

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17日（木）17:28～17:54

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 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長

＜関係省庁＞

藤井 直樹 国土交通省自動車局長

鶴田 浩久 国土交通省自動車局旅客課長

＜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

（議事次第）

1 開会

2 議事 自家用有償旅客運送に係る規制緩和について

3 閉会

○藤原次長 済みません。時間も押しておりますので、始めさせていただきます。

自家用有償旅客運送関係の要望がたくさん出ておまして、これは公表していいという自治体が多いので、長野県、兵庫県、茨城県、高知県、香川県、その他でございますけれども、基本的には地域交通協議会の合意形成について、例えば地元の方以外の方を一定の、ある以上の緩和した要件のもと、受け入れるとか、あるいは市がいいと言えれば協議会にかけなくていいのではないかとか、そういった要望もいろいろ出ております。それから、実施主体について非営利性を問わなくてもいいのではないかとか、さまざまな提案等々が出ていますので、きょうはこれについての意見交換ということでお願いできればと思っております。

それでは、八田座長、よろしくお願いたします。

○八田座長 どうもお忙しいところをお越しくださしまして、しかもちょっと遅くなって

大変申しわけありません。

それでは、早速、御説明をお願いいたします。

○藤井局長 国土交通省自動車局長でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

きょうのヒアリングでございますけれども、済みません、私ども事務的には京丹後市さんの御要望を中心にとということで承っておりますので、一応、資料はそれをもとにつくっておるところでございます。それを前提にお話をしておきたいと思っております。

あと、資料については他の例も確認しまして、一応、非公開・非公表ということで、もしよろしければそれでお願いしたいと思っております。

○八田座長 今のところは何とおっしゃったのですか。

○藤井局長 非公開・非公表ということで。

○八田座長 きょうの議論をですか。

○藤井局長 はい。

○八田座長 ここでは、基本的に公開が原則です。そして、非公開にするときというのは、特定の事業者の名前が出ると、その人たちのアイデアとかが出てしまうことが困る。それが1つです。

もう一つは、党の協議をする前にその中身をこちら側で実際は議論するというのは党にまずいだろう。そういうことで、忌憚のない議論をここでやりたい。大体、その2カ所。

それから、最後に本当に折衝するとき、なかなか本音が全部言えないから、そこは非公開にしてやりましょう。そのくらいですが、あとは基本的に公開しています。したがって本日は、公開ということでしたいと思っております。

○藤井局長 一応、それを前提でお話をいたします。

それでは、資料をごらんいただきたいと思っております。「国家戦略特区WGヒアリング 説明資料」と書きました国交省の資料です。

まず、前提でお話を申し上げておきたいのは、今、地域交通の要望が多々あるというお話が藤原さんからもありましたけれども、地域の足をどう守るかというのは、今、私ども国交省にとっては非常に大きな政策課題の一つであると思っております。地方創生という全体の流れもありますので、その中でコンパクト・プラス・ネットワークという標語を掲げて進めておりますが、その中で私どもいろいろな制度改正をし、地域交通についての法律も改正をして、進めている。そういう、ある意味で全国的な課題が、今、地方各地に起こっていると思っております。どういうことを進めているかということのお話をまず中心的に申し上げたいと思っております。

1枚おめくりいただければと思っております。

○八田座長 それもぜひやっていただきたいのですが、とにかく時間が押していますので、なるべく京丹後のことについて。

○藤井局長 わかりました。

それで、地域において基本的に問題は、バスとかタクシーとか、許可を受けている事業

者の方がなかなか十分にサービスができないという状況が多く地域においてあります。それに対応する制度として今ありますのが平成18年度にできました自家用有償旅客運送制度という、今、ごらんいただいているものでございます。これはまさに事業者の方がおられない場合に例外的に自家用車、白ナンバーの車を使って運んでもいいですよ。裏返して言いますと、基本的に他人の需要に応じるものというのは緑ナンバーだという一般ルールがあるわけですが、その例外ということになっております。

大きく分けて、過疎地における住民のための輸送。それから、福祉タクシーなどと言われていますが、身体障害者の方を運ぶような、そういったものがジャンルとして決められておまして、それぞれ、資料に示したような実例がございます。

さらに、これにつきましては分権の流れの中で、手挙げ方式とっておりますけれども、御要望のある市町村については市町村に権限を移譲して、そちらで以下申し上げるような登録その他の手続をやっていただくことになっているということでございます。

