夢のあるぐんま政令指定都市構想

社団法人理想の都市建設研究会は、1972年、群馬県央部に理想的な都市を建設するための調査研究を行い、都市づくりの手法を提示しようと、県央に位置する前橋市・高崎市・伊勢崎市・藤岡市・群馬町・新町・境町・玉村町の４市４町の自治体・商工会議所・商工会・民間企業関係者らによって設立されました。以来、政令指定都市を目指した独自の視点、研究により「東国市（とうごくし）」構想や前橋、高崎両市の先行合併による「県央政令指定都市の実現」に向けた提言など、常に我々の住む地域社会の課題や将来像等についての調査研究、提言を行い、豊かで快適な地域社会の実現を標榜してきています。

都市間競争、高度で多岐にわたる行政需要に対応

県央地域においては、広域圏を中心とした「平成の大合併」が推進され、従来の枠組みも大きく変容し、４市１町に再編されました。この動きの中で、前橋市は周辺町村と合併して32万都市に、同様に高崎市も34万都市となり、それぞれが「中核市」を目指しています。

しかし、特例市や中核市は、政令指定都市に比べてメリットは少なく、道州制議論の中で、ますます激化する地域間の競争にはとても太刀打ちできません。また、21世紀に入り、価値観の多様化、情報化、国際化がますます進展し、行政需要も高度、多岐にわたっています。さらに高齢化社会の到来に伴い、福祉関連の行政需要は一層、増大するでしょう。

道州の州都を目指す中枢都市 ―県央政令市の実現

こうした時代の流れを見据えると、わが群馬にも「県央政令指定都市」を誕生させ、行政基盤を強固なものとして、市民福祉と市民サービスの向上を目指す新たなまちづくりをしなければなりません。「政令指定都市」になれば新たな財源と権限で地域全体のパワーアップが図られ、県全体のアイデンティティーが高まるでしょう。

「さいたま市」は2003年に政令指定都市に昇格し、関東地域の中枢都市としての発展が見込まれています。また「新潟市」は2007年４月に政令指定都市に移行することになり、環日本海の玄関口として国際化時代にふさわしい中枢都市を目指しています。このままでは、中間に位置する群馬は両政令指定都市に活力を吸引され、埋没してしまうことは明らかです。

我々は2001年度報告書《新世紀の県央都市像》において、「まず、前橋、高崎の合併を!」～県央地域の政令指定都市実現をめざして～と題した提言を行いました。４年後に合併特例法の期限が迫る中で将来の群馬の中心をしっかり創造していこうとの信念から、合併が現実となるこの機会に提言を行い、地域住民の間に政令指定都市づくりのインセンティブが働くことを期待しての行動でした。我々が描く「県央政令指定都市」は、やはり前橋、高崎両市が一つになり、周辺の市町村も入れた「道州の州都」を目指す中枢都市です。しかし、この夢を実現するためには、いくつかの巨大な壁が立ちはだかっています。この壁をいかにして突き崩し、夢の「県央政令指定都市」を誕生させることができるか。理想の都市建設研究会は新たな挑戦を繰り広げます。

我々が提案してきたいくつかの構想

- **夢の100万都市ネットワーク構想 ―将来の道州制を踏まえた都市ビジョン**
- **前橋・高崎新市街地ネットワーク構想 ―前橋広域圏+高崎広域圏＝政令指定都市**
- **県央大環状線都市間ネットワーク ―県央100万都市をネットワークする公共交通システム**
- **行財政改革―合併効果によるコストの削減に向けて**

県央大環状線で地域ネットワークの強化

―地方の生き残りをかけた地域エリア間競争が始まっている―

代表幹事　萩 原　　渉

■

1. 将来の道州制をも踏まえた戦略的地域づくりビジョンの重要性！

●新幹線の本庄早稲田駅が開業し、埼玉北部地域が活気づいている。周辺各県の主要都市は政令指定都市を目指して合併を図っている。

１．県央４市４町は今こそ連携し、力強い県央地域の形成を図る。そのためには、高崎・前橋・伊勢崎・藤岡新町間を現在のU字状の鉄道（ＪＲ）から、山手線的環状線化を図る。従って、伊勢崎・藤岡新町間をＬＲＴなどの新交通システムで結節する必要がある。

２．環状線上の主要都市のネットワーク化を図るとともに、２ｋｍ間隔程度に生活通勤の利便性の高い鉄道新駅をつくり、この駅を中心とした市街地整備を図る。そして、それぞれが個性的な魅力ある街づくりに取り組む。

2. 前橋･高崎地域の合併による政令指定都市を目指す！

●適度な人口規模と財政力が持て、社会の生きがい要素が豊富に持てる政令指定都市を県央の要とし、求心力を高め、環状ネットワークにより連携を深めた各地域との相乗効果で更なる活性化が期待できる。

