

## 第 82 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 10 月 15 日（月） 10：40～11：48

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

〔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、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

※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 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）まず、再検討の視点で最初に（1）として、国及び都道府県における電気工事業法 27 条～29 条に基づく監督処分及び監督処分には至らなかった行政指導を行った件数という御質問をいただいていた。3 ページの回答の段階では、まだ調査を行う云々ということしか言っていなかったが、その後全国の産業保安監督部に対して調査を行い、過去 5 年間に電気工事業法 27 条～29 条の監督処分、行政指導、実態調査をしたが、いずれも件数はゼロ件だった。また、質問事項の（2）として、国及び都道府県の登録等を受けた電気工事業者による電気工事に起因する波及事故の件数もお尋ねいただいていた。これについては 3 ページに回答を書いているが、電事法上の報告を受けている自家用電気工作物で発生した波及事故については把握できており、それについては平成 27 年度で 1 件、平成 28 年度で 2 件ということであった。実態としては、一般用電気工作物でも太陽光発電、それだけでも全国で 150 万件ほどあるが、その割には、それほど事故の件数は多くないかという気がしている。いずれにしても、まだ自治体への調査がしっかりできていないので、今後、分権室にも知恵を借りながら、質問事項を詰めてきちんとニーズが発掘できるような調査を進めていきたいと考えている。具体的には、今、時間がかかっており大変恐縮ではあるが、来月半ばにも質問事項を分権室に指導いただきながら詰めて、都道府県に対して調査をかけ始めたい。年内に取りまとめて、1 月中に回収をし、それを踏まえて分権室とも相談して、私どもの方で産業構造審議会の電力安全小委員会にかけないことにはこういったことの規制強化はできないから、必要であれば、そこに 3 月にかけて、進めていきたいと考えている。なお、並行して報告しなければならないのが、規制強化についてはもっと大きな文脈で議論する必要が生じている。先の西日本豪雨の際とか災害が相次いでいるが、やはり太陽光発電の土台とか、傾斜地等に建っていて崖崩れが起こってしまったときに危なかったのではないか。これまでの電事法とか電気事業法の配線、電気工事としての云々というよりは、むしろ土台とか、どこに建てていいのかとか、そういったことによって皆さんに不安を生じさせるという事案の方が最近、社会的に懸念されている。そういったことについてどのように対応していくかということをお問われているものであるから、私どもの総合資源エネルギー調査会という審議会に省エネルギー・新エネルギー分科会の再生可能エネルギー大量導入・次世代電力ネットワーク委員会というポディーがあり、そこでまさに今日から議論を進めていくことになっている。その中では、いろいろと心配いただいている 50 キロワット未満の太陽光発電とか、そういうところをどのように規制を強化したらいいのかということについてしっかり議論していく予定であるので、これも含めて並行して、地方分権の話とあわせて、きっちり年度内かけて議論させていただくということを私どもは考えている。太陽光の場合は 50 キロワット未満が一般用電気工作物となっており、屋根の上にあるものとか、一般家庭の家庭内の配線等と同じ扱いになっている。

（高橋部会長）まず、ゼロ件というお話だったが、これは行政指導も含めてということか。

（経済産業省）その通り。

（高橋部会長）行政指導も含めて、なかったということか。

（経済産業省）その通り。

(高橋部会長) 調査項目には、ちゃんと行政指導も入っていたか。

(経済産業省) この行政指導は、証拠で残っているということで、文書で出したかどうかということで聞いて、ゼロということである。

(高橋部会長) これは行政手続法の話だが、相手方から求められない限り、文書で出さなくてもいい。

(経済産業省) これについては、文書で発出したもの以外にも、我々の記録として指導したメモとして残っているものも数え上げるようにさせているが、それでもなかったということである。

(高橋部会長) 指導のメモも含めてということか。それから、報告件数の話だが、報告義務があるのはかなり大きい施設ではないかと理解しているが、それはそれで正しいか。電気事業用の工作物は届出義務があると。自家用のときにはそんなに大きいものは報告義務を課していないように理解しているが、それはそれでよろしいか。

(経済産業省) 事故報告の件でよろしいか。

(高橋部会長) その通り。

(経済産業省) 一定以上のものについて事故報告を求めており、それは電気事業法の報告規則で裾切りしている。

(高橋部会長) 大きいものというのは、確か責任者もきちんとして、問題があってもそれなりにチェックできる。電気工事の場合に立ち会ってチェックできると思うが、それ以外の裾切りした施設は、そういう体制もなく、むしろそちらの方が事故は起きやすいという推測が成り立つのである。そういう意味で、2件しかないということだけでは問題がないという立証にはならないと思うが、そこはいかがか。

