道内の主な空港の現況

（平成19年4月1日現在）

種別		空港名	所在地	設置管理者	公示面積(ha)	滑走路規模(m)	運用時間	使用開始年月日等
第二種空港	A	新千歳	千歳市 苫小牧市	国土交通省	719	A 3,000×60 B 3,000×60	00:00～24:00 (24時間)	昭和63.7.20(A) 平成 8.4.26(B)
		稚内	稚内市	国土交通省	96	2,000×45	08:30～18:30 (10時間)	昭和35. 4.1(1,200m) 昭和62. 6.1(1,800m) 昭和63.10.1(2,000m)
		釧路	釧路市	国土交通省	160	2,500×45	08:00～21:00 (13時間)	昭和36. 7.20(1,200m) 昭和48.11. 1(1,800m) 昭和59.12.20(2,100m) 平成元.12. 1(2,300m) 平成12.11.30(2,500m)
		函館	函館市	国土交通省	164	3,000×45	07:30～20:30 (13時間)	昭和36. 4.20(1,200m) 昭和46.11.16(2,000m) 昭和53.12. 1(2,500m) 平成11. 3.25(3,000m)
	B	旭川	上川郡 東神楽町	設置者：国土交通省 管理者：旭川市	214	2,500×60	08:00～21:00 (13時間)	昭和41. 6.30(1,200m) 昭和57. 7.15(1,640m) 昭和57.11.25(2,000m) 平成 9. 2. 1(2,500m)
		帯広	帯広市	設置者：国土交通省 管理者：帯広市	282	2,500×45	08:00～21:00 (13時間)	昭和39.12. 1(1,200m) 昭和47.12.10(1,500m) 昭和56. 3. 1(2,000m) 昭和60.11.21(2,500m)
第三種空港		女満別	網走郡 大空町	北海道	167	2,500×45	08:00～21:00 (13時間)	昭和36.6.3 旧空港［道に移管］ 昭和38.4.15(1,200m) 旧空港 昭和60.4.22(2,000m) 平成12.2.24(2,500m)
		中標津	標津郡 中標津町	北海道	116	2,000×45	08:30～18:30 (10時間)	昭和40.7.1(1,200m) 旧滑走路 昭和48.8.1 旧空港［道に移管］ 平成元.7.28(1,200m) 平成 2.7.26(1,800m) 平成 9.3. 2(2,000m)
		紋別	紋別市	北海道	129	2,000×45	09:00～17:00 (8時間)	昭和41.7.21(1,200m) 旧空港 昭和48.8.1 旧空港［道に移管］ 平成11.11.11(2,000m)
		利尻	利尻郡 利尻富士町	北海道	66	1,800×45	09:00～17:00 (8時間)	昭和37.8.10(600m) 昭和49.5. 1(800m) 昭和51.3.15 ［道に移管］ 平成11.6.1(1,800m)
		礼文	礼文郡 礼文町	北海道	11	800×25	09:00～17:00 (8時間)	昭和53.6.1 ［道に移管］
		奥尻	奥尻郡 奥尻町	北海道	54	1,500×45	09:00～17:00 (8時間)	昭和49.9.9(800m) 旧滑走路 昭和50.3.31 ［道に移管］ 平成16.3.18(800m) 平成18.3.25(1500m)
その他飛行場		千歳	千歳市	防衛省 (航空)	116	2,700×45 3,000×60	00:00～24:00 (24時間)	昭和36.12.20
		札幌 (丘珠)	札幌市	防衛省 (陸上)	92	1,500×45	07:30～20:30 (13時間)	昭和36.12.10
		弟子屈	川上郡 弟子屈町	弟子屈町	7	550×25	08:00～17:00 (9時間)	昭和45.5.20

空港の種別について

（企画振興部新幹線・交通企画局）

種別（空港整備法）		主な空港	設置者	管理者（維持管理者）	空港整備の際の地元の支出割合 基本施設	空港整備の際の地元の支出割合 附帯施設	着陸料の料金決定・徴収	航空管制	空港敷地の所有者	空港ビルの営業許可権限	空港のマスタープランの作成
国際航空路線に必要な飛行場	1種	大阪国際(伊丹)	国土交通大臣	国土交通大臣	0%	0%	国土交通大臣	国（国土交通省航空局＋自衛隊）及び米軍	国土交通大臣	国土交通大臣	国土交通大臣
		東京国際(羽田)	国土交通大臣	国土交通大臣	一部 地方負担あり	一部 地方負担あり	国土交通大臣		国土交通大臣	国土交通大臣	国土交通大臣
		成田国際	成田国際空港㈱	成田国際空港㈱	0%	0%	成田国際空港㈱		成田国際空港㈱	成田国際空港㈱	国土交通大臣
		関西国際 中部国際	関西国際空港㈱ 中部国際空港㈱	関西国際空港㈱ 中部国際空港㈱	地方負担あり	地方負担あり	関西国際空港㈱ 中部国際空港㈱		関西国際空港㈱ 中部国際空港㈱	関西国際空港㈱ 中部国際空港㈱	国土交通大臣
主要な国内航空路線に必要な飛行場	2種A	新千歳、稚内、釧路、函館	国土交通大臣	国土交通大臣	15%	0%	国土交通大臣		国土交通大臣	国土交通大臣	国土交通大臣
		仙台など 道外15空港	国土交通大臣	国土交通大臣	1/3 （沖縄は5%）		国土交通大臣		国土交通大臣	国土交通大臣	国土交通大臣
	2種B ※	旭川 帯広	国土交通大臣	旭川市 帯広市	1/3	1/3	旭川市 帯広市		旭川市、 帯広市 （一部は国有地）	旭川市、 帯広市 （国有地については国の許可を得る）	旭川市 帯広市
		秋田、山形 山口宇部	国土交通大臣	秋田県、山形県 山口県	45%	45%	秋田県、山形県 山口県		秋田県、山形県、 山口県 （一部は国有地）	秋田県、山形県 山口県 （国有地については国の許可を得る）	秋田県 山形県 山口県
地方的な航空運送を確保するため必要な飛行場	3種	中標津、紋別 女満別	北海道	北海道	40%	40%	北海道		北海道	北海道	北海道
		利尻、礼文 奥尻	北海道	北海道	20%	20%	北海道		北海道	北海道	北海道
		青森など 道外47空港	地方公共団体 （県・市）	地方公共団体 （県・市）	50% （沖縄は10%） （離島は20%）	50% （沖縄は10%） （離島は20%）	地方公共団体 （県・市）		地方公共団体 （県・市）	地方公共団体 （県・市）	地方公共団体 （県・市）

※2種B：国管理空港を地方自治体に管理させる
（空港整備法第4条第2項）

※基本施設：滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン、照明施設等
※附帯施設：排水施設、護岸、道路、自動車駐車場、橋

簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律
（平成十八年六月二日法律第四十七号）

（目的）
第一条　この法律は、簡素で効率的な政府を実現することが喫緊の課題であることにかんがみ、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革について、その基本理念及び重点分野並びに各重点分野における改革の基本方針その他の重要事項を定めるとともに、行政改革推進本部を設置することにより、これを総合的に推進することを目的とする。

（基本理念）
第二条　簡素で効率的な政府を実現するための行政改革は、国際化及び情報化の進展、人口構造の変化等の経済社会情勢の変化の中で、我が国の国際競争力を強化し、国民が豊かで安心して暮らすことのできる社会を実現するためには、民間の主体性や自律性を高め、その活力が最大限に発揮されるようにすることが不可欠であることにかんがみ、政府及び地方公共団体の事務及び事業の透明性の確保を図り、その必要性の有無及び実施主体の在り方について事務及び事業の内容及び性質に応じた分類、整理等の仕分けを踏まえた検討を行った上で、国民生活の安全に配慮しつつ、政府又は地方公共団体が実施する必要性の減少した事務及び事業を民間にゆだねて民間活動の領域を拡大すること並びに行政機構の整理及び合理化その他の措置を講ずることにより行政に要する経費を抑制して国民負担の上昇を抑えることを旨として、行われなければならない。

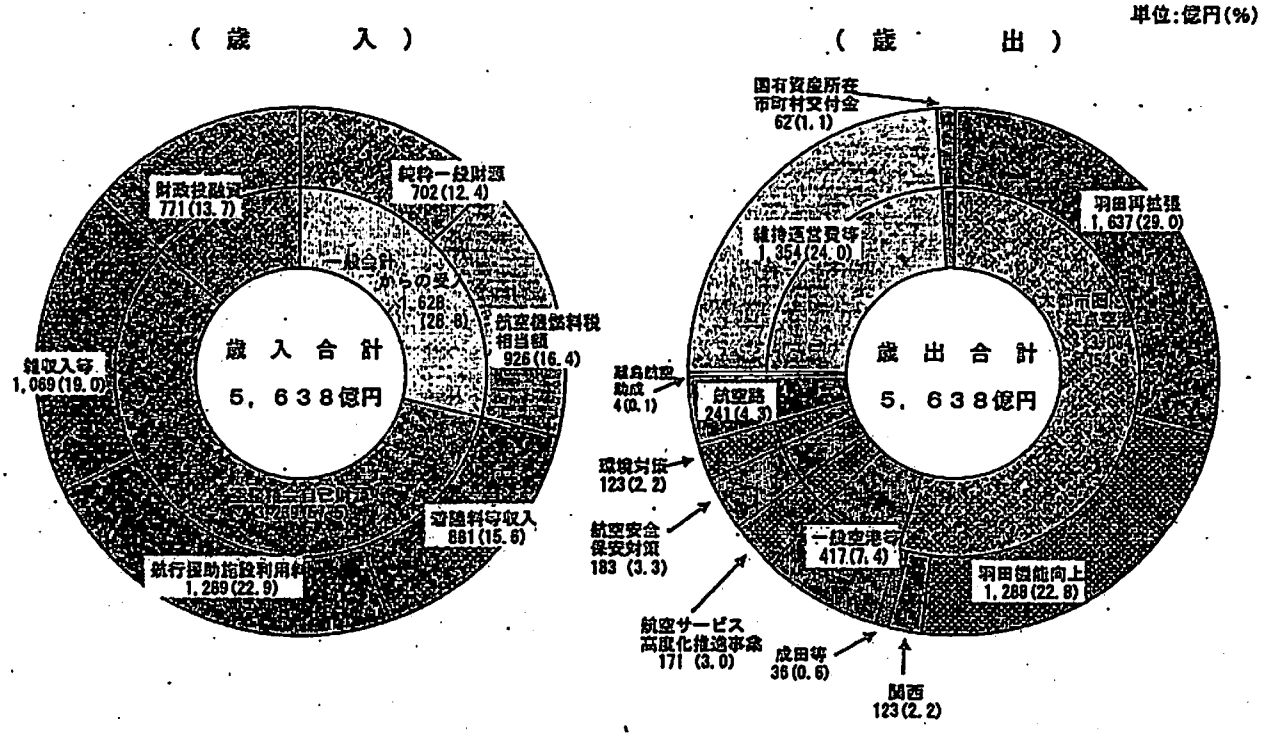
第三節　特別会計改革
（趣旨）
第十七条　特別会計の改革は、特別会計の廃止及び統合並びにその経理の明確化を図るとともに、特別会計において経理されている事務及び事業の合理化及び効率化を図ることにより行われるものとし、平成十八年度から平成二十二年度までの間を目途に計画的に推進されるものとする。
２　前項の改革に当たっては、平成十八年度から平成二十二年度までの間において、特別会計における資産及び負債並びに剰余金及び積立金の縮減その他の措置により、財政の健全化に総額二十兆円程度の寄与をすることを目標とするものとする。

（特別会計の取扱いの原則）
第十八条　特別会計の新設は、事務及び事業の合理化若しくは効率化又は財政の健全化に資する場合を除き、行わないものとする。
２　政府は、平成二十三年四月一日において設置されている特別会計について、その存続の必要性を検討するものとし、その後においても、おおむね五年ごとに同様の検討を行うものとする。

