

**構造改革特別区域において講じられた規制の特例措置のあり方に係る
評価意見**

令和2年度

令和3年3月25日

**構造改革特別区域推進本部
評価・調査委員会**

1. はじめに

評価・調査委員会（以下「当委員会」という。）は、構造改革特別区域基本方針に基づき、構造改革特別区域（以下「特区」という。）制度を推進するため、規制の特例措置の効果等を評価し、構造改革の推進等に必要な措置について、構造改革特別区域推進本部長（以下「本部長」という。）に意見を述べることとされている。

今般、当委員会は、2 特例措置について評価を行い、意見を取りまとめた。

2. 令和2年度の評価について

（1）評価の進め方

評価の対象となった規制の特例措置について、医療・福祉・労働部会及び地域活性化部会において、認定地方公共団体や実施主体など関係者に対して、主に規制の特例措置の効果や事業実施状況の調査を行うとともに、関係府省庁から弊害の発生についての調査を実施し、それらを踏まえて検討を行った。

各部会からの検討結果の報告を受け、以下のとおり当委員会としての意見を取りまとめた。

（2）評価意見の概要

令和2年度の評価対象となった2 特例措置（「シニア・ハローワーク」の設置による高年齢者等に対する重点的な就職支援の実施（940）」及び「回送運行効率化事業（1230）」について、全国展開することが適当と評価した。

特例措置ごとの評価意見の詳細は別紙に記すが、概要は以下のとおりである。

- 「シニア・ハローワーク」の設置による高年齢者等に対する重点的な就職支援の実施（940）」については、規制を緩和するためのものではなく、実施に当たり国の予算措置を伴うものであることから、地方公共団体から要望があった場合には、関係府省庁と当該地方公共団体との間でその必要性、予算や人員面など当該地方公共団体の関与の程度、連携方策を協議し、例えば雇用対策協定などに基づき、シニア・ハローワーク的な取組により高年齢者の就職支援の強化を図ることが適当であり、シニア・ハローワーク機能の全国展開に向けて令和3年度中に所要の措置を講じることが適当であるとの意見とした。
- 「回送運行効率化事業（1230）」については、関係府省庁において現在本特定事業において認められているものを制限しない形での基準（運行可能な区域、範囲、距離など）を整理、令和3年度中に所要の措置を講じることとし、基準については、

当委員会地域活性化部会に報告することが適当であるとの意見とした。

3. おわりに

特区制度は、地方公共団体をはじめとした地域の様々な主体の創意や工夫に基づき、地域の活性化の突破口として、規制のあり方を改革していくよう期待されている。

令和2年度の評価対象となった2特例措置については、全国展開することが適当と評価したが、この素地には、どのようなものであれば全国展開が可能なのか、関係府省庁における全国展開に向けた積極的な検討がある。

関係府省庁におかれては、来年度以降も本年度同様に規制の特例措置の全国展開に向けた検討を積極的に行っていただきたい。

本意見は、本部長に対し提出するものであるが、構造改革特別区域推進本部においては、本意見の趣旨を十分踏まえてこれに対する対応方針を決定し、政府として構造改革の推進に取り組んでいただきたいと考えている。

当委員会としては、今後とも、特例措置の評価等を通じ、提案主体などの要望に可能な限り応えるとともに、それが全国的な規制改革の端緒となるよう、また、地域の活性化に資するよう努力してまいりたい。

最後に、今回の評価においてご協力いただいた認定地方公共団体、実施主体の方々を始め、各方面からのご助力に対し、心からお礼申し上げます。

令和2年度評価意見

特例措置番号	特定事業名	関係府省庁	措置区分	評価意見
940	「シニア・ハローワーク」の設置による高年齢者等に対する重点的な就職支援の実施	厚生労働省	通達	全国展開 (規制を緩和するためのものではなく、実施に当たり国の予算措置を伴うものであることから、地方公共団体から要望があった場合には、関係府省庁と当該地方公共団体との間でその必要性、予算や人員面など当該地方公共団体の関与の程度、連携方策を協議し、例えば雇用対策協定などに基づき、シニア・ハローワーク的な取組により高年齢者の就職支援の強化を図ることが適当であり、シニア・ハローワーク機能の全国展開に向けて令和3年度中に所要の措置を講じる。)
1230	回送運行効率化事業	国土交通省	省令	全国展開 (関係府省庁において現在本特定事業において認められているものを制限しない形での基準(運行可能な区域、範囲、距離など)を整理し、令和3年度中に所要の措置を講じる。)

