

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2月12日（金）16:08～16:39
- 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 鈴木 亘 学習院大学経済学部経済学科教授
- 委員 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長

<関係省庁>

- 持永 秀毅 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
- 英 浩道 国土交通省総合政策局政策課政策企画官
- 坂井 英隆 国土交通省自動車局旅客課企画調整官

<事務局>

- 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 過疎地域等での自家用車ライドシェアの拡大について
 - 3 閉会
-

○藤原次長 それでは、既に何回もお越しになっておりますけれども、自家用車ライドシェアということで、事務的にも精力的にいろいろな議論をさせていただいておりますが、前回の指摘事項に対しまして回答をいただいておりますので、それについての御議論ということでお願いできればと思います。

それでは、八田先生、よろしく申し上げます。

○八田座長 毎回どうもありがとうございます。

もう一步というところですので、御説明をお願いしたいと思います。

○持永審議官 前は口頭だけのお話でございましたけれども、今回は紙に落としてまいりましたので、それをご覧いただき、補足しながら説明とさせていただきたいと思います。

まず制度の基本的な考え方でございますけれども、新しく設ける制度については国家戦

略特区という場所において、その中における過疎地などの交通空白地において外国人観光客を主にイメージしながら自家用有償旅客運送制度をつくっていく、拡大するということがございます。

前回、御指摘がありましたけれども、内外差別という御指摘もありますので、日本人を排除するというようなスキームにならないように考えていきたいと思っております。

それから、運行主体の議論がいろいろありましたけれども、旅客の運送そのものは厳しい安全性、利便性が義務づけられた緑ナンバーでやっていただくのが、私ども行政としても国民としても安心なところであり、交通空白地の場合は例外的に自家用車を使っただけというのは御存じのとおりだと思います。この場合の例外的に自家用車を使っただけの場合における安全規制というのは、最小限にとどめざるを得ないわけですので、緑のナンバーと比べれば一段落ちというのが現実の姿になっております。

そういった中で、先般、軽井沢でのスキーバス事故があつて、今、旅客輸送全般について国会の皆様、いろいろな国民、関係者の皆様から安全対策をもう一回、抜本的に強化すべしということ強く求められておまして、私ども国交省としては夏までには抜本的な対策を打ち出すという段階で、今はそういう打ち出しに向けた検討会というものを週1ぐらいのペースで精力的にやっているという状況にあります。そういった意味で安全性が一段落ちると申し上げた自家用有償旅客運送を拡大するというのは極めて慎重に、これは戦略特区だからというわけではなくて、考えなければいけないことだろうと考えています。

そういった中での新しい制度、もっと言えば自家用有償旅客運送を拡大するという議論なものですから、ここはミニマムの姿でスタートをしないといろいろな方の御理解を得られないだろうし、制度新設そのものも難しくなりかねないということもございますので、やはり運行主体としては市町村になっていただいて、でももちろん丸投げではなくて、国交省としても当該市町村にきちんと安全性の御指導を申し上げながら運行していただきたいということがございます。

それから、地域でどうやって方針を決定していくかということですが、区域会議を活用するという場合であっても、地域の交通事業者さんを排除するというのはよろしくないだろう。といいますのも、結局、自家用有償旅客運送が単独で交通機関として機能することではなくて、特に観光客等々を考えると、遠方から来ていろいろな交通機関を使って観光をすることになりますので、これは外国人でも日本人でも一緒です。そういう意味ではネットワークとして機能させる以上、既存の交通機関と自家用有償旅客運送というのは有機的に連携しなければいけないし、そういった意味において地域の事業者をちゃんとインボルブしながら、合意形成するというのが必要なだろうと思っております。

観光という切り口で申し上げましたけれども、今、観光立国ということで2,000万人に事実上、到達したということのその先を目指して国交省全体としてもやっておりますので、そういった意味で地域の事業者をインボルブさせるということになったとしても、私どもとしても観光客の足でありますので、円滑、迅速な合意形成ができるように努力を最低限す

ることは当然のことだろうと思っています。

それから、保険のことがありますけれども、保険というのは保険があるから直ちに安全が確保されるというわけではないとは思いますが、いずれにしても万が一というのは常に世の中にございますので、そういった意味では緑のナンバーであっても自家用有償旅客運送であっても保険というのは不可欠でありますし、今回新たに拡大する制度においても、一定レベルの保険を求めるということは当然だろうと思っています。

