

第75回 道州制特別区域提案検討委員会 次第

日時 令和4年(2022年)3月30日(水)10:00～

場所 北海道立道民活動センター(かでる2.7)10階 1070会議室

1 開 会

2 挨拶

3 正副会長選任

4 議 事

(1) 北海道道州制特別区域計画の概要について

(2) 道民アイデアの第1次整理について

ア 自動走行車(レベル4)の商業レベルでの実用化

イ 人口低密度な過疎地域のマイカーによる住民共助(互助)の移動支援及び移動・物流インフラの持続化

ウ 北海道バカンス特区

(3) その他

5 閉 会

【配付資料】

○資料1-1 北海道道州制特別区域計画の概要

○資料1-2 道州制特区提案までの流れ

○資料1-3 道州制特区提案状況

○資料2 道民アイデア整理表「自動走行車(レベル4)の商業レベルでの実用化」

・参考資料2-1 前回(第74回)審議結果概要

・参考資料2-2 官民ITS構想・ロードマップ

・参考資料2-3 自動運転車の定義及び政府目標

・参考資料2-4 自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドラインの概要

・参考資料2-5 自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準の概要

・参考資料2-6 自動運転に係る関係法令の改正【概要】

・参考資料2-7 令和3年度自動運転の実現に向けた調査検討委員会検討結果報告書の概要

・参考資料2-8 海外でのレベル4自動運転サービスの実用化の動向

・参考資料2-9 北海道の取組内容

○資料3 道民アイデア整理表「人口低密度な過疎地域のマイカーによる住民共助(互助)の移動支援及び移動・物流インフラの持続化」

・参考資料3-1 旅客自動車運送制度

・参考資料3-2 道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について

・参考資料3-3 貨物自動車運送制度

・参考資料3-4 稚内相乗り交通事業(天塩町)・なかとんべつライドシェア(中頓別町)

・参考資料3-5 自家用自動車による住民共助(互助)に関する関係法令等

○資料4 道民アイデア整理表「北海道バカンス特区」

・参考資料4-1 年次有給休暇の付与日数

・参考資料4-2 年次有給休暇及び年間休日の推移

・参考資料4-3 労働基準法(抜粋)

第 7 5 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】

(敬称略・五十音順)

氏 名	現 職	備 考
おお 太 田 あき 明 こ 子	太田明子ビジネス工房代表	
おお はら まさ あき 大 原 昌 明	北星学園大学経済学部教授	
つち だ よし き 土 田 好 起	斜里建設工業株式会社代表取締役社長 株式会社知床エゾシカファーム代表取締役会長	
つつみ えつ こ 堤 悦 子	北海商科大学商学部教授	
てら した ま り 寺 下 麻 理	一般社団法人北海道総合研究調査会医療介護研究部次長	
やま した りゅう いち 山 下 竜 一	北海道大学大学院法学研究科教授	
わ だ まさ あき 和 田 雅 昭	はこだて未来大学システム情報科学部教授	(欠席)

【事 務 局】

氏 名	役 職
増 田 弘 幸	総合政策部地域行政局長
齋 藤 幹 夫	総合政策部地域行政局行政連携課長
鈴 木 広 志	総合政策部地域行政局行政連携課分権係長
中 田 哲 吉	総合政策部地域行政局行政連携課主任

北海道道州制特別区域計画の概要

1 道州制特別区域計画の目標

(1) 北海道の設置

- ・ 明治2年、政府は「蝦夷」に11か国を設置し、「北海道」と命名。
- ・ 昭和22年、地方自治体としての北海道がスタート。面積の小さい順から積み上げると22都府県の面積に相当する地域の広域行政を効率的に実施してきた。

(2) 北海道の現状と課題

- ・ 人口減少や少子高齢化が急速に進む中、多くの課題に直面。
- ・ 未来に向けて活力あふれる北海道を築いていくためには、「食」、「環境」、「広大な土地資源」、「地理的優位性」などの「北海道価値」を最大限に活かした地域づくりを総合的に展開し、北海道の自立的発展を目指すとともに、バックアップ拠点としての役割の発揮を通じて、災害に対し強靱な国土の形成に積極的な役割を果たしていくことが求められている。

ア 多様な北海道の価値と様々な強みを活用

- ・ 安全でおいしい食や優れた自然環境、多様なエネルギー資源などの「北海道価値」を最大限に活用し、自立的な発展を図っていくことが重要。

イ 地域の暮らしを支えるための基盤の整備

- ・ 広域分散型の地域特性を踏まえ、広域的な視点から、医療福祉など都市が有する生活関連諸機能の効果的活用により定住条件を確保するなど、人口減少社会における地域づくりの取組が求められている。

