

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	その他(特記事項)	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見		全国知事会からの意見		
								区分	回答	意見	補足資料	意見	補足資料	
836	公共下水道の設計者等の資格制度の条例委任について	公共下水道を設置、改築する場合の設計者及び工事の監督管理者、維持管理を行う者の資格を条例に委任し、より地域の実情に応じた資格の設定を可能とする。	公共下水道を設置、改築する場合の設計者及び工事の監督管理者、維持管理を行う者の資格については、下水道法第22条で定められているが、職員の配置については、各自治体における人事や人材育成方針等に基づき実施され、職員採用や人事任用制度もあり、当該観点のみの職員配置は難しい状況にある。 また、職員の在職年数が長くなりがちになり、新たな職員が配置できず技術の伝承に支障をきたしている。	下水道法第22条		国土交通省、環境省	三鷹市	C 対応不可	公共下水道・流域下水道の設計、工事の監督管理を行う者に必要な資格要件、及び公共下水道・流域下水道の維持管理を行う者の資格要件については、下水道法第22条に基づく政令で規定されていますが、これらの要件は、特殊な技能が不可欠なこれら業務に着目し、必要最低限の資格(学歴・実務経験年数等)を定めているものであり、ご提案のように地方公共団体の人員配置等の観点から、地域に応じて差異を設けることができる性質のものではありません。 地方公共団体の人員配置等から資格者の確保が難しいという点につきましては、外部の人材を活用する手法として例えば、維持管理について包括的民間委託(民間事業者が下水処理場の運転操作等の維持管理を行うもの)の方式で民間事業者に委託する方法(下水道管理者側で、資格者を配置する必要はない。)等があり、実際に一定の地方公共団体で活用されているところですので、ご検討頂ければと存じます。	水道法の一部改正では、水道の布設工事監督者を配置する対象工事に関しては、地方公共団体の条例で定める水道の布設工事に限るとされ、水道の布設工事監督者及び水道技術管理者の資格基準に関しては、政令で定める資格を参照して地方公共団体の条例で定めることとされています。 また、市内に下水処理場を抱える本市にとって、技術系職員の知識・技術の継承は安定的な下水道経営の観点から不可欠です。こうした観点から、ご回答いただいた包括的民間委託等の方式は、技術系職員の知識・技術の伝承に支障を来すことが懸念されるため、条例委任による資格設定について再検討を求めるところです。				
928	都道府県を介さない国の補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)について、都道府県への財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうち先導的都市環境形成促進事業について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること	【制度改正の必要性等】 国が都道府県を介さずに市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかりか、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方分権改革に逆行するものである。 特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とすることが必要である。 については、「空飛ぶ補助金」のうち、中小企業支援やまちづくりなどの地域振興に資するものは、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること。 【地方移管を求める理由】 県に対する情報提供が不十分であるため、県が把握している地域の事情等を反映できない。	先導的都市環境形成促進事業費補助金交付要綱		国土交通省	埼玉県	C 対応不可	本事業の目的は都市における先導的な環境対策のモデル支援を行うことにより、その成果を他の地域へと普及促進していくことであるところ、モデル的であるため効果の実証がなされておらず、地方公共団体ではリスクの大きき故に支援しづらい取組とあるが、地方公共団体ではリスクの大きき故に支援しづらい取組については、引き続き国が実施すべき役割であると考えている。	第1次回答において、「モデル的であるため効果の実証がなされておらず、地方公共団体ではリスクの大きき故に支援しづらい取組」とあるが、地方公共団体においても権限と財源が移譲されれば、当事業のようにリスクのある事業を行うことは可能であり、また検証を行う能力も有している。 また、当事業の応募、審査等の業務は一般社団法人都市環境エネルギー協会に委託されているが、モデル事業については「低炭素まちづくり計画」策定の義務付けがあり、当該計画の作成が国土交通省が定めるマニュアル通り行われていけば都道府県で審査できると考える。  については、「空飛ぶ補助金」のうち先導的都市環境形成促進事業について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすべきである。	国から民間団体等に直接交付される補助金等については、都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。			
929	都道府県を介さない国の補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)について、都道府県への財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうち耐震対策緊急促進事業補助金について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること	【制度改正の必要性等】 国が都道府県を介さずに市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかりか、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方分権改革に逆行するものである。 特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とすることが必要である。 については、「空飛ぶ補助金」のうち、中小企業支援やまちづくりなどの地域振興に資するものは、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること。 【地方移管を求める理由】 所管行政庁に耐震化補助がある場合には、移管すれば二重行政の解消になる。	耐震対策緊急促進事業制度要綱		国土交通省	埼玉県	C 対応不可	耐震対策緊急促進事業は、地方公共団体において補助制度が整備されている場合は防災・安全交付金等への上乗せ補助、補助制度が整備されていない場合は国による直接補助を行うものです。 上乗せ補助については、地方公共団体の補助制度に合わせて実施するものであり、地方の実情に応じて補助対象や補助率等を自由に設定できるとともに、申請等の窓口についても地方公共団体に一本化していることから、財源・権限の移譲にはそぐわないものと考えます。	上乗せ補助については、地方公共団体の補助制度に合わせて実施するものであり、申請等の窓口についても地方公共団体に一本化している。したがって、財源・権限を移譲することで、二重行政の解消・県が実施する事業との更なる連携が図れ効果を最大限に発揮できるようになる。  については、耐震対策緊急促進事業補助金について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすべきである。	都道府県が実施する耐震対策事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。			

管理番号	全国市長会・全国町村会からの意見		重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答		調整結果 (平26対応方針(平27.1.30閣議決定)抜粋) ※平27対応方針(平27.12.22閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平27>として併記 ※平28対応方針(平28.12.20閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平28>として併記 ※平29対応方針(平29.12.26閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平29>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
	意見	補足資料		区分	回答		措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
836	【全国市長会】 提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求 める。			C 対応不 可	<p>○処理施設、ポンプ施設及び排水施設の設計・監督管理、処理施設及びポンプ施設の維持管理がそれぞれ適切に行われなければ、市街地の浸水、汚水の溢水や公共用水域の汚染といった重大な被害を及ぼすおそれがあるとともに、公衆衛生の観点から人命に関わるおそれがあります。</p> <p>○これらには土木工学、機械工学、電気工学に加え、化学、生物学、公衆衛生学に係る専門的な知識が必要となるため、下水道法第22条及び下水道法施行令第15条において、必要最低限の資格を有する者が必要であるとして いるところであり、ご提案のように人員配置が困難であるとの理由により、緩和 できる性質のものではありません。</p> <p>○また、水道と異なり下水道は、公共用水域の汚濁、市街地の浸水及び公衆 衛生の悪化について、一つの地方公共団体の範囲を超えて広域的な被害を 生ずるものであるため、全国一律の基準が要請されるものです。このことは、 公共用水域の汚濁防止の観点から下水道法第2条の2の規定に基づき流域 別下水道整備総合計画を定めなければならないとされていることから明らか です。</p> <p>○なお、公益事業に関連して、一定の資格や経験年数を統一的に必要とす る同様の規定としては、電気事業法(昭和39年法律第170号)第43条やガス 事業法(昭和29年法律第51号)第31条に規定される主任技術者等があるこ ろです。</p>	6【国土交通省】 (9)下水道法(昭33法79)(環境省と共管) 公共下水道又は流域下水道の設計若しくは工事の監督管理又は維持管理 を行う者の資格要件(施行令第15条及び15条の3)のうち技術上の実務従事経 験について、下水道管理をめぐり状況の変化に鑑み、下水道以外の一定の インフラに関する経験を算入できるようにするとともに、下水道に関する経験 を緩和する方向で検討を行い、平成27年中に必要な措置を講ずる。	政令、省令	平成27年10月7日 公布、同年10月21 日施行	下水道法施行令の一部を改正する政令 (平成27年政令第360号) 下水道法施行規則の一部を改正する省令 (平成27年国土交通省令第75号) 下水の処理開始の公示事項等に関する省 令の一部を改正する省令(平成27年国土 交通省環境省令第3号)	
928	【全国市長会】 市町村への交付分については、国の関与とは別に、 都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係 る事務手続きの増加等への懸念もことから、慎重 に検討を行うべきである。			C 対応不 可	<p>先導的都市環境形成促進事業におけるモデル事業支援は、CO2削減に資 するエネルギー面的利用を推進するため、その阻害要因を軽減するための 事業類型を把握し、全国に普及させることを目的としていることから、学識経 験者の評価・審査により全国的な見地での先進・先導性を備えた事業に限っ て支援を行っている。</p> <p>この事業の認定・補助金交付が都道府県単位で行われる場合、異なる都道 府県において類似の事業に対して支援する恐れが生じること等に加え、予算 額が416百万円(平成26年度)と小規模であることから、1件あたりの事業費 が過小となり必要な配分が出来ない等、予算の執行が非効率となる恐れが 生じることから、引き続き国が事業を実施すべきである。</p> <p>なお、提案団体からのご意見に「モデル事業については『低炭素まちづくり 計画』策定の義務付けがあり、当該計画の作成が国土交通省が定めるマ ニュアル通り行われていれば都道府県で審査できると考える。」とあるが、本 事業の審査の中では、低炭素まちづくり計画に関しては、本事業が計画区域 内で実施されるものであるか否かの確認のみであり、低炭素まちづくり計画 の内容を審査しているわけではなく、「応募のあった事業が他事業において 類似の事例が無くエネルギー面的利用の課題を解決するための優れた特 性を有しているかどうかといった先進性・先導性」を審査しているものであり、 ご指摘の件はあてはまらない。</p>					
929	【全国市長会】 市町村への交付分については、国の関与とは別に、 都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係 る事務手続きの増加等への懸念もことから、慎重 に検討を行うべきである。			C 対応不 可	<p>地震国日本において、大規模地震発生時の国民の生命・財産の被害 を最小限としていく観点から、住宅・建築物の耐震化の促進は、国全体 としての重要な課題である。</p> <p>平成25年11月には、不特定多数の者が利用する大規模建築物等 について、耐震診断の義務付けや診断結果の報告(平成27年末まで)等 を内容とする建築物の耐震改修の促進に関する法律(耐震改修促進 法)の改正が施行されたところ。</p> <p>これに合わせ、耐震診断義務付け対象建築物の所有者の負担を軽 減するため、平成25年度に「耐震対策緊急促進事業」(平成27年度まで の時限制度)を創設し、義務付け対象建築物の耐震診断・耐震改修等 に対して、従来の防災・安全交付金等による助成に加え、国による緊急 的・重点的な支援措置として、国が補助率の引上げを行っている。</p> <p>耐震対策緊急促進事業については、国全体として、住宅・建築物の耐 震化のさらなるスピードアップを図る観点から、地方公共団体において 補助制度が整備されている場合は防災・安全交付金等への上乗せ補 助、補助制度が整備されていない場合は国による直接補助を行うもの であり、上乗せ補助については、地方公共団体の補助制度に合わせて 実施するものである。</p> <p>また、補助対象や補助率等については、地方の実情に応じて自由に 設定できるとともに、申請等の窓口についても地方公共団体に一本化 していることから、現行制度においても都道府県が実施する耐震対策 事業との連携を図ることが十分に可能であり、財源・権限の委譲にはそ ぐわらないものと考ええる。</p>					

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	その他(特記事項)	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見		全国知事会からの意見	
								区分	回答	意見	補足資料	意見	補足資料
930	都道府県を介さない国の補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)について、都道府県への財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうちスマートウェルネス住宅等推進事業(スマートウェルネス拠点整備事業、スマートウェルネス住宅等推進モデル事業)について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること	【制度改正の必要性等】 国が都道府県を介さずに市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかりか、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方分権改革に逆行するものである。 特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とすることが必要である。 については、「空飛ぶ補助金」のうち、中小企業支援やまちづくりなどの地域振興に資するものは、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること。 【地方移管を求める理由】 県で行っている県営住宅団地再生事業と密接な関係があり、県で実施することにより事業推進効果が期待できる(施設整備に係る部分に限る)。	スマートウェルネス住宅等推進事業補助金交付要綱		国土交通省	埼玉県	C 対応不可	スマートウェルネス拠点整備事業は、都道府県が策定する高齢者居住安定確保計画等に基づき、住宅団地等における併設施設の整備を支援するものであり、現行制度において地域の特性や実情を反映した支援を実施しているところである。 スマートウェルネス住宅等推進モデル事業は、高齢者等の居住の安定確保及び健康の維持・増進に資する先導的な取組に対して支援するものであり、住宅・福祉の専門家によって先導性の評価をし、選定された取組みの成果を全国へと普及促進していくことを目的としている。したがって、国が引き続き支援を行っていくことが適切であると考えられる。	第1次回答において、「スマートウェルネス拠点整備事業は、都道府県が策定する高齢者居住安定確保計画等に基づき、住宅団地等における併設施設の整備を支援するものであり、現行制度において地域の特性や実情を反映した支援を実施している」とあるが、「都道府県が策定する高齢者居住安定確保計画等に基づく事業」であれば、その策定者である都道府県が実施する方がより効果的な事業を実施できると考える。 「地域の特性や実情を反映した支援」であれば都道府県や市町村がより実情を把握しているため、地方で行うことが適切と考えられる。 スマートウェルネス住宅等推進モデル事業についても、住宅行政・福祉行政を担う都道府県が専門家と連携して行うことで実施可能である。 については、スマートウェルネス住宅等推進事業(スマートウェルネス拠点整備事業、スマートウェルネス住宅等推進モデル事業)について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすべきである。	都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。		
931	都道府県を介さない国の補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)について、都道府県への財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうち集約都市形成支援事業について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること	【制度改正の必要性等】 国が都道府県を介さずに市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかりか、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方分権改革に逆行するものである。 特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とすることが必要である。 については、「空飛ぶ補助金」のうち、中小企業支援やまちづくりなどの地域振興に資するものは、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること。 【地方移管を求める理由】 地方移管により地域の特性や実情を反映したまちづくりが可能となるため	集約都市形成支援事業費補助金交付要綱		国土交通省	埼玉県	C 対応不可	・低炭素まちづくり計画推進事業及び立地適正化計画推進事業は、低炭素まちづくり計画及び立地適正化計画の策定が前提とされている。これらの計画は当該地域の実情に精通した市町村が、地域の課題やニーズを精査した上で作成するものであり、現行の仕組みにおいても地域の特性や実情を反映したまちづくりを行うことは可能である。	低炭素まちづくり計画推進事業及び立地適正化計画推進事業は、都市のコアとなる施設(医療施設、社会福祉施設、教育文化施設、商業施設)を移転促進することとなるため、地域に密着した見地だけでなく、一市町村を超える広域的見地から検討することで、より事業効果の高い地域の特性や実情を反映したまちづくりを行うことが可能となる。 したがって、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすべきである。	国から民間団体等に直接交付される補助金等については、都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。		
932	都道府県を介さない国の補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)について、都道府県への財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうち都市安全確保促進事業費補助金交付要綱について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること	【制度改正の必要性等】 国が都道府県を介さずに市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかりか、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方分権改革に逆行するものである。 特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とすることが必要である。 については、「空飛ぶ補助金」のうち、中小企業支援やまちづくりなどの地域振興に資するものは、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること。 【地方移管を求める理由】 地方移管により地域の特性や実情を反映したまちづくりが可能となるため。	都市安全確保促進事業費補助金交付要綱		国土交通省	埼玉県	C 対応不可	・人口・機能が集積する都市再生緊急整備地域内及び主要駅周辺において、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保と都市機能の継続を図ることは、我が国の経済の牽引役となる大都市の安全・安心の確保と国際競争力の強化を図る観点から、地方公共団体や民間事業者等だけでなく、国策として国も取り組む必要がある。 ・都市再生安全確保計画及びエリア防災計画は、国と関係市町村、関係民間事業者のみならず、関係都道府県も参加する都市再生緊急整備協議会及び帰宅困難者対策協議会で作成されており、現行の仕組みにおいても地域の特性や実情を反映したまちづくりは可能である。	人口・機能が集積する都市再生緊急整備地域内及び主要駅周辺において、大規模な地震が発生した場合の都市機能の確保や帰宅困難者対策は、広域的な見地から検討することは当然必要であるが、その都市を中心とした広域的な地域の特性を踏まえることにより、より実践的に取り組んでいくことが可能である。 都道府県も協議会の構成員として一定の関与はあるが、総合行政主体であり、ハード・ソフトを包含した広域的な地域防災計画の策定者でもある都道府県が主体となって都市安全確保促進事業を実施した方が、他の事業等との連携がしやすく、よりの確に地域の特性や実情を反映して効果的・効率的に事業を実施することができる。 したがって、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすべきである。	国から民間団体等に直接交付される補助金等については、都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。		

