

第21回 地域活性化ワーキング・グループ 議事録

1．日時：平成27年11月9日（月）16:30～17:36

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）、佐久間総一郎、松村敏弘

（事務局）刀禰規制改革推進室次長、小野規制改革推進室次長、
渡邊参事官、永山企画官

（国土交通省）自動車局 藤井局長、鶴田旅客課長

4．議題：

（開会）

1．国土交通省からのヒアリング

「改正タクシー特措法における特定地域の指定状況について」

2．「民泊サービスについて」

（閉会）

5．議事概要：

渡邊参事官 それでは、「規制改革会議第21回地域活性化ワーキング・グループ」を開催いたします。皆様方には御多用の中、御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

本日は所用によりまして、滝座長代理、翁委員、長谷川委員は御欠席でございます。

まず、開会に当たりまして、安念座長から御挨拶をいただきます。よろしく願いいたします。

安念座長 座長の安念と申します。どうぞ、よろしく願いいたします。

本日は、委員各位及び関係行政機関の皆様方におかれましては、御多用の中お運びをいただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、「改正タクシー特措法における特定地域の指定状況」と「民泊サービス」を議題としております。

特定地域の指定状況につきましては、本年6月の規制改革会議第3次答申において、引き続きフォローアップが必要であると記載されておりますので、国土交通省さんからその状況の御説明をいただき、議論を行いたいと思います。

また、民泊サービスにつきましては、前回10月29日のワーキング・グループで有識者からのヒアリングを行ったところですが、今後の議論を深めるべく日本及び諸外国における関連規制の概要について、事務局から御説明を伺いたいと思います。

委員各位におかれましては、それぞれの議題について活発な御議論をいただきたいと存

じますので、どうぞ引き続きよろしくお願ひいたします。

渡邊参事官 ありがとうございます。

それでは、報道の皆様には、ここで御退室をお願いいたします。

(報道関係者退室)

渡邊参事官 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ひます。

それでは、以後の進行は、安念座長にお願いしたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

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「改正タクシー特措法における特定地域の指定状況について」に入らせていただきます。

本日は、国土交通省より藤井自動車局長、鶴田旅客課長に御出席いただいております。お忙しい中、御足労いただき、誠にありがとうございます。

本議題につきましては、規制改革会議において昨年6月に「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」を提出し、この意見を踏まえ、国土交通省さんにおいて特定地域に係る指定基準の検討がなされ、本年1月に指定基準が決定されたところでございます。本年6月の規制改革会議第3次答申では、先ほど申しましたように、フォローアップが必要であると記載されておりますので、本日は、その状況について国土交通省さんからヒアリングを行いたいと存じます。

早速でございますが、それでは、御説明をお願いいたします。

国土交通省(藤井自動車局長) 改めまして、国土交通省自動車局長の藤井でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

7月の人事で体制が変わっておりまして、担当課長が鶴田になっております。多少、前の体制と芸風が違いかもかもしれませんが、そのあたり御了承いただきたいと思ひます。

改正タクシー特措法は、制定前後を通じまして会議にも非常にお世話になりまして、ありがとうございます。平成26年1月に施行ということで、地域指定の手続を進めておりますので、その状況につきまして、あるいは今後の見通しにつきまして、簡単に御説明申し上げたいと思ひます。

資料をおめくりいただきまして、まず1ページ目、これは先生方もよく御存じのとおりですけれども、特措法の改正、新旧の図での対照表になっております。特に、この中で新法での特定地域、黄色い部分ですけれども、新規参入・増車禁止あるいは強制力のある供給削減措置ということで、権限的には強化されておりますけれども、いわゆる供給力の適正化を図るという措置をこの法律の中で、より強めていただいているということかと思っております。これを行う地域の指定ということで、この法律施行後、地域指定を進めてきたということでございます。

2ページ目ですが、これが11月1日現在、直近における地域指定の状況でございます。

全国にタクシーの営業区域というのが638あるわけでございますけれども、その中で19地域が指定されたということになっております。時期的には多少のずれがありまして、一番早い仙台で6月1日、札幌、大阪、福岡が最後になりまして11月1日ということで、その間地域ごとに多少のばらつきがありますけれども、5か月余りの期間を経て指定されたということでございます。

これを数字で見たものが3ページ目でございます。これは「規制改革会議」から、いわゆる指定の対象がどの程度になるのかということで御指摘もいただいたところですが、車両数において右下部分、対象となります特定地域19地域の対象車両数5万5千台強ということで、これが全体の29パーセントということになっております。半数を有意に下回るということで御指摘を賜ったと思っておりますけれども、こういった数字になっているということでございます。

ちなみに、4ページがいわゆる指定の基準ということで、こちらにつきましても同会議との御議論を踏まえて所要の修正・追加をさせていただいたものだと考えておりますけれども、この基準を当てはめた上で指定がされていると。

前後いたしますけれども、実はこの基準に当てはまる地域は29地域ございました。それぞれ協議会の中で御議論をされたわけですが、それぞれの地域に事情がありまして、最終的に協議会として特定地域指定に至らずというところが10箇所あったということで、こういった結果になっているということでございます。

地域指定をされた後の今後の段取りを5ページにつけております。特定地域指定は一番左側にありますけれども、この後、地域ごとの協議会で特定地域計画というものを作成いただき、国交大臣の認可という手続になります。

その中身としては、左下の箱の中にありますけれども、特に供給輸送力の削減数、削減方法、具体的に何台どうやって減らすのかということ、これが一つの柱。もう一つは、活性化措置ということで、当然数を適正化するということもありますけれども、タクシーの需要拡大のために、どのようなサービス強化ができるかということも含めて決めていただくことになっております。

