

の基本方針及び食品関連事業の判断の基準となるべき事項等を検討する必要がある。
これらの食品リサイクル法の目的やその性質を鑑みれば、食品関連事業者等の義務の履行状況等にかかる指導・監督権限について、都道府県や市町村の区域で細分化して実施することとする場合には同法に基づく制度全体を根本から変更しなければならないと考えられる。
仮に、権限を移譲した場合の実態上の問題点については別紙をご参照されたい。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

〔再掲〕

4【国土交通省】

(5)食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律(平12法116)(財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省及び環境省と共管)

食品関連事業者等に対する指導、助言、勧告、命令、報告徴収及び立入検査については、関係する審議会において都道府県等から意見聴取を行いつつ、実施主体や国の関与等の在り方を含めた的確な執行の在り方について、原則として平成27年中に検討を行い、その結果に基づいて必要な措置を講ずる。

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	979	提案区分	A 権限移譲	提案分野	環境・衛生
提案事項 (事項名)	食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律に基づく報告・立入検査・勧告・命令に係る事務・権限の移譲				
提案団体	鳥取県				
制度の所管・関係府省	農林水産省、環境省、経済産業省、国土交通省、財務省、厚生労働省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

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。

根拠法令等

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

報告徴収・立入検査、勧告・命令等の一連の是正措置は、食品リサイクル法の法目的を達成するため、広域的に活動している事業者も含めた他の事業者の取組状況や、近隣の県域も含めた再生利用事業者の状況など、食品循環資源を取り巻くその時点における全国的な状況も踏まえながら、全国統一的な観点から実施される必要があり、引き続き国による実施が求められることから、これらの権限を地方に移譲することは困難である。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

廃棄物処理法に基づく産業廃棄物や一般廃棄物の処理に関する報告徴収・立入検査、指導・命令等の一連の是正措置については、国が示した事務処理基準や通知等を踏まえて全国統一的な観点を考慮しつつ、従前から都道府県又は市町村が実施している。同様に、食品リサイクル法に基づく事務についても、国が事務処理基準等を示すことで都道府県・市町村による実施が可能であり、廃棄物処理法に基づく権限と一体的に運用することで事務の効率化につながることから、移譲が必要である。

全国知事会からの意見

手挙げ方式や社会実験による検討を求める。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

権限を受けた都道府県から市へ権限を移譲する場合は、手挙げ方式による移譲を求める。

○食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律の理念

食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律(平成12年法律第116号。以下、「法」という。)は、食品の売れ残りや食べ残しにより、又は食品の製造過程において大量に発生している食品残さについて、国の基本方針及び食品関連事業者の判断の基準となるべき事項を定め、当該事項を遵守させるための措置を講ずるとともに、再生利用事業者の登録制度その他食品循環資源の再生利用等を促進するための措置を講ずることにより、食品に係る資源の有効な利用の確保及び食品に係る廃棄物の排出の抑制を図るとともに、食品の製造等の事業の健全な発展を促進し、もって生活環境の保全及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的とした法律である。

法律の制定の背景には、廃棄物の最終処分場のひっ迫等、廃棄物問題に係る深刻化が進む中で、食品の製造等の過程等において生ずる食品残さが大量に排出され、資源として有効利用できるにもかかわらず、その大部分が焼却されていた状況を踏まえ、国全体で食品残さの再生利用等の促進を図るため、国が全国的な食品残さの発生状況等を踏まえながら、全国統一的な観点から取り組むべき目標等を定めつつ、全国の事業者に対して取組を促していくべきとの考えがあったところ。

食品関連事業者は、主務大臣が定める判断の基準となるべき事項に従い、再生利用に取り組むこととされている。判断の基準となるべき事項には、再生利用等の実施の原則、食品循環資源の再生利用等の実施に関する目標、発生抑制の方法等について定められており、この事項は、食品廃棄物等を多量に発生させる食品関連事業者が、主務大臣に毎年度報告する、食品廃棄物等の発生量や再生利用等の取組状況を踏まえて決定される。

また、食品リサイクルを促進するため、食品循環資源の肥料化等を行う事業者等に対しては、廃棄物処理法の特例を設けている。これは、食品残さは散在する食品関連事業者の事業場で少量ずつ排出されるという特性を有している一方、再資源化を効率的に行っていくためにはある程度のまとまりが必要である中、市町村ごとに必要とされる廃棄物処理法上の許可を不要とすることで、広域にわたる事業場から再生利用事業を行う者が食品残さを調達しやすくするという考えに基づくものである。

したがって、本法は、住民に最も身近な市町村単位で、地域の実情に応じて適正に処理されることとなる一

般廃棄物処理や、都道府県等の一定の規制の下、民間の自由な競争・契約によって処理される産業廃棄物処理とは異なり、国が、全国規模で製造、流通、消費される食品及びその廃棄物の現状について把握し、国の基本方針及び食品関連事業の判断の基準となるべき事項等を検討する必要がある。

これらの食品リサイクル法の目的やその性質を鑑みれば、食品関連事業者等の義務の履行状況等にかかる指導・監督権限について、都道府県や市町村の区域で細分化して実施することとする場合には同法に基づく制度全体を根本から変更しなければならないと考えられる。

仮に、権限を移譲した場合の実態上の問題点については別紙をご参照されたい。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

〔再掲〕

4【国土交通省】

(5)食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律(平12法116)(財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省及び環境省と共管)

食品関連事業者等に対する指導、助言、勧告、命令、報告徴収及び立入検査については、関係する審議会において都道府県等から意見聴取を行いつつ、実施主体や国の関与等の在り方を含めた的確な執行の在り方について、原則として平成27年中に検討を行い、その結果に基づいて必要な措置を講ずる。

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号 776 提案区分 A 権限移譲 提案分野 環境・衛生

提案事項(事項名) 資源有効利用促進法に基づく権限の都道府県への移譲

提案団体 兵庫県、徳島県

制度の所管・関係府省
経済産業省、環境省、財務省、厚生労働省、国土交通省、農林水産省

求める措置の具体的内容

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

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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。

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。

根拠法令等

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

同法目的を達成するため、国が全国統一的な観点から報告徴収・立入検査、指導・助言、勧告・公表・命令等を行う必要があり、これら権限を委譲することは困難である。命令に当たっては、主務大臣は産業構造審議会等の意見を聴いて行うこととされており、社会的妥当性を確保するため、慎重な検討が求められることから、国が統一して行うこと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、他の事業者の取り組み状況等を踏まえ、全国統一的な観点から国がこれら措置を行うことが適当である。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

・廃掃法に基づく権限を有する県として、適正に処理されているかどうかを確認することが可能となり、事業者への統一的な指導を実施することができる。

全国知事会からの意見

手挙げ方式や社会実験による検討を求める。

各府省からの第2次回答

(1)資源の有効な利用の促進に関する法律の理念

資源の有効な利用の促進に関する法律(平成3年法律第48号。以下「法」という。)は、使用済物品等及び副産物の発生抑制並びに再生資源及び再生部品の利用による資源の有効利用を総合的かつ計画的に推進することを目的とした法律である。

具体的には、製品の製造段階における3R対策、設計段階における3Rの配慮(原材料の使用の合理化、長期使用の促進、構造の工夫等)、製造事業者による自主回収・リサイクルシステムの構築など製造事業者として取り組むべき事項を主務省令(「判断の基準となるべき事項」として定めており、住民に最も身近な市町村において地域の実情に応じて適正に処理する産業廃棄物処理とは異なり、製造事業者等が全国単位(製造及び製品は一地域で完結するものではない)で3Rを実施することを目的としたものであり、製造事業者等における義務の履行状況にかかる指導・監督権限について、都道府県や市町村の区域で細分化して実施することは、おおよそ法の想定するところではないと考えられる。

(2)貴県の意見について(別紙に記載)

(3)仮に、権限を移譲した場合の実態上の問題点

仮に、特定事業者等に対する指導・監督権限について、国から貴県に権限を移譲した場合、実態上の問題点が予想される。

(別紙あり)

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

4【国土交通省】

(4)資源の有効な利用の促進に関する法律(平3法48)(財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省及び環境省と共管)[再掲]

特定省資源事業者等に対する指導、助言、勧告、命令、報告徴収及び立入検査については、関係する審議会において都道府県等から意見聴取を行いつつ、実施主体や国の関与等の在り方を含めた的確な執行の在り方について、原則として平成27年中に検討を行い、その結果に基づいて必要な措置を講ずる。

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	368	提案区分	A 権限移譲	提案分野	産業振興
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	九州地方知事会				
制度の所管・関係府省	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				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【必要性】エネルギー政策基本法第6条においては、「地方公共団体は、基本方針にのっとり、エネルギーの需給に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、その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。

これらの取り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り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。

根拠法令等

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

平成25年11月22日付けで、全国知事会から内閣府地方分権改革推進室に対して、特定事業者等に対する指導・助言、報告徴収、立入検査に関する権限の委譲の受入れが困難である旨示されている。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

昨年度検討されたのは「全国一律・一斉の権限移譲」であるが、全国知事会と各府省の見解が一致せず、権限移譲が実現しなかったものである。本年度の提案は、全国一律・一斉の権限移譲ではなく、「希望する自治体への権限移譲」であり、昨年度の結論をもって拒否することは不適切と考える。

本会としては、手挙げ方式で行うことにより、全国知事会の主張する包括移譲の必要性も具体的に検証できるものとする。

全国知事会からの意見

・指導、助言、報告徴収、立入検査の権限のほか、特定事業者等の指定、定期報告書の受理、中長期計画書の受理や合理化計画に係る指示及び命令などの権限についても包括的に移譲すべきであり、全国一律の制度化に向け、問題点等を検証するために、手挙げ方式や社会実験による実現を検討するべきである。
・自治事務に区分されるものと考えられるため、国による指示権は原則認められず、また、基準の設定については、義務付け・枠付けのメルクマールの範囲内とすべき。
・なお、平成25年11月22日付け文書では、権限移譲後の責任ある対応を取ることができない報告徴収・立入検査等の事務のみの受け入れについて困難と記載したもの。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】
提案団体の意見を十分に尊重されたい。

