

## 第 24 回北海道道州制特別区域提案検討委員会 会議録

日 時： 平成20年11月6日（木）10:00～12:00

場 所： 北海道労働委員会会議室

出席者：

（委 員）井上会長、五十嵐委員、福士委員、林委員、山本委員、宮田委員

（事務局）地域主権局 川城局長、出光局次長、志田参事、渡辺参事

新幹線・交通企画局 田中参事

### ○ 井上会長

議事を始めさせていただきたいと思います。

前回から若干日にちも空きましたので、第 4 回答申に向けてどういう手続きでやっているのかということをおきたいと思います。

前回 9 月 25 日、1 ヶ月以上前になるわけですが、第 23 回目としての道州制特区提案検討委員会を開催させていただきました。これをもって第 4 回答申に向けてスタートをしたということになります。

この委員会は、何度も申し上げておりますけれども、道民の皆さんからいただいた提案をベースにして、できるだけ多くの道民の皆さん方の声を国政の場に届けるということを目的としております。そういうことで、第 4 回答申に向けての審議のスタートにあたっても従前同様、道民提案の状況全体を把握するということが、その必要性に基づいてこれまで寄せられている道民の皆さん方からの提案について整理状況を確認したところでありませ

ず。数字をいくつか申し上げます。それによりますと第 4 回答申のベースになるということです。第 4 回答申というのは、若干日時が空きますけれども、日にちもたくさんあったというような感じもしているのですが、月 1 回ということに当分しておりますので、それほど残されている回数はないということになります。

そこで道民提案としては、これまで第 3 回答申までのベースとなっていたのは 290 件です。そのうち継続検討というふうになっていたものが 290 件のうち 16 件であります。さらに後程出てまいりますけれども、五十嵐委員の提案分が 9 件。さらにこれまで新たに道民の皆さんから追加提案のあった部分が 15 件ということで、16+9+15 ということで合計 40 件がベースとなるということでありました。

委員会としましては、第 1 次整理ということで、これも従来からやっております特区提案として検討すべきものと特区提案によらなくても対応可能なものということでの仕分け作業についてです。第 1 次整理ということが終わっていない追加分の 15 件、新たに出てきた 15 件について第 1 次整理を行った結果、第 4 回答申に向けて今後検討していく提案としては、15 件のうちの 14 件を検討していくということです。

先程言いました継続検討分の16件、五十嵐委員提案分の9件、合わせて39件が当面第4回の答申に向けて議論していくベースになるということでもあります。

そこで、本日より審議の内容につきましては、前回の委員会では継続検討分と五十嵐委員提案分の地域医療の関係について、さらに五十嵐委員から出されている空港に関連する質疑に対して道側からの回答。こういったものを中心に本日は議論をしていくということにしております。

ただ、後程事務局から説明があるかと思いますが、地域医療の審議の進め方の関係では、地域医療は次回に回したいということでもありますので、本日は空港関連と前回第1次整理を行った追加分14件について審議をしていきたいというふうに思っております。

若干前置きが長くなりましたけれども、第4回答申に向けて、そして本日議論するものは今申し上げた通りであります。

それで、議事の(1)に入っていきたいと思っております。まず予定しておりますのは、五十嵐委員から以前、18回、5月29日開催において委員会で出されておりました空港関連の質疑に対する回答の準備ができたということでもありますので、事務局から説明をいただきたいというふうに思います。

#### ○ 新幹線・交通企画局 田中参事

企画振興部の新幹線・交通企画局で航空担当の参事をしております田中と申します。よろしくお願いたします。

本日、お手元の資料2になります。五十嵐委員からいただきました質問に対するお答えということで資料をまとめさせていただきました。資料2に基づきましてご説明をさせていただきますと思います。

このご質問をいただいた際の元になります事務局から提出いたしました資料は、資料2の7ページと8ページ、以前「道内所在空港施設の設置管理に係る収支試算」ということでご提出させていただいたものに対するご質問ということでございます。

1ページに戻っていただきまして、質問の1つ目でございます。表の作成の基本ということで(1)でございます。「空港整備事業」につきまして資産と減価償却費を試算し、損益計算書と貸借対象表に分けて作成してもらいたいというご質問でございます。

これにつきましては、今回の仮定の試算につきましては、空港管理の実態を可能な限り明らかにしようという趣旨で空港整備特別会計、20年度からは社会資本整備事業特別会計ということになっておりますけれども、平成17年度の歳出と歳入の決定計算書をもとに試算したものでございます。

道内空港につきましては、国が設置管理する、今はこういう言い方はしないのですが、いわゆる2種A空港につきましては、その管理と整備の経費はこの空港整備特別会計で一括管理されてございます。今は違うのですが、この計算の元となったときはこういうことで一括管理されておりました。

この特別会計全体で、さらに計算書と貸借対象表は試作をされておりましたけれども、空港ごとということでは作成されていなかったところがございます。

そういったことがございまして、今回の仮定試算につきましては、年度ごとのキャッシュフローベースといいますか、入りと出を試算させていただいたということでございます。

従いまして、この空港整備事業費の道内の2種 A 空港につきましては、この空港整備特別会計の中のさらに北海道空港の、北海道の空港整備事業費の決算額というものが出ておりましたので、これが60億9千万円ということだったのですが、これを4つの空港の滑走路の長さで按分して試算をさせていただいたところがございます。

これは付け足しで恐縮なのですが、現在国においては空港ごとの収支が出ていないということに対する批判を受けまして、空港ごとの収支の開示をする方向、どういった形で開示をしていけるのかということについて検討を行っているということは以前、6月ぐらいに国土交通大臣から表明されたところがございます。

その後の詳細はわかりませんが、国としても問題意識をもって取り組んでいるということがございます。

続きまして2つ目のご質問ということで、「国債の償還分や財政を投融資の返還、利払い分などは含まれていますか」というご質問でございます。これは、今回の仮定試算の中では国債の償還分ですとか、財政投融資の返還分につきましては含まれてはおりませんということでございます。

そして3つ目の質問でございます。平成17年度の奥尻の5億円の整備費につきまして、地震からの復興整備ではないかというご質問でございます。これは、7ページの試算表の中で奥尻空港の歳出のところ、空港整備事業費というところで奥尻空港に5億382万1千円が計上されております。

これにつきましては、平成17年度に奥尻空港の滑走路を延長してございまして、そのための整備費ということがございます。

続いてのご質問でございますが、「歳出項目の内容・詳細」ということです。

まず(1)、「空港整備事業費」について「基本施設(滑走路)」と「付帯施設(関連道路)」に分かれているが、その具体的な整備内容はどうかというご質問でございます。

ここで、まず基本施設と付帯施設ということなのですが、今は法律が変わりまして空港整備法とは言わないのですが、以前の空港整備法の中で基本施設と付帯施設が定められておりました。基本施設とは滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン、照明施設、そして政令で定める空港用地ということになっております。

また付帯施設ということでは排水施設、護岸、道路、自動車駐車場及び橋ということ整理をされております。

ただ、その工事の具体的内容については承知してございません。

続きまして、お手元の資料の2ページに移らせていただきたいと思います。

次のご質問として、「維持管理費は含まれていないのですか」というご質問でございます。

これにつきましては、今回の仮定試算の中で施設の維持管理費につきましては、維持運営費に含んでおります。これは交通政策審議会という国交省の審議会でもあるのですが、この資料の中でもそのような扱いをしておりましたので、我われの試算においてもそのような扱いをさせていただいております。

続きまして、その下の「維持運営費、工事諸費等」との違いは何ですかということです。運営費、諸経費というのはソフトのお金ですかということです。これにつきましては、7ページ、以前に提出させていただいた資料の中で歳出の課目の一番下のところに「維持運営費・工事諸費等」ということで課目があります。これにつきましては、これも国の方でやっておりました審議会の資料の分け方を踏襲させていただいているのですが、これにつきましては、歳出課目の中でその他に挙げております空港整備事業費ですとか環境対策費、土地建物借料、国有資産等所在市町村交付金、こういったものに分けられないものをまとめて維持運営費・工事諸費等ということでまとめさせていただいたものでございます。

続きまして、維持運営費・工事諸費等についてということでございます。この人件費として空港関係、総額約66億円を管制を除いた職員数、空港事務所、開発局、航空局本局及び地方航空局で按分、とありますが、空港関係の人件費として、空港行政を担うすべての職員の人件費全部ですか。何かで割り出した額ですかといったご質問①でございます。

②のご質問が、実際にほっかいどうの空港のために割いた時間数から人件費を割り出す必要があると思います。推計できますかということでございます。

これは、仮定表①のところにつきまして、人件費の詳細につきましては、時間数といたしますか、時間ですとか単価といったことについては恐縮ですが不明でございます。国管理空港の人件費につきまして、今回航空保安管制部門を除く国家公務員分ということでございますけれども、これは国の方の入手できる資料の中ではそういったかたちになっていったということなのですけれども、今回の試算の中では平成18年度の職員名簿があるのですけれども、その人数を数えましてその職員の数によって空港関係の人件費を按分させていただいたところですが、地方公共団体管理空港もというのは、道管理空港ですとか市の管理空港についてということなのですが、この部分につきましても航空保安管制部門を除いているということでございます。

