

## 第 70 回 道州制特別区域提案検討委員会

日 時： 平成 27 年 7 月 24 日（金） 10:00～11:36

場 所： 道庁赤れんが庁舎 2 階 2 号会議室

出席者：

（委 員） 河西会長、太田委員、岸本委員、佐藤委員、寺下委員

（事務局） 総合政策部地域主権・行政局 田中局長、榎道州制特区担当課長 他

（河西会長）

定刻になりましたので、第 70 回道州制特区提案検討委員会を開催いたします。

本日は、これまでに寄せられた道民アイデアのうちの 6 項目について第 1 次整理を行いたいと思います。

本日の議事に入る前に、前回委員会の審議結果について簡単に確認をしておきたいと思っています。

参考として、お手元の席上配付資料をご覧ください。

前回は、前々回から継続検討していた「温泉付随可燃性天然ガス利用の促進」その他、「海洋地質調査の際の鉱業法適用の見直し」、「合同墓の埋葬」、「ホテル・旅館業における外国人技能実習期間の延長」、「観光立国推進旅行券の発行」の 4 項目について審議し、いずれも一旦検討を終了することといたしました。

なお、442 番の「ホテル・旅館業における外国人技能実習期間の延長」に関しては、1 次整理の理由を別途調整することといたしました。

また、今後、人口減少社会において北海道のこうした産業をどう人材確保をしていくか。そのあたりに関しては、委員の皆様から色々な意見が寄せられ、今後も折りを見てこういった場で議論をしていくということになったかと思っています。

前回委員会の審議結果の概要については以上であります。よろしいでしょうか。

それでは、議事 1 の道民アイデアの 1 次整理に入る前に、前回審議した「ホテル・旅館業における外国人技能実習期間の延長」の 1 次整理の理由について別途調整となっておりましたので、事務局から報告をお願いいたします。

（事務局）

それでは、資料 1 の道民アイデア整理表を使ってご説明します。

アイデアの概要は、現在 1 年間となっているホテル・旅館における外国人技能実習期間を、3 年間又は 5 年間とし、ホテル・旅館の業務とともに、日本文化のおもてなしを習得させたいというものでした。

これに対して、1次整理の対応方向の原案では、出入国管理は国の専掌事項であり、道州制特区提案には馴染まないため、一旦検討終了としておりました。

この理由に関して、出入国管理は、国の専掌事項であるという断定的な表現を避け、事実関係の整理の四つ目の○印の道の取組について記載をしてはどうかのご意見をいただきましたので、そのような形で修正をしております。

(河西会長)

ただ今の事務局からのご報告に関しましてご意見・ご質問があればよろしくお願いたします。

それでは、今の事務局のご説明どおり道民アイデアの1次整理を行いたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、本日の1次整理の進め方については、これまでのとおり1項目ずつ審議を進めてまいりたいと思います。1項目ずつ委員の皆様から質疑・意見交換をいただき、そして一旦検討を終了として1次整理をするか、更に議論を深めるか、分野別審議に進めるなどの対応方向について、一定の結論を得てから次の検討項目の審議に入りたいと思います。

それでは、「市街化調整区域内における貨物自動車運送事業用施設建設の適法化」について、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

それでは、説明させていただきます。

まず、市街化調整区域とは、森林や農地、そういった自然を保全するために建物の整備を原則行わないとしているエリアのことです。

また、貨物自動車運送事業とは、荷物を有償で運送する事業となっており、その区分については、事実関係の整理の①のようになっております。

一般貨物自動車運送事業というのが中央と左側の欄になっております。他人の求めに応じて有償で荷物を運送するとされております。

右端の特定貨物自動車運送事業は、ある特定の者の需要に応じて荷物を運送する事業です。いわゆる、子会社とか系列会社とか、そういったところが運送するような場合に該当します。ちなみに、道内では、53社ほどが存在しております。

また、一般貨物自動車運送事業のうち、左側の特別積合せ運送事業は、不特定多数の方から集めた荷物を、ある拠点からある拠点へ定期的に配送するというような事業です。いわゆる、宅配便や郵便局のような事業が該当します。これについては、道内に14社ほどが存在しております。

なお、中央の欄の一般貨物自動車運送事業のうちの特別積合せ運送事業以外の事業は、他人の需要に応じて貨物の運送を行う事業です。いわゆる、トラック運送会社などが該当します。これについては、一番数が多くて、道内に3,400社ほどが存在します。

今回のアイデアは、現状では、特別積合せ運送事業、宅配業者の方々が該当するような区分だけが例外的に市街化調整区域での開発許可の手続きが不要とされていますが、一般貨物自動車運送事業の特別積合せ運送事業以外の方と、特定貨物自動車運送事業の方についても同様に許可手続きを不要にして、市街化調整区域に特別の手続きなどを必要なく施設を建てられるようにすることで、自動車運送事業の発展、物流の円滑化を図ろうという提案です。