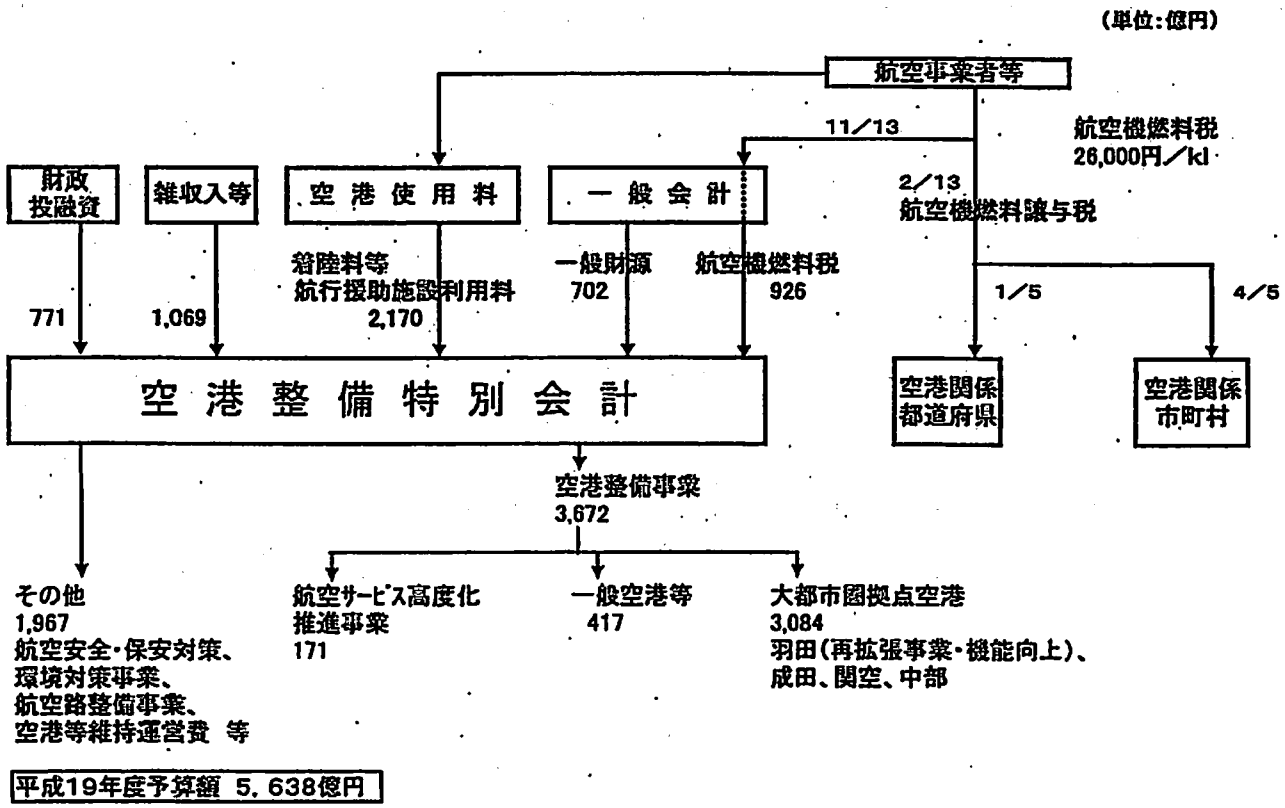
（法制上の措置等）
第十九条　政府は、特別会計の廃止及び統合、一般会計と異なる取扱いの整理並びに企業会計の慣行を参考とした資産及び負債の開示その他の特別会計に係る情報の開示のため、この法律の施行後一年以内を目途として法制上の措置その他の必要な措置を講ずるものとする。
２　前項に規定するもののほか、政府は、国全体の財政状況の一覧性を確保するため、特別会計歳入歳出予算の総計及び純計について所管及び主要な経費の別に区分した書類を参考資料として予算に添付する措置その他の必要な措置を講ずるものとする。
３　政府は、特別会計において経理されている事務及び事業の必要性の有無及び実施主体の在り方について、事務及び事業の内容及び性質に応じた分類、整理等の仕分けを踏まえた検討を行うものとする。

（道路整備特別会計等の見直し）
第二十条　道路整備特別会計、治水特別会計、港湾整備特別会計、空港整備特別会計及び都市開発資金融通特別会計は、平成二十年度までに統合するものとする。この場合において、これらの特別会計において経理されていた事務及び事業については、その合理化及び効率化を図るものとする。
２　空港整備特別会計において経理されている事務及び事業については、将来において、独立行政法人その他の国以外の者に行わせることについて検討するものとする。
３　～略～
４　空港整備特別会計法（昭和四十五年法律第二十五号）附則第十一項の規定による措置については、第一項の統合の後においても、空港の整備に係る歳出及び借入金を抑制するよう努めつつ、これを実施するものとし、将来において、空港の整備の進捗状況を踏まえ、その廃止について検討するものとする。

空港整備特別会計の歳入・歳出規模（平成19年度予算額）



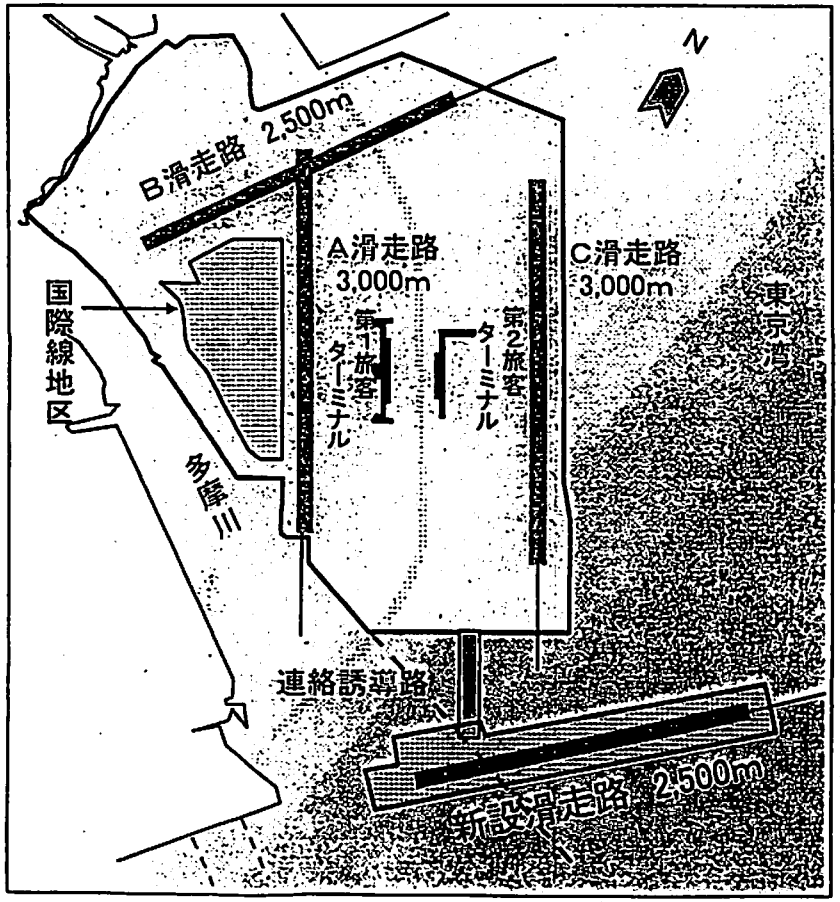
空港整備特別会計のしくみ



東京国際空港再拡張事業について

○　羽田空港は、航空需要の増加から発着能力が既に限界であり、発着容量の制約によるボトルネックの解消が急務となっている。
○　このため、再拡張事業の早期実施が喫緊の課題となっている。

【事業概略図】



【事業の意義】

1. 発着容量の制約の解消
2. 多様な路線網の形成・多頻度化による利用者利便の向上
3. 航空市場における真の競争を行わせるための環境整備
4. 都市の国際競争力強化（都市再生）
5. 地域交流の促進、地域経済の活性化

再拡張により発着容量が1．4倍増加
《11．1万回／年（152便／日に相当）増加》

〔現行〕		〔再拡張後〕
30便／時間	→	40便／時間
29．6万回／年		40．7万回／年
《405便／日(810回)に相当》		《557便／日(1114回)に相当》

発着回数の増加は、管制の安全確保等を図りつつ段階的に実施

代表的な国管理空港の個別収支の試算について③（新千歳，仙台空港）

・空整特会のＨ１７年度歳入歳出決定計算書をもとに、キャッシュフローベースでの新千歳、仙台空港の個別収支を試算。
・空港別で把握できる歳入・歳出項目をもとに試算しているが、人件費等が計上されている空港等維持運営費等の歳出項目が現時点で空港別への区分ができていない状況（特会合計で１，２６６億円）。

平成17年度 新千歳空港 個別収支

・新千歳空港は、空港整備事業費等の歳出を上回る着陸料等収入を計上しているが、今後は国際旅客ターミナルの整備を控えており、１９年度以降空港整備事業費が増えていくことに留意する必要がある。

主な歳入
96億円

（主な項目）
- 着陸料等収入　86億円
- 土地建物等貸付料収入　6億円
- 地方自担金収入　3億円

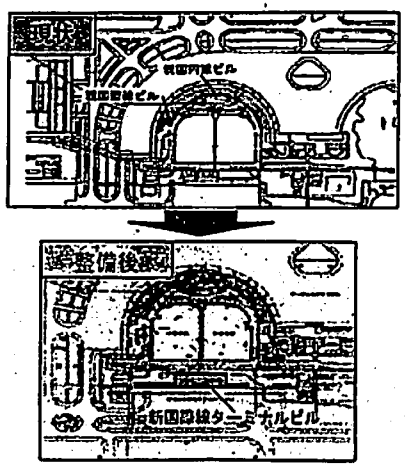
主な歳出
29億円

（主な項目）
- 空港整備事業費　27億円
- 環境対策費　0億円
- 土地建物借料　0億円
- 国有資産所在市町村交付金　2億円

区分できていない歳出項目
（特会全体で1,266億円）
（維持運営費、工事請負費）

【国際旅客ターミナルの整備】

●スケジュール
- 平成18年度　ターミナル基本計画等
- 平成19～21年度中　国際線ターミナル工事
- 平成21年度中　供用



平成17年度 仙台空港 個別収支

・仙台空港は、空港等維持運営費等を加味しなくとも、既に歳出が歳入を上回っている。

主な歳入
18億円

（主な項目）
- 着陸料等収入　15億円
- 土地建物等貸付料収入　2億円
- 地方自担金収入　1億円

主な歳出
19億円

（主な項目）
- 空港整備事業費　17億円
- 環境対策費　0.3億円
- 土地建物借料　0.1億円
- 国有資産所在市町村交付金　1億円

区分できていない歳出項目
（特会全体で1,266億円）
（維持運営費、工事請負費）

※単位未満：四捨五入

道内所在空港施設の設置管理に係る収支試算（平成17年度）（未定稿）

平成19年11月　新幹線・交通企画局作成

○仮定①

（単位：千円）

科目		2種A（国設置国管理）					2種B（国設置市管理）			3種（道設置道管理）							
		新千歳	稚内	釧路	函館	小計	旭川	帯広	小計	女満別	中標津	紋別	利尻	礼文	奥尻	小計	
歳出	空港整備事業費	2,706,676	902,225	1,127,781	1,353,338	6,090,020 （注3）	210,813	184,944	395,757	9,221	41,700	0	0	0	503,821	554,742	2種Aについては、北海道空港整備事業費（6,090百万円　H17決算額）を滑走路長で按分（注1） 2種B及び3種については、H17決算額
歳出	環境対策費	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	該当なし
歳出	土地建物借料	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	該当なし
歳出	国有資産等所在市町村交付金	246,484	14,904	80,974	114,138	456,500	－	－	0	47,953	7,417	30,334	18,769	0	10,779	115,252	H17実績額
歳出	維持運営費・工事諸費等	2,406,400	769,400	1,005,100	1,177,200	5,358,100	654,160	478,968	1,133,128	533,095	346,808	322,029	282,693	31,360	119,305	1,635,290	2種Aについては、人件費、庁費等、その他の経費（注2）。2種B及び3種については、H17実績額。
歳出	歳出計（A）	5,359,560	1,686,529	2,213,855	2,644,676	11,904,620	864,973	663,912	1,528,885	590,269	395,925	352,363	301,462	31,360	633,905	2,305,284	
歳入	着陸料等収入	8,634,000	89,000	376,000	855,000	9,954,000	440,162	296,454	736,616	421,481	71,064	24,105	2,144	7	72	518,873	H17実績額
歳入	貸付料収入	600,000	79	3,017	23,000	626,096	0	0	0	4,410	1,045	932	17,375	1,881	13,573	39,216	各空港ビル会社から聴取（新千歳については、交通政策審議会資料から転記）
歳入	地方公共団体工事負担金収入等	325,492	286	39,730	3,563	369,071	－	－	0	－	－	－	－	－	－	0	H17実績額
歳入	国及び道補助金	－	－	－	－	0	110,782	83,010	193,792	5,532	25,020	0	0	0	403,056	433,608	H17実績額
歳入	歳入計（B）	9,559,492	89,365	418,747	881,563	10,949,167	550,944	379,464	930,408	431,423	97,129	25,037	19,519	1,888	416,701	991,697	
比較	（B）－（A）	4,199,932	-1,597,164	-1,795,108	-1,763,113	-955,453	-314,029	-284,448	-598,477	-158,846	-298,796	-327,326	-281,943	-29,472	-217,204	-1,313,587	

