

令和３年度 構造改革特別推進本部 評価・調査委員会
地域活性化部会（第７５回）

１．日 時 令和３年１０月２０日（水）１０：００～１１：３７

２．場 所 永田町合同庁舎 １階１０８会議室
（東京都千代田区永田町１丁目１１番３９号）

３．出席者

（委員）

島本部会長、工藤委員、渡邊委員

（関係府省庁）

国土交通省自動車局技術・環境政策課 村井課長補佐

国土交通省港湾局産業港湾課クルーズ振興室 三島室長

観光庁 参事官（旅行振興） 高橋参事官

観光庁 参事官（旅行振興）付 青木室長、杉田総括

国土交通省道路局高速道路課 沓掛課長、佐瀬課長補佐

（事務局）

内閣府地方創生推進事務局 三浦審議官、長参事官、野村参事官補佐

４．主な議論経過

「地域限定旅行業における旅行業務取扱管理者の要件緩和事業（特例措置番号１２２６）」

○特例措置番号１２２６「地域限定旅行業における旅行業務取扱管理者の要件緩和事業」

について、過去の議論を踏まえて事務局及び関係府省庁より説明がなされた後、委員の
質疑応答が行われた。

<事務局説明>

資料２ ① に基づき説明を行った。

<関係府省庁説明>

資料２ ② に基づき説明を行った。

○委員等による質疑に関する主な発言内容は、以下のとおり。

（観光庁 入室）

- ・（委員）この旅行業務取扱管理者というのは、何か資格があるのでしょうか、資格試験
みたいなものがあって、それに合格しないと駄目だということでしょうか。

- ・（関係府省庁）はい、法律等に関する試験を実施しています。
- ・（委員）特に最近、気候変動が物すごく、旅先でどういう台風が来るかとか、そういう意味では、以前にも増してリスク管理といいますか、リスク対応といいますか、そういうことの能力に長けている人ではないと、安心してお任せできないというようなこともあると思うのですけれども、この兼務に当たる人というのは、やはり同様に、国家試験を通らないといけないということなのではないでしょうか、それともなくてもいいということなのではないでしょうか。
- ・（関係府省庁）少なくとも地域限定旅行業務取扱管理者ということで、その方がついていただくことを想定しています。
一応、それは、国家試験でございまして、地域限定旅行業務取扱管理者試験というのを実施しております。
- ・（委員）ということは、一定の質は、そこで保たれるということでございますね。
- ・（関係府省庁）もちろんです。
- ・（委員）今回すごく時間がかかって、ようやく進んだということで、我々の委員会としても成果だと認識しておりますし、本当にありがとうございます。
今後のスケジュールも含めて、通達を一応出されるということなので、もちろん信頼はしているのですけれども、せっきくの要件緩和の方向なので、各自治体がちゃんと使い勝手がいいようなフレームワークになるかどうかというのは、ちょっと確認させていただきたいと思いますので、通達のひな型といいますか、事前に確認させていただくようなプロセスは可能でしょうか。
- ・（関係府省庁）もちろん。
- ・（委員）あと、今後のスケジュール感は、どういう感じになりますか。
- ・（関係府省庁）まさに事業者等の反応を見るということが重要になっています。非常に旅行業は規模が小さければ小さいほど裾野が広くて、田舎のバス会社とか、タクシー会社の方が兼任でやっていらっしゃるとか、そういうことのほうが、実は、JTBなどは本当に上澄みといいますか、本当にごく一握りの企業なので、物すごい数が多いところについて、業界団体を通じて、こういうことをするのだけれども、全体に影響はないかというのは、丁寧に説明をしたりとか、見たりしながら進めていきたいと思っています。今年中ということであれば、我々としても、その辺は調整できると踏んでいますので、それまでに通達の案を含めまして御紹介しつつ、作業を進めていきたいと思っています。
- ・（委員）では、通達の件は、事務局のほうとも調整しながら進めていただければ、我々はモニターさせていただきますので、よろしくお願いいたします。
- ・（委員）国家資格である程度の知見といいますか、一定水準の知見はキープされているということでございますが、これは、毎年何か質のチェックをかけるような仕組みというのはあるのでしょうか。
例えば、先ほどの気候とか、交通手段ですとか、あるいは外国人が入ってくる量の問題

