

# 国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事要旨）

---

## （開催要領）

1 日時 平成27年9月11日（金）15:05～15:36

2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室

3 出席

### <WG委員>

座長 八田 達夫 アジア成長研究所所長  
大阪大学社会経済研究所招聘教授

委員 阿曾沼 元博 医療法人社団滉志会瀬田クリニックグループ代表

委員 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長

### <提案者>

川口 誠彦 京丹後市企画総務部理事

野木 秀康 京丹後市企画政策課公共交通係長

### <事務局>

佐々木 基 内閣府地方創生推進室長

川上 尚貴 内閣府地方創生推進室長代理

藤原 豊 内閣府地方創生推進室次長

塩見 英之 内閣府地方創生推進室参事官

富田 育稔 内閣府地方創生推進室参事官

## （議事次第）

1 開会

2 議事 シェアリングエコノミーの導入について

3 閉会

---

○藤原次長 それでは、提案者からのヒアリングということで、京丹後市から、これは平副大臣が御出張されたり、また、その後、御提案を頂戴したりということで、副大臣からもぜひ一回ヒアリングということでしたので、シェアリングエコノミーですが、諮問会議の民間委員の方からもそういった御提案を昨日いただいておりますけれども、その関係で京丹後市からのお話をお聞きするというところでございます。30分弱でございますが、全体の時間がございます。10分、15分ぐらいで御説明いただきまして、その後、意見交換ということでございます。

内容につきましては、公開の扱いでよろしいでしょうか。

○川口理事 はい。

○藤原次長 よろしく願いいたします。

それでは、八田座長、お願いします。

○八田座長 お忙しいところをお越しくださしまして、ありがとうございます。

早速、御説明をお願いいたします。

○川口理事 失礼します。京丹後市企画総務部理事の川口と申します。

本日は、あいにく9月定例議会の開会中で一般質問の日に当たっておりまして、市長の出席ができませんでしたことを御了承いただきたいと思っております。

まず、京丹後市ですが、京都府の日本海に面しておりまして、人口は5万6,000人、面積は500平方キロメートルということで、平成16年に6つの町が合併して誕生しております。本年1月には改正地域再生法の第1号となる地域再生計画の認定をいただいております。また、この3月には本市の人口ビジョン、総合戦略を公表させていただいて、現在、仕事づくりとか少子化、定住対策に全力を挙げて取り組んでいるところでございます。

それでは、お手元の資料に基づきまして御説明をさせていただきたいと思っております。

最初に1ページ目でございます。シェアリングエコノミー（共有型経済）の導入による、若者にあふれ、生涯活躍できる「支え合い、高め合いのまち」構想の全体を示しております。真ん中の1ですが「新時代の公共交通体系の実現」としまして、自家用車ライドシェアの導入を行いたいと考えております。我々が考えますライドシェアですけれども、地域の住民が自家用車を活用して、時間のあいているときに移動サービスを必要とする人に安価かつ安全な移動サービスを提供することを称しております。これをライドシェアと呼んでおります。市内のタクシー空白地域において住民、また観光客を対象にした運行を行いたいと考えております。

左側の2になりますが「地域協働大学（仮称）の本格的な活性化」としまして、大学の学生を対象にした自家用車ライドシェアと民泊シェアの導入を行いたいと考えております。

右側の3になりますが「生涯活躍社会の実現」としまして、地域の住民がライドシェアの提供者、民泊の受け入れを行うことで、一層活躍の場が広がるものと考えているところでございます。

それでは、資料の2ページをごらんいただきたいと思っております。本市は海沿いの地域がタクシー空白地となっております。現在、市の事業として、乗合バスと乗合タクシーの運行を3台で行っています。ここに新たに自家用車のライドシェアを導入したいと考えております。このタクシー空白地である地域は日本海に面しており、山陰海岸国立公園の一角にも指定をされています。宿泊施設は約200件ございます。観光資源はたくさんあるのですけれども、困っているのは移動手段ということでございまして、我々は観光客の利便性を高めて大勢の人に集まっていきたいと考えております。これには、タクシーという車両の供給をふやさないと、観光客を含めた利用者という需要は伸びないと考えております。供給はその条件をクリアした地域の人たちが担うことでふやすことができるのでは

ないかと考えております。

これにより、供給をふやし、需要が増加することで、このことは市民の移動についても同様のことが言えるわけですが、既存のタクシー運行地域もその波及はプラスの意味を持ち、タクシー空白地とタクシー立地地域はウイン・ウインの関係になるものと考えているところでございます。