各府省からの第2次回答

1. エネルギーに係る施策は、我が国の経済活動に欠くことのできないエネルギーを安定的に供給することが目的であり、海外から安定的に燃料を調達する施策と、燃料資源を有効に利用するための施策とで構成されている。後者の規制が省エネ法であり、エネルギーを使用する事業者に対して一定の義務を課している。
2. 国は省エネ法の目的にある「エネルギーの使用の合理化を総合的に推進する」ため、「事業者全体の状況」と「個々の事業者の状況」の両者を踏まえて事業者の取組を評価し、指導や立入検査等を実施する必要がある。このため、国の指示権の行使及び統一的な基準に基づく運用は必須である。
3. また、特定事業者等の指定、定期報告書の受理、中長期計画書の受理や合理化計画に係る指示及び命令などの権限を移譲した場合、事業者全体の状況を把握し、勘案した上での事務を実施することが不可能となる。
4. さらに、省エネ法では、事業者における省エネルギー対策の強化を図る観点から、事業者が複数の所在地に設置している全ての事業所について全体としての効率的かつ効果的な省エネルギー対策の実施を義務付けるため、事業者単位での規制を行っているところであるが、今回の九州知事会の提案のように、自治体が自らの管内の事業所のみを対象として立入検査等を行う場合、複数の都道府県に事業所を有する事業者にとっては、同一事業者でも事業所ごとに立入検査等を行う主体が異なることとなり、法の趣旨に反する。この際、全国知事会の意見のように国の指示権を認めず自治体毎に異なる運用が行われた場合は特に、事業者の混乱を招くおそれがある。また、自らの管内に本社がある事業者が有する他自治体の事業所を対象として立入検査等を行う場合は、当該事業所が立地する自治体又は国との調整が不可欠であり、現実的ではない。
5. 加えて、手挙げ方式により都道府県に権限を移譲し、全国知事会の意見のように国の指示権を認めない

場合は、対象事業者の範囲に関わらず当該「事業者全体の状況」を踏まえた対応が困難であり、法目的の達成が困難となる。

6. 以上のことから、移譲の対象とはできない。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

4【国土交通省】

(3)エネルギーの使用の合理化等に関する法律(昭54法49)(警察庁、金融庁、総務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省及び環境省と共管)

特定事業者等(事業所等が一の都道府県の区域内のみにあるものに限る。)に対する指導、助言、報告徴収及び立入検査については、関係する審議会において都道府県等から意見聴取を行いつつ、実施主体や国の関与等の在り方について、平成27年中に検討を行い、その結果に基づいて必要な措置を講ずる。

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	510	提案区分	A 権限移譲	提案分野	産業振興
提案事項 (事項名)	「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				
提案団体	神奈川県				
制度の所管・関係府省	国土交通省、経済産業省、農林水産省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

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。

根拠法令等

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

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に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をしている。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請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、農地法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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

物流ネットワーク形成を図るため、有効な施策を推進していただきたいが、提案した「総合効率化計画」の認定、報告徴収、取消、確認事務等当該業務は、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。

また、企業誘致、中小企業への各種支援等により生産者と結びつきがあり、かつ、道路などの社会資本の整備状況に精通している都道府県が計画の認定を担うことで、生産拠点の状況を踏まえた輸送、保管等の流通業務を総合的かつ効率的に判断し、物流全体のネットワークの改善を図ることが可能となると考える。特定流通業務施設に関連する施設が複数都道府県にまたがる場合は、当該都道府県間で連携を取ることで、国際的・全国的な見地の欠如の懸念を払拭できると考える。

総合効率化計画の認定等の事務については、計画を実施する者の種別等に応じて、国（国土交通大臣、経済産業大臣、農林水産大臣）または都道府県が行うこととなっており、申請者にとっては煩雑な制度となっている。

この状況を改善するため、権限移譲に当たっては、国（三主務大臣）の所管分全てについて同時に行う必要があると考える。

全国知事会からの意見

・関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方式や社会実験による検討を求める。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の意見を十分に尊重されたい。

各府省からの第2次回答

回答区分 C 対応不可

1. ご指摘のあった都道府県等が行う農地転用の許可事務や開発行為の許可事務については、繰り返しになるが、特定流通業務施設に限らず、一般的に土地利用の変更を行う際には必ず許可を受けなければならないものであり、かつ、物流総合効率化法の認定に当たっては、あらかじめ、都道府県知事の意見を聴くこととされており、十分な調整を図りながら認定を行うこととされているため、これらの事務との間に乖離や矛盾が生じる性質のものではない。今後とも、総合効率化事業の認定に当たっては、貴県を含む都道府県と十分に調整を図るよう努めて参りたい。

2. なお、総合効率化計画の認定の提出にあたっては、総合効率化事業の区分に応じて政令で規定されており、貨物流通事業者であれば国土交通大臣に提出することとなるが、これは、実施しようとする総合効率化計画が、物流関係事業の許認可に係る事務との一体的処理等を行う必要があるからである。

総合効率化事業は、法施行から平成25年度末までに222件の認定があるが、ほぼ全ての総合効率化計画において貨物流通事業者が主体的に実施しており、今後も物流効率化を主体的に実施するのは貨物流通事業者となる傾向は変わらないと見込まれるため、国土交通省に認定の申請を行えばよいことになっていることから、申請者にとって煩雑なものとはなっていない。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	18	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	特別用途地区の指定に係る国の承認の報告化				
提案団体	狛江市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【制度改正の必要性】

市内において特別用途地区の手法を活用し、土地を有効に活用していきたいと考えている。

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。

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。

【制度改正の内容】

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。

根拠法令等

建築基準法第49条第2項
都市計画法第8条

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

都市計画施設等の区域内における建築等の規制(都市計画法第53条)の許可や用途指定の変更等、都における権限が基礎自治体への権限移譲の具体的措置として平成24年4月1日から地方公共団体に移譲されている。また、国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する当面の方針について平成25年9月13日付けで地方分権改革推進本部において決定されている。権限移譲は今後も進めていくものと考えられる。

地域の自主性及び自立性を高める良好なまちづくりを推進するためには、面的な指定を行う用途地域指定では解決できない実態が多く存在しており、現状では地区計画により解決を図る手法しか持ち合わせていない。しかし、地区計画の指定については時間をかけた議論を行なう必要があり、有効な解決手段として機能していない。このため、地方公共団体が地域独自のまちづくりを推進するためにも、権限移譲や照会、報告等手続きの簡素化を行なうことで、合理化を図っていければと考え、提案するものである。

全国知事会からの意見

特別用途地区は市町村が都道府県と協議して決定するものであり、その目的を達成するためにふさわしい建築物の用途は地方公共団体において適切に判断することが可能である。このため、国土交通大臣の承認は廃止すべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】
提案団体の意見を十分に尊重されたい。

用途規制は、国民の生命、健康及び財産の保護を図るために、国の役割として、目指すべき市街地像に応じた建築物の最低限の基準を定めたものであり、各用途地域の指定目的に従い、法律で用途を限定的に列挙している。

また、用途規制は市街地の環境を保全するためのもっとも基本的な制限であり、特にその特例許可の際には公聴会を開催し、近隣住民の意見を聴取することが義務づけられている。

このような用途規制の条例による緩和は、法で定めた最低の基準を緩和し、一般に新たな基準を示すことになり、用途規制の目的である市街地環境の保全が担保できなくなるおそれがあるため、国の権限により建築基準法令の規定として妥当なものであるか判断する必要がある。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

6【国土交通省】
(1)建築基準法(昭25法201)
(vii)以下に掲げる事務については、事務の迅速かつ円滑な執行に資するため、国土交通大臣が認めた具体的な事例に関して、地方公共団体に情報提供を行う。
・特別用途地区内における地方公共団体の条例による建築基準法の制限緩和(49条2項)

- ・地区計画等の目的を達成するために行う市町村の条例による建築基準法の制限緩和(68条の2第5項)
- ・伝統的建造物群保存地区内における市町村の条例による建築基準法の制限緩和(85条の3)

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	786-1	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	兵庫県【共同提案】和歌山県、徳島県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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)で足り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。

根拠法令等

建築基準法第49条第2項、第68条の2第5項

(第49条第2項関係)

本規定は、特別用途地区の区域内の用途制限について、用途地域における用途制限を補完し、当該区域の特性に相応しい土地利用の増進等の目的を達成するために必要と認めるときは、その地区の指定の目的のために必要と認める場合においては、国土交通大臣の承認を得て、条例で定め、最低基準である用途地域の用途制限を緩和することができることとした規定であるところ。用途規制は、国民の生命、健康及び財産の保護を図るために、国の役割として、目指すべき市街地像に応じた建築物の最低限の基準を定めたものであり、その緩和は、建築物の最低限の基準を例外的に緩和するものであるため、国土交通大臣の承認が必要であり、それを定めた本規定は見直しにはなじまないと示しているところ。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

・特定行政庁でもある都道府県においては、用途規制が始まって以来、その運用及び例外許可(建築基準法第48条各項許可)を積み重ねるとともに、用途地域の変更等にあたって、都市計画行政と建築行政との緊密な連絡調整を図ってきたところである。

・制限の緩和について、当該用途地域の指定の目的に背離しない範囲であること、緩和に伴う環境悪化や利便性の低下を招かないこと等、地域事情を熟知した都道府県においてこそ、より適切な判断が可能である。

全国知事会からの意見

特別用途地区、地区計画は市町村が都道府県と協議をして決定するものであり、その目的を達成するためにふさわしい建築物の用途は地方公共団体において適切に判断することが可能である。このため、国土交通大臣の承認は廃止すべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】
提案団体の意見を十分に尊重されたい。

各府省からの第2次回答

用途規制は、国民の生命、健康及び財産の保護を図るために、国の役割として、目指すべき市街地像に応じた建築物の最低限の基準を定めたものであり、各用途地域の指定目的に従い、法律で用途を限定的に列挙している。

また、用途規制は市街地の環境を保全するためのもっとも基本的な制限であり、特にその特例許可の際には公聴会を開催し、近隣住民の意見を聴取することが義務づけられている。

このような用途規制の条例による緩和は、法で定めた最低の基準を緩和し、一般に新たな基準を示すことになり、用途規制の目的である市街地環境の保全が担保できなくなるおそれがあるため、国の権限により建築基準法令の規定として妥当なものであるか判断する必要がある。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

[再掲]

6【国土交通省】

(1)建築基準法(昭25法201)

(vii) 以下に掲げる事務については、事務の迅速かつ円滑な執行に資するため、国土交通大臣が認めた具体的な事例に関して、地方公共団体に情報提供を行う。

- ・特別用途地区内における地方公共団体の条例による建築基準法の制限緩和(49条2項)
- ・地区計画等の目的を達成するために行う市町村の条例による建築基準法

の制限緩和(68条の2第5項)

・伝統的建造物群保存地区内における市町村の条例による建築基準法の制限緩和(85条の3)

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	786-2	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	兵庫県【共同提案】和歌山県、徳島県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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)で足り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。

根拠法令等

建築基準法第49条第2項、第68条の2第6項

(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、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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

・特定行政庁でもある都道府県においては、用途規制が始まって以来、その運用及び例外許可(建築基準法第48条各項許可)を積み重ねるとともに、用途地域の変更等にあたって、都市計画行政と建築行政との緊密な連絡調整を図ってきたところである。

・制限の緩和について、当該用途地域の指定の目的に背離しない範囲であること、緩和に伴う環境悪化や利便性の低下を招かないこと等、地域事情を熟知した都道府県においてこそ、より適切な判断が可能である。

全国知事会からの意見

特別用途地区、地区計画は市町村が都道府県と協議をして決定するものであり、その目的を達成するためにふさわしい建築物の用途は地方公共団体において適切に判断することが可能である。このため、国土交通大臣の承認は廃止すべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】
提案団体の意見を十分に尊重されたい。

