

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16日（金）16:43～17:14

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

坂井 英隆 国土交通省自動車局旅客課企画調整官

<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

塩見 英之 内閣府地方創生推進室参事官

田中 誠也 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、時間をお待たせして申しわけございませんでした。前回に引き続きまして、自家用有償旅客運送につきまして、御議論を賜りたいと思います。前回までに、主体を株式会社まで広げるかどうかといったこととありますとか、対象とする事業の地域の決め方を区域会議で決めるかどうかといった論点を御審議いただいておりますので、その点も含めて御議論をお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

○八田座長 毎回お忙しいところ、恐れ入ります。

それでは、早速御説明をお願いいたします。

○持永審議官 質問を昨日いただいております。質問は4つありまして、1個目は、区域会議で決めることはできないかというお話。2個目は、特区に限って自家用有償を、これはビジネスとしてという意味だと思っておりますが、民間事業者にやらせてもいいのではないかということ。3番目は、一般的な旅客運送事業の基準について、安全面で全国一律でなくてもいいのではないかという話。4番目は、CSRという部分に着目すれば、株式会社であってもいいのではないかという大きな4点かと思っております。資料もそれに沿って簡潔にまとめましたので、まず、説明させていただきます。

1番目ですけれども、説明が重複して恐縮なのですが、自家用車を使ってということをございしますが、結局、事業運営で公共交通を賄っていくということがあるわけです。そういった中で自家用車も使わないといけないとなった場合に、やはりベストミックスの部分が必要でありますので、既存の事業者と自家用有償をやるという人を含めた中で決定をして、インボルブしていただく必要があるだろうと。前回も少し申し上げたことになりますけれども、やはり交通事業者も含めて納得づくで合意形成するということが、まさに両者にとってもよくて、持続性もあっていいサービスにつながるだろうと思っております。とはいえ、運輸局もメンバーに入っていて傍観するつもりはございませんので、こういう場においては、円滑かつ早期の合意形成に向けて汗をかくというのは当然のことかと思っております。

2番目ですけれども、これも重複の説明で恐縮ですが、要は旅客運送というのはビジネスでやるのだと、プロフェッショナルとしてやるのだということでありますれば、安全性等について、全国同一の義務と責任を負っていかなければいけないだろうと思っておりますし、逆に、どうしてもそれが無理であれば、まさに例外的に非営利の形でということかと思っております。特区だからいいじゃないのという御指摘もいただいておりますけれども、政策の私どもの根幹の部分として、まさに全国における地域の輸送というのは、安全は当然ですけれども、運送約款等々によります利用者の保護ですとか、運送引き受け義務とか、災害時の対応といった公益的な義務と役割を果たし得るような緑ナンバーの者が担うべきだろうと思っておりますので、そこはなかなか崩しがたいと思っております。

ただ、京丹後市はどうでもいいのかという御指摘もあるかもしれませんが、私どもは決してそうは考えておりませんので、なるべく早く、京丹後市さんのほうでどういうことが問題で、どういうところを直していきたいのか、どういうプロジェクトを仕込みたいのかというところは丁寧にお話を聞いて、一緒に課題を解決できるように努力したいと思っております。

それから、安全性の話が3番目にございしますが、これはやはり、日本どこに行っても同じような品質のものが提供されているということが重要でございますので、全国一律であるべきだろうと思っております。

最後に、CSRのところでありまして、前々回、御指摘いただいて、まだCSRの勉強も途上でございます。勉強不足と言われましたので勉強しております。ISOがあたりする

ことなども勉強していますが、まだ途上でございますので、余り明確で切れのいい御説明になっておりませんが、確かにいわゆる営利性のあるビジネスとは別にCSRという部分が、株式会社であっても切り出してみればそういう部分があるのだということは、おっしゃるとおりの部分も、そうかなと納得できる部分もありますが、ここから私どもの説明がもやもやとしてしまって恐縮なのですけれども、どうやってCSRを、私どもは非営利の形で自家用有償をやっているということの整合の中で、例えば実費の範囲でやってください等々の、非営利なのですよということクリアにしながら、そういうことがうまく制度の中に整理できるのかというところは、まだきちんと整理ができていないのですけれども、私どもももう少し研究を重ねなければいけないと思っております。

