

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	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		
	区分	分野								団体名	支障事例	
												団体名
4	A	権限移譲	土地利用(農地除く)	区域区分の決定・都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の決定権限の移譲	都市計画法第15条第1項において「次に掲げる都市計画は都道府県が、その他の都市計画は市町村が定める。 一 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に関する都市計画 二 区域区分に関する都市計画」と規定されているが、区域区分の決定と都市計画区域の整備、開発及び保全の方針について、市への権限移譲を求める。	本市が市街化区域への編入を希望している区域であっても、大阪府が定める区域区分変更の基本方針に適合しない場合は、市街化区域へ編入できない。	大阪府では、通常5年毎に区域区分(市街化区域と市街化調整区域の区分)の見直しを行っており、その際、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に整合する区域区分変更の基本方針を定めている。しかし、市が独自のまちづくりを進めようとする中、区域区分の見直しの時期や基本方針により、市が進めようとするまちづくりは、限定されたものとなっている。区域区分の決定と都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の権限を市に移譲することで、市独自のまちづくりが展開でき、開発事業等の計画に合わせた迅速な対応が可能となると考えている。	都市計画法第15条第1項	国土交通省	松原市	倉敷市、徳島市	○国道2号線に隣接した消防署出張所用途廃止、売却しようとした際に、市街化調整区域であることを理由に用途を制限されて、国道沿いで事務所として活用したい民間業者への売却ができない、というケースがあった。 ○本市は、線引きされた広域都市計画区域に属している。本市の中心部は津波浸水被害が想定される中、津波避難対策を進めながらまちづくりを進めている。一方、県は沿岸部から内陸部への移転を促進するまちづくりを検討しているなど、基本方針に齟齬が生じている。 また、当該広域都市計画区域に隣接する自治体においては、この区域と結び付きの深い関係であるにもかかわらず、非線引きの単独都市計画区域として指定されたままの状況であり、線引きされた区域よりも厳しい開発規制のもと、宅地や大規模商業施設の立地が進行するなど、自治体間の不均衡が生じている。このような状況を踏まえ、各自治体による独自のまちづくりが進められるよう、同様に権限移譲を求める。 ○県で、通常5年毎に区域区分(市街化区域と市街化調整区域の区分)の見直しを行っている。町が独自のまちづくりを進めようとする中、区域区分の見直しの時期や基本方針により、市が進めようとするまちづくりは、限定されたものとなっている。区域区分の決定、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の権限の町に移譲及びこれらに対する県の同意を不要にすることで、町独自のまちづくりが展開できる。 ○単独都市計画区域(一市域で都市計画区域)の自治体については、区域区分の決定と都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の権限を移譲することで、自治体独自のまちづくりが展開でき、開発事業等の計画に合わせた迅速な対応が可能となると考えている。
5	B	地方に対する規制緩和	土地利用(農地除く)	開発許可に係る技術的細目の条例委任	開発許可の技術的細目は、都市計画法第33条第2項及び同法施行令第25条で法定されているが、地域の実情に合った公共施設等の整備を行うことができるよう、同法施行令第25条に定める基準を市へ条例委任する。	公園・緑地・広場(以下「公園等」という。)の設置については、同法施行令第25条第6号の規定に基づき、開発面積が0.3ha以上の開発行為の場合、開発面積の3%以上の面積の公園等の整備が求められるが、開発区域周辺に公園等が整備済で必ずしも新たな整備の必要性がない事例もある。	公園・緑地・広場(以下「公園等」という。)の設置については、同法施行令第25条第6号の規定に基づき、開発面積が0.3ha以上の開発行為の場合、開発面積の3%以上の面積の公園等の整備が求められるが、開発区域周辺に公園等が整備済で必ずしも新たな整備の必要性がない事例もある。したがって、同法施行令第25条に定める基準を市へ条例委任することにより、地域の実情に合った公園等の整備を行うことができるようになる。	都市計画法第33条第2項 都市計画法施行令第25条	国土交通省	松原市	上越市、長崎県	○開発面積が0.3ha以上、1.0ha未満の開発行為により設けられる小規模な公園等の管理に苦慮する。都市計画法施行令第25条第6項の規定による開発面積が0.3ha以上1.0ha以上に改正していただきたい。 ○都市計画法施行令第25条第6号については、同号ただし書により必要性のない公園等の整備を求めないことは可能であると考えているが、他の号について地域の実情に合った運用ができないケースがある。また、旧来の基準は、法第33条第3項に基づく条例により強化又は緩和することが可能であるが、施行令第29条の2によりその範囲が制限されていることから、制限を廃して包括的に市の条例に委任することに賛成である。 なお、本市においては、道路幅員に係る基準について法第33条第3項に基づく強化条例の制定を検討したが、施行令第29条の2の規定により、第25条第2号の基準の強化は可能である一方、同条第4号の基準の強化が認められていないことから、各号の適用を受ける道路相互間のバランスを考慮し断念したことがある。 ○①都市化が進んだ自治体においては、まちづくり条例で3,000㎡以下でも自主管理の緑地を義務付ける事例もあれば、②郊外の3,000㎡以上の開発行為が頻繁に出てくる自治体においては、規模の小さな公園(100㎡程度)は管理手間がかかり、公園としての機能もあまりないと言っている。など、各自治体の都市化の度合いにより考え方に違いが出ている。 公園が必要な開発対象面積、公園必要面積は一定の割合の中で各自治体で定められるようにすれば、当該自治体の実情にあった制度になると考えられる。 ○本市においても提案の支障事例と同様に必ずしも必要でない公園等見受けられる。また、狭小な公園予定地が多数存在し、維持管理に苦慮しており、柔軟な対応に配慮願いたい。 ○小規模な住宅団地開発については、設置される公園が規模が小さく、管理上非効率なものも多々存在する。また、公共施設として市町へ帰属されない場合も有り、管理者不在のまま放置されたり、宅地として売却されたりする事例も過去にあった。 開発許可制度の趣旨としては、許可にからしめることにより、質の良い宅地の供給と公共施設の整備及び維持管理の推進であり、一定水準の整備基準は担保されるべきであるが、法施行から半世紀ほど経過し、社会経済情勢の変化に伴い、地域の実情に即した都市、まちづくりが可能となるような制度改正が必要と思われる。 ○平成25年4月から開発行為に伴う提供公園のあり方について検討を行っている。そのなかで提供公園には、宅地に不向きな場所や形状で計画された結果、「間口が狭い」、「利用者が少ない」、など管理や利用上の課題がでている。 さらに、既存公園が周辺にあり、公園が充足されているエリアであっても、都市計画法施行令第25条第1項第6号のただし書きに該当しないため、既存の1,000㎡以上の公園から半径250m圏域に整備されたもの(密集市街地以外)が、過去10年(H17～H27)以内に4件存在した。
47	B	地方に対する規制緩和	土地利用(農地除く)	土地利用審査会の国土利用計画審議会への整理・統合	国土利用計画法第39条により義務付けられている土地利用審査会の設置を不要とし、同法第38条に基づく国土利用計画審議会に整理・統合する。 なお、土地利用審査会では法律実務者(弁護士)が任命されている一方、国土利用計画審議会では任命されていない。この点については、国土利用計画審議会委員に法律実務者を新たに任命することで対応可能である。	【制度改正の必要性】 土地利用審査会は、知事の監視区域指定に当たり意見を述べるなどの役割を持つ組織である。現在は、地価上昇圧力が大幅に低下し、本県では平成8年以降約20年にわたって監視区域等は指定されていない。しかし、国土利用計画法により同審査会設置が義務付けられているため、3年ごとに委員改選を行いつつ審査会を維持している。 平成26年の提案募集では、愛知県が審査会委員の任命に係る議会同意の廃止を提案した結果、「事務負担の軽減について、地方公共団体に情報提供を行う」との方針が示された。しかし、事務負担軽減につながる具体的な情報提供はなく、本審査会の設置方法そのものを改めて見直す必要がある。 【支障事例】 バブル期のような地価急騰が今後発生することは想定しがたい。また、現在の審査会は具体的な審査案件がなく、3年に1回の委員改選のみを行っている状態であり、事実上の存在意義は極めて薄れている。こうした状況にも関わらず、当該審査会を必置しなければならないことは、行政運営上の支障である。 審査会の維持には、委員報酬や旅費、会場費など(平成28年度予算255千円)がかかるほか、委員候補者の選定や交渉、議案作成、県議会等での説明など、委員任命に向けた一連の事務が事務局の負担となっている。 さらに、委員改選のみを目的とした審査会の開催は、委員に対して unnecessary 負担を強いるものである。 したがって、土地利用審査会の設置を不要とし、国土利用計画審議会に整理・統合してはどうか。	土地利用審査会の設置に係る経費や事務負担が軽減され、効率的な行政運営に資する。さらに委員の負担を軽減できる。	国土利用計画法第39条	国土交通省	埼玉県	岩手県、茨城県、京都府、山口県、香川県、福岡県、宮崎県、沖縄県	○提案団体である埼玉県の場合、今回の提案が実現した場合、国土利用計画審議会に法律実務者(弁護士)を新たに任命することで対応可能との記載があるが、本県の場合、既に国土利用計画審議会に法律実務者が存在するため、提案団体以上にスムーズな対応が可能である。 ○近年は具体的な審査案件はないが、毎年度1回は審査会を開催し、地価動向等について報告を行っている。