

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9月16日（金）13:44～14:07
- 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 本間 正義 東京大学大学院農学生命科学研究科教授

<提案者>

小木曾 稔 一般社団法人新経済連盟事務局政策統括
藤井 要 一般社団法人新経済連盟事務局政策担当
春日 奈美子 一般社団法人新経済連盟事務局政策担当
蒔田 純 一般社団法人新経済連盟事務局政策担当

<事務局>

藤原 豊 内閣府地方創生推進事務局審議官
坂井 潤子 内閣府地方創生推進事務局参事官補佐

（議事次第）

- 1 開会
 - 2 議事 シェアリングシティの創設
ライドシェアの実現など
 - 3 閉会
-

○事務局 それでは、お忙しいところをお越しいただきまして、ありがとうございます。

新経済連盟の皆様から御提案をいただいております。かなり幅広い観点での御提案をいただいておりますので、時間的に10分程度御説明をいただきまして、その後、先生方との意見交換ということでさせていただければと思いますが、八田座長、よろしく願いいたします。

○八田座長 お忙しいところをお越しくささいまして、ありがとうございます。8分程度ということでよろしく願いいたします。

○小木曾政策統括 新経済連盟の政策統括をしております小木曾でございます。本日はお呼びいただきまして、ありがとうございます。

早速入らせていただきまして、1ページをおめくりいただきまして、基本政策として

「Japan Ahead」という構想を提案しておりまして、それを推進していく観点で、特区提案ということもさせていただきました。今回大きな柱としては三つぐらいあると思っております。少子高齢化という制約がある中で遊休資産、あと、遊休時間を徹底的に活用したスマートな経済を構築するというのが第4次産業革命を踏まえた中で非常に必要だと思っております、それは地域というレベルで考えたときに、移動制約の問題、人材の制約の問題、医療サービスを含めた各種サービス提供の制約の問題というものについてネックが出てくるので、日本を課題解決先進国として、まさに実験場として特区を活用しながら施策を推進していくことが必要だと思っております、提案をさせていただいております。

まず5ページをおめくりいただきたいと思っております。シェアリングエコノミーというところを推進するための建付けとして、シェアリングシティという概念を作って特区で一気に進めていくことができないかという御提案でございます。一応具体的なタマとしては、先ほど言った移動制約のところ、人流と物流について、人流についてはライドシェア、物流ということについては配送です。これも当然事業用車両でなければ許可制でなければいけないのですけれども、特に今、末端の物流についてどういふようになるのか、ドライバー不足のところ、かなり制約が出ております。

一方で、地域の人と色々話をしていると、自家用車で運べるようにすれば、その制約要因というのが解決されるという課題がかなり出ております。なので、そういうことを地域ということに着目しながらやっていくということが考えられるのではないかと思います。

アイデアの発想としては、参考にさせていただいたのは8ページ以下で、実はシェアリングシティという概念が世界中でも広まりつつありまして、有名なのはソウルとアムステルダムでございます。必ずしも規制改革とのセットで議論しているわけでもないのですけれども、スタートアップを支援しながら、例えば、子育て、介護などといった地方で課題となっている問題について解決をするという発想がございまして、シェアリングエコノミーというのが、まさに地域経済と非常にシナジーがあるなということでございます。

日本でもその動きが始まりつつありまして、11ページ、12ページ、13ページのところに、例えば、クラウドソーシングの活用や子育てシェアリングとの連携、13ページでは、遊休施設の活用ということで、民間のプラットフォームを活用している事例といったものを挙げています。という形で、既にシェアリングエコノミーを活用したいというニーズがありますので、それを規制改革と絡めた上で実現できるのではないかと考えております。

14ページでございます。今のと一部重なってしまいますが、ライドシェアのところについては、これまでの国家戦略特区の法律で、自家用有償旅客運送の範囲内の中で実現をすることになりましたが、我々としてはもう一步先を行っていただいて、そもそも新しい道路運送法とは別の建付けでライドシェアというのを認めてもらえないかという御提案でございます。具体的な制度設計については、我々としては経済効果として3.8兆円あると睨んでおります。具体的な制度設計としては、17ページに書かせていただきました。プラットフォームとドライバー、それぞれについて必要な法律上の規制をかけまして、規制をかけ

るということで全体として安全を担保するという仕組みを考えております。実は、このような提案に近いものが、一部、今、諸外国でも制度化をされております。私が知っている限りでは、まず、フィリピンで明確に合法化になっております。最近中国でも合法化になっておまして、我々の提案内容に非常に近い形になっております。エストニアでは、今合法化するための法案が出て審議中でございます。スロベニアも17ページの内容に非常に極めて似ております。

