

経済産業省(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	制度改革による効果 (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	団体名	その他 (特記事項)	<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
291	日	地方に対する規制緩和	環境・衛生	地域環境の保全を考慮した採石法の改正(第33条の4「岩石採取計画」認可基準の改正)	<p>【具体的な支障事例】</p> <p>山形県遊佐町では、烏海山山麓の水源地域で採石業が行われ、採石業者と水資源の保全を求める地域住民の対立が顕れている。遊佐町では、平成25年に「遊佐町の健全な水循環を保全するための条例」を制定し、当該条例に基づき、町が烏海山麓での岩石採取を規制対象事業に認定(事業実施を認めない)する処分(平成28年)を行ったことに対し、採石業者が処分取消しを求め裁判となっている。</p> <p>県は、上記業者の岩石採取計画の認可申請に対し、申請要件の不備(町の条例に基づき規制対象事業に該当しない旨の通知がないこと)を理由に、認可拒否処分(平成28年)を行ったが、業者は処分取消しを求め公害等調整委員会に裁定を申請し、同委員会から県に対し、採石法の認可基準に基づく実体的な審査をするよう指示が出された(平成30年)。</p> <p>このように、条例を制定しても、岩石採取計画の認可申請に対し、自治体は採石法の認可基準によってのみ判断せざるを得ないが、現行の認可基準には水資源をはじめとする環境に配慮する規定はない。</p> <p>以上を踏まえ、自治体が地域環境の保全を理由とした判断を可能とするためには、根本となる採石法の認可基準に「水資源・景観・環境の保護等、環境に配慮した項目」を加えるよう採石法を改正する必要がある。</p>	採石法第33条の4	経済産業省	山形県、山形市、新庄市、村山市、天童市、河北町、西川町、最上町、大蔵村、高畠町、三川町、庄内町、遊佐町	<p>○公害等調整委員会からの指示を受け、県は採石法の認可基準に基づく審査を行い、不認可処分(平成30年)の決定を行った。これに対し、業者が不認可処分の取消しを求め、公害等調整委員会に裁定を申請し、現在係争中となっている。</p> <p>○公害等調整委員会は、自治体における岩石採取計画の認可判断基準は、採石法の認可基準に規定する事項に限られ、適法の裁定では、自然環境や景観が損なわれることを理由に不認可とすることは認められないとの判断を示している。</p>	福岡県、熊本市	<p>○今回の提案内容の実現により、市町村意見が反映しやすくなり、認可条件の追加も可能になるため、より一層適正な採石事業の執行に資すると考える。</p> <p>○採石法(第33条)による認可申請があった場合、当市では、当該法で環境保全等に関する規制事項等はないものの、採石事業に伴い発生する濁水等が河川等へ流出するおそれがあることから、申請の都度、現地確認を行い、必要に応じ、水質汚濁等に関する一般的な指導をしているところ。当該指導にあたっては、直接の根拠法令がないことから、提案団体の提案のとおり法改正がされた場合、法に基づく行政指導や処分等が可能となる。</p>	

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	団体名	その他(特記事項)	<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									支障事例	
											団体名	
36	日 地方に対する規制緩和	消防・防災・安全	災害復旧事業における事務費の簡素化	災害復旧事業における国庫負担金の申請の際に提出する資料について、事務費(工事雑費)の記載を省略し、国庫負担対象経費のみを記載しよう取扱いの見直し	・災害復旧事業における国庫負担申請において、申請から災害査定(未入札)まで、工事雑費を含めた額で、国土交通省へ申請することとなっている ・現在、事務費に対する国庫負担は廃止されているが、手続き上は国庫負担がなされていた際の取り扱いのままとなっている ・工事雑費を含めて申請すると端数調整が必要となる場合があり、申請額の誤りにも繋がるため取扱いを改める ・平成30年に農林水産省所管の農地等災害復旧事業においては、事務費の取扱いを改正されたところであり、国土交通省所管の公共土木施設等の災害復旧事業においても、同様に事務費の取扱いの見直しをお願いするもの	・国庫負担金申請事務の迅速化・行政事務の効率化を図る	公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法第3条、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法施行令第4条、第6条の3	国土交通省	鳥根県、中国地方知事会		<ul style="list-style-type: none"> 〇平成30年に農林水産省所管の農地等災害復旧事業においては、事務費の取扱いが改正されたところであり、国土交通省所管の公共土木施設等の災害復旧事業においても、同様に事務費の取扱いの見直しをお願いする。 〇工事雑費を含む金額と含まない金額を、目録見書作成時や事業精算時など各場面に応じた使い分けをする必要があり、これらの取違いによるミスや集計における混乱が生じやすい状況となっている。このため、実体の正しい事務費を集計から除外することは、行政事務の効率化につながることを考えられる。 〇工事雑費を含めて申請しても、補助金請求時は本工事費のみの金額となるため、工事雑費の記載は不要であると考ええる。 〇申請においても工事雑費は国庫負担申請をすることがなく、端数調整時の誤りにもつながるため、また、事務手続きの簡素化のためにも工事雑費の省略が望ましいと考えます。 〇現在、国費負担対象外である工事雑費を含め、国庫負担申請を行っているが、申請時には国庫負担対象額を含む金額と含まない金額の両方を算出する必要がある。国庫負担対象外であるならば、申請からも外すべきであり、事務の見直しをお願いする。 〇工事雑費の算出にあたっては、直営施工・請負施工で算出率が異なり、算出が煩雑なことから、また、目録見書などの申請書類への記載方法も煩雑であるため、申請額の記載誤りが発生する可能性がある。工事雑費は平成22年度より国庫負担対象額から除くこととなっていることから、査定時での算出の必要性、取扱いを改めていただくと事務の簡素化及びミスの低減が図れる。 〇当道府県でも端数処理における誤りがあり検算訂正した支障事例あり、工事雑費に係る国庫負担は廃止されていることから、査定決定額に含める必要性が無くなっているものと思われる。 〇災害復旧事業における国庫負担申請では、申請から災害査定までは工事雑費を含めた額で国土交通省へ申請を行うが、交付決定、請求、成功認定は工事雑費を除いた額で手続を行っている。申請・査定額と交付決定・請求額が異なることから、事務処理が煩雑になっており、申請額の誤りの原因にもなっている。県内市町村においても同様の傾向が見られる。 〇査定申請額と国庫負担申請額が異なるため、査定時に額面の読み違い等が発生している。現在、工事雑費は国庫負担の対象となっていないが、市の財政状況を鑑みても、災害復旧に必要となる事務費についても国庫負担の対象として頂きたいと考えており、今後、検討をして欲しい。 	
60	日 地方に対する規制緩和	医療・福祉	有料道路における障害者割引制度の改善	有料道路における障害者割引制度については、「障害者に対する有料道路通行料金の割引措置について(平成15年11月6日付障発1106002号各都道府県知事・各指定都市市長。各中核市長あて厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部庁通知)」等により市町村福祉事務所等における事務の実施について規定され、「有料道路における障害者割引措置実施要領(平成15年7月30日付日本道路公団等案定)」により運用されているが、身体障害者手帳等の提示のみで割引を受けられるJRなど多くの公共交通機関と異なり、割引の適用が障害者1人につき1台の自動車に限定されていることや、申請日以降2回目の誕生日までに市町村福祉事務所等で更新手続が必要であることなど、障害者支援の多様化や障害の重度化など、現代の障害者を取り巻く状況にそぐわず、利用者の利便性を損ない大きな負担となっており、本割引制度の趣旨である障害者の自立と社会経済活動への参加の支援の妨げとなっている。 また、ETC割引の手続については、現在、申請者が市町村福祉事務所等で「ETC利用対象者証明書」の交付を受け、高速道路事業者等が設置する窓口へ送付すれば利用手続が行える方法に改めよう求める。	有料道路における障害者割引制度については、「障害者に対する有料道路通行料金の割引措置について(平成15年11月6日付障発1106002号各都道府県知事・各指定都市市長。各中核市長あて厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部庁通知)」等により市町村福祉事務所等における事務の実施について規定され、「有料道路における障害者割引措置実施要領(平成15年7月30日付日本道路公団等案定)」により運用されているが、身体障害者手帳等の提示のみで割引を受けられるJRなど多くの公共交通機関と異なり、割引の適用が障害者1人につき1台の自動車に限定されていることや、申請日以降2回目の誕生日までに市町村福祉事務所等で更新手続が必要であることなど、障害者支援の多様化や障害の重度化など、現代の障害者を取り巻く状況にそぐわず、利用者の利便性を損ない大きな負担となっており、本割引制度の趣旨である障害者の自立と社会経済活動への参加の支援の妨げとなっている。 また、ETC割引の手続については、現在、申請者が市町村福祉事務所等で「ETC利用対象者証明書」の交付を受け、高速道路事業者等が設置する窓口へ送付する必要があるが、市町村福祉事務所等へ向くことが負担となっている。	車両ごとの指定を撤廃することで、カーシェアやリース等で車両の所有者が本人や家族でない場合や、複数の介護者がそれぞれの車両で重度障害者を移動させる場合なども割引の適用を受けることができる。 更新手続又は「ETC利用対象者証明書」の交付手続きのために市町村福祉事務所等へ出向く必要がなくなり、申請者への負担が軽減される。	・障害者に対する有料道路通行料金の割引措置について(平成15年11月6日付障発1106002号各都道府県知事・各指定都市市長。各中核市長あて厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部庁通知) ・有料道路における障害者割引措置実施要領(平成15年7月30日付日本道路公団等案定)	厚生労働省、国土交通省	広島市	札幌市、旭川市、苫小牧市、米沢市、白河市、日立市、石岡市、高崎市、横川市、千葉市、江戸川区、横浜市、川崎市、平塚市、上越市、大垣市、浜松市、豊橋市、西尾市、知多市、京都市、堺市、高槻市、茨木市、南あわじ市、出雲市、防府市、徳島市、高松市、富野市、佐世保市、大村市、熊本市、宮崎市	<ul style="list-style-type: none"> 〇本市の有料道路割引申請は1日平均7名程度あり、車両の変更やETC申請などで年に複数回、窓口に来られる方もいる。手帳の提示のみや、郵送等での更新に変更したほうが、障害者及びその介護者の負担軽減につながる。 〇障害者手帳交付の際に案内を行い、申請に基づき証明書を発行している。変更・更新についても市で申請を受け付けているが、問い合わせも多く、窓口・電話対応に多くの時間を割いているのが現状である。証明書の発行は更生指導台帳を管理している市町村が証明することになっており、居住地特例の施設に入居している者は住所以外に申請しなくてはならず混乱がある。直接の申請が可能となれば、利用者の負担軽減につながるが、また、市町村の事務量も削減できる。 〇障害者の通院の際、心身を待たず登録されていない車両を使用、障害者に必要な通院に高速の割引が受けられず、自立や社会経済活動の妨げとなっている。 〇有料道路における障害者割引制度については、ETC利用者には「更新案内通知」が発送されるが、料金所走行の場合は特にお知らせがないため更新を忘れてしまう場合も多いこと、また、ETC利用者では証明書に不備があれば有料道路事業者からの問合せが市町村にあり、市町村が本人確認を行うことなど、業務が煩雑になっている状況であることから、提案事項との連携、更新手続きの簡便化や道路事業者への直接申請など、制度見直しの必要性を感じている。 〇本市においても、同様の状況である。JRなど他の公共交通機関と同様に手帳の提示により障害者割引制度が利用できること、市町村の窓口申請に必要がなくなるため申請者への負担が軽減され、また事務の削減にもつながると考えられる。 