また、3年に1回は委員改選による会長の互選を議題として開催している。毎年度、委員報酬、旅費、会場費上費などの経費が必要となる。 ○本県では、平成8年以降、具体的な審査案件がなく審査会を1度も開催していないため、事実上の存在意義はほとんどないにもかかわらず、委員候補者の選定や交渉、議案作成、県議会等での説明など、委員任命に向けた一連の事務が事務局の負担となっている。 ○土地利用審査会については、本県では震災後、土地の高騰があり開催していたが、現在は落ち着き、案件がない限り、改選時しか開催していない状況である。また、国土利用計画審議会も案件がなければ、委員改選まで開催していない。審査会が開催されない場合においても、提案案が示したとおり、一連の事務が必要であり、提案のとおりとなった場合には、費用や事務量の軽減につながる。 土地利用審査会委員の任命同意について、議会の議決を経る必要性は乏しく、議案作成等の事務が負担となっている。このため、統合により議決が不要となるという提案に賛同でき、共同提案できる。
170	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の許認可等の権限移譲	同一県域内で実施する道路運送法第3条第1号イの一般乗合旅客自動車運送事業(路線バス、コミュニティバス等)にかかる許認可、一時的な需要増加時における一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者への臨時許可を含めた権限の一括移譲を求める。	【再提案理由】 平成26年に地域公共交通活性化・再生法が改正され、まちづくりや観光振興などの地域振興策との一体的な取組や、地域特性や生活環境の変化を踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立ち積極的に取り組んで行くことが重要であるとされた。しかしながら、一般乗合旅客自動車運送事業に係る許認可権限等が地方に無いため、地域内の事業者の情報を把握することができない。 【新たな支障事例】 県内のある自治体が、社会実験としてコミュニティバスの路線を新設しようとした計画し、当該地区を事業エリアとするバス事業者に運行を委託することで調整を行っていたが、その情報を知った路線バスの許可を持つタクシー事業者から、「当社でも運行可能である」とのクレームが入った。 実際には当該タクシー事業者はバス車両を持っておらず、計画期間内にバスを走らせることが困難な状況であったが、当該自治体には運輸局から事業者が持つ車両などの許可に関する情報が提供されていなかったため、その調整に時間を要した。	地域主体の責任体制を構築することで、「交通政策基本計画」でも課題とされている「人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生」や「グローバル化・イノベーションの進展」に対応した総合的な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、21-2、31、79、94条	国土交通省	兵庫県、滋賀県、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	制度改正による効果 (提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)	根拠法令等	制度の所管・関係府省庁	団体名	<追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>		
	区分	分野								団体名	支障事例	
												団体名
236	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く近畿圏広域地方計画について、広域地方計画協議会への関西広域連合の参画、協議会事務局の関西広域連合への移管、策定権限の関西広域連合へ移譲を求める。	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への後継指名をしているにも関わらず、平成27年3月に、構成団体首長全員の連名による要請で、ようやくオブザーバー参加が認められただけで、正規メンバーとして認められる規約改正も行われず、計画が策定されるに至った。 平成28年3月に決定された「関西広域地方計画」の策定においても、関西広域連合が実施した関西圏域の展望研究の成果を計画に反映させるべく近畿地方整備局に働きかけたが、近畿地方整備局からは、意見を述べなければ構成府県市から述べよう求められた。また、その意見の反映についても、趣旨は踏まえられてはいる部分もあるものの、根本的には、関西の地域の実情、地域特性を十分に踏まえたものではなく、東京の視点での計画で、全国計画の地方版に過ぎず、東京一極集中を是正するためのものとなっていない。	関西においては、総合行政を担う地域の实情に精通した府県、政令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、国土形成計画法による広域地方計画の策定権限を地方に委ねることにより、東京圏の視点に基づいて策定されている全国版の国土形成計画法の制約を受けず、地域の实情、地域性、独自性を反映した策定が可能となり、地方公共団体が自主的かつ主体的に取り組む地方創生に寄与し、東京一極集中の是正が図られる。	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	—