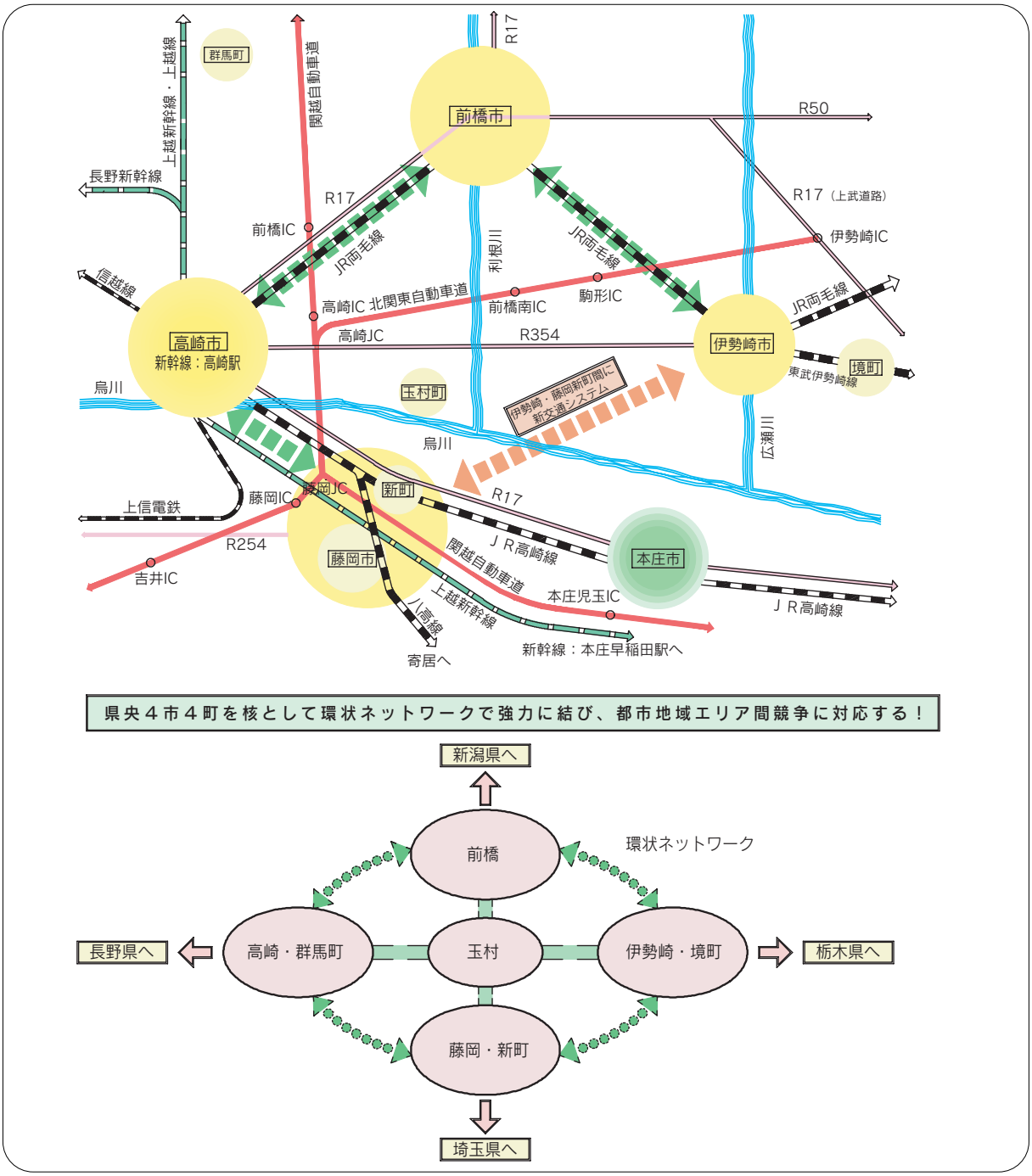
１．前橋･高崎両市の中心市街地の人と空間を大切にした、優れた環境づくりを行い、人が住み、人が働き、人が遊ぶ元気のある中心都市を再生する。

２．県央大環状線、生活通勤圏新駅、主要都市市街地内交通システムの整備を図り、各都市地域、鉄道駅を中心とした市街地が有機的にネットワークされ、本来の人間の価値観と欲求に対応可能な街づくりが創造できる。

■夢の１００万都市ネットワーク構想：将来の道州制を踏まえた都市ビジョン

■前橋・高崎・伊勢崎・藤岡新町の４地域と周辺市町村を結ぶ、県央大環状線■

現在、前橋・高崎・伊勢崎と藤岡新町が在来線によりＵ字の形で繋がっている。将来、伊勢崎市と藤岡市・新町間を新たな交通システムで繋ぐことで、県央を結ぶ大環状線が形成されることになる。都市･地域エリア間競争が激化するであろう将来に向けて、県内各地域を結ぶ環状線交通網を整備することは、同時に周辺地域内の整備を行うことにも繋がっていくであろう。



（平成16年６月公表）

まず、前橋、高崎両市の合併による政令指定都市づくりを目指す

―日本の中央、群馬県央地域に、しっかりとした日本初の内陸型政令指定都市をつくる―

幹事　中 島 資 浩

■

前橋広域圏＋高崎都市圏＝政令指定都市

1.　両市中心核ゾーンのネットワークの形成

●“ツイン中心核”の強化

前橋、高崎の合併により、２つの中心核が存在することになる。高崎には、間もなく問屋町内に新駅が誕生し、高崎中心核ゾーン内のネットワークが強化される。前橋にも、問屋町内に新駅を設置し、前橋中心核ゾーン内のネットワークの強化を図るべきである。

2.　両市のネットワークの形成

●両毛線の複線化

両市は、国道17号線（いわゆる高前バイパス）により、車でおよそ30分の距離にある。そこで、両毛線の複線化をまず実現し、上毛電鉄や東武鉄道の高崎駅乗り入れ等、公共交通による両市のネットワークの強化を期待する。

