

税源と権限の一体的な移譲による 地域主権改革の実現について

○ 税源と権限の一体的な移譲による地域主権改革の実現 について

(内閣府，総務省，財務省，国土交通省，各省庁)

真に市民に必要な行政サービスを地方自らの責任で自主的・効率的に提供するためには、国と地方の役割分担を明確にしたうえで、地方が担うべき分野については、国の関与・義務付けを廃止して税源移譲を行うことが必要である。

しかしながら、過去に実施された三位一体の改革及び歳出・歳入一体改革では、単なる国庫補助負担金の削減や交付金化，国庫負担率の引き下げ，地方交付税等の削減が行われるなど，地域主権改革の実現にはほど遠いものであった。

本年6月に策定された「地域主権戦略大綱」では，基礎自治体を地域における行政の中心的存在と位置づけた点は評価できるものの，「義務付け・枠付けの見直し」や「基礎自治体への権限移譲」，「ひも付き補助金の一括交付金化」などは不十分な内容であった。

また，指定都市は，市民に最も身近な基礎自治体としての役割とともに，圏域の中核都市として日本全体を牽引していく役割を担っているが，現行の指定都市制度は，道府県からの移譲事務が限定的であるなど，不十分な制度となっている。そのため，大都市が行政サービスを一元的・総合的に提供できるように新たな大都市制度「特別自治市（仮称）」の創設を提案しているところであるが，地域主権戦略大綱では配慮がなされなかった。

地方の自主的・自立的な行財政運営の実現に向け，国と地方の役割分担，地方のあるべき行政サービスの水準，それに伴う国と地方の税源配分や財源保障・財源調整について，国と地方が対等な立場で十分な議論を行った上で，国から地方への税源移譲と権限移譲を一体的に行い，基礎自治体の充実強化を図るとともに，新たな大都市制度を創設することにより，地域主権改革を実現すべきである。

- (1) 国と地方の役割分担を明確にしたうえで，地方が担うべき分野については，国庫補助負担金，国の関与・義務付けを廃止し，国から地方への税源移譲と権限移譲を一体的に実施すること

特に，これまでの改革で行ったような，地方の自由度の拡大につながらない単なる国庫補助負担率の引き下げは決して行わないこと

- (2) 一括交付金については、あくまでも税源移譲までの経過措置とし、その措置期間を明確にすること
また、導入にあたっては、早期に制度設計を行うとともに、地方が必要とする財源を確保し、将来の税源移譲を見据え、その用途を限定しないこと
- (3) 大都市特有の財政需要に対応するため、都市税源である消費・流通課税及び法人所得課税などの、基礎自治体に対する配分割合を拡充強化すること
- (4) 地方交付税制度は、団体間の税源偏在を調整するとともに、国として地方における一定の行政サービスを行うための財源を保障する機能を有することから、国による関与や義務付けの見直しを伴わない、国の歳出削減のみを目的とした地方交付税の削減は決して行わないこと
また、その算定にあたっては、大都市特有の財政需要に対応するために割増算定している補正係数の縮減を行うことなく、少子高齢社会や環境問題への対応、都市基盤の整備などの大都市特有の財政需要を的確に反映させること
- (5) 「直轄事業負担金制度の廃止に向けた工程表」において、平成22年度には維持管理に係る負担金を原則廃止とし、平成25年度までに制度廃止についての結論を得るとされたが、国直轄事業の廃止・移譲の検討にあたっては、地方との協議の場を設けてその意見を十分に取り入れ、具体案を提示すること
また、国が行うこととされた国直轄事業については、地方負担を早期に廃止し、地方へ移譲する場合は、必要経費を税源移譲により全額財源措置すること
- (6) 国の出先機関改革については、国が行うこととされた事務以外の全ての事務に関して、人件費を含め必要な財源全てを地方へ税源移譲するとともに、職員の移管にあたっては、国からの一方的な押し付けを行うことなく、事務の見直しに応じて移管を必要としないことも含めて、地方が主体的に決定できるようにすること

重 点 要 望 項 目

1. 神戸港の振興について

(財務省, 経済産業省, 国土交通省)