（注1）「空港整備事業費」：2種Aについては、空港整備特別会計における北海道空港整備事業費（6,090百万円　H17決算額）を滑走路長で按分。2種B及び3種については、H17実績額

（注2）「維持運営費・工事諸費等」については、交通政策審議会航空分科会の資料における空港関係の数値を次のとおり按分し合計した。
「人件費」：空港関係（6,677百万円）を、管制を除いた職員数（各空港事務所、各地方整備局（開発局）、航空局本局及び地方航空局の合計）で按分
「庁費等」：空港関係（34,251百万円）を滑走路長（空港事務所所在空港）で按分
「その他の経費」：空港関係（1,133百万円）を滑走路長（空港事務所所在空港）で按分

（注3）空港整備事業費の推移については別紙（参考）のとおり

道内所在空港施設の設置管理に係る収支試算（平成17年度）（未定稿）

平成19年11月　新幹線・交通企画局作成

○仮定②

（単位：千円）

科目		2種A（国設置国管理）					2種B（国設置市管理）			3種（道設置道管理）							
		新千歳	稚内	釧路	函館	小計	旭川	帯広	小計	女満別	中標津	紋別	利尻	礼文	奥尻	小計	
歳出	空港整備事業費	2,706,676	902,225	1,127,781	1,353,338	6,090,020（注3）	210,813	184,944	395,757	9,221	41,700	0	0	0	503,821	554,742	2種Aについては、北海道空港整備事業費（6,090百万円　H17決算額）を滑走路長で按分（注1） 2種B及び3種については、H17決算額
	環境対策費	－	－	－	－	0	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	該当なし
	土地建物借料	－	－	－	－	0	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	該当なし
	国有資産所在市町村交付金	246,484	14,904	80,974	114,138	456,500	－	－	0	47,953	7,417	30,334	18,769	0	10,779	115,252	H17実績額
	維持運営費・工事諸費等	3,221,456	415,714	718,020	797,299	5,152,489	654,160	478,968	1,133,128	533,095	346,808	322,029	282,693	31,360	119,305	1,635,290	道管理空港における維持運営費から試算（注2）。2種B及び3種については、H17実績額。
	歳出計（A）	6,174,816	1,332,843	1,926,775	2,264,775	11,699,009	864,973	663,912	1,528,885	590,269	395,925	352,363	301,462	31,360	633,905	2,305,284	
歳入	着陸料等収入	8,634,000	89,000	376,000	855,000	9,954,000	440,162	296,454	736,616	421,481	71,064	24,105	2,144	7	72	518,873	H17実績額
	貸付料収入	600,000	79	3,017	23,000	626,096	0	0	0	4,410	1,045	932	17,375	1,881	13,573	39,216	各空港ビル会社から聴取（新千歳については、交通政策審議会資料から転記）
	地方公共団体工事負担金収入等	325,492	286	39,730	3,563	369,071	－	－	0	－	－	－	－	－	－	0	H17実績額
	国及び道補助金	－	－	－	－	0	110,782	83,010	193,792	5,532	25,020	0	0	0	403,056	433,608	H17実績額
	歳入計（B）	9,559,492	89,365	418,747	881,563	10,949,167	550,944	379,464	930,408	431,423	97,129	25,037	19,519	1,888	416,701	991,697	
比較	（B）－（A）	3,384,876	-1,243,478	-1,508,028	-1,383,212	-749,842	-314,029	-284,448	-598,477	-158,846	-298,796	-327,326	-281,943	-29,472	-217,204	-1,313,587	

（注1）「空港整備事業費」：2種Aについては、空港整備特別会計における北海道空港整備事業費（6,090百万円　H17決算額）を滑走路長で按分。2種B及び3種については、H17実績額。

（注2）「維持運営費・工事諸費等」については、道管理空港のうち3空港（女満別・中標津・紋別）のH15決算額を基に、空港規模等を勘案し北海道において試算。

（注3）空港整備事業費の推移については別紙（参考）のとおり

（参考）　北海道空港整備事業費の推移

	北海道空港整備事業費支出済額(円)
昭和63年	9,777,154,223
平成元年	10,192,946,445
平成2年	9,464,880,996
平成3年	10,635,096,267
平成4年	11,606,829,464
平成5年	18,093,191,967
平成6年	24,885,885,947
平成7年	21,528,720,628
平成8年	20,125,706,818
平成9年	24,209,857,297
平成10年	19,120,755,548
平成11年	16,146,951,908
平成12年	11,835,803,732
平成13年	14,601,618,273
平成14年	9,675,846,295
平成15年	10,603,751,383
平成16年	9,194,939,083
平成17年	6,090,019,965
合計	257,789,956,239
平均	14,321,664,236

空港の設置・管理権限の委譲に係る論点整理（未定稿）

平成19年11月　新幹線・交通企画局作成

区分	論点	道民生活への影響	課題
管理	○空港使用料等の収入が道の歳入となる。 ○道による支出が増大する可能性がある。	・新千歳空港以外の空港は、歳入より歳出の多い現状にあるが、収支不足となっている空港の管理費用を賄える可能性がある。	・2種A空港における空港使用料等の収入は、空港整備特別会計に計上され、国管理空港の整備・管理費用だけでなく、地方自治体の管理空港の整備のための補助財源にもなっているので、全国の空港の管理と整備に影響を及ぼすことになる。 ・新幹線が札幌まで開通した際には、空港使用料が大きく減ることが予想される。
	○空港使用料を北海道自らの判断で設定できる。	・空港使用料を引き下げることにより航空会社への路線誘致活動を行いやすくなり、国内外との航空ネットワークの充実が図られる。	・航空法の改正により、路線の参入・撤退は原則自由化されており、航空会社は、路線ごとに利用状況や収支、他社の価格設定等を総合的に勘案し、航空運賃を設定していることから、空港使用料の引き下げが路線就航や航空運賃の低下に必ずしもつながるとは限らず、空港使用料の引き下げは、更なる収支悪化につながる可能性がある。 ・現在の道財政の状況では大幅な空港使用料の引き下げは行えない。 ・空港使用料の引き下げに相当する補助金を交付することで目的は達成可能。
	○空港付帯施設を、道の管理下に置くことができる。	・現在、第3セクター・財団法人など多様な主体で運営されている空港施設の有効活用策及び利用者の利便性の向上に、道民の目線で主体的に取り組むことができる。	・付帯施設の収益を管理できる可能性あり。
	○空港の管理・運営を道が行うことで、道内航空ネットワーク形成に向けたより迅速な政策決定が可能となる。	・道民により近いところでの管理手法が行われることとなり、道民へのわかりやすさ、道民意見のより一層の反映が可能となる。	・北海道においては、道内間路線より道外との路線が多く、道内の多くの空港関係者は羽田空港再拡張事業（4本目の滑走路整備）後の東京便の増便を期待している。 ・道民にとって、現状よりも利便性が向上するような結果が求められる。
	○一体的な管理・運営により管理コストを軽減できる。	・管理コストを軽減することにより、別の投資にまわすことができる。	・空港所在地は近接しておらず、管理コストは管理部門の人件費程度である。

空港の設置・管理権限の委譲に係る論点整理（未定稿）

平成19年11月　新幹線・交通企画局作成

区分	論点	道民生活への影響	課題
整備	○国家的な視点ではなく、地域の視点から見て必要と思われる部分、より充実させるべき分野への重点投資が可能となる。	・地域の意向をより積極的に反映することができる。	・道内には、新千歳空港のような国内幹線空港のほか、離島空港など地域の生活の足となっている空港もあり、整備の優先順位を慎重に検討する必要がある。 ・仮に、主要空港ネットワークを構成する第2種空港（特に新千歳空港）が機能しなくなった場合には、単に当該空港の設置されている道内への影響にとどまらず、全国的な経済活動の阻害等国民生活に甚大な損失を与える恐れがあるため、国管理空港と同レベルの整備を実施していく必要があるが、安全安心な社会の構築が求められる今後、耐震化やセキュリティ向上等のため、これまで以上に整備費用を要する可能性がある。
	○管理権を取得すると、自動的に整備主体となる。	・今後の整備費用は道が支出することとなり、事業に係る負担は現行より増加すると考えられる。	・国庫補助金の箇所付けに左右されることに変更はない。
その他	○空港は、多様な主体が参画し運営しているため、責任の所在がわかりにくい。	・空港を統一的に管理・運営する主体の一元化、明確化	・単に管理のみの委譲だけでなく、その他の機能を含め一体的に公法人が行う方法が考えられる。 （例：関西国際空港、中部国際空港） ・運営主体の変更により、既存の運営者への補償問題が生じる可能性がある。

アジア・ゲートウェイ構想の概要

問題意識

- 21世紀はアジアの時代。日本とアジアの関係も進化(「アジアの中の日本」へ)。
- 人口減少を迎えた日本として、スピード感を持って国をオープンにし、海外の活力を取り込むことが必要。
- アジアとの経済関係強化や人的・知的・文化的交流は、政治外交的にも重要。

構想の目的

1. アジアの成長と活力を日本に取り込み、新たな「創造と成長」を実現する
2. アジアの発展と地域秩序に責任ある役割を果たす
3. 魅力があり、信頼され、尊敬される「美しい国」を目指す

基本理念

1. 『開放的で魅力ある日本を創る』
   ～ 訪れたい、学びたい、働きたい、住みたい国に
2. 『開かれたアジアを共に創る』
   ～ 経済を中核とした開放的な地域秩序の維持・進化
3. 『互いを尊重し、共に生きる』
   ～ 多様性を前提に相互理解・相互信頼の関係を構築

「最重要項目10」のポイント

1.「航空自由化(アジア・オープンスカイ)」に向けた航空政策の転換

- 関西国際空港・中部国際空港は、国際拠点空港としてふさわしい路線の開設や増便ができるよう「航空自由化」を推進。
- 地方空港も自由化を進め、手続も、安全の確認等を除いて実質的に届出化。
- 羽田空港は、深夜早朝の活用、国際チャーター便の就航を進め、拡張前でも国際化。
- 羽田拡張後は、距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、ふさわしい路線を検討。

2.「貿易手続改革プログラム」の着実な実施

- 通関等の貿易手続を国際的に通用する簡素で効率的なものとするため、工程表も含めた改革プログラムを官民で初めて策定。
- 少なくとも平成21年度末まで、内閣の重要課題として、政府全体で毎年度改訂。

