

## 国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事録）

---

### （開催要領）

- 1 日時 平成27年10月2日（金）15:35～16:07
- 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 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

#### <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

#### <事務局>

- 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 自家用有償旅客運送に係る規制緩和について
- 3 閉会

---

○塩見参事官 それでは、お待たせいたします。3本目になりますが、自家用有償旅客運送に係る規制緩和ということで、前回、9月17日のワーキンググループでも御議論いただきましたが、その際に何点か指摘がございました。株式会社の参入はできないのかといったこととございますとか、現在の運営協議会による合意形成の仕組みの改善ができないのかといった点について、前回も御議論がございましたので、それについての見解を国土交通省のほうでまとめていただいておりますので、改めて御説明をお願いしたいと思います。

それでは、座長、よろしく願いいたします。

○八田座長 お忙しいところお越しくございまして、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 資料でございますけれども、A4縦2枚で文字がたくさん書いてあるものと、その添付ということでA4横の表になったもの。さらに参考ということで、パワーポイントでつくったA4横のもの3つがございます。基本的にはA4横の2つは参考資料でございま

すので、A4縦の2枚紙をベースに最初に御説明をしたいと思います。

指摘事項は全部で5個ございます。これは1、2、3、4、5とありますので、それに沿って私どもの回答の書いたものでございます。

まず、1番目でございます。95という数が少ないのではということでありませうか、株式会社はどうかというところが1番目でございます。これは前回、御説明したことで若干かぶりますけれども、空白地の有償運送は事業運営としてできない場合に例外的にそれを補完するというところでございまして、地域の状況に応じて必要なものが導入されているという状況だと思っておりますので、95ということについて特に問題があるということは考えておらないところでございます。

株式会社の話ですけれども、これはビジネスが成り立たない地域に自家用有償を入れて国と地域できちんと支えていこうというのが政策の基本になっています。逆に言いますと、株式会社でやっていただけたところは緑ナンバーを取ってやってください。成り立たないところは地域の共助、互助の世界に入ってきますので、そこはビジネスではなくて、自家用車を使ってNPO等でビジネスではない形でやってくださいという制度になっております。

したがって、若干強い言葉かもしれませんが、株式会社がビジネスとして自家用車による運送を行うことは、地域を問わず事実上の白タクであろうと考えてございまして、白タクは認めることは適切ではないと思っております。

2番目、運営協議会の話です。これも前回御説明したので少しかぶりますが、昨年11月に改正地域交通活性化法が施行されて、その中で地域交通の再構築を図ろうということで、まさに乗合タクシーとかデマンドタクシーなどを使いながらスタートしておりますが、その法律の基本的な考え方は市町村が中心となって地域の皆さんで知恵を絞って再構築しましょうということでございます。そういう意味では、国家戦略区域会議は地域の皆様ではございませんので、合意の場としては適当でないということでございます。

3番目のICTでございます。これは確かに活用の余地がないことはないのだろうと思っております。ただ、いろいろな安全確保等のチェック項目がありますので、どこまでそれを用いて代替していけるのかは私どもも勉強させていただきたいと思っております。

4番目は旅客運送事業の許可の不要化ですとか、貨客混載の話です。旅客運送事業の許可の不要化のところは、いろいろな御提案をいただいておりますけれども、宿泊施設がやる送迎はもともと許可が要らないということで全国的にやっております。一方で、日当をいただいて行う運送を行うとすれば、許可または登録が必要だということでございます。

2ページ目、貨客混載です。これについてはどこまで拡大できるのかということを検討しているところでございますので、検討を急ぎたいと思っております。

最後は、ライドシェアはどうなのですかということですが、これも先ほどと同様になりますが、許可を受けて事業でやるか、登録を受けて例外的に自家用でやるかというところでの組み合わせをすることで、何とか安心を守っていこうということでございますので、そのような許可とか登録を受けない旅客運送は白タクでございますので、特区と

いうことであっても適切ではないだろう。

ただ、いずれにしても今回は京丹後市からの提案でいろいろお困りの事情もあってということだと承知しておりますので、地域の課題が解決できるように、現行の枠組みで何が問題なのかはよくお話を伺って、サポートしたいと思っておりますし、もっと言えば、現行の枠組みの中で配車アプリなども活用して、もっと効率的な自家用運送をやりたいのだということであれば、現行の制度でも十分やれますし、有意義なことだと思いますので、そういった点も御要請があればそれも含めて支援していきたいと思っております。

