

第10回 地域活性化ワーキング・グループ 議事録

1. 日時：平成26年1月22日（木）9:30～12:08

2. 場所：中央合同庁舎第4号館4階共用第2特別会議室

3. 出席者：

（委員）安念潤司（座長）、滝久雄（座長代理）、岡素之（議長）、
大田弘子（議長代理）、翁百合

（事務局）刀禰規制改革推進室次長、市川規制改革推進室次長、柿原参事官

（事業者）一般社団法人日本経済団体連合会

一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 川鍋一朗会長

（国土交通省）都市局 市街地整備課 高橋市街地整備制度調整室長、
鈴木再開発事業対策官

自動車局 田端局長、若林大臣官房審議官、寺田旅客課長

4. 議題：

（開会）

1. 国土交通省、事業者からのヒアリング

「都市再開発における手続きの合理化」

① 「市街地再開発組合の設立要件の見直し・認可手続きの簡素化」について

② 「都市再開発法区域要件の見直し」について

2. 国土交通省、事業者からのヒアリング

「改正タクシー特措法における特定地域の指定基準に係る検討等」について

（閉会）

5. 議事概要：

○柿原参事官 それでは、定刻となりましたので、ただいまから規制改革会議第10回地域活性化ワーキング・グループを開催いたします。

皆様方には、御多用中、御出席いただき、誠にありがとうございます。

本日、所用により、佐久間委員、長谷川委員、松村委員は御欠席です。

また、本日は岡議長、大田議長代理に御出席いただいております。

開会に当たりまして、安念座長から御挨拶いただきます。座長、お願いします。

○安念座長 遅まきながら、皆さん、明けましておめでとうございます。本年もどうぞよろしく願いいたします。

本日は、お忙しいところ、委員の皆様にご参加いただきまして、座長として心より感謝を申し上げます。また、岡議長と大田代理に御出席をいただきまして、本当にありがとうございます。

さて、地域活性化につきましては、昨年末に「まち・ひと・しごと創生総合戦略」が閣議決定されまして、規制改革につきましても、私どもと言うか、当ワーキングの主張でございました「空きキャパシティ」の再生・利用や、地域における道路空間の有効利用の促進につながる規制改革に精力的に取り組む旨が明記されておりまして、我々としては大変有り難いことだと考えております。

当ワーキング・グループにおきましては、昨年12月16日に優先的に検討する11項目の検討項目を決定したところでございます。地域経済の活性化を推進し、地方創生を図るため、是非、これら検討項目の議論を深め、地域活性化に資する規制改革を進めてまいりたいと考えておりますので、本年もどうぞよろしくお願いいたします。

本日は、「都市再開発における手続きの合理化」及び「改正タクシー特措法における特定地域の指定基準に係る検討等」について議論をいたします。これらの規制改革についても、議論を深めてまいりたいと存じます。

委員の皆様におかれましては、自由で闊達な御議論を展開していただくようお願いをいたします。

○柿原参事官 ありがとうございます。

報道の方は、ここで御退室をお願いいたします。

(報道関係者退室)

○柿原参事官 それでは、議事を進めさせていただきます。

なお、本ワーキング・グループにおきましては、議事録を公開することとなっておりますので御了承願います。

以後の進行は、安念座長をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○安念座長 どうもありがとうございます。

それでは、早速、議題1「都市再開発における手続きの合理化」に入らせていただきます。

本議題につきましては、提案事項が2つございまして、①「市街地再開発組合の設立要件の見直し・認可手続きの簡素化」と、②「都市再開発法区域要件の見直し」、この2つでございます。

双方とも都市再開発の手續に係るものでございますが、内容的にも異なる提案事項ですので、それぞれ①と②それぞれについて、事業者の方及び国土交通省よりヒアリングをいたしたいと存じます。

それでは、関係者の方にお入りいただきてください。

(一般社団法人日本経済団体連合会、国土交通省関係者入室)

○安念座長 皆さん、おはようございます。当ワーキングの座長をしております安念と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、皆様お忙しいところを御足労いただきまして、誠にありがとうございます。

本件につきましては、規制改革ホットラインにいただいている要望を基として、経団連

さん、それから、規制の所管官庁として国土交通省さんにおいでをいただきました。

それでは、まず、提案事項の1つ目でございます「市街地再開発組合の設立要件の見直し・認可手続きの簡素化」について議論をしたいと思います。

まずは、国交省さんより御説明いただけますでしょうか。

○国土交通省（高橋室長） 国土交通省の都市局市街地整備課の高橋と申します。本日はどうぞよろしく願いいたします。

それでは、座りまして説明させていただきます。

今、座長の方からお話がありましたように、市街地再開発の関係で大きく分けて2つ。細かく分けると3つでございますけれども、御提案をいただいております。

まず、その1点目でございますけれども、市街地再開発事業に係る市街地再開発組合の設立要件の見直し、それから、認可手続きの簡素化ということで御提案をいただいておりますので、私の方から現行制度の概要、それから、御提案を踏まえた国土交通省としての見解というところを簡単に御説明させていただきたいと思っております。

それでは、資料1-1を御覧いただきながら説明をさせていただきたいと思っております。

資料をめくっていただきまして、3ページでございますけれども、まず、大前提といたしまして、市街地再開発事業というのがどういうものかということについて、簡単に御説明を申し上げたいと思っております。

まず、市街地再開発事業でございますが、「◇事業の目的」ということで一番上の四角の中に書いてございます。

これは、都市再開発法という法律に基づく事業でございますが、その事業の目的といたしましては、ここにも書いてございますけれども、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区などにおきまして、細分化された敷地を統合する、不燃化された共同の中高層の建築物を建てる、その上で、道路等の公共施設の整備を行う、そういうことを通じまして、都市の土地の合理的かつ健全な高度利用と、都市機能の更新を図るということを目的とする事業ということでございます。

この事業の仕組みというのが後々の議論にもちよっと関係してございますので、説明をさせていただきますけれども、下の絵を御覧いただきながらお聞きいただければと思っております。

下に左、それから右に絵がございますけれども、従前の市街地が左、事業による整備後の市街地が右というふうに御覧いただければと思っております。従前、A、B、Cという土地所有者がいて、それぞれの土地の上に自己の建物を持っているということを模式的に表してございますけれども、そういう土地があったとしますが、こういった土地について、A、B、Cということで分有、それぞれが所有していた土地について、1枚の大きな土地の共有持分という形で権利を整理いたします。その上で、A、B、Cということで建物を所有していたわけですが、それについては、その敷地に建てました再開発の建築物の中の区分所有権という形に変換をしていくということでございます。これを、法律に基づく

権利変換と言いますけれども、そういった処分という形で行うということでございます。

その上で、建築物を高層化することで、従前、平面で土地を持ち建物を持っていたものを、立体的に組み直すということを通じまして空閑地が生じるわけでございますけれども、そういったところに公共施設等の整備を行っていくということで、良好な市街地をつくっていかうという事業でございます。

その上で、左の図にございますけれども、黄色く塗ったところ、「保留床」と書いてございますが、これを第三者、ここではXとしておりますが、それに譲渡をするということで、それをもちましてこの事業の事業費を捻出するというのが、大まかな事業の仕組みということなんです。

後でもまたちょっと触れさせていただきますけれども、従前、A、B、Cということ、それぞれ土地を持ち建物を持っていた、それを共有持分、それから、その共有持分に基づく建物区分所有権という形に、ある種強制的に変換をするというのが、この事業の大きな特徴ということでございます。

この事業の施行者といたしましては、地権者等の個人、それから、市街地再開発組合、それから、再開発会社、公共団体、UR都市機構等ということでございます。

これが市街地再開発事業の概要ということでございます。

その上で、今回、市街地再開発組合という施行者の一つでございますけれども、その設立要件の見直しということと、それから、市街地再開発事業を行う上での認可手続の簡素化ということで御提案をいただいておりますが、その議論に移ります前に、それぞれ事業の実際の具体的な流れというものの御説明を申し上げたいと思います。

6ページでございます。市街地再開発組合の設立要件、それから、設立認可手続を含めまして、事業の流れを書いてございます。

左の方に「事業の流れ」ということで書いてございますけれども、まず、市街地再開発事業につきましては、市街地再開発事業に係る都市計画決定を行うということが通常でございます。

市街地再開発組合につきましては、市街地再開発事業の都市計画において定められます市街地再開発事業の施行区域の中の土地について市街地再開発事業を施行することができるというふうにされてございますので、その施行区域を含めた市街地再開発事業の都市計画決定がなされるということが前提でございます。その上で、下にありますけれども、「事業計画決定・組合設立認可」とございますが、市街地再開発事業を施行するための組合の設立に係る定款、それから、その事業の事業計画、これを定めまして、都道府県知事の認可を受けて組合を設立するということになるということでございます。

その組合設立の要件でございますけれども、右の下の方の四角に書いてございます。組合の設立の認可に当たりましては、その市街地再開発事業の施行区域内の宅地について所有権又は借地権を有する5人以上が共同して申請するというところでございますけれども、組合の定款、それから、事業の事業計画を定めまして、都道府県知事の認可を受ける、こ

れは先ほど申し上げたとおりでございます。

その設立につきましては、以下の条件を満たす必要があるということでございまして、まず、施行地区の区域内の宅地に所有権を有する者、それから、借地権を有する者それぞれの3分の2以上の同意を要するというところでございます。その上で、同意した者が所有する宅地の地積、あるいは同意した者の借地の地積の合計が、その区域内の宅地の総地積、それから、借地の総地積の3分の2以上という要件がかかっているということでございます。

今回、この設立に係る要件につきまして御提案をいただいているということでございまして、ちょっとお戻りいただきますけれども、4ページでございます。

後で御提案者の方からも御説明があるかと思えますけれども、私の方から簡単に御提案いただいた内容と、それを受けての当方の見解について御説明をさせていただきます。

先ほど設立の要件のところでは宅地の所有権者・借地権者のそれぞれの3分の2以上の同意が必要となっておったわけでございますけれども、御提案といたしましては、その人数の要件のところの、所有権者・借地権者の「それぞれ」という部分を見直して、「宅地の所有権者と借地権者の総数の3分の2以上」とすべきではないかという御提案をいただいているということでございます。

提案理由につきましても、後ほど御説明があろうかと思えますけれども、例えば、借地権者が少数であった場合に、その少数の借地権者の中で、例えば、ある人が反対すると3分の2の同意が取れないということで事業がストップしてしまうと、そういう懸念があるのではないかと御提案かと思えます。

それにつきましては、簡単に説明申し上げますけれども、所有権者と借地権者については、お互いに利益相反といえますか、そういう関係にあるだろうと考えております。例えば、土地所有者は事業によって土地の利用転換を図りたいと考えているけれども、借地権者については従前の土地利用がしたいとかですね。そういった利益相反というか、そういったものがあるのではないかと考えております。ということも踏まえまして、総数の3分の2とした場合には、一方の方に、より事業の進捗というかそういったものがなされる。組合が設立されると事業費を負担させられるということでございますので、その借地権者あるいは所有権者の権利の保護というものを考えた場合に、なかなかそのような措置というのが難しいのではないかと考えてございまして、ここに書かせていただいているところでございます。

これが組合の設立・認可要件の見直しということでございます。

それからもう一点、再開発事業の手続の中で御提案をいただいておりますけれども、めくっていただきまして、5ページでございます。

先ほど、都市再開発事業を行う場合に、都市計画決定という手続と、再開発組合の設立認可の手続というものがあるということで申し上げましたけれども、提案といたしましては、そういった手続の中で、一番上のところでございまして、自治体さんが都市計画決定

の手続をするという場合に、本来は都市計画決定後に組合の設立の認可の申請を受けるに当たって、先ほども申し上げたような地権者の合意を取ることが求められているわけではありますが、都市計画決定の段階において組合設立認可の合意形成が求められるということでありまして、その上で、さらに組合設立認可の際に合意形成の手続を行わなければならないということで、そういった負担があるのだということで、これについて都市計画決定手続と組合設立の認可の手続を同時並行的に行うなどの簡素化が図れないかということで御提案をいただいているところでございます。

この点につきましては、実は、我々も認識をいたしておりまして、本来、都市計画決定におきまして、事前に事業について地権者の同意を得るという手続は法律には規定されておりません。必要とされる手続ではございません。自治体の各個別の判断でそういったことを求めているという事例があるというふうには承知しております。そういったことでございますので、我々、実はそういった法律上必要とされていない手続、都市計画決定の段階で同意を得るのだというそういった手続については、過度の負担を課すということ是不適当だということで、何度か自治体に対して周知を行っているところでございます。

一番最後のページになりますけれども、7ページでございますが、一番早くは平成14年でございますが、下線を引いておりますとおりでございますが、「地権者等の同意は要件とされていない」ということでございますので、都市計画決定に当たって地権者の同意を取るといふようなことで、過度に慎重な対応を行うことは不適当だということで周知を図るということをさせていただいております。その上で、17年、それから23年ということで、随時周知を図らせていただいているところでございます。

都市計画決定、再開発の認可自体、自治事務ということもございまして、なかなか強いことができないということもありますけれども、こういった形で周知を図っているところということでございます。

引き続き、自治体の担当者が集まる会議などもございまして、そういった場で、こういった事業者にとって過度な負担になるような手続については不適当である旨を、繰り返し徹底を行っていくようにしたいと考えております。