簡単でございますけれども、4点の御説明でございます。

○八田座長 どうもありがとうございました。

委員の方からお話を伺う前に、この指摘3ですけれども、安全性を担保しなければいけないというのは全国一律であるべきだと、それはもう当然だと思います。そして、その安全性を担保するための具体的な条件というのは場所によって変わるのではないかと。それがこの指摘2で言っているように、実際、自家用有償旅客運送の実施主体がNPOとかそういう場合には、通常のタクシーなどとは違う基準が設けられている。これは恐らく、この間の議論でも出ましたが、NPOだからではなくて、場所がそういう基準を設けても全国一律の安全性を担保できるということが確保できるからだろうということに、これはこの間の議論でそうなったと思います。

そういうことであるならば、株式会社がやる場合についても同じような基準を地方で採用したらどうだろうかということが、この間までの話の筋だったと思いますので、ちょっとそこについて御意見を伺いたいと思います。

○持永審議官 確かに事故率がNPOなりの自家用有償のほうが少ないですというところの説明で、走っている場所が場所ですからという御説明をしたのですけれども、結局、本来どうあるべきかというところに戻ってしまうのですけれども、いわゆるビジネスとして、プロフェッショナルとして事業をやるという場合においては、一定の安全を含めた品質を守ってもらいたい。一方で、そういう意味では自家用有償は最低限の安全は見つつも、少し劣る部分は事実上あるわけです。そこは、別にそれがすばらしいと思っているわけでもなくて、本来であればそれはプロのほうできちんとした安全水準でやってほしいのですけれども、そうはいってもビジネスがないし、NPO等々の方がまさに共助的な活動の中で地域で頑張って足を提供しようとなさっている中においての現実的な解として、少しその差を、つけたくてつけたというよりも、つけざるを得ないという部分があります。だからもって、全国は地域のローカル度で安全規制を変えればいいではないかという御発想なのかもしれないけれども、そこはあくまでも例外の話なので、本来のことを考えれば、全国最低限一律のビジネスとしての品質でやってほしいということに最後は戻ってきちゃうというか、尽きるのかなと思っています。

○八田座長 東京で運転することと、山村でその地域だけでそこになれた人が運転するのは、運転に要求される能力というのはまるっきり違うものがあるだろうと思うのです。もちろん、秋田の運転士さんが基本的には東京に行かなければいけないというような場合のために、全国一律の基準を設ける。そういう種類の営業の車に対して設けるといふ、これは理解できると思うのです。ところが、山村の地域に限って運転できるという場合には、やはり先ほどの東京で運転できる能力を求めるといふのは変ではないかといふのがこの間の議論だったと思う。だからこそ、自家用有償旅客運送の場合には別な基準が使われているのではないかと。今回も、別に特区でやったその自家用車を持っている人が東京まで運んでちょうだいと言っているわけではなくて、その地域に限定した使い方をしてちょうだいというわけだから、元来の全国一律の安全性を達成するという目的に最もふさわしい基準とすれば、地方で東京での水準を要求するといふのは不必要なのではないかと。そして、それを要求しないことによつて、ちゃんと採算が乗るようにするといふことは、サービスの向上を図るといふことで不可欠なのではないかといふのがこれまでの議論の流れで、今言ったことは、この間言ったことの繰り返しだと思つてはくれます。

○持永審議官 過疎地だからといふよりも、まずはプロフェッショナルがいなくなつてしまつたときにどうするかといふときのやむを得ない選択肢としての自家用有償の安全の仕組みになつていふので、そこはかみ合わないかと思つています。

それと、例えばローカルなタクシーも山村を走っている部分はありますけれども、山村だけのタクシーではなくて、基本、営業区域といふのは決まつていふのです。その営業区域といふのは、割と都市的な部分を含んだ営業区域が全国で設定されていふので、そういう意味では、山村だけを走るタクシーならいいのではないかと、そもそもタクシー事業の制度そのものがそうないといふことかと思つています。

○鶴田課長 重複する部分もあるかもしれませんが、2点あるかと思つてます。1点は、まず、交通の事情も違ふのだから、安全規制も段差があつていいのではないかといふことに関して言いますと、交通の状況以前に、事業として、ビジネスとして、利用者からお金をもらつて運ぶ場合はどういふ水準を満たすかといふ、それが全国一律であるべきだといふのがこちらの説明だといふのがまず1点です。