3 ページをごらんください。この自家用ライドシェアの実現に向けての規制改革としまして、合意形成のための組織、運送の実施主体、ドライバー、サービス対象区域、安全運転のための確認等について提案をさせていただいている内容でございます。

道路運送法の第78条では自家用有償旅客運送を規定しておりまして、ここで公共交通空白地有償運送、現行のものが規定をされています。現行では、地域公共交通会議または運営協議会がその組織の場でありまして、国家戦略特別区域会議で合意形成を得ることができないかということを考えております。

それから、この実施主体としてはNPO法人等となっておりますが、これを株式会社ということではできないかと考えております。

ドライバーについては、ここにありますように、株式会社に登録された個人ということ。

それから、サービス対象区域の限定ということで、交通空白地域というのが前提にありますけれども、我々の地域はまずはタクシー空白地で実証していこうと考えておりますが、一般化するといえますか、法律的に整理をした考え方になるわけですが、利用者の観点から公共交通機関によっては十分な輸送サービスが提供されない場合を区域会議で認定をいただく。当該区域においてサービス実施を可能とするということで改革ができないのかなど。

ここに例としてありますけれども、下のほうに観光や特殊需要への対応などということを書いております。例えば繁忙期、ゴールデンウィーク等にタクシーが足りないときですとか、我々が大学生にもこれに乗っていただきたいというあたりがこの辺に該当してくるのではないかと考えております。

それから、安全運転のための確認、記録、名簿管理ということで、これは規則の第51条の18にもうたわれているところでありますし、国交省の処理方針として原則対面であるということがあります。この辺が一番課題なのかなと思っておりますけれども、ICTを用いた安全運転のための確認、記録、名簿管理というものも取り組んでいけたらと考えているところでございます。

続きまして、4 ページをごらんいただきたいと思っております。2-1「地域協働大学（仮称）の本格的な活性化」について説明をさせていただきます。

本市では、高校の卒業生は現在1学年約500人程度あります。このうち約8割から9割、9割に近いわけですが、主に京阪神や首都圏の大学等に進学をします。このうちの約2割、80人程度が京丹後市に帰ってきてきています。そのほかの京丹後市出身の卒業生の方は、主には仕事の絶対量が少ないということだと考えておりますが、帰ってきたく

ても帰ってこれられないということも含めて、年間約300人の若者が転出増の社会減の状況にございます。

このような状況の中で、地域再生計画としまして既存の大学法人の設立が難しい本市、多くの大学生に来てほしい、訪れてほしいということで、特区も現在お願いをしているところなのですが、本年から閉校舎、廃校になった校舎を活用し、それを拠点という形で整備しました。また、大学における単位取得も前提にしたフィールドワークを行っているところでありまして、これのルール化を大学側で図っていただいているということで、現在10大学がフィールドワークなりで本市に訪れていただいているところでもあります。これを地域側から見たら一つの大学ということで、この考え方を導入しているということで、本市に訪れる大学生をもっともっとふやしていきたいと考えております。

その際、課題となりますのは宿泊施設ということで、現在、空き家を活用してのシェアハウスを3棟確保するというところで本年度は動いております。これをもっともっと訪問者がふえることによって対応していくということでは、機動的な対応をしていくことが必要でありまして、安く泊まれて地域の人とゆっくり交流することが大変必要だというあたりで、大学生のための民泊シェアというものの導入を図りたいと考えております。民泊シェアの宿泊者は、フィールドワークのために新規で入ってくる大学生ということになりまして、既存の宿泊施設の顧客とはおのずと競合しないものであると考えているところでございます。このうち、協働大学は交流から定住へということで、若者の人口流入のモデルにもなるのではないかとということで、今、一生懸命取り組んでいるところでございます。

5ページをごらんいただきたいと思っております。「民泊シェアの実現へ向けて」ということの規制改革でございます。これについては、実施主体ということで、現行の農家民宿をさらなる規制改革ということで提案させていただきたいということで、6ページにも資料①としてつけておりますが、規制改革実施計画でもうたわれている内容と同様のこととなりますが、小規模宿泊業のための規制緩和②ということで、農林漁家民宿の対象範囲の拡大ということで、農林漁業者以外の方でも自宅の一部を活用しての宿泊サービスを主に学生を対象に行っていきたいと考えておりまして、これのための規制緩和をお願いしたいということで考えているところでございます。

