

第17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5月13日（木）13:30～16:30

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、佐藤委員、林委員、福士委員、山本委員
（事務局）出光地域主権局次長、渡辺地域主権局参事、志田地域主権局参事

○ 井上会長：

今年度に入って1回目になりますが4月11日開催の第15回のこの検討委員会においてテーマとして産業と雇用、そして4月24日開催の前回になりますけれども第16回の会合におきましては、地域再生と継続検討事項となっております74件の道民の提案をベースに結局2つのテーマにしぼって検討しているということにしているところであります。皆さん方に配布されております資料の1でございますが、ここに前回、前々回の会議の結果が整理されているところであります。今後この資料の一番右側のところに「検討」という欄がありまして、そこに◎がついている部分。これが当面の提案事項として集中的に審議をしていこうというふうになっている事項であります。7月にその答申案をまとめるというスケジュールでいっておりますので、これから5月の2つの会議、6月の2つの会議ということで、この◎のついているところの資料の整理が整ったところから順次議論を展開していきたいというふうに考えているところであります。

それに相対しまして、2の議事のところの(1)「審議経過について」ということで先ほど若干私もふれましたけれども、今後検討していく事項等々を中心に事務局の方からご説明をいただきたいというふうに思いますので、よろしく願いいたします。

○ 渡辺地域主権局参事：

よろしく願いいたします。それではお手元に配布をしております資料1と2に基づきましてご説明させていただきます。まず資料1ですけれども、今井上会長の方からもお話がございましたが、第15回、16回に用いた資料でございます。その右端の「検討」の欄のところに◎を付して、今後これ以外について検討していくということでございます。産業雇用・16件、地域再生の分野で11件、合わせて27件案件として残ってございます。その27件の一覧にまとめたものが資料2でございます。この資料2が今後検討を深めていく項目となるということになります。

それで今日は委員会検討ということで第17回ということで右端にありますけれども、このマル数字が入っている部分の今日資料をご用意できましたので、関係資料としてお配りさせていただいております。今日空欄になっているところは次回以降整いしだい議論等をしていただくということにしたいと思っております。

この表の中で27件の他に前からの継続審議ということで広域中核市制度という件、それと前回井上会長からもお話しいただいておりますコミュニティーハウスの関係、この2つを※の中に入れてございます。

今日会議で直接使用するというわけではないのですけれども、参考資料ということで1と2をお配りさせていただいております。参考資料の1は、前回の審議結果をふまえて現時点のものとして修正したものでございます。以前の表では継続検討ということで74件掲

げておりましたけれども、それを第3回答申向け検討27件と保留中47件とに分けたものでございます。

次に参考資料の2でございますけれども、先ほど説明した資料2に載っている27件についてのメリット、デメリット等ということでございますので、今日必要に応じてご覧いただければというふうに考えてございます。

以上でございます。

○ 井上会長：

ありがとうございます。ただ今審議の経過についてということで、これまでの経緯、ならびに懸案事項として残っている部分をどのように整理したのか、さらに資料の2に基づいて本日17回となりますけれども、この委員会の場で検討に付するというを提案している項目について一覧表が提示されたところでありまして、これらのことについて何か今の段階でご意見・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が、いかがでしょうか。

今の段階で特段なければまたこれからの審議の過程で結構でございますので、ご意見、あるいはご質問をいただきたいというふうに思います。

それでは(2)「分野別審議について」ということで審議に移りたいと思っております。本日は先ほどの説明にありましたように資料の2にマルの付してある、番号にマルが付してある6つの項目、下の方に「第17回委員会検討項目」ということで①の交通関係から⑥の広域中核市関係」というところまで付してありますけれども、これらについて議論をしてまいりたいと思っております。まず事務局の方からこれらについて説明をいただきたいと思っておりますが、たぶんここに配布されています資料を見ますと、例えば資料の3について説明があるのだらうと思っておりますけれども、3の1の交通関係だけで1ページから全部で70ページまであるのですか、3の2は71から始まっていますので、各項目は6つあるとはいえ、それぞれ用意されている資料の大きさ、あるいはそれが説明の長さ按比例するのかわかりませんが、ポイントを押さえて簡潔にご説明をいただきたいということと、これら1件ずつできればやっていきたいと思っておりますので、少なくとも最初の交通関係は独立してやらなければいけないと思っておりますので、まずそのあたりを中心に説明をしていただくということで事務局の方、よろしくお願いいたします。

○ 渡辺地域主権局参事：

それではまず交通関係ということで、大きく5つということでございます。まずバス関係ということでご説明させていただきます。これは提案の222でございます。路線バスの合理的運行による経営改善ということで資料においては整理をしております。提案の中身としては路線バスの経営改善のためにマイクロバスやワンボックスカーを利用できるようにする。こういう内容の提案となっております。バス事業についてということで小さな字で恐縮ですが書いてありますが、これは基本的には道路運送法という法律で規定されてございまして、地方運輸局長の許可を受けて事業をするということになってございます。ちなみにバスと言っても事業には何種類かございまして、「事業の種類」とありますが、まず一般乗合旅客自動車運送事業（乗り合いバス）ということで、これは路線バスとか、コミュニティバスと言われている不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する事業ということでございます。

その次の一般貸切旅客自動車運送事業ということで、これはいわゆる観光バスとか、貸切のバスでございます。ここを見ますと乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業というふうに規定されているということでございます。

次に特定旅客自動車運送事業、特定バス事業となっておりますが、これは不特定多数

の方ということではなく、特定の方々の需要に応じて一定の範囲の旅客を運送するという
ことで大きく3つにバス事業というのは分類されるということでございます。

次に2ページをご覧いただきたいと思えます。道路運送法の条項を2ページ以降掲げて
ございますけれども、ここではどういうふうに規定されているかということでございます。
まず道路運送法の第3条、種類ということでございます。事業について書かれていますが、
これは大きく言うと、1. 一般旅客事業者運送事業ということ。2. 特定旅客自動車運送事業
ということで、大きく不特定多数の方を運ぶ事業と、特定の方々を運ぶ事業とに分かれて
ございまして、そのうち1の一般旅客自動車運送事業がさらに3つに分かれています。ま
ずイが一般乗合旅客自動車運送事業ということ。これが先ほど説明しました路線バスとい
うことでございます。ロが一般貸切旅客自動車運送事業ということで、これはカッコの中
に省令で定める乗車定員以上の乗車を貸し切ってということで、これは観光バス、貸切バ
スというのがロになります。それでハが一般乗用旅客自動車運送事業ということで、これ
はカッコの中が乗車定員未満ということで省令で定める乗車定員未満ということで、いわ
ゆるハイヤーとかタクシーというのがここに入るということでございます。

それで次4条ではそういうバス事業なり、運送事業をやろうとするときには国交大臣の
許可が必要であるということと、5条では許可申請を求める際に提出しなければならない
ものについて説明されてございます。

次に3ページになりますが、3ページのうちのイで事業計画という部分の第4条でござ
いしますが、これは国交大臣に出すときにこういう内容の事業計画を出さなければならない
ということでございます。これは真ん中に「地域公共交通会議の構成員」とカッコ書きで
この条文だけ出ていますけれども、この道路運送法ではこういう地域公共交通会議とい
うものを設置しまして、地域における特例的な取り扱いについてこの会議で協議するとい
う仕組みが置かれてございます。この地域公共交通会議というのは市町村長、都道府県知事
が主催して既存のバス事業者の方だとか、その経営者の団体の方、あるいは住民の方、あ
と地方運輸局長、あとこれは運転手さん、労働者側の団体、こうした人たちがメンバーに
入った地域公共交通会議という中でいろんな特例的な取り扱いを協議するという仕組みが
その5の中では入ってございます。

次に4ページになりますが、法と規則は今見てきましたが、より具体的な細かい基準と
いうのが公示というかたちで北海道運輸局の方から出されてございます。「一般乗合旅客
自動車運送事業の許可及び事業計画変更・認可等に関する審議基準」ということで路線バ
スに対する審査の基準でございます。それで5ページを見ていただきたいと思えますけれ
ども、5ページ(3)ですけれども、「路線定期運行にかかる事業計画等」とございまして、
①営業所、②事業用自動車と書いてございまして、この事業用自動車がこの事業に使う自
動車についての規定ということでございます。ここのハをご覧ください。これでいくと乗
車定員は11人以上であると。路線バスというのは11人以上のバスを使うんだというこ
とがここで原則として書かれています。ただし、この規定の中では「ただし」というのがご
ざいまして、先ほどお話ししました地域公共交通会議の協議結果に基づく場合、それと過
疎地、交通空白地帯等で運行する場合など、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の
遂行に必要な輸送客が明らかに確保されると認められる場合には、11人未満の乗車定員と
することができるという旨の規定がございまして、ですからこういった場合については、今
回の提案にあるように11人未満のマイクロバスでもワンボックスカーでもそういう車両
を使って事業をすることができるということになってございます。

それでは過疎地、交通空白地帯というのはどういうものかということでちょっと飛びま
すけれども、12ページをご覧ください。今公示というかたちで示されたものを説明しまし
たけれども、さらに細かく細部取り扱いについてというものが決められていまして、この

中でいきますと許可ということで(3)路線定期運行にかかる事業計画等、2.事業用自動車、先ほどの規定と同じですけれども、乗車定員は11人以上であり、かつ事業計画及び運行計画を的確に遂行するに至るものであること。ただし、地域公共交通会議の協議が整っている場合、離島・過疎地・交通空白地帯等で運行する場合など、地域の実情に応じて事業計画を的確に遂行できる場合には11人未満の乗車定員とすることができるというふうになっています。離島・過疎地というのはここでもございますのでわかるとして。

交通空白地帯というのはいったい何なのかということでございます。これは明確な定義がないというのが事実でございますけれども、参考までにご説明しますと「市町村運営有償運送について」という中の①というところに下線を引いていますけれども、「交通空白輸送」というのがございます。これでいくと下線の部分ですが、一般乗合旅客自動車運送事業によっては、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保することが困難となっている場合というのが1つ掲げてございます。それとまた別の「過疎地有償運送の申請に対する処理方針」という中で下線のところで書いていますけれども、タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合ということで、バスだとかタクシーとかそういう既存の公共機関がない、そういうところが交通空白地帯なのだろうということなのだろうというふうに考えられますが、いずれにしても明確な定義というふうになっていませんので、この辺はある程度の弾力的な運用が可能になっているのかなというふうに考えてございます。

次に資料の13ページになりますが、これは乗り合いバス・貸切バスの輸送人員の推移について参考のデータということでございます。ここいきますと真ん中に札幌市の部分があって、その後ろに全道(札幌市を含む)とございまして、昭和50年からの輸送人員について載っています。昭和50年が全道で56万8,544人だったのが、平成18年には20万4,149人ということで50年との比較では旅客の数としては35.9%になってしまっているということでございます。そういう意味では乗客が減ってバスの経営は苦しいという状況にあるのかなということが想像できます。

それで下がグラフで示したものでございまして、乗り合いバスに関して乗客は減ってきていまして、貸切バスの方は上昇傾向にあるということでございます。

ということで今ご説明しました今回の提案ですけれども、マイクロバスとかワンボックスカーでもバス事業ができるようにという提案でございますけれども、現行の仕組みの中では市町村長とか知事が主催する地域公共交通会議の協議が整っている過疎地・離島、あるいは交通空白地帯というところではバスにおいては11名未満の車両でもいいということでございますので、今回のこの提案をそういうところに限らず都市部においても、あるいは地域でも協議が整わなくてもバス会社の経営ということでバス会社の判断でどういう車両を使うかは決めるようにしてほしいという提案ということを理解するのかどうかということが今回の提案について検討していくポイントになるのかなというふうに考えています。

以上でございます。

○ 井上会長：

今の説明は資料2のところていくと222のところになるのですか。(渡辺地域主権局参事：はい、222です。)

「路線バスの合理的運行による経営改善」というところの提案に関わる規制、あるいは法律的な関係の部分についての説明がありました。これについて事務局の説明に対するご意見・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。

今の事務局の説明の後ろの方がちょっと私は聞き取りにくかったのだけれども、事務局

の方で整理された段階においては最初の法律のところ、道路運送法についての書き出しの説明から始まって、そして今回道民の提案ということにあがってきている部分、このところを総合的に判断すると結局道州制特区の提案ということでやることでもなくて、実際に知事なり、あるいは市町村長なりが主催をする地域公共交通会議の場において決定するなり、あるいはそういったものに対する意欲といいますか経営姿勢の問題で路線バスの事業会社がそういった意向をもって、そして先ほどの会議に提案するというようなかたちで図れるのではないかとというようなまとめ方であったのでしょうか。

○ **渡辺地域主権局参事：**

基本的にはそうでございます。というのはバス事業の場合、なぜ11人以上かということ、積み残しといいますか乗り残しがなくなるべく大きなバスで運行するというところで11人となっているということで、過疎地とかそのようなところは既に現行の仕組みの中でそういう地域公共交通会議でかければできると。ただ都市部においてもバスの経営というのは必ずしも楽ではないということになれば、都市部においてもバス会社の判断でそういう会議などにはかけないでバス会社の判断だけで小さいバスの車両でもできるようにするというふうにするのであれば、今のこの規定の部分ではできませんので、こういうところを知事なりの権限をもらってということになるのかなということでございます。ですからそういうところを認めるか認めないかという判断といいますか、そういうところが必要なのかなと考えています。

○ **井上会長：**

ご意見等、あるいはご質問があったらお出しいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。では福士先生。

○ **福士委員：**

質問なのですけれども、バス事業を行うときに道路運送法で基準が決まっているということですね。とりわけ11人という堅い数字で決められているということで、それどおりに許可を運用すると経営戦略上また取れないという、そういう事業者がおられるのだらうと思うのですけれども、そのときに会というのはこの基準を北海道ではなくしてほしいというご提案なのか、大臣の権限にして、それともこの権限自体を知事の方に下ろしたり、そういうようなどうい道州制の提案としていくときにはどういのかたちの提案になるのでしょうかね。

○ **出光地域主権局次長**

そうですね、提案者自体の意図といいましょうかいただいた提案書、私の方に来た提案書、文言で判断するしかないのですけれども、バス事業者としての経営改善という観点からこの11人という基準を取り払ってほしいということですから、ご提案された方は権限がどこにあらうが提案された方にとっては関係のない話だらうと思います。ただ、今道州制特区の制度の中で組み立てていくとすると、ただ単純に国、運輸局に権限を残した状態で基準だけ緩和して、あとは運輸局でその緩和した基準に沿ってやってくださいというのであればむしろ別制度の構造改革特区なりの方にもっていくことになるのだらうなと思いますので、道州制特区としてやるとすると現行で運輸局が持っているこの許認可権限を知事に移して、なおかつその基準設定を道の判断で改善してほしいと、そういう構成にしないと道州制特区の逆に提案としてはなじまないとそのように考えています。

