

第 34 回新しい資本主義実現会議に対する意見

令和 7 年 5 月 14 日
公益社団法人経済同友会
代表幹事 新浪 剛史

＜議題 1. 「中小企業・小規模事業者の賃金向上推進 5 か年計画」の施策パッケージ案＞

- 日本経済が持続的に成長するための鍵を握るのは、雇用の 7 割を支える中堅・中小企業。
- 中堅・中小企業を徹底的に活性化し、持続的な賃上げおよび生産性向上の実現を図るべく、定期的に KPI の達成度を確認しながら、本パッケージ案の着実な実行が求められる。
- その上で、本案に関連する事項も含めて、特に以下について早急な対応をお願いしたい。

（1）最低賃金の道筋・全世代のリスクリング

- 賃金上昇の「予見性」によって中堅・中小企業の実産性向上投資を促すべく、5 年以内に最低賃金の全国加重平均 1500 円を達成する道筋を提示すべき。
- こうした生産性向上投資を支える IT・デジタル人材の育成も早急に行うべく、地方の大学や高専を活用し、全世代を対象としたリスクリング・アップスキリングを推進することが重要。

（2）労務費の価格転嫁の徹底・多重下請け構造の解消

- 中堅・中小企業が持続的な賃上げをするためには、労務費を適切に価格転嫁し、原資を確保することが不可欠。
- 労務費の価格転嫁の状況を精緻にモニタリングするとともに、多重下請けを含む下請け構造をしっかりと可視化した上で、下請法や独禁法の執行強化を図るべき。

(3) 更なる人材流動化の加速に向けた新陳代謝の促進

- 中堅・中小企業の生産性向上の実現には、退出せざるを得ない企業を延命させるような補助金は廃止するとともに、合従連衡や事業承継を促進するインセンティブの整備を進め、人材流動化を加速させなければならない。
- 合従連衡や事業継承の促進においては、後継者不足等を背景に、今後も事業承継を進める中堅・中小企業の増加が見込まれる。その中で、人材面・資金面でリソースが限られる売り手側にとって安心・安全な取引環境を早期に整備する観点から、仲介会社等の登録制や有資格者の配置等を規定する事業承継支援業法（仮称）を制定いただきたい。
- また、時限措置として、中堅・中小企業同士の株式譲渡の場合に、事業譲渡の場合と同様、譲受額と純資産額の差額を税務上損金計上（５年償却）できるようにすることも検討すべき。

<議題 2. 地方経済の高度化、資産運用立国の推進、 2040 年の産業構造・就業構造の推計>

(1) 観光・インバウンド

- コロナ禍により、観光産業は大きな打撃を受けたが、ここ数年は大きく回復し、令和 6 年（2024 年）には、訪日外国人旅行者 3,687 万人、消費額 8 兆 1,395 億円と過去最高を記録している。
- 観光産業の活性化が地方にきちんと波及すれば、東京一極集中の是正や地方創生の観点から非常に有意義だが、観光地が直面する課題は多様で、引き続き観光客の獲得が必要な地域もあれば、オーバーツーリズムが社会的課題となっている地域も存在。
- こうした状況の下で、日本の観光産業が持続的な成長を遂げるには、従来の政府の補助金に基づく中央集権型の政策から脱却し、それぞれの地域が地域間競争を勝ち抜くために創意工夫に取り組む主体性が求められる。
- その際、各自治体が必要な財源を自ら獲得し、地域の課題に即してより効果的に活用する手段として、観光客の受益者負担による特定財源である「宿泊税」の拡大・活用が非常に重要。
- 現在、日本国内で導入しているのは 12 自治体のみであり、かつ法定外目的税として導入されているが、これを全国的に広く展開するために、地方税法上の「法定目的税」として「宿泊税」を新たに導入すべき。
- その上で、大都市圏に集中する訪日客を地方へ誘客すべく、観光資源の見極めと整備、発信の在り方の見直し、自治体間連携の推進なども必要となる。
- ただし、地方ではこうした戦略を練り上げるノウハウが不足している。特に、自治体や地域の民間事業者の立場に寄り添って考えられるマーケティングの存在が不可欠であり、観光マネジメント学科等を拡充するなど、大学等の教育機関もフル活用した人材育成を推進すべき。