〇本市においては、年間約2,000件の申請がある。概ね2年に一度、市役所に来て手続きが必要であり、また、手続きも複雑であり、必要書類の不足も少なくなく、申請者及び福祉事務所職員の負担が大きいため手続上の改善を求めている。 〇障害者の有料道路の割引制度手続きは、申請者数も多く、窓口対応の件数増加の原因の一つにもなっている。また、利用者にとって、2年ごとの更新の手間がかかることに加え、ETC利用者に対しては更新案内があるが、有人窓口での手帳提示による利用者に対しては更新案内の通知がないため、有効期限が切れて割引されなかったとのクレーム等を市職員が受ける場合がある。よって、有効期限の延長や道路管理事業者への郵送による受付の検討を望む。また、更新対象者に対しては、既登録内容を基に氏名や住所等を印刷したものを発送し、手続きの簡素化を検討してもらいたい。 〇提案団体同様、申請手続きが申請者の負担となっている。また、その対応に要する事務量が他の業務を圧迫している。 〇有料道路障害者割引の手続きについては、申請件数や問い合わせも多く対応に時間を要するため、利用者及び市窓口の負担が大きい。有料道路事業者への直接の申請が可能となれば、障害者の負担軽減と窓口の事務負担の削減につながる。 〇身体障害者手帳等の提示のみで割引を受けられるJRなど多くの公共交通機関と異なり、割引の適用が障害者1人につき1台の自動車に限定されていることや、申請日以降2回目の誕生日までに市町村福祉事務所等で更新手続が必要であることなど、障害者支援の多様化や障害の重度化など、現代の障害者を取り巻く状況にそぐわず、利用者の利便性を損ない大きな負担となっており、本割引制度の趣旨である障害者の自立と社会経済活動への参加の支援の妨げとなっている。また、ETC割引の手続については、現在、申請者が市町村福祉事務所等で「ETC利用対象者証明書」の交付を受け、高速道路事業者等が設置する窓口へ送付する必要があるが、市町村福祉事務所等へ出向くことが負担となっている。 〇当該割引制度の申請は福祉事務所へ必ず出向く必要があるが、就労等をしている人にとって大きな負担となっている。 〇当該割引制度の申請は福祉事務所へ必ず出向く必要があるが、就労等をしている人にとって大きな負担となっている。 〇有料道路における障害者割引制度で、ETC割引の手続については、現在、申請者が市町村福祉事務所等で「ETC利用対象者証明書」の交付を受け、高速道路事業者等が設置する窓口へ送付する必要があるが、市町村福祉事務所等へ出向くことが負担となっている。また、窓口での証明手続き終了後、申請者自ら有料道路ETC割引登録係へ、封書に切手をつけて、窓口負担に加え事務が煩雑である。 〇提案事項のとおり、本市においても定期的に市役所で手続きを行う必要があることは、申請者の負担となっている。実際に、その声もあがっている。郵送やWEBで完結する仕組みにより申請者の負担軽減が必要と考えられる。 〇他の割引制度はその割引を行う機関に直接申請するものが多く、利用するタイミングで申請できる。利便性を高めるためにも高速道路会社に直接手続きできるような方法を。当市では同様の申請が年間約1,500件あり、問い合わせや申請時の必要書類等の説明、申請受付に係る事務量も増加傾向にあり、負担となっている。 〇市町村福祉事務所での定期的な更新申請手続きを要する現行の制度では、障害者にとって負担が重く、また、本来有料道路事業者が事務手続きを行うべきものであるにも関わらず、事務的経費としての財源措置も無い中で現在行っている市町村福祉事務所にとっても負担となっている。 〇本市においては、複数の介護者が、有料道路を利用して、交代で通院介助等を行いたいと希望される方がいるが、1人の障がい者につき登録できる車両が1台に限定されているため、障がい者の利便性が損なわれていると感じる。また、福祉事務所等への有料道路・ETC割引の申請については、仕事の都合で平日は来庁が難しく、障がい者・保護者共に高齢のため窓口に来ることが困難な方もおられる。身体障害者手帳の呈示のみで割引が適用となり、ETCの利用手続きの方法が改善されれば、利用者の利便性を高めるとともに、福祉事務所等の事務量の軽減につながる。 〇新規申請や更新・変更の度に福祉事務所での手続きが必要な申請者の負担は大きく、有料道路事業者への直接申請を希望する声がある。また、対象者が多いことから、窓口混雑の原因の一つとなっている。加えて「本来有料道路事業者が自ら行うべき事務を、市職員が代行していること」に違和感を覚えるという市民感から、福祉事務所が手続きを行うことへの是非に関する問い合わせ、苦情も毎年複数発生している。 〇ETCを利用しない場合]車両を1台に限定する必要性はなく、事前の福祉事務所による証明なしに、手帳の提示のみを持って、料金所の支払機やスタッフによって確認するべきである。 [ETCを利用する場合]不正利用防止の観点から車両を特定する必要性は認められるが、要件の緩和は障がい者の利便性を向上させ社会参加の機会等の増大につながる。郵送やインターネット申請の方法により、有料道路事業者が直接申請を受け付けるべきである。 〇申請の都度、手帳への記載やETC利用対象者証明書の交付を受けるため、窓口へ出向く必要があり、利用者にとって負担となっている。割引の適用が障害者1人につき1台の自動車に限定されているが、本市は世帯回りの保有台数が全国でも上位で、複数台所有している世帯が多く、地域の実情にそぐわない。また、市側としても、年々、問い合わせや窓口への来所者が増え、職員の対応時間や事務量が非常に多くなっている。 〇本市においても、有料道路における障害者割引制度について、身体障害者手帳等の提示のみで割引を受けられるJRなど多くの公共交通機関と異なり、割引の適用が障害者1人につき1台の自動車に限定されていることや、申請日以降2回目の誕生日までに市町村福祉事務所等で更新手続が必要であることなど、障害者支援の多様化や障害の重度化など、現代の障害者を取り巻く状況にそぐわず、利用者の利便性を損ない大きな負担となっており、本割引制度の趣旨である障害者の自立と社会経済活動への参加の支援の妨げとなっている点について、利用者からの苦情や改善要望が多く寄せられているところ。 〇提案事項と同様の意見。補正として、対象自動車についても改めてご検討いただきたい。自家用の貨物の場合、要件が細かく設定されている。軽トラック(2人乗り)は対象にならないが、当市の地域では、軽トラックのみを自宅の車として使用している場合もあり、その場合対象とならず、窓口で苦情の申し出を受けたことも少なくない。障がい者の社会参加という点で対象車についてもご検討願いたい。 〇本市も同様に、有料道路の割引は障害者手帳の提示のみで適用するようすべしと思う。また、ETCの割引についても、手帳のコピー等を添付したうえで、現行どおり郵送するようになれば、市に来所する必要はなくなる。障がい福祉制度においてはあらゆる事で市への来所が必要で、障がい者の負担となっている。可能な限り、来所せずに済むよう検討すべきである。 〇本市においても、他の交通機関の割引と異なり、身体障害者手帳等を見せるだけでは割引にならない取扱いについて、市民からの苦情がある。また、身体障害者手帳については、状態の変更があり得ず、有効期限が特に設定されていないことも多いが、高速道路の割引については、約2年に一度更新をしなければならない。このような取扱いについても非常に負担であるという意見が、窓口で多く寄せられている。特に重度の障害者については、窓口に出向くこと自体が困難な場合がある。なお、当該証明事務は窓口担当課において非常に大きな事務負担となっている。また、上記のような要望や苦情については、本市のみでは改善が不可能なものでありながら、窓口担当者は一息は受け付けざるを得ないため、負担となっている。 〇有料道路の障害者割引については1人1台の自動車に限定されているが、この限定が撤廃されることにより、家庭で複数の車両を所有している場合やリースの場合などでも割引の適用を受けることができるようになり、障害者の移動の利便性向上につながる。また、利用申請や更新手続きについては、利用者から高速道路事業者に直接行うようにすることで、利用者が福祉事務所へ出向く必要がなくなり、利用者の負担軽減となる。 〇提案に賛同する。本市でも有料道路料金の割引処理については年間約3,000件ある。 〇本市においても、車両ごとの指定の撤廃は市民からの要望も根強く、利用者にとっては様々な福祉サービスにつながることを期待される。 また、障がい当事者団体より要望があり、外出の利便性向上のため、車両ごとの指定の撤廃を求められている状況である。 〇市民の申請手続きの負担軽減及び市町村職員の事務負担軽減につながることから、制度改正の必要性があると考える。 〇福祉事務所等へ出向くことが困難であるという相談は多数寄せられており、高速道路事業者等と直接のやりとりを促す声は多い。受給者の利便性を高めるためにも、郵送で利用手続が行えることが望ましい。 〇有料道路事業者への直接の申請が可能となれば、障害者の負担軽減とコスト削減につながる。また、各福祉事務所の事務量の削減につながる。車両ごとの指定を撤廃することで、カーシェアやリース等で車両の所有者が本人や家族でない場合や、複数の介護者がそれぞれの車両で重度障害者を移動させる場合なども割引の適用を受けることができる。更新手続又は「ETC利用対象者証明書」の交付手続きのために市町村福祉事務所等へ出向く必要がなくなり、申請者への負担が軽減される。 〇本市においても、同様の支障事例があり、提案に賛同する。加えて、有料道路における障害者割引制度の手続では、対象自動車の所有者要件(個人名義に限る)に合わせるため、名義変更(ディーラーから個人名に変更)手続きが必要となるときがあり、利用者の負担になるとともに、利用者の理解が得られず、窓口でトラブルになることもある。車両を指定するのではなく、障害者が利用(手帳を提示)することで割引を受けられるように合わせて改正を求める。 	

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	団体名	その他(特記事項)	<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
66	B	地方に対する規制緩和	その他	海ごみに対する財政支援制度の要件緩和	豪雨等により突発的に大量発生する海ごみの回収・処理に対する財政支援に関して、対象要件を地域の実情に応じて緩和する。	豪雨等の災害時に発生するごみについては、県内の海域関連施設(海岸、港湾、漁港)の漂着ごみは、管理者となる沿岸各市町及び県が回収・処理を行っている。そのような災害時に大量に発生する海岸漂着ごみの回収・処理に係る市町等に対する国の支援としては、国土交通省・農林水産省・環境省の災害対策補助金があるが、漂着量が1,000m3以上であることなど対象要件が高く設定されていることから、補助制度が活用できない。	豪雨等の災害時に発生するごみについては、県内の海域関連施設(海岸、港湾、漁港)の漂着ごみは、管理者となる沿岸各市町及び県が回収・処理を行っている。そのような災害時に大量に発生する海岸漂着ごみの回収・処理に係る市町等に対する国の支援としては、国土交通省・農林水産省・環境省の災害対策補助金があるが、漂着量が1,000m3以上、事業実施主体毎の事業費200万円であることなど対象要件が高く設定されている。本県においては、サーフィン等による海岸の利用が活発であり、海岸漂着物に対する処理要望も多い中、たびたび施設別に10～数百m3の漂着物があったが、要件に届かず、補助制度が活用できなかった。	別紙あり	八戸市、福島県、石川県、豊橋市、京都府、宮崎県	〇現状では市職員と市費で対応できる範囲の漂着物のみ。要件緩和が成されていれば将来的に対応困難な事案が発生した場合に本市も活用できる可能性が高まる。 〇港湾、漁港の漂着ごみについては、公共土木施設災害復旧事業面責負担法の採択基準に達していない場合、単独費での対応となる。 〇現在、同様の支障は生じていないが、災害が発生した場合、迅速な回収・処理が必要となることから、制度改正の必要性があるを認識している。 〇本県においても、台風等による漂着物が補助要件に届かず、補助制度が活用できなかった。そのため、県単独予算で処理を行ったが、予算の関係上、年度内に全ての漂着ごみを処理することができなかった。豪雨等の災害時に大量に発生する県内の海域関連施設(海岸、港湾、漁港)の漂着ごみは、管理者となる沿岸各市町及び県が回収・処理を行っている。このような海岸等の漂着ごみの回収・処理に係る市町等に対する国の支援としては、国土交通省・農林水産省の災害対策補助金があるが、漂着量が1,000m3以上、事業実施主体毎の事業費200万円であることなど対象要件が高く設定されている。本県においては、サーフィン等による海岸の利用が活発であり、海岸漂着物に対する処理要望も多い中、たびたび施設別に10～数百m3の漂着物があったが、要件に届かず、補助制度が活用できなかったことがある。漂着ごみは発生源が漂着する施設を管理する自治体と異なることもあるが、その自治体の費用負担で処理を行っているため、事業の費用を緩和していただきたい。 〇当県においても豪雨等による港湾、漁港等の漂着ごみを県等が回収・処理することが考えられ、財政支援に関して、対象要件の緩和が必要であると考えられる。なお、令和元年度に海岸漂着物対策推進地域計画を策定したことから、環境省の地域環境保全対策費補助金(海岸漂着物対策推進事業)の交付を受け、漂着物の処理を実施します。			