航空管制といいますと、なかなか空港ごとには分けにくいものです。空港と空港の間の航空路の管制をやっている方も大勢いらっしゃいますし、空港だけではないところも多々あるものですから、管制部門を除かせていただいております。

具体的な職員数とその割合につきましては、資料の下のところに書かせていただいております。新千歳47人で割合は4.1%。こういったようなかたちで全体の人件費と職員数で按分しているということでございます。

続きまして資料7ページの注釈のところに「庁費等」というのがあります。この「庁費」というのは具体的に何を指していますか。注2を見ると、全国の合計で「庁費」が81.4%の割合を占めていますというご質問でございます。これは、また非常に恐縮なのですが、

庁費ということになりますと国の方の予算の課目の整理の問題で、人件費以外の様々な事務経費といいますか、消耗品も含めて様々なものが含まれておりまして、大変恐縮ですがその詳細は不明でございます。

また試算におきましては、空港関係の庁費というものを滑走路の長さで按分させていただいております。その具体的な数字につきましては、この資料の中に記載させていただいているところです。そして仮定②表のところの考え方につきまして、仮定①表との違いということのお答えの中につけさせていただいております。仮定②表の考え方ということなのですけれども、道内 2 種 A 空港の「維持運営費、工事諸費等」につきまして、仮定①表では、職員数の人件費とか滑走路の長さということをやっているのですが、この道管理空港の 3 空港、女満別、中標津、紋別の決算額をもとに、実際どれだけお金を使ったか、道管理空港で実際どれだけお金を使ったかということをもとに、空港の規模、面積を勘案して推定して試算をしたということでございます。その元になっておりますのは、この下の空港面積と単価と推定維持管理費でございます。

続きまして、2 種 B と 3 種は「実績値」ですので、内容がわかると思いますということです。実際に市管理、道管理ですのでわかりますので、これにつきましては別紙の通りということで、今回の資料では 5 ページになります。この道管理の 3 空港にかかる収支状況ということで道管理の分につきましては把握できますので、今回その内訳として歳出と歳入につきまして出させていただいているところでございます。

続きまして、冬の除雪費用も含まれていますか、また除雪は委託ですか、そうだとすると、どこからどこへの委託ですか。どのような仕組みでなされていますかというご質問でございます。

除雪費用につきましては、維持運営費に含まれるものでございますけれども、委託かどうか、自前かどうかということにつきましては、詳細は不明でございます。

続きまして大きな 3 番目ということで、歳入項目の内容・詳細ということです。

まず (1)、もう一度、「歳入」額の出し方の確認ということでございまして、「着陸料等」「貸付料等」の収入は、実際に各空港の着陸便数により航空会社から支払われた金額と考えて良いですかということでございます。これにつきましては、着陸料の収入につきましては、国の管理する 2 種 A 空港につきましては、空港整備特別会計に収入されたものでございますし、2 種 B や 3 種空港につきましては、空港管理する市または道に収入されたものということでございます。

貸付料収入につきましては、空港ビル会社、あるいはその駐車場の底地に係る土地貸付料ということございまして、実績値ということでございます。

続きまして資料 2 の 4 ページでございます。空港整備特別会計の部分につきましては前のご質問ですので、前の質問と合わせてでございます。

続きまして、(2) の「着陸料等収入」について内訳はということです。いろいろな料金がございまして、下記 b 以下のことですかというご質問でございます。

着陸料の内訳ということになりますと、ご指摘いただいている料金の中でいきますと、a 着陸料と b 停留料のみということになってございます。

なお、ターミナルビルの使用料につきましては、各ターミナルビルの会社、そして給油施設使用料につきましては各ハイランド、給油する会社があるのですが、その会社の収入ということになります。

続きまして、または空港整備特別会計の「空港使用料収入」と同一と考えて良いですか。その場合、「空港使用料収入」には「着陸料」と「航行援助施設使用料」が含まれていますが、内訳を出してください。平成 19 年度の予算をみると、「航行援助施設使用料」は 23% と比較的大きな割合を占めています。北海道の空港の金額を出してくださいということです。

航行援助施設使用料ということなのですけれども、これにつきましては全額国庫の収入ということになっているのですが、まさに管制部門のための費用といいますか、レーザーとか無線の施設、そういったものの維持管理の費用、運営の費用といいますか、そういったことになっておりまして、これも空港ごとに分けるというのはなかなか難しいということで、国の方でも空港ごとに分けてということはやってございません。大変恐縮でございますが、今回の試算には含まれていないということでございます。

また続きまして、一般会計の繰入金についてでございます。

「一般会計」の内訳は、「純粋な一般会計」と「航空燃料税の 11/13」です。19 年度の予算では、それぞれ 12.4%、16.4%です。一般会計の内訳を出してくださいとのご質問でございます。大変恐縮でございますが、今回の試算につきましては、空港管理の実態を資産の大きさから比較するための一助ということで、単年度の現金の出し入れ、歳出歳入のベースで試算をしたものでございまして、今回の一般会計からの繰入金につきましては試算の中では考慮されていないものでございます。

続きまして、北海道の負担金についてでございます。

「空港整備特別会計」における地方公共団体負担について、北海道の負担金はどれくらいの額か。北海道特例が 85%なのですが、あるとしても負担金の額も提示してくださいということでございます。

この負担金につきましては、資料に記載させております。国の管理する 2 種 A 空港の整備に係ります地方公共団体負担金につきましては、「地方公共団体工事負担金収入等」に示されております。新千歳空港につきましては、3 億 2549 万 2 千円ということになっております。

その他の空港につきましては、ここに記載をさせていただいたとおりの額ということになってございます。

雑駁でございますが資料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。

以前に空港管理等々に関しまして件数を基にした詳細な説明をいただいたところであり、それに関連して五十嵐委員からご質問等が提出され、今回、それに答えるというような形で、いくつかの試算というものを交えながら、改めて資料を提出し、説明をいただきました。

まず、質問者である五十嵐委員から今の説明を受けてご意見をいただきたいと思います。

## ○ 五十嵐委員

いろいろと細かい作業まで行っていただきまして感謝申し上げます。

なかなか国の試算の仕方に基づいて道で試算をしていただいたということで、仮定の上に仮定を置いたような格好になってしまいましたのでやりにくかった点はたくさんあっただろうと思います。改めて国はこういう会計をやっていないということの実態が浮き彫りになったということかなと思っております。

そもそも元々道民からの提案が空港に関しては3点ありました。

独自で発着料を設定してエアラインの誘致に結び付けたい。あるいは、省かせたい。省かせてはどうか。新千歳空港が比較的優良に経営されているのであれば道内空港を一括して経営してはどうか。

どちらかという、お金というのでしょうか、収入に着目した提案という形だったので、そこにこの委員会もかなり時間を費やしてきたという感じがいたしております。

しかしながら、この特区検討委員会は、空港政策そのものを論じる場ではありませんので、どこが特区に馴染むのかということで議論をしているわけです。空港の政策とか地域の政策等からどういう提案ができるかということを考えていかないと、どうしても重箱の隅のような議論が続いて、あまり生産的ではないというふうに考えています。

そこで私は素人ながらではありますが、この数ヶ月の間一緒に勉強させていただいて、多少議論の枠組みを整理した上で、改めて道の方には特区提案として何が相応しいかを考えていただきたいなと思っておりますので、多少枠組みについてお話をさせていただきたいと思っています。

提案の方向ということで大きく5つあります。

1つ目は、今空港政策が転換期にあるということで、私達は改めて認識しなければならないだろう。田中参事からも、今は空港整備法ではないのですがという話がありましたけれども、空港法ということに変わっております。今空港政策は、まさに転換期に入った。どういう方向に向かおうとしているのかということで整理をしてみたいと思います。

まず1つ目は、今も出ました交通政策審議会に空港部会というのがあって、2007年6月の答申の中で、既に我が国の空港ネットワークは既に出来上がった、整備から運営の時代に入ったということが明確に示されております。

その後、空港を新しく作るという意味では、関空ができ、第5次空港整備5カ年計画というのが1986年にあります。

その後新しい空港の整備はないにしても、既に出来上がったものと認識しているということで、今年の6月に空港整備法が改正になって空港法になっています。

ただしこの空港法の中を見ていくと、ここは特区と関係するのですが、空港管理者が空港の共有の規定を定める時は国の国交省に対しての認可を受けなければならない。あるいは着陸を定めようとする時には、あらかじめ国土交通大臣に届けなければならない。それまで明文化されていなかったものが明文化された。これを読むだけでも逆行している、規制が強化されているのではないかというふうに思われます。

