

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18日（木）13:48～14:17
- 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 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
- 坂井 英隆 国土交通省自動車局旅客課企画調整官
- 英 浩道 国土交通省総合政策局政策課政策企画官

<事務局>

- 川上 尚貴 内閣府地方創生推進室室長代理
- 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

（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 時間も過ぎておりますので、国土交通省の方々に再度来ていただきまして、指摘事項についての回答につきまして、また意見交換を深めていきたいと思っております。

それでは、八田座長、よろしく願いいたします。

○八田座長 お越しくございまして、どうもありがとうございます。

それでは、早速、御説明をお願いいたします。

○持永審議官 それでは、資料をお配りしておりますので、それに沿って順次御説明したいと思っております。

まず、一番最初の「○」ですけれども、今回、新しく拡大しようとしている自家用有償

運送については、元々の出発点は、まさに外国人観光客2,000万人、3,000万人、観光立国ということで発想し、検討を深めつつあるところなのですが、色々な御指摘をいただいていることもございますし、今、外国人観光客をメインにという思想そのものはあるのですが、現実の輸送の段階において、日本人を排除するだとか、そういうことにはならない形に持っていくものかと思っています。それが最初の部分です。

2番目ですけれども、これは前回の若干重複になりますけれども、自家用有償運送ということで、前に申し上げていますように、いわゆるプロフェッショナルがやる緑ナンバーの事業等と比べての話になりますが、安全性においては一段落ちる形になっています。御存じのように、二種免許が要らないですとか、運行管理者が要らない、整備管理者が要らない等々、色々な点にわたって緩めています。これは最低限の安全性は確保しつつも、とは言っても、プロの皆様が撤退し、交通空白地というところでのやむを得ない措置になってはいるわけですが、これも先般来申し上げておりますような軽井沢のスキーバス事故を踏まえて、やはりお客様を運ぶということについては、むしろ貸切りバスの関係での議論の中では、まだレポートが出るのは少し先になりますけれども、安全性の部分については強化していくという方向での議論が順次なされているのが現状でありますし、これは国土交通省の中の専門家による組織なり検討会でということだけではなくて、国会関係を含めて色々な方から同様の指摘をいただいて、申入れなども自民党、公明党、民主党の皆様からいただいているという状況になっています。

そういった中での安全性において、一段落ちる部分の拡大ということになりますので、特区だから安全性が落ちるといった説明もできませんので、そういう意味では、やはり最大限安心感のある、また、関係者に御理解の得られる形ということで、私どもは前々から市町村に限定してということでも申し上げてきております。

ではあるのですけれども、色々こちらでの議論なども踏まえて、引き続き鋭意検討しておりますし、事務局の皆様とも色々な議論をさせていただいておりますけれども、市町村に加えて、市町村からこの人でやってくれというような形での、一種御指名ではないですが、そういう形の非営利団体についても付加した形で主体にできないかということも今、検討しているということです。

それから、区域会議で決めるときのスキームと言いますか、仕組みの問題ですけれども、運用で意見を聞いてやればいいではないかという御意見だと思うのですが、私どもとしては前から申し上げていますように、空白地帯における、まさに自家用有償の活用ということでありましたら、利害相反というのは基本はあまりないわけですし、連携して輸送ということでやっていかないと地域の足は回っていきませんので、そういった意味で、何らかの形で合意形成におけるインボルブが制度的にないといけないのではないかとということで、3番目の○は書かせていただいています。

最後の○は、保険の話ですけれども、今、緑の運送についても、自家用有償についても同様に、一定レベルの保険は付けてもらっていますし、そうでないとやってもらっては困

るというのが私どもの立場ですので、今回新しく拡大する部分についても、同様に一定レベルの保険に入ってもらわなければいけないだろうと思っています。

その際に、保険料がどうなるかそのものについては、基本市民の世界での話ですので、運行主体の諸事情を踏まえて、保険会社のほうでお決めになるのだろうと思っています。

あと、参考までに事故率の数字をとということです、一番最後のところに書いてありますけれども、空白地でやっている自家用有償運送について、実施主体が市町村であった場合と実施主体がNPOであった場合に、実施主体が市町村という場合には、市町村直営の場合と、市町村がしっかりした民間の人たちを選んでお願いしている場合と両方入っていますけれども、いずれにしても、主体が市町村の場合、それから、主体がNPOなどの場合とを比べた発生率でカウントすると、市町村のほうが半分ぐらいということで、市町村のほうが事故が少ない傾向が見て取れるということでございます。

