

第42回 規制改革推進会議 議事概要

1. 日時：平成31年3月20日（水）15:30～16:59

2. 場所：中央合同庁舎4号館12階共用1208会議室

3. 出席者：

（委員）大田弘子議長、金丸恭文議長代理、安念潤司、飯田泰之、江田麻季子、
高橋滋、林いづみ、原英史、森下竜一、八代尚宏

（専門委員）大崎貞和

（政府）片山大臣、中根副大臣、舞立政務官

（事務局）田和規制改革推進室長、窪田規制改革推進室次長、福島規制改革推進室次長、
森山規制改革推進室次長、石崎参事官、大森参事官、小見山参事官、
小室参事官、谷輪参事官、長瀬参事官、福田参事官

（説明者）国土交通省 奥田自動車局長

国土交通省 平嶋自動車局貨物課長

国土交通省 金指自動車局旅客課長

金融庁 三井企画市場局長

金融庁 佐藤企画市場局参事官

経済産業省 山本商務・サービス参事官

経済産業省 戸邊商務・サービス参事官（商品市場整備担当）

農林水産省 新井食料産業局長

4. 議題：

（開会）

1. 新たな需要に応える旅客・貨物運送事業の規制改革について
2. 総合取引所の実現について

（閉会）

5. 議事概要：

大田議長 それでは「規制改革推進会議」第42回会合を開会いたします。

本日は、古森委員、新山委員、野坂委員、長谷川委員、山本委員が御欠席です。

また、大崎専門委員が御出席です。

本日は、片山大臣、中根副大臣、舞立政務官に御出席いただいております。ありがとうございます。

それでは、片山大臣、一言御挨拶をお願いいたします。

片山大臣 委員の皆様におかれましては、大変御多忙のところ、御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、昨年6月の規制改革実施計画において、重点的に取り組むこととされた「新たな需要に応える旅客・貨物運送事業の規制改革」につきまして、新たなタクシーサービスのあり方等の検討状況を国土交通省からお伺いし、御議論をいただくこととしております。

また、昨年11月の第4次答申で、「おおむね2020年度ごろの可能な限り早期に実現できるよう」、「今年度末を目途に目指すべき方向性について結論を得る」とされました、「総合取引所の実現」に向けた取組状況につきましても、関係省庁からお伺いをして、さらに一歩進めるべく御議論をいただきたいと思っております。

委員の皆様が御活発に御議論いただけるように、担当大臣としてしっかりサポートをしてまいりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

大田議長 片山大臣、ありがとうございました。

それでは、恐縮ですが、報道関係の方は、ここで御退席をお願いいたします。

(報道関係者退室)

大田議長 では、議題1「新たな需要に応える旅客・貨物運送事業の規制改革について」の審議をいたします。

昨年6月の規制改革実施計画に記載された実施事項について、取組をお伺いするため、国土交通省より奥田哲也自動車局長、平嶋隆司自動車局貨物課長、金指和彦自動車局旅客課長にお越しいただいております。

それでは、国交省より御説明をお願いいたします。

奥田自動車局長 自動車局長でございます。

それでは、資料1に基づきまして、御説明をさせていただきたいと思っております。

「規制改革実施計画(平成30年6月15日)の検討状況について」という資料でございます。

表紙をおめくりいただきまして、2ページになっておりますけれども、これは、規制改革実施計画のそのものでございます。

2つございまして「多様なニーズに応える新たなタクシーサービスの実現」というもの。2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までを一つの節目として、さらにその先の未来の社会にも応えられるよう、しなやかな移動サービスを具体化し導入を目指す。安全性の確保を前提にしつつ、利用者のニーズや地域交通機関の課題を整理し、ICTを積極的に活用して利用者ニーズへのきめ細かい対応と運転手の多様な働き方を実現する新たなタクシーサービスのあり方を総合的に検討し、利用者の立場に立って早急に結論を取りまとめるということで、30年度検討開始、31年度結論とされたところでございます。

もう一つが「救援タクシー事業の明確化」ということで2点ございましたけれども、1つは、救援タクシー事業について、タクシー車両を使用して本来業務の遂行を妨げない範囲で行われ、社会通念上、貨物運送行為に該当しない救援事業の範囲について、より明確化を図るということと、利用者ニーズや生産性向上と人手不足解消の観点で踏まえ、貨物自動車運送事業法におけるタクシー車両を利用した貨物運送のあり方について検討を開始

する。

なお、当該検討については、関係者の意見も踏まえるとともに、輸送の安全及び利用者利益の保護が損なわれないように留意して行うとされておりまして、aのほうで30年度検討開始、30年度結論と、bのほうで30年度検討開始、31年度結論とされたところでございます。

順次御説明をいたします。

3ページをお願いいたします。

まず、旅客輸送の関係でございまして、私どもの省内における取組を2つ御紹介したいと思います。

1つは、地域交通フォローアップ・イノベーション検討会というものでございます。

これは、バス・タクシーの需給調整の廃止から約20年、地域公共交通活性化再生法というものを制定いたしましてから約10年が経過いたしましたけれども、公共交通の利用減でありますとか、公共交通事業者の赤字運営等の課題の顕在化といったようなことを踏まえまして、地域における交通ネットワークの維持・確保に向けまして、自治体、民間などの地域の主体が潜在力も含めた地域力の発揮ということによりまして、持続可能で地域最適な利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現することを可能とする政策のあり方などについて幅広く検討するというところでございまして、去年の11月から検討を開始しておりますが、今年の夏ごろの中間取りまとめを目途に検討を進めております。

主な論点といたしましては、真ん中に書かせていただいております。7つほど挙げさせていただいております。まだ、ほかにもございますけれども、地域交通に関する計画制度のあり方ということでございます。これは、地域最適・効率的な交通ネットワークの実現といったようなことでございます。

それから、地域交通に関する支援制度のあり方と、これは、今、いろんな補助制度がありますけれども、それをどういうふうに今後活用していくかといったようなことでございます。

あとは、地域の創意工夫に柔軟に対応できる制度のあり方、また、既存輸送資源の積極活用のための方策、交通事業の経営連携・共同化、これは、どちらかという、独禁政策に関係するものでありますけれども、そういったことでありますとか、AI、MaaS、自動運転などを活用した新モビリティの効果的な導入、インバウンド需要への対応といったことについて、幅広く検討しているということでありまして、この中には、メンバーとして全タク連の地域交通委員長であります、田中さんも委員に加わっているというものでございます。

次に4ページをお願いいたします。

2つ目の取組ですけれども、都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会というものをやっております。公共交通の分野におきまして、例えば、都市部では多様な移動ニーズへの対応でありますとか、地方部では、少子高齢化の深刻化などに伴います、地域の交

通サービスの縮小、移動そのものの縮小といったさまざまな課題が出てきております。

こういった問題に対応いたしまして、昨今、事業者が始めておりますMaaSでありますとか、バス・タクシー運行時におけるAI、自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスの提供にも取組が始まっておりますので、こういった新モビリティサービスを公共交通分野での新事業展開の可能性として広げていくということと、新たな都市の創出として都市のあり方にもインパクトをもたらす可能性があるということで検討を進めてまいりました。

これは、先ほどの3ページに7つほど挙げさせていただきました論点の最後から2番目にも関連しております、この検討会は、昨年の10月から開始をいたしまして、3月14日に中間取りまとめを行いましたけれども、その内容を、こちらのフォローアップ・イノベーション検討会にもフィードバックいたしまして、さらに検討を進め、こちらの検討会でも取りまとめに含めていきたいというものでございます。

中間取りまとめの概要でありますけれども、さまざまな交通サービスなどの検索、予約決済をワンストップで行うことの実現に向けて、例えば、多様な主体のデータ連携でありますとか、利用者ニーズにきめ細かく対応する運賃料金の実現でありますとか、交通モード間の結節点の整備でありますとか、新型輸送サービスの推進といった取組を都市部、地方部といった地域特性を踏まえながら実証することで、日本版MaaSの早期実現を目指すべきとの提言をいただいております。

国交省といたしましては、この中間取りまとめも踏まえまして、来年度、全国の各地域での実証実験の支援でありますとか、事業者間のデータ連携のためのガイドライン策定といった取組を進めてまいりたいと考えているところでございます。

以上が、2つ、私どもの省内での取組でございます。

次に5ページから9ページにかけては、これは、業界における取組でございます。「タクシーの利便性・生産性の向上に関する取組」ということで、これは、先の御審議の際にも御紹介させていただきましたが、全タク連におきまして、平成28年6月からタクシーサービスのさらなる高度化について検討を行いまして、同年10月にこの11項目を決定したところでございます。

