

第 75 回 道州制特別区域提案検討委員会

日 時	令和 4 年 3 月 30 日 (水) 10:00~11:40
場 所	北海道立道民活動センター (かでの 2. 7) 10 階 1070 会議室
出席者	
(委 員)	太田会長、大原副会長、土田委員、堤委員、寺下委員、山下委員
(事務局)	総合政策部地域行政局 増田地域行政局長、齋藤行政連携課長ほか

(開 会)

〔事務局〕

それでは定刻となりましたので、ただいまから第 75 回道州制特区提案検討委員会を開会いたします。

本日は、お忙しい中ご出席いただきまして、どうもありがとうございます。私は本日の進行を務めます、総合政策部行政連携課長の齋藤でございます。よろしくお願いいたします。開会にあたりまして、総合政策部地域行政局長の増田からご挨拶申し上げます。

(挨 拶)

〔事務局 (増田局長) 〕

皆様おはようございます。地域行政局長の増田と申します。道州制特区提案検討委員会の開催にあたりまして一言ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様におかれましては、本委員会の委員の就任につきまして、快くご就任いただきまして、また、本日は年度末というお忙しいところでございますが、ご出席いただきましたことに対して、厚く御礼を申し上げます。

さて、本委員会につきましては、道州制特別区域推進条例に基づきまして、知事の附属機関として、平成 19 年に設置されて以来、これまで 74 回開催をし、道州制についての審議をいただいております。本日は第 75 回となります。コロナ禍ではありますが、委員の皆様にご参集いただきまして、開催させていただきました。誠にありがとうございます。

道では、後ほど説明がありますが、本委員会からいただきました答申に基づきまして、国に対して 33 件の提案を行い、そのうち全国展開されたものなども含めまして、28 件が実現をされ、こうした取組によりまして、事務の効率化、地域事情に応じた対応が可能となるなど、地域の自主性、自立性が一定程度高まったものと認識してございます。

ご案内のとおり、本道は全国を上回るスピードで人口減少が進んでおります。また、ポストコロナ、デジタル化など社会変革の動きに伴う課題などが散見されておりますので、課題解決に向け、この道州制特区をはじめとして、様々な政策手段を有効に活用いたしまして、道内の発展と分権型社会のさらなる進展につなげていきたいと考えているところでございます。

本日は皆様のそれぞれの立場から忌憚のないご意見をいただきたいと思っております。どうぞ今日はよろしくお願いいたします。

〔事務局〕

本日の委員会は公開での開会とさせていただきます。議事録につきましては、後日、道のホームページで、発言者のお名前入りで公開させていただきますので、あらかじめご了承ください。

次に、今期 (第 8 期) 最初の委員会でございますので、議事に入る前に委員の皆様をご紹介させていただきます。

はじめに、前期から引き続いてご就任いただきました委員の方を五十音順にご紹介させていただきます。最初に太田明子ビジネス工房代表、太田明子委員でございます。

〔太田委員〕

太田でございます、よろしく申し上げます。

〔事務局〕

北星学園大学経済学部教授、大原昌明委員でございます。

〔大原委員〕

大原昌明です、よろしく申し上げます。

〔事務局〕

北海商科大学商学部教授、堤悦子委員でございます。

〔堤委員〕

堤です。どうぞよろしく申し上げます。

〔事務局〕

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、寺下麻理委員でございます。

〔寺下委員〕

寺下と申します。よろしくお願ひいたします。

〔事務局〕

続きまして、今期から新たにご就任いただきました委員をご紹介いたします。斜里建設工業株式会社代表取締役社長で株式会社知床エゾシカファーム代表取締役会長、土田好起委員でございます。

〔土田委員〕

土田です。どうぞよろしく申し上げます。

〔事務局〕

北海道大学大学院法学研究科教授、山下竜一委員でございます。

〔山下委員〕

山下です。よろしく申し上げます。

〔事務局〕

本日欠席しておりますが、はこだて未来大学システム情報科学部教授、和田雅昭委員にご就任いただいております。

なお、本日の委員会につきましては、委員7名のうち6名の皆様に出席いただいておりますので、北海道道州制特別区域推進条例第8条第2項の規定に基づきまして、本委員会が成立することをご報告申し上げます。

本委員会は、道州制特別区域推進条例に基づき設置されておりました、これまで先ほど申し上げましたとおり、7期14年間にわたり審議を重ねてきておりました、この度、第8期の委員会をスタートさせていただきます。これから2年間、道州制特区提案に関する審議をお願いすることになりますので、よろしくお願ひいたします。

（正副会長選任）

それでは次第「3 正副会長選任」になりますが、道州制特別区域推進条例第7条の規定に基づきまして、本委員会の会長及び副会長を委員の互選により選出することになっておりますので、この場で選出をお願いしたいと存じます。会長副会長の選任につきまして何かご意見などございますか。

特にご意見がないようでしたら、事務局から提案させていただきたいと思いますが、委員会のこれまでの議論の経緯に詳しい太田委員を会長に、大原委員を副会長にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(異議等なし)

〔事務局〕

ありがとうございます。ご賛同いただきましたので、会長は太田委員、副会長は大原委員にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいいたします。それでは会長、副会長から一言ずつごあいさついただきたいと思います。まず、太田会長、よろしくお願いいいたします。

〔太田会長〕

皆様、改めまして太田でございます。

大変恐縮ながら私が会長をさせていただくことになりましたが、私が委員になってから10年目になりまして、10年前は道州制特区の議論が活発な頃でした。是非、私どもの2年の任期の中でも、北海道に利益をもたらすものがあれば、1本でも特区提案として上げられるといいなと思って参加しております。皆さんからご意見をいただきながら、前向きに議論を進めていただきたいと思いますので、よろしくお願いいいたします。

