

過疎地域等における燃料供給インフラの維持に向けた安全対策のあり方に関する検討会
(令和元年度第2回)

議事要旨

1 開催日時

令和元年8月1日(木) 午後2時00分から午後4時00分まで

2 開催場所

東京都港区三田二丁目1番8号

三田共用会議所 4階 第四特別会議室

3 出席者

(1) 委員(五十音順、敬称略)

伊藤 晃、小笠原 雄二、小川 晶、柏原 研一(伊藤要委員代理出席)、佐藤 義信、
清水 秀樹(石油連盟)、清水 秀樹(売木村)、田所 淳一、沼尾 波子、平野 祐子、
松井 晶範、三宅 淳巳、元野木 卓、吉井 博明

(2) オブザーバー(五十音順、敬称略)

赤松 徹也、梶 元伸、小室 崇、島村 真司、成瀬 輝男、渡辺 英樹

4 配付資料

資料2-1 第1回検討会における意見等の整理

資料2-2-1 売木村における燃料供給体制維持に向けた取組の経緯と今後の展開
(売木村)

資料2-2-2 S S 過疎地対策の課題と検討状況について
(経済産業省資源エネルギー庁資源・燃料部石油流通課)

資料2-2-3 第1回「検討会」を踏まえた全石連の考え方(全国石油商業組合連合会)

資料2-2-4 第1回検討会後の意見(石油連盟)

資料2-2-5 燃料供給インフラに関する要望事項
(一般社団法人 日本フランチャイズチェーン協会)

資料2-3 各要望に対する検討の進め方について

参考資料2-1 第1回検討会議事要旨

5 議事

(1) 議事1 第1回検討会を踏まえた意見等の整理

資料2-1により、事務局から説明が行われた。質疑については以下のとおり。

【座長】事務局からの説明は、前回の議論を思い出していただく意味でご説明いただいた。御意見、御質問が特になければ、これはご了承いただいたということにさせていただきたい。

【委員】（意義等なし。）

(2) 議事2 過疎地域等における燃料供給体制の維持に向けた方策のプレゼンテーション

資料2-2-1により清水委員（売木村）から、資料2-2-2により経済産業省資源エネルギー庁資源・燃料部石油流通課から、資料2-2-3により佐藤委員から、資料2-2-4により清水委員（石油連盟）から、資料2-2-5により一般財団法人日本フランチャイズチェーン協会から説明が行われた。質疑については以下のとおり。

【座長】5名にプレゼンをしていただいたが、相互に関連するところがあり、共通点もあるかと思うので、一括して御質問、御意見をいただきたい。

【委員】2点ほど提案したい。1つ目として、冒頭の京都アニメーション爆発事件については、私たちも心を痛めており、私も含めて一般の人たちが、改めてガソリンは怖いものだというのがわかった。尊い命も失い、これからの安全に生かしていかなければいけないというのは、私たちも重々覚悟しなければいけないと思う。

先月、映像とカメラのAI・IoTの最新の展示会を視察したところ、前頭葉の反応をみて犯罪をする人間の心理的な分析をするのがかなり進んでいるようである。空港などでは既に導入されていて、書店や一般の小売店でもカメラを使って見分けることができるというようなデモンストレーションを見せていただき、私も大変驚いた。テロリストの逮捕にまでつながっているということだった。技術は普通の書店や一般の小売店等でもできるということで、反応した客に店員が向かい、「何かお手伝いしましょうか。」など一声かけることで、犯罪を事前に抑止することができるというのはすごい技術だなと感じた。そのような技術が、特に人手の少ない過疎地域も含めて、店舗でもITの技術が利用できるのではないかとこののを皆さんにも確認していただきたいと思う。

2つ目は、今、さまざまなエネルギーを使った車が販売されており、プロパンガスを使用したプロパンガス車というのが去年のデータで24万台ぐらい、主にタクシー、商用車で使われているようだが、プロパンガスのスタンドというのは、ガソリンスタンドと比べると、比較的設置しやすく、保安上の規制も少ないということである。プロパンガ

