

# 国土交通省からの第1次回答

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
109	都市計画の軽易な変更の見直し	都市計画法施行令第14条第1項第2号中「法第18条第3項」の次に「又は法第19条第3項」を追加、又は都市計画法施行規則第13条の2の条文と同規則第13条各号の条文を追加することにより、市町村が決定する都市計画の軽易な変更を道府県と同様とし、道路や公園等に関する都市計画の変更をしやすいとする。	<p>【制度改正の内容】 都市計画法第21条の軽易な変更は、その内容が細かく規定されており、変更内容も限定的で、既決定時に両者の調整は済んでいるものと解される。これまでの地方分権改革で市町村が決定できる都市計画の種類が拡大したが、軽易な変更として取り扱う項目に、道府県と市町村とは大きな違いがある。このことから、都市計画事業の進捗にも影響が出ている。よって、市町村が決定する都市計画の軽易な変更についても、道府県と同様の項目とすることを提案する。</p> <p>【具体的な支障事例及び制度改正の必要性】 都市計画法施行規則第13条各号に掲げるものが、市町村決定の都市計画に関して、軽易な変更として認められていないことにより、次のような支障事例が生じており、同様の支障事例が公園等の場合にも想定される。 ・都市計画道路施行の際、詳細測量を行なって実施設計を行い、事業認可を得ようとした場合、都市計画決定した線形と事業認可を受けようとする線形がずれてくる場合は都市計画変更をした上で事業認可申請する必要がある。この変更の手続きに時間を要してしまうと、事業予定地に建築物等が建築されてしまう恐れがあり、移転補償が困難になり道路完成の遅延が予想される。また、施工中に地盤状況等により線形変更が必要となった場合、変更手続きに時間を要すると工事期間も長くなり、工事費増大の恐れがある。このようなことから、軽易な変更として手続きの期間を短縮させたい。 (参考) 通常の変更 案の縦覧から決定告示まで約6週間 軽易な変更(名称の変更) 都市計画審議会召集から決定告示まで約1週間 軽易な変更(名称の変更以外) 案の縦覧から決定告示まで約4週間</p>	都市計画法第19条第3項 都市計画法施行令第14条 都市計画法施行規則第13条の2		国土交通省	二本松市	E 提案の実現に向けて対応を検討	都道府県が定める都市計画については、国の利害に重大な関係がある都市計画については、国土交通大臣の同意付協議により国の利害との調整を行っている一方、市町村が定める都市計画については、広域調整及び都道府県決定の都市計画との適合を図る観点から、都道府県知事が協議を行うこととされてきたところ。 軽易変更となる事項を拡大することの可否について、都道府県・市町村に対する運用状況・実態の調査等を行い、その結果等を踏まえ、今後検討していく。
675	都市計画の軽易な変更の見直し	現在市町村が行う「都市計画の軽易な変更」が適用されている内容を指定都市においては道府県と同様とし、道路や公園等に関する都市計画の変更を軽易な変更とする措置	<p>【制度改正の必要性】 都市計画法施行規則第13条第3号及び第13条第4号の規定が指定都市決定の都市計画に関する軽易な変更として認められていないことにより、都市計画変更を行う場合に実施する大臣への協議、同意の手続きが省略できない。道府県と同様とする措置となれば、手続の一部省略化となり、効率的な事務執行が可能となり事業期間の短縮につながる。</p> <p>【実例(予定含む)】 1 都市高速鉄道 ①横浜国際港都建設計画 都市高速鉄道中第6号相鉄・JR直通線(変更) (告示 H24.10.5) 区域変更区間 約190m、中心線の振れは100m未満 ②横浜国際港都建設計画 都市高速鉄道 相模鉄道本線(変更) (告示 H26.3.5) 区域変更区間 約330m、中心線の振れは100m未満 ※施行規則第13条第4号イ(起点又は終点の変更を伴わない線形の変更)による位置又は区域の変更で、中心線の振れが百メートル未満であり、かつ、当該変更に係る区間の延長が千メートル未満であるもの)に該当。 2 自動車専用道路(首都高速道路)(予定) ①横浜国際港都建設計画 道路 高速横浜環状北線(変更) 変更区域区間 1000m未満、中心線の振れは100m未満 ※施行規則第13条第3号イ(線形の変更による位置又は区域の変更で、中心線の振れが百メートル未満であり、かつ、当該変更に係る区間の延長が千メートル未満であるもの)に該当。</p>	都市計画法第19条第3項、第87条の2、都市計画法施行令第14条、都市計画法施行規則第13条		国土交通省	横浜市	E 提案の実現に向けて対応を検討	指定都市の特例により都道府県が定める都市計画を指定都市が変更する場合については、都道府県が定める都市計画との適合を担保する手続きが必要となるとともに、その内容が国の利害に影響を与えないことを確認する必要がある。このため、都道府県が都市計画を変更する際には国へ同意付協議が必要とされている軽易な変更についても、都道府県が定める都市計画との一体性を確保するために広域の見地からの都道府県知事の意見を聴いた上で、国への同意付協議を行っているところ。 軽易変更となる事項を拡大することの可否について、都道府県・市町村に対する運用状況・実態の調査等を行い、その結果等を踏まえ、今後検討していく。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
601	一部が一般国道または都道府県道になっている市町村道にかかる都市計画決定権限の市町村への移譲	都市計画法第十五条第一項では、広域の見地から決定すべき都市施設等に関する都市計画は、都道府県が定めるよう規定されている。さらに、都市計画法施行令第九条第二項では、この都市施設等の中に一般国道と都道府県道(道路法第三条)を掲げている。つまり、都市計画道路のうち、一部が一般国道または都道府県道になっている市町村道において、一部を変更しようとする場合、市町村ではなく、都道府県にその決定の権限がある。そこで本提案では、この場合について、市町村が決定できるよう都市計画法施行令の改正を求める。	【制度改正の必要性】 都市計画道路のうち、一部が一般国道または都道府県道になっている市町村道にかかる計画を変更する際には、都道府県が定めた都市計画の変更を行うことになる。この場合、市町村の内部協議や都市計画審議会において議論が交わされた後、都道府県における内部協議や都道府県都市計画審議会を経て、都市計画の変更が決定される。このため、都市計画の変更(事業の着手)までに長期間を要する。市町村に権限が移譲されれば、各市町村設置の都市計画審議会を経ることによって都市計画の変更を決定することができる。したがって、都市計画の変更までの期間(事業着手までの期間)を短縮できるほか、それぞれの地域の実情に速やかに対応した変更が可能となる。(参考)都市計画変更に係る所要時間・・・北海道の場合は11か月程度、函館市の場合は4か月程度。 【事例】 交通事故防止のため市道部分の交差点を改良する都市計画道路の変更(縮小変更)をしようとしたが、当該都市計画道路において縮小地点とは約3km離れた地点で道道を含んでいるため道決定となった。また、約50年にわたって事業未着手であった都市計画道路について、長期未着手都市計画道路の見直し方針に基づき市道である都市計画道路の一部区間を廃止しようとしたが、当該都市計画道路において廃止地点とは約2km離れた地点で国道及び道道を含んでいるため国同意を要する道決定となった。 【懸念に対する方策等】 権限移譲により市町村と都道府県の都市計画に不整合が生じるのではないかと懸念については、両者間では従来必ず情報交換が図られ、必要な調整が行われてきたことから、防止できると考える。また、本提案は、平成25年6月14日閣議決定「経済財政運営と改革の基本方針」の「地方は、インフラ機能の集約・減量化を反映するよう都市計画を見直す」という事項と関連していると考ええる。	都市計画法施行令(昭和44年政令第158号)第9条第2項第1号イ	別紙あり。 「経済財政運営と改革の基本方針～脱デフレ・経済再生～」(平成25年6月14日閣議決定)と関連あり。	国土交通省	函館市	C	対応不可  一本の道路で都道府県道及び市町村道が複合するなどの場合には、都市計画決定権者が乱立することを防ぐ観点及び路線全体の都市計画上の性質に鑑みて、より上位の道路について決定権を有する都道府県が定めることが適切であり、一般国道及び都道府県道については、一の市町村の区域を超える広域的なネットワークを形成する施設であることから、一般国道又は都道府県道に関する都市計画は都道府県が定めることとされているところ。また、都道府県が定めた都市計画の一部を市町村が変更することは認められない。
665	開発許可の技術的細目に関して定める条例の自由度の拡大	開発行為における公園の設置については、都市計画法施行令第25条において開発区域の規模に応じて基準が定められているが、全国で一律的な設置基準であることから技術的細目の内容を条例委任する。また、開発許可の技術的細目に関して定める条例の自由度の拡大を図るため、条例の制定範囲を極めて限定的に定めている都市計画法施行令第29条の2を廃止もしくは「参酌すべき基準」とするよう提案する。	【制度改正の経緯】 都市計画法第29条に基づく開発許可に関する事務は、地方分権一括法の施行により、従来の機関委任事務から自治事務となり、地方自治体の実情に応じて当該事務を処理することができるようになった。特に、開発許可の技術的細目については、土地利用に影響が大きいことから、地域の特性に応じるべく、平成12年に都市計画法第33条第3項により条例による制限の強化、緩和が追加して設けられているが、同時に都市計画法施行令第29条の2により条例制定に関する基準も設けられている。 【支障事例】 公園については、都市計画法施行令第25条第1項第6号で、公園の設置基準に係る開発区域面積を0.3ヘクタール以上と規定されていることにより、本市では0.3ヘクタールを下回る小規模な分割型開発行為が主流となり、公園の提供がなされない等の弊害を生じている。 【制度改正の必要性】 開発許可基準について、技術的細目における政省令を撤廃し、条例委任されることにより、市民のニーズにあった公共施設等の整備に誘導するためのツールとして条例を活用することが可能となる。 【懸念の解消策】 地域の特性に応じた条例とするため、客観的根拠を収集するとともに市民のニーズを把握し、近隣の自治体と調整を図る必要がある。	都市計画法第33条 都市計画法施行令第25条 都市計画法施行令第29条の2		国土交通省	川崎市	C	対応不可  都市計画法第33条及び同施行令第29条の2においては、一定の宅地水準を確保しつつ、宅地開発を行う者に対する公園等設置義務という負担が許容される最低限度の面積等を全国一律に定めているところである。したがって、同令第29条の2を削除又は「参酌すべき基準」とすることは困難である。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
278	都市公園の駐車場への太陽光発電施設の設置基準緩和	都市公園法施行規則を改正し、太陽光発電施設の設置基準を緩和すること。	<p>【制度改正の必要性等】</p> <p>本県では、再生可能エネルギーの普及にあたっては、有効な空間を利用して太陽光発電施設等を設置することを進めているところである。</p> <p>都市公園には、広く、太陽光の遮蔽物が少ない大規模な駐車場を備えているものがあることから、その駐車場上部空間を活用することにより、効果的な太陽光発電施設を設置できる可能性がある。</p> <p>しかしながら、占用許可の対象となる太陽光発電施設については、都市公園法施行規則第七条の二において、「既設の建築物に設置し、かつ、当該建築物の建築面積を増加させない」ものである旨が規定されていることから、駐車場上部空間を活用して太陽光発電を設置することが困難な状態にある。</p> <p>この規制が緩和されることにより未利用空間を活用した太陽光発電設備の設置場所として活用できる。</p> <p>都市公園法施行規則第7条の2第3項を改正し、都市公園の駐車場上部空間を活用して太陽光発電施設を設置できるようにすること。</p>	都市公園法施行規則第7条の2第3項		国土交通省	埼玉県	D 現行規定により対応可能	<p>都市公園の駐車場上部空間を活用しての太陽電池発電施設の設置については、公園利用者への影響を考慮する必要があるが、太陽電池発電施設が、公園施設内に限り電力の供給を行うものである場合は、当該施設は都市公園の効用を全うするものであることから、都市公園法施行令第5条第7項の管理施設として設置することが可能である。</p> <p>太陽電池発電施設が公園施設外にも電力を供給する場合は、当該施設は都市公園法施行令第12条第1号の3に規定する占用物件に該当するところ、通常、駐車場上部空間を活用して太陽光発電施設を設置する場合は駐車場の屋根として設置することとなり、この場合には、現行法制上設置可能である。</p> <p>以上から、太陽電池発電施設は現行法制上設置可能であるため、設置基準を緩和する必要はないと考えられる。</p>
339	都市公園にかかる占有期間の設定の条例委任	都市公園法施行令第14条第三号の「第十二条第十号に掲げるものについては、六月」の規定を、「第十二条第十号に定めるものについては、地方公共団体が条例で定める期間」に改める等、法律が定める10年以内の期間を条例により設定できるよう改正されたい。	<p>【制度改正の必要性】</p> <p>市の事務においては、自治会の自主防災用の看板、倉庫など地域住民が利用する施設や地区スポーツ団体の用具庫等は、法第七条第六号の物件として令第十四条第四号の適用を行っているが、地縁団体や地区スポーツ団体にとっては、1年に4度申請手続きを行う事務的な負担感が強く、事前相談は多数あるものの、実際の制度利用は低調となっている。本市では現在、街区公園等周辺住民の利用頻度が特に高い公園について、より地縁団体や地区スポーツ団体の利用を円滑ならしめるよう都市公園条例の改正を検討しているが、改正により条例で定める物件として規定した上であっても、第十四条第三号の適用により許可期間は六月以内と短期であるため、これまでと同じ理由で制度利用が進まないおそれがある。</p> <p>【制度改正の効果】</p> <p>改正がされた場合、多様な施設や構造物に対し、公園管理者の判断により10年以内の適切な期間について占用許可を出すことができると考えられるが、そればかりではなく、公園の利用者と相対し、利用方法や利用者の実情を把握し得る立場にある地方公共団体が直接条例で定めることにより、公園の多様な利活用が促進されるものとする。さらに、この制度は、おそらく全国的にもあまり活用されていないと考えられることから、改正によって地方の特色や実情に応じて大いに制度活用がされる可能性があるものとする。</p>	都市公園法施行令第14条第三号	都市公園にかかる占有期間の設定の条例委任について(必要性、支障事例、制度改正の効果)	国土交通省	北上市	C 対応不可	<p>「自治会の自主防災用の看板、倉庫など地域住民が利用する施設」は、通常、都市公園法施行令第12条が規定する占用物件としての標識及び備蓄倉庫と解されること、同法施行令第14条第1号により、占用期間は最長10年とされている。</p> <p>また、「地区スポーツ団体の用具庫等」は、公共の用に供する場合は、通常、都市公園法施行令第5条第4項が規定する運動施設に付属する公園施設としての運動用具庫又は第7項が規定する公園施設としての倉庫と解されること、同法第5条第3項により、公園施設の設置・管理期間は最長10年とされている。</p> <p>なお、都市公園法第6条第4項では占用の期間について規定しているが、法律の期間に最長の定めがあるのは、都市公園の占用の許可基準である「都市公園の占用が公衆のその利用に著しい支障を及ぼさないものであるか否か」(政令で定める技術的基準に適合しているか否か)などについて適宜、適格性を確認する必要があるためである。また、都市公園法施行令第14条では、耐久性などの占用物件の性質に応じて占用の最長期間が規定されているところであり、占用許可権者がそれを越える最長期間を個別に設定することは不適切である。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
277	水素ステーションの設置に係る高圧ガス保安法令等の見直し	高圧ガス保安法関連法令、建築基準法関連法令、消防法関連法令を改正し、水素ステーションの設置について規制改革実施計画(平成25年6月14日閣議決定)(「次世代自動車の世界最速普及」)に基づき、速やかに規制を緩和すること。	【制度改正の必要性等】 水素ステーションの設置にあたっては、従来の規制の中では想定されていない事項があり、また、欧米に比べ、必要以上に厳しい安全基準が定められている。 水素エネルギーの普及拡大を図る上で、2015年から市販される燃料電池車に安定的、かつ安価に水素を供給する必要があるが、設置基準が厳しいことで、欧米に比べ、設置コストが5～6倍となっており、設置事業者に多くの負担となっている。このため、安全性が確認された事項については、欧米並みのコストで水素ステーションが設置できるよう、規制を緩和する必要がある。国は平成27年中に全国で100か所の設置を計画しているが、現時点では40か所程度にとどまっている。 本県では、平成26年5月に有識者や自動車メーカー、水素供給企業等からなる「埼玉県水素エネルギー普及推進協議会」を設置した。協議会において、水素ステーションや燃料電池自動車に普及に関し、行政に対する要望や、規制改革実施計画に基づく規制緩和を速やかに実施する必要がある旨の意見が出された。 高圧ガス保安法施行規則第7条の3等を改正し、水素ステーションの設置を促進すべきである。	高圧ガス保安法一般高圧ガス保安規則(一般則)第7条の3	別紙8あり	経済産業省 国土交通省 総務省(消防庁)	埼玉県	A	実施  水素ステーションの設置コストの低減については、規制の見直しに加え、技術開発、標準化や量産化に向けた支援など総合的な対策が必要。 規制の見直しに関しては、「規制改革実施計画(平成25年6月14日閣議決定)」に基づき、安全性の検証を行った上で必要な措置を行っているところ。 例えば、使用鋼材の拡大については、ドイツ、米国等諸外国の事例を踏まえ検討を行い、平成27年度までに結論を得次第措置を講ずることとしている。 なお、「欧米に比べ、設置コストが5～6倍となっており」との指摘については、比較の根拠を把握できていないが、水素供給能力を340mlに揃えた場合の工事費を除く構成機器について、日本2.8億円に対し、欧州1.3億円との試算例(「水素・燃料電池戦略ロードマップ」)(水素・燃料電池戦略協議会 平成26年6月23日)もあり、水素ステーションの仕様の差異等も考慮に入れた多面的な比較が必要。
385	応急仮設住宅の入居期間の延長	応急仮設住宅の入居期間は2年間となっているが、被災地域の実情に応じて延長できるよう制度の見直しを行うこと	【支障】九州北部豪雨災害では48世帯145名が応急仮設住宅に入居し、復旧工事が終了していないなどの理由により、入居期限までの退去が困難な者が21世帯71人いる。(H26.4調査) 【制度改正の必要性】応急仮設住宅の入居期間は2年間(災害救助法に基づく告示で、建築基準法第85条第4項に定める期間)であり、「特定非常災害の被害者の権利利益の保全等を図るための特別措置に関する法律」第2条に規定する「特定非常災害」に指定されれば、同法第8条に基づき許可の期間を延長することが認められている。しかし、九州北部豪雨災害は指定されなかったため、災害の規模ではなく、地域の実情に応じて入居期間を延長できるよう制度を見直ししてほしい。 (参考) 入居者は農業従事者や高齢者が多く、地域の結びつきが強いため、地元を離れたくないとの意見が多い。 被災地域は民間賃貸住宅が少なく、公営住宅も不足している状況である。また持ち家志向も強く、住宅再建に向けた準備は進められているが、期限までの退去が難しい。 入居期間が延長されれば、自宅再建までの間の仮住まいを探す必要がなくなるため、入居者の経済的・精神的負担が少なくなり、安心して生活再建ができる。 県では被災市と協力し、入居者が住み続けることができるよう、建築基準法に適合するよう仮設住宅の基礎改修を行ったうえで、住居として提供する。 なお、被災者生活再建支援法による加算支援金の申請期間は37か月以内である。	災害救助法第4条  災害救助法による救助の程度、方法及び期間並びに実費弁償の基準第2条第1項第2号のト  建築基準法第85条	熊本県提案分 平成26年7月12日 (土)熊本日日新聞 記事添付 ※13	内閣府、 国土交通省	九州地方知事会	C	対応不可  災害救助法に基づく応急仮設住宅については、災害により住家を全壊等した被災者に対して、当面の仮住まいを提供するものである。その提供に当たっては、被災者に対してできるだけ早く住戸を提供する必要性と安全性等の確保を図る必要があるところであり、一方で、災害公営住宅の建設等に要する期間等を考慮し、建築基準法に基づき、災害時に建築された応急仮設建築物が、特定行政庁の許可を受けて最長2年3ヶ月間適法な建築物として存続が認められることから、同法の応急仮設建築物である応急仮設住宅の供与期間については、最長2年3ヶ月としているところである。応急仮設建築物については、その存続期間を超えた場合には、建築基準法上、当該期間内に補強工事を行うなどにより建築基準法の現行規定に適合した建築物とするか、又は解体・撤去を行うことが必要である。  また、大規模災害の場合には、被災者の転居先となる災害公営住宅等の恒久住宅を大量に確保する必要があるが、その用地の確保等当該期間内にその整備が間に合わない可能性があることから、その特別措置として、「特定非常災害の被害者の権利利益の保全等を図るための特別措置に関する法律」に基づき特定非常災害に指定された場合は1年を超えない期間ごとに延長をすることが可能となっているのであり、同法は災害の規模によりその指定の可否を判断するものである。  なお、応急仮設住宅を設置する都道府県等が、その判断の下に、その供与期間を超えて継続して恒久住宅として被災者に提供しようとする場合は、住宅の基礎等への追加工事等により建築基準法の現行規定に適合させることができれば、国に協議することなく、存続させることが可能である。



管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
46	二級河川の河川整備基本方針等に係る国土交通大臣への協議の廃止	県が管理している二級河川の河川整備基本方針及び河川整備計画については、国土交通大臣の同意を要する協議が必要とされているが、この協議を廃止することにより、円滑な事務手続の進行を図る。	<p>【現状】 二級河川の管理は知事が行うこととされており、この二級河川については河川整備基本方針を定めるとともに、当該基本方針に即して河川整備計画を定めなければならないこととされているが、基本方針等を定め、又は変更しようとする場合は、あらかじめ国土交通大臣に協議してその同意を得なければならないこととされている。</p> <p>【制度改正の必要性】 河川整備基本方針等は、その記載内容が法令に規定されていること(河川法施行令10条、10条の2、10条の3)に加え、学識経験者の意見聴取(法16条の2第3項)、公聴会の開催(法16条の2第4項)、関係市町村長の意見聴取(法16条の2第5項・令10条の4第1項)を経て、知事が河川管理者としての権限と責任において策定するものであって、その内容が、十分に地域の意向を反映するとともに専門的知見に裏付けられたものであることに鑑みれば、国の同意を必要とする現制度は、単に手続を迂遠なものとするのみならず、県の自主性を阻害するものである。県管理河川においては、延長や流域面積が小さい水系が数多く存在し、また事業の進捗に応じ適宜変更が必要となる。実務においては、現在のところ1水系あたり3~4ヶ月程度の審査期間を要しているが、6ヶ月以上の期間を要したものもあり、策定水系数が増えると、事前協議や審査に要する期間が長期化する懸念がある。</p> <p>【求める措置内容】 県の主体的な判断と地域のニーズに対する迅速な対応を可能とするため、この同意を要する協議を廃止することとし、仮に国に対して何らかの情報提供が必要であるとしても、報告程度に留めるよう制度改正されたい。</p>	河川法 第79条第2項1号		国土交通省	愛知県	C	対応不可	<p>一級河川及び二級河川に係る河川管理は、災害から国民の生命・財産・社会経済活動を守り、国民生活に不可欠な多様な水利用の公平かつ安定を図ること等を目的として行われるものであり、国が本来果たすべき責務である。二級河川の河川整備基本方針及び河川整備計画の策定等に当たっては、治水安全度の全国バランスを確保し、国民が災害からの安全を等しく享受するため、国土交通大臣の同意は必要である。</p> <p>なお、本件は、地方分権推進委員会第1次勧告(平成8年12月20日)において結論が出ているほか、「第二期地方分権改革への提言(平成19年7月25日)」を受け、地方分権改革推進委員会において議論がなされ、「第3次勧告(平成21年10月7日)」において結論が出されていると承知している。</p>
329	県が管理する二級河川の河川整備基本方針、河川整備計画の策定に係る国土交通大臣への同意制度の見直し	二級河川に係る河川整備基本方針及び河川整備計画の策定については、県が河川管理者としての権限、責任により策定するものであるため、国(国土交通大臣)の同意申請及びそれに要する内容協議を見直し、期間を要することなく地域のニーズに応じた迅速な対応が可能となるよう、報告制度とすること。	<p>【制度改正の経緯】本県は、台風常襲地帯にあって、毎年洪水被害が発生しており、計画的な治水対策が必要となっている。さらに今後、老朽化対策や地震・津波対策などの機能改善に向けた新規事業による取り組みが多く見込まれ、多数の河川整備基本方針等の策定、変更が必要となっている。特に地震・津波事業については、河川と海岸、港湾、道路などが連携して取り組むことが効果的であり、河川事業についても円滑かつ計画的な対応が必要となっている。このため、二級河川について県が自主的に策定・変更できるよう見直しを要望するものである。</p> <p>【支障事例】近年では、一河川の基本方針策定において同意申請書を提出し、同意されるまでに約1年4ヶ月を要した。</p> <p>【懸念の解消策】平成19年度に懸念された国の技術的知見や全国的バランスの確保については、一級河川についてこれまでどおりの手続を踏まえるとともに、国と連携し、新たな知見等の情報収集に努めることにより、二級河川策定時に反映できると考えている。</p>	河川法第79条		国土交通省	大分県・佐賀県・長崎県・宮崎県・沖縄県	C	対応不可	<p>一級河川及び二級河川に係る河川管理は、災害から国民の生命・財産・社会経済活動を守り、国民生活に不可欠な多様な水利用の公平かつ安定を図ること等を目的として行われるものであり、国が本来果たすべき責務である。二級河川の河川整備基本方針及び河川整備計画の策定等に当たっては、治水安全度の全国バランスを確保し、国民が災害からの安全を等しく享受するため、国土交通大臣の同意は必要である。</p> <p>なお、本件は、地方分権推進委員会第1次勧告(平成8年12月20日)において結論が出ているほか、「第二期地方分権改革への提言(平成19年7月25日)」を受け、地方分権改革推進委員会において議論がなされ、「第3次勧告(平成21年10月7日)」において結論が出されていると承知している。</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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
860	一の都道府県で完結する二級河川の水利使用手続円滑化のための国の同意の廃止	一の都道府県で完結する二級河川の水利権の更新(軽微な変更を含む。)における国の同意を廃止する。	<p>現在、二級河川の特定水利使用に係る水利権の許可については、河川法第79条第2項第4号の規定により、国に協議し同意を得ることが必要とされているところ、許可期間の単純更新など軽易な案件は、国の通知により同意が省略可能である。しかしながら、当該水利使用の重要な変更を行う場合は、国への手続が必要である。</p> <p>上記許可に関し国の同意が必要である理由は、広域にわたる水資源開発とその合理的な利用について、複雑な利害関係を国家的見地から調整し、適正な処分を確保するためとされているが、当該許可に係る処理基準が示されるのであれば、地方が単独で処分する場合であっても統一的な取扱いが可能であると考えられる。さらに、県内で完結する二級河川については、その全体を県が管理しており、地方が単独で水利権の更新に係る判断主体となることに不合理な点があるとは言えないものと思料する。</p> <p>県の審査後に、国の同意が必要な案件で協議から同意まで5か月を要したのもあり、更新手続に一定の時間が必要な状況であることに加え、協議に係る事務負担もある。</p> <p>河川法第79条第2項第4号を改正し、一の都道府県で完結する二級河川の水利権の更新については、現在国の通知により認められている軽易な案件だけでなく、全ての場合において国の同意を廃止する。</p> <p>地域の実情や水利使用等のあり方も勘案しながら、国の基準を遵守して判断することで、効率的に事務処理を進めることが可能となり、その結果、処理期間の短縮も可能となる。</p>	河川法第79条第2項第4号		国土交通省	愛媛県	C	対応不可	<p>河川法第79条第2項第4号の規定に基づく二級河川の特定水利使用の国による同意を要する協議は、広域にわたる水資源の開発とその合理的な利用を図るため、錯綜する複雑な利害関係を国家的見地から調整し、適正な処分を確保するため、必要である。</p> <p>これは、一つの都道府県で完結する二級河川であっても、公共の利害に重大な影響を与える特定水利使用に係る同意については、一定の判断のもと全国的に統一された許可がなされるよう国への手続を求めるものであることから、本要望については応じられない。</p> <p>国においても、協議に対し迅速に対応しているところであるが、適正な処分を確保するため調整に時間を要する場合もある。</p> <p>なお、本件は、地方分権推進委員会第1次勧告(平成8年12月20日)において結論が出ていと承知している。</p>
360	指定区間内の一級河川に係る河川現況台帳を調製する事務・権限の移譲	一級河川の管理は、河川法第9条第2項の規定により、指定区間外は国土交通大臣、指定区間内は都道府県知事が行うこととなっているが、河川現況台帳の調製については、同法施行令第2条第1項の規定により、指定区間内においても、国土交通大臣が調製することとされており、効率的・効果的な河川の維持・管理に支障を来している。このため、指定区間内における河川現況台帳を調製する事務・権限を都道府県に移譲していただきたい。なお、移譲に当たっては、事務に係る財源も併せて移譲していただきたい。	<p>【支障事例】</p> <p>国が調製している河川現況台帳の図面には、主に都道府県が提供したデータを基にした河川占用案件しか記載がなく、堤防の状況(矢板等)や番地などの維持管理に必要な情報が記載されていないため、維持管理業務には使用できない台帳となっている。</p> <p>このため、住民問い合わせがあった際には河川現況台帳と住宅地図を照らし合わせて使用しており非効率的であるほか、点検のデータ集積や修繕更新計画の集積を行う際には、河川現況台帳とは別の台帳を調製しており、二重の事務となっている。</p> <p>【制度改正による効果】</p> <p>実際に管理している者が河川管理台帳を作成することで、より実態にあった台帳となるため、上記支障が解決し、パトロール等の効率化、効率的・効果的な河川の維持管理につながり、事務量の軽減にもつながる。</p> <p>【懸念の解消策・制度改正による効果】</p> <p>法律上の河川管理者(国)と河川現況台帳の調製者(都道府県)が異なることへの懸念については、都道府県が調製した台帳を定期的に国に提供すれば、国側で不便を来すことはないと考えられる。</p> <p>県境をまたがって流れる一級河川について、指定区間ごとに各都道府県が河川現況台帳を調製するためフォーマットが不統一になるのではないかと懸念については、各都道府県ごとに維持管理をしているためフォーマットが統一されていなくても問題はなく、各都道府県間において定期的な意見交換会を行うことで円滑に維持管理できる。</p> <p>一級河川について指定区間と直轄区間で河川現況台帳の調製者が異なることへの懸念については、都道府県が調製した河川現況台帳を国へ提供することで、河川の一体的な把握の面からの支障は生じないと考える。</p>	河川法施行令第2条第1項		国土交通省	茨城県	C	対応不可	<p>指定区間内も含め、一級河川の河川管理者は国土交通大臣であって、河川管理の基礎となる事項を記載している河川現況台帳の調製及び保管については、指定区間内も含め、当然に国が行うべき事務として、国土交通大臣が行うこととされている。</p> <p>河川の台帳は、河川区域等、主要な河川管理施設、河川の使用の許可等の概要を記載し、水系全体での河川の使用関係を明らかにすることによる河川行政の適正な執行を目的としており、そもそも指定区間であっても都道府県の有する情報のみでは台帳の調製はできない。</p> <p>仮に、国土交通大臣が必要な情報を提供し、都道府県知事が台帳を調製の上、保管のために再度国土交通大臣に提出させる仕組みとすると、制度上極めて煩雑であり、全体の事務負担を増加させることとなるほか、指定区間に係る台帳と、指定区間外に係る台帳が分離するため、情報の一貫性の確保にも支障が生じる。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
441	道路占用許可基準の緩和 (道の駅への充電インフラ 整備の許可)	充電器の道路占用許可の 基準を緩和し、道の駅へ の次世代自動車用充電器 の積極的な導入促進を図 る。	【現状】 岐阜県においては、54か所の道の駅が中山間地を中心に所在しており、そのうち6か所にはすでに急速充電器が導入されている。これらの道の駅は、道路施設(駐車場、トイレなど)、地域振興施設(物販施設、飲食施設など)が併設されており、急速充電器を地域振興施設に付随する駐車場に設置する場合は、道路占用の許可は必要ないが、道路施設へ設置する場合は道路管理者の許可が必要となり、その際の許可の要件として無余地の原則(道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものに限るという原則)が適用されている。 【支障事例】 県内の道の駅では利用頻度、電気配線等の工事費の低減等を総合的に勘案し、道路施設への設置を検討しているところであるが、無余地の原則により占用不可といわれ、設置が難航している。 【支障事例の解消策】 無余地の原則を撤廃し、急速充電器等施設は、道の駅の地域振興施設部分への設置が可能な場合でも、道路施設(道路管理者の管理地)への設置を可能とする。 【効果】 道の駅への次世代自動車用充電器の積極的な導入促進を図ることにより、電気自動車等の次世代自動車の普及、関連産業の更なる成長につなげる。	道路法第33条第1項 (道路の占用の許可基準)		国土交通省	岐阜県	D	現行規定により対応可能  1. 道の駅への充電インフラ整備については、国土交通省としても積極的に推進しているところであり、道の駅における充電インフラは、平成26年6月現在において、全国の道の駅1,030駅中184駅で設置済み、126駅において設置に向けた手続きが進行しているなど、設置が進んでいるところである。 2. 今回、占用許可基準の一つである「道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものである場合(無余地性の要件)」について課題があるとの指摘があるが、「やむを得ないものである場合」とは、諸般の事情を考慮して他に用地を獲得することが著しく困難な場合であり、例えば、道の駅への充電インフラ設置のための占用許可にあたっては、その公益性等を踏まえれば、以下のような解釈が可能であり、現行制度の下でも道の駅の道路区域内に充電インフラを設置することができる。 ・道路区域外に余地がある場合であっても、そこが充電インフラの利用者にとって不便な場所である場合は、他に余地があるとは言えず、やむを得ないものである場合であると言える。 ・道路区域外に余地がある場合であっても、道路区域内に設置する場合に比べて多額の工事費用が生じる等の理由により充電インフラの設置が困難となる場合は、他に余地があるとは言えず、やむを得ないものである場合であると言える。
78	公営住宅における寡婦 (夫)控除のみなし適用	公営住宅の入居基準及び 家賃決定基準となる所得 の算定基準においては、 所得税法の課税所得額計 算方法が採用されている ことから、「非婚の母」、 「非婚の父」に対しては寡 婦控除規定が適用されな い。このため、入居基準及 び家賃決定基準となる所 得が高く算定され、その結 果として収入基準に 応じて決定される家賃が高 い階層に入ってしまうこと などがある。こうした「非 婚」「既婚」による格差を なくするため、みなし適用 を各自治体の判断で選択 できるように規制の緩和を 求める。	【制度改正の経緯】 2013年9月4日の最高裁大法廷決定は、父母が婚姻関係になかったということは、「子にとって選択の余地がない事柄を理由に不利益を及ぼすことは許されず、子を個人として尊重し、権利を保障すべきだ」という考えが確立されてきている」として、非嫡出子への法定相続分差別を憲法14条1項に違反する、と判断している。 このことは、婚姻歴の有無で、寡婦控除の適用が差別されて、その子に不利益を及ぼすことが許されないことも示している。 【支障事例】 これにより、「非婚」「既婚」を問わず、世帯の実情に沿った家賃階層を適用できることはもとより、支払う家賃の軽減のみであれば、減免規定の適用も考えられるが、加えて政令月収の収入分位により認定される収入超過者となる事案も回避できると考える。 【懸念の解消策】 公営住宅の入居基準及び家賃決定基準となる所得の算定基準において、「非婚」「既婚」による格差をなくするため、「非婚」であっても控除が受けられるよう、公営住宅法施行令第1条第3号を改正し、みなし適用を各自治体の判断で選択できるように、規制の緩和を求める。	公営住宅法第16条、第28条 公営住宅法施行令第1条第3号、第8条		国土交通省	松山市	C	対応不可  公営住宅の家賃は、入居者がその収入からみて負担できる金額を入居する公営住宅の立地、規模等の便益に応じて補正し、決定される。 公営住宅法及び所得税法を含め、我が国では法律婚を原則とした法体系となっている。公営住宅法における入居者の収入は、所得税法の例に準じて算出しているところ、寡婦控除の規定を「非婚の母」又は「非婚の父」世帯に適用する制度改正の可否については、同様に所得税法の例に準じている地方税、国民健康保険及び保育所の保育料等、他制度を含め我が国法体系の全体の中で検討していくべきと考える。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
743	公営住宅の明渡し請求に係る収入基準の条例委任	入居収入基準を超える高額の収入として定められている(令第9条第1項)収入基準を、事業主体が条例で定めるように改正。	<p>【制度改正内容】公営住宅法施行令第九条を「法第二十九条第一項に規定する政令で定める基準は、三十一万三千元以下で事業主体が条例で定める基準とする。」に改正する。</p> <p>【支障事例】公営住宅に入居後、収入が増加しすでに低額所得者とは言えなくなったものが、依然として低家賃で公営住宅に入居している。本市の平成25年度の状況は、明渡努力義務が課せられている収入超過者235名(全体の13.16%)が引き続き入居しており、入居待機者は152名に及んでいる。</p> <p>【制度改正による効果】基準額を258,000円と定めた場合、235名のうち69名が高額所得者になり、住宅の明渡しを請求することができるようになる。69名を退去させることにより、待機している住宅に困窮する低額所得者の入居が可能となる。</p> <p>【制度改正の必要性】入居資格を有して公営住宅への入居を希望しながら入居できない低所得者がいる一方で、収入超過者が入居し続け、その公平性、的確性に問題が生じている。したがって、入居待機者数、住宅確保のしやすさや空き家状況など地域の実情に合った高額所得者の収入基準設定が必要と考える。</p> <p>【国の各種施策との関連】第1次一括法により、公営住宅の入居に関する収入基準について条例委任がなされた。本提案はこれに続いて明渡し請求の基準も条例委任とすることで、さらなる自治体の自主性の強化と自由度の拡大をはかり、地方分権を進めるものである。</p>	公営住宅法第29条		国土交通省	豊田市	C	<p>対応不可</p> <p>既存入居者は、高額所得者にかかる基準が313,000円を超えるものであることを前提に入居しており、仮に条例委任されて当該基準が引き下げられた結果、高額所得者となり、明渡しを請求されることとなると、居住の安定性を確保するという公営住宅制度の趣旨・目的から、当該既存入居者にとっては大変厳しい取扱いになってしまうものと考えられる。</p> <p>また、高額所得者制度は公営住宅制度の目的達成のために特に法律上規定されたものであるところ、公営住宅法第29条は借地借家法とは別個の明渡し請求に係る要件及び効果を明確に規定した同法の特別規定と解される。仮に当該収入基準を条例委任し、各事業主体が個別に基準を設けることができるのと、もはや明渡し請求に係る要件及び効果が明確に規定されているということではできず、借地借家法が適用されなければ、賃借人(公営住宅入居者)の居住の安定性を著しく弱めることとなり、民間賃貸住宅の借家契約との均衡の観点からも不平等であると考えられる。</p> <p>借地借家法が適用される場合、同法第28条に規定される「正当の事由」が認められない限り、高額所得者に対し明渡し請求を行うことはできず、明渡し請求がより困難になることが予想される。そうすると、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という、公営住宅法の趣旨・目的をかえって阻害しかねないこととなる。</p> <p>このため、収入基準を条例で定めることができるとする改正を行うことは困難である。</p>
822	公営住宅の目的外使用の制限の緩和	公営住宅の目的外使用の対象となる社会福祉事業等は、グループホーム事業、ホームレスの自立支援のための事業に限られている。対象事業をこの二つの事業に限らず、同様の社会福祉事業についても対象となるよう制限を緩和すること。	<p>【現行】公営住宅の目的外使用の対象事業として、グループホーム事業(数名で共同生活をする認知症の高齢者や障害者に世話人等が生活や健康管理面のサポートをする)が認められているが、事業内容が類似する「小規模多機能型居宅介護事業」(要介護の高齢者に訪問介護、デイサービス、ショートステイのサービスを提供する)については、案件ごとに、国土交通大臣の事前承認手続きが必要である。</p> <p>【改正内容・効果】対象事業に老人福祉法第5条の2に規定する「小規模多機能型居宅介護事業」等を追加することによって、国土交通大臣の事前承認手続きが事後報告となり、事務処理が合理化、簡素化されるため、同事業による公営住宅の有効活用促進に資することができる。</p> <p>・また、法令で規定されていない事業で、例えば、阪神・淡路大震災復興基金を活用した「高齢者自立支援拠点づくり事業」(「高齢者自立支援ひろば」)についても対象に加えていただきたい。</p> <p>・同事業では、公営住宅等に拠点(ひろば)を設置し、見守り機能(巡回見守り、各種相談への対応等)、健康づくり機能(保健指導、栄養指導等)、コミュニティ支援機能(入居者間、入居者と地域との交流事業等)、支援者のプラットフォーム機能(高齢者に係る情報交換、高齢者に向けた情報発信等)を持たせて高齢者の支援を行っている。</p> <p>・同事業の拠点については、介護保険法第115条の39第1項に規定する「地域包括支援センター」のプランチ的な位置づけであると考えられる。</p>	公営住宅法第45条第1項の事業等を定める省令第1条、第2条		国土交通省、厚生労働省	兵庫県 【共同提案】 京都府、大阪府、徳島県	C	<p>対応不可</p> <p>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きは必要とされない。</p> <p>公営住宅制度の趣旨・目的は「住宅に困窮する低額所得者」に対して、「低廉な家賃で住宅を賃貸等することにある。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」(法第1条)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。</p> <p>一方で、ご提案の「小規模多機能型居宅介護事業」については、上記のように当該公営住宅を「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。</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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
217	備蓄(防災)倉庫の建築確認申請の不要化	避難場所等に専ら防災のための備蓄(防災)倉庫の用途に供する簡易な施設を整備する際に、建築確認申請を不要とする。	<p>【提案の背景】</p> <p>全国的に自主防災組織の設立が進む中、各地域において防災資機材の整備が進められている。</p> <p>上記資機材の整備に合わせ、備蓄(防災)倉庫を購入・設置する機会が多くみられる。</p> <p>【支障事例】</p> <p>ところが、備蓄(防災)倉庫の設置に当たっては、場合によっては、建築確認を受ける必要があり、これに伴う基礎工事や事務手続きが、地域にとって非常に大きな負担となっている。(→具体的な支障事例は別紙のとおり)</p> <p>なお、現行法においても、防火・準防火地域外において、建築物を増築・改築をする場合で、床面積の合計が10平方メートル以内であれば、建築確認は不要となっている。</p> <p>【解消策】</p> <p>については、防火・準防火の区分や新築・増築の違いなどで、建築確認申請の要・不要を決定するのではなく、例えば床面積の合計が10平方メートル以内であれば一律に確認申請を不要とするなどの簡略化を図っていただきたい。</p>	建築基準法第6条	別紙あり	国土交通省	全国市長会	C	対応不可	<p>建築基準法は、建築物の構造等に関する最低の基準を定め、その安全性等を確保することにより国民の生命・財産等を保護することを目的としており、建築確認により、個々の建築計画の関係規定への適合性を審査し、建築物の安全性等を担保している。</p> <p>ただし、防火・準防火地域外において建築物を増築・改築・移転する場合で、その床面積の合計が10㎡以内の場合には、建築確認を不要としている。</p> <p>これは、国民の生命等の保護に直結する建築物の安全性等については、原則として全ての建築物について、建築確認によりその安全性を担保する必要があるものの、建築確認・検査により既に安全性等の確認がされている既存の建築物に小規模の増築等をする場合においては、既存の建築物と大きく異なる建築物となることは通常想定されず、また、違反が発生する可能性も相対的に低いことから、地震・火災等による重大な被害が発生するおそれ比較的小さいことから、建築主の負担等を考慮し、防火地域・準防火地域外においては特例として建築確認を不要としたものである。</p> <p>このため、新築する場合については、小規模であっても、どのような建築物が建築されるか予測できず、周囲への影響の程度や地震・火災等による重大な被害が発生する可能性が限定されないため、建築確認を不要とすることは困難である。</p> <p>また、建築物が密集し、火災の危険性が非常に高い市街地である防火地域・準防火地域については、違反が発生した場合に市街地大火等の重大な被害が発生する可能性があるため、新築・増築等の別や規模にかかわらず、建築確認により特に建築物の安全性等を担保する必要があり、建築確認を不要とすることは困難である。</p> <p>なお、お示しの備蓄(防災)倉庫に関する支障事例については、10㎡程度の小規模な建築物に適用される基準は限定されているため、建築主の建築確認の申請に要する負担は、他の建築物の場合と比べ少なく、確認手数料についても、地方公共団体の判断により減免が可能である。</p>
218	用途地域等内の建築物の制限緩和	地方公共団体が設置する備蓄(防災)倉庫について、建築基準法第48条関係の別表第二に掲げる施設、または同法施行令第130条の4第1項第2号に掲げる施設のいずれかに盛り込んでいただきたい。	<p>【提案の背景】</p> <p>東日本大震災の教訓や新たな被害想定を踏まえた災害対策を推進するためには、災害時に地域住民に供するための備蓄量の増量、備蓄品種の多様化が必要不可欠となっている。</p> <p>しかし、既存の備蓄(防災)倉庫の容量では対応しきれず、新たな保管場所の確保が課題となっている。</p> <p>【支障事例】</p> <p>ところが、現行法において、地方公共団体が第一種低層住居専用地域内へ備蓄(防災)倉庫を設置しようとする場合、建築主事を設置しない市町村では、特定行政庁の許可が必要な状況となっている。これに伴う期間、労力、費用を要し、備蓄物資の整備推進に支障となっている。(→具体的な状況は別紙のとおり)</p> <p>【解消策】</p> <p>地方公共団体が設置する備蓄(防災)倉庫について、建築基準法第48条関係の別表第二に掲げる施設、または同法施行令第130条の4第1項第2号に掲げる施設のいずれかに盛り込んでいただきたい。</p> <p>【その他】</p> <p>なお、現行法においては、本提案が実現したとしても、特定行政庁に建築確認を受ける必要があるが、上段「建築確認申請の不要化」の提案が実現すれば、本件についても建築確認申請が不要となるものも出てくるため、両提案を合わせた実現を求める。</p>	建築基準法第48条、建築基準法施行令第130条の4	別紙あり	国土交通省	全国市長会	D	現行規定により対応可能	<p>一般的に、自治会、町内会が設置する防災備蓄庫、消防団の消防器具の格納庫などは、災害時に地域住民のために必要となる備品等を保管するものであることから、建築基準法施行令第130条の4第1項第2号の「地方公共団体の支庁又は支所の用に供する建築物、老人福祉センター、児童厚生施設その他これらに類するもの」に該当すると判断されているところ。</p> <p>この見解については全国の特定行政庁及び民間の指定確認検査機関等で構成される日本建築行政会議(JCBA)が編集した「建築確認のための基準総則集団規定の適用事例」においても示されているところである。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
515	営業所が複数都道府県に 跨る業者に係る建設業の 許可の移譲	建設業許可の事務の内、 営業所が複数都道府県に 跨る業者に係る国土交通 大臣の事務権限を都道府 県知事に移譲(現行の都 道府県知事の事務権限を 都道府県知事に移譲する 政令市等の長への移譲を 含む)	【支障事例】 建設業に係る許可権限については、建設業法第3条第1項により営業所が複数 の都道府県に跨るか否かで国土交通大臣と都道府県知事の権限が区分さ れ、経営事項審査の審査権限についても、同法第27条の26第1項・第2項に より許可をした大臣又は知事とされているが、当該申請書類等の提出は第一 号法定受許事務とされ(同法第44条の5)、知事を經由することとされている(同 法第44条の4)。したがって、例えば神奈川県内に本店がある大臣許可業者が 建設業許可の取得や決算、役員の変更等の届出を行おうとする場合、必ず 本県を經由して、関東地方整備局(埼玉県)に提出しなければならず、その分 処理期間が長くなっている。 同様に、権限移譲を希望する政令市等に対して当該権限を移譲することは、 建設業者の利便性を向上させるものである。 【移譲に当たっての懸念】 許可権限に付随して、同法に基く報告・検査(法第31条)及び指導(法第41条)・ 監督(法第28条等)の権限も移譲されるとした場合、現在の大員許可業者のう ち、都道府県の区域内に本店のある業者に対して都道府県が許可等の権限 を持つことになると推定する。 この際、現大臣許可を受けている建設業者は、本店所在地以外に、他都道府 県に主たる営業所を設置している場合が多く、現行の制度のままで検査権等 を委譲した場合は、許可をした都道府県知事が全国の営業所の検査等を行 わなければならない。実態に合わないと考える。 【懸念の解消策】 移譲にあたっては、検査権等の行使については、許可権者から営業所の所在 地を管轄する都道府県への委任の法制化などの対応の検討を要する。	建設業法第3条等		国土交通省	神奈川県	C	対応不可 現行の建設業法では、二以上の都道府県の区域内に営業所を設ける場合は、国土交通大臣が許可・監督等を行うこととされている。また、報告・検査、監督等については、最終的には許可の取消に至るものであり、許可権限に付随して行われるものであることから、その実効性が確保されるよう、原則として許可と同一の主体が行うこととしている。これにより、複数の都道府県に営業所を設け、広域的に事業を展開する業者については、国土交通大臣が統一的に許可・監督等に関する事務を行うことにより、事業活動の公平性の確保と広域にわたる円滑な事業活動を確保するとともに、効率的・機動的な監督を実現している。 提案者指摘の通り、許可権限を移譲するためには、報告・検査、監督等の権限も同時に移譲することが必要であるが、 ・本店所在地の都道府県知事が他の都道府県にわたる監督処分権限を有することとした場合、当該都道府県知事の監督処分により他の都道府県における建設業者の事業活動、ひいては他の都道府県の区域における公共工事を含む建設工事の施工が影響を受けることとなること ・営業所所在地を管轄する各都道府県知事がそれぞれの都道府県の区域内における監督処分権限を有することとした場合、建設業者が全国的に不正行為を行ったケースなどにおいて、各都道府県において統一性のある処分がなされず公平性を欠くこと、又は統一的な処分をするために複雑な調整が必要となり、行政効率上極めて非効率的となり、機動的な監督を行うに当たって混乱が生じることから、どちらの場合も許可権限及びこれと併せた監督等の権限移譲は適当ではない。 さらに、局地的に発生する事案に関し、広域的に活動する事業者に対して機動的・効率的な監督を行うためには、国が監督等の権限を有することが必要不可欠である。例えば、東日本大震災の被災地に営業所を新設する建設業者の急増に対応し、国土交通省では、復旧・復興工事に係る法令遵守の徹底のため、東北地方整備局のみならず国土交通省本省及び他の地方整備局等からも検査官を派遣し、集中的に立入検査や監督等の事務を実施してきた。仮に、許可権限とそれと付随する監督等の権限を都道府県に移譲した場合、このような集中的な監督等の事務を適切に行うことができず、契約・取引の適正化や建設工事の品質の確保、労働災害の防止、暴力団等の不良不適格業者の排除等に重大な支障が生じ、建設業行政を所掌する国土交通省として看過することはできない。 したがって、建設業の許可及び報告・検査、監督等の権限を都道府県知事等に移譲することはできない。
516	事務所が複数都道府県に 跨る業者に係る宅地建物 取引業の免許の移譲	宅地建物取引業免許の事務 の内、事務所が複数都 道府県に跨る業者に係る 国土交通大臣の事務権限 を都道府県知事に移譲(現 行の都道府県知事の事務 権限を希望する政令市 等の長への移譲を含む)	【支障事例】 宅地建物取引業を営もうとする者は、二以上の都道府県の区域内に事務所 を設置する場合は国土交通大臣の免許を受けなければならない。国土交通 大臣の免許の申請は、本店所在地の都道府県を經由して、所管の地方整備 局に提出することとなっているが、審査等の重複が生じており、免許までの期 間が延びる原因となっている。 【移譲に当たっての懸念】 免許権限に付随して、宅建業法に基く報告・検査(法第72条)及び指導(法第71 条)・監督(法第65条等)の権限も移譲されるとした場合、現在の国土交通大臣 免許業者のうち、都道府県の区域内に本店のある業者に対して都道府県が 免許等の権限を持つことになると推定する。 現在、免許の基準については宅建業法に定められているが、事務所の定義 等が漠然としており、その運用にあたっては各都道府県において違いが生じ ている。同一都道府県内の事務所であるにもかかわらず免許した都道府県に よって大きな差が生じないように具体的な基準が必要であると考える。 また、現国土交通大臣免許を受けている宅建業者は、本店所在地以外に、他 都道府県に主たる事務所を設置している場合が多く、現行の制度のままで検 査権等を移譲した場合は、免許をした都道府県知事が全国の事務所の検査 等を行わなければならない。実態に合わないと考える。 【懸念の解消策】 よって、移譲にあたっては、検査権等の行使については、免許権者から事務 所の所在地を管轄する都道府県への委任の法制化などの対応の検討を要す る。	宅地建物取引業法 第5条等		国土交通省	神奈川県	C	対応不可 現行の宅地建物取引業法では、二以上の都道府県の区域内に事務所を設ける場合は、国土交通大臣が免許・監督等を行うこととされている。また、報告・検査、監督等については、最終的には免許の取消に至るものであり、免許権限に付随して行われるものであることから、その実効性が確保されるよう、原則として免許と同一の主体が行うこととしている。これにより、複数の都道府県に事務所を設け、広域的に事業を展開する業者については、国土交通大臣が統一的に免許・監督等に関する事務を行うことにより、事業活動の公平性の確保と広域にわたる円滑な事業活動を確保するとともに、効率的・機動的な監督を実現している。 提案者指摘の通り、免許権限を移譲するためには、報告・検査、監督等の権限も同時に移譲することが必要であるが、 ・本店所在地の都道府県知事が他の都道府県にわたる監督処分権限を有することとした場合、当該都道府県知事の監督処分により他の都道府県における宅地建物取引業者の事業活動が影響を受けることとなること ・事務所所在地を管轄する各都道府県知事がそれぞれの都道府県の区域内における監督処分権限を有することとした場合、宅地建物取引業者が全国的に不正行為を行ったケースなどにおいて、各都道府県において統一性のある処分がなされず公平性を欠くこと、又は統一的な処分をするために複雑な調整が必要となり、行政効率上極めて非効率的となり、機動的な監督を行うに当たって混乱が生じることから、どちらの場合も免許権限及びこれと併せた監督等の権限移譲は適当ではない。 さらに、局地的に発生する事案に関し、広域的に活動する事業者に対して機動的・効率的な監督を行うためには、国が監督等の権限を有することが必要不可欠である。例えば、東日本大震災の被災地に事務所を新設する宅地建物取引業者の増加及び土地取引の増加に対応し、国土交通省では、急増した宅地・建物の取引に係る法令遵守の徹底のため、東北地方整備局のみならず国土交通省本省からも人員を派遣し、監督等の事務を実施してきた。仮に、免許権限とそれと付随する監督等の権限を都道府県に移譲した場合、このような集中的な監督等の事務を適切に行うことができず、公正な取引の確保、購入者の利益の保護等に重大な支障が生じ、宅地建物取引業行政を所掌する国土交通省として看過することはできない。 したがって、宅地建物取引業の免許及び報告・検査、監督等の権限を都道府県知事等に移譲することはできない。

