

国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事要旨）

（開催要領）

- 1 日時 令和3年11月11日（木）16:01～16:28
- 2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室等（オンライン会議）
- 3 出席

<WG委員>

- 座長 八田 達夫 アジア成長研究所理事長
大阪大学名誉教授
- 委員 阿曾沼 元博 医療法人社団滉志会社員・理事
- 委員 安藤 至大 日本大学経済学部教授
- 委員 安念 潤司 中央大学大学院法務研究科教授
- 委員 落合 孝文 渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 パートナー弁護士
- 委員 八代 尚宏 昭和女子大学グローバルビジネス学部特命教授

<提案者>

- 鈴木 康友 浜松市長
- 石坂 守啓 浜松市企画調整部長
- 内藤 伸二郎 浜松市デジタル・スマートシティ推進事業本部本部長
- 鈴木 達夫 浜松市健康福祉部医療担当部長
- 鈴木 秀司 浜松市産業部観光・ブランド振興担当部長
- 清水 克 浜松市産業部農林水産担当部長
- 北嶋 秀明 浜松市産業部観光・シティプロモーション課長
- 東 博暢 浜松市スーパーシティ構想リードアーキテクト

<事務局>

- 山西 雅一郎 内閣府地方創生推進事務局次長
- 三浦 聡 内閣府地方創生推進事務局審議官
- 黒田 紀幸 内閣府地方創生推進事務局参事官
- 喜多 功彦 内閣府地方創生推進事務局参事官

（議事次第）

- 1 開会
 - 2 議事 浜松市から再提案があったスーパーシティに関する規制改革の提案内容
 - 3 閉会
-

○喜多参事官 それでは、始めます。本日は、10月15日に浜松市から再提案がありましたスーパーシティに関する規制改革の提案につきまして、提案内容の具体化等のためのワーキンググループヒアリングを実施いたします。

資料の取扱いについてですが、浜松市からの提出資料は公開予定、規制所管省庁からの回答は暫定版であるため非公開予定です。

本日の議事については、公開予定です。

それでは、ここからの議事進行を八田座長によろしくお願いいたします。

○八田座長 それでは、本日はお忙しいところを御参加くださいます、ありがとうございます。

浜松市から、最初に7～8分、再提案について御説明をお願いして、その後、委員による質疑をしたいと思います。

それでは、浜松市、よろしく申し上げます。

○鈴木市長 それでは、よろしく申し上げます。浜松市長の鈴木康友でございます。

スーパーシティの再提案の規制改革等について、ただ今から御説明を申し上げたいと思います。

まず、提案の根底にあります私どもの問題意識からお話ししたいと思います。今、少子化、高齢化の中で地域のコミュニティというのはどんどん崩れ始めている。これは自治体経営しているとひしひしと感じるので、私のみならず自治体の首長、皆さん危機感を持っていると思うんですね。やはりこれから自治体経営にとって一番大事なことは、いかにサステナブルな持続可能な地域社会をつかっていくかということになります。そのためには共助型の社会を実現しなければならないと考えております。共に支え合うという社会ですね。その鍵になるのが先端技術と規制緩和ということになります。これを使って共助型の社会を実現していこうと、そのために全体として規制改革を個々にやるのではなくてパッケージとして規制改革を行うことによって一気に共助型社会を築こうというのが私たちの提案でございます。

資料3 ページを御覧ください。今回変更した主なポイントでございますけれども、一つ目は、中山間地域の共助型社会の実現ということで、高齢化が急速に進む中山間地域における持続的な持続可能な医療体制の実現を目指すため、巡回診療の明確化と日数制限の拡大の規制緩和項目を追加提案しております。また、買物や医療等の生活サービスを維持するため、多様な主体による共助型サービスの実現を目指し、自家用有償旅客運送の規制に関する提案の整理などの内容修正を行っております。

二つ目のポイントは、データを活用した健康づくりでございます。患者が健康づくり支援を受ける機会を高めるために、医療機関から委託を受けた民間事業者による栄養指導、運動支援のオンライン実施の規制緩和項目を今回追加提案しております。

