

第 94 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：令和元年8月6日（火） 09：56～11：36

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）、大橋洋一部会長代理、磯部哲構成員、伊藤正次構成員、勢一智子構成員

〔政府〕 宮地俊明内閣府地方分権改革推進室次長、菅原希内閣府地方分権改革推進室次長、須藤明裕内閣府地方分権改革推進室参事官、末永洋之内閣府地方分権改革推進室参事官、橋本憲次郎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

令和元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に対する回答内容の説明の後、質疑応答を行った。主なやりとりは次のとおり。

<通番 10：医療的ケア児に対する訪問看護の適用範囲の拡大（内閣府、文部科学省、厚生労働省）>

（高橋部会長）最初に、医療的ケアについては、訪問看護のサービスの提供がなじまないということも言われたが、学校の負担を軽減するために、訪問看護制度を補完的に活用するということはおよそ考えられないという話なのか。

（厚生労働省）公的医療保険制度においては、訪問看護は単にケアを提供するだけではなく、全身状態の観察や家族への指導など、トータルで訪問看護を提供するという前提で仕組まれている。そういった前提のもとに、保険者等の理解も得た上で医療保険の訪問看護について点数を設定しているところである。また、基本的に1対1の個別のサービスの提供を前提としているといったこともあるので、そういった意味では、いわば学校、保育所等の施設における対応ということであると、複数の子供への対応ということを前提とした事業ということが本来の姿ではないかというのが我々の考え方である。

（高橋部会長）保育所等においても、1対1ということも場合によってはあるわけではないか。ある時間についてはきちんとその子をケアし、別の時間はまた別の子をケアする。医療的ケアについて、およそ訪問看護はなじまないという話は、今の説明では納得できないのだが、そこはいかがか。

（厚生労働省）今、申し上げたようなことに加え、1対1で、基本的には医療機関での治療が基本であるわけだが、居宅での治療が必要な場合もあるということで、医療保険の給付対象としているところである。基本的な考え方は、先ほど申し上げたような、訪問看護の性格などということも含めて居宅にしているということである。また、人材不足の中で、看護師の効率的な活用といった観点からも、訪問看護の本来の仕事全てをトータルでやっていただくということに、特化してやるのが効率的であると考えている。また、喀痰吸引等のケアについては、看護師ではなくても一定の研修を受ければ保育士等でも対応可能である。外出支援等の事業も既に障害関係の施策等で組まれているところであるので、そういった意味では、それぞれの役割分担に応じた組み合わせで対応するのが適当ではないかというのが私どもの考え方である。

（高橋部会長）しかし、實際上、看護師を雇用することが難しいようなところで対応可能な訪問看護事業所があるという地域もあるので、そこは地域の実情に応じた形で補完的に訪問看護を活用するという仕方はおよそ考えられないことはないはずなので、地域の需要に応じた形でフレキシブルにすき間なく、医療的ケアを提供するという観点からすると、この手段を保育所等にも補完的に活用していくことは十分に考えられるのではないかと思うのだが、そこはいかがか。

（厚生労働省）公的医療保険制度であるので、これは中央社会保険医療協議会で保険者の理解もいただきながら設定しているものであるので、そういう意味では、全国共通の制度として仕組む必要があると考える。

繰り返しになるが、付き添いの看護ということだと、既に事業での公費の支援制度もあるので、そういったものも地域の実情に応じて組み合わせさせていただくというのが基本ではないかと考えている。

（高橋部会長）今の説明は納得できない。客観的に補完的な事業として基準を決めてつくれば、全国一律になるはずで、地域の実情に応じた形の制度設計はおよそ不可能ではないと思うのだが、そこはいかがか。

(厚生労働省) これは制度の趣旨目的ということにさかのぼるかと思うが、居宅における訪問看護というのは、あくまで疾病や負傷の治療のためというのが基本になる。

今、議論されている医療的ケアの支援だが、目的は、外出時の支援ということになるかと思う。そういった意味では、制度の趣旨目的ということから、今の仕切りの中では、医療保険制度の中で対応するというのはなかなか難しいと考えている。

(高橋部会長) この提案募集は法律改正までやっていただきたいというお願いもできる制度なので、現行制度ではできなくても、合理的な根拠があれば、それに対応していただくということが提案募集の一つの趣旨だと思うので、現行でできないというお答えは納得できないのだが、そこはいかがか。

(厚生労働省) 現行でできないと申し上げたのは、現行の法律があるからできないと申し上げているわけではなく、居宅に限っている理由があるわけである。それは、先ほど来申し上げているが、医療保険の給付対象となる訪問看護が単にケアを提供するだけではなく、家族への支援を含めてのトータルのものとしてサービスが設定されている。これを外出時の支援等に広げていくと、例えば、これは制度論から言うと保育所や学校等に限らず、デイサービスやほかの外出時の支援への波及等も考えられると思う。その中で、当然、一定の財政負担が伴うものであるもので、制度の趣旨目的に照らしていいのか、あるいは費用対効果が大丈夫か等の論点がある。

そういった意味からすると、これを全国の制度として医療保険制度で対応するというのはなかなか難しい。

そういった事情もあるということで、いろいろな事業的なサポートが今、組み立てられているわけであるので、居宅においては医療保険の訪問看護、学校等の外出時の支援においてはさまざまな事業や学校等での対応というものを組み合わせながら対応するというのが一番望ましい形ではないかというのが考え方である。