3.　政令指定都市“新都心核”の形成

●新前橋駅周辺の “新都心核”形成

前橋、高崎の合併により、新前橋駅周辺が、①両市中心核の間に位置すること、また、②操車場や公用地等が多いことから、“新都心核”としての形成が期待される。

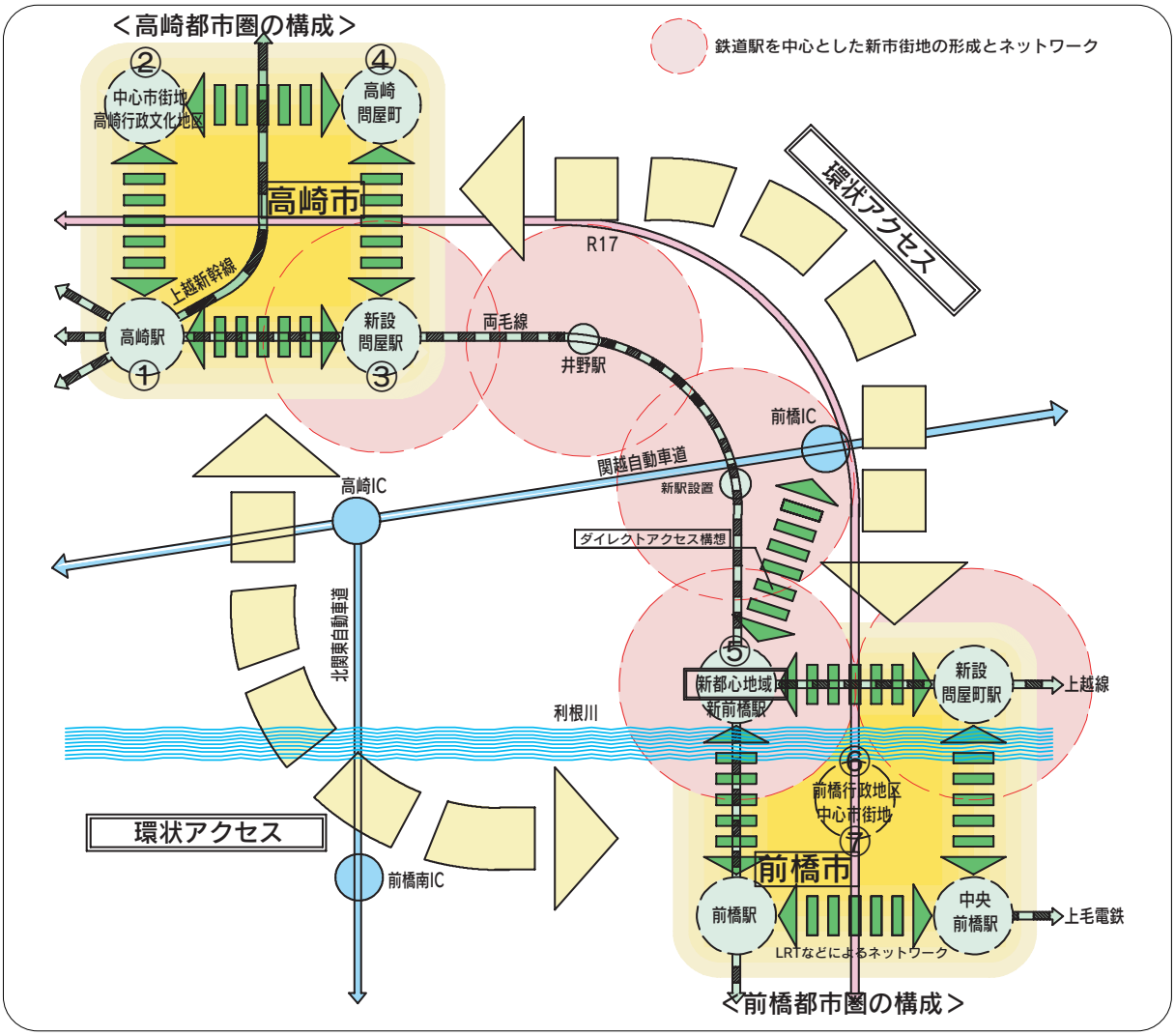
4.　川（利根川、広瀬川、烏川）のネットワーク

●水を活かし、潤いのある空間形成を！

前橋中心部には、利根川や広瀬川、高崎中心部には、烏川が流れる。この“水”を活かし、まち中に水路をはりめぐらすことにより、川のネットワークを形成し、潤いのある、花と緑あふれる都市空間を形成しよう。

■前橋・高崎の合併による政令指定都市を目指して！

■前橋・高崎　新市街地ネットワーク構想■



①高崎駅
新幹線2路線、在来線5路線、私鉄1路線の発着する群馬県の中核駅。
その他、駅近郊には高速自動車道3路線、国道4路線が集中しており、交通の拠点となっている。
鉄道利用者は減少傾向の一方、東京圏との繋がりの強化が望まれている。

②高崎行政・文化中心地区
高崎市役所の所在地。近隣には音楽センター、シティギャラリーもある。
高崎駅、国道17号、354号からのアクセスがしやすいところに位置している。

③問屋駅の新設（高崎市長公室発行「夢はカプラン」より）
高崎問屋町周辺を副次的都市区域として整備していく上での交通拠点となる駅を高崎駅・井野駅間に新設する。ここに駅を設置することで、鉄道の利便性の向上と利用促進を図る。

④問屋町の再生
「問屋」町に相応しい街の再生を図るために、新たにガイドラインを設置した。
①建築物の用途制限
・・・・・地区内に建築不可な用途のもの（風俗営業、1F部分が店舗でない住宅等）を定める。
②壁面の位置の制限
・・・・・建物の壁面をセットバックさせることによって見通しの良い空間を確保し、開放感を感じられる街区形成を図る。
③屋外広告物の制限
・・・・・「群馬県屋外広告物条例」の規制に加え、広告物の高さ・表示方法・表示面積等の制限を強化する。
※その他、「商業」のイメージをだす建物の連続性が途切れないようなデザイン・レイアウトについても定めている。