私どもといたしましても、タクシーの利便性・生産性向上といった観点から実証実験の実施などを通じたルールの整備など、支援を行っているということでございます。

その11項目を見ていただきますと、1つ目が初乗り距離短縮運賃ということで、東京で申しますと、距離を短縮して730円を410円にしたところでありますけれども、短距離の利用者が増加するなど、いわゆる「ちょいのり」需要というものが創出をされておまして、全体でも運送収入が4%ほど増加をいたしたという結果になっております。

その後、順次、名古屋、福井、京都でも導入をされてきているというものでございます。

あと、2番から5番までが4つありますけれども、これは、いわゆる実証実験をやりまして、今後、実用化に向けて検討を進めているものでありまして、相乗り運賃、事前確定

運賃、ダイナミックプライシング、定期運賃（乗り放題）タクシーというものでございます。これは、次の紙で、また御説明しますけれども、そういった取組を進めてきております。

さらに、その他の項目でいいますと、例えば、7番、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進ということで、平成32年までに全国で2万8000台。

東京には3万両ほどタクシーの車両がありますけれども、そのうち1万両ほどをユニバーサルデザインタクシーにしていこうという目標を立ててやっております。

あと、9番、第2種免許要件緩和ということで、これは、業界の要望であります。警察庁で検討をしていただきまして、「第二種免許取得前及び取得後の双方において適切な安全対策を講ずることができる場合には、受験資格を特例的に見直すことを認めるという方向性」が取りまとめられたと聞いております。

10番、訪日外国人対策ということ、これは、また後で御説明しますけれども、さらにアクションプランをつくって業界として取り組んでおります。

あと、地域における足の確保という点では、乗合タクシーの普及にも努めているということでございますけれども、全タク連では、この11項目に加えまして、さらに取り組むべき事項というものを、検討しておりまして、この夏ごろをめどに取りまとめをするということでございますので、私どもも、また、そういったものが取りまとまりましたら、しっかり取り組んでまいりたいと思っております。

6ページをお願いいたします。

こちらが、4つ、実証実験を行ったものについての御報告でございます。

左上から、まず、事前確定運賃ということで、配車アプリを活用して、タクシーに乗車する前に運賃を確定するサービスということで、29年の8月から10月にかけて東京で実施をいたしました。

事業者4グループが参加いたしましたけれども、実証実験時のアンケート結果によりますと、7割の方が、また、使いたいという回答、また、最も多かった理由は、値段が事前に決まっているので安心であるということ。それから、特徴的でございましたのが、20代、30代の若い人の利用が非常に多かったというところでございます。

今、ルール案のパブコメを開始しておりまして、来年度以降、できるだけ早く導入していきたいと思っております。

なお、この事前確定運賃というものが、今後さまざまなアプリサービスのベースとして非常に重要なものであると考えておりますので、先行して取り組んでおります。

また、この点につきましては、きょうの日経の一面にも取り上げられていたところでございます。

その右の相乗りタクシーでございます。配車アプリで目的地が近い旅客同士をマッチングして相乗りして割安にタクシーを利用できるということで、去年の1月から3月にかけて、これも東京で実施をいたしました。2グループが参加しましたけれども、約7割の利

用者が「運賃が安かった」「また、利用したい」ということでありましたが、結果を見ても、それぞれのグループの実施の仕方にもよるのですが、若干マッチング率が低かったというのがありますので、どうやってマッチング率を高めていくのかというようなこと、あと、男女別にアンケートをしましたら、女性の方々からどんな人が乗ってくるか、若干不安だというような話がありまして、実験自体は、男性と女性が隣り合って座らないような形で実施をしたのですけれども、そういったところも今後改良していくのかなと思っております。

変動迎車料金でございます。

過去の輸送実績から、需要の繁閑を見まして、時間帯ごとの需要判断をし、それに応じて価格を変動させる、迎車料金を変動させるという形で実験をいたしました。これは、去年の10月から11月にかけて、これも東京でやりましたけれども、3グループが参加をいたしまして、現在、実験結果を集約、分析しておりまして、制度化について検討しているということでございます。

右下の定額タクシーでございますけれども、事業者が利用可能区域、利用回数などの前提条件を決めた上で、その範囲内で一定期間定額で、例えば、乗り放題とする運賃と、こういった趣旨で実験をやりまして、これは、去年の10月から今年の2月までやりました。こちらは、東京も含めて全国7地域で実施をいたしました。

そこで、サービス例というのがありますが、例えば、帯広の例で言いますと、自宅と病院ですとか、役場ですとか、そういった乗降地を設定いたしまして、利用回数設定、いわゆる回数券方式をやったということですが、こういったところが大半でありましたけれども、1カ所、福島県の郡山市では、福島大学とタイアップしまして、いわゆる定期券方式をやったということでございます。これにつきましては、順次制度化をしていきたいと考えております。

7ページをお願いいたします。

「訪日外国人への対応」ということで、訪日外国人観光客のニーズに対応するために、まずは母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくりということと、言葉、決済の不安解消ということ、あとは、関係機関と連携したプロモーション活動ということを、これは全タク連のほうでアクションプランをつくりまして進めてきております。

1つは、母国と同じ利用環境づくりということで、日本の配車アプリの多言語化というものを進めてきております。

それから、海外タクシー配車アプリとの連携ということで、これは次のページで御説明しますが、カカオですとか、ディディですとか、Uberですとか、そういったものが国内で、タクシーの予約の関係で使えるようになってきているということでございます。

それから、言葉、決済の不安解消ということで、言語の面について言いますと、1つは数値目標として、来年度末までに外国語対応ドライバー1万人ということで、永住者の方ですとか、そういった方を採用したり、日本人の職員に対応研修したり、あと、空港、主

要駅などで外国人専用の乗り場をつくったり、あとは、音声翻訳システムを入れたり、こういったことを進めてきております。

決済の不安解消という点では、2018年度末までに3大都市においてキャッシュレス対応100%、2019年度末までに地方部で対応車両の普及倍増を目指すということで取り組んできております。

これが、訪日外国人の対応であります。その中で8ページ、海外配車アプリとの連携を推進中ということで、現在、Uberとディディとカカオと台湾のものと4つ導入をされておりますけれども、これは順次拡大をしてきております。

特に右下のディディモビリティジャパンのプレスリリースでは、大阪で利用した中国人の方から、国内での配車とよく似ていると、これは同じような利用環境が創出できたのかなということでもありますけれども、あとは、アプリ内で自動的な翻訳ができて、Alipayによる決済もできるということでもあります。

タクシーの乗務員からは、このディディ関係の売上が伸びてきているという評価もあったということですので、こういったものについては、訪日外国人の利便性向上といったような観点からもさらに進めていきたいと思っております。

事業者の取組関係の最後が9ページでありますけれども、地域における移動手段の確保ということもございます。

各都道府県のタクシー協会が市町村を訪問いたしまして、地域の課題でありますとか、ニーズを聞き取って、乗合タクシー等を提案するといったようなことを続けてきております。

あわせて、地域交通フォローアップ・イノベーション検討会において、こういった取組についても全タク連から報告を受け、検討を進めているということでもあります。

左側ですけれども、平成30年10月以降、今年の3月11日までで、776の市町村を訪問いたしました。

把握したニーズの例は、たくさんあるのですが、かいつまんで3つだけ挙げさせていただきます。1つは、マイカーが主体だった郊外のニュータウンで高齢化が進展しているということで、いわゆる免許返納された方など、そういった制約者の移動の足の確保が必要であるということ。

あとは、乗合タクシーと路線バスが、有機的にといいますか、連携が改善されれば、さらに利用が便利になるという話であります。

あと、地方部でも商店街で、いろんなICカード決済のシステムが進んできておりますので、タクシーのほうも、ぜひそれに追いついてきてほしいと、そういった御要望があったようでもありますけれども、右側、全国の乗り合いタクシー導入状況というものにつきましても、3月時点で4,314コース、全国で設定をされているということでもございまして、こういった市町村訪問で課題を聞き出して、いろんな提案をするということについては、引き続き精力的に、私どもの運輸局も一緒になって進めておりますけれども、進めていきたい

と思っておるところでございます。

以上が、業界における取組でございます。

もう一点、未来投資会議のお話がございますので、御紹介したいと思いますが、3月7日に未来投資会議がございまして、Society5.0の実現に向けたモビリティのあり方というテーマで議論がなされましたけれども、そこで、今後、そういったモビリティについて検討していく項目の方向性というものを金丸先生から整理をしていただきました。