(高橋部会長) 今の話は際限なく広がるという話だが、ノーマリゼーションの一環として、保育所等について適用してくださいという話なので、そこはノーマリゼーションの観点から合理的な範囲がおのずと線引きができるのではないかと思うので、際限なく広がるという議論は納得できない。

あと、およそなじまないからという話ではなく、きちんと議論をしていただきたい。提案募集でこういった提案が出てきたので、公的負担の観点から負担が増えるというのはよく分かる。では、負担のあり方として補完的なケアの仕組みがどこまで可能なかということ審議会で議論いただければありがたいと思うのだが、そこはいかがか。

(厚生労働省) 先ほど、最後に申し上げたが、医療的ケア児の支援のあり方については、いずれにしろ保健、医療、障害福祉、保育、教育等の関係機関が円滑に連携するというのが基本である。そういった中で、関係省庁の関係部署が集まったワーキンググループを設けて、そのあり方について検討を進めている。医療的ケア児に対してどういった支援ができるかについては、関係省庁と連携しながら、引き続き検討していきたいと思う。

(高橋部会長) この提案を踏まえて検討いただけるということか。

(厚生労働省) 正直に言って、医療保険制度での対応というのはなかなか難しいと考えているが、関係省庁の事業との連携でどういったことができるかについては、関係省庁と連携しながら引き続き検討してまいりたいと考えている。

(大橋部会長代理) 保険と他の事業とで連携をしながら見るという話があり、現行ではモデル事業をやっているということを冒頭に言われた。これが有機的にうまく組み合わせられてきていて、今ある社会的な需要を全部充足できているのであれば、このような提案は出てこない。それが抜けてしまっているから、どこかが拾ってくださいという話である。

モデル事業は、確かに展開されているのだが、全国で60カ所、1,800人という人数で本当に今ある需要というのはカバーできるという政策的な展望はあるのか。例えば年度途中で変わったり、モデルの事業採択前に受け入れを決定していなければいけなかったり、あとは補助事業に伴ういろいろな書類作成の負担というのが現場からは多く提起されていて、使い勝手が悪いという。規模が小さくて、使い勝手が悪いという評判があって、モデル事業では代替できない。

他方で、家に来てくれる看護師は保険の制度であって、これがもう少し足を伸ばして保育園に来てくれれば、もっと家庭の負担も少なくなるし、ケア児も非常に良い状態になるという前提で、この制度を少し流用するような形で制度設計してもらえませんかという話である。

確かに、現行は保険制度としてできているが、枠を使ったところの増大分の費用をどう負担するかというのはまた別に制度論としてしてもらえば良いわけである。私も先ほどから聞いていて、なじむかなじまないかというのは現行法を前提にして、そこは動かさないという前提の下でされているような議論で、そうすると今回の提

案について解は出てこないと思う。やはりそこについて、新しい仕組みを設けてくださいということになると、それは今までの縦割りの福祉事業と保険事業を判然と分けた中で仕切ろうとするとなかなか難しいようなところがあって、そののところを少しまたぐような仕組みのようなものをつくってくださいという話ではないかと思う。

そのような観点で検討してもらいたい。出てきている社会的な需要を自治体が発掘して、単独事業などで実際にそういうものをやれば、それだけのニーズなり効果はあるということ自治体の関係者が踏まえた上で提案が出てきているわけであるから、せっかく社会的ニーズとして、きちんとしたものが拾えているのに、それに対して制度のほうが追いつかずに拾えないというのは、私は制度官庁としてはもう少し考えてもらいたいと思うのだが、いかがか。

(厚生労働省) モデル事業について説明をさせていただくと、医療的ケア児保育支援モデル事業については、31年度予算箇所を60カ所ということでやっているが、30年度の実績が37カ所、31年度は申請ベースだが約倍の72カ所から申請をいただいているところである。

モデル事業であるので状況を見ながら、またこのモデル事業については評価検討の仕組みも外部の専門家の方を入れて設けており、そういった意見も反映しながら、使い勝手などを改善をして、展開をしていきたいと思っている。

(大橋部会長代理) 多分、これは施策を新たに実験的に確認するためにモデル事業が必要だという段階ではなく、こういった需要はあるということは明確なので、中のテクニカルなサービスを向上するということは恒常的にやってもらえれば良いと思うのだが、それでは足りない。今ある需要を拾うための枠組みとして、今、2倍になったという話だが、本当にそれで対応できるということなのか。

(厚生労働省) 先ほど、書類の使い勝手などの指摘もあったが、いろいろな問題もあろうかと思うので、そういった点を自治体の意見、また事業評価の仕組みも活用し、必要な手当てをして拡充をしていきたいと考えている。

(高橋部会長) それから、訪問看護というかある時間を区切っていろいろなところに行っていただくというサービスの提供のあり方と、このモデル事業のあり方は違うので、そこを、新しい様々なすき間を埋めるという点で柔軟にこの制度を活用できるという点では、このモデル事業だけではその提案は満たせないのではないかと思うのだが、そこはいかがか。

