

# 関係府省提出資料

通番	ヒアリング事項	府省	ページ
34	地域バス路線に係る補助要件の緩和(7件)	国土交通省	1~7
32	複数の都道府県にまたがる建設業の許可・宅地建物取引業の免許に係る権限の都道府県への移譲(2件)	国土交通省	8~12
27	二級河川整備基本方針等に係る国の同意協議の廃止(3件)	国土交通省	13~20
23	電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法に基づく再生可能エネルギー発電の認定権限等の都道府県への移譲(2件)	経済産業省 資源エネルギー庁	—

# 地域バス路線に係る 補助要件の緩和について

平成26年9月16日

総合政策局公共交通政策部  
自動車局

- ①国からのバス運行に対する赤字補助について、人口減少が著しい過疎地域等では、輸送量15人／日以上の補助要件を満たさなため、当該要件を緩和・撤廃する。【管理番号 95、172、435、842】
- ②バス路線の再編に当たって路線を分割する場合には、分割の結果、補助要件を満たさなくなる場合であっても、再編前と同様に赤字補助の対象とする。【管理番号 879】
- ③国からの地域内ファイダー系統に係る補助を充実させる。  
【管理番号 336、343、842】
- ④国からのバス車両購入費補助について、事業者は車両購入時に多額の経費が必要となるにも関わらず、その経費に係る補助は5年間に分割して行われるため、車両購入時の一括補助とする。【管理番号 842】

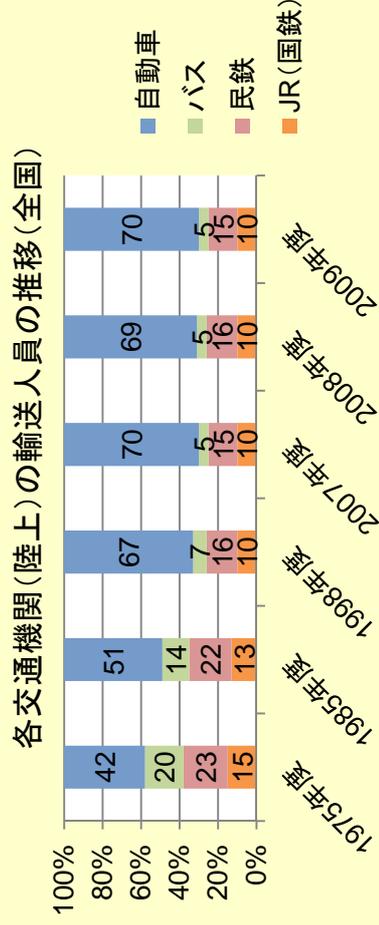
# 地域公共交通の現状と課題

- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

## モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

- モータリゼーションが著しく進展

- バス・鉄道の分担率は、6割から3割に低下



- 輸送人員は大幅に減少

	1990年	2000年	2010年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人 (90年に比べ35%減)
地域鉄道	5.1億人	4.3億人	3.8億人 (90年に比べ25%減)

(出典)自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

## 地域公共交通サービスの衰退

- 乗合バスについては、過去5年間で約8,160kmの路線が完全に廃止。鉄道については、過去5年で約7カ所約105kmの路線が廃止。

- 公共交通空白地域の深刻化

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外 鉄道 1km圏外	36,477 km <sup>2</sup> (我が国の可住地 面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の 5.8%)

(出典)平成23年度国土交通省調査による

- 民間バスの約7割、地域鉄道事業者の約8割が赤字



(保有車両30両以上の事業者(2012年度))

(2012年度)

今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

# 改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立)の概要

## 交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な  
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの  
交通施策の促進

関係者相互間の連携と  
協働の促進

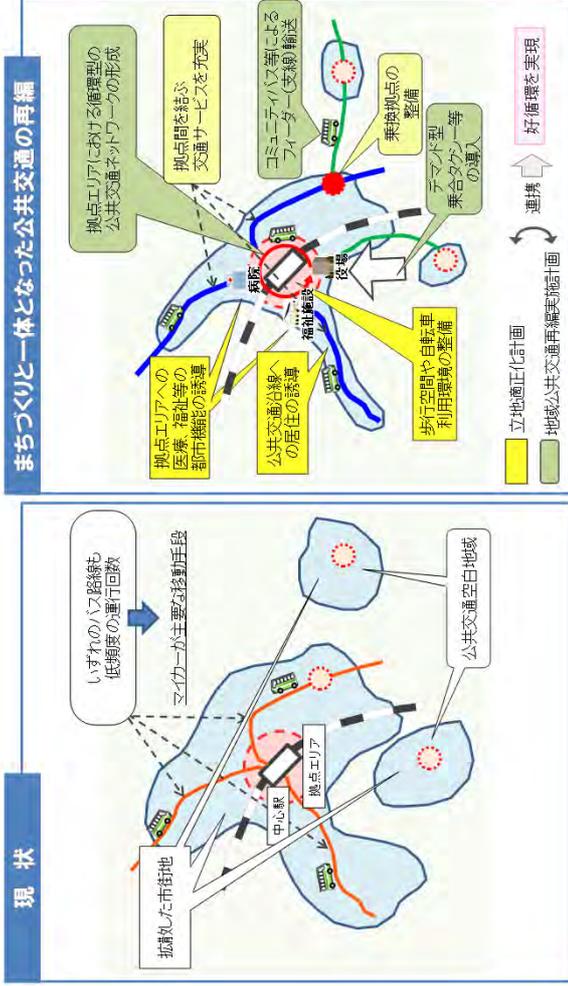
### 目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

### ポイント

- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

## コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



## 改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

### 基本方針

国が策定  
まちづくりとの連携に配慮

### 地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、  
地方公共団体が  
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

### 地域公共交通特定事業

#### 地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施

#### 地域公共交通再編実施計画

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

改正地域公共交通活性化再生法を踏まえ、地域の公共交通ネットワークの再構築に向けた取り組みを支援

平成27年度要求額 363億円  
(対前年度比1.19)