これについて合意要件がありますけれども、特に最初の地域の総車両数の3分の2以上の賛成、これは法律上の要件でございます。その他ここに書いてありますような関係者の合意を得て、この計画が認可されると。その上で、それに賛同された合意事業者ごとに事業者計画を作られて、これを基に減車を行うことになります。期間としては、そこに6か月と書いてありますけれども、こういったことで今後1年近くかけて、なるべく速やかに事業者計画の認可に持っていければということでございます。

ちなみに、その先の合意事業者以外の事業者に対し、営業方法制限の勧告・命令というのは法律の中の最後の伝家の宝刀的なものということですが、合意されなかった事業者の活動が適正化の推進を妨げると認められる場合には勧告、場合によっては命令ということもあるということが法律には規定されています。ただ、それに入る以前に合意をいかに取る

かということで、供給量の適正化ということがこういったルールの下でどう決められるかということが鍵であろうとされているところがございます。

いずれにしましても供給量自体の問題というのは、今の需要減の中で供給過剰な地域があることは事実だと思っております。需給をバランスさせること自体は大事なことだと思います。サービスをサステナブルにするということは非常に重要だと思いますけれども、一方で、需要が非常に落ち込んできている、ほかの交通モードと比べましても、タクシーというのはこの10年間で25パーセント減という、ほかのモードに見られない減少を見せております。これはいろいろな要因があるかと思っておりますけれども、相当タクシーサービスとしては頑張らないといけないということがあろうかと思っております。

これはいろいろな側面がありますけれども、例えば一例で挙げますと、これは特定地域ではありませんけれども、今、東京を中心に議論が始まっておりますのは初乗り運賃の短縮。これは御存じのとおり2キロメートル730円ということで、そこまで乗らなくても730円取ると。あるいはその水準自体が国際的に見て高いのではないかという御指摘もありますし、そういったところをしっかりと見直していくといったことも含めて、どうやったらもう少しいろいろな需要をしっかりと刈り取れるかということをしっかり考えて、それと、供給量の適正化をセットして進めていこうというのが、正に法律の趣旨だと思っております。そういった趣旨をしっかり踏まえながら対応していきたいと考えております。

とりあえず御説明は以上でございます。

安念座長 ありがとうございます。いかがでしょうか。両先生どうぞ御自由に。

佐久間委員 どうも御説明ありがとうございました。

1点、もう既に、特定地域になって減少を実施されているところは、まだないということでございますね。

国土交通省（藤井自動車局長） まだございません。

安念座長 よろしいですか。では、私から伺いますが、利用者の意向を重視するというのが基調になっているわけですが、各協議会では利用者というのはどういう形で参加されたのですか。公募するとかそのような形でしょうか。それとも消費者団体のような方から、いわば代表みたいな形で参加されたのかというのが1点。

10の地域については結局特定にならなかったわけですが、19地域については、ユーザーの方もこの現状ではしょうがないなというような雰囲気になったのかなと想像しているのですが、その点について何か御存じのことがあったら教えていただけますでしょうか。

国土交通省（藤井自動車局長） まず、最初の御質問の利用者の方がどう代表として入っておられるかは、地域によっていろいろなパターンがありますけれども、利用者代表という方に入られるのが一つのパターンだと思います。また、地域によってはもう少し幅広くといいますか、もっと個人ベースで利用者が何人か入っておられるところもあると承っております。そのあたりは協議会の自主性にかなりよっているところもありますので、余

りこうしろということを言っているわけではありませんけれども、いずれにしても利用者の声は非常に重要なので、それをしっかり踏まえるという措置はみんな取っているということだと思います。

それから、もう一つの正に19地域がどうだったかということですが、これは一応私どもガイドラインとして協議会での指定要件について言うと、事業者については、いわゆる車両数の半数以上の合意ということ。あと、いわゆる事業者以外の方も半数以上が賛成するという多数決ということになっていますので、その中で19地域は正に過半数はあったわけですが、当然反対の方もおられたところがございます。これは、地元での公聴会などもやらせていただいた上で、そういった御議論をしっかり踏まえた上で最終的に協議会としては合意をしたということです。

また裏腹に、10地域は最後合意をしていないわけですが、これは各地域で、さあどうすると言われたときに、減車についてここまでの措置を取ってやらなければいけない状況なのかどうかよく考えるべきではないかといったお声もあったということです。そこは各地それぞれの供給過剰の状態とか、あとは事業者の方々の数あるいはその間の関係といったことがそれぞれ皆違いますので、そういったことで正にこのシステムに乗ってやろうということまでいったところといていないところが出てきていると。それはある意味で制度の趣旨には沿った部分だと思っているところがございます。

安念座長 ありがとうございます。

どうぞ。

佐久間委員 まだ先の話で気が早いということになるのかもしれませんが、これは将来、実態が変わった場合には解除されるシステムだと。その解除されるというのは、どういうプロセスで行われるのでしょうか。というのは、私の全く個人的な推測で言えば、例えば、今回指定で金沢の交通圏が入っているのですが、新幹線の影響で非常に利用客が増えるのではないかと。ただ、今までの基準というのは過去の指標で判断されるということなので、将来増えた場合はそのときの見直しのもの、指定事由がなくなれば解除されるというものだと理解しているのですが、実際にどういう手続で行われるのかという点について教えていただければと思います。

国土交通省（藤井自動車局長） 今、御指摘の部分、正に状況が変わったときにどうするかということについては、これが今正に指定されたばかりですので、これからの議論にはなりますけれども、しっかりルールを決めてそれをしっかり周知したいと思っております。