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
99	地方バス路線の運行費補助要件の緩和	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助対象基準における「1日当たりの輸送量」の下限を、都道府県の判断によって緩和できるようにすることを求める。	<p>【支障事例】 現行の「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」においては、補助対象基準で輸送量は15人以上と定められているため、人口減少が著しい過疎地域等では、輸送量が15人に達せず、岡山県においても、補助対象系統は、平成20年度の36系統から、平成25年度は22系統と大幅に減少し、また、平均乗車密度が5人未満となり、補助金額が減額される場合も多くなっている。これらの地域間幹線系統は中山間地域等の住民にとって、高校への通学、地域の基幹病院への通院、買い物等の生活の足として不可欠であり、維持していく必要がある。</p> <p>【制度の改正案】 こうした状況を踏まえ、都道府県が特別な支援が必要と考える条例等で指定する過疎地域等(例:岡山県中山間地域の振興に関する基本条例における中山間地域)においては、都道府県の判断で、国の定める範囲内(輸送量12~15人)で、補助対象基準を緩和できるようにすることを提案するものである。</p> <p>【制度改革の効果】 バス路線だけではなく、他の交通手段や地理的な条件などを都道府県で勘案し、判断することにより突進に即した支援が可能となる。</p>	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第6条1項1号別表4		国土交通省	岡山県	C	対応不可	交通政策審議会地域公共交通部会においては、今般の地域公共交通活性化・再生法の改正と合わせ、地域が真に必要としている輸送サービスの維持を図る観点から、補助制度についても重点化を行う方向性が示されているところ、一律に補助対象基準を緩和することは不相当である。また、膨大な予算を必要とすることからも、要件の緩和は実現困難である。
172	地域公共交通確保維持改善事業に係る要件の緩和	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金について、地方の実情に合わせたバス補助制度となるよう要件の緩和など制度を見直す。	<p>【制度改革の必要性】バス路線の維持・確保は社会政策としてとらえるべきだが、国の補助制度は全国一律に一定の運行規模や経営効率化の指標を基準とするため、乗客数の減少、収支率の悪化が続く中山間地のバス路線では指標が基準を下回り運行赤字の一部が補助対象外となっている。特に中山間地における交通弱者にとってバスは基軸となる交通手段であることから、中山間地における補助要件の緩和等、地方の実情に合わせてバス補助制度を見直すこと。</p> <p>また見直しに際しては地方の意見を十分に反映させること。</p> <p>【支障事例】広域行政圏中心市へ繋がりに複数市町村をまたがって運行する生活の重要路線でありながら、人口の少ない中山間地を含む系統では平均乗車密度が低いため補助要件を満たすことができず、バスの存続が難しくなっている。(採択条件である平均乗車率5人以上では、県内全28路線中、運行赤字全額対象となるのが1路線のみとなる。)</p> <p>【効果】要件緩和により、人口が少ない中山間地域を結ぶ系統においても補助要件を満たすこととなり、生活の足を確保することが可能となる。(採択条件である平均乗車率を5人から3人に引き下げると、県内全28路線中、運行赤字全額対象となるのが1路線から13路線に拡大される。)</p> <p>【求める要件緩和の内容】補助対象路線の1日当たり輸送量:15~150人について、中山間地域は「15人以上」の要件を9人(本県における平均的な平均乗車密度=3人程度であるため、最低運行回数3回を乗算)まで引き下げる。</p> <p>補助対象経費の対象:平均乗車密度5人で運行赤字全額について、5人未満は人数按分して算出とされているものを中山間地域は「5人」の要件を3人まで引き下げる。</p>	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4及び別表5		国土交通省	鳥取県、京都府、大阪府、徳島県	C	対応不可	交通政策審議会地域公共交通部会においては、今般の地域公共交通活性化・再生法の改正と合わせ、地域が真に必要としている輸送サービスの維持を図る観点から、補助制度についても重点化を行う方向性が示されているところ、一律に補助対象基準を緩和することは不相当である。また、膨大な予算を必要とすることからも、要件の緩和は実現困難である。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
336	地域公共交通確保維持改善事業費補助制度の改善	地域公共交通確保維持改善事業費補助制度について、現在、地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統であれば、仮に今後、地域間幹線系統が廃線となった場合であっても、従前の補助対象人口を国庫補助上限額の算定に使えるよう制度を見直していただきたい。	地域公共交通確保維持改善事業費補助金の現行制度では、複数の自治体間を結ぶ地域間幹線系統に接続する地域内フィーダー系統でなければ、市内全域を交通不便地域とし、市内全人口を補助対象数とすることができないこととされている【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下要綱という。)、別表6、ロ、①・②】が、仮に民間バス路線等の廃止等により地域間幹線系統が無くなった場合、補助額算定の基礎となる補助対象人口が大幅に減少し、現状でも苦しい地域内フィーダー系統の維持がさらに困難になる。地域間幹線系統が廃線となった場合であっても、交通空白地域等における公共交通の確保維持のため、地域内フィーダー系統については維持していかなければならない。この場合において、交通不便地域だけを対象人口として算定するのは不合理ではないかと考えるため、地域間幹線系統が廃線となった地域内フィーダー系統については、従前の補助対象人口を国庫補助上限額の算定【要綱別表7、5】に使えるよう見直していただきたい。(補助額算定の基礎となる対象人口の考え方は別添参照) 現状、山武市地域公共交通活性化協議会で実施している公共交通は、幸いにも地域間幹線系統に接続する地域内フィーダー系統であるため、対象人口は市内全域56,089人(平成22年実施の国勢調査時人口)であるが、今後もし地域間幹線系統が市内に無くなった場合、運輸局長指定交通不便地域のみが対象人口となる。この場合の想定される対象人口は14,190人である。		(参考)要綱等	国土交通省	山武市	C	対応不可 交通政策審議会地域公共交通部会においては、今般の地域公共交通活性化・再生法の改正と合わせ、地域が真に必要としている輸送サービスの維持を図る観点から、補助制度についても重点化を行う方向性が示されていると、一律に国庫補助上限額を見直すことは不適當である。
343-1	地域公共交通確保維持改善事業における補助要件の緩和や弾力的な運用	地域公共交通確保維持改善事業について、地域の実情に応じた柔軟な活用が可能となるよう、地域内フィーダー系統補助の補助対象路線及び利用環境改善促進等事業の補助要件について、緩和や弾力的な運用を図ること。	【地域内フィーダー系統補助】 平成23年度に創設された「地域内フィーダー系統補助」において補助対象とされるフィーダー系統は、輸送量が15人～150人/日などの要件を満たす「地域間幹線バス系統」と接続することが要件(要綱別表6ロ①)となっているが、本県の西讃地域のように、鉄道はあっても地域間幹線バス系統がない地域においては、十分な活用ができない状況にあるので、国庫補助対象であるバス路線の部分に鉄道を含める等、地域の実状に合わせ柔軟に運用できるようにしていただきたい。 そうすることにより、市町におけるバス路線の確保維持費が年々増加する中で、補助メニューの充実により住民の利便性の向上に資するバス路線の層の充実が図れる。 【利用環境改善促進等事業】 公共交通の利用環境改善の面では、Suicaをはじめとした全国10交通系ICカードの相互利用が始まったが、県内の地方鉄道やバスに普及しているICカードとの間では、相互利用ができない状況にある。ICカードの共通化を図るためにも本制度の活用を図りたいが、補助対象となるICカードシステムは新規に導入されるものに限定されており活用ができない。また、導入済みのICカードは、普及促進や利用対象の拡充についても制度の利用ができない状況にある。(要綱別表21(鉄道))そのため、「ICカードシステム導入その他…」部分をICカードシステムの導入や高度化(共通化)に要する経費その他…」等に変更していただきたい。 そうすることにより、カード利用の普及促進により地域における人の移動の円滑化が図られ、公共交通の利用の増加に資するものと考えられる。	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表6ロ①、別表21		国土交通省	香川県	D	現行規定により対応可能 【地域内フィーダー系統補助】 接続する地域間幹線バス系統がないような交通不便地域においては、鉄道等の地域間交通ネットワークと接続するフィーダー系統も補助対象としている。【要綱別表6ロ②】



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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
343-2	地域公共交通確保維持改善事業における補助要件の緩和や弾力的な運用	地域公共交通確保維持改善事業について、地域の実情に応じた柔軟な活用が可能となるよう、地域内フィーダー系統補助の補助対象路線及び利用環境改善促進等事業の補助要件について、緩和や弾力的な運用を図ること。	【地域内フィーダー系統補助】 平成23年度に創設された「地域内フィーダー系統補助」において補助対象とされるフィーダー系統は、輸送量が15人～150人/日などの要件を満たす「地域間幹線バス系統」と接続することが要件(要綱別表6ロ①)となっているが、本県の西讃地域のように、鉄道はあっても地域間幹線バス系統がない地域においては、十分な活用ができない状況にあるので、国庫補助対象であるバス路線の部分に鉄道を含める等、地域の実状に合わせ柔軟に運用できるようにしていただきたい。 そうすることにより、市町におけるバス路線の確保維持費が年々増加する中で、補助メニューの充実により住民の利便性の向上に資するバス路線の一層の充実が図れる。 【利用環境改善促進等事業】 公共交通の利用環境改善の面では、Suicaをはじめとした全国10交通系ICカードの相互利用が始まったが、県内の地方鉄道やバスに普及しているICカードの間では、相互利用ができない状況にある。ICカードの共通化を図るためにも本制度の活用を図りたいが、補助対象となるICカードシステムは新規に導入されるものに限定されており活用ができない。また、導入済みのICカードは、普及促進や利用対象の拡充についても制度の利用ができない状況にある。(要綱別表21(鉄道))そのため、「ICカードシステム導入その他…」の部分にICカードシステムの導入や高度化(共通化)に要する経費その他…等に変更していただきたい。 そうすることにより、カード利用の普及促進により地域における人の移動の円滑化が図られ、公共交通の利用の増加に資するものと考えらる。	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表6ロ①、別表21		国土交通省	香川県	D 現行規定により対応可能	【利用環境改善促進等補助】 鉄道事業者におけるICカードシステムの導入は、利用者利便の向上に資するものと考えている。このため、「地域公共交通確保維持改善事業(利用環境の改善)」により、鉄道事業者が実施するICカードシステムの導入に対して支援を行っている。 加えて、ICカードシステムの相互利用化・片利用化についても、「ICカードシステム導入その他ITシステム等の高度化…」(要綱別表21(鉄道))により、補助対象としているところ。 引き続き、この制度を活用して支援して参りたい。
435	地域公共交通確保維持改善事業(国庫補助)関係の補助要件の緩和	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱における補助要件「計画運行回数3回以上」及び「1日あたりの輸送量15～150人」について、下限の3回及び15人を撤廃するよう提案する。	【提案概要】 平成14年2月に施行された改正道路運送法により、路線バス事業の参入・退出規制が廃止されたことから、利用者の少ない、いわゆる過疎地域等においては、交通事業者により採算が見込めないことを理由とした路線バスの減便・撤退が繰り返されており、地域住民の重要な生活交通手段が危機にさらされている状況である。 一方で国の補助制度、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱においては、人口が少なく採算を取るのが難しい過疎地域の広域的・幹線的な路線バスについて、要件を満たすことができず補助対象外となっている。本市でも、過疎地自家用有償運送の実施例があり、また新たな取り組みに向けた検討も行っているが、NPOなどの主体による持続的な実施が困難な場合も多く、路線バスの維持の社会的使命は依然として非常に大きい。周辺市も含めた生活圏の維持・活性化のためにも、国レベルでより細やかな施策を展開することが必要不可欠と考える。 そこで、補助要件「計画運行回数3回以上」及び「1日あたりの輸送量15～150人」については、昨今、全国的に過疎化ないし過疎地域における高齢化が急速に進んでいる社会情勢の変化もふまえ、地域の実情に合わせた補助制度とするため、下限の3回及び15人を撤廃するよう要件の見直しを求める。 【支障事例】 別紙のとおり	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4の二、ホ		国土交通省	神戸市	C 対応不可	交通政策審議会地域公共交通部会においては、一般の地域公共交通活性化・再生法の改正と合わせ、地域が真に必要なとしている輸送サービスの維持を図る観点から、補助制度についても重点化を行う方向性が示されているところ、一律に補助対象基準を緩和することは不適當である。また、膨大な予算を必要とすることからも、要件の緩和は実現困難である。

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
842-1	地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助要件の緩和	<p>【地域間幹線系統確保維持費国庫補助金】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量要件15人/日以上を10人/日以上に緩和する。</li> </ul> <p>【地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行の法指定による過疎地域や振興山村での運行という要件に加え、地域の実情を踏まえた基準(高齢化率概ね50%超等)を加える。</li> <li>・市町毎に人口等を基準に国が算定する補助上限額を引上げる。</li> </ul> <p>【車両減価償却費等国庫補助金】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両購入費補助について、現行の5ヶ年の減価償却費補助から、従前の購入時一括補助とする。</li> </ul>	<p>本県の生活バス路線は、国庫補助制度の補助要件となる輸送量(15人/日以上)を満たさない路線がほとんどであることから、四国ブロックの実情(10人/日以上)に応じて輸送量要件の緩和が必要である。</p> <p>山間部が点在している市町では、複数のフィーダー系統(バスの停留所、鉄軌道駅などで幹線交通に接続して乗り継ぎすることのできる系統)の役割を担う路線があるが、現行の地域内フィーダー系統補助金の要件では、採択されない路線があり、また市町毎に補助上限額が設定されるため、地方負担が大きいものとなっている。</p> <p>車両の更新は、安全性や路線維持の観点からも必要であり、更新(購入)時には多額の経費が一括で必要となるにもかかわらず、その経費に係る補助は、5年間に分割されたものとなっている。(詳細は別紙のとおり)</p>	<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4のホ、別表6のロ②(1)(及びニ)、表7の5、別表8</p>	<p>(参考) 平成25年度バス運行対策費補助対象一覧</p>	国土交通省	愛媛県	C	対応不可	<p>【地域間幹線系統確保維持費国庫補助金】</p> <p>交通政策審議会地域公共交通部会においては、今般の地域公共交通活性化・再生法の改正と合わせ、地域が真に必要としている輸送サービスの維持を図る観点から、補助制度についても重点化を行う方向性が示されているところ、一律に補助対象基準を緩和することや国庫補助上限額を見直すことは不適當である。また、膨大な予算を必要とすることからも、要件の緩和は実現困難である。</p>
842-2	地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助要件の緩和	<p>【地域間幹線系統確保維持費国庫補助金】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量要件15人/日以上を10人/日以上に緩和する。</li> </ul> <p>【地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行の法指定による過疎地域や振興山村での運行という要件に加え、地域の実情を踏まえた基準(高齢化率概ね50%超等)を加える。</li> <li>・市町毎に人口等を基準に国が算定する補助上限額を引上げる。</li> </ul> <p>【車両減価償却費等国庫補助金】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両購入費補助について、現行の5ヶ年の減価償却費補助から、従前の購入時一括補助とする。</li> </ul>	<p>本県の生活バス路線は、国庫補助制度の補助要件となる輸送量(15人/日以上)を満たさない路線がほとんどであることから、四国ブロックの実情(10人/日以上)に応じて輸送量要件の緩和が必要である。</p> <p>山間部が点在している市町では、複数のフィーダー系統(バスの停留所、鉄軌道駅などで幹線交通に接続して乗り継ぎすることのできる系統)の役割を担う路線があるが、現行の地域内フィーダー系統補助金の要件では、採択されない路線があり、また市町毎に補助上限額が設定されるため、地方負担が大きいものとなっている。</p> <p>車両の更新は、安全性や路線維持の観点からも必要であり、更新(購入)時には多額の経費が一括で必要となるにもかかわらず、その経費に係る補助は、5年間に分割されたものとなっている。(詳細は別紙のとおり)</p>	<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4のホ、別表6のロ②(1)(及びニ)、表7の5、別表8</p>	<p>(参考) 平成25年度バス運行対策費補助対象一覧</p>	国土交通省	愛媛県	C	対応不可	<p>【地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金】</p> <p>交通政策審議会地域公共交通部会においては、今般の地域公共交通活性化・再生法の改正と合わせ、地域が真に必要としている輸送サービスの維持を図る観点から、補助制度についても重点化を行う方向性が示されているところ、一律に補助対象基準を緩和することや国庫補助上限額を見直すことは不適當である。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
842-3	地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助要件の緩和	<p>【地域間幹線系統確保維持費国庫補助金】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量要件15人/日以上を10人/日以上に緩和する。</li> </ul> <p>【地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行の法指定による過疎地域や振興山村での運行という要件に加え、地域の実情を踏まえた基準(高齢化率概ね50%超等)を加える。</li> <li>・市町毎に人口等を基準に国が算定する補助上限額を引上げる。</li> </ul> <p>【車両減価償却費等国庫補助金】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両購入費補助について、現行の5ヶ年の減価償却費補助から、従前の購入時一括補助とする。</li> </ul>	<p>本県の生活バス路線は、国庫補助制度の補助要件となる輸送量(15人/日以上)を満たさない路線がほとんどであることから、四国ブロックの実情(10人/日以上)に応じて輸送量要件の緩和が必要である。</p> <p>山間部が点在している市町では、複数のフィーダー系統(バスの停留所、鉄軌道駅などで幹線交通に接続して乗り継ぎすることのできる系統)の役割を担う路線があるが、現行の地域内フィーダー系統補助金の要件では、採択されない路線があり、また市町毎に補助上限額が設定されるため、地方負担が大きいものとなっている。</p> <p>車両の更新は、安全性や路線維持の観点からも必要であり、更新(購入)時には多額の経費が一括で必要となるにもかかわらず、その経費に係る補助は、5年間に分割されたものとなっている。</p> <p>(詳細は別紙のとおり)</p>		(参考) 平成25年度バス運行対策費補助対象一覧	国土交通省	愛媛県	D	<p>現行規定により対応可能</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助金】 車両購入費補助については、今年度より「公有民営」方式による支援制度を導入しており、これにより、事業者の初期投資にかかる負担の軽減を図っているところ。</p>
879	バス路線の再編を促進するための補助要件の見直し	<p>バス路線の再編に当たって、路線を分割する場合、国庫補助事業(地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統補助))の補助要件を満たさなくなる場合があるため、こうしたケースに柔軟に対応できるよう制度改正を行う。</p>	<p>広島都市圏においては、多くの路線バスが郊外から都心へ直通路線となっていることから、都心では供給過剰となっている。その対応として、バス路線の途中に乗継拠点を設けて、都心側を運行する基幹バスと郊外側を運行するフィーダー系統に分割し効率化を図る手法について、現在検討を行っている。</p> <p>検討に当たっては、地域公共交通確保維持事業、地域間幹線系統補助(複数市町村にまたがることや1日当たりの輸送量が15人以上と見込まれることなどを要件とする国庫補助)を受けている路線も対象としているが、分割によりフィーダー系統になった区間については、こうした補助の要件を満たさなくなる場合が想定される。</p> <p>この結果、バス事業者や地方自治体の負担が大きくなり、こうしたことが支障となり再編が進まなくなる可能性がある。</p> <p>一方、国においては、本年5月、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を改正され、同法に基づく交通計画を自治体が策定した場合は、道路運送法上の特例を受けることができるなど、路線等の再編を実現しやすくする制度が盛り込まれた。こうした制度を有効に活用し、バス路線の再編等によりバス活性化を図るため、同法に基づく交通計画を策定した場合は、その計画期間内において、地域間幹線系統補助については、再編により輸送量の補助要件を満たさない場合においても、再編前と同様に補助対象として取り扱うこと、また、再編により、既存系統の一部を地域内フィーダー系統に移行する場合は、新たに運行を開始するものの補助要件を満たさなくなるが、補助対象として取り扱うことなどの補助要件の緩和が必要である。</p>	<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4のホ、別表6の二①</p>		国土交通省	広島市	C	<p>対応不可</p> <p>交通政策審議会地域公共交通部会においては、今般の地域公共交通活性化・再生法の改正と合わせ、地域が真に必要としている輸送サービスの維持を図る観点から、補助制度についても重点化を行う方向性が示されているところ、一律に補助対象基準を緩和することは不適當である。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
177	地域限定通訳案内士の育成及び確保にかかる事務の都道府県への移譲	<p>地域限定通訳案内士の要件等を各都道府県知事が定め、運用することができることとするため、「外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律」について、以下の点を修正する。</p> <p>第4条 外客来訪促進計画への位置づけを不要へ 第11条 第2項 本法律で定めるのではなく、各都道府県の条例で定める ウ 第13条～第21条 不要(各都道府県条例による)。</p>	<p>【制度改正の必要性】 ここ数年、境港への大型のクルーズ客船の寄港が相次いでいるが、寄港地での通訳ガイド確保のニーズに応えられていない。また、鳥取の特色であるエコツーリズムやスポーツツーリズム等をテーマとした観光の推進を図っているが、当該分野に精通した通訳案内士の有資格者は存在せず、無償で県内観光団体や、ボランティアガイドが対応している状況。このことが、本県の特色あるインバウンドの推進に当たり、ネックになっている。全国的にも、通訳案内士不足、またコスト高が要因で、無資格者が通訳案内業務を行っていることが常態化しているとも聞く。現在、鳥取県を対象とした地域限定通訳案内士制度は存在しない。地域限定通訳案内士制度は、過去に複数の自治体で実施されていたが、試験実施等の事務量の割に受験者が集まらず、制度の休止が相次いでいると聞いており、試験実施のコストが制度運営のネックとなっていると考えられる。また、通訳案内士からのヒアリングによると、試験のレベルが非常に高く、試験の難易度が通訳案内士の不足の一要因。</p> <p>【期待される効果】 地域限定通訳案内士の人数が大幅に増加し、通訳ガイド不足が緩和されるとともに、地域の観光知識を豊富に有し、一定の外国語能力もある地域の人材を活用し、地域独自の観光形態の推進を図ることができる。</p> <p>【懸念の解消策】 外国語の能力については、外国語能力検定試験の一定水準を基準とすることで担保し、観光情報の知識については、所定の研修を受けることで担保することを想定。</p>	外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律 第4条、第11条～24条		国土交通省 (観光庁)	鳥取県、徳島県	E 提案の実現に向けて対応を検討	<p>現行の通訳案内士制度においては、通訳案内士が国の魅力や適切かつ正確に外国人に伝え、国の印象形成に大きな役割を果たすこと、日本の文化や慣習等に不慣れな外国人を保護する必要があること等、良質なガイドサービスの提供を確保する観点から国が関与しているものである。</p> <p>地域限定通訳案内士についても、通訳ガイド制度の特例として、都道府県知事による独自の試験の実施を認める(に当たっても、通訳ガイドの育成及び確保に対して全般的な責任を有している国が、制度全体を管理・運用する観点から、都道府県知事により定められる「外客来訪促進計画」への同意という形で関与し、制度の統一性・一貫性を担保しているものである。</p> <p>一方、外国人観光客数の増加、そのニーズの多様化が急速に進んでいる現在において、国際観光振興に熱心に取り組む地域が機動的かつ柔軟に対応できるよう、平成23年度より、一定の区域内において、試験を要せず、地方公共団体による研修の修了のみで通訳ガイドの資格を付与する特例制度(総合特別区域法、中心市街地活性化法等において規定される通訳案内士法の特例制度)を設け、順次拡大しているところあり、ご提案の内容については、本制度を活用することにより、実現することが可能である。</p> <p>さらに、今秋の臨時国会に提出見込みである構造改革特別区域法の一部改正法において同様の特例制度を措置することを予定しており、ご提案の内容について、より実現可能となるようさらなる対応を検討しているところである。</p>
828	国土形成計画法に基づく広域地方計画の策定権限の移譲	<p>国土形成計画法に基づく広域地方計画の策定権限において、関西広域連合のような府県域を越える広域行政組織への移譲を求める。また、権限の移譲がなされるまでの当面の措置として、広域地方計画協議会への参画等を通じてその意見が反映されることを併せて求める。</p>	<p>現在は、個別に広域地方計画協議会に参画している構成府県・政令市の意見を踏まえ計画が策定されているが、その意見は地方において広域的に意見調整されたものではなく、必ずしも地方の側にとって地域ニーズを十分に反映できるしくみとはなっていない。関西広域連合であれば、既に防災、観光・文化振興、産業振興、医療、環境保全などの広域事務や関西全体の利害調整を図るための取組を推進していることから、構成府県・政令市と密接に連携しながら、また、市町村や各種団体、地域住民の声を幅広く聞きながら計画策定に取り組むことができ、関西地域内で意見調整され、地域の実情を踏まえた広域地方計画の策定が可能である。</p> <p>地方分権の観点から、府県域を越える広域行政組織において地方自らが地域間の意見調整等を積極的に行い、主体的に企画・立案することで、市町村や関係団体等の意見も踏まえ、住民目線にたった地域ニーズを反映した広域的なプロジェクトの効率的・効果的な実施が可能となる。</p>	国土形成計画法第9条(広域地方計画)、第10条(広域地方計画協議会)		国土交通省	兵庫県	C 対応不可	<p>国土形成計画法に基づく広域地方計画は、全国的な視点から広域ブロック全体の自立的成長に向けた長期的な展望を示し、国内外の連携確保や当該広域地方計画の区域外にわたる施策も含めた総合的かつ戦略的な施策を盛り込んだ計画であり、国が責任を持って策定・推進していく必要がある。</p> <p>広域連合は、地方自治法に基づき、広域連合を構成する地方公共団体の事務の一部について、処理することが認められているものであり、全国的な視点からの総合的な計画である広域地方計画の策定権限を国土交通大臣から広域連合に移譲するのは適切でない。</p> <p>なお、広域地方計画の策定にあたっては、地方公共団体の意向を反映させるため、あらかじめ国の地方行政機関、関係地方公共団体等により構成される広域地方計画協議会における協議を経た上で、国土交通大臣が決定することとされており、広域地方計画協議会は、必要があると認めるときは、協議により、広域地方計画の実施に密接な関係を有する者を加えることができるとされている。</p> <p>また、平成22年7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」において、広域地方計画に係る事務・権限が、地方移管する事務とされていたが、その後実施された事務・権限仕分け(自己仕分け)において、「C 国に残すもの」と整理し、同年12月28日に閣議決定された「アクション・プラン ～出先機関の原則廃止に向けて～」において、事務・権限の移譲を進める対象とはされなかったところであり、政府として整理済みで、その後の状況変化は認められない。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
60	国土形成計画法に基づく 広域地方計画の策定権限 の移譲	国土形成計画法に基づく 広域地方計画の策定権限 について、関西広域連合 のような府県域を超える広 域行政組織への移譲を求 める。 また、権限の移譲がなされ るまでの当面の措置とし て、広域地方計画協議会 への参画等を通じてその 意見が反映されることを併 せて求める。	現在は、個別に広域地方計画協議会に参画している構成府県・政令市の意 見を踏まえ計画が策定されているが、その意見は地方において広域的に意見 調整されたものではなく、必ずしも地方の側にとって地域ニーズを十分に反映 できずみとはなっていない。関西広域連合であれば、既に防災・観光・文化 振興、産業振興、医療、環境保全などの広域事務や関西全体の利害調整を 図るための取組を推進していることから、構成府県・政令市と密接に連携しな がら、また、市町村や各種団体、地域住民の声を幅広く聞きながら計画策定 に取り組むことができ、関西地域内で意見調整され、地域の実情を踏まえた 広域地方計画の策定が可能である。 地方分権の観点から、府県域を超える広域行政組織において地方自らが地 域間の意見調整等を積極的に行い、主体的に企画・立案することで、市町村 や関係団体等の意見も踏まえ、住民目線にたった地域ニーズを反映した広域 的なプロジェクトの効率的・効果的な実施が可能となる。	国土形成計画法第 9条(広域地方計 画)、第10条(広域 地方計画協議会)		国土交通省	関西広域連 合	C	対応不可 国土形成計画法に基づく広域地方計画は、全国的な視点から広域ブロック全 体の自立的成長に向けた長期的な展望を示し、国内外の連携確保や当該広 域地方計画の区域外にわたる施策も含めた総合的かつ戦略的な施策を盛り 込んだ計画であり、国が責任を持って策定・推進していく必要がある。 広域連合は、地方自治法に基づき、広域連合を構成する地方公共団体の事 務の一部について、処理することが認められているものであり、全国的な視点 からの総合的な計画である広域地方計画の策定権限を国土交通大臣から広 域連合に移譲するのは適切でない。 なお、広域地方計画の策定にあたっては、地方公共団体の意向を反映させる ため、あらかじめ国の地方行政機関、関係地方公共団体等により構成され る広域地方計画協議会における協議を経た上で、国土交通大臣が決定する ことされており、広域地方計画協議会は、必要があると認めるときは、協議 により、広域地方計画の実施に密接な関係を有する者を加えることができると されている。 また、平成22年7月15日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機 関の原則廃止に向けて」において、広域地方計画に係る事務・権限が、地方 移管する事務とされていたが、その後実施された事務・権限仕分け(自己仕 分け)において、「C 国に残すもの」と整理し、同年12月28日に閣議決定され た「アクション・プラン ～出先機関の原則廃止に向けて～」において、事務・ 権限の移譲を進める対象とはされなかったところであり、政府として整理済み で、その後の状況変化は認められない。
112	都市計画法施行令及び都 市計画運用指針の改正	下水道に関する排水区 域、管渠を都市計画に定 める事項から削除すべき である。	都市の排水処理については公共下水道、農業集落排水、浄化槽、灌漑排 水、準用河川などの手法があるが、都市計画に位置付けているのは下水道 法で位置付けられる下水道だけであり、都市内の排水処理の全てを都市計画 では網羅していない。 現行制度は、高度成長期に都市計画の観点で下水道の整備促進を図る目的 で位置付けられているが、都市の成熟化や人口減少の時代となった現在、当 初の都市計画的観点が希薄となっており、近年行われている手続きは、家1 件の建築に伴う区域の追加や、区画整理により市街化編入した区域の追加 など、都市計画的議論の余地がないものがほとんどである。 また、都市計画図の中に下水道の排水区域を明示しないため、一般の方が 都市計画決定された下水道の排水区域を見るためには、都市計画案を縦覧 するか、都市計画決定図書の原議を開示請求するしかない。 下水道の管渠は下水排除面積1,000ha以上のものについて決定すること となっているが、どのようなルートで下水が流れるかを示した図に過ぎず、 地下鉄の決定のように平面位置や縦断高さを決定して他の構造物に対して 制限を掛けるようなものではない。また、管渠は一般的に道路下に占用する ため、土地収用の必要も生じない 下水道の都市計画決定については、土地収用の観点や都市計画的な観点か ら市民にとって迷惑施設となる可能性がある処理場、ポンプ場などの施設の 位置に限定し、排水区域及び管渠の項目を削除すべきである。	都市計画法施行令 第6条第1項第6号 都市計画運用指針 C. C-1.(1)		国土交通省	仙台市	D	現行規定 により対応可 下水道に関する都市計画に定める事項のうち、排水区域については、定める よう努めるものとされており、また、主要な管渠については、運用指針におい て定めることが望ましいとされているのみであることから、都市計画に定める 下水道の位置及び区域について、当該都市計画の内容、地域の実情等を踏 まえて排水区域及び主要な管渠を定めず都市計画を定めることは可能。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
113	都市計画法の改正	都道府県知事の認可が必要となる都市計画事業から下水道を削除すべきである。	現行制度は、高度成長期に都市計画の観点で下水道の整備促進を図る目的で位置付けられているが、都市の成熟化や人口減少の時代となった現在、当初の都市計画的観点が希薄となっており、都市計画的議論の余地がないものがほとんどであり、都市計画道路や都市公園のように都市計画事業として整備を行う必要がある事業とは異なり、下水道事業は下水道法で整備計画が担保されていることから、都市計画事業認可取得手続き自体が事務的な負担となっている。	都市計画法第59条第1項		国土交通省	仙台市	D 現行規定により対応可能	都市計画事業を施行する場合は、都道府県知事の認可又は国土交通大臣の認可若しくは承認を受けて行う必要があるが、都市計画決定されたすべての都市施設について都市計画事業として施行することを義務付けているものではなく、都市計画事業の手続によらずに整備することは可能。
254	市街化調整区域における開発許可基準の追加	市街化調整区域の開発基準である都市計画法第34条に、「市街化調整区域において、法に基づく許可を受けて建築された後、一定期間適正に利用された土地等を利活用する開発行為で、工場等の用に供する用途で周辺環境における市街化を促進するおそれがないと認められるもの」の要件追加。	【制度改正の必要性】 市街化調整区域においてかつて住宅・商業目的などで開発許可を受けた土地・建築物を工場として用途転用することは都市計画法第34条に定められた許可基準に該当せず原則許可されない状況となっている。 市街化調整区域は原則開発が抑制されるべき区域であるが、人口減少が著しく、産業が停滞している状況にある本市においては、広大な敷地を有し、建築に併せて各種インフラも整備されている当該土地・既存建築物が、企業の受け皿として有効活用され、地域産業の活性化、雇用の確保につながっていくことが望ましいと考えている。 これらの既存建築物の未活用は空き家や廃墟の増加につながり、周辺環境や治安の悪化の原因ともなる。また、既存建築物や開発許可を受けた土地の有効活用は、既存集落や生産活動等を維持するための貴重なストックとしての役割を果たすだけでなく、市街化調整区域における農地転用の伴う開発行為の抑制につながることも期待されることから、周辺環境に影響を及ぼさない、一定期間適正に利用された土地であることなど、一定の要件に合致した場合は既存建築物の工場への用途変更への制限を緩和できるよう、法律への明文化についてご配慮いただきたい。 【現行制度で対応困難な理由】 都市計画法第34条10号については、一定(概ね1ha以上等)の広がりを持たない特定の土地・建築物を対象に地区計画を定めることは困難であること、同法同条14号については、「開発審査会を設置するのは都道府県及び指定都市等(中核市、特例市)とされており、いずれにも該当しない高岡市は開発審査会を設置することができないこと」から現行制度での対応が困難である。	【都市計画法】・第34条第1項第1号～14号 【開発許可制度運用方針】Ⅲ-13	別紙あり	国土交通省	高岡市	D 現行規定により対応可能	都市計画法第34条においては、市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域とされている一方、区域によっては、計画的で良好な開発行為、既存コミュニティの維持、社会経済情勢の変化への対応といった事項を勘案して必要と認められる開発行為で、さらなる市街化を促進するおそれがないと認められるものを類型化して定めているところ。 現行制度においても、都市計画法第34条第14号に基づき都道府県が「開発審査会の議を経ることによって、地域の実情等に応じた開発許可を行うことが可能であるから、都道府県と調整いただきたい」。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
344	市街化調整区域における 開発許可基準の緩和(公 共施設跡地利用)	市街化調整区域は市街化 を抑制する区域であり、市 街化調整区域において行 うことの出来る開発行為は 制限されている。 合併した自治体を持つ公 共施設においては統廃合 等の検討を行っている自 治体も多く、また、本市に おいては、市街化調整区 域にも多くの公共施設が 建築される。 しかし、公共施設におい ては開発許可不要として建 築された施設が数多く存 在し、市街化調整区域内 で見直された施設におい ては多くの制限があり有効 利用が困難な状況である ため、公共施設跡地の有 効利用に関して制限等の 緩和をお願いしたい。	【制度改正の必要性】 本市は平成18年2月27日に旧合志町と旧西合志町が市町村合併し誕生した が、合併前にそれぞれで、整備した庁舎、文化施設、体育施設等、多様な用 途の重複する公共施設が多く存在する。 公共施設の維持管理に要する費用負担は、今後の財政運営における大きな 課題の一つであり、将来的な、社会情勢やコースの変化によっては、統廃合 等の措置が必要となる。 しかし、現在、本市面積の約9割を占める市街化調整区域内に立地する公共 施設については、都市計画法第34条の規定により開発が制限されることか ら、現在の要件では、民間事業者へ売買などを行う際に支障があり多くの土 地が市の遊休財産となることが想定されるため。 【都市計画法第34条の改正(案)】 「ただし、普通地方公共団体が相当期間保有し適切に維持管理された公共施 設等の跡地利用については、地域の振興と活性化に寄与し周辺の市街化を 促進しない行為である場合にあってはこの限りではない。」	都市計画法 第34 条	別紙あり	国土交通省	合志市	D 現行規定 により対応可 能	都市計画法第34条においては、市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域 とされている一方、区域によっては、計画的で良好な開発行為、既存コミュニ ティの維持、社会経済情勢の変化への対応といった事項を勘案して必要と認 められる開発行為で、さらなる市街化を促進するおそれがないと認められるも のを類型化して定めているところ。 現行制度においても、都市計画法第34条第11号、第12号に基づき都道府県 が条例で定めることによって、又は、同条第14号に基づき都道府県が「開発審 査会の議を経ることによって、地域の実情等に応じた開発許可を行うことが可 能であるから、都道府県と調整いただきたい。」
345	市街化調整区域における 開発許可基準の緩和(市 町村の財政的自立に資す る開発)	市街化調整区域は市街化 を抑制する区域であり、市 街化調整区域において行 うことの出来る開発行為は 制限されていることから、 地方自治体による創造的 なまちづくりに支障を来し ている。 そのため、市街化調整区 域内の開発要件につい て、一部規制緩和を行うこ とにより、土地利用につ いての自由度を高め、新た な雇用の場の創出によ る、地域経済の活性化を 図りたい。	【制度改正の必要性】 本市は、政令市である熊本市に隣接しており、都市計画法上の熊本市計画 区域内に位置している。 市域の約9割は市街化が抑制されている市街化調整区域であることから、市 南部の熊本市に隣接する約1割の市街化区域に人口が集中し、地域バランス を欠く状況。また、人口については、年々増加している状況であるが、個人市 民税等の増収増加は緩やかであり、一部地域に集中した人口増加に対応す るための、道路、上下水道、学校、保育所等のインフラ整備に必要な財源の 確保が喫緊の課題となっている。 そのため、本市では、企業誘致、6次産業化の促進、産学官連携促進等、 新たな雇用創出による市政基盤強化への様々な取り組みを行っている。 しかし、本市の市街化区域においては、余剰地が殆ど無く、約9割を占める、市 街化調整区域内においては、開発行為が制限されることから、新たな企業誘 致に伴う事務所・工場の設置や6次産業化に必要な農産物の加工場の設置 等について土地利用の観点で支障を来している。 そのため、都市計画法第34条による市街化調整区域内の開発許可要件を一 部緩和し、各自治体の創意工夫によるまちづくりを促進すべきと考える。 【都市計画法第34条の改正(案)】 新たな要件見直しとして「市町村の財政的自立に資する、開発であり、か つ、周辺地域における市街化を促進する恐れがなく、市町村長と都道府県知 事が協議のうえ認めたもの」について市街化調整区域内の開発を認めるもの とする。	都市計画法 第34 条	別紙あり	国土交通省	合志市	D 現行規定 により対応可 能	現行制度においても、都市計画法第34条第11号、第12号に基づき都道府県 が条例で定めることによって、又は、同条第14号に基づき都道府県が「開発審 査会の議を経ることによって、地域の実情等に応じた開発許可を行うことが可 能であるから、都道府県と調整いただきたい。」