管理番号	全国市長会・全国町村会からの意見		重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答		調整結果 (平26対応方針(平27.1.30閣議決定)抜粋) ※平27対応方針(平27.12.22閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平27>として併記 ※平28対応方針(平28.12.20閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平28>として併記 ※平29対応方針(平29.12.26閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平29>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
	意見	補足資料		区分	回答		措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
930	【全国市長会】 市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。			C 対応不可	<p>○スマートウェルネス住宅等推進事業(スマートウェルネス拠点整備事業、スマートウェルネス住宅等推進モデル事業)は、高齢者人口の増加等を背景に、高齢者をはじめとした多様な世帯が安心して健康に暮らすことができる住環境(「スマートウェルネス住宅」)を全国的に定着・実現することを目的とした事業である。</p> <p>○全国的な定着・実現を図るためには、定着・実現までの間、地域による偏在なく「スマートウェルネス住宅」を実現する事業を支援するとともに、より先導的な取組みを全国へと発信させていく必要がある。</p> <p>○このため、スマートウェルネス拠点整備事業において、「スマートウェルネス住宅」を実現する事業を支援するとともに、スマートウェルネス住宅等推進モデル事業において、より先導的な取組みを全国へと発信することとしている。</p> <p>○なお、地方公共団体による支援とした場合、異なる地方公共団体において類似の事業に対して支援が行われる恐れが生じることに加え、より先導的な取組みを全国へと発信できなくなる恐れが生じる等、本事業の目的と照らしても、適切ではないと考える。</p> <p>○したがって、「スマートウェルネス住宅」の全国的な定着・実現のためには、国が引き続き支援を行っていくべきである。</p>					
931	【全国市長会】 市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。			C 対応不可	<p>・立地適正化計画は都市再生基本方針に基づいて作成することとされている。都市再生基本方針において、立地適正化計画の作成にあたっては、隣接市町村等との協調・連携が重要であると規定しており、取り組みの事例として都道府県が広域的な調整を図ることも挙げられている。このため、隣接市町村等との広域的な調整は制度上当然に図られるべきものである。</p> <p>・また、コンパクトシティに取り組む市町村の数は時期や都道府県によって異なり、都道府県に移譲することとすると、市町村が支援を受けたいと思っても、各都道府県への配分の結果、支援を受けられないことが生じる可能性があるなど、都道府県を超えた全国的見地からの機動的な支援が困難になる。さらに、例えば現行の財源を都道府県に均等配分したとしても、支援額の上限が1つの都道府県に配分された小規模な額にとどまり、十分な支援ができなくなる可能性があるなど、事業効果の減退が見込まれる。</p> <p>・したがって、引き続き国が事業を実施すべきである。</p>					
932	【全国市長会】 市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もあることから、慎重に検討を行うべきである。			C 対応不可	<p>・都市安全確保促進事業の対象となっている都市再生緊急整備地域や主要駅周辺における滞在者等の都市機能の確保や帰宅困難者対策は、大都市の安全・安心確保と国際競争力の強化を図る観点から、国策として取り組む必要がある。したがって、広域的な地域の特性を踏まえた都市再生安全確保計画及びエリア防災計画の策定や地域防災計画との連携等について、都道府県ではなく、国や地方公共団体、民間事業者等で組織する協議会において検討・実施すべきである。</p> <p>・また、都市安全確保促進事業は、都市の再生の拠点として緊急的かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として国が指定する都市再生緊急整備地域や、1日あたりの乗降客数が30万人以上の主要駅周辺を対象としているところ、都市再生安全確保計画及びエリア防災計画を策定する地域の数は時期や都道府県によって異なる。都道府県に移譲することとすると、各地域が支援を受けたいと思っても、各都道府県への配分の結果、支援を受けられないことが生じる可能性があるなど、都道府県を超えた全国的見地からの機動的な支援が困難になる。</p> <p>・したがって、引き続き国が事業を実施すべきである。</p>					

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	その他(特記事項)	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見		全国知事会からの意見	
								区分	回答	意見	補足資料	意見	補足資料
933	都道府県を介さない国の補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)について、都道府県への財源・権限の移譲	「空飛ぶ補助金」のうち民間まちづくり活動促進事業について、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること	【制度改正の必要性等】 国が都道府県を介さず市町村や民間事業者等へ直接交付する補助金(いわゆる「空飛ぶ補助金」)は、地方の実情が反映されない恐れがあるばかりか、国による地方への過度な関与や二重行政の拡大につながるなど、地方分権改革に逆行するものである。 特に中小企業支援やまちづくりなどの施策は、都道府県の関与を強め、補助対象、補助率等を地方の裁量で決定するとともに、都道府県等が実施する事業との連携を図ることによって、地方の実情に応じたより効果の高い事業とすることが必要である。 ついで、「空飛ぶ補助金」のうち、中小企業支援やまちづくりなどの地域振興に資するものは、都道府県へ財源・権限を移譲し、都道府県から市町村や民間事業者等へ補助する制度とすること。 【地方移管を求める理由】 県に対する情報提供が不十分であるため、県が把握している地域の事情等を反映できない。	民間まちづくり活動促進事業交付要綱		国土交通省	埼玉県	C 対応不可	・普及啓発事業は、先進団体が実施している民間まちづくり活動の普及啓発を、都道府県にとどまらず広く全国的に展開する必要があるため、国が先進的な取組を行っている民間事業者等が行うその他の地域への普及啓発事業に対して支援しているところである。 ・社会実験・実証事業等は、補助対象者が作成する民間まちづくり計画に記載された事業内容について支援をするものであり、補助対象者は市町村に指定を受けた都市再生推進法人、市町村単位で組織される法定協議会又は民間事業者等であるところ、都市再生推進法人や法定協議会は地域の実情に精通した市町村との密接な連携が図られるものであり、また、民間事業者等は民間まちづくり計画の作成について市町村と協議することとなっていることから、現行の仕組みにおいても地域の特性や実情を反映したまちづくりを行うことは可能である。	民間まちづくり活動促進事業は、都道府県で既に実施しているまちづくり事業と密接な関係があり、都道府県で一体的に実施した方が地域の実情に応じてより効果的に事業展開ができるので、都道府県へ移譲すべきである。さらに、当該補助金による事業はひとつの市町村に収まらず、周辺自治体で連携して行われるものも多くあると考えられることから、都道府県が関与した方が効果的に地域の特性や実情を反映することができる。		都道府県が実施するまちづくり事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。	
34	旅客自動車運送事業(バス・タクシー事業)の許認可等の地方運輸局から都道府県への移譲	旅客自動車運送事業に関する許認可等の事務・権限及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金(バス路線維持に限る)による自動車運送事業に対する助成について、地方運輸局から都道府県に移譲する。	【制度改正の必要性】 バス事業の許認可事務及びバス路線の維持に係る助成措置・運用の基準算定は国がその役割を担っており、具体的な事務は地方運輸局において処理されている。地域住民の足を確保するためのバス路線の確保について、地方の実情に応じた運行維持対策を講じるためには、本来地方がその役割を果たすべきであると考えられ、そのために必要な権限と財源を一括して県に移譲すべきである。 なお、移譲にあたっては、地域の交通ネットワークの形成に関する主体的な取組を可能とするよう自動車運送事業に対する助成も含めて、自治体、事業者等地域の関係者の適切な役割分担の下で、その実効性を高める新たな制度的枠組の構築をした上で、権限の移譲を行うこと。また、運送事業の許認可等は、法的に様々なケースが想定され専門的な知識や経験を有する職員の育成を必要があることから、移譲にあたっては、ノウハウの継承、人材育成支援など人的支援の円滑な業務移譲のため必要な財源措置等を確実に講じていただきたい。	道路運送法4条、9条、11条等 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第2編第1章に係る補助金		国土交通省	愛知県	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。	全国知事会からの意見のとおり、路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。		路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。	
152	旅客自動車運送事業にかかる許認可等の権限の地方運輸局から都道府県への移譲	2以上の都道府県にまたがる路線を除き、道路運送法に基づく許認可等の権限を都道府県に移譲する。	【制度改正の必要性】 地方と大都市部では公共交通にかかる諸条件が著しく異なることから、道路運送法に基づく事業者の事業計画(路線や営業区間など)の変更などについて、地域の実情に応じてより迅速な対応ができる制度とすることで、事業者の負担を軽減し、住民サービスの向上を図る。ただし、2つ以上の都道府県にまたがる路線については、自治体ごとの対応が異なることも予想されるため、今回は対象外とした。 【効果】 地域の自主性及び自立性を高めることが求められる中、路線や営業区間の変更など旅客自動車運送事業の許認可等に関する業務について、生活交通ネットワーク計画の作成、地域協議会への参画等により地域の交通事情・利用者ニーズについて熟知している都道府県が総合的に実施することで、地域住民及び事業者にとってより身近でかつ迅速な対応が可能となる。	道路運送法第4条、9条、9条の二、9条の三、15条		国土交通省	鳥取県、京都府、大阪府	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。	旅客自動車運送事業の許認可については、地域公共交通活性化再生法で地域公共交通再編実施計画の認定を受けた場合においても、審査基準の緩和等の特例は想定されているものの、許認可権限は国に残ったままである。国土交通省の回答にある地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現するという観点から考えれば、地方が責任を持って計画作成と許認可等を一体的に運用することが望ましく、自家用有償旅客運送だけでなく旅客自動車運送においても許認可権限等を都道府県に移譲すべき。		路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をするべきである。	

管理番号	全国市長会・全国町村会からの意見		重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答		調整結果 (平26対応方針(平27.1.30閣議決定)抜粋) ※平27対応方針(平27.12.22閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平27>として併記 ※平28対応方針(平28.12.20閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平28>として併記 ※平29対応方針(平29.12.26閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平29>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
	意見	補足資料		区分	回答		措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
933	【全国市長会】 市町村への交付分については、国の関与とは別に、都道府県の関与が新たに加わることや、申請等に係る事務手続きの増加等への懸念もことから、慎重に検討を行うべきである。			C 対応不可	・民間まちづくり活動促進事業は、市民・企業・NPOなどの知恵・人的資源等を活用した先導的な都市施設の整備・管理の全国的な普及を目的としている。具体的には、先進団体による民間まちづくり活動のノウハウの全国的な普及啓発、民間の担い手が主体となった都市施設の整備・管理の全国的な展開に先立つて必要となる社会実験・実証事業等への支援を行うものである。 ・この事業の財源を都道府県に移譲した場合、支援対象となる活動は当該都道府県内に普及させるかどうかで判断され、全国的な見地からは判断されず、当該都道府県外の団体に先進団体のノウハウを普及させることが困難になるだけでなく、異なる都道府県において類似の事業に対して支援することになり、支援の重点化が図られなくなるなど、予算の執行が非効率になる恐れがある。 ・また、現行の財源を都道府県に均等配分したとしても、支援額の上限が1つの都道府県に配分された小規模な額にとどまり、十分な支援ができなくなる可能性があるなど、事業効果の減退が見込まれる。 ・したがって、引き続き国が事業を実施すべきである。					
34	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。			C 対応不可	【バス・タクシーの権限移譲について】 バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ。輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。 上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭で持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。 【助成事務の移譲について】 本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。なお、現在の見解も以下の過去の議論の整理と同様である。 過去の議論においては、地域公共交通を巡る利用者の減少、経営の悪化、サービス水準の低下等の諸問題を適切に解決し、地域住民の移動手段の確保といった社会的要請の増大に的確に答えるためには、「地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭で、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、「持続可能な公共交通ネットワーク」を構築し、その実現を図ることが重要」であって、「このような地域の主体的取組みを全国に普及させるために、(中略)取組みの実効性を担保する枠組みを構築する必要がある」との考え(「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会最終とりまとめ」(平成26年8月6日))に基づき、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会での議論を経て、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。	4【国土交通省】 (7)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)及び道路運送法(昭26法183) 平成26年11月20日に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平26法41)により、地方公共団体が先頭で、まちづくりと連携して、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための新たな枠組みが整備されたことを踏まえ、地域公共交通網形成計画等を作成する意欲のある地方公共団体に対し、計画作成のノウハウや知識・データを提供し、個別に相談に対応するなど、地域の取組の効果が十分発揮されるよう、環境整備を進める。	全国での説明会等を実施するとともに、地方運輸局に相談窓口を設置し、計画を策定する意欲のある地方公共団体に対し、個別の相談対応を行う体制を整えた。	平成26年度	説明会については、平成26年7月及び11月に全国で順次実施し平成27年2月に再度説明を実施。 相談窓口については、各地域の問い合わせ先を国土交通省HPIにて公表している。	
152	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。			C 対応不可	バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ。輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。 上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭で持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。 また、意見を踏まえ、今後においては、各地方自治体と各運輸支局等の間で情報共有を図って参りたい。	【再掲】 4【国土交通省】 (7)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)及び道路運送法(昭26法183) 平成26年11月20日に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平26法41)により、地方公共団体が先頭で、まちづくりと連携して、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための新たな枠組みが整備されたことを踏まえ、地域公共交通網形成計画等を作成する意欲のある地方公共団体に対し、計画作成のノウハウや知識・データを提供し、個別に相談に対応するなど、地域の取組の効果が十分発揮されるよう、環境整備を進める。	全国での説明会等を実施するとともに、地方運輸局に相談窓口を設置し、計画を策定する意欲のある地方公共団体に対し、個別の相談対応を行う体制を整えた。	平成26年度	説明会については、平成26年7月及び11月に全国で順次実施し平成27年2月に再度説明を実施。 相談窓口については、各地域の問い合わせ先を国土交通省HPIにて公表している。	