ス車の走行できる距離は、ガソリン車と比べても遜色ないということや、坂道でもガソリン車とあまり変わらないというのを聞いたことがある。また、普通のガソリン車にプロパンガスの部分を後から取り付けることもできて、両方を搭載した車の実証実験では、長崎から東京まで給油せずに走行できたというような実証結果もあったようなので、これからはそのような車にシフトしていくことも想定して考えてもいいのではないかと思います、一つの意見として提案させていただきたい。

【委員】飲料、食料、燃料というのは、我々の生活を維持していくために必要なものであるという観点から、関連する業界の連携というのは非常に有効であると私も理解している。

燃料自体は、いろいろな燃料がどんどん出てきていることもあり、制御して使えば非常に有効なエネルギー源ではあるけれども、コントロールができなかったときに災害に発展する。それはある意味で当然のことではあるが、いろいろな意味でのリスクを有している。

ただ、そのリスクというものはゼロにはならない。そうすると、何かしらの優先順位をつけて、幾つかの選択肢の中から選んでいくということになる。そのときにガソリンというのはどういう位置づけにあるのかというのは、先ほどのプレゼンを聞いて納得する部分もあり、将来像を少しずつ描いていきながら、事業の転換であるとか、社会構造の変化に伴って変えるべきところは徐々に変えていく必要があるだろうということだろうと思う。

この検討会は、燃料供給インフラの維持に向けた安全対策のあり方の検討であるので、目指すべき社会像、社会のあり方ということのを頭に置いておかないと、燃料だとかインフラとか安全ということにはつながってこないのので、我々がどういう社会を目指していくのかなというところを確認すべきというのがある。

その中で、リスクがゼロにならないということであれば、そのリスクとともに運用していくということ、残留リスクのコントロールということになると思う。京都アニメーション爆発事件は、非常に大きなインパクトがあり、世界中でもいろいろ取り上げられていることは私ももちろん承知しているが、一つの事件をもって大きな流れや法制化に向けた話など、いろいろ出てくると思うが、やはりリスクを考慮しなければならない。残留リスクに向けてどう取り扱っていくのかを考えなければならないと感じた。

例えば、今、売木村にはコンビニは何軒あるのか。

【委員】村内にコンビニはない。一番近くのコンビニまで車で20分程かかる。

【委員】そうすると、例えば先ほど業界連携でコンビニとSSが連携した場合というのは、今、

コンビニがない地域に対しても業界連携が可能になるということも含めて考えるのか。

それとも、やはりビジネスモデルとして成立しなければ、それは難しいということか。

【オブザーバー】フランチャイズ・ビジネスである以上、どこもかしこもというのは、ビジネスモデルとして成立をしないとなかなか難しいという面はある。

【委員】承知した。そうすると、今、各省で行っているような実証実験などいろいろな取り組みがあり、当然のことながらビジネスになるかどうかポイントになるかと思うが、一方で社会貢献というか、直接的ではないところでのビジネスというか、レピュテーションみたいなものを含めて考えてもいいのかなと思う。

今後、いろいろな社会制度の設計に向けた話になると思うので、先ほども話があったように、何かビジネスを起こせば10年継続というのは一つ考えてほしいというのがあったと思うが、今現在こうだから特効薬は何かと探すよりは、長い先々を見た地域の持続性というものを考えた上で、もう少し広域での社会構造といったものに展開できるような議論ができればと思う。

その上で、先ほどのE V化に向かっていく話であるとか、もしもE V化が進んでいくということであれば、行政なのかどこかわからないが、補助金のような形でE V化を推進していくことで、仮にS Sがなくなったとしても村の持続性というのは担保されるような、そのような考え方もあるのかなということを少し感じた。

【座長】前回は議論になったが、過疎地が抱えているS Sの問題は、ある程度対象を絞ろうということで、過疎地域のS Sを、燃料供給をどうしようかという問題を中心に考えながら、そこで規制緩和などの話が出てくると、その影響は過疎地以外のところにもいろんな形で波及してくる。長期的な課題、大きな課題を挙げると、この場で議論し切れないということもあるため、過疎地域の燃料供給をどうやって維持していくのかという問題がある程度中心に考えながら、対策を列挙していき評価し、できる範囲をある程度変えていこうという議論が行われた。

