

関西連合と地方支分部局改革—国・地方の改革と基礎自治体の位置づけ—

関西連合を受け皿とした国の地方支分部局（出先機関）の改革、権限移譲議論が地域主権改革を巡り今年秋に向けて活発化する。関西連合は、地方自治法に基づいて2010年12月1日に設立された府県を単位とする我が国初めての広域連合体である。その構成は、大阪府、京都府、滋賀県、兵庫県、和歌山県、鳥取県、徳島県の二府五県であり、人口は2000万人を超え、当該地域の名目GDPは80兆円台と日本全体の16%となっている。

関西連合の事務は、当初は防災、観光、文化振興、産業振興を広域ベースで展開することを対象としていたものの、地方分権、地方主権議論の活発化から、港湾、道路、河川等の社会資本整備等を巡る権限移譲をも対象とする活動に拡大している。菅内閣が示した出先機関改革の工程表の中で、国土交通省地域整備局、経済産業省経済産業局等の各地方支分部局を当面の焦点として新たな枠組みを議論する方向性が示されている。

例えば、先の地方分権改革推進委員会でも、第一次勧告で、道路・河川に関する事務権限の移譲を中心とした、社会資本の整備・維持に関する見直しの方針を示している。同改革推進委では、道路・河川の役割分担について、整備と維持管理を一体として地方自治体に移譲することを勧告している。国の出先機関が所管する道路・河川の区間の一部を都道府県に移譲し、都道府県の行政能力が向上するに伴い、地方が所管する河川・道路の範囲を拡大させ、国と地方を通じた行政の効率性と地域の公共空間への自由度を高めることを目的としている。

具体的には、国が整備・維持管理する直轄国道の要件は、「（一）高規格幹線道路の区間、（二）県庁所在地等の重要都市間を効率的・効果的に連絡する一般国道の区間、（三）重要な港湾・空港と（一）（二）を効率的・効果的に連絡する一般国道の区間」としている。主に地域内交通を分担する道路は基本的に都道府県を中心に地方が担うべきであり、国はそれを補完することにより、全国的な交通ネットワークを形成すべきとの考え方に基づいている。こうした移譲の考え方を広域連合の性格に当てはめさらに拡充させ、関西連合で財源面・人材面を一体として受け取れる制度形成ができるかが大きな課題となる。例えば、人材面で地方整備局の人的資源を如何なる範囲と方法によって広域連合に具体的に移行するか等である。河川分野以上に、道路関係は特に国と地方自治体の人材が質の面からも重複する傾向があり、また、移行する国家公務員の退職金の財源を如何に措置するか等である。

こうした課題の克服には、本籍を国に残しつつ職務については広域連合の指揮命令系統に服する派遣等の仕組みづくりがひとつの選択肢となる。これに加え、ハローワーク業務や長年の懸念である保育所と幼稚園の一体化なども、広域連合と地域主権議論の中でどこまで具体化できるか留意する必要がある。保育園、幼稚園の一体化問題は、政治的にも極めて利害関係が輻輳する課題だけに、これを克服する力が政権にも求められる。

その他、広域連合が単に国との関係だけでなく日本経済社会のひとつの核となり、新たな国と地方の関係を形成できるかは、大都市部の位置づけ、そして市町村との関係を如何に形成するかが課題となる。大都市部については、東京都特別区型を基本とする都構想を軸とするのか、政令指定都市制度を見直し特別市制度等を模索するのかなどである。この点は、広域連合が市町村との関係で基礎自治体優先の原則等を如何に具体化するかにも密接に関係している。九州、中部等でも道州制等の議論が展開される中で、基礎自治体の機能も含め描いていく必要がある。