

第 41 回道州制特区提案検討委員会

日 時： 平成 23 年 1 月 27 日(木) 13:00～15:30

場 所： 第二水産ビル 3 階 3G 会議室

出席者：

(委 員) 井上会長、五十嵐副会長、河西委員、竹田委員、湯浅委員

(事務局) 総合政策部地域主権局 斎藤担当局長、伊藤参事

経済部観光局 窪田主幹

(事務局)

皆様、大変ご苦労さまでございます。定刻となりましたので、ただ今より第 41 回道州制特区提案検討委員会を開催いたしたいと存じます。

年が改まってから本日が初の委員会ということになります。井上会長をはじめ委員の皆様には、本年もどうぞよろしくお願ひ申し上げます。

本日は、委員 7 名中、宮田委員、南部委員が欠席とのご連絡をいただいております、5 名の方でのご審議ということになります。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

それでは井上会長、議事の進行をよろしくお願ひいたします。

(井上会長)

それでは、議事に入りたいと思います。

その前に、前回の委員会等の整理をしておきたいと思います。前回の第 40 回は 11 月 26 日、およそ 2 ヶ月前に開催したものです。その委員会におきましては、配布されております資料の 1 にありますとおり、新規の道民案件について 3 件、そして道庁内からの提案として継続審議案件となっております特区理学療法士・特区作業療法士の資格の創設の 1 件、合計 4 つの項目について審議を行ったところであります。

その結果第 5 回答申に向けて今後さらに検討を深めていくものとなった案件は、資料 1 の表の中で太字となっているものですが、道庁提案を除く 3 項目、すなわち 274・276・281 であります。

本日の委員会で審議していただく項目は、資料 1 の一番右側、頭に「41 回」と書いてありますけれども、その欄で○印がついている 4 つの案件、前回の委員会で第 5 回答申に向けてさらに検討を深めていく案件となった 3 項目と、改めて上程されました道庁提案としての 1 件があります。

それでは、具体的に本日の審議に入ります前に、まず前回の審議結果等について確認を行いますので事務局から説明をお願ひ申し上げます。

(事務局)

それでは、前回の審議結果のご説明でございます。前回の審議結果のご説明に入る前に道民提案のタイトルの整理についてご説明をさせていただきたいと思っております。

資料1でございますが、今、会長のほうからご説明があった道民提案が3つございます。274・276・281、この3つに提案を3月から約1年にわたってご審議、ご議論をいただいておりますが、当初の提案のタイトルと内容に違いが生じてきているものもございまして、タイトルを現在の検討内容に沿ったかたちに整理をさせていただければと思っております。

274番は、ふるさと納税のコンビニでの収納。276番は、認定NPO法人の認定権限の移譲。281番につきましては、自家用有償旅客運送の裁量権の拡大。このタイトルでご了承いただければ今後はこのタイトルで進めさせていただきたいというふうに考えてございます。

それでは、前回の委員会の審議結果につきましてご説明をさせていただきます。資料2をご覧ください。

まず資料2の2ページ目でございます。まず、地方自治法施行令第158条における「寄附金」取扱いの特例。「ふるさと納税のコンビニでの収納」でございます。

2ページの右下のほうにある「第40回提案委員会における分野別審議の論点整理」をご覧ください。前回の委員会では、道内市町村を対象として実施したアンケート調査結果につきまして事務局からご説明をしてご議論をいただいたところでございます。

委員の皆様からは、イニシャルコストを含めて、市町村が現実的に導入可能なコストの組み合わせを詰めておく必要があるというご意見ですとか、自宅でプリントアウトしたものをコンビニに持って行って支払うシステムといったものを活用できないかなど、コストやシステムについてのご意見をいただいたところでございます。

今後の対応方向といたしましては、第5回答申に向けて、市町村の経費や事務の負担軽減といったものを図る仕組みなどについて検討を深めていくということとなりました。

経費や事務の負担軽減を図るための手立てなどにつきまして後程分野別審議の中でご説明を申し上げます。

次に3ページ目の「認定NPO法人の認定権限の移譲」でございます。4ページをご覧ください。4ページの右手真ん中ほどにございます「論点整理」の欄でございます。前回の委員会におきましては、認定権限が道に移譲された場合の道における認定業務のイメージですとか、税制優遇措置の拡充による地方税への影響、こういったものにつきまして事務局のほうからご説明をしてご議論をいただいたところでございます。

委員の皆様からは、税制の見直しについては、国の議論がスピードアップしているけれども認定権限の移譲については議論されていないので、そこをメインにして検討をしていくべきではないかなどのご意見をいただいたところでございます。

今後の対応方向でございますが、国の動向を見据えながら、認定権限の移譲について第5回答申に向けて検討を深めていくということとなったところでございます。

本日は、昨年12月に決定されました平成23年の税制改正大綱の中の認定NPO法人に関

係する内容につきまして後程分野別審議の中でご説明を申し上げます。

次に5ページ、281番「ポストバス」でございます。6ページをご覧ください。6ページの真ん中の「論点整理」のところでございます。これにつきましては、国が全国一律で規定をしている自家用有償旅客運送に係る基準ですとか要件、こういったものを地域が独自に決めて実行できるようにする。こういう観点で整理をいたしました自家用有償旅客運送の現状と検討の視点につきまして事務局のほうからご説明をいたしました。

それとともに市町村有償旅客運送を実施している市町村を対象に行っておりますアンケート調査の内容などについても合わせてご説明をしてご議論をいただいたところでございます。

委員の皆様からは、スクールバスを使用することが法的に可能かどうか整理してほしいというようなご意見をいただいたところでございます。

今後の対応でございますけれども、市町村のアンケートの調査結果を踏まえまして第5回答申に向けて自家用有償旅客運送に係る裁量権の拡大について具体的な検討を深めていくということとなりました。後程分野別審議の中で市町村アンケートの調査結果などにつきましてご説明を申し上げます。

また、前期の委員会からの申し送りのありました継続審議案件、「特区理学療法士・特区作業療法士資格の創設」につきまして、提案者である経済部のほうから取り組みの状況と今後の提案の取り扱いについてご説明を申し上げてご議論をいただいたところでございます。

経済部からは、現在モデル事業を実施しております、事業性の検証ですとか事業化に向けた課題の整理を現在行っているところでございまして、課題の再精査といったものが終わりしだい新年度に改めてご審議をお願いしたいという説明がなされたところでございます。

委員の皆様からは、理学療法士が地域でもビジネスとして成立し、地域の健康づくりをフォローできるようになればよい。医療プラスビジネスという視点で検討していくべきというようなご意見もいただいたところでございます。

本提案の今後の取り扱いにつきましては、提案者である経済部の検討結果を待つということとなりました。

最後でございますが、第5回の答申時期につきまして道民提案の整理ですとか新たな提案の掘り起こしに今しばらく時間を要することから、答申時期を平成22年12月から平成23年3月に変更させていただきたい旨を事務局からお願いを申し上げましてご了承をいただきました。

前回委員会の審議結果につきましては、以上でございます。

(井上会長)

ありがとうございました。

ただ今事務局から説明をもらいましたのは、議事(1)前回(第40回)委員会での審議

結果の確認についてということでございました。

今、事務局から説明があった部分は、簡単に整理しておきますと、まず最初に案件 274・276・281、これは道民のみなさん方からの提案でありますけれども、およそ 1 年にわたる審議を通じて今後まとめる予定になっている第 5 回答申の案の項目につきましては若干改めたい、改めて冠をつけたいというようなことでありました。

これら 3 つの題目の変更についてご意見等々がありましたら後程賜りたいと思います。

その次には、前回 11 月に行いました第 40 回の審議の結果ということについて整理をしてもらいました。そしてその中で先生方の発言の要旨、さらに今後どのようにするかという対応の方向ということでまとめて整理をしてもらいました。

その後今度は、これはもう議論する必要のないことかもしれませんが、元々経済部から上がってきておりました特区理学療法士・特区作業療法士資格の創設という件につきましては、提案者のほうで改めて実施状況というものを見守りながら、その上で再提案したいというようなことがありましたので、一旦第 5 回答申の議論から棚上げするということになりました。

元々大きく違って、新しく委員になられた先生は、かなりフラストレーションがあるのではないかというふうに重々察知いたしますけれども、答申の時期というのがしだいにずれてきておまして、今度のところというのは、3 月というぐらいの時期になるのかというふうに思いますけれども、ここは死守してやっていきたいと思っておりますけれども、それが 12 月末までということがずれたということでありました。長い説明ではなかったのですが、ポイントはそういうところかなというふうに思います。

確認させていただきたいのは、まず 1 番目です。私が申し上げました 2 番目以降の部分は、これから次の議題(2)分野別審議についてということで審議していただければいいわけですから、ひとつは題目の変更についてご意見等々があれば賜りたいと思います。いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

いずれにしてもこれが最終の議論ではありませんので、また最後のとりまとめの段階で必要があれば再検討するというところで本日のところは、一応このように変えるということで、その方向性についてご理解を賜っておけばよろしいのかなというふうに思います。

私ばかり話が先にいって申し訳ありませんが、前回のまとめのところでこのような発言があったのだけれどもそのところが書いていないとか、そのようなところがあつたらお出しいただきたいと思っております。

よろしいでしょうか。

では、先に進ませていただきたいと思っております。また今ふれました点につきましては(2)、あるいはそれ以降のところについて答申の時期等々についてもご意見があればその段階で賜りたいと思っておりますから、その後は自由にご発言をいただきたいと思っております。

では(2)「分野別審議について」ということで、これについて事務局のほうから順次説明

をいただきたいと思います。

(事務局)

それでは、分野別審議の説明に入らせていただきます。資料 3-1 の(1)でございます。「ふるさと納税のコンビニでの収納」についてご説明をさせていただきます。

A3 の資料をめくっていただいて 2 枚目を見ていただきます。前回の委員会で五十嵐委員から、北海道市長会が国に要請をしております、「ふるさと納税制度においては、寄附金控除に関する申告手続きの負担軽減を図ること」の詳しい内容、それと合わせまして市長会の要請に対する国の反応についても確認をしてほしいというお話がございました。市長会に確認をいたしましたのでその内容について最初にご報告を申し上げます。

まず申告手続きの負担軽減の内容でございます。これにつきましては、ふるさと納税を行った寄附者の寄附金控除の手続きの負担軽減を図ってほしいということでございまして、具体的に申しますと、現行は、確定申告で行いますが、それを年末調整による手続きに変更してほしいという内容だそうでございます。

寄附金につきましては、所得税法上、年末調整の際に控除を行う項目とされております。従いましてふるさと納税に係る寄附金控除についての年末調整による控除というものはできないということに現在なっております。

