

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27年10月8日（木）15:52～16:10
- 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
 - <有識者>
 - 光多 長温 公益財団法人都市化研究公室理事長
 - <関係省庁>
 - 川崎 茂信 国土交通省道路局国道・防災課課長
 - 平田 研 国土交通省道路局路政課課長
 - 伊藤 高 国土交通省道路局国道・防災課国道事業調整官
 - <事務局>
 - 佐々木 基 内閣府地方創生推進室長
 - 川上 尚貴 内閣府地方創生推進室長代理
 - 藤原 豊 内閣府地方創生推進室次長

（議事次第）

- 1 開会
- 2 議事 「道の駅」設置者の要件緩和について
- 3 閉会

○藤原次長 早速、時間も限られているようでございますので、「道の駅」の設置者の要件緩和ということで、実際には、熊本県からの御要望がありまして、これは農協に開放できないかという議論なのですけれども、これに関連して、きょうは養父市のプロモーターでいらっしゃいます光多さんにもおいでいただいておりますが、「道の駅」の自由度を広げたほうがいいのかという議論が養父市のほうでもございますので、その点も含めて御議論いただければと思います。

それでは、八田座長、よろしくお願ひいたします。

○八田座長 押してしまいまして、大変申しわけありません。

それでは、早速御説明をお願いしたいと思います。

○川崎課長 お手元に資料を用意しておりますので、最初に「道の駅」の公共性について、その後に設置者と基本的な機能について御説明申し上げたいと思います。

まず「道の駅」はここにありますように、道路利用者が安心して休憩できる場としてだけでなく、福祉、防災、観光、文化あるいは地域経済など、市町村行政が抱える様々な分野の課題を解決する場として、市町村が設置する公共施設と位置づけております。

ここに2つの例を紹介させていただきます。1つが、上の宮城県の「七ヶ宿」であります。ここは高齢者が多く、日常生活の買い物などをしづらい地域でございます。そういう課題に対応するために「道の駅」自身が、移動販売を行うなど、地域の住民が集まり、コミュニティの場を形成するような役割などを担っております。

もう1つが、その下の宮城県の「津山」の例でございます。ここは東日本大震災における自衛隊の活動拠点となったり、あるいは住民の避難場所となり、水、食料、トイレなどを提供する貴重な防災拠点として「道の駅」が役割を担うこともあります。

最初に事例から入りましたが、次のページが「道の駅」の設置者についてでございます。

このように「道の駅」自身は市町村の行政、福祉の向上のような機能を担うことを期待しておりまして、市町村またはそれに代わり得る公的な団体が設置すると規定しております。それに代わる団体として3つございますが、都道府県あるいは地方公共団体が3分の1以上を出資する法人、市町村が推薦する公益法人ということを規定しております。

もう一度、「道の駅」の目的、機能について立ち返らせていただきますと、「道の駅」は、道路利用者に安全で快適な道路交通環境を提供するというのが1つございます。さらに、それをもって地域の振興に寄与するという公共的な機能を「道の駅」はもたらしております。

「道の駅」自身は余り大きな要件はなく、3つの機能を有したうえで、24時間、無料で利用できる駐車場・トイレがあることが規定条件になっております。それ以外に道路交通情報であったり、あるいは地域情報を発信するような情報発信機能も受け持っております。また、地域連携機能は、それぞれの「道の駅」によってバリエーションが大変大きくなるところでございます。いずれにしましても、「道の駅」につきましても、市町村等が設置し、また「道の駅」の管理運営については柔軟に対応されており、管理運営であれば農業協同組合などが入ってきてやっている事例も多々ございます。

いずれにしましても、「道の駅」は道路利用者へのサービスを向上するというものをもって、公共の福祉の増進という目的で設置されるものを登録してきたという経緯がございます。そういう観点からこれまで運用してきたところでございます。

冒頭の説明は以上でございます。

○八田座長 どうもありがとうございました。

それではまず、光多さんからお願いします。

○光多理事長 今日には養父のプロモーターという立場で参加させていただいております。

まず、養父で「道の駅」をつくりまして、その経験からいくつかの点を御質問させていただきたいと思います。

第一に、設置者と維持管理者はかなり立場が違うということです。具体的には、養父で、まず設計ですが、設置者ではないものですから、例えばトイレ、イベントフロアとか、そういう場所について、道路サイド地域振興施設のところの民間サイド一体性がなかなか難しい。