各府省からの第2次回答

用途規制は、国民の生命、健康及び財産の保護を図るために、国の役割として、目指すべき市街地像に応じた建築物の最低限の基準を定めたものであり、各用途地域の指定目的に従い、法律で用途を限定的に列挙している。

また、用途規制は市街地の環境を保全するためのもっとも基本的な制限であり、特にその特例許可の際には公聴会を開催し、近隣住民の意見を聴取することが義務づけられている。

このような用途規制の条例による緩和は、法で定めた最低の基準を緩和し、一般に新たな基準を示すことになり、用途規制の目的である市街地環境の保全が担保できなくなるおそれがあるため、国の権限により建築基準法令の規定として妥当なものであるか判断する必要がある。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

[再掲]

6【国土交通省】

(1)建築基準法(昭25法201)

(vii)以下に掲げる事務については、事務の迅速かつ円滑な執行に資するため、国土交通大臣が認めた具体的な事例に関して、地方公共団体に情報提供を行う。

・特別用途地区内における地方公共団体の条例による建築基準法の制限緩和(49条2項)

- ・地区計画等の目的を達成するために行う市町村の条例による建築基準法の制限緩和(68条の2第5項)
- ・伝統的建造物群保存地区内における市町村の条例による建築基準法の制限緩和(85条の3)

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	787	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	兵庫県【共同提案】大阪府、徳島県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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(町村にあつては同意)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。

根拠法令等

建築基準法第85条の2、第85条の3

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

・古民家等の歴史的建築物の保存活用を推進することとして、防火避難・構造安全性の確保に関する事項について建築審査会の包括同意基準化が示唆されるなど、一層指定を行っていくこととされ、都道府県において、多様な建築物を対象とした法の適用除外が可能となったところである。

・伝統的建造物群保存地区内の建築物に係る規制の一部緩和にあたっては、法の目的とする交通、安全、防火、衛生等の市街地環境について同等の環境確保をより考慮したうえで、地域の実情を熟知した都道府県においてこそ、国よりも適切な判断が可能である。

全国知事会からの意見

伝統的建造物群保存地区は市町村が都道府県と協議して決定するものであり、その目的を達成するためにふさわしい建築物の用途は市町村において適切に判断することが可能である。このため、国土交通大臣の承認は廃止するべきである。

各府省からの第2次回答

緩和の対象となる制限は、国民の生命、健康及び財産の保護を図るために、国の役割として、目指すべき市街地像に応じた建築物の最低限の基準を定めたものである。

伝統的建造物群保存地区内における建築物の制限の緩和措置は、伝統的建造物群を構成する建築物が、法の目的とする交通、安全、防火、衛生等の市街地環境について同等以上の環境を確保することをもって認められるものではなく、伝統的建造物群の保護の必要性から認められたものであるため、適用除外の条項、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とともに、法で定めた最低の基準を緩和し、一般に新たな基準を示すことになり、防火規制等による建築物の安全性を担保できなくなるおそれがあるため、国の権限により建築基準法令の規定として妥当なものであるか判断する必要がある。

[再掲]

6 【国土交通省】

(1) 建築基準法(昭25法201)

(vii) 以下に掲げる事務については、事務の迅速かつ円滑な執行に資するため、国土交通大臣が認めた具体的な事例に関して、地方公共団体に情報提供を行う。

- ・特別用途地区内における地方公共団体の条例による建築基準法の制限緩和(49条2項)
- ・地区計画等の目的を達成するために行う市町村の条例による建築基準法の制限緩和(68条の2第5項)
- ・伝統的建造物群保存地区内における市町村の条例による建築基準法の制限緩和(85条の3)

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	788	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	兵庫県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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)
- ・鉄筋コンクリート造の柱等の認定(構造耐力)(第140条第2項において準用する(第139条第1項第3号及び第4号口)
- ・広告塔又は高架水槽等の認定(構造耐力)(第141条第2項において準用する(第139条第1項第3号及び第4号口)
- ・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))

根拠法令等

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)

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統一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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

・今回の提案は、構造方法等の認定に係る性能評価機関の指定権限の移譲を求めるものではなく、大臣が指定した評価機関の審査結果に基づく認定の権限を都道府県知事に移譲することを提案するものである。

・耐火構造、不燃材料の認定等全国一律に適用される建築物に関するものについては、事務の効率性を含め、国土交通大臣が全国統一的に行うことが必要であるが、今回提案の「超高層建築物等」、「避難安全検証」、「耐火性能検証」等については、建築物ごとの個別検証に関するものであることから、都道府県による迅速な認定が可能になると考える。

全国知事会からの意見

関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方式や社会実験による検討を求める。

各府省からの第2次回答

○ 構造方法等の認定は、申請された構造方法等が、建築物の安全等を確保するための最低の基準である建築基準法で定める性能を満たすものであるかの評価・認定を行うものであり、適切な判断がなされない場合直ちに国民の生命等の保護に影響を与えるおそれがあるとともに、建築物ごとの認定であっても、性能を満たす構造方法等を新たに示すこととなるため、統一的な判断が行われる必要がある。

○ 具体的には、申請される構造方法等は、新たな技術や検証方法を用いるなど個々に異なるものであり、大臣が性能評価を踏まえて認定を行う際には、当該性能評価のための試験方法等の妥当性を性能評価機関や専門家等の意見も踏まえて検討するとともに、同一・類似の技術・検証方法への認定状況等との整合性等を考慮の上、認定を行っているところ。

このため、仮にご提案のとおり大臣が指定した性能評価機関の性能評価に基づき都道府県知事が認定を行うとしても、ある都道府県では認定され、別の都道府県では認定されない事態が生じることとなるため、都道府県知事への認定権限の移譲は困難である。

○ なお、認定手続の迅速化等を図るため、審査項目が多岐にわたる超高層建築物の大臣認定における審査において、事業者の円滑な申請に資するよう、申請内容の不足等に関するチェックリストの作成等の対策を講じることとする。

4【国土交通省】

(2)建築基準法(昭25法201)

超高層建築物等の構造方法に係る国土交通大臣の認定(20条1項1号)については、認定手続の迅速化等を図るとともに、事業者の円滑な申請に資するよう、申請内容に関するチェックリストの作成等の措置を講ずる。

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	330	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	八幡市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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。

根拠法令等

建築基準法48条別表2

各府省からの第1次回答

回答区分 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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

本提案は、学校敷地内における多数校の調理を行う学校給食共同調理場の中で、少子化等による児童数の減少により、調理能力に余裕のある学校において、その調理能力の範囲内で他校の調理をするいわゆる親子方式に限定したものです。そのため、近隣への環境には影響を及ぼさないものと考えます。

本市においては、新たに中学校給食の実施を検討しており、築後数十年経過した中学校に調理施設を整備することは、構造的な問題等から困難な状況にあります。そのため、近隣の調理能力に余裕のある小学校で調理し、搬送するいわゆる親子方式を採用することが、最も効果的と考えています。中学校給食の早期実現のため、親子方式に限定して、住居系地域でも建築できるようご配慮願います。

全国知事会からの意見

—

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

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、住居の環境を害するおそれがなく、公聴会を経て、建築審査会の同意が得られたものであれば、特定行政庁は個別に許可することができる。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

6【国土交通省】

(1)建築基準法(昭25法201)

(vi)住居系の用途地域における自校分と併せて他校分の給食を作る場合の学校給食共同調理場の建築については、特定行政庁が許可(48条1項から7項)をするに当たって積極的な対応を行うことができるよう、先進的な事例に関して、地方公共団体に情報提供を行う。

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	602	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	宮津市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【制度改正の内容】

用途地域内の建築物の制限を見直し、自校分とあわせて他校分の給食を作る場合(いわゆる親子方式)の給食施設を住居地域(第1種住居地域)においても、建築できるようにする。

【現行制度で対応困難な理由】

建築基準法第48条第14号の規定では、前各項のただし書きの規定による制限建築物の建築を許可する場合には、利害関係を有する者の出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。

【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。

根拠法令等

建築基準法第48条第14号

各府省からの第1次回答

回答区分 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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

全国知事会からの意見

—

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】
提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

提案団体からは意見が付されていないところであり、第1次回答で納得いただいたものと考えている。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

〔再掲〕
6 【国土交通省】
(1) 建築基準法(昭25法201)
(vi) 住居系の用途地域における自校分と併せて他校分の給食を作る場合の学校給食共同調理場の建築については、特定行政庁が許可(48条1項から7項)をするに当たって積極的な対応を行うことができるよう、先進的な事例に関して、地方公共団体に情報提供を行う。

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	397	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	特別区長会				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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㎡を越える建築物」、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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

建築主事の設置は、都道府県又は人口25万人以上の市等建築主事を設置する市が行うこととされているが、特別区においては都区双方に建築主事を設置し、都の建築主事が処理する事務以外の事務を特別区の建築主事が処理することとされている。本事務は、現行の建築基準法では、特別区の建築主事の権限に属しないものとされているため、都の建築主事の事務となっている。

移譲された場合、「特別区における東京都の事務処理の特例に関する条例」に規定されている申請書等を都へ送付する事務、手数料の都への報告及び納付事務及び証書等を都から区に送付する事務や、事務処理特例交付金にかかる事務の負担が軽減されるとともに、書類等の往復にかかる期間が短縮されることで事務の効率化が図られる。また、利用者は、当該手続・協議の際にかかる移動距離、事務処理期間等の短縮による物理的な負担の軽減や、窓口の一本化による審査状況、進捗などの行程管理が容易になるなど、利便性が向上する。

さらに、実際の事務においても、1万㎡を越える建築物如何に係らず、原則的には法の適用は一律であって、事務の実施には問題はない。

以上の観点から、特に都の建築主事でなければ実施できない根拠はなく、かつ特別区において実施することが合理的であるため、本事務の権限移譲を求める。

また、「床面積が大きくなるほど審査の事務負担が増す」「31m超の建築物は審査項目が数多くある」との懸念があるが、現在特別区が行っている事務でも、31m超の建築物はあり、事務処理に関して支障はなく、区での対応は十分に可能である。

根拠法令等

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

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行うことができる)。

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い。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

本提案は、都知事の許可が不要なものに係る事務であり、指定確認検査機関による確認検査が充実している状況も踏まえると、提案の実現によって区の処理する件数が現在より大幅に増加するとは考えにくく、区の負担増及び建築主となる民間事業者等への影響等に支障がなく、移譲された場合の事務負担軽減や効率化、利便性の向上によるメリットが大きいと考える。

また、移譲された場合、総合設計許可や区の進めるまちづくり、区条例など、権限が移譲されることで事業者や地元住民に対して円滑な指導・誘導が可能となり、一体的、総合的なまちづくりの推進が可能となる。

