

国家戦略特区等ワーキンググループ ヒアリング（議事録）

（開催要領）

- 1 日時 令和7年8月6日（水）16時10分～16時55分
- 2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室（オンライン会議）
- 3 出席

<WG委員>

座長	中川 雅之	日本大学経済学部教授
座長代理	落合 孝文	渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 プロトタイプ政策研究所所長・シニアパートナー弁護士
委員	堀 天子	森・濱田松本法律事務所パートナー弁護士
委員	堀 真奈美	東海大学健康学部健康マネジメント学科

<自治体等>

中田 匡亮	今治市 市民が真ん中課 課長
西塚 史人	R3株式会社 C O O

<省庁等>

三輪田 優子	国土交通省 物流・自動車局貨物流通事業課 課長
宮浦 広樹	国土交通省 物流・自動車局貨物流通事業課 課長補佐（総括）
平田 伸一	国土交通省 物流・自動車局貨物流通事業課 課長補佐

<事務局>

山崎 翼	内閣府 地方創生推進事務局 次長
小山 和久	内閣府 地方創生推進事務局 審議官
伊藤 正雄	内閣府 地方創生推進事務局 参事官
鷹合 一真	内閣府 地方創生推進事務局 参事官

（議事次第）

- 1 開会
- 2 議事 自家用自動車を活用した有償貨物運送
- 3 閉会

○伊藤参事官 内閣府の地方創生推進本部でございます。よろしくお願いいたします。

国家戦略特区等ワーキンググループヒアリングを開始したいと思います。

本日の議題です。「自家用自動車を活用した有償貨物運送」ということで、今治市、R3株

式会社、国土交通省にオンラインですけれども御出席いただいております。

資料の確認になります。

今治市とR3株式会社の連名のものと、それから、国土交通省とそれぞれ御提出いただいています。扱いとしては公開とさせていただき、議事についても併せて公開扱いにさせていただきます。

進め方でございますが、資料の説明をまず今治市とR3株式会社から5分程度でいただき、その後、国土交通省から5分程度行っていただきます。その上で、委員の方々による質疑等に移りたいと思っています。

それでは、中川座長に議事進行をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○中川座長 それでは、「自家用自動車を活用した有償貨物運送」に関します国家戦略特区等ワーキンググループを始めたいと思います。

本日は御参加いただきましてありがとうございます。

早速、今治市とR3株式会社から御説明をお願いいたします。

○西塚C00 R3株式会社の西塚と申します。

本日は貴重なお時間をいただき、ありがとうございます。

早速ですが、申請の概要について御説明させていただきます。

1枚次をお願いいたします。

まず、弊社がしまデリ事業を営んでいるしまなみ海道地域なのですが、観光客が集まっている一方で、高齢化や過疎化が極めて進んでいる地域でもあります。

このページ右側の地図です。大三島を例に飲食店と宿泊施設の分布を示したものののですが、これだけ見る限りはそれなりに利便性があるように見えます。ただ、実際にこの宿泊施設のほとんどが素泊まりなのに対して、近隣の飲食店は土日しか営業していなかったりといった食事の確保が難しい環境にあります。また、食品スーパーも島内に3軒しかなくて、島民の生活を考えても車が移動には欠かせない。その結果、高齢者にとって厳しいものがある状況にあります。私も実際にこの島を初めて訪れた際にこの洗礼を受けてしまった一人です。

次のページをお願いします。

これらの問題は実際に起きているのかな、私だけが思っていることなのかなということが気になったので、島内の事業者にいくつかヒアリングをしてみたところ、皆さん共通してこの課題に対しての認識は持っていらっしゃいました。ただ、この問題を解決するに当たって自分たちが何かできるかといったら、そんな余力はないということを皆さん声をそろえておっしゃっています。

そこで、我々が地域内の出前とか、こういった日用品の買い物に特化したような輸送インフラを作ってしまうことができれば、何かしら島に貢献できないかと考えた次第でございます。