3. アジア高度人材ネットワークのハブを目指した留学生政策の再構築

- 受入シェアの確保(世界の5%程度)、産学連携の推進、海外現地機能の強化等、「新たな留学生戦略策定に向けた基本方針」を提示。

4. 世界に開かれた大学づくり

- 大学の国際化に関する全国調査の継続実施、競争的な資金配分の抜本的拡充、国際化の評価の充実等を推進。

5. アジアの利用者にとって最も魅力的な金融資本市場の構築

- 預託証券(JDR)等の活用、英文開示の促進、プロ向け市場の創設、規制・監督の充実・透明性向上など、10の改革を提案。

6. グローバル化の中で成長する農業への変革

- 企業家精神を核にした農業の活性化を図るため、①企業家精神を有する農業経営者の経営展開の促進、②農地政策の改革、③中山間地域の活性化、④EPA交渉等を通じた農業・食品産業の国際展開のための環境整備に取り組む。

7. アジア・ゲートウェイ構造改革特区(仮称)の創設

- 地域が「知恵と工夫」により個性的な魅力を世界に発信できるよう、構造改革特区制度を有効活用。

8.「日本文化産業戦略」に基づく具体的な政策の推進

- 日本の文化産業を育む感性豊かな土壌の充実と戦略的な発信に向けた基本的考え方を戦略としてとりまとめ。
- 今後、同戦略に基づき、日本文化の国際競争力・情報発信力強化に取り組む。

9. 日本の魅力の海外発信

- 世界が憧れる日本の表現者、日本の魅力の向上・発信に貢献した外国人等を総理大臣自らが表彰・顕彰する制度を構築。
- 世界の人々に「今の日本」の魅力を感じてもらう体感スペースを、「ジャパン・クリエイティブ・センター」(仮称)として海外に設立。

10. アジア共通課題に関する協力・研究の中核機能の強化

- 環境・エネルギー等の共通課題の解決に向け、国際会議の開催、国際共同研究の実施、国際機関への専門家派遣等を推進。

外国航空会社による地方空港への路線開設、増便等の自由化について

Home

平成19年11月2日
<問い合わせ先>
航空局監理部国際航空課
(内線48402、48412)
TEL:03-5253-8111(代表)

国土交通省においては、本年5月16日に取りまとめられた「アジア・ゲートウェイ構想」に基づき、外国航空会社による地方空港への路線開設、増便等について、今後は次のとおり取り扱うこととしました。

1. 地方空港については、二国間航空協定に基づいて取り決められている乗入企業数、乗入地点、便数等の枠組みの範囲外であっても、外国航空会社から具体的な要望があれば、暫定的に路線開設、増便等を認めることとする。(※)
(※)運航の安全性等については、通常の路線開設、増便等の際と同様に確認を行います。

2. 地方空港への通常の路線開設、増便等についても、運航の安全性等の確認が済み次第、直ちに認可を行うこととし、手続期間の短縮を図ることとする。

上記の取り扱い方針を、本日付けで、航空局より外国航空会社あてに通知します。
これにより、外国航空会社による地方空港への路線開設、増便等については、航空当局間の交渉妥結を待つ必要がなくなり、迅速な就航が可能になります。地方空港の国際航空路線網が更に充実し、アジア各国との交流促進や地域の観光振興が期待されます。

All Rights Reserved, Copyright (C) 2007, Ministry of Land, Infrastructure and Transport

新千歳空港の２４時間運用について

1　新千歳空港の運用時間

新千歳空港は、法令上、２４時間運用となっているが、空港周辺地域に対する航空機騒音の軽減の観点から、平成６年までは、深夜・早朝の時間帯である２２時から翌７時の間は、自主規制により運航が自粛されていた。

2　これまでの経緯

（１）24時間運用の取組み

・昭和60年代はじめ、わが国の国際航空貨物需要は、国際化の進展に伴い急激な勢いで増加。急増する国際航空貨物の 85％以上は成田空港に集中し、同空港の処理能力は限界に達しているとの見通しが示され、この一極集中改善対策として、地方空港の活用の必要性が叫ばれ、新千歳空港の活用が大きくクローズアップされた。

・これを背景に、道では、昭和63年度から、新千歳空港が有する様々な優位性を活かして、新千歳空港を成田空港の機能の一部を補完する日本の北の国際航空貨物輸送の拠点とし、その波及効果を周辺地域及び全道へ広げる「国際エアカーゴ基地構想」を推進。

・24時間運用は、国際エアカーゴ基地構想の推進において、新千歳空港の優位性を高めるために不可欠であるとのことから取り組み。

（２）地域協議会設立から６枠基本合意まで

・昭和62年から、千歳市及び苫小牧市の関係地域住民に、構想を説明。併せて、新千歳空港の運用に関する具体的な協議の場の設置を提案。

・平成２年に、千歳市及び苫小牧市に地域協議会が設置され、具体的な協議がスタート。24時間運用に当たっての対策案等について協議を重ねるが、地域住民の航空機騒音への危惧から、進展せず。構想に対する理解を深めるため、平成４年に深夜・早朝時間における貨物専用機によるテストフライトの実施を提案し、平成５年の夏季と冬季に実施。

・　平成５年に再度、住宅防音対策等の24時間運用対策案を提示。地域からの要望事項を取り入れ、最終的に、住宅防音工事を始め、基金創設、公共施設の整備などの条件で大筋の合意を得ることができ、平成６年４月に合意書の調印（深夜・早朝の時間帯に貨物便が１日６回まで運航できる。）にいたった。

※１日あたりの発着回数については、1990年代後半の国際貨物取扱量を想定し、これに対応する１日あたりの発着回数を設定し、諸外国の例等を勘案した結果、深夜・早朝時間帯の発着回数を６としたもの。

・地域住民は、「これ以上の騒音はいらない。」、「深夜、眠れるようにしてほしい。」との意見が大半であったが、貨物便の運航が北海道経済の活性化や高度化へ貢献するという観点から、理解を示すに至ったもの。

（３）６枠の弾力運用

・平成８年、日本とオランダの航空協議で、ＫＬＭオランダ航空のアムステルダム線（国際旅客便）開設の合意を受けて、貨物便６回の範囲内にＫＬＭオランダ航空を加えることを、地域協議会に提案（平成８年11月）し、平成９年５月に合意を得た。

・平成10年には、国からの要請などもあり、６回の範囲内に旅客便を加えることを提案（平成10年５月）し、６月に合意を得た。

資料4－6

プラチナウィーク関係

■　国民の祝日に関する法律（昭和二十三年七月二十日法律第百七十八号）

第一条　自由と平和を求めてやまない日本国民は、美しい風習を育てつつ、よりよき社会、より豊かな生活を築きあげるために、ここに国民こぞつて祝い、感謝し、又は記念する日を定め、これを「国民の祝日」と名づける。

第二条　「国民の祝日」を次のように定める。

元日　一月一日　年のはじめを祝う。

成人の日　一月の第二月曜日　おとなになつたことを自覚し、みずから生き抜こうとする青年を祝いはげます。

建国記念の日　政令で定める日　建国をしのび、国を愛する心を養う。

春分の日　春分日　自然をたたえ、生物をいつくしむ。

昭和の日　四月二十九日　激動の日々を経て、復興を遂げた昭和の時代を顧み、国の将来に思いをいたす。

憲法記念日　五月三日　日本国憲法 の施行を記念し、国の成長を期する。

みどりの日　五月四日　自然に親しむとともにその恩恵に感謝し、豊かな心をはぐくむ。

こどもの日　五月五日　こどもの人格を重んじ、こどもの幸福をはかるとともに、母に感謝する。

海の日　七月の第三月曜日　海の恩恵に感謝するとともに、海洋国日本の繁栄を願う。

敬老の日　九月の第三月曜日　多年にわたり社会につくしてきた老人を敬愛し、長寿を祝う。

秋分の日　秋分日　祖先をうやまい、なくなつた人々をしのぶ。

体育の日　十月の第二月曜日　スポーツにしたしみ、健康な心身をつちかう。

文化の日　十一月三日　自由と平和を愛し、文化をすすめる。

勤労感謝の日　十一月二十三日　勤労をたつとび、生産を祝い、国民たがいに感謝しあう。

天皇誕生日　十二月二十三日　天皇の誕生日を祝う。

第三条　「国民の祝日」は、休日とする。

2　「国民の祝日」が日曜日に当たるときは、その日後においてその日に最も近い「国民の祝日」でない日を休日とする。

3　その前日及び翌日が「国民の祝日」である日（「国民の祝日」でない日に限る。）は、休日とする。

資料4－7

町内会事業法人制度関係

1　関係法令

■　地方自治法（昭和二十二年四月十七日法律第六十七号）（抄）

第二百六十条の二　町又は字の区域その他市町村内の一定の区域に住所を有する者の地縁に基づいて形成された団体（以下本条において「地縁による団体」という。）は、地域的な共同活動のための不動産又は不動産に関する権利等を保有するため市町村長の認可を受けたときは、その規約に定める目的の範囲内において、権利を有し、義務を負う。

2　前項の認可は、地縁による団体のうち次に掲げる要件に該当するものについて、その団体の代表者が総務省令で定めるところにより行う申請に基づいて行う。

一　その区域の住民相互の連絡、環境の整備、集会施設の維持管理等良好な地域社会の維持及び形成に資する地域的な共同活動を行うことを目的とし、現にその活動を行つていると認められること。

二　その区域が、住民にとつて客観的に明らかなものとして定められていること。

三　その区域に住所を有するすべての個人は、構成員となることができるものとし、その相当数の者が現に構成員となつていること。

四　規約を定めていること。

3　規約には、次に掲げる事項が定められていなければならない。

一　目的

二　名称

三　区域

四　事務所の所在地

五　構成員の資格に関する事項

六　代表者に関する事項

七　会議に関する事項

八　資産に関する事項

4　第二項第二号の区域は、当該地縁による団体が相当の期間にわたつて存続している区域の現況によらなければならない。

5　市町村長は、地縁による団体が第二項各号に掲げる要件に該当していると認めるときは、第一項の認可をしなければならない。

6　第一項の認可は、当該認可を受けた地縁による団体を、公共団体その他の行政組織の一部とすることを意味するものと解釈してはならない。

7　第一項の認可を受けた地縁による団体は、正当な理由がない限り、その区域に住所を有する個人の加入を拒んではならない。

8　第一項の認可を受けた地縁による団体は、民主的な運営の下に、自主的に活動するものとし、構成員に対し不当な差別的取扱いをしてはならない。

9　第一項の認可を受けた地縁による団体は、特定の政党のために利用してはならない。

10～18　（略）

2　町内会総数、認可地縁団体総数

①　地縁団体の名称別総数一覧（H14.11）

（単位：団体）

区　分	自治会	町内会	町　会	部落会	区　会	区	その他	合　計
北海道	2,730	10,257	596	407	159	607	838	15,594
全　国	114,222	65,685	17,813	15,851	5,773	42,880	34,546	296,770

出典：総務省自治行政局行政課。「地縁による団体の認可事務の状況等に関する調査結果」（H15.7）

②　年度別認可地縁団体総数一覧

（単位：団体）

区　分	11 年度	12 年度	13 年度	14 年度
北海道	492	541	576	588
全　国	16,348	18,500	20,727	22,050

出典：同上

3　町内会の性格

＜中田実著「地域分権時代の町内会・自治会」（㈱自治体研究社、2007.5）より＞

◇　町内会が担う機能の複合性・包括性

・　町内には、昼間留守にしている人もいれば、一日中を地域内で暮らしている人もおり、動物の好きな人もいれば嫌いな人もいる。これらの人々が、興味関心を同じくする人たちだけ集まって対応を考えると、かえって地域内でのグループ間の対立をまねきかねない。このように、住民層が多様化していることを根拠に、町内会を否定する議論もみられる。

↓

・　むしろ、町内会の機能の複合性がこの組織を可能にしているのであり、多様性を認め合い、協力しあえる組織であることが重要。

↓

・　町内会が担う機能は、あらかじめ限定される性格のものではなく、その包括性にこそ特徴。一つひとつの活動は、多面的な意味を持つ（例えば、地区内の清掃は、町内美化という機能のほか、地域の危険場所やゴミが捨てられやすい場所の発見、体を動かす機会をつくる健康維持への貢献、日ごろ疎遠になりがちな近隣の人々との交流の場の提供など）。