阪神港（神戸港・大阪港）は、東アジアの主要港との国際競争の最前線に立っており、韓国政府の強力なバックアップのもと国際ハブ港湾の地位を築いた釜山港とのサービス・コスト面での競争は厳しく、その地位の低下はわが国経済・産業の成長に影響を及ぼすものであるとともに、日本の港湾の海外フィーダー化を阻止し貨物を奪還することは喫緊の課題である。

わが国においては、東西に長い地形特性を踏まえた物流の効率性から、さらには大規模災害等へのリスク管理及び国民生活の安定の観点から、東西2つの国際ハブ港が必要であり、また、経済大国一国に匹敵する西日本経済や大阪湾岸に集積する次世代・先端産業を支えていくためにも、阪神港を国際コンテナ戦略港湾として位置づける必要がある。

阪神港として、集荷機能の強化、民の視点に立った港湾経営主体の構築、産業の立地促進による創荷など実現可能な戦略により、日本の成長戦略に寄与することを目指していく。

また、人流・物流ネットワークに重要な役割を果たしている内航フェリーについては、神戸市でもできる限りの支援を行ってきたが、高速道路料金引き下げ等の影響により、深刻な状況になっている。

神戸空港と関西国際空港を結ぶ海上アクセス航路については、積極的な販売促進策と広域的なPR活動の展開により、利用促進を図るとともに、徹底した運営経費の削減による経営改善も進めているところである。

さらに、平成20年10月にアジアで初めて認定されたユネスコ・創造都市ネットワーク「デザイン都市」の取り組みをさらに推進するためには、ウォーターフロントの魅力的な景観形成や賑わいの創出が必要である。

については、次の事項について特段のご支援をお願いしたい。

(1) 阪神港の国際コンテナ戦略港湾の選定

○国際物流機能の高い優位性を持つ阪神港の国際コンテナ戦略港湾の選定

(2) 国際コンテナ戦略港湾実現のための釜山港など海外諸港に対峙できる港湾機能の強化

○公設民営化推進

○内航フィーダー輸送等の強化に必要な施策の創設・拡充

- 高規格コンテナターミナル形成に対する財政措置及び事業費の確保
- 埠頭株式会社に対する税制優遇措置
- 港島トンネル延伸（複線化）にかかる事業費の確保
- 国際コンテナ戦略港湾実現に向けた「国際コンテナ戦略港湾総合特区」の創設

