

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9日（金）14:39～15:25

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>

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

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 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 時間が少しおくれたスタートになりまして、申しわけございませんでした。

この前もやっていただいておりますけれども、自家用有償旅客運送に係る規制緩和ということで、多くの自治体あるいは事業者からの御提案もありまして、質問確認事項ということで投げさせていただいた回答がございますので、そちらをメインにきょうは御議論いただくということで、おいでいただいております。

八田座長、よろしく願いいたします。

○八田座長 どうもいつもお忙しいところをお越しくださしまして、ありがとうございます。

早速、質問に対するお答えの御説明をお願いいたします。

○持永審議官 それでは、質問を4ついただいております。

繰り返しになりますけれども、いただいていた1番目は地域の住民を運転手としてやるような方式について株式会社を実施主体としてはどうかということ、それから、協議会の

話、CSRでやるのならどうか、主にそんなところかと思しますので、その主な論点に沿って御説明したいと思えます。

まず、最初の論点、地域住民を運転手として、その地域住民の車両を活用する方式を株式会社ということで運送事業をやらせてはどうかということなのですが、済みませんが、前回と同じようなお答えになっております。

これも釈迦に説法なのかもしれませんが、若干繰り返しを御容赦いただければと思います。少し補足させていただきますと、私どもは、個々の制度というよりは、政策の根幹とか、理念の話にかかわってくるのかなと思っております。といいますのも、繰り返して恐縮なのですが、ビジネスでありますとか、事業でお客様を運ぶということであれば、それにふさわしい責任と義務を負った形でやってください、全国全ての地域でしっかりとそういう義務と責任を負った人が緑ナンバーということで公共サービスを提供してほしい、これが私どもの政策の根幹でございます。

ただ、過疎地などでどうしても緑ナンバーが無理ですというところがあれば、そこは例外的な措置と言うことで、国とか、自治体の支援も受けながら、非営利の形でやっていただくということで考えておまして、そういう意味では、自家用車でのビジネスという形態というのは、私どもの基本的な理念とか政策の根幹として考えにくいということです。とはいえ、京丹後市を殺すのかといったら、そういうことは全然考えていませんので、京丹後市さんでどういうことがお困りでどういうことをおやりになりたいかということは、丁寧にお話を伺って出口を探していきたいと思っております。

2つ目に、協議会のことです。これについては大きく分けて2つあって、既存の交通事業者の位置づけと、あと運輸局の位置づけも御質問に入っていましたので、その2つをお話ししなければいけないかなと思っております。

まず、事業者のほうですけれども、結局、過疎地域で住民の足を守るのだといったときに、現場の実情をよくよく見てみると、既存の交通事業者だけでもうまくいかない。でも、自家用運送事業者だけでもうまくいかないということが現場の実情になっておまして、そういった意味では、実際には、地域の交通事業者と自家用運送をやる人が連携して補完しながら、まさに過疎地での足を支えるということをやっていかなければ、なかなか実効性が上がらないという現状がありますので、言ってみれば、対立関係というよりもイコールパートナーとして参画し、また、実行に協力してもらおうということが大事なのではないか。逆に、交通事業者を排除するというのは、なかなか実効性だとか、持続性においても問題があるのかなと思っております。

あと運輸局のことですけれども、自分で言うのも何ですけれども、いろいろな地域での交通要請の知見、ノウハウを、もちろん交通空白地の部分、その他の部分も含めていろいろと持っていますので、そういったものをこの協議会でも全面的に生かして、よりよい案づくりをしていく。もちろん安全確保等々についてもちゃんと確認をするといった観点で、協議会の構成にさせていただいているということになっております。

あと、CSRですけれども、前回のワーキングでは、今日はお見えになっていませんけれども阿曾沼委員から、株式会社だって、CSRというのは、まさに非営利的な、まさに公益的な活動なのだから、それを否定するのはおかしいのではないかという御指摘をいただきまして、正直、CSRということはそのときは余頭になかったもので、その後、いろいろと頭の整理を始めていますが、いずれにしてもCSRということでの自家用運送をどう考えるかというところは、まさにビジネスではなくてCSR活動の一環としてやるということ、どうやって担保していくか等々のいろいろな課題があるのだと思いますので、そこら辺はよく考えて検討してみたいと思っています。