更に、平成25年度、都心の提案区における1万㎡超の新築物件の確認申請受付件数は、9件(昇降機等は39件)であり、計画変更等を含めても34件(昇降機等は39件)程度であり、事務処理に支障をきたすほど、著しく業務量が増加するとはいえない。これらの理由をもって事務処理の合理化やサービス向上が図れないとすることは、正当な理由にはあたらないと考える。

全国知事会からの意見

特別区の区域は一つの都市計画区域として指定されており、一体の都市として総合的に整備・保全することとされている。

このため、(管理番号398)「延べ面積が1万㎡を超える建築物等に係る特定行政庁の事務の権限移譲について」と密接に関連しており、23区全域を都が広域的かつ一体的に処理する必要がある。

また、提案のあった事項については、都区間で事務配分の協議を行っている最中であるため、今回の検討においては慎重に対応されたい。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の意見を十分に尊重されたい。

各府省からの第2次回答

○ 建築基準法(以下「法」という。)第4条第2項及び第3項に基づき、市町村(特別区を含む)は、都道府県知事との協議・同意手続を経て建築主事を置いた場合には、建築主事及び特定行政庁の権限に属する全ての事務を行うことができる。一方、法第97条の3の規定は、特別区は、一定の範囲内の事務であれば、協議・同意手続を経ずに建築主事を置くことができることとするものである。

○ 上記のとおり、ご提案の内容については、法第4条第2項及び第3項の規定に基づき建築主事を置くこと

により、現行規定で対応可能であり、全国知事会からも慎重な対応が求められているため、都区間で適切な事務配分の協議を行った上で対応されたい。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	398	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	特別区長会				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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㎡を越える建築物」、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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

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㎡を越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。

根拠法令等

建築基準法第2条第1項第35号、同法第97条の3第3項
建築基準法施行令第2条の2第2項、同施行令第149条第2項、3項

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できる)。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

本提案は、建築基準法施行令149条等で規定されている延べ面積が1万㎡を超える建築物等に係る特定行政庁の事務権限を移譲することを求めているものである。

本提案は、都知事の許可が不要なものに係る事務であり、指定確認検査機関による確認検査が充実している状況も踏まえると、提案の実現によって区の処理する件数が現在より大幅に増加するとは考えにくく、区の負担増及び建築主となる民間事業者等への影響等に支障がなく、移譲された場合の事務負担軽減や効率化、利便性の向上によるメリットが大きいと考える。

また、移譲された場合、総合設計許可や区の進めるまちづくり、区条例など、権限が移譲されることで事業者や地元住民に対して円滑な指導・誘導が可能となり、一体的、総合的なまちづくりの推進が可能となる。

更に、平成25年度、都心の提案区における1万㎡超の新築物件の確認申請受付件数は、9件(昇降機等は39件)であり、計画変更等を含めても34件(昇降機等は39件)程度であり、事務処理に支障をきたすほど、著しく業務量が増加するとはいえない。また、総合設計制度等を活用した高度利用のあり方においても、各区により地域特性や公共ニーズに違いがあり、地域に根ざした、きめの細かい街づくりを誘導する上では、都の街づくりに関するガイドライン等を踏まえながら、特別区扱いの諸制度との整合を図る方が合理的と考える。

全国知事会からの意見

当該事務は、都市計画で定められた地域・地区等の土地利用に即した建築規制を行うことにより、秩序ある都市の形成を目指すものである。

特別区は一つの都市計画区域に指定されており、一体の都市として総合的に整備・開発・保全することとされていることなどから、延べ面積1万㎡を超える建築物等に係る特定行政庁の事務は、23区全域を都が統一的かつ広域的に処理する必要がある。

また、提案のあった事項については、都区間で事務配分の協議を行っている最中であるため、今回の検討においては慎重に対応されたい。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の意見を十分に尊重されたい。

各府省からの第2次回答

○ 建築基準法(以下「法」という。)第4条第2項及び第3項に基づき、市町村(特別区を含む)は、都道府県知事との協議・同意手続を経て建築主事を置いた場合には、建築主事及び特定行政庁の権限に属する全ての事務を行うことができる。一方、法第97条の3の規定は、特別区は、一定の範囲内の事務であれば、協

議・同意手続を経ずに建築主事を置くことができることとするものである。

○ 上記のとおり、ご提案の内容については、法第4条第2項及び第3項の規定に基づき建築主事を置くことにより、現行規定で対応可能であり、全国知事会からも慎重な対応が求められているため、都区間で適切な事務配分の協議を行った上で対応されたい。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号 提案区分 提案分野

提案事項
(事項名)

提案団体

制度の所管・関係府省

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

各府省からの第1次回答

回答区分 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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

意見なし

全国知事会からの意見

直轄道路の権限移譲に係る国と地方との個別協議の結果等を踏まえ、希望する都道府県への移譲をすすめるべきである。なお、所管省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

所管(府)省からの回答が「現行規定により対応可能」となっていることについて、提案団体との間で十分確認を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

提案団体からは意見が付されていないところであり、提案の趣旨が、現行制度により十分対応可能なものであると考えている。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号 提案区分 提案分野

提案事項
(事項名)

提案団体

制度の所管・関係府省

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

各府省からの第1次回答

回答区分 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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

意見なし

全国知事会からの意見

直轄道路の権限移譲に係る国と地方との個別協議の結果等を踏まえ、希望する都道府県への移譲をすすめるべきである。なお、所管省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

所管(府)省からの回答が「現行規定により対応可能」となっていることについて、提案団体との間で十分確認を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

提案団体からは意見が付されていないところであり、提案の趣旨が、現行制度により十分対応可能なものであると考えている。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	61	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	複数都道府県に跨がる直轄国道・河川に係る権限の移譲				
提案団体	関西広域連合				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

道路・河川のインフラ整備等については、国土交通省地方整備局と都道府県及び政令市がそれぞれ事業を実施していることから総合的な対応が困難な状況であるが、関西広域連合であれば、防災、観光・文化振興、産業振興、医療、環境保全など広域行政を現在推進しており、構成府県・政令市と一体的に事業を実施することで、圏域内の市町村や各種団体、地域住民の声を幅広く聞きながら、従来の縦割り行政にとらわれない、より地域の実情に応じた総合的な施策展開が可能となる。

また、国による直轄事業では、住民から距離があるため、その意向が反映されにくい、地方が事業を実施することで、地域住民(議会)の関心やチェック機能も高まり、その民意を反映しやすいものとなることと、許認可に係る事務も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、住民目線にたった地域ニーズを反映した効率的・効果的なまちづくりが可能となる。

全国知事会の意見(平成25年11月14日、「直轄道路・河川の権限移譲に伴う財源措置について(案)」に対する意見)で言及されているように、複数の都道府県に跨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、具体の移譲に当たっては、所要財源の確保、人員・資機材の移管が前提となる。

根拠法令等

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)

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

地方分権改革推進委員会第1次勧告(平成20年5月28日)の方向性に沿って、国と地方公共団体間で移譲について個別協議を進めていると主張されているが、この勧告では、①直轄国道については、主に地域内交通を分担する道路は基本的に地方が担うべきであり、国は、それを補完することにより、全国的な交通ネットワークを形成すべきとされ、②直轄河川については、「地域の川は地方に任せる」との観点から、地域の河川の管理については、地方自治体が責任をもって担えるように見直し、河川流路が複数都府県にまたがる一級河川についても、関係都府県の調整が整えば、管理権限を国から移譲できるよう検討すべきとされている。

この第1次勧告の趣旨を踏まえれば、勧告以後、府県域を越える広域行政組織である関西広域連合が設立(平成22年12月1日)されており、広域的な権限の受け皿としてふさわしいことから、府県を跨がる直轄国道・河川の移譲についても検討すべきである。

また、関西広域連合の取組については、定期的(年2回程度)に広域連合の区域内の基礎自治体(市町村)との意見交換を実施し、こうした国からの事務・権限の移譲の提案についても理解が得られるよう説明を行っている。

全国知事会からの意見

複数の都道府県にまたがる直轄道路・河川についても、関西広域連合など、広域での移譲を進めるため、受入体制の枠組みづくりを進めるべきである。移譲に当たっては、手挙げ方式によるべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

都道府県における財源や人材、資機材の確保や、災害時の迅速な対応、継続的な道路改良・維持修繕等に対する懸念意見がある

ことから、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの国道ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。

都道府県の財政状況や組織体制等により、治水の安全度、大規模災害時の緊急対応に対する懸念意見があることから、当該河川

の都道府県の移譲について検討する場合には、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの河川ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。

○直轄道路・河川の権限移譲については、昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」に基づき、国と地方公共団体が協議を行い、協議が整ったものについて移譲を進めているところ です。

○一方で、東日本大震災等の大規模災害の発生、社会資本の老朽化問題の顕在化等の社会資本を巡る状況変化も踏まえ、国民生活・経済を支える基幹的な社会資本の整備・維持管理は国の基本的な責務である

との認識に立って、国が管理する必要がある道路・河川については、引き続き国で管理すべきと考えています。

○複数の都道府県に跨る道路・河川の広域行政組織への移管については、利害が異なる場合の意思決定の仕組みの確保、管理瑕疵等における責任の所在の明確化等の課題があり、困難であると考えています。

○なお、基礎自治体からも、広域行政組織の広域的实施体制のあり方に関して、大規模災害時等の緊急時における危機管理体制や迅速な復旧・復興をはじめとする広域のかつ機動的な対応等について、事業の実施やブロック内の利害調整等の面で大きな支障が生じることを危惧しているとの懸念が示されているところで

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	700	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	複数都道府県に跨る直轄国道・河川に係る権限の移譲				
提案団体	大阪府				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【制度改正のメリット】

道路・河川のインフラ整備等については、国土交通省地方整備局と都道府県及び政令市がそれぞれ事業を実施していることから総合的な対応が困難な状況であるが、関西広域連合であれば、防災、観光・文化振興、産業振興、医療、環境保全など広域行政を現在推進しており、構成府県・政令市と一体的に事業を実施することで、圏域内の市町村や各種団体、地域住民の声を幅広く聞きながら、従来の縦割り行政にとらわれない、より地域の実情に応じた総合的な施策展開が可能となる。

【地域の実情を踏まえた必要性】

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のが、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とともに、許認可に係る事務も含めて道路や河川に関する窓口を一元化することで、地域住民や民間事業者の利便性が向上する。

地域の実情を踏まえた地方分権改革の取組をさらに進めるために、災害時の対応等を含めた国と地方との適切な役割分担を考慮しながらも、複数の都道府県に跨る直轄国道・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。

【懸念の解消策】

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、具体の移譲に当たっては、所要財源の確保、人員・資機材の移管が前提となる。

根拠法令等

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)

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

地方分権改革推進委員会第1次勧告(平成20年5月28日)の方向性に沿って、国と地方公共団体間で移譲について個別協議を進めていると主張されているが、この勧告では、①直轄国道については、主に地域内交通を分担する道路は基本的に地方が担うべきであり、国は、それを補完することにより、全国的な交通ネットワークを形成すべきとされ、②直轄河川については、「地域の川は地方に任せる」との観点から、地域の河川の管理については、地方自治体が責任をもって担えるように見直し、河川流路が複数都府県にまたがる一級河川についても、関係都府県の調整が整えば、管理権限を国から移譲できるよう検討すべきとされている。