## 地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し

### <支援の内容>

- 改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査

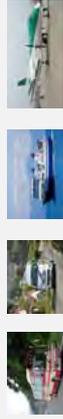
地域公共交通網  
形成計画

地域で策定した計画に基づく事業を多様なメニューにより支援

### 地域の特性に応じた生活交通の確保維持

#### <支援の内容>

- 過疎地域等におけるバス、デマンドタクシーの運行
- バス車両の更新等
- 離島航路・航空路の運航



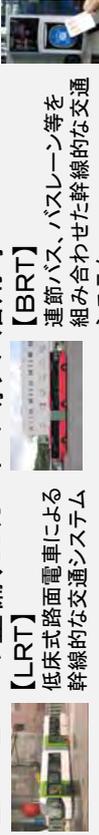
### 快適で安全な公共交通の構築

#### <支援の内容>

- 鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備、ノンステップバスの導入等



- LRT・BRTの整備、ICカードの導入・活用等



- 地域鉄道の安全性向上に資する設備(※)の更新等

(※)レール、マクラギ、ATS、車両等

## 【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援

### <支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行



地域公共交通再編実施計画を実施する際には、まちづくり支援とも連携し、重点的に支援

### <支援の内容>

- 国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業の実施

## 地域公共交通ネットワーク再編の促進

国の認定

- 改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通再編実施計画の策定に係る調査

地域公共交通再編  
実施計画

### ・バス路線の再編

計画に位置付けられた再編後のバス路線の持続可能な運行の確保について重点的に支援

### ・デマンド型等の多様なサービスの導入

路線バスからデマンド型乗合タクシーへの転換や多様な形態での離島航路の維持に係る支援を強化

### ・LRT・BRTの高度化

コンパクトシティ等のまちづくりと連携し、地域のネットワークの軸となるLRT・BRTの整備に係る支援を強化

### ・地域鉄道の上下分離等

バス路線の再編等と併せた地域鉄道の上下分離等による地域鉄道の維持に係る支援を強化

平成27年度要求額 23億円

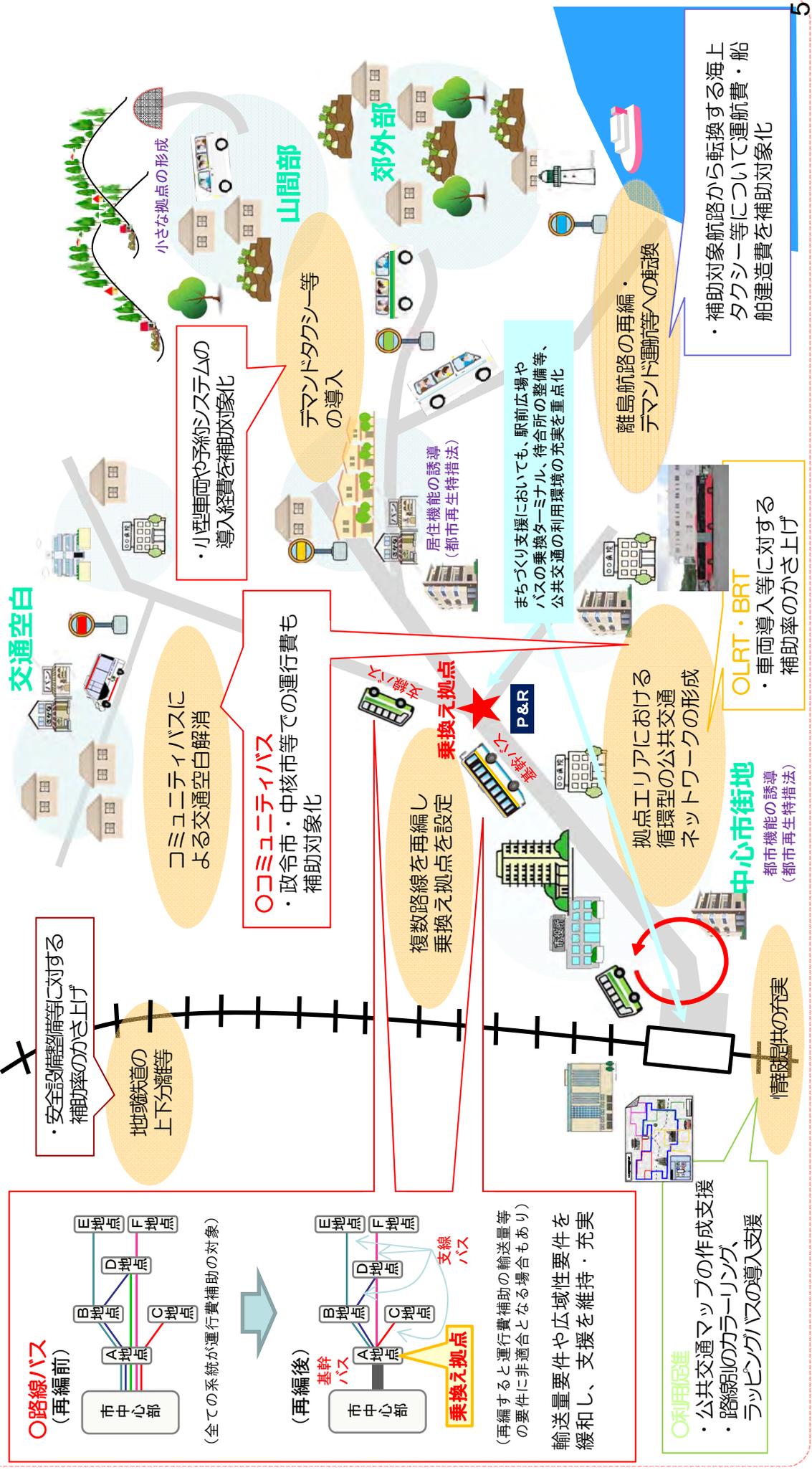
(東日本大震災復興特別会計・復興庁一括計上分)

# 地域公共交通ネットワーク再編に対する重点的な支援

平成27年度予算要求事項

## ○計画の構想段階から実施段階までトータルの支援システムを構築

- ・ 地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の策定経費等を支援
- ・ 地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される多様な事業に対して補助要件の緩和等の措置を適用

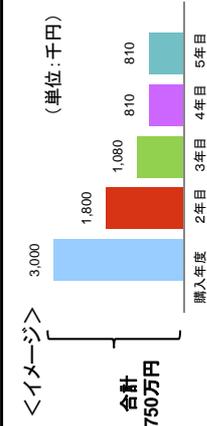
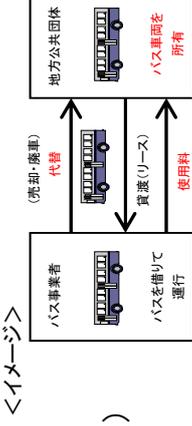


# 地域バス路線に係る補助制度の概要

## 運行費に関する補助

補助対象事業者	補助対象経費	補助率	主な補助要件
<ul style="list-style-type: none"> <li>一般乗合旅客自動車運送事業者</li> <li>法定協議会</li> </ul>	予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額	1/2	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数市町村にまたがる系統であること(平成13年3月31日時点で判定)</li> <li>1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの</li> <li>輸送量が15人～150人/日と見込まれること</li> <li>※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)</li> <li>経常赤字が見込まれること</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>一般乗合旅客自動車運送事業者</li> <li>自家用有償旅客運送者</li> <li>法定協議会</li> </ul>		1/2 (対象地域の人口等に応じた上限額あり。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>補助対象地域間バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること</li> <li>補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を持つものであること</li> <li>新たに運行又は公的支援を受けるものであること</li> <li>経常赤字が見込まれること</li> </ul>

