

## 第16回 地域活性化ワーキング・グループ 議事録

1. 日時：平成27年4月2日（木）13:59～16:08
2. 場所：中央合同庁舎4号館4階共用第2特別会議室
3. 出席者：  
（委員）安念潤司（座長）、岡素之（議長）、翁百合、佐久間総一郎、松村敏弘  
（政府）井上内閣府審議官  
（事務局）刀禰規制改革推進室次長、市川規制改革推進室次長、柿原参事官  
（有識者）（株）ワークヴィジョンズ代表取締役・東京藝術大学非常勤講師 西村浩  
（国土交通省）土地・建設産業局 北村建設業課長、伊藤建設業課建設業技術企画官

### 4. 議題：

（開会）

#### 1. 有識者からのヒアリング

「市民生活を豊かにするための公園利活用のあり方と規制改革」

#### 2. 国土交通省からのヒアリング

「建設業に係る技術者専任要件の緩和」

（閉会）

### 5. 議事概要：

柿原参事官 それでは、時間になりましたので、ただいまから第16回規制改革会議地域活性化ワーキング・グループを開催いたします。

皆様方には御多用中、御出席いただき、誠にありがとうございます。

本日、所用によりまして、滝座長代理、長谷川委員は御欠席です。

また、本日は、岡議長に御出席いただいております。

それでは、議事を進めさせていただきます。

なお、本ワーキング・グループにおきましては、議事録を公開することとなっておりますので、あらかじめ御了承願います。

開会に当たりまして、安念座長から御挨拶をいただきます。

安念座長 当ワーキングの座長をやっております、安念と申します。今日は、お忙しいところありがとうございます。

数日来、腰を痛めておりまして、余り立ったり、座ったりすると良くないものですから、誠に無礼ではございますが、座ったままで御挨拶させていただきます。

本日は、有識者の先生より、地域活性化に資する公園の利活用について御意見を伺うとともに、建設業に係る技術者専任要件の緩和について、国土交通省よりヒアリングを行います。

私ども空きキャパシティーの利活用というのを大きなテーマにしていたわけですが、公園もだんだん空きキャパシティーのところが出てきているという実情がございます。

しかし、公園というのは、中心市街地等のにぎわいの場に利用することというのが1つの大きなテーマでございますので、当ワーキングが扱っております地域活性化を進める上でも重要な取組の1つになるだろうと思っております。

このような利用を促す中で、障害となっている規制の見直しを進めるべく議論を深めていきたいと思っております。

それでは、どうぞ、よろしく願いいたします。

では、早速、本日の検討項目であります、既存公共施設の利活用促進のための規制緩和に関連いたしまして、株式会社ワークヴィジョンズ代表取締役・東京藝術大学非常勤講師の西村浩様より、地域活性化に資する公園の利活用についてヒアリングさせていただきます。

本当に、今日はお忙しいところ御足労いただきましてありがとうございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

西村様は、長崎水辺の森公園や、岩見沢駅舎を手がけられたのですか。

西村代表取締役 そうです。設計をしました。

安念座長 私、北海道の出身で、岩見沢の駅というのは、鉄ちゃんにとっては聖地みたいなところ、そうだったのですね。

脱線してしまってすみません。多くの建築物のデザインを手がけられつつ、街なかの空き地や青空駐車場を利用し中古コンテナを使ったと、これは非常に独創的なものなのですが、交流空間をつくり出すプロジェクト、佐賀「わいわい!!コンテナプロジェクト」へ取り組まれるなど、中心市街地の活性化に広く取り組まれています。また、総務省の地域力創造アドバイザーとしても、それから、東京藝術大学非常勤講師としても御活躍になっているところでございます。

それでは、どうぞ、よろしく願いいたします。

西村代表取締役 それでは、よろしく願いいたします。

お手元の資料の資料1をベースに説明をさせていただきたいと思っております。20分程度ということで、ちょっと急ぎ足になるかと思っておりますが、よろしくお願い致します。

まず、1ページ目、タイトルがございますが「市民生活を豊かにするための公園利活用のあり方と規制改革」というタイトルでお話ししたいと思います。

市民生活を豊かにするといっても、いろいろな側面がありますが、地方都市に行けば、中心市街地が疲弊していて、今後、活性化していかなければいけないということがございますし、その活性化のためには、街なか居住ということがよく言われておりますが、中心市街地は、車だらけで危険が多くて、子育て世代にとっては、とても暮らしにくい状況がありまして、地方創生の政策にもうたわれているような子育て環境を支援するという意味

でも、今日のテーマでもあります公園という存在が有効に働くのではないかと考えております。

そういう意味で、市民生活を豊かにするという言葉を使って、タイトルをつけさせていただいた次第でございます。

次の2ページ目になりますが、まず、今の公園はなぜだめなのかということを考えると、一つ目が、やはり、財政的な面、それから人材不足の面からいって、行政だけでは十分な維持管理ができないということです。地方に行けば、草も伸び放題で、遊具も錆だらけで放置されているような公園が増えております。今後、公園の適切な維持管理や活用を持続的に進める方法を早急に考えていかなければいけないと思っています。

次の3ページ目になりますが、今の公園がだめな理由の二つ目が、とにかく禁止事項だらけで使えないという状況があります。

4ページ目に写真がございますが、どこに行ってもこういう公園だけで、ますますこの赤い禁止マークが増えていくという状況がございます。その理由は、クレーム社会の到来にあります。クレームがあると、行政はすぐ禁止にしてしまって、どんどん使えない公園が増えていくという悪循環に陥っています。この悪循環を好転させる仕組みを考えていく必要があると思っています。

そこで、次の5ページ目になりますが、これからの公園に求められることは、住民参加です。住民が自ら利活用のルールを決めて、維持管理にも参画していく。そうすれば、自分たち好みにカスタマイズしていくわけですから、自分たちの公園になって、それを自分たちのルールを守りながら使っていくという状況が生まれるのではないかと考えています。

ですから、今までは行政だけで利活用や管理をやってきたものを、少し住民と一緒にやっていく方策を考えていく必要があると思っています。

次の6ページ目になりますが、住民参加促進のためには、自分たちで公園をつくってしまおうプロセスを取り入れてはどうかと考えています。いわゆる、DIYですね。

今までは、行政が整備をして、「はい、どうぞ、使ってください」という状況がほとんどだったわけですが、次の7ページ目になりますが、私の故郷の佐賀でやっております「わいわい!!コンテナプロジェクト」は、地域住民が参加して街なかの空き地を芝生の原っぱに変えるというプロジェクトです。これまでは、これは造園業者の仕事だったわけですが、佐賀では芝生をホームセンター等で購入して、地域の子供たちを中心に市民が集まって、みんなで芝生を貼って原っぱを造るということを、街なかで連続的に展開しています。佐賀のこのプロジェクトは、「空き地が増えれば街が賑わう!」という、これまでの価値観とは全く違う、21世紀型のコンセプトで実践しています。

そうすると、何となく中心市街地に緑が増えていくと同時に、地域住民の方々が、少しずつ街に愛着を感じる様子が見えてきます。特に子供たちなどは、自分たちが芝を張ったという自慢の場所になりますし、芝生が伸びれば、自分たちで刈ろうよという流れになりますから、地域住民が主体的に公共空間に関わることは、とても大事なことだと思っています。

ます。

次の9ページの事例は、これも私が関わっている大分のプロジェクトで、大分都心南北軸整備計画です。大分駅が高架になって新しい駅ビルができるんですが、駅の南側に、区画整理で計画された幅員100メートルの道路があり、とても大きな公園のような場所がございます。そこでこの大きな芝生広場についても、佐賀でやったように、芝生を市民の皆さんと一緒に貼りましょうと大分市にお願いをしたところ、市民植樹祭というイベントを開いていただきました。その結果、何と2,600人も市民の方々が参加して、この広大な芝生広場が、何と30分で貼り終わるということが起こりました。

小学校も協力していただいて、たくさんの子供たちが集まりましたので、芝生を貼り終わった後はみんなで記念撮影をして、この場所に愛着を持ち自分たちの場所だという意識を高めていくプロセスがここで見られました。

これらの事例のように、地域の方々が自主的に公共空間に関わっていくというプロセスを踏めば、公共空間を大事にする文化がもう一度戻ってくるのではないかと思います。

次の10ページ目になりますが、住民参加促進のための2つ目の考え方が、利活用のルール作りを住民自らやっていくということです。

今、都市公園法等で規定されていて、そのルールは地方公共団体でも決められるのですが、住民自ら決めたルールを、自分たちで守っていくという流れにしたらどうかと思っています。

先ほどの大分都心南北軸プロジェクトのシンボルロードでは、工事をしている段階で、ここの維持管理や運営に関心のある人にサポーターになっていただいて、自分たちでお金を稼ぎながら、維持管理をしていくというようなやり方を考えようではないかということをやってきました。今、このサポーターの方々が、自ら維持管理や利活用に参加してくれています。

もう一つ住民参加の参考事例ということで、豊田市の児ノ口公園があげられます。この公園は土木学会デザイン賞の最優秀賞をとっているのですが、この公園の特徴は、13ページにありますように、利活用と維持管理のポイントを「自己責任」とうたっているということですね。

整備前のこの公園は、その多くの部分がコンクリートで固められていて、そこに遊具が置いてあったりした公園のようなのですが、その再整備に際して、18ページまでの資料にありますように、これをもう一回野生化するというプロセスを踏んだのです。もともとここにあった川を、コンクリートをはがして、昔のように多自然型の川に戻し、全体を森や雑木林に戻していったようです。このことは行政が言い出したわけではなく、地域の方々、特に御年配の方々が、昔のような公園に戻していこうということで、自己責任をうたい、怪我をしても自分たちの責任、その代わりに自分たちでルールを決めて自由に使いこなしていくという考え方に基づいて整備してきたとのこと。今、この公園は地域の方々から愛される場所になってきているようです。

なぜこういうことになってきたかと考えると、もう一度自分たちでルールを決めて、自分たちが自己責任で自由に使えるという環境が、実は地域の方々の手でとても愛着のある公園に育まれていくという、いい循環が生まれているのではないかと思います。これまでの行政主導の管理の場合は、どうしても管理のしやすさを考えてしまって、人に優しい芝生ではなくてコンクリートに固めてしまったり、ちょっとした段差でも手すりをつけたりとなるのですが、児ノ口公園の場合には、むしろ逆に手間がかかる整備をして、地域住民が積極的に関わるという、真逆の方法をとることで、結果、地域の方々に愛されて、地域の方々が自分ごととして維持管理をしていく公園に変わってきているわけです。詳しくは、添付の資料を後ほどお読みいただければと思います。

その他、住民参加の促進のための方策としては、占用許可等の許認可の手続をできるだけ簡素化するというのを、まず、考えていただけないかと思っています。

もう一つが、ここでお金を地域の方々が稼いでいくというプロセスを踏めないか。特に、カフェとか飲食店とか物販を自由にやって、そのかわり、そこで稼いだお金をもう一回その公園の維持管理とか活用に再投資していただくようなプロセスが踏めないかなと思っています。

21ページ、実は、道路の場合は、既に制度ができつつありまして、都市再生特別措置法によって、道路占用許可の特例制度であったり、利便増進協定制度だったり、歩行者経路協定制度だったりというのがありまして、こういうものを運用していくのに、地域の住民の方々を中心に、都市再生推進法人というものを作って、これが地方公共団体に認定されますと、この法人に対して占用許可の緩和であったり、この道路の中でカフェを作って、その売上のお金を、今度、維持管理に使えるといったような仕組みが、実は道路の場合は既にでき上がっています。

ただし、道路の場合は、国土交通省の方では、この制度の活用を推奨しているのですが、実は、ちょっと二重行政的なところがありまして、警察の許可がなかなか下りなくて、規制緩和が現実にはなかなか進まないという課題もあります。

提案としましては、この都市再生推進法人というものが、道路の中で、そういう緩和を受けられるようになっているのですが、これを公園の方まで拡大したらどうかと思っているわけです。

公園は、多分、道路に比べればもっとやりやすいと思うのです。エリアマネジメントという視点の意味でも、道路に特化せずに、かつ組織を増やさずに、同じこの制度のこの法人の権限を、公園とか、その他、公共空間にも拡大する方が、実は、街のマネジメントとしては非常に有効に働くと思っています、この辺の連携がとれないかなと思っているところでございます。

22ページは、先ほどの大分都心南北軸の一部で、今度は駅北側の中心市街地の真ん中を通る中央通りという道路の再整備を検討している事例です。道路の車線を片側1車線ずつ減らして、街なかを歩行者に優しい空間にしていこうという目的で社会実験をしている様

子です。合意形成の面など、なかなかうまくいっていないところもあるのですが、こういうふうな活用の仕方です。少しづつ公園についても規制緩和を拡大できないかと考えているところでございます。

