

## 第42回 規制改革推進会議終了後記者会見 議事概要

1．日時：平成31年3月20日（水）17:00～17:31

2．場所：合同庁舎4号館2階共用220会議室

3．出席者：

（委員）大田弘子議長

4．議事概要：

司会 それでは、よろしいでしょうか。

ただいまから、第42回「規制改革推進会議」後の大田議長の記者会見を行いたいと思います。

まず、大田議長、よろしくお願ひいたします。

大田議長 すみません、お待たせいたしました。

今日の議題は、2つです。

1つは、新たな需要に応える旅客・貨物運送事業の規制改革。もう一つは、総合取引所についてです。いずれも前の答申に出してあるもののフォローアップです。実施状況についてお話を伺いました。

まず、1つ目の「新たな需要に応える旅客・貨物運送事業」。1つは、新たなタクシーサービスとして、昨年6月の答申で出したことについて。もう1つは、「救援タクシー」について、何が救援タクシーに当たるのかどうか明確ではありませんでしたので、これを明確にするということを規制改革実施計画に書いておりました。

国土交通省から資料に沿って説明があり、その後、議論になりました点だけ御紹介をします。

まず、資料10ページに、未来投資会議の議論として「モビリティについての検討項目」が書かれています。そして、12ページに、これと同じ日の総理発言が掲載されております。

この中で、1の「（1）交通事業者が協力する自家用有償運送制度の創設」とあり、1行目の終わりから「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」と書かれています。ここで、「実施主体に参画する」というのは、タクシー事業者がみずから自家用有償運送事業を担うという理解でいいのか、という質問がありました。

現在、自家用有償運送は、自治体やNPO法人によって交通空白地帯で担われていて、タクシー事業者は、その運行委託を受けることができますが、事業の実施主体にはなれません。しかし、タクシー事業者が運行委託を受けるのであれば、なぜ、みずから実施主体になれないのかという議論を、私どもはずっと繰り返してきました。ここでもその議論になりました。

結論からいいますと、やはり、平行線です。国土交通省からの御説明は、あくまでタクシー事業者が市町村とNPO法人をつくって、その運行委託を受けるという意味であるという回答でした。前と同じ議論が繰り返されたということです。

これに対して、現在は、交通空白地帯の事業は補助金が払われて行われているが、これでは持続可能ではないので、タクシー事業者がみずから実施主体となってやる方向で検討してほしいという委員からの要望が出されました。

次に、同じページに、「手続を容易化する法制度の整備」とありますが、これはどういう意味かという質問があり、国土交通省からは、合意形成がよりスムーズになるようにすると。例えば、観光客も含められるようにすることを法律上明記するといった話もあるので、計画の前提となる要件の見直しなども含んでいるという話でした。

次に、同じページに「(3)交通空白地の明確化」とあります。これまで、交通空白地というのは、タクシーが営業として成り立たない過疎地などを指していたわけですが、空白かどうかは需要と供給の関係で決まるので、例えば、深夜の時間帯や、イベントの期間なども交通空白地に含むのか、という質問がありまして、国土交通省からはその方向で考えているという回答がありました。

他の質問として、資料の5ページをごらんください。

これは、1の2つ目の四角に「『ちょいのり』需要の創出」とあります。この「ちょいのり」について、全国のほかの地域で同時に入れられないのかという質問がありました。これに対して、あちこちから申請が出されているので、順次拡大したいという国交省からの答えでした。これに対し、なぜ、審査が要するのかと。国土交通省からは、道路運送法9条による認可であって、これは利用者保護の観点であると。委員からは、「ちょいのり」で損をするケースがあるのか、利用者のためにも広く認めるべきだという意見がありました。

それから、相乗りサービスは非常に重要だと。今東京では、タクシー事情が悪くて深夜などタクシーを拾えずに困っているので、できるだけ早くやってほしいと。国土交通省からは、できれば、来年度の早い時期に、遅くともオリパラまでにということでした。「来年度の早い時期」と「オリパラの時期」では1年以上の差がありますので、なるべく早くやっていただきたいということで改めてお願いいたしました。