(2) ライドシェア新法の早期制定

- タクシー不足の解消や地域交通の利便性向上という意味では、2024 年 4 月から一部地域で導入された「自家用車活用事業」（通称「日本版ライドシェア」）の果たすべき役割は非常に大きい。
- しかし、現状、特定の地域や時間帯での運行に限定されており、導入から一年が経過した現在でも、生活者や旅行者の移動の足不足は依然として解消されていない。
- 内閣府が実施した「移動実態に関する調査結果」では、生活者の約 80%が移動に関して困難を感じており、「3 か月前と比べた足不足の状況変化/移動困難による日常生活への影響」について、生活者の 8 割弱の方が「変化なし」と回答している。また、約 66%のホテル・旅館、約 48%の飲食店が依然としてタクシー確保に困難を感じている。
- また、訪日外国人の約 6 割が、日本でライドシェアが利用できるようになった場合、滞在時の移動のしやすさが「改善されると思う」と回答しており、旅行者を中心に海外ではライドシェアの恩恵を実感している人が多い。
- こうした現状を踏まえれば、公共交通のイノベーション創出と利便性向上の実現に向けて、政府および国会に対し、改めて以下の点について早期の実現を求めたい。

① ライドシェア事業を規定する新法の制定

- 現行の法制度は新規参入を過度に制限しており、十分な競争環境が整っているとは言えない。このため、新たなプレイヤーの参入を促進するための法的枠組みを速やかに整備する必要がある。
- 新しい技術の活用による安全性の確保を前提とした、運転者の責任やサービス提供者の監督、料金の柔軟な調整を規定する新たな法整備の議論を直ちに進めるべき。

② ライドシェアを担う運転者の多様な働き方の実現

- 本来、運転者を確保する観点で、副業や兼業で行いやすいよう、柔軟な働き方を提供すべきだが、現状、固定的にタクシードライバーとして雇う形態しか認められておらず、経済的に合理性を欠くのではないか。
- 運転者不足の中、より多くの人材を引き入れ、事業の安定性を確保するためにも、雇用形態に業務委託契約を新たな選択肢として提供すべき。

(3) エッセンシャルワーカーの確保：外国人材の更なる活躍

- 今後も更に深刻となるエッセンシャルワーカー不足については、別建てにて人材確保の対応が必要。建設等の業種を指定し、産業別最低賃金等を活用した大幅な賃金引き上げによる魅力度向上を図るべき。
- その上で、国内の人材だけでは賄えないため、外国人材の更なる活躍も不可欠。その際、外国人材を単なる労働力としてではなく、「共に社会を支える仲間」として位置づけ、「外国人材とのあるべき共生社会」の構築に向けた取り組みが必要。

① 「外国人材の活躍促進基本法」(基本法)の制定

- 共生社会の構築に向け、国・自治体・企業の役割を明確化し、必要な活動とコストを支える体制を規定する基本法を制定すべき。
- 具体的には、「外国人材との共生社会」の定義に加え、その実現に向けた政策推進の基本方針や、国・自治体・企業の役割分担とそれに基づく財源措置、共生政策推進にあたって関係省庁間の調整および政策の横断的な取りまとめを行う機能をもった、新たな組織の設置と推進体制の整備などを規定すべき。

② 共生政策を統括する横串機能を持った組織の設置

- 複数省庁にまたがる一貫した政策形成と、機動的かつ実効性ある政策実施を可能とする組織を政府内に設置すべき。
- 関係省庁を横断した共生政策の企画・調整機能を担う事務局の設置に加え、年次の基本方針や重点政策事項を策定するため、「外国人材共生戦略会議」を立ち上げるべきではないか。会議のメンバーは関係閣僚、地方自治体関係者、産業界関係者、その他有識者で構成する。
- また、外国人材の活躍の重要性や共生社会構築の必要性について、統計や将来予測等のファクトに基づく情報発信を行い、国民・企業・自治体に対する理解促進を図るべき。
- 加えて、外国人材の活躍拡大に伴い顕在化する既存制度・政策との乖離を徹底的に調査し、効果検証と制度の見直しを行うべき。

以上