

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28年6月30日（木）11:44～11:57
- 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 |
| 委員 | 本間 正義 | 東京大学大学院農学生命科学研究科教授 |

<関係省庁>

- | | |
|-------|------------------------|
| 堀家 久靖 | 国土交通省大臣官房審議官 |
| 鶴田 浩久 | 国土交通省自動車局旅客課長 |
| 市川 智秀 | 国土交通省自動車局旅客課バス事業活性化調整官 |
| 山本 英貴 | 国土交通省総合政策局政策課政策企画官 |

<事務局>

- | | |
|-------|-----------------|
| 佐々木 基 | 内閣府地方創生推進事務局長 |
| 藤原 豊 | 内閣府地方創生推進事務局審議官 |

（議事次第）

- 1 開会
- 2 議事 空港アクセスバスに係る省令について
- 3 閉会

○藤原審議官 時間がちょっと押しておりますので、早速、次の項目に移らせていただきます。空港アクセスバスに関する特例の取扱いということで、本件は2年前の成長戦略で明記をし、かつ、その後、共同省令も発出いたしました。競争条件の担保というところについての基準が不明瞭だったこともありまして、その後、東京圏、九州でもニーズが色々出てきているのですけれども、結論的に言いますと、その競争条件の担保というところについての基準なりが制度的にまだ担保されていない状況ということで、昨年からまた議論をし直すということになりました。八田座長のほうからも宿題を投げさせていただいているのですが、もう2年ということでございますし、各区域からも相当要望が来ておりま

すので、制度化することで、この項目を実際の自治体に活用いただかなくてはならない状況、これは時代的にもインバウンド等で待ったなしの状況になっておりますので、今月ないし遅くとも来月には決着ということで考えてございます。

それでは、八田座長、よろしく申し上げます。

○八田座長 どうもお忙しいところをお越しくださいますありがとうございます。

それでは、早速、御検討の状況について御説明をお願いいたします。

○堀家審議官 国土交通省自動車局の審議官の堀家と申します。どうぞよろしくお願いたします。

今、御指摘のありました点、結論から申し上げますと、国家戦略特区における空港アクセスバス事業は、お話がありましたように適正に実施をしていくために公正な競争を確保していくことというのは非常に大事なことで考えております。内閣府から御提示のありました「空港アクセスバスに係る特例の取扱いについて」という資料がお手元に配付されていると思います。1月にいただいたそうございまして、お話がありましたように少し時間が経過している点についてお詫びを申し上げますが、ここのお手元の資料に沿った進め方に私どもは賛成でございまして、今後、この取扱いに沿って詳細を御相談し、通知を发出するというような内容も含まれているかと思っておりますけれども、そういったものも含めて、早速実施に移していきたいと考えているところでございます。

その中で、資料の1ページ目の2ですが、委員からの指摘事項というのがございます。これについて申し上げます。停留所の利用を新規参入事業者にも認めるべきということでございます。これにつきまして、私どもも同様の問題意識を持っているところでございます。何らかの取組によって解決を図っていきたくと考えております。例えばでございますけれども、深夜・早朝を始めとして空港アクセス、バス停が空いている時間帯があつて、新規事業者がそこに参入して利用者ニーズに応えるようなサービスを提供したいと。それが実現すれば御利用者の利便が向上するという場合に、停留所が確保できないことがボトルネックとなって実現できないということにならないように、関係者の間で調整を促していくというようなことを考えているところでございます。

また、お手元の資料の中で3ページ目を御覧いただきまして、内閣府から御提案がございました空港アクセスバス分科会、これを区域会議の下に設置して、事業が適正に実施されているかどうか確認するというところでございまして、これにも賛成でございまして、

以上につきまして、具体的な進め方を御相談しながら、早速実施に移してまいりたいと考えているところでございます。

私のほうからは以上でございます。

○八田座長 ありがとうございます。

これは元々国土交通省のほうから提案がありました。それで、実際にやってみたら結構、既存の上限規制がある時間帯・ルートの路線の代替としての応募もあったので、募集の仕方自体が元々の意図したものと違うのではないかとということがありますね。ということは、

新しい制度を設計される上で、ここでは深夜・早朝、既存路線の増便と書いてあるけれども、今の認可も維持するわけですから、そこの棲み分けですね。ここところは認可であり、ここは新規のところだから届出で済むのだよというその区分けを明確にする必要があるのではないかと思います。それをしないと、この間みたいなことになってしまうのではないかと思います。それが一つ。

