第２４回道州制特区提案検討委員会次第

日時　平成 20 年 11 月 6 日（木）10:00 ～
場所　道庁別館 10 階北海道労働委員会会議室

1　開　会

2　議　事

(1) 道民提案の審議について

(2) 次回（第２５回）委員会について

(3) その他

3　閉　会

【配付資料】

資料１　道民提案の一覧表（特区提案として検討すべきもの）
資料２　空港関連資料
資料３　道民提案（追加分）の実現手法等に関する整理一覧表
資料４　道民提案（追加分）関連資料

第２４回北海道道州制特別区域提案検討委員会出席者名簿

【委　　員】

	氏　　名	職　　業
会　長	井　上　久　志	北海道大学大学院経済学研究科教授
副会長	五十嵐　智嘉子	（社）北海道総合調査研究会常務理事
委　員	福　士　　明	札幌大学法学部教授
委　員	林　　美香子	キャスター・地域まちづくりコーディネーター
委　員	山　本　光　子	(株)電通北海道プランニングディレクター
委　員	宮　田　昌　利	(株)サンエス・マネジメント・システムズ代表取締役

【事　務　局】

氏　　名	役　　職
川　城　邦　彦	北海道企画振興部地域主権局　局長
出　光　英　哉	同　　局次長
志　田　文　毅	同　　参事
渡　辺　明　彦	同　　参事

資料　1

道民提案の一覧表　（特区提案として検討すべきもの）

（1）　道民提案継続検討分　　16件
（2）　五十嵐委員提案分　　9件
（3）　その後の道民提案追加分　14件
計　　39件

（1）　道民提案　継続検討分　16件

大分類	中分類	小分類	細分類	NO	概　　要
A 地域医療対策	医療従事者の地域偏在是正	地方勤務医確保	地域での臨床研修義務化	2	研修医等に地方病院勤務を義務づける。
			潜在医師・外国人医師の招致	3	第一線を退こうと考えている医師や「臨床修練制度」を受けた外国人医師を招致する。
		地方への派遣システム	期間限定交代制の導入	4	過疎地に期間限定交代制で医師を配置する。
		地方勤務誘導	診療報酬の特例措置	7	診療報酬で地方勤務の加算を行い、増加見合いを他の区分から減算できるよう特例措置を設ける。
		看護職員確保	看護学校の定員増・奨学金拡充	8	地域の看護師不足に対応するため、道立看護学校の定員を増やすとともに、奨学金制度を拡充する。
			養成施設指定権限移譲等	9	養成施設指定権限の移譲を受け、企業参入も含め地方での設置が容易になるよう指定基準を緩和する。
			保健師、助産師、看護師の養成施設の基準の設定等	206	保健師、助産師、看護師の養成施設の基準の設定及び施設の指定を知事ができるようにする。
			外国人人材受入れの促進	10	外国の看護師資格があれば、日本の資格がなくても看護職員となれるようにする。
	地方病院の経営健全化	地方の実態に即した医療従事者の配置	標準医師数の算定方法緩和	12	地域の実態に応じた算定とするとともに、過疎4法の指定地域における特例措置を緩和・延長する。
			看護職員の配置基準緩和	13	夜間看護職員の配置を入院患者や病床数に応じた配置基準に緩和し、夜勤時間の制限を緩和する。
			病院、診療所の人員及び施設の基準	207	病院、診療所の人員及び施設の基準を条例で定めるようにする。
D 経済振興対策	観光振興	観光客誘致	カジノの振興	54	外国人観光客等を対象としたカジノを作り、雇用と税収の拡大を図る。
			（小樽市への）カジノの設置（誘致）	215	カジノを設置できるようにする。（小樽市が魅力溢れる観光地であり続けるために、観光振興策として、カジノの誘致を行う。）（小樽市に外国人のみ行う事ができるカジノを作り、F1を開催するなどして、各国の富裕層を誘致する。）
	その他	物流・人材移動の活性化	自由貿易地域指定	69	道内の港湾地域等を自由貿易地域に指定し、CIQ業務の移管や税の優遇、査証発給の特例措置を行う。
		空港の活性化	空港の一括管理	75	道内の第2種A空港の移管を受け、海外エアラインの誘致や道内空港の活性化を図る。
			千歳空港のハブ空港化	221	千歳空港をハブ化し離着陸の料金を下げ、世界に通用する空港を目指し、そこから得た収益を北海道の収益とする。

（2） 五十嵐委員提案分　9件

大分類	中分類	小分類	細分類	NO	概　　要
A 地医療対策	医療従事者の地域偏在是正	地方勤務医確保	臨床研修病院の指定・監督	245	臨床研修病院の指定・監督権限を厚労大臣から道知事へ移譲する。
			臨床研修先の限定	246	道内医育大学卒業生の臨床研修先を道知事の指定病院に限定する。
			外国人向けの外国人医師等の招致等	247	外国の医師免許または看護師免許等を有する者が、当該外国の旅行者等を対象として、北海道内（道知事が地域を指定）で医療に従事できるようにする。
		看護職員確保	医療関係学部の定員増	248	医学部以外の公立・私立大学医療関係学部の入学定員増に関する届出及び認可を文科大臣から知事に変更する。
			保健師等の学校・養成施設の指定・監督	249	高齢者医療等に重要な役割を担っている保健師・助産師、看護師、理学療法士、作業療法士に係る学校・養成施設の指定・監督権限を道知事へ移譲する。
	地方病院の経営健全化	地方の実態に即した医療従事者の配置	医師標準数の設定（過疎地域）	250	過疎地域における医療機関の医師標準数を、道知事が地域の実情に応じて設定することができるようにする。
	その他	その他	訪問看護師の業務・役割の拡大	251	地域での在宅看護を支えることを目的に、医師が不在の現場でも看護師ができる医療処置（療養上の世話）の業務・役割を拡大する。ただし、道知事が指定する研修を受けた訪問看護師に限ることとする。
			介護福祉士の業務・役割の拡大	252	地域での在宅介護を支えることを目的に、医師または訪問看護師の指示により、介護福祉士ができる医療行為（喀痰吸引、経管栄養）を拡大する。なお、道知事が指定する研修を受けた介護福祉士に限ることとする。
			地域救急体制の補強（緊急自動車の拡大）	253	広域な北海道の地域特性に即した救急搬送体制を構築するため、道知事の判断により、住民の身近なところに存在する民間病院などが保有する救急車以外の車両や市町村の公用車両あるいは、民間タクシーなどを緊急自動車に指定し、道路の優先通行、速度規制の緩和をはかり、搬送時間の短縮を図る。