続きまして、7ページをごらんいただきたいと思っております。3として「生涯活躍社会の実現」ということで、自家用車ライドシェアも、大学生民泊シェアも、京丹後市の市民が担うということをお前提にして考えております。特にシニア世代が担い手となって新しいサービスを提供します。学生も入ってくることにより多世代が交流をすることによって、健康とか生きがいとか安心のまちづくりが進むのではないかと、地域の人が生き生きと生涯現役で働く生涯活躍社会の実現が可能になるのではないかと考えているところでございまして、現在、生涯現役社会づくり条例（仮称）制定に向けた検討を進めているところでございまして、予防医療、健康支援、社会参加による地域包括ケアの推進、さらには京丹後型の日本版CCRCの実現を目指すものでございます。

これらの取り組みは、多様なプラスの意味を過疎地にもたらすものと考えておりました、地域の特色を踏まえて、地域社会や地域経済にも即した話であり、経済政策にもつながるものと確信をしているところでございます。

過疎地では人を多く集めるということが大切であると考えており、地域住民と一緒にあって人が多く集まる環境、仕組みをつくっていきたくと考えております。人が多く集まれば、おのずとビジネスのしやすい環境をつくることにつながり、それによって経済活動が活発になるものと考えているところでございます。とにかく頑張っけて取り組んでいきたくと考えておりました、ぜひ後押しをしていただきたく、御指導のほどをお願い申し上げます。

以上でございます。ありがとうございました。

○八田座長 どうもありがとうございました。

それでは、委員の方たちから質問あるいは御意見をお願いいたします。

○原委員 幾つか順番に教えていただければと思いますが、まず、3ページのライドシェアのところ、現行の公共交通空白地有償運送だと使えない、使いづらいというポイントは、一つは交通空白ではないということですね。交通空白ではなのだけれども、重運な輸送サービスが提供できない場合にも適用したい、ここはそういうことなのだと思うのですが、それ以外の項目について、例えば一番上の地域公共交通会議だと使いづらい理由とかはございますか。

○川口理事 我々がまず導入をしたいと思っておりますのはタクシーの空白地域ですので、現在、地域公共交通会議も組織はしてまして、京丹後市で開いたときに即もめるかといえ、それはないのかなと、合意を得られる環境にはあるのかなと考えておりますが、特区の提案の中身なのですけれども、先ほども少し言わせていただきまして、一般化した考え方として、この地域公共交通会議ですとか運営協議会というのは合意形成の場として設けられているものと認識をしております。そういう中で、やはり競合が出てくるとなかなか合意が図れないということが出てくるのかなと。そういうところで、国家戦略特別区域会議という中で合意形成を図れば、さらにこういった取り組みは進んでいくのではないかとということで書かせていただいております。

○原委員 今の会議には、市内のタクシー会社であったりバス会社であったりが入っていらっしゃるという理解ですね。

○川口理事 そうです。

○原委員 実施主体に関しては、NPO法ではなく、株式会社でもできるようにしたいと、そこはそういうことなのでしょうね。

あと、一番下の安全運転のための確認、記録というところは、対面で求められるというのがちゃんと理解できなかったのですが、何を対面で求められるのでしょうか。

○川口理事 現在のところ、安全運行管理者という人間がいて、そのドライバーが会社に出勤をしてきます。その段階で対面でもって、例えばアルコールチェックですとか、健康

状態だとか、そういったことの確認を対面で行っているということです。

○原委員 安全運転管理者というのは、そこの社内の方。

○川口理事 はい。その運行主体で設置する必要がある安全運行管理者ということでございます。

○原委員 では、今の制度であれば、NPOの責任者の人がいて、その個々の運転手さんとの間での確認を対面でやると。

○川口理事 そういうことです。

○原委員 ICTを用いた確認というのは、具体的にどんな確認をすることになるのでしょうか。

○川口理事 例えばアルコールチェックというのは、今であればICTの技術を用いてそのことの報告は可能だろうと考えております。ただ、このところが一番課題なのかなと。なぜ対面で行っているのかということに対して、やはり面と向かってその状況を確認することで、今、対面ということがうたわれているのかなと思いますが、我々とすれば、要は市民の方にドライバーになっていただくということで、それなりの責任を持ちながら取り組んでいくという中で、予約があれば即そこに走るのではなくて、対面をすることとなると一旦事業所に出勤をして、それから需要を待たないといけない状況になります。非常にロスが出てきまして、経費もかかるし、反対にドライバーの拘束時間は長くなるということで、一旦事業所に出向くという形を、何とかそれをしなくても済むような方法をICTを使いながらできないかと考えているところでございます。