以上、とりあえず紙の説明でございます。

○八田座長 どうもありがとうございました。

それでは、委員の方から御意見を伺いたいと思います。

○鈴木委員 幾つかあるのですけれども、まず1つ目は前回、市町村しかだめだという話をひとしきりやったわけですから、市町村だから安全だということは、全くそういうエビデンスはないでしょうというお話だったと思うのです。そのときに出てきたのは、既存の今の仕組みがNPOを許しているのに、ここでNPOをだめということになるとダブルスタンダードになって、その辺の説明をどうするのですかという御質問をしたと思うのですけれども、それに対するお答えが今なかったと思うのですが、これはどのように考えていらっしゃるのでしょうか。

○持永審議官 既存の自家用有償旅客運送との決定的な違いは、既存の自家用有償旅客運送というのは地域の中で閉ざされた基本制度設計になっていますので、地域における互助・共助、一種、顔見知りの間でやっている部分に近い部分があります。

一方、今回やるのは外部から、特に外国から来るお客様を運んで観光してもらいたいということですので、そういう意味では第三者性の程度が格段に上がってくるというのが1つあります。

それから、自家用有償旅客運送を市町村で行う場合とNPOで行う場合、事故がそんなに違うのですかねというお話については、これはしっかりした統計があるわけではありませんが、数年前のサンプル調査を見ると、NPOと市町村と比べると市町村のほうが事故率が半分ということになっていますので、圧倒的な差になるのだろうと思っています。

○鈴木委員 ちょっと待ってください。それはどのような数字なのですか。だから比較対象は市町村。

○持永審議官 自家用有償旅客運送を市町村がやっているものと、自家用有償旅客運送をNPOでやっているものとの比較です。

○鈴木委員 市町村というのは、具体的には囑託も入っているわけですね。だからそれは何と何を比較しているのかという問題がある。

○持永審議官 市町村が運行主体になってちゃんと監督している。他方はNPOがやる。その違いです。

○鈴木委員 それは正式に出せるものなのですか。それに基づいて何か言うということは、ちゃんと出していただかないと。

○持永審議官 今日資料を持ってきておりませんが、サンプル調査なので統計的信頼度もどうかというものはあるのですが。

○鈴木委員 ということは、それに基づいて議論しなくてもいいということですね。参考意見としてはお聞きしますけれども。

○持永審議官 出せるかどうかは検討させていただきますが。

○鈴木委員 では、それはそれに基づいてはここで議論しません。だってエビデンスがないわけですから。

○持永審議官 事実としては、そういうサンプル数があります。

以上です。

○鈴木委員 あるという事実をもとに、ここでは議論はしませんということによろしいですね。

○持永審議官 はい。するかしないかは先生方の御判断なので、半分ですという事実があるということが私どもの申し上げたいことです。

○鈴木委員 そうすると、またもとに戻ってしまうのですけれども、NPOを排除する安全基準という意味で、NPOを排除することの正当性というか、説明がないということになるのですけれども、いかがですか。

○持永審議官 データを出せるかどうかは検討させていただきます。

それから、ミニマムでスタートするときには公から入るのが常識だと思うので、まずは公の市町村であるべきという発想であり、そこに安心感があり、今回の制度を世の中に御理解いただいてということを見ると、そこは極めて慎重にやらないとうまくいかないのではないかとということなのです。

○鈴木委員 いろいろご努力されているのはよくわかっているので、別に真っ向から全部反対するということではないのですけれども、要するに誰に御理解をいただくかということなのですけれども、市町村だと安全で、例えば非常に安全基準を満たしているNPOはだめですということだと、それを理解しない人も多いのではないかとというのが私なんかの懸念するところです。だから別にミニマムでやるということであっても、例えばNPOでこういう基準を設けて、その基準を満たしているようなNPOであればオーケーとか、あるいは市町村がちゃんと関与してここにNPOをやらせるとか、何かそのような工夫というか、落としどころみたいなものは考えられないものなのではないでしょうか。

○持永審議官 私どもとすると、市町村が主体になっていただきながらも、直営でやるのもいいですし、例えば地域のバス事業者さんでもタクシー事業者さんでもいいですし、地域のしっかりした方を、または民間の方をフル活用していただくというのは大いにあり得ると思っていますし、そういった形で民の力などを、地域を元気にするために使っていただければなと思っています。

○鈴木委員 どうぞ。

○鶴田課長 補足いたしますけれども、こういったワーキングの場でも非常にいろいろな

御指摘をいただきながら、真摯に受けとめて検討しておりますけれども、並行して冒頭に藤原次長からもありましたが、事務方同士の日々調整をしておりますので、先ほど先生がおっしゃったような一定の基準を満たしたようなことは考えられないのかということも、いろいろなことを前提に置かずに議論していますので、そのような中で検討してまいりたいと思います。