三つ目のポイントは、ドローンの活用による農林業等の効率化でございます。農林業等で使用する資材等の運搬の効率化をするため、ドローン製造における重量の上限拡大の規

制緩和項目を追加提案しております。

また、飛行の安全性を確保するため、風況に関する予測を提供する場合における気象業務法適用外の明確化の規制緩和項目を追加提案しているところでございます。

資料4ページをお願いします。ここで記載をしております持続可能な医療提供体制、最先端物流システム、次世代交通システムの三つのサービスを、先ほど申しましたサステナブルな地域社会を構築するために特に重視をしております。これらに関する規制改革について個別に御説明を申し上げたいと思います。

一つ目は、持続可能な医療提供体制でございます。御案内のとおり、中山間地域においてどんどん診療所等が閉鎖をしております、これは私どものところだけではなくて全国的にもそうだと思いますが、医療過疎が深刻化をしております。いかにサステナブルな医療サービス提供体制を構築していくかということのために、既に提案をしております遠隔診療や遠隔服薬診療の恒久化に加えまして、巡回診療の明確化と日数制限の拡大の規制改革を追加しております。この併用によりまして、医療過疎が進む中山間地域においても持続可能な医療体制が実現できるものと考えております。

この巡回診療の明確化と日数制限の拡大につきましては、医師が定期的に廃校や公民館等に出向いて診療する巡回診療に関して、日数制限の拡大による診療所の開設手続を不要とするものでございます。これまで今後の持続可能な医療体制の構築に関しては、地元の医師会の皆様と議論を重ねておりまして、巡回診療を遠隔診療と遠隔服薬診療と併用することによりまして患者や家族等の状況に応じた持続可能な医療体制を構築する、こうしたものを実現していくことに関して、医師会の皆さんも賛同していただいております。

続きまして、最先端の物流システムでございます。本市では、コロナ禍を契機に独自のケータリングサービスでありますFoodelixというデリバリーのプラットフォームを官民連携で構築をいたしました。現在はタクシー事業者と連携してデリバリーを行っておりますけれども、このプラットフォームが高齢者などの買物支援など、そうした共助型のサービスの実現に活用できるということが明確になってまいりました。

子育て中の方のNPOが協力してもいいということで申し出ていただいているのですけれども、そこでネックになるのが貨物自動車運送事業法というもので、これがネックになってなかなかそういう方たちがこの高齢者の買物支援などのお手伝いができないという状況でございます。今後、こうした貨物自動車運送事業法の適用除外となれば共助型のサービスが飛躍的に拡大していくというように思います。タクシーや自家用車などの多様な配送による物の共助型交通システムをこうした規制緩和によって実現をしたいというように思っております。

次は次世代交通システムでございます。浜松市も広大な中山間地域がございまして、人口減少や高齢化に伴いまして買物や通院等に不便が生じています。このため、公共交通の維持が困難な地域を中心に、地域住民による有償運送や昼間の遊休車両等を活用した共助型のサービスを実現したいと考えております。

こうした自家用有償旅客運送の規制に関して、実施主体に民間事業者を加えるということ、また、規制、地域制限の撤廃等によりまして多様な主体による共助型交通システムを実現してまいりたいというように思っております。

現在、先行して実施を検討している地域でアンケートを行った結果、若年層の30%弱が共助型交通システムのドライバーに興味を持っていただいております、高齢者層の約半数がこうした共助型交通システムに関心を持っていただいていることが分かりました。こうしたデジタルの活用と規制緩和によりまして、新たな視点で持続可能な地域交通が確立できるものと考えております。

以上、御説明申し上げてまいりましたが、医療、物流、交通に関する課題、これは全国の自治体が抱えていると思います。こうした課題を克服し、先ほど申し上げましたように共助型のサステナブルなコミュニティを構築する、その鍵を握るのがこの先端技術と規制緩和だというように考えております。国土縮図型都市と言われる浜松市でこうした課題を克服してサステナブルな地域社会を構築できれば、これはもう全国のモデルとなれるというように自負をしております。