その後、私どもの大臣からも次のページにあります資料で御報告をいたしまして、最後に総理から、そういったものを踏まえて、そういった方向で、石井、茂木両大臣で引き続き検討するよという指示をいただきましたので、私どもそういった指示も踏まえながら、先ほどの検討会等の場でしっかり議論していきたいと思っております。

2点ございまして、1点が自家用有償旅客運送についてでございます。

その中に4つ御指摘をいただきましたけれども、1つは、交通事業者が協力する自家用有償運送制度の創設ということで、例えば、タクシー事業者などがノウハウを提供して、自家用有償運送に協力をすると、具体的には、委託を受ける、実施主体に参画する等の場合の制度を整備すべきだという御提言をいただいております。

この場合は、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するなどの実施主体の負担の軽減もあわせて図るということの指摘をいただいております。

2点目が、輸送対象を地域住民だけでなく、外からの来訪者も対象とするということを経済において明確化すべきであるということでもあります。

3点目は、いわゆるこういった自家用有償旅客運送ができる交通空白地を明確化することということで、判断の枠組みについてガイドラインを策定せよということでございます。

4点目は、広域的な取組の促進ということで、地域公共交通網形成計画という地域公共交通活性化再生法に基づく計画でございますけれども、そういったところに、こういった自家用有償が位置づけられた場合には、手続を簡素化すべきであると、こういった指摘をいただいておりますので、この方向で検討させていただきたいと思っております。

タクシーの相乗りについても、限られた交通機関で可能な限り多くの人が低廉に移動することを可能とするために、道路運送法上の通達などの整備を図るべしということでもありますので、今、これも進めさせていただいております。

これを受けまして、11ページですけれども、石井大臣からの御報告であります。

まず、自家用有償旅客運送の実施の円滑化につきましては、目指すべき姿として住民の生活交通に加え、観光客の二次交通にも対応する。

それから、一市町村に限らず、周辺自治体との連携も図る。

運送事業者のノウハウを活用して安全・安心な移動を提供する。

そういった場合、円滑な合意形成を可能とするということでもあります。

施策の方向性としては、観光客を輸送対象として加える。

市町村の区域を越えた取組の枠組みを構築する。

事業者のノウハウを活用しやすくするための仕組みを構築するということを御報告させていただきました。

タクシーの相乗り導入につきましては、目指すべき姿といたしましては、配車アプリを活用して相乗りによる割安な運賃、キャッシュレス化などにより、利用しやすいサービスを提供するという事と、全国を対象とするということで、そういった場合のルールについて整備をしたいと思っております。

最後、12ページでございますけれども、この未来投資会議で総理から最後御指示をいただいた中身そのままでございます。

2行目の最後からですが、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であると。

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。

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。

また、外国人観光客4000万人時代も見据え、観光客も対象にする。

それから、タクシー事業については、ITの活用で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にすると、こういう御指示をいただいておりますので、検討をさせていただきたいと思っております。

以上が、旅客の関係でございます。

次に、貨物自動車運送事業関係でございます。2点ございました。

1点目の救援事業の範囲の明確化という点につきましては、通達にございます、役務提供に連動して生ずる非定型的な物品輸送であって、社会通念上、貨物運送行為と見なされないものというのがわかりにくいという御指摘がございましたので、そういったものにつきまして、次のページで御説明しますけれども、明確化を図る方向で今年度中に通達改正をしたいと思っております。

あと、タクシー車両を利用した貨物運送のあり方の検討ということでもありますので、これは、輸送の安全及び利用者利益の保護にも配慮しながら、現在、貨物、タクシー両事業者側と今後の進め方についても相談をいたしておりますが、今後、幅広い関係者の意見を順次聴取いたしまして、そういった意見を踏まえて、タクシー車両を利用した貨物運送のあり方について検討して、来年度中に結論を得たいと思っております。

14ページをお願いいたします。

これは、救援事業の範囲の明確化関係でございます。これが、通達の本体でありますけれども、そもそも救援事業というものは、1、2、3というふうに書いてありますけれども、タクシーの機動性に着目して、ホームセキュリティーなどの緊急救援システム又は他人に対する役務提供を行うタクシー便利屋と言われる新しいサービスの実施を希望する事業者が出てきている。

こういった事業は、タクシー事業の合間等に本来業務の遂行を妨げない範囲において、タクシー車両を使用して行われるものと理解できるので、特に排除しなければならない理由は乏しいだろう。

したがって、一定の条件のもとにおいて、タクシー事業者が行うホームセキュリティー等緊急救援システムに参画し、又は自ら行うこれらの業務、これを救援事業と申しますが、それは、たとえタクシー車両等のタクシー事業の施設を使用して行われるものであっても、道路運送法第19条の事業の確保義務を損ねる行為に当たらないものと理解して取り扱うということにされております。

なお、これで、先ほどの非定型的な物品の輸送であって、社会通念上貨物運送と見なされないものも含むということではありますが、さらにその定義でありますけれども、下線の部分でございます。

そもそも貨物自動車運送事業法の対象とならないような類型に該当する運行行為であるということで、括弧内ですが、当該運送行為が提供する役務と密接不可分であること。その提供する役務に附帯して運送行為は行われるものであること。名目の如何にかかわらず、実質的に運送に対する対価を収受しないと認められるものというものを指すものであるということを確認したいと思っております。

最後15ページをお願いいたします。

「タクシー車両による貨物運送に関する論点（例）」でございます。

どういう運び方をするかによるわけではありますが、例えば、規制改革実施計画でも指摘をいただいております2点、輸送の安全ですとか、利用者利益の保護という観点で考えてみますと、旅客の安全性と、貨物の荷崩れ等があった場合に、旅客が乗っていたらどうなのかとか、車両の安全性と、乗用車には、いわゆる最大積載量が設定されておられませんので、それがどう車両に影響を与えるのか、あとは、ドライバーの運転の安全性ということで、貨物が安定しないことなどによってどういった影響があるかといったようなことでもありますとか、利用者の利益の保護の観点ということで、貨物の確実な輸送もしくは個人情報保護関係といったようなこともございます。

最後、先ほどもございましたけれども、その他ということで、道路運送法第19条の業務の確保との兼ね合いと、いろいろあるわけではありますが、こういった論点をはじめ、いろんな論点があると思っておりますので、タクシー車両を利用した貨物運送のあり方について、幅広い関係者の意見を伺いながら検討をしていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

大田議長 ありがとうございます。

では、ただいまの御説明に関して、御意見、御質問をお願いいたします。

私から1つ質問をさせていただきます。

新たなタクシーサービスについて、実施計画では、「ICTを積極的に活用して、利用者ニーズへのきめ細かい対応と運転手の多様な働き方を実現する新たなタクシーサービスのあ

り方を総合的に検討」と書かれていますので、この観点からご質問します。

未来投資会議での総理の御発言や金丸さんの提出資料にある「自家用有償運送制度の創設」として、「具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備すべき」と書かれているところ。ここで、「委託を受ける」のはこれまでもあったわけですが、「自ら実施主体になる」というのは新しいことですので、高く評価したいと思います。これは、自家用有償運送をタクシー事業者自らが行うということですね。その確認をさせてください。

奥田自動車局長 その議論は、かつてのこの議論でもあったと思いますけれども、参画するというのはどういうイメージかと申しますと、例えば、養父市で今やっているようなタクシー事業者と地元の観光協会と市町村がNPOをつくって、市町村有償運送をやると、その運行管理も併せて受託をするという形でありまして、それを想定しておりまして、いわゆる自家用有償旅客運送というのは、以前の議論に戻りますが、交通空白地帯、すなわちタクシー事業が行われないところにおいて、足の確保が必要な場合に限って認めているものでありますので、自家用有償旅客運送をタクシー事業者が実施するという事は、論理矛盾であり、それは考えられないと考えております。

ただ、タクシー事業者が、NPOや市町村が実施する自家用有償旅客運送に積極的に協力していくというのは、今回の新しい御提言でございます。

大田議長 以前からの議論の繰り返しになってしまうのですが、現在の事業は、交通空白地帯ということで、補助金で成り立っておりますので、これでは、資料の3ページにも書かれている「持続可能で地域最適な利便性の高い交通ネットワークの維持」にはなりません。補助金依存では、持続可能なサービスにはなりません。