次の23ページ、24ページの写真は、先ほどの大分駅南側のシンボルロード、大分いこいの道と命名された空間ですが、現在は、このように市民の方々がボランティアとして芝刈りをしたりして、維持管理をしてくれています。

24ページの写真に写っています、テーブルに座っている御年配の方々は、恐らく既にリタイアされた方々で、この方々がお金を稼ぎながら維持管理に参画できるようになれば、実は新たに雇用を創出するという流れにもつながると思っています。

公共空間の維持管理を雇用創出につなげて、地方に仕事があるという状況をうまく作れば、地方創生にも大きく貢献できるのではないかと考えています。

25ページ、26ページの写真は、芝生の維持管理の様子です。整備の段階で行政に芝を張りたいというと、最近では、「維持管理が大変だからやめてくれ」と言われます。木を植えようと言うと、「ムクドリが来て、地域から苦情がくるからやめてくれ」と言われます。

そういう発想ではなくて、例えば、25、26ページにありますように、芝刈りをアートにしてしまっ、アートを創るという行為を地域の方々が楽しんでやっていくことで、いつの間にか芝が刈られているというプログラムがあれば、お金を払わなくたって、芝が刈れてしまうということ、実は、大分のいこいの道の中で実践してくれています。

いろいろ課題はあると思うのですが、こういうアイデアを、地域の方々自らが発明をして、そこでさらにお金を稼ぐような仕組みが重なっていけば、多分、行政に頼らなくても、維持管理であったり、利活用が促進できる仕組みができるのではないかと考えています。

次の27ページの絵についての説明になりますが、20世紀は、人口も右肩上がりに人口が増えていましたし、それに伴って都市の高密度化が進んでいましたから、モノを作れば使われるという状況が普通でしたからよかったです。今後の人口減少社会においては、ストックが余ってくる時代ですので、モノを作るだけでなく、そこにコトを生み出し、そこにヒトが関わって、さらにカネを生んでいくという循環を、社会の中にインストールしていけないと、公園も維持管理や利活用が進んでいけないと考えています。

そして一番大事なことは、このサイクルに主体的に関わっていくのが住民であると思っているわけです。

28ページに、では、こういう流れになったときに何がいいかということで3つのメリットを整理しています。

まず、真ん中からいきますが、住民にとってのメリットは、先ほど申し上げましたように、自分たちが使いやすい公園にカスタマイズできる。自分たちでルール作りをするわけですから、とても使いやすくなるということと同時に、維持管理や店舗開設をしたりして収益事業を展開することで、それが雇用につながったりということがメリットになるのかなと思っています。

そうすると、今度は行政のメリットとしましては、住民たちが自分たちでお金を稼ぎながら維持管理をしますから、持続的な維持管理の運営ができると同時に、維持管理費用の低減につながっていくと思っています。

さらに、住民たちが自分たちでルールを決めてやりますので、当然クレームが減りますので、クレーム対応の業務負担というのも当然減っていくということがあるかと思います。

この行政と住民がタッグを組んでやれば、街にとっては、当然公園の利用者が増え、増えます人の目も増えますから、街の安全が高まっていくということと同時に、維持管理が行き届いていきますので、街の環境向上にもつながるといったメリットがあると思っています。

29ページから、5つの項目にわたって、では、具体的に都市公園法の課題がどういうところにあるかということ整理させていただきました。ただ、私は法律の専門家ではありませんので、行政の方にサポートをいただいた内容です。

まず、一つ目は、公園の目的は時代に合っていないのではないかとことです。都市公園法の第1条には、「都市公園の健全な発達を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする」と書いてあるのですけれども、まずは都市再生ということを考えますと、公園が街のにぎわいに貢献するというような意図も含めるべきではないかと思っています。

また、公共の福祉の増進というふうに書いてありますので、なかなか民間事業者がそこで収益を上げることが理解されにくいところがありまして、その文言をもう少し変えていったらどうかと思っています。

その2になりますが、公園内に設置可能な施設が限定されているということです。例えば、設置可能な便益施設の中に売店とか飲食店とか宿泊施設というのが規定されていますが、先日気がついたのですけれども、飲食店には括弧書きがついていて、料理店、カフェというのが設置可能なものから除外されているのです。

カフェのような場所が公園にあれば、本当に子供を遊ばせながら、お母さんたちが楽しくお茶を飲めるといったような、いい循環を生む施設だと思います。しかも、運営側の住民の方々が収益を上げられる施設として効果的なものであると思いますので、こういうものは、やはり認めていったらどうかと思っています。

もう一つは、法にも施行令にも「地方公共団体が条例で定められる」といった項目をここにも加えていったらどうかと思っています。

そうすることで、地方の特性に合った、課題に合った使い方を地方公共団体が自ら決めていける、強いては住民自らが決めていけるというルールに近づいていくのではないかとと思っています。

次の31ページについてですが、占用許可のハードルが高いのではないかと思います。都市公園法の第6条には、必要な申請の内容が書いてありますが、非常に複雑な手続があるようでございます。また、今までの公園の利用のされ方を見ますと、やはり比較的大きな事業者とか、大きな組織、きちんとした組織が関わっていないと、なかなか使えない。で

すから、イベントにしか使えない雰囲気、この法の中に作られているように思います。

そうではなくて、日常的に、個人事業者が屋台を持ってきたり、何かテーブルを置いて気軽に物販をしたりといったようなルールができないかなと思っています。

そのためには、エリアマネジメントという考え方が大事になってくると考えておりまして、道路空間で規定されている都市再生推進法人のような組織が公園のマネジメントにも関わって、そこが一括して個人事業者の方々の参加をマネジメントすることができれば、自由にこの公園でビジネスを展開して、その収益の一部をきちんと公園の維持管理等に再投資するような仕組みが作れるのではないかなと思っています。

あとは、手続をできるだけ簡易化して、個人事業者の方でも気軽に利用できるということができれば、公園の利用者は自然に増えてくるのではないかなと思っています。

続きまして、32ページのその4に行きますが、都市公園法第4条の中に、建築物の建築面積が2%参酌して地方公共団体の条例で定めてもいいみたいなことが書いてあります。

これは、大きな公園では2%でもいいかと思うのですが、例えば、カフェを作る場合に、小さな公園に2%といったらほとんど作れないわけですね。ですから、この辺をもう少し緩和していただいて、あるいは地方公共団体である程度決められるみたいなルールを少し加えていただくといいのかなと思っています。

もう一つ余談ではありますが、動物園というのが特化して書いてあるというのが、非常に時代的な特徴を感じるところがありまして、こういうところもちょっと見直していったらどうかと思っています。

次に、33ページ、その5になりますが、公園が行政空間になってしまっているということです。公園の管理は、地方公共団体若しくは国土交通大臣が行うみたいなことが書いてあります。

今は、指定管理者制度みたいなものを使いながら、ある程度民間に委託する仕組みがございしますが、ただ、指定管理者制度の中でも、やはり公園においては、地元の造園屋さんとか、そういう専門の業者に限られるところがございます。

そこで、先ほどの都市再生推進法人のような組織が一括して指定管理を受けて、利活用や維持管理をマネジメントするような仕組みあるいは地域住民で自主的に維持管理できる仕組みをもう少し幅広く取り入れていったらどうかというところが、この都市公園法の課題かなと思っています。

以上、法的な課題をざっと整理させていただきましたが、ここからちょっと短い時間ではございますが、私に関わっている佐賀のプロジェクトについて紹介したいと思います。

これは、なぜ紹介したいかと言いますと、このオープンスペースあるいは公園のような場所が、今、地方創生でも話題になっています、地方都市の活性化に大きく寄与するということを御紹介したいと思います。

35ページの「空き地が増えれば街が賑わう!？」というコンセプトは、佐賀のまちづくりの発明です。佐賀の中心市街地は、36ページ、37ページにありますように、ますます空き

地が増え、そこが青空駐車場だらけになっているのが現状です。

昔は、店舗で密集していた建物が、テナントが出て空き家・空きビルになり、それをオーナーさんは維持できないものですから、壊して、収益を上げるために青空駐車場にするという悪循環が全国各地に広がっています。そして、そもそも空きを減らすということは、これからの人口減少社会の中では、非常に難しいと思っています。

ですから、佐賀の場合は、ちょっと諦めが入っていますが、空くということはもう認めようと。ただし、空き地が駐車場になっていくから悪いわけで、駐車場がどういう場所に、どういう土地利用になれば、空き地が増えれば増えるほど街にとっていい状態なのかということを実験しようということをやっています。それが、「わいわい!! コンテナプロジェクト」というものでございます。

佐賀の街の中の状況については、38ページ、39ページにあります。疲弊し続ける商店街の隣には、車の団地とも呼べる程、駐車場が増えているのが佐賀の状況で、この状況は他の地方都市も全く同様なのです。

そこで、40ページにありますように、空きを埋めようとするのではなく、空きの価値を考えることが大切で、そこで佐賀の場合は、空き地を駐車場にするのではなく、空き地が原っぱになると街がどう変わるのかを検証しているわけです。

41ページの絵にありますように、左側の絵は、濃いグレーが青空駐車場で、どこが中心市街地が分からないくらい、虫食い状態に駐車場が増えていっています。

例えば、41ページの右の図は、街なかの商店街のエリアだけに限定して、そこが緑になったらどういうイメージになるかということをやってみたものです。この図を見ていただくと分かりますように、この緑の多いエリアに、何となく安全そうだとか、住めそうだという雰囲気が出てくると思うのです。こういう雰囲気を共有できるようになると、はじめて、この辺りに住みたいという動機がでてきて、初めて実際の街なか居住につながり、若い世代が住むようになれば、子育てができる街に戻っていくといういい流れが生まれると思っています。42ページにありますように、こういういい循環が生まれるかどうかということを検証するために、わいわい!! コンテナというプロジェクトを、今まで、佐賀の街なかの2か所で実施しました。街なかの遊休地にコンテナを置いて、芝生を張って、コンテナの中にどういうコンテンツがあれば、街の中に平日の昼間にどんな人々が集まるようになるのかということを検証しています。

それで、次の43、44ページになりますが、地方都市の中心市街地の多くは、昼間は歩いている人がほとんどいなくて、夜の飲み屋街化していくのがよくあるパターンなのですが、佐賀のわいわい!! コンテナを展開して何が起こったかということ、学校が終わると、子供たちが、ここに遊びに来るようになり、街に子供たちの声が戻ってきました。45ページの写真のように、小さな子供を連れのお母さんたちもここに集まるようになってきています。

子供たちやお母さんたちが集まるようになると、恐らくそこで子育ての悩みを相談したり、「街なかって何か環境が良くなってきたね」という話をして、結果、街なかに住みたい

ねという動機につながっていくんですね。

そうすると、今度は、街なか居住という話が出てきて、そこで初めて、例えば、古い建物をコンバージョン、リノベーションしてシェアハウスに変えようかとか、住居に変えようかとか、新しくマンションを建てようかというハードの整備につながっていくのではないかと考えています。

街なか居住というと、すぐマンションを建ててみたい話になるのですが、その前に安全に住める環境を街なかに整えないと、実は子育て世代は街なかには住めないという状況がありまして、そこで、公園あるいは原っぱのような環境が、中心市街地の街なか居住促進に大きく貢献すると思っています。

佐賀の街なかでは、46ページの絵にありますように、この4つの拠点に囲まれたエリアが空き地を原っぱに変えていこうと想定しているエリアなのですが、現段階では、特に東側のエリアに集中して、今、いろいろな変化が起きてきています。

47ページに示しましたが、「人が集まるところに市がたつ」という原則に立ち戻ることによって、街に変化が起きている状況です。わいわい!!コンテナを設置したことで、昼間に人が来るようになり、特に、子供たちやお母さんたちが来るようになると、ユーザーの層が変わるわけですから、街に対するニーズも変わってきます。48ページにありますように、わいわい!!コンテナの横の空き地にラーメン屋ができました。その後、さらに49ページにありますように、その横にサガン鳥栖のスポーツバーができて、その近くにある町家をリノベーションして、佐賀大学の6人の女子大生が暮らすシェアハウスが生まれました。

さらに、一番右にあるCOTOC0215という場所は、実は、私自身が投資して、ここにワーキングスペースとカフェと私自身のオフィスが入居するコンプレックスを、この商店街の中につくりました。

一つの商店街というスモールエリアの中で、自分たちが日常的に働いていること自体が街の賑わいにつながり、途切れることなく街なかの再生のために活動していると、50ページにあるように、3Dプリンター等の工作機械のある、みんなのデジタル工房である「ファブラボ」や、若者2人が経営するTシャツのプリントショップ等が、次々とお店を開いてくれました。