以上、私からの説明とさせていただきます。

○八田座長 ありがとうございます。

それでは、委員の方から御質問とか御意見とかございませんでしょうか。

安念委員、どうぞ。

○安念委員 いわゆるトラック法ですが、あれはなかなか地元では色々御苦労があるだろうと思うのです。今、手元に正確な条文があるわけではないので若干間違っているかもしれませんが、確か他人の物を運ぶ場合にはトラック法、貨物自動車運送事業法上の許可が要するという、そういう原則になっていたように思います。

数年前なのですが、コンビニのオーナーがお客様に自分の店で買ってもらった物をごく近所ですけれども、自分の自家用車で配送することができるかという問題が起きたことがありまして、そのときにはこれはもう本当に法律上のつまらない理屈なのですが、お客様に届けるまでは車の中ではまだコンビニの物だということにして、まさにデリバリーするその瞬間に他人の物になったという理屈にして、いいではないかという整理にした記憶があります。

要するに何を言いたいかというと、そんな理屈はどうでもいいのですけれども、その程度のことであるならば何もトラック法の許可まで受ける必要はあるまいという考え方は一応ありますので、Foodelixの場合も今のような考え方をやや延長することによって突破口が開けるのではないかなというように思って伺っておりました。それが一点。

それから、例の福祉タクシーのことですが、これは確かにちょっと考え方が奇妙なところがありまして、儲けてはいけないから非営利の主体でなければいけないというのは何か一見もつともなように聞こえるのですが、重要なことは儲けてはいけないということのほうにあるのであって、地元の企業が地元貢献として儲けるつもりはないので参加したいと

いのであれば全然問題ないはずなのであって、要するに自治体がこの事業、このビジネスモデルで儲けるということはしないのだ、ということモニターできていれば、私はそれで全然構わない話だと思いますので、そのところを強調していかれるのが一つの手ではないかというように思って伺っておりました。

いずれにいたしましても、私、以前、御市の天竜区の奥地のほうに行ったことがありまして、政令指定都市でも限界集落みたいなどころがあるのかと思ってものすごくびっくりしたことがありまして。

○鈴木市長 200ぐらいあります。

○安念委員 市長も大変御苦労していらっしゃるだろうし、今の御提案というのは本当に皮膚感覚でもどうしてもこれは必要なのだという、そういう差し迫ったものだという感じを強く受けた次第です。

以上です。

○鈴木市長 ありがとうございます。

おっしゃるとおり、実は政令市といえども浜松市は、大合併して伊豆半島より広い市域の中の約半分が過疎指定を受けている非常に特殊な地域特性を持った政令市でございます。最初の御意見いただいた部分の貨物運送事業、これは大変ハードルが高くて、先ほどの子育て中の方々の例で言っても、もう色々話していると、それは全ての方に業者登録してもらって、緑ナンバーを付けてくれと。自分の買物に行くついでに高齢者の買物を手伝ってあげて届けるだけなのに何とかしてほしいと。

だから、実はそれだけではなくて色々な主体をこの事業に参加させたいと思っているのですけれども、それを可能にするには、この規制をやめてもらわないと、とても一個一個やっていたら、間に合わない。あと私の任期も何年もないので、もうその間にこれは構築しておかないと、本当に広大な中山間地域、これからどうしていくのだということで、先ほどの医療もそうですけれども、もう共助型の仕組みを作る以外に私はないと思っています。

2点目の福祉タクシーですが、もちろん、これは儲けるつもりはないということで、利益は出さないにしても、少なくともコストは賄ってもらわなければいけないので、大儲けしないにしても、そこは進めていきたいというように思っております。

○八田座長 今の安念委員の1点目ですけれども、これは要するにトラック運送法は全く関係なくやったらどうだと。例えば、スーパーに買物に来たお客に届けてもらうというときには、スーパーがそのお客をちょっと雇った形にして、そして、スーパーの事業として配達をしてもらう、そういう解釈を取れば済むだろうということですね。