とか、毎年毎年変わっていくではないですか、そうすると、今までは、そういう知識が要らなかったものが、なくても国家試験が受かるものが、追加で、いろんなことが要求されるようにだんだんなってくると、世間からですね、そういうことについての対応というのは何かあるのですか、毎年何か免許の更新ではないですけども、必要なものがちゃんと積み重なって対応できるようになっているのかということを確認する手段はございますでしょうか。

- ・（関係府省庁）更新制は取っていないですけども。
- ・（関係府省庁）一応選任された旅行業務取扱管理者なのですけども、選任している限りにおいては、5年に一遍研修を受けなければいけないということになっておりまして、ここである程度質の担保というか、知識の向上というのを図っていくということはやっております。一応旅行業法上で措置しているところでございます。
- ・（関係府省庁）あと、業界団体などでは、随時講習会とか、セミナーとかをやっていたりとか、あるいは国も都道府県もですけども、立場に応じて定期的な立入検査というのをやったりですとか、そして業務の適切性というのは、監督官庁として担保しているというような立てつけになっております。
- ・（委員）3年前は、コロナなんて起きるとは誰も思っていなかったですから、そういうことが起きてきてしまうので、アップデートしていかないといけないですね。
- ・（関係府省庁）また、これから旅行需要が回復してくると、数としても多くなってくると思うので、安全の担保ですとか、消費者保護といったことはしっかりと見ていきたいと考えています。
- ・（委員）コロナもそうですけれども、テクノロジーも、車もどんどん自動運転になってくるでしょうし、環境も随分変わってくるので、多分、いろんな変化がこれからもあると思います。
- ・（委員）ITにもね。
- ・（委員）そうですね、スマートフォンとか、テクノロジーも随分変わってくる。
- ・（委員）例えば、通訳の問題なども、ITの部分で大分助けてもらう部分があると思うのですけれども、私みたいな年寄りになってくると、新たなITの知識は、なかなか覚えられなくて。
- ・（関係府省庁）これは雑談になるのですけれども、やはりすごく田舎の旅行業務の実態を見ると、なかなかIT化といっても厳しい状況があって、いまだにファックスというのが当たり前に使われているという状況がどうもあるようでして、IT化というのは、必ずしも全ての現場にとって利益なのかというのは、ちょっとよく考えてみないといけないかなと思っています。

もちろん、世界の趨勢はICTなのでしょうけれども、やはり田舎のおじいちゃん、おばあちゃんがファックスでやりとりしているというのを全否定してしまうというのもどうかなというのはあるので、そこは慎重に現場の動きを見ながら、みんながハッピーな方向

に制度を動かしていきたいと考えていますので、引き続き、御指導をいただければと思っています。よろしくお願いします。

(観光庁 退室)

