

3/7 第24回未来投資会議 議事要旨

(開催要領)

1. 開催日時：2019年3月7日(木) 17:15~18:15
2. 場所：官邸4階大会議室
3. 出席者：

安倍 晋三	内閣総理大臣	
麻生 太郎	副総理、財務大臣 兼 内閣府特命担当大臣(金融)	
茂木 敏充	経済再生担当 兼 全世代型社会保障改革担当 兼 内閣府特命担当大臣(経済財政政策)	
菅 義偉	内閣官房長官	
世耕 弘成	経済産業大臣	
石田 真敏	総務大臣	
柴山 昌彦	文部科学大臣	
石井 啓一	国土交通大臣	
片山 さつき	内閣府特命担当大臣(規制改革)	
平井 卓也	情報通信技術(IT)政策担当 兼 内閣府特命担当大臣(科学技術政策)	
金丸 恭文	フューチャー株式会社 代表取締役会長兼社長	グループCEO
五神 真	東京大学 総長	
櫻田 謙悟	SOMPOホールディングス株式会社 グループCEO代表取締役社長 社長執行役員	
志賀 俊之	株式会社INCJ 代表取締役会長、 日産自動車株式会社 取締役	
竹中 平蔵	東洋大学教授、慶應義塾大学名誉教授	
中西 宏明	一般社団法人日本経済団体連合会会長、 株式会社日立製作所取締役会長 執行役	
南場 智子	株式会社ディー・エヌ・エー 代表取締役会長	
小林 喜光	経済同友会 代表幹事	
翁 百合	株式会社日本総合研究所 理事長	
三村 明夫	日本商工会議所 会頭	
清田 瞭	株式会社日本取引所グループ 取締役 兼 代表執行役グループCEO	

(議事次第)

1. 開会
2. 議事
 - (1) モビリティ
 - (2) コーポレートガバナンス
3. 閉会

(配布資料)

- モビリティに関する参考資料
- モビリティについての検討項目
- 上場子会社のガバナンスの在り方に関する参考資料
- 上場子会社のガバナンスについての検討項目
- 国土交通大臣提出資料
- 金融担当大臣提出資料
- 経済産業大臣提出資料

○茂木経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

本日は、最初に今後のモビリティの方向性について御議論いただく。その後、コーポレートガバナンスについて御議論いただきたいと思う。

また、本日はコーポレートガバナンスの関連で、日本取引所グループから清田瞭取締役兼代表執行役グループCEOにも御出席をいただいている。

まず、最初のテーマ。今後の移手段の方向性について、参考資料、それから金丸議員に取りまとめでいただいた検討項目について、まず事務方のほうから説明をさせる。

○新原代理補

資料1の参考資料をおあげいただきたい。右下、1ページ。移手段については、緑の部分の自動車への依存度が依然として高い状況である。

2ページは飛ばして、3ページをごらんいただきたい。自動車運転の有効求人倍率は全職業平均の2倍に上っており、タクシードライバーの人手不足は深刻な状況である。

4ページをごらんいただきたい。下の図のとおり、タクシー運転者数は、ここ7～8年の間に大きく減少している。

5ページをごらんいただきたい。交通手段としてバス、タクシー以外に赤枠に示す自家用有償旅客運送という形態が道路運送法上、存在する。その特徴は、自家用車を用いることができること、1種免許、いわゆる普通免許でも運転ができること。他方で、運行管理の責任者を選任するなどの安全管理は求められている。

6ページをごらんいただきたい。何らかの形で自家用有償旅客運送を導入している市町村は26%であり、さらに実施しやすくするための検討が求められている。

7ページ。配車や安全管理を市町村の役人が行う必要があるが、他方、専任担当者不在の市町村が8割に上り、特に人口3万人未満の市町村が深刻である。こういったことを踏まえて、自家用有償旅客運送制度を見直す必要がある。

8ページは別のテーマで、タクシーの相乗りの導入である。昨年、国土交通省で実証実験を実施したが、利用した顧客の7割が再度利用したいと答えている。

9ページはドローンについてである。配送や建築物の点検を視野に入れると、有人地域での目視外での飛行を認める必要がある。2022年度を目途に、これに向けて工程表を策定するという議論である。