75	A	権限移譲	土地利用(農地除く)	区域区分に関する都市計画の決定権限に係る市町村への移譲	都市計画法第15条第1項第2号の規定する区域区分の設定を行う権限を都道府県から市町村へ移譲すること。	【制度改正の必要性】 ①主体的なまちづくりと市民への説明責任 区域区分の設定に関するまちづくりについて、意見を持った市民がいるとしても、区域区分の決定は京都市が行うため、市としてはそうした意見に限定的な回答しかできない場合もある。 ②時間短縮による事務の簡素化と効率化 京都市に決定権限があるため、公聴会を経て市民意見を取り入れた原案を府の都市計画審議会に付議する前に、府の関係所管との事前協議や調整に多くの時間が必要とされる。 ③地形的特性 舞鶴市の様に、一市一都計であり、隣接市町村と市街化区域が接していない場合、広域的な見地から区域区分の決定は必要ないと考える。 【現在の舞鶴市における区域区分見直しの取組】 平成29年6月に、区域区分の見直し基準を策定した上で、市街化区域から市街化調整区域への編入を検討すべき候補地を公表し、同年7月から編入の要望を受け付け、地域と協議を進めている。	【制度改正による効果】 権限が移譲されれば、既に移譲を受けた用途地域などと合わせて土地利用に関する都市計画制度が一本化され、社会情勢の変化や市民・企業等のニーズに素早く対応した合理的かつ市独自の発想に基づく土地利用を行うことができる。	都市計画法第15条第1項第2号	国土交通省	舞鶴市	〇コンパクトシティ実現に向けて市街化区域の規模を見直す取り組みを実施(新聞記事) 〇市街化区域及び市街化調整区域の区分に係る制度改正について(京都市府通知)	川崎市、横須賀市	〇当町の所在県では、概ね5年ごとに繰引き見直しが行われているが、新市街地整備については、人口フレーム、産業フレームを基に保留区域の設定が行われている。本町では、人口フレーム、産業フレームともに減少傾向にあり、新市街地の形成に歯止めがかけられてしまっている。そのため、町独自のまちづくりを進めることができず、人口集中している地域でない、限定的なまちづくりしか進めることができない。 〇県に決定権限があるため、当市が市街化区域へ速やかに編入を希望している区域であっても、県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ず、適合する場合においても、県の区域区分の見直しのスケジュールに合わせるため、事業の推進に時間がかかり、スピード感を持った市民サービスの遂行が難しい。また、区域区分の変更と併せて用途地域の変更も行うが、用途地域の決定権限は市であるため、市及び県の都市計画審議会に付議する必要があり、都市計画手続きが煩雑となるとともに、県の関係部局との事前協議や調整に多くの時間が必要とされる。
121	B	地方に対する規制緩和	運輸・交通	住宅宿泊事業(民泊)届出時の法定提出書類に「消防法令適合通知書」を追加	住宅宿泊事業法では、住宅宿泊事業(民泊)を行うに当たり、事業者は住宅宿泊事業法施行規則第4条第4項に定める書類を提出する必要がある。しかし、当該条項で定める書類には、事業を始める建物が消防法令に適合している場合に消防署等から交付される「消防法令適合通知書」が含まれておらず、ガイドライン(住宅宿泊事業法施行要領)において、届出時に併せて提出を求めるとしているに過ぎない。	消防法令への適合を確認することで、一定の安全性を担保することができ、利用者及び地域住民にとっての安全・安心に繋がる。	住宅宿泊事業法、住宅宿泊事業法施行要領(ガイドライン)	厚生労働省、国土交通省	埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県、川口市、神奈川県		北海道、札幌市、青森県、仙台市、千代田区、横浜市、川崎市、豊橋市、西尾市、三重県、京都市、大阪市、高知県、福岡県、宮崎県、沖縄県	〇当団体において、平成30年度における民泊の届出のうち、消防法令適合通知書の提出がなかったものが49件あった。宿泊者の安全を確保する上で、消防法令の遵守は欠かすことのできない要素であり、道では各地の消防本部と連携して立入検査を実施し、是正を指導したが、営業を開始した事業者に対して、設備の改善を指導するのは営業行為の規制にあたる恐れもあり、施設の是正までおよそ半年程度かかるなど、対応に支障があった。 〇還付を行うにあたり必要な口座情報を把握していない場合は、対象者へ通知と合わせて口座振込依頼書を送り返信を求めているが、対象者の記載誤りによる振込エラーが多発する等、事務が煩雑になっている。また、返信における還付ができず還付未済金となってしまうことも大きな課題の一つとなっている。 〇本市における支障事例はない。しかし、今後、住宅宿泊事業が一般化した際、住宅宿泊事業(民泊)届出時の法定提出書類に「消防法令適合通知書」を追加することは、住宅宿泊施設の安全確保に必要である。 〇消防法令適合通知書の届出に必要な提出書類に消防法令適合通知書を追加することで、消防法令への適合を確認でき、一定の安全性を担保することができるため、当該通知書の追加が必要と考える。 〇消防法令に適合しない住宅で民泊事業を実施した場合、火災等により利用者の生命に危険が及ぶことも考えられる。 〇「消防法令適合通知書」がない届出の場合、消防と連携を取り対応をしているものの、届出書類として「消防法令適合通知書」をガイドラインで求めるのであれば、法令に基づくものと整理することが望ましい。 〇本市では、制度開始当初より、法的拘束力がないことを理由に、消防法令適合通知書を添付せずに届出を受理するよう求める要請が相次ぎ、消防法令への適合状況が確認できないまま受理せざるを得ない状況が続いている。このため、届出の受理後に後述で届出者への是正指導を行っているところであるが、令和元年5月末時点で、本市の届出住宅における消防法令の適合率は6割程度に過ぎない。消防法令不適合の届出住宅において火災等が発生し、宿泊者の生命等に危害があった場合、自治体の指導監督責任は勿論ながら、法制度の不備を問われることは必至であると思われる。実際、本市において住宅宿泊事業の届出がある共同住宅において火災が発生する事例(火元は住宅宿泊事業の届出住宅ではない部屋)も生じており、この際は怪我人等もなかったが、早急に対策しなければ、いつか重大な事態が発生しかねない。 〇当市も「消防法令適合通知書」が必要と考えているが、法令に記載されていないことから、「京都市住宅宿泊事業の適正な運営を確保するための措置に関する条例」において、独自に書類の提出を求めている。住宅宿泊事業の適正な運営のために、提出が必要書類と考える。 〇住宅宿泊事業法施行要領に基づき、「住宅宿泊事業の適正な運営を確保する目的」で、届出受付時に消防法令適合通知書の添付を求めているが、当該通知書を添付せずに届出を行う事業者が増加しているため、消防法令の適合状況が届出時点で確認できない。加えて、住宅宿泊事業法施行規則第4条第1項により、事業者は、事業を開始しようとする前日までに届出をすればよいと定められており、届出を受けてから事業を開始するまでの間に、消防法令の適合状況を確認することは困難であり、安全性を担保できない民泊施設の運営を容認していると捉えられかねない。 〇左記支障事例のとおり「消防法令適合通知書」が法令で規定する添付書類に含まれておらず、ガイドライン(住宅宿泊事業法施行要領)において併せて提出を求めるとしているに過ぎないため、添付が無くても届出を受理せざるを得ない。当団体においても、適合通知の添付が無くても受理しているため、受理された事業者は、速やかに営業を開始する。そのため、実際に消防法令に適合していても営業しているケースが見受けられ、営業開始後に指導を行うため、その間営業が続けられ、当該施設に宿泊客が宿泊することとなる。火事が起こった際に宿泊客の生命に係る重大なことであるにも関わらず、消防法令に適合していない状態でも営業可能な期間が存在することは、利用者及び地域住民にとっての安全・安心を脅かすものである。 〇届出住宅の安全性確保のために望ましい措置であるが、当区は法施行時、都道府県及び消防署と協議を行い、「事業者が所轄消防署と事前相談を行い届出書に相談記録を添付すること」としているため、参画には再協議が必要である。	

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	団体名	その他(特記事項)	<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	
128	B	地方に対する規制緩和	土木・建築	空家等に対する応急安全措置の新設	台風・大雨等の気候的条件によらず、管理不全な空家等により、人命や財産に重大な損害を及ぼす危険な状態が切迫している場合、助言・指導、勧告、命令等の措置をとることなく、必要最小限の緊急安全措置が実施できる旨の規定を、空家等対策の推進に関する特別措置法上に設けていただきたい。	【支障事例】 空家の老朽化で外壁が前面道路に飛散しそうな状態において、台風等の強風により、通行人や地域住民等に被害をもたらす恐れがある場合、迅速な対応が求められるが、法に基づき空家の所有者に対して指導・助言等の措置を順にとっていくには一定の期間が必要である。 本市においても、一昨年、台風が来る直前に、外壁が前面道路に飛散しそうな空家があるという通報を複数件受け、かなり苦労して所有者を探し出し、対応していただいたことがある。 その際には、たまたま所有者が見つかり、かつ所有者に対応していただくことができたが、所有者が見つからなかったり、所有者に対応を拒否されたりした場合には、危険な状態が継続してしまうこととなる。 平成28年提案募集において、「台風・大雨等の緊急事態において空家等に一時的な応急措置を施すことができることを定めている条例については、空家法に抵触しない限度で有効であることから、緊急を要する場合の措置を条例で定めることは可能である」旨の見解をお示しいただいたことは承知しているが、その解釈に基づけば、条例で規定することにより緊急措置の実施が可能となるのは台風・大雨等の場合のみであり、自治体の判断で機動的に緊急措置を実施することが可能となる措置内容とはならない。 そのため、被害をもたらす恐れがある空家に関する通報を受けたとしても、対応まで時間がかかりすぎる又は対応できないことが懸念される。	【制度改正による効果】 制度改正により緊急安全措置が実施できるようになれば、迅速な対応が可能となり、地域住民の安全性が確保できるようになる。	空家等対策の推進に関する特別措置法	国土交通省	大府市		いわき市、須賀川市、ひたちなか市、埼玉県、三鷹市、川崎市、豊橋市、京都市、池田市、八尾市、出雲市、大村市、五島市	〇台風・大雨に限らず、地震や車等の振動で瓦等が付近の市道に落下する事案がある。通学路であることもあり、自治体が緊急に安全措置を実施できる制度改正を求める。 〇本市においても、条例に基づく措置として、屋根材の除去や物置の転倒防止等を市職員のほか電気通信事業者と協力し、実施した例があり、緊急安全措置は、地域住民の安全性への確保の観点から規定する余地はある。また、措置内容によっては費用を要するものもあるため、所有者等への費用負担についても法令に明確化した方がよい。 〇本市においても、昨年、台風によって空き家の屋根材が飛散するなどの通報が複数件あり、緊急安全措置を講じることが必要な事例が生じているため、特措法の改正は必要と考える。ただし、措置を実施できる要件を明確にすることも合わせて検討が必要である。 〇本市では空家法に基づく空家対策を行っていることから、応急安全措置が法に明記されると対策がスムーズとなるため、その効果は大きいと考える。 〇本市においても、台風7号通過後、屋根、壁が道路側に崩落の可能性があり、通行人や地域住民等に被害をもたらす危険な状態であったが、所有者(相続人)へ連絡をしても対応してもらえなかった。この事例は条例を適用し緊急安全代行措置で対処した。今後もこのような例は予測されるが、空家の所有者(相続人)が県外に在りて連絡先を特定するまで2週間から4週間、場合によっては1月以上要することから、早急な対応が来ないことが懸念される。緊急安全措置が規定されれば、迅速に対応することが可能となり、地域住民の安全性が確保される。 〇老朽化した空き家の外壁等が道路へ落下するおそれがある場合において、所有者調査に時間がかかったり、所有者が是正するまでに時間がかかるなど、課題はある。 〇本市では、市民から空家外壁のモルタル、及び屋根瓦等が道路や隣接地に飛散・落下など、周辺に悪影響を与えるおそれがあるため、行政への対応依頼が多数ある。しかし、空き家も個人の財産であるため、行政が直接モルタル等の除去をするなどの対応ができず苦慮している。本市ではこのような場合、所有者の特定を行い、法に基づき助言・指導等の措置を順に行っているが、一定の時間を要するため、所有者への助言・指導前にモルタル等が落下した事例もあり、人命や建物への被害が想定されることから、自治体の判断で機動的に緊急措置(即時対応)を実施できる法整備が望まれる。ただし、法整備に際しては、緊急安全措置が実施できる場合の明確な基準が必要と考える。 〇本市においても、昨年の災害時に道路横のブロック塀が倒壊する事例が発生している。この事例では、所有者調査を行い、所有者に対して指導を行った直後にブロック塀の倒壊が発生した。今後このような事例の増加が懸念される。