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	その他(特記事項)	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見		全国知事会からの意見	
								区分	回答	意見	補足資料	意見	補足資料
265	旅客自動車運送事業(バス事業)の許認可等の地方運輸局から都道府県への移譲 地域公共交通確保維持改善事業費補助金(バス路線維持等に限る)による助成事務の地方運輸局から都道府県への移譲	県内で路線が完結する旅客自動車運送事業の許認可(バス事業)及び当該自動車運送業に関する助成事務を移譲すること	<許認可権限について> 【制度改正の必要性等】道路運送法第4、5条等の路線バスの事業経営(路線・営業区域・営業所位置等に関する事業計画)、運賃等に関する許認可及び監査・行政処分権限は国が持っている。 国が持つ許認可及び監査・行政処分権限について、県へ移譲することにより、地域公共交通の実情が把握しやすくなるとともに、地域の実情に根差したよりきめ細かな施策の検討や展開が可能となり、県民への交通サービスの提供に資する。 なお、他都県をまたぐ路線に係る旅客自動車運送事業の許認可については、他都県との調整が必要であるため、引き続き国が広域的な観点から事務をとることが適当と考えられる。 <路線維持確保のための補助事業について> 【制度改正の必要性等】バス路線の新設・廃止は、事業採算性を考慮して判断されることから、路線の採算性の確保が最大の課題となっている。このため、限界集落のような過疎地域におけるバス路線の新設・変更は、許認可の権限の所在の有無ではなく、実質的に行政による支援の有無に大きく左右される。 現在、バス路線の維持確保に向けた補助事業を、国、県、市町村がそれぞれ行っているが、バス路線の休止に際しては、県が地域協議会を開催し、国、市町村、事業者等と協議、調整を行っている。 そこで、補助事業を県に一元化することにより、許認可事務とも相まって地域公共交通の実情が把握しやすくなるとともに、地域の実情に根差したよりきめ細かな施策の検討や展開が可能となり、県民への交通サービスの提供に資する。 したがって、地域事情等に精通した地方自治体が総合行政の観点から交通政策を展開することが効果的である。	道路運送法第4条、第5条、第9条第1、3、4、5項、第11条第1、3項、第15条第1、3、4項、第19条第19条の2、第19条の3、第21条第2項、第22条の2第1、2、3、4、5、7項、第27条第2項、第30条第4項、第31条、第35条、第36条第1、2項、第37条、第38条第1、2項、第84条、第89条 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第2編第1章に係る補助金		国土交通省	埼玉県	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭を立て持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。	貴回答のとおり、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日)の結果を踏まえ、このたび地域公共交通活性化再生法が改正され、地方自治体が地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画を定めるなど、主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことが可能とされた。 このような地方自治体による主体的な地域公共交通網の形成・充実の取組をさらに効果的・効率的に推進するためには、許認可事務とともに補助事業の移譲を図ることが必要と考える。 地域事情等に精通した地方自治体が総合行政の観点から交通政策を展開することが効果的であるので、再検討をお願いしたい。		路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲するべきである。	
407	一般乗合旅客自動車運送事業の運行許可権限の地方運輸局から区市町村への移譲	道路運送法の一般乗合旅客自動車運送事業について、道路運送法第4条を改正し、運行地域がそれぞれの自治体区域内であるという条件に限り、運行許可権限を地方運輸局から区市町村に移譲する。	【制度改正の必要性・支障事例】 これからの高齢者人口の増加や子育て世帯へのさらなる支援が求められる中で、買い物、公共施設利用、通院の移動手段として、バス路線の社会的な需要はさらに増大することが予想される。こうした社会情勢の中、自治体は、バス路線網の充実に向けた取り組みを行っていく必要がある。 現在、運行地域に関わらず、路線バスを運行開始するには、運行するバス事業者が、道路運送法に基づき一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請書を国土交通省に提出し、審査を経て許可を受けなければならない。 バス路線は、日々の生活において利用される身近な交通手段であり、地域の要望への対応は、迅速に行われるべきものであるが、現状、許可申請書を提出してから許可が下りるまで相当の時間を要している。また、許可手続きの進捗状況が分からないため、広報誌への掲載手続き等の住民への周知に関する事務手続きに入るタイミングに苦慮しているところである。 こうしたことから、地域の要望に迅速に対応するため、また、地方自治体において実施している住民への周知に関する事務の円滑化、効率化を図るため、運行地域がそれぞれの自治体区域内に限るバス路線の新設や変更等についての運行許可権限は、地域に密着した基礎自治体にあるべきである。	道路運送法第4条		国土交通省	特別区長会	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭を立て持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。	本提案は、「個性を活かし自立した地方をつくるため、地方の声を踏まえつつ、社会経済情勢の変化に対応して、地方分権改革を着実に推進していく」として新たに導入された提案募集方式の趣旨に則り、特別区において検討した結果提出しているものである。 平成25年12月の見直し方針、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正により、地方公共団体が地域の公共交通計画に主体的に関わる枠組みが整備され、法の計画に基づく事業として、バス路線網を含めた地域公共交通の再編に取り組むことが可能となったと理解している。 この実施計画に国土交通大臣から認定を得ることで手続きの簡略化が図られるものの、関係者の同意など計画策定には相応の時間を要することが想定される。また、計画の変更においても同様のプロセスが求められることから、地域要望への迅速な対応においても懸念が残る。 こうした観点からの然るべき運用とともに、計画外の路線の運行要望などにも、速やかに対応できるよう運行地域が自治体区域内に限るバス路線の新設・変更についての運行許可権限を当該自治体に移譲することをお願いする。		路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲するべきである。 区市町村への移譲については、事務処理特例制度の活用によるべきである。	
54	市町村運営有償運送(交通空白輸送)の路線を定める義務の廃止又は過疎地有償運送の主体に市町村を追加ならびに自家用有償運送(市町村運営有償運送及び過疎地有償運送)の用途に旅行者の輸送を追加	過疎地域における市町村運営有償運送の交通空白輸送について、路線を定めなくとも可能とする。 過疎地有償運送について、実施主体に市町村を追加する。 また、用途に旅行者の輸送を追加する。	【制度改正の必要性】 市町村運営有償運送については、デマンド輸送の場合でも、基本となる路線を定める必要がある。そのため、事務が煩雑であるとともに、点在する住宅の高齢者に対して弾力的なドア・ツー・ドアのサービスを行うことができない。また、路線を定める必要がない過疎地有償運送については、運営主体は「特定非営利活動法人等」とされており、市町村が主体となることができない。過疎地域においては、健全な高齢者向けにドア・ツー・ドアのサービスを行いたいことが、採算性の問題等で商工会などの参入が見込めない場合、市町村が主体となることも検討する必要がある。また、利用者も当該地域内の住民等に限定されているが、自家用車を持たない旅行者にも過疎山村を訪れていただく機会を増やすため、運行が限られる土日の路線をカバーできる仕組みを検討する必要がある。 【求める措置内容】 については、交通手段の限られた過疎地域において、市町村運営有償運送について、路線を定めなくとも可能とするか、又は過疎地有償運送の対象に市町村を追加する必要がある。また、自家用有償運送(市町村運営有償運送及び過疎地有償運送)用途に旅行者の輸送を追加する必要がある。これにより高齢者等に対するきめこまかな対応を実現するとともに、誘客の可能性を広げることができる。	道路運送法第78条第1項第2号、道路運送法施行規則第49条第1号、2号、第51条の2第1号等、市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について(H18.9.15)		国土交通省	愛知県	E 提案の実現に向けて対応を検討	市町村運営有償運送(交通空白)について、デマンド輸送を行う場合の事務の簡素化について検討する。 また、旅客の範囲の拡大については、「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会」の最終とりまとめ(H26.3.20)を踏まえ、一定の条件の下、旅行者の運送を可能とすることについて検討する。	提案どおりの対応が実現するよう検討していただきたい。		提案団体の提案に沿って、過疎地域における市町村運営有償運送の交通空白輸送について、路線を定めなくとも可能とするか、過疎地有償運送の対象に市町村を追加するべきである。 また、自家用有償運送に旅行者の輸送を追加するべきである。	

管理番号	全国市長会・全国町村会からの意見		重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答		調整結果 (平26対応方針(平27.1.30閣議決定)抜粋) ※平27対応方針(平27.12.22閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平27>として併記 ※平28対応方針(平28.12.20閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平28>として併記 ※平29対応方針(平29.12.26閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平29>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
	意見	補足資料		区分	回答		措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
265	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。			C 対応不可	<p>【バスの許認可権限の移譲について】</p> <p>バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ。輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。</p> <p>上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。</p> <p>なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保」を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立ち持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある仕組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。</p> <p>【助成事務の移譲について】</p> <p>本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。なお、現在の見解も以下の過去の議論の整理と同様である。</p> <p>過去の議論においては、地域公共交通を巡る利用者の減少、経営の悪化、サービス水準の低下等の諸問題を適切に解決し、地域住民の移動手段の確保等といった社会的要請の増大に答えるためには、「地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立ち、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、「持続可能な公共交通ネットワーク」を構築し、その実現を図ることが重要」であって、「このような地域の主体的取組みを全国に普及させるために、(中略)取組みの実効性を担保する仕組みを構築する必要がある」との考え(「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会最終とりまとめ」(平成26年8月6日))に基づき、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会での議論を経て、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。</p>	<p>【再掲】</p> <p>4【国土交通省】</p> <p>(7)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)及び道路運送法(昭26法183)</p> <p>平成26年11月20日に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平26法41)により、地方公共団体が先頭に立ち、まちづくりと連携して、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための新たな仕組みが整備されたことを踏まえ、地域公共交通網形成計画等を作成する意欲のある地方公共団体に対し、計画作成のノウハウや知識・データを提供し、個別に相談に対応するなど、地域の取組の効果が十分発揮されるよう、環境整備を進める。</p>	<p>全国での説明会等を実施するとともに、地方運輸局に相談窓口を設置し、計画を策定する意欲のある地方公共団体に対し、個別の相談対応を行う体制を整えた。</p>	平成26年度	説明会については、平成26年7月及び11月に全国で順次実施し平成27年2月に再度説明を実施。相談窓口については、各地域の問い合わせ先を国土交通省HPIにて公表している。	
407	【全国市長会】 市への移譲については、手挙げ方式による移譲を求める。			C 対応不可	<p>バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ。輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。</p> <p>上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。</p> <p>なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保」を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立ち持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある仕組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。</p> <p>また、意見を踏まえ、今後においては、各地方自治体と各運輸支局等の間で情報共有を図って参りたい。</p>	<p>【再掲】</p> <p>4【国土交通省】</p> <p>(7)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)及び道路運送法(昭26法183)</p> <p>平成26年11月20日に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平26法41)により、地方公共団体が先頭に立ち、まちづくりと連携して、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための新たな仕組みが整備されたことを踏まえ、地域公共交通網形成計画等を作成する意欲のある地方公共団体に対し、計画作成のノウハウや知識・データを提供し、個別に相談に対応するなど、地域の取組の効果が十分発揮されるよう、環境整備を進める。</p>	<p>全国での説明会等を実施するとともに、地方運輸局に相談窓口を設置し、計画を策定する意欲のある地方公共団体に対し、個別の相談対応を行う体制を整えた。</p>	平成26年度	説明会については、平成26年7月及び11月に全国で順次実施し平成27年2月に再度説明を実施。相談窓口については、各地域の問い合わせ先を国土交通省HPIにて公表している。	
54	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。			A 実施	<p>市町村運営有償運送(交通空白)は、主として廃止された路線バスの代替とするものであることから、路線バスと同様に、原則として路線を定めて行うものとしており、また、デマンド運行を行う場合も基幹となる路線を定めることとしている。一方、地域の実情に応じ、デマンド運行の巡回部分を地区単位(大字・字・町丁目・街区等)で行うことが適切であると地域公共交通協議等において協議が調った場合にあっては、地区単位で設定することができることとしており、現行制度においても実施可能である。</p> <p>また、旅客の範囲の拡大については、「家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会」の最終とりまとめ(H26.3.20)を踏まえ、一定の条件の下、旅行者の運送もできることとする。</p>	<p>6【国土交通省】</p> <p>(3)道路運送法(昭26法183)</p> <p>家用有償旅客運送の旅客の範囲(施行規則49条)については、市町村の区域内に営業所を有するバス・タクシー事業者等による地域外からの旅行者へのサービスの提供が困難であることが確認されている等の一定の条件を満たす場合には、これら旅行者の運送も可能とするよう拡大する。</p>	<p>省令</p>	平成27年4月1日施行	道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第49条	