とりあえず説明は以上です。

○八田座長 どうもありがとうございました。

それでは、委員の皆さんから御意見を伺いたいと思いますが、原委員、どうですか。

○原委員 二つ目の○のところで、「市町村又はその要請を受けたNPO」で、この要請というのは、行政手続としてはどういう手続ですか。

○持永審議官 今は要請ということで考えておりますが、具体的手続は今後深めたいと思っています。

○原委員 前からの話で、市町村が運送主体となって、そこからNPOに委託するとか、民間企業に委託するのは構わないわけですね。

○持永審議官 そういう意味ではすみません。すみませんというのは、私の言葉不足ですすみませんという意味ですが、整理しますと、私が前回言ったことは、市町村に限定すべきである、NPOの運営主体はダメであると申し上げました。その前提の中で、市町村が運行主体なのだけでも、一種内部関係みたいなものなのかもしれません、市町村が民間の方を活用なさるのは許容されるという言い方を前回しました。これが前回です。

今回はちょっと違って、文字面が分かりにくいかもしれませんが、市町村は当然オーケーです。NPOも主体として、市町村が主体としての下請という場合だけではなくて、市町村から「あんたやってよ」と言われたような形を、NPOが主体になるわけですが、そういう場合も主体として前回にオンをしたということです。

○原委員 市町村が運行主体になって、そこから委託するのはオーケーなのでしたか。

○持永審議官 前回申し上げたのはまさにそういうことで、市町村は当然直営でやってもいいし、市町村が運行主体なのだけでも、下請という言葉は良くないかもしれませんが、委託で民間の方がやるというのも良くて、いずれにしても、市町村が運行主体ということは変わらないので、それはどちらでもいいのですよということを前回申し上げたということです。

○原委員 その委託以外に、要請を受けたものもオーケーにしますと。

○持永審議官 はい。

○原委員 要請があると、何で安心感が提供されるのですか。

○持永審議官 色々なNPO、非営利団体があると思いますけれども、そこはきちんとその市町村がコミットし、セレクトしてきたNPOですということでの位置付けに、結局市町村に限りたいところから、どうやってにじみ出すかというところで色々考えた結果、もちろん市町村の委託を受けるという形ではいいと言っていたのですけれども、それだけではなくて、委託ではないのだけれども、市町村が「ちゃんとこの人は信頼できるからあんたやってよ」という人を選んでいただければ、その人も、と。そんな感じなのです。

○阿曾沼委員 今の確認なのですけれども、例えば、イメージとしては指定管理者制度を活用して、自治体がある程度事業設計をして、手挙げ方式でやるのか、事業主体者を自治体が決めるというやり方を選定するのでしょうか。それとも、例えば、NPO等がやりたいと言って、自治体に手挙げをして届出制とするのか、もしくは許認可制でやるのか、具体的には何をどうしていくのでしょうか。

○持永審議官 私どもも具体の制度設計をこれからやらなければいけないので、まさに前回以降考え始めている部分なので、あまり精緻に検討しているところまでまだ行き着いていませんけれども、基本はやはり地域であれば、地域の中で色々な団体があるでしょうから、市町村が、先生のほうがお詳しいのでしょうかけれども、指定管理者制度というのはまさに地方自治法に基づく法律上の指定をして、確か行政処分権限を含めてやれるようなものだったと思います。そこまでの話ではないのですが、地域の中で色々な団体があって、あまり言葉は良くないですけれども、出来のいいもの悪いものも色々あるでしょうから、そういった中で、市町村に主体的に動いて選んでほしいなど。