そうした中で私達は、規制改革推進会議の中でもそういう認識がなされていますけれども、やっぱり地方にとってみると空港法というものが、ある種規制が強化されつつあるのではないだろうかという認識を持つ必要があるのかということが大きなところです。

2つ目の枠組みは、地域主権時代における空港政策の役割はどういうものだろうかという視点です。

この会議の中でも何度か申し上げましたが、その後出てきた地方分権改革推進委員会の勧告、第一次勧告が今年5月に出されました。あるいは、先ごろ道州制ビジョン懇談会、知事も入っているビジョンの中でも、空港というのは道州政府の担当する機能であろうということが述べられています。

ただ、その背景的なところはよく書かれてはいませんので、何故そうかということについては書かれてはいませんが、少なくとも空港というのは地域にとって身近なところで考えるべき機能である。国が国としてやるということではなく、国や政府がやることではないということで、地方の道州制でやるべきところであろうというふうに考えられているということができます。

ただ、今の空港法では、地域の空港についても基本方針については国が定めるということになっておりまして、そのこと自体が地域主権に反する。かつ、空港管理者が協議会を設置して様々な議論をすることが出来るわけですが、国の機関が協議会を設置し、地域の空港のありかたについて議論するという枠組みになっているという流れですので、これまた地域主権ということを考えて時にいかなるものか、どうなのだろうかということに疑問に感じました。むしろ地域で考えるということが私達の主張していることではないだろうかというふうに思っております。

3点目は、今回空港運営の議論は非常に難しいなと思いました。国鉄改革、民営改革の議論ですとか高速道路の議論というのは、割りとわかりやすかった。線路と其上を走る台、貨物列車、それから駅舎を運営しているところが同じ。貨物と旅客は会社が分かれましたが、主体がわかりやすかったのです。誰がというのはわかりやすかった。

ところが空港については、様々な主体が絡んでいて、非常に議論が錯綜する様相があるということがわかりました。



空港そのものは国管理であり、空港ビルは株式会社、ビル会社である。エアラインは、飛んで来る上はエアラインである。要するに、不特定多数を相手にするような一般道路とは違い、国鉄のように利用者は特定されているのだけれども、その利用者が利用するインフラ、空港の機体であるとか滑走路であるとかビル、駐車場、あるいはそこに乗り入れるJR、バスというのは全て違う主体で運営されているということで、非常に議論が散漫、複雑になっているということがよくわかりました。

ということは、我々の要望することは、そういった議論を一元的、一括的にできるような仕組み作りということが必要なのではないだろうか。

先程申し上げました地方が主体になった議論の場、地方が主体的に決定できる仕組みとすることが必要なのではないのでしょうか。

言いすぎかもしれませんが、空港関連運営のホールディング会社みたいなものがある、その基でいくつかの組織が、組織というのは難しいと思いますが、そういうやり方だっって考えることができるのではないかとことです。

それから 4 点目、今日出していただきました空港ごとの収支の計算、仮定につきましてですけれども、先程参事からもありましたけれども、今年 6 月にも骨太の方針の中にも出ていますように、国が管理する空港については 2009 年度をめぐりに共通的な経費の取り扱い等、技術的な課題を整理し、早期に空港別の収支の開示を検討するよう要請するとなっております。

国会でも交通幹線等のために持ち入られている経費に共通する部分を取り扱う等、技術的な課題を整理し、個別の収支を公表できるよう努めたいという国会の答弁もございます。

そうした中で私達は、これを要望していくということが重要なのではないかなと思います。

ただ、せっかく出していただきました収支の計算表ですけれども、個人的に自分なりの設定でいろいろな試算、シミュレーションをしてみました。

その結果を多少申し上げさせていただきます。先程の庁費の問題ですけれども、やはり国管理空港は庁費が割合として非常に高い、総体的に高い。電気料が一番大きいことらしいのです。結局は整備維持するための電気料が高いというわけです。

そうすると、電気料を安くというわけではないのですけれども、そういう水道とか電気ということについては、もう少し工夫ができないのか。地域の中で工夫できないのかなという感じがいたしました。

逆に人件費分については地方空港、管理空港は割高でした。それは、少なくとも規模の経済が働かなくて、どんな小さな空港でも維持するためには一定人数が必要なのだなということでもあります。国が管理している空港の方が比較的経済が働いているというような現状でした。推測も入っていますけれども、そうではないかと思いました。

いずれにしても現状がわからない中で運営をどうするかという議論は、次に向かう議論としてはなかなか難しいということがよくわかりましたので、もう少し別の枠組みで議論

を進めていく必要があるかなと思っています。

最後ですが、空港を考えるべきことということで、いくつか考えていただきたいと思っています。

1つは、空港の路線の誘致をするためには、今どんな特区でできるのだろうかということが必要ではないだろうか。路線誘致、国際線の誘致ということを考えていくと、北海道を訪れる外国人を増加させる。観光客のパイを大きくするだけではなくて、ビジネス客のパンも大きくしたいということが必要だと思っていますので、その路線の誘致を考える時に、今の航空自由化、国際的にはオープンスカイが取り入れられていますが日本ではまだまだである。アジアオープンスカイというのが取り入れられましたけれども、まだ中途半端だと思っています。ロシア、中国と旧共産圏の乗り入れは事実上規定されているということがありますので、そこに対する特区提案ということも考えられるのではないかと。

その目的は、北海道を訪れる外国人を増やすというところで航空路線の誘致を考えていくべきではないかと思えます。

2点目は、道内と国内のネットワークを築くということです。ここにもありますけれども、道民提案にもありましたが、北海道の地方空港と羽田だけを直行便で結ぶのではなくて、乗り継ぎ便の導入。稚内から札幌、札幌便に乗り継いで羽田。1日1便とか1日3便ではなくて、そうすることによって東京へのアクセスがより近くなる、便利になるという利便性を向上させるということの目的です。

その時にネックになるのが、やはり航空運賃であります。乗り継ぎ料金の設定ということを考えていくことが出来ないだろうか。

それから3点目は、貨物の乗り入れと24時間運用ということでありまして。これは何回か出てまいります。

4点目は、できれば航空機が夜、千歳に駐留できるような整備体制を敷くためにどうかということが考えられるのではないかと。

長くなって大変恐縮ですけれども、せっかくこういう機会に空港ということを考えるのであれば、収支のことだけではなくて全体、どういった取り組みをしていく必要があるのかということをもう一度是非お考えいただいて、その中で特区でできることを改めて補填していただければと思います。私達も、こういう会議の場でもそうですけれども、様々な勉強会という形でこれまでも委員会をしておりますので提案させていただければと思います。

## ○ 井上会長

そのほかの方で、ただいま検討しております空港関連のテーマについてご意見、あるいはご質問、特に事務局に対する質問等々があれば出していただきたいと思うのですがいかがでしょうか。

## ○ 林委員

今の説明があった3ページのところに冬の除雪費用のことが出ています。

たまたま開発局のある委員会でこういった話題が出たことがあったのです。たとえばロードヒーティングはするとか、それは国の予算だと聞いていたのです。こういうものは全く詳細不明というふうになってしまっているのですが、情報として取ることは出来ないのでしょうか。

## ○ 新幹線・交通企画局 田中参事

実際空港ごとにどれくらいということになってきますと、なかなか詳細は、国管理空港につきましては不明ということになります。そういった形で国の方で分けていただければ出るのかもしれないのですけれども。

いろいろな維持管理費の中に全部まとまっているといえますか、全部含まれているということになりますので、その分だけを取り出すというのは難しいのかなと考えております。

## ○ 林委員

何となく、新千歳空港に関しては、そういう情報があるのかなというふうに思っていたのですけれども、それも公表はされていないのですか。

## ○ 新幹線・交通企画局 田中参事

その部分だけということでは公表されていないということです。

## ○ 林委員

非常に不思議なものなのだなということがわかりました。

ただ、たとえば、そういう延長でロードヒーティング化する時の資産とか、そういうものが記事などに出来ますよね。あの時というのは何を基にしているのか。たとえば除雪費と比べてとか、今は詳しい情報を持っていませんが、何かもう少し具体的な数値を持っていないと、いろいろなことを提案する時にも難しいのかなという感想を持ちました。

## ○ 井上会長

五十嵐委員から元々のご提案があつて、それからご質問があつて、そしてご自身の意見を含めて提案がありました、まとめがありました。

いずれにしてもここはきちんとしておきたいのですが、道州制特区の提案を検討する委員会ということですので、ある程度個別の提案があつて、それをこの場で検討するという事になっていくのだらうと思うのです。

