

第9回 成長戦略ワーキング・グループ 議事概要

1. 日 時：令和2年4月23日（木）16:00～18:51
2. 場 所：オンライン会議
3. 出席者：
 - （委 員）小林喜光（議長）、高橋進（議長代理）、大橋弘（座長）、
菅原晶子（座長代理）、佐久間総一郎、高橋滋、武井一浩、竹内純子、
谷口綾子、南雲岳彦
 - （専門委員）井上岳一、落合孝文、玉城絵美、村上文洋
 - （政 府）大塚副大臣
 - （事務局）井上規制改革推進室長、彦谷規制改革推進室次長、林規制改革推進室次長、
小見山参事官、小室参事官、吉岡参事官、藤山企画官
 - （説明者）国土交通省 重田総合政策局モビリティサービス推進課長
国土交通省 上手鉄道局総務課企画室長
国土交通省 星自動車局総務課企画室長
法務省 山本民事局民事第二課補佐官
法務省 竹林大臣官房参事官
経済産業省 松本経済産業政策局企業会計室長

4. 議 事

（開会）

1. データ駆動型社会に向けた情報の整備・連携・オープン化
＜交通分野におけるデータ活用の促進
／不動産関連市場の活性化に向けたデータの整備・連携＞
2. 株主総会に係る書類のウェブ開示拡大

（閉会）

5. 議事概要：

○大橋座長 皆さん、こんにちは。

それでは、定刻になりましたので、ただいまより「規制改革推進会議 第9回成長戦略ワーキング・グループ」を開催いたします。

委員の皆様方におかれましては、御多用中、御出席いただきましてありがとうございます。

今回は、ウェブ会議のツールを全面的に用いてオンラインで開催ということでございまして、お手元の資料を御覧いただきながら、御参加いただければと思います。

なお、会議中ですけれども、雑音が入らないように、画面の左下のマイクアイコンをミュートにさせていただくように、お願いいたします。

御発言の際は、ミュートを解除していただいて御発言していただき、また御発言後、再度ミュートにさせていただくということで、ちょっとお手間ですけれども、御協力をお願いいたします。

本日は、小林議長、高橋議長代理、竹内委員、南雲委員、そして、投資等ワーキングの井上専門委員にも御出席をいただけるということとなっております。

また、佐久間委員が遅れて御出席をいただけるということでございまして、また、本日、大塚副大臣にも御出席をいただくこととなっております。

それでは、議題の1「データ駆動型社会に向けた情報の整備・連携・オープン化」に入らせていただきます。

前半は、交通分野におけるデータ活用の促進について、国土交通省へのヒアリングを行います。

本日は、総合政策局モビリティサービス推進課、重田課長、
そして、鉄道局総務課企画室、上手室長、
そして、自動車局総務課企画室、星室長に時間をいただいております。

本日は、お忙しいところ、ありがとうございます。

それでは、まず、鉄道局より、10分以内のお時間をいただいているということですので、早速ですが、御説明の方をお願いできればと思います。

よろしくお願いいたします。

○国土交通省（上手室長） 鉄道局企画室長の上手と申します。どうぞ、よろしくお願いたします。

資料の1-1-1を御覧いただければと思います。

右下のページ番号の1を御覧いただければと思いますが、鉄道分野におけます情報提供体制の整備につきましては、私どもとして、政策目的、そして、鉄道の利用者の安全・安心、それから、利便性の向上に関わるものについて情報提供体制を充実させていくという観点で、進めているところでございます。

具体的には、こちらに記載しておりますとおり、災害、やはり輸送障害が発生したときのような、異常時における適切な情報提供。

それから、訪日外国人の方も増えておりますので、そうしたインバウンドの方の受入環境整備、多言語でのそういった情報提供。

それから、バリアフリー化の推進という観点から、いろいろな利用者の方がいますので、それぞれに対応した形での情報提供、それから、それ以外にも利用者の利便性確保という観点で、いろいろな情報提供の充実というのを図っているわけでございます。

次の資料の2ページを御覧いただければと思います。

1点目は、災害などの異常時における情報の提供でございますけれども、こちらにつき

ましては、特に一昨年、2018年、台風21号において、関西国際空港の連絡橋が損傷したりとか、そういった台風被害の際に情報提供、特に訪日外国人も含めて、利用者にとって必要な情報が提供されていたのか、さらには、その後続く台風24号などにおいては、首都圏に初めてとなる計画運休というものも実施されましたけれども、そうしたときに、利用者の混乱と申しますか、そういったことを防ぐ上でも必要な情報が、タイムリーに提供されていたのかということが、非常に大きな課題となりました。

こうしたことを踏まえまして、異常時において、どのような情報を出すべきか、コンテンツの話、それから、こういった手段で情報を提供するのか、こういったタイミングで情報提供をするのか、そういったことを事業者と検討いたしまして、こちらに記載してありますガイドラインという形で指針をまとめて、各事業者の取組を促しています。

1つ目が、新幹線におけます異常時の情報提供についてのガイドライン。

もう1つが、計画運休を実施する際の情報提供についてのガイドライン。

ガイドラインの中身については、いろいろ細かく記載しておりますので、この資料におきましては、特に情報提供でこういった情報を、そして、こういった手段で、あるいは他の交通機関とも連携して、そういった情報を出していくということを、こちらに記載させていただきました。

特に課題としてありますのは、今、何が起きているか、それから、実際に、いつ運転が再開されるのか、あるいは現場の状況はどうなっているのかと、こういったことを工夫して提供するということ。

例えば、駅においても入場規制が行われたりとか、混雑が発生したり、そういったものをいかに情報提供するか。

それから、情報提供する手段として、台風24号のときに課題となりましたのが、ウェブサイトだけに頼っていると、アクセスが集中して、ウェブサイトがダウンしてしまって、情報が見られないといったことが発生しましたので、ツイッターなど、SNSも積極的に活用しようということで、そういったこともガイドラインに初めて記載して、鉄道事業者の取組を促しています。

それから、多言語対応という面におきましても、QRコードなどを積極的に活用して、いろんなところで情報のアクセス先等を明示する取組を進めています。

また、実際に、こういった災害時になりますと、エリアによっては、いろいろな問合せ、例えば、この電車はいつ来るのだ、どのくらい遅れているのか、いろんな問合せが来ますけれども、こうした問合せに個別に対応していると、非常に混乱と申しますか、なかなか現場での対応が難しくなりますので、そういった観点から、列車の在線位置をリアルタイムに確認できるようにする仕組みもどんどん取り入れることもガイドラインの中で示しています。

それから、他の交通機関との連携ということで、特に空港アクセス鉄道においては、空港に行く前に空港の情報を利用者に提供するということが大変重要になってまいりますの

で、こういうことも示して、鉄道事業者の取組を促しています。

次のページを御覧いただければと思います。

3ページになりますけれども、こうしたガイドラインを踏まえて、具体的にどんな取組が進んでいるかという一例を記載させていただいています。

こちらは、まず、1点目ですけれども、このガイドラインに従いまして、JR各社において、駅頭掲示、駅に貼り出してある掲示ですとか、車内にQRコードで情報のアクセス先を明示するような取組が進められています。

下の段でございまして、SNS、ツイッターによる情報発信というの、このガイドラインを踏まえまして、2018年以降、JR全社でそろって提供できる体制までもってきたところ、各社ではツイッター等の情報発信も進められています。

右側に写真つきのツイッターの例を挙げさせていただいておりますけれども、こちらについても、やはり現場の状況を写真で提供するというのも、利用者の方からは非常にニーズがあるということがありましたので、こうした取組も進めています。

こちらにつきましては、鉄道事業者ともいろいろ議論があったのですが、やはり、いろんなツイッター等のプラットフォームといいますか、そうしたものを有効に活用することで、利用者がアクセスしやすい、こういった情報をタイムリーに載せることができるということで、こういった取組が各社で定着してきています。

JRの例を記載させていただきましたけれども、これに続いて、私鉄においても、こういった取組を進められております。

次に、4ページを御覧いただければと思います。

これは、空港、航空との連携の例ですが、新千歳空港ビルディング会社の方で、鉄道周辺において、この写真にありますように、航空機の運航情報を提供しまして、空港に行く前に、駅で列車に乗る前に、こういった情報を確認できるようにするという取組も進められています。

こちらにつきましては、2018年の12月に設置されたものです。

次に5ページを御覧いただければと思います。

訪日外国人の受入環境整備ということで、インバウンドの旅客向けの情報提供の体制についても、充実を図っています。

まず、日本語以外にも多言語で、具体的には、英語、韓国語、中国語での情報提供というのを基本とするような形で、各社、情報提供体制の整備を進めています。

それから、左下にありますように、日本の駅の名前に不慣れな方向けに、各駅を、数字と色で識別しやすいようにする、駅ナンバリングを各社で進めています。

右側ですけれども、日本人の利用者もそうですけれども、特にインバウンドの方は、非常に大きな荷物を持って移動されるということで、駅のロッカーの利用状況についても確認したいというニーズが非常に高いということがあり、こうしたリアルタイムで駅のコインロッカーの空き状況が確認できるよう、こうした情報提供を進めているところでござい

ます。

それから、資料の6ページを御覧いただければと思いますけれども、バリアフリーの関係は、こちらにありますように、それぞれのバリアフリールートについての情報提供ですとか、それから、子育てをされる方に、真ん中にございますけれども、グーグルマップと連携して、エレベーター、それから出口の箇所というのを、どこにあるのかというのを分かりやすく示すような取組も行われています。

それから、フリースペース、優先席の位置や乗降しやすい位置の情報の提供といった取組も、各社において進められています。

資料の7ページを御覧いただければと思います。

鉄道利用者の利便性確保ということで、今、各社でいろんな取組が進められているところでございますけれども、左側にありますように、これは、東急電鉄の例ですけれども、駅の混雑状況をカメラで撮ったものを、そのままでは個人情報との関係があつて出せませんので、画像解析をしまして、人型の絵に変換した形で、混雑状況を示す取組です。

それから、真ん中のJR東日本の例は、山手線で各列車の方に重量計を設置しまして、そのデータを活用して、こういった混雑状況を確認できる取組です。

それから、右側にありますのは、駅においてトイレの空き状況等をアプリで情報提供する取組です。

最後のページを御覧いただければと思います。

鉄道とバスの乗り継ぎ円滑化に向けて、鉄道においてはバスの運行情報を、バスにおいては、鉄道の運行情報を提供していくという取組が今、進められております。

左側は、実際にJR九州、それから西日本鉄道グループが連携して、下曾根駅で、バスと鉄道の乗り継ぎ円滑化の観点で、こういった情報の提供をしております。

右側は、JR四国と徳島バスの実際の例ですけれども、こちらについては、列車の乗り継ぎがなかなか難しいような時刻については、高速バスが補完するような形で、運行体制自体を見直した形で、こういった情報提供をする、こういった取組が進められているところでございます。

最後に、鉄道関係の届出についてのオンライン化の状況でございますけれども、鉄道につきましても、主に申請、届出をするのは鉄道事業者であり、その数は、二百数十社になります。ですので、件数自体は、決してそんなに多いというわけでもございませんし、実際、全部で約130ある手続のうち、件数が100件を超えるものが5つぐらいしかないでございますけれども、全体として、届出、申請をする者、それから、それを受ける私ども双方の負担軽減と事務の効率化の観点から、こうした手続についても、今後、オンライン化、デジタル化を進めるべく取組をしているところでございます。

鉄道局からは、以上でございます。

○大橋座長 御説明ありがとうございました。

続きまして、総合政策局モビリティサービス推進課及び自動車局より合わせて10分以内

で御説明をお願いできますと、幸いです。よろしく願いいたします。

○国土交通省（重田課長） よろしく願いします。総合政策局モビリティサービス推進課長の重田です。

大橋座長を始め、委員の皆様方には、今回このような御説明の機会をいただきまして、誠にありがとうございます。

私の方から標準的なバス情報フォーマットについて御説明申し上げます。資料は、こちらになります。

この標準的なバス情報フォーマットですけれども、GTFSと呼ばれるものであります。General Transit Feed Specificationというもので、これを日本では、日本のバス事業に合わせて、GTFS-JPという静的フォーマット、それから運行情報のような動的フォーマットとしてGTFSリアルタイムと、こういった2種類のフォーマットを定めております。

具体的には3ページを御覧いただきたいと思うのですが、バスの運行に関する様々なデータを、このような幾つかのカテゴリーに分けてデータ化しております。

1つは、エージェンシーとある事業者情報、2つ目は、ストップとある停留所の情報、それからルートと呼ばれる経路情報、それからトリップと呼ばれる便情報、それから、通過時刻情報、こういったものについて、それぞれデータ化するときのルールを定めたものと、そう理解をいただければと思います。

これを定めることによりまして、経路検索などについて反映されるということと、運行情報についても、リアルタイムで提供ということが可能になる、このようなものになっております。

4ページを御覧ください。

ここ数年で、多くの事業者の方々にこの標準フォーマットの普及に取り組んでいただいております。その結果、私どもの調べた限りでは、乗り合いバスにつきましては約6割、それからコミュニティバスについては約2割、こういったところでGTFSの導入が進んでいるという形になっています。

今後とも、特にコミュニティバスは、まだ普及が少ないものですから、普及を進めていきたいと、このように思っております。

それから、なぜこういうことを進めていくのがいいのかということについて、5ページ以降を御説明します。

1つは、先ほど申し上げたコミュニティバスのような小規模なバス事業者についても、例えば、右にありますような、各種国内の経路検索あるいは海外のグーグルマップといった、こういった経路検索のところに反映されるというもので、例えば、インバウンドの外国人旅行者が日本でコミュニティバスを使ったりするときに、検索上、その結果が出てくるといった効果があります。

2つ目、運行情報とかバスロケ情報、例えば災害時の運行の変更とか、こういったものもリアルタイムで提供することが可能になります。

もう一枚おめくりください。6 ページ目です。

それ以外にも、事業者自身として、例えばデジタルサイネージへの反映とか、あるいは事業者の需要分析、交通分析、こういったものにも活用することが可能となります。

4 つ目、そもそも事業者御自身が案内の正確さの向上をすることができるといったことで、例えば、特別ダイヤとか、運休というのを反映することで、その情報提供をお客様にすることが可能になる。そういったものでございます。

5 つ目、データ化を進めることで、これまで紙媒体で業務に活用していたものから、より効率的な業務に変更することができるといったメリットがあります。

時間の関係で、いろいろな導入事例については次のページにありますが、これは割愛しますが、こういったデータ化、標準化、これを進めていきたいと思っております。

モビリティサービス推進課からは、以上です。

○国土交通省（星室長） 引き続きまして、自動車局企画室の星と申します。

もう1つの資料、資料1-1-3に基づきまして、今、御紹介させていただいた、バス情報フォーマットの普及促進の方策について御紹介申し上げます。

今、重田の方から御説明させていただいたとおり、バスの標準的なデータフォーマットというのは、業務の質、サービスの質の向上を図る、一定の効率性を向上する上で非常に役立つと思っております。