それに、そもそもNPO法人からの委託を受けてタクシー事業者が運行管理をするのならば、安全性の観点から、タクシー事業者自ら実施主体になるということがなぜできないのか。このことを、私も繰り返し繰り返し議論をさせていただいております。ここに書かれた「実施主体に参画する」というのは、まさにそういうことだと、私は受けとめますので、その観点で御検討をいただければと思います。

多分、このことへのお答えは、同じ議論の繰り返しになりますね。

奥田自動車局長 はい。

大田議長 林委員。

林委員 12ページの総理の発言の「このため」というところでは「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」ということで、参画する場合は、委託を受けるとは別のカテゴリーとして書かれていると思います。今の御説明のNPOをつくって委託するという話だけでは、少なくとも、この総理の発言を反映したものではないように読めますので、やはり、もう一度御検討をいただく必要があるのではないかと思います。

大田議長 高橋委員。

高橋委員 同じ12ページですが、手続を容易化する法制度の整備というのが、具体的によくわからないのです。金指さんとは、地方分権のときにも議論したと思いますけれども、これは、要するに、地域の調整ができないような仕組みになっているところを、もう少し容易化するという話だと思えるのですけれども、具体的にどんなことを想定されているのでしょうか。

奥田自動車局長 これから議論をしなければいけませんけれども、先生も十分御承知だと思いますが、今、2つ要件がありまして、まず、公共交通が成り立たないというか、引き受け手がないところであるということと、一方で、足が必要だと、これについて協議会をつくって、確認をした上で進めているわけですが、そこで、往々にして隘路に入っていく場合があるわけですが、この辺の要件を緩和をすることが考えられます。

例えば、そういった合意形成を、2要件のうちどちらかを不要とするとか、そもそも要らなくするとか、そういったことでよりスムーズに進められるのではないかと。市町村とタクシー事業者が連携すると決めれば、スムーズに進むようにするというようなことが、例えば、一例かなと考えております。

高橋委員 要するに、法制度そのものをいじるという話ですね。つまり、計画の前提である要件自体もいじるという話で検討されていると、そういう話でしょうか。

奥田自動車局長 いずれにしても、例えば、観光客も含まれることを法律上明確にするといったような話もございますし、地域交通フォローアップ・イノベーション検討会で、これに限らずいろんな議論をやっていますから、何らか来年の通常国会で道路運送法の改正みたいなことも出てくると想定されますので、先生がおっしゃったようなことになるのではないかなと思っております。

高橋委員 期待していますので、よろしくをお願いします。

大田議長 八代委員。

八代委員 5ページですが「ちょいのり」需要というのが東京でやって成功したわけですね。それで、ほかにも広がるということですが、なぜ、こんなに順番にやっていかなければいけないのか、全国で、なぜ同時に入れられないのかということか、そこの理由を教えてくださいたいと思います。つまり、それは、誰が決めているのかということですね。なぜ、名古屋で入れて、大阪では入れないのかということですか。

奥田自動車局長 これは、御案内のとおり、運賃については申請主義でございますので、ここに限らず、いろんなところから申請が出てきているようであります。全国一律に、これでやりなさいという制度ではないので、こうなっておりますが、この適用されている範囲というのは、順次拡大していきだろろうということでございます。

八代委員 申請が出たら、それを個別に審査するということなのですか。

奥田自動車局長 そうです。

八代委員 なぜ、個別の審査が要るのですか、申請したら自動的にできるような届出に、なぜできないのかということですか。どういう点を審査されるのですか、いいか、悪いかと

いう点は、例えば、大阪がこれを申請したときに、陸運局がどういう基準で、それをいいか、悪いか決めるのかということですが。

奥田自動車局長 道路運送法において運賃については認可基準が規定されておりますので、その基準に合致するかどうかを審査するというところでございます。これは、法律のたてつけでございます。

八代委員 その認可の具体的な基準を聞いているのです。

金指自動車局旅客課長 道路運送法の9条の3に認可基準がございまして、その認可をするときには、能率的な経営のもとにおける適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかということ審査することになっています。

したがって、申請を出してもらって、各社の経営状況を見ながら、その審査基準に合致しているかどうかということ判断する必要があります。

八代委員 それは理解できないので、東京でも明らかにこの短距離の需要があり現にこれによってタクシー会社ももうかっているわけですから、なぜ、経営がよければいい、悪ければだめという基準が必要なわけですか、なぜ、それを政府がやらなければいけないのか、各タクシー事業者の自己責任で、なぜ申請できないのかということですか。

奥田自動車局長 今、彼が申し上げた基準は、結局、規制緩和したときに、こういう基準になりましたけれども、いわゆる利用者保護の観点でありまして、原価を超えて取る、適正な利潤を超えて取る、高い運賃を取るということがあっては利用者保護に欠けるといふ趣旨で、こういうふうになっておりますので、そういった観点からチェックをさせていただくということでありまして、その範囲であれば、個別事業者が決めた運賃でやれるということになります。

八代委員 なぜ、これが利用者保護なのか全く理解できないので、利用者は乗りたいければ乗るし、嫌ならば乗らないわけで、なぜ、そこで利用者保護という観点が出てくるわけですか、なぜ、そこで一々陸運局が関与しなければいけないのか。

奥田自動車局長 鉄道も、バスも、タクシーも、旅客船も全部そうっておりますので、公共交通というものはそのような前提でございます。

高橋委員 すみません、これは、もともと道路運送法だと超えないものだったのを議員立法で変わったのですね、違いましたか、この要件は、附則か何かで変わっているのではないですか。

金指自動車局旅客課長 今、先生がおっしゃられているのは、特別措置法のお話です。

高橋委員 なるほど、今は超えないものでしたか。

金指自動車局旅客課長 道路運送法は、そのとおりです。

高橋委員 はい、わかりました。

八代委員 最後に1つだけ、どういう場合に、この「ちょいのり」を認めたら利用者が損をするケースがあり得るのですかということだけお聞きしたいと思います。

金指自動車局旅客課長 それは、高過ぎる場合です。

八代委員 高過ぎたら乗らなければいいだけではないですか。元々、以前の初乗り料金より下がっているわけですから、それがなぜ利用者にとって高すぎるのか。これは完全に恣意的な介入としか言えないと思います。そういう法律は見直すべきではないですか。

大田議長 森下委員。

森下委員 タクシーの相乗りの導入なのですけれども、ここに安いという観点はありませんけれども、今、東京はタクシー事情が非常に悪くて、雨で朝方8時、9時は全くつかまらないですね。本当に、このあたりですらつかまらない状況なので、やはり、利便性も考えると、できるだけ早く導入してほしいなど。タクシー待ちだけで、都内で、本当にこの近くでも15分ぐらい待つことはしょっちゅうなので、ジャパントクシーのアプリを使っているのですけれども、全く受け取ってもらえないようなケースが非常に多くて、實際上、これからさらに観光客が増えたら、本当にタクシーはつかまらないのではないかという心配があるのです。ぜひ、早目に導入しないと、運行台数だけを増やすわけにいかないでしょうから、より回転率を上げてもらうというのは大事だと思います。

これは、いつぐらいの導入予定なのですか。

奥田自動車局長 来年度のできるだけ早い時期と思っていますが、遅くともオリンピックまでには必ずやりたいと思っています。

森下委員 オリンピックに間に合わない、本当にタクシーがつかまらないのではないかと心配しますので、ぜひ。

大田議長 「来年度の早い時期」と「オリンピック」では、結構、時間的な差がありますので、来年度早い時期によるしくお願いします。

それから、あと1点だけ伺います。

資料10ページの「モビリティについて」の検討項目の3番目に「交通空白地の明確化」とあります。「空白地」をぜひ明確化していただきたいと思うのですが、私どもが、前に議論しましたときの受けとめは、空白であるかどうかは需要と供給の関係によって違いますので、単に過疎地であるとかそういうことではなくて、深夜時間帯であるとか、イベントの開催時といった形で空白地を明確にしていきたい、と。それは、そういう受けとめでよろしいでしょうか。

奥田自動車局長 そういうことで検討したいと思います。

例えば、森下先生がおっしゃっていたように、夜にタクシーがないということ、そのエリアは、夜中は交通空白地かもしれないと、例えば、そんなことかと思えます。

大田議長 高橋委員。

高橋委員 14ページです。救援事業の定義を明確化したというお話なのですが、すみません、私、法律をやっていますが、ほとんどこの意味がよくわからない。正確にしようと思っていて、逆に本当にわかりにくい条文になっているので、これは、例示とか、こういう考え方だということを、もう少し砕いたものを出していただかないと、これは読んでもほとんど使えないのではないかと思うのですけれども、そこは、いかがでしょうか。