この寄附金の年末調整に関しましては、新たに国の動きがございました。昨年 12 月の平成 23 年税制改正大綱の中に、寄附金控除の年末調整対象化について源泉徴収義務者などの意見を聴取しつつ、実務的・技術的な観点から実施可能であるかどうかの検討を行う旨の記載がなされてございます。この資料の下に税制改正大綱の抜粋を載せさせていただきますが、こういった記載がなされました。

従いまして事務局といたしましては、今後国が行う予定としております実務的・技術的な観点からの検討、これをまず見守っていく必要があるのではないかと考えてございます。

次に市長会の要請に対する国の反応でございます。国のほうからは、コンビニ収納ほどのくらいニーズがあるのか疑問であるとか、手数料が割高になるのではないかとといった消極的な反応であったということでございます。

以上、市長会からの確認内容でございます。

それでは、表の 1 枚目に戻っていただきまして、ふるさと納税のコンビニでの収納の仕組みの検討につきましてご説明を申し上げます。

前回の委員会で第 5 回答申に向けて市町村の経費・事務の負担軽減を図る仕組みなどについて検討を深めていく必要があるというご意見がございましたので、市町村の経費・事務負担軽減を図るための仕組みについて収納代行業者の方と打ち合わせを行いまして事務局で整理をさせていただきました。そのご報告をさせていただきます。

資料の 3 番、左の一番下です。「市町村の経費負担・事務負担を軽減する仕組みの検討」でございます。

まず経費負担を軽減する仕組みについてご説明を申し上げます。この仕組みは、参加市町村の中から代表となる市町村を決めまして、その代表市町村と収納代行業者が契約を結ぶという仕組みとなっております。

そこにフロー図が載っております。簡単にご説明をさせていただきます。寄附者が自分の寄附をしたい市町村にコンビニ納付による寄附の申し出を行います。

②でございますが、参加市町村は、代表市町村に納付書の作成を依頼いたします。代表市町村が納付書を作成して参加市町村に送ります。参加市町村から寄附者のほうに納付書を送るという仕組み、④までがそうでございます。寄附者は、⑤でございますが、その納付書を持ってコンビニに行って寄附をする。コンビニは、その収納代行業者に現金を送付いたしまして、収納代行業者が代表市町村に現金とデータを送付いたします。

今度は、代表市町村が参加市町村ごとに現金とデータを振り分けまして、寄附の額と同じ額を参加市町村のほうに交付金として交付をいたします。それと合わせてデータも送付をいたします。代表市町村は、最後に⑨でございますけれども、寄附者宛に受領証明書の送付をいたします。

右のほうにメリット・デメリットが書いてございます。この仕組みのメリットといたしましては、代表市町村が業者と契約をいたしますので、初期導入費用と年間基本料金を参加市町村で按分するから経費負担が軽減されるということでございます。

デメリットでございますが、このフロー図にありますように代表市町村の事務が非常に煩雑になるということがひとつです。また、寄附者に送付する納付書に記載される寄附の納付先が、寄附者が希望した市町村宛ではなくて、代表市町村宛になってしまう。それと寄附者に送付する寄附金受領証明書が、寄附者が希望した市町村からではなくて代表市町村から発行されるということになるということでございます。

納付書の納付先と寄附金の受領証明書の発行元がなぜ代表市町村になるかということでございますが、これにつきましては、地方自治法の規定がございまして、地方公共団体の一切の収入及び支出につきましては、全てこれを歳入・歳出予算に編入しなければならないとされてございます。従いまして寄附金につきましては、代表市町村の歳入として受け入れなければならないということからこういうことになるということでございます。

次に資料の右の上に移っていただきます。事務負担を軽減する仕組みについてご説明します。この仕組みは、納付書の発行を省略いたしまして、寄附者がインターネットを通じて受付番号を入手いたしましてコンビニで決済をするという方式でございます。

そこにもフロー図がございまして。まず寄附者が希望する市町村のホームページにいていただきまして受付番号を利用したコンビニ納付による寄附の申し出というものを行います。そこから収納代行業者のほうにリンクいたしまして、リンク先の代行業者から寄附者のパソコンのほうに受付番号が記載されたデータが送信をされます。

寄附者は、受付番号が記載されたデータをプリントアウトいたしまして、④でございますがコンビニに持参をいたしましてふるさと納税を行う。

コンビニは、収納代行業者に現金を納付いたしましてデータも送付する。それで代行業者は、該当する市町村のほうに現金とデータを送る。そして市町村は、寄附者宛に、⑦でございますが受領証明書を送付するという仕組みでございます。

右手のほうにメリット・デメリットがございます。メリットは、市町村は納付書を発行しなくてもよいということになりますので、その分事務の負担軽減が図られる。

デメリットでございますが、市町村のホームページを通じてしか受付番号を入手できないということがございますので、インターネットを利用している者しか利用できないということ。それとホームページの作成ですとかコンビニで払うための番号を提供するシステム、こういったものの初期導入費用が発生するということです。それと、新たにこの仕組みのための年間基本料金ですとか手数料、こういった経費負担が発生してくるということでございます。

なお、この仕組みを導入している市町村は、道内では、現時点ではないということを確認してございます。

次に 4 番でございますが、既存制度の活用による経費負担軽減でございます。収納代行業者と打ち合わせをした際に、業者さんのほうから、既に税金などで他の公金でコンビニ収納契約をしている市町村であれば、たとえばふるさと納税の収納を導入する場合には取扱科目の追加というかたちとなりまして、別に新たに契約料ですとか月額基本料を負担する必要はありません。従いまして 1 件あたりの事務手数料のみの負担でコンビニ収納というものは可能になりますという説明を受けました。

その下に税金などのコンビニ収納を行っている市町村というものを載せてございます。こういった税金などのコンビニ契約を結んでいる市町村というのは、道内で現在 21 団体でございます。23 年度から新たに実施予定の団体が 6 団体、合計 27 団体が導入済、もしくは導入予定となっております。その他にも公金のコンビニ収納を予定している市町村もあるというふうに伺っております。

その③でございますが、これは私どもが行いましたコンビニ収納導入のアンケート調査、この 27 市町村がどのような回答をされたかというものでございます。27 市町村のうち、現段階では未定だけれども条件しだいで考えてみたいというのが 8 団体。導入する考えはないというのが 18 団体ございました。

たぶんアンケートを回答するセクションとコンビニ納税を取扱っている税のセクションが違うので、細かな取扱い手数料など、そういった制度が役所内で熟知されていなかったという部分があるのかもしれませんが、事務局といたしましては、今ご説明した既存制度の活用によりまして追加負担なしに導入が可能であるということにつきまして、この 27 のうちの前向き導入を除いた 26 の団体に、改めて、ご紹介して導入の意向を再度把握するなどいたしまして、国への提案までの間にコンビニ収納に前向きな団体数というものを増やしていくこととしてはどうかというふうに考えてございます。

説明は、以上でございます。

(井上会長)

ありがとうございました。

ただ今事務局から「ふるさと納税のコンビニでの収納」ということに関しまして説明をしてもらいました。

これらの点につきましてご意見・ご質問があればお出しいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(河西委員)

今事務局から説明をいただきました内容なのですけれども、4番の「既存制度の活用による経費負担軽減策」というのがございます。この資料を拝見した限り、また今の事務局の説明を聞く限りでは、メリットはあるけれどもデメリットがないように聞こえたのですが、あえて何かデメリットがあるとしたら何かありますか。

特になければ結構なのですけれども。

(事務局)

私どもは、特にはないというふうに考えています。

(河西委員)

そうしますと、4番の「既存制度の活用による経費負担軽減策」というのは、既にこういったコンビニを使って税の収納をやっているところに関しては、ふるさと納税をやりませんかというようなことで押し進めていただければと思います。

これが、たぶん一番良い解決策かなと思います。

(井上会長)

ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

今の4番ということになると、3番で2つの案をあげてメリット・デメリットを精査していただいたのだけれども、これではなくて既存の税金の納入制度等にのっかるかたちでやったほうがいいと。

(事務局)

これを私どもが提案をしてこれが国のほうで認められた際には、この3つの案をそれぞれ各市町村にPRしていこうと思っております。

たとえば、経費負担を軽減するという一番最初にご説明したやり方をとりたいという市町村もあるかもしれませんが、それはその方々でお話し合いをされて仕組みを採用してい

くことも十分あるかと思っております。

(井上会長)

続けて申し訳ないのですが、できない、難しいねというような議論というのは、私は新しい年になったからあまりやりたくはないのです。要するにどうやったらできるかという方向で考えようというふうに思うのです。

ただ、3のところであげておられる2つの案というのは、たとえばデメリットのところに、左側の下にデメリットが書いてあります。代表市町村が、だいたい誰が手を挙げてくれるのかというのは、これはかなり、ここだけに事務が集中するわけですよ。

さらにここに出てきていないけれども、この図を見るとわかるのだけれども、行ったり来たりで結局ここに書かれてある以外のコストがかかりますよね。単純に言えば郵便料金が、これは少なくとも2カ所~3カ所にかかるということになるのだらうと思うのです。

さらに右側のところにいくと、インターネットを使える人しかこれにのっかれないわけです。ではインターネットを使う人というのは、年齢的に、客観的な数字を持っていないと言うのは申し訳ないのですが、ふるさとにも世話になったし、そろそろという人たちは、どうなのでしょう、インターネットを使えないから結局納付書を手にできない、そのようなところがあってかなり難しいのは難しい。

そうでもないのですか。

(事務局)

従来の納付書のやり方はそのまま制度としてあります。ただコンビニで払うことが可能となった場合はこういう仕組みもありますということで、市町村にこれらの選択肢をお示しした場合、このような仕組みのどれかを採用していく市町村もあるのではないかとこのように思っております。

(井上会長)

わかりました。

(竹田委員)

左側下の3番を拝見して思ったのですが、素朴な疑問で申し訳ないのですが、確かに代表市町村としてどこが手を挙げるかというのは、大変な事務を抱込むことは大変だと思うのですが、それはむしろ北海道がやる仕事ではないかという気がしたのです。そのような方向にはいかないのですか。

(事務局)

現実に、ふるさと納税制度がスタートした時点で、県が代表市町村の役割を担ってスタ

ートしたところも何県かあります。

この制度を走ってきて途中から道が代わりにやってあげるよというのは、なかなかきつかけには難しいのかなという気がしていますけれども、市町村から道が代表になってほしいというような要望が多々出てくればそういうことも検討してまいりたいということは、道のふるさと納税を担当するセクションのほうから伺っています。

(井上会長)

その他いかがでしょうか。

3-1 (1) に「北海道市長会要請書より」というのがついています。これは、市長会からの提案ということですか。

これは誰が起案者、提案者なのかというのは、私どもに明示は従来からされていないので推測になるわけですが。

(事務局)

