による実現を検討するべきである。 ・自治事務に区分されるものと考えられるため、国による指示権は原則認められず、また、基準の設定については、義務付け・特付けのメルクマールの範囲内とすべき。 ・なお、平成25年11月22日付け文書では、権限移譲後の責任ある対応を取ることができない報告徴収・立入検査等の事務のみの受け入れについて困難と記載したのも。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		C 対応不可	1. エネルギーに係る施策は、我が国の経済活動に欠くことのできないエネルギーを安定的に供給することが目的であり、海外から安定的に燃料を調達する施策と、燃料資源を有効に利用するための施策とで構成されている。従前の規制が省エネ法であり、エネルギーを使用する事業者に対して一定の義務を課している。 2. 国は省エネ法の目的にある「エネルギーの使用の合理化を総合的に推進する」ため、「事業者全体の状況」と「個々の事業者の状況」の両者を踏まえて事業者の取組を評価し、指導や立入検査等を実施する必要がある。このため、国の指示権の行使及び統一な基準に基づく運用は必須である。 3. また、特定事業者等の指定、定期報告書の受理、中長期計画書の受理や合理化計画に係る指示及び命令などの権限を移譲した場合、事業者全体の状況を把握し、勘案した上で事務を実施することが不可能となる。 4. さらに、省エネ法では、事業者における省エネルギー対策の強化を図る観点から、事業者が複数の所在地に設置している全ての事業所について全体としての効果的かつ効果的な省エネルギー対策の実施を義務付けるため、事業者単位での規制を行っているところであるが、今回の九州知事会の提案のように、自治体が自らの管内の事業所のみを対象として立入検査等を行う場合、複数の都道府県に事業所を有する事業者にとっては、同一事業者でも事業所ごとに立入検査等を行う主体が異なることとなり、後の取組に反する。この際、全国知事会の意見のように国の指示権を認めず自治体毎に異なる運用が行われた場合は特に、事業者の混乱を招くおそれがある。また、自らの管内に本社がある事業者が有する他自治体の事業所を対象として立入検査等を行う場合は、当該事業所が立地する自治体又は国との調整が不可欠であり、現実的ではない。 5. 加えて、手挙げ方式により都道府県に権限を移譲し、全国知事会の意見のように国の指示権を認めない場合は、対象事業者の範囲に関わらず当該「事業者全体の状況」を踏まえた対応が困難であり、法目的の達成が困難となる。 6. 以上のことから、移譲の対象とはできない。
510	「総合効率化計画」の認定、報告徴収、取消、確認事務等の国から都道府県への移譲	①事業者から申請のある「総合効率化計画」の認定、②認定事業者からの報告徴収、③認定の取消、④特定流通業務施設の基準適合の確認事務について、移譲を求める。	・関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方式や社会実験による検討を求める。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		C 対応不可	1. ご指摘のあった都道府県等が行う農地転用の許可事務や開発行為の許可事務については、繰り返しになるが、特定流通業務施設に限らず、一般的に土地利用の変更を行う際には必ず許可を受けなければならないものであり、かつ、物流総合効率化法の認定に当たっては、あらかじめ、都道府県知事の意見を聴くこととされており、十分な調整を図りながら認定を行うこととされているため、これらの事務との間に乖離や矛盾が生じる性質のものではない。今後とも、総合効率化事業の認定に当たっては、貴県を含む都道府県と十分に調整を図るよう努めて参りたい。 2. なお、総合効率化計画の認定にあたっては、総合効率化事業の区分に応じて法令で規定されており、貨物流通事業者であれば国土交通大臣に提出することとなるが、これは、実施しようとする総合効率化計画が、物流関係事業の許認可に係る事務との一体的処理等を行う必要があるからである。 総合効率化事業は、法施行から平成25年度末までに222件の認定があるが、ほぼ全ての総合効率化計画において貨物流通事業者が主体的に実施しており、今後も物流効率化を主体的に実施するのは貨物流通事業者となる傾向は変わらないと見込まれるため、国土交通省に認定の申請を行えばよいことになっていることから、申請者にとって煩雑なものとはなっていない。
18	特別用途地区の指定に係る国の承認の報告化	用途地域等の制限緩和が必要な手続であるが、特別用途地区の指定について国への報告とすることで、市の土地利用を有効活用できるようにする。	特別用途地区は市町村が都道府県と協議して決定するものであり、その目的を達成するために必要な建築物の用途は地方公共団体において適切に判断することが可能である。このため、国土交通大臣の承認は廃止するべきである。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		C 対応不可	用途規制は、国民の生命、健康及び財産の保護を図るために、国の役割として、目指すべき市街地像に応じた建築物の最低限の基準を定めたものであり、各用途地域の指定目的に従い、法律で用途を限定的に列挙している。 また、用途規制は市街地の環境を保全するためのものも基本的な制限であり、特にその特例許可の際には公聴会を開催し、近隣住民の意見を聴取することが義務づけられている。 このような用途規制の条例による緩和は、法で定めた最低の基準を緩和し、一般に新たな基準を示すことになり、用途規制の目的である市街地環境の保全が担保できなくなるおそれがあるため、国の権限により建築基準法令の規定として妥当なものであるか判断する必要がある。

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見	
							区分	回答		
786-1	建築基準法における特別用途地区等内の建築物に係る市町村等条例による制限緩和の際の承認権限の都道府県への移譲	建築基準法第49条第2項中「地方公共団体」を「市町村」に改めるとともに、法第49条第2項及び第68条の2第5項中条例により建築基準法の規定による制限を緩和する際の「国土交通大臣」の承認を「都道府県知事」の承認に改める。	【現行】都市計画法上は、特別用途地区については、用途地域内の一定の地区における当該地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護等の特別の目的の実現を図るため、地区計画については、区域の特性にふさわしい態様を備えた良好な環境の各街区を整備・開発・保全するため、市町村に決定権限が付与されており、決定にあつても都道府県との協議(市町村にあっては同意)で足ることとされている。 【制度改正の必要性】これと同様に都道府県知事が市町村の条例による制限の緩和を承認することにより、手続の整合及びその円滑化を図ることができ、より地域の実態に即した緩和を行うことができる。 【改正による効果】建築基準法第48条各項の用途地域の例外許可については、国からの技術的助言等により、建築審査会での調査審議を経ながら、特定行政庁である都道府県が法の趣旨に反しないことなどを判断している。今後、今回の提案項目についても技術的助言等が発出されることにより、国に代わり都道府県が確認機能を果たすことができると考えられる。	建築基準法第49条第2項、第68条の2第5項	国土交通省	兵庫県 和歌山県、徳島県	C	対応不可	(第49条第2項関係) 本規定は、特別用途地区の区域内の用途制限について、用途地域における用途制限を補完し、当該区域の特性に相応しい土地利用の増進等の目的を達成するために必要と認めるときは、その地区の指定の目的のために必要と認める場合においては、国土交通大臣の承認を得て、条例で定め、最低基準である用途地域の用途制限を緩和することができることとした規定であるところ、用途規制は、国民の生命、健康及び財産の保護を図るために、国の役割として、目指すべき市街地像に応じた建築物の最低限の基準を定めたものであり、その緩和は、建築物の最低限の基準を例外的に緩和するものであるため、国土交通大臣の承認が必要であり、それを定めた本規定は見直しにはなじまないと考えている。	・特定行政庁でもある都道府県においては、用途規制が始まって以来、その運用及び例外許可(建築基準法第48条各項許可)を積み重ねるとともに、用途地域の変更等にあつては、都市計画法と建築行政との緊密な連絡調整を図ってきたところである。 ・制限の緩和について、当該用途地域の指定の目的に背離しない範囲であること、緩和に伴う環境悪化や利便性の低下を招かないこと等、地域事情を熟知した都道府県においてこそ、より適切な判断が可能である。
786-2	建築基準法における特別用途地区等内の建築物に係る市町村等条例による制限緩和の際の承認権限の都道府県への移譲	建築基準法第49条第2項中「地方公共団体」を「市町村」に改めるとともに、法第49条第2項及び第68条の2第5項中条例により建築基準法の規定による制限を緩和する際の「国土交通大臣」の承認を「都道府県知事」の承認に改める。	【現行】都市計画法上は、特別用途地区については、用途地域内の一定の地区における当該地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護等の特別の目的の実現を図るため、地区計画については、区域の特性にふさわしい態様を備えた良好な環境の各街区を整備・開発・保全するため、市町村に決定権限が付与されており、決定にあつても都道府県との協議(市町村にあっては同意)で足ることとされている。 【制度改正の必要性】これと同様に都道府県知事が市町村の条例による制限の緩和を承認することにより、手続の整合及びその円滑化を図ることができ、より地域の実態に即した緩和を行うことができる。 【改正による効果】建築基準法第48条各項の用途地域の例外許可については、国からの技術的助言等により、建築審査会での調査審議を経ながら、特定行政庁である都道府県が法の趣旨に反しないことなどを判断している。今後、今回の提案項目についても技術的助言等が発出されることにより、国に代わり都道府県が確認機能を果たすことができると考えられる。	建築基準法第49条第2項、第68条の2第5項	国土交通省	兵庫県 和歌山県、徳島県	C	対応不可	(第68条の2第5項関係) 本提案は、すでに過去の議論(平成20年の第2次勧告の議論)において結論が出ていることと承知している。 なお、過去の議論においては、本規定は、地区計画の区域内の用途制限について、用途地域における用途制限を補完し、当該区域の特性に相応しい土地利用の増進等の目的を達成するために必要と認める場合においては、国土交通大臣の承認を得て、条例で定め、最低基準である用途地域の用途制限を緩和することができることとした規定であるところ、用途規制は、国民の生命、健康及び財産の保護を図るために、国の役割として、目指すべき市街地像に応じた建築物の最低限の基準を定めたものであり、その緩和は、建築物の最低限の基準を例外的に緩和するものであるため、国土交通大臣の承認が必要であり、それを定めた本規定は見直しにはなじまないと考えている。	・特定行政庁でもある都道府県においては、用途規制が始まって以来、その運用及び例外許可(建築基準法第48条各項許可)を積み重ねるとともに、用途地域の変更等にあつては、都市計画法と建築行政との緊密な連絡調整を図ってきたところである。 ・制限の緩和について、当該用途地域の指定の目的に背離しない範囲であること、緩和に伴う環境悪化や利便性の低下を招かないこと等、地域事情を熟知した都道府県においてこそ、より適切な判断が可能である。
787	建築基準法における伝統的建造物群保存地区内の建築物等に係る市町村条例による制限緩和の際の承認権限の都道府県への移譲	市町村の条例により建築基準法の規定による制限を緩和する際の「国土交通大臣」の承認を「都道府県知事」の承認に改める。	【現行】都市計画法上は、伝統的建造物群保存地区については当該地区の保存のため、必要な現状変更の規制について定められたものとして、市町村に決定権限が付与されており、決定にあつても都道府県との協議(市町村にあっては同意)で足ることとされている。 【制度改正の必要性】これと同様に都道府県知事が市町村の条例による制限の緩和を承認することにより、手続の整合及びその円滑化を図ることができ、より地域の実態に即した緩和を行うことができる。 【改正による効果】建築基準法第3条1項各号の法の適用除外等については、国からの技術的助言等により、建築審査会での調査審議を経ながら、特定行政庁である都道府県が法の趣旨に反しないことなどを判断している。今後、今回の提案項目についても技術的助言等が発出されることにより、国に代わり都道府県が確認機能を果たすことができると考えられる。また、景観重要建造物である建築物に対する制限の緩和についても、伝統的建造物群保存地区内の制限の緩和と同様の手続であることから、都道府県知事が市町村の条例による制限の緩和を承認することとし、これにより、手続の整合及びその円滑化を図ることができる。	建築基準法第85条の2、第85条の3	国土交通省	兵庫県 大阪府、徳島県	C	対応不可	建築基準法第85条の3の規定により、伝統的建造物群保存地区内においては、伝統的建造物及びこれと一体をなしてその価値を形成している伝統的建造物以外の建築物を含む周囲の環境を対象として、市町村の条例で定められた現状変更の規制及び保存のための措置を確保するため必要と認める場合は、国土交通大臣の承認を得て、条例で建築物に係る制限の緩和を行うことができる。 一方、建築基準法第3条第1項の規定は、国宝、重要文化財等として個別に指定又は認定された建築物単体について建築基準法を一律適用除外とするものである。 これらを踏まえ、法第3条第1項の規定が個別の建築物を対象とする旨に對して、法第85条の3の規定では、本来は建築基準法を遵守すべき伝統的建造物以外の建築物や新たに建築する建築物を含めて、例外的に制限を緩和するものであり、緩和の対象となる建築物の性質が異なることから一概に比較はできないと考える。 また、緩和の対象となる制限は、国民の生命、健康及び財産の保護を図るために、国の役割として、目指すべき市街地像に応じた建築物の最低限の基準を定めたものである。その制限の緩和は、建築物の最低限の基準を例外的に緩和するものであるため、国土交通大臣の承認が必要であり、それを定めた本規定は見直しにはなじまないと考えられる。 なお、伝統的建造物群保存地区内における建築物の制限の緩和措置は、伝統的建造物群を構成する建築物が、法の目的とする交通、安全、防火、衛生等の市街地環境について同等以上の環境を確保することをもって認められるものでなく、伝統的建造物群の保護の必要性から認められたものであるため、適用除外の事項、緩和の程度を伝統的建造物群保存のため必要とされる最小限のものに限るべきであることを申し添える。	・古民家等の歴史的建築物の保存活用を推進することと、防火避難・構造安全性の確保に関する事項について建築審査会の包括同意基準化が示唆されるなど、一層指定を行っていくこととされ、都道府県において、多様な建築物を対象とした法の適用除外が可能となったところである。 ・伝統的建造物群保存地区内の建築物に係る規制の一部緩和にあつても、法の目的とする交通、安全、防火、衛生等の市街地環境について同等の環境確保をより考慮したうえで、地域の実情を熟知した都道府県においてこそ、国よりも適切な判断が可能である。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府県からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
786-1	建築基準法における 特別用途地区等内の 建築物に係る市町村 等条例による制限緩和 の際の承認権限の 都道府県への移譲	建築基準法第49条第2項 中「地方公共団体」を「市 町村」に改めるとともに、法 第49条第2項及び第68条 の2第5項中条例により建 築基準法の規定による制限 を緩和する際の「国土交通 大臣」の承認を「都道府 県知事」の承認に改める。	特別用途地区、地区計画は市町村が都道府県と協議 をして決定するものであり、その目的を達成するため にふさわしい建築物の用途は地方公共団体において 適切に判断することが可能である。このため、国土交通 大臣の承認は廃止すべきである。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。	/	C 対応不可	用途規制は、国民の生命、健康及び財産の保護を図るために、国の役割として、 目指すべき市街地像に応じた建築物の最低限の基準を定めたものであり、各用途 地域の指定目的に従い、法律で用途を限定的に列挙している。 また、用途規制は市街地の環境を保全するためのもとも基本的な制限であり、特 にその特例許可の際には公聴会を開催し、近隣住民の意見を聴取することが義務 づけられている。 このような用途規制の条例による緩和は、法で定めた最低の基準を緩和し、一般 に新たな基準を示すことになり、用途規制の目的である市街地環境の保全が担保で きなくなるおそれがあるため、国の権限により建築基準法令の規定として妥当なも のであるか判断する必要がある。
786-2	建築基準法における 特別用途地区等内の 建築物に係る市町村 等条例による制限緩和 の際の承認権限の 都道府県への移譲	建築基準法第49条第2項 中「地方公共団体」を「市 町村」に改めるとともに、法 第49条第2項及び第68条 の2第5項中条例により建 築基準法の規定による制限 を緩和する際の「国土交通 大臣」の承認を「都道府 県知事」の承認に改める。	特別用途地区、地区計画は市町村が都道府県と協議 をして決定するものであり、その目的を達成するため にふさわしい建築物の用途は地方公共団体において 適切に判断することが可能である。このため、国土交通 大臣の承認は廃止すべきである。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		C 対応不可	用途規制は、国民の生命、健康及び財産の保護を図るために、国の役割として、 目指すべき市街地像に応じた建築物の最低限の基準を定めたものであり、各用途 地域の指定目的に従い、法律で用途を限定的に列挙している。 また、用途規制は市街地の環境を保全するためのもとも基本的な制限であり、特 にその特例許可の際には公聴会を開催し、近隣住民の意見を聴取することが義務 づけられている。 このような用途規制の条例による緩和は、法で定めた最低の基準を緩和し、一般 に新たな基準を示すことになり、用途規制の目的である市街地環境の保全が担保で きなくなるおそれがあるため、国の権限により建築基準法令の規定として妥当なも のであるか判断する必要がある。
787	建築基準法における 伝統的建造物群保存 地区内の建築物等に 係る市町村条例による 制限緩和の際の承認 権限の都道府県への 移譲	市町村の条例により建築 基準法の規定による制限 を緩和する際の「国土交通 大臣」の承認を「都道府 県知事」の承認に改める。	伝統的建造物群保存地区は市町村が都道府県と協 議して決定するものであり、その目的を達成するため にふさわしい建築物の用途は市町村において適切に 判断することが可能である。このため、国土交通大臣 の承認は廃止すべきである。			C 対応不可	緩和の対象となる制限は、国民の生命、健康及び財産の保護を図るために、国の 役割として、目指すべき市街地像に応じた建築物の最低限の基準を定めたもので ある。 伝統的建造物群保存地区内における建築物の制限の緩和措置は、伝統的建造物 群を構成する建築物が、法の目的とする交通、安全、防火、衛生等の市街地環境に ついて同等以上の環境を確保することをもって認められるものではなく、伝統的建造 物群の保護の必要性から認められたものであるため、適用除外の事項、緩和の程度 を伝統的建造物群保存のため必要とされる最小限のものに限るべきであるとともに、 法で定めた最低の基準を緩和し、一般に新たな基準を示すことになり、防火規制等 による建築物の安全性を担保できなくなるおそれがあるため、国の権限により建築 基準法令の規定として妥当なものであるか判断する必要がある。