次をお願いいたします。

我々がやっている事業のイメージとしては、都会にある大手のフードデリバリーサービス

ですね。その過疎地に特化したものだと御認識いただければ結構です。

ただ、1点だけ違う点がございまして、弊社がやっているこの地域においては、デリバリーに自動車を使わなければ成立し得ないものです。その理由というのは、移動距離が圧倒的に都会に比べて長い。あとは、高低差が非常に厳しいなど、道路事情がかなり厳しい状況にあるので、体力も含め、あとは安全面の観点からも、やはり自転車だったり原付の運用というのは現実的ではなかったからです。

次をお願いします。

そこで、弊社がこの事業を始めるに当たって、軽貨物の免許を取得し、本事業を開始したのですが、やはり配送用自動車の制約というのがこの事業の運用を非常に難しいものになっています。

その理由の一つなのですが、車両が限定されているため、ドライバーが実際にデリバリーに行こうと思うと、駐車場に車を取りにいった、それをもう一回定置場所に戻さないといけないというのが発生します。都会と違って頻繁にデリバリーが発生するわけではないので、その一回の手間賃のために車の出し入れをしなくてはいけないという手間を嫌って、なかなか募集が集まらないような状況になっています。

では、うちが車を用意して色々なところに配置すればいいのではないかとということもあるのですが、市場規模が小さいので、車を買ってそれを収益化するだけの市場規模が見込めないということがあり、現実的ではないなということになっております。

次をお願いいたします。

そこで、今回、自家用車の登録台数と稼働日数の制限について撤廃、緩和をお願いすることによって、この問題を解決できないかと考えております。

次をお願いいたします。

さきに申し上げたとおりなのですが、本事業に対するニーズは非常に高いものがあります。また、過疎地高齢化が進むところにおいて社会的意義も高いものだと認識しているのですが、地域住民も利用者になる方たちの人数も少ないので、高い収益性が期待できるものではありません。なので、この事業を成立させるためには、既にその地域にあるものを最大限活用することでやっと成立するのではないかと考えております。よって、できる限り参加者負担の小さい仕組みを作って、地域住民や関係者の人たちの共助の気持ちというのを促進することができるとこの問題が解決できると思いますので、是非この解決に向けてお力添えいただきたいと考えております。

次をお願いいたします。

事業の継続性についてなのですが、今回自家用車が最大限活用できるようになると、事業者側としては固定費が地代家賃程度に抑えることができます。よって、かなり現実的なコストで運営することができるようになるなと考えております。

また、ドライバーも既存の自動車を使うことができるので、出し入れの手間もないですし、新たな費用負担というものもないので、気軽に参加してもいいよということが期待できるので、

より密なドライバーのリストというのをつくることができると考えております。

次をお願いします。

最後になりますが、本事業で実際に走っていただく際、お一人当たりの一日の稼働時間というのは最短で15分、長くても2時間以内に収まるようなものと想定しております。よって、現規定はフルタイムで運用されることを想定して決められているものだと思いますが、それに比べて4分の1から10分の1といったかなり小さい負担で運用することができるので、ドライバーにしろ、そこに用いる自動車にしろ、安全性というものは十分担保されるのではないかなと思っております。

また、地域的に見てもかなり交通量が少ない地域ですので、これらが走り出したとしても、即地域の交通事情を悪化させるものではないと想定しています。

最後になりますが、本事業は本当に過疎地の物流問題を解決する現実的な方法の一つではないかなと我々は確信しています。そのためにも、その地域に既にあるものを活用する。新しいものを入れるのではなくて、既にあるものを活用すること、あとはそれに基づいて、そこに関係する人たちが共助の気持ちで取り込めることが事業成立には絶対に必要だと思っております。

是非前向きに本件を御検討いただけるよう、よろしくお願いいたします。ありがとうございます。

○中川座長 ありがとうございます。

続いて、国土交通省から説明をお願いします。

○三輪田課長 国土交通省貨物流通事業課の三輪田と申します。

御説明時間は5分ということですので、ポイントのみになりますが、御容赦いただければと思います。

それでは、次のページをまずお願いいたします。

こちらが今回対象となっております軽自動車の運送事業の概要になります。ざっと申し上げますと、他人の需要に応じて有償で自動車を使用して事業を営まれる場合には規制の対象となっております。例えば自転車や原付自動車は規制の対象外、また、二輪や軽貨物自動車は届出制、そして、一般の貨物を許可制ということになっておりまして、事業者数、車両数は近年伸びて、ECサイトの伸びなどもございますので、数字は伸びております。ほとんどが個人事業主という形になっております。