○鈴木委員 だから検討はしていただくということですね。ありがとうございます。

○原委員 今回の続きで、先ほどの話ですとNPOと市町村を比較したときに、エビデンスがちゃんとあるのかどうかは別として、市町村がやったほうが安全性が高いです。地元の人たちだけが乗るのだったら安全性が低くてもいいけれども、外からの人も来るのだったらそういうわけにいきませんというお話だったと思うのですが、後段のほうの理由は何でしょうか。地元の人だと事故に遭ってもいいという理由は何なのでしょう。

○持永審議官 重複で申しわけございませんけれども、結局、地域の互助、共助の社会と全く完全な第三者を乗せるというところの違いを見ると、主体の幅において違いがあるのは仕方がないのではないかということなのではと思いますけれども。

○原委員 仕方がないと考えられる論理は何なのでしょう。

○持永審議官 地域の互助・共助か、完全な第三者かということと、もう一つは先ほど申し上げているように、まずこの制度を関係者の理解を得てスタートさせるに当たってミニマムなスタートをさせたいということになると、公か民かと言ったら、まず公からスタートさせるしかないので、そういう意味での公なのです。

○原委員 私は前から申し上げているように、自家用有償輸送だからといって安全基準を緩和している、安全性は犠牲にするのですというのは、そもそも理解できないのです。そこがずれているということなのだろうと思うのですが、いずれにしても地元の人だと事故に遭ってもいいのですか。そういう御判断で国交省さんではこれまで制度設計をされているという理解ですか。

○持永審議官 地元の人が事故に遭っていいということではないのですが、まず自家用有償旅客運送の方は例えば国家資格のある運行管理者・整備管理者がいないとか、点検の期間も違うとか、緑ナンバーと自家用有償旅客運送はさまざま安全規制における差というものがあります。そういう意味においては同じレベルの安全性なのかと言われれば、違うと言わざるを得ないのが事実です。そういった意味で自家用有償旅客運送の中で最低限の規制はかけて、それはきちんと守ってくださいねということでやっていただいていることになっていますので、そういった意味において最低限の規制、安全性は守られているという世界の中での市町村かNPOなので、NPOだからすごく危ないという意味ではなくて、まず一定のレベルが達成された中での話だと思っています。

○原委員 基準は緩いとしても、これもまた以前もこの議論はしましたけれども、要するに車の少ないところであれば、そもそもそんなに厳しい安全基準を求めなくても事故が起きていない。実態上、そんなに事故が起きていないわけです。都市部というか全国レベル

で比較したときのタクシー、ハイヤーよりも自家用有償輸送の場合はよほど事故が少ないわけです。ということなので、別にそういう地域の人には事故に遭ってもいいとお考えになっているわけではなくて、実態に応じた安全規制をとられているということなのではないですか。それだったら私は理解しやすい。

○鶴田課長 少し補足をさせていただきますと、互助・共助との比較を申し上げたのは、多分本当に事故率みたいな客観的にわかる安全性とは別に、乗る人が安心感を持って使えるか。要は外から来る人が日本ではタクシーというものがあって、緑のナンバーをしていて、それは安心だ。白ナンバーはだめだということになっているのだけれども、でも一定のところではどうもいいらしい。どういう乗り物だったら安心して乗れるのかというときに、そこで互助・共助の話が出てくるのは、地元の中でやっているときは、あのNPOがやっているのなら安心だよねとわかる。だけれども、外から見ると必ずしもそこはわからないので、なのでよりいわゆるローカルガバメントが最終的にちゃんと責任を持っているのだというところから始めたほうが安心なのではないかという文脈だと思います。

一方で事故率をサンプルでとってみると半分になっていますというのは、フェーズの違う話なのかなと思います。

○原委員 申し上げたいのは、要するに国交省さんとして、安全性を一定の場合に犠牲にするとおられないほうがいいのではないですか。それこそ今回のスキーバスの問題なんかも起きたり、これだけの問題が起きている中で、国交省さんが一定の場合には安全を犠牲にしてもいいんですと言われていてこと自体が大変問題であるような気がするのです。そこは考え方の問題だと思いますが、もう一つ、先ほど一定の基準を満たす場合については市町村以外についても御検討されているということだったのだらうと思いますけれども、例えば安全性の確保であったり、あるいは何らかのことがあった場合の保証も含めて安心の問題というのも前回議論があったと思いますけれども、そのようなことであっても、これは鈴木先生も再三言われているように、市町村だったら安全だ、安心だなんていうのは全く多くの人にとっては感覚が違うわけで、過疎地の自治体よりもよほど資金力のある企業、NPOが幾らでもあるわけでありまして、そのようなところがやったほうが安全も安心も確保されるのだと思うのです。もし一定の基準ということを考えるのであれば、そういった安全性や安心を確保できるようなところであればいいというルールを設けられれば、それは別にNPOだ、企業だ、市町村だ、公共だというところで切る必要は全然ないのではないのでしょうか。むしろ市町村でもここはあなたは無理ですねというところはいくらかもあるのではないかと思うのです。