法律の中には、先ほどの最初のページのポンチ絵で法律の大まかなアウトラインが書いてございますけれども、右側の箱の新しい法律の枠の一番下に「指定事由がなくなると認めるときは指定期間に関わらず解除」となっております。その指定期間というのは3年間ということになっているわけですが、要は、3年の間に状況が変化して、今、佐久間先生がおっしゃったような形で需要が非常に増えてきたような

場合に、指定を解除することがビルトインされているということですので、これは毎年の事業実績、今回で言えば平成25年度の実績を基に指定しているわけですがけれども、毎年の実績が出てまいりますので、それを踏まえた上で今の要件に当たらないとなったときには解除をすることになるかと思えます。

あとは1点だけ、スケジュールとして今後の段取りとして、先ほど申し上げたように5ページ、特定地域の指定がありましてから特定地域計画の認可、事業者計画の認可というところで、それぞれ一定の期間がかかるであろうと。例えば、事業者計画については6か月以内ということが法律に書いてあったかと思えますけれども、そういった一定の期間を経て計画を決めていくということですので、ある意味ではデッドラインを決めて、そこまでするまでできないことであれば、それは指定自体がなくなりますよということをあらかじめ明確にお示した上で、各地域で議論していただくといったやり方にするということなのではないかと思っております。今正に指定をしたところですので、出口について今、具体的な年限を決めてこうだということまで詰め切っておりませんが、法律の趣旨がありますので、状況が変わったときには3年間という期間を経ずして解除するというについては、しっかり担保するような段取りを取りたいと思っております。

佐久間委員 その解除というのは、大臣が指定事由がなくなったと判断すれば解除できるという仕組みになっているということでしょうか。

国土交通省（藤井自動車局長） 御指摘のとおりでございます。大臣の方で解除いたします。

佐久間委員 そのときに指定事由がなくなったといっても、完全にデジタルにそう判断されるわけではないと思うので、例えば、消費者からそういう請求があったときには検討するとかそういう仕組みにはないということですか。全く一方的な大臣の発意によるものかどうか。

国土交通省（藤井自動車局長） 今回は19地域指定しておりますけれども、その際には先ほどの資料でいうと4ページ目の指標がA～Hまでありますけれども、そういったものに当てはめをした上で当てはまるものが29地域あって、そこで協議をしていただいたわけですが、この当てはめは毎年度輸送実績が出てまいりますので、私どもでしたいと思っております。そこである意味で、これは今回は外れました、外れませんということは見えてくるということだと思います。

あとは、正に先ほど申し上げたようなオンゴーイングで進んでいることを踏まえながら、どこで切るかを考えたいと思っております。

佐久間委員 そうすると、ここに書いてあるE～Gというのはいずれかですから、E～Gについては、全て当てはまらなくなれば該当しなくなるという理解ですね。

国土交通省（藤井自動車局長） ここにあるとおり、正にA、B、C、Dまでは該当しなければいけない。E～Gはどれかに該当していればいいという要件ですので、それから外れてくれば解除の要件になるということだと思います。

安念座長 外れるところが出てくれば、それはそれでめでたいと言うべきだろうけれども、そう簡単にはね。

恐らく私は何回も同じことを伺っているのに、その都度忘れてしまって申し訳ないのですが、改正前タクシー特措法の特定地域が改正後タクシー特措法の特定地域に指定されなかった場合は、オートマチックに準指定地域になるというたてつけだったように思うのですが、そうすると、準でもない、ただの白地になるという可能性は、準特定地域からの指定が外れればそうなるということだと理解すればよろしいでしょうか。

国土交通省（藤井自動車局長） 準特定の御説明は今回しておりませんが、準特定についても実は毎年正に実績を見て判断していますので、そういう意味で、正に需要が伸びてくれば準特定から外れる。準特定から外れるということは、実質的には増車をしようと思えばできるということになるので、効果としては結構大きゅうございます。正に安念先生がおっしゃったように、全体としてはマーケットが拡大してこういうことをしなくても済むようになるというのが一番望ましい、需要を伸ばすというのはそのために頑張っていることでもありますので、そのところは正に両輪ということだと思いますけれども、しっかり努力はしたいと思っていますところでございます。

安念座長 まだ特定地域が指定されただけで、特定地域計画も事業者計画もまだ走り出していないところでこういうことを申すのも何ですが、今回の改正の目玉の1つは、ドライバーさんの待遇が幾ら何でもかわいそうだということで、端的に言えば、少しでも賃金が上がりますよということだったと思うのですが、賃金の動向については特定地域及び特定地域でないところも、どんな感じだと把握しておられますか。

国土交通省（藤井自動車局長） 今日資料をお付けしなくて申し訳なかったのですが、実は「日車営収」と私ども業界で呼んでおりますけれども、一日当たりの営業収入は平成21年以降少しずつ伸びてきております。正にそれが歩合制という、この業界の独特の報酬制度がありますけれども、基本的に一日当たりの収入が多くなれば運転手さんの手取りが増えるので、そういう意味での改善というのは一応図られつつあるということだとは思いますが。

ただ一度、規制緩和をして、あと、リーマンがあって落ち込んだということがありますので、まだリーマンの前まで戻っているわけではないということ。あと、いわゆる全産業ベースで見ますと、平均の労働者収入に比べると年収で200万円程度低いという状況がまだ続いております。特に、タクシーは非常に高齢化が進んでいることでもありますので、ほかの輸送モード、道路上のトラック、バスよりもさらに状況が悪いということもありますけれども、最後、人をしっかり確保していないとビジネスが成立しない、それは結局サービスが提供できないということになりますので、そうならないためにも、一定の収入はしっかり確保できるという体制は、是非必要なことだと考えております。