## 車両購入に係る補助

補助対象事業者	補助対象経費	補助率	主な補助要件	補助期間
<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線系統又はファイダー系統に係る運行費補助の対象者</li> </ul>	補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の合計額	1/2 (車両の大きさや構造に応じた一定の上限額あり。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>補助対象期間中に新たに購入等を行うもの</li> <li>主として地域間幹線又は地域内ファイダーの補助対象系統の運行の用に供するもの</li> </ul>	5年間 (イメージ) 
<ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体</li> <li>法定協議会</li> </ul>	補助対象車両購入費用		2年間 (均等分割) 	

# 許可(免許)・監督及び申請書等の経由に関する考え方

## 許可(免許)・監督についての基本的な考え方

- 建設業については、建設業を営む者の資質の向上を図ることにより、建設工事の適正な施工と建設業の健全な発達を図るため、昭和24年に国土交通大臣及び都道府県知事による登録制度が創設され、昭和46年には許可制が採用されたところ。
- 宅地建物取引業については、頻発する紛争等に対応するため監督体制の強化を図る必要性から、昭和24年に創設された都道府県知事による登録制度に変わって、昭和39年に議員立法によって、国土交通大臣と都道府県による免許制度が創設された。
- 複数の都道府県の区域内に営業所(事業所)を設ける業者については、国が総合的にその事務を行うことが必要であるとの考えによるもの。
- 現在、建設業は約47万、宅建業は約12万を超える事業者が存在するところ、引き続き、談合等の不正行為の排除や紛争の防止等のため、建設業及び宅建業者への監督を徹底する必要があると、十分な監督体制を維持することが必要。

参考 建設業者数 : 470,639業者(大臣許可 9,811業者、知事許可 460,828業者)  
監督処分件数 : 371件(大臣許可 20件、知事許可 351件)  
立入検査等回数 : 917件  
建設業法令遵守推進本部相談件数 : 1,697件(平成25年度)

宅地建物取引業者数 : 122,510業者(大臣免許 2,137業者、知事免許 120,373業者)  
監督処分・勧告件数 : 808件(大臣免許 24件、知事免許 784件)  
立入検査等回数 : 1,675件(大臣免許 181件、知事免許 1,498件)  
来庁苦情紛争相談件数 : 2,088件(平成24年度)

## 監督業務の原状について

- 地方整備局をまたいで不正事案があった場合、不正行為の事実確認、処分の時期、内容などについて、国土交通本省との調整の下、地方整備局等間で連絡・調整を行う。本省・地方整備局等間等では日頃から監督部署が綿密に情報共有を行っているため、全国的な不正行為があった場合でも、調整のため特別手間がかかるとはならない。
- 東日本大震災後には、被災3県における建設業における大臣許可業者の新設営業所数が150%(平成22年度→23年度)増加したことから、国土交通省では、復旧・復興工事に係る法令遵守の徹底のため、東北地方整備局のみならず国土交通省本省及び他の地方整備局等からも検査官を派遣し、集中的に立入検査や監督等の事務を実施。

## 申請書等の経由について

- 申請書等の経由については、「書類の提出者の便宜を図る」ことを趣旨としており、申請者が地方整備局を訪れる手間を省くために規定されている。
- 都道府県においては、経由にあたって、提出書類の形式的な審査(書類の不足等)を実施して頂いている。
- 許可等の申請者等からの経由期間を短くできないかといった経由期間や標準処理期間についての改善要望は把握していない。