(経済産業省) 今申し上げたように、裾切りはしているけれども、実際そういう小規模なものというのは、製造段階では電気用品安全法というもので、太陽光パネルとかそういった物自体はきちり規制されている。施工段階では、電気工事法できちり、変な工事をしたらいけないことになっている。ちゃんとしたものを施工するという事になっている。使用段階では、電事法で4年に1回、これは電力会社の方がということになるが、きちんと調査することにもなっており、そういったことで安全は担保されており、全くチェックしていないというわけではない。

(高橋部会長) ただ、報告として把握しているものとしては、意見というのは何もそれで問題がなかったということの証明にはならないのではないか。

(経済産業省) ただ実際には、例えば火事とかが起これば消防から我々の方に連絡が来るし、また、一般家庭の屋根の上にあるものは消費生活用製品安全法上の事故報告義務というか、それ自体はメーカーの方が把握したらメーカーが言ってくると思う。そういったものでもちゃんと上がってきているが、それでも例えば28年度で言うと全体で20件ぐらいであるので、そんなに増えているという風には。

(高橋部会長) 増えているというか、でも、具体的に言えば20件はあるのか。

(経済産業省) ある。ただ、それも使用法とか製品に起因するものだったりするので、施工が問題になったというケースはそんなに多くない。

(高橋部会長) もしそういうことがデータとしてあれば教えていただければと思う。

(経済産業省) 例えば昨年度、2017年度だと、消費生活用製品安全法に基づく重大製品事故として報告されたものは20件あるが、そのうち施工ミスと判断されたものは2件しかない。

(高橋部会長) 今の太陽光パネルの話だが、他に一般のものについてはどうなのか。消費生活用製品安全法の話をしたが、今の事例は、通常の電気設備に起因するものも含んでいるのか。

(経済産業省) それは今、太陽光の話を上上げた。

(高橋部会長) 太陽光以外もあるわけか。

(経済産業省) 太陽光以外とは、普通の一般家庭の配線のようなものか。

(高橋部会長) その通り。

(経済産業省) 製品安全法の範疇に入っているかどうかは見てみないとわからない。今、この場ではデータを持ち合わせていない。

(高橋部会長) 太陽光パネルは、確かに御省の問題意識として今あると思う。ただ、太陽光パネル以外にも幅広く電気工事をやると思う。

(経済産業省) 我々はそれを問題にしていけないわけではないが、一般家庭内の配線とかそういった問題は、もともと新しい問題ではなく、ずっと長年にわたり、どちらかという事故件数は昔に比べれば減って、ずっと横ばいになっているという現状で、私どもの理解では、山梨県の今回の要望は、むしろ太陽光パネルとかでいる

いろいろ新しく空き地とかに不動産屋がちょっと小規模のものをどんどん作っていったり、そういうことから住民との間でトラブルが起こったり、特に山梨県では割と報道されているが、そういったものが根源にあると思っていたので、それが私どもにとっても新しい行政課題であり、そこにフォーカスして御説明をさせていただいた次第である。

(高橋部会長) 事務局、今の説明の経過というのはそのとおりなのか。

(福田参事官) 山梨県からは、太陽光パネルの問題等について特に明示があったわけではない。

(高橋部会長) 多分、分権的な見地から言われているので、確かに太陽光パネルの問題も一つの契機だと思うのだけれども、それに加えて、分権的な見地から、この際見直していただけないかという話なので、そこは御理解いただきたい。

(経済産業省) それは承知している。ただ、とにかく事情の変更というか、どういった問題が生じていて、どのように対応していくかということと言うと、先ほど申し上げたように、我々自身が問題意識を持って、特に太陽光パネルとかが最近ちょっと問題になっているので、規制強化を検討しているところである。

(高橋部会長) いかがか。他に何かあればお出しただければと思う。

(磯部構成員) 国における電気工事業法に基づく処分や行政指導の件数がゼロ件だったというのは、どう評価したらいいのかということなのだが、あるべきものがなかったということにならないかどうか。十分機動的に危険防止の措置を現場で、本当はしたかったのに適時適切なタイミングではできなかったということなのではないかというのを率直な感想として持った。

