

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(提案に至った背景等)	地域住民や事業者等の具体的な意見・要望、支障事例等	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(支障の原因となっている規定等)	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)〉		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
32	B 地方に対する規制緩和	08.消防・防災・安全	災害復旧事業における特別な事情があると見込まれる応急工事の一部の対象施設に水道施設を追加すること	公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法施行令第9(一)に定められる応急工事のうちハ(仮締切工事)及びニ(欠壊防止工事)の対象施設に「水道」を追加すること。	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2項では、「主務大臣が特別の事情があると見込まれる応急工事は国がその費用の一部を負担する」と定めており、同法事務取扱要綱(以下、「要綱」という。)第九(一)で「特別な事情があると見込まれる応急工事」の内容が定められている。その中で、ハ(仮締切工事)及びニ(欠壊防止工事)については、対象施設(河川、海岸若しくはこれらと効用を兼ねる道路、砂防設備、地すべり防止施設、急傾斜地崩壊防止施設、下水道又は公園)が「当該被災施設、当該被災施設に隣接する一連の施設又は当該被災箇所の背後地に甚大な被害を与えている又はそのおそれが大きい」場合とされている。ホ(水道に関する工事)については、水道が、「原水の供給が著しく阻害され、浄水を得るのに重大な支援を与え、又は浄水の供給が著しく阻害される」場合とされ、水の供給に実際の支障がある場合が対象とされている。そのため、水道の取水施設が河川を占有して設置され、その上下流の護岸なども水道施設として管理されている場合、ホに該当しない限り、当該護岸などについて仮締切や損壊防止が必要な場合であっても、水道事業者が国の補助なしで応急工事を実施することとなる。近年の災害の激甚化・多発化の状況下において、特に、人口減少も進む小規模な市町村等が運営する水道事業では、予算上の制約から十分な応急工事ができていなかったことに起因する、隣接する一連の施設への被害による浄水の供給の阻害又は後背地への被害が生じることが想定される。河川と効用を兼ねるにも関わらず、水道に属する護岸などのみをハ及びニから除外することは、当該規定に下水道が含まれていること及び水道と下水道で応急工事の事前打ち合わせまでに行う手続が同一であることからすると公平性を欠き、また公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法の目的に反すると思料。	令和6年8月27日に当県内陸部で発生した線状降水帯による大雨により、当県管内の市の水道施設で、取水・給水に影響を及ぼさない程度の取水施設の破損や管路の露出などの被害が生じた。また、当該取水施設が河川を占有して設置され、かつ、当該管路が埋設されていることにより水道施設として管理されてる護岸にも被害が生じた。市が当該護岸の応急仮工事を公共土木施設災害復旧事業の対象とできないか国に相談したところ、水道施設として管理されているため、現に水の供給に支障が出ていなければ応急仮工事としての申請は難しいとの助言を受けた。当該災害対応を受けて、10月8日付けで当県管内の市から当県に対して、水道施設においても「被害を与えるおそれがある場合」は公共土木施設災害復旧事業の対象とするよう国に働きかけるよう要望が出されている。	水道についても水道事業者が行う仮締切や欠壊防止の応急工事について国からの補助を受けることが可能となり、被災施設、被災に隣接する一連の施設及び災箇所の背後地への被害が抑えられるほか、災害時においても住民に対する安定的な水の供給が可能となる。	公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法施行令(昭和26年法律第97号)第4条第2項公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法事務取扱要綱(昭和31年12月10日)第9(一)	国土交通省	岩手県、盛岡市、宮古市、花巻市、北上市、久慈市、遠野市、一関市、二戸市、八幡平市、奥州市、滝沢市、雫石町、紫波町、矢巾町、岩泉町、田野畑村、普代村、洋野町、一戸町、北海道東北地方知事会、岩手中部水道企業団、九戸村水道事業所、軽米町水道事業所	茨城県、ひたちなか市、安来市、熊本市、宮崎県	○水道施設と併用している河川護岸が被災した場合は、水道事業者は応急工事として仮締切や損壊防止が必要。応急工事は特別な場合を除いて、国の補助を受けられない。小規模な市町村等が運営する水道事業では、予算上の制約から十分な応急工事が出来ずに、浄水障害や背後地に被害が予測される。	応急仮工事は、原則として管理者の負担において施行すべきものであるが、主務大臣が特別の事情があると認める応急工事費の範囲に該当する場合は、国庫負担の対象となる。 (ハ)仮締切工事では、「河川、海岸若しくはこれらと効用を兼ねる道路、砂防設備、地すべり防止施設、急傾斜地崩壊防止施設、下水道又は公園が被災して、通常の状態における流水又は海水が侵入し、当該被災施設、当該被災施設に隣接する一連の施設又は当該被災箇所の背後地に甚大な被害を与えているため又はそのおそれが大きい場合、緊急に施行しなければならない場合」、 (ニ)決壊防止工事では、「河川、海岸若しくはこれらと効用を兼ねる道路、砂防設備、地すべり防止施設、急傾斜地崩壊防止施設、下水道又は公園が被災して、次期出水等により当該被災施設、当該被災施設に隣接する一連の施設又は当該被災箇所の背後地に甚大な被害を与えおそれが大きい場合、緊急に施行しなければならない場合」に該当することが考えられる。上記について、水道は応急仮工事の対象となっていないため、現在対象となっている施設(河川、海岸等)との性質等について比較検討等を実施し、その結果を踏まえ対象施設への追加の要否について検討する。
