

## 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 平成28年6月9日（木）10:59～11:15
- 2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室
- 3 出席

#### <WG委員>

- 座長 八田 達夫 アジア成長研究所所長  
大阪大学社会経済研究所招聘教授
- 委員 鈴木 亘 学習院大学経済学部経済学科教授
- 委員 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長
- 委員 本間 正義 東京大学大学院農学生命科学研究科教授

#### <関係省庁>

- 川崎 茂信 国土交通省道路局国道・防災課長
- 平田 研 国土交通省道路局路政課長
- 竹内 勇喜 国土交通省道路局国道・防災課課長補佐

#### <事務局>

- 川上 尚貴 内閣府地方創生推進事務局次長
- 杉田 香子 内閣府地方創生推進事務局参事官補佐

### （議事次第）

- 1 開会
- 2 議事 「道の駅」の設置主体の民間への拡大について
- 3 閉会

---

○事務局 それでは、ただ今より国家戦略特区ワーキンググループのヒアリングを開催いたします。

今回は、「道の駅の設置主体の民間への拡大について」ということで、国土交通省にお越しいただいております。本件につきましては、3月2日の特区諮問会議の取りまとめの中にも記載しておりまして、速やかに通知を発出するというところで御検討いただいているものです。

それでは、八田座長、よろしくお願いたします。

○八田座長 お忙しいところをお越しくささいまして、ありがとうございます。

それでは、早速、御説明をお願いいたしたいと思ひます。

○川崎課長 それでは、お手元に資料をお配りさせていただいております。

まず最初に、こちらのパワーポイントの資料で大きなストラクチャーを説明させていただきまして、今考えております特区の要綱、それから運用方針について、もう一枚のところで説明させていただきたいと思っております。

今回、「道の駅」の設置主体の民間拡大ということでございまして、赤の枠にありますように、現在は、道路局長通達によりまして、「道の駅」の登録・案内要綱の中で、設置者につきましては、市町村またはそれに変わり得る公的な団体と規定されております。それに対しまして、その下の黄色の枠にありますように、新たに道路局長通達を出しまして、国家戦略特別区域における特例という形で考えております。

内容としましては、その下にありますように、国家戦略特別区域においては、民間事業者が「道の駅」の設置者となる場合の「道の駅」の登録・案内要綱を制定するという手続きを決めていくものであります。大きなストラクチャーは下の図を見ていただきたいと思うのですけれども、まず今回、これまでの議論にありましたように、国家戦略特別区域の中で試行するというお話をさせていただきまして、その前に、区域の計画を立てるときの前提条件としまして、三つここに掲げさせていただいております。

一つが、元々「道の駅」は道路利用者へのサービスだけではなくて、各市町村が抱えている色々な課題を解決する公的な機能がありますというお話を申し上げてきたことも受けまして、民間事業者が、市町村長と「道の駅」の機能の維持などに関する協定を締結していただきますというのが一つでございます。

二つ目は、特に「道の駅」に特化した話ではないのですけれども、一般に道路脇に施設を造る場合は、入口も含めて工事が発生しますので、道路法24条の手続というものを踏んでいただきますので、それを取っていただきます。場所によっては、右折レーンみたいなものを設けるときに、それができないようなところに先に計画をしてしまいまして、後で持ち込まれて膨大な事業がかかるとか、元々そういうところに交差するようなところを造ると本線の大渋滞を招きますからとか、早目にそういうことがないようにするためにこういう規定を入れております。

三つ目は、今回だけではないのですけれども、今の「道の駅」の登録制度の中にもあるのですが、市町村長は、道路管理者から「道の駅」として案内するにふさわしいものであるかという推薦を得ることということでありまして、当然これは案内看板などの整備をしまして、なおかつ、道路の公的空間を使ってこの施設を案内しますので、その案内するものが公序良俗に反するような、あまり望ましくないようなものを避けるということで、今の規定にもございます。それを最初に誤解がないように確認させていただいて、その上で、区域計画を、総理大臣の承認を取っていただきまして、その上で、「道の駅」の設置者の特例ということで、市町村長は、民間事業者が設置する施設を「道の駅」として登録するというような流れに持っていきたいと思っております。