次のページをお願いいたします。

次がこの事業を開始する場合の手続きでございます。見ていただければと思いますが、そこまでハードルが高い形ではなくて、車両1台から可能で、書類を届けていただいたり、車検証の写し、そして、安全面、最近の事故が増えているという状況がございますので、このeラーニング5時間3,700円という講習を受けていただいて、管理者を選任いただくという手続になってございます。

次をお願いいたします。

次からが、今どれぐらい事業者の皆様がいらっしゃるのかというのを島ごとにプロットしてみてございますが、このあたりは飛ばさせていただいて、それぞれ一般貨物と軽貨物の事業者数と車両者数を書いております。しばらくこの一連のを行っていただいて、次も行っていただいて、基本的に橋で島がつながっておられて、割と距離自体は短いという形になっているかと思います。

もうちょっと飛ばしていただいて、この地図が終わった辺りでお願いいたします。

ここからがこれまでの我々の取組でございます。一つは、先ほど御提案の中でも引用がございましたけれども、ラストマイル通達というものを発出してございます。これは運送業の事業特性から、季節変動がありました。また、荷主の特売シーズンという都合があることから、需要が特に増大して、ふだんお持ちの事業用自動車のみでは輸送力の確保が困難となる時期というのがどうしても生じてしまいます。こうしたニーズに応えることから、一定の範囲内で自家用車の活用を特例的に認めているという制度がございます。以前は特定の3か月ということで、何月ということで年末年始や夏季ということで限定的に運用していたのですけれども、その後、荷主の方の特売シーズンが割とシーズンによってまちまちだというニーズもございましたので、何月という限定を外しまして、昨年3月からそれぞれの事業者の中でおおむね3か月選んでいただくという形の柔軟な運用をしております。

ポイントとしては、1点目が1両当たり最大90日まで自家用車を使っていいということにさせていただいております。これは事業実態から、通常は3か月ぐらいが繁忙期でありました。また、1年360日で、これがあまり多いと事業用の許可を取ってくださいというのが通常であろうかと思っておりますので、それとの見合いで大体4分の1となる90日ということを設定しておりますのと、また、③のところでは台数ですね。この台数もあまりに事業用と比べて多くなりますと、それは許可を取るのが自然ということにもなりますので、今、例えば営業所で10台事業用の車両をお持ちであれば、自家用車両も10台まで使っていただけるということにしております。

ちなみに、この③というところを今別途検討していることもございまして、今、10台であれば決まった10台を御登録いただくという制度なのですが、それをもうちょっと特に決まった10台に限らず、登録自体はたくさんいただいて、その時々で10台をお使いいただくというような運用も柔軟にするような実証事業を今やっております。見直しを検討しているところでございます。

次のページをお願いいたします。

こちらのもこれまでの取組でございます。基本的に軽自動車の運送事業の皆様は個人事業主で1両を持っておられるということですので、仮に車両の点検ですとか修理の時期にはその分お仕事がなくなってしまうということですので、なかなか安全面の対策が講じられないおそれがあるという状況がございます。

これを打開するために、事前に貸し借りをする相手同士で協定を結んでいただければ、特段の届出等を行うことなく共同使用をしていただけるという措置を講じてございます。こち

らについても、特定の特殊車両などのニーズがございますので、さらに柔軟な取扱いがでないかをただいま検討しているところでございます。

次をお願いいたします。

こちらが現在の取組についての御説明になります。

本年の6月から、私どものほうでラストマイル配送の効率化等に向けた検討会というものを立ち上げてございます。

いくつかテーマがございまして、1点目は再配達率をもっと下げる。6%という目標に向けて、例えば置き配ですとか宅配ロッカーの活用というところをさらにどう普及させていくかというところでございます。

