

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
45	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	自家用有償旅客運送の実施主体の追加	市町村やNPO等による自主運行も困難な地域において、地域の公共交通会議で認められた場合には、地域住民の移動手段のために社会貢献的な活動として輸送サービスを行う商工事業者や、観光客の円滑な移動のために輸送サービスを行う旅館事業者等の民間事業者を自家用有償旅客運送の実施主体に加える。	<p>【支障事例】                      昨今、路線バスのドライバー不足は深刻であり、路線バス事業者による労働環境改善に向けたダイヤの見直し・運行本数の減便等が実施されているところ。また、路線バス事業者から利用者の減少による路線廃止の申し出があった地域において、地元自治体が赤字補填による路線維持を求めたところ、ドライバー不足のため、断られた事例もある。このように、人材不足が顕在化する中で、地元自治体は、限られた人的・物的資源の有効活用を図るため、交通事業者以外の主体による輸送サービスの活用を検討する必要がある。その有効な手段として、「自家用有償旅客制度」が考えられるが、事業主体が施行規則48条に限定列挙されており、全く活用できない制度となっている。</p> <p>【懸念の解消策】                      国土省は、「自家用有償旅客制度は運送業が成り立たない地域において例外的に認められるものであることから、非営利団体に限っている」としているが、自家用有償運送の制度において、その対価は実費の範囲内とされており、営利を追求できるものではないため、主体を非営利団体に限る必要はないと考える。また、法人格の違い(営利、非営利)によって、輸送の質が変わることにはならないと考える。</p> <p>そこで、輸送サービスそのものによる利益を目的とせず、社会貢献活動としての位置づけで輸送サービスを行う民間企業については、自家用有償運送の申請主体とすることを求めるもの。</p> <p>なお、自家用有償旅客制度の実施主体の登録にあたっては、各関係者が構成員となる公共交通会議等における合意が必要となるため、一定の正当性も担保できると考える。</p>	高齢者の移動目的の上位は通院・買い物であることから、病院や商工事業者等の民間企業が実施する送迎サービスの需要は今後ますます増加すると考えられる。商工事業者等の民間企業を自家用有償運送の登録申請主体とすることで、既存の送迎サービスを活用した公共交通の補完ができるため、交通空白地の解消に資する。	道路運送法第78条 道路運送法施行規則第48条	国土交通省	九州地方知事会、徳島県	九州地方知事会(事務局:大分県)、徳島県による共同提案	宮城県、山形県、島田市、南伊豆町、京都市、兵庫県、鳴門市、神山町、愛媛県	<p>○自家用有償旅客運送の運営を担うことのできる団体がなく、公共交通機関との調整も難しい。ノウハウのある公共交通事業者等も含め事業主体の拡大を図りたい。</p> <p>○当市北部山間地域は運行する路線バスの便数が少なく、将来的には撤退の恐れもある地域であり、今後新たな交通手段の導入を本格的に検討しなければならない可能性もある。自家用有償旅客運送の実施主体の要件が緩和され、実施主体が増加することは、新たな交通手段の導入が容易になることから、本市にとっても有益な提案であると考えられる。</p> <p>○本市においても路線バスのドライバー不足は深刻であり、限られた人的・物的資源の有効活用を図るため、今後民間企業等が主体による輸送サービスの活用を検討する必要があるため。</p> <p>○自家用有償旅客運送の実施主体となることで、住民との距離が近い市町村では「運送主体(市区町村やNPO等)」にとつて、身近なところで登録等を受けられるようになり、利便性が高まる。</p> <p>○当市においても、中山間地域において、バス交通以外の公共交通手段がなく、地元住民から増便の要望があるが、利用者が少ないうえ、バス運転手不足等の問題から増便することができない状況である。施行規則48条で限定列挙されている事業主体を、商工会議所や旅館事業者等の民間事業者まで拡大すれば、担い手不足(自治会、NPOなど)の問題の解決や経費の抑制に期待ができる。注意すべき点は、自家用有償旅客運送の性格上、営利目的との絡みや地域の運行事業者への影響を考慮し、導入する必要があると考える。</p> <p>○提案のとおり許可基準を緩和した場合、既存のバス・タクシー事業者の経営を圧迫することが懸念されるため、慎重な対応が必要と考えられる。</p> <p>○本市においても、路線バスのドライバー不足は深刻であり、路線バス事業者による労働環境改善に向けたダイヤの見直し・運行本数の減便等が検討されている。また、高齢化が進む縁辺部や住宅団地などの多様化した移動ニーズに対しては、「地域主体による移動手段確保への支援」を一つの方策と位置づけているが、現実的には、地元の人材不足から対応が困難な地区が多いと思われる。こうしたことから、交通事業者以外の輸送サービスの担い手として、商工・観光事業者等の民間事業者を自家用有償旅客運送の実施主体に加えることは、交通空白地の解消に有効な手段であると考えている。宿泊・温浴施設の今後の管理・運営方針によっては、交通空白地の移動手段確保策として、民間事業者による輸送サービスの活用も検討の一つとなり得る。</p> <p>○既存交通事業者が十分存在しない地域における交通手段の確保につながる。</p> <p>○現在、民間路線バス事業者から赤字補填を言われているが、赤字補填出来ない場合バス路線の撤退も言っている。そうすると、町民の生活基盤に支障をきたすことになる。</p> <p>○既に路線空白地が出来た場合に当該にお願いできる民間事業者にも運転手不足等により限界がある。また運行していただくにも車両の購入にも費用をかける必要があり負担を強いられる。</p> <p>○このことから住民の利便性の向上を図るためにも必要な施策であると考えられる。</p> <p>○当県では自家用有償旅客運送の事例はないが、導入が進まない理由の一つとして、実施主体の不在、不足が挙げられる。</p> <p>○市町で運行する場合は、タクシー会社に運営を委託するケースが多いが、運転手の高齢化などにより、人材が不足しており、運行維持に苦慮していることから、他の交通事業者の参入意思がないなど条件付きで営利企業による運営を検討すべきである。</p>

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