もう一つ、下の括弧書きに書いてあります。これは当たり前のことでありますけれども、

民間事業者が設置する施設、いわゆる「道の駅」ですけれども、これは道路管理者に、安全で快適な道路交通環境を提供し、地域の振興に寄与することを目的とした施設であるということ。これは元々の「道の駅」本来の目的でございます。それから、その下にありますように、民間事業者のノウハウを生かしまして、駐車場、トイレ、休憩施設、情報提供施設を含む全ての施設を対象として造っていただくということを前提にしております。これが全体の大きな枠組みでございます。

それを通達の文面の抜粋で現していますのが別紙になります。最初の特区の要領の中で「設置者」ということで、ここに書いてありますように目的から入りますが、「道路利用者に安全で快適な道路交通環境を提供し、地域の振興に寄与することを目的とした施設として、民間事業者が「道の駅」を構成する施設を設置する場合、「道の駅」の設置者として取扱うことができる」ということを明記しております。ただし、「その地域に存在します市町村の長と、あらかじめ機能維持等に関する協定を締結しなければならない」ということを規定しております。

また、これは当面の運用方針として、どういう内容を結ぶのかということをお六つ掲げさせていただいております。その下でございます。

まず、①が、「道の駅」として必要なサービスを確保するための措置を講ずることであり、そのサービスの内容については、市町村の同意を得たものに限る。これは上で協定を結んでおりますので、事実上そうなるのだろうと思います。

②ですが、当然、機能の維持・改善について責任を持って実施していただきますということでございます。

③は、これもこの議論の中で、例えば、モニタリングのようなお話をいただきました。最初に設置した後にも定期的、あるいは市町村の求めに応じて実施状況の報告をしていただきますというものが三つ目であります。

④は、緊急時の協力ということであり、今回の熊本地震にも、「道の駅」が救援物資、自衛隊とか警察の拠点になったり、あるいは避難者の受入れとか、色々な役割を行っております。だから、災害時におきましては、ここにありますように、地域住民、あるいは道路利用者の救助の観点で、市町村の求めに応じて積極的に協力することということをお4番目に入れております。

⑤は、平時も含めてなのですけれども、「道の駅」の役割は、利用者への休憩施設の機能だけではなくて、地域の自治体が抱える課題への解決の場として、市町村の求めに応じて積極的に協力してほしいというものを5番目に入れております。

⑥は、民間事業者側の理由で「道の駅」の継続が難しくなった場合にどうするのだということも、きちんと最初のうちに決めておかないと、あとでトラブルのもとになっていけないので、このことを入れております。

最後のところですが、これは欠格事項ということで、暴力団が関与しているとか、一般的な規定を民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律の中から準用

させていただこうということで、そういう方は欠格ですよということを今考えております。

そういう方向で、今可能ならば、民間への開放という方向で考えていきたいと思っておりますので、御理解をいただければと思っております。

以上であります。

○八田座長 どうもありがとうございました。

それでは、皆様、御質問、御意見ございませんでしょうか。

○原委員 あと、事務局から提案者への確認は別途されるのですか。

○事務局 はい。

○八田座長 本間委員、どうぞ。

○本間委員 こういう協定の中身に関するような①から⑥までの事項について、これまでに公的な団体に認めてきた場合と、⑥は全く違うということが分かるのですけれども、やはり、同様の取決めのようなものをこれまで求めてきたということはあるのでしょうか。

○川崎課長 元々やはり、市町村そもそもが公共の福祉の増進をするという立場で、なおかつ、地域防災を担う団体でありますし、責任が明確になっておりますので。

○本間委員 市町村は分かるのですけれども、それに代わり得る公的な団体ということでも認めてきたと思うのですが、そういう団体に対して、こういう要求をしてきたかということですか。

○川崎課長 そこは、それぞれ市町村が関与できるようになっているということで、当然その機能が市町村を通して確保されると思っておりますが、一個一個について、今そこまで確認はいたしておりません。

○鈴木委員 例えば、農協とかというのは市町村が管理できるのですか。

○川崎課長 農協は対象外です。農協を今回元々提案されていまして、我々も勉強しましたが、農協は構成員のための組織なので、公共の福祉の増進みたいなミッションを持っておりませんので。