○原委員 この人が運転をするとか、アルコールチェックもあるのですか。そういったような情報を送るということですね。

○川口理事 そうです。

○原委員 あと、別のことになってしまいますけれども、ついでにもう一点だけなので伺ってしまうと、5ページの民泊シェアについては、今の制度での特区のメニューでの旅館業の特例がありますが、それではなく、別の制度にという御提案でしょうか。

○川口理事 はい。農家民宿の今の考え方。

○原委員 農家民宿ではなくて、特区の制度で7日以上で旅館業の特例を設ける制度がございませうけれども。

○川口理事 そちらはいわば賃貸を前提にした考え方だと思います。こちらは賃貸で部屋を貸すのではなくて、旅館業の一環として泊めると、泊めることに対する対価を払うという考え方でありまして、賃貸の7日、10日とかいう考え方ではないと。

○原委員 それは、日にちをもっと短くしたいということですか。賃貸かどうかというのは余り、宿泊サービスとして使えるという理解なのですか。

○川口理事 その特区の考え方は、マンションなりを前提にされた賃貸の考え方かなと理解をしているのですけれども、要は自宅を使っての宿泊を提供したいということでございまして賃貸で貸すのではなくて短期の、例えば1泊でも2泊でも見合った低額な料金を取

ってということで考えております。

○原委員 テクニカルな話はまた後で事務局ともやっていただけたらいいと思いますけれども、特区の今の制度というのは、別に賃貸借契約を結ぶわけではなくて、旅館業の特例として泊められるようにしますという仕組みですので、使えることは使えると思うのです。ただ、日にちの制限があって、もし1泊2日とかでも使いたいということであるとすれば、これは別の制度にしたほうがいいということかと思えます。それはそういうニーズがある。

○川口理事 主には学生ですので、2泊3日程度が多いです。

○原委員 わかりました。済みません。

○阿曾沼委員 詳しい法律のところはわかりませんが、NPO法人等の等の中には株式会社は入っていない、あくまでも非営利性が求めているという理解ですね。今はそうですね。

○川口理事 はい。

○阿曾沼委員 株式会社というのは既存、新設、想定しているのは既存のタクシー会社がそれをやってもいいし、全く新規参入でも構わないということですね。

○川口理事 はい。

○阿曾沼委員 運転手さんとして登録するというよりも、ライドシェアの個人として登録して、対面せずにコールしたらすぐに行ける仕組みをつくりたいということですね。

○川口理事 はい。

○阿曾沼委員 わかりました。

○八田座長 大体わかりましたが、タクシーのことについて、先ほどテクニカルなこととはということだったのですが、ICTを用いた安全運転のための確認というのが、現行のシステムでは、例えばアルコールチェックなどは毎回やっているのですか。そういうタイプの安全運転の確認なのか、もうちょっと別のことなのか、普通の面接をやるとかそういうことなのか。

○川口理事 これは規則の第51条の18で、安全運転のための確認ということがうたわれているところでありまして、飲酒運転とかは例えばの例として申し上げた内容ではあるのですが、先ほども言っていますように、要は一旦事業所に出向いてその確認をとるということが。

