

第3回農林水産ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：令和3年11月26日（金）10:00～12:30

2. 場所：オンライン会議

3. 出席者：

（委員）岩下直行座長、本城慎之介座長代理、佐藤主光、御手洗瑞子

（デジタル臨時行政調査会）金丸恭文構成員

（専門委員）青山浩子、小針美和、南雲岳彦、林いづみ、井上岳一（経済活性化WG）

（政府）小林内閣府副大臣、山田内閣府大臣政務官、井上内閣府審議官

（事務局）村瀬規制改革推進室長、辻規制改革推進室次長、渡部規制改革推進室次長、
川村規制改革推進室参事官

（ヒアリング出席者）警察庁：新田長官官房審議官（交通局担当）

農林水産省：安岡大臣官房生産振興審議官（兼農産局）

農林水産省：天羽林野庁長官

農林水産省：小坂林野庁森林整備部長

農林水産省：木下林野庁森林整備部研究指導課長

農林水産省：天野林野庁林政部企画課長

農林水産省：小林大臣官房政策課長

国土交通省：佐々木道路局次長

国土交通省：植田道路局道路交通管理課長

国土交通省：野津自動車局次長

株式会社庄内こめ工房：齋藤代表取締役

株式会社Kalm角山：川口谷代表取締役

佐藤木材工業株式会社：佐藤常務取締役

4. 議題：

（開会）

1. トラクターの公道走行に係る手続の簡素化について

2. 林業の成長産業化に向けた改革について

（閉会）

5. 議事概要：

○川村参事官 それでは定刻になりましたので「規制改革推進会議 第3回 農林水産ワーキング・グループ」を開催させていただきます。

本日もウェブ会議ツールを活用してオンラインで開催しております。お手元に資料を御準備いただき、参加をお願いいたします。

なお、会議中は雑音が入らないよう、画面左下のマイクアイコンでミュートにしていた

だくようお願いいたします。御発言の際は、ミュートを解除して御発言いただき、御発言後は再度ミュートにさせていただくよう御協力をお願いします。

本日は、デジタル臨時行政調査会より金丸構成員に御出席をいただいております。

また、小林副大臣、山田政務官にも御出席をいただいております。

それでは、小林副大臣から御挨拶をいただきたいと思います。

○小林副大臣 皆さん、おはようございます。

本日は参加をいただき本当にありがとうございます。

本日は農耕トラクターの公道走行と、林業の成長産業化に向けた改革をテーマにお話をいただきます。農業の生産性向上のために、点在する農地間を農耕トラクターで移動することは、必須だと思っておりますが、一定の重量やサイズを超える車両が公道を走行する場合に、特殊車両通行許可を得る必要があると承知しています。

農業者からは、制度上は公道走行可能になったが、手続きが煩雑、アナログで、自力での申請が本当に難しいという話をたくさんお聞きしています。

特にオンライン申請については、都道府県、市町村では、令和2年度の許可件数321件のうち、わずか1件しかないということを知っています。

また、日本農業機械工業会の調査によると、特殊車両に該当する農耕トラクターの過去10年間の国内出荷台数が9万台以上の実績がある、とのこと。今年の規制改革実施計画では、その使用実態の調査と申請手続の簡素化について、本年度内に検討、措置することとされています。国交省や農水省には、引き続き、早い検討をお願いしたいと思いますし、農業者に寄り添ったシンプルな手続になるように、この特殊車両通行許可制度の申請の在り方から、見直しをして、整備をぜひお願いしたいと思います。

そもそもの目的に沿って考えれば、圃場を跨った田舎道を渡るのに、特車の申請が必要なのではないでしょうか。私は、特車を勉強しているのですが、道路のルートまで指定しなくてはいけないわけです。せめてエリア指定など、もう少し簡素に申請できるやり方なども少し考えていただいて、より簡素で使いやすい、そして目的に沿った本来の許可制度にさせていただくようにぜひお願いします。

一方、林業の件、これは成長産業化に向けて生産性の向上や、経営の大規模化が課題となっていますが、従来のキャタピラ型よりも移動速度が速く、機動性にすぐれたホイール型の林業機械や、より大型の林業機械の導入を検討する事業者が増えていると聞いています。林業事業者からそうした機械の導入に際して、車両の保安基準が林業現場の実態と合っていない。走行運搬に必要な手続きを把握することは困難と言った声があると聞いています。国交省、警察庁、そして林野庁の皆さんには、相互に連携をしていただいて、この先進的な取組を行う事業者に寄り添って、能力を最大限発揮できるルールや環境づくりをぜひお願いしたいと思います。本日も活発な議論をよろしくお願いします。

○川村参事官 小林副大臣ありがとうございました。

それでは、以後の議事進行につきましては、岩下座長にお願いをいたします。

○岩下座長 かしこまりました。それでは本日の議題に入ります。

議題1、今、小林副大臣にお話しいただきました「トラクターの公道走行に係る手続の簡素化について」です。

本日は、トラクターの公道走行の課題について、本年6月に閣議決定された規制改革実施計画に関わる対応状況を、国土交通省及び農林水産省からヒアリングを行います。

また、現場におけるトラクターの公道走行に関する課題についてお話しいただくべく、株式会社庄内こめ工房代表取締役、齋藤一志様、株式会社Kalm角山代表取締役、川口谷仁様にも御出席をいただいております。

それでは、まず、国土交通省より、4分程度で御説明をお願いいたします。

○植田課長 国土交通省道路局で特殊車両通行許可制度の担当課長をしております、道路交通管理課長の植田と申します。どうぞよろしくをお願いいたします。

本来、次長の佐々木が御説明するところですが、ちょっと入るのが遅れておりますので、次長が到着するまで私のほうから御説明をさせていただくことをお許しいただきたいと思っております。

このディスプレイに出ております資料に基づいて御説明いたします。

規制改革の実施状況等について、先ほど副大臣のほうからも、6月に閣議決定されました規制改革の実施計画で位置づけられている項目について、今の取組を御説明させていただきます。

まず、1ページ目でございますけれども、1ページ目は、先ほど副大臣もおっしゃったとおり、今、左側の絵にありますように、道路を通る一般的な車の大きさ、重さを前提に道路が設計されておりますので、この制限値以下の車は自由に走行できるわけでありまして、これを超える車は、右側にありますように、大きな車につきましては、個々に許可を申請していただいて、道路の構造に影響がないか、あるいは交通に影響がないか、そういったことを審査して許可をするという仕組みが一般的な制度でございます。

次の2ページを御覧ください。

許可件数の推移でございます。棒グラフがあります。青とオレンジがありますけれども、青は国、オレンジは都道府県、政令市と書いていますが、特殊な通行許可制度、そもそも許可するのは、それは道路を管理している、国道であれば国でありますし、都道府県道であれば都道府県でありますけれども、そういった方々が許可をするわけで、複数の道路を走る場合には、どれか1人の道路管理者に申請をしていただくと、内部で協議をして、ワンストップで返すという仕組みになっています。

専ら国の許可する件数というのは多いわけでありまして、国道を通らない場合はオレンジでありまして、都道府県、政令市で許可をするものも年間10万件程度あるという実態でございます。

これは、許可全般であります。トラックですとか、トレーラーとか全部ですけれども、このうち農耕トラクターの実態はどうなっているのかというのを、今回、実施計画に掲げ

られておりました、私どもで調査をしましたのが下の表でございまして、国、都道府県、市町村に分けております。これのほうですと、公道走行ができるようになった元年が2件、2年が18件、都道府県、市町村は55件、321件ということで、つまり、農耕トラクターが走行するところ自体は、やはり国の道路、国が管理する幹線道路よりも、都道府県、市町村が管理している道路のほうが多いので、結果的に、こういう件数になっているのではないかと考えております。

そのうち右側の表で、オンライン申請と紙申請の内訳を見ますと、これも先ほど副大臣からの御挨拶にありましたけれども、実態を見ますと、国のほうは、ほぼ全てオンライン申請で、ほぼ全て90%以上の処理ができておりますけれども、都道府県、市町村では、オンラインでやっているのは1件のみであったということでもあります。

これは、今、私ども実態の分析を始めておりますけれども、1つには、そもそも都道府県、市町村で、そういうオンラインのシステムを導入していないところが4割ぐらいあるようでございます。そこは、どうしても紙でせざるを得ないという実態。

6割の部分は、オンライン申請システムを入れているのでありますけれども、これが、利用されていない、これは、どう使い勝手がいいのか、悪いのかを検討していきたいと思っております。

次の3ページは、実施計画に掲げられた内容と、その取組状況であります。a、b、cとございまして、aはしっかり調査をしていきたいと思いますということでもあります。bは、もう既に緩和しているものは周知徹底しましょう。cは、オンライン申請システムを使い勝手がいいように検討していくということでもあります。

右側にそれぞれ書いておりますけれども、aにつきましては、今、調査をしたところでありまして、アンケートをしたところで、あるいは分析を進めているところであります。bにつきましては、既に改めて周知したところでありまして、cにつきましては、これもaでやりました実態調査の結果を踏まえて、様々な検討を、今、進めているところでございます。

4ページ以降に、今、やっているアンケートの実態を調べております。一月程度、8月にやりまして、農業法人協会に御協力いただきまして、2,071の会員のうち1割程度の御回答をいただいております。

5ページが質問項目であります。そもそも農耕トラクターの寸法とかを御存じですか、特車に該当するものがありますか、道路を走るときは、どこを走っておりますかというのが問3であります。問4は、どのぐらいの距離を走りますかと。

問5で、公道を走ったときに事故に遭ったり、あるいはヒヤリハットの経験はありますかと、こういったことを聞いて回答をいただいておりますが、今、クロス分析をしたり、あるいは改めて回答者に確認をしたりという作業をしております。こういったものを踏まえて、年度末に実施計画に掲げられております措置を講じていくべく、現在、検討を進めているところでございます。

雑駁でございますけれども、以上でございます。

○岩下座長 ありがとうございます。

それでは、続いて、農林水産省より、1分程度で御説明をお願いします。

○安岡審議官 農林水産省生産振興審議官の安岡でございます。よろしく申し上げます。

冒頭、副大臣からも御紹介がございましたけれども、特殊車両に該当するトラクター、さらには、トラクターに装着すると特殊車両に該当する作業機、実際どれぐらいあるかということで、日本農業機械工業会が出荷台数を調べております。

今、実際どれだけあるかというのは分からないのですが、現時点で稼働していると思われるものが、10年分の出荷台数を考えれば、今の稼働分になるのではないかということで集計しておりまして、トラクターで800台、さらには該当する作業機が約9万3000台ということで、合計約9万台という結果になっております。

経営の大規模化、これからもさらに進んでいくと思われまます。大型の農業機械の導入拡大、さらに見込まれるところでございますので、本制度、更に申請しやすいものになるよう、今後とも国土交通省とともに連携していきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○岩下座長 ありがとうございます。

それでは、続いて株式会社庄内こめ工房、齋藤様より、大変恐縮ですが、3分程度で御説明をお願いいたします。

○齋藤代表取締役 山形の齋藤でございます。よろしく申し上げます。

特殊車両通行許可の申請についてでございますが、農業用機械のアタッチメント付きの公道走行が正式に許可が下りまして、1,700ミリを超える農機具のアタッチメントを搭載した機械は、今度、大型特殊免許が必要になります。

この点では、仲間から若干ブーイングもあったのですが、ほとんどの農業者の皆さんは歓迎しまして、免許のほうの取得もどんどん今進んでいるようでございます。

一方、2,500ミリを超えるアタッチメントを取りつける場合、もしくは単体で2,500ミリを超える車両を持っている方は、今度、特殊車両通行許可の申請が必要になります。

私は、この会議に参加させていただいていましたので、すぐに県のほうの協力を仰ぎながら、どういう申請が必要なのか分からなかったものですから、そちらのほうと一生懸命勉強しながらなのですけれども、まずは2台のトラクターの許可が下りました。

ただ、その後、山形県の庄内地方では、1件の申請もないということでございます。その申請しない理由ですけれども、多分、手続の煩雑さ、それから、今はDXということでいろいろなデジタル化が進んでいますけれども、このオンライン申請、非常に使いやすければいいのですけれども、なかなか不備があると思うのです。一般の大きなトレーラーでの通行とかを想定した作りになっていまして、農業の農の字1つもない中で、建設機械という項目を選んで中に入っていないと駄目ということが、問題ではないかなと思っております。

それに伴って、車両の軸距離とか、アタッチメントの寸法の詳細、これはカタログのデータを書き写すだけでございますが、前軸と後軸の軸間の距離とか、オーバーハングする後ろの距離とかも全部記載する必要がございます。これは、実寸をはかって申請書に書き込まないと駄目ということなので、そういう煩雑さとかがありまして、私ども今度、別の機械を新たに買いましたので、その手続のほうを進めていますけれども、これも数週かひと月かかる予定でございます。

今年の6月頃、書類の簡素化に係る通知を出されているということで、現場のほうも承知していたようではございますけれども、実際、以前と変わらず、軌跡図とか、交差点番号とか、それから、各軸間の距離とかを求められておりますので、その辺、大変煩雑だなということで、あと残りの詳細は、下のほうにずっと書き込んでおりますので、時間になりましたので、これで終了いたします。よろしくお祈りいたします。

○岩下座長 どうもありがとうございました。

それでは、最後に株式会社Kalm角山、川口谷様より、大変恐縮ですが3分ほどで御説明をお願いいたします。

○川口谷代表取締役 Kalm角山の川口谷でございます。よろしくお祈りいたします。

弊社は、札幌市の隣の江別という場所で酪農業、牛、乳牛1,000頭ほど飼養しております酪農の牧場になります。

作付面積、現在、200ヘクタール。圃場が都市近郊型という形で非常に細かく分かれておりまして、58か所の圃場を管理しております。所有トラクター10台という形での営農をしております。

現状、私ども現場で考えている問題点ということにつきましては、まず、申請書類につきまして、農耕用トラクター向けに改定がされていない、また、内容が煩雑でありまして我々農業者が申請するのは非常に困難であります。