事実関係の整理の②のところです。都市計画法では、市街化調整区域を、市街化を抑制すべき区域と定めており、新たな建物を建てたり、増築することを極力抑えるエリアとして、新たな建物を建てたりする行為を原則許可が必要なものとしております。

次に、しかしながら例外というものがございます。③の部分です。公益上必要とされている建物のうち、政令で定める建築物の建築については、市街化調整区域であっても特別に開発許可の手続きは不要とされています。

この手続き不要の施設は、④に四角の枠で囲まれた施設があるのですが、道路関係施設、河川関係施設、公園施設、鉄道施設、図書館、そして公民館といった公益性の高い施設とされております。

この中に、特別積合せ貨物運送事業の用に供する施設が含まれていることから、特別積合せ貨物運送事業は、開発許可の手続きが不要となっております。

最後なのですが、実際に許可を申請した場合、どのようなことになるのかということです。開発許可の許可権者は、都道府県知事の他、政令指定都市・中核市、その他地方自治法の規定に基づく事務処理特例条例による権限移譲先となっている市町村の長とされております。この市町村というのは、北海道の場合は、小樽市・松前町・音更町など、38市町村となっております。

許可権者によって多少基準は異なるのですが、道の場合は、建設する施設について物流総合効率化法の認定を受けている、又は、四車線以上の国道、若しくは道道に接している、又は、市街化区域内に工業系の用途地域がないといったような一定の基準を満たせば、特別積合せ運送事業以外の一般貨物運送事業についても開発許可を得ることは可能となっております。

ちなみに、先程説明した物流総合効率化法については、例えば、その施設が高速道路・空港・港湾、そういったところの周辺5キロメートル以内に立地している。施設の規模が、床面積である一定の大きさ以上である。荷捌きスペースを有するとか、自動の仕分けスペースを有する。そういった物流を総合的に効率化するような試みのある施設が認定を受けられるとなっております。

以上を踏まえまして、1次整理の案についてです。

国では、人口減少社会を踏まえ、コンパクトに集積したまちづくりを進めるという観点から、従来許可の手続きが不要となっていた学校、病院、社会福祉施設などについても開発許可の手続きを踏むように、平成19年に都市計画法を改正してきた経緯があります。

こうした最近の傾向や、無秩序な市街化を抑制するという市街化調整区域の趣旨を踏まえ、一律に開発許可を不要にするのではなくて、個別案件ごとに施設の建設の適否を判断していくことが必要なのではないかとということで、案では、一旦検討終了としています。

(河西会長)

倉庫建設に関する、どちらかというと規制緩和に関わるご提案ということです。

ただ今、事務局より説明がございましたが、委員の皆様からご質問・ご意見があれば、よろしく願いいたします。

(寺下委員)

実際に、道内には、特別積合せ運送事業者以外が⑤の認定を受けていて、一定の基準を満たして、そういう物流施設のようなものを市街化調整区域に建てているという例はあるのですか。

(事務局)

物流総合効率化計画については、今までに道内で4社程が認定を受けています。

(河西会長)

事務局からは、1次整理の対応方向(案)ということで、一旦検討終了という結論が出ております。こちらに関しては、委員の皆様から何かご意見はございますか。理由も含めてです。

無秩序な開発をすることによって都市が無秩序に拡大していくことを抑える。そのような法律の趣旨を鑑み、そして、その一方で個別案件に関してその地域が判断できるというようなつくりつけになっておりますので、私個人的には、これで問題はないかなと思っておりますが、委員の皆様からご意見があればよろしく願いいたします。

それでは、「市街化調整区域における貨物自動車運送事業用施設建設の適法化」に関しては、一旦検討終了ということで、理由に関してもこのような理由ということで承認したいと思っております。

それでは、引き続き事務局から検討項目の二つ目、「補完通貨システムによる道債・市町村債の計画的減債の検証実験」について説明をお願いいたします。

(事務局)

まず、アイデアの概要のところですが、2060年代には債務残高が8000兆円を超えると予測されており、このままであれば国家が破綻してしまうということで、これに備えて我が国の社会経済のあり方を根本から改める道州制導入のソーシャルデザインが必要ということ

です。

道や市町村が自立するため、抱える借金を道民の賛同を得て完全返済を目指すというアイデアです。

アイデアの中身につきましては、その次の段になりますが、法定通貨を補完する補完通貨システムを導入し、補完通貨システム構想の一部を実施する。

この補完通貨システム構想というのが、次のカッコ内に入っております。道民の資産・企業資産を原資に個人・企業が補完通貨に移し替えて使用する補完通貨制度、道及び市町村が抱える累積債務の減債制度などを導入して、補完通貨流通の管理を自治体に委任する。それから、補完通貨データの移動に係る手数料を課さない。減債制度に係る電子債券の引受け金利を銀行の預入金利の2倍程度とする。

そのようなシステムを導入して、道の再生・地方分権の道筋を明らかにすることができるというアイデアです。

アイデアとしては、これだと少しわかりづらいものですから、この方はホームページを立ち上げておりましたので、そのホームページを見せていただいた上で、このアイデアの補足ということで事実関係の整理のところに記入しております。