○ 井上会長：

よろしいですか。ちょっと1点しつこくして申しわけないのだけれども確認なのですが、これはおそらく皆さんあとどうやっていいのかわからない人もいるかもしれないけれども、要するに今日配られている資料の中でいえば、参考資料の2の2ページ目、その一番上にある「路線バスの合理的運行による経営改善」というここですよね。今日関連している資料ですね。このところに書かれてある部分で先ほど私が言った部分で誤解があったのかもしれないけれども確認ですが、このところの提案というのはこれは路線バスの経営改善のためマイクロバスやワンボックスカーを利用できるようにするというふうになっているところは、結局先ほどの道路運送法のところで出てくる11人未満のところでも、要するに自由に例えば知事なり、市町村長の権限だけでできるようにしてほしいという話ではないのですか。

○ 出光地域主権局次長：

そういうことであろうというふうに思います。若干話しが長くなってしまいますけれども、私、事務局の方から説明しました過疎地とか交通空白地帯等では、現状でも手順を踏めば11人未満の車で運行することが可能ですけれども、この制度はあくまでも過疎地とか交通空白地帯のいわば交通が不便な人たちに対していかにバスを運行するかと、そういう観点でつくられている制度でございます。そういう意味では過疎地とか交通空白地帯では今でも手順を踏めば11人未満の車でできますけれども、この道州制特区提案で一般の方からいただいた提案はあくまでもバス会社の経営改善のためということで、目的として先ほどの過疎地とか交通空白地帯のユーザーサイドの観点ではなくて、供給サイドの経営改善ということですから、過疎地であろうが交通空白地であろうが都市部であろうとも11人未満で運行できる、そういう結果をもたらしたいということであろうというふうに考えます。そしてまたそういう結果をもたらすのであれば、権限がどこにであろうがこの提案書の方にとってはそれほど重要なことではないのではないかとそういうふうに理解をいたします。ただ私ども行政的にはではどういう制度でそういうご提案というかたちのときに、国に権限を残したままで国の執行権限だけ変えるということであれば、むしろ構造改革特区という制度の方にもっていくということになるのかなと。道州制特区でやるとすると権限そのものを基準設定まで含めた権限をこちらに全部移すという構成になっていると。そのように考えているところでございます。

○ 井上会長：

ありがとうございます。その他いかがでしょうか。これはこのかたちにして置いておいて、そして先に全体の話、次のところに行って、それから後程次回以降どういうふうにするのかということをもとめたいと思います。

○ 渡辺地域主権局参事：

では次に交通関係ということでタクシー関係について説明させていただきます。これは提案の内容は90番の需給調整ということでございまして、提案の中身としては、「過当競争で事故が増加などしているため、地域の実情に即した需給調整を行う」という提案になっております。

資料の14ページになりますけれども、「ハイヤー・タクシー事業について」ということで、これは先ほどバスの中で法律で説明しましたがけれども、一般乗用旅客自動車運送事業、ハイヤー・タクシーという形態のものになります。このハイヤー・タクシーについても道

路運送法の規定に基づいて北海道運輸局長の許可を受けなければならない。申請基準に適應する必要がありますということです。提案の中で出てきます需給調整でございますけれども、この需給調整の仕組みについて点線の中に入れてあります。実はこの需給調整というのは平成14年2月にタクシー事業の規制緩和で需給調整規制というのが廃止されてございます。それまで需給調整規制ということで新たにタクシー事業を始める場合には供給輸送量と輸送需要を考えて、適切な量になるように許可したりしなかったりという免許制というかたちでとらえているところですが、これが一定の移送サービスが安定的に提供されるということを保障した反面、既存のタクシー事業者による経営の効率化が進まないという課題もあるということで、平成14年2月に道路運送法が改正されて、その参入規制というのが需給調整規制のない、それをなくして事業者ごとに許可制となった。要はその供給輸送量がどれだけあるとか、輸送需要がどれくらいあるかというのに関係なく、事業者ごとが基準に適合しているかということで許可制という仕組みになって、市場原理を活用して事業者間の競争を促すことで輸送サービスの向上というものを目指していくということでございます。

この規制緩和によってタクシーの台数が増えて、利用者にとってみたら利用しやすくなった反面、競争が激しくて会社の経営が苦しくなって、運転手の収入が減ったといったような問題点が指摘されてきているところでございます。

このときに法律改正で需給調整規制というのが廃止されたのですけれども、一方でその代わりとして著しい供給過剰により輸送の安全等を維持することが困難となる恐れがあると認められる地域については、一時的に新規参入、及び増車を停止する緊急調整措置というのが法の中で安全装置という仕組みが許されてございます。またその緊急調整措置というのがどういうものかということで15ページになります。道路運送法の規定の中で8条というのがありますが、国交大臣が一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送が輸送需要量に対して著しく過剰となっている場合があって、当該供給輸送力がさらに増加することにより、輸送の安全、及び旅客の利便を確保することが困難となる恐れがあると認めるときには、当該特定の地域を期間を定めて緊急調整地域として指定することができる。それでその3項でございますけれども、緊急調整地域の指定をした場合には、第4条第1項の許可の申請が一般乗用旅客自動車運送事業にかかるもの、要はタクシーの運送ということで、かつその営業の区域が緊急調整区域全部、または一部を含むといった場合には許可をしてはならないということで、これは新規参入は認めないということでございます。

次に4項が一般乗用旅客自動車運送事業を営業者という事で既存の事業者の方が緊急調整地域の指定をされた地域において供給輸送力を増加させる。要はタクシーの増車をしようとする事はできないということで、増車は認めないということ、新規参入の増加は認めないということでございます。こういう緊急調整措置というのが許されているのは国交大臣の判断によって需給調整というのできるということは法的には仕組みとしてございます。

それで次に16ページでございますけれども、ではどういった段階を経てその緊急調整地域に指定されるのかということでございますけれども、これは黒で示しておりますけれどもまず急激な供給過剰が起こった場合、国交大臣が輸送の安全、利用者利便にも影響があると認めたときということでそれはどんな場合かということ、乗車率及び一車営収、1日1台当たりの営業収入ということでございますけれども、これが前年と比較して減っているということ。それとその営業区域の過去5年間の平均と比べてマイナス10%を越えている、あるいは過去5年間の全国平均と比べて20%以上低いというような場合に、まず特別監視地域というものに指定するのだそうでございます。この特別監視地域というのは、法律の定めではなくて、通達によって定められているものでございます。それでとりあえず特別

監視地域というものに指定して監視をして、監視をしている間にさらに前年と比較して減少したとか、過去5年と比較して15%以上減ったとか、全国と比べて20%以上減っている、あるいは一定の安全関係法令違反件数が増えているとか、あとは利用者からの苦情件数が過去2年間連続で増えているといったようなときに、法に基づいて緊急調整地域に指定して増車だとか新規参入を認めなくなるというのが法律の定められているところでございます。

ところが安易な規制緩和をやった結果、安易な増車などの供給拡大が運転者の労働条件の悪化を招いているというような問題がいろいろ指摘されてきて、そういう問題が大きくなってきたということを受けて、昨年19年の11月に従来の緊急調整地域と特別監視地域という仕組みに加えて、国において新たに供給の拡大によって運転者の労働条件の悪化が懸念される一定の地域を「一定特別監視地域等」ということで指定しています。これらの地域においては運転者の労働条件の悪化ですとか、適切な事業運営のもとで行われる供給の拡大について事業者の慎重な判断を促すということで新たな仕組みが導入されているというのが17ページでの黒図でございます。ですからこの中の③、④であるところが新たに加わった仕組みということでございます、とりあえずこれらの措置は臨時緊急措置ということで本年8月までの施行ということで実施されてございます。

それで次にそれぞれの特定特別監視地域というのはどういう仕組みになっているのかちょっと詳しく説明をさせていただきますと、まず18ページでございます。これは法律で定めるものでございます緊急調整地域ということでございます。需給関係に関する要件、先ほどありましたけれどもその要件があって、車両が全体として増えている。安全に関する要件ということでこれまでは走行100万キロ当たり事故件数とか重大事故件数が全国平均を2年連続して上回っている。あと事故件数の前年度の変動率が全国平均を2年連続上回っているということで、数値的なもので判断していたのですが、先ほどちょっと説明しました19年11月の段階で傾向1・2というのではなくて改正がされて、事故の増減の傾向だとか全国の平均との比較に基づいて総合的に判断するというので、より弾力的に緊急調整地域に関して運用できるような仕組みにしております。

そしてこの緊急調整地域に指定されるとどうなるかということ、大きく書いてありますけれども既存事業者の増車は禁止、新規参入は禁止ということでございます、現にある中で新しく営業することはできなくなるということです。

次に②特別監視地域ということで19ページでございます。これは先ほど説明しましたように緊急調整地域に移行する前段での監視をするという地域でございます、これは法の措置が伴っているかどうか既存事業者の増車に関しては増車の7日前に届け出をさせて、その後監査を実施して違反があった場合は車両の停止などの処分を加えるということと、あと監査の特例ということで自主的に減車、車を減らしたといった場合にあとでそのもと持っていたところまで増車するといった場合は監査しないということにすることで、自主的に既得権域といいますか、その事業者の既得の台数は担保することで自主的な減車を促進するという仕組みが入っています。

次に20ページですが、これが昨年導入された特定特別監視地域ということでございます。今ご説明した特別監視地域の中で、特に労働条件の悪化を招く懸念が特に大きい地域ということで概ね人口30万人以上の都市を含む営業区域が指定されています。これに指定された場合は、既存の事業者の場合には増車の60日前に届出をします。それでその間に運輸局の方でいろいろ調査して、事前に増車前に監査を実施して違反がないかどうか監査をして、見つかった場合には増車を見合わせるように勧告すること。あと増車時には運転手さんの労働条件に関する計画を提出させるということになっています。それで増車したあとは一定期間に報告を出してもらって、計画と実績に乖離がある場合には減車勧告をする

といったことになっています。

あと新規参入に関しては、新規参入に入るときに運転手さんの労働条件等に関する計画を出して、労働期間を悪化させないということを計画に出してもらおう。そしてこれについても一定期間後に実績・報告を取ってチェックするという事です。それと最低車両台数というのが20両に引き上げられるということで、新規参入はなかなかしにくいし、増車もなかなかしにくいという仕組みが入っています。

それで次に21ページですけれども、これは準特定特別監視地域ということで、特定特別監視地域から外れた区域の中で、引き続き監視することが必要だということを示したものでございまして、これについては既存事業者の増車については増車時に労働条件等に関する計画。新規参入についても同じような計画を出してもらってチェックするという仕組みになっています。

次に22ページですけれども、これはここで指定された緊急調整地域を卒業といいますか、したあとの地域といいますかりハビリみたいなものであとでそれについては見ていくための仕組みでございまして。

それで今いろいろ措置を説明してきましたが、では現実にどういう地域がこの措置に該当になっているのかというのを示したのが23ページの資料でございまして需給不均等の対策でございまして。それで緊急調整地域について仙台市だけが指定を許されていると。次の特別監視地域には北海道において札幌交通圏、岩見沢圏、芦別圏、旭川交通圏、名寄圏、羽幌圏、中標津圏、北見交通圏、常呂圏これだけが指定されていて、そのうち人口30万人以上ということで札幌交通圏と旭川交通圏が特定特別監視地域に入っている。それで特別監視地域からは抜けたのだけれども、準特定特別監視地域ということで函館圏が入っている。道内はこんな状態で指定されております。

次に24ページでございましてけれども、これはタクシーの事業者数、車両数、実車率、及び実働1日1台当たりの営業収入の比較ということで、平成11年度と平成16年度を比較したものでございまして。北海道につきましては事業者数としては15社、15増えていると。車両としては375台増えている。実車率は2.6ポイント下がっていると。1日1台当たりの営業収入というのは平成11年度が32,761円だったのが、平成16年度は27,634円ということで5,127円1台1日当たりの収入というのは減っているということを示したものでございまして。

それで次に25ページがこれは道議会においてもいろいろ問題があって、国に対してタクシーの緊急調整地域の発動などをしてほしいということをや請求したものでございまして。

次に26ページでございましてけれども、これは先ほどバスでもお示しましたけれども、これはハイヤー・タクシーに関わる輸送人員ということで昭和50年と比較しますとだいたい半分ぐらいの旅客の数になっていることを示したものでございまして。以上国におきましてはいろいろ安易な増車などの供給拡大が運転者の労働条件の悪化を招いているという指摘を受けて、特定特別監視地域など新たな仕組みを既に導入されていて、既にそういう意味では対策が講じられているということでございまして。

以上でございまして。

○ 井上会長：

ただ今事務局の方から3の分類でナンバーが90、小分類タクシーの需給調整ということで、それに関連する法律等々について説明をいただきました。ただ今の事務局の説明等に関しましてご意見・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。福士先生。

○ 福士委員：

先ほどと同じような趣旨なののでしょうか、やはり需給調整の許可条件が撤廃されたということになると、過当競争になっていろいろな、とりわけ営業収入の低下という問題が生じた。これは現在やっている需給調整では足りないの、通達で需給調整を復活させるという、そのようなご提案なののでしょうか。それとこちらの方には新規参入、それと増車をしないというような対処、運賃の方を問題にしていけないということですか。

○ 渡辺地域主権局参事：

これは提案の趣旨、それも需給調整を強化して収入が上がるように、労働条件の改善につながるよという趣旨の提案だと私も理解しています。この提案を見る限りでは、需給調整だけで料金の方は全く問題にしていまして、確かに需給調整とか料金両方があるのはじめてタクシーの会社の経営とかそういうものがあるのだろうと思います。

○ 井上会長：

よろしいですかと言っても何がよろしいのかわからないのですが、先ほどの路線バスのところと同じように、結局道州制特区の枠組みの中でどういうふうにそれぞれの提案がなされているのか、あるいは道州制特区の枠組みの中でどのようなかたちで整理していけば特区提案となりうるのかというのが今一步よく見えないのです。例えば今のところも非常にタクシー労働者の要するに生活条件、勤務条件云々というところが議論されていながら、需給調整というところでもっていったところでストレートに、では労働条件の改善につながるのかどうかというところの担保というのは何もいまま需給調整だけが表面になって出てくるということですよ。そして実際に需給調整というのはこれは国レベルではきちんとした法律的な枠組みがあって、そのところでは仙台市が一番厳しいというような状況になっているのだけれども、それ以下のレベルでは札幌都市圏というところもいくつか今後として調整の段階に入っているということです。だから国のレベルでは要するにここで唱われているところの労働者の雇用条件の改善につながらないので、要するに特区という提案ということの意味は道知事に権限を移して、そして国のレベルの基準ではなくて、知事に需給調整をやらせればいいのではないかというところの話だけですよ。