2点目としては、まさに過疎地域とかドライバーの担い手が不足しているような地域でどういう形で、例えば共同配送とかそういうものを視野に入れて、いかにラストマイルを持続可能なものにしていくかということを検討しておりまして、一つの観点としては、地方自治体の方にどういった役割をしっかりと果たしていただけるのかという観点を軸に今検討を進めております。どうしても自治体の方は、これまで旅客運送の分野は割と当事者意識をお持ちなのではございますけれども、物流という分野ではこれまで当事者という意識がなかなかなかったというのが実態かと思っておりますので、それをやはり地域をいかに維持していくかという観点で、自治体の方に今度は主体的な役割をどう果たしていただけるかというところが肝と考えてございます。

次のページをお願いいたします。

これはスケジュールと構成員になりまして、本年6月に立ち上げまして、現在、関係の方々からヒアリングを行っております。これを今後秋頃に取りまとめをいたしまして、さらに物流の分野は5年に1回中長期計画を作りまして、最後、閣議決定ということで政策大綱を作っております。これを年度内に作りまして、来年度から5年間の計画になるのですけれども、この中にもこのラストマイル検討会のアウトプットをしっかりと反映させていきたいというスケジュールで進めてございます。

右側は構成員ですけれども、有識者のほかにも様々な事業者、また、ECサイトの方、それから、自治体の首長の皆様にも御参加いただいているということでやっております。

次をお願いいたします。

こちらはまだ途中経過でございますけれども、現在の検討会の御紹介になります。宮崎県の西米良村ですとか、山梨県の小菅村・丹波山村のお取組のプレゼンをいただいておりますけれども、こちら自治体の方が中心となって、一事業者だけではなかなか採算が取れない地域であるということですので、中立的なお立場から複数の運送事業者などを取り込んで巻き込んで、また、乗り継ぎ拠点なども自治体のほうで主導的に整備いただくとか、また、西米良村であれば、配送員を現在軽貨物運送事業者の方に業務委託をしているというスキームですけれども、そういうことでその地域に応じた持続可能なスキームを色々考えていただいているということで、右側の例で言えば、ドローンとトラックを組み合わせ、どうすれば

一番採算が取れて持続可能かということを含色々創意工夫いただいているという事例でございます。

次をお願いいたします。

また、この検討会ではビジネスの観点からも関係者に参加いただいております、上はCBcloud様というところからプレゼンをいただきました。こちらは荷主と軽貨物の運送事業者をマッチングのような形でつないで、軽貨物の方もしっかりお仕事に携わることができて、採算がなるべく取れるようにということ。また、これによって多重下請構造が、やはり運送業界はどんどん下に投げていく。運送委託を受けた方が自分で運ばずに、それをどんどん下の別の方に投げることによって、そこで中抜きが発生したり、また、ダンピングが生じるというような問題が起きていますので、そういうことの撤廃にもつながったりするというメリットがあるということでございますが、こういうビジネスをされている御紹介がありました。

また、トラックの業界団体にも出ていただいておりますけれども、そちらからは、安易に自家用自動車に行わせるという方向に進めるべきではなくて、なるべく運送事業者をしっかり活用する方向と。その上で、仮に地域でプロの事業者の方が採算が取れないというケースがある場合には、やはり自治体のほうで主導的に兼業先をあっせんするような仕組みがあってもよいのではないかという御意見も頂戴しております。

こういった様々なステークホルダーの方の意見を取りまとめて、これから引き続き議論を進めていきますけれども、観点としては、一番下に書かせていただいておりますが、例えば地域の特殊事情、ほかの地域にないようなどういった固有の事情があるのかという観点。また、先ほど来申し上げております自治体がどのように関与いただけるのか。また、ほかの運送事業者のビジネス機会ですとか、運送事業者間の競争環境の公平性、そして、輸送の安全の確保といった観点を含めて、どういう解決策が一番ベストかということを含我々のほうでもしっかり考えていきたいと考えております。