○八田座長 一番最初。その後、毎回やる必要はない。

○川口理事 基本的には毎日するという事です。

○八田座長 そうすると、ICTを用いたというのはインターネットのテレビ電話的なものでやれば全部できるだろうという話ですね。

○川口理事 はい。

○八田座長 では、今の対面でやっていることの中身がわかるといいですね。必ず確実にこれができますと。

○阿曾沼委員 確認ですけれども、1日1回聞けばいいわけですね。

- 川口理事 基本的に朝だけということになっています。
- 阿曾沼委員 個人で登録されている人たちについては、いつコールされるかわからないから、その都度行くのは面倒くさい。それだったら、それに代替する確認方法が必要だという話ですね。
- 八田座長 スマホのスカイプで話せばいいということにすればいいですね。  
そうすると、この自動車のライドシェアのほうは、まるっきり新しいものになるのですね。
- 藤原次長 今までは議論していません。
- 八田座長 今度、ここでの株式会社としては何か特定の会社をもう想定していらっしゃるのですか。
- 川口理事 それはまだ想定しておりません。
- 八田座長 まだ想定していない。これから話を持っていくということですね。  
それから、民泊云々は、要するにまるっきり新しくやるということですね。
- 藤原次長 民泊は、御紹介があったように規制改革会議で去年随分議論して、全国レベルでこの議論をしようと、6ページですね。このイベント開催のときと、農家民宿の拡大と、それから最後ですね。これは例のエアビーアンドビーみたいなものを実態調査しましょうというものですけれども、そういう意味では去年から議論がされていますので、そこをいかに前倒しできるかという議論だと思います。
- 八田座長 基本的には本年度中に結論で、まだ何もわかっていないの。
- 藤原次長 はい。
- 八田座長 そうすると、一番新しいのは自動車のライドシェアのほうですね。
- 藤原次長 簡単に2番目は、かねてからというか、4月に京丹後市さんから、その前から地域プラットフォームその他でもずっと御議論いただいていた、もう役所の返答もさせていただいたものです。
- 阿曾沼委員 株式会社がやると登録する個人と利用者にとってどういう利便性が図れるのか、メリットはどういうことがあるとお考えですか。NPOではできないこと、例えば運転手さんが事故を起こしたときの保証の問題とか、事故を起こして乗務員及び乗っている人たちの事故対応や補償だとか、そういったことは株式会社に登録しているほうが相当有利になるという事でしょうか。
- 川口理事 それは想定しているところです。
- 阿曾沼委員 メリットとしてはそういうことですね。そうすると、個人も安心して登録できるし、乗る人も安心できる。
- 川口理事 はい。
- 阿曾沼委員 既存のタクシー会社が、空白地帯でやりたいとなるのですかね。
- 原委員 二種免許を取れないということ。
- 阿曾沼委員 二種免許を取らなくていいということになるわけですね。そうすると、株

式会社なら二種免許を取らず不特定多数の人を運んでいいかどうか、運輸法等の法律もかわってくる可能性がありますね。

○八田座長 今、NPOはできるわけですね。

○藤原次長 これは例の構造改革特区で有償ボランティアタクシーというもので、それで穴をあけて、全国に広まったものです。

○原委員 これは観光客とかもオーケーなのですか。

○藤原次長 だめなのです。これを最後、ここの会議で決めないといけないのです。基本は地元の足にしか利用できなくてというところで、そこに制約が1つあるのです。

○原委員 これは、地元の人という話だと話が通りやすいけれども、観光客も運びますという、きっともう一段ハードルが上がりますね。

○藤原次長 それはたしかこの協議会で決めることになっています。

○八田座長 全くそうですね。「土地の人が不便でしょうがないのだからライドシェアでやるのだ」というのは説得力があるように思いますね。

そうすると、とにかくこのライドシェア一本に絞っていき、地元の人役に立てばいいという立場をとると、話は非常にわかりやすいですね。住宅のほうとまた別の次元の話でやることにする。

でも、先ほどの話は観光客にも利用してもらいたいということでした。

○川口理事 やはり観光客。地元の人移動手段を確保するというのはもちろんあるのですが、経済政策といいますか、経済を活発化させていきたいというのがありまして、そこそこ観光客も年間35万人程度宿泊いただいているのですが、これをさらにふやしていきたいという思いの中では、やはりこういうものをつくっていきたいという思いです。

○八田座長 京丹後市の真ん中から、今でもタクシーに乗って空白地に行っている人は何人かいるわけですね。

○川口理事 それはあります。

○八田座長 そことは競合してしまうわけだからこのカーシェアリングがうんと安い値段でやられると、既存の事業者たちは嫌だなと思うわけですね。

○川口理事 そういった向きもあるとは思いますが、我々の考え方は、全体のパイをふやそうと、そういうことで既存のタクシー業界、タクシー屋さんもそれぞれウイン・ウインの状況になるのではないかと。とにかく全体をふやしていきたいという思いでの取り組みでございます。

○八田座長 わかりました。そこがみそですね。

○阿曾沼委員 観光タクシーとして一日幾らと契約するよりも、レンタカーを借りるよりも利便性がある安くできるということになれば、観光客にとってはいいですね。その都度その都度呼びたいという人のほうが多いですからね。

○川口理事 タイムリーじゃないと、なかなかやはり。

○八田座長 こんなところですかね。

○藤原次長 では、1の問題を中心に、3は規制改革会議とよく連携しながらということで、2の問題はもう御返答申し上げているものがあるので、また後ほど御説明を差し上げた上で対応を考えるということで。

○八田座長 では、今、この資料を。

○藤原次長 京丹後市の方々にも、大学のものはフィードバックもしていますかね。

○川口理事 まだです。

○藤原次長 まだですか。済みません。それは別途御連絡申し上げます。

では、済みません。

○八田座長 どうもありがとうございました。