それで五十嵐委員からいろいろなご意見が出てきたのは、私個人としても逐一ごもっともだなということ。北海道の地域の活性化、とりわけ今後心配されている、懸念されてい

る観光等との問題につきましても非常に重要なテーマであります。

これは何らかの形で法律だとか、あるいは規制だとか、その他もろもろの部分について個別に国の干渉しているものに対して具体的に何をどう変えて欲しいというような提案を五十嵐委員、あるいは道民の皆さんがこれをきっかけにしてあげていただくような形にしていければなというふうにさせていただきたいと思います。

ここでは、具体的に出てこないとなかなか検討の場に移すことができませんので、その具体的な部分については先程話がありましたけれども、道も含めてみんなで知恵を出し合って、この問題を突破していくということできたいと思います。

第4回答申という中では、五十嵐委員に確認ですが、当面流していくということになりますか。

#### ○ 五十嵐委員

突破口という意味では、1つでも2つでも提案できることがあれば考えていきたいと思えます。3月ですから、ぎりぎり1月、2月ぐらいにこの場で議論できる提案事項を見つけたいという決意で検討をお願いしたいと思いますし、私も考えたいと思えます。

#### ○ 井上会長

では、この件は今のよう形でとりあえず置いといてよろしいでしょうか。

では、若干時間も押しておりますけれども、本日の資料の中で、資料1 道民提案の追加分ということで14件あがっております。その追加分については、3ページに書かれてあるのが14件です。

その中で、冒頭に申しあげましたように、大分類「A 地域医療」、No255 というところで。これについては次回に送らせていただきたいというふうに申しあげましたけれども、それ以外のところに関して審議に移っていききたいと思えます。

まず事務局からご説明をいただいて、それから検討するというふうにさせていただきたいと思えます。

#### ○ 地域主権局 渡辺参事

では資料3と資料4を用いて説明させていただきます。

今、会長からありましたように、1枚目の255番については医療ということで次回に送らせていただきます。

資料3の2ページからになります。256番ということで高速道路の無料化です。提案の概要といたしましては、高速道路を無料化する。物流コストが削減され、本道経済が活性化するとともに、道民の行動範囲が広がり、広域的な経済圏の形成が促進されるという感じでございます。

事実関係の整理でございます。現在、高速道路は有料道路ということで料金徴収をして

いますけれども、これにつきましては、元々限られた財源の中で、早期に道路整備を行うということを目的とした仕組みでございます。その道路建設にかかる費用を借り入れて、供用後に料金を徴収することで借り入れたお金を返していく。こういった基本的な枠組みとしてございます。

平成17年までは、日本道路公団というところで高速道路整備、あるいは運営を担っておりましたけれども、平成17年に公団の民営化ということで道路の建設等は東日本高速道路(株)ということで、北海道は東日本高速道路株式会社が、債務は独立行政法人日本高速道路保有債務返済機構というところをつくって、そこが債務の返済にあたるということになります。

高速道路の建設運営会社は、料金収入を機構に45年間にわたって払って、機構が会社にかわって債務を返していくという仕組みになっています。

それで、高速道路の無料化ということで、提案するために、実現のために考える手法ということで、道路整備特別措置法の特例を設けることとなります。

この提案が実現した際に考えられるメリットといたしましては、提案の中でもありますけれども物流コストの削減には経済活性化、道民の行動範囲が広がるといったメリットが考えられます。

デメリットといたしましては、全国的なスキームで最後の返済をやっていますので、北海道だけが利用料金を取らない場合には、その財源等をどうするのかといった問題。あるいは、今後整備していくについての経費をどうするのかといった問題。そういった高速利用料金をとらないとなると、こういった債務の返済や整備財源を税金で、何らかの形で税金という形でまかなうことになると考えられますけれども、そうした場合に、今の高速道路の整備状況からいって、根室の方ですとか、そういった方々は恩恵を受けない、そういった方々が払っている税金を使って高速道路の整備、維持管理費を払っていくという部分については、受益と負担考慮といった観点の問題もあると考えています。

次257番です。労働基準法の条例化という提案でございます。

これにつきましては、現行の労働基準法は、工場労働者と鉱山労働者を念頭にいてつくられた仕組みであります。サービス業ですとか、そういったホワイトカラーの労働実態に真正面から対応していないということで労働基準法を条例で定めるようにすることで、そういう実態に対応できるようにする。こういった概要になっています。

資料の5ページです。これは労働基準法についての概要ということで、簡単に書かせていただきました。

まず、憲法27条第1項に「賃金、就業時間、休息その他の勤労条件に関する基準は、法律でこれを定める」という文章があります。この条文に則って労働基準法がつくられているということです。

この労働基準法というのは、労働条件の最低の基準を定めることを目的にしまして、この最低基準を守らない指導者に対しては罰則があったり、労働基準監督署法によって監

督指導されることとなります。

もう1つ、基準法の効果としては、労働条件の最低基準を具体的に保障ということで、法律に定めた基準に達しない労働条件については、達しない部分については労働契約は無効になる。無効になった部分については法律で定めた基準が適用されることになっています。

それで、労働基準法で定めていく内容は、ここに並べていますけれども、労働条件を明示しなければならないということで、賃金の支払いのこと、労働時間、時間外・休日労働協定、休日、有給休暇、解雇の予告、それと就業規則といったことが基準法によって定められています。

この提案の趣旨にいきまして、条例でこういった基準を定めるとなった場合のメリットとしましては、仮にホワイトカラーの労働実態には合わないということであれば、そういった実態に合わせる事が出来るということ。地域のいろいろな実情ということも労働基準を定めることができるということがメリットとして考えられます。

デメリットでございますけれども、一番大きいのが3つ目に書かれていることです。要は本州以南、北海道と北海道以外の労働者の労働条件が同じ国の中でも違うということで、特に北海道の労働者の労働基準が下回るということになると問題があるのではないだろうか。

要は、憲法上賃金とか就業時間などの勤務条件の基準というのは法律で定めることになっていまして、これを条例で定めるというのは憲法の問題になります。特に労働基準法は最低基準を定めていますので、それを下回る条件を条例で定めようということになると、特に憲法問題が出てくる可能性が高くて、憲法問題となりますと改正に向けてのハードルは相当高いということになります。

次、4ページになります。258番、郵便局の役場の支所化ということですが・・・

## ○ 井上会長

ちょっと待ってください。

従来は、大分類、あるいは中分類に基づいてジャンルが、それぞれに提案が固まってきましたので、固まった形で3本なり4本なりいかがでしょうかという形で各委員の先生にご意見をたまわっておりました。今回の場合は、ご覧いただいてわかるようにジャンルと申しますか、意見の部分がかなり多岐に渡っております。

それで、一つひとつを審議してまいるということではなくて、それも可能なのですが時間がかかりとられてしまうということで、事務局とすれば全部一括して説明をされているということでもあります。

途中の段階で説明が非常に不鮮明であるとか、それに関連して疑問が出てきたら、その都度挙手されて意見を述べられるなり、あるいは疑問を啓していただきたいというふうに思います。

予定では残り 1 時間程度しかないものですから、この中から 1 本 1 本あげるというよりは、むしろ先生方から第 4 回答申に向けて「これをあげたらどうか。これをあげたらどうか」という形で、おおよそ半分なり 3 分の 1 なりという形で、数は特定にして設けておりませんけれども、そういう形で取り上げておきたい、第 4 回答申に向けて取り上げておきたいというようなものがあれば、最後のところでご意見をいただきたいというふうに思います。

そういう手順でよろしいでしょうか。

では、続けてください。

## ○ 地域主権局 渡辺参事

4 ページ、258 番の提案でございます。郵便局の役場の支所化ということです。

概要としましては、郵便局で役場の支所の業務を行えるようにするというものです。事実関係の整理でございますけれども、郵便局では既に平成 13 年に地方公共団体の特定の事務の郵便局における取り扱いに関する法律というものが定められていまして、戸籍謄本や住民票の写しとか、1 部そういった事務ができることになっています。

資料の 7 ページをご覧ください。これが法律の概要です。上の方に法律で認められている項目が並んでいます。証明書交付の事務ということで戸籍謄本・抄本、あるいは納税証明書といったことです。これでいくと 6 項目ございます。

その他、これは法的法律事務ということではないですけれども、公営バスの回数券とかゴミ処理券の販売、し尿処理券といったもの。あるいは、高齢者等への立寄り、声かけや日用品等の配送といったようなこと。こんなことが郵便局と市町村とで契約することで可能になっているということでございます。

結局この提案は、要は 1 部可能になっていて、これ以外に何かニーズがあるかということがポイントになってくるのではないかと考えております。この法律で、郵便局で取り扱える事務が限定列挙されている以外に具体的にこんなことがやれたらというニーズがあれば、特区提案として検討していくことが可能ではないか。これにつきましては市町村などのニーズを調べてみたいかと考えております。

次に 259 番でございます。政令市の法定要件の緩和ということです。これは、支庁単位で市町村が合併すれば政令市とするということで、前回第 3 回の答申で出させていただきました広域中核市制度と基本的には同じものです。広域中核市は二次医療圏の単位ですけれども、これはその単位は支庁ということでございます。趣旨としては同じ内容になっております。