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	その他(特記事項)	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見		全国知事会からの意見	
								区分	回答	意見	補足資料	意見	補足資料
325	過疎地有償運送等自家用有償旅客運送の実施に係る要件の緩和	過疎地有償運送等自家用有償旅客運送の実施に係る運営協議会の運用ルールについて、道路運送法第79条の4第1項第5号のただし書きとして、市町村又は市町村が承認する団体については、交通事業者を除いた市町村、実施主体及び地域住民の合意により合意されたものはこの限りではない、とするよう規制を緩和。	【現状】人口減少・少子高齢化の進展に伴い、中山間地域等交通空白地域における高齢者の移動手段の確保が喫緊の課題となっている。平成18年の道路運送法改正により自家用有償旅客運送が制度化されたが、次の支障事例のとおり地域の実情を踏まえた円滑な実施が困難となっている。 【支障事例・効果】①過疎地有償運送について、道路運送法第79条の4により国土交通大臣は運営協議会で協議が調っていない場合、自家用有償旅客運送者の登録を拒否することとされているが、運営協議会は実質的に利害調整の場となり合意形成が困難②「自家用有償旅客運送者が利用者から收受する対価の取扱いについて」において、対価設定について、実費の範囲内であること、営利目的として認められない妥当な範囲内であることとし、具体的には、当該地域におけるタクシーの上限運賃の2分の1の範囲内であることを目安とされているが、資金の脆弱な運送実施主体では採算性確保されない等、不合理なケースが存在する。 ③については、過疎地有償運送の実施にあたっては、運営協議会における合意形成要件を廃し、採算性を考慮した対価設定を可能にする等、市町村の責任、裁量による事業実施ができるよう要望する。 【更に制度改正が必要と考えられる根拠】「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会 検討会最終とりまとめ」において、運営協議会の合意形成の手法として、「利害調整ではなく関係者間の認識の共有により合意形成の円滑化に資する雰囲気を作られることを徹底すべき」とされるが、構成員に交通事業者が含まれたままでは利害関係が優先され合意形成が困難となることが危惧される。	道路運送法第79条の4第1項第5号、道路運送法施行規則第51条の7及び第51条の8、「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について(H18.9.15自動車交通局長通達)」、「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について(H18.9.15自動車交通局長通達)」、「自家用有償旅客運送者が利用者から收受する対価の取扱いについて(H18.9.15自動車交通局長通達)」		国土交通省	萩市	C 対応不可	有償で旅客を運送する場合には、道路運送法の目的である輸送の安全の確保及び利用者の利益を保護するため、バス・タクシー事業の許可を取得する必要がある。 しかしながら、過疎地など、バス・タクシー事業では生活に必要な輸送が確保されない場合については、自家用自動車を使用して有償で運送を行うことができることとしており(自家用有償旅客運送制度)、その導入に際しては、①バス・タクシー事業によることが困難であり、かつ、②地域住民の生活に必要な輸送を確保するために必要であることについて、協議会(都道府県又は市町村、バス・タクシー事業者、住民等が構成員)において合意していることを要件とすることにより、関係者間の適切な役割分担及びこれによる法目的の確保を図っている。 このため、協議会の合意要件を廃止することや、協議会の構成員からバス・タクシー事業者を除外することは困難である。 また、自家用有償旅客運送は、バス・タクシー事業によることが困難な地域における運送であり、非営利であることを前提としていることから、運送の対価についても「実費の範囲内」としている。	意見中の①バス、タクシー事業者によることが困難であり、かつ、②地域住民の生活に必要な輸送を確保するために必要であるということであれば、各事業者の合意を要件とすることは矛盾するのではないか。			
575-1	小規模旅客自動車運送事業の事務・権限を地方運輸局から都道府県知事等に移譲	次の旅客自動車運送事業に係る事務・権限を都道府県知事等へ移譲し、必要な規制緩和を行う。 ①過疎地域等の小規模な地域交通需要に対応するために実施する小型車両(現行での定員10人以下一規制緩和による定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲。 ②①にあたって、事業実施の「許可」を「登録」に、事業計画変更の「認可」を「登録変更」等へと規制を緩和。 ③定員15人以下の小型コミュニティバスに係る車両基準を見直し、現行10人以下の車両に係る基準と同程度にする。	【現行制度】大規模広域幹線交通と小規模地域内交通等を問わず、バス等の旅客自動車運送を実施する場合には、一律に道路運送法により国土交通大臣の許可・認可を要する。 道路運送車両の保安基準では、室内照明灯や動力式扉の乗降口等に関する保安基準が設けられている。 【制度改正の必要性】権限移譲により、交通事業者等の時間的・経済的負担が軽減される。既に自家用有償旅客運送の事務・権限を地方公共団体へ移譲する方針が示されており、地域の小規模公共交通の確保という観点から、地方が一体的に処理する必要がある。 現行の旅客自動車運送に用いる車両の保安基準等は大型車を前提として策定されており、小型コミュニティバスには過剰な規制となっており、最近の過疎地等における小規模な旅客需要に対応した小型コミュニティバスの導入を阻害している。 また、一般的に、登録制にすることで許可制より事務上の負担が軽減される。登録制としても輸送の安全の一定の確保が図られるばかりか、迅速な実施が可能となり、利用者の利益の保護及び利便の増進を確保できるものと考えられることから、「許可」を「登録」とすべきである。 地方公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、「地方公共団体が中心となり公共交通を再構築する」方針がより明確に示されたところであり、この提案は、同法に基づく協議会等で合意(「地域公共交通網形成計画」へ搭載)した事業を対象としているため、地方の責任において処理することが望ましい。	道路運送法第4条、道路運送車両の保安基準第50条		国土交通省	長野県	C 対応不可	①については、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。	地域公共交通活性化再生法が改正されたが、旅客自動車運送の事務・権限が地方に移譲されたわけではない。 今回の提案は、旅客自動車運送の中でも、特に地域に根差した小規模な地域交通需要に関する事務・権限の移譲を求めているものである。 地域の実情に即した交通を確保するためには、小規模な地域交通と自家用有償旅客運送を一体的に処理する必要があるため、小型車両(定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲されたい。	路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をすべきである。		
575-2	小規模旅客自動車運送事業の事務・権限を地方運輸局から都道府県知事等に移譲	次の旅客自動車運送事業に係る事務・権限を都道府県知事等へ移譲し、必要な規制緩和を行う。 ①過疎地域等の小規模な地域交通需要に対応するために実施する小型車両(現行での定員10人以下一規制緩和による定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲。 ②①にあたって、事業実施の「許可」を「登録」に、事業計画変更の「認可」を「登録変更」等へと規制を緩和。 ③定員15人以下の小型コミュニティバスに係る車両基準を見直し、現行10人以下の車両に係る基準と同程度にする。	【現行制度】大規模広域幹線交通と小規模地域内交通等を問わず、バス等の旅客自動車運送を実施する場合には、一律に道路運送法により国土交通大臣の許可・認可を要する。 道路運送車両の保安基準では、室内照明灯や動力式扉の乗降口等に関する保安基準が設けられている。 【制度改正の必要性】権限移譲により、交通事業者等の時間的・経済的負担が軽減される。既に自家用有償旅客運送の事務・権限を地方公共団体へ移譲する方針が示されており、地域の小規模公共交通の確保という観点から、地方が一体的に処理する必要がある。 現行の旅客自動車運送に用いる車両の保安基準等は大型車を前提として策定されており、小型コミュニティバスには過剰な規制となっており、最近の過疎地等における小規模な旅客需要に対応した小型コミュニティバスの導入を阻害している。 また、一般的に、登録制にすることで許可制より事務上の負担が軽減される。登録制としても輸送の安全の一定の確保が図られるばかりか、迅速な実施が可能となり、利用者の利益の保護及び利便の増進を確保できるものと考えられることから、「許可」を「登録」とすべきである。 地方公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、「地方公共団体が中心となり公共交通を再構築する」方針がより明確に示されたところであり、この提案は、同法に基づく協議会等で合意(「地域公共交通網形成計画」へ搭載)した事業を対象としているため、地方の責任において処理することが望ましい。	道路運送法第4条、道路運送車両の保安基準第50条		国土交通省	長野県	C 対応不可	②については、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。	地域公共交通活性化再生法が改正されたが、旅客自動車運送の事務・権限が地方に移譲されたわけではない。 今回の提案は、旅客自動車運送の中でも、特に地域に根差した小規模な地域交通需要に関する事務・権限の移譲を求めているものである。 地域の実情に即した交通を確保するためには、小規模な地域交通と自家用有償旅客運送を一体的に処理する必要があるため、小型車両(定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲されたい。また、移譲する際には「登録制」とされたい。	路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲をすべきである。		

管理番号	全国市長会・全国町村会からの意見		重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答		調整結果 (平26対応方針(平27.1.30閣議決定)抜粋) ※平27対応方針(平27.12.22閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平27>として併記 ※平28対応方針(平28.12.20閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平28>として併記 ※平29対応方針(平29.12.26閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平29>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
	意見	補足資料		区分	回答		措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
325	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。			C 対応不可	有償で旅客を運送する場合は、輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護の観点から、バスやタクシーの事業許可を取得する必要がある。他方、バスやタクシーのみによっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通の確保が困難であり、例外的に自家用車を用いてこれを補完するための運送として必要であることについて運営協議会において合意が得られた場合にあっては、有償旅客運送が可能となるものである(自家用有償旅客運送制度)。 そのため、当該地域のバス・タクシー事業者を含む関係者において、バスやタクシーでは輸送サービスの提供が困難である旨を確認し、自家用有償旅客運送が必要であることについて合意形成を図る必要があることから、運営協議会の構成員からバス・タクシー事業者を除外することや、運営協議会における合意要件を廃止することは困難である。					
575-1	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。			C 対応不可	バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。 上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。	〔再掲〕 4【国土交通省】 (7)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)及び道路運送法(昭26法183) 平成26年11月20日に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平26法41)により、地方公共団体が先頭に立って、まちづくりと連携して、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための新たな枠組みが整備されたことを踏まえ、地域公共交通網形成計画等を作成する意欲のある地方公共団体に対し、計画作成のノウハウや知識・データを提供し、個別に相談に対応するなど、地域の取組の効果が十分発揮されるよう、環境整備を進める。	全国での説明会等を実施するとともに、地方運輸局に相談窓口を設置し、計画を策定する意欲のある地方公共団体に対し、個別の相談対応を行う体制を整えた。	平成26年度	説明会については、平成26年7月及び11月に全国で順次実施し平成27年2月に再度説明を実施。 相談窓口については、各地域の問い合わせ先を国土交通省HPIにて公表している。	
575-2	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。			C 対応不可	バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令系統により事務・権限を行使することが必要不可欠である。 上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。	〔再掲〕 4【国土交通省】 (7)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)及び道路運送法(昭26法183) 平成26年11月20日に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平26法41)により、地方公共団体が先頭に立って、まちづくりと連携して、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための新たな枠組みが整備されたことを踏まえ、地域公共交通網形成計画等を作成する意欲のある地方公共団体に対し、計画作成のノウハウや知識・データを提供し、個別に相談に対応するなど、地域の取組の効果が十分発揮されるよう、環境整備を進める。	全国での説明会等を実施するとともに、地方運輸局に相談窓口を設置し、計画を策定する意欲のある地方公共団体に対し、個別の相談対応を行う体制を整えた。	平成26年度	説明会については、平成26年7月及び11月に全国で順次実施し平成27年2月に再度説明を実施。 相談窓口については、各地域の問い合わせ先を国土交通省HPIにて公表している。	

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	その他(特記事項)	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見		全国知事会からの意見	
								区分	回答	意見	補足資料	意見	補足資料
575-3	小規模旅客自動車運送事業の事務・権限を地方運輸局から都道府県知事等に移譲	次の旅客自動車運送事業に係る事務・権限を都道府県知事等へ移譲し、必要な規制緩和を行う。 ①過疎地域等の小規模な地域交通需要に対応するために実施する小型車両(現行での定員10人以下一規制緩和による定員15人以下)による旅客自動車運送事業の事務・権限を地方に移譲。 ②①にあたって、事業実施の「許可」を「登録」に、事業計画変更の「認可」を「登録変更」等へと規制を緩和。 ③定員15人以下の小型コミュニティバスに係る車両基準を見直し、現行10人以下の車両に係る基準と同程度にする。	【現行制度】 大規模広域幹線交通と小規模地域内交通等を問わず、バス等の旅客自動車運送を実施する場合には、一律に道路運送法により国土交通大臣の許可・認可を要する。 道路運送車両の保安基準では、室内照明灯や動力式扉の乗降口等に関する保安基準が設けられている。 【制度改正の必要性】 権限移譲により、交通事業者等の時間的・経済的負担が軽減される。既に自家用有償旅客運送の事務・権限を地方公共団体へ移譲する方針が示されており、地域の小規模公共交通の確保という観点から、地方が一体的に処理する必要がある。 現行の旅客自動車運送に用いる車両の保安基準等は大型車を前提として策定されており、小型コミュニティバスには過剰な規制となっており、最近の過疎地等における小規模な交通需要に対応した小型コミュニティバスの導入を阻害している。 また、一般的に、登録制にすることで許可制より事務上の負担が軽減される。登録制としても輸送の安全の一定の確保が図られるばかりか、迅速な実施が可能となり、利用者の利益の保護及び利便の増進を確保できるものと考えられることから、「許可」を「登録」とすべきである。 地方公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、「地方公共団体が中心となり公共交通を再構築する」方針がより明確に示されたところであり、この提案は、同法に基づく協議会等で合意(「地域公共交通網形成計画」へ搭載)した事業を対象としているため、地方の責任において処理することが望ましい。	道路運送法第4条、道路運送車両の保安基準第50条		国土交通省	長野県	D 現行規定により対応可能	③については、平成26年3月18日に、乗車定員11人以上23人以下の旅客自動車運送事業用自動車であって車両総重量5トン以下のものについて、ワンマンバスの構造要件の適用を除外し、平成26年4月1日より施行したところ。 したがって、現行規定において対応可能と考えているが、今なお特段の障壁となっている基準があれば、最寄りの運輸支局等にご相談いただきたい。	地域公共交通活性化再生法が改正されたが、旅客自動車運送の事務・権限が地方に移譲されたわけではない。 今回の提案は、旅客自動車運送の中でも、特に地域に根差した小規模な地域交通需要に関する事務・権限の移譲を求めているものである。 地域の実情に即した交通を確保するためには、小規模な地域交通と自家用有償旅客運送を一体的に処理する必要があるため、小型車両(定員15人以下)による旅客自動車運送事業に係る車両基準を撤廃した上で、事務・権限を地方に移譲されたい。		路線バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に関する事務・権限は都道府県に移譲するべきである。 なお、小型コミュニティバスに係る車両基準の見直しについて、所管(府)省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。	
47	港湾施設に係る国土交通大臣認定の廃止	港湾区域と臨港地区を外れて整備される港湾施設において、国が、港湾計画策定時又は補助採択時に建設を了承したものは大臣の施設認定は適用除外とすべき。	【現状】 港湾施設は、港湾法第2条第5項の規定で、港湾区域(いわゆる水域)及び臨港地区内に存することが要件となっている。このため、同条第6項で、「港湾区域及び臨港地区内にないものについても、国土交通大臣が港湾管理者の申請によって認定したものは、港湾施設とみなす」と規定されている。(施設認定) 【支障事例について】 別紙のとおり 【制度改正の必要性】 港湾事業で設置する施設は港湾施設とみなされることが必要であるが、事業スケジュール的に施設認定を得る時間がない場合も想定されるが、認定を受けるまでに事前審査を含め約2〜3ヶ月を要することとなっている。このため、港湾計画又は補助採択時に国が建設を了承した施設については、施設認定を適用除外することとすれば、事業の円滑化に大きく寄与するものと考えられる。 ＜適用除外すべきと考える理由＞ 現在、港湾施設の整備にあたり、港湾区域及び臨港地区に納めることができない場合は、港湾管理者としては施設認定で対応せざるを得ないが、事業スケジュール的に施設認定を得る時間がない場合も想定されるのが実情である。港湾計画上で位置づけがなされた区域や補助事業認可申請において、港湾計画、補助申請をもって施設認定を兼ねることとすれば、事業の円滑化に寄与するものとする。	港湾法第2条第6項		国土交通省	愛知県	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、臨港地区の指定手続(縦覧や公告等)を経ないこととなるため、透明性が確保されず、周辺の土地利用との整合性等に関するチェック機能が働かないこととなる。したがって、臨港地区を設定する際と同様、透明性を確保するため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要がある。」との観点から、「港湾区域及び臨港地区外の施設を港湾施設とする国土交通大臣の認定(2条6項)については、当該認定の迅速化を図るため、事前調整を含めた標準的な処理期間を設定する。」と結論が出ており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。	施設認定の迅速化を図るため事前調整を含めた標準的な処理期間を設定していたところであるが、港湾法施行規則に規定された申請書類に記載すべき事項を基にした迅速な審査をお願いしたい。	港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設について、国土交通大臣による施設認定は廃止するべきである。		
303	港湾施設に係る国土交通大臣の認定の一部廃止	港湾法第2条第6項に規定されている国土交通大臣の認定について、条件を満たしている場合は不要とする。	【提案事項・支障事例】 従来港湾区域であった水域が公有水面の埋立てにより土地となり、しかも臨港地区が設定されていない場合には、その区域内の施設はそのままでは港湾施設ではないとされており、供用を開始するためには、国の機関が直轄工事で建設した施設等であっても、当該施設を臨港地区に指定するか、港湾管理者(県)から国土交通大臣に港湾施設に認定するよう申請する必要がある。 臨港地区への指定については、埋立て(土地となった)後、原則として地方港湾審議会に諮問し、都市計画区域内であれば都市計画法に基づく臨港地区の指定手続きが必要となり、加えて埋立竣功後面積と字界が決定しないと指定できないため、完成から臨港地区への指定(供用開始)まで多大な時間を要する。よって、埋立て前に事前の協議を進めることができる国土交通大臣への港湾施設に係る認定申請をした方が、迅速な供用開始ができる。 このため、国土交通大臣の認定が必要とされているものうち、国の機関による直轄工事や国の機関がその必要性を認め都道府県が補助事業等で建設した施設については、既に港湾施設としての条件が認められたものとして、あらためての協議を不要とさせていただきたい。 協議が不要となれば、認定申請のために必要とされる埋立竣功書類に係る事務作業が軽減されるとともに、事前協議から認定までに少なくとも6ヶ月程度時間を要しているところ、この分の期間が短縮されることとなる。	港湾法第2条第6項		国土交通省	福島県	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付けの第4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、臨港地区の指定手続(縦覧や公告等)を経ないこととなるため、透明性が確保されず、周辺の土地利用との整合性等に関するチェック機能が働かないこととなる。したがって、臨港地区を設定する際と同様、透明性を確保するため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要がある。」との観点から、「港湾区域及び臨港地区外の施設を港湾施設とする国土交通大臣の認定(2条6項)については、当該認定の迅速化を図るため、事前調整を含めた標準的な処理期間を設定する。」と結論が出ており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。	<回答> 本提案は、通知を受けたうえで更なる措置の提案である。 公有水面の埋立て、直轄工事や補助事業により建設した施設は、港湾計画に基づき、国の認可等を経て建設しており、周辺の土地利用との整合性等に関してはその時点でチェックされていることから、十分に透明性も確保されていると考える。 また、埋立竣功すると埋立区域は水域から陸域に変わるが、上述の整合性等に関しては変わらないため、港湾施設の認定申請や臨港地区を指定せずとも港湾施設と認めていただきたい。 なお、港湾の陸域の機能の増進、構築物の建設等の制限を行う機能を果たすため、埋立区域については、必要な手続を経て遅滞なく臨港地区に指定する考えである。	港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設について、国土交通大臣による施設認定は廃止するべきである。		