101	B 地方に対する規制緩和	09.土木・建築	空き家対策総合支援事業の補助対象要件の緩和	空き家対策総合支援事業の補助対象要件を緩和し、空き家の除却事業のみを実施する場合でも、補助対象とすること	当該事業では、原則、空き家の除却及び活用の両方を実施することが、補助対象要件として規定されている。空き家の活用については、地域活性化を目的とした用途を要件としていることから、同用途が見込めない人口の少ない地域(市町村)では、空き家の除却及び活用の両方を実施することができないこととなる。そのため、補助金の活用を断念せざるを得ず、空き家の除却をはじめとした空き家対策が進んでいない状況にある。	市町村から、空き家の除却及び活用の両方に取組むことが困難であることから、当事業を除却のみでも実施できないかとの意見が寄せられている。	人口減少地域等での空き家の解消が促進されるほか、大規模災害における倒壊被害の未然防止(災害リスクの軽減)にも繋がる。	住宅市街地総合整備事業制度要綱第25第7項第二号	国土交通省	岐阜県	花巻市、八千代市、横浜市、相模原市、飯田市、名古屋市、稲沢市、岡山市、東温市	○活用は耐震性の懸念などから慎重に進めるべきと考えており、除却だけでなく活用もした方が空家対策が有効に進んでいるとは一概には言えないと考える。このため、空家法改正により創設された様々な制度に前向きに取り組む課題解決を図る自治体に手厚く支援していただきたい。 ○国庫補助の要件緩和や財源確保により、早期に対策を講じることが可能となる。	空き家対策総合支援事業は、空き家対策を総合的に実施する自治体を支援する観点から、除却事業及び活用事業の双方の実施を要件としておりましたが、ご指摘のようなニーズに対応するため、「空家等活用促進区域」又は「空家等管理活用支援法人」を指定した場合には除却事業及び活用事業の実施要件を免除とする拡充を令和8年度政府予算案に盛り込んだところです。 これにより、活用事業や除却事業を実施しない場合も空き家対策総合支援事業の財産管理人制度の活用に伴う予納金等の活用が可能となる見込みとなっております。 ※今回の措置は、今後の国会で令和8年度予算が成立することが前提となります。
102	B 地方に対する規制緩和	09.土木・建築	空き家対策総合支援事業及び空き家再生等推進事業の対象要件の緩和	空き家対策総合支援事業及び空き家再生等推進事業の対象要件を緩和し、管理不全空家等の除却を実施する場合であっても、地域活性化に資する除却跡地の活用に関わらず、当事業を補助対象とすること	当該事業では、不良住宅や特定空家等以外の空き家の除却については、跡地を地域活性化の目的に活用することが要件として求められる。現行制度では、除却した跡地の活用要件があるため、不良住宅や特定空家等に該当するまで悪化しないと、制度を活用できない。不良住宅や特定空家等に該当する空き家は多くはなく、また、人口が少ない地域では、地域活性化を目的とした跡地利用の需要が少ない。その結果、空き家の除却が進まず、不良住宅や特定空家等となってからの対応には限界がある。	法改正により、そのまま放置すれば特定空家等に該当することとなるおそれのある状態にあると認めるときは、市町村が所有者等に必要な措置をとるよう指導・勧告することが可能となった。このことにより、市町村から管理不全空家等について除却補助の対象にならないかという意見が寄せられている。	人口減少地域等での空き家の解消が促進されるほか、大規模災害における倒壊被害の未然防止(災害リスクの軽減)にも繋がる。	住宅市街地総合整備事業制度要綱第25第7項第二号、小規模住宅地区等改良事業制度要綱第12第3項	国土交通省	岐阜県、三重県	花巻市、八千代市、横浜市、相模原市、飯田市、名古屋市、稲沢市、奈良市、岡山市	○国庫補助の要件緩和や財源確保により、早期に対策を講じることが可能となる。	不良住宅や特定空家等の除却において跡地活用要件が設定されていないのは、これらの住宅が現に外部不経済を生じており、それらを除却すること自体に一定の公共性が認められるためです。一方、こうした外部不経済が生じる手前の段階の管理不全空家等については、除却事業の公共性を確保する観点で、一定の跡地の活用が必要であるものと考えております。

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 (提案に至った背景等)	地域住民や事業者等の 具体的な意見・要望、支障事例等	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 (支障の原因となっている規定等)	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)〉		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
108	B 地方に対する規制緩和	10 運輸・交通	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助対象経費の計算方法について、路線バスの乗車密度(起点から終点までの1便当たりの平均乗客数)が5人を切ると運行にかかる補助金が減額される制度の見直しを求める。	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助対象経費の計算方法について、路線バスの乗車密度(起点から終点までの1便当たりの平均乗客数)が5人を切ると運行にかかる補助金が減額される制度の見直しを求める。	地方では人口減少に伴い公共交通の利用減少が進み、補助金の要件を満たさなくなる路線が増えている。このため、事業者は減便し乗車密度を上げようとするが、利用者の絶対数が少ない地方でこのようなことを繰り返していると、地域の移動手段はますます失われていく。当県の場合、全ての国庫補助路線(22路線)で乗車密度5を下回っている。