【委員】中山間地域では、農業機械を使って草を刈るというようなこともあり、車だけではなく、農業機械にも燃料が必要である。今は電気の草刈り機もあるが、現状では、草を刈るためにガソリンが必要であるので、御承知いただきたい。

【委員】過疎地域に限ってまずは話を進めていこうということなので、例えばガソリンスタンドにコンビニを併設することや、キャノピーの面積緩和など、一般的な要望については、とりあえず議論しないということか。過疎地域だけの話に特化するのであれば、今何が問題になっているのか。コンビニが併設されたからといって収益が上がるわけでもなく、

そもそもビジネスとして成り立たないという話であるから、そういう問題は、ここで議論するものでもない。キャノピーの面積緩和についても、過疎地に限定した話ではなく、一般的な要望かと思うので、そこは違う話として考えてよいのか。

【座長】 過疎地域の燃料供給にとってプラスになる対策については、できるだけ幅広く考えていこうということである。例えば、過疎地域において、コンビニを併設することにより、解決できるところがあるのであれば、取り上げてもいいのではないかという趣旨で申し上げたが、他の委員にも御意見をお伺いしたい。

【委員】 過疎地域のスタンドは利益が少なく経営が成り立たない、利益の中で運営するためにコストを削減しなければならない、ということであれば、規制緩和をしてほしいという話かと思う。例えば、地下タンクに関して維持・管理にすごくお金がかかるので、地上タンクを導入したという実例があったが、市町村長の判断で、政例23条特例により、地域の実情に合わせて認めることも可能かと思う。それを一般論として消防庁に一律の基準を示してほしいということは、少し話が違うのではと思う。

【座長】 検討する範囲の問題であるが、事務局としてどうか。

【事務局】 政令23条という条文で、地域特性に応じて、市町村長が一般則である政省令の基準と異なる形態のものを認めるという制度があり、必要に応じて機動的に運用していただくというのは一つあるかと思うが、他方で近年の規制改革の流れなどからすると、ある程度地方の運用というのもできる部分はなるべく統一化していったほしいということも、かなり強い要請としてある。全体として、ある程度ルール化できる部分については、我々としても必要な基準改正や、場合によってガイドライン的なもの等で示していくことがいいのではと考えている。意見としていただいている規制緩和の内容について、使うべき手法や達成手段というのがケース・バイ・ケースになるかと思っている。

先ほど委員から社会の将来像との関係についても少し触れられていたが、座長におっしゃっていただいたとおり、事務局としては検討会もかなり期間が限られている中で、より具体的にまとめるべき部分としては、やはり過疎地域の燃料供給の維持に資する部分というのは優先度が高い。ここで対策をしないと、続々と燃料供給が途絶えていってしまうことになりかねないという危機意識を持っているが、他方で、過疎地域に有用な手段というのが、結果的に都市部でも同様に適用可能なものも多々ありそうなため、そのような意味では事業者団体からいただいている意見も併せてお答えできる部分もあるのではないかと考えている。

あと、過疎地域に直接資するものではなく、もう少し一般的な意味での規制の合理化

の話も、委員からの御指摘のとおり、いろいろ出始めているところであり、我々としては、将来的にも全く検討しないというスタンスではなく、規制の合理化というのは、安全性を考慮しつつ、今後検討していくこともあるかと思っている。繰り返しになるが、本検討会の限られた期間の中で優先度をつけてやっていく中では、優先的に取り上げる部分とそうではない部分が出てくることにはなってくる。その考え方については、資料2-3において、たたき台を用意しているので、そこで御意見をいただきたい。

【委員】お客さんが来ないから利益が上がらない、お客さんが来るようなスタンドにしてほしいという話ではなくて、今、スタンドが継続できない過疎地域では、継続できない理屈として何がネックになっているのか。地下タンクのコストがかかるので、地下タンクでないものを認めてほしいとか、そういう話であれば、先ほど言ったとおり、管轄の市町村において、政令23条適用で認めることは幾らでも可能だろうと思っている。

一方で、ソフト面に関して、人がいないということについて、ガソリンスタンドの場合は、少なくとも人は必ず監視する作業、あるいは立会いといったことが求められているが、その部分がA IやI o T等により、監視だけでなく制御も含めて担保され、代替可能であれば、導入について検討の余地は大いにあるかと思う。まずは何がネックで、どういったところをどうすればスタンドが継続していけるのかというところを個別に挙げてもらったほうが、意見としては出しやすいのかではないか。