資料2に移る。モビリティについての検討項目をごらんいただきたい。金丸議員が取りまとめられたものである。

第1に、自家用有償旅客運送について。現在の制度は利用可能なエリアや利用客が十分でないため、利用者の視点に立ち、制度の見直しが必要との指摘である。

(1)はタクシー事業者などが参画する場合の新たな制度の創設である。タクシー事業者などに運行管理を委託するといった連携を図ることは、自治体にとっても負担の軽減になるし、利用客にとってもメリットがある。このため、タクシー事業者が参画する場合の法制を整備することとし、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続を容易化してはどうかというものである。

2ページをごらんいただきたい。現在、自家用有償旅客運送については、地域住民を主に対象としているが、観光ニーズの高まりに応えるため、来訪者も対象とすることを法律に明定するとの提案である。

そのほか、現行の制度についても、地域によって運用がばらばらなので、判断の枠組みを国がガイドラインとして示すといった運用改善を検討するものである。

3ページをごらんいただきたい。2つ目の論点として、タクシーの相乗りの導入である。青枠の中の注をごらんいただきたい。アプリによってマッチングを行い、ルート選定をして、乗車距離に応じて割り勘の料金を確定し、キャッシュレスで支払うことが技術的には簡単にできている。多くの人が安い料金でタクシーを利用することを可能にするため、タクシーの相乗りを全国的に認めることとするというのが論点である。

4ページをごらんいただきたい。実施時期については、タクシーの相乗り導入後に法改正が不要なものについては来年度中、自家用有償旅客運送の制度改正のように、法改正が必要なものについては、次期通常国会への提出を目指すという提案である。

○金丸議員

今後のモビリティの方向性については、産官協議会の場で、有識者や事業者の意見を聞き、議論を行

った。その議論を踏まえて、今回の検討項目を取りまとめた。

自家用有償旅客運送については、自家用車を用いることができること、講習を受ければ1種免許で運転ができることなどの特徴がある。しかしながら、現在、厳しい地元調整、事業者との調整が不可欠。

地方を中心に、高齢者層の自動車依存度は高く、かつ、移動手段への需要はさらに高まっている。

タクシードライバーの人手不足が顕在化する中で、この自家用有償旅客運送を実施しやすくする必要があるのである。

今回の提案は、タクシー事業者に運行管理を委託する、あるいはタクシー事業者が実施主体に参画する前提であるので、地域における合意手続を容易化してよいのではないかという議論。

市町村にとっても、役人が配車や安全管理を行う必要がなくなるので、メリットがある。

さらに、インバウンド需要を考えれば、自家用有償運送制度の対象について、地域住民だけでなく、来訪者も対象とすべき。

これらには法改正が必要であるが、世の中の流れは早く、次期通常国会への提出に向けて、政府には検討いただく。

あわせて、アプリを使って割り勘料金を事前に算出し、キャッシュレスにより支払いを行うことが技術的に可能。タクシーの相乗りについても、2019年度中に全国的に解禁すべきだと考えている。

インターネットやスマホの出現により、人や車や多くの物がリアルタイムにつながる時代になった。GPS、センサー、人工知能を活用すれば、不可能なことが可能になり、安心と安全の具現化方法も技術革新により科学的になってきている。

デジタル社会を前提にしていなかった法制度は、実社会の進展に追いついていない。20世紀のアーキテクチャーや成功体験をしのぐ21世紀のアーキテクチャーが必要。中でも、モビリティは第四次産業革命やSociety 5.0の重要な鍵を握る分野の一つ。政府には、早急な対応を求める。

○茂木経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

これからの地方にとっても重要だと思うし、来年には、日本を訪れる観光客は4000万人と言われている。海外でできることが日本に来たらできない。こういう状況はやはり改善をしていく必要があると思っている。

○竹中議員

先般のダボス会議で、総理は基調講演をされた後、世界的な企業のCEOと非公式の昼食会を持たれた。すばらしい会議だったと思う。大変光栄なことに司会をさせていただいたが、メンバーが大変印象的であった。アップル、ファーウェイ、シーメンス、IBM、セールスフォースといった企業に加えて、UberのCEOが含まれていた。新しいモビリティ、ライドシェア産業は、第四次産業革命関連の中でも、近年最も成長した産業。

したがって、中国でも滴滴、シンガポールのGrab、インドネシアのGO-JEKなど、アジア勢も躍進をしている。それにもかかわらず、日本では既得権益者の猛烈な反対で、この成長機会を逃してきたと思う。

