

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	提案区分		提案事項名	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)
	区分	分野								
156	B 地方に対する規制緩和	08_消防・防災・安全	防災集団移転促進事業等の適用要件の緩和	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。	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ため、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。	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。	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	こども家庭庁、厚生労働省、国土交通省	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	
181	B 地方に対する規制緩和	10_運輸・交通	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の算定に拠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。	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拠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。	【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拠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と考える。	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。	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	国土交通省	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	別添資料あり バス事業者の自社単価と東北ブロック単価の乖離状況資料を参考資料として添付
195	B 地方に対する規制緩和	09_土木・建築	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	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。	「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。	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。	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)	国土交通省	岡山県、中国地方知事会	

〈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)〉		回答欄(各府省)
団体名	支障事例	
旭川市、ひたちなか市	-	「防災集団移転促進事業」については、自然災害が発生した地域又は災害のおそれのある区域において、地域が一体となって居住に適当でない地域からの住居の集団的移転を促進することを目的とした、住宅団地の整備、住居の移転、移転元地の買取等を行う市町村等に対し、事業費の一部を補助している事業であり、あくまで住居の集団的移転の促進を目的としているものである。なお、社会福祉施設等は、複数人居住している実態があったとしても住居には含まれないため、防災集団移転促進事業の補助対象外である。 また、「津波防災拠点整備事業」については、南海トラフ巨大地震の津波により甚大な被害が想定される地区において、都市計画法に基づく一団地の津波防災拠点市街地形成施設の枠組みを活用し、道路、公園、緑地のほか、津波防災まちづくりの拠点及び災害時の活動拠点として機能する施設等の整備を支援している事業であり、あくまで津波が発生した場合においても都市機能を維持するための拠点となる市街地の整備を図る観点から、当該市街地が有すべき諸機能に係る施設を一団の施設としてとらえて一体的に整備することを目的としているものである。 以上により、今回の提案のような、社会福祉施設等の単独での移転でも交付対象に追加することは、上記の事業の制度の趣旨からしてふさわしくないものと考えられる。 なお、社会福祉施設等については、厚生労働省、こども家庭庁所管の補助事業において、社会福祉法人等が整備する施設整備に要する費用の一部
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独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。	地域キロ当たり標準経常費用については、全国を物価や人件費等をもとに21ブロックに分割し、各ブロック内における主要なバス事業者の平均費用を「標準経常費用」とし、これを補助対象事業者の経常費用と比較して、いずれか少ない方を補助金算出上の単価として使用することとしています。 これは、地域の特性を踏まえつつ、事業者の効率的な事業運営を促進するとともに、限られた財源の中、幅広い支援を行うことを可能とするために必要な措置であると考えております。 その上で、令和6年度事業より賃上げ等のための運賃改定を実施する事業者に対する支援を強化していくこととしており、今後、要綱改正を行う予定です。 なお、政令指定都市及び中核市については、人口規模が大きく、公共交通においても一定量の輸送需要があり、過疎地域など交通不便地域に比べると公共交通サービスも比較的充実していることから、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金においては原則対象外としているところです。
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。	道路メンテナンス事業補助制度は、道路の点検結果を踏まえ策定される長寿命化修繕計画に基づき実施される道路メンテナンス事業に対し、計画的かつ集中的な支援を可能とする制度である。 道路メンテナンス事業補助制度における対象構造物は、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(以下、法定点検)の対象施設としており、提案のあった施設は、法定点検の対象施設とされていないため、道路メンテナンス事業補助制度の対象施設としていない。 道路施設の老朽化対策の予算については、地方が管理する老朽化施設の増加に伴い、対策費用の要求が増加してきている状況であり、限られた予算の中で、優先順位をつけながら措置している状況にある。 なお、提案のあった施設の老朽化対策に関する財政支援については、社会資本整備総合交付金交付要綱に基づき、防災・安全交付金により支援が可能である。