(厚生労働省) そういった意味では、居宅におけるケアの提供、外出時の支援、施設でのケアの提供ということで、仕組み上はそれぞれあるわけだが、そこがうまく有機的につながっていないというようなこと、あるいは量的に、施設におけるサービスの提供が十分足りてないということだと思う。そういった意味では、現状がどうかといったときに、十分にうまくつながっていないので、提案があるとは認識している。

したがって、今ある枠組みをうまく活用しながら、どうやれば有機的に連携できるかということを引き続き検討していくということだと思う。

(高橋部会長) 承知した。

(厚生労働省) 補足だが、このモデル事業においても、看護師を必ず配置という形だけではなく、訪問看護の場合でも対象になるということを示し添えさせていただく。

(高橋部会長) 承知した。要するに、この提案にどうやって具体的に対応できるかということは真摯にワーキンググループで検討いただくということか。提案そのものは保険制度での対応をお願いするものであり、我々も保険制度での対応をお願いしたいという話だが、そこはいわゆる政策官庁として、この提案を真摯にどうやったらきちんと実現できるかという観点から、検討いただくということでのよろしいか。

(厚生労働省) 医療保険制度で対応するという事を申し上げているわけではなく、医療保険制度、外出時の支援に対する国の補助制度、施設における配置という3つの仕組みは、それぞれに対応してできているわけだが、それがうまくつながっていない。あるいは量的にどうかということがあるので、そういった点について、トータルで有機的な連携のあり方などということについては検討する必要があると思っている。

(高橋部会長) それでは、2次ヒアリングまでに間に合うか。

(厚生労働省) 関係省庁とよく相談したいと思う。

(高橋部会長) できるだけ2次ヒアリングに、ある種、検討の一定の方向性を出していただければと思う。事務局、それでよろしいか。

(末永参事官) 提案自体は保険適用を求める話なので、ぜひそれも含めた形で検討いただければありがたいと思っている。

(高橋部会長)そこはまず、提案がそうだということを踏まえて、きちんと検討いただければありがたいと思う。

(磯部構成員)医事法の中では、医療的ケアという概念自体がよく出てきたなというところがあり、通常の医行為的なものをケアの名のもとに、医療従事者以外の人でもできる。そうして、従前の業務独占の伝統的な理解から、ニーズに合わせて本質的なところから見直して変えていくということをやられてきたわけで、保険になじむかなじまないかということも、ぜひ固定的に捉えないで考えていただければということをおっしゃっているの、要望だけ。お願いしたい。

(高橋部会長)医事法の専門家からそういった発言があったということで、そこを踏まえて検討いただきたい。引き続きよろしく願います。

<通番4：母子家庭自立支援給付金等の申請者が「ひとり親であること」等の証明に係る事務の見直し（厚生労働省）>

(高橋部会長)提案団体の話では、児童扶養手当受給者以外については児童扶養手当受給者と同等の所得水準であることの証明が必要とのことだが、そのような人もいるという理解でよいか。

(厚生労働省)基本的には児童扶養手当受給者だと思うが、児童扶養手当をもらっていないという方がいる場合には、児童扶養手当と同等の所得水準であるということを確認情報によって確認をすることになる。

(高橋部会長)つまり課税情報を確認する必要があるということ。その際に、前年度の所得を確認することか。

(厚生労働省)然り。

(高橋部会長)提案団体によると、前年度の課税証明をとれない場合があるということだが、前年度の証明を取得できなくても、それは構わないということか。

(厚生労働省)税務当局に申請すれば非課税証明を取得することができ、その非課税証明をもって対応することができるということ。

(高橋部会長)年度途中で離婚した場合については、前年度というのはまだ世帯としての所得がある。それで前年度の非課税証明を取得できるのか。

(厚生労働省)申請者本人についての非課税証明ということで取得できる。税務当局に確認して取得できるということで回答いただいている。

(高橋部会長)それは離婚の事実を証明するといった手続きは不要なのか。戸籍謄本やそのほかの証明書類を出すということか。離婚の証明というのは必要なのか。

(厚生労働省)市町村民税の課税情報のため、税務課等に行けば申請者本人の非課税証明は取得できると聞いている。課税証明を取得するために戸籍を持ってこなければいけないという手続きが必要だとは聞いていない。

(高橋部会長)前年度は御主人といたため、その世帯に課税されている。残り半年離婚した場合にも、本当に非課税証明は出るのか。

(厚生労働省)我々も何度も確認したが、それは取得できると聞いている。

(高橋部会長)事務局も税務当局に確認して、しっかり事実関係を調べていただきたい。

(末永参事官)承知した。

(高橋部会長)そうすると提案団体の支障はどうなるのか。

(末永参事官)今の説明だと、申請者本人である母の所得が確認できればよいということなので、その点は提案団体の支障も改善される。もう少し申し上げれば、申請者本人の所得を確認できればよいということを明確に示していただければ、現場においても迷いなくなる。そのような対応については、今後、厚生労働省と話をしていく中でお願いをしていきたい。

(高橋部会長)承知した。

(大橋部会長代理)母子家庭の自立支援の給付金という仕組みは、母子及び父子並びに寡婦福祉法第31条に制度の根拠があり、具体的な要件等は、同法施行規則第6条の6に書いてある。しかし、その規定がわかりづらい。自治体の関係者がこれを見て、自分たちはどこまで証明しなければいけないのかということがわかるような仕組みになっているかということ、私はわからないと思う。資料の21ページのような形で、何の書類が何のために必要だということに加えて、支給要件を満たすか否か証明することが難しい例外的なものは、定型的な例外類型について別に必要書類を示すべき。要するに、証明事務についての明確性が制度的に示されていないということ。そ