ウ 広域的な視点からの自立的な地域づくりの推進

- ・ 市町村がまちづくりの総合主体としての役割を果たしていくため、道と市町村が連携、協働し、広域的な視点から効果的な政策展開に努めていくことが必要。

(3) 道州制特別区域計画の趣旨及び今後の取組

ア 目的

地方分権の推進、行政の効率化及び北海道の自立的発展を図ること

イ 計画期間

平成19年度～令和7年度 19年間

ウ 移譲範囲

道州制特区法により移譲が可能と認められた事務、事業等のうち、道が国から権限、財源の移譲を受けて自ら実施しようとする範囲を定める。

エ 今後の取組

(7) 地方分権の推進

- ・ 市町村の意向を踏まえながら、道から市町村への権限移譲の一層の拡大に努める。
- ・ 市町村の行財政基盤を強化するため、道市長会や道町村会と連携し、定住自立圏構想や広域連合などの広域的な連携を活用した地域づくりを進める。
- ・ 地域を重視した道政の推進を図るため、振興局を「地域づくりの拠点」とし、市町村など地域の関係者と一体となった地域振興施策の推進に取り組む。

(イ) 行政の効率化

- ・ 国、道、市町村の適切な役割分担の下で、行財政運営の簡素・効率化に努める。

(ウ) 北海道の自立的発展

- ・ 国に提案した項目のうち、札幌医科大学の収容定員の柔軟な変更が可能となったことや、水道法やJAS法に基づく監督権限の国からの移譲に伴って事業者への迅速かつ一貫した指導監督が実現したことにより、地域医療の確保に向けた取組や暮らしの安全・安心の確保などにつながってきている。
- ・ 今後、道民からの意見などを基に道の政策展開の円滑化や自己完結性を高めることにも留意しながら提案を積み重ね、国から道への権限移譲や全国一律の基準の緩和とともに、条例の制定範囲の拡大等を行うことにより、北海道の自立的発展を目指していく。

2 北海道が実施する広域的施策の内容

国から移譲を受けている事務、事業等と一体的に、次の広域的施策を展開。

(1) 地域の実情に即した公費負担医療等の適切な提供	-----	(1) 国又は独立行政法人が開設する医療機関に係る公費負担医療等を行う指定医療機関等の指定
(2) 商工会議所に対する許認可手続等の円滑化	-----	(2) 商工会議所に対する監督の一部
(3) 鳥獣の捕獲等の許可手続の円滑化	-----	(3) 鳥獣保護管理法に係る危険猟法（麻醉薬の使用）の許可
(8) 地域医療を担う医師の確保	-----	(4) 札幌医科大学の収容定員の変更に伴う学則変更に係る文部科学大臣への届出の廃止
(9) 水道水の安全性及び安定供給の確保	-----	(5) 水道法に係る水道事業及び水道用水供給事業の認可

4 北海道が広域的施策と併せて実施する工事又は事業

(4) 保安施設の整備等による森林の保全	-----	(1) 民有林の直轄治山事業の一部（2地区）
(5) 砂防設備の整備等による土砂災害対策の推進	-----	(2) 直轄通常砂防事業の一部（2水系）
(6) 道路の整備等による安全・安心な道路網の構築	-----	(3) 開発道路に係る直轄事業（5路線）
(7) 河川の整備等による治水対策の推進	-----	(4) 二級河川に係る直轄事業（2水系）

5 その他の取組

(1) 連携・共同事業

- 広域行政の推進に資するため、道と国の地方支分部局等が連携・共同して、事務、事業を実施。

○国有林と民有林が一体となった森林づくり
○国と道の気象・河川・火山観測情報や道路などの管理情報の一元化・共有化
○防災体制や防災装備の一元的な管理・運用
○道路管理者が連携した案内標識の整備

など19事業

6 広域的施策の施策効果の把握及び評価

- 広域的施策の推進状況、効果について、毎年度、フォローアップ作業を通じて把握した上で、事務・事業等の実施によりもたらされる地域社会や本道経済への影響等を適切に評価する。

7 今後に向けて

(1) これまでの取組の主な成果

ア 国からの移譲を受けた事務・事業について

- これまで道が実施していた事務・事業と一体的に行うことにより効率的な執行が図られているほか、申請窓口の一本化や事務の処理期間の短縮化といった道民・利用者の利便性向上が図られている。
- 権限の一部の移譲を受けた事務については窓口が依然として国と道に分かれていることや、財源の確実な措置を図るためのルールの確立などが課題。