もう一点、先ほどおっしゃつていた例で、秋田の事業者が東京でもやるとかいふことに関して申しますと、逆に、例えば東京でぴかぴかのタクシー事業者がいます。その方は、当然、事業遂行能力があるといふのは誰でもわかるわけですが、その人が例えば秋田でタクシー事業をやろうとしたら、秋田であれば秋田の交通圏といふところで許可をとる。それは交通圏ごとにとるのです。

○八田座長 私の言い方が間違えたかもしれない。要するに、タクシー大好きな人がいて、東京からタクシーで秋田まで帰りたいといふ人がいた場合にも、それが大丈夫なように安全性を満たしている全国水準でやつていふのでしよう。それはわかります。けれども、ある田舎から東京にも行かなければいけないといふときにも、一定の安全水準を満たす必

要がある。これはよくわかります。だけれども、田舎だけでやるという場合には、それは要らないでしょう。だからこそ、今の自家用有償云々は三種でなくて二種でもいいということにしているでしょう。でも、恐らく保険はちゃんとつけているでしょうし、それなりの担保をした上でやっているけれども、それは恐らくその特殊性によって違うのではないかと。

今度、我々が提案しているのも、まさにそういうローカルな性質があるのだから、最終的な目的の安全性は全く妥協するつもりはないけれども、言ってみれば田舎だけに限定した場合には、今は過剰な規制になっているのではないかと。であるがゆえに採算に乗っていないのならば、採算に乗るようにしてあげることで、そのコミュニティー全体が得をするのではないかと、そういう話です。

○鶴田課長 ありがとうございます。御指摘の内容は理解いたしました。

それで、複数の交通圏をまたぐときに統一的な安全基準をとということ。

○八田座長 あるいは田舎から都市に行く場合。

○鶴田課長 そういうのもあろうかと思うのですが、ただ現実には、例えばタクシーですごく都市圏をまたがって移動するというのは、隣の都市圏ぐらいただったらあるかもしれませんが、タクシーというのは通常の日常交通圏で利用されるものだと思うので、というより、順番が逆で、通常タクシーを利用するようなところを交通圏として設定しているのです。例外的に交通圏をまたぐところがあるから共通でなければいけないという考え方をとっているわけではなくて、むしろ、事業として行う以上は一定の水準を満たす必要があるだろうと。それを一定地域に限っては緩めてもいいのではないかとというのは、我々としては、社会的な理解は得られないのではないかとというのが、この全国一律であるべきというところの趣旨です。

○八田座長 既に自家用有償旅客運送にはそれを許していて、それも地域限定で、そういうところだから許しているわけでしょうというのは、この間の議論ですよ。

○鶴田課長 繰り返して恐縮ですけれども、事業として行う場合には満たすべき責任というのが先ほど申し上げた一律の話で、事業としては成り立たないところだから、八田先生もおっしゃるような保険とか、そういう一定のものは引き続き義務づけた上で、全体としては、事業に求められる水準ではない水準ということで、タクシーとは違う基準にしているということです。

○八田座長 安全性は妥協していないでしょう。安全性を妥協していると言ってしまったらまずいでしょう。安全性は妥協しなくても、ちゃんと済むから、それについては別な条件をつけているのですよ。そこで安全性を妥協してやっていますというわけには、おたくとしてもいかないのではないですか。だから、同じ基準を使えばいいでしょうということですよ。

○鶴田課長 おっしゃるとおり、安全性を妥協しているということではなくて、それぞれどういう対応であるかということで、社会的に求められる安全性の内容にも差があるだろう

と。

○八田座長 地域と安全性の範囲ね。

○鶴田課長 自家用有償とは離れて、全く普通の自家用車で、例えば私が私の家族を乗せて走るときの責任というのは、この道路運送事業者に求められるような責任とは全然別物だと思うのです。

○原委員 そういう話はしていません。

○鶴田課長 だから、それはまさに全く私的な活動だからということだと思うのですが。

○八田座長 そういう白タク的な話は一切していない。とにかくきちんと保険もつけ、それから、安全もここの地域ならいいでしょうという範囲でしかだめだと。隣の町まで行ってしまってもいいということではないのですよ。そこはちゃんとした業者を使いなさいと。