管理番号	全国市長会・全国町村会からの意見		重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答		調整結果 (平26対応方針(平27.1.30閣議決定)抜粋) ※平27対応方針(平27.12.22閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平27>として併記 ※平28対応方針(平28.12.20閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平28>として併記 ※平29対応方針(平29.12.26閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平29>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
	意見	補足資料		区分	回答		措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
575-3	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。 なお、所管(府)省の回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。		D 現行規定により対応可能	<p>バス、タクシー等の旅客自動車運送事業については、その許可に際しては、当該事業を的確に実施できる体制、能力等が備えられているかを、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護の観点から審査しているところ、輸送の安全確保及び利用者の利益の保護については、地域ごとに差異を設けるべきものではなく、国が全国一律に定める基準の下で、一元的指揮命令システムにより事務・権限を行使することが必要不可欠である。</p> <p>上記の考えに基づき、本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。</p> <p>なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備する。」こととされ、これを受け、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。国としては今後も計画策定に向けて支援していきたいと考えている。</p> <p>保安基準については、平成26年3月18日に、乗車定員11人以上23人以下の旅客自動車運送事業用自動車であって車両総重量5トン以下のものについて、ワンマンバスの構造要件の適用を除外し、平成26年4月1日より施行したところ。</p> <p>したがって、現行規定において対応可能と考えているが、今なお特段の障壁となっている基準があれば、最寄りの運輸支局等にご相談いただきたい。</p>						
47			C 対応不可	<p>○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>○ なお、施設認定の申請書類については、港湾法施行規則第1条に規定しているところであるが、その詳細については「港湾施設の認定に係るガイドライン(平成26年5月)」に示しているため、審査の迅速化の観点からも、ガイドラインに沿った申請にご協力をお願いしたい。</p>						
303			C 対応不可	<p>○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>○ なお、施設認定の際には、埋立免許に係る認可や港湾計画の審査の際には確認を要しない施設の具体的な配置や構造等についても確認を行っているため、本制度の廃止は不相当である。</p>						

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	その他(特記事項)	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見		全国知事会からの意見	
								区分	回答	意見	補足資料	意見	補足資料
597	港湾施設に係る国土交通大臣の認定の廃止	港湾施設に係る国土交通省大臣の認定を廃止する	【制度改正の必要性・支障事例】 港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設については、国において、港湾計画策定時又は補助採択時に建設が了承されているため、国とも十分協議の上、整備建設されるものである。このため、改めて施設認定の手続きを行うことは、事務的にも二度手間であり、廃止を求める。 平成26年5月30日付け事務連絡で、国土交通省から、施設認定に係る手続きの見直しについて、通知があったところではあるが、当該見直しは、従来よりも早い段階で施設認定手続きを開始するというものであり、上述のように前段階で了承されているものについて、申請することは二度手間であることに変わりはなく、事務的な負担がある。 また、義務付け・枠付けの第4次見直しにより、標準処理期間は事前調整2月、申請後1月と設定されたが、その後の協議でも申請から協議完了まで6月を要した事例があるなど、未だに協議に時間を要している。	港湾法第2条第6項		国土交通省	京都府、大阪府、徳島県	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付けの第4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、臨港地区の指定手続(縦覧や公告等)を経ないこととなるため、透明性が確保されず、周辺の土地利用との整合性等に関するチェック機能が働かないこととなる。したがって、臨港地区を設定する際と同様、透明性を確保するため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要がある。」との観点から、「港湾区域及び臨港地区外の施設を港湾施設とする国土交通大臣の認定(2条6項)については、当該認定の迅速化を図るため、事前調整を含めた標準的な処理期間を設定する。」と結論が出ており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。	臨港地区の指定は、都市計画審議会や、地元首長との協議を経て指定される一方で、施設認定については、国土交通省とされているが、国のみの関与により透明性が確保されるとは言えない。 臨港地区同様、地元首長への協議や告示といった手段で、周辺土地利用との整合性等は図れるものであり、国土交通省については大臣認定ではなく、届出や同意で対応することとしても、全体としてチェック機能がより担保できると思われる。		港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設について、国土交通大臣による施設認定は廃止するべきである。	
810	港湾区域の設定に関する国土交通大臣の同意権限の都道府県への移譲及び国への届出の廃止	・国際戦略港湾等の港湾区域の新設、変更についての国土交通大臣の同意権限を都道府県に移譲することを求める。 ・都道府県管理の地方港湾の港湾区域の新設、変更にあつての国土交通大臣への届出を廃止することを求める。	【現行】 国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び都道府県管理の避難港の港湾区域の新設、変更については国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。また、都道府県管理の地方港湾の港湾区域の新設、変更については国土交通大臣への届出が必要とされている。 【制度改正の必要性】 新設、変更にあつては、利害関係人や河川管理者等の協議や地方公共団体の議会の議決を経ており、港湾管理者による十分な内容確認が実施されているものである。 【改正による効果】 この同意には事前協議から約1年程度の期間を要することから、国土交通大臣から都道府県知事に権限を移譲することにより、事務の迅速化、効率化を図ることができ、港湾施設利用者の利便性の向上につながる。	港湾法第4条第4項、同条第8項		国土交通省	兵庫県、京都府、大阪府、徳島県	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成21年の地方分権改革推進計画の議論)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「港湾区域に係る国土交通大臣又は都道府県知事の認可(4条4項)に関し、重要港湾及び避難港に係る認可は、同意を要する協議とし、その他の地方港湾に係る認可は、事後報告・届出・通知とする。」とされており、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」(平成23年法律第37号)において措置している。 なお、平成21年当時の「重要港湾」は、「港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律」(平成23年法律第9号)により、「国際戦略港湾」、「国際拠点港湾」、「重要港湾」に分離されている。	・港湾区域の新設、変更にあつては、利害関係人や河川管理者等の協議や地方公共団体の議決を経ており、港湾管理者によって十分な内容確認が行われている。 ・国土交通大臣協議には事前協議から約1年程度の期間を要するものもあることから、事務を効率的に進め、港湾利用者の利便性の向上を図るため、港湾区域の新設等に関する国土交通大臣の同意権限の規定を廃止し、都道府県に移譲することが必要である。あわせて、都道府県管理の地方港の港湾区域の新設等にかかる国土交通大臣への届出についても廃止すべきである。	港湾区域の新設、変更についての国土交通大臣の協議・同意を廃止し、地方分権改革推進委員会第3次勧告を踏まえ、事後報告・届出・通知を許容するべきである。それ以外についても、提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。		
811	港湾区域及び臨港地区以外の施設を港湾施設と認定する権限の国土交通大臣から都道府県への移譲	港湾区域及び臨港地区内にはない施設を港湾施設とみなすためには、港湾管理者が申請し国土交通大臣が認定する必要があるが、この認定権限を国土交通大臣から都道府県へ移譲することを求める。	【現行】 港湾区域及び臨港地区内にはない施設を港湾施設とみなすためには、港湾管理者が申請し国土交通大臣が認定する必要がある。 【制度改正の必要性】 県に権限が委譲されれば、事務の効率化が図られ、地域の実情に応じた迅速な施設整備が可能となる。 【支障事例・効果】 港湾区域及び臨港地区内にはない施設についての港湾施設の認定については、事前協議から約6ヶ月程度の期間を要していることから、国土交通大臣から都道府県知事に権限を移譲することにより、事務の迅速化、効率化を図ることができ、利用者ニーズに対応した迅速な港湾施設の整備が可能となる。	港湾法第2条第5項、第6項		国土交通省	兵庫県、大阪府、徳島県	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付けの第4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、「港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、臨港地区の指定手続(縦覧や公告等)を経ないこととなるため、透明性が確保されず、周辺の土地利用との整合性等に関するチェック機能が働かないこととなる。したがって、臨港地区を設定する際と同様、透明性を確保するため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要がある。」との観点から、「港湾区域及び臨港地区外の施設を港湾施設とする国土交通大臣の認定(2条6項)については、当該認定の迅速化を図るため、事前調整を含めた標準的な処理期間を設定する。」と結論が出ており、平成25年6月28日付けで通知を行っている。	・臨港地区は国際戦略港湾又は国際拠点港湾を除き、都道府県等が定めており、施設認定の適否についても都道府県等で判断することが可能である。 ・港湾区域及び臨港地区内にはない施設についての港湾施設の認定に関する標準的な処理期間(事前協議を含め3ヶ月)が設定されたが、国土交通大臣協議には事前協議から約6ヶ月の期間を要しているのが現状である。このため、事務を効率的に進め、迅速な施設整備を図るため、施設認定の権限を国から都道府県へ移譲することを求めるものである。	港湾区域及び臨港地区を外れて整備される港湾施設について、国土交通大臣による施設認定は廃止するべきである。		

管理番号	全国市長会・全国町村会からの意見		重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答		調整結果 (平26対応方針(平27.1.30閣議決定)抜粋) ※平27対応方針(平27.12.22閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平27>として併記 ※平28対応方針(平28.12.20閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平28>として併記 ※平29対応方針(平29.12.26閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平29>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
	意見	補足資料		区分	回答	措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定	
597				C 対応不可	<p>○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>○ 港湾施設は原則として港湾区域又は臨港地区に存する施設に限られているが、臨港地区指定にあたって時間を要するもの等については、例外的に国土交通大臣の認定により港湾施設とみなすことを可能としている。</p> <p>臨港地区を定める際は、臨港地区指定案の縦覧や公告等の手続きにより透明性が確保されているが、港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、透明性が確保されない恐れがあるほか、港湾施設となると、国の費用負担が生じることとなるため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要があり、本制度の廃止は不相当である。</p> <p>○ なお、「港湾施設の認定に係るガイドライン(平成26年5月)」において事務処理に係る留意点を示しているので、当該ガイドラインも活用いただき、効率的な事務処理にご協力をお願いしたい。</p>					
810				C 対応不可	<p>○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成21年の地方分権改革推進計画の議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>○ 国の利害に重大な関係を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び避難港については、法制度上、航路等の整備に係る費用の一部を国が負担する義務を有しているところでもあり、当該港湾の港湾区域の拡張等の是非について判断する必要があることから、同意を要する協議を求めるとしている。</p> <p>○ また、都道府県管理の地方港湾については、港湾区域の設定は、国民共有の財産である公有水面の規制等を可能にするものであることに鑑み、地域の判断を尊重することとしつつも、公有水面の適正な管理を確保する観点から、届出を求め、必要に応じて是正を求めるとしている。</p>					
811				C 対応不可	<p>○ 第1次回答の通り、本提案は、すでに過去の議論(平成25年の義務付け・枠付け4次見直しの議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>○ 港湾施設は原則として港湾区域又は臨港地区に存する施設に限られているが、臨港地区指定にあたって時間を要するもの等については、例外的に国土交通大臣の認定により港湾施設とみなすことを可能としている。</p> <p>臨港地区を定める際は、臨港地区指定案の縦覧や公告等の手続きにより透明性が確保されているが、港湾管理者の判断で港湾施設とみなすこととした場合、透明性が確保されない恐れがあるため、国が港湾管理者の申請に基づき港湾施設とみなすかどうかを判断する必要があり、都道府県への権限委譲は不相当である。</p> <p>○ なお、「港湾施設の認定に係るガイドライン(平成26年5月)」において事務処理に係る留意点を示しているので、当該ガイドラインも活用いただき、効率的な事務処理にご協力をお願いしたい。</p>					