# 建設業法の概要（昭和24年5月24日公布）

## 目的

- ・建設業を営む者の資質の向上
- ・建設工事の請負契約の適正化 等



- 建設工事の適正な施工を確保し、発注者を保護
- 建設業の健全な発達を促進

## 許可制度 ★建設業者の資質の向上★

### 許可の要件



### 欠格要件

- ・許可取消しから一定期間を経過しない者
- ・刑に処せられてから一定期間を経過しない者
- ・法人でその役員が欠格要件に該当する者 等

### 許可の種類

## 28業種

（土木事業・建築工事業等）

**特定建設業許可**  
（元請として3,000万円以上の下請契約を結ぶ工事）

**一般建設業許可**  
（特定建設業以外）

**国土交通大臣許可**

2以上の都道府県に営業所を設置

**都道府県知事許可**

1の都道府県のみ  
に営業所を設置

許可不要

500万円未満の建設工事

（建築一式工事については、1500万円未満又は150㎡未満の木造住宅工事）

## 技術者制度 ★施工技術の確保★

業種ごとに工事現場に技術者を設置

主任技術者の設置

監理技術者の設置  
（元請として3,000万円以上の下請契約を結ぶ場合）

## 経営事項審査 ★公共工事元請業者の一元評価★

経営状況等に関する客観的事項の審査  
（公共工事の元請になろうとする建設業者）

- ①経営状況
- ②経営規模
- ③技術力
- ④社会性

## 請負契約の適正化 ★発注者や下請負人の保護等★

・元請負人の義務

（例：施工体制台帳の作成（3,000万円以上の下請契約を結ぶ場合）

・公正な請負契約の締結義務

・請負契約の書面締結義務

## 監督処分 ★法令遵守の実効性の担保★

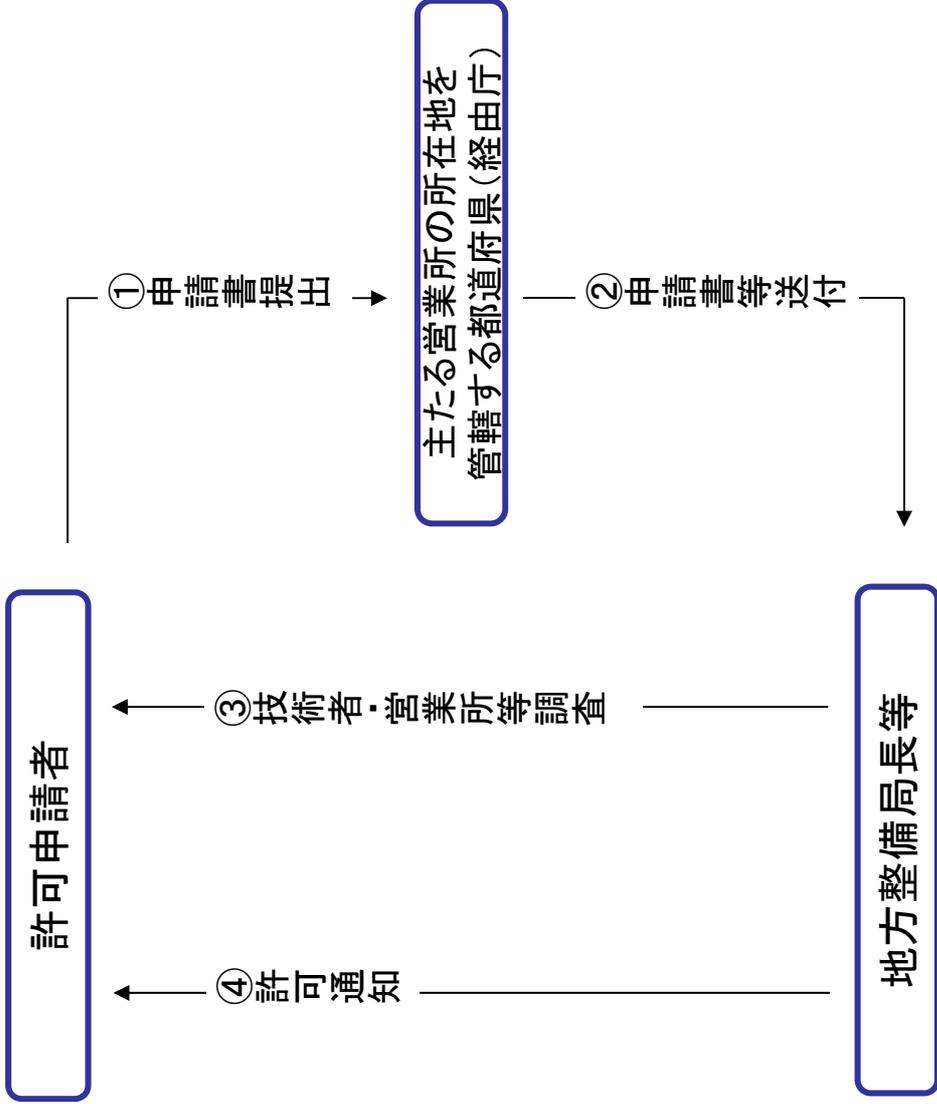
※ 許可を有さない者に対しても処分可能

- ・指示処分
- ・営業停止処分
- ・許可取消処分

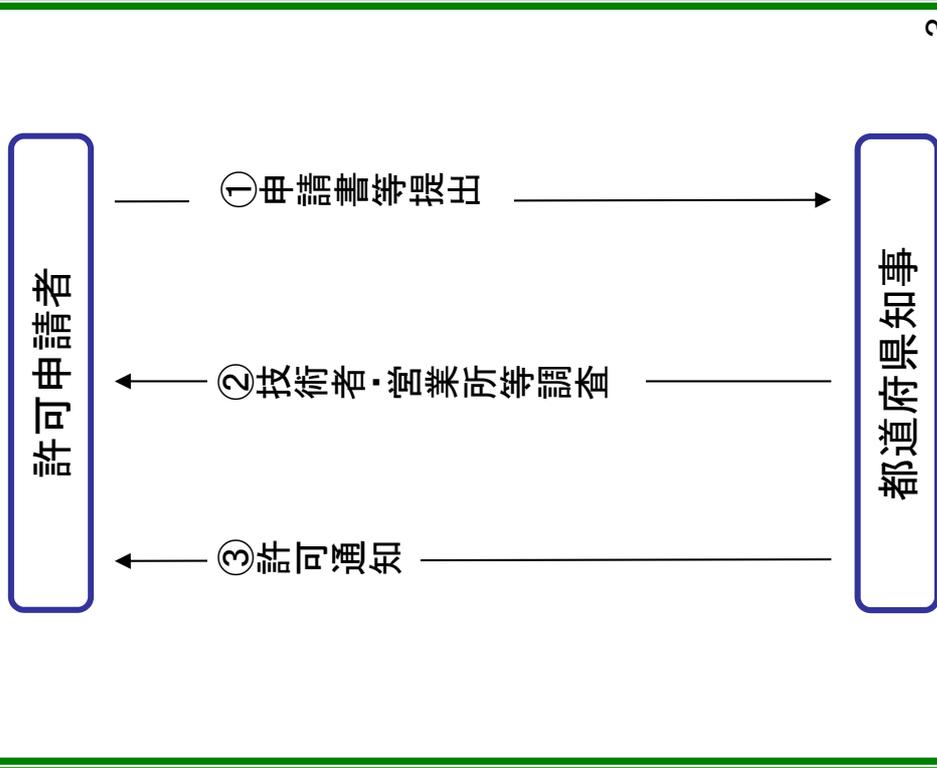
# 建設業許可事務のフローについて（国土交通大臣/都道府県知事許可）

- 一の都道府県の区域内に営業所を設けて建設業を営もうとする者は、都道府県知事の許可を受けなければならない。
- 二以上の都道府県の区域内に営業所を設けて建設業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

## 【国土交通大臣許可の場合】



## 【都道府県知事許可の場合】



# 宅地建物取引業法の概要

## 【目的】

宅地建物取引業を営む者について免許制度を実施し、必要な規制を行うことにより、業務の適正な運営と宅地建物取引の公正を確保するとともに、宅地建物取引業の健全な発達を促進し、もって購入者等の利益の保護と宅地及び建物の流通の円滑化とを図ること

宅地：  
 ①建物の敷地、②用途地域内の①以外の土地で道路、公園、河川、広場、水路以外のもの  
 宅地建物取引業：①宅地又は建物の売買・交換  
 ②宅地又は建物の売買・交換・貸借の代理・媒介

免許：1 の都道府県のみならず事務所に都道府県知事  
 2 以上の都道府県に事務所⇒国土交通大臣  
 (申請書は主たる事務所が所在する都道府県を経由し  
 て地方整備局長へ提出)  
 要件：欠格事由に該当しない、申請書等に虚偽記載等がない、  
 事務所ごとに、5名につき1名以上の専任の取引主任者  
 を設置 等  
 取引主任者 (試験は都道府県知事が実施)：  
 宅建試験に合格、都道府県知事の登録、取引主任者証の交付  
 ⇒ 重要事項説明を実施、契約書への記名押印

## 業務規制

- ・業務処理原則：信義誠実義務、守秘義務、重要事項の告知 等
- ・媒介契約等：書面の交付、指定流通機構への登録 等
- ・重要事項説明：契約締結前に、重要事項を説明 等
- ・契約締結：書面の交付、契約締結時期の制限 等
- ・宅建業者(売主)の売買契約：クーリング・オフ、手付金等の保全 等
- ・契約の履行等：誇大広告の禁止、不当な履行遅延の禁止 等
- ・その他：報酬、証明書、帳簿の備付け、標識の掲示 等

## 監督：

- 指導・助言・勧告
- 報告・検査
- 処分

都道府県知事は、その区域内で業を営む全ての者に対し、指導、報告要求、立入検査、処分等を行うことができる(ただし、他の都道府県知事及び国土交通大臣が免許した者への免許取消処分はできない)。

