

第14回 投資促進等ワーキング・グループ 議事録

1．日時：平成27年11月10日（火）14:00～15:47

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）大崎貞和（座長）、松村敏弘（座長代理）、安念潤司、森下竜一

（専門委員）川本明、久保利英明、小林三喜雄、道垣内正人

（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、

佐久間参事官、野澤企画官

（事業者）日本商工会議所 朽原克彦理事

一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 佐々木昌二副会長

（警察庁）交通局 郷治運転免許課長

（消費者庁）真淵表示対策課長

北原表示対策課課長補佐

4．議題：

（開会）

1．第二種自動車免許等の受験資格の要件緩和

2．家庭用品品質表示の国際整合化（フォローアップ）

（閉会）

5．議事概要：

佐久間参事官 それでは、お時間になりましたので、これから第14回「規制改革会議 投資促進等ワーキング・グループ」を開催いたしたいと思えます。

皆様方におかれましては、御多用中、御出席をいただき、まことにありがとうございます。

本日は、圓尾専門委員が所用により御欠席と伺っております。

また、森下委員、久保利専門委員は遅れていらっしゃると思っております。

では、開会に当たりまして、大崎座長から御挨拶をお願いいたします。

大崎座長 私から御挨拶というのも大変僭越ではございますが、一言申し上げたいと思えます。

皆様、お忙しい中御参集いただきまして、まことにありがとうございます。

本日は、「第二種自動車免許等の受験資格の要件緩和」という議題を掲げさせていただいておりますが、バスやタクシーなど旅客運送をする場合に必要な免許について、受験資格を緩和できないかといったことについて議論をまずしたいと思っております。

また、今期は規制改革会議の最後の期でございますので、フォローアップにも力点を置く

ことにしております。本日、第2期に閣議決定をいたしました「家庭用品品質表示の国際統合化」について、現在の取り組み状況についてお伺いをする予定をしております。

委員、専門委員の皆様、本日も積極的な議論をお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

佐久間参事官 ありがとうございます。

それでは、報道の皆様におかれましては、ここで御退室をお願いいたします。

(報道関係者退室)

佐久間参事官 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。

以下の進行は大崎座長をお願いいたします。

よろしくお願いいたします。

大崎座長 早速ですが、議題1「第二種自動車免許等の受験資格の要件緩和」の議論に入りたいと思います。

本日は、事業者といたしまして、日本商工会議所及び全国ハイヤー・タクシー連合会、それから関係府省として警察庁から御出席をいただいております。

まず、本件について御要望をいただきました日本商工会議所、全国ハイヤー・タクシー連合会から御説明をお願いいたします。

日本商工会議所(杢原理事) ありがとうございます。

本日はこのような会議にお招きをいただきまして、ありがとうございます。

日本商工会議所から、パワーポイントの横の資料を用意しております。まず、お手元に御用意いただきたいと存じます。

表紙をおめくりいただきますと、1ページ目に経緯を書いております。政府におかれては、構造改革特区を始め、規制改革会議での諸般にわたる御検討、国民から御要望いただく規制改革ホットラインでの受付、さらには経済産業省におかれては、企業実証特例制度やグレーゾーン解消制度等、成長戦略の根幹にかかわる規制改革について真摯に御検討いただいております。まことに感謝をしております。

そういった経緯を踏まえまして、私どもは、平成25年から毎年、全国各地の商工会議所を通じまして会員企業に直接ヒアリングをいたしまして、机上の空論ではなく、現場の“生の声”をそのまま政府にお届けをして御検討いただくという取り組みを進めてまいりました。法益という面で見れば数は少ないかもしれませんが、中小企業の活力強化、それから地域活性化につながるアイデアを規制改革会議に御提出申し上げ、これまで相当御検討いただいているところでございます。

最初に10ページをごらんいただきますと、警察庁、国交省におかれましても、これまでに相当御検討をいただいて実現した事項がございます。

事例1にございますように、商工会議所としては、全国各地でまちづくりをしてござい

まして、中心市街地の空洞化を解消するために、特に道路を使ったイベントの開催が多うございますけれども、占用許可が厳しくてなかなかおりないということがございまして、これについて通達を出していただいて、なるべく所轄の警察署長から速やかにイベントの許可を出していただくということで相当緩和をしていただき、オープンカフェやポケットパーク等をやりやすいようにしていただきました。