イ 権限移譲等を求める国への提案について

- 道民から広く意見などを募集し、それを基に委員会で審議し、国に提案していくという仕組みは、道民ニーズを踏まえた提案を直接国に届けることにつながり、道民の理解や関心を高める意義があった。
- 提案が実現したことにより、地方の裁量権が拡大し、事業者への迅速かつ一貫した指導監督が実現するとともに、暮らしの安全・安心の確保が図られるなど、本道の自立的な発展につながってきている。

(2) 道州制特区制度の有効活用に向けて

- 本道の優位性である「北海道価値」（食・観光・環境など）を最大限に活かし、自立的な地域づくりが可能となり、また、地方の裁量権の拡大につながるよう、今後も道民からの意見などを基に、力強い経済の構築や安全・安心な暮らしの実現などに向けて、国から道への権限移譲などを求める提案を積み重ねていく。
- 具体的な提案に当たっては、道民からの意見などを基に、道の政策課題の解決にも留意しながら、総合的に検討を行い、本道の自立的な発展につながる提案となるよう努めていく。
- 事務、事業の移譲に伴い必要となる財源が確実に措置されるよう国に働きかけていくとともに、地方分権に関する国の改革の動向を踏まえ、道州制特区制度の一層有効な活用に努めていく。

■北海道道州制特別区域推進条例（平成19年7月20日条例第44号）

（目的）

第1条 この条例は、道が行う道州制特別区域における広域行政の推進に関する法律（平成18年法律第116号。以下「法」という。）第6条第1項の道州制特別区域基本方針の変更についての提案（以下「変更提案」という。）に関し、道民の参加の促進に必要な事項を定めることにより、変更提案に道民の意見、提言等を反映し、もって法第2条第1項に規定する特定広域団体である北海道における広域行政の推進（以下「道州制特別区域の推進」という。）を図ることを目的とする。

（道民への情報提供）

第2条 道は、変更提案の案の作成に当たり、道民が意見、提言等を述べることができるよう、道民に対して積極的に情報を提供しなければならない。

（変更提案の案の作成等）

第3条 道は、変更提案の案の作成に当たり、道民の参加を促進するため、道民が意見、提言等を述べる機会を十分に確保しなければならない。

2 知事は、変更提案の案の決定について、法第6条第2項に規定する手続をしようとするときは、あらかじめ、北海道道州制特別区域提案検討委員会の意見を聴かなければならない。

3 道は、変更提案の案を決定したときは、第1項の規定により道民から述べられた意見、提言等に対する道の考え方を公表しなければならない。

（設置）

第4条 道州制特別区域の推進を図るため、知事の附属機関として、北海道道州制特別区域提案検討委員会（以下「委員会」という。）を置く。

（所掌事項）

第5条 委員会は、知事の諮問に応じ、変更提案の案に関する事項を調査審議する。

2 委員会は、道州制特別区域の推進に関し、知事に意見を述べることができる。

（組織）

第6条 委員会は、委員7人以内で組織する。

2 委員は、学識経験を有する者のうちから、知事が任命する。

3 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

4 委員は、再任されることができる。

（会長及び副会長）

第7条 委員会に会長及び副会長を置く。

2 会長及び副会長は、委員が互選する。

3 会長は、委員会を代表し、会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

（会議）

第8条 委員会の会議は、会長が招集する。

2 委員会は、委員の2分の1以上が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 委員会は、変更提案の案の審議のため必要があると認めるときは、参考人の出頭を求め、その意見を聴くことができる。