これは、51ページにありますように、清水義次さんという方がよくおっしゃっている「敷地に価値なし、エリアに価値あり」という言葉そのものだと思います。これまでも、個々の空き店舗ごとにテナントを募集してきたのですが、一向にテナントは現れないし、シャッターも閉まりっぱなしだったわけです。ところが、このスモールエリアにわいわい!!コンテナを設置して、芝生の原っぱによって、安全で潤いのある環境を整えた結果、このエリアに子供たちから大人までが日常的に集まるようになり、結果、その来街者のニーズに合うお店が少しずつ戻ってきて、何となくこの辺りの雰囲気は良くなってきた感じがするわけです。実は、この「雰囲気が良くなってきた感じ」を市民の方々が共有することが街の再生にとっては大切で、この段階までくれば街の再生は一気に進みます。佐賀では、2

月のひなまつりの期間に1ヶ月間限定で、不動産オーナーに協力をお願いして、10件の空き店舗のシャッターを貸していただいて、そこに出店希望者の募集をしたところ、何と47件の方々が集まるという事態が起こりました。嬉しい悲鳴とはまさにこのことだったのですが、この商店街のエリアの価値が上がったことで、出店希望者が一気に集まるようになったという状況が、今の佐賀の街なかで起こっていることなのです。

52ページ、53ページ、54ページは、この商店街の昔の写真です。54ページは、平成21年6月にアーケードを撤去した時の写真です。ここまで疲弊してしまった商店街が、今、55ページのように、とても明るい雰囲気に戻ってきているわけです。わいわい!!コンテナがあって、その横にラーメン屋とスポーツバーがあって、空き地に芝生を増やしている効果もあって、潤いのある風景が生まれています。わいわい!!コンテナと原っぱという公園のような場所をきっかけになって、街なかの賑わいが再生されていく様子を、佐賀の街なかでは見ることができます。

このわいわい!!コンテナは、地域の方々が自由に使っています。特に細かいルールを決めておりませんので、商売も含めて自由な発想で使える状況ですから、地元の商店街の方もどんどんアイデアを出しながら、ここを使い倒している状況があります。公園のような場所は、上手にマネジメントすれば地域活性化に効果的に寄与するということが佐賀では証明されています。

最後の56ページになりますが、ポイントは、民間と公共がうまく連携をとって、行政も市民も地元の民間の事業者もパブリックマインドを持って、街のためにちょっと芝生を張ろうとか、街のためにちょっとテラスを開放しようみたいな気持ちを持ってやれば、佐賀の事例のように、一気に地方創生も進んでいくのではないかと考えています。

以上で説明を終わりますが、お話ししたかったのは、公園という武器を上手に使えば、人を集めることは可能で、その結果、今日本中の課題になっている空き地とか空き店舗の利活用・リノベーションにつながるいい循環が生まれると感じています。つまり、結果的には地方創生の実践におけるとても重要な役割を、公園という存在が担っていると思っています。

ですから、よく言われる空き店舗とか空き家の問題と、この公園の利活用の問題、結果としての地方創生の問題というのは、実は一連の流れでつながっていて、今日日本のテーマである公園だけで議論するのではなくて、他の公共空間との連携も視野に入れながら、公園の利活用を検討していく必要があるのではないかと考えているところでございます。

以上で説明を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

安念座長 どうもありがとうございました。大変創見に富んだお話を伺いました。

ちょっと私から1つ伺いたいのですけれども、わいわい!!コンテナの敷地にも、もともと地権者さんがいらっしゃるわけですね。そうすると、その建物を撤去する費用は、誰かが出さなければいけない。その後、しかし、青空駐車場にしないわけだから、地権者さん

は、更地というか、空き地になったところから直接の収益はないということでございますが、その後、こういう形で使うということに至っては、どういう当事者が、どういう契約といいたいでしょうか、約束を結ばれたのでしょうか。

西村代表取締役 今、わいわい!!コンテナの実験というのは、1と2をやりました。これは、社会実験なのです。本来、1年限りなのですけれども、実はもう5年やっています。

どうしているかという、社会実験ですから、土地については、佐賀市の方で借地料をお支払いしていただいて、土地をお借りしています。

安念座長 地権者さんに。

西村代表取締役 はい、地権者さんにです。ただし、コンテナについては、実は地元の工務店をお願いをして、地元の工務店が自費を払ってつくっています。そのコンテナを行政にリースで貸している。ですから、コピー機を借りる感覚で、行政はこのコンテナを使っています。ですから、実験が終われば、お返しすればいいし、他のところにも動かせるという状況で、不動産ではなくて動産という扱いで、このコンテナをやっています。

さらにもう一点、将来的に駐車場を原っぱに変えていくための仕組みとして考えていますのは、今、フリンジ駐車場を整備して、中心市街地の周辺に駐車場を集約していこうという流れがあります。そこを行政で整備するという流れがあるのですが、今、提案しているのは、行政で整備した駐車場と、街なかの民間の駐車場の利用権を交換していただいて、民間の方々にはフリンジ駐車場で儲かっていたら、真ん中エリアに虫食い状態に広がる民間の駐車場を公共的に使える民地にしていこうと考えておりまして、そこを原っぱにできないかというお話を、今、提案をしているところです。

安念座長 その借地料というのは、場所によるから何とも言えませんが、相当な負担となるようなものですか。つまり、よほど成果を上げないと、短期間で終わってしまうというような額になりますかね。

西村代表取締役 今、お借りしているのは、地価も下がっていますし、固定資産税をお支払いできる程度の金額を支払いしているという形になっています。

安念座長 そうすると、市に一度入って、また、市から出ていくと、こういう形になっているわけですね。

皮肉な話ですけども、この空き地が都市公園だったら、これはできなかったわけですね。

西村代表取締役 そうです。公園だったらできなかったかもしれません。

安念座長 うるさいことをいろいろ言われてしまうから。

西村代表取締役 ですから、これから公園がそういうふうになるようにできればいいのかなと思います。

安念座長 どうぞ、どなたからでも、御質問、御指摘ありますか。

どうぞ。

佐久間委員 どうもありがとうございました。

1点、さつき公園内は、飲食店はできるけれども、料理店、カフェー、バー云々は除かれると、こういうお話だったのですが、これは、事務局の方から教えていただいたところによると、この料理店、カフェーというのは、風営法の対象になるところなので、普通のレストラン、普通の、いわゆるカフェであれば、それはできるということだと思います。これは、ちょっと事務局の方で。

柿原参事官 今、正に佐久間先生がおっしゃった話は、都市公園法の解説書によれば、4つが、料理店、カフェー、バー、ギャバレー、ここまである意味1つのかたまりになっていて、既にダンス規制のときに御議論いただきましたけれども、風俗営業の対象となるような飲食店は、もとのある飲食店から除くということですね。

ただ、問題意識として、西村さんから御提案いただいたように、料理店だ、カフェーだと、用語の使い方がすごく誤解を招くというか、古いまま残っているのだから、分かりやすい法令という観点では、余り良い形ではないかなと、事務局としては思っております。

佐久間委員 ですから、普通のレストランとか、普通のコーヒーショップは、公園にできることにはなっているということでは、実際できるかどうかは別ですけども。

西村代表取締役 長崎の水辺の森公園の中には、あそこは公園なのか、港湾区域かもしれないですけども、レストランの事業者がプロポーザルで選定されて、指定管理で運営されているようですね。ただ、文言を読んでいると、料理店、カフェーを除くと書いてありますので、これは、どういう状況なのかなと、ちょっと疑問がありまして、例えば、私みたいな法律に明るくない方がこういう法令を見たときに、お店はできないと誤解するのではないかと、私は思いますね。

安念座長 だけれども、一般に都市公園というと、場所にもよりますけれども、結構、出入りのいいところにあっても、そういう中にある飲食施設は、これは、私の偏見かもしれないが、大体野暮ったくありません。

西村代表取締役 大体野暮ったいですね。

安念座長 あれは、なぜなのですかね。ある意味では、非常に商売になりますね。

西村代表取締役 はい。恐らく公共の場所というところで、いろんなやってはいけないルールがあるのではないかと思うのです。例えば、本当に公園の中で酒飲んでいいのかというのもあるでしょうし、バーみたいなのは、多分ほとんどないですね。

安念座長 酒飲んでいるじゃないですか。花見に上野公園などに行ったら酒を飲んでいられるおさんばかりですよ。

西村代表取締役 そこなのです。そこが何となく公共の福祉の増進に資するということがあるので、やりにくいのではないかということだと思うのです。

先ほど申し上げたように、道路に比べれば、圧倒的に使いやすいはずだと思うのです。車が通らないですから、その辺で、もう少しこの法令を分かりやすく使える雰囲気、あるいは使えるというメッセージを発信していけば、もっともっと使ってくれるのではないかと、私は思っています。

安念座長 やはり、さっき御紹介いただいた2%ルールもそうですけれども、日本の都市は、とにかく量的にどんどん過密化して行って、とにかくスペースを設けなければいけないという、ある種の強迫観念と言っては悪いけれども、そういう時代に対応しているでしょうね。

西村代表取締役 そうですね。

安念座長 多分そうだろうと思います。

それで、おっしゃるように、道路は警察がいろいろうるさいことを言うのだけれども、彼らの言い分も分らないです。そのスポットだけ見てもらっても困る、道路はいろいろなところにつながっているから、全体を見ないといけないので、例えば、そこで通行止めにするとか、占有許可、使用許可を出すというのはなかなか難しいのだとおっしゃる。これは、交通をコントロールしている立場からすれば当然だと思うのですが、おっしゃるように、公園は別に、基本的にはそこだけ考えれば良さそうなものですね。

西村代表取締役 本当にそう思います。公園の横に道路があったりはしますけれども、ある程度規模があったり、安全が担保されている公園であれば、もっともっと自由に使っているのではないかと思うのです。

安念座長 どうぞ。

翁委員 お話、どうもありがとうございました。

公園を地域住民主体でルールを決めるといったときに、その地域住民というのは、どのくらいの範囲の人たちをイメージしてお話をされているのか教えていただきたいのですけれども。

西村代表取締役 恐らく公園の規模にもよると思うのですが、児童公園とか、そういう小さな規模のものであれば、近隣の自治会くらいでいいと思うのです。さっきの佐賀のわいわい!!コンテナみたいな原っぱみたいな規模だと商店街とか、大分の事例のような大規模なものになると、この公園を使っていきながら維持したいという方々を公募で集めるような方法をとるべきだと思いますので、やはり、大きさによって状況が異なるのではないかと思います。

翁委員 東京都の中の公園などですと、地域の人たちと、それから、サラリーマンというんな人が活用していて、それは、特に東京だから問題にならないのかもしれないですけれども、地方というのは、やっぱり住んでいる人たちが中心に決められるようにと、大体利用者と住民というのがかぶるから、そういった規模に応じて、そういった人たちが自由に決められるようにということなのでしょうかね。

西村代表取締役 東京の公園も、例えば、世田谷の住宅地みたいな公園と、都心の公園というのは、また全然違うと思うのですが、本来であれば、よくセントラルパークなどとも言いますが、受益者負担の原則というのがあって、セントラルパークなどは、一番セントラルパークに近いところが家賃が高くて税金も高いという仕組みになっているように、恐らく公園の場所と、その周辺に住んでいる方々の距離とか、使われる頻度とかに

よって、本当は税制なども違っていいと思いますし、さらに、その人たちが自主的に運営する主体になっていくというのは、やはり、公園との関わり具合で決めていけばいいかなと思いますね。それは、東京も地方も本来は同じであるべきだと思っていて、むしろ東京がそういうふうな特殊な状況にあるのではないかと考えているのです。ですから、もっと身近なものとして公園を捉えていくということを東京の中では、少しやっていく必要があるかなと思います。

安念座長 どうぞ。

井上内閣府審議官 今、御紹介いただいた大分の例というのは、これは道路敷地ですか。

西村代表取締役 正直に言うと、道路なのです。

井上内閣府審議官 そうすると、公園ではないわけですね。

西村代表取締役 現在は公園ではないです。

井上内閣府審議官 佐賀のコンテナのところも、これも普通の空き地なので、したがって、公園では、今、西村さんがおっしゃったようなことができている例というのは、余りないという感じでしょうか。

西村代表取締役 やはり少ないと思いますね。ですから、児ノ口公園の事例などは、本当に特別です。ある意味、公園を野生化するというコンセプトで、地域の方々が自分たちで作って、自己責任をうたって運営しているという状況は、極めて珍しいことだと思うのです。

井上内閣府審議官 その要因は、要は、制度的に手続が煩瑣であるとか、使いにくいということがあると思うのですけれども、それ以外としては、やはり、地方団体、自治体が既存の公園については、公園はこんなものだという固定観念みたいなものがあって、その担当者がなかなかその枠を抜け出せないというようなことであるとか、逆に地域住民の方々からすると、その公園を使っているのに、それが変な形で変えられると、やっぱり自分たちが今まで使っていたところが使えないとか、逆にアレルギー反応みたいな、そういうのが原因でしょうか。