これは、先ほど齋藤さんがおっしゃいましたとおりに、非常に細かい内容の記載が必要であるというところがございます。

2点目に、オンラインの申請に関しまして、農耕用トラクターは建設機械に区分けされておりました、実際の使用実態に合っていないと。また、我々農業者が、現在、平均年齢67歳ほどだということの高齢化をしている中で、ウェブを活用した申請自体に、ユーザーインターフェースの課題や申請そのものの在り方、これに難があると考えております。

また、通常の今までの規定ですと、書面においては行政書士等に報酬を払いまして申請しているものを、現場は、我々農業従事者にさせようということ自体が非常にくくりとしては困難なのではないか、雑なのではないかと考えております。

また、その他、我々農業者に向けた制度認知徹底の不徹底さがあるのではと考えています。我々現状、どのような免許を取得すればいいのか、どのようなナンバーを取得すればいいのかというようなことも、各農家の認識によって差がありますし、また、一戸当たりの農業者の耕作面積が図のように拡大している現状では、非常に大きな課題を抱えている

と考えております。

ですので、弊社のように広範囲にわたり複数の農場を管理している農家が多く、複数台のトラクター及び作業機を所有、車両ごとに組み合わせを変えて圃場を実走しております。これを全て申請するという事は現実的に不可能であり、受け付ける行政窓口も、その対応が徹底されておられません。

ですので、例えば我々のように複数車両を保有する場合は、最も大型の作業機において申請をし、それ以下のトラクターについては一括にてオーケーだというような形の簡素化を求めます。また、申請においてはカタログ添付をすることにより、諸元表の記入を廃止する。また、移動範囲は市町村単位や振興局など、エリア及び時間で大きくくりしませて、それぞれの移動経路や交差点等の記載をなくして包括的なものとする。また、高齢な農業者に寄り添った申請の在り方に見直しすることによって、オンライン化、スマートフォンの利用も含めた、より簡単な申請としていただきたい。

今回のこの改定につきましては、目的は何なのかと、道路保全によるようなものなのか、走行に対する安全性なのかということも、もう一度抜本的に見直していただきまして、例えば安全性であるのであれば、トラクターの作業回転灯の設置の許可ですとか、反射板、車幅等が表示によって、これらの表示を割愛するという形での在り方で認識をいただければと考えております。

以上です。

○岩下座長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明を踏まえまして、委員の皆様から御意見、御質問がございましたら、お願いいたします。御発言の際には手を挙げる機能がありますので、それで手を挙げていただきましたら、こちらから指名させていただきます。不具合で手を挙げる機能が働かないような場合は、画面を通じて、こうやってお手を挙げていただくなどの意思表示をお願いいたします。それでいかがでしょうか。

林専門委員、お願いいたします。

○林専門委員 御説明ありがとうございました。

齋藤さん、それから、Kalm角山の川口谷社長さんからの御説明は、なぜこの申請が使われていないのか、また改善すべき点について、非常に具体的に御指摘いただいたと思います。

国交省様に質問なのですが、いただいた資料1-1の5ページにありますアンケート項目を拝見しますと、規制改革で農耕トラクターの公道使用がより使いやすくなるようにと、成長産業化のために必要なこととして規制改革した趣旨からは、当然聞いてしかるべき、本日ヒアリングでいただいたような項目が、問7の自由記述のところでも単に書いていただいただけというような作りになっているようでして、ちょっとアンケート項目の質問の作り方自体に問題があったのではないかと思わざるを得ません。

本日、お2人から具体的な御指摘を得ていますので、こうした声を、今日及び、この後、

短期間の間にヒアリングしていただいて、具体的に指摘いただいた点の改善を進めていただくとおをお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか、これが1点です。

それから、1-1の国交省の資料の2ページのところで、農耕トラクターについて市町村321件の申請がありながら、うちオンライン申請は1件にすぎなかったという点について、先ほど口頭の御説明で、4割の都道府県、市町村がシステムを導入していないという、御説明でした。

これは国交省として、システム導入についてどういう働きかけを行っていらっしゃるのか、これについて工程表なり、時期的な計画について、お考えをお示しいただきたいと思います。また、残り6割についても、システム導入しているけれども、使い勝手が分からない、ユーザー側からの使い勝手が悪いという以外にも、役所のほうですら使い勝手が分からないという状況はいかがなものかと思しますので、そういった点についての改善をどのようにお考えなのかという点について、国交省からお答えをいただきたいと思います。

以上です。

○岩下座長 ありがとうございます。

それでは、ワン・バイ・ワンで御回答をいただきましょう。

国交省さん、ただいまの林専門委員の御質問についての御回答をお願いいたします。

○植田課長 ありがとうございます。幾つか御指摘がございました。順番に御回答させていただきます。

まず、アンケートの設計について、質問項目が適切ではないのではないかという御指摘、申し訳ございませんでした。

今日、齋藤様あるいは川口谷様からも現場の実態をお示しいただきましたので、このアンケートでは分からない部分につきましては、御指摘のとおり、改めて意見交換などをさせていただきながら、農業従事者の方々が利用しやすいシステムを作れるような取組を、これから年度末に向けて進めていき、それを結果にも反映できるように取り組んでいきたいと思っております。

それから、321件のうち1件だけということで、4割がそもそもシステムに導入していないということについてでありますけれども、令和元年にデジタル手続法という法律が施行されまして、自治体の行政手続もオンライン化しようという努力義務が課されております。その時点で、私どもも、この特殊車両通行許可制度のオンライン化に向けて、やるのは自治体でありますけれども、私どもとしても、その自治体用のオンライン申請システムのモデルのようなものを作り、お示しし、それを入れてもらえれば入りますよということと併せてしたのが令和2年でありましたけれども、2年にそういう運用を始めておりますが、まだ、入っていない自治体さんにお話を聞きますと、こういう許可のシステムとは別に手数料を徴収するような仕組みというのもオンラインでやる、これは自治体のほうでやっていただかなければならないのですけれども、そこの手間暇がかかるというお話ですとか、導入しても、やはり問い合わせが多いのではないのかなという懸念をして、

今に至っているとか、そういう声もいただいておりますが、こちらにつきましても、残り4割が広まっていくように取り組んでいきたいと思っております。

それから、改善のお話は、最初のお話とも重複する部分もありますが、やはり私たちは、6割がなぜ使われないかという、この320件の実態、必ずしもまだ十分に把握ができていないかもしれません。今日、お話をいただいた齋藤さん、川口谷さんの意見も含め、より現場の実情をしっかりと把握して、どこまでのことができるのか、繰り返しになりますが、最終的にやっていただくのは、市町村、都道府県の事務の部分が多くなりますので、そういった行政側の声も少しは聞きながら、できるだけ農業者の方々に寄り添った形の改善を目指していきたいと、そのように考えております。

以上であります。

○林専門委員 ありがとうございます。

ヒアリング調査の実施期限は年度ではなくて、年内にぜひお願いしたいと思います。

それから、地方自治ということですが、地方自治体に丸投げしないでください。国、監督官庁として、この政策を進めていく責任があると思っておりますので、ぜひ主体的に取り組んでいただければと、お願いします。

○岩下座長 ありがとうございます。

続いて挙手いただいた順番で、青山専門委員、お願いいたします。

○青山専門委員 御説明ありがとうございます。

農水省の方と国交省の方と、多分両方に係る質問だと思うのですが、すみません、ちょっと基本的なところを押さえたいと思って、せっかくこの規制緩和が進んだのに、実態、農業者の便宜が図られていないとなると、非常にもったいない話なので、まず、大型特殊が必要なトラクターが9万台普及されているということだったのですが、逆にそういった大型特殊を取らなくても作業機をつけたまま公道を走れるトラクターというのは、どれぐらいあるのかなど。

というのは、みんな、大型特殊を取らなければとか、あるいは許可申請を取らなければということばかりだと、むしろ締めつけが厳しくなったということで、マイナスのイメージのほうが持たれるのかなと思ひまして、全体のうち、大型特殊を取らなくて公道を走れる車両が、どれぐらいの台数あるのかなというのを、まず、知りたいのです。これは、多分、農水省の方の管轄になると思うのです。

次は、国交省の方の御担当になると思うのですが、山形では大型免許の取得が進んだと、齋藤社長はおっしゃったのですが、全国的には、どれくらい進んでいるのか、件数が分かれば教えていただきたいです。

そうすると、許可申請を取った令和2年、国道18件、都道府県、市町村の321件を足した339件と、免許の取得実態と比べたら、どのくらい許可申請が進んでいないかという開きが分かるかと思ひますので、それを教えていただけたらと思ひます。

その上で、今日、川口谷さんですとか、齋藤さんがおっしゃったように、エリアを指定

して、細かい信号の名称とか何かというのは、エリアということで許可をすとか、あるいは少なくともオンライン申請のときに、メニュー画面に農耕トラクターというブルダウンを設定しておくということもやっていただきたいと思いますし、行政書士の力が必要であれば、各都道府県とか市町村で、建設機械の手續に詳しい行政書士のリストとかを出して、ここに相談してみてくださいというような、少なくともそういった情報発信は、もう少し積極的にしていただけるのではないかなと思いました。

以上です。

○岩下座長 ありがとうございます。

それでは、今の御質問について、まず、農水省さん、続いて国交省さんから御回答をお願いしたいと思います。

お願いいたします。

○安岡審議官 農林水産省でございます。

現存のトラクター全体の台数が130万台ぐらいでございます。過去の規制改革で、作業機をつけて走行できるように規制の見直しをしております、作業機をつけて、車幅灯とかブレーキランプをつけたことで公道走行できるようになってございます。

今回のお話は、その130万台の中で、車幅が大きくて特殊車両に該当するケース、さらには、作業機をつけたらサイズが大きくなって、特殊車両に該当するケースです。

ですから、130万台に対してトラクター単体では800台ぐらい、さらに作業機自体が9万台ぐらいございますので、そういう意味では、130万台のうち9万台ぐらいのボリューム感と見ていただければと思います。そういう意味では、多くのトラクターは特殊車両に該当せず、いろいろな作業機をつけたりして、公道走行が可能になっているということでございます。

以上です。

○岩下座長 ありがとうございます。

国交省さん、お願いします。

○植田課長 特殊車両の許可が必要な台数というのは、先ほど農水省さんがお話しされたような台数なのだろうと思います。

それから、大型特殊免許の実態でありますけれども、こちらは、警察庁さんのほうになります、ちょっと私どもで今、把握しておりませんが、先ほどの御指摘も踏まえて、そういうものが分かるか、分からないか分かりませんが、そういう視点で、この制度のことも必要かなと思った次第であります。

あと、使い勝手のところは、先ほどの御回答と同じでありまして、やはり我々が、今の実態をしっかり把握する中で、どういったところを改善していかなければいけないのか、今日も具体的な意見を頂戴していますので、年内を目途にヒアリングを行いまして、その結果を、この年度末の措置に反映させていきたいと考えているところでございます。

○岩下座長 青山専門委員、いかがでしょうか。

○青山専門委員 ありがとうございます。

農水省の方の130万分ですから、120万台は特殊が要らないということですね、その辺りのアナウンスというのは、どうやっていらっしゃるのかな、十分に農家の耳に届いているかどうか、少し補足していただければありがたいです。

○岩下座長 農水省さん、お願いします。

○安岡審議官 前回、平成30年のときの規制改革で、トラクターに、いろいろ作業機をつけて走行できるようになり、これに関しては、できるだけ分かりやすいパンフレットなどを準備して、いろいろ周知をしているところでございます。今回は、大型特殊に該当するものが必要な部分で、大規模な農家さんが中心になってきますので、法人の方々が主になりますから、そういったルートで引き続き周知をやっていきたいと思っております。今後、やはり国交省の皆さんの取組と一緒に、ここは進めていきたいと思っております。ありがとうございます。

○青山専門委員 よろしく願いいたします。ありがとうございました。

○岩下座長 ありがとうございます。

続きまして、佐藤委員、お願いいたします。

○佐藤委員 よろしく願いいたします。

まず、1つ素朴な質問になるのですが、地方行政のオンライン化という観点から、先ほどから何度も出てきていますように、4割がオンライン申請できていないということですが、それは、農業の特殊車両だけではなくて、恐らくほかの特殊車両もそうなのかなと思ったので、例えば、国道以外を使っている地方管轄の道路だけを使っている、そういう普通の特殊車両、工事用の、ああいうものもオンラインができないので紙申請になっているのですか、これは素朴な疑問です。

あと、農業車両についてオンライン申請がなかなか進まない理由として、未収録道路、要するに田舎道ですね、田舎道がなかなかオンラインで記載できないという話だったと思うのですが、もともとの申請をさせる目的は、安全性と道路の保全ということであれば、申し訳ないけれども、田舎道であれば、もともとそこまで人が通っているわけでもないし、申し訳ないけれども、あまりメンテナンスするというニーズが、そこまであるかと言われると分からないので、こういったところは、もう少し簡素な対応ができるのではないかというのが、オンライン申請の普及という観点からのコメントです。

もう一つ、これは、副大臣もおっしゃっていましたが、エリアとか時間を限定した形での包括的な許可というの、これはあってしかるべきではないか、これもまた同じことで、結局、ある程度安全性が担保されている、あまり人が通っていない場所でなければ、そういう包括許可というのが1つの視野になるかなというのと、恐らく、これは邪推ですが、許可を申請する人は、意外と正直者で、意外と許可を得ないまま使われているとしたら、かえってそっちのほうが安全性を損なう行為にもつながりますので、その辺りは検討をいただけたらと思いますが、いかがでしょうか。

○岩下座長 国土交通省さん、いかがでしょうか。

○植田課長 まず、最初のオンラインシステムが導入されていないということにつきましては、これは農耕トラクターに限った話ではありませんで、特殊車両通行許可制度の申請を、あらゆるトラクター以外のトラックですとか、セミトレーラーですとか、何を申請するにしても紙で申請せざるを得ないというのが4割の自治体でございます。

それから、審査の必要性、国道ではないような道路であるから、構造の保全や交通の安全、そういった観点から審査をしなくてもいいのではないかという御指摘であります。まず、一般的な制度の趣旨から申し上げますと、やはり道路法上の道路、公道であります、不特定多数の者が利用する道路でありますので、直ちに交通量の多寡だけをもって、そういう確認が必要ではないということは、なかなか難しいのかなと、今の時点では思っておりますが、先ほど申しましたように、アンケートでも、どこを通っていますか、どのぐらいの距離を走っていますかという質問もしていますので、そういった実態を踏まえて、今の御指摘の観点からの制度の必要性も検討する必要があるのかなと思っております。