補助金の減額分については市町が補てんしているが、市町の財政状況は厳しく、直近5年間では、市町の負担額が約1.5倍に増加し、広域路線の維持が困難な状況となっている。当県では、令和6年に県内バス路線の約3割が減便となり、これ以上の減便は県民の日常生活に多大な支障をきたすものと予想される。地域の移動手段を維持・確保するためにも、補助基準の緩和など、地域の実情に応じた制度設計が必要である。	事業者は、地域住民の移動手段確保のため、できる限り路線を維持する意向を示しているが、赤字が出る状況では運行維持は難しく、国、県及び市町による確実な赤字補てんを要望している。	当県では、広域路線バスから乗合タクシーやデマンド交通、公共ライドシェア等、広域から市町内で完結するモビリティへの転換が進んでいるが、朝夕の通勤・通学や通院等は、市町を跨ぐ路線バスによる定時性のある大量輸送手段を確保する必要がある。補助要件の緩和により、広域バス路線の持続可能性が高まり、人口減少が進む地域において移動手段を持たない学生や高齢者の移動手段の維持が期待できる。	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 第6条第1項関連別表2の5	国土交通省	福井県	岩手県、盛岡市、花巻市、奥州市、宮城県、秋田県、茨城県、川崎市、石川県、長野県、三重県、大阪府、広島市、山口県、高松市、高知県、福岡県、熊本市、宮崎県	<p>○当市でもモータリゼーションの拡大、高齢化及び人口減少等の進行に伴い、バス利用者は年々減少傾向にあり、2つの国庫補助路線では乗車密度5を下回っている。バス事業者から自治体による補てんを求められているが、市の厳しい財政状況から応じられていない。このままでは広域路線の維持が困難となり、市民の日常生活に多大な支障をきたすおそれがある。</p> <p>○当県でも、令和6年度の国庫補助路線(15/16路線)で平均乗車密度5人を下回っており、国庫補助金の減額、市町村の負担が増加している状況。地域の実情に合わせた見直し・要件緩和が必要である。</p> <p>○当市においては、輸送量要件等に合致せず補助対象外となる路線及び、限度額に満たないことや密度カット等により補助額が減額となっている路線については、事業者または当市が赤字額を補てんしており、地域の交通を維持する上で大きな負担となっているとともに、こうした要件が路線再編を検討する上での支障の一つになっている。</p> <p>○当市における国庫補助対象路線においても補助金額が減額される「密度カット」の対象路線であり、事業者の負担が大きいため、市の補助金等による負担を求められている。制度改正や要件緩和により、将来的な市の財政負担が軽減される。</p> <p>○当県においても、国庫補助対象路線44路線中、41路線で輸送密度5を下回っている。</p> <p>○当県内でも多くの系統が乗車密度5人未満時の計算方法により国補助額が抑えられており、事業者負担の増加が課題となっている。</p> <p>○提案県同様、当県においても全ての国庫補助路線(令和7年度21路線)で平均乗車密度が5を下回り、補助金が減額されている。事業者は企業努力により収支改善を図りながら可能な限り路線を維持する意向であるが、運転士不足をはじめとする事業環境の悪化により、行政による赤字補填がなければ路線の維持は難しいとの考えを示している。このため、当県では、現在、令和8年度までの暫定的な措置として、欠損額の実績と国県協調補助額の差額を、県と市町村が1/2ずつ事業者に対し追加で補助することとしているが、この結果、令和6年度は国庫補助路線に係る県補助額が国補助額の約2.5倍に上るなど、県、市町村ともに重い財政負担を強いられている。通学や通院など、日常生活を送る上で必要不可欠な国庫補助路線が維持できなくなれば、当該地域はさらなる人口の流出を招くと危惧されることから、平均乗車密度による減額措置の撤廃や緩和など、国庫補助制度の見直しが必要である。</p> <p>○バス事業者から赤字路線の補助対象基準を満たす輸送量を維持するための減便調整に限界があり、支援をもらえないなら路線廃止にするととの相談が増えている。</p>	地域間幹線系統補助については、地域間の基幹輸送を担う系統の維持を目的としているところから、1日当たりの輸送量15人以上、1日当たりの運行回数3回以上とすること等を補助要件としております。これらの措置は、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目的に設けられたものとなります。今後とも、バス事業者の経営環境を注視しつつ、必要な支援を行ってまいります。
216	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における補助上限額の見直し	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づく国庫補助である地域内フィーダー系統補助金(以下、「フィーダー補助」という)の補助上限額について、算定に用いる対象人口を「交通不便地域」ではなく、実際に活用される圏域に応じた人口に見直すこと。	フィーダー補助の対象は原則として交通不便地域等に限定されているが、地域公共交通利便増進実施計画に基づき地域内フィーダー系統と位置付けられた運行系統が、補助対象地域内幹線系統に接続する場合には、交通不便地域等如何に関わらず、フィーダー補助が活用可能となる。一方で、当該補助金に係る市区町村毎の国庫補助上限額は、当該市区町村の人口等を基準として国土交通大臣が算定する額とされており、政令市・中核市の場合は交通不便地域の人口に一定額を掛けた上で定額を加算する形で算定され、補助対象となるカバー圏域と乖離がある。乗合タクシー(3種)、バス(1路線)で当該補助金を活用しているが、バスが運行する地域は交通不便地域等に該当しないとされ、当該地域の人口が含まれていない状況である。	—	実態にあった補助上限額に見直されることにより、乗合バス事業者に対する支援に係る財源が確保され、地域公共交通の確保維持改善が図られる。	