○ 出光地域主権局次長：

特区提案として構成するとそういう今井上先生がおっしゃった構成になろうかと思いません。

○ 五十嵐委員：

ひとつ質問ですけれども、ちょっと納得できないのは、たぶん特区提案として構成すると仮定すると、そうだという話はよくわかるのですけれども、実際に何を目的としているかというところで、バス会社の例えば先ほどの話だと経営改善につながるんだと言っているところのロジックがよくわからなくて本当につながるのだろうかという素朴な疑問と、そのことによって最終的にはそこに住んでいる過疎地の住民の足の確保が本当にできるのだろうか。相変わらず1日1便だと結局誰も乗らないで赤字のままではないだろうかとか、そのことによって1日1便が2便になるのだろうかとか、あるいは2便だったものがもうちょっと住民が利用したいときに利用できるよなかたちに変えることが可能になるのだろうかとか、何かそういう提案と一緒にないとなとえ権限を知事に下ろしても何となくその結果どうなのだろうかという結果がストーンと落ちないだけでそれは全くタクシーも同じで、それによってタクシー労働者がどう変わるのかとかではなく、市内の交通混雑が緩

和されるのかとか、何か1つも納得できる数字がないかなという感じがすごいして、そういう数字は仮説であってもつくれるのか、それともつくることにあまり意味がないのか、それともつくることによって多少何か見えてくるものがあると考えているのでしょうか。主権局ではなくて、もしかしたら担当の部署かもしれないけれどもどうでしょうか。

○ 出光地域主権局次長：

ちょっと半分弁明になってしまうのですが、実はこのバスとかタクシー、このあとの車検もそうなのですけれども、国の運輸局が専らやっている業務でございまして、道庁の中にはこの仕事を直接タッチしているところが今ないのですね。この需給調整にしましても認可にしましても。したがって道庁内部にどうしても情報がない。まず、では現行制度と今ネットなどで入手しうる情報として情報整理できたのは現段階でここまでという結果でございまして。これ以上五十嵐委員のおっしゃるように、では実際にバス事業者の経営がどういうふうになっていて、11人未満の小さい車両にすることによってどの程度経営が改善されるのかということになると、もうちょっとバス事業者に聞きに行くなり、あるいは運輸局に聞きに行くなりをして、さらにリサーチをしないと出てこないという状況でございまして。

○ 井上会長：

よろしいですか。

○ 五十嵐委員：

それはリサーチをしてまでも考えていこうという、ここでのメリットがあるのかどうかという質問ですが。

○ 出光地域主権局次長：

すいません、ちょっと言葉足らずでございました。さらにこれは、例えば先ほどのバスでいけば、現行制度で過疎地とか交通空白地域についてとられているシステム、あれは間違いなくそういう交通の不便なところの住民、利用者の方を何とか交通の足を確保したいという趣旨のシステムですから、当然それはいいことだというふうに多くの方の賛同が得られると思います。しかしこの道民提案できているご提案はバス事業者の経営改善ということですから、それはバス事業者にとってはあるいはいいのかもしれないけれども、小さな車両になりますことでひょっとしたらバス停で待っていても積み残しが出るかもしれない。そういう面では利用者は不利益かもしれません。しかし経営を改善することで路線が維持されるのであればそれは利用者にとってもメリットになるのかもしれない。その辺を明確に、もう議論するまでもなくこれはいいことだというところがはっきり出るご提案ではないものですから、その辺を道民の目線で見たい利益としてどう考えるべきかということも見極め、議論が必要ではないかと。それでありながらそれではもうちょっと関係者に当たってみるとかして深掘りしようかどうかということになるのではないかなというふうに思っています。

○ 井上会長：

では先にいってよろしいですか。あとでまとめますので。次にいってください。

○ 渡辺地域主権局参事：

次は車検でございまして。これも今次長の方からもございましたように運輸局の方でやっ

ているもので、道の方には権限のない部分でございますが、提案としては多ございまして80番・自家用貨物自動車の車検ということで、あと94番・自動車等の潜在需要の掘り起こしということで、これは車検を短くしてオートバイとかそういうものは1年車検、半年車検というものを導入して維持費を安くして、それによってオートバイなどを買う人を増やすことになるという趣旨の提案が94番です。33番がこれもそうですけれども、これは農業の関係で自家用貨物自動車の車検を延長してほしいというものです。それと165番もこれも自家用車ということで乗用車ですけれども自家用車の車検を延長という提案です。あと234番は1年車検ということで貨物自動車の場合、2回目以降1年というふうになるのですけれども、それを一部撤廃して2年に延ばすという趣旨なのかなというふうに思っていますけれども、要は5本ございます。

今日は車検制度というものについて仕組みを説明させていただくとともに、過去国におきまして車検制度の見直しに関して規制改革民間開放推進会議というところでテーマになりまして、国交省との間で議論されたこともございますので、その際の資料などについて説明させていただきます。まず車検の種類ということでございますけれども、大きく新規検査、継続検査、構造等検査というものと変更検査というのがございます。まず新規検査というのは普通自動車を買う場合にディーラー、販売店の方がやりますので一般には関係ないということで、今回問題なのは継続検査の部分でございます。この継続検査、車検の部分について道路運送車両法ということで規定されていまして、次に車検の乗車検査証の有効期間ということが下の表でございます。貨物自動車の場合は8トン以上と8トン未満に分かれていまして、それ以上については初回も2回目以降も1年、8トン未満については初回は2年、2回目以降は1年となっております。

バス・タクシー、緑ナンバーの営業用のものについては1年と、初回も2回目以降も1年。あとレンタカーについては、乗用車については初回2年、2回目以降は1年、あと自家用乗用自動車、軽自動車について初回3年、2回目以降2年ということで有効期間が定められている。

次、28ページですが日本における有効期間の見直しの経緯ということで、過去大きく見直されている部分について書いてあります。1982年7月に、それまで自家用乗用自動車の期間が2年だったものを3年にしたほか、1998年7月に11年超の車の車検を1年だったものを2年に緩和しております。それから8トン未満のトラック、レンタカーの乗用車については2000年5月に初回1年だったものを2年に伸ばされた。2輪の小型自動車については2007年4月に初回2年から3年に伸びました。

その下に自動車検査の諸経費ということで、経費について書いてございます。まず1500CCの車の場合、検査手数料が1700円、重量税が25200円、自動車損害賠償責任保険が30830円で、合計57730円となっております。これには点検整備に関する費用というのは含まれておりません。絶対に必要になる経費はこれだけということです。

29ページはですね、根拠となる法令でございまして、道路運送車両法の中で自動車検査証の有効期間が定められているということでございます。

次に31ページをご覧ください。経済社会の構造改革の視点を含め、幅広く規制改革を推進していくという目的のために総合規制改革会議というのが平成13年に設置されまして、その総合規制改革会議は平成16年の4月から規制改革民間開放推進会議、内閣府に設置されてございます。現在この会議は規制改革会議ということで、平成19年からはそういう名称で存続してございますが、16年の12月24日のこの会議の中で第1次答申というもののの中で、車検制度が使われているということでございます。32ページをお開きいただきますと、ローマ数字の3の13番に自動車検査制度の抜本的見直しということが書かれてございます。

それで 33 ページになりますけれども、この中で問題視というのがございまして、上から何も書いていませんけれども、「自動車の検査及び点検制度は、一般国民の日常生活に密接に関わる問題であり、国民負担の一層の軽減した観点からも常に見直しを図っていくべきである」という問題視の中で、しかしながら自家用乗用車の車検有効期間については現在初回 3 年、次回以降 2 年とされているけれども、この規制緩和については制度発足以来 51 年間で昭和 58 年 7 月に初回の部分が 2 年から 3 年に延長されたほか、平成 7 年に 10 年以上 1 年から 2 年に延長されているだけであるということをございまして、下に書いてありますけれども、技術進歩の面から車検の有効期間の延長というものを判断するための調査を平成 16 年度中に取りまとめて、所要の処置を講じようということが知的として答申というかたちで出されたということをございます。

34 ページに有効期間の延長判断をするための調査を 16 年度中に取りまとめて、速やかに所要の処置を講ずるということをございまして、この当時の規制改革会議の方のねらいは、自家用乗用車の車検を初回 3 年というのを 4 年に延長できないかといったところが問題意識としてあったということをございます。

次に 35 ページは規制改革民間開放推進会議の委員の名簿でございまして、この方たちと国交省との間で色々と議論がなされたということです。

次に 36 ページですが、この「規制改革民間開放推進会議エネルギー運輸ワーキンググループヒアリング資料」ですけれども、この資料は先ほど説明した規制改革民間開放推進会議の答申に基づいて、同会議は国交省の自動車交通局長等と呼んでヒアリングをした際に説明用の資料として国土交通省が提出したものでございまして、ホームページ上で公開されていますので、今日は私が国交省に代わりまして説明をさせていただきます。

37 ページでございましてけれども、まずは自動車検査の意義ということです。自動車というものは時間、あるいは走行距離などによって劣化しますので、適切な保守管理が必要であるということをございますけれども、基本的にはユーザーが自主的に保守管理を実施するということが大前提になっておりますけれども、しかしながらも国が定期的に検査を実施することでユーザーによる自主的な管理を担保しようというものだそうです。これが車検制度ということをございます。

検査の役割としては、安全環境基準適合性の確認による基準不適合車の排除、あるいは暴走族の車など不正改造車の排除、それには設計ですとか設計段階の不具合を無料で修理するリコール制度がございまして、このリコールの対象となっている車両を確実に回収して修理するということです。あとユーザーの点検整備の実施を促進するということです。それと自動車検査以外のところにも役割がございまして、1 つが自動車税、自動車重量税の納付の確認をする、税の納付を促進するということ。あと自賠責保険の締結を確認して確実に保険対応する。あるいはリサイクル用品の支払いの確認。平成 16 年から道路交通法が改正されまして、駐車違反車両の反則金支払いについても車検の中で確認していくという仕組みになっているそうをございます。例えばこういった車検について意義が増大していて、ユーザーの 7 割は車検は必要だろうと考えているところをございます。

次に 38 ページでございましてけれども、車検の仕組みというのは先進国、多くの国で導入されている。特に EU におきましては、車検制度がバラバラだったところを 98 年に EU 統合支援というかたちで EU が車検の最低基準を示して加盟国に車検を義務づけたということで、EU においてはこのため制度の持たなかった国も制度が導入されたという経過があるそうです。

それで実際に比較をしてみますと、自家用乗用車につきましては日本の車検の有効期間は欧米の各国の有効期間と比較して同等だということ。それと事業用乗用車、貨物車、乗り合い車については日本の有効期間は欧米と比較して同等または長い、二輪車については

日本の方が同等または短いということです。下の方に各国の車種別の車検の数字があるということです。アメリカが下の方にございますけれどもアメリカにつきましては、州によって廃ガスだけチェックする、あと安全点検も行うものと様々な仕組みになってはいますが、中には車検というものをとらない州もあるということがございますけれども、数としては少数であるということがございます。

次に 39 ページですけれども、ここは先ほど EU について説明してきましたけれども、EU の諸国に関して特に説明した資料でございます、この資料を使って何を国交省は言いたかったかということ、EU 加盟国の自動車の検査というのは概ね強化されてきている、延ばすのではなく短くされてきているということを説明したかったのかなと考えております。

次に 40 ページでございます。これは継続検査時の負担ということで、車検のときの金額でございます。この枠の中でございますけれども、自動車ユーザーは継続検査にかかる費用は高いと感じているけれども、そのうち 4 分の 3 は検査期間とは直接関係のない税金ですとか自賠責保険料が原因としており、検査手数料が高いと思っているのは少ないということでございます。それでこの下に一般的な例としてありますけれども、この中で検査期間を延長した場合、検査時に必要となる一時負担金は期間に応じて増加するというので、自賠責保険料として自動車重量税が期間の延びれば増えるということで、一時的に期間が延びれば支払い額は増えるということがございます。

真ん中から下に自家用乗用車の初回の 3 年を 4 年に延長した場合のユーザー負担試算結果ということで国土交通省が試算した。その結果、3 年を 4 年に延ばすと 2 万 8 千円負担が増えるという結果が出ました。車の一生涯平均使用年数 10.8 年程度らしいんですけども、ユーザーの負担はほとんど変わらず、延長よりも整備サービスの選択による低減効果の方が大きいということで、期間を延長する議論よりも今もう既に導入されている仕組みとして、ユーザー車検の仕組みとかニューサービス、これは自動車点検整備の検査、資格をもった検査員が点検して検査可否を予測してお客さんに説明する。このままだと通るか通らないかということの説明して、その情報を受けてユーザーが直す、直さないを決めるというニューサービスらしいのですけれども、こういうやり方をすれば従来の車検よりも相当安くすむということです。こういう資料を出してございます。

検査期間を延ばしたら負担が増えるというこの部分は、当時常識を外れているのではないかとこのことを規制改革会議の中で物議をかもしたという資料でございます、結局は過程の置き方によって経費というのはどうにでもなるということがございます。

次に 41 ページでございますけれども、基礎調査検討会の調査結果でございますけれども、これは国土交通省の車検制度の見直しを検討するために、基礎調査検討会というのを独自に設けていますが、そこで検討してきたその結果としてとりまとめたものでございますが、交通事故による死亡者数というのは事故件数は近年増えている、死亡者事故件数が増えている。それと交通事故による死者数は減少傾向にございますけれども、重度後遺障害者数は過去 10 年間で 1.5 倍に増えているというデータでございます。これに関しましては、事故件数が増えているということに関しては全体の車の保有台数が増えているので、保有台数比でいえば必ずしも増加傾向とはいえないということ。それと車検というのは車種別に指定されて期間が定められているのに、交通事故の総数を示すことに何の意味があるのかということで、そういう指摘が規制改革会議の方からも指摘されているということでございます。

次に路上における車両保障件数は横ばいであるというデータが出てございます。これは JAF の出動件数の推移でございますが、でもこの資料に対しましてもその規制改革推進会議の方からこの資料を見ていくと、路上における車両故障ということになっているけれども、バッテリーだとかタイヤのパンク等は非常に多いけれども、これは駐車場でそういう

故障が起きているのであって、路上では起きているのではないのではないかと、追加の資料を出せということになったのですが、JAFの方でそういう資料がないということで国交省は資料は示さないということでございます。

