

第76回 地方分権改革有識者会議 提案募集検討専門部会 議事概要

開催日時：平成30年8月6日（月） 10:00～16:55

場 所：地方分権改革推進室会議室（中央合同庁舎4号館8階）

出席者：

〔提案募集検討専門部会〕 高橋滋部会長（司会）、磯部哲構成員、伊藤正次構成員、勢一智子構成員、山本隆司構成員

〔政府〕 山野謙内閣府地方分権改革推進室次長、加瀬徳幸内閣府地方分権改革推進室次長、齋藤秀生内閣府地方分権改革推進室参事官、林弘郷内閣府地方分権改革推進室参事官、福田勲内閣府地方分権改革推進室参事官、須藤明裕内閣府地方分権改革推進室参事官、小谷敦内閣府地方分権改革推進室参事官、浅野敬広内閣府地方分権改革推進室参事官

※各府省の出席者については配布資料を参照

主な議題

平成30年の提案募集方式に係る重点事項について（関係府省からのヒアリング）

関係府省からの提案内容の説明の後、質疑応答を行った。主なやりとりは次のとおり。

<通番38：高等学校の遠隔教育におけるオンデマンド型授業の実施に係る見直し（文部科学省）>

（高橋部会長）資料4の2ページの制度の根拠法令は何か。

（文部科学省）学校教育法施行規則第88条の3である。

（高橋部会長）この規定によって明確にできるという御説明をいただいているということだと思うが、学校教育法施行規則第88条の制度について通知等で基準を明確に示しているのか。

（文部科学省）学校教育法施行規則第88条の3については、平成27年4月に施行の通知を出している。その中で留意点と関係条文等、自治体に周知しているところ。高知県もそれを用いて資料4の2ページにある遠隔教育を実施している。

（伊藤構成員）確認だが、高知県、愛媛県が求めているのは学校教育法施行規則第88条の3に基づくものではなく、資料4の1ページにあるように、現行では療養等による長期欠席生徒に対して認められている遠隔教育について、中山間地に関しても認めてほしいというものである。第1次回答では現行制度で対応可能という回答だったが、療養あるいは不登校等の生徒でなくても、一般的に中山間地の高等学校に対してこの遠隔教育を認めるという根拠はどこにあるのか。

（文部科学省）今回の御提案の内容であれば、現行制度で可能ということである。

（伊藤構成員）その現行制度の根拠というのはどこにあるのか。

（文部科学省）学校教育法体系全体の中で認めていることになる。今回の提案が受信側にも免許を持っている先生がいるというのが前提だということであれば、これは普通にどこでもやっていることなので可能であるということ。

（伊藤構成員）それは中山間地に限らず一般的に認められているということか。

（文部科学省）そのとおりである。

（磯部構成員）飲み込みが悪くて申しわけないが、今できているというのが資料4で言えば2ページの話のことではないのか。それとも違うのか。

（文部科学省）非常にわかりづらい説明で恐縮だが、実は高知県の今回の提案に関しては、伊藤構成員から御質問があったように、一般的にどこの学校でもできるという内容である。高知県の提案というのはオンデマンドの教材、例えば遠くにある学校に物理のスーパーティーチャーのような方がいて、物理の高度な授業をやる。ところが、受信側の学校には物理のそのような先生はいないが理科の先生はいる。物理は教えられるけれども、場合によってはまだ新人で指導力が足りないかもしれない。そういうときに物理のスーパーティーチャーの指導している様子をビデオで撮影して、それがA校にいたとして、B校が中山間でも都会でもどちらでも構わないが、そのB校でスーパーティーチャーの映像を授業で用いる。そのビデオを見ているところに先生はいない。生徒が見ているだけというのはだめだが、そこに理科の先生がいて、しっかりそのビデオを見て、そのフォローをして質問に答えて、あるいは試験をしっかりとって生徒に対してちゃんと指導しながらやるということ

あれば、高知県の今回の御提案はそういう内容であると理解しているので、それであれば可能ということである。

(高橋部会長) もう一度、資料4の2ページでできるという話ではなかったのか。

(文部科学省) 資料4の2ページでできるということではない。

(磯部構成員) 資料4の2ページだと、高知県の提案は同時双方向ではないから該当しないということか。

(文部科学省) そのとおりである。資料4の2ページは高知県の資料の中で言及していたので、参考につけたものである。

(磯部構成員) 結局、中山間地域の先生が、先生の授業の中で教材としてスーパーティーチャーのビデオ教材を使うということか。

(文部科学省) おっしゃるとおりである。

(高橋部会長) であるならば、そこは非常にわかりにくいということで提案団体もはっきり整理できていないということ。やはり提案団体からこういう提案があったことを契機に改めて整理をして見解について通知を发出いただきたい。

(文部科学省) 現場に趣旨がしっかり伝わることは重要だと思うので、今の御指摘を踏まえて対応については検討させていただきたい。

(高橋部会長) ではぜひ2次ヒアリングまでに御回答をいただき、対応いただけるのであれば、2次ヒアリングについては我々も考えたいと思うので、ぜひ御検討いただきたい。

(文部科学省) どういう形で周知をするかということについては考えさせていただきたい。

(高橋部会長) 本日はどうもお忙しいところありがとうございました。

<通番 43：市街化調整区域において区域運行事業等の用に供する施設を設置可能とする場合の手続の見直し（国土交通省）>

(高橋部会長) まず明確にしておきたいのは、この提案が開発許可を不要としてほしいという提案であって、基準を改めることによって開発が可能となるからいいという話ではないので、そこは御理解をいただきたいと思っているが、それはよろしいか。

(国土交通省) 開発許可の適用除外にするのではなくて、開発許可を通じて自治体が適正な立地を担保する仕組みを引き続き維持することが必要であると考えているということ。

(高橋部会長) ではまず、定期路線の場合に、路線に沿った形や路線の沿線ではなくて、ちょっと引込んだ所や、少し遠い所に車庫を置くことはだめなのか。

(国土交通省) 定期路線の場合、起終点やルートが決まるが、その車庫等をそこから離して置くということか。

(高橋部会長) 要するに、多少事情があって沿線にはできないから、引込んだところに車庫を置きたいというのは不可能なのか。

(国土交通省) そこは運行事業者のお考え次第だと思うが、基本的にはルート上に置かれるのではないかと考えている。

(高橋部会長) 必ずルート上に置くかどうかはわからない。路線が立て込んでいていい立地が無ければ引込んで、多少ルートからずれたとしても広い立地が確保できれば車庫を置くかもしれない。そんなことはおよそ想定できないことであるのか。

(国土交通省) およそ想定できないかどうかという話は御意見としてはよくわかるが、一般的に定期運行は朝から晩まで何便も決まったルートを実行し、それぞれのバス停等についても基本的には既存のある程度の集落のところに置かれているというような一般的な前提がある。その上で、開発許可をやるかどうかという中で、一般的な問題として開発許可の対象から除くということでもやるということである。

(高橋部会長) 要するに任意性が高くて単発に立地するということが根拠だと思うが、定期路線運行であっても必ず決まるという話ではないと私は思う。もともとの出発点としては公益性の話が根拠だったのではないか。

(国土交通省) 公益性の程度については色々な議論があれど、我々としては定期でない部分についても地域の交通需要に対応した公益性の高い事業であると認識している。ただ、デマンド系のもの、いわゆる区域運行については、かなり運行エリアが広いので、定期運行である程度立地の範囲が決まってくるような性質のものとは異なる。そのため、公益性が高いので開発許可をするということについて自治体の判断は十分やっていいと思うが、開発許可の手続を通して一定の審査をしておくことは、まちづくりとの整合の観点から必要であると思

う。

(高橋部会長) 要するに公益性は全く変わらない。今、大分世の中が変わってきたので、そこが論点だと私は思っていたのだが、区域運行であろうが路線不定期運行であろうが、地域交通を支える手段としては定期路線運行と並んで非常に高い公益性があるという考えは一致している。

(国土交通省) 全く変わらないかどうかということについては、いろいろ御意見や評価の問題としてあろうかと思うが、定期運行は公益性があるから開発許可の対象から外して、区域運行は公益性がないから開発許可の対象としているということではない。そこで判断をしているつもりはない。

(高橋部会長) 要は任意の立地性の話ということか。

(国土交通省) 然り。そこは個別の自治体で見ることがないと、立地の範囲が非常に分散してしまう。

(高橋部会長) 本当にそうなのか。

(磯部構成員) 今回の提案団体が全国知事会、全国市長会、全国町村会ということで、その自治体の側から挙げて個別に開発許可を通じて調整するという制度は要らないということを書いてきている。原則として常に開発許可のところで地域を調整するというほどの必要性を当事者自身がどの段階でも感じていないということだとすると、今の区別を維持する必要があるのかどうか説得性がないのではないかと。

(国土交通省) 自治体においても交通関係の担当部局もあれば、まちづくり関係の担当部局もあると思うので、どこまで中で調整した上での御意見なのかわからないが、現場が困るような制度の改正にならないようにする必要はある。本提案のような御意見が全国知事会等からあったということは承知しているが、きちんと議論し、その上で制度改正をするのが本当にいいかどうかということについての議論をすることが重要だと考えている。

(勢一構成員) 全国の自治体の総意として本提案が出ていると私も受け止めているが、それに対して必ずしもそうではないのではないかと、現場では違うのではないかとというようなお答えにとれたのだが。

(国土交通省) 全国知事会等からそういう御意見をいただいているというのは、我々も重く受け止めている。ただ、実際に現場のまちづくりがそれによって何か支障が起きるようなことがあってはいけないので、本当にそれでいいかというところの議論はきちんとさせていただきたいという意味で申し上げた。

(勢一構成員) 国の側として現在、提案で出てきたような現場の実態について、何か把握していることはあるか。

(国土交通省) 今回、御提案をいただいたので、実際に個別に開発許可をやっている幾つかの市町村にどういう状況かを聞いたが、許可をする許可をしない以前に余りこういう形の相談がないということだったので、実態どういうことになっているかというのはこの段階で説明しづらい。

要するにコミュニティ系のものについては、新たに車庫や営業所を設けてというよりは、既存の施設を使う形でやる場合が一般的には多く、個別に開発許可をとってというケースは、そもそも相談ベースですら無いという自治体ばかりだったので、実態をまだ掘みかねているという状況である。

(勢一構成員) 恐らくそもそも開発許可を得なければいけないという仕組み自体が大きなハードルになっている。検討する段階でハードルになっている可能性もあるのではないかと推察するので、今の段階で私のほうからいいアイデアがあるわけではないが、何らかの形で少し現状を把握、共有していただいて、考えなければいけないのかなという印象を持っている。

(国土交通省) そこは事務局の方とも御相談をさせていただきたいと思う。

基本的には市街化調整区域の性格を担保するというで限定的にこういうものならいいということを開発許可の中で認めてきており、本件については、適用除外にするということではなく、個別に本当に問題ないものかどうかを市街化調整区域の性格を担保するための制度として自治体も今まで活用してきたので、今回の御提案についてはその中で十分できるのではないかと考えている。そのほうがむしろ一件一件許可を確認しながらできるので、いいのではないかと考えている。

ただ、そういうことができるということをもし公共団体が御存知ないとか、あるいはあらかじめ条例で決めておけば開発審査会の議を経なくてもいいということも含めて、制度としては引き続き周知を図っていきたいと思う。

(山本構成員) 市街化調整区域の性格を担保したいとか、あるいはまちづくりに支障があってはまずいということは、一般論としては全くそのとおりだろうと思うが、問題は、定期運行に関しては許可が不要とされていて、それに対して路線不定期とか区域運行に関しては許可を要するとされている、その区別の理由がどこにあるのか、それが実態に即しているのかということところが恐らく問題だろうと思う。

それに関して先ほどの御説明では、路線定期運行の場合は大体ルートが決まっています、その中に開発許可を

要するところというのがあるだろうと。それに対して区域運行等々に関しては、どこにその開発許可を要する車庫等が位置することになるのかということが可能性としては色々あり得て、特定が難しいと。ただ、それが両者を区別する理由になるのかということが先程から伺っていきま一つよくわからなかったのだが、両者を区別するという理由の理由は端的に言ってどこにあるのか。

(国土交通省) ご指摘の通り、区域運行等の場合は一定のエリアは決まるのだろうが、その中でどこに、どういう風に運行されるか、どれぐらいの頻度で乗客の方が乗られるかということもわからないということになるので、車庫等がどこに立地することになるのかはあらかじめ想定できない。一方で路線定期運行については、ルートが決まって起終点、こういうルートだということが決まり、そこでどれぐらいの頻度で運行するかが決まってくるので、その中で開発許可が必要なものがあるのであれば、そのルート上に出てくるのだろうということで特定されるという違いである。

(山本構成員) 路線定期運行の場合であれば、そこで大体決まるだろうから開発許可は要らないということか。

(国土交通省) 既存のそれぞれそれなりの集落のところを結び形でバス停等も置かれて、そこに一定の頻度でバス等の運行がなされるということで、既存の集落に置かれる可能性、蓋然性が高いだろうということである。

(山本構成員) それはちょっと分からないのだが、路線定期運行は、市街化調整区域ではあっても大体そういう集落に置かれることが想定されるから許可は不要とされている。それに対して他の路線不定期運行とか区域運行の場合は、そういう場合もあるかもしれないけれども、そうならない場合もあるかもしれないので許可が要するということか。