5 委員会は、会議を原則として公開しなければならない。

（会長への委任）

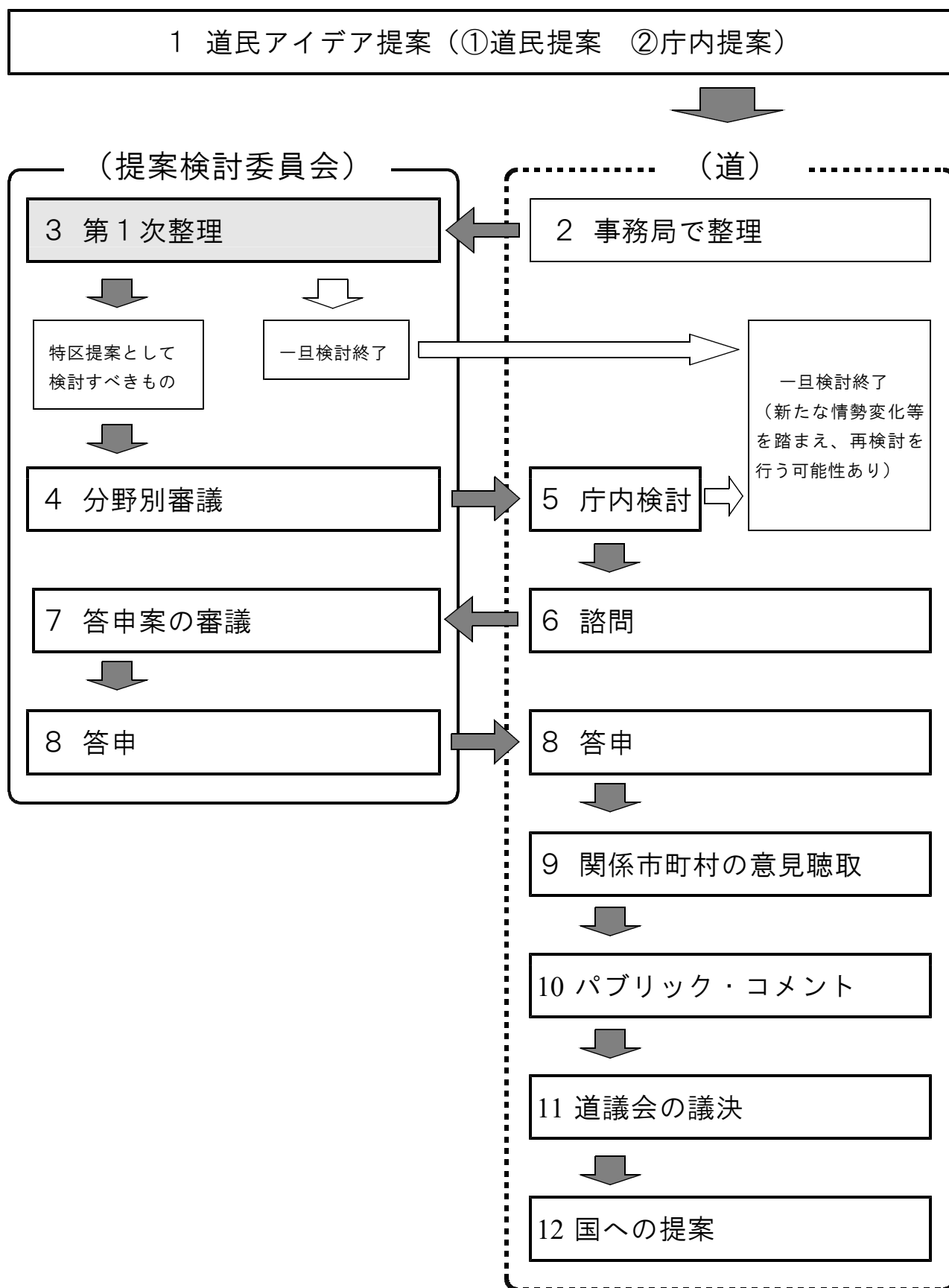
第9条 第4条から前条までに定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、会長が委員会に諮って定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。ただし、第4条から第9条までの規定は、公布の日から起算して2月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。