以上でございます。

18ページ、これはシェアリングエコノミーの話なのですが、今の旅行業法の中に旅行業の概念として、報酬を得て旅行に関する相談に応ずる行為というのが旅行業の範囲だということになっております。シェアリングエコノミーの文脈では、今、実はどういうニーズがあるかと言いますと、お仕着せの旅行というよりは個人の知識・経験を生かした旅行の相談というものをしたい。要するに、自分が行ったところでこういうところが面白いよというところを提案している人も実は既におまして、それが有償でできるということになると、ここの経済は活性化をするということでございます。

外国人が、日本人も知らないようなところに行っていたりするの、実は、こういうようなことを今無償でやっているわけですが、こんな面白いところがあるのだという気付きがお仕着せ型の旅行という商品ではなくて、個人対個人という関係の中で知識を共有するということができるのではないかと。今、旅行に関する相談というのが旅行業ということで明確に位置付けられているので登録をしなければなりません、旅行に関する相談ということなので、他の旅行業の定義になるような旅行業の類型と比べると、そこまで規制をする必要があるのかというように思っておりますので、旅行業の範囲からこの部分について適用除外してもいいのではないかとこのように思っております。

おめくりいただきまして、19ページ、通訳案内士に関する要望については、通訳案内士法自体、改正をして達成されるのだろうと思っておりますので、説明は割愛させていただきます。

20ページ、これはナイトタイムエコノミーの推進ということで考えております。先ほど言った遊休時間、夜というのも遊休時間であろうということで、その時間を経済活動の源泉だということで考えてやっというのが世界的な潮流になりつつあります。

21ページをおめくりいただきまして、ナイトタイムエコノミーという言葉が最近色々なところで話をされております。ナイトタイムエコノミー、要するに、夕方から夜にかけて地域でどういように楽しむのかといったことについて、地方が取組を色々していくということで、アムステルダムが今一番先進事例としてよく語られておまして、ナイトタイムエコノミーに関して話をする世界的なサミットみたいな母体というのもございます。例えば、あとはイギリスのリヴァプールで荒廃していたのですが、ナイトクラブ、クラブハウスなどを活用して再生をして、地域の安全性を高めてパープルフラッグということで旗を位置付けて、この地域は安全ですよという取組をする中で、うまく安全性と経済

活性化というものを両立しているという事例がございます。

それを日本でも促進できないかという形で20ページの提案でございます。具体的には、今、特定遊興飲食店という概念が風営法の中でございまして、具体的に分かりやすく言うとナイトクラブなどを指すのですけれども、その営業所の設置許可区域というのが法律で書かれておりまして、実際の各都道府県において運用として、例えば、建築基準法のほとんど用途地域に沿う形で定めることが多いのですが、用途地域との関係で必ずしも例えば、ナイトクラブなどを経営して盛り上がるであろうというところとニーズがうまく合っていないなというところが機動的に直せないというところがあるので、例えば、先ほどのパープルフラッグなどといった別の観点からの制度を入れ込むことによって、営業設置許可区域について柔軟化できないかという提案でございます。

22ページです。先ほど言った移動制約の問題のところなのですが、タクシーの座席が空いているのですが、そのタクシーの座席という遊休資産をタクシーによる貨物の有償運送という形で活用できないかという視点でございます。

○八田座長 時間がないので、あと一つか二つに絞っていただけますか。

○小木曾政策統括 では、輸送するというところでできないかということで、貨物運送法の改正でございます。

飛ばさせていただいて、二種免許の要件化、34ページについては進んでいると思いますので省きます。

あと省かせていただきまして、48ページの働きやすい環境というところで、在留期間のところで、企業内転勤の基準が、転勤前に外国の本社・支社に1年以上勤務しなければならないという基準があるので、優秀な人材を日本に集めるということがしにくくなっているというがあるので、ここを緩和できないかということでございます。

最後、16、スマートメディカルタウンということで、医療の関係でかかりつけ薬局を事前に登録をして、処方箋のデータ、調剤を行うことによって、自宅での受取りを希望する場合、配送による受取りを認める。服薬指導においては、パソコンやスマホ、タブレットでのオンライン上の手段を認めるということで、全体的に医療施設以外の場所で遠隔診療ができる取組というものを使ってほしい。また、医者というのが潜在医師ということで資格は持っていますが、使われていないというがあるので、場所等の制限を取り払えば、そこを有効活用して働き方改革になるのではないかとということでございます。

すみません、以上でございます。

○八田座長 どうもありがとうございました。

ここは特区ですから、特定の区域ということ指定していただかないとなかなか特区の議論にはならないので、そうでないと規制改革のほうにお渡ししてやるということになると思います。特に特区、どこか特定の場所を選んでやりたいという中で、このたくさんある提案の中で短い時間、あと5分でこれを議論してほしいというのは何かありますでしょうか。プライオリティーの高いものを。