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	その他(特記事項)	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見		全国知事会からの意見	
								区分	回答	意見	補足資料	意見	補足資料
62	観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限の国から広域連合への移譲	観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限(広域連合の構成府県市が実施主体である観光圏整備事業は除く)について、広域連合への移譲を求める。また、広域連合による認定を受けた団体等が、従来国の認定と同様に、国の特例措置の支援(旅行業法の特例等)が受けられること及び補助事業「観光ブランド確立支援事業」の補助対象者となることを求める。	関西広域連合は、関西地域をエリアとする広域観光に取り組んでおり、観光圏の整備においては、各構成府県市が行う観光圏整備事業を広域的視点で捉え、関西全体を「日本の顔」となる国際観光エリアとしてそれぞれの観光圏を効果的に整備し、有機的に結びつけて周遊型に国内外の観光客を誘致するなど、広域連合が認定において主体性を発揮することにより、国際観光エリア「KANSAI」のブランド確立と創意・工夫に基づく効果的な観光地整備を行うことができる。現行の観光庁の認定は、全国的見地から一元的に実施するため、関西など一定エリア内における複数の観光圏相互の連携や効果的な誘客など、エリア全体の最適化の視点が弱い。	「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律」第8条第3項(観光圏整備実施計画の認定)	(参考)一定エリア内における複数の観光圏相互の連携や効果的な誘客	国土交通省(観光庁)	関西広域連合	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(25年の事務・権限等の移譲等に関する見直し方針についての議論)において結論が出ていると承知している。なお、過去の議論においては、「国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する当面の方針」(平成25年9月13日 地方分権推進改革本部決定)において「観光圏整備実施計画の認定事務に係る事務・権限の移譲」は各府省と地方の意見を踏まえ、検討と調整を進めた上で、25年中に結論が得られた場合は、25年中に取りまとめる見直し方針に記載するとされていたところである。その上で、関係機関へのヒアリング等が実施された結果、観光圏整備実施計画の認定については、滞在交流型観光の促進を図るため、平成24年度に改正した「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する基本方針」に基づき、地域の多様な関係者が連携した実施する事業を取りまとめた先進的な計画を対象に行うものであり、全国的見地から効率的に滞在交流型観光の取組を促進するため、観光庁において一元的に実施する必要があることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(25年12月20日 閣議決定)には記載されなかったところである。	訪日旅行者数を2020年に2000万人の高みを目指すとする目標達成に向けては、全国各地に整備されつつある観光圏がインバウンドに対しても重要な観光拠点となる。東京オリンピック・パラリンピック等の開催により訪日した外国人観光客をいかに東京・首都圏だけでなく、地域に分散させ、日本全体で外国人観光客をもてなすかが、日本を観光立国として引き立てていくことになる。観光圏の認定について、国においては、「全国的な見地から効率的に滞在交流型観光の取組を促進するため、各地域の先進的な取組を一元的に実施する必要がある」としているが、地域の観光振興は地域の実情に通じた地方自治体等が行うべきものであり、当該認定事務についても地域の市町村等の取組に通じた都道府県等で対応は可能である。先進的な取組の促進や一元的な実施の必要性は、国が地域への助言等側面的支援を行うことで対応できるものであり、国の関与は最小限に止めるべきである。今後、多くの外国人観光客が日本、関西を訪れることが見込まれるなかでは、観光圏の認定に際しては先進性や地域バランスといった視点だけではなく、広域的な範囲で観光客を周遊させる広域的ルートの提案など、観光圏が相互に協力し、力を発揮しながら国内外の観光客の受入増に対応していく地域の「連携」「協調」の仕組みなどを考えていく必要がある。関西広域連合のような広域行政組織では、観光圏の認定にあたり、整備段階から情報を共有し、域内の観光圏が相互に連携、協調し合うことで、「KANSAI」ブランドとしても発信し、個々の観光圏のみならず関西全体のさらなる観光客の誘客に結びつけていくことも可能である。観光圏の認定においては、今後増加が見込まれる外国人観光客の受入も見据えて、地域の創意・工夫を活かせる、「全国的な見地から一元的に行う」視点とは別の観点から提案する。	関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方式や社会実験による検討を求める。		
830	観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限の国から関西広域連合への移譲	観光圏整備実施計画の認定に係る事務・権限(広域連合の構成府県市が実施主体である観光圏整備事業は除く)について、広域連合への移譲を求める。また、広域連合による認定を受けた団体等が、従来国の認定と同様に、国の特例措置の支援(旅行業法の特例等)が受けられること及び補助事業「観光ブランド確立支援事業」の補助対象者となることを求める。	関西広域連合は、関西地域をエリアとする広域観光に取り組んでおり、観光圏の整備においては、各構成府県市が行う観光圏整備事業を広域的視点で捉え、関西全体を「日本の顔」となる国際観光エリアとしてそれぞれの観光圏を効果的に整備し、有機的に結びつけて周遊型に国内外の観光客を誘致するなど、広域連合が認定において主体性を発揮することにより、国際観光エリア「KANSAI」のブランド確立と創意・工夫に基づく効果的な観光地整備を行うことができる。現行の観光庁の認定は、全国的見地から一元的に実施するため、関西など一定エリア内における複数の観光圏相互の連携や効果的な誘客など、エリア全体の最適化の視点が弱い。	「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律」第8条第3項(観光圏整備実施計画の認定)		国土交通省(観光庁)	兵庫県	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(25年の事務・権限等の移譲等に関する見直し方針についての議論)において結論が出ていると承知している。なお、過去の議論においては、「国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する当面の方針」(平成25年9月13日 地方分権推進改革本部決定)において「観光圏整備実施計画の認定事務に係る事務・権限の移譲」は各府省と地方の意見を踏まえ、検討と調整を進めた上で、25年中に結論が得られた場合は、25年中に取りまとめる見直し方針に記載するとされていたところである。その上で、関係機関へのヒアリング等が実施された結果、観光圏整備実施計画の認定については、滞在交流型観光の促進を図るため、平成24年度に改正した「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する基本方針」に基づき、地域の多様な関係者が連携した実施する事業を取りまとめた先進的な計画を対象に行うものであり、全国的見地から効率的に滞在交流型観光の取組を促進するため、観光庁において一元的に実施する必要があることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(25年12月20日 閣議決定)には記載されなかったところである。	*基本方針への適合判断は都道府県でも可能である。むしろ地域を熟知する都道府県の方が適切な判断を行える。	関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方式や社会実験による検討を求める。		
509	国際観光振興の事務(ビジット・ジャパン地方連携事業)の国から都道府県への移譲	現在、国と地方が連携して実施している国際観光振興の事務(ビジット・ジャパン地方連携事業)について移譲することで、都道府県の広域連携の取組として実施できるようにする。	ビジット・ジャパン地方連携事業は、民間を主体とした組織等が実施しようとする事業のうち、広域的・効果的な訪日旅行を促進する事業であり、地方自治体等と負担を共有して実施するもの。民間を主体とした組織等と、産業振興等の施策で日ごろから密接に連携する都道府県が単独で連携主体となることで、事業者の利便性やより地域の実情に応じた(他の企業・団体との橋渡し等)連携が可能になると考える。現在、ビジット・ジャパン地方連携事業は、都道府県域を越えた広域で取り組む訪日プロモーションを実施しているが、自治体の広域連携の枠組みでも実施が可能のため、国の直接的な関与を求める必要はない。また、国の関与があることで、地方自治体と事業者との連携における十分な機動性や意思決定が阻害されることが想定されるため、本事業に係る事務・財源の移譲を求める。	*外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光振興に関する法律 *観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律		国土交通省(観光庁)	神奈川県	D 現行規定により対応可能	本案件は、既に過去の議論(平成25年の「事務・権限移譲等検討シート」)に係るヒアリング)において結論が出ていると承知している。なお、ビジット・ジャパン地方連携事業については、現行の制度においても、自治体の申請によって、民間を主体とした組織等と都道府県が連携主体となり、国の介入なしに実施することが可能である。そうすることで、事業者の利便性やより地域の実情に応じた連携(他の企業・団体との橋渡し等)が可能と考える。また、国が介入する場合においても、事業実施にあたっては、国と地方自治体、観光関係団体、民間企業が相互に連携して事業を予め計画した上で実施するものであるため、地方自治体と事業者との連携における十分な機動性や意思決定が阻害されるものではないと考える。	意見なし	関係する都道府県の意向を踏まえた上で、手挙げ方式や社会実験による検討を求める。なお、所管(府)省からの回答が「現行規定により対応可能」となっているが、事実関係について提案団体との間で十分確認を行うべきである。		

管理番号	全国市長会・全国町村会からの意見		重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答		調整結果 (平26対応方針(平27.1.30閣議決定)抜粋) ※平27対応方針(平27.12.22閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平27>として併記 ※平28対応方針(平28.12.20閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平28>として併記 ※平29対応方針(平29.12.26閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平29>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
	意見	補足資料		区分	回答		措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
62				C 対応不可	<p>本提案は、すでに過去の議論(25年の事務・権限等の移譲等に関する見直し方針についての議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>過去の議論においては、「国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する当面の方針」(平成25年9月13日 地方分権推進改革本部決定)において「観光圏整備実施計画の認定事務に係る事務・権限の移譲」は各府省と地方の意見を踏まえ、検討と調整を進めた上で、25年中に結論が得られた場合は、25年中に取りまとめる見直し方針に記載するとされていたところである。</p> <p>その上で、関係機関へのヒアリング等が実施された結果、観光圏整備実施計画の認定については、滞在交流型観光の促進を図るため、平成24年度に改正した「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する基本方針」に基づき、地域の多様な関係者が連携した実施する事業を取りまとめた先進的な計画を対象に行うものであり、全国的見地から効率的に滞在交流型観光の取組を促進するため、観光庁において一元的に実施する必要があることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(25年12月20日 閣議決定)には記載されなかったところである。</p> <p>上記のとおり、観光圏の認定については、その施策の性質上、全国的見地から、また、都道府県等を越える広域に跨る連携の調整という観点から国において実施する必要がある。</p>					
830	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。			C 対応不可	<p>本提案は、すでに過去の議論(25年の事務・権限等の移譲等に関する見直し方針についての議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>過去の議論においては、「国から地方公共団体への事務・権限の移譲等に関する当面の方針」(平成25年9月13日 地方分権推進改革本部決定)において「観光圏整備実施計画の認定事務に係る事務・権限の移譲」は各府省と地方の意見を踏まえ、検討と調整を進めた上で、25年中に結論が得られた場合は、26年中に取りまとめる見直し方針に記載するとされていたところである。</p> <p>その上で、関係機関へのヒアリング等が実施された結果、観光圏整備実施計画の認定については、滞在交流型観光の促進を図るため、平成24年度に改正した「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する基本方針」に基づき、地域の多様な関係者が連携した実施する事業を取りまとめた先進的な計画を対象に行うものであり、全国的見地から効率的に滞在交流型観光の取組を促進するため、観光庁において一元的に実施する必要があることから、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(25年12月20日 閣議決定)には記載されなかったところである。</p> <p>上記のとおり、観光圏の認定については、その施策の性質上、全国的見地から、また、都道府県等を越える広域に跨る連携の調整という観点から国において実施する必要がある。</p>					
509	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。			D 現行規定により対応可能	提案団体からは意見が付されていないところであり、現行制度で対応可能である旨、提案団体が認識したものと考えている。					

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	その他(特記事項)	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見		全国知事会からの意見	
								区分	回答	意見	補足資料	意見	補足資料
458	地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金の国から都道府県及び市町村への移譲	現在国が協議会に対して交付している地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金に係る事務等を都道府県及び市町村に移譲すること。	地方公共団体が地域の実情を踏まえて、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性のある取り組みを柔軟に行うため、事務、財源の移譲を受ける必要がある。 地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金における交付申請の受付等の事務を国が行うにあたって、地域の実情に応じた事業の認定、評価、アドバイスをを行うことは困難であり、円滑な地域公共交通活性化・再生総合事業の執行に支障をきたす。 この事務を都道府県が行うことで、市町村等が単独で作成する事業計画を、県単位における地域の実情に応じた支援を行うことができ、また連携計画においてもより密に市町村の連携に資する支援を行うこと、地域の実情に応じた支援を行うことができるため、本事業に係る事務・財源の移譲を求める。	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 地域公共交通活性化・再生総合事業交付要綱 地域公共交通活性化・再生総合事業実施要領		国土交通省	神奈川県	C 対応不可	地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金は、すでに平成23年に廃止されている。	意見なし		都道府県が実施する地域振興事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。	
475	地域公共交通確保維持事業補助金の国から都道府県及び市町村への移譲	現在国が乗合バス事業者に対して交付している地域公共交通確保維持事業補助金に係る事務等を都道府県及び市町村に委譲する。	地方公共団体が地域の実情を踏まえて、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性のある取り組みを柔軟に行うため、事務、財源の移譲を受ける必要がある。 地域公共交通確保維持事業補助金における交付申請の受付等の事務を国が行うにあたって、地域の実情に応じた事業の認定、評価、アドバイスをを行うことは困難であり、円滑な地域公共交通確保維持事業の執行に支障をきたす。 この事務を都道府県が行うことで、市町村等が単独で作成する事業計画を、県単位における地域の実情に応じた支援を行うことができ、また連携計画においてもより市町村の連携に資する支援を行うこと、地域の実情に応じた支援を行うことができるため、本事業に係る事務・財源の移譲を求める。	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 地域公共交通確保維持改善事業実施要領		国土交通省	神奈川県	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論においては、民間バスなどの地域交通の担い手全体を巻き込んで、地域が主体となって望ましい交通ネットワークの形成を実現する観点から、「地方公共団体が、まちづくりや地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合性の確保などの方向性を踏まえて、地域公共交通ネットワークに係る計画を策定できることとするなど、地方公共団体が先頭に立って持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある仕組みを整備する。」とされたに過ぎず、本県が主張する事務及び財源の移譲措置がなされたわけではない。 本県は、地方公共団体が地域の実情を踏まえて、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性のある取り組みを柔軟に行うため、事務、財源の移譲を受ける必要がある(具体的には、国から移譲を受けた財源を活用し、地方公共団体が地域間幹線系統等の補助限度額の引き上げや補助対象範囲の拡大等の支援を行うことができるようにする)と考える。 なお、権限移譲に際しては、人員移譲による事務処理体制の整備を検討すべきである。	都道府県が実施する地域振興事業との連携を図り効果を最大限に発揮する観点から問題があるため、自由度をできるだけ高めた上で、都道府県を実施主体にするか、都道府県に交付すること。			
177	地域限定通訳案内士の育成及び確保にかかる事務の都道府県への移譲	地域限定通訳案内士の要件等を各都道府県知事が定め、運用することができることとするため、「外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律」において、以下の点を修正する。 第4条 外客来訪促進計画への位置づけを不要へ 第11条 第2項 本法律で定めるのではなく、各都道府県の条例で定める	【制度改正の必要性】 ここ数年、境港への大型のクルーズ客船の寄港が相次いでいるが、寄港地での通訳ガイド確保のニーズに応えられていない。また、鳥取の特色であるエコツーリズムやスポーツツーリズム等をテーマとした観光の推進を図っているが、当該分野に精通した通訳案内士の有資格者は存在せず、無償で県内観光団体や、ボランティアガイドが対応している状況。このことが、本県の特色あるインバウンドの推進に当たり、ネックになっている。全国的にも、通訳案内士不足、またコスト高が要因で、無資格者が通訳案内業務を行っていることが常態化しているとも聞く。現在、鳥取県を対象とした地域限定通訳案内士制度は存在しない。地域限定通訳案内士制度は、過去に複数の自治体で実施されていたが、試験実施等の事務量の割に受験者が集まらず、制度の休止が相次いでいると聞いており、試験実施のコストが制度運営のネックとなっていると考えられる。また、通訳案内士からのヒアリングによると、試験のレベルが非常に高く、試験の難易度が通訳案内士の不足の一要因。 【期待される効果】 地域限定通訳案内士の人数が大幅に増加し、通訳ガイド不足が緩和されるとともに、地域の観光知識を豊富に有し、一定の外国語能力もある地域の人材を活用し、地域独自の観光形態の推進を図ることができる。 【懸念の解消策】 外国語の能力については、外国語能力検定試験の一定水準を基準とすることで担保し、観光情報の知識については、所定の研修を受けることで担保することを想定。	外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律 第4条、第11条～24条		国土交通省 (観光庁)	鳥取県、徳島県	E 提案の実現に向けて対応を検討	現行の通訳案内士制度においては、通訳案内士が国の魅力を通切かつ正確に外国人に伝え、国の印象形成に大きな役割を果たすこと、日本の文化や慣習等に不慣れな外国人を保護する必要があること等、良質なガイドサービスの提供を確保する観点から国が関与しているものである。 地域限定通訳案内士についても、通訳ガイド制度の特例として、都道府県知事による独自の試験の実施を認めるに当たっても、通訳ガイドの育成及び確保に対して全般的な責任を有している国が、制度全体を管理・運用する観点から、都道府県知事により定められる「外客来訪促進計画」への同意という形で関与し、制度の統一性・一貫性を担保しているものである。 一方、外国人観光客数の増加、そのニーズの多様化が急速に進んでいる現在において、国際観光振興に熱心に取り組む地域が機動的かつ柔軟に対応できるよう、平成23年度より、一定の区域内において、試験を要せず、地方公共団体による研修の修了のみで通訳ガイドの資格を付与する特例制度(総合特別区域法、中心市街地活性化法等において規定される通訳案内士法の特例制度)を設け、順次拡大しているところあり、ご提案の内容については、本制度を活用することにより、実現することが可能である。 さらに、今秋の臨時国会に提出見込みである構造改革特別区域法の一部改正法において同様の特例制度を措置することを予定しており、ご提案の内容について、より実現可能となるようさらなる対応を検討しているところである。	・地域限定通訳案内士に係る欠格事由、試験、試験の方法及び内容、試験事務の代行、指定試験機関の役員を選任及び解任、指定試験機関の事業計画等、指定試験機関の監督命令、指定試験機関の報告及び立入検査、並びに試験の細目については、廃止する、条例への委任を許容する、又は条例による補正を許容するべきである。それ以外についても、提案団体の提案の実現に向けて積極的に検討するべきである。			