資料４－８

都市再生本部

都市再生本部

都市は21世紀におけるわが国の活力の源泉です。都市の魅力と国際競争力を高めるため、内閣に都市再生本部(本部
総理大臣)を設置し、政府をあげて諸施策を展開しています。

▶ 都市再生本部鳥瞰図
(全体像を1枚の図にまとめ

▶ 「都市再生本部」の詳細
(講演等で使用している資料

設 置

平成13年4月、経済対策閣僚会議で決定された、「緊急経済対策」において、環境、防災、国際化等の観点から都市
目指す21世紀型都市再生プロジェクトの推進や土地の有効利用等都市の再生に関する施策を総合的かつ強力に推
め、内閣総理大臣を本部長、関係大臣を本部員とする都市再生本部を内閣に設置することとされ、同年5月、「都市の
する施策を総合的かつ強力に推進するため、内閣に都市再生本部を設置」(平成13年5月閣議決定)することとされま
その後、都市再生特別措置法の施行(平成14年6月)に伴い、法律に基づく組織へ移行しています。

構成員

本部長…内閣総理大臣　副本部長…内閣官房長官、地域活性化担当大臣、国土交通大臣
本部員…本部長及び副本部長以外のすべての国務大臣

所掌事務

- 都市再生基本方針の案の作成・実施の推進
- 都市再生緊急整備地域を指定する政令の立案、地域整備方針の作成・実施の推進
- 都市の再生に関する施策で重要なものの企画・立案・総合調整

開催状況

平成13年5月18日から平成19年1月16日まで計17回開催

具体的施策

都市再生本部での取組は大きく3つの柱に分けることができます。

(1) 「都市再生プロジェクト」の推進
関係省庁、地方公共団体、民間事業者一体となって、内閣主導で強力に推進するいわゆる「国家的プロジェクト」で
までに22プロジェクトを選定、推進しています。

(2) 民間都市開発投資の促進
都市の再生のためには、民間の力を引き出し、それを都市に振り向け、新たな需要を喚起することが不可欠です。
6月に施行された「都市再生特別措置法」に基づく「都市再生緊急整備地域」の指定などにより、民間都市開発事業
がりを支援しています。

(3) 全国都市再生の推進～稚内から石垣まで～
全国の都市を対象に、市町村やNPOなど地域が「自ら考え自ら行動する」都市の再生に関する取組を応援していま
3つの柱の取組が進むと同時に、自治会、町内会など地縁による団体、商店会、NPO、大学、開発事業者、企業・企業
ティなど、様々な担い手による都市再生活動が全国で進展しています。このことを踏まえ、「都市再生の担い手」の応
ととしました。

■民間都市開発投資促進の基本的枠組み

都市再生本部

都市再生基本方針（地域指定基準等）

都市再生緊急整備地域

地域整備方針

都市再生緊急整備協議会

都市計画・事業

都市計画提案制度

○都市開発事業者からの自由な発想による事業計画を可能とする都市計画の提案の創設

都市再生特別地区

○既存の都市計画を全て適用除外とする新たな都市計画制度の創設

期限を区切った都市計画決定

○都市計画の提案から6ヶ月以内の決定の判断

○都市計画決定と同時に事業のための事業認可を決定

金融支援

公共施設整備支援

○民間事業者による公共施設の立替整備への無利子貸付

事業立上がりの金融支援

○SPC等の事業目的が限定された会社に対する出資・社債取得等

○民間事業者の社債の発行等に対する債務保証

都市再生ファンド

○民間都市再生事業への出資・社債取得等に対し、民間資金を誘導するファンドの創設

税制措置

○民間都市再生事業に関し、事業者、事業に協力する地権者を中心とした税制上の特例措置

都市再生本部の活動

13年5月8日設置（閣議決定）　※都市再生特別措置法により法律に位置付け（14年6月1日）
本部長：内閣総理大臣　構成員：全閣僚
第1回会合：13年5月18日 ～ 第16回会合：18年7月4日

都市再生プロジェクトの推進

都市再生プロジェクト

・内閣の統一的方針→関係省庁が総力で取り組む
・民間投資誘発・土地流動化

21プロジェクトを逐次決定・推進
（第1次決定13年6月～　第11次決定18年7月）

1. 基幹的広域防災拠点(東京湾臨海部)
2. ｺﾞﾐｾﾞﾛ型都市への再構築(大都市圏)
3. 中央官庁施設PFI
4. 国際交流・物流機能強化(大都市圏　港湾・空港)
5. 環状道路体系(大都市圏)
6. ﾗｲﾌｻｲｴﾝｽ国際拠点(大阪圏)
7. 保育所待機児童の解消
8. PFI手法の一層の展開
9. 密集市街地の緊急整備
10. 既存ｽﾄｯｸ活用
11. 都市環境ｲﾝﾌﾗ再生(大都市圏)
12. ｹﾞﾉﾑ科学国際拠点(東京圏)
13. ｱｼﾞｱ産業交流拠点(北部九州圏)
14. 地方中枢都市　先進的で個性ある都市づくり（札幌・仙台・広島）
15. 国有地の戦略的活用による都市拠点形成
16. 琵琶湖・淀川流域圏再生
17. 生活支援ﾛﾎﾞｯﾄ産業拠点(大阪圏)
18. 地球温暖化・ﾋｰﾄｱｲﾗﾝﾄﾞ対策
19. 都市の安全・安心の再構築（防犯対策等とまちづくりの協働連携）
20. 大学と地域の連携協働による都市再生の推進
21. 国家公務員宿舎の移転・再配置を通じた都市再生の推進

民間都市開発投資の促進

民間都市開発投資促進のための緊急措置（13年8月）

→民間経済団体・地方公共団体等から提出の286ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄを対象に促進方策を検討、具体に対応
・時間リスク（手続長期化、所要期間の不明確さ等）軽減
・民間の創意工夫の発揮（地域の状況に合わない規制見直し、設計自由度確保等）
・関連公共施設の機動的整備（迅速・重点化、整備時期明示等）

都市再生特別措置法の制定（14年6月1日施行）

都市再生基本方針　（閣議決定）

・公共、民間等の関係者による取組の共通指針　（14年7月）
・都市再生の意義、目標、重点事項等

都市再生緊急整備地域

・国が指定、各地域ごとに地域整備方針を策定
・都市計画特例（都市再生特別地区等）、金融支援・税の特例

64地域（約6,567ha）を指定
（第1次指定14年7月～ 第5次指定17年12月）
・第1次指定：東京、大阪等
・第2次指定：名古屋等
・第3次指定：静岡、那覇等
・第4次指定：豊中（千里ﾆｭｰﾀｳﾝ）、寝屋川（密集市街地）等
・第5次指定：渋谷
→　民間投資見込約12兆円
（波及を含む経済効果見込約23兆円）

都市再生予定地域（京浜臨海）

「稚内から石垣まで」全国の都市再生の推進

全国都市再生のための緊急措置 ～稚内から石垣まで～（14年4月）

・「身の回り」の生活の質向上
・「地域経済・社会」の活性化

地方公共団体等の提案に基づく共通的課題の検討、ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄの具体化（14年度～）
・都市観光の推進
・歴史的たたずまいを継承した街並み・まちづくり
・高齢者の安心まちづくり
・環境共生まちづくり
・防犯まちづくり
・企業と防災まちづくり　等
（協議会等参加都市　約40）

全国都市再生モデル調査（15年度～）

・地域が「自ら考え自ら行動する」先導的な都市再生活動の支援

15年度：171件　16年度：162件
17年度：156件　18年度：159件

支援のための基本的枠組を構築して推進（16年度～）

「まちづくり交付金」創設（16年度）
*都市再生特別措置法改正、都市再生基本方針改定
16年度新規　355地区、17年度新規　384地区、18年度新規　361地区
→既に15・16・17年度に実施したモデル調査の1/3が地域の創意工夫を活かせるまちづくり交付金を活用して本格展開（489件のうち150地区）
まち再生総合支援事業（17年度）
*都市再生特別措置法改正