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見	
							区分	回答		
788	建築基準法に定める基準等によらない大規模な建築物等における特殊な避難や構造方法などの構造方法等の認定権限の都道府県への移譲	超高層建築物や大規模な建築物等における特殊な方法による耐震性能や防火避難性能の確保について、建築物ごとに構造方法等を「国土交通大臣」が認定する仕組みを「都道府県知事」の認定に改めること。	【現行】建築基準法に定めていない特殊な建築材料や構造方法などの認定(構造方法等の認定)については、国土交通大臣はその性能を評価し、その結果に基づき審査することとされており、その審査に必要な評価を指定性能評価機関に行わせている。 【支障事例】例えば、兵庫県立芸術文化センター建設時において、大規模な空間を確保するため、法の認定が必要な避難安全検証法に基づく設計としたため、国への認定手続きに時間を要した。 【移譲による効果】認定対象となる構造方法等のうち、「超高層建築物等」、「避難安全検証」、「耐火性能検証」は、①建築物等ごとの個別検証となること、②民間の性能評価機関において性能評価の実務が行われていることから、都道府県知事の認定とすることが可能で、かつ認定に要する期間の短縮を図ることができる。 <認定対象となる構造方法等のうち、移譲を求めるもの> ・超高層建築物等の認定(構造耐力)(建築基準法第20条第1号) ・耐火性能検証等の認定(建築基準法施行令第108条の3第1項第2号及び第4項) ・避難安全検証の認定(第129条の2第1項及び第129条の2第2項) ・煙突の認定(構造耐力)(第139条第1項第3号及び第4号口) ・鉄筋コンクリート造の柱等の認定(構造耐力)(第140条第2項において準用する(第139条第1項第3号及び第4号口)) ・広告塔又は高架水槽等の認定(構造耐力)(第141条第2項において準用する(第139条第1項第3号及び第4号口)) ・兼用エレベーター又はエスカレーターの認定(構造耐力)(第143条第2項において準用する(第139条第1項第3号及び第4号口)) ・遊戯施設の認定(構造耐力)(第144条第1項第1号口及びハ(2))	建築基準法第20条第1号、第68条の26、同施行令第108条の3第1項第2号及び第4項、第129条の2第1項、第129条の2の2第1項、第139条第1項第3号及び第4号口(令第140条第2項、令第141条第2項、令第143条第2項、において準用するものを含む。)、第144条第1項第1号口及びハ(2))	国土交通省	兵庫県	C	対応不可	構造方法等の認定は、申請ごとに異なる内容の構造方法等について個々に審査し、認定するものであるが、申請される構造方法等の内容は多岐にわたるため、高度な検証が必要であるため、認定の判断を行う主体が異なる場合、同一又は類似の構造方法等であっても審査結果が異なる場合が生じ得ると考えられる。 具体的には、構造方法等の認定に当たっては、高度な検証による性能評価を実施した上でこれに基づき審査することとされており、大臣は、性能評価機関を指定してこれを行わせているところであるが、都道府県知事が性能評価機関を指定して性能評価を実施させ、これに基づき審査・認定を行う場合、試験方法等の高度な検証の実施方法や評価基準について都道府県ごとに差異が生じ、結果的に認定に差異が生じることが想定される。 建築基準法は、全国一律に適用される建築物に関する最低の基準を定めるものであり、国民の生命・財産等の保護を図る観点から、国土交通大臣が全国的に認定を行うことが必要であり、権限委譲は認めらるべきではない。	・今回の提案は、構造方法等の認定に係る性能評価機関の指定権限の移譲を求めるのではなく、大臣が指定した評価機関の審査結果に基づき認定の権限を都道府県知事に移譲することを提案するものである。 ・耐火構造、不燃材料の認定等全国一律に適用される建築物に関するものについては、事務の効率性を含め、国土交通大臣が全国的に行うことが必要であるが、今回提案の「超高層建築物等」、「避難安全検証」、「耐火性能検証」等については、建築物ごとの個別検証に関するものであることから、都道府県による迅速な認定が可能になると考えられる。
330	自校分とあわせて他校分の給食を作る場合(いわゆる親子方式)の給食施設に係る建築基準法の緩和	建築基準法48条別表2の(ハ)欄2項及び(ト)欄2項、「原動機を使用する工場」で作業場の床面積の合計が50㎡を超えるものに「学校の給食調理室を除く」を加える。	【提案の内容】 学校内または学校敷地内に併設されている給食調理室で、他の学校の給食を調理する場合(いわゆる親子方式)の共同調理場を住居地域においても建築できるように提案するものです。 新たに中学校等が学校給食を実施する場合において、児童数の減少により、調理能力に余裕のある学校で、他校分の給食もあわせて調理しようとするもので、既存施設の有効活用及び経費の節減を図れるものと考えます。また、既存の給食調理室を利用するため、近隣環境への影響は少ないと考えます。 【制度改正の必要性及び現行制度で対応困難な理由】 本市では、実施していた中学校給食を今後実施する方向で現在検討していますが、実施方法として、自校方式、共同調理場方式、親子方式等がありますが、この内、児童数の減少で調理能力に余裕がある既存の小中学校の調理場で調理する親子方式が、既存施設の有効活用や経費の軽減などから、有力な候補と考えています。しかし、親子方式は用途が工場として取り扱われるため、住居系の用途地域では建築基準法に抵触します。例外規定により、個別に建築許可を得る方法がありますが、許可を迫られたものではありませんが、給食の実施方法の検討等を複数年かけ、市民や議会に報道し、予算の計上ができても、最終的に建築審査会の同意が得られず不許可となる可能性があります。そのため、建築許可の制度に期待することは困難と考えます。	建築基準法48条別表2	国土交通省	八幡市	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成24年の義務付け・枠付けの見直し(第4次見直し)の議論)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、学校給食共同調理場は、調理・配送等の作業に伴い交通量の増大や臭気・振動・騒音等の発生のおそれがあることから、住居系地域における建築を一律に認めることはできないが、現行においても、特定行政庁が個別に許可した場合は建築を行うことが可能であると示しているところ。	本提案は、学校敷地内における多数校の調理を行う学校給食共同調理場の中で、少子化等による児童数の減少により、調理能力に余裕のある学校において、その調理能力の範囲内で他校の調理をするいわゆる親子方式に限定したものです。そのため、近隣への環境には影響を及ぼさないものと考えます。 本市においては、新たに中学校給食の実施を検討しており、第10年度に経過した中学校に調理施設を整備することは、構造的な問題等から困難な状況にあります。そのため、近隣の調理能力に余裕のある小中学校で調理し、搬送するいわゆる親子方式を採用することが、最も効果的と考えています。中学校給食の早期実現のため、親子方式に限定して、住居系地域でも建築できるように配慮願います。
602	自校分とあわせて他校分の給食を作る場合(いわゆる親子方式)の給食施設に係る建築基準法の緩和	用途地域内の建築物の制限を見直し、学校給食共同調理場を住居地域においても建築できるようにする。	【制度改正の内容】 用途地域内の建築物の制限を見直し、自校分とあわせて他校分の給食を作る場合(いわゆる親子方式)の給食施設を住居地域(第1種住居地域)においても、建築できるようにする。 【現行制度で対応困難な理由】 建築基準法第48条第14号の規定では、前各項のただし書きの規定による制限建築物の建築を許可する場合には、利害関係を有する者の出席を求めて公開による意見の聴取を行い、かつ、建築審査会の同意を得なければならないとある。このような手続きに関しては、時間がかかり必要となし、また、建築の許可もおりるとは限らないため、給食共同調理場の建築場所が決定できず、保護者等への説明ができない。 【具体的な支障事例】 当市においては、小学校の敷地内に給食共同調理場の建築を検討しているが、その場所が第1種住居地域に指定されており支障を来している。	建築基準法第48条第14号	国土交通省	宮津市	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成24年の義務付け・枠付けの見直し(第4次見直し)の議論)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、学校給食共同調理場は、調理・配送等の作業に伴い交通量の増大や臭気・振動・騒音等の発生のおそれがあることから、住居系地域における建築を一律に認めることはできないが、現行においても、特定行政庁が個別に許可した場合は建築を行うことが可能であると示しているところ。	

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
788	建築基準法に定める基準等によらない大規模な建築物等における特殊な避難や構造方法などの構造方法等の認定権限の都道府県への移譲	超高層建築物や大規模な建築物等における特殊な方法による耐震性能や防火避難性能の確保について、建築物ごとに構造方法を「国土交通大臣」が認定する仕組みを「都道府県知事」の認定に改めること。	関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方式や社会実験による検討を求める。			C 対応不可	<p>○ 構造方法等の認定は、申請された構造方法等が、建築物の安全等を確保するための最低の基準である建築基準法で定める性能を満たすものであるかの詳細・認定を行うものであり、適切な判断がなされない場合直ちに国民の生命等の保護に影響を与えるおそれがあるとともに、建築物ごとの認定であっても、性能を満たす構造方法等を新たに示すこととなるため、統一的な判断が行われる必要がある。</p> <p>○ 具体的には、申請される構造方法等は、新たな技術や検証方法を用いるなど個々に異なるものであり、大臣が性能評価を踏まえて認定を行う際には、当該性能評価のための試験方法等の妥当性を性能評価機関や専門家等の意見も踏まえて検討するとともに、同一・類似の技術・検証方法への認定状況等との整合性等を考慮の上、認定を行っているところ。</p> <p>このため、仮にご提案のとおり大臣が指定した性能評価機関の性能評価に基づき都道府県知事が認定を行うとしても、ある都道府県では認定され、別の都道府県では認定されない事態が生じることとなるため、都道府県知事への認定権限の移譲は困難である。</p> <p>○ なお、認定手続の迅速化等を図るため、審査項目が多岐にわたる超高層建築物の大臣認定における審査において、事業者の円滑な申請に資するよう、申請内容の不足等に関するチェックリストの作成等の対策を講ずることとする。</p>
330	自校分とあわせて他校分の給食を作る場合(いわゆる親子方式)の給食施設に係る建築基準法の緩和	建築基準法48条別表2の(へ)種2項及び(と)種2項「原動機を使用する工場」で作業場の床面積の合計が50㎡を超えるものに「(学校の給食調理室を除く)」を加える。	—	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		D 現行規定により対応可能	<p>本提案は、すでに過去の議論(平成24年の義務付け・枠付けの見直し(第4次見直し)の議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>なお、過去の議論においては、学校給食共同調理場は、調理・配送等の作業に伴い交通量の増大や臭気・騒音・騒音等の発生のおそれがあることから、住居系地域における建築を一律に認めることはできないが、現行においても、住居の環境を害するおそれなく、公聴会を経て、建築審査会の同意が得られたのであれば、特定行政庁は個別に許可することができる。</p>
602	自校分とあわせて他校分の給食を作る場合(いわゆる親子方式)の給食施設に係る建築基準法の緩和	用途地域内の建築物の制限を見直し、学校給食共同調理場を住居地域においても建築できるようにする。	—	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		D 現行規定により対応可能	<p>提案団体からは意見が付されていないところであり、第1次回答で納得いただいたものと考えている。</p>

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見	
							区分	回答		
397	延べ面積が1万㎡を超える建築物等に係る建築主事の事務の権限移譲について	建築基準法施行令第149条第1項第1号に規定する「延べ面積が1万㎡を超える建築物」、同項3号に規定する「建物」及び同項4号に規定する「建築設備」のうち、同項2号の規定により都知事の許可を必要としないものに係る事務を、特別区が置く主事の事務に改める。	建築主事の設置は、都道府県又は人口25万人以上の市等建築主事を設置する市が行うこととされているが、特別区においては都区双方に建築主事を設置し、都の建築主事が処理する事務以外の事務を特別区の建築主事が処理することとされている。本事務は、現行の建築基準法では、特別区の建築主事の権限に属しないものとされているため、都の建築主事の事務となっている。 移譲された場合、「特別区における東京都の事務処理の特例に関する条例」に規定されている申請書等を都へ送付する事務、手数料の都への報告及び納付事務及び証書等を都から区に送付する事務や、事務処理特例交付金にかかる事務の負担が軽減されるとともに、書類等の往復にかかる期間が短縮されることで事務の効率化が図られる。また、利用者は、当該手続・協議の際にかかる移動距離、事務処理期間等の短縮による物理的な負担の軽減や、窓口の一本化による審査状況、進捗などの行程管理が容易になるなど、利便性が向上する。 さらに、実際の事務においても、1万㎡を超える建築物如何に係らず、原則的には法の適用は一律であって、事務の実施には問題はない。 以上の観点から、特に都の建築主事で行うべき実施できない根拠はなく、かつ特別区において実施することが合理的であるため、本事務の権限移譲を求める。 また、「床面積が大きくなるほど審査の事務負担が増す」「31m超の建築物は審査項目が数多くある」との懸念があるが、現在特別区が行っている事務でも、31m超の建築物はあり、事務処理に関して支障はなく、区での対応は十分に可能である。	建築基準法第97条の3第1項、2項 建築基準法施行令第149条第1項	国土交通省	特別区長会	C	対応不可	延べ面積が1万㎡を超える建築物については、床面積の大きさ、その構造の複雑さ等から審査の事務負担が大きいため、東京都(特別区内)においては、1万㎡超の建築物の建築件数が他の地方公共団体と比べて極めて多く、全ての建築物を区に移管した場合、区の負担が増加することとなるが、お示しの提案事項からは、特別区においてこれらの事務の適正かつ迅速な執行に支障がないことに対する根拠が不明確である。 このため、建築主となる民間事業者等への影響等を勘案すれば、都の建築行政の責任者である知事が特別区の体制等について確認し同意することなしに、特別区がこれらの事務を実施することは妥当ではないと考えている(建築基準法第4条第2項及び第3項に基づき、都道府県知事の同意を得た場合には、1万㎡を超える建築物も含めて建築主事がその事務を行うことが出来る)。 また、「特別区における東京都の事務処理の特例に関する条例」に規定されている事務の負担の軽減については、東京都と区の間で適切に協議された。	本提案は、都知事の許可が必要なものに係る事務であり、指定確認検査機関による確認検査が充実している状況も踏まえると、提案の実現によって区の処理する件数が現在より大幅に増加するとは考えにくく、区の負担増及び建築主となる民間事業者等への影響等に支障がなく、移譲された場合の事務負担軽減や効率化、利便性の向上によるメリットが大きいと考えられる。 また、移譲された場合、総合設計許可や区の進めるまちづくり、区条例など、権限が移譲されることで事業者や地元住民に対して円滑な指導・誘導が可能となり、一体的、総合的なまちづくりの推進が可能となる。 更に、平成25年度、都心の提案区における1万㎡超の新築物件の確認申請受付件数は、9件(昇降機等は39件)であり、計画変更等を含めると34件(昇降機等は39件)程度であり、事務処理に支障をきたすほど、著しく業務量が増加するとはいえない。これらの理由をもって事務処理の合理化やサービ向上が図れないとすることは、正当な理由にはあたらないと考える。
398	延べ面積が1万㎡を超える建築物等に係る特定行政庁の事務の権限移譲について	建築基準法施行令第149条第1項第1号に規定する「延べ面積が1万㎡を超える建築物」、同項3号に規定する「建物」及び同項4号に規定する「建築設備」のうち、同項2号の規定により都知事の許可を必要としないものに係る事務を、特別区が置く主事の事務に改める。	特別区の区域内における特定行政庁の事務は、建築基準法施行令第149条第1項に規定する建築物(1万㎡を超える建築物等)については都の事務として、都が処理する事務以外の事務を特別区が処理することとされている。本事務は、現行の建築基準法では、特別区の権限に属しないものとされているため、都の事務となっている。 移譲された場合、「特別区における東京都の事務処理の特例に関する条例」に規定されている申請書等を都へ送付する事務、手数料の都への報告及び納付事務及び証書等を都から区に送付する事務や、事務処理特例交付金にかかる事務の負担が軽減されるとともに、書類等の往復にかかる期間が短縮されることで事務の効率化が図られる。また、利用者は、当該手続・協議の際にかかる移動距離、事務処理期間等の短縮による物理的な負担の軽減や、窓口の一本化による審査状況、進捗などの行程管理が容易になるなど、利便性が向上する。 さらに、実際の事務においても、1万㎡を超える建築物如何に係らず、原則的には許認可の基準は一律であって、事務の実施には問題はない。建築基準法第12条第1項及び第3項の定期報告先を統一し、一元管理することで、事務のスリム化、所有者への利便性の向上と合理的な指導が可能となることから安全性の向上も図られる。 以上の観点から、特に都が特定行政庁として処理する事務でなければ実施できない根拠はなく、かつ特別区において実施することが合理的であるため、本事務の権限移譲を求める。 また、「床面積が大きくなるほど審査の事務負担が増す」「31m超の建築物は審査項目が数多くある」との懸念があるが、現在特別区が行っている事務でも、31m超の建築物はあり、事務処理に関して支障はなく、区での対応は十分に可能である。	建築基準法第2条第1項第35号、同法第97条の3第3項 建築基準法施行令第2条の2第2項、同施行令第149条第2項、3項	国土交通省	特別区長会	C	対応不可	お示しの内容では、求める措置の具体的な提案内容が不明瞭であるが、延べ面積が1万㎡を超える建築物等に係る特定行政庁の事務の権限については、床面積の大きさ、その構造の複雑さ等から審査の事務負担が大きいため、東京都(特別区内)においては、1万㎡超の建築物の建築件数が他の地方公共団体と比べて極めて多く、全ての建築物を区に移管した場合、区の負担が増加することとなるが、お示しの提案事項からは、特別区においてこれらの事務の適正かつ迅速な執行に支障がないことに対する根拠が不明確である。 このため、建築主となる民間事業者等への影響等を勘案すれば、都の建築行政の責任者である知事が特別区の体制等について確認し同意することなしに、特別区がこれらの事務を実施することは妥当ではないと考えている(建築基準法第4条第2項及び第3項に基づき、都道府県知事の同意を得た場合には、1万㎡を超える建築物も含めて特定行政庁がその事務を行うことが出来る)。	本提案は、建築基準法施行令第149条等規定されている延べ面積が1万㎡を超える建築物等に係る特定行政庁の事務権限を移譲することを求めているものである。 本提案は、都知事の許可が必要なものに係る事務であり、指定確認検査機関による確認検査が充実している状況も踏まえると、提案の実現によって区の処理する件数が現在より大幅に増加するとは考えにくく、区の負担増及び建築主となる民間事業者等への影響等に支障がなく、移譲された場合の事務負担軽減や効率化、利便性の向上によるメリットが大きいと考えられる。 また、移譲された場合、総合設計許可や区の進めるまちづくり、区条例など、権限が移譲されることで事業者や地元住民に対して円滑な指導・誘導が可能となり、一体的、総合的なまちづくりの推進が可能となる。 更に、平成25年度、都心の提案区における1万㎡超の新築物件の確認申請受付件数は、9件(昇降機等は39件)であり、計画変更等を含めると34件(昇降機等は39件)程度であり、事務処理に支障をきたすほど、著しく業務量が増加するとはいえない。また、総合設計制度等を活用した高度利用のあり方においても、各区により地域特性やニーズに違いがあり、地域に根ざした、きめの細かい街づくりを誘導する上では、都の街づくりに関するガイドライン等を踏まえながら、特別区扱いの諸制度との整合を図る方が合理的と考える。
459	直轄国道の整備や保全に関する計画並びに工事の実施(高規格幹線道路以外の国道)の移譲	直轄国道に係る道路の整備及び保全(除雪を含む。)に関する計画や工事の設計、施工及び施行管理に関する事項を都道府県・指定市に移譲する。	「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月閣議決定)に基づき、権限移譲に向けて国と地方公共団体で個別協議を行っているところである。 住民に身近な地方自治体が管理を行うことにより、地域の実情を反映した効果的な管理・活用等を図ることが可能となる。 設計・採算確保・人員確保については、今後、内閣府が主導して政府内で検討を進めるとされており、引き続き実現に向けた検討を行っていただきたい。 また、その他の路線については、ハイパスの整備や無料化後に現道の移管について協議を行うこととした。	道路法12条	内閣府、国土交通省	神奈川県	D	現行規定により対応可能	直轄道路・河川の権限移譲については、昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」に基づき、本年1月より、国と地方公共団体で個別協議を開始し、本年7月、「直轄道路の地方への移管について」で状況をとりまとめ、公表したところである。引き続き、協議中の路線について、権限移譲の実現に向け取り組むこととしている。	意見なし