⑤『ぐんまダイレクトアクセス構想』
上越・長野新幹線、及び関越・上信越自動車道により、首都圏のみならず、東北・北陸圏との交流も活性化し、高速交通整備網による経済産業復興、地域活性化等への効果・影響の大きさを実感している。さらに、北関東自動車道の全面開通により、栃木・茨城経済圏との大連携がなされるとすれば、産業復興をはじめ、文化交流・観光復興等の相乗効果は大きいものと期待している。
そこで、新前橋駅周辺地区を高崎・前橋都市圏の中核地域と位置付け高速道路と新幹線との有機的な連携を行い、同地区の交通結節点としての機能を高めることにより、県央都市の新たな「拠点地区」を作り出すことが可能と考える。
ついては、関越自動車道前橋インターのランプを新前橋駅間道で延長するとともに、新前橋駅隣接地に民間活力による大規模な立体駐車場や高速バスターミナルを整備し、併せて両毛線（新前橋駅・前橋駅間、駒形駅・伊勢崎駅間）を複線化するという『群馬ダイレクトアクセス構想』の早期事業化の推進を図られたい。（第45回群馬県商工会議所議員大会資料より）

⑥群馬・前橋行政中心地
群馬県の顔である群馬県庁、前橋市役所の所在地。
国道17号、50号の結節地にあり、自動車でのアクセスは便利である。

⑦前橋市中心市街地
中心市街地の商業は停滞傾向を示し、商店数・従業員数・来客者数共に減少している。大型店の撤退、空店舗の増加も顕著に表れている。
消費者は、駐車場の完備された郊外の大型店舗を好む傾向にある。
県都前橋市である中心市街地の活性化対策が必要とされている。

（平成16年6月公表）

県央100万都市をネットワークする公共交通システム

―環境問題、高齢化社会、交通弱者への対応―

幹事　鈴 木 孝 尚

■

広域から地域コミュニティまでを結ぶ

1.　県央100万都市を結ぶ「県央大環状線」

前橋・高崎・伊勢崎・藤岡そして新町の県央100万都市をJR両毛線、高崎線、そして伊勢崎と新町間は新設DMV等によって結ぶ「県央大環状線」を実現させる。

伊勢崎・(JR両毛線)・前　橋

高　崎・(JR両毛線)・前　橋

高　崎・(JR高崎線)・藤　岡

藤　岡・(JR高崎線)・新　町

新　町・(新設 DMV)・伊勢崎

DMV　試験車　Salamander 901

※デュアル・モード・ビークル(DMV)　とは、道路と線路双方を走行、そして運行システムは信号の代わりとして衛星利用測位システム(GPS)を活用。ゴムタイヤと鉄の車輪を組み合わせる。線路と道路を60km/hで走行。ＪＲ北海道で公開、本年度中に２両連結で100人以上乗れる車体を開発予定。マイクロバスがベースなので鉄道車両の10分の１の製造費。線路走行の転換は乗ったままで、約15秒で可能。

2.　前橋と高崎を濃密に結ぶ

前橋･高崎間をより有機的に一体化し県央の強力な核となるために、「JR両毛線の前橋駅・新前橋駅間の複線化」や「上毛電鉄のLRT化によるJR前橋駅までの延伸」や「JR前橋駅・群馬県庁・高前バイパス・高崎市役所・JR高崎駅を結ぶ将来のLRTを念頭に置いた『連接シャトルバス』の優先レーンでの運行」により濃密に結ぶ。

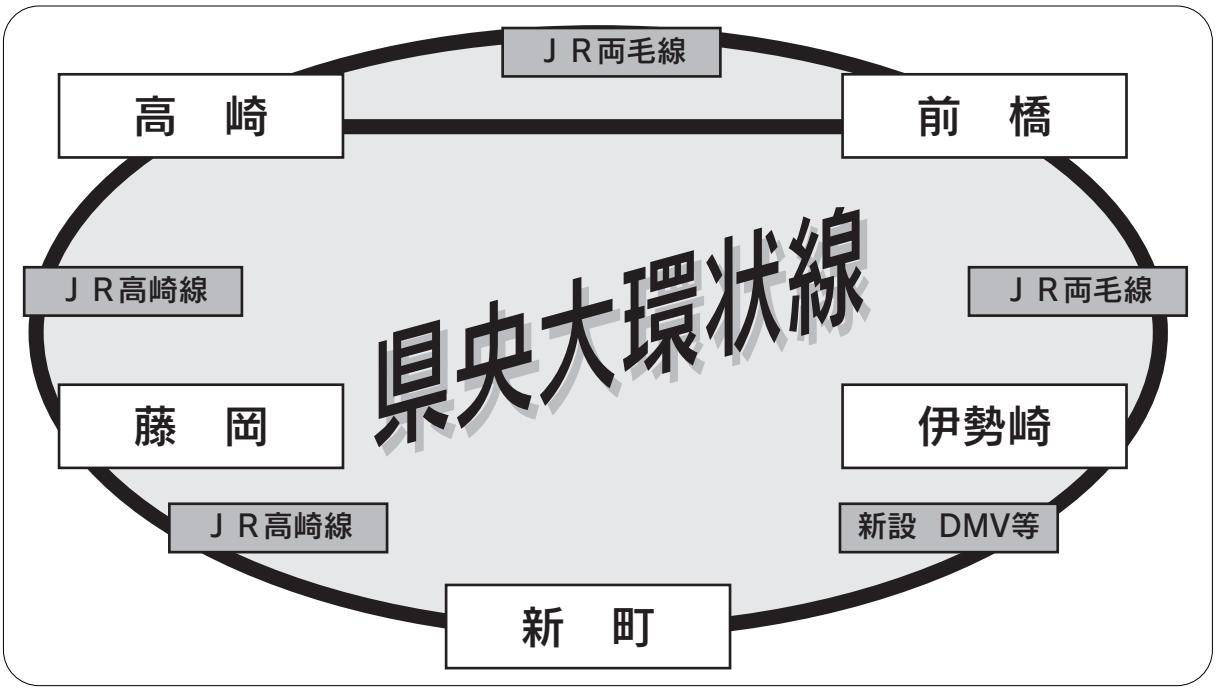
JR新前橋駅を県央の交通ターミナルとし、高速道と鉄道を効率よくリンクさせる「ぐんまダイレクトアクセス構想」の推進。