また交通事故と同じに車種別で定められている車検を考えると、車両故障件数の総数を示したところで何の意味があるのかということが指摘されております。

次 42 ページですけれども、自動車の保守点検というのは使用者の自己責任というのが大原則ですけれども、日常的に利用するユーザー側がきちんと点検整備をすれば車検を延長しても大丈夫なのではないかという考え方も成り立つのですけれども、国交省としては調査した結果、自動車ユーザーの点検整備意識が醸成されているとはいいいがたいという資料を出してございます。

次に 43 ページですけれども、ここで点検整備費用ということが出ていますけれども、先ほどもありましたけれども重量税と自賠責保険料というのは期間周期が延長されたら増えるので、ユーザーの負担感は増すと示されております。それとあと下になりますけれども、日本の点検整備費用は欧米各国と比較すると低位あるということで、イタリアが5万7千円なの日本は3万7千円ということで、点検整備の費用に関していえば必ずしも日本は高いわけではないということです。

次に 44 ページですけれども、これは自動車部品の耐久性が進歩しているだろうと。だから車検期間が延長されてもいいのではないかと論点がございまして、それに対して国交省が行ったアンケート調査の結果でございまして、自動車メーカー及び部品メーカーによると過去10年間メンテナンス屋さんに関わる部品の耐久性能に大きな変化はないということで、これを見ると乗用車製造メーカー8社にヒアリング、部品製造メーカー1から3社にヒアリングということで、黒く塗りつぶされているところが変化がないと答えた会社ということでございまして、ですからホイールシリンダーのピストンカップについては全ての会社が耐久性には変化がないと答えたということでございまして。

次に 45 ページですけれども、これはスウェーデンの車検の中で日本車が車検で不合格になる率が増えてきているというデータでして、これもまた日本の車が耐久性が必ずしも延びたということではないのだという資料でございまして。

46 ページは自動車部品の耐久性能ということで参考として用意されたものですけれども、ブレーキ回りとかファンベルト、マフラー、タイヤなど、車検のときに一番点検される部分、交換部品と呼んでいるそうですけれども、この部分について耐久性というのはほとんど変化がないということが部品メーカーからのヒアリングからも、自動車メーカーからも同様な結果が得られたということでございまして、一部車検を3年にするからメーカーは3年だけ耐えるような部品をつくるのではないかとというような議論もございまして、それに対しては自動車というのは国際商品なので、日本の車検が何年かによって部品の耐用年数を決めてメーカーが作っているわけではないということを書いてある資料でございまして。交換部品以外の一般部品ということで書いてありますけれども、これは最近カーナビとかいろいろ装置が複雑化、高度化した装置が使われていて、自動車メーカーとしてはいかに機能面で性能が高くなったからといって耐久性を落とすわけにはいかないということで、一生懸命努力をしているところでありますけれども、そういう交換部品以外の部分については耐久性がもしかしたら延びているかもしれないということを書いております。車検でチェックする交換部品の部分は延びていないんだということです。

具体的な例として出ていますけれども、エンジンルームが室内を広くするために相対的にエンジンルームが小さくなるのですが、その場合はゴム部品が熱に強くするように部品の性能を上げたとか、カーナビとかオーディオとか電気を使う部品が多いものですから、配線を軽量化しないと車全体の車重が増えるということで、それを覆う線を細くすると熱

が発生して、ビニールが溶けたりするのでビニールの耐熱性を高めた、そういうところが向上しているということをいっているということでございます。

次に47ページですけれども、これは国交省の試算で、もし初回車検をすべての車種について1年ずつ延ばしたら、延長による不具合率の増分ということで、自家用乗用車については10.6ポイント不具合が増えるという結果です。事業用乗用車についても14.3ポイント増える、その結果不具合が増えた結果、延長による死傷者数の増分ということで自家用乗用車だと613人増えますよという、そういう試算をして出したということです。この資料に関しては、規制改革会議のメンバー方々と延長による不具合率の増分について国交省の推計が妥当なのか。特に不具合の発生と事故の増加が連動するのかどうか、こういったところが会議メンバーとの間で激論が闘わらせていたところでございます。

それで48ページになりますけれども、こういった検討結果をふまえて国土交通省としては基礎調査検討会の結論としてどういう結論を出したかということ、小型二輪を除く車種について有効期間を延長することは安全確保の環境性に対して大きな影響を及ぼすのでできない。ただ小型2輪車については車検を2年から3年に延長しても大丈夫だということで、小型2輪については車検を延ばしたということでございます。そういうことを国交省として説明して、49ページが国交省の基礎調査検討会のメンバーの構成表でございまして、こういった自動車に関わる人たちに入ってもらって検討した。

国土交通省の説明によりますと、岩貞るみさんと検討委員の中にありますけれども、岩貞さんから井口さんまでの5名の方はユーザー代表ということ、残った方は自動車関連で仕事をされている方の代表ということでございます。最後これに対して規制改革民間開放推進会議ではこの部分は納得できないということで会議としての見解を50ページにありますけれども、いろいろ問題点を指摘した文書を出したということです。

結果としては最後51ページになりますけれども、3月に1次答申、追加答申が出されましたけれども、この中では53ページになりますが、国土交通省の結論を追認せざるを得なかったということでこの部分は終わった。結局結果から判断いたしますと、国土交通省が出したデータに対して会議の方としては明確な反論ができなかった、することが難しかったということなのだろうと思います。ちょっと長くなりましたが、申し訳ございませんでした。

○ 井上会長：

55ページの説明はいかないのですか。まだいっていないのですか。

○ 渡辺地域主権局参事

55ページは提案者の北海道農民連盟というところが構造改革特区の方でも北海道における自家用自動車車検延長ということで提案されていて、国土交通省の回答は単に走行距離が短いということで検査期間を延長するわけにはいかないという回答だったということ。それと55,56裏表は、これは北斗市の市議会で車検の自家用貨物乗用車の車検延長を要望するということで、意見書が国、衆議院、北海道知事に対して出されたということで、要望の部分の資料でございます。以上でございます。

○ 井上会長：

ありがとうございました。ただ今の事務局の説明に関しましてご意見、ご質問があればお出しただきたいというふうに思います。説明があった部分というのは産業雇用というところにあります運輸関連の80,94、それぞれ車検の延長等を柱にするものでありますし、また下段の方の地域再生、このところの交通関連というところで、とりわけ自家用車の車

検延長だとか、1年車検の一部撤廃というようなところに関わる部分の説明でありました。延長するということのご提案に対して国土交通省云々のところの議論の中身というのは、ユーザーサイドそして業界サイド、あるいは官公庁サイドということで意見は対立しているところがあるというところでありました。ご意見、ご質問があればお出しいただきたいと思います。福士先生、お願いいたします。

○ 福士委員：

国と自治体の役割分担ということで、国はやはり全国的に統一して定めるべきものについては国は統一して定めた方がいいかなということで。自動車の車検も近いのかなという感じはちょっと持つのですけれども、そのときにたまたまいろいろな議論があって、北海道では延長してほしいと。ただ、延長するときに、具体的に何年延長してほしいのかとか、それと構造改革特区ということになると、先ほどのように道州性特区ということになると権限を委譲するという話しになるのか、それと車検を北海道でやるという話しになるのか、その辺も教えていただければと思います。

○ 出光地域主権局次長

いただいているご提案とほぼ同趣旨の方で資料で出したものでも、何年か延長してほしいという年数というのは特にご提案者からはきておりません。それと権限との関係でいけば道州制特区としての構成をとれば、車検についてのいろいろな許認可、さらには北海道独自の年数なりでやるとすると、基準設定の権限まで含めて道に移した上で道の判断できつくしたり、緩くしたりする。そういう構成になると思います。

○ 井上会長：

そのほかいかがでしょうか。佐藤委員どうぞ。

○ 佐藤委員：

29 ページの道路運送車両法の 61 条の第 4 項、第 70 条の規定により自動車検事証の再交付と書いてあるのですけれども、この自動車検事証というのはなんでしょうか。（事務局：自動車検査証の間違いです。）

○ 井上会長：

その他いかがでしょうか。ここに付けられている説明資料というのは、車検の延長ということの視点にたてば、これはそれを後押しするものであるし、その後押しをしない現状のままを肯定するというような議論にそれぞれ分かれているのだらうと思うのです。それで道州制特区の提案は全てがそうでなければいけないというのではないのだけれども、例えば日本全体ではこういうふうに行っているのだけれども、北海道でこういうふうに行なわなければいけないという何らかの特殊性、サポートする理由というのはどこか何かあった方が国に上げていくときには望ましいのだらうと思うのですが、先ほどから先送りしているというのは私の頭の中では先送りしているのではなくて、結局この路線バスの問題にしても最初の説明が過疎地というところにあったので、そこのところのメリットを考えてはいたのですが、書いてある提案書を見てみると、そうではなくて路線バスの業者の経営改善というところに起点があるのだとすると、先ほどご指摘がありましたように 11 人くらいの小さなバスを何台か走らせていて、絶えず過剰な需要というのを積み残しをというのを置いておくというリスクというのが当然出てくるわけで、我われの立場とすればこれが多くの安全というのが道民の皆さん方の視点からすると賛否相舞うということなんだろうけれ

ども、むしろこういったところのタクシーのところも含めて、どちらかというところとマジョリティーというのは業界団体を除けば農家の皆さん方の多くはこれを支持されるのかなというところの非常に強い疑問があるのです。そういう意味で今回の第3次の提案のところでは、あえてもう一歩掘り下げるといってもいろいろなもののタイムスケジュールから考えると、どこまでどういうかたちで経営改善ができるのですかとか、あるいはどういったメリット、デメリットはどうやって克服できるのですかということについてはなかなか難しくなってくる。そういったことで先ほど言った1点目、2点目のところというのは、若干また本棚にととところなのかなというふうに思います。このところ、今の車検のところは実は先ほど北斗市議会議員の名前で出てきているものはいいのですかということに言ったのは、ここは北海道の特殊性というのが唱われているのですよ。要するに冬の間、この周期は冬の間、車はあまり使わないから実際には車検の期間といっても、全国平均に比べると北海道の車というのは走っている距離は短いではないかというようなところがあるのだらうとは思っているのです。ただそうはいっても、要するに全体として賛否両論ある中でこれを進めていくことの道にとってのメリット、デメリットこのところをどう考えるのか。メリット、デメリットというのは、これはいちユーザーにとってみても車検の延長ということはなくても、トータルで10年というふうに考えるとプラス・マイナスゼロに限りなく近いですよというふうになってくれば、そのところまで考えてのご提案なのかというのはわからないままにまわっているわけですね。ですからそのあたりをふまえると、では第3次の提案の中に盛り込むようなかたちでもう一歩いくという決断をするのか、あるいはもう少し様子を見ながらというかたちでいくのかということが今日ここで決めた方がいいのではないかというふうに思います。

これは今ご意見がなかったのが私が勝手にこういうことはいかがかということをお願いただけであって、これにしばられることなくして先生方の意見の中でやっぱりやっばりやっばりやっばりということであれば、それはそれでやっていくことにはやぶさかではない。

はい、佐藤先生。

○ 佐藤委員：

それでは意見にあたる部分ですが、1点目、2点目、今委員長がおまとめになったようにちょっと北海道の特区内で何をやるのかよくわからないということでありますので、とりあえず棚上げというのはよくないでしょうか、ブックシェルフに入れておくということに賛成いたします。3番目もこれはおそらく最初の車検期間を延ばせという話ではなくて、途中の2年とかというのを延ばせというのが大方の要望なのではないかなと思うのです。その議論は今日の説明資料にはなくて、それは当然最初は4年にするけれども、そのあとは2年というのが当然のような気がします。そういうものを使ってなされていますから、それから見ると今委員長がおっしゃるとおりあまりそれ自体が考えられませんので、これもこれ以上深く検討しても、しかも部分的に車検を北海道なりがやっているならともかくとして、今全くやっていない事項ですのでノウハウその他含めてちょっとここで提案するのは7月までに提案するのは無理じゃないかなというふうに思います。

以上です。

○ 井上会長：

ありがとうございます。これは先ほど若干ふれられたんだと思うのだけれども、車検の延長といってみても車検の検査費用でお金が掛かっているのではないよね。もろもろの税金の類ですよ。ですからその部分というのは例えば自賠償にしても、結局車検延長したところで全割り振りで変わってくる話ですよ。ですから当初提案があったように、

コストの削減にどれぐらいかかるかということは、おそらくそれほどの金額でもなくて、さらに車検の整備をやらなかったためにその後出てくる、国土交通省のいろいろなところの委員会の数字は審議のほどはわかりませんが、結局その後の整備費用が重なってくると、先ほど言われたように10年経って見たらプラス・マイナスが逆だったということが、こういった試算でもたぶん出てくる可能性はあるわけですね。そうするとご提案者の方は、目先はいいけれども、自分の自動車を保有している期間で考えるとメリットはなかったという理解をされる場合もありうるわけですね。これは仮おきですが先に進めて、最後の取りまとめのときにまたご議論があれば復活ということで、あえて考える余地は残しておきましょうか。

それで時間もあれなのですけれども、先にとりあえずさせていただきます。私の説明が長いので。

○ 渡辺地域主権局参事

次に自家用車による有償運送についてでございます。この提案は観光にからむもので、ホテルなどが協同で自家用車による有償運送を行う。あと体験観光事業者が有料で顧客の送迎を認めるのか、あと3つ目が福祉有償運送というのがあるのですけれども、旅客の発地、着地のいずれかが運送の区域にあることが必要という規制を緩和してほしいということで、3つご提案が関係してきます。今道路運送法では、自家用自動車による有償での運送というのは認めておりません。それで自家用自動車による有償運送が認められている部分は78条の部分です。まず災害のため緊急を有するとき。それと自家用有償旅客運送というのと、公共の福祉を確保するためにやむをえない場合、この3つでございます。今回の提案に関係する部分としては、自家用有償旅客運送というところが関係してくるところです。この自家用旅客運送、有償旅客運送というのは市町村運営有償運送というのと過疎地旅客運送、福祉有償運送、この3つしか認めていないということでございます。

それぞれ見ていきますと59ページを見ていただきたいのですが、これが市町村運営の有償運送。この市町村運営の有償運送については大きく交通空白輸送というのと市町村福祉輸送というのがございます。これは市町村運営の有償運送は市町村が専らその区域内で住民の生活を確保するために自らが行う輸送ということで定義づけられていまして、先ほど説明しましたけれども市町村が主催する地域公共交通会議の合意、関係者が合意しているということが必要だということでございます。