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
397	延べ面積が1万㎡を超える建築物等に係る建築主事の事務の権限移譲について	建築基準法施行令第149条第1項第1号に規定する「延べ面積が1万㎡を超える建築物」、同項3号に規定する「工作物」及び同項4号に規定する「建築設備」のうち、同項2号の規定により都知事の許可を必要としないものに係る事務を、特別区が置く主事の事務に改める。	特別区の区域は一つの都市計画区域として指定されており、一体の都市として総合的に整備・保全することとされている。 このため、(管理番号398)「延べ面積が1万㎡を超える建築物等に係る特定行政庁の事務の権限移譲について」と密接に関連しており、23区全域を都が広域的かつ一体的に処理する必要がある。 また、提案のあった事項については、都区間で事務配分の協議を行っている最中であるため、今回の検討においては慎重に対応されたい。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		D 現行規定により対応可能	○ 建築基準法(以下「法」という。)第4条第2項及び第3項に基づき、市町村(特別区を含む)は、都道府県知事との協議・同意手続を経て建築主事を置いた場合には、建築主事及び特定行政庁の権限に属する全ての事務を行うことができる。一方、法第97条の3の規定は、特別区は、一定の範囲内の事務であれば、協議・同意手続を経ずに建築主事を置くことができることとするものである。 ○ 上記のとおり、ご提案の内容については、法第4条第2項及び第3項の規定に基づき建築主事を置くことにより、現行規定で対応可能であり、全国知事会からも慎重な対応が求められているため、都区間で適切な事務配分の協議を行った上で対応されたい。
398	延べ面積が1万㎡を超える建築物等に係る特定行政庁の事務の権限移譲について	建築基準法施行令第149条第1項第1号に規定する「延べ面積が1万㎡を超える建築物」、同項3号に規定する「工作物」及び同項4号に規定する「建築設備」のうち、同項2号の規定により都知事の許可を必要としないものに係る事務を、特別区が置く主事の事務に改める。	当該事務は、都市計画で定められた地域・地区等の土地利用に即した建築規制を行うことにより、秩序ある都市の形成を目指すものである。 特別区は一つの都市計画区域に指定されており、一体の都市として総合的に整備・開発・保全することとされていることから、延べ面積1万㎡を超える建築物等に係る特定行政庁の事務は、23区全域を都が統一的かつ広域的に処理する必要がある。 また、提案のあった事項については、都区間で事務配分の協議を行っている最中であるため、今回の検討においては慎重に対応されたい。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		D 現行規定により対応可能	○ 建築基準法(以下「法」という。)第4条第2項及び第3項に基づき、市町村(特別区を含む)は、都道府県知事との協議・同意手続を経て建築主事を置いた場合には、建築主事及び特定行政庁の権限に属する全ての事務を行うことができる。一方、法第97条の3の規定は、特別区は、一定の範囲内の事務であれば、協議・同意手続を経ずに建築主事を置くことができることとするものである。 ○ 上記のとおり、ご提案の内容については、法第4条第2項及び第3項の規定に基づき建築主事を置くことにより、現行規定で対応可能であり、全国知事会からも慎重な対応が求められているため、都区間で適切な事務配分の協議を行った上で対応されたい。
459	直轄国道の整備や保全に関する計画並びに工事の実施(高規格幹線道路以外の国道)の移譲	直轄国道に係る道路の整備及び保全(除雪を含む。)に関する計画や工事の設計、施工及び施行管理に関する事項を都道府県・指定市に移譲する。	直轄道路の権限移譲に係る国と地方との個別協議の結果を踏まえ、希望する都道府県への移譲をすすめるべきである。なお、所管省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。	【全国市長会】 所管(府)省からの回答が「現行規定により対応可能」となっていることについて、提案団体との間で十分確認を行うべきである。		D 現行規定により対応可能	提案団体からは意見が付けされていないところであり、提案の趣旨が、現行制度により十分対応可能なものであると考えている。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的な内容	具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見
							区分	回答	
460	直轄国道の管理に関する許認可等(高規格幹線道路以外の国道)の移譲	直轄国道に係る許認可等に関する権限を都道府県・指定市に移譲する。	「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月閣議決定)に基づき、権限移譲に向けて国と地方公共団体で個別協議を行っているところである。 住民身近な地方自治体が管理等を行うことにより、地域の実情を反映した効果的な管理・活用を図ることが可能となる。 移譲に伴う財源措置・人員確保については、今後、内閣府が主導して政府内で検討を進めることとされており、引き続き実現に向けた検討を行っていただきたい。 また、その他の路線については、バイパスの整備や無料化後に現道の移管について協議を行うこととしたい。	道路法32条	内閣府、国土交通省	神奈川県	D 現行規定により対応可能	直轄道路・河川の権限移譲については、昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」に基づき、本年1月より、国と地方公共団体で個別協議を開始し、本年7月、「直轄道路の地方への移管について」として状況をとりまとめ、公表したところである。引き続き、協議中の路線において、権限移譲の実現に向け取り組むこととしている。	意見なし
61	複数都道府県に跨る直轄国道・河川に係る権限の移譲	昨年12月20日の政府の「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」の閣議決定を受けて、直轄国道・河川の権限移譲について、国土交通省地方整備局と都道府県及び政令市との個別協議が再開され、協議が整ったものについては、移譲が進められることとされている。 しかしながら、今回の権限移譲は、同一府県内に起終点がある区間やバイパスの現道区間などに限定されており、移譲先も単独の都道府県及び政令市のみとなっている。 複数の都道府県に跨るものについて、関西広域連合など、広域行政組織等への移譲を求める。	道路・河川のインフラ整備等については、国土交通省地方整備局と都道府県及び政令市がそれぞれ事業を実施していることから総合的な対応が困難な状況であるが、関西広域連合であれば、防災・観光・文化振興・産業振興・医療・環境保全など広域行政を現在推進しており、構成府県・政令市と一体的に事業を実施することで、圏域内の市町村や各種団体、地域住民の声を幅広く聞きながら、従来の縦割り行政にとらわれない、より地域の実情に応じた総合的な施策展開が可能となる。 また、国による直轄事業では、住民から距離があるため、その意向が反映されにくい。地方が事業を実施することで、地域住民(議会)の関心やチェック機能も高まり、その民意を反映しやすいものとなることと、許認可に係る事務もきめて道路や河川に関する窓口を一元化することで、地域住民や民間事業者の利便性が向上する。 地域の実情を踏まえた地方分権改革の取組をさらに進めるために、災害時の対応等を含めた国と地方との適切な役割分担を考慮しながらも、複数の都道府県に跨る直轄国道・河川についても可能な限り移譲を実現することで、防災・観光・文化振興・産業振興・医療・環境保全と連携した総合行政の観点から、住民目線にたった地域ニーズを反映した効率的・効果的なまちづくりが可能となる。 全国知事会の意見(平成25年11月14日、「直轄道路・河川の権限移譲に伴う財源措置について(案)」に対する意見)で言及されているように、複数の都道府県に跨るものについて広域での移譲を進めるため、財源措置等を含めて、その受入体制の枠組みづくりの検討が必要であり、具体的移譲に当たっては、所要財源の確保、人員・資機材の移管が前提となる。	道路法第12条(国道の新設又は改築)、第13条(国道の維持・修繕その他の管理)、河川法第9条(一級河川の管理)(道路法、河川法等に基づく直轄国道及び直轄河川に係る整備等に関する計画、工事及び管理の実施等に係る部分)	国土交通省	関西広域連合	C 対応不可	直轄道路・河川の権限移譲については、昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」に沿って、地方分権改革推進要綱(第1次)に基づき、地方分権改革推進委員会第1次報告の方向性に沿ったものとして、引き続き国が管理する必要がある道路・河川を除き、本年1月より、国と地方公共団体間で個別協議を進めているところであり、引き続き個別協議の整ったものから移譲を進めてまいりたい。 なお、大規模災害発生時の危機管理体制などに関する慎重な意見等といった基礎自治体の意見もあることから、複数の都道府県にまたがる道路・河川の広域行政組織等への移譲については慎重な検討が必要と考えている。	地方分権改革推進委員会第1次報告(平成20年5月28日)の方向性に沿って、国と地方公共団体間で移譲について個別協議を進めていると主張されているが、この報告では、①直轄国道については、主に地域内交通を分担する道路は基本的に地方が担うべきであり、国は、それを補完することにより、全国的な交通ネットワークを形成すべきとされ、②直轄河川については、「地域の川は地方に任せる」との観点から、地域の河川の管理については、地方自治体が責任をもって担えるように見直し、河川流路が複数都道府県にまたがる一級河川についても、関係都府県の調整が整えば、管理権限を国から移譲できるような検討すべきとされている。 この第1次報告の趣旨を踏まえれば、報告以後、府県を越える広域行政組織である関西広域連合が設立(平成22年12月1日)されており、広域的な権限の受け皿としてふさわしいことから、府県を跨る直轄国道・河川の移譲についても検討すべきである。 また、関西広域連合の取組については、定期的(年2回程度)に広域連合の区域内の基礎自治体(市町村)との意見交換を実施し、こうした国からの事務・権限の移譲の提案についても理解が得られるよう説明を行っている。
700	複数都道府県に跨る直轄国道・河川に係る権限の移譲	昨年12月20日の政府の「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」の閣議決定を受けて、直轄国道・河川の権限移譲について、国土交通省地方整備局と都道府県及び政令市との個別協議が再開され、協議が整ったものについては、移譲が進められることとされている。 しかしながら、今回の権限移譲は、同一府県内に起終点がある区間やバイパスの現道区間などに限定されており、移譲先も単独の都道府県及び政令市のみとなっている。 複数の都道府県に跨るものについて、関西広域連合など、広域行政組織等への移譲を求める。	【制度改正のメリット】 道路・河川のインフラ整備等については、国土交通省地方整備局と都道府県及び政令市がそれぞれ事業を実施していることから総合的な対応が困難な状況であるが、関西広域連合であれば、防災・観光・文化振興・産業振興・医療・環境保全など広域行政を現在推進しており、構成府県・政令市と一体的に事業を実施することで、圏域内の市町村や各種団体、地域住民の声を幅広く聞きながら、従来の縦割り行政にとらわれない、より地域の実情に応じた総合的な施策展開が可能となる。 また、国による直轄事業では、住民から距離があるため、その意向が反映されにくい。地方が事業を実施することで、地域住民(議会)の関心やチェック機能も高まり、その民意を反映しやすいものとなることと、許認可に係る事務もきめて道路や河川に関する窓口を一元化することで、地域住民や民間事業者の利便性が向上する。 地域の実情を踏まえた地方分権改革の取組をさらに進めるために、災害時の対応等を含めた国と地方との適切な役割分担を考慮しながらも、複数の都道府県に跨る直轄国道・河川についても可能な限り移譲を実現することで、防災・観光・文化振興・産業振興・医療・環境保全と連携した総合行政の観点から、住民目線にたった地域ニーズを反映した効率的・効果的なまちづくりが可能となる。 全国知事会の意見(平成25年11月14日、「直轄道路・河川の権限移譲に伴う財源措置について(案)」に対する意見)で言及されているように、複数の都道府県に跨るものについて広域での移譲を進めるため、財源措置等を含めて、その受入体制の枠組みづくりの検討が必要であり、具体的移譲に当たっては、所要財源の確保、人員・資機材の移管が前提となる。	道路法第12条(国道の新設又は改築)、第13条(国道の維持・修繕その他の管理)、河川法第9条(一級河川の管理)(道路法、河川法等に基づく直轄国道及び直轄河川に係る整備等に関する計画、工事及び管理の実施等に係る部分)	国土交通省	大阪府	C 対応不可	直轄道路・河川の権限移譲については、昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」に沿って、地方分権改革推進要綱(第1次)に基づき、地方分権改革推進委員会第1次報告の方向性に沿ったものとして、引き続き国が管理する必要がある道路・河川を除き、本年1月より、国と地方公共団体間で個別協議を進めているところであり、引き続き個別協議の整ったものから移譲を進めてまいりたい。 なお、大規模災害発生時の危機管理体制などに関する慎重な意見等といった基礎自治体の意見もあることから、複数の都道府県にまたがる道路・河川の広域行政組織等への移譲については慎重な検討が必要と考えている。	地方分権改革推進委員会第1次報告(平成20年5月28日)の方向性に沿って、国と地方公共団体間で移譲について個別協議を進めていると主張されているが、この報告では、①直轄国道については、主に地域内交通を分担する道路は基本的に地方が担うべきであり、国は、それを補完することにより、全国的な交通ネットワークを形成すべきとされ、②直轄河川については、「地域の川は地方に任せる」との観点から、地域の河川の管理については、地方自治体が責任をもって担えるように見直し、河川流路が複数都道府県にまたがる一級河川についても、関係都府県の調整が整えば、管理権限を国から移譲できるような検討すべきとされている。 この第1次報告の趣旨を踏まえれば、報告以後、府県を越える広域行政組織である関西広域連合が設立(平成22年12月1日)されており、広域的な権限の受け皿としてふさわしいことから、府県を跨る直轄国道・河川の移譲についても検討すべきである。 また、関西広域連合の取組については、定期的(年2回程度)に広域連合の区域内の基礎自治体(市町村)との意見交換を実施し、こうした国からの事務・権限の移譲の提案についても理解が得られるよう説明を行っている。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答		
			意見	意見		区分	回答	
460	直轄国道の管理に関する許認可等(高規格幹線道路以外の国道)の移譲	直轄国道に係る許認可等に関する権限を都道府県・指定市に移譲する。	直轄道路の権限移譲に係る国と地方との個別協議の結果等を踏まえ、希望する都道府県への移譲をすすめるべきである。なお、所管省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。	【全国市長会】 所管(府)省からの回答が「現行規定により対応可能」となっていることについて、提案団体との間で十分確認を行うべきである。	D 現行規定により対応可能	提案団体からは意見が付されていないところであり、提案の趣旨が、現行制度により十分対応可能なものであると考えている。		
61	複数都道府県に跨がる直轄国道・河川に係る権限の移譲	昨年12月20日の政府の「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」の閣議決定を受けて、直轄国道・河川の権限移譲について、国土交通省地方整備局と都道府県及び政令市との個別協議が再開され、協議が整ったものについては、移譲が進められることとされている。しかしながら、今回の権限移譲は、同一府県内に起終点がある区間やバイパスの現道区間などに限定されており、移譲先も単独の都道府県及び政令市のみとなっている。 複数の都道府県に跨がるものについて、関西広域連合など、広域行政組織等への移譲を求める。	複数の都道府県にまたがる直轄道路・河川についても、関西広域連合など、広域での移譲を進めるため、投入体制の枠組みづくりを進めるべきである。移譲に当たっては、手挙げ方式によるべきである。	【全国市長会】 都道府県における財源や人材、資機材の確保や、災害時の迅速な対応、継続的な道路改良・維持修繕等に対する懸念意見があることから、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの国道ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。 都道府県の財政状況や組織体制等により、治水の安全度、大規模災害時の緊急対応に対する懸念意見があることから、当該河川の都道府県の移譲について検討する場合には、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの河川ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。			C 対応不可	○直轄道路・河川の権限移譲については、昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」に基づき、国と地方公共団体が協議を行い、協議が整ったものについて移譲を進めているところです。 ○一方で、東日本大震災等の大規模災害の発生、社会資本の老朽化問題の顕在化等の社会資本を巡る状況変化も踏まえ、国民生活・経済を支える基幹的な社会資本の整備・維持管理は国の基本的な責務であるとの認識に立って、国が管理する必要がある道路・河川については、引き続き国で管理すべきと考えています。 ○複数の都道府県に跨る道路・河川の広域行政組織への移管については、利害が異なる場合の意思決定の仕組みの確保、管理明確等における責任の所在の明確化等の課題があり、困難であると考えています。 ○なお、基礎自治体からも、広域行政組織の広域的実施体制のあり方に関して、大規模災害時の緊急時における危機管理体制や迅速な復旧・復興をはじめとする広域的かつ機動的な対応等について、事業の実施やブロック内の利害調整等の面で大きな支障が生じることを危惧しているとの懸念が示されているところです。
700	複数都道府県に跨る直轄国道・河川に係る権限の移譲	昨年12月20日の政府の「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」の閣議決定を受けて、直轄国道・河川の権限移譲について、国土交通省地方整備局と都道府県及び政令市との個別協議が再開され、協議が整ったものについては、移譲が進められることとされている。しかしながら、今回の権限移譲は、同一府県内に起終点がある区間やバイパスの現道区間などに限定されており、移譲先も単独の都道府県及び政令市のみとなっている。 複数の都道府県に跨がるものについて、関西広域連合など、広域行政組織等への移譲を求める。	複数の都道府県にまたがる直轄道路・河川についても、関西広域連合など、広域での移譲を進めるため、投入体制の枠組みづくりを進めるべきである。移譲に当たっては、手挙げ方式によるべきである。	【全国市長会】 都道府県における財源や人材、資機材の確保や、災害時の迅速な対応、継続的な道路改良・維持修繕等に対する懸念意見があることから、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの国道ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。 都道府県の財政状況や組織体制等により、治水の安全度、大規模災害時の緊急対応に対する懸念意見があることから、当該河川の都道府県の移譲について検討する場合には、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの河川ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。				