管理番号	全国市長会・全国町村会からの意見		重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答		調整結果 (平26対応方針(平27.1.30閣議決定)抜粋) ※平27対応方針(平27.12.22閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平27>として併記 ※平28対応方針(平28.12.20閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平28>として併記 ※平29対応方針(平29.12.26閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平29>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
	意見	補足資料		区分	回答		措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
458				C 対応不可	提案団体からは意見が付されていないところであり、第1次回答で納得いただいたものと考えている。					
475	【全国市長会】 市への移譲については、手挙げ方式による移譲を求める。			C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」(平成25年12月20日))において結論が出ていると承知している。なお、現在の見解も以下の過去の議論の整理と同様である。 過去の議論においては、地域公共交通を巡る利用者の減少、経営の悪化、サービスレベルの低下等の諸問題を適切に解決し、地域住民の移動手段の確保等といった社会的要請の増大に的確に答えるためには、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、「持続可能な公共交通ネットワーク」を構想し、その実現を図ることが重要であって、そのような地域の主体的取組みを全国に普及させるために、取組みの実効性を担保する枠組みを構築する必要がある。との考えに基づき、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会での議論を経て、地域公共交通活性化再生法を改正し、地方公共団体が主体的に地域公共交通網の形成・充実に取り組むことを可能としたところ。	〔再掲〕 4【国土交通省】 (7)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)及び道路運送法(昭26法183) 平成26年11月20日に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平26法41)により、地方公共団体が先頭に立って、まちづくりと連携して、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための新たな枠組みが整備されたことを踏まえ、地域公共交通網形成計画等を作成する意欲のある地方公共団体に対し、計画作成のノウハウや知識・データを提供し、個別に相談に対応するなど、地域の取組の効果が十分発揮されるよう、環境整備を進める。	全国での説明会等を実施するとともに、地方運輸局に相談窓口を設置し、計画を策定する意欲のある地方公共団体に対し、個別の相談対応を行う体制を整えた。	平成26年度	説明会については、平成26年7月及び11月に全国で順次実施し平成27年2月に再度説明を実施。 相談窓口については、各地域の問い合わせ先を国土交通省HPIにて公表している。	
177	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		○ 現在検討中の通訳案内士に関する特例制度においては、国土交通省の実質的な審査事項は、自治体が適正に研修ができるかの1点のみとなるということか。 ○ 既に総合特区等においては、研修のみで外国人への有償ガイドが可能であるが、今後、どういった懸念が解消されれば、特例制度の全国展開が可能と考えているか。	A 実施	今般の構造改革特別区域法に基づく特例通訳案内士制度創設は、地域限定通訳案内士制度を発展的に見直したものであり、地方公共団体が独自に企画・実施する研修により、その資質を担保することとし、国際観光振興に熱心に取り組む地域が機動的かつ柔軟に対応できるよう措置するものである。 鳥取県・徳島県からの要望については、今般の特例通訳案内士制度の導入により、その内容の実現が可能になるものと考えている。 なお、今般の特例内容を一般制度化するにあたっては、特例通訳案内士が及ぼす効果・影響や通訳案内士制度に係る社会的要請等を踏まえつつ、通訳案内士制度全体のあり方について総合的に検討を行った上で見直しを図っていく必要がある。	<平26> 6【国土交通省】 (16)外国人観光客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律(平9法91) (i)地方公共団体が実施する研修を修了すれば、当該地方公共団体が設定する区域において、通訳ガイドの資格を付与する特例制度を創設する。 (ii)上記の特例を一般制度化するに当たっては、当該特例ガイドがもたらす効果やその影響、通訳案内士制度への社会的要請等を踏まえ、同制度の在り方について検討する。 <平28> 6【国土交通省】 (16)外国人観光客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律(平9法91) 通訳案内士については、訪日外国人旅行者の増加とニーズの多様化に対応するため、通訳案内士の業務独占規制を廃止して名称独占のみを存続し、誰でも有償で通訳案内業務を行うことを可能とする。	法律	(i) 公布:平成27年7月15日 施行:平成27年9月1日 (ii) 公布:平成29年6月2日 施行:平成30年1月4日	(i) 国家戦略特別区域法及び構造改革特別区域法の一部を改正する法律(平成27年法律第56号)により、構造改革特別区域法(平成14年189号)を改正。本改正により、地方公共団体が実施する研修の修了によって、当該地方公共団体が設定する区域内で通訳ガイドの資格を付与することができる特例制度を創設したことにより措置済。 (ii) 通訳案内士の業務独占規制を廃止し、名称独占規制を課すことを内容とする「通訳案内士法及び旅行業法の一部を改正する法律」(平成29年法律第50号)を第193回国会に提出し、平成29年6月2日に公布された。	

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	その他(特記事項)	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見		全国知事会からの意見	
								区分	回答	意見	補足資料	意見	補足資料
576	過疎地域市町村における旅行業登録要件の緩和	過疎地域自立促進特別措置法に規定する過疎地域を有する市町村で、域内(隣接市町村を含むことも可)の着地型旅行事業を企画・実施しようとする市町村については、旅行業業務取扱管理者の選任と営業保証金の供託を免除し、旅行業を容易に行えるようにする。	【現行制度】 旅行業登録のためには、財産的基礎や旅行業取扱管理者の選任が必要であり、人材の確保が容易ではない中山間地域の小規模自治体では旅行業登録が困難。 【制度改正の必要性・支障事例】 中山間地における安定した地域経済の確立には、観光交流人口の獲得が不可欠である。特に中山間地は今、物から心への時代の潮流の中で魅力に溢れているが、都市部の旅行者には営業的に魅力と映らず、旅行商品の造成が可能な旅行者の参入が少ない。このような現状から、自治体が自ら地域の観光資源を活用した「着地型旅行商品」を造成し、実施せざるを得ない場合がある。 市町村が主体となった着地型の募集型企画旅行(農村体験エコツアール等)では、旅行業登録がないことから、旅行者への業務委託や実施形態の是正を指示せざるを得ないケースが例年散見されており、委託のための新たな予算確保などが旅行商品造成を阻害する要因となっている。 一方で、近年は地域での着地型旅行商品造成に向け新たな取り組みや提案(第3種旅行業よりも営業保証金額を引き下げた「地域限定旅行業」の創設(平成25年)や「観光産業政策検討会提言」(平成25年4月))等がされており、着地型旅行商品造成への要請は当時に比し増大していることから、本提案の実現により、着地型旅行商品の更なる普及を通じた中山間地の活性化を図ることが可能となる。 【想定される懸念への対策】 制度改正後、旅行取引の公正の維持や消費者保護の担保が懸念されるが、①要件緩和の対象を行政に限定すること②旅行業業務取扱管理者の選任に代えた、相当の研修会の実施により補完されると考える。	旅行業法第3条、7条、11条の2、12条の2、旅行業法施行規則第3条		国土交通省(観光庁)	長野県	C 対応不可	営業保証金供託義務及び旅行業業務取扱管理者選任義務は、旅行取引の公正及び消費者保護を図る上で重要であり、これらの規定を過疎地域であること、対象を行政限定することのみを理由に免除・緩和することはできない。 なお、営業保証金供託義務については、旅行業協会に加入することでその5分の1の金額の弁済業務保証金分担金(地域限定旅行業の場合20万円)を納付することで足りる。	本提案は、過疎地域市町村が地域振興や少子化対策のためのイベントなど(例:農村体験ツアー、婚活ツアー)を企画する際に必要となる交通や宿泊などを独自に手配可能とすることで、地域の諸課題解決の取組みを支援することを目的としており、市町村が実施主体のため、トラブルが発生した場合などは責任ある対応が可能であり、消費者保護の観点からは問題ないと考える。 なお、市町村による募集型企画旅行の適切な企画・催行を担保するため、研修会では旅行業取扱管理者試験科目の内容に準じた①法・規則など②旅行業約款・運送約款・宿泊約款③国内旅行実務について解説し、知識・能力の確認のための修了試験を実施することを予定しており、この点からも消費者保護を担保できるものと考ええる。 また、他法令(宅地建物取引業法)では取引の公正が確保されることをもって、地方公共団体を適用除外とする例もあり、旅行業法においても取引の公正が確保されると考える。			

管理番号	全国市長会・全国町村会からの意見		重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答		調整結果 (平26対応方針(平27.1.30閣議決定)抜粋) ※平27対応方針(平27.12.22閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平27>として併記 ※平28対応方針(平28.12.20閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平28>として併記 ※平29対応方針(平29.12.26閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平29>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
	意見	補足資料		区分	回答		措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
576	【全国市長会】 提案団体の意見を十分に尊重されたい。		E 提案の 実現に向け て対応 を検討	ご指摘の「観光産業政策検討会提言」に加え、本年5月にとりまとめた「旅行産業の今後と旅行業法制度の見直しに係る方向性について」においても、着地型旅行の普及に向けた商品造成の促進・販売経路の拡大が提言の一つとなされており、その重要性については認識している。現在、本提言を受け、市町村による商品造成・販売を含め、今後の旅行業法制度のあり方について検討を行っているところである。	<p>&lt;平26&gt; 6【国土交通省】 (6)旅行業法(昭27法239) 地域限定旅行業を営む地方公共団体については、営業保証金の供託義務(7条1項)及び旅行業務取扱管理者の資格要件(11条の2第5項)の在り方について検討し、平成27年中に結論を得る。</p> <p>&lt;平27&gt; 6【国土交通省】 (7)旅行業法(昭27法239) 地域限定旅行業については、その参入を促進するため、業務範囲(施行規則1条の2)、営業保証金の供託義務(7条1項)及びその額(施行規則7条)並びに旅行業務取扱管理者の資格要件(11条の2第5項)の在り方について検討し、平成28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。</p> <p>&lt;平28&gt; 6【国土交通省】 (4)旅行業法(昭27法239) (イ)旅行業務取扱管理者試験(11条の3)については、地域限定旅行業者が取り扱うことのできる旅行のみに限定した試験を新たに創設する。 (ii)営業保証金の額(8条1項及び施行規則7条)については、地域限定旅行業の平均年間取引額等を踏まえ、着地型旅行商品に対するニーズの高まりを踏まえた旅行業法の見直しに合わせて省令を改正し、取扱いの実態に見合った営業保証金額となるよう、見直しを行う。</p>	<p>(i)法律</p> <p>(ii)省令</p>	<p>(i) 公布:平成29年6月2日、平成29年10月31日 施行:平成30年1月4日</p> <p>(ii) 公布:平成30年3月30日 施行:平成30年4月1日</p>	<p>(i) 地域限定旅行業務取扱管理者試験の創設等、着地型旅行の企画・販売をしやすいことを内容とする「通訳案内士法及び旅行業法の一部を改正する法律」(平成29年法律第50号)を第193回国会に提出し、平成29年6月2日に公布された。 それを受け、「旅行業法施行規則等の一部を改正する省令」(平成29年国土交通省令第66号)が平成29年10月31日に公布された。</p> <p>(ii) 地域限定旅行業の営業保証金について、取扱いの実態に合わせた見直しを行うことを内容とする「旅行業法施行規則の一部を改正する省令」(平成30年国土交通省令第22号)が平成30年3月30日に公布された。</p>		

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	その他(特記事項)	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見		全国知事会からの意見	
								区分	回答	意見	補足資料	意見	補足資料
68	町村の都市計画の決定に関する都道府県の同意の廃止	都市計画法第19条第3項において都市計画の決定については、市は協議しなければならないとあり、町村においては都道府県知事の同意を得ることとなっていることから、町村における知事同意の廃止を求めるものである。	【制度改正の必要性】 都市計画法第19条第3項において都市計画の決定については、町村は都道府県知事の同意(市は協議)を得ることとされている。 都市計画法第19条第3項は、平成23年のいわゆる「一括法」に基づき改正されたが、市や町村が同様の行政課題や地域の諸問題に取り組む中で、一括法の目的が「地域の自主性の強化や自由度の拡大」を図るものであるにもかかわらず、一律に町村のみ除外され同意が必要とされている。 本町は、町域が小さい(19.02km <sup>2</sup> )ことから人口規模は、21,479人(5月1日現在)であるが首都圏近郊整備地帯に属し、昭和42年に都市計画区域(区域区分は昭和45年)となり、これまで、都市計画道路、下水道及び土地区画整理など各種都市計画事業を行い、都市計画に関わる行政経験は十分あり、適切な判断を行うことが可能である。 ※(全国には本町より人口規模の小さな市が24ある。)これらのことから、本町の自主性を高め、併せて効率的なまちづくりを進めるため、町村の都市計画の決定に関する都道府県知事の同意の廃止を提案するものである。  【具体的な支障事例】 現在、民間活力の活用も見据えた町独自の地区計画の導入を検討しているが、現行では、県作成の地区計画策定に関するガイドラインにおいて全県的に統一した運用が求められていることなどから、町独自の立地特性を活かした都市計画決定が難しくなっている。	都市計画法第19条第3項		国土交通省	酒々井町	C 対応不可	本提案は、すでに過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「地方分権改革推進計画」(平成21年12月15日閣議決定)の決定に至るまでの議論)において結論が出ていると承知している。 なお、過去の議論と同様、本提案については当省として以下のとおりと考える。 市町村が定める都市計画については、広域調整及び都道府県決定の都市計画との適合を図る観点から、都道府県知事が「同意」という拒否権を留保した形で協議を行うこととされてきたところ。 この点、市が行う都市計画については、都市計画制度における累次の分権化により市町村が定める都市計画権限・件数が大幅に増加しており、さらに、町村と比較しても市は都市計画に関する執行体制、経験等が充実していること等を踏まえ、都道府県知事との協議における同意を不要とするため、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」(平成23年法律第37号。第1次分権一括法。)において措置したところであり、町村においては引き続き同意を要する協議を存置すべき(地方分権委員会第3次勧告においても、存置を許容するとの結論が得られているものである)。	地方分権改革の目指すべき方向性は、地方の活力を高め、強い地方を創出することにあるが、そのためには、地方がさまざまな行政分野で独自の施策を展開して地方の魅力を引き出しつつ、民主導の地域再生を実現することで、初めてそれが可能となることは言を俟たない。 しかしながら、「まちづくり」の分野において、当町は、県のマスタープラン(整備・開発・保全の方針)において、佐倉都市計画として隣接する佐倉市と一体として取り扱われているにもかかわらず、酒々井町だけが同意を必要とされていることで、自由度や独自性を発揮することが難しい状況にある。 平成7年に旧地方分権推進法が制定されて以来、国・地方を挙げた地方分権の取組みにより、基礎自治体の体制整備は進んできており、いまだ市と町村で異なる取扱いが存在することに合理性は認められないことから、市同様に町村も一律に協議とすることを要望したい。		全国町村会の提案を踏まえ、町村の都市計画決定に関する都道府県の同意は不要とし、協議を要するのみとするべきである。	