『平成16年度
地方交付税のあらまし』
（地方交付税制度研究会）

2　平成１６年度における「三位一体の改革」の姿

1　国庫補助負担金の改革　　１０，３００億円程度

○　国庫補助負担金の恒久的一般財源化　　２，４４０億円

（例）・児童保護費等負担金（うち公立保育所運営費）　1,661億円
　　・介護保険事務費交付金　305億円
　　・軽費老人ホーム事務費補助金　167億円

○　義務教育費国庫負担金（退職手当・児童手当分）の暫定的な一般財源化
２，３０９億円

（「総額裁量制」の導入に伴い、教職員の給与水準等について地方の自由度を拡大）

○　公共事業関係国庫補助負担金等の削減等　　５，５００億円程度
（うち公共事業関係　　４，５２７億円）

（地方の自主性・裁量性を尊重した、まちづくり交付金を創設（1,330億円）
いわゆる「少額補助金」の廃止、採択基準の引き上げ）

2　税源移譲等

○　平成１５年度及び平成１６年度の国庫補助負担金の一般財源化に対応して、所得税の一部を所得譲与税として税源移譲
移譲額　４，２４９億円

○　義務教育教職員の各年度の退職手当及び児童手当の支給に必要な額として、税源移譲予定特例交付金を一般財源として交付
交付額　２，３０９億円

平成１６年度　移譲額及び交付額の計　　６，５５８億円

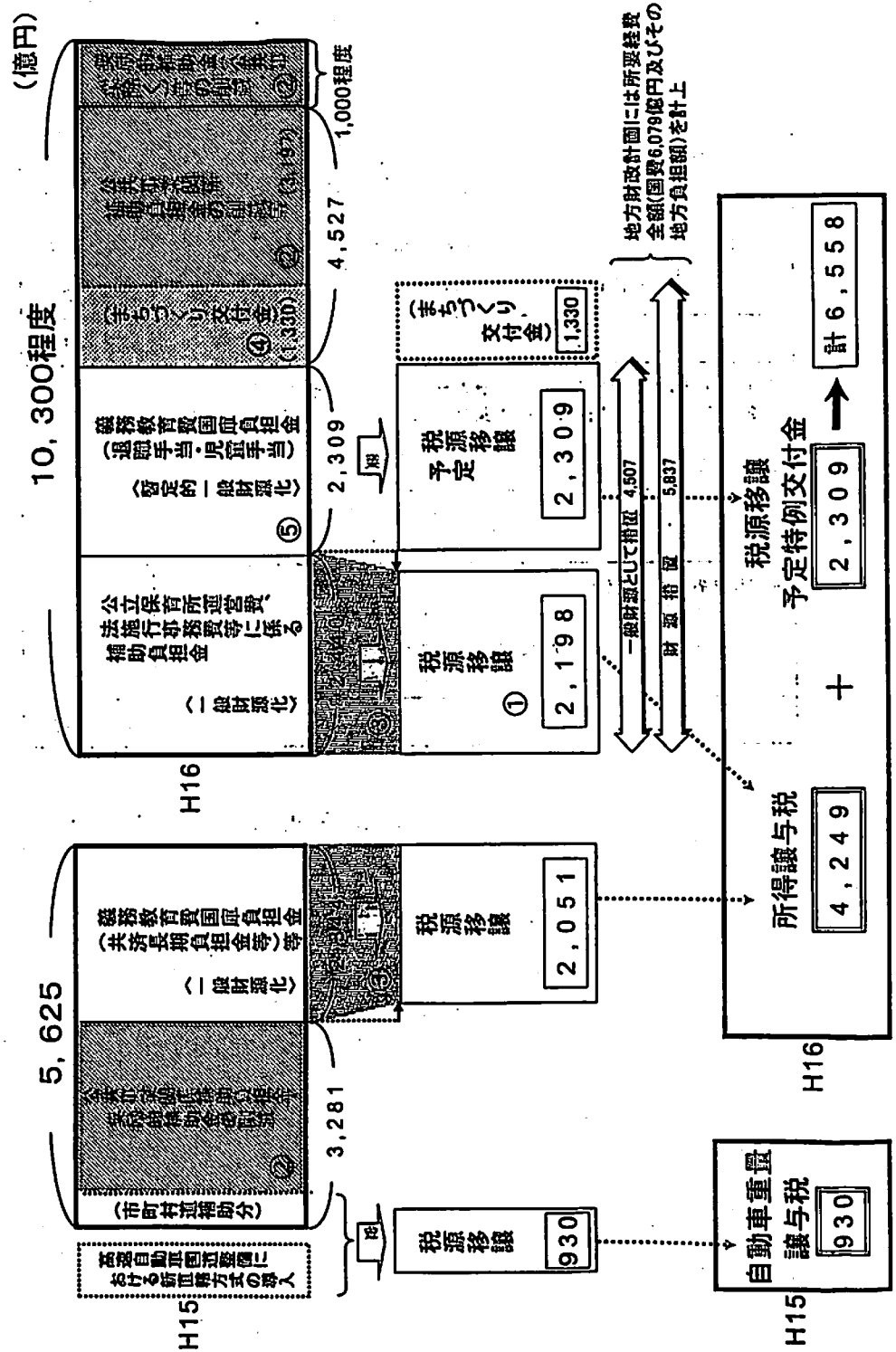
3　交付税の改革

○　次のような地方歳出の抑制を行い、地方交付税の総額を１６．９兆円（対前年度△１．２兆円、△６．５％）に抑制する。

①　投資的経費（単独）の大幅縮減
H⑮ 14.9兆円　→　H⑯ 13.5兆円（△1.4兆円、△9.5%）

②　給与関係経費の抑制（地財計画計上人員の１万人純減）
H⑮ 23.4兆円　→　H⑯ 23.0兆円（△0.4兆円、△1.9%）

国庫補助負担金改革のイメージ（概数）



資料 5

都市における地方分権改革に関する支障事例先行調査結果
[未定稿]

平成１９年４月９日

全国市長会
地方分権改革検討会議

５－１．補助・負担金、交付金 [国との事例]

289	産業	ほ場整備に関する事業主体「圃場整備」などは、地域営農体制状況、営農規模状況、水系や地形などに応じて実施すべきであり、その実施主体や規模は地方主体と考える。規模やエリアだけによる実施主体の決定はその効果を損なう。実施にあたっては地域の意見集約が最も大切であり、営農ビジョンの策定が鍵となる。国県は経費助成や技術支援する必要はあるが、実施は地方の自主性にゆだねる方向を望む。	自治事務	土地改良法第5条～第96条、ほ場整備事業実施要綱	産業振興補助金について (例)農業情勢は変化したにもかかわらず、依然として「圃場整備事業」など従来型のメニューを中心とした産業政策を行っているため、地方の自主性を損なっている。奨励的な補助金は廃止すべき。
290	産業	中山間地域等直接支払い制度	自治事務	中山間地域等直接支払い交付金実施要領	農業政策がコロコロ変わりすぎ。市町村の裁量を増やすべく補助金移譲をさらに進めるべき。
291	産業	農地・水・農村環境保全向上活動支援事業	自治事務	農地・水・農村環境保全向上活動支援事業実施要領	農業政策がコロコロ変わりすぎ。市町村の裁量を増やすべく補助金移譲をさらに進めるべき。
292	まちづくり	まちづくり交付金	自治事務	都市再生特別措置法、まちづくり交付金交付要綱	まちづくり交付金の制約(国との関係) ・従来の補助制度と比べると、市町村の自主性・裁量性が高い制度となっているが、各交付対象の個別事業については、従来の補助制度での採択基準がそのまま残っている状況であり、国へ判断を仰がなければならない事案が多く、打合せに膨大な時間を要している。また、予算内示額については、本市の事業及び予算執行計画と整合が図られていない状況にあり、予算執行の面で自立的な行政運営が妨げられている。
293	まちづくり	揮発油税等財源都市環境整備事業費 まちづくり交付金 都市環境整備事業費 まちづくり交付金	自治事務	都市再生特別措置法47条第2項	まちづくり交付金 交付金事業でありながら、事業費を標準単価の何倍までを限度とするなど整備内容をしばるのは、市町村の自主性を阻害している。 (例 街路灯を整備するのに1本いくらまでと限度を決められると、観光目的で標準以上のもので整備したい場合など各地の事情に合わない事態が生じる) 都市・地域整備局や住宅局などでも交付金化が行われているが(まちづくり交付金、住宅整備交付金)、二重補助になっている為、他の国庫補助事業との整理が必要と思われる。

首相官邸

都市再生基本方針

我が国の活力の源泉である都市について、その魅力と国際競争力を高め、都市再生を実現するためには、公共だけでなく民間など関係者が総力を傾注することが重要である。政府は、都市再生におけるこのような取り組みの共通指針として、本基本方針を定める。

第一　都市再生の意義及び目標に関する事項

1　都市再生の意義

21世紀の我が国の活力の源泉である都市について、急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応して、その魅力と国際競争力を高めることが、都市再生の基本的な意義である。

また、都市再生は、民間に存在する資金やノウハウなどの民間の力を引き出し、それを都市に振り向け、さらに新たな需要を喚起することから、経済再生の実現につながる。

さらに、都市再生は、土地の流動化を通じて不良債権問題の解消に寄与する。

2　都市再生の目標

我が国の都市を、文化と歴史を継承しつつ、豊かで快適な、さらに国際的にみて活力に満ちあふれた都市に再生し、将来の世代に「世界に誇れる都市」として受け継ぐことができるようにする。

その際、以下の観点を重視する。

ア　高度成長期を通じて生じていた都市の外延化を抑制し、求心力のあるコンパクトな都市構造に転換を図る。
イ　地震に危険な市街地の存在、慢性的な交通渋滞、交通事故など都市生活に過重な負担を強いている「20世紀の負の遺産」を緊急に解消する。
ウ　国際競争力のある世界都市、安心して暮らせる美しい都市の形成、持続発展可能な社会の実現、自然と共生した社会の形成などの「21世紀の新しい都市創造」に取り組む。
エ　施設等の新たな整備に併せ、これまで蓄積された都市資産の価値を的確に評価し、これを将来に向けて大切に活かしていく。
オ　先進的な産業活動の場としての側面と暮らしや生活を支える側面という都市が併せ持つ二つの機能を充実させ、国民生活の質の向上に資する。

第二 都市の再生のために政府が重点的に実施すべき施策に関する基本的な方針

1　都市再生に取り組む基本姿勢

都市再生を重点的に実施するため、以下の考え方に沿って対象地域、対象分野などを特定し、優先順位をつけて関係省庁が施策を集中する。これに併せて、関係地方公共団体等とも相互に協力しあって各種施策を戦略的に推進する。

2　都市再生施策の対象地域

都市が我が国の活力の源泉であることにかんがみ、全国それぞれの都市について、その地域の実情に応じて的確な都市再生を進めることが必要である。その中でも特に、

ア　我が国の経済の牽引役となる東京圏、大阪圏など大都市圏が国際的にみて地盤沈下していることから、この大都市圏を、豊かで快適な、かつ、経済活力に満ちあふれた都市に再生することに取り組む。
イ　地方都市をはじめとする各都市については、人と自然との共生、豊かで快適な生活を実現するためのまちづくり、市街地の中心部の再生、鉄道による市街地分断の緩和・解消など、共通する横断的な、かつ、構造的な課題を抱えており、これらの課題に重点をおいて都市の再生に取り組む。

3　都市再生施策の重点分野

都市再生の施策を進めるにあたって、その対象分野としては、以下に掲げる施策を重点分野としてとらえ、「都市機能の高度化」と「都市の居住環境の向上」に向けて、関係省庁の施策を、施設整備だけでなく規制改革など必要な制度改善を含め、総合的に推進する。

ア　活力ある都市活動の確保
イ　多様で活発な交流と経済活動の実現
ウ　災害に強い都市構造の形成
エ　持続発展可能な社会の構築
オ　誰でも能力を発揮できる安心で快適な都市生活の実現
　(注)具体的な施策例は別添1に記述のとおり。

4　都市再生施策の総合的な推進

都市再生施策を企画立案するにあたっては、一つの視点に偏ることなく、以下に掲げるそれぞれの視点を複合的に組み合わせ、総合的な施策体系を構築し、これらの施策を推進することが重要である。

ア「国際的な経済活力の回復を目指す取り組み」と「身の回りの生活環境や地域社会経済の活性化を目指す取り組み」
イ「都市構造の根幹を変革する取り組み」と「現状で直面する問題を緊急に解決する取り組み」
ウ「国及び地方公共団体等の公共主体の取り組み」と「民間主導を進めるための規制改革・金融等の条件整備をする取り組み」

このような考え方に基づいて、既に、平成13年5月8日の閣議決定に基づく都市再生本部において、各種の措置を講じてきたところであるが、今後とも、これらの施策の体系を踏襲しつつ、一層の施策の充実を図っていくとともに、第三のとおり、都市再生特別措置法に基づく施策を推進する。

第三　都市再生緊急整備地域を指定する政令の立案に関する基準その他基本的な事項

1　都市再生緊急整備地域の指定基準

都市再生特別措置法第2条第3項に基づき、都市計画・金融等の諸施策の集中的な実施が想定され、市街地の整備を緊急かつ重点的に推進する必要があると判断した地域であって、以下の具体的な指定基準に該当する地域を「都市再生緊急整備地

域」として指定する。

ア　早期に実施されることが見込まれる都市開発事業等の区域に加え、その周辺で、土地所有者の意向や地方公共団体の定めた計画等に基づき都市開発事業等の気運が存在すると認められる地域
イ　都市全体への波及効果を有することにより、都市再生の拠点となる的確な土地利用の転換が将来見込まれる地域
（注）具体的な地域イメージ例は別添2のとおり。

2　都市再生緊急整備地域の指定の進め方

都市再生緊急整備地域は、現下の経済の現状に鑑み、早期の効果発現を目指して、都市再生特別措置法の施行後できるだけ迅速に第一次の指定を行う。その後、全国における都市再生の動きに対応しつつ、都市開発事業等の熟度などに応じて、本格的に、第二次以降の指定に着手する。

3　都市再生緊急整備地域における施策の集中的実施

都市再生緊急整備地域においては、民間の時間感覚にあわせ、その創意工夫を最大限に生かすことを主眼として、都市再生特別措置法において規定している都市計画特例、金融支援措置だけでなく、許認可の適切な運用、公共施設その他の公益施設の重点的な整備や、都市再生上必要となる施策について、国及び関係地方公共団体が総力をあげ、当該地域の整備のため緊急かつ重点的な実施に努める。さらに、施策効果の発現状況等を踏まえ、これらの取り組みについて集中的実施のために不断の見直しを行う。
また、都市再生緊急整備地域の整備にあたって、関係省庁、地方公共団体及びその他の関係者の意見調整が不可欠な場合には、都市再生緊急整備協議会を組織し、透明な手続きの中で時間を限って関係者間で調整を行い、迅速にその解決を図る。
なお、都市再生緊急整備地域の指定をするまでの都市開発事業の熟度や関連する公共公益施設の計画の具体性など条件整備が整わない場合には、都市再生本部において、都市再生緊急整備地域の指定に準じた手続きにより「都市再生予定地域」を設定し、この枠組みの中で、関係者が意見調整を行い、条件整備を迅速に進めるものとする。

4　都市再生緊急整備地域の整備にあたっての配慮等

都市再生緊急整備地域の整備にあたって、国土の利用、開発及び保全に関する総合的な計画など国が定める計画との齟齬を来すことのないよう留意する。
また、緑、水、大気、エネルギーや景観など都市の環境の保全・改善や、従前居住者の居住の確保などにも配慮する。
さらに、当該地域において都市開発事業に係る都市計画提案を行うに際しては、都市計画マスタープランなどを勘案しつつ、民間の創意工夫を十分に活かして進める。