前回の委員会するときにも資料としてお付けしましたけれども、市長会が国のほうに毎年要望している要望書でございます。

(井上会長)

それで、私が不思議なのは、そうやっておきながら、その前のページの、先程河西先生のところで質問があった4のところの③、「上記27市町村における、前向きに導入を検討したい」というのがなぜひとつなのか。

市長会で決議して国に要望したわけでしょう。つまり、やってほしいという「コンビニ」というのが要請書に出ているわけですよ。やってほしいといって国に上げているのに、なぜひとつなのか。

(事務局)

要するに、各市のほうから市長会に要望を出します。いくつかの要望が出てきたら国に上げざるをえないという現状があるのかもしれないです。熱心な市は、いくつかはあるのだと思います。

(事務局)

各市から要望が上がってきて、各市全てで要望が出てくるのではなくて、荒々出てきたものについて、少なくとも全体会議にかかって、反対がなければ、それについては要望するというような整理になっていたかと思います。そういう意味でいったときに、今会長がいわれた部分とアンケート調査の部分のところが違ってきているというように私どもは理解しております。

(井上会長)

それでいいと思うのです。

要するに、ここの我われのところの提案というものも、道民のみなさん方からこのようなニーズがあるからということでご提案いただいているわけだから、よほどのことがない限りそれをうまく仕上げて答申に盛り込んでいくことをやればいいわけです。

しかし、先程いったように、「前向きに導入を検討したい」が1件ということ、このあたりのところの書類の扱いがどうなるかはわからないけれども、実際に国にあがって、本当にニーズはあるのだろうかという調査をしたら、絶対にやりたいところは1件ですとなったら通るかという。そこは心配しなくてもいいですかね。

(事務局)

先程参事のほうからお話を申し上げましたけれども、市町村の経費負担・事務負担の軽減の仕組みも合わせて、こういうかたちで細部について詳細を詰めなければならない部分がありますけれども、デメリットもございますが一方ではメリットもあります。

最初の経費負担を軽減する仕組みの部分では、代表市町村が業者と契約となっておりますが、どちらかという小規模自治体か何かの広域連携のようなイメージなのですけれども。たとえば後志の場合ですと広域連合というものは既にあります。そうしますと、その部分の仕組みを活用すれば、少なくとも会長がおっしゃるようにその部分の事務的な負担やいろいろなことは当然出てくるのですけれども、そこで1回受けるというやり方もあるのかなと。

それから、2つ目の事務負担を軽減する仕組みの部分で、これはホームページから番号を取っていくというやり方ですけれども、夕張市や小樽市で導入しております、制度は違うのですが指定代理者による立替払いはパソコン上から処理をしてクレジット会社のほうで先払いをして、あとはクレジット会社と寄附者でやるというようなことでやっている自治体もございます。そうしますと、確かにデメリットはあるわけでございますけれども、かなり規模の大きな都市であれば、長い目を見た場合にこういったかたちのものを導入するといったような可能性もございますので、既存制度の活用による経費負担軽減策と合わせてお示しをした中で、少なくとも現行の部分では地方自治法施行令の中に寄附金というのが載せられないとコンビニでは収納ができないわけでございますので、この辺の方法論をお示しした中で、改めてその辺の会長がいわれるニーズの部分については、冒頭参事のほうから説明があったかと思っておりますけれども、提案までの間には一定の整理をしまいたいというふうに考えております。

(竹田委員)

今の点に関連して問い合わせなのですが、地方自治体が委託できる歳入の中に寄附金を

追加するときに、地方自治体というものをどう考えるかなのですが、それは広域連合や事務組合とか、それも自治体だというふうに考えていいのですね。

(事務局)

そこは改めて検討しなければなりませんけれども、少なくとも提案していく際にはどうかたちのものがよいのかというのは記述していきたいと思っています。

(竹田委員)

むしろ、それはそれでメリット・デメリットがあるのですけれども、既存の事務組合制度や広域連合制度を活用できる、あるいはその人たちの仕事が増えるようにしていくのもひとつの方法かなというふうに思っています。

(事務局)

いずれにしても以前から議論になっているとおり、市長会の要望に対する国の考え方のコンビニ納税のニーズがどうなのかということと手数料が割高ではないかということ。

これは、大阪府箕面市が構造改革特区で出したときに、件数が少なくて費用対効果の観点からどうかということの結果的には、それは認められていないというようなことがございます。

その部分を何とかクリアするためにいろいろな方法論の整理をした中で、現実具体的にニーズがあって、それに対応した経費負担軽減の可能性が高いような仕組みも考えられますよということを合わせて提案していきたいということでございます。

その自治体に広域連合その他が入るかどうかという問題でございますが、もし現行の部分で入っていないのであれば、合わせてその部分は、そういったかたちで入れたほうがいいのであればそのことも含めて提案の中には盛り込んでいきたい。事務局としてはそのような考えでございます。

(井上会長)

その他いかがでしょうか。

今の事務局の説明でいいと思うのです。ただ私は、これを上げる・上げないというところの議論をしようとしているわけではなくて、期限的に、およそ1ヵ月ぐらいしかない中で、今ここに出てきた部分、あるいは局長が説明された部分で、ある程度具体的なシミュレーションをやるとか、あるいは具体的に、たとえば先程いった広域連合などというようなところの議論も踏まえ、そしてメリット・デメリット、そしてどれぐらいのところを本当に参入してくれるのかどうかというようなところというのは、これは答申の中で特段問題になるわけではなくて、外に出ていったときに、先程大阪の箕面の話が、かつてこの席で説明を伺ったことがあると思うのです。そのような国との間のやりとりもありますので、

その問題をクリアしていくということを念頭に置きながら、これから 1 ヶ月程度の間にはポンチ絵を書いて、そして答申というかたちでまとめていただかなければいけないと思うので、そのような点はよろしく願いいたします。

(事務局)

会長のおっしゃるとおり答申の段階でおまとめいただくことと、そのあと市町村の意見を聞くということは道州制特区法の中で義務付けられています。それから行政基本条例の中でパブリックコメントを実施します。

いずれにいたしましても答申の中に盛り込んでいただくことになれば、その後の一連の作業の中で、私ども道としての取り組みの中でより実行性のあるかたちで提案としてまとめていきたいと考えてございます。

(井上会長)

特段なければよろしいでしょうか。

では、次の項目「認定 NPO 法人の認定権限の移譲」ということについて事務局のほうからご説明いただきたいというふうに思います。

(事務局)

「認定 NPO 法人の認定権限の移譲」についてご説明いたします。資料 3-1(2)でございます。

最初に、昨年 12 月に決定をされました「平成 23 年税制改正大綱」の中の認定 NPO 法人に関係する内容について簡単にご説明を申し上げます。資料の右側のほうでございます。右側の表をご覧ください。

当検討委員会において整理されております検討のポイントというものは、3 つございます。その表の左端でございます。「認定権限」「認定基準」「税制優遇措置」ということで、認定権限は国税庁から北海道へ、認定基準は北海道に裁量権を与える、税制優遇については公益法人と同程度にするというものがこの提案の検討のポイントというふうになってございます。

その表の真ん中に「認定基準」がございます。今回、その「23 年度税制改正大綱」の欄をご覧くださいなのですが、「認定要件」と書いてあるものがございます。今回、その認定要件の 2 つ目でございますが、地方自治体が条例において個別に指定した NPO 法人については、PST 要件を満たすものとするということになります。

従いまして PST 要件を求めない NPO 法人というものを北海道が条例で定めることができるということとなりますので、北海道に裁量権を与えるという検討のポイントはクリアできたのではないかと考えてございます。

次に「税制優遇措置」でございます。下の欄でございますが、これにつきましては「寄

附者に対する特例措置」という欄がございます。そのこのカッコに「所得税と個人住民税で合わせて寄附金額の 50%までの税額控除を可能にする」とされました。これは、社会福祉法人等と同じ内容となっております。

もうひとつその上の欄でございますが、「法人税の特例措置」といたしまして、「みなし寄附金の損金算入限度額を社会福祉法人等と同程度の所得金額 50%まで引き上げる」。この改正につきましても 24 年 4 月からの開始を目指すと言われておりますが、これにつきましても公益法人と同程度ということでございます。

従いまして税制優遇につきましても公益法人と同程度にするという検討のポイントはクリアされたのではないかとこのように私どもとしては考えてございます。

その表の一番上でございますが認定権限です。これにつきましては、内閣府が出しました税制改正要望の中では、具体的な要望事項には入ってございませんでしたが、政府の税制改正大綱では、そのこの 2 つ目でございますが、「新たな認定制度において、地域のことは地域に住む住民が自ら決めるとの理念の下に、認定事務を国税庁から NPO 法人を認証した地方団体に移管する」とこととされたところでございます。

次に、新たな認定制度の内容というものについてご説明をいたします。その A3 資料の左側の 2 「新たな認定制度」というものをご覧いただきます。

今回の大綱におきまして新しい公共の担い手となる NPO 法人の健全な発展のための環境整備を図る。そのために新たな認定制度を整備するということとなったところでございます。

新たな認定制度として、その表の左側でございますけれども(イ)(ロ)(ハ)(ニ)と 4 つございます。

(イ)認定事務を国税庁から NPO 法人を認証した地方団体に移管する。

(ロ)設立後 5 年以内の NPO 法人に対する「仮認定」制度を導入する。

(ハ)新認定法人は名称の独占その他必要な支援措置を整備する。

(ニ)適正を欠く運営が認められた場合に、直ちに認定取消しをするのではなく、事案に応じた段階的な監督の枠組みを設ける。

この 4 つが新たな認定制度になってございます。

これらにつきましては、上のほうに載っておりますが、地方団体と協議を行った上で平成 24 年 4 月からできるようにすることを目指していくというふうになってございます。

その表の右側でございますが、「全国知事会と内閣府等との意見交換会」という欄でございます。昨年 12 月に、この新認定制度に関する意見交換会が行われてございます。その際、新たなこの制度の導入に対しましていろいろな質問・意見が出されてございます。ここに主な課題について大別をして載せさせていただいております。

まず 1 点目は、段階的な監督の枠組みのあり方についてです。これにつきましては、具体的なイメージを示してもらいたいということです。

それと、認定事務移管にあたっての財政措置でございますが、新たな基準ですとか制度が導入されますので、そういったものをきちんと評価して事務量計算をして財政措置をす

べきであるということでございます。

3つ目は、国税に関する調査権限・ノウハウ、こういったものは自治体のほうが乏しいので、そういったノウハウの提供などが必要であるということでございます。

このノウハウの提供の必要性についてでございますが、2枚目のA4の表をご覧くださいます。これは、道のほうに認定基準が移譲されたあとの認定業務のイメージでございます。札幌国税局さんからお聞きをしておつたものでございます。

