

3/7 第24回未来投資会議 議事録

(開催要領)

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

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

(議事次第)

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

(配布資料)

- モビリティに関する参考資料
- モビリティについての検討項目
- 上場子会社のガバナンスの在り方に関する参考資料
- 上場子会社のガバナンスについての検討項目

- 国土交通大臣提出資料
- 金融担当大臣提出資料
- 経済産業大臣提出資料

○茂木経済再生担当大臣

ただいまから「未来投資会議」を開催いたします。

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

また、本日はコーポレートガバナンスの関連で、日本取引所グループから清田瞭取締役兼代表執行役グループCEOにも御出席をいただいております。ありがとうございます。

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

○新原代理補

資料1の参考資料をおあげください。右下、1ページでございます。移動手段については、緑の部分の自動車への依存度が依然として高い状況でございます。

2ページは飛ばしまして、3ページを御覧ください。自動車運転の有効求人倍率は全職業平均の2倍に上っておりまして、タクシードライバーの人手不足は深刻な状況です。

4ページを御覧ください。下の図のとおり、タクシー運転者数は、ここ7～8年の間に大きく減少しております。

5ページを御覧ください。交通手段としてバス、タクシー以外に赤枠に示す自家用有償旅客運送という形態が道路運送法上、存在をいたします。その特徴は、自家用車を用いることができること、1種免許、いわゆる普通免許でも運転ができることです。他方で、運行管理の責任者を選任するなどの安全管理は求められております。

6ページを御覧ください。何らかの形で自家用有償旅客運送を導入している市町村は26%でございます。さらに実施しやすくするための検討が求められております。

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

8ページは別のテーマで、タクシーの相乗りの導入でございます。昨年、国土交通省で実証実験を実施いたしました。利用した顧客の7割が再度利用したいと答えております。

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

資料2に移ります。モビリティについての検討項目を御覧ください。金丸議員が取りまとめられたものでございます。

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

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

2ページを御覧ください。現在、自家用有償旅客運送については、地域住民を主に対象としておりますが、観光ニーズの高まりに 대응するため、来訪者も対象とすることを法律に規定するとの提案でございます。

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

3 ページを御覧ください。2 つ目の論点として、タクシーの相乗りの導入でございます。青枠の中の注を御覧ください。アプリによってマッチングを行い、ルート選定をして、乗車距離に応じて割り勘の料金を確定し、キャッシュレスで支払うことが技術的には簡単にできるようになっております。多くの人が安い料金でタクシーを利用することを可能にするため、タクシーの相乗りを全国的に認めることとするというのが論点でございます。

4 ページを御覧ください。実施時期については、タクシーの相乗り導入後に法改正が不要なものについては来年度中、自家用有償旅客運送の制度改正のように、法改正が必要なものについては、次期通常国会への提出を目指すという提案でございます。

以上でございます。

○茂木経済再生担当大臣

検討項目を取りまとめていただいた金丸議員、ありがとうございました。御本人からも御発言いただきたいと思っております。

○金丸議員

ありがとうございます。

今後のモビリティの方向性については、産官協議会の場で、有識者や事業者の意見を聞き、議論を行いました。その議論を踏まえて、今回の検討項目を取りまとめました。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

以上です。ありがとうございました。

○茂木経済再生担当大臣

ありがとうございます。

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

それでは、民間議員の方々から御発言をいただきたいと思えます。

竹中会長、お願いいたします。

○竹中議員

ありがとうございます。

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

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

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

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

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

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

以上です。

○茂木経済再生担当大臣

ありがとうございます。

それでは、三村会長、お願いいたします。

○三村会長

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

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

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

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

一つの試みとして、洲本商工会議所管轄の淡路島では、唯一の路線バスの合理化問題に直面

した兵庫県の発案で、島の中のタクシー会社が、Uberのアプリを利用した配車サービスの実証実験を行っており、交通弱者対策、観光客対策、タクシー事業者の生産性向上の取組みとして注目しております。

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

ありがとうございました。

○茂木経済再生担当大臣

続きまして、南場議員、お願いいたします。

○南場議員

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

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

○茂木経済再生担当大臣

ありがとうございます。

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

五神議員、お願いいたします。

○五神議員

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

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

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

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

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

我々は三重県の玉城町で、医療費との関係についての実証的な検証もしまして、これはレセプトを使ったわけですが、明らかに効果があったということを検証しております。

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

○茂木経済再生担当大臣

ありがとうございます。

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

○石井国土交通大臣

資料5を御覧いただきたいと思います。

表紙をめくっていただきまして、右下にあります1ページですが、人口減少や少子高齢化に対応しつつ、持続可能な地域交通を実現するため、真ん中にありますけれども、地域交通フォローアップ・イノベーション検討会を昨年11月に設置しておりまして、現在、具体的な政策のあり方を検討しています。