この第1次勧告の趣旨を踏まえれば、勧告以後、府県域を越える広域行政組織である関西広域連合が設立(平成22年12月1日)されており、広域的な権限の受け皿としてふさわしいことから、府県を跨がる直轄国道・河川の移譲についても検討すべきである。

また、関西広域連合の取組については、定期的(年2回程度)に広域連合の区域内の基礎自治体(市町村)との意見交換を実施し、こうした国からの事務・権限の移譲の提案についても理解が得られるよう説明を行っている。

全国知事会からの意見

複数の都道府県にまたがる直轄道路・河川についても、関西広域連合など、広域での移譲を進めるため、受入体制の枠組みづくりを進めるべきである。移譲に当たっては、手挙げ方式によるべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

都道府県における財源や人材、資機材の確保や、災害時の迅速な対応、継続的な道路改良・維持修繕等に対する懸念意見がある

ことから、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの国道ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。

都道府県の財政状況や組織体制等により、治水の安全度、大規模災害時の緊急対応に対する懸念意見があることから、当該河川

の都道府県の移譲について検討する場合には、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの河川ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。

○直轄道路・河川の権限移譲については、昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」に基づき、国と地方公共団体が協議を行い、協議が整ったものについて移譲を進めているところ です。

○一方で、東日本大震災等の大規模災害の発生、社会資本の老朽化問題の顕在化等の社会資本を巡る状況変化も踏まえ、国民生活・経済を支える基幹的な社会資本の整備・維持管理は国の基本的な責務である

との認識に立って、国が管理する必要がある道路・河川については、引き続き国で管理すべきと考えています。

○複数の都道府県に跨る道路・河川の広域行政組織への移管については、利害が異なる場合の意思決定の仕組みの確保、管理瑕疵等における責任の所在の明確化等の課題があり、困難であると考えています。

○なお、基礎自治体からも、広域行政組織の広域的实施体制のあり方に関して、大規模災害時等の緊急時における危機管理体制や迅速な復旧・復興をはじめとする広域のかつ機動的な対応等について、事業の実施やブロック内の利害調整等の面で大きな支障が生じることを危惧しているとの懸念が示されているところで

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	829	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	複数都道府県に跨がる直轄国道・河川に係る権限の移譲				
提案団体	兵庫県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

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のが、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。

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。

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、具体の移譲に当たっては、所要財源の確保、人員・資機材の移管が前提となる。

根拠法令等

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)

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

・地方分権改革推進委員会第1次勧告(平成20年5月28日)以後、関西広域連合が設立されており、広域的な権限の受け皿としてふさわしいことから、府県を跨がる直轄国道・河川の移譲についても検討すべきである。

全国知事会からの意見

複数の都道府県にまたがる直轄道路・河川についても、関西広域連合など、広域での移譲を進めるため、受入体制の枠組みづくりを進めるべきである。移譲に当たっては、手挙げ方式によるべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

都道府県における財源や人材、資機材の確保や、災害時の迅速な対応、継続的な道路改良・維持修繕等に対する懸念意見がある

ことから、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの国道ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。

都道府県の財政状況や組織体制等により、治水の安全度、大規模災害時の緊急対応に対する懸念意見があることから、当該河川

の都道府県の移譲について検討する場合には、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの河川ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。

各府省からの第2次回答

○直轄道路・河川の権限移譲については、昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」に基づき、国と地方公共団体が協議を行い、協議が整ったものについて移譲を進めているところです。

○一方で、東日本大震災等の大規模災害の発生、社会資本の老朽化問題の顕在化等の社会資本を巡る状況変化も踏まえ、国民生活・経済を支える基幹的な社会資本の整備・維持管理は国の基本的な責務であるとの認識に立って、国が管理する必要がある道路・河川については、引き続き国で管理すべきと考えています。

○複数の都道府県に跨る道路・河川の広域行政組織への移管については、利害が異なる場合の意思決定の仕組みの確保、管理瑕疵等における責任の所在の明確化等の課題があり、困難であると考えています。

○なお、基礎自治体からも、広域行政組織の広域の実施体制のあり方に関して、大規模災害時等の緊急時における危機管理体制や迅速な復旧・復興をはじめとする広域的かつ機動的な対応等について、事業の実施やブロック内の利害調整等の面で大きな支障が生じることを危惧しているとの懸念が示されているところです。

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	697	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	直轄道路の移管路線の維持管理費に関する財源措置				
提案団体	大阪府				
制度の所管・関係府省	内閣府、総務省、国土交通省				

求める措置の具体的内容

平成25年12月20日の閣議決定に基づく権限移譲における直轄国道の移管路線の財源措置について、維持管理費は、個別の箇所に係る所要額を適切に積み上げた総額を、基準財政需要額に反映し、事業費に応じた交付税措置を講ずるとされているところ。

移管にあたっては、従前の管理水準を確保するため、上記の交付税による措置額と、現在の維持管理に関する所要額との間に乖離が生じる場合、不足額について、交付税額の上乗せや、交付金等による財源措置を提案する。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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じること、事業費に応じた交付税措置を講ずることにより、従前と同様の管理水準を確保することを前提に行うことを求めているところ。

【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。

【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。

根拠法令等

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

各府省からの第1次回答

回答区分 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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

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・河川の維持管理費について、個別の箇所に係る所要額の積み上げは、従前と同様の管理水準を確保することを前提に行うことを求めているところである。第1次回答にてお示しの「所要額を適切に積み上げた総額」が、移管路線において現在維持管理に要している費用を確保したものなのか判断できないことから、まずは所要額の積上げ方法とそれによる措置額、移管路線において実際に維持管理に係る費用について提示頂きたい。ご提示頂く積上げによる措置額と、実際に維持管理に係る費用との間に乖離が生じる場合、不足額について、交付税額の上乗せや、交付金等による財源措置を提案する。

全国知事会からの意見

直轄道路の権限移譲に向け、都道府県単位の個別協議が行われているが、権限移譲に伴う財政措置については移譲受け入れの前提であることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日閣議決定)に基づき、財政措置について確実に実現することはもとより、個別協議における各都道府県の意向を踏まえた拡充を含め、所要の法整備を行った上で確実に措置を講じるべきである。なお、所管省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針」に基づき、個別協議を行った結果、一部の国道について、平成27年度より移管が行われる見込みとなっているところ。現在、その維持管理費の扱いについて、閣議決定を踏まえ、適切に対応するよう、政府の予算プロセスの中で検討中である。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	769	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	兵庫県				
制度の所管・関係府省	内閣府、国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【現行】

現在、国との間で直轄道路・河川の管理権限を段階的に移譲しているが、維持管理費についての財源措置が適切に行われるか不明確な状況である。

【制度改正の必要性】

道路・河川のインフラ整備等については、国土交通省地方整備局と都道府県及び政令市がそれぞれ事業を実施していることから、総合的な対応が困難な状況であるが、都道府県では防災、観光・文化振興、産業振興、医療、環境保全など、総合行政主体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。

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とともに、許認可に係る事務も含めて道路や河川に関する窓口を一元化することで、地域住民や民間事業者の利便性が向上する。

【改正による効果】

地域の実情を踏まえた地方分権改革の取組をさらに進めるため、直轄国道・河川について、交付金による財源措置を講じた上で、移譲を実現することで、防災、観光・文化振興、産業振興、医療、環境保全と連携した総合行政の観点から、住民目線に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。

根拠法令等

道路法第12条、第13条、河川法第9条

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

・従前より国費で維持管理を実施してきたことから、地方に移譲された道路・河川の維持管理に支障が生じることのないよう、交付金により財源を措置するなど、維持管理に要する費用について、歳入歳出両面にわたって適切かつ明確な財源措置を講ずることが必要である。

全国知事会からの意見

直轄道路の権限移譲に向け、都道府県単位の個別協議が行われているが、権限移譲に伴う財政措置については移譲受け入れの前提であることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日閣議決定)に基づき、財政措置について確実に実現することはもとより、個別協議における各都道府県の意向を踏まえた拡充を含め、所要の法整備を行った上で確実に措置を講じるべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

都道府県における財源や人材、資機材の確保や、災害時の迅速な対応、継続的な道路改良・維持修繕等に対する懸念意見があることから、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの国道ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。

都道府県の財政状況や組織体制等により、治水の安全度、大規模災害時の緊急対応に対する懸念意見があることから、当該河川の都道府県の移譲について検討する場合には、関係する市町村の意見を十分に聴取・反映させ、それぞれの河川ごとに地域の意向に基づいて検討されたい。

各府省からの第2次回答

昨年12月に閣議決定した「事務・権限の移譲等に関する見直し方針」において、維持管理費については、「個別の箇所に係る所要額を適切に積み上げた総額を、基準財政需要額に反映し、事業費に応じた交付税措置を講ずる」としつつ、「個別の箇所に係る所要額を適切に積み上げた総額を、地方財政計画の歳出に計上し、地方負担相当額について、適切に対応する」として、適切な財政措置を講ずることとしている。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号 提案区分 提案分野

提案事項
(事項名)

提案団体

制度の所管・関係府省

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

【現行】
公営住宅財産の目的外使用には、国土交通大臣の承認を要することになっている。

【支障事例】
現在、目的外使用する際、特に駐車場の外部開放については、過年度に承認を受けたものも含めて毎年度、地方整備局に事前承認を受けており、事務が煩雑となるとともに、承認まで時間を要し、有効活用に支障がある。

【改正内容】
公営住宅の本来の入居対象者の入居を阻害せず、公営住宅の適正かつ合理的な管理に支障がない範囲内で、公営住宅を住宅又は住宅以外の用途として目的外使用する場合には、当該公営住宅の目的外使用について事後報告することにより、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条」に規定する国土交通大臣の承認があったものとして取り扱う。

【改正による効果】
社会経済情勢の変化等に伴い需要の著しく減少している補助対象財産の転用を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。

根拠法令等

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

・通常の目的外使用承認手続のように1件1件内容が異なりそれぞれに検証が必要なものではなく、対象の住宅は異なるが全て同様な目的外使用の目的・形態(空き区画の発生状況や駐車場としての活用手法(月極・時間貸)等)である。

・また、高齢社会の進展に伴い入居者も高齢化し、自動車の保有率が低下しているために駐車場の空き区画が増加しており、駐車場の空き区画を有効活用するため、今後も目的外使用許可を求める件数は拡大すると見込まれることから、事前に行う個々の目的外使用承認手続の簡素・合理化が必要である。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の意見を十分に尊重されたい。