○鶴田課長 前段でおっしゃっていた安全性を犠牲にしているという言い方はしないほうがいいのではないかとすることは、我々も犠牲にしているというよりも、そこは本来は望ましい緑ナンバーのサービスというものが成り立たないのだから、ここはやむを得ないということで安全性を下げているということ。それは最小限必要な安全性は確保しているという前提ですけれども、だからその緑ナンバーに求めている安全性と、自家

用有償運送に求めている安全性は違うのは事実なので、そこは犠牲にしているというよりも、下げているということだと思います。

それから、基準の中で安全安心を確保するという事柄ではないかということは、それは先ほど申し上げたように検討している中で、そういう視点も受けとめて検討を続けたいと思います。

○鈴木委員 お話を聞いていると、こういうやり方はないのかなと思うのですが、先ほどの基準を下げてしまったという、どうしても安全性を犠牲にしているとしか受けとめられないですね。だから例えば今回みたいに外国人もある程度入るといようなことが想定されるものをつくるのであれば、今までの自家用有償運送よりも安全性の基準を別途少し上げるようなことを考えるという方向はないですか。それをすれば市町村だからだめだとか、NPOだからだめだとか、そういう話ではなくて、一定の基準があるわけだから、それを満たせばどちらでもいいですということにできると思うのです。そのほうが多分、よっぽど理解がしやすいのではないかと。

保険、保険とこの間、言っていたのは、保険によって事後的に保障されることが重要だと言っているのではなくて、保険にきちんと入って保険料率が変わるような仕組みになっていけば、それは安全性を守るためのすごいインセンティブになりますので、保険にきちんと入っているということ自体が安全性の基準になるのではないかと。安全性をちゃんと担保していますということの表れになるのではないかとという意味で保険料というものが出たわけです。ちゃんと保険に入るといことも安全性の基準でハードルの、要するに今まで自家用有償運送で入っていなかった人たちがちゃんと入らなければいけないですということをする事自体が、安全性の基準を上げることに多分なるのではないかと。そういう議論だったので。だから何か新たなジャンルとして安全性の基準をもう少し上げるような、それを満たせば別に自治体でもNPOでもいいです。逆に満たさなければ自治体であってもだめですといようなものをつくるという方向では考えられないでしょうか。

○鶴田課長 保険に関しては我々も理解をしていなかったということではなくて、この答え方はどちらかといと賠償のほうを書いておりますけれども、御指摘は市場の規律でもって安全性を確保したらということと受けとめております。そういうことも含めて我々としては制度として成り立つようになる暁には、我々も共同して説明責任が発生してくると思っております。例えば国会で安全性は大丈夫なのかという質問は、当然我々も出ていかなければいけない場面もあるでしょうから、場面としてはそういうことですが、根っこにあるのは社会的に受容される考え方というのをどのように形にできるのかということだと思いますので、今の御指摘も考えあわせて検討したいと思っております。

○八田座長 安全性に関しては、基本的に例えば外国航路を航海する船長に要求されている水準と、渡し船をやるのと、両方とも船だし、両方とも安全性は大切だけれども、渡し船の船長が外国船の資格まで取らなくてもいいよというのが、緑ナンバー、白ナンバーの違いのような感じがするのです。ですから、基準を考えてくださるといのはありがたい

ことだと思います。

もう一つの論点は、下のほうの既存事業者を意思決定から排除する仕組みが適切ではないということで、裏返して言うと既存事業者を意思決定に加えさせることになっていると思うのですが、私どもが申し上げてきたのは、特区全体の仕組みからして区域会議が中心的な役割をすると、できるだけ既存の事業者の意見も聴取する。それは必ずやるけれども、意思決定ではこれは従来のフレームワークの区域会議でやるのが前提だ。国の代表と地元自治体と事業者、特に実際に事業をやる人たちです。それをやるというのが前提だと思っているので、この書き方は何らかの調整が要るのではないかと思うのです。

