

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。

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

施設認定の迅速化を図るため事前調整を含めた標準的な処理期間を設定していただいたところであるが、港湾法施行規則に規定された申請書類に記載すべき事項を基にした迅速な審査をお願いしたい。

全国知事会からの意見

港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設について、国土交通大臣による施設認定は廃止すべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 C 対応不可

○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・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、施設認定の申請書類については、港湾法施行規則第1条に規定しているところであるが、その詳細については「港湾施設の認定に係るガイドライン(平成26年5月)」に示しているため、審査の迅速化の観点からも、ガイドラインに沿った申請にご協力をお願いしたい。

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 | 303 | 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の認定の一部廃止 | | | | |
| 提案団体 | 福島県 | | | | |
| 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

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【提案事項・支障事例】

従来港湾区域であった水域が公有水面の埋立てにより土地となり、しかも臨港地区が設定されていない場合には、その区域内の施設はそのままでは港湾施設ではないとされており、供用を開始するためには、国の機関が直轄工事で建設した施設等であっても、当該施設を臨港地区に指定するか、港湾管理者(県)から国土交通大臣に港湾施設に認定するよう申請する必要がある。

臨港地区への指定については、埋立てた(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く臨港地区の指定手続きが必要となり、加えて埋立竣工後面積と字界が決定しないと指定できないため、完成から臨港地区への指定(供用開始)まで多大な時間を要する。よって、埋立て前に事前の協議を進めることができる国土交通大臣への港湾施設に係る認定申請をした方が、迅速な供用開始ができる。

このため、国土交通大臣の認定が必要とされているもののうち、国の機関による直轄工事や国の機関がその必要性を認め都道府県が補助事業等で建設した施設については、既に港湾施設としての条件が認められたものとして、あらためての協議を不要としていただきたい。

協議が不要となれば、認定申請のために必要とされる埋立竣工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。

根拠法令等

港湾法第2条第6項

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。

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。

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

<回答>

本提案は、通知を受けたうえでの更なる措置の提案である。

公有水面の埋立て、直轄工事や補助事業により建設した施設は、港湾計画に基づき、国の認可等を経て建設しており、周辺の土地利用との整合性等に関してはその時点でチェックされていることから、十分に透明性も確保されていると考える。

また、埋立竣功すると埋立区域は水域から陸域に変わるが、上述の整合性等に関しては変わらないため、港湾施設の認定申請や臨港地区を指定せずとも港湾施設と認めていただきたい。

なお、港湾の陸域の機能の増進、構築物の建設等の制限を行う機能を果たすため、埋立区域については、必要な手続を経て遅滞なく臨港地区に指定する考えである。

全国知事会からの意見

港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設について、国土交通大臣による施設認定は廃止すべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 C 対応不可

○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・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、施設認定の際には、埋立免許に係る認可や港湾計画の審査の際には確認を要しない施設の具体的な配置や構造等についても確認を行っているので、本制度の廃止は不相当である。

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

【制度改正の必要性・支障事例】
港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設については、国において、港湾計画策定時又は補助採択時に建設が了承されているため、国とも十分協議の上、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。
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うものであり、上述のように前段階で了承されているものについて、申請することは二度手間であることに変わりはなく、事務的な負担がある。
また、義務付け・枠付けの第4次見直しにより、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。

根拠法令等

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。

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。

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

臨港地区の指定は、都市計画審議会や、地元首長との協議を経て指定される一方で、施設認定については、国土交通省とされているが、国のみの関与により透明性が確保されるとは言えない。

臨港地区同様、地元首長への協議や告示といった手段で、周辺土地利用との整合性等は図れるものであり、国土交通省については大臣認定ではなく、届出や同意で対応することとしても、全体としてチェック機能がより担保できると思われる。

全国知事会からの意見

港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設について、国土交通大臣による施設認定は廃止すべきである。

各府省からの第2次回答

回答区分 C 対応不可

○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・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。

○ 港湾施設は原則として港湾区域又は臨港地区に存する施設に限られているが、臨港地区指定にあたって時間を要するもの等については、例外的に国土交通大臣の認定により港湾施設としてみなすことを可能としている。

臨港地区を定める際は、臨港地区指定案の縦覧や公告等の手続きにより透明性が確保されているが、港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、透明性が確保されない恐れがあるほか、港湾施設となると、国の費用負担が生じることとなるため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要があり、本制度の廃止は不相当である。

○ なお、「港湾施設の認定に係るガイドライン(平成26年5月)」において事務処理に係る留意点を示しているので、当該ガイドラインも活用いただき、効率的な事務処理にご協力をお願いしたい。

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 | 810 | 提案区分 | A 権限移譲 | 提案分野 | 運輸・交通 |
| 提案事項 (事項名) | 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 | | | | |
| 提案団体 | 兵庫県、京都府、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

- ・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。
- ・都道府県管理の地方港湾の港湾区域の新設、変更にあたっての国土交通大臣への届出を廃止することを求める。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【現行】

国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び都道府県管理の避難港の港湾区域の新設、変更については国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。また、都道府県管理の地方港湾の港湾区域の新設、変更については国土交通大臣への届出が必要とされている。