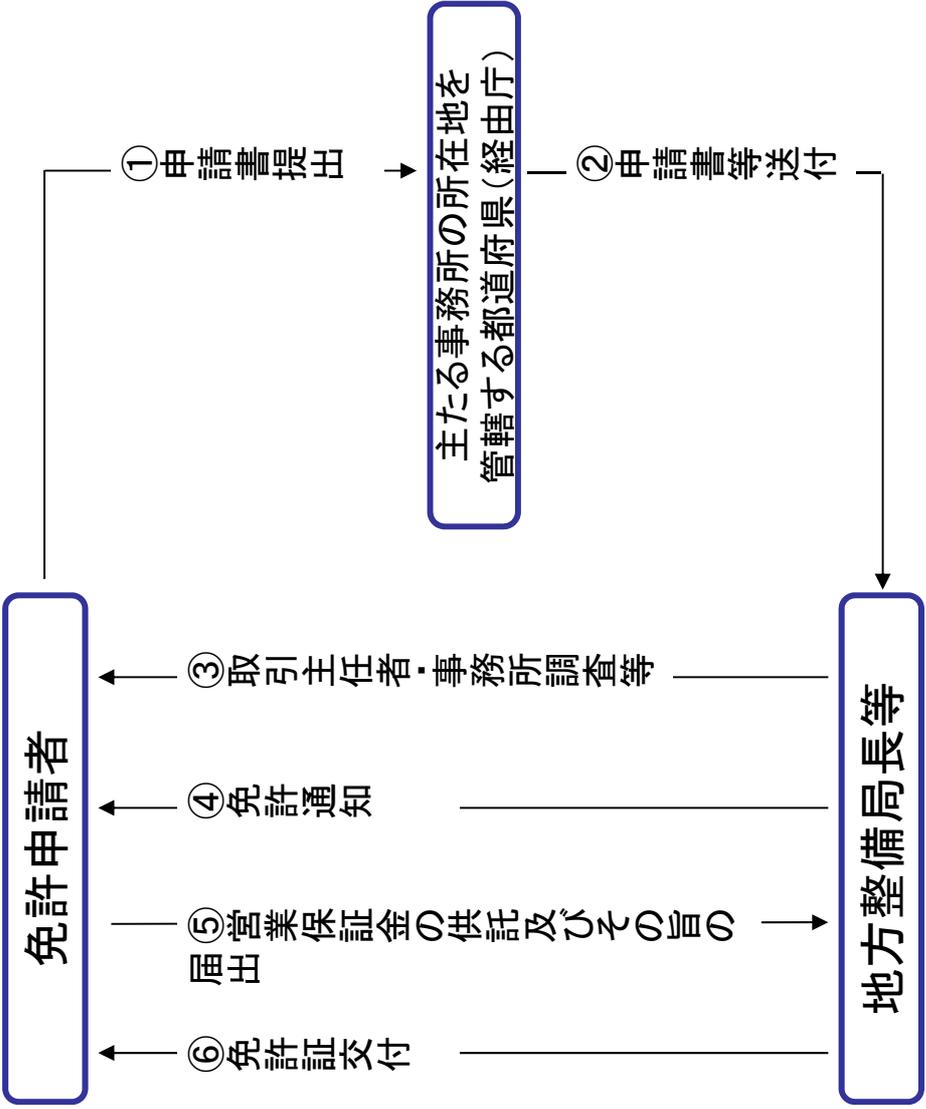
※国土交通大臣は、大臣免許業者の処分にあたって、内閣総理大臣に協議する必要がある。また、内閣総理大臣(委任を受けた消費者庁長官)は、大臣免許業者に報告要求、立入検査を行うことができる。

罰則： 懲役・罰金・過料

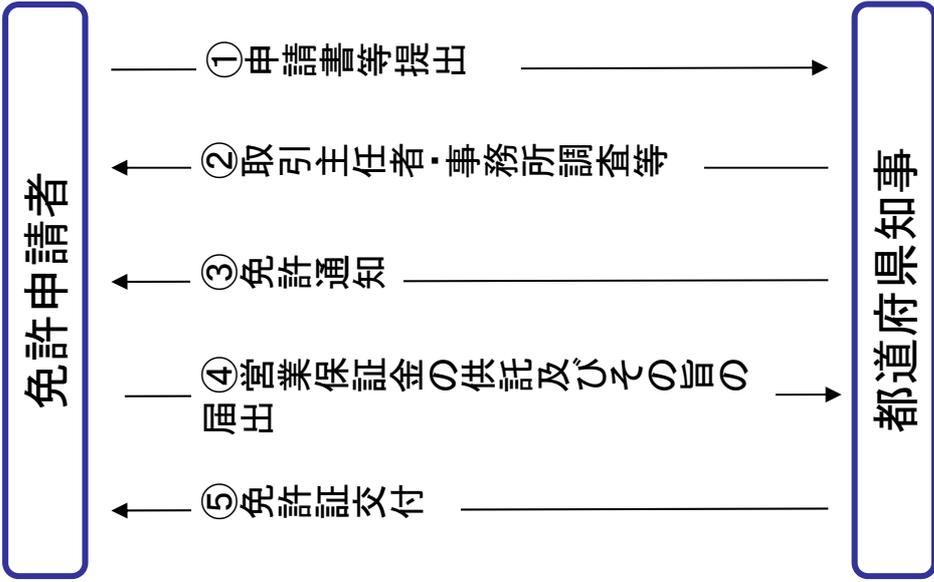
# 宅地建物取引業免許事務のフローについて(国土交通大臣/都道府県知事)

- 一の都道府県の区域内に事務所を設けて宅地建物取引業を営もうとする者は、都道府県知事の免許を受けなければならない。
- 二以上の都道府県の区域内に事務所を設けて宅地建物取引業を営もうとする者は、国土交通大臣の免許を受けなければならない。