〔事務局〕

ありがとうございました。続きまして、大原副会長お願いいいたします。

〔大原副会長〕

改めましてこんにちは。副会長に選任されました大原でございます。私はキャリアが短いですが、道州制という言葉は一頃よりは我々の口には上らなくなりましたが、今回も複数の提案があって、道民の皆様にとっては関心が続いているということを確認しております。

今、太田会長からもありましたとおり、できるものについては取り上げて国に提案していくというスタンスで本会に望みたいと思いますので、ぜひ皆様のご協力をお願いいたします。以上でございます。

〔事務局〕

ありがとうございました。それでは以後の議事進行につきましては、太田会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願いいいたします。

(北海道道州制特別区域計画の概要について)

〔太田会長〕

それでは「4 議事」に入らせていただきます。

本日は第8期初めの委員会ですので、最初に北海道道州制特区の概要について事務局から説明をいただき、当委員会の役割等を含めて確認しておきたいと思います。続いて、前回の委員会から継続している項目、前回の委員会からこれまでの間に寄せられた道民アイデアについて、その第一次整理を行ってまいりたいと思いますので、まず事務局からご説明ください。

〔事務局〕

「4 議事」の「(1) 北海道道州制特別区域計画の概要について」でございますが、今期最初の委員会でありますので、改めまして、北海道道州制特別区域計画の内容等についてご説明させていただきます。

本計画は国が定める道州制特別区域基本方針に基づきまして、平成19年3月に作成し、一昨年の3月に、平成19年度から平成32年度までだった計画期間を5年間延長し、令和7年度までと変更したところがございます。国から移譲を受けた事務事業を、道が実施する根拠となるものがございます。

計画の内容でございますが、その概要をまとめた「資料1-1」によりご説明させていただきます。「資料1-1」の「1 道州制特別区域計画の目標」の(2)では、北海道の現状と課題を掲げた上で、「ア 多様な北海道の価値と様々な強みを活用」「イ 地域の暮らしを支えるた

めの基盤の整備」「ウ 広域的な視点からの自立的な地域づくりの推進」の3点が求められています。その上で「(3) 道州制特別区域計画の趣旨及び今後の取組」でございますが、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を目的とし、「イ 計画期間」については先ほど申し上げたとおり、5年間延長し、令和7年度までとしたところでございます。

「エ 今後の取組」としまして「(ア) 地方分権の推進」「(イ) 行政の効率化」とともに、「(ウ) 北海道の自立的発展」として、特にアンダーラインを引いた部分でございますが、今後も道民からの意見などをもとに、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とさせていただきます。

裏面に移っていただきまして、右上に「3 北海道が広域的施策と併せて実施する特定事務等」「4 北海道が広域的施策と併せて実施する工事又は事業」とありますが、国から移譲を受けて実施する事務事業が記載されてございます。今後、新たな移譲を受けた際には、ここにその事務事業が追加されることとなります。

少し飛ばしまして、「7 今後に向けて」でございます。「(1) これまでの取組の主な成果」についてですが、まず「ア 国からの移譲を受けた事務・事業について」一つ目の黒丸でございますが、効率的な執行が図られている、それから、道民・利用者の利便性向上が図られているのですが、二つ目の黒丸では、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となっております。また、「イ 権限移譲等を求める国への提案について」は、道民の理解や関心を高める意義があった、本道の自立的な発展につながってきているとなっております。その上で

「(2) 道州制特区制度の有効活用に向けて」でございますが、特に二つ目の黒丸で、本道の自立的発展につながる提案となるよう努めていくということ、それから三つ目の黒丸では、道州制特区制度の一層有効な活用に努めていくこととしております。

なお、次のページに道州制特別区域基本方針の変更提案に関する道民の参加の促進に必要な事項等を定めている「北海道道州制特別区域推進条例」を参考に添付しておりますので後ほどご覧いただきたいと思っております。計画の説明は以上でございます。

次に、「道州制特区提案までの流れ」について、資料1-2により説明させていただきます。

まず、提案のあった道民アイデアは事務局で整理いたしまして提案検討委員会において、第一次整理を行います。今回の委員会はこの網掛け部分になります。そして、委員の皆様にご審議いただき、特区提案として検討すべきものは分野別審議に進み、そうでないものは一旦検討終了となります。特区提案として検討すべきものは分野別審議を行った後、庁内検討を経まして、知事から諮問があった場合は、委員会で答申案の審議を行い、答申することとなります。ここまでは、委員会で行うこととなります。その後、道におきまして、関係市町村への意見聴取、パブリックコメント、道議会の議決を経まして、国へ提案する流れとなっております。

最後に、これまでの成果、道州制特区提案の状況について、資料1-3にまとめております。

当委員会からは、これまで6回の答申をいただいております。それに基づいて国に対して33項目の提案を行ってございます。国の対応の欄が網掛けとなっていない部分、白い部分は北海道だけでなく全国に展開されたものも含めて、そのうち28項目の提案は実現したものでございます。一方、網掛けになっている部分は、提案が実っていない、あるいは実らなかった5項目の提案でございます。個々の提案項目の内容についての説明は、時間の都合上、割愛させていただきます。説明は以上でございます。

〔太田会長〕

ただいまの事務局のご説明に対して、ご意見、ご質問などがございましたらご発言ください。

(意見等なし)

(自動走行車（レベル4）の商業レベルでの実用化)