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的な内容	具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見	
							区分	回答		
829	複数都道府県に跨がる直轄国道・河川に係る権限の移譲	昨年12月20日の政府の「事務・権限の移譲等に関する見直し方針」についての閣議決定を受けて、直轄国道・河川の権限移譲について、国土交通省地方整備局と都道府県及び政令市との個別協議が再開され、協議が整ったものについては、移譲が進められることとされている。しかしながら、今回の権限移譲は、同一府県内に起終点がある区間やバイパスの視道区間などに限定されており、移譲後も単独の都道府県及び政令市のみとなっている。複数の都道府県に跨がるものについて、関西広域連合など、広域行政組織等への移譲を求める。	道路・河川のインフラ整備等については、国土交通省地方整備局と都道府県及び政令市がそれぞれ事業を実施していることから総合的な対応が困難な状況であるが、関西広域連合であれば、防災・観光・文化振興、産業振興、医療、環境保全など広域行政を現在推進しており、構成府県・政令市と一体的に事業を実施することで、圏域内の市町村や各種団体、地域住民の声を幅広く聞きながら、従来の縦割り行政にとらわれない、より地域の実情に応じた総合的な施策展開が可能となる。また、国による直轄事業では、住民から距離があるため、その意向が反映されにくい、地方が事業を実施することで、地域住民(議会)の関心やチェック機能も高まり、その民意を反映しやすいものとなすとともに、許認可に係る事務も含めて道路や河川に関する窓口を一元化することで、地域住民や民間事業者の利便性が向上する。地域の実情を踏まえた地方分権改革の取組をさらに進めるために、災害時の対応等を含めた国と地方との適切な役割分担を考慮しながらも、複数の都道府県に跨がる直轄国道・河川についても可能な限り移譲を実現することで、防災・観光・文化振興、産業振興、医療、環境保全と連携した総合行政の観点から、住民目線に合った地域ニーズを反映した効率的・効果的なまちづくりが可能となる。全国知事会の意見(平成25年11月14日、「直轄道路・河川の権限移譲に伴う財源措置について(案)」に対する意見)で言及されているように、複数の都道府県に跨がるものについて広域での移譲を進めるため、財源措置等を含めて、その受入体制の枠組みづくりの検討が必要であり、具体的移譲に当たっては、所要財源の確保、人員・資機材の移管が前提となる。	道路法第12条(国道の新設又は改築)、第13条(国道の維持、修繕その他の管理)、河川法第9条(一級河川の管理)等(道路法、河川法等に基づく、直轄国道及び直轄河川に係る整備等に関する計画、工事及び管理の実施等に係る部分)	国土交通省	兵庫県	C	対応不可	直轄道路・河川の権限移譲については、昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針」に沿って、地方分権改革推進委員(第1次)に基づき、地方分権改革推進委員会第1次勧告の方向性に沿ったものとして、引き続き国が管理する必要がある道路・河川を除き、本年1月より、国と地方公共団体間で個別協議を進めているところであり、引き続き個別協議の整ったものから移譲を進めてまいりたい。 なお、大規模災害発生時の危機管理体制などに関する慎重な意見等といった県自治体の意見もあることから、複数の都道府県にまたがる道路・河川の広域行政組織等への移譲については慎重な検討が必要と考えている。	地方分権改革推進委員会第1次勧告(平成20年5月28日)以後、関西広域連合が設立されており、広域的な権限の受け皿としてふさわしいことから、府県を跨がる直轄国道・河川の移譲についても検討すべきである。
697	直轄道路の移管路線の維持管理費に関する財源措置	平成25年12月20日の閣議決定に基づく権限移譲における直轄道路の移管路線の財源措置について、維持管理費は、個別の箇所に係る所要額を適切に積み上げた総額を、基準財政需要額に反映し、事業費に応じた交付税措置を講ずるとされているところ。移管にあたっては、従前の管理水準を確保するため、上記の交付税による措置額と、現在の維持管理に関する所要額との間に乖離が生じる場合、不足額について、交付税額の上乗せや、交付金等による財源措置を提案する。	【現状】 「事務・権限移譲の移譲等に関する見直し方針」(H25.12.20閣議決定)に基づく、権限移譲における移管路線の維持管理費に対する財源措置については、全国知事会が、H25.11.14「直轄道路・河川の権限移譲に伴う財源措置について(案)」に対する意見」に言及しているように、地方に移譲された道路・河川の維持管理に支障が生じることのないよう、維持管理に関する費用について歳入歳出面にわたって適切かつ明確な財政措置を講じること、事業費に応じた交付税措置を講ずることにより、従前と同様の管理水準を確保することを前提に行うことを求めているところ。 【制度改正の必要性】 移管路線の維持管理に関する措置額は、既管管路線の維持管理にも影響を及ぼすこととなるが、現在の交付税措置では、全国一律の算定方法により基準財政需要額を算出しており、大阪府下の対象路線においては、交通量も多く、都市部の特殊性等から、従前の管理水準を確保するための所要額が措置されない可能性がある。 【制度改正の必要性】 まずは、閣議決定に基づく交付税措置に関し、維持管理に関する所要額が確保されていることを判断するため、移管路線における、現状の維持管理に係る費用の提示を受ける必要がある。	地方交付税法第10条(普通交付税の算定)、第11条(基準財政需要額の算定方法)等	内閣府、総務省、国土交通省	大阪府	D	現行規定により対応可能	直轄道路・河川の権限移譲に伴う財源措置については、全国知事会と丁寧な調整を重ねた上で、昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針」において、その内容を取りまとめたところである。この中で、維持管理費については、「個別の箇所に係る所要額を適切に積み上げた総額を、基準財政需要額に反映し、事業費に応じた交付税措置を講ずる」として、適切な財政措置を講ずることとしている。	全国知事会が、H25.11.14「直轄道路・河川の権限移譲に伴う財源措置について(案)」に対する意見」に言及しているように、地方に移譲された道路・河川の維持管理費について、個別の箇所に係る所要額の積み上げは、従前と同様の管理水準を確保することを前提に行うことを求めているところである。第1次回答において示した「所要額を適切に積み上げた総額が、移管路線において現在維持管理に要している費用を確保したものでないことから、まずは所要額の積み上げ方法とそれによる措置額、移管路線において実際に維持管理に係る費用について提示頂きたい。 →歳入(積上げ)による措置額と、実際に維持管理に係る費用との間に乖離が生じる場合、不足額について、交付税額の上乗せや、交付金等による財源措置を提案する。
769	直轄道路・河川の維持管理権限の移譲及び維持管理費の財源を交付金により措置する枠組みの構築	直轄道路・河川の維持管理費の財源を交付金により措置する枠組みを構築すること。	【現行】 現在、国との間で直轄道路・河川の管理権限を段階的に移譲しているが、維持管理費についての財源措置が適切に行われるか不明確な状況である。 【制度改正の必要性】 道路・河川のインフラ整備等については、国土交通省地方整備局と都道府県及び政令市がそれぞれ事業を実施していることから、総合的な対応が困難な状況であるが、都道府県では防災・観光・文化振興、産業振興、医療、環境保全など、総合行政主体で各種事業を展開しており、市町村や各種団体、地域住民の声を幅広く聞きながら、従来の縦割り行政にとらわれない、より地域の実情に応じた総合的な施策展開が可能となる。また、国による直轄事業では、住民から距離があるため、その意向が反映されにくい、地方が事業を実施することで、地域住民(議会)の関心やチェック機能も高まり、その民意を反映しやすいものとなすとともに、許認可に係る事務も含めて道路や河川に関する窓口を一元化することで、地域住民や民間事業者の利便性が向上する。 【改正による効果】 地域の実情を踏まえた地方分権改革の取組をさらに進めるため、直轄国道・河川について、交付金による財源措置を講じた上で、移譲を実現することで、防災・観光・文化振興、産業振興、医療、環境保全と連携した総合行政の観点から、住民目線に合った地域ニーズを反映した効率的・効果的なまちづくりが可能となる。	道路法第12条、第13条、河川法第9条	内閣府、国土交通省	兵庫県	C	対応不可	直轄道路・河川の権限移譲に伴う財源措置については、全国知事会と丁寧な調整を重ねた上で、昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針」において、その内容を取りまとめたところである。この中で、維持管理費に係る財政措置については、従来から地方道や二級河川等の維持管理費については地方交付税により措置されてきていること、維持管理費に係る直轄事業負担金が廃止され管理者負担の考え方が徹底されたことなどから、地方交付税による措置としたところであり、新たに維持管理費に係る交付金を創設することは考えていない。	従前より国費で維持管理を実施してきたことから、地方に移譲された道路・河川の維持管理に支障が生じることのないよう、交付金により財源を措置するなど、維持管理に要する費用について、歳入歳出面にわたって適切かつ明確な財源措置を講ずることが必要である。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
829	複数都道府県に跨がる直轄国道・河川に係る権限の移譲	昨年12月20日の政府の「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」の閣議決定を受けて、直轄国道・河川の権限移譲について、国土交通省地方整備局と都道府県及び政令市との個別協議が再開され、協議が整ったものについては、移譲が進められることとされている。しかしながら、今回の権限移譲は、同一府県内に起終点がある区間やバイパスの現道区間などに限定されており、移譲先も単独の都道府県及び政令市のみとなっている。複数の都道府県に跨がるものについて、関西広域連合など、広域行政組織等への移譲を求める。	複数の都道府県にまたがる直轄道路・河川についても、関西広域連合など、広域での移譲を進めるため、受入体制の枠組みづくりを進めるべきである。移譲に当たっては、手挙げ方式によるべきである。	【全国市長会】 都道府県における財源や人材、資機材の確保や、災害時の迅速な対応、継続的な道路改良・維持修繕等に対する懸念意見があることから、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの国道ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。 都道府県の財政状況や組織体制等により、治水の安全度、大規模災害時の緊急対応に対する懸念意見があることから、当該河川の都道府県の移譲について検討する場合には、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの河川ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。		C 対応不可	○直轄道路・河川の権限移譲については、昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」に基づき、国と地方公共団体が協議を行い、協議が整ったものについて移譲を進めているところである。 ○一方で、東日本大震災等の大規模災害の発生、社会資本の老朽化問題の顕在化等の社会資本を巡る状況変化も踏まえ、国民生活・経済を支える基幹的な社会資本の整備・維持管理は国の基本的な業務であるとの認識に立って、国が管理する必要がある道路・河川については、引き続き国で管理すべきと考えています。 ○複数の都道府県に跨る道路・河川の広域行政組織への移管については、利害が異なる場合の意思決定の仕組みの確保、管理距離等における責任の所在の明確化等の課題があり、留意であると考えています。 ○なお、基礎自治体からも、広域行政組織の広域的実施体制のあり方に関して、大規模災害時の緊急時における危機管理体制や迅速な復旧・復興をはじめとする広域的かつ機動的な対応等について、事業の実施やブロック内の利害調整等の面で大きな支障が生じることを危惧しているとの懸念が示されているところである。
697	直轄道路の移管路線の維持管理費に関する財源措置	平成25年12月20日の閣議決定に基づく権限移譲における直轄国道の移管路線の財源措置について、維持管理費は、個別の箇所に係る所要額を適切に積み上げた総額を、基準財政需要額に反映し、事業費に応じた交付税措置を講ずるとされているところ。 移管にあたっては、従前の管理水準を確保するため、上記の交付税による措置額と、現在の維持管理に関する所要額との間に乖離が生じる場合、不足額について、交付税額の上乗せや、交付金等による財源措置を提案する。	直轄道路の権限移譲に向け、都道府県単位の個別協議が行われているが、権限移譲に伴う財政措置については移譲受け入れの前提であることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日閣議決定)に基づき、財政措置について確実な実現することはもとより、個別協議における各都道府県の意向を踏まえた拡充を含め、所要の法整備を行った上で確実に措置を講じるべきである。なお、所管省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。			D 現行規定により対応可能	昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針」に基づき、個別協議を行った結果、一部の国道について、平成27年度より移管が行われる見込みとなっているところ。現在、その維持管理費の扱いについて、閣議決定を踏まえ、適切に対応するよう、政府の予算プロセスの中で検討中である。
769	直轄道路・河川の維持管理権限の移譲及び維持管理費の財源を交付金により措置する枠組みの構築	直轄道路・河川の維持管理権限の移譲及び維持管理費の財源を交付金により措置する枠組みを構築すること。	直轄道路の権限移譲に向け、都道府県単位の個別協議が行われているが、権限移譲に伴う財政措置については移譲受け入れの前提であることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日閣議決定)に基づき、財政措置について確実な実現することはもとより、個別協議における各都道府県の意向を踏まえた拡充を含め、所要の法整備を行った上で確実に措置を講じるべきである。	【全国市長会】 都道府県における財源や人材、資機材の確保や、災害時の迅速な対応、継続的な道路改良・維持修繕等に対する懸念意見があることから、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの国道ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。 都道府県の財政状況や組織体制等により、治水の安全度、大規模災害時の緊急対応に対する懸念意見があることから、当該河川の都道府県の移譲について検討する場合には、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの河川ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。		D 現行規定により対応可能	昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針」において、維持管理費については、「個別の箇所に係る所要額を適切に積み上げた総額を、基準財政需要額に反映し、事業費に応じた交付税措置を講ずるとしつつ、「個別の箇所に係る所要額を適切に積み上げた総額を、地方財政計画の歳出に計上し、地方負担相当額について、適切に対応する」として、適切な財政措置を講ずることとしている。

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見
							区分	回答	
821	駐車場の外部開放 等、公営住宅財産の 目的外使用承認の簡 素化	駐車場の外部開放等、公 営住宅財産の目的外使用 について、事後報告とする ことにより補助金等に係る 予算の執行の適正化に関 する法律第22条の承認が あったものとして取り扱う。	【現行】 公営住宅財産の目的外使用には、国土交通大臣の承認を要することになっ ている。 【支障事例】 現在、目的外使用する際、特に駐車場の外部開放については、過年度に承 認を受けたものも含めて毎年度、地方整備局に事前承認を受けており、事務 が煩雑となるとともに、承認まで時間を要し、有効活用に支障がある。 【改正内容】 公営住宅の本来の入居対象者の入居を阻害せず、公営住宅の適正かつ合 理的な管理に支障がない範囲内で、公営住宅を住宅又は住宅以外の用途と して目的外使用する場合には、当該公営住宅の目的外使用について事後報 告することにより、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22 条」に規定する国土交通大臣の承認があったものとして取り扱う。 【改正による効果】 社会経済情勢の変化等に伴い需要の著しく減少している補助対象財産の転 用を強力的に認めるとともに、事前承認手続を簡素合理化することにより、公 営住宅の有効活用促進はもとより、地域の課題解決支援、地域活性化に貢 ずることができる。	補助金等に係る予 算の執行の適正化 に関する法律第22 条	国土交通省	兵庫県、大阪 府、徳島県	C 対応不可	公営住宅法第45条第1項において、公営住宅の社会福祉事業等へ の目的外使用について、公営住宅の適正かつ合理的な管理に著しい 支障のない範囲内で国土交通大臣の承認を行うことを明示している。 さらに、平成8年8月30日建設省住宅局長通知において、事後の報告 により大臣の承認があったものとみなされており、大臣の事前承認手 続は必要とされない。 公営住宅制度の趣旨・目的は、住宅に困窮する低額所得者に対し 低廉な家賃で住宅を賃貸することにある。この点、目的外使用の対象 となる社会福祉事業等については、省令で、「グループホーム事業」と 「ホームレスの自立支援」の2つの事業が規定されているところ、これ らの事業により支援を受けるのは実際に当該公営住宅に入居する者 であること、その入居者は住宅に困窮する低額所得者である場合に 多く、公営住宅制度の趣旨・目的との親和性が高いことから、大臣承 認の特例が認められているものである。 一方で、ご提案の「駐車場の外部開放」については、上記のように 公営住宅を「住宅」として使用する事業ではなく、公営住宅制度の趣 旨・目的とは異なるものであることから、「グループホーム事業」等と同 様に扱うことはできない。	・通常の目的外使用承認手続きのように1件1件内容が異なりそれぞれに検 証が必要なものではなく、対象の住宅は異なるが全て同様な目的外使用の目 的・形態(空き区画の発生状況や駐車場としての活用手法(月極・時間貸)等) である。 ・また、高齢社会の進展に伴い入居者も高齢化し、自動車の保有率が低下し ているために駐車場の空き区画が増加しており、駐車場の空き区画を有効活 用するため、今後も目的外使用許可を求める件数は拡大すると見込まれるこ とから、事前に行う個々の目的外使用承認手続きの簡素・合理化が必要である。
836	公共下水道の設計者 等の資格制度の条例 委任について	公共下水道を設置、改築 する場合の設計者及び工 事の監督管理者、維持管 理を行う者の資格を条例 に委任し、より地域の実情に 応じた資格の設定を可能と する。	公共下水道を設置、改築する場合の設計者及び工事の監督管理者、維持管 理を行う者の資格について下水道法第22条で定められているが、職員配置 については、各自自治体における人事や人材育成方針等に基づき実施され、 職員採用や人事任用制度もあり、当該職員のみの職員配置は難しい状況に ある。 また、職員の在職年数が長くなりになり、新たな職員が配置できず技術 の伝承に支障をきたしている。	下水道法第22条	国土交通省	三鷹市	C 対応不可	公共下水道・流域下水道の設計、工事の監督管理を行う者に必要な 資格要件、及び公共下水道・流域下水道の維持管理を行う者の資格 要件については、下水道法第22条に基づく政令で規定されています が、これらの要件は、特殊な技能が不可欠な業務に資し、必 要最低限の資格(学歴・実務経験年数等)を定めているものであり、 ご提案のように地方公共団体の人員配置等の観点から、地域に応じ て差異を設けることができる性質のものではありません。 地方公共団体の人員配置等から資格者の確保が難しいという点につ きましては、外部の人材を活用する手法として例えば、維持管理につ いて包括的民間委託(民間事業者が下水処理場の運転操作等の維 持管理を行うもの)の方式で民間事業者に委託する方法(下水道管 理者側で、資格者を配置する必要はない。)等があり、実際に一定の 地方公共団体で活用されているところですので、ご検討頂ければと存 じます。	水道法の一部改正では、水道の布設工事監督者を配置する対象工事に関し ては、地方公共団体の条例で定める水道の布設工事に限るとされ、水道の布 設工事監督者及び水道技術管理者の資格基準に関しては、政令で定める 資格を参照して地方公共団体の条例で定めることとされています。 また、市内に下水処理場を抱える本町において、技術系職員の知識・技術の 継承は安定的な下水道経営の観点から不可欠です。こうした観点から、ご回 答いただいた包括的民間委託等の方式は、技術系職員の知識・技術の伝承 に支障を来すことが懸念されるため、条例委任による資格設定について再検 討を求めるところです。
928	都道府県を介さない 国の補助金(いわゆる 「空飛ぶ補助金」)につ いて、都道府県への 財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうち先 導的都市環境形成促進事 業において、都道府県へ 財源・権限を移譲し、都道 府県から市町村や民間事 業者等へ補助する制度と すること	【制度改正の必要性等】 国が都道府県を介さず市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(い わゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかり か、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方 分権改革に逆行するものである。 特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助 対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事 業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業と することが必要である。 については、「空飛ぶ補助金」のうち、中小企業支援やまちづくりなどの地域振 興に資するものは、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や 民間事業者等へ補助する制度とすること。 【地方移管を求める理由】 県に対する情報提供が不十分であるため、県が把握している地域の実情等 を反映できない。	先導的都市環境形 成促進事業費補助 金交付要綱	国土交通省	埼玉県	C 対応不可	本事業の目的は都市における先導的な環境対策のモデル支援を行う ことにより、その成果を他の地域へと普及促進していくことであること から、モデル的であるため効果の実証がなされておらず、地方公共団体 ではリスクの大きさに支援しづらい取組については、引き続き国が 実施すべき役割であると考えている。	第1次回答において、「モデル的であるため効果の実証がなされておらず、 地方公共団体ではリスクの大きさに支援しづらい取組とあるが、地方公共 団体においても権限と財源が移譲されれば、当事業のようにリスクのある事 業を行うことは可能であり、また検証を行う能力も有している。 また、当事業の応募、審査等の業務は一般社団法人都市環境エネルギー 協会に委託されているが、モデル事業については「低炭素まちづくり計画」策 定の義務付けがあり、当該計画の作成が国土交通省が定めるマニュアル で行われていなければ都道府県で審査できると考える。 については、「空飛ぶ補助金」のうち先導的都市環境形成促進事業について、 都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補 助する制度とすべきである。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
821	駐車場の外部開放等、公営住宅財産の目的外使用の簡素化	駐車場の外部開放等、公営住宅財産の目的外使用について、事後報告とすることにより補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条の承認があったものとして取り扱う。		【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		C 対応不可	公営住宅制度の趣旨・目的は「住宅に困難する低額所得者」（公営住宅法第1条）に対して「低廉な家賃で」住宅を賃貸等することにある。現在、目的外使用の対象となる社会福祉事業等については、省令で「グループホーム事業」と「ホームレスの自立支援」の2つの事業が規定されているところ、これは、これらの事業により支援を受ける者は、実際に当該公営住宅に入居する者であること、またその入居者は「住宅に困難する低額所得者」である場合が多く、公営住宅制度の趣旨・目的との親和性が高いことから、大臣承認の特例が認められているものである。 公営住宅の目的外使用のうち、大臣承認の特例が認められるのは、本来入居者の入居を阻害しない範囲であるべきものであり、「住宅に困難する低額所得者」と同様できる範囲の者をその対象としているところ、ご提案の「駐車場」として使用する場合には、上記2事業のように公営住宅を「住宅」として使用する事業ではなく、公営住宅制度の趣旨・目的とは異なるものであることから、「グループホーム事業」等と同様に扱うことはできない。
836	公共下水道の設計者等の資格制度の条例委任について	公共下水道を設置、改築する場合の設計者及び工事の監督管理者、維持管理を行う者の資格を条例に委任し、より地域の実情に応じた資格の設定を可能とする。	—	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		C 対応不可	○処理施設、ポンプ施設及び排水施設的设计・監督管理、処理施設及びポンプ施設の維持管理がそれぞれ適切に行われなければ、市街地の浸水、汚水の溢水や公共用水域の汚染といった重大な被害を及ぼすおそれがあるとともに、公衆衛生の観点から人命に関わるおそれがあります。 ○これらには土木工学、機械工学、電気工学に加え、化学、生物学、公衆衛生学に係る専門的な知識が必要となるため、下水道法第22条及び下水道法施行令第15条において、必要最低限の資格を有する者が必要であるとしており、ご提案のように人員配置が困難であるとの理由により、緩和できる性質のものではありません。 ○また、水道と異なり下水道は、公共用水域の汚濁、市街地の浸水及び公衆衛生の悪化について、一つの地方公共団体の範囲を超えて広域的な被害を生ずるものであるため、全国一律の基準が要請されるものです。このことは、公共用水域の汚濁防止の観点から下水道法第2条の2の規定に基づき流域別下水道整備総合計画を定めなければならないとされていることから明らかです。 ○なお、公益事業に関連して、一定の資格や経験年数を統一的に必要とする同様の規定としては、電気事業法（昭和39年法律第170号）第43条やガス事業法（昭和29年法律第51号）第31条に規定される主任技術者等があるところです。
928	都道府県を介さない国の補助金（いわゆる「空飛ぶ補助金」）について、都道府県への財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうち先導的都市環境形成促進事業については、都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること	国から民間団体等に直接交付される補助金等については、都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること	【全国市長会】 市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。		C 対応不可	先導的都市環境形成促進事業におけるモデル事業支援は、CO2削減に資するエネルギー的利用を推進するため、その阻害要因を軽減するための事業類型を発掘し、全国に普及させることを目的としていることから、学識経験者の評価・審査により全国的な見地での先進・先導性を備えた事業に限って支援を行っている。 この事業の認定・補助金交付が都道府県単位で行われる場合、異なる都道府県において類似の事業に対して支援する恐れが生じること等に加え、予算額が416百万円（平成26年度）と小規模であることから、1件あたりの事業費が過小となり必要な配分が出来ない等、予算の執行が非効率となる恐れが生じることから、引き続き国が事業を実施すべきである。 なお、提案団体からのご意見「モデル事業については『低炭素まちづくり計画』策定の義務付けがあり、当該計画の作成が国土交通省が定めるマニュアル通り行われれば都道府県で審査できる」とあるが、本事業の審査の中では、低炭素まちづくり計画に関しては、本事業が計画区域内で実施されるものであるか否かの確認のみであり、低炭素まちづくり計画の内容を審査しているわけではなく、「応募のあった事業が他事業において類似の事例が無くエネルギー的利用の課題を解決するための優れた特性を有しているかどうかといった先進性・先導性」を審査しているものであり、ご指摘の件はあてはまらない。