237	B	地方に対する規制緩和	土地利用(農地除く)	近畿圏整備法に基づく整備計画の決定権限・各区域の指定権限の移譲、近郊整備区域建設計画等の作成に係る国同意の廃止	近畿圏整備法に基づく近畿圏整備計画や近郊整備区域等の各区域指定について、関西広域連合への決定権限の移譲を求めるとともに、近郊整備区域建設計画等の作成に係る国同意の廃止を求める。	関西においては、総合行政を担う地域の实情に精通した府県、政令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。 しかし、近畿圏の建設とその秩序ある発展を図るための近畿圏整備計画の決定や、近郊整備区域・都市開発区域・保全区域・近郊緑地保全区域の指定について、関係府県・関係政令指定都市等の意見を聴くことはなっていないが、平成28年3月提出期限の近畿圏整備計画(案)に係る意見照会では意見は聞かれるのみであり、関西の地域の実情、地域特性を反映させる仕組みになっておらず、東京の視点での国主導の計画で、東京一極集中を是正するものとなっていない。また、関西広域連合には照会すら行われず、関西の広域行政の責任主体としての存在を考慮されていない。	関西のことは関西で決める。そのことにより東京一極集中を是正することにつながる。 近畿圏における地方創生を実現していくため、関西地域の实情に応じ、関西地域の特性を生かして、関西広域連合が自主的・主体的に企画・立案し、近畿圏整備計画の決定等を行うことにより、インフラ整備等の視点だけでなく、あらゆる分野を総合的に見て判断することができ、秩序ある発展を図っていくことが可能となる。 なお、国との関係においては、移譲した権限について、事前協議に改めることで、均衡が図られるものと考ええる。 また、広域連合は、一部事務組合とは異なり、一部の事務のみならず企画調整機能も有しており、国から直接権限を移譲されることも可能であるため、当該事務の受け皿になり得る。さらに、福井県、三重県についても、連携票として調整は十分可能である。	近畿圏整備法第9条、第10条、第11条、第12条、第14条 近畿圏の保全区域の整備に関する法律第5条、第7条 近畿圏の近郊整備区域及び都市開発区域の整備及び開発に関する法律第3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	○国からの「近畿圏整備計画の変更」に係る照会において、意見がほとんど反映されない。具体的には、第3章「施設の整備計画」において、今後5年間を見据えた計画であることを踏まえて事業着手に向けた具体的な取組みが進められている路線(大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線、播磨臨海地域道路等)の位置づけを提案したが、反映されない等。
238	A	権限移譲	土地利用(農地除く)	複数府県に跨がる都市計画区域の指定権限の移譲	複数府県に跨がる都市計画区域の指定権限について、関西広域連合への移譲を求める。	都市計画区域の指定は、地域の实情に応じ、地域の特性を生かすため、地方公共団体が自主的かつ主体的に取り組むべきであることから、府県内の区域指定の場合は府県の権限となっている。 しかし、二以上の府県の区域にわたる都市計画区域については国の権限となっており、これまで府県域を越えて一体的に発展している地域があっても、府県単位で区域指定を行っている。 今後は、府県を跨がる場合においても一体的に区域指定し、より一体的に調和のとれ、齟齬がないようなまちづくりを効率的に進める必要がある。	広域連合は、地方自治法第284条に基づき、「広域にわたる総合的な計画を作成し、その事務の管理及び執行について広域計画の実施のために必要な連絡調整を図り、並びにその事務の一部を広域にわたり総合かつ計画的に処理する」総合的な権限を持ち、同法第291条の2第4項に基づき、「国の行政機関の長の権限に属する権限の一部を当該広域連合が処理することとするよう要請する」権限を持つ、安定的な団体である。そのため、一部事務組合とは異なり、一部の事務のみならず企画調整機能も有し、防災や観光・文化、産業、医療、環境などの各行政分野も踏まえた関西の将来像を示した広域計画を現に策定しており、各行政分野との調整を一元的に行うことは可能である。 したがって、現在は、広域連合域内で複数府県に跨がる都市計画区域はないが、今後、複数府県を跨いで都市計画区域を指定した方が良いと考えられる場合に備え、予め当該指定権限を関西広域連合へ移譲し、地方が主体となって指定できることとなれば、一体的に調和のとれたまちづくりを効率的に進めやすくなる。 また、区域指定に当たり国の関与が必要ということであれば、府県が都市計画区域を指定する場合と同様に、国土交通大臣への協議・同意を行うことにより、その懸念は払拭されると思われる。	都市計画法第5条第4項	国土交通省	関西広域連合(共同提案)滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、鳥取県	徳島県	—