そのときに、自薦他薦はあると思うので、自薦他薦という行為が事実行為の中で出てくる部分もあるのかもしれませんが、私どもの発想の原点としては、市町村が地域の色々な問題を見て、ちゃんとした人を選んでほしいというイメージです、今のところは。

○原委員 そもそもこれは前回もその前の回もずっと申し上げているように、市町村だから安全である、安心であるというところについては全く理解が共有できていないわけですが、今この前提で、まず、市町村についてはオーケーですということで、それ以外のところをどこまで認めるのかという議論をするのにあえて乗ってそこを議論すれば、要請をするというのは、要するに、市町村が「ここだったらいいですよ」と言ってくればいいという、何か口利きを奨励しているみたいな制度にしか見えないのです。

それはむしろ、そんなことよりも、本当に安全とか安心を担保したいのであれば、今の自家用有償運送と同様にNPOであっても認めますと。その代わり、安全基準についてはきちんとかけますということで足りるのではないですか。むしろそのほうが説明しやすいのではありませんか。市町村が要請すると安全が高まりますというのは、ますます理解できなくなってくるように思います。

○持永審議官 市町村お墨付きのNPOということでの安心感というのはあり得ると思いま

すし、結局我々の出発点は、基本今のバス事故の後の情勢の中で、安全度の一段落ちる部分の自家用有償の拡大はなかなか難しいというところがスタートになっていますので、そういった意味で、どうしてもやるなら市町村、でも、そこがどうしてもダメなら、それに準ずるような形ということでやるのが限界ではないかということなのです。

○八田座長 根本的に安全性を確保するための他の基準というのはあって全然構わないと思うけれども、それをパスするならば、市と独立にやってもいいと思うし、NPOの場合にも、従来の基準でそのままでいいのではないですか。

○持永審議官 そもそもこれは過疎地、交通空白地です。

○八田座長 もちろんそうですが、市が必ずしも公平であったり、より能率が良いとは言えないと思います。

○持永審議官 いずれにしても、自家用有償、白の世界の中でということで考えれば、交通空白地でもありますので、市町村が悪意を持って一般の人を排除するとか、そんなことはないだろうと思ってはいます。

○鈴木委員 何らかの市町村の関与を何とかにじみ出したいというお気持ちはよく分かるのですけれども、要請という言葉は、やはり何かちょっと語弊があるなという気がするのです。つまり、要請と言った場合には、市の幹部が天下っている団体とか、いくつか複数ある中で、ここと要請するわけなので、公平なプロセスを除いたようなイメージがどうしても付いてしまうのです。だから、もう一工夫できないかなと。つまり適格であると市が認めるとか、安全基準について認めるとか、関わり方で要請というのはかなり強いのではないかと思うのですけれども、何らかの関与というぐらいの感じでよろしいのではないですか。安全性について市が適格と認めるとか。

○阿曾沼委員 安全性の評価などは、検討のプロセスの中でいくらでも両者の協議において、契約において担保されるし、罰則規制も作れるわけですね。基本的に自治体が要請しなければできないなどということはある得ないのではないですか。そこにこだわる理由がよく分かりませんし、何か言うに言えない理由があるのでしょうか。

どちらにしても、まず、市町村またはその要請を受けたNPO等の非営利組織等がやれば良いのではないのでしょうか。その認可を出す時に、必要な条件提示をすればいいだけのことであって、上意下達みたいに、今時の世の中に反するような文言をわざわざ書いて、国家戦略特区でやるなどというのは明らかにナンセンスだと思います。

○持永審議官 まず、市町村の要請ということで、上意下達というよりも。

○阿曾沼委員 これは明らかに官尊民卑としか感じませんね。

○持永審議官 市町村のまさに自主的な御検討の結果、一番いいところを選んでほしい。もちろん天下りしているところを優先してくれとか何とかというのは当然ないと思うのです。

○阿曾沼委員 だけれども、市場のニーズ、シーズというものは、現場にいる人たちが一番よく分かっているわけですから。

○持永審議官 これはまさに地域の運営そのものなのですね。元々これは観光ということがメインで発想されている制度ですので、まさに過疎地における観光を誰が主体的に考えてやるかということです。