それから、事例2にございますとおり、能登半島地震で被害を受けました輪島の地域で、輪島商工会議所が地域活性化、観光振興をやりたいということで、地元にあるゴルフ場のカートを町なかで走らせることができないかというアイデアを持ち込まれてまして、こちらのほうも国交省等の実証実験を経て、警察庁の御了解もいただき、今、町なかを実際に数台走っております。結果的には黄色ナンバーをつけて走らせるような形になっておりますけれども、ゴルフカートで時速20キロ制限という条件つきで、観光客の足、それから高齢者の皆さんの足ということで今、運用が始まったところでございます。

事例3でございますけれども、中型免許については5トン未満の車は運転できるのですが、2トントラックでも保冷装置等をつけますと5トンを超えてしまうことがございまして、高校新卒者を採用してすぐにドライバーにしたいというお声が強かったものですから、こちらも要望させていただいて、準中型自動車免許が新設されるということで実現の運びとなりました。こういったことで地域活性化とか、中小企業の活力強化、あるいはにぎわい創出に効果を上げる規制緩和をしていただいております、警察庁、国交省の御尽力に大変感謝をしているところでございます。

恐縮ですが、2ページにお戻りいただきまして、こういった過去の経緯も踏まえまして、今回も現場から声が上がってまいりましたので、本日2つのお願いをさせていただき次第でございます。

まず、要望1といたしましては、タクシーの運転手不足を解消するために、普通自動車第二種免許の受験資格の要件である21歳以上、免許取得3年以上をもう少し緩和していただけないかということでございます。

この理由につきましては、1つには、自動車運転における新技術の導入で、最新技術を使えば、ある程度安全が確保できる時代に入ってきたのではないかとございまして。

それから、2つ目といたしましては、タクシー業界の皆さんから、人手不足を訴える声非常に強うございまして、高校卒業後すぐに採用したいというお声もございまして、「自動車学校等による運転技術の専門教育や適性検査などによる安全対策を図ることを前提に」ということで、現状のままということではなく、きちっとした安全対策をとって、事故の発生を極力抑えられる、あるいは技術との組み合わせで安全が確保できるという条件が整えば、引き下げを検討していただいてもいいのではないかとございまして。

実際、4ページにあるようにハイヤー・タクシー連合会が国交省、警察庁に御要望をされ、3ページにあるように東北六県商工会議所連合会から私どものほうへも御要望がござ

いました。

特に、私どもが取り上げましたのは、被災地で人口が流出している地域であるということもあり、人手不足と若年者雇用と高齢者対策の視点で、これは検討に値するのではないかということをお願いの俎上に上げたという経緯でございます。

5ページと6ページがその裏付けでございますけれども、5ページのほうでは、聞くところによりますと、IT等を使いまして、安全配慮あるいは眠気防止等に相当投資をされている事業者さんもおられるということもございまして、自動走行、あるいは衝突防止装置の進歩ですとか、そういった自動車に関係する技術が、政府の成長戦略、あるいは科学技術政策の中でも柱の一つに立っておりますので、そういったものを組み合わせることで、将来的には可能になるのではないかという問題意識でございます。

6ページが、人手不足が実は深刻でございまして、私どもの調査結果でも、サービス業のところの人手不足が特に顕著でございまして、有効求人倍率で見ても、宮城、岩手、福島というのが基本的に全国平均を上回るような状況にございます。

一方で、若年者を雇用してあげたいという気持ちがあるのですが、右側をごらんのとおり失業率が若年者のほうが比較的高いということでございまして、仮に雇われても非正規雇用が多いというのが今の実態でございますので、1億総活躍を推進する意味からも、若年者の正規雇用、正規のドライバーとして雇ってもらえるチャンスがあるのであれば、ぜひ正規のドライバーとして若いうちに雇っていただきたいということでございます。