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
709	市街化調整区域における 開発許可基準の追加	都市計画法第34条に定める 開発許可の基準において、 市町村が任意事業として 実施する障害者の地域 生活支援事業の用に供す る施設を追加する。	<p>【制度改正の必要性】 市街化調整区域内においては、都市計画法第34条第1号及び同法施行令第21条第26号口の規定により、社会福祉法第2条に規定する社会福祉事業に係る施設については、開発行為が認められているが、障害者総合支援法第77条に基づき、市町村が任意事業として実施する障害者の地域生活支援事業に係る施設は原則開発行為が認められていない。日中一時支援サービスなど、利用できる事業所が不足しており、障害者が住み慣れた地域で身近な場所で障害福祉サービスを提供してもらうための障害者の特性に応じた適切な対応施策の実施が求められていることも踏まえ、市街化調整区域内においても当該事業に係る施設の建築を行いやすくし、日中一時支援などのサービスができるようにしたい。</p> <p>【現行制度で対応困難な理由】 都市計画法第34条第14号(開発審査会)において、愛知県開発審査基準において定められていないため、対応が困難です。</p>	都市計画法第34 条、同法施行令第 21条		国土交通省	安城市	D 現行規定 により対応可 能	都市計画法第34条第1号においては、市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域とされている一方、区域によっては、計画的で良好な開発行為、既存コミュニティの維持、社会経済情勢の変化への対応といった事項を助産して必要と認められる開発行為で、さらなる市街化を促進するおそれがないと認められるもののうち、各個別法に基づき一定の公益性を付与されている公益公共施設を類型化して定めているところ。 現行制度においても、都市計画法第34条第14号に基づき都道府県が開発審査会の議を経ることによって、地域の実情等に応じた開発許可を行うことが可能であるから、都道府県と調整いただきたい。
714	区域区分の決定(変更)に 係る要件の緩和	「都市計画運用指針」で示 している市街化区域の要 件に関して、「特殊な事情 により、市町村土地利用 施策が制度面から支障が 生じているなどの市町村 の場合は、その市町村の 土地利用構想に基づき市 街化を図るべき区域」とす るなど考えられる。	<p>【町都市計画の経緯】 本町は、S39年に新産業都市建設促進法の指定がされ、国・県主導の新潟東港開発を機にS39年都市計画指定、S45年に近隣市町村と新潟都市計画区域として線引きされた。結果、政策的な必要性に迫られたものといえ、大部分を占める地域は市街化調整区域となった。</p> <p>【支障事例】 現在、町都市計画マスタープランに基づき、個性豊かで特色ある独自のまちづくりを進めているが、実現化にあたっては区域区分規制で困難となっている。例として、S52年の役場庁舎移転や町制施行を機に、役場周辺地区に公共施設を整備し、地区を「中心市街地促進エリア」とし住環境整備促進しているが、市街化調整区域により円滑な促進が抑制されている。新潟都市計画区域は、3市町構成で、区域区分変更は単独市町ではできず、また、区域区分の考え方は、都市計画法第7条に関連して都市計画運用指針に示されているが、市街化区域編入は確固たる整備の担保性、さらに、全体人口フレームの調整等から変更要件が厳しく、まちづくりの自由度は極めて低いものとなっている。</p> <p>【制度改正の必要性】 線引き都市計画は大都市圏では効果的に機能していると理解されるが、線引き後40年以上経過し、時代の潮流の中で町の姿が大きく変わり、当初から引きずる土地利用規制の下で、描くまちづくり推進の方向性と法制度とが大きく乖離している事例もあるものと考え。よって、特色あるまちづくりを目指すためには、特殊事情により支障が生じている市町村においては、区域区分の変更等に関する都市計画決定に対して、要件を大幅に緩和することで、実態に応じた柔軟で適正な都市計画の推進が図られるよう改革を望むものである。</p>	都市計画法第7条 都市計画運用指針 IV-2-1-B	添付資料： ・聖籠町都市計画 区域図 ・第2次都市計画マ スタープランにおけ る全体構想図	国土交通省	聖籠町	D 現行規定 により対応可 能	区域区分を定める場合、運用指針における考え方を基本としつつも、地域の特殊事情等を踏まえ、法令の範囲内においてこれによらない方法で定めることは可能。



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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
180	土地収用法に基づく事業認定の権限移譲	都道府県が起業者である事業については、国土交通省(地方整備局)が事業認定を行っているが、これを都道府県が事業認定を行うことができるよう権限移譲を行うこと。	【支障】社会資本の整備は、地域のニーズを踏まえ迅速な推進を図る必要がある。しかしながら、都道府県が起業者である事業については、土地収用法第17条に基づき事業認定を国土交通省(地方整備局)が行っていることもあり、迅速な対応ができない。県によっては、約3年間に10回程度の事前相談を行い、必要性を理解してもらった例や、そもそも土地収用の必要性を理解してもらえず、事業そのものの進捗が図れていない例もある。 【改正の必要性】事業の必要性や公益性などの判断は、地域の実状に精通した地方自治体においても可能であることから、都道府県が起業者である事業については、都道府県へ権限移譲する。これにより、迅速な判断を可能とし、コストを削減しつつ、社会資本整備の事業効果を早期に出現することができる。 【懸念の解消策】国が起業者である事業については、国土交通省(本省)が事業認定を行っていることから、都道府県が起業者である事業の事業認定を都道府県が行うことは許容されるものと考えられる。また、公平性は、事業部局以外の職員が事業認定の事務を行うこと(参考:改正後の行政不服審査法の審理員)や、土地収用法34条の7に基づく審議会を活用することなどにより担保できる。	土地収用法17条		国土交通省	佐賀県・長崎県・熊本県・大分県・沖縄県	C	対応不可  土地収用法に規定する事業認定に関する区分は、申請された事業が土地等を取用又は使用するに値する公益性を有しているかを判断し、当該区分により強制的に土地等の権利を取得する途を開くものである。 この判断にあたっては、得られる利益と失われる利益を総合的に比較衡量することを要し、得られる利益が失われる利益を上回る場合に当該事業が公益性を有すると判断されるが、比較をするにあたっては、これらのような全く異なる要素を比較することから、客観的機械的数値的のみ処理することは困難であり、最終的には主観的な判断要素を含むことが避けられない。 したがって、当該判断の適正性を確保するためには、原則として、事業を行う起業者とは別の行政庁において中立的に判断する必要がある。都道府県が起業者である事業の事業認定権限を当該都道府県自身に付与することは、公平中立な判断の下、適正に事業認定を行う観点で適切ではない。
279	電気自動車用充電器の公園施設としての位置付の付与	都市公園法施行令を改正し、電気自動車用充電器を公園施設として位置づけ、公園管理者による電気自動車用充電器の設置を可能とすること。	【制度改正の必要性等】 都市公園等については電気自動車等用充電器の需要が大きく見込まれるところであるが、電気自動車等用充電器が都市公園法上の公園施設として位置付けられていないため、公園管理者が公園施設として設置することができない。 将来、電気自動車の利用者となる住民の多くが既に都市公園を利用しており、都市公園は住民にとって身近な公共施設である。また、急速充電時間には約30分を要するが、都市公園にある広場や遊具、運動施設や教養施設などで、この時間を有効に過ごすことができる施設が既に整備されている。このように、電気自動車等用充電器の需要が期待できる。 都市公園法施行令第5条を改正し、電気自動車等用充電器を都市公園法上の公園施設として位置付けること。	都市公園法施行令第5条		国土交通省	埼玉県	D	現行規定により対応可能  都市公園に設けることのできる公園施設は、都市公園の効用を全うするために都市公園法に限定列挙されている(都市公園法第2条第2項、都市公園法施行令第5条)。そのうち便益施設には駐車場が位置付けられており、公園管理者が、公園利用者のために電気自動車用充電器を設けることは、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	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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
384	国土利用計画法に基づく土地売買等届出の届出期限の緩和	国土利用計画法第23条第1項に基づく大規模土地取引に係る土地売買等届出(事後届出)の届出期限を、現行の2週間以内から3週間以内に緩和することを求める。	<p>【支障事例】</p> <p>土地売買等届出(事後届出)の届出期限は契約日から2週間以内であるが、全国の期限内届出率は73.9%(H24)と低く、無届取引件数は4,400件(H24)に及ぶ。熊本県においても、期限内届出率は71.1%(H24)と低く、無届取引件数は73件(H24)に及び、無届取引件数の76.5%(H23～H25熊本県平均)は遅延届出(期限後に自主的に提出するもの)であり、遅延届出のうち約1割(同平均)は契約日から3週間以内に提出されている。</p> <p>このことから遅延届出者は、制度を認識しているものの期限内に提出できない者が多くことや、離島等遠隔地にいる者には負担であることが推測され、その要因として届出期間の不足が考えられる。</p> <p>また、都道府県は、昭和54年土地利用調整課長通達を踏まえ、無届取引に関する事務処理要領を定めており、違反者に対して指導を行っている。さらに、遅延届出は法による届出とみなされないため、土地取引の現況把握や傾向分析に活用する土地取引規制実態統計に含まれず実態が反映されないほか、届出者にとっても森林取得時の届出免除(森林法第10条の7の2)が適用されない。</p> <p>【制度改正の必要性】</p> <p>上記実態を踏まえれば、届出期限を3週間に緩和することで、遅延取引の約1割(熊本県を基にした試算：H24全国無届取引件数：4,400件×0.765×0.1=336件)が期限内届出となることにより、遅延取引に係る都道府県、市町村の違反指導事務(県・市町村合計2h/件程度)や届出者の負担が軽減される。また、期限内届出が増えることで、統計データの精度向上や、森林法届出免除の適用者の増加が見込まれる。</p>	国土利用計画法第23条第1項 昭和54年12月24日付け54国土利第401号土地利用調整課長通達「無届取引等の事務処理について」の別添「無届取引等事務処理基準」	熊本県提案分(参考1)国土利用計画法に係る土地売買等届出・無届取引の件数(参考2)国土利用計画法に基づく無届取引の遅延期間内訳 ※12	国土交通省	九州地方知事会	C	対応不可	<p>国土利用計画法の事後届出制においては、</p> <p>① 土地取引の規制に関する措置として、取引の動機となった土地の利用目的について審査・勧告を行うことができるとされており、これが適正かつ合理的な土地利用を図るために支障があるときには、速やかに是正を求める必要があること</p> <p>② 高額の土地取引の発生等の事情により、監視区域の指定等機動的な地価対策を講じる必要が生じる場合に備え、個々の契約締結後速やかにその内容について把握する必要があること</p> <p>等から、契約締結後できるだけ速やかに届出をしてもらうことが必要であり、契約締結後2週間以内に届出をしなければならぬものとされているところである。</p> <p>また、熊本県より提出されている平成23～25年の熊本県における届出状況(参考1及び参考2)によれば、3か年間に於ける期限内(2週間以内)の届出件数が641件に対し、2週間超3週間以内の届出件数は17件(約3%)に過ぎず、本提案は届出の遅延を招来する結果となり、届出義務履行促進にはつながらないものと考えられる。</p> <p>以上により、事後届出制の届出期限の緩和を行うことは妥当でないと考えられる。</p>
362	違反広告物に対する簡易除却等に係る景観行政団体への権限移譲	屋外広告物法第28条により屋外広告物事務を行う景観行政団体である基礎自治体に対して、都道府県の条例による移譲ではなく、自らの判断と責任で簡易除却等を実施できるよう制度の見直しを行うとともに、それに伴った普通交付税等の必要な財源措置を講じること。	<p>【制度改正要望の経緯・必要性】</p> <p>景観行政団体は景観計画に基づき屋外広告物条例を策定することにより屋外広告物の規制(第3条～5条、7条・8条)を自ら行うことができる。</p> <p>一方で、違反広告物に対する処置の法第7条及び第8条に規定されている簡易除却等を行う場合には、権限を持つ県からの権限移譲を受けて行わなくてはならない。</p> <p>景観行政団体が景観行政と屋外広告物の規制を一元的に実施する際には、簡易除却等の対応も不可欠なものであり、これを現行法のように、権限を持つ主体を分離していることは不合理である。</p> <p>【具体的支障事例】</p> <p>また、具体的支障事例として、簡易除却等を行う権限を特例条例により県から景観行政団体に移譲しているため、県から財源移譲すべきという考えがある一方で、景観行政団体は独自条例を制定済であるため独自財源で対応すべきという考えがある。このため、県から景観行政団体への財源移譲が困難である。</p> <p>【課題の解消策】</p> <p>よって、景観行政団体においても、自らの権限に基づき簡易除却等が行えるように法第7条第2項から第4項及び第8条において、「条例で定めるところにより」の文言を加えることを求める。また、法律の改正が実現した際には、これらの事務を行うのに必要となる財源措置をあわせて求める。</p>	屋外広告物法第7条、第8条、第28条 平成16年12月17日付け国都公録第148号 国土交通省都市・地域整備局長通知「屋外広告物法の一部改正について」I 2.(4)		国土交通省	広島県	C	対応不可	<p>屋外広告物法では、同一の行政区域について、都道府県及び市町村が重複して二重に行政を行う事態を避けるために、そのいずれかが、屋外広告物行政を一元的に担う体系となっている。都道府県は、より広域的な観点から屋外広告物行政を行っており、市町村の屋外広告物に係る事務を適切に補充するためにも、都道府県知事が条例により権限移譲することが適切である。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
442	地籍整備推進調査費補助金に係る補助対象地域要件の拡大	地籍整備推進調査費補助金に係る補助対象地域要件として、農政部、中山間地域を対象に加えることを求める。	<p>【現状】</p> <p>岐阜県の地籍調査進捗率(平成25年度末)は15%であり、全国の51%と比較して、非常に遅れている。特に、県土の8割以上を占める山林部は14%と、他の地帯(人口集中地区15%、宅地17%、農地25%)に比べて遅れている。また、第6次国土調査事業10箇年計画の岐阜県計画では、平成22年度から31年度までの10年間で770km<sup>2</sup>を地籍調査を実施する(平成31年度末に進捗率23%とする)ことと定めている。</p> <p>【支障事例】</p> <p>地籍整備を推進するための地籍整備推進調査費補助金制度は、地方公共団体及び民間事業者が、用地測量等の成果を活用して、国土調査法第19条第5項指定に係る申請を積極的に行えるよう創設されたものであるが、補助対象地域が都市部に限定されている。平成25年度末時点の当県の地籍調査対象面積8,625km<sup>2</sup>のうち当制度の対象面積は2,369km<sup>2</sup>で、約7割の土地が補助対象外のため、現行制度では山林部の地籍整備率の向上がほとんど見込めない。</p> <p>【支障事例の解消策及び効果】</p> <p>公共事業等に伴う用地測量は、補助対象地域である都市部(人口集中地区及び都市計画区域)外でも多数実施されており、また、補助対象地域外の市町村等から補助制度の相談も受けていることから、補助対象地域要件として農政部、中山間地域を加えることで、更に積極的に法第19条第5項指定に係る申請が行われることが予想され、地籍調査の進捗率が特に低い山林部の地籍整備の推進を図ることができると考えられる。</p>	地籍整備推進調査費補助金制度要綱第3第1項		国土交通省	岐阜県	C 対応不可	<p>地籍調査の進捗率は全国で51%で、その内訳を見ると都市部(DID)が23%、林地が44%、農用地等が72%となっている。このように、都市部では山村部と比べて、特に進捗が遅れているところがある。</p> <p>このため、第6次国土調査事業十箇年計画(平成22年5月25日閣議決定)では都市部(DID)での地籍調査を一層進めることが定められるとともに、平成22年度には都市部における地籍整備の推進を目的とした「地籍整備推進調査費補助金」が創設されたところである。</p> <p>県のご提案にもあるように、山村部における地籍整備の推進が重要であることは国としても認識しているところであるが、対象地域要件を農政部及び中山間地域に拡大することは、本補助金の創設趣旨に沿わず、また、限られた予算を都市部に重点化できなくなるため、都市部における進捗を遅らせることにもつながりかねない。</p> <p>現状では依然として、都市部の地籍調査の進捗率は他の地域と比較して極めて低い状況にあることを鑑みると、本補助金については、その目的を踏まえて引き続き都市部に重点化して、地籍整備の効率的な進捗を図る必要があるところである。</p> <p>なお、林地の地籍調査の進捗は都市部に続いて遅れていることから、国としてもその推進が重要であると考えており、本補助金とは別に平成22年度に「山村境界基本調査」を国直轄の事業として設け、市町村による地籍調査の促進に努めてきているところである。ご提案の山村部における地籍調査については、国による地籍調査の実施に対する財政的な支援を始めとして、国直轄による「山村境界基本調査」の活用により推進されるものと考えている。</p>
646	都道府県が行う公共測量の実施・終了時における公示義務、公共測量における永久標識の設置等に係る都道府県事務の廃止	事務の簡素化の観点から、公共測量の実施時及び終了時における都道府県の公示義務を廃止し、測量計画機関が行うことを求める。 また、公共測量における永久標識及び一時標識の設置、移転、撤去及び廃棄の通知について、都道府県を介さず、測量計画機関が関係市町村へ通知するよう求める。	<p>【制度改正の必要性】</p> <p>測量法第14条及び第39条により、公共測量においては、都道府県は、測量計画機関から通知を受けた時は、その実施時及び終了時における公示が義務付けられており、本県においては、平成25年度に48件×2(実施、終了)＝96件の実績がある。当該制度は、広く一般に周知することによって、関係地域の住民に、いつ、どこで公共測量が行われ、そのために必要な、土地の立入及び通知、障害物の除去、土地等の一時使用、土地の収用又は使用の権利行使が起こり得ることを知らせるものであるが、周知については測量計画機関が直接行うことが可能と考えられ、事務の簡素化の観点から、都道府県知事が公示する必要性に疑問がある。</p> <p>また、測量法第21条、第23条及び第39条により、公共測量において、都道府県知事は、測量計画機関から永久標識及び一時標識の設置、移転、撤去及び廃棄の通知を受けた時は、その旨を関係市町村長に通知することとなっているが、都道府県知事に通知する必要性は特になく、都道府県知事が関与する事務については、事務の簡素化の観点から、必要性に疑問がある。</p> <p>【具体的な効果】</p> <p>これら事務の変更により、80時間/年間程度の事務の簡素化が図られると想定される。</p>	測量法第14条、第21条、第23条、第39条		国土交通省	長崎県	C 対応不可	<p>1. この公共測量実施の公示を都道府県知事に行わせる趣旨は、</p> <p>① 関係地域の住民に、いつ、どこで公共測量が行われ、そのために必要な法第15条の規定による土地の立入り、法第16条及び法17条の規定による障害物の除去、法第18条の規定による土地等の一時使用並びに法第19条の規定による土地の収用又は使用の権利の行使があり得ることを知らせ、行政運営の効率化を図る</p> <p>② 都道府県知事に公共測量の実施及び終了を通知することにより、公共測量の実施主体の公共団体に、あらかじめ当該地域の公共測量の実施状況を知らせ行政運営の効率化を図る</p> <p>③ 公共測量の実施主体は、国の機関、都道府県、市町村、その他の公共団体やインフラ企業等多様であり、各実施主体が直接周知を行う場合、公共測量の実施を知るためには、全ての機関の公示情報を収集しなければならない。一方、公共測量はごく一部の例外を除き単一都道府県内を測量地域として実施される。よって、都道府県知事が管内の公共測量について一元的に公示することで、確実な周知を最も効率的に図ることができることにより、「測量の重複を除き、正確で精度の高い測量を実施する」という法の目的を達成するためのものであることから、本規定による全国的に統一した定めが必要である。</p> <p>2. 公共測量により設置、移転、撤去及び廃棄した永久標識及び一時標識の種類及び所在を</p> <p>① 関係都道府県知事に通知する</p> <p>② 都道府県知事からは関係市町村長に通知する</p> <p>手続きにより、国土地理院の長、都道府県知事及び市町村長が一体となって測量標の現状を把握し、測量標の保全を図り、設置された公共測量の測量標の利用を図ることが「測量の重複を除き、正確で精度の高い測量を実施する」という法の目的を達成するためであり、本規定による全国的に統一した定めが必要である。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
655	山林の土地境界確認方法の簡素化	山林の境界確認について、代表者以外の権利保護を図ることを前提として、地権者全員でなく、代表者のみによる境界確認を可能とすることを求める。	<p>【制度改正の必要性】 大野市内の広大な山林において境界が確定していないことにより、村離れや森林の荒廃が進むとともに、森林の多面的機能の低下で台風等の豪雨により土砂崩れや災害が近年多数発生している。これを受け、市としても順次、市内各地で地籍調査を進めているが、予算の制約、制度の制約、未相続等もあり、なかなか境界の確定が進まない状況である。 ついで、権利者が複数いる場合は、権利者確認に要する時間を短縮化するため、代表者(地権者の代表、地権者以外の現地に精通した者)のみにより境界確認を行うことを可能としたい。</p> <p>【懸念の解消策】 代表者ではない者の権利が侵害される恐れがあるが、予防措置として、異議・誤りを申し出る機会を設けて対応することにより、問題は生じないと考える。 例えば、度々訴訟に発展する土地収用に関する制度をみると、買受権の消滅など、公告後一定期間内に権利者(確知できない者)から申し出がなければ、関係者の同意、権利の消滅を擬制する制度がある。よって、共有地の境界確定案について、土地収用の制度同様、公告、一定期間(必要に応じて期間を設定)の縦覧を行い、代表者以外(確知できない者)の権利保護を図ることにより、代表者のみの境界確認を可能にできないか。</p>	地籍調査作業規程 準則、第23条、第 30条第1項・第2項 地籍調査作業規程 準則運用基準第15 条の2 平成23年3月18日 付付国土国第633 号国土交通省土 地・水源局国土調 査課長通知		国土交通省	大野市	D 現行規定 により対応可 能	地籍調査の成果は、登記所に地図として備え付けられ、土地に関する権利の第三者に対する対抗要件を構成することなどから、地籍調査には高い精度と信頼性が求められる。また、地籍調査の際の筆界確認において、土地所有者等の確認を得ずに調査をした場合には、将来的に地籍調査の成果に関する境界紛争が発生する蓋然性は極めて高くなることが想定される。 これらのことから、地籍調査の筆界確認の際、土地所有者等が複数いる場合には、原則として全土地所有者等から確認を得る必要があるが(地籍調査作業規程準則第30条第1項)、当該土地所有者等からの委任状を頂くことができれば、筆界確認を委任された代表者のみによる筆界確認は可能である。
664-1	駐車場法施行令の見直し	駐車場法施行令では、路外駐車場の構造及び設置に関する技術基準が定められているが、駐車場の配置や立地特性等を勘案した適用除外の取扱いがほぼ認められず、設置基準が一律に政令で定められているため、硬直的な運用をせざるを得ないが現状であり、地域の実情に応じた設置基準、適用除外の改正を求める。 また、自動車の環境性能の向上等により、基準が過大と懸念される条文もあることから、駐車場法施行令の技術基準について、駐車場を取り巻く環境変化等を踏まえた早急な見直しを求める。	<p>【支障事例】 施行令第7条では路外駐車場の出入口に関する基準が定められているが、一部例外を除き適用除外の規定がほぼないことから、基準に適合させるため、例えば、公園や交差点からの距離を確保するために、既存駐車場の出入口を狭めるなどの措置をとり、こうした措置により逆に駐車場の円滑な出入庫に支障を来す場合がある。現地の状況を確認するとほとんど通行のない道路の交差点や、マンションの隣に設置された見通しの良い小規模公園などが障害となっている例が多く、駐車場の出入りに支障がないと想定されるにも関わらず、実態に即さない指導を行うこととなり対応に苦慮している。 また、建築物である路外駐車場の換気施設について、施行令第12条では「内部の空気を1時間につき10回以上直接外気と交換する能力を有する換気装置を設けなければならない」とあり、「内部の空気」の計算方法を国交省に確認したところ、「駐車マスの合計面積×高さ」ではなく、より厳しい「車路も含む駐車施設面積の合計×高さ」との回答である。 一方、車の環境性能の向上や排ガス規制の強化により一酸化炭素の排出量が減少している中、事業者からは現行の計算では換気能力が過大であるとの主張を受けており対応に苦慮している。</p> <p>【制度改正の必要性】 施行令を適切に運用することにより、逆に駐車場の円滑な出入庫に支障を来していることから、駐車場の配置や周辺状況等を勘案した柔軟な対応ができるよう基準の見直しが必要である。 また、建築物である路外駐車場については近年の車の環境性能の向上を考慮しておらず、事業者に過剰な設備投資を行わせており、基準の検証、改正が必要である。</p> <p>【懸念の解消策】 懸念無し</p>	駐車場法施行令第 7条 駐車場法施行令第 12条		国土交通省	川崎市	E 提案の実 現に向けて対 応を検討	【駐車場法施行令第7条】 ・児童公園からの距離 駐車場法施行令第7条については、一定の規模以上の路外駐車場を利用する自動車の安全及び道路交通との調整を図るためのものであり、特に、児童公園については、多くの児童が利用する施設であり、児童保護の観点より、規定されたものです。 そのため、各都市の実態を調査・分析した上で、今後見直しも含め検討を行う予定です。



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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
664-2	駐車場法施行令の見直し	<p>駐車場法施行令では、路外駐車場の構造及び設置に関する技術基準が定められているが、駐車場の配置や立地特性等を勘案した適用除外の取扱いがほぼ認められず、設置基準が一律に政令で定められているため、硬直的な運用をせざるを得ないが現状であり、地域の実情に応じた設置基準、適用除外の改正を求める。</p> <p>また、自動車の環境性能の向上等により、基準が過大と懸念される条文もことから、駐車場法施行令の技術基準について、駐車場を取り巻く環境変化等を踏まえた早急な見直しを求める。</p>	<p>【支障事例】 施行令第7条では路外駐車場の出入口に関する基準が定められているが、一部例外を除き適用除外の規定がほほないことから、基準に適合させるため、例えば、公園や交差点からの距離を確保するために、既存駐車場の出入口を狭めるなどの指導をしており、こうした措置により逆に駐車場の円滑な出入庫に支障を来す場合がある。現地の状況を確認するとほとんど通行のない道路の交差点や、マンションの隅に設置された見通しの良い小規模公園などが障害となっている例が多く、駐車場の出入りに支障がないと想定されるにも関わらず、実態に即さない指導を行うこととなり対応に苦慮している。</p> <p>また、建築物である路外駐車場の換気施設について、施行令第12条では「内部の空気を1時間につき10回以上直接外気と交換する能力を有する換気装置を設けなければならない」とあり、「内部の空気」の計算方法を国交省に確認したところ、「駐車マスの合計面積×高さ」ではなく、より厳しい「車路も含む駐車施設面積の合計×高さ」との回答である。</p> <p>一方、車の環境性能の向上や排ガス規制の強化により一酸化炭素の排出量が減少している中、事業者からは現行の計算では換気能力が過大であるとの主張を受けており対応に苦慮している。</p> <p>【制度改正の必要性】 施行令を適切に運用することにより、逆に駐車場の円滑な出入庫に支障を来していることから、駐車場の配置や周辺状況等を勘案した柔軟な対応ができるよう基準の見直しが必要である。</p> <p>また、建築物である路外駐車場については近年の車の環境性能の向上を考慮しておらず、事業者に過剰な設備投資を行わせており、基準の検証、改正が必要である。</p> <p>【懸念の解消策】 懸念無し</p>	<p>駐車場法施行令第7条 駐車場法施行令第12条</p>		国土交通省	川崎市	D 現行規定により対応可能	<p>【駐車場法施行令第7条】 ・交差点からの距離 駐車場法施行令第7条については、一定の規模以上の路外駐車場を利用する自動車の安全及び道路交通との調整を図るためのものであり、その観点から、交差点の側端から5メートル以内には自動車の出入口を設置してはならないとされておりますが、同条第2項及び第3項の規定により、国土交通大臣が当該出入口を設置する道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障がないと認める場合は設置可能ですので、当該事務を委任されている地方整備局にご相談願います。</p>
664-3	駐車場法施行令の見直し	<p>駐車場法施行令では、路外駐車場の構造及び設置に関する技術基準が定められているが、駐車場の配置や立地特性等を勘案した適用除外の取扱いがほぼ認められず、設置基準が一律に政令で定められているため、硬直的な運用をせざるを得ないが現状であり、地域の実情に応じた設置基準、適用除外の改正を求める。</p> <p>また、自動車の環境性能の向上等により、基準が過大と懸念される条文もことから、駐車場法施行令の技術基準について、駐車場を取り巻く環境変化等を踏まえた早急な見直しを求める。</p>	<p>【支障事例】 施行令第7条では路外駐車場の出入口に関する基準が定められているが、一部例外を除き適用除外の規定がほほないことから、基準に適合させるため、例えば、公園や交差点からの距離を確保するために、既存駐車場の出入口を狭めるなどの指導をしており、こうした措置により逆に駐車場の円滑な出入庫に支障を来す場合がある。現地の状況を確認するとほとんど通行のない道路の交差点や、マンションの隅に設置された見通しの良い小規模公園などが障害となっている例が多く、駐車場の出入りに支障がないと想定されるにも関わらず、実態に即さない指導を行うこととなり対応に苦慮している。</p> <p>また、建築物である路外駐車場の換気施設について、施行令第12条では「内部の空気を1時間につき10回以上直接外気と交換する能力を有する換気装置を設けなければならない」とあり、「内部の空気」の計算方法を国交省に確認したところ、「駐車マスの合計面積×高さ」ではなく、より厳しい「車路も含む駐車施設面積の合計×高さ」との回答である。</p> <p>一方、車の環境性能の向上や排ガス規制の強化により一酸化炭素の排出量が減少している中、事業者からは現行の計算では換気能力が過大であるとの主張を受けており対応に苦慮している。</p> <p>【制度改正の必要性】 施行令を適切に運用することにより、逆に駐車場の円滑な出入庫に支障を来していることから、駐車場の配置や周辺状況等を勘案した柔軟な対応ができるよう基準の見直しが必要である。</p> <p>また、建築物である路外駐車場については近年の車の環境性能の向上を考慮しておらず、事業者に過剰な設備投資を行わせており、基準の検証、改正が必要である。</p> <p>【懸念の解消策】 懸念無し</p>	<p>駐車場法施行令第7条 駐車場法施行令第12条</p>		国土交通省	川崎市	E 提案の実現に向けて対応を検討	<p>【駐車場法施行令第12条】 換気装置の基準については、排ガス対応車の台数・内訳、排ガス規制や環境基準等の制度の変遷、駐車場利用者及び駐車場管理従事者への影響等、政令制定時の状況と現在における排ガス対応車の実態や制度の変更等について事実関係を調査・分析した上で、今後見直しも含め検討を行う予定です。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
751	都市計画法に基づく開発許可制度運用指針の改訂	開発許可制度運用指針Ⅲ-7 法第34条第14号等関係 (18)医療施設関係において、④として「津波浸水対策特別強化地域に指定された市町村において、津波浸水想定区域内に既に立地する第二次救急医療機関が移転する場合」を追加すること。	【地域の実情を踏まえた必要性】 南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法「津波避難対策特別強化地域」に指定されている本市の三河湾側の低地部においては、津波浸水想定区域や液化化危険度の高い区域が広がり、災害時医療の重要な役割を果たす病床数130床の第二次救急医療機関(要配慮者施設)が存在している。 こうした施設は、集団移転促進事業に関連して移転が必要と認められる場合に限り、集団移転促進事業に係る特例措置を受けることが可能となっている。単独での高台移転は同法の特例の対象外という制度である。 しかしながら、被災時における救急医療体制を確保するため地域性を踏まえたときに、該当施設の場合、市街化区域内にある程度まとまった土地が無いことから、近隣の市街化調整区域への移転が最適であると判断されるが、運用指針に記載が無いため、許可が得られない状況である。 そのため、開発許可制度運用指針Ⅲ-7 法第34条第14号等関係 (18)医療施設関係において、④として「津波浸水対策特別強化地域に指定された市町村において、津波浸水想定区域内に既に立地する第二次救急医療機関が移転する場合」を追加することにより市街化調整区域内の適地への移転許可が可能となり、被災時の救急医療が強化できる。	開発許可制度運用指針		国土交通省	豊橋市	D 現行規定により対応可能	開発許可制度運用指針は、地方自治法第245条の4に基づく技術的助言であり、地域の実情等によって本指針で示した原則的な考え方によらない独自の運用を必ずしも否定するものではない。 都市計画法第34条第14号の規定に基づき地域の実情等に応じ開発許可が可能である。
871	都市計画決定以前の緑地について国庫債務負担行為による先行取得を可能とすること	相続等により緊急に保全が必要となる緑地の用地取得について、都市計画決定前に用地の取得を可能にするよう制度を見直す。	【支障事例】 「特別緑地保全地区」等に指定されていない緑地について、相続等により緊急に保全が必要となった場合、現行制度では、国庫債務負担行為による先行取得が不可能である。そのため、市単独での用地取得となるが、財政的負担が大きく対応に苦慮しており、緑地の保全が難しい状況となっている。 【制度改正の必要性】 「都市・地域整備局所管の補助事業の用に供する土地を国庫債務負担行為により先行取得する場合の取扱い要領について」(平成14年6月28日付け国都総第633号)によると、国庫債務負担行為により先行取得を認める事業として緑地保全事業が示されているが、先行取得の対象となる土地の範囲について、土地計画決定が行われており、かつ、都市計画事業認可を受けている事業という要件が設定されているため、緊急に保全が必要となった緑地を国庫債務負担行為により先行取得することができない。緑地保全の観点から、緊急に保全が必要となった緑地については、地権者の了承が得られ、かつ、都市計画を予定している土地についても対象とするよう要件を緩和することを求める。	「都市・地域整備局所管の補助事業の用に供する土地を国庫債務負担行為により先行取得する場合の取扱い要領について」(平成14年6月28日付け国都総第633号)		国土交通省	さいたま市	C 対応不可	国が補助金の交付を完了してもなお事業の用に供されない事態を未然に防止するため、「国庫債務負担行為により直轄事業又は補助事業の用に供する土地を先行取得する場合の取扱いについて」(平成13年3月30日付け国総国調第88号国土交通省事務次官通知)では、先行取得の対象となる土地の要件が計画の確定した事業の用に直接供するために必要である土地に限るものとされており、これに基づき「都市・地域整備局所管の補助事業の用に供する土地を国庫債務負担行為により先行取得する場合の取扱い要領について」(平成14年6月28日付け国都総第633号)では、都市局所管の補助事業の要件について、都市計画決定が行われている事業としている。 そのため、緑地保全事業についても、計画の確定している事業を特別緑地保全地区等の都市計画決定が行われた事業としている。