1 ページおめぐりいただきまして、2 ページ目ですけれども、この自家用有償旅客運送というものは運営協議会、その下にありますが、市町村以下、関係の住民の方、NPOの方、あるいはバス・タクシー事業者の方々。そういった方で合意を得た上で、国土交通大臣の登録を受ける。これは市町村の登録ということにも一部なっているということでございます。

その登録の要件は下に書いてあるとおりでありますけれども、関係者の合意に加えて、特に他人を乗せるということですので、運行の管理、あるいは運転者、整備の管理、事故発生の連絡体制。こういった安全の確保を図る体制をちゃんととっていること。これが非常に重要な要件であると思っております。

その上で、そこにあるように、国土交通大臣は今申し上げた運行管理、その他の安全体制についての指導・監督を行う。場合によって、登録の取り消しといったところまで処分を行う権限を有しているということでございます。

これにつきまして、主体をしっかりと決めて、そこに安全の管理を行っていただくということに主眼があるわけですが、その主体を、実際に事業者の方がおられない中で地域でどうやって確保するかということでもさまざまな御要請もございます。

その上で3 ページであります。平成27年4月から実施体制の弾力化ということを行っております。従来の実施体制として市町村、NPO、その他を掲げておりますけれども、こういった法人格を持っているようなものに加えて「権利能力なき社団」と言われる、いわゆる団体の方、団体を立てていただければそれで結構ですということにしております。

あと、旅客の範囲としては、もともと地域の住民の方々の足を確保するというものであったわけですが、地域にもそのほかのいろいろな方々が来られるということでもありますので、地域の交通が不便であるということが必要があると市町村長がお認めになった場合には、地域外からの来訪者についても運んでも構いませんということにしてあるということでもあります。その上で安全体制をきちんととってくださいということをお願いして

いるということでもあります。

次は、今、申し上げたような自家用有償が具体的にどう使われているかということで一例を持ってまいりましたけれども、これは豊岡市の例であります。

御存じのとおり、複数の市町村が合併して、かなり広域になっているところが多いわけですが、コアの部分はバスで何とかやりますということでもありますけれども、その末端の部分になったときに、「チクタク」という名前をつけておられますけれども、自家用有償運送によりデマンド型の車で地域の方を運ぶということをやっている。こういった交通ネットワークを地域全体で立てていくということ、まさに自治体を中心となって、関係者の皆様が合意をして進めておられる一つの例でございます。

こういったことをなるべく広めていこうということで、次の5ページでありますけれども、地域公共交通活性化再生法という法律が平成19年にできておりますが、これを改正させていただいて、昨年11月から施行しています。

これは交通政策基本法という法律がその1年前にできたことを受けておりますけれども、特に地域における交通の確保のために、左側の「ポイント」というところにありますが、自治体中心に、まちづくりと連携して、面的な公共交通ネットワークをつくり上げていきたいと思いますということを言っております。

それでスキームとしては、右側にありますけれども、地域公共交通網の形成計画。これがいわゆる青写真に当たる市町村の計画であります。これをつくっていただいた上で、それに基づいていろいろな再編をしていきたいと思いますということで、再編事業の実施計画というものをそれぞれの事業者の方々などがつくっていくことになっております。この中で、今、申し上げた自家用有償なども必要な場合には位置づけて、それを取り込んでいくことを進めていこうということでございます。

それで、京丹後市から御要望があると承っております。資料も頂戴しておりますが、その京丹後市のエリアにつきましては、今、申し上げました地域公共活性化再生法に基づく計画の公共交通網形成計画の第1号のエリアでございます。

これが平成26年12月に出てきたということでありまして、これは複数の市が連携してつくる形をとっておられますけれども、この真ん中にあります北近畿タンゴ鉄道という第三セクターの鉄道もコアにして、さらに「フィーダー交通を担うバス、タクシー等」とございますが、そういった交通を組み合わせることを自治体中心に考えていただいているという状況にあらうかと思えます。まさにこれをどう具体化するかという中で自家用有償、あるいはそれ以外のものをどうやって使っていくかということにならうかと思っております。