(経済産業省) 指導の場合も、まさに今回の論点の一つであるが、国に登録している事業者と県に登録している事業者とがあるが、圧倒的多数は県に登録している事業者であり、それについての指導等は、県ごとにかなり活発にやられているのではないかと想像している。それは今後、県に実態調査をさせていただき、そこで明らかにしていきたいと思っている。主要な都道府県に前回のヒアリングの前にも聴取したが、その段階ではやはり都道府県もそんなに実績がないということだったので、そこは分権室とも相談させてもらい、きちんとクエッションネアをつくって、本当のニーズが上がってくるようにしたいと考えている。ただ、事故自体がものすごく今増えているのかということ、それ自体は実態としてはそんなにない。報告義務がないと言われていたが、報道とかを我々はずっとウォッチしているけれども、そういったものがものすごく増えているというよりは、むしろこの間の豪雨被害で土台とか、土砂崩れとか、風で飛んでしまって危ないとか、そちらの方の話なので、それをどうとるかは、きちんとこれから、規制強化の文脈で審議していきたいと考えている。

(福田参事官) 先ほど太陽光の話が山梨県からなかったと申し上げたが、事前にヒアリングの際に、経産省が言われるとおり、いろいろな場所に太陽光のパネルが設置され、これがいいかげんな工事で行われた場合に火災とかそういった災害につながる可能性もあるといったような指摘は、ヒアリングの中で伺っていた。

(高橋部会長) わかった。だから、それだけではないという話で、そのように理解して欲しい。あと、スケジュールだが、3月というのは年度をまたいでしまう話なのだが、もうちょっと早くは。産構審の議論が始まったばかりなので、それに合わせてということか。

(経済産業省) その通り。この問題は、先ほど申し上げたように、既存の電気事業規制というか、電気工作物規制の苦手とする部分というか、どちらかという土木とか土台、急傾斜地につくっていいのとか、新しい課題を結構含んでおり、それについて検討していくにはやはりそう簡単にはいかない。さらに規制強化になると、いろいろな工事業の方たちとの調整も必要なので、分権のところだけ切り出してやるというのもちょっとおかしな話なので、そこは一定のお時間をいただきたいと考えている。

(高橋部会長) ただ、土台だけではなくて、今回の分権のも併せてきちんと御検討いただくということによろしいか。事務局は、スケジュール的にはこれでよろしいか。

(福田参事官) そこは可能な限り前向きというか、前倒しにできないかとか、いろいろと部会長も言われているので、そこは経産省ともよく相談しながら、可能な限り速やかに努力していきたいと思っている。

(高橋部会長) 多分、太陽光の問題はいろいろあると思うので、ぜひ急いでやっていただければと思う。今後とも引き続き、ぜひともよろしく願いたい。

#### <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）>

(伊藤構成員) 許可不要とすることは困難という御回答に関する議論は後ほどさせていただくが、第2次回答の2ポツ目について質問したい。貨物自動車運送事業者とか荷主の方を構成員に含む協議会等を設置して、そこ

で合意が調った場合には当該意見の聴取を要しないこととするは差し支えないとのことだが、昨年の提案に関する議論において、地域公共交通会議の運営等に関してそれぞれの会議において検討をしていただいた場合には、必ずしも全会一致を要しないということが確認されている。今回、御説明にあった協議会等の運営に関しても、地域公共交通会議と同様に、必ずしも全会一致を要しないと理解してよいのかどうかということ、まずお伺いしたい。

(国土交通省) 然り。昨年の記録を読ませていただくとそういった話が出ているが、本件の御要望があったきっかけも、運輸支局に相談にいらした際に、今御指摘を頂戴した点について、率直に申し上げて、齟齬があったのだと感じている。必ずしも全会一致や総意ということではない。メンバーシップ的にも今日御説明させていただいたような代表の方々、またはそれに見合う方々に加わっていただいた上で、そこでの議論の結論、そこでの意見の状況を踏まえて判断をさせていただくということであり、端的に申し上げれば、御指摘のとおりである。

(高橋部会長) そのことは明示していただけるということか。

(国土交通省) 然り。

(磯部構成員) なぜ許可が必要かという点、繰り返し御説明いただいたように、運行管理等の管理体制と地域の物流網の状況等についての2点の確認が必要ということで、この点に関してはやはり譲れないという御趣旨だったと思うが、貨物事業者等も加えた協議会で合意が調った場合には、地域の物流網等の状況については確認ができたという理解でよろしいか。