(国土交通省) 然り。

(山本構成員) ただ、それは要するに、どこに車庫等を置くから許可が要る又は要らないということになるのであって、路線定期運行なのかそうでないのかということの区別とは何か少し違うように思うが、経験則からいって大体路線定期運行であれば集落であろうと、ほかのものであればそういうところでないところに置く可能性があるだろうというのは、本当にそう言えるのか。あるいは制度としてはむしろどこに車庫を置くことを想定するかということのほうが重要なのではないかという気がするのだが、その辺は如何か。

(国土交通省) 市街化調整区域は基本的に市街化抑制の区域なので、極めて厳格に言うと、全てにおいて開発許可をとらなければいけないという形になるが、そういう中で既存の集落等に置かれる可能性がある最低限のものということで、それによって更なる市街化とかそういったものにつながっていくことが基本的に考えにくいようなものということを類型化して、開発許可の対象から除いているところ。

例えば平成18年の改正では、これまで病院等について開発許可の対象から除いていたが、実態として大きな病院が市街化調整区域にどんと出てくるという事態もあったので、むしろ開発許可不要の対象ではなくて、一個一個開発許可をとるという対象に改正をしたということもある。

人口減少時代でもあるので、市街化を広げていくという方向ではなくて、むしろ厳しくしていく方向で基本的にこの制度は考えていかざるを得ないと思っているので、開発許可の不要という類型を広げていくというのは、世の中の流れから言ってもなかなか厳しいと考えているところ。

(山本構成員) 一般論は私も了解しているつもりだが、問題は先ほどから申し上げているように、定期運行の場合とそうでない場合とが実態として本当にどれだけ違うのかということだと思っているので、その辺の実態を色々自治体等からも伺った上で、検討していただけないか。

(高橋部会長) 構成員から実態をよく調べて欲しいという話があったので、これは事務局ともよく相談して、調べ方は調整していただきたい。個人的には納得できておらず、路線定期運行でも土地改良事業で畑にきれいなバスの道がずっと通っているときに、そこにどんと車庫を置くというのにはあり得る話なので、区別の理由が合理的ではないのではないかと考えている。また、区域運行については任意性が高いというのは若干あるかもしれないが、不定期運行の場合はその理屈が成り立たないといったような、納得できない点はいろいろあるのでもう少しよく整理していただいて、さらに実態調査をした上で2次ヒアリングに臨んでいただければありがたい。

<通番 18 : 公立大学法人の所有する土地等の第三者貸付要件の見直し (総務省、文部科学省) >

(伊藤構成員) ある大学ではコンビニを設置しようとしたところ、現行法の解釈ではコンビニ設置は困難であるとの文科省からの回答であったとのことだが、今の説明を前提とすると、その事例というのは現行法でも対応が本来は可能であったという理解でよいのか。

(文部科学省) そのように考えている。平成 27 年に大学から相談を受けた際の資料を確認したところ、想定されるコンビニの利用者として主に学生、教職員並びに近隣住民等外来者とあった。コンビニを置くこと自体は他大学でも行っているので、現行法令で対応できるのではないかと考えている。

(伊藤構成員) ただ、その事例を把握している限りでは、公道に面していると教職員や学生だけではなく第三者が利用するというを理由としてだめだという回答であったと聞いている。そういった形態であっても現行法で可能であるという趣旨か。

(文部科学省) 例えば飛び地といった大学からかなり離れているところに職員宿舎があり、そこを更地にしてコンビニにするということだと福利厚生のための施設とは考えにくいですが、本件場合は必ずしもそういう状況ではないと思っている。大学から詳しい話を聞く必要はあると思うが、まさに附帯業務の範囲ではないかと考えている。

(伊藤構成員) ただ、今回の提案は、事例ごとに判断が異なる可能性、解釈の余地があるので、国立大学法人で可能となっているのであれば、公立大学法人も同じようにしてほしいという提案であり、法改正をしてほしいという趣旨である。その点についてどのように考えているのか改めて説明していただきたい。

(文部科学省) 先ほど説明で申し上げたとおり、具体的な計画の内容、ニーズ等を踏まえ関係省庁と連携の上、改善策について検討するという立場である。かたくなに認められないという立場をとる話ではないと思っている。

(高橋部会長) 今の回答は、場合によって支障があると認められれば法改正も検討すると受け取ってよいのか。

(文部科学省) 関係省庁と連携の上ということであるが。

(高橋部会長) 次に、総務省に聞きたいが、地方独立行政法人制度の改革に関する研究会の報告書で、国立大学法人と同じ制度的条件の上で、公立大学法人が教育研究環境の充実や経営基盤の強化に取り組むことができるようにすることは喫緊の課題であるという認識が示されている。国立大学法人と競争関係にある公立大学法人が、同じ制度的条件のもと競争力を発揮できるようにすることは極めて重要だと思うが、そういう意味では法制上の差異があるというのは問題があるのではないかと。そういう面では提案の実現に向けて取り組んでいただくという認識はないのかお聞きしたい。

(総務省) 国立大学法人法の改正については、我が国の活力、産業競争力の確保の観点から、国立大学法人の財務基盤の充実を図るという趣旨のもとに貸付の弾力化を図ったと認識している。それを公立大学法人に当てはめると、地方における知の拠点として、教育環境の充実や研究基盤の強化が求められている中で、国立大学法人と同様に財務基盤の強化の必要性というのは同じくするものではないかと思うので、先ほど文科省から申し上げたように、これからどれぐらいの具体的な支障事例があるかどうか踏まえつつ、今申し上げた法制的なところも含めて検討の上、結論を得たいと考えている。

(高橋部会長) 支障の把握の仕方とスケジュールはどのように考えているのか。

(文部科学省) 具体的な把握の仕方についてはまだ持ち合わせていない。スケジュールについてはまさに何か具体的な支障やニーズがあればという段階である。

(高橋部会長) 事務局と調査の仕方はすり合わせをして実態把握をしていただき、その上で 2 次ヒアリングまでに御検討いただければと思うが、それは可能か。

(総務省) 事務局と相談させていただき、対応したい。

(山本構成員) 先ほど法制上の、ということをおっしゃられたが、現在のように、国立大学法人と公立大学法人の間で差異があるということについては、なかなか説明が難しいのではないかと。したがって、法制上の整合性という観点からも、喫緊に実態を把握した上で対応を検討していただきたい。

(文部科学省) 現在でも国立大学法人と公立大学法人で決め方が違う部分はあるが、我々も基本的には同様であるべきだと考えている。一方で、国立大学法人も法改正以前は使わない土地、資産は国に返すという前提のもとに運用されていたもの。その中で使う予定があるけれども、今、使わないものについては価値を生み出すような法律改正をしましょうという中で、個々個別の自治体と公立大学の関係において、支援、協力の体制というものがあれば、その資産の取扱いをどうするかというのは割と自由にできるはずだとも言えるのではないかと。それが今、先生がおっしゃった差異があつてしかるべき理由だという意味で申し上げているわけではない。

(高橋部会長) 自治体の首長によっては大学に厳しい首長もいると思うので、そこはぜひそういう可能性も踏まえて法制上の検討をしていただけるとありがたいと思う。

<通番35：消防団員等の消防車両を運転する際の特例制度の創設（警察庁、総務省、防衛省）>

（高橋部会長）運転免許の技能試験と緊急自動車の運転資格の審査は、目的が若干異なるというのはそのとおりだと思うが、例えば一時停止、速度制限、信号に従うなどの一般の自動車の運転を想定した課題を道路上で行う場合、普通免許を取っている場合は最短15日だと思うが、この提案団体のカリキュラムを見ると、例えば10週間かけて行えば、十分準中型の技能取得に必要な技能というのは確認できると思うが、いかがか。

（警察庁）緊急自動車の運転資格の審査は、運転免許試験の技能試験をまず受けたうえで必要な運転免許を取ることが前提になっており、その技能試験で一般の準中型自動車を安全に運転できるということを確認することは、免許を与える上での要件となっているが、ご指摘のようなカリキュラムを受けて、その上で緊急自動車の運転資格の審査というものは全く別の目的になってしまうので、仮にそこをパスしても、そもそも一般の自動車の運転の安全性の確認を十分に行う必要がある。そのため、運転免許試験の技能試験をパスする、もしくは指定自動車教習所での教習を受けて、卒業することがどうしても必要となってくる。

（高橋部会長）それはかなり形式論であって、大は小を兼ねる。そういう意味では緊急自動車の運転資格のほうがはるかに難しい技能を要求されていて、かつ、普通免許も持っているわけだから、あわせて審査を受けることで、警察庁が所掌している道路の安全性という観点は十分満たせるのではないかと思うがいかがか。

（警察庁）繰り返しになるが、課題も全く異なるものなので、大は小を兼ねるという形にはなかなかならないということを理解いただけないか。

（高橋部会長）一般の自動車の運転を想定した課題であって、緊急用務で高度な運転をするというのは、実際上の前提でこういう訓練をするわけだから、そこはきちんと兼ねればよいのではないか。

（警察庁）鳴沢村の資料にある10週間というのが若干意味するところがわからないが、準中型免許を取得するための指定自動車教習所での教習期間は、最短で例えば大体17日ぐらいである。準中型の運転免許は指定自動車教習所を卒業して取得できるわけであり、緊急自動車の運転はそれに加えてさらに経験年数や年齢要件があるが、例えば21歳以上で3年以上運転している場合には、そもそも審査なしで緊急自動車の運転ができる。ご指摘の10週間よりも短期間で準中型の免許自体の取得は可能であるということは理解いただきたい。

（高橋部会長）要件なしで取れるということか。

（警察庁）そもそも準中型免許に関しては、18歳以上であれば新規取得は可能である。大体本人の技能等によるが、例えば最短で教習日数は17日ぐらい。スケジュール調整が難しいこともあるのでわからないが、それで準中型免許の取得は可能。その上で緊急自動車の運転というのは、例えば30歳の人で運転経験が例えば5年や10年ある人が緊急自動車を運転することは、必要な免許を保有してさえいれば可能。

準中型自動車の場合は21歳以上かつ普通免許等の保有3年以上という要件を満たせば、緊急自動車の緊急走行が可能。したがって、この要件を満たさない方を救うために審査を行っているが、これを満たす方であればもともと緊急走行は可能であることは理解いただきたい。

（高橋部会長）承知した。ただ、自動車教習所に行くというのは消防団の場合、いろいろと地域的な話があっかなか難しいということだと思うが、消防学校が公安委員会から指定自動車教習所として指定されるということを経験して、準中型免許取得に必要なカリキュラムを導入することは可能か。

（総務省）教育訓練自体は消防組織法に基づき、教育訓練の基準というものを告示で定めているので、その範囲をきちんと確保するという前提で、それぞれで教育訓練を実施していただくというスキームになっている。

（高橋部会長）それは可能だということか。

（総務省）然り。準中型免許取得についてももちろん中に含めて、教育訓練として実施するスキームになっている。

（高橋部会長）それができるということが前提ということではよろしいか。そういうスキームで準中型免許がとれるという前提だというのは、それで結構だということではよろしいか。その上で、こういうことが現行の各消防団や市町村で可能かということが非常に重要で、確かに特別交付税という財政措置があるが、もう少しフレキシブルにこのような措置がとれるということを経験して、総務省として考える気はないのかということをお聞きしたい。要するに特別交付税で十分か。もう少し制度的な措置は要らないかということをお聞きしたい。

（総務省）公費負担制度の創設と同時に、技術上の対応としても準中型自動車の範囲に入らない軽量の車両の活用といった技術的な革新のところもあるので、そういった状況をひとまずは見ながらということになるかと思っています。

(高橋部会長)そこは防衛省にぜひ調整して働きかけていただきたいということも含まれているが、防衛省としてこういうことを受け入れる余地というのは全くないのか。

(防衛省)まず実態面としては防衛省において自動車運転免許を隊員に取得させるために、自動車の訓練所がある。平成29年度の実態は、自衛隊全体で中型、大型運転免許については大体5,000弱ぐらいの免許の取得をやっているが、これは部内でそれぐらいだが、実は部内では十分賄い切れなくて、大体年間1,000名程度は入講待ちをしている。さらに、300人弱ぐらいは部外で取得をしているという状況である。そういう意味で、キャパシティー的に余裕がある状況では必ずしもないと思っている。

それから、今の制度的な仕組みとしては、教育訓練を受託する仕組みが自衛隊法、具体的な手続は自衛隊法施行令で定められているが、一定の技術について、政令で定めるものについて教育訓練の委託を受けた場合で、他に教育訓練の施設がないと認めるとき、自衛隊の任務遂行に支障を生じない限度において委託を受けて実施することができるかとされている。

具体的な教育訓練の内容としては、航空機の操縦及び整備、落下傘の試験降下、潜水艦の試験航走など幾つか定められているが、いずれも他に教育訓練の施設がないと認めるときという法律上の要件の中でやっている。そういう意味で、先ほど申し上げた実態面と制度面からいくと、これは難しいというのが当方の考え方である。

(高橋部会長)放水車の操作みたいなことはやっていないということか。

(防衛省)今の時点で教育訓練の受託としてやっている中には、それは入っていない。政令で定められているのは航空機の操縦及び整備、落下傘の試験降下、潜水艦の試験航走、救急、砲の操作という形になっている。