済みません。質問がなかったので勝手な言いぐさになりますけれども、ウーバーのことで、前は時間がなかったものですから、補足だけさせていただければと思っています。

ウーバーというのは、ロンドンとかニューヨークで、結構、使われております。これは、実は自家用車ではなくてタクシーとかハイヤーをウーバーでうまく回すという形で使われています。

東京でも、まだ多くはないですけれども、ウーバーを使ったタクシーの効率的な配車が始まっています。結局、事業者の仲介をウーバーがやっているということになりますけれども、一方で、これも前回と繰り返して恐縮なのですが、ウーバーさんのホームページなどでもそうなのですが、私どもは運送サービスはしないのです、運送責任は負わないのですということが、日本語のサイトでも英語のサイトでも書いてありまして、そのとおりだとすると、なかなか自家用運送の主体にはなり得ないのですけれども、いずれにしても、京丹後市さんのところがどういう形でしょうとされているのか、私どもはよくわかっていないので、そこはウーバーだからダメという意味ではなくて、京丹後市さんのところで、どういう御検討、御構想があるのか、よく確認させていただかなければいけないのかなと思っています。

ちょっと早くなりましたけれども、とりあえず説明としては以上です。

○八田座長 この4番については、どうでしたか。

○持永審議官 済みません。したつもりでしたけれども。

○八田座長 CSRの次です。

○持永審議官 運輸局だとか、交通事業者が入るのは何でかということでございますね。

○八田座長 そうです。

○持永審議官 済みません。これは2と4の中身が重複する部分があって、資料としては2及び4ということで、お配りした資料の真ん中のところにまとめて書いてしまったので、まとめて説明したつもりでおったのですが。

○八田座長 わかりました。

そうすると、市町村がやる場合について、先ほどの御説明で、運輸局が入ることの理由というのは、要するに、全国的なことが入るからということでおっしゃって、市町村の場合にタクシー事業者が入ることというのは、どういうメリットがあるのでしょうか。

○持永審議官 済みません。若干重複的な説明で申しわけないのですが、結局、市町村さんがやる、NPOでも一緒かもしれませんが、地域の住民の足の確保について全部やり切るといのは難しい部分があって、どうしても、現場のほうに行けば、市町村なりNPOさんにやってもらう部分と、タクシー事業者がその町からいなくなってしまうわけではないので、そういう人たちにやってもらうものと、ベストミックスで地域の足を確保するという形に持っていけないと、片方だけだと、なかなか十分ないサービスを提供できないという現状がありますので、そういった意味では、計画の段階、実行の段階において、市町村、交通事業者、運輸局もそうだし、住民もそうですけれども、イコールパートナーということで、一緒に計画もつくって一緒に実行していく、そこで初めていい計画ができて実効性が上がるのかなという趣旨で紙をつくらせていただきました。

○八田座長 この地域公共交通会議で、タクシー事業者の御意見を伺うとか、十分にその経験を反映させるために、ヒアリングをするとか、オブザーバーとして来ていただくとか、そういうことはすごく役に立つと思います。おっしゃるとおり、十分お話を伺うべきだと思うけれども、意思決定するところでは、これは利益相反がありますから、入れないほうが筋ではないかと。特に市がやる場合はということなのですからね。

だから、おっしゃるように、地元のことを知っている人や主体の意見をなるべく聞けと、それはそのとおりだと思います。その上で市が判断するときに、独立で判断できるということは必要なのではないかと思います。

どうぞ。

○原委員 今の御説明は、要するに、過疎地であっても決してバスやタクシー事業というものが全くゼロになるわけではなくて、一部はやります、その足りない部分について、この自家用有償旅客なり、市町村の運送を有償運送でやるということなので、その調整をしないといけないから、一緒に入らないといけないのですということですね。