（平成19年7月規則第78号で、同19年7月30日から施行）

道州制特区提案までの流れ



道州制特区提案の状況

	分野	提案項目	国の対応	国への 提案時期等
第1回提案	地域医療	札幌医科大学の定員自由化に関する学則変更届出先の知事への変更	20年度省令改正により届出廃止	H19/10/3 第1回答申 H19/12/12 道議会議決 H19/12/19 国へ正式提案 H20/3/21 基本方針変更 閣議決定
		労働者派遣法に基づく医師派遣地域の拡大	19年度政令改正により全国で実現済	
		地方公務員派遣法に基づく医師派遣先の拡大	北海道のニーズを見極めつつ継続検討	
	食の安全・安心	J A S 法に基づく監督権限の移譲	21年度政令改正により全国で実現	
	くらしの安全・安心	水道法に基づく監督権限の移譲	20年度政令改正により21年度移譲 財源については交付金として73万円を措置	
第2回提案	環境	国土利用の規制権限等の移譲	農地転用許可は27年度の法改正により、保安林の指定・解除は27年度、28年度の法改正等により一部実現	H19/12/18 第2回答申 H20/3/26 道議会議決 H20/3/31 国へ正式提案 H21/3/27 基本方針変更 閣議決定
		人工林資源の一体的な管理体制の構築	現行制度で対応可能な範囲を明示し通知	
		森林関係審議会の統合	現行制度で対応可能であることを通知	
		廃棄物処理法に基づく権限の移譲	モデル事業の実施及び22年度省令改正により対応	
	観光	特定免税店制度の創設	別の手法による実現について別途検討	
		国際観光振興業務特別地区の設定	別の手法による実現について別途検討	
		企業立地促進法に基づく権限の移譲	29年度に別法律の改正により全国展開	
		外国人人材受入れの促進	道と定期的な意見交換を実施	
		地域限定通訳案内士試験における裁量の拡大	27年9月に地域限定特例通訳案内士制度が導入され、29年度法改正により全国展開	
	地方自治	町内会事業法人制度の創設	現行で対応可能な範囲を明確化し通知	
		法定受託事務の自治事務化	関連の提案と一体的に検討	
第3回提案	地方自治・地域再生	維持管理費に係る国直轄事業負担金制度の廃止	維持管理に係る負担金制度を廃止	H20/7/18 第3回答申 H20/10/3 道議会議決 H20/10/8 国へ正式提案 H21/3/27 基本方針変更 閣議決定
		道道管理権限の町村への移譲	第2次一括法による道路法の改正により全国措置	
		福祉運送サービスに係る規制緩和	運用変更により全国展開	
		コミュニティハウスの制度創設	通知により推進。実施状況を踏まえ社会福祉法の見直しの中で制度化を検討	
		指定都市等の要件設定権限の移譲	現行制度で対応可能な範囲を明示し通知	
第4回提案	地方自治・地域再生	「条例による法令の上書き権」の創設	第1次・第2次一括法により条例制定権を拡大	H21/4/10 第4回答申 H21/7/3 道議会議決 H21/7/16 国へ正式提案 H22/3/26 基本方針変更 閣議決定
		国の出先機関等に係る予算・人員等の情報開示	現行制度で対応可能である旨を通知	
		郵便局の活用が可能な地方公共団体事務の拡大	現行制度で対応可能な範囲を明確化し通知	
	地域医療	過疎地域等における病院と診療所の連携に係る特例措置	基本的には対応困難 現行制度で一部対応可能である旨を通知	
	健康づくり産業	健康食品に関する北海道独自の表示基準の創設	機能性表示食品制度の導入(平成27年4月～)等により提案の趣旨は実現	
第5回提案	地方自治・地域再生	「ふるさと納税」のコンビニでの収納	23年度政令改正により全国で実現	H23/5/11 第5回答申 H23/10/7 道議会議決 H23/10/28 国へ正式提案 H24/2/10 基本方針変更 閣議決定
		自家用有償旅客運送の登録権限の移譲及び登録要件等に係る裁量権の拡大	登録権限の市町村への移行等について検討 現行制度で対応可能な範囲を明確化し通知	
		認定NPO法人の認定権限等の移譲に伴う国と連携を図る仕組みなどの法制化	現行制度で対応可能である旨を通知	
	観光	アウトドア事業者等による自家用有償旅客送迎	現行制度で実施可能な範囲を明確化し通知	
第6回提案	観光	第3種旅行業者の募集型企画旅行実施区域を定める権限の移譲	着地型旅行商品の充実を図るため、第三種旅行業務等の範囲について、30年3月に国土交通省告示を改正	H26/4/10 第6回答申 H26/7/4 道議会議決 H26/7/10 国へ正式提案 H28/2/5 基本方針変更 閣議決定
	建築	建築基準法に基づく構造方法等の認定権限の移譲	対応困難であるが、認定に関する申請者の負担軽減措置を講じることにより、提案の趣旨に対応	
	食	栄養士・管理栄養士養成施設の指定・監督権限の移譲	栄養士に係る養成施設については、地方分権改革の検討状況を踏まえて検討 管理栄養士に係る養成施設については、対応困難	

※継続検討は網掛け、道の提案趣旨に沿った対応は白地

道民アイデア整理表

アイデア名

自動走行車（レベル4）の商業レベルでの実用化

【アイデアの概要】

■ ポイント

(1) 日本企業の自動走行のテスト地として規制緩和すること

(2) 海外で実現している商業的自動走行が可能な場所として認めること

■ 内 容

○ 日本においては、都市における複雑な道路事情がネックとなり、完全自動走行は未だテスト段階にあるが、北海道の障害物等が少ない道路状況は自動運転の実用化に向いているものと思われる。