3.　地域コミュニティをゆったり結ぶ

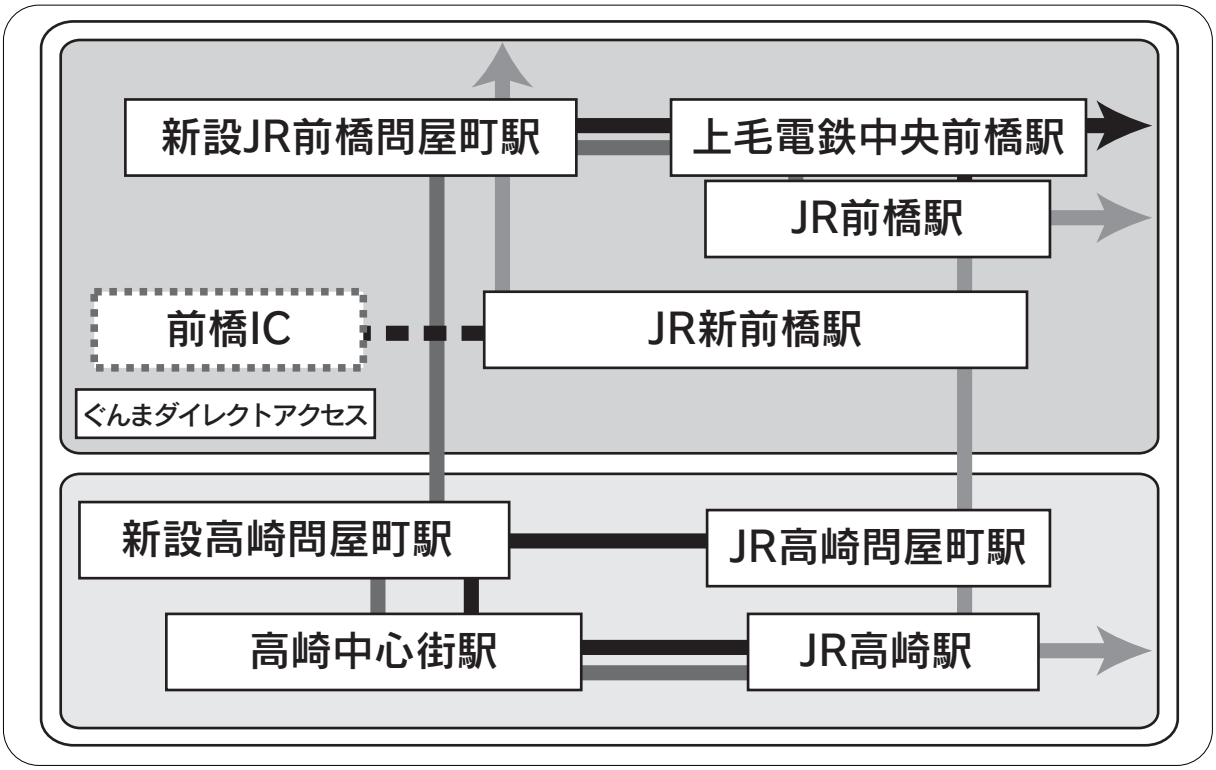
前橋の「マイバス」、高崎の「ぐるりん」、伊勢崎の「ふれあいバス」というコミュニティバスを一体化させてコミュニティバスネットワークによる地域コミュニティ内やコミュニティ間の人と物と生の情報の交流をゆったり結ぶ。

トランジットモール　(前橋市)

■県央大環状線都市間ネットワーク



■前橋と高崎を濃密に結ぶ



※LRT（Light Rail Transit＝ライトレールトランジット）
　新しい路面電車のこと。昔ながらの路面電車のイメージを一新した、新しい交通機関として注目されている。騒音が少なく、静かで速い、低床式で乗り降りがしやすいといった特徴があり、環境問題や交通渋滞・駐車場不足に悩む都市の交通政策の新しい試みとして、ヨーロッパなどで積極的に導入されている。

※トランジットモール（Transit Mall）
　中心市街地のメインストリートなどで一般車両を制限し、道路を歩行者・自転車とバスや路面電車などの公共交通機関に開放することで街の賑わいを創造しようとするもの。

（平成16年６月公表）

合併効果によるコストの削減に向けて

―適度な人口規模と財政力―

幹事　田 中 克 己

■

有効な合併新規事業で未来への安心

1. 地方財政健全化

市町村を代表とする地方自治体の財政は経常収支での財源不足により、過去最大の財源不足が伝えられている。国庫補助負担金の削減、税源移譲、交付税の削減といういわゆる三位一体の改革の方向性が厳しく示されたと見るべきだ。地方交付税は3年連続してマイナスとなり、交付税の総額の抑制、財源保証機能の縮小ないし廃止が着実に実行されてきている。

本来、交付税は地方自治体が健全な財政運営をするために、国から分配されてきたはずだが、より多くの交付税を得るために（基準財政需要額を多くして）、結果として財源不足を殊更に大きくし、地方財政の健全化努力を怠る仕組みを自らに内包している。また、地方交付税は、地方債の償還財源までも手当している。これは地方債発行に対する財政規律が働かなくなる制度的欠陥を自らに内包している。地方債の元利償還のための財源は、将来の自地域の税収で賄うことが原則と考える。