62	B 地方に対する規制緩和	運輸・交通	旅客運送と貨物運送の掛け持ちに係る対象地域の拡大	道路運送法に基づく旅客運送と貨物運送の掛け持ちについて、人口3万人未満の過疎地域である場合に限り、タクシー事業者による貨物運送やトラック運送事業者による旅客運送などが可能とされた基準の適用を、合併前の旧市町村単位とすること。	【現状】道路運送法に基づく旅客運送と貨物運送の掛け持ちについては、国土交通大臣の許可基準が平成29年8月31日に公示され、平成29年9月1日以降は、許可の対象地域が、①過疎自立対策特別措置法で定められた過疎地域又はみなし過疎地域であって、②人口3万人未満の地域である場合に限り、タクシー事業者による貨物運送やトラック運送事業者による旅客運送などが可能とされたところである。 京都府内では合併前は過疎地域であり、かつ人口3万人未満であった旧丹後町、旧久美浜町(現京丹後市)、旧日吉町、旧美山町(現南丹市)は、合併後市域全域が過疎地域・みなし過疎地域となったが、人口3万人を超えているため、貨客混載が可能な区域として示されている現在の要件を満たさず、対象地域外となっている。 【懸念の解消策】当該地域は、零細なタクシー事業者しか存在しない、又はタクシー事業者がいない地域であり、タクシー事業者による貨物運送、トラック運送事業者による旅客運送が可能になることで移動手段の確保の観点や人材の有効活用の面からも地域の活性化につながるものと考えられる。  (本府の状況) ※①②の要件を満たす京都府内の地域は、京都市旧京北町、福知山市旧三和町・旧夜久野町・旧大江町(福知山市は、旧町単位でみなし過疎の指定がされている。)、宮津市、笠置町、和東町、南山城村、京丹波町、伊根町	この要件の撤廃により、貨客混載が可能となる地域が拡大し、事業者の取入量の確保につながることで、ドアツードアの移動手段の継続的な確保や輸送人材の確保が期待される。	道路運送法第4条 貨物自動車運送事業法第3条 旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可の取扱い及び運行管理者の選任について(平成29年8月7日 国自安第97号 国自旅第128号 国自貨第64号)	国土交通省	京都府、京都市、兵庫県、和歌山県、鳥取県、徳島県	次のとおり平成29年に同様の提案がされており、国は、「検討の上、平成31年中に結論を得る。」と回答している。  ●平成29年の提案内容(鳥取県、法務省、京都府、兵庫県、和歌山県、徳島県、京都市、堺市等)「市町村合併により合併する前より市町村の面積は広くなっており、一つの市町村内でも地域により貨物・旅客の輸送量や輸送手段には大きな差異があることから、当面の実施状況や関係者の意見を踏まえた上で、今後、適用を「過疎地域等」とし、過疎法で規定する過疎地域に加え、各地方公共団体が規定する中山間地域の区域も対象地域にすべく考える。」  ●平成29年の地方からの提案等に関する対応方針(平成29年12月26日閣議決定)「一般貨物自動車運送事業の許可を取得してタクシー車両により貨物運送を行うことができる区域については、発地又は着地が過疎地域自立促進特別措置法2条1項に規定する過疎地域又は法33条の規定により過疎地域とみなされた区域であって、人口が3万人に満たないものとしているが、輸送の安全の確保や利用者利益の保護が損なわれないかという観点から、当該区域における実施状況を検証するとともに、地方公共団体、貨物自動車運送事業者等の関係者の意見も踏まえ、その対象となる過疎地域の範囲の拡大について検討し、平成31年中に結論を得る。その結果に基づいて必要な措置を講ずる。」	宮城県、愛媛県、宮崎市	○合併により、交通空白地が混在する地方によっては要件緩和により事業者の収益増が見込まれ、輸送事業の担い手の確保が期待できる。 ○当県においても2市が該当し、中山間地域も抱えているため、今のところ支障はないが、いずれは同様の事象が生じる可能性がある。 ○宅記事業者からは、将来的にタクシーによる貨客混載を検討する場合は、周辺部の過疎地域となっている旧市町村単位での適用を求めている。
105	B 地方に対する規制緩和	土木・建築	公共施設等総合管理計画に基づき補助対象財産を処分する場合、財産処分に係る国庫納付を求めず承認するなどの基準の緩和	人口減少や少子・高齢化の進展など社会経済情勢の変化に対応するため、公共施設等総合管理計画に基づき補助対象財産を処分する場合、財産処分に係る国庫納付を求めず承認するなどの措置を講ずること。	当県の所管する施設の事例では、社会資本整備総合交付金(住宅・建築物安全ストック形成事業)において実施した耐震補強工事から10年未経過のため除却する際に国庫納付が発生する見込みとなっている。 また、社会資本整備総合交付金に限らず、公共施設の改修や修繕に交付金を活用した場合も、同事例のように国庫納付が発生することが支障となり、迅速な意思決定ができず、統廃合が進みにくい事例がある。	総合管理計画の柱の一つである公共施設等の総量の適正化(集約化、複合化、除却など)を計画的に推進することが可能となる。	補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条 住宅局所管補助事業等により取得した財産等の取扱いについて(平成20年12月22日国住総第67号国土交通省住宅局長通知)	総務省、国土交通省	秋田県、鹿角市、湯沢市、鹿角市、小坂町、上小阿仁村、藤里町、羽後町、東成瀬村	青森県、白河市、石岡市、厚木市、綾瀬市、魚沼市、山県市、稲沢市、京都市、伊丹市、出雲市、大村市、宮崎市	○公共施設総合管理計画には、具体的な目標値を記載しているが、各種補助事業を活用した公共施設の廃止・解体等について、計画策定時点で関係機関に協議したものはない。施設の集約の際に必ずネットワークとなるのが、地域住民の総意と補助金返還である。地方分権の流れにあつて、地域住民の総意は当然必要と考えるが、今後の行政運営を見据えて総合管理計画を策定したものであり、スムーズに計画を実行し目標達成することで、持続可能な行政運営が成るものとする。 ○国のインフラ長寿命化基本計画及び本市の公共施設等総合管理計画に基づき、施設保有量の最適化に取り組んでいるところ、対象施設が国の補助金を受けている場合において、補助金等の国庫納付が最適化の支障となるときがある。 ○本市においても、文部科学省学校施設環境改善交付金を活用した耐震補強工事・大規模改修工事後10年未経過の施設があり、公共施設総合管理計画で示す公共施設の総量適正化を推進する支障となっているため、本提案事項に賛同する。 ○本市においても、公共施設等総合管理計画などの市の方針に基づき、公共施設の廃止や民間譲渡の取組を進めており、これまで民間譲渡にあたり、財産処分の事前協議や承認手続に時間を要する事例があった。また、譲渡にあつて、国庫納付の対象とならないよう無償譲渡とした事例もある。 ○本市では、建築後30年以上経過した施設が約半数を占め、今後市役所本庁舎や教育施設などの大規模な改修や更新を行う必要があるため、制度改正の必要性を感じる。 ○本市においても国庫補助を活用して建設・改修している公共施設は数多い。今後、公共施設の適正配置を進めていこうと、施設の早期除却実施時に国庫補助の返還が求められるとなると、さらなる財政負担を強いられることとなり、公共施設マネジメントの推進の弊害となると考えられる。