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2項)「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る国庫補助上限額について」(総合政策局地域交通課長通知)	国土交通省	仙台市、札幌市、宮城県、大崎市、蔵王町、さいたま市、千葉市、川崎市、相模原市、新潟市、静岡市、名古屋市、大阪市、神戸市、岡山市、広島市、北九州市	岩手県、福島市、石川県、長野県、浜松市、三重県、熊本市、鹿児島市	—	政令指定都市および中核市においては、人口規模が大きく、公共交通においても一定の輸送需要があり、過疎地域などの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、幹線系統に接続するフィーダー路線については原則として補助対象外としているが、過疎地域等の交通不便地域を運行するフィーダー路線については当該地域の住民の交通手段を確保する趣旨から、政令指定都市及び中核市においても補助対象としているところである。補助上限額については、限られた財源を効果的・効率的に配分する趣旨から設定しているところ、上記補助対象となる当該交通不便地域の住民の交通手段の確保という目的に鑑みて、当該交通不便地域の人口数を基礎とした上限額を設定している。なお、利便増進実施計画を策定した自治体については補助上限額の嵩上げを実施しているところであるので、活用を検討いただきたい。

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 (提案に至った背景等)	地域住民や事業者等の 具体的な意見・要望、支障事例等	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 (支障の原因となっている規定等)	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)〉		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
	231	B 地方に対する規制緩和									10.運輸・交通	過疎地域等における乗用タクシーの生活路線への位置付け	
249	B 地方に対する規制緩和	08.消防・防災・安全	都市防災不燃化促進事業における補助要件の緩和	都市防災不燃化促進事業の補助採択要件を道路幅員に応じた柔軟な採択要件にすること。	【支障事例】 当団体内の木造住宅密集地域は約8,600ha存在しており、延焼遮断帯の形成や、それに囲まれた内側の市街地の不燃化への対応が急務である。 現在、延焼遮断帯の形成率は約67%、木造住宅密集地域の中で震災時に特に甚大な被害が想定される地域(整備地域)の不燃領域率は約65.5%にとどまるなど、いまだ不十分な状況にあるが、事業要件の不燃化率が、道路幅員に応じて設定可能となれば、事業の導入が進む地区が増えることが見込まれる。 【現在の補助採択要件】 概ね10年以内に不燃化率が70%以上と同程度の安全性を確保できることが確実であると認められる土地の区域であること。 【参考】 当団体では、市街地火災に対する焼け止まり効果の有無を延焼シミュレーションにより測定し、道路幅員に応じて、延焼遮断機能を発揮する不燃化率の形成基準を定めている。(例:幅員16m以上24m未満の場合、沿道30mの不燃化率60%以上、幅員24m以上27m未満の場合、沿道30mの不燃化率40%以上)。	—	【採択要件緩和の効果】 概ね10年以内に不燃化率が70%以上に到達することが見込めないために事業が導入できない地区においても事業を活用しやすくなり、不燃領域率の向上に寄与する。	社会資本整備総合交付金交付要綱 附属編 II編	国土交通省	東京都	—	—	○当該採択要件は、市街地火災の延焼を抑制するために定めた数値基準であり、「概ね10年以内に当該区域のほぼ70パーセント以上の部分に耐火建築物が建築された場合と同程度の安全性」と要綱に記載がある通り、あくまで「同程度」と判断されるものについて補助対象となり得るものです。 ○また、ご提案を踏まえて、当該採択要件の解釈については、今後、地方公共団体等へ周知してまいります。
250	B 地方に対する規制緩和	08.消防・防災・安全	住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)における建替促進事業に係る補助要件の緩和	住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)の建替は負担が大きく、要件充足が難しい。要件緩和されれば、事業の活用が進む地区が見込まれ、木造地域の防災性向上が進むこととなる。	【支障事例】 当団体内の木造住宅密集地域において、隣地取得や75㎡以上の最低敷地面積という要件は負担が大きく、要件充足が難しい。要件緩和されれば、事業の活用が進む地区が見込まれ、木造地域の防災性向上が進むこととなる。 【現在の補助採択要件(個別建替え)】 (概要)原則として150㎡以上の敷地で共同住宅等を建設する建替え(要件)構造:耐火構造・準耐火構造/建て方:共同住宅、隣地取得型戸建住宅(個別建替えに限る)/敷地面積:150㎡以上(一定の壁面後退等により100㎡以上、無接道敷地を含む隣地取得型戸建住宅の建替えにあっては75㎡以上)	—	【要件緩和の効果】 規模を緩和することで、少しでも準耐火建築物以上の建替え誘導が図られ、不燃領域率の向上に寄与する。	社会資本整備総合交付金交付要綱 附属編 II編 イー16—(8) 住宅市街地総合整備事業 表イー16—(8)—7	国土交通省	東京都	川崎市	—	令和2年度の無接道敷地を含む隣地取得型戸建住宅の建替えに係る敷地面積の要件緩和について、住生活基本計画における誘導居住面積水準(都市居住型)の延床面積を満たす戸建住宅の建築が可能であり、かつ隣地境界から1m程度後退して建物配置することで避難上又は消火活動上有効な空間を確保した建替えが可能な敷地面積である75㎡を下限値として設定しています。このように密集市街地の居住性や安全性を確保するという観点から、敷地面積の下限値の更なる要件緩和は困難です。他方、街区内部の道路等の整備及び無接道敷地にある老朽建築物の早期除却への支援を強化し、密集市街地における延焼危険性の低減を図るため、令和8年度予算案に無接道敷地等の取得要件を緩和する拡充が盛り込まれたところですので、これらの拡充事項等も踏まえ、事業の活用をご検討ください。 ※今回の措置は、今後の国会で令和8年度予算が成立することが前提となります。