246	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	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」とされ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。	観光圏事業を外国人観光客の誘導策等と連携させ、地域全体で相乗効果が得られるような仕組みがない。国は広域観光周遊ルート形成促進事業、観光地域ブランド確立支援事業(観光圏事業)、ビジットジャパン事業等の類似の事業について、各々をどのように有機的に連携させていくのかという具体的な考えが示されておらず、事業が重複して実施されないために、運輸局主催による各事業関係者を集めた「事業連携会議」が設けられた。しかし、地域全体で相乗効果が得られるような仕組みがあれば、本来、このような会議は不要であり、国が一元的に地域間の調整を行っていくことが難しいことを示す事例と言える。(国は、各事業を予算執行上の観点で整理しようとしている。)	急増する訪日外国人観光客を全国各地に波及させるため、広域観光周遊ルート(1週間程度滞在)の形成が進められる中、観光圏(2泊3日以上滞在型)も、国内観光の振興、また、広域的観光周遊ルートの広域観光拠点として、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ことが求められており、地域が「連携」「協調」し、相乗効果を生んでいく仕組みが必要である。 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、域内の他の観光圏や周辺地域、広域観光周遊ルートとの連携など、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、個々の観光圏ではうまく伝えることができないデスティネーションとしてのエリアイメージを、複数の観光圏が連携して一体的な観光エリアとして発信し、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。それらを円滑に東へ、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広域的な行政組織が適任。関西広域連合は広域観光周遊ルートの形成にも取り組んでおり、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(観光圏整備実施計画の認定)	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	○観光圏事業を外国人観光客の誘導策等と連携させ、地域全体で相乗効果が得られるような仕組みがない。国は広域観光周遊ルート形成促進事業、観光地域ブランド確立支援事業(観光圏事業)、ビジットジャパン事業等の類似の事業について、各々をどのように有機的に連携させていくのかという具体的な考えが示されておらず、事業が重複して実施されないために、運輸局主催による各事業関係者を集めた「事業連携会議」が設けられた。しかし、地域全体で相乗効果が得られるような仕組みがあれば、本来、このような会議は不要であり、国が一元的に地域間の調整を行っていくことが難しいことを示す事例と言える。(国は、各事業を予算執行上の観点で整理しようとしている。)
247	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、府県域を跨がるものは、府県域を越える広域連合への移譲を求める。	路線バスやコミバスなどの生活交通バスは、日常生活を支える移動手段のほか、都市部と地方部の交流人口を増加させる基盤としても重要な役割を果たしている。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生活交通バスなど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。 しかしながら、地域内の移動量では既存公共交通を維持できない地域においても、地域外からの広域的な観光誘客を図る取組みが求められているが、必ずしも、地域の観光・交通資源の实情やニーズに合致したものとなっておらず、内外の旅行者等が周遊しやすい環境が整っていない。 運行スケジュールの改善による旅客の利便性や回遊性の向上など地域交通ネットワークの最適化をはか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。ならびに府県域を跨がるものについては、府県域を越える広域連合への移譲を求める。 (参考) 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。	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)滋賀県、京都府、兵庫県、和歌山県、鳥取県	徳島県	○地域の公共交通ネットワークの維持・確保の取組と、当該取組に係る一般乗合旅客自動車運送事業の許認可を同一行政が担うことにより、地域公共交通の最適化を図ることに繋がるものと考えられる。	