ただ、一方で、先ほどアンケートの問の5でありますけれども、公道走行時の事故の経験というものをお尋ねしたところ、まだ、ざくっとした集計でしかありませんけれども、やはり3分の2ぐらいの方々には事故を起こした、もしくは、いわゆるヒヤリハットというような形で危険を感じたという御回答もいただいておりますので、そういった観点から、やはり安全に走行できるかということは、我々というか、各道路管理者がということになりますけれども、確認する必要性というのものもあるのではないかと思っております。

その辺は、繰り返しになりますけれども、今の走行実態を見ながら、そういう観点も含めて検討していきたいと思っております。

それから、副大臣もおっしゃられていた、包括的な申請許可の仕組みでありますけれども、もちろん申請する側からすると、そういったほうが、負担が軽くなることは理解するところでありますけれども、一方で、やはり個々の道路について、先ほど申し上げたような観点から、やはり審査はすべきであろうと、今の時点では思っております。

そうなりますと、そのエリア内にあるあらゆる走行経路について審査をするようになりますと、今度は行政側の負担というのも相当大きくなってくのではないかということも危惧されるところであります。その辺、行政側の事務手続と、申請者側の負担の軽減という均衡を見ながら、そういったことの必要性も検討していきたいと思っております。

以上であります。

○岩下座長 佐藤委員、いかがでしょうか。

○佐藤委員 ありがとうございます。

2点ほどで、1つは、さっきの田舎道の未収録路線の申請について、紙ベースとオンラインベースで、ある程度イコールフットイングしてあげないと、紙だと比較的簡単にできるけれども、オンラインだと、ちょっとややこしいということであれば、それはちょっと違うのかなという気がする。

どの道、紙とオンラインとイコルフットィングでやるというのは、あらゆる許認可においては原則だと思いますので、そこは検討いただければと思います。

さっきの包括化であれ、今、申し上げた未収録路線の簡素化であれ、どういう現場を想定するかだと思うのです。つまり、確かに御指摘のとおり、危ない場所もあるかもしれないけれども、多くは、要するに周りが農場だったりするわけですので、基本的には農業の方々が行き来して、たまに人が通るぐらいという場所であれば、やはり安全性というところに対する配慮、安全性を憂慮する事態、そこまではないだろうということになりますし、確かに道路法の道路というときに、全ての道路、我々が日頃見ている東京の道路ではないわけですので、そこは、やはり現状を踏まえた上での対応というのは、あつてしかるべきかなと思いました。

以上です。ありがとうございました。

○岩下座長 ありがとうございました。

では、続きまして、御手洗委員、お願いします。

○御手洗委員 おはようございます。皆様、御説明をいただき、ありがとうございました。よく分かりました。

私も気仙沼にいて、日々車を運転しておりますので、トラクターが前をたまに走ったりするのですけれども、徐行が必要になって、何となく渋滞するとか、目の前を横断している道路から左折でトラクターが入ってきて、自分が停車していたりすると、アタッチメントが車に当たらないかと少し緊張したりするということは確かにありますので、許可時にスペックを確認する必要があるということと、スペックと道路状況をあわせて確認し許可する必要があるという事情は、一市民としてもよく分かるところであります。

一方で、農業者さんのおっしゃられる手続きの煩雑さということもそうなのだろうなと想像がつくところで、お話を伺っていて、特に規定の書式に合わせてスペックを実測して記入したり、諸元表から転写したりということが煩雑で面倒なのだろうなと思います。

また、そこが車両所有者の方の申告ベースになると、実測ミスなども起こり得るのではないか、申告者の方の記入してきたものを自治体の管理者の側で判断するということだと、ミスも起こりやすくなるのではないかと感じているところです。

これは、初歩的な質問で非常に恐縮なのですが、車両のトラクターの種類ですとか、アタッチメントというのは、オーダーメイドではない限り、大体の場合では、型番でスペックというのは特定できるのではないかと思いますのですけれども、基本的には、紙での申請であろうと、オンラインであろうと、車両とアタッチメントの型番を申請して、実際に自分が保有している車両のアタッチメントがそれであるということが証明できるように写真を添付すれば審査してもらえるとというふうに設計できないものでしょうか。

やはり、各自治体の道路担当者にとっても、今、トラクターの件数は、多分、そこまで多くないので、たまに出てくる申請書をベースに自分で調べるというのも大変だと思うので、これは国交省さん、お手間かもしれないのですが、型番ごとにスペックをまとめ

た資料などを中央で作って、それを各自治体の道路管理者が参照できるようにすることはできませんでしょうか。

また、このアタッチメントが、例えば、こういう道路幅の道路だと、左折時、右折時に事故が起こりやすいので注意ですといったことも書いて、自治体の担当課が参照できるようにする。基本的に農業者は、型番と写真だけ提出すればよいようにすると、そういう環境設計というのは、できないものでしょうか。

○岩下座長 国土交通省さん、お願いします。

○植田課長 ありがとうございます。

委員のおっしゃっているイメージと合致しているかどうか分かりませんが、今、農業従事者の方から、実際にトラクターのことが分からない場合には、カタログを提出してもらうことで審査をするという仕組みは、既に導入しているところであります。

それから、類型化的な観点からいきますと、先ほどの回答の3ページのところに書かせていただきましたけれども、右側のaの後段のところ、現在、農業機械工業会に、いわゆるトラクターの軌跡図、幅の広い車が交差点を曲がり切れるかなどというのは、実際に走った軌跡がどうなるかという軌跡図を提出してもらって審査をするようなことがあるわけでありましてけれども、これを今、個々に提出してもらう場合が多いわけでありましてけれども、これをある程度類型化した、何メートル未満から何メートルまでのものだったら、この軌跡図でいいですよみたいなものを作って、それを道路管理者で共有することによって申請者に負担を軽減するような取組を、今、進めているところであります。これらにつきましても、年度末に向けてできることは実現していこうと考えております。

その他も、何度も申し上げておりますけれども、これから農業従事者の方々からいろいろな意見交換をする中で御提案が出てくると思います。そういったものについても、一つ一つその実現性については検討していきたいと思っております。

以上であります。

○御手洗委員 ありがとうございます。

今のお話からすると、先ほど株式会社Ka1m角山さんの要望の中に出ていた、申請においてはカタログ添付をすればよく車両諸元書類などの記入提出は廃止する、というのは、実現されているということでしょうか、それとも、これは自治体に対してカタログでもいいですよという言い方をしているので、現実的には、ほとんどの自治体では諸元表を書類に記入させているということでしょうか。

○植田課長 先ほどの齋藤様のメモの中で、中段のほどに、今年6月に国交省から通知が出ているけれども、まだ、十分ではないと、6月に出たけれども、まだまだそれが現場できていないという御説明がありました。私どもとしても、これは周知不足かなと思っておりますので、改めて、ここに書いているとおり、通知をまた改めてしなければいけないかなと思ったところであります。

現場が、それをしっかりとやっていないかもしれないと、これを見て思ったところであ

りますので、改めて、そういうことを周知していきたいと思います。

○御手洗委員 分かりました。ありがとうございます。

○岩下座長 ありがとうございます。

では、続きまして、南雲専門委員、お願いいたします。

○南雲専門委員 ありがとうございます。

今、御手洗委員がおっしゃられたことと、ほぼ同じなのですが、オンライン申請の様式を見ると、紙で入力、紙で記載するものをオンラインでもう一回入れ直すに等しいようなフォーマットになっているということなので、これは便利になったのかと言われると、なっていないと感じる人が多いのは自然だろうなという気がします。

やはりワンスオンリーとかワンストップショッピングといいますけれども、データが後ろにもう用意されていて、選ぶだけ、もしくは写真を撮ると自動判定で、どの型番なのか、どの寸法なのかというのが、もう記入されるというようなとこまで持っていかないと、やはりこのデジタル化の心理的な壁というのは越えられないというのは、もうテーゼでありますので、そこを徹底していただくという発想の転換のところから入っていただくほうがいいのではないかなと思います。

今、時代はもうデジタルツインの時代になっていまして、いろいろなものを使って、立体的にこれが安全なのかどうなのかということシミュレーションしてAI判定をするという時代になっているのに、紙でやっていたものが、手入力に変わっただけという段階だと、なかなかそういうところには手が届かないということかなと思います。やはり、デジタル化時代は何なのかということから立ち戻っていただいて、そのためのオンライン申請の在り方というところをもう一度考えていただくと。

オンラインをする前の段階でアンケートを取っても、そういう世界では見えないのです。ですので、これは、やはり作るほうがそこまで配慮するというのがポイントかなと思います。

以上です。

○岩下座長 国土交通省さん、いかがでしょうか。

○植田課長 ありがとうございます。

私ども、この規制改革の目的は、オンライン化を進めることと言うよりも、やはりいかに農業従事者の方々の負担を軽減するかと認識しておりますので、今、先生がおっしゃったようなオンライン化をしたのだけれども、むしろ、かえってより負担が増えているのではないかというような本末転倒なことにならないように、本来の目的をしっかりと見据えながら、一方で、できることと、できないこともあります。常に農業者の方々の負担を軽減するという視点を忘れずに、取り組んでいきたいと思っております。御指摘ありがとうございました。

○南雲専門委員 ぜひ、そういう形でよろしくをお願いします。小出しにするとかえって全員の負担が増えるということもありますので、どこかの段階で、ある程度のジャンプと

いうところも考えた上で、支援体制も考えた上で、デジタル化ということをやっていたらなければなと思います。

以上です。

○岩下座長 ありがとうございます。

続きまして、小針専門委員、お願いします。

○小針専門委員 小針です。御説明ありがとうございました。

3点あるのですが、1つは、農業者への周知徹底というときに、基本的には、まず農業者が知らなくてはいけないのですけれども、実際にこの申請が必要になる機械が限られているので、そうすると、販売店も限られていると思うのです。

ですので、農業者にというよりは、実際それを販売し、自動車で保険を入らなければいけないみたいな話は、ディーラーさんが説明するという感じになるように、農機具の販売店の人に、ちゃんとこういう形でやらなくてはいけないのだということをきちんと説明することがサービスの一部分みたいな感じになっていくほうが、対象が限られているし、すでに持っているものも、大抵そういうところを買っているのが多いと思うので、農業者直接というルートも必要ですけれども、そういう形の周知徹底も1つあるのではないかなと思いますが、いかがでしょうか。

あと、農道と公道の違いをちゃんと理解していないということ自体がそもそもあって、これは両面ありまして、農道のほうに勝手に一般車両が入って行って、農耕の邪魔になってという課題もあるわけですが、この規制をきちんとやっていくという上で、その認識の徹底みたいなことも必要なのではないかなと思っています。

3点目は、農耕の作業機は、すごく大きな距離を動くわけではないので、電子地図的なもの、電子がいいのか、今の段階で紙がいいのかというのはあると思うのですけれども、大体どこを通過して、どういうところは申請が必要なのかみたいなことが、地図で農業者が認識できて、それが情報として固まって電子地図上に危険場所などが記録されて市町村にも情報が集まってくれば、それが申請のときの簡素化等にもつながるのではないかなと思うのですけれども、その辺り、そういう面でのメンテナンスというか、整備というのは、どうなっているのかというのを教えていただければと思います。

以上です。

○岩下座長 では、国土交通省さん、お願いします。

○植田課長 ありがとうございます。

3点ございました。まず、農業従事者への周知のやり方として、そういう販売メーカー、ディーラーの方々との連携みたいな御指摘だったかと思います。

現在、私が承知していないだけかもしれませんが、そこまでのことはやっていないのだろうと思っています。

一方で、先ほどもアンケートの問の6などで、特殊車両通行許可制度の認知度を聞いたところ、半分強ぐらいは知っているけれども、あの方々は知らないみたいな結果も見え

てきていますので、周知の仕方というのは、御提案も踏まえまして、もちろん、農業従事者の方々にしっかりお知らせするということが基本なのかもしれませんが、ほかの方法についても検討してみたいと思います。

それから、農道と公道の区別がつかないという問題、これは、なかなか難しいのですが、お聞きすると、やはり、農道であるということ、どれだけ現地でやるかというのは、その農道を管理する方々のほうで、どうやっているか、私は分かりませんが、農道、公道、基本は、私たちは公道のほうを管理する側として、そこのところはしっかりやるわけでありまして、ここは農道ですよというお知らせの仕方もあるのかもしれないと思いましたので、ちょっとそこは勉強をしてみたいなと思いました。

3番目のお話も、似たような話かもしれないと思って聞いていたのですが、一度許可したり、審査したところであれば、同じような車なら、もう通れるのではないのかなみたいな御指摘だと理解したのですが、そういう理解でいいですか。

○小針専門委員 そうですね、将来的には、どこを通っているかが、既に記録で、市町村の地図に残っているのであれば、それで情報は分かるので、それによって新しく申請するときに地図をもう少し生かせる形にすることで、簡素化につながるのかというところを、ちょっとお伺いしたいと。

○植田課長 多分、もう少し考えてみますけれども、申請する方のほうからは、やはりどれぐらいの大きさのものが、どこを通りますというのは、入れてもらわなければならないと思いますので、すみません、あまり簡単に考えたわけではないですが、負荷は減らないのかなと。

一方で、自治体側の審査をする側からすると、過去にそういうものが通ったという実績があれば、審査は軽減されると思いますので、結果的には、許可にかかる期間が短くなって、申請者の方々にも、その効用は還元されるのかもしれませんが。

そういう意味で、先ほど一橋大学の先生でしたか、収録経路とか、未収録経路というお話がありましたけれども、私ども、過去に申請があつて審査をした経路というのは、できるだけデジタル化して収録しておこうという取組を、これは、トラクターだけではなくて、あらゆる特殊車両が通行する許可に当たって、通行の多いところはデジタル化していこうという取組もしておりますので、そういう複数通るようなところであれば、そういう形で、経路をデジタル化することによって、審査期間を短くするとか、そういうことはできるのかなと思った次第であります。