2. 合併特例

期限が迫っている合併特例法には、国が仕掛けたアメとムチが内包されている。合併しないと交付金が減額されるというムチだ。すなわち、合併すると合併前の自治体の交付金合計額が10年間は維持されことになり、さらに合併特例債の発行も認められている。合併に伴って必要となる事業費の95％までの起債を認めて、その7割を国が保証（交付金を増額してくれる）するものだ。しかし、合併後10年間は交付金を減額しないということは、11年目から減らされるということだ。また、合併しない場合は、毎年徐々に減らされる。つまり合併しようとしまいと、10年後には同じになる仕組みだ。特例債も7割は面倒を見てくれるが、3割は自己負担。いずれ来る交付金の削減の中で、その負担に耐えられるだろうか。

3. 合併新規事業

合併によっても、合併によらなくも地方財政の健全化、チープガバメントの実現を目指すべきである。合併は特例債による新規事業を起こせる訳だが、今後の交付金の削減を見据えて、新規事業の目的と内容を問題としなければならない。新規事業の産業誘発効果やそれによる就業機会の増大化、雇用創出に繋がる新規事業が必要なのだ。有効な新規事業の見通しの立たない箱物を造って、終わりでは将来に禍根を残すことになる。

■財政規模と財政収支：データと用語の説明

●財政力指数

財政力指数とは基準財政収入額を基準財政需要額で割った数値（過去3年間の平均値）で、標準的な行政を行なうに必要な財政力を示す。

（基準財政収入額及び基準財政需要額とは標準的な状態で見込まれる財政収入額及び財政需要額）

●経常収支比率

経常収支比率とは経常経費充当一般財源の額を経常一般財源で割った数値。

●公債費比率

公債費比率とは公債費（地方債の元利償還額）を一般財源で割った数値。

４市４町財政状況

市町村名	歳　入	歳　出	財政力指　数	公債費負担率	経常収支比　率	経常収支比率		起　債制限比率
						H13年類団	H12年類団	
前 橋 市	1137億円	1113億円	0.88	14.0	86.8	82.5	82.5	11.1
高 崎 市	960億円	937億円	0.93	14.0	86.5	86.9	87.1	12.0
伊勢崎市	518億円	501億円	0.82	11.1	83.4	83.9	82.8	8.6
藤 岡 市	229億円	224億円	0.66	13.3	82.3	79.4	78.9	8.9
玉 村 町	103億円	99億円	0.68	14.1	81.9	79.4	78.2	7.3
群 馬 町	107億円	104億円	0.64	14.9	81.5	79.4	78.2	11.4
境　　町	107億円	103億円	0.63	14.3	88.0	74.3	72.1	10.0
新　　町	48億円	46億円	0.50	14.9	80.3	83.0	81.3	11.8

○財政力指数は、それが1に近く、あるいはそれを超えるほど財源に余裕があるとみなされます。
○経常収支比率が90％以上は財政構造が硬直化とみなされます。
○公債費負担率が20％を超えると財政運営は厳しいとみられます。
○起債制限比率が20％を超えると、起債が難しくなります。
○類団とは類似団体別市町村財政力指数表です。
○市町財政状況：H11年度地方財政状況調査を参照。

（平成16年６月公表）

政令指定都市とは・・・

政令指定都市制度は、大都市における行政運営を効率的に行うために、1956年に創設されました。大都市では人口や産業が集中するため、市が対応する行政の需要が増え、高度で広範な行政サービスが必要です。そこで、一般の市とは異なる行政制度や財政制度上の特例を定めて市民生活にかかわりの深い事務や権限を都道府県から大都市に移譲し、効率のより合理的な行政を展開しようというものです。

現在、札幌、仙台、新潟、さいたま、千葉、川崎、横浜、静岡、浜松、名古屋、京都、大阪、堺、神戸、広島、北九州、福岡の17市が政令指定都市（新潟・浜松は2007年４月１日、政令市に移行）になっています。

政令指定都市になるための条件

地方自治法で「政令指定都市は人口50万人以上の都市であること」と規定されている以外は明確な資格や条件はありませんが、いままで政令市に指定された都市には以下のような条件が備わっています。

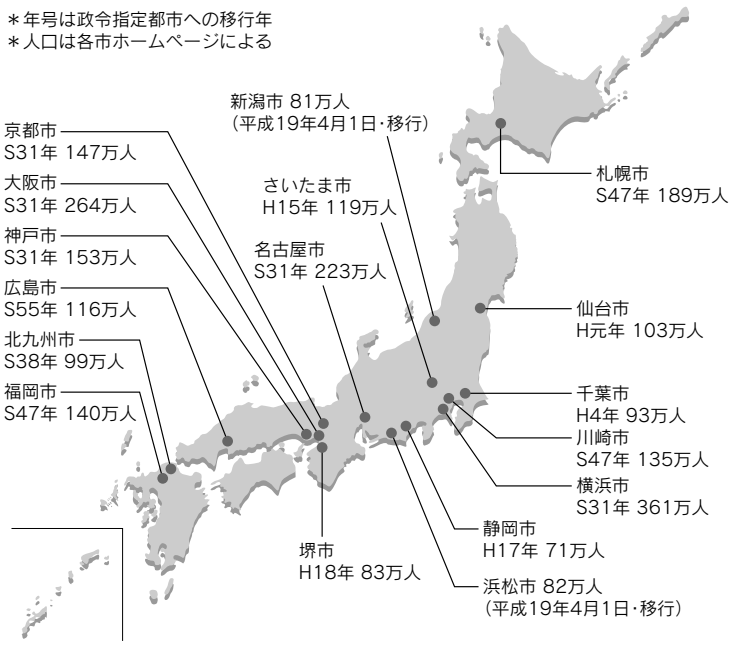
１．人口が100万人程度で、人口密度は２,000人/㎢程度であること。
２．都道府県からの移譲事務を適正かつ能率的に処理できる能力を備えていること。
３．都市的形態、機能を備え、行政区の設置、区の事務を処理する体制が整っていること。
４．第１次産業就業者比率が10%以下であること。
５．政令指定都市移行に関して、県と市の意見が一致していること。