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 (提案に至った背景等)	地域住民や事業者等の 具体的な意見・要望、支障事例等	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 (支障の原因となっている規定等)	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)〉		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
251	B 地方に対する規制緩和	08.消防・防災・安全	住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)における延焼遮断帯形成事業に係る補助要件の緩和	住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)の延焼遮断帯形成事業における、対象戸数や幅員に関する要件を緩和すること	【支障事例】 当団体管内の木造住宅密集地域において、道路に面して6m以上の空間担保及び道路延長や50戸以上の戸数制限があることにより、事業導入可能なエリアが絞られ、木密地域の防災性向上が進みにくい。 また、防災街区整備地区計画等(都市計画)での位置付けが要件に入っていることにより、合意形成までの時間を要している。要件が緩和されれば、事業の活用が進む地区が見込まれ、木密地域の防災性向上が進むこととなる。 【現在の補助採択要件(延焼遮断帯形成事業)】 (概要)密集市街地内部において「ミニ延焼遮断帯」の形成を促進させることを目的とする(要件)①幅員6m以上の道路空間(建築物の後退等による空地含む)を有する道路の整備と一体に沿道の延焼遮断帯(延長60m以上のものに限る)を形成する沿道建築物に係る建替え又は改修・②延焼遮断帯により、最低限の安全性が確保される住宅等が50戸以上・③防災街区整備地区計画等により沿道の建築物を耐火又は準耐火建築物とすることが義務付けられていること	—	【要件緩和の効果】 要件が緩和されることで、事業導入可能な地域の増加が見込まれ、不燃化率の向上に寄与する。 また、防災街区整備地区計画等での位置付けではなく、地区計画(一般型)と併用し、新防火地域の指定等の同等の構造制限の効果が見込める内容を要件に含めることで、事業導入を図る地域を増やすことが可能。	社会資本整備総合交付金交付要綱 附属編 II 編イ—16—(8) 住宅市街地総合整備事業 2.定義—25延焼遮断帯形成事業	国土交通省	東京都	川崎市	—	延焼遮断帯形成事業は、道路整備等と一体に沿道建築物の耐火・準耐火建築物への建替え等をあわせて実施することにより、密集市街地内部に延焼遮断帯を形成し、防災性能の向上を図ることを目的とした事業です。 道路空間の幅員要件は、沿道建築物の構造および道路幅員の違いによる延焼遮断効果の検証に基づき設定しています(道路幅員6m沿道の耐火・準耐火建築物は、延焼の危険性が低いとされている道路幅員9m沿道の防火木造と同等の延焼遮断効果を発揮する)。なお、延焼遮断帯は、沿道建築物の全ての耐火建築物等への建替え・改修が、一定の連続した延長距離の道路空間において行われることで形成され、仮に1棟でも燃えやすい沿道建築物が残存しているとその効用は十分に発現されません。そのため、延長距離や最低限の安全性を確保される住宅戸数について要件を設定し、連続性を担保する必要があります。また、延焼遮断効果を一過性ではなく持続的なものとするため、事業後に建替えられる建物についても機能を担保する観点から、防災街区整備地区計画等への位置付けは要件として必要と考えます。このように、延焼危険性の改善、避難危険性や消防活動困難性の改善等の観点からも、要件緩和は困難です。老朽建築物の除却や個別建替え、防火改修(建替え含む)、道路含む地区内の公共施設の整備等に係る個別の補助メニューもごございますので、あわせて事業の活用をご検討ください。
303	B 地方に対する規制緩和	09.土木・建築	施工時の一元的品質管理を可能とする大規模構造物への個別補助の適用拡大	整備の必要性が大きく、一定期間に多額の事業費を要するトンネル・橋梁等の大規模構造物の整備について、分割発注により生じ得る品質低下やコスト増加を防止し、一元的な現場管理とそれに伴う品質向上を実現するため、大規模構造物が個別補助事業の対象となるよう適用拡大すること。	【現状】 当県では、道路局所管の補助事業採択基準に合致しないトンネル・橋梁等の大規模構造物については、国庫債務負担行為を活用して実施することが困難なため県債務負担行為も活用しつつ、社会資本整備総合交付金等の単年度予算内示額に応じて、整備を推進している。 【具体的な支障事例】 単年度の予算内示に応じた発注規模とせざるを得ないことから、特にトンネル工事における地山掘削や覆工の分割発注を行うことで様々な弊害が生じ得る。トンネル掘削は現場・地山特性に応じた施工サイクルや安全確保が必要であるが、分割発注により受注者が変わること、現場・地山特性を熟知した作業員の変更を余儀なくされる。また、覆工コンクリート施工時に、分割発注により受注者が変わると、セントル(覆工コンクリートの型枠)を受注者ごとに変更する必要があり、一括施工に比べて経済性が大きく劣る。さらに、覆工コンクリートは技術提案に基づいた施工となるが、分割発注により複数の業者で覆工コンクリートを施工すると、一貫した品質の確保が困難となってしまう。 また、県債務負担行為を活用した一括発注による場合は、県債務負担行為の後年度支出分に対し、国から配分された各年度の予算の範囲内で社会資本整備総合交付金等を充てているところであるが、県債務負担行為の後年度支出分については義務額となるため、後年度の県での予算配分の柔軟性が損なわれるとともに、当該交付金に占める大規模構造物にかかる義務額の割合が高くなることから、整備の必要性が大きい県内他事業の進捗の遅れが発生している。	