○ 日本企業の自動走行テスト地として、また、すでに商業自動走行を実現している海外企業への商業的自動走行が可能な場所として、北海道を特区化することで、企業の誘致に伴う人口や税収の増加などの効果が見込まれる。

【事実関係の整理】

1 現 状

(1) 日本

ア. 自動運転の実現に向けた取組（参考資料2－2、2－3）

国は、「官民ITS構想・ロードマップ」に基づき、民間と関係省庁が連携して、自動運転システム利用中の交通ルールの在り方などの制度整備や各種技術開発を推進。

イ. 公道実証実験に係る制度整備（参考資料2－4、2－5）

> 「公道実証実験のためのガイドライン」の策定（H28.5 警察庁）

> 「公道実証実験に係る道路使用許可基準」の策定（H29.9・R2.9改訂 警察庁）

ウ. 関係法令の改正（参考資料2－6）

> 道路運送車両法の改正（R2.4施行）

> 道路交通法の改正（R2.4施行）

⇒自動運行装置を使用して自動車をを用いる行為を「運転」に含むと規定

※ただし、自動運転システムに係る使用条件を満たさない場合には、運転者が直ちに運転操作を引き継ぐなど運転者の存在が前提。

エ. 自動運転の実現に向けた調査検討委員会検討結果報告書（R3.12 警察庁）

（参考資料2－7）

> 限定地域における遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスを念頭に制度整備を検討。

[レベル4の自動運転移動サービスの提供に係る制度整備のイメージ]

都道府県公安委員会

審査

自動運転に関する計画

申請

申請者

地域の関係者

<認定基準に従い計画を認定>

<計画への合意(理解)>

(2) 海外（米国）

ア. 連邦法と州法の関係

> 連邦で車や装置の連邦自動車安全基準を、州で車や装置の使い方等を規定。

	米国	(参考) 日本
自動車に係る基準	連邦法 (連邦自動車安全基準)	道路運送車両法 (保安基準)
認証方法	自動車メーカーによる自己認証	国による認証(新規検査)
交通規則・違反	州法	道路交通法

イ. カリフォルニア州の例（参考資料２－８）

- 自動運転の実現に向けた調査研究報告書（R2. 3 警察庁）
 - ・ 2018年４月にドライバーなしでの公道走行に関する州規則を整備。
 - ・ 無人自動運転における事故時の責任の所在について、州規則の中で明確にはしていない。ケースバイケースなので、事故が起きたときに裁判所が決める。
 - 自動運転車両の商用利用に向けたプログラム（R2. 11 州公益事業委員会）
 - ・ 社会実装の段階に移行しつつある中、商用利用に向けた取組として実施。
 - ・ 企業が自動運転車による輸送サービス（タクシーなど）を行い、乗車料金を徴収することの許可に必要な要件を規定。
- ① 州陸運局の発行する「自動運転車両公道利用認証」の取得
 - ② 州公益事業委員会の発行する「クラスP許可証」（定員16人未満）か「クラスA認証」（定員16人以上）の取得
 - ③ 州公益事業委員会への走行・旅客データと四半期報告書の提出

2 状況等

○北海道の取組（参考資料２－９）

- ワンストップ相談窓口の設置をはじめ、産学官連携のもと、自動運転技術の研究開発拠点の誘致や地域課題解決に向けた自動運転の事業化の促進などの取組を実施。
 - ・ 道内での自動運転の実証実験の実績
 - 延べ82件（公道試験35件、非公道試験47件）（R4. 1末時点）

【一次整理の対応方向（案）】

	分野別審議	○	一旦検討終了
--	-------	---	--------

<理由>

（１）自動走行のテスト地

現行制度においても、交通の安全と円滑を図る観点から、適正かつ安全な公道実証実験を実施するために、状況に応じて、道路使用許可の基準などを見直しながら、公道実証実験を認めており、道としても自動運転の実用化に向けた実証実験の促進などに取り組んでいるところである。

（２）海外企業の商業的自動走行

米国の一部の地域などでは、州で定める許可を受け、自動運転車両の商用利用に向けて取り組んでいる事例があるが、我が国の法律は運転者の存在を前提とするレベル３までの規定である中、海外の自動走行車両を国内で使用する場合、運転者の存在を前提としないレベル４の自動運転装置に対応する規定や交通違反・事故発生時を含めた関係者の責任の所在、自動運転に携わる者の資格や行政処分のあり方など様々な法改正などの整備とともに、自動運転車両を走行させるためには住民の理解が必要である。

