

国土交通省（提案団体から改めて支障事例等が具体的に示された場合等に調整の対象とする提案）

| 管理番号 | 提案区分 | | 提案事項 (事項名) | 求める措置の具体的内容 | 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性 | 根拠法令等 | 制度の所管・関係府省 庁 | 団体名 |
|------|------------|--------------------|------------------------|---|---|-----------|-----------------|---------|
| | 区分 | 分野 | | | | | | |
| 317 | A 権限 移譲 | 土地利用 (農地 除く) | 「都市計画事業」の認可権限の指定都市への移譲 | 都市計画法第59条において「都市計画事業は、市町村が、都道府県知事(第一号法定受託事務として施行する場合には、国土交通大臣)の認可を受けて施行する。」と規定されているが、都市計画法第87条の2〔指定都市の特例〕に、「指定都市の区域においては、第59条から第64条にかかわらず、都道府県知事又は都道府県が行うとされている事務においては指定都市の長又は指定都市が行うものとする。」という条文を追加する。 | 【制度改正の必要性】 指定都市の独自性や地区の特徴を生かした都市計画事業が道府県の評価を受けることで標準化される傾向がある中、都市計画事業の認可権限が指定都市に移譲されれば、地域の実情に応じた事業効果の早期発現を優先に考えた事業推進が可能となり、事業の進捗にあわせた迅速な事務処理の実現により事業期間の短縮につながる。 【支障事例】 県の認可を受けるにあたっては、所管課が事業部署にヒアリングし、確認・調整しながら認可図書等の取りまとめを行い、県へ説明しているため、認可に伴う事務処理などに時間を要している。また、都市計画決定権者と認可権者が別のため、事務効率に支障が生じている。 【懸念の解消策】 都市計画事業認可権限の移譲に際し、土地収用法の事業認定権限を県に残す制度を創設する等、土地収用に関する権限を事業認可権者と分けることで、収用に対する公平性・公正性・透明性を確保できると考えている。 | 都市計画法第59条 | 国土交通省 | 指定都市市長会 |
| 331 | A 権限 移譲 | 土地利用 (農地 除く) | 「都市計画事業」の認可権限の指定都市への移譲 | 都市計画法第59条において「都市計画事業は、市町村が、都道府県知事(第一号法定受託事務として施行する場合には、国土交通大臣)の認可を受けて施行する。」と規定されているが、都市計画法第87条の2〔指定都市の特例〕に、「指定都市の区域においては、第59条から第64条にかかわらず、都道府県知事又は都道府県が行うとされている事務においては指定都市の長又は指定都市が行うものとする。」という条文を追加する。 | 【制度改正の必要性】 指定都市の独自性や地区の特徴を生かした都市計画事業が道府県の評価を受けることで標準化される傾向がある中、都市計画事業の認可権限が指定都市に移譲されれば、地域の実情に応じた事業効果の早期発現を優先に考えた事業推進が可能となり、事業の進捗にあわせた迅速な事務処理の実現により事業期間の短縮につながる。 【支障事例】 県の認可を受けるにあたっては、都市計画課が事業部署にヒアリングし、確認・調整しながら認可図書等の取りまとめを行い、県へ説明しているため、認可に伴う事務処理などに時間を要している。また、都市計画決定権者と認可権者が別のため、事務効率に支障が生じている。 【懸念の解消策】 都市計画事業認可権限の移譲に際し、土地収用法の事業認定権限を県に残す制度を創設する等、土地収用に関する権限を事業認可権者と分けることで、収用に対する公平性・公正性・透明性を確保できると考えている。 | 都市計画法第59条 | 国土交通省 | 横浜市 |

| 管理番号 | 提案区分 | | 提案事項 (事項名) | 求める措置の具体的内容 | 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性 | 根拠法令等 | 制度の所管・関係府省 庁 | 団体名 |
|------|------------|-----------|---------------------------------|--|---|----------------------------------|-----------------|--|
| | 区分 | 分野 | | | | | | |