それから、別の側面がございまして、7ページをごらんいただきますと、1つは、左側にございまして、インバウンドでございます。かなり早いスピードで2,000万人に行くのではないかと考えております。政府では、特区で白タクをやってはどうかというお話が出ているやに聞いておりますけれども、白タクをやるぐらいであれば、正規のタクシーを走らせていただきたいということでございます。右上をごらんいただきますと、高齢者が地域で増えておりますので、乗り合いタクシー、オンデマンドタクシーのような取り組みが地域で始まっております。また、右下にありますように、今、高齢者の事故がすごく多いものですから、商工会議所で免許の返上運動をしております。そうしますと、過疎地での足の確保が必要になってまいりますので、そういった意味でも早目にタクシーの手当てをしておく必要があるのではないかとございまして。

これに関連しまして、8ページが自動車教習指導員の受験資格の年齢要件の引き下げでございまして、正直申し上げますと、恐らく人数的には多くないとは思いますが、9ページが“生の声”でございまして、A社は「年齢制限が緩和されれば、高卒新人の採用も視野に入ってくる。中小企業は、約3年間を事務などの別の仕事においておく余裕はないので、すぐ免許をとってこれれば雇いたい」と仰っております。

B社も「地域に大学はないので、採用は中途採用、あるいは高卒をとるしかないの、高卒ですぐ指導員の免許をとれるようになれば、そのまま正職員で採用したい」とのこと、実際に自動車学校からこういった声が出てございます。積み上げて何人になるかと言

われれば、人数は少ないかもしれませんが、需要があるということでございます。

実際の現場の声は、佐々木副会長のほうからお願いいたします。

全国ハイヤー・タクシー連合会（佐々木副会長） 宮城県から参りました東北6県タクシー連合会の佐々木でございます。

本日はこのような場を設けていただきましたことに対し、心から御礼申し上げます。

今、趣旨等に関しまして、日商さんのほうからお話ししたとおりでございます。

現在、我々の最大の要望は若年ドライバーの雇用です。これは全国的な傾向でありますけれども、深刻なドライバーの不足、高齢化が進んでいます。私が所属している仙台市の場合も、60歳がタクシードライバーの平均年齢であります。これとて、1年1年、年をとっていく訳でありますから、将来の展望を考えた場合、本当に耐えがたい心境にあります。やはり若年、そして若い女性などもドライバーとして導入しないことには将来がない、それがまず大きな問題であります。

それからもう一つは、地方に行きますとなおさらのことではありますが、やはり高卒で地元就職をしたい、以前よりもそういう希望が強くなってきております。しかしながら、我々のタクシーの業界を見ました場合、この二種免許の21歳、そして経験3年というハードルはいかんともしがたいものでありまして、高校新卒の方が一旦都市部に仕事に行った場合、年齢が21歳になったから、では免許をとってタクシードライバーになるかという、これはかなり難しい問題であります。現在も新規参入で来るドライバーの大半は60歳の定年を迎えた方、それから完全に年金がもらえるようになった65歳の方が新入社員としてドライバーに来る、こういう状況が現実です。我々は地場産業としてのタクシー事業者が、村おこし、町おこしの観点から考えた場合にも、若年者、若年層を容易に雇用できる、これは双方にとってプラスになるのではないかなと思っております。

ただ、一番の問題になりますのは、警察庁さんに今年の3月に要望を出させていただきましたが、他の自動車の事故に比べタクシーの事故が7.8倍も多いということが最大の要因となって却下になった訳であります。確かに恥ずかしながら現実の姿ではありますが、事故の問題もデータにありますとおり、60～65歳をピークに交通事故が多くなっております。やはり自分の年齢も含めて考えた場合に、動作が鈍くなって、「だるう」運転がかなり多くなります。過去の体験から、「これは大丈夫だろう」ということからの事故、ほとんどがそういう事故です。これは口が酸っぱくなるくらい指導・教育を業界としてもやっているのですが、やはり長年の体験が頭に染み込み大丈夫だと思い込んでいるのです。もちろん努力はしていますが、こういうことを考えた場合に、若年、若手を教育するほうがどんなにやりがいがあるか、そしてまた容易に消化してくれるか。やはり20歳前後、そういう頃はすごく頭も体も敏捷でありますし、消化できます。60歳過ぎた後と全然違いますから、同じ苦勞するなら、また将来を考えるならば、若手を教育する、そしてある程度教育に対する資本投下も必要だなと考えます。