こが提案の基礎にある。したがって、今後も同じようなことが繰り返される可能性があるので、自治体に証明事務を要求するからには、定型的な形で想定できるものについては、必要な書類等を示すような文書を出さないと、明確性の観点から不親切だと思う。このような仕組みに疎いような人が多い中で、負担感がある書類を、しかも探索的に必要がないものまで探し回るといのは、社会的に無駄なコストを強いていると思う。それが今回顕在化しているので、そこを含めて手当てを検討いただきたい。また現在の対応を教えていただきたい。

(厚生労働省) 一般的な事務要領は通知で出しているが、先ほど部会長に説明したような具体的なケースや、資料に載っている以外の曖昧なケースはどうなのか、例えばQ&A等で、もう少しわかりやすく自治体に示す必要はあると思う。どういう形がいいのかも含めて内部でも検討して対応させていただきたい。

(高橋部会長) 次に特定求職者雇用開発助成金に移るが、市区町村等が証明することについての法令上の根拠は何かあるのか。

(厚生労働省) あくまでこの支給要領上で協力をお願いしているということ。法令上、何か書いてあるということではない。

(大橋部会長代理) 雇用保険法第62条第1項3号等にこの助成金の規定があり、政府が事業主体であるということが書いてある。政府が事業を行うという規定のもとに、支給要領でこれだけの証明を市町村に課すということは、法令準拠の国と地方の関係のあり方からすると逸脱している。制度が始まったとする昭和50年やその時代であれば理解もあったのかもしれないが、今の時代からは外れている。そもそも証明することが難しいという今回の提案の前に、市区町村等が本当にやる話なのか、それとも国の窓口でしっかりと探査し、市区町村等には迷惑をかけないという整理にするのか、そこが提案の基礎にあると思うがいかがか。

(厚生労働省) 過去にどのような考えで市町村との整理がされているかわからなかったということがあるが、今後見直していく中で、御指摘の点も踏まえながら検討していきたい。

(高橋部会長) 法令上の根拠がない義務付けなので、これは検討し直していただきたい。今後のスケジュールは。

(厚生労働省) 支給要領は様々な助成金があり、助成金全体の支給要領の見直しを年度末に行うという方向で考えているところ。そこに合わせて見直し、検討結果を反映させるように考えている。

(高橋部会長) 閣議決定は12月なので、そこまでにはっきりとした方向性を出せるか。

(厚生労働省) 方向性については早急に検討したいと思うが、どのタイミングで支給要領を変えるかというのは、また別の問題として考えさせていただきたい。

(高橋部会長) 方向性を明確にさせていただくことはあり得るといことか。

(厚生労働省) 然り。

(磯部構成員) 支給要領に記載している①から⑤という提出を求める書類のうち、⑤の市区町村等が発行する証明書はどれぐらいの割合で使われているのか。

(厚生労働省) 詳しくはわからないが、幾つかの労働局に確認したところ、あくまで推測だが、恐らく10パーセントはいかず1桁パーセントぐらいという状況。

(高橋部会長) それでも義務付けは義務付けなので、よろしく願います。

<通番 26：乗用タクシーの営業区域の変更に係る地方公共団体による要請権限の付与（国土交通省）>

(高橋部会長) もともとこれは地方運輸局が市の単独の要望により改善することは困難だということを明確に言ったことからこういう話になっている。別に地域公共交通会議で議論した場合でも、地方運輸局長が拒否権を持っているわけではないので、運輸局長が、地域公共交通会議で明確に意思表示をしなくても、合意が整った後で持っていったら、実は他の市町村の関係でもうだめですと言われたとき、明確にその判断が違ったときに、要請権限は要るのではないのでしょうか。

(国土交通省) 今回御提案をいただいて、運輸局や支局から話を聞いたが、この場合、五條市の方からの相談はこういう提案ではなかったとのことだった。どうしたらいいだろうという相談があった時点で、運輸局や支局から、コミュニティバスのデマンド化へ取り組むことはいかがかというお話をしたと聞いている。

さらに、地域公共交通会議のもとに、五條市主宰の五條市地域公共交通ワーキング会議が今年の3月に開かれ、地域のタクシーが撤退したところの対応として、今申し上げたようなコミュニティバスのデマンド化の実証実験や市町村運営有償運送を検討すると五條市が話されていたと支局としては認識している。

その後、このコミュニティバスのデマンド化に向けたお話はないまま、今回のこの御提案が内閣府を通じて

あって、去る6月に近畿運輸局の者と五條市の方々と面会したところ、西吉野タクシーが撤退した後の対応として営業区域の見直しを行いたいと今回提案にあるようなお話があった。

そういう流れの中で、これからどうしようかと現地のほうで話している中で、今回の御提案があったところなので、内閣府を通じて部会長がお聞きになっているような言い回しをしたのかどうか、そこは何とも現地で見ているものではない。運輸局はコミュニティバスのデマンド化という提案を一般にしたりするので、なかなかそれに向けての具体的な取組がなかったというのは五條市の御事情がきつとあったと思う。今は、営業区域の見直しについて、五條市と運輸局で話をしていると聞いているところ。