私の方からは以上でございます。

○安念座長 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、経団連さんの方からお願いいたします。

○経団連 それでは、お手元の資料1-2という資料を御説明させていただきます。

表紙の方をめくっていただきまして、右下のところに1、1ページ目でございます。

順番といたしましては、市街地再開発組合の設立に当たっての認可手続の簡素化という方から、まず、1ページの方で御提案内容を御説明させていただきます。

左上のところに(1)で「行政手続き(都市計画・組合設立認可)に関する条項」ということで記載させていただいておりますが、これにつきましては、今、国土交通省様の方から御説明があったとおりでございますので割愛させていただきまして、右上の(2)の

「現状の課題」というところでございます。

現状、先ほど御説明もありましたとおり、都市計画決定の手續に引き続いて市街地再開発事業の認可が順番に行われるというところが法律上の原則ということになっております。本来は、都市計画決定の手續と市街地再開発事業の認可の手續というのは、基となる法律も違いますので、目的が異なる手續ということではあるのですが、実際は私どもが事業を進めさせていただくに当たっては、都市計画に同意をいただくということは、イコールその先に来る再開発事業に対しても同意をすることと同じでございますので、実際は、都市計画決定時に地権者の方の同意が相当数取れているというケースもございます。ただ、その後の組合設立の認可申請においても、結局、その手續上、また同じように同意を取ることが、今は必要ということになっておりまして、そのために、例えば、事業計画の縦覧ですとかといったところの期間がどうしても掛かってしまうということでございます。その期間が掛かることによって、工事着手まで多くの時間が掛かって、例えば、もっと期間を短縮することができれば、当然もっと早く新しい建物が整備できますし、例えば、その期間に応じての補償費等も削減できたりということによって事業性能が上がったりというようなところで、関係権利者の財産権及び土地の高度利用と土地機能の更新が、本当はもっと短期に図れるものが、少し時間が掛かってしまうというところで影響が出ているというところが現状の課題であると考えております。

今、申し上げましたところ、原則の流れというところをもう少し分かりやすく御説明しておりますのが、下の（３）の一番左にあるフロー図でございます。

「現行の法規制で可能な流れ」ということでございますが、まずは私ども再開発に関する基本計画というものを作成し、それと同時に、合わせて御提案させていただきたい都市計画の素案というものを作成いたします。それをもって該当するエリアの地権者の方々の同意を取得する。その同意をベースにして都市計画の提案をさせていただいて、説明会を行い、縦覧を行い、都市計画が決定される。都市計画が決定されると、そこで初めて再開発事業の対象エリアというのが公に確定するという扱いになりますので、そこで初めて、では、ここで再開発を行いますということの施行区域の公告というものを先行して、そのエリアの方々は、登記されていない借地権の方は申し出てくださいということで、そこで初めて施行地区内の権利者の方が全て確定しまして、改めて宅地の所有権者の方若しくは未登記借地権の方の同意を取得し、組合設立の申請をし、認可をいただくというところで、この都市計画法に基づく手續と都市再開発法に基づく手續というのが、そういう意味では前後して行なわれるよという。まず都市計画があつて、その後に法定再開発があるというところが現行の手續でございます。

ただ、先ほど申し上げましたとおり、実際は都市計画法の都市計画提案に係る同意取得という段階で、実は相当数、法定再開発に対する同意も取れているということも間々ございますので、そういったところで２パターン、「要望案１」、「要望案２」ということで御提案させていただいております。

「要望案1」というのは、なるべく手続を前倒しにすることによって、スケジュールの短縮化を図りたいという案でございます。

「要望案2」というのは、都市計画の段階で実はほとんど全ての方の同意が取れていますというようなケースもまれにありますので、そういった場合には、さらに合意形成手続を一括して行えませんかという御提案でございます。

フロー図にしますと、まず「要望案1」というところでございますが、都市計画の提案に係る同意取得に着手するというのが。まず1番に来るのは原則どおりなのですが、その後の都市計画提案をさせていただいた段階で、事実上、法定再開発の対象区域というのはフィックスいたしますので、では、その段階から施行地区の公告をし、未登記借地権の方の申告や申出も受け付けられるようにできませんでしょうかという。そうしますと、都市計画決定に向けて、その後、粛々と都計法の手続が進んでいくのと合わせて、法定再開発に対する同意取得の手続も行い、都市計画決定した後に速やかに組合設立の認可をいただければ、事業期間も短縮できるというような効果が得られると考えております。

「要望案2」というのは、先ほども申し上げましたとおり、都市計画提案に係る同意取得の段階で、法定再開発に対する事業計画についても、例えば、地権者の方が少ないケースなどは、事実上全員の同意が取れているというケースもございます。そういう場合には、これは根拠法令が違うのですけれども、都市計画法と都市再開発法に基づく同意取得の手続というのを、一緒のタイミングで取ることをお認めいただければ、要は、地権者の方に判子を2度いただきに上がる必要もなく、それは地権者の方のお手を煩わせることもなく進めることができる。

ただ、この場合、対象範囲の公告というのは、どうしても都市計画提案をしないと、やはり確定しないという部分がございますので、所有権若しくは登記されている借地権以外の、いわゆる未登記借地権の方の申告並びに同意取得に関しては、この部分だけは都市計画提案後の区域の公告を経て行う。ただ、こうなってきますと全然ボリュームが変わってまいりますので、そういった意味では期間もぐっと短縮できると思いますので、「要望案2」の模式図としては、イメージとしては都市計画決定とほぼ同じタイミングで組合設立の認可をいただければ、さらに事業がスムーズに進んでいくのではないかと考えております。

ちょっと早口で恐縮ですが、以上が、まず認可手続の簡素化というものに関する御提案でございます。

続きまして、2ページ目の方をめぐっていただきますと、今度は再開発組合の設立要件の見直しということで御提案させていただいております。

これも左側の方に、(1)ということで根拠となる条文の方を載せさせていただいております。これも先ほど国土交通省様の方から御説明があったとおりですので、割愛させていただきまして、それが現状どの辺がネックになっているかというところが、(2)の「現状の課題」というところでございます。

所有権の方と借地権者の方がそれぞれ相当数いるような場合というのが、実際は多いと

は思うのですけれども、後ほど2事例ほど簡単に御紹介させていただきますが、借地権若しくは所有権の方がごく少数というケースがございます。それが、模式図で申し上げますと、(2)の下の方に「権利状況イメージ1：借地権者が少数の場合」ということで書かせていただいておりますが、AさんからXさんまで、所有権の方は多数、複数いらっしゃる。ただ、実際、その上に借地している方が、実は1人しかいないというようなケースがございます。こういった場合、いずれにおいても3分の2以上の同意ということになりますと、結局、この借地権の方が同意してくださらない限り、このエリアにおける法定再開発が進まないというケースがございます。

同様に、今度は逆のケースもございます。それが「権利状況イメージ2：土地所有者が少数の場合」ということでございます。これは借地権の方が相当多数いらっしゃるのですけれども、その下に底地を持っていらっしゃる所有権の方が、実は、例えば2名しかいないというような場合は、3分の2ということになりますと、事実上、このAさん、Bさんの同意を得ないと事業が進まないというようなケースがございます。

つまり、大多数の方がこの該当エリアの再開発について同意をされているのに、この少数の、例えばX'さんないしはAさん、Bさんがキャスティングボードを握ってしまって進まないというようなケースがございますので、そういったことに鑑みますと、(3)の「規制緩和要望事項」ということでございますが、これも先ほど国土交通省様からお話がありましたが、各々ではなくて、合計数に対して3分の2というような扱いをしていただけませんかということが御提案でございます。

ちょっと簡単に事例ということで、先ほどの借地権者の方が1名しかいないという事例でございます。ちょうど駅前のエリアで、マンションと商業施設という開発でございます。ただ、実際、この中に土地所有者の方が8名いらっしゃったのですけれども、借地権の方が1名権利を持っていらっしゃったということでございます。

この事業に関しましては、結果的にこの方が最終的には転出されましたので、事業自体はもう成立しているものなのですけれども、もしこの方が同意をしなかった場合というのは、借地のところが取り込めないと事業自体成立しないというような場所でございますので、駅前の再開発が進まないままスタックしていた可能性があったという事例でございます。

続きまして、今度、所有権の方が少ない事例でございます。

駅前の事例でございますが、これにつきましては、所有者の方が、大きく言うと2名いらっしゃった。それに対して、借地権の方が数十名いらっしゃったというような事例でございます。

これにつきましても、実際、所有権2名のうちどちらかが反対していらっしゃった場合は、当然、建物が建たない、ないしは接道しないというような状況でございますので、これも結果的には同意をいただけましたので、事業としては進んではいるのですけれども、場合によっては、こういうケースが他にあって同意が取得できない場合は、再開発が実現

しなかった可能性があった事例ということで御紹介させていただきました。

駆け足で恐縮ですが、私どもからの御説明は以上でございます。

○安念座長 どうもありがとうございました。

それでは、ディスカッションいたしましょう。どうぞ、どなたからでも結構でございます。

私、全然制度は詳しくないので教えていただければと思うのですが、借地権者の場合は、借地権というのは、日本の場合はほとんど賃借権のことですね。

○経団連 そうですね。

○安念座長 ですね。恐らくほとんど未登記だと思うのですが、その場合は公告して、権利のある人は手を挙げてください。それで、一定のデッドラインまでに手を挙げてくれなかったらその人たちは無視しますよという、そういう仕組みになっているのですか。

○経団連 そうですね。

○安念座長 そこはそう。

それと、恐らく制度をつくるときには大議論があつて、それを私は知らないだけだと思うのですが、借地権者をどういうふうに扱うかというのは、多分、2つの考え方があつて、こういう公法的な枠組みの中にステークホルダーとして取り込んでしまうという考え方と、もう一つは、いや、それは契約の問題として処理すれば良いだろう、つまり、賃貸借契約である以上、賃貸人は、賃借人に対してその土地を使用収益させる義務があるわけですから、権利変換によってそれができなくなるというのであれば、それは債務不履行ということになるわけで、そういう純粋に私法的な問題として処理すれば良いという考え方も恐らくあつたと思うのです。なぜなら、他の土地上の様々な権利を持っている人は、借地権者以外は保護されないというか、この制度の中には取り込まれないわけでしょう。例えば、土地の抵当権者とか。そういうのは直接には同意とか何とかの対象ではないのだと思うのですね。ということは、それは私法上の問題として解決してくださいという建前ではないかと思うのです。

そうすると、なぜ借地権者については、こういうふうに公法上の、つまり行政処分のプロセスの中でのステークホルダーとして取り込んで、契約法上で相対で処理してくださいというふうになぜしなかったのかなとちょっと思うのですが、それはどんな議論があつたのでしょうかね。これは国交省さんに伺うのが良いのかな。そんな古文書を掘り出すようなことを聞かれても困るよとおっしゃるかもしれないけれども、もし何か御存じでしたら。

○国土交通省（高橋室長） いえいえ、とんでもありません。申し訳ございません。制定時のその点についての議論がどうだったかというのは、正直ちょっとつまびらかには存じ上げてございませんで十分なお答えができませんが、ただ、借地権者の取扱いといたしましては、こういった形で権利の申告ということを通じて権利者を探し出すということの手続をした上で、権利変換の手続上は、先ほど土地の所有権が共有の持分が変わり、それに基づいた区分所有権が与えられるということでございますけれども、借地権につきまして

も同じように、結局、その建物に係る権利に変換をされるということになってございます。

○安念座長 ありがとうございます。

○岡議長 良いですか。

○安念座長 どうぞ。

○岡議長 「手続の簡素化」について、国交省としては、何度も通知しているので、都道府県の問題だという話ですが、実は、他省庁の案件でも似たようなことがございました。

私は、霞が関は「縦割り」がけしからんと言うのではなくて、むしろ、中央と地方の「縦串」が通っていないことが問題なのではないのかと申し上げたことがございます。今日のお話を聴いていても、やはりそのところが十分ではないような気がいたしました。

国交省は何度も通知しているのに都道府県のところで徹底されていない。その結果、国民が困っている。この構図は一刻も早く直すべきではないのか。

誰も反対してないわけですから、要は、国交省が責任を持って、都道府県レベルに通知している内容をしっかり徹底していただければ解決するのかなと思いますけれども、経団連さん、手続の簡素化については、そういうことでよろしいでしょうか。

○経団連 すみません。今の御質問の件に関しましては、私ども、国土交通省様が何度にもわたって通達を出していただいているというのは十分理解しておりまして、ただ一方、実際、窓口では3分の2ではなくて、それ以上の同意を実際は地公体の方からは求められているというのも事実としてはございます。

それはそれとして踏まえて事業の方は進めさせていただいているのですが、今回の提案の趣旨は、窓口の御指導をさらに何とか原則に戻すように再度徹底してくださいということというよりは、現状を踏まえて、同意が相当数、例えば、全員同意が事実上取れているのであれば、それを都市計画法と都市再開発法のそれぞれ根拠法令の異なる同意手続、それを同時に取れる扱いにさせていただくということをお認めいただけませんかということ、これが「要望案2」でございます。