○安念委員 私はそう思っています。もちろん、トラック法を改正できればそれにこしたことはないし、そもそも今回御紹介いただいたようなものでトラック事業者の利益というか職域を侵害するようなことはないのですけれども、形だけそうなる。

今、八田座長がおっしゃったように先ほどのコンビニの配送を横置きしたような形で言

えば、いまだスーパーが所有権を持っている物をママさんたちにたまたまタクシーで運んでいただいて手渡したところでお客の物になるというように解釈すれば、すごく姑息な解釈なのですけれども、成り立たない話ではないと思っています。

○八田座長 現行法でもやれるだろうということですね。

○安念委員 そうです。

○八田座長 では、他に。落合委員、どうぞ。

○落合委員 ありがとうございます。

今のトラックの件なのですけれども、安念先生がおっしゃっていただいた方法で読み込めるかどうかというのが一つあります。また仮にもし読み込めない場合に、どういう方法があるのかなというのを考えてみておりましたが、例えばタクシーというか旅客のほうですと過疎地について特例がかかっているという部分はございますので、本質的には貨物であっても旅客であっても、これは同様に考えればよいという考え方があるように思われます。別の例でも最近議論したのがあったのですが、政令指定都市の中でもやはり過疎そのものとは言わないまでも、それに準じるような人手が足りないような地域なので特例を拡張できないかという言い方で議論を試みた例があります。例えば浜松市の中でも人が足りない地域について、そういう話をしていくというのが提案の仕方としてあり得るのかなとも思います。

さらに、もう一つ、これはそういうことも考えられているかどうかということなのですが、直近でヒアリングをさせていただいた自治体の中では貨客混載について御提案されているような場合もありました。この辺の貨客混載とかのニーズとかも何かおありだったりするのかどうかというのも、これはさらに追加して御提案ということになるかもしれませんが、伺えればと思いました。

以上です。

○北嶋課長 貨客混載、タクシーと一緒に運ぶというのは当然考えられるかなと思っていますし、そういうニーズがあるというのは十分分かっています。最初のお話いただいた過疎地域というところで限定して特例で運べるというのは承知していますが、それ以外の地域でもそういった需要が非常に高まっています。スーパーがなくなったエリアが市域全体に広がっているものですから、できましたら、そのエリアについてはもう過疎地域という限定ではなくて、そういった市全体で課題があるというような形でやれるといいなと思っています。これについてはトラック業界の皆さんにも御理解いただいていますので、是非そういった方向でやりたいと考えております。

○落合委員 ありがとうございます。

過疎に準じるというように申し上げたのは、まさしくおっしゃっていただいたような意味合いかなというように思っていますので、そういう形で整理できればと思います。

○八田座長 どうもありがとうございます。

それでは、阿曾沼委員から診療所の開設について。

○阿曾沼委員 阿曾沼でございます。

御提案ありがとうございます。この巡回診療の回数制限は、診療対応される先生方や看護師に問題なく可能であれば回数制限は必要ないのではないかと考えています。診療行為には訪問診療、往診、巡回診療、オンライン診療など多様に用意され、基本的にはこれらを必要に応じて患者や地域のニーズに合わせて組み合わせていくべきですから、この回数を撤廃検討することは必要なことであろうかと思えます。地域的な状況も含めて是非検討していきたいと思えます。

なお、確認ですが、日数制限の拡大なのか、制限撤廃なのかどちらなのでしょう。

○鈴木医療担当部長 御質問のあった巡回診療の明確化ということですがけれども、基本的に日数制限を拡大する、これは阿曾沼先生がおっしゃってくれたように日数規制を外す。それに伴って診療報酬上の点数表に巡回診療について色々保険給付の対象となる、いわゆる診療報酬の請求ができるというのが明記されてないものですから、そういった付随的な課題があるということで巡回診療の明確化というようにさせていただいているということでございます。