各府省からの第2次回答

公営住宅制度の趣旨・目的は「住宅に困窮する低額所得者」(公営住宅法第1条)に対して「低廉な家賃で」住宅を賃貸等することにある。現在、目的外使用の対象となる社会福祉事業等については、省令で「グループホーム事業」と「ホームレスの自立支援」の2つの事業が規定されているところ。これは、これらの事業により支援を受ける者は、実際に当該公営住宅に入居する者であること、またその入居者は「住宅に困窮する低額所得者」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。

公営住宅の目的外使用のうち、大臣承認の特例が認められるのは、本来入居者の入居を阻害しない範囲であるべきものであり、「住宅に困窮する低額所得者」と同視できる範囲の者をその対象としているところ、ご提案の「駐車場」として使用する場合には、上記2事業のように公営住宅を「住宅」として使用する事業ではなく、公営住宅制度の趣旨・目的とは異なるものであることから、「グループホーム事業」等と同様に扱うことはできない。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号 提案区分 提案分野

提案事項
(事項名)

提案団体

制度の所管・関係府省

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

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。

根拠法令等

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

水道法の一部改正では、水道の布設工事監督者を配置する対象工事に関しては、地方公共団体の条例で定める水道の布設工事に限るとされ、水道の布設工事監督者及び水道技術管理者の資格基準に関しては、政令で定める資格を参酌して地方公共団体の条例で定めることとされています。

また、市内に下水処理場を抱える本市にとって、技術系職員の知識・技術の継承は安定的な下水道経営の観点から不可欠です。こうした観点から、ご回答いただいた包括的民間委託等の方式は、技術系職員の知識・技術の伝承に支障を来すことが懸念されるため、条例委任による資格設定について再検討を求めるところです。

全国知事会からの意見

—

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

各府省からの第2次回答

○処理施設、ポンプ施設及び排水施設の設計・監督管理、処理施設及びポンプ施設の維持管理がそれぞれ適切に行われなければ、市街地の浸水、汚水の溢水や公共用水域の汚染といった重大な被害を及ぼすおそれがあるとともに、公衆衛生の観点から人命に関わるおそれがあります。

○これらには土木工学、機械工学、電気工学に加え、化学、生物学、公衆衛生学に係る専門的な知識が必要となるため、下水道法第22条及び下水道法施行令第15条において、必要最低限の資格を有する者が必要であるとしているところであり、ご提案のように人員配置が困難であるとの理由により、緩和できる性質のものではありません。

○また、水道と異なり下水道は、公共用水域の汚濁、市街地の浸水及び公衆衛生の悪化について、一つの地方公共団体の範囲を超えて広域的な被害を生ずるものであるため、全国一律の基準が要請されるものです。このことは、公共用水域の汚濁防止の観点から下水道法第2条の2の規定に基づき流域別下水道整備総合計画を定めなければならないとされていることから明らかです。

○なお、公益事業に関連して、一定の資格や経験年数を統一的に必要な同様の規定としては、電気事業法(昭和39年法律第170号)第43条やガス事業法(昭和29年法律第51号)第31条に規定される主任技術者等があるところです。

6【国土交通省】

(9)下水道法(昭33法79)(環境省と共管)

公共下水道又は流域下水道の設計若しくは工事の監督管理又は維持管理を行う者の資格要件(施行令15条及び15条の3)のうち技術上の実務従事経験について、下水道管理をめぐる状況の変化に鑑み、下水道以外の一定のインフラに関する経験を算入できるようにするとともに、下水道に関する経験を緩和する方向で検討を行い、平成27年中に必要な措置を講ずる。

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	928	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	埼玉県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

「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

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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。

根拠法令等

先導的都市環境形成促進事業費補助金交付要綱

各府省からの第1次回答

回答区分 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さ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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

第1次回答において、「モデル的であるため効果の実証がなされておらず、地方公共団体ではリスクの大きさ故に支援しづらい取組」とあるが、地方公共団体においても権限と財源が移譲されれば、当事業のようにリスクのある事業を行うことは可能であり、また検証を行う能力も有している。

また、当事業の応募、審査等の業務は一般社団法人都市環境エネルギー協会に委託されているが、モデル事業については「低炭素まちづくり計画」策定の義務付けがあり、当該計画の作成が国土交通省が定めるマニュアル通り行われていれば都道府県で審査できると考える。

については、「空飛ぶ補助金」のうち先導的都市環境形成促進事業について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすべきである。

全国知事会からの意見

国から民間団体等に直接交付される補助金等については、都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 C 対応不可

先導的都市環境形成促進事業におけるモデル事業支援は、CO2削減に資するエネルギー面的利用を推進するため、その阻害要因を軽減するための事業類型を発掘し、全国に普及させることを目的としていることから、学識経験者の評価・審査により全国的な見地での先進・先導性を備えた事業に限って支援を行っている。

この事業の認定・補助金交付が都道府県単位で行われる場合、異なる都道府県において類似の事業に対して支援する恐れが生じること等に加え、予算額が416百万円(平成26年度)と小規模であることから、1件あたりの事業費が過小となり必要な配分が出来ない等、予算の執行が非効率となる恐れが生じることから、引き続き国が事業を実施すべきである。

なお、提案団体からのご意見に「モデル事業については『低炭素まちづくり計画』策定の義務付けがあり、当該計画の作成が国土交通省が定めるマニュアル通り行われていれば都道府県で審査できると考える。」とあるが、本事業の審査の中では、低炭素まちづくり計画に関しては、本事業が計画区域内で実施されるものであるか否かの確認のみであり、低炭素まちづくり計画の内容を審査しているわけではなく、「応募のあった事業が他事業において類似の事例が無くエネルギーの面的利用の課題を解決するための優れた特性を有しているかどうかといった先進性・先導性」を審査しているものであり、ご指摘の件はあてはまらない。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	929	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	埼玉県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

「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

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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】
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。

根拠法令等

耐震対策緊急促進事業制度要綱

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・安全交付金等への上乗せ補助、補助制度が整備されていない場合は国による直接補助を行うものです。

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

上乗せ補助については、地方公共団体の補助制度に合わせて実施するものであり、申請等の窓口についても地方公共団体に一本化している。

したがって、財源・権限を移譲することで、二重行政の解消・県が実施する事業との更なる連携が図れ効果を最大限に発揮できるようになる。

については、耐震対策緊急促進事業補助金について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすべきである。

全国知事会からの意見

都道府県が実施する耐震対策事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。

地震国日本において、大規模地震発生時の国民の生命・財産の被害を最小限としていく観点から、住宅・建築物の耐震化の促進は、国全体としての重要な課題である。

平成25年11月には、不特定多数の者が利用する大規模建築物等について、耐震診断の義務付けや診断結果の報告(平成27年末まで)等を内容とする建築物の耐震改修の促進に関する法律(耐震改修促進法)の改正が施行されたところ。

これに合わせ、耐震診断義務付け対象建築物の所有者の負担を軽減するため、平成25年度に「耐震対策緊急促進事業」(平成27年度までの時限制度)を創設し、義務付け対象建築物の耐震診断・耐震改修等に対して、従来の防災・安全交付金等による助成に加え、国による緊急的・重点的な支援措置として、国が補助率の引き上げを行っている。

耐震対策緊急促進事業については、国全体として、住宅・建築物の耐震化のさらなるスピードアップを図る観点から、地方公共団体において補助制度が整備されている場合は防災・安全交付金等への上乗せ補助、補助制度が整備されていない場合は国による直接補助を行うものであり、上乗せ補助については、地方公共団体の補助制度に合わせて実施するものである。

また、補助対象や補助率等については、地方の実情に応じて自由に設定できるとともに、申請等の窓口についても地方公共団体に一本化していることから、現行制度においても都道府県が実施する耐震対策事業との連携を図ることが十分に可能であり、財源・権限の委譲にはそぐわないものとする。

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	930	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	埼玉県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

「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

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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)。

根拠法令等

スマートウェルネス住宅等推進事業補助金交付要綱

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

第1次回答において、「スマートウェルネス拠点整備事業は、都道府県が策定する高齢者居住安定確保計画等に基づき、住宅団地等における併設施設の整備を支援するものであり、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」とあるが、「都道府県が策定する高齢者居住安定確保計画等に基づく事業」であれば、その策定者である都道府県が実施する方がより効果的な事業を実施できると考える。

「地域の特性や実情を反映した支援」であれば都道府県や市町村がより実情を把握しているので、地方で行うことが適切と考える。

スマートウェルネス住宅等推進モデル事業についても、住宅行政・福祉行政を担う都道府県が専門家と連携して行うことで実施可能である。

については、スマートウェルネス住宅等推進事業（スマートウェルネス拠点整備事業、スマートウェルネス住宅等推進モデル事業）について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすべきである。

全国知事会からの意見

都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。

○スマートウェルネス住宅等推進事業（スマートウェルネス拠点整備事業、スマートウェルネス住宅等推進モデル事業）は、高齢者人口の増加等を背景に、高齢者をはじめとした多様な世帯が安心して健康に暮らすことができる住環境（「スマートウェルネス住宅」）を全国的に定着・実現することを目的とした事業である。

○全国的な定着・実現を図るためには、定着・実現までの間、地域による偏在なく「スマートウェルネス住宅」を実現する事業を支援するとともに、より先導的な取組みを全国へと発信させていく必要がある。

○このため、スマートウェルネス拠点整備事業において、「スマートウェルネス住宅」を実現する事業を支援するとともに、スマートウェルネス住宅等推進モデル事業において、より先導的な取組みを全国へと発信することとしている。

○なお、地方公共団体による支援とした場合、異なる地方公共団体において類似の事業に対して支援が行

われる恐れが生じることに加え、より先導的な取組みを全国へと発信できなくなる恐れが生じる等、本事業の目的と照らしても、適切ではないと考える。

○したがって、「スマートウェルネス住宅」の全国的な定着・実現のためには、国が引き続き支援を行っていくべきである。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	931	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	埼玉県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

「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

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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

根拠法令等

集約都市形成支援事業費補助金交付要綱

・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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

低炭素まちづくり計画推進事業及び立地適正化計画推進事業は、都市のコアとなる施設（医療施設、社会福祉施設、教育文化施設、商業施設）を移転促進することとなるため、地域に密着した見地だけでなく、一市町村を超える広域的見地から検討することで、より事業効果の高い地域の特性や実情を反映したまちづくりを行うことが可能となる。

したがって、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすべきである。

全国知事会からの意見

国から民間団体等に直接交付される補助金等については、都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。

・立地適正化計画は都市再生基本方針に基づいて作成することとされている。都市再生基本方針において、立地適正化計画の作成にあたっては、隣接市町村等との協調・連携が重要であると規定しており、取り組みの事例として都道府県が広域的な調整を図ることも挙げられている。このため、隣接市町村等との広域的な調整は制度上当然に図られるべきものである。