まず、道民・企業資産を原資に個人・企業が補完通貨に移し替えて使用する補完通貨制度というものは、インターネット等を介して電子決済する補完通貨システムを導入し、道民・企業資産、主に預金ですが、この預金を原資に個人・企業が補完通貨システムに移し替えて、補完通貨を使用して電子財布により物品の購入やサービスの提供を受け、システム内で決済を行う際に、道民に協力をいただいた額、例えば、購買代金の10%分を自動的にプールして、財政規律の回復に要する費用、債権の償却などに充てるという制度です。

もう一つ、道及び市町村が抱える累積債務の減債制度というのは、道が累積債務、地方債を早期に償還するために新たに発行する、要は、電子債券を新たに発行するというもので、それを道民の家計金融資産を原資に道民に購入していただくというものです。

電子債券の利率は、1%程度で、原則1年ごとに元利償還。元利償還の原資は、電子財布で、先程説明した道民に協力いただいた分で賄うというようなアイデアです。

これを受けまして、1次整理の対応方向の案としては、本アイデアは、道等の債務を道民の資産、寄附等により解消することを提案しているもので、道の財政上の施策として検討すべきものであり、道州制特区提案の対象として取り扱う内容ではないということで、一旦検討終了としております。

(河西会長)

ギリシャの経済危機などがある今の時代には、非常にタイムリーな、構想の大きなご提案かと思えます。ただ今の事務局からの説明に関して、ご質問・ご意見があればよろしくお願ひいたします。

私から1点確認です。こちらのご提案というのは、栗山町などで実証実験を行っていた

地域通貨を道全体で行っていく。その仕組みに関しては、WAON とか nanaco、ああいった流通系がやっているような、インターネットなどを活用した、そのような仕組みでやっていく。3 番目としては、購入代金の 10%を自動的に寄附していくような仕組みを組み込んだ。そのような仕組みというように理解してよろしいのでしょうか。

(事務局)

そのとおりです。

(河西会長)

そうしますと、道民税を 10%引き上げていただいた方が手っ取り早いかもしれないというふうに個人的に思ったところです。

(佐藤委員)

端的にいうと、購入したときに、10%多く負担するという理解でいいのですか。

(事務局)

そうです。

(佐藤委員)

わかりました。

(河西会長)

道内だけ消費税が更に 10%高くなるような感じですよ。

(佐藤委員)

次の話題なのでしょうけれども、理由として、地域の自主自立を促進する道州制のモデルをつくるという道州制特区提案検討委員会としては、エネルギー、人材、食、自給率の問題、検討すべきところは色々あると思うのです。当然、その中に地域通貨というものも入ってくると思うのです。

ですので、この理由の 3 行については、個人的な感想なのですけれども、まさに道州制特区提案検討委員会の題材としては適材なのかなと思っていたのです。

財政とか、地域通貨という自主自立を促進する一つのツールとしては非常に有効なツールだなと思うのです。

ただ、この内容については、そぐわないといえますか、相当煮詰めて検討しないと、「道等の財政上の施策として検討すべきものであり」とありますが、道等の財政上の施策と連携して検討すべきものというように理解しておりますが、どうでしょうか。

(事務局)

財政上の議論を申し上げますと、これまで借りてきた借金の返済財源として皆さん 1 割負担してくださいということは、財政上の施策として検討すべき選択肢としてあり得るのではないのですけれども、現行の税制などを考えたときには、非常に道民の皆様には無責任なことになってしまうと思います。

佐藤委員もおっしゃったように、地域通貨のあり方をどう考えるかということについては、まさに北海道が自立するというときに、オランダで独立できているのに、なぜ、どうなのだという議論もかねてよりあったわけなのです。国からの交付税措置などをはじめとして、道の場合、歳入総額に占める税収の割合というのは、大体 2 割程度でございまして、そういう中での信用力をどう担保するか。かなり国に依存しているところがあるものですから、現実問題としては、信用力のことも含めまして、なかなかハードルは高いかなという印象を持っております。

(河西会長)

地域通貨に関しては、道州制特区提案検討委員会にも何度か出てきております。

どちらかという、何か権限をもらってくるというよりも、むしろ国家戦略特区とか構造改革特区というような制度でやったほうがいいのではないかと思うようなご提案が多かったと思います。

また、サイモンズという民間のポイントカードをやっている会社なども鷹栖町と組んで、購入金額の一定割合を自動的に寄附するような仕組みができております。そういう色々な取組なども行われておりますので、このあたりは民間の創意工夫にお任せした方が、今のところはいいのではないかということをお個人的には思っております。

それでは、特にご質問・ご意見がなければ、一旦検討終了、理由としては、ここに書かれてあるような内容でよろしいでしょうか。

佐藤委員、何かありますか。

(佐藤委員)