(高橋部会長) 運輸局からそういう情報があったというのは承知した。ただ、今の話を聞いても、運輸局は許認可権限があるので、構成員としての立場と許認可権限の立場をどうやって上手く使い分けるかという話がある。許認可権限者がこういうデマンドバスを使ったらどうかと言われると、面と向かってできないとは、市町村としてはなかなか言えない。かつ、本当は、五條市はデマンド事業ではなくて、タクシー事業をやりたいわけですから。そういう微妙な齟齬があるときに、それこそまさに両者の認識が違うときに対等の関係にするには、こういう要望権限を与えたい方がいいのではないかと。細かい機微の齟齬がないようにするためには、法的な手段を市町村に与えるというのが、協議会方式である。対等、平等でやっている、それが期待されている。ただ、構成員としては、許認可権限も入っているので、そこはきちんとした法的な整理をするという制度にしないと、今後同じような話が出てくると思うが、いかがか。

(国土交通省) 地域公共交通会議というのは、地元調整に資する非常に重要な枠組みであり、確かに、部会長が今おっしゃったような、現地で運輸局の担当にはなかなか物が言いやすいのかどうかという課題は、もしかするとあるのかもしれませんが。

ただ、そうは言っても、この地域公共交通会議というのは地元を中核として、地域の関係者の合意形成のために集まっていて、そこに運輸局も入らせてもらっている調整の場であり、ほかの地域において、地域公共交通会議で合意形成や要望を受けて対応をした例もあるため、そうした場で今回も対応する方向になるかと思う。

ただ、部会長がおっしゃるように、現地で相談があった場合にもっとちゃんと酌み取れるようにすべきとか、また、地域公共交通会議の場での取り上げ方というものも、本省の方ももう少ししっかりコミットをして、円滑にいくようにすべきとは思いますが、制度的には地域公共交通会議自体が、そういう地域の合意形成を行うための場として機能している。今回も、それだったらもう解決しているのではないかという側面もあるが、意思疎通をしっかりとするというのは、本省もしっかりやらなくてはならないと、そのように強く感じているところ。

(大橋部会長代理) 今回問題になっている営業区域なのだが、営業区域を定めている今の仕組みに、私は再考の余地があるという気がする。

私も制定には関わったが、交通政策基本法という法律ができて、これはまちづくりも含めて交通が大事だからということで、国と地方公共団体と交通事業者の3者が連携しましょうということが一番上に掲げた法律で、地方公共団体は、そこでそういうものの総合的な実施、策定に当たっての責務を法律上与えられていて、他方、交通事業者というのは、そうした地方公共団体に協力しますということも書いてある。こういう法律ができています。だから、この法律に従った形で個別法なり省令なりが動いていくというフォーメーションだと思う。

けれども、例えば営業区域を定めている省令の定め方というのが、何の要件も書いていないままであって、それで、どうやるのかなと思ってみると、自動車局長の通達というものができて、処理方針とかが書いてあるのだが、これを見ても、率直に言うと事業法のスタイルでどのような形で事業の許可なり営業を進めていくかという話で、先ほど申し上げた地域公共交通についての責任を負う地方公共団体のステータスなどについて、制度的に全然配慮がないと思う。こんなに配慮がないまま、例えば先ほどの協議会を開いても、地方公共団体は一体どういうステータスでその協議に臨むのかという問題がある。だから、私はこの協議会に臨むときに、出席メンバーとして地方公共団体が出ていくときには、この交通政策基本法で認められたような立場を前提として初めて有意義な協議ができるということだと思う。

そうだとすると、そのような義務付けではなくて、提案でこのようにしてもらえないかということを表示するような立場は、現行法上、私は当然地方公共団体にあるもので、だから、今回の提案は、単にこれは確認的に書いてくださいというだけの話なので、協議会があるということと矛盾するような話ではない。むしろ現行

の交通政策基本法の下では、非常に整合的な要請ではないかと思われる。例えば、外国の地方公共団体の自治権を見ても、これぐらいの提案権なり要請権は当然自治の中に含まれている前提だと思う。

そうだとすると、今回のワンストップサービスが云々というのは非常にテクニカルな話で、基本のところに戻ると、今の仕組み自体がそうはなっていないし、それを反映したような運営が、一部の支分部局であるのかもしれないので、そこをきちんともう一回仕切り直してもらおうというのが、私はこれからこの分野をうまく進めていく上で必要なことではないかと思う。

(国土交通省) 交通政策基本法につきましては、先生がおっしゃったような考え方のもとにつくられており、我々もその趣旨を酌んで進めていると認識してやっている。

ただ、本件に関して、先ほど御説明したように、この地域公共交通会議というのは、国土交通省や出先の運輸局が主宰するものではなくて、まさに地元で地域の交通、地元の皆様の足だったり、場合によってはもちろん貨物であったり、そういったものについて目配りをしている地元自治体、それも広域にわたる場合には共同も可能ですし、広域行政ということで都道府県であってもよろしいのだが、その長が主宰者となって、その中で真摯に我々も御意見を聞いて、必要な助言を行う枠組みとしてこれを持っているところ。