(高橋部会長)消防車の訓練を受けるとすると、新しく技能区分を設けなければいけないということか。

(防衛省)そういうことになろうかと思う。

(高橋部会長)技能的に重なっているところは一切ないのか。

(防衛省)基本的には新たに設けないとできないということだと思う。

(高橋部会長)自衛隊員は放水車とか一切訓練しないのか。

(防衛省)自衛隊も例えば飛行場等で何かがあったときに備えて消防の部隊等あるので、そういう訓練はやっていると思う。

(高橋部会長)技能的にそういう点では重なっているわけか。

(防衛省)まさに自分たちの必要な訓練としてやっているということだと思っている。

(高橋部会長)技術上の違いはない。現に消防隊を教えているが消防車の操作も教えているということか。

(防衛省)車両については当然、隊員に免許を取得させる必要があるので、やっているがそれ以外に消防の部隊の訓練は行っているということだと思っている。

先ほど放水とおっしゃったので、それは消防の部隊でやっているということだと思う。

(高橋部会長)消防用緊急自動車の訓練は行っているということか。

(防衛省)然り。

(高橋部会長)他に教育訓練の施設がないと認めるときという点についてだが、先ほどの総務省の話と一緒に、これだけ地域の消防が少子化でいろいろと問題を抱えているときに、国として支えるというのは、お金の話はいろいろと国の省庁ごとの話し合いであるかもしれないが、効率性の観点から言って、現に行っているものをきちんとあまねく教育するという観点から受け入れることは全く不可能なのか。

要するに現行の消防学校で指定教習所を設けて行うのはなかなか大変だという状況がある中で、それを防衛省の施設に委託するという選択肢を広げていくことは制度上、全く考えられないのか。

(総務省)先ほど来から警察庁と防衛省の説明にもあったように、そもそも実施するにしても、それぞれの所管省庁の制度上の支障というものがある。

(高橋部会長)制度上の支障というのは、繰り返しだが、今、防衛省にお願いする選択肢のことか。防衛省は、今は技能として技術的に行っている。緊急消防用自動車の訓練は行っていると回答した。残りは他に教育施設の訓練がないと認めるときということだが、現実にもそのような代替がないような地方公共団体が出てきているので、国同士でお願いすることはあり得ないのか。

(防衛省)これについては特に免許の取得という部分も入っているのだと思うが、冒頭に発言したように、今、特に中型、大型運転免許については部内で、当方自身が全部免許を取得させることができないという状況があって、待たせているという状況もあり、一部は部外でお願いしている。一般の自動車教習所でもやっているという状況があるので、それはなかなか物理的にも難しいというのが今の状況だと思っている。

(高橋部会長) 自衛隊は専任の方で地域の教習所に行かれるという時間的な余裕もあると思うが、消防団の方は割合とそのような意味では余裕がない者も結構いると思うので、そこは全体の行政需要をどのように国の組織として賄うかという話であって、そこはぜひ考えていただければありがたい。

(山本構成員) 確かにいろいろ細かい制度上の問題あるいは実態としての問題はあると思うが、消防団員の免許の取得に関して地方公共団体からこれだけ強い要望が寄せられているということは、地方公共団体が消防活動をすることに際していろいろ困っていることがあるということなので、それを出発点にして考えていただきたい。

特にこれは消防庁にお願いしたいが、いろいろな助成措置等を行っているということではあるのだが、それでもなお地方公共団体からこれだけ要望が寄せられているということなので、その辺の地方公共団体のニーズをよく把握した上で、今後、それをすくい上げるようなことを考えていただきたい。

消防庁で地方公共団体のニーズをよく把握していただくことが、まず出発点ではないかと思う。その上で関係省庁とさらに話をしてということになると思う。現場の感覚と今の答えとがかなりずれていると感じていて、そこが非常に心配なので、まずよく実態、ニーズを把握することが必要ではないかと思った。

(高橋部会長) ぜひお願いしたい。当方としては「他に教育施設がないとき」というのは、現実にないときということであって、現実の調達手段としてないときという一般論として、抽象的に日本にあるという話ではなく、その地域にないときと読んで構わないと思うので、ぜひ防衛省にも検討していただきたい。

<通番 37：搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験に係る運転免許要件の明確化（警察庁）>

(高橋部会長) 通知等で明確にさせていただくということで大変ありがたいが、発出時期はいつ頃を考えているか。

(警察庁) いろいろと確認しなければいけない事項があるが、可能な限り早くと考えている。

(高橋部会長) もう一点、我が国と同等の水準の運転免許制度を有する国又は地域というものがわかりにくい。つまり、我が国と同等の水準の運転免許制度を有する国又は地域というものを列挙する必要がある。この点を明確にすることはできるか。

道路交通法施行令第39条の4に規定されているが、要するに、どの国又は地域なのか、通知等ではっきりする必要はある。

(警察庁) 我が国で車を運転するときに、日本の免許を受けていない者が運転できるのは、ジュネーブ条約に定める国際運転免許証を所持している場合であるが、ジュネーブ条約に非加盟の国又は地域、あるいは国際運転免許証を発行していない国又は地域については、当該国又は地域の運転免許証に日本語の翻訳文を添付していれば運転ができるという規定になっており、実際のその国又は地域に関しては、道路交通法の施行令の中で具体的に規定し、例えばフランスやドイツが該当国になる。なお、今8つの国又は地域が定められている。

(高橋部会長) 当該国又は地域は、本提案の対象になるのか。フランス人やドイツ人が、自分の運転免許証を見せて、自分はセグウェイに乗りたいと言ったときはどうなのか。

(警察庁) それに関しては、国際運転免許証の扱いとほぼ同じ形になるので、今回の提案の中には入っていないが、検討の中で対象にすることは可能だと思う。

(高橋部会長) フランス、ドイツが含まれないとなると影響が大きいのではないか。

(警察庁) それも含めて検討してまいりたい。

(高橋部会長) 運用する側がはっきりわかるようにしていただきたいと思う。よろしくをお願いしたい。

<通番 44：経済産業大臣の登録を受けた登録電気工事業者等に対する危険等防止命令の国から都道府県への権限移譲（経済産業省）>

(経済産業省) 初めに、一次回答では慎重かつ舌足らずな表現になっていることをお詫びしたい。この要望にア prioriに異を唱えているわけではなく、幾つかの点がクリアできれば早々に、「検討の方向性が合致している」と分類していただけるのではと思っている。現状、問題と考えているのは、仮に法改正するとして、「そもそも改正するに足る立法事実があるのか」について法所管省としてどのように説明したらいいか困惑しているのが正直なところ。すなわち、これまで都道府県から国に対して、国所管の電気工事業者に対する命令を要請されたことは全くないし、また、7月に地方分権改革推進室が要望団体である山梨県に対して行ったヒアリングにおいても、そもそも県の登録事業者以外の事業者の危険情報を県が把握して対応しようとしたという事例も未だないと伺っている。また、他の都道府県からの権限移譲要請も、これまでのところ承知していな

い。現状においても、県から命令等の要請が国になされた場合には、国としても遅滞なく検討して迅速に必要な措置を行うという建付けになっており、県が直接に命令等できないことによる支障が生じているとは現時点では把握していない。

現場の方で、具体的に深夜や休日に急に命令を発すべき情報を覚知したので、至急命令を発しなければならないという事態は、あまり我々としては想定していないが、そこにどうしても不安があるということであれば、県と各地の保安監督部の間で24時間365日のホットラインみたいなものを設けるなどして、そういった運用改善によっても十分対処が可能ではないかと考えている。基本的に、国と県でこういった場合が危険かについて大きな判断の差があったり、そこに衝突が生じるような事案ではない、と考えている。

以上、法改正に至る立法事実についての説明は、法所管省として非常に苦労しているところであるが、地方分権推進本部で決めたことについては特別であって、一々、個別の省庁が立法事実を説明する必要はない、心配する必要はないということであれば、そういう考え方もあろうかと思うので、まずは全都道府県なり知事会なりに意見を聞くところから始めて、これは当然、権限が移譲されれば不作為の責任も負っていただくことになるわけだが、それでも移譲した方が良く各都道府県ともなるのであれば、各県ごとに運用が異なるような工夫について慎重に検討しつつ、要望に合わせた制度改正を検討していくことになろうと思っている。

(高橋部会長) 国が持っている例えば取消権、停止権を区域に限って行うというのは制度上、可能なのか。要するに全国で許可をもらっている場合に、東京都で問題を起こしたので東京都だけ取り消すとか、停止するというような。

(経済産業省) 営業所ごとの営業停止命令のようなものはかけられる。

(高橋部会長) もう一つは福島で問題を起こしたのだけれども、福島だけ取り消すとか停止するというのはあるのか。都道府県単位で区域を限って取り消すとか停止するというのは制度上あり得るのか。

(経済産業省) 登録の取消しまではできないであろう。会社として登録しているのだから。

(高橋部会長) 本当に営業所単位なのか。

(経済産業省) 現行の業法は、営業所設置場所をみているので、営業所に対する命令はかけることはできる。

(高橋部会長) 繰り返すが、その場合の営業所というのは複数の都道府県をまたいだ登録というのが制度上あるのではないかと聞いている。東北営業所と登録していて、そのときに宮城や福島で問題を起こしたから、福島だけ停止するということが制度上あり得るのか。要するに停止権限をとりたいたいと言っているわけである。自分の都道府県の中で停止権限は監督権限としてもらいたい。要は需要がないと言われているのだけれども、当然、国に上げると広域的に停まってしまうのではないかと、広域的に取り消されるのではないかという話になり、それは大ごとだろうという風に普通は都道府県の方は思われるわけである。自分の県だけ止めさせたいということだと思う。そういう時に今の制度は国にお願いしたら、その県だけ止めてくれるかという話なのである。

(経済産業省) おそれながら、この山梨県からの要望は、国の危険等防止命令の権限を県もできるようにという要望であり、停止とか登録の取消しまでは移譲を求めているのではないかと承知しているが。

(福田参事官) そのとおりであり、登録の受付と権限の取消しのそもそものところまでの権限は求めていなくて、電気工事業法の27条に基づく命令の実施権。これがもともと山梨県にあるべきではないのかと言っているところである。

いろいろな監督行政のそもそもの一番根源の登録の受け付けと取消しといったところまでは、山梨県としてはそこまでは御要望はされていない。

(高橋部会長) 停止権限ぐらいあったっていいと思う。

(福田参事官) 必要な措置の中にそういった営業の一時差止めみたいなものは入ってくるのかもしれないが。

(高橋部会長) 結局、要は今の制度で全国的にというか複数の県を跨っているときに、自分のところだけ問題だから自分のところだけ止められるという制度になっているのかという話を聞いているのだが。地域的に限って取り消すなんてことは出来ないのではないか。

(経済産業省) 登録の取消しは、登録としては1つの事業者、全国事業者、国として登録している1つの事業者なので、全社単位でしかできないけれども、福島県でだけ3カ月間停止しろとか、そういうことは国としてもできるという理解である。

(高橋部会長) ただ、それでも並行権限が要らないという理由にはならないのではないかと。自分としてきちんと迅速に命令だけは出したいという並行権限を別に与えたって悪くないと思うのだが、それでもだめなのか。

(経済産業省) 我々として絶対だめだと言うつもりはなくて、最初に言ったとおり、そういうことも全都道府県

で引き受けていただける、不作為の責任を負ってでも各県が、もろ手を挙げて都道府県が並行権限をくださいと言うのであれば、それが確認できれば、我々としてはやぶさかでない。

(磯部構成員) 危険等防止命令を経済産業大臣の登録を受けた、登録電気工事業者に対して出す事例というのは例えば年間どの位か。

(経済産業省) 現状においては過去5年間、1つも例がない。実際には命令の前の指導みたいなことを結構首都圏で、そこでおさまっている。実態としては正直申すと、そういうことが起きている。

(磯部構成員) その指導というのも、指導してくれと地元から要請があるから。

(経済産業省) 現状においてはそういう指導の要請も調べた限りでは過去に例がない。それがそういう必要性について我々が疑問に思っているところである。

(山本構成員) 今の話によると、処分までいった例というのは過去5年間でないということと、現状では自治体から問題になる事例が国にそれほどたくさん上がってきているわけではないということ。ただし、今まで権限がそもそも経済産業大臣にあったということがあるので、それで自治体から何も声が上がってこなかったということも考えられる。自治体で現実にはどのような問題があるかということをよく調べ、立法事実を少し広く考えていただいた上で対応してもらえればと思う。

(経済産業省) 御指摘のとおりだと思っており、我々としても例えば去年の弊省所管の競輪の関係でも似たような事例があったと承知しているけれども、例えば連名でアンケートをすとか、そういった形で事態が明らかになれば、それに合わせて柔軟に対応したいと考えている。

(高橋部会長) それでは、実態を把握していただいて、2次ヒアリングまでにまた御検討をいただければと思う。

<通番 41：鉄道事業・一般乗合旅客自動車運送事業の輸送実績報告等の提出先の国から都道府県への変更（国土交通省）>

(高橋部会長) 情報提供の仕組み、共有の仕組みを考えていただくというのは非常にありがたい。必要な交通事業者の情報はどの範囲を考えているのか。どのようなものが適当な情報か。

(国土交通省) 地域によって違うかと思うが、多くの場合、実際の具体的な路線でどれぐらいのお客様が乗っているか、あるいは収支はどのような状況にあるのか、そういったところが主な関心事項だと考えている。現在の報告制度では、これらの情報そのものが報告書の中に入っているわけではないが、地域によっては、自治体、国、交通事業者などの関係者間で地域公共交通についてのいろいろな議論をしている場があり、そういった場では、その土地の関心事項にあわせて、今申し上げたようなデータについて、報告書に載っているものはもちろんのこと、報告書に載っていないようなものについても、自治体側が必要とする情報について、こういう範囲で出せないかということ個別に御議論されており、これを踏まえて、交通事業者としても、出せる情報があれば出していただくといったことを実態としてやっており、これをベースに対応していくことになるのではと考えている。