〔太田会長〕

それでは次に、道民アイデアの第一次整理についてです。

第一次整理の進め方ですが、まず、事務局から検討項目に関する説明を受けます。それについて、委員の皆様は質疑、意見交換を行っていただいた後に、その時点で一旦検討終了とするか、または、さらに議論を深めるために分野別審議を進めるか、その対応方向について結論を得ることとなりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、前委員会からの継続ではありますが、検討項目の二つ目「自動走行車（レベル4）の商業レベルでの実用化」について、事務局から説明をお願いいたします。

〔事務局〕

自動走行レベル4の商業レベルでの実用化につきまして、資料2、参考資料の2-1から2-9により、ご説明させていただきたいと思っております。

当提案は、前回74回委員会からの継続審議となっているものでございまして、まず、経過を説明しますので参考資料の2-1をご覧くださいと思います。

提案者は、北海道の障害物が少ない道路状況は、自動運転の実用化に向いていることから、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、北海道も特区化することを提案してございます。

そこで、74回では事務局案といたしまして、事実関係を整理した上で、現在、国では自動運転システム利用中の制度整備や各種技術開発に取り組んでいるところであり、安全性を含め、制度や技術は確立されていない段階における規制緩和は適当ではないため、一旦検討を終了すると、まとめさせていただいたところでございます。

その審議の結果、提案者は二つのパターンを想定して提案していることから二つを場合分けしながら議論しなければならないが、場合分けはされていないため、提案者に対してより詳しく答える必要があることや、海外で実用化されている状況を調べた上で、海外で実用化されている条件と、日本の規制の条件を比較していくことが必要であることについて、委員の皆様からご意見があったところでございます。

1枚戻っていただきまして、資料2をご覧くださいと思います。

まず、アイデアの概要でございまして、改めまして提案者のアイデアのポイントをまとめました。一つ目は、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。二つ目は、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。この二つに分けて整理してございます。

続きまして、事実関係の整理をご説明いたします。まず「1 現状」といたしまして、「(1) 日本」についてでございます。

「ア. 自動運転の実現に向けた取組」として、国では、「官民ITS構想ロードマップ」に基づきまして、自動運転システム利用中の制度整備や各種技術開発を推進しているところでございます。

2枚めくっていただきまして参考資料2-2をご覧くださいと思います。こちらは官民ITS構想ロードマップでの資料となっております。

今回の提案は商業的自動走行ということなので、物流サービスと移動サービスのレベル4を見ますと、物流サービスにつきましては、高速道路でのトラックの自動運転が2025年以降の実現に向けまして計画どおり進捗しております。また、移動サービスについても、限定地域での無人自動運転移動サービスが2020年までに実現しており、目標を達成しているところでございます。

さらに1枚めくっていただきまして、参考資料2-3をご覧くださいと思います。こちらは自動運転者の定義及び政府目標の資料となっております。

レベル4の政府目標につきましては、先ほどご説明させていただきましたので割愛させていた

ですが、レベル3とレベル4について改めてご説明させていただきます。レベル3、レベル4ともに場所・天候・速度など特定条件下でシステムが制御するところは、同じでございますが、レベル3はシステム作動継続が困難な場合、運転手に対応するのに対しまして、レベル4はシステムに対応するのが異なった点となります。

そして、この点が交通ルール、事故のときの責任、各種技術開発などにおいて大きな差であり、課題となっております。また、レベル3で、世界初となるホンダレジェンドが2021年3月に市販されておりますがそれ以降は明確な動きはない状況でございます。

資料2に戻っていただきまして、「イ. 公道実証実験に係る制度整備」でございます。

警察庁では、公道実証実験のためにガイドラインや道路使用許可基準を策定してございます。ガイドラインにつきましては、参考資料2-4をご覧くださいと思います。このガイドラインでは、特別の許可等なしに実施可能な行動実証実験の対象を明確化するとともに、テストドライバーが運転者としての義務・責任を負うことを定めてございます。

さらに1枚おめくりいただきまして、道路使用許可基準について、参考資料2-5をご覧くださいと思います。

道路使用許可基準では、遠隔型自動運転システム、特別装置、自動車の高度実証実験につきまして、道路使用許可の取扱基準を明確化するとともに、監視サーバーは運転者としての義務・責任を負うことを定めてございます。

資料2に戻っていただきまして、「ウ. 関係法令の改正」でございます。

令和2年4月に道路運送車両法と道路交通法の改正が行われまして、自動運転装置を使用して自動車をを用いる行為を運転に含む等規定されてございます。そして、自動運転の実用化がなされたところでございますが、自動運転システムに係る使用条件を満たさない場合については、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となっておりますので、現在はレベル3までの実用化ということになります。なお、参考資料2-6に関係法令についてまとめておりますので、こちらにつきましては後ほどご覧いただければと思います。

次に「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」についてでございます。

こちらは昨年12月に警察庁でまとめられた報告書でございまして、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の制度整理を検討しているということで、レベル4の実用化に向けた検討内容になってございます。その制度整備のイメージといたしましては、申請者は、都道府県公安委員会の許可を受けなければならないことや、地域の関係者の意見を聞くというものでございまして、この内容の法案が、本年3月に提出されたことされたところでございます。報告書の中身につきましては参考資料2-7をご覧くださいと思います。

まず、表面の制度整備のイメージにつきましては先ほどご説明いたしましたので割愛させていただきます。裏面をご覧くださいと思います。アンダーラインを引いた総論の部分でございますが、高速道路などの特定構造の道路のすべてを自動運転可能対象とすると、技術が追いついてない部分があることや、コストが非常に高くなることから、およそ自動運転が実現し得ないものになってしまう懸念があるため、運転者の存在を前提としない自動運転を実現するにあたっては、限定された地域を踏まえて個別のケースを個別に審査する枠組みを設けることが適当とまとめられてございます。