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
13	実態的に法令に根拠のない農政局協議を求めている通知の廃止	農村地域工業等導入促進法に基づき県が実施計画を策定又は変更する場合及び市町村が策定又は変更する実施計画について同法第5条第9項により県が協議に応じようとする場合の国との連絡調整を廃止すること。	【支障】農村地域工業等導入促進法(以下「農工法」)第5条の規定に基づき、都道府県は関係市町村の意見をきいたうえで、また、市町村は都道府県知事に協議しその同意を得たうえで農工実施計画(以下、実施計画という。)を策定・変更することができる。実施計画に定められた工業等導入地区においては、転用面積が4haを超える場合であっても、都道府県知事が許可権者となっている。このように、実施計画の策定やこれに伴う農地転用許可は、地方自治体の権限とされているが、農林水産省構造改善局長等通知において、都道府県が実施計画を策定又は変更しようとする場合及び市町村が策定又は変更する実施計画について協議に応じようとする場合には、あらかじめ地方農政局等関係省庁と十分連絡調整を行うこととされている。この連絡調整は法令に根拠を持たないものであるが、この連絡調整の際に、様々な指摘(ある地区での実施計画の未完了を理由に、近隣地区の実施計画の作成を認めない等)を受ける結果、実施計画の作成に2年から数年かかるなど、工業団地の開発に大幅な遅れが発生している。 【改正の必要性】都道府県が実施計画を策定する場合や市町村からの協議に応じようとする場合には、関係市町村や関係部局との間で十分に調整を行っていることや地方の状況については地元自治体が最も熟知していることなどから、農工法の趣旨を踏まえ、迅速な処理を図るうえで、事実上の協議となっている国との連絡調整通知は廃止すること。	農村地域工業等導入促進法第5条第8項、第9項 「農村地域工業等導入促進法の運用について」(昭和63年8月18日付け63構改第855号)第4の4連絡調整等	別紙参照	農林水産省、 経済産業省、 厚生労働省、 国土交通省	佐賀県	C	対応不可	1 農工法の趣旨は、農業と工業の均衡ある発展を図り、雇用構造の高度化に資することであり、御指摘の連絡調整については、法律の趣旨を補完するものとして、実施計画の内容が、農村地域工業等導入基本計画の内容に即しているか、農業振興地域整備計画等の土地利用計画との調和が図られているか、地域全体として工業等の導入の規模は妥当か、近隣に他の農工団地はないか、当該団地の利用状況はどうか、等の観点から国が事務的な確認を行うためのものである。 2 この連絡調整は、上記の観点からの実施計画における不備等の発見や、無秩序な農地転用など、農工法の趣旨に反する事案の防止等にも資するため、通知の廃止は困難であるが、連絡調整に当たっては、必要以上に期間が長くなることのないよう努めてまいりたい。
514	運航労務検査の国から都道府県への移譲	船舶所有者及び船員の労働基準行政に関する事務及び個別労働関係紛争の解決の促進に関することを都道府県に移譲する。	労働基準行政は産業行政と極めて密接な関係にあることから、その地域の特性を踏まえたうえで、都道府県が一体的な行政事務として担うことで、効果的かつ効率的な行政事務の執行が可能となると考えられる。 そこで船舶所有者及び船員等と他の行政分野において、より接点のある都道府県が当該事務を所管することで、より具体的な相談業務や紛争解決に資することが可能であり、かつ都道府県は地域において労働組合や警察等との接点があるため、国が実施するより多様な観点からの紛争解決を図ることができる。また、これらの事務を都道府県が執行することで、船舶所有者や船員の労使等の問題について、スピード感を持って県行政へ反映することが可能であると考えられる。	船員法第101条、第102条		国土交通省	神奈川県	C	対応不可	船員法に基づく労働行政については、これまで、他の海事関係法令によるソフト・ハード両面に亘る全国的・画一的な基準の適合性確保と一体的に、国において執行してきたところ。これは、船員法に基づく労働行政の執行に当たっては、 ①広域性を有する海上運送は県境を跨いだ対応を行うことが多く、全国的かつ画一的な対応を迅速かつ適切に取れる体制を有することが必要であるため ②海上運送にあつては、遵守すべき条約や法令が多岐にわたり、それぞれが密接不可分となっていることから、条約、海事関連法令、船舶の構造設備、船舶の運航等ソフト・ハード両面に亘る高度な専門性を有する者が他の海事行政分野と連携しながら行うことが必要不可欠であるため ③船員との労働関係や紛争による航行安全上の問題は、海上運送事業の維持や公共輸送網である海上交通の安全の維持と密接なつながりを有しているため、問題が生じないよう、専門的に適切に処理する必要があるためである。従って、引き続き、国において統一的に船員法に基づく労働行政を執行することが合理的である。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
380	し尿処理施設(環境省)と下水道施設(国土交通省)の統合整備	し尿等の受入施設を下水道施設として位置付け、社会資本整備交付金の対象とするとともに、総合的に下水道施設に下水道処理区域外のし尿を集めて処理した方が有利ならば、下水道計画処理能力に下水道処理区域外のし尿全量を加えて計画ができるよう規制緩和すること。	【制度改正の必要性】 下水道の整備により、その地域の浄化槽やくみ取り便所は減少するため、し尿処理施設は下水道施設が整備され水洗化された分だけ処理量も減少する。一方、近年、市町村の管理するし尿処理施設は老朽化により建替の時期に来ている。この様な中、下水道の整備が進んだ市町村については、新たにし尿処理施設を建設するよりも下水道施設で一括して処理した方が経済性・効率性の観点から有利である。 本県では2町において、人口減少などで下水道施設の処理能力にし尿を受け入れる余裕があったため、し尿処理施設の建替をせずに、下水道施設と一緒に処理した事例がある。その場合に、し尿等の受入施設は下水道施設とは認められていないため、下水道用地に設置する場合は暫定的な措置として国土交通省より目的外使用承認が必要だった。また、し尿等の受入施設は、前処理のみを行い、最終目的のし尿の処理をしないため、し尿処理施設としても認められず、費用を縮減したにもかかわらず市町村の単独費での対応となった。このためし尿等の受入施設を下水道施設として位置づけ、目的外使用承認を不要とし、社会資本整備交付金の対象に入れることを提案する。 また、現在も1市2町で同様な対応を検討しているが、1市についてはし尿の量が多く、下水道計画処理能力を超えるため1下水道施設では受入が厳しい状態。このため、総合的に下水道施設に下水道処理区域外のし尿を集めて処理した方が有利ならば、下水道計画処理能力に下水道処理区域外のし尿全量を加えて計画ができることとすることを併せて提案する。	社会資本整備総合交付金交付要綱 下水道法第4条	長崎県提案分	環境省、 国土交通省	九州地方知事会	C	対応不可  下水道施設は、下水道処理区域の下水を処理するための施設の総体であり、下水道処理区域外のし尿等を受け入れるための施設を下水道施設とすることは困難であると考えます。 なお、し尿等を受け入れるための施設の扱いについては、まずは、し尿等を下水道処理場で処理している事例収集、課題点、今後のニーズ等について全国的な調査をおこなって参ります。
511	倉庫業の登録・指導監督事務等の国から都道府県への移譲	倉庫業の営業登録、変更登録、軽微変更の届出、トランクルーム認定等に係る事務、倉庫業の監査等の指導監督事務について、移譲を求める。	当該事務は、県(一部市)が行っている建築基準法の建築確認事務、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、地域の特性を反映したきめ細かい施策を展開できるとともに、倉庫業の営業登録などの事務と合わせて、同一の行政庁が建築確認事務、農地転用の許可事務や開発行為の許可事務を効率的に進めることで、適正な倉庫業の運営を確保しつつ、倉庫利用者の利益を保護するなどの対応が総合的なものとなり、倉庫の円滑な整備に資する。 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。	倉庫業法第3条～ 第7条、第25条、 第27条		国土交通省	神奈川県	C	対応不可  1. 倉庫業は、不特定多数の他人から寄託を受けた物品の倉庫における保管を行う営業であり、その保管機能を通じて物資の需給調整、物価の安定並びに物資の供給の確保等の産業活動及び国民生活に必要な不可欠な機能を果たしている。また、倉庫業者が発行する倉庫証券は、倉庫業者に対する寄託物返還請求権を有しており、その流通によって商品売買を円滑化・簡便化し、商品担保金融のための対物信用を供与する等、公益的な機能を有する有価証券であるため、第三者の利益保護と証券の公信力の確保が必要である。 このように、倉庫業は高い公益性を有していることから、倉庫における安全対策等、事業の適正な実施を図ることが重要であり、そのためには国による全国一律の基準によって、倉庫の安全性・公益性を確保することが必要である。 2. また、物流分野においては、倉庫業者、海運事業者、航空事業者、港湾運送事業者、トラック事業者等の物流事業者や荷主企業等の国内・国外を問わず広域にまたがって幅広く活動する様々な経済主体が存在しており、倉庫業者も物流拠点としての倉庫を中核としながら、トラック、港湾運送等の他の物流事業を総合的に実施していることが多く、そのため、事業の適正な運営の確保に当たっては、トラック、港湾運送等の他の関連物流事業と総合的・一体的に判断する必要があるため、倉庫業の登録等の事務も、国において他の物流事業と一体的に施策の実施や指導監督を行う方が適切であり、また、効率的である。 3. さらに、上記のように物流の中核を担う倉庫業の発展のために、国では、物流総合効率化による総合効率化計画の認定を要件として、特定流通業務施設としての倉庫を対象とした税制の特例措置等により倉庫事業者の取組を支援しているところである。 4. なお、ご指摘のあった都道府県等が行う建築確認事務、農地転用の許可事務及び開発行為の許可事務は、倉庫を整備する際に、建築基準法、農地法及び都市計画法の観点から適合性を確認するものであり、倉庫に限らず、一般的に建築物の建築や土地利用の変更を行う際に確認等を受けなければならないものである。したがって、倉庫業法の登録に当たっては、その前提として建築確認等が必要とされることとなるが、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。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
749	「南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域」の指定地域における要配慮者施設の単独移転を進める制度改正	国民の命を守ることを最優先に、第二次救急医療機関や福祉施設などの重要な要配慮施設は、集団移転促進事業にかかわらず単独での移転が推進されるよう、南海トラフ地震対策特措法第12条及び第16条の規定の見直しを図ること。	【地域の実情を踏まえた必要性】 南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法における「津波避難対策特別強化地域」に指定されている本市の三河湾側の低地部においては、津波浸水想定区域や液状化危険度の高い区域が広がり、災害時医療の重要な役割を果たす病床数130床の第二次救急医療機関や要配慮者施設が存在している。 また、最大で15m以上の津波が押し寄せると予測される太平洋側に、約80人が入所する特別養護老人ホームが存在している。 これらの施設は、集団移転促進事業に関連して移転が必要と認められる場合に限り、津波避難対策緊急事業計画を作成し、同法に基づく国の補助の特例や集団移転促進事業に係る特例措置を受けることが可能であるが、単独での高台移転は特例の対象外となっている。 しかしながら、これらの施設の周辺には住居が無い、もしくは住居が少なく、集団移転促進事業の対象にはならない立地状況となっている。こうした民間の重要施設(要配慮者施設)の移転促進は、災害時の医療ネットワークを中心とした対応能力の確保、入所者の命の確保を進めるのに必要な措置であるため、要配慮者施設が単独で高台移転が行えるよう、同法第12条及び第16条の規定の見直しを図る必要がある。	南海トラフ地震防災対策の推進に関する特別措置法第12条、第16条		内閣府、 国土交通省	豊橋市	C	対応不可  ご提案の趣旨を確認したところ、要配慮者施設の単独移転について、南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法(以下「南トラ法」という。)第13条の特例の対象となる同法第12条第1項の事業として措置することで、又は防災集団移転促進事業の対象を拡大することで対応できないかとのごことであったが、後者の防災集団移転促進事業による対応については、当該事業は防災のための集団移転促進事業に係る国の財政上の特別措置等に関する法律(以下「防集法」という。)に基づき住民の居住に適当でないと認められる区域内にある住居の集団的移転を促進するためのものであり、南トラ法第16条において防災集団移転促進事業に関連して必要と認められる場合に限り要配慮者施設の移転について特例が設けられたものの、防集法の趣旨に鑑みれば、住居の集団的移転に関連しない要配慮者施設の防災集団移転促進事業による移転は不可能である。
1	河川法に基づく流水占用料等の徴収方法を条例で定めることとする規制緩和	河川法第32条で政令に委任している流水占用料等の徴収方法を、条例で定めることを可能とする規制緩和。	【支障】河川に係る流水占用料等(河川法第23条、第24条若しくは第25条の許可又は第23条の2の登録を受けた者から徴収することができる流水占用料、土地占用料又は土石採取料その他の河川産出物採取料をいう。)については、河川法施行令第18条第2項に定めるところにより、流水占用等の期間が複数年に及ぶ場合でも毎年度徴収しなければならない。しかし、本県の流水占用料等のうち特に土地占用料については、毎年の調定件数数千数百件のうち高額な2件(ゴルフ場)を除けば、平均が3,000円程度と低額である。このように低額な流水占用料等も毎年調定、徴収事務を行うことは、行政事務の効率化の観点から問題がある。 【改正の必要性】流水占用料の徴収方法を政令ではなく、条例で定めることにより、流水占用等の期間が複数年に及ぶ場合は、希望により全許可期間分を一括徴収することを可能としたい。これにより、県の行政コスト軽減による行政の効率化と、申請者の負担軽減による住民サービスの向上が実現できる。なお、道路法においては、占用料の額・徴収方法は条例に委任(道路法39条2項)されており、本県では、道路占用料については複数年度にまたがるものを一括徴収することを可能としている。	河川法第32条第2項 河川法施行令第18条第2項		国土交通省	佐賀県	E	提案の実現に向けて対応を検討  占用料の徴収については、流水占用において、通水を始めた後、実際に通水を行った期間について徴収するという考え方を念頭に、年度を区切り徴収する制度となっていたところであるが、その一方で「毎年調定、徴収事務を行うことは、行政事務の効率化の観点から問題がある」等の提案理由も踏まえると、本提案事項については、各地方公共団体等の意見も聴きながら、今後、慎重に検討を進める必要があると考えている。その際、一括徴収による占用者の負担の増加等についても、慎重に精査する必要がある。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
10	かんがい用水の目的外利用における申請手続き及び財産の処分等承認基準の緩和	かんがい用水の目的外利用(畜産用水等)について、変更・新規取得手続き、目的外利用申請の簡素化及び目的外利用に伴う国庫補助金の返還を不要とするよう制度改正を要望する。	本市南部にはカルスト地形の大地が広がっており、河川・地下水に乏しいため、県が国庫補助で整備した畑地かんがい施設により、農地のかんがいをしている。しかし、耕作放棄等により灌漑面積が減少傾向にあり、許可済みの水利権に余力が発生しており、将来的に当該施設の維持管理が困難となることが予想される。 当該地域に畜産施設や農産加工施設などが新設された場合、かんがい施設を利用するには目的外利用(畜産用水、工業用水等)になるため、県が行う変更・新規取得手続き・目的外利用申請等に相当の期間を要することになる。このため、余剰範囲内で用途の定めのない取水量を確保し、用途・必要水量決定後に届出等による変更手続きになるよう制度改正を行うことを要望する。 また、当該施設は建設後30年以上を経過し、補助目的を達成したものと見なすことができるが、収益が見込まれる(他のかんがい用水受益者と同様に使用料等を負担するため)場合は、国庫補助金の返還が生じる。当該施設の有効利用及び維持管理費の確保のため、目的外利用による国庫補助金の返還が生じないよう、合わせて制度改正を要望する。	河川法第23条、補助事業等により取得し、又は効用の増加した財産の処分等の承認基準について(平成20年5月23日20経第385号農林水産省大臣官房経理課長通達)第4条		国土交通省 農林水産省	新見市	C	対応不可  河川法第23条に基づく流水の占有は、東京三田用水慣行水利権等確認請求事件判決(東京地裁S36、最高裁S44)、長野県高瀬川等水利許可処分等取消請求事件判決(最高裁S37)において、「ある特定目的のために、その目的を達成するのに必要な限度において、公共用物たる河川の流水を排他的・継続的に使用すること」とされている。 河川の流水は公共の資産であり、水利使用を許可できる河川の流水には限度があることから、河川の流水の有効かつ適正な利用の確保と、利水者間の円滑で円満な水利秩序を維持するため、流水の占有を行いたい場合は河川管理者からの許可が必要となっている。 ある特定目的を達成する以上に不要となった河川の流水を引き続き許可し続けることは、他に必要な水利使用の申請がなされた際に新たに許可を付与できないこととなり、望ましい水利秩序を乱すおそれがあることから、本要望については応じられない。
361	流水占用許可等の手続き及び流水占用料等の徴収の手續に係る見直し	流水占用許可等に当たり、治水・利水上の観点からの安全性のみならず、申請者の経営の健全性を審査対象とし、占用の目的を安全・確実に実行させるため、都道府県が有する流水占用許可等の権限に関する、 ①河川法施行規則第11条第2項等に定める流水占用許可等の申請書類に、申請者の「法人登記簿」、「財務諸表」及び「流水占用料等を納付したことを証する書類」を追加していただきたい。 ②河川法施行令第18条の改正により、許可の附款(解除条件)として、流水占用料等の納付義務を課することができるようにしていただきたい。	【支障事例】 本県においては、河川法第32条第1項の規定に基づき、条例により、同法第23条等の流水占用許可等を受けた者に対して流水占用料等の納付義務を課しているところであるが、経営が健全でない法人等が未納のまま許可等の更新を行う例があり、占用目的が適切に実行されない懸念がある。 (河川流水占用料等の収入未済額:平成25年度 29,927千円) 【制度改正の必要性】 現行の占用許可に当たっては、治水・利水上の観点から許可基準を定めており、許可申請者が許可を受けた後、占用の目的を安全かつ確実に実行できるかという観点欠けている。 許可等を受けた者は、公共財産を排他的に使用し、営利を上げることになることから、河川が適正に利用され、公共の安全が保持されるよう、許可の審査に当たっては、治水・利水上の観点からの安全性のみならず、申請者の経営の健全性を確認する必要がある。 【改正案】 ①河川法施行規則第11条第2項第7号を第8号とし、第7号として次の条文を追加 「七 法人登記簿、財務諸表及び流水占用料等を納付したことを証する書類」 ※現行の第7号「その他参考となるべき事項を記載した図書」で対応可能ではないかとの指摘については、同号は、治水・利水上の観点から許可を出すに当たって必要とされる書類を想定していることから、当該規定で対応するのはなく、明確化することを希望する。 ②河川法施行令第18条第2項第3号の次に、第4号として次の条文を追加 「四 法第23条、第24条若しくは第25条の規定による河川管理者たる都道府県知事の許可を得た者が、都道府県知事から課された流水占用料等を納付しない場合は、都道府県知事は、当該許可を取り消し又は許可の更新をしないことができること。」	河川法施行規則 第11条第2項 河川法施行令第18条第2項		国土交通省	茨城県	C	対応不可  ・占用許可等と流水占用料等の徴収は別個の処分であり、許可権者と徴収権者も異なる場所であり、流水占用料等の未納を占用許可等の取消しや更新拒否の事由とすることはできない。 ・流水占用料等の未納に対しては、河川法第74条の規定に基づいた強制徴収の手續により解決を図るべきものである。 ・占用許可等の審査に当たっては、河川管理者は申請者の経営の健全性を確認するものではないため、本提案の条文を追加することはできない。 ・以上のことから、占用許可等に係る申請書類を追加し、申請者に対して規制強化になるような本提案については応じられない。



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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
709	準用河川の用に供されている国土交通省所管の国有財産の登記嘱託及び境界決定事務の権限移譲	不動産登記法及び国有財産法に基づき、都道府県は、国土交通省大臣所管の国有財産のうち、準用河川の用に供されているものについては、所有権保存登記の嘱託を行うこととされている。また、国有財産法に基づき都道府県は、国土交通省所管の国有財産のうち、準用河川の用に供されているものについて、隣接地との境界確定を行っている。これらの事務については、特例条例による権限移譲が進んでいる現状があるため、市町村へ権限移譲を行うべきである。	【権限移譲の必要性】 1 国有財産法に基づく県の事務 都道府県は、準用河川に隣接する土地所有者からの申請に基づき、県が準用河川の境界立会を行っている。 2 不動産登記法に基づく県の事務 都道府県は、準用河川に供する国有財産について、所有権保存登記等の登記所への嘱託を行っている。 3 河川法に基づく市町村の事務 市町村は、準用河川の機能の維持のため、準用河川の管理者として、準用河川の境界立会を行っている。 市町村は、準用河川の機能の維持のため河川法に基づき管理を行っていることから、国有財産法等に基づく財産管理としての境界立会、登記嘱託等の事務も市町村が行うことが効率的である。 1と2の事務は、特例条例による権限移譲が進んでいる現状があるため、法改正による市町村への権限移譲を行うべきである。 【当県における事務の実績】 1 国有財産法に基づく県の事務 平成22年度から平成24年度:実績なし 2 不動産登記法に基づく県の事務 平成23年度:16件、平成24年度:14件 【特例条例による市町村への移譲状況】 本県内:1、2ともに42市町村中、32市町村(76.2%) 全国:国有財産法に基づく事務→31道府県、不動産登記法に基づく事務→22道府県	河川法第100条、国有財産法第9条第3項、第31条の2、第31の3、第31条の4及び第31条の5、国有財産法施行令第6条第2項第1号ヲ、不動産登記法116条		国土交通省、財務省	鹿児島県	C 対応不可	・権限移譲の提案のあった事務は、国有財産法(昭和23年法律第73号)第9条第3項及び国有財産法施行令(昭和23年政令第246号)第6条第2項第1号ヲに基づき、準用河川の用に供する国有財産で国土交通省所管のもの取得、維持、保存、運用及び処分については都道府県知事が行うこととされ、当該事務は第一号法定受託事務に位置付けられている。  ・都道府県は、地方自治法(昭和22年法律第67号)第252条の17の2の規定に基づき、都道府県知事の権限に属する事務の一部を、条例の定めるところにより、市町村が処理することとすることができることから、現行の法令の規定により対応可能である(条例による事務処理特例)。
51	道路構造基準の条例委任適用範囲の拡大	第1次一括法の適用により、道路構造基準の一部を地域において定められることとなったが、この基準は都道府県道又は市町村道のみ適用されるもので、都道府県が管理する指定区間外の国道には適用されない。道路管理者の一体的な道路管理促進の観点からも、都道府県が管理する指定区間外の国道についても適用すべき。	【制度改正の必要性】 都道府県道と指定区間外国道の同一管理者が2つの構造基準を使用することは、業務の煩雑化を招くとともに、地域の責任の判断による、より魅力ある道路空間の形成や地域の実状に応じた道路整備、管理の支障となる。	道路法第30条第3項		国土交通省	愛知県	C 対応不可	1. 道路法第5条第1項に規定されているように、一般国道は、高速自動車国道と併せて全国的な幹線道路網を構成し、国土を縦断、横断又は循環して、都道府県庁所在地や政治、経済、文化上特に重要な都市を連絡する道路等と位置付けられている。また、一般国道は、個別の路線が政令で指定されているところであり、国が責務を有する営造物である。 2. 指定区間外国道は、体制上の限界等を理由として、地方公共団体にその維持、修繕、災害復旧その他の管理を委ねているところであるが、本来的には国が責務を有するものである。 3. このため、指定区間内国道と一体となって、一般国道の機能を発揮する必要がある。道路構造基準についても、指定区間内国道と指定区間外国道は統一的な基準によるべきであり、対応は困難である。

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
52	道路標識設置基準の条例 委任適用範囲の拡大	第1次一括法の適用により、道路標識設置基準の一部を地域において定められることとなったが、この基準は都道府県道又は市町村道にのみ適用されるもので、都道府県が管理する指定区間外の国道には適用されない。道路管理者の一体的な道路管理促進の観点からも、都道府県が管理する指定区間外の国道についても適用すべき。	【制度改正の必要性】 都道府県道と指定区間外国道の同一道路管理者が2つの設置基準を使用することは、業務の煩雑化を招くとともに、地域の責任の判断による、より魅力ある道路空間の形成や地域の実状に応じた道路整備、管理の支障となる。	道路法 第45条第2項		国土交通省	愛知県	C	対応不可	1. 道路法第5条第1項に規定されているように、一般国道は、高速自動車国道と併せて全国的な幹線道路網を構成し、国土を縦断、横断又は循環して、都道府県庁所在地や政治、経済、文化上特に重要な都市を連絡する道路等と位置付けられている。また、一般国道は、個別の路線が政令で指定されているところであり、国が責務を有する営造物である。 2. 指定区間外国道は、体制上の限界等を理由として、地方公共団体にその維持、修繕、災害復旧その他の管理を委ねているところであるが、本来的には国が責務を有するものである。 3. このため、指定区間内国道と一体となって、一般国道の機能を発揮する必要がある、道路標識基準についても、指定区間内国道と指定区間外国道は統一的な基準によるべきであり、対応は困難である。
302	道路法(道路の構造の技術基準、道路標識の基準)の条例委任	道路の構造の技術基準及び道路標識の基準について、条例を制定したところであるが、条例委任については、県道及び市町村道にのみ適用されるものであり、県が管理する指定区間外の国道については適用されないこととなっている。道路管理者の一体的な管理の観点から県が管理する国道についても適用できるようにすべきである。	【現状と支障事例】 ・道路管理者が、道路構造と標識設置に係る基準について、国道と県道の管理に2つの基準を使用している現状にあり、業務の煩雑化を招くとともに、地域の実情に応じた道路整備及び管理の支障となっている。 ・具体的には、指定区間外国道において、整備済み区間と新たに整備する区間で幅員が異なってしまう事例が生じ、地域の実情に応じた車道(路肩)及び歩道に係る幅員設定ができない。また、管理する指定区間外国道の道路標識においても、県道の様に地域の実情に応じた文字設定ができないこととなっている。 【課題解決のための施策等】 ・国道の構造の技術基準を県が管理する指定区間外国道についても委任を求める。 ・法令の規定としては道路構造基準第30条1項で国道と表記されていること及び2項に指定区間外国道に関する表記がないことが支障となっている。このため、道路法第30条第1項の「国道」を「直轄国道」とし、第2項の「都道府県道及び市町村道」に「指定区間外国道」を追加していただきたい。 ・委任された場合の構造の技術基準については県が定めた条例の内容と同様としたい。(参考資料として「資料1」を添付。) なお、道路標識については、設計速度に応じて設定されている文字の大きさについて、県条例によって、1.0～1.5倍の範囲内で自由に設定できることとした。(参考資料として「資料2」を添付。) 【その他】 同一構造規格の場合に交差部分で、直轄国道と指定区間外国道の構造が異なることが懸念されるが、現時点では、このような事例がないため対応策は検討していない。	道路法第30条第1項及び第2項、道路標識、区画線及び道路標識に関する命令	福島県資料1、2	国土交通省	福島県	C	対応不可	1. 道路法第5条第1項に規定されているように、一般国道は、高速自動車国道と併せて全国的な幹線道路網を構成し、国土を縦断、横断又は循環して、都道府県庁所在地や政治、経済、文化上特に重要な都市を連絡する道路等と位置付けられている。また、一般国道は、個別の路線が政令で指定されているところであり、国が責務を有する営造物である。 2. 指定区間外国道は、体制上の限界等を理由として、地方公共団体にその維持、修繕、災害復旧その他の管理を委ねているところであるが、本来的には国が責務を有するものである。 3. このため、指定区間内国道と一体となって、一般国道の機能を発揮する必要がある、道路構造基準及び道路標識基準のいずれについても、指定区間内国道と指定区間外国道は統一的な基準によるべきであり、対応は困難である。

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
647	社会資本整備総合交付金の採択要件の緩和 (港湾改修事業のうち維持補修を対象としたもの (港湾施設改良費統合補助事業))	港湾改修事業のうち小規模なものは採択要件が事業費2億円以上5億円未満となっているため、採択要件下限額を1億円に引き下げる。	<p>【支障事例】</p> <p>社会資本整備総合交付金(港湾改修事業のうち維持補修を対象とする港湾施設改良費統合補助事業)の採択要件は事業費で2億円以上5億円未満となっており、1港で採択要件に満たない場合は、他港の補修事業と合併するなど採択要件に合致するよう調整する必要があり、補修箇所が点在しないような調整に苦慮している。</p> <p>例えば1港の1施設が要補修となっても、他施設や周辺港湾との合併で1件2億円以上とならなければ採択不可となるため、車止めや防舷材の欠損など、安全対策上早期の補修が必要でも対応できず、港湾利用者の安全性確保が出来ないことから、利用制限等の支障が生じている。現在、採択要件に合致しない施設の補修は県単独費での対応となるが、予算不足により必要最小限の部分的な補修のみで十分な対応が出来ないのが実情である。</p> <p>【制度改正の必要性】</p> <p>本県管理港湾は重要港湾4港、地方港湾77港で、港湾施設約3,300施設を有しており、今後増加する港湾施設の維持・補修事業を計画的に行うためには県単独費用のみでの対応が困難なため、今後も統合補助事業の活用が不可欠であり、採択要件の緩和(下限額の引き下げ)によって効率的な港湾施設の維持補修が可能となるものと考えている。</p> <p>なお、道路事業の採択要件は下限額設定なし、当該事業の市町村管理港湾の採択要件が9千万円以上となっていることから、県管理港湾の下限額を1億円程度とすることが妥当と考えている。</p>	社会資本整備総合交付金交付要綱 0-2港湾事業 0-2-(1)港湾改修事業	(参考) 要綱等	国土交通省	長崎県	C	対応不可	<p>国庫補助負担金については、三位一体の改革において、地方の自主性を高め、国の関与を重点化する観点から改革が行われてきたところです。その中で、事業規模要件に関しては、公共事業の各分野の特性を踏まえつつ、一定の目標の下に段階的に採択基準の引上げ等の見直しを行ってきたところです。</p> <p>以上の経緯に鑑みれば、一般的に事業規模要件を設定することは、「国の関与の重点化」の観点から必要であると考えております。</p> <p>今後とも、地方公共団体の意見を伺いながら、基幹事業のメニューの見直しなど、使い勝手の良い制度となるよう努めてまいります。</p>
79	社会資本整備総合交付金事業における交付金間の流用について	現在、交付金事業は社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金の2本立てになっているが、従来、一つの交付金事業で自由に活用できていたものが事業間での利用が出来ないケースが生じるなど自由度が低下し、使い勝手の良さが評価されていた交付金制度の魅力が低下しているため、社会資本整備に必要な事業間での交付金の融通が可能となるよう、見直しを行い、交付金事業の魅力の向上、両交付金の相乗効果を発揮できる制度とする。	<p>【地域の実情】</p> <p>松山市の下水道人口普及率は59.9%(H24末)であり、全国平均76.3%(H24末)と比較しても16%以上低い数字となっている。また、松山市は南海トラフ地震防災対策推進地域にも指定されていることや耐用年数を迎えている施設があるため、耐震化・長寿命化も喫緊の課題となっている。</p> <p>【国の方向性】</p> <p>国においては汚水処理施設の整備を今後10年間で概ね完成することを目指しているが、松山市では、早急な未普及改善事業の進捗が必要となっている。</p> <p>【懸念の解消策】</p> <p>しかしながら、下水道財政の硬直化を防ぐため、建設投資規模の拡大は見込めない状況であり、可能な建設投資規模の中で必要な事業を効率的に進めていくよう、五箇年計画を策定し、計画的に事業を進めているところであるが、防災・安全交付金に含まれる浄化センターなどの施設の長寿命化や耐震化は事業規模が大きく、大幅な内示額の減少に対して対応できない。従前は、未普及改善事業で調整していたが、防災・安全交付金が創設されたことにより、施設の長寿命化・耐震化と未普及改善事業間の調整が出来なくなったため苦慮している。</p>	社会資本整備総合交付金交付要綱 社会資本整備総合交付金の計画別流用について(平成23年3月31日改正) 国土交通省説明資料(HP) 「社会資本整備総合交付金制度等の関係」		国土交通省	松山市	C	対応不可	<p>○ 防災・安全交付金は地域における老朽化対策、事前防災・減災対策等の取組を集中的に支援するために創設された制度であり、各方面からインフラ長寿命化計画策定の促進や老朽化対策への重点的な支援が求められている中、他の目的に自由に流用可能とすることは、同交付金の趣旨に照らし、適切でないと考えます。</p> <p>○ 一方で、これまで交付申請様式の共通化などの運用改善に努めてきたところであり、今後とも、地方公共団体の意見を伺いながら、使い勝手の良い制度となるよう努めてまいります。</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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
87-1	都市公園等の整備に係る 交付対象事業要件の緩和	<p>地域の実情に合った交付対象事業要件の緩和</p> <p>1. イ-12-(1)都市公園事業の交付対象面積要件を「2ha以上」から、街区公園程度(0.25ha)の面積に緩和。</p> <p>2. イ-12-(1)都市公園事業の交付対象事業のうち、<u>帰宅支援場所の機能を有する公園緑地</u>について、<u>対象となる施設に遊戯施設を追加すること</u>に緩和。</p> <p>3. イ-12-(11)市民緑地等整備事業の借地公園の整備において、要件③で定められる“(平成23年度までに着手された事業に限る。)”を恒久措置化、若しくは、期間延長することに緩和。</p>	<p>要約版 【制度改正の経緯】 近年のゲーム機やスマホ・携帯電話の普及は社会現象になっており、多くの大人たちは子どもたちが外遊びをしなくなったと懸念していることから、市民に最も身近に利用できる公園である街区公園は、「ボール遊びのできる公園」や「健康遊具の設置」など地域ニーズに即した効率的で効果的な対応が求められている。</p> <p>【支障事例】 本市では、「市民1人当たりの公園面積10㎡以上」を目標にしているが現在約7.0㎡であり、他の中核市に比較しても少ない状況であるが、整備が求められる中心市街地及び周辺住宅地では、要件となっている2ha以上の用地確保が困難なことから、新規整備が停滞している。</p> <p>一方、要件緩和されている「防災公園」においても「5」帰宅支援場所の機能を有する公園緑地は、交付対象事業に「遊戯施設」が含まれていない。</p> <p>また、用地購入する場合と比べ経費を節減できる借地公園についても、平成23年度までに着手された事業に限られ、新規公園整備の推進に支障となっている。</p> <p>【懸念の解消策】 そこで、面積要件が街区公園程度(0.25ha)に緩和されること、及び、防災公園であっても防災機能を備えた遊戯施設を設置すること、また、借地公園整備の期間を恒久措置化、若しくは、期間延長されることは、地域住民に身近な公園整備が一層推進できる環境となる。</p> <p>このことは、民間開発事業者が設置すべき公園・緑地を緩和でき、民間事業の促進につながる。</p> <p>さらに、都市公園事業で街区公園の改築が可能となることで、策定した長寿命化計画に沿ったリフレッシュが可能となり、健全な公共施設管理につながる。</p>	<p>社会資本整備総合交付金交付要綱 附属第2編 イ-12-(1)、イ-12-(11)</p>	<p>具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性について、別紙・全体版あり</p>	国土交通省	松山市	C	対応不可	<p>都市公園事業においては、地方分権に伴う補助金改革の中で、国と地方の役割分担として、国は、原則面積2ha以上の規模の大きな都市公園について社会資本整備交付金等により支援し、面積2ha未満の小規模な都市公園については、地方が自らの財源で整備することとされており、対応は困難。なお、この財源については、既に地方債及び地方交付税措置の対象となっている。</p> <p>ただし、都市の低炭素化の促進に関する法律、中心市街地の活性化に関する法律に基づく計画に位置づけられているなど、政策的意義の高い都市公園については限定的に、事業費等の交付対象事業の要件を満たした上で、面積2ha未満の小規模な都市公園の整備を支援することとしている。</p>
87-2	都市公園等の整備に係る 交付対象事業要件の緩和	<p>地域の実情に合った交付対象事業要件の緩和</p> <p>1. イ-12-(1)都市公園事業の交付対象面積要件を「2ha以上」から、街区公園程度(0.25ha)の面積に緩和。</p> <p>2. イ-12-(1)都市公園事業の交付対象事業のうち、<u>帰宅支援場所の機能を有する公園緑地</u>について、<u>対象となる施設に遊戯施設を追加すること</u>に緩和。</p> <p>3. イ-12-(11)市民緑地等整備事業の借地公園の整備において、要件③で定められる“(平成23年度までに着手された事業に限る。)”を恒久措置化、若しくは、期間延長することに緩和。</p>	<p>要約版 【制度改正の経緯】 近年のゲーム機やスマホ・携帯電話の普及は社会現象になっており、多くの大人たちは子どもたちが外遊びをしなくなったと懸念していることから、市民に最も身近に利用できる公園である街区公園は、「ボール遊びのできる公園」や「健康遊具の設置」など地域ニーズに即した効率的で効果的な対応が求められている。</p> <p>【支障事例】 本市では、「市民1人当たりの公園面積10㎡以上」を目標にしているが現在約7.0㎡であり、他の中核市に比較しても少ない状況であるが、整備が求められる中心市街地及び周辺住宅地では、要件となっている2ha以上の用地確保が困難なことから、新規整備が停滞している。</p> <p>一方、要件緩和されている「防災公園」においても「5」帰宅支援場所の機能を有する公園緑地は、交付対象事業に「遊戯施設」が含まれていない。</p> <p>また、用地購入する場合と比べ経費を節減できる借地公園についても、平成23年度までに着手された事業に限られ、新規公園整備の推進に支障となっている。</p> <p>【懸念の解消策】 そこで、面積要件が街区公園程度(0.25ha)に緩和されること、及び、防災公園であっても防災機能を備えた遊戯施設を設置すること、また、借地公園整備の期間を恒久措置化、若しくは、期間延長されることは、地域住民に身近な公園整備が一層推進できる環境となる。</p> <p>このことは、民間開発事業者が設置すべき公園・緑地を緩和でき、民間事業の促進につながる。</p> <p>さらに、都市公園事業で街区公園の改築が可能となることで、策定した長寿命化計画に沿ったリフレッシュが可能となり、健全な公共施設管理につながる。</p>	<p>社会資本整備総合交付金交付要綱 附属第2編 イ-12-(1)、イ-12-(11)</p>	<p>具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性について、別紙・全体版あり</p>	国土交通省	松山市	C	対応不可	<p>帰宅支援場所の機能を有する公園緑地は「災害発生時において、主として都心部から郊外部への帰宅者の支援場所としての機能を発揮する公園緑地」(社会資本整備総合交付金交付要綱附属第Ⅱ編)であり、この機能を発揮するために必要な災害応急対策施設等を支援の対象としているところである。なお、交付の対象とはならないが、帰宅支援場所の機能を有する公園緑地において遊戯施設を整備することは可能である。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
87-3	都市公園等の整備に係る 交付対象事業要件の緩和	地域の実情に合った交付 対象事業要件の緩和 1. イ-12-(1)都市公園事 業の交付対象面積要件を 「2ha以上」から、街区公園 程度(0.25ha)の面積に緩 和。 2. イ-12-(1)都市公園事 業の交付対象事業のうち 帰宅支援場所の機能を有 する公園緑地について、 対象となる施設に遊戯施 設を追加することに緩和。 3. イ-12-(11)市民緑地等 整備事業の借地公園の整 備において、要件③で定 められる“(平成23年度ま でに着手された事業に限 る。)”を恒久措置化、若し くは、期間延長することに 緩和。	要約版 【制度改正の経緯】 近年のゲーム機やスマホ・携帯電話の普及は社会現象になっており、多くの 大人たちは子どもたちが外遊びをしなくなったと懸念していることから、市民に 最も身近に利用できる公園である街区公園は、「ホール遊びのできる公園」や 「健康遊具の設置」など地域ニーズに即した効率的で効果的な対応が求めら れている。 【支障事例】 本市では、「市民1人当たりの公園面積10㎡以上」を目標にしているが現在 約7.0㎡であり、他の中核市に比較しても少ない状況であるが、整備が求めら れる中心市街地及び周辺住宅地では、要件となっている2ha以上の用地確保 が困難なことから、新規整備が停滞している。 一方、要件緩和されている「防災公園」においても「5)帰宅支援場所の機能 を有する公園緑地」は、交付対象事業に「遊戯施設」が含まれていない。 また、用地購入する場合と比べ経費を削減できる借地公園についても、平 成23年度までに着手された事業に限られ、新規公園整備の推進に支障とな っている。 【懸念の解消策】 そこで、面積要件が街区公園程度(0.25ha)に緩和されること、及び、防災公 園であっても防災機能を備えた遊戯施設を設置すること、また、借地公園整 備の期間を恒久措置化、若しくは、期間延長されることは、地域住民に身近な 公園整備が一層推進できる環境となる。 このことは、民間開発事業者が設置すべき公園・緑地を緩和でき、民間事 業の促進につながる。 さらに、都市公園事業で街区公園の改築が可能となることで、策定した長寿 命化計画に沿ったリフレッシュが可能となり、健全な公共施設管理につなが る。	社会資本整備総合 交付金交付要綱 附属第2編 イ-12-(1)、イ-12- (11)	具体的な支障事 例、地域の実情を 踏まえた必要性に ついて、別紙・全体 版あり	国土交通省	松山市	D 現行規定 により対応可 能	借地公園における施設整備については、交付対象事業の要件や処分制限期 間等の条件を満たす場合、社会資本整備総合交付金の都市公園事業を活用 することが可能である。
287	老朽化する都市公園の管 理に対応した長寿命化対 象事業の要件緩和	「公園施設長寿命化対策 支援事業」について、面積 (2ha以上)や総事業費 (1,500万円以上)などの交 付対象事業の要件の緩和 を図ること。	【現状】 高度成長期以降に整備された県内の多くの都市公園では、年々、施設の老 朽化が進んでいる。 (本県内の都市公園は、平成25年3月31日現在で、4,892箇所が開設されて いる。) このため、本県では、公園施設の劣化や損傷を適切に把握した上で、公園施 設の維持保全、撤去・更新に係る費用が最小となるよう「公園施設長寿命 化計画」を策定し、「公園施設長寿命化対策支援事業」を活用しながら、公園 施設の計画的な維持管理・更新に取り組んでいる。 【制度改正の必要性等】 しかし、「公園施設長寿命化対策支援事業」は市町によって、面積要件などの 交付対象事業の要件を満たさない施設があり、近隣住民が日常的に使用し ている施設でありながら、計画的な維持管理・更新を行うことが困難な状況に あり、利用者の安全確保に懸念がある。(そのため、市町からも本県に当該事 業の要件を緩和できないか相談が寄せられているところである。) そのため、社会資本整備総合交付金交付要綱を改め、「公園施設長寿命化 対策支援事業」について、面積(2ha以上)や総事業費(1,500万円以上)など の交付対象事業の要件の緩和を図るべきである。	社会資本整備総合 交付金 交付要綱 附属第2編 イ-12 (7)		国土交通省	埼玉県	C 対応不可	地方分権に伴う補助金改革の中で、国と地方の役割分担として、国は、原則 面積2ha以上の規模の大きな都市公園について社会資本整備交付金等により 支援し、面積2ha未満の小規模な都市公園については、地方が自らの財源 で整備することとされており、対応は困難である。なお、この財源については、 既に地方債及び地方交付税措置の対象となっている。合わせて、「計画的な 維持管理・更新を行うことが困難な状況」にある理由が示されており、対応 が困難である。