○鈴木委員 公共ではないですね。

○川崎課長 はい。

○八田座長 とても良く出来た案だと思うのですけれども、④と⑤が、ちょっと重さが違うのではないかなと思います。④は、やはり積極的な協力どころの騒ぎではなくて、最初から強制することとして、その代わり対価を払うというということがあっていいのではないかなと思うのです。災害の時期は官が使ってしまふのだということが明確になっていたら、事業者としても随分安心してこれに協力できるのではないかなと思います。

○鈴木委員 1点よろしいでしょうか。1番目の紙の方なのですけれども、道路管理者から「道の駅」に案内するにふさわしいものとする推薦を得るということなのですけれども、これまでも公的な機関はこれをやっていたということの延長だという話なのですが、公的な機関だと阿吽の呼吸と言うか、まあ大丈夫だろうということで推薦は得られると思うのですけれども、今回は民間なので、結構曖昧な推薦ということになると二の足を踏むと言

うか、基準が明確でないと、民間事業者としてはどう判断されるのか分からないというところがあるので、ここはもう少し変える必要があるのではないかと。つまり、推薦でもいいのだけれども、何かルールをきちんと定めて、これとこれとこういうことを満たせば推薦されるのだということを、今回、公的な機関ではなくて民間に開放するわけですから、民間が判断できるようにルールは少なくとも例示するとか、ちょっと工夫が必要なのではないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○川崎課長 そこはむしろ特区の中で、試行の中でやってはどうなのですかね。多分、書いてもその解釈論になるのだらうと思うのです。多分、市町村ときちんと協定を締結する中で、先ほど申しましたように極端なことを言うと、ギャンブル的な施設みたいなものは多分それはまずいだらうと弾かれたり、そういうことも懸念したり、色々なケースがあると思います。我々も分からないのですけれども、当然良識ある道路管理者の中でチェックをしていただくのかなと思うのですが、変なものが出てきたら、それは逆に今みたいに厳しくする、あるいは、それがまさに特区ではないのかと。社会実験ではないですけれども、試行してみるということではないのですか。どういうものが出てくるのかというのは、なかなかすみません。

○八田座長 パチンコ屋とラブホテルですね。

○平田課長 ちょっと補足をしますと、ここで推薦をもらうのは市町村長と書いていまして、今までも市町村が設置主体であったときに、市町村とは別の立場で道路を管理している人から、道路管理者としてはこうだよねというのをちゃんと推薦もらうことにしていました。

今回も、設置者自身は民間になりますけれども、当然、市町村との共同作業で色々やっってもらうという中で、道路管理者との公的な調整については従来どおり、市町村長の役割としてやった方がお互いやりやすいのかなというところもあって、このようにさせていただいております。

○八田座長 そうすると、基本的には公序良俗に反しないものという意味なのですね。それ以上あまり越権はしないということですね。

では、これは元々の提案者の方に追加的な問題は何かあるかというのを伺ってみるということですね。

○原委員 その関連で言うと、今確かこれは国家戦略特区になっていないところからいくつか御提案があったと記憶していて、これを構造改革特区の特例にする可能性というのはあるのですか。

○事務局 そこは少し議論が必要かと思います。

○原委員 ちょっとテクニカルに議論しておいた方がいいと思います。

○八田座長 そうですね。例えば、熊本県なんかは構造改革特区だと、これ限定の特区になりますね。

だけれども、国家戦略特区にすると何から何まで全部できるようになってしまいますか

ら、結構重い。

一方、国家戦略特区の中からも提案しているところがあるわけですね。

○事務局 今治市などです。

○八田座長 そこだけだと熊本県などは外れてしまうということになるわけですね。

○竹内課長補佐 構造改革特区になると、全国どこでも行けるみたいになったりはしないですね。

○八田座長 一応区域を限定するのです。構造改革特区というところに限定するわけですね。

○平田課長 こちらの現時点での考えを申し上げさせていただきますと、色々な「道の駅」がある中で、今回是非試行的にということ、国家戦略特区についてはこういうチャレンジングな取組をやってみたらどうかということ、と思っておりますので、そういう意味で言うと、国家戦略特区限定でまずスタートさせていただければ、我々として一番ありがたいと思っております。

○八田座長 その成果を見てということですね。分かりました。

それでは、他にございませんか。

どうも今日はお忙しいところをありがとうございました。