この中でいろんな細かい規制がされているのが59ページで、次60ページですけれども、これは過疎地有償運送といひまして、市町村ではなくて特定非営利活動法人、NPO等が過疎地においていわゆる自家用車を使った運送ということでございます。これには条件がございまして、タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な移送サービスが確保できないと認められる場合で、運営協議会の同意が必要、さらにはNPO法人等の会員、同伴者に限る、営利に至らない範囲の対価しか認めてはいけませんという状況でございます。基本的には真ん中の「使用車両」とありますけれども、やむをえない場合を除き乗用車というのが基本原則になっています。

次に61ページになりますけれども、これは3つ目の類型でございまして、これは過疎地に限らず都市部でも可能な福祉有償運送でございます。これはNPO法人等が交通移動困難者としてその特定非営利活動法人等の会員として加入している一定の範囲のものに限り運送する場合を認める。これについては運営協議会の合意が必要で、乗車定員11人未満の自動車に限るドア・ツー・ドアの個別輸送、タクシー、ハイヤー、そういった輸送でございまして、運営協議会が必要と認めた次の場合は複数乗車を認めるということで、透析患者の透析のための輸送、知的障がい、精神障がいの施設送迎の場合ということで列挙され

てございまして、これにつきましての対価は営利に至らない範囲ということ。この中に運送の区域ということで旅客の発地、または着地のいずれかが運送の区域にあることということで、198 番の提案で緩和を求めている内容がここに含まれてございます。62・63 というのが今ご説明した部分の根拠となる法律とその条文でございます。

それで今自家用の有償運送ということでご説明しましたけれども、福祉有償運送の中で着地・発地の問題ということがありましたけれども、提案の観光目的の有償の運送というのはこの類型にも入らないので、基本的には認められないということになっています。

次に 65 ページを開いていただきたいのですけれども、基本的には観光目的の自家用の有償運送はだめだということになっていますけれども、提案の根拠というのは 1 つあるのですけれども、これは北海道経産局で平成 17 年に北海道で調査したもので、北海道における体験観光事業の振興に関する調査でございます。その中で今後の事業展開という下の方のところに、一番下のマルに「法・制度面で課題がある事業者」というのが 54.6%があった、それで法・制度面で何らかの課題がある事業者は 54.6%、その中に道路運送法を課題とする事業者で道路運送法というのは含まれている。ではどんな具体的な課題かということ、国内客、海外客を問わず交通手段がないお客様は送迎することになるが、その際道路運送法で有償送迎が禁じられているため、お金を取れない。お金を払ってもいいから近隣の大都市まで迎えに来てほしいという要望は多いけれども、無料送迎には限界がある、といったアンケートの調査があるということでございます。

次に 66 ページを開いていただきたいのですが、これは観光に関わる有償運送の提案ということで、これは構造改革特区の方に香川県と岡山県が共同提案ということで提案したものでございます。これは瀬戸内海しまたく特区というふうにネーミングされています。これは瀬戸内海の交通機関未発達な島しょ部で道路運送法の規制緩和を行って観光施設だとか民宿等が観光客の有償運送をできるようにしてほしいという提案がございましたけれども、国交省の対応としてはより簡便な手続きでタクシー事業を行うための制度をつくるので、認められませんという回答が、あくまでタクシーというものの許可を取って運輸しろということで構造改革特区の方ではそのような説明になっています。

それで 69 ページは参考までにつけた資料でございますけれども、北海道における先ほど自家用の有償運送の旅客登録している団体数、車両数、先ほど言いましたのは市町村有償運送、過疎地の有償運送、福祉の有償運送、この 3 類型で登録している団体数の資料でございます。提案につきましてはいずれも自家用車による有償運送の規制緩和といったものを求めるものでございますけれども、観光に関しては有償運送が認められる現行の制度ではないということでございますけれども、この島内特区ということで提案があったように、他の交通機関がないような場合には観光施設だとか民宿などによる自家用有償運送ということで認めていいのではないかとということが他の県においても考えられているという状況でございます。

以上でございます。

○ 井上会長：

ありがとうございました。

○ 出光地域主権局次長：

ちょっと補足をさせていただきます。1 つがこの提案はちょっといわくつきのものございまして、平成 16 年に道で最初に道州制特区の提案をいたしましたときに、当時はこの過疎地有償運送とか福祉有償運送は許可制でございました。国の許可が必要だったので、許可権限を道に移してくださいという提案を 16 年当時いたしました。ところが国の方では

いろいろやりとりをやった結果許可制をやめてしまいまして、許可ではなくて事後登録でいいですというふうに登録制に切り替えてしまったということで、こちらが委譲を求めている許可権限そのものが消滅するというので、道の提案はその時点では1回交わされたという経緯がございます。ただ事後登録制になったとしても、結局こういう基準は国が決められているものですから、基準に従って事業を組み立てなければならないという点で国の規制がかかっているというのは変わらない。

登録先は国ですから、事前のいろんな相談を受けたり指導をするというのは国がやっているということで、実態としてはそんなに変わってはいないというのが1点ございます。

それから道民提案の3番目の福祉有償運送ですけれども、これは実際にご提案者の方が道庁まで来られまして何とかしてほしいということで相談にみえられました。この福祉有償運送でこの方が困っているとおっしゃっていたのは、ある村の方が会員制で入っていて、実際その福祉有償運送サービスを受けたいと思って入っていたわけですけれども、隣の町のある病院に入院をしていた。その病院でもおもわしくないの、もっと都会の大きな病院に移りたいという希望をもった。その町の病院から大きな都会の病院に移るのに、自分が会員制として入っていてお金も払っていたこの福祉有償運送を利用しようと思ったら、この基準では出発地、または到着地のいずれかがその村でなくてはならないということですので、町から都会に行くというのは出発地も到着地もこの村にはないものですからこのサービスは利用できないという、こういうことになってしまっている。そういうケースは他にもあるのだそうで、結構その辺の基準が不便で何とかならないのだろうかということでその方が道庁まで来られて提案をしていったという、そういう実態上で実際に困った事例も発生しているということでございます。

以上補足でございます。

○ 井上会長：

ありがとうございます。ただ今説明を受けました部分で64、65、そして福祉関連が198になりますが、旅客有償運送、福祉有償運送というところに関わる部分の説明でありました。これらのことについてご意見、ご質問があればお受けしたいと思います。佐藤委員。

○ 佐藤委員：

今の最後のところですが、最後のところがよくわからなかったのですが、Aという村の利用者さんですね。Bという町とCという町の間を移動させることができないということですね。これはできないのですけれども、BからAに1回連れてきて、それからまたAからCに連れていけば全然問題がないのではないですか。

○ 出光地域主権局次長：

入院されている方ですから、体を悪くして寝ている方をその制度に合わせるために1回また山道を通って村まで戻してから、また今度もう一度どっかまで運ぶかというのは体のご負担もあるのでしょうか・・・。

○ 井上会長：

その他ご意見、ご質問はいかがでしょうか。林委員どうですか。観光等をおやりになっ
ていて、こういった北海道経済産業局のアンケート調査などもありますけれども、これは体験観光事業者などからの意見でこういったアンケートが出ていますけれども先生のお立場から。

○ 林委員：

私もこのアンケートの結果というのを切実なところだと思いますけれども、道州制特区としては単に国の権限を道に委譲するというだけで可能になるものなのではないでしょうか。もう少し細かく決めなくてはいけないものなのですか。

○ 出光地域主権局次長：

構成するとしますと、資料でいきますと 62 ページですけれども、62 ページに道路運送法がございますけれども、この 78 条でこういう市町村とか第 2 項とか第 3 項のこういう自家用有償旅客運送を行うという基準があって、それをさらにブレイクダウンしたのがさらあるわけですけれども、この第 78 条の中にその他北海道が条令で定める場合ということを一筆入れてもらって、その次第 79 条もやろうとするものは今の第 79 条では国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。これは北海道知事の行う登録を受けなければならない。このように改正することで登録先は北海道にあって道が事前指導して道が基準を決める。その基準を決めるときにまた道内でいろいろ話し合っ、ではこういうペンションの送迎とかを認めるとした場合に、こういう何でも無制限というわけにはいかないのでしょうかけれども、どういう基準でどういうふうに既存の運送業者さんと折り合いをつけながら基準を設定するかということのを道内議論によって決めていくという流れになるのかというふうに思います。

○ 佐藤委員：

いいでしょうか。

○ 井上会長：

はい、佐藤委員

○ 林委員：

今、逆に規制の業者を刺激しない程度にやっていくというあたりがまたすごく難しいだろうなといいますか、今基準を決めていくときには。ただ、こういうものになると私としては今日の説明の中ではこれは「ようやく道州制特区がなりそうだな」とすごい期待しつつ説明を聞いていたので、そのあたりをもう少し強く表現していけるといいなというふうには思いました。

○ 井上会長：

ありがとうございました。

○ 出光地域主権局次長：

例えば過疎地などの場合ですと本当に公共交通機関がないですから、あまり既存業者さんとも直接そんなにシビアではないと思うのですけれども、だんだん福祉の方になってくると介護タクシーもありますし、ペンションになるともっとシビアになってくるのかなというふうに思いますけれども、ただ先ほどの冒頭に出ていたバスとかタクシーの需給調整はもろに業界関係の調整と違いましてかなり業界から外れるところにあるジャンルで、そこぐらいは道外に任せてもらって、なおかつそれを道内でみんな話合っ折り合う基準を見つけていくというところに意義があることではないのかなと思っています。

○ 林委員：

そういう意味では実態とまた他府県などを旅行するときに、普通にタクシーを頼むとすごく高いけれども、旅行会社を通してあらかじめ頼んでおくとすごく安くいけるシステムが沖縄とかありますよね。例えば北海道で道外向けにそういうことが今されているのかどうかちょっとわからないのですが、ここに書いているような富良野エリアの人がどこから迎えに来てくれるというあたりもひよっとしたらそういう観光業の人はすごく安い値段でやっていたりということも実態としてはありそうな気がしますよね。そのあたりをどういうふうにしていくのがいいのかちょっと調べないとわからないのかなと思いました。

○ 出光地域主権局次長：

実際このペンション関係の道民提案で複数の方からご提案がありまして、実際に無料であればいいわけですが、ちょっと近くの駅前までぐらいただたらまだ対応できるのが、もうちょっとさらに遠く観光地まで案内してくれだとか、そうなってくると全部ペンションとしては無料で対応するにはそれはちょっといくらなんでも無理なので、やはりそこは正規に料金をいただくと。あるいはペンション同士で協同で車1台出してやっている場合も、ペンション同士でどう負担を分けるかというところでもやはりそこは料金をすっきりさせた方がいいという、そういう趣旨のご提案がきておりますので、実際にやりたい、あるいはやればいいのかということという実例が道内に現実にあるというふうに理解をしております。

○ 山本委員：

入り口のところの意見ですけれども、そもそもそれはビジネスストラクチャーで解決できるのではないのかという疑問もあります。現にある輸送のツールを運営しているような組織、タクシー会社もいくつかあるものをB to Bで安くそこにはめ込む。それを旅行代理店が主役になってネットワークをすることもあって、そのペンションの人たちが連合して交渉して安くネットワークするという方法もあるでしょう。そんないろんなことをやった今現在で、それでも大変なので、コストバランスとかを考えるとダイレクトに自分たちが車を有償で迎えに出したいということなど、様々なケースがあるのだと思います。現実的に、北海道の中でもいくつかのパターンがあり、いま林委員がおっしゃっていたような沖縄みたいなケースがあると聞いたことがあります。しかし、それが本当にこの道州制の枠組でいいのかどうかちょっと私も判断がつかないですね。そもそもビジネスの問題ではないのかという気も正直言うと思います。そこのもう一歩踏み込むための素材が今ほしいなというところです。

○ 佐藤委員：

今、山本委員がおっしゃったのと同じことを先ほど聞こうと思ったのですが、例えばこの参考資料の2の4ページの64が一番上についている、そこに「事実関係等の整理」というのがあって、「尚、ホテルの云々」と下の方に、近隣のホテルに送迎する場合の対価を受け取らない場合には、無償運送として現行法規上でも認められるケースがありうると思われるとあります。何かよくわからないですけれども、もしこれが認められるなら問題は簡単で、まさに私はビジネスなどやったことがない素人ですけれども、それでも簡単ですよね。みんなで交代してやればいだけの話になって、全然何の問題もないような気がするのですよね、そこの部分に関して言えば。もちろんただもう1つは、既存のバス会社なり、あるいはタクシー業者との非常に大きな対立といいますか、片一方のお客を取ってしまう片一方は商売ができなくなるという問題がありますから、そういうトータルで

考えた場合に果たして単純に有償という、しかも小規模な有償というものをつくるのがよいのかどうかですね。地域全体の活性化というものを考えた場合に、富良野地域の例えばタクシー業界がそれによって逆に乗客がいなくなってしまうというようなことになるとかえってよくないような気がしますので、その辺も考えておかないといけないのではないかなという気がいたします。

○ 井上会長：

その他いかがでしょうか。

○ 五十嵐委員：

この中の福祉輸送についてですけれども、こういう緊急医療でもなく、日常の介護の足の確保でもない、ちょっとニーズがあるのかわからないようなニーズというのは結構あるのだらうと思うのです。医療と介護の間のグレーゾーンみたいなところ。前に救急医療を議論したときのそうなのですけれども、本当に救急であれば救急車を呼んでもいい、みたいなことがあったり車両の問題があったりとしたのですが、これはちょっと似ているところがあって、病院から病院に行くときは、例えば病院の救急車を手配することができるかもしれないですね。だからそれはまさに佐藤先生がおっしゃるようにいくつかはあるのでしょうかけれども、過疎地においてそういうその多様な手段が用意されていないという現実がある中でどんなふうに足を確保するかと考えると、そういうグレーゾーンを扱う輸送関係のその福祉的な医療的なものがあったてもいいのではないかという発想は成り立つのですよね。ちょっと今日は私も結論めいたことではないのですけれども、そうしたその考え方というのがなじむのかどうか、あるいは実際にこれはニーズがあったという話ですので、そういったニーズがむしろ拾い上げられるのかどうか。

そうするとその地域で医療や福祉のための足の確保をどう考えるかということによって、その輸送のデザインをどう考えるかというもっていき方というのはできないかなと。あわせて例の緊急医療をもう1回一緒に議論できれば、1本でいくよりは2本でいった方が全体像が見えていくようなちょっと気がいたしまして、今日深めた議論をちょっとどこかで残していただければなという感じがいたしました。

