

# 令和5年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省(関係府省における予算編成過程での検討を求める提案)

管理番号

156

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

08\_消防・防災・安全

提案事項(事項名)

防災集団移転促進事業等の適用要件の緩和

提案団体

高知県、静岡県、徳島県、安芸市、須崎市、宿毛市、土佐清水市、香南市、大川村、中土佐町、大月町

制度の所管・関係府省

こども家庭庁、厚生労働省、国土交通省

求める措置の具体的内容

社会福祉施設等を単独での高台移転でも土地の確保に活用できるよう、防災集団移転促進事業等の適用要件の緩和を求める。

具体的な支障事例

津波浸水区域に所在する社会福祉施設等の高台移転については、特に費用面が課題となり進んでいない。中でも移転先の用地造成等土地の確保に要する経費が大きいと、土地が対象経費となっている防災集団移転促進事業や津波防災拠点整備事業を有効に活用したいところだが、以下の要件のとおり活用には社会福祉施設等の取組以外の要素が必要とされている。

このため、社会福祉施設等の単独での移転でも交付対象となるよう、制度の拡充をお願いしたい。

<要件>

○防災集団移転促進事業

- ・移転促進区域内であること。
- ・住宅5戸以上かつ移転しようとする住居の数の半数以上であること。

○津波防災拠点整備事業

- ・国が指定する南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域であること。
- ・県が指定する津波災害特別警戒区域を有する市町村であること。
- ・市町村が作成する津波防災地域づくりに関する法律に基づく推進計画に定められていること。

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)

実際に活用可能な補助制度があることで、社会福祉施設等の事業者における高台移転の本格的な検討実施が期待できる。

根拠法令等

防災のための集団移転促進事業に係る国の財政上の特別措置等に関する法律(昭和四十七年法律第百三十二号)第3条

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)

旭川市、ひたちなか市

-

# 令和5年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省(関係府省における予算編成過程での検討を求める提案)

管理番号

181

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

10\_運輸・交通

提案事項(事項名)

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の算定に係る地域区分の見直し

提案団体

仙台市、宮城県、蔵王町、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、静岡市、北九州市、熊本市

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

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の算定に扱う地域キロ当たり標準経常費用で用いられる東北ブロックの地域区分を宮城県単独へ見直すことを求める。  
また、宮城県だけでなく他の地方公共団体においても、同様の支障が生じているため、地域の実情に応じた地域区分の見直しを求める。

具体的な支障事例

## 【現行制度について】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「要綱」という)における赤字路線への運行経費に対する補助である「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」の補助対象経常費用算定に扱う東北ブロック単価の適用地域は、要綱第16条第1項に関連する別表6(補助ブロック一覧表)の通り、適用地域が青森県、岩手県、宮城県及び福島県で構成される東北ブロックと位置づけられている。

## 【支障事例】

東北ブロック単価は、適用地域の各県における民間バス事業者の実車走行キロあたりの標準経常費用の平均額から算出されており、宮城県は都心部の交通渋滞による走行速度の低下等の理由から、バス事業者の自社単価が東北ブロックの他県に比べ高くなっている。

そのため、東北ブロック単価により補助対象経常費用の算定をした場合、実際の経常費用と大幅な乖離により、バス事業者の実際の収支では赤字となる系統が、算定上は黒字となるため、殆どの系統が補助対象とならない。

## 【制度改正の必要性】

現時点で、当該補助金の対象となるバス事業者の系統のうち、14系統が、実際の収支では赤字だが、算定上は黒字となり補助対象とならず、移動手段の確保に向けた路線維持に苦慮しているという実態がある。

## 【支障の解決策】

東北ブロックの地域区分を、地域の実情に応じた宮城県単独単価へ見直しを行うことで、持続可能な移動手段の確保に向けた支障の解決につながることを考える。

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)

地域区分の見直しにより、補助対象系統への運行補助が可能となることで、バス事業者の経営改善が見込まれるとともに、市民の利便性向上が図られ、持続可能な移動手段確保につながる。