平嶋自動車局貨物課長 個別にどんな事例というのは、おっしゃるとおり、例示とかがあったほうがわかりやすいと思いますので、それは、それでやっていきたいと思います。

大田議長 私も、何度読んでも意味がわからないので、よろしくお願いします。

前の議論のときに、飯田委員が言われた事例。つまり、外出先から鍵を持ち帰ってしまったと、大事な鍵なのですぐ返さなくてはいけない、でも、そこに返しに行く時間はない、貨物運送業者に頼んでいる時間はない、だから、これをタクシーに頼んで届けてもらいたい、と。これは忘れ物の逆のケースになりますが、例えばこういうことができるようになるのかどうかを注目しておりますので、よろしくお願いいたします。

安念先生、どうぞ。

安念委員 知識として教えていただきたいのですが、タクシーの相乗りは道路運送法で禁止されておりますね。例外的な場合以外は禁止されているという建付けになっていたと思いますが、なぜ、実験が許されたのですか、その実験を許す法令上の根拠は何であったと理解しておけばよろしいですか。

奥田自動車局長 タクシー事業者が、相乗りの許可を取って実施したということでございます。

安念委員 実験のときには、道路運送法21条が定めている相乗りの要件を満たしているということでございますか。

金指自動車局旅客課長 おっしゃるとおりです。そもそも21条は、実験みたいな地域とか期間を区切って行う場合には許可をして実施をすると、そういう仕組みだったので、これをもとに本格化のルールをどういうふうにしたらいいかというところを考えたいと思っております。

安念委員 また、ゆっくり勉強します。

大田議長 すみません、局長に、最後に1つ確認させてください。

資料の4ページに、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」とありまして、MaaSなど新たなモビリティサービスのあり方を検討ということですが、MaaSなどを考えると、現在のようなタクシー、バス、貨物という事業区分、それから、用いる車両の基準ごとに定めた縦割りの運送事業制度というのは、実態に合わなくなっていると思います。こういう懇談会をなさるといことは、これを見直すというお考えがあると考えてよろしいのでしょうか。

奥田自動車局長 その点については、道路運送法の定義にかかわってくる問題であり、この懇談会ではなくて、地域交通フォローアップ・イノベーション検討会のほうで、より地域の足を確保しやすくするという観点から議論されることはあり得ると考えております。

大田議長 片山大臣、どうぞ。

片山大臣 平成31年度予算の中に、もうオリンピックまで1年という時期で、例えば、東京において、センサーをタクシーにつけて交通量の予測をし、実際どうなるから足りるのか足りないのかといった実験はやる予定なのですか。オリンピックの時期は7月ですか

ら、1年前に比較すれば、ほとんど当たるのではないかと思います。

私は、ダボス会議で、そういうビジネスをやっている企業のトップと会って、1万台の車がある業界で2,000台にくっつけば、ほとんど当たり、1万台にくっつける必要は全くないと言っていましたから、日本でも4社で考えればできるのです。

この間もトラック協会の東京だけの議連に行ったら、東京都が乗り入れ規制をするのか、しないのかを議論していて、法的にはわかりませんが、こんなことは前からわかっているわけでしょう。毎年夏に、タクシー、バス、運送業者がどこをどういうふうに通るかなどは完璧に予測できると思います。それをやった上で、何をするかということを決めているのか、そうではないのか、非常にわかりにくかったです。そのあたりはどうでしょうか。

奥田自動車局長 今、大臣がおっしゃったのは、例えば、東京なら東京で曜日ごと、時間帯ごと、天気によって、もしくはイベントの有無に従って、どこでどういう需要が発生するかみたいなもののデータを集めて、需要予測をするシステムをつくればというようなことかもしれませんが、それについては、もう既に自動車メーカーとIT企業と組んで、東京ですとか、横浜ですとか、そういうところでやっています、実際に、そういったシステムを構築していこうという動きはあります。

片山大臣 システム構築でなくて、今年の夏にやらないと、1年後にはオリンピックが開催されるわけですから。要するに7月から8月にかけての一定期間でしょう、季節変動がありますから。3月に実験をやってもしょうがなく、7月のもので1年後を見ないと当たらないと思います。

奥田自動車局長 業界にも、そういった取組をさらに加速化するように促してまいります。

大田議長 よろしくお願いいいたします。

時間が少し超過しまして、申しわけございませんでした。きょうは、どうもありがとうございました。どうぞ、今後とも御検討をよろしくお願いいたします。

(国土交通省 退室)

(金融庁、経済産業省、農林水産省 入室)

大田議長 お待たせいたしました。

それでは、議題の2「総合取引所の実現について」の審議をいたします。

昨年11月の第4次答申を踏まえた、総合取引所の実現に向けた取り組みについてお伺いするため、金融庁、三井秀範企画市場局長、佐藤則夫、企画市場局参事官、経済産業省から山本和徳商務・サービス参事官、戸邊千広商務・サービス参事官、農林水産省から新井ゆたか食料産業局長にお越しいただいております。ありがとうございます。

本日、お手元に1枚ものの資料が配られておりますが、これは、非公表とさせていただきます。民間企業間の協議という機微にわたる問題を含みますので、非公表とし、会議後は回収といたします。情報管理にくれぐれも御注意いただきますよう、よろしくお願いいたします。

たします。

それでは、金融庁より、御説明をお願いします。

三井企画市場局長 それでは、現在の日本取引所グループJPXと、東京商品取引所TOCOMとの協議状況について、非常に簡単に、この紙に整理させていただいております。

まず、現状、この3月末時点で、当面どうするかということについて、おおむね合意された事項について幾つかございます。

まず、組織形態でございます。日本取引所グループというのは、持ち株会社のもとに東京証券取引所、大阪取引所、清算機関と自主規制法人も子会社としてぶら下がっておりますが、TOCOM、東京商品取引所を、この持ち株会社のもとにぶら下げる、すなわち、東京証券取引所、大阪取引所と兄弟会社になるということでございます。

大阪取引所への商品移管でございますけれども、貴金属、ゴム、農産物については、全て大阪取引所に移管すると。

それから、現在、TOCOMに上場しています石油関係のものについては、当面移管しない。電力、LNGはTOCOMにおいて上場を目指すということでございます。

清算機関でございますが、これはJPXの傘下に日本証券クリアリング機構という子会社がございまして、ここに統合して、まとめて清算をするということでございます。

告示ということでございますが、これは、法律的に上場商品について、告示という形で示す法令があります。子会社にする手続として、現在、TOCOMの株主さんからJPXがオープンに株を買う手続ということで、TOBという手続をとらせていただくわけですけれども、その前に、金融庁は、経産省と農水省と協議をした上で、総合取引所の上場商品となる商品の告示指定を行うということでございます。

スケジュールは、6月下旬にも、この株式の買い付けを始めるということでございます。

次に、引き続き協議の必要な事項でございますが、エネルギー関係、石油関係は、TOCOMに当面置いておいて移管しないということでございますが、金融商品として世界の金融のプレイヤーは、エクイティー、そして、デット、為替、金利等々並んで、石油、原油関係は、大きな金融商品の1つとしてデリバティブ取引をしているということで、金融の参加者は、TOCOMに参加していない会社、いずれ、今後とも参加するつもりのない会社は多々ありますが、そういったものが、大阪取引所の会員になってございまして、こういう方々のニーズに応えるために、TOCOMには上場されていない別の商品としての石油関係のデリバティブというのを大阪で上場してはどうかという考え方があります。これについては、まだ、合意に至っていないところでございまして、問題提起でございます。

こういったものが、大阪取引所でありますと、金融のプレイヤーは、これを金融商品との全体的なポートフォリオ管理の中で取引をすると。

大阪取引所では、これが大変活発に行われまして、TOCOMでは、現状のドバイの指標をベースとする原油のデリバティブが行われておりまして、この間の裁定取引も当然のことながら期待されるということになりますと、この結果、グローバルな金融のプレイヤーが大

阪に入ってくる取引が結果的に裁定取引を通じて、TOCOMの取引としてもプラスになるということで、全体Win - Winになるのではないかと。

TOCOMに参加しない金融のプレイヤーにとっては、大阪取引所で全てのポートフォリオを全体管理できるということの道が開かれるということで、御提案申し上げているところでございまして、ここについては、今後、引き続き協議が必要なことでございます。

もう一つは、商品移管、清算機関の一元化の時期でございまして、これは、現状、2年半後という商品取引所サイドの考え方に対して、JPXサイドは、できるだけ早くということをお願いしています。システムの問題もあるのですが、プレイヤーの観点からは、一刻も早く1つの取引基盤で取引したいと、こういうことで、ここは今後、調整が必要なところでございます。