資料2に戻っていただきまして、続きまして「(2) 海外(米国)」についてご説明させていただきます。

「ア. 連邦法と州法の関係」でございまして、アメリカでは、連邦で車や装置の自動車安全基準を規定し、自動車メーカーで自己認証を行い、そして州で交通規則違反などを規定してございます。それに対しまして、日本ではそのすべてを国で規定認証しているところが異なっております。裏面をご覧くださいと思います。アメリカでは州で交通規則などを規定しているため自動運転に関して進んでいるカリフォルニア州について調べてみました。2018年4月にドライバ

一なしでの公道走行に関する州規則を整備してございますが、事故時の責任の所在につきましては、州規則の中で明確にはされておらず、事故が起きたときには、裁判所が決めるという仕組みになってございます。また、商業利用に向けたプログラムといたしまして、乗車料金を徴収することの許可に必要な要件を規定し、取組を進めているところでございます。

このほか、海外でのレベル4自動運転サービスの実用化の動向につきまして、参考資料2-8にまとめていますのでそちらをご覧くださいと思います。

まず、左上の中国では、「We ride (ウィーライド)」という企業が2020年に安全員なしの公道無人走行試験を開始しております。続きまして、右上、アメリカのアリゾナ州でございまして、2018年にセーフティドライバーが乗車する形で、レベル4の試験運行を開始しています。最後に下になりますアメリカのカリフォルニア州では、2020年に運転席無人、遠隔監視付きでございまして、レベル4の公道走行実証を開始してございます。

資料2に戻っていただきまして、続きまして「2 状況等」についてご説明させていただきます。

「北海道の取組」についてでございますが、参考資料2-9も併せてご覧いただければと思います。北海道の取組といたしましては、平成28年6月に全国初のワンストップ相談窓口を設置いたしまして、実証試験の適地情報をデータベースとして取りまとめ提供することで、研究開発拠点の誘致や過疎地の移動手段対策などの自動運転の実用化の促進などを実施してございます。その結果、道内では自動運転の実証実験の実績は延べ82件で、内訳は公道試験35件、非公道試験47件となっております。

1枚めくっていただきまして、実証試験の実例をご覧くださいなのですが、その中で、今回の提案はレベル4ということなので、右上の②斜里町をご説明いたします。

こちらは物流のドライバー不足対策といたしまして、令和元年に他の交通を完全に遮断した状態ではございますが、製糖工場周辺の公道と構内を結ぶルートで大型バスを用いて全国初となるレベル4の実証実験を実施するところでございます。その他につきましては、雪道の自動運転技術の開発の実例を掲載しておりますので後ほどご覧いただければと思います。

資料2の裏面の方に戻っていただきまして、以上のことから「一次整理の対応方向(案)」といたしまして、事務局といたしましては一旦検討終了とし、その理由といたしましては、提案が二つ分かれていることから、二つに分けて整理してございます。

まず、自動走行のテスト地は、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の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。次に、海外企業の商業的自動走行はアメリカの一部の地域などでは州法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はあるが、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る方など、様々な法改正などの整備とともに、自動運転車両を走行するためには、住民の理解が必要であります。

以上により、自動運転について道としては引き続き、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、公道実証実験が必要であることや、住民理解が必要であることに加え、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、一旦終了とさせていただきます。私からの説明は以上でございます。

〔太田会長〕

ありがとうございました。それでは皆さんからのご意見を頂戴したいと思いますがいかがでし

ようか。

これはいわゆる道交法がまだ設置整備されていないので実証実験しようがない、というところですが、法律の立場からご意見とかいかがですか。

〔山下委員〕

そうですね、特区というのは、法令による規制を特定の地域において緩和できるという制度だと思いますので、法律でできないからとか法律が整備されていないからとかを理由に特区は認められないということになれば、特区というのはそもそも認められないということになります。ただ法律の中でもやはり安全性の問題については、非常に重要なものだと思いますので、安全性というところについての基準なり制度が整備されていない以上は、北海道だけ安全性を緩和するというか、ある程度危険でも認めるというのは、少し難しいのかなと思います。

〔太田会長〕

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。もしご意見がなければ一旦検討終了ということで、皆様よろしいでしょうか。

(異議等なし)

〔太田会長〕

ではこの提案に関しましては、一旦検討終了といたします。

(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)

〔太田会長〕

引き続きまして、「人口低密度な過疎地域のマイカーによる住民共助(互助)の移動支援及び物流インフラの持続化」について、事務局の方から説明をお願いします。

〔事務局〕

人口低密度な過疎地域のマイカーによる住民共助(互助)の移動支援及び物流インフラの持続化について、資料3、参考資料3-1から3-5によりご説明したいと思います。それでは、資料3をご覧くださいと思います。

初めに、アイデアのポイントでございますが、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と、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にすることの二つに分かれてございます。

内容といたしましては、まず、移動支援は公共交通機関が脆弱な過疎地域では、マイカーを所有また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であるが、マイカーを活用した住民共助の移動支援の対価として、現行認められている任意の謝礼やガソリン代は実費程度であるため、車検代などの車両維持に必要な経費等を対象に加え、運転手確保などの持続可能な地域インフラにつながることを期待できるという提案内容になっております。また、貨物輸送の方でございますが、過疎地域での貨物輸送の維持が困難になっている懸念があるため、こういったことを検討するという内容でございます。

続きまして、事実関係の整理をご説明いたします。まず「1 現状」として道路運送法の目的についてでございます。

道路運送法第1条で道路運送法の目的は、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と規定してございます。また、同法第2条では、道路運送事業は、旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業及び自動車等事業と定義されてございます。