| 286 | A 権限 移譲 | 環境・衛 生 | 都道府県内の供用済 の国営公園の都道府 県への移譲 | 都市公園法第2条第1項第2号に 規定するイ号公園のうち、一つ の都道府県で完結する公園の供 用した区域の管理に関する権限 については、関係法令の改正に より、移管に必要な新たな制度 を設け、都道府県との調整が図 られた公園から、必要となる人 員、財源とともに移管すること。 | 【提案の経緯・事情変更】 地方分権改革の第二次勧告(H20.12.8)では、地方整備局の見直しのため、「都市公園法第2 条第1項第2号に規定するイ号公園のうち、少なくとも一の都道府県で完結する、整備が概成した 公園の管理に関する権限については、都道府県と調整の上で移管する。」とされたが、未だ実現し ていない。 【支障事例等】 本県においては、国営明石海峡公園があり、淡路地区と神戸地区で構成されているが、淡路地区 については一部が開園しており、周辺の淡路夢舞台、県立淡路島公園等の県管理施設との連携 による一体的な利用促進に取り組んでいる。しかし、さらなる一体的管理を行い、費用の低減や集 客イベントを総合的に開催しようとしても、管理権限がないため、なかなか相乗効果を図ることが困 難な状況である。 【効果・必要性】 淡路地区では国と県で、同様の公園事業を展開していることから、国管理の国営公園(国営明石 海峡公園)を県に移管し、県管理公園(県立淡路島公園)と一体的な管理をすることで、費用の軽 減が見込めるとともに、集客イベントなどを総合的に行うことができ、相乗効果が見込める。 | 都市公園法第2条の3 | 国土交通省 | 兵庫県、徳 島県、関西 広域連合 |
| 33 | A 権限 移譲 | 運輸・交 通 | 一般乗合旅客自動車 運送事業の許認可等 権限の移譲 | 道路運送法の一般乗合旅客自動車運送事業(貸し切りバスを除く)に係る事業経営、事業計画、 運賃等への許認可・登録、さらには、指導監督等の事務を含めた権限について、同一府県内で実 施するものは、移譲を希望する府県への移譲を基本としつつ、府県域を跨るものは、府県域を越 える広域連合への移譲を求める。 (制度改正の必要性等) 地方創生がめざす「各地域が、それぞれの特性を生かした自律的で持続可能な社会を構築してい く」ためには、同一府県内における地域交通ネットワークの整備に関しても、地域を包括する府県の 責任と権限において、総合的な施策展開を進めることが必要である。 すでに、道路運送法第78条第2号の自家用有償旅客運送事業については、地方公共団体に権限 が移譲され、また、運賃変更にかかる認可事務等についても、地域公共交通会議での合意があれ ば、事務手続き期間の短縮が行われるなど、一定の弾力的な対応が可能となっている。 しかしながら、現行法令に基づくコミュニティバスの運行等については、実態として既存バス事業 者の権益を侵さない範囲での運行となっており、必ずしも乗り継ぎや連携が十分でないため、地域 の実情やニーズに合致したものとなっておらず、地域交通の最適化が図られていない。 地域交通ネットワークの最適化を図るために不可欠である一般乗合旅客自動車運送にかかる権 限は国が持っているため、自家用旅客運送だけでなく、一般乗合旅客自動車運送を含めた一体的 な権限のもとで、地域主体の責任体制を構築することができるよう、同一府県内で実施する一般乗 合旅客自動車運送事業の許認可等の権限について、移譲を希望する府県への移譲を求めると ともに、府県域を跨るものについては、府県域を越える広域連合への移譲を求める。 | (提案にあたっての基本的な考え方) 道路運送法の一般乗合旅客自動車運送事業(貸し切りバスを除く)に係る事業経営、事業計画、 運賃等への許認可・登録、さらには、指導監督等の事務を含めた権限について、同一府県内で実 施するものは、移譲を希望する府県への移譲を基本としつつ、府県域を跨るものは、府県域を越 える広域連合への移譲を求める。 (制度改正の必要性等) 地方創生がめざす「各地域が、それぞれの特性を生かした自律的で持続可能な社会を構築してい く」ためには、同一府県内における地域交通ネットワークの整備に関しても、地域を包括する府県の 責任と権限において、総合的な施策展開を進めることが必要である。 すでに、道路運送法第78条第2号の自家用有償旅客運送事業については、地方公共団体に権限 が移譲され、また、運賃変更にかかる認可事務等についても、地域公共交通会議での合意があれ ば、事務手続き期間の短縮が行われるなど、一定の弾力的な対応が可能となっている。 しかしながら、現行法令に基づくコミュニティバスの運行等については、実態として既存バス事業 者の権益を侵さない範囲での運行となっており、必ずしも乗り継ぎや連携が十分でないため、地域 の実情やニーズに合致したものとなっておらず、地域交通の最適化が図られていない。 地域交通ネットワークの最適化を図るために不可欠である一般乗合旅客自動車運送にかかる権 限は国が持っているため、自家用旅客運送だけでなく、一般乗合旅客自動車運送を含めた一体的 な権限のもとで、地域主体の責任体制を構築することができるよう、同一府県内で実施する一般乗 合旅客自動車運送事業の許認可等の権限について、移譲を希望する府県への移譲を求めると ともに、府県域を跨るものについては、府県域を越える広域連合への移譲を求める。 | 道路運送法 第4、5、9、15、31、79、 94条 | 国土交通省 | 関西広域連 合(共同提案) 兵庫県、和 歌山県、鳥 取県 |