○ 井上会長：

ありがとうございます。よろしいですか。はい、佐藤委員。

○ 佐藤委員：

これは特区ですから道知事がどうするか、先ほど道路運送法78条の説明がありましたけれども、62ページの下にありますところの施行規則の49条ですが、これは市町村と非特定しかないのでよね。これは例えば広域連合とか一部事務組合とかそういうのを入れてもらおうとガラッと、市町村だけで単独でやるといったら大変だけれども、広域連合なり事務組合とかそういうものをつくれればOKということになると近隣の市町村で連帯してといいますか連合してといいますか、そういうものができそうになると思うのですけれども。そういってしまった議論というのではないのでしょうか。

○ 井上会長：

はい、林委員どうぞ。

○ 林委員：

先ほど佐藤先生がおっしゃっていた、本当にあくまでも所在市町村で、合併で今までできなかったことが合併したことでできたりすることがあるわけですね。というのを今のお話を聞いて佐藤先生のおっしゃるような協議会とか広域でというようなことにもっていった方が実現性というのでしょうか、北海道の場合だと本当に広域なのでということで北海道らしい道州制特区になるのだなという印象をもちました。

○ 出光地域主権局次長：

まさに道州制的に申し上げると、法律の 78 条、79 条から全部もらった上で、条例でもってこの第 49 条は国土交通省令で定めるとなっていますけれども、まさにその条例で基準をつくる中で、北海道は広域連合、いろんな市町村が連携して、そういうのをどんどん盛り込んでいくという議論というのがいいのではないかと。事務局的には道州制推進の立場ではそういうふうに思っているところであります。

○ 井上会長：

はい、山本委員。

○ 山本委員：

先ほどとは視点を変えて申し上げます。ビジネスで解決できるじゃないかという考え方も先程申し上げましたが、これは昭和 26 年につくられた施行規則なので、現在とは交通ネットワークの状況や、それから日本及び北海道に関するいろいろな出入りに関しても、状況が違っているわけですね。おそらくデータで 10 年ぐらいごとで検証してみても随分大きく違う。ですから先ほど平成 17 年の数値も出てきましたけれども、人の意向などを見てももっと劇的にいろんなものが見えてくるのだと思うのです。ですから、そういうのが背景にある、伝統としてあるわけで、今の広域が市町村合併みたいな、広域連合みたいな、当時なかったわけですから、それこれ勘案していくと論理構成としては、道州制に向けたかたちでいくのであろうと思います。その辺がもう少しバックデータとしてしっかりしてくると説得力があるのではないのでしょうか。

○ 井上会長：

福士先生、よろしいでしょうか。

○ 福士委員：

道路運送法というのは結局運送に関する秩序ということですので、営業ですね。ビジネスでやれる部分についても書いているわけなのですが、例外としてそういうことができない部分を緊急の場合とかで整理しているわけですね。これはやはり北海道ではいろいろそういう法律の枠組みだと、どうしても先ほどのような福祉の場合でもどうして先の基準法になっているのだろうというのがありますので、これはやはり北海道に適したかたちでやっていければいいなというふうに思っています。そういう制度設計をしよう。

○ 井上会長：

ありがとうございます。この部分については専門家の方が何人もおられるから、議論が盛り上がっていくわけですが、ちょっとこのあたりでひとつ締めさせていただきたいと思いますが。今、道州制特区の第 3 次提案に向けて議論をしているわけですが、ひとつ次回

というわけにはいかないでしょうが、その次の回ぐらいにここで今一番最後にご説明があった有償運送、そこを少し論点を整理しながらまとめていただければというふうに思います。私を除く全ての先生からご意見が出ていましたので、それらをふまえて的確に答えられるというかたちで次回ご提案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すか。

ではこれで道路輸送法関連の部分は終わりたいと思いますが、次にテーマがガラッと変わります。以下②の「理容師・美容師関係」ということで、提案ナンバー98に関連する部分について事務局の方からご説明いただきたいと思います。

○ 渡辺地域主権局参事：

では提案の98に関連して、提案の98は理容師希望者が少ない上、理容業で理容師が雇用できないため、垣根を撤廃し、理容業の存続を図るといった提案でございます。

理容師法、美容師法、それぞれ法律がございまして、理容師法については昭和22年、美容師法については昭和33年にと古い法律であります。これは業の独占法が規制している法律でございまして、理容師法ではその6条で理容師の免許を受けた者でなければ理容を業としてはできない。美容師法につきましては6条で美容師でなければ美容を業としてはならない。こういった規定があってそれぞれ国家資格として業務を独占している。相互乗り入れはできないということになってございます。

それから歴史的に調べますと、もともと理容師ということでは1つだったものを、昭和32年に業界団体の要望を受けて議員立法というかたちで美容師というものを資格として独立させたという経緯があるようでございます。

これについても提案が、今床屋さんのなり手がいないといった現状で、床屋さんで理容師、資格の人を雇うことができれば床屋さんが喜ぶと、こういった提案だということ、私も道の方で現実どうなのかということ、北海道理容生活衛生同業組合という理容師の方が団体に行ってヒアリングをさせていただきました。1月の末に理事長さんと事務局長さんにお会いしていろいろお話を伺ってまいりました。この中であったお話としては、理容師は全国で今25万人いると。毎年3千人が免許を取得して入ってきているということ、後継者について特に心配はいらぬのではないだろうかということ。それと理容師と美容師の垣根の撤廃といったことの要望というのは業界の中にはないということでございます。

それで3番目としてこうした話というのは今までもいろいろな規制改革といった中で出てきているのだけれども、基本的には専門技術が違うので一緒にできないんだということが業界内の常識になっているということでございます。それと4つ目が現在理容師、美容師、どちらかの資格をもっていれば育成の段階で、片方の共通した科目を履修しなくてもすむようにということで制度を改正して、短期間で両方の資格を取れるといった仕組みが国の方で導入されるころだということ、この4つのお話を伺ってきました。

それで今、一番最後にありましたけれども、その双方の資格に共通した科目の履修というのを免除することで短期間で両方の資格が取れるといった仕組みに関しては、72ページになりますけれども平成20年2月29日付で厚生労働省の健康局長からの省令等の施行について文章が出てございまして、この77ページをお開きいただくと下の方に「(5)理容師養成施設の教科課程の基準」というのがありまして、この項目の中の78ページにありますが、カ.美容師養成施設を卒業した者が履修する場合は、関係法規・制度・衛生管理・理容保健、及び理容の物理、化学の教科課目のうち、その者が履修した美容師養成施設の教科課程を通じて同一の内容である教科課目の履修を免除することができることとしたことということで、美容師の養成施設で美容師の資格をもっている方が入った場合には、学んだ部

分については免除できるということが入っていると。その逆のことが 80 ページにございまして、美容師養成施設の教科課程の基準ということで、美容師の養成施設を卒業した者は美容師の養成施設でも教科、1 回やっている同一の課目については免除をすることができるというふうになったということでございます。

それぞれお話によりますと、理容師・美容師、それぞれ本来まともにやったら 4 年、2 年、2 年かかるのだそうで、それが免除されることで短い期間で両方の資格を取れるということでございます。ということで理容師と美容師の垣根ということにつきましても、両方の資格をもった人を増やしていくということで今後そういうことを目指すというのが業界といいますか、そちらの方向になっているというお話でございました。

以上でございます。

○ 井上会長：

ありがとうございました。ただ今の事務局のご説明に関してご質問、あるいはご意見があったらお出しいただきたいというふうに思いますが、いかがでしょうか。道民の提案ナンバー98 に関わる意見であります。地場産業等関連ということで。

1 点だけ確認なのですが、ちょっと私のところで資料が手元にないので、この道民の方からの提案というのはこれは去年の夏ぐらいの時点の提案になりますか。つまり言いたいことは先ほど説明があった厚生労働省保健局長からの文ですが、これは平成 20 年、今年の 2 月 29 日に出されているものであって、たぶん道民の方の提案はこれがまだ表に出てきていない段階での話であったとすると、ある程度 2 月 29 日にこれが出てきたことによってかなりの程度壁が取り除かれたのかなという判断もできるのではないかと私は思ったのですが、これはいつごろの提案ですか。

○ 出光地域主権局次長：

去年の春ごろにいただいているご提案でございます。

○ 井上会長：

それらをふまえていかがでしょうか。はい、山本委員。

○ 山本委員：

変更はしない方がいいような気がするんですね、いかがでしょうか。71 ページの参考までに、理容師法、美容師法とあって、実にこの定義がおもしろいなと思って見ていたんですね。昭和 22 年は容姿を整えることをいうとっていて、その 10 年後に美容師という業種が認められたみたいで、女もいいよというふうに読めるのですけれども、「容姿を美しくすることをいう」と、なんと時代錯誤的な文言だろうか、こんな文言が今の日本にあったのでしょうか。法律というのも、難しいものの制度趣旨はともかくとしても、この時代ですから一緒にしてしまえばいいだろうという感じがして、実態的にはもうみんな男性も美容室に行っていたりするし、あまり意味がないのではないかなという気がしますよね。現実で乗り越えてしまった方がいいのではないのでしょうか。

○ 井上会長：

佐藤委員。

○ 佐藤委員：

法律の中にはおもしろいのが結構あります。あとで化粧品の定義というのを薬事法から見てもおもしろいと思いますけれども、それはともかく、今まさに山本委員がおっしゃったことが問題なんじゃないですか、これは提案者の。というのは少ないのは理容師希望者が少ないということなのですね。最近中年の男性でも美容院に行く人が増えて、容姿を美しくすることをねらっていく人が増えてきているので、理容師さんが少なくなっているということなのですね。結局理髪店だとおそらくやれることが少ないのでということもあるのでしょうか。ただあまりよくわかりません。そうかなとも思いますし、それから先ほど福士先生が前の部分でおっしゃっていましたように、これは特区で何をやるのでしょうか。知事や何かがあるをしなければいけない、どういうふうにしたらいいのでしょうかねというのはちょっとこれはまた想像ができないのですけれども。

○ 井上会長：

仮に特区で提案をしますと、一番特区提案のドラスティックなかたちで、理容師法と美容師法を北海道については法律そのものを適用除外にいたしまして、北海道は理容師法も美容師法も適用されない代わりに理美容師法条例という一本化した条例をつくらせて、それで道知事が資格を与えるというようなことをやれば特区になるかなというふうに思います。

○ 井上会長：

どうでしょうか。

○ 福士委員：

ただ、他に行って営業というのは難しいですね。

○ 林委員：

なぜ北海道だけかというその理由がそれこそ広域だからとか、あまり関係ないですよ。それと私は先ほど井上会長がおっしゃった平成 20 年になってからこういうふうに変更していることで、たぶん業界の多数の人は現代に合ってきたなというふうにきっと判断しているのだらうと思うので、そういう提案の方には回答で大丈夫なのではないかなというふうに私は感じました。

○ 井上会長：

業界も一応意味はないかもしれませんが、ヘアリング等々してきていただいているということですので、これは横に置いておいてというかたちで対応させていただければというふうに思います。

よろしいでしょうか。次に移りまして、3は54-215 カジノの振興（小樽市への）の小樽カジノの設置誘致というかたちになっております。この点については今日お一方、宮田委員がご欠席でありますけれども、これは国に対して一応要求を出しているというようなこともあるので、それを側面から援助するという意味合いでは是非特区の提案に載せていただきたいというようなことを欠席される前の会合で言い残されておりましたので、そのあたりも含めて特区の方で説明をお聞きいただきたいと思います。事務局の方から説明をお願いいたします。

○ 渡辺地域主権局参事

カジノに関する現状と課題ということで整理してみましたので、これに沿ってご説明をさせていただきます。

カジノの導入に関する動向ということで一番上でございます。これは国の動き、道内の動き、道の対応ということで整理してございます。まず国の動きでございますけれども、自民党においては平成 18 年の 9 月に「我が国におけるカジノエンターテイメント導入に向けての基本方針」というものを策定したということで、平成 20 年 1 月、今年の 1 月、2 月に超党派による議員立法ですね、「カジノゲーミング法案」というのが提案されて、方針を決めたところ公明党とも基本方針に合意したのですけれども、その後民主党とも協議する予定だったのですけれども、政局の変化によりまして足踏み状態といいますか中断、棚ざらし状態になっている現状でございます。

次に道内の動きでございますけれども、道内においては札幌市とか宮田委員の釧路市とか 6 つの民間団体と網走市議会というのがカジノに関する調査研究に現在取り組んでおられる。それでカジノの構想につきましては、道内におきましては経済団体ですとか民間シンクタンクなどからこれまでに 7 件提案をされてございます。道州制特区の提案の中においても個々の本数を数えていくと道民の方々から 7 件の提案が出ています。今年の 3 月に道議会の自民党道民会議の中にゲーミング研究議員連盟ということで、ゲーミングカジノに関する議連ができました。

それで道庁内としての対応でございますけれども、道におきましては知事政策部の方で対応してございまして、庁内研究報告書というものを 18 年 3 月につくって道内の市町村に配らせていただいた。またいろんな地域の民間研究団体にオブザーバーとして参加して、今年の 2 月にはカジノに関する情報交換会ということで、道内のカジノに関して民間の研究団体とか自治体などが広く集めて情報・意見交換をしたということでございます。

カジノの導入に向けてはやはりいろんな意見がございまして、今後検討していく上で大事な課題として整理したものは、まずカジノ導入に向けては市町村だとか関係団体、地域住民が合意して地域を挙げて取り組みが絶対的に必要であるということ。あと導入をめぐる議論にあたっては、ギャンブル依存症などの社会的にマイナスの側面もありますので、社会的コストがかかる部分がありますので、メリットとデメリットを十分みんなで共通認識をもつということが大事です。

現状の検討というのは、地域の一部の議論にまだ留まっているのが現状ではないだろうかということ。それと今後進めていく上ではさらなる道民世論の喚起と、具体的な検討に向けた環境づくりが必要だろうかということを取り出されたところでございます。

次に 82 ページになりますけれども、これは先ほどありましたカジノ庁内研究報告書、平成 18 年 3 月ということで、庁内、知事政策部が中心になってまとめたものでございます。それでこの趣旨としては、カジノについての一般的な定義、及び北海道におけるカジノについての考察を行うと。

カジノに関する一般的な考察でございますけれども、カジノにつきましては日本においては刑法 185 条・186 条の賭博行為が該当して禁止されている。したがってカジノの開設だとか運営が認められるためには特別立法など法の整備が必要。要するに競馬とか競輪などのように、公営ギャンブルといわれているもののように、特別にそれを認める法律をつくってもらうことで刑法上の要請を阻却するという正当行為を認めてもらうということだと思います。

これに対しまして、海外では先進国を含めて 116 カ国でカジノは既に合法化されているということでございます。ここで経済の活性化ということでカジノを海外で導入した目的でございますけれども、観光振興、経済的復興といったことで、経済の活性化を目的にし