こういった取組を、このGTFSを更に加速するために、今般、国土交通省では、バスロケーションシステムの導入支援を行うに当たって、このGTFSを使用したシステムを優先的に採択するというところで、強力に、この導入を推進しているところでございます。

まだまだ、末端まで全て行き届いているわけではございませんけれども、現在、こういったものを通じて、積極的に、こういったシステムの導入、IT化が進むようにするということを推進しているところでございます。

こういった取組、もう1つの資料がございまして、公共交通利用環境の革新等ということで、外国人の旅客に対応するもの、様々多言語対応、無料のWi-Fiサービスなどと併せて、キャッシュレス化などと併せて、こういったフォーマットの普及を更に加速していく考えでございまして。

今後、こういった取組を更に進めてまいります。なお、電子申請との関係でございませぬけれども、この中でプラスされているバスの運行データというものは、必ずしも我々の法律に基づく法令申請事項と変わりがほとんどないというのが正直なところでございます。

また、法律の対象には、こういった議論とまた別の業態にあります貸切りバスとかがございます。今、目下のところは、コロナの影響も受けて、これらの事業所は、非常に経営に苦しんでおまして、足元の運転手の雇用維持を、バスを売却しながらやっているというような状況でございまして。

このような状況下で、どのように推進していくかということについては、状況をしっかり見極めた上で、関係者の費用負担を含めて、慎重に進めていく必要があると考えている

ところでございます。

いずれにいたしましても、当省といたしましては、バスの標準フォーマットを更に普及加速しながら、この分野のデジタル化を推進してまいり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。

○大橋座長 御説明ありがとうございました。

それでは、ただいまいただいた御説明に対して、御意見、御質問をいただきたいと思えます。

御発言の際ですけれども、Zoomに手挙げの機能がありますので、そちらで手を挙げていただければ指名させていただきますし、ちょっと場所が分からなければ、マイクオンにしてしゃべってもらえば、指しますので、いかようにでもやりやすい方法でお願いできればと思います。

ちょっと時間の関係もあるので、一定程度御質問を集めてから、まとめて国土交通省さんにお答えいただくような形で回していければなと思えますので、よろしく願いいたします。

それでは、どなた様からでも、御発言あれば、おっしゃっていただければと思えますけれども、いかがでしょう。

それでは、いただきましてありがとうございます。まず、高橋先生からお願いいたします。

○高橋委員 どうも御説明ありがとうございました。

鉄道局も自動車局もいろいろ取り組んでいただいて、有り難いと思っておりますが、やはり法令上の根拠がなく、例えば予算補助だけで抜本的に進めるということについては問題がある。特に路線が競合している事業者のバスと鉄道の連携を確保することは非常に難しいと思うので、例えば情報の公開の義務とか、努力義務でもいいのですが、法令上の根拠をきちんと措置するという点について、今の時点ではなかなか難しいかもしれませんが、将来的に方針として考えるということは、お考えにならないのかなということ、ちょっとお聞かせいただきたいと思えます。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、村上委員、次にお願ひできますでしょうか。

○村上専門委員 村上です。どうもありがとうございます。

バスについて1つと、鉄道について、関連も含め3つ質問と意見を言いたいと思えます。

まず、バスに関して、先ほど、申請データとGTFSデータは、大分内容が異なるというお話でしたけれども、バス会社からすると、GTFSと申請データを両方作るのは結構負担で、なおかつ重複している部分もあると思えます。大手さんや中堅さんはダイヤグラム作成支援システムを使ってらっしゃるので、そこから申請データと、GTFSを書き出せるようにすると効率的になると思えます。

そのために、申請データの項目とか、受け付け方を検討することは可能でしょうか。鉄道に関して3つです。

まず、バリアフリーの紹介がありましたけれども、移動円滑化法ができたときに、交通エコロジー・モビリティ財団さんが、らくらくお出かけネットという経路検索とバリアフリー情報を組み合わせてサービスを始めています。これの紹介がなかったのですが、いいサービスだと思うので、もっと国土交通省としてもプッシュしたらいいのではないかなと思います。これは意見です。

質問は2つです。1つ目は、ウェブサイトが逼迫するときに、SNSなどでデータ提供をするという話がありましたが、どうも、鉄道各社は自前でやろうとしがち傾向があります。APIでデータを公開して、例えば、外国人がよく使うアプリとか、ほかの多くの人が使っているアプリでデータを使ってもらえるように、APIでの公開を必須とすることができないか、これが1つ目の質問です。

2つ目は、例えば、今、コロナの関係で、ドコモのモバイル空間統計や、ヤフーのデータ分析などで、人の流れを把握して、外出がどのくらい減っているかを把握するのに活用しています。

以前からSuicaなどのデータを活用できないかという話は出ていましたが、なかなか鉄道各社が、そのデータを使って自分でビジネスをやろうとしているので、出してもらえないという傾向がありますが、今回のような場合も含め、やはりSuicaなりPASMOなりのデータを活用できるように、国土交通省としては、取り組んでいくべきだと思います。

災害時だけではなくて、例えば、大都市交通センサスのような大きなお金をかけてやっている調査について、あれは数年に一度ですけれども、Suicaなどのデータを活用すれば、もっと安価に、細かいデータが取れると思います。是非、Suicaなどのデータ活用について、国土交通省さんで検討していただけないか、この2つが質問です。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、竹内委員、お願いいたします。

○竹内委員 ありがとうございます。

私、成長戦略ワーキング・グループのメンバーではないので、ちょっと勘違いしているかもしれないのですが、今日、もう少しMaaS的なお話というところは、御質問申し上げてもよろしいものでしょうか。今日は違いますか。

○大橋座長 もちろん、御質問していただいて構いません。

○竹内委員 大丈夫でしょうか、2月のときの成長戦略ワーキングのときに、たしかMaaS的な形で関連データの連携に対しても、少し御議論になったかと記憶しておりまして、そのまま、担当の所管でいらっしゃると思いましたが、今日はちょっと参加をさせていただいた次第でございまして、少し御質問ができればと思います。

今回のスコープではないということでありましたら、そこはおっしゃっていただければ

と思いますけれども、大きく伺いたいことが2点ございまして、今日の御説明の中では、バス、鉄道といった公共交通のデータ共有について御説明いただいたのですけれども、それは、ある意味、グーグルとかヤフーでも展開をされているとは思っています。

ただ、交通全体を考えたときに自動車系サービスのデータは圧倒的にクローズな状態だなど思っておりまして、これらがいないところ、タクシーの移動データですとか、自家用車のデータといったようなものがないと、MaaSというのが公共交通のみで完結した、ただの、ある意味、乗り換えアプリになってしまう懸念があるなど思っておりまして、総合的な交通データというのを連携させる、そして、そのデータをどう確保するかというところがポイントだなど思っております。

そうなりますと、今、おっしゃっていただいたようなお話に出てきた、交通事業者さんを対象に、そのデータというものを考えればいいわけではないのではないだろうか。

例えば、通信事業者さんといったような形に、少しスコープを広げて考えていく必要があるのではないかと思っておりまして、こういった交通事業者ではない方たちによるデータ提供とか、連携といったところをどう促進するかについて、御見解といったところをいただければ有り難いと思いました。

2点目が、この議論のMaaSの将来像というようところが、産業を超えたデータ利活用というところにあるかと思うのですけれども、ただ、2月に御議論されたガイドラインを拝見して思ったことが、産業をまたいでいくということになりますので、これは、拡張性を持たせて、また、更にきちんと厳格化していくということと、ガイドラインを遵守させる仕組みというのが必要ではないかなと感じました。

拡張性、厳格性というところは、丁寧にほかの産業や自治体からの要請というのを拾い上げて改定していくというようなところになるかなと思ったのですけれども、遵守させる仕組みというようところについて、ガイドラインというのは、飽くまでガイドラインなので、遵守させる仕組みというところで、やはり、フィンランド等を参照しますと、事業者さんの認可や事業法にデータの開放というのを要件として入れるというようなことがされていることがございます。

民間事業者に規制要件を増やすことになることに、やはり、少しためらいもあろうかとは思っているのですけれども、そういったことも考えられているのかどうかというところを、少し伺いたいと思っていたところでございます。

一方、ムチだけではなくてアメ的な政策も必要で、スーパーシティ分野等との連携というようなことで、データ提供すると、ある意味、いいことがあるというようなことを作ればと思っておりますが、これは、規制緩和の文脈を超えるかもしれませんので、意見として申し上げるものがございますけれども、ガイドラインの拡張性あるいは実効性担保というところについて、少し御見解があれば、教えていただきたいと思っております。今日は参加させていただきました。

ちょっと御説明の趣旨とずれていたら、申し訳ございませんけれども、可能な範囲で御

教示いただければと思います。

以上です。

○大橋座長 どうもありがとうございます。

それでは、菅原委員、お願いできますでしょうか。

○菅原座長代理 ありがとうございます。

まず、竹内委員の意見とも重なりますが、先般、御説明いただきましたMaaS関連データのガイドラインの効力をどういうふうに担保していくかについて、具体的アイデア、どういう措置をとるかなどお考えがあれば、教えてください。また、交通網についてはそれぞれ縦割りではなく全体をシームレスに動かすという発想が必要なので、鉄道局、自動車局がそれぞれの所管行政をどう考えるかと、局を越えて広く網羅的にその効力を発揮させていくのかを教えてください。

また、鉄道局に質問ですが、各事業者でのデータ整備などは行われてはいますが、特に、小規模事業者や地方の事業者についてはデータ整備が進んでいかないという課題にどう対応するか。また、今日御説明いただいたように、災害時の対応やバリアフリー化については、例えば、駅などは拠点、拠点で、それぞれ個別に整備されていますが、全体がきちんと整備されていくことで効果が高まると思います。データのオープン化を強制力を持って実施するのは難しいですが、何らかのインセンティブ、要件を課すなど今後、どういう方法で進めるかのお考えをお伺いしたいと思います。

○大橋座長 ありがとうございます。

ある程度質問が積み上がったので、一旦ここで切らせていただいて、国土交通省さんから御回答いただければと思うのですが、ちょっと3局またがってしまっていて、うまくコーディネートできればいいと思うのですが、どうでしょう。それぞれお答えいただくと有り難いのですが。

○国土交通省（重田課長） よろしければ、モビリティサービス推進課から御説明しますが。

○大橋座長 お願いします。

○国土交通省（重田課長） MaaS関連について、前回のワーキング・グループでも御説明申し上げた、ガイドラインについて、竹内先生、それから菅原先生から御質問いただきました。ありがとうございます。

若干、前回と重なる回答になるかもしれませんが、御説明申し上げます。

今回、このガイドラインの実効性を高めるということは、前回のワーキングでも強く委員の先生方から御指摘いただきました。

方法としては、大きく2つあるかと思っています。

1つは、きちんとルール化して、それを普及させていこうと。

もう1つは、そのガイドラインに沿ったことに対するインセンティブを与えること、その2つかと思っています。

1つ目、ルール化の方ですけれども、今回通常国会に提出させていただいております、地域公共交通活性化再生法、この改正案の中に、新しいMaaSに関する新モビリティサービス事業計画というものを位置づけております。

これは、MaaSをやるに当たって義務づけするものではなくて、運賃手続の規制緩和をするものなのですけれども、これに基づいて、この法律の基本方針というのを、今後、変更することになります。

この法律に基づく基本方針の中に、こういったデータ連携のことをきちんと位置づけたいというのがルール化の1つです。

もう1つ、今年度予算でもMaaSの実証実験について補助することになっています。現時点では、MaaSの取組は、いろんな方が、いろんなアイデアでやっている黎明期だと思っていますので、何か固まった形にすべきではないと思いますが、その実証実験をするに当たって、データ連携をする際には、このMaaSのデータ連携のガイドラインに準拠していただくということを応募要項上もきちんと明記しております。

3つ目、インセンティブのところですが、今年度予算におきまして、特に地方の中小の事業者が中心になると思いますが、こういったデータ化するときの、データ化の支援のための補助制度を創設しました。

この補助制度を使ってやる場合にも、このデータのガイドラインに沿ってやっていただくということを基本にしたいと思っています。

以上、3点です。よろしくをお願いします。

○大橋座長 ありがとうございます。

○竹内委員 追加で1点だけよろしいでしょうか。

○大橋座長 どうぞ。

○竹内委員 申し訳ございません。先ほど、法律改正でというようなところをおっしゃっていただいたのですが、そこでのデータ連携の対象というのは、交通事業者ということになるわけでしょうか。

私が、先ほど申し上げた通信事業者さん、今、例えば、コロナウイルス等でも、スマートフォン、携帯電話の通信事業者さんのデータというのが、移動データとして非常に価値があるということが分かってきているわけですが、一部販売もされているわけですが、やはり、高額ですし、社内での抱え込み、データ抱え込みというのがどうしてもあるので、こういった移動データというところを総合的に考えないと、MaaSデータ、移動データとしての充分性が確保できないと思っていますのですが、その点対象は、どこまで考えておられるのか、ちょっとお聞かせいただければと思ったのですが。

○国土交通省（重田課長） すみません、大変失礼しました。

このガイドラインにおきましても、対象は、公共交通事業者に限ってではなくて、移動関連でも、例えば、シェアサイクルとか、そういった分野にも広がっています。

もう1つは、このためられたデータを活用するような周辺のサービス事業者、代表的な

ものでいうと、観光であるとか、小売りだったり、そういった方々も対象になるようにガイドラインには記しています。

それから、法律のことで申し上げますと、今回の法律では、先ほど申し上げた運賃手続の規制緩和以外に、新しくMaaS専用の協議会制度というのを、法律上位置づけています。

これは、対象が交通関係に限らず、その他幅広い分野、実際、現在のMaaSの取組の中でも、事実上、そういったコンソーシアムをつくってやっていただいております。その中には、当然ですけれども、交通事業者以外の方々も入っています。

こういった方々も含めて、連携については進めていっていただきたいと思っています。

○竹内委員 ありがとうございます。

是非、ほかの事業者さんに対しても、そのインセンティブが感じられるような形で設計していただければ有り難いと思います。

ありがとうございます。

○国土交通省（重田課長） 分かりました。

○大橋座長 ありがとうございます。

鉄道局からは、いかがでしょうか。

○国土交通省（上手室長） 法令上は、根拠なしに進めるのは難しいのではという高橋委員の御指摘がありました。

それから、菅原委員から、地方の事業規模が小さいようなところについて、どう進めるのかとの御指摘がありました。この2つと関連します。併せてお答えさせていただきます。

今日、御説明させていただきました資料の2ページ目のアプローチ、私どもとしては、特に、事業者が共通して取り組む必要があるような事項については、こういったガイドラインというものを定めることによって、各事業者の取組を推進しているところです。

その際に、やはり、全ての事業者が一律に対応できるかということ、なかなか難しいところがございます。やはり、JRですとか大手私鉄といった規模の大きい事業者と地方鉄道とで、対応体制が全く異なりますので、なかなか一律に対応してもらうのは難しいところがあります。

ですので、こうしたガイドラインにおいても、ここにございますように、まずは新幹線から、それから、もっと広げまして、JR、それから大手私鉄、こういったグループ分けをしながら、それぞれに対応したガイドラインを策定しています。