まだ途中段階でございますけれども、今の状況について御説明をさせていただきました。以上でございます。

○中川座長　ありがとうございます。

それでは、委員の皆様から御質問、御意見をお伺いできればと思いますが、いかがでしょうか。

では、ほかの方から御質問があるまで、私のほうから質問をさせていただきます。

国土交通省にお伺いしたいのですが、ラストマイル通達というのは最初は季節調整みたいな形で始まったとお伺いしたのですが、それは一般化していると。その中で90日という制約というのが、例えばビジネスの慣行として特売りが3か月ぐらいただったとか、そういう御説明をいただいたのですが、今回の今治市の御提案というのは、特売りなどよりは随分過疎地域の生活を支えるという意味で、基本的には必要性、公共性が高いような御提案になっているのですが、そういった特売りの3か月みたいなことを発端とした規制がやはりかけられるのかという点。

それから、台数の制限につきましても、通常の許可を受けた業者の台数を上回らないということですが、今治市というかR3の御説明にあったように、これは隙間ビジネスみたいな形でやるので、常時輸送するという意味ではないので、台数で考えるというよりは、輸送力から考えたら台数制限をするということになじむのかというと、なじまないようにも思うのですけれども、そういった点につきまして少し国土交通省の意見をお伺いできればと思います。

○三輪田課長 国土交通省でございます。御質問ありがとうございます。

まず、1点目については90日というところで、今の運送業の割と典型的な事例で言いますと大体3か月という点と、それだけではなくて、あまり大き過ぎないようにという観点も当然入っております。ただ、もし地域の需要に日数で数えるという点も含めて、これが使い勝手が悪いということであれば、これをさらにもう少し柔軟に取り扱う等の余地があるかなと考えております。

また、2点目の台数につきましても、典型例で言えばフルでしっかり1台8時間なり働くということかと思うのですけれども、今、委員のお話にございましたように、輸送力、隙間という観点も確かにあるのだろうなと我々も思っておりますので、大事な点は、あまり多過ぎると事業許可はやはり取ってくださいという話にここは全国的になってこようかと思えますけれども、そことの比較でこれぐらいだったらいいよねというレベルだったり、あと、先ほども説明の中で申し上げましたが、政策目的というか中立の立場で自治体の皆様にもしっかりと関与いただいて仕組みを考えていただくというところも一つ肝だと思っておりますので、そういう前提とともに、どういうどこまで御柔軟な運用が可能かというところです。我々も業所管という立場でそこ全体を考えていく責任もございしますので、そういう両方の観点からうまい落としどころがあれば、是非検討させていただければと考えております。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、落合委員と堀天子委員から手が挙がっていますので、まず落合委員からお願いします。

○落合座長代理 どうもありがとうございます。

そうしますと、私のほうでは提案者側のほうにも少しお伺いをしていきたいと思っております。

今回、国土交通省のほうから御説明いただいていた中でいくつかポイントが示されていたように思っておりまして、それが特に協定の締結というお話であったり、また、90日というのと10台という話がありました。この三つが主たるポイントなのかなと思いますけれども、これはどういうふうに提案者側のほうでは捉えられているのでしょうか。また、十分でないというところをお感じの場合には、どのくらいになっているとよいのか、そういったところをお伺いできればと思いました。

○中川座長 今治市かR3株式会社、お答えをお願いします。

○西塚C00 R3の西塚です。御質問ありがとうございます。

今いただいた日数、台数の制限についてなのですが、実際に稼働するところが今フ

ルタイムで90日間という想定になっていると思います。先ほど御説明させていただいたとおり、1日2時間程度の稼働にすぎないので、実工数とすれば4倍程度の働きができる。だから、そう考えると360日ぐらいの程度の日数になるので、実際には90日ではなくて1年間フルで稼働してもいいよと。その代わり、1日2時間ぐらいとかというのになると、現状の規定と同じ程度の稼働率が稼げるかなと思っております。

許可の台数については、正直、ここは適当な台数を見積もることがなかなか難しいです。やはり隙間時間を使って運んでいただくということが前提になるので、積極的な就労目的というよりは隙間時間の有効活用という感じになるので、実際は1割ぐらいの稼働に行けばいいのかなという見積もりでいます。なので、ここで何台必要かという話よりは、できればその制限がなく登録できていて、実際に走るのが何台までとか、そういった運用ができたらいかなと考えております。