○阿曾沼委員 先ほど、一般的に運送事業をやっている事業者に比べ自家用有償では安全性が落ちるといふ御発言があったのですが、安全性が落ちるものというのは、どの項目の何が落ちると御判断をされているのでしょうか。そのことに関しては客観的に明確にされているのですか。

○持永審議官 これは実は前回同じ御質問があって御説明をしたのですが、例えば、前回の説明とかぶるのですが、ビジネスでやる人、事業としている人は、プロフェッショナルにふさわしい安全基準を設定してある。自家用有償でやる人は、自家用有償としてのふさわしい安全基準を設定してあるということなのですが、その差は何だという御質問だと思います。例えば運転免許で言えば、事業でやる人はプロなので、二種免許というのがあるのですね。

○阿曾沼委員 特に大きな問題としては免許の問題がありますね。それ以外に、自動車の性能だとか、整備の問題だとかで、何か大きな差というのは出てくるのでしょうか。

○持永審議官 整備だと、整備管理者という国家資格を取っている人をプロのほうは置いて、整備の責任者として置かなければいけない。運行管理のほうもそうになっていますけれども、自家用有償のほうはそういう資格を持った人までは要求していないという部分はあります。

○鶴田課長 車検が1年とか。

○阿曾沼委員 走行距離の問題もありますね。車検の問題も。

○八田座長 走行距離で条件をつけたっていいと思います。

○阿曾沼委員 そうですね。整備のあり方も含めて条件をつけてもいいと思います。

○原委員 前回からの話とずっと繰り返しのなっていますので、改めて確認までに申し上げます、まず、1点目の意思決定のプロセスに関しては、前回も申し上げているとおり、利益相反が必ず生じるということではないとしても、少なくとも生ずることがあるというお話でしたので、利益相反のある人が意思決定のプロセスに入るというのはおかしいのではないのでしょうか。利益相反のある人は、情報共有をする必要があるとしても、それは意見を聞くということで十分ではないですかというのが1点目ですね。

2点目に関しては、これも前回から再三お話ししている議論ですけれども、事業としてやるのだったら一定の安全性が必要であり、非営利であれば安全性を多少犠牲にしてもいいのですという説明を前回以来ずっとされているように聞こえるのですが、そこはおかしいのではないですかというのが、こちらがずっと申し上げていることです。もしその区別をするとすれば、むしろ事業として成り立たないエリアについては別のルールでやりましょうということが多分これまでも設定されてきているのだらうと思うのです。今なさっている自家用有償旅客事業や市町村運営有償運送というのもまさにそういう発想で、事業ではないからいいでしょうということルール化しているというよりは、事業として成り立たないところでは別ルールでやりましょうと。たまたま現行の制度では主体で切っている格好になっていますけれども、そこは別に必ずしも、そういう発想であれば主体で切る必要はなくて、事業として成り立たないところであれば、それなりのルールでやると。そこは確かに交通量も少ないわけですから、十分に安全性は確保されているのではないですかと。それは空理空論で言っているわけでは決してなくて、これまでに自家用有償旅客事業でなってきた実績を見ても、実際にそこで走られている自家用車で輸送している人たちは通常のバス・タクシーよりも事故率が低いということなわけですから、そこはそういう整理をされたらよろしいのではないのでしょうか。

それで、これも前回伺ったことですがけれども、ずっとおっしゃっているような、ビジネスとしてやるのだったらということはどうしても切られるということと言われるのであれば、どうしても理解できないことが幾つかあって、1つは、前回もお話しされていたように、事業として成り立たないエリアでなさっている営利会社さんというのは、実際には補助金を盛られていて、そこから撤退するかどうかについても自由がないというお話だったのでですね。そういう事業者さんと非営利でされているところを区分する合理的な根拠は一体何なのかというのがよくわかりません。

もう一つは、指摘事項の中でも入れていますけれども、これは市町村運営有償運送の場合に民間委託すると。民間企業がこの委託を受けて実施するというケースについてはどう考えられるのか。これは前回伺ったときに明確なお答えがなかったかと思えますけれども、そこも整理をいただけるといいのではないかと思います。もうずっと繰り返しになっていますので、今日は引き続きこれで整理をいただけるといいのではないかと思います。