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見	
							区分	回答		
929	都道府県を介さない 国の補助金(いわゆる 「空飛ぶ補助金」)につ いて、都道府県への 財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうち耐 震対策緊急促進事業補助 金について、都道府県へ 財源・権限を移譲し、都道 府県から市町村や民間事 業者等へ補助する制度と すること	【制度改正の必要性等】 国が都道府県を介さず市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(い わゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかり か、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方 分権改革に逆行するものである。 特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助 対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事 業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とす ることが必要である。 【地方移管を求める理由】 所管行政に耐震化補助がある場合には、移管すれば二重行政の解消になる。	耐震対策緊急促進 事業制度要綱	国土交通省	埼玉県	C	対応不可	耐震対策緊急促進事業は、地方公共団体において補助制度が整備 されている場合は防災・安全交付金等の上乗せ補助、補助制度 が整備されていない場合は国による直接補助を行うものです。 上乗せ補助については、地方公共団体の補助制度に合わせて実施 するものであり、地方の実情に応じて補助対象や補助率等を自由に 設定できるとともに、申請等の窓口についても地方公共団体に一本化 していることから、財源・権限の委譲にはそぐわないものと考えます。	上乗せ補助については、地方公共団体の補助制度に合わせて実施するも のであり、申請等の窓口についても地方公共団体に一本化している。 したがって、財源・権限を移譲することで、二重行政の解消・県が実施する 事業との更なる連携が図れ効果を最大限に発揮できるようになる。 【地方移管を求める理由】 耐震対策緊急促進事業補助金について、都道府県へ財源・権限 を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とす べきである。
930	都道府県を介さない 国の補助金(いわゆる 「空飛ぶ補助金」)につ いて、都道府県への 財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうちス martウェルネス住宅等推 進事業(スマートウェルネ ス拠点整備事業、スマ rtウェルネス住宅等推進モ デル事業)について、都道 府県へ財源・権限を移譲し、 都道府県から市町村や民 間事業者等へ補助する制 度とすること	【制度改正の必要性等】 国が都道府県を介さず市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(い わゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかり か、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方 分権改革に逆行するものである。 特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助 対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事 業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とす ることが必要である。 【地方移管を求める理由】 県で行っている県営住宅団地再生事業と密接な関係があり、県で実施するこ とにより事業推進効果が期待できる(施設整備に係る部分に限る)。	スマートウェルネス 住宅等推進事業補 助金交付要綱	国土交通省	埼玉県	C	対応不可	スマートウェルネス拠点整備事業は、都道府県が策定する高齢者 居住安定確保計画等に基づき、住宅団地等における併設施設の 整備を支援するものであり、現行制度において地域の特性や実情を反映 した支援を実施しているところである。 スマートウェルネス住宅等推進モデル事業は、高齢者等の居住の 安定確保及び健康の維持・増進に資する先導的な取組に対して支援 するものであり、住宅・福祉の専門家によって先導性の評価をし、選 定された取組みの成果を全国へと普及促進していくことを目的として いる。したがって、国が引き続き支援を行っていくことが適切であると 考えられる。	第1次回答において、「スマートウェルネス拠点整備事業は、都道府県が策 定する高齢者居住安定確保計画等に基づき、住宅団地等における併設施設 の整備を支援するものであるが、「都道府県が策定する高齢者居住安定確保 計画等に基づく事業であれば、その策定者である都道府県が実施する方が より効果的な事業を実施できると考える。 【地方移管を求める理由】 「地域の特性や実情を反映した支援」であれば都道府県や市町村がより実 情を把握しているため、地方で行うことが適切と考えられる。 スマートウェルネス住宅等推進モデル事業についても、住宅行政・福祉行政 を担う都道府県が専門家と連携して行うことで実施可能である。 【地方移管を求める理由】 スマートウェルネス住宅等推進事業(スマートウェルネス拠点整備 事業、スマートウェルネス住宅等推進モデル事業)について、都道府県へ財 源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度と すべきである。
931	都道府県を介さない 国の補助金(いわゆる 「空飛ぶ補助金」)につ いて、都道府県への 財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうち集 約都市形成支援事業につ いて、都道府県へ財源・権 限を移譲し、都道府県から 市町村や民間事業者等へ 補助する制度とすること	【制度改正の必要性等】 国が都道府県を介さず市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(い わゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかり か、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方 分権改革に逆行するものである。 特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助 対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事 業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とす ることが必要である。 【地方移管を求める理由】 地方移管により地域の特性や実情を反映したまちづくりが可能となるため	集約都市形成支援 事業費補助金交付 要綱	国土交通省	埼玉県	C	対応不可	・低炭素まちづくり計画推進事業及び立地適正化計画推進事業は、 低炭素まちづくり計画及び立地適正化計画の策定が前提とされてい る。これらの計画は当該地域の実情に精通した市町村が、地域の課 題やニーズを精査した上で作成するものであり、自治体の住みにお いても地域の特性や実情を反映したまちづくりを行うことは可能と なる。	低炭素まちづくり計画推進事業及び立地適正化計画推進事業は、都市の コアとなる施設(医療施設、社会福祉施設、教育文化施設、商業施設)を移転促 進することとなるため、地域に密着した見地だけでなく、一市町村を超える広 域的見地から検討することで、より事業効果の高い地域の特性や実情を反映 したまちづくりを行うことが可能となる。 したがって、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事 業者等へ補助する制度とすべきである。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
929	都道府県を介さない 国の補助金(いわゆる 「空飛ぶ補助金」)につ いて、都道府県への 財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうち耐 震対策緊急促進事業補助 金について、都道府県へ 財源・権限を移譲し、都道 府県から市町村や民間事 業者等へ補助する制度と すること	都道府県が実施する耐震対策事業との連携を図り効 果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自 由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体に するか、都道府県に交付すること。	【全国市長会】 市町村への交付分については、国の関与とは別に、 都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係 る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重 に検討を行うべきである。	/	C 対応不 可	地震国日本において、大規模地震発生時の国民の生命・財産の被害 を最小限としていく観点から、住宅・建築物の耐震化の促進は、国全体 としての重要な課題である。 平成25年11月には、不特定多数の者が利用する大規模建築物等 について、耐震診断の義務付けや診断結果の報告(平成27年末まで)等 を内容とする建築物の耐震改修の促進に関する法律(耐震改修促進 法)の改正が施行されたところ。 これに合わせ、耐震診断義務付け対象建築物の所有者の負担を軽減 するため、平成25年度に「耐震対策緊急促進事業」(平成27年度までの 時限制度)を創設し、義務付け対象建築物の耐震診断・耐震改修等に 対して、従来の防災・安全交付金等による助成に加え、国による緊急 的・重点的な支援措置として、国が補助率の引上げを行っている。 耐震対策緊急促進事業については、国全体として、住宅・建築物の耐 震化のさらなるスピードアップを図る観点から、地方公共団体において 補助制度が整備されている場合は防災・安全交付金等への上乗せ補 助、補助制度が整備されていない場合は国による直接補助を行うもの であり、上乗せ補助については、地方公共団体の補助制度に合わせて 実施するものである。 また、補助対象や補助率等については、地方の実情に応じて自由に 設定できるとともに、申請等の窓口についても地方公共団体に一本化し ていることから、現行制度においても都道府県が実施する耐震対策事 業との連携を図ることが十分に可能であり、財源・権限の委譲にはそぐ わないものと考ええる。
930	都道府県を介さない 国の補助金(いわゆる 「空飛ぶ補助金」)につ いて、都道府県への 財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうちス マートウェルネス住宅等推 進事業(スマートウェルネ ス拠点整備事業、スマート ウェルネス住宅等推進モ デル事業)について、都道府 県へ財源・権限を移譲し、 都道府県から市町村や民 間事業者等へ補助する制 度とすること	都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効 果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自 由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体に するか、都道府県に交付すること。	【全国市長会】 市町村への交付分については、国の関与とは別に、 都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係 る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重 に検討を行うべきである。		C 対応不 可	○スマートウェルネス住宅等推進事業(スマートウェルネス拠点整備事 業、スマートウェルネス住宅等推進モデル事業)は、高齢者人口の増加 等を背景に、高齢者をはじめとした多様な世帯が安心して健康に暮らす ことができる住環境(「スマートウェルネス住宅」)を全国的に定着・実現 することを目的とした事業である。 ○全国的な定着・実現を図るためには、定着・実現までの間、地域によ る偏在な「スマートウェルネス住宅」を実現する事業を支援するととも に、より先導的な取組みを全国へと発信させていく必要がある。 ○このため、スマートウェルネス拠点整備事業において、「スマートウェ ルネス住宅」を実現する事業を支援するとともに、スマートウェルネス住 宅等推進モデル事業において、より先導的な取組みを全国へと発信す ることとしている。 ○なお、地方公共団体による支援とした場合、異なる地方公共団体に おいて類似の事業に対して支援が行われる恐れが生じることに加え、よ り先導的な取組みを全国へと発信できない恐れが生じる等、本事業 の目的と照らしても、適切ではないと考ええる。 ○したがって、「スマートウェルネス住宅」の全国的な定着・実現のため には、国が引き続き支援を行っていくべきである。
931	都道府県を介さない 国の補助金(いわゆる 「空飛ぶ補助金」)につ いて、都道府県への 財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうち集 約都市形成支援事業につ いて、都道府県へ財源・権 限を移譲し、都道府県から 市町村や民間事業者等へ 補助する制度とすること	国から民間団体等に直接交付される補助金等につ いては、都道府県が実施するまちづくり事業との連携を 図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるた め、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施 主体にするか、都道府県に交付すること。	【全国市長会】 市町村への交付分については、国の関与とは別に、 都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係 る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重 に検討を行うべきである。		C 対応不 可	・立地適正化計画は都市再生基本方針に基づいて作成することとされてい る。都市再生基本方針において、立地適正化計画の作成にあたっては、隣接 市町村等との協議・連携が重要であると規定しており、取り組みの事例として 都道府県が広域的な調整を図ることも挙げられている。このため、隣接市町 村等との広域的な調整は制度上当然に図られるべきものである。 ・また、コンパクトシティに取り組み市町村の数は時期や都道府県によって異 なり、都道府県に移譲することとする。市町村が支援を受けたと思っても、 各都道府県への配分の結果、支援を受けられないことが生じる可能性がある など、都道府県を超えた全国的な見地からの機動的な支援が困難になる。さ らに、例えば現行の財源を都道府県に均等配分したとしても、支援額の上限 が1つの都道府県に配分された小規模な額にとどまり、十分な支援ができな くなる可能性があるなど、事業効果の減退が見込まれる。 ・したがって、引き続き国が事業を実施すべきである。

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見
							区分	回答	
932	都道府県を介さない 国の補助金(いわゆる 「空飛ぶ補助金」)につ いて、都道府県への 財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうち都 市安全確保促進事業費補 助金交付要綱について、 都道府県へ財源・権限を移 譲し、都道府県から市町 村や民間事業者等へ補助す る制度とすること	【制度改正の必要性等】 国が都道府県を介さず市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(い わゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかり か、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方 分権改革に逆行するものである。 特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助 対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事 業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とす ることが必要である。 については、「空飛ぶ補助金」のうち、中小企業支援やまちづくりなどの地域振 興に資するものは、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や 民間事業者等へ補助する制度とすること。 【地方移管を求める理由】 地方移管により地域の特性や実情を反映したまちづくりが可能となるため。	都市安全確保促進 事業費補助金交付 要綱	国土交通省	埼玉県	C 対応不可	・人口・機能が集積する都市再生緊急整備地域内及び主要駅周辺に おいて、大規模な地震が発生した場合の都市機能の確保や帰宅困難者対策は、 広域的な見地から検討することは当然必要であるが、その都市を中心とした 広域的な地域の特性を踏まえることにより、より実践的に取り組んでいくこ とが可能である。 ・都道府県も協議会の構成員として一定の関与はあるが、総合行政主体であり、 ハード・ソフトを包含した広域的な地域防災計画の策定者でもある都道府 県が主体となって都市安全確保促進事業を実施したが、他の事業等との連 携がしやすく、より的確に地域の特性や実情を反映して効果的・効率的に事 業を実施することができる。 したがって、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事 業者等へ補助する制度とすべきである。	
933	都道府県を介さない 国の補助金(いわゆる 「空飛ぶ補助金」)につ いて、都道府県への 財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうち民 間まちづくり活動促進事業 について、都道府県へ財 源・権限を移譲し、都道府 県から市町村や民間事 業者等へ補助する制度とす ること	【制度改正の必要性等】 国が都道府県を介さず市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(い わゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかり か、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方 分権改革に逆行するものである。 特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助 対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事 業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とす ることが必要である。 については、「空飛ぶ補助金」のうち、中小企業支援やまちづくりなどの地域振 興に資するものは、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や 民間事業者等へ補助する制度とすること。 【地方移管を求める理由】 国に対する情報提供が不十分であるため、県が把握している地域の事情等 を反映できない。	民間まちづくり活動 促進事業交付要綱	国土交通省	埼玉県	C 対応不可	・普及啓発事業は、先進団体が実施している民間まちづくり活動の普 及啓発を、都道府県にとどまらず広く全国的に展開する必要があるた め、国が先進的な取組を行っている民間事業者等が行うその他の地 域への普及啓発事業に対して支援しているところである。 ・社会実験・実証事業等は、補助対象者が作成する民間まちづくり計 画に記載された事業内容について支援するものであり、補助対象 者は市町村に指定を受けた都市再生推進法人、市町村単位で組織さ れる法定協議会又は民間事業者等であること、都市再生推進法人 や法定協議会は地域の実情に精通した市町村との密接な連携が図 られるものであり、また、民間事業者等は民間まちづくり計画の作成 について市町村と協議することとなっていることから、現行の仕組みに おいても地域の特性や実情を反映したまちづくりを行うことは可能 である。	
34	旅客自動車運送事業 (バス・タクシー事業) の許認可等の地方運 輸局から都道府県へ の移譲 地域公共交通確保保 持改善事業費補助金 (バス路線維持に 関する助成事務の 地方運輸局から都道 府県への移譲	旅客自動車運送事業に関 する許認可等の事務・権限 及び地域公共交通確保保 持改善事業費補助金(バ ス路線維持に 関する助成に 関する)による 地方運輸局から都道府 県に 移譲する。	【制度改正の必要性】 バス事業の許認可事務及びバス路線の維持に係る助成措置、運用の基準算 定は国がその役割を担っており、具体的事務は地方運輸局において処理さ れている。地域住民の足を確保するためのバス路線の確保について、地方の 実情に応じた運行維持対策を講じるためには、本来地方がその役割を担う べきであると考えられ、そのために必要な権限と財源を一括して県に移譲す べきである。 なお、移譲にあたっては、地域の交通ネットワークの形成に関する主体的な 取組を可能とするよう自動車運送事業に対する助成も含めて、自治体、事 業者等地域の関係者の適切な役割分担の下で、その実効性を高める新たな制 度的枠組の構築をした上で、権限の移譲を行うこと。また、運送事業の許 認可等は、法的に様々なケースが想定され専門的知識や経験を有する職員 の育成を必要とすることから、移譲にあたっては、ノウハウの継承、人材 育成支援など人的支援の円滑な業務移譲のため必要な財源措置等を確実に 講じていただきたい。	道路運送法4条、9 条、11条等 地域公共交通確保 維持改善事業費補 助金交付要綱第2 編第1章に係る補助 金	国土交通省	愛知県	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直 し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承 知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手 全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの 形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略 との一体的な確保、地域全体を見渡した総合的な確保などの方向性 を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できること とするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネッ トワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととし、 これを以て、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が 主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたと ころ。 全国知事会からの意見のとおり、路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関 する事務・権限は都道府県に移譲するべきである。	

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
932	都道府県を介さない 国の補助金(いわゆる 「空飛ぶ補助金」)につ いて、都道府県への 財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうち都 市安全確保促進事業費補 助金交付要綱について、 都道府県へ財源・権限を移 譲し、都道府県から市町村 や民間事業者等へ補助す る制度とすること	国から民間団体等に直接交付される補助金等につい ては、都道府県が実施するまちづくり事業との連携を 図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるた め、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施 主体にするか、都道府県に交付すること。	【全国市長会】 市町村への交付分については、国の関与とは別に、 都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係 る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重 に検討を行うべきである。		C 対応不 可	<ul style="list-style-type: none"> ・都市安全確保促進事業の対象となっている都市再生緊急整備地域や主要 駅周辺における滞在者等の都市機能の確保や帰宅困難者対策は、大都市 の安全・安心の確保と国際競争力の強化を図る観点から、国策として取り組 む必要がある。したがって、広域的な地域の特性を踏まえた都市再生安全確 保計画及びエリア防災計画の策定や地域防災計画との連携等について、都 道府県ではなく、国や地方公共団体、民間事業者等で組織する協議会におい て検討・実施すべきである。 ・また、都市安全確保促進事業は、都市の再生の観点として緊急かつ重点 的に市街地の整備を推進すべき地域として国が指定する都市再生緊急整備 地域や、1日あたりの乗降客数が30万人以上の主要駅周辺を対象としている ところ、都市再生安全確保計画及びエリア防災計画を策定する地域の数は時 期や都道府県によって異なる。都道府県に移譲することと、各地域が支 援を受けたいと思っても、各都道府県への配分の結果、支援を受けられない ことが生じる可能性があるなど、都道府県を超えた全国的見地からの機動的 な支援が困難になる。 ・したがって、引き続き国が事業を実施すべきである。
933	都道府県を介さない 国の補助金(いわゆる 「空飛ぶ補助金」)につ いて、都道府県への 財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうち民 間まちづくり活動促進事業 について、都道府県へ財 源・権限を移譲し、都府 県から市町村や民間事 業者等へ補助する制度と すること	都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効 果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自 由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体に するか、都道府県に交付すること。	【全国市長会】 市町村への交付分については、国の関与とは別に、 都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係 る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重 に検討を行うべきである。		C 対応不 可	<ul style="list-style-type: none"> ・民間まちづくり活動促進事業は、市民・企業・NPOなどの知恵・人的資源等 を活用した先導的な都市施設の整備・管理の全国的な普及を目的としてい る。具体的には、民間団体による民間まちづくり活動のノウハウの全国的な 普及と普及、民間の担い手が主体となった都市施設の整備・管理の全国的な 展開に先立つ必要となる社会実験・実証事業等への支援を行うものである。 ・この事業の財源を都道府県に移譲した場合、支援対象となる活動は当該都 道府県内に普及させるかどうかで判断され、全国的な見地からは判断され ず、当該都道府県外の団体に先導団体のノウハウを普及させることが困難に なるだけでなく、異なる都道府県において類似の事業に対して支援すること になり、支援の重点化が図られなくなるなど、予算の執行が非効率になる恐れ がある。 ・また、現行の財源を都道府県に均等配分したとしても、支援額の上限が1つ の都道府県に配分された小規模な額にとどまり、充分な支援ができなくなる可 能性があるなど、事業効果の減退が見込まれる。 ・したがって、引き続き国が事業を実施すべきである。
34	旅客自動車運送事業 (バス・タクシー事業) の許認可等の地方運 輸局から都道府県へ の移譲 地域公共交通確保 維持改善事業費補助金 (バス路線維持に 関する助成事務の 地方運輸局から都 道府県への移譲)	旅客自動車運送事業に 関する許認可等の事務・権限 及び地域公共交通確保 維持改善事業費補助金(バス 路線維持に限る)による 助成について、地方運輸 局から都道府県に移譲す る。	路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する 事務・権限は都道府県に移譲するべきである。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		C 対応不 可	<p>【バス・タクシーの権限移譲について】</p> <p>バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に関しては、当該事業を的確に実施 できる体制、能力等が確保されているか、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審 査していること、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごと一律に実施するべ きものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使す ることが必要不可欠である。</p> <p>上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針につ いて」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。</p> <p>なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体と なって新しい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体がまちづくりや地域振興 との一体性の確保、地域全体を見通した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネット ワークに係る計画を策定することとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネット ワークを実現するための取組のあり方を見直す。ことと併せて、立地条件、地域公共交通の 再立法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通の形成・充実に取り組むことが可能とな ったこと。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。</p> <p>【助成事務の移譲について】</p> <p>本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月 20日))において結論が出ていると承知している。なお、現在の見直し下の過去の議論の議論と異な る点である。</p> <p>過去の議論においては、地域公共交通を担う利用者の減少、経営の悪化、サービスの低下等の 諸問題を深刻に解決し、地域住民の移動手段の確保を図るといった社会的要請の増大に対応するため には、「地域の総合行政を行う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識 経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し、合意の下で、「持続可能な公共交通ネットワ ークを創出し、その取組が国に必要である」という考え(「このように地域の主体的取組を全国に普及さ せるために、(中略)取組のあり方を担保する仕組みを構築する必要がある」との考え(「交通政策審議 会交通体系分科会地域公共交通確保等に関する議論報告」(平成26年6月6日))に基づき、交通政策審議 会交通体系分科会地域公共交通確保等に関する議論報告で、地域公共交通の活性化再生を促進し、地方公 共団体が主体的に地域公共交通の形成・充実に取り組むことが可能としたこと。</p>

