

## 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29年11月8日（水）9:20～9:48
- 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  
大阪大学名誉教授

座長代理 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長

委員 秋山 咲恵 株式会社サキコーポレーション代表取締役社長

#### <関係省庁>

金指 和彦 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>

河村 正人 内閣府地方創生推進事務局長

村上 敬亮 内閣府地方創生推進事務局審議官

木村 順治 内閣府地方創生推進事務局参事官補佐

### （議事次第）

- 1 開会
- 2 議事 自家用有償運送に係る通知文（案）について
- 3 閉会

---

○村上審議官 それでは、ヒアリングを始めます。

国土交通省から、「自家用有償運送に係る通知文（案）について」ということで、前回、色々工夫をしたところ、努力義務の書き方とか、時間的には養父市のほうも、ある程度これでいいということではあるようでありましてけれども、いずれにせよ、色々工夫をしてきていただいているようでございますので、その辺を含めて、是非御審議をいただければということでございます。

では、八田先生、よろしくお願い申し上げます。

○八田座長 どうも早朝からお越しくださしまして、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。

○金指課長 おはようございます。よろしくお願い致します。

まず、この制度でございますけれども、先般、国家戦略特区法の改正によりまして、従

来の自家用有償運送、自家用車を用いて有償で旅客を輸送する。従来は道路運送法に基づいて、主に地域住民の方を輸送するという制度としてございましたけれども、法律の改正によりまして、主に訪日外国人を初めとする観光客の方を輸送する、そういった制度が創設されました。それが1枚目でございます。

その法案の審議の過程で、こういった附帯決議がまとめられております。これが2枚目です。

ドライバーに関しましては、タクシー事業者に準じた対策を講ずることが、附帯決議で我々に対して求められております。

3枚目は、ここに至るまでの国会での議論の抜粋をつけさせていただいております。

4枚目でございます。ドライバーの方に受講していただく講習の内容につきまして、前回のワーキングで議論をいただきました。

前回の議論では、講習の内容としましては、タクシーのドライバーに受けていただく講習の最低限の部分を受けていただくべきだということに私どもは考えまして、ここに記載しているものを全て、必ず受講していただく案で御説明いたしました。

前回の議論では、地域それぞれの実情があるはずだといったことを踏まえると、従来の自家用有償運送で必須とされている事項に加えて、今回の制度の趣旨を考えれば、基本的な接遇技術に関する部分は加えて、それ以上の部分については努力義務でよいのではないかという方向性を示していただきました。それを持ち帰りまして、中でも議論をいたしました。

結論から申し上げますけれども、本日、その方向性に沿った案で再度お示しをさせていただいております。考え方といたしましては、必ず受講していただくものはブルーの網かけをしているところでございます。現行の自家用有償運送で必ず受けていただく講習内容に加えまして、今回、観光客の方を主な目的としていますので、基本的な接遇の部分については受講していただく。さらに、プラスの部分につきましては、地域の実情に応じて市町村や運送主体の判断によって実施していただく。するか、しないかの判断は、地域の皆さんでしていただくというように考え方を整理いたしました。

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。

その案というのが、文章になっているのはどれなのでしょう。

○金指課長 こちらの第5の4番というところになります。5枚目でございます。

4番で、講習の認定基準は次のとおりとします。(6)で書いておりますのが、必ず受講いただくものということで、本日、青の網かけをしているものでございます。

(7)が努力義務ということで、分けて記載しております。(7)は、運送者や自家用有償観光旅客等運送が行われる市町村の判断により努めるものとするとして書いてございます。

○八田座長 これは前回、事務局を通じて提案されたものとの違いは、(7)がちょっと変わっているということですね。前は、全体でこれくらいの時間ということだったのが、

今度は努力義務になっているということですね。

○金指課長 はい。

○八田座長 わかりました。どうもありがとうございます。

それでは、委員の方から御質問をお願いいたします。

原座長代理、どうぞ。

○原座長代理 前回のここでの議論は、自家用有償運送の講習とどこが違うのか、なぜそれを超えた講習が必要になるのかということを中心として議論させていただいたと思います。その中で、基本的な接遇技術の45分については追加的に必要なのでしょうかということ、相当程度一致していたと思います。