簡単でございますが、説明は以上でございます。

○八田座長 どうもありがとうございました。

委員の方から伺う前に、確認なのですけれども、一番最後のところは現行の制度でもできるのだとおっしゃったのは、これはどういうことですか。

○持永審議官 アプリの話ですね。今、NPO等で自家用運送をやっていますけれども、そういうNPO等の自家用運送で車を効率的に回すという意味でアプリを使うことは今でも十分できますので、どんどん使っていただいて、効率的にやることはできることだろう。現行の制度の中で思っていますので、別に株式会社でなければアプリを使ってはいけないということではないので、NPOなりがアプリを使いこなしていただければいいのかという意味でございます。

○八田座長 後で論点になるのでしょうかけれども、NPOができるところでも株式会社がやるのもっと効率的にできる場合もあると思います。

○持永審議官 多分コスト構造のことをおっしゃっているのかもしれませんが、株式会社であるからコストが安くなるという理解は私どもはしておりません。

○八田座長 それはあるでしょう。

○阿曾沼委員 私は非営利法人の代表ですけれども、営利組織の企業でも利益だけを目標にしてビジネスや事業をしているわけではなくて、当然社会貢献としてCSRの観点も含めて事業をしている企業がいっぱいやっています。企業がCSR、社会貢献としてやりたいというものを閉ざすということはありません。例えばオーナー企業が地域に貢献したい、自分たちの利益を浄財として社会に還元したいと思うとき、CSR活動、社会貢献事業をやるということは多くあると思います。わざわざNPOを立てるのではなくて、自分たちが地域に貢献したいという企業が直接活動出来るようにすべきだと思います。やりたい人ができないのは大きな問題ではないですか。株式会社というものの活動の理解ができていないと感じます。

○持永審議官 2つ申し上げなくてはなりませんけれども、道路運送法の考え方として株式会社で自家用を使って旅客運送をするというのは白タク類似になりますので、それはできない。

○阿曾沼委員 今、出来ないと云うことですよ。

○八田座長 規則を変えようと言っているわけですから。

○阿曾沼委員 今の状態をお聞きしているわけではありません。規則を変えようという話ですから。

○八田座長 白タクなんて言わないようにしようと言っているわけです。

○持永審議官 自家用車を使って旅客運送を株式会社がやるということは、特区だけの問題ではなくて、そもそも日本の交通体系をきちんと緑ナンバーで。

○八田座長 ここは特区でやりましょうという話ですよ。

○持永審議官 特区というのは、釈迦に説法ですけれども、いいものを少しでも育てていって全国に広めていきたいと思いますという発想です。

○阿曾沼委員 この話はいいものにならないのですか。御判断として。

○持永審議官 なりません。

○阿曾沼委員 どうしてですか。

○持永審議官 なぜならば、今の日本の公共交通は緑ナンバーを前提に利用者保護、安全保護をしながら、運送引き受け義務を課して、災害などのときは運送命令もかけられるような法体系の中で公共交通の責任を負わせています。それでやっていただくのが原則。

○阿曾沼委員 社会貢献という一定のデューティーを与えればいいではないですか。別に無法地帯の中でやれとは誰も言っていません。やる以上は社会貢献は社会に対して責任を負うのですから。企業が行う社会貢献、CSRは社会に貢献をする為の事業にする訳ですから、当然、社会的な責任と公平性を担保する訳です。それが企業のCSRの活動です。がんの撲滅のためのCSR事業などは多くの企業が行っています。それを継続的にやっていくためには資金調達の問題がありますが、NPOの善意だけでは事業の継続は難しい側面もあります。だからこそ、企業の社会貢献という活動理念を活用することは必ずしも悪いことではないはずです。それが悪いというのだったら、社会貢献、CSRは悪だという客観的な理由を表明してください。そんな偏見はあり得ないですね。

○持永審議官 そもそも京丹後市ではCSRでという話は承知しておりません。

○八田座長 CSRならいいのですか。

○阿曾沼委員 京丹後市の事例に関わらず、審議官はCSRであっても企業はビジネスだからだめだと言い切った訳ですから。

○持永審議官 CSRで株式会社がやるのは適切ではないと思っています。

京丹後市ですけれども、さらに問題があって、交通空白地を外すと言いながら、自家用で幹線道路の通勤需要等を担うと言っています。それは白タクそのものです。だから、京丹後市の提案をやることは違法行為をやるということです。

○原委員 違法だからやりましょうという提案です。

○阿曾沼委員 現時点では違法になってしまうからこそ国家戦略特区でやるのです。

○持永審議官 空白地という看板ですけれども、中身は交通空白地ではないです。幹線道路の通勤需要は普通のタクシーとかバスの事業です。それは看板と中身が全然合っていないのでおかしいのです。