公共施設等総合管理計画、施設の個別計画に基づいて実施される施設の除却については、特例的に国庫補助金の返還対象外とする等の制度創設が必要と考える。 ○本県においても、公共施設等総合管理計画に基づき、公共施設の保有総量の最適化の取組を進めているところであるが、個別の施設の処分を検討するにあたり、国への返納が生じる可能性もあるため、提案の趣旨には賛同する。 ○人口減少や少子・高齢化の進展など社会経済情勢の変化が顕著で、地方公共団体では、公共施設の維持等に係る経費なども踏まえ、その統廃合などを行う必要が生じている。一方で、対象となる公共施設は、国庫補助対象財産(不動産)であり、一定期間を経過していない補助対象財産(不動産)を処分する場合には、国庫納付が発生することから、統廃合などが進みにくい事例となっている。人口減少や少子・高齢化の進展など社会経済情勢の変化に柔軟に対応するため、電気通信格差是正事業費補助要綱に基づく補助対象財産を処分する場合、財産処分(不動産)に係る国庫納付を求めず承認するなどの措置を講ずること。 ○本県では、同交付金を活用し、県立高校の体育館耐震補強工事を実施している。今後、学校規模の標準を踏まえた計画的な学校配置を推進する上で、統合による閉校(用途廃止)とする際、同様の支障事例が生じ、施設整備に関する迅速な対応が困難となることが懸念されることから、財産処分に係る基準緩和を求めている。	

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	
168	A	権限移譲	運輸・交通	<p>【現状】            交通不便地または交通空白地において、市の認める高齢者移送ボランティア活動で収容可能な経費の範囲の緩和及び自家用有償運送登録要件の設定権限の都道府県知事への移譲</p>	<p>【現状】            自家用自動車は原則として有償の運送の用に供してはならず、公共交通空白地有償運送や福祉有償運送などの国の登録又は許可を受ける必要がある。地域ボランティアが行う外出支援活動等において許可を要しないのは、ガソリン代、道路使用料、駐車場代のみを受取る場合に限定され、運送による反対給付があるものは、たとえ少額でも自家用有償運送の登録が必要とされている。</p> <p>【支障事例】            地域ボランティアによる自家用無償運送は、自家用有償運送と同様、公共交通を補充する有効な手段である。しかし、ガソリン代、道路使用料、駐車場代以外の余金の収受が認められていない現状では、地域ボランティアに個人負担が生じることから担い手確保が困難になったり、利用者が無償でサービスを受けることに抵抗を感じたりしており、導入、継続が厳しい状況となっている。一方、自家用有償運送の登録にかかる手続きや日常の運行管理は、地域団体等にとって煩雑であり、意欲があっても導入に至らない。</p> <p>【川西市】小規模な自治会(350世帯)から相談が寄せられているものの、金銭面の課題があり実施には至っていない。</p> <p>【三田市】無償でボランティアを受けることに抵抗のある高齢者が遠慮なく利用できるように利用料(100円)を収受し、謝礼としてボランティアに給付しようとしたところ、道路運送法上の反対給付にあたるとして、自家用有償運送の登録を求められ実現に至らなかった。</p>	<p>現在認められている実費に加えて、活動継続に必要な経費の収受が可能となることにより、高齢者移送ボランティアの導入促進と継続実施を図ることができ。</p>	<p>・道路運送法第78条、第79条            ・平成30年3月30日付国土交通省自動車局旅客課長通知(道路運送法における許可又は登録を要しない運送の趣旨について)</p>	国土交通省	兵庫県、川西市、和歌山県、鳥取県、徳島県		石岡市、上越市、京都市	<p>○前段については、本市においても、活動継続に必要な経費の収受が可能となることにより、高齢者移送ボランティアの導入促進と継続実施を図ることが期待できるため、有益と考える。</p> <p>○交通空白地において、高齢者の移送を行いたいという意向をもつ団体があるが、ガソリン代等の実費の計算が煩雑であることや、人件費の収受が認められないと活動継続が困難であるため、実施に至っていないことから、登録又は許可を受けずに収受できる経費の範囲を緩和されたい。</p> <p>○高齢者の外出支援のためのサロンの無償送迎に地域団体が保有する車両を使用している。地域では、この車両を地域内の通院や買い物などに有効活用したい意向があるものの、ガソリン代のほか、車検や自動車保険も含め、車両の維持管理に係る経費の確保が厳しい状況であることから、その活動に制約を受けている。収受できる経費の対象範囲の拡充や要件が緩和されることにより、持続性が高まり、地域団体による高齢者移送の活動が活発化するものと期待される。</p> <p>○自家用自動車で行う高齢者移送ボランティア活動では、収容可能な経費が限定されているが、公共交通を補充する有効な手段であることから、個人負担を強いられる現状等を鑑みても、活動における経費の範囲の緩和が必要と思われる。</p> <p>○本県においても、自治会等による地元住民の輸送サービスの導入を検討しているが、費用の面で踏み切れないといった事例がある。提案が認められると、自治会やボランティアによる輸送サービスの導入促進を図ることができ、交通空白地の解消に資すると考える。</p> <p>○本市内にて、住民の自家用車を使用した無償運送(ガソリン代のみ収受)による移送の実証実験を行っているが、住民側には「無償では申し込めない」との気持ちがあり、利用拡大に向けた課題となっている。ドライバーへの対価が増加すれば、こうした気持ちが緩和され利用の拡大が見込まれる。ドライバーの担い手確保も課題であり、収受できる経費の範囲が拡大されれば、より確保しやすくなる。</p> <p>○社会福祉協議会が行っている、有償サービス事業の中で、要介護認定のある高齢者等の病院送迎等があります。需要が多く供給が不足している状況です。また公共交通手段が少なく移送サービスの拡充は必要な状況です。体制づくりにおいては、ボランティアの年齢層や事故等の対応体制、研修等も考慮していく必要があると思われます。</p>	