(国土交通省) 然り。

(磯部構成員) そうだとすると、残る論点は、運行管理等の管理体制をどのように確認するかということになると思う。そこについては許可制でなければいけないという御主張だと思うが、自家用有償旅客運送自体が、手放しでできるわけではなく、登録手続きがある。それではなぜ駄目なのか。

(国土交通省) 自家用有償旅客運送についての登録であるので、前回ヒアリングでも申し上げたが、例外的に貨客混載を行おうとする場合には、一つ一つ、一件一件確認をする必要があるということである。

端的に申し上げれば、あくまでも有償旅客運送の登録であり、その際に貨物を載せていかどうかの判断は行っていないため、それについては申請を受けて判断させていただく機会を持つ必要がある。

(高橋部会長) しかし一方で、一般乗合バスについては許可不要となっている。

(国土交通省) 然り。

(高橋部会長) そこは程度問題であるように思う。車両の大きさや、運行管理の問題に鑑みて、350キログラム未満までなら貨客混載が認められているということだと思うが、例えば100キロ以下とか、50キロ以下とか、その程度だったら、分権的な観点から自治体の判断で許可不要とするということは考えられないか。

(国土交通省) 路線を使って運行する路線バスと異なり、自家用有償旅客運送にはいろいろな形態がある。小さな車両を使用してオンデマンドで運行する形態もあり、また、一日のうちどのくらい稼働するかということについても様々である。そもそも、域内で稼働する路線を決めないものも多い。今回の御提案の事例は割と路線バスに近いものなのかもしれないが、自家用有償旅客運送でカバーしているところはもっと機動的に運用できるようになっていると思う。

その際に、貨物の観点では、車の大きさに応じて、また、どのような荷物を積んでいくのかを見ていくことになる。大体、貨物については崩れないように積み重ねられており、また、安全性が確保された貨物自動車というのは床面が平らになって、荷崩れしないようになっていて、荷がきちんとくくりつけられるようになっている。それをどの程度確保していくのかというのは、結局、運行の形態と車両、積載物、そういったものの組み合わせをチェックしていくことになると思う。御指摘の点は、何か定型的に線を引けないかというお話かと思うが、ある程度きちんと個別に見ていく必要があるのだろうと思っている。

(伊藤構成員) 御説明いただいた、個別にチェックしていくのは、運輸支局なりで御判断されるということだと思うが、何もない状態でどう個別に判断するのか、実態としてどのように許可を考えているのかということをお聞きしたい。

(国土交通省) 2つパターンがある。1つ目のパターンとしては、既に自家用有償旅客運送を行っており、運行の形態がある程度確立して、このような形でやっていくという基盤のあるところが新たに貨物の輸送についても併せて行いたいという場合。もう一つは、両方を一緒にやっていきたいという場合。

既存の自家用有償旅客運送が確立しているところは、使う車両、それから運行の形態とある程度はつきりし

ていると思われるので、その中でどう運んでいくのかということ。新しく始めるところは、これからのニーズを見ながら使う車両も決めるだろうし、また、運行のパターンや、どういう管理をしていくかということも決めていこうと思う。

加えて、自家用有償旅客運送のフレキシビリティというのは、いわゆる自家用の白ナンバーの車を使って、旅客のニーズがある時に有償で運送を行うということ。路線バスのように営業の時間が正確に決まっている中、またルートが正確に決まっている中で貨物を運送するということとは性格が違う。自家用車として使っている局面、それから自家用有償旅客運送として使っている局面において、貨物の運送が一体どのような位置付けになるのかということが問題。御提案は貨客混載という御趣旨かと思うが、自家用有償旅客運送ではなく、自家用車として使用している部分の管理をどうするのかという論点もある。

(高橋部会長) 1つあるのは、一般のバス、路線で使っているような車両を自家用有償旅客運送として使う場合は、そんなに根本的な違いがないはずなので、そのような場合には許可不要だということを経験則で書いていただいて、あとは届出制で足りるというようなことを条例で書いていただくということは無理なのか。

(国土交通省) 路線バスと同じような場合には、ということをお主張か。

(高橋部会長) 第一にそれを伺いたい。

(国土交通省) 先ほどから申し上げている通り、現行は運行形態に応じて許可をするという形であり、その許可の要件として、今やっているものがとりやすい、十分満たすのかどうかということを加味することになると思う。