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

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

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

3ページ目を御覧ください。ドローンの目視外飛行につきましては、官民協議会で策定いたしましたロードマップに沿いまして実験を重ねまして、今、山間部等での荷物配送を実施するところまで来ております。有人地帯での目視外飛行を実現するためには、ドローンが社会的に信頼される手段として受け入れられることが重要と考えております。

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

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

国土交通省といたしましても、有人地帯での目視外飛行の早期実現に向けて、取り組んでまいります。

以上です。

○茂木経済再生担当大臣

ありがとうございます。

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

続いて、世耕経産大臣、お願いいたします。

○世耕経済産業大臣

モビリティはSociety 5.0の大きなテーマであります。

また、高齢化が進む中で地方におけるモビリティの確保は、重要な課題となっています。高齢者の就業機会を70歳まで拡大することになれば、さらに需要は拡大すると思われます。

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

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

○茂木経済再生担当大臣

ありがとうございます。

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

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

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

○新原代理補

資料3のパワーポイントを御覧ください。

表紙をあけて、1ページを御覧ください。ガバナンス改革の結果、上場企業の91%以上が2名以上の独立社外取締役を選任する状況となりました。海外の投資家からも高く評価されております。

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

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

3ページを御覧ください。このような形態が持続的に存在するのは、日本に特有な現象となっております。

4ページを御覧ください。子会社の企業価値を最大化するという観点から、子会社のガバナンスが重要であります。独立社外取締役などの人数は、むしろ上場企業平均に劣っている状況でございます。

5ページを御覧ください。社長の指名方法については、子会社側の指名委員会を選任している割合は11%であり、親会社が決定しているケースが21%にのびます。

6ページからは、投資家から見た評価です。上から2つ目の○を御覧ください。アベノミクスで一丸となってコーポレートガバナンス改革を進めている中、日本市場の信頼性を損なうとの指摘。

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

7ページを御覧ください。上から3つ目の○です。上場子会社は、グループ経営の手法として定着しており、現実には多くの上場子会社が存在していることに鑑みると、日本市場でこれを

禁止することは影響が大きい。そうだとすれば、上場子会社に対して厳しいガバナンス基準を適用すべきであるという御意見。

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

次に、資料4に移ります。上場子会社のガバナンスについての検討項目を御覧ください。下部の会合で議論を行い、小林会長が取りまとめられたものでございます。

2ページを御覧ください。上場子会社を認めるのであれば、そのガバナンスのルールは特段に明確にすべきという趣旨でございます。

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

さらに、この実務指針の方向性に沿って、東証の基準等についても改正を検討してはいかがかとなってございます。

以上でございます。

○茂木経済再生担当大臣

それでは、検討項目を取りまとめていただきました、小林会長からも御発言をお願いいたします。

○小林会長

企業関連制度、産業構造改革、イノベーション、これに関します構造改革徹底推進会合におきまして、日本のコーポレートガバナンスやステュワードシップ・コードの改革の残された課題につきまして、議論を重ねてまいりました。

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

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

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

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

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

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

あわせて、東証の基準等につきましても再検討が必要でございます。

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

以上でございます。

○茂木経済再生担当大臣

ありがとうございます。

清田CEOにも、この後、御発言をいただきたいと思うのですが、まず、民間議員の方々から

の御発言をお願いしたいと思います。

中西議員、お願いいたします。

○中西議員

ありがとうございます。

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

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

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

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

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

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

○茂木経済再生担当大臣

ありがとうございます。

それでは、翁会長、お願いいたします。

○翁会長

親子上場につきましては、御説明がありましたけれども、やはり、海外のマーケットと比較いたしましても、明らかにその数が多くございます。

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

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

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

グループ親会社は、なぜ、上場子会社という形態でグループガバナンスを続けているのか、

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

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

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

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

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

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

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

○茂木経済再生担当大臣

ありがとうございます。

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

櫻田議員、お願いいたします。

○櫻田議員

ありがとうございます。

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

日本の課題であります、日本の株式市場が、世界の中で信頼と評価を得ていくというためには、この異質な状況は、とにかく変えなければいけないということでありまして、まずは、そういうマクロ的な視点が必要だと思っております。

これまで、先ほど来、お話がありましたように、親子上場は、我が国の経営の手法として一定機能したところがございますが、また、現実には多いということになれば、激変緩和を避けて来ざるを得なかったと思いますけれども、株式市場の本来の役割として、新陳代謝を促すという機能も重要であります。

そういった意味では、その点がどうなっているのかというのは、しっかり確認していく必要があると思っております。

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

そういう意味では、お話がありましたように、上場子会社には、より厳格なスタンスで望むべきだと思いますし、フィデューシャリー・デューティーというのは、まさに異質を意識していく上で重要だと思います。

御提案には、大いに賛成であります、より具体的な提案として3点申し上げたいと思っております。

1点目は、上場子会社のガバナンス指針を早急にルール化するという事は当然でございますけれども、ソフトロー化するのに時間がかかるのであれば、少なくとも政府方針として発信できないだろうか。