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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
337	社会資本整備総合交付金における補助要件の緩和	<p>・防災・安全交付金における補助要件の緩和 平成24年度補正予算において防災・安全交付金が創設され、個別事業分野にとられずに地方自らが計画するインフラの老朽化対策や、事前防災・減災対策や、生活空間の安全確保のための整備が可能となっている。しかしながら同交付金についても、従前からある社会資本整備総合交付金と同様、従来の補助要件に該当する事業を基幹事業として位置づけ、関連事業や効果促進事業の実施が可能という制度となっている。</p> <p>このため、地域の安全防災の確保に必要な事業であって、基幹事業に該当する事業が無い場合は交付金事業として実施することができない状況にあるため、補助要件における「基幹事業の必置」という条件を緩和し、従来の補助要件にとられずに活用可能な交付金となるよう、要件の緩和をお願いする。</p>	<p>本市は大阪平野の西部にあり、丘一つない平坦な土地で、市域の約30%にあたる地域が平均満潮位以下の低地盤のため、南部臨海地域における雨水排水には、専用の排水ポンプ(抽水場)を活用しなければ海域へ排水ができない状況にある。また、市内には総延長約209kmに渡る水路が縦横に走り、雨水排水において重要な役割を担っているが老朽化が進み、また、地震・津波への対策も十分ではない。</p> <p>上記施設は、本市特有の性質によるところが大きい。今までの全国画一的な補助事業には馴染まず、単独事業として整備更新を実施してきたところである。</p> <p>一方国におかれては、平成24年度補正予算において地域の主体性を尊重した「防災・安全交付金」制度を創設していただいたところである。しかしながら、社会資本整備総合交付金要綱第6において、「基幹事業のうちいずれか一以上を含むものとする。」と定められているため、防災安全面において重きをなす施設である抽水場や水路の老朽化・地震津波対策について、防災・安全交付金を活用することができない状態である。</p> <p>こうした実態を踏まえ、地方が臨む防災・安全対策へ活用できる交付金制度となるよう、交付要綱における要件の緩和を求めるものである。</p>			国土交通省	尼崎市	C 対応不可	<p>○ 国庫補助負担金については、三位一体の改革において、地方の自主性を高め、国の関与を重点化する観点から改革が行われてきたところ。その趣旨に沿い、社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金において、国費をもって支援すべき事業を基幹事業と位置づけた上で、併せて地方の創意工夫を生かした取組を支援するため、基幹事業と一体となってその効果を高めるために必要な事業を効果促進事業として位置づけております。このことから、「基幹事業の必置」という条件を緩和することは、国費の充当の理由を損ねることとなり、適当でないと考えております。</p> <p>○ 今後とも、平均満潮位以下の地域の問題も含め、地方公共団体の意見を伺いながら、基幹事業のメニューの見直しや既存制度の有効活用へのアドバイスなど、使い勝手の良い制度となるよう努めてまいります。</p>
583-1	社会資本整備総合交付金交付要綱の要件緩和	<p>平成22年度の社会資本整備総合交付金の創設に伴い、地方公共団体はより地域の実態に即した柔軟な事業実施が可能になった。</p> <p>一方で、河川事業などの一部事業においては、従前の補助要綱に定める金額要件が、現行の交付要綱にそのまま移行されたため、交付金充当を希望する事業箇所について、依然採択を受けることが出来ず、地域が真に望む事業実施が困難な状況にある。</p> <p>このため、従前の補助要綱に定める金額要件が依然として残る事業についても、他事業と同様、当該要件を撤廃するなど地域の実情に沿った柔軟な運用を要望するものである。</p>	<p>【制度改正の必要性】 社会資本整備総合交付金の創設に伴い、道路事業等については、申請にあたっての金額要件が撤廃されたことにより、従前の補助金では実施できなかった事業の実施が可能となり、地域の実情に即した柔軟な事業実施が可能となった。</p> <p>一方で、以下の事業においては、従前の補助要綱に規定されていた申請にあたっての金額要件がそのまま踏襲され、依然として事業の採択を受けることができないなど、地域の実情に即した柔軟な事業実施が困難な現状にある。ついては、交付金の創設目的に照らし、従前の補助要綱に定める金額要件が依然として残る事業についても、他事業と同様、当該要件を撤廃するなど地域の実情に沿った柔軟な運用を要望するものである。</p> <p>【支障事例】 ①特定構造物改築事業及び堰堤改良事業 特定構造物改築事業においては、県が管理する施設の大部分が交付要綱の定める補助要件(総事業費4億円以上等)を満たしていない現状にある。(496の県施設のうち492施設(約99%)が特定構造物改築事業の対象外となっている。) また、堰堤改良事業についても、県管理ダム12施設のうち10施設(83.3%)が補助の対象外であり、これらについては県単独事業で長寿命化等の対策を実施しているものの、今後ますます更新費用が増大することが見込まれるなかで、適切な時期での事業実施が困難となることが想定される。 ②準用河川改修事業 当該事業についても、本県の実態上、交付金の採択要件(総事業費4億円以上等)に満たない小規模な改修事業が大部分を占めていることから、予算の確保等に苦慮している。(市町村が交付金による事業実施を要望する4事業すべてが補助の対象外となっている。)</p>			国土交通省	山形県	C 対応不可	<p>【総論】 ○ 国庫補助負担金については、三位一体の改革において、地方の自主性を高め、国の関与を重点化する観点から改革が行われてきたところ。その中で、事業規模要件に関しては、公共事業の各分野の特性を踏まえつつ、一定の目標の下に段階的に採択基準の引上げ等の見直しを行われてきたところ。</p> <p>○ 以上の経緯に鑑みれば、一般的に事業規模要件を設定することは、「国の関与の重点化」の観点から必要であると考えております。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
583-2	社会資本整備総合交付金 交付要綱の要件緩和	平成22年度の社会資本整備総合交付金の創設に伴い、地方公共団体はより地域の実態に即した柔軟な事業実施が可能になった。 一方で、河川事業などの一部事業においては、従前の補助要綱に定める金額要件が、現行の交付要綱にそのまま移行されたため、交付金充当を希望する事業箇所について、依然採択を受けることが出来ず、地域が真に望む事業実施が困難な状況にある。 このため、従前の補助要綱に定める金額要件が依然として残る事業についても、他事業と同様、当該要件を撤廃するなど地域の実情に沿った柔軟な運用を要望するものである。	【制度改正の必要性】 社会資本整備総合交付金の創設に伴い、道路事業等については、申請にあたっての金額要件が撤廃されたことにより、従前の補助金では実施できなかった事業の実施が可能となり、地域の実情に即した柔軟な事業実施が可能となった。 一方で、以下の事業においては、従前の補助要綱に規定されていた申請にあたっての金額要件がそのまま踏襲され、依然として事業の採択を受けることができないなど、地域の実情に即した柔軟な事業実施が困難な現状にある。 については、交付金の創設目的に照らし、従前の補助要綱に定める金額要件が依然として残る事業についても、他事業と同様、当該要件を撤廃するなど地域の実情に沿った柔軟な運用を要望するものである。 【支障事例】 ①特定構造物改築事業及び堰堤改良事業 特定構造物改築事業においては、県が管理する施設の大部分が交付要綱の定める補助要件(総事業費4億円以上等)を満たしていない現状にある。(496の県施設のうち492施設(約99%)が特定構造物改築事業の対象外となっている。) また、堰堤改良事業についても、県管理ダム12施設のうち10施設(83.3%)が補助の対象外であり、これらについては県単独事業で長寿命化等の対策を実施しているものの、今後ますます更新費用が増大することが見込まれるなかで、適切な時期での事業実施が困難となることが想定される。 ②準用河川改修事業 当該事業についても、本県の実態上、交付金の採択要件(総事業費4億円以上等)に満たない小規模な改修事業が大部分を占めていることから、予算の確保等に苦慮している。(市町村が交付金による事業実施を要望する4事業すべてが補助の対象外となっている。)	社会資本整備総合 交付金交付要綱 イ-3(13)、(1 5)、イ-8(1)、 ロ-3(13)、(1 5)、ロ-8(1)		国土交通省	山形県	C 対応不可	【支障事例について】 ①特定構造物改築事業及び堰堤改良事業 特定構造物改築事業は、今後、増大する河川管理施設の更新事業費に対して、ライフサイクルコストの最小化を図るため、長寿命化計画の策定、延命化措置及び改築を一体的に実施する事業であり、規模の大きい事業に限定し、重点的に整備を進めているところ。 本事業は、平成7年度に制度創設され、当初の採択要件等は、事業費3億円以上、国庫補助率1/3であったが、その後、事業費概ね4億円以上、国庫補助率1/2とする制度拡充を行ってきたところ。 また、平成24年度補正予算からは、長寿命化計画の策定又は変更については、事業費要件を撤廃するなど、拡充を図っている。  堰堤改良事業は、都道府県が管理しているダムにおいて、その効用の継続的な発現のため、ダムの機能の回復又は向上を図ることを目的に、ダム本体、放流施設、貯水池等の大規模かつ緊急性の高い改良を行うものである。 また、平成24年度補正予算からは、長寿命化計画の策定又は変更について、交付対象に追加するなど、拡充を図っている。
583-3	社会資本整備総合交付金 交付要綱の要件緩和	平成22年度の社会資本整備総合交付金の創設に伴い、地方公共団体はより地域の実態に即した柔軟な事業実施が可能になった。 一方で、河川事業などの一部事業においては、従前の補助要綱に定める金額要件が、現行の交付要綱にそのまま移行されたため、交付金充当を希望する事業箇所について、依然採択を受けることが出来ず、地域が真に望む事業実施が困難な状況にある。 このため、従前の補助要綱に定める金額要件が依然として残る事業についても、他事業と同様、当該要件を撤廃するなど地域の実情に沿った柔軟な運用を要望するものである。	【制度改正の必要性】 社会資本整備総合交付金の創設に伴い、道路事業等については、申請にあたっての金額要件が撤廃されたことにより、従前の補助金では実施できなかった事業の実施が可能となり、地域の実情に即した柔軟な事業実施が可能となった。 一方で、以下の事業においては、従前の補助要綱に規定されていた申請にあたっての金額要件がそのまま踏襲され、依然として事業の採択を受けることができないなど、地域の実情に即した柔軟な事業実施が困難な現状にある。 については、交付金の創設目的に照らし、従前の補助要綱に定める金額要件が依然として残る事業についても、他事業と同様、当該要件を撤廃するなど地域の実情に沿った柔軟な運用を要望するものである。 【支障事例】 ①特定構造物改築事業及び堰堤改良事業 特定構造物改築事業においては、県が管理する施設の大部分が交付要綱の定める補助要件(総事業費4億円以上等)を満たしていない現状にある。(496の県施設のうち492施設(約99%)が特定構造物改築事業の対象外となっている。) また、堰堤改良事業についても、県管理ダム12施設のうち10施設(83.3%)が補助の対象外であり、これらについては県単独事業で長寿命化等の対策を実施しているものの、今後ますます更新費用が増大することが見込まれるなかで、適切な時期での事業実施が困難となることが想定される。 ②準用河川改修事業 当該事業についても、本県の実態上、交付金の採択要件(総事業費4億円以上等)に満たない小規模な改修事業が大部分を占めていることから、予算の確保等に苦慮している。(市町村が交付金による事業実施を要望する4事業すべてが補助の対象外となっている。)	社会資本整備総合 交付金交付要綱 イ-3(13)、(1 5)、イ-8(1)、 ロ-3(13)、(1 5)、ロ-8(1)		国土交通省	山形県	C 対応不可	【支障事例について】 ②準用河川改修事業 準用河川改修事業に係る採択基準については、過去より順次採択要件の引き上げを行ってきている。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
649	大規模河川管理施設機能確保事業による交付対象事業の緩和	大規模河川管理施設機能確保事業による交付対象事業は50億円以上となっているため、採択要件を緩和する。	<p>【支障事例】 県内の二級河川は210水系341河川あり、整備後50年以上を経過し老朽化が進行している河川も多く改築が必要となっている。しかしながら、現在、社会資本整備総合交付金の対象事業である大規模河川管理施設機能確保事業の採択要件は、全体計画50億円以上となっているため、県が管理する小規模な河川では対象とならないことが多い状況である。</p> <p>【制度改正の必要性】 治水上の安全確保や適正な維持管理を行うには、社会資本整備交付金のさらなる柔軟化が必要であり、予算の増を目的とするのではなく、現在の予算の範囲内で、地方公共団体の裁量において優先順位をつけて事業を実施できるよう、採択要件の緩和(下限額の引き下げ)を提案する。</p>	社会資本整備総合交付金交付要綱 0-3河川事業 0-3-(12)大規模河川管理施設機能確保事業		国土交通省	長崎県	D 現行規定により対応可能	事業費50億円未満の河川管理施設については、特定構造物改築事業の交付要件を満たす場合、当該事業において改築が可能。
737-1	社会資本整備総合交付金事業の交付要件の緩和	社会資本整備総合交付金(高潮対策事業、特定構造物改築事業)については、交付対象として一定の事業規模が求められるなど、必ずしも地方の実態を反映したものとなっていないことから、総事業費等の要件を緩和し、地方の自由度を高める必要がある。	<p>【支障事例・必要性】 1)高潮対策事業 本県では、津波・高潮対策整備推進アクションプログラムを策定し、関係市町とも連携して計画的に防護施設の整備を実施しているところであるが、「高潮対策事業」の事業費要件は都道府県・市町ともに総事業費が1億円以上(離島等は5千万円以上)と同じ条件となっており、整備規模の小さい市町事業が交付対象とならないため進捗が遅れ、県事業と市町事業の一体的な効果発現に影響が生じている。 具体的には、津波・高潮対策整備推進アクションプログラムに位置づけ整備する市町の28港湾のうち、現行の事業費要件を満たすのは2港湾のみであり、早急に防災対策を推進するため、一定の計画に位置づけられた事業については、総事業費に係る事業費要件を廃止する必要がある。</p> <p>2)特定構造物改築事業 本県では、水門等の河川管理施設について長寿命化修繕計画を策定し、計画的に延命化対策を実施しているところであるが、「特定構造物改築事業」の交付要件は合計事業費が4億円以上とされており、事業規模は小さいが優先度の高い施設が数多くあるにもかかわらず、交付金が活用できないため、今後の計画的な長寿命化対策に支障をきたす恐れがある。 具体的には県が管理する水門等の河川管理施設97基のうち、現行の事業費要件を満たすのは15基のみであり、長寿命化計画に基づき着実に対策を実施し施設管理していくため、一定の計画に位置づけられた施設については、総事業費に係る事業費要件を廃止する必要がある。</p>	社会資本整備総合交付金交付要綱 附属第Ⅱ編 高潮対策事業、特定構造物改築事業		国土交通省	香川県	C 対応不可	1)高潮対策事業 本事業は、過去より順次採択要件の引き上げを行ってきており、現在の採択要件になっている。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
737-2	社会資本整備総合交付金 事業の交付要件の緩和	社会資本整備総合交付金 (高潮対策事業、特定構造物 改築事業)については、 交付対象として一定の事 業規模が求められるなど、 必ずしも地方の実情を反 映したものとなっていない ことから、総事業費等の要 件を緩和し、地方の自由 度を高める必要がある。	【支障事例・必要性】 1)高潮対策事業 本県では、津波・高潮対策整備推進アクションプログラムを策定し、関係市 町とも連携して計画的に防護施設の整備を実施しているところであるが、「高 潮対策事業」の事業費要件は都道府県・市町ともに総事業費が1億円以上 (離島等は5千万円以上)と同じ条件となっており、整備規模の小さい市町事 業が交付対象とならないため進捗が遅れ、県事業と市町事業の一体的な効 果発現に影響が生じている。 具体的には、津波・高潮対策整備推進アクションプログラムに位置づけ整備 する市町の28港湾のうち、現行の事業費要件を満たすのは2港湾のみであり 、早急に防災対策を推進するため、一定の計画に位置づけられた事業につ いては、総事業費に係る事業費要件を廃止する必要がある。 2)特定構造物改築事業 本県では、水門等の河川管理施設について長寿命化修繕計画を策定し、計 画的に延命化対策を実施しているところであるが、「特定構造物改築事業」の 交付要件は合計事業費が4億円以上とされており、事業規模は小さいが優先 度の高い施設が数多くあるにもかかわらず、交付金が活用できないため、今 後の計画的な長寿命化対策に支障をきたす恐れがある。 具体的には県が管理する水門等の河川管理施設97基のうち、現行の事業 費要件を満たすのは15基のみであり、長寿命化計画に基づき着実に対策を要 施し施設管理していくため、一定の計画に位置づけられた施設については、 総事業費に係る事業費要件を廃止する必要がある。	社会資本整備総合 交付金交付要綱 附属第Ⅱ編「高潮 対策事業、特定構 造物改築事業」		国土交通省	香川県	C	対応不可  2)特定構造物改築事業 特定構造物改築事業は、今後、増大する河川管理施設の更新事業費に対 して、ライフサイクルコストの最小化を図るため、長寿命化計画の策定、延命 化措置及び改築を一体的に実施する事業であり、規模の大きい事業に限定 し、重点的に整備を進めているところ。 本事業は、平成7年度に制度創設され、当初の採択要件等は、事業費3億 円以上、国庫補助率1/3であったが、その後、事業費概ね4億円以上、国庫 補助率1/2とする制度拡充を行ってきたところ。 また、平成24年度補正予算からは、長寿命化計画の策定又は変更につ いては、事業費要件を撤廃するなど、拡充を図っている。
122	河川管理施設長寿命化対 策(特定構造物改築事業) の制度拡充について	今後40年間に必要となる 延命化措置及び改築の合 計事業費が4億円未満の 河川管理施設について も、交付対象とする	【制度改正の経緯】 社会資本整備総合交付金の特定構造物改築事業については、地方公共団 体を実施する水門、ポンプ設備等の河川管理施設の長寿命化対策工事に対 して交付する事業であり、その交付対象は、今後40年間に必要となる延命化 措置及び改築の合計事業費が概ね4億円以上の施設とされている。 しかしながら、長寿命化対策の重要度、優先度は、事業費の多寡で決める べきではなく、施設の老朽度合い、施設の動作不良による周辺の人家・資産 等への影響も勘案するなど、地域の実情に応じて決めるべきものである。  【支障事例】 石川県には、県管理の堰や水門などの河川管理施設21施設あるが、交付 金の対象となるのは5施設のみであり、交付金を活用できないため対策が遅 れているその他の16施設においては、今後の河川管理施設の老朽化が進行 することとなる。 さらに、長寿命化対策を実施できない16施設のうち、今後20年間で、約6 割の施設が建設後40年のライフサイクルタイムを超える施設となり、老朽化 が更に進行することとなる。 これら老朽化の影響により、洪水時等の緊急時に動作不良等が生じ、施設 機能を発揮できずに、浸水被害が発生する恐れがある。  【懸念の解消策】 こうしたことから、事業の多寡にかかわらず地域の実情に応じ、自治体にお いて効果的・効率的に河川管理施設の長寿命化対策を進めていけるよう、交 付対象の事業費要件をなくすことが必要である。	社会資本整備総合 交付金交付要綱附 属第Ⅱ編 「特定構造物改築 事業」		国土交通省	石川県	C	対応不可  特定構造物改築事業は、今後、増大する河川管理施設の更新事業費に対 して、ライフサイクルコストの最小化を図るため、長寿命化計画の策定、延命 化措置及び改築を一体的に実施する事業であり、規模の大きい事業に限定 し、重点的に整備を進めているところ。 本事業は、平成7年度に制度創設され、当初の採択要件等は、事業費3億 円以上、国庫補助率1/3であったが、その後、事業費概ね4億円以上、国庫 補助率1/2とする制度拡充を行ってきたところ。 また、平成24年度補正予算からは、長寿命化計画の策定又は変更につ いては、事業費要件を撤廃するなど、拡充を図っている。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
650	特定構造物改築事業による、管理施設の更新・点検業務の交付金対象事業の緩和	特定構造物改築事業による交付対象事業は、長寿命化計画の策定、延命化に必要な措置、改築の費用が合計約4億円以上となっているため、採択要件を緩和する。	<p>【支障事例】 現在、社会資本整備総合交付金の対象事業である特定構造物改築事業の交付対象は、長寿命化計画の策定、延命化に必要な措置、及び改築に要する費用合計が約4億円以上となっているが、県が管理する施設については小規模なものが多く、対象とならない施設が多い状況である。</p> <p>【制度改正の必要性】 計画的な維持管理を行うには、社会資本整備交付金のさらなる柔軟化が必要であり、予算の増を目的とするものではなく、現在の予算の範囲内で、地方公共団体の裁量において優先順位をつけて事業を実施できるよう、採択要件の緩和(下限額の引き下げ)を提案する。</p>	社会資本整備総合交付金交付要綱 D-3河川事業 D-3-(13)特定構造物改築事業		国土交通省	長崎県	C	対応不可  特定構造物改築事業は、今後、増大する河川管理施設の更新事業費に対して、ライフサイクルコストの最小化を図るため、長寿命化計画の策定、延命化措置及び改築を一体的に実施する事業であり、規模の大きい事業に限定し、重点的に整備を進めているところ。 本事業は、平成7年度に制度創設され、当初の採択要件等は、事業費3億円以上、国庫補助率1/3であったが、その後、事業費概ね4億円以上、国庫補助率1/2とする制度拡充を行ってきたところ。 また、平成24年度補正予算からは、長寿命化計画の策定又は変更については、事業費要件を撤廃するなど、拡充を図っている。
652	堰堤改良事業による交付対象事業の緩和	堰堤改良事業による交付対象事業は、総事業費が概ね4億円以上となっているため、採択要件を緩和する。	<p>【支障事例】 現在、社会資本整備総合交付金の対象事業である堰堤改良事業の交付対象は、総事業費が概ね4億円以上となっているが、長崎県が管理する35ダムについてはそのほとんどが小規模であり、対象とならないダムが多い状況である。</p> <p>【制度改正の必要性】 計画的な維持管理を行うには、社会資本整備交付金のさらなる柔軟化が必要であり、予算の増を目的とするものではなく、現在の予算の範囲内で、地方公共団体の裁量において優先順位をつけて事業を実施できるよう、採択要件の緩和(下限額の引き下げ)を提案する。</p>	社会資本整備総合交付金交付要綱 D-3河川事業 D-3-(15)堰堤改良事業		国土交通省	長崎県	C	対応不可  堰堤改良事業は、都道府県が管理しているダムにおいて、その効用の継続的な発現のため、ダムの機能の回復又は向上を図ることを目的に、ダム本体、放流施設、貯水池等の大規模かつ緊急性の高い改良を行うものである。 また、平成24年度補正予算からは、長寿命化計画の策定又は変更について、交付対象に追加するなど、拡充を図っている。



管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
721	「防災・安全交付金」の要件を緩和	地域の判断により、「小規模な河川管理施設の機能向上」を事業の対象と出来るよう規制を緩和する(予算の増そのものを目的とするのではなく、予算の枠内で、地方公共団体の裁量で優先順位をつけて事業実施できるようにすることを目的とする)	社会資本整備総合交付金交付要綱附属第Ⅱ編P345の「2. 交付対象事業」中の「広域河川改修事業(ロ-3-(1))に該当する事業であって、」を削除。 財政制度等審議会 財政制度分科会(H26/4/4)において「社会資本の整備水準の向上や今後の人口減少を踏まえると、今後の新規投資は、国際競争力強化や防災対策などに厳選していくことが必要。むしろ、既存ストックの適切な維持管理や人口減少を見据えた更新投資が課題ではないか。」との課題提起がなされたところ。また、国家として「インフラ長寿命化基本計画」を策定し、都道府県においても「インフラ長寿命化計画」、「公共施設等総合管理計画」を策定する等、河川管理施設の機能向上に公共事業の方向を転換する必要性に迫られているが、現時点では、その交付対象事業として「広域河川改修事業に該当する」との制約が付されている。この「交付対象事業」から「広域河川改修事業」を削除する「規制緩和」が行われることにより、都道府県が多く所管する小規模な河川管理施設への適用が可能となり、コストを平準化しつつ、地域住民への安全・安心を確保することができる。(徳島県においては、県管理河川497河川中、広域河川改修事業は8河川なので、全体の約2%にしか適用できない。)	社会資本整備総合交付金交付要綱附属第Ⅱ編 施設機能向上事業(ロ-3-(2))		国土交通省	徳島県・大阪府・鳥取県・兵庫県	C	対応不可 広域河川改修事業は、一定規模以上の事業において限定し、重点的に整備を進めることにより、効率的かつ効果的な整備を図ることを目的としている。 平成26年度に新規制度として創設した施設機能向上事業は、広域河川改修事業のうち既存の河川管理施設の機能向上を図るために行うものを切り出し、重点的に整備を進めることを目的として創設している。
722	「防災・安全交付金」の要件を緩和	地域の判断により、「既存ダムの小規模な延命化工事」を事業の対象と出来るよう規制を緩和する(予算の増そのものを目的とするのではなく、予算の枠内で、地方公共団体の裁量で優先順位をつけて事業実施できるようにすることを目的とする)	社会資本整備総合交付金交付要綱附属第Ⅱ編P360の「3. 交付対象事業の要件 (2)堰堤改良事業」中の「①(a) 総事業費が概ね4億円以上…」を「…1.5億円以上」に規制緩和。 財政制度等審議会 財政制度分科会(H26/4/4)において「社会資本の整備水準の向上や今後の人口減少を踏まえると、今後の新規投資は、国際競争力強化や防災対策などに厳選していくことが必要。むしろ、既存ストックの適切な維持管理や人口減少を見据えた更新投資が課題ではないか。」との課題提起がなされたところ。また、国家として「インフラ長寿命化基本計画」を策定し、都道府県においても「インフラ長寿命化計画」、「公共施設等総合管理計画」を策定する等、河川管理施設の機能向上に公共事業の方向を転換する必要性に迫られているが、現時点では、その交付対象要件として「…4億円以上…」との制約が付されている。この「交付対象事業の要件」を「…1.5億円以上」と「規制緩和」が行われることにより、都道府県が所管する既存ダムの小規模な延命化対策への適用が可能となり、コストを平準化しつつ、地域住民への安全・安心を確保することができる。	社会資本整備総合交付金交付要綱附属第Ⅱ編 堰堤改良事業(ロ-3-(15))		国土交通省	徳島県・大阪府・鳥取県・兵庫県	C	対応不可 堰堤改良事業は、都道府県が管理しているダムにおいて、その効用の継続的な発現のため、ダムの機能の回復又は向上を図ることを目的に、ダム本体、放流施設、貯水池等の大規模かつ緊急性の高い改良を行うものである。また、平成24年度補正予算からは、長寿命化計画の策定又は変更について、交付対象に追加するなど、拡充を図っている。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
723	「防災・安全交付金」の要件を緩和	地域の判断により、「土石流区間以外の砂防設備の老朽化対策」を事業の対象と出来るよう規制を緩和する(予算の増そのものを目的とするものではなく、予算の枠内で、地方公共団体の裁量で優先順位をつけて事業実施できるようにすることを目的とする)	社会資本整備総合交付金交付要綱附属第Ⅱ編P386の「⑤-1砂防設備等緊急改築事業」のイ-(i)「昭和52年以前の技術基準により設計されており、土石流に対して」を「現在の技術基準に照らして」に拡充。 総合流域防災事業における砂防設備等緊急改築事業(以下、「緊急改築」)の事業採択要件では、「昭和52年以前の技術基準により設計されており、土石流に対して構造物の安全性、安定性が確保されていない砂防設備」に該当することとなり、土石流区間の砂防堰堤等が対象となっている。しかし土石流区間以外についても老朽化や損傷により当初の安定性が確保されていない砂防設備があり、河床の安定や流出土砂の調整は土石流対策と並んで重要である。今後作成する砂防関連施設の長寿命化計画では全ての砂防設備を対象にする予定であるが、厳しい財政状況の中、現在の緊急改築の採択要件に合致しない施設を単独費で対応するのは難しい。緊急改築の採択要件を拡充することにより、土石流区間以外の砂防設備への対策が可能となり、コストを標準化しつつ国土保全と民生の安定を図ることができる。	社会資本整備総合交付金交付要綱附属第Ⅱ編 砂防設備等緊急改築事業(ロ-8-(1)中)		国土交通省	徳島県・大阪府・兵庫県	C	対応不可  砂防設備等緊急事業は、地域における安全の向上を図ることを目的に、都道府県が管理している既設の砂防設備及び地すべり防止施設について、改築を行う事で既存の砂防設備等を有効活用するものである。 また、平成26年度予算からは、長寿命化計画の策定又は変更について、交付対象に追加するなど、拡充を図っている。
106-1	駐輪場の設置占有許可要件の緩和	現行では法令等に占有許可が可能な施設として駐輪場が規定されていない公園敷地や河川敷にも、駐輪場の設置が可能となるよう、占有許可設置要件を緩和したい。	占有許可により駐輪場を設置する場合において、現行は、道路法施行令第7条により道路敷地には設置可能である一方、都市公園法及び河川法には占有許可が可能な施設等に駐輪場を踏み取れる規定がないことから、公園敷地や河川敷に駐輪場を設置できないこととなっている。 駐輪場は、利便性の高い場所での設置が望ましく、利用者の目的地から離れた場所に設置しても、利用が低く、歩道等での放置・違法駐車となる場合もある。 金沢市のまちなかは、道路の幅員が狭く、駐輪場としての適地が少ない一方、利便性の高い場所に公園や緑地等の空間が多い特性を持つことから、これらの一部を公園利用者以外の駐輪場として活用できれば、利用者にとっての駐輪環境の向上に繋がり、まちなかの賑わい創出や放置自転車対策などの効果も期待できる。加えて、金沢市で導入しているレンタサイクルシステムのポート(駐輪場)としても活用することで、歩けるまちづくりの推進にも繋がる。 このようなことから、都市公園法や河川法の占有許可要件の緩和を図り、柔軟な駐輪場の設置を可能としたい。	都市公園法第7条 河川敷地占有許可 準則(河川法第24条関係)		国土交通省	金沢市	D	【都市公園法関係】 都市公園法第7条では、地下に設けられる公共駐車場を占有物件として規定しており、都市公園の地下を占有し、平等の条件で一般に公開される自転車駐車場についても、政令で定める技術的条件を満たすことを条件に、占有物件として設置可能である。 なお、都市公園においては、その空間の自由な利用が都市公園の効用の一部となっており、占有物件としての公共駐車場については公園利用の妨げになる虞があることから、地下への設置に限定しているところである。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
106-2	駐輪場の設置占有許可要件の緩和	<p>現行では法令等に占有許可が可能な施設として駐輪場が規定されていない公園敷地や河川敷にも、駐輪場の設置が可能となるよう、占有許可設置要件を緩和したい。</p>	<p>占有許可により駐輪場を設置する場合において、現行は、道路法施行令第8条により道路敷地には設置可能である一方、都市公園法及び河川法には占有許可が可能な施設等に駐輪場を設け取れる規定がないことから、公園敷地や河川敷に駐輪場を設置できないこととなっている。</p> <p>駐輪場は、利便性の高い場所での設置が望ましく、利用者の目的地から離れた場所に設置しても、利用が低く、歩道等での放置・違法駐車となる場合もある。</p> <p>金沢市のまちなかは、道路の幅員が狭く、駐輪場としての適地が少ない一方、利便性の高い場所に公園や緑地等の空間が多い特性を持つことから、これらの一部を公園利用者以外の駐輪場として活用できれば、利用者にとっての駐輪環境の向上に繋がり、まちなかの賑わい創出や放置自転車対策などの効果も期待できる。加えて、金沢市で導入しているレンタサイクルシステムのポート(駐輪場)としても活用することで、歩けるまちづくりの推進にも繋がる。</p> <p>このようなことから、都市公園法や河川法の占有許可要件の緩和を図り、柔軟な駐輪場の設置を可能としたい。</p>	都市公園法第7条 河川敷地占有許可 準則(河川法第25 条関係)		国土交通省	金沢市	D	<p>【河川敷地占有許可準則関係】 河川敷地占有許可準則では、占有許可の目的とすることができる一般的な施設を列挙しているところであり、これら列挙された施設に限定されるものではない。</p> <p>駐輪場については、当該施設の公共性等を勘案して、例えば、「その他の河川空間を活用したまちづくり又は地域づくりに資する施設」として位置づけるなど、現行基準の中で整理することが可能である。</p>
107	樋門の最小断面の緩和	<p>樋門の最小断面は課長通達により内径1.0m以上と決められているが、集水エリア等を考慮し、より小さい断面でも樋門を設置できるように最小断面の条件を緩和したい。</p>	<p>河川や用水からの排水や取水機能を持つ樋門の設置基準が、現在は課長通達(平成11年10月15日改正)により内径1.0m以上とされているが、金沢市では、平成21年度以降、一定の開度を保持し開口する「バランスウエイト式フラップゲート」を採用しており、より堆積土砂等が排除される構造としている。</p> <p>今後設置する予定の樋門は、市内北部の大宮川の河口付近などを想定しており、既設排水の機能確保を考慮すると、流量的に1.0m以下で十分な箇所が出てくる予定である。将来的に地元が費用負担する樋門が多く、より小さい樋門の方が、地元が修繕や改良する時に金額の抑制効果があり、当然、施工費(初期投資)も抑制できる。</p> <p>求める制度改正の内容は、例えば、通達を改正して、内径1.0mという基準にとらわれることなく、流量や河川構造など地域の実情に応じて樋門のサイズを柔軟に決定できる旨、但し書きを加える等により、柔軟な樋門の設置を可能としたい。</p>	河川管理施設等構造令第47条第2項 課長通達16令第47 条関係(2)		国土交通省	金沢市	C	<p>従来、小口径パイプにおける樋門に土砂や流木等の雑物が詰まった場合に、その排除の手段に窮している事例があることから、当該規定が定められている。昨年、幅0.8m、高さ0.9mの矩形断面の樋門において刈草による閉塞が発生しその撤去が困難であった事例があり、その他にも、内径1mの樋管において土石の堆積の排出が困難となった事例がある。このため、当該規定の緩和を行うことは不適当である。</p> <p>なお、当該規定に基づかない構造の施設についても、河川管理施設等構造令第73条第4項の規定に基づき、国土交通大臣がその構造が同令における規定によるものと同等以上の効力があると認める施設については設置が可能であり、柔軟な設置が可能となっている。</p> <p>同令第73条第4項の具体的な手続きについては、特殊構造河川管理施設等認定実施要領を定めるとともに、円滑な運用を図るために河川管理施設等構造令技術検討会を設置し、都道府県等に対し技術的助言として周知しているところである。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
294	畜舎等の建築基準等の緩和	畜舎等に対しても建築基準法の規制が設けられており、それがコスト増加の要因となっていることから、建築基準等の緩和を図る。	【制度改正の必要性等】 建築基準法では、畜舎等に対しても、原則、住宅など一般の建築物と同様の規制が設けられており、木造で大規模な畜舎を建築する場合、延べ面積が500㎡を超える場合には構造計算が必要であるほか、1,000㎡を超える場合には防火基準を遵守する必要があるなど、コスト増加の要因となっていることから、建築基準法の該当項目に畜舎に関する例外規定を設ける。 【支障事例等】 規模拡大のため1,000㎡を超える畜舎建設を行った事例では、いずれも木造ではなく、鉄骨造りで対応せざるを得なかった。	建築基準法第20条第1項第2号、第25条		国土交通省	三重県	C	対応不可  建築基準法第20条の規定では、建築物が地震等に対して安全な構造とし、国民の生命・財産を確保するために、必要な構造方法や構造計算の方法を定めており、畜舎等に関しては、その構造・用途の特性に見合った特別の基準としているところである。 法第25条の規定では、畜舎等も含め、木造の大規模建築物は火災が発生した場合に大規模の火災となる危険性が高いことから、周囲の建築物と近接しており外部からの延焼のおそれがある部分については、防火構造とするなど必要な規制を定めているところである。 このように畜舎等に関しては、その構造や用途の特性に配慮しつつ、地震時、火災時の安全性及び国民の生命・財産を確保するために必要な基準を定めているところであり、コスト増加を理由に緩和するのは困難であると考ええる。
864	建築審査会委員任期を定める規定の緩和	建築審査会委員任期について、現在は建築基準法により2年とされているが、地域の実情に応じて柔軟に対応できるよう、規定を緩和する。	建築審査会の審議に際しては、専門的かつ高度の見識、厳密な理論展開が求められることから、建築関係法令や行政法関連に精通した建築や法律等の各分野の専門家の方を任命する必要があるが、人材不足の状況も相まって、適切な委員の確保に苦慮している。 また、本市では年間8回程度建築審査会を開催しているが、本市のような建築紛争が頻繁に起こる都市部に設置されている建築審査会と、地方に設置されている建築審査会とでは、建築審査会の開催回数や許可同意件数及び審査請求提起件数など、その内容に大きな違いがある。 以上のことから、委員の任期については全国一律に2年とするのではなく、地域の状況を踏まえて柔軟に対応できることが必要と考える。	建築基準法第80条		国土交通省	さいたま市	C	対応不可  建築審査会は、私的財産権に直接関わる事項について拘束力を有する判断を行う準司法的な機関であり、建築行政の根幹に関わる判断を行う極めて重要な権限を有する。 建築審査会の事務が公正・公平な判断のもと適切に実施されるためには、全国的に同水準の審査体制・審査基準が整備されていることが必要であるため、建築審査会委員の任期についても、一定の統一的な期間ごとに委員の適格性を判断の上任命することが必要である。 このため、建築基準法第80条第2項において、委員の再任については特に回数の制限無く認めているところであり、ご提案の目的である地域の実情に応じて柔軟に対応することは可能であることから、ご提案の任期の設定方法の規定の緩和については、対応不可であると考ええる。