以上でございます。

大田議長 ありがとうございます。

では、経済産業省から補足がございましたら、お願いいたします。

山本商務・サービス参事官 恐れ入ります。本来でありましたら、前回、こちらで御説明申し上げました藤木商務・サービス審議官のほうから御説明を申し上げるべきところでございますが、ただいま国会での審議に対応しておりまして、本日は欠席をさせていただきます。申しわけございません。

かわりに、参事官の戸邊のほうから補足の説明を申し上げます。お願いいたします。

戸邊商務・サービス参事官（商品市場整備担当） 我々、総合取引所の目的、これは、商品市場の活性化ということで考えております。

この商品市場の活性化には、大きく2つあるのかなと。

1つは、既存の商品市場、これに国内外の新しい金融の血を入れて活性化を図ると。

もう一つは、将来大きな市場として可能性のある、そういったものを立ち上げることと。

2つ目の話として、電力の上場というのが、我々経産省として最重要課題と認識しております。新たな商品市場としてのポテンシャルの大きさと、それから、電力自由化の進展の中で、価格変動に対応する基盤としてのエネルギー政策としての重要な課題だということで、スポット市場など、今、現物市場は、さまざまな制度改革が進行中です。あるいは、市場監視、こういったことの運用、制度改革、こういったところと連携をしていく必要があると考えている次第でございます。

この電力を立ち上げて育てていく上では、出口の電力と入り口の燃料、それぞれの価格を固定化するということが、これは電力会社のニーズということで、我々これまでも議論をしている中で、そういった声をいただいております。

電力会社もLNGを輸入しておりますが、このLNG価格、長期契約が主流でありまして、原油価格にリンクしております。TOCOMのドバイ原油、相当関係がございますので、そのために石油とセットで同じ取引所で上場すること、これが証拠金の相殺などでも可能でありますので、極めて重要なのかなと考えている次第でございます。

この件につきましては、6月にも、この規制改革会議答申、規制改革実施計画におきましても、電力先物市場の創設に先立って、TOCOM単独での取り組み以外に、海外取引所の提携、あるいは総合取引所の創設等を比較検証の上、結論を得るよう、指摘を受けたところでございまして、我々としましては、JPXのグループに入って、エネルギーに特化していくと、そういったことで、宿題にも応えていきたいと考えている次第でございます。

先ほど、引き続き協議が必要な事項というところで2点ございました。

1点目のドバイ原油以外の、例えば、WTIといったことが書かれておりますが、正直、今まで余り我々としては考えたことがなかったわけですが、先ほど申し上げましたような、エネルギー市場に特化したTOCOM、JPXグループの中でのTOCOMの位置づけと、本件をどのように考えるか、まずは、JPXグループの経営戦略と密接に絡む話というふうに認識しております。

その上で、JPXから金融庁に申請が出され、我々のほうで協議を受けますれば、後ほど少し触れさせていただきますが、同意基準に基づいて判断させていただくということで考えております。

それから、商品移管のタイミングのお話でしたが、我々、商品移管のタイミング、これは早めていただくということは、早められるのであれば、それは結構なことだと思っております。

ただ、その際は、清算機関の一元化と同じタイミングであるべきだと、それが総合取引所の実現と我々は認識しております。TOCOMの信用力向上というのが、総合取引所の鍵だと考えておりますので、清算一元化も前倒しして、総合取引所を実現すべきではないかと考える次第でございます。

それから、同意基準でございますが、これは、答申でも御指摘をいただいておりますとおり、今月末までに策定できますよう、ただいま農水省と一緒に作業を進めているところでございます。

詳細については、精査中でありましてけれども、基本的には、商品先物取引法で規定しております上場基準、これをベースにして定めるということで、今、作業中でございます。

簡単に概要を申し上げますと、まず、1点目としては、十分な取引量を確保できること。これは、取引量が不十分な場合は、相場操縦などが行われやすく、公正な価格形成という観点から必要だと考えております。

2点目としましては、商品の円滑な生産、流通を確保できること。御案内のとおり、商品取引所、現物取引の価格ヘッジ、それから、価格形成がなされる場でありまして、単なる投機のための市場ではなく、需給を踏まえた適切な価格形成がなされることが重要と考えている次第でございます。

3つ目としましては、取引参加者となる者が20名以上、かつ、そのうち商品の生産とか、売買を行っている、いわゆる当業者、これが過半数を占めること。商品先物市場の主目的は、あくまで現物取引の上での価格ヘッジや公正な価格形成ということでございますので、

当業者が中心となって取引が行われるべきと考えております。

4点目としましては、取引所のほうから業務規定というのが策定されますけれども、その内容が、不公正取引の防止であるとか、商品の受け渡しなど、そういった適切なルールがしっかり盛り込まれていること。あるいは商品先物、現物取引のノウハウでありますとか、市場監視とか、商品の受け渡しが十分できる人的構成を有していること、こういったことを基準として定める方向で、今、作業をしているところでございます。

以上でございます。

大田議長 ありがとうございます。

農水省さんから、何か補足はありますか。

新井食料産業局長 特にございません。

大田議長 それでは、今の御説明に関して御意見、御質問をお願いいたします。

大崎専門委員、どうぞ。

大崎専門委員 私、この問題に随分長くかかわっておりまして、この場にも、その関係で出席させていただいておりますので、ちょっと質問と意見を申し上げたいのですが、まず、最初は非常に単純な質問なのですが、今、同意要件の中で、当業者が過半数というお話があったのでございますが、金融商品取引所が商品関連市場を開設する場合に、当業者過半数を取引参加者として要求するというのは、金融庁としては、現実的なやり方かどうかというふうにお考えなのでしょうか。

三井企画市場局長 一般論で申し上げますと、金融商品の取引で、現物のニーズを持っていらっしゃるプレイヤーはたくさんいます。例えば、銀行であれば、アセットとかですけども、市場として過半数であるということは要求しておりません。価格がこなれていることは大事ですが、市場参加者やボリュームの過半数が当業者、あるいは実需であるという昔の実需原則みたいなものは要請しておりません。

むしろ、市場が成立していくときに、ヘッジをする人は、例えば、価格が下がるかもしれないというときには、みんな売りのヘッジをかけますので、当業者が、もし半分だとか、あるいはヘッジをする人が過半数であるということは、マーケットが暴落することになってしまいます。ですので、通常は全く違う行動原理のプレイヤー、例えば、先ほどの年金基金であれば、エクイティーとデットとオルタナティブである商品をどういうアセットのアロケーション、資産の割合で投資するのが、40年という年金資産の成長に当たって最もパフォーマンスがいいかというときに、例えば、原油価格が下がりそうである、商品市況は下がりそうであるというときに、今のうちに買っておけば、40年という長い投資ホライズンでは高いパフォーマンスが上げられるとか、そういう別のロジックで買い手が入ってくるということによって、売り手であるヘッジにぶつかって、マーケットの価格はこなれるということである。それがこなれた価格になることが大事であって、実需と反対の取引をする者を人為的に規制するというのは、金融の世界ではやっておりません。

大崎専門委員 そのとおりだと思うのですが、それと、技術的に大阪取引所が、現在の

取引参加者の構成に、商品に特に興味のある新たな参加者を加えたとしても、当業者過半数というのを数で確保するのは難しいのではないかと思うので、そういう同意要件が設定されてしまうと、同意は一切しないということになるような気がするのですが、そこはいかがでしょうか。

戸邊商務・サービス参事官（商品市場整備担当） 商品先物取引法のまさに趣旨は、現物取引における価格ヘッジ、公正な価格形成という役割でございます。

そこは、上場先が金融商品取引所になったとしても、その役割というのに変更はないと我々は考えております。

そういう観点で、我々、商品先物取引法の世界では、当業者要件のところも、実需を反映しない価格が形成されるなど、現物取引に悪影響が及ばないようにするという観点から考えておりますので、そこは、そういうことで、我々の今の考えとしては、この当業者要件は必要だと考えている次第でございます。

大崎専門委員 率直に言って、例えばの話ですから申しわけないですけども、例えば、ここに書かれているようなTOCOMに上場されていない、WTI原油の先物を大阪取引所が上場するというようなことになった場合、当業者が取引に参加しなくても、WTI原油の現物市場に悪影響を与えるほどの取引が成立すれば、それはむしろ驚愕すべき事実ではないかという気がするのですが、余り杓子定規にしてしまうと、新たな商品の市場に大きな障害になるような気がしまして、その点は、ちょっと御検討いただきたいなという気がいたします。