⇒市町村合併支援プランによる政令指定都市の指定の弾力化

国は自主的な市町村の合併を強力に促進し、地方の個性ある活性化、まちづくりを実現するため、2001年８月に「市町村合併支援プラン」を公表しました。その中で、政令指定都市の指定の弾力化が盛り込まれました。2005年８月に示された新たな支援プランでも、2010年３月までの間、指定要件が緩和されています。

○政令指定都市の指定の弾力化

大規模な市町村合併が行われ、かつ、合併関係市町村及び関係都道府県の要望がある場合には、政令指定都市の弾力的な指定を検討する。



なぜ、政令指定都市を目指すのか? ―政令市のメリット

政令指定都市は、一般の市と異なる「特例」が認められます。従って、身近で、きめ細かい市政サービスが出来、行政事務サービスのスピードアップが図られ、しかも財政的な優遇措置が受けられるので、豊かな街づくりができます。

1．より身近な市民サービスの実現 ―行政区（区役所）の設置

人口10～20万人程度の規模で市域にいくつかの行政区（区役所）が設けられます。区役所では、市民生活に密着した戸籍事務、国民年金、国民健保、各種福祉事務、市民相談、社会教育、広報、コミュニティなどほとんどの事務や行政サービスが受けられます。

2．事務サービスが効率化 ―事務権限の委譲

従来、都道府県で行っている事務のうち市民生活にかかわりの深いほとんどの事務を直接市で行うことができるようになり、事務サービスが効率化・スピードアップされます。

3．財政的に豊かな街づくり ―市民サービス向上や新しいまちづくり

大都市にふさわしい財政上の特例が認められます。石油ガス譲与税、軽油取引税、宝くじ発売の収益金が国や県から交付されるほか、地方道路譲与税、自動車取得税交付金などが一般の市に比べて増額されます。これらの財源の増加で福祉や保健衛生、道路や下水道、防災体制の強化など市民生活の充実や豊かな街づくりを進めることができます。

4．都市の知名度やイメージアップ ―日本を代表する都市へ

全国的、国際的な認知度が格段に高まり、都市のイメージアップが図られます。このため、ヒト・モノ・情報の交流と蓄積が進み、地域の拠点性が高まり、更なる発展が期待できます。

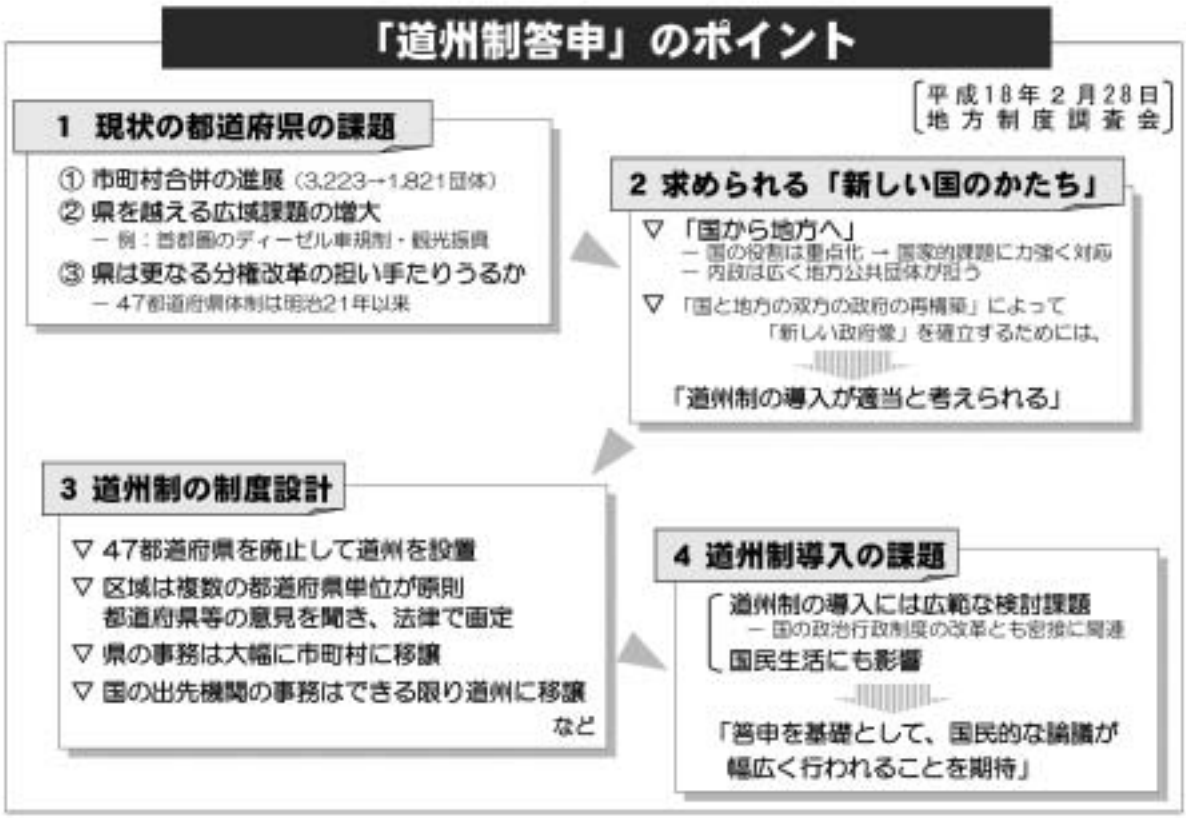
道州制や地方分権の中で地方はどうあるべきか

平成18年２月28日、第28次地方制度調査会（諸井虔・会長）が内閣に対し、「道州制のあり方に関する答申」を行いました。この答申は、現行の都道府県を10前後の道州に再編し、地方公共団体は道州及び市町村の２層制として、都道府県を廃止しようとするものです。また、道州は執行機関と議会で構成し、首長と議員は直接選挙で選び、首長の多選を禁止。国は外交・安全保障や国家的プロジェクトを行い、道州が内政の多くを担当し、市町村は都道府県の仕事を引き継ぐ仕組みで、これからの国と地方のあるべき姿や仕組みを根本的に変えることになります。