○小針専門委員 ありがとうございます。

○岩下座長 どうもありがとうございました。

では、林専門委員、追加でしょうか、お願いします。

○林専門委員 ありがとうございます。

今、小針専門委員からお話のあった移動データを活用してという文脈で捉えますと、先ほど南雲専門委員もおっしゃられたように、現在では、今まで役所がやられていたような

やり方ではなく、私は散歩アプリなども使っているのですけれども、自分の移動したところがぱっと画面に青線が出たりとか、いろんなアプリケーションが、みんながもう使っている時代ですので、そういったものも、今回、作り直していただくオンラインシステムのユーザーインターフェース改善の中で、取り入れていただくということで、かなり申請作業は、一般の方がスマホでピットできるようなレベルまでいくことを、ぜひ目指していただければと思います。よろしくをお願いします。

○岩下座長 今のはコメントで、御回答はよろしいですか。

○林専門委員 取り組みますと言っていたけるとありがたいと思います。

○岩下座長 分かりました。では、国交省さん、お願いします。

○植田課長 取り組みますとまでは、それはできないかもしれませんが、一般的にあるいろんな技術をしっかり勉強しながら、使いやすいものに取り組んでいきたいとは思いますが、一方で、ちょっと恥ずかしいですが、役所というのは、セキュリティとか、そういうことを気にするセクションもありますので、市販されているものが、そのまま国のシステムに導入できるかどうか、そういう観点が必要になるかもしれないことは、御理解いただければと思います。

○岩下座長 どうもありがとうございました。

それでは、この討議は、以上で終了させていただいて、本日の議論を踏まえまして、農耕トラクターの公道走行に関する手続の簡素化について、座長としてコメントをさせていただきます。

そもそもこの議論自体は、今回のセッションの前の農林水産ワーキング・グループで、かなり議論をさせていただきまして、その結果、規制改革推進会議の閣議決定等にも織り込んでいただいた話でございますので、これについて、特に国土交通省さんが、真摯に取り組んでいただくということは当然のことだと思います。

先ほど、御担当が代わられたのかもしれませんが、実際の現場の方々の御意見を、今、初めて聞きましたみたいな御発言があったのですけれども、同じ発言を前回の会議でしていただいていますので、その意味では、今聞いたのでは、やはり困るので、きちんとこの会議でどういう議論があって、何が問題で、どこを改善してほしいと言われているのかということについて、きちんと国土交通省さんには認識していただきたいと思います。

とりわけ、道路法に基づく特殊車両通行許可という制度自体が、もともと農耕用のトラクター等を想定したものでは、多分ないのだと思うのです。基本的には、大型のトレーラー等が公道をどんどん走るというところについての特殊なルールなのであって、圃場で主に使われるトラクターが、圃場をまたいで使われるために、たまたま公道を一瞬通過するというところについての申請であるとする、多分、過去においては、それほどそういうケースも多くはなかったでしょうし、実際、申請も多くはなかったのだと思います。それが実態だと思うのですが、徐々にそうではない状況が出てきています。

先ほど、小林副大臣からもお話があったとかり、農業の成長産業化ということは、今、

国に課された課題ですので、過去にはそういう問題がなかったからといって、取り組んでこなかったことを、取り組まなくていいということでは決してないのであって、これは国土交通省さんの重要な任務として、きちんと取り組んでいただきたい。

その上で、今、社会全体で、国に対して求められているデジタル化であるとか、行政の簡素化であるとか、様々な要請をきちんと背負った形で、自治体とともにこの問題に取り組んでいただきたいと思います。

その意味では、手続の負担とかオンライン申請の課題に関するヒアリング調査を年内に実施するという事になっておりましたが、何となくヒアリング調査の項目を見させていただきますと、知っていますか、やっていますかみたいな形で、何か問い詰められるような、警察の方から、おまえ交通違反をしていないだろうみたいに言われるような内容に見られるのですけれども、もう少し農業者の方に歩み寄っていただけませんか。この問題は、そういう態度でないと、公道を通るのを許してやるぞ、書類を持ってこいみたいなお上体質のことをやっていたのでは、問題の解決にはなりません。これは、国として課題として挙げていることですので、ぜひ、その辺の考え方を改めていただいて、国土交通省さんには、真摯に取り組んでいただきたいと思います。

その上で、年内をめどに調査結果を取りまとめるようにしていただきたいと思います。

本日は、農業者の方々から、大変切実な御指摘をいただきました。現在の特殊車両通行許可制度は、残念ながら、農業者の方々には置き去りにされていると断言したい状態だと思います。農業者の方に寄り添うということは非常に大事なことです。申請の在り方そのものについて、ぜひ見直してください。一括処理の許可ができるようにするとか、あるいはカタログの添付のみにする、諸元の記入であるとか、道路の形状であるとか、カーブのときにどの範囲であるとかということ、いちいち記入させようとするのは、それは従来の発想であって、農業者の要望に対応していくための解決策にはならないと思いますので、その意味では、例えば、とりわけ、先ほど田舎道という話がありまして、農道という話もありましたが、実際の道路法上の要請があるから、こうなのだという事情は分かるのですけれども、より上の要請というものが、私はあると思っていますので、そういうものにのっかって、例えば、エリア時間帯を限って、包括的に許可をするなど、より手続の簡素化をして、実際に農業者の方々が法律違反を犯すことなく、圃場をまたいだ形での対応ができるようにということをお願いしたいと思います。

その上で、手続の完全オンライン化を進めていく上でも、最小限の申請内容とするような、先ほど南雲専門委員からもあった、1回の入力で全てが進むような形のものになって、何度も入力することはさせないようにしてほしいということです。

最後に、特殊車両申請システムについては、以前、私は実際に使ってみました。国交省さんの方は、本当に使ったことがあるのですかという感じなのですけれども、申請手続を挫折する方が大勢出るのがよく分かります。あの状態で農業者の方にいきなりやれと言われても、それは無理な話なのでありますので、農業者の視点からユーザーインターフェー

スを改善していただきたいということは、かなり具体的に前回、この会議でお願いしております。

残念ながら、先ほどの資料1の中では、そういう要望があったにもかかわらず、このオンラインの申請システムの見直しを検討するという閣議決定に対して、オンラインシステムのところについては何もやっていないという書き方になっています。

それではいけないのであって、きちんとこういうトラクターを想定した選択メニューの追加、あるいは未収録路線のオンライン環境ができるようにしよう、あるいはそういうことを議論しなくても済むような制度的な改善等々を確実に実行していただきたいと思えます。

私からは、以上でございますので、国土交通省さんには、よろしく対応をお願いいたします。

○岩下座長 では、金丸構成員、御発言をお願いいたします。

○金丸構成員 デジタル改革、規制改革、行政改革三位一体で推進する役割を担っているデジタル臨調の構成員の立場としてコメントさせていただきます。

本日の議論、すごく重要なことございまして、農業者が散在する圃場間をトラクターで移動する際に、農機等をいちいち着脱することなく公道走行できるというのは、本当に極めて重要な、議論だったと思えます。

特に、農業の現場の方々からもありましたけれども、集約した合計の面積というのは大きく見えても、かなり分散した圃場を保有なさっておられる農業者が多くて、一日の作業の中に占める移動時間というのが、実は日本の農業の現場の生産性向上を、ある意味では阻害しているということで、この移動時間を効率よくするというのは、これは国として協力をすべきテーマだと思っています。

令和元年のときは、道路運送車両法等の法規制に違反することなく、農機等を装着、牽引したままでトラクターが公道を走行できる枠組みが構築されました。一步前進してよかったですと思います。国交省の皆様も御協力ありがとうございました。

しかしながら、今日の議論にあったように、一定の重量、寸法を超えるトラクターに対して、一律で特殊車両通行許可制度が適用されている現状は、農業者の現場実態と大きく乖離しているというのが、今日の共通の皆さんの御認識だったのではないかと思います。

果たして、本当に建設機械と同等の手続が必要なのでしょうか。アナログで煩雑な手続のままでは、生産現場にしわ寄せがいくだけで、農業の発展やサステナビリティを阻害しかねません。

国交省と農水省は、現場実態に即して、農業者の負担を極力軽減したシンプルな手続となるよう、早急に申請の在り方を根本的に見直すべきだと思います。

その上で、デジタル技術を駆使し、農業者が申請しやすい環境を整備していかなければなりません。農業者の目線でユーザーインターフェースや申請プロセスを改善しながら、必要なシステム改修に着手し、手続の完全オンライン化を目指すよう、強くお願いいたします。

ます。国交省の前向きな取組を期待しております。

以上でございます。

○岩下座長 どうもありがとうございました。

それでは、議題1につきましては、以上とさせていただきます。

皆様、どうもありがとうございました。議題1の関係者の皆様は、ここで会議から御退室ください。

(ヒアリング者入替え)

○岩下座長 それでは、議題2に入らせていただきます。

議題2は「林業の成長産業化に向けた改革について」です。

本日は、ホイール型林業機械の導入促進のための規制の見直し、及び大型林業機械の走行、運搬に係る手続の見直しについて、農林水産省、国土交通省及び警察庁からヒアリングを行います。

また、現場から見た高性能林業機械の課題についてお話をいただくべく、佐藤木材工業株式会社常務取締役、佐藤健右様に御出席をいただいているほか、経済活性化ワーキング・グループより、井上専門委員にも御出席いただいております。

発表者も多くいらっしゃいますので、資料の説明に当たっては、時間を厳守いただきますよう、お願いいたします。

それでは、まず、農林水産省様より8分程度で御説明をお願いします。

○天羽長官 林野庁の天羽でございます。

高性能林業機械の自走・輸送の円滑化、資料2-1を説明させていただきます。

まず、めくっていただきまして2ページでございます。

「高性能林業機械」と書いてあります。これは従来型のチェーンソーなんかには比べまして作業の効率化、身体への負担の軽減といったようなことで、性能が著しく高いと。昭和60年頃から開発・普及が始められていて、以下のような様々な大型の機械があります。

結構値段も高いのですけれども、林業界、山側の人材不足の中、若者に入ってきてもらう、また、労働災害を軽減していくというために、この導入は不可欠だと考えています。

一番左、ハーベスタと言いまして、木を切り倒す、枝を払う、玉切りといいまして、4メートル間隔とか、一定の間隔で切っていく機能を持った機械です。プロセッサも枝を払って、区切って切っていくという機械。フォワーダというのは、これは切った木を運んで土場といいますけれども、下のほうまで持っていく機械です。あと、スイングヤーダとか、タワーヤーダというのがあります。

3ページを御覧いただければと思います。

原木の生産と流通を取り巻く現状ということで、左上にありますとおり、いつも申し上げますけれども、我が国の人工林は本格的な利用期に入っています。

その下にありますとおり、いまだに諸外国に比べまして、林道とか作業道を合わせたトータルの路網の密度が低いということで、原木を生産して運び出すコストが高い状況にあ

ります。

こういう中で、林道など路網の整備を進めてきています。高性能林業機械の導入も進めてきております。

右下にありますとおり、高性能林業機械の台数ですけれども、全国で1万台を超える状況になっています。

一方で、右上のグラフにありますとおり、人工林資源は高林齢化しています。山に立っている木が太くなって、高くなってきています。こうやって太くなった木を安全に切って効率的に処理するためにも、高性能林業機械の役割が重要と考えています。

特にヨーロッパは林業先進国ですけれども、ヨーロッパで普及しているような走行性能の高いホイール型の林業機械、後でまた御覧いただきますけれども、20トンぐらいある大型の機械についても活用が期待されています。

1万台の内訳がどうなっているのかというのが右下のグラフでございます。

4ページを御覧ください。

ホイール型の林業機械などについてまとめたものでございます。我が国の林業機械、現状、上の段にありますとおり、一般的な建設機械の油圧ショベルのように、足の部分、走行部にベルトがついているクローラ型と言われるものが主流になっています。

一方のホイール型というのは、タイヤで走る機械でございます。欧米では、このホイール型が広く使われているということで、走行性が高く作業能率もいいという評価になっています。

このホイール型のフォワーダが公道走行できますれば、木材の運搬などを効率化することが可能と考えています。

4ページ中段にありますとおり、林内でハーベスタが木を切って、4メートルぐらいの間隔に切った木を、また分割して、その丸太をそのままフォワーダという運搬車に積み込んで、公道も一部走って、大型トラックに積み込むといったようなことを一気に行うことができ、丸太の積み替えの回数を減らすことができるようになるということでもあります。

さらに、数か月ごとに作業現場を移動するとき、トレーラーで機械を輸送しなくてよくなるということにもつながるわけでもあります。

ただし、一番下に現場における課題とありますけれども、左下の機械のようにナンバーを取得して公道を走らせたかったけれどもできなかったとか、右下の写真、ちょっとこれは見にくいですが、機械を輸送する際に、これはトレーラーに載せているわけですが、高さ制限をクリアするためにタイヤを外した状態でトレーラーに載せたといったような苦労の声を聞いているところでございます。

5ページを御覧ください。

大型の林業機械を活用されている林業者や、機械メーカーなどから改めてヒアリングを行いました。

1番でホイール型の公道走行の円滑化。2番で輸送の円滑化ということでもあります。

事業者の声といたしまして、1番の(1)の右のところですがけれども、小型特殊自動車に位置づけてほしいという意見、森林組合の意見です。

それから(2)にありますとおり、2つ目のポツですがけれども、海外製の機械のナンバー取得の際、警告灯等の類が取り外し可能であるといったようなことでナンバーの取得が駄目だったと。

一方、林業現場では警告灯の類は容易に壊れてしまうといったようなことで、取り外し可能であることも重要なのだというメーカーからの声。

それから、どのような措置をすれば車検に通るのか、基準を明確にしてほしいといったような意見がございました。

2番の(1)のところでは、これも右側のポツでありますけれども、大型の林業機械を現場で搬送するために必要な許可手続が煩雑で、ユーザーが大型機械の導入をためらう一因になっていると。メーカーもサイズの制約によって、ユーザーが望む仕様を満たす機械の開発が困難になっている。