たもの。あとは税収の確保、これは有名なのは1929年の世界恐慌で税収不足を補うためにネバダ州がカジノを解禁して認めて、その結果ラスベガスとかリノといったところが今はもうカジノを中心としてにぎわっているということでございます。

その他の導入目的ということで外貨の獲得とか、あとちょっと変わったところでは違法カジノの排除ということでこれはイギリスがそうなのだそうですが、非合法のカジノが行われているので、それを法律で認めることによって裏にもぐっていたものを表に出す。裏にもぐっていたカジノバクチ、賭けに使っているお金が合法化されることによって表に出てくる。それによって違法のカジノを排除するといったためにイギリスでは導入したということでございます。

カジノの類型としては、設置類型システムの類型としては3つ考えられる。公設公営、公設で民が経営するという民営、民設民営がある。公設公営、公設民営というのは世界の例を見ますと、どちらかというとも規模はそんなに大きくないかたちで行われているのが多い。民設民営はネバダ州のラスベガスですとかマカオ等に大規模なカジノというのがあるのであるということです。

施設のタイプとしては、カジノハウス型ということでカジノを中心にレストラン、バーショップとなっているカジノハウス。あとカジノホテル型で、ホテルにカジノとレストランとかバーとかショップがついているかたち。または大規模な施設でカジノコンプレックスというのがございまして、これはカジノハウスプラスホテルプラスその他にシアターとか劇場とかショッピングセンター、コンベンションホールなどがございまして。マカオでアメリカの資本でつくられたカジノは、カジノの場所の面積が東京ドームの1.1倍で、しかしその1.1倍もあるカジノの面積というのはホテル全体のだいたい5%にすぎないというぐらいの巨大な開発というものがされているということでございます。

それで(4)でございますけれども、カジノに期待される効果と懸念事項ということで、経済的には経済波及効果、雇用効果があるのではないだろうか、または新たなエンターテインメント産業の創出ということが効果としては期待されますけれども、反面サッカーくじが売り上げ不振だったり、地方公営ギャンブルというのがなかなか経営が苦しいというのがあるので、カジノといえども経営が不振に陥る可能性というのは決してないわけではない。あと税収についても当然新たな財源の確保につながる。その反面インフラ整備、つくり方によっては必要なインフラ整備社会コストが発生する。

あと社会問題及び環境問題ということで、先ほどイギリスの例で紹介しましたがけれども、やり方によっては違法カジノを排除することもできる。今度逆に暴力団などの組織的犯罪がカジノに介入してくるということ。そういった意味では犯罪が増加するとか環境が悪化する、あるいは青少年への悪影響が、ギャンブル依存症が増えるなどの心配もございまして。その他、カジノを建てることで未利用地の活用ができる。その反面ギャンブルなんていうのは日本の国民性に合わないと言ってギャンブルはそもそも必要ないんだといったような意見もあるかと思っております。といったことでまだ意見としては賛否両論にならざるを得ないという、調査ではそのようにまとめております。

次に83ページになりますけれども、北海道にカジノを導入するといった場合、どういった目的でカジノを導入するのかということをおの場合は検討したということ。カジノ議連の検討は国際観光産業としてのカジノというテーマに考えています。自民党の政調会は観光特別委員会でカジノについて検討している。それと東京都とか静岡、大阪など自治体カジノ研究会というのをつくってございまして、そこの報告書の中で新たな観光資源といった位置づけがなされているということで、やはり北海道においてもカジノの導入の目的というのは観光振興による経済の活性化といった観点から導入することになるのではないだろうかということでございます。

それでは北海道において導入した場合、どんなパターン、類型がありうるのかということで7つについて考えています。1つは都市型ということで、これはカジノ単体でつくるあるいはコンプレックス型と両方ありますけれども、都市型の場合はお客を集めるのは簡単だということ、それとインフラを改めて整理する必要というのが少ないという、これがメリットです。デメリットは隔離性が低く、周辺への悪影響が心配される。これが都市型の場合です。

次にリゾート新設型ということで、これは隔離性が高い反面、リゾート開発としての投資額が膨大になることが想像される。あと既存リゾート活用型ということで、既にある温泉とか行楽地などにカジノハウスなどを建てるといった場合。この場合は既存のインフラの活用が可能だということがメリットでございます。デメリットとしては既存のリゾートのイメージが悪化するといったおそれがあるということで、あと場合によっては隔離性が少なくなる可能性もあるということです。

次に公営競技施設併設型ということでございます。これは既にある公営競技来場者を対象に公営競技場にカジノを併設するというかたちで、これは既存のインフラを使えるし、既にギャンブル施設があるといったことで住民の理解が得られやすい。デメリットとしては既存競技のお客を食ってしまうということです。既存競技の衰退、カジノの方にお客が流れて、既存競技のお客が減るといったことが懸念される。あと空港併設型ということで空港にカジノをつくった場合、アクセスがよくて集客がしやすいというのがメリットで、隔離性が低いというのがデメリットでございます。

次に84ページでございますけれども、北海道といったことに観光というふうに考えますと、北海道に来られる本州のお客は良質な自然環境、良質な食といったことを考えていまして、そういった方々は北海道というところは良質な経験を提供する地域といったイメージを抱いておられるのではないかと。そういった北海道にカジノが入ってくる、カジノということを経営のテーマにした場合にどんな影響があるかということをお考えしたわけですが、このまとめとしては個々具体的にどのようなものをつくるのかといったことがわからないと、なかなかそういうイメージがどういう悪影響があるかというのは判断できないということでございます。

最後にまとめになりますけれども、カジノを北海道として導入する場合、具体的な場所、形態などを考えて、コストを含めて考えていくことが必要なのではないだろうかということ。それと住民のコンセンサスを得るためには犯罪対策、青少年、あるいはギャンブル依存症の問題点というのはこういうふうな措置を講じるんだといったことを考えておく必要があるといったようなことがまとめられてございます。それで今後の進め方というところでございますけれども、このイですけれども、市町村だとか経済界とか非常に具体的なものを目指して協同研究というのをやっていかないとなかなかメリット、デメリット、道民の意向といえますか、その喚起というのが届くのはなかなかできないのではないかと。これが結論になっていまして、いずれにしても現時点ではカジノというのは非合法でございまして、非合法的なものにお金をかけていろいろフィジビリティースタディーとかなかなかそういうことをやられる、事業計画を立てようとされる方はいらっしゃるということで、なかなか具体的な検討ができていないというのが現状でございます。

以上でございます。

○ 井上会長：

ありがとうございました。詳細な説明が事務局からありました。ただ今の説明に関しましてご意見・ご質問があればお出しただきたいというふうに思います。いかがでしょうか。

一番この分野に知見のある方が来られておりませんので、ちょっと扱いに困る部分もあるのですが。これは今日の段階ではもう一歩進めてさらに特区の提案としてどのようなかたちでできるのかということを経済局の方でご検討いただければというふうに思っていますが、私の段階では、それでご賛同いただければと。ただ、この扱いというのはこれはやはり非常にセンシティブな議論というのがあって、道民の意向調査等々をしても、かなり意見が割れるのではないかと。1 つはここに宮田委員がいないから言っているわけではないのですけれども、経済界の強い要望だとか、あるいは札幌市、片方では夕張ですよ。もう業者が来てフィジビリティスタディーを1回やっていたというような話もあるのですが、そういったいくつかの10弱の自治体がやはりそれに向かって動いているということも無視はできないだろうとは思っています。

さらにこれは政党が動いているというのは、これはもう我われは特に取り上げる必要というのはないことだろうと思う。ただ、ここの中で出てきていないものというのは、では例えば地域の人たちが、あるいは教育関係者が、あるいはお父さん、お母さんが何を考えているかというのはここにはないわけで、ここは例えば84ページに考察で「カジノ導入による懸念される悪影響と治安の乱れ、青少年への影響、依存者の発生云々」ということが書いていまして、このあたりのところというのはここではきちんと議論されてはいないわけで、この研究会の発表にあるようにこれは賛否両論があるというふうに書かれてある。そしてこれから一番最後のところには導入の可否の検討にあたっては経済効果を中心とした定量分析や地域イメージだとかも含めていろんなかたちでの研究が必要だというふうに書かれてあるので、そこを担保としながら少し議論を進めていく。ただ、最終的にどういうふうになるのかということは予断を持って臨まないということで、今日ご本人がおられなから予断をもって進めないということで理解していただければというふうに思います。

山本委員、どうですか。

○ 山本委員：

私は個人的にはこれは十分検討していかなければいけない、大きなテーマだと思っております。いま平成18年の3月の研究会の概要版をレクしていただいたのですけれども、この分野で宮田委員も実際マカオに視察に行ったチームに入っていて、行って来たという話も私もチラッと聞き及んでいるのですけれども、短期間にいろんな情報が蓄積されているはずだと思うのです。ですので、次のタイミングになるのでしょうか、どれが参考ケースになっていくのかが2、3特定できるのかもしれない。ちょっと難しいですね、どこが主体になるかによって。

それでもう1つ思うのは、これは割り切って観光スキームで書いてあるのだけれども、観光を中心とした商業施設全般の一般論で申しますと、観光客だけ見ても収支が合わなくて結局うまくいっていないところというのは日本でもいくつかありますね。カジノがそうかどうかは実際にまだないものなのでわからないのですけれども、やはり先程会長がおっしゃったステークホルダーでいえば、地域の人々もやはり好感をもって見ることが出来る要素として地域の人々も場面によってそれを観光客だけに閉じてしまうのではなくて、参加できる大人のエンターテインメントスペースみたいになってくるのかなと。ライフスタイルがやはり少しアッパーなところによって変わってきていますから、実際人口トータルも変わってきている中で、もうちょっと地域にプラスになるような考え方、単純に観光客で経済効

果でということだけではなくて、そこに住んでいる人もそれによって豊かになるようなカジノを中心としたコンプレックス、リゾートランドみたいなものになっていかないとだめなのではないでしょうか。だからそのためにここは施設としてそこがどうであればいいのかみたいな話をきつと議論しているのではないかなと思うのですよ。その現状を知りたいと思います。

以上です。

○ 井上会長：

ありがとうございます。そういうことでちょっとまとめさせてください。事務局でまとめてください。ただ事務局でこれは道州制特区でどうやって、ここはわかるのです。カジノはどうなんだというのはわかるのです。経済効果はどうなんだというのはわかるのですけれども、何が問題点かということもわかるのです。それで道州制特区の枠組みの中で出しているというのは、いずれにしても相当遠くない時期に雛形を出してもらわなければいけない。その点事務局にご苦労かけますけれども、よろしく願いいたします。

よろしいでしょうか。

○ 佐藤委員：

大胆に刑法の適応除外と・・・

○ 井上会長：

それですね、あと何問か残っているのですが、ちょっと3時間になりますのでもうそんなに時間をとることはないと思いますが、あの時計で3のところまでだるくなりますので、ちょっと休みましょう。

(休憩)

○ 井上会長：

ではよろしいでしょうか。若干1~2分早いのですけれども。全員の先生がお揃いになりましたので再開したいと思います。カジノまで終わりましたので、資料の2によりますと、「④直轄負担金関係」というところで130と227に関連する部分、これについて事務局の方からご説明いただきたいと思います。

○ 渡辺地域主権局参事：

では直轄負担金関係ということで提案の130番に関して、国が直轄で実施している道路・河川事業などに対する地方公共団体の負担金制度を廃止する。227番は国の直轄事業の維持管理にかかる負担金制度を開始できるようにする。この2つの提案がございます。

直轄負担金といわれるものの根拠でございますけれども、地方財制法という法律の中に地方公共団体の負担金として第17条で定められてございます。これは国が自ら事業を行う場合において、地方公共団体が法律または政令の定めるところによりその経費の一部を負担するときは、当該地方公共団体はその負担すべき金額を国に対して支出するものとするということで定められています。

それで第10条の2というのは何かといいますと、点線の下にありますけれども「地方公共団体が国民経済に適合するように総合的に樹立された契約に従って実施しなければならない法律または政令で定める土木、その他の建設事業に要する次に掲げる経費については、国がその経費の全部または一部を負担する」というふうになっていて、下に道路、河川、

林地というふうに規定されています。

次に 86 ページでございますけれども、次に個別の法律ということで道路法を見ますと、道路法の 50 条でございますけれども、国道の新設・改築については、国がその 3 分の 2 を、都道府県がその 3 分の 1 を負担し、と書かれてございます。国道の維持・管理については、指定区間内の国道にかかるものにあつては国がその 10 分の 5.5、都道府県がその 10 分の 4.5 を負担し云々ということで、国と都道府県の負担というのが法律で定められている。それで下に道路法施行例というのがございますけれども、この中では北海道の特例、これがいわゆる北海道特例といわれるものだそうでございますけれども、北海道についてはちょっと他の県とは別の決めがありまして、例えば道路の新築・改築に関しましては他の県は国 3 分の 2、都道府県 3 分の 1 となっていますけれども、北海道の場合は国が 10 分の 8、道が 10 分の 2 ということで特例が定められています。以下資料では 87 ページに河川法、空港整備法ということで道路法と同じようなかたちで定められています。これでいくと最後 91 ページに新幹線についても都道府県の負担ということが書かれております。

それで 92 ページですけれども、こういうことが具体的に負担金というものが北海道はいくら毎年負担しているのかということを表している資料でございます。平成 20 年の当初予算では四角の中ですけれども公共事業（直轄 1,162 億円）となっていますけれども、この部分が直轄負担金ということでございます。下が過去 10 年間直轄負担金がどのように推移してきたかということで、平成 20 年度につきましては道の財政も厳しいということもございまして、かなり極端に落ちているというところでございます。

次に 93 ページですけれども、この直轄負担金につきましては今回の道州制特区の提案だけではなく、今まで地方団体を中心に従来から様々なかたちで見直し・廃止の議論がされてございまして、特に維持・管理にかかる負担金と事務費については見直しに関していろいろ議論されてきた経緯がございます。そしてまたこの表の中に今までの主なものが掲げられているところでございます。

次に 94 ページでございますが、道としても毎年開発予算要望というのをやっているのですけれども、その中でも直轄負担金の見直し・廃止等を要望してきてございます。それから 94 ページは平成 20 年度の開発予算要望に関する資料でございます。95 ページに要望の具体的なものを書いています。その 3 番目です。「直轄事業負担金の廃止」ということで、「国直轄事業負担金については直轄事業を国家的施策として実施されるものであり、自治体に対して財政負担を課すことは極めて不合理であることから、これを廃止すること。特に維持・管理については管理主体が負担すべきであることから、早急に廃止すること」ということが毎年の国に対して要請を出している。それで 96 番が法律で書かれているものの一覧の国の負担の割合を並べたものでございます。