2点目は、既に上場している子会社も多うございます。このソフトロー化を待たずに、これらの上場している子会社についてはすくに対応するよう促せないだろうか。

3点目は、より重要な点でありますけれども、日本の特異性を政府としては意識し、是正しようとしているという姿勢を早く世界に向けて発信できないだろうか、この3点を御提案申し上げて、私の御説明とさせていただきますと思います。

ありがとうございました。

○茂木経済再生担当大臣

ありがとうございます。

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

それでは、志賀議員、お願いいたします。

○志賀議員

ありがとうございます。

安倍内閣におきまして、コーポレートガバナンス改革が進められていることは、企業側においても、その加速度的な進展を実感いたしますし、内外の投資家からも高い評価が得られつつあることは間違いございません。

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

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

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

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

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

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

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

○茂木経済再生担当大臣

ありがとうございます。

それで、今までの民間議員の方の意見も踏まえまして、本件に関しまして、日本取引所グループの清田CEOからも御発言をいただきたいと思っております。

○清田CEO

日本取引所グループの清田でございます。本日は、お招きいただきまして、大変ありがとうございます。

今の皆様方からの御議論、それから、事務局からの御説明で示された内容について、私も基本的に異論はございません。

確かに、コーポレートガバナンス改革というのは、安倍政権の成長戦略の柱の1つとして、日本の資本市場に対する世界からの信頼を担っている分野でございます。

そこで、皆様から御指摘のとおり、上場子会社のガバナンスについては残された大きな問題の1つであるということは確かでございます。

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

とりわけ、上場子会社の独立社外取締役の独立性についてのルール策定だとか、あと、独立社外取締役の取締役会における比率とかそういった問題については上場子会社の少数株主の利益がきちんと守られているかというような観点で重要であり、上場親会社からのアナウンスメント、開示のみならず、上場子会社自身もみずからのガバナンスに係る親会社からの独立性について、きちんとした情報開示をしていくことが非常に大事だと思います。

そういった意味で、私どものルールには強制的な面がございますので、どこまでルール化するかについては今後検討させていただきたいと思っておりますが、基本的な方向性は、本日の御議論で提示されたテーマに沿って積極的に取り組んでいきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○茂木経済再生担当大臣

ありがとうございます。

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

きょうは、資料6として、麻生議員から資料の提出をいただいております。麻生金融担当大臣から御発言をお願いいたします。

○麻生副総理、財務大臣兼内閣府特命担当大臣（金融）

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

問題は、2ページ目で、この取組みが、形式的にそうなったことは間違いありませんけれども、それが実質的に動いているのかということが重要な課題なので、今、取り上げられた上場子会社のガバナンスの話は、グループガバナンスの観点から重要な論点であることから、いわゆる東証の独立性基準等について、一步踏み込んだ対応が必要なのだと、なかなか難しいのでしようが、清田さんもそういうお話だったのだと思っております。

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

だから、そういった意味では、学者だけの話でつくったってだめですから、きちんと動くような形にさせていただけるように、よろしくお願いいたします。

○茂木経済再生担当大臣

ありがとうございます。 それでは、世耕大臣からお願いいたします。

○世耕経済産業大臣

資料7の表紙をおめくりいただきたいと思っております。

経済産業省では、2017年12月8日にコーポレート・ガバナンス・システム研究会を再開いたしました。グループ会社のガバナンスの在り方について検討を行ってまいりました。

2月13日に示した報告書の骨子案が、お手元の資料であります。

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

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

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

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

この点が、櫻田議員の問題意識にも少し沿った対応になるかと思っております。

以上です。

○茂木経済再生担当大臣

ありがとうございます。

その他、御意見ございますか。よろしいでしょうか。

それでは、ここで総理から締めくくり発言をいただきたいと思いますが、その前にプレスが入室いたします。

(報道関係者入室)

○茂木経済再生担当大臣

それでは、総理、よろしく願いいたします。

○安倍内閣総理大臣

本日は、最初にモビリティ、地域での移動手段について議論を行いました。

地方を中心に交通手段の自動車依存が高い中で、ドライバーの人手不足が深刻化しています。

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

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ります。

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

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

ドローンについても、目視外での飛行の拡大に向けて取り組みます。

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

第2に、企業ガバナンスについて議論を行いました。

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

特に、支配的な親会社が存在する上場子会社のガバナンスについては、投資家から見て、手

つかずのまま残されているとの批判があります。日本市場の信頼性が損なわれる恐れがあります。

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

また、東証の基準等についても対応を検討いただきます。

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

○茂木経済再生担当大臣
ありがとうございます。

(報道関係者退室)

○茂木経済再生担当大臣
それでは、本日、御議論いただいた方向で、この夏の成長戦略の取りまとめを取りまとめるべく、今後の議論を具体的に進めさせていただきたいと思います。
以上をもちまして、本日の会議を終了いたします。
ありがとうございました。