2番目、別々にやるものですから、工事がまた別々になってしまいます。養父の場合には、道路管理者の工事と「道の駅」の工事が別々にやられて、結果的には道路管理者のほうの工事が半年ほど遅れました。したがって、「道の駅」の地域施設のほうはトイレなしでスタートせざるを得なかった。そこで別途臨時トイレを設置したという経緯がございます。

3番目、運営段階。今、お話があったように、維持管理段階では、民間が標識とかトイレのところも維持管理をすればいいのではないかという話でしたけれども、実際には運営という形になると、維持管理と運営の境目はかなり曖昧です。例えば道路管理者のほうのトイレの前のスペース、ロビースペース等でイベントをやる。駐車場にしてもそうです。道路管理者のほうのスペースでいろいろなイベントをやる。それは維持管理の中に入らないわけです。したがって、そこが例えば運営をやるときに、売店があって、その先にトイレがあって、そこにロビーがあると売店がずれていってしまったりするわけです。ですから、全体が設置者かつ運営者という形であれば、その設計とか実際の運営が一体となりますので、より効果が発揮できるのかなという感じがいたします。

そういう点から、いくつか御質問させていただきたいのですが、今、御説明いただいたことについて、とりあえず3点お伺いしたいのですが、1つは、まずこれから地方創生の中「道の駅」は今、御説明にもがありましたように、非常に大きな役割を果たしていくと思うのです。そういう点からすれば、今、お話がありました、地域で福祉、防災、観光、文化、地域経済など非常に重要な公共施設を担っていく主体が公共でなければいけないのだという話ですけれども、これはなぜ民間ができないのか。民間も今、例えばパブリック・サービス・カンパニーというのは日本でもだんだんできてきつつあります。公共施設を管理運営することに注力する民間企業が徐々にできてきている。そういう高い志を持った民間企業がこういうことをなぜやれないとおっしゃるのが第1点です。

2番目ですが、公共団体にかわり得る団体としてイ、ロ、ハがございますが、ロの地方公共団体が3分の1以上を出資するという3分の1というのはどういう根拠なのか。御存じだと思いますが、例えばヨーロッパで、一昨年でしたか、公共が一定パーセント出資をして、パブリック・サービス・カンパニーを作っていくという制度ができて、各国それぞれの出資比率で今、実施に移しております。例えばイギリスとかドイツは、公共の出資率

を一応、10%を基準として考えている。この制度はEUが認めているわけです。したがって、3分の1というのがいかなる根拠なのか。なぜ10%ではいけないのかというのが2番目の質問です。

3番目ですが、市町村が推薦する公益法人とございますが、なぜ市町村が推薦する法人ではいけないのか。市町村が例えばこれは地域創生を担っていくと認識をして推薦をする。そのところになぜ公益法人という枠をはめるのか。そこが先ほどから申し上げておりますように法人、特にパブリックサービスの意識が非常に強い法人ではダメなのか。

以上3点ですが、もう一つ、例えば今、道路や空港のコンセッションが実施に移されつつあるそういう点でいくと、空港というのは御存じのように空のステーションですけども、道路のステーションはやはり「道の駅」ですね。したがって、この「道の駅」も、今は確かにやや地域振興施設とトイレ、道路標識関係が分離している面があるわけですけども、そのところを一体としてコンセッションという形でやり得ることもこれから行われていくのではないかと。そういうことを踏まえて、先ほど申し上げました3点についてお伺いさせていただきたいと思っております。

よろしくお願いたします。

○八田座長 時間がないので繰り返しますが、どうぞよろしくお願いいたします。

○川崎課長 まず、先ほど申し上げましたように、これは道路利用者へのサービスを提供するものでありますので、ある一定期間継続して行っていただくことが重要となります。例えば標識とか、「道の駅」の前については道路の右折レーンを設けたり、それなりの公共の投資を行っております。そういうこともありますので、例えば儲からなくなりましたからやめますとか、混んできたが、渋滞対策をできませんとかということになると、道路利用者へのサービスが維持できないという可能性がございます。そういう面で公共の福祉の増進という目的を持った市町村の意向を反映しているというのが「道の駅」の特徴でございます。