我々は、年齢だけにこだわって云々ではなくて、やはり人命を預かる我々の最大の使命

は安全・安心の確保でありますから、それを確保するためには、若い人に一種免許をとらせ、そして特訓といいますか、特別研修を行う。この場合も単なる運転だけではなくて、会社のほうで運行管理の補助、車両整備、当然ながら地理の習熟、そういったプロドライバーとして必要な知識、技術を何カ月間かかけまして世に送り出すならば、恐らく年配者の域に達するのではないかと考えます。私はこの業界に60年近くおりますけれども、体でそれは知っております。単なる乗務員の不足の解消というのではなく、それ以外の将来に対する展望を開くためには、そういう総合的な対策が必要ではないかなと思っております。

事故が多いというご指摘には、さらに教育指導をやってまいります。コンプライアンス等もやってまいります。どうか二種免許の受験資格の緩和をぜひお願いしたい、このような思いで本日参った訳であります。

以上でございます。

大崎座長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御要望に関しまして、警察庁から御説明をお願いいたします。

警察庁（郷治運転免許課長） 警察庁の運転免許課長の郷治と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、御提案いただきました御要望につきまして、関係する制度の内容趣旨、私どもの要望に対する考え方等を御説明いたします。お手元の資料をごらんいただきながら御説明申し上げたいと思います。

まずは、第二種免許にかかる規制緩和に関する要望でございます。資料1 - 4の をごらんいただきたいと思います。

道路交通法では、旅客自動車を運転するためには第二種免許を受けていなければならないこととされておりまして、これは旅客自動車による事故が多発していた状況を踏まえまして、当時政府の交通事故防止対策本部によって策定されました交通事故防止対策要綱において、上級免許制度を設けて、旅客自動車の運転手の年齢、経験年数の資格を引き上げることとされたことから設けられたものです。このため、第二種免許の受験資格は一般に年齢が21歳以上で、かつ普通免許等の一定の運転免許を受けていた期間が通算して3年以上の者であることとされております。

ちょっと飛んで恐縮なのですが、 をごらんいただきたいのですが、これはちょっと年が抜けておりますが、直近平成26年の「年齢別自動車運転免許保有者1万人当たりの交通事故件数」を見ますと、若年層の事故率がほかと比べて高いことがわかります。また、下の折れ線グラフですが、これは同年26年中の「普通免許経験年数別普通免許保有者1万人当たりの普通自動車運転時の交通事故件数」を見ますと、やはり経験年数の浅い運転者の事故率が高いことがわかります。

にお戻りいただきたいと思っております。第二種免許につきましては、一般に1日の輸送人員や走行量が多いこと、乗客の指示による急な方向転換等に対応するために、通常より高度な運転技能や知識を必要とされること、旅客自動車による事故は人命を損なうことが多

いことなどを踏まえまして、他人の生命を預かる旅客自動車の運転がより安全に行われるようにすることを目的として、第一種免許よりも厳しい要件が設けられているものです。

なお、この図の真ん中の左のほうにトラックの絵がありますが、最も大きな自動車を運転できる第一種免許である大型免許の受験資格も、年齢が21歳以上でかつ普通免許等の一定の運転免許を受けていた期間が通算して3年以上とされているところ、この大型免許では、タクシーやバス等の旅客自動車運送事業を目的で運転することはできないこととされており、上位の免許だということでございます。

をごらんください。このように厳格な条件が設けられておりますところ、先ほどの御説明にもありましたが、平成26年中におきまして、タクシー等の事業用乗用車が第一当事者となりました交通事故死亡件数は、事業用乗用車が1万台当たり約1.7件と、自家用乗用自動車の0.3件に比べて約5倍となっております。死亡事故以外のものを含めました交通事故件数につきましても、当該自動車1万台当たり約516件と、自家用乗用自動車に比べて約7.8倍となっております。

また、次のページでございますが、平成26年中において、事業用乗用車が第一当事者となりました自動車1億走行キロ当たり、走行キロで割りました交通死亡事故件数は年々増加しておりまして、また、交通事故全体では、1億走行キロ当たり約115件、自家用乗用車に比べて約1.5倍となっております。