130	B	地方に対する規制緩和	その他	都市計画審議会の委員に議員を任命する定めの撤廃	議員が都市計画審議会の委員となることで、附属機関である都市計画審議会への監視・調査機能が阻害される恐れがある。中でも、都市計画法第18条の2の規定に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針(都市計画マスタープラン)」については、平成23年の地方自治法改正において義務付け・移付けが撤廃され、実定が任意化された「基本構想」に匹敵する、市町村にとって重要な計画であると考ええる。 そのため、近年、地方自治法第96条第2項の規定により、「市町村の都市計画に関する基本的な方針(都市計画マスタープラン)」等を議会の議決すべき事件として追加する市町村が増加しつつある。 都市計画が住民の権利・利益に多大な影響を及ぼすものであるからこそ、最終的には、住民全体を代表する議決機関である議会の議決に付すべきではないかと考える。 都市計画審議会の各審議事項については、執行機関と議決機関の役割分担を踏まえつつ、地方の事情とその必要性に応じて、地方自治法第96条第2項の規定により議会の議決すべき事件に追加する、又は追加しない等の判断がなされればよいものと考ええる。	議員が都市計画審議会の委員となることで、附属機関である都市計画審議会への監視・調査機能が阻害される恐れがあるが、定めを撤廃することで、住民の権利・利益に多大な影響を及ぼす都市計画について、議会の監視・調査機能を十分に発揮することができるようになる。	都市計画法(昭和43年法律第100号)第77条 都道府県都市計画審議会及び市町村都市計画審議会の組織及び運営の基準を定める政令(昭和44年政令第11号)第3条	国土交通省	大府市		鳥取県	〇都道府県においても、政令に基づき、都道府県議会の議員を委員として選任することとなっている。都道府県議会の議員は、議会の中で質問や提案等することで意見を述べることが可能であり、審議会の委員には学識委員の選任を増やすことで、より多くの県民の声をすい上げることが可能となる。また県内市町村については、複数の議員が都市計画審議会の委員になっていることから、定足数の関係により、審議会の開催時期が議会中には設定できない等の悩みを聞いており、案件に応じて柔軟な開催を可能とするためにも地方自治体の議員は、委員に就任しないことも考えられる。	
142	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は、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。	都市計画法第15条第1項	国土交通省	松原市		川崎市	〇本市においても区域区分設定の権限は県が有する。そのため、市のまちづくりの構想を反映した区域区分の見直し(市街化区域の拡大など)についても、県への要望・協議を行っているが、実現は容易ではない。 〇当前の所在県では、概ね5年ごとに繰引き見直しが行われているが、新市街地整備については、人口フレーム、産業フレームを基に保留区域の設定が行われている。本市では、人口フレーム、産業フレームともに減少傾向にあり、新市街地の形成に達止めがかけられてしまっている。そのため、町独自のまちづくりを進めることができず、人口集中している地域でない、限定的なまちづくりしか進めることができない、地方自治体の自主的な行政運営を行うために権限移譲はもとより、都市計画の在り方そのものの変更が求められると考える。 〇単独の市町村のみで構成される都市計画区域においては、その市町村のまちづくりの方針や地域の在り方に対する考え方が尊重されるべきであることから、市町村に権限を移譲したほうが望ましい。	
171	B	地方に対する規制緩和	土地利用(農地除く)	地盤国有公園における利用計画変更手続きの改善	国有土地無償貸付を受けている土地にある公園について、都市公園法の下、公園の適切な管理を行うため、公園の管理権限を委譲してもらうこと、もしくは、事前の利用計画の変更申請を廃止し、年度末に行なっている利用状況報告に取り込む形式とすること。	利用計画を変更する場合は事前に、変更となった利用計画を近畿財務局に申請し、その承認を受けなければならない。そのため、公園内でイベントを行なう場合でも、事前の承認が必要となっている。利用計画の変更申請は、約1ヶ月前の提出を求められており、イベント企画者との直前の打ち合わせが難しく、修正も難しい。	事前の利用計画の変更申請を省略することができれば公園の活性化につながる。イベント等の許可であればSNS等で告知をいち早く発信するためイベントの周知をより多くの人にできる。設置物の許可は早く許可を出すことで公園施設の充実に繋がる。	財務省理財局長通知(平成13年3月30日 財理第1308号)	財務省、国土交通省	神戸市	宮城県、京都市、高知県	〇これまで支障事例は生じていないが、今後、当県においてもPark-PFI等の官民連携にも取り組んでいく予定であり、公園の利用計画の変更手続きが改善されることで、公園の活性化や事務の簡素化にもつながるものと考ええる。 〇占用許可時には財務局からの事前承認が必要となるが、無償貸付を受けている土地の形状が複雑であり、占用許可時などに占用物件が無償貸付土地上に存在するかの判断が煩雑である。	

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	団体名	その他(特記事項)	<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									支障事例	
											団体名	
172	B	地方に対する規制緩和	医療・福祉	障害者有料道路割引制度の事務及び市民の利便性の改善について	障害者の有料道路割引制度について、申請の受付を郵送もしくはインターネットにより有料道路事業者が直接対応できるようにすること。	障害者の有料道路割引制度の手続きについて、各福祉事務所で制度の案内を行い、申請に基づき証明書を発行し、申請者が高速道路会社に郵送することとなっている。更新(2年毎)の際も証明書の発行が必要であるため、年々、問い合わせや窓口への来所者が増え、職員対応時間や事務量が非常に多くなっている。市民からも「手続きは直接有料道路事業者とできないか」との声が少なくない。神戸市では年間約12,000件の申請があり、電話での問い合わせも頻繁にある。	有料道路事業者への直接の申請が可能となれば、障害者の負担軽減とワンストップサービスに繋がる。また、各福祉事務所の事務量の削減につながる。	国土交通省道路局長通知(平成15年10月30日国道第52号)厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部長通知(平成15年11月6日障発第1106002号)	厚生労働省、国土交通省	神戸市	<p>〇本市の有料道路割引申請は1日平均7名程度あり、車両の変更やETC申請などで年に複数回、窓口に来られる方もいる。手帳の提示のみや、郵送等での更新に変更したほうが、障害者及びその介護者の負担軽減につながる。</p> <p>〇障害者手帳交付の際に案内を行い、申請に基づき証明書を発行している。変更・更新についても車で申請を受け付けているが、問い合わせも多く、窓口・電話対応に多くの時間を割いているのが現状である。証明書の発行は更生指導台帳を管理している市町村が証明することになっており、居住地特例の施設に入所している者は住所地以外に申請しなくてはならず混乱がある。直接の申請が可能となれば、利用者の負担軽減につながる。</p> <p>〇障害者の通院の際、やむを得ず登録されていない車両を使用、障害者に必要な通院に高速の割引が受けられず、自立や社会経済活動の妨げとなっている。</p> <p>〇障害者手帳所持者数は毎年増加しており、有料道路割引制度の申請も増加することが見込まれることから、事務量削減のためにもこの提案に賛成する。</p> <p>〇有料道路における障害者割引制度については、ETC利用者には「更新案内通知」が発送されるが、料金所走行の場合は特にお知らせがないため更新を忘れてしまう場合も多いため、また、ETC利用者では証明書に不備があれば有料道路事業者からの問合せが市町村にあり、市町村が本人確認を行うことなど、業務が煩雑になっている状況であることから、提案と同様、更新手続きの徹底や道路事業者への直接申請など、制度見直しを必要としている。</p> <p>〇本市においても同様の状況である。年間申請件数は把握していないが、問い合わせ等も含めると事務量は非常に多くなっているため、郵送やインターネットでの申請ができるようになれば、事務の削減だけでなく、申請者への負担削減にもつながると考えられる。</p> <p>〇本市においては、年間約2,000件の申請がある。概ね2年に一度、市役所に来て手続きが必要であり、また、手続きも複雑であり、必要書類の不足も少なくなく、申請者及び福祉事務所職員の負担が大きいため手続きの改善を求める。</p> <p>〇障害者の有料道路の割引制度手続きは、申請者数も多く、窓口対応の件数増加の原因の一つにもなっている。また、利用者にとって、2年ごとの更新の手間がかかることに加え、ETC利用者には更新案内が来るが、有人窓口での手帳提示による利用者に対しては更新案内の通知がないため、有効期限が切れて割引されなかったとのクレーム等も市職員が受け付ける場合がある。よって、有効期限の延長や道路管理事業者への郵送による受付の検討を要む。また、更新対象者に対しては、既登録内容を基に氏名や住所等を印刷したものを発送し、手続きの簡素化を検討してもらいたい。</p> <p>〇提案団体同様、申請手続きが申請者の負担となっている。また、その対応に要する事務量が他の業務を圧迫している。</p> <p>〇本市でも申請件数が非常に多く、1件の手続きに要する時間約10分ほどで、長い待ち時間による窓口の混雑につながっている。有料道路事業者への直接申請を可能とし、福祉窓口で手続きした方が都合の良い者には今まで通り割引申請を受け付けることで、障害者の負担軽減と事務量の削減の両方をバランスよく図ることができると考えられる。</p> <p>〇証明書の発行のため、問い合わせや窓口への来所者非常に多い。1件あたりの窓口対応時間も10分程度であり、職員の対応時間や事務量が非常に多くなっている。当市の平成30年度受付件数は515件であり、手続きについてや制度自体の苦情を言われることもあり、対応に苦慮している。</p> <p>〇有料道路障害者割引の手続きについては、申請件数や問い合わせも多く対応に時間を要するため、利用者及び市窓口の負担が大きい。有料道路事業者への直接の申請が可能となれば、障害者の負担軽減と窓口の事務負担の削減につながる。</p> <p>〇障害者の有料道路割引制度の手続きについて、各福祉事務所でも制度の案内を行い、申請に基づき証明書を発行し、申請者が高速道路会社に郵送することになっている。更新(2年毎)の際も証明書の発行が必要であるため、年々、問い合わせや窓口への来所者が増え、職員の対応時間や事務量が非常に多くなっている。市民からも「手続きは直接有料道路事業者とできないか」との声が少なくない。</p> <p>〇本市においても、有料道路割引の電話による問い合わせや窓口対応により、対応や、確認等に要する事務量が多くなっている。また、家族の構成が多様化している中で、対象者によっては住民票等をそろえる必要があったり、加齢や日中の仕事等の理由で、窓口に来ることが難しい方がおられる。有料道路割引の申請が、郵送もしくはインターネットで直接有料道路事業者に行えるようになれば、利用者の利便性が高まるとともに、福祉事務所等における事務量を削減することができる。</p> <p>〇新規申請や更新・変更の度に福祉事務所での手続きが必要な申請者の負担は大きく、有料道路事業者への直接申請を希望する声がある。また、対象者が多いことから、窓口混雑の一因ともなっている。加えて「本来有料道路事業者が自ら行うべき事務を、市職員が代行していること」に違和感を覚える」という市民感から、福祉事務所が手続きを行うことのは非に関する問い合わせ、苦情も毎年複数発生している。