西村代表取締役 そうだと思います。下向きのらせんに陥っている悪循環だと思いますね。さっきのクレーム社会の話がありますけれども、クレームが来ると全部禁止にするから、どんどん使いにくくなる。そしてついには、公園を柵で囲んでしまったりしますよね。そうすると、公園で遊ぶ子供たちが檻に入れられているのか、守られているのか良く分からない感じの公園になっていってしまいます。今回は公園についての規制改革ということですから、公園をこういうふうにしていこうというメッセージを発信して、地方の自治体の方もそういうふうなやっていっていいんだという前向きなモードに変えていくことから、始まるといいんじゃないかと思います。

井上内閣府審議官 正にモードを変えるために制度を変えていこうということと、あとは、やはり地域、地域でさまざまな状況がありますから、やはり1回やってみようぜみたいな、そういう自治体とかが現れて、成功事例をうまく出して、こうすればこんなふう

うまくいくという、そういうことをやろうという自治体には、西村さん、まだ余り接することはないでしょうか。

西村代表取締役 いや、大分などは、公園ではなかったですけども、やってみましたので、多分やる気になっていると思いますね。

佐賀なども、あれも公園ではありませんが、やってみて効果があるということが分かっている、ある意味、試しにやってみるという社会実験というツールは、これからの社会において、とても効果的に機能するのではないかと考えています。

なぜかという、社会の価値観が大きく変わる時代において、もはや20世紀のやり方が通用しないわけで、これまで誰も経験したことのない社会状況の中で、新しい都市計画の手法を探していくという時代になっていますから、そうすると、実験的な手法をとるしかないと思うのです。

ですから、さっきのわいわい!!コンテナのような実験が、恐らく行政の対応の仕方を変えていくと思うし、恐らく市民の意識も変えていく。そうすると、新しいルールが生まれやすくなるといういい循環ができるのではないかと考えています。

安念座長 どうぞ。

岡議長 ありがとうございます。

私の家のすぐそばに公園があるので、クレーマーによって禁止事項がどんどん増えていくというのは身をもって感じています。10年くらい前は、毎晩ゴルフクラブ1本持って行って素振りしていましたが、今はもうできませんね。

安念座長 素振りしてはいけないのですか。

岡議長 禁止です。ゴルフの練習はだめ、野球はだめ、サッカーはだめとか、だめだめですが、どういうわけか犬の散歩だけは認められている。

先ほど西村さんからのお話、公園に芝生を植えるという共同作業はすばらしいなと思いましたが、今、都心の小学校で校庭が芝生で埋め尽くされている所はないのではないかと思いますけれども、校庭を使って同じ狙いを実現するということはお考えになったことはございますか。

西村代表取締役 その話、結構出てくるのですね。やはり、校庭を芝生化しようというふうに行動している人は、結構全国にいて、やっているところもあります。実際、芝生を張るぐらいのことは、やってみて分かるのですけれども、最初、きれいに張るためのマネジメントは大変ですけども、みんな集まれば、あっという間です。それで、お金もかからないですね。ですから、これは、本当に率先してやってみるというのは、とてもいいかなと思います。

もう一つ、学校も公園と同じように、柵で囲まれていて、もう昔のように自由には入れないという状況になっています。それは、私は、ひょっとすると、ますます危なくしているのではないかと考えていて、柵は簡単に乗り越えられるわけですから、むしろ、その方が人目がないのでよけい危ないのではないかと考えるのです。

ですから、もっと利活用を進めて、人がたくさんいる状況の中で、人が見守っているという状況を学校にしても街なかにしても増やしていくという状況が、実は、一番安全につながる街のマネジメントだなと思っています。

ですから、ある意味、今、非常に街全体が良くない状況になっていて、そこをもう少し人の手を使って、安全を高めていくという流れに変わっていけばいいかなと思います。

岡議長 ありがとうございます。

安念座長 どうぞ。

市川次長 私の職場に、正に国の都市公園の専門家がいるのですけれども、一番住民で大変なのは、お年寄りとお子さんを持たれる方の対立だそうです。行政がやってしまうと、なかなかまとまらないのだけれども、こういう形で住民参加で利活用、維持管理をしていただくとうまくまとまるそうです。住民参加というのは、ある意味、最先端の領域とも言えるというようなことでした。御参考までに。

安念座長 そこは、正にそうなのですが、今、岡議長からちょっと申し上げましたが、私ども、1つのテーマとしているのは、廃校、校庭もちろん含めてですが、建物、土地を他の目的で利用できないかと考えております。

その場合、西村さんは良く御存じだと思うけれども、建物というのは、用途を変えてしまうと、最先端の規制に全部合わせなければいけないのが原則になって、そんなことをやってしまうと、建てかえたほうがずっと安いということになって、結局、再利用が進まないのですね。

そうはいつでも、では、そこで安全を確保するのに、全部、行政におんぶに抱っこ、これももうできないわけですね。費用の面からいっても、マンパワーの面からいっても。そうすると、ある種の自己責任、つまりは住民がある程度責任を分担しながらということにならざるを得ないと、我々も薄々感じているのですが、その場合、さはさりながら、では、住民のコンセンサスピルディングをどうやってやるのだろうか。その場合、もちろん、戦時中の隣組みたいながちがちなものを作ってしまったら、これは逆ベクトルですよ。だから、緩やかなコンセンサスということになるのだけれども、しかし、一体どの程度の範囲の人々に、どのくらいの義務づけといたしましょうか、汗をかいていただくというようなコンセンサスを作っていけばいいのかは、これは、全然、我々も何も見取り図が書けなくて、率直に言って困っています。

今、おっしゃったように公園のことを考えてみても、規模によって場所によって様々だというのは、おっしゃるとおりだと思うのですが、今までの御経験から、どんなふうにコンセンサスというのは、できる場合にはできてくるものなのでしょうか。

西村代表取締役 今までの経験でいきますと、まずは、こうやって関わるのが好きな人を集めたほうがいいと思いますね。ガーデニングが好きな方々などは、結構いらっしゃる。ああいう人たちは、声をかけると、喜んでここを維持管理したいというふうが集まって来られます。

そういう方々は、本当に好きで集まってきますので、率先して自分たちでルールを決めてやっていこうとされますから、そういう人たちに、まず、声をかけることが大事かと思えます。

さらに、先ほど申し上げたように、好きでやるということはボランティアなのですけれども、そうではなくて、お金も稼げるという状況を作ると、恐らく、さっき申し上げましたように雇用につながるわけですから、ますます参加したい方々が増えていくと思うのです。

ですから、そこのお金を稼ぐということも含めて、ここに関わるモチベーションをどうやってルールづけしていくかということに重点を置けば、きつとうまくいくと思うのです。

もう一つは、決めたことを変えてはいけないという硬さをなくしていくことだと思うのです。先ほど、実験と申し上げましたけれども、やりながら、ちょっと失敗した、ちょっと違っていたということは、もう一回軌道修正していくというような、ルールをきちんと作っておくことだと思うのです。そうしないと、最初に決めたことだから守らなければいけないみたいな硬直した組織になっていくことがあって、1年、1年見直して変えていこうぐらいのことを決めていけばいいかなと思います。

安念座長 変えるのありというルールを作ると。

西村代表取締役 そうです。

安念座長 これは、多分、行政にとっては、ある意味で一番やりにくいところですね。いろいろあるものですね。ほかにいかがですか。

どうぞ、次長。

刀禰次長 事務局から恐縮ですけれども、都市計画法の用途地域がありますね。そうすると、今の公園のような場所も、商業的な地域に作っている場合と、それから、第一種住居専用地域みたいところの場合とで、もともと公園の用途が違うわけですし、例えば、店舗のものをしていますと、日用品の販売を主たる目的とする店舗はいいけれども、普通の店舗はだめと、第一種住居専用地域ではあるわけですね。

ですから、今、こういうプロジェクトなども、どこでやるかによって違うと思うのですが、用途地域の制限がこれまで支障になられたことはございますか又はアイデア上で何かあったというのは。

西村代表取締役 余りそこはないですね。なぜかという、店舗系のものをやっているという事例がまだまだ少ないので、そこにまだぶつかっていないところはありますね。

私に関わっているのは、割と中心市街地が非常に多いのです。なぜかという、コンパクトシティというお話をやっていくのに、中心市街地をもう一回職住近接の街に戻していくということが原則ですから、やはり、中心市街地の公園というものが、これからの地方創生の一番キーポイントになるかなと、実は思っています。

安念座長 どうぞ。

井上内閣府審議官 先ほどおっしゃったように、要は、中心市街地であれば、エリアマ

ネジメント制度があるわけですから、それとうまく組み合わせをして、この大分の例であるように、車線を狭めて歩道を増やして、そして、そのところにある公園を核として、同じエリアマネジメントでうまく使って収益を上げていきながらやるというのが、1つの現実的な方法として、何か有力なような感じがします。

西村代表取締役 組織がお金を稼ぎながら運営していくことを考えれば、道路でカフェをやるという稼ぎは限られていると思うのです。

ですから、札幌の大通りのまちづくり会社も、広告収益を上げたりしながら一生懸命やっていますけれども、そこに公園という武器を与えたらもっと稼げると思うのです。そうすると、その法人自体も運営が楽になって、公園で稼いだお金を道路の維持管理に回せるとか、もっと柔軟な運営ができると思うのです。ですから、組織を増やさずに、権限を増やしたほうがいいと思います。また、組織を作るとなると、とても大変ですし、柔軟性がなくなりますから。

安念座長 おっしゃるとおりで、カフェでコーヒー1杯に1万円は取れませんからね。しかも、今、西村先生御指摘の札幌の例は、全国の中でもあれほど恵まれたところなど、まずない。それでも、あのカフェは、あれ自体が広告ですね。カフェで何とか元をとろうなど、そんなこと考えているはずがない。もうちょっと何か展開の仕方を考えないと、まとまった収益は、やはり見込めないでしょうね。

そのほか、公園だと、飲食系以外で、多少なりとも地域で、だから大きなお金ではなくていい、いわば小金でいいのだけれども、お金が回りそうな仕事というか、商売は、例えば、どんなものが考えられますかね。

西村代表取締役 いろんなビジネスはできるのでしょうけれども、私は維持管理だと思っていますね。要は、今、指定管理者制度で造園屋さんに頼んでいるものを、こういう法人に発注をして、新しい、リタイアされた方が働くみたいな状況を作ったらどうかと思いますね。ただし、素人ですから、大きい木の剪定などは造園屋さんに、そこから発注すればいいわけで、地域の住民でできることを仕事にしてお金を稼ぐ、それで雇用につなげて、上がった利益をもう一回維持管理に回すとか、新しい利活用のビジネスにつなげるとかいう発展系のお金の稼ぎ方ができるようなやり方がいいのではないかと。

安念座長 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

翁委員 法律で都市公園法の第1条の都市公園の健全な発達というのがびっくりしました。健全というのは分かるのです。余り不健全に使われると困ると。都市公園の発達という言葉の意味の中に、にぎわいの観点がないということなのですが、それでは公園の発達という定義が良く分からないですね。

西村代表取締役 恐らく、都市がぎゅうぎゅうに詰まりながら拡大をしている時代に、そういうオープンスペースがなかった時代の話ではないかと思うのです。適切に公園を配置していくということで発達という言葉が使われていると思うのです。だから、相当古い

法律なのだなという感じがします。ですから、もう右肩上がりの時代から、右肩下がりの時代に変わってきているわけですから、その状況に合った公園の意義みたいなものを最初の目的に少したっていったらどうかと思っています。

安念座長 いろんな識者の方に、こうやってお話を伺っているのですが、都市関係の法制が全て右肩上がりを前提にしている。都市計画法あるいは都市計画法の周辺にある法令は、街が大きくなるのが前提になっている。建築基準法は新築が前提になっている。結局、全て高度成長期の仕様でできているということですね。

西村代表取締役 そうですね。そのとおりだと思います。

安念座長 しかし、そうでない社会というのは経験したことがないのだから、おっしゃるように全て実験にならざるを得ないというのも、そのとおりなのでしょうね。

よろしゅうございますか。いろいろありがとうございました。私どももいろいろ考えてきたのですが、どうやってみても住民参加ということはニアリーイコール自己責任、それから、大きなお金でなくていいから持続可能なお金が、その場で稼げて、そこで回ると、どうやら、この2つは、もう欠かせないなという気がいたしましたね。横からお金をつけて、お金をもらうという発想は、多分もう無理でしょう。

西村代表取締役 無理だと思います。

安念座長 結局、続かないのですね。そのことが良く分かりました。今日も公園の利活用というのは、今まで特に取り上げたことがなかったものですから、大変啓蒙されました。

どうも本当にありがとうございました。

(西村代表取締役退室)

安念座長 それでは、議題の2「建設業に係る技術者専任要件の緩和」に入らせていただきます。

それでは、国土交通省に入ってください。

(国土交通省入室)