2つ目、高さ4.3メートルを超える場合は、申請時に道路の写真や現地調査確認書など、必要な書類が増えて手続が煩雑といったような意見がございました。

私からの説明は以上ですが、参考資料として、7ページ以降に、クローラ型とホイール型の違い。それから、私どもの整理ですがけれども、8ページで各種法令の整理、9ページでは事業者の要望の例、10ページでは林業機械が移動する経路の例、11ページでは農業機械と同じように扱ってほしいという機械の例、12ページは輸送に当たっての手続の明確化を希望する例、13ページはナンバー取得の希望があった機械の例などをつけてございます。後でまた必要に応じて参照をさせていただきます。

以上です。

○岩下座長 どうもありがとうございました。

それでは、続いて、国土交通省より6分程度で御説明をお願いいたします。

○野津次長 国土交通省の自動車局次長の野津と申します。

本日は、道路運送車両法における林業機械の位置づけにつきまして御説明をさせていただきます。資料の2-2になります。

まず、車両法の概要、1ページ目に基づきまして御説明いたします。

この法律では、公道等を走行する車両について、その使用実態や大きさ、重量などを勘案しまして、安全性の確保等を目的として定められております。

具体的には、①から④にあります自動車の登録、保安基準、点検整備、検査といったようなことが規定されてございます。

スライドの中央にございますけれども、主な規定事項のうち、枠内に記載しておりますけれども、大型特殊自動車につきましては、この①から④全てが適用されておりますけれども、小型特殊自動車に対しましては、②と、それから③の定期点検整備・整備事業といったところが除かれた形で適用されるということになってございます。

スライドの下段になりますけれども、この法律で定められている車両は、自動車、トラック、バイク、原付といった移動を主たる目的とした乗り物に限らず、特殊作業を目的とした移動可能な建設機械など、多種多様な車両が対象となっております。

次に2ページ目にまいります。

制度についてよりイメージがしやすいように、一般的な自動車を例に、車の設計、製造過程、使用といった流れで御説明いたします。

車のライフサイクル全体にわたって保安基準への適合性を担保するために、まず、設計、製造段階に関しましては、国際調和の図られた保安基準を策定しまして、国が型式の認証を行う。

それから、使用過程におきましては、新規検査、登録を受けて、その後、点検整備を適切に行っていただきながら、継続の検査、いわゆる車検でございますけれども、これを受けていただくということになってございます。

また、設計、製造に起因するような不具合が、欠陥があった場合には、リコール制度によって対応するということになってございます。

スライドの3に移ります。

自動車には様々な用途、使用方法がございまして、それらに応じて大きさ、構造、性能が異なっております。

車両法では幾つかの種別を定めまして、種別ごとにそれぞれの特性に応じた安全対策を求めています。

作業装置を備えまして、一定の場所において作業を行うことを主たる目的として製作された自動車を特殊自動車と位置づけております。

特殊自動車は、特殊な作業を行うことを主目的としながらも、他の自動車や歩行者の存在する公道を走行するため、車両の安全確保と環境保全の観点から、保安基準の遵守を求めています。

そして、保安基準に適合するよう大型特殊自動車の場合には、定期的に点検整備をしていただき、また、車検を受けていただくようになってございます。また、リコール制度の対象にもなっております。

一方、特殊自動車の中には、車両の大きさ、重量が小さくて、速度が遅い自動車が存在いたします。これらは作業場間の移動が主で、公道走行する機会が少ないために、安全確保上の観点から課題性が小さいと判断できますので、保安基準適合性を使用者の自己責任に委ねまして、定期点検整備等を対象外としても差し支えないということで、道路運送車両法の3条におきまして、小型特殊自動車と区分してございます。

次にスライド4に移ります。

農耕用トラクターなどの農耕作業用自動車は、農作業を行うことを目的として作られるものです。

そのため、農場内で移動しながら作業する操作性の観点から、車両の大きさなどは実態

として限定されてございます。

また、運行形態は、農作業のための農場への短距離移動が主体でございまして、走行する公道は専ら農道となります。

したがって、平たんで見た見晴らしもよくて、交通量が少ないところを運行するものでありまして、混合交通で運行されるということは、比較的少ないということでございます。

そのような背景を踏まえまして、既に全国で大量に長年使われた実績がございましたので、事故の蓋然性ですとか、事故時の加害性は低いと判断いたしまして、現在は小型特殊自動車という取扱いをしてございます。

なお近年、日本全国で見ますと、追突事故などの実態が見受けられてきておりまして、必要な安全対策の基準化などを農水省、関係団体と協力して検討を行っているところでございます。

スライド5にまいります。

現在の法令におけます大型特殊自動車の中の位置、形状として林内作業車が既に存在いたします。

今後さらなる普及が期待される高性能の林業機械は、機能性、効率性の観点で、大きさ、重量とも大型であることが基本であること。また、現状の林内等の決められた以外の一般公道を走行する場合に、大型特殊自動車の林内作業車に分類されます。

私どもが確認したところ、運行形態につきましては、林内で木材を伐採した後は、走行速度が時速に20から30キロ程度と遅い林業機械にて木材を公道で運搬するのは、あまり一般的ではありませんで、トレーラーに木材を積載して、製材所等まで運搬することが一般的であるとのことであります。

現状、フォワーダを含む高性能林業機械の国内保有台数は約1万台ございまして、うち大型特殊自動車として登録されているものは、林業作業車全て36台のみとなっております。

時間もありますので、最後に、まだ登録されているものが36台のみでありますので、これだけでは、主要な運行形態や使用環境などの実態はよく分からないと考えております。今後、このような林業機械を大量に普及する上では、公道走行における安全の確保は極めて重要であると考えております。

このため、今後、公道走行する高性能林業機械に対して適用する基準が、どういうふうにあるべきか、また適用される基準の明確化につきましても、実態やデータを踏まえながら、林野庁と一緒に検討していきたいと考えております。

国交省からの説明は、以上となります。

○岩下座長 ありがとうございます。

○植田課長 すみません、国土交通省でございまして、今、自動車局の説明をさせていただきましたが、続いて道路局の説明をさせていただいてもよろしいでしょうか。

○岩下座長 では、手短にお願いします。

○佐々木次長 すみません、道路局の次長の佐々木でございます。

大型林業機械の輸送に関する手続ということで、先ほどのセッションの特殊車両許可制度と少しかぶるところがありますので、そこは割愛させていただきます。

1 ページは飛ばしていただいて、2 ページ目でございます。

上の表は同じなのでございますけれども、下のところ、結局、大型林業機械が移動する場合には、重機のセミトレーラーを使います。恐らく、重機のセミトレーラーの許可件数につきましては、国が許可した実績としては、ありますように、令和2年度で約15万件と、審査日数につきましても約25日と減少傾向にあります。

次のページをお願いいたします。

申請の手続の流れでございますけれども、基本的には、オンラインのほか、窓口への持参とか、郵送等がございます。基本的に、経路に国道が含まれていれば、ワンストップでの対応しておりますし、また、都道府県、政令市も、それぞれ自分のところの管理する道路があれば、基本的にはワンストップで対応しております。

申請書類につきましては、申請書あるいは車検証の写し、それから通行経路などがございます。

道路管理者は、橋梁の構造上耐えられるか、あるいはトンネルの高さが障害なく通行できるかとか、あるいは交差点が曲がれるかみたいなことについて審査するという形になっております。

これらの手続につきましては、いわゆる重機セミトレーラーの場合も、普通の特車の許可も同じでございます。

次のページをお願いいたします。

すみません、字が小さくて見にくいのですが、申請書の欄のところ、車種区分のところにつきましては、重機セミトレーラーと記載していただきまして、積載貨物のところは、林業機械で書く場合とか、あるいは建設機械と書く場合とか、それは積載貨物を記載していただくという形になります。

次のページをお願いいたします。

5 ページ目は、これがオンライン申請システムでございますけれども、左側に書いていますけれども、一応、重機のセミトレーラーについては、申請車種として重セミというものを選択していただきまして、あとは、積載貨物のところには、林業機械であるとか、あるいは建設機械である等の積載貨物を入力していただいて、それで最後、右に行きますけれども、経路情報を入力していただくという流れでございます。

最後のページでございますけれども、これがオンライン申請システムにおける経路の入力方法でございますが、基本的には、交差点をクリックしていただいて、そうしますと、自動的に交差点名とか路線名が経路表に反映されるという形になっております。

一方で、未収録道路等もございますので、それは、右側のほうでございますけれども、未収録のほうは、実は画面上で、灰色で線が表示されますので、路線名とか、いわゆる道路の構造みたいなものは収録されていませんので、ここにつきましては、申請者が経路表

に路線名などを入力していただく必要がございます。

ただ、すみません、前のページに戻っていただきまして、※印に書いてございますけれども、紙の地図でのアップロードも可能でございますので、実は経路表に自分で線を引いていただいて、それでアップロードして申請するというやり方でも可能でございます。

すみません、以上でございます。

○岩下座長 ありがとうございます。

それでは、続いて、警察庁より5分程度で御説明をお願いいたします。

○新田審議官 警察庁でございます。

資料は2-4でございます。

初めに、1ページ目でございますが、制限外積載許可制度の概要について、御説明いたします。

車両の運転者が貨物等を積載して車両を運転する場合につきましては、政令において、積載物の重量、大きさ及び積載の方法について一定の制限が設けられております。そして、積載状況が当該制限を超えるときは、警察署長の許可を得ることで、当該車両を運転することが可能となります。これが制限外積載許可制度でございます。一定の制限の内容につきましては、後ほど御説明させていただきます。

手続の流れでございますが、制限外積載許可を受けようとする者は、必要事項を記載した申請書と、その記載内容を補足する資料を出発地を管轄する警察署長に提出する必要があるございます。申請書の記載内容を補足する資料につきましては、具体的には、積載方法の状況が分かる図面や写真等の資料や運転経路図となります。

申請を受けた警察署長は、提出された申請書等に基づきまして、車両の構造や積載物及び積載の状態並びに運転経路の道路交通状況等について確認をして審査を行います。

審査の結果、後写鏡の効用や当該車両の走行安定性等が確保できること、周囲の道路交通の安全と円滑に支障を及ぼすおそれがないと警察署長が判断した場合には、申請者に対して制限外積載許可証が交付されます。

なお、警察署長は、許可を与える際に、必要があると認めるときは、危険を防止するために必要な条件を付することができることとされております。

続きまして、制限外許可件数及び当該許可件数の推移について御説明いたします。

令和2年度の制限外許可件数は、全体で約23万5000件となっております。

なお、ここでいう制限外許可件数は、統計の便宜上、制限外積載許可、設備外積載許可及び荷台乗車許可が含まれておりますが、そのうち約9割は制限外積載許可件数であると考えております。許可件数の推移ですが、過去5年間で許可件数が最多であった平成30年度は、約33万6000千件となっております。他方で、直近2年間の許可件数は、年間で25万件前後となっており、過去5年間平均は、約29万件となっております。

なお、当該許可件数のうち、林業機械に係る許可件数についての統計はございません。

次に、制限外積載許可申請のオンライン化に向けた取組状況について御説明いたします。
警察庁では、令和3年6月から試行的な取組として、各種手続をオンラインで行うことができる警察行政手続サイトの運用を開始しております。このウェブサイトは、利用者がサイト上で申請に必要な事項を入力し、添付資料とともに送信しますと、各警察署に申請データが送信されるシステムとなっております。

申請様式についても、このサイト上でダウンロードすることができます。

これにより、利用者は警察署を訪れることなく申請を行うことができます。

制限外積載許可の申請につきましては、来年1月から、このサイト上でオンラインによる申請を行うことができるよう準備を進めております。

このサイトでは、試行的な取組として、制限外積載許可を要する行為のうち、定型なものや反復継続して行われるものを申請の対象といたしますが、今後、全ての申請や届出がオンライン上で行えるよう、本格的なシステムの構築に向けた検討を進めております。

最後に、2枚目でございますが、道路交通法施行令で規定されている自動車の積載制限について御説明いたします。

積載物の大きさのうち、その長さについては、自動車の長さとその長さの10分の1の長さを加えた長さ、すなわち自動車の長さの1.1倍を超える積載物を積載してはならないこととされており、その積載方法については、自動車の車体の前後それぞれから自動車の長さの10分の1の長さを超えてはみ出してはならないこととされています。

幅につきましては、自動車の幅を超えて積載してはならないとされており、積載方法については、自動車の車体の左右からはみ出してはならないこととされています。

高さについては、自動車に積載物を積載した状態で、地上からの高さが3.8メートルを超えてはならないこととされています。

なお、例外的に、都道府県公安委員会が指定した道路を通行する場合は、地上からの高さが4.1メートルを超えてはならないこととされています。

また、積載物の重量につきましては、自動車検査証に記載された最大積載重量を超えて積載してはならないとされております。

以上の制限を超える積載をして車両を運転する場合には、先ほど申し上げたとおり、車両の運転者は、制限外積載許可を得ることで、当該車両を運転することが可能となります。

なお、これらの積載制限の一部を緩和する方向で見直す検討をしており、現在、政令の改正について、意見公募手続を実施しております。詳細は資料2枚目下部を御覧ください。

警察庁からの説明は、以上でございます。

○岩下座長 ありがとうございます。

それでは、続いて、佐藤木材工業株式会社、佐藤様より、大変恐縮ですが、5分程度で御説明をお願いいたします。

○佐藤常務取締役 北海道の佐藤木材工業株式会社常務取締役の佐藤です。よろしく御願

本日は「海外製林業機械の運用と現状」といったタイトルでお話をさせていただきます。
では、1ページ目をお願いします。

当社の概要ですけれども、オホーツクの紋別市というところにありまして、現在の事業としては、林業、製材、集成材、チップ加工、割箸の販売といった事業を行っております。

次のスライドをお願いします。

当社の事業のうち、林業について若干詳しくお話しします。対象としている現場は、国有林、北海道有林、自社の社有林をフィールドとしまして、素材生産と造林を林業の事業として行っております。

抱えている問題点としては、これは一般的なお話と重なりますが、平均年齢が高いということ、それから、仕事としての危険度が高いということ、また、気の利いた人間の勘と経験による作業といったことで、まだ、結構勘と経験の世界が続いているといったこと、こういったことから、教育と機械化の推進ということが課題であると認識しております。下に書いてありますが、今から10年ほど前に、海外製の林業機械を導入しております。計6台導入しました。