具体的には、計画についてどういう調整をされるのでしょうか。例えば、地域割りをされるとか、そういうことがあるのか。どんな調整になりますか。

○鶴田課長 いろいろなケースがあると思いますが、地域で割る場合もあると思います。補足も含めて申し上げますと、仮に市町村なりNPOが自家用有償をやるとしても、全部の移動ニーズをそれで満足させるというのは普通なくて、複数の主体がサービスを提供し合って、全体として満足のいく水準にしましょうというときには、やはり調整しないと、ダブったり、すき間ができたりするといけないので、そういう意味で、協議会という形で話し合ってみよう。

利益相反というお話もあったのですが、そういう意味では、利益が相反する場合もないとはもちろん言わないのですが、別に必ずしも相反するわけではなくて、役割分担をしてやるという、要するに、従来、想定していたような複数の主体が需要をとり合っても成り立つという世界ではないということが広がってきているので、そのときはとり合うのではなくて、きちんと役割を分担して全体としてやりましよう。

なので、必ずしも相反という関係ではないのかなと思います。

○原委員 ちょっと確認ですけれども、利益相反は必ずしもないが、利益相反する場合もあると、今、おっしゃいましたね。

○鶴田課長 それは、ケース・バイ・ケースでどちらもあり得るのだと思います。

○原委員 通常、利益相反の可能性があるのであれば、そういう場合は決定するときにメンバーにはしないと思うのです。それは、ヒアリングをして、必要なときだけ呼んで、御意見を伺うなり情報をもらうなりということをするれば、十分なのではないでしょうか。むしろそうすべきなのではないでしょうか。

○鶴田課長 意思決定自体は、誰かが拒否権を持っているとか、そういうことではなくて、協議会として決めるのです。

○原委員 協議会の意思決定プロセスは、何でどう定められているのですか。

○鶴田課長 協議会が定める。

○原委員 通常はどうなっていますか。

○鶴田課長 いろいろとあると思いますが、多数決もあります。

○原委員 多数決というのは、運輸局さんなども含めた多数決で、その会議にいる構成メンバーでされるわけですか。それが一般的なのですね。

○鶴田課長 はい。

○原委員 それにしても、利益相反になる部分が一部あるのであれば、その多数決に参加するのはやはりおかしいと思うのです。

○鶴田課長 その場合、例えば、市町村が運営主体になって、自家用有償運送をやる場合もありますので、市町村も参加できないとなる。

○八田座長 市町村はちゃんと選挙で選ばれた人だから。市町村が最後に決める。中立的な委員を任命して決める。それはいいと思いますけれどもね。

それこそ釈迦に説法かもしれないけれども、電力事業の審議会というのは、昔は各電力会社の社長さんが全部来て、新日鉄の社長さんとか、そういう利害関係者が来て、議論して決めていたわけです。当然、何も動かないのです。そういう既得権の調整でやっていたのです。これは日本の全ての審議会がそうかもしれないけれども、電力に関しては、3.11以降はそういうことはやめて、中立的な委員だけで決めて、そういう事業者の意見を聞くということになったのです。それで大改革が今度は行われるようになったのです。

最終的な消費者の意向を入れるためにはそういう仕組みが必要なもので、少なくとも特区では、市が中心になってやろうというのなら、それはなるべくその関係の情報を持っている方の意見を十分に伺った上で、市が主体性を持って考える、あるいは、特区の区域会議でもって、国も入ったようなところで考えるという仕組みをつくるべきで、その決定権の中に、利益相反が起き得る団体を入れておくべきではないと思うのです。

○原委員 もう一つ、関連で御質問させていただきますと、今、同じエリアで、一緒に共同で事業をやっていく立場にあるのだから、一緒に決める、参画したらいいではないかと

いうことだったのですが、バスやタクシーの事業計画なり経営計画を参画するプロセスに、NPOなり市町村が参加できるのでしょうか。同じ立場ですか。

○鶴田課長 バスの計画をつくるのに参加していただいているわけではなくて、逆に、地域全体の役割分担を共同で決めているということです。その内容に沿って、それぞれの実施計画は主体的にやっているということだと思えるのですけれども。