「地方公務員に係る臨時的任用事業（特例措置番号４０９）」

○特例措置番号４０９「地方公務員に係る臨時的任用事業」について、過去の議論を踏まえて事務局より説明がなされた後、委員の質疑応答が行われた。

<事務局説明>

資料３ ①～② に基づき説明を行った。

○委員等による質疑に関する主な発言内容は、以下のとおり。

- ・（委員）我々は規制改革を推進する立場ではあるのですが、本件につきましては、制度そのものが変わったことで、恐らくニーズが薄れている可能性があると思います。ただニーズが薄れているとしても、アンケート上は、まだ続けてほしいという声も出ているので、臨時的任用から会計年度任用職員制度というのができたことで、そっちに移行しているというのが実態としてあって、恐らくルールの枠組みとしては、そのほうがすっきりするので、ここで無理に特区という形で続ける必要があるのかと言う論点もあり得ます。恐らく自治体としては、いろいろな選択肢があったほうがいいので、アンケート上は、できるものなら、この特区を続けてほしいというような状況かなと思うのですけれども、恐らく、一回総務省から説明していただくのがいいのかなと思いますが、ちょっとややこしい案件なのですけれども、御意見があれば。
 - ・（委員）いや特に。総務省から、やはりお話を聞くのがいいのではないかなと思います。
 - ・（委員）この件、確かに新しい制度によって、ほとんど移行できるにもかかわらず、まだ、使いたいという自治体がいっぱいあるということなのですが、この理由といいますか、どうしても、これでなければいけないのかどうかということと、それから、制度がなくなっても、ほかの新しく制度が変わりましたので、そちらで代行することができるにもかかわらず、これが、やはり必要だとおっしゃっている理由というのが、もし、分かれば教えていただきたいと思います。
- にもかかわらず、実態としては、ほとんど使われている自治体がなくなっているということは、ありていに言えば、あまり、これ自体の使命というのは、ある程度終わったのかなと考えますので、ただ、それでも希望されているところがあるということでしたので、もし、お分かりでしたら、その辺の感覚みたいなものを教えていただければと思います。

- ・（事務局）前回の調査の中では、現在、活用できる特例措置57につきまして、活用する見込み、検討する見込みがあるかということだけを聞いておりまして、実態として、なぜそこに丸をつけていただいたかというところまでは、確認していないところでございます。

ただ、先生がおっしゃいましたように、約40自治体で丸をつけておりますので、制度の中身がよく分かっていない中で丸をつけたのか、本当に臨時的任用職員の更新でなければ、その業務ができないのか、もしくは会計年度任用職員という制度がございますので、そちらを使うことが、本来の適正化に資するのか、その辺については、改めて確認が必要かなと考えているところでございます。

- ・（委員）恐らくこれは、アンケート調査の後、前回もお話にあったヒアリング等をされるということでしたので、ぜひやっていただいて、やはり必要なかどうかということについての精査、それから、今後どうするか非常に大事なことだと思います。よろしく願いいたします。
- ・（委員）認定計画数は9件あるけれども、あくまで計画で。
- ・（事務局）計画を一度出していただいておりまして、今の実施状況を各自治体に確認したところ、もう使っていないという話でございました。

ですので、臨時的任用期間の6か月以内の方を何度も更新するような職員はいらっしゃらないという回答をいただいております。計画については総理の認定ということになるのですが、各自治体からは計画の取消しの申出を事務局の方にいただいておりますので、手続的には、その取消しの申出を踏まえまして、認定計画件数が今後ゼロになるということになっております。

- ・（委員）ただ、我々は、しっかり評価をしていかなければいけないので。
- ・（事務局）島本部会長の、先ほどのお尋ねの御趣旨は、認定された9件の計画に基づいて、各自治体が実際に臨時的任用の雇用をされたかどうか、ということでしょうか。
- ・（委員）それもあります。
- ・（事務局）それは、されております。過去に認定されて使われたという実績はございます。
- ・（委員）そうすると、恐らく総務省の方に来ていただいて説明を受けると、制度が変わったので、この特区自体あまり意味がないのですという説明を、多分受けることになると思うのです。

我々もそこをちゃんと受け止めて、そうだなと思ったときに、その次のステップとして、我々特区として何ができるのですか。

- ・（事務局）その場合は、特区の制度における特例措置を削除することになります。
- ・（委員）制度的には変わったので、この特例は要らなくなりましたと、その消した例というのは、今までもあるのですか。
- ・（事務局）今までですと、情報処理関係の試験について、試験の一部が研修でもいいで