・また、コンパクトシティに取り組む市町村の数は時期や都道府県によって異なり、都道府県に移譲することとすると、市町村が支援を受けたいと思っても、各都道府県への配分の結果、支援を受けられないことが生じる可能性があるなど、都道府県を超えた全国的な見地からの機動的な支援が困難になる。さらに、例えば現行の財源を都道府県に均等配分したとしても、支援額の上限が1つの都道府県に配分された小規模な額にとどまり、十分な支援ができなくなる可能性があるなど、事業効果の減退が見込まれる。

・したがって、引き続き国が事業を実施すべきである。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針（平成27年1月30日閣議決定）記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	932	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	埼玉県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

「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

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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。

根拠法令等

都市安全確保促進事業費補助金交付要綱

・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滞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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

人口・機能が集積する都市再生緊急整備地域内及び主要駅周辺において、大規模な地震が発生した場合の都市機能の確保や帰宅困難者対策は、広域的な見地から検討することは当然必要であるが、その都市を中心とした広域的な地域の特性を踏まえることにより、より実践的に取り組んでいくことが可能である。
都道府県も協議会の構成員として一定の関与はあるが、総合行政主体であり、ハード・ソフトを包含した広域的な地域防災計画の策定者でもある都道府県が主体となって都市安全確保促進事業を実施した方が、他の事業等との連携がしやすく、よりの確に地域の特性や実情を反映して効果的・効率的に事業を実施することができる。
したがって、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすべきである。

全国知事会からの意見

国から民間団体等に直接交付される補助金等については、都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】
市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。

各府省からの第2次回答

・都市安全確保促進事業の対象となっている都市再生緊急整備地域や主要駅周辺における滞在者等の都市機能の確保や帰宅困難者対策は、大都市の安全・安心の確保と国際競争力の強化を図る観点から、国策として取り組む必要がある。したがって、広域的な地域の特性を踏まえた都市再生安全確保計画及びエリア防災計画の策定や地域防災計画との連携等について、都道府県ではなく、国や地方公共団体、民間事業者等で組織する協議会において検討・実施すべきである。
・また、都市安全確保促進事業は、都市の再生の拠点として緊急的かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として国が指定する都市再生緊急整備地域や、1日あたりの乗降客数が30万人以上の主要駅周辺を対象としているところ、都市再生安全確保計画及びエリア防災計画を策定する地域は時期や都道府県によって異なる。都道府県に移譲することとすると、各地域が支援を受けたいと思っても、各都道府県への配分の結果、支援を受けられないことが生じる可能性があるなど、都道府県を超えた全国的見地からの機動的な支援が困難になる。
・したがって、引き続き国が事業を実施すべきである。

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	933	提案区分	A 権限移譲	提案分野	土木・建築
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	埼玉県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

「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

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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。

根拠法令等

民間まちづくり活動促進事業交付要綱

・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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

民間まちづくり活動促進事業は、都道府県で既に実施しているまちづくり事業と密接な関係があり、都道府県で一体的に実施した方が地域の実情に応じてより効果的に事業展開ができるので、都道府県へ移譲すべきである。

さらに、当該補助金による事業はひとつの市町村に収まらず、周辺自治体で連携して行われるものも多くあると考えられることから、都道府県が関与した方が効果的に地域の特性や実情を反映することができる。

全国知事会からの意見

都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。

・民間まちづくり活動促進事業は、市民・企業・NPOなどの知恵・人的資源等を活用した先導的な都市施設の整備・管理の全国的な普及を目的としている。具体的には、先進団体による民間まちづくり活動のノウハウの全国的な普及啓発、民間の担い手が主体となった都市施設の整備・管理の全国的な展開に先立って必要となる社会実験・実証事業等への支援を行うものである。

・この事業の財源を都道府県に移譲した場合、支援対象となる活動は当該都道府県内に普及させるかどうかで判断され、全国的な見地からは判断されず、当該都道府県外の団体に先進団体のノウハウを普及させることが困難になるだけでなく、異なる都道府県において類似の事業に対して支援することになり、支援の重点化が図られなくなるなど、予算の執行が非効率になる恐れがある。

・また、現行の財源を都道府県に均等配分したとしても、支援額の上限が1つの都道府県に配分された小規模な額にとどまり、十分な支援ができなくなる可能性があるなど、事業効果の減退が見込まれる。

・したがって、引き続き国が事業を実施すべきである。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	34	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	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)による助成事務の地方運輸局 から都道府県への移譲				
提案団体	愛知県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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、具体の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する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。

根拠法令等

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

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

全国知事会からの意見のとおり、路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。

全国知事会からの意見

路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】
提案団体の意見を十分に尊重されたい。

【バス・タクシーの権限移譲について】

バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。

上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。

【助成事務の移譲について】

本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。なお、現在の見解も以下の過去の議論の整理と同様である。

過去の議論においては、地域公共交通を巡る利用者の減少、経営の悪化、サービス水準の低下等の諸問題を適切に解決し、地域住民の移動手段の確保等といった社会的要請の増大に的確に答えるためには、「地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、「持続可能な公共交通ネットワーク」を構想し、その実現を図ることが重要」であって、「このような地域の主体的取り組みを全国に普及させるために、(中略)取組

「みの実効性を担保する枠組みを構築する必要がある」との考え(「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会最終とりまとめ」(平成26年8月6日))に基づき、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会での議論を経て、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

4【国土交通省】

(7)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)及び道路運送法(昭26法183)

平成26年11月20日に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平26法41)により、地方公共団体が先頭に立って、まちづくりと連携して、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための新たな枠組みが整備されたことを踏まえ、地域公共交通網形成計画等を作成する意欲のある地方公共団体に対し、計画作成のノウハウや知識・データを提供し、個別に相談に対応するなど、地域の取組の効果が十分発揮されるよう、環境整備を進める。

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	152	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	鳥取県、京都府、大阪府				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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。

根拠法令等

道路運送法第4条、9条、9条の二、9条の三、15条

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

旅客自動車運送事業の許認可については、地域公共交通活性化再生法で地域公共交通再編実施計画の認定を受けた場合においても、審査基準の緩和等の特例は想定されているものの、許認可権限は国に残ったままである。

国土交通省の回答にある地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現するという観点から考えれば、地方が責任を持って計画作成と許認可等を一体的に運用することが望ましく、自家用有償旅客運送だけでなく旅客自動車運送においても許認可権限等を都道府県に移譲すべき。

全国知事会からの意見

路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】
提案団体の意見を十分に尊重されたい。

各府省からの第2次回答

バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令システムにより事務・権限を行使することが必要不可欠である。

上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。

また、貴見を踏まえ、今後においては、各地方自治体と各運輸支局等の間で情報共有を図って参りたい。

[再掲]

4【国土交通省】

(7) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)及び道路運送法(昭26法183)

平成26年11月20日に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平26法41)により、地方公共団体が先頭に立って、まちづくりと連携して、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための新たな枠組みが整備されたことを踏まえ、地域公共交通網形成計画等を作成する意欲のある地方公共団体に対し、計画作成のノウハウや知識・データを提供し、個別に相談に対応するなど、地域の取組の効果が十分発揮されるよう、環境整備を進める。

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	265	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	埼玉県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

<許認可権限について>

【制度改正の必要性等】道路運送法第4、5条等の路線バスの事業経営(路線・営業区域・営業所位置等に関する事業計画)、運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。

<路線維持確保のための補助事業について>

【制度改正の必要性等】バス路線の新設・廃止は、事業採算性を考慮して判断されることから、路線の採算性の確保が最大の課題となっている。

このため、限界集落のような過疎地域におけるバス路線の新設・変更は、許認可の権限の所在の有無ではなく、実質的に行政による支援の有無に大きく左右される。

現在、バス路線の維持確保に向けた補助事業を、国、県、市町村がそれぞれ行っているが、バス路線の休廃止に際しては、県が地域協議会を開催し、国、市町村、事業者等と協議・調整を行っている。

そこで、補助事業を県に一元化することにより、許認可事務とも相まって地域公共交通の実情が把握しやすくなるとともに、地域の実情に根差したよりきめ細かな施策の検討や展開が可能となり、県民への交通サービスの提供に資する。

したがって、地域事情等に精通した地方自治体が総合行政の観点から交通政策を展開することが効果的である。

根拠法令等

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

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

貴回答のとおり、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日)の結果を踏まえ、このたび地域公共交通活性化再生法が改正され、地方自治体が地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画を定めるなど、主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことが可能とされた。

このような地方自治体による主体的な地域公共交通網の形成・充実の取組をさらに効果的・効率的に推進するためには、許認可事務とともに補助事業の移譲を図ることが必要と考える。

地域事情等に精通した地方自治体が総合行政の観点から交通政策を展開することが効果的であるので、再検討をお願いしたい。

全国知事会からの意見

路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の意見を十分に尊重されたい。

【バスの許認可権限の移譲について】

バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。

上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。

【助成事務の移譲について】

本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))

において結論が出ていると承知している。なお、現在の見解も以下の過去の議論の整理と同様である。

過去の議論においては、地域公共交通を巡る利用者の減少、経営の悪化、サービス水準の低下等の諸問題を適切に解決し、地域住民の移動手段の確保等といった社会的要請の増大に的確に答えるためには、「地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、「持続可能な公共交通ネットワーク」を構想し、その実現を図ることが重要」であって、「このような地域の主体的取組みを全国に普及させるために、(中略)取組みの実効性を担保する枠組みを構築する必要がある」との考え(「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会最終とりまとめ」(平成26年8月6日))に基づき、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会での議論を経て、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

[再掲]

4【国土交通省】

(7)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)及び道路運送法(昭26法183)

平成26年11月20日に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平26法41)により、地方公共団体が先頭に立って、まちづくりと連携して、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための新たな枠組みが整備されたことを踏まえ、地域公共交通網形成計画等を作成する意欲のある地方公共団体に対し、計画作成のノウハウや知識・データを提供し、個別に相談に対応するなど、地域の取組の効果が十分発揮されるよう、環境整備を進める。

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	407	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	特別区長会				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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。

根拠法令等

道路運送法第4条

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

本提案は、「個性を活かし自立した地方をつくるため、地方の声を踏まえつつ、社会経済情勢の変化に対応して、地方分権改革を着実に推進していく」として新たに導入された提案募集方式の趣旨に則り、特別区において検討した結果提出しているものである。

平成25年12月の見直し方針、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正により、地方公共団体が地域の公共交通計画に主体的に関わる枠組みが整備され、法の計画に基づく事業として、バス路線網を含めた地域公共交通の再編に取り組むことが可能となったと理解している。

この実施計画に国土交通大臣から認定を得ることで手続きの簡略化が図られるものの、関係者の同意など計画策定には相応の時間を要することが想定される。また、計画の変更においても同様のプロセスが求められることから、地域要望への迅速な対応においても懸念が残る。

こうした観点からの然るべき運用とともに、計画外の路線の運行要望などにも、速やかに対応できるよう運行地域が自治体区域内に限るバス路線の新設・変更についての運行許可権限を当該自治体に移譲することをお願いする。

全国知事会からの意見

路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。区市町村への移譲については、事務処理特例制度の活用によるべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