安念座長 何度も御足労いただき恐縮でございます。どうもありがとうございます。

本日の議題は「建設業に係る技術者専任要件の緩和」でございますが、この議題につきましては、昨年10月29日に開催いたしました、当ワーキング・グループの第4回会議におきまして、要望者である経団連、それから、所管官庁の国土交通省よりヒアリングをさせていただいたところでございます。

本日は、そのヒアリングを踏まえまして、事務局にて事業者ヒアリングをさらに重ねて行った結果を報告していただきまして、改めて議論したいと思います。

まず、事務局から、これまでの議論の経緯、事務局にてヒアリングを行った結果を説明していただきまして、その後、国土交通省から御意見、御見解を承りたいと存じます。

それでは、柿原さんから、まず、お願いします。

柿原参事官 それでは、お手元の資料2-1の を御覧ください。

今、安念座長からありましたように、建設業に係る技術者専任要件の緩和について、こ

れまでの議論を事務局で整理した資料でございます。

まず、1ページの「1.これまでの議論等の経緯」です。その下の(1)でございます。規制改革ホットラインの平成26年度の回答取りまとめ分ということで、～まで本日の議題に関連する要望、それに対する所管である国土交通省からの回答についていただいているということでございます。

次に(2)です。昨年10月29日の第4回のこのワーキング・グループにおきまして、日本経団連から提案をいただいております。

提案の概要は、そこにありますとおり、技術者不足、高齢化を含むということですが、深刻化しており、監理技術者等の確保がなかなかできないということで、受注ができないというようなケースが生じていることを背景として、具体的な提案事項として3点いただいております。

1つ目が、建設業法における監理技術者等の請負金額基準の引き上げです。

工事の種類にもよるのでしょうけれども、一定金額以上の請負となった場合には、監理技術者を設置しなければならないという規制でございます。これの基準の金額の引き上げです。

2点目が、10月に、主にエレベーターを念頭に、機器製作が大部分を占める工事における機器費の取り扱いの見直しという御要望であります。要は、そういった機器代を別に考えることはできないかということです。

3点目が、工事現場の実態に応じた複数現場兼務の許可ということで、これは、専任で技術者を置かなければいけないという規制になっておりますが、これを一定の場合に、現場の実態に応じて兼務できないかという御要望です。

2ページ目、それに対する経団連が考える技術的な担保としては、通信手段あるいはITの技術により遠隔からでも管理できるのではないかというような、そのレベルが上がっているようなこと、あるいは現場レベルでも、施工レベルも上がっている。

さらに、そういった複数現場を兼務するに当たっては、品質管理の面でいろいろ徹底すれば、規制は緩和してもいいのではないかということでした。

これに対しまして、2ページ目の ですけども、国土交通省から10月のこのワーキングで制度の概要、それから、要望に対するスタンスを伺っております。

こちら、今日の説明にもかぶる部分がありますので、簡単に紹介すると、基本的には、現行制度は発注者保護ということで、専任も含めて必要な規制でありますということ。要望に対するスタンスにつきましても、下請構造という特殊な業態であるということなので、監理技術者の関係の要件緩和は、なかなか難しいという御回答でございました。

最後に3ページ目でございます。

事務局で、10月以降、個別に関係する事業者の方にヒアリングを行ったものにつきまして、意見の例ということで、幾つか御紹介したいと思います。

まず、3ページ目の(1)でございます。1点目の請負金額基準の引き上げの関係です。

幾つか がございますけれども、例えば、1つ目の ということ、金額自体が上がってきているということで、実感としてもそうですし、建設工事デフレーターという指数がありますが、この数字で見ても上がってきているので、引き上げが必要なのではないかとということ。

1つ飛ばしまして平成6年が最後の改正だったのですが、その後、消費税が2回増税されていますので、その分、事実上規制強化になっているということ。

1つ飛ばしまして、最後の ですけども、同じ金額でも工期が長いと専任する人を置かなければいけないので負担感が大きいと。

他方で、同じ金額なら工期が長いほうが、同時に多数の業者が働いている割合は低いのではないかとということ。

つまり、この御意見は、基準の額の絶対値だけではなくて、時間軸、すなわち期間あたりの工事のボリュームなども加味できないかというものでした。

(2) 要望の2つ目に対応する部分です。機器が大部分を占めるものについては機器代を分けられないかということです。

これにつきましては、 を4つほど、こちらは、日本経団連と同じようなことをおっしゃっている機器代を配慮してほしいという御意見。ただし、この部分につきましては、下の 印で、慎重な意見も幾つかの事業者から聞くことができました。

例えば、1つ目として、分けるというのは、技術的には可能なかもしれないが、事務的には非常に煩雑なことになるとか、発注はそもそも分けられるものは分けているのだから、分けられない発注ということであれば、なかなか難しいのではないかとというようなこと。

3つ目、エレベーターの例のように、電気工事のような、ある一定の工事の種類によっては、分けられるのではないかとということなのですけども、なかなかそういうのもいかないのではないかと、いろいろあるのでということとございました。

この2点目につきましては、日本経団連の意見と同様の意見と、ある意味反対の慎重な意見とが混在していたということです。

4ページ目です。3点目の提案事項です。複数現場の兼務なのですけども、 が幾つかありますけれども、1つ目として、下請で何重にもなっていて、幾つもの業者が入っているということはない、少ない人数だったら専任の必要性はないのではないかとということ。

1つ飛ばして、これも前回は御議論になりましたけれども、では、何のために監理技術者を置いているかということ、品質保証ということ、あるいは責任の所在ということなのでしょうけれども、万が一起こった場合であっても、組織で仕事をしているので、技術者個人が責任を負うというふうにはならないのではないかと、そういうことを考えると、専任である必要はない、兼任でもいいのではないかとということです。

あるいは、4つ目として、主任技術者でもいいという工事の金額があるのですけれども、主任技術者については、一定の条件のもとで兼務が可能になっております。したがって、

監理技術者としても同じように、一定の条件のもとで兼任できるようにしたらどうかというようなことでございます。

これまでの議論の整理等は、以上でございます。

安念座長 どうもありがとうございます。

それでは、国土交通省にお願いいたします。

国土交通省（北村課長） それでは、お手元の資料2 - 2というものでペーパーをまとめさせていただいておりますので、これに沿って御説明をさせていただければと思います。

前回、特に機器の話とか、当日、議題を頂戴したものですから、そこら辺は、余りしっかりした受け答えができなかったかと思っておりますので、それらも含めて、その後、事務局から3点についての議論だということですので、整理をさせていただいたものでございます。

まず、御要望の1つ目で、建設業法における監理技術者等の請負金額基準の引き上げについてということです。今、事務局の方から御説明がありましたけれども、確かに、いろいろ物価というか、我々では、デフレーターの上昇ですとか、消費税の問題とかがあるということは承知しているところであります。

私どもも、そういう経済情勢について、全く考慮していないかということ、ここにございますけれども、直近の改正をここに載せてございますが、現在の基準、これは平成6年にできたものでございます。専任要件と、監理技術者の要件と、それぞれ書いてございますけれども、これは、平成6年に作ったものでございますが、昭和63年が1つ前の改正のときに書いてございますけれども、こういった形で見直しを必要に応じて行っているところでございます。

私どもの理解としては、物価等も、ここ十数年、かなり落ち着いているのではないかなという認識ではございますけれども、そうはいても、全く同じでもございませんで、そこら辺は、我々としては、その金額については、いろいろそういう調整を踏まえながら、これまでも検討を行ってきたところでございますので、今後も、これについては、検討をするつもりはないというようなことを申し上げるつもりはないですが、現時点では、それで、どうするのだと言われても、すぐに御回答が、この場で申し上げづらいところがございますけれども、それについては、そういう性格のものだということで、御理解を賜ればというふうに思っております。

要望の2点目の「機器製作が大部分を占める工事における機器費の取扱いの見直し」ということでございます。

これも、先ほど事務局からも両論の形で御紹介をいただいたのですが、前回の御説明の繰り返しのところもございまして、再度御説明をさせていただきますと、まず、基本的には、技術者制度は、発注者保護を目的としているということでございます。

建設業法におきましては、法律の条文で、重要な建設工事については、主任技術者等が専任するということになってございまして、もちろん、法律も改正すればいいのですけれども、私ども、今、要件は通常政令で決めているわけですが、法律は重要かどうか

というのを1つのメルクマールにしてございまして、いろいろ事業者の方から頂戴している意見だと、例えば、難しいからとか、非常に煩雑だとかという意見、それは、ある意味もっともなのですけれども、私ども、これまでは法律から私ども政府に委任しているのは、重要な建設工事で政令を定めるということですので、その重要かどうかというものについては、金額で判断するというのが、非常に明解な1つの整理ではないかということで、これまでやらせていただいていたところでございます。

あと、そういう形式的なことだけではなくて、受注者は、要は、こういう工事をやってくださいと、こういうビルを建ててくださいという中で、これは、契約のやり方、種々あるわけでございますけれども、例えば、先ほど、ヒアリング結果ということで、御紹介いただいた中で、例えば、どういう機器を使うかというのは、設計者の問題だという、そういう御意見も中にはございましたけれども、確かに設計段階で、こういう機器を使いなさいという発注の仕方も確かに事実としてございますけれども、ただ、一方で、要はどのメーカーのどのエレベーターを使おうが、とにかくこの建築物には、こういった性格の、性能のエレベーターでも良いですし、照明でもいいですし、こういったものを作ってくれと、それは、全てゼネコンにお任せすると、そういう発注の仕方もございます。

そうすると、受注者として見れば、契約の何千万円、何億円という中で、どういう機器を据えつけてという選定から、据え置き方式まで、そういったものも全部ひっくるめて請け負って、それが何千万円ということで発注者に対して責任を負うということが、この請負契約だということになってございます。

あと、非常にテクニカルなことを1ページ目の下2つで書かせていただいておりますけれども、仮に製作機器について、エレベーターについて、そうですねということだと、仮にしたとしても、いろいろ機器とかを持ち込んで据えつけるというものは種々雑多のものがございます。

例えば、ポンプ場でしたら、ポンプですとか、あと、トンネルを掘るというのも、今は大抵シールドマシンでもってまいりまして、このマシンというのは、とにかく当該トンネルの口径に合わせて製作して掘るものですから、これは、1回使い捨てなのです。

そうすると、シールドマシンは、大体トンネル工事のうちの半分以上は、シールドのマシンの値段だということもございますので、では、そういった場合には、それを抜くのかとか、あと、土木の中でも、橋梁の上部工とか、とにかくどこかで造って持ち込むというものは、いろいろございますし、さらにいえば、資材だってそうだろうということになりますので、では、鉄鋼の価格を抜くのかとか、そういった議論になっておりまして、確かに、先日の経団連の御意見、我々として理解できない部分があるわけではないのですけれども、先ほど申し上げた請負契約の趣旨と、あと、実務上のことを考慮すると、なかなか難しいのではないかというのが、私どもの考え方でございます。

2ページ目、これも前回に申し上げたかと思えますけれども、実務の対応として、監理技術者なり主任技術者をどのように配置するかということは、法律上、建設工事現場にお

いてと書いてございますけれども、そこら辺は、先ほど申し上げましたように、発注者保護の規定だということですので、では、どのタイミングで、どれだけその技術者を置くかということは、運用上は、発注者とよく相談してやってくださいということになっております。

ですので、契約上、そこら辺がはっきりしていないと、とにかく初めから終わりまで技術者を張りつけるというようなことになってしまうのですけれども、発注者の方とよく相談していただいて、この図に書いてございますけれども、例えば、エレベーターの製作とか、そういうことで現場工事が動いていない時期というものがはっきりしていまして、その段階は特に要りませんよと、当然、元請としては、その間は、自分のところの技術者を他の現場に配置するというようなことも可能でございますので、そういった形で、現在は、運用上、過大な、やる仕事もないのに、そこに待機しているというようなことにはならないようなやり方になってございます。

3点目の複数現場兼務の許可ということでございます。

先ほど、事務局からの御意見の中でもございましたけれども、よく言われるのは、専任の主任技術者は兼務ができる場合があるのに、専任の監理技術者は兼務できないと、同じ技術者なのだから、そこを同じにしろというようなことがございます。

これは、前回、監理技術者というのは、こういうことだということで御説明申し上げているところでございますが、再度、念のため申し上げますと、とにかく主任技術者というのは、下請企業であれ、何であれ、それぞれの工事を請け負った個々の契約ごとに1人ずつ必ず配置をするというような性格のもので。

一方で、監理技術者というのは、その現場のトータル責任者ですので、その現場に1人だけということでございますので、ここに書いてございますように、元請企業がいて、下請企業が10社いる場合には、主任技術者というのは10人いるのですけれども、監理技術者は1人だけですので、主任技術者がいいのだから、監理技術者も何とかしてくれというのは、その限りにおいては、少し短絡的ではないかと考えてございます。