186	B	地方に対する規制緩和	運輸・交通	<p>地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の制度の見直し</p>	<p>生活交通確保維持改善計画の認定手続きを要しない制度へ改正する。</p>	<p>【現状】            地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の交付は、地域公共交通の確保・維持・改善のために、都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会において、地域の特性・実情に応じた最適な移動手段の提供などの取組等を内容とする「生活交通確保維持改善計画」策定を必要としている。</p> <p>国は、計画認定の申請を受け、補助対象期間(10月1日～9月30日)前に計画を認定し、補助対象期間経過後、交通事業者から計画記載額を上限とした補助金交付申請を受け、交付決定を行うものとされている。</p> <p>【支障事例】            計画の認定は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第10条1項において、補助対象期間の開始前に認定を行い、都道府県協議会等に通知するものと定められている。しかし、平成28年度分(H27.10.1～H28.9.30)は平成28年3月下旬、平成29年度分(H28.10.1～H29.9.30)は平成29年6月下旬、平成30年度分(H29.10.1～H30.9.30)は5月23日時点で認定前と、補助対象期間前の計画認定がなされていない。</p> <p>また、県が構成員であり、事務局となっている協議会としては、事業開始後、計画認定の遅延により、認定通知されないうちに計画変更事象が発生することが多く、認定されることを前提とした協議会運営を余儀なくされるとともに、国からは書類の一部を空欄での提出を指示されるなど、適正な手続きができない状況にある。</p>	<p>計画認定手続きが早期化され、事業開始前に認定されることにより、交通事業者において計画に基づく事業としての運行ができ、協議会が策定した計画の実効性が確保されるようになる。</p> <p>また、協議会の運営に関し、計画変更等についての適正な協議、手続きができるようになる。</p>	<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第4条・第5条・第8条・第9条・第10条</p>	国土交通省	岐阜県		千葉県	<p>○本県においても、認定の通知がないまま補助対象機関に突入しており、本来であれば補助対象期間に入る前に運行業者に対し県から通知をしなければならぬが、国に引きずられる形で県も遅延して通知をせねばならない。</p> <p>○本県においても、事業開始後、計画認定の遅延により、認定通知されないうちに計画変更事象が発生する事例が生じている。認定されることを前提とした協議会運営や国から認定番号をメールや口頭にて確認するという対応をとっているところ。</p>
188	B	地方に対する規制緩和	運輸・交通	<p>過疎地域以外における貨客混載運送の規制緩和</p>	<p>平成29年9月1日より申請受付が開始した過疎地域における乗用タクシーやトラック等での貨客混載の運送について、現行、当該運送が行える区域は過疎地域自立促進特別措置法(平12法15)2条1項に規定する過疎地域又は同法33条の規定により過疎地域とみなされた区域であり、かつ人口が3万人に満たないものと限定されていることから、各地域毎の現況を踏まえ、対象区域の拡大を求める。</p>	<p>【支障事例】            少子高齢化や人口減少に伴う輸送需要の減少が深刻な課題となっている過疎地域等では、旅客や貨物の輸送量が限られ、事業の経営が成り立ちにくく、人流・物流サービスを確保することが困難となっている。</p> <p>昨年、地方分権での議論も踏まえ、平成29年9月1日より過疎地域における乗用タクシーやトラック等での貨客混載の運送が可能となったが、現行、当該運送が行える区域は過疎地域自立促進特別措置法(平12法15)2条1項に規定する過疎地域又は同法33条の規定により過疎地域とみなされた区域であって、人口が3万人に満たないものとされている。</p> <p>本市のように過疎地域に認定されていない、なおかつ人口が3万人以上のため、当該運送の対象区域とならない市は全国でも多くある。</p> <p>3万人以上の市においても住民の移動手段、配送手段のサービスの低下は深刻で、3万人という人口数で線引きするのは好ましくないと考える。</p> <p>人口が3万人を超えていても、地域公共交通会議において協議し、承認された際には貨客混載が認められるようにされたい。</p>	<p>旅客自動車運送事業者、貨物自動車運送事業者が各々の資産・人材を活用し、互いに補充しあうことで生産性の向上を図り、過疎地域全体における人流・物流の持続可能性を確保できる。</p>	<p>道路運送法第78条第3号、第82条            旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する乗用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する乗用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可の取扱い及び運行管理者の選任について(平成29年8月7日 国自安第97号 国自旅第128号 国自貨第64号 自動車局長通知)</p>	国土交通省	いすみ市		宮城県、秋田県、兵庫県、愛媛県、宮崎市	<p>○合併により、交通空白地が混在する地方にとっては要件緩和により事業者の収益増が見込まれ、輸送事業の担い手の確保が期待できる。</p> <p>○人口減少と少子高齢化が進む本県では、公共交通や物流体制の維持確保が課題となっている。このため、多くの市町村で貨客混載が検討されているが、合併により人口が3万人を上回っている市町村では、過疎地域や交通空白地を抱えているにもかかわらず、取り組みが進んでいない。具体的には、タクシーで貨客混載を検討した例があるが、条件に合致せず、実施を断念している。</p> <p>○事業者の収入確保及び地域資源の有効活用による地域公共交通の確保につながる。</p> <p>○当県においても2市が該当し、中山間地域も抱えているため、今のところ支障はないが、いずれは同様の事象が生じる可能性がある。</p> <p>○宅配事業者からは、将来的にタクシーによる貨客混載を検討する場合は、周辺部の過疎地域となっている旧市町村単位での適用を求めている。</p>
189	B	地方に対する規制緩和	運輸・交通	<p>人口3万人以上の過疎地域における貨客混載運送の規制緩和</p>	<p>本県の大野市は、市営バス和泉線(大野駅・九頭竜湖駅)等の運行を、地域で唯一のタクシー業者であるいすみタクシー(合名会社)に委託している。</p> <p>昨年、佐川急便大野営業所から大野市およびいすみタクシーに、「市営バス和泉線(大野駅・九頭竜湖駅)による宅配荷物の運搬」および「九頭竜湖駅を発地とするタクシー車両による和泉地区内の宅配」を委託できないかの提案があった。</p> <p>これを受けて、大野市から中部運輸局(上記区間における貨客混載の可否を照会したところ、「市営バス和泉線による貨物運搬」は可能だが、「タクシー車両による宅配」については、3万人未満という人口要件(3万3109人(平成27年国勢調査))を満たさないで不可との回答があった。</p>	<p>地域を支える交通・運送事業者等の生産性が向上し、過疎地域における交通・物流の持続可能性が高まる。