すよという特例だったのですが、科目全体が見直しになりましたので、その特例はなくなったという例はございます。

- ・（事務局）この特例を削除する際は、その理由として、「評価の結果、新しくできた総務省の制度が、特例措置で想定していたニーズを十分受け止められるものになっている。」と説明できることが必要ですので、その裏づけとなる事実関係や自治体の考えを十分に確認することが必要です。
- ・（委員）ちゃんとカバーされていると御説明をいただかないと。
- ・（事務局）こうした点について、関係省庁と一緒に説明できるように十分準備し、本特例をどこかのタイミングで削除することが想定されます。
- ・（委員）そこは、しっかり次回にヒアリングをさせていただきたいと。
- ・（事務局）そのように思います。
- ・（委員）では、この特例措置番号409については、これで以上といたします。

「特殊な大型輸送用車両による港湾物流効率化事業（特例措置番号１２１９）」

- 特例措置番号１２１９「特殊な大型輸送用車両による港湾物流効率化事業」について、過去の議論を踏まえて事務局及び関係府省庁より説明がなされた後、委員の質疑応答が行われた。

<事務局説明>

資料４ ①、④ に基づき説明を行った。

<関係府省庁説明>

資料４ ②、③ に基づき説明を行った。

- 委員等による質疑に関する主な発言内容は、以下のとおり。

（国土交通省 自動車局、港湾局 入室）

- ・（委員）今、世界規模でコンテナをはじめとする物流制約というのが懸念される状況で、本件とどれぐらい関係があるかというのは、私も専門家ではないのですが、物流の効率化であるとか、自動運転をはじめとするテクノロジーもどんどん出てきているので、こうしたスタディーというのは必要なのかなと思うのですが、私のほうから確認といいますか、本件、地方の運輸局長が車両ごとに指定した項目について保安基準を適用しないということなので、ある程度地域に判断を委ねていくという規制改革でもあるわけですね、そういう認識でよろしいですか。
- ・（関係府省庁）まず、基準緩和の認定が地方運輸局長の権限となっているのは、やはり件数が大分多いものでございますから、本省で一件一件処理できないというのが、背景

としてございます。この港湾の車両に限らず、年間相当数ありますので、それで運輸局に権限を委任しています。

御指摘のとおり、運輸局長の権限でございますので、運輸局長のある程度の裁量の中で、ご指摘のような判断は可能となっております。

他方、例えば、九州と東京であまりにも判断が違うと困りますので、本省の方でも「実施要領」という通達を定めたり、あるいは各運輸局の運用を統一するために、年に1回、2回、担当者が集まってケーススタディをしたりとか、そういったことはしています。

- ・（委員）地域の判断が増えるという意味では、地方分権といえますか、地域の実情に合わせられる改革という意味合いもあるかなと思って。
- ・（関係府省庁）なるほど。
- ・（委員）これは、結構産業に与える影響も大きいですね。それこそ、発電設備を造るときには、例えば、ボイラーの部分ですとか、発電機の部分ですとか、前後にいろいろなでっかい、お化けみたいなものを造って、それを組み合わせて造るということになるのですけれども、それを1つ事業所で造っているのではなくて、ボイラー部分は北で造りますと、タービン部分は西で造りますと、それぞれの港からどこか1つに集めてきて、そこで集結させて、最終的な発電装置というものに仕上げていくというような、そんな形なのです。

ですから、寝静まった頃、それこそ特殊な車というか、何百トンもあるような、そういう装置を運ぶ特殊な車両に物を仕込んで、すごく長いでっかい車なので、どうやったら、ここのカーブを切れるのかなというぐらい、不思議に思うようなところを、夜中にひっそり見学に行ったりして、ああ無事に行ったとかやっていたのですけれども、そういう意味では、ここの問題というのは、割と日本の製造業の部分では、皆さん、苦勞している部分だと思うので、何か合理的なやり方で、地域に御迷惑をかけずに、かつ安全に、かつ地域の産業に貢献できるような、うまい知恵をお出しいただけると、よろしいのではないかなと思う次第でございます。