次のスライドをお願いします。

具体的に、海外製の林業機械がどういったものかご説明します。1つは、ドイツのベルテ社のコンビマシんです。これは、右側に「クラムバンクスキッド仕様」と書いていますが、大きな爪がついていて、それに切った丸太を抱えて運ぶ機能です。もう一つ、同じ機械ですが、この爪を外してスティックを立てるとフォワーダとしても使用でき、二通りの機能を1台の機械に持たせています。これを3台導入しています。

その下、フィンランドのポンセ社の林業機械についてご説明します。1つはハーベスタです。ハーベスタという機械は、立木を伐倒して、枝を払いながらチェーンソーで切り分けて丸太を作っていく機械です。

もう一つは、フォワーダです。フォワーダは、この丸太にされたものを林内で切ったところから土場まで運ぶための機械になります。

次のページをお願いします。

こういった海外林業機械導入のメリットと現状ですが、海外製の林業機械は、書いてあるとおり、林業専用機として開発されています。ところが、一方で、国産の林業機械というのは、建設機械にアタッチメントを取りつけたものがほとんどです。ただ、このアタッチメントには海外製もあります。

こういった違いがありまして、海外製の林業機械を入れた効果としては、作業効率、安全性の向上ということが1つ挙げられます。また、今、求められている伐採量の増加といったことにも対応できます。また、その下に機械見学者の受入れと書いてありますが、当社が導入した海外製の林業機械を見たいという人も官・民双方で結構いらっしゃいます。そういった見学に対応していくことで、海外製林業機械の普及というものが進んで、現在まで、ポンセマシンを例に挙げますと当社に導入されている3台を含めて12台が国内に導

入されています。

また、これに絡んだ話で、昨日と本日の午後、北海道の旭川にある林業の専門学校の見学旅行がありまして、一日あたり20名から30名程度の見学者数で当社ポンセマシーン作業現場での見学案内を予定しております。

次です。

今後の海外製林業機械の当社の導入の計画なのですが、間伐が進んだ林分が大径化しているということ、また、需要・計画の両面から生産量・伐採量の増加が求められているということ、また、更なる安全性の向上も求められています。

そういった背景があって、現状としては、機械が小中径木向けの機械仕様であるということ、また、林業労働力の縮小、高齢化への対応ということで、大型の林業機械の導入の必要性が増しています。この現状に対応するため当社としてはベルテのコンビマシ、ポンセのハーベスタ・フォワーダを、今持っているものよりも、もう一回りか二回り大きいものの導入を令和4年度で計画しております。

次をお願いします。

では、こういった海外製林業機械の導入をするときの規制上の問題点と現状をお話しします。まず、大きな機械なので、現状は道路を走ることができません。そして、低床のトレーラーに載せて運搬をさせているのですが、今、持っている機械で大体ぎりぎりの状況で、ここからさらに大きな機械となってくると、書いてあるとおり、特殊車両通行許可、それから、制限外積載許可の規制がかかります。

まず、特殊車両通行許可ですけれども、低床のトレーラーに積んで機械を積むと、大体4.3から4.6メートルの間ぐらいになりまして、そうすると、完全にオーバーしてしまい、現地調査確認書が必要になってくると言われています。現地調査確認書については調査すべき対象についてどこをどれだけ調査すればいいかというのが不明確です。

また、制限外積載許可については、3.8メートルを超えたら申請しなければなりません。でも、許可が出るのは、4.3までが限界で、4.3を超えたら通行は不可能と聞いております。

ただ、制限外積載許可では4.3メートルを超えるものについては個別協議の事例もあるみたいだという話は聞いているところです。

また、自走することに対しては、小型特殊自動車のナンバーは市町村で出していますけれども、実質農業機械のみということで、林業機械の前例はなしということ当社所在地の紋別市より言われています。一方で、大型の農業機械が国道を通行していることも現状であります。

次をお願いします。

最後、規制改革に求めることなのですが、運搬における最大限の高さは4.8メートル程度までは緩和をお願いしたいということ。4.3というものを1つの基準にしたとしても、ある程度道路状況を考慮した上で申請できるようにして頂きたいと思います。また構築物等の情報をオープンにして頂くことで申請作業もスムーズに出来ると考えております。

また、我々が仕事をしている林業、農業地域の一般的な道路状況というのは、市街地とは違うということを考慮した基準を設定して頂いたうえで、監督機関によらず基準を統一して規制や制度を運用して頂きたいと考えています。

また、小型特殊自動車については、今、農業機械ということになってはいますが、枠組みを林業機械に広げて頂きたいと考えています。

最後、海外の林業機械の公道通行ということで、これはもらった写真を載せたのですが、ドイツで公道を走るときは、このような形で通行していますという参考の資料です。よろしくお願いします。

以上になります。

○岩下座長 どうもありがとうございました。

それでは、最後に、経済活性化ワーキング・グループの専門委員である日本総研の井上さんから御説明をお願いしたいと思います。

井上さん、お願いします。

○井上専門委員 井上でございます。

私は、もともと林野庁に働いていた時期がありまして、今はもうやめていますけれども、今も地方創生のテーマで活動しています。

そういう中で、林業者のネットワークもかなり広く、いろいろな方から、この林業機械の規制緩和の要望がありましたことから提案させていただいて、農林水産ワーキングで取り上げていただいたという次第でございます。

1 ページ目に行ってください。

まず、ヨーロッパですけれども、専門的林業機械というのがございます。欧米、特にヨーロッパです。

一山使ってやる林業機械展みたいなものも開かれていて、実に盛んです。

建機のコマツも実は林業機械の部門を持っています。コマツフォレストという子会社でやっていますが、ここではタイヤ式の林業機械をつくっています。けれども、国内には入っていません。やはり規制の問題があって国内には入れられない、入れにくいということがあるそうです。コマツフォレストは、年商が、今、500億円ですけれども、コマツの試算では、林業専用機械のマーケットというのは6000億円ぐらいあって、これからまだまだ成長していくそうです。

次のページに行ってください。

日本の状況を欧米と比べてみると、これはちょっと古いデータなのですが、日本の林業従事者というのは、このデータでは6万になっています。今、4万5000人ぐらいになっていますけれども、4万5000人というのは、実はヨーロッパの林業先進国と比べても決して全然少なくない、むしろ多いほうなのです。

ただ、1人当たりの伐採量にしたときに、ヨーロッパに比べて一桁低くなっています。それぐらい生産性が違うわけです。

それで、右上の表などは、補助金を大量に入れているという図なのですが、日本は林業大国、森林大国と言いながら、林業の生産性は欧米に比べて1桁低い、これはやはり機械化が進んでないからということになるわけですね。

次のページに行ってください。

これは、コマツの試算ですけれども、林業機械のマーケットは、これからどんどん伸びていくと。特に右上の表にあるように、これから伸びるのはアジアです。欧米は結構頭打ちになっているのですが、アジアが伸びていく。そうすると、アジアというのは、比較的日本に気候とか地形とかが似ているところが多いですから、日本で使えるような林業機械があれば、それはアジアにもどんどん広がっていくことが期待できるわけです。

だから、日本に林業機械のマーケットを広げていくということは、成長産業にもなるのだぞということですよ。

次のページに行ってください。

では、林業機械に関わる問題点なのですけれども、今までいろいろと、今日のお話の中にもありましたけれども、タイヤ型の林業専用機械がほとんど活用されていないというのは、そのタイヤ型にメリットを感じる人たちが少ないからです。

メリットが感じられないというのは、1つには、やはり斜面が多く、傾斜が急で使えないと思っている方が多いことがあります。でもオーストリアは日本と似たような急傾斜の山が多いわけです。ですから、傾斜が急だから使えないというより、日本の林業がタイヤ型の林業機械を使うということを前提に体系が組み立てられていないということのほうが大きいのではないかと思います。林道など古い規格のまま、欧米の規格とは随分違います。だからみんなタイヤ型は使えないと思っているのですが、実際に試した人は少ない、使ったことがないのに、使えないと思っている人が大半というのが現状です。

あとは、やはり規制の問題があって手続が面倒とか、トレーラーに乗せて運ぼうと思っても、低床のトレーラーがないとかでなかなか運べないということがあります。低床トレーラーがいるのは、高さ規制をクリアするために、できるだけトレーラーを低くする必要があるので。

欧米の林業機械がいいのは、専門機械なので作業性が高いということもありますが、大きいのは安全面で優れていることです。日本で使われている林業機械は、建機の先のアタッチメントを変えたものが、今、主流ですけれども、建機というのは、長い木材をつかむことが想定されていないので、バランスが実は悪いのです。斜面で長い木材をつかんだときにひっくり返る危険があると林業者から言われたことがあります。だから、安全上も建機ベースの林業機械しか使えないというのは大変な問題だと考えています。

日本の軟弱土壌の山には、クローラ型（キャタピラ式）しか合わないねということで、キャタピラ式でやっているわけです。でもキャタピラ式でやると、結構、林内はぐしゃぐしゃになります。林地の保全という観点からも、キャタピラ式だからいいというわけでもないのです。

また、木材が大径化、どんどん太くなっているのですけれども、それを扱える林業機械は大型である必要があります。欧米にはタイヤ式の大型の林業専用機械がありますが、やはりそれらを日本で使えるような形にしていかなないと、林業の成長産業化というのは、まず不可能だと思っていただきたいと思います。

次のページに行ってください。

これは、今日もいろいろと言われていましたけれども、特殊車両の区分について整理したものです。特殊車両は、一般用・建設用と農耕作業用に分かれます。そして、それぞれ大型特殊と小型特殊とに分かれていますけれども、農耕作業用に関しては、特別な特例があります。時速35キロ以下のものであれば、どんな大きさであっても小型特殊車両として位置づけるというふうになっています。これは道路運送車両法上の区分です。

ただし、道交法上の免許としては、大きなものに関しては大型の免許を取ってくださいと、こういう仕組みになっています。だから、大型のトラクターなどは、公道を走らせるためには大型特殊の免許が必要だけれども、車検は必要ないということになります。

その大型特殊免許に関しても農業用の免許というのがあるのです。これは農業大学校とかで取れて、非常に取りやすい免許になっている。

次に行ってください。時間が少し過ぎていますが。

実は後ろの牽引しているのはつかないのですけれども、こういう大型のトラクターがあります。これも道路運送車両法上は、小型特殊車両になります、今の位置づけとしては。

先ほどトラクターは農道がメインで、一般道をほとんど走っていないとおっしゃっていましたが、北海道とかに行けば普通に走っています、こういう大きなトラクターであっても小型特殊になっているのですから、この並びに、林業機械もなりませんかというお話です。

次のページに行ってください。

いや、林業機械というのは建機に近いでしょうと、トラクターではないでしょうと言われる方も多いと思います。ただ、林業というのは際立って死亡率の高い、事故率の高い産業です。ですから、何とかこれを下げないことには、林業で働く若者など出てきません。そのためにも機械化が必須なので、やはり、今使われていないとか、先ほども国交省さんのご説明では、大型林業機械はほとんど普及していないよとありましたけれども、普及しないような仕組みに今なっているからいけないのであって、普及していないことをもって規制緩和が必要ないというのは全くおかしい話だと思っています。

国が、これからカーボンニュートラルなどに向けて、森林をどう扱っていくかが、すごく大きなテーマになっているわけですが、今の状態では、欧米並みの扱いができないということになっていますので、林業の成長産業化などあり得ないぞということです。

最後のページに行ってください。

これは、馬搬という馬で運ぶものですが、実はこのエンジンのついたフォワードで、それを馬で引っ張るとか、欧米の場合、特にヨーロッパに関しては、馬とか歴史的な

ものも含めて、いろんな施業体系を確立しています。

実は、ここは林野庁に言いたいのですけれども、やはり、あまりにも林野庁も林業をどういう施業体系でやっていくべきかという勉強が少な過ぎると思います。本当に北海道から沖縄まで、すごく多様な森林がある中で、施業も多様であるべきです。欧米なども見渡せば、本当に多様な施業体系があるわけですから、土地土地の状況に合わせて、どのようなやり方が良いのかというのを林業従事者がもっと知れて、こういうやり方をやってみたいと思えるような仕組みづくりをしていかない限り、このままでは、非常に画一的な施業体系の林業になってしまう。しかも、そこに補助金がつくので、そっちに引っ張られて画一的なものが続いていく、それで、結果として生産性が低いままという形になるので、そこから辺は考え直していただきたいと思っております。

以上です。

○岩下座長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明を踏まえまして、委員の皆様から、御意見、御質問がございましたら、お願いいたします。「手を挙げる」の機能を使って挙手をしてください。若干時間が押しておりますので、皆さん、コンパクトにお願いいたします。いかがでしょうか。

本城座長代理、お願いいたします。

○本城座長代理 ありがとうございます。

林業は、非常に身近に感じていまして、本当に成長産業化のためにも、コストとかを低下することは重要ですし、本当に身近でも林業従事者の方が先日事故に遭っていて、それによる人手不足もすごく多いのかなと思っています。

国交省と警察庁の方に伺いたいのですけれども、ホイール型の林業機械を小型特殊車両にすることで、どんな不都合が起こると、そんなことが予想されているのかについて、教えていただければと思います。よろしくをお願いします。

○岩下座長 かしこまりました。では、まず、国交省さんからお願いします。

○野津次長 小特にした場合の不都合ということですが、幾つかありますけれども、まず、道路運送車両法の3条で、自動車の種別を普通自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車と分類を分けますと規定されてございます。

詳細は、省令で決めるようになっておりますけれども、一般的に、先ほどの20トンを超えるような重さがあるというようなお話もありましたけれども、そういったものになると、車両法の法律が想定している小型という枠を超えているのではないかとということが1つ。

それから、ほかの特殊自動車との比較の観点でも整合性がなくなるとか、あるいは、大型トラックとむしろ類似性があるのではないかとというような議論がございます。

それから、車両自体が大型ですし、また、木材をそれなりに積んで運行するということでもありますので、一旦事故が起きた場合の被害の甚大化ですとか、あるいは木材が散乱するとか、そういった懸念がございます。

農耕トラクターというお話もございましたけれども、農耕トラクターはいろんなサイズがあるのかもしれませんが、一般的なもので比べますと、今回の大型の林業機械とは大きさも異なりますし、また、使用実態も恐らく違うのではないかと考えております。