広域中核市の提案につきましては、附帯意見をいただきまして、この間、全道副市長会議などで説明したり、意見交換をやったり、10 月には主権局職員が全道の支庁に出向いて、それぞれ管内の市町村担当者にその内容を説明するとともに意見等を行ってきたところでございます。今後は是非説明、意見交換に努めまして、第 4 回答申に向けまして適切な提

案というものを見極めていきたいというふうに考えています。

次に 260 番でございます。資料は 15 ページからでございます。まず 260 番は、国有林など国有財産を無償で北海道に移管するという提案でございます。国有林ということでございますけれども、資料 15 ページにございますように、北海道の総土地面積の 37%が国有林ということで、相当広大な面積を占めている。今後も北海道に移管を受けるという提案でございます。

国有林の移譲を受けた場合には、民有林、あるいは道有林の一体的管理ということがメリットになります。その部分につきましては、今道州制特区計画の中で連携共同事業ということで、道と国が協力をしながら取り組んでいるということです。

国の方では、国有林の一部独立行政法人化ということ平成 21 年度までに検討するということになっていきます。

メリット・デメリットになりますけれども、国有林の移譲を受けた場合には、地域の需要動向に応じた木材資源の安定的な利用及び供給が可能になる。森林の管理について管理者がひとつになりますので、国との連携、調整というものが要らなくなる。

その反面、管理面積が広がって適切な管理ができるのかといったことも課題になってきます。

その他、移管を受けるとなれば考えなければいけないことは、国有林は膨大な赤字を抱えていまして、その赤字をどう整理するのか。移管を受ける場合にどのように整理するのかということを考えなければならない。

道州制特区法の制定の時に政府与党合意というものがございまして、その中で抜けた部分の異動、大規模な職員の異動が想定される事業の移管については、北海道の行革の状況ですとか受入体制等十分考慮しつつ検討することになっていきます。すぐにはやらないといった趣旨の取り組みであります。

国有林につきましては、今北海道で働いていらっしゃる国家公務員は約 1 千人いらっしゃいます。1 千人の方を受入れるということになりますので、この取組み方の関係・調整をどうしていくかということも考えなければならないと思っています。

次は 5 ページになります。提案の 261 番でございます。都道府県議会議員の選挙区の決定権限の移譲ということで、北海道議会議員の選挙区を公職選挙法で定めるのではなく、条例で定めることができるようにすると言う提案になっております。

資料の 19 ページをご覧くださいと思います。ここに公職選挙法の条文を掲げさせていただきます。公職選挙法の第 15 条、下線がありますけれども、都道府県の議会の議員の選挙区は、郡市の区域によると定められています。

二項では、前項の区域の人口が当該都道府県の人口を当該都道府県の議会の議員定数をもって除して得た数の半数に達しないときは、条例で隣接する他の郡市の区域と合せて一選挙区を設けなければならない。

三項でも、郡市の区域と合わせてとありますように、郡市の区域というのは選挙区の最



小単位であるということで郡と市ということを使って最小単位にする。これより小さい単位は、支庁地域で割るということは出来ないということになっています。

19 ページの下にあります 271 条、道においては、郡については支庁の所管区域とするということで、郡市というものは支庁の区域ということで、これを大きくすることはいいのですけれども、これより細かい郡市の線引きをすることは許されないという仕組みになっているということでございます。

事実関係の整理ですが、北海道総合振興局設置条例の関係でございますけれども、現在ここにつきましては、道の要請を受けて検討を行っているということです。

実現した場合に考えられるメリット・デメリットです。メリットとしては、地域の実情にあった選挙区の設定が可能になるということ。もう一つは、デメリットではないですけれども、道議会議員の選挙区の区割りですので、道議会の際に決定されるということでもあります。

次は 262 番でございます。広域連合への地方交付税交付ということです。広域連合にも地方交付税を交付するということです。広域連合というのは、広域的に市町村なり都道府県が広域的に協力して一つの事業をやる。一つなり二つなり、複数のものを設置する機関でございます。

資料 21 ページをご覧くださいと思います。これは広域連合についての概要を定義したものでございます。

23 ページになりますけれども、これが現在北海道内に設置されている広域連合です。広域連合の運営経費というのは、それぞれの構成員が分担金という形で払って、その分担金でもって運営することになっています。

26 ページをご覧くださいます。地方交付税法というのがございまして、広域連合は本来それぞれの市町村、あるいは国でやる事業を広域連合が共同でやるということになります。市町村がやっている時には地方交付税という形でその市町村に経費という部分を国の方から助成という形でできます。広域連合にうつった時に、地方交付税の配布先というのは、地方交付税法の 2 条 2 号にありますけれども、地方団体というのは都道府県と市町村をいうということで、交付税の配布、交付される先というのは、市町村と都道府県に限定されているというふうになっています。

従いまして、この提案というのは、市町村に来ている交付税の部分をこの条項を変えることで広域連合の方に直接交付税ということで支給されるようにしてはどうかという提案だと考えられます。

この提案が実現した場合のメリット、デメリットになります。広域連合には直接的に交付税が入ってくるということで、広域的な行政目的を達成するための取組が、より一層促進ことが期待される。

デメリットとしては、構成市町村が交付税を貰って、その中から分担金という形で出している中で、地方交付税の総額が減っている中で、今まで市町村に入ってきた部分が市町

村に入っていないとなるということで、もしかしたら市町村側にとってみると反発というか、そういう反対があるのかもしれないということです。この提案につきましては、いずれにしても市町村がどういうふうを考えるのかなというところがポイントになるのかなということで、そのへんを調べてみないと提案する、しないの判断はつきかねると考えています。

次は6ページになります。263番でございます。社会資本関係業務の地方独立行政法人化ということです。概要としましては、開発局が北海道に移管されることを検討されていることを視野に、将来、開発局と道が所管する社会資本の整備が一体的に実施できるよう、道の社会資本関係業務を地方独立法人化し一般会計から切り離し運営するということになっています。

資料の27ページをご覧ください。これは地方独立行政法人法の概要でございます。

定義・目的があります。その地域において確実に実施される必要のある事務・事業のうち、地方公共団体自身が直接実施する必要はないものの、民間の主体に委ねては確実な実施が確保できないおそれがあるものを効率的・効果的に行わせるため、地方公共団体が設立する法人を地方独立行政法人というふうにするということです。

2番に対象業務があります。地方独立行政法人に担わせることができる業務としまして、試験研究機関、あるいは大学の設置管理、公営企業に相当する事業の経営、社会福祉事業の経営、その他の公共的な施設で政令で定めるものの設置ということで、一応限定列举という形で掲げられております。

次に、事実関係等の整理ということです。事実関係の整理を簡単に言いますと、今説明しましたように独立行政法人というのは企業会計を原則にするということで、社会資本整理という業務は、一部を除いて基本的に収益性のない業務である。

社会資本業務の中には、地方公共団体が直接実施しなければならないものがあるので、全てそっくり独立行政法人ということは難しいのではないかとということ。

社会資本業務というのは、災害があるということでございますので、それをどのように独立行政法人に担わせるのか。

独立行政法人になりますと、地方議会が直接コントロールするという仕組みではなくて、事業計画、計画を議決するという間接的なことになりますので、そういった議会の直接的なコントロールを受けない独立行政法人、社会資本整備の計画とか計画の立案、実行というものを委ねるということは妥当なのかどうか。

そういった事務、無駄になる事務を除いていくと定型的な維持管理業務が残るということでございます。これについては、既に民間委託という形で担っていただいているのが実態です。事実関係なのですけれども、メリット、デメリットが含まれているということで、そういった問題点があるということです。

メリット、デメリットですけれども、メリットとしては、一般的には独立行政法人になると効率的な業務執行が図れる。デメリットとしては、今言いましたけれども災害対応、

議会のコントロール、そういったことをどう考えるのかということがあります。

いずれにしても社会資本整備について独立行政法人化を考えるといった場合には、いろいろと検討課題が多いと思います。

一方、資料 31 ページを見ていただきます。先程説明しましたけれども地方の独立行政法人は 5 つぐらいに限定されているのですけれども、これは国の独立行政法人です。国がそれぞれに法律をつくって独立行政法人にしていきますので、いろいろな種類の独立行政法人があります。地方には認められていないようなものも独立行政法人ということで運営しているということでございます。

こういう観点から考えますと、地方では、今は認められていないけれども、こういったことが独立行政法人でできるのではないかとといった観点からの特区提案というのが考えられるのではないかと考えております。