(高橋部会長) 許可制そのものから対象外とすることができないのかという話である。

(国土交通省) それは一体どこで線引きをするのかということによると思う。

(高橋部会長) そこは分権的な観点から検討をお願いしたい。

(国土交通省) 路線バスと同じような形態という点について、一体何をもちいて路線バスと同じであるとするのか。

(高橋部会長) それは届出制にすればチェックできるのではないかと。届出をしていただいて、これは違うということであれば許可制で申請し直してくださいという話ができる。

(国土交通省) その線引きをするためには、どういう場合が路線バスと同じ場合であるのかということをお議論しなければならない。

(高橋部会長) 貴省から経験則を示していただければよい。

(国土交通省) しかし、先ほど申し上げたように、例えば重量の話についても、路線バスと同じといっても、路線バスの大きさに応じて、どのくらいの重量のものをどのような形で積載するのかということや、運行管理をどの程度されているのかということについては差があると思う。

(高橋部会長) そこは専門家として、定型的な基準を出すことはある程度できるのではないかと。要するに、車両についても同一車両を使用するなど、経験則として色々と条件付けできると思う。

(国土交通省) 届出制にするのか許可制にするのかということはあると思うが、ある程度、本提案のように路線バスのような大きい車両を使用するケースについて、どのような要件を満たせばよいのかをはっきりしてもらいたいということのように聞こえるが。

(高橋部会長) はっきり示していただければ、路線バスと同じものとして許可制から除外できるのではないかと。という話である。

(国土交通省) 路線バスと同じというのは。

(高橋部会長) 車両について。

(国土交通省) 車両の観点もあるが、運行管理の話の観点もある。

(高橋部会長) 運行管理については、積載する重量によって色々調整すればよいのではないかと。

(国土交通省) それを画一的にはなかなか見にくいところがある。

(高橋部会長) そこは分権の観点から、細かいところを全部許可の対象とするのではなく、自治体の判断である程度安全だということを経験則で出してもらい、条例等にて届出制で足りるということとする運用も可能ではないか。

(国土交通省) その線引きの観点の他にも、地域の物流ネットワークの観点もある。その点についても、併せてチェックしていくこととなる。

(高橋部会長) 物流の観点は、地域公共交通会議で協議が調った場合は、運輸支局におけるチェックは不要なのではないか。

(国土交通省) 手続としては、そちらが先に進むはずである。進んだものについて、届出制にするということを御主張なのか。

(高橋部会長) 然り。

(国土交通省) 物流の観点に関しては承知したが、安全性の観点については、先ほどから申し上げている通り、形態をチェックしていかないといけない。画一的に線が引けるのであれば非常にチェックしやすいが、実際には色々な形態のバスがあり、色々な形態の運行管理が行われる。

(高橋部会長) 安全だと認められるものについて、裾切りで届出制に変えることはできるのではないのかという話をしている。十分安全であると認められるものについては、定型的に届出制に除外するということが可能ではないか。