| 管理番号 | 提案区分 | | 提案事項 (事項名) | 求める措置の具体的内容 | 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性 | 根拠法令等 | 制度の所管・関係府省 庁 | 団体名 |
|------|------------|-----------|---|--|---|---|-----------------|-------------|
| | 区分 | 分野 | | | | | | |
| 57 | A 権限 移譲 | 運輸・交 通 | 単一の都道府県内で 路線が完結する旅客 自動車運送事業(バス 事業)の許認可等を 都道府県への移譲 | 単一の都道府県内で路線が完 結する旅客自動車運送事業(バス 事業)の許認可等を地方運輸 局から都道府県へ移譲すること 。 | 【制度改正の必要性】 地域公共交通活性化再生法に基づく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、バス事業の許認可事務及びバス路線維持等 に係る補助事業を移譲し、地域事情等に精通した県が総合行政の観点から交通政策を展開できる ようにすることが効果的である。 現行制度ではバス事業の許認可及び監査・行政処分権限等を国が持っているが、道路運送法、 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱を改正し、国が持つ補助制度とともに県に移 譲すれば、地域公共交通の実情を把握し、地域の実情に根差したきめ細かな施策の検討や展開 が可能になる。 地域交通の活性化に際しては、路線バスをコミュニティバスやデマンドバスで補うことが主流と なっているが、超高齢化が進む中で、路線バスの利便性向上拡大も地域交通の再生には有効な 手段となっている。路線バスの許認可権限を都道府県が有すれば、路線バスの拡充も含め、思い 切った再編が実施できる。 【支障事例】 都道府県にはバス事業に関する許認可権限等がないため、路線バスやコミュニティバス等による 地域公共交通網の再編を効果的に進められない。 地方自治体が運営するコミュニティバスの再編により利用者が増加した路線について、再編時は 地元市町村とコミュニティバス事業者が協議して円滑に進んだが、この路線で、以前、赤字で運行 していた事業者が撤退した際には、県には許認可権限もなく、有効な手立てが打ち出せなかった。 | 道路運送法第4条、第 5条、第9条第1、3、4、 5項、第11条第1、3項、 第15条第1、3、4項、第 15条の2第1、2、3、5 項、第15条の3第1、2、 3項、第19条、第19条 の2、第19条の3、第21 条第2項、第22条の2 第1、2、3、4、5、7項、 第27条第2項、第30条 第4項、第31条、第35 条、第36条第1、2項、 第37条、第38条第1、2 項、第84条、第89条 地域公共交通確保維持 改善事業費補助金 交付要綱第2編第1章 に係る補助金 | 国土交通省 | 埼玉県 |
| 284 | A 権限 移譲 | 運輸・交 通 | 同一県域内における 一般乗合旅客自動車 運送事業及び自家用 有償旅客運送事業の 許認可等権限移譲 | 同一県域内で実施する道路運送 法の一般乗合旅客自動車運送 業にかかる事業経営、事業計 画、運賃等への許認可・登録、さ らには、指導・監督等の事務を 含めた権限の一括移譲を求め る。 | 【提案の経緯・事情変更】 地方創生がめざす「各地域が、それぞれの特性を生かした自律的で持続可能な社会を構築して いく」ためには、同一県域内における地域交通ネットワークの整備に関して、地域を包括する県の 責任と権限において、総合的な施策展開を進めることが必要となっている。 【支障事例等】 道路運送法第78条第2号の自家用有償旅客運送事業については、地方公共団体に権限が移譲 され、また、運賃変更にかかる認可事務等についても、地域公共交通会議での合意があれば、事 務手続き期間の短縮が行なわれるなど、一定の弾力的な対応が可能となっている。 しかし、現行法令に基づくコミュニティバスの運行等については、実態として既存バス事業者の権 益を侵さない範囲での運行となっており、必ずしも乗り継ぎや連携が十分でないため、地域の実情 やニーズに合致したものとなっておらず、地域交通の最適化が図られていない。 現状では、住民から、乗り継ぎが悪い、運行経路の最適化が図られていないといった声があるな か、事業者間の調整に委ねざるを得ない状況にあり、一般乗合旅客自動車運送にかかる権限は 国が持っているため、こうした課題の解決に地方が先頭にあたって調整することができない。 【効果・必要性】 地域主体の責任体制を構築することで、地域公共交通のニーズや課題に迅速かつ機動的に対 応できるとともに、地域の実情に沿った総合的な交通施策展開が可能となる。 地域交通の最適化が図られることにより、自律的で持続的な地域社会の構築が可能となる。 | 道路運送法第4、5、9、 15、31、79、94条 | 国土交通省 | 兵庫県、鳥 取県 |