制度論について、そういった面では、道路運送法は地域における合意形成のための場として、こと旅客に関して中心だが、地域公共交通会議という合意形成の場を、地元の主導の場として設ける制度として私どもは運用している。そういう中で、地元の御意向と私どもの出先を含めた対応というものが、この件に関して、まだ検討を残しているというところはあって、また今回の場に取り上げられているわけだが、その辺はしっかり私どもが出先と連携しながら地元の要望を踏まえて対応すべきものとは思っている。しかしながら、制度論的には、逆に国が地元を調整しようというよりは、地元の主導のもとに調整していく枠組みとしてつくられているものであることは御理解いただきたい。

(大橋部会長代理) 協議会のことはわかります。ですが、現行の色々なまちづくりなどの法律を見ると、地方公共団体、地元の関与とかを色々な手続に絡めるという手続規定を置くのは、一般的なお作法になっている。それに対し、この世界は全然それがない。だから、そここのところが欠けているということが、今回、こういう提案で出ている原因なので、見直しというのは、私は必要ではないかと思う。

単に組織論で、組織で意見調整するだけではなくて、事業者であれば営業の自由を背景にしているわけですし、それぞれバックになるものがあるわけです。地方公共団体の場合は、ここでは基本法で求められているようなステータスをバックにして出てきているわけだから、これが営業区域制度という制度との関連で言えば、何らかの自治体関与ができるような規定が通達まで見てもないというのは、私はこの省令ができた昭和50年とかの立法スタイルで、見直しの余地はあるのではないかと思う。

(国土交通省) もう少しわかりやすくとか、地域の合意形成をとというのはそれぞれごもっともですし、私どももタクシーが撤退していく現状でどうするかというテーマも含めて、昨年来、国土交通省として有識者の皆様にお集まりいただいた検討会というものを開催し、地域交通の在り方について議論している。そういう中で、いろいろな関係者の方がおられ、業界団体の方もおられれば、自治体の首長などもメンバーになっていたり、また、地域交通に非常に造詣の深い有識者、学者の方を含めて入っていたりしている中で、もっと使いやすく、例えば今のようなタクシーがなかなか事業としては成り立たない、撤退していったら、地域の足がなかなかないところでどうするのだという御指摘も受けている。

(高橋部会長) それは実体論で、手続論、組織論ではない。

(国土交通省) 制度的にどうなのかというのは、今のもので対応することは申し上げているとおりが、さらにわかりやすくという声があるので、そういうことは今後検討していきたい。

(高橋部会長) わかりやすくというか、認識が違ったときに、協議会は対等、平等という話もあるが、一方で許認可権というものもあるので、同じ対等、平等の場で協議するに当たっても、タクシーについては別にあるわけです。特定地域及び準特定地域についての要請権限があり、先例もあるので、その先例に従って要請権限を与えてはいかがか。

(国土交通省) 特定地域、準特定地域の話については、もともとの需給調整の緩和と、それによる影響や時代的背景もあって、特別措置法が法律で設けられての対応であるので、確かにタクシー事業に係る地域における事業者や車両台数についての調整などといった観点からタクシーの話ではあるが、今回提案にあるような地域の足としてどのように区域を設定していくのかとは、テーマが各論的には違うのではないか。

(高橋部会長) 先例があるので、法制的には、内閣法制局を通るのではないかとやっている。

日本の場合、まだ法制度が話し合えようというだけなのです。きちんとしたルールをついた話し合いというものをつくっていただかないと、こういう問題はいつも起こる。そこを対等の関係にするには、各関係者団体が、ある種の権限をそれぞれに与えて、大橋部会長代理もおっしゃったように、どの世界も参加権とか、要請権とか、最近の立法はあるわけです。ここだけ空白になっていることから、やってくださいというお願いなので、そこは真摯に2次ヒアリングまでに御検討いただきたい。よろしいか。検討もしないのか。

(国土交通省) 個別については申し上げているとおり。どのようにやっていくのかについては、制度的には地域調整の場はあると私も思っている。さらに改善の余地がどのようにあるのか、また、今回寄せられた要請に応じてどうするのかの在り方については、今までよりよくするように検討はしてまいりたい。

(高橋部会長) 法制化も含めて、2次ヒアリングまでに御検討いただければありがたい。提案団体の話ですから、きちんと法制化の可能性も踏まえて御検討いただきたい。また、御回答をお願いします。

<通番 27：自家用自動車による貨物の有償運送の中山間地域における通年の利用を可能とする見直し（国土交通省）>

(高橋部会長) もともと端的に軽トラではなくて自家用車という話もあるので、そこはそういうものだとして受けとめてもらいたいのだが、かつ、提案だと基本的にそれぞれの方が持っている自動車を活用したいと。でも、軽トラ事業だと、トラックというのを特定して登録しないと、しかも、営業ナンバーも取らなければいけないとか、およそ提案の話とかなり形態が違うのではないかと思うのだが、そこはいかがか。

(国土交通省) 本件の提案は鳥取県と伺っているが、本年の2月頃に運輸支局に御相談があったと聞いていて、その際に、鳥取県を通じた現地というか、地元のニーズということで、それを伺いながら、今の制度内で実施する方法として、無償で実施することや、貨物軽自動車運送事業として実施することなどの話もしたのだが、その後、どうなのかという話のやりとりが鳥取県のほうと必ずしもしっかりお伺いできないままにきているとも聞いている。先ほど申し上げたように、鳥取県における実情はこういう提案で来ているので、軽トラだけでは無理だということもあろうかと思うが、しっかり鳥取県のお話を聞く場を事務局の方で設けてもらえると大変ありがたい。その上で、地元のニーズも踏まえながら、しっかり対応したいと考えているところ。