○原委員 で、そのバスやタクシーの運行計画についても、意見は言えるのですか。

○鶴田課長 それはまさに地域公共交通の初回に御紹介した活性化再生法という仕組みで、それは地域で協議会をやって、そこで全体の青写真を描いて、それに各事業者が、このケースで言えば、自家用有償運送を行う人もそうですが、各主体がこの全体の青写真に沿った形で実施をしていくということです。

○原委員 そのときに、例えば、先ほど市の中でのエリア割りなどもあるのではないかと、いうことをちょっとおっしゃったと思いますけれども、そういうときに、タクシー会社なりバス会社なりが、そこから撤退しますとか、あるいは、別のエリアにもやっぱり進出しようと思いますという決定をするときに、NPOなり市町村が拒否権を持ったり、あるいは、こうしてくださいということが出来るのですか。拒否権といいますか、今、多数決で決めるということでしたね。

○鶴田課長 協議会で決まったことと違うことをやろうと思えば、また協議会で議論し直すということが通常だと思えるのです。タクシーの場合は乗り合いタクシーみたいな形態が多いかと思いますが、小さい車両だけでも、乗り合いをやっているということで運行する場合は、多くの場合は自治体とか国からも補助をもらいながらやっていますから、要は、そうでないともたないということの裏返しでもあるのですけれども、それで申し合わせと違うことをやるとしたら、多分それは補助も出ないから、結局やらないということです。通常は、やはりみんなの合意を得ながらやっていくということが現実だと思います。

○原委員 では、その合意の範囲であれば、ある事業についての具体的な事業計画については、それぞれの主体に委ねられるということですか。

○鶴田課長 そうです。基本的には、そういう考えだと思えるのですけれども。

○原委員 今、おっしゃった中で、ビジネスとしてやられるものについても、補助金をもらわないと運営できないような人たちなのということだったのですが、話が飛んでしまって済みませんけれども、1点目のほうに戻りますと、国交省さんの整理によると、ビジネスでやられる場合とそうでない場合の違いは何なのでしょうか。

私の理解では、これは指摘事項で質問しているときから、前回以来、ずっと私が申し上げているのは、基本的にこの通常の道路運送法に基づく一般旅客事業者運送事業としてやる、ビジネスでやるということが基本であるということが原則としてあって、過疎地でそれだけでは生活維持に必要な輸送が保てない場合には、別の仕組みをつくり出すということだと理解しているのです。

これは、前回以来、申し上げているように、その必要が満たされない場合というのは、

別に必ずしも非営利である必要はないのではないですか、営利であっても別の枠組みでやっているのではないですかということと申し上げているわけですが、今回もそうですが、国交省さんの整理によると、そちらはおよそ非営利でなければいけないのですということをおっしゃるわけです。

ただ、おっしゃったように、ビジネスでやっている人たちという、営利企業としてやっている人たちもビジネスにはなっていないとおっしゃるので、そこがどういう頭の整理になっているのかさっぱりわからないのですが、どう整理されているのでしょうか。

○鶴田課長 まず、ビジネスでやる場合は何が必要なのかということですが、まず、理念的に申し上げれば、ビジネスとしてやる以上、一定の責任を負ってもらうということで、それをもうちょっと具体的に申し上げれば、いわゆる安全性や利用者の保護ということを事業の許可を出すという形で担保しているわけですが、具体的には、運転者の要件とか、運行管理の体制とか、あとは保険の関係とか、一般の公益事業と一緒に思いますけれども、運送引受義務です。申し込みがあったら、断れない。さらに言うと、災害のときなどに運送命令ということ国がかけることもできるようになっています。それは非常にレアケースだと思いますけれども、そういう一定の義務を負って、安全に、事故が起きにくいように、いざ万一事故が起きたときにも利用者保護に問題がないようにということで、それがいわゆる緑ナンバーと言っているものです。