続きまして「(1) 移動支援〔旅客自動車運送制度〕」についてご説明しますので、まずは参考資料3-1をご覧くださいと思います。

こちらの左の列の旅客自動車運送でございますが、他人の需要に応じて有償で自動車を使用

し、旅客を運送する事業、こちらすべてに該当する場合は許可を受けて事業を実施する必要があります。この際の安全の要件といたしましては、運転者は第二種免許が必要となります。次に、真ん中の列の自家用有償旅客運送でございますが、自家用自動車は基本的に有償で運送の用に供してはならないとされておりますが例外が三つほどございます。一つ目が災害のため、緊急を要するとき、二つ目が過疎地域などで国土交通大臣に登録し、実施主体が市町村やNPO等が実施するとき、三つ目は、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、地域または期間を決定し、実施するとき、となっております。また、こちら安全要件から運転者は第二種免許または大臣認定講習等が必要となっております。そして最後に、一番右の列になるのですが、道路運送法の許可または登録を要しない運送ということで、法の規制対象外のものになります。こちらが今回、対価として認められる経費の拡大することを提案している箇所となります。こちらは安全要件の規定はなく、第一種免許で運送可能ということになってございます。

資料3に戻っていただきまして、ア、イは先ほど参考資料3-1でご説明しましたので、割愛させていただきます、裏面のウです。

「ウ. 道路運送法の許可又は、登録を要しない運送」についてでございますが、平成30年に国土交通省通達により、対価として収受することが認められる範囲についてその考え方が明示されたところでございます。この通達につきましては、参考資料3-3をご覧くださいと思います。こちらは国土交通省の通達の抜粋でございます。裏面に考え方が記載されておりますので、裏面をご覧くださいと思います。特にこのアンダーラインのところでございますが、自家用自動車による有償運送について許可または登録が必要とされている趣旨が自家用自動車については、旅客自動車運送事業のような輸送の安全や利用者の保護のための措置が一般的に行われていないこと、自家用自動車による旅客運送を有償で行う場合には、輸送の安全や利用者の保護のため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、これらの措置が確実に行われることについて、許可または登録の際に確認する必要があるためとされてございます。また、個々具体的な行為が、有償の運送として許可や、登録を要するか否かについては、最終的にはそれぞれの事例に即して、個別に総合的な判断を行うことが必要であるが、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許可または登録は不要な場合の考え方及びこれに該当すると思われるケースを示してございます。例といたしましては四つございます。一つ目が行為に対する任意の謝礼で、例えば、自発的な謝礼。二つ目が金銭的な価値の換算が困難、流通性の乏しい財物で、例えば自宅で採れた野菜など。三つ目が、実際に運送に要する費用で、例えばガソリン代など。四つ目は、市町村が公費で負担するなど利用者が対価を負担していない場合でございます。この内容をわかりやすく図化したものを次のページから4ページほど添付しておりますので、こちらにつきましては後ほどご覧いただければと思います。

続きまして、「(2) 貨物運送〔貨物自動車運送制度〕」についてご説明しますので、参考資料の3-3をご覧くださいと思います。

まず、左の列の貨物自動車運送でございますが、先ほどの旅客自動車運送と同様に、他人の需要に応じて有償で自動車を使用し、貨物を運送する事業、こちらすべてに該当する場合は許可を受ける必要があります。また、安全要件から運転手は第二種免許が必要となっております。残り四つにつきましては、すべて貨客混載でございますが、それぞれ根拠法や、車種により区分させていただきます。その中で、今回提案者は許可を要しないで、マイカーによる有償の貨物輸送を可能にするという提案をしておりますので、自家用自動車の一番右側が最も関係するものとなりますが、自家用自動車有償の貨物運送をするためには、現行制度におきましては、運送主体として、市町村や非営利団体は、自家用有償旅客運送者として、道路運送法の登録を行い、かつ、道路運送法の許可を受ける必要があります。

資料3に戻っていただきまして、裏面の「2 状況等」をご覧くださいと思います。

まず一つ目の丸でございますが、先ほどの国土交通省の通達に基づきまして実施している例と

いたしまして道内では中頓別町と天塩町で取組が実施されているところがございます。その取組状況につきまして、参考資料3-4にまとめておりますので、そちらをご覧くださいと思います。

まず、天塩稚内相乗り交通事業は、最も近い総合病院などが70キロ離れた稚内市にあり、直交する公共交通機関がないことから、日帰り往復は困難であったため、ボランティアドライバーと同乗希望をマッチングして、相乗りするサービスを実施してございます。また、裏面をご覧くださいと思います。こちらは、中頓別ライドシェアでございまして、バスの路線や便数が少ないこと、また、タクシーが町内に2台しかないことから、こちらもボランティアドライバーと、同乗希望者をマッチングするサービスを実施しているところがございます。この二つですけれども、天塩相乗り交通事業の費用負担につきまして、利用者が運転者に支払うのは燃料代のみでございまして、中頓別ライドシェアの費用負担につきましては、利用者は運転手に支払う燃料代のほか、マッチングシステム業者にシステム利用料を支払う仕組みをとられてございます。

資料3に戻っていただきまして、「2 状況」の二つ目の丸の部分をご覧くださいと思います。

こちら、平成29年第4回道議会定例会におきまして、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、全会派同意の下、決議してございます。

以上のことから、一次整理の対応方向案といたしまして、事務局といたしましては、一旦検討終了としてございます。その理由といたしましては、提案が二つに分かれておりますことから、二つに分けて整理してございます。

