

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11月12日（木）13:32～13:53
- 2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室
- 3 出席

<WG委員>

- | | | |
|----|---------|------------------------|
| 委員 | 阿曾 沼 元博 | 医療法人社団滉志会瀬田クリニックグループ代表 |
| 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 |

<提案者>

- | | |
|-------|-------------------|
| 鈴木 祥弘 | 福井県土木部高規格道路推進課長 |
| 網本 敬徳 | 福井県総合政策部政策推進課総括主任 |
| 伊戸 康清 | 福井県土木部高規格道路推進課主任 |

<事務局>

- | | |
|------|--------------|
| 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 高速自動車国道のSA・PAを活用した地域経済活性化
 - 3 閉会
-

○藤原次長 それでは、これから、主にはこの10月、特区の提案募集を受け付けたわけですが、そこで手を挙げられた自治体の方々、今、特区に指定されていないところが主ですが、おそらく全体で四十数件あるのでございますが、その自治体の方々からのヒアリング、場合によっては、今回御提案をされていませんが、春の提案で、4月、5月、6月の中で御提案いただいて、まだそれを主張されているという方々もいらっしゃいますので、合計40件ほどになりますけれども、ワーキンググループ委員によるヒアリングということをしていただきたいと思います。とっております。

本日、八田座長が急遽お休みということでございまして、原委員のほうに代理でお願いしたいということでございますので、鈴木委員とともにヒアリングをさせていただくということになります。

大体時間は20分ということで一律にさせていただいておりまして、大変申し訳ないのですが、10分程度以内で御説明をいただきまして、特に規制改革の議論が中心でございます。

ので、そのあたりを中心に御説明いただいた上で、意見交換ということにさせていただきたいと思います。

資料などで非公表にしたいという部分がありましたら、事前にお申し出いただければと思います。委員の方のお手元には、この秋の提案と春の提案につきまして概要、春の提案については各関係府省と一応議論をしまして、まだ公表していないものもあるのですが、ある程度回答をいただいておりますので、それも参考にさせていただきながら意見交換していただければと思っております。

それでは、原委員、お願いいたします。

○原委員 では、どうもお忙しい中、ありがとうございます。

御説明をお願いいたします。

○網本総括主任 今日はお時間いただきまして、ありがとうございます。福井県政策推進課の網本と申します。よろしくお願いいたします。

あと自己紹介をどうぞ。

○鈴木課長 高規格道路推進課の鈴木です。よろしくお願いします。

○伊戸主任 同じく高規格道路推進課の伊戸と申します。よろしくお願いします。

○網本総括主任 今回、高速自動車道国道のサービスエリア、パーキングエリア関係で2点、提案をさせていただきました。少し本県の状況を説明させていただきますと、北陸新幹線の敦賀開業が遅くとも8年後ぐらいに開業いたします。もちろん、その間、例えば、1年後ぐらいに中部縦貫自動車道が大野までつながりますし、平成30年には福井国体もあります。東京オリンピックもありますし、この10年ぐらいの間というのは、福井県のポジションが上がると言いますか、立地条件が良くなる期間になると思っております。この期間、福井県としてはハード、ソフト両方、集中的な投資をしていきたいと考えておりまして、そういうアクションプログラムのことを今、着手したところです。

そういう中で、新しいものをきちんと魅力ある観光施設などを造っていかないと、せっかく新幹線ができたり、こういう高速道路が整備されても、一遍来てもらっただけでもう一回来てもらえなくなりますので、そういう意味で、ハード、ソフト、両方から魅力的な整備をしていきたいと考えているのですが、もう一点、既存の施設もしっかり活用していきたい。その既存の施設の中でやはり私どもが目をつけていますのが高速自動車道のサービスエリア、パーキングエリアです。

これまではどうしても自動車道利用者のための施設という趣が大きかったと思うのですが、けれども、最近ではウェルカムゲートができたりとか、スマートインターチェンジができたりとか、少しずつ交流の幅が広がっているのかなとは思っているのですが、その中でももう少しお互いに利用し合うようなことができないのかということで、全国的な一般的な課題になるのですけれども、提案をさせていただいているという状況でございます。

まず、1点目ですけれども、高速自動車国道のサービスエリア、パーキングエリア、これと利便施設を連結する場合、連結料が発生する場合がある。発生しない場合もあるかも

わからないのですけれども、そういう色々な要件がどうも絡んでいるらしいので、そこを緩和していただきたい。緩和していただくことで、そういうサービスエリア、パーキングエリアと、それに隣接するような利便施設が例えば休憩施設、給油所、商業施設、レクリエーション施設、色々あると思うのですが、そういうものが一体的に整備されることで観光資源として、拠点として活用されるのではないかと考えております。

観光パンフレットのサービスエリアですけれども、年間700万人ぐらいが訪れる。非常に断トツでお客が訪れるエリアになっております。そこを実際、ウェルカムゲートも設置されているのですが、ここでさらにもっと地域を活性化させたいということで、もう一つウェルカムゲートを造ることを検討しておりまして、それに隣接するような形で、農林水産物とか県産品の物販施設、休憩施設、トイレなどの計画を地元のほうでしております。

そういう中で、もし連結料が発生するとなると、もちろんこれは民間主体で運営していくことになると思いますので、その連結料も民間のそういう色々な営業の中で払っていくという形になりますと、民間も手を出しにくい部分もあるかもしれませんし、ここを色々な要件が絡んでいると思うのですけれども、できるだけ要件を緩和していただいて、連結料自体をできるだけなくしていただけるようなことができないのかなというのがまず一つの提案でございます。これにすることで、お互いウィン・ウィンの関係と言いますか、サービスエリアの利用者も増えると思いますし、関連施設のほうも利用が増えると思いますし、お互いでいい関係になるのではないかという提案が一つでございます。