それから、ウーバーを想定していると京丹後市は言っています。ウーバーのモデルは運転者を雇わない、運行管理もしない、事故責任を負わない。これがビジネスモデルです。グローバルスタンダードのビジネスモデルです。それはまさに白タクそのものであって、それは制度を変えようなどということにすらいかない。

○八田座長 これを白タクと言うのなら、白タクを十把一絡げに禁じること自体をやめたほうがいいのではないですか。世界中でやっていて、それなりの事故管理や何かをきちんとできるようになったということがモデルで世界中に受け入れられていることなのだから。

○持永審議官 受け入れられていないです。受け入れられているところはほとんどありません。

○原委員 今、おっしゃられたことを訂正しないといけないと思うのは、京丹後市の提案はウーバーモデルそのもので、運行管理とかを一切しませんと言われましたけれども、それは私たちの認識と違います。そうではない提案を聞いています。運行管理についてやりますと、それは今の仕組みのままでやるのではなくて、ICTを使って管理したいという話を聞いているので、不正確なことは言われたいほうがいいと思います。

○持永審議官 私どもは運行管理をやるということは一切聞いておりません。

○鶴田課長 担当課長の鶴田と申します。

まさに京丹後市から我々も直接お話を伺えていないので、冒頭の説明の最後に持永が申し上げたように、まずお話を伺いたいと思っています。

一方で、今、持永が申し上げた京丹後市がこういうことを考えているということは、我々も拝見した資料。

○阿曾沼委員 でも、あなたは断言しましたよ。きちんとヒアリングをしていないのに断言していますよ。

○鶴田課長 資料からそう読み取れるということです。

○阿曾沼委員 資料から読み取れるだけで、資料だけで本当に読み取れますか。そんなことはあり得ないでしょう。

○鶴田課長 なので、冒頭申し上げたようによくお話を伺いたいということだと思います。

○原委員 安全運転のための確認、記録、名簿管理をやりますと書いてあるけれども、これは違うのですか。

○八田座長 新しいものを入れないというのは利権を守るのには役に立つから、利権の代弁者のような発言に聞こえる。何が本当に世の中にためになるかという観点から議論してください。

○鶴田課長 まさにそういう発想だと思います。

○阿曾沼委員 企業は基本的にはけしからぬという発言ですよ。企業というものの正しい理解はできないのです。企業活動、組織活動の理解が全くできていない。無理解の中で言ってもらっては困ります。

○八田座長 今の財務大臣のやっている麻生病院は株式会社です。だけれども、本当に評

判がいいです。株式会社がだめだというのはあり得ない。ましてや、阿曾沼先生がおっしゃったようにCSRのところから言っても、株式会社だからだめだというのは変でしょう。NPOがいいのに株式会社がだめだというのは変でしょうというお話です。

○鶴田課長 先ほど申し上げかけたのは、今、NPOだけではなくて権利能力なき社団で実施できることになっていきますので、恐らく推測も入りますけれども、株式会社も参加するような形でやろうとなさっていることは、相当程度権利能力なき社団という形で実現できる部分もあるのではないかと思います。いずれにしろ、それもどういうことをなさろうとしているかをよくお聞きして、我々も実現に向けて協力できるような、だったらこういう制度がありますよという知恵出しをともにしていくような、そういうものが基本だと思います。

いずれにしろ、それもこれもお話を伺わないことには、また聞きとか推測ばかり話をしてもしようがないので。

○阿曾沼委員 今の発言ならわかりますが、先ほど来の説明とトーンでは全く理解できません。端っからだめです。条件もつけられません。もともとできません。特区だろうができません。企業はできません。どうやろうとしても白タクだからできません。そういう原理主義的な感覚で話をされたら議論にならないではないですか。せっかく地域の人たちが地域貢献のために、地域のためにやろうとしている中に不純な動機は私はないと思います。

○八田座長 むしろやらせないほうが不純な動機だらけのような気がするけれども。

○鶴田課長 我々も中でいろいろ議論している中で、大前提はともに地域の課題の解決のために汗をかくということは、もしそうではないように見えてもしたら、我々もぜひ訂正させていただきたいのですが、この1から5までのお答えは、問いの提起されたところになるべくストレートに答えるのが誠意だろうということで、その点に関してポイントを絞って回答しているものですから、前提のところを抜きでこの部分の御説明ということです。別に私が冒頭の説明と違うことを言っているわけではないのですが、同時に基本姿勢はこの紙の前提にあるということだと思います。まずはよくお話を伺って、どういうところで悩んでおられるのかということをお聞きするのが第一歩ではないかということ、我々の日々こういう議論をしているときの共通認識だと思います。