それから、小型特殊自動車にした場合には、車検ですとか、定期点検整備の制度から外れて、定期的な強制的な確認がなくなるので、その劣化、摩耗が放置されたりとか、あるいは不正改造がされやすくなったりするのではないかと、あるいはリコール制度からも外れてしまうといったようなことがございます。

また、労働安全規則というのがございまして、こちらのほうは努力義務なのですけれども、動力伝達装置、走行装置、ブレーキ、操縦装置といったものを年に1回は確認してくださいということがございますので、車検によって、これらの確認を確実に行うということは、労働安全の観点からも必要なことなのだろうと考えております。

以上でございます。

○岩下座長 ありがとうございます。

続いて、警察庁様、お願いします。

○新田審議官 ホイール型を小特として扱うことについて警察庁として、何か不都合があるかという点についてでございますが、警察庁は道路交通法を所管し、道路運送車両法は国土交通省が所管しています。道路交通法は、道路運送車両法の保安基準に適合する車であることを前提として、その車両の安全、円滑な運行の確保を図るものです。御質問は、道路運送車両法上の保安基準で小特とされることについて、道路交通法上の不都合があるのかということだと思いますので、道路交通法を所管している警察庁としては、特に小特にするということについて、今、問題を感じているというわけではございません。

○岩下座長 本城さん、いかがでしょうか。

○本城座長代理 やはり、新しい産業用の車両がたくさん出てきていますので、小型でも大型でも特殊車両の枠組みというのが、時代に即していない部分もあるのではないかと思いますので、そこら辺り、もう一回見直し等を進めていただければいいのではないかと思います。

以上です。

○岩下座長 ありがとうございます。

今の点については、先ほどの井上さんの御発表と若干かぶるといえるか、対立する内容だという気がしますが、井上さん、今の両省の御見解についてコメントはありますか。

○井上専門委員 道交法上は、警察庁さん言われるように、今、農業用トラクターに関しても、大型のものに関しては、大特免許が必要ということになっていますから、道交法上は別に問題はないです。ただ、農業用の大特というがあるので、そういう枠組みを林業用にも作っていただけると大変ありがたいなと、つまり取りやすい大特免許ですね、そういうものをお考え頂けると有難いなというのがあります。

トラクターも、大型のものが、東北、北海道では普通に走っています。ですので、実態

があまりないというのはおかしいなというのと、あと、欧米の場合は、比較的農業用のトラクターが林業にも結構使われたりしている部分もありまして、やはりトラクターというのは、1つの核にしなから、体系を組み立てている部分もあるのですけれども、そういう中でも、林業専門のタイヤ式のものは、普通に公道を走れていますので、やはり、それが何とかそういう形で、小特に位置づける農業用のトラクターと同じような並びでやってほしいというのが、こちらの思いです。

○岩下座長 ありがとうございます。

関連して、何か御意見のある方はいらっしゃいませんか。参考人の方なども、いかがでしょうか。

先ほど、佐藤木材の佐藤さんからは、北海道の場合だと開発局と警察庁それぞれに、どう聞いたらいいか分からないみたいなお話があったと思いますけれども、今みたいな感じで、なかなか両省、小型特殊とか、あるいは規制緩和というところについては、なかなか難しいという御意見をお持ちのように思います。佐藤さんとしては、どのようにお考えでいらっしゃいますか。

○佐藤常務取締役 基本的に、当社単独では規制についての情報を詳しく掴みきれていません。そういった情報というのは、例えば、運搬の低床車両を造るメーカーであるとか、現状、運搬をお願いしている運送会社さんであるとか、あるいは、機械を輸入してくる商社であるとか、そういったところから、いろいろ情報を集めて、海外製林業機械の導入と運用について規制上出来ることと出来ないことをつめていきまとまった話が、さっきの発表の中でお話しした内容になります。

○岩下座長 ありがとうございます。

それでは、次の挙手の方ということで、小針さん、お願いいたします。

○小針専門委員 小針です。御説明ありがとうございます。

ちょっと私も不勉強なところがあるので教えていただきたいところもあるのですけれども、まず、この林業の機械、これは農機械も含めて、運搬という機能と作業の機能と両方持っているという形になるので作業の面での安全性、効率性と、公道も含めて運搬での安全性、効率性というものがあると思います。それぞれどういうリスクがあって、大型化したり、ホイールの機械を入れたときに、それぞれにどういうメリットがあるというところをもう少し整理した上で、では、実際にこれを入れるために、今、公道走行に関しては、どんなところが今の道交法上のネックになっていて、そこがどういうふうになると、より導入が促進されるのかというところが、もうちょっと見えているほうがいいなと思ったのですけれども、ちょっとその辺り、林業をどう進めてくのかというところも含めて、林野庁様に御見解をお聞かせいただければと思うのですが、いかがでしょうか。

○岩下座長 では、林野庁さん、お願いします。

○小坂部長 林野庁でございます。

御指摘のとおり、運搬の部分と作業の部分というのは、分けて考える必要があると思っ

ております。

作業を進める上では、大型のフォワーダを使うことによって、山で生産した丸太を、例えばセミトレーラーに積み替えるまでの間の輸送が、今の作業システムと比べて格段に速く、効率的になると考えています。

そうすることによって、先ほど井上専門委員が言ったような、欧米の進めている林業スタイルが日本でも実現できて、まさに生産性が上がっていくということだと思っています。

運搬については、例えば、1か月ごとに作業現場が変わるときに、重機を当然運搬することになるのですけれども、そのときに、やはり低床のトレーラー等がなかったら大型機械が作業現場間で運搬出来ないとか、申請するとき、佐藤さんが言われたみたいに、どういふことを調べたらいいかというのが、まだまだ明らかではない面があるということですので、そういうところがクリアできれば、大型機械も運搬することができて、作業システムに使えていくというようなことだと考えております。

○木下課長 すみません、林野庁からですけれども追加で発言させてください。

○岩下座長 どうぞ。

○木下課長 今、安全性の話をお聞きになっていたかと思えます。

林業の作業は、一般的には他産業と比べて災害の発生率が高い割合になっているということで、大きくは伐倒時の災害、それから、立木を切り倒した後の木材自体、かなり重量物なので、これを扱うときの災害というのが非常に多くなるということになります。

ですので、やはりこの大型の機械を入れることによって、こういった災害をなくすということにもつながり、大型機械を入れることは安全性のためにも必要と思えますので、林野庁としては、こういった機械をできるだけ入れやすくする環境というのを整える必要があると考えています。

以上です。

○小針専門委員 御説明ありがとうございます。

恐らくそのときに、基本的に、今、御説明があったように、国産の機械というよりは、欧米の機械になるのかなと思うので、そのときに、日本で使うときには、どういう形でどういうルールが必要なのかというところがはっきり見えてくると、そのために何が必要なのかというところもクリアになってくると思うので、御検討いただければと思いますので、よろしくお願いします。

○岩下座長 ありがとうございます。

ちょっと座長からコメントですけれども、先ほどの絵だと、伐採した後で、トラックで運んでいるのが市道、県道で、そこまでは何となく運搬ではないみたいな整理になっていたような感じがするのですけれども、実際には先ほどどなたかが出された地図などにもあったとおり、部分的には国道を通ることもあるので、別に市町村道か、県道、国道かという区分だけでは限界があると思います。

逆に4トントラックに積んで、今、運んでいるものが運送ではないかと、これも運送で

すよね。そういう意味で、運送のときに別のリスクがあって、それについて特別な対応が必要だということであるならば、今期、トラクターの規制緩和もあるので、実際はなかなか難しいのかもしれないけれども、今の規制体系の前提のもとで、どこを通過しているから運送で、どこを通過しているから運送ではないという話でもないのかなという感じがします。そこはきちんと役割を切り分けていただいた上で、それと整合的な規制にさせていただくように、ここから先は、国交省さんや警察庁さんと折り合えるところできちんと整理していくということが、多分、この点については、林野庁さんをお願いしたいことだと思います。

すみません、長く話してしまいましたが、続きまして、青山専門委員、お願いします。

○青山専門委員 御説明ありがとうございました。

全般的なお話を聞きまして、特に佐藤木材さんの常務さんのお話など、効率性と、あと安全性と若手の教育という点から、大型の高性能の機械が、需要が高まっているという話を聞きまして、一方、井上様でしたか、アジアに出ていく成長産業としての機械の可能性もあるという話なので、今回、様々な規制改革の御提案があったのですが、できることから着実に進めていただければというのがお願いです。

もう一個、すみません、ちょっと本論からずれてしまうのですが、林野庁さんにお聞きしたいのですが、今回、林野庁のお出しになった5ページの事業者からの主な声ということで、ホイール型の林業機械を進めるために、こういった要望がありますよということを出していただきましたね。

これは分かるのですが、例えばホイール型の林業機械が増えていくと、その機械を通すための新たな林道整備が必要ではないのかとかちょっと疑問がわきまして。仮に規制緩和が行われれば、もうそれでホイール型が普通に進むのか、あるいは新たにインフラ整備をしなければならないものかというところを少しお聞きしたいと思います。

その理由なのですが、林野庁さんが出された資料の最後のページですかね。脱炭素社会に向けてというカーボンニュートラルというところがありましたし、また、日本総研の井上さんの最後の資料で、馬搬で木材をとということがあって、今、社会が全体的に脱炭素に向かっていますので、できれば、私もこういった昔ながらの日本の知見を生かすという考えも一方で持つべきだと思います。今、馬搬という文化がなくなってしまうと、馬搬ができる馬がほとんど日本にいないと、新潟と岩手で馬搬をやっている方の話を聞いたりしました。効率を高めつつも、一方では燃料消費を削減する林業を形成していく必要があると思います。そういったグランドデザインがないと、ただホイール型が入りただけでは、産業全体としての成長が見込めないのかなと思ひまして、その辺りの全体像を少しお聞かせいただければなと思います。お願いいたします。

○岩下座長 では、林野庁さん、お願いします。

○天羽長官 林野庁の資料の3ページにありますとおり、そもそも日本の山で林道なり、森林作業道、いわゆる路網の延長が足りていない現状があります。

さらに、木が太くなってきて、それから、長く、高くなってきて、それもたくさん切り出してこようと思うと、だんだん山の奥のほうに行かなければいけないと、雨の降り方も変わってきていますという現実がありますので、この林道なり、森林作業道の整備をしっかり進めていかないと駄目だという問題意識を持ってしまして、そこは一举にはできないわけですが、着実に進めていくつもりです。

そういう中で、機械もより使いやすいもの、ホイール型のものも含めて、それから、実際には、フォワーダのところはボトルネックになっている現状もあるので、林道の整備と併せて進めていかねばならないと思っています。

以上です。

○岩下座長 青山専門委員、いかがでしょうか。

○青山専門委員 脱炭素に向けての取組というのは、どのようにお考えでしょうか。

○小坂部長 補足させていただきます。

全体像というお話もありました。こうやって欧米のシステムを入れて、効率的な林業をやる。1つは欧米から、例えば、ホワイトウッドというような外国の木材が来ていて、そういうものと価格で国産材も勝負しないと、当然マーケットが受け入れてくれないということです。そういったものに対抗できる林業を作っていくことを進めています。

そういうことに対して、井上専門委員からも御指摘があったのですが、実は、山で木を生産するとき、例えば、広葉樹であれば、それを薪にして売れば、非常に付加価値を高くして売れるとか、家具や工芸品などいろいろなものに使えるとか、そういった別の付加価値の高い収入源もあります。

さらには、木材で使うだけではなくて、例えば、森林浴とか、健康とか、テレワークで田舎に住みたいとか、経済的に成り立つ、森林サービス産業と言っているのですけれども、そういう取組も進めています。

ですから、外材に対抗できる林業を作りながら、地域に人々が定着するときには、多様な収入を得ながら豊かな暮らしができるというのが全体のビジョンでございます。

脱炭素ということであると、ここに絵がありますように、森林はCO2を吸収します。そして、吸収した森林から出た木を建築物に使えば、貯蔵する効果があります。この貯蔵効果も国際的に認められています。

そういうことをしていかなければいけないのですけれども、一方、人工林は年をとると吸収能力が下がります。ですから、放っておくと、日本の森林は吸収がだんだん落ちていくのですけれども、それをこの輪のように、切って、使って、植えての循環を作ると、山が若返って吸収能力が高まりますし、その吸収した木を建築物に使えば、貯蔵効果ができると、そういうことで、最大限脱炭素に貢献できるような形を進めていくことを考えてやっているとござります。

以上です。

○青山専門委員 ありがとうございます。

○岩下座長 ありがとうございます。

では、続いて、井上専門委員、御発言をお願いいたします。

○井上専門委員 少し補足させていただきたいのですけれども、先ほどの馬搬のところですが、例え、欧州ですと、国立公園内、自然公園内の伐採は、やはり森林にできるだけ負荷を与えないためにも、馬搬でやるべしとか、そういうような取り決めがあります。

ですので、その森林の土質とか、気候条件とか、そういうところに応じて、どういう施業を、林業では施業といいます、やり方のことです。どういう施業があって、どういうやり方をするのか、林道はどうつければいいのかみたいなことの研究が、やはり欧州では進んでいますけれども、日本は、そこが圧倒的に遅れています。

本当に林道をどうつけるかみたいなことですら、統一見解がないというのが実態で、みんながそれぞれのことを言っているんで、林野庁自身も、そのことの実態がよく分かっていないという状態なので、これは、本当に2020年代に何とかしないと、もう間に合わなくなります、森林は。ですので、悠長なことを言っていられなくて、とにかく早くいろんなことができるような、現場でのいろんな取組ができるような、その中でいいものを吸い上げていくというような仕組みにしていかないと、今のままでは間に合わなくなると思っています。

以上です。

○岩下座長 ありがとうございます。

特に、コメントを求める官庁はございませんね。

○井上専門委員 はい、大丈夫です。

○岩下座長 ありがとうございます。

では、続きまして、林専門委員、お願いいたします。

○林専門委員 御説明ありがとうございます。

この問題について御説明の中で、クボタなど国内メーカーが欧米向けでは製造・販売しているということを御紹介いただきました。

こうした国内メーカーも欧米向けでは製造・販売している効率的な大型林業機械を、国内でも使えるようにするには、どうすればいいかという観点で、国交省と警察庁にお伺いしたいと思います。