安念座長 最近、新聞でも、さっき局長がおっしゃった初乗り料金が一つの工夫としてありますけれども、あの手の工夫は今までもありましたよね。でも、なぜかうまく定着し

なかったですね。あれはどうしてなのですか。確かに1キロメートル300円とかだと、ちょっと病院から駅までという需要はありそうな気がするのですが、定着しなかったということはそれほどお客さんが集まらなかったのでしょうか。

国土交通省(藤井自動車局長) そのあたりは実は捲土重来ではありませんけれども、15年ぐらい前に2~3年やったことがあって、結局、東京でもなくなってしまったのですが、今回、業界の方々と話していても、今まで730円取れていたところが、初乗りが短くなる、要するに2キロメートルを乗らない方が結構いらっしゃるので、それが500円とか400円という収入になってしまって、結局減収になるだけなのではないかという懸念を持つ事業者の方が多いので、そこがある意味で導入に対してもう一つ前向きになれない理由だとは思いますが。ただ、結局そのところは、ちょっとそこまでという需要をどれだけ捕まえられるかということがありますし、あとは東京オリンピック・パラリンピックもあるわけですが、外国人の方も非常に増えてきて、どうしても不慣れな人がそのホテルまで帰りたいといったときに、より使いやすい。短距離だと乗せてくれないのではないかとといったイメージが非常にありますので、そういったことを払拭することで、正にある意味で営業割引をして需要を伸ばすみたいな側面もあるわけですが、そういったことを業界としてやってみないだろうか。

全国的に言いますと、実はこういった2キロメートルでないより少ない距離での基本運賃の例というのは結構ございます。福岡などは、かなりそういうものが定着しつつあるような状況もあるということですので、どうしても全国のものはなかなか見えにくいということもあるので、そういったことも訴えながら、もしそれが実現したときにはPRが非常に大事だと思っておりますので、これは外国人の方々に対するいろいろな受け皿整備という一環も含めて、観光庁その他とも連携してしっかり使ってもらえるようにということについては、従前にはない努力をしたいと思っております。

安念座長 よろしゅうございますか。

もう大分前になるのですが、これは身もふたもない話になってしまうのですが、この道の大家である慶應大学の中条潮先生が、タクシーは需要の価格弾力性が余り大きくないとおっしゃったんですよ。平たく言えば、安くしても大して需要は伸びない。一方、少々高くしても、タクシーはどうしても利用しなければいけない人は必ずいて、高齢者もそうだけれども、東京都内でもビジネスマンでそういう人っていますよね。お金で時間を買わなければいけないという階層の人は必ずいるから、そういう人は少々高くなってもタクシーに乗るというわけで、価格と需要とはうまく追隨していかないんだとおっしゃっていましたが、当局の御認識あるいは業界の方々の皮膚感覚というのは、やはりそういうものなのですか。

国土交通省(藤井自動車局長) ここは多少個人的な感じも入るかと思いますが、タクシーがほかの公共交通機関と比べて非常に値段が高いということはどうしても否めない事実ですので、逆に、それに乗れる人あるいは乗らなければいけない人というのが、ど

うしてもメインのターゲットになってくるというところはあるのだらうと思います。

その上で、さっき言ったような短距離というのがどれくらい勝負できるかというのは、ちょっとチャレンジのところもあるのですけれども、あとはいろいろなサービスですね。今出てきていますのは、いわゆる子育てをされる方々の送り迎えとか、あるいは妊婦さんを救急病院に送るとか、介護とかもそうですけれども、正に乗らなければいけない人がいるので、そういった方々をどのように捕まえていくのかということ。あるいは、もう少し上等なサービスを求める方々に対して、今一応タクシー、ハイヤーということなのですけれども、どういったサービスがあり得るのかといったことを検討している事業者の方もいらっしゃるので、そういった意味で、なるべくサービスの幅を多様化して行って、正にどこにマーケットがあるのかをしっかりと捕まえていくということを努力したいと思います。

これは実は私も来年、実証実験ということで予算要求もしております、タクシーのサービスの高度化・活性化ということで、その中でもいろいろと探った上で、ある意味ですごくコンフォーミティーがあるものだなと思うのですけれども、そういったものをいろいろなステージに合わせてどういったサービスが提供できるかということは、これも地域によってできるところとできないところがあるのですけれども、しっかりやってみたい。観光でタクシーを使いたいというニーズも地域によってはかなりありますし、これも外国の方がこれだけ来ておられる中で、どれだけ使いやすいサービスが提供できるかを、外国のサービスなども含めていろいろと検討したいと思っているところでございます。

安念座長 よろしゅうございますか。どうもありがとうございました。

タクシー業界もようやくサービスの多様化に本腰を入れ始められたなという感じがして、エンカレッジな方向だなと思います。

国土交通省（藤井自動車局長） ありがとうございます。是非、その方向で進めたいと思っておりますので、供給力の正常化というのは、正にそれと裏腹の問題だと思って進めていくつもりでございます。是非、よろしく願いいたします。

安念座長 どうもいろいろ御苦勞をおかけしました。また、今後ともよろしく願いいたします。ありがとうございました。

（国土交通省 退室）

安念座長 一時は、台数ベースで半分ぐらいが特定地域になってしまうのではないかと心配していた頃もあったので、当会議としては、まずまずの結果ではないかなという気がいたしますね。当会議としては、今後とも見守るという基本姿勢でまいりたいと存じます。

それでは、議題2の「民泊サービスについて」に移らせていただきます。

これは事務局から御説明いただくことになっていきますので、どうぞよろしく願いいたします。

渡邊参事官 それでは、民泊サービスの関係、資料2-1が日本における規制の概要、資料2-2が諸外国における概要ということで、資料2-1、日本における規制の概要の関係につきましては、委員の皆様の上には関係条文なども置かせていただいております