—	後年度の予算担保がある状態で一括発注が可能となるため、計画的かつ集中的な大規模構造物の施工や一元的な品質管理、及び効率的な予算執行が可能となる。	道路局所管補助事業採択基準等	国土交通省	兵庫県、神戸市、明石市、赤穂市、三田市、朝来市、播磨町、上郡町	花巻市、宮城県、茨城県、神奈川県、川崎市、滋賀県、岡山県、熊本市、特別区長会	○単年度予算による発注の制限がある場合、限られた交付金の範囲内で整備路線数を確保する必要があり、発注規模が小さくなる。橋梁工事などで複数年にまたがることにより統一的な路線整備や効果的な予算執行が難しい。施工者が分かれることで品質確保や技術の蓄積が困難。工事の間隔をなるべく空けずに整備と維持管理を一体的に行う必要がある。 ○当県においては、トンネル等大規模構造物の発注に当たっては、県の債務負担行為による一括発注を基本とし、後年度支出については各年度に配分された社会資本整備総合交付金等を充当している。提案県と同様に、交付金の配分額によっては他事業へ与える影響が大きい。	○ 個別補助事業制度については、特定の政策課題に対応するため、政策に沿った重要な事業に対して計画的かつ集中的に支援を行えるよう、目的と要件を定めた上で、対象を限定して交付する制度である。 ○ 個別補助事業の対象要件等については、これまででも、社会情勢の変化や地域の実情を踏まえて、随時、見直してきているところであり、引き続き、必要に応じて見直しの検討を行う予定である。 ○ なお、上記趣旨から、大規模構造物であるという理由のみをもって、個別補助事業の対象とするというのはなじまないと考えている。

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 (提案に至った背景等)	地域住民や事業者等の 具体的な意見・要望、支障事例等	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 (支障の原因となっている規定等)	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)〉		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
353	B 地方に対する規制緩和	10_運輸・交通	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の基準等の廃止又は緩和	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助対象事業の基準に示されている輸送量要件及び運行回数要件、並びに補助対象経費の算出方法に示されている補助対象経費の限度額及び密度カット要件の廃止又は緩和を求める。	路線バスの赤字を高速バス等の利益で補う構造は限界を迎えており、地方において公共交通が事業者の独立採算を前提として存続することは困難な状況にあるため、公的関与の強化が必要である。 また、路線バスでは従来から深刻な人材不足が続いているが、令和6年4月からの「働き方改革関連法」の適用を契機に、全国の路線バスで大幅な減便が繰り返されるなど、県民にとって最も身近な移動手段が崩壊の危機に直面している。このような状況を踏まえ、地方の路線バスが持続可能となるよう、支援制度の見直しが必要である。	—	国庫補助金を活用することで、路線の維持や確保が可能となる。これにより、交通空白を未然に防ぎ、地方創生の基盤整備を図ることが可能となる。	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第6条	国土交通省	長野県	岩手県、盛岡市、花巻市、奥州市、宮城県、秋田県、茨城県、川崎市、小田原市、石川県、三重県、大阪府、広島市、山口県、高松市、高知県、福岡県、熊本市	<p>○モータリゼーションの拡大、高齢化及び人口減少等の進行によるバス利用者の減少は、路線バスを運行するバス事業者の経営を圧迫している。貸切バス等による利益で路線バスを運行しているが、事業者の独立採算を前提として存続することは困難な状況となっており、市民にとって身近な移動手段の維持・確保するためにも、地方の路線バスが持続可能となるよう、支援制度の見直しが必要である。</p> <p>○当県では、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の輸送量要件等により、補助対象外となる広域バス路線について、県独自に補助制度を設け、県と市町村で運行経費を補助している。また、密度カット等による国庫補助金の減額分については、市町村で負担している状況。地域の足である路線バスを維持・確保するためにも、輸送量要件や密度カットの要件緩和等は必要である。</p> <p>○当市においては、輸送量要件等に合致せず補助対象外となる路線及び、限度額に満たないことや密度カット等により補助額が減額となっている路線については、事業者または当市が赤字額を補てんしており、地域の交通を維持する上で大きな負担となっているとともに、こうした要件が路線再編を検討する上での支障の一つになっている。</p> <p>○当市における国庫補助対象路線においても補助金額が減額される「密度カット」の対象路線であり、事業者の負担が大きいいため、市の補助金等による負担を求められている。制度改正や要件緩和により、将来的な市の財政負担が軽減される。</p> <p>○路線バスについては、厳しい経営状況の中で維持されているが、これ以上の減便は、利便性が低下するだけでなく、住民の日常生活にも支障をきたすおそれがあり、現状の運行形態の維持は必要不可欠である。引き続き、住民の足を確保するため、現行の制度で適用される補助額の減額に関する内容の見直しが必要である。</p> <p>○当県においても、国庫補助対象路線44路線中、8路線が令和8年度計画において、輸送量要件を下回る見込みである。国庫補助金の交付対象外となった場合は、路線の廃止も視野に考えていると交通事業者から相談を受けることもある。</p> <p>○バス事業者から国庫補助対象要件の緩和や密度カット分で不足する経費への支援について求められている。</p>	地域間幹線系統補助については、地域間の基幹輸送を担う系統の維持を目的としているところから、1日当たりの輸送量15人以上、1日当たりの運行回数3回以上とすること等を補助要件としているほか、補助限度額9/20による補助金カット、みなし運行回数によるカット等による減額措置を設けております。これらの措置は、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目的に設けられたものとなります。今後とも、バス事業者の経営環境を注視しつつ、必要な支援を行ってまいります。