法令でというよりは、鉄道事業者の場合は、全国的にも数が、二百十数社と限られているところもございますので、こういったガイドライン、指針を定めることで、取組を進めていきたいと考えておりますし、実際に取組が進んでいるところです。

それから、村上委員から御指摘のありました、鉄道関係の3点について、1点目のバリアフリーの関係で、エコロジー・モビリティ財団のらくらくおでかけネットの関連について、御指摘、ありがとうございました。

実は、この資料では、事業者個別の先進的な取組を中心に挙げさせていただきましたので、御指摘のとおり、各駅のバリアフリールートの情報等をポータルサイトのような形で、一か所で、検索できるという意味では、委員御指摘のとおり、やはり、らくらくおでかけネットというのが、非常に使い勝手がいいと思いますので、本来であれば、この取組について触れるべきであったかなと考えております。

それから、2点目の鉄道事業者が自前主義に陥りがちではないかということについて、確かにそういったところが、今までの傾向としてあったかと思えます。

実際、今日御紹介した内容の中でも、SNSを使うということに関して、最初、少し抵抗感みたいなものがあり、今までツイッターとか発信をしていないのに、そういったものを使うというのは、どうなのかみたいな話も当初はあったのですけれども、やはり、活用してみると、非常にプラットフォームとして使いやすい仕組みになっているので、これはいいねということで、今、どんどん広がっているところでございます。

その観点は重要だと思いますので、全てを自前でやるのではなく、外部との連携というのは前提に、情報提供を進めると、私どもとしても、そういう視点で取組んでまいりたいと思えますし、事業者にも、そういった視点を共有するようにしたいと思います。

それから、3点目のSuicaのようなビッグデータの活用についての御指摘がございました。

こちらについては、今までの私どもの課題認識として、今回の新型コロナ感染症対応の関係でも、各駅の改札の利用状況等のデータについて、各鉄道事業者にお願いして、データを集計して提供をいただいているのですけれども、その際も少し課題になりましたのが、ICカードの利用状況のデータを、各社持つてはいるのですけれども、それをそのままそのまま提供いただいても使える情報には全然ならなくて、結局、それを情報として意味のある形に集約・加工するのに結構手間がかかっているということがあります。

もともとそういったリアルタイムで使えるデータを取り出すということを、恐らく想定せずにシステムが組まれているので、データ自体はあるのですけれども、意味がある情報の形にするのは、かなりの作業が必要というのが、現状としてあります。

鉄道局からは、以上です。

○国土交通省（星室長） 星の方からも少し補足をさせていただきます。

まず、重田の方から説明をさせていただきましたけれども、自動車分野のデータについても、ガイドラインも、幅広く、今後、こういった様々なデータが活用できるように推進していく必要があると思えます。

まずは、静的データと言われるものから、ステップ・バイ・ステップで進めていきますけれども、特に、こういう非常時のコロナであったり、あるいは大きな災害があったような場合については、社会的には、広がる可能性もございます。そういったところで、様々な知見を積み重ねながら自動車メーカーで、様々な事業者が持っているデータについても、最終的には、こういうところに活用できるように。

もう1点、村上委員の御指摘のありました、バスの申請の関係でございます。

双方で持っていないようなデータが、あるいはそもそも地方の路線バスになりますと、事業者自体が非常に小さくて、こういった電子化がまだ進んでいないところもございます。

他方で、事業者の方も人出不足の状況もありますし、運輸局の方でも様々な負担軽減、あるいは業務の効率化を図る、よくしていくという観点から、実際の運用上のツールとして、そういったデータを持っているところについて、どのような形で申請に活用できるのかということについては、デジタル・ガバメントの政府方針の中で、電子申請など、デジタル化を推進する中でも1つの視点として御意見を受けとめて、引き続き、様々な工夫を検討させていただきたいと思っております。

以上でございます。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、まだ、委員の方々、御発言されていない方がいらっしゃるので、順に手の挙げた方から行きたいと思っております。

まず、井上委員から、お願いいたします。

○井上専門委員 ありがとうございます。

日本総研の井上でございます。御説明ありがとうございます。

今の質問の御回答を聞いていて、ちょっと幾つかあるのですけれども、1つは、自動車メーカーが持っているようなデータも、今後、ある種、利活用の対象としてスコープに入れているというお話でしたが、それについての非常時等々というお話がありましたけれども、例えば、今、OD調査とかいろいろやっていますけれども、ああいう公共がお金使っているいろいろなデータを集めているわけですが、そういうときに、そういう公共的な利用に関しては非常時のみならず、自動車メーカーの持っているようなデータを生かしていくような、そういう取組みみたいなことというのは考えられませんかというのが1点です。

それと、最初の高橋先生の質問でありますとか、その後の竹内委員の質問にも関わりますけれども、先ほどのガイドラインの実効性ということで、活性化再生法などの基本計画にある程度データ連携について位置づけていくとか、いろいろにインセンティブをつけていくというお話ございました。

それで、交通事業者は、特に鉄道事業者さんなどにしてみると、データを出したはいいけれども、結局、MaaSをやるプラットフォームたちなどは、データを独占されて、何かいいことは全然ないのではないのみたいなところがありますので、これは、2月の会議のときにも言いましたけれども、ガイドラインにも記載がありますけれども、ある種、データを集めたプラットフォームたちが、いろいろ連結して使いやすくしたデータを、もう一回、そのデータを提供した個別交通事業者とか、あと、公共団体とかに戻していくような、ある種、データを出した側が、出したことによって、結局、付加価値のあるデータをもたらえるみたいな仕組みを、ある種制度化していくことによって、データの共有を図っていくような仕組みが作れませんかというのが2点目です。

3つ目ですけれども、バスに関して、バスロケーションシステムは、いろいろと、特に地方の中小事業者等々、いろいろこれから補助をつけてみたいなお話がありましたけれども、結構、私に取り組んでいて、いろいろ問題だなと思っているのは、例えば、大きな政令市の交通局が持っているようなバスロケーションシステムが結構古かったりして、GTFSに対応していないみたいな、レガシー問題が結構あって、中小事業者だけではなくて、結構早くに取り組んでいたところのレガシー問題をどうしますか、みたいなところについてのお考えもお聞かせいただければと思います。

以上です。ありがとうございます。

○大橋座長 ありがとうございます。

玉城委員、お願いできますか。

○玉城専門委員 では、私からも御質問させてください。

情報提示について、ちょっと話が戻るのですけれども、早稲田大学とH2Lの玉城と申します。

従来の掲示板での提示とか、デジタルサイネージだけではなくて、ソーシャルメディアやQRコードの提示というのは、ここ5年ぐらいで、国内外の交通網に関して、事業開発は大きく変わっていて、事業者の負担軽減についても強く同意したいのですけれども、一方で、連携を見据えた情報提供はどのように実施されているかという点について、少し気になっておまして、村上委員のお話でもあったとおり、外部情報は取扱いやすくなっているかということですね、具体的には。

現時点でも全ての、英語に対応したりだとか、ソーシャルメディアで提供したりとか、障害を持たれている方まで、情報伝達するということろまで、幅広く情報が伝わるように努力されている中で、その中で本当に全ての人々にデータを伝えられるのかとか、あとは、全ての方々がデータ分析をできる状態になっているのかというのを、全て1事業者であったりだとか、政府の方で対応するのは難しいと。

そこで、二次情報発信というのは、今後、重要になってくると思うのですけれども、ちょっとすみません、専門用語になるのですが、RSSやSML、JSONなどで、情報公開、つまりAPIだけではなくて、誰もが情報を取得できる状態に、今後持っていけるのかどうかというのは、可能性としてあるのかというのが、教えていただければ幸いです。

もう1点、竹内委員から少しお話があったとおり、MaaSでの協議会というお話、会議の中で、現在ある標準的なGTFS-JPとか、リアルタイムとか、あと、電車情報フォーマットなどの各種フォーマットについて、フォーマット統合若しくは拡張しようという検討は、もう既に始まっていて、若しくは実装されているという状態であるのでしょうか。フォーマット統合によってデータを出したプラットフォームが得られる知見というのは、今後、大きく変わってくると考えられます。

ただ、単純にフォーマットを統合して出すのではなくて、全ての事業者さんがほかの交通機関の情報もリアルタイムに取得することによって、更に二次情報発信すると、いろい

ろな分野で分析がされるので、プラットフォームにもよりよい情報が回ってきやすくなるのではないかと考えております。

この2点について、教えていただけますと幸いです。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、落合委員、お願いできますか。

○落合専門委員 落合の方から、そうしましたら何点か質問させていただきます。

モビリティサービス推進課と鉄道、自動車それぞれの局から御説明をありがとうございます。MaaSのガイドラインについて、私も参加させていただきましたけれども、非常に良い内容になっていると思っております。これを具体的にどう進めていくかというのが、今回の特に重要な課題であると思っております。

その中で、先ほどモビリティサービス推進課さんの方からは、実際に進める方法としては、ルール化であったりですとか、インセンティブの設計であったりですとか、データ化の支援についての制度を出していただくというようなことをお話しいただいております。これは、全般の総合政策として企画されているものとしては、様々御対応をいただいていると思えます。

他方で、推進課さんの方は、全体の企画を携わられているということがあると思えます。今、推進課さんの方では、法制度の中に位置づけを入れていただくとか、そういうことも含めてやられている部分があると思えます。しかし、鉄道局さんですとか、自動車局さんの方でも、各モビリティ業界によって状況が違うということがあると思えますので、その業界の状況に応じて、鉄道、バスはこういうことをそれぞれやるべきだとか、ほかのモビリティについてもそうだと思いますけれども、こういうことを検討されてはどうかと思います。これは鉄道、自動車の各局で、どう思われますでしょうかというのが1つ。

2つ目が、データの申請に関する点になります。

先ほど玉城委員の方からもお話がありましたが、要するに、機械的に処理できるような形で、なるべく広くデータを集めていくと、これが非常に重要なのではないかと思っています。この1つのきっかけというのが、申請や届出に当たって、デジタルで対応することが求められるということがあり、これは、デジタル化を推進する一助になるのではないかと思っています。これはMaaSの検討会の中でも、ある業界団体からも御指摘があったことだったと思っております。

他方で、こういったデータというのは、MaaSの連携で使うだけではなくて、今回のコロナであったりですとか、ほかの災害であれば、むしろ国の側でも様々な施策を検討するために使えることになっていくと思えます。民間側で、更にデジタル化して処理できるようなデータをどう連携するかというのは、また別の問題として、国の側でも、まず、分析をしようと思えば分析ができるようなデータを、しっかり集めていっていただくというの

が重要なのではないかと考えております。

これは、鉄道、バスなどで、それぞれ違って、鉄道の方が、電子的なものを出されているような場合もあるのかもしれないですけども、鉄道、バス等のそれぞれについて、この電子的な申請、届出について、どういうふうに今後取組を進めて行かれる可能性がありますでしょうかというのが2点目です。

第3点で、これが最後になりますけれども、自動車局さんの方に、バスの標準フォーマットについても進めていただいております、ほかの業界も含めて、今後、参考になるような仕組みだと思っております。

そういう意味では、更に補助制度を増設する、いわゆるインセンティブをより与えるといったような方法、そのインセンティブの対象になる事業者を増やすと、こういったような形で、環境づくりを進めていただくということもいいのではないかと思います。これは1つ目の質問とも重複する部分がありますけれども、より特定して、バス業界についてはフォーマットがあるので、切り出して質問をさせていただいたと、こういうものになっております。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、谷口委員、お願いできますか。

○谷口委員 モビリティサービス推進課さんに2点質問をさせていただきます。

バス情報の標準フォーマットが着実に進んでいるということを勉強させていただきまして、ありがとうございました。

1点目が、利用者からすると物理的な乗り換えはあるにしても、少なくとも情報はシームレスというのが理想なところだと思います。鉄道、バス、タクシー、レンタサイクル、カーシェアリング、もしかしたら飛行機とか、フェリーとか、そういった具体的な異モード連携についても、是非国が旗振りをして進めていただきたいところです。

異モード連携の検討の場として地域コンソーシアムというのは、すばらしい仕組みだと思います。が、懸念というか、ちょっとどうなのかなというのが、大手事業者ほど、個別の地域のために動くことが難しい状況が、これまで私が他の会議で散見されていたように思います。例えば、本社の意向を確認しなければならないので、ちょっと地域のためだけに動くのは難しいみたいなことがあるのではないかと思います。ただ、コンソーシアムがあまり立ち上がっていない段階かもしれませんが、そういった課題が顕在しているということはあるでしょうか。あるいは、そのような事態に対応するためにはどんな方策があるとお考えでしょうか。

それと関連してなのですが、大手事業者が担うような広域移動、例えば、新幹線、飛行機、高速バスなどについては、地域コンソーシアムという仕組み自体が、ちょっとそぐわないようにも思います。地域ではなくて、もっと広域になってしまうので、そのあたり、現時点でどのようにお考えか教えてください。

それと、4ページのグラフについて、恐らく事業者ベースの割合だと思うのですが、大手の方が進んでいる、GTFIS化されている、小規模の方が進んでいないみたいな、そういう傾向の分析みたいなものを、もし、されていたら教えていただけると幸いです。

以上です。

○大橋座長 すみません、高橋先生、もう一回でよろしいですか。

○高橋委員 短く、まず、モビリティサービス推進課に2点です。規制緩和でインセンティブを与えるということですが、近い将来、安全規制は個別業法でやるとしても、事業計画のコントロールについては、MaaSについてはすべて抜いてしまっていて、一本化する。独禁法の観点からの対策もしつつ、競争制限的なこともしつつ、一本化してまとめて規制する方向を、是非御検討いただきたいと思います。その辺についての御感想をいただきたいということ。

また、協議会方式を進められるということですが、公共交通会議でも、協議会の運営については議論があって、例えば、全員一致でないと駄目とか、協議結果についての尊重義務を課すとか、協議会の運営そのものも重要だと思います。その辺についてお考えを聞かせいただきたいと思います。

それから、自動車局にお聞きします。先ほど申しましたけれども、対立する競合路線を持っているところの鉄道事業者が、一方はバスを持っているというときに、対立する鉄道事業者との接合をきちんと実施することが極めて重要です。そういう場合に、勧告権を付与して、国土交通大臣に、その遵守は法令上の義務づけではなくても良い。勧告権を付与して、従わない場合には公表するとか、そういう法律上の措置を是非取るべきだと思いますが、その辺のお考えを、お聞かせ願いたいと思います。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、高橋議長代理、よろしいですか。

○高橋議長代理 すみません、今日のテーマと若干ずれているし、かつ、平場でお話ししていいかどうか、ちょっと迷うのですが、あえてお聞きしますけれども、地方の民間交通事業者は、今回のことで相当経営が悪化しているように思います。

これを支援するとなると、基本的には市町村なり県が支援ということだと思いますが、財政状況を勘案すると、国が乗り出さないと、多分、支援できないのではないかという気がするのですが、その辺、ちょっと現状認識を教えていただければと。