あと、1、2点意見を申し上げたいのですが、1つは、移管の時期の話です。これは、もちろん経産省として何か考えておられるということではないと理解したのですが、例えば、差金決済の商品は先行的に移管をして、現引き、現渡しを伴うような商品は、後により清算システムが整備されてから移管をするというような段階を踏むというやり方もあるのではないかと思います。ぜひ、経産省からは、協議をやっているTOCOMさんに、そういったアドバイスをしていただけると、いいのではないかと。

といたしますのは、例えば、取引業者の団体であるFIAジャパンというのがあるのですが、そこからも全て、今、TOCOMに上場している商品を大阪取引所に移管すべきだというような意見も出ておまして、しかも、それはできるだけ早くというような声も上がっておりますので、ぜひ、できるだけ総合化を前倒しできるようなアドバイスを経産省からしていただくとありがたいなと思う次第でございます。

大田議長 どうぞ。

戸邊商務・サービス参事官（商品市場整備担当） 今の点なのですけども、前倒しすることは否定しません。ただ、我々は、総合取引所の実現というのは、TOCOMの経営信用力の強化が鍵と考えておりますので、そのためにJPXグループ参加入り、それから、清算機関の一元化、そして、商品移管がセットでなされるということで、関係者と議論、調整してきておりますので、むしろ、移管を早めるのであれば、清算機関の一元化というのをもセットで進めるべきだと考える次第でございます。

大田議長 総合取引所の実現自体が議論の開始から10年を経ております。商品市場は凋落の一途をたどっており、ここでさらに1年も2年も置くのではなくて、移管できるものから、例えば、大崎さんが言われた差金決済の貴金属であるとか、そういうものについては、なるべく早く移管すると。これによってビジネスチャンスも生まれていくわけですね。既にシステムは同じものを使っているわけですから、なるべく早くやっていただきたいと思いますが、いかがでしょうか、改めてお答えをお聞きします。

山本商務・サービス参事官 議長、ありがとうございます。

この取引所についての検討につきましては、私ども金融庁さんと、また、農林水産省さんとも密接に連携して対応を進めてまいる所存でございますので、これをまず申し上げました上で、あとは、TOCOMの対応につきましては、やはりシステムが大事な基盤になります。このところのシステムの対応が、例えば、数度にわたる改修のようなことにならないような工夫というのは、やはり、私ども必要だと思っております、そのために、先ほど戸邊のほうからも申し上げましたけれども、早期の実現が可能になるような環境として、例えば、システム対応を早く前倒していく工夫というものを凝らすということが、まさに、先ほど大崎専門委員のお話もございましたけれども、アドバイスを現に申し上げているようなところでございます。

あと、先ほどの大崎専門委員のお話との関係で、私ども、やはり、現行の法律の枠組み、また、商品先物取引の枠組みを前提として、しっかり総合取引所をつくっていくという観点に、私どもは立っていくことになると思いますので、引き続き、今、農林水産省さんと協議をさせていただいておりますけれども、しっかりいい御報告を、今、議長、大崎専門委員からいただいたものにできるだけ応えられるように、また、御報告の機会を得たいと思います。ありがとうございました。

大田議長 林委員。

林委員 ありがとうございます。

前回の会議のときは、TOCOMとJPXの民民の協議が、もう少し時間がかかるような雰囲気であったところ、予想以上に早く合意がされたということで喜んでおります。

また、金融庁、経済産業省、農林水産省で、合同クレジットで、こういう合意の御発表もいただけたということで、かなりこの間、進んだのではないかと思います。

私の理解では、組織としてTOCOMがJPXグループの子会社に位置づけられるということと、清算機関、クリアランスもJPX傘下の日本証券クリアリング機構に統合するという、この2つが大きな点で動いたということが非常に重要なポイントだと思います。

今、問題になっている清算機関の統合の時期については、民民のJPXとTOCOMさんでは、いつという前提で、今、お話をされているのでしょうか。

大田議長 お願いします。

三井企画市場局長 まず、清算機関の統合については、当事者間でまさに議論をしているところです。我々はまだ、いつという報告は聞いていないです。

それから、商品移管と清算機関の統合というのは論理必然ではなくて、恐らく経営としてのお考えとして、それぞれの立場が違うということではないかと思えます。

それから、先ほど経産省さんからもお話がありましたけれども、総合取引所化によって、商品取引も増えるということですね。増えるという観点からは、商品移管があったほうが増えるだろうというふうにJPXサイドは思っていて、これが2年半、今のような状況が続くということになりますと、株式をJPXが既存の株主さんから買って傘下に入るわけですが、現状、TOCOMさんが赤字ですので、現状が続いた形での2年半というのと、商品移管が早く進んで取引が増えて、その結果、企業価値が増えて、この2年半が過ぎるのとは、取得した側のビジネスジャッジメントとしては、相当大きな違いがあるので、当然、一刻も早く商品移管をして取引を増やすということに舵を切るというのは、我々は経営の判断として合理性があると思っています。

それで、清算機関の統合が商品移管と論理必然的に一体ではないので、ビジネスのお考えとして、そういう考え方があることは、もちろんあり得るとは思いますが、切り離して進めることも当然ビジネスのやり方としてはありますし、そうであったとして、確実に決済が行われるということが、我々当局としては、むしろ大事で、それはそれでやり方はあると思っています。

そういうことも総合化して、全体としてできるだけ早く商品移管、そして、マーケットが活発になるということを目指して、それが総合取引所としての発展にもつながっていくのではないかと考えております。

林委員 論理必然ではないとおっしゃいますけれども、ビジネスの観点からいったら、毎年会員がコストをかけさせられるということは、ユーザーにとっては望ましくないもので、もし、一気にできないのであれば、その分のユーザーの負担を大阪のほうでもつとか、バランスをとって考える必要があるのではないのでしょうか。

大崎専門委員 いや、先ほどちょっと戸邊さんがTOCOMのシステム改修を度々やると問題になるのでおっしゃったのですけれども、大阪取引所に既存の商品を移管するだけだったら、TOCOMは何もシステムを変えなくていいわけですね。大阪取引所側が変えればいいわけですから。

それで、清算については、もちろんJSCC、日本証券クリアリング機構のシステムは変えなければいけないわけですが、TOCOM側の清算の仕組みを変える必要はないですね。

ですので、どうもそこが少し理解できなくて、林委員御心配の両者側での対応もたびたびになるとおっしゃったのですけれども、そこは工夫の仕方が十分あるという気がして、何か2021年9月に大きな更改が予定されているので、とにかくそこに全部合わせないといけないのだというのは、全く理解できないのですけれども、いかがでしょうか。

戸邊商務・サービス参事官（商品市場整備担当） まず、取引所同士の議論は、聞き及ぶところによると、まだ、ピンポイントでいつというよりは、まさに答申で御指摘をいただいていますように、おおむね2020年ごろの可能な限り早期というので幅を持って議論を

しているというように聞いております。

その上で、私がシステムの二重投資になるのではないかというのは、TOCOMというよりは、まさに大崎専門委員の御指摘のとおり、事業者サイドでございまして、まさに大阪取引所につながなくてはいけないので、事業者にとってはそれなりの投資なのです。それが、例えば、数カ月後とか、1年後に、また、システム全体の更新になったときに、また、つなぎ直すというところは、でも、そこは委員のおっしゃったように、何か工夫ができるのではないかと、林委員も含めて、そういったところで御配慮いただければ、それはありがたいのかなと思います。

それから、清算機関の一元化のところなのですけれども、多分、JSCCとJCCH、これが実際、組織再編でやるといったときに、時間がかかるというところは、確かにあるのかもしれませんが、ただ、少なくとも、TOCOMのほうに残る商品は、では、組織再編はまだできないにしても、JSCCのほうでTOCOMに残る商品のところを含めて清算をしていただくような、そういった仕組みだけは、まさに早いタイミングでやっていただくのが、まさに我々としては重要だと思っております。

以上でございます。

大田議長 原委員。

原委員 ありがとうございます。

質問は、大阪取引所への移管商品で、貴金属、ゴムなどは移管します。それから、石油、電力、LNGはTOCOMというのが妥当である理由を教えてください。

もう時間がなさそうなので、あわせて御質問をしてしまうと、私たちは、この総合取引所の議論の前に、昨年、電力先物市場の議論もしておりました。もともと東京商品取引所単独で電力の上場をしたいというお話があって、私たちは、それに対して資本力とか、人的資源、経験などの観点から考えて、それは、大変適切ではないことではないかと、電力政策の観点からも適切ではないのではないかと議論をいたしました。