そして、日本では結果的に都会でも地方でもモビリティの面で、残念であるけれども不慣れた面がたくさん出てきた。残念なのは、日本は改革を一生懸命進めているにもかかわらず、モビリティの面でおかれているために、外から見ると改革全体がおかれているような印象を与えてしまう。そうしたことはやはり改善していかなければいけないと思う。

その意味で、先ほど金丸議員のペーパーで、自家用有償旅客運送制度を改善する提言がなされているけれども、これは突破口として非常に重要なポイントになると思う。

実は、これに関連した見事に成功した事例として、既に国家戦略特区の養父市でのケースなどがある。この特区の成功事例を生かして、それを後退させることなく全国展開するということにも意味があると思う。

最後に1点、こうした改革を可能にするためにも、今、議論されているスーパーシティ構想の実現は大変重要になると思う。特区法の改正について作業がおこなわれているという話もあるようですので、そこは政治の非常に強いリーダーシップを期待しているところである。

○三村会長

地方に行けば行くほど、自動車に依存しないと生活できないわけであるが、一方で、高齢者による運転免許証の自主返納を支援する取組みが、各地で広がり始めている。

また、利用客の減少から赤字経営に陥った鉄道や路線バスの廃線が進み、地方に出張するたびに、路線継続の切実な要望を受けている。

一方で、運転手の絶対数が不足している上に、勘に頼って客待ちをしたり、空車で走ったりと、タクシーの生産性が低いということも、また、一つの事実である。

すなわち、需要がある一方で、供給が少ないわけであるから、安価で安心な移動手段の確保は、極めて深刻で重要な課題であり、具体的な解決策が早急に必要だと思う。金丸議員の提案に賛成である。

一つの試みとして、洲本商工会議所管轄の淡路島では、唯一の路線バスの合理化問題に直面した兵庫県の発案で、島の中のタクシー会社が、Uberのアプリを利用した配車サービスの実証実験を行っており、交通弱者対策、観光客対策、タクシー事業者の生産性向上の取組みとして注目している。

このように、交通空白地域の移動手段の確保については、自治体や事業者などの関係者が十分に協議して、適切な役割分担のもとに、ベストな方法をぜひとも導き出していきたいと考える。

○南場議員

交通不便の問題の解決の重要性は認識している。ただ、日本のタクシーは日本で誇れるクオリティーであるということもまた事実であって、便利で安全で清潔で大変に優秀である。これは世界で本当にユニークなクオリティーの高さであると思う。

これは何よりもタクシー会社等の交通事業者の努力のたまものであって、今後の改革に当たっては、日本の実情に合ったソリューションを打ち立てていくべきであると考えているし、既にここで提案されているとおり、タクシー会社等交通事業者の方々、これまで法令遵守をしっかりとされて、経営努力をされてきた事業者の方々をしっかりと議論に巻き込んで、これならばぜひやりたいと思える対策を実現していくべきだということをつけ加えておきたいと思う。

○茂木経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

間違いなく、日本のタクシー事業者は、サービスも含めクオリティーが高いと思っている。そういった事業者も一緒になって、この分野での取り組みの加速化を進めることが重要であると思っている。

○五神議員

昨年の未来投資戦略で2025というタイミングを設定したが、それに向けて時間がどんどん無くなる中で、未来社会像からバックキャストして、今やるべきこと、できることを明確化して、このプランがぼけないようにしなければいけないと思う。

その未来社会像は、インクルーシブな社会としてのSociety 5.0ということで、これはダボスでシュワブ会長が今回主張されたグローバリゼーション4.0と全く同じ方向であり、それを日本が先取りした形で議論してきたと言えるというわけである。

その中で、高齢化対応と地域格差縮小は日本が率先して取り組むべき最優先課題であると認識している。モビリティは、その中でも具体的に手を打てる、打つべき最重要課題であると思う。

2025年には、団塊の世代が後期高齢者に入るので、高齢者が健康で社会に参加し続けるために移動手段を確保し、孤立化を防ぐことが極めて重要である。このままだと、運転手不足は今よりも先鋭化するし、地域間格差はより深刻化すると思う。

例えば、地方の団塊の世代がどのようになるべきかという形で、具体的にニーズを絞って、プラスになることを着実に進めることが重要であると思う。東京大学では、超高齢化社会の課題解決策として、オンデマンドバスの開発実証を2005年から進めてた。利用者が希望する区間で、好きな時間にバスを利用するという非常に便利な仕組みであった。これは地元の負担が小さいということもメリットになっている。既に全国40以上の地域に広がっている。