「要望案1」に関しましては、一方で、今は相当数の同意を都市計画の段階で取るのが実態としてあるわけなのですけれども、ただ、その後に来る組合設立の認可手続というのが、結局、都市計画決定しないと手続に入れないというのが今の状況でございますので、それをなるべく前倒しにしていきたい。それが、例えば、手続上は都市計画提案をさせていただいた段階で、都市計画を待たずに法定再開発の組合認可の申請の手続に入れるように、手続そのものを前倒しにすることをお認めいただけませんかということが「要望案1」ということでございます。

○岡議長 今の経団連の要望を実現しようと思ったら、法律を変えなければいけないのですか。

○国土交通省（高橋室長） では、お尋ねいただいた点につきまして、まず、原則でいきますとすけれども、まず都市計画で事業の大枠というか、ここでこういう事業をやっていきますという土地利用の大枠が決まりまして、その上で具体の事業計画をつくり、それ

について認可を受けて事業を進めていくということになりますので、手続としては、基本的にはそういった流れだろうと思います。

それを前提に、過去、通知を出させていただきましたけれども、残念ながら、まだ都市計画の段階で同意をとということで、そういうことをされている自治体があるということが現実でございますので、その点につきましては、いろいろな機会を使って徹底を図っていくということもやってまいりたいと思いますし、それから、個別に困っているところですね。具体的にどこで困っているのかということをお相談いただければ、関係者含めて相談をしていくということをやりたいと思っております。

その上で、そういった手続を同時に進めていくことができるかということでございますけれども、正面から法律でそういったことを認めていくというのは、なかなか実は難しいだろうと思っております。挙げていただいた都市計画の提案につきまして、土地所有者と借地権者の同意を得て都市計画の提案をするということになってございますけれども、再開発の事業計画の認可に先立っての同意につきましても、土地所有者と借地権者の同意を経るということになってございますが、これ、実は一つ問題になっている点でもあるのですが、こちらは土地所有者と借地権者のそれぞれ3分の2の同意を得ることが必要とされております。

つまり、組合の設立がされますと、全ての土地所有者・借地権者が組合員となるということで、そうしますと、組合が負担する事業費の負担というものを組合員が応分に負担していかなければいけない。それから、最後に事業費が足りなくなれば、賦課金ということで強制的にお金を徴収されるという負担を負うことになりますので、そういった観点からそれぞれ3分の2の同意ということでやっているわけでございますけれども、一方で、都市計画の提案をするときの3分の2の同意というのは、それぞれではなくて、総数ということなのですね。要は、都市計画の提案をするときに、ある程度、その土地の中で機運とかそういったものがあるということをお前提にということなのでしょうけれども、そういうことで要件が違うということ、それから、目的が違うということがございますので、法律上それをドッキングさせるということはそんなに簡単ではないと思います。

ただ、運用といたしまして、そういった土地所有者の合意がある程度できているということをお前提に都市計画の決定の手続を進めて、その上で事業計画の策定手続を進めていくというような工夫はできるのではないかと考えておりますので、そういった点も具体の事例に即して相談をしていければと思っております。

○安念座長 ありがとうございます。

どうぞ。

○大田議長代理 いろいろ難しい問題があるというのは分かるのですが、国土強靱化もありますし、それから、高齢化が急速に進む中で機能をコンパクト化していくといった、まちづくりにとって本当に大事な時期ですので、国土交通省においても、より前向きにまちづくりのための工夫をお願いしたいと思います。

今日、議案になっております借地権者と所有権者、それぞれ3分の2というところですが、先ほどの例でいくと、1票の格差が8倍なのですね。これは、逆に多数派の利益が損なわれるということになるのではないか。やはり常識的に考えて、それぞれ3分の2というのは現実にはかなり不公平が起こるような気がするのですけれども、これについてどうお考えですかということが一つです。逆に言うと、反対する側が土地を分筆して数を増やせば阻止することもできるわけで、これについてどうお考えかというのが1つ目の議題に対する質問です。

それから、2つ目は、先ほどのお答えですと、都市計画法と都市再開発法の手続を必ずしも順番に進めなくても良いということなのか、やはりこれは順番でなければいけないということなのか、ちょっとよく分からなかったのものでその点。

それと、仮に並行して進められるのであれば何らかのガイドラインをつくって迅速に進むようにできないのかというのが3つ目の質問です。

○国土交通省（高橋室長） では、質問に順次お答えをさせていただきたいと思います。

借地権者と所有権者、それぞれの3分の2の同意を必要としているという点につきましてですけれども、確かにお示しいただいたケースですと、例えば、1人所有者が反対をしたら事業が止まったということで、こういう事例が実際にはあり得るのだらうと思います。

ただ、ちょっと先ほどの話の中で繰り返になってしまうというか、お話が分かりづらかったかもしれませんけれども、組合の設立という行為は、再開発事業が始まる大きな最初の第一関門ということでもあります。再開発事業が最終的には権利変換という形で、土地と建物の権利が建物の権利に変わってしまうという、ある種収用に次ぐような非常に厳しい処分ということでもあります。また、組合が設立されれば、先ほども申し上げたような形で所有者・借地権者、その土地に関する権利をお持ちの方々が負担を負うということになりますので、ある種その事業に係る重大な手続ということもございますので、所有者と借地権者それぞれの意向というものの違いということですか、利益が相反するという立場があるということを前提に、それぞれの3分の2の同意を要するという慎重な手続を設けているというところでもあります。

ちなみにでございますけれども、この事業の過程の中で、例えば、定款の変更をすとか大きく事業の内容が変わるといったような場合にも、それぞれ3分の2の同意を要するというようにしているところがございます、思想ということはそういうことでございます。

なので、実際、この事例としてお示しいただいたようなケースはもちろんあるのだらうと思うのですけれども、多数者の利益というか、ある種どこかで線引きはしなければならぬので、その点で3分の2というような数字を設けていたりということがあるので、ある程度の割り切りはもちろん必要なのだらうと思うのですが、ただ、再開発という処分の重さ、それから、組合が設立されることに伴う負担の大きさということに鑑みまして、それぞれ立場の違いということを踏まえた形で慎重な手続を踏んでいるというのが制度の趣

旨ということでございます。

それから、2点目の手続についてでございますけれども、先ほど申し上げましたように、都市計画という土地利用の絵柄ができて、その上で事業という形に煮詰めていくというのが一般的な流れだろうと思っておりますので、先ほどの資料にも都市計画決定があり、その事業認可の手続があるというふうに書かせていただいておりますが、法律上、必ずそうせよというふうには書いているわけではありません。

なので、それを前提に私が申し上げましたのは、もし、都市計画の段階である程度その地域について事業の機運があり、合意形成が図られていて、自治体においてもその事業をやっていくというようなことで、ある程度のコンセンサスというかそういったものができているのであれば、都市計画の手続と事業計画を策定し、地権者の実質的な同意を取っていくという手続を並行して、要は、前後ではなくて並行して進めていくということはある得るだろうと思っております。

ただ、幾つか恐らく条件があるだろうと思うのですね。先ほど申し上げたような事業の機運があるとか、ある程度の合意形成が図られているとか、あるいは地権者に対して同意を取るに当たって、先ほど出てきました借地権者を募るための公告、そういったものをどういうタイミングで行うかとか幾つか条件というか、そういったものが恐らく必要になってくるだろうと思っておりますので、個々のケースごとに、恐らく自治体との間でも密に相談をしていくということが必要でしょうし、その過程で、もし法律上の疑義みたいなものがあって、自治体の方で本当にできるのかといったようなことがあるのであれば、我々も相談に乗って疑義を解きほぐすとか、そういったことをやっていくということができるのか、それが必要なのかなと思っております。

○岡議長 良いですか。関連で。

○安念座長 どうぞ。

○岡議長 先ほど来、聴いていると、手続のところは、国交省としてもできるだけ早く再開発が進むようにリードすべきだと思うのです。いろいろな要件や条件があるのですが、基本的な姿勢としては、再開発が少しでも早く進むような方向でリードしていくといえますか、支援していくことではないかと思っております。時間が半年早くできるのと半年遅れたのでは、開発コストに相当な影響がありますからね。

いや、国交省に再開発を余りさせたくないという御方針があれば別だけれども、そんなことはないわけですから、手続のところはできるだけスピードアップできるように、国交省さんとしても、いろいろな知恵と工夫で考えていただいたらどうなのかなと改めて思いますので、要件に合えばやってあげるよ、ではなくて、できるだけスピードアップできるような形でリードしてほしいと思います。

○安念座長 どうぞ。

○国土交通省（鈴木対策官） 繰り返しですけれども、市街地整備課で再開発を担当しております、鈴木と申します。

高橋の方から説明しましたように、この手続を簡素化する、あるいは事前に地元に入っていくというのは、自治体もやる気になっている、あるいは事業者さんは当然ですけども、土地の所有者、借地権者も含めて、場合によっては借家人も含めて、みんなの合意がほとんど確実に決まっている、あるいは都市計画を提案されて都市計画決定がされる間に、反対論というかそういったものがほとんど出てこないという見込みの上で、事業計画を詰めていく場合には、非常に有効かと思えます。

ただ、そういったケースがどれだけあるのかとか、本当にそういうのは反対論が全然出ないのかとか、そこら辺については具体の事例みたいなものを見ながら、我々も相談に乗っていきたいと思っております。

きちんと都市計画決定があつて、事業組合の設立認可がその後に来るのは当然なのですが、それがために再開発が遅れるというのは決して我々の本意ではございませんので、ケース・バイ・ケースで御相談に応じていきたいと思っております。

以上です。

○安念座長 どうぞ。

○大田議長代理 まず、1つ目ですけども、非常に慎重に進めなければいけないからこそ、不当に権利が弱く見られるということは避けるべきだと思うのです。

先ほどの事例の場合は、借地権者の方が1票の格差が8倍ということですけども、もう一つの事例だとまた逆があるわけですね。ですから、もし少数派が不利にならないようにということであれば、少数派の方には1.2倍の権利を与えるとかそういうやり方もあるはずで、それぞれが3分の2というルールが、いろいろな不公平を生んでいるというところは見直しの余地があるのではないかと思います。この点いかがでしょうかというのが1点目です。

2つ目は、今の国土交通省のお話だと、都市計画法と再開発法、そもそも順番に進めないといけないということではないし、両方の手続を並行して進めることもあり得る。けれども、それは自治体の問題だから、何か不都合があつたら相談に乗るよということなのですが、それについて、経団連の方からそれで良いのか、あるいは反論があれば、是非、お聴かせください。

○安念座長 それでは、経団連さん、お願いします。

○経団連 実際に私どもが協議させていただくのは、もちろん地方公共団体の所管行政庁の皆様ですので、これは一つの御提案なのですけれども、例えば、「都市計画提案があれば施行地区の公告が行える」とか、ないしは、例えば「要望案2」で言えば、私どもも全ての事業が都市計画の段階で全員の同意が取れるというわけではありませんので、先ほど申し上げました、例えば、人数が少数だった場合などで、要は、最初から都市計画・事業計画ともに同意が取れているような事例については、そのときの同意を都市再開発法に基づく同意と同様に扱っていただけたらとか、そういう運用が可能だよという国土交通省さんからのサジェスチョンを周知していただければ、我々も、国土交通省さんからこういう通達

が出ていますよねということで、実際の所管行政の方との協議にも当たれます。今は、それが無い状態ですので、なかなか我々として望んでいても実現しづらい状況にあるのかなと認識しております。

○安念座長 国交省さんの方はいかがですか。

○国土交通省（高橋室長） まず、大田議長代理からお話のありました3分の2要件の点でございますけれども、これは繰り返しになってしまうのであれなのですが、法の趣旨自体は少数者の権利を保護していきましょう、慎重な手続を取っていきましょうということですので、その点でそれぞれの立場というものを踏まえて3分の2ということにしているということで、そういう観点から、今すぐ要件を変えますということはなかなか難しいのですが、ただ、そういう同じ目的、少数者の意見を保護する、反映するという中で、実際に事業の現場で起きている不都合というか、そういったものを回避するという手立てというのがあるのかどうか。

今日、一例を御紹介いただきましたけれども、いろいろな事例ですね。全国でこういったケースがどのぐらい生じているのかとかですね。先ほどもお話にありましたように、基本的には所有権者と借地権者がある程度の数がいるということの方が一般的だろうというお話でありましたけれども、こういう極端なケースというか、そういったものがどの程度あるのかといったこともお聞きをしながら、その上で法の目的を達成できる手段として何があるかというのを、お話を聴きながら、我々も勉強させていただきたいと思います。

○岡議長 良いですか。関連して。

○安念座長 どうぞ。

○岡議長 今日の説明を聞いていて、いわゆる少数の権利を守るという法の精神は尊重しなければいけないというのは分かります。しかし一方で、再開発を積極的に前に進めていくという意味で、そのバランスをどう取るかだと思っております。

今、所有権者と借地権者、それぞれ3分の2以上ということですから、どんな状態でも3分の2以上だという理解をしているのだけれども、土地が、例えば、借地権者の持っている比率が全体の10パーセントだとか5パーセントとか、その所有面積と絡めて、少数の権利を守り、なおかつ開発を促進するというバランスを取る方法はないのだろうか。無条件にそれぞれ3分の2ではなくて、こういう条件のときは全体の3分の2で良いよというようなものはつくれないのかなというのが、今日の説明を聞いていて感じたのですけれども、いかがでしょうか。これは国交省さんに。