(高橋部会長) 事業者の同意がないと出せないというのでは、必要な情報を取得できないため、そこはきちんと制度的な仕組みの中で出るというような仕組みにさせていただかなければ、事業者が嫌だと言って、地方公共団体が入手できないという仕組みだと困ってしまう。地方公務員は守秘義務があるため、余り事業者が見せたくないというのは、なかなかどうかというようにも思うが、どのようにお考えか。

(国土交通省) 国土交通省としても、事業者の同意の有無だけではなく、地域公共交通施策に必要なかどうか、という観点の基本となると考えている。この報告書には、本来地域公共交通の政策に余り直接関係ない、例えば企業の借入金のような情報も含まれているため、そういったものの扱いはもちろん慎重に考える必要がある。

また、自治体から、事業者自身が持っていないデータの提供を求められることがあるので、これについては、事業者がどこまで整理して出すことができるかという観点からも検討する必要があるのではと考えている。例えば、路線ごとの収支について、赤字か黒字か、あるいは黒字だったら幾らだとか、赤字だったら幾ら赤字なのか、といったデータを出せないかという話があるが、複数の路線を持っているような会社は、そもそもそのようなデータを算出していない場合が多く、共通経費等のようなコスト部分をどのように割り付けるのかとかいった技術的な検討も必要になるため、路線ごとにいろいろなデータを出してほしいと言われても出せないケースがある。そういったケースについては、事業者にどこまで計算をしてもらって、データを用意してもらうのか、その都度議論して対応するというところでいいのではと認識している。

(高橋部会長) その都度か。これからの新しい仕組みの中で、そこは線引きして、かつちりしたものをつくって

いただくことはできないのか。

(国土交通省) 全事業者一律に、路線ごとの収支について、コストの割り振り・計算方法を定めることはやればできるかもしれないが、これは難しい議論であり、ルールをすぐにつくれるかという点、それはなかなか大変なのではないかという気がしている。むしろ、個別の議論の中で、〇〇という路線に係るデータについて何らかの形で出せないかということ、協議会などで議論して対応するという点でやるのがいいのではと考えている。

(高橋部会長) 個別協議事項というものがあっても別に構わないと思うが、やはり地方公共団体にとって最低限これだけはしておきたいという情報もあると思うので、そこは地方の意見も聞きながら、最低限ここは出す、ここは事業者との関係で、個別協議みたいなのが残るかもしれないが、そこは地方とよく相談していただいて、線引きをしていただければありがたいと思うのだが、いかがか。

(国土交通省) 私どもは、決してデータの提供に消極的な立場をとっているつもりはない。かなりのデータは、鉄道の場合だと、鉄道統計年報という形で掲出している。そのような公表データでは足りないという話になった際はこの路線のこの部分の、例えばお客さんの数がわからないのかとか、そういったことが焦点になってくるかと思うが、そこについて、このような計算方法でこうやって出したらいいということを制度として一律で決めてしまうのはなかなか難しいのではないかと考えている。

(高橋部会長) バスについては、公表の制度がないのか。

(国土交通省) バスについても、鉄道と同じように、我々が求めている情報の中から、まとめて統計として公表している部分がある。

(高橋部会長) 同じ項目か。

(国土交通省) 同じ項目と、必ず全部一致しているわけではないが、考え方としては同じで、全国の数字でどうなのか、規模別・ブロック別でどうなのか、そういった数字は出しているものがある。一方、今回の御提案の一番の関心事項である路線別の収支だとか、特定の区間の利用者数については、構造としては鉄道と同じであり、個別に協議の中で対応させていただく形になるというのが基本的な考え方である。

(高橋部会長) 今の話だと、自治体が求めているのは、今の報告書や公表資料からは出ていない数字だと国土交通省も持ち合わせていないということか。

(国土交通省) それぞれの自治体のケースによって求める情報は違うと思うが、そういう例は当然あると思う。例えば、自分の自治体のエリアの、特定の駅間だけの利用者数を知りたい、といったニーズは想定されるが、そういったことは当然あると考えており、そこまでの個別具体のデータは国土交通省では持ち合わせておらず、その大量のデータ提供を全ての事業者に求めていくかどうかということは検討が必要だと思う。

(高橋部会長) 自治体にとって知りたい情報がどれかということが、公表資料としてあるのであれば、そこは最低これがあるということは明示していただいて、自治体にわかりやすくしていただくというのが第一。国土交通省に出してもらっている年報や公表資料の中に入っていない項目もあるのか。

(国土交通省) 然り。

(高橋部会長) その中で自治体を知りたいというものもあるかもしれないので、表みたいなの程度わかりやすくしていただくということが重要で、国土交通省が持っていない、公表資料でわかる資料、国土交通省は把握しているが公表していない項目、さらに言うと、国土交通省ですら知っていない項目があると思うので、表か何かにして整理していただくとありがたい。問題は国土交通省が知っていて、自治体に公表になっていない資料の中に、本当に自治体にお知らせできるような項目があると考えている。そこは整理していただきたい。

(国土交通省) 承知した。資料の形で整理したいと思う。我々は基本的に地域公共交通の議論をするときに、資料を出し惜しみするつもりはない。

(高橋部会長) 事業者にも依頼しても、公表されていないことを理由に断られる、出したくないと考えている事業者だって多いと思う。要するに、制度として求められておらず、国土交通省に出しているが公表していないのだから提出を拒む事業者だってあると考えられる。そこは国土交通省として、表として整理していただく。それが自治体にとって本当に満足がいくような措置になるかどうかは、すり合わせてみないとわからないので、2次ヒアリングまでにすり合わせていただければありがたい。

(国土交通省) 自治体が入手困難なもので、データとして特に必要と感じているものは、恐らく路線別収支などかと思料している。

(高橋部会長) それは聞かなければわからないので、まずは事務局を通じて自治体と2次ヒアリングまでに詰めていただきたい。そこは決め打ちしないで、一旦事務局を通じて確認していただきたい。

(国土交通省) それは事務局を通じて聞いていただけるといことでよろしいか。

(須藤参事官) 進め方については今後、国土交通省とも御相談させていただきたい。

(山本構成員) 自治体の最初の提案も、経由という話から出発していて、お互いの意思の疎通がうまくいっていないところもあるかと思うので、具体的に話があったように、自治体の実際のニーズを把握しながら、項目ごとに情報を整理し、検討していただきたい。

(国土交通省) 基本的に我々は、地域公共交通について、自治体とぜひ一緒に議論したいと考えている。そういう意味では、地域において、本当にこの情報欲しいのだけれども出てこないのだというニーズが具体的にあるのであれば、それはぜひ言っていただきたい。その際、いろいろな事業者の多くが出したくない、あるいは制度上出すのはどうかというところがあったとしても、個別にうちの会社はこれを出してもいいということがあれば、それは拒む理由がないと考えているので、できるだけ地域の公共交通の議論に役立つように情報は共有すべきだと思っているので、対応を検討してまいりたい。

(勢一構成員) 情報共有する方向で御検討いただけるといことで、それは感謝申し上げます。鉄道の統計年報という形で統計の情報が公表されているとのことだが、一般の人も見ることができるのか。

(国土交通省) ホームページでも公表しており、どなたでもご覧いただける。

(勢一構成員) 統計情報をきちんと把握して施策を打つというのは自治体にとっても重要なことだと思うが、今回の提案は、経由というように形で、自治体が情報が行くべき主体であるという認識を持った体制にしてほしいという部分もあろうかと思う。一般の情報が手に入るのだからきちんと集めるべきであるというだけではなくて、地域交通のあり方に責任を持つ地方自治体にとっては、当事者として情報を受け取れる仕組み、制度自体がそういう考え方のもとでつくられているということ自体も、制度として大事なのではないか。自治体にとっても大事なのではと思うので、情報共有のあり方を、体制として事業者の側もそれがわかるような、そういうものであるということを理解して情報を出せる形になるよう工夫をお願いしたい。

(国土交通省) 全くそのとおりだと思っており、従来地方公共団体は地域公共交通施策に必ずしも深く関与してこなかったような地域あるいは時期があった。このため、国土交通省としては、地域ごとに協議会、会議体を設け、その場で自治体を含むいろいろな関係者に集まっていたいただき、様々な議論や情報共有を図るといやり方でやってきているので、ぜひそういった観点で進めさせていただきたい。

(高橋部会長) 引き続ききちんとした制度化に向けて御協力いただきたい。

<通番 42：自家用有償旅客運送による少量貨物運送の手続・要件の見直し（国土交通省）>

(高橋部会長) 少量貨物について、一般乗合旅客自動車運送事業者のみが許可なく認められているというのは、どういう理由なのか。

(国土交通省) 一般乗合旅客自動車運送事業者による少量貨物運送については道路運送法において規定されているが、ルートを決めて大きなバスが走っているというのが通常のパターン。その中で、空いている座席等、空間を利用して配送を行っているというのは、以前から一部地方部等において行われていたところかと思う。それについては、車両自体の大きさというのものもあるし、路線自体が一定のルートを走りながら公共の役割を果たしているということもあろうかと思う。

(高橋部会長) バスだから多少余裕があるので乗せることができる、バス事業というのは公益性がある、という2つの御説明だったと思うが、それならば自家用有償旅客運送も同じ話になるのではないか。

(国土交通省) バスの旅客の許可については、車両の安全性や運転自体について、一定の要件を満たして運行されているものであり、また、歴史的にも、ところどころ少量の貨物を運ばれるという実態も行われてきたところ。

一方で自家用有償旅客運送については、許可制ではなく登録制となっているが、それ自体について、通常、その車両も小さなものを使われることが多いと考えられるし、貨物の観点は特段配慮されていないというのが中心的なところかと思う。

本来、貨物を運ぶのであれば、きちんと貨物自動車運送事業法に基づく許可をとる必要があるところであるものの、大きなバスを使って路線を定めて行っているところについては、歴史的な経緯も踏まえて認めているというのが、この道路運送法の趣旨かと思う。

(高橋部会長) 地域交通の状況は大きく変わっているので、確かに歴史的な経緯があって認められたかもしれないが、同じような必要性があって、一般自家用旅客有償運送についても少量貨物をやっていただくことが結構意味のある時代になってきていると思うので、そこは歴史的な経緯だけで違うというのは、あまり御説明としては納得できない。

(国土交通省) 歴史的な経緯だけと申し上げているわけではなく、現に過疎地において旅客について許可を受けている自動車に貨物を積まれる場合は貨物について許可を受けていただいているところ。旅客の許可を受けて運行する者が貨物も積んで運びたい、貨客混載をしたい場合は、貨物の許可をとっていただく。

(高橋部会長) バスについてか。

(国土交通省) 主にタクシーなど車両が小さい場合かと思う。

(高橋部会長) バスについては許可なく認めているのだろう。

(国土交通省) バスについては一定の重さまでは認めているところ。制限はかけており、一定の重さを超える場合は当然許可をとっていただくことにしている。

(高橋部会長) 少量とは何キログラムか。

(国土交通省) 物によって条件が異なるが、基本的に350キログラムである。

(高橋部会長) 自家用有償旅客運送では大型車両は使わないということか。

(国土交通省) どういったパターンでやられるのかというのはいろいろあると思うが、自家用有償旅客運送自体、営業の許可をとられずにやっていたらっしゃるところ。

(高橋部会長) 場合によっては、バス並みの車両を使っていらっしゃる事業者もいるのではないかと。

(国土交通省) 基本的に旅客自動車運送事業ではカバーできないところを自家用有償旅客運送でやっていると思う。車両の要件も運行の要件もきちんと満たされているのであれば、恐らく許可をとっているのではないかと。より小さな車両で行うような営業許可をとって行われている旅客の運送については、実際にはその地域の旅客の需要に対応するために、従来の路線バスのような形ではなかなか対応が難しいということで自家用有償旅客運送をされていると思う。

(高橋部会長) 去年の提案で、自家用有償旅客運送について、車両だけは使っているという例があったと思う。

(国土交通省) 車両の大きさだけの話ではなく、一般乗合旅客自動車運送事業については、バスを運行することについて、定時性や運行の事業計画、ドライバーの資格等も含めて一定の基準を満たして許可を受けておられるところであり、こうした点も踏まえて少量貨物の運送の特例が認められているということ。

小さな車、タクシー等で行われているものは、貨物の許可を受けていただいているところ。それ自体、貨物について、客のニーズにきちんと対応できるのかどうか。その辺を見ていく必要がある。また、安全性についても見ていく必要がある。そういう違う法体系のフィルターをかけていく必要がある。

(高橋部会長) これだけやっている時間が無くなるので別のトピックに移る。「同意が要る」とは、法令では意見聴取ということになっている。たしか許可をする際には意見を聴取しなければいけないということになっているだけだと思うが、その理解でよいか。事務局、許可要件は何に書いてあるのか。

(須藤参事官) これ自体は道路運送法の78条の3号で、国土交通大臣の許可を受けて地域、期間を限定して運送の用に供することができる。これに貨物運送が入るとのことだと思うが、この運用について定めている自動車局長通知の中で、運輸支局長が判断する際に、当該地域の物流量の状況や住民の貨物運送に係るニーズ等について、必要に応じて当該地域の住民、地方公共団体、業界団体、その他の関係者から意見を聴取して判断するというようになっている。