| 管理番号 | 提案区分 | | 提案事項 (事項名) | 求める措置の具体的内容 | 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性 | 根拠法令等 | 制度の所管・関係府省 庁 | 団体名 |
|------|------------|--------------------|--|---|---|---|-----------------|--|
| | 区分 | 分野 | | | | | | |
| 30 | A 権限 移譲 | 運輸・交 通 | 観光圏整備実施計画 の認定に係る事務・権 限の移譲 | 観光圏整備実施計画の認定に 係る事務・権限(広域連合の構 成府県市が実施主体である観光 圏整備事業は除く)の広域連合 への移譲等を求める。 | (提案にあたっての基本的な考え方) 現在、「全国的見地から効率的に滞在交流型観光の取組を進めるため、観光庁で一元的に実施 する必要がある」としている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。 (制度改正の必要性等) 大きく増加傾向にある訪日外国人観光客について、その効果を全国各地に波及させることが急 務となっている。観光圏の整備に際しても、今後は大きく圏域をまたがる広域観光周遊ルート ^(注) の形 成など、観光エリアが相互に協力し、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」の仕組みなどが必要と考えられるが、こうした地域間の調整を国が行っていく ことは難しいと思われる。 関西広域連合のような広域行政組織では、地域の状況に詳しく、観光圏整備においても計画段 階から情報を共有し、域内の観光圏や周辺地域との連携による観光交流圏の広域化を支援してい くことが可能である。 また、個々の観光エリアではうまく伝えることができないディスティネーションとしてのイメージを、 関西を一体的な観光エリアと見なし、広域観光周遊ルートも含め、複数の観光圏が連携して地域 の総合力としてさらなる誘客を図っていくことができる。 現在の観光圏の整備には府県も加わっているが、実際に進めているのは市町村である。それら を円滑に束ねて、観光圏個々の整備に止まらず、圏域を超えて連携させていくには、広域的な地域 間の調整ができる関西広域連合のような広域行政組織が適任であり、トータルに認定事務が行え る効果は大きい。 | 観光圏の整備による 観光旅客の来訪及び 滞在の促進に関する 法律 第8条第3項 | 国土交通省 観光庁 | 関西広域連 合 (共同提案) 滋賀県、京 都府、大阪 府、兵庫 県、和歌山 県、鳥取 県、徳島県 |
| 9 | A 権限 移譲 | 土地利 用(農地 除く) | 国土形成計画法に基 づく近畿圏広域地方 計画の策定権限の移 譲 | 国土形成計画法に基づき近畿圏 広域地方計画の策定権限につ いて、関西広域連合への移譲を 求める。 | 【制度改正の必要性】 国土形成計画法では、全国計画のみならず、広域地方計画においても「全国計画を基本として」策 定することとされ、地方整備局が事務局となる広域地方計画協議会を経てはいるものの、本省権 限となり、東京の視点による策定となるなど、未だに国主導・中央集権型の推進体制となっている。 東京一極集中を是正し、地域の実情に応じ、地域の特性を生かすため、国土形成計画法を改正 し、地方公共団体が自主的かつ主体的に取り組む「地方創生時代の体系へ」見直していくべきであ る。 関西においては、総合行政を担う地域の実情に精通した府県、指定都市から構成する関西広域連 合を設立しており、関西の広域行政の責任主体として、広域行政の基本的な政策の企画・調整機 能を担い、実績を積み重ねている。 そのため、広域地方計画の策定に当たって、関西広域連合の広域地方計画協議会への参画はも とより、協議会の事務局についても関西広域連合に委ねるべきであり、さらに、策定権限につ いても、関西広域連合へ移譲すべきである。 【支障事例】 関西広域連合の再三に渡る要請にも関わらず広域地方計画協議会への参画は認められず、平成 27年3月に、構成団体首長全員の連名により強く要請し、漸くオブザーバーとしての参加が認めら れたにとどまる。なお、関西広域連合の前身である関西広域機構は協議会メンバーであり、機構解 散時に関西広域連合を協議会参画の後継指名をしている。 関西広域連合では、広域地方計画の素案作成を念頭に、関西圏域の展望研究会を設置し、平成 27年3月、中間報告書をまとめたが、協議会において意見を述べる機会はなく、研究会の成果を反 映することは現時点できていない。 | 国土形成計画法第9条 | 国土交通省 | 関西広域連 合 (共同提案) 滋賀県、京 都府、大阪 府、兵庫 県、和歌山 県、鳥取 県、徳島県 |