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的な内容	具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見
							区分	回答	意見
152	旅客自動車運送事業 にかかる許認可等の 権限の地方運輸局から 都道府県への移譲	2以上の都道府県にまた がる路線を除き、道路運送 法に基づく許認可等の権 限を都道府県に移譲する。	【制度改正の必要性】 【地方と大都市圏では公共交通にかかると異なることから、道路 地方と大都市圏では公共交通にかかると異なることから、道路 運送法に基づく事業者の事業計画(路線や営業区間など)の変更につ いて、地域の実情に応じてより迅速な対応ができる制度とすることで、事業者の 負担を軽減し、住民サービスの向上を図る。ただし、2つ以上の都道府県にまた がる路線については、自治体ごとの対応が異なることも予想されるため、今 回は対象外とした。 【効果】 地域の自主性及び自立性を高めることが求められる中、路線や営業区間 の変更など旅客自動車運送事業の許認可等に関する業務について、生活交通 ネットワーク計画の作成、地域協議会への参画等により地域の交通事情・利 用者ニーズについて熟知している都道府県が総合的に実施することで、地域 住民及び事業者にとってより身近かつ迅速な対応が可能となる。	道路運送法第4条、 9条、9条の二、9条 の三、15条	国土交通省	鳥取県、京都 府、大阪府	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し 方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承 知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手 全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの 形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略 との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性 を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることと するなど、地方公共団体が先頭で立つて持続可能な公共交通ネット ワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、 これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が 主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたと ころ。 旅客自動車運送事業の許認可については、地域公共交通活性化再生法で 地域公共交通再編実施計画の認定を受けた場合においても、審査基準の緩和 等の特例は想定されているもの、許認可権限は国に残ったままである。 国土交通省の回答にある地域が主体となって望ましい交通ネットワークの 形成を実現するという観点から考えれば、地方が責任を持って計画作成と許 認可等を一体的に運用することが望ましく、自家用有償旅客運送だけでなく旅 客自動車運送においても許認可権限等を都道府県に移譲すべき。
265	旅客自動車運送事業 (バス事業)の許認可 等の地方運輸局から 都道府県への移譲 地域公共交通確保保 持改善事業費補助金 (バス路線維持等に 関する助成事務の 地方運輸局から都 道府県への移譲)	県内で路線が完結する旅 客自動車運送事業の許 認可(バス事業)及び当該 自動車運送事業に関する助成 事務を移譲すること	<許認可権限について> 【制度改正の必要性等】道路運送法第4、5条等の路線バスの事業経営(路 線・営業区域・営業所位置等)に関する事業計画)、運営等に関する許認可及 び監査・行政処分権限は国が持っている。 国が持つ許認可及び監査・行政処分権限について、県へ移譲することによ り、地域公共交通の実情が把握しやすくなるとともに、地域の実情に根差した よりきめ細かな施策の検討や展開が可能となり、県民への交通サービスの提 供に資する。 なお、他都県をまたぐ路線に係る旅客自動車運送事業の許認可については、 他都県との調整が必要であるため、引き続き国が広域的な観点から事務をと ることが適当と考えられる。 <路線維持確保のための補助事業について> 【制度改正の必要性等】バス路線の新設・廃止は、事業採算性を考慮して判 断されることから、路線の採算性の確保が最大の課題となっている。 このため、限界集落のような過疎地域におけるバス路線の新設・変更は、許 認可の権限の所在の有無ではなく、実質的に行政による支援の有無に大きく 左右される。 現在、バス路線の維持確保に向けた補助事業を、国、県、市町村がそれぞれ 行っているが、バス路線の休廃止に際しては、県が地域協議会を開催し、 国、市町村、事業者等と協議・調整を行っている。 そこで、補助事業を県に一元化することにより、許認可事務とも相まって地域 公共交通の実情が把握しやすくなるとともに、地域の実情に根差したよりき め細かな施策の検討や展開が可能となり、県民への交通サービスの提供に資 する。 したがって、地域事情等に精通した地方自治体が総合行政の観点から交通 政策を展開することが効果的である。	道路運送法第4条、 5条、9条第1、 3、4、5項、第11条 第1、3項、第15条 第1、3、4項、第15 条の2第1、2、3、5 項、第15条の3第 1、2、3項、第19条 の2、第19条の3 第1、2項、第22条の2第 1、2、3、4、5、7項、 第27条第2項、第30 条第4項、第31条、 第35条、第36条第 1、2項、第37条、 第38条第1、2項、 第39条 地域公共交通確保 維持改善事業費補 助金交付要綱第2 編第1章に係る補 助金	国土交通省	埼玉県	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し 方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承 知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手 全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの 形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略 との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性 を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることと するなど、地方公共団体が先頭で立つて持続可能な公共交通ネット ワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、 これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が 主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたと ころ。 貴回答のとおり、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成 25年12月20日)の結果を踏まえ、このたび地域公共交通活性化再生法が改 正され、地方自治体が地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施 計画を定めるなど、主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことが 可能とされた。 このような地方自治体による主体的な地域公共交通網の形成・充実に取組 をさらに効果的・効率的に推進するためには、許認可事務とともに補助事業 の移譲を図ることが必要と考える。 地域事情等に精通した地方自治体が総合行政の観点から交通政策を展開 することが効果的であるので、再検討をお願いしたい。
407	一般乗合旅客自動車 運送事業の運行許可 権限の地方運輸局から 区市町村への移譲	道路運送法の一部乗合旅 客自動車運送事業につ いて、道路運送法第4条を改 正し、運行地域がそれぞ れの自治体区域内である という条件に限り、運行許可 権限を地方運輸局から区 市町村に移譲する。	【制度改正の必要性・支障事例】 これからの高齢者人口の増加や子育て世帯へのさらなる支援が求められる 中で、買い物、公共施設利用、通院の移動手段として、バス路線の社会的な 需要はさらに増大することが予想される。こうした社会情勢の中、自治体は、 バス路線網の充実に向けた取り組みを行っていく必要がある。 【効果】 現在、運行地域に関わらず、路線バスを運行開始するには、運行するバス 事業者が、道路運送法に基づき一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請 書を国土交通省に提出し、審査を経て許可を受ける必要がある。 バス路線は、日々の生活において利用される身近な交通手段であり、地域 の要望への対応は、迅速に行われるべきものであるが、現状、許可申請書 を提出してから許可が下りるまで相当の時間を要している。また、許可手続きの 進捗状況が分からなかったため、広報紙への掲載手続き等の住民への周知に関 する事務手続きに入るタイミングに普通しているところである。 こうしたことから、地域の要望に迅速に対応するため、また、地方自治体 において実施している住民への周知に関する事務の円滑化、効率化を図るた め、運行地域がそれぞれの自治体区域内に限るバス路線の新設や変更等 についての運行許可権限は、地域に密着した基礎自治体にあるべきである。	道路運送法第4条	国土交通省	特別区長会	C	対応不可	本提案は、「個性を活かし自立した地方をつくるため、地方の声を踏まえ つつ、社会経済情勢の変化に対応して、地方の権限を着実に推進していく」と して新に導入された提案募集方式の趣旨に則り、特別区において検討した 結果提出しているものである。 平成25年12月の見直し方針、地域公共交通の活性化及び再生に関する法 律の一部改正により、地方公共団体が地域の公共交通計画に主体的に関わ る枠組みを整備され、法の計画に基づく事業として、バス路線網を含めた地 域公共交通の再編に取り組むことが可能となったと理解している。 この実施計画に国土交通大臣から認定を得ることで手続きの簡略化が図ら れるもの、関係者の同意など計画発定には相応の時間を要することが想定 される。また、計画の変更においても同様のプロセスが求められることから、 地域要望への迅速な対応においても懸念が残る。 こうした観点からの然るべき運用とともに、計画外の路線の運行要望などにも も、速やかに対応できるよう運行地域が自治体区域内に限るバス路線の新 設・変更についての運行許可権限を当該自治体に移譲することを願ってい る。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見		全国市長会・全国町村会からの意見		重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見	意見	意見		区分	回答
152	旅客自動車運送事業 (バス事業)の許認可等の 権限の地方運輸局から 都道府県への移譲	2以上の都道府県にまた がる路線を除き、道路運送 法に基づく許認可等の権 限を都道府県に移譲する。	路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する 事務・権限は都道府県に移譲をすべきである。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。				C 対応不 可	<p>バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ。輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。</p> <p>上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。</p> <p>なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭立ちで持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」とされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。</p> <p>また、意見を踏まえ、今後においては、各地方自治体と各運輸支局等の間で情報共有を図って参りたい。</p>
265	旅客自動車運送事業 (バス事業)の許認可 等の地方運輸局から 都道府県への移譲 地域公共交通確保維持 改善事業費補助金 (バス路線維持等に限 る)による助成事務の 地方運輸局から都道 府県への移譲	県内で路線が完結する旅 客自動車運送事業の許認 可(バス事業)及び当該自 動車運送業に関する助成 事務を移譲すること	路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する 事務・権限は都道府県に移譲をすべきである。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。				C 対応不 可	<p>【バスの許認可権限の移譲について】 バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ。輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。</p> <p>上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。</p> <p>なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭立ちで持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」とされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。</p> <p>【助成事務の移譲について】 本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。なお、現在の見解も以下の過去の議論の整理と同様である。</p> <p>過去の議論においては、地域公共交通を運ぶ利用者減少、経営の悪化、サービス水準の低下等の諸問題を適切に解決し、地域住民の移動手段の確保といった社会的要請の増大に的確に答えるためには、「地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭」に立ち、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が協働し出合い、合意の下で、「持続可能な公共交通ネットワーク」を構築し、その実現を図ることが重要」であって、「このような地域の主体的取組みを全国に普及させるために、(中略)取組みの実効性を担保する枠組みを構築する必要がある」との考え(「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会報告(平成26年6月6日)」)に基づき、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会での議論を経て、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。</p>
407	一般乗合旅客自動車 運送事業の運行許可 権限の地方運輸局から 区市町村への移譲	道路運送法の一般乗合旅 客自動車運送事業につい て、道路運送法第4条を改 正し、運行地域がそれぞ れの自治体区域内であると いう条件に限り、運行許可 権限を地方運輸局から区 市町村に移譲する。	路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する 事務・権限は都道府県に移譲をすべきである。 区市町村への移譲については、事務処理特例制度の 活用によるべきである。	【全国市長会】 市への移譲については、手挙げ方式による移譲を求 める。				C 対応不 可	<p>バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ。輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。</p> <p>上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。</p> <p>なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭立ちで持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」とされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。</p> <p>また、意見を踏まえ、今後においては、各地方自治体と各運輸支局等の間で情報共有を図って参りたい。</p>