それから、国交省として支援するような場合に、これを機会にというと、また、ひんしゆくを買うのですが、支援の条件の1つとしてデジタル化を進めるとかということをししないと、私は、もうデジタル化そのものが、多分、経営難で止まってしまうのではないかという懸念を強く持っておりまして、それについての見解を聞かせていただければと思います。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

ほかの委員で、御意見のある方は、いらっしゃいますか。

大体こんなところで、よろしいですか。

それでは、モビリティサービス推進課の方から順に、お答えをいただければと思います。よろしく願いいたします。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。順次、御説明申し上げます。

井上委員から、プラットフォームにデータを独占されないように、プラットフォームが、交通事業者などから提供されたデータをきちんと使える形にして戻すというような仕組みが必要ではないかという御指摘がありました。

それは、正に、私どもも同じように考えておりまして、そういったインセンティブがないと、なかなかデータの連携が広がらないのではないかと考えています。

その部分については、今回、明確にガイドラインに記載させていただいていますので、それを受けて、このガイドラインの普及で、どの程度進んでいくかというのを見ていきたいと思っています。

それから、玉城委員から、各種フォーマットの統合のような話がありました。今回のガイドラインの中では、MaaSで使う、APIに使われる仕様として、RESTとJSONを例示して、これが一番、現時点では望ましいのではないかという記載しています。それとGTFSですね。これを具体的に記載しています。

ただ、この分野は、また変わっていくかもしれませんので、このガイドラインを更新する際に、そういった部分についても、手を加えていきたいと思っています。

それから、谷口委員から質問をいただきましてありがとうございます。

航空とかまでを含めた幅広い連携については、このガイドラインの中に、もちろん位置づけておりますし、あと大手ほど個別の地域のためには動かないのではないかというような御指摘もありましたが、昨年度のいろいろな実証実験の例を見ていると、必ずしもそうではなくて、大手の事業者の方々も、自分たちが注力したい地域にきちんと入り込んで、当然ですけれども、自治体とタッグを組んでやっているという事例が多く見られます。

むしろ、自治体も巻き込んで、住民の方々からもいろいろな意見を聞きながら進めているプロジェクトの方が、うまくいっているように私自身は感じています。

それから、GTFS化について、大手が進んでいて、コミュバスは余り進んでいないというのはデータのとおりです。それは、多分、コミュニティバスについては、基本的には、これまで地域住民の方々の移動手段という目的で導入されてきたことがきっと多いと思いますので、外から検索してやって来られるような、また、それを余り想定していなかったことと、財務体質の問題だと思っています。

今日、私がお示した事例の中に、中津川市のバスの事例がありますが、これもGTFS化することで、必ずしも、それが原因だったのかどうかという分析まではできていませんが、

GTFS化して、それをもって、検索で外国人がコミュニティバスを利用するようになった1つの事例であると思っています。

それから、高橋先生からいただいた中で、MaaSの協議会の運営の話があったかと思えます。地域公共交通会議と、今回、別の協議会を新たに設けましたので、そのMaaSの分野は、これまで以上に、いろんなサービスの多様化が広がっていくと思えますので、協議会の運営についても、厳格に縛るようなことのないような運営方針を国として定めていきたいと思っています。

それから、多分、事業計画を一本化するかどうかというのは、事業計画の必要性みたいなものを鉄道局、自動車局から説明してくれるのではないかなと思っています。

すみません、全て答えられていますでしょうか、取りあえず、以上です。

○大橋座長 それでは、鉄道局は、いかがでしょうか。

○国土交通省（上手室長） 玉城委員、落合委員御指摘の点について共通してお答えさせていただきますけれども、要は、モビリティサービス推進課の方で取り組んでいる内容を個別の各業界ごとにどう取組として落とし込んでいくかというお話だと思います。

鉄道局の関係で申しますと、今日御紹介しましたように、鉄道事業者としては、安全・安心、それから利便性の向上という観点でやっていかなければいけないと、やはり、なぜ、これを進めるのだと、理解が得られるような形で落とし込んでいく必要があるかなと思っています。

漠然と、こういったデータを出してくださいというのだと、なかなかそういった取組が進まない面もあるかと思えますので、やはり、利用者目線で、一体どういうところがネットワークになって、それが、事業者にとっても、例えば、業務の効率化ですとか、利用者の安全・安心の観点から、貢献するのだ、役に立つのだということをしっかり理解してもらえるような形で示しつつ、優先順位をつけてもらった上で取組を進める必要があるかなと思えます。

それから、今日、御紹介しました鉄道事業者の例などを見ましても、今まで鉄道事業者が持っていなかったような、新しいデータについて、いろんなメーカーですとか、ベンチャー企業と連携して提供する取組が進められているところ、そういった先行しているものが、共通プラットフォームになる可能性があるような印象を受けます。

例えば、今日御紹介しました駅の混雑状況のページの載せ方ですとか、こういったものもあるメーカーが、そうした方式を提案して、共通のものが事業者間で広がったりもしているので、事業者だけではなくて、こういったメーカーですとか、ベンチャー企業との連携が進むことによって、今まで鉄道事業者が持っていなかったような新しいデータが、利用者の利便性に役に立つ形で、更に流通していくのではないかと考えております。

それと、落合委員からの御指摘でありました、申請、届出のデジタル化、オンライン化につきましても、そういった観点で、要は、その後のデータを活用する利活用の観点から、こういったものも進めていく必要があると、正に御指摘のとおりだと思います。現状では

事業者の負担になるところがあるのかもしれませんが、そういった状況把握もしっかり行いながら事業者の理解を得て、デジタル化の取組を進めていきたいと考えております。

最後に、高橋議長代理から御指摘がありました、地方の公共交通事業者の経営は悪化しているとの御指摘は、そのとおりでございます。

新型コロナ感染症の影響で、日に日に状況は変わっていきまして、なかなか先が見えない中で、各事業者によって、利用状況、観光が主の路線もあれば、通学、通勤利用が主の路線があったりする、それぞれ状況が異なるところもありますけれども、いずれにしても、経営環境は非常に厳しくなっているのは間違いございません。

こちらにつきましても、鉄道局としても、最新の状況を把握しつつ、こういった支援ができるか検討しているところでございます。

○国土交通省（星室長） 最後、自動車局からでございます。

重なる点もございましたので、論点に沿って、お話をさせていただこうと思います。

まず、自動車メーカーさん、タクシーなどもありますけれども、そういったものも、もともとがカーナビゲーションなどを通じた最適な利用者利便を向上させるために、場合によっては、会費をユーザーの方々から徴収しながらメーカーが、サービスとしてやってきたという経緯がございます。

こういうものを、基本的にはデータ帰属は、そういった意味では、働いているの方々、あるいはユーザーの方々になってしまうということがございますけれども、世の中、様々な事象が起こる中で、領域が徐々に広がってきているというのが、我々の実感でございます。

やはり、社会全体として、何か当たるべき課題が出たときに、そういったものをデータとして活用できるように議論を深めていくということが大事だと考えておきまして、やはり、こういった災害であるとか、いろんな安全上の問題だとか、そういったところから順次着手していきたいと思っております。

それと、若干テクニカルな話になりますけれども、バスロケのレガシー問題、御指摘がございました。よく理解しているところでございます。

少し御説明させていただくと、バス事業者が持っているバスロケーションシステムの中で、特に古いものについては、データが、事業者がうまく利用できないような形で整理されていて、取り出せないようなものもあるということは、我々も承知しているところでございます。

こういったものを、当然のことながら、そういったものを利活用できる、あるいは連携できるような形で置き換えていくというところは、ポイントの1つであると認識しておりまして、いろんな助成を行う中では、そういったところの入替えというところも視野に対応していく必要があるかと思っております。

それと、様々なインセンティブ強化を始めたところ、総合政策局と自動車局としての立場というのは、どういうことかということも含めてお話がありました。

我々としては、特に事業の安全を中心にやらせていただいております、公共交通全体

としてどのように、この分野で補助なりインセンティブを強化していくのかということについては、重田課長を始めとして、総合政策局の方で担当いただいているところでございます。

ここは、ふだんから議論をよくやっておりますので、我々としても、今回、法律改正と一緒にやらせていただきましたので、これからも財源の課題も、自治体、国、両方ともありますけれども、これからの社会が迎える様々な課題、加速していますので、新しい受益と負担の仕組みみたいなものも議論しながら、必要な財源を確保し、インセンティブを強化していきたいと思っております。規制なり、いろんな法規制、この一助になるような部分があるのであれば、足元の状況などもレビューする必要もございませぬけれども、対応していく考えでございませぬ。

それと、もう1点、鉄道とかバスが競合するようなところで、今後、どうしていくのかということについては、今回、法改正の関連で、独占禁止法の改正というのをやっているところでございませぬ。

具体的には、鉄道なども含めた交通事業者が、共同運行したり、あるいは運営をしたり、あるいは料金をエリアで共通化していくといったようなこと、ダイナミックなものも含めて、そういったものが講じられるような措置を講じたところでございませぬ。

こういったところを活用しながら、まずは、地方自治体に、自分たちの地域をどう経営していくのだという視点から、主導権をしっかり発揮して、我々も様々持っているデータなり、制度を活用して、それを強力に後押ししていく、あるいは指導していくということを進めていきたいと思っております。

最後、御指摘があった中で、コロナによります地域の事業者、影響については、本当に深刻な状況でございませぬ。

当初、観光バス、タクシーなど、地域別にございませぬけれども、最近、外出を自粛するということもありまして、路線バスも含めて、非常に厳しいところが、だんだん顕在化していくところでございませぬ。

これをどのように見るかということころは、なかなか難しく、我々もこの機会に、こういったデジタル化というものを進めて、生まれ変わっていただくのであれば、よりよい形でということころは御支援していきたいと思一方で、現場の方、地域の方から、そんなことをしている場合ではないというような声も出ますけれども、両面で、こういったものを後押ししていく、あるいは状況を見極めながら緩やかに支援をしっかりしていくということが大事かなと感じているところでございませぬ。

ここも様々な視点が攻め合うところでございませぬ、大変難しい課題ではございませぬけれども、しっかり同じような視点と共有いただきましたので、こういったものを踏まえて対応していければと思っております。

以上でございませぬ。

○大橋座長 ありがとうございます。

お時間の方も実は過ぎてしまったのですが、もし、委員の方々に、どうしてもというのがありましたら。

○落合専門委員 お願いします。

○大橋座長 では、落合委員、お願いします。

○落合専門委員 鉄道局さんと自動車局さんにお話をいただきまして、ありがとうございました。

1つだけお話したいと思ったのが、要するに事業者にとっての大義が必要ではないかという御指摘を、特に鉄道局さんの方からいただいたかなと思っております。

これは、今のコロナの状況になって利用者が減ってきていて、今後、インバウンドも含めて、すぐに元どおりになるわけではないといったこともあると思います。それで、利用者が限定されている中で、どういうふうにやって、お互いコストがかからないようにしながら、また協力してプロモーションしながら、地域の中で協力しながら、効率的にモビリティサービスを提供していくかというために、データ連携が特に必要になってくるのではないかと考えております。

こういった視点を、是非、より考えていただいて、今後の経済活動の正常化ですとか、更なるインバウンドの取り込みなども見据えて、是非MaaSを進めていただくように御検討いただけないでしょうかというのが、私の意見です。

○大橋座長 高橋滋委員、お願いいたします。

○高橋委員 手短に、MaaS事業者独自の事業規制、安全規制ではなくて一本化という話と、それから法令上の勧告権について全くコメントがなかったのは残念でした。事務局を通じて後で御回答をいただきたい。

そして、モビリティサービス推進課に1点だけ。協議会について、先ほど自動車局からありましたけれども、地方公共団体が地域に責任を持って、イニシアティブを発揮するときに、全員一致制を求められると、ほとんど動かないのですね。緩やかにという趣旨ですと、結局、全員一致制に張りつく可能性がある。そこを、協議結果についての尊重義務とか、あるいは多数決方式とか、そういう協議会が動くシステムを作るというのは、極めて重要だと思うのです。その辺については、どう考えかということをお聞きしたいです。

○大橋座長 竹内委員、手短にお願いしていいですか。

○竹内委員 申し訳ありません、本当に手短に1点だけ申し上げます。

民間事業者さんが、今回、データ提供というところをするに当たって、データ開放のイニシャルに必要な費用とかが、やはりネックになってくるということだとしますと、データ駆動型のスマートシティプロジェクトみたいなものを立ち上げて、その費用は、ある意味、プロジェクトでもつと。その事例をもってガイドラインの見直しとか、全国展開を図っていくというようなところが最短経路だと思いますので、是非そういったところのコストのところも含めて、民間事業者の説明責任の果たしやすさということも含めて、ちょ

っと御検討いただければというところを、最後にちょっと申し上げたいと思います。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

御意見の部分もあったのですけれど、もし御回答なり、何かあれば、モビリティサービス推進課の方からお願いしてもよろしいですか。

○国土交通省（重田課長） ありがとうございます。

1点、高橋滋委員から協議会について御指摘をいただきました。

今回作る協議会については、大きく2点の工夫をしています。

1つはというか、大前提として、この協議会は、交通事業者に限らず、幅広い事業者を含めた協議会を都道府県又は市町村が設置することができるという規定にしております。

その中で、工夫したのは2つあります。1つは、協議の中で決まったことについては、構成員が尊重義務を持つということを法律上明記しています。

もう1つは、実は、自治体の方が、なかなか動きが遅くて、うまく協議会のような塊をつくれなようなときに、民間事業者が創意工夫で引っ張っていけるように、民間事業者の側から自治体に対して、協議会の設置を要請するという権限を法律上与えております。そういったことをしながら、協議会の運営について、更に、よく考えていきたいと思っています。ありがとうございます。

○大橋座長 ありがとうございます。

鉄道局あるいは自動車局から、もし、あればですが、どうですか。

大丈夫ですか。

○国土交通省（上手室長） ありがとうございます。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、お時間でもございますので、国土交通省のヒアリングは、ここまでとさせていただきます。

ただいまの御議論を踏まえて、若干、私の方から一言申し上げさせていただければと思います。

皆様からの御意見からもありましたけれども、現在、コロナウイルスの関係もあって、観光、あと通勤、通学の別を問わず、移動が強く抑制されなければならない極めて厳しい状況にあると思います。

ただ、国内を安心して移動できる日というのは、必ずや訪れると信じています。そのための、MaaSの取組を行政としても、工夫しながら、しっかり今のうちに進めておくということは、非常に重要なことではないかと思っています。

データ整備が、単なる自己目的化するというのではなくて、今日、委員から様々な御議論がありましたけれども、各交通モードでデータ整備がしっかり進むように、国土交通省の各部局の中で、しっかり取組を連携していただきながら進めていただきたいと思っています。

ポストコロナの頃には、新しいビジネスモデルを創造したりとか、あるいは消費者の新しい形での利便性の向上とか、そうしたものが、交通分野から、しっかり提案できるような、そうした措置を作るための横断的なデータの利活用だと思っています。

そういう意味でも、今、これを逆に好機として捉えられるところもあるのではないかと思いますので、しっかりデータ整備、省内全体を連携して積極的に推進していただければなど。それをしっかりこのワーキングでも後押しさせていただきたいなと思っています。