(高橋部会長) それは通知か。

(須藤参事官) 自動車局長から各地方運輸局長、沖縄総合事務局長に出している通知である。

(高橋部会長) 事務連絡か。そうすると、要するに意見を聞けというだけの通知である。なぜ全ての貨物事業者の同意が要るのか。そういう運用をしていたら、憲法違反だと思う。

(国土交通省) 「全ての」というところについては、提案団体から「全てのところを確認してくればよろしいか」と相談されたと聞いている。

(高橋部会長) 確認というのはどのような意味か。反対だという意見を確認して出してもいいということか。意見を聞いてというのは、同意をとれという話ではないのだから。

(国土交通省) 意見を聞けというのは、まさに意見を聞いて、その上で判断するということ。

(高橋部会長) それだけをもって不許可にはしないのだろうということを行っている。

(国土交通省) それは状況によって判断ということになる。

(高橋部会長) それはあり得ない。単に少数の事業者が嫌だと言っているだけで不許可にするという制度はあり得ない。

(国土交通省) 意見を聞いて判断するということであり、御質問は、1人でも反対すれば不許可なのかということだと思うが、それは全体の数がどうなのか。

(高橋部会長) それは結局、客観的な事情である。反対しているからということだけではなくて、地域交通の全体の中で多少の人間が反対していても許可するし、それは状況次第だという話か。

(国土交通省) 状況次第だと思う。

(高橋部会長) 同意を求めているというのは、そういう意味でも国交省の通知に反した取り扱いだということで承ってよろしいか。

(国土交通省) 我々が聞いているのは、提案者のほうから「全員の同意を得てくれればよいのか」というお話があったとのことだが。

(伊藤構成員) 提案団体からは、運輸支局に貨物の許可をとりたいと相談しても、事業者を説得して同意を持ってきなさいと言われるということなので、それは先ほどの通知の趣旨からすると間違っていると理解してよろしいということか。

(国土交通省) 提案団体からは、「全ての事業者について確認をしてくれればいいのか」との質問があり、運輸支局としては、「それであれば十分であろう」という返事をしたと聞いている。

(伊藤構成員) 確認した結果、反対する事業者が幾つかいたというけれども、自治体としては地域交通のあり方として貨物運送をやりたいので許可してくださいと言ったときには、それは当然運輸支局としては許可をするのか。

(国土交通省) 許可をするかどうかは状況判断である。

(伊藤構成員) するかどうかはもちろん状況判断というところになるのだろうが、前提として許可をしても当然構わないということか。

(国土交通省) 状況を踏まえてそれを判断することになる。なので、どちらか一意的に結論があるということではないと思っている。このときは、実際にリストを作られて、ここの確認をとってくれればいいのかというお話があり、「もちろんそれは確認をとられれば構わない」というお話をしたと聞いている。

(伊藤構成員) 確認と同意をとりつけるということは全く違うことなので、そこは自治体の側からすれば、きちんと線引きをして明確にしてほしいという趣旨であるし、先ほどの通知が現場の運輸支局に誤って解釈されているようだ自治体としても大変困るので、そこはまず何とかしてほしいというのが提案の趣旨だと理解している。

(国土交通省) 繰り返しになるが、このお話があったときは、「こういう形で確認すればいいか」というお話があって、「それであれば十分だ」というお話をしたところ。誤っているかどうかについてはそれ以外のお話が無かったかどうかということかと思うので、明確にはお答えしにくいですが、いずれにしても、その地域の状況を聞いて、その上で判断していくことになると思う。なので、一意にどちらかでなければならぬということではなく、状況をよく聞いてということだと思っている。

(高橋部会長) 事務局は提案団体の支障をどう把握しているのか。去年もそうだったが、本省で言っていることと地方の運輸支局でやっていることがずれる場合が結構あって、それは去年の事例でも問題になっていたようなところがあるので、そこは紛れがないように。確認というのは意見の確認であって、反対、賛成の意見分布ははっきりしていることが重要だと。その上で地域交通の全体の観点から、総合的に運用するのがこの通知の趣旨であるということに改めて徹底していただく必要があるのではないかと思います。そこはいかがか。

(加瀬次長) 提案団体からのヒアリングの際の受け答えでは、中国運輸局から県内の参入者全ての合意を取り付けるよう指示されたのかということに対して、提案団体は、明らかに全てと言われてはいないが、地域の総意というものは求められているという答えであった。

(高橋部会長) 地域の総意と言われると、全事業者の同意が要るのではないかと思います。そこは明確にさせていただくのがありがたいと思うが、如何か。

(国土交通省) その点は、どうでなければならぬということではなくて、しっかり聞きながら実質的に判断していくということだと思っている。

(高橋部会長) もう一点、地域公共交通会議にこの事案だけ貨物事業者に入らせていただくというのは無理か。

(国土交通省) 地域公共交通会議は旅客の観点で立てられている。

(高橋部会長) 旅客が成り立つかどうかの観点があるので。少量貨物というものがあるのがプラスアルファで事業として成り立つかというのは、旅客事業に密接に関わるのではないか。

(国土交通省) それは旅客の側から見たときは何らかの形で関係があるということかもしれないが、貨物については、貨物をまさに維持することがその地域においてどうなのかという観点で考える必要がある。旅客については、旅客の観点で地域公共交通会議を立てられていると思う。これ自体は、その地域において貨物がきちんと回っていくかどうかという観点であるので、その観点での会議にはなっていない。

(高橋部会長) それは貨物の方が回っていかないということを交通会議で言って、それが全員で納得するかどうかの話なのではないか。

(国土交通省) ただ、地域公共交通会議はメンバーも旅客の観点で基本的に主要メンバーが固定されていると思う。ご指摘の話だと、そこに貨物のメンバーが入って、その観点での貨物の関係者がきちんと入っているのかどうか。

(高橋部会長) それはどんな方か。

(国土交通省) 貨物の事業者というのは当然出てくると思う。また、間接的にそれがどこまで関係するか、いわゆる利用者に関係するほう、荷主。

(高橋部会長) 荷主。

(国土交通省) 旅客というのは実際に事業者だけではなくて、使う人が入っているの、その荷主側、送る側。それから、受け取る側としての荷主。場合によっては個人かもしれない。

(高橋部会長) 個人レベルまで入れるというのはなかなか難しい。

(国土交通省) 宅配など、どこまでを範囲に含めるかによると思う。

(高橋部会長) そこは地方公共団体が代わればいいので。

(国土交通省) 幅はいろいろとあると思う。

(高橋部会長) 貨物業者だけが入っても貨物の観点が徹底されないというのは理解したので、代わりにその場合だけは他の貨物の観点を入れられる有識者とか、必要な利害関係人を一緒に協力して欲しいと言って入れるということも可能ではないかと思うので、そのような可能性も御検討いただきたい。

<通番 15：町村の都市計画に係る都道府県同意の廃止（国土交通省）>

(高橋部会長) 最後の言葉が不可解。協議ルールの定着ができれば廃止できるというのであれば、そのような明確な結論が出ることは可能であると考えられるが、できないということか。

(国土交通省) 閣議決定では、留意事項の定着状況を踏まえて、廃止を含め結論を得るとなっているため、もちろんその定着が進んでいけば、廃止を含め結論を得るべきということは重く受けとめたいと思っている。

(高橋部会長) 今の御説明、もう少し明確に。要するに、定着をした段階で廃止という結論に今年度到達することができないのか、ということである。

(国土交通省) 定着状況が今ご説明したような状況であるので、これからできる限り早く、実際に十分に透明化、円滑化した協議が進むよう、留意事項の定着を進めていきたい。

(伊藤構成員) 確認であるが、この間、協議ルールの定着に向けて取り組んできているということであるが、その際、分権の提案で町村の都市計画決定に関する同意廃止という議論があることと、市の方については同意を廃止しており、様々な事例が出てきている。そのようなことを踏まえて、十分に対応するよう都道府県の担当者には伝えている、という理解でよいか。

(国土交通省) もともと平成 28 年に運用指針を改正した際に、この閣議決定についても明確に触れている。具体的には今回、留意事項の定着状況を踏まえて結論を得るとされたことを踏まえて運用指針を改定しているためよろしく願う旨を記載している。また、その後も、自治体との会議の中で、口頭で必ずそのようなことを申し上げている。最終的には自治体が作成を判断するものであるので、残念ながら、現時点ではこのような状況になっているということである。

(高橋部会長) 国土交通省としても定着に向けてある程度努力されたということは当方も否定しないが、この状況は、少なくとも都道府県に対して協議、同意付きでない協議の意義が必ずしも十分に理解されていないということであると思われる。

国土交通省が、同意付きの協議ではなく、協議で今後実施していくということの意義を十分に示すことが極

めて重要であり、結局、協議し、根拠がある指摘を受ければ、市も変更した事例がある。なおかつ、ある程度同意付きでなくとも、しっかりとしたルールで粘り強くお互いに話し合えば、合理的なところに結論は落ちていくはずであるが、そのようなところが十分に定着していないということについては、申し訳ないが、例えば支障があるというような形で、同意付きでない協議の意義を、国土交通省自身が過小評価しているのではないか。この資料を見ているとそのようにしか思えないが、その点は如何か。

(国土交通省) そのようなことはない。同意の有無よりも、むしろ協議を十分に実施する、県と市町村との間で協議を尽くして結論を得ていくというプロセスが大事であると認識しており、それに対応したのがこの留意事項であると考えている。まずはその点をしっかりと徹底したいと考えている。どちらかに誘導しようといった他意を持ったものではない。

(高橋部会長) ある程度の定着が図られた段階で廃止をするということは、今年度決断できないのか。2年間で定着させ、2年後に廃止するという結論を出すことは不可能か。

(国土交通省) 定着に向けた取り組みは、資料にも記載しているとおおり、できるだけ迅速に行っていく。しかし、相手のある話であり、都道府県の意向もあるため、いつまでということは難しいが、できるだけ努力はさせていただきます。

(伊藤構成員) 提出資料の4ページの事例を見ると、むしろ、別に同意がなくともこれ程上手く、と言うと語弊があるが、意見が当初相違していても調整がついた事例であると理解できるため、このような事例を示しながら都道府県に対して、このような形の協議を進めていけば、町村としても納得のできる形で決着がつく。必ずしも、同意という権限を背景にして、最後に同意権を発動する、という脅しで行っている訳ではない。そのような形でより定着状況を実際に進めていく取り組みが必要であると思うが、この点は如何か。

(国土交通省) 4ページについては、町村の自主性が損なわれたという話があったため、実際にどのようなことなのかを調べたものである。その結果、広域的な観点あるいは県の都市計画との整合の観点のやりとりというより、より前段の、そもそも都市計画の基本に合致していないような事例が大半であることがわかったということ述べているものであり、この事例があるから同意が必要であるということ説明しているものではない。町村が自主性が損なわれたと言っているものについて、今回調べた限りでは自主性が損なわれたと判断されるようなものではなかったということである。

一方、広域調整の必要性、協議の必要性については、市との関係で様々な支障事例が出ている。県における広域的な観点と市において実際のまちづくりを行っている観点で、立場の違い、意見の相違が出ることは当然あり得ることであるが、そのような部分をどのように調整していくのが良いか、同意付きが良いかどうか、ということでこれまでも議論しているところ。

先ほど部会長からもお話があったが、市との関係の同意については既に廃止となっており、国土交通省としても、その部分について廃止を戻すつもりは毛頭ないが、支障事例があることは非常に問題意識を持っており、今回協議ルールを定着させるということは、市と県の間においても当然適用されるわけであり、この協議ルールを一日も早く定着を図っていきたいと考えている。定着に向けた取り組みが不十分ということについては、御指摘も踏まえ、これから力を入れていきたいと考えている。

(高橋部会長) 広域的な支障事例といっても、市側がどのように受けとめているのかがわからないと、本当に広域的な、つまり全国的な観点からの支障事例であるかどうかはわからない。したがって、繰り返し市側の見解を確認するよう申し上げている。しかし、国土交通省は、まさに県が広域的な観点から支障であると考えれば、それは全国的に支障であると言っているとしか思えない。それは違うのではないか。

(国土交通省) 最後の6ページにもあるが、県が定めている都市計画区域のマスタープランとの整合が議論になるが、都市計画区域のマスタープランについては、もともと関係市町村と調整した上で作成している。それと実際に市町村が定める都市計画、地区計画などが合っていないと、その市だけではなく、周辺市町村との関係でも難しい問題となるため、その点について十分に調整をとることが必要と考えている。

(高橋部会長) それは例外的な話であり、要するに、自分も意見をして、ある程度反映させられたマスタープランであるという話。是正の指導など、自治事務についても国土交通省が持っており、しっかりとした技術的な助言を行えば良いのではないか。

(国土交通省) 県から市町村に対して是正の権限はあるが、それは事後的となるため、都市計画の性質上、決定前の調整が必要である。

(高橋部会長) その点は以前にも話したが、様々なやり方があるのではないか。1点このような事例があるから

とって、全てできないという話の根拠にはならないため、そこは御配慮いただきたい。繰り返しとなるが、これは随分長い間をかけて、廃止と結論を得るということが、このままで結局できないというのは、当方も納得できないところがある。そこは、定着が図られていないということであれば、図るだけの時間的な余裕を持って廃止する方向で進めていただければ良いのではないかと。時間の関係上、もう議論できないため、その点は2次ヒアリングまでに、さらに事務局を通じて御調整いただきたい。引き続き、是非御検討のほどよろしくお願ひしたい。