以上のような制度趣旨や交通事故の現状を踏まえ、タクシー等の運転に必要な普通第二種免許に係る受験資格を緩和することは交通安全対策上適当ではないと考えております。

なお、要望いただきました資料で恐縮なのですけれども、資料1-3をごらんいただきますと、一番下に11ページと振ってある資料でございますが、本年に入ってから交通事故の発生件数につきましては、特にこの死亡事故の発生が、昨年は計39件だったのでございますが、9月までのペースでは、これを同月比では11件上回るペースで死亡事故が発生しているということで、大変厳しい状況になっておりますので、これは交通安全対策上非常に困難なことであると考えております。

それから、もう一個付言いたしますと、この資料を1枚戻ってめくっていただきまして、横向きで下に5、縦向きだと8と書いてある、普通第二種免許の合格者数とタクシー乗務員数の推移ということでデータを御紹介していただきまして、合格しないと採用できないということで、採用の難しさを訴えていただいているのですけれども、これに補足いたしますと、合格者数の前に受験者数のデータがございまして、これを御紹介いたしますと、平成15年の普通第二種免許の試験の受験者数は15万1,165人あったものでございます。これが平成25年には4万7,141人ということで、3分の1以下に下がっておりまして、合格者は、この表のとおり3万5,000人強から1万7,000人強ということで、2分の1になっておるのですが、受験者数はさらに急激な低下をいたしているということでございまして、この間、普通第二種免許の制度というのは変更ございませんので、受験者数のこのような

減少は免許制度によるというよりは、何らかの事業の運営によるものではないのかと私もは考えております。

なお、御説明を続けまして、 の一番後ろのほうになりますが、バス、タクシーの事業を営む者に関する道路運送法令におきまして、旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の要件として、21歳以上で運転経験3年以上という第二種免許における受験資格と同様の規定が設けられていることを御報告しておきます。

続きまして、教習指導員及び技能検定員に係る年齢制限の規制緩和に関する要望につきまして、御説明いたします。資料の をごらんいただきたいと思います。

まず、自動車教習所についての御説明でございますが、道路交通法令上、自動車教習所、運転免許を受けようとする方に対して自動車の運転に関する技能、知識について教習を行う施設と定義しておりますが、これを経営しようとする方に対する制約というのは参入規制のようなものは置いていないということでございます。

それで、自動車教習所を設ける経営者、あるいはその管理者、運営上の責任者ですが、こういった方は、警察とのかかわりでは公安委員会に届け出をすることができるということになっておりまして、やるやらないは自由なのでございますが、届け出られずと、都道府県警察、公安委員会から教習水準をよくするための指導助言を受けることができるということになっておりまして、その届け出をした自動車教習所のうちから一定の基準に適合するものは、申請をすれば公安委員会から指定を受けることができまして、その指定を受けて、そこで行う教習を終了して卒業検定に合格した個々の運転免許取得の希望者の方は、公安委員会が行う運転免許試験のうち、技能試験が免除されるという立て付けになっております。

この指定の基準というのは、下にありますように、これから申し上げます教習指導員や技能検定員や一定の要件を満たした管理者が置かれているといった人的基準でありますとか、必要なコース等の物的基準とか一定の教習方法、検定方法をしているという運営的な基準が設けられております。 次のページの にまいりまして、まず教習指導員について御説明申し上げます。教習指導員は、運転免許を受けようとする方に対して、自動車の運転に関する技能及び知識について教習を行うものでありますけれども、自動車の運転は、それ自体が危険を伴う行為でありますので、教習指導員は免許を受けようとする方に対して適切な指導を行って、技能知識を十分に身につけさせる必要があるものでございます。そのため、資格制度を設けております。

に移っていただきたいのですが、公安委員会が実施する教習指導員審査に合格して、教習指導員資格者証の交付を受けていなければならないとされております。教習指導員につきましては、技能、学科のいずれについても指導をすることになるので、教習を受ける方に与える影響が大きいということ、またその不適格者をチェックするとともに、法定の資格を有するものとしての責任と自覚を持たせる必要があるものでございまして、その受験資格は21歳以上とされておりますが、これはやはり運転経験のない方に

対して、知識、技能の指導を行う教習指導員は、道路交通の場における多種多様な知識や一定の精神的な成熟性が必要だろうと考えていること、それから現行の運転免許のうち、先ほど報告しました取得要件が最も厳格な大型免許や第二種免許の受験資格が21歳以上とされていることによることが理由となっております。