引き続き、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、ここまでとさせていただきます。本日は、重田課長、上手室長、あと星室長、御対応いただきましてありがとうございました。

それでは、次のセッションに移りたいと思います。

(説明者交代)

○大橋座長 それでは、法務省もいらしていただいておりますので、早速、始めたいと思います。

続いては、不動産関連市場の活性化に向けたデータの整備・連携ということで、法務省へのヒアリングを行わせていただきます。

本日は、民事局民事第二課、山本補佐官にお時間をいただいております。

本日は、お忙しいところ、ありがとうございます。

それでは、若干遅れてスタートして申し訳ございません。お待たせいたしました。5分程度御説明のお時間をいただいているということですので、まず、御説明をいただいてから、ディスカッションをさせていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

○法務省(山本補佐官) 法務省民事局の山本でございます。よろしくお願いいたします。

不動産登記の連携の関係で、主にオープンデータ化の関係について御説明をさせていただきたいと思います。

まず、不動産登記簿の電子化につきましては、昭和63年に電子情報処理組織を用いて登記事務を処理することを可能とする不動産登記法の改正がされまして、昭和63年から平成20年にかけて、約2億7000万戸の不動産を登記所ごとに順次電子化作業を行って、登記情報システム、コンピュータを用いた登記事務を行うことが可能となりました。

平成17年から平成20年にかけて、インターネット回線を通じたときの申請ですとか、登記事項証明書の交付請求などについて、全ての登記所で可能となるように、システムを構築しております。

また、一方で登記情報の公開につきましては、電気通信回線による登記情報の提供に関する法律が平成11年にできまして、このインターネットを通じて、登記情報を提供するというので、一般の方が自宅や事務所のパソコンから登記情報を確認できるようにしております。

なお、平成30年におきましては、不動産登記申請につきましては1273万件。不動産登記事項証明書につきましては3712万通、登記情報提供制度で閲覧していただいた方について

は1億4011万件となっております。

不動産登記制度につきましては、不動産の表示及び不動産に関する権利を公示することによって国民の権利との保全を図り、もって取引の安全と円滑に資することを目的としております。

不動産登記の情報の公開を必要とする場合には、登記官に対して手数料を納付して、登記事項証明書の交付を請求することができるかとされております。

この手数料の額につきましては、物価の状況、登記事項証明書の交付に要する実費、その他の事情を考慮して政令で定めることとされております。

具体的に申しますと、登記情報の公開に要する経費を制度の利用者が負担する手数料で賄うという受益者負担の考え方に基きまして、手数料の額を登記手数料令という政令で定めておまして、国民の方から登記事項証明書の交付をする際に、必要な手数料を徴収しているという状況でございます。

この点につきまして、登記情報について民間事業者と無償で連携するというオープンデータ化をすることといたしました場合には、登記情報の公開に要する経費を利用者が負担するという手数料で賄うと、こういう受益者負担の考え方を全面的に改めることが必要となります。

仮に、この財源が必要になるのですけれども、そういった場合に、国の予算をもって充てるということにした場合には、受益者以外の国民の方一般に、その負担を求めるということとなりますので、財政当局のみならず、国民の皆様方の理解も得る必要があるという状況でございます。

以上のとおり、登記情報につきましては、民間事業者の方と無償で連携することやオープンデータ化をすることにつきましては、国民の税負担にも関わる事項ということになりますので、財政当局とも慎重かつ丁寧な議論等を重ねた上で決める必要があるということと、当方としては、短期間でその方針を決めるのは非常に困難であると考えております。

また、不動産関連情報の民間事業者の方との連携、オープンデータ化につきましては、物件の情報や周辺地域情報も含めたデータ整備・連携が期待されているものと承知しておりますが、不動産登記制度は、その公示方法としましては、1つの土地、1つの建物を特定した上で、それごとに作成されました登記記録を公開するというものでございますので、土地や建物を特定することなく、一定のまとまった区域の登記情報を提供するということが、現在、想定されておられません。

このため、現行不動産登記制度の枠組みの中で実現するということが非常に困難ということから、また、そういった制度上の枠組みを考えなければいけないと、そういう必要がございます。

また、そういった考え方を変えるという場合につきましても、税負担の問題あるいはもう1つ個人情報の保護といった問題がございまして、そういったものを検討する必要があるという状況でございます。

さらに、中長期的な視点から登記制度と土地所有権の在り方につきまして検討するということで、平成31年2月から法制審議会におきまして、民法及び不動産登記法の改正に関する審議を行っておりまして、その中で登記情報の公開の在り方についても、検討しております。

この中では、登記情報の民間事業者の方との連携、オープンデータ化まで、まだ議論は及んでいないのですけれども、所有権の登記名義人の方の住所、氏名の公開の在り方につきまして議論がされておりました、その中では、最近の個人情報に関する国民の意識の高まりを受け、公開を制限するべきではないかという意見が出されて、多く挙げられているところでございます。

したがって、登記情報の民間事業者の方との連携、オープンデータ化を検討するに当たりましても、その対象が登記情報の一部でありまして、個人情報に対する国民の意識の高まりというものを踏まえた上で、慎重に議論を進める必要があると考えております。

以上です。

○大橋座長 御説明ありがとうございました。

それでは、委員の方々から御意見、御質問をいただければと思います。

先ほどと同様に、御意見をある程度まとめていただいてから御回答を法務省様からいただければと思いますので、まず、何人かまとめさせていただきます。よろしくお願ひします。

村上委員から、お願いします。

○村上専門委員 村上です。どうも御説明ありがとうございました。

私からは、質問が1個と意見が1つです。

法務省は、土地の権利を守るのがお仕事だと思っています。

一方、土地のデータを有効活用するのは、法務省だけではなく、他省庁だったり、自治体だったり、民間だったり、研究機関だったりする。そういうところが、活用方法は考えればいいと思いますので、法務省さんをお願いしたいのは3点です。

1つ目は、登記の義務化。

2つ目が、IDの付与。

3点目が、一部でいいので無償公開していただく。よく民間のサービスでも、ここまでは無償だけれども、ここからは有償だよというやり方で、どんな情報があるのか分かってもらっています。この3つについて、今後、可能かどうか、可能であれば、いつ頃までに検討ができそうかというのを教えていただきたい。これが質問です。

意見として、さっき手数料で、受益者負担で情報を提供しているという話がありましたが、実は広く公開活用されていないことによるマイナスの経済効果があると思います。これは、是非、法務省を始め、活用したい省庁が一緒になって、マイナスの経済効果に関してもちゃんと考えていただきたい。これは意見です。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、高橋委員、お願いいたします。

○高橋委員 村上委員と全く同じということになりますが、無償で全部提供しなくてはいけないという話ではなくて、有償でできる部分があると思います。そういう意味では、きちんとした御検討をしていただきたいということが1点。

また、個人情報保護とのオープンデータ化というのは、必ずしも矛盾しない。両立ができるということで、この2つを考えれば、工程表を明示して御検討いただく必要があると思いますが、そういった意味で、工程表を明示されるということがないのかどうかということをお聞きしたいと思います。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、落合委員、お願いいたします。

○落合専門委員 ありがとうございます。落合からも何点か質問をさせていただきます。

1つは、不動産登記の電子化をされているという部分は、既に電子化されていることはされているのですが、実際に登記の電子申請は、全体の中でどのぐらいの件数があるのかというのは、教えていただけないでしょうか。

また、その登記システムを利用した場合に、入力する項目であったりですか、準備で、対面窓口の場合とで違う部分があれば教えてくださいというのが1つです。

あと、もう1点ありまして、不動産の登記情報について個人情報のお話があったかと思っています。

例えば、表題部であったりですか、非個人情報に当たる部分もありますので、全部が全部個人情報に関係する部分とは限らないということがあると思っています。

もう既に、民間の中で、例えばある程度そういうデータベースを作ったりだとか、登記簿を集めて電子化して、まとめて情報を提供していたりするところがあったりします。そういう意味では、別にPDFのまま、今のまま出していれば、ある種、その情報を転用されないようにしているかということ、必ずしもそういうわけではないと思っております。

そういう転用防止をしているわけではないことを考えると、先ほどの電子申請の部分とも、恐らく共通するのですけれども、是非、利用者がちゃんと使いやすいような形で電子化をしていただくということが非常に大事だと思います。これは閲覧と申請両面について、是非御検討、対応をお願いできればと思っております。これは、費用の点については、ちゃんと使ってもらって、件数を使うことによって、逆に、1回ごとの利用者負担というのでも減らす可能性もあるのかなとも思いますので、御検討をお願いいたします。

○大橋座長 ありがとうございます。

ほか、委員で、御発言希望の方はいらっしゃいますか。

よろしいですか。

それでは、今、御意見がありましたけれども、法務省様から御回答をいただけますでしょうか。

○法務省（山本補佐官） まず、最初に村上委員の方からお話のありました登記の義務化につきましてですが、これは、先ほど申し上げました法制審議会で、今、議論をしております、ちょっと今コロナで、法制審議会も止まってしまっている状況なのですが、予定どおりいきますと、今年中には、その辺りの結論を出して、法案の方に持っていくという予定だったのですが、ちょっと今、少し遅れ気味ということでございます。

それから、不動産登記の物件ごとのIDなのですけれども、現在でも不動産番号ということで、登記事項証明書などを見ますと、端っこの方に、一応こちら側としてのIDは振っております。

これは、また別の場なのですけれども、不動産登記は、固定資産税などの税情報と連携する場面がございます、これは、まず、役所の中の話ではありますが、地方税などの関係では、そのIDを活用していくという方向で、今、関係省庁の方々と、総務省さん以外でも、農水省さんとか、そういったところもあるのですけれども、そのIDを使って、まずは連携していこうというところがございます。

それから、一部の無償化につきまして、落合先生、高橋先生の方もからも同じような話がありましたけれども、できないかということに関しましては、今この場で即答は申し上げられませんが、個人情報との関係から申しますと、必ずしも個人情報が載っていない部分もあるということですので、考えるとすれば、そういった部分なのかなということで、思っておるところでございます。

それから、高橋先生の方から、個人情報の関係と両立をうまくできないかというようなお話もありました。そこは、どういう方法があるのかというのは、ちょっと考えさせていただきたいと思っております。

そういったことに関する工程表ということなのですけれども、今は、まずは、不動産登記情報を関係省庁で、所有者不明土地問題の関係もございまして、連携をしていくというところで、デジタル手続法案の方で、各省でいろいろな手続で求めております登記事項証明書を添付しないでも、法務省の方に、各省庁から直接照会ができるような形にするというようなことで、今、進めようとしているところがございます、そういった形で少しずつ連携というものを進めていこうと思っておりますので、まず、こちらも考えさせていただきたいと思っております。

それから、落合委員の方からお話のありました、登記申請のオンライン化につきましてですが、不動産登記申請の、例えば所有権を移転したり、抵当権を設定したりという、登記申請の方なのですけれども、そのオンライン申請の率は、もう6割程度のところまでできております。4割は、紙の申請、窓口を持って来られるか、郵便で送られるかという形ですが、インターネットで申請される率は約6割ぐらいになっていると思います。

それから、登記事項証明書を請求する方は、ちょっと手元に数字がないのですが、もう少し6割よりは高い数値になっていると思いますし、先ほど申し上げました、オンラインで、インターネットで登記情報を直接閲覧できます、登記情報の提供というものにつつま

しても、非常に利用件数が伸びているという状況でございます。

それから、入力する項目で、オンラインと窓口で、違いはあるかということなのですが、ここは基本的には同じものとなっております。

というところで、今、考えております。

差し当たり、以上でございます。

○大橋座長 ありがとうございます。

ただいま御回答がありましたけれども、ほかに御意見、御質問はありませんでしょうか。では、落合委員から、お願いいたします。

○落合専門委員 ありがとうございます。オンライン申請の状況は分かりました。

それで、閲覧の方なのですけれども、PDFで読めるという部分が、なかなか後で機械的に分析をしたりするのに厳しいのではないかといいところがありまして、この方式をAPIですとか、そういった形で提供するというのを御検討いただくことができないかということがあります。

実際に他省庁の例ですと、金融庁が有価証券報告書などを含むEDINETに関してAPIを出すということをやられていて、それに対して、民間の事業者と組んで分析をしてみたいというような実験などもされていたりしますので、是非、こういった取組を検討いただけないかということがあります。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

後ほど、PDFも含めて御回答いただければと思います。

次に、高橋委員、お願いできますか。

○高橋委員 ありがとうございます。

やはり、この問題は、いろいろな問題があると思いますので、国交省や財務省などと、きちんとした検討会を設けて御議論いただきたいと思います。

受益者負担の考え方も個人の利便性と事業者の受益というのを見極める必要もあると思いますので、是非その辺もお考えいただきたいということ。

私個人の立場から言うと、デジタルの申請料が書面に比べて有意の差がない。全然区別がなくて、ちょっと安くなっている程度で、デジタルについては、推進の観点から思い切って半額にするとか、全体として釣り合いが取ればいいので、そういう意味では、書面とデジタルは、思い切って差をつけるというようなことを、今後、お考えいただきたいと思います。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、武井委員、お願いできますか。

○武井委員 ありがとうございます。武井です。

村上委員や高橋委員のおっしゃったとおりでして、今回の不動産関連データの整備とオープン化というのは、別に法務省さんの不動産登記の世界だけでやってほしいということ

ではなくて、この大きな、かつ正に必要なテーマについて、法務省さんの絡む部分については、法務省さんの方で役割分担を持ってやっていただきたいということです。その一例が先ほど村上委員からご指摘のあったいろいろな論点だと思うのですが、そういったものの中で、是非法務省さんにも御協力いただきたい、今の高橋委員からもお話がありましたとおり、国交省さんとちゃんとした検討の場を設けて連携してやっていただきたいということだと思っておりますので、是非お願いしたいと思っております。

有償か無償なのかとか、個人情報への配慮というのは当然出てくる論点ですし、それを踏まえて不動産関連データの整備とオープン化をどうするかという話なので、これらはこの話をやらない理由にはならないのだと思っております。むしろこれらの論点を踏まえて、どういうふうにやるべきか。国交省さんがやるべきところ、あと、法務省さんがやるべきところという形で協力してやっていただくということ、是非考えていただきたいと思っております。

ここで論点となっておりますデータの整備、オープン化という話、さらにはこのデジタル化という流れは、コロナが起きる前から日本経済において大変重要な経済成長戦略だったところ、今回のコロナで、よりこういったデジタルの対応を日本社会全体でやっていかないと回らないことが明確になっています。スピード感も必要です。法制審のところはどう乗せるかは、ちょっとお考えいただければいいと思うのですが、是非この議論を国交省さんと連携してやっていただく場を設けるということは、是非ともお願いしたいと思っております。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

ほかに、御質問のある方はいらっしゃいますか。

私からも2点だけ伺いたいのですが、1点は、先ほど村上委員から不動産番号のIDの話があって、御回答の中で、今、税情報とのリンクを考えているとおっしゃられたと思うのですが、同時に民間のデータ、例えば、REINSのデータとひもづけるという考え方がないのかと。