（3） その後の道民提案追加分　14件

大分類	中分類	小分類	細分類	NO	概　　要
A 地域医療	地方病院の経営健全化	地方の実態に即した医療従事者の配置	公立病院のオープン化に係る医師標準数の特例	255	公立病院で診療を行う開業医を、医師標準数の中に含められるようにする。
D 経済	その他	物流・人材移動の活性化	高速道路の無料化	256	高速道路を無料化する。物流コストが削減され、本道経済が活性化するとともに、道民の行動範囲が広がり、広域的な経済圏の形成が促進される。
E 雇用	雇用対策	労働環境の整備	労働基準法の条例化	257	現行法は工場労働者と鉱山労働者を念頭に置き、サービス業やホワイトカラーに真正面から対応していないため、労働基準法を条例化し、対応させるようにする。
H 地域振興	地方自治の強化	基礎自治体の強化	郵便局の役場の支所化	258	郵便局で役場の支所の業務を行えるようにする。
			政令市の法定要件緩和	259	支庁の単位で市町村が合併すれば、政令市とする
		役割分担の明確化	国有林など国有財産の移管	260	国有林など国有財産を無償で北海道に移管する。
		住民自治の強化	都道府県議会議員の選挙区の決定権限の移譲	261	北海道議会議員の選挙区を公職選挙法で定めるのではなく、条例で定めることができるようにする。
		その他	広域連合への地方交付税交付	262	広域連合にも地方交付税を交付する。
			社会資本関係業務の地方独立行政法人化	263	北海道開発局が北海道に移管されることを検討されていることを視野に、将来、開発局と道が所管する社会資本の整備が一体的に実施できるよう、道の社会資本関係業務を地方独立行政法人化し一般会計から切り離し運営できるようにする。
	地域活性化	道民に対する優遇措置	相続税に係る特例	264	北海道だけ相続税を無税にして、資産家の北海道への移住を促進する。
		独自基準の設定	木造建造物に係る基準の特例	265	木造5階建ての建物を建てられるようにする。
		その他	FM放送波の地方自治体への割り当て	266	FM放送の周波数を放送波として地方自治体に割り当てるとともに、それに係る電波出力、技術、電波使用料にかかる基準を、電波出力に応じて緩和する。
			自動車ナンバーの特例	267	各陸運事務所名ではなく地域特性を出すために「オホーツク」などの名称とする。優良運転者に「北海道」のナンバーを交付する。
J 福祉	福祉	福祉	社会保障関係法の条例化	268	社会保障関係の各法、児童福祉法上の保育所の許認可など法律そのものを北海道で条例化する。

注1） 前回（第23回検討委員会）資料の（3）追加分「NO」が、（2）五十嵐委員提案分のものと重複していたため訂正した。
（誤）：NO.245～NO.259　→　（正）：NO.254～NO.268

注2） NO.254は、【特区提案によらなくても対応可能なもの】として整理された（前回）。

NO.254　学校医にかかる医師標準数の特例
・ 地方公立病院から派遣する学校医を、当該公立病院の医師標準数に含まれるようにする。
＜現行法令で対応可能＞

資料　2

空　港　関　連　資　料　（五十嵐委員の質問に対する回答）

質　　問	回　　答
1　表の作成の基本 (1)「空港整備事業」という投資（資産形成）が、単年度で計上されていることに違和感を感じます。資産と減価償却費を試算し、損益計算書と貸借対象表を分けるという考え方で整理してもらいたい。 ・　施設整備は計画的なものであり（災害時以外）、減価償却の考え方が必要。	○　今回の仮定試算は、空港管理の実態を可能な限り明らかしようという趣旨で、空港整備特別会計（平成２０年度からは「社会資本整備事業特別会計」の「空港整備勘定」）の平成１７年度歳入歳出決定計算書をもとに、空港ごとの歳入・歳出を試算することとしたものである。 ○　道内空港のうち、国が設置管理する２種Ａ空港については、その管理と整備経費は空港整備特別会計で一括管理されている。その特別会計全体で損益計算書及び貸借対照表が試作されていたものの、空港ごとには作成されていない。 ○　したがって、今回の仮定試算は、年度ごとのキャッシュフローベースとなったところ。 ○　「空港整備事業費」のうち、道内２種Ａ４空港分については、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、４空港の滑走路長按分率により試算。 滑走路長　割合　空港整備事業費 新千歳　3,000m×２＝ 6,000m　44.4%　2,706,676千円 稚内　2,000m　14.8%　902,225千円 釧路　2,500m　18.5%　1,127,781千円 函館　3,000m　22.2%　1,353,338千円 小計　13,500m　100.0%　6,090,020千円
・　国債の償還分や財政投融資の返還（利払い？）分等は含まれていますか。	○　国債の償還分や財投の返還分については、仮定試算には含まれていない。
・　平成17年度に奥尻に5億の整備費がかかっているが、地震からの復興整備ではないかと推察されます。	○　奥尻の５億の整備費については、平成１７年度に滑走路を延長したことによるもの。
2　歳出項目の内容・詳細 (1)「空港整備事業費」について ・　「基本施設（滑走路）」と「付帯施設（関連道路）に分かれているが、具体的にはどのような整備ですか。（耐震工事、修復工事、滑走路延長など？）	○　基本施設とは、滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン、照明施設及び政令で定める空港用地を指す。（空港整備法第６条） 付帯施設とは、排水施設、護岸、道路、自動車駐車場及び橋を指す。（空港整備法第８条） ○　工事の具体的内容については、承知していない。

<table>
<tr><th>質　　問</th><th>回　　答</th></tr>
<tr><td>・　維持管理費は含まれていないのですか。</td><td>○　施設の維持管理費については、維持運営費に含まれる。（交通政策審議会資料より）</td></tr>
<tr><td>・　その下の「維持運営費・工事諸費等」との違いは何ですか。運営費、諸経費というのは、ソフトのお金ですか。</td><td>○　維持運営費、工事諸費等については、歳出科目のうち、「空港整備事業費」、「環境対策費」、「土地建物借料」、「国有資産等所在市町村交付金」に分けられないものを「維持運営費、工事諸費等」として載せたもの。（交通政策審議会資料より）</td></tr>
<tr><td>(2)「維持運営費・工事諸費」について
・　人件費として、空港関係（総額約66億円）を、管制を除いた職員数（空港事務所、開発局、航空局本局及び地方航空局）で按分、とありますが、
①　空港関係の人件費として、空港行政を担うすべての職員の人件費全部ですか。何かで割り出した額ですか。
②　実際に、ほっかいどうの空港のために割いた時間数から人件費を割り出す必要があると思います。推計できますか。</td><td>＜仮定①表について＞
○　人件費の詳細は不明であるが、国管理空港の人件費については、航空保安管制部門を除く国家公務員分であることから、今回の試算では、平成１８年度の職員名簿から人数を数え、その職員数により、空港関係（6,677百万円）人件費を按分した。
（地方公共団体管理空港も同じく航空保安管制部門を除いている）