一旦検討終了ということについては、それはそれで結構なのですけれども、今のご説明をいただいたとすると、道州制特区提案の対象として取り扱うべき内容ではない、それは、権限を移譲してもらわなければならないという理解ですよね。

この会議体で検討する内容ではないという理解であれば、そのように書いた方が、どうなのでしょう。

(河西会長)

どちらかというこれは、施策提案ということなので、権限をもらってくるのか、そのようなレベルの話ではなくて、道として、先程佐藤委員がおっしゃったように、地域通貨

というのは、道州制を考えていく上ではすごく重要なツールなので、施策提案としての方が望ましいのではないかというようなニュアンスが事務局からの答えにあるのかなと思っているのですが。

(事務局)

今いただきましたご意見を基に、理由のところの書き方を次回までに考えさせていただきます。

(河西会長)

それでは、この補完通貨システムのアイデアに関しては、一旦検討終了とさせていただいて、理由の文言は事務局で調整して、次回ご説明いただきたいと思います。

それでは、続きまして三つ目の検討項目、「国際規格の道路標識の並列表示」について、説明をお願いいたします。

(事務局)

資料4と参考資料2で説明します。

まず、道内なのですけれども、外国人観光客が増えてきております。それに合わせてレンタカーの利用者、外国人でレンタカーを利用する方々も年々増えてきております。

北海道レンタカー協会の調べによりますと、平成26年度の貸し出し件数が、ここ5年間で約2.5倍に増えてきているということでありました。

今回のアイデアは、外国人観光客がレンタカーを利用したときに、道路標識が自国のものとデザインが異なるため、事故に遭う危険性が高いのではないかとということ。特に、一時停止。止まれという標識について国際規格に準じた八角形のものがあります。それを日本の標識と並べて表示してはどうかというアイデアです。

参考資料2の1ページ目をご覧ください。

日本は、一番左側の形で、逆三角形の赤いものです。

ただ、台湾、韓国、中国、香港の標識がありますけれども、様々な形であるということです。台湾は八角形、韓国も八角形、中国は日本と同じ逆三角形、香港は丸です。

一方、先程言いました国際規格については、国際連合標識というものがあります。それが下の二つです。

実は、止まれには二つのパターンがあります。左側のものが八角形でSTOPと書かれているものです。もう1パターンが、丸の中に逆三角形が入っているもので、この二種類が国際連合標識ということでデザインが定められています。

今回のアイデアは、国際連合標識の八角形のものと同様の止まれという標識を併せて表示することによって、外国人観光客の交差点の事故を減少させることができないうかといったものです。



資料4に戻ります。

事実関係の整理のところでは、まず、道路交通法第4条第1項で、都道府県公安委員会は、交通安全を守るために道路標識を設置して交通を規制することができることとされています。

一方、道路交通法第4条第5項で、その道路標識の種類又は様式、いわゆるデザインは、内閣府令・国土交通省令で定めるとされています。

具体的には、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令、いわゆる道路標識令で定められています。

○印の3つ目、一時停止、止まれ、こういった標識を含めまして道路標識の種類・様式、いわゆるデザインについては、道路標識令で定められています。

このため現状では、道路標識令で定められていない国際連合道路標識を一時停止標識と併せて表示することはできません。

なお、○印の五つ目、補足になりますが、参考資料の最後のページ、一時停止標識のデザインについてというところです。日本の道路標識のデザイン・形・色というのは、一番上の国際道路標識のデザインを基に定められているということです。

ちなみに、日本の一時停止の標識は、中央の止まれという三角形のものなのですが、どこを参考にしたかというところ、国際道路標識の前方優先道路というものがあります。運転者に対して、徐行、又は一時停止をすべきということを指示する標識なのですが、こちらを参考にして三角形のデザインに決まったということでした。

資料4に戻りまして、1次整理の対応方向といたしまして、標識を設置する権限は都道府県公安委員会、つまり北海道にあります。今回いただいたアイデアを実現するためには、標識のデザインを定める権限を国から道に移譲する必要があります。しかしながら、規制標識は生命や交通安全に直接関わるということで、地域ごとに標識のデザインが各々定まった場合に、例えば、海外で出版される旅行のガイドブックで地域ごとに異なる色々なデザインの止まれの標識を掲載しなければならなくなるといったようなことから、外国人観光客の混乱を招くという恐れもあるということです。わかりやすい標識という面からは、全国で統一されたデザインが望ましいというようにも思われます。

こうしたことから、本提案につきましては、全国的な規制改革に関することから、内閣府の規制改革ホットライン等、他の制度により国に対する要望をしていくといった方法がよいのではないかと、一旦検討終了という区分になっております。

最後に補足です。道では、外国人観光客の交通安全を守るために、冊子をインターネット上で公開して、日本の標識のデザインなどの周知に努めているということでした。

(河西会長)

それでは、ただ今のご説明に関しましてご質問・ご意見があればよろしくお願いたします。

(太田委員)