(国土交通省) 個々にチェックしていかないといけない点が非常に多いと思う。同じバスを使って、同じ運行管理をされるのであればわかりやすいと思うが。

(高橋部会長) そのような例が多いのではなかったか。そのような例はあるのではないか。

(国土交通省) 全く路線バスと同じ基準のものをやっているケースはあまり多くないかと思う。同じようなルートを走っているというケースはあると思うが。

(高橋部会長) 自家用有償旅客運送であっても、事業者へ委託する例があるのではないか。

(国土交通省) それはあると思う。

(高橋部会長) 委託を受けた事業者は、同じ車両を使うのではないか。

(国土交通省) 車両が同じであればいいということだけではないということを上申している。

(高橋部会長) 運行管理についても、委託を受けた事業者は、きちんと運行管理するのではないか。

(国土交通省) 自家用有償旅客運送の登録をする場合と4条バスの許可を取る場合とでは、運行管理の要件も全く違ってくる。

(高橋部会長) 同じ会社でも管理が異なるのか。

(国土交通省) もともと法律の要件が違うため、同じ会社であっても違うと思う。

(高橋部会長) 同じ会社であっても、自家用有償旅客運送の場合には管理の手を抜くなどということはあるのではないのか。

(国土交通省) 手を抜くということを上申しているのではなく、法律論としてということである。

(高橋部会長) 今は実態論の話をしている。実態的に、届出制にするにふさわしい実態があるのではないのかという立法事実論の話をしている。

(国土交通省) 許可と同じ要件を満たすのであれば、届出で足りるのではないのかということをお主張なのか。

(高橋部会長) 実態に近いものであればいいのではないのかという話をしている。自家用有償旅客運送なのだから、規模も違うし、定期的に走ることが多いわけではないので、それはある意味では逆の話として、そこまで厳しくチェックする必要はない。ただ、貨客混載という形でチェックしなければいけないということについては理解するが、そのところは、例えば規模等によって調整できないかという話をしている。350キログラム未満というのではなくて、もう少し小さい規模でもできるということにならないか。届出制の中で裾切りができないかという話をしている。

(国土交通省) 御主張なのは、ある程度、線引き若しくは定型化ができないかということか。

(高橋部会長) 然り。もう少し御検討いただけないか。

(国土交通省) 承知した。ただ、届出制ということではなく、もっとわかりやすい形で何かできないかと思う。類型としてどういった場合に許可されるのかということについては、ある程度例示というか、組み合わせがどうなのかということが言えたとしても、それを満たせば何のチェックも要らないということには必ずしもならないと思う。

(高橋部会長) 届出制で十分なのではないか。届出制であれば、何のチェックも無いという訳ではないのだから。

(国土交通省) チェックが無いということではないと思うが、路線バスは許可を取って運送を行われており、それと同じように運送しているのであれば許可不要とできるのではないのかということをお主張されているのか。

(高橋部会長) 実態がそうであれば、届出制で足りるのではないのか。届出制のチェックにふさわしい実態であれば、それでよいのではないのかという話をしている。今は、完全に許可制を外してほしいという話をしている訳ではない。

(国土交通省) どのような場合に届出で足りるのか、どのような場合にはそうでないのかというところを、事前

に線引きが該当するのかわからないのかというのをチェックしていかないといけないと思う。

(高橋部会長) そこについて、分権的に、自治体に任せただけでないかという話である。

(国土交通省) なかなか簡単な線引きができないのではないかと思います。

(高橋部会長) 手放しで届出制にしてほしいとは申し上げていない。貴省がきちんと参酌基準を示して、あとは自治体に任せるという分権的な立場で検討していただきたい。

(国土交通省) 実際の自家用有償旅客運送によって貨物の運送を行う場合は、御指摘のような路線バスの場合とは少し話がずれるかもしれない。オンデマンドで旅客を運送していない間、車が空く状態になると思うが、その状態でニーズに応じて貨物を運ぶというのは類型としてあり得ると思う。そういった意味では、概念的に旅客と貨物が必ずしも一緒に乗らない局面もあるかと思う。そこも含めて、許可制であればカバー可能だと思う。路線バスの場合と違って、旅客を乗せて同じように路線と停留所に沿って運行していくとしても、お客さんが乗っていない局面、またその間に貨物を運んでいくところ、そういったものを一体どう考えるのかという論点もある。いろいろな論点があると思う。

(高橋部会長) 少し時間がオーバーしてしまった。色々な御主張については分かった。本日、色々申し上げたが、今の御説明もなかなか納得できないところがあるので、更に事務局と細かく詰めていただいて、御検討を継続していただきたい。是非また引き続き、閣議決定に向けて、御協力のほどをよろしくお願ひしたい。

#### <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する場合の手続の見直し（国土交通省）>

(伊藤構成員) 資料9ページの調査結果③の支障事例の詳細の①についてお伺いしたい。これは既に車庫が市街化調整区域内にあって、区域運行もしくは路線不定期運行に用途変更するということで使わせてもらえないかという相談があったが、開発許可の用途変更が必要になるため出来なかった事例で、仮に国の運用指針の例示ということがあれば許可で対応できたはずだという御整理だが、そもそも市街化調整区域に車庫として立地しているということは、許可が一旦出ているということ。路線定期運行としては許可が出ていたにも関わらず、用途変更の際に許可が必要になることの意味は、どこにあるのか。これ自体、特に今までどおりの使用で、それを転用するという事例であって、そこに問題が無いのであれば、新規に許可をとること自体必要ではないように思うが、いかがか。

(国土交通省) 市街化調整区域内で路線定期運行の車庫を設置することはそもそも許可不要であるので、許可の手続を踏まえず認められていた既存の車庫の一部を区域運行等に使用できないかという御相談だった。それについては、基本的には法令上は許可をすることは可能だが、そもそも区域運行の車庫等の設置について許可が必要であり、許可が必要であるものに用途変更する場合は、新規に設置するのと同じように、一応手続として確認が必要ということである。