手続きの省略や申請方法の変更は、申請者及び市町村双方の大きな負担軽減につながる。</p> <p>【ETCを利用しない場合】車両を1台に限定する必要性はなく、事前の福祉事務所による証明なしに、手帳の提示のみを持って、料金所の支払機やスタッフによって確認すべきである。</p> <p>【ETCを利用する場合】不正利用防止の観点から車両を特定する必要性は認められるが、要件の緩和は障がい者の利便性を向上させ社会参加の機会等の増大につながる。郵送やインターネット申請の方法により、有料道路事業者が直接申請を受け付けるべきである。</p> <p>〇申請の郵送、手帳への記載やETC利用対象者証明書の交付を受けるため、窓口へ出向く必要がある。利用者にとって負担となっている。</p> <p>割引の適用が障害者1人につき1台の自動車に限定されているが、本市は世帯辺りの保有台数が全国でも上位で、複数台所有している世帯が多く、地域の実情にそぐわない。</p> <p>〇本市においても、有料道路における障害者割引制度について、身体障害者手帳等の提示のみで割引を受けられるJRなど多くの公共交通機関と異なり、割引の適用が障害者1人につき1台の自動車に限定されていることや、申請日以降2回目の誕生日までに市町村福祉事務所等で更新手続きが必要であることなど、障害者支援の多様化や障害の重度化など、現代の障害者を取り巻く状況にそぐわず、利用者の利便性を損ない大きな負担となっており、本割引制度の趣旨である障害者の自立と社会経済活動への参加の支援の妨げとなっている点について、利用者からの苦情や改善要望が多く寄せられていること。</p> <p>〇提案市と同様の意見。補足として、対象自動車についても改めてご検討いただきたい。自家用の貨物の場合、要件が細かく設定されているが、当市の地域では、軽トラックのみを自家用の車として使用している場合もあり、その場合対象とみられず、窓口で苦情の申し出を受けたことも少なくない。障がい者の社会参加という点で対象車についてもご検討願いたい。</p> <p>〇利用申請や更新手続きについて、利用者から高速道路事業者に直接行えるようにすることで、利用者が福祉事務所へ出向く必要がなくなり、利用者の負担軽減となる。</p> <p>〇提案に賛同する。本市でも有料道路料金の割引処理については年間約3,000件ある。</p> <p>〇本市においても問い合わせや窓口への来所者が増えている。また、給付の窓口混雑に伴う苦情も発生しており、窓口対応に要する事務量が増加している状況である。また、区役所での手続きを省くことが出来るため、利用者にとっても負担軽減というメリットがある。</p> <p>〇市町村窓口での手続きが不要となり、市民の申請手続きの負担が軽減される。インターネットでの申請を促すことで郵便代の負担も生じない。また、職員の事務負担の大幅な軽減が見込める。</p> <p>(参考)平成30年度申請件数:8,078件</p> <p>〇福祉事務所等へ出向くことが困難であるという相談は多数寄せられており、高速道路事業者等と直接やりとりを望む声は多い。受給者の利便性を高めるためにも、郵送で利用申請が行えることが望ましい。</p> <p>〇有料道路事業者への直接の申請が可能となれば、障害者の負担軽減とワンストップサービスに繋がる。また、各福祉事務所の事務量の削減につながる。車両ごとの指定を撤廃することで、カーシェアやリース等で車両の所有者が本人や家族でない場合や、複数の介護者がそれぞれの車両で重度障害者を移動させる場合なども割引の適用を受けることができる。更新手続きのために市町村福祉事務所等に出向く必要がなくなり、申請者への負担が軽減される。</p>	
180	B	地方に対する規制緩和	土木・建築	建築確認に関する事務の権限を有する者の変更	建築確認に関する事務の権限を有する者を民間の指定確認検査機関と同等に特定行政庁も変更することを求める。	建築基準法運用・解釈の硬直化建築基準法の運用が機関委任事務から自治事務に変わり、国からの指示である通達がなくなり、建築主自ら採否を判断する技術的助言に変わった。このことにより国以下の組織で対応していた状況から、一個人に判断を委ねる制度に変更された。現在、各々の建築主の解釈に広義と狭義で差がでていく状態である。豊田市では木造化を推進しているが、狭義による建築主判断で木造化の計画を断念した事もある。地域の実情にも対応した柔軟な法の運用や統一的な法の運用がなされていない状態である。	柔軟な建築基準法の運用・解釈組織で法運用をおこなうことにより、各々の建築主の解釈による差を無くすと共に指定確認検査機関と同様に特定行政庁として統一的な運用・解釈をすることができる。また、地域の実情を踏まえて積極的で柔軟な運用解釈も可能となり、地方分権に貢献することにつながる。	建築基準法第4条、第6条ほか	国土交通省	豊田市	<p>いわき市、須賀川市、川崎市、新潟市、浜松市、豊橋市、草津市、八尾市、環礁川市、熊本市</p> <p>〇本市においても、建築主による判断に差異が生じ地域の実情に対応した柔軟な法の運用や統一的な法の運用が難しい状況である。また、建築主への負担感から担い手確保が課題である。</p> <p>〇本市においても資格要件(一般建築士かつ建築基準適合判定資格者)や個人に対する責任の重さから建築主の担い手を確保し続けることが困難な状況であり、建築確認の処分庁を特定行政庁とすることで、個人資格に依存することなく組織的に業務が行え、安定的な組織運営につながる。</p> <p>〇業務を行う特定行政庁および、指定確認検査期間で法解釈が異なることなど、申請者側に混乱を招く恐れがあるため、統一的な運用、解釈を望む。</p> <p>〇本市では代執行の実績はないが、今後代執行を検討していくに際し、同様の課題が挙げられる。空室に対する代執行自体の実施件数は全国的にもまだ少なく、ノウハウ不足が本市を含め未実施自治体が代執行にかならずない原因と考える。提案と併せて特別措置法上に規定されることで代執行を躊躇する自治体の後押しにもなるものとする。</p> <p>〇本市では、県内特定行政庁と建築基準法の運用・解釈について定期的に情報共有を行っており、硬直化は生じていないが、若手職員の建築主事資格取得率が低い。また、建築主事資格取得者の建築指導部局からの人事異動が頻りにいる。</p> <p>〇確認事務の民間開放により、建築主事が携わる確認審査業務の件数が少なく、十分な審査経験を習得することが難しい状況の中で高度な判断を求められる場面も少なくない。その中で、建築主事が被告となる訴訟事例もあることで、個人にかかる負担が極めて過大であり、建築主事資格の取得を避ける傾向にある。このままの状況が続けば、建築主事を主体とする建築指導行政組織の維持存続が難しくなり支障がある。</p> <p>〇確認済証の交付を特定行政庁とすることで、建築主事個人への負担を軽減することになり、担い手不足の解消につながる。</p> <p>〇本市においても建築主事の担い手を育成することが急務となっている。提案団体の支障事例と同様に建築主事は確認済証の交付等で名前が知れ渡ることにより、民事訴訟に発展する可能性もあり、個人の責任や負担が過大であるため、資格を取らない人材も存在する。</p> <p>〇本市は、建築基準適合性判定資格者が減少し、建築主事の担い手不足に直面している。有資格者の採用には必ずしも計画的かつ継続的に実施できるとは限らないことから、建築技術職員が自発的に資格を取得し、より組織的に対応し、担い手を継続的に育成していく必要に迫られている。建築主事はその職務に基づき処分に対して個人として責任を負い、職務に見合う対価もないことが任命に必要な資格取得に消極的になる大きな要因であるため、民間確認検査機関と同様、組織として建築基準法に基づく処分を行い、責任を負うよう制度改正することで、担い手不足の解消を推進したい。</p> <p>〇豊田市と同様に、建築主事への負担が過大であり、建築主事の担い手が極端に減少している。</p> <p>〇特定行政庁の建築主事は、行政職員でありながら一個人として建築基準法の取扱いの判断をせまられ、取扱いにより、民事訴訟の発展につながる可能性がある。国からの通達も、技術的助言となり、全国的にも取扱いが違っている状況である。建築主事個人への負担が過大である実情をみて、新潟市では建築主事職は敬遠されて資格を取らない人材も存在する。</p> <p>〇提案市と同様に建築主事各々で法解釈を行っており、手当等もない中で、個人で賠償保険に加入して民事訴訟等に備えている状況である。</p> <p>〇現行の試験制度は、建築主事の資格取得要件として、一般建築士が条件となっているが、建築主事は行政職員が前提であり、法律上の判断を行うにあたっては、設計等の知識は必須ではないと考えられるため、法改正以前の制度のように、一般建築士要件を不要とすることで、人材の確保が図れるものとする。</p>	

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	団体名	その他(特記事項)	<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
241	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について、策定権限の移譲を求める。	国土形成計画法に基づく近畿圏広域地方計画について、策定権限の移譲を求める。	国土形成計画法に基づく「広域計画」を策定、推進している。国土形成計画法に基づく「関西広域地方計画」が10年毎の改訂である一方、「広域計画」は3年毎に改訂を行うなど時代の変化により的確に対応できる。「関西広域地方計画」の策定権限を関西広域連合に移譲することにより、同計画をさらに実効性のあるものとするができる。広域連合では毎月、構成団体の長が一室に会して協議を行っており、計画策定に係る的確・実質的な協議・意思決定とともに、実効性を担保できるものとなる。また、関西広域連合は関西圏の都道府県・政令指定都市で構成されるときに、経済団体や市町村の代表などで構成される協議会や両者との定期的な意見交換の場を有しており、これに国の地方支分部局を加えれば、「広域地方計画」策定手続きに必要な構成員とほぼ同じ構成となる。さらに、広域連合議会では、関係府県市の議員が兼職しており、議会を通じた住民の意見反映も可能となる。以上から、広域連合は関西における計画を推進し進める主体としてより適切である。	国土形成計画法第9条	国土交通省	関西広域連合	別紙あり		
242	A	権限移譲	土地利用(農地除く)	近畿圏整備法に基づく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。近郊整備区域建設計画等の作成に係る同意の廃止を求めるが、これが困難である場合は意見聴取の機会の付与を求める。	現在の「近畿圏整備計画」については、結果的に関西広域連合から自主的に意見を述べたものの、十分に考慮されなかったことから、根本的には国が主導する全国計画の地方版であると言わざるを得ない。この点について、関西広域連合は政策課題において連携と調整の実績を積み重ねてきており、関西全体の発展に繋がる計画を主体的に策定できる能力を有している。また、近畿圏整備計画は福井県、三重県も対象区域に含まれているが、両県は関西広域連合の連携団体であり、十分な調整が可能ならば、関西広域連合では市町村との意見交換会も開催しており、管内市町村の声を幅広く拾い上げることも可能である。	近畿圏整備法第9条、第10条、第11条、第12条、第14条	国土交通省	関西広域連合	別紙あり			
243	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	都市計画区域の指定については、現在、二以上の府県にわたる場合は国の権限となっており、本来一体である地域が区域指定によって分断されることが望ましくなく、政策課題において連携と調整の発端を積み重ねてきている関西広域連合であれば、府県域を超える区域指定についても、地方の目線に立ってそれぞれの地域の実情を踏まえながら十分に調整を図り、将来にわたる調和ある発展や効率的なまちづくりに貢献することが可能となる。将来的に更なる人口減少が見込まれる地方が持てる力をより有効に発揮するための仕組みづくりには、国や広域行政体を含めた地域の全体による補完関係を構築する必要がある。当該権限を関西広域連合に移譲することにより、地域の抱える構造的課題の解決に資すると考える。	都市計画法第5条第4項	国土交通省	関西広域連合	別紙あり			