○落合座長代理 分かりました。ありがとうございます。

稼働量のところは、今、国土交通省のほうで示していただいている方式とはまた別の形で測り直して、同様の程度の規制になるようにというところでお考えということで分かりました。

また、これは今治市に聞いたほうがいいかもしれませんが、協定の締結の点についてはいかがでしょうか。協定の締結は実際にワークしそうなものでしょうか。

○中田課長 今治市の中田と申します。よろしくお願いします。

市としての対応ということではあると思うのですが、まず1点目が、先ほど来話がありますように、隙間時間で住民の方が参加するというスキームと、民間事業者が採算上参入できないというようなスキームの中で、果たしてほかの事業者が協力してくれるのかどうかというところが非常に懸念点として考えておりまして、例えば協力事業者に無償でお願いするという話になれば、なかなか持っていくのが難しいのかなという実感でおります。薄利の中でやっていく上で、協力事業者に対してどれだけ協力が求められるのかというのは、やはり途中で発生するお金という面で非常に厳しいのではないのかというのが市としての感覚ではありますけれども、ただ、そのあたりのところを具体的に事業者と接触していない関係で、具体的にこういう話があるというのは現時点では少しお話はできない状況であります。

以上です。

○落合座長代理 分かりました。ありがとうございます。

例えば無償なのに労力だけ協定締結することも含めて、それだけ出してもらうことは一般的に言っても必ずしも容易ではないというか、たまたま善意でそういうことに応じてくださる方がいたとしても、仕組みとしてはあまりに脆弱というような印象も受けましたので、そのあたりの課題感は今も少なくともありそうに思いました。

また、今お話しいただいた中で、仮にトラック事業者でなく、地元の自治体の中で例えばこの車は運送していることを届けてもらうとか、そういう場合はどうでしょうか。これは特に何らか論拠があってというわけではなくて、自治体の関与がというようなお話もあったので、少し仮想的に考えてみたのですが、そういう方法はあるのでしょうか。そうである

と、今治市は御協力の余地はあるのでしょうか。

○中川座長 今治市、お願いします。

○中田課長 今治市です。

それは市の車両をという意味で捉えたのでよろしいのでしょうか。それともまた別の意味なのでしょうか。

○落合座長代理 元々何か協定を締結してという点が、ある種の運送事業者の関与があることによって、一部ガバナンスが利くという発想なのではないのかなと思います。国土交通省のお考えはそういうことなのかなとも思ったので、そうすると、届出をしてもらうというか、何らかの形で自治体が把握しておいていただくということがあり得るのではないかと思います。市の車両に限らずですが、市の車両の場合であれば、それを貸し出すというとまた別な問題があり、論点が拡散しそうではあるので、民間の事業者の車の場合に、どうでしょうか。

○中田課長 今治市です。

車両の登録という話でございますけれども、例えばそれが災害の関係の協定であるとかそういうことになると、確かに市としても情報の登録というのはあると捉えておりますけれども、あくまで民間事業者が実施しようとする事業に関しては、現在のところ車両までは把握していないというのが現状でございますので、今後こういったスキームでやっていく場合に、市としてそういう車両の登録であるとかということがもし必要であれば、市としても対応していく余地はあるのかなと捉えております。

以上です。

○落合座長代理 分かりました。ありがとうございます。

そうしましたら、座長、国土交通省のほうにもお伺いしてもよろしいでしょうか。

○中川座長 どうぞお願いします。

○落合座長代理 今、提案者側のほうからもお話をお伺いしておりまして、事業者と自治体とそれぞれ分けて御回答いただきましたが、90日の点については、一日中稼働する必要はないので、むしろ稼働時間を1日ごとに限定するという形で稼働量を限定する形ということで、今までとはかり方が違うわけではありますが、本格的な事業にならないように計算の仕方を少し変えていくということはどうか、という御提案があったと思いますので、どうお考えになれるかがまず一つ目です。