ただ、伊藤構成員の御指摘のとおり、あくまで既存のものについて一部を利用するということなので、基本的に許可に際して新規設置と同じような項目をギリギリと見るということは、一般的にはされていないと思っている。

(伊藤構成員) それでもなおかつ許可が必要ということの意味について、いまいち理解できない。

(国土交通省) そもそも区域運行等の車庫等の新規設置には許可が必要だということを前提としての議論であるが、仮に用途変更であれば許可不要ということになると、基本的には、まず許可が不要な用途で開発をしまして、区域運行等のために用途変更ということになる。そこに関するチェックがないということになると、開発許可のチェックというところでは尻抜け状態になるので、そもそも新規設置の際に許可が必要なものについては、用途変更についての一定のチェックをするということは、制度上、そのような仕組みにはなるのだろうかと思う。

ただ、実際のところ2つ論点はある。1つは、用途変更は新規設置の際ほどギリギリと見ているものではないということと、御指摘のとおりそんなに影響があるものではないと思われるということ。もう一つは、自治体の判断で、このような事例はそもそも用途変更には当たらないという形で手続をしているところも結構あるので、そもそも自治体の判断で用途変更の手続に係らしめていないところもあれば、一応用途変更という形でチェックしているところもあるというような状況である。

(高橋部会長) そのような場合には許可不要というように、はっきりと通知で出していただければいいのではないか。

もう一つ、最初に御説明のあった、意図的に、まずは路線定期運行の車庫等を設置しておいて、それを更に区域運行に用途変更するというような事業者が出てくるということは、およそ経験則的に考えられないのではないかと。そこは許可不要というように通知で措置していただけるとありがたい。

(国土交通省) 高橋部会長の御指摘はその通りだと思うが、制度論として、新規設置の際に許可が必要なものを、用途変更の場合には許可不要というのは、制度論としては仕組みにくいと思う。

(高橋部会長) 内容的に大きな変更がなければそのようなこともあり得るのではないかと。許可制の趣旨は開発抑制であるので、その点では同じ。そうであれば、既存の車庫があるという状態については同じであり、現に自治体で許可不要としている例もあるということなので、許可不要という通知を出していただいても構わないと思う。

(伊藤構成員) 例えば車庫を拡張するとか、新しく建築物を建てるというような場合には、当然許可が必要かもしれないが、既存のものをただ転用するのみということであれば、それほど重大な開発行為とは思えないということである。

(国土交通省) 御指摘のとおりだと思うので、運用指針の中で、例えば路線定期運行の車庫等として開発したものの一部を区域運行等の形で使うという場合は、用途変更をしなくても差し支えないというような国の見解が示せないかということを検討させていただきたいと思う。

(高橋部会長) それから、相談が来ていないというのは、もともと諦めてしまっていて、ニーズに合致しない立地だけれども既存の車庫等で我慢しようという事業者が結構多いのではないかと。そういう意味では、実態として開発許可の対象外とすることが不要だという話にはならないと思うので、そこはまず第1点として指摘したい。

もう一つ、路線定期運行で新規に設置した6件については、効率的な運用のために起終点から近距離までがほとんどという話であるが、600メートル離れたところに設置していた事例もあつたりして、路線定期運行だから立地に必然性があるということはこの調査からは証明できないのではないかと。その点についてはいかがか。

(国土交通省) 御指摘のように、6件について、起終点のすぐ近くというところもあれば、起終点付近にはなかなか土地がなくて、600メートル離れた次のバス停の近くに立地したのもあつたが、基本的に路線上あるいは起終点という分類の中に全て入っていた。路線定期運行の車庫等とはもともと規制緩和ということで措置しているものであるが、路線定期運行という形態であれば、規制緩和的に許可の対象外とするということで基本的に差し支えないと考えている。

(高橋部会長) 600メートル離れたとは言っても、路線に面したところに車庫があるということか。その点については承知した。ただ、そうだとすると、区域運行であっても、基本的に起終点に立地するというのは考えられないか。交通量が多いところで、大体市街化区域に立地するという経験則は成り立たないのか。