NPO法人から事前相談を受けて、次にNPO法人から申請書ですとか必要書類といったものを提出してもらって実態調査を行っていきます。

この実態調査の内容でございますが、国税局さんのほうで今やっぺらっぺら内容というのは、提出された書類の審査に加えましてNPO法人のほうに出向きまして帳簿類などを確認しながら活動状況ですとか経理状況の調査をしていく。帳簿や取引記録の証拠書類が不十分な場合、*印で書いてございますが、国税局に質問検査権というものを与えられてございますが、それを行使いたしまして寄附した方ですとか取引先、こういったところに対して調査を行う場合があるということでございます。

それらのことを行いまして最終的に認定をしていくという流れであります。

こういった一連の流れの業務が今後移管された場合は、道が円滑に進めていかなければならないということでございます。従いまして国税庁の持っているノウハウというものをきっちり提供してもらおう必要があるということになるわけでございます。

事務局といたしましては、今ご説明したように認定権限につきましても税制改正大綱において検討のポイントに沿ったかたちで方向性というものが示されたところでございますが、今、ご説明したように、新たな認定制度の課題というものにつきましても国の対応のほうは明らかになっていない部分が多くございます。従いまして今、後事務局におきまして国ですとか全国知事会の動向について情報収集をいたしまして、次回の委員会におきまして今後の取り扱いというものについてご審議をしていただければというふうに思っております。

とりあえず以上でございます。

(井上会長)

ありがとうございました。

事務局から認定NPO法人の認定権限の移譲ということで説明をいただきました。

これは、先程事務局でこれまでの経緯というところで説明がありましたように何度か議論をしてきているところでございます。今の事務局の説明を踏まえてご意見・ご質問があったらお出しいただきたいと思っております。

いかがでしょうか。

(河西委員)

まず単純な質問なのですが、A4の「認定NPO法人の権限移譲後の認定業務（イメージ）」という、こちらの表に対して質問をさせていただきます。

まず、NPO法人の実態調査の中で北海道警察に暴力団関係者がNPO法人の理事等に関わっていないかというような照会などはしないのでしょうか。

財団・社団の公益認定に関しては、北海道警察に照会をして、その手の方がいらっしゃらないということもひとつの要件になっています。

今回、認定NPO法人の税制優遇措置というのが、いわゆる公益認定を受けた公益社団・公益財団という法定のものであれば、やはりその部分というのは、今後まさにコンプライアンスの問題からすると必要なのかなというふうに思います。

それからもうひとつ、逆に申請書類の審査のところで「会計について公認会計士等の監査を受けているか」、これは必要条件になりますか。

公益社団・公益財団で公益認定を受けるときの必要条件にはしていないと思うのです。

監査法人等が監査を受けるというのは、かなり金額的に事業規模が大きいところぐらいしかそういった監査の費用は払えないということもあって、必ずしもそういうものを全部求めているわけではなかったと思います。

（事務局）

ただ今のご質問については、私どもが承知している範囲でお答えさせていただきます。

最初の暴力団関係の話です。法人の実態調査の中で役員の要件ということで、このパブリックサポートテスト以外にも様々な要件があります。その中で役員要件というものがございましたので、その関連で調査をすることはあるということで、今、手元にそれ以上詳しいものはないのですけれども、おそらく役員要件の関係で確認する中で、今のようなお話があるのか、そこは確認をとりたいと思います。

それと、公認会計士の件につきましては、現行法でいいますと、「公認会計士の監査を受けている、もしくは青色申告法人と同等に取引を記録し帳簿を保管していること」というような要件になっています。そういう意味では、公認会計士等の監査以外でも、青色申告法人と同等の帳簿管理というのをやっていることということで伺ってございます。

（河西委員）

ありがとうございます。

今回、全体の認定NPO法人制度の見直しで、この委員会でいろいろ議論してきたことというのが、実は政府のほうでもう改革するという方向で決めて進んでいるので、その政府の改革の中身というのは、NPO側が望んでいることがほぼ盛り込まれているので問題はないかと思っています。

ただ、ひとつだけ意見があるとするれば、A4サイズの認定業務のイメージのところ、NPO法人の設立に関して事前相談を本庁振興局ということで道の機関に相談をしに来てくださ

いということになっているのですが、全道で新しい公共の担い手としての NPO、これを振興していくのであれば、やはり基礎自治体市町村、そちらで相談ができるようにしたほうが、NPO 振興という点ではよいのではないかと思います。

確か現在道内で 4 自治体ぐらいしか NPO 法人の申請などの窓口がないというようにホームページで見たかと思うのです。そうではなくて全道の基礎自治体がある程度 NPO のことをきちんと事前相談をして書類が書けるぐらいノウハウが、そういった自治体の中で蓄積されていくと、これからの地域社会の公共の担い手としての NPO というのがその地域等でもっと出てくるのではないかと考えています。

というのも、基礎自治体の NPO 振興の力の入れ方によって NPO 法人自体の数が違ってきます。それが結果として 10 年後、20 年後、その地域の暮らしやすさとか、そういったところに影響を与えるのではないかというような仮説を持っていますので、できれば道が、もちろんノウハウが一番蓄積しているのは道なのだから、道が示すにしても基礎自治体である程度相談ができるような活用ができるような方向で持っていっていただければというふうに、個人的な思いでそのような発言をさせていただきます。

(事務局)

道内の現状を調べましたところ、平成 22 年度までに 6 市町村が認証事務の権限移譲を受けています。23 年度は、19 町村が新たに移譲を受ける予定になっておりますのでどんどん広がってはきているという状況になってきています。

今回の新たな認定制度で認定事務を地方団体に移管するとなっておりますが、国の考えでは、この地方団体というのは都道府県および政令指定都市を想定していると聞いております。以上です。

(井上会長)

その他、いかがでしょうか。

特段なければこのまま進めて答申案にまとめていただければと思うのですが、今、河西先生がおっしゃられたこととある程度重なり、ある程度矛盾をする意見なのですが、これは全国知事会との意見交換で出てきた部分も十分に踏まえて答申案をつくっていただきたいと思うのです。

というのは、たとえばここの中で認定事務移管にあたっての財政措置ということで、事務費・人件費についてというようなところもあります。

これは、何回も出てきますけれども、北見の水道事業の件で権限はもらったけれども予算が付いたのが 72 万か 73 万で、人は何も付かないということで、結局道に移管されたものの事務費の移譲はない。さらに人の部分も自前でやらなければいけないというようなこと。自前は自前でも人件費に手当てが付けばいいのですが、そういうようなところがありますので、そこのところもぜひ配慮していただいて答申をまとめていただければというふ

うに思います。

本筋とは違うとはいえ、どうなのかなという部分があります。これは、実はその前のところにいろいろな財政その他、権限移譲する際の予算のかかり方というのについて情報公開を徹底するようというふうにあげていたところがほとんど無視されていますので、個別に進めるしかないのかなという気はします。そこは検討していただきたいと思います。

その他、いかがでしょうか。

事務局、よろしいですか。

では、次の項目です。「自家用有償旅客運送の裁量権の拡大」ということで事務局のほうからご説明いただきたいと思います。

(事務局)

それでは、「自家用有償旅客運送の裁量権の拡大」についてご説明を申し上げます。資料 3-1 (3) でございます。

まず、前回の委員会で竹田委員からスクールバスを使用することが法的に可能なのか整理してもらいたいというお話がございます。

事務局で内容の確認をいたしましたので、まずそれをご説明いたします。

自家用有償旅客運送に利用する車両については、運輸局に登録をしなければなりません。登録にあたりましては、車輛の使用権原を有しているのかどうかの確認が運輸局で行われます。

今回運輸局に学校法人が所有するスクールバスを、たとえば市町村が旅客運送の利用車輛に登録することができるかどうかということについてお聞きをいたしました。

結論といたしましては、スクールバスの車検証の中の使用者名義人、これが市町村となっていること。それと、学校法人と市町村との間でリース契約が行われていること。市町村が車輛の自賠責、それと任意保険、これらの名義人であること。車輛の整備ですとか管理を市町村が行うこととなっていること。こういったことなど、市町村がスクールバスの使用権原を有しているということが確認できれば利用車輛としての登録を拒否するものではありません、というお話でありました。

ただし、学校法人がスクールバスを使用して生徒を有償で送迎するために道路運送法の許可を受けているという場合につきましては、使用権原が明確に学校法人にございますので、市町村に使用権原は認められないということでございます。

従いまして法律的には、学校法人が生徒を無償送迎しているスクールバスにつきましては、使用権原が市町村にあるということが確認できる場合については、自家用有償旅客運送に利用できるということになるということでございます。

スクールバスの使用についてのご説明は以上でございます。

それでは、自家用有償旅客運送の裁量権の拡大についてご説明をします。A3 資料の 3-1 (3) をご覧いただきます。

まず一番上に自家用有償旅客運送の裁量権の拡大に向けて目指す姿というもののイメージというものを載せてございます。目指す姿といたしまして、まず登録権限を地方運輸局から市町村へ移譲するということ。

次に運行基準・要件につきまして地域でこうした内容で実施することを可能にするということでございます。

次に3番をご覧ください。国の動向がでございます。昨年国土交通省の自己仕分けで自家用有償旅客運送の登録権限を希望する市町村に移譲するとされました。これは前回の委員会でもご説明を申し上げました。

昨年の12月に国土交通省の自己仕分けのとおり出先機関改革のアクションプランというものが閣議決定をされたということでございまして、登録権限の市町村への移譲につきましては国において目指す姿通りの措置が取られるということになったところでございます。

次に、4番市町村アンケートでございます。前回の委員会でアンケート調査の内容などにつきましてご説明をさせていただきました。アンケート調査につきましては、市町村有償旅客運送を実施している団体51市町村。地域公共交通活性化協議会を設置している市町村33。重複を除きましてトータル、71市町村を対象に実施いたしました。64市町村から回答をいただいたところです。

この対象とした71市町村の中には、人口10万人以上の都市部の市ですとか、交通が不便な過疎の市町村までいろいろと含まれてございます。

市町村からの、その下に「現行制度に対する要望事項」ということで市町村からの要望事項を整理させていただいたものを表として載せております。大きく分けて、「登録・協議機関」と「運行基準・要件」というふうに大きく2つに分類をして整理をしたというものでございます。

今回、これらの市町村からの要望を踏まえまして裁量権の拡大に向けた具体的な改正事項を、「検討の方向」、右側の表でございまして、検討の方向として整理をさせていただきました。その内容につきましては、主幹のほうからご説明をさせていただきます。

(事務局)