<table>
<tr><th></th><th>職員数</th><th>割合</th><th>人件費</th></tr>
<tr><td>新千歳</td><td>47人</td><td>4.1%</td><td>271,900千円</td></tr>
<tr><td>稚内</td><td>10人</td><td>0.9%</td><td>57,900千円</td></tr>
<tr><td>釧路</td><td>20人</td><td>1.7%</td><td>115,700千円</td></tr>
<tr><td>函館</td><td>19人</td><td>1.6%</td><td>109,900千円</td></tr>
<tr><td>小計</td><td>96人</td><td>8.3%</td><td>555,400千円</td></tr>
<tr><td>全国計</td><td>1,154人</td><td>100.0%</td><td>6,677,000千円</td></tr>
</table>

※ 国土交通省職員録（平成18年10月１日現在）から
全国航空局管理30空港の職員数から管制部門を除いた人員数　７３６人
航空局本局　２００人
地方航空局　１５５人
開発局等　６３人
全国計　１，１５４人</td></tr>
<tr><td>・　「庁費」とは具体的に何を指していますか。注2を見ると、全国の合計で「庁費」が81.4%の割合を占めています。</td><td>○　庁費については、人件費以外の事務経費を指すが、その詳細は不明。
○　試算においては、空港関係(34,251百万円)庁費等を、滑走路長により按分。

<table>
<tr><th></th><th>滑走路長</th><th>割合</th><th>庁費等</th></tr>
<tr><td>新千歳　3,000m×２＝</td><td>6,000m</td><td>6.0%</td><td>2,066,200千円</td></tr>
<tr><td>稚内</td><td>2,000m</td><td>2.0%</td><td>688,700千円</td></tr>
<tr><td>釧路</td><td>2,500m</td><td>2.5%</td><td>860,900千円</td></tr>
<tr><td>函館</td><td>3,000m</td><td>3.0%</td><td>1,033,100千円</td></tr>
<tr><td>小計</td><td>13,500m</td><td>13.6%</td><td>4,648,900千円</td></tr>
<tr><td>全国航空局管理30空港計</td><td>99,462m</td><td>100.0%</td><td>34,251,000千円</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>質　　問</th><th>回　　答</th></tr>
<tr><td></td><td>＜仮定②表について＞
○　仮定②表の考え方は、次のとおり。
道内２種Ａ空港の「維持運営費・工事諸費等」を、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推定し試算。

<table>
<tr><th></th><th>空港施設面積</th><th>単価</th><th>推定維持管理費</th></tr>
<tr><td>新千歳</td><td>719ha</td><td>3,987千円</td><td>2,866,653千円</td></tr>
<tr><td>稚内</td><td>96ha</td><td>3,544千円</td><td>340,224千円</td></tr>
<tr><td>釧路</td><td>160ha</td><td>3,544千円</td><td>567,040千円</td></tr>
<tr><td>函館</td><td>164ha</td><td>3,987千円</td><td>653,868千円</td></tr>
<tr><td>小計</td><td>1,139ha</td><td></td><td>4,427,785千円</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th></th><th>職員数</th><th>単価</th><th>推定人件費</th></tr>
<tr><td>新千歳</td><td>47人</td><td>7,549千円</td><td>354,803千円</td></tr>
<tr><td>稚内</td><td>10人</td><td>7,549千円</td><td>75,490千円</td></tr>
<tr><td>釧路</td><td>20人</td><td>7,549千円</td><td>150,980千円</td></tr>
<tr><td>函館</td><td>19人</td><td>7,549千円</td><td>143,431千円</td></tr>
<tr><td>小計</td><td>96人</td><td>7,549千円</td><td>724,704千円</td></tr>
</table>

合計　5,152,489千円</td></tr>
<tr><td>・　２種Bと3種は「実績値」ですので、内容がわかると思います</td><td>○　3種空港（道管理）のうち女満別、中標津、紋別については別紙のとおり。</td></tr>
<tr><td>・　冬の除雪費用も含まれていますか。又、除雪は委託ですか、そうだとすると、どこからどこへの委託ですか。どのような仕組みでなされていますか。</td><td>○　除雪費用は維持運営費に含まれるが、委託なのかどうかも含め、詳細は不明。</td></tr>
<tr><td>３　歳入項目の内容・詳細
(1)もう一度、「歳入」額の出し方の確認
・　「着陸料等」「貸付料等」収入は、実際に各空港の着陸便数により航空会社から支払われた金額と考えて良いですか。</td><td>○　着陸料収入は、国が管理する２種Ａ空港では、空港整備特別会計に収入されたもの、２種Ｂ及び３種では空港を管理する市または道に収入されたもの。
○　貸付料収入は、空港ビル会社や駐車場の底地（国有地、道有地）に係る土地貸付料であり、実績値。</td></tr>
</table>