以上より、自動運転について、道として、引き続き国の動向を注視、情報収集を行いつつ、取組を続けていくとともに、公道実証実験が可能であることや住民の理解が必要であることに加えて、現在、限定地域でのレベル４の自動運転移動サービスの提供を目指した制度の整備や関係法の改正に向けた検討が進められていることから一旦検討終了とする。

道民アイデア整理表

アイデア名	人口低密度な過疎地域のマイカーによる住民共助（互助）の移動支援及び移動・物流インフラの持続化
【アイデアの概要】 ■ ポイント (1) 移動支援 マイカーによる移動支援に係る法の規制対象外となる経費を拡大すること (2) 貨物運送 許可を要しないでマイカーによる有償の貨物運送を可能とすること ■ 内 容 (移動支援) ○ 公共交通機関が脆弱な過疎地域では、都市部の総合病院への通院や商業施設の利用に際して、マイカーを所有又は利用できない高齢者等に対する移動手段の確保が課題となっている。 ○ マイカーを活用した住民共助の移動支援を行う場合、現在の道路運送法の登録又は許可を要しない運送では、対価として認められるのは任意の謝礼やガソリン代の実費程度であるため、車両維持に必要な経費（車検代や任意保険料等）や地域特産品・地域商品券なども換金不可を担保した上で対象に加えることにより、運転手の確保など持続可能な地域インフラにつながる事が期待できる。 (貨物運送) ○ 貨物運送についても過疎地域においては維持が困難になっていく懸念があるため、許可を要しないマイカーによる有償での貨物運送を可能とする。	
【事実関係の整理】 1 現 状 〔道路運送法の目的〕（道路運送法第1条、第2条関係） ○ 道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供により、<u>輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図る。</u> ➢ 道路運送事業：旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業及び自動車道事業 (1) 移動支援〔旅客自動車運送制度〕（参考資料3－1） ア. 「旅客自動車運送事業」（道路運送法第2条、第4条関係） ➢ ①他人の需要に応じ、②有償で、③自動車を使用して、④旅客を運送する、⑤事業。 ➢ ①～⑤の全てに該当する場合は道路運送法の「許可」を受けることが必要。 イ. 「自家用有償旅客運送」（道路運送法第78条、第79条、施行規則第49条関係） ➢ <u>自家用自動車は、次の場合を除き有償で運送の用に供してはならない。</u> ・災害のため緊急を要するとき。 ・バス、タクシー事業が成り立たない地域で運送手段の確保が必要な場合に、必要な安全措置をとった上で国土交通大臣に「登録」し、市町村やNPO法人等が運送サービスを行うとき。 ・公共の福祉を確保するため、国土交通大臣の「許可」を受けて地域または期間を限定して運送サービスを行うとき。	

ウ. 道路運送法の許可又は登録を要しない運送〔法の規制対象外〕（参考資料３－２）

- 規制改革実施計画（H29.6.9閣議決定）で「登録又は許可を要しない自家用自動車による運送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を通達により明確化する」とされたことなどを踏まえて、その考え方を例示。（H30.3.30国土交通省通達）

（２）貨物運送〔貨物自動車運送制度〕（参考資料３－３）

ア. 「貨物自動車運送事業」（貨物自動車運送事業法第２条、第３条関係）

- ①他人の需要に応じ、②有償で、③自動車を使用して、④貨物を運送する、⑤事業。
- ①～⑤の全てに該当する場合は貨物自動車運送事業法の「許可」を受けることが必要。

イ. 「貨客混載制度」

少子高齢化や人口減少が進み、貨物や旅客の輸送量が限られている過疎地域等における自家用自動車等による少量貨物の有償運送について、一定条件のもと「許可」。

２ 状況等

- 国の通達に基づく実施例として、道路運送法における許可又は登録を必要としない移動支援（いわゆるライドシェア）は、道内では中頓別町及び天塩町で取組中。（参考資料３－４）
- 平成29年第４回北海道議会定例会において、ライドシェアは運行管理や事故発生時の責任を自家用自動車の運転者のみが負うことを前提としているため、安全確保や利用者保護の観点から十分検討する必要があるとして、「ライドシェアの推進に対する慎重な審議を求める意見書」を全会派同意のもと決議。