この建設工事の現場は、請負契約、実は、私ども日ごろおつき合いしている弁護士の先生の中にも、建設工事は、本当に請負なのかというような議論もございまして、本来の典型的な民法上の想定している請負契約というのは、要は、発注者がこれでやってくれよと言ったら、それを3か月後なり何なりに、納期になって、これでできましたというのが請負なのですけれども、建設現場の実態というのは、実際上は、施主さんがそこら辺、こういうふうにとちょっと直してくれよということを行います。

逆に、下請の方も、設計図面だけ見ても分からない施工方法とかは、ここの段取りはちょっと変えたほうがいいのではないですかとか、そういったようなことをやりながら進めているものですから、そういったところに、総責任者である監理技術者が、今、向こうの現場に行っているから、ちょっと半日待ってくれというようなことになると、それは、なかなか仕事の進め方として非常に難しいのではないかとということで、そういった観点から、

私どもが同じ技術者でも、監理技術者と主任技術者というのは、持っている責任が相当違うのだと、だから、兼任はできないというような整理をさせていただいております。

ということで、今は、そこら辺の判断基準に一切の例外を認めないということにしておるのですけれども、ただ、そこら辺も場合によっては、専任の監理技術者であっても、ひょっとしたら兼任できるようなものも、ほとんどないと思っておりますけれども、そこら辺が現場の実態を、こういった現場と、ああいった現場と見ていったときに、ここの限りにおいては兼任できるということが、絶対はないと言い切れるかというのは、ちょっと今回、私どもも、こういう議論をさせていただきまして、そこら辺については、ちょっと検討する余地がないわけでもないかなというようなことを思い始めているところでございます。

それで、今後の予定ということで、2ページに書いてございますが、実は、技術者関係につきましては、資料の3ページ目に資料をつけさせていただいておりますけれども、私どもの方で、適正な施工確保のための技術者制度検討会というものを、内部で設置してございます。

(2)でございますけれども、東京大学の小澤先生を座長ということで学識者の方にお集まりいただきまして、その技術者制度の全般について、いろいろと議論をさせていただいております。

この規制緩和だけを議論しているわけではございませんで、例えば、技術者の資格試験をどうするかとか、そういったことも総合的に議論しておるのですけれども、私どももこの建設業法の中で、技術者制度というのは、1つの基本中の基本だと思っております。

それで、今回、規制改革会議で御議論されることも含めて、いろいろ多方面からの御要望も頂戴しているものですから、そういったものも含めて、現在、検討会をしておりますので、本日、この要望事項についても、私どもとしては、この技術者制度検討会で学識経験者の御意見を賜って、その中で、前向きな取組ができるものについては、検討していくというようなことも今後進めてまいりたいというのが、現時点の御回答になります。

どうぞ、よろしく願いいたします。

安念座長 ありがとうございます。

大変に苦渋のじんだ言葉の選択をしていただきました。この世界で1つ烽火を上げてしまうと、おっしゃるように、余りにも多方面からいろんな声が届くやに伺っておりますので、そう簡単にここはこうですと、お役目上おっしゃれないのは、私も拝察しております。

というわけなのですが、そこで、私の方から口火を切らせていただいて、この種の規制が発注者保護だと、普通に説明されておりますが、そうだとしますと、発注者を保護すればいいのだから、発注者の意思に委ねて良いところが大きいのではあるまいかという議論が当然出てくるのではないかと思いますね。つまり、発注者が要らないと言えば要らないと、そういう整理ができないのかという問題が1つ。

ところが、こうなると、この考え方は、いわばお金を持っている施主さんですね。要するに、でっかい建物を造る施主さんの場合、元請だって、ここで失敗したら、もうここから先仕事がないぞと思うから頑張るだろう。つまり、技術者を置くとか置かないとか、そんなこと言わなくなって、ビジネスとしてやらざるを得ない。むしろ、発注者保護というなら、そういうバーゲニングパワーを持っていない小さな施主の方を保護しなければいけないという考え方が出てくるかもしれない、そうすると、むしろ、変な言い方ですけども、大きい工事の場合には、必置だとかいうのではなくて、むしろ、小さい工事の方こそ大切なのではないかという議論が出てくる可能性もあるなと思わないでもないのですが、この点については、どのようにお考えになりますか。

国土交通省（北村課長） 座長がおっしゃることは、非常にごもっともなところがございまして、正直というか、実態を申し上げますと、実は、法律で規制しているのとは別に、発注者が別途、特に、例えば、公共団体が入札するときには、入札の要件を課してございます。

そういった中で、法律で規制している以上に、より厳しい技術者要件をつけている例も相当見られておりますので、おっしゃるとおり、そういう発注者側がプロのところについては、正直言って任せていても、そちらの方で勝手に検討するであろうというところは、事実としてございます。

ただ、線引きをどうするかというところがございまして、ある意味で、そういう過剰な規制をしているところは、どっちでもいいのですけれども、そうではない、中間段階なり、小規模なり、確かに、ある意味では一般国民がマイホームを建てるとか、そういった場合というのは、確かに非常に重要だとは思いますが、ただ、一方で、今までの考え方は、法律の建前は、重要な建築物、政令で定めているものも、多数の人が利用するようなものということで、一軒一軒の御家庭のものというものは、そこは発注者と大工さんの関係にお任せして、より影響の高いものというものは、今の法律の建前になってございます。

そこら辺は、今、いろいろ私も幾つか今のポストに来る以前に、国土交通省関係の法律を幾つか見てございますけれども、1つの規制の考え方としては、そういう多数の者とか、不特定者が利用する建築物については規制をかけるというのは、立法例としてはどうございまして、座長のお考え方も十分あり得ると思うのですけれども、私どもの整理というのは、これまでの一般的な整理ではないかなと思っております。

それで、私どもは、実害があり得るとすると、どちらかというと、中間段階というか、例えば、工場とか、中小のメーカーさんで余り建築の分野に造詣が深くないところが、10年に一度、20年に一度工場を建てますとか、そういうある程度の規模があって、なおかつ、ノウハウが余りないようなところは、そういったところには、今の規制が非常に役立っているのではないかなと考えてございます。

安念座長 ありがとうございます。

私も、必ずしも保護法益というのは、一色に決められないところがあるのかなという気

がします。一般的には、発注者保護という言い方で整理できると思うけれども、例えば、監理技術者の現場専任となると、これは重要な建設工事であるわけですが、その重要な建設工事とは何だろうかと政令で定めるところを見てみると、今、課長がおっしゃったように、発注者を保護するというよりも、むしろ不特定多数の者が出入りする可能性が高いので、そこはしっかりやってもらわなければいけないという考え方なのでしょうね。

国土交通省（北村課長） そのとおりだと思います。

安念座長 分かりました。

どうぞ。

佐久間委員 ありがとうございます。

たしか、前回もエレベーターのケースで、いろいろお話を伺って、もう一つ良く分からなかったのですが、今日はだいぶ分かりました。

特に、今、御説明いただいたところの、資料2 - 2の2ページの運用での対応。この運用での対応というのは、当然違反事例ではないということでしょうから、ここで言えば、ある契約期間があって、実際、監理技術者が現場にいないといけないのは、現場施工・検査等の期間だと、こういうことでございますね。

国土交通省（北村課長） そうです。

佐久間委員 それは、非常に合理的だなと。ただ、そうであれば、例えば、エレベーターでも何でもいいのですけれども、機器代が4,000万円、実際の施工が1,000万円というものと、機器が1,000万円、施工が4,000万円。これは、おのずと、この現場にいる必要性が1,000万と4,000万で全然違うということなので、やはり、これは機器を入れて重要性を判断するというのは、余り合理性がないなというのは良く分かりました。

これは、全体に、この技術者が、その工場製作の現場にいないといけないということであれば、総額の5,000万円というのは1つの基準になりますけれども、しょせん現場の施工のときにだけおけばいいというときは、その基準で考えるべきであって、そうすると、やはり、それは機器を含まない施工の代金で決めるべきだなというのは、今日は良く分かったと。ですから逆に、なぜ、それで決まっていらないのかが良く分からない。こういうことなのです。

それで、前回、そこが区分けできないというお話でしたけれども、これは、ビジネスの世界で、それが区分けできないなどというのはありません。それは、1円単位で区分けできる、できないは別にして、ある意味では、ここも全部見積もりをとっていますから、そこは必ず分けられるはずで。

なので、やはり、これは現場の施工の費用というのか、コストというのか、見積もりというのか、それで置く、置かないを決めるというほうが、より合理的だと、こういうふうに思います。

以上です。

安念座長 このところは、前から出ている論点ですが、何となく施工代と機器代が井

になっているという感覚が一方にあるということと、会計上、分けようと思ったら分けられるということと、これは完全に両立する話でしょう。今、佐久間委員がおっしゃっているのは、分けようと思ったら、必ず分けられるのだと、そういうふうに仕様書を作る以外方法がないわけですから、それは当たり前の話。

それでも、なお分けないというふうにやることの合理性があるかということですね。つまり、両当事者が合意の上で分けないで井で、例えば、1億なら1億と、とにかく観念しましょうと、それで、技術者を置きましょうと、そう思うのは全然構わないのですけれども、そうではない選択をしたいという人々に、いや、だめだと、井なのだ、言わなければならない合理性がどこにあるかと、佐久間委員がおっしゃることは、そういう話ではないですか。

佐久間委員　そうです。

もう一つは、監理技術者というのは、製作は関係ないというのが、この運用であらわされているわけですね。その間は置かなくていいわけですから。やはり、この監理技術者に期待されているのは現場施工、要するに、だから現場にいななければいけない。工場にいる必要はないのですから。

ということからすれば、そこでの価値というか、そこでの規模というのは、やっぱり施工の費用ということしかないというのが1点。

あと、分けられないということはないというのは、今、安念先生が言われたところで2点。

したがって、今の基準というのは、合理性が余りないのではないかとということをお願いすると、こういうことです。

安念座長　繰り返しになるかもしれませんが、現時点でのお考えはどうですかね。やっぱりどこかで線を引かなければならないだろうという、そういうことですかね。

国土交通省(北村課長)　仮に3,000万円のエレベーターを据えつける工事というときに、そこについて、非常に実務的な方から御説明した方が分かりやすいかもしれないですけれども、要は、先ほども申し上げましたけれども、エレベーターがそうだとするならば、ポンプ場とかもいろいろ申し上げたわけですが、そういう典型的なエレベーターなどであれば、分けられるかもしれませんが、では、資材とか、そういったものがあるわけですね。だから、ここでいうところの金額の請負契約の中の監理技術者、主任技術者の基準というのは、現場労働の部分の金額に限るのだというお考えだと思うのですけれども、そうだとすると、エレベーターみたいな場合は、実務上できるかもしれませんが、そうではないようなものがいっぱい種々あるわけですね。ですから、例えば、道路の橋げたをかけますよと言うとすると、要は、大きな構造物を持ち込んで、そこに据えつけるわけですが、では、その構造物自体は、鉄鋼の部分は当然鉄鋼メーカーが造っているわけですから、では、その部分も引くことになりますねと。

特に、土木構造物の場合は、要は、プレキャストと申しまして、ある程度工場製品にし

た形で持ち込むものもあれば、現場でコンクリートをこねて造る場合もできます。

施主からしてみれば、とにかく、最終的にここに橋をかけてくださいと、堤防のこういうものを造ってくださいということなのですから、その工法が、元請の側から、要は工場生産の部分が多くした工法を選択すると、結局、それは現場労働の部分が減るので監理技術者は、専任が要りませんよと。そうではなくて、その場で造ると増えますよと、そういう請負契約の契約書上は、そこに自由度があって、どちらも選択ができるという、その元請からしてみれば、同じだけの責任を、そういう意味では、もともと発注者保護ということになるのかと思いますけれども、要は、この工事に対して1億円出しますから、これをつくってくださいということの責任を果たすやり方が、元請に選択肢があるわけですから、こちらの選択肢をとったときには、技術者は、そこでちゃんとつけなければならぬけれども、こちらの選択肢をとった場合にはつけなくてもいいというようなことが発生するということです。

佐久間委員 ですから、それは、両者が合意して置けと言ったら置けばいいので、今、言っているのは義務としてどうかという話ですね。

安念座長 そういうことです。おっしゃるとおりです。

佐久間委員 ですから、それは、その発注者側が、おまえ、置かなかつたら発注しないぞとあって、多分、普通は分かりましたと置いて置くので、それは置いておかないと、この議論というのは前に進まないの、義務として置かなければいけない。

あと、この2ページで、今の運用でもそこは分けていて、ですから、圧倒的に現場施工が、期間が短くて、工場で長く、だけれども、そこにはそもそも置いていないわけですね。

つまり、この監理技術者というのは、現場にいて、現場の何か技術的なチェックなり、いろいろなエンジニアリングのチェックをするということのために置いているということですね、この運用を認めているということは、とすれば、その付加価値というか、その対象は何かといえ、その額なので、工場でどういう作業をしているかなどというのは全然関係ない話だと思います。そうじゃないと、置かないとおかしいということになってしまいますからね。