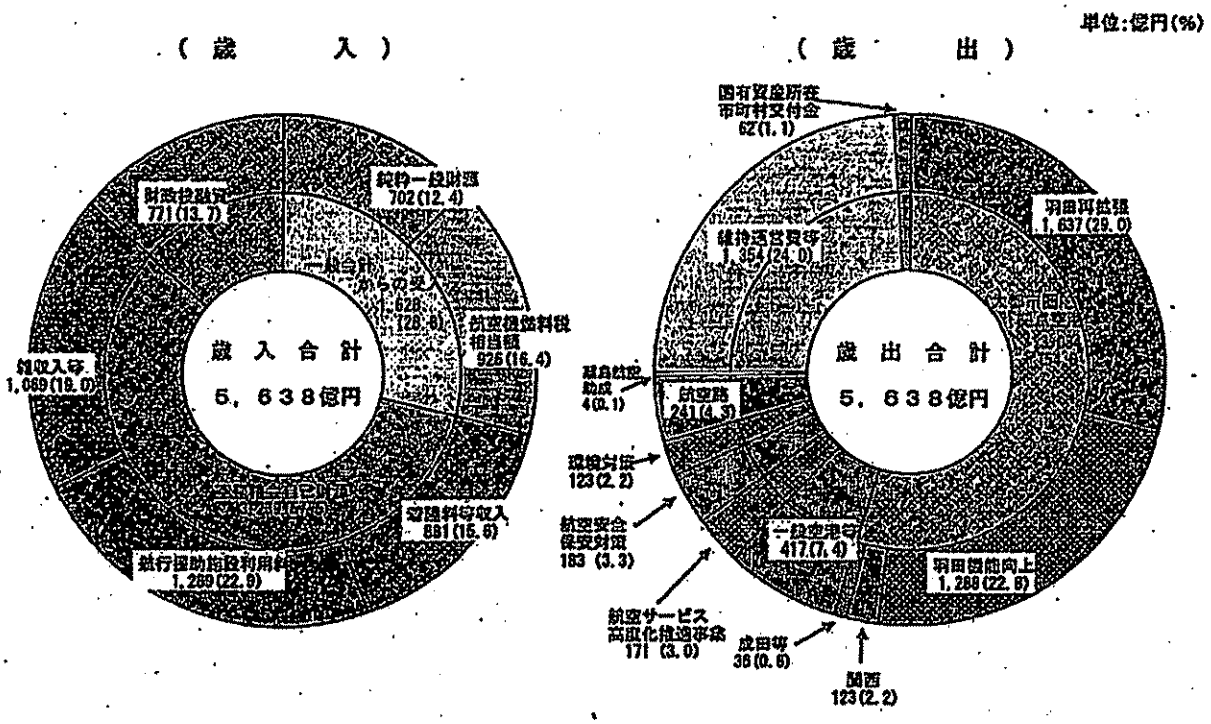
質　　問	回　　答
・　「空港整備特別会計」と同様の項目を設定しているのでしょうか。というのは、当日の「資料8：空港一括管理に係る論点整理（追加資料）」において、「収支バランスをどう捉えるか？」の論点として「前回提出された試案は、着陸料等自己財源ををベースにするものであり、空港特会に対する一般会計繰入は含まれない」とのコメントがある。	
(2)「着陸料等収入」について ・　内訳は？ ①　下記のｂ以下のことですか。 （ａ着陸料、ｂ停留料、ｃ給油施設使用料、ｄ手荷物取扱施設使用料、ｅ搭乗橋利用料、ｆ旅客サービス施設使用料、ｇ駐車場料、ｈ構内営業料、ｉ建物貸付料）	○　着陸料等の内訳は、①のうちａ着陸料、ｂ停留料のみ。なお、ターミナルビル使用料は各ターミナルビル会社の、給油施設使用料は各ハイドラント会社の収入となる。
②　または、空港整備特別会計の「空港使用料収入」と同一と考えて良いですか。その場合、「空港使用料収入」には、「着陸料」と「航行援助施設使用料」が含まれていますが、内訳を出してください。平成19年度の予算をみると、「航行援助施設使用料」は２３％と比較的大きな割合を占めています。北海道の空港の金額を出してください。	○　航行援助施設使用料については、全額国庫の収入となり、航空管制部門に係る費目であるため、今回の試算には含まれていない。
(3)　一般会計繰入金について ・　「一般会計」の内訳は、「純粋な一般会計」と「航空燃料税の11/13」です。19年度の予算では、それぞれ12.4%、16.4%です。 ・　一般会計の内訳を出してください。	○　今回の試算は空港管理の実態を資産の大きさから比較するための一助として、単年度の現金の出し入れ（キャッシュフローベース）で試算したもの。なお、一般会計繰入金は試算では考慮していない。
(4)　北海道の負担金について ・　「空港整備特別会計」における地方公共団体負担について、北海道の負担金はどのくらいの額か。北海道特例が（85%）があるとしても、負担金の額も提示してください。	○　国の管理する２種Ａ空港の整備に係る地方公共団体負担金については、「地方公共団体工事負担金収入等」に示されている。 新千歳　325,492千円 稚内　286千円 釧路　39,730千円 函館　3,563千円 小計　369,071千円