我々は三重県の玉城町で、医療費との関係性についての実証的な検証もして、これはレセプトを使ったわけであるが、明らかに効果があったということを検証している。

オンデマンドバスが対象とする中小の都市よりもさらに人口密度の低い地域のニーズに対応できるようにするには、本日議論があったようなライドシェアも重要であると考えている。

○茂木経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

4名の民間議員の方からの御発言をいただいた。基本的な方向性については一致をしていると思うが、こういった御発言も踏まえて、石井国土交通大臣から御発言をお願いしたい。

○石井国土交通大臣

資料5をごらんいただきたいと思う。表紙をめくっていただき、右下にある1ページだが、人口減少や少子高齢化に対応しつつ、持続可能な地域交通を実現するため、真ん中にあるけれども、地域交通フォローアップ・イノベーション検討会を昨年11月に設置しており、現在、具体的な政策のあり方を検討している。

下の論点にあるが、本日の論点である自家用有償旅客運送の実施の円滑化、タクシーの相乗り導入についても検討している。

2ページをごらんいただきたい。自家用有償旅客運送の実施の円滑化については、目指すべき姿のところにあるけれども、住民の生活交通に加えて、観光客の二次交通への対応や、運送事業者のノウハウを活用した安全・安心な移動の提供を目指し、道路運送法にいう市町村管理の自家用車の有償運送がやりやすくなる環境整備の検討を進めてまいる。

また、タクシーの相乗り導入については、配車アプリを活用して、利用しやすい運賃・サービスが提供できるよう、ルール整備を検討してまいる。

3ページ目をごらんいただきたい。ドローンの目視外飛行については、官民協議会で策定したロードマップに沿って実験を重ねて、今、山間部等での荷物配送を実施するところまで来ている。有人地帯での目視外飛行を実現するためには、ドローンが社会的に信頼される手段として受け入れられることが重要と考えている。

そのためには、ドローンの飛行のさらなる安全確保を図ることが重要になるが、加えて、官民協議会で指摘されているさまざまな課題を解決する必要がある。

今後、有人地帯での目視外飛行の早期実現に向けて、技術開発等の状況を踏まえ、関係省庁と連携して、2019年度内に安全確保に関する制度の基本方針の策定を目指す。

国土交通省としても、有人地帯での目視外飛行の早期実現に向けて、取り組んでまいる。

○茂木経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

タクシーの相乗りの導入に関して、配車アプリであるけれども、個々のタクシー会社が全部つくっていたら大変なことになるから、できるだけ共通のものを共有できるような形を御検討いただければと思う。

○世耕経済産業大臣

モビリティはSociety 5.0の大きなテーマである。また、高齢化が進む中で地方におけるモビリティの確保は、重要な課題となっている。高齢者の就業機会を70歳まで拡大することになれば、さらに需要は拡大すると思われる。

デジタル化が進展している現在、アプリを使った乗客のマッチングやリアルタイムでのルート選定や料金設定、キャッシュレスでの支払いといったことは、全て容易に実現可能である。全国でのタクシーの相乗り制度の導入も、ドライバー不足の解消だけではなく、利用料金も低廉になって、事業者と利用客でウイン・ウインの対応策になるとと思われる。

また、自家用有償旅客運送の導入率は26%にとどまっている。インバウンドの需要に応えるためにも、制度改正が不可欠である。タクシー事業者への運行管理委託を推進して、利用客とのウイン・ウインの関係を目指した法制度を早急に整備すべきであると考えている。

○茂木経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

方向性については、民間議員の皆さんも、そして政府サイドも大体一致しているのではないかと感じている。

ここからは、本日2つ目のテーマ、コーポレートガバナンスについて御議論いただきたいと思う。

コーポレートガバナンスについては、機関投資家の行動原則、日本版スチュワードシップ・コードやコーポレートガバナンス・コードを定めるなど、安倍政権として、コーポレートガバナンスの改革を進めてきているが、残された課題について、小林会長に取りまとめていただいた検討項目、それから参考資料について、まず、事務方のほうから説明してもらおう。