独立行政法人については以上でございます。

次に 7 ページになります。264 番、相続税に係る特例ということです。

これは、北海道だけ相続税を無税にして、資産家の北海道への移住を促進するという提案でございます。

この提案は、見方によりましたら相続税という国税を地方税に移して減免するということです。見方によれば税源移譲の提案というふうにもとれるものです。

資料 35 ページ、36 ページをご覧ください。相続税というのは、こういう仕組みになっていますという資料です。36 ページに相続税の納品義務者が書かれています。

大きく 4 つの種類の人達があります。1 つは、財産を貰った時に日本国内に住所を有している人。2 番目は、財産を貰った時に日本国籍を持っているということ。被相続人の死亡の前 5 年以内に日本に住所を有したことがある。日本には住所は持っていないのだけれども、日本国内にある財産をもらった人。最後は、贈与により相続時精算課税という制度で財産を貰った人は相続の時に清算する。適用を受けて相続税を払うということになっています。

今回の提案を考えた時に、住所ということで財産がどこにあるのかということで相続税は考えるのですけれども、提案は移住ということなので、財産を持った方が北海道に来られて暮らす。住所というのがどこにあるのか、住民票のある場所が住所になるのですけれども、北海道に住民票を置いて、実態的には本州で暮らされている。相続税をなくすといった場合に、そういったことをどう解決するのか。

あるいは、相続される方は必ずしも道民の方ではありませんので、その場合にどういった仕組みにすればメリットがあるのか。そういったところが提案からは不明でございまして、北海道だけ相続税をなくすということが果たして移動の自由がある中で可能なのかといったことが最大の課題でございます。

場合によっては、住民票は北海道にどんどん移して、実際は別のところに住むということで、日本全体の相続税の仕組みそのものがガタガタになってしまう可能性を含んだ提案

なのかなというふうに思います。

相続税については以上でございます。

次に 265 番でございます。木造建築物に係る基準の特例でございます。木造 5 階建ての建物が建てられるようにするということ。

事実関係の整理でございます。建築基準法というのは、建築物の最低基準、安全性に関しての最低基準を定めた法律です。資料 37 ページ以降を見ていただきます。37 ページは、国土交通省のホームページからとった建築確認統計です。2 つ目の括り、「また」以下の部分、木造の枠組壁工法、あるいは在来軸組工法ということで一定の仕様で耐火構造として国土交通大臣の認定を受け、防火地域における建設や 4 階建て以上の建設の可能性が拡大されたということです。木造であっても法律上 4 階建て以上、5 階も含めて、一応可能になっているということです。

37 ページの 2、平成 19 年度の主な動向とあります。そこに下線がありますが、4 階建ては 11 棟というふうにありますように、現に 4 階建ての木造の住宅というのは現実に存在しているということです。

次に 39 ページを見ていただきます。これは、建築基準法における木造建築物についてです。1 番、建築物を木造とする場合は、階数が 3 階以上の場合は構造計算が必要になるというふうになっています。

ですから 3 階以上の建物があっても、耐震等の基準、構造計算による耐震等の基準を満たせば、事実上は可能、法律上は可能だということです。

今度は、防火という観点からいきますと、防火地域というところと準防火地域というのが都市計画で定められています。この地域の中では、3 階建て以上は木造であろうが何だろろうが耐火構造でなければなりません。この防火地域、あるいは準防火地域でも、要は木造であろうが耐火構造にすることは可能でございます。耐火構造にすればいい。

この防火地域、あるいは準防火地域以外であれば木造でも耐震基準さえ、構造計算さえできれば防火でなくとも木造の建築、5 階建ての建築物が建てられることになります。

結局、この提案をどう考えるかということなのですけれども、こういう仕組みがある中でこの提案を可能にするには、建築基準法の基準を下げるということをしなければ可能にはならないということになります。建築の基準を下げるということについての合意、あるいは社会的な妥当性があるのかということ。具体的にどういう基準を示すことができるのかといったところが課題になるのではないかと考えています。

次は 8 ページ目です。266 番、FM 放送波の地方自治体への割り当てということです。

FM 放送の周波数を放送波として地方自治体に割り当てるとともに、それに係る電波出力、技術、電波使用料にかかる基準を、電波出力に応じて緩和するという提案でございます。

今電波の管理というものは国がやっております。この提案が、前回井上会長からもありましたけれども、なんのためにこういうものを提案しているのかが今ひとつ不明な部分がございます。このメリット・デメリットについては、とりあえずコミュニティー放送を緩

和するという観点で書いたものです。要は、その提案の部分について、もしかしたら防災とか、そういった観点で市町村ができればといった趣旨の提案かもしれないということです。そのへんの提案の趣旨を市町村等に当たって探ってみたいと考えております。

次に 267 番でございますけれども、自動車ナンバー特例でございます。各陸運事務所名ではなく、地域特性を出すためにオホーツク等の名称とするのが 1 つ。それと優良運転者に北海道のナンバーを交付する、この 2 つでございます。

まず地域特性を出すための名称ということなのですが、資料の 51 ページをお開きいただきたいのですが、これは自動車登録番号表でございますけれども、この 3 番の中に絵がありますけれども、このナンバーに今、品川にあたる部分、ここが使用の本拠の位置の運営支局。または自動車検査登録事務所を表示するものというところで、今、この 267 番の提案を、この部分について地域特性を出せる名称を用いれるようにする提案でございます。

それで 52 ページを見ていただきたいのですが、これは新たな地域名表示ナンバープレートの導入についてということで平成 16 年 11 月なのですけれども、国土交通省の方で既にナンバープレートのこの部分につきましては、地域振興ですとか、観光振興等の観点からナンバープレートの地域名表示を弾力化するというで既に、そういう仕組みがスタートしております。それで 52 ページの 2 番ですけれども、対象となりうる地域の基準ということで、地域特性が経済圏等に関して、他の地域と区分された一定のまとまりのある地域で、一般に広く認知された地域であること、また原則として単独の市町村ではなく複数の市町村の集合であると。②ですけれども、登録されている自動車の数が 10 万台を超えている。こういった条件をクリアすれば新たな地域表示が使えるということで、今週 NHK に放送されていましたが、山梨県と静岡県で富士山麓の市町村が富士山ナンバーというのを、今月から実際に使い始めたといったような報道がされているということで、この地域名の表示というのはある程度の基準を満たすような現行制度の中でも可能ということでございます。

それでメリット、デメリットなのですが、地域特性のナンバーについてはデメリットというのは今もできるということで、デメリットはないのですが、一方で優良運転者に北海道のナンバーを交付するというのは、これは今の制度ではできませんので、新たな特区提案としては該当しますが、これについては車両の所有者、運転者というのは必ずしも一致しない場合があるということで、運転者が優良ドライバーでも車両の所有者が別の人であれば、これは使えないこととなります。

それと優良ドライバーになるたびにナンバーを変えなければならないということになりますので、優良ドライバーの人はナンバーを変えることを望むかということも課題がありまして、そのへんの課題をクリアできれば優良運転者に北海道のナンバーを交付する、そのへんについて検討する必要があるのかなと思っています。

次に 9 ページになります。これは 268 番ですけれども、社会保障関係の関係法の条例化

ということで、社会保険関係の確保、児童福祉法上の保育所の許認可等、そのものを北海道の中で条例化することです。

これにつきましては事実関係のところでもありますけれども、基本的には社会保障基盤というのは憲法 25 条の生存権がありまして、基本的には国が定めるのが望ましいということでもあります。

この提案はとにかく社会保障関係各法ということで、全ての法律を指していますので、あまりにも漠然としていて、なかなか特区の提案としてまとめていくのはちょっと難しいのかなと考えています。ただ保育所というのがありますけれども、そういうふうに具体的な施設の設置基準を対象にこういったところを変えるとか、対象を絞ることができれば更にそれについて検討を進めていくということは可能かといえば可能であるというふうに考えています。

以上、長くなりましたけれども、資料 3 についての説明を終わりたいと思います。

## ○ 井上会長

ありがとうございました。ただいま事務局から資料の 3 に基づきまして説明がありました。資料 3 のうち最初のページに出てきます、再分類の番号でいいますと 255 番、この点に関しましては次回、あるいは次回以降に審議をさせていただきたいというふうに思いますので、それを除いた案件、2 ページのところから始まる部分について何かご意見、ご質問があれば、どの部分からでも結構ですとお出しいただければというふうに思います。

最終的に先ほど説明、ご提案をさせていただきましたように、この中から第 4 次、第 4 回目の答申に取り込むものということで何点かどういう基準で、というのも今の段階では決めないでおきますけれども、先生方のご提案で絞り込んでいきたいというふうに思います。

どこからでも結構ですが、ご意見、ご質問あればお出しいただきたい。

## ○ 福士委員

絞り込んでいくときの基準、例えばここではちょっと法律上できないような、憲法的にちょっとできないものをいくつか散見されるので、そういうところを除いていくという方法もあると思うのです。それともう 1 つは、これは是非やりたいという方を出していくというのもあると思うのです。