道管理3空港に係る収支状況（平成17年度）　　別紙

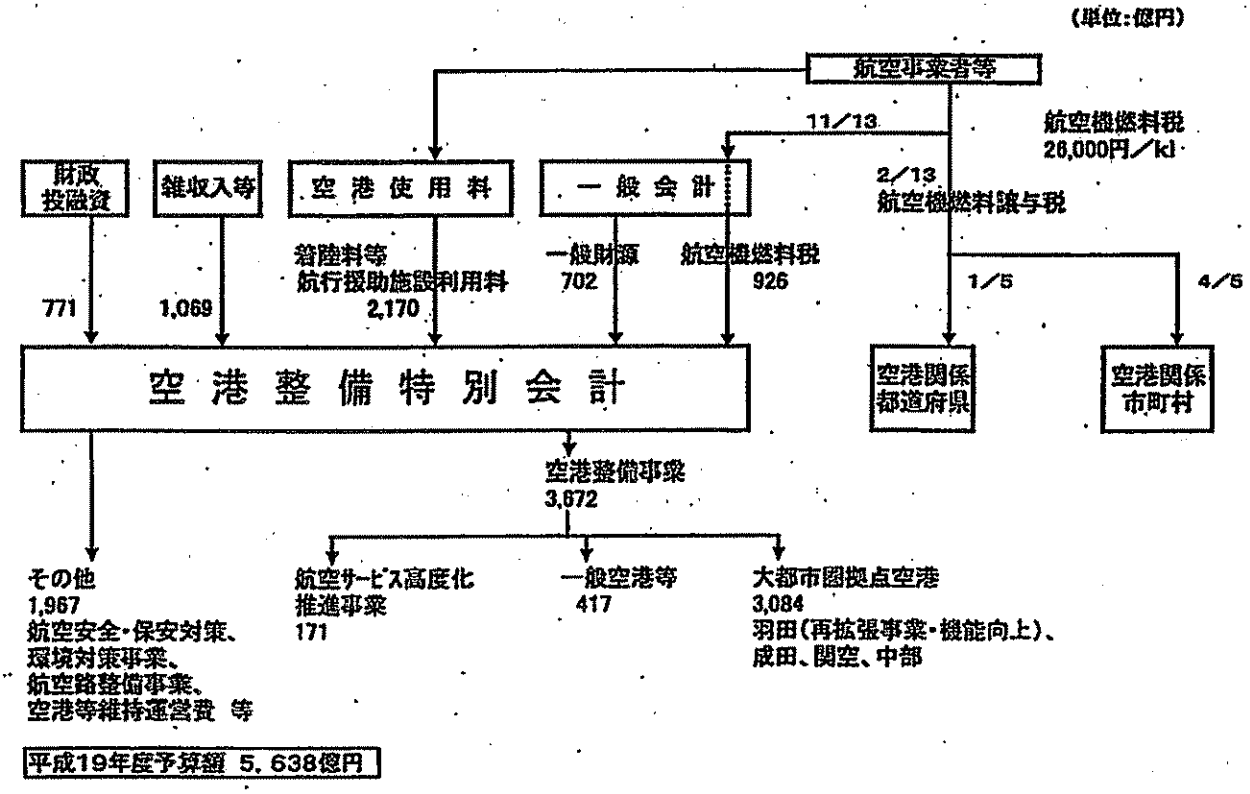
（単位：千円）

科目				女満別	中標津	紋別
歳出	空港整備事業費			9,221	41,700	
	環境対策費					
	土地建物借料					
	国有資産等所在市町村交付金			57,793	10,949	46,630
	維持運営費・工事諸費等			533,095	346,808	322,029
		内訳	［事務費］	62,641	43,295	65,805
			共済費	199	174	
			賃金	1,593	1,562	
			旅費	1,945	909	949
			需用費	53,982	35,638	38,313
			役務費	3,227	4,100	2,222
			使用料	1,695	912	24,321
		内訳	［維持費計］	361,508	204,478	183,259
			報償費	78	11	24
			委託料	333,411	185,671	171,184
			工事請負費	6,211	7,245	4,820
			備品購入費		360	
			負担金	16,413	10,300	7,075
			補償費	5,054		
			公課費	341	891	156
		内訳	［人件費］	108,946	99,035	72,965
	歳出計（A）			600,109	399,457	368,659
歳入	着陸料等収入			421,481	71,084	24,105
	貸付料収入			4,410	1,045	932
	国補助金			5,532	25,020	
	歳入計（B）			431,423	97,129	25,037
比較	（B）－（A）			△168,686	△302,328	△343,622

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



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	2,708,676	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	80,074	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	478,969	1,133,128	533,095	346,808	322,029	262,693	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、官制を除いた職員数（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	2,709,676	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	－	－	－	－	0	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	該当なし
歳出	土地建物借料	－	－	－	－	0	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	該当なし
歳出	国有資産所在市町村交付金	246,484	14,804	80,974	114,139	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	3,221,456	415,714	718,020	797,299	5,152,489	654,160	478,968	1,133,128	533,095	346,803	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	歳出計（A）	6,174,616	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	71,084	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	1,891	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	266	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）	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

資　料　8

【７５　空港の一括管理に係る論点整理（追加資料）】

<table>
<tr><th colspan="3">区　分</th><th>論　点</th><th>課　　題　　等</th><th>○メリット・●デメリット</th></tr>
<tr><td colspan="3">地方分権の推進</td><td>国と地方の役割分担を考えると、空港管理は誰の仕事か？</td><td>《H15.12 経済財政諮問会議》知事が国管理空港の整備・管理権限の移譲を提案
《H18. 2 第 28 次地方制度調査会答申》
道州制の下で道州が担う事務のイメージに「第２種空港の管理」が区分
《H18.6 全国知事会「分権型社会における広域自治体のあり方」》
広域自治体の所管事務イメージに「地方空港」が区分
《H19.11 地方分権推進委員会「中間取りまとめ」》
国際的・広域的・基幹的な国内外の航空ネットワークを形成する空港は国設置・国管理、それ以外の空港は地方設置・地方管理と明確に区分すべき</td><td>○　道州制の実現を目指す先行モデルになり得る。
○　着陸料収入を道の財源とでき、料率も道において決定できる。
●　道の財政状況や国から財源移譲が値切られたりすると収支不足増が懸念される。
●　空港管理権限の移譲による道民生活への現実的なメリットが明確でない。</td></tr>
<tr><td colspan="3">国の特別会計改革</td><td>空港整備特別会計の他の特会との統合問題</td><td>《国の行政改革推進法》
§20①　道路・治水・港湾・空港整備特別会計は H20 までに統合する
②　空港整備特会において経理されている事務・事業は、将来において、独立行政法人、その他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</td><td>○　平成 20 年度までの統合は既定路線であり、「次期通常国会に空港整備法改正か」との報道もある中で、知事が参画する推進本部での議論を通じて、道の考え方を法案等に反映できる可能性がある。</td></tr>
<tr><td rowspan="3">収支試算</td><td rowspan="2">維持管理</td><td rowspan="2">収支バランス</td><td>収支試算をどう捉えるか？</td><td>【H17 試算(仮定①)】(億円)
<table><tr><th>区</th><th>分</th><th>空港名</th><th>収支</th></tr><tr><td rowspan="2">2種</td><td>A</td><td>新千歳
稚釧函</td><td>＋42
△52</td></tr><tr><td>B</td><td>旭・帯</td><td>△6</td></tr><tr><td>3種</td><td></td><td>紋別等</td><td>△13</td></tr><tr><td colspan="2">計</td><td>12</td><td></td></tr></table>《参考》
前回提出された試案（仮定①、②）は、着陸料等自己財源をベースにするものであり、空整特会に対する一般会計繰入（H19 予算 1,628 億円）は含まれていない。</td><td>○　広域分散型の本道における空港ネットワークは道民にとって極めて重要である。
●　道内空港は道外との路線が大半である。
●　営業・資本収支が曖昧な中で投資規模の議論を行うのは、そもそも困難では？</td></tr>
<tr><td>一般会計繰入金の廃止</td><td>《国の行政改革推進法》
§20④　空整特会に対する一般会計繰入金は、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</td><td>○　このまま国管理であっても、国の一般会計からの財政支援の抑制方針は既に決まっている。
●　一般会計繰り入れを前提にしないと収支は赤字の可能性が高い。</td></tr>
<tr><td>全国プール</td><td>全国プール制の取扱い</td><td>空整特会は、地域バランスを勘案した空港ネットワーク編成のため国が整備する必要性から全国プール制を採ったと考えられるが、道の財政的メリットは他府県空港のマイナスとなるため、国民理解の得られる合理的理由が必要。
近年、羽田空港の再拡張事業に重点化しているが、完成すれば離着陸回数の増加が見込まれ、発着制限の緩和により地方・首都圏相互の利用者の利便が増。</td><td>○　魅力ある地域づくりを反映して空港利用者がもたらす収益を他空港の赤字補填に回すのは道民理解が得られない。
●　他地域の負担において道が財政メリットを得る事は他府県の理解が得られない。</td></tr>
<tr><td colspan="2">施設整備</td><td>管理権取得→整備主体</td><td>空港整備費の負担が現行より増加するため財政負担に耐えられるか懸念
{S63 以降の MAX 250 億円（H6）　MIN 61 億円（H17）　AVE 143 億円}</td><td>○　予算要求権はないが、推進本部の場で知事が必要事業費を直訴できる</td></tr>
<tr><td colspan="3">国有財産の移譲</td><td>国から空港の買取りや借金付移譲を主張されたら？</td><td>《H18.4.12　政府・与党合意》
事務が移譲される際に、現に当該事務の用に供している国有の財産等について、北海道において引き続き当該事務の要に供する必要があると認められる場合には、国有の財産等を北海道に対して、無償又は時価より低い価額で譲渡し又は貸し付けることができる。</td><td>○　政府・与党合意の法制化により無償譲与などは可能とされている
●　国が無償で移譲することの実現可能性は低い</td></tr>
</table>