結果として、先ほど戸邊さんから御紹介がありましたが、東京商品取引所単独での取り組み以外に実績ある海外取引所との提携、総合取引所の創設などと比較検証して結論を得るという答申になっているわけですが、この比較検証がどうなったのかを教えてください。

戸邊商務・サービス参事官(商品市場整備担当) まず、貴金属等に移すということにつきましては、これは、我々、まさに商品市場の活性化のために、この分野につきましては、むしろ大阪のほうに移管することで国内外の新しい金融の血が入る、そして、活性化するのではないかとすることに期待をして、こういった判断をした次第でございます。

一方で、エネルギーのところでございますけれども、これは、御案内のとおり、非常に国民の生活、それから、産業活動に密接な影響を与えます。

この石油市場にしる、電力市場にしる、現物の市場に対する監視であるとか、さまざま

な現物市場政策、そういったことを経産省として、今、やっているところでございます。

そういった意味で、現物取引と先物取引がより一体的な関係にあるエネルギー商品につきましては、経産省のほうで一体的に運営することが適切なのではないかという判断のもと、このような整理をさせていただいております。

また、特に電力をこれから立ち上げようということでございますけれども、その立ち上げ、育成により資するという判断でございます。

それから、まさに原座長の御指摘の答申、6月のときの御指摘でございますけれども、そこは、繰り返しになるかもしれませんが、TOCOM単独でやるのが、やはり経営の問題、それから、信用力の問題、これは特に電力をやる上で、実際に大手電力会社から指摘を受けたところでございます。

そうありますので、今回、総合取引所、JPXグループの傘下に入って、経営の安定を図る、また、クリアリングを一元化することで信用力の向上を図るといったスキームの中で、電力の上場に改めてトライすると、そういうことで整理をさせていただきました。

以上でございます。

大田議長 今の点に関連して、2点お尋ねいたします。

電力先物市場について、投資ワーキンググループで八田先生にヒアリングをさせていただいたときに、商品取引の中で電力に関してだけは、インサイダー取引や市場操作に関する監視が極めて重要である、これまでTOCOMがやってきた商品一般とは全く違ったものをつくる必要がある、と発言されました。今回、JPXの傘下に入ることで信用の補完はなされます。しかし、TOCOMのこれまでの業績、資本力、経験からいって、本当に電力先物市場を担うに値する力があるかどうかを比較検討の上、お出しになったのでしょうか。電力システム改革は極めて重要ですので、改めてお尋ねいたします。これが1点です。

それから、他の商品とは違ってエネルギーだけは別に管理するのだということなのですが、グローバルスタンダードと違うことを、なぜ日本だけなさるのでしょうか。この2点のお考えを伺います。

戸邊商務・サービス参事官(商品市場整備担当) まず、1点目でございますけれども、これまで、電力先物の上場は、まだ、いつかというのはわかりません。ですので、まさにその上場までの間に、今、御指摘の点も踏まえて、我々は当然、上場を認可する、しないの判断がございますので、ここでその点も含めて判断をさせていただければと思っております。

それから、エネルギーに特化した市場という御指摘でございますが、これは、必ずしも特殊なことではなくて、例えば、EEXと言って、European Energy Exchangeという電力とガスの、これは、現物と先物両方の市場を運営している総合エネルギー市場がございます。そこは、ドイツを拠点にフランスとか他の欧州の市場をどんどん併合して大きくなっているわけでございますけれども、このEEXグループですけれども、最大の株主はユーレックスという欧州最大規模の金融デリバティブ取引所でありますので、例えば、我々としては、

これはまさに総合取引所との相乗効果が生じて、そういう大きなグループの中で、エネルギーに特化した市場をやっている例としてあるのかなと考えている次第でございます。

大田議長 それをTOCOMが担い得るのかどうかは、私どもが答申に書きましたように、十分に比較検討していただきたいと思います。電力に関しては、失敗は許されませんので、よろしく願いいたします。

飯田委員。

飯田委員 最後に、比較的、先ほど大崎専門委員が当初に指摘された、実需者要件は、今後、例えば、TOCOMの参加者を増やしていく上で、思わぬ足かせになることもある。そして、電力の場合ですと、例えば、電力のサプライヤーの数というのは限られていることもありまして、つまりは、これは当事者の人数以上に非当事者が入ることができない、つまり、当事者の数で、その市場の参加者が抑えられてしまうわけですね。これが、いかにまずいかにについては、既に金融庁様の御説明の中にも答えが見えているかと思えます。この当事者要件は、かなり柔軟性をもって対応しないと、この要件自体がマーケットサイズを決めてしまう可能性があって、そして、マーケットサイズが小さいと、マーケットとしての機能を十分果たせない、そういった結果につながるかと思うので、ぜひ慎重にといいますか、基本的にはなくす、緩和するという方向で検討をいただきたいというふうに要望します。

以上です。

戸邊商務・サービス参事官（商品市場整備担当） 特に市場を立ち上げるときに、やはり、まだ流動性とか、取引量が十分ではない中で、そのときに当業者が一定程度シェアを占めて、彼らの実需に基づいた価格形成されるのが重要だと思っております。

一方で、今、御指摘のとおり、これが成長していった中で、当業者要件が足かせになるのではないかと、つまり、それ以上、過半数の要件があると増えないではないかという御指摘と理解しますけれども、あくまで我々のこの要件は、立ち上げるときの要件でございます。当然、市場が発展して、むしろ非当業者というか、金融系が入ってくる、むしろ過半数を当業者が割るということについては、全く否定しているわけではございません。ということだけ、御説明をさせていただければと思います。

大田議長 三井局長、どうぞ。

三井企画市場局長 すみません、引き続き検討が必要な事項のところ掲げさせていただいておりますので、例えば、WTIとか、北海ブレンドのようなグローバルに確立したエネルギー、石油のデリバティブ商品を仮に大阪取引所に上場するということになりまして、既にグローバルには、当業者以外の年金基金をはじめとした大きなプレイヤーが参加していて、既に価格は相当こなれていると思えます。

そういうことを前提に、例えば、シカゴとロンドンが夜のときに日本で取引する。現に、台湾とかアジアでは、WTIのライセンスを取って取引をしているので、日本という大きい市場でやってくれますかと、そこから先はビジネスのライセンス契約の交渉の問題もあるか

もしも仮に、仮にそういうことを目指したという場合には、当業者が過半というのは、WTIとか北海ブレンドという指数からしてみても、やや違和感を感じるわけですね。これはグローバルに、既に大きな投資家がたくさん活躍していらっしゃるということで、その基準というのはマーケットが初めてできる時ということだとすると、このケースには当てはまらないという理解でよろしいのでしょうか。

大田議長 どうぞ。

山本商務・サービス参事官 簡単に終わります。

先ほど、三井局長の御説明があったように、既にグローバルにやりとりがなされている商品について、今回、提案されているのは、我が国の総合取引所における上場ということでございますので、これは、先ほど戸邊から申し上げましたように、比較的新しいというか、私も承って、まだ間がない中身でございますので、ちょっとよく承っていきたくと思います。そのようなものの上場の意味、また、上場のあり方みたいなのところについては、よく検討をさせていただきたいと存じます。

大田議長 同意要件は、今年度末を目途にお出しいただくということになっておりますので、もうかなりのところまでできていると思いますが、先程の基準に照らせば、具体的にWTIについては同意なさるのですか、なさらないのですか。

戸邊商務・サービス参事官(商品市場整備担当) WTIの商品そのものが、具体的にどうなのかというのも、まだ、承っていませんので、この場でいい、悪いというコメントは差し控えさせていただければと思います。

大田議長 当業者過半数という同意要件には、私も衝撃を受けました。こういう要件ですと、改めて仕切り直して議論をしなければいけないなと感じております。まだ完成した同意要件をいただいておりますので、改めて議論をさせていただきます。

移管の時期についても、まだ議論が煮詰まっておりません。これは極めて重要な点ですので、改めて議論をさせていただきます。

それから、電力先物市場につきましても、実施事項に書きまされたことが、実現するのかどうか、比較検討の結果がどうであったのかということも改めてお伺いしたいと思います。

きょうは、これで議論を終わらせていただきます。委員の皆様は、資料を机に置いたままご退出いただきますようお願いいたします。

どうも、きょうは、お忙しい中、どうもありがとうございました。