354	B 地方に対する規制緩和	10_運輸・交通	公有民営方式車両購入費国庫補助金における補助対象事業者の拡大	地域公共交通確保維持改善事業費補助金のうち、公有民営方式車両購入費国庫補助金について、国の補助金が事業主体に直接交付されるよう、補助金交付要綱の改正又は運用の変更を求める。	地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用する場合、以前は事業主体であるバス事業者や地方公共団体が直接交付申請を行い、国の補助を受けることができる仕組みとなっていたところ、令和3年4月5日の要綱改正によって、補助対象事業者が「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会(以下「協議会」という。)」のみに限定されることとなった。これにより、当該補助金のうち、公有民営方式車両購入費国庫補助金を活用する場合、地方公共団体が主体となって協議会を設置した上で、預金口座開設や財務規程等制定、総会の開催、予算・決算の議決等、多くの事務を行う必要があり、地方公共団体や協議会構成員にとって大きな負担となる。 昨年度の運用見直しにより自治体の会計口座への補助金の支払いが可能とされたが、公有民営方式車両購入費については、事業主体が協議会構成員である場合、国の補助金が事業主体に直接交付されないことから、申請主体である協議会が振込手数料を負担し、実施主体に国庫補助金相当分を支出しなければならず、負担増となる。	—	実質的な事業主体である地方公共団体や公共交通事業者が、国庫補助を直接受け入れることが可能となり、補助を受け入れる際の協議会における諸業務及び諸経費が不要となる。	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱	国土交通省	長野県	宮城県、川崎市、石川県、広島市、高知県、熊本市	—	法定協議会による交付申請においては、口座管理の観点から、自治体の会計口座を補助金の交付先とする取扱いを認めるところであり、公有民営方式車両購入費補助についても同様に扱っているところである。 なお、公有民営方式車両購入費国庫補助金は自治体が所有する車両の取得費用に対する補助であることから、運行事業者への直接の支払いを認めることは想定していない。

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 (提案に至った背景等)	地域住民や事業者等の 具体的な意見・要望、支障事例等	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 (支障の原因となっている規定等)	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)〉		回答欄(各府省)
	区分	分野									団体名	支障事例	
359	B 地方に対する規制緩和	10.運輸・交通	「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」の補助対象経費の計算方法の見直し等	「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」の補助対象経費の計算における上限額の見直し及び補助金の満額交付を求める。	現行の「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」においては、補助対象経費の計算において上限額が「補助対象経費用の見込額の9/20に相当する額」と定められているが、この算出法では地方公共団体の負担が大きく、また、これに従い算出し交付申請しても満額交付されないという現状である。 令和6年4月からは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」が適用され、交替運転手の確保が必要になっていることや、燃料費等についても、近年の物価高騰もあり、運行経費が増加傾向にあることから、さらに地方公共団体の負担も増大している。 そのため、路線を維持、確保するためには、補助対象基準の上限額である「補助対象経費用の見込額の9/20に相当する額」について算出方法の見直し及び補助金の満額交付が必要であると考え。	—	路線を維持、確保するための金銭的援助により、路線の減便や廃止のリスクが減少し、地域公共交通の確保・維持・改善を図ることが可能となる。	「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」第6条第1項	国土交通省	本庄市、美里町、神川町、上里町	岩手県、盛岡市、花巻市、奥州市、宮城県、秋田県、川崎市、石川県、長野県、稲沢市、三重県、広島市、山口県、高松市、高知県、福岡県、熊本市、鹿児島市	○運行経費の欠損額に対し、補助金が満額交付されないことで事業者負担が生じており、一部事業者から赤字欠損分の補填の要望が出ている。 ○現行の「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」においては、補助対象経費の計算において上限額が「補助対象経費用の見込額の9/20に相当する額」と定められているが、この算出法ではバス事業者の負担が大きく、路線バスの維持が困難となっている。また、運転手の確保や燃料費等物価高騰による運行経費が増加傾向であり、バス事業者の経営安定化に大きな影響を及ぼしている。