管理番号	全国市長会・全国町村会からの意見		重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答		調整結果 (平26対応方針(平27.1.30閣議決定)抜粋) ※平27対応方針(平27.12.22閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平27>として併記 ※平28対応方針(平28.12.20閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平28>として併記 ※平29対応方針(平29.12.26閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平29>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
	意見	補足資料		区分	回答		措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
68	<p><b>【全国町村会】</b> 今回の所管省からの回答は過去の勧告で結論が出ているので「対応不可」というものだが、今回の「提案募集方式」の趣旨は委員会勧告に替わる新たな手法として、地方の発意に根ざした取り組みを推進し、地方分権改革に関する提案を広く募集してその実現に向けて検討を行うというものであり、こうした趣旨を踏まえられ、提案どおり前向きな検討をお願いしたい。</p>		<p>○ 全国町村会が同意の廃止を求め、全国知事会も特段問題はないとの見解を示している。また、市と町村の比較において、人口規模で市を上回る町村が存在するほか、人口当たりの職員数(都市計画担当職員数)でみた場合など、町村の事務処理体制は市と比較しても遜色ないものと言える。さらに、事務処理特例制度を活用して開発許可権限の移譲を受けている町村も着実に増加している。</p> <p>こうしたことから、町村の都市計画決定に係る都道府県の同意は廃止すべきであるが、この場合に何か具体的な支障はあるのか。</p> <p>○ 地方分権改革推進委員会の第1次勧告では、市町村合併が進行中であったことなどから、町村の体制が落ち着くまでは市と町村を区別するとして、いわば暫定的な扱いとして勧告がなされたものと認識している。第1次勧告当時と比較して、市町村合併が一段落するとともに、今般の地方自治法改正により、自治体間連携の新たな仕組みが設けられるなど、状況の変化が見られたことから、制度を見直すべきではないか。</p> <p>○ 提案を踏まえ、まずは町村における都市計画に関する実態を把握することであったが、年末の閣議決定までに結論を得るべく、早急に行うべきであるが、いかがか。</p>	E	<p>提案の実現に向けて対応を検討</p> <p>平成23年の地方分権一括法施行後の、町村の都市計画制度運用の経験、能力、執行体制等がどの程度変化しているか等について調査し、その結果等を踏まえて検討する。</p>	<p>&lt;平26&gt; 6【国土交通省】 (12)都市計画法(昭43法100) (iv)町村の都市計画の決定又は変更に係る都道府県知事への同意を要する協議(19条3項(21条2項で準用する場合を含む。))については、制度の運用実態等を調査し、その結果等を踏まえて検討し、平成27年中に結論を得る。</p> <p>&lt;平27&gt; 6【国土交通省】 (14)都市計画法(昭43法100) (iii)町村の都市計画の決定又は変更に係る都道府県知事への同意を要する協議(19条3項(21条2項で準用する場合を含む。))については、運用指針で定められた協議に当たったの留意事項の定着状況を踏まえ、都道府県知事同意について、平成30年までに、町村の自主性を尊重する観点に留意し、廃止を含め、結論を得る。</p> <p>&lt;平30&gt; 6【国土交通省】 (16)都市計画法(昭43法100) (v)町村の都市計画の決定又は変更に係る都道府県知事への同意を要する協議(19条3項(21条2項で準用する場合を含む。))については、運用指針で定められた協議に当たったの留意事項を、都道府県が市町村と調整の上定める協議ルールに位置付ける取組を更に進め、その定着状況を確認の上、2019年度を目途に必要な措置を講じ、同意を廃止する。</p> <p>&lt;令元&gt; 5【国土交通省】 (18)都市計画法(昭43法100) 町村の都市計画の決定又は変更に係る都道府県知事への同意を要する協議(19条3項(21条2項で準用する場合を含む。))については、同意を廃止する。</p>	法律	令和2年6月10日	<p>平成28年4月1日に都市計画決定等手続における都道府県知事と市町村との協議に当たったの留意事項を明確化するため都市計画運用指針を改正した。</p> <p>都道府県に対し、平成28年10月に各自自治体における協議ルールの策定状況等の調査を実施し、平成29年6月に都市計画運用指針の改正を踏まえた都市計画決定等手続における都道府県知事と市町村との協議の状況に係る調査を実施した。</p> <p>また、町村に対し、平成29年8月に都市計画決定等手続における都道府県知事と市町村との協議の状況に係る調査を実施した。</p> <p>さらに、平成29年10月に開催された第67回内閣府地方分権改革有識者会議提案募集検討専門部会における有識者の指摘を踏まえ、都道府県及び町村に対し、平成29年12月・平成30年1月に都市計画運用指針改正を踏まえた協議の状況に係る追加調査を実施した。加えて、当該有識者の指摘及び平成29年12月に実施した追加調査の結果を踏まえ、市に対し、平成30年3月に都市計画運用指針改正を踏まえた都道府県知事との協議の状況に係る調査を実施した。</p> <p>その後、再度、都道府県に対し、平成30年7月に都市計画運用指針の改正を踏まえた都市計画決定等手続における都道府県知事と市町村との協議の状況に係る調査を実施した。また、市町村に対し、平成30年8月に都市計画運用指針改正を踏まえた都道府県知事との協議の状況に係る調査を実施した。</p> <p>都市計画運用指針で示した留意事項の重要性等を周知するため、都道府県に対し、平成30年8月に事務連絡を发出了。加えて、当該留意事項に関する参考事例を横展開するため、都道府県に対し、平成30年9月に事務連絡を发出了。その後、都道府県に対し、平成30年10月に協議ルールの策定・更新に向けた検討状況に係る調査を実施した。</p> <p>さらに、「平成30年の地方からの提案等に関する対応方針(平成30年12月閣議決定)」を踏まえ、協議ルールの策定・更新を適切に実施するよう改めて依頼するため、都道府県に対し、平成31年1月に通知を行うとともに、都市計画運用指針で示した留意事項を位置づけていない都道府県に対し、平成31年2月に検討状況に関するヒアリングを行った。加えて、当該留意事項を位置付けることを検討していない等の状況であった3団体に対し、平成31年2月から3月にかけて直接訪問を行った。また、平成31年4月に、全国都市計画主管課長会議において、都道府県に対し、閣議決定の趣旨等の説明及び協議ルールへの位置づけの働きかけを行うとともに、平成31年4月以降、複数回にわたり協議ルールの策定又は更新が確認できていない団体に対し検討状況の調査を行った。</p> <p>令和元年12月23日「令和元年の地方からの提案等に関する対応方針」において、「町村の都市計画の決定又は変更に係る都道府県知事の同意を要する協議(19条3項(21条2項で準用する場合を含む。))については、同意を廃止する。」旨が閣議決定。</p> <p>さらに、当該閣議決定を踏まえ、令和2年3月3日「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律(第10次地方分権一括法案)」が閣議決定され、第201回国会へ提出された。また、法律案の閣議決定について周知するため、都道府県に対し、令和2年3月3日に事務連絡を发出了。</p> <p>「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律(令和2年法律第41号)」が令和2年6月10日付けで公布・施行され、町村の都市計画の決定又は変更に係る都道府県知事への同意を要する協議(19条3項(21条2項で準用する場合を含む。))について、同意が廃止された。</p>	

管理番号	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、地域の実情を踏まえた必要性等	根拠法令等	その他(特記事項)	制度の所管・ 関係府省庁	提案団体	各府省からの第1次回答		各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見		全国知事会からの意見	
								区分	回答	意見	補足資料	意見	補足資料
970	町村の都市計画の決定に関する都道府県の同意の廃止	町村が都市計画を決定する場合の都道府県知事の同意を不要とする。	<p>【制度の現状】 「市町村」が都市計画を決定しようとするときは、あらかじめ、都道府県知事に協議し、その同意を得なければならなかったが、第1次一括法の義務付け・枠付けの改正により、都道府県知事の同意については、「町村」のみ必要であるとされ、「市」と「町村」で都道府県の関与に差が生じている。</p> <p>【制度改正の必要性】 首都圏等に位置し、都市計画に関わる行政経験も十分ある町村や人口規模において市よりも大きい町村がある中で、町村が一律に執行体制、経験等が不足しているとの理由から同意が必要との考え方は合理性がない。都市計画は、それぞれ市町村単位で行われるが、行政区域を越えた広域的な土地利用など、隣接する市と町村が連携した「まちづくり」を進めるためにも、都道府県への事務の扱いは「協議」に一本化すべきである。</p>	都市計画法第19条第3項(市町村の都市計画の決定)	本件については第4次一括法(平成26年5月28日成立)に向けて提案していたものであるが、第4次一括法では実現されなかったものである。	国土交通省	全国町村会	C 対応不可	<p>本提案は、すでに過去の議論(「義務付け・枠付けの第4次見直しについて」(平成25年3月12日閣議決定)、「地方分権改革推進計画」(平成21年12月15日閣議決定)の決定に至るまでの議論)において結論が出ていると承知している。</p> <p>なお、過去の議論と同様、本提案については当省として以下のとおりと考える。</p> <p>市町村が定める都市計画については、広域調整及び都道府県決定の都市計画との適合を図る観点から、都道府県知事が「同意」という拒否権を留保した形で協議を行うこととされてきたところ。</p> <p>この点、市が行う都市計画については、都市計画制度における累次の分権化により市町村が定める都市計画権限・件数が大幅に増加しており、さらに、町村と比較しても市は都市計画に関する執行体制、経験等が充実していること等を踏まえ、都道府県知事との協議における同意を不要とするため、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」(平成23年法律第37号。第1次分権一括法。)において措置したところであり、町村においては引き続き同意を要する協議を存置すべき(地方分権委員会第3次勧告においても、存置を許容するとの結論が得られているものである)。</p>	<p>首都圏等に位置し、都市計画に関わる行政経験も十分ある町村や人口規模において市よりも大きい町村がある中で、町村が一律に執行体制、経験等が不足しているとの理由から同意が必要との考え方は合理性がない。</p> <p>都市計画は、それぞれ市町村単位で行われるが、行政区域を越えた広域的な土地利用など、隣接する市と町村が連携した「まちづくり」を進めるためにも、都道府県への事務の扱いは「協議」に一本化すべきである。</p> <p>今回の所管省からの回答は過去の勧告で結論が出ているので「対応不可」というものだが、今回の「提案募集方式」の趣旨は委員会勧告に替わる新たな手法として、地方の発意に根ざした取り組みを推進し、地方分権改革に関する提案を広く募集してその実現に向けて検討を行うというものであり、こうした趣旨を踏まえられ、提案どおり前向きな検討をお願いしたい。</p>		<p>全国町村会の提案を踏まえ、町村の都市計画決定に関する都道府県の同意は不要とし、協議を要するのみとするべきである。</p>	

管理番号	全国市長会・全国町村会からの意見		重点事項58項目について 提案募集検討専門部会から指摘された 主な再検討の視点	各府省からの第2次回答		調整結果 (平26対応方針(平27.1.30閣議決定)抜粋) ※平27対応方針(平27.12.22閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平27>として併記 ※平28対応方針(平28.12.20閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平28>として併記 ※平29対応方針(平29.12.26閣議決定)に記載があるものは当該抜粋を<平29>として併記	対応方針の措置(検討)状況			
	意見	補足資料		区分	回答		措置方法 (検討状況)	実施(予定) 時期	これまでの措置(検討)状況	今後の予定
970	<p>【全国町村会】 今回の所管省からの回答は過去の勧告で結論が出ているので「対応不可」というものだが、今回の「提案募集方式」の趣旨は委員会勧告に替わる新たな手法として、地方の発意に根ざした取り組みを推進し、地方分権改革に関する提案を広く募集してその実現に向けて検討を行うというものであり、こうした趣旨を踏まえられ、提案どおり前向きな検討をお願いしたい。</p>		<p>○ 全国町村会が同意の廃止を求め、全国知事会も特段問題はないとの見解を示している。また、市と町村の比較において、人口規模で市を上回る町村が存在するほか、人口当たりの職員数(都市計画担当職員数)でみた場合など、町村の事務処理体制は市と比較しても遜色ないものと言える。さらに、事務処理特例制度を活用して開発許可権限の移譲を受けている町村も着実に増加している。</p> <p>こうしたことから、町村の都市計画決定に係る都道府県の同意は廃止すべきであるが、この場合に何か具体的な支障はあるのか。</p> <p>○ 地方分権改革推進委員会の第1次勧告では、市町村合併が進行中であったことなどから、町村の体制が落ち着くまでは市と町村を区別するとして、いわば暫定的な扱いとして勧告がなされたものと認識している。第1次勧告当時と比較して、市町村合併が一段落するとともに、今般の地方自治法改正により、自治体間連携の新たな仕組みが設けられるなど、状況の変化が見られたことから、制度を見直すべきではないか。</p> <p>○ 提案を踏まえ、まずは町村における都市計画に関する実態を把握するとのことであったが、年末の閣議決定までに結論を得るべく、早急に行うべきであるが、いかがか。</p>	E	<p>提案の実現に向けて対応を検討</p> <p>平成23年の地方分権一括法施行後の、町村の都市計画制度運用の経験、能力、執行体制等がどの程度変化しているか等について調査し、その結果等を踏まえて検討する。</p>	<p>〔再掲〕 &lt;平26&gt; 6【国土交通省】 (12)都市計画法(昭43法100) (iv)町村の都市計画の決定又は変更に係る都道府県知事への同意を要する協議(19条3項(21条2項で準用する場合を含む。))については、制度の運用実態等を調査し、その結果等を踏まえて検討し、平成27年中に結論を得る。</p> <p>&lt;平27&gt; 6【国土交通省】 (14)都市計画法(昭43法100) (iii)町村の都市計画の決定又は変更に係る都道府県知事への同意を要する協議(19条3項(21条2項で準用する場合を含む。))については、運用指針で定められた協議に当たっての留意事項の定着状況を踏まえ、都道府県知事同意について、平成30年までに、町村の自主性を尊重する観点に留意し、廃止を含め、結論を得る。</p> <p>&lt;平30&gt; 6【国土交通省】 (16)都市計画法(昭43法100) (v)町村の都市計画の決定又は変更に係る都道府県知事への同意を要する協議(19条3項(21条2項で準用する場合を含む。))については、運用指針で定められた協議に当たっての留意事項を、都道府県が市町村と調整の上定める協議ルールに位置付ける取組を更に進め、その定着状況を確認の上、2019年度を目途に必要な措置を講じ、同意を廃止する。</p> <p>&lt;令元&gt; 5【国土交通省】 (18)都市計画法(昭43法100) 町村の都市計画の決定又は変更に係る都道府県知事への同意を要する協議(19条3項(21条2項で準用する場合を含む。))については、同意を廃止する。</p>	法律	令和2年6月10日	<p>平成28年4月1日に都市計画決定等手続における都道府県知事と市町村との協議に当たっての留意事項を明確化するため都市計画運用指針を改正した。</p> <p>都道府県に対し、平成28年10月に各自自治体における協議ルールの策定状況等の調査を実施し、平成29年6月に都市計画運用指針の改正を踏まえた都市計画決定等手続における都道府県知事と市町村との協議の状況に係る調査を実施した。</p> <p>また、町村に対し、平成29年8月に都市計画決定等手続における都道府県知事と市町村との協議の状況に係る調査を実施した。</p> <p>さらに、平成29年10月に開催された第67回内閣府地方分権改革有識者会議提案募集検討専門部会における有識者の指摘を踏まえ、都道府県及び町村に対し、平成29年12月・平成30年1月に都市計画運用指針改正を踏まえた協議の状況に係る追加調査を実施した。加えて、当該有識者の指摘及び平成29年12月に実施した追加調査の結果を踏まえ、市に対し、平成30年3月に都市計画運用指針改正を踏まえた都道府県知事との協議の状況に係る調査を実施した。</p> <p>その後、再度、都道府県に対し、平成30年7月に都市計画運用指針の改正を踏まえた都市計画決定等手続における都道府県知事と市町村との協議の状況に係る調査を実施した。また、市町村に対し、平成30年8月に都市計画運用指針改正を踏まえた都道府県知事との協議の状況に係る調査を実施した。</p> <p>都市計画運用指針で示した留意事項の重要性等を周知するため、都道府県に対し、平成30年8月に事務連絡を发出了。加えて、当該留意事項に関する参考事例を横展開するため、都道府県に対し、平成30年9月に事務連絡を发出了。その後、都道府県に対し、平成30年10月に協議ルールの策定・更新に向けた検討状況に係る調査を実施した。</p> <p>さらに、「平成30年の地方からの提案等に関する対応方針(平成30年12月閣議決定)」を踏まえ、協議ルールの策定・更新を適切に実施するよう改めて依頼するため、都道府県に対し、平成31年1月に通知を行うとともに、都市計画運用指針で示した留意事項を位置づけていない都道府県に対し、平成31年2月に検討状況に関するヒアリングを行った。加えて、当該留意事項を位置付けることを検討していない等の状況であった3団体に対し、平成31年2月から3月にかけて直接訪問を行った。また、平成31年4月に、全国都市計画主管課長会議において、都道府県に対し、閣議決定の趣旨等の説明及び協議ルールへの位置づけの働きかけを行うとともに、平成31年4月以降、複数回にわたり協議ルールの策定又は更新が確認できていない団体に対し検討状況の調査を行った。</p> <p>令和元年12月23日「令和元年の地方からの提案等に関する対応方針」において、「町村の都市計画の決定又は変更に係る都道府県知事の同意を要する協議(19条3項(21条2項で準用する場合を含む。))については、同意を廃止する。」旨が閣議決定。</p> <p>さらに、当該閣議決定を踏まえ、令和2年3月3日「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律(令和2年法律第41号)」が令和2年6月10日付けで公布・施行され、町村の都市計画の決定又は変更に係る都道府県知事への同意を要する協議(19条3項(21条2項で準用する場合を含む。))について、同意が廃止された。</p>	