【委員】委員がおっしゃったことは、確かにそのとおりだと思うが、この場で今話しをしているのは、たまたま自治体として来ていただいているのが売木村の村長さんだけで、今のままだとS Sがなくなってしまうが、過疎地域でのS Sを維持することを前提として、もし今までプレゼンをしていただいた方々の意見を入れることによって、規制緩和することにより、例えば、コンビニとスタンドが合体できれば、その場所は過疎が始まっているけれど、もしかしたらS Sは維持できるのではないかという議論かと思う。政令23条特例でやればいとおっしゃっているが、政令23条特例は、はっきり言って管轄消防署長の考え一つで決まってしまう、隣の地域では認めてもらえたのに、こちらの地域ではできないというのが現実には起きている。隣の町でいいのに、なぜこちらで駄目なのか。だから、業界の皆さんは、ある程度統一性をもって示してほしいといっている。消防庁でも指針は出せるかとおもうが、今の段階では、こちらでやっているのだから、こっちはもういいじゃないと言えないところが業界の皆さん方が苦勞されているところであるので、その辺も加味して議論したほうがいいのではないか。

【委員】3万と70か所のS Sを預かっている組合として、私の個人的な考えかもしれないが、

過疎地というのはどういう現状で、どうなっているのかといったときに、私は、国のガバナンスの問題で過疎化がそういう方向になっていると思っている。というのは、市町村合併なんかも強烈的に進めてきた。今までは、いわゆる小さな町単位ですと、町には今までコミュニティーというのがあった。例えば、火の用心ということで、部落単位で地域を回って歩いたり、隣近所に見たことがない車が来ていれば、なにか犯罪になるのではないとか、近隣の目がものすごく厳しかった。それが最近、スマートフォンで監視したり、警察がつけているカメラであったりと、近隣の目もあまり厳しくなくなってきた。

ガソリンスタンドが政府のガバナンスのもとで、つい最近、そうなってきたが、以前は隣近所の人がかかっていて、ガソリンスタンドをやってももうからない、でも隣の人が困るからやらねばならないんだということで、コミュニティーというのがあった。ところが、そのコミュニティーが市町村合併で、もう隣近所もわからなくなって機能せず、火の用心パチパチなどという人は、今は田舎の部落でもやっていない。消防自動車は火の用心で回っている。防犯・防災の部分も警察のパトカーがぐるぐる回っている。地域の人が回る必要性がない。

私は、地域のコミュニティーがなくなっていると思っている。残っているのはサークルのような、ゲートボールの会やママさんバレーの会があるだとか、地域全体の人が集まっているというのがもうなくなっている。みんな車があるから10キロでも20キロでも走れると思ったら大間違いで、実は草刈りする燃料は乗用車で来てガソリンを買っていない。車を持っている人は草刈りをしない。80歳ぐらいの人が草刈りの機械を持って、腰が曲がった状態でガソリンスタンドまで歩いてくる。だから、住んでいる住民のために商売として合わないけれども、近隣にガソリンスタンドがないとだめだということである。現状を知らない人は、車があるから10キロでも20キロでも走ってこられるだろうと思っているが、実際に田舎に行くと、自転車に乗って後ろに4リッター缶のオイルの空き缶を積んできたりしている。

過疎化になっているという現状を私なりに感じているのは、地域のコミュニティーが政府のガバナンスのもとで崩壊した。だから、義理人情はもうなくなっており、そこに高齢化も進んでいる。現実、損益も合わない、そして人手不足だ、そのような現状になってきている。

あと一つ、現状分析するために提案させていただきたいが、東日本大震災で津波が起き、地上タンクから海に流出した油が、二次災害として火の海になった。地上タンクに

ついて、コストが安いから過疎地対策になるという議論が、いろんな資料にあるが、地上タンクというのはものすごく危ないものである。山津波といって大雨が降ると、中山間地帯は土石流が発生することが広島県でもあった。例えば、そこにガソリンが入ったコンテナハウスとかがあると、もし流されたことを考えると、もう爆発物である。先ほども委員がおっしゃったとおり、ガソリンはそのぐらい危険なものである。