【制度改正の必要性】

新設、変更にあたっては、利害関係人や河川管理者等の協議や地方公共団体の議会の議決を経ており、港湾管理者による十分な内容確認が実施されているものである。

【改正による効果】

この同意には事前協議から約1年程度の期間を要することから、国土交通大臣から都道府県知事に権限を移譲することにより、事務の迅速化、効率化を図ることができ、港湾施設利用者の利便性の向上につながる。

根拠法令等

港湾法第4条第4項、同条第8項

本提案は、すでに過去の議論(平成21年の地方分権改革推進計画の議論)において結論が出ていると承知している。

なお、過去の議論においては、「港湾区域に係る国土交通大臣又は都道府県知事の認可(4条4項)に関し、重要港湾及び避難港に係る認可は、同意を要する協議とし、その他の地方港湾に係る認可は、事後報告・届出・通知とする。」とされており、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」(平成23年法律第37号)において措置している。

なお、平成21年当時の「重要港湾」は、「港湾法及び特定外貿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。

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

・港湾区域の新設、変更にあたっては、利害関係人や河川管理者等の協議や地方公共団体の議決を経ており、港湾管理者によって十分な内容確認が行われている。

・国土交通大臣協議には事前協議から約1年程度の期間を要するものもあることから、事務を効率的に進め、港湾利用者の利便性の向上を図るため、港湾区域の新設等に関する国土交通大臣の同意権限の規定を廃止し、都道府県に移譲することが必要である。あわせて、都道府県管理の地方港の港湾区域の新設等にかかる国土交通大臣への届出についても廃止すべきである。

全国知事会からの意見

港湾区域の新設、変更についての国土交通大臣の協議・同意を廃止し、地方分権改革推進委員会第3次勧告を踏まえ、事後報告・届出・通知を許容とすべきである。それ以外についても、提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

各府省からの第2次回答

○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成21年の地方分権改革推進計画の議論)において結論が出ていると承知している。

○ 国の利害に重大な関係を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び避難港については、法制度上、航路等の整備に係る費用の一部を国が負担する義務を有しているところでもあり、当該港湾の港湾区域の拡張等の是非について判断する必要があることから、同意を要する協議を求めることとしている。

○ また、都道府県管理の地方港湾については、港湾区域の設定は、国民共有の財産である公有水面の規制等を可能にするものであることに鑑み、地域の判断を尊重することとしつつも、公有水面の適正な管理を確保する観点から、届出を求め、必要に応じて是正を求めることとしている。

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 | 811 | 提案区分 | A 権限移譲 | 提案分野 | 運輸・交通 |
| 提案事項 (事項名) | 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 | | | | |
| 提案団体 | 兵庫県、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

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【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。

根拠法令等

港湾法第2条第5項、第6項

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。

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。

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

・臨港地区は国際戦略港湾又は国際拠点港湾を除き、都道府県等が定めており、施設認定の適否についても都道府県等で判断することが可能である。

・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関する標準的な処理期間(事前協議を含め3ヶ月)が設定されたが、国土交通大臣協議には事前協議から約6ヶ月の期間を要しているのが現状である。このため、事務を効率的に進め、迅速な施設整備を図るため、施設認定の権限を国から都道府県へ移譲することを求めるものである。

全国知事会からの意見

港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設について、国土交通大臣による施設認定は廃止すべきである。

○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。

○ 港湾施設は原則として港湾区域又は臨港地区に存する施設に限られているが、臨港地区指定にあたって時間を要するもの等については、例外的に国土交通大臣の認定により港湾施設としてみなすことを可能としている。

臨港地区を定める際は、臨港地区指定案の縦覧や公告等の手続により透明性が確保されているが、港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、透明性が確保されない恐れがあるため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要があり、都道府県への権限委譲は不適當である。

○ なお、「港湾施設の認定に係るガイドライン(平成26年5月)」において事務処理に係る留意点を示しているので、当該ガイドラインも活用いただき、効率的な事務処理にご協力をお願いしたい。

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 | 62 | 提案区分 | A 権限移譲 | 提案分野 | 運輸・交通 |
| 提案事項 (事項名) | 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 | | | | |
| 提案団体 | 関西広域連合 | | | | |
| 制度の所管・関係府省 | 国土交通省(観光庁) | | | | |

求める措置の具体的内容

観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限(広域連合の構成府県市が実施主体である観光圏整備事業は除く)について、広域連合への移譲を求める。
また、広域連合による認定を受けた団体等が、従来の国の認定と同様に、国の特例措置の支援(旅行業法の特例等)が受けられること及び補助事業「観光ブランド確立支援事業」の補助対象者となることを求める。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

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。

根拠法令等

「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)

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。

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

訪日旅行者数を2020年に2000万人の高みを目指すとする目標達成に向けては、全国各地に整備されつつある観光圏がインバウンドに対しても重要な観光拠点となる。東京オリンピック・パラリンピック等の開催により訪日した外国人観光客をいかに東京・首都圏だけでなく、地域に分散させ、日本全体で外国人観光客をもてなすが、日本を観光立国として引き立てていくことになる。