二つ目の車両の台数についても、10台ということで一律には言いにくいというお話もありましたし、もしかするとこの辺、特に地域的に色々、島があったり、道路で乗り入れをにくいような状況もあったりするとは思いますが。少し地域の状況も踏まえて、そういった地域に応じた検討というのをさせていただける余地がありそうかということがあります。

三つ目の協定についても、場合によってなかなか難しい場合もあると思いますので、自治体の関与のようなことも、代替策として考えていただいこともあるかと思いましたが、この点についてもお考えいただけませんかでしょうか。

○三輪田課長 お答えさせていただいてよろしいでしょうか。国土交通省でございます。ありがとうございます。

まず、今の落合委員の1点目でございます。計算の仕方やはかり方を変えてみるというところ、この場で即答というのはなかなか難しいのですけれども、確かにそういうお考え、切り口はあろうかなと思いますので、今後検討させていただければと考えております。

それから、2点目の台数のところでは、地域特性というところは確かに一つの大事な観点だと思っております。島というところが今回橋でつながっていて距離も短いとかというのがあるので、なかなか島だけで特性と言えるかなという疑問点はあるのですけれども、今回で言えば今治市のほうに何かほかの地域にはないような特有の事情なりがおりということであれば、検討させていただきたいと考えております。

それから、3点目の自治体の関与というところでございます。こちらは我々もまさにそういう方向でも考えていきたいと。物流についてしっかり自治体の皆様にも考えていただき、また、先ほど今治市の方からほかの事業者の意向もまだ聞いていないというお話でしたので、是非そこは市がもし中心でコーディネーターとして動いていただけるようであれば、ほかの事業者がどう考えておられるのかとか、結構な数がいらっしゃいますし、もっと言えば尾道市側にも結構いらっしゃいますので、そういうところを是非中心となって刈り取っていただくと。その上で、どういう方向性でいけばサステナブルかと。先ほど委員からも無償はサステナブルなのかという御指摘がありまして、まさにそのとおりだと考えております。その時々ボランティアで運んでいただける方がいらっしゃるというのは分かるのですが、やはりこういう地域は本当にサステナブルな枠組みをいかに作っていくかというところなので、そういう観点も含めて、できれば市を中心にお考えいただければありがたいなというのが私どもの考えでございます。

以上です。

○落合座長代理 ありがとうございます。

いずれも前向きに受け取っていただいた部分があるように思っております。最後の3点目の協定を締結していくのか、自治体なのかは、多分選択的なものであったほうがいいのかもしいれないとも思います。もちろん今回今治市などはより頑張られているということがあろうかとは思いますが、ほかの地域での可能性も考えていった場合に、必ずしも同じ努力ができないようなときもあると思います。やはり複数の選択肢を併用して、地域によって合意できる内容が違っていたり、コミットできる方法が違っていたりすることもあると思いますので、そういうことを念頭に置いて是非議論いただければと思います。

私のほうは以上でございます。

○中川座長 それでは、堀天子委員、お願いします。

○堀（天）委員 御説明ありがとうございます。

私からは90日のお話や台数のお話、いずれもそれ以上だったら事業許可を取ってくださいという御説明もあったかと思っておりますが、元々事業を目的としてやる場合に貨物事業法

に基づく事業許可を取るというのは大前提ではありますが、今回のお話というのは、極めて逼迫しているような貨物の輸送が、ラストワンマイルにおいて非常に危機的な状況になっているという中で、何ができるのかということをお考えいただいて、住民共助の方法として今御提案いただいているところを直してくれということになっていますので、事業者を前提とする今までの議論や例外的な措置の延長ではなくて、公共的な目的の下で住民共助による仕組みをどの程度認めていくのかという別の視点からの御検討が必要になるのではないかと思います。

その観点で、先ほど御提案がありました90日の点は、実際にはそこまでフルで一日稼働しますというような繁忙期通達の流れで定まったような観点とはまた違うと思いましたし、台数についても、協定といっても元々目的が違う事業者が同じ目線で協力してくれるか分からないという中では、なかなか協定を取ってというのも難しいのではないかと思います。