それが成り立たない場合に自家用有償ということですが、もちろん、緑ナンバーでやっている中でも、その地域として一定の補助をやってでも維持したほうが良いという判断がされている部分も相当部分あって、それが先ほど申し上げた、事業なのだけでも赤字を埋めることで存続するというものが相当程度あって、ただ、それだけでもうまくいかない、それだけだとお金がどんどんかかって全国で必要なネットワークが維持されないということで、自家用有償制度というものを設けたということだと思っております。

○原委員 ちょっと幾つも見えないところがあるのですが、まず1つは、ビジネスの場合には、責任を持って、安全もきちんと確保しなければいけないとおっしゃったと思います。これは、非営利の場合には安全性は劣っても仕方ないという制度設計をされているという理解ですか。

○鶴田課長 非営利で、この水準まで確保できていれば、それ以外に存続の道がないからということですね。

○八田座長 例えば、非営利でも事故のときに保険は義務づけるでしょう。

○鶴田課長 それはあります。

○八田座長 だから、そういうことはきちんと義務づけるから、白タクとはまるっきり違いますね。緑ナンバーでなくてもね。

○鶴田課長 この自家用有償というのは、何でこの制度を用意しているかということ、まさにそういうところをきちんと担保するためということですね。

○八田座長 災害出動命令はかけられないのですか。

○鶴田課長 それはないと思います。

○八田座長 そうでしょう。だから、そういうレベルの違いがありますね。

○鶴田課長 ちょっと繰り返しで恐縮ですけれども、自家用有償制度というのは、非常に交通の需要が低いところでも何とか維持できる仕組みとして用意をして、それがいろいろと活用がされ始めているということだと思えるのですけれども、その実情をよくお聞きして、その活用の仕方というのは、我々もいろいろとアドバイスできるところもあるのではないかとはいっているのですけれども。

○原委員 今、この1で御回答いただいているところに戻りますと、地域住民を運転手などとして車両を有効活用する方法で運送事業を行うことは安全の確保や利用者の利益保護を害するという、その具体的な理由は何でしょうか。

○鶴田課長 ちょっと言葉がさらっとしてしまいますけれども、運送事業というのはまさにビジネスとしてという意味なので、要は、今、交通空白地域で自家用有償の仕組みはあるわけですけれども、例えば話的で恐縮ですけれども、ある市の中のこの地域が交通空白だと、そこでは自由にやっていいとなると、その隣の町とかというのは、多分、似たような、それに近い状況があって、そこは現実には運送事業が成り立っているとしても、そんなに安全コストをかけないで人の運送ができるのだったら、そこもいっそやめてしまおうとなる。それを言い出すと、次は隣の町でなり、結局、もともと全国的に一定の水準を維持しようとしているものが、全く空文化してしまうという。

○原委員 申しわけないのですけれども、議論がすりかわってしまっていて、私たちが、今、提案を受けて議論しているのは、全国どこでもそういう自家用有償旅客ないし市町村旅客のようなものというのは自由にできるようにしましょうなどという議論をしているわけではなくて、一定の協議、調整を行って、区域を定めて行うということは当然の前提だと思うのです。

ただ、その協議会のメンバーに誰が入るべきかというのは、最初から議論があるように、ずっと議論がありますということだと思っているのです。

なので、隣にどんどんビジネスが成り立っているところまで広がってしまうではないかということは、議論のすりかえで、違う話だと思うのです。

もとのほうに戻りますと、運送事業を行うことというのはビジネスのことだと思うのですが、ビジネスとしてやると安全の確保に問題があるけれども、非営利事業者がやると安全の確保に問題がないという理由はあるのですか。

○持永審議官 それは安全のレベルが違うのかという意味ですか。

○原委員 そのお考えをお聞きしているのですけれども、非営利事業者がやるのだったら、ある程度、安全性を損なってもしょうがないではないかということをおっしゃっているのか、あるいは、非営利事業者がやるのだったら、何か魔法があって安全が確保されるというお考えなのか。