</p>	<p>道路運送法第78条第3号、第82条            旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する乗用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する乗用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可の取扱い及び運行管理者の選任について(平成29年8月7日 国自安第97号 国自旅第128号 国自貨第64号 自動車局長通知)</p>	国土交通省	福井県、大野市		宮城県、兵庫県、愛媛県、宮崎市	<p>○合併により、交通空白地が混在する地方にとっては要件緩和により事業者の収益増が見込まれ、輸送事業の担い手の確保が期待できる。</p> <p>○事業者の収入確保及び地域資源の有効活用による地域公共交通の確保につながる。</p> <p>○当県においても2市が該当し、中山間地域も抱えているため、今のところ支障はないが、いずれは同様の事象が生じる可能性がある。</p> <p>○宅配事業者からは、将来的にタクシーによる貨客混載を検討する場合は、周辺部の過疎地域となっている旧市町村単位での適用を求めている。</p>	

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		
231	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の策定権限の移譲	国土形成計画法に基づく近畿圏広域地方計画について、広域地方計画協議会への関西広域連合への移譲を求める。	日本全体の活力向上のために国を挙げて地方創生に取り組んでいる中、東京一極集中を是正し、地方の人口減少に歯止めをかけるためには、それぞれの地域が固有の実情を踏まえ、自らの発想と創意工夫によりまちづくりを進めていく仕組みを整えることが不可欠である。しかしながら、現在の「関西広域地方計画」については、策定するに当たって関西広域連合として意見を申述する場を設けていただき、その趣旨を踏まえていただいた部分はあるものの、根本的には国が主導する。東京の視点に立った全国計画の地方版であると言わざるを得ない。また、関西広域連合に正式な提案権は付与されなかった。この点について、関西広域連合は設立から7年が経過し、7つの分野事務をはじめあらゆる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、それぞれの利害を調整しながら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、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、構成府県市のみならず管内市町村の声を幅広く拾い上げること可能である。以上のことから、地方創生の更なる推進を図るためにも、国土形成計画法に基づく近畿圏広域地方計画の策定権限を関西広域連合に移譲すべきである。	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。そのため、国土形成計画法による広域地方計画の策定権限を地方に委ねることにより、東京圏の視点に基づいて策定されている全国版の国土形成計画の制約を受けず、地域の実情、地域性、独自性を反映した策定が可能となり、地方公共団体が自主的かつ主体的に取り組む地方創生に寄与し、東京一極集中の是正が図られる。	国土形成計画法第9条	国土交通省	関西広域連合				
232	B	地方に対する規制緩和	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係る提案権の付与	国土形成計画法に基づく近畿圏広域地方計画について、提案権の付与を求める。	日本全体の活力向上のために国を挙げて地方創生に取り組んでいる中、東京一極集中を是正し、地方の人口減少に歯止めをかけるためには、それぞれの地域が固有の実情を踏まえ、自らの発想と創意工夫によりまちづくりを進めていく仕組みを整えることが不可欠である。しかしながら、現在の「関西広域地方計画」については、策定するに当たって関西広域連合に意見を申述する場を設けていただき、その趣旨を踏まえていただいた部分はあるものの、根本的には国が主導する。東京の視点に立った全国計画の地方版であると言わざるを得ない。また、関西広域連合に正式な提案権は付与されなかった。この点について、関西広域連合は設立から7年が経過し、7つの分野事務をはじめあらゆる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、それぞれの利害を調整しながら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、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、構成府県市のみならず管内市町村の声を幅広く拾い上げること可能である。以上のことから、地方創生の更なる推進を図るためにも、国土形成計画法に基づく近畿圏広域地方計画の策定権限を関西広域連合に移譲すべきであるが、これが困難である場合、近畿圏広域地方計画協議会への参画を認める。あるいは現在協議会のメンバーでない計画区域内の市町村に認めていると同様の提案権を関西広域連合に付与すべきである。	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。そのため、関西広域連合に国土形成計画法による広域地方計画への提案権を付与することは、同計画に対し広域行政からの視点による関西の実情、地域性、独自性を反映した計画の変更を提案することが可能となり、地方公共団体が自主的かつ主体的に取り組む地方創生に寄与し、東京一極集中の是正が図られる。	国土形成計画法第11条	国土交通省	関西広域連合				
233	B	地方に対する規制緩和	土地利用(農地除く)	近畿圏整備法に基づく整備計画の決定権限・各区域の指定権限の移譲、近郊整備区域建設計画等の作成に係る国同意の廃止	近畿圏整備法に基づく近畿圏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。また、近郊整備区域建設計画等の作成に係る国同意の廃止を求める。	日本全体の活力向上のために国を挙げて地方創生に取り組んでいる中、東京一極集中を是正し、地方の人口減少に歯止めをかけるためには、それぞれの地域が固有の実情を踏まえ、自らの発想と創意工夫によりまちづくりを進めていく仕組みを整えることが不可欠である。しかしながら、現在の「近畿圏整備計画」については、策定するに当たって関西広域連合への意見照会が行われず、結果的に関西広域連合から自主的に意見を述べたもの、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。