- ・（委員）私のほうから、もう一つ確認なのですけれども、先ほど申し上げたとおり、物流がすごく経済的には重要になっていて、テクノロジーとか、AIとかが加速する中で、物理的な制約をどんどん効率化していくという試みが各地で行われていると思うのですけれども、仮に、これを全国展開するときに、今、御懸念されているポイントみたいなものを、ちょっと教えていただければ、我々も事前にこの調査結果を見るときに参考になりますので。
- ・（関係府省庁）先ほど、地方分権の話もございましたけれども、港のスペックであるとか、そういったものは、当然、ある程度ばらつきがある中で、今回使いたいとされている、この車両はほとんど特注品でございますので、これと同じ車両を他の事業者の方が使うわけでは、必ずしもないわけです。

そうすると、今回はオーダーメイド的に、この特区の中で安全性を自治体とか、港湾の

方とか、警察も一緒になって作り上げた安全の確保策でございますけれども、それは、他の港にもそのまま横展開して大丈夫かというのは、やはり車とインフラのマッチング、使い方も含めて、そここのところを各地方でしっかりやっていただけるかどうかということころは、とても気にしているところでございます。

- ・（委員）これは、実は気候変動などもあって、昔は、例えば、長崎で船を造っていましたが、今、台風が来てしまっていて、1年のうち何十日は、何百日とまでは言わないですけども、相当な日数が、実際にそこで造船できないと。そうすると、非常に効率の悪い作業になってしまうのです。

むしろ、今は船を造るのだったら横浜辺りが一番自然状況としてはいいのですけれども、そういう意味では、改めて気候変動のもとに重産業が対応できるための環境づくりといえますか、そういうようなお知恵も入れていただいて、どんなところで、どういう許可を出していくのかということも御工夫いただけると大変ありがたいお話になるのではないかなと思います。

- ・（関係府省庁）まさに、重工、重産業、造船を含めて、いろいろなところにありまして、その地域地域で産業が成り立って、それを守るインフラがあって、それを港湾に持っていったときに、例えば、横浜ですけども、どういう対応が可能かというのは、今回のこの枠組みというのは、数字とかが入っているものではないので、1つの成功事例として関係者が集まって合意が取れれば、基準緩和が可能である、そういったフレキシブルな枠組みとしてございますので、横浜なら横浜モデルみたいな、こういう合意の仕方というのはあり得ると思っております。

- ・（委員）心配されているところは、特区のほうのQ3とかQ4で自治体として、どういうふうに使っていくかみたいなのところに出てくるといいですね。

ちなみに、地域の運輸局長さんというのは、国交省さんの方ですね。

- ・（関係府省庁）そうです。

- ・（委員）だから地域でそれぞれフレキシビリティを与えても、ちゃんと本省として横串で。

- ・（関係府省庁）そうです。ここは、安全のラインはそろえたいと思っていますけれども、安全確保の在り方は、地域ごとに工夫があってもいいのではないかなと思っております。

- ・（委員）現場の方は、地方公務員の方になってくるわけですかね。

- ・（関係府省庁）この車両の安全に関しては、我々国交省の職員が運輸局までおりますので、基準緩和の作業も我々運輸局はやらせていただきます。

- ・（委員）地域の特性ということもそうですけれども、多分、自動運転が出てきたりとか、いろんな判断が、AIになってきたりということが多分起こってくるので、フレキシビリティがすごく必要になってくるのかなという気がします。

- ・（関係府省庁）おっしゃるとおりです。

少し話が変わって恐縮なのですが、この基準緩和の制度というのは、例えば、ハンドル

がない自動運転にも活用されております。ハンドルは、もちろん保安基準で義務づけられていますので、それを外するときには手続が必要となりますが、これについても、いろんな自動運転車が申請をいただいております、然るべき手続を経れば公道走行が可能です。このようにして我が国は結構、自動運転車の公道実証実験ができていこうだと思いますので、自動運転についてもどういう技術ということを決めつけずに、基準緩和に各地方で応じているところでございます。