○持永審議官 まず、事実関係でいえば、タクシーが緑ナンバーで、緑ナンバーの場合の

安全措置というのは、道路運送法でいろいろと決まっていますのですけれども、例えば、運転手さんは二種免許でなければいけないとか、運行管理者というものを、法律上、選ばなければいけないとか、整備管理者も置かなければいけないとか、安全確保のための厳しい措置がいろいろとあります。

一方、自家用有償の場合は、こちらも一定程度の安全を確保しなければいけないのですけれども、これはビジネスではないし、この前も申し上げたのですけれども、一種の互助の世界でもあるしということで、例えば、二種免許とか、運行管理者という法的な資格を持った人を置かなければいけないというところまでは求めていなくて、ただ、野放図にしているわけでもなくて、仕方ないという言葉はよくないかもしれませんが、それに準ずる措置になっているということではありますので、安全規制の程度が違うのかと聞かれば、制度的に違うというのは違うのです。

○原委員 わかりました。

○鶴田課長 この文章自体の趣旨がちょっとわかりにくいかもしれませんが、要するに、事業に求められる水準を満たそうと思ったら、こういう地域住民を運転手としてということとはできませんという意味です。

○原委員 わかりました。だから、安全性の確保については、一定程度は犠牲にせざるを得ないのだけれども、そこはもともと過疎地であって、運送のニーズが満たされていないようなところだったのだから、仕方がないではないかという整理をされているということですね。

そこはわかるのです。そういうロジックであればわかるのですが、そのときに、非営利事業者しかやってはいけませんということになるのは何ですか。

○持永審議官 同じことばかり言っていて申し訳ないのですけれども、結局、乱暴な言葉で言えば、事業でおやりになるということは、CSRはまた別の切り口なのかもしれないとは思っているのですが、とりあえずそれは置いておきますが、結局、なりわいとして、いわゆる本来のビジネスでやるという意味においては、一種のプロフェッショナルとしてやるということですので、そういうプロフェッショナルとしておやりになるのであれば、プロフェッショナルとしてとしての責任と義務、いわゆる緑ナンバーとしての責任と義務を負ってくださいということが、まさに政策の根幹にあるということに尽きてしまうのですけれども。

○原委員 ちょっと話が飛んでしまいますけれども、この市町村運営有償運送の場合に、民間会社に業務委託することはできるのですか。これ以外の分野で、市町村の施設管理その他の業務について委託をすとか、指定管理とか、そういう仕組みは幾らでもありますけれども。

○鶴田課長 委託することはできます。

○原委員 そうだとすると、今の頭の整理はどうなるのでしょうか。プロフェッショナルとしてやるけれども、そこはしようがないではないかということなのですか。

○鶴田課長 自家用有償とは、有償ということなので、利用者からお金をもらうのですけれども、要するに、実費の範囲内ということなのです。

済みません。もう一回、話を戻しますと、もともと事業としてやる場合、何で高い安全水準を求めるのかといえ、お金をもらって、それで商売をするのだから、それにふさわしい責任を負ってもらいましょうということです。

自家用有償は、実費しかもらわないので、それに見合った安全の規制というものをしていくわけですが、実際にそれを実施するのは、物理的に市町村やNPO本体なのか、その委託を受けるかというのは、それとはちょっと違う次元の話なのかなと思うのです。

○原委員 またいろいろと話が飛んで申しわけないのですけれども、実費でということは、今、国交省さんに前回からいただいている資料で有償でとしか書いていないのですけれども、実費でというのはどこかで明確にされているのですか。

○持永審議官 道路運送法の79条の8の2項というものがあまして、その中で、旅客から収受する対価についての規定があって、その規定として、対価というのは実費の範囲内であることということが明文で出ております。

○鶴田課長 そうです。ここにあります。「実費の範囲内であることその他の国土交通省令で定める基準に従って」と。現行制度はこうだという説明というよりは、そういう思想のあらわれだということです。

○八田座長 ちょっと横道にそれるかもしれないけれども、実費でやるから、要するに、もうけはないから、だから、安全性のレベルは多少下げること許されるのだとおっしゃったけれども、かといって、街の真ん中でそういうことはできないですね。実費でやるから、その車だけ安全性が劣っていると。