(国土交通省) 場合によっては路線定期の起終点に位置している車庫を区域運行の車庫として併用する場合はあると思うが、区域運行は区域が決まっているだけであるので、どうしても立地がある程度特定されるという説明をすることは難しく、やはり任意性があると考えている。そこをギリギリ見るつもりはないが、個別の許可ということで自治体のまちづくり担当部局がチェックをする必要は一定程度あると考えている。

(高橋部会長) 区域運行の場合は起終点に立地した事例はなかったのか。

(国土交通省) 無い。

(高橋部会長) 全くないのか。

(国土交通省) エリアを決めて運行するもの。

(伊藤構成員) いかにも自由に動き回れるといっても、恐らく、効率的に運行していくルートというのを事業者側でも考えるはずで、どのように回るかということはある程度パターン化されているはずだと思う。そうすると、車庫をどこに置いたらいいかというのは多分自然と合理的に判断されて、今のような形で起終点のような場所から離れたところに置かざるを得ないということになると、かなり支障が出るので、市街化調整区域の中であっても、小規模なものであれば一定の車庫等を準備したいというニーズはあると思う。

それを踏まえると、区域運行だからといってどこか適当に置いて毎日フレキシブルにやっているというわけでは恐らくはないのではないかと推察されるのだが、この点についてはいかがか。

(国土交通省) 事業者の立場としては、伊藤構成員の御指摘の通り、一定の運行をする上で効率的なところということになるのだと思うが、まちづくりの観点から見ると、路線定期運行のような形とは異なって、任意の



場所に立地をしていく、通常の起終点とは全然違う場所にぽつんと立地するようなことは十分想定をされるので、市街化調整区域という開発を抑制するエリアの特性からすると、そこでまちづくりと整合しているかどうかということは、一応チェックが必要ではないかと考えている。

(高橋部会長) 今、伊藤構成員から御指摘があったが、区域運行だと大体ミニバスであり、大きなバスはほとんど想定していないという理解でよいか。

(国土交通省) 然り。

(高橋部会長) 小さなバスが2~3台停車する車庫であれば、そこに限っては不要ということも考えられないか。届出制のようにすることについてはいかがか。路線バスの車庫だと、かなり大きな広いところに車庫が設置されると思うが、区域運行に使用するミニバスが2~3台停車するような形であれば、開発抑制的な観点からも、その限度であれば許可不要であるというようなことを例外的に考えられないか。

(国土交通省) 確かに一つの考え方としてはあろうかと思うが、基本的にはそういう小さな規模のものであれば、市街化調整区域の開発全体の中で、自治体のまちづくり担当部局の方で判断をして、許可をするということは十分可能だと思うので、その整合のチェックをする機会というのは必要だと思う。

(高橋部会長) 開発許可というのは重いイメージがある。大変な手続きなので、都市計画法上もよく訴訟になったりするが、そういう意味では、事業者として開発許可の手続きをとるとするのは、今の事例を見てもほとんど考えつかないぐらい面倒な手続だというイメージがある。そこを一々、非常に負担が軽いものまで、都市計画法上の許可制に係らしめなくてもいいのではないかという気がするので、そこは御検討いただきたく思う。今、答えを出してくれとは言わないので、持ち帰っていただきもう少しよく検討していただきたい。

(国土交通省) 承知した。ただ、今回調査した中でもほとんど既存の車庫を活用とした事例であって、そのような場合については、そもそもそこまでギリギリと見ていないと思うので、そこまで負担があるのかどうかはわからないが。

(高橋部会長) それで我慢しているという話ではないか。

(磯部構成員) 同感である。三団体からの提案というのはやはり重みがあると思っていて、まさにまちづくりの観点で地域でというと、少なくとも開発許可という、固い仕組みは必要ないと地域が思っているということだと思う。もちろん今おっしゃったように、色々な要件や、場合を分けて、この場合であれば届出をしてくださとか、その中で十分やりとりすれば自然と無茶なことにはならないだろうという感覚が地域の現場のリアルな感覚としてあるのではないか。まちづくりの観点から、市街化調整区域における開発行為についてチェックしていくというときのツールは開発許可だけではないのではないかという提案だと思うので、もう一度その点について御検討いただきたく思う。

(国土交通省) 開発許可制度の中で届出というのがどれぐらい馴染むのかという話もあると思うので、検討はさせていただきたい。

(高橋部会長) 許可制を外した上で届出とすることを検討して欲しい。中でという話ではない。引き続き、閣議決定までに事務局とよく御相談していただいて、いい方向で結論を出していただきたい。

(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)