東京の視点に立った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、関西広域連合は設立から7年が経過し、7つの分野事務をはじめあらゆる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、それぞれの利害を調整しながら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、近畿圏広域地方計画は福井県、三重県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、十分な調整が可能であるほか、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、構成府県市のみならず管内市町村の声を幅広く拾い上げること可能である。以上のことから、地方創生の更なる推進を図るためにも、近畿圏整備法に基づく整備計画の決定権限・各区域の指定権限を関西広域連合に移譲するとともに、関係市町村長と協議のうえ定める近郊整備区域整備計画等についても、行政の効率化を図るために国同意を廃止するべきである。	関西のことは関西で決める。そのことにより東京一極集中を是正することにつながる。近畿圏における地方創生を実現していくため、関西地域の実情に応じ、関西地域の特性をいかして、関西広域連合が自主的・主体的に企画・立案し、近畿圏整備計画の決定等を行うことにより、インフラ整備等の視点だけでなく、あらゆる分野を総合的に見て判断することができ、秩序ある発展を図っていくことが可能となる。なお、国との関係においては、移譲した権限について、事前協議に改めることとする。また、広域連合は、一部事務組合とは異なり、一部の事務のみならず企画調整機能も有しており、国から直接権限を移譲されることも可能であるため、当該事務の受け皿になり得る。さらに、福井県、三重県についても、連携県として調整は十分可能である。	近畿圏整備法第9条、第10条、第11条、第12条、第14条、近畿圏の保全区域の整備に関する法律第5条、第7条、近畿圏の近郊整備区域及び都市開発区域の整備及び開発に関する法律第3条	国土交通省	関西広域連合				
234	B	地方に対する規制緩和	土地利用(農地除く)	近畿圏整備法に基づく整備計画に係る意見聴取の機会の付与	近畿圏整備法に基づく整備計画に係る意見聴取の機会の付与を求める。	日本全体の活力向上のために国を挙げて地方創生に取り組んでいる中、東京一極集中を是正し、地方の人口減少に歯止めをかけるためには、それぞれの地域が固有の実情を踏まえ、自らの発想と創意工夫によりまちづくりを進めていく仕組みを整えることが不可欠である。しかしながら、現在の「近畿圏整備計画」については、策定するに当たって関西広域連合への意見照会が行われず、結果的に関西広域連合から自主的に意見を述べたもの、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。東京の視点に立った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、関西広域連合は設立から7年が経過し、7つの分野事務をはじめあらゆる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、それぞれの利害を調整しながら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、近畿圏広域地方計画は福井県、三重県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、十分な調整が可能であるほか、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、構成府県市のみならず管内市町村の声を幅広く拾い上げること可能である。以上のことから、地方創生の更なる推進を図るためにも、一義的には近畿圏整備法に基づく整備計画の決定権限・各区域の指定権限を関西広域連合に移譲するとともに、関係市町村長と協議のうえ定める近郊整備区域整備計画等についても、行政の効率化を図るために国同意を廃止するべきであるが、これが困難である場合、現在、関係府県・関係指定都市に付与されている意見聴取の機会を、関西広域連合にも付与すべきである。	関西広域連合に近畿圏整備法による近畿圏整備計画への意見聴取の機会を付与することは、同計画に対し広域行政からの視点による関西の実情、地域性、独自性を反映した計画の変更を提案することが可能となり、地方公共団体が自主的かつ主体的に取り組む地方創生に寄与し、東京一極集中の是正が図られる。	近畿圏整備法第9条、第10条	国土交通省	関西広域連合				

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		
235	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	複数府県に跨がる都市計画区域の指定権限について、関西広域連合への移譲を求める。	日本全体の活力向上のために国を挙げて地方創生に取り組んでいる中、東京一極集中を是正し、地方の人口減少に歯止めをかけるためには、それぞれの地域が固有の実情を踏まえ、自らの発想と創意工夫によりまちづくりを進めていく仕組みを整えることが不可欠である。 都市計画区域の指定については、現在、府県内の区域指定の場合は府県の権限となっているもの、二以上の府県の区域にわたる場合は国の権限となっており、これまでの間、実際には、一体的に発展している地域であっても府県域を超える場合においては、国が関与することのないよう、府県単位で区域指定が行われてきた。 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いことは言うまでもないところ。設立から7年が経過し、7つの分野事務をはじめあらゆる政策課題において連携と調整の実績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。 したがって、複数府県に跨がる都市計画区域の指定権限を関西広域連合に移譲すべきである。	広域連合は、地方自治法第284条に基づき、「広域にわたる総合的な計画を作成し、その事務の管理及び執行について広域計画の実施のために必要な連絡調整を図り、並びにその事務の一部を広域にわたり総合的かつ計画的に処理する」総合的な権限を持ち、同法第291条の2第4項に基づき、「国の行政機関の長の権限に属する権限の一部を当該広域連合が処理することとするよう要請する」権限を持つ、安定的な団体である。そのため、一部事務組合とは異なり、一部の事務のみならず企画調整機能も有し、防災や観光・文化、産業、医療、環境などの各行政分野も踏まえた関西の将来像を示した広域計画を現に策定しており、各行政分野との調整を一元的に行うことは可能である。 したがって、現在は、広域連合域内で複数府県に跨がる都市計画区域はないが、今後、複数府県を跨いで都市計画区域を指定した方が良いと考えられる場合に備え、予め当該指定権限を関西広域連合へ移譲し、地方が主体となって指定できることとなれば、一体的に調和のとれたまちづくりを効率的に進めやすくなる。 また、区域指定に当たり国の関与が必要ということであれば、府県が都市計画区域を指定する場合と同様に、国土交通大臣への協議・同意を行うこととすることにより、その懸念は払拭されると思われる。	都市計画法第5条第4項	国土交通省	関西広域連合				