○阿曾沼委員 勘違いしていただきたいたくないのは、もう一度申し上げますが、我々の提案は無法地帯で何でもかんでもやれと言っているわけではないのです。当然前提条件があり、社会的責任を担ってもらふ訳です。そこを条件をどうやって考えていくかがこの国家戦略特区の議論なわけですから。そういう観点で議論を進めていきたいと思っています。

複眼的な観点の中で十分な議論の後に、どうしてもだめだという結論はしようがないかもしれない。しかし、議論もせずに入りを閉ざすのは納得できないということです。

○原委員 地域の課題を解決していきましょうという基本姿勢ということであればぜひ一緒に検討させていただきたいと思うのです。これまで特区のワーキンググループでも提案

者の人にも来ていただいて、3者でお話をする機会をつくったりということはやっていますので、もしそういったことをやってきちんとお話を聞きながらやっていきたいということであれば、そういった場もつくっていききたいと思います。

ただ、申しわけないのですけれども、今の段階だとそれ以前の段階だという気がしております。明確に提案として言われているのが実施主体として株式会社でもいいではないですかという提案がなされていて、これは前回も申し上げましたけれども、一般的な全国でやっている有償旅客運送というものが特別な有償旅客輸送専用にするタクシーやバスを用意して、専門の運転手を用意してやるという事業でやっているということは理解していませんけれども、この過疎地においてそういった車や人を用意していたら、ビジネスとしては成り立たないところにおいては、別の形でビジネスを成立させるということがあってもいいのではないですかという問いかけをしているわけですが、お答えはそれに対して白タクだからだめですということだと思しますので、それだとお話にならない。

白タクだからだめなのですと言われるのであれば、その理由は何なのでしょうかといいことだと思のです。前回の御質問の中でもデータを示してくださいという話をしていて、事故率データについても示していただければということをお願いして、平成23年のデータがきょう配っていただけていないのですけれども、私の記憶するところでは、今、この自家用有償旅客運送でなされている輸送と、タクシーやハイヤーやバスの事故率を比較して、圧倒的にタクシー・ハイヤーの事故率が高いですというデータだったと記憶しているのです。その中で白タクだと安全性に明らかに問題があるのでだめですという根拠をお持ちなのか、あるいは別の根拠をお持ちなのか、そういったことを含めて議論しないと、ただ白タクだからだめですというのは、現行法のもとではできないことになっているからだめですと言われているだけなので、ここでする議論ではないので、そのあたりをきちんと議論させていただければと思います。

○阿曾沼委員 現行法としての説明であれば、それはそうですねということです。

○八田座長 現行法が目的とするところに照らして、そういうデータや何かを見たら、ある程度それを緩和しても現行法の目的とするところを達成できるでしょうというのが基本的な考え方で、それならば特区でまずやってみたらどうでしょうかということです。

しかも、混雑しているところでやるのはまるっきり話が違うわけで、地元の交通になれた人たちの自動車を活用しようという話ですから、3者会談は今までいろいろなところでやってきましたけれども、そこに行く前に、原委員がおっしゃったようにどういうことならば検討し得るということがもう少し近づいていただければ、3者会談は意味があると思うのです。

○原委員 あわせて申し上げますと、2つ目の点で運営協議会での合意形成について、なかなか合意形成が難しいという状況があって、平成23年のときに運営協議会での合意形成をもう少し合理化していきましようということで検討会をされたのですね。いろいろな措置を講じられたということだったと思うのです。少なくともそれまでの運営協議会という

ものはなかなか合意形成がしづらい仕組みであるという御認識を国交省もお持ちであったのだと思うのですが、ただ、そこに対しては一定の措置を講じられたということなので、その後どう改善したのですかということ伺うつもりでデータはどうなっているのでしょうかと伺ったのです。そのデータをとっていませんというのはあり得ないのではないのでしょうか。それは改善するためにされたわけですから、改善したかどうかはわかりませんということはある得ないのではないかと思います。

○持永審議官 お恥ずかしがらないのです。隠しているわけではないです。本当になくて、私どもも改善措置で完璧だと思っていなくて、地域の関係者にはいろいろな意見があって少しお時間がかかるケースもあるし、その中で私どもの運輸局とか支局もかむのですけれども、努力が足りない部分もあるのかと思っていますので、今の運用で100%だ、文句言うなというところは全くなくて、そこは一日も早く地元の方の合意がとれるように、もっともっと汗を書かなくてはいけないと思っています。

そこはデータがないということは、隠しているつもりはないのですけれども、私どもも胸を張っているつもりもございませんので、そこはもっと真剣にやらないといけないと思っています。