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的な内容	具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見
							区分	回答	
54	市町村運営有償運送(交通空白輸送)の路線を定める義務の廃止又は過疎地有償運送の主体に市町村を追加ならびに自家用有償運送(市町村運営有償運送及び過疎地有償運送)の用途に旅行者の輸送を追加	過疎地域における市町村運営有償運送の交通空白輸送について、路線を定めなくとも可能とする。過疎地有償輸送について、実施主体に市町村を追加する。また、用途に旅行者の輸送を追加する。	【制度改正の必要性】市町村運営有償運送については、デマンド輸送の場合でも、基本となる路線を定める必要がある。そのため、事務が煩雑であるとともに、点在する住宅の高齢者に対して強力的なドア・トゥードアのサービスを行うことができない。また、路線を定める必要がない過疎地域有償運送については、運営主体は「特定非営利活動法人等」とされており、市町村が主体となることができない。過疎地域においては、健康な高齢者向けにドア・トゥードアのサービスを行いたいが、採算性の問題等で商工会などの参加が見込めない場合、市町村が主体となることも検討する必要がある。また、利用者は当該地域内の住民等に限定されているが、自家用車を持たない旅行者は当該山村を訪れていただく機会を増やすため、運行が限られる土日の路線をカバーできる仕組みを検討する必要がある。【求める措置内容】については、交通手段の限られた過疎地域において、市町村運営有償運送について、路線を定めなくとも可能とするか、又は過疎地有償運送の対象に市町村を追加する必要がある。また、自家用有償運送(市町村運営有償運送及び過疎地有償運送)用途に旅行者の輸送を追加する必要がある。これにより高齢者等に対するきめこまかな対応を実現するとともに、誘客の可能性を広げることができる。	道路運送法第78条第1項第2号、道路運送法施行規則第49条第1号、2号、第51条の2第1号、市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について(H18.9.15自動車交通局長通達)、過疎地有償運送の登録に関する処理方針について(H18.9.15)	国土交通省	愛知県	E 提案の実現に向けて対応を検討	市町村運営有償運送(交通空白)について、デマンド輸送を行う場合の事務の簡素化について検討する。また、旅客の範囲の拡大については、「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会」の最終とりまとめ(H26.3.20)を踏まえ、一定の条件下、旅行者の運送を可能とすることについて検討する。	提案どおりの対応が実現するよう検討していただきたい。
325	過疎地有償運送等自家用有償旅客運送の実施に係る要件の緩和	過疎地有償運送等自家用有償旅客運送の実施に係る運営協議会の運用ルールについて、道路運送法第79条の4第1項第5号のただし書きとして、市町村又は市町村が承認する団体については、交通事業者を除いた市町村、実施主体及び地域住民の合意により合意されたものはこの限りではないとするよう規制を緩和。	【現状】人口減少・少子高齢化の進展に伴い、中山間地域等交通空白地域における高齢者の移住手段の確保が喫緊の課題となっている。平成18年の道路運送法改正により自家用有償旅客運送が制度化されたが、次の支障事例のとおり地域の実情を踏まえた円滑な実施が困難となっている。【支障事例・効果】①過疎地有償運送について、道路運送法第79条の4により国土交通大臣は運営協議会で協議が調っていない場合、自家用有償旅客運送者の登録を拒否することとしているが、運営協議会は実質的に利害調整の場となり合意形成が困難②「自家用有償旅客運送者が利用者から受取する対価の取扱いについて」において、対価設定について、実費の範囲内であること、営利目的としていると認められない妥当な範囲内であることとし、具体的には、当該地域におけるタクシーの上限運賃の2分の1の範囲内であることを目安とされているが、資金の脆弱な運送実施主体では採算性確保されない等、不合理なケースが存在する。【効果】については、過疎地有償運送の実施にあたっては、運営協議会における合意形成要件を廃し、採算性を考慮した対価設定を可能にする等、市町村の責任、裁量による事業実施ができるよう要望する。【更に制度改正が必要と考えられる根拠】「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会 検討会最終とりまとめ」において、運営協議会の合意形成の手段として、「利害調整ではなく関係者間の認識の共有により合意形成の円滑化に資する雰囲気を作られることを徹底すべき」とされるが、構成員(交通事業者が含まれたままでは利害関係が優先され合意形成が困難となる)が危惧される。	道路運送法第79条の4第1項第5号、道路運送法施行規則第51条の7及び第51条の8、「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」(H18.9.15自動車交通局長通達)、「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」(H18.9.15自動車交通局長通達)、「自家用有償旅客運送者が利用者から受取する対価の取扱いについて」(H18.9.15自動車交通局長通達)	国土交通省	茨城県	C 対応不可	有償で旅客を運送する場合には、道路運送法の目的である輸送の安全の確保及び利用者の利益を保護するため、バス・タクシー事業の許可を取得する必要がある。しかしながら、過疎地など、バス・タクシー事業では生活に必要な輸送が確保されない場合については、自家用自動車を使用して有償で運送を行うことができることとしており(自家用有償旅客運送制度)、その導入に際しては、①バス・タクシー事業によることが困難であり、かつ、②地域住民の生活に必要な輸送を確保するために必要であることについて、協議会(都道府県又は市町村、バス・タクシー事業者、住民等が構成員)において合意していることを要件とすることにより、関係者間の適切な役割分担及びこれによる法目的の確保を図っている。このため、協議会の合意要件を廃止することや、協議会の構成員からバス・タクシー事業者を除外することは困難である。また、自家用有償旅客運送は、バス・タクシー事業によることが困難な地域における運送であり、非営利であることを前提としていることから、運送の対価についても「実費の範囲内」としている。	意見中の①バス、タクシー事業者によることが困難であり、かつ、②地域住民の生活に必要な輸送を確保するために必要であるということであれば、各事業者の合意を要件とすることは矛盾するのではないかと。
575-1	小規模旅客自動車運送事業の事務・権限を地方運輸局から都道府県知事等に移譲	次の旅客自動車運送事業に係る事務・権限を都道府県知事等へ移譲し、必要な規制緩和を行う。①過疎地域等の小規模な地域交通需要に対応するために実施する小型車両(現行での定員10人以下一規模)による定員15人以下による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方運輸局から都道府県知事等に移譲	【現行制度】大規模広域幹線交通と小規模地域内交通等を問わず、バス等の旅客自動車運送を実施する場合には、一律に道路運送法により国土交通大臣の許可、認可を要する。道路運送車両の保安基準では、室内照明灯や動力式扉の乗降口等に関する保安基準が設けられている。【制度改正の必要性】権限移譲により、交通事業者等の時間的・経済的負担が軽減される。既に自家用有償旅客運送の事務・権限を地方公共団体へ移譲する方針が示されており、地域の小規模公共交通の確保という観点から、地方が一体的に処理する必要がある。現行の旅客自動車運送に用いる車両の保安基準等は大型車を前提として策定されており、小型ミニバスには過剰な規制となっており、乗員の過疎地等における小規模な旅客需要に対応した小型ミニバス等の導入を阻害している。また、一般的に、登録制にすることで許可制より事務上の負担が軽減される。登録制としても輸送の安全の一定の確保が図られるばかりか、迅速な実施が可能となり、利用者の利益の保護及び利便の増進を確保できるものと考えられることから、「許可」を登録制にすべきである。地方公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、「地方公共団体が中心となり公共交通を再構築する」方針がより明確に示されたところであり、この提案は、同法に基づき協議会等で合意(「地域公共交通網形成計画」へ掲載)した事業を対象としているため、地方の責任において処理することが望ましい。	道路運送法第4条、道路運送車両の保安基準第50条	国土交通省	長野県	C 対応不可	①については、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ている。なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手形成を働き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立ち持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある仕組みを整備する。」こととされ、これを契機に、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。	地域公共交通活性化再生法が改正されたが、旅客自動車運送の事務・権限が地方に移譲されたわけではない。今回の提案は、旅客自動車運送の中でも、特に地域に根差した小規模な地域交通需要に関する事務・権限の移譲を求めている。地域の実情に即した交通を確保するためには、小規模な地域交通と自家用有償旅客運送を一体的に処理する必要があるため、小型車両(定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲されたい。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
54	市町村運営有償運送(交通空白輸送)の路線を定める義務の廃止又は過疎地有償運送の主体に市町村を追加ならびに自家用有償運送(市町村運営有償運送及び過疎地有償運送)の用途に旅行者の輸送を追加	過疎地域における市町村運営有償運送の交通空白輸送について、路線を定めなくとも可能とする。過疎地有償輸送の対象に市町村を追加する。また、用途に旅行者の輸送を追加する。	提案団体の提案に沿って、過疎地域における市町村運営有償運送の交通空白輸送について、路線を定めなくとも可能とするか、過疎地有償輸送の対象に市町村を追加するべきである。また、自家用有償運送に旅行者の輸送を追加するべきである。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。	/	A 実施	市町村運営有償運送(交通空白)は、主として廃止された路線バスの代替とするものであることから、路線バスと同様に、原則として路線を定めて行うものとしており、また、デマンド運行を行う場合も基軸となる路線を定めることとしている。一方、地域の実情に応じ、デマンド運行の迂回部分を地区単位(大字・字・町丁・街区等)で行うことが適切であると地域公共交通協議等において協議が揃った場合にあっては、地区単位で設定することができることとしており、現行制度においても実施可能である。 また、旅客の範囲の拡大については、「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方」に関する検討会(第26.3.20)を踏まえ、一定の条件下、旅行者の運送もできることとする。
325	過疎地有償運送等自家用有償旅客運送の実施に係る要件の緩和	過疎地有償運送等自家用有償旅客運送の実施に係る運営協議会の運用ルールについて、道路運送法第79条の4第1項第5号のただし書きとして、市町村又は市町村が承認する団体については、交通事業者を除いた市町村、実施主体及び地域住民の合意により合意されたものはこの限りではない、とするよう規制を緩和。	—	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		C 対応不可	有償で旅客を運送する場合は、輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護の観点から、バスやタクシーの事業許可を取得する必要がある。他方、バスやタクシーのみによっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通の確保が困難であり、例外的に自家用車を用いてこれらを補完するための運送として必要であることについて運営協議会において合意が得られた場合にあっては、有償旅客運送が可能となるものである(自家用有償旅客運送制度)。そのため、当該地域のバス・タクシー事業者を含む関係者において、バスやタクシーでは輸送サービスの提供が困難であることから、自家用有償旅客運送が必要であることについて合意形成を図る必要があることから、運営協議会の構成員からバス・タクシー事業者を除外することや、運営協議会における合意要件を廃止することは困難である。
575-1	小規模旅客自動車運送事業の事務・権限を地方運輸局から都道府県知事等に移譲	次の旅客自動車運送事業に係る事務・権限を都道府県知事等へ移譲し、必要な規制緩和を行う。 ①過疎地域の小規模な地域交通需要に対応するために実施する小型車両(現行での定員10人以下・規制緩和による定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事業・権限を地方に移譲。 ②①にあたって、事業実施の「許可」を「登録」、事業計画変更の「認可」を「登録変更」等へと規制を緩和。 ③定員15人以下の小型ミニバスに係る車両基準を見直し、現行10人以下の車両に係る基準と同程度にする。	路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をすべきである。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		C 対応不可	バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ。輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元制指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。 上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において議論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえ、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことが可能としたところ。国としては今後とも計画策定に向けて支援していきたいと考えている。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的な内容	具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見
							区分	回答	
575-2	小規模旅客自動車運送事業の事務・権限を地方運輸局から都道府県知事等に移譲	次の旅客自動車運送事業に係る事務・権限を都道府県知事等へ移譲し、必要な規制緩和を行う。 ①過疎地域等の小規模な地域交通需要に対応するために実施する小型車両(現行での定員10人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方運輸局から都道府県知事等に移譲 ②「にあたって、事業実施の許可」を「登録」に、事業計画変更の「認可」を「登録変更」等へと規制を緩和 ③定員15人以下の小型コミュニティバスに係る車両基準を見直し、現行10人以下の車両に係る基準と同程度にする。	【現行制度】 大規模広域幹線交通と小規模地域内交通等を問わず、バスの旅客自動車運送を実施する場合には、一律に道路運送法により国土交通大臣の許可・認可を要する。 道路運送車両の保安基準では、室内照明灯や動力式扉の乗降口等に関する保安基準が設けられている。 【制度改正の必要性】 権限移譲により、交通事業者等の時間的・経済的負担が軽減される。既に自家用有償旅客運送の事務・権限を地方公共団体へ移譲する方針が示されており、地域の小規模公共交通の確保という観点から、地方が一体的に処理する必要がある。 現行の旅客自動車運送に用いる車両の保安基準等は大型車を前提として策定されており、小型コミュニティバスには過剰な規制となっており、最近の過疎地等における小規模な旅客需要に対応した小型コミュニティバスの導入を阻害している。 また、一般的に、登録制にすることで許可制より事務上の負担が軽減される。登録制としても輸送の安全の一定の確保が図られるばかりか、迅速な実施が可能となり、利用者の利益の保護及び利便の増進を確保できるものと考えられることから、「許可」を「登録」とすべきである。 地方公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、「地方公共団体が中心となり公共交通を再構築する」方針がより明確に示されたところであり、この提案は、同法に基づく協議会等で合意(「地域公共交通網形成計画」へ搭載)した事業を対象としているため、地方の責任において処理することが望ましい。	道路運送法第4条、道路運送車両の保安基準第50条	国土交通省	長野県	C	②については、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭で立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。	地域公共交通活性化再生法が改正されたが、旅客自動車運送の事務・権限が地方に移譲されたわけではない。 今回の提案は、旅客自動車運送の中でも、特に地域に根差した小規模な地域交通需要に関する事務・権限の移譲を求めるものである。 地域の実情に即した交通を確保するためには、小規模な地域交通と自家用有償旅客運送を一体的に処理する必要があるため、小型車両(定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲されたい。また、移譲する際には「登録制」とされたい。
575-3	小規模旅客自動車運送事業の事務・権限を地方運輸局から都道府県知事等に移譲	次の旅客自動車運送事業に係る事務・権限を都道府県知事等へ移譲し、必要な規制緩和を行う。 ①過疎地域等の小規模な地域交通需要に対応するために実施する小型車両(現行での定員10人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方運輸局から都道府県知事等に移譲 ②「にあたって、事業実施の許可」を「登録」に、事業計画変更の「認可」を「登録変更」等へと規制を緩和 ③定員15人以下の小型コミュニティバスに係る車両基準を見直し、現行10人以下の車両に係る基準と同程度にする。	【現行制度】 大規模広域幹線交通と小規模地域内交通等を問わず、バスの旅客自動車運送を実施する場合には、一律に道路運送法により国土交通大臣の許可・認可を要する。 道路運送車両の保安基準では、室内照明灯や動力式扉の乗降口等に関する保安基準が設けられている。 【制度改正の必要性】 権限移譲により、交通事業者等の時間的・経済的負担が軽減される。既に自家用有償旅客運送の事務・権限を地方公共団体へ移譲する方針が示されており、地域の小規模公共交通の確保という観点から、地方が一体的に処理する必要がある。 現行の旅客自動車運送に用いる車両の保安基準等は大型車を前提として策定されており、小型コミュニティバスには過剰な規制となっており、最近の過疎地等における小規模な旅客需要に対応した小型コミュニティバスの導入を阻害している。 また、一般的に、登録制にすることで許可制より事務上の負担が軽減される。登録制としても輸送の安全の一定の確保が図られるばかりか、迅速な実施が可能となり、利用者の利益の保護及び利便の増進を確保できるものと考えられることから、「許可」を「登録」とすべきである。 地方公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、「地方公共団体が中心となり公共交通を再構築する」方針がより明確に示されたところであり、この提案は、同法に基づく協議会等で合意(「地域公共交通網形成計画」へ搭載)した事業を対象としているため、地方の責任において処理することが望ましい。	道路運送法第4条、道路運送車両の保安基準第50条	国土交通省	長野県	D	③については、平成26年3月18日に、乗車定員11人以上23人以下の旅客自動車運送事業用自動車であって車両総重量5トン以下のものについて、ワンマンバスの構造要件の適用を除外し、平成26年4月1日より施行したところ。 したがって、現行規定において対応可能と考えているが、今なお相談の障壁となっている基準があれば、最寄りの運輸支局等にご相談いただきた。	地域公共交通活性化再生法が改正されたが、旅客自動車運送の事務・権限が地方に移譲されたわけではない。 今回の提案は、旅客自動車運送の中でも、特に地域に根差した小規模な地域交通需要に関する事務・権限の移譲を求めるものである。 地域の実情に即した交通を確保するためには、小規模な地域交通と自家用有償旅客運送を一体的に処理する必要があるため、小型車両(定員15人以下)による旅客自動車運送事業に係る車両基準を撤廃した上で、事務・権限を地方に移譲されたい。
47	港湾施設に係る国土交通大臣認定の廃止	港湾区域と臨港地区を区別して整備される港湾施設において、国が、港湾計画策定時又は補助採択時に建設を承したものは大臣の施設認定は適用除外とすべき。	【現状】 港湾施設は、港湾法第2条第5項の規定で、港湾区域(いわゆる水域)及び臨港地区内に存することが要件となっている。このため、同条第6項で、「港湾区域及び臨港地区内にないものについても、国土交通大臣が港湾管理者の申請によって認定したものは、港湾施設とみなす」と規定されている。(施設認定) 【支障事例について】 別紙のとおり 【制度改正の必要性】 港湾事業で設置する施設は港湾施設とみなされることが必要であるが、事業スケジュール的に施設認定を得る時間がない場合も想定されるが、認定を受けるまでに事前審査を含め約2~3ヶ月を要することとなっている。このため、港湾計画又は補助採択時に国が建設を承した施設については、施設認定を適用除外することとすれば、事業の円滑化に大きく寄与するものと考えられる。 <適用除外すべきと考えられる理由> 現在、港湾施設の整備にあたり、港湾区域及び臨港地区に納めることができない場合は、港湾管理者としては施設認定で対応せざるを得ないが、事業スケジュール的に施設認定を得る時間がなく場合も想定されるのが実情である。港湾計画上で位置づけがなされた区域や補助事業認可申請において、港湾計画、補助申請をもって施設認定を兼ねることとすれば、事業の円滑化に寄与するものとする。	港湾法第2条第6項	国土交通省	愛知県	C	本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・付付け第4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、臨港地区の指定手続(縦覧や公告等)を経ないこととなるため、透明性が確保されず、周辺土地利用との整合性等に関するチェック機能が働かないこととなる。したがって、臨港地区を設定する際と同様、透明性を確保するため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要がある。」との観点から、「港湾区域及び臨港地区外の施設を港湾施設とする国土交通大臣の認定(2条6項)については、当該認定の迅速化を図るため、事前審査を含めた標準的な処理期間を設定する。」と結論が出ており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。	施設認定の迅速化を図るため事前調整を含めた標準的な処理期間を設定していたところであるが、港湾法施行規則に規定された申請書類に記載すべき事項を基にした迅速な審査をお願いしたい。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
575-2	小規模旅客自動車運送事業の事務・権限を地方運輸局から都道府県知事等に移譲	次の旅客自動車運送事業に係る事務・権限を都道府県知事等へ移譲し、必要な規制緩和を行う。 ①過疎地域等の小規模な地域交通需要に対応するために実施する小型車両(現行での定員10人以下一規制緩和による定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲。 ②「 <u>①にあたって、事業実施の「許可」を「登録」に、事業計画変更の「認可」を「登録変更」等へと規制を緩和。</u> 」 ③定員15人以下の小型コミュニティバスに係る車両基準を見直し、現行10人以下の車両に係る基準と同程度にする。	路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲するべきである。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		C 対応不可	バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているか、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきではなく、国が全一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。 上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後とも計画策定に向けて支援していきたいと考えている。
575-3	小規模旅客自動車運送事業の事務・権限を地方運輸局から都道府県知事等に移譲	次の旅客自動車運送事業に係る事務・権限を都道府県知事等へ移譲し、必要な規制緩和を行う。 ①過疎地域等の小規模な地域交通需要に対応するために実施する小型車両(現行での定員10人以下一規制緩和による定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲。 ②「 <u>①にあたって、事業実施の「許可」を「登録」に、事業計画変更の「認可」を「登録変更」等へと規制を緩和。</u> 」 ③定員15人以下の小型コミュニティバスに係る車両基準を見直し、現行10人以下の車両に係る基準と同程度にする。	路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲するべきである。 なお、小型コミュニティバスに係る車両基準の見直しについて、所管(府)省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事業関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。 なお、所管(府)省の回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事業関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。		D 現行規定により対応可能	バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているか、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきではなく、国が全一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。 上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後とも計画策定に向けて支援していきたいと考えている。 保安基準については、平成26年3月18日に、乗車定員11人以上23人以下の旅客自動車運送事業用自動車であって車両総重量5トン以下のものについて、ワンマンバスの構造要件の適用を除外し、平成26年4月1日より施行したところ。 したがって、現行規定において対応可能と考えているが、今なお特段の障壁となっている基準があれば、最寄りの運輸支局等にご相談いただきたい。
47	港湾施設に係る国土交通大臣認定の廃止	港湾区域と臨港地区を外れて整備される港湾施設において、国が、港湾計画策定時又は補助採択時に建設を了承したものは大臣の施設認定は適用除外とすべき。	港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設について、国土交通大臣による施設認定は廃止するべきである。			C 対応不可	○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・付付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。 ○ なお、施設認定の申請書類については、港湾法施行規則第1条に規定しているところであるが、その詳細については「港湾施設の認定に係るガイドライン(平成26年5月)」に示しているため、審査の迅速化の観点からも、ガイドラインに沿った申請にご協力をお願いしたい。

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見	
							区分	回答		意見
303	港湾施設に係る国土交通大臣の認定の一部廃止	港湾法第2条第6項に規定されている国土交通大臣の認定について、条件を満たしている場合は不要とする。	【提案事項・支障事例】 従来港湾区域であった水域が公有水面の埋立てにより土地となり、しかも臨港地区が設定されていない場合には、その区域内の施設はそのままでは港湾施設ではないとされており、供用を開始するためには、国の機関が直轄工事で建設した施設等であっても、当該施設を臨港地区に指定するか、港湾管理者(県)から国土交通大臣に港湾施設に認定するよう申請する必要がある。 臨港地区への指定については、埋立て(土地となった)後、原則として地方港湾審議会に諮問し、都市計画区域内であれば都市計画法に基づく臨港地区の指定手続きが必要となり、加えて埋立後功後面積と字界が決定しないと指定できないため、完成から臨港地区への指定(供用開始)まで多大な時間を要する。よって、埋立て前に事前の協議を進めることができる国土交通大臣への港湾施設に係る認定申請をした方が、迅速な供用開始ができる。 このため、国土交通大臣の認定が必要とされているもののうち、国の機関による直轄工事や国の機関がその必要性を認め都道府県が補助事業等で建設した施設については、既に港湾施設としての条件が認められたものとして、あらかじめ協議を不要とさせていただきたい。 協議が不要となれば、認定申請のために必要とされる埋立竣功書類に係る事務作業が軽減されるとともに、事前協議から認定までに少なくとも6ヶ月程度時間を要しているところ、この分の期間が短縮されることとなる。	港湾法第2条第6項	国土交通省	福島県	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け第4次見直し議論)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、臨港地区の指定手続(縦覧や公告等)を経ないこととなるため、透明性が確保されず、周辺の土地利用との整合性等に関するチェック機能が働かないこととなる。」したがって、臨港地区を設定する際と同様、透明性を確保するため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要がある。」との観点から、「港湾区域及び臨港地区外の施設を港湾施設とする国土交通大臣の認定(2条6項)については、当該認定の迅速化を図るため、事前調整を含めた標準的な処理期間を設定する。」と結論が出ており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。	<回答> 本提案は、通知を受けたうえで更なる措置の提案である。 公有水面の埋立て、直轄工事や補助事業により建設した施設は、港湾計画に基づき、国の認可等を経て建設しており、周辺の土地利用との整合性等に照してはその時点でチェックされていることから、十分に透明性も確保されていると考える。 また、埋立竣功すると埋立区域は水域から陸域に変わるが、上述の整合性等に関しては変わらないため、港湾施設の認定申請や臨港地区を指定せずとも港湾施設と認めさせていただきたい。 なお、港湾の陸域の機能の増進、構築物の建設等の制限を行う機能を果たすため、埋立区域については、必要な手続を経て進捗なく臨港地区に指定する考えである。
597	港湾施設に係る国土交通大臣の認定の廃止	港湾施設に係る国土交通大臣の認定を廃止する	【制度改正の必要性・支障事例】 港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設については、国において、港湾計画策定時又は補助採択時に建設が了承されているため、国も十分協議の上、整備建設されるものである。このため、改めて施設認定の手続きを行うことは、事務的にも二度手間であり、廃止を求める。 平成20年5月30日付け事務連絡で、国土交通省から、施設認定に係る手続きの見直しについて、通知があったところはあるが、当該見直しは、従来よりも早い段階で施設認定手続きを開始するというものであり、上述のように前段階で了承されているものについて、申請することは二度手間であることに変わりはなく、事務的な負担がある。 また、義務付け・枠付けの第4次見直しより、標準処理期間は事前調整2月、申請後1月と設定されたが、その後の協議でも申請から協議完了まで6月を要した事例があるなど、未だに協議に時間を要している。	港湾法第2条第6項	国土交通省	京都府、大阪府、徳島県	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け第4次見直し議論)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、臨港地区の指定手続(縦覧や公告等)を経ないこととなるため、透明性が確保されず、周辺の土地利用との整合性等に関するチェック機能が働かないこととなる。」したがって、臨港地区を設定する際と同様、透明性を確保するため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要がある。」との観点から、「港湾区域及び臨港地区外の施設を港湾施設とする国土交通大臣の認定(2条6項)については、当該認定の迅速化を図るため、事前調整を含めた標準的な処理期間を設定する。」と結論が出ており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。	臨港地区の指定は、都市計画審議会や、地元首長との協議を経て指定される一方で、施設認定については、国土交通省とされているが、国のみの関与により透明性が確保されたいと承知している。 臨港地区同様、地元首長への協議や告示といった手段で、周辺土地利用との整合性は図れるものであり、国土交通省については大臣認定ではなく、届出や同意で対応することとしても、全体としてチェック機能がより担保できると思われる。
810	港湾区域の設定に関する国土交通大臣の同意権限の都道府県への移譲及び国への届出の廃止	・国際戦略港湾等の港湾区域の新設、変更についての国土交通大臣の同意権限を都道府県に移譲すること求める。 ・都道府県管理の地方港湾の港湾区域の新設、変更にあつては国土交通大臣への届出を廃止することを求める。	【現行】 国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び都道府県管理の避難港の港湾区域の新設、変更については国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。また、都道府県管理の地方港湾の港湾区域の新設、変更については国土交通大臣への届出が必要とされている。 【制度改正の必要性】 新設、変更にあつては、利害関係人や河川管理者等の協議や地方公共団体の議会の議決を経ており、港湾管理者による十分な内容確認が実施されているものである。 【改正による効果】 この同意には事前協議から約1年程度の期間を要することから、国土交通大臣から都道府県知事に権限を移譲することにより、事務の迅速化、効率化を図ることができ、港湾施設利用者の利便性の向上につながる。	港湾法第4条第4項、同条第8項	国土交通省	兵庫県、京都府、大阪府、徳島県	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成21年の地方分権改革推進計画の議論)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「港湾区域に係る国土交通大臣又は都道府県知事の認可(4条4項)に関し、重要港湾及び避難港に係る認可は、同意を要する協議とし、その他の地方港湾に係る認可は、事後報告・届出・通知とする。」とされており、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」(平成23年法律第37号)において掲げられている。 なお、平成21年当時の「重要港湾」は、「港湾法及び特定外貨埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律」(平成23年法律第9号)により、「国際戦略港湾」、「国際拠点港湾」、「重要港湾」に分離されている。	・港湾区域の新設、変更にあつては、利害関係人や河川管理者等の協議や地方公共団体の議決を経ており、港湾管理者によって十分な内容確認が行われている。 ・国土交通大臣協議には事前協議から約1年程度の期間を要するものもあることから、事務を効率的に進め、港湾利用者の利便性の向上を図るため、港湾区域の新設等に関する国土交通大臣の同意権限の規定を廃止し、都道府県に移譲することが必要である。あわせて、都道府県管理の地方港湾の港湾区域の新設等にかかる国土交通大臣への届出についても廃止すべきである。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
303	港湾施設に係る国土交通大臣の認定の一部廃止	港湾法第2条第6項に規定されている国土交通大臣の認定について、条件を満たしている場合は不要とする。	港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設について、国土交通大臣による施設認定は廃止すべきである。			C 対応不可	<p>○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>○ なお、施設認定の際には、埋立免許に係る認可や港湾計画の審査の際には確認を要しない施設的具体的な配置や構造等についても確認を行っているので、本制度の廃止は不相当である。</p>
597	港湾施設に係る国土交通大臣の認定の廃止	港湾施設に係る国土交通大臣の認定を廃止する	港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設について、国土交通大臣による施設認定は廃止すべきである。			C 対応不可	<p>○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>○ 港湾施設は原則として港湾区域又は臨港地区に存する施設に限られているが、臨港地区指定にあたって時間を要するもの等については、例外的に国土交通大臣の認定により港湾施設としてみなすことを可能としている。</p> <p>○ 臨港地区を定める際は、臨港地区指定案の概算や公告等の手続きにより透明性が確保されているが、港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、透明性が確保されない恐れがあるほか、港湾施設となると、国の費用負担が生じることとなるため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要があり、本制度の廃止は不相当である。</p> <p>○ なお、「港湾施設の認定に係るガイドライン(平成26年5月)」において事務処理に係る留意点を示しているので、当該ガイドラインも活用いただき、効率的な事務処理にご協力をお願いしたい。</p>
810	港湾区域の設定に関する国土交通大臣の同意権限の都道府県への移譲及び国への届出の廃止	<ul style="list-style-type: none"> 国際戦略港湾等の港湾区域の新設、変更についての国土交通大臣の同意権限を都道府県に移譲すること求める。 都道府県管理の地方港湾の港湾区域の新設、変更にあつての国土交通大臣への届出を廃止することを求める。 	港湾区域の新設、変更についての国土交通大臣の協議・同意を廃止し、地方分権改革推進委員会第3次勧告を踏まえ、事後報告・届出・通知を許容とするべきである。それ以外についても、提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。			C 対応不可	<p>○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成21年の地方分権改革推進計画の議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>○ 国の利害に重大な関係を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び避難港については、法制度上、航路等の整備に係る費用の一部を国が負担する義務を有しているところでもあり、当該港湾の港湾区域の拡張等の是非について判断する必要があることから、同意を要する協議を求めることとしている。</p> <p>○ また、都道府県管理の地方港湾については、港湾区域の設定は、国民共有の財産である公有水面の規制等を可能にするものであることに加え、地域の判断を尊重することしつつも、公有水面の適正な管理を確保する観点から、届出を求め、必要に応じて是正を求めることとしている。</p>