なので、ちょっとそこが良く分からないのです。もちろん、それが非常に分けられないものがあるのであれば、それは分けなくていい。多分、この運用でも、その分けられないものというのは、契約期間の最初から置いてくださいということになっていると思いますから、今、この運用で置かなくてもいいということが認められているものについては、置かなければいけないという現場に関わるところのコストだけで見ればいいのではないかと、いうことを申し上げている、こういうことなのです。

安念座長 なかなか根の深い議論だから、すぐに答えは出ないとは思いますが、例えば、10億円の構造物を発注して、10億円に値にする仕事を完成させなければいけない。これは、まさに、本当に請負契約と言えるかどうかという問題はあるけれども、請負契約だとすれば、そういうことですね。

これを元請が負うというのは当然のことですが、だから、10億円である以上は、部材や何かを工場で別のところで作ろうが、現場でコンクリートをこねようが、結局は10億円の仕事を完成して引き渡さなければいけない。それをするために、10億円なら10億円という金額を見るのだというのは、これは1つの考え方かもしれないけれども、しかし、元請人が負うところの、その仕事を完成させる義務と、それから、現場の技術者、例えば、監理技術者の負っている義務の中身はおのずから違っているわけで、監理技術者自身が、その仕事の完成の義務を負っているわけではない。当然のことながら、その一環ではあるかもしれないが、それを直接に負っているわけではない。監理技術者は、飽くまでも現場の仕事の統括であるというふうにすると、やはり、佐久間理論の方が成り立つような気が、私もする。

この場合、私どもが言っているのは、飽くまでもこういうことです。両当事者がそういう技術者を配置することは要らないということに合意すれば、その義務を免除してもいいではないかということを行っているのであって、何でもかんでも免除しろということを行っているわけではございません。そういう方向での御検討をいただくということはないですかね。

小澤先生のこの検討会のアジェンダには載ってありませんか。

国土交通省（北村課長） すみません、現時点で、余りそういうことを考えたことがなかったのです。

安念座長 我々の使っている言語と、そちらの言語とに、言語レベルの齟齬があるかな。

国土交通省（北村課長） 我々の理解は、どの時点で置くかどうかということと、負っている責任の度合いとは別問題だというふうに考えているということ。

安念座長 補足していただけますか。

国土交通省（伊藤企画官） 2ページ目の上の図は、程度問題もあって、工場製作をどこまで認めるかというときに、橋の上部構造を造るような大きな工事もあるのですけれども、これは、言い出すと、プレハブとか鉄筋とかだって工場で造っているのです、それをどこまで工場製作を認めるかというところで、例えば、橋の場合には、工場で造るときは認めましょうとか、エレベーターも分離発注ではなくて、1つ発注する場合には、この工場製作の部分は除きましょうという程度の問題での話なので、では、程度問題を全部分けるかということ、では鉄筋までどうするのかとか、実務上分けるのは、かなり厳しいと思います。

安念座長 いやいや、だから、分けたい人が分ければいいのですよ。つまり、コストをかけてもAの金、Bの金というふうに分けたいという人がいれば、分けさせてやればいいではないですかと言っているだけです。井にしたほうが面倒くさくなくていいという業者だっただくさんいると思うのです。それは、それでいいです。

国土交通省（伊藤企画官） 分ける場合、それは、分離発注して発注しますから。

安念座長 どうぞ。

佐久間委員 さっきから言っているのは、別に分離発注とか、そういうことではなくて、一括でも何でもいいのです。鉄筋だとか、何だとか細かいものを入れたらどこで線を引くか分からなくなるという話も、そうかもしれません。

ただし、はっきりしている場合は、それでいいではないですかと、ですから、そういう細かいものと、エレベーターとボルト1本でどうかなどという議論をしているのではなくて、エレベーターの機器が、それが4,000万円だということになったら、それを引いたら残りが1,000万円しかないので、3,000万円を切る場合は、これは義務にする必要はないでしょう。そんな細々したものを全部かき集めてきて、それを4,000万円にするということをおぼろげにやらなければいけないということを言っているのではないのです。だから、それは、エレベーター4,000万円というのは、誰が見てもはっきりしている。どう考えたって、それは1円であり得ないというような話であれば、それはもうどう考えたって、監理技術者が現場でコントリビューションする範囲というのは決まるわけですから、そのくらい小さいときは、もう置かなくてもいいでしょうと、こういうことです。もちろん、両方で、契約で置かなければいけないというふうに決めることは、全く自由。

安念座長 何か変ですか。

国土交通省（伊藤企画官） 繰り返しになるのですが、発注者と受注者で合意した場合というか、発注者が分けられると思った場合には分離発注でエレベーターだけを分離して発注しているので、それを分けられないと思っているから一緒にしている。

佐久間委員 それは、実務であり得ないです。そんな井で議論するということは、ですから、小さいものまで、そういうことを議論するかどうかは別にして、それは、普通ないです。

安念座長 だって仕様書に書いてきますでしょう、機器代は幾ら、労賃が幾ら何だかんだ、保険が幾らと。

どうぞ。

井上内閣府審議官 今のお話を聞いていて、2ページの上の図を見てみると、一定の契約期間があって、そして、その契約期間のうち工場製作というのが一定の期間があって、その期間は現場で施工しないというような図でありました。その図を前提として、今、御議論されているので、先ほどおっしゃったような鉄筋がどうかこうとか、そういうのは工場製作がやるまでは請負契約しない、工事をしないという類いではないので、やはり主たる部分が工場製作でもっているようなイメージの部分であるので、そこを分けられるという議論にはなるような気がするのですけれども、今の議論を聞いていて、それが分けられないのであれば、こういうような工場製作が、まず前提としてあって、それから、現場施工が始まるみたいなことは普通ないのだろうと思うので、そういう分けられるものについては、今のような議論をすればいいのではないかという気がしたのですけれども。

安念座長 では、これは、何か太平洋の両岸から大砲を打っているような感じもしないのではないので、もう一回業者というか、提案者の側にも聞いてみます。具体的にこういうプ

ラクティスがあるので、こうしてくれというのがあると思いますから、もう一回、事務局で文案を練って、我々の見解、ポジションはこうだということを申し上げます。その段階で、また、お考えがあれば、お聞かせをいただきたいと思います。

国土交通省（北村課長） 我々も検討します。1点だけ確認ですが、御提案の趣旨は、そういうエレベーターか何かで明確に製作機器分というのが分けられて、なおかつ、ちょっと私ども、これは重要だと思うのですが、そこら辺の建設業についての、ちゃんと理解があるような専門的な発注者が、この契約の場合は、この部分については抜いて、要は、監理技術者は置かないでいいよと。

先ほど申し上げましたように、両者が合意しているからいいだろうということになると、そこら辺は、良く分からないような発注者に、受注者側はこれでいいねと言って技術者を置かないからというようなことになると困りますので、御提案の趣旨は、飽くまでも、そういう良し悪しが分かっているようなプロの発注者が、なおかつ自分は、これについては置かなくていいよというような場合に、置かなくてもいいのではないかと、そういう御提案だと。

安念座長 主として想定しているのはそうです。もちろん、プロの発注者を定義するのは、これはまた面倒だけれども、一定のゾーンに関して、無知であるがゆえの発注者保護、これは消費者保護と同じようなことですけれども、そのような領域があるということは、これは、当然そうだろうと思います。

その意味では、そのゾーンをどれぐらいにとるかという点で見解の齟齬はあるかもしれないけれども、方向性において違っているとは思いません。

では、今、言ったように、我々も頭を整理するために、もう一回ポジションペーパーみたいのを作ってみましょう。

では、後の論点はどうですか、金額の問題と、それから、兼任というか、専任要件の問題ですが、金額は、確かにデフレで受注金額そのものがどんどん上がっているという印象はない。

そこで、業者のおっしゃるには、消費税分ぐらいは、少なくとも面倒を見てねということとです。

それから、金額が上がっていないのは、確かに工法か何かの進歩で日数が短縮できるのか、そういうことはあるでしょうけれども、そうは言っても、実はだんだん金がかかるようになってきているのだが、競争が激しいものだから、結局、手取り額が上がっていないだけの話で、こっちの持ち出しが大きくなっているのだと、こういうことでして、もう少し上げてほしいというのが実感としてお持ちのようです。そういうことはあるようです。

もう一つ兼任について、現場にやっぱり1人どうしてもいなければいけないというのは、それは、それで分からなくはないのだが、ずっと張りついていなければ本当にいけないのですかという御疑問はありやに聞いております。この点、どなたか何かありませんか。

どうぞ。

井上内閣府審議官 経団連の資料によると、資料2-1の最後なのですが、「規制緩和における技術的担保」という部分で、無条件で認めるということではなくて、一定の管理レベルの向上とか、IT化による施工レベルの向上とか、立会いといった品質面の徹底とか、一定の条件をつけた上で、見直しをしてくれないかというようなことを言っておられるので、その検討の余地はあるのではないかと思うのですが、その辺りはいかがかということ。

それから、一定の工事期間が長い場合、下請の対応も業者が全部同じように下請業者が、同じ業者数はずっと張りついているというわけではなく、いろんな工事の形態とかがあって、場合によっては、数少ない下請企業が交代で工事をするとか、さまざまな形態があるのではないかと思います。したがって、その下請の形態によって、この対応の仕方を変えていくような議論はないのでしょうか。

国土交通省（北村課長） 今のは、金額の方の話ですか、専任の方の話ですか。

井上内閣府審議官 専任の方です。

国土交通省（北村課長） ITについては、抽象的な提示なので、そういう意味では、おおよそあり得ないと言えるほどのものは持ち合わせていないですが、逆に言えば、ITが何をどう使うと、先ほど申し上げましたように、今の監理技術者というのは、要は発注者がこうやって見回ったときに、ここちょっと変じゃないの、直してくれよとか言ったら、すぐに対応できるということですね。

安念座長 そこはオンサイトじゃないと、ということですね。

国土交通省（北村課長） はい。それで、下請業者が、ここの施工工法は、こうやった方がいいのではないのか、納入の順番を変えた方がいいのではないのと相談したら、すぐに答えられると、それは、現場に行って、現場で、要はそこにいるから判断ができるわけですね。

おおよそ、それが、そこに実際にいるのと、ほぼ同等な機能を有するようなIT化というものが本当にあるのであれば、それは、そういう場合も絶対にいなければいけないと申し上げるつもりはないのですが、IT化とあって、例えば、設計図面とかを何か紙を電子データでできるようになったとか、そういう話は我々も施工現場で聞きますけれども、今やっているような監理技術者が、見回りして、全責任を負っているというようなことを、何か代替できるようなIT化というのが、本当に行われているのかですね。

それは、論理的にそういうことがあるというのであれば、そういう場合は抜けてもいいと思いますけれども、そこは何とも具体的な御提案を経団連がいただいたかも分かりませんので。

安念座長 どうぞ。

岡議長 具体的な提案がないと答えられないというのは分かりますけれども、専任の監理技術者は現場に常時いなければいけないということが前提ですね。その必要性は何かというと、すぐに対応できるということから来たのだらうと思いますけれども、本当に1日

ずっとそこにいなければいけないのか。これだけICTが発達してくると、管理責任者が3つの現場を担当している場合にも、その下請業者などと同じ情報を共有することは今、映像を含めて可能ですね。

そうすると、下請から監理技術者に、今、現場でこういうことが起きたと連絡をして、監理技術者がそこで判断して指示をする。若しくは大阪と東京では難しいかもしれませんがけれども、例えば、目黒区内の隣町ぐらいたったら現場に飛んで行くというようなこともできますね。今、みんな携帯持っているわけですから、問題はこの部分ですと、監理技術者に映像を送ることもある程度可能ですし、戻るのだから、多分、数十分で戻れる。

そのように現実的に考えていった時に、これは、質問なのですけれども、常時一か所にずっといなければいけないと、それができたときの時代背景は分かりますけれども、これだけICTが発達、普及した今、数か所くらい、2～3か所の兼務というのは可能ではないかというような気もするのですけれども、いかがですか。何で必要かというのは分かった上で言っているのですけれどもね。

国土交通省（北村課長） 正直いって程度問題のところもありますので、本当に現場の中の全ての部分が、映像で把握できるようなことがあれば、ひょっとしたら、そこにいなくてもいいのかもしれないというのと、あと、何か起こったときに行ければということですが、でも、例えば、何かあったときに行くときに、渋滞で1時間かかりましたと、1時間その現場がとまってしまいますというようなことでいいのかどうかということ。