これは要するに特区の制度全体とのかかわりだから、1つの例外をつくりにくいということだと思います。

○持永審議官 この仕組みをうまく生むためにも、既存の事業者に関係なく勝手にやるんだぞという形になるというのは、なかなかハードルが高いだろうというのもあって、何らかの形できちんと合意形成において既存の事業者をインボルブすることに工夫できないかなということなのではと思います。

○鈴木委員 いろいろなレベルが考え得ると思うのです。今、八田先生がおっしゃられたのは、法律の部分とか、そういうところではこれを考慮することは難しいということです。それがどうしてなのかというと、ほかにもこういうことがいっぱいあるのです。医学部をつくるとか、保育のほうをやるとかいろいろあって、それも基本的に反対することがまず確実であろう既得権を持っている既存の団体を合意形成の場所に出してくると、それは反対されますので、そうではないような仕組みをつくってきたので、オブザーバーとかヒアリングとか、具体的に医学部とか保育とかいろいろなことの規制緩和の部分で何をやってきたかということ、そうは言っても意見は聞く必要があるでしょうということ、オブザーバーとかヒアリングという形でお呼びして意見を聞くのだけれども、ただ、その中で拒否権を発動するか、そのようなことはできないような仕組みを担保しながら、その辺はうまくやってきたわけです。

だから今回も何かそういう、要するにこちらとして絶対に譲れないのは、そういう業界団体が区域会議の中で拒否権を発動するような仕組みは、それはほかにも全部それをやらなければならないなくなってしまうので、それはちょっと勘弁してくださいよということなのではと思います。でもいろいろな意見をお聞きするというのは、その後のいろいろ運行をスムーズにするためにも必要なことだろうと思いますので、何かその書きぶりでお互い納得できるようなことという、いろいろな段階があると思いますので、そこを何か工夫できないかなと思うのです。

○鶴田課長 ありがとうございます。ここで書かせていただいた、競合関係ではなく補完関係にあるため、というものを少しだけ補足させていただきますと、以前、電力の例も出していただいて、お話があったかと思うのですが、そういったいわゆる儲かる市場に出たいこうとする人と、それを阻もうとする人という図式とは違うのですという意味合いでご

ざいます。要は逆に民間の事業として成り立たなくなっているところで、どうやって足を確保するかということで補完関係なので、アプリアリに反対する人たちではないのだということをお理解いただきたいと思ったということが1つ。一方、逆に個々の場面場面では、既存の事業者がもう少し柔軟に対応すればうまくいくのという場面もあると思いますので、そこは我々の指導不足ということもありますけれども、アプリアリに抵抗勢力なんだみたいなことではなくて、もう少し現場現場でうまくいくような方法はないのかというのが我々の問題意識です。そこは御指摘のように工夫をしていくことがどうできるのかというの、先ほど申し上げたような検討の中でさせていただくのかなと思っております。

○八田座長 原さん、どうでしょうか。

○原委員 おっしゃるとおりだと思います。

○八田座長 とにかく御意見を伺う仕組みをつくるのがいいと思います。実際に運用上ではちゃんと意見を伺うことが役に立つと思うのですが、最終的な意思決定のところメンバーとして関与することが仕組み上、難しいということなのですね。これは事務局的にもう一步押して行って、これも難しいですが、この言葉がうまく事業者を意思決定から排除する仕組みが適切でないと見えるというのを、もう少し文言を受け入れられるようなものになったらいいと思います。

○原委員 先ほど冒頭に御説明されたのも、要するにむしろ意思決定というよりは、きちんと連携が図られればいいという御説明をされたのだと思うのです。多分、最後意思決定のところまで必ず入れてほしいというお話は、むしろそれよりもこの事業を円滑にスタートするためには、そうしなるとなかなか難しいですという、そちらのほうのお話だと思いますので、連携のほうはなされれば。

○八田座長 連携という言葉を使う。

○原委員 あとは円滑にスタートするところをどう説明されるかという説明の仕方の問題だと思います。

○持永審議官 ネットワークなので連携しないといけないということがまず基本にあって、そういう意味で完全に敵方になってしまうと、そこが埋まらない。このため、合意形成にインボルブさせていただきたいということをお申し上げたという意味です。

○八田座長 連携のための協議から排除する仕組みは適切ではないという感じですかね。

○原委員 これ自体は別に決定するわけではないですから。

○鈴木委員 通知みたいなもの案をつくってきていただいて、それを議論するという感じでしょうかね。

○八田座長 わかりました。では、そういうことで大分溝は狭まっていると思いますので、考えていることも同じことだと思いますが、最後の文案のところでお提示いただければと思います。

どうもありがとうございました。