まず、移動支援でございますが、許可または登録を要しない輸送は、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おきながら、ガソリン代など収受することが可能な範囲を明示したもので、実際の運送にあたっては、個別具体的に総合的な判断を行う必要があるとともに、自家用自動車による有償輸送は、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は有していることを踏まえまして、許可また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馴染まない。次に、貨物運送でございますが、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の保護の措置が確保されているとの期待感を利用者一般は有していることを踏まえ、許可を必要とする現行制度の趣旨を鑑み、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馴染まない。

以上のことから、本件については一旦検討終了とさせていただきます。私からの説明は以上でございます。

〔太田会長〕

ありがとうございます。ただいまの事務局からの提案とご説明に対して、ご意見、ご質問などありましたら、ご発言願います。

今回、斜里からお越しいただいております。ぜひ地域の移動に関してはいろいろとお考えになっている部分があるかと思っておりますので、土田委員お願いいたします。

〔土田委員〕

改めまして斜里町から参りました、土田でございます。

今いろいろお話を聞いていますけれども、斜里町は人口11,000~12,000人ぐらいで基幹産業が漁業・農業・観光業の町ですが、あまり移動に支障をきたしているということはないものですか

ら、ただただ感心していたところです。我々建設業に関しても時代により法規制が変わりますので、いろんな障害に合わせてここで議論されたらいいのではないかなと思います。

〔太田会長〕

貴重なご意見ありがとうございます。福祉系のお話にもなるかと思っておりますので、寺下委員をお願いします。

〔寺下委員〕

実はこの例にある中頓別町のライドシェアについては、弊社の別のチームが導入から運用までのプロセスをお手伝いした経緯があり、弊社の担当者にどのような課題があるか、話を聞いてみました。そうしましたら、やはり資料にもあるように、この道路運送法の規定外でやるということに対して、住民の方々は今、町が保険をかけてくださって実施してはいるのだけれども、やはり不安がないわけではない。本来であれば、この自家用有償運送の範囲で町が責任主体となって実施していただいた方が安心なのだけれども、そのハードルがやはり少し高いと。どういうところが町として実施するのに大変かと話を聞くと、例えば、この自家用有償運送を実際に運用するにあたっては、地域の交通協議会がなければいけないのですが、中頓別町の場合、例えば病院に行くにしても名寄まで行かなければならず複数の町をまたいで移動するという中で、中頓別町の交通事業者だけではなく、通過する町の交通事業者や自治体も協議会メンバーに入っていたかなければならずそれが手間のかかることだと。また、二種の運転免許を取ったときに、必ずしも近隣の自治体にある学校で取れるものでもなくて、場合によっては交通の便からいくと札幌まで出てきた方が、日数がかからないという状況がありますので、二種免許を取ることについてもハードルが高い。本来であれば自治体が自家用有償運送という仕組みの中で、もう少しやりやすい状況が整えば、もう少し広がるのではないかなと。いずれ道内ほとんどがバス事業者やタクシーも1台しかないという状況になってくると思うので、通院や買い物など住民の足というのは、今後この広域な北海道の中で必ず問題になってきますし、中頓別町のように一つの町では絶対完結しない。今、医療構想とかもありますけれども、多分、二次救急などは隣町の病院に、という状況になってくる。過疎化等がどんどん進んでいくと、ますますこの問題というのは重要になってくるので、提案者の方が、この規定を広げるといふこと以外に、この自家用有償旅客のどのようなところに課題があつて、もう少しここを解決してくれたらやりやすいなというようなところを特区の提案としてではなくてもいいだろうと思うのですが、道として、少しそこを進めやすくするような仕組みづくりというのをしてもらえたら、ありがたいなと思っています。

〔太田会長〕

大変貴重なご意見ありがとうございます。今のお話にご質問、ご意見でも結構です何かありましたらお願いします。

〔大原副会長〕

中頓別はタクシーの数も少ないということですが、この提案を側面から見ると、現に許可や登録などを取っている業者さんを圧迫する可能性があるわけですね。金額にしてもガソリン代や通行料や駐車料もこれはもう必要だから実費を払うということですが、もしそれ以上のものを利用者が運んでくれる人に払うことになると、これも青天井だという可能性があるのですよね。謝礼の範囲というのも結構微妙なところですけども、例えば「コープくらしの助け合いの会」というものがあって、食事をつくる、庭の掃除をするなどを行っていて、民間は1時間3,000円ぐらいかかるところを、暮らしの助け合いはお互い様だからということで、1時間1,100円で抑えて行っているというところで、こういう輸送などの場合、善意がどこまで歯止めがかかるかという問題があると思っていますのですけれどもね。

それから、中頓別はタクシーが2台しかないという状況はありますけれども、先ほど言ったようにタクシー業者などを圧迫するという側面もあるので、これはむしろ、現在、許可や登録をしている業者に自治体が働きかけて、うまい仕組みがつかれないかと。つまり責任の所在などはこ

のように許可・登録を取っている会社ですのでしっかりとしているのでしょうから、金額的な部分でもう少しそういった会社に自治体が働きかけて、地域貢献をしてもらうという方が現実的で、一般のドライバーを集めるというのは難しいと思うんですよね。

高齢者が高齢者を運ぶという状況になりつつあるわけですから、それだとかかなりいろんな問題をクリアしなければいけない。そういった意味でも、むしろ、その会社に自治体が働きかけて安く実施していくという条件などをつくる。そういう提案であれば僕は、実現できるという気がするのですが、今回の提案のような、自家用有償運送の経費の拡大や許可を取らないで有償の貨物輸送をするというのは、少し難しいという印象を持っております。