<通番 48：建築士審査会の委員任期の条例委任（国土交通省）>

（伊藤構成員）ニーズがあるかどうかと御説明されたのがよく理解できないが、今回、都道府県から提案があるということと、実際に、例えば参酌基準にして条例委任した結果、現行の任期と同じまま置くということも、それとも変えるということも自治体側の、都道府県側の判断ということで、分権の枠組みから言えば、仮に現行と同じような規定を置いたとしても、それを都道府県が自主的に判断できるかどうかということが今回の提案募集方式をとっている地方分権改革の趣旨である。実際にそれを実施するかどうかは、別段、国が気にすることではなく、都道府県の自主性に委ねてほしいという趣旨で今回のこの仕組みが成り立っている。これは先行している建築審査会、他にも様々な審議会や審査会の委員の条例委任をこの間、行っているが、その文脈で出てきた提案であることを御理解いただきたい。

また、御説明の中で特定行政庁の意向ということで、302自治体とあるが、仮に前回の建築審査会の条例委任で負担を感じているとしても、今回の建築士審査会は都道府県の審議会ということであるので、都道府県としてはそれなりの体制はあると思われる。この特定行政庁のデータが出てきたとしても、余り説得力がないのではないかと考えているが、この点は如何か。

（国土交通省）ルールを変えて対応するというところからすると、本音を申し上げると、自治体の方々に喜んでいただきたいという思いがある。それが聞くところと、本来の思いとが違っているというのは、非常に忸怩たるところであり、その点の乖離をできれば狭めていきたいと考えている。

（伊藤構成員）恐らく、どこに聞いているのかによって意向が自治体の側でも異なり、国土交通省からすれば、特定行政庁ということから、建築関係の部署に聞いたかもしれないが、今回の分権の提案は、それぞれの自治体の長が、首長も確認して責任を持った立場で御提案いただいているため、そのような御懸念は当たらないのではないかと。

（国土交通省）御指摘のとおり、当方が聞くのは国土交通省と日頃付き合いのある建築担当部局であり、もちろん私も県にいた経験から、土木部だけではなく企画部や政策部などがあるため、そのようなところの意向というのは、当方は直接伺うような立場にはない。したがって、その意向も聞かせていただければ、今後どのようなニーズで、円滑に話ができるかということはあるかと思う。そのところは、引き続き事務局とよく意見交換をさせていただきたいと考えている。

（高橋部会長）ニーズ調査は分権部局と一緒にやっていただくというのが各省との約束であるため、そこは是非そのようにお願ひしたい。

その際には様々な方法があり、一括条例委任という方法や、希望する都道府県だけ条例で、要するに、条例で定めた場合はこの限りではない、と書けば良いという話もあるかもしれないため、その点は是非いろいろと御検討いただきたい。

（山本構成員）先ほど建築審査会に関して、条例で定めることとしたところ、事務の負担が増えたということであるが、要するに、2年と条例の中に定めなくてはいけなくなったため、その負担が増えたということか。

（国土交通省）然り。

（山本構成員）それは法律上、2年と画一的に定めていたため、一条追加し、2年と記載しなければならなくなったということ。昔の状態から一言書き加えなくてはいけなくなったという負担が増えたのは確かであるが、それをどのように評価するかという際には、画一的な法律の状態の方に問題があり、それが原因であるということも考えなくてはいけない。そのような状態を改める際の手間は、あまり重視すべきことではないのではないかと認識している。

その上で、今、説明されたように、もしそのようなことを避けようというのであれば、例えば法律上は2年としておき、条例で別段の定めを置くことができる、というような方法もあるため、その点は様々な工夫の仕方があるのではないかと。是非御検討いただきたい。

(国土交通省) 様々な書き方があるということであるが、当方は内閣として法律を提出する際は、様々なところとの調整が必要であり、特に内閣法制局などとも条文の書き方については議論しなくてはならないため、どのような書き方が可能であるのかということは、この場でその方法がとり得るといふこと明言しにくい、そのような点も含めて事務局とはよく整理させていただく。

(磯部構成員) 加えて、今の条例改正は一度の手間で、今回群馬県が言ってきているのは2年に一度、ほぼ再任する率が高いのにそれを2年毎に行わなければいけないものを、せめてもう1年少し、省力化が図れないかということであるので、これはこの先も続く手間である。したがって、そのような意味ではもう少し何とか解消できる負担があるのではないかということであり、その負担にも御配慮いただきたい。

(高橋部会長) こちらからお願いしたいことはほぼ尽きたと思うが、是非当方の思いを受けとめていただき御検討いただきたい。引き続き、2次ヒアリングまでによりしくお願いしたい。

<通番 34：産業廃棄物処理施設の設置者における特例の対象となる一般廃棄物及び処理施設の拡大（環境省）>

(高橋部会長) 本件については、提案事項が2件あるため、1件ずつ質疑を行いたい。まず、熊本市の事例であるが、廃石膏ボードの破碎施設については、もともと産業廃棄物処理施設の許可の対象になると事前に伺っていたが、環境省の説明によると、産業廃棄物処理施設の設置許可の対象ではないということであるが、どういった見解の違いなのか。

(環境省) 資料の71ページの熊本市の資料をご覧ください。囲いの中の2つ目の矢印であるが、この中で「また、廃石膏ボードの破碎施設は、廃棄物処理法第15条の許可対象施設に該当しないため」と記載してある。これは熊本市の指摘のとおり、廃石膏ボードはほとんど産業廃棄物として出てくるものである。したがって、産業廃棄物の処理ルールが適用されているが、産業廃棄物の中でも廃石膏ボードは非常に多く出るわけではないなどの様々な事情を考慮して、現状では、施設設置の許可対象という規制の対象にはなっていない。

したがって、この法第15条の2の5の特例において、産業廃棄物処理施設設置許可対象になっているものについては、同じ施設で一般廃棄物を処理しようとした場合に、一定の手続きは行う必要はあるが、二重に設置許可をとる必要はないといった制度にしている。しかし、そのようにして設けている特例措置が、残念ながら廃石膏ボードの破碎施設については、法第15条の産業廃棄物処理施設の許可対象施設でないため、特例の対象にならないということである。

(高橋部会長) それはみなしでできないか。要するに、もともと廃石膏ボードの破碎施設は許可の対象にしていないのだから、その破碎施設についてはもともと法でコントロールする必要がないということではないのか。だから、一般廃棄物処理施設の設置許可がなくても、それは特例の対象になるとみなしをしても、特段生活環境上の影響がないように思われる。みなしを置けばこの支障は解消できるのではないかと思うが、そういったことはできないのか。

(環境省) 通常、一般廃棄物として廃石膏ボードが出てくる場合、まさに災害対応の場合であるため、我々ももう一つの特例措置、災害廃棄物の処理を行う場合の施設設置の特例を設けている。

(高橋部会長) 片方の特例ではなくて、両方の特例使えるように検討いただきたい。

(環境省) 検討させていただきたい。また、補足であるが、先ほど環境省資料の29ページで現行の制度を説明させていただいたところであるが、資料の中で法第8条の民間事業者等による設置と記載している箇所がある。例えば廃石膏ボードであってもそうであるが、現在、一般廃棄物処理施設を民間事業者が設置する場合には、資料にあるような相当慎重な手続を経て設置されている。法第15条の2の5については、産業廃棄物処理施設の設置の際に、一度同じ手続をとっているのであれば、緩和してもいいのではないかということであるが、今回の熊本市の事例の場合、産業廃棄物の処理施設設置の際、こういった手続は行っていない。

(高橋部会長) 要するに、廃石膏ボードを受け入れるだけの話であるから、その意味では生活環境上の支障はないように思う。単に、現に産業廃棄物として処理している廃石膏ボードを受け入れるだけの話であるので、検討していただきたい。

(環境省) それは高橋部会長の指摘を踏まえ検討させていただきたい。

(高橋部会長) もう一つの特例であるが、これは災害に自治体自身が被災したことを想定して予め条例の制定を求める制度ではないか。自治体自身が実際に被災してみても制定の必要性を感じる場合が非常に多いので、あらかじめ条例を制定するという制度が本当に活用できるのか。例えば、そこは法律でしっかりと決めておいて、条例で別に定めた場合はこの限りでないといったような形にさせていただき、いざ災害が起こった場合には、活

用できるような仕組みをあらかじめ検討いただくことはできないのか。

(環境省) 専門の先生からの指摘なので、当然検討させていただきたい。しかし、一般廃棄物処理施設の設置許可プロセスで、現在法律上、縦覧対象施設、対象期間及び縦覧をどこの場所で行うのかということをもそも法律の中で、条例で定めるとしており、この特例についても、その構造をそのまま引用している。条例で緩和をする場合にも、縦覧プロセスについて、どういった内容を定めるのかということも、同じ構造で法第9条の3の3のところでも用いている。非常災害の場合、条例ではなくて法律でできるかどうかということも法制的な検討が必要かと思われる。

(高橋部会長) 法令上できるかどうかという話だと思われる。そこは検討させていただきたい。

(環境省) 法制的な検討が必要かと思う。検討させていただきたい。

(高橋部会長) それから廃ブラウン管ガラスの溶融処理施設を法第15条の2の5の特例の対象に追加することについてはいかがか。廃ブラウン管ガラスは産業廃棄物として出ないのか。

(環境省) 通常は産業廃棄物、一般廃棄物の場合も両方あると思われる。今回の袋井市の事例で言うと、廃品回収業者が大体テレビやその他のものを非常に格安で引き取り、一定の仕分けをして、有価物を売る事業として行っている事例が多いと思われる。その中で袋井市の事例は、その事業が上手くいかなかったため、ブラウン管を破碎したということだと思われる。今回、袋井市の事例では、我々として詳細は分からないが、静岡県と袋井市で廃ブラウン管ガラスについては一般廃棄物か産業廃棄物かということも法令上検討した上で、最終的にもともと家庭から引き取っていたテレビから出てきたものという理由で、どのような事業を行っていたのか我々は分からないが、自治体としては一般廃棄物だという判定をしている。

(高橋部会長) 伺いたいのは、同様の性状という話にはならないのかということである。特例を使って同様の性状というみなしでできないのか。産業廃棄物処理施設でも処理しているので、産業廃棄物処理施設にも廃ブラウン管ガラスが入る可能性もあるのではないか。

(環境省担当者) もちろんあると思う。

(高橋部会長) だから、同様の性状を有する一般廃棄物ということで、法第15条の2の5の特例の対象として認めていただけないのか。

(環境省) これは非常に希少な事例で、限界事例に近い状態のものだと思われる。通常は廃ブラウン管は家電リサイクル法の規定に基づき引き取られ、家電リサイクルの施設でブラウン管を切断し、鉛を含む部分とそうでない部分という形に分けられる。その後、鉛を含む部分、そうでない部分、それぞれが基本的にはまたガラス材料に使われるというやり方で、通常、ほとんどがこの処理がされている。あるいは、今回は不法投棄となってしまうが、そうでない事例は廃品回収業者がそれぞれガラスリサイクルを行っている状況である。そういった中で、家電リサイクルの施設はもちろん別ではあるが、通常はこういった処理を行う施設はあまり想定はされないの、我々は法律の中で、産業廃棄物について、この施設を許可対象施設としていない状況である。

(高橋部会長) そうすると、希少な事例ではあるが、先ほど回答いただいたように、国としては災害対応を考えなければいけなくて、そういう意味では何らかの措置が要るのではないかと思うが、そういう様々な措置は考えられないのか。

(環境省) 災害は避けようがないので、緊急時の対応というのは、法第9条の3の3の特例を用意している。これについて、先生の指摘は検討させていただいたが、袋井市のケースは基本的には家電リサイクル法という処理体系ができており、袋井市はこれを民間の産廃業者のガラス溶融施設で処理をしたいという意向であるが、他にも処理ルートは複数ある。例えば、家電リサイクル法の施設で、家電リサイクルの仕組みとは別であるが、同じものを処理することは可能である。

(高橋部会長) そのルートは法定のルートとしてあるということか。

(環境省) 特に法律上の障害はないのではないかと思う。

(高橋部会長) しかし、法律上はつきりしていないと、自治体としては持ち込めないのではないか。

(環境省) 持ち込むことは可能である。

(高橋部会長) 可能と言われても、どうして可能かを説明していただかないとわからない。

(福田参事官) 補足であるが、袋井市からリサイクル法の指定法人に、リサイクル法のメーカー不詳ということで、指定法人の方で引き取って処理できないかということについては、詳細な写真も送ってもらって確認をお願いした。しかし、リサイクル法のルートとしては受け取れないと指定法人から回答をいただいた。そうすると、一般廃棄物で処理するしかないのではないか。環境省も、静岡県から相談を受けた際に、これでは産業廃

棄物ではないという見解も示されているようであったので、一般廃棄物の中で部会長が指摘するような何らかの知恵を出しながら、検討方策を考えるべきではないか。

(環境省) 家電リサイクル法の規定に基づく処理というのはもちろんできない。家電リサイクル法の責任体系で、メーカーが引き取るというのはもちろん対象外である。ただし、処理するもの自体は一緒であり、家電リサイクル法におけるリサイクル施設は、施設の設置許可も得ているので、そちらで処理を行うことは廃棄物処理法上は可能である。

(高橋部会長) しかし、それは任意なのではないか。引き取りを依頼しても断られたら、それ以上は依頼できない制度なのではないか。

(環境省) 引き取り義務は生じないが、事業として市町村から委託契約を受けて費用を受け取って、このブラウン管を処理することはもちろん可能である。

(高橋部会長) では、通知か何かで出していただけなのか。

(環境省) 指定法人が家電リサイクル法上の引き取り義務はないというのは、それはもちろんではあるが、施設として許可をとっているのだから、そこで処理できるかどうかは、単純に技術上の問題と、あとは費用の問題かと思う。