資料　3

道民提案の実現手法等に関する整理一覧表【特区提案として検討すべきもの】

大分類	A　地域医療対策
中分類	地方病院の経営健全化

小分類	細分類	概　要	提案数	重複除く	事実関係等の整理	実現するために考えられる手法	実現した場合に考えられるメリット・デメリット	摘　要	関係部課	個票番号
地方の実態に即した医療従事者の配置	２５５ 公立病院のオープン化に係る医師標準数の特例	公立病院で診療を行う開業医を、医師標準数の中に含められるようにする。	1	1	・　開業医等が病院のオープン化に伴う開放病床入院者への診療や医療機器の共同利用により診療を行う場合は、自らが主治医である特定の患者のみの診療であるため医師標準数に算定できない。 ・　開業医等が診療支援として公的病院の患者の診療にあたる場合は、現行法令内で医師標準数に算定できる。 ・　医師の配置数は医療法第２１条で規定されている。	・　医療法の特例	（メリット） ・　医師標準数に医師数が足りないことにより診療報酬額が減額される公立病院にとっては経営負担の軽減に繋がる可能性がある。 （デメリット） ・　地方部における医師は充足していないことから、患者に対する医療の質の向上には繋がらない。		保） 医務薬務課	3317A

道民提案の実現手法等に関する整理一覧表【特区提案として検討すべきもの】

大分類	D　経済振興対策
中分類	その他

小分類	細分類	概　　要	提案数		事実関係等の整理	実現するために考えられる手法	実現した場合に考えられる メリット・デメリット	摘　要	関係 部課	個票 番号
				重複除く						
物流・人材移動の活性化	２５６ 高速道路の無料化	高速道路を無料化する。物流コストが削減され、本道経済が活性化するとともに、道民の行動範囲が広がり、広域的な経済圏の形成が促進される。	1	1	・　高速道路等における有料道路制度は、限られた財源の中で早期に道路整備を行うことを目的とした仕組みであり、道路建設等に係る費用を借り入れ、供用後に料金を徴収することによって当該借入金の償還に充てることを基本的枠組みとしている。 ・　平成１７年までは、日本道路公団が国からの施行命令を受け、高速道路の建設・管理等に係る費用の借り入れ、料金徴収を行ってきたが、平成１７年の公団民営化により、道内の高速道路建設は東日本高速道路㈱(以下、会社)に、高速道路施設の保有及び債務事務(公団時代の既存債務を含む)は独立行政法人日本高速道路保有債務返済機構(以下、機構)に、それぞれ委譲された。平成１８年３月に機構と会社との間で協定が締結され、会社は料金による収入を以て道路資産の貸付料を機構に支払い、機構は４５年間で(平成６２年まで)旧公団、会社に代わって債務を完済することになっている。	・　道路整備特別措置法の特例	(メリット) ・　物流コストが削減され、経済活性化に資するとともに、道民の行動範囲が広がり広域的な経済圏の形成が促進される。 (デメリット) ・　高速利用料金を無料とすると、利用者から徴収している負担を他の財源に求めなければならないほか、全国規模での債務返済計画に支障を来し、北海道に新たな負担が発生することもあり得る。 ・　現在、供用されている区間は道央圏中心であり、仮に高速道路を無料にして、負担を利用者からではなく公費で行うとしても、地域により受益性に偏りがあることから平等性を欠く。 ・　財源確保が困難となる可能性があり、その場合は高速道路整備に遅れを期すこととなる。		建) 道路課	3319D

道民提案の実現手法等に関する整理一覧表【特区提案として検討すべきもの】

大分類	E　雇用対策
中分類	雇用対策

小分類	細分類	概　　要	提案数		事実関係等の整理	実現するために考えられる手法	実現した場合に考えられる メリット・デメリット	摘　要	関係 部課	個票 番号
				重複除く						
労働環境の整備	２５７ 労働基準法の条例化	現行法は工場労働者と鉱山労働者を念頭に置き、サービス業やホワイトカラーに真正面から対応していないため、労働基準法を条例化し、対応させるようにする。	1	1	・　労働基準については、「賃金、就業時間、休息その他の勤労条件に関する基準は、法律でこれを定める」という憲法２７条第２項の規定の趣旨から国が基準を全国統一的に定めることが要請されており、労働条件を定める様々な法律の中で中心となる法律である。 ・　労働基準法は、「労働者」を「職業の種類を問わず、事業又は事務所に使用される者で、賃金を支払われる者」と定めている（船員法に規定する船員等は一部除外規定あり）。 ・　労働基準法は憲法第２５条（生存権）、第２７条（労働権）に基づき労働条件の基準を定めているため、法律で定める労働条件の基準は、労働者が人たるに値する生活を営むための必要を満たすという、最低限のものを定めるとともに、労働者を使用する全ての事業所に適用される。	・　労働基準法の特例	（メリット） ・　地域の実情に合わせた労働基準を条例で設定できるようになる。 （デメリット） ・　雇用者が道外にいる場合の取り扱いが困難。 ・　道内の雇用主が、道外の労働者を雇用するときの取り扱いが困難。 ・　本州以南の労働者より、北海道の労働者の労働基準が下回ることがあり得るが、憲法上看過できることではない。		経） 雇用労政課	3316E