二つ目の提案になりますが、これもサービスエリア、パーキングエリアの関連でございます。今ほどはウェルカムゲートの話もさせていただいたのですけれども、最近少しずつウェルカムゲートを使って、一般道と高速道の人の出入りが少しずつできるようにはなっているかと思うのですけれども、そこをもっとどんどん積極的にウェルカムゲートなりを造っていった観光振興や地域経済の活性化につなげられないかなというものでございます。

これも福井県の事例で言いますと、実は昔からの細かいトンネルというのが隠れた観光資源と言いますか、マニアに受けていると言いますか、見た目がレンガで覆われていたりとか、装飾してあり、非常に歴史的な風情がある遺産として結構残っておりまして、去年とかでも民間のツアーとかがそこをめぐるツアーなどをしております。

ただ、どうしてこれが隠れた観光資源かと言いますと、非常に行きにくいのです。昔からの細い道を通ってのトンネルとかありますので、アクセスがしにくい。そこで思いまして、例えばパーキングエリアに集合して、そこからウェルカムゲートなりで外に出たいて、外でバスを待たせてもらって、そこで観光バスに乗って周遊する。近くの観光施設を周遊したり、バスでなくても歩いて行ってもいいと思うのです。そういう使い方ができないのかということです。そうすれば、パーキングエリアも人が集まりますし、その周辺の隠れた観光地にも光を当てられるようになるということでございます。

実際、こちら辺は私どもも不勉強なところもあるのですけれども、ウェルカムゲートを設置してもなかなかきちんと人が行き交うような状況、安全性の問題とか色々あって、行

き交う機会も少ない場合もあると聞いております。ですから、もっと積極的に県としてもPRしたいですし、お互いPRして、こういうパーキングエリアを基点として、周囲の観光拠点にアクセスできることを積極的に提案できたらどうかというように考えております。

説明は以上でございます。

○原委員 最初に確認し忘れてしまったのですが、今のお話自体は公開でよろしいですか。

○鈴木課長 今、説明させていただきましたが、具体的にどういうようにやったらよくなるかということを調整しているような途中の段階でもありますので、資料は非公開でお願いしたい。

○原委員 そうですか。

あと、お話を伺っていて、連結料の話も人の出入りの話も、ルールとして現状どういうルールになっていて、そこでどう制約されているのかというところが十分理解できなかったのですが、そこはどうなっているのでしょうか。

○鈴木課長 1点目のほう、資料の上の四角の中に書いてあるのですけれども、高速自動車国道法の11条の4の中に、実際に利便施設等を高速道路に連結する場合には連結料が発生するという記載がございまして、そう書いてあるのですけれども、具体的には具体事例と調整して連結料をどのぐらいにするとか、かなり高いものもありますし、そういう形で調整する形になります。

○原委員 それは徴収するのは道路運営会社がされるわけですね。

○鈴木課長 国ですね。

○原委員 連結料を徴収しないといけないということは決まっていて、その金額については個別の何か要件に応じて金額が決まるという仕組みになっているという理解ですね。

○鈴木課長 施行令の中には、高速自動車国道法の施行令につきましては、利便施設を高速道路に連結しますと地価が上がりますので、その上がった分徴収するということで書いてはございます。地代の差額に相当する額というようなことで、それぞれについて算定するものだ。

○原委員 あと、ついでにルールのほうで伺ってしまうと、二つ目の人の出入りのほうはどういう制約がされるのでしょうか。

○鈴木課長 これは本当私どもも勉強不足で恐縮なのですけれども、あまり法律等で制約されているものは特段なさそうだなというのが色々調べる中で考えています。最初高速自動車国道法等で規制がされているものだと考えていたのですけれども、色々調べる中で、特段今のところは該当するものはなさそうかなと。

○鈴木委員 先例はあるのですか。福井以外の例で。こういうパーキングエリアからバスか何かで観光して、また同じところに帰ってくれば、多分全然問題はないと思うのです。

○鈴木課長 そうですね。基本的にはウェルカムゲートと言いますか、一般道と高速自動車国道を歩道でつないで、歩道というのは人の行き来ができるような形にするのですけれども、そういう形にすれば、高速自動車国道にも例えば、バスで乗り入れていて、そこで

人が降りてそこに行くようなことは可能ですので。ただ、ここは先ほど説明もありましたけれども、だいぶ急峻と言いますか、急な地形もあって、そこそこ難しいなということで、運用の世界というところもあるのかもしれませんが。基本的にはゲートを設ければできるということでは考えております。

○原委員 では、もう一点だけ、2点目のほうは国交省にも確認をしてみて、本当にその制約があるのかどうかを確認するというで解決しそうな感じもいたしますけれども、1点目のほうは、先ほどおっしゃられたような地代が確かに上がったとか、収益も上がるのでしょうかということがあるとすると、それでもなお連結料を廃止しないとなかなかそういうことが進まないという御事情がもしもう少しあれば何か補足いただけますか。

○鈴木課長 基本的には連結料がないほうが民間事業者も入りやすくして商売もしやすいのだと思いますので、基本的にはないほうがいいのですけれども、商売の話でもございますので、今後そこは引き続き、この個別の事例についてしっかりと調整をまず図ることが大事かなとは考えています。制度の話と同時並行的にと言いますか。

○原委員 あとはいかがですか。よろしいですか。

どうぞ。

○藤原次長 御提案の趣旨、今、原先生からもお話があったように、関係省庁ともまた議論をし、例えば、制度の中身がどうなっているのか、改善の余地があるのかというのは確認させていただきます。

○原委員 では、どうもありがとうございました。