バス路線を維持、確保するためには、補助対象基準の上限額である「補助対象経費用の見込額の9/20に相当する額」について算出方法の見直し及び補助金の満額交付が必要であると考え。 ○当県では、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助限度額9/20によるカット(経常収益が経常費用の11/20未満)を受けた路線について、県と市町村で独自に補助している。人口減少等により、今後も運送収入の増加(利用者数の増加)も見込めない中、地方公共団体の負担を軽減し、路線バスの維持・確保を図るためには、補助上限の見直しは必要である。 ○当市においては、輸送量要件等に合致せず補助対象外となる路線及び、限度額に満たないことや密度カット等により補助額が減額となっている路線については、事業者または当市が赤字額を補てんしており、地域の交通を維持する上で大きな負担となっているとともに、こうした要件が路線再編を検討する上での支障の一つになっている。 ○当市における国庫補助対象路線である石鳥谷線においても補助金額が減額される「密度カット」の対象路線であり、事業者の負担が大きいため、市の補助金等による負担を求められている。制度改正や要件緩和により、将来的な市の財政負担が軽減される。 ○近年、人件費、燃料費の高騰により、運行経費は増大傾向にあり、上限額が「補助対象経費用の見込額の9/20に相当する額」に設定されていることにより、事業者負担が大きくなってしまっている。 ○バス事業者から赤字路線への満額交付がなされなければ運行が難しいとの話をされている。	地域間幹線系統補助については、地域間の基幹輸送を担う系統の維持を目的としているところから、1日当たりの輸送量15人以上、1日当たりの運行回数3回以上とすること等を補助要件としているほか、補助限度額9/20による補助金カット、みなし運行回数によるカット等による減額措置を設けております。これらの措置は、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目的に設けられたものとなります。今後とも、バス事業者の経営環境を注視しつつ、必要な支援を行ってまいります。
360	B 地方に対する規制緩和	10.運輸・交通	「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」の補助対象基準における輸送量の要件緩和	「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」の補助対象基準における輸送量の要件緩和を求める。	現行の「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」においては、補助対象基準で輸送量が「1日当たりの輸送量が15人～150人」と定められている。1日当たりの輸送量が15人を満たさない路線については補助金の対象とならないことから、路線を維持、確保するため、関係地方公共団体で費用を負担しているが、この負担に耐えられない団体が出た場合には、路線の維持、確保は難しく、新たな「交通空白」を生むことが懸念される。 このような状況から、交通空白を未然に防ぐため、輸送量の要件緩和が必要であると考え。	—	輸送量の要件緩和により、国庫補助金を活用でき、路線を維持、確保するための金銭的援助が受けられる。これにより、交通空白を未然に防ぎ、地方創生の基盤整備を図ることが可能となる。	「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」第6条第1項	国土交通省	本庄市、美里町、深谷市、神川町、寄居町	岩手県、盛岡市、花巻市、奥州市、宮城県、秋田県、川崎市、石川県、長野県、稲沢市、三重県、広島市、山口県、高松市、高知県、福岡県、熊本市、鹿児島市	○補助対象基準の輸送量が「1日当たりの輸送量が15人～150人」と定めてあるが、コロナ対策として緩和措置が設けられ、国の補助対象対象となっていた路線があるが、緩和措置がなくなれば、国の補助対象ではなくなるため、地方自治体の負担が多くなってしまふ。輸送量の基準の見直し(下限の撤廃)の検討をしてほしい。 ○当県では、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の輸送量要件等により、補助対象外となる広域バス路線について、県独自に補助制度を設け、県と市町村で運行経費を補助している。ライドシェアやデマンドタクシー等の整備により、市町村の負担額が増加傾向にあるなか、地域の足である路線バスを維持・確保するためには、輸送量要件の緩和は必要である。 ○当市においては、輸送量要件等に合致せず補助対象外となる路線及び、限度額に満たないことや密度カット等により補助額が減額となっている路線については、事業者または当市が赤字額を補てんしており、地域の交通を維持する上で大きな負担となっているとともに、こうした要件が路線再編を検討する上での支障の一つになっている。 ○当市における国庫補助対象路線においても補助金額が減額される「密度カット」の対象路線であり、事業者の負担が大きいため、市の補助金等による負担を求められている。制度改正や要件緩和により、将来的な市の財政負担が軽減される。 ○当県においても、国庫補助対象路線44路線中、8路線が令和8年度計画において、輸送量要件を下回る見込みである。国庫補助金の交付対象外となった場合は、路線の廃止も視野に考えていると交通事業者から相談を受けることもある。 ○バス事業者から赤字路線の補助対象基準を満たす輸送量を維持するための減便調整に限界があり、支援をもらえないなら路線廃止にするとの相談が増えている。	地域間幹線系統補助については、地域間の基幹輸送を担う系統の維持を目的としているところから、1日当たりの輸送量15人以上、1日当たりの運行回数3回以上とすること等を補助要件としております。これらの措置は、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目的に設けられたものとなります。今後とも、バス事業者の経営環境を注視しつつ、必要な支援を行ってまいります。