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
651	災害復旧事業における採 択条件の緩和 (河道の異常埋そく)	災害復旧事業における採 択条件を緩和する。(河道 の異常埋そくの基準値の 引き下げ)	<p>【支障事例】 災害復旧事業における河道の異常埋そくの採択要件は、「河道断面の3割程度以上の埋そく」となっているが、現地では3割に満たない箇所が多く、ほとんが県単独費で実施せざるを得ない。</p> <p>【制度改正の必要性】 適正な維持管理を行うには、県単独費では財政負担が大きいため、採択要件の緩和(基準値の引き下げ)を提案する。 ※方針第3・2・(六)の「河道が著しく埋そくした」とは、原則として河道断面の3割程度以上と記載してある内容を、「河道が著しく埋そくした」とは、原則として、余裕高見合い程度以上という内容に改正することを提案する。</p>	公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法事務取扱要綱第14・(二) 公共土木施設災害復旧事業査定方針第3・2・(六)	別紙あり	国土交通省	長崎県	C	対応不可	<p>河川の埋塞に関しては、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法第6条第1項第6号において、「維持上又は公益上特に必要と認められるもの」を除き、災害復旧事業の適用対象外となっており、同法事務取扱要綱第14(2)において、「維持上又は公益上特に必要と認められるもの」とは、河道が著しく埋そくしたため、破壊した場合、堤防、護岸等が決壊した場合、流水の疎通を害し人家、公共施設、農耕地等に甚大な被害を与えた場合又は時期出水でこれらのおそれが大きい場合の当該埋そくに係る災害復旧事業としている。</p> <p>この基準は、通常の河川維持工事として対応すべきものまで災害復旧事業の対象となることは不適切であることから、設けられている基準である。</p> <p>このため、当該条件に満たないものは通常の河川維持工事として対応すべきところ、提案にあるように、単に、当該条件に満たない箇所が多いという理由のみをもって、採択条件の緩和をすることはできない。</p> <p>なお、採択基準に満たない場合でも、全額起債対象となる一般単独災害復旧事業が適用されることである。</p>
58	ノンステップバス導入に係 るバリアフリー化設備等整 備事業補助金における計 画策定の義務付けの廃止	地域公共交通確保維持改 善事業費補助金交付要綱 により、路線バス事業者等 がノンステップバス導入の ためにバリアフリー化設備 等整備事業補助金を受け る場合には、国や地方公 共団体、学識経験者等で 構成する協議会での議論 やパブリックコメント等を経 て「生活交通ネットワーク 計画」又は「生活交通改善 事業計画」を策定すること が都道府県等に義務付け られているが、この計画の 策定義務を廃止すること。 また、これに伴い、協議会 に課せられている補助対 象事業の評価事務も廃止 すること。	<p>【制度改正の経緯】 平成23年3月に地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱が制定され、路線バス事業者等がノンステップバス導入のためにバリアフリー化設備等整備事業補助金を受ける場合は、国や地方公共団体、学識経験者等で構成する協議会での議論やパブリックコメント等を経て「生活交通ネットワーク計画」又は「生活交通改善事業計画」を策定することが都道府県等に義務付けられた。また、導入計画の変更や補助金の追加募集の場合なども同様の手続きを経て計画を変更する必要がある、地方公共団体にとって大きな事務負担となっている。</p> <p>【支障事例及び制度改正の必要性】 ノンステップバスの導入はバリアフリー化の推進に必要なものであり、これまで協議会やパブリックコメントにおいても反対意見等は出ていない。また、実際の補助額は導入費用の1割未満であり、導入計画は事業者の経営判断によるところが大きいのが実情であることから、協議会での議論やパブリックコメントを実施する有意性は低いと考える。</p> <p>さらに、当該補助制度は、平成23年度から赤字バス路線の補助金などと統合され、他のメニューと同様に計画策定が義務付けられたが、統合前の公共交通移動円滑化設備整備費補助金では計画策定は不要であったという経緯もある。</p> <p>これらのことから、ノンステップバスの導入など協議会での議論等が不適当な補助金については計画の策定義務を廃止すること。また、これに伴い、協議会に課せられている補助対象事業の評価事務も廃止すること。</p> <p>なお、本県では当該補助金のみに係る協議会は書面開催とするなど事務負担の軽減を図っているが、計画策定の義務付け自体を廃止すべきと考える。</p>	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第2条第1項第1号、第2項、第3条第1項、第5項、第75条、第77条	(参考) 「生活交通改善事業計画」図様式	国土交通省	千葉県	C	対応不可	<p>バリアフリー化設備等整備事業については、その効果的・効率的な実施を図る観点から、個々の事業者の経営判断に基づく取組のみならず、地域の特性・実情に応じたバリアフリー化の取組と一体となって行われる車両のバリアフリー化に対して支援することとしている。</p> <p>このため、地域の協議会において作成された計画に基づく事業に対して補助を行うこととしており、効果的・効率的な事業の実施に不可欠であることから、廃止は困難である。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
315	事務処理特例条例により 移譲した場合の市町村から 国への協議に係る都道府 県の経由の廃止(軌道法 部分)	軌道法関係の認可に係る 国(地方運輸局)への協議 等に伴う、知事経由事務を 廃止できるようにすること。	【支障】 本県では、地方自治法第252条の17の2第1項の規定に基づき、軌道法施行 令第6条第1項の規定による認可(軌道法に規定する国土交通大臣の権限に 属する事務で都道府県が処理するもの等を定める政令第1条第1項及び第2 項の規定により知事が行うこととされた認可に限る。)を熊本市に移譲してい る。なお、本件事務は、熊本市の政令市移行(平成24年度)により、道路法の 規定に基づき同市内の県道等の管理が同市に移管されたことを受けて、事務 の合理化を目的に25年度から移譲したものの、しかし、当該認可に伴う国への 協議は、同法第252条の17の3第3項の規定により、知事を経由することとな っており、十分な事務の簡素化に繋がっていない。 【制度改正の必要性】 経由事務が廃止された場合、市、県及び九州運輸局担当課間の文書の往 復に要する期間(2〜3週間程度)が短縮されると考えられる。なお、この期間 短縮については、軌道事業者(熊本市交通局)及び同市都市建設局土木管理 課も要望しているところである。 【その他】 軌道法関係の協議に限れば、全国的にも事務移譲対象市町村数及び協議 件数が少ないこと、また、軌道事業者による地方運輸局担当課との事前相談 が慣例化していることから、本件経由制度が廃止されても、国の行政機関の 負担増には繋がらないと考えられる。	地方自治法第252 条の17の3第3項 (条例による事務処 理の特例の効果) 軌道法施行令第6 条第1項 軌道法に規定する 国土交通大臣の権 限に属する事務で 都道府県が処理す るもの等を定める 政令第1条第1項及 び第2項		総務省、国土 交通省	熊本県	C	対応不可 構造改革特別区域法第15条第1項の規定により、内閣総理大臣の認定を受け ることで、地方自治法第252条の17の2第1項の規定に基づき都道府県 知事の権限に属する事務を市町村が処理することとなった場合の、地方自治 法第252条の17の3第3項の規定による都道府県知事の経由は省略するこ とができます。
572	観光圏整備実施計画の認 定基準の緩和	「複数の民間人材による観 光地域づくりマネージャー で構成された、法人格をも つ観光地域づくりプラット フォーム等を設置」など、 現在の観光圏整備実施計 画の認定基準を緩和する こと。	現在、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条に基づく、国による総合的支援の前提となる観光圏整備実施計画の認定 には、複数の民間人材による観光地域づくりマネージャーで構成された、法人 格をもつ観光地域づくりプラットフォームの設置等が要件とされるなど、要件を 満たすための地域の負担が重く、広域連携の促進に向けた制度の活用が図 られていない状況になっていることから、観光圏整備実施計画の認定基準の 緩和が必要である。 観光圏の認定を受け、整備を進めたくても、左記根拠法令等の欄に記載の基 本方針をクリアすることが難しいため認定を諦めるケースもあり、実際、平成 24年の基本方針改正後、本県内では、制度に認定された事例が皆無。 地域のやる気をそぐ高い要件を緩和すれば観光圏を目指す地域の増加が期 待される。 観光圏内の幅広い関係者の観光圏整備事業の実施段階における連携を強 化するため、観光地域づくりマネージャーで構成する観光地域づくりプラット フォーム等を設置し、同組織が、事業実施の基本的な方針の策定、地域にお けるワンストップ窓口の構築及び事業のマネジメントを行うことが観光圏認定 の際の要件になっているが、地域内でこのような人材を確保することが容易で ない点が支障になっている。 プラットフォームの設置要件を緩和する代替としては、プラットフォームの基準 を満たさなくても、市町村の職員等が事務局となっている協議会等の連携組 織であれば、整備事業の進行管理・関係者の調整など、観光圏整備事業の 実現に向けた役割を果たすことは可能だと考える。	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 二一(5)		国土交通省 (観光庁)	神奈川県	C	観光圏整備法に基づく観光圏整備実施計画の認定については、観光圏の 活動を中長期的に機能させていくためには、地域で多様な企画・調整等を行 い、観光地域づくり全体の視野から実際に活動を推進することができる民間 人材が重要であることから、その様な中核となる複数の民間人材から組織さ れる観光地域づくりプラットフォーム設置を観光圏の認定要件とする運用をし ている。 なお、現在でも複数の観光地域づくりマネージャーのうち最低一名は民間人 材を確保していれば、その他は自治体職員でも可能とする等の運用改善を 行っているところである。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
457-1	観光振興等に係る事務・ 権限の都道府県への移譲 (国際観光ホテル整備法 に関する事務、観光地域 づくり相談窓口)	・国際観光ホテル整備法 に関する登録実施事務の 移譲 ・観光地域づくり相談窓口 の移譲	【国際観光ホテル整備法に関する登録実施事務の移譲】 国際観光ホテル整備法に基づく登録ホテル又は登録旅館(以下、「登録ホテル等」という。)を営むものに対し、観光庁長官又は都道府県知事はその事業に関し報告をさせ、また、立入検査を実施できる(法第44条第1項及び第3項)こととなっているが、登録と其後の報告・検査の実施主体が一致しない場合があり得ることから、登録ホテル等にはわかりにくい制度である。また、現在、登録は地方運輸局が行っているが、地方運輸局は全国に10か所(神戸運輸監理部を含む)しかなく、各種登録や相談を行う者にとっては不便であることから、登録を受けようとするホテル・旅館の利便性を考えると、都道府県への移譲が適切である。 (参考) 神奈川県における国際観光整備法登録ホテル(全登録数及び新規登録数)の年次推移(当課でわかる範囲の約5年ごとの推移) H17:ホテル49件 旅館53件、H22:ホテル41件 旅館47件、H26現在:ホテル42件 旅館46件 なお、新規登録数の詳細は不明。 国際観光ホテル整備法第12条、第13条、第44条第1項及び第3項における指示・報告の実績は無し。検査は国の依頼に基づき、平成24年度まで年間5~10件程度(H25は国から依頼なし) 【観光地域づくり相談窓口の移譲】 観光圏整備法に基づく観光圏整備実施計画の認定など、国の観光地域作り事業には地方の実情に合わない制度があるため、相談窓口を地方に移譲するとともに、事業実施上の都道府県の裁量範囲を広げる必要がある。	国際観光ホテル整備法第3条及び第18条		国土交通省 (観光庁)	神奈川県	C	【国際観光ホテル整備法に関する登録実施事務の移譲】 国際観光ホテル整備法については、現在観光庁において制度全体の抜本的見直しを検討しているところである。 かかる状況において、現行制度を前提とする登録事務のあり方について検討することは有意義ではなく、現時点で左記提案事項を認めることはできない。
457-2	観光振興等に係る事務・ 権限の都道府県への移譲 (国際観光ホテル整備法 に関する事務、観光地域 づくり相談窓口)	・国際観光ホテル整備法 に関する登録実施事務の 移譲 ・観光地域づくり相談窓口 の移譲	【国際観光ホテル整備法に関する登録実施事務の移譲】 国際観光ホテル整備法に基づく登録ホテル又は登録旅館(以下、「登録ホテル等」という。)を営むものに対し、観光庁長官又は都道府県知事はその事業に関し報告をさせ、また、立入検査を実施できる(法第44条第1項及び第3項)こととなっているが、登録と其後の報告・検査の実施主体が一致しない場合があり得ることから、登録ホテル等にはわかりにくい制度である。また、現在、登録は地方運輸局が行っているが、地方運輸局は全国に10か所(神戸運輸監理部を含む)しかなく、各種登録や相談を行う者にとっては不便であることから、登録を受けようとするホテル・旅館の利便性を考えると、都道府県への移譲が適切である。 (参考) 神奈川県における国際観光整備法登録ホテル(全登録数及び新規登録数)の年次推移(当課でわかる範囲の約5年ごとの推移) H17:ホテル49件 旅館53件、H22:ホテル41件 旅館47件、H26現在:ホテル42件 旅館46件 なお、新規登録数の詳細は不明。 国際観光ホテル整備法第12条、第13条、第44条第1項及び第3項における指示・報告の実績は無し。検査は国の依頼に基づき、平成24年度まで年間5~10件程度(H25は国から依頼なし) 【観光地域づくり相談窓口の移譲】 観光圏整備法に基づく観光圏整備実施計画の認定など、国の観光地域作り事業には地方の実情に合わない制度があるため、相談窓口を地方に移譲するとともに、事業実施上の都道府県の裁量範囲を広げる必要がある。	国際観光ホテル整備法第3条及び第18条		国土交通省 (観光庁)	神奈川県	D	【観光地域づくり相談窓口の移譲】 観光地域づくり相談窓口は、個別の法令に基づいた権限として国が設置・運用を行っているものではなく、組織法令において定める地方運輸局の観光地域振興課の所掌事務に関連して、広く地方公共団体等からの観光に関する相談に応じるために設置しているものに過ぎず、現状において地方公共団体が観光振興を目的に観光に関する相談窓口を地方に設置することは可能である。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
576	過疎地域市町村における 旅行業登録要件の緩和	過疎地域自立促進特別措置法に規定する過疎地域を有する市町村で、域内(隣接市町村を含むことも可)の着地型旅行事業を企画・実施しようとする市町村については、旅行業法で規定している旅行業務取扱管理者の選任と営業保証金の供託を免除し、旅行業を容易に行えるようにする。	【現行制度】 旅行業登録のためには、財産的基礎や旅行業取扱管理者の選任が必要であり、人材の確保が容易ではない中山間地域の小規模自治体では旅行業登録が困難。 【制度改正の必要性・支障事例】 中山間地における安定した地域経済の確立には、観光交流人口の獲得が不可欠である。特に中山間地は今、物から心への時代の潮流の中で魅力に溢れているが、都市部の旅行者には営業的に魅力と映らず、旅行商品の造成が可能な旅行者の参入が少ない。このような現状から、自治体が自ら地域の観光資源を活用した「着地型旅行商品」を造成し、実施せざるを得ない場合がある。 市町村が主体となった着地型の募集型企画旅行(農村体験エコツアー等)では、旅行業登録がないことから、旅行者への業務委託や実施形態の是正を指示せざるを得ないケースが例年散見されており、委託のための新たな予算確保などが旅行商品造成を阻害する要因となっている。 一方で、近年は地域での着地型旅行商品造成に向け新たな取り組みや提案(第3種旅行業よりも営業保証金額を引き下げた「地域限定旅行業」の創設(平成25年)や「観光産業政策検討会提言」(平成25年4月))等がされており、着地型旅行商品造成への要請は当時に比し増大していることから、本提案の実現により、着地型旅行商品の更なる普及を通じた中山間地の活性化を図ることが可能となる。 【想定される懸念への対策】 制度改正後、旅行取引の公正の維持や消費者保護の担保が懸念されるが、①要件緩和の対象を行政に限定すること②旅行業務取扱管理者の選任に代えた、相当の研修会の実施により補完されると考える。	旅行業法第3条、7条、11条の2、12条の2、旅行業法施行規則第3条		国土交通省 (観光庁)	長野県	C	対応不可	営業保証金供託義務及び旅行業務取扱管理者選任義務は、旅行取引の公正及び消費者保護を図る上で重要であり、これらの規定を過疎地域であること、対象を行政限定することのみを理由に免除・緩和することはできない。 なお、営業保証金供託義務については、旅行業協会に加入することでその5分の1の金額の弁済業務保証金付担保(地域限定旅行業の場合20万円)を納付することで足りる。
770	国有港湾施設の管理権限 の国土交通大臣から港湾 管理者への移譲	国直轄事業により整備された港湾施設を港湾管理者が効率的に維持管理するため、国有港湾施設の管理権限を移譲することを求める。	【現行】 国は一定の条件のもと、予算の範囲内で港湾工事を自ら実施でき、直轄工事により生じた港湾施設は港湾管理者に貸し付けるか、管理を委託することとされている。これは、国が自ら施設の管理を行うよりも、港湾管理者が所有する施設と一体的に行った方が効率的であるからである。 【制度改正の必要性】 その趣旨をより徹底するため、管理委託ではなく、国有港湾施設の管理権限自体を港湾管理者へ移譲することにより、国と調整することなく施設の管理及び保全ができるようになり、事務手続きが省略できるとともに、県が実施している防災、港湾振興等と連携した施策を展開することが可能となる。 【支障事例】 国有港湾施設の管理委託契約においては、原状又は用途を変更するときは、予め国(整備局)の承認を得ることが規定されている。港湾利用者の要望により小型防眩材(1基)を設置した際には、事前協議から1ヶ月以上の期間を要しており、さらに着工は承認後となったことから、早期の荷役を希望する利用者の対応が困難となった。管理委託制度を廃止し、県への管理権限の委譲により、協議等に要する期間が短縮され、タイムリーに利用者ニーズに対応できる。	港湾法第52条、第54条		国土交通省	兵庫県、大阪府	D	現行規定により対応可能	国が直轄工事により整備した港湾施設は、国の行政財産であり、原則としては国有財産法に基づき国土交通大臣が管理すべきものである。 しかし、港湾法では、港湾の管理は港湾管理者に一元化されていることから、国が直轄工事により整備した港湾施設についても、管理権限に制約はあるものの、港湾管理者が他の港湾施設と一体的・効率的に管理できるよう、国有財産法の特例として、管理委託が可能とされているものであり、制度そのものを廃止することは適当ではない。 また、国有財産法により、原則的に行政財産の処分等はできないこととされているが、国有港湾施設については、港湾法第53条に基づく譲渡を受けることができるため、現行制度で行政財産の管理権限の移譲をすることは可能である。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
880	新交通ネットワークにおけるインフラ施設の整備及び設備更新に対する起債制限の緩和	新交通ネットワークにおけるインフラ施設の整備及び設備更新に係る地方自治体が負担する財源に対して地方債が充当できないため、地方債の制限緩和を行う。	新交通ネットワークについては、平成6年8月、広域的な拠点であるひろしま西風新都と都心部を結ぶ約18.4kmのアストラムラインが開業しており、現在は、ネットワークの広域化を目指し、JR山陽本線と結節する白鳥新駅の整備を平成27年春の開業を目指して推進するとともに、広域公園前駅からの延伸整備について、「利便性とコスト節約の両立」の観点からルート・構造の見直しを進めている。 その一方で、アストラムラインは今年で開業後20年を迎え設備等の老朽化が進み、今後、設備機器の更新が本格化していくことになる。 こうしたことから、交通事業者(広島高速交通株:広島市出資比率51%)が実施するインフラ外施設の整備や設備更新に対する地方負担を軽減するため、地方負担額についても、地方財政法第5条第5号に規定する経費とみなせるよう、地方債の制限の緩和が必要である。 (詳細は別紙1を参照。)	地方財政法第5条		国土交通省、 総務省	広島市	D	現行規定により対応可能  地方財政法第5条第5号では、地方公共団体は、地方公共団体が資本金の二分の一以上を出資している法人が設置する公共施設の整備事業に係る助成に要する経費の財源とするため、地方債を起すことができることとしている。 広島高速交通(株)は、広島市が資本金の二分の一以上を出資している法人であるため、同法人が行うインフラ外施設の整備事業への助成に要する経費は、地方財政法第5条第5号の経費に該当することとなる。なお、地方債の発行にあたっての協議等の区分は、一般単独・一般事業の対象となる。
881	地域公共交通の利便性向上に資する事業に対する起債制限の緩和	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく軌道運送高度化事業及び道路運送高度化事業同様、連携計画事業(コミュニティ・レール化)について、地方財政法第5条第5号に規定する経費とみなせるよう、地方債の制限緩和を行う。	地域公共交通総合連携計画に位置付けた事業を連携計画事業(コミュニティ・レール化)として行う法定協議会が、幹線鉄道等活性化事業費補助交付要領に基づく国庫補助を受けており、本市も負担金を拠出している。 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく軌道運送高度化事業及び道路運送高度化事業には、地方債の特例が認められていることに鑑み、これらの事業の性格と同様と思われる連携計画事業(コミュニティ・レール化)についても、補助制度をより有効活用するために、地方財政法第5条第5号に規定する経費とみなせるよう、連携計画事業においても「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第12条、第17条と同趣旨の特例を設けることにより地方債の制限の緩和を行うことで、地域公共交通の更なる利便性の向上を図る。 (詳細は別紙2を参照。)	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律		国土交通省、 総務省	広島市	C	対応不可  地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、「法」という。)においては、地域公共交通総合連携計画に定められる事業のうち、既存の制度では十分な対応が図られていないものであって、地域公共交通の活性化及び再生を促進する上で特に重要と考えられる取組みを「地域公共交通特定事業」として、当該事業ごとの実施計画に係る国土交通大臣による認定制度を設け、認定を受けた計画に係る事業に対する法律上の特例措置を講ずることにより、当該事業の促進を図ることとしている。  法第12条及び第17条においては、認定を受けた軌道運送高度化実施計画及び道路運送高度化実施計画について、当該計画に定められた地域公共交通特定事業の促進を図る観点から、地方債の特例を認めているところ。  以上から、ご提案の連携計画事業(コミュニティ・レール化)については、地域公共交通特定事業に位置づけることはできないため、地方債の特例を措置することはできない。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
210	開発行為の許可権限の希望する市町村への移譲	現在、都道府県及び指定都市、中核市及び特別市のみに設置が認められている開発審査会については、希望する市町村については、開発許可権限の移譲を可能とするとともに、開発審査会を設置できることとする。	都道府県開発審査会の判断が地域の実情に即していないこと、都道府県開発審査会との調整事務及び開発審査会での決定までの期間が長期化していることが市町の円滑かつ迅速な土地利用の妨げとなっている。  【具体的な支障事例】 基準・運用の差異 都道府県開発審査会の基準・運用が地域の実情に即していないため、開発審査会を設置している市の基準・運用と差異があり、許可できる案件に差がきている。 都道府県開発審査会との調整事務 事前協議から承認までに相当な期間を要するため、円滑かつ迅速な土地利用の妨げとなっている。  【制度改正による効果】 企業・人口流出の抑制 地域の実情に即した開発審査会の基準・運用により、企業や人口の流出に歯止めを掛けることが期待できる。 事務処理期間の短縮 市町村と都道府県との調整が不要となり事務処理期間が短縮され、円滑な土地利用を図ることができる。	都市計画法第29条第1項、第34条第1項第14号、第78条第1項、第3項		国土交通省	磐田市	D 現行規定により対応可能	本提案は、既に過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「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。 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通りと考える。 開発審査会については、都市計画法上開発許可権限を有する指定都市等に設置することとされており、開発許可権限を有しないそれ以外の市に、開発審査会の設置権限を移譲することは困難である。  なお、第186回国会成立「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」(平成26年5月21日公布、同年8月1日施行)において立地適正化計画制度を創設し、市町村が立地適正化計画を作成し都市計画に居住調整地域を定めた場合において、当該市町村に開発許可関係事務権限及び開発審査会の設置権限を移譲することができることとしたところであり、当該制度の活用を検討されたい。
221	開発行為の許可権限の希望する市町村への移譲	都市計画法第29条第1項の規定に基づく都市計画区域又は準都市計画区域内における開発行為の許可権限を希望する市町村に移譲する。	【制度改正を求める理由】 今回の法改正を希望する具体的理由として、本市のまちづくりを具現化する視点から、開発行為許可基準を県内一律ではなく、市独自で定める権限が必要と考えているからである。  【制度改正の必要性】 現在、開発行為許可基準のうち技術的なものは、都市計画法施行令第25条に規定する技術的細目の範囲内で、大分県においては「運用基準」により詳細を規定している。開発行為の許可にあたっては、当該運用基準に基づき様々な権限が担保されているが、事務処理特例条例により開発行為許可権限が市に移譲された場合であっても、開発行為許可基準(特に技術的基準)について、当該運用基準とは異なる市独自の基準を設定できることまでは担保されていない。これでは単なる県下統一基準に基づく審査機関となる蓋然性が高く、独自のまちづくりを行う上で足かせとなる。 以上のことから、事務処理特例条例による許可権限の移譲ではなく、法に基づく権限の付与を求めるもの。	都市計画法第29条第1項		国土交通省	中津市	D 現行規定により対応可能	現行制度においても、事務処理特例条例により都道府県知事の権限に属する事務の全部を処理することとされた市町村については当然に、また、それ以外の市町村については都市計画法第33条第6項の協議・同意を得て、地域の実情に応じた開発許可の技術的基準の強化又は緩和を行うための条例を定めることが可能である。



管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
429	開発行為の許可権限の希望する市への移譲	都市計画法第29条第1項の規定において、あらかじめ国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事(指定都市、中核市又は特別市(以下「指定都市等」という。))の区域内にあっては、当該指定都市等の長の許可を受けなければならない。として現行の規定を、都道府県知事(指定都市、中核市又は特別市その他国土交通大臣が認めた市(以下、「指定都市等」という。))の区域内にあっては、当該指定都市等の長の許可を受けなければならない。と改正する。 (上記に伴い、同法第78条第1項に規定する開発審査会の設置も可能となる。)	【具体的な支障事例】 都市計画法第34条第14号の規定により開発審査会へ諮問する場合、都道府県知事の権限に属する事務処理を移譲された市では開発審査会を設置できないため、県の開発審査会を利用することになる。 しかし、開発審査会の開催にあたっては県との事前協議、県及び他市の案件との調整等が必要であるなど、開催までに4~5か月の期間を要している状況であり、実際、開発審査会への諮問を敬遠し、規模を縮小して都市計画法第34条第12号による許可を受けるケースが度々あるなど、迅速性が要求される民間の経済活動を円滑に進めていく上での妨げになっている。 【制度改正の効果】 希望市において開発審査会を設置することが可能となれば、市単独での日程調整が可能となり、諮問に要する期間を2カ月程度に短縮できることから、開発審査会の開催回数を増やすことや開催時期についても柔軟な対応が可能となり、民間の経済活動の活性化にもつながるものである。 また、諮問案件は地域特有の課題に起因したものなど、ますます複雑なものとなっており、現状の開発審査会においても地域の特性、社会経済の発展状況の変化等の事情を総合的に勘案し、個別具体的に検討されているが、市の実情に精通した審査会委員を選定することにより更なる地域の実情に応じた運用が可能となる。 【過去の検討経緯】 過去において類似の提案がなされているが、本市は県内で最も多くの申請件数を処理している実績を踏まえ、地方分権社会の新たな担い手となる自主性・自立性の高いまちづくりを目指すため、都市計画法上での開発許可権限の移譲と開発審査会の設置主体の拡大を組み合わせた提案をするものである。	都市計画法第29条第1項、第78条第1項	別紙あり	国土交通省	東広島市	D	現行規定により対応可能  本提案は、既に過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「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。 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通りと考える。 開発審査会については、都市計画法上開発許可権限を有する指定都市等に設置することとされており、開発許可権限を有しないそれ以外の市に、開発審査会の設置権限を移譲することは困難である。  なお、第186回国会成立「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」(平成26年5月21日公布、同年8月1日施行)において立地適正化計画制度を創設し、市町村が立地適正化計画を作成し都市計画に居住調整地域を定めた場合において、当該市町村に開発許可関係事務権限及び開発審査会の設置権限を移譲することができることとしたところであり、当該制度の活用を検討された。
68	町村の都市計画の決定に関する都道府県の同意の廃止	都市計画法第19条第3項において都市計画の決定にあっては、市は協議しなければならないとあり、町村においては都道府県知事の同意を得ることとなっていることから、町村における知事同意の廃止を求めるものである。	【制度改正の必要性】 都市計画法第19条第3項において都市計画の決定にあっては、町村は都道府県知事の同意(市は協議)を得ることとされている。 都市計画法第19条第3項は、平成23年のいわゆる「一括法」に基づき改正されたが、市や町村が同様の行政課題や地域の諸問題に取り組む中で、一括法の目的が「地域の自主性の強化や自由度の拡大」を図るものであるにもかかわらず、一律に町村のみ除外され同意が必要とされている。 本町は、町域が小さい(19.02km <sup>2</sup> )ことから人口規模は、21,479人(5月1日現在)であるが首都圏近郊整備地帯に属し、昭和42年に都市計画区域(区域区分は昭和45年)となり、これまで、都市計画道路、下水道及び土地区画整理など各種都市計画事業を行い、都市計画に関わる行政経験は十分あり、適切な判断を行うことが可能である。 ※(全国には本町より人口規模の小さな市が24ある。) これらのことから、本町の自主性を高め、併せて効率的なまちづくりを進めるため、町村の都市計画の決定に関する都道府県知事の同意の廃止を提案するものである。  【具体的な支障事例】 現在、民間活力の活用も見据えた町独自の地区計画の導入を検討しているが、現行では、県作成の地区計画策定に関するガイドラインにおいて全県的に統一した運用が求められていることなどから、町独自の立地特性を活かした都市計画決定が難しくなっている。	都市計画法第19条第3項		国土交通省	酒々井町	C	対応不可  本提案は、すでに過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「地方分権改革推進計画」(平成21年12月15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。 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。 市町村が定める都市計画については、広域調整及び都道府県決定の都市計画との適合を図る観点から、都道府県知事が「同意」という拒否権を留保した形で協議を行うこととされてきたところ。 この点、市が行う都市計画については、都市計画制度における累次の分権化により市町村が定める都市計画権限・件数が大幅に増加しており、さらに、町村と比較しても市は都市計画に関する執行体制、経験等が充実していること等を踏まえ、都道府県知事との協議における同意を不要とするため、「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。第1次分権一括法。)において措置したところであり、町村においては引き続き同意を要する協議を存置すべき(地方分権委員会第3次勧告においても、存置を許容するとの結論が得られているものである)。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
970	町村の都市計画の決定に関する都道府県の同意の廃止	町村が都市計画を決定する場合の都道府県知事の同意を不要とする。	<p>【制度の現状】 「市町村」が都市計画を決定しようとするときは、あらかじめ、都道府県知事に協議し、その同意を得なければならなかったが、第1次一括法の義務付け・枠付けの改正により、都道府県知事の同意については、「町村」のみ必要であるとされ、「市」と「町村」で都道府県の関与に差が生じている。</p> <p>【制度改正の必要性】 首都圏等に位置し、都市計画に関わる行政経験も十分な町村や人口規模において市よりも大きい町村がある中で、町村が一律に執行体制、経験等が不足しているとの理由から同意が必要との考え方は合理性がない。都市計画は、それぞれ市町村単位で行われるが、行政区域を越えた広域的な土地利用など、隣接する市と町村が連携した「まちづくり」を進めるためにも、都道府県への事務の扱いは「協議」に一体化すべきである。</p>	都市計画法第19条第3項(市町村の都市計画の決定)	本件については第4次一括法(平成26年5月28日成立)に向けて提案しているものであるが、第4次一括法では実現されなかったものである。	国土交通省	全国町村会	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次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「地方分権改革推進計画」(平成21年12月15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。なお、過去の議論と同様、本提案については本省として以下のとおりと考える。</p> <p>市町村が定める都市計画については、広域調整及び都道府県決定の都市計画との適合を図る観点から、都道府県知事が「同意」という拒否権を留保した形で協議を行うこととされてきたところ。</p> <p>この点、市が行う都市計画については、都市計画制度における累次の分権化により市町村が定める都市計画権限・件数が大幅に増加しており、さらに、町村と比較しても市は都市計画に関する執行体制、経験等が充実していることを踏まえ、都道府県知事との協議における同意を不要とするため、「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。第1次分権一括法。)において措置したところであり、町村においては引き続き同意を要する協議を存置すべき(地方分権委員会第3次勧告においても、存置を許容するとの結論が得られているものである)。</p>
117	都市公園の保存規定の弾力化	都市公園法第16条第1項に、第4号として「都市計画法第18条の2第1項の規定による市町村の都市計画に関する基本的な方針に定められている場合」を加える。「市町村の都市計画に関する基本的な方針」いわゆる「都市計画マスタープラン」は、都市計画法第6条の2に定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に則することとなり、策定にあたっては都道府県との協議の機会がある。また、同法第18条の2第2項には、「市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。」の規定があり、住民の意見を反映する機会も設けられていることから、「都市計画マスタープラン」で定められた場合に限っての廃止は、地域住民の意向がまちづくりに反映された結果となる。	<p>【制度改正の必要性】 国土交通省が提唱するコンパクトなまちづくりに向かう中で、住民を中心市街地へと誘導していくと、各地区に点在する都市公園についても整理の必要が生じるが、人が住まなくなった地区の公園を整理したいという消極的な理由では、都市公園法第16条の保存規定により、原則として都市公園を廃止することはできないのが現状である。ついては、都市公園法第16条の改正を提案する。</p> <p>【具体的な支障事例】 ①旧炭鉱地区における都市公園の取扱 旧炭鉱地区については、250mの範囲内に人が住んでいない又は改良住宅の移転集約により近い将来人が住まなくなる状況であるにも関わらず都市公園の廃止ができず、税金を使って管理し続けることに市民の理解が得られない。さらに、遊具等がある場合は、事故の懸念もあることから、廃止して更地とする対応が必要である。 ②長期未着手となっている都市公園の取扱 都市計画決定している未開設公園は、土地に都市計画法上の制限がかかっていることから、公園以外の土地利用ができず、売却などできない状況である。</p> <p>【制度改正によって生じる懸念に対する方策】 都市公園を廃止した場合、都市景観や都市環境の悪化が懸念されるが、旧炭鉱地区においては、人が住まなくなった中に公園だけが残るといった状況であり、景観や環境が悪化するといった議論をするレベルではない。また、本市においては、一人当たり都市公園等面積が40.25㎡/人と全国平均を大きく上回っており、現に市民が居住している地区において、避難場所としての都市公園は確保されていることから、災害時の避難場所が確保できないといった問題は生じないと考えられる。</p>	都市公園法第16条		国土交通省	戸別市	D	現行規定により対応可能	<p>都市公園法第16条は、①都市公園の区域内において都市計画法の規定により公園及び緑地以外の施設に係る都市計画事業が施行される場合、②その他公益上特別の必要がある場合、③廃止される都市公園に代わるべき都市公園が設置される場合、④公園管理者がその土地物件に係る権原を借受けにより取得した都市公園について、当該借借契約の終了又は解除によりその権原が消滅した場合のほかは、みだりに都市公園の区域の全部又は一部について都市公園を廃止してはならないとしているものである。</p> <p>都市公園の整備・管理に係る事務は自治事務とされているところ、公園管理者である自治体において、都市公園の整備・管理における技術的助言である都市公園法運用指針を参考に、客観性を確保しつつ慎重に検討した上で、ご提案の内容が②の「公益上特別の必要がある場合」に該当すると判断される場合には、現行法制上可能である。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
340	都市公園の保存規定の弾力化	都市公園法第十六条各号の規定に第四号を加え、「四 地方公共団体の設置に係る都市公園」については当該地方公共団体の条例に定める場合」とする等、条例により設定できるよう改正されたい。	【制度改正の必要性】 現行制度においては、供用済の都市公園を全部又は一部廃止する場合、第十六条により廃止が制限されている。このため市街地周辺や郊外部に開発行為による設置緑地を含め、老朽化し、または利用が低調な小公園が多数存在し、地縁団体や地域住民に活用されていないばかりか、犯罪や不法投棄、野焼きによる火災、不法占用、景観悪化、災害時の防滅災機能を発揮しない等の懸念もある。本市は緩やかながら人口が減少しており、こうした懸念は今後一層増すものと考えられる。なお、本市都市公園数は平成26年7月現在125箇所・約125ha。このうち、約24%(箇所ベース)が供用後30年以上経過。10年後は約4割が供用後30年を経過する見通し。平成26年7月現在0.1ha以下の狭小公園は約43%(箇所ベース)。制度が改正された場合、老朽化、または利用が低調な都市公園を供用廃止することにより、用地の広範な有効利用が可能となり、市街地環境が好転することが期待される。  【現行制度で対応困難な理由】 本市においても都市公園の廃止を現行法制度下で行っているが、法第十六条第一号「都市公園の区域内において(中略)都市計画事業が施行される場合その他公益上特別の必要がある場合」における「公益上特別の必要がある場合」については、都市公園法運用指針(H24)によって、「その区域を都市公園の用に供しておくよりも、他の施設のために利用することの方が公益上より重要と判断される場合」とされており、他の公共事業が施行される場合に限定されているため、本市が意図する都市公園の廃止については対応していない。このため、市街地整備などに伴い近隣に同規模以上の公園を供用し、法第十六条第二号を適用させない限り、老朽化・機能劣化した公園を廃止できない状況である。	都市公園法第16条	都市公園の保存規定の弾力化について(必要性、支障事例、制度改正の効果等)	国土交通省	北上市	D	現行規定により対応可能  都市公園法第16条は、①都市公園の区域内において都市計画法の規定により公園及び緑地以外の施設に係る都市計画事業が施行される場合、②その他公益上特別の必要がある場合、③廃止される都市公園に代わるべき都市公園が設置される場合、④公園管理者がその土地物件に係る権原を借受けにより取得した都市公園について、当該賃借契約の終了又は解除によりその権原が消滅した場合のほかは、みだりに都市公園の区域の全部又は一部について都市公園を廃止してはならないとしているものである。 都市公園の整備・管理に係る事務は自治事務とされているところ、公園管理者である自治体において、都市公園の整備・管理における技術的助言である都市公園法運用指針を参考に、客観性を確保しつつ慎重に検討した上で、ご提案の内容が②の「公益上特別の必要がある場合」に該当すると判断される場合には、現行法制上可能である。
861	地域の実情に応じた事業実施のための公営住宅建替事業の施行要件の一部の廃止等	公営住宅建替事業の定義である現地建替要件を廃止し、非現地建替も公営住宅建替事業とする。 公営住宅建替事業の施行要件である敷地規模要件(市街地0.1ha以上)及び戸数要件(従前戸数以上)を廃止する。	敷地が小規模である(建替時において時代により見直されている最低居住水準を確保するため、1住戸の床面積を大きくする必要があることから、従前の整備戸数以上を当該敷地で確保することが困難)等の理由により別の敷地に建替える場合は、公営住宅建替事業(法定建替)の定義から外れることから、従前住宅(除却予定住宅)の入居者に対する明渡請求権が付与されず、入居者との移転に関する協議が難航し事業が長期化する等、円滑な建替に支障(移転に関する協議が長期化し従前住宅敷地の売却等に支障)をきたすことがある。 都市計画区域外等の郊外や小規模敷地での建替、人口減少を受けた従前戸数未達の建替といった地域の実情、個々の団地事情に応じた公営住宅建替事業が不可能である。  敷地規模要件や戸数要件がなければ、人口減少を受けた中長期的な公営住宅の需要に応じ、公営住宅の直接供給だけではなく、借上げ公営住宅の導入や公営住宅以外の住宅による対応等、地方の実情、個々の団地事業に応じた柔軟かつ円滑な建替や非現地建替が公営住宅建替事業として可能となる。	公営住宅法第2条・第36条 公営住宅法施行令第10条		国土交通省	愛媛県	C	対応不可  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し、これをもって国民の住生活の安定に寄与することにある。非現地建替は、当該敷地を再度公営住宅団地として活用するだけでなく、従前そこで生活を営んできた入居者の生活環境に多大な影響を与えかねず、従前入居者の居住の安定性を損なうことが懸念されることから、明渡請求権等の強制力をもつ公営住宅法上の公営住宅建替事業として認められていない。 公営住宅法第36条等において、公営住宅建替事業を行う要件として、区域要件及び規模要件、戸数要件が規定されている。市街地等の区域要件及び規模要件は効率的な建替えを実施するため、戸数要件は公営住宅が不足している状況下で従前から居住している入居者の公営住宅への再入居を保証するため、それぞれ設けられている要件であり、公営住宅の整備促進又は公営住宅の居住環境の整備という観点から、これらの要件を廃止することはできない。 なお、公営住宅法第36条第3号ただし書以下及び地域住宅特措法第12条に基づき、都市施設に関する都市計画が定められている場合、社会福祉施設を併設する場合、公営住宅以外の公共賃貸住宅を建設する場合等の特別の事情がある場合には、特例として戸数要件を緩和することが認められている。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
57	過疎地域自立促進方針に係る関係大臣の協議、同意の廃止	県が過疎地域の自立促進に関する基本的な事項や産業の振興、観光の開発、交通通信体系の整備などに関する基本的な事項について定めた「過疎地域自立促進方針」を策定する際には、あらかじめ総務大臣、農林水産大臣および国土交通大臣に協議し、同意を得ることとされているが、この同意を要する協議を廃止し、方針策定後の関係大臣への提出制度に改める。	【現状】 過疎地域自立促進特別措置法第5条第4項によると、「都道府県は、自立促進方針を定めようとするときは、あらかじめ、総務大臣、農林水産大臣及び国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。この場合において、総務大臣、農林水産大臣及び国土交通大臣は、同意をしようとするときは、関係行政機関の長に協議をするものとする」と定められている。 【支障事例】 自立促進方針の策定に際しては、大臣の同意を得るために、2ヶ月以上を要し、調整に時間を要している。この方針に基づき、市町村は「過疎地域自立促進市町村計画」を策定することになるため、市町村は方針策定を待たねばならず、厳しいスケジュールでの策定を強いられている。 【制度改正の必要性】 同意協議を廃止することにより、都道府県及び市町村がスムーズに事務を行うことができるようになる。 【求める措置内容】 については、地方の主体性を尊重し、国の関与を見直し、手続きの簡素化を図るべく、過疎地域自立促進方針に係る関係大臣の同意を要する協議は廃止すべきである。 なお、過疎地域自立促進特別法と同様の趣旨で制定されている山村振興法に基づく「山村振興基本方針」に関する国への協議はすでに廃止されている。	過疎地域自立促進特別措置法第5条第4項		総務省、 農林水産省、 国土交通省	愛知県	C	対応不可  過疎対策については、過疎地域市町村の自主的な取組が重要であることから、対策の主体の基本は市町村とし(法第2条)、これに都道府県が協力し(法第7条第2項)、国が特例措置により支援する(法第4条)ことにより推進されることとされている。過疎対策事業を定める方針(都道府県策定)、市町村計画、都道府県計画の策定に際しても、過疎市町村や関係都道府県の自主性、主体性を最大限尊重する趣旨から、国の関与には必要最低限にとどめられている。 過疎地域自立促進方針に係る関係大臣の同意を要する協議は国による必要最低限の唯一の事前の関与して定められているものであり、廃止することはできない。
227	過疎地域自立促進市町村計画の変更に係る協議の一部簡略化	過疎地域自立促進市町村計画の変更に係る都道府県の協議が必要なもののうち、事業を中止した場合又は大幅な事業量の減があった場合については、協議から提出のみとするよう求めるもの。	過疎地域自立促進市町村計画については、過疎地域市町村において事業の見直しに伴い、おおむね毎年変更の手続きを行っている。 この変更の手続きは、過疎地域自立促進特別措置法等に記載のとおり、あらかじめ都道府県に協議しなければならない。一方で文言の修正等形式的な変更又は軽微な変更については、変更の手続きを省略して差し支えないものとしている。 そこで、都道府県への協議が必要なもののうち、事業の中止又は大幅な事業量の減については、予算の増額が伴うものではなく、市町村が主体的に判断することが可能であり、仮に規制緩和がなされ、変更後の計画の県への提出のみとなっても、遺漏なく事務を実施することは可能であると思われるため、市町村の事務量を削減するためにも軽微な変更として取り扱い、変更の手続きを協議から提出のみとするように求めるもの。	過疎地域自立促進特別措置法第6条第4項、第7項 平成22年12月22日付け総行過第143号、22農振第1730号、国都地第71号		総務省、 農林水産省、 国土交通省	宮城県	C	対応不可  市町村計画はあらかじめ都道府県とその内容について協議をすることとされている(法第6条第1項)。 市町村が実際の過疎対策を講ずる場合には、都道府県の密接な連携と都道府県の広域的見地からの施策が不可欠である。市町村と都道府県が市町村計画について協議することによって、都道府県の施策との、さらには他の諸施策との整合性が図られ、都道府県・市町村等が一体となって過疎地域の自立促進、ひいては、美しく風格ある国土の形成を推進することとなる。 市町村が事業を中止又は大幅な事業量の減について変更の手続きをしようとする場合についても、他の諸施策との整合性を図って都道府県・市町村等が一体となって過疎地域の自立促進等を推進する観点から、都道府県との事前の協議を要するものである。



管理番号	提案事項(事項名)	求める措置の具体的内容	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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
159	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に関する都市計画の決定権限に係る市町村への移譲	都市計画法第15条において、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に関する都市計画(都市計画法第6条の2)の策定主体は都道府県とされているが、都市計画区域が単一の市町村の区域内で完結する場合の策定権限を市町村へ移譲する。	【制度改正の必要性】 市町村合併を経て、単一の市町村の区域内で完結する都市計画区域が多くなってきており、合併による市町村の広域化に伴い、これまで以上に市町村の主体性を拡大させ、より地域の実情に沿った都市づくりを実現していくことができるような制度とする必要がある。 ※鳥取県:19都市計画区域のうち、17都市計画区域が単一の市町村の区域内で完結。 上記市町村の広域化を背景として二重行政の解消等の観点で、単一の市町村の区域内で完結する都市計画区域における都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(以下「都市計画区域マスタープラン」という。))に関する都市計画の策定権限については、「第四次分権一括法」において、単一の市町村の区域を超える広域的見地からの調整機能や関連制度との整合性が確保される場合、指定都市においては移譲されることとなった。 これについて、二重行政の解消といった趣旨であることを踏まえると、上記条件を満たすのであれば、指定都市に限らずその他の市町村においても移譲すべきであるから、単一の市町村の区域内で完結する都市計画区域においては、マスタープランの策定権限を市町村に移譲して頂きたい。 ※都市計画区域マスタープランの策定権限が市町村に移譲された場合、国の関与(都市計画法の手続きにおける協議等同意)が廃止されることから、より地域の主体性が拡大される。 ※市町村が都市計画区域マスタープランと都市計画決定する際、都市計画法19条3項による県協議が必要であるため、県の広域的調整は担保される。 【具体的な支障事例】 都道府県が都市計画区域マスタープランを策定する場合は、関係市町村の意見を尊重しながら策定することとなるため、特に単一の市町村の区域内で完結する都市計画区域の場合、都市計画区域マスタープランと市町村の都市計画に関する基本的な方針(以下「市町村マスタープラン」という。)とは、基本的な方向性はほぼ同文となり、市町村マスタープランに限り地区名、路線名が記載される等具体的な地区における方向性が記述されるというのが実態である。	都市計画法第15条第1項第2号	・都市計画区域マスタープラン策定権限の市町村への移譲(参考資料)	国土交通省	鳥取県・徳島県	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」(平成25年12月20日閣議決定)、「義務付け・格付けの第4次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「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。 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。 区域区分の有無やその方針を定める都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に関する都市計画(都市計画区域マスタープラン)については、都市計画区域が一の市町村の区域の内外にわたり指定されること、周辺市町村への影響等を総合的に勘案して定める能力が必要となることから、都道府県が定めることとされている。 都市計画区域マスタープランには、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事案に関する主要な都市計画の決定の方針を定めるよう努めるものとされており、それらの都市計画には、一の市町村の区域を超える広域の見地から決定すべき地域地区、都市施設に関する都市計画等の都道府県が決定する都市計画も含まれているため、広域の見地から都道府県が決定することが適切である。 また、都市計画区域マスタープランを定めるにあたっては、広域的観点を確保するため、必要に応じ、隣接・近接する都市計画区域や都市計画区域外の現況及び今後の見通しを勘案することが望ましいことから、広域の見地から都道府県が決定することが適切である。 この点、指定都市については、都道府県に準じた都市計画決定権限の行使を通じて、都市計画区域全体を総合的に勘案して都市計画区域マスタープランを定める能力があることから、「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26年法律第51号。第4次分権一括法。))において一の指定都市の区域の都市計画区域に係る都市計画区域マスタープランの決定権限を移譲したところであり、指定都市以外の市町村における都市計画区域マスタープランについては、引き続き都道府県が定めることが適切である。
771	都道府県内の供用済の国営公園の都道府県への移譲	都市公園法第2条第1項第2号に規定するイ号公園のうち、一つの都道府県で完結する公園の供用した区域の管理に関する権限については、関係法令の改正により、移管に必要な新たな制度を設け、都道府県との調整が図られた公園から、必要となる人員、財源とともに移管すること。	【本県の実況】 本県においては、国営明石海峡公園があり、淡路地区と神戸地区で構成されている。そのうち、淡路地区については一部が開園しており、周辺の淡路夢舞台、県立淡路島公園等の県管理施設との連携による一体的な利用促進に取り組んでいる。 【移譲による効果】 淡路地区ではこのように、国と県で、同様の公園事業を展開していることから、国管理の国営公園(国営明石海峡公園)を県に移管し、県管理公園(県立淡路島公園)と一体的な管理をすることで、費用の軽減が見込めるとともに、集客イベントなどを総合的に行うことができ、相乗効果が見込める。	都市公園法第2条第3		国土交通省	兵庫県	C	対応不可 都市公園法第2条第1項第2号に規定するイ号公園については、一の都道府県の区域を超えるような広域の見地から整備を行っている。既供用区域を管理する過程で明らかになった利用状況や技術的知見を未供用区域の整備に反映させ、また、供用後も利用状況をふまえた追加整備を行うなど、部分区域の供用をもって整備が概成するものではない。さらに、既供用区域と未供用区域にまたがる施設(上下水道等)もあり、既供用区域のみを切り分ける前提とはならず、整備と概成までの管理は密接に関連している。以上より、整備中のイ号公園の一部の供用区域の管理権限のみを移管することは困難である。



