

# 企画県土警察常任委員会資料

(平成22年6月1日)

- 1 「三段ロケット型分権国家」モデルの提案について【企画課】 . . . 1ページ
- 2 知事会議等について【企画課】 . . . (別紙)
- 3 米子-名古屋便について【交通政策課】 . . . 4ページ

企 画 部

# 「三段ロケット型分権国家」モデルの提案について

平成22年6月1日  
企 画 課

鳥取県地域主権研究会が研究・検討を進めてきた『「三段ロケット型分権国家」モデルの提案』がまとまりましたので、その概要を報告します。

## 1 「三段ロケット型分権国家」の構築に向けて

### 現状認識・問題意識

- 地域が抱える課題や地域住民の行政に対するニーズの多様化に対応するためには、これまでのような行政主体による地域づくりでは限界がある。
- 地域のことを決める主役は、住民やNPOなど、地域で生活し、活動される方々。地域で活躍する住民自らが自分たちのことを決めていく、地域におけるデモクラシーを実践するためには、住民が地域のことを自ら決めていくシステムが制度として構築されることが必要。
- 新しい地域づくりを進めていくためには、住民やNPOなど、地域で生活し、活動される方々と行政とが、お互いにパートナーとして認め合い、ともに地域づくりを進めていく関係を構築し、それが当たり前である社会を創っていくことが必要。

### 「三段重ね」型から

### 「三段ロケット」型へ

- これまでの国、都道府県、市町村の関係は、国が上位にあり、都道府県、市町村へとつながり、業務が重層的に重り合う、言わば「三段重ね」型の行政スタイル。このことが、国・都道府県・市町村の業務の重複による行政の肥大化や、非効率な業務実施などのムダの原因となっている。
- しかし、今後は、国、都道府県、市町村がそれぞれの役割を明確に分担しながら、お互いの連携プレーで高みへと導いていき、最高の高さの行政サービスに最高のスピードで到達する、言わば「三段ロケット」型の行政スタイルが求められる。

### 提案の3つの柱

- ① 地域住民の選択のもと、住民参加により、地域のことを地域で決定する社会の構築
- ② 地方と国とを通じて効率的行政サービスを提供する社会の構築
- ③ 地域の自由と自立とを確立するための財源が保障された社会の構築

## 2 地域住民の選択のもと、住民参加により、地域のことを地域で決定する社会の構築

- 地域や住民を地域づくりの出発点とし、住民が地域づくりに参加し、そこから国へとつながっていくスタイルを根幹に据える。都道府県と市町村とが住民の視点・目線から連携

して、ムダを排除しながら、選択し、住民主体の地域づくりを進めていく社会を構築する。

- NPOや住民自治組織等の住民主体が、行政との新たなパートナーシップを築き、新たな公共として具体的な行政サービスを担うような住民自治を実現していく。
- その際、新たな公共が行政とともにサービス提供主体となるなど、住民主体と行政との連携体制を構築する。

### 3 地方と国とを通じて効率的行政サービスを提供する社会の構築

#### 【地方と国との役割分担の基本的視点】

#### ① 国から地方への大胆な事務の移管

- 国の出先機関の事務は、原則として地方へ移管。

#### ② 地方における分担・連携行政体制の確立

- 都道府県と市町村との役割を整理。

- ・市町村は、住民に身近な行政を分担。
- ・都道府県は、基盤づくり、産業、広域行政等や福祉（高度な専門性を要する分野）等を分担。

#### ③ 自治体間パートナーシップ等による執行体制の確立

- 都道府県と市町村との間で事務の共同化を推進。
- 中間的な自治体「広域執行連合」（仮称）の創設を提案。

### 4 地域の自由と自立とを確立するための財源が保障された社会の構築

#### 【地方税財政制度の確立】

#### ① 地方税体系の再構築

- 国、地方の租税体系を抜本的に改革。
- 消費課税における地方消費税の割合を大幅アップ。
- 2020年までの温室効果ガス25%削減等にかんがみ、地方環境税（仮称）を創設。

#### ② 財政調整機能の強化

- 地方税体系の再構築に併せ、財政力格差を是正。
  - ・地方交付税は、地方共有税として地方固有の財源であることを明確化。
  - ・地方共有税の法定率引上げにより総額を確保。