247	A	権限移譲	産業振興	流通業務の総合化及び効率化に関する法律に定める業務・権限の移譲	当該事務権限について、事業者の所在地等が府県を跨ぐ場合に国に権限が留保されている理由が「広域的な判断が必要であるため」と考えられるが、関西においては、府県・指定都市を構成団体とする関西広域連合があり、設立から8年間、関西の広域行政の責任主体として、7つの分野事務をはじめ、あらゆる政策の企画・調整の実績を積み重ねてきたところである。国の報告では我が国は人口縮減期にあるとされ、将来的に圏域に応じた最適なマネジメント手法の構築が求められている。更なる人口減少が見込まれる地方が持てる力をより有効に発揮するための仕組みづくりには、国の報告書にある地方自治体間の補完だけではなく、国や広域行政体を含めた地域の全体による補完関係を構築する必要がある。当該権限を関西広域連合に移譲することにより、地域の抱える構造的課題の解決に資すると考える。	流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律第4条第1・4・8項、第5条第1項・2項、第7条第1・2項、第26条	農林水産省、経済産業省、国土交通省	関西広域連合				

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	団体名	その他(特記事項)	<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
255	A	権限移譲	土木・建築	建設業法に係る事務・権限の移譲	建設業法に係る事務・権限のうち、建設業の許可、営業停止、許可の取消のように府県を跨ぐために近畿地方整備局の権限となっているもの(一の府県域の場合は、府県の権限)について、関西広域連合への権限の移譲を求める。	当該事務権限について、事業者の所在地等が府県を跨ぐ場合に国に権限が留保されている理由は「広域的な判断が必要であるため」と考えられるが、関西においては、府県・指定都市を構成団体とする関西広域連合があり、設立から8年間、関西の広域行政の責任主体として、7つの分野事務をはじめ、あらゆる政策の企画・調整の実績を積み重ねてきたところである。国の報告では我が国は人口縮減期にあるとされ、将来的に圏域に応じた最適なマネジメント手法の構築が求められている。更なる人口減少が見込まれる地方が持てる力をより有効に発揮するための仕組みづくりには、国の報告書にある地方自治体間の補完だけでなく、国や広域行政体を含めた地域の全体による補完関係を構築する必要がある。当該権限を関西広域連合に移譲し、より関西の実情を反映した施策等を実施することにより、地域の活性化や人口還流につながり、地域の抱える構造的問題の解決に資すると考える。	関西においては、府県・指定都市を構成団体と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、政策の企画・調整機能の実績を積み重ねている。当該事務権限の移譲が実現すれば、府県が実施している事務と広域連合に移譲された事務の整理・集約など役割分担を検討することにより、より効率的かつ効果的な執行体制を構築することが可能となり、国と地方の二重行政の解消及び事業者等の利便性の向上が図られる。	建設業法第3条第1項、第5条の2第1項、第5条、第7条、第11条第1～5項、第12条、第13条、第15条 等	国土交通省	関西広域連合		
256	A	権限移譲	土木・建築	宅地建物取引業法に係る事務・権限の移譲	宅地建物取引業法に係る事務・権限のうち、宅地建物取引業の免許、免許の取消、許可の取消のように府県を跨ぐために近畿地方整備局の権限となっているもの(一の府県域の場合は、府県の権限)について、関西広域連合への権限の移譲を求める。	当該事務権限について、事業者の所在地等が府県を跨ぐ場合に国に権限が留保されている理由は「広域的な判断が必要であるため」と考えられるが、関西においては、府県・指定都市を構成団体とする関西広域連合があり、設立から8年間、関西の広域行政の責任主体として、7つの分野事務をはじめ、あらゆる政策の企画・調整の実績を積み重ねてきたところである。国の報告では我が国は人口縮減期にあるとされ、将来的に圏域に応じた最適なマネジメント手法の構築が求められている。更なる人口減少が見込まれる地方が持てる力をより有効に発揮するための仕組みづくりには、国の報告書にある地方自治体間の補完だけでなく、国や広域行政体を含めた地域の全体による補完関係を構築する必要がある。当該権限を関西広域連合に移譲し、より関西の実情を反映した施策等を実施することにより、地域の活性化や人口還流につながり、地域の抱える構造的問題の解決に資すると考える。	関西においては、府県・指定都市を構成団体と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、政策の企画・調整機能の実績を積み重ねている。当該事務権限の移譲が実現すれば、府県が実施している事務と広域連合に移譲された事務の整理・集約など役割分担を検討することにより、より効率的かつ効果的な執行体制を構築することが可能となり、国と地方の二重行政の解消及び事業者等の利便性の向上が図られる。	宅地建物取引業法第1条第1・3項、第3条の2第1項、第4条第1項、第6条、第8条第1・2項、第9条、第10条、第11条第1項、第25条第4・6・7項 等	国土交通省	関西広域連合		
257	A	権限移譲	土木・建築	不動産の鑑定に係る事務・権限の移譲	不動産の鑑定評価に関する法律に係る事務・権限のうち、不動産鑑定業者の登録、懲戒処分、勧告のように府県を跨ぐために近畿地方整備局の権限となっているもの(一の府県域の場合は、府県の権限)について、関西広域連合への権限の移譲を求める。	当該事務権限について、事業者の所在地等が府県を跨ぐ場合に国に権限が留保されている理由は「広域的な判断が必要であるため」と考えられるが、関西においては、府県・指定都市を構成団体とする関西広域連合があり、設立から8年間、関西の広域行政の責任主体として、7つの分野事務をはじめ、あらゆる政策の企画・調整の実績を積み重ねてきたところである。国の報告では我が国は人口縮減期にあるとされ、将来的に圏域に応じた最適なマネジメント手法の構築が求められている。更なる人口減少が見込まれる地方が持てる力をより有効に発揮するための仕組みづくりには、国の報告書にある地方自治体間の補完だけでなく、国や広域行政体を含めた地域の全体による補完関係を構築する必要がある。当該権限を関西広域連合に移譲し、より関西の実情を反映した施策等を実施することにより、地域の活性化や人口還流につながり、地域の抱える構造的問題の解決に資すると考える。	関西においては、府県・指定都市を構成団体と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、政策の企画・調整機能の実績を積み重ねている。当該事務権限の移譲が実現すれば、府県が実施している事務と広域連合に移譲された事務の整理・集約など役割分担を検討することにより、より効率的かつ効果的な執行体制を構築することが可能となり、国と地方の二重行政の解消及び事業者等の利便性の向上が図られる。	不動産の鑑定強化に関する法律第24条第1項、第24条、第25条、第26条第3項、第27条第2項、第28条、第29条第1項、第30条、第31条第1・2項、第32条第2項、第41条 等	国土交通省	関西広域連合		
258	A	権限移譲	土地利用(農地除く)	土地収用法に係る事務・権限の移譲	土地収用法に係る事務・権限のうち、事業の認定、申請書の提出の受理・申請書の欠陥の補正及び却下のように府県を跨ぐために近畿地方整備局の権限となっているもの(一の府県域の場合は、府県の権限)について、関西広域連合への権限の移譲を求める。	当該事務権限について、事業者の所在地等が府県を跨ぐ場合に国に権限が留保されている理由は「広域的な判断が必要であるため」と考えられるが、関西においては、府県・指定都市を構成団体とする関西広域連合があり、設立から8年間、関西の広域行政の責任主体として、7つの分野事務をはじめ、あらゆる政策の企画・調整の実績を積み重ねてきたところである。国の報告では我が国は人口縮減期にあるとされ、将来的に圏域に応じた最適なマネジメント手法の構築が求められている。更なる人口減少が見込まれる地方が持てる力をより有効に発揮するための仕組みづくりには、国の報告書にある地方自治体間の補完だけでなく、国や広域行政体を含めた地域の全体による補完関係を構築する必要がある。当該権限を関西広域連合に移譲し、より関西の実情を反映した施策等を実施することにより、地域の活性化や人口還流につながり、地域の抱える構造的問題の解決に資すると考える。	関西においては、府県・指定都市を構成団体と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、政策の企画・調整機能の実績を積み重ねている。当該事務権限の移譲が実現すれば、府県が実施している事務と広域連合に移譲された事務の整理・集約など役割分担を検討することにより、より効率的かつ効果的な執行体制を構築することが可能となり、国と地方の二重行政の解消及び事業者等の利便性の向上が図られる。	土地収用法第18条第1項、第19条第1・2項、第20条、第21条第1・2項、第22条、第23条第1・2項、第24条第1・3項、第25条第2項、第25条の2第1項、第26条第1～3項、第26条の2第1項、第27条第1～4・6・7項 等	国土交通省	関西広域連合		

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	団体名	その他(特記事項)	<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
259	A	権限移譲	土木・建築	建築基準法に係る事務・権限の移譲	建築基準法に係る事務・権限のうち、建築物の建築確認・検査を行う指定確認検査機関の指定、確認検査員の選任等の届出受理のように府県域を跨ぐために近畿地方整備局の権限となっているもの(一の府県域の場合は、府県の権限)について、関西広域連合への権限の移譲を求める。	当該事務権限について、事業者の所在地等が府県を跨ぐ場合に国に権限が留保されている理由は「広域的な判断が必要であるため」と考えられるが、関西においては、府県・指定都市を構成団体とする関西広域連合があり、設立から8年間、関西の広域行政の責任主体として、7つの分野事務をはじめ、あらゆる政策の企画・調整の実績を積み重ねてきたところである。国の報告では我が国は人口縮減期にあるとされ、将来的に圏域に応じた最適なマネジメント手法の構築が求められている。更なる人口減少が見込まれる地方が持てる力をより有効に発揮するための仕組みづくりには、国の報告書にある地方自治体間の補完だけでなく、国や広域行政体を含めた地域の全体による補完関係を構築する必要がある。当該権限を関西広域連合に移譲し、より関西の実情を反映した施策等を実施することにより、地域の活性化や人口還流につながり、地域の抱える構造的問題の解決に資すると考える。	関西においては、府県・指定都市を構成団体と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、政策の企画・調整機能の実績を積み重ねている。当該事務権限の移譲が実現すれば、府県が実施している事務と広域連合に移譲された事務の整理・集約など役割分担を検討することにより、より効率的かつ効果的な執行体制を構築することが可能となり、国と地方の二重行政の解消及び事業者等の利便性の向上が図られる。	建築基準法第6条の2第1項、第7条の2第1項、第17条の18第3項、第77条の20、第77条の21第1～3項、第77条の22第1・2・4項、第77条の23第1項 等	国土交通省	関西広域連合		
260	A	権限移譲	土地利用(農地除く)	大深度地下の公共的使用に関する特別措置法の関係の事務・権限の移譲	大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に係る事務・権限のうち、大深度の使用認可法に係る事務・権限の移譲	当該事務権限について、事業者の所在地等が府県を跨ぐ場合に国に権限が留保されている理由は「広域的な判断が必要であるため」と考えられるが、関西においては、府県・指定都市を構成団体とする関西広域連合があり、設立から8年間、関西の広域行政の責任主体として、7つの分野事務をはじめ、あらゆる政策の企画・調整の実績を積み重ねてきたところである。国の報告では我が国は人口縮減期にあるとされ、将来的に圏域に応じた最適なマネジメント手法の構築が求められている。更なる人口減少が見込まれる地方が持てる力をより有効に発揮するための仕組みづくりには、国の報告書にある地方自治体間の補完だけでなく、国や広域行政体を含めた地域の全体による補完関係を構築する必要がある。当該権限を関西広域連合に移譲し、より関西の実情を反映した施策等を実施することにより、地域の活性化や人口還流につながり、地域の抱える構造的問題の解決に資すると考える。	大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第7条、第11条第1項、第12条第1・3項、第14条第1項、第15条、第17条、第18条第1項、第19条、第21条、第22条第1項 等	国土交通省	関西広域連合			