もう一つは、停留所の利用を新規参入事業者にも認めるべきだということです。よくあることは、電鉄会社やJRが駅前のバス停留所については基本的には電鉄会社優先で、他の会社になかなか使わせない。これは全国どこでもあって、他の会社はみんなちょっと離れたところに停留所を自分で確保しようとしています。

しかし、これは元来は話し合いではなくて、空いているならば強制的に必ず使わせろということにし、料金は場合によっては規制料金を決めてしまう必要があります。そのようなことがない限り、当事者で話し合うことにしたら裏で金を取るだけの話です。バス停は一種のエッセンシャル・ファシリティーなので、停留所利用には一種の料金規制が要るのではないかと思います。そこについてもちょっと御検討いただきたいと思います。

ほかの委員の方、どうぞ。

○原委員 私は、今日このセッションが何のために設けられたのかあまりよく分からなかったのですが、1月にこの資料が提示をされて、今御説明いただいたような話であれば、1週間後ぐらいに事務的にやりとりしておいていただければよかったのかなという気がいたしますので、詳細の御検討をいつまでにやっていただけるのかを教えてくださいたいと思います。

○堀家審議官 まず、八田先生から御指摘の2番目の点ですね。バス停の利用ということでございます。もうこれは釈迦に説法かと思いますが、原則的なやり方としては、新たにバス停を設ける場合には、事業者が道路管理者から占用許可を得るとか、あるいは既存のバス停を利用する場合には、お話にありましたように、そのバス停を現に設置管理している者と調整をするというのが原則でございます。

私ども国土交通省として何か法的な権限があって、事業者が今、現に営業行為としてやっている枠を取り上げてということまではなかなかできかねるところがあるのですが、御指摘のように、非常に公的な色彩の強いものでもございますので、事業者同士の調整では不十分なところもある場合に、調整役として私どもが関わることで協議の場を設けるとか、利用させることを促すとか、そういったことで解決を目指していきたいなと思っております。

○八田座長 最初から明確な基準が要りますね。今使っているところを取り上げる必要はないので、空いているところ、利用されていない時間帯には、ちゃんと使わせろというわけですね。そして、その代わり停留所設置に対して費用がかかっているならば、時間帯に応じて国が決めた基準で払わせる。それだけの話ではないのですか。それが自分で新設するよりははるかに安い価格になるでしょうから、それで見てもやるかどうか決めるということ

にする、交渉というのは時間も手間もかかりますから、そういう基準が要るのではないかと。

それよりも安く提供してもいいよと電鉄会社が言うのなら、それはいいと思うけれども、少なくとも上限はどこか決めてしまうというようなことで、すっかりしたほうがいいのではないのでしょうか。

○堀家審議官 御指摘のとおりだと思いますが、一方で、かなりケース・バイ・ケースというか、色々な状況に対応して、色々な関係の中で個々の問題を解決するという中で、当初からすっかりした基準ができればベストなのでございますけれども、実際そうできるかどうかということもあります。それはいずれにしても、御指摘のように事業者同士の交渉というのではなくて、国も関わっていくということかと思っております。

○八田座長 基本は明確にして、特殊な事情があるのなら国に文句を言っていと、それでもいいですね。何か最初に基準が要りますね。

事務局、どうぞ。

○藤原審議官 改正法が9月からスタートして、新しい項目をどんどん活用の段階に入りますので、それより遅れてしまうとさすがに2年前の話なので、7月中にはきちんと通知を发出するぐらいの話にしていけないといけないと思っています。そういったスケジュールでやらせていただきますけれども、よろしいでしょうか。

○鶴田課長 我々もそういうことを目指してやっていきたいと思っています。

先ほど原委員から御指摘があった、1月19日に渡しているのだから1週間で返事できるのではないかという点に関しては、平にお詫びを申し上げます。この4日前に軽井沢のスキーバスの事故が起きて、その対応と、あとはまさに昨年来御議論させていただいた自家用車の活用拡大で特区法案のほうに、私は全くそちらのほうで手一杯になっておりまして、問題の所在を認識しておりませんでした。大変申し訳ございません。

○藤原審議官 そこはむしろ我々も一緒ですので、法律に5月までは付きっきりで、そういう意味では、委員の方々にお詫びを申し上げなくてはいけないのですけれども、逆に言うと、6月以降は早速再度検討に入れたと思いますので、今月、来月で何とか仕上げるということで、委員の方々に御了解いただければと思っております。

○八田座長 これは本当に稀なことに、お役所のほうから提案があり、そして実現したらすごく多くの方が助かる案だと思いますので、是非いいものを作っていただきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。