○小木曾政策統括 その意味では、やはりシェアリングエコノミーのところかなと思います。

○八田座長 何番ですか。

○小木曾政策統括 1番です。

○八田座長 場所はどこですか。

○小木曾政策統括 場所は色々なところがあると思います。潜在的に出しているところと
いうのがあります。

○八田座長 それは具体的にどういうところですか。

○小木曾政策統括 今回の提案というのは、特に地域指定がなくても全国ということで提
案できるということをお聞きして出したのです。

○八田座長 提案できるけれども、もしできたら特区の提案というのがあるといいと思
います。

○小木曾政策統括 やはり東京とか過疎区域が中心になろうかと思っています。あと都心部
での買い物弱者の対策というのも必要なので。

○八田座長 このシェアリングエコノミーは広いと思うのですが、その中で一番のこれが
欲しいというのはどれですか。

○小木曾政策統括 その意味では、やはりライドシェア、ホームシェア、配送のシェア
です。ライドシェア、ホームシェアというのは議論されているので、新しいという意味では
配送のシェア。

○八田座長 分かりました。では、配送のシェアは何番でしたか。

○小木曾政策統括 配送のシェアのところは入り込んでいて。

○八田座長 5番でしたか。

○小木曾政策統括 いや、配送についてはここだけかもしれません。すみません、1番の
中に入り込んでいる。

○八田座長 タクシーによる貨物輸送。

○小木曾政策統括 その話とはまた違う話です。

○八田座長 分かりました。

では、1番の配送のシェア、何ページを見ればいいですか。

○小木曾政策統括 その意味では、5ページです。

○八田座長 では、もうライドシェア、ホームシェアは分かっていますが、配送のシェア
をもう少し詳しく。

○小木曾政策統括 配送のシェアと言いますのは、いわゆる普通に緑ナンバー、白ナンバ
ーというのが当然タクシーと同じでトラックでもございます。自家用車でも、要するに白
ナンバーであっても、有償で他の方の荷物を運ぶことができないかということございま
す。

その背景といたしましては、特にドライバーの不足がありますので、現状の配送事業者

だけに頼った体制で全部の荷物が今後運び切れるのかどうかというところ。柔軟な時間に偏在したニーズに対応して運べるのかというのが特に地域に昔からそういうニーズがございまして、それに対応するうまい仕組みがございません。一番分かりやすい例は、近くの近所同士で、「奥さん、私の車を出すから荷物を一緒に運んでいきませんか」ということが助け合いの中でやられているという事例がございまして。それをもう少し大規模に配送という形でやれないか。もちろんトラック事業との関係がございまして、一定の規律を入れていく必要があると思いますが、その配送のシェアをマッチングする事業者と配送する自家用車のところについて一定の条件を入れながら、新しい制度として構築することができないかということを考えております。

○八田座長 これは外国ではどういうところでやっているのですか。

○小木曾政策統括 外国でも、今我々も調査をしておるところですけれども、潜在的に考えているところはかなりたくさんございまして。制度化ができておるところまで我々もまだ調べ切れていません。

○八田座長 お考えになっているのは、特に過疎地ですか。

○小木曾政策統括 過疎地と両方あると思います。過疎地が一番分かりやすいのですが、あと都心部でも極端なところで都心部の中でも買い物弱者というのは、経済産業省の資料でございましてけれども、配送されない地域みたいなところがありますので、両方あることだと思っています。

○本間委員 その配送シェアのところのフレームワークというか、それをもう少し示して下さい。タクシーの話かと思って見ていたら、タクシーのところについては色々一定のルールをお考えのようではございますけれども、配送シェアのところは今一分からないので。その他、具体的にイメージできる資料はめくっているのですけれども、特に今ないですね。

○小木曾政策統括 そうですね。現状では、すみません。その意味では、配送シェアというのは今は両方あると思っていて、自家用車に運ばせるというのと、あとタクシーに車を運ばせるという両方あって、解決策としては両方あると思っていて、その意味ではお時間があるのでタクシーの貨物のところの御説明を詳しくやらせていただいてもよろしいでしょうか。

実は、タクシーの貨物というのは、例外的に今全くない制度ではない。その説明をしているところが26ページです。通達で行われているのですけれども、救援事業という言い方で、貨物運送ではないよという理解で、生活を救援するという多分意味なのかなと思いますけれども、急に日用品が必要になった人の代わりにタクシーの運転手が買い物をして届けるとか、忘れ物をした人の代わりにタクシーの運転手が当該忘れ物を取って届けるみたいな、こういう形で限定された形で救援事業をやっている、具体的には一部のタクシー事業者で買い物代行サービスみたいなものも実施されているところがございます。