それでは、私のほうから順に説明をさせていただきます。

この資料3-1(3)の右側のほうをご覧くださいと思います。

まず(1)「登録」についてでございます。1点目の「登録権限」につきましては、先程の説明にございましたとおり現行の国土交通大臣の登録から、昨年12月の出先機関改革のアクションプランにおきまして希望する市町村に権限移譲と整理されたところでございます。

2点目の「登録の有効期間」です。現行法では、自家用有償旅客運送を行おうとするものは、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない、その登録の有効期間は、原則2年ということで、ただ改善命令等を受けていない場合は3年とすることができるというふうになってございます。これにつきまして、この該当部分の法律条文等を改正いたしまして、

地域の協議機関であらかじめ合意をしていた場合は、更新期間を延長して、たとえば 5 年に延長できるようにすることができるようにするというものでございます。

次に (2)「地域の協議機関」でございます。

1つ目は、登録更新の場合の会議の開催ということで、この「協議会の開催条件」のところに書いてございますが、現行法では、登録更新のつど会議を開催いたしまして、会議のメンバーの合意がなければ登録の更新ができないことになってございます。

それを協議機関があらかじめ合意した場合には、登録内容に変更がない登録更新につきましては、協議・合意を省略することができるように法律改正をするものでございます。

また同じく協議会の開催条件の中で登録内容の変更の場合でございますが、現行法では、たとえば路線を変更するなどの場合には協議会の了解を得まして登録変更をしなければなりません。たとえば、通学制度の変更によりましてバス路線のルートが変更となるというような簡易な変更につきましては、これも同じくあらかじめ協議機関で合意をした場合には、協議会の開催を省略できるように改正するというものでございます。

その下に地域の協議機関の構成員について書いてございます。市町村の一部から現行の協議会の構成員の要件を緩和してほしいという要望が出されてございます。ただ、今回の趣旨でございます地域の公共交通を地域が主体となって運営していくというためには、やはり地域の公共交通の関係者が参画をいたしまして議論をし、合意を形成していくということが重要だと思いますので、私どもといたしましては、構成員の要件を緩和して構成員を減少させるということは望ましくないものと考えております。

ただ一方で構成委員が多いために会議開催の日程調整が難しいという意見につきましては、ただ今、ご説明したような協議会の開催条件の緩和により対応できるのではないかと考えております。

引き続き 2 枚目のほうをご覧いただきたいと思います。

左側のほうに (3)「運行の基準・要件」について書いてございます。

まず運行の実施主体についてでございます。福祉・過疎地有償運送の実施主体に、地域の協議機関の合意により認めたもの、たとえば株式会社ですとか個人など、これらを追加できるように規則改正をするというものでございます。

次に、その下の「運送区域」と「利用可能車両」は、そこに書いてあるとおりですので省略させていただきます。

その下の「利用者」のほうに入らせていただきます。利用者についてでございますが、現在規則や通達により利用者が限定されておりますが、それを地域の協議機関が認めたものは利用できるように規則等を改正するというものでございます。たとえば、市町村運営の有償運送におきましては、観光客など一時的な用務の者も利用できるようにすること。

続きまして市町村運営の福祉と福祉有償運送におきましては、身体障害者や要介護認定者などの方々だけではなく病院に通院する目的の者全般の利用を可能にするということ。

また過疎地有償運送におきましては、訪問客や観光客など事前の名簿登録をしてない者

も利用できるようにするというような内容で考えてございます。

次に、このページの右側に移りまして「運送対価」、「運賃」についてでございます。これも規則や通達で運賃が定められておりますが、それを地域の協議機関の合意により運賃を設定することができるようにするというものでございます。たとえば、協議会の合意がありましたら、営利目的と認められない目安として現行のタクシー料金の2分の1の額という目安がございまして、それ以上の運賃設定もできるように規則等を改正するというものでございます。

その下に「運転手の要件」や「運行管理・安全対策等」について書いてございます。これらにつきましては、乗客の安全に関わる内容でございますので、要件の緩和は望ましくないと考えてございます。

以上を申し上げましたように事務局といたしましては、今後こうした方向によりまして法令の改正案づくりの具体的な作業を進めてまいりたいと考えております。

検討の方向についてのご説明は以上でございます。

(井上会長)

ありがとうございました。

旧項目名は、「ポストバス」についてということでありましたが、題目変えまして「家用有償旅客運送の裁量権の拡大」ということについて事務局から説明がありました。

今の事務局の説明等々に関しましてご意見・ご質問がありましたらお出しいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

(湯浅委員)

質問です。

今、アンケートの結果を受けてというところと検討事項というのは繋がっているのでしょうか。

私は、よくわからないのですけれども、検討事項がこれだけ増えてくると慎重にというか、検討していかなければならないと思うのです。

この64市町村からあがってきた中で、1個でも意見があったらということではなくて、数多く出てきた中から検討事項というものが出てきたのでしょうか。教えていただきたいと思っております。

(事務局)

この検討事項につきましては、各市町村のほうから具体的にこうしてほしいというふうに明記されたものを取りまとめました。

それで、数につきましては、具体的に具体例を書かれたところというのは、実はそれほど多くはなかったのです。それで、ある程度複数、単に一カ所だけということではなく、

ある程度まとまったかたちで複数きているところを最大限取り入れるかたちにいたしました。

ただ、実際市町村の方々も直接こういったものをやられているところであれば、かなりの要望を持っておられるのですけれども、そうではないところが多いですから、数としてはそんなに多い数ではございませんが、なるべくそういった意見を取り入れるようなかたちで取りまとめさせていただきました。

(湯浅委員)

地域の中で利用されていくという中では、検討されていくのでしょうけれども、時代があまりにも早いというか、テンポが速いので、実は地域の事情も毎年のように変わっていくのではないかというふうに感じています。

こういう命に関わるというか、安全にも関わるような事例ですので、逆に私は、登録の期間を長くするというのは地域の現状にあっているのかなという、そこに疑問を感じていたものですから質問をしてみたのです。その辺は、これからの問題だと思うのですけれども、自分の中ではちょっとわからなかったものですから。

(井上会長)

ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

(事務局)

今ほどの湯浅委員のご質問の部分ですが、今の検討の方向として記載させていただいておりますのは、あくまで現行の国の 2 年ごと更新、あるいは業務改善命令、重大な事故等がない場合は 3 年とするという部分が基本でございまして、地域の協議機関であらかじめ合意した場合、こういう場合にあっては登録の有効期間を 5 年とすることができるということで、一律に 5 年にするということではございません。その辺を補足させていただきます。

(五十嵐副会長)

感想を含めてということになるかと思いますが、地域における足の確保というのは、今後の北海道の中では重要な課題の一つだと思っています。今回「ポストバス」の議論から始まってここまで広がって全般的に議論ができたというのは、私は良いことであり、できることだというふうに思っています。

その他というか、細かいことなのですが、かなり広がりすぎたので、こんな場合はどうなのだろうという疑問が出てくるのかなという気がするのです。

この部分でいくと、過疎地においては利用登録していない観光客についても、あらかじ

め近隣の市町村と協議会で合意をすれば、隣の町の観光地にも連れて行くことができるということですよ。

たとえばですけれども、非常に細かいことをいって申し訳ないのですが、観光客の送迎について、従来であれば最寄りの駅から自分のところまでしかできなかったものを、この事業の登録をしておけば、あるファームインが、隣の街の湖にお客さんを連れて行きたいという場合には、あらかじめ合意をしていけばできるというかたちになるのですか。

運用のところで、今、お答えいただかなくてもいいのですが、運用のところでいろいろな質問が出てきそうだなと思っています。基本的に、それがだめとかではなくて、できる限りいろいろなところがやれるようになればいいなということが一つ。

ただ、前提が、先程ご説明があったように協議会の合意事項となっておりますので、その合意、実はそこに高い障壁があって、合意の取り方というとあれですが、なかなかバス会社やタクシー会社の業者さんたちが入っている中で、どのように合意を取っていくのかなという現実感のところ、その辺をどうお考えか、もしみなさんのご意見があればと思います。

(事務局)

実は、私は今年の 3 月まで市におりまして、地域公共交通会議の座長をやっておりました。

今、五十嵐副会長からお話がありましたように利用者側とバス事業者・タクシー事業者全部入るのです。それから、商工会議所とか支援団体としての自治会とか、全部入るのです。そうするとものすごい数で多種多様な議論がありまして、なかなかその部分についてまとめるというのは大変なのです。

循環型のバスに切り替えていこうと思っても、ダイヤはどうするとか、ここが不便になるとか、そこを全部クリアしてやるというふうになると、事実上無理なのです。

ですから利用者範囲にかかる裁量の拡大といっても、そこはおのずと協議会が一定の担保をしてくれるものだというふうには私は理解をしております、なかなか「市町村運営有償運送における観光客など一時的用務の者」というのは、これからこういう地域交流というものは活発になってくるでしょうから、そこまではある程度の部分は大丈夫かなと思うのです。

いわゆる観光地から何かというようなことには、たまたまそういう場所が周辺にあれば別ですけれども、あくまでこれは地域の方々の生活交通の確保という観点からのお話でございますので、そういったようなことについては協議会の中で容認するということは、まずないだろうというふうに、私の経験からすればそんなような感想を持っております。

ただ、実際の検討の方向としてここまで広げるのが、果たしていいのかどうかというのはまた別の議論でございますので、その辺については委員の皆様方から忌憚のないご意見をちょうだいし、整理をしていきたいというふうに思っております。

(井上会長)

先程、あえて「ポストバス」というふうにいいましたが、今、局長のほうから説明のあった中に出てきておりましたけれども、一番最初は、過疎地域における地域住民を、たとえば病院だとか、あるいは買い物というふうに、最近では難民といわれる、あまり良い言葉ではないのですが、こういうような方々の交通手段をいかにして確保するかということで、イギリススコットランドあたりのところのポスト、郵便局の配送車を使ってとか、その後我われが時間をかけて検討したのが、いわゆる宅配業者とか、そういうところだったと思うのです。

原点は、過疎地域における、特に交通弱者というか、移動が困難な方々に対してということだった。原点、そのところからどこまで広げるかということころは、ご意見を賜ったほうがいいのかというふうには思います。

ただ、いろいろな地域地域の特殊事情というのは、我われが想定していない事情もあるので、そこまで限定してくれるということふうになってしまわないとも限らない。たまたまそこに親戚の子どもが遊びに来ていた。帰りようがないので、登録していないから乗せたらいけないのかという、そういうことを考えたらいくつでも出てくるのだけれども、基本線は基本線で抑えていたほうがいいのかと思いますけれども。どうでしょうか、先生方。

それも、要するに地域の協議会で決めなさいということで投げる手もあるのだろうと思いますけれども。

(事務局)