つまり、実のところ、法務局さんを日常的に訪れているのは、宅建業者も結構いらっしゃると思うのですが、そうした方々も実は法務局さんの、ある意味利用者でもあるわけで、そういう人たちの利便性というのをも勘案してもいいのではないかなというところは1つ。

もう1つは、そうした連携をすることで、実は登記内容の誤りとか、あるいは未登記の部分があると思うのですが、そうしたものと現況とをある程度突け合わせるようなれば、登記情報の精緻化にもつながるのではないかなと思うのですが、そこの辺りをどう思われているかということをお教えいただければと思います。

加えて、村上委員からも御意見があるということで、お願いします。

○村上専門委員 今回の座長のお話と関連して、先ほどIDの話をお伺いしましたが、過去の履歴

とか、分筆とか、統合のときにIDがちゃんとユニークに振られるかどうかが重要だと思うのですが、今の登記のIDがそうなっているかどうかをお伺いしたいと思います。

○大橋座長 それでは、御回答をいただけますでしょうか。

○法務省（山本補佐官） 順番に御回答させていただきますと、登記情報提供サービスで提供しておりますデータは、今、PDFになってございます。

登記情報提供サービスができましたのが、平成11年ごろということで、その当時、登記のデータをどういうふうにして渡すかというところで、登記のコンピュータで持っているデータをそのままお見せすることができないということで、PDFというものになっているのですけれども、今般、いろいろなところでの活用というところで、そのデータ形式については今後また検討していきたいと思っております。

それから、手数料について、国交省、財務省とちゃんと検討した上で、オンライン、電子で請求されるものについて、もう少し安くしたり、めり張りをつけるようにというところがございます。

こちらにつきましても、財務省さん等々と調整をして、また検討してまいりたいと思っております。

それから、法務省だけで考えるのではなく、関係する省庁と連携して、どういうふうになれば不動産の観点でデータの有効活用ができるのかということを検討すべきだということにつきましても、今後、国交省さんとも話をしてまいりたいと思っております。

それから、REINSの関係で、IDを使って連携をというところで、確かに今、国交省さんの方に不動産登記の移動情報を提供しておりますして、それを国交省さんの方でREINSとひもづけていると認識しておりますけれども、そこには今のところ、IDであります不動産番号の方が入っていないという状況ですので、ここもまた国交省さんともお話を調整してまいりたいと思っております。

そのIDが分筆したり、合筆したりという過程でユニークなもの、その唯一無二なものになっているかどうかという点につきましては、正にそのようにしておりますして、過去にあったものと新しくできるものとは、完全に異なる番号を振るような仕組みになっております。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

ほかに御意見のある方は、いらっしゃいますか。

どうぞ。

○落合専門委員 すみません、落合です。ちょっと1点だけ、IDについて追加したいのですけれども、不動産のIDと言うときに、単純に番号が振ってあるというだけではないと理解しております。いろいろな土地、建物に関連するほかのデータベースも含めて、一意の番号を入れると、この不動産だというのが、それぞれのデータベースで特定できるような形にするというのが、不動産IDとして望まれるような形だと思います。そういった形で

REINS以外のそういう不動産のデータベース、自治体が持っているものもあると思いますが、けれども、こういうのとも、不動産登記に、書かれている番号を連携させるという、こういう検討をされているということでよろしいのでしょうか。

○大橋座長 お願いします。

○法務省（山本補佐官） 先ほど申し上げましたように、まずは、地方税、固定資産税の徴収の関係というところで、その固定資産税の徴収を担当されております自治体さんと、そのIDで連携しようということで、まずはそこを今、IT室さん等々も交えて検討を開始しているところでございます。

○落合専門委員 ありがとうございます。

そのほかの情報についても、是非連携を進めていただくように、その次の段階だと思えますけれども、よろしく願いいたします。

○大橋座長 お時間が結構延びてしまっているのですけれども、村上委員、追加でありますでしょうか。

○村上専門委員 すみません、すぐ終わります。

ユニークなIDでよかったですと思います。過去の履歴はさかのぼれますでしょうか。例えば、どの土地が分筆して、これとこのIDになったというのは、どのぐらいの世代までさかのぼれるかだけ教えてください。

○法務省（山本補佐官） 昭和63年から平成20年までかけて、コンピュータ化をしたのですけれども、そのIDが振られたのは平成17年以降にオンライン化、オンライン申請ができるようになったときに、その登記所にあった物件について、番号を振っていくということになりますので、一番古いのが平成17年にあった物件からということになりますので、ちょっとそれ以前にあったもので、合筆して閉鎖されてしまったような物件については、IDがついていないという状況にございます。

○大橋座長 御質問も尽きないところなのですけれども、本日、ちょっと始まる時間も遅くなって申し訳ございませんでした。時間も延びてしまいましたので、法務省へのヒアリングは、ここまでとさせていただきたいと思えます。

座長として、今回の議論を1点だけ簡単に総括させていただきたいと思えます。

今日、委員のやりとりの中で、不動産登記情報のデータ連携について、民間との連携もありましたし、あるいは税情報との連携もありましたけれども、そうした連携について、今後、国土交通省さんと一緒に意見交換も進めていただけるという御回答もいただいたと認識をしております。

是非、御議論を踏まえて、国土交通省も含めて、民間企業等とも対話の機会を得た上で、データの流通の促進、円滑化を図り、また個人情報とかプライバシーには配慮していただくというのはもちろんのことですけれども、イノベーションの推進・利便性の向上のために、是非データの連携の利活用の促進について、御検討を深めていただきたいなと思っております。どうぞ、引き続き、御検討の方をよろしく願いいたします。ありがとうございます。

いました。

それでは、本日、法務省、山本補佐官にお越しをいただきました。お忙しいところ、ありがとうございました。

(説明者交代)

○大橋座長 時間を大幅に超過して申し訳ございませんでした。お待たせしております。

次に、議題2「株主総会に係る書類のウェブ開示拡大」に移りたいと思います。

本日は、法務省大臣官房、竹林参事官にお時間をいただいております。

また、質疑対応として、経済産業省経済産業局企業会計室、松本室長にもお越しをいただいております。

本日は、お忙しいところ、御参加くださいますありがとうございます。

それでは、御説明の方を10分以内でいただいているということですので、早速ですけれども、よろしく願いいたします。

○法務省（竹林参事官） 法務省の竹林でございます。どうぞ、よろしく願いいたします。

まず、お配りさせていただいております「株主総会資料のウェブ開示によるみなし提供制度について」という1枚紙を御覧いただければと思います。

ウェブ開示によるみなし提供制度でございますけれども、その概要は、この1枚紙の上半分の部分に書かせていただいております。

会社法上、定時株主総会を開催するには、株主に対して、定時株主総会の招集を書面等で通知する。招集通知を発出する際に、原則として、計算書類等の株主総会資料を書面等で提供するという事となっております。

他方で、株主の方の個別の承諾があれば、電磁的方法により提供することができる。会社法上は、このような事となっております。

ウェブ開示によるみなし提供制度は、これらの例外といたしまして、法務省令において、定款の定めに基づき、株主総会資料の一部につきまして、定時株主総会の招集通知を発出するときから一定期間、ウェブサイトに掲載することによりまして、株主総会資料を株主の方に提供したものとみなすという制度でございます。

このように、会社法上の原則に対する法務省令における例外の定めでございますので、重要な事項あるいは典型的に、株主の関心が高いと思われる事項は、ウェブ開示によるみなし提供制度の対象から除外されている、除かれているというものでございます。

ウェブ開示によるみなし提供制度の対象の概要は、1枚紙の下半分に書かせていただいております。詳細は別紙をつけさせていただいておりますので、こちらの方を御覧いただければと存じます。

まず、単体の貸借対照表、損益計算書でございますけれども、会社の財務状況を示す資料でございますので、役員等の信認あるいは剰余金の配当等の基礎となる極めて重要な資料であると考えてございます。

単体の貸借対照表等の全体をウェブ開示によるみなし提供制度の対象としてしまいますと、会社法上の、先ほど申し上げました、原則と例外を法務省令のレベルで入れ替えてしまうということになりまして、会社法の規定に反することとなる可能性が極めて高いと考えております。

我が国におきましては、依然として高齢者の方を中心として、インターネットを利用することが難しいという方もいらっしゃるという状況で、そのような株主の方の利益にも配慮をする必要がございますけれども、単体の計算書類の全体をウェブ開示によるみなし提供制度の対象といたしますと、そのような方に対しても、計算書類等を提供したものとみなすこととなってしまうという面があるかと考えております。

会社法上は、書面が原則、電子的な提供が例外でございますが、この会社法上の原則と例外を入れ替えることは、法律により定められるべき事項であると考えてございます。

令和元年12月に成立いたしました、会社法の一部を改正する法律におきましては、株主総会資料の電子提供制度を創設いたしまして、定款の定めに基づいて、取締役が株主総会資料の内容をホームページ等に掲載いたしまして、株主の方に、そのアドレス等を通知するというところを付した場合には、個別の承諾がなくても、株主の方に対して資料を適法に提供したものとさせていただきますけれども、他方で、インターネットを利用することが難しいという株主の方の利益にも配慮いたしまして、書面の交付を請求することができるといったような権限も認めているところでございますが、これは法律によりまして、そのような取扱いを定めたというものでございます。

単体の計算書類等の全体をウェブ開示によるみなし提供制度の対象とすることは、会社法上の原則と例外を省令で入れ替えてしまうこととなりますので、このような意味でも、会社法の規定に反することとなる疑いが極めて強いと考えてございます。

また、現在は、これを実現しようと思っておりますが、省令の改正においてパブリックコメントの1か月の期間を取る手続的な時間もございませんので、株主等の方が意見を述べる機会もないまま、株主等の利害関係人の利益に大きな影響を与える改正をしてしまうということになってまいりまして、このような観点からも相当でないのではないかと考えているところでございます。

今回、貸借対照表等の計算書類をウェブ開示によるみなし提供制度の対象とするという御提案の御趣旨でございますけれども、新型コロナウイルス感染症に関連して、3月期決算の企業の決算業務、監査業務に大きな遅延が生じる可能性が高まっているので、決算業務、監査業務の遂行に必要な期間を確保したいというものと理解してございます。

この点に関しましては、法務省のホームページにおける定時株主総会の開催についてというページを資料としてお配りさせていただいております。令和2年2月28日付でございますけれども、こちらを御覧いただければと存じます。

新型コロナウイルス感染症に関連して、当初予定していた時期に、定時株主総会を開催することができない状況が生じた場合には、その状況が解消された後、合理的な期間内に

定時株主総会を開催すれば足りると考えられるということを記載させていただいてございます。

会社法は、定時株主総会は、事業年度の終了後、一定の時期に招集しなければならないと規定してございますけれども、事業年度の終了後、3か月以内とかに定時株主総会を開催することを求めているものではございません。

会社法上、基準日の株主の方が行使できる権利というのは、基準日から3か月以内に行使するものに限られますけれども、当初予定した基準日から3か月以内に株主総会を開催することができない状況が生じた場合には、新たに基準を定めていただき、その基準日の2週間前までに公告等をしていただくことによって、新たな基準日を定めることもできるということとなっております。

例えば、東芝が4月18日に定時株主総会の開催を7月以降に遅らせるという予定であるというようなことなどもプレスリリースされているかと承知してございます。

また、資金調達等の関係で、やはり、当初予定した時期に株主総会を開催されたいという企業の御要望も承っております。こちらにつきましては、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた企業決算・監査等への対応に係る連絡協議会の声明文、4月15日付でございますが、こちらも入れさせていただいておりますので、御覧いただければと存じます。

当初予定した時期に株主総会を開催される場合の考え方などを書かせていただいておりますけれども、当初予定していた時期に定時株主総会を開催いただきまして、続行の決議をいただく。

そこで、また、株主と取締役の選任等の決議をしていただくというようなことを考えております。

並行しまして、企業、監査法人におかれましては、決算業務、監査業務を遂行いただきまして、これが終了したのち、直ちに計算書類等を株主の方に提供いただく。

そして、当初の株主総会の後、合理的な期間内に継続会を開催いただくというようなものでございます。

なお、当初の株主総会におきましては、既に決算が確定している事業年度、最終事業年度となっておりますけれども、今回は、例えば2019年3月期の決算書類に基づきまして、剰余金の配当を決議いただくこともできると考えているものでございます。

また、継続会を開催する方法にいたしましても、普通に株主総会の開催を遅らせるという方法にいたしましても、感染リスク等についての御懸念あるいは場所の確保、会場の確保についての御懸念もあり得るかと思存じます。

こちらにつきましては、株主総会運営に係るQ&Aというのを、経済産業省、法務省の連名で、4月2日付で出させていただいております。

こちらは、4月14日に内容を明確化するために、更新をさせていただいておりますが、こちらを御覧いただければと存じます。

一般論といたしましては、株主の方が、株主総会に出席し、取締役の方に説明を求めたり、意見を述べるといような権利は十分に尊重される必要があると考えてございます。

もつともQ2に書かせていただいておりますように、コロナウイルスの感染拡大防止の一環といたしまして、株主の方に来場を控えてもらうよう呼び掛ける、あるいは、お土産等を廃止していただくといようなことに加えまして、感染拡大防止に必要な対応を取るためにやむを得ないといような場合につきましては、合理的な範囲内で、自社会議室を活用いただくなど、例年より会場の規模を縮小いただく、会場に入場できる株主の方の人数を制限いただくといようなことは考えられまして、その結果として、会場に、事実上株主の方が存在していなかった、出席していなかったとしても、株主総会を開催することができることを記載させていただいております。

このような場合でありましても、書面等による議決権の行使で、定足数が充足されるなど、手続的要件を満たせば、株主総会を開催できると考えているものでございます。

なお、14日の記者会見で、官房長官からも御発言がございましたように、インターネットによる株主総会の模様の中継等を組み合わせていただくといような運営上の工夫をいただくことによりまして、実質的には、インターネットによる株主総会の開催、いわゆるバーチャルオンリー型の株主総会に、実質的には近いものを開催することもできると考えてございます。

このように、株主総会の運営を工夫いただくことによりまして、継続会を開催する方法を取るかどうかにかかわらず、いわゆる3密の状態を避けて新型コロナウイルスの感染症の感染リスクを低減させることができるのではないかと考えている次第でございます。

私からの御説明は、以上になります。ありがとうございました。

○大橋座長 どうもありがとうございました。

会議の時間が、実は終わりを超えてしまっているのですがけれども、ただ、非常に重要な議題でありますので、ちょっと会議を延ばさせていただいて、しっかり質疑応答をさせていただければと思います。

まず、手が挙がっている佐久間委員から、お願いをいたします。

○佐久間委員 ありがとうございます。

まず、竹林参事官から御説明ありがとうございます。

平時ならばいざ知らず、ちょっとこの状況を考えますと、今のお話には一国民として、正直大変がっかりしています。

安倍総理が、日本経済は戦後最大の危機に直面していると言われ、全国多くの地域で国民に出勤を控えるよう、会社に行かないよう、政府が要請しているわけです。ですから、私も、今、家から参加させていただいているという状況です。