239	A	権限移譲	産業振興	流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律に係る事務・権限の移譲	流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律に係る事務・権限のうち、総合効率化計画の認定、変更認定、報告の徴収等のように府県域を跨ぐために近畿経済産業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7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。 地方創生をより一層推進するためには、地方でできることは地方に任せるべきであること、前述の実績を踏まえれば円滑な事務の執行に支障は生じないことから、府県をまたぐ場合の権限を関西広域連合に移譲すべきである。	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、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。	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				
247	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7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。 地方創生をより一層推進するためには、地方でできることは地方に任せるべきであること、前述の実績を踏まえれば円滑な事務の執行に支障は生じないことから、府県をまたぐ場合の権限を関西広域連合に移譲すべきである。	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、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3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				
248	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7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。 地方創生をより一層推進するためには、地方でできることは地方に任せるべきであること、前述の実績を踏まえれば円滑な事務の執行に支障は生じないことから、府県をまたぐ場合の権限を関西広域連合に移譲すべきである。	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、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11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				
249	A	権限移譲	土木・建築	不動産の鑑定評価に関する法律に係る事務・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7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。 地方創生をより一層推進するためには、地方でできることは地方に任せるべきであること、前述の実績を踏まえれば円滑な事務の執行に支障は生じないことから、府県をまたぐ場合の権限を関西広域連合に移譲すべきである。	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、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23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				

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
250	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7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。地方創生をより一層推進するためには、地方でできることは地方に任せるべきであること、前述の実績を踏まえれば円滑な事務の執行に支障は生じないことから、府県をまたぐ場合の権限を関西広域連合に移譲すべきである。	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。	国土交通省	関西広域連合		交野市	—
251	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7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。地方創生をより一層推進するためには、地方でできることは地方に任せるべきであること、前述の実績を踏まえれば円滑な事務の執行に支障は生じないことから、府県をまたぐ場合の権限を関西広域連合に移譲すべきである。	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。	国土交通省	関西広域連合		—	—
252	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に係る事務・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、大深度の使用認可のように府県域を跨ぐために国土交通省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7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。地方創生をより一層推進するためには、地方でできることは地方に任せるべきであること、前述の実績を踏まえれば円滑な事務の執行に支障は生じないことから、府県をまたぐ場合の権限を関西広域連合に移譲すべきである。	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。	