○八田座長 今のお答えをお願いします。

○持永審議官 安全性の話は、結局、事業が成り立たないところは、まさに非営利で公益的な共助の世界でやっているのです、それに応じた安全規制になっているということで、安全はどうでもいいということは決して言っているつもりではないです。

それと、ちょっと飛んでしまうかもしれませんが、民間に委託しているところの話は、どこに委託するというのは市町村の御判断ですが、基本は市町村運営有償となれば、そこはもう自家用有償の世界に入っていますので、その後の話で、どこを使うかというのは市町村さんの御意思の問題なので、どういう人を使おうが、自家用有償の世界であるこ

とには違いないということかと思えます。

それと、意思決定のところは、利害相反があるからということをおっしゃっておりますし、おっしゃりたいことの意図は理解しているつもりではあるのですが、結局、最後、現場でサービスを提供しなければいけないといったときに、そういう人たちも含めてちゃんと徹底的に議論して、納得づくでスタートするというのをやらないと、現実にはワークしないだろうというのがまずあるものですから、そこはそちらのメリットが大きいので、やはり入ってもらってというところになっています。

○阿曾沼委員 今の論理展開は、全く納得がいきません。

それからもう一つ、非営利原理主義で物事を考えているところ、結論の持っていき方、議論がゆがんで見えるという感じがします。営利でも非営利でも、みんな志を持って社会のために仕事をやっていくわけで、その結果として利益が出てくるという考え方が重要だと思います。そのことがゴーイングコンサーン、継続事業体としていくための最大のポイントであるわけで、そこに非営利も営利も関係ないわけです。

利益というのは、当然不当な利益を得てはいけませんが、事業のために必要な利益は非営利だろうが営利だろうが上げていくことが必要ですよ。健全に事業を継続するためには。事業者が自分の手金でやるのか、社会が支援する、例えば寄附を募ってやるのか、もしくは行政が補助するのか、事業を継続する必要経費をどう獲得すべきか、そこは地域がちゃんと考えればいいわけです。非営利組織でなければだめで、営利組織はだめだとかの議論は、前提そのものがおかしいと感じます。

それから、利益相反の問題もそうですし、調和、調和と言いますが、新たな試みをしようとする中で、今までしてこなかったことやできなかったことを皆で考え、気づかせて、地域を活性化していこうという話ですから、議論の前提そのものが段違い平行線のような気がします。感想ですが。

○八田座長 ある意味で、今まで規制改革を何年もやってきて、その議論のエッセンスがここに詰まっているのです。ステークホルダーの旦那衆の談合で手を打つことが行政の役割だとするというのがこれまでの問題だったから、それを直していきましょうというのが、ずっと行政改革以来の一つの流れなのです。例えば電力なんて政策決定する審議会から電力会社の社長さんたちは排除してしまって、中立的な委員だけで全部制度設計をするようになって、そういうことが一つある。

もう一つは、要するに営利事業というものは実は競争があって、だめなところはどんどん潰れていく。そして、いいところも利潤を上げようとする、またよりすぐれたところが入ってくるという競争にさらされて、最終的に需要家の望みに応えるというような事業である。それをなるべく活用していきましょうよということが、これまでの規制改革の流れだったのですが、これが両方とも詰まっているのです。だから、これはやはり一種のシンボリックな話なのではないかと思えます。

それで、これはどうでしょうか。

○藤原次長 今回は議論していませんけれども、これはまた近々に行われる特区諮問会議でも関係大臣も含めて御議論いただくかも知れません。ただ、まだ論点が大分、今日も詰まっていない面もありますし、今日の先生方の再度の御指摘を受け、きちんと詳細を御説明いただいたほうがいいと思いますので、事務的な調整も引き続き行わせていただくということだと思います。

○八田座長 そうですね。それから、ここできちんとした手を打っておかないと、別な形で法律枠外のものがどんどん出てくる可能性もあると思うので、ここできちんと入れるというのが、自家用車を活用する道としては、過疎地でやるというのはすごくいい出発点ではないかと思います。

○藤原次長 これは構造改革特区の有償ボランティアタクシーに関する歴史もございしますので、それが認められたときの経緯とか、よく勉強させていただいて、そのあたりも含めて、また御議論の材料にさせていただくということだと思います。よろしくお願ひします。

○八田座長 これはぜひとも実現させたいと私どもは考えておりますので、これからもよろしくお願ひいたします。