以上でございます。

○ 井上会長：

ありがとうございました。道民の方の提案ナンバー130 と 227 に関連する部分で事務局の方から直轄負担金関係ということで括って説明がありました。これらの点に関しましてご意見・ご質問があればお出しいただきたいと思っておりますがいかがでしょうか。これは地方分権改革推進委員会だとか、あるいは知事会だとかを含めてここに関してはいろんな動きがあると思うのですが、そしてたぶん毎年思うのだけれども、これはついているのが 19 年 8 月、北海道から北海道開発予算等に関する要望ということの 3 番目として、今回ここで取り上げている論点については提案が行われているということで、いずれにしても全体の流れの中であるけれども、道州制特区の提案というかたちでは挙げていた方がいいのではないかというような判断で、事務局の方もそのように判断されますか。放っておいても何

とか姿がどこかで出てくるというわけではないのだけれども。

○ **出光地域主権局次長：**

かなり昔から議論になっていて、言い続けていてもなかなか直らないことではありますけれども、事務局的にも道州制特区というまたステージの中で、今度は通常の要望書を上げていくのとはまたちょっと違った強い形式で、それなりの高いレベルの場に持ち込むということですから、北海道の主張としてはより強い手段でもって出していくという意味が道州制特区として出す意味としてはあるのではないのかなというふうに思います。

○ **井上会長：**

いかがでしょうか、特区提案として挙げるということで今後検討を進めていくということとよろしいでしょうか。佐藤委員どうでしょうか。

○ **佐藤委員：**

その直轄事業負担金廃止の話の部分だけとればいいと思います。

○ **井上会長：**

というのは地方分権の要の1つですからね、これを認めるということになれば。なかなか非常に大きな抵抗があるだろうと思いますけれども、道州制というかたちでの1つの大きな柱であるので、一応答申に向けての準備というかたちで事務局にやっていただきたいということをお願いしたいと思います。

次に移らせていただいてよろしいですか。⑤道路法関係ということで、特区は一番下の欄、地方自治関連の一番下にあります 226「道道の管理の特例」ということで、これは一部もう動いているものでありますけれども、事務局の方から説明いただきたいと思います。

○ **渡辺地域主権局参事：**

提案 226、町においても都道府県の同意を得て当該町の区域内に存する都道府県道の管理を行うことができるようにするというような提案でございます。まず道路法を見てみますと、道路の管理の特例というのが第17条に規定されていまして、第17条1項は政令指定市に関しては国道の管理で都道府県が管理しているものと、あと都道府県道管理については当該指定市が行うことになっています。ですからこれは都道府県同意ということではなくて、当然に指定市が行うということでございます。

次に2項ですけれども、指定市以外の市は都道府県に協議してその同意を得て、当該市の区域内に存する国道の管理で都道府県が行うこととされているもの、並びに当該市の区域内に存する都道府県道の管理を行うことができるということで、指定市以外の市は都道府県が行う国道と都道府県道の管理を都道府県の同意を得ると受けることができる。あくまでも市に限定されているというところが今回の提案された方の問題点ですけれども、この資料は今日市町村というふうに拡大してほしいということが提案の趣旨というふうに考えております。

こうした規定の中では法的には権限を市町に任せるといえることはできないのですけれども、現実には北海道においては奈井江町との間では委託契約を結ぶというかたちで道道の管理を奈井江町、あるいは浦臼町が行っているところでございます。その経過を簡単に説明しますと 98 ページになりますけれども、平成 17 年度の道州制推進道民会議での北奈井江町長の発言をきっかけに道道の管理を委託できないかということで検討を行ってきて、平成 19 年の 5 月から 11 月の間に草刈の業務とか舗装の補修などを町へ委託して、除雪に

については平成 19 年の夏ごろに契約方法とか機械の選定などをやって、10 月から 3 月までの期間をモデル試行として委託を実際に行いました。現在実際には町に委託した結果、そのメリット、デメリットの検証をアンケート調査などをもとに取りまとめを行っているということでございます。1 年目の検証の結果ですと、道及び町から事務手続きの効率化だとか簡素化といったことが課題だということ。住民からのアンケートの中身では委託に関しては比較的好意的だけれども、除雪サービスの評価については否定的な意見も寄せられているということでございます。今後も奈井江町、浦臼町のモデルケースの良い点、問題点などの検証を 1~2 年程度継続して、他の町にもできるかどうかということを確認していくということでございます。

こういったかたちで現に委託というかたちで道道の管理業務を町に担っていただいているわけございまして、能力的には町においても管理する能力があるといったことが証明できているのかなというふうに考えています。この提案にありますようにこの道路法の中で町村ということも加えますと、経費の面について今は委託契約に基づいて委託料として道の方から町村に払われているものが、交付税というかたちで直接国の方で基準財政需要額という中に参入されて交付税として措置されるということになるのではないかとこのように考えています。

以上でございます。

○ 井上会長：

ありがとうございました。ただ今の事務局の説明に関しまして、ご意見・ご質問があればお出しただきたいと思えます。道路法関連ということで一番最後の 226、「道道の管理の特例」という部分であります。

○ 佐藤委員：

今の最後のところ、交付税で措置されることになりまますと言って何が変わるかという説明がほしいのですけれども。

○ 出光地域主権局次長：

当初奈井江町、浦臼町からのお話があったときは、道路法に基づいて正式に権限委譲をして町でやらせてほしいということだったのですけれども、その法を見ますと市はできるけれども町村はそれは委譲は受けられないという規定になっているものですから、ではどうしましょうかという、それでも奈井江・浦臼両町としてはやりたいということでしたので、委託契約というかたちで道が両町に管理を委託するというかたちで現在やっている。両町としては実際に委託で受けてみて、ちゃんと町村だってできるんだということを実証して、ゆくゆくはこの道路法の規定改正して市だけではなくて、町村だって委譲を受けられるとそういうふうにしてほしいと。そういうご要望に沿ってこれまで進めてきたというのがございます。委託ですとこれは委託契約に基づきますので、道は委託者として受託者の町がちゃんとやっているかということをご細かく指示しながらこの 1 年間業務を進めてということで、その辺の町と道の土木現業所ですけれども、そことのやりとりが頻繁に生じているということで、本当の権限委譲であればもらった側が自分の判断で除雪出動したりできるわけですけれども、こと細かに道の指示を仰ぎながらやらなければならないということで、形式的には町がやっているのですけれども、そんなに自由度の高いかたちにはなっていないというのがひとつ問題です。

それから財源的には委託料としてきっちりこれだけかかるということを積算した上で、町に委託料を出しているわけでありまして、町はその委託料の範囲内でまさに道路管理に

そのお金を使わなければならない。完全に権限委譲されますと交付税措置ですからこれは一般財源ですので、もらった財源の中で町の方でいろいろ工夫をして経費を浮かせれば、浮いた分は他のものにも使うことができるという点で自由度が非常に高くなるという違いはあるかというふうに思います。

○ 井上会長：

その他いかがでしょうか。これは先に進めるということでもいいのだらうと思うのですが、ここの例えば 98 ページあたりについて先ほど事務局から説明がありましたけれども、これは肯定的、否定的それぞれ異なった意見も寄せられているというところで、奈井江・浦臼の良い点、問題点の検証を 1~2 年程度継続していく予定であるというふうになっていて、では権限の委譲を受けて制度的に変えましょうというところと時間的なずれがあるのはあるのですが、そのあたりのところはどのように考えればいいのでしょうか。

○ 出光地域主権局次長：

受け手の両町としてはなるべく早くというスタンスです。出し手の道のげんかサイドといいたいでしょうか、交通の安全性に関わるものでちゃんと検証しながらというスタンスであります。一方でこれは市の例ですけれども、岩手県とか広島県では少しずつ市に対して県道の管理を現実に委譲しているというケースもあります。少なくとも市のレベルでは他県の上でもできている。それは問題なく権限委譲を受けているというのは実証はされていますから、あとはそうすると市と町村の差というのをつけていいのかどうかというもう一つの議論があるかと思います。いずれにしてもちょっとそこはもう少し庁内的に調整をしながら、なるべく両町の方が早く受けたいという意向を前からもっていますから、早く前に進むように取り組みたいと思っています。

○ 井上会長：

その他ご意見・ご質問いかがでしょうか。試験的に一部進んでいるものでありますので、この点を整理して次回、あるいは次々回にまとめたかたちでご提案いただければというふうに思います。

最後になりますが、⑥「広域中核市関係」ということで、前回登別市長にお越しいただいて説明を受けた部分でありますけれども、これについて事務局から説明をお願いしたいと思います。

○ 出光地域主権局次長：

それでは手短にご説明いたします。前回登別市長さんにお越しいただいてお話をいただいたのですが、その中で市長さんから政令市なりの権限をもつといっても精神病に関しては全道調整が必要ではないのかというご発言がございました。当委員会の議論の中でもそれでは政令市並みに全部の権限、政令市が持っている権限全部を移すのではなくて、一部を道に残すという制度設計にしておいた方がいいかどうかというところが議論になりまして、事務局の方でもさらに調べてみますということで宿題として持ち帰ったところがございます。

法令の関係からいきますと、この精神病院の立ち入り検査等の権限というのは、これは政令市に法定委譲させているという法令上の扱いになっております。上野市長さんがご心配されていた点といいますのは、精神病院の中でもこの資料の 101 ページの一番下のパラグラフになりますけれども、社会的入院になってしまっているというこのパラグラフでは 919 人が寛解、つまりもう入院している必要はないのだけれども引き取り手がないとか行

き先がないので、そのまま病院に入院し続けて、いわゆる社会的入院になっている。こういった方を地域になるべく戻す、戻っていただく取り組みというのが始まっているわけですが、こうした取り組みというのは全道で連携をとってやる必要があるのではないかと。それは道がやったほうがいいのではないかとという上野市長さんのご心配でございました。これにつきましては法律上の精神病院の立ち入り検査権限とかそういうそのものではなくて、別途予算事業として立ててやっているところでございます。その辺が資料の 102 ページから 103 ページにかけてでございます。102 ページでいきますと、下の方に (1) 精神障害者地域生活支援事業、その四角で囲っている枠の中ですけれども、精神科病院に入院している精神病患者のうち、受け入れ状況が整えば退院可能である者に対し、円滑な地域移行を図るための支援を行う。こういう事業をやっているわけでありまして、その四角で囲っている枠の上に (道内 15 圏域) と書いてございます。これは平成 20 年度は準備が整わずにまず 15 圏域でスタートしたということで、平成 21 年からは道内 21 圏域で行うという予定になってございまして、これは札幌市も含めて全道調整を行って実施するというところで今動いてございます。

つまり権限が政令市である札幌市に移っていてもこういう事業として展開するときには、全道的に連携をして取り組むということは可能でございまして、現にそうやろうとしているということでございます。したがってこの件に関しては政令市に法定委譲する権限の一部を道に残すかどうかという心配はいらぬのではないかとというふうに事務局としては考えたところでございます。

以上でございます。

○ 井上会長：

ありがとうございます。ただ今の説明に関しましてご質問等があれば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。いずれにしても、これは登別市長が疑問なり、あるいは提案として出された部分についての基本的な道としての考え方というのは刷新されたわけで、ただここで掲げているところの広域中核市関係ということで全体像というかたちが道州制特区に提案する場合というのは今日の資料だけでは見えないので、いずれにしても今日はというわけにはいかないのと、次回、あるいはそれ以降の段階でどうかたちで特区提案としてまとめていくのかということ整理したかたちでお出しただければありがたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

項目多岐にわたってご議論いただきました。資料の 2 に基づきますと全部で個別の案件がたぶん 27 件あると思うのですが、そのうちの 17 件についてここで今日の段階で整理してまいりました。いずれにしても 18 回ではこの①から⑥というものがついていない項目について、次回の委員会で検討するというところにさせていただきたいというふうに思っております。ですからここに掲げてある 27 件のうち、17 件が今日やって、あと 10 件が審議未了に残っていますので、それを次回にやるということでご了解いただきたいと思います。今日のところでいずれにしてもさらなる検討にもっていかうとしたのが資料の 2 の上の方からいくと「産業雇用の観光関連」、54、215、飛んで 64 と 65 のところ、そして地域再生のところでは福祉関係で 198、さらに地方自治関連で※になっているところ、広域中核市制度、そして 130、227、そして一番最後の 226。このようなかたちだったのだらうと思っております。よろしいでしょうか。またこれから整理したり、答申案に向けての整理する段階で 2 つのものが 1 つになったり、あるいは完全にここから落ちていくということもあり、当然のこととして従来の経緯からするとありうるわけですので、その点はご了解いただきたいと思います。

次回はいずれにしてもくどいですが、空白になっている部分について今日と同じような

かたちで事務局の説明、そして審議をして絞り込んでいくという作業をさせていただきたいと思います。そういうことでよろしいでしょうか。

では次の議題、もうそれほど時間がかからないと思います。(3) 次回委員会についてということで、この点について事務局から説明させていただきたいと思います。次回の審議事項について審議の進め方は先ほど整理案として検討し、さらに答申案としてそれ以降を検討していきますというかたちになりました。あと未検討について事務局の方からご説明の方、よろしく願いいたします。

○ 渡辺地域主権局参事：

委員の皆様方とメールで対応をいただいて調整したところ、5月29日の木曜日、午前中であれば5名の皆様に出席していただけるということでございました。大変朝早く恐縮でございますけれども、5月29日木曜日、朝9時半から開催させていただきたいと考えておりますがいかがでしょうか。

それとコミュニティーハウスに関して日置さんと日程調整をしまして、29日の午前中ということであれば調整が可能であるということでございますので、日置さんとの調整を進めて、できれば次回日置さんのお話をお聞きしたいと考えておりますがいかがでしょうか。

以上でございます。

○ 井上会長：

29日の9時半というのはもう連絡がいつているのですか。大丈夫ですけれども、朝早いなと思って。では29日の木曜日、9時半から。場所は追って連絡するということですか。そういうことですので、先生方、スケジュールを押さえておいていただければというふうに思います。

日置さんの件は、これは先ほど使った資料の2の福祉関連のところの※「コミュニティーハウス」ということでついている部分ですので、日程の都合がという話を私もチラッと聞いていたのですが、できる限りこの空白の部分なるべく1つでも減らしていくという意味では29日にお出でいただいて説明していただくというのがよかろうかと思いますので、よろしく願いいたします。よろしいでしょうか。

ではその他ということで事務局の方、何かございますか。よろしいですか。ではこれにて閉会ということにさせていただきたいと思います。長時間にわたって時間が15分オーバーしてしまいました。申しわけございませんでした。よろしく願いいたします。

(会議終了)