(高橋部会長) 地元のニーズ、実態をいろいろと事務局を通じて御確認いただく、それはそれでやっていただきたいと思うのだが、提案募集は一つの様々な支障を通じて制度的改善に結びつけていくという点では、こういう支障があった場合に、ほかにもそういう支障があり得ることを前提に議論する場なので、まずはこの提案を踏まえて、少し1次ヒアリングで議論させていただきたい。その前提でいかがか。

(国土交通省) 改めて先ほど資料で出させてもいただいているが、先ほどの貨物運送についてとある最初のページの下の方に、具体的に年末年始や夏期などの繁忙期にという通達もあるということで申し上げたが、道路運送法自体について、78条3号で、御説明した公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、大臣の許可を受けて地域または期間を限定して運送の用に供するというのは予定されていて、具体的に社会的需要があるものとして季節限定で対応している。そうした枠組み、制度そのものは既に用意されているのではないかとと思う。

ただ、切実な地元のニーズがあるとするならば、それに私どもとして運用上、しっかり応えられるかというものと認識しているところ。

(高橋部会長) どうぞ。

(大橋部会長代理) 今のところをまさにお聞きしようと思っていたのだが、78条3号は今おっしゃったように、期間を限定してという条文のところを活用されて、こういう繁忙期についての対応、実情を酌み取るということは今までしてきたわけです。それで一定の成果を上げているのだと思う。

今回は結局、もう一つのほうの条文に既にある、地域を限定してというところで、今度は期間は限定しないので通年ということになるが、地域を限定してそれだけの需要があるのであれば78条3号でやるということは、法令上既に可能であるように私には見えるので、それを本当に期間限定のときにされたのと同じような感覚で、提案とか、ほかの実情も調べて、そこで救えるものがあるのであれば、それをぜひ回答していただきたい。

(国土交通省) 御指摘のとおりと思っていて、そのためにもまず、一度出先のほうで聞いてはいるが、改めて事務局のお取り計らいでしっかりお伺いした上で対応させていただく。先生の御指摘はそのとおりでして、対応

させていただきたい。

(高橋部会長) どうぞ。

(伊藤構成員) 繰り返しですが、この地域の要件を定める場合に、提案団体の意向もあるが、恐らくこれに関するニーズは相当広がってきていて、今後も拡大する可能性があるわけなので、全国的にどのような地域を要件として認めるかということについては、ぜひ情報を収集した上で精査していただきたい。

(国土交通省) ごもつともであり、できる限りやりたいと思う。内閣府ないしこの有識者会議のお立場でも、また教えていただければ。

(高橋部会長) 少なくとも提案団体は鳥取県以外にかなりの数が出ているので、そのところでは支障があるということ認識して、追加提案団体に参加されているので、ニーズはそういうものだと認識していただきたい。

(国土交通省) まさにこのように出ているので、ぜひ事務局のほうのお取り計らいでそうしたニーズを具体的に教えてもらえれば大変参考になるので、よろしくお願ひしたい。

(高橋部会長) わかりました。つまりは、ニーズを踏まえて前向きに御検討いただけるということですね。

(国土交通省) ニーズをしっかりと確認の上でと、言い換えて恐縮だが、ニーズをしっかりと聞いた上で、しっかりと対応したい。

(高橋部会長) わかりました。そこは事務局とよく相談して、ニーズを把握した上で、早目に2次ヒアリングまでに間に合わせていただきたい。磯部先生、どうぞ。

(磯部構成員) ニーズを把握して対応するということが、期間については、実際にこれは夏は夏、秋は秋と期間ごとに申請させる方法なのか。

(国土交通省) 然り。

(磯部構成員) そうすると、年末年始等ということで、年3回申請させることになりますね。

(国土交通省) 都度である。

(磯部構成員) 夏の繁忙期は8月末までで、9月から秋と、続いていても2回やるのですね。

(国土交通省) 現状そうだが、恐らく先生が感じているような、それでいいのかということがあるので、今、それを見直すことも含めて検討している。

(磯部構成員) 申請者側の負担も御配慮くださいということ。

(高橋部会長) およそ軽トラで代替できるニーズではないと思うので、そこはよくニーズを踏まえて御検討ください。

(国土交通省) 承知した。

<通番 28：乗用タクシーによる貨物の有償運送の対象区域の拡大（国土交通省）>

(高橋部会長) 説明資料の「拡大する対象区域案」は、従来の要件にこの地域の要件を加えるということか。

(国土交通省) 然り。

(高橋部会長) 現状の評価ですが、4社が現在きちんと運行されているというのは、かなりぎりぎりのところで支える手段としては、一定有効に機能しているという認識でよろしいか。