津波があったときに流されたのは全部地上タンクで、消防庁も把握していると思うが、地下タンクは全く影響を受けず、油の流出はなかった。幾ら過疎化だからといって、いわゆる過疎地を守るために、何でもありという方向性は危ないと思う。

私は、「命のガソリン」と言っているが、やはり命を守りつつ、そういう災害のときにも対応できるような過疎地対策を考えてほしいということで提案させていただきたい。政府のほうでも、新しく備蓄タンクをつくらねばならないというときには、地上タンクは絶対だめだという認識は持っているはずである。そういうことを含めて、今後検討を進めていただきたい。

【座長】先ほど事務局から説明があったとおり、議事３のテーマに先ほどの議論に関係するところもあるので、議事３の「課題と関連する技術基準の整理」という課題に移りたい。

(3) 議事３ 課題と関連する技術基準の整理

資料２－３により事務局から説明が行われた。質疑については以下のとおり。

【委員】過去において、取組みは多数されていて、非常に実現可能性が高いところまで行っているものと、まだまだ実証みたいなのところが必要なものと、いろいろあるのだなということが非常によくわかった。

以前、私がガソリンスタンドでアルバイトをやっていたところは、多分、１日に300人から400人ぐらいの来店があって、都内でも割と忙しい方だったと思うが、過疎と一言で言っても、おそらく１日に10人しか来ないＳＳもあれば、30人から40人ぐらい来るＳＳももしかしたら過疎という分類かもしれないし、それぞれ過疎の度合いみたいなところによっても課題感が違うのかな、解決策も変わってくるのかなと思う。

せっかく、いろいろ取り組みを行っていて、私が素人ながらに思う社会実装に近いモデルみたいなものもあるので、過疎のモデルそれぞれに合って、社会実装化が近そうなものを優先的に検討していくというのも、一つの案なのかなと思う。

例えば１日30人から40人ぐらい来るＳＳであれば、タブレットみたいなものは非常に有効かもしれないし、１日10人ぐらいのＳＳであれば、移動式みたいなものが、もしかしたら可能性が高いものかもしれないし、売木村はあと３年でタンクの期限が切れると

いう話もあったが、もしかしたら、あと1年、2年という喫緊の課題を抱えている自治体もあるかもしれないし、そこは地上タンクみたいなのが可能性としてはあるのだと思う。そういう実現可能性みたいなところを踏まえて議論を進めるのがいいのではないかな。

私は、A I ・ I o Tの専門という立場でこの検討会に参加しているが、無理に先進的な技術を使う必要はなくて、それぞれのモデルに応じてA I ・ I o Tが役立てることができれば、そういうものを適用していくという観点で、いろいろ見させていただいている。非常に興味深いなと思ったのは、移動式の給油設備の例で話をすると、資料の写真を見ただけでは、A I や I O Tとあまり関係ないのではと思えるが、実際に運用していくとなると、例えば、1日に2か所、3か所を回ったりすることや、どのぐらいお客様が来るのか、そういう配送予定を知らせることとか、配送の効率化を考えると、例えば緊急の要望があるところを拾っていくとか、そういうところにも使える可能性はあるかと思うので、ある程度、モデルみたいなところを念頭に、どこに使えるかというところは少し検討させていただきたい。

【座長】すぐに使えそうな技術がかなりあるので、そこに力点を置いて取り上げていろいろ考えたらいいいということ、あと、評価というか、過疎の程度によって有効性が違うかもしれないという話もあったが、事務局としてはどうか。

【事務局】第1回検討会を踏まえて、過疎の程度をどの程度の整理の中に組み入れるかというところも、事務局の内部でもいろいろ議論したが、過疎の程度といってもさまざまである。複数の集落でガソリンスタンドがなくて、巡回のパターンがいい場合であるとか、今、委員からもあったように、地域の実情はさまざまである。

過疎地域の中で優先順位を決めるのはなかなか難しいのではないかとことを鑑み、程度というよりは、まず過疎地域に資するもの、さらには技術的にすぐに実装可能なものから取り組んでいくことが、今、もう喫緊の課題となっている過疎地域における燃料供給維持に対して、まず取り組みとしてはあるべきではないか、そのような考えのもとに、資料2-3をまとめさせていただいたところである。