道民提案の実現手法等に関する整理一覧表【特区提案として検討すべきもの】

大分類	H　地域振興対策
中分類	地方自治の強化

小分類	細分類	概　　要	提案数		事実関係等の整理	実現するために考えられる手法	実現した場合に考えられる メリット・デメリット	摘　要	関係 部課	個票 番号
				重複除く						
基礎自治体の強化	２５８ 郵便局の役場の支所化	郵便局で役場の支所の業務を行えるようにする。	1	1	・　市町村は支所、出張所を設けことができる。（地方自治法１５５条） ・　郵便局において、戸籍謄本、住民票の写し、納税証明書などの交付の請求の受付及び引渡しの事務といった、住民がよく利用する市町村の特定の事務については現行法で取り扱うことができる。 （地方公共団体の特定の事務の郵便局における取扱いに関する法律）	・　地方公共団体の特定の事務の郵便局における取扱いに関する法律の改正等	（メリット） ・　住民サービスの向上 ・　市町村の組織及び運営の合理化に資する （デメリット） ・　職員の身分（郵便局職員への地方公務員法の適用ほか）、市町村長の指揮監督など、市町村の組織及び運営の合理化に向け詳細な制度設計が必要。 ・　郵便局における市町村の支所としての業務に要する費用の負担や算定のあり方についても検討が必要。		企） 市町村課 企） 地域主権局	3322H
基礎自治体の強化	２５９ 政令市の法定要件緩和	支庁の単位で市町村が合併すれば、政令市とする	1	1	・　指定都市制度：人口５０万以上の市が政令で指定（人口その他都市としての規模、行財政能力等において既存の指定都市と同等の実態を有するとみられる都市が指定されている。） ・　現時点、道内においては支庁管内のすべての市町村が合併するような動きはない。	・　地方自治法の改正等	（メリット） 事務権限が強化され、市民の身近で行政を行うことが可能になり、次のような効果が期待される ・市民サービスの向上 ・地域特性を生かした施策の展開 ・市全体の活性化 （デメリット） 対象となる市において、事務処理に必要な専門的知識・技術を備えた組織を整備する必要が生じる可能性がある 財政措置も含めた制度設計が行われなければ、市の財政面に影響を与える	既に類似アイデア（政令市等の法定要件緩和など）の提案があり、特区提案検討委員会から「将来の基礎自治体の新モデルをつくる広域中核市制度の創設」及び「指定都市等の要件設定権限の移譲」として答申済み(20.7.18)。	企） 市町村課 企） 地域主権局	3321H
役割分担の明確化	２６０ 国有林など国有財産の移管	国有林など国有財産を無償で北海道に移管する。	1	1	・　国有林と民有林が一体となった森林づくりを推進するため、既に道州制特別区域計画の連携・共同事業として取り組んでいる。 ・　国は国有林管理の一部独立行政法人化を平成２１年度までに検討することとしたところ。	・　国有財産法などの改正	（メリット） ・　地域の需要動向に応じた資源の安定的な利用及び供給が可能。 ・　森林の管理について、国との連携、調整が不要となる。 （デメリット） ・　管理面積の拡大により、巡視などの現場管理が隅々まで行き届かない恐れ。		水林） 総務課	3311H

小分類	細分類	概　　要	提案数	重複除く	事実関係等の整理	実現するために考えられる手法	実現した場合に考えられるメリット・デメリット	摘　要	関係部課	個票番号
住民自治の強化	２６１ 都道府県議会議員の選挙区の決定権限の移譲	北海道議会議員の選挙区を公職選挙法で定めるのではなく、条例で定めることができるようにする。	1	1	・　都道府県議会議員の選挙区は、公職選挙法第１５条により郡市の区域によることとされているが、道においては、公職選挙法第２７１条の特例規定により支庁の所管区域と市の区域とされている。 ・　都道府県議会議員の選挙区は、公職選挙法で定める基準に基づき、条例で定めることとされており、道においても「北海道議会議員の定数並びに選挙区及び各選挙区において選挙すべき議員の数に関する条例」を制定しているところである。 ・　合区により選挙区を設ける場合は、行政区画、地勢、交通等の事情を総合的に考慮して合理的に行わなければならないこととなっており、この基準に基づき選挙区を検討する必要がある。 ・　北海道総合振興局設置条例を平成２１年４月１日に施行するため、現在、国に対して現行の選挙区を維持することができるよう公職選挙法の改正を要望しているところであり、国においては法改正の検討を行っているところである。このため、当該公職選挙法の改正の動向を踏まえた上で検討する必要がある。	・　公職選挙法の特例	（メリット） ・　地域の実情にあった選挙区の設定が可能になる。 ※　道議会議員の選挙区の区割りに関しては、道議会の意向を尊重する必要がある。		企）市町村課	3323H
その他	２６２ 広域連合への地方交付税交付	広域連合にも地方交付税を交付する。	1	1	・　地方交付税は、地方公共団体間の財源の不均衡を調整し、どの地域に住む国民にも一定の行政サービスを提供できるよう財源を保障するためのもので、地方の固有財源であり、市町村及び都道府県に交付される。 ・　広域連合等を組織している地方自治体には、交付税の算定方法に特例がある。（地方交付税法第１３条第１０項） ・　道内の広域連合は１１団体ある（厚生福祉４、環境衛生５，教育１、その他１）	・　地方交付税法の特例	（メリット） ・　広域連合の財源が増加する場合は、広域連合が行う広域的な行政目的を達成するための取り組みが、より一層促進されることが期待される。 （デメリット） ・　広域連合は構成市町村等の分担金をもって事務を行っているものを、広域連合へも地方交付税を交付することで、構成市町村等分の地方交付税総額が減少することが予想される。 ・　地方交付税の交付団体について、都道府県及び市町村に広域連合を加えることは、地方交付税の計算が複雑となり、現在進めている交付税の算定の簡素化に逆行することとなる。		企）市町村課	3318H

小分類	細分類	概　　要	提案数	重複除く	事実関係等の整理	実現するために考えられる手法	実現した場合に考えられるメリット・デメリット	摘　要	関係部課	個票番号
その他	２６３ 社会資本関係業務の地方独立行政法人化	北海道開発局が北海道に移管されることを検討されていることを視野に、将来、開発局と道が所管する社会資本の整備が一体的に実施できるよう、道の社会資本関係業務を地方独立行政法人化し一般会計から切り離し運営できるようにする。	1	1	・　提案は国の社会資本業務の道への統合をも視野に入れているが、地方が国の社会資本業務全体を受け入れるには道民のコンセンサスを得ることが必要。 ・　地方独立行政法人の対象となる業務は、一定の収益が確保でき、自由な経営をする中で効率性と自立性を求めるものことができるものであるが、一部を除き社会資本の整備は税だけで賄われており、収益性はない。 ・　社会資本業務の中には地方独立行政法人がその業務の対象としない「地方自治体自らが主体となって　直接的に実施する必要がある」ものがある。 　災害対応は人命に関わることから迅速な判断と実行が必要だが、そのときに自治体とは別の意志決定を持つ法人それを負わせることは疑問がある。 　公正な事業執行を図るため、計画立案と予算管理を地方自治法の縛りから離れる法人に任せることは難しい。 　維持管理については、公物管理にも法律に基づく許認可があり、直接、道が実施しなければならない事務・事業があることから、それらを全て法人に任せることは考えづらい。 ・　社会資本業務の事務・事業を分解し、行政が担うべきものを除外するとすると、施設の定型的な維持管理などが残るが、既にそれらは民間委託により業務が実施されており、民間の主体に委ねた場合には　必ずしも実施されない恐れがあるとは言えず、このような業務は地方独立行政法人の業務の対象外である ※　地方独立行政法人 　その地域において確実に実施される必要のある事務・事業のうち、地方公共団体自身が直接実施する必要が無いものの、民間の主体に委ねては確実な実施が担保できない恐れがあるものを効果的・効率的に行わせるため、地方公共団体が設立する法人（地方独立行政法人法第２条） 　対象事業（同法第２１条） 　1　試験研究 　2　大学の設置・管理 　3　公営企業に相当する事業の経営 　4　社会福祉事業の経営 　5　その他の公共的な施設の設置・管理	・　地方独立行政法人法などの特例	（メリット） ・　効率的な業務執行を図れる （デメリット） ・　災害対応、公正な事業執行など行政が直接担うべきことを、地方独立行政法人に任せることの妥当性 ・　安定した自己収入の確保など法人が自立して運営できる環境が確保されなければ、設立団体（地方公共団体）からの運営交付金への依存することとなるため、道民の社会資本ニーズに応えることができなくなる恐れがある。		企） 地域主権局 社会資本関係部 （建設部、農政部、水産林務部）	3320H