根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第16条第1項に関連する別表6

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）

滋賀県、兵庫県、松江市

○地域内フィーダー系統及び地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助対象経常費用算定に扱う南九州ブロック単価の適用地域は、熊本県及び宮崎県、鹿児島県で構成されている。当市では、地域内フィーダー系統の対象となる系統はないが、地域間幹線系統において、南九州ブロック単価により補助対象経費の算定をした場合、実際の経常費用と大幅な乖離があるため、事業者の実際の収支では赤字であっても補助対象とならない現状がある。そのため、市民生活を支える移動手段の確保に向け、南九州ブロック単価の地域区分を、地域の実情に応じ熊本県単価または北九州ブロック単価への見直しを求めたい。

○滋賀県に適用される「北近畿ブロック単価」について、県内バス事業者の自社単価より低く設定されている。このため、同単価により補助対象経常費用の算定をした場合、実際の赤字より低く算定されることになり、地域の実情を反映した支援ができていない。

北近畿ブロックの地域区分を、地域の実情に応じた滋賀県単価へ見直しを行うことで、持続可能な移動手段の確保に向けた支障の解決につながると考える。

○兵庫県に適用される北近畿ブロックにおいては、一部路線の事業者単価が標準単価を超えている路線がある。

# 令和5年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省(関係府省における予算編成過程での検討を求める提案)

管理番号

195

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

09\_土木・建築

提案事項(事項名)

道路メンテナンス事業補助制度における補助対象構造物の見直し

提案団体

岡山県、中国地方知事会

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

道路メンテナンス事業補助制度要綱に定義される「構造物」に該当しない、橋長2m以上かつ土被り1m以上の規模の溝橋(カルバート)についても、補助の対象とすること。

具体的な支障事例

「道路メンテナンス事業補助制度要綱」によると、道路メンテナンス事業の補助対象となる構造物は「地方公共団体が管理する橋梁、トンネル、道路附属物等(横断歩道橋、シェッド、大型カルバート、門型標識)の道路法施行規則第4条の5の6の規定に基づいて行う点検の対象施設」と限定列挙されており、道路法施行規則第4条の5の6第1項第1号に規定される点検対象施設は「トンネル、橋その他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるもの」とされている。

また、「溝橋(カルバート)の取り扱いについて(平成26年12月3日国土交通省道路局事務連絡)では、カルバートのうち、「橋長2m以上かつ土被り1m未満の溝橋(カルバート)は、橋梁として取扱う」とされている。さらに、「シェッド、大型カルバート等定期点検要領(平成31年2月国土交通省道路局)では、「大型カルバートとは、内空に2車線以上の道路を有する程度の規模のカルバートを想定している」とされている。

以上により、土被り1m以上で内空が2車線未満の規模のボックスカルバートのうち、内空を車両や人が利用するものは、施設の劣化等により交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるため、道路法施行規則第4条の5の6の規定に基づいて行う点検の対象施設に該当し得ると判断できる一方で、あくまで現行ではそれらは「橋梁」にも「大型カルバート」にも該当しないことから、道路メンテナンス事業補助制度要綱に定義される「構造物」に該当せず、補助対象とはならないため、その管理について財政的な負担が生じている。

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)

施設の長寿命化や修繕等に係る費用の縮減が可能となり、地域の道路網の安全性・信頼性を確保することができる。

根拠法令等

道路メンテナンス事業補助制度要綱

道路法施行規則(昭和27年建設省令第25号)第4条の5の6

シェッド、大型カルバート等定期点検要領(平成31年2月国土交通省道路局)

溝橋(カルバート)の取り扱いについて(平成26年12月3日付け国土交通省道路局事務連絡)

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）

茨城県、ひたちなか市、相模原市、浜松市、京都府、奈良市、鳥取県、高松市、福岡県、熊本市

○土被り1m以上で内空断面が2車線未満のボックスカルバートについては、異状が生じた場合、道路利用者に大きな影響を及ぼす可能性があるが、単独費だけで、補助対象の構造物と同程度の管理水準を維持することが困難な状況。将来的に道路利用者の安全・安心を確保していくには、その担保となる財源は必須であり、影響が大きいボックスカルバート全般について、補助対象として維持管理していく必要がある。

○当市においても、橋長2m以上かつ土被り1m以上の規模の溝橋(カルバート)を管理しており、「橋梁」または「大型カルバート」にも該当しないことから、道路メンテナンス事業補助制度要綱に定義される「構造物」に該当せず、補助対象とはならないため、その管理について財政的な負担が生じている。