先程もチラッとお話をさせていただきましたけれども、最終的には、そういうことについては地域主権型社会になっていけば地域で最終的な、責任を伴うわけですが、判断をしていくことになると思うのです。それだけ多くの利害関係者がいる中で合意を取っていくということは大変なことです。それは、先程言いましたように市の一つの協議会が担保していくことになるのかなと。そういうことでもよろしいのではないかなというふうに私個人的には、そのような感想を持っております。

(井上会長)

ただ、ここにそれを書くかどうかです。観光客を入れるかどうかです。そのところは若干曖昧にしておく手もあるのかなとは思いますが。

(事務局)

たとえば、訪問客などとか。

(井上会長)

全部、などなどを入れて、どこまでかということはあるけれども。

これは入れていても協議会にバス会社・タクシー会社が入れば、なかなかそれは突破できないよねというのはあるので、そうするとみんな地域の事情で、大方の賛同を得た方向に行くのかなというのはありますけれども。

その他、次回までに詰めておく必要のある部分は、先生方のほうでお出しただけだと思います。

それでは、詰めてもらうということによろしいですか。

今、気になったのは、構成員の要件緩和というのは、これは人数ですか、何の問題なのですか。

(事務局)

3-1 (3) に構成員が書いてございますが、こういった方を入れなければいけないということで、特に市町村から具体的に、たとえば、この部分を外してくれというふうにしたわけではないのですけれども、書き方としては、みんなを集めるのが大変なので、必ず入れなければいけない人は決まっているのだけれども、それを入れなくてもいいようにできないかというような要望はきてございます。

おそらく、その背景には、先程局長が話しましたように利害関係者が多くてなかなか調整するのが大変だからという思いもあるのかもしれない。

(事務局)

ちなみに、私のいた市では、地域公共交通活性化法に基づいて会議が設立されているのですが、メンバーが18人ほどいて、なかなか日程を合わせるのが大変だったという記憶がございます。いずれにいたしましてもそういう者の方は、みなさん基本的には出てきていただかないと、欠席のまま議論するというわけにはいきません。そういう意味でいくと事務サイドとしては大変苦勞をしていたのは事実です。

そういう意味で、これもまた個人的な話なのですが、必要があれば関係者の方を呼ぶというようなかたちのやり方もあるのかなと。今は、メンバーに入れなければなりませんということが決まっているのですけれども、場合によって必要があればそういう方にもご出席いただくというのもありなのかなというのは、運営していた当時は、そんなことを思ったことがございます。

蛇足で大変申し訳ございません。

(井上会長)

では、次回までにそのあたりを含めて少し細かく見ていただければというふうに思います。

一応、これまで議論してきた議題3本については、先生方のご意見等々を賜ったわ

けです。

最初の 274 につきましては、あるいは最後の 281 については、答申にまとめるというようなところまで、答申案をつくるというところぐらいまで次回にいければというふうに思っております。答申案の案の案くらいのところでしょうか。

そして 276 につきましては、事務局からも説明がありましたけれども、国の動き、あるいは全国知事会の動き等々、かなり流動的になっておりますので、それを見ながら答申案の案というものをつくっていくという方向でいきたいと思っております。

出てくるだろう出てくるだろうといっても政局の問題もありますからどうなるかわからないので、答申に盛り込む気持ちでやっていったらいいのかなというふうには思います。

それで、私の話に随分時間を使って申し訳ございませんでした。

では (3)「新規庁内提案について」ということで事務局のほうからご説明いただきたいと思っております。

(事務局)

次に新たな庁内提案ということでございます。資料 4 でございます。

新たな庁内提案ということで、細分類のところをご覧ください。「北海道アウトドア資格制度により認定しているガイドと優良事業者による自家用有償旅客送迎を可能にする制度の創設」でございます。

まず庁内提案までの経過についてご説明をいたします。

一番最後に付いている表をご覧ください。

今回、新たな提案の掘り起こしにあたりまして、過去の道民提案の見直しというものを行いました。そこで、この最後の表でございますけれども、2 本ございました。

上のほうは、ホテルなどの宿泊施設が共同で自家用車による有料送迎を行うという提案。下のほうは、体験型観光業者が行う有料の顧客送迎について、道路運送法等に基づく国の権限を道に移譲するという、2 つの道民提案が過去にございました。

第 17 回と 19 回の 2 回の検討委員会で議論がなされております。

議論の結果、タクシー業界などとの競合の問題、こういったものもあるということで、急いで結論は出せないということになりまして、答申案には盛り込まれず、一旦本棚にしまうという結論となっております。

今回、この道民提案の趣旨というものを活かして新たな提案ができないかということで経済部さんと協議を行いまして、今回新たな庁内提案として作成をしたものでございます。

表に戻っていただきまして、提案の概要ということで「概要」欄をご覧ください。アウトドア事業者のうち、北海道アウトドアガイド資格制度で認定を受けている優良事業者・認定ガイドについて自家用車を利用して有償で顧客を送迎する。こういったことを可能にする制度を創設するというところでございます。

「事実関係等の整理」欄をご覧ください。北海道におきましては、北海道ならではの

の滞在型観光としてカヌー・ラフティング・ホーストレッキングなど、アウトドア観光の振興に力を入れてございます。

平成 14 年からは、道独自に北海道アウトドア資格制度というものを実施いたしまして安全で良質なサービスを提供している事業者ですとかガイド、そういった方々を認定してきてございます。

認定資格制度でございますが、山岳・自然・カヌー・ラフティング・トレイルライディングの 5 分野を対象といたしまして、平成 22 年 3 月末で優良アウトドア事業者 11 団体、資格取得者につきましては、延べ 644 人となっております。

アウトドア観光の実施場所でございますが、交通の不便な所が多いということで事業者自らが利用者の送迎サービスといったものを行っているケースが多いということでございます。

アウトドア事業者のほうからは、資格保有のメリットとして有償による送迎ができるように道路運送法の規制を緩和してもらいたいというような要望が寄せられているということでございます。

真ん中ほどに道路運送法の関係が載っております。有償で旅客運送を行うためには国交大臣の許可が必要となっております。

例外として市町村運営有償運送・過疎地有償・福祉有償、これらにつきましては、国交大臣の登録を要件として自家用車による有償運送が認められているということです。

もう一つ、公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合、こういった場合については、国交大臣の許可によりまして自家用車による有償運送が認められております。これは、現在スクールバスと訪問介護員などによる有償運送、この 2 つが許可をされているという状況でございます。

下のほうを見ていただきますが、国の動きでございます。平成 22 年 9 月に閣議決定をされました「日本を元気にする規制改革 100」におきまして、「エコツアーなどの事業者によるツアー実施場所までの送迎について一定の条件のもとに道路運送法の許可を不要とする範囲の明確化について早期に検討して平成 22 年度中に結論を得る」ということになってございます。

国のほうに検討の方向についてお聞きをしました。国のほうからは、国としては従来通り無償送迎輸送を前提とした通知を出す予定というふうにお話をされております。

もう一つ、その下でございます。平成 22 年 12 月、国の行政刷新会議の「規制・制度改革に関する分科会」の「農林・地域活性化ワーキンググループ」というものがございまして、そこの検討テーマといたしまして「各種体験ツアーの送迎に関して、一定の条件の下に、道路運送法の自家用有償旅客運送の特例として有償でツアー客の運送を可能とする方策を検討すべき」という改革案というものがこのワーキンググループの検討テーマとして盛り込まれております。

送迎の有償運送に向けた検討の動きというものが出てきつつあるのかなと思ってござい

まして、私どもとしましては、この動きに関心を寄せているところでございます。

右の欄に移っていただきまして「実現するために考えられる手法」でございます。道路運送法 78 条を改正いたしまして、国交大臣の許可により北海道アウトドアガイド資格制度で認定を受けている優良事業者・認定ガイド、こういった方々に有償で自家用車で顧客を送迎することを可能にしていくというものでございます。

メリット・デメリットでございます。ここにいくつか書いてございますが、北海道のメリットといたしましては、北海道のアウトドア観光のブランド化、アウトドア観光客の利便性の向上、優れたアウトドア事業者の育成に資する。

デメリットといたしましては、バス・タクシー業界に影響を与えるおそれがあるということでございます。

どういった制度にしておきたいのかということですが、次の 2 枚目をめくっていただきます。ここにイメージということで、「現行制度」「過疎地有償」と「一般乗用旅客運送」とを並べまして、この制度の概要を載せてございます。

「目的・特徴」でございますが、アウトドア観光実施場所への観光客の輸送手段を確保し、観光客の利便性の向上と受入体制の整理を図る。

「概要」でございますが、アウトドア事業者が利用客をアウトドア観光実施場所と最寄りの駅・主要ターミナル等との間の区域で送迎を行うということでございます。

「許可・登録」ですが、国交大臣の許可を受ける。従いましてその「法的根拠」は、道路運送法第 78 条 3 号に基づく許可に、「地域の実情を踏まえやむを得ない場合」というふうな文言を追加してはどうかというふうに考えてございます。

「実施主体」は、道の北海道アウトドアガイド資格制度で認定している優良事業者と認定ガイドを想定してございます。

「許可年数」は、これは過疎地有償と並びまして同じ考え方で 2 年間、重大な事故等がない場合は 3 年間。

「道の関与」は、アウトドア資格制度の認定事業者に限るということでございます。

2 「運行の基準・要件」でございます。

「営業区域」は、アウトドアの実施場所と最寄りの駅・主要ターミナル等との間の区域。

「車両」でございますが、これも過疎地有償と並びましてバスと普通自動車。

「利用者」につきましては、その事業者が提供するサービスの利用者とその同伴者。

「運送の対価」でございますが、これも過疎地有償と並んでタクシー料金の運賃の概ね 2 分の 1 の範囲内を目安とする。

「運転者の要件」も過疎地有償と並びまして二種免許取得者、もしくは一種免で国交大臣の認定講習を受けた者。

「運行管理」も過疎地有償に並びまして、こういったかたちで管理責任者を選任するほか、いろいろな体制を整備すること。

「損害賠償」につきましても過疎地有償と同様に、一般乗用と同様ということござい

ます。

これが制度のイメージでございます。

3 ページに送迎の具体的なパターンのイメージを載せてございます。これらのどのパターンにおいても有償送迎が可能となる制度の創設といったものを目指していきたいということでございます。

説明は以上でございます。

(井上会長)

ありがとうございました。

庁内提案として今回あがってきました。

ただ、冒頭に説明がありましたように 17 回、あるいは 19 回の提案検討委員会で審議され、その結果一旦本棚にということになっておいたものですが、またこういうようなかたちで新たなかたちで提案していただいたものであります。

先生方のほうでご意見・ご質問があったらお出しいただきたいというふうに思います。いかがでしょうか。

(河西委員)