北海道は、交通事故が多く、交通安全に関しては特に気を付けて、特に観光客誘致に力を入れているので大変気にしなければならない案件だと思っています。

私は、過去にアラスカ州で運転免許を取得したことがあるのですがけれども、大変簡易な免許試験で、こういった交通標識というものの出題はなかった記憶があるのです。それでも運転できていたというのは、STOP という誰にでも、世界中の人がわかる表記があったからだと思っています。

よく考えてみますと、昭和 38 年から日本語表記の止まれだけしかないというのは、大変日本としては問題だということを改めて思いました。

また、今回レンタカーの話がきているのですがけれども、この委員会で検討するべきかどうかというところを皆さんにお諮りしたいのです。

自転車も道路交通法に沿って守らなければならないのですが、レンタカーの場合、中国の方は国際免許でも運転できないと聞いています。香港の方ですとか欧米の方はできると聞いています。

中国の方でも実は、大量の方がインバウンドで、自転車でツアーを組んで大挙して北海道に押し寄せていらっしゃるということを聞いております。30 人とか 40 人で来られて、グループに分かれるのです。30 キロ、40 キロぐらいで走行するロードバイクに乗っている方たちがいまして、たぶん先行してブツ飛ばすと思うのです。

そういった場合に、景色のよいところで走行した場合に、勝手に集団で行ってしまうということが考えられます。

そうした場合に、海外の方で止まれ標識がわからなくての事故というのは、大変危機感を持って何とかしなければならないという思いがあります。

まず、止まれという標識は、日本語表記だけではなく STOP を入れるべきだということを思っています。

ただ、道路標識に関しましては、各自治体で勝手に、どこどこまで何キロですとか、給水ポイントですとか、勝手に道路に設置をしているところがありますので、それは道警にその道路につける権限が下りていて、自治体が許可・認可を受けているのかなという、そのあたりを教えていただきたいのが 1 点。

止まれの下に各自治体が勝手に STOP というものを貼りつけるということも、たぶん同じ棒にできるかどうかはわかりませんが、近くに立てるということは可能ではないかと思えます。これは、特区というところで検討するべきなのか、若しくは、海外からお客様がたくさん来られて、観光立国をしますよというふうには北海道が宣言しているのであれば、道路標識の止まれ以外にも勝手にデザインを決めて設置するという権限をよこしてくださいというように議論するべきなのか。

いずれにしても、止まれだけではなく、英語標識を全国的にも早急にするべきだと思います。北海道として検討するべきなのかというところは是非皆さんのご意見をいただきたいと思います。

(河西会長)

実際に車を運転していらっしゃる方も多くいらっしゃいますが、太田委員からご発言がありました。

岸本委員、お願いいたします。

(岸本委員)

私自身も標識を、どちらかという国際化に合わせて外国人の方も理解できるような形に変える必要性はあると思っています。

これから特に、東京オリンピックもさることながら、札幌もオリンピックに立候補するということになっています。今後、とりわけ外国人が多くなると、単に札幌だけの問題ではないのかもしれませんが、北海道全域で道路標識の国際化というものは必要であろうと思っています。

ただ、問題は、道路標識の止まれの下に、例えば、STOP というような貼り紙を貼ることはできないのかということです。これをやると、おそらく法令違反という形になって、まずい。場合によると、個人がやったときには、勝手にいじったという形で処罰の対象になってしまう可能性があります。

では、道路標識の近くに、これはSTOPの意味ですよというような形の標識を立てるとなったときに、道路標識を見えにくくしている。あるいは、道路標識、混乱させるというようなことで公安委員会から除却せよと言われる可能性がある。

建て方にもよるのでしょうかけれども、標識のすぐ近くに立てるということは、おそらくまずいという形になろうかと思うのです。

他方、標識から離れたところに建てて意味があるのかという問題がある反面、仮に、離して、本来の道路標識を認識することに支障がない形で独自に標識を建てるということ、それ自体ができるかとなると、おそらくは、道路交通の標識の設置権限というものそれ自体が都道府県公安の専管事項という形になりますので、これを都道府県、あるいは市町村が独自にやるという形になると、おそらく公安の権限を犯しているという形になってしまう危険性があると思うのです。

その中でどうするかとなったときに、太田委員がおっしゃったことそれ自体は、私も主旨賛成であること前提なのですけれども。結局のところ、一旦検討終了の理由付けのところなのですけれども、最終的に手っ取り早くは、標識というものを国際化する方向でいってもらわないと困るのだという形で、まず、標識の内容を国際化するよう働きかける。

その上で、外国人にも理解できるような標識を、道路標識令で、可能な限り今後の国際化に合わせて見直しをしてほしいということを言い続けると同時に、それがかなったときには、他方では、あくまでも都道府県公安委員会がその改正された標識令というものに基づいて国際化に沿った標識というものを適切に配置していくことが王道なのかな。

それは、他方では時間がかかるというところがあるかとは思っています。かといって、独自に貼ったり、近くに置いたりすると、公安委員会は、おそらく文句を言うのではないかと思うのです。