まず、国交省への質問ですが、車両法等保安基準において、小型という以外に、例えば農林用特殊自動車というような枠を設けて、灯火器の着脱を可能にしたり、また、高さの制限をより高いものに緩和していくといったことを検討することはできないのかと。検討していただけないかという質問です。

それから、警察庁への質問ですが、高さ制限のオンライン申請において、例えば申請者側が、車の高さとして走行距離を申請すれば、警察庁のオンライン審査のシステムで、そのエリア内に、その高さ以下のトンネル、歩道橋などの、障害となるような構築物があるかを

自動的にチェックしていただく。

もし何もないのであれば、そこは審査を通るといふようなことをオンラインでできるようにしていただけないかという点をお伺いしたいと思います。

○岩下座長 では、まず国交省さんお願いします。

○野津次長 車両法の保安基準に関する御質問の点について御説明いたします。

小型特殊自動車であっても、大型特殊自動車であっても、一定の保安基準、車のハード上を満たさないといけない基準というのが定められております。

そのときに、先ほどおっしゃったような脱着式の灯火であってはいけないですとか、そういうような規制がございます。

いずれにいたしましても、本当に何がお困りなのかというのを見極めて、それで、保安基準の一部を何か緩和する、そのときには、代替の安全確保策が必要になるかもしれませんけれども、そういったことを検討していくというのは、私どもやるつもりでおりますので、なるべくそういう形で公道が走れるように進めてまいりたいと思っております。

○岩下座長 ありがとうございます。

次に、警察庁さん、お願いします。

○新田審議官 警察庁でございます。

制限外積載許可の申請につきましては、先ほど御説明いたしましたとおり、来年の1月4日から警察行政手続サイト上でオンラインによる申請をスタートする予定でございます。このサイトは、試行的な取組として、本年の6月からスタートしたものであるため、仕組みは簡素なものとなっております。いずれにせよ、制限外積載許可を要する行為のうち、定型的なものや反復継続して行われるものについては、オンラインで申請していただくと、所轄の警察署において審査が行われることになっております。

また、申請がなされた運転経路上の障害の有無については、警察側の審査の中でチェックするため、申請者に現地調査確認書等の提出を求めてはおりません。さらに、仮に運転経路上に障害があることが判明した場合は、警察から申請者に対して、個別に運転経路の変更の調整をさせていただきます。

いずれにしても、制限外積載許可の申請については、来年の1月から、一定のものについてオンラインで申請できるよう準備を進めているところでございます。

以上です。

○林専門委員 ありがとうございます。

警察庁から前向きなお答えをいただけて、大変ありがたいと思います。

今、お答えがあったように、警察庁側で高さの障害はチェックするということであれば、本日、佐藤木材工業様からお話があったように、高さが4.3メートルを超える場合に、申請時に道路の写真、通行経路上にあるトンネルや標識の高さを申請者がはかったりする必要はなくなり、手続の簡素化も図れるのではないかと思います。

あと、国交省からのお答えの中で、保安基準の一部を今後変えていく、代替を考えると

いうことで、また、前向きなお答えをいただいて、ありがたいと思います。

その際に、小型車両の概念には入らないということで、何か線引きがされるということがあるのであれば、私の提案としては、むしろ農林用特殊車両というカテゴリーを設けて、その中で検討していただくことが必要ではないかということで、カテゴリーについて御提案した次第です。よろしく願いいたします。

○岩下座長 ありがとうございます。

井上専門委員、御発言をお願いします。

○井上専門委員 今の道路のところなのですが、オンラインでできるようにするというのは大変ありがたいことなのですが、そもそもどこの信号とか、どこのトンネルが何メートルなので、ここは何メートル以下だみたいなデータを申請する側が事前に見られるような仕組みというのを作れませんか。

というのは、運送会社から聞くと、結局自分のところだけではトレーラーが間に合わなくて、備車、雇い入れる、外注するときもあるわけですが、備車をするとき、備車の持っている事業所からそこに行くまで、本当にどうなっているのかみたいなことも、それも全部申請しなくてはいけなくて、そうなるとお手上げだという話なのです。

ですので、やはり、どこの道路がどういう状態かというのを申請する側が常に見られるような状態にさせていただけると、オンライン申請と併せてよりスムーズになるかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○岩下座長 警察庁さん、お願いします。

○新田審議官 トンネル等の道路構造や道路の附属物につきましては、警察が網羅的に把握してオープン化する立場にはないところ、そのようなオープンデータ化の取組を行う国土交通省の取組に協力してまいりたいと考えております。

○岩下座長 では、国交省さん、いかがでしょうか。

○植田課長 道路局でございますけれども、先ほどの農耕トラクターのところのセッションでも、我々道路の情報のデジタル化、電子化というのは進めておりまして、国道ですと、高速道路は100%電子化されておりますし、県道とか市町村道につきましては、先ほどちょっと話題になりました、許可の申請があったルートについては、できるだけ電子化していくという取組を進めております。

そういうデータを我々として把握しているところはありますので、それぞれにつきまして、一般の方々、申請する方々が、今、見られるようになっているか、私も十分把握しておりませんが、そういうことができないか検討していきたいと思っております。

一方で、電子化している高さについて、高さ、幅、重さを連想するのですけれども、高さについていうと、4.3メートルまでの障害物は把握していますけれども、それより上の部分というのは、申請の実績を見ますと、99%ぐらいが4.3メートル以下のものですから、残りの1%の対応で、全ての道路の4.3メートル上を調べるということ、これまではしていなかったのは事実でありますので、4.3メートル上の空間の障害物の有無について、お示しす

るとなると、直ちにはできないというのが実情ではございますが、そこも、例えば、こういう林業用の車が通る頻度が高いところだけでも調べてみるとか、そういうことはあるかもしれませんので、少し実態を踏まえて検討はしてみたいと思います。

以上でございます。

○岩下座長 ありがとうございます。

今、小林副大臣、挙手をいただいたようでございますが、御発言いただけますか。

○小林副大臣 国交省さん、信号機も分かっているということで宜しいですか。

○岩下座長 国交省さん、いかがでしょうか。

○植田課長 信号機自体は、道路の附属物、道路占用物件になりますが、恐らくは、すみません、私も確認していませんけれども、把握できているのではないかと思います、むしろ設置されている警察庁さんのほうが、もしかしたら具体的に把握されているかもしれません。

○小林副大臣 今、警察庁さんが、我々は公開する立場にないとおっしゃいましたが、信号機は、たしか各県警でやっているのではないのでしょうか。そのデータをお持ちなのだすると、それは出していただいたほうが良いと思いますし、先ほど国交省さんから、非常に前向きな回答をいただいたのですけれども、そういうデータをオープンにいただくと、場合によっては、運送事業者さんが経路をシミュレーションするソフトが自動的に対応することができるということも、今後、考えられると思います。信号機の情報について、警察庁さん、いかがですか。

○岩下座長 警察庁さん、いかがでしょうか。

○新田審議官 信号機につきましては、都道府県公安委員会が設置しておりますところ、現時点で、個々の信号機の設置位置やその高さについて、警察庁で網羅的に把握しておりませんので、まずはその把握に努めるところから取り組んでまいりたいと考えております。

○小林副大臣 我が国として、オープンデータをしっかり整備して、民間に使っていただくというのは、国として決めた方針だと思いますので、都道府県だといっても、しっかり把握をいただいて、国交省さんとも共有していただけるように、よろしく願います。

○植田課長 すみません、国土交通省道路局でございますけれども、先ほど、私どもデータ化された情報は保有しているけれども、公開しているかどうか確認すると申しましたが、今、確認したところ、既に公開はしているそうでありますので、今、副大臣がおっしゃったように、運送事業者の方々が実際利用されているのではないかと考えております。

ただ、残念ながら全てではないというところがありますので、その収録経路を増やしていくという作業は、今後続ける必要があると考えております。

以上であります。

○岩下座長 ちなみに、私、1990年代ぐらいから、その手の道路情報についてのオープンデータみたいな議論をしていたのですけれども、当時から、実は警察庁さんもかなり積極的に情報を開示していただいております。そのおかげで、現在、我々が便利に使って

いるカーナビというのができたわけなので、その意味では、決して警察庁さんが開示する立場にないわけではないと思いますよ。これまでも開示していただいて御協力いただきましたし、今後も引き続き、よろしく願いいたします。

ほかに、もし、挙手がなければ、この議題2の議論を終える前に、金丸構成員から一言お願いいたします。

○金丸構成員 ありがとうございます。

これまでも、林業の成長産業化に向けて、山側の生産サイドでは、他国と同じように、先ほどオーストリアの例が出ましたけれども、森林の集積、集約化が進められています。

今後は、そうした森林からいかに生産性高く木を取り出せるかということがすごく重要になってきています。

日本の林業は、これまで急峻な地形で、海外と比べ不利だと言ってきたわけですがけれども、条件が比較的日本と類似している欧州のオーストリアにあっては、今日お話に出ましたけれども、大型の林業機械を用いた作業システムによりまして、日本の8倍から10倍という高い生産性を誇っています。どうしてこれだけの差が生じてしまうのでしょうか。それから、また、この差をずっと我々は放置し続けるのでしょうか。

まず、林野庁は、ホイール型は、日本の現場では使えないといった固定観念や、大型林業機械は、規制や手続が煩雑で面倒そうだという心理的障害を、今どきですから分かりやすい動画を作成するなど、積極的な情報提供により、取り除いていただきたいと思います。

国交省及び警察庁におかれては、今日も積極的な姿勢をお示しいただきましたので、ありがたいのですが、ぜひさらに踏み込んで、なぜ海外ではできていることが国内ではできていないのか。そうした国際的な視点を加え、一律のルールではなく、発想の転換をして林業の特性を踏まえた道路運送両法などの制度の在り方を考え直していただきたいと思います。

国内においても、大型で機動性の高い林業機械を導入し、オーストリアに負けないパフォーマンスを行っている事業者が現れていますけれども、まだほんのわずかです。こうした事業者を全国各地で誕生させるような制度の見直しを行い、林業の成長産業化にしっかりとつなげていただくよう、強くお願いいたします。よろしく申し上げます。

○岩下座長 どうもありがとうございました。

私からも若干申し上げさせていたただきたいことがございます。

本日の議論で大分論点が、こうするまでよく分からなかったところが、結構クリアになったような感じがするのです。

まず、ホイール型林業機械の導入促進のための規制の見直しというお話があったと思います。これについては、そもそも着脱式の灯火器云々で車検が取れる、取れないというのは、何というかお役所仕事の話であって、そこは現場のニーズと、それに対応したルールの設定というものを、きちんと話し合っていけば、おのずと解決する問題なのではないかと思えます。

先ほど国交省さんからも大変前向きな御発言いただきましたし、ここはぜひ、林野庁さんに積極的に、これまで以上に積極的になっていただいて、この導入促進のための、どのような規制側の対応が可能なのかということをお検討いただきたいと思います。

また、その際、ぜひ林野庁さんには、今どういう機械があって、どういうふうに導入したくて、何が規制上の問題があるのかということをお、改めてきちんと整理していただいて、その上で、多分1つは既に大型のトラクターが、小型特殊として公道走行可能になっているという実績もあるわけですが、一方で、木材を運搬するということでも特殊性とか、そこはどこまで搬送するのかという意味では、トラクターと意味合いの違うものがあるということがあるのかもしれないので、そういった問題点、先ほど林専門委員から、林業用の特殊機械というような形の新しいカテゴリーを設けたらどうかというお話もありましたが、何が必要とされていて、これからの林業のために何が必要なのかということをお、ぜひ、まず林野庁さんのほうでしっかり把握していただきたい。かつ、井上専門委員の御発言にもあったとおり、本件は、時間が限られている話です。日本の山林がこれだけ育って、太い木ができた一方、世界中でウッドショックが起こっています。今まさに林業にとって千載一遇のチャンスなのです。にもかかわらず、昔ながらのチェーンソーで切って、人手で搬送してというのをずっと続けていたのでは、それはオーストリアよりも10分の1の生産性になってしまって、それを人口の少ない日本でやれと言っても、それは無理な話ですから、そうならないで済むようにするにはどうすればいいのかということをお、ぜひ、早急に御検討いただいた上で規制上の対応をお検討いただきたいと思います。

また、こういうことについての情報提供についても積極的にしていただいて、金丸構成員のおっしゃるとおり、ユーチューブの動画で皆さんに、実は林業をやっている人のユーチューバーは結構いまして、私はファンなものですから、いろいろなユーチューブを見ているんですけども、そういうところの発信能力は非常に素晴らしいものがあります。ぜひ林野庁さんもそこに見習って、どうぞやっていただきたいと思います。

もう一つは、大型林業機械の走行、運搬に係る手続ですけれども、これは先ほどの農業の話と同じでありますので、オンライン化を進めること、あるいはそのための要件をどう考えるかということについての様々な検討というのが、当然、農業、林業の振興という目的のために、従来の杓子定規な解釈ではなくて、どこが変更できるのかということをお、林野庁さんのほうからも御要望を積極的に出していただきたいと思いますし、今日も前向きに御回答いただいた、国交省さん、警察庁さんのほうからの御協力を、ぜひいただきたいと思っております。

検討結果については、五月雨式でも結構ですので、可能な限り早急に事務局に御報告いただくようお願いいたします。

○岩下座長 小林副大臣、いかがでしょうか。

○小林副大臣 詳しく議論をいただいて、論点も整理いただいたと思います。国交省さん、林野庁さん、警察庁さんも、基本的に普段から色々対応していただいていると思うのです

けれども、先ほど、岩下さんからお話いただいたように、今がチャンスのところがありますので、早目に整理をしていただけたらと思っております。

誰が損する話でもないと思っておりますし、リスクベースで、技術も進展する中で、本当に守らなければいけないものを守るルールに変えていこうということだと思っておりますので、ぜひ御協力をよろしく申し上げます。

本日は、ありがとうございました。

○岩下座長 どうもありがとうございました。

それでは、これにて会議を終了させていただきたいと思っております。

本日は、誠にありがとうございました。