○国土交通省（高橋室長） 申し訳ございません。今、それができます、させていただきますというのはなかなか難しいところではあります。

ただ、御指摘がありましたとおり、地権者保護というのですか、地権者というか、所有者・借地権者それぞれの立場を踏まえて、その保護を図っていくということ自体は必要だろうと思っておりますので、その中で、一方で事業を進めていくという必要があるのです、そういう意味で3分の2というような数字もあったりするわけです。必ずしも全員の同意ではな

いわけですね。3分の2ということで、ある程度の割り切りというか、そういったものを持っているということではありますので、おっしゃるとおり、法の趣旨の中には全員同意を要するわけではない。3分の2の、ある程度多数の同意があれば手続を進めていきますというある種のバランスですね。そういったものが加味されているところではあるかと思いますが、まずは今回お示しいただいたような事例といったものが、どれぐらいあるのか。本当に極端な事例なのか、それとも、やはり全国間々散在していて、そういったところに考慮していく必要があるのかというところを、まずは、勉強させていただければと思います。

○安念座長 どうぞ。

○大田議長代理 さっきの経団連の方の提案をどう思うのか。ガイドラインをつくってくれという、それはどう思われているのでしょうか。

○岡議長 手続のところね。

○大田議長代理 手続の方です。

○国土交通省（高橋室長） そうですね。運用上は申し上げたとおり可能だと思いますので、ただ、その上で、先ほども申し上げましたように、都市計画も再開発事業に係る認可の事務自体も自治体の事務ということでもありますので、どれぐらいの関与の仕方ができるのか。あとは、先ほども申し上げたように、ガイドラインをもし出すにしても、どういった場合にこういったことをするというのを、多分、明確にしていく必要があるのだろうと思いますので、そういうどれぐらい合意形成が図られていけば良いのか、では、どういうタイミングで先ほども申し上げたように借地権者に対する公告ができるのか、それがどういう場合にできるのかとか、そういったところをまずしっかりと、事例もお聞きをしながら研究をさせていただきまして、まず、そういった事例をお聞きする中で、個別にその相談に応じていくことと合わせて、そういった蓄積ができれば、統一ルール化というか、そういったものができるかも含めてちょっと考えていきたいと思います。

○安念座長 次の論点もありますので、私も最後にちょっと経団連さんに一つ確認をさせていただきたいのですが、手続の簡素化に関わる御提案のうち、おっしゃりたいことというか重点があるのは、都市計画決定では法律上要求されていない地権者の同意を取らせるというのをやめてくれという方なのか。それとも、都計法の何か枝番号のある条文がありましたね。都市計画提案に係る地権者の同意要件。あの同意と、それから、組合設立に係る同意とを同じものとするというかリンクさせるというか、そういう何らかの法的な手続というのか、あるいは事実上の指導というのか、そういうふうにしてくれということなのか。どちらの方により力点を置いた御提案と理解すればよろしいでしょうか。

○経団連 今の2点でいきますと、後者の方に力点です。

○安念座長 後者の方ですね。はい、分かりました。

それで、後者の点は、両法律の同意要件は重なっているところもあるが、完全に重なり切っていないので、事実上、2つをリンクさせることができる場合もあるが、少なくとも

も法律を変えない限りは完全にオーバーラップさせるということはできないという、それはそれで当たり前の話なのだけれども、その隘路があるということが明らかになったという、そういうことでしょうね。

国交省さんのおっしゃることも分かるころがあつて、確かに都市計画決定と組合の設立は、論理的な先後ではあるけれども、クロノジカルな、現実の物理的な先後である必要は必ずしもないし、さらに法律上は、都市計画でない再開発というのもあっていいという仕組みでしたか。あるなら、やりたければやっても良いという。

○国土交通省（高橋室長） 個人の施行の場合は、都市計画事業である必要は必ずしもないです。

○安念座長 ない。なるほどね。分かりました。

だから、論理的な先後関係の問題と、現実の時間的な先後関係の問題は別の話なのだから、それはそれで現行法の中でも調整してやっていこうというのは、これは当然のこととしてあると思います。

ただ、かなり知恵を絞らなければならぬそうですね。特に設立の3分の2、それぞれ3分の2要件は、これは多分一般的に外すとすると相当の力仕事になりますでしょうな。これは全部一気通貫で、最初から最後まで全部その要件がかかってしまっているから、それを外すとすると全部に影響が及んでくるので、ここは相当知恵を絞らなければいけないなと感じました。だから私はネガティブだとかそういう意味では全然ないのですよ。私も前から、それぞれ3分の2というのはやはり相当ヘビーだなとは思っておりましたので。

どうもありがとうございました。

それでは、とりあえず第1の論点はここまでということにいたしまして、第2の論点に移らせていただきたいと存じます。区域要件の見直しという点でございます。これも国交省さんからよろしゅうございますか。

○国土交通省（高橋室長） では、私の方から、資料2-1に基づきまして説明を申し上げたいと思います。

まずは、4ページを見ていただければと思います。

先ほどの資料にも出てまいりましたとおり、再開発事業について都市計画決定をするわけでございますけれども、その中で市街地再開発事業の施行区域を定めることとなりますが、市街地再開発事業の都市計画をし、施行区域を定める際の要件につきまして、都市再開発法の3条の方に書かれてございます。

市街地再開発事業の施行区域として定めることができる区域としては、真ん中の四角でございますけれども、大きく分けて4つの要件がございます。

まず、①でございますけれども、地区的な要件でございますして、その施行区域が都市計画の高度利用地区、都市再生特別地区又は特定地区計画等の区域内にあることというふうに書いてございます。これは要するに、都市計画上土地の高度利用というものが求められている区域、その中であることという意味でございます。

それから、②といたしまして、区域内の状況に係る要件でございます。ちょっと複雑なわけですが、区域内において、耐火建築物の建築面積の合計が全ての建築物の建築面積の合計のおおむね3分の1以下、又はその耐火建築物の敷地面積の合計が、全ての区域内の宅地面積の合計のおおむね3分の1以下であることとなっております。

ただ、耐火建築物の中からは、※で書いておりますけれども、幾つかのものが除外しております。(イ)といたしまして、階数が2階以下のもの。(ロ)といたしまして、耐用年限の3分の2を経過しているもの。(ハ)といたしまして、災害などの理由によって、(ロ)で書いたような耐用年限の3分の2を経過したものと同じように機能が低下しているもの。

(ニ)といたしまして、建築面積が150平米未満のもの。(ホ)といたしまして、容積率の最高限度の3分の1未満であるもの。それから最後、都市計画決定された公共施設の整備に伴い除去すべきもの。これらを除く耐火建築物の建築面積あるいはその敷地面積の合計が、全体のおおむね3分の1以下であることという要件でございます。

そのほか、③十分な公共施設がないこと、当該区域内の土地利用が細分化されていること等により、土地の利用状況が著しく不健全であること。それから、④土地の高度利用を図ることが、都市機能の更新に貢献することとなっております。

今回、ちょっと議題に上っておりますのが、この施行区域要件の中の②に係る部分でございます。

②についてでございますけれども、例えば、下の図に描いてございますとおり、耐火建築物、これは要は※で書いたようなものを除くものでございますけれども、それが3分の1以下であれば、その区域を都市再開発事業の施行区域として都市計画を定めることができるということがございます。逆に言いますと、グレーで塗ってあります「非耐火建築物」、この中に、要は2階以下であるとか、面積が150平米未満のものとかいったものが入るわけでございますけれども、そういったものが3分の2を超える、そういう場合であれば、その区域を再開発の施行区域に含めることができるということでございます。右がその逆のパターンということで、その区域内における耐火建築物が3分の1を超えるような場合については、その区域を再開発事業の施行区域として定めることができないという仕組みになってございます。

ページを戻っていただきまして、3ページでございますけれども、今回、御要望をいただいておりますのが、施行区域要件の見直しの中で耐火建築物が占める割合に係る部分、②として示していた部分についてでございます。これにつきまして、例えば、耐火建築物が占める面積が、今、3分の1となっておりますけれども、それが3分の2を超えない限り施行区域として定めることができるようにするべきではないか。あるいは細かい、耐火建築物としてカウントされない建築物の要件として、耐用年限の3分の2を経過したものとあるわけですが、その耐用年限を短縮するというようなことができないか。あるいは所有者の同意があれば、耐用年限が来てない築年数が浅いものであっても、耐火建築物に含まないものとして扱うことができないかということで、要は、施行区域要件を緩

和することができないかという御提案ということでございます。

制度の現状は、今、説明を申し上げたとおりでございます。これにつきまして、また、議論の中で詳しく御説明できればと思いますが、簡単に申し上げますと、再開発法の目的自体は、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る、それで、都市機能の更新を図っていくということでありまして、その目的を達成するために、先ほど申し上げたような形で、権利変換という強力な処分をもって事業を進めていくという制度でございます。

この施行区域の要件につきましては、合理的かつ健全な高度利用を図っていくことを担保する、その私権制限を伴う権利変換という処分をもって事業を進めていくことにより実現する法の目的、事業の公共性といいますか、それを担保するために課しているものというふうに理解をしております。ですので、施行区域要件を緩和するということになりまして、事業の対象範囲が広がるということは確かでございますけれども、その目的の観点から、私権制限を正当化する公益性といったものが維持できるかどうかという議論が出てきようかと思っておりますので、軽々にと申しますか、直ちにその緩和を行うということにはなかなか難しいことなのではないかと考えているところということでございます。

以上、簡単でございますが。

○安念座長 ありがとうございます。

それでは、経団連さんの方からお願いいたします。

○経団連 それでは、資料2-2と右肩に打っております資料で御説明をさせていただきます。

表紙をめくっていただきまして、これは1枚物でございます。右下に3と打っております。

「都市再開発法施行区域要件の見直し」ということで、(1)でありますけれども、法の3条の考え方をひもといてございまして、これは今、国土交通省様の方から御説明がございましたので、割愛させていただきます。

「(2)現状の課題」というところでございまして、都心の木密地域や都市再生に寄与する機能更新を図るべきエリアなど、災害に対する脆弱性・強靱化が求められる地域における防災・減災対策や、ビルの省エネ化。こういったところが再開発の目的でございますが、一部、後ほどこれも事例として御紹介させていただきますが、この3条がネックになっている事例ということでございます。

簡単に模式図として表しましたのが下の方でございますが、幹線道路、大通りに面している区画なのですが、ちょうど幹線道路に面している建物が築年数がまだ浅い。ただ、街区の中の奥まったところの区画については、築年数が相当年経過しておりまして、本来であれば集約して高度利用すべき場所であるということでございます。ただ、現状の3条の要件でいきますと、幹線道路沿いの建物を取り込むことができませんので、大通りに面しては、そういう意味では築年数が経った建物が残ったままで、そこから一步奥まったところに新しい建物が建つというような再開発しかできない状況になっております。

ただ、これは本来であれば、やはり幹線道路に面して一つの大きな大街区として活用して一体的に開発した方が、より国際競争力の高い、かつ地域のランドマークともなるような建物の整備が可能となるという事例でございます。

後ほど御説明をさせていただきますが、それに対する（３）の「規制緩和要望事項」というところでございますが、全ての地区というよりは、例えば、市街地再開発事業による大街区化、これによって公共施設の整備ですとか、あとは都市の国際競争力向上に資する建物ができる、インフラ等が整備されるというようなものを促進するために、築年数の要件を満たさない建物であっても施行区域に取り込むことが可能にできればなどということでございます。

ただ、これも無条件に取り込めるようにするというのではなくて、右の方に「緩和例」ということで書かせていただいておりますが、例えば①として、築年数の浅い建物であっても、その所有者の方が再開発に対して同意されている場合はよしとするとかいうようなこと。あとは②については、全ての建築建物面積の中で、耐火建築物が占める面積の割合が3分の2を超えない限りは認定するとか、ないしは政令で定める対応年限を短縮するといったようなことが緩和例としては、①、②、③として考えられるのかなと考えております。

では、先ほどの「現状の課題」で御紹介した例が実際どういったところかということでございますが、大きな通りに面している区画と大通りから一歩中に入った細長い区画を合わせた街区が実際にどういう状況にあったかということ、当初計画案というのが、もともとの現行の規制に基づいていると大通りに面しているビルが築年数の要件を法律上満たしていなかったということでございます。ですので、ここを取り込まないということになると、大通りから一歩中に入った細長い街区でのみでの建て替えということにしかできなかったということでございます。

結果的に、では、この事業はどうなったかということでございますが、結果的には大街区で、この大通りまで含めたエリアで開発ができております。

ただ、それはいかにしてこの問題をこの事例に関してはクリアしたかということでございますと、ここはたまたま斜め北の方に、事業者が有している古い建物がございました。そこを区域の中に取り込むとちょうどその3分の2をクリアできたということで、大通りに面しているビルの方も取り込む形で再開発が行えるようになり、何とかこの再開発事業が軌道に乗ったということでございます。

大街区化することによって上層階がオフィスビル、足元には地域のランドマークとなるようなにぎわい施設ないしはオープンスペース、広場的な空間ですね。そういったようなところがあって、国際競争力も高く、かつ地域のにぎわいの拠点ともなり得るようなランドマーク的な建物の開発ができるようになったということでございます。