それが、私のお話を伺った上での見解です。

(河西会長)

非常にしっかりと整理していただきました。ありがとうございます。

北海道で運転する方々が、海外から来た観光客、その観光客も色々な国からいらっしゃっている。また、観光だけではなくて本州からトラックの運転手も来ている。そうすると、やはり北海道だけの独自の標識を立てること自体がいいのかどうかということに問題があるような気がします。

やはり、全国的に国際化を進めていくのであればそういう方向で検討して、全国一律にやっていただいたほうが良いと私も思っております。

太田委員から追加発言などはありますか。

(太田委員)

大変勉強になりました。ありがとうございます。

ただ、止まれだけでは、国際的にSTOPという表記になるように求めていくところで、何か権限をもらえないかということ、頭をひねることができましたらと思います。

特に、道路交通法に関して、自転車に関して申しますとグレーの部分が大変多くて、その解釈や権限だけ北海道にということは何かないかということ、日々考えておりますので、是非、北海道から何か求めていくというようなチャンスがあればやっていきたいと思っております。

今回は、このあたりで一旦終了ということでよいかと思っております。

(河西会長)

それでは、1次整理の対応方向としては、一旦検討終了。そして、理由に関しては、岸本委員から色々とお話をいただいたので、それを踏まえて理由に関しては、少し文章を検討していただけないでしょうか。

(事務局)

先程、岸本委員がおっしゃったように、国に対して標識の国際化をしてくれと。そのためには政令を見直してくれといった形で、この○印の二つ目に書いておりますけれども、規制改革ホットラインというものも全部オープンになってきますので、標識の国際化をやってはどうかといった形で情報提供、助言をしていきます。

(河西会長)

ありがとうございました。

それでは、今の議論を踏まえまして、この提案に関しましては一旦検討終了。理由に関しては、事務局で文章を練っていただいて、次回にでもご説明いただければと思います。

それでは、検討項目の四つ目、「テレワークの促進策」について説明をお願いいたします。

(事務局)

それでは、資料5番と参考資料3を使って説明させていただきます。

アイデアの概要は、テレワーク（在宅勤務）の促進は、人口減少社会において、出産に伴う退職などによる労働人口減少の補てんや、企業が集中する都市部から地方への人の移動の促進の一つの有効策と考えられる。

しかしながら、導入企業は少数であり、また、テレワークに不安を持つ労働者も少なくない。

広域分散型の本道では、特にテレワークのメリットが実感できるはずであり、テレワークの導入が促進されるような、企業への税制面等の優遇措置や労働時間規定の制度化など、大胆な施策・改革が必要であるというものです。

次に、事実関係の整理です。

テレワークとは、パソコンなど情報通信技術を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方をいいます。

参考資料3の1ページ目に、「テレワークの意義・効果」という資料を付けておりますのでご覧ください。

テレワークの主な形態ということで並んでおります。今回のアイデアは、一番上の雇用型の在宅勤務に関するものです。

次に、アイデア整理表の事実関係の整理の○印の二つ目です。

国においては、平成25年6月に「世界最先端IT国家創造宣言」が閣議決定され、同宣言工程表において2020年までに「テレワーク導入企業数3倍」、「雇用型在宅型テレワーカー数10%以上」の政府目標が掲げられ、テレワークの普及・促進施策が進められているところです。

参考資料の3ページ目に工程表をつけております。

表の上の方にテレワークの普及・促進とあり、総務省、厚生労働省を中心として実証事業などの施策が進められているところです。

次に、事実関係の整理の○印の三つ目です。

地方公共団体によるテレワークを行う企業への優遇措置については、法律上制限されていない状況となっております。

また、○印の四つ目、労働時間についてです。自宅でテレワークを行う場合にも、労働時間について労働基準法が適用されることとなっており、厚生労働省では、労働時間等に係る労働基準関係法令の適用や注意点についてガイドラインを作成し、適切な在宅勤務の導入・実施の促進を図っているところです。

参考資料の4ページ目をご覧ください。

こちらは、厚生労働省が作成する「情報通信機器を活用した在宅勤務の適切な導入及び実施のためのガイドライン」のパンフレットとなっております。

4ページの真ん中の吹き出しにもありますが、一般的にテレワークがなかなか広がらない要因として、企業側からすると「労働者の労務管理が難しい」といった懸念、こちらは、企業側・労働者側ともになのですけれども、「労働基準法などは適用されるのだろうか」といった疑問を持つ方が多く、興味はあるものの踏み出せないというようなこともあるようです。

そこで厚生労働省では、自宅でのテレワークにあたっての労働基準法などの法令の適用の注意点について、こうしたガイドラインを作成し、適切な在宅勤務の導入実施の促進を図っているところです。