【事務局】補足として、先ほどの委員の話の続きのようなものとして、将来像そのものを描くとか、ある対策のモデルがどの地域に最適かみたいなもの、今後想定される流れであったり、こういう地理的条件にある中山間地で集落が点在しているようなパターンで、こういう方法が有効性が高いと考えられるとか、将来的にE Vが進んでいったときには、だんだんこういうことが考えられるから、その時点時点では、こういう方策の適性が高

いと考えられるとか、我々としては決め打ちはなかなか難しいが、委員の方々の御意見を伺っていると、そこら辺のイメージがないと、どういう方策が本当に必要でというあたりが理解しがたいということがあるようなので、いかにスマートに整理できるかというのはなかなか難しそうなんです、そういったことも次回以降考えたい。

【委員】今、既に議論に出ていたところもあるが、ここで検討している過疎地域が何を指すかということを考える必要がある。総務省の過疎対策室長さんから伺ったほうがいいのかもしれないが、過疎法における過疎指定の話でも、過疎とはどのような地域かという話が出てきている。こうした過疎対策との関係で、今回、過疎地域ということを議論するのか。

これに対し、エネ庁さんの資料では「ＳＳ過疎地」という言葉がまた別に出てきていて、市町村内にＳＳが３か所以下ということで、アクセスに時間がかかるということが前提とされているのかもしれないが、対象となっている過疎地域をどう捉えるのかというところで相当議論が錯綜しているなという印象を持った。

今の過疎法上では、全国の５割弱の市町村が過疎地域になっているということで、結構大きい都市も過疎だったりするので、そのあたりも含めて、ＳＳまでのアクセスの問題なのか、そこを運営する担い手がないなどの技術者の問題なのか、採算をどうとるかという問題なのか、それによって対応が変わってくるという印象を持った。まずは、それを、ぜひ整理していただきたい。

２点目としては、先ほど委員からお話があったが、平時のランニングコストを考えたときに、例えば地上タンクでもいいのではないかという話と、突然、ゲリラ豪雨が来るとか、大規模災害が来たときの災害時のことをどこまで見越してコストの問題を考えるかというのはなかなか難しい問題である。国のほうとしては、やはり何かあったときの非常時のことまで考えて、ある程度高いコストがかかるとしても、初期のインフラは大事だという発想で、これまで地下タンクということもやってきたと思うが、そのあたりのリスクとコストをどういうふうに評価するかというところで、当然、対応は変わってくるだろうという印象を持っている。

地下タンクにする場合の初期コストが非常にかかるとすると、むしろ、ＳＳを閉鎖しなければいけない。そこをどうクリアしつつ、かつ災害時のリスクというのを回避できるのかというあたりのところも整理が必要なのではないか。

あと、もう一点だけ申し上げると、担い手がないということで、ＡＩ等を入れていくということもあると思うが、先ほども小さな拠点の話が出たが、プロではない一般の

地域住民が、こういった専門的なところにかかわるための技術の伝達だとか、技術の継承だとか、研修会みたいなものを含めて、ある種のプロ市民というのをどのようにつくっていくのか、そのあたりの仕組みや制度をどうしていくかということも考えていく必要があるのかなという印象を持った。

【座長】最初の過疎の定義というか、ここで考える過疎というのをある程度定義しておかなければいけないが、まずは事務局としてどうか。

【事務局】必要に応じて梶室長様、また石油流通課の成瀬補佐からも追加で御説明いただければと思うが、事務局側では、もともとの話の経緯からすると、先ほど赤松補佐からも御説明があった昨年度の経産省の研究会が一つの大きなきっかけになっていて、自治体において参加者とか、距離的に15キロ以上とか、そういった地域はやはり対処していかなければいけないとは考えていた。

他方、社会の中でこういった形であれば体制が維持できるかという視点もおそらく必要で、その部分は、これまで石油流通課とやってきた中では、具体的なアイデアは出てきていない。財政的な支援措置みたいなものは、いろいろ紹介はされてきているが、全体のパッケージとして、どうすれば、その地域に見合った形で、この辺が続くのかというところまで、あまり具体化されてきてはいなかった。