ちなみに、これについては補足で御説明させていただきますと、これがどうしても法定再開発でなければいけなかったのかということはあるとは思うのですけれども、それに

関しては、実はこれは行政庁さんのお話の中でも、ちょうど真ん中に道路が入っており、その道路がある限りは一体の開発というのはできなかった事例で、その道路を、廃道して付け替えるという、結果的に、大通りから1本入った通りの方に付け替える形になっているのですけれども、道路の廃道や付け替えに当たっては公共に与える影響も少なくないことから、任意の開発ではなくて、建築法上に基づく建て替えではなくて、公共の福祉に寄与することを目的とする法定再開発というスキームを用いて事業を進めてほしいというような御相談もいただいたということもあり、単純な建築基準法に基づく建て替えではなかなかこれは実現できなかったであろうと、そういう事例でございます。

早口で恐縮ですが、以上でございます。

○安念座長 どうもありがとうございました。

良いですか。1点、まず私の方から。

今、正に最後にあったことですが、築浅の物件であっても、所有者の同意があれば3分の2要件をクリアすることに読み替えれば良いではないかという御指摘だったのですが、これは飽くまで一般論ですから個別のケースの話ではありませんけれども、それなら民間の再開発もできる案件に結局なってしまうのではないかという気もするのですが、そうはいかないというふうにお考えですか。

○経団連 はい。ケース・バイ・ケースではあると思うのです。

○安念座長 もちろん、そうです。

○経団連 例えば、今回、御紹介したように道路の付け替えによる大街区化を行なう開発では、開発自体に「公共の福祉への寄与」等の公的側面を求められることもあり、その場合、やはり法定再開発というのが一番、そういう意味では所管行政さんからも御理解が得やすいスキームでございますので、おっしゃるように同意が全員取れるのであれば普通に民間で土地を合わせて再開発すれば良いのではないのというところは、ケース・バイ・ケースで、必ずしもそうは進まないということはあると思います。

○安念座長 そうでしょうね。分かりました。

これは、真ん中にあった、多分、細い道だと思うのだけれども、市道か区道か何かですか。

○経団連 そうです。

○安念座長 分かりました。

翁先生、すみません。

○翁委員 御説明ありがとうございました。

御説明の幹線道路沿いの築年数の浅い建物のケースですけれども、一般的な例として考えれば、もしこれが残っていれば、かえって密集地域が残ってしまう可能性があるわけですね。ですから、先ほど国土交通省の方から、都市開発法に関する3条の規定に関しては、法律の目的は健全な高度利用のためにつくっているということで御説明ありましたけれども、かえって今のような事例を伺いますと、それを妨げるように作用することがあり得ま

す。

ですから、もう少しそこは臨機応変に、内容について見直すということが必要なのではないか。もっと裁量の余地を自治体に与えろとか、そういった対応を考えていく必要があるのではないかと思うのですが、いかがなのでしょう。

人口動態が大きく変化している中で、都市開発の考え方を大きく見直していかなければならないと思いますので、全体としてこの条文を見直していただくということで、是非、御検討いただきたいと思うのですが、いかがでございますでしょうか。

○国土交通省（高橋室長） 先ほどの説明の中で言葉足らずというか、施行区域の趣旨とかそういったところを十分説明できなかったところというのがあるかと思うのですが、再開発事業自体は、先ほど申し上げたように、非常に強力な処分であるということと言うまでもないということで、その処分というものを正当化する上で、やはり高い公共性というのが必要だろうということなのだろうと思います、基本的には。

そういった観点で施行区域要件というものが定められていて、どこでその事業ができるかというのを決めていくというわけでございますけれども、基本的には非耐火の建築物である、木造住宅などは典型だと思っておりますけれども、そういった建築物。あるいは低利用、あるいは老朽化しているもので建て替えがもっともであるもの。そういったものが集中しているということで、過密な利用というのですか、過密、不健全な土地利用がなされているという市街地を改造していくということ。そういったものに高い公共性というものを見いだして、そういった市街地の要件というものを形式化しているものがこの施行区域要件だと考えているところです。

御指摘のありましたように、お示しいただいたようなところで、築浅の建物があって再開発事業が妨げられてということが、そして、そのために防災というのですか、そういった観点から支障が生じるケースがあるのではないかとございましてけれども、築浅の建物があった上で、その後背地というか、背後に木造の住宅などが張り付いているというような市街地であれば、基本的にはこの施行区域要件といったもので、カバーをしていけるのではないかと考えております。木造密集市街地といったものに、ある一部分だけ堅固な建物があるという場合であれば、施行区域要件でカバーできる部分というのが多いだろうと思います。

なので、ケース、ケースによってどうしても対象になる、ならないというのはあるかと思っておりますけれども、基本的にはそういう危険な市街地を改造するということについて、それを視野に入れているものでありますし、そういったところについてカバーしていけるだろうと考えております。

その上で、おっしゃるとおり市街地の整備について、その必要性というものが高まっているというのはあるかと思っておりますけれども、では、それを実現するに当たって、こういう再開発という強権をもって対処していくということがどこまで必要なのかということについては、やはり慎重な議論が必要なのかなと思っております。施行区域の要件

につきましても、例えば、御指摘がありましたように、今、耐火建築物が3分の1以下であることというふうになっているところを3分の2にずらすということ、数字を操作すること自体は簡単なわけがございますけれども、そうすることによって事業の対象というのが当然広がってくるわけですが、その事業にどこまでの公共性があるのかということですね。そういったところをしっかりと考えていく必要があるのだろうと思っております。

当然、再開発が進むことで高度利用が促進され、その結果として国際競争力の強化とかいった副次的な効果はあるのだろうとは思っておりますけれども、ただ、国際競争力の強化という、ある種、抽象的な観念というかそういったもので、処分の強制性みたいなものが正当化できるのかということについては、疑問なしというふうにはいかないところであります。

なので、事業の必要性というのは当然あるとは思っておりますけれども、それを再開発という手法をもって充てることができるようにする上での、施行要件の緩和というところについては、やはり少し検討というのですか、しっかりと考えていく必要があるのだろうと思います。

ただ、いろいろお聞きした事例とかございますので、そういったケースを解消して、もし再開発をすることによって、では、どういったことが実現をされて、それによって市街地がどう変わり、それによって果たされる公共性と言うのですか、そういったものがどういったところにあるのかということ。そこについては、これも必ずしも十分な実際のニーズというか、そういったものがどれぐらいあるのかとかいったところを、まだ十分承知していないところもありますので、慎重な検討が必要とは申し上げましたが、絶対あり得ないということではないのだろうと思います。こういう要件があるわけですから。なので、そういった実際のニーズであるとか、それによって実現されるものが何であるのかといったものが、もし、あるのであればお聞きをしながら、施行要件という中でどういう対応ができるのかというものを、少し我々も勉強させていただきたいと思っております。

○岡議長 良いですか。

○安念座長 どうぞ。

○岡議長 この施行区域の4要件のうち、1、3、4は、国交省さんの説明にある公共性とか、高度利用とかいうようなことで何となく私も理解できるのだけれども、何で2のところだけ3分の1という定量的な制限が入っているのか、どういう背景から入ってきたのか。これを入れた本来の目的を教えてください。

○国土交通省（高橋室長） この施行要件のうちの②のところですね。これが入っているのは、当時の議論というか、制定時の議論を全てちゃんとつまびらかにしているわけではないですけれども、恐らくは、先ほど申し上げたような再開発という手法をもって改造すべき市街地というものを、ある程度客観的に明らかにしなければいけないという、そういった観点から設けられている基準なのだろうと思います。

例えば、2階以下であるものとか、耐用年限の3分の2を経過しているもの、あるいは

150平米未満のものというふうにありますけれども、ある程度のカテゴリーがあって、高度利用がされていない、低利用にとどまっています、それがゆえにその都市の過密というか、そういったものを惹起する原因になるもの、あるいは耐用年限が切れているということでそれ自体が危険であって、再開発という手法をもって建て替えるということについてある程度やむを得ないというか、いずれ建て替えの命運というか、そういったものを持っているので、この際再開発という手法をもってそこに巻き込んでいくというか、そういったものはやむを得ないものとかですね。あるいは建築面積であるとか容積率については、先ほどと同じでやはり低利用ということをもって逆に都市の過密というか、オープンスペースの欠如とかそういったものを惹起する原因になっているものということで、そういった類型になっているのだと思うのです。

あわせて、そもそも非耐火建築物というものは対象にもなりますので、非耐火建築物、あるいは低利用な建物といったものがある程度を占めていて、再開発という手法をもって改造すべき地区であるということをはっきりさせるために、そういった要件が設けられているということだろうと思います。

○岡議長 ということは、※に書いてあるような状態のものが3分の2以上であるということを行っているわけですか。

○国土交通省（高橋室長） はい、そのとおりでございます。

○岡議長 条文は「3分の1以下」という形だけでもね。

○国土交通省（高橋室長） はい。裏返して考えていただければ。

○岡議長 裏返した書き方をしているということですね。

○国土交通省（高橋室長） そうです。非耐火か、ないしは耐火であったとしても、こういう建築物が3分の2を占める、大半を占める。そういう市街地であれば再開発にかけてよいだろうということだと思います。

○岡議長 そういうふうに書いた方が分かりやすいですね。この注書きを読まないといけないというのは余り良くないと思う。これは意見です。

○国土交通省（高橋室長） 多少の説明を要さなければいけないということで、慣れが必要ですね。

○安念座長 どうぞ。

○大田議長代理 公共の観点からその見直しには慎重であるべきということだったのですが、先ほどの翁さんの指摘も、むしろ今のままだと公共の観点に反することが起こるのではないかという御指摘なわけですね。日本は人口構成も急速に変わりますので、常に見直していかなければいけないし、自治体の裁量に委ねるケースというものもあっていいのではないかというのが翁さんの御指摘だと思うのです。

それからしますと、2002年度以降、施行区域要件というのは見直されていないのです。その前は長くて8年、あるいは1年で見直したときもあるわけですがけれども、もう12年見直されていないわけで、これは見直すべき社会環境の変化はないという認識なのか。「直ち

に緩和を行う事は困難と考えられます」というこの「直ちに」というのは何を指すのか。やはり見直しには着手していただかなければいけないのではないかと思います、いかがでしょうか。

○国土交通省（高橋室長） 先ほども申し上げましたとおりでして、もし、御指摘のように、例えば、危険な木造密集市街地であるのに、この要件にかかわらずその再開発ができないとか、そういった観点で、事業として公共性が高いと明らかに思われるのにそれができないとかそういった事例が発生しているのかどうかという、そういったところは、是非、そういったニーズというかそういったものを我々としても知りたいというか、お教えをいただきたいと思っております。

その上で、今、申し上げたような例は極端な例ですけれども、さらにこういったところが再開発できれば良いなということは恐らくあるのだらうと思っておりますが、それが従前どおりというか、処分を正当化するだけの公共性を維持できるのかどうかとかですね。やはり、それにはさらに影響があって、処分の強制性みたいなものを維持できるかどうかというのもそうですし、それから、強制的な処分であるがゆえの税制上の特例とか、あるいは補助などが付いてくるわけですが、その事業の範囲が広がったときに、そういったものが維持できるかどうかといった問題も出てくるのだらうと思っております。

なので、事業の対象を広げるといこととともに、そういったものにどういう影響があるのかとかそういったものも考えていかなければなりませんので、まずは、こういったところにニーズがあって、それによって何が解消されるのか。あるいは、逆に言うとなんが実現されるのか。そういったことを踏まえながら、その処分、強制事業としての再開発事業というものが維持できるのか。それとも、その事業の手法自体ちょっとまた変えざるを得ないのか。あるいは、それに伴って税制上の特例とか補助の在り方についてどうなるのかという、そういった事業全体についての影響も踏まえて考える必要があるかと思っております。その出発点として、こういったニーズがあるかということについては、是非、勉強させていただきたいと思っております。

○岡議長 良いですか。

○安念座長 どうぞ。

○岡議長 市街地の有効活用・高度利用は、国の成長戦略の上でも必要だと思うのです。

高度利用して、新しいものに変えていくことによって、エネルギー効率なども相当変わるのではないかと思うのですね。いろいろな要素を合わせて検討するというのはそのとおりだと思います。税の問題もありますし、エネルギーの問題はCO2問題にも関わっていくかもしれませんので、是非、そういう要素も御検討の中に組み込んでいただいたらと思いますので、お願いいたします。

○安念座長 どうもありがとうございました。

お話を伺っていると、もともと都市再開発法ができたときに最も明確にその典型例としてあったのは、やはり木密だらうと思うのです。

都市における土地の高度利用というのは、高度利用が目標なのだけれども、耐火建築にしなければ高度利用はできませんから、したがって、その究極の目標が高度利用なら、もう一つ手前の目標が、耐火性能を高めるというのが恐らく目的だったと思うのです。

そうすると、築浅の耐火建築はもうそれで良いのだから、その都市再開発のエリアに入っていないというのは、ある意味で当初のこの法律のフィロソフィーからすれば、私は当然だっただろうと思うのです。

ということは、つまり火事が起きてそこに住んでいる人や周りの人の生命、財産が脅かされるというのを何とか防ごうというのが、恐らくはもともとの都市再開発法の最大の目標であったと考えられる。