少し現状を伺いたいと思います。

アウトドアのこういった業者の中で、今どのぐらいの方々がきちんとした 2 種免許保持者がいて、こういった事業のできる業者は何団体くらいあるのでしょうか。

逆に、できないところというのはどのくらいあるのか。

どうなのでしょう。

(事務局)

そこまでは把握されていないようです。

(河西委員)

見た限りは、結構、たとえばニセコの山頂から五色温泉のほうに滑り降りて、そこにアウトドアの会社の車が迎えに来てニセコまで戻ってくるというのは、ごく頻繁に行われています。また、夏のラフティングでも、川を下って行くから、そのまま川を上ってくるということができないので車で迎えに行き、そしてボートも一緒に引っ張ってくるということは頻繁に見ているので、まったくそういうような問題はないと思っていたのですけれども、実際問題があるのですか。

(事務局)

問題といたしますと、やっぴらっしゃるところはやっぴらっしゃると思いますが、有

償ではないはずなのです。無料でございますので、それを有償にできたらどうかという
ことでございます。

(井上会長)

そうではないと思うのです。私の知っている範囲でいけば、つまりコスト計算で、文字
通りただではないのです。それは、たとえばラフティングだったらラフティングの料金の中
に全部が入っていないと彼らは、ニセコだとかその他の地方に行くと、実際にラフティ
ングする川と、そしてホテルをぐるっと回って集めてくるわけですから、そこそこのガソ
リン代を含めた、人件費を含めたコストがかかるわけです。だからこれらのやつは、要す
るに井勘定というか、トータルのコストとしてラフティングの指導料の中に全部含まれて
いるわけです。

だから河西先生のおっしゃっているところでいけば今度は、そここのところを分けて明示
するかどうかということなのです。分けて明示することの意味というのは、たとえばラ
フティングにしてもスキーにしても、山登りもそうだけれども、ホテルではなくて、自分
は車でここまで来ているので、ここから自分で集合場所まで行きますよという人は、結局
その部分のバスを使わないわけだから安くしてもらえればいいわけです。だから分割して、
そして周辺にあるマージナルな客を集めるということは、それはプラスになるでしょう。

その数字は、わからないですね。

(河西委員)

なにが言いたかったかというのは、今、会長がおっしゃったように、今まで料金の中に
送り迎えの送迎費が入っていて、それを新たに別個にして、そこを特区でやることに対し
てどれだけの意味があるかということなのです。

(事務局)

送迎料金は、法律的には取れませんので、取っていますというところはないはずなので、
それをきちんと送迎料金と体験料金を区別して、そして適法にきちんと送迎料金は送迎料
金として徴収をする。

先程ご説明しましたが、保険に加入していることや国交大臣の許可、運行管理体制がき
ちんとしていないと許可は出ませんよ、こういうことを送迎時の安全確保として、こうい
ったものの許可によってそれを担保させるということ。それが大きなメリットだと私ども
は整理しております。

(河西委員)

そうすると、先程のメリットとしてガイドの資格の価値を高めるということとは別に、
安全面の問題をきちんと担保させるということに意味合いがあるということですね。

ありがとうございました。

(井上会長)

道民の提案を一旦本棚に入れて、そこからしばらく経って出したことというのは、あまりないので、きちんと事務局でも遡って精査していただいたということですから、いろいろな意味合いもあって答申に盛り込むという方向でいかせていただければと思います。

よろしいでしょうか。

(五十嵐副会長)

メリットがどのくらい大きいのかということなのですが、こういうことのニーズが寄せられているという、このニーズを寄せた方たちはアウトドア資格を持っている事業者の方とか協会の方という、そういう意味ですか。

ニーズというものはどのくらいあってとか、協会からのとか。

(経済部)

私どものほうで今、アウトドアの資格について検討をしているところです。そうした会合において今回の提案のような有償による運送の規制緩和をしてほしいといった声があるということです。

(五十嵐副会長)

おそらく利用者の側から見ても、個人で行くときとか仲間同士で行く、あえてガイドを頼まなくても行ける人たちにとってみると大変メリットがあるということだと思います。あまり、それがいくらからいかということは気にしなくてもいいのかなという気もします。なので、この辺のニーズとか、こういう利便性があるというパターンも書いていただきましたので、その辺は詰めていただければよろしいかと思います。

(河西委員)

今回は、アウトドアのガイドの方限定でこのようなことを可能にするということは理解しました。

もう一つ、たとえば北海道で過疎地域になると、結構レストランとかコテージが点々としてあります。そういったところにこういうものを、たとえば夕食の時に迎えにきて運んでいってあげるとか、そういうこともできるといいのかなと思うのですが。

(井上会長)

先程の案件の有償運送のようですが。

(河西委員)

結果として、先程、若干問題があるのではないかと、原点に戻ったほうがいいのではないかとこのご意見があるかもしれないですけども、もしかしたら先程の観光客もということまで含めてやるほうが、アウトドアガイドだけではなくいろいろな方が使えるのかなというふうに思いました。

その辺りはどうお考えですか。

(事務局)

河西先生のおっしゃることもわからなくはないのですが、やはり、どこかで特例許可ということで、今まではバックの中で包含していたものを、対価を明示して、そこを有償にする。そのことによって見学者だとか、ほかの部分にもきちんとしたかたちで有償で、安全面も確保してやっていきましょう。それが結果的にクオリティを高めることになるということでございます。

そういう意味でいったときに、やはり道としたときには、アウトドアをきちんと資格制度にして運用してきているわけでございますので、ご意見の部分については、まずは風穴をあけて、そのあと徐々にその辺については広げていくというようなことで展開していくことが望ましいのではないかとこのように思います。

その対象を広げてしまいますと、結果的にその部分は、玉石混交のような世界になってしまっても、結果的に前の旅行業の登録要件の緩和の部分でも、ブランドイメージは大事にしなければだめだというような委員会でのご議論もあったような記憶がございますので、最初の段階は、既存の事業者の部分については対象を定めたほうがよろしいのではないかとこのように考えております。

(竹田委員)

3点あるのですが、1点目、今日これをずっと見ていて、事前の感想としては、一つ前のやつとどうすみ分けるのかなという疑問があって、先程河西先生のおっしゃったことと同じ感想です。

2点目、先程実際に事業者の方からこういう方向での規制緩和をという声があったということだったのですが、素人なのでわからないのですが、これは本当に規制緩和になるのでしょうか。

つまり、料金を、このサービスの料金はこれで、こっちのサービスとは別に独立してかかりますということを明示しろということですから、これはむしろ規制の強化になるのではないかと。そういう面倒なことをやりたいと思っている人がいるのかなと。単純にいえば、今なら、先程のことと同じく井勘定で料金を提示していたものを、これからはちゃんと明示しろというのはどうなのかな。本当にそのとおりでいいのでしょうかということです。

それから、アウトドアガイドという一つのブランドというか、単純にいうと許可資格のようなものをつくっていったときに、その資格にそれを持っている人だけができませんという、こういう有償事業ということまで付けますという、その資格の元々の考え方からすると、他の人との差別をつくりすぎているのかいないのかということも考えなければいけないのかなというふうに思っていました。

そういう意味では、先程のことも意味があるような気がします。

(事務局)

一つ前というと。

(竹田委員)

ポストバスです。

(事務局)

ポストバスは過疎地の住民の足の確保、こちらはアウトドア事業者のお仕事、観光の関係でして、そこが違います。

規制の強化ではないかというお話しなのですが、先程お話ししたように送迎の料金は、法律で取れませんので、きちんとその料金を取れるようにするというのと、取れることにすることの担保として許可も受けなければなりません、安全も確保しなければなりませんということでございます。取れるようにするということは緩和ではないかと考えます。

(竹田委員)

でも取っているわけでしょう。

(井上会長)

法律上ですから。

(事務局)

アウトドアガイドの資格ですけれども、先程来からお話ししています道としてアウトドア観光のブランド化というものは強く進めてきている施策の一つでございます。なおかつ優良な資格者を限定してというのが、一つの安全性の面からも望まれているのかなと考えます。

(井上会長)

よろしいでしょうか。

よろしいでしょうかという意味は、今、出てきた議論は、竹田先生の質問に対しては、

私のほうから答えてもよかったのですが、大筋、今、参事が答えられたことと似ていますので繰り返すのはやめます。

今、河西先生からも出てきましたけれども、そのところを抑えた上で答申に向けての作業というものをやっていただければと思うのです。

いずれにしても、ではアウトドアの資格を持っているのが車の運転をするというのは、どこで因果関係があるのかというようなことになるようなこともないわけではない。この辺りのところというのは、先程局長が言われた言葉でいえば、風穴をあけるということで、一歩前に進んでいって、それをもう少し広げていくのか、あるいは、狭めるという意味では、もう少し何らかの工夫をしていくのかというのは、たぶんその次の段階になるのではないかというふうには思うのです。

繰り返しになりますからやめますけれども、次回までに検討しておいたほうがいいこの案件に関わるものがあったらお出しただければ、次回それを整理した上で叩き台を出すようにいたしますが。

(竹田委員)

半分答えは決まっていますけれども、その点で競合されるバス・タクシー事業者ということもありますね。

(井上会長)

今のことも含めていいですか。

(事務局)

17回、19回の議論のときもその辺がネックで、まだ出すのは早いということになったことは承知してございます。

その辺も頭に入れまして、いろいろ今回も考えたのです。前回は、宿泊施設ですとか体験型観光事業者、かなりの大括りで、ホテルや旅館も全部できるようにしましょう、してくださいというような提案だったのです。ですから過疎地ではなくてもどこでもできますよという提案だったのです。大きな違いはそこにあるのかなと思っております。

今回は、かなり山中とか奥地、そういう所です。そういう意味では限定的な、対象事業者が限定されているということが前回とは大きく違うことなのかなとは思ってございます。

タクシー・バス業界には、そんなに大きな影響はないのではないかというふうに考えてつくってはございます。

(井上会長)

かなりシミュレーションは必要だと思うのです。

実際に先程の答えと重なって解釈がダブるようだけれども、相対立するようだけれども、

現実にやっているわけで、そこどころが結局料金をわけたかたちで出てくる。そういうことで、今、やっている部分でも現実にタクシーを排除しているのではないかなってきても、表向きはフリーになっているけれども、中ではしっかりコスト計算を上乗せしてやっているという部分もあるので、実質的に大きく流れがシフトするということはないのかなということは直感的に思うのだけれども、実際にどういうふうになるかは頭の中を整理して考えてみないとわからないですね。

(河西委員)

現状をいえば、利用者にとってみれば、アウトドアの事業者の送迎付きというのが前提条件としてあるので、あえてそこでタクシー会社・バス会社に頼もうという人は皆無なのです。したがって、今、サービスを無償で提供しているところがきちんと料金を提示していくということだけなので、今、会長がおっしゃったとおり少なくともタクシー会社とかバス会社のお客をアウトドア会社が取るということにはならないと思うのです。