○新原代理補 資料3のパワーポイントをごらんいただきたい。

1ページをごらんいただきたい。ガバナンス改革の結果、上場企業の91%以上が2名以上の独立社外取締役を選任する状況となった。海外の投資家からも高く評価されている。

他方で、残された課題として、会社が上場している場合で、その持ち株の多くを親会社が持っている場合のガバナンスのあり方が論点になっている。

2ページ、枠内の米印をごらんいただきたい。東証の規定では、支配株主とは、議決権の50%超を有しているか、あるいは40%超を有した上で、重要な方針決定を支配する契約書が親子間に存在する場合などとなっている。このような支配的親会社を有する会社は、上場企業の17%以上になる。

3ページをごらんいただきたい。このような形態が持続的に存在するのは、日本に特有な現象となっている。

4ページをごらんいただきたい。子会社の企業価値を最大化するという観点から、子会社のガバナンスが重要であるが、独立社外取締役などの人数は、むしろ上場企業平均に劣っている状況にある。

5ページをごらんいただきたい。社長の指名方法については、子会社側の指名委員会を選任している割合は11%であり、親会社が決定しているケースが21%にのぼる。

6ページからは、投資家から見た評価。上から2つ目の○をごらんいただきたい。アベノミクスで一丸となってコーポレートガバナンス改革を進めている中、日本市場の信頼性を損なうとの指摘。

下から2つ目の○になりますが、支配的株主、すなわち親会社が主導した被支配上場企業、すなわち子会社との業務提携や取引行為が親会社の利益にはなるが、子会社の企業価値の向上につながらない可能性の指摘がある。

7ページをごらんいただきたい。上から3つ目の○。上場子会社は、グループ経営の手法として定着しており、現実には多くの上場子会社が存在していることに鑑みると、日本市場でこれを禁止することは影響が大きい。そうだとすれば、上場子会社に対して厳しいガバナンス基準を適用すべきであるという御意見。

さらに、下から2つ目の○、例えば取締役会の過半数を独立社外取締役とする。また、東証の基準においても、親会社出身者の社外取締役については、厳格な対応を図るべきであるとの指摘がある。

次に、資料4に移る。上場子会社のガバナンスについての検討項目をごらんいただきたい。下部の会合で議論を行い、小林会長が取りまとめられたものである。

2ページをごらんいただきたい。上場子会社を認めるのであれば、そのガバナンスのルールは特段に明確にすべきという趣旨である。

(1)では、望ましいガバナンスのあり方を示す実務指針を早急に作成すべきとしている。具体的には、上場子会社では独立社外取締役の役割が特に重要。このため、独立社外取締役の独立性の判断については、支配株主、すなわち親会社出身者は該当しないこと。さらに、上場子会社の独立社外取締役の比率を、例えば3分の1以上や過半数といったように高めることを目指す。親会社と子会社間の取引については、独立社外取締役を中心とした委員会で審議、検討し、取締役会ではそれを尊重するといった内容。

さらに、この実務指針の方向性に沿って、東証の基準等についても改正を検討してはいかがかとされている。

○小林会長

企業関連制度、産業構造改革、イノベーション、これに関する構造改革徹底推進会合において、日本のコーポレートガバナンスやステュワードシップ・コードの改革の残された課題について、議論を重ねてきた。

その中で、特に投資家サイドの出席者から上場子会社のガバナンスの是正を求める意見が相次いだ。

安倍政権のもとでのコーポレートガバナンス改革には、国内外の評価が高いものの、支配的な親会社が存在する上場子会社のガバナンスが手つかずのままであるという批判を放置すれば、投資家の日本市場に対する信頼が損なわれるおそれがある。

確かに、事業再編や合従連衡の手段として上場子会社という形態が必要となるケースもある。

一方で、上場子会社の一般株主の利益についても配慮が必要であることは言うまでもない。

そこで、ただいま事務局から説明いただいたとおり、これまでの議論を踏まえて、上場子会社のガバナンスのあり方について必要な検討項目をまとめた。

親会社の説明責任とともに、子会社側には支配株主から独立性がある社外取締役の比率を高めるといった対応を促す必要がある。

あわせて、東証の基準等につきましても再検討が必要である。

ことし夏の成長戦略の実行計画の閣議決定に向けまして、本検討項目を踏まえた未来投資会議での御議論をお願いしたい。

○中西議員

この話題は、日立の会長として、過去のこれまでの経験から発言させていただきたいと思うが、実は、日立製作所はリーマンショックの前まで23社にのぼる上場子会社を持っていた。