ところが、今、経団連さんから御提案いただいたのは、そういうミニマムな要請はもう満たした後で、しかし、その街区なり都市なりの価値をより一層高めるために都市再開発法という手法を利用していきたいという御提案だったと思うのです。

そうだとすると、恐らくその都市再開発のフィロソフィーというものがだんだん変わってきたのではないかという気がいたしました。ですから、これも簡単にはいかないというのは国交省さんのおっしゃるとおりなのだが、木密は木密の話、その都市の価値を一層高めるのは一応フェーズのまた違った話と頭を切り分けて、制度づくりや制度の利用を考えていかないとなかなかできないなという気がいたしました。

だから、都市再開発法そのものを変えるというのが良いのか、それとも特区的な仕組みをつくるのが良いのか、いろいろ選択肢を豊富にしながら検討していくに値する問題であるという気が非常にいたしました。ついでに申せば、私は国交省さんの御説明もよく分かるところがありました。それぞれいわれのあることという気がいたしました。

いずれにいたしましても、私どもの仕事にとって今日の2つの 이슈は、大変有益な視点を与えていただきましたので、大いに参考にしながら、今後ともまた皆さんのお教をいただきながら議論を進めていきたいと思えます。

今日は、本当にどうもありがとうございました。

(一般社団法人日本経済団体連合会、国土交通省関係者退室)

(一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会、国土交通省関係者入室)

○安念座長 議題2「改正タクシー特措法における特定地域の指定基準に係る検討等」に移らせていただきます。

本件につきましては、御案内のとおり重点フォローアップ事項として、本会議と分担の上で検討することとしておりましたが、昨年12月26日にタクシーの特定地域に関する指定基準案の意見募集が国土交通省により開始されたことを受け、議長とも御相談をいたしまして、本ワーキング・グループにてその内容を国土交通省より公式にヒアリングをさせていただくということにした次第でございます。

また、改正タクシー特措法におきましては、特定地域等の指定によるタクシーの供給削減を通じた適正化とともに、タクシー事業の活性化の推進を目的としておりますところか

ら、指定基準案の検討状況について国土交通省さんからお伺いした後、タクシー事業の活性化の取組状況について、事業者の方からお伺いすることといたしております。

今日は田端自動車局長、若林審議官、寺田旅客課長にお越しいただいております上に、先ほど申しましたタクシー事業の活性化の取組事業について御説明いただくために、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会より川鍋会長にお越しいただいているところでございます。

ざっと今までの経緯を申しますと、本件につきましては、昨年6月6日の第34回規制改革会議及び6月9日の第25回創業・IT等ワーキング・グループにおきまして、国土交通省からヒアリングを行いまして、6月13日の第35回規制改革会議において「改正タクシー特措法の特定地域に係る指定基準に関する意見」として意見書を公表したところでございます。

国土交通省におかれましては、本意見書や立法趣旨を踏まえながら、指定基準についての検討が進められてきたと承知しております。昨年12月26日に指定基準案についてのパブリックコメントが開始されたと伺っておりますので、その内容について、御説明を伺って議論をさせていただきたいと存じます。

それでは、どうぞよろしく願いいたします。

○国土交通省（田端局長） 自動車局長の田端でございます。

本日はお忙しい中、時間をいただきありがとうございます。

ただいま安念座長からございましたとおり、6月13日の規制改革会議において御意見というものをいただき、私どもとしては、立法者の意思又は国会での附帯決議の趣旨など、あと規制改革会議の意見をしんしゃくしながら、関係部局、関係方面でいろいろ調整してまいりました。現在、パブリックコメントにかけている指標案につきまして、本日は御説明を簡単に申し上げたいと思います。

1 ページ目をお開きいただき「特定地域の指定基準に盛り込む指標案」であります。

前回の御意見の中では、指標の項目が客観性あるいは不十分なところもいろいろあると御指摘がございましたので、今般、A～Hまでの基準をつくっているところであります。

1番目のAの基準は、実働実車率（＝実働率×実車率）が平成13年度と比較して10パーセント以上減少している。規制緩和が行われ、免許制から許可制になったのが、平成14年度からでございますので、それ以前と比較するという指標になっております。

Bは事業者の収支状況ということで、これは赤字事業者の車両数の割合が2分の1以上、あるいは車両数の割合が3分の1以上であって、前年度と比較して10ポイント以上増加という指標です。

Cは流し営業の指標を入れました。供給過剰の弊害に陥りやすいところは主に流しの営業を行っており、一定の規模以上のところに車がある程度集中するため、人口30万人以上の都市を含む営業区域にいたしております。

Dは需要の動向、トレンドとしてその前年度と比較して5パーセント以上増加している

ようなエリアは需要拡大しているため、このような地域については、強制力ある供給力の削減を行うべきではないだろうということでDを入れております。

Eは運転者の賃金水準の指標として、タクシーは歩合制が基本でございますので、1台当たりの車の収入、日車営収が極めて重要であり、これが規制緩和前より10パーセント以上減少しているかを確認する賃金水準指標としてEを入れていきます。

Fは法令違反の件数。5年間の平均値が全国平均を上回っているかを確認するため、法令違反に関する指標を、また、Gの安全性の指標は、事故の発生件数でございます。これらの指標は、法律の中でも安全性や法令違反の状況などを勘案して、供給過剰対策を講ずる必要があると認めるときに指定をするという立て方でございますので、この点を指標として入れております。

なお、E、F、Gの日車営収、法令違反、あとは事故の発生件数。この3点の要素を勘案した上で指定するよう、法律上も書かれておりますので、E、F、Gはこのうちのいずれかに該当することという基準にしております。

最後のHの基準。これは重要でございます、利用者代表を含む協議会の同意ということで、利用者代表いわゆる消費者団体あるいは利用者、地域の意向という意味でも地方自治体、学識経験者という方々が入っております協議会の同意があることを最後に入れております。

2ページ目に新旧対照として、6月6日に御説明した案が左側であります。

このときは4つのポイントということで御説明をいたしました。6月13日の御意見の中では、この4つのみでは問題があると。また、評価方法が不明確なところがいろいろあるという御指摘でありましたので、ただ今、御説明しましたように、法律上規定されている安全性や法令違反の関係を含め、A～Hの基準を入れた上、客観的な数値での評価ができるよう勘案しながら作成したものであります。これが右側でございます。

以上が指定基準の関係の御説明でございます。

6月13日にいただきました御意見であります、この法律は非常に強い効果があるため、御意見の中で指定については、慎重に対応すべきである。あるいは特に必要な場合に限定されているという御指摘を承っております。

全国の営業車両台数の半数を有意に下回る割合とすべきであるという御指摘を承っておりますので、私どももそういった中身を勘案しながら指定基準をつくってきたところであります。私が、今、申し上げました半数を有意に下回る割合とすべきであるという点についても、満足できる指標案にさせていただいておりますので、御報告を申し上げます。

私からは以上でございます。

○安念座長 どうもありがとうございました。

続きまして、東京ハイヤー・タクシー協会の川鍋会長より御説明をお願いいたします。川鍋会長もいろいろなところで大変露出度の高い方でございますので、あえて御紹介は申し上げます。

どうぞよろしく願いいたします。

○川鍋会長 おはようございます。川鍋でございます。

昨年、5月末に33歳年上の富田会長から会長職を引き継ぎまして、私自身は今44歳ですので、税制要望等で都議会とか国政の場に行きますと、こういう古い業界の組織の長がこの年齢というのは非常に珍しくて、付き人かと間違えられることが非常に多く、ただ、なぜそうなったかと考えますと、タクシー業界が非常に変わらなければならないという強い願望が恐らくあって、それが世の中、そして皆様のようなリーダーになかなか伝わっていないところがございます。それをこれから必死になって発信していければと思っております。まず、タクシー業界は、実はいろいろやっているということを皆様に御理解いただければと思ひまして、今日参りました。

早速、資料の2ページを御覧いただければと思ひます。

タクシーは、乗務員と車というこの2つの要素から成り立っておりますので、この両面でタクシー業界は必死に投資をしてきております。恐らく一番成果が出ておりますのが、この「陣痛タクシー（マタニティ・タクシー）」でございます。

これは何かと申し上げますと、いざ陣痛が本当に起こった場合にあらかじめ登録しておく、すぐタクシーが来てくれて指定のお医者さんに連れていってくれると。後払いで良いという非常に安心感のあるサービスでございます。2年半前に始めてから既に都内の妊婦さんの5割が、いずれかのタクシー会社の陣痛タクシーに御登録いただいている。そして実際、約2割の赤ちゃんがこの陣痛タクシーで運ばれて生まれているというぐらい世間に浸透しております。非常にタクシーの即時性、ドア・ツー・ドア、24時間対応というものを活かした施策であり、正直、業界としてそんなに一生懸命宣伝しているわけではないのですが、やはり非常にニーズに合ったことから、これだけ浸透している。これは非常に良い社会貢献にもなっていると思ひますし、一番の成功例です。

そして、出産され、お子さんが育った後は、今度は「キッズタクシー」でございます。特に、最近少子化でお母さんも働かれているときに、送迎などに行ったりできないというところで、子供の救急救命等のテストに受かった精鋭の乗務員が、子供だけを送迎するというのをやっておりますのがキッズタクシーでございます。もちろんタクシーですから、ある程度の富裕層には限られてきますが、後払い、そして顔見知りの乗務員ということで大変浸透しております。

3ページ目、少子高齢化の高齢化の方は「ユニバーサルドライバー研修（UD研修）」というのを続けておまして、車椅子から移乗の仕方、それ以外はそういった高齢者の方へのコミュニケーション等を含めて、丸一日の研修をやっております。2020年までには東京の乗務員の約半数が、この「ユニバーサルドライバー研修（UD研修）」を受けていることとなります。この研修を受けたドライバーはどんどん増えていっております。

4ページを御覧いただきますと、今のは少子高齢化なので、次の観光立国という側面では非常に観光タクシーというものに力を入れております。今、東京のタクシー協会が認定

乗務員という認定制度を設けておまして、現在3年で、もう1,500人まで増えております。これは都内の東京シティガイド検定というのを受けて、先ほどのUD研修を受けて、そして協会の研修も受ける。これをやりますと、おみ足の悪い方がはとバスで行くよりは歩かなくて済む。若しくはトイレが近くて余りはとバスは自信がない。若しくはお子様連れで余りばらけたくないといったニーズに的確にヒットしておまして、乗務員にとっても一生懸命技術を学んで説明できれば、大体平均4時間ぐらい使っていただいて平均単価2万円ぐらい。しかも、一生懸命汗をかいた後にはチップをいただけたりして、消費者、そして乗務員にとってもプライドの高い非常に良い仕事になっております。これも年々増えておまして、例えば、東京タワー、スカイツリー、皇居といった国土交通省の皆様のお力も得まして、いろいろな施設に優遇措置というのをいただいております、このドライバーの認定を受ければ、こういうところで駐車場が無料になる。若しくは安くなるということで、非常に乗務員にとってプライドの高いものになってヒットしております。

5 ページは、こうした少子高齢化対応、それから観光となりますとなかなか50代から学べるか、60代から学べるかというとなかなか難しい面もございまして、タクシー業界は、特に東京では、今、新卒の四大卒の乗務員をつくり出そうということで、3年ほど前より動き出して大分成功しております。

四大卒でいきなり乗務員になるのかと、親御さんは反対されるケースが結構多いのですが、一度なっただきますと、実はまず辞めない。この左側の「離職率が低い」と。一般的に新卒は約3割が3年で辞めると言われておりますが、実際に10パーセントぐらいしか辞めておりません。これはなぜかと彼らに聴くと、意外と社会貢献をしているという実感が日々得られると。ふだん運転している中で車椅子の方がお乗りになりますし、若しくは海外からの方がお乗りになる。その中で、お給料は50代の男性の賃金としては低いですが、大学卒の年齢としては高い。非常に満足度の高い職業になっております。当然、将来的にこのまま上がりませんので、キャリアパスというのは心配になるのですが、そこは、例えば10年して個人タクシーになる。若しくは、当社でも入った者はどんどん管理職になっておまして、そういった意味でのキャリアパスもできております。やはり新卒乗務員をたくさん採用しますと、正直営業所のモラルも上がりまして、今までステテコでこんなになって歩いていた乗務員がきちんとするようになります。

また、新卒をやりますと2割弱は女性なのです。女性は危ないという印象なのですが、後で説明しますが、最近、防犯カメラも既に都内の7割のタクシーには付いておりますので、相当暴行とかそういったものは減っております。したがって、今は新卒の女性でも一生懸命入れて、だんだんと営業所のモラルも上がってきております。そして、会社も少しポーチの置けるような幅広の洗面台を用意したり、制服が新しくなり、こういった動きをどんどん取り入れております。

例えば、当社で今、年間600人採用して今度新卒が60人入りますので、そうしますと、10パーセント、5年経てば半数以上は新卒になるのではないかと期待しております。ここま

でが少子高齢化、そして観光立国に向けた乗務員への投資です。

6 ページ目がハード面で、今度は車の方です。

まず、左側の方を見ていただきますと、最近、この左下のグラフがびっと上がっておりますが、これは無線、電話若しくはアプリで呼んでいただくタクシーの件数というのは、タクシー全体が横ばいの中で顕著に増えております。ここ5年間で2割5分ぐらい増えております。