○原委員 運営協議会についてはまだ問題が残っているでしょうということだと思いますので、そうであれば、特区で新しい枠組みを実験してみることは十分価値のあることだと思います。

○持永審議官 そこは地域の人たちではなくなってしまうので、知事とか関西ですと塩野義製菓とか、そういうトップの方がお話しされていて、京丹後の一部の空白地域のことを決める場としてはどうかと、そこで本当に地域のニーズにあったものがつくれるか。

○八田座長 分科会は、つくれますよ。ここの地域のために、塩野義製菓がやってくれなどということにならなくて済みます。今だって大田区のための分科会を設けていますから、そういうことは幾らでもできます。

○原委員 もちろんこれをやるときには、今の知事たちがずらっと並んでいるという会議でやるわけではなくて、この事業に関しての分科会をつくって京丹後市の市長が入ってやるということにももちろんなるのですが、そのときにメンバーとして地元のタクシー会社、バス会社が入られるのが適切なのかどうかについては、私たちは疑問があると思っています。

○八田座長 地元の消費者などが入ることはあるけれども、広い範囲でということはないです。

これは余計なことかもしれないけれども、別に運輸だけではないですから。地方で私立の中学校とか小学校がほとんどないのは、私学協議会というものがあって、私学の経営者が新しいものを認可するかどうか決めているからです。それと似た構図はあるわけで、むしろ本当に地元の人意見が聞けるような、危険があったら怖いという意見も含めて聞けるような仕組みの中でやったほうが、お役所としても楽だと思います。その分科会の一



番上に行くのは国と知事と事業者の団体ですけれども、そこがオーソライズして地元の意見を吸収できる仕組みになると思います。

その設計についてはもちろん御意見を伺いたいと思います。

○持永審議官 ここで話してもあれですけれども、交通事業者が合意しない場合があることは承知しているのですが、それはそれで今まで歯を食いしばって頑張ってきた人たちの御意見だとか地域の事情を交通の観点からいただくという意味ではすごく重要なので、なかなかその人たちを抜きで決めようというのはつらいかなと思っています。

○原委員 普通の行政プロセスで決めるときには、市長なりが代表して決められるわけですから、必ずそのプロセスに全部入らなくてはいけないということではないです。

○八田座長 おっしゃることはよくわかるのですが、事業者の意見を聞くというプロセスはあっていいと思います。ヒアリングを十分する。それは当然あっていいと思います。でも、意思決定の主体がどこにあるかは利益相反のあるところを入れてはまずいですね。

○阿曾沼委員 私は株式会社が前提であり、白タクが前提であるから一切認められないという観点では物事を考えてほしくないのです。志があって、地域に貢献したいという人はNPOであれ株式会社であれ、そういった門戸を開いて、そのかわり当然デューティは与え、条件があるということは当たり前のことです。そういった観点でヒアリングもし、これから御検討いただきたいということです。

○八田座長 監督官庁として条件をつけられるということも当然あるべきだと思います。

それでは、これについてももし必要ならば3者会談もやりたいので、その前提となるような御質問に対する回答について、きょう、我々が議論したことも反映して、回答をいただくということでしょうか。

○原委員 この状態で3者でやってもできませんので、この回答の改訂版みたいなものをきょうの議論を踏まえてお出しただいて、今度はそれをもとに3者会談をする必要があるならして、具体的に制度設計をしていくという段階に入っていったらどうかと思います。

○持永審議官 質問状か何かが来るという意味ではなくてですか。

○八田座長 基本的に前回質問したことの真意が伝わっていなかったところもあるかもしれません。例えば国家戦略区域会議が知事と塩野義製薬でやるというものではないということはきょうはっきりしたと思いますから、そういうことを踏まえて回答の改訂版をいただければと思います。

そうしたら、それで3者会談するという状況になったということだったら、やってはどうかと思っています。

○持永審議官 あとは、京丹後市の具体的にどういうことをやろうとしているのかを我々もよく聞かなくてはいけないのですけれども、何がやりたいのか。

○八田座長 わかりました。まずは原則論。株式会社が端からだめだというのはどうしようもないので、そこがこういうことがきちんと担保されたらできるということになったら、呼んできます。

○持永審議官 どう書き直すかというのは持って帰ってからの検討ですけれども、おっしゃることはよくわかりましたので、きょうの議論を踏まえてこれがどうなるのだということをもう一回書くようにということですね。

○八田座長 そのとおりです。

○持永審議官 趣旨はよくわかりましたので、御期待に添えるかどうかわかりませんが、つくってまいります。

○八田座長 よろしく願いいたします。どうもありがとうございました。