264	A	権限移譲	その他	港湾広域防災協議会の事務局機能の移管	港湾広域防災協議会の事務局機能を関西広域連合が担うことができるように法改正を求める。	関西においては、府県・指定都市を構成団体とする関西広域連合があり、政策の企画・調整の実績を積み重ねてきたところであり、港湾については、広域インフラ検討会の中に港湾部会を設置し、大阪湾港湾の連携や関西主要港湾の「防災機能」等の連携の方向性を取りまとめ、第3期広域計画においても「機能強化の観点から連携施策の方向性の検討していく。」としているところである。将来的に更なる人口減少が見込まれる地方においては、持てる力をより有効に発揮するための仕組みづくりには、国や広域行政体を含めた地域の全体による補完関係を構築する必要がある。関西には広域行政を担う関西広域連合がすでにいることから、当該権限を関西広域連合に移譲することにより、地域補完の最適化につながり、地域の抱える構造的問題の解決に資すると考える。なお、協議会の事務局機能を関西広域連合に移管することにより、各行政分野の調整を一元的に行うことが可能となり、行政の効率化を図ることもできると考える。	港湾法第50条の4	国土交通省	関西広域連合	別紙あり		

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	団体名	その他(特記事項)	<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
277	B	地方に対する規制緩和	医療・福祉	障害者有料道路割引制度の事務及び市民の利便性の改善について	障害者の有料道路割引制度について、申請の受け付けを郵送もしくはインターネットにより有料道路事業者が直接対応できるようにすること。	障害者の有料道路割引制度の手続きについて、各福祉事務所で制度の案内を行い、申請に基づき証明書を発行し、申請者が高速道路会社に郵送することとなっている。更新(2年毎)の際も証明書の発行が必要であるため、年々、問い合わせや窓口への来所者が増え、職員の対応時間や事務量が非常に多くなっている。市民からも「手続きは直接有料道路事業者とできないか」との声が少なくない。神戸市では年間約12,000件の申請があり、電話での問い合わせも頻繁にある。	有料道路事業者への直接の申請が可能となれば、障害者の負担軽減とワンストップサービスに繋がる。また、各福祉事務所の事務量の削減につながる。	国土交通省道路局長通知(平成15年10月30日国道第82号)厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部長通知(平成15年11月6日障発第1106002号)	厚生労働省、国土交通省	指定都市市長会	札幌市、苫小牧市、白河市、日立市、石岡市、福川市、千葉市、江戸川区、八王子市、横浜市、平塚市、金沢市、大垣市、豊橋市、西尾市、竜岡市、茨木市、出雲市、防府市、徳島市、高松市、佐世保市、大村市、熊本市、宮崎市	<p>○当市の有料道路割引申請は1日平均7名程度あり、車両の変更やETC申請などで年に複数回、窓口に来られる方もいる。手帳の提示のみや、郵送等での更新に変更したほうが、障害者及びその介護者の負担軽減につながる。</p> <p>○当市においても全て同様であり、職員の対応時間や事務量が非常に多いとともに、特にETC申請は制度内容が複雑で、トラブルも多く見られる。また、有料道路事業者への手続きも必要のため、市民が直接有料道路事業に手続きできないのかという声も多い。</p> <p>○障害者の通院の際、やむを得ず登録されていない車両を使用、障害者に必要な通院に高速の割引が受けられず、自立や社会経済活動の妨げとなっている。</p> <p>○障害者手帳所持者数は毎年増加しており、有料道路割引制度の申請も増加することが見込まれることから、事務量削減のためにもこの提案に賛成する。</p> <p>○有料道路における障害者割引制度については、ETC利用者には「更新案内通知」が発送されるが、料金所走行の場合は特にお知らせがないため更新を忘れてしまう場合も多いこと、また、ETC利用者では証明書に不備があれば有料道路事業者からの問合せが市町村にあり、市町村が本人確認を行うことなど、業務が煩雑になっている状況であることから、提案市と同様、更新手続きの徹底や道路事業者への直接申請など、制度見直しを必要を感じている。</p> <p>○申請者への負担削減につながるため、問い合わせ等も含めると事務量は非常に多くなっているため、郵送やインターネットでの申請ができるようになれば、事務の削減だけでなく、手続きの改善を求める。</p> <p>○障害者の有料道路の割引制度手続きは、申請者数も多く、窓口対応の件数増加の原因の一つにもなっている。また、利用者にとって、2年ごとの更新の手間がかかることに加え、ETC利用者に対しては更新案内があるが、有人窓口での手帳提示による利用者に対しては更新案内の通知がないため、有効期限が切れて割引されなかったとのクレーム等を市職員が受ける場合がある。よって、有効期限の延長や道路管理事業者への郵送による受付の検討を望む。また、更新対象者に対しては、既登録内容を基に氏名や住所等を印刷したものを送付し、手続きの簡素化を検討してもらいたい。</p> <p>○当市の状況についても上記の支障事例のとおりであり、遠方から手続きに来庁された場合も、車検証等、必要書類の不備等があれば不受理の取扱いとしているため、トラブルの原因となっている。インターネット申請が可能な場合は、上記のような不受理に係るトラブルも軽減され、申請者、変更者双方においてメリットとなるものと考えられる。</p> <p>○提案団体同様、申請手続きが申請者の負担となっている。また、その対応に要する事務量が他の業務を圧迫している。</p> <p>○当市でも申請件数が非常に多く、1件の手続きに要する時間も約10分ほどで、長い待ち時間による窓口の混雑につながっている。有料道路事業者への直接申請を可能とし、福祉窓口で手続きした方が都合の良い者には今まで通りに割引申請を受け付けることで、障害者の負担軽減と事務量の削減の両方をバランスよく図ることができると考えられる。</p> <p>○障害者の有料道路割引制度の手続きについて、各福祉事務所でも更新案内を行い、申請に基づき証明書を発行し、申請者が高速道路会社に郵送することとなっている。更新(2年毎)の際も証明書の発行が必要であるため、年々、問い合わせや窓口への来所者が増え、職員の対応時間や事務量が非常に多くなっている。</p> <p>○当該割引制度の申請は福祉事務所にも必ず出向が必要であるが、就労等をしている人にとって大きな負担となっている。</p> <p>○提案事項のとおり、当市においても定期的に市役所で手続きを行う必要があることは、申請者の負担となっている。実際に、その声もあがっている。郵送やWEBで完結する仕組みにより申請者の負担軽減が必要と考える。</p> <p>○他の割引制度はその割引を行う機関に直接申請するものが多く、利用するタイミングで申請できる。利便性を高めるためにも高速道路会社に直接手続きできるよう求める。当市では同様の申請が年間約1,500件あり、問い合わせや申請時の必要書類等の説明、申請受付に係る事務量も増加傾向にあり、負担となっている。</p> <p>○障害者の有料道路割引制度の手続きについて、各福祉事務所でも更新案内を行い、申請に基づき証明書を発行し、申請者が高速道路会社に郵送することとなっている。更新(2年毎)の際も証明書の発行が必要であるため、年々、問い合わせや窓口への来所者が増え、職員の対応時間や事務量が非常に多くなっている。</p> <p>○市民からも「手続きは直接有料道路事業者とできないか」との声が少なくない。</p> <p>○当市においては、有料道路割引の電話による問い合わせや窓口対応により、対応や、確認等に要する事務量が多くなっている。また、家族の構成が多様化している中で、対象者によっては住民票等をそろえる必要があったり、加齢や日中の仕事等の理由で、窓口に来庁することが難しい方がおられる。有料道路割引の申請が、郵送もしくはインターネットで直接有料道路事業者に行えるようになれば、利用者の利便性が高まるとともに、福祉事務所等における事務量を削減することができる。</p> <p>○申請の都度、手帳への記載やETC利用対象者証明書の交付を受けするため、窓口へ出向が必要であり、利用者にとって負担となっている。</p> <p>○割引の適用が障害者1人につき1台の自動車に限定されているが、当市は世帯辺りの保有台数が全国でも上位で、複数台所有している世帯が多く、地域の実情にそぐわない。</p> <p>また、市側としても、年々、問い合わせや窓口への来所者が増え、職員の対応時間や事務量が非常に多くなっている。</p> <p>○当市においても、有料道路における障害者割引制度について、身体障害者手帳等の提示のみで割引を受けられるJRなど多くの公共交通機関と異なり、割引の適用が障害者1人につき1台の自動車に限定されていることや、申請日以降2回目の誕生日までに市町村福祉事務所等で更新手続きが必要であることなど、障害者支援の多様化や障害の重度化など、現代の障害者を取り巻く状況にそぐわず、利用者の利便性を損ない大きな負担となっており、本割引制度の趣旨である障害者の自立と社会経済活動への参加の支援の妨げとなっている点について、利用者からの苦情や改善要望が多く寄せられているところ。</p> <p>○提案市と同様の意見。補足として、対象自動車についても改めてご検討いただきたい。自家用の貨物の場合、要件が細かく設定されている。軽トラック(2人乗り)は対象にならないが、当市の地域では、軽トラックのみを自宅の車として使用している場合もあり、その場合対象とならず、窓口で苦情の申し出を受けたことも少なくない。障がい者の社会参加という点で対象車についてもご検討願いたい。</p> <p>○当市においても当該事務及び当該事務に係る問い合わせや苦情は、非常に大きな負担となっている。</p> <p>また、手続きが負担であるとの苦情も窓口担当課に多く寄せられている。</p> <p>今後はマイナンバーの利用も含め有料道路事業者での直接対応できる体制を整備いただきたい。</p> <p>○利用申請や更新手続きについて、利用者から高速道路事業者に直接行えるようにすることで、利用者福祉事務所へ出向く必要がなくなり、利用者の負担軽減となる。</p> <p>○提案に賛同する。当市でも有料道路料金の割引処理については年間約3,000件ある。</p> <p>○当市においても問い合わせや窓口への来所者が増えている。また給付の窓口混雑に伴う苦情も発生しており、窓口対応に要する事務量が増加している状況である。</p> <p>また、区役所での手続きを省くことが出来るため、利用者にとっても負担軽減というメリットがある。</p> <p>○市町村窓口での手続きが不要となり、市民の申請手続きの負担が軽減される。インターネットでの申請を促すことで郵便代の負担も生じない。また、職員の事務負担の大幅な軽減が見込まれる。(参考)平成30年度申請件数:8,078件</p> <p>○福祉事務所等に出向くことが困難であるという相談は多数寄せられており、高速道路事業者等と直接のやりとりを望む声も多い。受給者の利便性を高めるためにも、郵送で利用申請が行えることが望ましい。</p> <p>○有料道路事業者への直接の申請が可能となれば、障害者の負担軽減とワンストップサービスに繋がる。また、各福祉事務所の事務量の削減につながる。車両ごとの指定を撤廃することで、カーシェアやリース等で車両の所有者が個人や家族でない場合や、複数の介護者がそれぞれの車両で重度障害者を移動させる場合なども割引の適用を受けることができる。更新手続きのために市町村福祉事務所等に出向く必要がなくなり、申請者への負担が軽減される。</p>

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	団体名	その他(特記事項)	<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									支障事例	
											団体名	