先ほど、私も申しましたように、おおよそ絶対的な例外は認めていないので、それがどうかというのは考慮の余地があると申し上げたのですけれども、ただ、そうは言っても、何かあったら1時間以内に行けますからで、本当に責任が果たせるのかどうかとか、あとは、ITでスマホで、スマホではさすがに現場の状況は分からないのではないかなと思うので、そういう何かいろいろカメラみたいなもので、本当に何が起きているか把握できるような現場があり得るのであれば、ひょっとしたらということで、全く否定はしないのですけれども、私も不勉強で申し訳ないですけれども、そういう監理技術者がいなくても、平時はこっちにいてもいいよというような現場が、本当にできるのかなというのは、ちょっと現時点では何とも言えない。

安念座長 どうぞ。

佐久間委員 移動に関して言うと、監理技術者というのは、現場で寝泊まりはしていないという理解、そこまでは要求されていない。通勤は許されていると。

そうすると、監理技術者の自宅から現場への移動より簡単な移動であれば、認めてもいいということになるのですね。つまり、何か事故があって行けなくなるというのは、自宅からだって行けなくなる。そのとき、工事はとまるのですね、今だって。

国土交通省（北村課長） それは、現場が動いているときには、もう来ていますので。

佐久間委員 だから、寝泊まりはしていないのではないですかということですか。ですから、1日で終わる工事だったらいいですけれども、長い期間かかるときは通っているの

ね。その方が、途中渋滞とか、列車事故で行けないときには工事がとまりますね。とまらないのですか。

国土交通省（伊藤企画官） 専任と必ず常駐しないといけないというのが、ちょっと混同されていると思うのですけれども、その工事だけに専門的に請け負っているというのが専任で、実際に、現場が幾つかに分かれている場合もあるので。

安念座長 私が言ったのは常駐です。

国土交通省（伊藤企画官） 現場が3つ、4つある場合に、1人が3つ、4つ現実に行けないですから、そこは、その工事に専任的に、そこに従事しているという扱いです。必ず朝から晩までずっとそこにいなさいというわけではないです。それは、現実的に無理です。

安念座長 そこはちょっと整理しましょう。

刀禰次長 少し議論を整理していただくと良いと思うのですけれども、今、飽くまでも専任を求めているのであって常駐を求めているわけではないということですね。

そうしますと、別に常駐していないときに、たまたま、例えば、半日、午前中は何か事情があって自宅にいるから、午後から行くよということでも許されているわけですね。許されているのであるとすれば、別に、何かあれば駆けつけるということにおいては、そんなに実質的には変わらないのではないのでしょうか、というのが恐らく先生方が言っておられることなのだろうと思います。

もう一つは、ITの話も、もし、即答できなければ後日でも構わないのですけれども、例えば、現実相談ごとの中で、IT技術が進んでいるという、分かりやすく例をすると、スマートフォンというのが出ていましたけれども、例えば、ここを見てくださいというのだったらその写真を撮って送る又はテレビ電話的なもので見ていただくこともできるわけですし、そういう形で見ても、こういう場合はオンサイトに行かないと判断ができないのだという具体的な何か事例を教えていただくと理解されるのだろうと思うのですけれども、そこをもう少し、音声で通話でき、画像を見てもだめな場合とはどういう場合なのでしょうかと。それもずっと行けないわけではなくて、もともと行ったりはしているわけですから、ある程度場所は分かっているわけですね。分かっているところに、たまたまいないときに、そういう形で連絡をしても判断できないがゆえに工事がとまるというのは、どういうケースなのでしょうかとということをおそらく説明していただくと良いと思うのですが。

国土交通省（伊藤企画官） 逆に現場で不具合が生じてとまらないケースの方がなくらいだと思います。

刀禰次長 具体的にどういう不具合が生じるのですか。具体的に、こういう不具合なので、こうしないと判断できないのだと言っていたら分かると思います。具体的な事例を。

国土交通省（伊藤企画官） 例えば、頼んだ資材と違うものが来ましたと、それを責任

者ではない人が、その資材を使う、使わないという判断はできないので、その責任者である監理技術者がその資材を見て、それで、仕様に合っているか、合っていないか、そのまま使えるか、使えないかとか。

刀禰次長 今のであれば、別に電話なり写真を送ったり、インターネットで、その素材が何かを確認したりすることによって、少なくとも判断はできると思うのです。

井上内閣府審議官 現場にいなくても良く、他方で専任が必要だというのであれば、現場にいない専任者も、現場にいなくて判断をせざるを得ないのではないですか。

岡議長 今の議論は、監理技術者、トータル責任者の話をしているわけですが、先ほど、一人の監理技術者が3か所ぐらい同時並行的に工事を進める責任を持てる可能性はないのかということを上申上げたわけですね。

交通渋滞で動きがスムーズにいかないとか、できないケースもあり得ると思いますけれども、これだけ人手不足の中で、今までだったら1か所しか認められなかったものを複数認める手立は何かないのかと。しかも、大きな問題に至らないようにする。唯一あるとすれば、現場に責任者がいないために工事が止まるというような不具合が起きてしまうこと。御指摘のように、違った資材が入っていたので、これを使っていいのかどうか、監理技術者のオーケーが出るまではちょっとストップするという事態は、確かにそこにいなかったらあり得ると思います。しかし、スペックが違っていた場合に、その現場に来ているスペックは何だと伝えれば、監理技術者は判断できるだろうし、もしも判断できなかったら、現場にいても判断できませんよ。その資材の鉄の成分をもう一回分析しろみたいな話になったら、そこにいてもどうしようもない。

私が何を言いたいかというと、いろんなケースで遅れることはあるかもしれない。しかし、それは全部、施工業者側、ゼネコンの問題ですね。お客さんとの約束において、工期を守らなければいけないという契約があるわけです。誰の問題かと言えば、発注者の保護ではなくて、むしろ施工業者は、工事が遅れて工期が長くなったら経費も高くなるのが一大事ですから、一生懸命いろんな手立てで工期の遅れを防ぐようにすると思うのです。

そういうふうに考えていくと、画一的に監理技術者は1か所に1人いなければだめということではなく、環境変化の中で、何らかの条件づけをすることによって、複数、2つ3つ、少なくとも1か所に限定することではなくなってきたのではないかという気がします。是非、御検討いただいたらどうかと思います。

安念座長 ありがとうございます。

さっき問題を整理していただいたけれども、法律は、一定の建設工事について専任の監理技術者を置けとっているのであって、その専任であるということと、物理的に常駐していなければならないということとの異同、同じか異なるかについて、ちょっと簡潔に教えていただけますか。

国土交通省（伊藤企画官） それは、異なります。

安念座長 異なりますね。それで、建設業法の中に一定の資格を持った技術者が常駐し

ていなければならないと義務づけた規定というのはございますか。

もしあったら、あるいはそれに類するものがあつたら、後で結構ですので事務局を通じて教えてください。

国土交通省（伊藤企画官） ないです。

国土交通省（北村課長） ただ、その解釈の問題として、専任というのは、要は言葉の趣旨から言って現場にいるのが原則の専任なので。

安念座長 それは、そうでしょうね、家で寝ている専任なんてね。

国土交通省（北村課長） なので、私はこの現場が専任ですと、だけれども、現場に行かないでずっと本社にいますというのは、それは法律の想定としてあり得ないですね。ですから、専任というと、たまには本社に行って、打ち合わせをどうしてもしなければならないこととか、そういうこともあり得るけれども、基本的には現場にいるので、なので、私の説明も常駐と混同したような説明をしているかもしれませんがけれども、基本的にそこに専任だということは、8割、9割は、基本的にはずっとそこにいるという前提で専任という言葉を使っております。

安念座長 どうぞ。

岡議長 私の理解では、「専任」とは、「常駐」という意味がどの程度入っているか分からないけれども、今、ここで建設工事があるとすると、この工事専任の監理技術者と理解したのです。この工事の専任だから、他のことをしたらだめなのですよと思っていたのです。その仕事、プロジェクト、あるいは建設工事、その工事専任の人ですよと、そういうふうに私は理解したのだけれども違うのですか。

国土交通省（北村課長） そのとおりです。

安念座長 それは、そうです。だから、私は中央大学の専任教員だけれども、ここにいるわけですよ。それと同じことで、専任というのは、そこだけを仕事にしる、他のことは原則やってはいけません、という意味でしょう。

ただ、恐らく課長のおっしゃるのは、監理技術者というものの性質、期待されている役割あるいは建設業というものの実態の業態からして、専任というものと常駐というのは、相当程度重なり合うものだと、こういう御理解だということですね。

国土交通省（北村課長） はい。ですから、複数現場を兼務すると、今、専任という言葉で、ほとんど常駐にニアリーイコールの規定だというふうに理解しているものですから、複数現場を、2つをやると、どう考えたって、最大半分しか行かないわけですね。なので、そこはおのずと違ってくるものですから、ただ、議長おっしゃるようなことも非常に良く分かりますので、どの程度のことかというものは、全く議論の余地がないわけではないということをお断り申し上げます。

安念座長 ありがとうございます。

どうぞ。

翁委員 全く違う角度からなのですが、監理技術者は、これからどのくらい不足するか

ということをマクロ的に推計されておられるのでしょうか。これからオリンピックなどもあって、相当いろいろ工事が増えると思うのですが、それに対して、この監理技術者がネックになると思っておられるのか、その点について、どういうふうなマクロ的な感覚をお持ちなのか、今度でもいいので、もし、イメージをお持ちでしたら数字で教えていただければと思うのですが。

国土交通省（北村課長） マクロ的に見ると、感覚は違うかもしれませんが、正直言って、それほど足りないとは思っておりません。非常に足りないと言っている業者もおられますが、東京の一部の業者だけで、地方の方の建設業者は暇だ、暇だと言っている人もいます。

あと、オリンピック、オリンピックとおっしゃいますけれども、オリンピックによる投資規模は、我々聞いている限りでは、少なくとも公共事業は、別にオリンピック特別枠とかも何もないので、通常の予算の中でしかやりませんので、民間建築がどの程度伸びるかということだと思えますけれども、今、全体の公共投資48兆円ございますけれども、これの何割とか、当然1割にも満たないようなものだと思っておりますので、マクロ的に見て、監理技術者が足りなくて事業が執行できなくなるというようなことはないと思っております。

ただ、地域的には、若干そこがきついという御意見は、正直、頂戴しているところではありますので、ある程度融通の利かせ方は考えなければいけないと思っておりますけれども、ただ、そういうオーダーの感覚を持っておりますので、これを抜本的に規制緩和して、要は、今、一現場のものを二現場できるようにして倍仕事できるようにしなければいけないのか、そういう次元のものではないと理解しています。

安念座長 ありがとうございます。

どうぞ。

刀禰次長 確認をさせていただきたいのですが、今、消費税の話が出ていましたが、これについて、普通いろいろと政府でやるときに、消費税の引き上げによって、できるだけ実体経済には余り影響を与えないようにしたいと、いろいろな方面でとられていると思えますけれども、今のルールだと、飽くまでも税込みで見ておられるということですから、消費税が上がるたびに、去年と同じことが、場合によっては引っかかってくるわけですね。

ですから、そういうことからすると、税抜きで定めておくという考え方もあり得ると思うのですが、そういう考え方はあるのか、ないのかという御見解が、もし、今あれば、なければ後からで結構ですが、教えていただきたいと思えます。

国土交通省（北村課長） 論理的には当然あると思えます。ただ、この辺は、一般的な金額を決めるときの、一般的な政令を書くときに、どう書くかみたいな、改正するとなれば法制局とも相談する必要がありますけれども、そういう相場観みたいなものもあるものですから、前に調べたときは、税込みで書くのが普通だったような気もするのですが、

も、論理的には、それは、当然あり得ると思っています。

安念座長 今の点は、ぜひ基準額の引き上げの可能性と込み込みで、3%とか小さいことを言わないで、もう少し大所高所に立って御検討をいただきたいと存じます。この点については、その検討はしてみるというお返事を冒頭いただいたような気がいたします。気がするだけかもしれませんが、私はそういう気がいたしましたので、ぜひ御検討いただきたいと存じます。

それから、2番目の設備費と言いましようか、金額の計算の仕方の問題ですが、これは、我々にとっては大論点なのですが、もう少し議論を生産的にするためもあって、あるいは我々の頭をもう少しクリアにするためもあって、ちょっと紙を書いてみますので、また、それを御覧になってレスポンスをいただければと存じます。

それから、専任要件につきましては、提案者、要望者の側にももう一度聞いてみまして、こういうやり方をとれば、専任でなくてもいい、一種の技術的なサブスティテュートになるという可能性があるやにも聞いておりますので、その点についても、またお知らせをしまして、また、御検討いただければと存じます。

ということで、当面、そういう進め方をさせていただきたいと思います。どうぞ、よろしく願いいたします。

では、今日はどうもありがとうございました。また、引き続き申し訳ございませんが、よろしく願いいたします。

安念座長 それでは、事務的な連絡をしてください。

柿原参事官 次回のワーキング・グループの日程につきましては、追って御連絡差し上げます。よろしく願いいたします。

安念座長 ありがとうございます。

では、どうもすみません、国土交通省の皆様、どうもありがとうございました。また、よろしく願いいたします。