次に、アイデア整理表に戻っていただき、道州制特区制度との整合性についてです。

先程申し上げたとおり、テレワークを行う企業への優遇措置は、現行制度でも可能であるため、道州制特区には馴染まないとしております。

以上を踏まえて1次整理の対応方向についてです。

テレワークを行う企業への優遇措置は、現行制度でも可能であること、また、労働時間については、厚生労働省において労働基準法の適用や注意点についてガイドラインを作成し、適切な在宅勤務の導入・実施の促進を図っているところであることから、一旦検討終了としてはどうかと考えております。

なお、道においては、テレワークの普及・推進事業として導入支援や普及開発セミナーを実施しております。

参考資料12ページに参考として事業のリーフレットを付けておりますのでご覧ください。

13ページ目にありますとおり、テレワークの導入を希望する企業に対して、無料でコンサルティングや社内研修を実施し、導入の支援を行っております。

また、その下ですけれども、1月から3月には普及啓発セミナーを実施したところです。

それから、アイデア整理表には入っていないのですけれども、これから実施する取組のご紹介といたしまして、参考資料の14ページ目をご覧ください。

こちらは、総務省で行っている「ふるさとテレワーク推進のための地域実証事業」に係る委託候補事業のうち、別海町で行う事業の概要となっております。

委託契約が今後行われることから、委託候補となっておりますが、全国から37件の事業提案があって、その中から15件が委託候補として選ばれたものです。今後委託契約を進めていくこととなっております。こちらは、道も共同提案させていただいた事業でしたので、参考までにご紹介させていただきました。

(河西会長)

それでは、ただ今の事務局からの説明に対しましてご質問・ご意見があればよろしくお願いいいたします。

寺下委員のようなお仕事であれば、テレワークは十分可能ではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

(寺下委員)

うちの会社も、テレワークといいますか、在宅で就業できるような仕組みを持っていますので、希望すれば在宅で勤務することもできます。

テレワークといったときは、資料にもあったのですがけれども、私のように勤めている人が在宅で勤務するやり方と、そうではなくて、一人の事業主として外から仕事をもらって仕事をするというやり方があります。たぶん、会社に勤めている人が在宅で働く仕組みをつくるというのは、ある程度、何とかすればどこの会社でもできるのかなという気はするのです。個人で在宅ワーカーとして働くということを選択するといいますか、それを普及するということのほうが結構骨なのかなと。

道庁の仕事で、うちの会社で、一人親家庭と障害の方を対象にした在宅ワークの事業を4年ぐらいやらせていただきました。そこで一番大変だったのは、仕事を切り出して在宅ワーカーの人に振り分けるというところだったのです。どうしてもその単価が低くなってしまふのです。

それが道州制特区なのかどうか、自信がないのですが、企業の中で働いている人を在宅ワーカーにするということは、頑張っただけということではないのですけれども、そうではない、新たに在宅ワーカーとして仕事を切り出していくような仕組み、そういうことに力を貸してあげるといような仕組みは必要なのかなと思いました。

(河西会長)

道州制特区で何か権限をもらってくるというよりも、働き方やビジネスの仕組み自体を変えていかないと、SOHOと呼ばれる自宅をオフィスにした個人事業主は増えていかないかもしれないですね。

そのSOHOの先駆けの太田委員、何かありますか。

(太田委員)

こういったものが広がれば、今後、北海道は、過疎・高齢化の先進地域というような言い方をされておられますけれども、良き全国の事例になるかと思います。

(河西会長)

実際にビジネスをやっている佐藤委員、いかがでしょうか。

(佐藤委員)

アイデアの概要の意味がよくわからないのです。

結局、道州制特区ではなくても全然かまわない、現行制度でできるのですよね。

(河西会長)

そうです。

(佐藤委員)

一旦検討終了で問題ないと思います。

(河西会長)

それでは、この提案に関しましては一旦検討を終了。そして理由もこのとおりということで承認いたします。

それでは、次の「交通安全に関する特許を活用した地方創生」について説明をお願いいたします。

(事務局)

それでは、資料6をご覧ください。

アイデアの概要です。この方からのアイデアは、電波ハザードランプという機械を北海道で実証実験をしたかどうかという提案です。

上の段落のところは、更に実証できた機械を全国的にアピールして、夕張市を販売元として販売して、夕張市の財政の好転に寄与できないかというアイデアです。

この電波ハザードランプというものなのですが、事実関係のところにも入っておりますけれども、500メートル先まで届く電波によって緊急事態を事前に他のドライバーに知らせる送受信装置というものです。

今、ハザードランプがついていますが、そのボタンを押すと電波が発信されるというシステムになっています。



この方が、そのシステムを考えた理由としては、自動ブレーキが大分普及はしてきていますが、高速道路では止まらない状況である。一台前の車両が停車しても感知できないということで多重事故が起きる可能性がある。

また、更に高速道路では、停止した場合、三角表示板を設置しなければならないという義務があります。これによって逆に高速道路上で人がはねられるというような事故も起きているということから、このような電波ハザードを普及したらどうかということです。

最終的には、危険な三角表示板の設置義務について、実証して、変更することができれば、電波ハザードランプの設置義務化に向けて大きくアピールすることができるということになっています。