これはなぜかという、今、都内のタクシーはほぼ全てデジタル無線化されました。この上のグラフのブルーのところはデジタル無線です。デジタル無線になると非常に速く信号が送れますので、今まで雨でわっと電話が集中したときも取り切れるようになりました。昔よりは電話を掛けてつながる率が上がっております。こうして呼んでいただいたのに、今度は支払いの方も、今、都内の89パーセントの車にクレジットカード、そして63パーセントに電子マネー、Suicaですね。特にSuicaは結構手数料が高くて、また、このリッチ端末と呼ばれるものが1つ30万円ぐらいしますので、我々にとって非常に大変なのですが、やはり消費者利便のために世界でも相当進歩しておることは間違いのないと思います。

7 ページを見ていただきますと、昨今は全世界的にスマートフォンのアプリでタクシーを呼ぶというのが非常に盛んになっております。これは各社でもやっておるのですが、東京のタクシー協会はこれを非常に世界的にもユニークな試みとして、今、タクシー協会の事業者全員相乗りで共通のタクシーアプリというものをつくっております。

これは何が良いかという、圧倒的に台数が多くなっておりまして、余り派手ではないのですが、最後の砦。一番早く来る。こういう配車のインフラが整いつつあります。

アプリですから、例えば、諸外国からの観光のアプリと連携するといったことがすぐできます。さらに、当然ここには、いわゆるビッグデータという都内中のタクシーの走行軌跡が集まりますので、VICSにデータを提供したり、カーナビ会社、地方の自治体とこういった情報を共有して、渋滞の箇所を減らすといった社会貢献にも非常につながる。これは滝座長代理には釈迦に説法でございます。

8 ページを御覧いただきますと、先ほどちょっと新卒のところで、カメラが付いていると申しあげましたけれども、今、都内の法人タクシーの96パーセントに外側のカメラが付いております。元来は左側の写真です。相当クリアに24時間365日ずっと撮れていますので、バンとぶつかったときに後で事故の処理が早くなるという役割でございますが、昨今、実はこういう運行している中で通り魔が起こったときに意外と映っている。動く防犯カメラのような位置付けで、警視庁とも「タックン防犯情報システム」として調印をさせていただいて、なるべく早く情報提供をする。今、32ギガのスマートディスクが入っていますが、3日間ぐらいでどんどん上書きになってしまいますので、3日以内にこれが伝わらないと消えてしまうのです。ですから、その辺の迅速性を高める。将来的にはこれがインターネットにつながって、もっと即時で見られるということになれば、さらなる防犯にもつながります。内側のカメラも都内のタクシーの85パーセントに付いておりますので、先

ほどのように女性のドライバーでも相当安心になっておりますし、乗り逃げとかそういったものが相当検挙できるようになり、結果としてかなり減っております。

9ページを開けていただきますと、防災用品も都内の半分ぐらいの車に積んでおりまして、次にもし、ぐらっときたらタクシーの方に行っていただければ何かしらございますので御安心いただけたと思います。こういったところは、車の面で様々な投資をしております。

10ページ目から、今度は東京オリンピックに向けて、こういった動きを加速しようということであらゆる手段をしております。この辺りからは、国土交通省の皆様にもいつも支援をお願いしているところでございます。

例えば、海外の方がいらしたとき、玄関口の成田ももちろんですけども、羽田で着かれたときに真っ先に出会うところがタクシー乗務員ですし、タクシーに乗って行くと。これは世界標準でありますので、このタクシーの運賃をこなれたものにしよう。少なくとも、世界に比べて高くないというものにしようということで、これはもう既に4年ほど前から定額運賃というものを実施しております。大体、メーターよりも10～30パーセントぐらい安くなっております。渋滞になっても値段は変わらない。非常に好評をいただいておりますし、実際にタクシーの利用は増えております。さらに、この3月7日に首都高の環状品川線がオープンしまして、またちょっと流れが変わりますので、ここで国土交通省の御指導もいただいて、さらに使いやすい新しい定額運賃に全面刷新をいたします。

私は先々月にロンドンに参りました。ヒースロー空港からブラックキャブで行きますと、羽田から私の自宅の品川まで距離は同じぐらいなのですが、1.5倍から2倍ぐらいのメーター料金になります。昨年、ニューヨークに行きました。JFKからマンハッタンまで空港定額というのがあるのですが、空港定額自体は52ドルなのですが、いわゆる高速料金とあとアメリカはチップがかかります。このチップのアベレージが今2割なのです。それを加算すると七十何ドルと、結局、七、八千円でほとんど東京と変わらない、若しくは東京の方がこれから安くなるということで、是非、皆様方も諸外国の皆様には、羽田に来たらタクシーだと御宣伝いただければと思います。

11ページ。「Hospitality Taxi」というものを羽田空港で先月から始めております。これは何かと言いますと、一応、タクシーの乗務員に英語の教育を施しまして、これは東京タクシーセンターさんの御協力も得ながら、やる気のある乗務員を集めて英語の教育をして、その修了証の代わりに「Hospitality Taxi」という左下のステッカーを渡します。これを取った者だけのレーンというのを特別につくりまして、要するに英語を努力してこれを取った乗務員は早く流れるのです。この仕掛けが非常に功を奏しまして、今、このHospitality Taxiは英語の教育も定員オーバーで殺到してございまして、実は先月始めた時点で1,300名が認定されていたのですが、今、もう既に8,000名までの予約が入ってございまして、今年度中には8,000名、東京の乗務員は75,000人おりますので、約10パーセントは英語が一応片言ながらもしゃべれる。若しくは英語で挨拶する意思のある乗務員になります。こういった頑

張る乗務員が優先レーンみたいな形でよりたくさんの仕事にありつける。例えば、こういったことが一つの大きな解決の方法になると思います。努力した運転手が報われるような仕組みをつくっていく。当然、海外から来たお客様もこの「Hospitality Taxi」に乗っていただければ、多少なりとも英語が話せるという仕掛けになっております。

さらにこの右側の方は、先ほどの観光タクシーの研修。これは日本語なのですけれども、これを取った者はさらに英語で観光案内できるレベルまで持ち上げようというものを、今、300人を目指してオリンピックまでに特別な教育を施しております。

タクシー乗務員にそこまでやるのか、そこまでできたら他にもできることがあるのではないかといろいろな考えもあるのですけれども、意外と乗務員にも受けておまして、例えば、当社の営業所でも、一営業所当たり20人を2年間掛けてそこまで上げるという結構厳しいコースを設けたところ、これも定員オーバーとなって追加を設けないといけないうらいです。今、乗務員の中でも非常に英語に対する要求というか、やる気が高まっている。この波を逃さないようにしたいと思っております。

12ページを御覧いただきますと、乗務員を鍛え上げるのみならず、会社も投資として「Japan Taxi」という30年ぶりのすばらしいタクシー専用の新しい車を、今、トヨタに準備をしていただいております。ロンドンタクシーのようなちょっと広い建て付けで乗車人数は同じなのですが、いろいろな車椅子、ユニバーサル・デザイン車両になっております。これは、これから値付けですので、余り良いと言うのはあれなのですけれども、多少高くはなると思うのですが、助成も恐らくいただけると思っていますので、必死になって入れる。できれば、都内のタクシーの2割ぐらいはこれにして、海外のお客様がいるところはなるべくこれで回す。さらにこの中身には、今はもうテストを始めておりますけれども「多言語対応デバイス」は本当にいわゆる自動翻訳みたいなものにするか、若しくはここをぴっとやるとオペレーターにつながってできるか。これは今後の検討ではありますけれども、こういったもので多言語対応いたします。

最後13ページで終わります。実は東京オリンピックの招致が決まった歴史的な瞬間のときに、滝川クリステルさんが東京のタクシーは実は世界一と言われているのだと言ってくださいました。これは何かというと、いわゆる全世界で一番大きい口コミサイト「トリップアドバイザー」というところが2013年、2014年の2年連続で東京のタクシーが世界で一番良いとしていただいております。これをさらに固めて真実のものにしなければいけないという高い期待を持って、東京にいらしたときに諸外国の方が、さすがトヨタの国、さすがホスピタリティの国と。おもてなしとはこういうことかと分かっていたかのように乗務員を鍛え、そしてタクシーに投資をしてこれから一生懸命変革をしておりますので、何とぞ正しい競争環境を皆さんにうまくつくっていただいと思っておりますし、今日だけでも大変時間も短い中で本当にさらっとなりました。いろいろタクシー業界はこういうことになっているということ、できればまた後日、皆様一人一人にお時間をいただければと思っております。

よろしく願いいたします。ありがとうございます。

○安念座長 どうもありがとうございました。大変良い話を伺いました。

それでは、何か御指摘いただくことがありましたらどうぞ。

どうぞ。

○大田議長代理 ありがとうございます。大変有益なお話を伺いました。

幾つか指標を増やしていただいているのですけれども、利用者の利便を確保するという事に関わる指標はどれなのか。これは規制改革会議の意見書の中でも3年経ったら運転手の賃金、利用者の利便が向上したかどうかというのを地域ごとに検証することになっておりますので、大変重要な点なのですが、どれが指標なのかというのが1点目です。

それから、地域の意向は利用者代表を協議会に入れるということなのですが、この協議会の投票ルールは協議会の会長が決めるわけで、メンバー構成ですとか、本当に利用者の意向が反映される協議会なのかどうかというのが2点目です。

3点目に、今、タクシーのいろいろな取組を御紹介いただいたのですが、運転手の最低賃金の遵守、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直しや、歩合給と固定給のバランスも早急に調査と改善に取り組むべきということが附帯決議で盛り込まれているのですが、これについて国土交通省はこれまでのところ、どういう取組をしておられるか。3点目です。

○国土交通省（田端局長） 御質問にお答えいたします。

まず、1点目の利用者の意向の反映につきまして、これは地域の意向の指標ということで、地域協議会においての同意を得ていることを今回指標に入れております。地域の協議会は、メンバーの加入脱退が自由になっていまして、関係地方公共団体の方々、あるいは利用者の関係ですと自治会、商工会、消費者団体など利用者の方々に入っていただく。あるいは学識経験者に入っていただくような地域の協議会で、特定地域に指定するかどうかということを議論していただいて、ここでの同意があることを今回の指標の中に入れております。そういうところで利用者の意向を取り入れるということでございます。

2点目の意思決定の方法ですが、これは協議会の合意に関する運営ルールのところですが、私どもとして基本的な考え方は既にお示ししてまいりまして、まず、協議会の会長が地域の指定について賛成であるという合意があること。また、車両数ベースですが、地域のタクシー事業者の過半数が合意をしていることが2点目。

3点目は、いわゆるタクシー事業の運営に関わっているものではない地方公共団体、利用者代表などの方たちのグループの過半数の合意があること。このような合意を3つとも満たす場合にこの協議会での合意があるという形にしてございますので、利用者の関係、あるいは自治体の方々のグループのジャンルの過半数が、この地域支援について合意があることが要件になりますので、利用者の意向を我々としては反映していきたいと思っております。

3点目の前回の意見の中で、附帯決議でも様々な御指摘がありまして、法施行から3年

後見直しをして様々な報告をすることになっていますが、毎年、我々、国交省としても賃金水準や、あるいはサービス競争の活性化など利用者利便向上という点を中心に、いろいろ検証して発表すべきだという御意見を規制改革会議からもいただいております。これについては、私どもも附帯決議や国会でも利用者の視点あるいは賃金の点、歩合給と固定給の関係などの御議論も多々ございまして、附帯決議に入っておりますので、これについては、近々、国交省自動車局において検討の場というものを設けたいと思っています。私どもとしては、毎年、その効果検証などをして、発表していくべきだという規制改革会議からの御意見についても、この検討の場においてやっていきたいと思っています。この検討の場にはもちろん利用者代表の方々あるいは関係の方々、学識経験のあるの方々にも入っていただいて進めたいと思っています。

○大田議長代理 1つ目の点で、そうすると利用者の立場というのは自治体と込みというか、その同じグループになってしまうわけですね。

○国土交通省（田端局長） そのようになります。この営業区域に関係のある自治体の市町村や商工会の方々、あるいは消費者団体の方々などもメンバーに入っていて、その過半数の方々がこの指定に関して賛成であることを要件にしております。

○安念座長 随分渋い顔をしていらっしゃいますね。

○大田議長代理 キッズタクシーとかマタニティ・タクシーとかいろいろ御説明いただきましたが、そういう利用者の声がこの規制をかけられたときに、利用者の利便が損なわれないかどうかというところを懸念しているわけですね。自治体や商工会の方々の中に消費者団体がぼろっと1人入るといようなイメージですが、お答えとしてはそれがベストですか。

○国土交通省（田端局長） 恐らくお一方が入るといよりは、協議会は非常にオープンにしている参加が自由ですので、たくさんの方に参加いただければ、非常に良いと思います。何も消費者団体の長が1人入るだけということではなくていいと思います。前回、多分、ここの場での御議論の中でもこういう顧客利用者サイドの点が、タクシーサービスの点についてどのように受け止められるかという点、いろいろ検証の工夫をすべきだという御意見もいただいております。ですから、この協議会運営の中でただ苦情件数がこれだけありますよというだけではなくて、顧客満足度という意味での何らかの指標的なもののアプローチで、そういう評価をできるようなことも協議会の中で考えたいと思います。