最後に、1つ前の4ページをごらんください。「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」というのが書かれております。この中にMaaSという言葉が書かれています。MaaSは御存じと思いますが、バスやタクシー、いろいろな交通手段をパッケージとして利用者に提供するサービスです。MaaSの観点から言うと、現在のように、タクシー、バス、貨物といった縦割りの規制体系というのは実態に合わなくなっているのではないかと、この懇談会で、それも総合的に見直すのかという質問がありました。国交省からは、この懇談会ではその議論はしないが、別の懇談会で議論をするというお答えでした。

これについては、以上です。

それから、2つ目の「総合取引所について」。まず、お手元の第4次答申の抜粋が書かれた参考資料をごらんください。実施事項が4つあります。

このうちaについては、JPX傘下の取引所にTOCOM（東京商品取引所）から商品デリバティブの戦略的な移管を検討すると。これが円滑に進むよう関係者との協議を行うとなっております。

cは、総合取引所をなるべく早く実現するよう、「両取引所において協議が円滑に進むよう、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べく、協議を行う」ということです。

このaとcに関しましては、民間企業同士の検討という機微な内容を含みますので、今日は非公表の資料が配られ、それに基づいて説明がなされました。組織形態、移管する商品、清算機関のあり方、スケジュール等について書かれた資料が出されました。今、まさに交渉が行われているところですので、この場でも議論の詳細については、御紹介することができません。

これについて出された意見としては、時期はなるべく早くすべきであると。この商品を移管する際に、実施できるものから順次、なるべく早く一元的な取引がなされるようにすべきであるという意見がありました。また、移管する商品は、なるべく多くすべきであるという意見がありました。

それから、電力先物市場について、私どもは、去年の6月に答申を出しております。「東京商品取引所単独での取組以外に、実績ある海外取引所との提携、総合取引所との創設とを比較検討の上、結論を得て、その実現のために必要に応じて措置を講ずる」と実施計画に書いておりますが、この比較検討の結果はどうなったのか、という質問がありました。

これに対して、今、検討中であるという答えにとどまりました。

それから、実施事項のbをご覧ください。「商品デリバティブを金融商品取引所に上場する際の商品所管大臣の同意について、具体的かつ明確な運用基準を策定することとし、経済産業省等において、今年度末を目途に結論を得る」と。

今年度末は近いですから、今日はこれについて議論をしたかったのですが、まだ、策定中であるということで、明確なお答えがありませんでした。

ということで、総合取引所については、議論の詳細を御紹介することができずに、恐縮ですが、以上、概略を申し上げました。

司会 それでは、質問を受けつけます。挙手の上、指名いたしますので、所属を名乗られて質問をいただければと思います。

よろしいですか。

記者 国土交通省のタクシーのほうなのですが、事前運賃の制度なのですが、これは、今回、パブコメをやるということが決まったということで、ルール改正の具体的なスケジュールが決まったということによろしいのでしょうか。

大田議長 これについては、資料の6ページに書いてありますが、これ以上の御説明は、

今日はなかったですね。

記者 特に議論にはならないということは、このまま国交省の予定どおりやっていくということによろしいのですね。

大田議長 はい。委員からの反論や意見はありませんでした。

記者 わかりました。

大田議長 総合取引所については、今年度末に出すということについての回答をいただいておりますので、引き続き議論をしてまいります。

司会 ほかにございますでしょうか。

記者 先ほどの説明で、同意件のところで、策定中だと。

大田議長 同意要件ですね。

記者 はい。お話にもあったのですが、もうさすがに年度末に近づいていて、ちょっと余りにも誠実さを欠いているのではないかと思うのですが、大田さんから何か、警告というわけではないですけれども、もうちょっと作業を急いでほしいであるとか、要望みたいなものというのは、両省に対して何か御発言はあったのでしょうか。

大田議長 「今年度末を目途に」というのは、政府の合同会議で決定されたことですので、私どもはこれにのっかって進めていきます。「目途」とはいえ、1週間前後のことだと思いますので、改めて回答を求めます。