〔太田会長〕

ありがとうございます。提案委員会の議論としては少し難しいだろうというご意見だと思います。先ほど利用者の話が出たところですけども、運転手の立場になって考えたときに、私、夏はサイクルガイドをやっておりまして、お客様をお連れするのですが、怪我とか事故にあった際に、ガイドが訴えられる可能性があるんですね。実際に海外の場合、運営会社とガイドが訴えられるということがありまして、これを考えたときに運転手さんは小遣い程度しかもらえないのに、訴えられるリスクを取ってやらないと思うんですよね。ただやはり地域にない困るサービスだと思うので、全体議論を進めていただきたいですけど、特区のものではないなという感じがしておりますので、もしよろしければ、道の方にぜひどこかで議論していただくという宿題をお預けして、一旦検討終了とさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

(異議等なし)

(北海道バカンス特区)

〔太田会長〕

それでは、検討項目四つ目「北海道バカンス特区」について、事務局から説明をお願いします。

〔事務局〕

北海道バカンス特区につきまして、資料4、参考資料の4-1から4-3によりご説明させていただきます。

それでは、資料4をご覧くださいと思います。初めに、アイデアのポイントでございますが、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出ということで、内容といたしましては、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る中、北海道観光の閑散期など特定時期に、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、バカンス制度を創設することで、観光業全体の活性化につながるとともに、業務効率化や働き方改革の後押しを期待するものとなっております。

続きまして、事実関係の整理をご説明いたします。

まず、「1 現状」といたしまして有給休暇制度をまとめてございます。

一つ目の丸「年次有給休暇の付与要件」でございますが、雇い入れの日から、6ヶ月継続勤務かつ全労働日の8割以上出勤することが、年次有給休暇の発生要件となっております。また、年次有給休暇を取る権利は、法律上当然生じるもので労働者の請求をもって初めて生じるものではなく、法律の要件を満たしたすべての労働者に与えられた権限とさせていただきます。

次に、二つ目の丸、年次有給休暇の付与に関する規定についてご説明いたします。

付与日数につきましては、継続し、また、分割した10労働日の有給休暇を与えられなければならない、また1年6ヶ月以上勤務した場合は、勤務条件年数により年1から20日加算した年次有給休暇を与えられ、その時効は2年と規定されてございます。

1枚めくっていただきまして、参考資料4-1をご覧くださいと思います。こちらは上段がいわゆるフルタイムの労働者で労働日数に応じて年10日から20日。下段の表が所定の労働日数が4日以下かつ労働時間が30時間未満の労働者の日数となっておりまして、労働日数に応じて、年1日から15日間与えられます。

資料4に戻っていただきまして、取得時期をご覧くださいと思います。使用者は有給休暇を労働者の請求する時期に与えなければなりません、その時期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、他の時期に与えることができるとされてございます。また、計画的付与といたしまして、有給休暇の付与日数のうち、5日を超える部分は、労使協定により計画的に割り振ることができることされており、さらに平成31年4月からは、使用者は年10日以上の有給休暇が付与される労働者に対しては、年5日分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と義務付けられたところでございます。

続きまして、年次有給休暇の取得状況についてでございます。

厚生労働省調査によりますと、令和2年の全国取得状況は、平均付与日数約18日、平均取得日数約10.1日、取得率約56%となっております。

2枚めくっていただきまして、参考資料4-2の方をご覧くださいと思います。

こちらは昭和59年から令和2年までの年次有給休暇と年間休日の推移をまとめたものとなっております。有給休暇取得日数、年間休日日数、有給休暇総日数ともに若干ではありますが、右肩上がりであるのがわかります。

資料4に戻っていただきまして、裏面をご覧くださいと思います。次に「2 状況等」でございます。

政府は年次有給休暇の数値目標といたしまして令和2年までに取得率を70%にすると掲げておりましたが、先ほどご説明したとおり、実際は約56%というところで止まってございます。この低調な理由といたしましては、国の調査では、同僚への気兼ねなどの有給休暇の請求のためらいなどがあるとされてございます。

以上のことから、「一次整理の対応方向(案)」といたしましては、事務局案では、一旦検討終了としてございます。その理由といたしましては、バカンス制度の創設は取得率の向上や観光事業の創出などにつな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ます。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きたさない限り、連続休暇の取得は可能であることも踏まえ、一旦検討終了とさせていただきます。私からの説明は以上でございます。

〔太田会長〕

ありがとうございます。ただいまの事務局説明に対するご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。

〔堤委員〕

最近、新型コロナウイルス感染症が流行してから、関東地域では感染者数が少し増加しても、個々の地域だけで話して、関東全体で話し合わないのも、もし、全国に道州制が導入されてこのような課題が解消されれば、北海道の地位も上がるのではないかと考えていました。

特区の関係で外国の違った地域の制度を見ていると、やはり自治の手法が地域ごとに特色があって、それにより発展しているのですが、北海道もますますいろいろな形で特色ある事業を出していけばいいなと思っているのですが、その中で、今、課題としてあげられた年次有給休暇の話ですが、北海道はどちらかと言えばインバウンドで人を呼び込まなければいけないので観光という形ではできないかもしれませんが、ドイツの例ではこの州とこの州は何月何日から観光に出なさいと州ごとに休日がかかれという制度なので、日本の全国を州レベルに分けて実施すれば観光が促

されるのでそういうのも面白いなど。日本では皆周りに気兼ねするので、行政を中心に「もうその日は会社へ行ってはいけない」とまで極端には言わないですけれども、そういうような大きなグローバルな動きにすると、移動が促されると思います。ただコロナというものが発生して、そういうこともなかなか提案しにくいと思いますけれども、そういう方法もあると言うことを少し参考とされたらいいのかなと思いました。

今、私がやっているワーケーションですけれども、すでに淡路島にパソナが引っ越したという話もあり、ワークにバケーションをプラスということになったらパソナもなぜ北海道という話にならなかったのかなというのがありますので、もっと北海道の魅力を出して、ワーケーションという形で、本州の人たちの移動を促すというのでも広めていければいいなと思っています。