一方で、それ以外の運転方法などについて、今回の国家戦略特区における自家用自動車の活用と自家用有償運送と比べたときに、なぜ追加的な講習が必要になるのかということについては議論があつて、そこは申し訳ないですけれども、合理的な御回答はいただけていないと思っております。

その中で、一方で国会の議論の中でもさまざまな御議論があつて、一定の考慮をされているということは理解いたしました。

ただ、今、お示しをいただいたような形で時間数まで指定して努力義務というのは、ちょっとあり得ないのではないかなと思っております。時間数まで指定をすると、どうしてもこの時間をやらないといけないという一定の拘束力が、事実上、どうしても生じてしまうと思います。これは実施主体である養父市長にも確認しましたけれども、同様の認識でありました。

なので、何らかの配慮をすることについては、私たちもできるだけ一緒に知恵を出していければとは思っておりますが、この形で時間数を確定して努力義務というのは受け入れがたいのではないかなと思っております。

○八田座長 秋山委員、何かございますか。

○秋山委員 私も同じ意見なのですが、努力義務の定義として、地域の実情に応じて市町村や運送者の判断により実施するものということがあるのですが、ここまで具体的に書かれると、ここでの議論は、まず文面だとか法律のレベルで最初に固めていく訳ですけれども、運用とか実態、特に国家戦略特区というのは、新しいチャレンジをどんどんしてくださいと。やってみて、もし、やはりこれはこういう規制が必要なのだねということであれば、実験結果に基づいて必要な規制を後で考えるということではできると思いますが、そもそも実験ができないという状況であれば、わざわざ法律を変えてまでやるということの、その実効性が伴わないということになってきますので、それが一番、私が心配しているところなのですね。

逆に言うと、この努力義務違反というのは、誰がどうやって判断するのかというところを、結局、現場の人が皆さん忖度してしまうのだらうなというのが現実なのではないかなと思うのです。

ですので、物事が、新しいチャレンジが起きる、行われるということが一番大事であって、むしろそれをやった結果、問題があれば、それに対してはちゃんと対応しなければならないと考えるべきだというのが基本的な考えでありますので、そのあたり、もう少し何か別の方法がないかなということを考えてと思います。

○八田座長 時間まで指摘することはないのではないかと。自治体の工夫に任せればいいのではないかとということですね。

○金指課長 中で色々議論をする中で、我々が一番考えたのが、タクシー事業者に準ずる仕組みにしなければいけないというところです。

一方、時間については、拠り所としましたのはタクシードライバーの必要最低限の部分、これは目安としてお示しさせていただく必要があるのかなと。

一方で、市町村、その地域の方々が判断するに当たっても、目安となる中身と規模は必要があるのではないかと。これは必ずやらなければいけないということではなくて、まさにその地域の実情に応じて御判断いただく。その御判断の材料として、中身と時間というものはお示しさせていただく必要があるかなと考えたものです。

○原座長代理 そうしましたら、もう一回、前回の議論に戻ってしまうのですが、質問としては自家用有償運送となぜ違うのかということをお説明いただきたいと思うのです。

そうでないと、今回、特区のところはしょうがないからこれでいいですよということに仮にした場合に、次の議論として、自家用有償運送についても、同様の努力義務を設けた講習が必要ではないかという議論になったときに、そこは説明し切れないのではないかと考えているのです。ますますこれが使いづらい制度になってしまうということは避けべきだろうと思います。