私としては選挙の問題について、ここでは北海道だけの選挙区、選挙の問題を扱っていただきますけれども、選挙自体は公職選挙法という法律で国がすべてについて決めているわけです。ただ本来選挙というのは、国政選挙は法律で国会で決めればよいと思うのですけれども、それぞれが独立の自治体だということになると、都道府県は都道府県で決めて、市町村は市町村で決めていくというのが望ましいのではないかというふうにも考えると、この機会に市町村の方も資料を出していただければというふうに思うのですけれども。

## ○ 井上会長

今の点、何かご意見ありますか他に。

前回この場の議論、あるいはそれ以上に詳細に、どこかのメディアにこれをやるんだというふうにかかれた部分があったように記憶はしているのです。個々での議論も踏まえて今、福士先生も参加されていたと思うのですが申し上げておくと、基本的には今、再分類261、都道府県議会議員の選挙区の決定権限の移譲ということに関わる部分です。これにつきましては、これは正確に言えば北海道総合振興局設置条例の施行に向けてということで、来年の4月1日からやりたいというふうに知事は今でもおっしゃっているのだと思いますけれども、1つの部分はこれを施行するためには、先の道議会のこれを議決するという段階で公職選挙法の選挙区の区割りについては現行通りにいきますというような条件があった。

ですから、今度は振興局等々を作って合計9というふうになると、今選挙区の地割が14になっているのを9に変えるということになるが、現行法通りにいきますよというふうになっている。

個々のところがあるので、実際には私どもは当初道州制特区の特例の提案のところ、なぜもっと早く気づかなかったのかなというふうに思ったりしましたけれども、今起こっている問題というのは、選挙がいつなのかは別として、対立軸というかたちでこれが1つの具体的なものになっているので、先ほど事務局からあった部分、これも私もそう思って申し上げたのですが、今の段階で個々に手を突っ込んでということになると、私どもはここであげる、あげないということが、これは場合によっては非常に拡大解釈されることもあり得るので、事務局の方もその部分を押さえて、ここの部分は検討していく。

それは地域のことはやっぱり地域で決めるというかたちで実際にはそういったねじれがないようにということですから、福士先生のご意見があったと思います。

ですからここの部分は、少し中央での議論というものもある程度睨みながら、第4回であげていくのか、それ以降にあげていくのかということを検討していくというかたちで考えたいということなのです。

そういうことでいかがでしょうか。

## ○ 福士委員

了解しました。

## ○ 井上会長

これは決まりというのではなくて、第4回のここのところから落としましょうという話ではなくて、最大限、福士先生が言われたこと、皆さんもそれに近いのだと思いますが、尊重するかたちで残していくということで、提案におり込むか、おり込まないかというのはその場の状況ということであり、ここは政治が絡んできますので、皆さん方もご理

解いただけだと思いますが、それでよろしいでしょうか。

それで福士先生がおっしゃった、この中でどういったものをあげていくかということの議論は、今度は逆のところから来ると必ずしも同じではないのだけれども、これはもうやっぱり憲法上の問題があって、これはどうしても駄目という部分が私の気付いているところもいくつかあるのですが、専門家の立場からちょっといくつかの事例をご指摘いただければありがたいのですが。

#### ○ 福士委員

すべてを検討しているわけではありませんが、1つは労働基準法です。それについては憲法上法律で定めることになっていきますし、自由にとりわけにはいかない。最低基準は法律で定めて、そのほかについては条例でやっていくことは可能かと思います。すべてをとるのは正しいのか？

その他に社会保障関係の条例化、これはこの中から具体的なものを選んでいくということになると思います。全部を4回目答申までにとるのは難しい。

あとは建築基準法の関係ですけれども、先ほど現在の法律で出来るのであれば、あえて法律自体を緩和するというふうには持っていかななくても、可能なのではないかと考えています。

#### ○ 宮田委員

他にも現行法上でやれるものといったら何かありましたか？ 郵便局のも現行でも既にできるとか。

#### ○ 地域主権局 渡辺参事

法律で限定列挙されているので、列挙されている部分については出来る。それ以外はできません。

#### ○ 地域主権局 出光局次長

範囲を広げるという道はあるかと思います。

#### ○ 宮田委員

要望されている中には具体的なことは書いていないのですか。

#### ○ 地域主権局 渡辺参事

そのへんのニーズを調査したい。



○ 宮田委員

そうですね、ニーズ確認は必要。他にも現行法上でできるものは。

○ 地域主権局 渡辺参事

自動車ナンバーのご当地ナンバー。

○ 山本委員

もともと難しいのですけれども、提案が出てきた元々のコンセプトというか、意図を付度することに無理があって、ちょっと議論が繋ぎづらい状況ですね。ここで議論することを否定する気はないのですけれども、もう少し範囲を狭めていかないと良し悪しの判断ができないというところがあります。

そもそもこれは如何なものかというものを、別の視点で挙げていくと、相続税の話が出ましたけれども、北海道だけこういうものを出すのは如何かなと思って、私は議論から下げた方がいいのではないかと思う。コミュニティー放送というふうに呼び変えておられるのも、防災からの観点もあるのかもしれないけれども、少し情報提供の観点も読み取れるような気もするのですが、いずれにせよ冒頭申し上げた、何を意図して、狙いがどこかが不明解なので、これまた落としたいような気もします。

○ 井上会長

今の段階で三角に近いものは残しておいて、いずれにしても第4回の中に20も30もおり込むわけではないので、第4回の中に盛り込むということで検討を仔細にしていきたいと思います。というところを残していただければ、今日の段階ではいいのではないかというふうに思います。ですから、いずれにしても個々の中でこれはちょっとという部分はこれまで同様、ここでゴミ箱にという棄却するというわけではなくて、一端棚卸しというのか、本棚の中に置いといて、在庫として置いといてということですから、そういったかたちを念頭に繰り上げていただければ。ですから先ほどありました労働基準法に関わるような問題というのは憲法上の制約がありますので、これは今どんといくことが必要なかどうかというところはあります。

ですからこういうところの分、そうなってくると、感觸的にそんなに多くは残らないような感じもしないわけではないのですが、まず先生方のご意見を承って。

○ 宮田委員

高速道路の無料化はちょっと馴染まない。

○ **井上会長**

時間を決めてやるとか曜日を決めてやるとか、次の選挙のマニフェストで両方から異なった意見がおり込まれてくるので・・・

○ **山本委員**

その文脈に近くいえば 263 ですが、私は正直に言うと、独立行政法人自体が様々な問題がある中で、こういう論点が出てくることは難しいのではないかと思う。

○ **福士委員**

259 番、政令市の法定要件緩和ということについても、これは次にやると思いますので、もう 1 度確かに確認したほうがいいのかもしいかなもしれないですけども。

○ **井上会長**

これはまだ国にあがっている段階であって、こういうのは扱いはある程度見極められた段階で、ということですよ。

○ **宮田委員**

国有林の移管についてはもう既にやったものに近い話ですね。

○ **地域主権局 渡辺参事**

あのときは国有林の一元管理という中で。

○ **井上会長**

相続税はどうか。これは技術的に難がないですか？ 相続税というのはこの中の資料の中にも書かれてありますが、結局、相続人が払うわけですね。こここのところのバックグラウンドというのは北海道に移住をしてきていただきましょう、この人たちは沢山お金を持っているでしょうから相続税を軽減します、減免しますということになると、どんどん来てくれるのではないかというインセンティブになるのではという話ですね。しかしこの方が亡くなられても相続税は北海道で払われるのではなくて、相続した相続人の住んでいる税務署で払われて、それが国税になるわけでしょう、違うのですか。

○ **地域主権局 渡辺参事**

支払い先については、資料の 36 ページを見ていただいて。申告と納税とあるのですけれども、下線がありますけれども、被相続人の方の住所を所轄する税務署に払うということになります。

○ 井上会長

北海道だったら北海道に払うわけ。

○ 地域主権局 渡辺参事

ただ、それを払わなくていいとなった場合は、利益補給した東京なりに住んでいる人になるわけです。ですから完全に入ってこないだけの話になるものです。

○ 宮田委員

あまり意味が無いんじゃないの。

○ 地域主権局 渡辺参事

ですから元気なうちに来ていただいて、お金を使っていただくというところにしか価値が見出せないのかなというところです。どういう仕組みにしたらいいのか。例えば一族で来ていただくとかですね。

○ 井上会長

確認は住民票を移しているかどうかの話なのですよ。

○ 地域主権局 渡辺参事

そこも難しいところ。法律上は住民票のあるところに住んでいるということになりますけれども、実態としては、その確認が難しい。

○ 宮田委員

相続税なしというよりは、相続税を安くして、受ける受益者というかその相続人も、やっぱり住んでもらうというのは条件で収めてもらうとかということにしないと。

○ 地域主権局 渡辺参事

移動が自由というと、国籍というか一国であるときは入国管理とか、そういうところで出入りを抑えられるのですけれども、そういう仕組みのない中で住所だけというのはなかなか難しい。