○阿曾沼委員 分かりました。

診療報酬の担保をちゃんと付けましょうということですね。

○鈴木医療担当部長 そういうことです。

○阿曾沼委員 訪問看護でも医療保険を使うときと介護保険を使うときで給付の在り方とか回数とか制限が色々違って、患者から見れば非常に分かりにくいですし、サービスを提供するほうから見ると非常に複雑だということがありますから、その意味では患者や地域状況と医師の関係において、診療が適切に提供できるようにしていくという御提案、大変意味のある提案だということに思っております。

○八田座長 それでは、あと自家用有償について特に議論がなかったと思えますので、これについて御意見おありの方がいらしたらお願いいたします。

まず、これは非常に大きな問題で、海外でも自家用有償をやっているわけですから、日本でだけこんなに極端にできないのは変ではないかということがあると思えます。そして、それができてないということは実にこれが難しい問題だという、政治的に難しい問題だということの裏返しでもあるわけですが、これは例えば過疎地で経営をずっと持続させていくってサービスが持続できるようにある種の利潤を目的とした事業ができるようにするのは、過疎地の場合に限定すると色々考え得ることはあるのではないかと思うのですが、例えば二種免許のかなりの部分が過疎地に限定したら要らない、実質的にそこで要求されている試験項目は要らないというようなことはないですか。

もし過疎地に限定して何らかの付加的なテストをすればそれで実質的に普通免許でもできるというような仕組みをお考えになれば、第一歩になるかなと思うのですね。普通のところで、浜松市の真ん中でやるところから始めようと思ったら政治的には非常に難しいから時間がかかってしまうと思えます。元来はそれもやらなければいけないのですけれども、

それもちよっと御検討いただければと思います。

○鈴木市長 もう一つは、浜松市の場合、先ほど言ったように国土縮図型都市と言いましたけれども、本当に市域面積も広く、色々な地域が一緒になっています。ですから、必ずしも過疎地だけではなくて都市部の中でも辺境な地域はあります。そういうところは路線バスが運営困難ということでどんどん公共交通がなくなってきているのですね。では、そういうところの住民の足をこれからどうするのだと。サステナブルな将来を考えていったら、それはどんどん税金を使って地域バスを走らせないとできませんので、持続可能なシステムを作るということになったら、そういう地域においても共助型の仕組みを導入していかないと、これは未来に向けてずっと永続的な仕組みになり得ないというように思いますので、今回、こういう提案をさせていただいた次第でございます。

○八田座長 ですから、その地区をそういう公共交通がもう使えない地区というような限定をするということも一つの現実的な方法かなという気がするのです。

○鈴木市長 そうですね。その辺が御容認いただければ大変ありがたいです。

○八田座長 落合委員、ありますか。手を挙げてらっしゃる。

○落合委員 私もそうしましたら自家用有償の件です。自家用有償の件も先ほど議論させていただいた点もそうですが、やはり地域の区切り方というところが大事ではないかと思えます。これらの論点を併せ持った形で御整理いただくといいのかなとも思えます。そのときに貨客混載も含めて合理的に運送しないとなかなか人が足りませんというのと、推測するに一種免許でないと人の確保が厳しく、二種免許を要求されてしまうとちょっと厳しいというところがあり、どうしても自家用有償に寄ってきてしまうのではないかというように思います。本質的には若干ぐらい費用をプラスアルファの手間賃ぐらいもらえるぐらいまでもう少し拡大できるといいのではないかというところが本質的にはあるのかなというように思いながら伺っていました。そこまでやるかどうかはなかなか大変なところではあると思うのですが、地域の拡大に併せて、単純な自家用有償よりももう少し継続していただく方にちゃんと多少なり収入もあるような形でというのも御提案いただくということも御希望なのではとも思えます。

○鈴木市長 そうですね。そうでないとなかなか持続可能になっていかないですね。完全なボランティアだけではダメだと思いますので。

○八田座長 それでは、他に御質問とかコメントとかございますでしょうか。

それでは、これをもって浜松市のセッションを終了したいと思います。今日は大変ありがとうございました。

○鈴木市長 こちらこそ、本当にありがとうございました。