- ・（委員）お話をお伺いしていると、比較的前向きに御検討していただいているという感じですね。
- ・（関係府省庁）そうですね。国交省としては、安全さえ保てれば、車はかくあるべしというのを事業者の方へ押しつけるとか、そういうつもりはないので、どういう形で安全を確保するのかご説明をいただければ、そこが大事ではあるのですがけれども、基準が何メートルと書いてあるから「びた一文まけない」といった、そういう対応はしておりませんし、これからもしないつもりでございます。
- ・（委員）質問票も幅広く聞いていただいていますし、我々特区のほうから、これは、ほとんどデフォルトですね、地域のアイデアなどもアンケートで聞けるようになっているので、調査票の内容は、こんな感じでよろしいですかね。
では、こんなところでよろしいですか。では、本件については、これで終わりたいと思います。

（国土交通省 自動車局、港湾局 退室）

「民間事業者による公社管理道路運営事業（特例措置番号１２２８）」

○特例措置番号１２２８「民間事業者による公社管理道路運営事業」について、過去の議論を踏まえて事務局及び関係府省庁より説明がなされた後、委員の質疑応答が行われた。

<事務局説明>

資料５ ①、④ に基づき説明を行った。

<関係府省庁説明>

資料２ ②、③ に基づき説明を行った。

○委員等による質疑に関する主な発言内容は、以下のとおり。

（国土交通省 道路局 Web入室）

- ・（委員）このコンセプションということは、随分昔から使われていて、有効な枠組みとして、空港などで随分定着してきて、いよいよ羽田、成田もみたいなことだと思うのですが、地方の道路版については、この大村さんのやっている案件だけに、今はとどまっ

て、あまり横には広がっていないという状況下で、我々は評価しなければいけないということだと思います。

- ・（委員）やはり、国交省さんは専門家ですので、どのように御覧になっているのか、1つは、コロナなので単純に収益がよくないということもあると思うのですが、空港と比べて地方の道路だと、横に広がっていかないのは規模の問題なのか、今一つひろがってこない背景というのは、どのように分析されていますか。

- ・（関係府省庁）御指摘の点でございますけれども、確かに他の地方道路公社の状況と比較しますと、愛知県の道路公社のともと管理していた道路、セントレア空港に直結するとか、路線が幾つも近くにある、相互に接続している、図面で知多4道路と言われているところ、①から④まで、ここが非常に収益の上がる道路でございます。

それから、その他の道路もそれほど離れたところにあるわけではないということで、非常に収益性の高い道路、それから、それがある程度の塊である、延長もある、あと、償還期間がまだ余裕があるというのがそろっていたというので、非常にこのコンセッションには向いていたフィールドだと思っております。

今、一生懸命、先ほども御説明しましたが、それぞれの県も公社も国も横展開を図っているのですが、なかなかここまでバランスが取れた他の公社がないというのが、なかなか横展開が広がっていかない原因なのかなと分析してございます。

ただ、今、愛知県でやっておられる効果が出てくれば、また、関心を持ってこられる他の公社さんも出てくるかと思っておりますので、そこは粘り強くやっていきたいと思っております。

- ・（委員）公共インフラの運営権を民間に委ねるということは、財政にも貢献しますし、運営権を得るわけですから、かつ、民間事業とのシナジーも出てくるので、両方にとっていいのではないかと思います。空港では進んでいるけれども、地方道路だと、これだけ条件が整っても苦戦しているということなので、ちょっと残念というか、あるいは自治体の方がチャレンジしようという気持ちがある、今一つ出ていないのかも知れませんね。国交省さんとしては、例えばこの状況で、条件の整っている愛知県で苦戦しているという状況下で、全国展開については、どのように考えていらっしゃいますか。

- ・（関係府省庁）まずは、愛知県、ここの今やっている状況を、いろいろ見て分析していきたいと思っています。平成28年10月から始まった取組、大体5年ほど経っているところでございますが、これまでなかなか大きな災害ですとか、そういう経験をしたことがなかった。今回初めてコロナということで、大きく交通量が減少して、それに伴って料金収入も減収したと。