株主との対話の中では、このことが常に問題にされたけれども、幾つかの論点があって、間接金融で十分な資金が回らなくなるときに、上場という手段で資金の調達をしたというやむを得ない背景を弁解的に説明すると、ほとんど納得してもらえなかった。

やはり、全体の親会社と子会社の相互の企業価値をどうやって上げていくのだと、そういう論点での批判。また、おまへのところは、企業ポートフォリオが広過ぎるから事業の方向性が不明確だと、そういう批判がこういう子会社批判になっていると捉えた。

そういう過程の中で、これはきちんと説明しない限りは、やはり許されないということで、リーマンショックの前の時点で23社あったのを、この10年をかけて4社までもってきた。

ただ、これは実際、自分の中へ取り込もうとすると、TOBをかけるので莫大な資金が要るとか、実務上は結構難しい経過の中で、論理が通るもの、通らないもの、株主に対して明らかに利益になるか、ならないかという、これがガバナンスの一番の基本であるので、そういう行動原理を、私どもとしては一生懸命努力して推進してきたと、こういうことである。であるので、ガバナンスというのは、一番基本はそういうふうに株主の立場をきっちり、少数株主を含めて尊重していくかどうかという一点だと思われ、それが、そのまま企業価値に反映し、その企業価値がきっちり株式市場で評価されるという、そういう形をつくっていくということが本来ではないかと思う。

そういう意味では、今回、ガイダンスを出していただく、きちんと議論をした上でこれを決めていただくということは、基本的には賛成であるが、併せて、日本の株式市場のルールを、ある意味で上場、退場のルールが少し緩いから、これをしっかりさせるとか、それから、最近の新聞にも出てきたが、上場会社の数の問題等についても、総合的な議論をして有効なルールになっていくような決め方をさせていただきたい、そういうふうに思う。

○翁会長

親子上場については、御説明があったけれども、やはり、海外のマーケットと比較しても、明らかにその数が多くある。

そして、やはり、海外投資家から懸念されているのは、上場子会社の存在が親会社のグループ最適化を阻むリスクや非効率、また、グループ全体のガバナンスの低下ということかと思う。

昨今の海外投資家からの日本の親子上場に対する厳しい姿勢について、経営者はより感度を高める必要があるように思う。

小林会長の御指摘のように、上場子会社を持つ親会社、上場子会社ともにガバナンスの課題について、より鮮明な問題意識を持ち、しっかりと取締役会で議論し、市場に対して発信していく必要があると思う。

グループ親会社は、なぜ、上場子会社という形態でグループガバナンスを続けているのか、グループとしての企業価値最大化のために、ガバナンス上、どのような工夫をしているのか、親会社として上場子会社も含めたグループガバナンスの将来についてどう考えるのか、こうしたことを取締役会で議論して考え方を開示していく必要があると思う。

一方、上場子会社は、一般株主に十分配慮したコーポレートガバナンスを実現していく必要があると思う。

執行サイドの取締役は当然であるが、独立社外取締役が、特にその役割を果たす必要があると思う。

そのためには、親会社の関係者を入れない独立した社外役員を多く選任すること、また、独立役員だけで重要な論点を議論する会議を設けることなどの提案は重要だと思う。

特に私が重要だと思うのは、上場子会社の社外取締役が一般株主を尊重することを常に意識して職務に当たり、経営について実質的な議論を行えるよう意識を向上させることかと思う。

親会社と子会社の商取引があるとき、または、親会社と共有財産を持つときなど、頻繁に一般株主の利益に配慮すべき経営判断のタイミングは存在すると思う。

そうした独立社外取締役自身の意識や能力を向上させる具体策を考えることも、日本企業の企業価値を上げていく上で重要かと思う。

○茂木経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

上場子会社の役員が、どちらを向いて仕事をするのか、こういうことにもつながってくるのだと思う。

○櫻田議員

先ほど、事務局からファクトの提示があった、東証の上場銘柄のうち、17%もの会社が上場子会社であるということについては、世界の市場の中ではとても不思議、異質と映ると言わざるを得ない。

日本の株式市場が世界の中で信頼と評価を得ていくためには、この異質な状況を、とにかく変えなければならず、まずは、そういうマクロ的な視点が必要だと思う。

親子上場は、我が国の経営の手法として一定機能したところがあり、また、現実には多ければ、激変緩和を避けて来ざるを得なかったと思われるが、株式市場の本来の役割として、新陳代謝を促すという機能も重要であり、その点がどうなっているのかについて、しっかり確認していく必要があると思う。