最後に、白ナンバーによる輸送というものについて、国土交通省はどのような考え方でいるかということで、これは大臣がこの7月に国会での答弁をしております。

質問としては、自家用自動車を用いたシェアリングエコノミーのサービスについてということでありましたけれども、ここにありますとおり、旅客の運送については、安全確保、

利用者の保護等の観点から、道路運送法において必要な許認可等を定めております。これを得ることなくマイカーを用いた旅客運送を行うことは、白タクに当たるということで、安全の確保等が図られないということで、適切でないということを申し述べています。その上で、道路運送法の運用等におきまして、安全で安心できるサービスがしっかり確保できるようにしっかり対応してまいりたいということを考えているということを申し上げているということでもあります。

このように、自家用有償運送というもので地域の足を確保していこうということが今の国土交通省の基本的なスタンスの一つでありまして、これを事業といかに組み合わせを進めていくかということで全国的な取り組みをしている。その中で、京丹後市もまた、その一つのエリアであるわけでありましてけれども、どのような形でやられていくのか。これはまさに地元との密接な連携が不可欠でありますので、ほかの地域もそうでありますけれども、しっかり私どもは連携をしていきたいと思っているところでございます。

とりあえず、以上です。

○八田座長 どうもありがとうございました。

それでは、どうぞ。

○原委員 京丹後市の提案の具体的な内容についてのお話をしたいのですが、今、私が記憶している限りで言いますと、京丹後市の提案は幾つかのポイントがありまして、1つは現行の自家用有償旅客ではNPOなどしか認められていないところを、営利企業でできないのかという論点が1つ。

2つ目に、これは運営協議会に関してで、これは京丹後市だけではなくて、ほかのところからもいろいろな御要望がある話ですが、やはり運営協議会での合意形成というものに非常に時間がかかる、難しいというところをあちこちからお話をいただいている、ここを何らかの別の枠組みに変えることができないのかというのが2つ目。

3つ目に、運行管理に関してで、これをもう少しICTを使ったり、効率的にしていく可能性がないのかという、その3つだったと思うのですが、それぞれに関してどういう御見解かを教えていただいていますか。

○藤井局長 私どもは、京丹後市の御提案は紙でいただいた限りであります。今、原さんが言われた論点が入っていたかと思えます。

まず主体ですけれども、もともとの地域構想について言いますと、要は事業でタクシーなりバスなりをやっていて、それがなかなか事業としては成り立たなくなっている。ただ、それを何とかやらなければいけないというときに、例えばNPOを立てて、それで自家用有償運送でやってくださいと。そのNPOが輸送の安全責任を持ってくださいというスキームがあるわけです。

さらに、そのNPOというものを立てるのがなかなか大変であるということで、先ほど申し上げましたけれども、そういう「権利能力なき社団」。いわゆる団体が立っていればそれでも結構ですというところにまでしてあるということなのですからけれども、その根底にはむ

しろ事業性がないことが前提にあるので、株式会社を認めていないというのはまさにそれの反射的なあらわれといえますか、つまりもうからないということで、株式会社がどうやって成立するのかということなのだろうと思っております。

○原委員 その中の1つ目のところでしますと、これは今、自家用有償旅客事業がNPOなどでされているのが95団体ということですか。

○藤井局長 はい。

○原委員 これの収支率とか、そういったデータはあるのでしょうか。

○藤井局長 今、手元には持っておりませんが、基本的にもうかるものだという認識をしておりません。もうからないので、団体がやり、ほとんどの場合において自治体がそれに対して支援をしています。そういったもので何とか成り立たせるというのが、この自家用有償の基本的なコンセプトだと思っております。

○原委員 もうからないものというのは持続可能性がないわけでありまして、なかなか継続できないということだと思っております。一定の収益を得ながらやっていくということが、やはり継続的にやっていく。それで、特に過疎地であるということを考えれば、これは決して自治体にも、補助金を大量につき込むとか、そんな余力はないのだと思います。そういう中で、いかに持続可能なやり方を模索していくかということが重要だと思っております。

そういった中で、今、こういった自家用有償旅客の場合であれば、運転手さんについては二種ではなくて講習でしたか。何かそういう一定の特例的なやり方での運行というものが認められて、運営が認められていて、その中で収益性を確保しながら運営していく可能性というものを模索する余地はあるのではないかと思うのですが、これは制度として別に営利企業を排除しておく必要はないのではないのでしょうか。もっとうまくやってもらえる人たちが出てきたら、入ってもらったらいいのではないかと思うのです。