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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
374	農村地域工業等導入促進法の適用人口要件の緩和	人口20万人以上の市は、農村地域工業等導入促進法の農村地域に該当しないとして適用から除外されるが、市町村合併によって人口が20万人以上となった市については、合併前の市の人口をもって農工法の対象とするように適用要件を緩和すること。	【支障】企業誘致は地域経済の振興、雇用創出効果が期待できる即効性の高い施策であり、地方への企業誘致を進めるには、その受け皿となる工業団地の整備は不可欠なものとなっている。提案県にあるA市は、農村地域工業等導入促進法の農村地域として工業団地を整備し企業誘致を進めてきたが、平成17年に周辺町村(農村地域)との合併によって市の人口が20万人以上となったため農工法の適用要件から除外されることになった。しかし、合併によって人口規模が増加しても、A市の財政力指数が高くなるのではなく、農業振興地域、山村振興地域、過疎地域を有し、工業等の導入による雇用創出が重要な農村地域であるという実態は何ら変わりはないことから、地域振興に支障が生じている。 【改正の必要性】農業と工業等の均衡ある発展を図るために、例えば市の人口規模は合併前の旧市町村単位で適用する(過疎法では、市町村合併に伴い人口が増加した自治体においても、合併前の旧市町村単位で適用を判断している)など、人口要件を緩和すること。	農村地域工業等導入促進法第2条第1項本文カッコ書き同法施行令第3条第4号ア	佐賀県提案分【提出資料】・佐賀市の財政力指数の推移※05	農林水産省、厚生労働省、経済産業省、国土交通省	九州地方知事会	C	対応不可 1 農村地域工業等導入促進法の対象となる「農村地域」については、農業者の就業機会が得られにくい地域について、特に工業などの導入促進を図るといふ法の趣旨に鑑み、 ・ 一定の財政力を有しており、相対的に国の財政支援を行う必要性が低い地域 ・ 既に工業などの集積が進み、農業者にとっても就業機会がある程度確保されている市については、法の対象地域から外すこととしたものである。 2 このような観点から、同法においては、原則として、人口10万人以下の市町村の全区域を対象としているところ。加えて、人口10万人から20万人までの地域については、人口増加率又は製造業等の就業者率が全国平均値よりも低い地域を例外的に対象地域に追加しているところである。 3 同法においては、市町村の全区域を対象としているところ、御指摘の「市の人口規模は合併前の旧市町村単位で適用することとした場合、市として既に一定の財政力を有していると考えられる区域までが同法の適用を受けることとなり、こうしたことは、条件が不利な農村地域に工業等を誘導するという法の趣旨からみて適切ではないと考えている。
243	農林業等活性化基盤整備計画の作成・変更する場合の都道府県知事への協議・同意の廃止	市町村が特定農山村法に基づき農林業等活性化基盤整備計画を作成・変更する場合の都道府県知事への協議・同意を廃止する。	【制度改正の必要性】 農林業等活性化基盤整備計画の作成・変更にあたって都道府県知事の同意が必要な事項は、農林業等活性化基盤整備促進事業の実施に関する事項と計画の一部分であり、本法自体が、市町村が中心となって地域の自主性を生かしつつ農林業その他の事業の振興を図ることを目的とされている。市町村の基盤整備計画の策定について迅速化が図られることにより、その後の事業を早期に実施することが可能となる。 【懸念の解消】 本法による義務付けによる調整以外での調整を行っていることとあり、本法による義務付けの必要性がないと考える。	特定農山村地域における農林業等の活性化のための基盤整備の促進に関する法律第4条第8項		農林水産省、国土交通省、総務省	広島県	C	対応不可 農林業等基盤整備計画(基盤整備計画)は「農林業等活性化基盤整備促進事業(促進事業)の実施に関する事項」及び「農林業生産の基盤整備及び開発並びに産業振興に必要な公共施設の整備で促進事業に関連して実施されるものに関する事項」から構成されるが、基盤整備計画を作成又は変更しようとするときは、「促進事業の実施に関する事項」のみ、都道府県知事に協議し、その同意を得なければならないとされている(特定農山村地域における農林業等の活性化のための基盤整備の促進に関する法律第4条第2項、第8項)。 このように、基盤整備計画の作成又は変更について、全体協議ではなく、部分協議としているのは、 1 市町村中心の地域の自主性を生かした農林業等の活性化を目的としているため、全てを協議対象とすることは適切でないこと 2 しかしながら、促進事業の実施に関する事項は、農地法の権利移動の許可制(農地法第3条、第4条及び第5条)の規定が適用除外される農林地所有権移転等促進事業の適切な実施を図るための本事業に係る事項(法第4条第4項)を定めることとなるので、農地法に基づく農地転用許可事務を行う都道府県知事の関与が必要であるなど、基盤整備計画の中でも特に重要なことによるものである。 したがって、同法による都道府県知事への協議・同意の義務付けは存置する必要がある。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
424	工業用水の用途拡大に関する規制緩和	経済産業省通達にて規定されている工業用水道からの雑用水の供給条件の緩和や手続の簡素化、工業用水道事業法で規定されている供給対象業種及び供給方法の拡大及び河川法で規定されている水利権の弾力的な運用を実現すること	【支障】工業用水の需要が漸減し、施設能力と水需要の乖離が拡大している中、工業用水及び雑用水の供給拡大を検討している工業用水道事業者にとっては、通達及び法に規定されている供給条件(供給区域、供給対象)や手続きが供給拡大の支障になっている。なお、具体的な支障例として想定されるものとしては次のようなものがある。 植物工場等への給水が工業用水では不可(植物工場は、日本標準産業分類上においては「農業」と定義されるため)。 工業用水は、工業用水道事業法第2条第3項で、導管による(製造業への)給水を定めていることから、船舶(タンカー)による国内外への輸送等に対応できない。 雑用水や大規模災害時の他用途利用(消防利水、飲用等生活用水への一時的な利用)等に伴う水利権上の制約(本来的には、雑用水等の供給は工業用水の目的外使用となるため弾力的な運用が必要)。 【制度改正の必要性】工業用水の未利用水を幅広く活用することは、工業用水道事業の経営改善のみならず、国内外の水資源に関する課題に対応できることから、農業用水、都市活動用水や海外での産業用水など、工業の垣根を越えた幅広い産業への活用や環境用水などの多様な水需要に対応できるよう、雑用水の供給要件緩和や手続きの簡素化、工業用水道事業法の適用範囲の拡大、水利権等の弾力的な運用といった規制緩和が必要である。	工業用水道事業法第2条 河川法第23条		経済産業省、 国土交通省	熊本県、福岡県	C	対応不可  河川法第23条に基づく流水の占有は、東京三田用水慣行水利権等確認請求事件判決(東京地裁S36、最高裁S44)、長野県高瀬川等水利許可処分等取消請求事件判決(最高裁S37)において、「ある特定目的のために、その目的を達成するのに必要な限度において、公共用物たる河川の流水を排他的・継続的に使用すること」とされている。 河川の流水は公共の資産であり、水利使用を許可できる河川の流水には限度があることから、河川の流水の有効かつ適正な利用の確保と、利水者間の円滑で円満な水利秩序を維持するため、流水の占有を行いたい場合は河川管理者からの許可が必要となっている。 ある特定目的を達成する以上に不要となった河川の流水を引き続き許可し続けることは、他に必要な水利使用の申請がなされた際に新たに許可を付与できないこととなり、望ましい水利秩序を乱すおそれがあることから、本要望については応じられない。
70	改良住宅の譲渡処分に必要な国の承認権限を都道府県へ移譲	①耐用年を経過した改良住宅の承認権限の移譲 公営住宅法施行令第12条に規定する耐用年を経過した改良住宅について、公営住宅法第44条第1項中「国土交通大臣」を「都道府県知事」に改める改正を行う。この改正により、国土交通大臣の承認権限がなくなるために、当該承認権限を地方整備局長に委任している公営住宅施行規則第24条第3項の規定を削除する改正を行う。なお、改良住宅には、住宅地区改良法第29条第1項で公営住宅法第44条が準用される。 ②耐用年を経過した改良住宅への国の関与の確保 改良住宅等管理要領(昭和54年5月11日建設省住居整備第6号)第16第9項(改良住宅の用途廃止に関する規定)のように、改良住宅の譲渡が完了したことの報告をもって国の関与があったものとする。	【制度改正の必要性】 草津市では、これまでのところ改良住宅の譲渡の実績がないことから本市における支障事例はないものの、まもなく耐用年を迎える改良住宅の譲渡に着手する予定である。 ただ、改良住宅の譲渡に向けての事前協議を滋賀県に申し入れてから国土交通大臣の改良住宅の譲渡の承認を得るまでに4か月から5か月を要するとする他市の事例を確認しており、4か月から5か月もの長期間の事務手続き中に、改良住宅の譲渡を受けようとする者の気が変わり、譲渡を受けることを取りやめしてしまうことを危惧している。 この危惧を解消する方法として、承認権限を国土交通大臣から都道府県知事に移すことにより、都道府県との事前協議から国土交通大臣の承認を得るまでの期間を短縮する方法が考えられる。  【制度改正の効果】 期間が短縮されれば、譲渡を受けようとする者が譲渡を受けることを取りやめるおそれが低減し、譲渡がより推進されやすくなる。 また、耐用年を過ぎた改良住宅は、補助事業の目的を一定果たしており、国の関与が弱められることに合理性があると考える。	住宅地区改良法第29条第1項、公営住宅法第44条第1項		国土交通省	草津市	C	対応不可  補助事業等による取得財産等の処分については、補助金適正化法第22条による財産処分の制限を受けている。同条の趣旨は、補助目的の完全達成を図るため、原則として交付行政庁の承認を受けずに、補助事業者等が補助目的に反する取得財産等の処分を禁止するものである。 一方、住宅地区改良法は、不良住宅が密集する地区の環境の整備改善を図り、健康で文化的な生活を営むに足る住宅の集団的建設を促進することを目的としており、改良住宅は当該政策目的のために、国の補助を受け、供給されるものである。住宅地区改良法第29条において準用することとされている公営住宅法第44条の規定については、上述の補助金適正化法第22条と同趣旨であると解されること、補助事業による取得財産たる改良住宅の譲渡処分を行うことは、補助目的つまり住宅地区改良法の目的に反する処分であり、補助金適正化法第22条と同様に、交付行政庁(国土交通大臣)がその承認を行うべきであると考え、よって、当該承認権限を交付行政庁ではない都道府県知事に移譲することはできない。

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
409	市(特別区を含む)が建築 主事を設置する際の都道 府県知事同意の廃止	建築基準法第4条第1項の 市以外の市が建築主事を 設置する際に必要な都道 府県知事の同意を要する 協議を、同意を要しない協 議とする。あわせて、同法 第97条の3の規定を廃止 する。	<p>建築・まちづくり行政は地域に身近な市町村が担っている。これまでの義務 付け・枠付けの見直しにより、市が都市計画決定する際の都道府県知事の同 意は既に廃止されており、都市計画施設内の建築許可事務についても、規模 に係わりなく都道府県知事から市長に移譲されている。</p> <p>しかしながら、建築基準法第4条第3項には、いまだに知事同意の規定が残 されており、市町村の主体的な取り組みを結果的に阻害している。このため、 少なくとも市(特別区を含む)については、同法第4条の2の規定に基づき建築 主事を設置する際の知事同意の規定を廃止していただきたい。</p> <p>ちなみに、同法第97条の3に基づき確認権限を延べ面積1万㎡以下に制限さ れた建築主事を設置している特別区では、市並みの建築主事の設置につい て東京都と意見を交わしてきた(都区のあり方検討委員会幹事会)。その中 で、東京都側は広域調整の必要性を主張し権限移譲を否定しているが、特別 区の区域は、東京都市計画として既に一体的に整理がされており、各特別区 において当該都市計画の内容に反する建築確認が行われることは有りえな い。また、指定確認検査機関による確認検査が質・量ともに年々が充実してき ている状況も踏まえると、特別区に権限移譲しても過大な業務負担となること は考えづらい。特に、既存建築物を含めた地域の安全・安心といった特定行 政業務については、延べ面積の如何に係わらず、地元自治体である特別 区が地域住民に対して責任を果たしていくしかない。知事同意の規定の廃止 と併せ、同法第97条の3の規定も廃止することで、具体的な権限移譲が進捗す るものと期待する。</p>	建築基準法第4条 第3項、同法第97条 の3		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(平成22年6月22日閣議決定「地域主権戦略 大綱」及び同閣議決定を受けた地方分権第2次一括法(平成23年法律第105 号)における議論)において見直しを行わないという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、都道府県と市町村で要綱などを含め建築関 係規定の運用全般について整合性を図る必要があること、本条項については 平成11年の分権一括法により、同意付協議であることを明確にするため「同 意」が追加されたこと等から、見直しを行わないこととなっている。</p> <p>なお、ご指摘の都市計画法上の市が都市計画を決定する際の都道府県知 事の同意においては、平成21年12月15日閣議決定(「地方分権改革推進計 画」)において結論を得たものであり、同閣議決定を受けた平成23年の地方分 権第1次一括法(平成23年法律第37号)による都市計画法改正以降、事情変 更等は認められないと考えている。</p>
35	土地利用基本計画の策定 義務の廃止	都道府県に対する土地利 用基本計画の策定の義務 付けを廃止する。	<p>【制度改正の必要性】</p> <p>土地利用基本計画は、五地域の範囲を示した地形図(以下「計画図」という) と土地利用の調整に関する事項を示したもの(以下「計画書」という)で構成さ れており、国土利用計画法(以下「法」という。)第9条第1項において、都道府 県による策定が義務付けられている。この土地利用基本計画は、国土利用計 画(全国計画及び県計画)を基本とするとされており、計画書はその内容を反 映させているにすぎず、この点、国土利用計画があれば十分と言える。また、 計画図については、個別規制法との一体性が確保されることが重要とされて いるが、実態としては、個別規制法による地域・区域に合わせたものにすぎな いため、個別に計画図として作成する意義は乏しい。このため、全国的にも「後 追い計画」との批判が多い。</p> <p>なお、本県では、個別の土地開発事業等に関する具体的な土地利用につ いては、要綱設置した土地利用に関する庁内の会議(愛知県土地対策会議)に おいて、部局を跨って審議することにより、個別規正法の総合調整を図って おり、土地利用基本計画によらず、個別規正法の総合調整機能を果たしてい る。</p> <p>【支障事例】</p> <p>以上のように、本県においては、土地利用基本計画を策定する意義は乏し いが、計画の策定及び変更、管理(審議会にかけると必要のない1ha未満の計 画図変更)についても、絶えず、個別規制法による諸計画に合わせて修正し ていかなければならず、修正件数は年間100件以上ある。)にあたり、多大な事 務量が生じている。</p>	国土利用計画法第 9条第1項		国土交通省	愛知県	C	対応不可	<p>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委員会第3次 勧告)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、地方分権改革推進委員会第3次勧告(平成21 年10月7日)において、「私人の権利・義務に関わる行政処分の直接的な根拠 となる計画を策定する場合」である等として、義務付け・枠付けの存置を許容 する場合に該当するとの結論が得られている。</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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
176	土地利用基本計画の策定・変更に係る国土交通大臣への協議の意見聴取・報告への変更	土地利用計画法に基づき都道府県が土地利用基本計画を策定・変更する際に義務付けられている国土交通大臣への協議を廃止し、意見聴取・報告へ変更する。	<p>【支障事例】</p> <p>土地利用計画法に基づき、都道府県が土地利用基本計画を策定・変更する際に義務付けられている国土交通大臣への協議を行うことにより、計画策定・変更時に時間を要している。</p> <p>具体的には、現在の手続きフローである①市町村意見聴取→②国との事前調整→③審議会諮問→④国への協議を、①市町村意見聴取→②国への意見聴取(国意見の計画への反映)→③審議会諮問→④国への報告に変更することにより、2重の手続きが解消され約1か月間の期間短縮が図られる。</p> <p>【制度改正の必要性】</p> <p>国は、協議を行う理由として、個別規制法の地域・区域には、国の権限・関与に係るものが多く(都市計画に係る大臣協議、国立公園に係る大臣指定など)、予め調整が必要であることなどを挙げているが、都市計画法第18条の規定による都市計画決定時の市町村意見の聴取と同様に、大臣意見を聴取する制度とすれば調整は可能になる。また、審議会で意見が付された場合には、再度、国への意見聴取を行うことにより適切な計画の策定が可能であると考えられる。</p>	国土利用計画法第9条第10項、14項	(参考資料) 鳥取県土地利用基本計画の変更にかかる手続き期間の事例	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(平成23年の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による制度改正)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、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)により「同意付き協議」から「協議」に改正されており、これによって、「同一の個別具体的な行政目的の達成のために国・地方自治体にそれぞれ専ら担う権限が配分されているため、国との調整が不可欠である場合であって、私人の権利・義務に関わるもの」等の場合において許容される、同意を要しない協議とするとの結論が得られている。
246	土地利用基本計画の策定・変更に係る国土交通大臣への協議の意見聴取への変更	土地利用計画法に基づき、都道府県が土地利用基本計画を策定・変更する際に義務付けられている国土交通大臣への協議を廃止し、意見聴取へ変更する。	<p>【制度改正の必要性】</p> <p>国への協議を行うことにより、計画策定・変更時に時間を要する(H25計画変更時には、国への協議を行ってから回答を得るまでに約1か月を要した。)。協議を廃止して意見聴取に変更することにより、現在の処理手順(①市町村意見聴取→②国との事前調整→③審議会諮問→④国への協議)における④の廃止となり、約1か月間の期間短縮が図られる。</p> <p>【懸念の解消】</p> <p>国は、協議を行う理由として、個別規制法の地域・区域には、国の権限・関与に係るものが多く(都市計画に係る大臣協議、国立公園に係る大臣指定など)、あらかじめ調整が必要であることなどを挙げている。</p> <p>事前調整が必要であることには異論ないが、都市計画決定等の事務が自治事務化され、用途地域等、都市計画決定の権限が移譲されるなど、土地利用基本計画の変更の中で最も件数が多い都市計画の分野で権限を有している関係市町との調整は意見聴取で対応していることから、同様に、国立公園・国立公園の指定等の権限を有する国との調整も意見聴取で担保できるものと考えられる。具体的には、意見照会を受けた国土交通省が、関係省庁に意見照会を行い、取りまとめ結果を都道府県に回答する制度を想定している。</p>	国土利用計画法第9条第10項、第14項		国土交通省	広島県	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成23年の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による制度改正)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、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)により「同意付き協議」から「協議」に改正されており、これによって、「同一の個別具体的な行政目的の達成のために国・地方自治体にそれぞれ専ら担う権限が配分されているため、国との調整が不可欠である場合であって、私人の権利・義務に関わるもの」等の場合において許容される、同意を要しない協議とするとの結論が得られている。

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
718	都道府県の土地利用基本計画の変更に係る国土交通大臣への協議の事後報告への変更	国土利用計画法に基づき都道府県が土地利用基本計画(計画図)を変更する際に義務付けられている国土交通大臣への協議を廃止し、事後報告へ変更する。	<p>【制度改正の必要性】</p> <p>国土利用計画法第9条第14項の規定により、都道府県が策定する土地利用基本計画の変更のうち、計画図の変更(都市計画見直しに伴う都市地域の拡大又は縮小、農業的土地利用を図る必要がなくなったことによる農業地域の縮小(市街化区域編入)、農業振興事業の実施に伴う農業地域の拡大、林地開発に伴う森林地域の縮小、自然環境保全に伴う自然保全地域の拡大等)は、国と協議を要することとされている。</p> <p>土地利用基本計画は、都道府県レベルの土地利用調整等に関して都道府県が策定しているもので、また、計画図の変更案件については、各個別規制法において、事前に国の関係機関との調整を終了している。さらに、知事の附属機関である栃木県国土利用計画審議会において、多方面からの意見聴取を行っており、国との協議自体が形式的なものとなっていることが多いため、協議事項ではなく、簡易な資料による事後報告事項とするべきである。</p> <p>【支障事例】</p> <p>計画図変更に伴う国との協議は、年1、2回であるが、案件毎に提出書類(※)を作成しなければならず、事務負担軽減の観点からも、協議事項ではなく、事後報告事項とするべきである。なお、今後は、メガソーラー事業に伴う森林地域の縮小案件の大幅な増加が予想される(平成26年度は、森林地域の縮小案件5件のうち、3件がメガソーラー事業に伴うものであり、平成27年度は、20件程度が予想される)。</p> <p>(※)提出書類:変更内容総括表、変更地域別概要、変更区域図(縮尺5万分の1)、変更区域図(縮尺10万分の1)、市町村・国土利用計画審議会への意見聴取の結果</p>	国土利用計画法第9条第14項		国土交通省	栃木県	C	対応不可	<p>本提案は、すでに過去の議論(平成23年の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による制度改正)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、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)により「同意付き協議」から「協議」に改正されており、これによって、「同一の個別具体的な行政目的の達成のために国・地方自治体にそれぞれ専ら担う権限が配分されているため、国との調整が不可欠である場合であって、私人の権利・義務に関わるもの」等の場合において許容される、同意を要しない協議とするとの結論が得られている。</p>
820	土地利用基本計画の変更に係る国土交通大臣への協議の報告への変更	都道府県が土地利用基本計画を変更する場合に必要とされる、都道府県から国土交通大臣への協議について、その実態を踏まえて「報告」へ変更することを求める。	<p>【制度改正の経緯】</p> <p>土地利用基本計画を定める場合には、あらかじめ国土交通大臣に協議することとなっている。当該協議は、第1次一括法(平成23年5月2日公布)において、「同意を要する協議」から「同意を要しない協議」に改正されたが、改正後も協議が必要である。</p> <p>【支障事例】</p> <p>この協議期間として、運用指針において事前協議の標準処理期間は4週間、本協議は2週間を目途としているところ、平成25年度の前協議には35日、本協議には20日を要しており、迅速化が図られていない。</p> <p>また、土地利用基本計画の策定・変更にあたっては、事前に農振法や森林法等の個別規制法を所管する県の担当課から各府庁に内容を協議し、その協議結果を受けて土地利用基本計画を策定・変更している。これは、土地利用基本計画が、農振法や森林法等の諸計画に対する上位計画として位置づけられているためであり、例えば地域森林計画の変更を行う場合、森林法第6条第5項により農林水産大臣に協議することとなっているが、この協議内容は、実質的に土地利用基本計画の変更内容と同内容であることから、これに重ねて国土利用計画の変更時に再度、法定協議として国土交通省を通じて協議しなくてよいのではないかと考えている。</p> <p>【制度改正の必要性】</p> <p>国土利用計画(都道府県計画)を変更する場合と同様、土地利用基本計画を変更する場合についても、協議から報告に変更することで、より迅速な農振法や森林法等の個別規制法にかかる事務執行や県民への公表が可能となる。なお、国土利用計画の策定は任意とされているが、土地利用基本計画は国土利用計画を基本とするとされ、制度上、国土利用計画の策定が前提となっている。</p>	国土利用計画法第9条第10項		国土交通省	兵庫県、京都府、大阪府、和歌山県、鳥取県、徳島県	C	対応不可	<p>本提案は、すでに過去の議論(平成23年の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による制度改正)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、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)により「同意付き協議」から「協議」に改正されており、これによって、「同一の個別具体的な行政目的の達成のために国・地方自治体にそれぞれ専ら担う権限が配分されているため、国との調整が不可欠である場合であって、私人の権利・義務に関わるもの」等の場合において許容される、同意を要しない協議とするとの結論が得られている。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
81	区域区分に関する都市計画の決定権限に係る市町村への移譲	都市計画法第15条第1項第2号を削除し、区域区分に関する都市計画は市町村が定めるものとする	<p>【制度改正の必要性】 現在、少子高齢化や財源状況の悪化など、多くの問題が全国的に表面化し、基礎自治体が疲弊している状況である。 そのようななか、総務省の地域力創造グループでは、本格的な地方分権改革の時代のなかで、地域の元気を創造し活性化するための施策を実施しているが、自立した地域を目指すためには、基礎自治体の判断で土地利用の誘導を行うことも必要である。 都市計画法による区域区分は、高度経済成長期における人口増加という社会情勢のなかで設定されたもので、現在の時代とは大きな隔りがあり、区域区分制度を画一的に適用する合理性はなくなっている。 また、その決定については、都道府県が行うことになっており、基礎自治体が独自のまちづくりを行ううえでの阻害要因となっている。 もちろん無秩序な開発等は抑制しなければならないが、土地利用の誘導を基礎自治体が行うことができるような体制にすることで、地域特性を活かした独自のまちづくりを展開することが可能となり、地域の活性化につながるものと考ええる。 そのため、地域に密着した土地利用に関する各種の規制については、基礎自治体の責任において主体的な取り組みを行うことが必要であると考え、都市計画法第15条の改正を求める。</p> <p>【制度改正によって生じる懸念に対する方策】 区域区分に関する都市計画を決定するにあたり、周辺市町との調整を図る機関が必要であると考え、関係する首長や有識者等で構成する広域調整協議会等を設立し、広域的な調整を図りたいと考えている。</p>	都市計画法第15条第1項第2号		国土交通省	松前町	C	対応不可 本提案は、すでに過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(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。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。 区域区分は、一の市町村の区域を越えて指定される都市計画区域全体を対象として、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)に基づき、市街地の拡大可能性や公共施設の整備状況、緑地等自然的環境の整備又は保全への配慮等を即地的に総合勘案して定められるものであることに鑑みて、都市計画区域の指定主体である都道府県が広域的な観点から定めることとされているところであり、都道府県が定めることが適切である。
82	区域区分に関する都市計画の決定権限に係る市への移譲	区域区分に関する都市計画の決定については、県が定めることとなっているが、この権限について市への移譲を希望するものである。	<p>【制度改正の必要性】 区域区分は、都市計画区域の無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために必要な種々の都市計画を定める根幹となるものであることから、本来は地域の実情及び課題を熟知した上で都市の将来像を描くことができなければ、適切に決定又は変更することは困難と思われる。 また、超高齢社会を迎えようとする中で、都市間競争の激化が想定されており、根幹的な都市計画こそ、基礎自治体である市が、自らの理想と責任において定められるようにすることで、基礎自治体各々が知恵を出し、魅力的な都市を創造することができるのではないかと考える。 よって、区域区分決定に係る権限について、市への移譲を希望するものである。</p> <p>【制度改正によって生じる懸念に対する方策】 なお、県のマスタープランとして、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針があり、区域区分はもちろんのこと、市の定める都市計画はこれと整合を図る必要があることから、もし市が区域区分の決定権限を有しても、広域的な見地は担保されるものと思われる。</p>	都市計画法第15条第1項		国土交通省	新座市	C	対応不可 本提案は、すでに過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(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。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。 区域区分は、一の市町村の区域を越えて指定される都市計画区域全体を対象として、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)に基づき、市街地の拡大可能性や公共施設の整備状況、緑地等自然的環境の整備又は保全への配慮等を即地的に総合勘案して定められるものであることに鑑みて、都市計画区域の指定主体である都道府県が広域的な観点から定めることとされているところであり、都道府県が定めることが適切である。

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
658	区域区分等に関する都市計画の決定権限に係る市への移譲	現在都道府県が処理している区域区分等に関する都市計画の決定の権限を、市に移譲する。	<p>【制度改正の経緯】平成22年6月22日閣議決定「地域主権戦略大綱」に基づき、第2次一括法により都市計画法第87条の2が改正され、区域区分及び都市再開発方針等に関する都市計画決定権が都道府県から指定都市に移譲された。また、平成25年12月20日閣議決定「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、第4次一括法により都市計画法第87条の2が改正され、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に関する都市計画決定権が都道府県から指定都市に移譲された。</p> <p>【支障事例】首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の高尾山インター―相模原愛川インター間の開通に伴い東名高速道路、中央自動車道及び開越自動車道をつなぐ新しい大動脈ができる。また、八王子西インター近くの約172ヘクタールについて、物流拠点として整備を進めている。このインターを含めた一団の土地は市街化調整区域に定められており、今後、市街化区域に編入をする予定である。このように、八王子市を取り巻く交通環境は大きな転換期を迎えるとともに、郊外の都市基盤施設も大きく変わった。これからは、地域の実情に合わせたきめ細やかな都市計画の変更が急務となる。</p> <p>【制度改正の必要性】上記の社会・経済活動の背景を踏まえて、土地利用のコントロールの基となる市町村都市計画マスタープランを定めている市に対して、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針並びに区域区分について決定する権限を移譲することで、従来から処理している事務と一体的かつ総合的に行うことが可能となる。また、迅速な都市計画行政及び基礎自治体として地域の特質を活かした土地利用の誘導等が可能になる。</p> <p>【懸念の解消策】懸念は特になし。</p>	都市計画法第15条第1項、第87条の2第1項		国土交通省	八王子市	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次見直しについて」(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。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>区域区分は、一の市町村の区域を越えて指定される都市計画区域全体を対象として、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)に基づき、市街地の拡大可能性や公共施設の整備状況、緑地等自然的環境の整備又は保全への配慮等を即地的に総合勘案して定められるものであることに鑑みて、都市計画区域の指定主体である都道府県が広域的な観点から定めることとされているところ。</p> <p>この点、指定都市については、都道府県に準じた都市計画決定権限の行使を通じて、都市計画区域全体を総合的に勘案して区域区分を定める事務執行能力が高いことから、「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105号。第2次分権一括法。)において、区域区分に関する都市計画決定権限を指定都市に移譲したところであり、指定都市以外の市町村における区域区分については、引き続き都道府県が定めることが適切である。</p>
839	区域区分に関する都市計画の決定権限に係る市町村への移譲	区域区分に関する都市計画決定権限を市町村へ移譲する。 現在、都市計画法第15条第1項に基づき都道府県が区域区分の指定を行っている。これを市町村が主体性をもって地域の実情に合わせた運用ができるように所要の措置を求めます。	<p>【本町の可能性】 本町は、県都水戸市の南に位置しており、北関東自動車道、東関東自動車道の2本の高速道路及び3つのインターチェンジといった高規格道路網の整備を中心に優れた都市的機能を有し、さらに大洗港やひたちなか港、そして平成22年3月に開港した茨城空港など、陸、海、空の交通アクセスに恵まれたポテンシャルの高い町として、県央地域の重要な地位を占めつつあります。</p> <p>【制度改革の必要性】高度成長期につくられてきた市街化区域や用途地域の指定が現在、産業の振興や活性化を図る上でのひとつの障壁になっています。近年の社会経済情勢下で徐々に増加している空き地などの土地活用が円滑に進まず、土地を有効に活かすことができなくなっています。都市計画法第15条第1項の定めにより町に区域区分の決定権がないため、土地の取得希望者が現れても用途指定があるために期待する目的に使用できない、町内に定住を希望する者がいても家を建てられないため町外に出ることを黙認しているほかないという問題があります。かつて、効果的利用と乱開発の防止を目的として定められ有効に機能していた制度が、時代背景が180度変わった今日ではむしろまちづくりや土地活用上の大きな足かせになっているのが現実です。これは紛れもなく町にとつての大きな損失です。</p> <p>【制度改革の効果】貴重な公共資産である土地の活用を適正かつ円滑に行いながら、地域の活性化を図る土地政策を行うことが可能になる。</p> <p>【まとめ】 については、本町の市街化区域指定や用途地域指定の見直し、又は廃止について大幅な規制緩和を要望いたします。</p>	都市計画法第15条第1項	別紙あり 安倍首相は地方活性化や人口減少対策のため設置する「地方創生本部」(仮称)において、今後、政策の推進に全力を挙げる考えを示している。	国土交通省	茨城町	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次見直しについて」(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。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>区域区分は、一の市町村の区域を越えて指定される都市計画区域全体を対象として、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)に基づき、市街地の拡大可能性や公共施設の整備状況、緑地等自然的環境の整備又は保全への配慮等を即地的に総合勘案して定められるものであることに鑑みて、都市計画区域の指定主体である都道府県が広域的な観点から定めることとされているところであり、都道府県が定めることが適切である。</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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
875	区域区分に関する都市計画の決定権限に係る市町村への移譲	都市計画法第15条を改正し、区域区分に関する都市計画について、都道府県決定を市町村決定にする。	<p>【現行制度の支障事例】</p> <p>少子高齢化や人口減少が予測される中で、21世紀の市町村単位での生き残りをかけ、緊急的に各種施策を取り組むことが必要である。その手法の一つである土地の有効活用を実施する際、都市計画の区域区分の権限については都道府県がもっているため、手続き処理や同じ都市計画区域内の市町村との調整等に多大な時間を要することになる。</p> <p>また、区域区分等の変更をする際、市町村の政策と都道府県の政策の方向性に差がある場合、市町村の独自色が発揮できない。</p> <p>ただし、都道府県と協議をすることは必要と考える。</p> <p>【制度改正による効果】</p> <p>この区域区分の決定(変更)について、市町村が権限をもつことにより、地域の個性や魅力を兼ね添えた政策展開が機動的に実施可能となる。</p>	都市計画法15条		国土交通省	近江八幡市	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次見直しについて」(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。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>区域区分は、一の市町村の区域を超えて指定される都市計画区域全体を対象として、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)に基づき、市街地の拡大可能性や公共施設の整備状況、緑地等自然的環境の整備又は保全への配慮等を即地的に総合勘案して定められるものであることと鑑みて、都市計画区域の指定主体である都道府県が広域的な観点から定めることとされているところであり、都道府県が定めることが適切である。</p>
171	一般国道(指定区間外)及び一級河川(指定区間)に関する都市計画決定に係る国の同意協議の廃止	<p>都道府県が定める都市計画のうち、国土交通大臣協議～同意(都市計画法18条3項)が必要なものについては、「国の利害に重大な関係がある都市計画」として、都市計画法施行令12条に明記されている。</p> <p>(都市計画区域の整備、開発及び保全の方針・区域区分・高速自動車国道・一般国道・一級河川等)</p> <p>このうち、一般国道(指定区間外)・一級河川(指定区間)については、国土交通大臣協議～同意手続きの廃止を提案するもの。</p>	<p>【具体的な支障事例】</p> <p>都市計画法に基づく(国土交通大臣協議～同意(以下「国協議～同意」という。))については、本県においても、過去に多数の国協議～同意を必要とする案件があったが、国から直轄事業との整合性の観点で構造設計に対して反対意見が出された等の要因により、いずれも協議が長期化し、中には開始から半年以上を要したケースもある。これにより、事業着手や供用が遅れるといった支障が生じている。</p> <p>【過去の検討経緯を踏まえた制度改正の必要性】</p> <p>当該協議については、「義務付け・枠付けの第4次見直し」の検討の際に、既上記と同様の理由により地方から国に対して廃止の提案がなされたが、当該提案に対して国は、「国の利害に重大な関係がある都市計画であり、国協議～同意の廃止は困難である」との見解を示した。ただし、国において地方の意見を踏まえ、手続きの迅速化のために「義務付け・枠付けの第4次見直し(平成25年7月24日付都市局長通知)」(以下「標準処理期間通知」という。))において、標準処理期間(事前協議60日間、法定協議30日間)を設定していただいたところである。</p> <p>これに対し本県としては、「国の利害に重大な関係がある」という国の見解について、具体的などのようなものを想定しているのか不明確であるため、当該見解を理由に廃止しないことについて承服できないこと、標準処理期間通知以後、国協議～同意の案件があったが、国から協議時期が遅いという指摘を受け、その遅延理由を問われ続けたことにより、事前協議前の下協議に半年程度を要する結果となるなど、手続きの迅速化に繋がっていないこと。</p> <p>「一般国道(指定区間外)」及び「一級河川(指定区間)」(以下これらを「協議不要希望施設」という。))については、都道府県が整備や管理を主体的に行っており、個別法(道路法等)において同様の審査が行われていることから、国協議～同意を廃止しても国との利害の調整は担保され得るものと考えていることから、協議不要希望施設に係る国の関与を廃止することを提案する。</p> <p>これにより、県民の悲願である高速道路ネットワークの早期供用や、県民の安全安心のための県土の強靱化に向けた取組の促進が可能となる。</p>	都市計画法第18条第3項 都市計画法施行令12条第4号イ及びホ	別紙あり	国土交通省	鳥取県・京都府・大阪府・徳島県	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次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「地方分権改革推進計画」(平成21年12月15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。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>指定区間外国道を含む一般国道は、全国的な幹線道路網を構成し、政令でその路線が指定されており、また、原則、国土交通大臣が新設又は改築を行うこととされており、国の利害に重大な関係がある都市計画である。</p> <p>また、一級河川は、国土保全上及び国民経済上特に重要な水系で政令で指定されており、原則、国土交通大臣が管理を行うこととされており、国の利害に重大な関係がある都市計画である。</p> <p>このため、国の利害との調整を図る観点から、国土交通大臣の協議、同意を廃止することは困難である。</p> <p>なお、一般国道及び一級河川に関する都市計画については、国の政策との整合性を確保する必要があるとの観点から、地方分権委員会第3次勧告においても、存置を許容するとの結論が得られているものである。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
963	一般国道(指定区間外)及び一級河川(指定区間)に関する都市計画決定に係る国の同意協議の廃止	都道府県が定める都市計画のうち、国土交通大臣協議～同意(都市計画法18条3項)が必要なものについては、「国の利害に重大な関係がある都市計画」として、都市計画法施行令12条に明記されている。(都市計画区域の整備、開発及び保全の方針・区域区分・高速自動車国道・一般国道・一級河川等)このうち、一般国道(指定区間外)・一級河川(指定区間)については、国土交通大臣協議～同意手続きの廃止を提案するもの。	【具体的な支障事例】 都市計画法に基づく(国土交通大臣協議～同意(以下「国協議～同意」という。))については、本県においても、過去に多数の国協議～同意を必要とする案件があったが、国から直轄事業との整合性の観点で構造設計に対して反対意見が出された等の要因により、いずれも協議が長期化し、中には開始から半年以上を要したケースもある。これにより、事業着手や供用が遅れるといった支障が生じている。 【過去の検討経緯を踏まえた制度改革の必要性】 当該協議については、「義務付け・枠付けの第4次見直し」の検討の際に、既に上記と同様の理由により地方から国に対して廃止の提案がなされたが、当該提案に対して国は、「国の利害に重大な関係がある都市計画であり、国協議～同意の廃止は困難であるとの見解を示した。ただし、国において地方の意見を踏まえ、手続きの迅速化のため、「義務付け・枠付けの第4次見直し(平成25年7月24日付都市局長通知)」(以下「標準処理期間通知」という。)において、標準処理期間(事前協議60日間、法定協議30日間)を設定していただいたところである。 これに対し中国地方知事会としては、「国の利害に重大な関係がある」という国の見解について、具体的にどのようなものを想定しているのか不明確であるため、当該見解を理由に廃止しないことについて承諾できないこと、標準処理期間通知以後、国協議～同意の案件があったが、国から協議時期が遅いという指摘を受け、その遅延理由を問われ続けたことにより、事前協議前の下協議に半年程度を要する結果となるなど、手続きの迅速化に繋がっていないこと、「一般国道(指定区間外)」及び「一級河川(指定区間)」(以下これを「協議不要希望施設」という。))については、都道府県が整備や管理を主体的に行っており、個別法(道路法等)において同様の審査が行われていることから、国協議～同意を廃止しても国との利害の調整は担保され得るものと考えていることから、協議不要希望施設に係る国の関与を廃止することを提案する。 これにより、県民の悲願である高速道路ネットワークの早期供用や、県民の安全安心のための県土の強靱化に向けた取組の促進が可能となる。	都市計画法第18条第3項、都市計画法施行令12条第4号イ及びホ		国土交通省	中国地方知事会	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「地方分権改革推進計画」(平成21年12月15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。 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。 指定区間外国道を含む一般国道は、全国的な幹線道路網を構成し、政令でその路線が指定されており、また、原則、国土交通大臣が新設又は改築を行うこととされており、国の利害に重大な関係がある都市計画である。 また、一級河川は、国土保全上及び国民経済上特に重要な水系で政令で指定されており、原則、国土交通大臣が管理を行うこととされており、国の利害に重大な関係がある都市計画である。 このため、国の利害との調整を図る観点から、国土交通大臣の協議、同意を廃止することは困難である。 なお、一般国道及び一級河川に関する都市計画については、国の政策との整合性を確保する必要があるとの観点から、地方分権委員会第3次勧告においても、存置を許容するとの結論が得られているものである。
704	指定区間外の国道に関する都市計画決定等に係る国への同意協議の廃止	都市計画法では、都道府県が管理する指定区間外国道に関する都市計画決定(変更)について、国土交通大臣の協議同意が定められているが、事前相談を含め、相当に時間を要している現状から、同意等の手続きを廃止すべきである。	【規制緩和の必要性】 都市計画法第18条第3項において、都道府県は、国の利害に重大な関係がある政令で定める都市計画を決定又は変更するときは、国土交通大臣の同意協議が必要とされ、同法施行令12条において、一般国道に関する都市計画についても、国の利害に重大な関係があるものと規定されている。 しかし、一般国道に関する都市計画については、国の利害に影響を及ぼさないと考えられる事業であっても、法に基づき国土交通大臣に協議が必要とされているところであり、事前相談を含め、相当に時間を要している現状から、同意等の手続きを廃止すべきである。(国との同意協議を要しないと考えられる事業及びその理由は別紙のとおり)  【県管理国道に係る同意協議の事務の実績】 平成10年度から平成21年度:7件 申請書提出から同意までに要した期間は平均して約1か月半であるが、申請前には下協議等があり、それらの協議には数ヶ月要する場合もあった。	都市計画法第18条第3項、同法施行令12条	(都市局追記) 参考資料あり	国土交通省	鹿児島県	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「地方分権改革推進計画」(平成21年12月15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。 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。 指定区間外国道を含む一般国道は、全国的な幹線道路網を構成し、政令でその路線が指定されており、また、原則、国土交通大臣が新設又は改築を行うこととされており、国の利害に重大な関係がある都市計画である。 なお、一般国道に関する都市計画については、国の政策との整合性を確保する必要があるとの観点から、地方分権委員会第3次勧告においても、存置を許容するとの結論が得られているものである。



管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
175	区域区分に関する都市計画決定に係る国の同意協議の廃止	都市計画法に基づき都道府県が区域区分を決定・変更する際の国土交通大臣への同意協議を廃止する。	【具体的な支障事例】都市計画法に基づく国土交通大臣協議～同意(以下「国協議～同意」という。)については、本県においても、過去に多数の国協議～同意を必要とする案件があったが、いずれも協議が長期化し、区域区分に関する協議においては、開始から2年以上を要したケースもある。 【過去の検討経緯を踏まえた制度改革の必要性】当該協議については、「義務付け・枠付けの第4次見直し」の検討の際に、既上記と同様の理由により地方から国に対して廃止の提案がなされたが、当該提案に対して国は、「国の利害に重大な関係がある都市計画であり、国協議～同意の廃止は困難」であるとの見解を示した。ただし、国において地方の意見を踏まえ、手続きの迅速化のために「義務付け・枠付けの第4次見直し(平成25年7月24日付都市局長通知)」(以下「標準処理期間通知」という。)において、標準処理期間(事前協議60日間、法定協議30日間)を設定していただいたところである。 これに対し本県としては、「国の利害に重大な関係がある」という国の見解について、具体的にどのようなものを想定しているのか不明確であるため、当該見解を理由に廃止しないことについて承服できないこと、当該協議～同意を廃止したとしても、国土形成全国計画を基本とした広域地方計画(国土形成計画法)において今後10年間の国土形成に関する方針が定められているため、これに基づき、都道府県の責任で国土形成上の観点での調整は可能と考えること、さらに、都道府県内部で農政部局との調整を行うため、都市的土地利用と農地保全との調整も可能と考えることから、地域の実情に応じたまちづくりを自らの判断で迅速に進めるために、区域区分に係る国土交通大臣への同意協議を廃止して頂きたい。	都市計画法第18条第3項、都市計画法施行令12条第4号イ及びホ	別紙あり	国土交通省	鳥取県・大阪府・徳島県	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「地方分権改革推進計画」(平成21年12月15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。 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。 国の利害に重大な関係がある都市計画(都市計画法施行令第14条)については、国土交通大臣の同意付き協議により、国の利害との調整を行っているところ。区域区分(線引き)に関する都市計画を定める際の国土交通大臣の同意に当たっては農林水産大臣と協議を行うこととされ、協議が調った市街化区域内においては農地転用が届出のみで可能となる等都市的土地利用と農地保全との連携を確保する一体的な枠組みが確保されてきたところ。農地法を改正することなく、都市計画法のみで対応した場合、農業振興地域であるか否かに関わらず、市街化区域内において、届出のみで転用できる農地と転用に許可を要する農地が併存し得ることとなり、住民等に多大な混乱をもたらすおそれがあり、また、現在の枠組みによって確保されている都市政策と農地・農業政策との連携・一体性が損なわれることになる。
249	区域区分等に関する都市計画決定に係る国の同意協議の廃止	都市計画法に基づき都道府県が区域区分に関する都市計画(区域区分を定める都市計画区域マスタープランを含む。)を決定・変更する際の国土交通大臣への同意協議を廃止する。	【制度改革の必要性】 区域区分に関する都市計画の決定(変更)については、国土交通大臣の同意が法定されているが、この同意にあたっては、法第23条の規定により、関係大臣に対する協議、意見聴取(農林漁業との調整など)が義務付けられており、この協議に関して都道府県及び指定都市が行う事前調整事務に多大な時間を要している(事前協議を含めて約2年を要した事例あり。予定していた都市計画審議会へ諮ることができなかった。)。都市計画手続の簡素化を図り、地域の実情に対応したまちづくりを自らの判断で効果的かつ迅速に進めるために、同意協議を廃止することが必要である。 【懸念の解消】 国は(国土交通大臣が農林水産大臣との協議により都市計画的土地利用と農地保全を調整する仕組の保持が必要としているが、都道府県内部で農政部局との調整を行うことで、都市的土地利用と農地保全との調整は十分行うことができる。	都市計画法施行令第12条第1号及び第2号		国土交通省	広島県	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「地方分権改革推進計画」(平成21年12月15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。 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。 国の利害に重大な関係がある都市計画(都市計画法施行令第14条)については、国土交通大臣の同意付き協議により、国の利害との調整を行っているところ。区域区分(線引き)に関する都市計画を定める際の国土交通大臣の同意に当たっては農林水産大臣と協議を行うこととされ、協議が調った市街化区域内においては農地転用が届出のみで可能となる等都市的土地利用と農地保全との連携を確保する一体的な枠組みが確保されてきたところ。農地法を改正することなく、都市計画法のみで対応した場合、農業振興地域であるか否かに関わらず、市街化区域内において、届出のみで転用できる農地と転用に許可を要する農地が併存し得ることとなり、住民等に多大な混乱をもたらすおそれがあり、また、現在の枠組みによって確保されている都市政策と農地・農業政策との連携・一体性が損なわれることになる。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
599	「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」及び「区域区分」に関する都市計画決定に係る国の同意協議の廃止	都道府県が決定する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、及び「区域区分」の大臣同意の廃止	<p>【制度改正の必要性】 都道府県が決定する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、及び「区域区分」は、一律に大臣同意が求められているが、大臣同意に5～7ヶ月の期間を要し、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や「区域区分」に即して作成される市町村都市計画の策定や、計画に基づく整備事業に遅れを生じさせている。</p> <p>【廃止を求める理由】 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、具体的な都市施設、市街地開発等にかかる都市計画の上位計画であるため、概括的な記述が多く、国の利害に具体的に重大な関係がある内容とは考えにくい。 また、「区域区分」に関しても、市街化調整区域の一部を市街化区域にする等の軽微な変更が大多数であり、国の利害に重大な関係があるとは考えにくい。そのため、これらの都市計画が必ずしも「国の利害に重大な関係がある都市計画」とはいえないことから、大臣同意の廃止を求める。</p>	都市計画法第18条第3項		国土交通省	京都府・大阪府・徳島県・鳥取県	C	対応不可
676	「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「区域区分」等に関する都市計画決定に係る国の同意協議の廃止	「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「区域区分」及び「近郊緑地特別保全地区」に関する都市計画の決定に際する国への協議、同意の廃止	<p>【制度改正の必要性】 第1次勧告では、区域区分の大臣同意不要、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(以下「整備保」という。)の大臣同意は区域区分の方針に係る部分を除き不要とすべきとしている。 整備保、区域区分及び近郊緑地特別保全地区に関する都市計画は、地域の実情にあった計画であるべきだが、国の関与が必要なため、市民に最も身近な基礎自治体が自らの責任で都市づくりを進める支障となっており、また迅速な手続を進める上でも支障となっている。</p> <p>【協議、同意を廃止した場合でも国の利害に重大な関係がないと考える理由】 ①整備保及び区域区分について 以前は大規模開発の影響から当制度の意義が大きかったが、現在は一般的に市街化調整区域の開発制限のため、国の施策の実現ができない恐れはないと考えに加えて、必要があると認めるときは、都市計画法第24条第1項に基づき、国土交通大臣の指示等を出すことができるため。 また、農林漁業との調和は、農振法等との調整を図る必要があるが、必要な許可手続を経れば足りると考える。 ②近郊緑地特別保全地区について 近郊緑地特別保全地区は近郊緑地保全区域・保全計画との整合性や交付金活用等との調整はあるが、都市計画としては他の特別緑地保全地区と同様と考えるため。</p> <p>【法改正イメージ】 都市計画法第19条第3項及び法第87条の2第3項の規定に「但し、法第6条の2の規定は、適用しない。」を追加する。</p>	都市計画法第6条の2、第7条、第18条、第87条の2		国土交通省	横浜市	C	対応不可