これに対するリカバリーがどんなふうになっていくかということ。

それから、今回のコンセッションの実施目的についてですが、先ほどのページでいいますと、3ページ目の左下に特徴と書いてあります。先ほど、この特徴は長いので省略したのですが、ちょうど真ん中ぐらいに沿線開発等による地域経済の活性化というのも目

的にしているのです。

要は、沿線で民間企業が、いろいろな開発をしたりすることによって、交通の利用者を増やしていくと。例えば、もともとセントレア空港のほうにインターナショナルホテル、そういったものを造る、あるいは誘致するというような話も伺っていたのですが、まだ、その辺の沿線のほうの開発等については、まだ、全然実績が出てきていないということなので、その辺の取組もちょっと見ていきたいと思っているところであります。

- ・（委員）空港のほうは、特区とは関係ないといえば、関係ないのでしょうかけれども、うまくいっているような報道をよく目にするのですけれども、道路だとちょっと難しいということもあるのですかね。
- ・（関係府省庁）非常に道路ですと、いろんな自然、雪ですとか、最近非常に環境も厳しくなっていて、豪雨とかがあったりして、やはり維持管理の部分も非常に難しい部分もあったりするというような点は少しあるかと思います。

あと、空港のほうは、私もあまり内容は、見聞する程度なのですが、やはり道路のインフラと空港というのは、若干性格が違うのかなという気もしております。先ほど言ったような、いろんな面ですね。

- ・（委員）この構造改革特区としては、今回、コンセプトとしては必要だと思いますし、件数も少ないのですけれども、やはりやってみて、弊害がなければ、基本的に全国展開を考えていきたいというのが我々の立ち位置なので、逆に、この調査票を見てから、また、お話をさせていただくということになると思うのですけれども、全国展開を仮にする場合に、どういう懸念材料が出て来得るかということについて、何か御見解があれば、教えていただければと思います。
- ・（関係府省庁）やはり公社、この道路ネットワークというのが、空港は、恐らくどこでも機能ですとか、規模ですとか、もちろん発着便の多さとか、いろいろあると思うのですけれども、道路と比べれば、それほど全国的な差はないのではないかと、道路につきましては、やはり延長ですとか、場所的なロケーション、それから築年数による維持管理の難しさ、交通量、地域による変動要素がかなりありますので、その辺が少し全国的にいろんな差が出てくるのかなというのは、ちょっと思っているところであります。調査の結果を、ぜひ見ていきたいと思っております。
- ・（委員）このコンセッションという枠組みを全国展開して、手を挙げるところが少なくともやってみようという自治体があれば、どうぞという枠組みそのものは、あるとすごく問題があるというわけではないわけですね、採算に合うかとか、アイデアが自治体から出てくるかというところが横展開できるかどうかのポイントになってくるということなのですかね。
- ・（関係府省庁）そうですね、今回の構造改革特区のスキームで、全国どこでもやろうと思えば、できるようなスキームになってございますので、そこは、それぞれの場所場所の公社あるいは県、自治体、そういったところの意識かと思っております。

- ・（委員）調査票の中でも成功するための鍵とか、追加でどういう緩和が必要かということも事務局のほうからは聞いているので、この辺で何かヒントが得られればというところですかね。
- ・（委員）なかなか厳しいところですね。空港などですと、収益機会をたくさん作れるのですね、例えば、ホテルを建ててしまえとか、シカゴの空港などは、みんなそうになっているし、ところが、高速道路だと、可能性の幅がある程度限定されてしまうというようなところはあるので、よほどうまく工夫していかないと、難しいところがあるかなと思います。
- ・（委員）民間に委ねて料金を上げてしまうということもあり得るわけですね。
- ・（委員）そうですね。
- ・（委員）では、よろしいでしょうか。
- ・（委員）はい。
- ・（委員）それでは、この特例措置番号1228については、以上といたします。
（国土交通省 道路局 Web退室）
- ・（委員）それでは、これで地域活性化部会を閉会いたします。