〔太田会長〕

ありがとうございました。経営者という立場でまた振らせていただきたいと思いますので、土田委員お願いします。

〔土田委員〕

ご存知のように、我々建設業は少し猶予期間がありますが、5年間という猶予期間で働き方改革を実施しなければいけない状況です。ただ、世の中がそういう流れですから、道州制の委員会の中で議論する話でもないのかなと、話を聞いていて思いました。

〔太田会長〕

道州制の中で行う議論ではないなという意見がでているようですが、何か他によろしければと思います、いかがでしょうか。

〔寺下委員〕

なかなか有給休暇を10日連続でと言われると、私だと年間20日の有給休暇が付与されますが、そのうち10日時季を決められて与えられると、いやだなというのが正直なところです。

ただ、今、5日間は必ず取らせなきゃいけないと法律が変わっていますが、うちの会社も職員によっては5日を取らせるのが難しいこともあります。例えば、ある一定の時期に有給休暇の外で「役所も会社も休み、社会もお正月休みのように皆働かない時期ですよ」みたいなものがあると、少し働きすぎかなというのもあるので、休みも取りやすいのではないかと思います。ただ、子供がいる立場でいくと、親だけ休んでも、というのもあり、会社だけではなく一緒に学校も休みになってくれなければ意味がないなとも思います。また、一斉に休みになってしまうとどこにも行けなくなるので、地域を区切って、10日間でもこの地域の方はなるべく休みにしてください、という仕組みがあると、ワーカーホリックの私たちは休みやすくなるなと思います。

〔太田会長〕

ありがとうございます。皆さん一言ずつでもお願いさせていただきます。

〔山下委員〕

先ほど堤委員が言われたところと関係するのですけれども、これ法律でできるのかどうかかわらないですが、ドイツなどで日曜日は店が全部休みになっているように、例えば、道だけで特定の日を休みにするとかですね。有給休暇に手を加えるよりもむしろ、道として独自の休日を作るという方法でやった方が、先ほど言われたように、両親の介護で飛び飛びで休みを取らないといけないというような方もおられるでしょうし、有給休暇制度にはちょっと無理があるのかなと思います。

〔事務局（増田局長）〕

北海道の中では「北海道みんなの日」というのが7月17日にあって、それを休みにすべきだという議論が一部議会議論などでもありますけれども。

〔太田会長〕

子育ての休暇に関しても、今年は災害でJRも止まったりして出勤できないということが多かったのも、何か北海道らしい雪に関する休暇であるとか。ただ、それも法律なので道州制特区で

どうこうなることではない気もします。

〔大原副会長〕

この提案、皆さん言っていました、年次有給休暇というところは難しいのかなと思います。だからそれ以外に休みを取るということで、北海道で何かを考えるということは問題ないだろうと思いますし、それから10日間連続という点も、本当に人それぞれなので、会社も困ると思うんですよね。だから、ここの特区として認めるというのはなかなか難しい、ハードルが高いと思うのですが、今、局長もおっしゃっていたように「北海道みんなの日」など、そういったところはもうみんなで休みましょうということができるでしょうし、昔、北海道神宮例祭かなにかで、大学が午後から休校になったという記憶があって、そのような皆で休みましょうという何かをきっかけにして、まずそこから実施して行って、もしそれが定着すれば、もう少し広げましょうかということで、実現できる可能性はあると思うのですが、年次有給休暇等と10日間連続というところは少し難しいかな。そもそもバカンスという意識がないですから、私には。その意識から改革していく必要があるかなと、話を聞いていて思いました。

〔太田会長〕

皆様貴重なご意見ありがとうございました。北海道の移住や観光などということを進めておりますけれども、やはり北海道に住んでいる人たちが楽しそうに暮らしているのを見せるというのが、今後の人材誘致だったり、観光誘致だったりにつながるのかなと思いますので、この話は楽しいお話なので、すこし皆さんさんに尋ねてしまいましたが、ぜひ道としては議論を続けていくというようなことで、一旦検討終了とさせていただきたいと思いますが、よろしいですか。

(異議等なし)

(その他)

〔太田会長〕

はい。ありがとうございます。

予定していた議事は以上ですが、そのほか事務局から何かございますか。

〔事務局〕

特にございません。

〔太田会長〕

はい。皆様方今日は改めて、ご出席いただきましてありがとうございました。

それでは本日の議事は以上といたします。事務局にお返しします。

(閉 会)

〔事務局〕

どうもありがとうございました。次回の委員会日程については、改めてご連絡させていただきたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

最後に増田局長から一言ご挨拶させていただきます。

〔事務局（増田局長）〕

本日は長時間、ご議論いただきましてありがとうございました。太田会長はじめ委員の皆様、貴重なご意見をいただいたと思ってございます。

三つの特区提案がございましたが、いずれも今回は一回検討を止めるということでございますが、今いただいた特区ではなくて、北海道庁に、課題をいただいたと思ってございますので、それは関係部にも情報提供しながら、私ども人口減少が大きなテーマでございますので、過疎地域の対応と観光を今後どうしていくのかということ、今言った道民がどう生き生きと暮らしていくのかというようなことも含めて、課題として認識をして、委員からいただいた意見を、貴重な意

見として、参考にさせていただきたいと思います。また引き続き、今後提案の状況によっては近いうちにあるかもしれませんが、また引き続き委員の方よろしくお願ひしたいと思います。

今日はどうもありがとうございました。

[事務局]

本日の委員会は以上でございます。改めましてどうもありがとうございました。