## 【国土交通大臣免許の場合】



## 【都道府県知事免許の場合】



# 二級河川整備基本方針等に 係る国の同意協議について

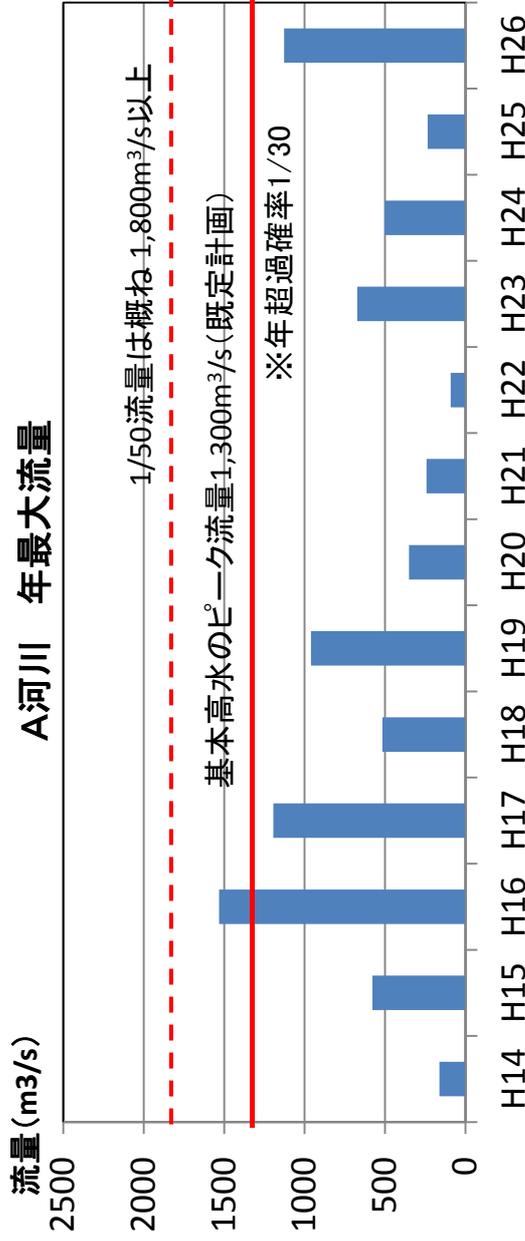
平成26年9月16日  
国土交通省水管理・国土保全局

「二級河川の河川整備基本方針及び河川整備計画に関する国土交通大臣の同意・協議」の必要性について

- 河川の管理は、災害から国民の生命・財産・社会経済活動を守り、国民生活に不可欠な多様な水利用の公平かつ安定を図ること等を目的として行われるものであり、国が本来果たすべき責務である。また、このことから法定受託事務とされているものと認識している。
- 二級河川の河川整備基本方針及び河川整備計画の策定等に当たっても、治水安全度の全国バランスを確保し、国民が災害からの安全を等しく享受することが必要であり、河川の管理に本来的な責務を有する国土交通大臣の同意・協議が不可欠である。
- 仮に国土交通大臣の同意・協議が行われなかった場合には、全国的なバランス等を勘案した最低限の安全が確保されない恐れがある。実際に当初の計画案の中には、例えば、
  - ・ 他河川とのバランスからみて目標流量が低すぎる
  - ・ 上下流バランスがとられず下流市街地に危険が集中する
  - ・ 左右岸の堤防高が異なる等の適切でない事例も見られる。
- さらに、洪水被害は地域的・時間的に偏って発生するものであり、地域単位では災害対応等の技術や経験が蓄積されにくいことから、同意・協議にあたって、国が自ら河川管理を実施していることによる経験や実績の積み重ねと、全国の災害等の分析等を通じて得られる技術的知見をもとに助言を行うことが必要である。
- 加えて、本件は、「第二期地方分権改革への提言（平成19年7月25日、全国知事会）」を受け、地方分権改革推進委員会においても数次にわたり議論されたうえで、現在の同意・協議を行っているものであり、その後に改めて議論すべき状況変化は特にないものとする。

## 二級河川の河川整備基本方針の案に対する助言事例

A河川については、安全度が低く、既定計画の流量を超える洪水が発生していた。このため、河川整備基本方針の策定にあたっては、他河川との安全度バランスも考慮し、計画規模、基本高水の見直しが必要である旨を助言。



計画を超える流量、あるいは計画に迫る流量が複数回発生

他河川とのバランスを確保するためには、1/30を1/50に見直すことが適当

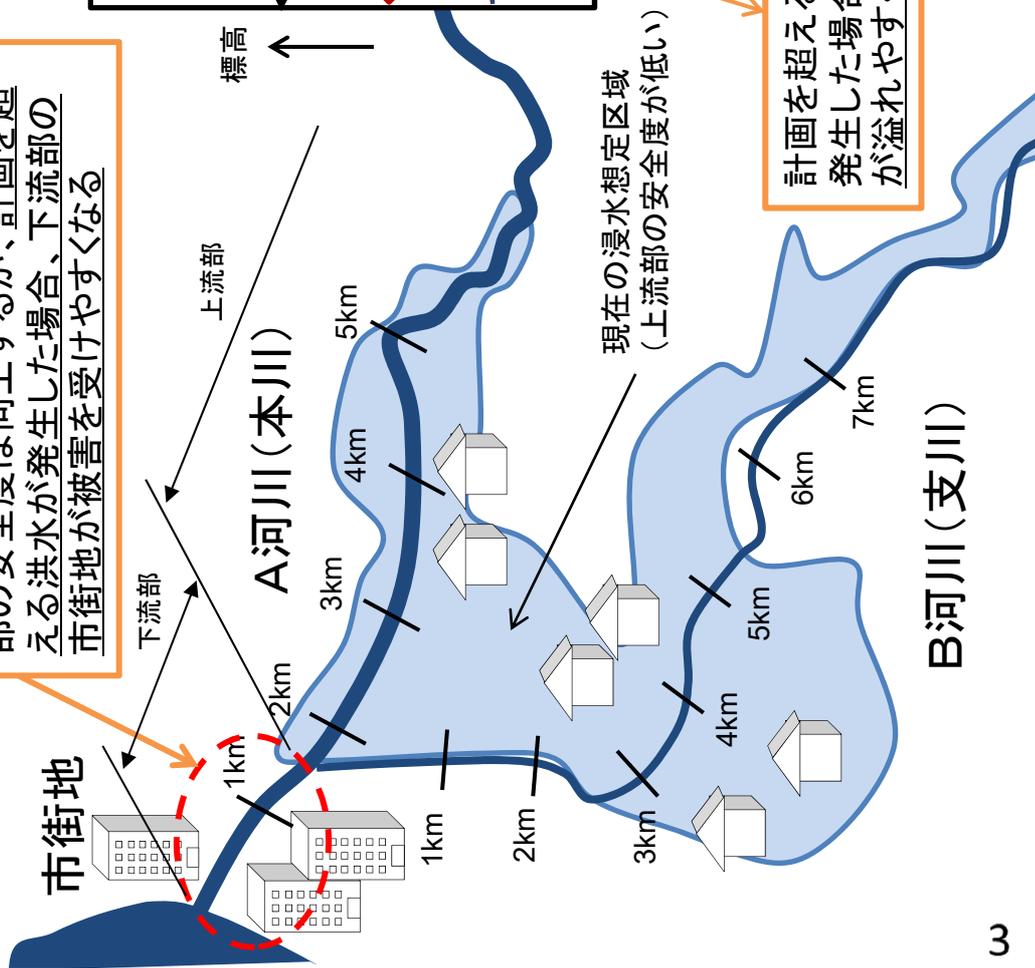
河川整備基本方針の策定を行う二級河川の諸元比較(事例)

都道府県	河川	流域面積 (km <sup>2</sup> )	氾濫区域面積 (ha)	氾濫区域内人口 (人)	氾濫区域内資産額 (億円)	計画規模(案)
A県	A河川	210	210	1,600	240	1/30→1/50(見直し)
	B河川	20	60	300	30	1/30
	C河川	80	110	1,100	120	1/50
B県	D河川	160	350	1,000	200	1/50
	E河川	210	1,200	5,600	230	1/50