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見
							区分	回答	
811	港湾区域及び臨港地区以外の施設を港湾施設と認定する権限の国土交通大臣から都道府県への移譲	港湾区域及び臨港地区内にはない施設を港湾施設とみなすためには、港湾管理者が申請し国土交通大臣が認定する必要があるが、この認定権限を国土交通大臣から都道府県へ移譲することを求める。	【現行】 港湾区域及び臨港地区内にはない施設を港湾施設とみなすためには、港湾管理者が申請し国土交通大臣が認定する必要がある。 【制度改正の必要性】 権限が委譲されれば、事務の効率化が図られ、地域の実情に応じた迅速な施設整備が可能となる。 【支障事例・効果】 港湾区域及び臨港地区内にはない施設についての港湾施設の認定については、事前協議から約6ヶ月程度の期間を要していることから、国土交通大臣から都道府県知事に権限を移譲することにより、事務の迅速化、効率化を図ることができ、利用者ニーズに対応した迅速な港湾施設の整備が可能となる。	港湾法第2条第5項、第6項	国土交通省	兵庫県、大阪府、徳島県	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け第4次見直し)の議論において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととなる場合、臨港地区の指定手続(縦覧や公告等)を省かないこととなるため、透明性が確保されず、周辺の土地利用との整合性等に関するチェック機能が働かないこととなる。したがって、臨港地区を設定する際と同様、透明性を確保するため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要がある。」との観点から、「港湾区域及び臨港地区外の施設を港湾施設とする国土交通大臣の認定(2条6項)」については、当該認定の迅速化を図るため事前調整を含めた標準的な処理期間を設定する。」と結論が出ており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。 臨港地区は国際戦略港湾又は国際拠点港湾を除き、都道府県等が定めており、施設認定の適否についても都道府県等が判断することが可能である。 港湾区域及び臨港地区内にはない施設についての港湾施設の認定に関する標準的な処理期間(事前協議を含め3ヶ月)が設定されたが、国土交通大臣協議には事前協議から約6ヶ月の期間を要しているのが現状である。このため、事務を効率的に進め、迅速な施設整備を図るため、施設認定の権限を国から都道府県へ移譲することを求めるものである。
82	観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限の国から広域連合への移譲	観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限(広域連合の構成府県市が実施主体である観光圏整備事業は除く)について、広域連合への移譲を求める。また、広域連合による認定を受けた団体等が、従来の国の認定と同様に、国の特例措置の支援(旅行業法の特例等)が受けられること及び補助事業「観光ブランド確立支援事業」の補助対象者となることを求める。	関西広域連合は、関西地域をエリアとする広域観光に取り組んでおり、観光圏の整備においては、各構成府県市が行う観光圏整備事業を広域的視点で捉え、関西全体を「日本の顔」となる国際観光エリアとしてそれぞれの観光圏を効果的に整備し、有機的に結びつけて周遊型に国内外の観光客を誘致するなど、広域連合が認定において主体性を発揮することにより、国際観光エリア「KANSAI」のブランド確立と創意・工夫に基づく効果的な観光地整備を行うことができる。 現在の観光庁の認定は、全国的見地から一元的に実施するため、関西など一定エリア内における複数の観光圏相互の連携や効果的な誘客など、エリア全体の最適化の視点が弱い。	「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律」第8条第3項(観光圏整備実施計画の認定)	国土交通省(観光庁)	関西広域連合	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(25年の事務・権限等の移譲等)に関する見直し方針についての議論において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する当面の方針」(平成25年9月13日 地方分権推進改革本部決定)において「観光圏整備実施計画の認定事務に係る事務・権限の移譲」は各府省と地方の意見を踏まえ、検討と調整を進めた上で、25年中に結論が得られた場合は、25年中に取りまとめる見直し方針に記載するとされていたことである。 その上で、関係機関へのヒアリング等が実施された結果、観光圏整備実施計画の認定については、滞在交流型観光の促進を図るため、平成24年度に改正した「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する基本方針」に基づき、地域の多様な関係者が連携した実施する事業を取りまとめた先導的な計画を対象に行うものであり、全国的見地から効率的に滞在交流型観光の取組を促進するため、観光庁において一元的に実施する必要があることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(25年12月20日 閣議決定)には記載されなかったことである。 訪日旅行者数を2020年に2000万人の高みを目指すとする目標達成に向けては、全国各地に整備されつつある観光圏がインバウンドに対しても重要な観光拠点となる。東京オリンピック・パラリンピック等の開催により訪日外国人観光客をいかに東京・首都圏だけでなく、地域に分散させ、日本全体で外国人観光客をもてなすが、日本を観光立国として引き立てていくことになる。 観光圏の認定について、国においては、「全国的見地から効率的に滞在交流型観光の取組を促進するため、各地域の先進的な取組を一元的に実施する必要がある」としているが、地域の観光振興は地域の実情に合わせた地方自治体が行うべきものであり、当該認定事務についても地域の市町村等の取組に連した都道府県等で対応は可能である。先導的な取組の促進や一元的な実施の必要性は、国が地域への助言等側面支援を行うことで対応できるものであり、国の関与は最小限に止めるべきである。 今後、多くの外国人観光客が日本、関西を訪れることが見込まれるなかでは、観光圏の認定に際しては先進性や地域バランスといった視点だけではなく、広域的な範囲で観光客を促進させる広域的ルート提案など、観光圏が相互に協力し、力を発揮しながら国内外の観光客の受入増に対応し、地域の「連携」「協調」の仕組などを考えていく必要がある。 関西広域連合のような広域行政組織では、観光圏の認定にあたり、整備段階から情報共有し、域内の観光圏が相互に連携、協議し合うことで、「KANSAI」ブランドとしても発信し、観光客のみならず関係者全体のみならず観光客の誘客に結びつけていくことも可能である。観光圏の認定においては、今後増加が見込まれる外国人観光客の受入も見据えて、地域の創意・工夫を活かせる、「全国的見地から一元的に行う」視点とは別の観点から提案する。
830	観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限の国から関西広域連合への移譲	観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限(広域連合の構成府県市が実施主体である観光圏整備事業は除く)について、広域連合への移譲を求める。また、広域連合による認定を受けた団体等が、従来の国の認定と同様に、国の特例措置の支援(旅行業法の特例等)が受けられること及び補助事業「観光ブランド確立支援事業」の補助対象者となることを求める。	関西広域連合は、関西地域をエリアとする広域観光に取り組んでおり、観光圏の整備においては、各構成府県市が行う観光圏整備事業を広域的視点で捉え、関西全体を「日本の顔」となる国際観光エリアとしてそれぞれの観光圏を効果的に整備し、有機的に結びつけて周遊型に国内外の観光客を誘致するなど、広域連合が認定において主体性を発揮することにより、国際観光エリア「KANSAI」のブランド確立と創意・工夫に基づく効果的な観光地整備を行うことができる。 現在の観光庁の認定は、全国的見地から一元的に実施するため、関西など一定エリア内における複数の観光圏相互の連携や効果的な誘客など、エリア全体の最適化の視点が弱い。	「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律」第8条第3項(観光圏整備実施計画の認定)	国土交通省(観光庁)	兵庫県	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(25年の事務・権限等の移譲等)に関する見直し方針についての議論において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する当面の方針」(平成25年9月13日 地方分権推進改革本部決定)において「観光圏整備実施計画の認定事務に係る事務・権限の移譲」は各府省と地方の意見を踏まえ、検討と調整を進めた上で、25年中に結論が得られた場合は、25年中に取りまとめる見直し方針に記載するとされていたことである。 その上で、関係機関へのヒアリング等が実施された結果、観光圏整備実施計画の認定については、滞在交流型観光の促進を図るため、平成24年度に改正した「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する基本方針」に基づき、地域の多様な関係者が連携した実施する事業を取りまとめた先導的な計画を対象に行うものであり、全国的見地から効率的に滞在交流型観光の取組を促進するため、観光庁において一元的に実施する必要があることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(25年12月20日 閣議決定)には記載されなかったことである。 -基本方針との適合判断は都道府県でも可能である。むしろ地域を熟知する都道府県の方が適切な判断を行える。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
811	港湾区域及び臨港地区以外の施設を港湾施設と認定する権限の国土交通大臣から都道府県への移譲	港湾区域及び臨港地区内 にない施設を港湾施設と みなすためには、港湾管理 者が申請し国土交通大臣 が認定する必要があるが、 この認定権限を国土交通 大臣から都道府県へ移譲 することを求める。	港湾区域及び臨港地区を 外れて整備される港湾施設 は、国土交通大臣による 認定が必要である。			C 対応不可	<p>○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・付付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>○ 港湾施設は原則として港湾区域又は臨港地区に存する施設に限られているが、臨港地区指定にあたって時間を要するもの等については、例外的に国土交通大臣の認定により港湾施設としてみなすことを可能としている。</p> <p>○ 臨港地区を定める際は、臨港地区指定案の概要や公示等の手続きにより透明性が確保されているが、港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、透明性が確保されない恐れがあるため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要があり、都道府県への権限委譲は不適当である。</p> <p>○ なお、「港湾施設の認定に係るガイドライン(平成26年5月)」において事務処理に係る留意点を示しているため、当該ガイドラインも活用いただき、効率的な事務処理にご協力をお願いしたい。</p>
82	観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限の国から広域連合への移譲	観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限(広域連合の構成府県市が実施主体である観光圏整備事業は除く)について、広域連合への移譲を求める。 また、広域連合による認定を受けた団体等が、従来の国の認定と同様に、国の特例措置の支援(旅行業法の特例等)が受けられること及び補助事業(観光ブランド確立支援事業)の補助対象者となることを求める。	関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方式や社会実験による検討を求める。			C 対応不可	<p>本提案は、すでに過去の議論(25年の事務・権限等の移譲等)に関する見直し方針についての議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>過去の議論においては、「国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する当面の方針」(平成25年9月13日 地方分権推進改革本部決定)において「観光圏整備実施計画の認定事務に係る事務・権限の移譲」は各府省と地方の意見を踏まえ、検討と調整を進めた上で、25年中に結論が得られた場合は、25年中に取りまとめる見直し方針に記載するとされていたところである。</p> <p>その上で、関係機関へのヒアリング等が実施された結果、観光圏整備実施計画の認定については、潜在交流型観光の促進を図るため、平成24年度に改正した「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する基本方針」に基づき、地域の多様な関係者が連携した実施する事業を取りまとめた先進的な計画を対象に行うものであり、全国的見地から効率的に潜在交流型観光の取組を促進するため、観光庁において一元的に実施する必要があることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(25年12月20日 閣議決定)には記載されなかったところである。</p> <p>上記のとおり、観光圏の認定については、その施策の性質上、全国的見地から、また、都道府県等を越える広域に跨る連携の調整という観点から国において実施する必要がある。</p>
830	観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限の国から個国広域連合への移譲	観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限(広域連合の構成府県市が実施主体である観光圏整備事業は除く)について、広域連合への移譲を求める。 また、広域連合による認定を受けた団体等が、従来の国の認定と同様に、国の特例措置の支援(旅行業法の特例等)が受けられること及び補助事業(観光ブランド確立支援事業)の補助対象者となることを求める。	関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方式や社会実験による検討を求める。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		C 対応不可	<p>本提案は、すでに過去の議論(25年の事務・権限等の移譲等)に関する見直し方針についての議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>過去の議論においては、「国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する当面の方針」(平成25年9月13日 地方分権推進改革本部決定)において「観光圏整備実施計画の認定事務に係る事務・権限の移譲」は各府省と地方の意見を踏まえ、検討と調整を進めた上で、25年中に結論が得られた場合は、25年中に取りまとめる見直し方針に記載するとされていたところである。</p> <p>その上で、関係機関へのヒアリング等が実施された結果、観光圏整備実施計画の認定については、潜在交流型観光の促進を図るため、平成24年度に改正した「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する基本方針」に基づき、地域の多様な関係者が連携した実施する事業を取りまとめた先進的な計画を対象に行うものであり、全国的見地から効率的に潜在交流型観光の取組を促進するため、観光庁において一元的に実施する必要があることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(25年12月20日 閣議決定)には記載されなかったところである。</p> <p>上記のとおり、観光圏の認定については、その施策の性質上、全国的見地から、また、都道府県等を越える広域に跨る連携の調整という観点から国において実施する必要がある。</p>

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	制度の所管・ 関係府庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見
							区分	回答	
509	国際観光振興の事務 (ビジット・ジャパン地方 連携事業)の国から 都道府県への移譲	現在、国と地方が連携して 実施している国際観光振興 の事務(ビジット・ジャパ ン地方連携事業)について 移譲することで、都道府県 の広域連携の取組として 実施できるようにする。	ビジット・ジャパン地方連携事業は、民間を主体とした組織等が実施しようとする 事業のうち、広域的・効果的な訪日旅行を促進する事業であり、地方自治 体等と負担を共有して実施するもの。 民間を主体とした組織等と、産業振興等の施策で日ごろから密接に連携する 都道府県が単独で連携主体となることで、事業者の利便性やより地域の実情 に応じた(他の企業・団体との競渡し等)連携が可能になると考える。 現在、ビジット・ジャパン地方連携事業は、都道府県域を越えた広域で取り組 む訪日プロモーションを実施しているが、自治体の広域連携の枠組みでも実 施が可能となるため、国の直接的な関与を求めない。 また、国の関与があることで、地方自治体と事業者との連携における十分な 機動性や意思決定が阻害されることが懸念されるため、本事業に係る事務・ 財源の移譲を求める。	外国人観光客 の旅行の容易化等 の促進による国際 観光振興に関する 法律 観光圏の整備によ る観光客の来訪 及び滞在の促進に 関する法律	国土交通省 (観光庁)	神奈川県	D 現行規定 により対応可 能	本案件は、既に過去の議論(平成25年の「事務・権限移譲等検討 シート」に係るヒアリング)において結論が出ていると承知している。 なお、ビジット・ジャパン地方連携事業については、現行の制度におい ても、自治体の申請によって、民間を主体とした組織等と都道府県が 連携主体となり、国の介入なしに実施することが可能である。そうする ことで、事業者の利便性やより地域の実情に応じた連携(他の企業・ 団体との競渡し等)が可能と考える。また、国が介入する場合におい ても、事業実施にあたっては、国と地方自治体、観光関係団体、民間 企業が相互に連携して事業を予め計画した上で実施するものである ため、地方自治体と事業者との連携における十分な機動性や意思決 定が阻害されるものではないと考える。	意見なし
458	地域公共交通活性 化・再生総合事業費 補助金の国から都道 府県及び市町村への 移譲	現在国が協議会に対して 交付している地域公共交 通活性化・再生総合事業 費補助金に係る事務等を 都道府県及び市町村に移 譲すること。	地方公共団体が地域の実情を踏まえて、持続可能な公共交通ネットワーク を実現するための実効性のある取り組みを柔軟に行うため、事務、財源の移 譲を受けなければならない。 地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金における交付申請の受付等 の事務を国が行うにあたって、地域の実情に応じた事業の認定、評価、アド バイスを行うことは困難であり、円滑な地域公共交通活性化・再生総合事業 の執行に支障をきたす。 この事務を都道府県が行うことで、市町村等が単独で作成する事業計画 を、県単位における地域の実情に応じた支援を行うことができ、また連携計画 においてもより密に市町村の連携に資する支援を行うこと、地域の実情に応 じた支援を行うことができるため、本事業に係る事務・財源の移譲を求める。	地域公共交通の活 性化及び再生に関 する法律 地域公共交通活性 化・再生総合事業 交付要綱 地域公共交通活性 化・再生総合事業 実施要領	国土交通省	神奈川県	C 対応不可	地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金は、すでに平成23年 に廃止されている。	意見なし
475	地域公共交通確保 維持事業補助金の国 から都道府県及び市 町村への移譲	現在国が乗合バス事業者 に対して交付している地域 公共交通確保維持事業補 助金に係る事務等を都道 府県及び市町村に委譲 する。	地方公共団体が地域の実情を踏まえて、持続可能な公共交通ネットワークを 実現するための実効性のある取り組みを柔軟に行うため、事務、財源の移譲 を受けなければならない。 地域公共交通確保維持事業補助金における交付申請の受付等の事務を国 が行うにあたって、地域の実情に応じた事業の認定、評価、アドバイスを行う ことは困難であり、円滑な地域公共交通確保維持事業の執行に支障をきた す。 この事務を都道府県が行うことで、市町村等が単独で作成する事業計画 を、県単位における地域の実情に応じた支援を行うことができ、また連携計画 においてもより密に市町村の連携に資する支援を行うこと、地域の実情に応 じた支援を行うことができるため、本事業に係る事務・財源の移譲を求める。	地域公共交通の活 性化及び再生に関 する法律 地域公共交通確保 維持改善事業費補 助金交付要綱 地域公共交通確保 維持改善事業実施 要領	国土交通省	神奈川県	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直 し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承 知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手 全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの 形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略 との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性 を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できること とするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネット ワークを実現するための実効性ある仕組みを整備する。」こととされ、 これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が 主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたと ころ。 国土交通省が「過去の議論」では、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略と の一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地 域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先 頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある仕組みを 整備する。」とされたに過ぎず、本県が主張する事務及び財源の移譲措置がなされ たわけではない。 本県は、地方公共団体が地域の実情を踏まえて、持続可能な公共交通ネットワ ークを実現するための実効性のある取り組みを柔軟に行うため、事務、財源の移譲を 受ける必要がある(具体的には、国から移譲を受けた財源を活用し、地方公共団 体が地域公共交通網の形成・充実の引き上げや補助対象範囲の拡大等の支援を 行うことができるようにする)と考える。 なお、権限移譲に際しては、人員移譲による事務処理体制の整備を検討すべきで ある。	意見なし

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	全国知事会からの意見	全国市長会・全国町村会からの意見	重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答	
			意見	意見		区分	回答
509	国際観光振興の事務 (ビジット・ジャパ)地方 連携事業)の国から 都道府県への移譲	現在、国と地方が連携して 実施している国際観光振 興の事務(ビジット・ジャ パ)地方連携事業)について 移譲することで、都道府県 の広域連携の取組として 実施できるようにする。	関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方 式や社会実験による検討を求める。 なお、所管(府)省からの回答が「現行規定により対応 可能」となっているが、事実関係について提案団体と の間で十分確認を行うべきである。	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		D 現行規 定により対 応可能	提案団体からは意見が付されていないところであり、現行制度で 対応可能である旨、提案団体が認識したものと考えている。
458	地域公共交通活性 化・再生総合事業費 補助金の国から都道 府県及び市町村への 移譲	現在国が協議会に対して 交付している地域公共交 通活性化・再生総合事業 費補助金に係る事務等を 都道府県及び市町村に移 譲すること。	都道府県が実施する地域振興事業との連携を図り効 果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自 由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体に するか、都道府県に交付すること。			C 対応不 可	提案団体からは意見が付されていないところであり、第1次回答 で納得いただいたものと考えている。
475	地域公共交通確保推 進事業補助金の国から 都道府県及び市町 村への移譲	現在国が乗合バス事業者 に対して交付している地域 公共交通確保維持事業補 助金に係る事務等を都道 府県及び市町村に委譲す る。	都道府県が実施する地域振興事業との連携を図り効 果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自 由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体に するか、都道府県に交付すること。	【全国市長会】 市への移譲については、手挙げ方式による移譲を求 める。		C 対応不 可	本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見 直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出てい ると承知している。なお、現在の見解も以下の過去の議論の整理 と同様である。 過去の議論においては、地域公共交通を巡る利用者の減少、経 営の悪化、サービスレベルの低下等の諸問題を適切に解決し、地 域住民の移動手段の確保等といった社会的要請の増大に的確に 答えるためには、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に 立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめと する地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、「持続可能な公 共交通ネットワーク」を構想し、その実現を図ることが重要であ つて、そのような地域の主体的取組みを全国に普及させるために 、取組みの実効性を担保する枠組みを構築する必要がある、との考 えに基づき、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 での議論を経て、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共 団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可 能としたところ。