記者 あとは、民間同士の話なので、ちょっとお話ができないということなのですが、合意に向けて期待感みたいなものというのは、大田議長のほうで何か感じられましたでしょうか。

大田議長 しっかりと取り組んでいただいているというふうに感じました。思ったよりよくやっているとか、思ったより悪いとか、そういうのはありません。前向きに協議を進めてくださっているという印象を持ちました。

記者 わかりました。

司会 ほかいかがでしょうか。

記者 相乗りタクシーのところで、念のため確認なのですが、国交省側は、その導入時期に関して、来年の早い時期、つまり2020年の初頭という意味でおっしゃっていたということによろしいのですか。

大田議長 来年度は、2019年度ですね。

記者 ごめんなさい、2019年度、来年度ですか。

大田議長 そうです。来年度の早い時期、だから、19年度ですね。そして、遅くとも、オリンピックまでには、ということでお答えがありました。

記者 来年度の早い時期。

大田議長 「来年度早い時期」と「オリンピック」とでは、余りに時間的なギャップがあるので、早くやってほしいという願いをいたしました。

記者 その時期の決定に関しては、どういうものを検討した結果、決めるとか、そうい

った説明はあったのですか。

大田議長 いいえ、ありません。

記者 わかりました。

司会 ほかにございますでしょうか。

記者 総合取引所の件で、先ほど大田さんから御説明があったときに、商品の一元的な取引ができるようにという意見があったということでお話があったのですが、このあたり、先物業者さんから心配する声なども上がってきていて、やはり、一元的な取引というのは、大田さん自身もこだわられるところなのか。

あと、cの中で、プレイヤーのコスト負担が増加しない市場設計というお話もありましたけれども、何かそのあたりで、きょう意見があれば。

大田議長 すみません、それは、どこですか。

記者 cの「プレイヤーのコスト負担が増加しない使い勝手のよい市場設計」という、その認識を共有化することが重要であるというのがありますけれども、これについて、何か意見はありましたでしょうか。

大田議長 一元的にというのは、全部を一緒にということではありません。それぞれの商品のデリバティブ取引が、大阪取引所とTOCOMに分かれるのではなくて、どちらかで取引がなされるという意味です。例えば、金について、デリバティブがTOCOMでもやっているけれども、大阪取引所でもやっているということにならないようにということです。

それから、プレイヤーのコスト負担が増加しないということについて格別の御説明があったわけではありませんけれども、業者が困るようなコスト負担はないような工夫が必要であるといった意見はありました。

司会 ほかいかがでしょうか。

記者 今の御発言で、改めて確認なのですが、一元的というのは、そうすると、全ての商品を片方の取引所に寄せると、そういうことを求めたいということによろしいのでしょうか。

大田議長 全ての商品というわけではありません。それぞれの商品が移管されていきますので、全部の商品がどちらかでなされるという意味ではありません。

記者 そうでないと、一元的にはならないのではないかと思うのですが。

大田議長 同じ商品、金なら金のデリバティブについてどちらかで取引がなされるというのが一元的というふうに捉えています。

記者 一部の商品はTOCOMで扱っていて、かつ、それがダブるような形ではなくて、金を移管するなら、全て金は大阪でやるとか、そういうようなことをイメージされていると。

大田議長 はい。「一部の商品デリバティブについて、JPX傘下の取引所で戦略的な移管を検討し」というのは、そういうことです。どの商品が移管されるかについては、今協議中です。

記者 戦略的というのは、どういうことを求めているのでしょうか。

大田議長 マーケットですから、どちらに移管したほうがプラスになるかということを検討するということです。

記者 その扱いも含めて、今月目途までに方向性を出してほしいと。

大田議長 いいえ、当事者間で、JPXとTOCOMの間で議論をすることですので、今年度末とか、そういうことは私どもも言えません。

記者 ありがとうございます。

大田議長 よろしいですか。

記者 はい。

司会 よろしいでしょうか。

それでは、これにて記者会見を終了したいと思います。

お疲れさまでした。