委員御指摘の過疎法との絡みの中で、何かやるべきことがあるのかどうかについては、考えないといけないと思っている。ただ、そこについては、どちらかというところと経産省側とやってきたことのほうが事務局としては具体的なイメージが持っていて、地域のコミュニティー絡みの部分については、あまり具体的なイメージが持っていないというのが正直なところである。

あと、委員から御指摘のあったプロ市民的な養成という部分については、先ほど事務局から農機具向けのものについて、住民参加型の運営母体のガソリンスタンドの場合にどうするかというのも論点だと申したが、特にそういった点などについては、一定の簡易な資格ないし講習会みたいなものが必要なのではないかと考えており、そこら辺の対応策というの、次回以降少し具体的に目出しはさせていただけたらと思っている。

【オブザーバー】先ほど委員から御紹介いただいたように、過疎地域自立促進特別措置法、過疎法という法律があり、その法律で原則、市町村単位で人口減少率及び財政力の2つの要件により、過疎地域を指定する、公示するという仕組みが、この法律でとられている。当該過疎地域に指定されると、例えば過疎債という比較的有利な地方債が使えるなどの財政的なメリットが生じるというような仕組みである。

この法律の期限があと2年弱、令和2年度末で法律の期限を迎えるもので、また、この法律は議員立法なものですから、2年後の法期限に向けた検討を各党、各会派でも実施しており、総務省での検討も実施しており、その検討の中の有識者会議には委員にも御参加いただいている。

過疎法に基づく過疎地域というのは、そのような要件に基づいて設定されているが、今後の過疎対策のあり方として規制を緩和していくという手法も重要であろうというふうに認識している。その観点から、この会議にオブザーバーとして参加させていただいているが、過疎対策としての規制緩和が過疎法上の過疎地域とリンクしていなければならないというものではないというふうに考えている。したがって、政策分野、例えば公共交通の分野、医療の分野、教育の分野、それぞれ人口が減少しているような地域に対する規制緩和は検討するべきだと思っているが、どういった単位の地域を議論の対象とするかということについては、それぞれの政策ごとに御議論があってしかるべきだと思うので、過疎対策一般の検討の材料とさせていただくという観点から、この会議に参加させていただいているものの、この検討会における過疎地について、必ずしも過疎法の過疎地域に引っ張られることなく、SS過疎地という考えもあるし、そこは、この検討会で決めていただければと思う。

【オブザーバー】先ほど説明させていただいた資料の4ページ目において、資源エネルギー庁、市町村内のSS数が3か所以下の自治体というところをSS過疎地というふうに定義づけをさせていただいているが、最終的には、消防庁の法令に何をどう規定するかというところであるので、ここに書かせていただいているSS過疎地というのは一つのオプションであるとは思いますが、必ずしもそれに拘束されるものであるかどうかというのは、まさしくこの検討会に参加されている皆さんがいろいろな思いを持って参加されて御議論されているので、皆さんの御意見を賜りながら、最終的に消防法令の中における過疎地というのは、どういうふうに定義し得るのかということをご議論いただくことがいいのではないかなと思う。

【座長】委員から2点目の平時と災害時の話が出たが、それについて事務局としてどうか。

【事務局】今、具体的には地上タンクの話が議論になっているんだと理解しているが、浸水や土砂災害でハザードマップ等もかなり具体的になっているので、委員がおっしゃるとおり、みすみすそういう場所に設置するということは、やはり避けるべきである。ただ、具体的にどういう形で基準や運用に盛り込むべきかというのは、かなり制約条件になってくるのは間違いないので、事務局で再度検討させていただきたい。

【座長】 本日の結論として、ある程度の方向性を出さなければいけない部分については、過疎地域の定義であるとか、積み残しの問題はたくさんあると思うが、事務局に御説明いただいた検討の進め方のおり、今のところは、ある程度幅を持たせてという解釈にしておき、その地域の燃料供給体制をどのように維持していくか、あるいは持続可能なものにしていくかという方策については、いろんな方面から出た提案が、どの程度、過疎地域の燃料供給体制の維持に有効なのか、まだこれから詰めていかなければいけない。その中で、おそらくほかの地域に影響する問題とか、災害時のリスクに関係するものとか、さまざまなものがあって、それを評価していかなければいけないということだと思う。