にもかかわらず、その内閣の一員である法務大臣が、自分の責任では何もしません、省令は変えませんが、緊急事態対応はしません、現行制度の下で、国民、会社員、監査関係者が何とか頑張れと言っているに等しく、私には聞こえます。

やはり、ここは法務省の責任で、一人でもコロナ感染者を減らそう、一人でも命を救おうという心遣いを見せていただきたいということでもあります。

全国で多くの社員が出勤できないということで、決算・監査が遅れています。にもかかわらず、法令どおり、とにかく6月総会を開け、もちろん基準日変更という手がありますけれども、基準日を動かすというのは、事実上、投資家との関係で難しいわけで、その場合に、基準日を動かさないということで、なおかつ、決算・監査が間に合わなければ、それは決算・監査関係だけ後日、これも法令で既に認められている継続会として、事実上2回目の決算総会を開催すればいいのではないかと、こういうことを言われているわけです。

ただ、当然に二度総会をやれば、これは大変会社にとって大きな負担でもあるわけですが、それはさておきまして、もちろん企業において、今回、御配慮いただいた限りにおいて感染対策を取りますが、やはり株主の方、総会関係者に二度3密のリスクを負っていたら、こういうことになります。

また、今、ホテルが会場貸出しを自粛していますから、大変総会会場の確保に困難を極めている実態もあります。

もちろん単独決算書類のウェブ開示だけで、問題は全て解決できるわけではありません。ただ、ウェブ開示で済めば、書面の印刷送付、これに係る2週間ほどのゆとりができるわけです。

この先が見えない今、この2週間程度というのは非常に大きい話でありまして、その分ゆとりができる。そうすると、その決算や監査関係の社員、また、監査法人の方というのは、分散出社ができるわけです。シフトが組める。そうでない限り、ただでさえ忙しいこの時期に、総出でやるということになって、感染リスクが増えるということでもあります。

さらに、一度の総会で済めば、二度目の総会開催に係る、必要書類の印刷だとか、袋詰めだとか、これを配達していただくわけですから、これに係る国民の感染リスクを避けられることにもなります。

非常に単純に言ってしまうと、最大で上場会社の単元株主の合計というのは5000万人以上いるわけですから、そういう方々のための書類の印刷、配達に伴う感染リスクに関わる問題だということです。

もちろん間に合えば、単独決算書類は、書類として送付も当然あります。基本的には、そうしたい。ただ、大幅に遅れている会社では、二度の総会で対応するけれども、これも当然ある。

ウェブ開示というのは企業側の選択肢を増やすということでありまして、やはり国民の感染リスクを下げる極めて有効な対策だと思います。

一方、失うものは何かというと、ウェブにアクセスできなかった方が、単独決算書類そのものを見ることができないということだろうと思います。

ただ、企業実態を表す最も重要な連結ベースの計算書類、これは既に省令によって、10年以上前からウェブ開示が可能になっています。

例えば、銀行等々、ホールディング会社であれば、単体の計算書類というのはほとんど意味がありません。あと、実態的にも意味がない。役員選任を見るときに、単体で見るというよりは、当然、これは連結で見ると、こういうことになるわけです。

さらに、先ほど基準日の話が出ましたが、基準日の公告もです。これは極めて株主にとって大きい影響を及ぼす基準日の公告、これも電子公告が既に認められているということも、是非考えていただきたいと思います。

また、大型連休中に、総理がオンライン帰省を奨めておられるということからすれば、高齢者を含めて、スマートデバイスというのは極めて身近なものになっていると理解します。

いずれにしても、ウェブにアクセスできない方が、単独決算書類そのものを見ることができないということがあったとしても、戦後最大の危機、感染リスク、あと命、これに比するものとは到底思えません。

今回は緊急事態対応として、時限的に省令を改正し、ウェブ開示を可能とするよう、是非対応していただきたいと思います。

私からの質問は、この緊急時において、国民の感染リスクを少しでも下げするための省令改正、これを法務省は、飽くまでもしないと、こういうことでしょうか。これが私からの質問です。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

武井委員も御意見があるようですので、武井委員の御意見も伺って、まとめて法務省あるいは経産省の方から御回答をいただければと思います。

それでは、武井委員、お願いします。

○武井委員 武井です、お疲れさまです。

この問題は、現下のコロナの状況で本当に大変重要なテーマで、正に、法務省さんも大変御苦労されて対処していただいて本当にありがとうございます。

これから正に定時総会の集中時期になって、こういったたくさんの方が集まるイベントをこれからやっていいのかという根本問題が、今、問われていると。多くの上場会社の総会の担当者のみなさんは、今まさに苦しんでいる状態です。

その観点から、いろいろな選択肢が可能になるということは確かに重要だと思います。企業さんを取り巻く環境は様々なので、そういった中で、こういう選択肢もある、ああいう選択肢もあるということを示すことが重要になっております。その関係で、先週の4月15日に、法務省さんの方を含めて継続会といった選択肢を示していただいたのは、大変重要な選択肢、とてもいい選択肢を示していただいたと大変感謝しております。ありがとうございます。

その継続会の関係で1点お願いしたい点があります。この継続会がより使いやすいというか、それを使いたい企業が使いやすくするために、1個、商業登記の取扱いについて明

確化したものを出していただけないかなと思います。何かと言いますと、ちょうど先週、総会の延期の方については、役員を選任に関する商業登記の考え方が出されているのですが、延期でないこの継続会についてです。継続会ということは、6月の定時総会の第一部と7月以降の定時総会第二部というかたちに分かれるものだと思うのですが、この6月の定時総会第一部で選んだ役員を選解任・改選については、そのまま6月総会の満了を持って改選の登記を受け付けるということを確認にしたものを出していただきたいと思っています。

改選なので、辞める人と新しく選ばれる人がいるわけですがけれども、特に辞める人に関して、細かい法律の解釈ですが、定時総会終了後という条文があるものを、役員改選については定時総会の第一部の終了時であると読むと。実際、企業側が6月総会を継続会でやるというのは、資金調達の要請もありえますけれども、役員人事を通常通り6月総会のほうで改選したいというニーズがあるからです。辞める人からわざわざ辞任届をとることを登記添付資料として求めるのではなく、もうデフォルトで基本的には定時総会の第一部終了でもって、商業登記も改選登記を受け付けると。会社側が「この役員改選は、総会第二部まで任期満了としません」とあえて書いた場合を別にするにはあり得ると思うのですが、デフォルトルールとしてはあくまで、6月の定時総会第一部の終了の段階で、退任役員は辞任届不要で任期満了として登記を受け付けると。こうした考え方を明確にした商業登記の取扱いを継続会について出していただけないかなというのがお願いです。これが1点目になります。

2点目が、先ほど御説明のあった総会運営のQ&Aの話に絡んでくるわけですがけれども、要するに総会の開催のありかたが現下の新型コロナの状況に照らして大変重要な問題です。今までの例年の定時総会では、毎年1,000人規模で来ている総会が相当あります。コロナの話が始まった今年3月総会の例を見ておきますと、お土産をなくすとか、来場をお控え下さいとかいろいろ自粛を招集通知に明記して求めています、それでも結局数百人ぐらい集まっているのです。新型コロナの状況でこれだけ社会全体で、3密をやってはいけないとか、大規模な集会を行ってはいけないと取り組んでいるときに、こういうふうになら集まっていいのかという根本問題が深刻にあります。特に、日本は書面投票制度が整備されていますので、総会は大抵が議案賛否が前日までに決着しており、また5、6月は、日本は一番総会が多い時期なので、このときどうするかという問題があるということになります。

諸外国の状況を見てみますと、バーチャルオンリーの株主総会を認めているのかどうかについて、アメリカとかドイツは認めているのですが、日本と同じように、会社法上、バーチャルオンリーが今年使えない国としてイギリスとフランスがあります。そのイギリスとフランスはどうしたかと言いますと、「株主は外から来場できませんということを招集通知に明記していい」ということをはっきりと打ち出したのです。ビハインド・クローズド・ドアーズと呼ばれる状態なのですがけれども、日本語で言うと、株主さんの来場謝絶と

いう表現になるかと思えます。こういったビハインド・クローズド・ドアーズのやり方を明確に出しています。そういった形で、新型コロナ感染対策に各国は取り組んでいます。

日本の場合も、今回4月2日に先ほどのQ&Aを出していただいています。この4月2日は、まだ、緊急事態宣言が出る前だったと思うのですけれども、今回のQ&AのQ2を踏まえて、企業さんが、正に自社の置かれている状況を踏まえて、外からの来場は謝絶しますということを招集通知にはっきり書くという形態も、その企業の取り巻く総会の状況、会場の広さ、あと招集決定をするときの新型コロナの感染の状況等を踏まえて、やむを得ないと合理的に判断される場合には、総会の法的瑕疵になるものではないということを確認しておきたいと思えます。

特に、いろいろな企業様も、はっきり来るなどまで招集通知に書くことについて、そこまで書いていいのかなということやや躊躇しているのですが、フランスなどでは、はっきりと来るなど招集通知に明記した方が株主のためにもいいのではないかと指摘されています。

また企業さんの側も、幾ら来ないでくださいといっている、一定数の人が来る可能性があるとなると、やはり総会受付にそれなりの人を置かなければいけません。それでは、受付のところで検温をするのですかとか、いろいろ対応を行い出したら、その段階で、受付でのクラスターリスクも出てくるわけです。ですので、およそ来ないでくださいとはっきり書いた方が、もう株主さんも迷わないで済むということになります。

若干法律の話を補足しますと、もともと株主の方の総会来場権というのは、私権であって、私権というのは、民法の1条1項で、全て公共の福祉の制約に服するわけです。今回の緊急事態宣言というのは、正に公共の福祉そのものであって、そもそも外出の自粛と集会の自粛が強く求められているわけです。ですので、外出の自粛要請が社会的に求められている現下の状況で、書面投票で賛否が前日までに決着している株主総会に、そもそも外出するという権利が無制限にあるのかということは、やはり私権の解釈として出てくるのだと思えます。

そもそも総会に外出すること自体が株主さんの健康を害するのだと、今回の法務省さんのQ&AのQ1にも明確に書いていただいています。株主さん自身の健康を守るためには、外出すべきではないのだということが明確に考え方としてあると思えます。加えて、欧米では、株主さんの健康だけではなくて、総会に対応する会社側の役員、スタッフの方の健康も十分配慮しなければいけないとなっています。

そういう観点で、先ほど佐久間委員からもお話があったとおり、ホテルとかは今のままだと借りられないので、要するに自社会議室でやらなければいけないと。自社会議室は狭くなる。狭いとなると、コロナ対策として、そもそも人をほとんど入れられないわけですね。そういう状況なので、あえて少数の人を選んで入場させるよりも、むしろ誰も入れないと招集通知に明記する選択肢も、あくまでも企業さんの各社の判断として置かれている状況、総会前に賛否が決まっているとか、そういうことを含めて、企業さんとして自主的

に必要かつやむを得ないと合理的に判断した場合には、法律上可能であると。総会の法的瑕疵にならないという点を確認しておきたいです。今いろいろとお話しましたが、私の言っていることに何か違和感がございましたらおっしゃっていただければと思います。

もう1点、最後に、さっきデジタルのバーチャルの話がありましたけれども、デジタルのアクセスの向上といいたまいますか、そういったことは企業さんが自主的にやった方がいいのだと思います。ただかといってそれは、来場謝絶型というか、ビハインド・クローズド・ドアーズを行うことの法的要件にはなっていないと理解しています。さっき例としておっしゃった総会当日に中継するのは、今のインフラ上、多くの企業が採用するのは無理な状況です。6月の特定日にわっとインフラを使うのは、このテレビ会議を含めて今はほかのいろんな用途でもインフラをいっぱい使っていますし、いろいろ難しいということがあります。事前に質問を受けつけるとか、例えばそういったことは企業さんは取り組めるのだと思いますけれども、総会当日にデジタルでのアクセスを確保するということは、来場謝絶の法的前提条件ではない。企業側として最善を尽くしていろいろ考えることはやった方がいいのですけれども、法的な前提条件ではないという理解です。

以上、2点申し上げましたが、1点目の商業登記の点は、お願いしますという点で御回答をお願いしたいです。

2点目のビハインド・クローズド・ドアーズに関しては、私の言ったことに何か違和感があったら、おっしゃっていただきたいということです。

以上、2点です。

○大橋座長 ありがとうございます。

若干、時間も延び意味なのですけれども、ちょっと御勘弁いただいて進めていきたいと思えます。

次は、高橋委員からお願いします。

○高橋委員 私は会社法の専門ではないので、細かい論点は、御専門の方にお任せしたいと思います。ただし、1点、省令改正について意見公募手続しなくてはいけないというお話されたのですが、行手法の39条の4項の1号に、緊急時には省略していいと書いてあるのです。そういう意味では、それをもち出されるのは、まずいのではないかと思います。それが1点です。

それから、どうしても省令と会社法の関係が難しいというのであれば、これは議員立法で、急いで変えてもらう。附則に今年度は適用しないと書いてもらえばいいのではないのでしょうか。そういうことはできないのでしょうか。議員立法でやっていただいて、1か月で通していただくということは考えられないのでしょうか、その辺も御教示いただきたいと思えます。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、落合委員も手を挙げていますので、落合委員。

○落合専門委員 分かりました。御説明いただきましてありがとうございます。

コロナの情勢でありますので、武井委員も繰り返しおっしゃられていたと思いますけれども、できる限り、様々な会社が、ちゅうちょがない形で、なるべく3密を避けられるような対応をできるようにするということが重要ではないかと思っております。

その意味では、例えば、このQ&Aを出していただいている中で、やむを得ない場合というのが、今のところは、特に緊急事態宣言も出ておりますし、法的に根拠のあるような外出、自粛要請が出されているという状況だと思えます。しかし、これが、5月、6月、特に6月の総会集中時期に解かれている可能性もあると思っております。

そうした場合に、外出自粛要請が法的根拠がなく、かつ、厳密には自治体からも要請されていないような場合もあると思えますが、そのような場合でも、依然として3密を避けるべきというのは、当てはまるということになると思っております。

こういう状況でも、なお、Q&Aにおける、やむを得ないと判断される場合というのに該当するということは、明確にさせていただいた方がいいのではないかと思いますので、この点について御見解をお願いします。

もう1点、継続会についてですけれども、いつまでに継続会を開催するかということがございます。これは、有価証券報告書の提出期限が、一律に延長されたということになります、9月末ということになりますけれども、通常は、上場企業は、9月末という期限を念頭に置いて、それで様々な準備を進められるということになってくると思えます。

そうしたときに、例えば、1回目が6月というときに、すぐに7月に開催できるかというのと、そうでもないということで、何か月か後になることがあると思えます。特に5月やその前に開催していた場合、何か月かずれてしまうということもあるかもしれないと思えます。