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)	広域地方計画協議会の事務局機能の移管	広域地方計画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。	日本全体の活力向上のために国を挙げて地方創生に取り組んでいる中、東京一極集中を是正し、地方の人口減少に歯止めをかけるためには、それぞれの地域が固有の実情を踏まえ、自らの発想と創意工夫によりまちづくりを進めていく仕組みを整えることが不可欠である。しかしながら、現在の「関西広域地方計画」については、策定するに当たって関西広域連合として意見を申述する場を設けていただき、その趣旨を踏まえていただいた部分はあるものの、根本的には国が主導する。東京の視点に立った全国計画の地方版であると言わざるを得ない。また、関西広域連合に正式な提案権は付与されなかった。この点について、関西広域連合は設立から7年が経過し、7つの分野事務をはじめあらゆる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、それぞれの利害を調整しながら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、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、構成府県市のみならず管内市町村の声を幅広く拾い上げることも可能である。以上のことから、地方創生の更なる推進を図るためにも、国土形成計画法に基づく近畿圏広域地方計画の策定権限を関西広域連合に移譲するとともに、広域地方計画協議会の事務局機能についても移管すべきである。	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。協議会の事務局機能を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ができる。	国土交通省	関西広域連合		—	—
259	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、設立から7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の方向性の検討していく。」としているところである。地方創生をより一層推進するためには、地方でできることは地方に任せるべきであること、関西広域連合には日本海側に港を有する京都府及び鳥取県も参画しており、当該地域をも対象としたより広域的な観点から港湾機能の継続の検討が可能となることから、港湾広域防災協議会の事務局機能を関西広域連合に移管すべきである。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(関西広域連合の分野事務の1つには防災も含まれている)、行政の効率化を図ることもできると考える。	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。協議会の事務局機能を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ができる。日本海側に港を有する京都府及び鳥取県を構成団体としており、関西広域連合が事務局機能を担うことにより当該地域をも対象としたより広域的な観点から港湾機能の継続の検討が可能となる。	国土交通省	関西広域連合		鳥取県	—

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	
269	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、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。	大阪府では、通常5年毎に区域区分(市街化区域と市街化調整区域の区分)の見直しを行っており、その際、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に整合する区域区分変更の基本方針を定めている。しかし、市が独自のまちづくりを進めようとする中、区域区分の見直しの時期や基本方針により、市が進めようとするまちづくりは、限定されたものとなっている。 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の権限を市に移譲することで、市独自のまちづくりが展開でき、開発事業等の計画に合わせた迅速な対応が可能となると考えている。	都市計画法第15条第1項	国土交通省	松原市			
272	B	地方に対する 規制緩和	土木・建築	国庫補助事業を活用して取得した財産の目的外使用の承認基準緩和について	国庫補助事業を活用して取得した道路用地等を目的外に使用する場合は補助金適正化法第22条に関する国土交通省基準の緩和を求める。現行の基準では、貸付等により収益がある場合、収益は補助対象施設の整備費及び維持管理費相当額を除き国庫に納付することとなっているが、これを緩和し、整備前においても将来の整備費等に充当する目的の基金に積み立てることを条件に、地方公共団体の歳入にできるようにすることを求める。	【緩和の必要性】 国庫補助事業を活用して取得した財産を目的外で使用するケースとして、例えば道路事業用地を取得した場合で、全ての道路予定地を取得完了するまでの間、先行して取得した土地を暫定的にコインパーキングやモデルルームなどに有償で貸し付け、といったことが考えられる。 しかしこの場合、また整備工事を行っていないため、施設整備費や維持管理費等は発生しておらず、収益発生額を国庫に納めなければならないと解されたほうがよいという判断をせざるを得ないのが実情である。 結果として土地のポテンシャルが活かされないことない未利用地となり、不合理である。緩和により土地利用を推進するよう求めたい。	土地を有効活用することで土地利用の推進及び税外収入(管理・整備費等の確保)に寄与する。	補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条、同施行令第13条 国土交通省通知「都市局所管補助事業等にかかる財産処分承認基準」について(国都総第2448号、H20.12.22)	国土交通省	特別区長会		甘日市市、熊本市	○本市では、国庫補助事業を活用して広場整備を実施しており、第一期整備、第二期整備に分けて整備を行っている。第一期整備後の現在においてバスターミナルの発券所として貸付し、目的外使用を行っており、「社会資本整備総合交付金事業の実績報告書、残存物件等の取扱い、額の確定及び財産処分承認基準等要領」に基づき、その収益は施設整備費、維持管理費を除き国庫に納付している。しかし、将来の第二期整備でも整備費が発生するため、整備前においても将来の整備費を施設整備費の対象とできるように求めるもの。 ○収益を国庫に納付する必要があることから、目的外使用は市にとってメリットがなく、積極的な土地利用にならない。財政状況が厳しい市町にとって貴重な税外収入となるよう緩和を求める。