市への移譲については、手挙げ方式による移譲を求める。

バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。

上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画

策定に向けて支援していきたいと考えている。

また、貴見を踏まえ、今後においては、各地方自治体と各運輸支局等の間で情報共有を図って参りたい。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

[再掲]

4【国土交通省】

(7)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)及び道路運送法(昭26法183)

平成26年11月20日に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平26法41)により、地方公共団体が先頭に立って、まちづくりと連携して、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための新たな枠組みが整備されたことを踏まえ、地域公共交通網形成計画等を作成する意欲のある地方公共団体に対し、計画作成のノウハウや知識・データを提供し、個別に相談に対応するなど、地域の取組の効果が十分発揮されるよう、環境整備を進める。

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	54	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	愛知県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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、健常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、運行が限られる土日の路線をカバーできる仕組みを検討する必要がある。

【求める措置内容】

については、交通手段の限られた過疎地域において、市町村運営有償運送について、路線を定めなくとも可能とするか、又は過疎地有償運送の対象に市町村を追加する必要がある。また、自家用有償運送(市町村運営有償運送及び過疎地有償運送)用途に旅行者の輸送を追加する必要がある。これにより高齢者等に対するきめこまかな対応を実現するとともに、誘客の可能性を広げることができる。

根拠法令等

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)、過疎地有償運送の登録に関する処理方針について(H18.9.15)

各府省からの第1次回答

回答区分 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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

提案どおりの対応が実現するよう検討していただきたい。

全国知事会からの意見

提案団体の提案に沿って、過疎地域における市町村運営有償運送の交通空白輸送について、路線を定めなくとも可能とするか、過疎地有償輸送の対象に市町村を追加するべきである。
また、自家用有償運送に旅行者の輸送を追加するべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】
提案団体の意見を十分に尊重されたい。

各府省からの第2次回答

回答区分 A 実施

市町村運営有償運送(交通空白)は、主として廃止された路線バスの代替とするものであることから、路線バスと同様に、原則として路線を定めて行うものとしており、また、デマンド運行を行う場合も基軸となる路線を定めることとしている。一方、地域の実情に応じ、デマンド運行の迂回部分を地区単位(大字・字・町丁目・街区等)で行うことが適切であると地域公共交通会議等において協議が調った場合にあっては、地区単位で設定することができることとしており、現行制度においても実施可能である。
また、旅客の範囲の拡大については、「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会」の最終とりまとめ(H26.3.20)を踏まえ、一定の条件の下、旅行者の運送もできることとする。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

6【国土交通省】
(3)道路運送法(昭26法183)
自家用有償旅客運送の旅客の範囲(施行規則49条)については、市町村の区域内に営業所を有するバス・タクシー事業者等による地域外からの旅行者へのサービスの提供が困難であることが確認されている等の一定の条件を満たす場合には、これら旅行者の運送も可能とするよう拡大する。

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	325	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	萩市				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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合意形成が困難②「自家用有償旅客運送者が利用者から収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、営利目的としていないと認められない妥当な範囲内であることとし、具体的には、当該地域におけるタクシーの上限運賃の2分の1の範囲内であることを目安とされているが、資金の脆弱な運送実施主体では採算性確保されない等、不合理なケースが存在する。
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。

【更に制度改革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。

根拠法令等

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収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)」

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

意見中の①バス、タクシー事業者によることが困難であり、かつ、②地域住民の生活に必要な輸送を確保するために必要であるということであれば、各事業者の合意を要件とすることは矛盾するのではないか。

全国知事会からの意見

—

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の意見を十分に尊重されたい。

各府省からの第2次回答

有償で旅客を運送する場合は、輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護の観点から、バスやタクシーの事業許可を取得する必要がある。他方、バスやタクシーのみによっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通の確保が困難であり、例外的に自家用車を用いてこれらを補完するための運送として必要であることについて運営協議会において合意が得られた場合にあっては、有償旅客運送が可能となるものである(自家用有償旅客運送制度)。

そのため、当該地域のバス・タクシー事業者を含む関係者において、バスやタクシーでは輸送サービスの提供が困難である旨を確認し、自家用有償旅客運送が必要であることについて合意形成を図る必要があることから、運営協議会の構成員からバス・タクシー事業者を除外することや、運営協議会における合意要件を廃止することは困難である。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	575-1	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	長野県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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→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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【現行制度】
大規模広域幹線交通と小規模地域内交通等を問わず、バス等の旅客自動車運送を実施する場合には、一律に道路運送法により国土交通大臣の許可・認可を要する。
道路運送車両の保安基準では、室内照明灯や動力式扉の乗降口等に関する保安基準が設けられている。

【制度改正の必要性】
権限移譲により、交通事業者等の時間的・経済的負担が軽減される。
既に自家用有償旅客運送の事務・権限を地方公共団体へ移譲する方針が示されており、地域の小規模公共交通の確保という観点から、地方が一体的に処理する必要がある。
現行の旅客自動車運送に用いる車両の保安基準等は大型車を前提として策定されており、小型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。

根拠法令等

道路運送法第4条、道路運送車両の保安基準第50条

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

地域公共交通活性化再生法が改正されたが、旅客自動車運送の事務・権限が地方に移譲されたわけではない。

今回の提案は、旅客自動車運送の中でも、特に地域に根差した小規模な地域交通需要に関する事務・権限の移譲を求めるものである。

地域の実情に即した交通を確保するためには、小規模な地域交通と自家用有償旅客運送を一体的に処理する必要があるため、小型車両(定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲されたい。

全国知事会からの意見

路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の意見を十分に尊重されたい。

バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。

上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。

[再掲]

4【国土交通省】

(7)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)及び道路運送法(昭26法183)

平成26年11月20日に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平26法41)により、地方公共団体が先頭に立って、まちづくりと連携して、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための新たな枠組みが整備されたことを踏まえ、地域公共交通網形成計画等を作成する意欲のある地方公共団体に対し、計画作成のノウハウや知識・データを提供し、個別に相談に対応するなど、地域の取組の効果が十分発揮されるよう、環境整備を進める。

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	575-2	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	長野県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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→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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【現行制度】
大規模広域幹線交通と小規模地域内交通等を問わず、バス等の旅客自動車運送を実施する場合には、一律に道路運送法により国土交通大臣の許可・認可を要する。
道路運送車両の保安基準では、室内照明灯や動力式扉の乗降口等に関する保安基準が設けられている。

【制度改正の必要性】
権限移譲により、交通事業者等の時間的・経済的負担が軽減される。
既に自家用有償旅客運送の事務・権限を地方公共団体へ移譲する方針が示されており、地域の小規模公共交通の確保という観点から、地方が一体的に処理する必要がある。
現行の旅客自動車運送に用いる車両の保安基準等は大型車を前提として策定されており、小型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。

根拠法令等

道路運送法第4条、道路運送車両の保安基準第50条

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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

地域公共交通活性化再生法が改正されたが、旅客自動車運送の事務・権限が地方に移譲されたわけではない。

今回の提案は、旅客自動車運送の中でも、特に地域に根差した小規模な地域交通需要に関する事務・権限の移譲を求めるものである。

地域の実情に即した交通を確保するためには、小規模な地域交通と自家用有償旅客運送を一体的に処理する必要があるため、小型車両(定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲されたい。また、移譲する際には「登録制」とされたい。

全国知事会からの意見

路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の意見を十分に尊重されたい。

バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。

上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。

[再掲]

4【国土交通省】

(7)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)及び道路運送法(昭26法183)

平成26年11月20日に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平26法41)により、地方公共団体が先頭に立って、まちづくりと連携して、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための新たな枠組みが整備されたことを踏まえ、地域公共交通網形成計画等を作成する意欲のある地方公共団体に対し、計画作成のノウハウや知識・データを提供し、個別に相談に対応するなど、地域の取組の効果が十分発揮されるよう、環境整備を進める。

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	575-3	提案区分	A 権限移譲	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	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				
提案団体	長野県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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→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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【現行制度】
大規模広域幹線交通と小規模地域内交通等を問わず、バス等の旅客自動車運送を実施する場合には、一律に道路運送法により国土交通大臣の許可・認可を要する。
道路運送車両の保安基準では、室内照明灯や動力式扉の乗降口等に関する保安基準が設けられている。

【制度改正の必要性】
権限移譲により、交通事業者等の時間的・経済的負担が軽減される。
既に自家用有償旅客運送の事務・権限を地方公共団体へ移譲する方針が示されており、地域の小規模公共交通の確保という観点から、地方が一体的に処理する必要がある。
現行の旅客自動車運送に用いる車両の保安基準等は大型車を前提として策定されており、小型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。

根拠法令等

道路運送法第4条、道路運送車両の保安基準第50条

各府省からの第1次回答

回答区分 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。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

地域公共交通活性化再生法が改正されたが、旅客自動車運送の事務・権限が地方に移譲されたわけではない。

今回の提案は、旅客自動車運送の中でも、特に地域に根差した小規模な地域交通需要に関する事務・権限の移譲を求めるものである。

地域の実情に即した交通を確保するためには、小規模な地域交通と自家用有償旅客運送を一体的に処理する必要があるため、小型車両(定員15人以下)による旅客自動車運送事業に係る車両基準を撤廃した上で、事務・権限を地方に移譲されたい。

全国知事会からの意見

路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。

なお、小型コミュニティバスに係る車両基準の見直しについて、所管(府)省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の意見を十分に尊重されたい。

なお、所管(府)省の回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 D 現行規定により対応可能

バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。

上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。

保安基準については、平成26年3月18日に、乗車定員11人以上23人以下の旅客自動車運送事業用自動車であって車両総重量5トン以下のものについて、ワンマンバスの構造要件の適用を除外し、平成26年4月1日より施行したところ。

したがって、現行規定において対応可能と考えているが、今なお特段の障壁となっている基準があれば、最寄りの運輸支局等にご相談いただきたい。

平成26年の地方からの提案等に関する対応方針(平成27年1月30日閣議決定)記載内容

記載なし

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 最終的な調整結果

管理番号	47	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	港湾施設に係る国土交通大臣認定の廃止				
提案団体	愛知県				
制度の所管・関係府省	国土交通省				

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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もないものについても、国土交通大臣が港湾管理者の申請によって認定したものは、港湾施設とみなす」と規定されている。(施設認定)

【支障事例について】

別紙のとおり

【制度改正の必要性】

港湾事業で設置する施設は港湾施設とみなされることが必要であるが、事業スケジュール的に施設認定を得る時間がない場合も想定されるが、認定を受けるまでに事前審査を含め約2～3ヶ月を要することとなっている。このため、港湾計画又は補助採択時に国が建設を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。

<適用除外すべきと考える理由>

現在、港湾施設の整備にあたり、港湾区域及び臨港地区に納めることができない場合は、港湾管理者としては施設認定で対応せざるを得ないが、事業スケジュール的に施設認定を得る時間がな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する。

根拠法令等

港湾法第2条第6項