（別添1）　都市再生施策の重点分野

1　活力のある都市活動の確保

○IT等を活用した交通渋滞・交通事故対策
○ボトルネック踏切、渋滞ポイント解消
○民間投資誘発効果が高い都市計画道路等の優先整備

○通勤・通学混雑解消
○国際物流機能の強化など物流の効率化・円滑化　　等

2　多様で活発な交流と経済活動の実現

○国際交流機能の強化や都市観光の推進
○ITなど将来成長産業の育成
○地域に密着した商業をはじめとする都市型の産業の活性化
○大学など高等教育機関等と各種都市機能の連携・一体化　等

3　災害に強い都市構造の形成

○密集市街地の整備
○震災対策
○都市型水害対策　　等

4　持続発展可能な社会の構築

○廃棄物・リサイクル対策
○都市公害対策
○地球温暖化対策・ヒートアイランド対策
○自然との共生等水や緑を活かしたまちづくり
○美しい都市づくり　　等

5　誰でも能力を発揮できる安心で快適な都市生活の実現

○バリアフリー
○職住近接のまちづくり
○既存住宅ストックの改修・更新
○保育・介護等生活支援サービスの充実
○都市型犯罪対策
○安全でおいしい水の確保　　等

（別添2）　都市再生緊急整備地域のイメージ例

第三の1の都市再生緊急整備地域の指定基準に該当すると考えられる都市再生緊急整備地域の具体的な地域イメージの例は以下のとおり。

○高度成長期を牽引してきた重厚長大産業用地等で、大規模土地利用転換が見込まれる地域
○駅等交通結節点及びその周辺で、生活・交流等の拠点形成が見込まれる地域
○メインストリート等基盤が整備されている市街地で、建物更新・共同化等が見込まれる地域
○既成市街地において広幅員の道路整備を行う地域で、沿道の一体的開発が見込まれる地域
○防災上危険な密集市街地で、一体的総合的な再開発が見込まれる地域
○バブル経済の遺産ともいえる虫食い土地等細分化された土地の集約化と有効利用が見込まれる地域
○その他、大規模な民間都市開発投資が見込まれる地域

【関係法令ー関係分抜粋ー】

都市再生特別措置法（平成十四年法律第二十二号）

（目的）
第一条　この法律は、近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に我が国の都市が十分対応できたものとなっていないことにかんがみ、これらの情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上（以下「都市の再生」という。）を図るため、都市の再生の推進に関する基本方針等について定めるとともに、都市再生緊急整備地域における市街地の整備を推進するための民間都市再生事業計画の認定及び都市計画の特例並びに都市再生整備計画に基づく事業等に充てるための交付金の交付等の特別の措置を講じ、もって社会経済構造の転換を円滑化し、国民経済の健全な発展及び国民生活の向上に寄与することを目的とする。

（定義）
第二条　この法律において「都市開発事業」とは、都市における土地の合理的かつ健全な利用及び都市機能の増進に寄与する建築物及びその敷地の整備に関する事業（これに附帯する事業を含む。）のうち公共施設の整備を伴うものをいう。
２　この法律において「公共施設」とは、道路、公園、広場その他政令で定める公共の用に供する施設をいう。
３　この法律において「都市再生緊急整備地域」とは、都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で定める地域をいう。

（設置）
第三条　都市の再生に関する施策を迅速かつ重点的に推進するため、内閣に、都市再生本部（以下「本部」という。）を置く。

（所掌事務）
第四条　本部は、次に掲げる事務をつかさどる。
一　第十四条第一項に規定する都市再生基本方針（次号及び次条第一項において単に「都市再生基本方針」という。）の案の作成に関すること。
二　都市再生基本方針の実施を推進すること。
三　都市再生緊急整備地域を指定する政令を立案すること。
四　都市再生緊急整備地域ごとに、第十五条第一項に規定する地域整備方針を作成し、及びその実施を推進すること。
五　前各号に掲げるもののほか、都市の再生に関する施策で重要なものの企画及び立案並びに総合調整に関すること。

同法施行令

（公共施設）
第一条　都市再生特別措置法(以下「法」という。)第二条第二項の政令で定める公共の用に供する施設は、下水道、緑地、河川、運河及び水路並びに防水、防砂又は防潮の施設並びに港湾における水域施設、外郭施設及び係留施設とする。

《都市再生緊急整備地域を定める政令》
都市再生特別措置法第二条第三項の政令で定める地域は次の表のとおりとする。

名称	地域
札幌駅・大通駅周辺地域	札幌市中央区、北区及び東区の区域のうち…
札幌北四条東六丁目周辺地域	札幌市中央区及び東区の区域のうち、主要市道真駒内篠路線…

同法施行規則

（都市再生基本方針）
第十四条　内閣総理大臣は、都市の再生に関する施策の重点的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針（以下「都市再生基本方針」という。）の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。
２　都市再生基本方針には、次に掲げる事項を定めるものとする。
一　都市の再生の意義及び目標に関する事項
二　都市の再生のために政府が重点的に実施すべき施策に関する基本的な方針
三　都市再生緊急整備地域を指定する政令の立案に関する基準その他基本的な事項
四　第四十六条第一項に規定する都市再生整備計画の作成に関する基本的な事項
３　都市再生基本方針は、我が国の活力の源泉である都市が近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に的確に対応し、その魅力と国際競争力を高め、都市の再生を実現することができるものとなるよう定めなければならない。
４　内閣総理大臣は、第一項の規定による閣議の決定があったときは、遅滞なく、都市再生基本方針を公表しなければならない。
５　第一項及び前項の規定は、都市再生基本方針の変更について準用する。

（地域整備方針）
第十五条　本部は、都市再生緊急整備地域ごとに、都市再生基本方針に即して、当該都市再生緊急整備地域の整備に関する方針（以下「地域整備方針」という。）を定めなければならない。
２　地域整備方針には、次に掲げる事項を定めるものとする。
一　都市再生緊急整備地域の整備の目標
二　都市再生緊急整備地域において都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項
三　都市再生緊急整備地域における都市開発事業の施行に関連して必要となる公共施設その他の公益的施設（以下「公共公益施設」という。）の整備に関する基本的な事項
四　前三号に掲げるもののほか、都市再生緊急整備地域における緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に関し必要な事項
３　関係地方公共団体は、必要があると認めるときは、本部に対し、地域整備方針の案の内容となるべき事項を申し出ることができる。
４　本部は、地域整備方針を定めようとするときは、あらかじめ、関係地方公共団体の意見を聴き、その意見を尊重しなければならない。
５　本部は、地域整備方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、関係地方公共団体に送付しなければならない。
６　前三項の規定は、地域整備方針の変更について準用する。

（民間都市再生事業計画の認定）
第二十条　都市再生緊急整備地域内における都市開発事業であって、当該都市再生緊急整備地域の地域整備方針に定められた都市機能の増進を主たる目的とし、当該都市開発事業を施行する土地（水面を含む。）の区域（以下この節において「事業区域」という。）の面積が政令で定める規模以上のもの（以下「都市再生事業」という。）を施行しようとする民間事業者は、国土交通省令で定めるところにより、当該都市再生事業に関する計画（以下「民間都市再生事業計画」という。）を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができる。
２　民間都市再生事業計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。
一　事業区域の位置及び面積
二　建築物及びその敷地の整備に関する事業の概要
三　公共施設の整備に関する事業の概要及び当該公共施設の管理者又は管理者となるべき者
四　工事着手の時期及び事業施行期間
五　用地取得計画
六　資金計画
七　その他国土交通省令で定める事項

（資金の貸付け）
第三十条　政府は、民間都市機構に対し、都市開発資金の貸付けに関する法律（昭和四十一年法律第二十号）第一条第八項及び民間都市開発法第五条第一項の規定によるもののほか、前条第一項第一号に掲げる業務に要する資金のうち、政令で定める道路又は港湾施設の整備に関する費用に充てるべきものの一部を無利子で貸し付けることができる。
２　前項の規定による貸付金の償還方法は、政令で定める。

（基金）
第三十二条　民間都市機構に、債務保証業務を円滑に実施するための基金（以下この条において単に「基金」という。）を置き、次項の規定により政府が交付する補助金をもってこれに充てるものとする。
２　政府は、予算の範囲内において、民間都市機構に対し、基金に充てる資金を補助することができる。
３　基金の運用によって生じた利子その他の収入金は、基金に充てるものとする。
４　民間都市機構は、債務保証業務を廃止する場合において、基金に残余があるときは、当該残余の額を国庫に納付しなければならない。

（法第二十条第一項の政令で定める都市再生事業の規模）
第二条　法第二十条第一項の規定による民間都市再生事業計画の認定を申請することができる都市再生事業についての同項の政令で定める規模は、一ヘクタールとする。ただし、当該都市開発事業の事業区域に隣接し又は近接してこれと一体的に他の都市開発事業（都市再生緊急整備地域内におけるその地域整備方針に定められた都市機能の増進を主たる目的とするものに限る）が施行され又は施行されることが確実であると見込まれ、かつ、これらの都市開発事業の事業区域の面積の合計が一ヘクタール以上となる場合にあっては〇・五ヘクタールとする。
２　法第三十七条に規定する提案並びに法第四十二条及び第四十三条第一項に規定する申請に係る都市計画等の特例の対象となる都市再生事業についての法第二十条第一項の政令で定める規模は、〇・五ヘクタールとする。

（貸付金の償還方法）
第五条　法第三十条第二項の規定による貸付金の償還期間は、二十年（五年以内の据置期間を含む。）以内とし、その償還は、均等半年賦償還の方法によるものとする。

（民間都市再生事業計画の認定の申請）
第一条　都市再生特別措置法（以下「法」という。）第二十条第一項の規定により認定の申請をしようとする者は、別記様式第一による申請書に次に掲げる図書を添えて、これらを国土交通大臣に提出しなければならない。
一　方位、道路及び目標となる地物並びに事業区域を表示した付近見取図
二　縮尺、方位、事業区域、敷地の境界線、敷地内における建築物の位置並びに事業区域内に整備する公共施設並びにこれに準ずる避難施設、駐車場その他の建築物の利用者及び都市の居住者等の利便の増進に寄与する施設の配置を表示した事業区域内に建築する建築物の配置図
三　縮尺、方位、間取り及び設備の概要を表示した建築する建築物の各階平面図
四　都市再生事業の工程表
五　都市再生事業についての事業区域内の土地及び付近地の住民に対する説明会の開催の状況及び当該住民から提出された当該都市再生事業に関する意見の概要
六　縮尺、方位、事業区域、申請者が従前から所有権又は借地権を有する土地及び申請者が所有権の取得又は借地権の取得若しくは設定をしようとする土地の境界線並びに事業区域内の建築物の位置を表示した事業区域内にある土地及び建築物の配置図
七　申請者が事業区域内の土地について所有権又は借地権を有する者であることを証する書類
八　申請者が法人である場合においては、登記簿謄本、定款並びに直前三年の各事業年度の貸借対照表、損益計算書及び収支の状況を明らかにすることができる書類
九　申請者が個人である場合においては、住民票の抄本又はこれに代わる書面、資産及び負債に関する調書並びに所得の状況を明らかにすることができる書類
十　都市再生事業により整備される建築物に係る収支の見込みを記載した書類
十一　都市再生事業の施行に必要な資金の調達の相手方並びに当該相手方ごとのおおむねの調達額及びその調達方法を記載した書類
（略）

（都市再生整備計画の作成等）
第四十六条　市町村は、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等を重点的に実施すべき土地の区域において、都市再生基本方針（当該区域が都市再生緊急整備地域内にあるときは、都市再生基本方針及び当該都市再生緊急整備地域の地域整備方針）に基づき、当該公共公益施設の整備等に関する計画（以下「都市再生整備計画」という。）を作成することができる。
２　都市再生整備計画には、次に掲げる事項を記載するものとする。
一　都市再生整備計画の区域
二　都市再生整備計画の目標
三　前号の目標を達成するために必要な次に掲げる事業に関する事項
　イ　公共公益施設の整備に関する事業
　ロ　市街地再開発事業
　ハ　防災街区整備事業
　ニ　土地区画整理事業
　ホ　住宅施設の整備に関する事業
　ヘ　その他国土交通省令で定める事業
四　前号の事業と一体となってその効果を増大させるために必要な事務又は事業に関する事項
五　計画期間
六　その他国土交通省令で定める事項
（略）