やはり本質的なことは、東京の街を運転するとき求められる機能と、過疎地の地域の地形に習熟した人がそこだけでやれることとは、水準が違うということでしょう。例えば、保険みたいに非常に根幹的な要請は残すけれども、田舎では、なくとも済むものは落としましたということが、安全性要求レベルを変えた理由になるのではないかと思うのです。地域の特性に応じて、非常に不足しているところで、ほかで求められている安全性の基準は幾つか外しても実質的に問題はないでしょうという観点からなので、有償、無償に関係なくということになってくるのではないかと思います。

○原委員 全くおっしゃるとおりで、安全性の確保というのは、このスキームにおいても二種あるいは講習にするであるとか、保険をかけさせるであるとかという一定程度のルールは設けていて、そうであれば、それは別に、有償、無償であるとか、あるいは、営利とか、非営利という議論とはかかわりなく、そのルールを守れば過疎地においてもやってもいいでしょうと。少なくとも、安全の確保という観点では問題ないはずですね。

○鶴田課長 いろいろ相互に関連する部分があるのかもしれませんが、今、八田先生がおっしゃったようなことで、先ほどの私の説明がどうも空回ったなということに改めて気づいたのですが、先ほど隣の町も緑ナンバーが自家用有償に切りかわってという話をしたの

はまさにそのこのところで、今、もうからない、実費をまかなうまでしかいけないから、そこが一つの歯止めになっているわけですがけれども、そこで収益性があるとなったら、まさに本当はタクシーをできるのだけれども、この自家用有償でやったほうがコストはかからないですから、そうすると、私もタクシーを廃業します、こっちに切りかえますということが起こるのは考えられることです。

では、それが次々にさらにその隣のところも、だったら、値段もそれは低いほうがお客さんは乗ってくれるでしょうから、コストも値段も下げて、でも、儲けますということがどんどん広がってくると、結局、どこで止まるのかということ、本来は事業が可能な地域内にどんどん広がっていくと、それはひいては、そもそも全国的に想定している事業としてやる場合はこういう水準ということが、どこでも担保できなくなってしまうという文脈で申し上げます。

ちょっとそこはいろいろな御見解があると思いますけれども。

○八田座長 あえて言えば、元来そういう緑ナンバーの資格要件が、その地域の特性に応じて調整されてあるべきだったのです。それを、例えば、地域限定のタクシーなどはないから、どこでも、どんなに田舎の人でも、東京まで出て行っていいですよという仕組みになっているため、一番難しいところの要件を全部につけてしまっているわけなのだろうと思うのです。

だけれども、今のところは特区の区域の中だけで、そこから東京や大阪に行ったら絶対にだめです、すぐそこだけしかだめですという限定でやりましょうということですね。

○原委員 はい。

○八田座長 余り波及したら困るとおっしゃるのは、本当ならばちゃんと限定した形でやれば波及したほうがいいのだけれども、今、そういう仕組みでないのですが、そこについて、今は一切議論はしない、特区でもってやってみましょうという話です。

○鶴田課長 地域を区切っても、結局、波及をして、全国的に最後は広がるということになって、それはよいのか。

○八田座長 ならば、むしろそのための実験として、きちんと要件を整理する。保険は当たり前ですがけれども、それ以外にもいろいろな制約をつけるべきだと思います。過疎地の中でやるのだから、その範囲を広げてすることはできないとすると、そういうところならば、元来、規制というのは緩められるべきだったという議論も、将来は出るかもしれない。

○原委員 もちろん、今の議論というのは交通のニーズが十分に満たされていないところを対象にしているわけですから、それは特区から広げるにしても、その範囲での議論です。

○持永審議官 こんがらがって混乱してきたのですけれども、結局、今の緑ナンバーに対する安全規制が、厳しいのか、厳しくないのかという話もちょっと御指摘がありましたけれども、少なくとも今の私どもの認識は、緑ナンバーの規制は過剰規制はないはずで、プロフェッショナルにふさわしい安全規制を、利用者保護の部分を含めてですけれども、お願いしている。