○藤井局長 まさに事業として継続をしていけないというところでサステナビリティがないというのが課題だと思っております。それを何とかしなければいけないというのがこの地域公共交通活性化法の立法の趣旨でもあります。自治体を中心となって書いてあるのはそういったことを含んでいます。事業者が自分の事業としてバスのネットワークを引いて、あるいはタクシー会社がやっていけるという状況ではない地方が出てきているということなので、自治体を中心になって、自治体がかんだ形で計画も立て、必要な支援もして、当然、国も支援をしていますけれども、そういった形で成り立たせていこうというのが今の地域公共交通についての基本的な考え方です。

○原委員 もうちょっと聞き方を変えますと、要するに通常のタクシーやバス会社であれば、これは事業として成り立たないエリアですということですね。そのときに、確かに専用のバスを入れたり、あるいは専用のタクシーを入れて事業として成立させようとするとう困難かもしれませんが、その地域にいる人たちの車を使い、地域にいる人たちをドライバーさんとして使いということであれば、これは収益性を持つ事業として成り立ち得る。これはやりようによっては、工夫によってはできる可能性はあり得るのではありませ

んでしょうか。そこをはなから否定して、商売気のない人たちにやらせるということがむしろサステナビリティを奪っているのではないかと思うのです。

○藤井局長 事業としてやる場合には許可制があって、緑ナンバーをつけて、事業として運営するという一般ルールがあるわけです。それができなくなっている状況のもとでどうしようかということを考えているので、実態の動きとしては、まさに事業としてはなかなか成り立たないのでどうしようかという判断がまずあるということなのだと思うのです。その上で、先ほどおっしゃった、例えば自家用車をどうやって使うかというのは、まさに自家用有償ですから、非常に大きなコアのコンセプトになっていまして、それをうまく使ってやれば何とかやれるのではないかなというときに、団体を立ててやったらどうかということになっているわけです。

逆に言うと、株式会社でやるという、その株式会社というのはどうやってもうかるのかということ、この紙だけではなかなかわかりませんので、私どももよく京丹後市にお伺いしてみないといけないと思いますけれども、一般的な地域交通の今の状況を申し上げると、まさにこういうことで事業性がないので、ただ、何とか地域で足を確保するためにこういった団体を立てて、自家用車を使ってやるということで、そういうことも京丹後市でやることは十分に可能なのではないかなと思っていますところもございます。

○原委員 ごめんなさい。おっしゃられていることがちょっと飛躍をしていて、専用の車、専用のドライバーを使って、バス・タクシーでやることについては事業性がないエリアですということですね。その次に、では、専用の車、専用のドライバーを使わない。その地域にある自動車、地域にある車を使うということであれば、これは事業性があり得る可能性があって、そこを何で事業性がないですと。事業性のない人たちにやってもらいますということにしないといけないのでしょうか。

○藤井局長 事業性というお言葉だと思うのですが、自家用車を使って運送するときに、その安全管理をきちんと体制を立ててやる。体制をつくってくださいと言っているわけです。でも、それを事業としてやるときのルールというものは事業法というものがあって、それはまさに緑のナンバーをつけて、許可をとってという、これは道路運送法という法律が日本中に適用されています。

○原委員 それはわかります。

○藤井局長 その中で一体どうするのかということを考えているということです。

○原委員 いや、そこは一般ルールとしての事業法があることはもちろんわかっている、ただ、これは過疎地であって、もう交通が不便になって困っている地域であって、そこで特例的なルールをつくる可能性があるのではないのでしょうかという、もともと出発点はそういう議論ですね。そうであれば、これは事業性のあるビジネスとして、そういった地元の車、地元のドライバーさんを使うということを考えられたらよろしいのではないですか。そのほうがずっとサステナビリティはあると思います。

○藤井局長 自家用有償の場合に、実際にそういうケースは多々ございます。地元の方々

が、まさに自治会が自分の自治会のメンバーの方の車を使って運ぶことをまさにやっておられるというのが自家用有償の一つの例です。

京丹後市がそういう形で、今、そういう団体でやるということを広く認めているわけですが、その形でおやりになるということで、どうなのかなということをもまずきちんとお伺いしてみたいなと私どもも思っています。