○金指課長 仰られる、例えばこういうことだと使いやすいのだというようなサジェスションとか、そういったところもいただくとイメージが湧くのですけれども。

○原座長代理 使いやすい、使いにくいという話を、今提案したつもりは私はなくて、自家用有償運送については少なくとも現状の制度で続けるべきだろうと思いますが、より講習を強化したりということはないほうがいいのだろうと思っています。

○金指課長 逆に、この努力義務の部分を、こういうように時間数をがちっと記載すると、それをやらなければいけないというように考えてしまうというお話をいただきましたけれども、そうしないためには例えばどのようなことを。

○原座長代理 これもまた前回の議論に戻ってしまうのですが、別に通知で規定しなくてもいいのではないですかと、自治体が自主的にされればよろしいことではないですかというのが、私たちが前回からずっと申し上げている議論なのです。

ただ、附帯決議との関係でも一定の配慮をしないといけないということは理解をいたしますので、そこは合理的に説明のつく範囲で是非お知恵をいただければと思いますし、もしどうしてもということであれば、さらにこちらでも考えてみますけれども。

○金指課長 まさに、その工夫を考える中で二つに分けて、個々の部分はそれぞれの地域で判断いただきます。

判断いただくに当たって、ここまで必要かどうかというところの目安として、材料として、こういったところはタクシードライバーの最適なこととして求められているけれども、そこは地域で御判断くださいというメッセージを書かせていただく必要があるのではないかなと思います。

○秋山委員 国土交通省のお立場でそのように考えられるというのは、とても理解できません。ただ一方で、現場の感覚というか、現実、現場で何が起きるか。そこをいい環境にしたいということからしますと、例えば国会の附帯決議のところで、実は文章を読むと、講習を同等にしなければいけないとは言ってはいないのです。

例えば、衆議院の項番5の最後のところです。参議院も共通で書かれているのは二種免許を持っている人のほうがいいですよと、これが、まず一つ。

衆議院のほうは、合わせて運転者、乗客いずれも犯罪に巻き込まれないようにタクシー事業者に向けた対策を講じるという安全についての配慮が求められている。これもそのとおりだと思うのですが、それがここに書かれている、この講習を受けることなのかというところは、地域の事情ですとか、チャレンジされようとしている事業の内容に応じた形にもっとフレキシブルでもいいのではないのかなというのがポイントなのです。

ですので、講習項目が同等であるということよりは、むしろ、例えばこういう犯罪に巻き込まれないようにタクシー事業者、巻き込まれないような対策をしてくださいという言い方で、特区でするのでチャレンジをしてもらって、あるいはチャレンジをしようとしている自治体が、ただ、こういうことはちゃんとうちの自治体ではしておかなければならないなということがあればどんどんしてください。それで、チャレンジした結果、やはり足りない、まずいということがあれば、それを必ず強化してくださいという仕組みにしたいと思うのです。

ですので、あらかじめ国のほうが細かく規定するのではなくて、安全に対する配慮はちゃんとやってください、それはある意味、自治体の実情に応じた形で、例えば何か提案してください、それでもし問題があったときは、必ずそれに、またさらに対処するということをしましょうというような組立てにならないものかと思うのです。

○金指課長 まさに考え方は同じで、元々当初は同等という考え方で案を作った訳ですが、議論をさせていただいて、地域の判断のできる部分との二本立てにして、必ずやっていただきたいものはこの部分です。あとは、それぞれの御判断で、やりながら考えていただければいいという、そういう考え方で二本立てにした訳なのです。その二本立てにした部分についても、判断の材料としてはお示しさせていただく必要があるのかなという考え方なのです。

○秋山委員 その認識のところが、先ほど原座長代理からもお話が出たように、養父市側からは、こういう個別具体的な形はちょっとやりにくいということな訳ですよ、先ほ

どの御指摘は。なので、そこはちょっと配慮すべきだろうと思っています。

○八田座長 分数を全部取ってしまって、フレキシブルに判断できるようにしてもいいのではないですか。こういうことを基本的には、安全安心な運行と緊急時の対応に関して、ちゃんと何らかの対応をなさいよということをいえばそれで済むことで、何もこの85分という実に細かいあれをやる必要は全くないのではないですか。