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
804	「区域区分」、「都市再生特別地区」等に關する都市計画決定における国の同意協議の廃止	県決定の都市計画のうち、国の利害に重大な関係のある都市計画(政令第12条に列挙)については、国土交通大臣に協議の上、その同意を得ることとされているが、国の利害に重大な関係がないと思慮される都市計画について廃止すること	【現行】県決定の都市計画のうち、国の利害に重大な関係のある都市計画(政令第12条に列挙)は、国土交通大臣に協議の上同意が必要とされている。 【提案内容】道路(高速自動車国道、一般国道、阪神高速道路)、空港(関西国際空港)、河川(1級)など県域を越え、広域的見地から確認が必要な施設は国の利害に重大な関係があるため協議等は必要であるが、それ以外の都市計画は以下の観点から廃止を求める。 【廃止を求める理由】 ① 住民に身近な所で都市計画決定すべき ・多様化複雑化した住民ニーズへの迅速柔軟な対応が可能 ・地域の実情に合った創意工夫により豊かな暮らしの実現が可能 ② 地方自治体の基盤強化に繋がる ・多種多様な土地利用が可能となり産業等の都市基盤強化による地域活性化が期待される ③ 迅速な意思決定による業務効率の向上 ・意思決定に要する時間を短縮し多様なニーズへの迅速な対応が可能 【廃止対象都市計画及び国の利害に重大な関係がないと判断した理由】 ① 区域区分:一府県内で完結するため、府県の都市部局と農政部局等との調整等で適切に対応可能 ② 都市再生特別地区:都市再生特別措置法に定める都市再生緊急整備地域指定等の諸手続の中で、国の経済政策に即した施策展開が図られるよう十分に担保されており、同地域内で用途、容積率等の緩和を行う都市再生特別地区について改めての大臣協議等は不要 ③ 臨港地区:港湾法に基づき港湾管理者である地方公共団体からの申出により都市計画決定するもので国の関与は不要 ④ 近郊緑地特別保全地区、歴史的風土特別地区:区域が限定的で一府県内で完結するため、府県の都市部局と関係部局との調整等で適切に対応可能	都市計画法第18条第3項、都市計画法施行令第12条第1項		国土交通省	兵庫県 【共同提案】 大阪府	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「地方分権改革推進計画」(平成21年12月15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。 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。 国の利害に重大な関係がある都市計画(都市計画法施行令第14条)については、国土交通大臣の同意付き協議により、国の利害との調整を行っているところ。そのうち、例えば、 ・区域区分に関する都市計画を定める際の国土交通大臣の同意に当たっては農林水産大臣と協議を行うこととされ、協議が調った市街化区域内においては農地転用が届出のみで可能となる等都市的土地利用と農地保全との連携を確保する一体的な枠組みが確保されてきたところ。農地法を改正することなく、都市計画法のみで対応した場合、農業振興地域であるか否かに関わらず、市街化区域内において、届出のみで転用できる農地と転用に許可を要する農地が併存し得ることとなり、住民等に多大な混乱をもたらすおそれがある。また、現在の枠組みによって確保されている都市政策と農地・農業政策との連携・一体性が損なわれることとなる。 また、近郊緑地特別保全地区については、特別緑地保全地区のうち近郊緑地特別保全地区に係る土地の買入れ等費用については、国の計画の実現手段としての位置付けから、特別にその55%を国が補助することとされているところ(通常の特別緑地保全地区に対する国の補助率は1/3とされている)。近郊緑地特別保全地区が地方の判断のみにより決定される場合、高率の国庫補助率を適用する根拠は失われ、その保全が大きく後退するおそれがある。 このほか、国の政策上の観点から特別に定められた都市計画や国が新設する都市施設に係る都市計画については、国の政策との整合性を確保する必要があるとの観点から、地方分権委員会第3次勧告においても、同意を要する協議の存置を許容するとの結論が得られているものである。
805	区域区分に關する都市計画決定にかかる農林水産大臣への協議の廃止	都道府県が区域区分に関する都市計画を定めようとするときは農林水産大臣との協議が必要とされているが、当該農林水産大臣との協議を廃止すること。	【現行】都道府県が区域区分に関する都市計画を定めようとするときは農林水産大臣との協議が必要とされている。 【支障事例・改正による効果】農林水産大臣との協議にはかなりの時間を要しており、大臣協議を廃止することで、より地域の実情に合った創意工夫に満ちた積極的な取り組みが一層推進できるとともに、迅速かつ効率的な業務の遂行が可能となることから、当該協議を廃止すべきである。 【改正後の対応】なお、農水大臣との協議が廃止された場合、都市的土地利用制度と農地保全制度との調整が図られなくなるといった懸念が生じるものの、区域区分に関する都市計画は、一都道府県の範囲内で完結するものであることから、都道府県の都市部局と農政部局等との調整等により適切に対応することが可能である。(大臣許可を要する農地転用許可権限についても、都道府県への移譲を提案している。) 【本県における協議状況】区域区分の変更(阪神間都市計画区域)に係る協議期間(通常10ヶ月程度) 平成19年8月～12月 近畿農政局下協議(基本的事項に係る協議) 平成20年8月～12月 近畿農政局下協議(素案作成に係る協議) 平成21年4月28日 変更告示	都市計画法第23条第1項		国土交通省、農林水産省	兵庫県 【共同提案】 大阪府、和歌山県、鳥取県、徳島県	C	対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「地方分権改革推進計画」(平成21年12月15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。 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。 これまで区域区分の輕易な変更に関する都市計画を定める際には、都道府県が農林水産大臣と協議を行うこととされ、協議が調った市街化区域内においては農地転用が届出のみで可能となる等都市的土地利用と農地保全との連携を確保する一体的な枠組みが確保されてきたところ。農地法を改正することなく、都市計画法のみで対応した場合、農業振興地域であるか否かに関わらず、市街化区域内において、届出のみで転用できる農地と転用に許可を要する農地が併存し得ることとなり、住民等に多大な混乱をもたらすおそれがあり、また、現在の枠組みによって確保されている都市政策と農地・農業政策との連携・一体性が損なわれることとなる。

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
966	区域区分に関する都市計画決定に係る国の同意協議の廃止	都市計画法に基づき都道府県が区域区分を決定・変更する際の国土交通大臣への同意協議を廃止する。	<p>【具体的な支障事例】</p> <p>都市計画法に基づく国土交通大臣協議～同意(以下「国協議～同意」という。)については、本県においても、過去に多数の国協議～同意を必要とする案件があったが、いずれも協議が長期化し、区域区分に関する協議においては、開始から2年以上を要したケースもある。</p> <p>【過去の検討経緯を踏まえた制度改正の必要性】</p> <p>当該協議については、「義務付け・枠付けの第4次見直し」の検討の際に、既に上記と同様の理由により地方から国に対して廃止の提案がなされたが、当該提案に対して国は、「国の利害に重大な関係がある都市計画であり、国協議～同意の廃止は困難」であるとの見解を示した。ただし、国において地方の意見を踏まえ、手続きの迅速化のために「義務付け・枠付けの第4次見直し(平成25年7月24日付都市局長通知)」「(以下「標準処理期間通知」という。)において、標準処理期間(事前協議60日間、法定協議30日間)を設定していただいたところである。</p> <p>これに対し中国地方知事会としては、「国の利害に重大な関係がある」という国の見解について、具体的にどのようなものを想定しているのか不明確であるため、当該見解を理由に廃止しないことについて承服できないこと、当該協議～同意を廃止したとしても、国土形成全国計画を基本とした広域地方計画(国土形成計画法)において今後10年間の国土形成に関する方針が定められているため、これに基づき、都道府県内部で農政部局との調整を行うため、都市的土地利用と農地保全との調整も可能と考えられることから、地域の実情に応じたまちづくりを自らの判断で迅速に進めるために、区域区分に係る国土交通大臣への同意協議を廃止して頂きたい。</p>	都市計画法第18条第3項、都市計画法施行令12条第4号イ及びホ		国土交通省	中国地方知事会	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次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「地方分権改革推進計画」(平成21年12月15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>国の利害に重大な関係がある都市計画(都市計画法施行令第14条)については、国土交通大臣の同意付き協議により、国の利害との調整を行っているところ。区域区分に関する都市計画を定める際の国土交通大臣の同意に当たっては農林水産大臣と協議を行うこととされ、協議が調った市街化区域内においては農地転用が届出のみで可能となる等都市的土地利用と農地保全との連携を確保する一体的な枠組みが確保されてきたところ。農地法を改正することなく、都市計画法のみで対応した場合、農業振興地域であるか否かに関わらず、市街化区域内において、届出のみで転用できる農地と転用に許可を要する農地が併存し得ることとなり、住民等に多大な混乱をもたらすおそれがあり、また、現在の枠組みによって確保されている都市政策と農地・農業政策との連携、一体性が損なわれることになる。</p>
209	市町村の都市計画決定に係る都道府県同意協議の廃止	都市計画の決定及び変更に関し、都道府県知事への同意協議を廃止し、報告のみで都市計画決定できることとする。	<p>都市計画の決定及び変更に関し、都道府県都市計画審議会の縦覧及び議を経ることに関する市町の事務処理が煩雑になっていること、都道府県都市計画審議会の議を経るまでの期間が長期間となっていることが市町の円滑かつ迅速な土地利用施策の妨げとなっている。</p> <p>【具体的な支障事例】</p> <p>県との同意協議があることにより、都市計画決定、変更をするにあたり、半年から1年の期間を要することになり、事務量が増えている。</p> <p>市が考えている都市計画決定を、県との調整の中で変更しなければならないこともあり、市が行いたい市街化拡大や、用途規制などを推進することに支障をきたしている。</p> <p>【制度改正による効果】</p> <p>人口減少が問題となっている中、市街化区域の拡大、地域の特性に合った用途地域設定などにより、企業誘致や人口増加の施策を市独自の考えに基づいて、推進することができる。</p>	都市計画法第19条第3項、第21条第2項		国土交通省	磐田市	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次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「地方分権改革推進計画」(平成21年12月15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>市町村が定める都市計画について、都道府県知事は広域調整及び都道府県決定の都市計画との適合を図る観点から、協議を行う必要があり、地方分権委員会第3次勧告においても存置すべきとする結論が得られているものである。</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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
434	一の市域内で都市計画区域が完結している指定都市の都市計画決定案件(国同意不要分)に係る都道府県協議の廃止	一の市域内で都市計画区域が完結している指定都市が、当該都市計画区域内における都市計画決定を行う場合において、県知事への協議を廃止することを提案する。	<p>【提案概要】</p> <p>都市計画法において、市が都市計画決定を行う場合には、県知事に協議することが必要とされている。</p> <p>このたびの第4次一括法により、一の指定都市の区域の内外にわたって指定されている都市計画区域にかかるものを除いて、都市計画区域マスタープラン決定権限が指定都市に移譲されることとなった。</p> <p>このような状況の変化を踏まえ、都市計画区域マスタープランを定めることができる指定都市が、都市計画区域内における都市計画決定を行う場合において、県知事への協議を廃止することを提案する。</p> <p>なお、県知事への協議の廃止により、広域調整機能が失われるとの懸念があるが、本市においては都市計画道路等の計画段階において、関係市と直接協議を行っており、関係市間で調整が図られていることから、協議の廃止による広域調整面の支障は生じない。</p> <p>【支障事例】</p> <p>各都市計画案件ごとに下協議1か月＋本協議3週間＝合計約2か月の期間を要している。</p> <p>年3回の都市計画決定・変更を行う場合、1回あたりの事務処理期間が4か月となるため、その半分の2か月間を協議に要し、残りの2か月間で、市民に対する説明、案の縦覧、都市計画審議会などを実施しなければならない。</p> <p>また、県の協議は、上記の下協議・本協議以外にも必要に応じて複数回行っており、概要資料・法定図書に加えて参考資料(都市施設などの変更を行う場合は数十種類)の提出が求められる。</p> <p>さらに、協議であっても同意と同様の資料提出が必要であるため、事務の簡素化につなげっていない。</p>	都市計画法第19条3項		国土交通省	神戸市	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次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「地方分権改革推進計画」(平成21年12月15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>指定都市を含む市町村が定める都市計画については、広域調整及び都道府県決定の都市計画との適合を図る観点から、都道府県知事が「同意」という拒否権を留保した形で協議を行うとされてきたところ。</p> <p>この点、市が行う都市計画については、都市計画制度における累次の分権化により市町村が定める都市計画権限・件数が大幅に増加しており、さらに、町村と比較しても市は都市計画に関する執行体制、経験等が充実していること等を踏まえ、都道府県知事との協議における同意を不要とするため、「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。第2次分権一括法。)において、同意は廃止し、同意を要しない協議としたところであり、指定都市を含む市においては同意を要しない協議を引き続き存置すべき(地方分権委員会第3次勧告においても存置すべきとする結論が得られているものである。)</p>
254	開発審査会設置の主体の拡大	条例により都道府県知事の権限に属する事務の全部を処理することとされた市町村(以下事務処理市町村)は開発審査会の設置を可能とする。(都市計画法第78条の見直し)	<p>【制度改正の必要性】</p> <p>現在、都市計画区域において開発行為をしようとする者は、都市計画法第29条第1項の定めにより、都道府県知事の許可を受けなければならない。当該許可権限について富山県知事の権限に属する事務の処理の特例に関する条例により、高岡市に移譲されているところ。</p> <p>市街化調整区域に係る開発行為の許可基準については、同法第34条各号に定めのあるものであるが、同条第1号から第13号に該当しないものについては、第14号により、都道府県知事が開発審議会(同法第78条)の議を経て、同号に掲げる要件に該当するものと認める必要がある。しかしながら、同法第78条において、開発審査会を設置するのは都道府県及び指定都市等(中核市、特別市)とされており、いずれにも該当しない高岡市は開発審査会を設置することができない。すなわち、高岡市は許可の権限があるにも関わらず、一定の場合には県の機関へ審査を委ねなければならない状況となっている。</p> <p>【制度改正の内容】</p> <p>開発行為の許可については、都道府県知事の権限に属する事務の処理の特例に関する条例(事務処理特例条例)により、事務処理市町村に権限が移譲されていることから、開発許可の審査機関としての性質を有する開発審査会についても、同様に取り計らうことができることとすることが望ましい。</p> <p>現行の定めは前提としながらも、国、県との協議を経るなどして、適当と認められた希望する事務処理市町村は、定型的に処理することが困難な案件においても、地域の実情を踏まえ自らの責任において審査し、自ら許可することができるように、制度を見直していただきたい。</p>	【都市計画法】・第78条第1項 【開発許可制度運用方針】・II-3		国土交通省	高岡市	D	現行規定により対応可能	<p>本提案は、既に過去の議論(「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、過去の議論と同様、本提案については当省として以下の通りと考える。</p> <p>開発審査会については、都市計画法上開発許可権限を有する指定都市等に設置することとされており、開発許可権限を有しないそれ以外の市に、開発審査会の設置権限を移譲することは困難である。</p> <p>なお、第186回国会成立「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」(平成26年5月21日公布、同年8月1日施行)において立地適正化計画制度を創設し、市町村が立地適正化計画を作成し都市計画に居住調整地域を定めた場合において、当該市町村に開発許可関係事務権限及び開発審査会の設置権限を移譲することができることとしたところであり、当該制度の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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
399	用途地域等の都市計画決定権限の特別区への移譲	用途地域等の都市計画決定権限を特別区に移譲するために、都市計画法第87条の3第1項で規定する都市計画法施行令第48条第1項を改正する。	<p>【制度改正の必要性】 平成24年4月1日、三大都市圏等における用途地域等の都市計画決定権限が市町村に移譲されたが、特別区においては引き続き、東京都に残されたままとなっている。 用途地域は、合理的土地利用を図る最も基本的な制度であり、土地利用の実情を踏まえて、都市構造や都市の骨格に即して定める地域に密着した制度である。しかし、現行では、東京都が用途地域の指定権限等を保持しており、地域に密着した自治体である区は、主体的に地域に関わることができない状況にある。特別区に決定権限があれば、土地利用の状況等の変化に応じて柔軟に対応ができる等、より臨機に円滑な指定が可能となる。</p> <p>【懸念に対する方策】 東京大都市地域の一体性は、国土形成計画をはじめとした都市計画区域の整備、開発及び保全の方針といった自治体の区域を超えた広域計画や都、関係自治体との協議により確保が可能である。 このことから、都市計画決定権限の移譲は一体性を損なうものではなく、権限を移譲することに特段の問題が生じる恐れはないものと考えられる。 また、用途地域は都が決定しているため、同一の用途が区をまたがっている箇所もあるが、現在、用途地域の原案は、区が作成しており、区界の場合、関係自治体と必要に応じて協議して作成しているところである。</p> <p>※その他(特記事項)欄のとおり、「より具体的な支障事例」「過去の議論に係る意見」については、別紙に記載。</p> <p>※東京都における「特例容積率適用地区」(1か所)：大手町・丸の内・有楽町地区 ※東京都における「高層住居誘導地区」(2か所)：港区芝浦四丁目地区、江東区東雲一丁目地区</p>	都市計画法第87条の3第1項	別紙あり	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次見直しについて」(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。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>特別区は、ほかの自治体と異なり相互に市街地が連担していることから、特別区相互間の広域調整を確保するため、法律上の制度として都に用途地域等の決定権限を存置しているものであり、本規定の変更等は困難である。</p>
406	屋外広告物法に基づく条例制定権限の移譲	<p>現在、屋外広告物法で規定されている、景観行政団体である市町村の特例において、都道府県との協議に縛られず市町村において屋外広告物条例を定め規制を行うことができるよう求める。</p> <p>※具体的な条文改正イメージは、別紙のとおり</p>	<p>【制度改正の必要性】 「景観法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」が平成16年12月に施行され、市町村である景観行政団体であっても景観計画に基づく規制等と一元的に行うことを可能とするため、都道府県と普通市町村とが協議の上、屋外広告物に関する条例の制定又は改廃に関する事務の全部又は一部を、当該都道府県の条例で、普通市町村が処理することができることとされたが、東京都においては実績がない。 特別区においては、それぞれの地域の実情に合わせ各区が景観行政団体としての屋外広告物の規制に取り組むべきであり、東京都との協議に縛られず、条例制定を可能とする必要がある。</p> <p>【現行制度で対応困難な理由】 条例制定に向けた正式な協議は行っていないものの、事前に東京都の考えを確認したところ、「首都景観は一体的に統制されるべきと考えている。また、地方都市と異なり街並みの連続性があるため、区境をこえた途端に屋外広告の扱いが異なり景観が変わることは大都市東京にふさわしくないと考えている。過去に相談があった区にも、このような理由で断っている。」との見解が示されているため、制度改正が必要である。</p>	屋外広告物法26条	別紙あり	国土交通省	特別区長会	C	対応不可	<p>屋外広告物法では、同一の行政区域について、都道府県及び市町村が重複して二重に行政を行う事態を避けるために、そのいずれかが、屋外広告物行政を一元的に担う体系となっている。都道府県は、より広域的な観点から屋外広告物行政を行っており、市町村の屋外広告物に係る事務を適切に補完するためにも、都道府県知事が協議するスキームとすることが適切である。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
50	都市計画法の規定に基づく地域の実情に応じた基礎調査の実施	都道府県はおおむね5年ごとに都市計画に関する詳細な基礎調査を行うこととされているが、そもそも地域が主体的なまちづくりを進めるに当たって必要となる調査は、地域の実情に応じて実施されるべきである。このため、都市施設の位置、利用状況及び整備の状況、土地利用等の5年間で大幅な変化が生じない調査項目については「必要があると認めるとき」に実施する旨の規程に改めるべき。	【現状】 おおむね5年に1回の人口や建物の立地状況等の調査が義務づけられている。 【支障事例】 例えば、本県では、5年をかけて全調査項目を実施しており、毎年50,000千円程度の調査費を要している。 【求める措置内容】 しかし、5年間で大幅な変化が生じない調査項目(市街化調整区域内の都市施設や土地利用等)もあることから、地域の実情にあわせ、必要に応じた調査期間の選択及び実施が可能となるよう、調査項目によっては地域の実情に応じた調査期間の選択が可能となるよう基礎調査の実施方法を見直すべきである。	都市計画法第6条第1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(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)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。 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。 人口減少、少子高齢化が進み、中心市街地の衰退や空き地、空き家の増加などの都市的課題に直面している状況においては、事業実施のみならず、土地利用の観点からも都市計画の不断の見直しを行っていくことが必要である。その前提として、基礎調査によって都市の現況および将来の見通しを的確に把握することが必須であり、当該基礎調査に係る経費については、地方交付税の算定の積算根拠とされてもいるところ。このため、引き続き、少なくとも概ね5年ごとの基礎調査を行うことが必要。 なお、地域の実情に沿った効率的な調査が実施できるよう、人口、土地利用、交通等に関する調査内容の簡素化に向けた都市計画基礎調査実施要領の見直しを昨年6月に実施したところであり、これによって調査項目の削減等が行われているところ。
93	都市計画基礎調査の実施権限の指定都市への移譲	都市計画基礎調査の実施主体を現行法の都道府県から指定都市に移譲する。	【制度改正の必要性】 都市計画運用指針において『都市計画の決定に当たっては、市町村が中心となるべきであり、市町村の区域を超える特に広域的・根幹的な都市計画についてのみ、都道府県が決定することとしている』こと、並びに区域区分や都市計画区域マスタープランの決定が、指定都市へと移譲が進んでいることを踏まえ、都市計画立案の基となる都市計画基礎調査についても指定都市が主体となるべきである。 【支障事例】 新潟県の都市計画基礎調査は、県と関係市町で役割分担し実施しているが、土地利用や建物利用に関する調査など調査ボリュームが大きい調査項目は、関係市町が実施しているのが実態である。 人口調査など調査区分の設定は関係市町の案をもとに行われているが、調査途中における修正や変更に対応されないなど、調査実施途中の変更に対する柔軟性が欠ける部分が生じたほか、調査区分による人口データをGIS対応の成果データとしたかったが、県及び関係市町間で調整がつかず、それが叶わなかった事例がある。 【制度改正の効果】 指定都市が調査主体となれば、指定都市独自による調査区分の設定や、調査結果データをGIS対応の仕様とするなど、指定都市が必要とする調査を柔軟に実施することができる。 【懸念に対する方策】 都道府県の都市計画区域の指定などに必要な調査については、あらかじめ、都道府県と指定都市が相談し、調査項目やその仕様を決めておくことで、調査の統一性を保つことが可能と考える。 権限移譲に伴う指定都市の事務負担の増加については、現在の都道府県に対する交付税措置と同様に指定都市に対する交付税措置で支援していただきたい。	都市計画法第6条、都市計画運用指針「Ⅲ-2運用に当たったの基本的考え方 2市町村の主体性と広域的な調整」		国土交通省	新潟市	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」(平成25年12月20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。 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。 都市計画基礎調査は、都道府県による都市計画区域の指定の前提となるものであり、市町村の区域を超えた広域的な見地から行う必要があるため、都道府県が実施することが適切である。都市計画区域の指定に当たっては、市街地の状況等を総合的に勘案する必要があり、都市計画基礎調査によって、都道府県が都道府県の区域の都市の現況及び将来の見通しを、的確かつ統一的に把握する必要がある。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
598	都市計画基礎調査の実施主体及び実施時期の見直し	地域の実情に応じた都市計画に関する基礎調査の実施義務の廃止	<p>【制度改正の内容】 都道府県はおおむね5年ごとに都市計画に関する詳細な基礎調査を行うこととされているが、地域が主体的なまちづくりを進めるに当たって必要となる調査であり、実施時期や主体を限定する必要はなく、地域の実情に応じて実施されるべきである。</p> <p>【具体的な支障事例】 事業が展開されていない区域や土地利用・基盤整備状況に大きな変化がない区域では、新たに調査を行う必要性に乏しいが、現行法に基づき5年をかけて全都市計画区域の調査を行っており、5年間で7,300万円程度の調査費を要しているため、「都道府県または市町村が、必要があると認めるとき」に実施する旨の規定に改めるよう求める。</p>	都市計画法第6条第1項		国土交通省	京都府・徳島県	C	対応不可
670	一の指定都市の区域を一の都市計画区域とすることによる指定都市の都市計画決定権限の強化	都市計画法5条第1項に規定する都市計画区域を指定するときは、一の指定都市の区域を一の都市計画区域とする旨の規定の設置	<p>【支障事例】 区域区分の変更は、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(特に、同方針の中に定める「区域区分の決定に関する方針」)に即して行わなければならない。 広域都市計画区域に属する本市(指定都市)が区域区分の変更を行うためには、都道府県が決定権限を有する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(特に、同方針の中に定める「区域区分の決定に関する方針」)について、都道府県が作成するものをベースに調整する必要がある。 制度上、法第15条の2の申出、法第18条の意見聴取、法第87条の協議により、指定都市の考えを大阪府へ伝えることが可能であり、現状は実務的協議により内容の調整を行っている状況である。</p> <p>【制度改正の必要性】 一方、単独都市計画区域である指定都市は、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の決定権限を有するため、当該指定都市の考えで「区域区分の決定に関する方針」を定めることができる。 同じ指定都市であっても、都道府県が定める都市計画区域(広域都市計画区域か単独都市計画区域)により、権限の格差が生じている。</p> <p>【制度改正の内容】 一の指定都市の区域を一の都市計画区域(単独都市計画区域)とする旨の法整備を行うことにより、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の権限を全ての指定都市が有することになり、主体性が発揮できるとともに、指定都市の格差が解消される。</p>	都市計画法第5条、第6条の2、第15条、第87条の2		国土交通省	堺市	C	対応不可

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
713	地方公共団体が行う市街化調整区域内の開発行為等について開発許可を不要とすること	開発許可権者が行う開発行為または建築行為(以下「開発行為」という。)については、行為目的に必要な開発審査会の議を不要とすることを含めて許可制度対象外とする。	<p>【法改正による規制強化】</p> <p>都市計画法第29条(43条)においては、線引き都市計画区域内では、開発許可権者についても開発行為の目的によって、許可制度の対象となっている。現行法は、「都市の秩序ある整備を図るための都市計画法の一部を改正する法律」による都市計画法の改正(H18.5.31公布)によるものであるが、この法改正以前においては、開発許可権者が行う開発行為は許可対象外とする規定があった。つまり、法改正により、国・県のみならず、事務権限移譲市町村も一律に開発行為への規制強化となった。</p> <p>【今後の懸念】</p> <p>今後において、「個性を活かし自立した地方」に向けたまちづくりを推進するにあたっては、市町村が設置する施設(建築物)の用途がますます多様化するとともに、開発行為も多岐にわたるものと推測される。案件によっては開発審査会(事務局:県)を経る必要が生じるものとなるが、開催は3ヶ月毎を予定しており、そのため開発許可権者側も相当の事務量を賅っている一方で、付議は、開発権者が許可妥当と判断するもののみ上程していることから、実質的に形骸化していくことも考えられる。</p> <p>【制度改正の必要性】</p> <p>市町村が強い意志をもって行う政策としての開発行為は、市町村が定めている土地利用計画上の整合等を踏まえ位置を選定し、他法令との調整を経て行うものでもあり、まちの特色や独自性を活かし、地方公共団体がスピード感あふれる住民サービスの向上や大幅な事務量の削減のためにも、地方公共団体、特に事務権限移譲市町村が行う開発行為に対しては、開発許可制度適用除外とすべきと考えるものである。</p>	都市計画法第29条及び43条		国土交通省	聖籠町	C	対応不可	市町村が行う開発行為について、民間等による開発行為であれば許可を要することの均衡を図る観点等から、「都市の秩序ある整備を図るための都市計画法の一部を改正する法律」(平成18年5月31日公布)において、開発許可を要することとした。但し、市町村については都市計画法第34条の第2項及び第43条第3項の協議が成立することをもって、許可があったものとみなされることとしているところ。
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し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創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た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	本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲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次見直しについて」(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。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。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
89	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】 (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。 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、企業誘致や想定換地割込みを行っている。 しかし、設計概要の認可が遅れ、結果として事業に遅れが生じた場合、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。 このことから、事業のスタートとなる「設計の概要」の認可が速やかに行われる必要がある。 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。 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】 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。 また、事業計画については、設計の概要を含め公衆の縦覧に供し(法第55条第1項)、利害関係者は意見書を提出することができ(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	別紙あり	国土交通省	新座市	C	対応不可 本提案は、すでに過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(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。 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。」としているところである。
409	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は、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「具体的な案文改正イメージ」は別紙に記載	<p>【制度改正の必要性】 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好ましい。そのことにより、区市町村の独自性を発揮でき、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】 権限移譲がされた場合の効果として、「地元市町村からの経由事務が不要となる。地権者の合意形成状況を的確に把握できる。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。 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、区毎ではなく、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。 ※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	別紙あり	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(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)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。 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、125条、125条の2)」については、指定都市へ移譲する。」としているところである。



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	その他(特記事項)	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		
								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り、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。	<p>【制度改正の必要性】</p> <p>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する上、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利活用をしていくことができる。</p> <p>【事情変更(現行制度の支障事例)】</p> <p>企業との交渉端緒において、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、調達コストの見直し・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きでは、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。</p> <p>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的判断が必要な事例もある。</p>	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	<p>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、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。</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。	<p>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)の添付図書において、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り、事務処理が二重となっている。このため、免許の出願内容どおりに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。</p>	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	<p>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、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。</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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
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。	<p>【支障事例】</p> <p>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の場合は、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。</p> <p>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。</p> <p>【制度改正の必要性】</p> <p>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活用の観点から、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・貸付、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。</p>	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	<p>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、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。</p>
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。	<p>【制度改正の必要性】</p> <p>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、これに則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、埋立地を有効に活用をしていくことができる。</p> <p>【事情変更(現行制度の支障事例)】</p> <p>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、判断材料を欲する企業に対して時機を逸する原因となる。</p>	港湾法第58条第3項		国土交通省	愛知県	C	対応不可	<p>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、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。」と結論が出てされており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
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。	<p>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」をより効果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。</p> <p>大都市における宅地化農地は小規模であるが、地価が高いため税負担は重く、営農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、営農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の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難い現状がある。</p> <p>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、営農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。</p> <p>なお、農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。</p>	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
827	生産緑地地区指定の面積 要件及び解除要件の緩和 すること	生産緑地地区指定の面積 要件及び解除要件を緩和 すること	<p>【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出来ることとなっている。</p> <p>【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なにもかかわらず、相続税の納税猶予措置を受けることが出来ない。</p> <p>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貸し出した場合は、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が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う。</p> <p>【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。</p>	生産緑地法第3条		国土交通省	兵庫県	C	対応不可

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	その他(特記事項)	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	
								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。	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(基本手当での減額)、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、保険集団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との不均衡を是正し、給付に要する資金を安定的に確保する必要があることから、政府管掌保険として運営する必要がある。 ※ 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保険者である国が行う必要があるが、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、失業給付の溢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溢給が発生したが、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減少したことからも、失業認定は職業紹介と組み合わせ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抜く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なれば、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、全国一斉の雇用対策が講じられなくなる、ILO条約を守ることができなくなる、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(求人求職の申込みの受理)、第16条(労働条件の明示)、第17・18条(紹介)、第20条(求人求職の開拓等)		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、就業場所が船舶が航行又は操業する海域及び出入出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り、かつ、海上労働の特殊性から他の海事行政(免許その他の資格、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。

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
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 事業者等への勧告、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。(具体的に問題が表面化してから後追いで状況把握、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、合同で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るようにする。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。	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		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、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。
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	関西広域連合	C	対応不可	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。



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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
979	食品循環資源の再生利用等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、事業所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	鳥取県	C	対応不可	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、全国統一の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。
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。(具体的に問題が表面化してから後追いで状況把握、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、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、勧告、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	兵庫県、徳島県	C	対応不可	同法目的を達成するため、国が全国統一の観点から報告徴収・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を法が予定している。 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、他の事業者の取組み状況等を踏まえ、全国統一の観点から国がこれら措置を行うことが適当である。

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	その他(特記事項)	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	
								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。	【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、基本方針のっとり、エネルギーの需給に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、その区域の実状に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。」こととされている。地方公共団体は、本規定に基づき、特に地域として取り組むべき「エネルギー使用の合理化(省エネルギー)の促進」「再生可能エネルギーの普及」の施策の充実等に努めている。これらの取組みをより効果的なものとするため、「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。 【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・事業場等の省エネルギー診断事業を無料でを行っているが、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なれば、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。	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	福岡県提案分	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日付けで、全国知事会から内閣府地方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受入れが困難である旨示されている。
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、地域の特性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、同一の行政庁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さな物流の構築という法の目的に対して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り、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ない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. 国際競争力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・全国的な見地から実施していく必要があるため、国によって実施されることが適切である。日本再興戦略改訂2014においても、我が国産業等の国際競争力強化を図るため、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節する機能の強化等を図ることは、政権を上げて優先的に取り組むこととされている。 2. 流通業務総合効率化事業は、我が国の国際競争力の強化等を目的として、事業の中核となる流通業務施設を社会資本の近傍に整備し、輸送、保管等の流通業務の総合的かつ効率的な実施により、物流全体のネットワークの改善、国内の物流コストの低減やリードタイムの短縮を実現していくための事業であるため、当該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り、総合効率化計画の認定は国が行うことが適切である。 3. また、流通業務総合効率化事業は、輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に実施する事業であり、これらの作業を実際担う物流事業者が主体となって実施する事業であるため、過積載や過労運転等を含め、これらの事業が適切に行われているかについても合わせて確認している。そのため、各輸送モードに係る行政を所管する国土交通省で総合効率化計画の認定を行うことが合理的であり、また、効率的である。 4. さらに、上記のとおり、流通業務総合効率化事業は、輸送、保管等の流通業務を総合的に効率化する事業であるため、モーダルシフト、トラック輸送の効率化、荷主から物流を一貫して預け負うサービスである3PL事業※の導入等の各輸送モード及びモードを越えた施策と総合的・一体的に推進する必要がある。そのため、物流事業全般に係る施策を所管している国土交通省において実施することが適切である。 ※ 3PL事業・荷主に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築について包括的に受託し、実行すること 5. 上記のように国策として行っている流通業務総合効率化事業を推進していくために、国では、総合効率化計画の認定を要件として、貨物自動車運送事業者等の事業許可等があったとみなす特例や、特定流通業務施設を対象として税制の特例を措置しているところである。 6. なお、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は、特定流通業務施設を整備する際に、農地や都市計画法の観点から適合性を確認するものであり、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る。また、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。

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
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。	<p>【制度改正の必要性】</p> <p>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。</p> <p>狛江市の玄関口である狛江駅北口は、再開発事業により駅前広場など整備されているが、南口については基盤の整備も進んでいない。</p> <p>狛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設定や特別用途地区を設定し商店を呼び込み、狛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。</p> <p>【制度改正の内容】</p> <p>建築基準法第49条第2項の国土交通大臣の承認を規制緩和をしていただき報告とすることで、手続きの時間を短縮し、地元住民との調整など市民との協働の時間に活用したい。</p>	建築基準法第49条第2項 都市計画法第8条		国土交通省	狛江市	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る場合においては、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。
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	<p>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。</p>	<p>【現行】</p> <p>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、決定にあたっては都道府県との協議(町村にあっては同意)で定ることとされている。</p> <p>【制度改正の必要性】</p> <p>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。</p> <p>【改正による効果】</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	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こととしているところ。

管理番号	提案事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
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6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、決定にあたっては都道府県との協議(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6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充し、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、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示しているところ。
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るものとして、市町村に決定権限が付与されており、決定にあたっては都道府県との協議(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しているものである。 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のに対して、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、適用除外の条項、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。

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	その他(特記事項)	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		
								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の2第1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)) ・乗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り、かつ、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を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、権限委譲は認めべきではない。
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)欄2項及び(と)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系地域においても建築できるように提案するものです。 新たに中学校等で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、実施していなかった中学校給食を今後実施する方向で現在検討をしています。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、許可を担保されたものではありません。給食の実施方法の検討等を複数年かけ、市民や議会に報告し、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に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	別紙あり	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。



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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
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。	<p>【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。</p> <p>【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頭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り、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。</p> <p>【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。</p>	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。
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。	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>以上の観点から、特に都の建築主事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。</p> <p>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。</p>	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ところ、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。

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
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仕事に改める。	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処理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、同法施行令第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ところ、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)。
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、施工及び施工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。 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」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、協議中の路線について、権限移譲の実現に向け取り組むこととしている。

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	その他(特記事項)	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		
								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。 住民に身近な地方自治体が管理等を行うことによって、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。 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、協議中の路線について、権限移譲の実現に向け取り組むこととしている。
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。	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。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)	別紙あり	国土交通省	関西広域連 合	C	対応不可 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。

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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
700	複数都道府県に跨る直轄 国道・河川に係る権限の 移譲	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>【制度改正のメリット】</p> <p>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。</p> <p>【地域の実情を踏まえた必要性】</p> <p>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。同時に、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。</p> <p>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。</p> <p>【懸念の解消策】</p> <p>全国知事会(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。</p>	<p>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)</p>		国土交通省	大阪府	C	対応不可	<p>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ます。</p> <p>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。</p>
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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。同時に、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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)</p>		国土交通省	兵庫県	C	対応不可	<p>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ます。</p> <p>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。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
697	直轄道路の移管路線の維持管理費に関する財源措置	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>【現状】 「事務・権限移譲の移譲等に関する見直し方針について」(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」にて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、維持管理に要する費用について歳入歳出両面にわたって適切かつ明確な財政措置を講ずること、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。</p> <p>【支障事例】 移管路線の維持管理に関する措置額は、既管理路線の維持管理にも影響を及ぼすこととなるが、現行の交付税措置では、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。</p> <p>【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。</p>	地方交付税法第10条(普通交付税の額の算定)、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。
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。	<p>【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。</p> <p>【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、総合行政主体として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。</p> <p>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。</p> <p>【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。</p>	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。



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	その他(特記事項)	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	
								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。	<p>【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。</p> <p>【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。</p> <p>【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。</p> <p>【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弾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、地域活性化に資することができる。</p>	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。 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。
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、職員の配置については、各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、当該観点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がちになり、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これら業務に着目し、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。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
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、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事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ところ、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き故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。
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。 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】 所管行政庁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。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
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	【制度改正の必要性等】 国が都道府県を介さずに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。 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。
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に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。 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	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、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。

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	その他(特記事項)	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		
								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に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における潜在者等の安全の確保と都市機能の継続を図ることは、我が国の経済の牽引役となる大都市の安全・安心の確保と国際競争力の強化を図る観点から、地方公共団体や民間事業者等だけでなく、国策として国も取り組む必要がある。 ・都市再生安全確保計画及びエリア防災計画は、国と関係市町村、関係民間事業者のみならず、関係都道府県も参加する都市再生緊急整備協議会及び帰宅困難者対策協議会で作成されており、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は可能である。
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に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をするものであり、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ところ、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。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
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(バス路線維持に限る)による自動車運送事業に対する助成について、地方運輸局から都道府県に移譲する。	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)による自動車運送事業に対する助成について、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、具体的な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果たす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な知識や経験を有する職員の育成を必要があることから、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。
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】 地方と大都市部では公共交通にかかる諸条件が著しく異なることから、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)の変更などについて、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で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。



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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
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	<p>&lt;許認可権限について&gt; 【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)、運賃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。 &lt;路線維持確保のための補助事業について&gt; 【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。</p>	道路運送法第4条、第5条、第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、第19条の2、第19条の3、第21条第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84条、第89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。
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。	<p>【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。 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いため、広報誌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苦慮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。</p>	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、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。

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	その他(特記事項)	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	
								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弾力的なドア・ツー・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・ツー・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入が見込めない場合、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にも過疎山村を訪れていただく機会を増やすため、運行に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号等、市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について(H18.9.15自動車交通局長通達)(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、一定の条件の下、旅行者の運送を可能とすることについて検討する。
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。	【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動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されているが、運営協議会は実質的に利害調整の場となり取扱いが困難②「自家用有償旅客運送者が利用者から收受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。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法として、「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、構成員に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ことが危惧される。	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收受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	萩市	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。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
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。 ②①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	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。
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。 ②①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	対応不可  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。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
575-3	小規模旅客自動車運送事業の事務・権限を都道府県知事等へ移譲	<p>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。</p> <p>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・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。</p> <p>②①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。</p> <p>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現行10人以下の車両に係る基準と同程度にする。</p>	<p>【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。</p> <p>【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交通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。</p> <p>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。</p>	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 現行規定により対応可能	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。	<p>【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)</p> <p>【支障事例について】 別紙のとおり</p> <p>【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了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。</p> <p>&lt;適用除外すべきと考える理由&gt; 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い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考えられる。</p>	港湾法第2条第6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、「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。



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	その他(特記事項)	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		
								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。	<p>【提案事項・支障事例】</p> <p>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、埋立てた(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き臨港地区の指定手続きが必要となり、加えて埋立竣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。</p> <p>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、あらかじめの協議を不要としていただきたい。</p> <p>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。</p>	港湾法第2条第6項		国土交通省	福島県	C	対応不可	<p>本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付けの第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、「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。</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	<p>【制度改正の必要性・支障事例】</p> <p>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、国とも十分協議の上、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。</p> <p>平成26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ではあるが、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ふものであり、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は変わりなく、事務的な負担がある。</p> <p>また、義務付け・枠付けの第4次見直しにより、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。</p>	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	<p>本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付けの第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、「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。</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	その他(特記事項)	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		
								区分	回答	
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"> <li>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を求める。</li> <li>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。</li> </ul>	<p>【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。</p> <p>【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。</p> <p>【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。</p>	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	<p>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>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)において措置している。</p> <p>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。</p>
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	<p>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。</p>	<p>【現行】 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。 【制度改正の必要性】 県に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。</p>	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	<p>本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付けの第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、「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。</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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
62	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。 現行の観光庁の認定は、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)	(参考) 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	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ところである。 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ところである。
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。 現行の観光庁の認定は、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ところである。 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ところである。

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	その他(特記事項)	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	
								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・団体との橋渡し等)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なため、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想定されるため、本事業に係る事務・財源の移譲を求める。	・外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光振興に関する法律 ・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		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・団体との橋渡し等)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。
459	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、財源の移譲を受ける必要がある。 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。

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	その他(特記事項)	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	
								区分	回答
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。	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	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	<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。</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。</p>