それに対してタクシー会社のほうから、俺のところによこせというような話はあるのかもしれないですけども、実際の利用者からすればそのアウトドア事業者が送り迎えしてくれるということが一番利便性の面からもいいと思います。

(井上会長)

私は、近くのホテルまで車で行っていて、そしてラフティングの集合場所まで迎えに来なくていいから、そこまで自分の車で行くわけだから、そうなってくると、要するにその部分まで上乗せされたラフティングの金を取られているのであれば、明示して金をわけてくれればその分安くなるではないかとなるわけです。

(竹田委員)

わかるのですけれども、それをアウトドア事業をやる側、参加して体験させる側として、3,000円の料金の中に実は500円分の送迎料金が入っていますけれども、2,500円と500円ですと明示しなくてもよくて、3,000円ですというふうにお得ですというふうに表示できるというやり方と、わけなければいけない、2,500円はラフティング本体、500円は送迎ですというふうに、単純に原価計算を示しなさいというやり方をしたときに、利用する、参加する側は、2,500円と500円というふうに分けられていて、同じ3,000円でも、并勘定3,000円のほうを選ぶのではないかと。

(井上会長)

それは、その業者がそちらのほうを選択すればいいわけです。

(事務局)

このルールをつくったからといって全部そこの部分をわけて明示して有償にしなければならぬということではなくて、そこは送迎でパッケージでもいいと思うのです。別にそのことは特例許可にしますよということだけですから、このパターンのイメージに書いてある 3 つ目なのですが、今、井上会長がいわれたように、ご自分で車を持っておられたらそこの部分は 3,000 円のプールではなくて、500 円分は、本当に足代としてかかる分をもらえばいいわけです。

たとえば、アウトドアかなにかの分でいっても、お子さんが体験するのに親も一緒に行く。そこの部分は、料金がわかれていれば、親はアウトドアの体験をしないわけです。ただ付いて行くだけですから、それは要するに送迎の料金だけを払えばいいわけです。

そこがわかれていると、きちんと明示したかたちで内訳がわかったかたちで適正にお金が支払えますから、そういう意味でいったらそういうやり方もあるのではないかということです。

別に、この制度を導入したからといって今までのやり方を全否定して、これに絶対しなければなりませんということではなくて、少なくともそういうことで送迎料金を明示して、そこの部分をやりますと。今までの旅館民宿の部分でも、そこの部分は込みにしたかたちの部分はいいのですけれども、そこを明示的にわけたり、料金の部分で差をつけるというやり方をすると、実際的には道路運送法の許可が必要ですよということ、だめですよというのが国の通知だったのです。

そこの部分を明確に取りたい方は取れるようにしてあげましょうということ、少なくとも国の一連の動きの中でもそういう方向にありますので、そうであれば北海道の場合、アウトドアガイドの部分については、そういうことを認めるといえるか、乗せてもいいのではないかなというようにございます。

(五十嵐副会長)

蛇足のようなことなのですが、本州から来る小規模なツアーの方たち、去年にトムラウシ山及び美瑛岳で亡くなったような事故がありました。結局向こうの会社がパッケージをつくってやって来るときに、実は本当は北海道のきちんとしたガイドに相談をしてくれればいいことがたくさんあるのだと思うのです。それが付加価値になるかどうかはわかりませんが、そういうことをお出迎えの際に、きちんと下りるときには連絡をすとか、なにかをする。そこに付加価値をつけられれば北海道にちょっとした登山でも、普通危険と思われていることでも北海道のガイドが、送迎ということではなくて、その下りてきたときの連絡とか、エスケープのルートを指導すれば付加価値は高まるかなと個人的には思っているのです、これはパターンだし、いろいろなケースがあるので、できる限り付加価値を高めるようなかたちで、ここにメリットと書いてありますけれども、そのメリットというものをもう少し整理をしていけばいいのかなというふうに思いました。

(事務局)

副会長のお話しに関連するのですが、先程パターンを詰めてくださいというようなお話しがありました。そのお話しというのは、今ほどお話しされたようなことをもう少し整理をするということですか。

(五十嵐副会長)

そうすることによってメリットの意味合いももう少し、単に料金の明示というものもあるのですけれども、それも重要なことだけれども、プラスαの中、違うところもやると理解が得られやすいと思います。

(河西委員)

先程湯浅さんのおっしゃった安全面のところ、今の無償のサービスでやっている、そこで事故が起こった場合の責任はどうなるのか。

それが無償のサービスゆえに保険やなにかの問題が出てきますので、そこが有償サービスになることによって契約関係の中でやっていくということ。

それは、万が一のことを思ったときに事業者にとってもメリットになるし、利用者にとってもメリットになると思います。

ただこれは、規制緩和というよりは、逆に規制の強化です。ただそれは必要なことだと思います。

(井上会長)

保険の加入を義務付けるわけですね。損害賠償、8,000万以上、対人保障。

(湯浅委員)

私も現場なので一言。

私も、これは誰のためのものになるのだろうと。ここまで無償でサービスをやっていて、いろいろなことを考えて、次の段階に入って来ているのかもしれないけれども、実はそこがすごく疑問でした。無償でやっていても、今、現在みなさん安全面は確保していると思います。それは確かだと思うのです。

ただ、これを形作っていく中で一番疑問だったのは、このイメージがあまりにも広範囲すぎるなと思ったのです。というのは、空港でも駅でも地域別にすごく差があるだろう、と。今、アウトドアをやっている方も地域別にいろいろな事情を抱えているだろう。その辺のところを整理されないと、バスとかタクシーとバランスよくやっているところと、最初から空港まで迎えに行くところという、その地域差がすごく出てくるだろうなということも思ったのです。

この提案は、アウトドアの方たちから出されるとしたら、その地域という事情をもう少し

し見ていかないと、逆に先に進まないのではないかというふうに思いました。十勝とかニセコ、場所によって様々な事情が出てくるだろうなというふうに思っていたので、先程の自家用のものと同じです。地域というところで整理していかないと一括りにはできないように感じていました。

(井上会長)

ありがとうございました。

よろしいでしょうか。

では、議論もつきないわけですが、今回 3 つの案件、さらに今、出てきた部分について答申案をまとめる前の段階、整理案といいますか、そういうようなかたちで次回に提出していただくようお願いしたいと思います。

時間の関係で十分審議をつくせない部分もありましたので、先生方から出た意見等々を少し深いところまでとらえていただいて、疑問等に答えるというようなかたちでまとめていただければというふうに思います。

そういうことでよろしいでしょうか。

時間を気にしているのですが、13 時からということになっていて、後ろがないのであれなのですが、いつまでも引っ張っていいものではないと思いますので、次のところに移りたいと思います。

次回委員会についてということで、事務局からお願いいたします。

(事務局)

次回の委員会でございます。

ただいまいただいたご議論を踏まえまして資料等を調整いたしまして、2 月の下旬に開催するという方向で具体的な日程についてメールで調整させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

(井上会長)

では、日程については、みなさん方職業もバラバラですので全員集まることができるかどうかわかりませんが、多くの委員の先生方がお集まりになれる日程を組みたいというふうに思っています。

今後のスケジュールについては、実際には、一番最後にできあがった段階で一度委員会をやるのですよね。その前にもう一回今日のものの。

(事務局)

2 月の下旬のときに整理案というかたちでお示しをしたいと思います。

3 月に答申案ということでご準備いただければと思います。

(井上会長)

その他があります。

(事務局)

事務局のほうから最後に一点ご報告がございます。

資料 5 でございます。介護職員の業務拡大に関する国の動きでございます。介護職員の業務拡大については、第 39 回の委員会で国の動きを見極めるということで本棚にしまったところでございます。

昨年 12 月に国の検討会の中間のまとめが出されましたのでご報告をいたします。資料 5 でございます。ポイントのみご報告させていただきます。四角で囲んで下線を引いてあるところでございます。

まず 1 番でございます。介護職員が実施できる行為の範囲でございます。たんの吸引と経管栄養となっております。今、介護職員が在宅患者に対してできる行為というもののはたんの吸引だけでございますが、この中間まとめを見ますと経管栄養まで拡大されるというふうになるようでございます。

2 番でございます。実施できる介護職員の範囲でございますが、介護福祉士と介護福祉士以外の介護職員がございます。介護福祉士については、その業務としてたんの吸引等を行なうことができるようにする。カリキュラム等にそういったものを追加していく。

それ以外の職員については、一定の研修を修了した職員は一定の条件のもとにできるようにするというところでございます。

3 番は、たんの吸引に関する教育・研修の内容が書いてございます。

4 番、たんの吸引等の実施条件でございます。最後のページでございますが、たんの吸引を行なわせることができる場所として、例示でございますが在宅なども入ってございます。

現在行なわれている試行事業の結果を踏まえて安全確保措置ですとか具体的な内容の実施については検討していくとさせていただきます。

最後に制度の実施時期は、平成 24 年の実施を目指すということが書かれてございます。以上でございます。

(井上会長)

ありがとうございました。

ただいまの件につきましてご意見・ご質問があったらお聞きしたいと思います。いかがでしょうか。何度もこの場で審議をしてきた部分ですが、先程の案件もそうですが、私どもがここで議論している部分、そして国、あるいは知事会、その他のところで議論されている部分、並行して走ったり、国のほうが先をいっていたりというようなことがありますけれども、私どもは淡々と道民のみなさん方から寄せられた意見というものを整理しながら

ら審議を進めてまいりたいと思います。国自体がどうやって動いているのか、地方分権がこれまでどこまで進んだのかということは、疑問がないわけではありませんけれども、かといって私どもが議論を中断するというわけにもいきませんので、先生方もなかなか進まないことにフラストレーションがおりになると思いますが、ここしばらくご協力をいただければというふうに思います。

この1年間、的確に回ったのかということもありますけれども、鋭意事務局等々と協力しながらやっていきましょう。

(事務局)

一言、一番最後に議論をしたアウトドア事業者による自家用有償旅客運送業を可能にする制度の関係については、今日はじめて上程してご議論をいただきました。

そういう意味では、地域の事情によって様々なとか、安全面の問題、それから送迎の問題だけではなくてプラスαの付加価値というようなお話もございました。それらについて短い時間の中でパターン化していかなければならないわけなので、途中の段階で先生方個々にいろいろご指導いただくようなかたちを取らせていただきたいと思いますので、個別にまたお電話なりメールで資料を送らせていただいて詰めさせていただきたいと思いますので、その辺のご協力のほどよろしくお願ひしたいと思います。

(井上会長)

では閉会いたします。ご苦労さまでした。