○安念座長 よろしいですか。余りよろしくない顔だけれども、話は聞いたと。

○大田議長代理 顧客満足度の指標をつくってくださるわけですね。

○国土交通省（田端局長） やってきたいと思います。

○大田議長代理 是非、お願いします。

○国土交通省（田端局長） 非常に重要だと思います。

○大田議長代理 大変重要です。

○国土交通省（田端局長） 先ほど会長からもありましたが、数字で把握できるものはあ

りますし、その行為が直接私ども行政や、あるいは運営する方も反映していくべきだと考えております。

○安念座長 他にいかがでしょうか。

どうぞ。

○滝座長代理 質問みたいなことなのですが、急な車線変更や急な発進とか、今はタコメーターなどで分かってマイナスポイントが付き、それが少ない人は優良ドライバーとして刻印されるわけですね。

言葉は良くないかもしれないが、いわゆる神風タクシーさんの動体視力というのはすごい世界ですよ。そういう動体視力のある人がきちんと法令遵守するのは良い。しかし、急な病気で病院などに本当に急がなければいけないとかいうことで、どんどんマイナスポイントが付いて、うまい運転の人の方がマイナス点を食らうようなことになるのだと、運転手さんからよく聞かされるわけです。運転がうまいためにうっかりするとマイナス点を結構食らってしまうのだと。一方で、だんだんと運転手が、特にこれから運転経験の浅い新卒の人なども増えていって、一般のドライバーよりも動体視力が落ちていくようなことがあるかもしれない。それを避ける意味で、定期的な動体視力強化の資格試験みたいなものを企画したらどうかと。時々そういう定期的なコンペティションみたいな、運転手になる若い人が増えてきたときに、ベテランも含めて楽しめるようなことがあったら良いのではないのかなと。思い付きですがけれども、せっかく局長がいらっしゃっているし、会長もいらっしゃっていますので。

○国土交通省（田端局長） ありがとうございます。

ただいまの御指摘の点、安全のためにきちんとルールを守っていく一方で、便利なものの対応などに頼り、技能的な部分を維持していくことは非常に重要だと思います。

実は、今回の法律の中でもタクシーの別の特別措置法である「タク特法」と言っている法律の中で、運転者の関係の登録制というものを拡充して、質を担保していこうということになっております。今までどちらかというところ、地理試験だけやっていたという地域を輸送の安全、あるいは利用者の利便の確保に関するような要素を入れた試験に合格しているという改正もされています。

今、中身について、どういったことをやろうかと検討している中で、今、御指摘がございました技能の部分は、どんな形でアプローチできるか、私どもの方でも勉強させていただきたいと思います。

○安念座長 どうぞ。

○川鍋会長 非常におっしゃるとおりでして、最近、これからどんどん若者を入れていくに従って、今までと課題の在りかが変わってきております。今までは、運転は良いのだけれども、接客が悪いので接客を必死に教えるということだったのですが、最近は、接客は良いのだけれども、運転がまずいというよりそもそも運転の経験が少ないという者が増えております。ここでタクシー業界としても力点を少しシフトさせる必要があつて、そのた

めには滝座長代理がおっしゃったようにいろいろなデータがあって、それをどう活かしていくか。おっしゃったとおり、今はどちらかというと抑える方向にいています。今は急発進、急ブレーキ、最高速度、ハンドル時間が全部出ますので、枠にはめようとするのです。それを少しプラスの方向にできるようなことを、今後、ちょっと考えていきたいですし、いろいろ勉強させていただければと思っております。今でも明るみに出たことによって、やはり安全運転だったねという者に対して、営業所で定期的にペットボトルのお茶やクオカード500円とか表彰するとか、そのぐらいならやっているのですが、もう少し体系的に何かできればと考えております。ただ、その課題の在りかが変わりつつあるという意識は非常に持っております。

○安念座長 人が変わればそうなりますよね。

どうぞ。

○翁委員 一つ確認ですが、私も是非、利用者の利便の確保の指標をつくっていただいて、利用者の意向を反映するように、協議会の意向が決まっていくということが非常に重要だと思っておりますから、是非、そうしていただきたいのですが、この会長というのは、結局どういう方からなることになったのでしょうか。

○国土交通省（田端局長） 会長は、基本は学識経験者の方々が多いのですが、それに限ったことではなく、この仕事をやっていこうと受けていただく方であれば、どなたでもできることとなります。

○国土交通省（寺田課長） 協議会でお決めになる話ですが、基本的には、学識経験者の方になっていただくのが一番良いと考えています。

○翁委員 ただ、この全部3つを満たす必要があるわけですよね。事業者の意向と自治体利用者の意向、会長の意向。ですから、会長というのが、ニュートラルティーがあるというのが、この制度の信頼を保つためにも非常に重要だと思っておりますから、是非、そういった人選をお願いしたいなということです。

よろしくをお願いします。

○国土交通省（田端局長） はい。

○安念座長 どうぞ。

○大田議長代理 その協議会の構成をオープンにさせていただければと思います。

それから質問なのですが、指定期間は「原則として毎年1月1日を目途に3年を超えない範囲で期間を定めて指定する」と。「指定の延長は原則として1回に限って」ということですが、これは最長6年ということなのかというのが1つ目の質問です。

それと、「指定期間中であっても、1.（1）から（6）に掲げる基準に該当しなくなった場合、国土交通大臣は指定の解除を行う」というこの基準に該当するかどうかのチェックは、年に1回なのかどうかというのが2つ目です。

指定を解除する、若しくは指定の延長を行わなければ、準特定地域として指定することなのですが、これは自動的に準特定地域になってしまうのか、改めて準特定地域か

どうかのチェックをするのかというのが3点目です。

最後に、特定地域の指定の最後に準特定地域における協議会の同意があることと書かれているのですが、この準特定地域における協議会と特定地域の協議会というのはどういう関係にあるのか。これが4点目です。

○国土交通省（田端局長） 1点。後は課長から補足します。

1点目でありますけれども、原則的に1月ぐらいというのは、この指定の基準に当たって先ほど御説明しました収支の状況や実車率など様々なデータを確認する必要がございます。これを毎年度、各事業者さんから御報告いただいて、まとまるのが大体夏ぐらいです。中小の事業者さんも多いものですから、苦労して集めていますので、8月ぐらいにそのデータを当てはめて、また、指定するに当たりましては、私どもの第三者機関の運輸審議会に、地域ごと個別に指定のための諮問、答申をいただくという手続になっております。そういったことに鑑みて基本的には年内ぐらいまで手続が掛かるだろうということで、原則1月ぐらいという形にしています。

他には、3年を超えない範囲内で指定期間は原則3年でやっていこうと。様々な活性化対策の実施に係る議論もあるため、3年をベースにやっていこうということでもあります。原則は供給過剰状態を早く解消するための法律でありますから、原則1回だけ延長するというので、原則、最長6年ということでもあります。

○国土交通省（寺田課長） 最後にお尋ねになりました協議会の件ですけれども、準特定地域に協議会がございまして、それが特定地域になった場合、準特定地域の協議会から特定地域の協議会に移行していただくということで、全く別に新たにつくるというよりも、移行していただくのが基本であると思っております。

特定地域の指定が仮に外れた場合、準特定地域に指定する。私どもとしては先ほど局長から申し上げましたけれども、特定地域も準特定地域も毎年チェックをして指定することになってはいますが、特定地域の指定が外れた場合、基本的には準特定地域に移行する。さらにその準特定地域の指定が外れるかどうかは、特定地域から準特定地域に移行した1年目を判断して該当しなければ、全く無指定の地域になるという手順を考えてございます。

○大田議長代理 両方の協議会の関係はどうなのですか。準特定地域の協議会と特定地域の協議会。

○国土交通省（寺田課長） 違いと言いますか、移行しますので基本的には同じものとなります。

○大田議長代理 同じですか。

○安念座長 なるほど。

○大田議長代理 なるほど。

○岡議長 併存するという事ではないのですね。

○安念座長 分かりました。

○岡議長 特定地域を外れたときに、とりあえず全部、準特定地域になるとのことですが、特定地域を完全に外れるというケースというのは全く想定していないのですか。

○国土交通省（寺田課長） 基本的には、少なくとも1年間は準特定地域になるということ想定しております。

○岡議長 でも、データによっては、もう完全に外しても良いという道は残しておいても良いのではないですかね。必ず準特定にならなければフリーにならないと決めておく必要はないのであって、飽くまでも特定地域から外れるかどうか議論をして、データベースで審議した結果、これはまだ準特定に置いておこうではないかというところもあれば、これだったらフリーでも良いではないかというのも選択肢とするという、幅を持たせておいても良いのではないのかなという思いはします。是非、検討課題として入れておいていただきたいと思えます。

○国土交通省（寺田課長） もとものの考え方は、御指摘もいただきましたように、特定地域が規制の度合いが非常に強いということもありまして、全く準特定地域の指定もしていないときと比べて様々な規制がかかってくるため、ある日を境に特定地域から一切の指定がない地域になると、その前後において関係者が非常に混乱すると考えております。

準特定地域になったから、未来永劫、準特定地域になるということでは決してなくて、毎年1回判断をいたしますので、特定地域からまずは準特定地域に指定して、そこからもう一度本当に指定が全く要らないかどうかということをしっかり見極めることが一番妥当であると考え、このような案にさせていただきました。

○岡議長 私は反対しているのではなくて、そういう可能性もあるとしておいても良いのではないのかなと言っているだけです。多くのものが、今、御説明いただいたような形になるのかもしれませんが、この制度をつくる時には、そういう可能性もあることは残しておいても良いのかなという程度でございます。

○安念座長 どうぞ。

○大田議長代理 特定地域の基準をいろいろお願いして本当に細かくいろいろつくっていただきましたが、準特定地域であっても、やはりこれは厳しい規制なのです。これはカルテルですから、そもそもが消費者の利便を損ねている話ですので、厳しく運用していただきたい。特定地域を外れたら自動的に準特定ではなくて、やはりそこで基準を見直して解除できるものは解除するというのが筋だと思います。

○国土交通省（田端局長） いずれにしても、先ほど委員からの意見をいただいて、基準というのはデータに基づいて客観性を持たせなさいとのことですので、我々もデータをベースに確認しています。それを見た上で、特定地域の指定基準に合致しなくなる場合というのは、恐らく大変改善をしたのだと思います。御指摘のように、タクシー産業を活性化させて需要が増え、大変な効果が出て、道路運送法の原則にまで戻るということは、本当にうれしいことですが、それほど抜本的に大きな改善というのは、過去のトレンドやデータを見ますと余り想定もされないと考えています。そういった意味で、多くの地域は

準特定地域の指定基準に合致する形になるのだろうという認識を持っています。いずれにしてもデータが重要ということで一生懸命取り組んでまいりたいと思います。

準特定地域についても指定の基準があり、これについても適切に毎年チェックをしています。今般も155地域あった準特定地域が、見直した結果、153地域となり、道路運送法の原則になった地域が2か所ございます。

○国土交通省（寺田課長） 3か所減りまして、1か所追加されたところがございます。

○国土交通省（田端局長） そういった形で、適切に運用をしていきたいと考えているところでもあります。

○安念座長 今の問題は、改正前特措法からの流れがある問題でもあるわけですね。だから、現在の改正法の下での準特定地域については、その抜本見直しをするとすると、改正前の経緯から全部遡らなければいけないという法律の立て付けになっていたと思うので、これはまた別途議論しなければならない話だと思います。確かに局長のおっしゃるように単なるプレーンな道路運送法の世界だけに戻れば、それに越したことはないというのは全ての関係者がそう思っていることなのでしょう。

分かりました。どうもありがとうございます。

それでは、川鍋会長、今日は本当にどうもありがとうございました。大変エンカレッジングなお話を伺いまして、何か希望が湧いてくる気がいたしました。

今日、御説明いただきました基準案でございますが、今、いろいろ議論が出ましたように、利用者の意向が十分に反映されているのかどうかということと、また、法令違反や事故が多いとかえってリウワードを与えられるのではないかとといった素朴は素朴なのだけでも、もっともな疑念もあるところでございまして、そういう疑問というか、いささかの懸念のようなものがないというわけではございませんが、さはさりながら、昨年6月6日の第34回規制改革会議において御説明いただきました4指標案と比べますと、事故の発生の状況などの指標の追加、各指標への該当を必須とすることなど、全体としてより厳格でよく詰められた基準となっているということは、十分評価しなければならないことだと考えております。

今後、パブコメの結果も踏まえながら最終的な基準が国交省さんによって決定され、その基準に基づいて、特定地域が具体的に指定されていくこととなると承知しておりますが、当ワーキング・グループといたしましては、今、話が出ました準地域についての問題も視野に入れながら、引き続き関心を持って検討をしていきたいと考えておりますので、今後ともどうぞ一つよろしく願いいたします。

それでは本日の議論は、ここまでにさせていただきます。

最後に、事務局から御連絡事項があったらお願いいたします。

○柿原参事官 次回のワーキング・グループの日程につきましては、また追って御連絡しますのでよろしく願いいたします。

○安念座長 皆さん今日は、長時間どうもありがとうございました。