観光圏の認定について、国においては、「全国的な見地から効率的に滞在交流型観光の取組を促進するため、各地域の先進的な取組を一元的に実施する必要がある」としているが、地域の観光振興は地域の実情に通じた地方自治体等が行うべきものであり、当該認定事務についても地域の市町村等の取組に通じた都道府県等に対応は可能である。先進的な取組の促進や一元的な実施の必要性は、国が地域への助言等側面的支援を行うことで対応できるものであり、国の関与は最小限に止めるべきである。

今後、多くの外国人観光客が日本、関西を訪れることが見込まれるなかでは、観光圏の認定に際しては先進性や地域バランスといった視点だけではなく、広域的な範囲で観光客を周遊させる広域的ルートの提案など、観光圏が相互に協力し、力を発揮しながら国内外の観光客の受入増に対応していく地域の「連携」「協調」の仕組みなどを考えていく必要がある。

関西広域連合のような広域行政組織では、観光圏の認定にあたり、整備段階から情報を共有し、域内の観光圏が相互に連携、協調し合うことで、「KANSAI」ブランドとしても発信し、個々の観光圏のみならず関西全体のさらなる観光客の誘客に結びつけていくことも可能である。観光圏の認定においては、今後増加が見込まれる外国人観光客の受入も見据えて、地域の創意・工夫が活かせる、「全国的な見地から一元的に行う」視点とは別の観点から提案する。

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

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。

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、全国の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。

上記のとおり、観光圏の認定については、その施策の性質上、全国の見地から、また、都道府県等を越える広域に跨る連携の調整という観点から国において実施する必要がある。

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 | 830 | 提案区分 | A 権限移譲 | 提案分野 | 運輸・交通 |
| 提案事項 (事項名) | 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 | | | | |
| 提案団体 | 兵庫県 | | | | |
| 制度の所管・関係府省 | 国土交通省(観光庁) | | | | |

求める措置の具体的内容

観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限(広域連合の構成府県市が実施主体である観光圏整備事業は除く)について、広域連合への移譲を求める。
また、広域連合による認定を受けた団体等が、従来の国の認定と同様に、国の特例措置の支援(旅行業法の特例等)が受けられること及び補助事業「観光ブランド確立支援事業」の補助対象者となることを求める。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

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。

根拠法令等

「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)

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。

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

・基本方針への適合判断は都道府県でも可能である。むしろ地域を熟知する都道府県の方が適切な判断を行える。

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。

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。

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、26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。

上記のとおり、観光圏の認定については、その施策の性質上、全国的見地から、また、都道府県等を越える広域に跨る連携の調整という観点から国において実施する必要がある。

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 | 509 | 提案区分 | A 権限移譲 | 提案分野 | 運輸・交通 |
| 提案事項 (事項名) | 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 | | | | |
| 提案団体 | 神奈川県 | | | | |
| 制度の所管・関係府省 | 国土交通省(観光庁) | | | | |

求める措置の具体的内容

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

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のため、国の直接的な関与を求める必要はない。
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。

根拠法令等

・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

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

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。

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

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

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

全国市長会・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 D 現行規定により対応可能

提案団体からは意見が付されていないところであり、現行制度で対応可能である旨、提案団体が認識したものと考えている。

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 | 458 | 提案区分 | A 権限移譲 | 提案分野 | 運輸・交通 |
| 提案事項 (事項名) | 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 | | | | |
| 提案団体 | 神奈川県 | | | | |
| 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

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

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。

根拠法令等

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

各府省からの第1次回答

回答区分 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。

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

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

各府省からの第2次回答

回答区分 C 対応不可

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

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 | 475 | 提案区分 | A 権限移譲 | 提案分野 | 運輸・交通 |
| 提案事項 (事項名) | 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 | | | | |
| 提案団体 | 神奈川県 | | | | |
| 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

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。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

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。

地域公共交通確保維持事業補助金における交付申請の受付等の事務を国が行うにあたって、地域の実情に応じた事業の認定、評価、アドバイスを行うことは困難であり、円滑な地域公共交通確保維持事業の執行に支障をきたす。

この事務を都道府県が行うことで、市町村等が単独で作成する事業計画を、県単位における地域の実情に応じた支援を行うことができ、また連携計画においてもより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。

根拠法令等

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

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

国土交通省がいう「過去の議論」では、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」とされたに過ぎず、本県が主張する事務及び財源の移譲措置がなされたわけではない。

本県は、地方公共団体が地域の実情を踏まえて、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性のある取り組みを柔軟に行うため、事務、財源の移譲を受ける必要がある(具体的には、国から移譲を受けた財源を活用し、地方公共団体が地域間幹線系統等の補助限度額の引き上げや補助対象範囲の拡大等の支援を行うことができるようにする)と考える。

なお、権限移譲に際しては、人員移譲による事務処理体制の整備を検討すべきである。

全国知事会からの意見

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

全国市長会・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。

各府省からの第2次回答

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

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

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(平成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。