○八田座長 それは当然民間です。

○持永審議官 私どもとすると、まず、市町村が中心になって、地域の外国人を日本にどうやって呼んでくるというのを考えてもらわなければいけないし。

○八田座長 それはあり得ない。民間が呼んでくるのを色々な邪魔しているものを取り除きましょうという話ですよ。

○坂井企画調整官 今申し上げている話は、おっしゃるとおり民間が主体でありますけれども、それで民間がやるということであれば、それは本来の一般旅客事業者運送事業としてやればいい話でありますので、ここはそれによれない場合、そういった場合に、緊急避難的に安全要件をやむを得ず外して、低い安全水準でやるといった制度ですから、それについては、地元の自治体のしっかりとしたコミットがあるべきではないかという話で申し上げているということです。

○阿曾沼委員 それは要請に基づかなくてもコミットできるのではないですか。

○藤原次長 そこについて、法律論だけ申し上げますと、特区法ですので、むしろ区域会議でこういった事業者をみんな決めるのです。そうすると、当然市町村、国、内閣府も含めて、きちんと特定事業者を認定しますので、むしろ地元とは非常に堅いコミットメントになると思います。特区法の運用をさせていただいている立場から言いますと、御承知のとおり、市町村以外の民間事業者、NPOを含めてですが、それを選定するには、まずは、構成員の公募をするわけです。競争性、公正性を保たないといけませんから、幅広く公募をして、さらに、こういった事業者を選定してからも、申出制度と言っているのですが、ライバルの会社、また、さらに参入する可能性がある会社などを募集する手続が法律上ございます。これらの2段階の公募のシステムが、これは法制的に競争性とか公平性を高めるために義務付けられていまして、おそらくそういった構成員の公募の制度とか、今申し上げた申出制度との関係でも、これは市町村の要請という一種の随意的な仕組みは法律論として馴染まないと思うのです。その辺も御一考いただかないといけないと思います。

○八田座長 時間がないから、次の項目にも行こうと思うのですけれども、私どもの意見はそういうことで申し上げました。

三つ目の○についても、委員の方から御意見を伺いたいと思います。

○原委員 これは再三申し上げているとおり、意思決定に既存事業者が入る必要は全然ないのではないのでしょうか。従来から申し上げているとおりです。

○持永審議官 また同じことになってしまうのですけれども、結局交通空白地なので利害相反は基本ないのですよ。そこにおいては、利害相反でけんかばかりしてぶち壊しだという発想ではないものですから、やはりそこは連携してちゃんとやっていくという意味において、利害相反だからあいつらはどこかにやってしまえということではなくて、ちゃんと

インボルブして、一緒に地域の交通を支えてほしいという、まさにそういう制度ができないかなということなのです。

○原委員 連携するための仕組みはいくらでも作ったらいいと思うのです。仕組みを作るというか、そのための色々な話合いの場を設けるとか、そういうことはいくらでもやったらいいと思いますけれども、そのために入るかどうかの意思決定のところで、まず、一緒に意思決定をしなければ連携がうまくできませんと。クラスに入ってくるときに、入れるかどうかをまず意思決定させないと仲良くできませんみたいな、そんな話はあまり法制度として聞いたことがないと思います。

○持永審議官 さすがにそんな子どもみたいな奴はいないだろうという御指摘かもしれませんが、そうかもしれない部分はある気もする一方で、やはり、地域の輸送というのは、地域の関係者で考えていくことを基本にしましょうねと。

覚えておられるかどうか分かりませんが、前に地域交通活性化法という地域交通の基本の法律があり、その中でもそういう思想が明記されていて、そういった意味でも、みんなで協力してやるということが大事ですし、逆に、排除をされて、やはり人間ですので、お客様の輸送のところでごつごつしてしまったりとかするというのも、せっかくこういう制度を頑張って作ろうとしているところにおいて、そんなことになってはもったいないのではないかということなのです。

○原委員 もし、そうおっしゃるのだったら、今までの自家用有償運送というのが本当にうまく円滑に機能しているのですかと。元々国土交通省が思っていたように、色々なところで交通需要に困っているところでは導入されるようになって、うまく機能しているのかというところに戻らざるを得ないと思いますけれども、これまで伺っている話で、決してそうではないですね。