(3) 内航フェリー航路の維持

- 内航フェリーの安定的な運航の維持に必要な施策の創設・拡充

(4) 海上アクセス航路の円滑な運営

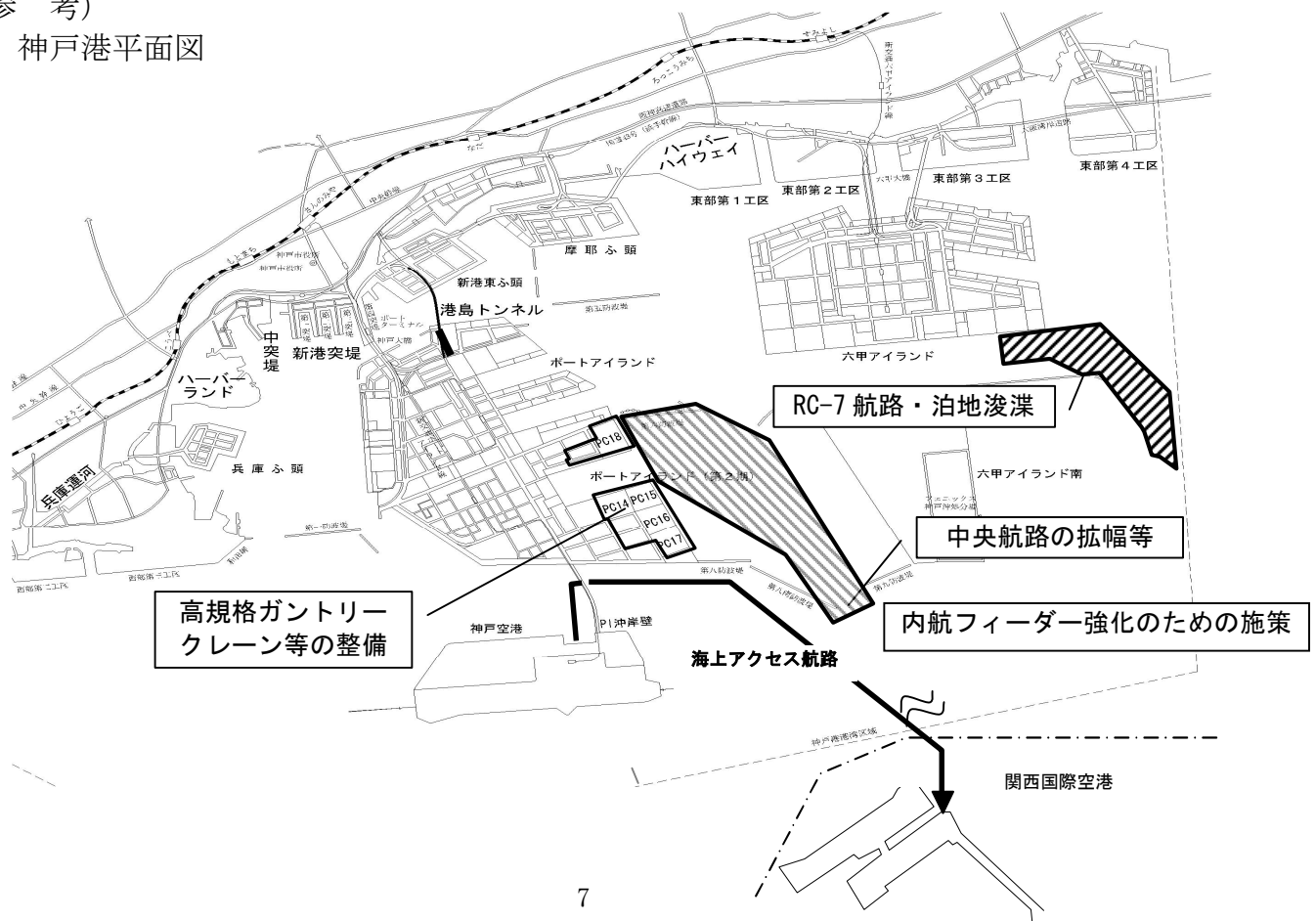
- 同航路の積極的な利用促進及び健全な経営の確保
- 関西国際空港ターミナル前への船舶の直付けによる利便性の向上

(5) 「デザイン都市・神戸」にふさわしい都心・ウォーターフロントの活性化の促進

- 旧神戸生糸検査所を「デザイン都市・神戸」の発信拠点として活用していくための支援
- 国有地の処分に際して都心とみなととの回遊性向上及び眺望景観への十分な配慮
- ハーバーランド～中突堤～新港突堤に至る都心・ウォーターフロントの活性化の促進

(参 考)

○ 神戸港平面図



2. 神戸空港の機能充実について

(法務省，財務省，厚生労働省，農林水産省，国土交通省)

神戸空港は，神戸市及び周辺地域の国内航空需要に対応する地方空港であり，関西国際空港や大阪国際空港とともに，関西圏全体の発展に寄与する重要な都市基盤である。

国土交通省では，成長戦略会議における「関空・伊丹の一層の活用」の方針のもと，両空港の一体運営・民営化に向けた具体的な議論が進められているが，今後，神戸空港を含めた3空港の一体運用を視野に入れた検討が必要である。