道民提案の実現手法等に関する整理一覧表【特区提案として検討すべきもの】

大分類	H　地域振興対策
中分類	地域活性化

小分類	細分類	概　要	提案数	重複除く	事実関係等の整理	実現するために考えられる手法	実現した場合に考えられるメリット・デメリット	摘　要	関係部課	個票番号
道民に対する優遇措置	２６４ 相続税に係る特例	北海道だけ相続税を無税にして、資産家の北海道への移住を促進する。	1	1	・　相続税は、相続や遺贈によって取得した財産などが基礎控除額を超える場合にその超える部分に対して課税される。 ※　道内の課税状況 Ｈ１７　相続人　２，２３７人 納付税額　１４６億円 Ｈ１８　相続人　２，４４７人 納付税額　２０２億円	・　相続税法の改正	（メリット） ・　タックスヘイブンとして資産家の移住が期待できる。 （デメリット） ・　税としての「富の再配分」という機能が失われ一部の富裕層の利益のみに繋がる恐れがある。 ・　実際に移り住むことなく、住所のみ移す可能性がある。		企） 地域主権局	3313H
独自基準の設定	２６５ 木造建造物に係る基準の特例	木造5階建ての建物を建てられるようにする。	1	1	・　国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的に、建築基準法により建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低基準が定められている。 ・　防火関係については、建築基準法（第６１条、６２条）上、５階建てだと耐火構造にすることが要求され、現行法で全く対応不可能ではない　（耐火性能検証法）が、現実的には考えにくい。 ・　構造関係については、構造計算により、安全性が確かめられれば、現行法で全く対応不可能ではないが、現実的には木材で5階建の建物を支えるための強度を確保するのは難しい。 ※　建築基準法第６条 建築物を木造とする場合は ・　階数が３階以上 ・　延べ面積が５００㎡を超える ・　高さが１３ｍを超える又は軒高が９ｍを超える 場合のうちいずれかに該当する場合は構造計算が必要となる。	・　建築基準法等の特例	（メリット） ・　木材需要の喚起につながる可能性がある。 （デメリット） ・　仮に、耐火構造の適用について緩和することとなると、火災時等には周辺の建物も含めて被害が及ぶこととなり、住民の生命・財産に危害が及ぶ恐れがある。 ・　仮に、構造強度を緩和することとなると地震時等には周辺の建物も含めて被害が及ぶことも考えられ、住民の生命・財産に危険が及ぶ恐れがある。		建） 建設指導課	3312H

小分類	細分類	概　要	提案数	重複除く	事実関係等の整理	実現するために考えられる手法	実現した場合に考えられるメリット・デメリット	摘　要	関係部課	個票番号
その他	２６６ ＦＭ放送波の地方自治体への割り当て	ＦＭ放送の周波数を放送波として地方自治体に割り当てるとともに、それに係る電波出力、技術、電波使用料にかかる基準を、電波出力に応じて緩和する。	1	1	・　国は、国内外で受発信する電波を、相互に干渉や混信を起こさずに有効かつ公平に利用できるようにするため、電波法により利用目的に応じた使用可能な周波数帯と電波の出力を定めている。 ・　一般の放送局とは異なり、区町村内の一部の地域において放送できるコミュニティ放送が平成４年１月に制度化されており、同制度により地域の特色を生かした番組などを通じて地域のきめ細かな情報を発信する事ができる。	・　電波法の特例	（メリット） ・　住民や地域を訪れた観光客に地域に密着した情報を提供し、行政と住民の距離を狭めるとともに、産業振興に資する。 （デメリット） ・　使用できる周波数に余裕がなく過密に使用されている状況で、他の利用希望者との間で調整が必要である。 ・　電波の割り当てにより、新たな設備投資や電波使用料の支払など財政負担が増加する。		企） 地域主権局	2302H
	２６７ 自動車ナンバーの特例	各陸運事務所名ではなく地域特性を出すために「オホーツク」などの名称とする。優良運転者に「北海道」のナンバーを交付する。	1	1	・　自動車登録番号は、自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸支局を表示する文字と組み合わせることとなっている。（自動車登録規則第13条） ・　地域特性を出した名称については、「ご当地ナンバー制度」が平成１８年１０月から実施されている。（道内では今まで要望がない）	・　自動車登録規則の改正	（メリット） ・　地域特性を活かしたナンバープレートが発行できる。 （デメリット） ・　優良運転者ナンバーについては、車両所有車と運転者が必ずしも一致しないこと、また、殆どのドライバーがナンバー変更の頻度が極めて少ない中で、優良運転者の認定変更に伴うナンバー変更を行う（ナンバーの地域名変更を行うときは、番号も同時に変更する）ことが困難など、実施面でクリアすべき課題が大きい。		企） 交通企画課	2303H

道民提案の実現手法等に関する整理一覧表【特区提案として検討すべきもの】

大分類	Ｊ　福祉
中分類	福祉

小分類	細分類	概　　要	提案数		事実関係等の整理	実現するために考えられる手法	実現した場合に考えられる メリット・デメリット	摘　要	関係 部課	個票 番号
				重複除く						
福祉	２６８ 社会保障関係法の条例化	社会保障関係の各法、児童福祉法上の保育所の許認可など法律そのものを北海道で条例化する。	1	1	・　生命、健康に係る最低限の基準を守るために定めている児童福祉法など社会保障関係の各法は、憲法２５条（生存権）の趣旨から国おいて定めることが望ましい。 ・　保育所の認可は都道府県の権限。	・　社会保障関係法の特例	（メリット） ・　保育所の施設設備や職員配置数などについて、地域の実情に応じた適切な保育サービスの提供を図ることができるようになる可能性がある。 （デメリット） ・　新たな道の基準が道以外の地域と比較して下回ることになれば憲法の趣旨からも看過できるものではない。上回ることとなれば、その財源措置が必要となる		保） 総務課	3315J