事務局には、今まで出てきている短期的、あるいは中長期的な解決方法、対策について、一応まとめていただいたが、これをベースにして、今後、対策の有効性なり問題点なりを評価していくという方向で議論を進めたらどうか。

【委員】 今、先生方からお話があったが、やはり維持ということの後についてくる安全対策ということがあるので、いろんな維持方策が上がってくると思う。それに対して、いわゆる規制緩和する部分において、どれだけリスクが上がるのか、または、そのリスクが地域特性によって変わってくると思う。同じ緩和をしても問題ないところと、そうでないところがあると思うので、そのリスクをどう評価して、ここの地域であれば、このリスクは考えなくてもいいとか、そういう整理をして、安全対策につなげるといいのではないかな。

利便性であるとか、そのような方向の規制緩和という話がありますが、そもそも、その規制が何のために規制されていて、その規制が実在するためにコストがかかるというのが当然あると思う。そこの部分を整理して、例えば、全国一律の基準になっている部分もあれば、個別に特例を定めることができる施設もあり、全国一律の基準の特例と個別に認める特例は、性格が全然違うものだと考えているので、その辺をうまく整理して考えていくといいのではないかな。

【事務局】 次回は、先生方からいただいた御意見も含めて、具体的な項目をこの整理の仕方に沿って当てはめていき、具体的な方向性などを示していければと思っており、まず、過疎地域にとって、この課題は優先的に資するものであるということであれば、事務局まで御意見いただきたい。ここに示している項目例でいいのか、さらには追加すべきものがあるのか、この整理でいいのかというところは、もし御意見があれば、もう少しいただければと思うがいかが。

【委員】 今、事務局からお話があったのに関連するが、別紙の中に記載されている内容も、各

ガソリンスタンド関連事業者の皆さんからの御要望だとかが出ているが、そもそも過疎地域において、今、何が困っているのかという部分が明確になっていないのではないかと。あと、一番最初に過疎地域の自治体から要望された事項と出ているが、地元の農家の方は、先ほど委員がおっしゃったような部分で困っているというようなことだとか、そういうものをもっと具体的に細かく出さないと、検討する上で何を検討していいのか、まとまっていないのではないかと。

前日も私から言わせていただいたのが、何が過疎で、どこが問題点なのかという部分を明確にしておかないと、空中戦になり、まとまりがつかなくなってしまう。先ほど委員からも出たとおり、その話があった後で消防法令の規制緩和に、これはつながるのではないかと、つながらないのではないかとという議論になっていくのであって、どこの部分で議論するのかというのを、もうちょっと絞られたほうがいいのではないかと。

せっかく売木の村長さんに来ていただいているので、例えば今、売木の困っているところは何で、これはどう直すべきかというところをモデルにするとか、もう少し規模の大きい市町村で、ここはこういう事例として困っている、では、それを解決するためには何が必要なのか。技術的なものなのか、法令の規制を少し緩めるのか。もしくは、そもそも人が足りないからどうしようもない、というような議論にもなっていくと思う。その辺のモデルをもう少し明確にして議論したほうがスムーズに行くのではないかと。

【座長】そもそもの出発点のところで、いろんな御説明もあり、まだ課題の整理が足りない、要するに、過疎地域で燃料供給体制が維持できなくなっている、という人がどういうふうに困っているのかということをもうちょっとはっきりしてほしいという御意見があった。その出発点をもう少し明確にするのと同時に、対策をいろいろ挙げて有効性について評価していく、そういう方向がいいのではないかとという御意見である。

【事務局】事務局では、9月にも実際に現地視察を予定しており、そういった地域の声も聞きながら、具体的に何が困って、どういう整理をしていくべきかというところを、さらに検討を進めていきたい。

(4) 議事4 その他

【事務局】第3回検討会については10月9日（水）の開催を予定している。現在、開催場所を調整中のため、決定次第、連絡をさせていただく。

また、本日の内容について、追加で意見等があれば、8月8日（木）までに事務局宛てに連絡をいただきたい。

以上