それで全国津々浦々でやっていただくことが真に望まれることであるものですから、できれば、自家用有償ということはなくて、全部をクオリティーの高い、まさに今の緑ナンバーのものでやってほしいということがまさに根っこにあります。自家用有償だって一定程度は安全だから拡大すれば良いというよりも、逆に、私どもはなるべく自家用有償は例外的であり、本来は小さくなってほしいというベクトルがあります。

○原委員 そうしたら、もう一つの御質問は、事故率のデータがありましたね。前回配っていただいて、平成23年のときに国交省さんが調べられてデータをとられて、バス、タクシー、ハイヤーと自家用有償旅客の事故率を比較して、タクシー、ハイヤーが圧倒的に高く、自家用有償旅客は低いというデータがあったと思いますけれども、これはどういうふうに御理解されているのですか。

○持永審議官 結局、自家用有償というのは、釈迦に説法になってしまいますけれども、過疎地をばかにしているわけでは全然ないのですけれども、余り道路に車がいっぱいいない、人もいっぱい歩いているわけではないところでの、先生がおっしゃったとおり、定常的な、決まったような運行をしているものと、本来の事業でやるほうは、酔っぱらいが手を挙げてとまれみたいなことで無理にUターンさせたりとか、そういう地域の状況もあるので、数字はそうなのですけれども、実態を見ると、緑ナンバーは危険ということでは決してないのだろうと持っているということなのです。

○原委員 全くおっしゃるとおりで、自家用有償の事故率が低いというのは、決してその人たちの運転のテクニックが物すごく高いとか、そういうことでは全然なくて、多分、地域の交通事情によるのだと思うのです。車も余りないところだから事故が起きませんと、単にそれだけのことで、別にそう褒められたことでもないのだろうと思いますけれども、そうであるとすれば、これは緑ナンバーについても別に全国一律でなくてもいいのではないですか。

○八田座長 実際、ニューヨークで87丁目以北は別のライセンスがありますね。普通のタクシーはマンハッタンのどこでお客を乗せてもいいのだけれども、87丁目以北でライセンスを受けたら、そこでしかお客を乗せられない。それは恐らく交通の事情とか、ほかにも利権的な理由もいろいろとあるとは思いますが、地域限定のライセンスはあります。しかも、それはメーターではないです。区域で分けてある。でも、保険はきちんとやっている。それから、メダリオンの値段は全然違う。

○鶴田課長 そうでしょうね。

ちなみに、基準を全国一律というお話があったのですが、ただ、地域によって違うものもありまして、そういう意味で全体として過剰規制ではないと思っているということなのですが、例えば、東京でタクシー事業の許可を得ましたと、その人は全国どこでやってもいいわけではなくて、それぞれの営業区域というものが全国に600余りありますけれども、イメージでいうと、市町村の数よりちょっと少ないので、市町村よりちょっと大きいくらいのエリアです。その区域ごとに許可を得なくてはいけなくて、要は、東京ですごく立

派な体制があるからといっても、全然違う地域、例えば、大阪でやるときに、大阪の拠点に何も体制がなければ意味がないので、それはそれぞれのタクシーの交通圏としてやっているのですが、そのときに、運転者の資格も、大都市になると運転者を登録しなければいけないのですけれども、それは試験に合格しなければいけない。地理試験とか。法令の試験は全国どこでも一緒かもしれませんが。

○八田座長 だから、そういう考え方の視点ですれば、ちゃんとうまくいくのではないのでしょうかということです。

ところで、次のものが控えているのであれなのですが、事務的にはどういうふうに、今、この時間の問題を整理しましょうか。

○藤原次長 少なくとも今はまだ議論の幅が埋まっていませんので、今日の議論は大変簡潔に書いていただいているのですけれども、議論しなくてはいけない論点というのは今日も新たに出てきていますので、また確認事項を投げさせていただいて、議論を続けさせていただくということかと思います。

○八田座長 では、そういうことで、お手数ですけれども、またよろしく願います。