事実関係の整理です。車両への設置義務は道路運送車両の保安基準という省令によって定められております。

例としては、シートベルト、発煙筒、ESC という横滑り防止装置というものがあるのですが、このESCは、平成22年12月に改正されて装着が義務化されました。諸々、他にもたくさんありますけれども、そういうものがこの保安基準の中で定められています。

もう一つ、先程の三角表示板については、道路交通法においてその停止表示機材を表示しなければならないというようになっております。

ただ、先程の保安基準の中では、車両に搭載しなければならない義務としては記載されていないところです。

シートベルトは、保安基準で車両への装着義務が、そして、道路交通法で運転手等の装着義務が課せられています。

これを受けまして1次整理の対応方向の案です。

三角表示板の設置義務については安全に関わることであり、慎重な対応が必要であること。また、実証実験については、その実施の必要性というものを検討する必要がありますが、現行制度上可能ですので、道州制特区提案の対象とはならないという理由としているところです。

(河西会長)

私から1点質問させていただきたいと思います。

方向としては、一旦検討を終了ということで結構だと思います。

もちろん、これを見ると、どちらかというとなんか新たな特許を取って、それを北海道で活用してみませんかというようなもので、道州制特区で権限をもらってくるのか、そういうものではないかと思います。

ただ、もう一方で、公道上での実証実験、最近では、グーグルなどが自走式の自動車を豊田市で公道上で実験できるようにする、そのようなニュースを見た記憶があります。こちらに関しては、どちらかというとなんか規制緩和、公道上でそのような実証実験を行うという規制緩和にはなるかと思うのですが、もし国に届出などの必要があって、それで公道上で

実験をするというような手続きが必要とされるものであったら、そこで権限の移譲で北海道知事にその権限をもらって、若しくは北海道の公安委員会に権限を移してもらうということもあり得るのかなと思いました。

今すぐお答してくれというものではなくて、もし、調べてみて、何かあればこの場で次回以降ご説明いただければありがたいと思います。

(事務局)

この実証実験に関していえば、そういう電波ハザードランプを付けるということに関して何か規制があるかといえば、ないと思うのです。

三角表示板の設置義務というものを含めて実証実験をするのであれば、非常に大きな話になってきます。ハザードランプをみんな付けて、更に高速道路で三角表示板を設置しないという実証実験というのは、そういう意味では、かなりハードルの高い実証実験になるのかなと思います。

電波ハザードランプを付けること自体は、特に何かあるというものではないかなと思います。

本当にやるとなれば大きな話でありますし、三角表示板の設置義務というところまでやるのかやらないのかとなると、難しいのかなと思います。

自動運転になれば、何も運転をしないわけです。それが何かの規則に引っかかっているのを規制緩和しているのかどうかというところは調べてみないとわからないのですが。

セグウェイが公道で走れるというのは、今回7月から認められるようになったということです。ただ、それも、どこでも走れるというわけではなくて、あくまでも監視する人を何人も配置してできるというようなことで規制緩和されているようです。

(河西会長)

それでは、他の委員の皆様から何かご質問・ご意見はありますか。

(太田委員)

本件に関しては、一旦終了でいいかと思います。

(河西会長)

それでは、「交通安全に関する特許を活用した地方創生」のアイデアに関しては、一旦検討終了。理由に関しては、安全面での慎重な対応ということと、実証実験に関しては、現行制度上で可能である。この二つを理由にしたものでよろしいでしょうか。

それでは、この提案に関しましては、事務局案をこのまま承認したいと思います。

それでは、最後の議題、その他です。事務局から何かありますか。

(事務局)

次回、71回の委員会につきましては、10月の中旬頃に開催をさせていただきたいと考えています。

もう1点、前回、合同墓の埋葬という道民アイデアに関して河西会長からご質問をいただいていたので、若干説明をさせていただきます。

アイデアの概要は、無縁墓や親族に継承の意思のないお墓など、管理不能なお墓を他のお墓に移し替える際に、一年以内に申し出るべき旨の官報報告及び墓地への立札設置を行う必要がありますが、この手続きを簡素化できないかというものでした。

これに対して、アイデアは、市町村長の権限に関する内容であるため、一旦検討終了となったところです。

この道民アイデアに関して、類似の事例として、所有者不明の空き家の場合についてご質問がございました。

今年の5月26日から空家等対策の推進に関する特別措置法が全面施行され、市町村は、「居住その他の使用がなされていないことが常態であるもの」を空き家と判断して、この法律を適用することとなっております。

国の基本指針では、「居住その他の使用がなされていないことが常態である」とは、建築物が長期間にわたって使用されていない状態をいい、例えば、概ね年間を通して建築物等の使用実績がないことは、一つの基準となるとされております。

(河西会長)

他人の資産を行政機関等が処分をするときは、概ね、社会通念上一年くらいが妥当であるというようなご回答かなと思います。

それでは、他になければ本日の議事は、全て終了いたしました。

どうもお疲れ様でした。