(高橋部会長) 環境省としても積極的に後押ししていただきたい。リサイクル業者が引き取り義務はないため引き取れないということであれば、市町村が困ってしまうので、災害対応であるため、指定法人としても協力してほしいということ、環境省からも働きかけをお願いしたい。

(環境省) 働きかけを行うということか。

(高橋部会長) 通知等で働きかけを行って頂きたい。

(環境省) 承知した。検討させていただきたい。

(高橋部会長) その辺をもう少し、幾つか技術的な論点が出たので、2次ヒアリングもあるので、また引き続き意見を交わしていただきたいと思う。他に何かあるか。

(勢一構成員) 制度のたてつけからして提案の直接的な実現が難しいことは、もちろん承知している。廃棄物処理の許可制の仕組みの中での特例というのが、特に法第15条の2の5はそういうたてつけになっているのでできないというのは、制度の仕組みとしては理解できる。

しかし、今回の提案にあるような災害で大量に廃棄物として想定していないものが発生したというようなことや、不法投棄についても同様であるが、従来の枠組みの中で十分対応できないような対象が具体的に出てきたと今回の提案を捉えていただきたい。確かに貴見のとおり、地方自治体のほうであらかじめ平時から備えるということは一つの方法ではあるが、それでもなお対応ができない場合も十分想定できると思う。特に規模が小さい自治体などでは、一般廃棄物の処理は非常に大変であると思われるので、そういう意味ではセーフティネットを少し考えていただいて、今回の提案を、提案内容どおりで難しい場合には何か違うアイデアとして支援できるような仕組みがないかということについても考えていただければと思う。

(高橋部会長) 貴重な意見を頂いたので、検討いただきたい。引き続き2次ヒアリングに向けて協力のほどよろしくをお願いしたい。

<通番46：教員免許に係る制度の見直し（文部科学省）>

(高橋部会長) 免許管理システムは本人だけ閲覧可能にはならないのか。

(文部科学省) これは都道府県のLGWANの中で閉じたシステムになっており、本人が外からアクセスすることはできないため、本人からの請求によって、都道府県教育委員会から書類を発行する仕組みを考えている。

(高橋部会長) 請求しないとわからないのだとすると、修了確認期限の紛れを解消するという点では決定打にはならないような気がするが、そこはいかがか。

(文部科学省) 仮に制度を変えたとしても、所持する免許状を全部集めて、その中で一番新しいものは何かを確定して、修了確認期限を確認する作業自体は変わらないため、それを簡便にするという観点で、証明書のようなものを今、考えているところである。本人から請求していただかないといけないというところは確かにあるが、これが一つの現時点では御回答になるのではないかと考えている。

(高橋部会長) マイナポータルで見られるようにならないのか。

(文部科学省) マイナンバーと接続をする必要があり、そのためには、システム上、1人が持っている免許状の情報をシステムで集約し、それをマイナンバーと接続するという、さらにもう一段階別の改修が必要になって

くるので、まずは免許状を一覧で管理できるようにするためのシステム改修をやってからと考えている。

(高橋部会長) 一緒にやるのはだめなのか。システムを二度変えるよりは一度に変える方が早いように思うが。

(文部科学省) まず今のシステムが、1人が持っている免許状を一覧で管理することができないシステムになっているので、まずそこを改修するのに15億円ぐらい予算がかかってくる。それを確保した上で、次の段階としてマイナンバーと接続できるかどうか、そこは検討したいと思っている。

(高橋部会長) 旧免許状について、合理的なものとしての期限は基本、生年月日しかないのか。

(文部科学省) 恐らく本人にとって一番確認しやすいであろうということで、35、45、55歳という年齢の区切りを入れた。

(高橋部会長) その場合、新たに免許を取った場合については、なるべく制度は一緒のほうがいいのではないかと。本人が認識するという点では申請制のほうがいいのかもしれないが、例えば生年月日か免許状の取得の遅いほうのどちらかというのではだめなのか。原則は新免許状と同じ取り扱いで、生年月日のほうが遅ければそちらの取り扱いを認めるといった形はできないのか。

(文部科学省) 先ほど申し上げたように、旧免許状所持者については、免許状とは完全に切り離して、個人、人に対して義務を課している、生年月日をもって義務を課するという制度設計にしたので、その点と免許状の授与時点を基準にするという考え方が果たしてうまく接続するかどうかということは、法制上考えないといけないということが一つ。

もう一点は、制度導入時であればそういうやり方もできたのかもしれないが、仮に今からこれを二十何年以降に新しい免許状を取得した方について、免許状の授与日で合わせるということにした場合には。

(高橋部会長) 基本はそうだけれども、逸した人は、生年月日が遅かったら生年月日でもよい制度にすると。

(文部科学省) それは遡及適用するわけにはいかない。

(高橋部会長) その限りは本人に利益であり、不利益ではないので、遡及適用できるのではないかと。

(文部科学省) 例えば制度の施行直後に免許を取得した方だと、もう10年以上たつので、今からだと既に失効してしまっている方が出てくる可能性がある。したがって、恐らく遡及はなかなか難しいのではないかと思う。

(高橋部会長) 旧免許状の人は永世であげたのだから、なるべく本人の利益ということだったら、利益措置は遡及してあげても構わないのではないかと。単に効力が停止しているだけであれば教員免許状についてはなくなっているわけではないのではないかと。

(文部科学省) これは現職の教員と現職でない方で分かれており、現職でない方は効力が休眠するだけだが、現職の方については更新の義務を課しており、義務違反ということで、免許状が失効することになる。教育公務員の場合は、免許状が失効すると直ちに失職することになっている。

(高橋部会長) 今の話はまた違うような気がするが。その場合でも、義務違反に対する制裁としては、修了確認期限はどちらかでいいという話にはならないのか。今の段階で失効している人はしょうがないが、現職公務員でそんなことはあり得ないと思うが。

(文部科学省) 現状では、個人の生年月日をもって基本的に区切っているもので、そこで事後的に新しく出た免許状がある場合には、その授与日で見るとなった場合には、かえってそこで修了確認期限が変わってくるので。

(高橋部会長) まずはそんなのだけれども、後ろのほうは生年月日でも見られるようにしたらどうか。

(文部科学省) そこを行政処分というものを介して本人が選択できるようにしているというのが今の制度なので、仮に一切行政処分、例えば届出なり認可なりを介さずに行った場合に、果たしてどちらが修了確認期限になるのかということが、恐らく管理職の方にとっても、免許管理者にとっても、本人にとってもわかりにくくなる可能性がある。そこは一義的に1個に定めるほうが制度としては簡単だろうと思っている。

(伊藤構成員) 恐らく、根本的な解決は先ほど紹介いただいたシステムの構築だと思うが、提案団体を含めて、システム改修のうわさは聞いているが、どういうスケジュールでどうなっているのかがよくわからなかったということなので、その点に関して、スケジュールと制度設計の方向について、ぜひ情報提供を各都道府県教育委員会に対して丁寧に行っていただかないと、システムを構築した後にまたいろいろな支障が出たということにもなりかねないので、その点、ぜひ対応をお願いしたいと思う。

(文部科学省) この免許管理システムは、各都道府県教育委員会の免許担当課長の方にお入りいただいている教員免許管理システム運営管理協議会というところを通じて運営している。先ほど平成29年度までに免許状の授与状況調査を行い、来年度から改修と申し上げたが、今年度、教員免許管理システム運営管理協議会と文部科学省との間で、まさにスケジュールや、どういった改修が必要かという詰めの作業をしているところなので、

その中で御説明、情報提供をさせていただきたいと思っている。

(高橋部会長) それだけではなく、通知を発出するなど、いろいろお考えいただきたい。

まだ論点はいろいろあると思う。2次ヒアリングまでに論点を再整理していただき、また議論したいと思う。

<通番 49：指定都市における人事委員会の必置の見直し（総務省）>

(高橋部会長) 人事委員会が公平、中立性の観点から極めて重要だということは我々も理解しているが、例えばコンプライアンス条例を定める等、別の形で担保することで公平委員会にかえることは全く考えられないか。

(総務省) あくまでも採用に当たって、第三者的な機関で中立的に見るとというのが制度の根幹である。職員の任用等に当たっては公正に行うというのは大原則であり、それは任命権者においても当然そうである。任命権者、要するに、市長部局なり知事部局において、コンプライアンス条例などを定めればそれで済むというものではなく、あくまでも制度として人事委員会というものの役割は必要だろうと思っている。

(高橋部会長) もう一つ、委任ができるから改正は不要という回答について、人事委員会から委任するという形が求められるが、例えば人事委員会の採用試験に係る権限を、条例をもって首長に移すことができるということは考えられないか。一部の緩和のような話で。

(総務省) 人事委員会規則ではなくて、条例によってということか。

(高橋部会長) 然り。

(総務省) 法制的にはあり得るのかもしれないが、そもそも委任を議論する以前に、我々としては、どういう背景やニーズがあって、こういう提案が出てきているのか把握していない。そもそも現行の委任を使わなくても、採用等に当たっては、任命権者と第三者機関である人事委員会と十分に調整をすることは妨げていないわけであり、どのような職員採用のニーズがあって、どの程度のボリュームで必要なのか、そういったことをまず任命権者の側から人事委員会に話をし、その上で人事委員会において議論がなされ、個別具体の採用試験等の準備が進められていくというのが、もともと制度として想定されているところである。そういう中で、さらに一歩進んで委任も可能とはしているが、どういう点が具体的にネックになっているのか。

(高橋部会長) 提案団体のヒアリング資料は入手されているか。

(総務省) 持っている。

(高橋部会長) そこに具体的な支障が書いてあったと記憶しているが。

(総務省) その具体的な支障がよく分からない。任命権者が主体的に実施できないということだが。

(高橋部会長) 要するに、同じところに中核市などが、関西には多くあるわけだが、そういうところで機動的に人を決めたいときに、人事委員会の先生方は非常勤なので、日程調整が非常に難しいと。そういう意味では、機動的に開催することができないので、非常に競合する中核市に人をとられるという話だった。

(磯部構成員) 外国人や医者などという話であった。

(高橋部会長) 資料の何ページか。

(福田参事官) 89 ページの参考資料に挿入されている。この資料には、特に中核市等の間で人の取り合いになっているような話は入っていないが、提案団体から事前にヒアリングしたところ、他の中核市と競争になっているとか、専門職についても、なかなか人事委員会の機動的な対応ができない間にほかに逃げられたという話をされていた。

(高橋部会長) この点は、提案団体の個票にも出ていないようなので、神戸市の具体の支障を、事務局を通じて確認いただきたい。恐らく、大きな問題意識があってこのような提案をされているのだと思う。

(総務省) 我々はそういった具体的な話は全く聞いていなかったが、仮に提案団体がそういう主張であっても、そこは他の都道府県や政令市同士でも同じようなことが言えるのではないか。

(高橋部会長) 神戸市はそこに独自の問題意識を抱いたのではないか。

(総務省) そうかもしれないが、人事委員会が機動的に開けないために採用に支障が生ずるとするのは、少なくともこれまでに聞いたことがない。

(高橋部会長) ただ、神戸市はそう言っている。

(総務省) それは制度の話なのか、運用の話なのかという部分もあると思うので、十分に精査する必要がある。

(高橋部会長) では、事務局を通じて支障の実情を把握していただきたい。

(総務省) 実情はしっかり把握したいが、なかなか制度改正は難しいのではないかとと思っている。

(高橋部会長) 繰り返しになるが、委任ではなくて条例で動かすことも不可能か。委任という規定ではなく、人

事委員会の職務権限を条例で動かすことができるという。地方公務員法第8条第1項の特別の号について。そういうことも2次ヒアリングまでに御検討いただきたい。

(総務省) 法制的に可能かどうかという点も、今、人事委員会の持っている権限を変える話なので難しい。

(高橋部会長) ただ、委任は基本的に丸ごと移ることになるので。

(総務省) 委任は、今は権限を持っている方からやるということで、その逆方向からの委任という形が制度的に可能かどうか。

(高橋部会長) 御検討いただきたい。

(伊藤構成員) 制度全体の考え方について、先ほど、都道府県、指定都市に人事委員会を必置としているのは、人口が多く専門性も高いという点から、公正・中立性が求められるという説明であったが、制度ができたのは60年ぐらい前であり、昨今の状況からすると、むしろ小規模な市町村のほうが人事行政の公正・中立性が侵害されるような事案も出てきている。したがって、規模で説明するのはやや説得力がないと思われる。

逆に指定都市のような大都市であれば、実際の受験者層もかなり幅広く、試験に対する関心も高い。その中立性がどうかということに対して、制度の透明性を求める手段は他にもいろいろと可能性があると思われる。

(総務省) 公平委員会と人事委員会との権限の差は、採用という局面に限らない。人事委員会は幅広く任用に関して権限を持っているので、人事委員会か公平委員会かという、相当落差があると我々は思っている。