親子上場の1つのメリットとしては、資金、人材、信用面でも親会社の支援を受けながら、スピンアウトして独立していくこと。例えば、トヨタの子会社だとデンソーがスピンアウトして、世界を代表するのサプライヤーになった例などもある。しかし、昨今の親子上場の例を見ると、親会社のための資金調達という側面が非常に強いと思われ、真のコーポレートガバナンスの発揮なのかという点では、疑問を持たざるを得ない。

そういう意味では、お話があったように、上場子会社には、より厳格なスタンスで望むべきであり、フィデューシャリー・デューティーといった視点は重要だと思う。

御提案には大いに賛成であるが、より具体的な提案として3点申し上げたい。

1点目は、上場子会社のガバナンス指針を早急にルール化すること。ソフトロー化するのに時間がかかるのであれば、少なくとも政府方針として発信できないだろうか。

2点目は、既に上場している子会社に対して、上記指針にすぐに対応するよう促せないだろうか。

3点目は、日本の特異性を政府として意識し、是正しようとしているという姿勢を早く世界に向けて発信できないだろうか。

以上3点を御提案申し上げて、私の御説明とさせていただきたいと思う。

○茂木経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

スピード感が重要であり、そういったことを世界に向けてきちんと発信をしていくことは極めて重要だと思っている。

○志賀議員

安倍内閣において、コーポレートガバナンス改革が進められていることは、企業側においても、その加速度的な進展を実感するし、内外の投資家からも高い評価が得られつつあることは間違いない。

他方、御指摘のとおり、上場会社のガバナンスについては、積み残された課題である。

上場企業の子会社が上場することは、グループとしての共通したビジョン、戦略を共有しながら従業員のモチベーションを高め、人材が確保しやすいなどのメリットがある一方、サプライチェーンにつながる親子間の取引において、価格設定や投資分担などの決定が、他の取引先と同様にアームズ・レングスで行っている公正、公平な取引であることを少数株主に対して証明することは一般論としては非常に容易ではない。

したがって、利益相反リスクの高い親子の場合は、両者の企業価値を毀損しない形での非上場化、もしくは持分株式の売却などにより、親子状態を解消することも長期的には重要だろうと考える。

また、株式売却により脱グループ化が図れることで系列を超えた業界再編のきっかけにもなり得ると考える。

実際、INCJが検討する再編案件も、そうした脱グループ化が発端となるケースが数多くある。

一方、非上場化や売却が容易でなく、上場会社を継続する場合は、支配株主以外の少数株主への配慮として、支配株主からの独立性のある社外取締役の比率をできる限り高め、例えば、3分の1以上あるいは過半数とするなどは、非常に有効だと考える。

その実効性を高めるために、経産省による任意の指針だけではなく、強制力のある東証の基準で一定のアクションを検討することが必要と考える。

○清田CEO

今の皆様方の御議論及び事務局からの御説明で示された内容について、基本的に異論はない。

コーポレートガバナンス改革は、安倍政権の成長戦略の柱の1つであり、日本の資本市場に対する世界からの信頼を担っている分野であるが、皆様からの御指摘のとおり、上場子会社のガバナンスについては、残された大きな課題の1つであるということは確かである。

実際に親子上場の企業数が非常に多いという点を踏まえ、上場子会社のガバナンスの改善に向けたルール整備が必要であるという御指摘をいただいております。私どもの上場ルールとして、それに対応することについては前向きに取り組んでいきたいと思う。

とりわけ、上場子会社における独立社外取締役の独立性や取締役会における比率については、上場子会社の少数株主の利益がきちんと守られているかという観点で重要であり、また、情報開示についても、上場親会社からの開示のみならず、上場子会社自身がみずからのガバナンスに係る親会社からの独立性について、きちんと開示をしていくことが非常に大事だと思う。

私どものルールには強制的な面があるので、どこまでルール化するかについては、今後検討させていただきたいと思うが、基本的な方向性は、本日の御議論で提示されたテーマに沿って積極的に取り組んでいきたいと思っている。

○茂木経済再生担当兼全世代型社会保障改革担当兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）

問題意識を共有していただき、前向きに、積極的に取り組むと、こういう御発言をいただいたところ。

○麻生副総理、財務大臣兼内閣府特命担当大臣（金融）

お手元の配付資料の1ページを見ていただければと思うが、少なくとも安倍内閣の発足以来、成長戦略の一環としてコーポレートガバナンスの改革を進めてきていただいたが、これに一定の進捗が見られるというのは、1ページ目の資料で明らかだと思っている。