○金指課長 ありがとうございます。

繰り返しで申し訳ないのですけれども、一方で国会の附帯決議に沿うように、私たちとしても制度を作っておきたいのです。

時間数の部分についても、目安として、そこは何らかの形でお示しさせていただく必要があるのかなとは考えております。

ただ、今、仰られたお話も、趣旨としては理解できるのですけれども、それとどういう形で整合性を取っていくかというところは、ちょっと考えさせていただく必要があるのかなと思うのです。どういう表現がいいのかというところですね。

○八田座長 少なくとも、一応この認定要領の中からも（7）は外してしまってもいいのではないかという案が一つ。

もう一つが、残したらば、分のところを全部時間数をどけて、そこを自主判断にしてもらうというのが一つ。

それから、まだ他にもお考えはあるかもしれませんが、秋山委員はその他に案はありますか。

○秋山委員 私は使いやすいという観点からいけば、八田座長が仰った7項をまず外す。

その代わり安全に対する配慮は、地域の特性、事情に応じてちゃんとやるべきと。

○八田座長 7項に書く。

○秋山委員 はい。個別的な内容ではなくて、まさに努力義務で、地域の実情に応じて市町村や運送者が協力して安全確保に努めることというような趣旨の文言が一つ入っている。それを根拠に、もし何かあったときには、今のやり方だとまずいから見直さなさいということが言えるぐらいが、使う側の視点からだやりやすいかなと思います。

○金指課長 仰っていることはよくわかるのです。

ただ一方で、努力義務というのは本当に御判断でやっていただくのです。でも、その判断に当たっての材料としてはこういうことがあるのですよ、それをやりますか、やりませんかということなのですから、そこにはやはり時間というのにも必要かなと考えたのです。

○秋山委員 そういう意味では、義務付けのところ、まず、必要な項目についてはカバーされていて、一定の時間数の講義は義務付けられている訳ですから、重要な部分が完全に欠落することはないはずだと思うのです。

例えば、運転免許を更新したときも、優良者講習と違うけれども、基本的な項目については優良者もちゃんと受ける。優良者と、このケースが別に完全に一致する訳ではないの

ですけれども、マストの項目はちゃんと義務付けられています。その上で、地域の実情に応じて判断するという部分は、地方公共団体がちゃんと責任を持ってやります。ただし、それに問題が起きたときは、当然、見直しの要請がかかりますよと。

これに限らず、今本当に、いわゆるシェアリングエコノミーに対する受入れが、感覚がものすごく変わってきていると思うのです。前はよくわからないものは心配だ、怖いということですが、こういうライドシェア的なところ以外にも、こういう便利なものは、どんどんやれる範囲でやっていったらいいよねと。ある程度は自己責任の部分はあるよねという感覚が少しずつ浸透していると思いますし、これから多分、その流れは大きくなることはあっても後退することはないと思われるのです。

ですので、そういう時代の流れも飲み込んだ上で、こういう一歩を踏み出せるような環境を是非養父市で実現してみたいと思います。

○金指課長 分かりました。いただいた選択肢を踏まえて、中でちょっと相談させていただきます。

○八田座長 よろしくお願ひします。（7）のところで、少なくとも私が言ったことも含めてですが、いきなり「（6）に加えて、次の各号に定めるものであること」というのはちょっとまずくて、さっき秋山委員が仰ったような、こういう目的に沿ってやること、例示として以下のとおり、しかも、この分数はなしというのならまだいいと思います。

○金指課長 その考え方を。

○八田座長 考え方が一番必要です。技術的な判断だから、それに沿ったことを自分で考えてくださいということだと思います。何かそういうのが入るといいと思います。

よろしいですか。

それでは、また御検討をお願いしたいと思います。

どうもありがとうございました。