これをもう少し大々的にやれないか。そうすると、先ほど言った配送制約というのが解決になるのではないかということで、それが具体的にさらに制度設計に落とし込んだものが、

先ほど本間先生がおっしゃった33ページ。ここの地域の範囲では全国とあるのですけれども、別に過疎地域とかそういう地域があると思います。あとは、運送の範囲というのは、棲み分けをするために貨物の量を少量の貨物ということで、あと、料金規制とかかかるので、そこは届出です。あと、保険に加入をさせるというようなことがあるかなと思います。

○八田座長 これは現状の制度と比べてどこが広がっているのですか。緩和しているのですか。

○小木曾政策統括 緩和しているところは、先ほど言った、戻っていただきますと、26ページのところの通達の救援事業という概念がございまして、救援事業は名が書いてあるだけなので、この救援事業という枠組み、救援というものでなくても貨物を運んでいいという通達の範囲、限定を外すということでございます。

○八田座長 救援だと言えれば何でもいいのでしょうか。

○小木曾政策統括 その範囲が不明確なのと、だから、解決策としては明確化するというのがあるのかもしれない。

○八田座長 藪蛇みたいな感じですね。実際にできているのだから。

○小木曾政策統括 そこが難しいのですけれども、ただ、我々も色々ヒアリングをさせていただいて、タクシー会社と話をしたのですけれども、ここら辺をもう少し正面から認めてくれるとやりやすいと言っていました。

○八田座長 では、例えば、どういうものについて不安があるとかという具体的なものがあるといいですね。

○藤井政策担当 例えば、今の救援事業だと、Cから、一般の人から依頼を受けて運ぶというのは、いわゆる本当に買い物代行みたいなものは認められるようなのです。ただ、Bのほうから、例えば、コンビニとか事業者からこれを配送してくれと頼まれるのは貨物の運送に他ならないとしてアウトというように言われるようなのです。

○八田座長 それは明確ではないですか。

○藤井政策担当 そこも広げてほしいということです。

○八田座長 なるほど。では、そういう要求になさればいいということですね。分かりました。

○藤井政策担当 BとCだけなのか、そもそも今、貨物の輸送ではないという範囲でしか認められないので、貨物の輸送だという、その典型例がBから頼まれたものなのですけれども、いずれにせよ、その範囲が不明確なので、元々の範囲が不明確なので、我々も元が分からないのでこうしてくださいというのが言いづらいところがあるのです。

○小木曾政策統括 イメージとして、自家用有償旅客運送事業というのがありますね。その貨物版みたいな形で、要するに貨物運送なのだけれども、やっていいという形で制度化できないかという。

○八田座長 そうすると、この制度が出来てから割と最近なのですか。

○藤井政策担当 これは平成元年の通達です。

○八田座長 では、まずはBの前にCのところでは一般化する必要がある。それがBに続くようにという、目的はBだということなのですね。

○小木曾政策統括 そうですね。先ほどの配送制約というところの根本の問題を解決しようと思うとBまで行かないと意味がないかなと思います。

○八田座長 運送業者がタクシーを雇えるようにしたら随分運送業者としては助かるのではないですか。

○小木曾政策統括 それもあると思います。

○八田座長 まず、そこだと一番良さそうな気がするけれどもね。運送業者が雇う。分かりました。

事務局、どうぞ。

○藤原審議官 たくさんの御要望をいただいておりますので、これはとにかく関係省庁に全部投げていますので、またその回答を見ながら色々な議論をしていきたいと思っております。

むしろ八田先生に御理解いただきたいのは、国家戦略特区の新しい目標にも書いておるのですが、もちろん特区で地域を指定していただくと一番具体化するのですが、そうでない提案も含めて、全国措置とか構造特区とかそういうことも含めて、こういった特区の窓口をゲートウェイにしてやっていこうということは閣議決定していますので、その提案を全て受け付ける形にしていますので。

○八田座長 しかし、提案が雑過ぎる。これはすごい。今のだってBの話などはどこにも書いていないでしょう。だから、Bが目的なのだということを書かなければ、こんな提案では相手にさせませんよ。

○藤原審議官 まさにそういったところをこれから関係省庁と折衝していくためには、もう少し具体化が必要だということ。

○八田座長 もっともっと具体化して絞ってやられたほうが良いと思います。

○藤原審議官 大変申し訳ないのですが、委員の先生方には御負担をおかけするのですけれども、さらに重点項目を絞っていただいて、また議論していくということになろうと思っておりますので、その点だけ御了解いただければと思っております。

○小木曾政策統括 ありがとうございます。

○八田座長 どうもありがとうございました。