国の財政赤字と戦後60年の変遷の中で肥大化した行政や特殊法人等の在り様は、人口減少や少子高齢化社会を迎えた我が国の将来にとって憂慮すべき課題です。平成の大合併、三位一体の改革による交付税や補助金カットなどの地方分権策の展開により、とりわけ地方経済は厳しい状況にあります。昨今、「大都市と地方」「大企業と中小零細企業」といった地域間・企業間格差が叫ばれていますが、地方で生活する我々は否応なしに自立への道を歩まなければなりません。地域コミュニティの重要性は当然ですが、行政区画の拡大を図り、地方における行財政改革を推進しなければなりません。そして、優秀な行政マンを育成し、国や道州と直接やり取りのできる水準に行政能力を高めていかなければならないのです。

さらに道州という行政区画スケールと、その州都としての国に次ぐ行政水準を考えるとき、政令指定都市という都市規模が求められることは必至であり、県央地域になるべく早期に政令指定都市づくりを完成させ、権限委譲による高いレベルの行政サービスを実行できるよう体制を整えていく必要があるのです。

■道州制とは・・・



道州制の基本的な制度設計

1 道州の性格

○ 地方公共団体として、都道府県に代えて道州を置く
○ 道州及び市町村の二層制

2 道州の区域

① 区域の範囲
・ 社会経済的条件に加え、地理的・歴史的・文化的条件も勘案
・ 数都道府県を合わせた区域が原則
② 区域例
・ 区域には様々な考え方があり得るが、区域例を3例示す
③ 区域の確定方法
・ 国が道州の予定区域を示す
・ 都道府県は、変更案等を国に提出できる
・ これを尊重し区域に関する法律案を作成
④ 東京都に係る道州の区域
・ 周辺県と併せた区域が原則。ただし、東京都等の区域で一の道州等とすることも考えられる

3 道州への移行方法

○ 原則として全国同時に移行。ただし、関係都道府県と国の協議により先行して移行できる

4 道州の事務

○ 現在の都道府県の事務は大幅に市町村に移譲。道州は広域事務に軸足を移す
○ 国(地方支分部局)の事務はできる限り道州に移譲

5 道州の議会

6 道州の執行機関

○ 道州に長を置く。長は直接公選。多選を禁止

7 大都市等に関する制度

○ 道州との関係において大都市圏域にふさわしい仕組み、事務配分の特例等を設けることが適当
○ 東京（区部等）では、更に特例を検討することも考えられる

8 税財政制度

○ 自主性・自立性の高い税財政制度が基本
① 事務移譲に伴う税源移譲等加え、偏在度の低い税目中心に地方税の充実を図り、分権型社会に対応しうる地方税体系を実現
② 適切な財政調整を行うための制度を検討

道州制の下で道州が担う事務のイメージ

行政分野	道州が担う事務
社会資本整備	**・国道の管理** ・地方道の管理（広域） **・一級河川の管理** ・二級河川の管理（広域） ・特定重要港湾の管理 **・第二種空港の管理** ・第三種空港の管理 **・砂防設備の管理** **・保安林の指定**
環　境	**・有害化学物質対策** **・大気汚染防止対策** **・水質汚濁防止対策** ・産業廃棄物処理対策 ・国定公園の管理 ・野生生物の保護、狩猟監視（希少、広域）
産業・経済	**・中小企業対策** **・地域産業政策** **・観光振興政策** **・農業振興政策** **・農地転用の許可** **・指定漁業の許可**、漁業権免許

行政分野	道州が担う事務
交通・通信	**・自動車運送、内航海運業等の許可** **・自動車登録検査** **・旅行業、ホテル・旅館の登録**
雇用・労働	**・職業紹介** **・職業訓練** **・労働相談**
安全・防災	**・危険物規制** ・大規模災害対策 ・広域防災計画の作成 ・武力攻撃事態等における避難指示等
福祉・健康	・介護事業者の指定 ・重度障害者福祉施設の設置 ・高度医療 ・医療法人の設立認可 ・感染症対策
教育・文化	・学校法人の認可 ・高校の設置認可 ・文化財の保護
市町村間の調整	・市町村間の調整

（注）ゴシックは、原則として道州が担うこととなる事務で、国から権限移譲があるもの。

（総務省HPより転載）

別　紙

道州の区域例

【区域例－１】

【区域例－２】

【区域例－３】

道州の区域の考え方

○　道州の区域は、社会経済的・地理的・歴史的・文化的条件を勘案して画定。

○　区域については様々な考え方。答申では区域例（各府省の地方支分部局の管轄区域に基本的に準拠）を３例示す。

○　区域の画定手続は次のとおり。

- 国は道州の予定区域を示す。
- 都道府県は意見（変更案等）を定めて国に提出できる。
- 国は意見を尊重して区域に関する法律案を作成。

○　東京は周辺県と合わせて一の道州とすることが基本。ただし、東京都の区域のみをもって一の道州等とすることも考えられる。

（注）

1　道州の区域については様々な考え方があり得る。ここで示した区域例は、各府省の地方支分部局に着目し、基本的にその管轄区域に準拠したものである。

2　東京圏に係る道州の区域については、東京都の区域のみをもって一の道州とすることも考えられる。

（総務省HPより転載）