281	B	地方に対する規制緩和	医療・福祉	有料道路における障害者割引制度の改善	<p>有料道路における障害者割引制度については、「障害者に対する有料道路通行料金の割引措置について(平成15年11月6日付障発1106002号各都道府県知事・各指定都市市長、各中核都市市長あて厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部庁通知)」等により市町村福祉事務所等における事務の実施について規定され、「有料道路における障害者割引措置実施要領(平成15年7月30日付日本道路公団等策定)」により運用されているが、身体障害者手帳等の提示のみで割引を受けられるJRなど多くの公共交通機関と異なり、割引の適用が障害者1人につき1台の自動車に限定されていることや、申請日以降2回目の誕生日までに市町村福祉事務所等で更新手続が必要であることなど、障害者支援の多様化や障害の重度化など、現代の障害者を取り巻く状況にそぐわず、利用者の利便性を損ない大きな負担となっており、本割引制度の趣旨である障害者の自立と社会経済活動への参加の支援の妨げとなっている。</p> <p>また、ETC割引の手続については、現在、申請者が市町村福祉事務所等で「ETC利用対象者証明書」の交付を受け、高速道路事業者等が設置する窓口に送付する必要があるが、市町村福祉事務所等へ出向くことが負担となっている。</p>	<p>車両ごとの指定を撤廃することで、カーシェアやリース等で車両の所有者が本人や家族でない場合や、複数の介護者がそれぞれの車両で重度障害者を移動させる場合なども割引の適用を受けることができる。</p> <p>更新手続又は「ETC利用対象者証明書」の交付手続のために市町村福祉事務所等に出向く必要がなくなり、申請者への負担が軽減される。</p>	<p>・障害者に対する有料道路通行料金の割引措置について(平成15年11月6日付障発1106002号各都道府県知事・各指定都市市長、各中核都市市長あて厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部庁通知)</p> <p>・有料道路における障害者割引措置実施要領(平成15年7月30日付日本道路公団等策定)</p>	厚生労働省、国土交通省	指定都市市長会		<p>札幌市、苫小牧市、白河市、日立市、石岡市、福川市、千葉市、江戸川区、横浜市、大垣市、豊橋市、西尾市、亀岡市、堺市、茨木市、出雲市、防府市、徳島市、高松市、佐世保市、大村市、熊本市、宮崎市</p>	<p>○当市の有料道路割引申請は1日平均7名程度あり、車両の変更やETC申請などで年に複数回、窓口に来られる方もいる。手帳の提示のみや、郵送等での更新に変更したほうが、障害者及びその介護者の負担軽減につながる。</p> <p>○障害者の通院の際、やむを得ず登録されていない車両を使用、障害者に必要な通院に高速の割引が受けられず、自立や社会経済活動の妨げとなっている。</p> <p>○有料道路における障害者割引制度については、ETC利用者には「更新案内通知」が発送されるが、料金所走行の場合は特にお知らせがないため更新を忘れてしまう場合も多いこと、また、ETC利用者では証明書に不備があれば有料道路事業者からの問合せが市町村にあり、市町村が本人確認を行うことなど、業務が煩雑になっている状況であることから、提案市と同様、更新手続の撤廃や道路事業者への直接申請など、制度見直し的重要性を感じている。</p> <p>○当市においても、同様の状況である。JRなど他の公共交通機関と同様に手帳の提示により障害者割引制度が利用できるようになることで、市町村の窓口に申請に来る必要がなくなるため申請者への負担が軽減され、また事務の削減にもつながると考えられる。</p> <p>○当市においては、年間約2,000件の申請がある。概ね2年に一度、市役所に来て手続きが必要であり、また、手続きも複雑であり、必要書類の不足も少なくなく、申請者及び福祉事務所職員の負担が大きいため手続きの改善を求め。</p> <p>○障害者の有料道路の割引制度手続きは、申請者数も多く、窓口対応の件数増加の原因の一つにもなっている。また、利用者にとって、2年ごとの更新の手間がかかることに加え、ETC利用者に対しては更新案内があるが、有人窓口での手帳提示による利用者に対しては更新案内の通知がないため、有効期限が切れて割引されなかったとのクレーム等を市職員が受ける場合がある。よって、有効期限の延長や道路管理事業者への郵送による受付の検討を望む。また、更新対象者に対しては、既登録内容を基に氏名や住所等を印刷したものを発送し、手続きの簡素化を検討してもらいたい。</p> <p>○指定車両の撤廃については、当市から高速道路事業者に直接要望した経緯もあり、左記のような利点もことから、柔軟な対応を求める。ETC割引手続については、必要書類等も多く、申請者、受理者双方において大きな負担となっているため、手続きの簡素化が必要と考える。</p> <p>○提案団体同様、申請手続きが申請者の負担となっている。また、その対応に要する事務量が他の業務を圧迫している。</p> <p>○身体障害者手帳等の提示のみで割引を受けられるJRなど多くの公共交通機関と異なり、割引の適用が障害者1人につき1台の自動車に限定されていることや、申請日以降2回目の誕生日までに市町村福祉事務所等で更新手続が必要であることなど、障害者支援の多様化や障害の重度化など、現代の障害者を取り巻く状況にそぐわず、利用者の利便性を損ない大きな負担となっており、本割引制度の趣旨である障害者の自立と社会経済活動への参加の支援の妨げとなっている。また、ETC割引の手続については、現在、申請者が市町村福祉事務所等で「ETC利用対象者証明書」の交付を受け、高速道路事業者等が設置する窓口を送付する必要があるが、市町村福祉事務所等へ出向くことが負担となっている。</p> <p>○当該割引制度の申請は福祉事務所にも必ず出向く必要があるが、就労等をしている人にとって大きな負担になっている。</p> <p>○提案事項のとおり、当市においても定期的に市役所で手続きを行う必要があることは、申請者の負担となっている。実際に、その声もあがっている。郵送やWEBで完結する仕組みにより申請者の負担軽減が必要と考える。</p> <p>○市町村福祉事務所での定期的な更新申請手続きを要する現行の制度では、障害者にとって負担が重く、また、本来有料道路事業者が事務手続きを行うべきものであるにも関わらず、事務的経費としての財源措置も無い中で現在行っている市町村福祉事務所にとっても負担となっている。</p> <p>○当市においては、複数の介護者が、有料道路を利用して、交代で通院介助等を行いたいと希望される方がいるが、1人の障がい者につき登録できる車が1台に限定されているため、障がい者の利便性が損なわれていると感じる。また、福祉事務所等への有料道路・ETC割引の申請については、仕事の都合で平日は来行が難しく、障がい者・保護者共に高齢のため窓口に来ることが困難な方もおられる。身体障害者手帳の提示のみで割引が適用になり、ETCの利用手続きの方法が改善されれば、利用者の利便性を高めるとともに、福祉事務所等での事務量の軽減にもつながることができる。</p> <p>○申請の都度、手帳への記載や「ETC利用対象者証明書」の交付を受けるため、窓口へ出向く必要があり、利用者にとって負担となっている。</p> <p>割引の適用が障害者1人につき1台の自動車に限定されているが、当市は世帯辺りの保有台数が全国でも上位で、複数台所有している世帯が多く、地域の実情にそぐわない。</p> <p>また、市側としても、年々、問い合わせや窓口への来所者が増え、職員の対応時間や事務量が非常に多くなっている。</p> <p>○当市においても、有料道路における障害者割引制度について、身体障害者手帳等の提示のみで割引を受けられるJRなど多くの公共交通機関と異なり、割引の適用が障害者1人につき1台の自動車に限定されていることや、申請日以降2回目の誕生日までに市町村福祉事務所等で更新手続が必要であることなど、障害者支援の多様化や障害の重度化など、現代の障害者を取り巻く状況にそぐわず、利用者の利便性を損ない大きな負担となっており、本割引制度の趣旨である障害者の自立と社会経済活動への参加の支援の妨げとなっている点について、利用者からの苦情や改善要望が多く寄せられていること。</p> <p>○提案市と同様の意見、補足として、対象自動車についても改めてご検討いただきたい。自家用の貨物の場合、要件が細かく設定されている。軽トラック(2人乗り)は対象にならないが、当市の地域では、軽トラックのみを自宅の車として使用している場合もあり、その場合対象とならず、窓口で苦情の申し出を受けたことも少なくない。障がい者の社会参加という点で対象車についてもご検討願いたい。</p> <p>○当市においても、他の交通機関の割引と異なり、身体障害者手帳等を見せるだけでは割引にならない取扱いについて、市民からの苦情がある。</p> <p>また、身体障害者手帳については、状態の変更があり得ず、有効期限が特に設定されていないことも多いが、高速道路の割引については、約2年に一度更新をしなければならぬ。このような取扱いについても非常に負担であるという意見が、窓口にも多く寄せられている。特に重度の障害者については、窓口に出向くと自身が困難な場合がある。</p> <p>なお、当該証明事務は窓口担当員において非常に大きな事務負担となっている。また、上記のような要望や苦情については、当市のみでは改善が不可能なものでありながら、窓口担当者一旦は受け付けざるを得ないため、負担となっている。</p> <p>○有料道路の障害者割引については1人1台の自動車に限定されているが、この限定が撤廃されることにより、家庭で複数の車両を所有している場合やリースの場合などでも割引の適用を受けることができるようになり、障害者の移動の利便性向上につながる。</p> <p>また、利用申請や更新手続きについて、利用者から高速道路事業者に直接行えるようにすることで、利用者が福祉事務所へ出向く必要がなくなり、利用者の負担軽減となる。</p> <p>○提案に賛同する。当市でも有料道路料金の割引処理については年間約3,000件ある。</p> <p>○当市においても、車両ごとの指定の撤廃は市民からの要望も根強く、利用者にとっては様々な福祉サービスにつながる事が期待される。また、障がい当事者団体より要望があり、外出の利便性向上のため、車両ごとの指定の撤廃を求められている状況である。</p> <p>○市長の申請手続きの負担軽減及び市町村職員の事務負担軽減につながることから、制度改正の必要性があると考え。</p> <p>○福祉事務所等に出向くことが困難であるという相談は多数寄せられており、高速道路事業者等と直接のやりとりを望む声は多い。受給者の利便性を高めるためにも、郵送で利用手続が行えることが望ましい。</p> <p>○有料道路事業者への直接の申請が可能となれば、障害者の負担軽減とワンストップサービスに繋がる。また、各福祉事務所の事務量の削減につながる。車両ごとの指定を撤廃することで、カーシェアやリース等で車両の所有者が本人や家族でない場合や、複数の介護者がそれぞれの車両で重度障害者を移動させる場合なども割引の適用を受けることができる。更新手続又は「ETC利用対象者証明書」の交付手続きのために市町村福祉事務所等に出向く必要がなくなり、申請者への負担が軽減される。</p>

環境省(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	団体名	その他 (特記事項)	<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
261	A	権限移譲	環境・衛生	土壌汚染対策法に係る事務・権限の指定・権限の移譲	土壌汚染対策法に係る事務・権限のうち、指定調査機関の指定・監督のように府県域を跨ぐために地方環境事務所等の権限となっているもの(一の府県域の場合は、府県の権限)について、関西広域連合への権限の移譲を求める。	当該事務権限について、事業者の所在地等が府県を跨ぐ場合に国に権限が確保されている理由は「広域的な判断が必要であるため」と考えられるが、関西においては、府県・指定都市を構成団体とする関西広域連合があり、設立から8年間、関西の広域行政の責任主体として、7つの分野事務をはじめ、あらゆる政策の企画・調整の実績を積み重ねてきたところである。国の報告では我が国は人口縮減期にあるとされ、将来的に圏域に応じた最適なマネジメント手法の構築が求められている。更なる人口減少が見込まれる地方が持てる力をより有効に発揮するための仕組みづくりには、国の報告書にある地方自治体間の補完だけでなく、国や広域行政体を含めた地域の全幹による補完関係を構築する必要がある。当該権限を関西広域連合に移譲し、より関西の実情を反映した施策等を実施することにより、地域の活性化や人口還流につながり、地域の抱える構造的問題の解決に資すると考える。	関西においては、府県・指定都市を構成団体と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、政策の企画・調整機能の実績を積み重ねている。当該事務権限の移譲が実現すれば、府県が実施している事務と広域連合に移譲された事務の整理・集約など役割分担を検討することにより、より効率的かつ効果的な執行体制を構築することが可能となり、国と地方の二重行政の解消及び事業者等の利便性の向上が図られる。	土壌汚染対策法第3条第1項、第35条、第36条第3項、第37条第1項、第39条、第40条、第43条、第43条、第54条第1・5項、第56条第1項	環境省	関西広域連合		