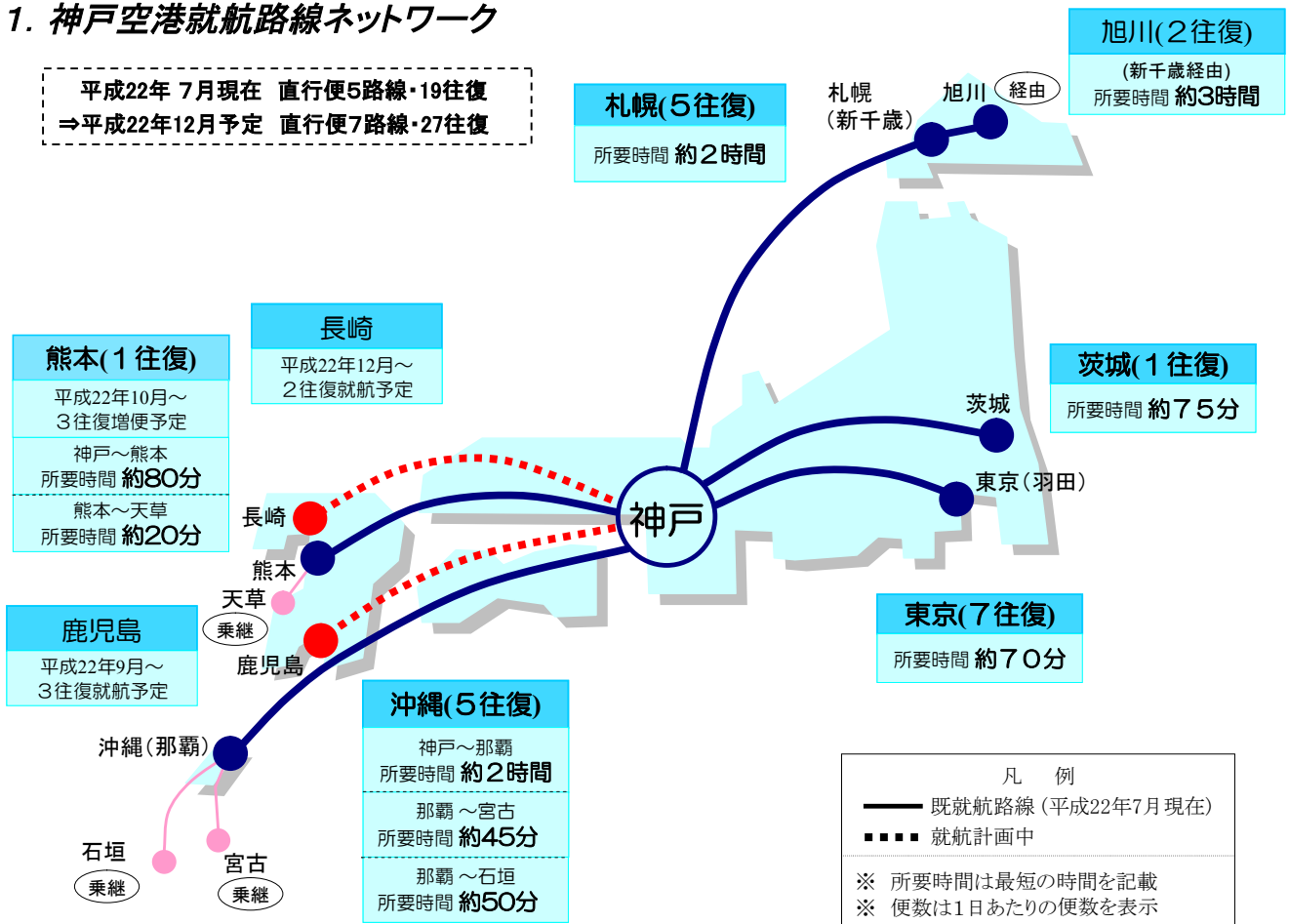
また，特に利用者の立場からは，関西3空港それぞれの空港の能力を最大限に活用して最適運用を目指す視点が重要である。

については，関西3空港の一体運用，それに至るまでの先行的な神戸空港の機能充実・規制緩和として，次の事項について特段のご支援をお願いしたい。

- (1) 運用時間の延長
- (2) 発着枠の拡大
- (3) 国際チャーター便運航規制の緩和
- (4) 国際便（ビジネスジェット・チャーター便）の利用促進のためのC I Q体制の充実及び関係省庁の連携

(参 考)

1. 神戸空港就航路線ネットワーク



2. 運用時間の延長

- 現行：7：00～22：00 → 要望：6：00～24：00
- 航空会社（スカイマーク）からの事業計画提案

羽田 → 神戸	神戸 → 羽田
21:55 23:05	22:30 23:45
5:20 6:30	6:40 7:55

(2往復4便)

神戸 → 那覇	那覇 → 神戸
23:00 1:05	5:00 6:55

(1往復2便)

※いずれも国の発着規制（羽田・那覇）をクリアすることが条件

3. 国際便の現状

- 自家用機（ビジネスジェット）及びオーナーユースチャーター機のみ運航可能
- 受入時間：出国…8：30～17：00 入国…平日の8：30～17：00（土日祝不可）
- フライトプランの届出
出国…出国日の3日前まで 入国…入国日の14日前まで