○原委員 ですから、私たちは既に聞いているのですけれども、これは自家用車のライドシェアという、要するに地域の人たちの車と地域の人たちをドライバーさんとして使うという前提で、ただ、運営主体としては必ずしもNPO法人ということではなく、むしろ株式会社でやったほうがいいのか。そのほうが収益性のある人たちであり、持続可能性もあるだろうし、例えば問題が仮に生じたときの保障とか、そういったことを考えても、むしろ営利企業できっちりやってもらうことのほうがいいのではないかと。そういう御提案だったわけです。それは私たちからすると何ら不合理なことではないと思うのです。

○藤井局長 営利事業で事業として行うのであれば、事業法に基づいてやってくださいというのが一般ルールだということです。よくおわかりのことだと思いますけれども。

○原委員 いや、そこがわからないのです。

○藤井局長 そういうルールのもとで、それではできないのだというときに、今、原さんがおっしゃったような、自家用車を使ってやるということ、例えば地元の自治会が団体になって自家用有償の登録をしてやるということは、今、制度的にできるので、そういったやり方で京丹後市がやられるときにどういった不都合があるのかということがまず私どもは確認をしてみないといけないと思っているということです。

○原委員 そこは営利企業で、事業であるから事業法の、今あるルールの中でやらなければいけないというのは、今の制度でももちろんそうなっていることはわかるのですけれども、事業のやり方について、過疎地で特殊な状況になるのであれば、こういった別の事業のやり方を認めましょうということは制度として全然おかしくないですね。ですから、事業である以上、今のルールでタクシー・バス会社並みにやってもらわないといけないのですというのは、何でそうなるのか、全くわかりません。

○藤井局長 事業性の例外ということで自家用有償という制度をつくって、これでまさに日本全国のいろいろな過疎地がこれを使って、まさにその地域の輸送を確保するということをしてきている現実があるわけなので、そのやり方がルールとして認められていて、しかもその主体というものがNPOだけではない状況になっているので、そういった中で今ある制度をどういうふうに使って、どうやられるかということをもまず検討していただくことが必要なことではないかなと思います。

○原委員 これはいろいろな御努力をされてきて、制度についても柔軟化をしたり、拡大をしたりということもされてきている。これは御苦労されているのだと思うのですけれども、ただ、やはり一方、そうはいつても、これだけ過疎地でいろいろな問題が起きています。まだこの95団体しか使えていませんということは、この制度上、うまくいっている

とはなかなか言えない。だからこそ、いろいろな改善をされているのだと思うのです。そのときに、やはりサステナビリティのない形でしか事業が認められていないということは一つの制約になるのではないのでしょうか。

○藤井局長 サステナビリティを何とか持たせようというのが今の私どもの制度の見直し、あるいは法改正の趣旨だと思っていますので、今の自家用有償制度の中でこういった見直しもしているわけですが、その中でどうやったらできるのかという御検討がどこまでされていて、その結果、どうしてこういう案になっているかというところは私どもも、まだ紙だけで、よくわかっておりませんので、そこはよく伺いをしてみたいと思っていますところでございます。

○八田座長 そもそも、我々は自家用有償制度を否定するものではありません。ここに出てきた提案があるわけですから、原さんがおっしゃるように、これを営利団体がやって、むしろいろいろな工夫ができるようになればサステナブルにもなるでしょうから、これも認めたらどうだろうかというものです。両方ともの可能性を認めたらいいので、むしろこれを全国でやろうというのではなくて、特区でやろうというわけですから、国交省さんとしても実験としても、やりがいがあるところではないかなと思うのです。

根本的には、配車にITを使えるようになったし、それから、安全性の確保にもITが使えるようになったという、昔と随分違う状況はあるのではないかと思うのです。それを試してみるのにすごくいいところなのではないか。そういう政策的な考えもあってもいいのではないかと思うのです。

今、幾つか私どもの主張を申し上げたのですけれども、常識的に考えて、これは既得権団体が反対しそうなものなのです。運営協議会を外せとか、それから、株式会社はとにかく本当に能率的にやるかもしれないから目のかたきですね。ですから、そういう政治的な難しさはあるわけですが、やはりこれはやってみる価値があるのではないか。ブレークスルーする価値があるのではないかと思うので、ぜひ御検討いただきたいなと思うのです。

それから、安全性の確保というものは非常に重要です。それはおっしゃるとおりです。ですから、それをどうやって、このスキームに乗せて安全性を要求するかなどということも必要だろうと思います。無条件ということではなくて、いろいろ条件をつけて御検討いただければと思います。

では、どうも、夜遅くまで済みませんでした。どうもありがとうございました。

○藤井局長 ありがとうございます。