○持永審議官 基本的にはうまく行っていると思っていますが、確かに一部地元のほうで少し円滑に手続が行かなかったという部分はありますので、そこは私どもも、今までが100%やれていますよ、文句を付けるところはないでしょう、どうですかみたいなことを言うつもりはないし、そういう意味で、過去もそうですけれども、こういう制度を始めた場合もそうなのですが、地方に行くと、運輸局ですとか運輸支局だとかがあるのですけれども、そういう人たちが市町村任せだとか事業者任せではなくて、自分たちも入って行って、ちゃんと円滑に回るような努力が過去不足している部分は一部あったと思いますし、そこは私どもも御指摘は受け止めなければいけないと思っています。

○鈴木委員 前回も同じ議論だったのですが、区域会議というのは大臣が決めるものなので、その中で民間の事業者が協議するという仕組みは馴染まないと思うのです。だから、先ほど言った連携みたいな話ですと、区域会議の中で協議はまずいいですが、例えば、医学部をつくるなどには医師会とかを呼んでいるわけなので、そういう連携のための議論をするとか、協議以外の形にするというのは一つのやり方ですね。

もう一つとしては、区域会議ではできませんけれども、例えば、ライドシェアをやる

言っているような運営主体が既存の方々と協議をする。ただ、協議と言っても、反対されたら困ってしまうので、そうではなくて連携ですね。接続をどうするとか、時間を調整するとかという円滑な運営のための限定した協議ということだと、考え得るのでしょうか。

具体的には、私はその二つぐらいしかないかと思っているのですけれども、何かもしアイデアがあれば。

○八田座長 既存事業者と、例えば、新規に入ってくるところが時間の調整をきちんと協議するとか、お互いにメリットがあるようにする。田舎に行くと、大体接続はめちゃくちゃになっていますから、そういうことを地元の業者ときちんと協議する。そのことに関してやるということはどうですか。

○持永審議官 そういうお考えもアイデアとしてあるのかもしれないですけれども、原点に戻ってしまって大変腹立たしいかもしれませんが、結局地域の交通を地域の関係者と一緒に支えるという交通政策基本法だとか地域交通活性化法の原点とか、法文上明記されている理念があって、そこら辺を私どもとしては、これは交通の世界の話なので、空白地になったところをどうやって作っていくか。

結局冒頭申し上げたように、観光客というのは出発点ではあるのですけれども、その他の人も排除しないような形になるようにということになってきていることもあり、どういう制度設計をするか、それはまた事務局などともよく話しなければいけないと思っていますのですが、合意形成の過程の中で、ちゃんとインボルブさせていただけないかというお願いなのです。

○八田座長 鈴木委員、どうぞ。

○鈴木委員 最後に一言だけよろしいですか。先ほどの二つの○のところなのですけれども、市町村の関わり方というのはどうしても一定の関与を担保したいのであれば、例えば、区域会議という仕組みは完全に市町村が関与して、しかも、相手を選ぶところまで行っているわけなので、市町村などが区域会議で安全性などを考慮して業者を決める的なものですね。法律上はちょっとリダンダントになると思うのですけれども、市町村の関与ということを強目に言いたいなら、区域会議を通してということを強調してはいかげなという提案です。

○八田座長 今日、完全に並行線でもなくて、色々糸口が出てきたと思うのですが、2番目の○については、とにかく要請を受けたという形ではなく、広く色々なところが自発的にできる。ただし、何らかの形での安全性の確保というのは、区域会議なりどこなりがやらなければいけなくて、そのことは担保する必要があるというのは、我々も同意する。

3番目については、鈴木委員から提案があって、「協議」という言葉は入れていいけれども、それはあくまで区域会議というよりは、既存の事業者と新しい事業者の間に一体的に運営できるような接続の問題に関しての協議を義務付ける。そのようなことを入れてはどうかということで、これも御検討いただければと思います。そういう方向でまた詰めて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。