○ 宮田委員

あるいは敷地面積何平米以上の総額何億以上の家を建てた人はそういう対象にする、落ちるお金を誘導しないとあまり意味がない感じですね。

○ **林委員**

本当に意味がないですね。

○ **井上会長**

郵便局のあれは、先ほど言ったニーズ確認というのはやられているのですか。

○ **地域主権局 渡辺参事**

これからちょっと時間をいただいて。

○ **井上会長**

これは三角で残しておく。政令市の法定要件緩和はバツ、これはちょっと棚上げ。国有林は棚上げ、住民自治の強化、これは様子見、いつあげるか様子見。その下これはさっきやらなかった、ご意見が出てこなかったけれども。

○ **福士委員**

広域連合、今回のご提案は分担金を出して、分担金を支払う市町村の方に交付税がいくのですけれども、本当はその方も直接広域連合の方にしたほうがいいのではないかというそういうものだと思うのですけれども、もうちょっと広域連合自体が使いにくいとか、例えば地方交付税を交付するということになると課税権を持つとか、そういうふうになると非常に使いやすいという意見も強いのかなと。もう少し検討していったらいいのではないのでしょうか、使いやすい広域連合のような感じで。

○ **井上会長**

それでは事務局、詰めていただけますか。

○ **地域主権局 川城局長**

市町村の意向の方も確認をして進めていきたいと思います。

○ **井上会長**

その次の社会資本関係業務地方独立行政法人化。これはもともとご意見の中の概要のところ少し書いてありますが、もともと北海道開発局がという、このところが最後までいってくるのですか。

つまり開発局が担当している社会資本以外のところで、これは国の行政法人というのは様々な種類があるわけで、大学もあるわけで、だから開発局のところ縛られないで、独立行政法人化の議論というものは、提案の中、あるいはそれを膨らませて事務局等で検討された中に入っていないですか。

○ 地域主権局 渡辺参事

社会資本業務はそれそのものを独立行政法人にすることは難しい。ただせっかく独立行政法人という切り口のご提案でございますので、それをきっかけにそれ以外の部分で独立行政法人化という部分で、国まで来ているのだけれども、地方まではちょっと来ていないものでニーズがあるようなものがないのかということを検討する余地はあると考えています。

○ 井上会長

32 ページのところに書かれてある業務の範囲、今おっしゃっているのは。地方独立行政法人法のところの第 21 条、業務の範囲。ここにずっと列記してあるのだけれども、このところあるいはそれ以外のところ、社会福祉事業を営むことだとか、それ以外のところも書いてありますが、こういうところで何か考えられるものがある、可能性がある。そんなところで必ずしも開発局云々の部分ではないので。

○ 宮田委員

提案されているのは開発局のことではないですね。

○ 地域主権局 渡辺参事

私どものとらえとしては、上の方は外して。

○ 宮田委員

道の社会資本の整備の部分で道ではなくて独立行政法人で行うような。これは別に法律のしぼりは。

○ 地域主権局 渡辺参事

法律上それは地方独立行政法人の対象にはなりません。

○ 地域主権局 川城局長

限定列挙になっているので、そこが拡大する可能性もあるのかどうか、ニーズがあるのかどうか。

○ 井上会長

ではこれは検討してください。

○ 五十嵐委員

何か非常に大人の理解ですね。

○ 井上会長

相続税が落ち、265、これもメリットがどこまであるか繋がる可能性があるということで、その裏側にある安全とか安心というものを考えると現行法規がかなり前向きに動いてきている中で、4階以上を認めるというふうになってきているときに、かえってこれを今あげなくてもという感じですね。

あとで、またそうじゃないという意見があれば聞きましょう。

FM、これは今、現状ニーズがどういうことかということは今一度照会されているという理解でよろしいですか。

自動車ナンバーの特例、ここは提案が2つ書かれてあるのです。ご当地ナンバーと優良運転者に対する特例。それでご当地ナンバーはできるわけですよ、一定の条件を満たせばということで。ただ優良ドライバー云々といったって、そのナンバープレートを貰う人とその免許証持っている人というのは必ずしも一緒ではないですから、優良ドライバーと。このところはどうやってするのか、困りますよね。

○ 福士委員

現行法のできるのであればそれで良いのでは。

○ 井上会長

最後のところになります、9ページですか。先ほどの社会資本関係制度による独立行政法人化のところと同じで、このところは今地方分権改革推進委員会のところで議論されている中では福祉の部分というのは、こういうかたちでやっていこうとしているのではないのですか？ そうでもない？

○ 地域主権局 出光局次長

福祉関係は、施設は設置基準を国が決めるのではなくて、もっと概括的な大綱化した基準にして、細かな基準は自治体に任せるという方向で今国等分権改革委員会で検討をしています。ただ、具体的にどの程度大綱化するかは今、まだ検討をしているという状況です。

○ 井上会長

そこは何か組み立てがあるのでしょか。

○ 地域主権局 出光局次長

そうですね。そういう流れもとらえながら、北海道側で何か具体的なターゲットを絞ってこういう現状である、こと細かな基準を北海道側で組み立てる余地はある。事務方としてもまだどんな施設にターゲットを絞るとか、そういった意味ではまだ詰めておりません。

先ほど福士先生がおっしゃったような具体的なものがあれば。またそういうことを我われが使って、包括的に全部ということは、ちょっとどうかというように思います。

### ○ 福士委員

将来的な課題なのですけれども、おそらくこの方の言っていることを、もう少し広げて考えると、地方分権改革推進委員会で法律の上書き権を一般的に認めようという議論をしているのです。法律ができた場合に、条例で条件を書き換えたり、緩和したり、上書きしたりということが、一般的にできるようにしたらいいのではないかという人が研究者の中では多い。そういうふうになるかどうかは分からないのですが。

道としては個別なものを検討すると同時に、すべての法律についてそういうふうにするというふうな、国の方でそういうふうにいかなければ北海道としてはそういう提案をしてもいいものではないかなと思います。法律のすべてについて書き換えられるというのがいいと思うのです。

### ○ 井上会長

上書き特権、上書きの件で、あれは5、6年前のときの宮脇さんの委員会のときに上書き権の話というのは随分いたしました。ですからそういうようなところも1つ何か漠然としていますけれども整備できれば、あのときの議論がかなり役には立つのではないかなというふうには思っています。そうなってくると、あと五十嵐さんの方は。

では、もうかなりの部分が消えて、○が無くて、△、ニーズ把握というようなかたちで残しておきました。

ですからそれらについてももう少し詳細な議論ができるように、具体的な議論ができるようなかたちで、次回以降資料をまとめていただいてやっていくということで、事務局にはお願いしたい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。

あと今回はこれでご意見いただいたということでもあります。議事の両カッコの2。次回委員会についてということで、これは事務局の方から少し説明していただきたい。

### ○ 地域主権局 渡辺参事

次回でございますけれども、冒頭ありましたように地域医療の関係を提案として20本以上ありますので、それをまとめて審議していただきたいと思います。

今、医療関係でもありますので、継続分、五十嵐委員の提出されたもの、あと追加として出てきた部分の項目に関して、それは1度メリット・デメリットの整理した部分があるのですけれども、再度、時点修正の整理をいたしますので、それを基に検討というふうに考えております。

それで医療関係につきましては、この委員会からは医療対策協議会の専門的などところで検討してもらってということだったのですけれども、医療対策協議会事態が医師の派遣を

調整することが主な目的ということで、その後の特区案が良いとか、悪いとかというところの検討には馴染まない組織だということでございまして、とりあえず時点修正の部分につきましては関係が動いて整理したものを資料として付けさせていただきたいと思っております。

それで今関係部の考えということだけではなく、医療の専門的な位置からいろいろご意見を伺った方がいいということもございまして、次回は医師会の方、お医者さん 3 名と、また看護協会の方も来ていただけるということで、これらの専門の方に参考人として来ていただきまして、提案に対していろいろなお考えを伺うということをしたしたいと思います。

次回でございませけれども、11月27日になります。医師会の方も看護協会の方も、夜やらなければ調整がつかないというので、27日の夜恐縮ですけれども、6時から開かせていただきたいというふうに考えておりますので、よろしく申し上げます。

#### ○ 井上会長

27日、ちょっと確認ですが、これはもともと積み残してきているといたしますか、継続検討部分の中に地域医療対策というものが資料の1にありますし、その裏には五十嵐委員提案文というかたちで医療のところはずっとあります。

これらのところについて、網羅的に参考人の方々にご意見をいただけるということなのですか。

#### ○ 地域主権局 渡辺参事

一応この提案そのものをお渡ししてありますので、それぞれの提案についてのお考えをお話しいただくようなかたちを考えております。

#### ○ 井上会長

では27日6時に次回を開催させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

では事務局。最後、その他ということで。

#### ○ 地域主権局 渡辺参事

特にございません。

#### ○ 井上会長

では、ご苦勞様でした。＜会議終了＞