3分の1の根拠というのは即座に回答はできませんが、いずれにしましても、市町村あるいは地方公共団体という公共の福祉を増進するという目的を持った者に担っていただくことで、ある程度のサービスの永続性、あるいは先ほどのような地域の課題、特に市町村行政にかかわる課題を解決する場として活用していただこうと思っております。そこは、通常のドライブインなどとは役割が違うと思っております。

3つ目の公益法人の理由も、先ほどの公共の福祉の増進という大きな目標を持った中で「道の駅」をどう活用するのかということをお我々は期待している部分もございます。そういう意味で、ここで公益という目的、ベクトルが合っている団体が設置するということをお期待しております。ただ、設置した後の運営管理について、事細かに我々は何も決めておりませんので、そこは柔軟にやっていただく余地を、もともと「道の駅」というシステムは持っております。ですから、先ほど要件は言いましたが、24時間、無料で駐車場・トイレが使えるというところは、道路利用者へのサービスとして重要になりますので、これ以

外についてはある程度、自治体の自由度に任せております。そういう意味で運営してきているわけですが、そこが民間となると、またいろいろな使い方が出てきてしまうということを考えなくてはいけなくなりますので、我々は公共の福祉の増進という自治体の目標、道路利用者のサービスを提供する視点、ベクトルが合っている方を設置者に行っていると考えております。

○八田座長 時間がないからまとめますけれども、第1の質問に関して言えば、パブリック・サービス・カンパニーでも構わないけれども、その条件というのはきちんと永続性を担保することであるということですね。それが必要。

2番目の3分の1以上の出資が必要だということは調べてみると。EUのような表示の10%ということも検討する余地があるだろうと。

3番目のところは、市町村が推薦する公益法人だということの説明は時間がないからよくできないという感じでまとめようと思ったのですが。

どうぞ。

○光多理事長 日本全国「道の駅」はたくさんありますが、全部についてこれを今、申し上げているわけではなくて、これから国家戦略特区という一つの区域を区切って、そこを国として進めていく。そこの中のコアプロジェクトで「道の駅」という形で地域をこれから押し上げていくということがあり得ると思うのです。そのプロジェクトに限ってこういう制度について今、新しい形の設置者まで含めて民間に任せることができないかということをお願いしているのです。そこについては、いきなり日本国中全部に広げることではなくて、国家戦略特区のプロジェクトについてです。

○川崎課長 先ほど申しましたとおり、一定の永続性と、公共の福祉の増進のように、ある程度の公的機関が提供するサービスでなければ、これは先ほど言いましたように、通常のドライブインのように、儲からなかったらやめます、あるいは別のことをします、という話になってしまうと、例えば標識を整備したり、その前の道路整備をしたりする、我々の投資が無駄になります。そういう意味で、市町村の関与が不可欠なのかなと思っております。

○八田座長 どうぞ。

○本間委員 どういう条件だったら認めることができるかという条件について検討していただけないか。まさにおっしゃったように、特区でやるわけで、なおかつ公共の責任と永続性を担保できるような民間であれば構わないというようにも聞こえるわけです。ですから、そこは例えば標識にしたって何にしたって、ここは全て継続して、いろいろなメンテナンスも含めてやれば通すことができるという前向きな形で条件整備といいますか、そういうことを検討していただければと思います。

○八田座長 ただブラケットで動けというのではなくて、元来の目的に照らしてこういう条件をつけてほしいということだと思います。

それでは、もう時間が。

○藤原次長 文書で整理させていただき、かつお話のあったかわり得る公的な団体のところの定義でございますとか、実態がどのぐらいかとか、そのあたりの数字をいただいたりしながら議論を続けていくということでお願いいたします。

○八田座長 特区というのはいろいろ直すときのいい入り口だと思いますので、よろしく御検討をお願いいたします。

どうもありがとうございました。