ので、適宜御参照いただければと思います。

それでは、まず資料 2 - 1、日本における関連規制の概要ということで、4 つに区分してございます。宿泊施設の提供者の関係、仲介業者の関係、宿泊施設の建設地の関係、構造設備の関係ということで区分してございます。

1 ページですけれども、宿泊施設提供者の関係ということで旅館業法の概要でございます。御承知のとおり、旅館業を営もうとする者は、都道府県知事あるいは市町村・区長の許可を受けなければならないということでございます。この許可を受けないで旅館業を営んだ者は、懲役又は罰金、罰則が設けられているということでございます。

続きまして 2 ページでございます。仲介業者の関係でございますけれども、これは旅行業法ということで、旅行業あるいはその代理業を営もうとする者は、観光庁長官の行う登録を受けなければならないということで、旅行業につきましては先日、本会議で観光庁さんから御説明がありましたとおり、報酬を得て旅行者と提供機関の間に入りまして、運送あるいは宿泊サービスの提供を受けられるよう手配をする行為ということで、宿泊サービスに関しましては、宿泊事業者により旅館業法に基づく旅館業に該当するサービスのことをいうということで、旅館業とのリンクがここに出てくるという御説明でございました。

3 ページ目、建設地に係る規制ということで、まず、建築基準法でいわゆる用途地域規制というものがございます。建築基準法の条文の書き方といたしましては、建築してはならない建築物を列挙するという形で、ホテル・旅館がそこに含まれているものが第二種中高層住居専用地域ですとか、工業地域、工業専用地域、それから、3,000 平米以上のホテル・旅館の床面積の場合ですけれども第一種住居地域。それから、書き方として建築することができる建築物の中にホテル・旅館が含まれていない地域ということで、第一種低層、第二種低層、第一種中高層住居専用地域ということでございます。

別紙 1、6 ページですけれども、全体をまとめたもの、これは東京都のホームページから持ってきているものですが、ちょっと細かいですが × がついたもので、真ん中よりちょっと上にホテル・旅館の欄がございまして、今申し上げたような形でホテル・旅館が建築できない地域が幾つかあるということでございます。ただ、これにつきましては、建築基準法の中で、建築できない場合でありましても、ただし書が設けられておりまして、特定行政庁が、良好な住居環境を害するおそれがない、あるいは公益上やむを得ないということで個別に許可した場合は、この限りではないというようなただし書が設けられているということでございます。

3 ページにお戻りいただきまして、2 つ目の ですけれども、既存の建築物の用途変更の場合もこの規定が適用されるということで、例えば、第一種低層住居専用地域に建っている住居につきましては、ホテル・旅館として利用することはできないなどでございます。この用途変更後の用途規定違反となった場合には罰金が設けられているということでございます。

それから、建設地の関係でもう一つ、旅館業法にも規定がございます。学校あるいは社

会・児童福祉施設などの周囲おおむね100メートルの区域内では、それらの施設環境が著しく害されるおそれがある場合には、許可を与えないことができるというような規定が設けられております。

続きまして、4ページ、構造設備の関係の規制でございます。

まず、(1)旅館業法、旅館業法施行令でございますけれども、構造設備基準が政令で定められております。別紙2、7ページですけれども、ホテル、旅館、簡易宿所、下宿の区分で、それぞれ客室数ですとか客室の面積、帳場の関係の基準が定められております。

4ページにお戻りいただきまして、2つ目の ですけども、換気、採光、照明など衛生に必要な措置を講じなければならないということで、都道府県がそれぞれ条例で定めるということになってございます。

3つ目ですけれども、宿泊者名簿の備えの義務ということで、違反した場合には罰金が科せられるということでございます。

(2)建築基準法あるいはその施行令の関係ですけれども、防火・避難に関しましてのホテル・旅館への構造設備ということで別紙3、8ページですが、ホテル・旅館にこちらに列挙したような構造設備が要求されるということでございます。3階建以上などの場合は耐火建築物とするというような義務ですとか、あるいは直通階段の設置、あるいは5階以上の階の避難階段の設置、あるいは非常用の照明装置でありますとか、防火上主要な間仕切り壁を準耐火構造にするというようなものが要件として求められております。

4ページにお戻りいただきまして、(2)建築基準法の2つ目の ですけども、これらの規制につきましては、既存の建築物の用途変更の場合も準用されるということと、用途変更後の規定違反の場合には、所有者、管理者、占有者に対しまして懲役あるいは罰金が科せられるということでございます。

5ページですけれども、(3)消防法の関係です。火災の予防、被害の軽減に関しまして、同様にホテル・旅館に要求される設備が定められてございます。別紙4、9ページですが、例えば、延べ面積が150平米以上の場合には消火器具を設ける。あるいは規模によらず全ての場合、自動火災報知設備を設ける。同じく規模によらない要求設備として誘導灯など、それぞれ面積などに応じまして、このような設備が求められるという規制になってございます。

日本の関連規制の概要は以上でございます。

続きまして、資料2-2、諸外国の状況でございます。

先ほどの資料2-1、日本の場合も諸外国の場合も暫定版とさせていただいております。事務局で調べたものをまとめておりますけれども、特に諸外国のものにつきましては、先日のワーキング・グループで矢ヶ崎先生から説明いただきました記載を活用させていただきましたのと、インターネットなどの情報を元にしております。さらなる精査が必要だと考えておりますので、暫定版とさせていただいております。

1ページ目、アメリカの幾つかの地域の状況を記載してございます。取締強化の方針で

厳しくしているところ、あるいは一定の要件の下に合法化しているところ、いろいろな状況があるということをごさいます、ニューヨーク州をごさいます、元々短期賃貸を禁止していたというところをごさいますけれども、その後、法廷闘争などがございまして、実態調査の結果、Airbnbの登録物件の72パーセントが違法なものであることが判明したということだそうをごさいます。