そうすると、国土交通省にご質問ですけれども、旅客運送のところで認められているような公共交通で行われる、いわゆる78条1項2号とかですかね。自治体主導でのお互いに自家用車を使えますみたいな規定というのは貨物のほうにはなかったのでしょうか。また、今後検討されるとすると、そういうような考え方の余地というのはあるのでしょうか。

○中川座長　お願いします。

○三輪田課長　国土交通省でございます。ありがとうございます。

委員がおっしゃった御趣旨は理解しております。その上で、御質問ですけれども、旅客運送のスキームは、自治体がまさに地域公共交通会議というようなものを主催して、そこで各事業者、近隣の方、ステークホルダーに入っていて、ほかのやりたいという意向もないし、こういう形でしかダメですねということをオーソライズいただくという場がございます。今回我々もそういったものもイメージの一つでございますが、現状、貨物のほうではそういうものはございませんので、委員がおっしゃったような旅客のイメージを持ちながら検討を進めるというのも一つの我々の進め方かなとは考えてございます。

○堀（天）委員　ありがとうございます。

ただ一方で、地域の皆さんの同意がないと進められない。だから、自治体主導で一步進められるような改正も行われたり、なかなか弊害もあり、また、時間もかかるのかもしれませんが。そのときに、特区でこれをやりたいという御提案を今いただいているので、できれば検討は検討として、こちらの特区で実証的に何ができるのか。この結果というのは、必ずや全国での同じような過疎地の制度設計にも非常に参考になる部分があるのかなと思うのですが、その検討と並行して特区での御検討を進めていただくということが可能かどうか、そちらについても御意見をお聞かせいただけますでしょうか。

○三輪田課長　ありがとうございます。

現在の人口減少の状況ですとか今後の我が国の行く末というものを考えますと、まさに委員がおっしゃった特区という枠組みでというのはあろうかと考えております。

その上でですけれども、最低限の行政の役割として、やはり普通の通常のビジネスとして

やっている事業と何が違うから特区でこうなのだというところをしっかりと頭の整理というか考え方を整理して、説明責任を我々も果たすというところは、特区制度であれ、何の制度であれ、我々が行政官として最低限果たすべき役割の一つとっておりますので、そこをどういうふうに整理できるかというところは一つテーマかなと。我々も悩むポイントかなと考えております。決して後ろ向きというわけではございませんで、しっかり考えていきたいと考えてございます。

以上です。

○堀（天）委員 ありがとうございます。

是非御提案者と自治体、それから、国土交通省で有益な議論を尽くしていただいて、特区でも何ができるかどうか。さらには全国でどんなことができるのか、御検討いただきたいと思いました。

以上です。

○中川座長 ありがとうございます。

ほかに御発言はありますでしょうか。よろしいですか。

それでは、熱心な御議論をありがとうございました。

今治市、R3株式会社の提案は非常に人口減少に悩む地域の切実な提案だと受け止めました。そういう中で、委員の御指摘でいくつかの論点が指摘されました。それについては、ラストワンマイル通達に関するもの、それから、協定の現実性など様々な指摘があったと思います。こういった点につきまして、国土交通省として今検討中の事案があるということで、その中である程度色々な方向性が見えてくるのかなとも思いました。

秋にも一定の方向性が出るということでもありますので、方向性が出るような状況に当たっては、是非ともこのワーキングで御報告をいただければと思っております。もしもそれが今治市あるいはR3株式会社のニーズと合致しないという場合につきましては、国家戦略特区あるいは構造改革特区でさらに実験をした上で何らかの措置を講じるということになるかと思っておりますので、まずは国土交通省の御検討をしていただいて、その後、御報告を踏まえて当方としても積極的に関わってまいりたいと思っております。

何か御発言を求める方はいらっしゃいますでしょうか。

いらっしゃいませんでしたら、これをもちまして「自家用自動車を活用した有償貨物運送」に関します国家戦略特区等ワーキンググループを終了したいと思います。

関係者の皆様、ありがとうございました。