先ほどの資料 について、改めてごらんになっていただければ、そういう精神的な成熟が必要だということがおわかりになっていただけたと思います。

それから、技能検定員について御説明いたします。また に戻っていただきたいのですが、技能検定員は、この指定自動車教習所における教習の流れの中で、場内で行う試験の最後の技能検定、修了検定と言っておりますが、これと道路上で卒業検定を行って可否を判断して、合格した場合には、この教習を終了した方が自動車の運転に必要な技能を有しているということを対外的に証明することとされています。それで、この証明を受けた方は技能試験を免除されるということになっております。

をおめぐりいただきますと、技能検定員になるための審査がございまして、こういったものに合格をして技能検定員資格者証の交付を受けていなければならないこととされています。これはやはり技能検定が、自主的に公安委員会が行う技能試験に代替する機能を果たしているので、その適正な実施を確保する必要があること、それから、不適格者をチェックするとともに、責任と自覚を持たせるという意味でこういったこととしております。

その受験資格は25歳以上とされておりますが、やはりこの技能検定の効果に鑑みまして、公安委員会が行う運転免許試験の一部を代替する厳正な判断の求められる業務に従事する技能検定員には、成熟性の観点から教習指導員のさらに厳格な要件を必要としているということが理由となっております。

なお、一番下なのですが、公安委員会が行います技能試験の試験官は、道路交通法令上、都道府県公安委員会の指定を受けた警察職員とされているところですが、その要件につきましては、警察部内で巡査部長以上の階級にある警察官、またはこれに相当する警察職員、25歳以上等々の要件を定めて運営しておりまして、こういった技能試験官の職務を代替する機能を果たしている技能検定員についても、同様の高度な要件を課しているというものでございます。

これらのことを踏まえまして、現行の教習指導員や技能検定員について、年齢制限を引き下げることは適当ではないと私どもは考えております。

以上でございます。

大崎座長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明に関しまして、委員、専門委員の皆様の御意見、御質問があれば。

森下先生、どうぞ。

森下委員 まず、御質問からなのですが、警察庁さんのほうなのですが、これは21歳以上と運転経験3年以上はアンドの関係なのですか。

警察庁（郷治運転免許課長） アンドの関係でございます。

森下委員 では、21歳からとった場合は、さらに3年間たないととれない。

警察庁（郷治運転免許課長） そうでございます。

森下委員 オアじゃないのですね。

警察庁（郷治運転免許課長） はい。そうでございます。

森下委員 そうすると、資料1 - 4の に普通免許をとっている方は、確かに3年が過ぎると事故が減っていくのですけれども、これは第二種の場合も同じなのですか。要するに、第二種免許をとった場合、交通事故件数も3年以上たっている訳ですから、これと同じではないような気もするのですけれども、その場合はどうなるのですか。

警察庁（郷治運転免許課長） 第二種免許だけを捉えてということだけでよろしいですか。

森下委員 第二種免許をとった後、その後の事故の件数はどうなっているのですか。

警察庁（郷治運転免許課長） これはやはり経験年数を積むにつれて低減するのもございますし、また、一定に低減すると横ばいになることもございますけれども、このグラフでいきますと、普通免許の経験が3年でございますから、第二種免許をとれる方は一番最後のこの4年のところの点に該当する方でございます。最初の3つの点の部分ではとれないということになります。

森下委員 同じ話で、その上のところも普通に免許を持っている方ですよ。18から21歳で確かに減るのですけれども、これは第二種を持っている方というのは、例えば年齢は21歳が多いとかいうのはあるのですか。

警察庁（郷治運転免許課長） 第二種免許を持っている方の年齢構成につきましては、手元にデータがございませんが、先ほどの要望者様の御説明では大変高齢化しているということであろうかと思えます。

森下委員 自分でタクシーに乗って思うのは、お年寄りに乗るほうが、申し訳ないですけれども、結構怖いことが最近多いと思うのですよね。むしろこのグラフも、確かに18、19歳あたりが多いというのはわかりますけれども、これは一般の免許の方ですよ。タクシーを持っている方の中で見ると、恐らく高齢者のほうが事故が多いのではないかと思うのです。そんなことはないのですか。そういうデータはお持ちではないですか。第二種免許を持っている方の中で、年齢別の交通事故。