評価意見

①	別表1の番号	940
②	特定事業の名称	「シニア・ハローワーク」の設置による高齢者等に対する重点的な就職支援の実施
③	措置区分	通達
④	特区における規制の特例措置の内容	原則55歳以上の高齢者等の就職支援を重点的に行う職業相談窓口である「シニア・ハローワーク」の設置を可能とする。
⑤	評価	全国展開
⑥	⑤の評価の判断の理由等	<p>評価・調査委員会の調査では、本特定事業の主なターゲット層（50～59歳）の新規求職者数は、あまり増加が見られていないが、60歳以上の新規求職者数は増加しており、高齢者全般で見ただけでは一定の効果が認められた。</p> <p>内閣府からは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 福岡市から「シニア・ハローワークの設置」要望があったことから、高齢者の就職支援の強化に対するニーズは一定程度、地方公共団体にあるものと見込まれること、 ・ 本事業の実施による弊害は確認されていないが、生涯現役支援窓口との関係の整理が課題であること <p>との説明があった。</p> <p>厚生労働省からは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ターゲット層の新規求職者数が増加しなかった理由について、「シニア」というキーワードが響きにくかったことが考えられること ・ 一方で、市独自の取組との連携等により高齢者全体の新規求職者数の増加につながったこと ・ また、概ね60歳以上の高齢求職者の就職支援を行う生涯現役支援窓口や国と地方公共団体における雇用対策協定の締結といった既存施策との調和を図る観点での議論が必要であること ・ シニア・ハローワークの取組は、規制を緩和する仕組みではなく、予算制約の課題があること、こうした制約の中、国と地方公共団体の政策を効率的・効果的に用いながら、対応可能な方法で連携し相乗効果を発揮することが重要であること <p>との説明があった。</p> <p>委員からは、ターゲット層の利用が増えていないのは残念だが、特段の弊害もなく、全国展開を妨げない旨の意見があった。</p> <p>こうした議論を踏まえ、部会としては、課題の解消を図りつつ、「シニア・ハローワークの機能を全国展開」することが適当と判断する。</p> <p>本特定事業は、規制を緩和するためのものではなく、国において実施に当たり予算措置を伴うものであることから、具体的には、自治体から要望があった場合には、厚生労働省と地方公共団体との間でその必要性、予算や人員面など地方公共団体の関与の程度、連携方を協議し、例えば雇用対策協定などに基き、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域のニーズに応じて、生涯現役支援窓口の対象年齢を、例えば、50歳以上に引き下げることや、 ・ 地方公共団体が運営する施設などに窓口を設置して欲しいといった要望があった場合には、予算の範囲内でハローワークの職員を派遣する、必要に応じて、「シニア・ハローワーク」など、取組のねらいを的確に反映した名称を掲げる <p>など、シニア・ハローワーク的な取組により、高齢者の就職支援の強化を図ることが適当であると判断する。</p>
⑦	今後の対応方針	令和3年度中に通達の改正等所要の措置を講じる。
⑧	全国展開の実施内容	シニア・ハローワークの機能の全国展開
⑨	全国展開の実施時期	令和4年度から実施

評価意見

①	別表 1 の番号	1 2 3 0
②	特定事業の名称	回送運行効率化事業
③	措置区分	省令
④	特区における規制の特例措置の内容	自動車運送船からの陸揚げ地点・自動車運送船への積込み地点と自動車の整備工場・駐車場等間又は駐車場等間の回送においては、一定の措置を講じることを条件に後面の回送運行許可番号標の表示を省略することができる。
⑤	評価	全国展開
⑥	⑤ の評価の判断の理由等	<p>評価・調査委員会の調査では、本特定事業により港湾物流機能が向上し、完成自動車の輸出入において高い水準を維持したとの回答があった。また、作業時間の短縮が確認されており、本特例措置により作業効率が「1台当たり約10秒の改善。特区開始前より1日当たり平均約30～40分の作業時間短縮」、さらに、回送運行許可番号標の保護材の観点から「コスト縮減にもつながっている」との回答があり、一定の効果がみられた。</p> <p>国土交通省からは、現時点において特段の弊害は生じていないものと認識しているが、全国展開を行う際には、本特定事業で行った規制の特例措置や代替措置をもとに、適切な措置を講じていくことで、弊害の発生を抑制することが可能であること、今後、関係省庁や回送運行事業者等と連携しつつ、運用面での課題を整理の上、全国展開の具体的な実施方法について検討していく旨の説明があった。</p> <p>委員からは、全国展開するとしても、例えば北海道から九州までなど長距離の回送を認めることは適当ではなく、区域、範囲、距離などについて一定の制約を設ける必要があるとの意見があり、国土交通省からは、回送運行経路の特定、例えば港に限定、経路を一定の条件を満たす道路に限定など検討していきたい旨の説明があった。</p> <p>また、委員からは、今 AI の活用など物流を取り巻く環境が変化している中、新たなニーズも見越した対応、検討をお願いしたいとの意見があった。</p> <p>こうした議論を踏まえ、部会としては、特段の弊害が生じていないことから全国展開が適当であるが、回送運行ができる区域、範囲、距離などについて、現在、本特定事業において認められているものを制限しない形の基準を国土交通省において整理してもらい、省令改正等所要の措置を講じてもらうとの取りまとめになった。</p> <p>なお、全国展開の際に設ける基準については部会に報告してもらうこと、報告時期等については、国土交通省と事務局で調整することとなった。</p>
⑦	今後の対応方針	全国展開をした際に回送運行ができる区域、範囲、距離などの基準について国土交通省で整理、令和3年度中に省令改正等所要の措置を講じることとし、基準については、部会に報告することとする。
⑧	全国展開の実施内容	回送運行効率化事業の全国展開
⑨	全国展開の実施時期	令和3年度中に措置