一定の要件の下で合法化をしている例として、ペンシルベニア州のフィラデルフィア市をごさいますけれども、ローマ法王の訪問に伴っての宿泊施設不足を解消するためということをごさいます、住居専用地域におきましてホテル税や日数の制限の下で合法化したということ。

マイアミ市におきましては特定地域の短期賃貸禁止ということで、これを認めるためにはライセンスの取得が必要であるとか、カリフォルニア州のサンタモニカ市では、全米で最も厳しい規制を導入したということになっておりますけれども、貸し主がそこにいなければいけないとか、ビジネスライセンス、宿泊税、罰金という非常に厳しい規制を設けているということだそうをごさいます。

2 ページ目、同じくカリフォルニア州のサンフランシスコ市はAirbnbの拠点ですが、こちらでは昨年、合法化に向けて条例が変更されまして、不在中の場合には日数制限の下に認める。一方で、貸し手が滞在する場合には制限なしで認めるということにしています。ただ、登録や宿泊税の義務はあるわけですが、そういうことで認めている部分があるという状況で、つい最近の情報ですが、貸し手の滞在・不在にかかわらず短期賃貸を制限する条例案の住民投票が実施されたそうをごさいます、これが先日否決されたということだそうをごさいます。

オレゴン州ポートランド市も、一定の要件の下で合法化ということで、一戸建てについてですが、宿泊税や物件検査を受けることなどの条件をクリアすればできるということです。ただ一方で、一戸建てを丸ごとですとか、マンションについての合法化は見送られたということだそうをごさいます。

イギリス・ロンドン市につきましては、一定の要件の下で可能とするということで、生活の本拠を置くかどうかにかかわらず、年間90日までは可能としているということをごさいます。

フランスですが、フランス一般につきましては、生活の本拠として使用しているところにつきましては、許可なしに短期賃貸が可能ということにしているそうをごさいます、パリ市につきましてはホテル業界からの要望などもありまして、宿泊税を義務付ける条例案を設ける、あるいは違法賃貸の取締に本格的に着手したということで、かなりの件数の違法賃貸が発見されたということだそうをごさいます。

その他の国ですが、例えば、カナダ・バンクーバー州におきましては、短期賃貸1か月未満については禁止。

ドイツ・ベルリン市におきまして、無届け、営利目的のものは禁止するというので、

禁止しているところがある一方で、同じドイツ・ハンブルグ市では、生活の本拠を置く施設につきましては規制の適用除外にする。あるいはオランダ・アムステルダム市におきまして同様の適用除外にしていると。

それから、オーストラリアのビクトリア州、クイーンズランド州におきましては、全ての短期賃貸を適用除外するというので、禁止にしている国・地域がある一方で、一定の要件の下で適用除外を認めている国・地域があるというような、様々な状況があるというのが諸外国の状況であると理解してございます。

御説明は以上でございます。

安念座長 ありがとうございます。いろいろな状況が非常にクリアーになって、本当に有益な資料を作っていただいてありがとうございました。

前から分かっていたことですが胃もたれがしますね。胃もたれがしますねというのは、我々は民泊について総理からもお題を頂戴しているわけだから、シェアリングエコノミー全般ではなくても、民泊だけ扱うのだというミッションだと思うのですが、この場合、民泊を旅館業法の中にうまく位置付けてもらうことができたとしても、今度はゾーニングの方があるわけだから、民泊を旅館だと位置付けて、しかし、都市計画法を変えないとなると事実上、住宅地はもう無理だということになってしまうわけですね。そうすると、どういう出口になるのだろうかとか頭を抱えざるを得ないというのが第1点。

それから、ここで諸外国の例を随分網羅的に調べていただきましたが、やはり基本は自宅で行って欲しいというのが中心的なコンセプトで、しかも、できれば一戸建てで行って欲しいということのようであるようです。そうすると、日本でやるとしても余り思い切ったことをやるとんでもないことが起きてしまうと、後から規制をし直そうとしてもまずできることではないので、グラデュアルに少しずつ確認しながら拡大していくことになると、取っかかりは一戸建ての自宅というところから始めるという考え方があり得るかなという気がいたします。

いずれにせよ、調べていただければいただくほど難問であることが分かったという感じがいたします。

両先生、何か御意見ありませんか。

佐久間委員 私も同感です。ただ、諸外国の実際のルールを調べていただいたものからも分かるように、これは世界の一部分かもしれませんが、いわゆるホテルとは異なるルールが出来上がっていると。なので、今の日本だと旅館業法が適用されるといえば実際は適用されるのですが、野放図になっている。それに対して何らかのちゃんとしたルールは作る必要があるのだろうなと。そうでなければ実際に今、全部違法に近いということになって、では、なぜ摘発しないのかという単純な議論になりますから、ある程度ルールを作っていくと。

ただ、そのときに実際にそれでどのくらい導入が合法的に許されるかというと、非常に限られるということだなという気はいたしました。

刀禰次長 今回の先生方のお話を踏まえまして、少しだけ事務局的に補足をいたしますと、1つは、ゾーニングの規制は国によって異なる部分がありますので、今日の外国の事例などでも申し上げた中では、フランスのように商業地に用途まで変更してやりなさいという国もありますし、そもそも用途規制の考え方が日本と異なる国もありますので、この部分の国際比較はなかなか難しい部分があるということ。それから、日本の場合であれば、今の国交省の解釈は前期の議論にありましたけれども、旅館業法の許可の対象となるものはホテルや旅館の扱いになるという整理でしたので、仮に何らかの意味で民泊と認められる体制が出てきたときに、それが旅館業法の現行の対象だということで位置付けますと、ゾーニングにもるに引っかかってきて、普通の住宅街ではむしろできなくなるということなので、そこも含めてどのような整理をしていくのかという点は当然あるかと思えます。