今、伊藤構成員が発言されたような問題意識は以前からあり、規模が大きいという点だけで現行制度は切っている。政令市以上は必置で、人口15万以上は選択制、その点で、特に採用に関しては、そこで切ることが合理的かどうか。制度としては行政の簡素化という観点からも、規模の大きい団体にしか必置は求めていないが、そういった議論がずっとあり、平成16年に法改正を講じて、自治体の判断で公平委員会でも職員採用に関する権限を与えることを可能にした。人事委員会が必置ではないところにも同じように中立的な機関を通した採用が可能となるよう、制度を広げてきているという流れである。こうしたことにより、決め打ちで切っているところを補完すべく、ある程度自治体の対応で、公平委員会にも人事委員会と同様に採用の権限を与えるという法改正が平成16年に行われて、今に至っている。

(高橋部会長) いろいろと整理すべき論点はあると思う。まずはニーズを把握していただき、2次ヒアリングに向けて、引き続き、論点を整理していきたいので、よろしく願いたい。

<通番51：財政健全化法に基づく健全化判断比率の算定・報告の一元化（総務省）>

(高橋部会長) 説明いただいた、「地方公共団体が総務省のシステム改修により、データを自動転記して提供する方向で検討を願う趣旨であれば、総務省としても協力していきたいと考えている。」という内容で検討をすすめていただきたい。いつぐらいまでにシステム改修いただけるか。

(総務省) まず、地方公共団体全体の合意が大前提である。個別手挙げ方式だと経費も高くなるので、足並みをそろえていただきたい。その前提の上で、まずシステム面での対応が可能なのか検証し、実施主体は地方公共団体であるので費用負担の必要があると考える。その場合の費用負担等判断材料をそろえた上で、地方公共団体との協議になると考える。そのため、現状でいつからということは申し上げにくいですが、早速、事務局と相談して地方公共団体と協議を進めていきたい。

(高橋部会長) 費用負担の面では、これほど多くの地方公共団体に支障がある状況であり、このような業務に対処するには、自治体戦略2040構想研究会の報告が出ているように、ICTの利用によって標準化・共同化を図ることが不可欠である。これは総務省全体の認識だと思うので、もともと国の地方への義務づけで行っている業務であるので実施主体が地方公共団体であっても、国が地方公共団体の負担がない形で整備することは、国の配慮責任ではないか。

(総務省) これはまさに地方公共団体の自治事務であるので、所要の地方財政措置を講じることは前提である。国も予算を確保してシステム運営しているが、基本は自治事務であるので、地方公共団体にも負担はしていただいた上で、財政措置については基準財政需要額に所要の額を算入するなどの措置を考えてまいりたい。例えば総務省は、公共施設の適正管理で固定資産台帳の整備を地方公共団体に依頼している。これは地方公共団体が公共施設の老朽化対策を進める上で前提となる不可欠な情報であるが、総務省が所要の財政措置を講じている。そのような形で地方全体に地方財政措置の手当についてもあわせて検討してまいりたい。

(高橋部会長) なるべく費用負担が問題とならないよう配慮いただきたい。

(磯部部会員) 基本的にこの方向で検討いただきたい。各種様式を標準化し、作業の効率を向上させることはと

でも重要だと思うが、いままで業務を実施してきた地方公共団体の知恵もあると思う。今後検討していく上でどのような点が標準化・共同化が可能なのかということ、これまで地方公共団体が独自に発展させてきた知恵を適切に反映していただきたい。ぜひ効率的で使い勝手のいいシステムになるように、できるだけ費用を抑え、自治体と十分に意見交換していただきたい。

(総務省) 趣旨を十分踏まえて地方公共団体と相談していく。

<通番 10：子ども・子育て支援新制度における保育士等の処遇改善に係る制約の見直し（内閣府・文部科学省・厚生労働省）>

(伊藤構成員) 資料 45 ページの今年度からの配分方法の見直しについて説明いただいたが、提案団体としては、とにかく、4万円を2分の1以上に配分しなければいけないというルールが、ベテラン職員、あるいは経験年数が同じような職員が多くいる場合には、柔軟に配分ができないため、ルールを何とかして欲しいということだが、今回の見直しによっても、2分の1というルールは見直されなかったということか。

(内閣府) お見込みのとおり。

(高橋部会長) 5人以上が2人以上になったということは、半分を下回ったということではないか。

(内閣府) 加算額 20 万円のうち、2人以上の方については4万円をしっかりと加算していただいて、残った 12 万円には、資料中の青色の階層のところではなく、肌色の若い階層に配分ができるようになった。資料右上には、モデルケースで言うと、我々はここを 20 万円分、モデルで言えば1人4万円掛ける5人分の財源を施設に渡して、その2分の1、小数点を切り捨てて2人についてはルールどおり4万円の配分をお願いして、残った 12 万円については、勤続7年以上の職員でももう少し額を小さくしたりして、多くの人数の職員に配分して良いということになったが、その配分を若い層に持っていくことも可能とした。

(高橋部会長) 資料 45 ページの右上の青い部分で、20 万円のうち、12 万円は副主任保育士または専門リーダーのみというのは、これは8万円ではないか。

(内閣府) 5人のうち2人分には4万円支給し、残りの 12 万円については配分可能。

(伊藤構成員) 今まではそうだったと。

(内閣府) 今まではそうだった。矢印の上のところ、副主任保育士、専門リーダーという青色の階層に多くの職員がいれば配分することは可能だった。

(伊藤構成員) 8万円、すなわち4掛ける2ということか。4掛ける2の部分は、平成 29 年度も平成 30 年度も見直さないということで、12 万円分について、今までは青色の階層にしか配分できなかったのを、それ以下も含めて薄まきができるということか。確かに柔軟な配分方法になっていると思うが、今回の提案団体からすると、4掛ける2ということ制約自体も非常に厳しいので、例えば8万円だったら、3万円、3万円、2万円というような配分を3人でできないかという提案だが、その提案もまだ難しいというような趣旨ということか。

(内閣府) お見込みのとおり。

(高橋部会長) 小数点切り捨てということは、どこかに記載しているのか。

(内閣府) 通知の中で、小数点切り捨てというように記載している。

(高橋部会長) 今後の調査はどうか。最新の調査結果を提出されたが、その後、例えば支障があるというのは、導入できていない施設は支障があるから導入できていないので、むしろ支障という点では、導入できていない施設に聞くことが正しい把握の仕方だと思うが、その点はいかがか。導入できているというのは問題がないから導入しているが、導入できていない施設だからこそ支障があるというように考えられた方が良いと思われる。

(内閣府) 私どもは、そこはそういう認識である。特に幼稚園や地域型保育事業は、もう少しこ入れをしないといけないと思っている。どういうところにハードルがあるのか、我々としても把握しないとイケないと思っている。

(高橋部会長) 繰り返しになるが、伊藤構成員が指摘したように、年齢構成上、多くの副主任保育士がいる施設で、同じような並びの年齢層の職員が多くいる施設について支障があるという提案なので、そのような施設がどのくらいあるということや、それ以外にひずみ上このような仕組みでは上手くいかないような施設がないかどうかということの調査や幼稚園には独自の課題があると思う。幼稚園ではない認定こども園や家庭的保育、保育所についても、導入できていないところにこそ調査をした方が良いのではないかと思うが、そこはいかがか。

(内閣府) 我々も問題意識は全く同じであり、そのような話は我々のところにも直接届いており、地方自治体に

も届いている。地方自治体は、施設が加算を取ると、後で不正がないかというようなこともしっかり見ていかなければならないが、それだけではなくて、支援というか加算を取っていただけるよう施設を支援する視点が、特にこの加算については重要だと思っている。正直、町村になると、行政もなかなかそこまで労務の関係で支援できなかったり、あるいは園もよくわからなかったりということがあるので、支援ができるよう内容をセミナーに含んでいる。このような地方自治体職員と直接顔を合わせて、私どもも地方行脚するので、いろいろな質疑のやりとりの中で、現場が抱えている課題を受けとめ、話を聞くつもりである。

(伊藤構成員) 2分の1という制約の見直しは難しいということなのか。これから地方自治体や関係者から意見を聞くということだが、例えば、3分の1にしたら上手くいくとか、最低でも1人が4万円なら上手くいくとか、いろいろなパターンが意見としてあり得ると思うので、幅広く御意見を聴取していただくということではできないのか。

(内閣府) もちろんそのつもりである。

(磯部構成員) 私もそこを伺いたくて、2分の1でなければならないという法理上の制約があるのか。説明が何か、類似の制度で全部そうで、ここだけやるとかえっておかしいとか、理由があるのかということはない気がする。伊藤構成員が指摘したように、もっと柔軟なやり方がさらにあるのではないかとと思うので、是非考えていただきたい。

(高橋部会長) 地方自治体のニーズをよく拾い上げていただきたい。時間となったので、これまでとさせていただきます。ありがとうございました。

<通番6：放課後等デイサービスの利用対象を専修学校に通う児童まで拡大する見直し（厚生労働省）>

(高橋部会長) 専修学校を含めるべきか否かという議論はあったのか。

(厚生労働省) 専修学校への対象拡大という声はこれまで余り聞かなかった。平成21年の法改正時には、類似する他法令の就学児の規定の仕方を調べ、児童福祉法の規定を決定したという経緯がある。従って、今後の議論の中では、一条校に通う児童に限定しているそれぞれの法律の趣旨を十分に考慮して、児童福祉法での適当な規定を十分に考慮する必要があると思う。

(高橋部会長) ただ、現に支障があり、3年後見直しのタイミングでは18歳到達によりサービス終了という児童も出かねないため、早目の検討をお願いしたい。早急に支障事例を調べ検討するということは、現段階で考えられないのか。

(厚生労働省) これは法律の規定であるということ、また、サービスの対象拡大は一定の財源が伴うため、その財源捻出方法がもう一つの大きな課題になってくるので、それらを総合的に考えたときに、児童福祉法等の改正法の3年後見直しや障害福祉サービスの報酬改定時が適当であると現段階では考えている。

(高橋部会長) 法律改正は一括法で可能なため、できないわけではない。また、必ずしも視野に入っていなかった需要が見つかったということであれば、スクラップ・アンド・ビルドのスクラップではなく、財務当局に新しい需要への措置を求めることもあり得ると思う。そういう意味で、まずは具体の支障を把握する考えはないのか。

(厚生労働省) 具体的にサービスを求める者の事情は我々としてもよく勉強しなければいけないと思うので、そういった事情の把握に努めたい。

(高橋部会長) 事務局も手伝って早急に、厚生労働省だけではなくて、我々のルートを使っても、支障を把握するというのを2次ヒアリングまでをお願いする。

かなり重い障害を持っていらっしゃる方が専修学校に行くのは、通常は考えられないのではないかというお話があったが、多少ハンデを持っていらっしゃる方も専修学校に通っているという実情があれば、それらの方に適切な療育を与えるということは非常に重要なことだと思うが、どう考えるか。

(厚生労働省) 平成21年の法改正を受けて、従来児童デイサービスという形で行っていたものを、就学児を対象とする放課後等デイサービスというサービスと、主に未就学児を対象とする児童発達支援というサービスに分化させてきた経緯がある。そのため、放課後等デイサービスの利用対象外の児童が、実態として児童発達支援を利用していることもあるかと思う。もう少しそれら具体の実情を把握しながらと考えている。

(磯部構成員) そうなのだろうと思う。児童発達支援で、うまく回っているケースはいいと思うが、学校教育法1条に規定する学校ではないということだけをもって、必要な療育を今後も放課後等デイサービスで受け続けたいのに受けられなくなってしまっているという弊害が出ているという話なので、やはり制度改正によってし

わ寄せが一部に生じてしまっているのではないかと。それは制度が本来目指している姿ではないのではないかと
いう問題意識が我々にも地方にもあるので、児童発達支援があるからいいという話ではないと思うがどうか。

(厚生労働省) いろいろな見方ができると思う。法改正前は、児童デイサービスという形で、ある意味で一律に
やってきた。その部分をより就学児というものを意識し、その後の職業的な自立ということに向けた前段階の
放課後等デイサービスという、従来よりもさらに突っ込んだサービスを新たに創設した。その対象について一
定の仕切りをしたということなのだと思う。

児童デイサービスが分化をしてきた中で、こぼれてしまったというよりは、もう一つ新しくつくった放課後
等デイサービスのほうの対象者の中に含まれなかったということだと思う。そのため、どこで線を引くのが
妥当なのかということについて、その時点で参考にした他法令の考え方も踏まえ、また、実情把握もしなけれ
ばいけないだろうと思っている。

(磯部構成員) ぜひ実情を見てほしい。参考にした他法令がどういう発想かというより、こちらの制度は何を対
象にするかということを考えることが必要なのであって、学校教育法1条に絞ることに合理性があるかを、こ
の機会に改めて考えていただきたい。

(厚生労働省) おっしゃるとおりで、どういうところに合理性があるのかどうかを勉強するために、あえて他法
令のことを持ち出しただけであり、障害児に対するサービスをどのように仕切るのが適当かという視点で最終
的には決めなければいけないと思っている。

(高橋部会長) 未就学児童と就学児童と言ったら、やはり専修学校に通っている児童は就学児童のほうに入ると
思う。かつ、職業的な自立にぴったりの方でもあるのではないかとと思うので、仕切りの問題として専修学校が
入っていないのは、何となく最初の制度設計で落ちたのではないかと私は個人的には受けとめているため、そ
こはしっかり検討いただければと思う。

まず、実情把握は我々の事務局と協力して調査していただきたいということと、今、構成員がそれぞれ申し
上げた視点を含めて検討いただきたい。2次ヒアリングまでにいろいろと作業していただいて、再度議論を頂
戴したいと思うので、お願いする。

(以上)

(文責 地方分権改革推進室 速報のため事後修正の可能性あり)