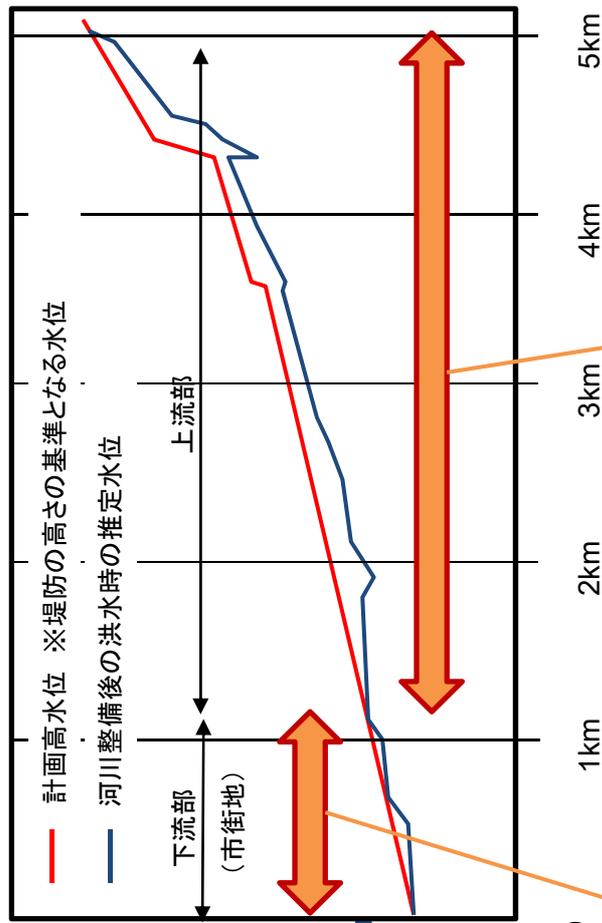
## 二級河川の河川整備基本方針の案に対する助言事例

A河川については、上流部や支川を大きく拡幅する計画案としていたが、上流部の安全度が大幅に向上する一方で、人口・資産が集中する下流市街地部の氾濫リスクが高まり、安全度バランスが崩れることから、河道計画について精査が必要である旨を助言。

上流部の河川整備を行うことで、上流部の安全度は向上するが、計画を超える洪水が発生した場合、下流部の市街地が被害を受けやすくなる



A河川(本川)水位縦断面図



計画を超える洪水が発生した場合、下流部が溢れやすくなる

上流部を大きく拡幅する計画としているため、計画を超える洪水が発生しても溢れにくくなる



## 「二級河川の特定水利使用に関する国の同意」の必要性について

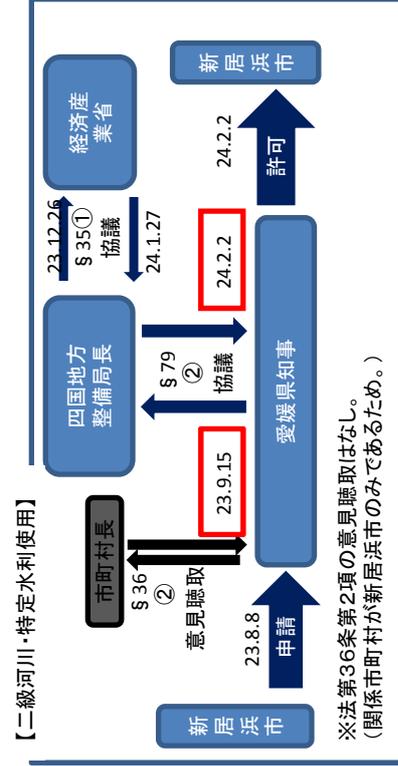
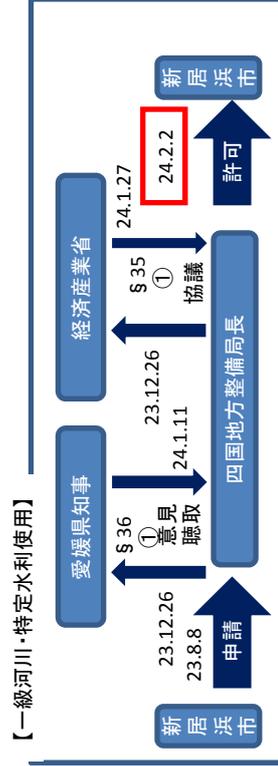
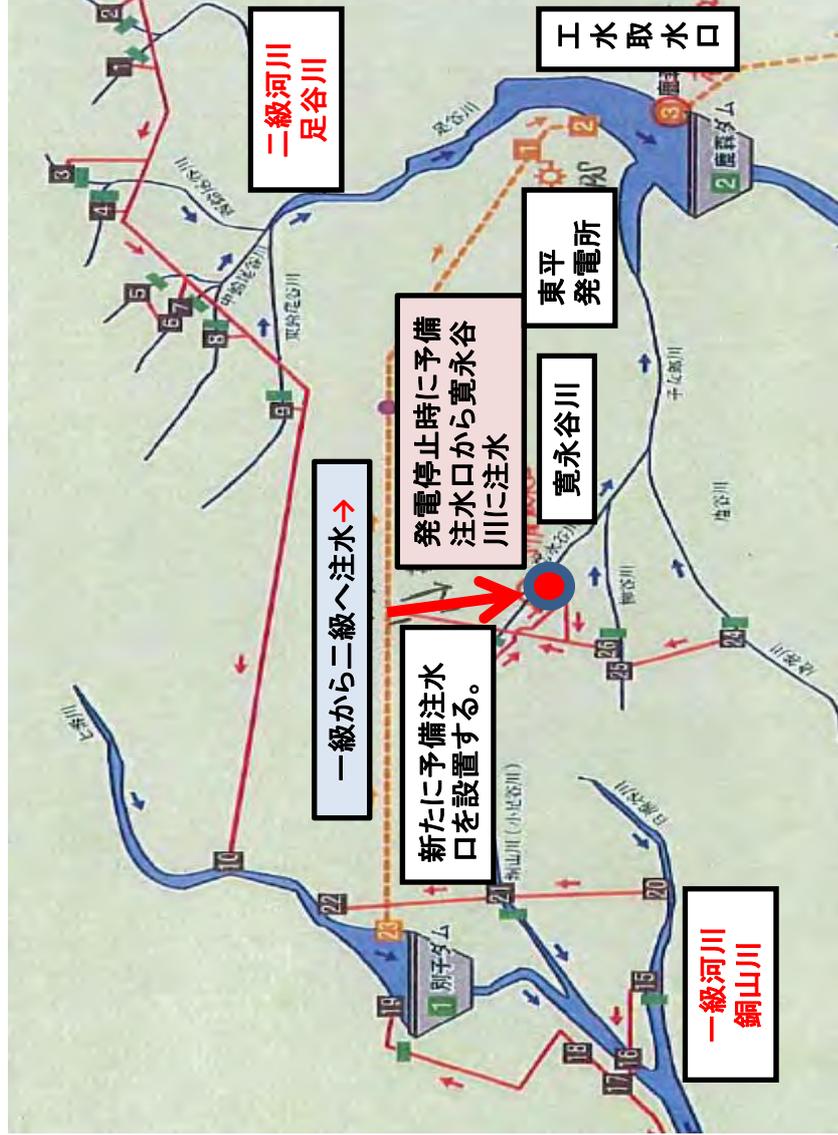
- 河川の流水は有限であり、流域内の自治体や住民だけのものではなく、国民全体の貴重な資産として、適切に配分し、最適な水利使用を図ることが重要である。このことから法定受託事務とされているものと認識している。
- 近年においても全国において渇水が発生しており、引き続き水が貴重な資産である状況に変わりはない。
- 二級河川における水利使用の許可であっても、その影響は当該二級河川の流域内にとどまらないことから、流域や県域を越えた広域的な観点で適切に配分することが必要である。
- 例えば、
  - ① 県域を越えて水利使用が行われる場合
  - ② 一つの二級河川では水需要に対応できず一級河川にも水源を求める必要がある場合
  - ③ 同時に複数の水系の水利使用が必要であり、統一的な判断が必要な場合など、流域や県域を越えた水利使用については、広域的な観点から利害調整を行い、最適な水利使用を確保することが必要である。
- また、県は河川管理者の立場を有している一方で、上水・工水・かんがい等の水利使用者となる場合もあることから、二級河川の水利使用の許可についても、客観的な立場の者が許可の可否の判断に関与する仕組みが必要である。(国土交通大臣は水利使用者としての立場を有しておらず、河川管理者として客観的に水利使用の判断をすることができる。)
- このため、二級河川の水利使用についても、広域的な観点に立った客観的調整が必要であることから、国土交通大臣の同意は引き続き必要である。