#### ③ 一括交付金の制度化

- 一括交付金に必要な予算措置を講じ、総額を確保。
- 社会資本整備の状況や財政力などの地域間格差を是正する配分ルールを確立。

# 「三段ロケット型分権国家」モデルの提案

～住民のため、地域のために

平成22年5月 鳥取県地域主権研究会(スーパバイザー: 神野直彦 東京大学名誉教授、地方財政審議会議長)

## 3つの柱

- ① 地域住民の選択のもと、住民参加により、地域のことを地域で決定する社会
- ② 地方と国とを通じて効率的行政サービスを提供する社会
- ③ 地域の自由と自立とを確立するための財源が保障された社会

これまで

### 「三段重ね」型行政スタイル



業務が重層的に重複

⇒ 行政の肥大化

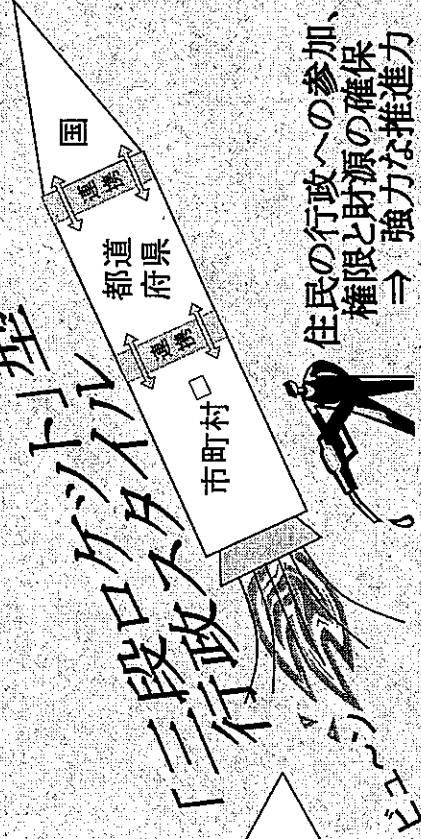
適正とはいえない役割分担

⇒ 非効率な業務実施

ムダ

これから

### 「三段ロケット」型行政スタイル



役割分担の明確化と連携

⇒ 最高の高さの行政サービスに

最高のスピードで到達

# 米子－名古屋便について

平成22年6月1日  
交通政策課

5月24日（月）に全日空から執行役員が来庁され、米子－名古屋便の運航についての全日空の方針説明がありました。

全日空からの方針説明 (全日空) 清水信三執行役員・企画室長 外 (対応者) 鳥取県 藤井副知事、米子市 角副市長 外
---

## 1 全日空の方針

- (1) 米子－名古屋便は、路線の収支状況や全日空の厳しい経営環境から判断した結果、平成23年1月5日から（年末年始の帰省客の利便性を考慮）の休止を決定し、5月末に国土交通省に届出を行う。
- (2) 来年以降の計画はこれからの検討であり、今後、利用実績（路線の収支・需要見込み）が大きく改善する場合は、来年4月以降の再運航の可能性はある。  
なお、来年度以降の路線の再開は、あくまでも路線の収支や需要見込みによるため、搭乗率だけでなく運賃なども含めた総合的な判断となる。
- (3) 米子・鳥取－東京便の増便については、新幹線などの代替交通手段のない地域であることを含めて状況は理解しているが、羽田空港の発着枠の制約もあり、約束はできない。ただし、「うっとり鳥取キャンペーン」など利用促進に取り組んでいただいております。今後、利用促進の結果、増便が行える程度に需要が増加すれば検討を行うことになる。全日空としても利用促進に取り組む。

## 2 今後の対応

- (1) 米子－名古屋便は、山陰と中京圏を結ぶ唯一の航空路線であり、中京圏からの観光誘客や鳥取県の販路開拓や企業誘致を図る上で重要な路線。  
全日空は今後の利用実績によっては平成23年4月以降の運航の可能性も検討するとの方針であるため、状況は厳しいが、米子空港利用促進懇話会や島根県、愛知県とも連携しながら、同便が運航される1月4日まで、引き続き利用促進に一層取り組む。
- (2) さらに、羽田空港拡張に伴う鳥取・米子－羽田便の増便についても、実績をみながら検討することであり、「うっとり鳥取キャンペーン」などにより、さらに一層の利用促進に取り組む。