問題は、2ページ目で、この取組みが、形式的にそうなったことは間違いはないけれども、それが実質的に動いているのかということが重要な課題なので、今、取り上げられた上場子会社のガバナンスの話は、グループガバナンスの観点から重要な論点であることから、いわゆる東証の独立性基準等について、一歩踏み込んだ対応が必要なのだと、なかなか難しいのだろうが、清田さんもそういうお話だったのだと思う。

実効性を高めるために、真ん中に書いてあるように、運用機関というものがよりうまく企業を理解して、企業と運用機関との間で建設的な対話をやるということが大事なので、この中長期的な企業価値の向上を実現するために、このステewardシップ・コードの改訂も視野に入れて議論を進めていただければと思っており、ここに企業経営者の方がいらっしゃるけれども、これを言っている意味は、みんなよくおわかりの方ばかりだと思う。

だから、そういった意味では、学者だけの話でつくったってだめであるから、きちんと動くような形にさせていただけるように、よろしくお願ひしたい。

○世耕経済産業大臣

資料7の表紙をおめくりいただきたいと思う。経済産業省では、2017年12月8日にコーポレート・ガバナンス・システム研究会を再開して、グループ会社のガバナンスの在り方について検討を行ってきた。2月13日に示した報告書の骨子案が、お手元の資料である。

安倍政権では、企業ガバナンス改革を進めてきて、経済産業省としても「コーポレート・ガバナンス・システムに関する実務指針」を策定するなど努力を重ねてきた。

結果として東証一部上場企業の91.3%が、2名以上の独立社外取締役を選任するまでにいたった。この点は、国際的にも高く評価をされているわけである。

残された問題が、やはり投資家サイドから指摘をされているけれども、本日議論している上場子会社の問題である。

経済産業省としては、上場子会社の一般株主を保護する観点から、この資料にお示しをしている方向性に沿って、独立社外取締役の比率を高めるよう推奨するなど企業に遵守を促す「グループ・ガバナンス・システムに関する実務指針」を、この6月にも公表したい。

この点が、櫻田議員の問題意識にも少し沿った対応になるかと思う。

○安倍内閣総理大臣

本日は、最初にモビリティ、地域での移動手段について議論を行った。地方を中心に交通手段の自動

車依存が高い中で、ドライバーの人手不足が深刻化している。

モビリティは、Society 5.0のうちで重要な柱であり、自家用車を用いて提供する有償での旅客の運送については、利用者の視点に立ち、現在の制度を利用しやすくするための見直しが必要。

タクシー事業者と連携を図ることは、自治体にとって負担の軽減となり、利用者にとっても安全・安心なサービスが受けられるため、双方にメリットがある。

このため、タクシー事業者が委託を受ける、あるいは実施主体に参画する場合について、手続を容易化する法制度の整備を図る。この運送は、地域住民だけでなく、外国人観光客4000万人時代も見据え、観光客も対象とする。

また、タクシー事業については、ITの活用も含めて、相乗りの導入により、利用者が低廉な料金で移動することを可能とする。

ドローンについても、目視外での飛行の拡大に向けて取り組む。

国土交通大臣は、茂木大臣と協力して、今年の夏、取りまとめる成長戦略の実行計画に向けて、具体的な検討を進めていただきたいと思います。

第2に、企業ガバナンスについて議論を行った。

安倍政権では、企業ガバナンス改革を進め、内外の投資家から評価を得ているが、日本企業の競争力、信頼性を一層グレードアップさせるために、グローバルスタンダードに沿って、更なる強化が求められている。

特に、支配的な親会社が存在する上場子会社のガバナンスについては、投資家から見て、手つかずのまま残されているとの批判がある。日本市場の信頼性が損なわれる恐れがある。

このため、新たに指針を早急に策定し、親会社に説明責任を求めるとともに、子会社側には、支配株主から独立性がある社外取締役の比率を高めるといった対応を促す。

また、東証の基準等についても対応を検討いただく。

麻生大臣、世耕大臣におかれては、茂木大臣と協力して、今夏取りまとめる成長戦略の実行計画に向けて具体的な検討を進めていただきたいと思います。