その意味では、最大半年程度は後ろにずらして継続会を開催できるという余地があるのかどうかというのを、これを明確に示していただくべきなのではないかと思っております。

この点についても、御意見をいただければと思います。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

法務省にも御回答いただきますが、副大臣は、どうでしょうか、その前がいいでしょうか、後がいいでしょうか。

○大塚副大臣 もう先にまとめて言ってしまいます。

○大橋座長 では、先をお願いします。

○大塚副大臣 先ほど高橋委員から出たのと、実は同じ観点なのですが、今の状況を考えたときに、ここで原則論にこだわるというのは、現場に、日本中に迷惑を振りまくという結果になっているので、あまり正しい判断ではないなと思っております、どうしても法律家の良心として、省令だけでは駄目だということのだったら、法改正すればいいのではないのですかと、法改正の必要があるぐらい、これは原則的運用にこだわるべきでない状況だと私は思います。

ただ、ここで、どうしても法改正が必要だということで国会に法改正を持ち出すことがあまり支持されるとは思えないですね。これは、いろいろな解釈の仕方が、先ほどから各委員からもいろいろなお知恵が出てきたわけですから、こういう中で、いろいろ省令でできることは、私はあると思いますので、そうされることが正しい選択ではないかなということ、申し上げておきたいと思います。

○大橋座長 ありがとうございます。

佐久間委員は、追加ですか。

○佐久間委員 追加です。2点だけ簡単に。

今、大臣が言われたことにも関係するのですけれども、先ほど言いましたように、もう既に一番重要な連結の計算書類というのは、同じ法令の下で、省令でみなしで、書類ではなくていい、ウェブ開示ができると、こういうことになっているわけですから、今さら原則というよりは、単純に省令を改正していただきたいというのが1点。

2点目は、ウェブ開示が問題ということ、もし言うのであれば、継続会でやるとして、最初に6月末に、普通の総会を開いて、そこで、決算もでき上がっていない、監査もでき上がっていない、そのもとで役員を選任するという方がよっぽど問題であって、少なくともウェブ開示をしていれば、そのときは、ちゃんと決算が締まっている、監査も終わっていると、こういう状態で総会をするわけですから、その上で、なぜウェブ開示が問題なのかという理屈は全くないと思います。

以上です。

○大橋座長 ありがとうございます。

それでは、一通り、副大臣も含めて、委員の御意見をいただいたので、法務省から御回答を、あるいは経産省も含めて御回答をいただければと思います。よろしくお願いします。

○法務省（竹林参事官） まず、法務省からお答えをさせていただきます。

省令の改正でございますけれども、いろいろな御指摘を今いただいたのですが、繰り返しの話になって恐縮なのですが、やはり法務省令が違法になってしまうのではないかと懸念が極めて強くて、今の段階で法務省令を改正しますと申し上げるのは、なかなか困難な状況でございます。やるべきことをやるべきであると、原則にこだわるべきではないということは重々承知で、それも含めまして、Q&Aですとか、協議会で取りまとめをさせていただいているのですが、やはり、どうしても省令が法令違反になる懸念が強いところで改正するというのは、なかなか困難でございます。

本日、自民党の議連の方に、公認会計士制度振興議員連盟役員会に出させていただいたのですが、やはり、法律は遵守すべきであると、その範囲内にきちんとなっているのかということ、強く御指摘もいただきましたし、なかなか法務省として法律に反するような省令を作るといったことについては、難しいというのは御理解いただけないかと考えております。

続きまして、商業登記の関係でございます。

武井委員から御指摘いただいたものについて全て回答ができるかどうかは、検討中でございますので、分かりませんが、現在もホームページに載せているQ&Aを拡充していくことは予定してございまして、御指摘いただいたものについても、入っていく部分があるかと思えます。

続きまして、株主総会に株主を全く入れないというような記載ができるのかということに関連しての御指摘でございますが、こちらにつきましては、なかなか大変難しい御質問でございまして、状況如何かと考えておりますけれども、現在、3密を避けるようにですとか、外出自粛の要請があるという中で、どこまで強く、そういう方針を取ることができるかというのは、なかなか法務省としても判断しかねる状況でございますので、状況に応じて御判断いただくということかなと思ってございます。

武井委員が書かれている論文等も拝見してはございますけれども、それ自体について、法務省として何かここは疑問があるとか、そういうことまで申し上げるような部分は、違和感という意味ではございません。

続きまして、高橋委員から行政手続法の例外規定のことを御指摘いただきました。これは、私どもも承知しておりまして、行政手続法の規定が支障となってできないということをお願いしているわけではございませんで、省令として、私どもとしてはかなり問題がある形になるかと思っております。もし、こういうことをするのであれば、きちんとパブリックコメントの手続をとって、株主の方がどういうふうに考えているのかも見るべきではないかと、そういう観点からも、問題があるのではないかとということをお願いしたかったという趣旨でございます。

あと、落合専門委員からいただきました、やむを得ない場合というのは、本当に状況、状況で御判断いただくしかないかと考えております。ただ、いずれにしましても、ある程度予測した上で判断していかなければいけないことですので、今後、非常事態宣言がどうなるのか、自粛要請がどうなるのかということにもよるかと思っておりますけれども、状況、状況に応じて判断いただくほかに考えているところでございます。

ただ、自粛要請の状況だけで決まるわけではないと思っておりますので、多少、状況が改善したからといって、直ちに適用がなくなるというものではないと考えてございます。

他方で、継続会を半年くらい延ばせないかという御指摘でございますが、私どもといたしましては、こういう事態でございますので、継続会、もともとは教科書などでは、2週間以内と言われていたところを、そこは、今、こだわるべきではないと申し上げております。

他方で、長期の方は、いわゆる臨時株主総会を開く場合であっても、基準日等を設定し直しても、基準日から3か月以内が原則的な期間となりますので、さすがに半年空くということであれば、臨時株主総会を開催していただかざるを得ないのではないかと考えてございます。

2週間にこだわる必要はないかと考えてございますけれども、9月末まで有価証券報告

書の提出期限が延ばされた、これは6月末に株主総会を開くという企業が多く、3か月ぐらい実質的に延ばされたということかと思えますけれども、そういったことも踏まえて検討をいただきたい。

ただ、決算・監査の作業の期間を十分に取っていただくということでございますので、準備ができ次第、総会を開くのに必要な手続を取るのに一定期間を要すると思いますが、その期間を置いて開いていただきたいということでございますので、一律、なるべく後ろに延ばしていただきたいという趣旨を申し上げているわけではございません。

連結計算書類は、省令でウェブ開示ができることとされているのではないかという御指摘でございますが、会社法上は、連結計算書類の役割が小さく、会社法自体は単体をベースにできている法律でございますので、連結の配当規制というのが一部あるのですが、連結よりも単体の方に重きを置いた規律となっていると認識してございます。

飽くまでも省令としては、重要なものについては、ウェブ開示の対象外としていると考えてございます。

以上でございます。

○大橋座長 では、佐久間委員、お願いします。

○佐久間委員 すみません、単体が重要で、もちろん、会社法上の配当の問題等々ありますけれども、今回継続会で対応する場合、決算が締まっていない、監査もされていない、それでも、配当は決定できる、役員を選べると、こういうことなので、それに比べれば、ウェブ開示というのは、当然、決算も終わっている、監査も終わっていると、あとは、それが書類かウェブかというだけの話なので、今のお話だと、やはりウェブ開示しないという理由には全く当たらないと、私は思います。

以上です。

○大橋座長 副大臣も、いかがでしょうか。

○大塚副大臣 例えば、パブコメをやった方が望ましいとか、いろいろあるのだけれども、ちょっと状況判断ができていないのではないかなという感じが、どうもありまして、やはり何が重要かというバランスが、今、明らかに平時と違うわけです。

今、最後に佐久間委員がおっしゃったように、どちらの方がより株主にとっても、社会にとってもいいかということで、もう一回、虚心坦懐に法律を見直せば、解釈の在り方も変わってくるだろうと思いますよ。

これは、今、この場ですぐ回答できないかもしれないですけれども、よくよく中でも相談していただいて、それで、もし、例えば、何かパブコメが必要だというのだったら、すぐにやらなくては間に合わないし、法改正がやはり必要ですという話だったら、それこそ本当に、直ちにやらないと間に合わないわけです。法改正してでもやるぐらいだと。ここでみんな思っているわけですが、本当に、どうしても法改正しないとできないと、そこまでこだわるほど解釈の余地がないのですか、ないのですかというか、何か物事の判断の力点を間違っているように思うので、もう一回、これはよく考えてください。お願い

します。

○大橋座長 落合委員は、手が挙がっているのでしょうか。

○落合専門委員 すみません、そのままになっておりましたので、誤りです。追加ありませんので、下ろします。

○大橋座長 竹内委員、その後、武井委員、お願いします。

○竹内委員 本当に1点だけ、今まで委員がおっしゃっていただいたとおりなのですが、私のところにも、本当に多くの企業経営者の方から悲鳴のような声が入ってきております。

本当に平時と違う状況だと思いますので、何とか内部で打開策を考えていただきたいと、子供たちも、学校が急に閉鎖になり、教育を受けるという当然の権利を制約されております。大人がこういったときに、この力点の、平時の権利保護の考え方で御判断されるというようなところは、ちょっと許容されないのではないかとこのところを改めて申し上げたいと思います。

以上です。

○大橋座長 武井委員、どうでしょうか。

○武井委員 本当に大変ありがとうございます。

私の関心は、正に総会の開き方の方にありまして、さきほど私から申し上げたことは、最後は企業側が、総会を開催する時点での状況を踏まえて、自己判断できちんとやるということで、別におよそ会社法違反になるという話ではなく、状況を踏まえて、これだけ非常事態なので、その中で合理的なことをやってほしいと。その合理的なものの中に、英仏がやっているようなビハインド・クローズド・ドアズみたいなことも可能であると、私は理解しています。そういった点で、企業側がより前に進んでいけるように、法務省さんでできることと、あと、我々民間でできることとうまく役割分担してやっていければと思いますので、とてもいい回答を私の総会の開催の関係ではいただいたと思っております。

あと、継続会の方ですが、さっき落合委員から半年云々というお話が出ていて、月数について何か月ならいいのですかという点ですが、逆に数字を誰も言えない状態なのだと思います。企業関係者の皆様は決算を締めるために、合理的に頑張ってくださいと。コロナというのは誰のせいでもないのです、その中で、臨時総会でやるのではなく、定時総会第二部で行うことも、ある程度柔軟に認めることで構わないのではないかと思います。もう全て想定外の有事なので、合理的な期間という中で、とにかく企業さんは一生懸命、置かれている状況も各社毎に違うので、精いっぱい頑張ってくださいと。そういう精いっぱい頑張っていたときに、最終的には適時に公衆に開示される計算書類の報告方法について、誰が会社法違反と問うのかと。もちろん例えば裁判所も誰が、こんな状態で会社法違反だと言うのかと。有事における常識的な感覚は、法務省さんとも多分共有できていると思いますし、そうした大きな考え方から、いろいろなメッセージを発してきていただいているのだと思います。継続会なども、今までの2週間という堅い解釈をやわらかくしていただい

て、これは大変いい選択肢を今回のコロナの場で作っていただいていると思うので、そういった選択肢をさらにより使いやすくするという点も、是非今後ともよろしくお願ひします。今までもクリエイティブにやってきていただいていると思いますので、是非よろしくお願ひします。

○大橋座長 小林議長、お願ひいたします。

○小林議長 緊急を告げていながら、非常に複雑な状況なのですけれども、お話を聞いていて、このレイヤーで議論していても埒が明かないのではないかな。民間で言えば、経団連や同友会、日商あたりがもう少しまとまった形で、ある程度方向を決めなければいけないだろうし、あるいはコロナ対策の西村担当相も含めそういうところに動いてもらわないと、議員立法も含めもう時間切れになってしまいますね、というのが私の印象です。

○大橋座長 ありがとうございます。

佐久間委員、よろしいですか。

○佐久間委員 すみません、今、小林議長がおっしゃったことに関して、経団連としては、既にウェブ開示、単独決算書類のウェブ開示を、もうお願ひしています。

○小林議長 私が言っているのは、その開示もさることながら、武井さんと同じ感覚なのだけれども、総会そのものを正にビハインド・クローズド・ドアーズにする、具体的にもうこういう辺りであって、大体が老人の株主がそんなに集まるなどということは、まだ6月の段階ではあり得ない状況だと思うのです。ネット会議的なものは、そういった法解釈も含め当然議論すべきだとは思っているけれども、それ以上にもっと緊急を告げているのは、そもそもデジタルリテラシーがある、ないとかいうレベルの話ではなくて、私自身も含めマネジメントも総会に出るのはもう嫌だなと思う状況の中で、一般的に老人が多い株主が集まる形の総会を開かないことが、ちゃんと法律的に大きなそごのない形で行えるのかということ。もちろん、3か月後にまた経理的なものをやる、人事は早目にやりたいとか、いろいろあるかもしれないけれども、少なくとも問題は人が集まること、そこなのですよ。今でもこの会議はこうやって誰も集まらないでやっているのですから。そこを何とかしないと。

○佐久間委員 当然、そこまで行けばいいのですけれども、その前提として、当然、計算書類も書類で配る必要がなくて、なおかつ総会も集まらなくていいと、ここまでやると、こういうことだと思います。

○小林議長 全くそこは共通の認識だと思います。

○大橋座長 ほかの委員の方々に、御発言希望の方はいらっしゃいますでしょうか。

どうぞ。

○落合専門委員 落合です。

私も意見だけですけれども、同じく武井委員の言われていたビハインド・クローズド・ドアーズのような対応ができるようにするというのは、非常に重要だと思っています。

あと、すみません、1点つけ加えると、会社法だけではなくて、実際には、一般社団法

人ですとか、ほかの種類の法人組織も様々あって、一応、会社法での解釈を参考にして、多分いいのではないかと思って総会対応をされているところが多いのですけれども、それら会社法以外で定められた法人も解釈の対象になるということは明示をいただいた方がいいと思います。

これらのNPOとか、そういうのも含めて、少し所管官庁が違うのもあるとは思いますが、是非一体的に措置をしていただければと思っています。

○大橋座長 ありがとうございます。

もし、法務省あるいは経産省から特段ありましたら、あれですが。

よろしいですか。

本当に、様々な御意見、ありがとうございました。これは火急を要するイシューですので、先ほど、副大臣なり佐久間委員がおっしゃいましたけれども、これだけコロナの状況が深刻化する国難の中で、法務省が、一体国民福祉のために何ができるのかということが極めて問われている局面なのかなど。

是非、しっかり御検討いただいて、またこの規制改革の事務局とも連携して、しっかり御検討の中身を迅速に出していただければと、強く委員を代表して願っているということをお伝えしたいと思います。

本日は、竹林参事官及び松本室長にお越しいただきました。遅くなって申し訳ございません、ありがとうございました。

これにて、本日の議事は全て終了となります。

事務局から、何かありましたら、お願いいたします。

○吉岡参事官 次回の日程は、また、追って連絡をさせていただきます。

よろしく願いいたします。

○大橋座長 それでは、本日の会議は終了といたします。30分以上延びてしまいまして、本当にお忙しいところ、御出席をありがとうございました。