## 新居浜市工業用水道の概要

新居浜市工業用水道は、一級河川から二級河川への注水水利権を水利使用の形態としており、河川法79条第2項の同意に当たっては、一級河川の許可が前提であり、二級河川のみでは審査が完結しない。

一級河川の国の許可は、銅山川から東平発電所を経由して足谷川に注水している既許可の水利使用を、発電が停止した場合に備えて、予備の注水口を設置して、寛永谷川を経由して足谷川に注水できるようにする水利使用の許可である。

二級河川の県の許可は、一級河川の銅山川から注水した流水を使用して工業事業を行うための水利使用の許可である。

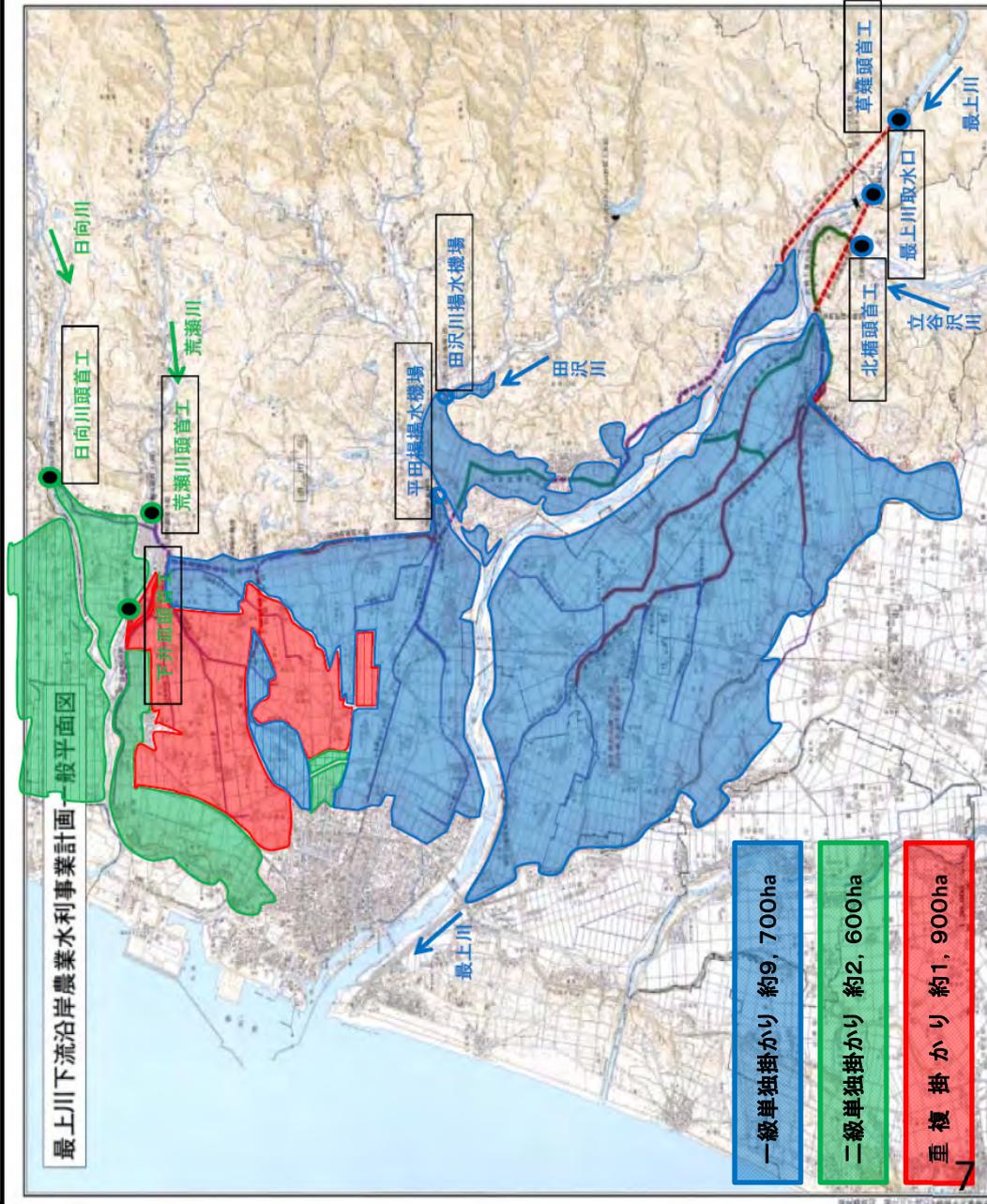


※法第36条第2項の意見聴取はなし。  
(関係市町村が新居浜市のみであるため。)

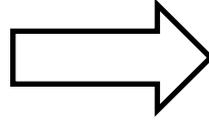
## 二級河川日向川等（山形県）における特定水利使用の事例

一級河川最上川等（自流）と二級河川日向川等（自流）を水源とする最上川下流農業水利事業に係る事例で、一級と二級双方の流水を活用する地域（赤囲み部分）における水の利用計画が策定されていたが、その計画通りの取水管理が可能かどうか不明確であった。

過大な取水がなされないように取水管理を整理させ、二級河川からの取水を期別で一定とし、不足分を一級河川から補給する取水管理方法が明確化された適正な処分を行うことができた。



一級河川及び二級河川の双方からのかんがい用水の取水管理が可能かどうか不明確であったことから、対策を求めた。



結果、一級河川及び二級河川の双方の取水管理方法が明確化された適正な処分を行うことができた。