それから、海外のケースも今申し上げた中で、ほぼ全面的に禁止に見えるようにやっているところもあります。これが本当に全て禁止されているのか実態が分からないところもあれば、かなり広範に認められているところもあるということで、本日の資料には間に合わなかったので入っていませんが、例えば、ワールドカップのときにブラジルだったと思いますけれども、Airbnbと国が協定か何かを結んで全面的に協力を得たという事例もあったという報道があったものですから、また調べてみたいと思っていますが、ホテル不足対策の一環としては一つの有力な手段になっているということもあります。例えば、日本でもワールドカップがあったときに、いろいろな地域でおもてなしをするなどということもありましたけれども、そういう形を変えたものもあり得ますし、いろいろなものがあるということだろうと思えます。本日の資料ですと、アメリカのサンタモニカ市が最も厳しいと言われていますが、逆に言えば、厳しい中できちんとやった中である意味ではしっかり認めているという部分になりますので、いろいろな評論などを見ていると、こういう例を参考にすべきという議論もございます。

ですから、どの事例を見ながらやっていくのか。この問題は先生方がおっしゃったように、全部認めるか、全部禁止するかという単純な話ではなくて、良い民泊、悪い民泊があるかとか、実態把握が難しい中で段階的にものを考えていくのが適当なのかとか、そのあたりをかなり考えていかないといけないと思われれます。

安念座長 松村先生、いかがですか。

松村委員 まず、自宅以外を認めるかどうか大きな選択だと思います。ヒアリングの際には自宅以外のものも認めるべきということは言われていたし、説得力はあった。一方自宅以外は認めないというか、自分が住んでいることを前提にしないとだめという規制は各国で相当あり、最初のステップとしては一定の合理性もある。ある種の適用除外と言うと変なのですけれども、自分も住んでいるのだから最低の安全性は当然に考えるはずだし、自分が住んでいる場所に自分が住んでいる期間だけに限定すれば、少人数の宿泊ならパスポートのチェックなども可能と整理できる、という主張も言えるようになるかもしれない。相当限定的になるけれども、住んでいるときに住んでいる期間でないとだめと整理するの

は一つの考え。ここからスタートすることになったとしても、それは一つの考え方、改革が不十分と決めつける必要はないと思います。

そうすると、そもそもマンションは、かなり限定的になる。所有者不在のケースを排除すれば、部屋がたくさん余っているというのは相対的に少ないのではないか。更に、マンションでは特別な対応も、必要であれば可能。例えば、デフォルトとしてマンションの規約で禁止されたらだめとするのも一つの考え方ですが、更に踏み込んで、認めることを明確に規約で決めたところ以外はだめとすることも選択肢の一つとして考えられる。ここまですると、実質的にはほぼ禁止になると思うのですが、初めからマンションは一律でダメとやるのは、理屈として私はおかしいと思う。実質的にマンションは規約が必ずあるはずだから、そこで明確にOKと言わない限りだめとすれば、事実上マンションはほぼだめということになるだろう。私は、マンション固有の上乗せ規制が仮に必要なだとしても、上限はそこではないかと考えます。

用途規制が一番のハードルで、結局これを旅館業法で民泊と位置付けたとしても、これはホテルの一種とされた途端に、ほぼ全部だめということになってしまう。ここが最大の問題。

ヒアリングのときに1泊でもやるのであれば登録させるべきという意見を伺いました。これには反しますが、一つのやり方としては、何泊未滿だったらそもそも旅館と見なさないで整理し、自由にしてしまうというやり方もあると思います。一方で1泊でもやるならちゃんと登録をさせるという考え方は筋がいいような気がして、それと用途規制をどう両立させるのかということをやっと考えないと、実効性がある、意味のある改革にはならないと懸念しています。

出口のイメージは、安念先生はお持ちですか。

安念座長 私はないです。ゾーニングで正面から勝負すると、どうにもしょうがなくなるだろうと思われませんか。私はそういう感じがします。

一戸建てかどうかはともかく、マンションでもいいけれども、自宅である、オーナーが自分で所有していて自分で住む目的で持っている。かつ、オーナーが住んでいるときだけ客を泊めてもいい。そういうことであるならば、それはただの住宅じゃんという整理にして、ゾーニングの方は触れなくていいとするのが、ゾーニングとの関係では理想的な着地点だと思っているんです。

ただ、そうはいかんだろう、やはり旅館業だとは言わないけれども、法律にちゃんといわば民泊業みたいなものを位置付けて一種の業法的な規制の対象とすると、ゾーニングの観点からも民泊業をどこかでどうしても位置付けなければならないということになるのでしょうね。そうなると、これはこれで大仕事だなという気がします。

どうぞ。

佐久間委員 導入するのであれば、当然ルールの下で導入されるべきだと。今、議論していた自宅で所有者が居住している間ということに加えて、要は、この辺の諸外国にある

規制が全部重なったら多分大丈夫だろうなど。年間で何日以内とか、そういうものがあればゾーニングは外すとか、多分そういうことになってくるのだろうと。というのは、マンションでも複数部屋があった場合に、一室に自分が住んで、あとは常に客に泊まってもらう営業というのは十分あり得るんです。