（交付金の交付等）
第四十七条　市町村は、次項の交付金を充てて都市再生整備計画に基づく事業等の実施（特定非営利活動法人等が実施する事業等に要する費用の一部の負担を含む。次項において同じ。）をしようとするときは、当該都市再生整備計画を国土交通大臣に提出しなければならない。
２　国は、市町村に対し、前項の規定により提出された都市再生整備計画に基づく事業等の実施に要する経費に充てるため、公共公益施設の整備の状況その他の事項を基礎として国土交通省令で定めるところにより、予算の範囲内で、交付金を交付することができる。
３　前項の規定による交付金を充てて行う事業に要する費用については、道路法その他の法令の規定に基づく国の負担又は補助は、当該規定にかかわらず、行わないものとする。
４　前三項に定めるもののほか、交付金の交付に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

（国土交通大臣に提出する計画の添付書類等）
第十五条　市町村は、国土交通大臣に都市再生整備計画を提出する場合においては、当該都市再生整備計画に、次に掲げる図書を添付しなければならない。
一　都市再生整備計画の区域内の土地の現況を明らかにした図面
二　次条第一項に規定する交付金の額の限度を算定するために必要な資料
２　市町村は、前項に掲げるもののほか、交付金の交付手続、交付金の経理その他の必要な事項を国土交通大臣の定めるところにより行わなければならない。

（交付金の額）
第十六条　法第四十七条第二項の規定による交付金は市町村ごとに交付するものとし、その額は、次に掲げる式により算出された額を限度とする。

$$\{(Au - Ap) \times (Cl + Cf) + \Sigma Cn\} \times 0.5$$

（この式において、Au、Ap、Cl、Cf 及び Cn は、それぞれ次の数値を表すものとする。
Au　都市再生整備計画の区域の面積に当該区域の特性に応じて国土交通大臣が定める割合を乗じて得た面積
Ap　都市再生整備計画の区域内における道路、公園、広場及び緑地の面積
Cl　地価公示法第六条の規定による公示価格、都市再生整備計画の区域内にある建築物の数その他の事項を基礎として、国土交通大臣が定める方法により算定した当該区域における単位面積当たりの標準的な用地費及び補償費の額
Cf　道路、公園、緑地又は広場の築造に要する標準的な単位面積当たりの費用として国土交通大臣が定める額
Cn　都市再生整備計画に基づく事業により整備される施設ごとに、当該施設の規模及び単位規模当たりの標準的な整備費を基礎として国土交通大臣が定める方法により算定した当該施設整備に要する標準的な費用の額（都市再生整備計画に基づく事業により整備される施設に、道路、公園、緑地又は広場が含まれるときは、当該額に必要な補正を行った額））
２　前項に定めるもののほか、交付金の額を算出するために必要な事項は、国土交通大臣が定める。

資料　5

道州制特区推進法に基づく新たな提案（骨子）に関する意見募集結果

1　市町村意見聴取

(1)募集方法

文書により各市町村に照会

(2)意見等の募集期間

平成19年10月5日（金）～平成19年10月25日（木）

(3)意見提出市町村数：８市町

(4)主な意見

○「札幌医科大学の定員自由化に関する学則変更届出先の変更」関連

・　北海道の地域医療の確保は深刻な問題であり、答申には賛成。

○「水道法に基づく監督権限の移譲」関連

・　保健所を含めた水道に関する組織体制の整備や、人材育成の推進などについて、道の積極的関与が必要である。

・　権限移譲に伴う北海道の体制や事務の流れの変化、各種情報について、早めの提供をお願いする。

○その他

・　市町村などから寄せられた今回示されていない他の項目についても可能な限り提案されたい。

・　より多くの項目が盛り込まれることで、北海道における地方分権が一層推進されていくことを期待したい。

2　パブリックコメント

(1) 募集方法

「道民意見提出手続に関する要綱」に定める募集方法（支庁等における配布、ホームページ、新聞による周知）による。

(2) 募集期間

平成19年10月5日（金）～平成19年11月４日（日）

(3)意見の提出者：２名（個人）

(4)主な意見

○「札幌医科大学の定員自由化に関する学則変更届出先の変更」関連

・　なぜ北海道医療が危機的状況となっているのか、人材を育成して定着するのか、医師が集まらない理由は何かなど更なる議論が必要。

○「ＪＡＳ法に基づく監督権限の移譲」

・　今回の骨子は、道域業者のみについての提案であり、広域業者については何も変わっていない。

・　国からの財源移譲について、十分な移譲があるのか疑問。

道州制特別区域基本方針の変更についての提案に対する市町村からの意見

■　道州制特区推進法第６条第１項の規定による市町村からの意見聴取結果

支庁名	市町村名	意　　見
石狩	札幌市	【水道法に基づく監督権限の移譲について】 ⑴平時・有事の北海道の体制整備・充実 ①　平常時 　権限移譲により、北海道においては、水道及び水環境に関する全国的・専門的知見、情報の充実などが求められるものと考える。このため、保健所を含めた水道に関する組織体制を整備し、継続的に人材を確保するなど一層の充実を図る必要があると考える。 ②　災害・事故・水質異常時等 　権限移譲対象の水道事業体は規模が大きいため、万一、災害等が発生した場合には、その被害も甚大となることが危惧される。このため、北海道においては、普段からの危機管理対策の充実に加えて、災害・事故時における応急給水・応急復旧のほか、クリプトスポリジウムなど高度な検査が要求される水質検査を含め水質異常時の対応が迅速かつ的確になされるよう、北海道自身の体制整備に加え、北海道のリーダーシップのもと、道内事業者間等の相互的・広域的な連携強化が必要と考える。
		【水道法に基づく監督権限の移譲について】 ⑵水道事業体の技術力確保に向けた北海道の取組みのさらなる向上 　北海道においては、各事業体への積極的な指導監督と助言により水道技術管理者をはじめとする人材育成を推進するほか、厚生労働省や日本水道協会などの他水道関係者との連携を強化し研修会や技術交流の機会を設けるなど技術力の向上への積極的関与が望まれる。
		【水道法に基づく監督権限の移譲について】 ⑶水道事業体の健全な水道システムと適正な事業運営確保に向けた北海道の取組み 　北海道においては、各事業体の持続可能な水道事業を目指して地域水道ビジョンの策定とその実行を促進するとともに、PI を活用するなど計画的な施設診断・更新の指導・助言を行うなど、効率的な水道システム再構築に向けた取組みが必要であると考える。また、今後は、広域化、第三者委託の導入など多様な事業形態の選択肢がある中で、地域の状況に応じた適切な運営形態確保に向けたサポートが望まれる。
		【水道法に基づく監督権限の移譲について】 　道州制特別区推進法に係るこの度の提案内容は、移譲対象となる水道事業体にとりましては、非常に重要かつ影響の大きいものと思っております。また、移譲に伴い札幌市としても体制整備など各種の検討・対応が必要になるものと考えております。 　したがいまして、北海道におかれては、権限移譲に伴う北海道の体制や事務の流れの変化のほか、各種情報について、早目早目の情報提供を今後ともお願いいたします。
	江別市	【水道法に基づく監督権限の移譲について】 　国の権限を地方に移譲し、身近な機関が地域の特性に応じた迅速できめ細かな指導監督を行っていくことは、地方分権の流れとして理解でき、また、許認可に係る申請、協議等を東京の厚生労働省まで出向かなくとも可能となることは、道内の水道事業者としては便利なことである。今後は、各水道事業者の指導監督に対応できるスタッフ等の充実に努めていただきたい。

支庁名	市町村名	意　　見
空知	滝川市	【水道法に基づく監督権限の移譲について】 ①　北海道特性に合致した水道事業の運営に関する法定の指導・監督は全国一律で行うべきではない。 ②　水道事業の運営に関する法定の指導・監督は地域の総合的課題を把握している北海道が行うべきである。 ③　法定の指導・監督を北海道が行うことにより、水道事業の安全性の確保・効率的な運営に関する施策の計画・調整・実現がより一層可能となる。 ④　法定の指導・監督を北海道が行うことにより、道内のすべての水道事業等に関して迅速で機動的な対応を行うことが可能となり、道民の水道事業に関する信頼回復の一助となる。 ⑤　水道事業の運営に関する課題が高度化・多様化の一途をたどっており、今後は身近な広域自治体である北海道による助言・調整等が求められる。そこで、法定の指導・監督についても日常的に北海道が実施し、それらの情報収集を行うべきである。
留萌	小平町	【札幌医科大学の定員自由化に関する学則変更届出先の知事への変更などについて】 地域医療確保のための提案は、地域医療の現状について理解してもらう必要がある。また、広域化・集約化についても地域と更なる協議を経て、真に実現可能な政策展開を目指すべきである。
宗谷	稚内市	【札幌医科大学の定員自由化に関する学則変更届出先の知事への変更などについて】 今回示された地域医療や食の安全などの項目については、私たちの生活に密接に関係する問題であることから、国へ提案されることには賛成ですが、市町村などから寄せられた今回示されていない他の項目についても、可能な限り提案されるよう要望します。
網走	網走市	【札幌医科大学の定員自由化に関する学則変更届出先の知事への変更などについて】 北海道の地域医療の確保は、深刻な課題であり、検討委員会の答申１、２、３には賛成である。
胆振	室蘭市	【水道法に基づく監督権限の移譲について】 ①　今回新たに提案される、水道法に基づく監督権限の移譲によって、申請者との協議がスムーズになり、短時間での認可が可能になると考えられ、早期の実施を要望します。 ②　今後、更なる権限移譲提案にあたっては、どのように北海道の生活向上や地域活性化に寄与するのかをより具体的に示し、議論を進め、さらに多くの項目が盛り込まれることで北海道における地方分権が一層推進されていくことを期待したい。
十勝	豊頃町	【札幌医科大学の定員自由化に関する学則変更届出先の知事への変更について】 ①　国立大の定員が削減され、相対的に北海道内における学生の定員が減ることがないよう実効性のあるものにしていただきたい。 ②　また、医師養成数の底上げが道内の医師の地域偏在改善に繋がることを強く望みます。
合　計	8市町	その他１７２市町村は「意見なし」

道州制特区推進法に基づく国への新たな提案（骨子）についてのパブリックコメント募集結果

提案項目「札幌医科大学の定員自由化に関する学則変更届出先の知事への変更」関連
○　地域医療の確保は重要だが、学則届出先の変更の提案をするのであれば、なぜ北海道医療が危機的状況となっているのか、人材を育成して定着するのか、医師が集まらない理由は何かなど更なる議論が必要。 北海道に東京から医師が集まる環境を整備するための権限移譲を求めるべき。 北海道内での医療格差について北海道はどのような対応をとっているのか。
提案項目「JAS法に基づく監督権限の移譲」関連
○　今回の骨子では、道域業者のみについて道に権限移譲を求めており、ミートホープ社事件のように本社が苫小牧にあり営業所が東京にある場合（広域業者）については、従来と何も変わっておらず、消費者から見て、道州制特区法を活用して知事が一貫して責任を持って食の安全・安心を担保するのだという気概があまり窺えないように感じる。
○　参考資料で「国において、現に実施している道域業者に係る申出受理から指示・措置命令までに至る経費（事務費・人件費）について、交付金として財源移譲を求める。」となっているが、道域業者に係る指示については、JAS法施行令第11条第1項第1号により、現に道の権限となっているため、理論上国からの経費の移譲はありえず、また、措置命令についてはJAS法第19条の14第3項により、指示に係る措置をとらなかった際の命令であるため、現在まで国において実績がないはず。 従って、果たして十分な財源移譲があり得るのか、かなり疑問。