【一次整理の対応方向（案）】

	分野別審議	○	一旦検討終了
--	-------	---	--------

<理由>

（１）移動支援

許可又は登録を要しない運送は、道路運送法の規制の対象外である中で、前述の国の通達（H30.3.30）は、主としてボランティア活動における送迎行為等を念頭に置きながら、ガソリン代など収受することが可能な範囲を例示したもので、実際の運送に当たっては、個別具体的に総合的な判断を行うことが必要であるとともに、自家用自動車による有償運送は、輸送の安全性や利用者保護の措置が確保されているとの期待感を利用者一般が有していることを踏まえて、許可又は登録を必要としている現行制度の趣旨を鑑み、道州制特区としての提案にはなじまない。

（２）貨物運送

自家用自動車による有償の貨物運送は、過疎地域等の物流網や住民の貨物ニーズを踏まえて既存の運送事業者の事業運営に支障をきたさないことを判断して許可しているとともに、個別の通知はないものの、道路運送法における運送には旅客と貨物が含まれることから、移動支援と同様に、輸送の安全性や利用者保護の措置が確保されているとの期待感を利用者一般が有していることを踏まえて、許可を必要としている現行制度の趣旨に鑑み、許可を要しない自家用自動車による有償の貨物運送は、道州制特区としての提案にはなじまない。

以上のことから、本件については一旦検討終了とする。

道民アイデア整理表

アイデア名

北海道バカンス特区

【アイデアの概要】

■ ポイント

労働基準法の年次有給休暇を10日間連続で取得することを義務付ける制度の創設

■ 内 容

○ ワークライフバランスなど働き方改革が推奨されるとともに、新型コロナウイルス感染症の影響で観光業の回復が求められている中、特定の時期（北海道観光の閑散期等）に、労働基準法の年次有給休暇を10日間連続で取得することを義務づけるバカンス制度を創設する。

○ 本制度により観光需要を創出することで、交通事業者を含め幅広く観光業全体の活性化に繋がるとともに、休暇取得の増加により、企業の業務効率化や働き方改革の後押しになる。

【事実関係の整理】

1 現 状

〔年次有給休暇制度〕

○ 年次有給休暇の付与要件

年次有給休暇
の発生要件

=

雇入れの日から
6か月継続勤務

+

全労働日の
8割以上出勤

➤ 年次有給休暇を取る権利は、法律上当然に生じるもので、労働者の請求を待って初めて生じるものではなく、法律で定められた要件を満たした全ての労働者に与えられる権利。

○ 年次有給休暇の付与に関する規定（労働基準法第39条関係）（参考資料4－1）

付与日数	継続し、又は分割した10労働日の有給休暇を与えなければならない。 1年6ヶ月以上勤務した労働者に加算した有給休暇を与えなければならない。 ※勤務条件・年数により年間1～20日（時効：発生日から2年間）
取得時季	使用者は、有給休暇を労働者の請求する時季に与えなければならない。 ただし、請求された時季に有給休暇を与えることが事業の正常な運営を妨げる場合には、他の時季に与えることができる。
計画的付与	年次有給休暇の付与日数のうち、5日を超える部分については、労使協定により、計画的に休暇取得日を割り振ることができる。
時季指定義務	使用者は、年10日以上有給休暇が付与される労働者に対しては、有給休暇の日数のうち年5日について時季を定めることにより与えなければならない。

〔年次有給休暇の取得状況〕（参考資料4－2）

○ 令和2年：平均付与日数：約18日、平均取得日数：約10.1日、取得率：約56%
（厚生労働省「就労条件総合調査」）

2 状況等

- ・ 政府の数値目標：令和2年（2020年）までに年次有給休暇の取得率を70%にする。
- ・ 年次有給休暇の取得率が低調な理由として、国の調査では、同僚への気兼ねなど年次有給休暇を請求することへのためらい等が挙げられている。

【一次整理の対応方向（案）】

	分野別審議	○	一旦検討終了
--	-------	---	--------

<理由>

バカンス制度の創設は、取得率の向上や観光需要の創出などに繋がる可能性がある一方、我が国ではバカンスのような連続休暇の慣行がなく、限られた有給休暇日数のうち、一律に一定日数について連続取得することを義務付けることは取得方法の制約となり、労働者の自由な有給休暇の取得を妨げる懸念があると考える。

また、現行制度においても、労働者が希望する場合は、事業の正常な運営に支障を来さない限り連続休暇の取得は可能であることも踏まえ、一旦検討終了とする。