松村委員 それは、やはり自宅でないで認定するようなルールにしなければいけない。

佐久間委員 ただ、それは堂々と住民票でそこからサラリーマンで通っているんです。全く堂々の自宅なんです。

松村委員 つまり今おっしゃったのは、例えば、501号室に住んでいて、502号室も503号室もということですか。

佐久間委員 そうではなくて、501号室の中に部屋が4つぐらいあって、そのうちの1つに自分は住んでいて、ベッドルームが1つ開いているので、そこは必ず営業しているということが起きるのは、ちょっとゾーニングを外すなり旅館業を外すにしてはきついで、やはり年間の利用日数というのがある程度必要になってくるだろうと。要は、ここでいる規制の要素がありますけれども、それを全部当てはめていけばゾーニングは外すというようなものになるのではないかと。それは非常に漠然と考えている、例えば、ちょっと家に余裕があるので、だれかをちょっと泊めたいというものまで規制するのはいかなものかというのをルールとして導入すると、そんなイメージになるのではないかと。

松村委員 多分上限の日にち、どんなに多くても180だと思いますが、つまり半分ということですがけれども、それからスペースも、例えば半分以下じゃないといけないというふうにする考えもあると思います。

安念座長 そういうのもあるでしょうね。

刀禰次長 今、先生方から大変大事な論点がいろいろと示されたと思いますけれども、当規制改革会議としては、もともと閣議決定に書いてあったように検討をすることになっているわけで、その検討は厚労省や観光庁等関係省庁でしっかりやっていただくことを後押ししていくのが基本であると。他方、総理からはしっかり風穴も開けてやってくれというお話もあるということですので、規制改革会議としては、結論がどうかというのは関係者の御意見も聞いていかなければいけないと思いますので、こういう点をちゃんと検討してほしいとか、そもそもこういうことでスピーディーに検討しなければいけないんですよというあたりを何らかの意味で早目に整理して、それを関係省庁にお示しすると。有識者の検討も始まれば議論もまた進んでいきますから、その状況をまたウォッチしながら、必要に応じて意見を言っていくという形で進めていくのかなと。そういう意味では、今の先生方のそれぞれの指摘は大変重要だと思いますので、そういったことをどう考えるかはちゃんと整理してくださいということをお願いしたいと思います。

もう一つは、今の外国の例で見ると、アメリカなどはたまたま宿泊税というのは他の宿泊施設にもあるということで、むしろイコールフットイングの関係で税金をちゃんと徴収しなさいというのは大切なことで、日本の場合は一部の自治体であるわけですがけれども、

与党で観光関係の議論をされているときも、泊めた方が結果的に税金逃れをしてしまうのでは社会的にも不公正だし、イコールフットイングにもならないということで、その分の売り上げで儲かっても何も払わないのであればディスカウントもできてしまうわけですから、そういうこともおかしいという議論もありますので、そうすると税の観点も一つはあると。

それから、もともと言われています衛生面の問題とか、例えば、テロが起きたというときのための宿泊者の管理という観点などからしますと、何らかの意味で個人の住宅に今は及んでいないような公的機関の権限を及ばせざるを得なくなってくる。今の特区の制度でも立ち入り権限などを規定しているわけですがけれども、そうしますと、今の課税なりいろいろな法令のチェックなり、場合によっては立ち入りなりという議論をしていくとなると、現場の執行機関としてどの行政機関がどういう権限を持ってやっていくか。そこは理屈の部分もありますけれども、現場でうまく執行できるかということも含めて、いろいろな要件を課すと、本当に要件の適合性をチェックするのが別の意味でなかなか大変になります。税金を払っている方であれば比較的チェックはしやすくなるのかもしれませんが、例えば、半分以上泊めたかどうかをどうやって確認していくのかとか、現行の旅館業法との関係でもいろいろ出ているものを読んでおきますと、もっともっと摘発すればいいじゃないかという議論に関しては、事実をつかむのも個人の住宅では大変だということと、たまたまネットで知り合った友達を泊めたんだという抗弁があった場合に刑事罰を科するような強い意味での証拠確保ができるのかというあたりも難しいので、そういう意味では、刑事罰で全部罰してくっていくのはいろいろな意味で限界があると思いますので、違う意味での社会的な規制をきちんと効かせるやり方は何なのかということを考えていく必要があるのだらうと思いますので、そういったことも含めた論点をまず整理していくことが当面の課題かと事務局としては考えております。

渡邊参事官 よろしいですか。1点、用途地域規制、ゾーニングの関係で御意見が出まして、先ほど口頭で御説明して字に書いていなくて恐縮だったのですが、例外の許可という制度は現行でもございます。これにつきましては、聞いている限りではかなりの件数、特に住居専用地域などであるということですので、現行でもそのような余地があるということは御承知いただければと思っております。

以上です。

安念座長 今、次長からあったように、我々としては一応、関係省庁の検討を横で見守るというのが基本的なスタンスだろうと思うのですが、そうはいつでも我々自身のミッションもあるし、余りゆっくりやられていられる話でもないので、今御指摘があったように幾つかの観点を列挙して、その中で選択肢を示したようなマトリックスを作るのが一番いいかなと思うんですよね。例えば、第1の観点、適格住戸とでも言って、それは一戸建てでないといけない、いやマンションでもいい、あるいは自宅でなければいけない、そうでなくてもいいといったような、それぞれの観点ごとに幾つかの選択肢を示して、厚労省を中

心とした作業チームでの検討の一助にさせていただくというやり方でよろしいのではないかと思います。また、それとともに年末ぐらいを目がけて、我々としてはその選択肢の中のこういう組み合わせがいいのではないかと思うというような意見を出すのは我々の自由だから、ある程度議論をリードするという意味でも、そういうふうにしていったらいいのではないかと考えていますので、私も考えますが、また事務局をお願いします。

それでは、マトリックスを作るのと、我々の意見を何らかの時点で公表することを、一応念頭に置いて作業を進めることにいたしましょう。

それでは、本日の会議は終わります。