(国土交通省) 然り。

(高橋部会長) 他の条件不利地域に拡張されなかった理由を教えてください。

(国土交通省) 地域の実情があつてこういうことになっていて、これ自体、タクシー車両を用いて貨物を運送しようと。この場でも随分前から議論があつて、先生方から御指導もいただきながら、私どもとしても何よりも地域の実情に応じて、タクシー事業者からも、また、貨物事業者のほうからも、事業者の御意見も得ながら対応してきた中でのもの。今ほど部会長がお尋ねのように、私どもとしては、地域のニーズになるべく早く対応しよう、寄り添おうと思って対応してきているところが現状であり、今も実施状況を見定めながら、更に拡大を考えているというのが実情。

(高橋部会長) そうすると、今の更に拡大というのは、今回はここまで広がったのですが、今後の状況に応じては更に拡大することもあり得るといふことか。

(国土交通省) 今回3件取り上げられているが、いずれもそうなのだが、本省と出先とがもっと連携したらいいという部分は、自戒の念を込めて申し上げているが、私どもの出先のほうでも御相談に応じたり、話し合いをさせ

てもらったりということをやっているのです、そういった情報収集は今後ともしっかりしていきたいと思う。また、内閣府でも、こういう御提案のある中で、さらに具体的に教えてもらえれば大変ありがたい。そういう面では、実情把握したいと考えている。

(高橋部会長) いかがか。

(伊藤構成員) これは色々見なければいけないのだが、多分、追加共同提案の団体を含めて、今回拡大した要件で全てが当てはまるかどうかというのがやや難しいところがあるかと思っている。過疎地域が基本的なベースでお考えになっているということなのだが、例えば特定農山村法に基づく中山間地域とか、あるいは、場合によっては、もちろん一定の地域要件は必要だと思うが、地域公共交通会議で地元の合意が得られることを前提として、その区域を拡大するという方向性は考えられないか。

(国土交通省) そうしたことも含めて検討してまいりたい。

(伊藤構成員) 今回の案というのは、今年度はこれでいくということか。

(国土交通省) 今年度はというよりは、私どもも御提案を得ながら内部的に検討していますし、累次申し上げて恐縮だが、そうした精査というものも内閣府の事務局のほうの御支援も得ながらしっかりやりたい。

(伊藤構成員) ぜひ、事務局と調整しながら、2次ヒアリングまでにもう少し拡大する方向性が見えるかどうかも含めて御検討いただきたい。

(国土交通省) 御趣旨に沿うよう検討してまいりたい。

(高橋部会長) 提案地域はマップか何かに落として、それでどれだけ広げたことになるのかという、そういうものも事務局と協力して作成いただきたい。

(国土交通省) 承知した。

(高橋部会長) 2次ヒアリングまでに御検討ください。ほか、いかがか。

(勢一構成員) これは当初提案が出たときに、3万人未満で切るところが一つ大きな課題になっており、これまで3万人未満のところでは想定されていなかった仕組みであるから、それを拡大するといったときに、どういうところを見て、どういふ条件を整えばそれを広げることができるかというのは、恐らく宿題のままになっているのではないかと思う。先ほど地域公共交通会議の活用の話も出たが、今後拡大するに当たって具体的にどういふことを検討するのか、少し教えていただきたい。

(国土交通省) 先生の御指摘のところは、地域の実情と、制度的にそれをどうとらまえていくかという点で、前は人口要件を見ながら3万人未満というのはとらまえていたのだが、それだけでは尽くせないのではないかとということで今回来ているので、先生方の意見ももちろん踏まえて、具体的にそういうものを人口要件以外に明確に酌み取れるようなものは何かということを考えてまいりたい。今すぐに申し上げられる材料はありませんが、指摘については受けとめていて、伊藤先生からもありましたが、そういった何がしかのとらまえ方として、人口以外にどういふ要件があるのかというのは、お時間をいただきたい。

(大橋部会長代理) 閣議決定のときの要請は、過疎地域の範囲の拡大ということなので、この先のこともお考えいただきたい。たしかに、1つには、中山間地域とか人口とか形式で切っていくやり方はあるが、逆に、先ほど議論した地域公共交通会議というのが、一番地域の実情が反映されて、利害がそこに出てくる場であり、そこで地域に即した政策をコーディネートする場だということからすると、ここの会議で承認されて、今回と同じような不利な状況があるということであれば、それは積極的に範囲に加えていくというような、そういう実質基準か組織基準みたいものを一個入れていくと、さらに流れが出てくるのかなと思う。

形式的に、過疎とか中山間地域とかを対象とすると分かりやすいが、すぐく限定されてしまうところがあって、その区域を定めたということが、本当にこういうことまで全部見通して区域設定したかどうかということは、ある程度、本当に予定調和が図れるかどうかかわからないところがあるので、そういった余地も含めて検討いただけると、非常にこの分野は栄えると思う。

(国土交通省) 制度的には手続、地域合意の話と要件の話があって、先ほどおっしゃったのは、要件としてどうとらまえていくのかということがあって、それについては、地元の切実なものがあるというのは、道路運送そのものではないとしても、その地域の実態として、既に政府として、また、ほかの法律で、そういった地域の実情に応じた仕組みがあるので、そうしたものによるとらまえ方というのは、本件、私どもについても参考になると思っているのと、手続的に地域合意を図るための手段としての会議というのはあるのだが、まずは要件の話かなと認識している。

(高橋部会長) 実情を把握し、事務局ともよく相談のうえ、2次ヒアリングまでにまた御見解をまとめてきていた

だきたい。

(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)