警察庁（郷治運転免許課長） これは、ただいま手元にございません。要望者様の資料にあったような気もいたしますが、いずれにせよ、これは現行、21歳以上でしか取得できないことになっているので、第二種免許を受けている方が、この3歳のところに入ったらどうなのかという御質問にはお答えしかねますが、私の考え方としては順番が逆で、これだけの事故を起こしている年代の方に他人の命を預かる第二種免許をとっていただくことが適当でないということから、第二種免許を設けているというものでございます。

大崎座長 刀禰さん。

刀禰次長 事務局ですけれども、本日の資料1 - 3、全国ハイヤー・タクシー連合会様の資料の一番下のページの37ページの下を表18というところを見ていただきますと、「業態別運転者年齢層別交通事故件数」ということで、例えば、今、出ておりましたタクシーであれば、バスの下欄があると思います。法人と個人とでそれぞれ違うようでありませけれども、見ていただきますと、20歳代、30歳代の件数は全体でかなり少なく、高齢層になるとかなり件数が多い。あとは、最初に御説明があったように、高齢のドライバーの数が多くなっていますので、それだと本当は両方の数字を見比べて割ってみていただくと、発生率もある程度わかるのかなど。その場合、恐らく森下先生の今の御疑問であれば、イメージ的にはタクシーの運転手さんの場合も若い方の事故率はむしろ低いのではないかと問題意識かと思われそうですが、そのあたり、連合会のほうで何かございますでしょうか。

全国ハイヤー・タクシー連合会(佐々木副会長) 今の37ページの表にありますとおり、60~65歳がピークになっており、残念ながら事故が年齢とともに増えております。やはり冒頭申し上げましたが、肉体的ないろいろな問題で事故が増える傾向にあるのではないかと考えます。

刀禰次長 事故率というのは見られたことはありますか。要は、ドライバーさんの数自身が多い訳ですから、件数が多いのもある意味では当たり前の部分があると思うのですが、事故率的なもののデータなり、場合によっては御所感なりで結構ですけれども。

全国ハイヤー・タクシー連合会(佐々木副会長) 年齢別の事故率は残念ながらありませんが、ことしの10月からは乗務員の登録制度が全国一斉にスタートしましたので、今後はそういうデータは取れるようになります。

森下委員 多分実感としては、高齢者のタクシーの方が事故が多いのだと思うのですよね。先ほど警察庁からも話もあった今年の交通事故は多いというのがありますけれども、これも新聞等を見ていると、高齢者の方が、それこそてんかんとか心筋梗塞とか、病気になられて突然亡くなられたり、意識を失われたりしての交通事故は非常に多いと思うのですね。これはやはり60歳代を超えて70歳代ぐらいの方が増えてくると当然ある訳でして、そういう意味でいくと、やはりバランスが非常に悪くなっているという現実があるのだと思うのですね。

ですから、若年層の方に関して、18歳で免許をとっていきなりという訳ではないでしょうけれども、しかしもうちょっと若い方が入るような環境をつくったほうが安心して正直タクシーに乗れる環境になりますし、業界としてもより回転がよくなるのだと思うので、先ほどのデータをもってして若い方は絶対だめだというのは、ちょっとおかしいのではないかとと思うのですけれども。

全国ハイヤー・タクシー連合会(佐々木副会長) 関連するのですが、高齢のドライバーの大半が年金を受けています。高齢者の雇用ということから社会的にはいいことだと思っております。しかしながら、それ一辺倒でいったのでは、今、お話がありました、60歳過ぎ、70歳代になりますと、健康上の問題、そして家庭的な事情で独身という方もおら

れます。そうした場合、一人でおりますから2日間音信がない場合には、とにかくアパートの様子を見に行くように指示しています。そして亡くなっている場合が本当に残念ながら相当あります。そういうのを見ておりますから、何とかトラック、バスと同じようなドライバーの年齢構成に近づきたい、お客さんもベテランに乗るのもいいのですが、若いぴちぴちとした元気のいい対応をするドライバーがいいのではないかと、私は肌で感じております。でありますから、何とか受験年齢の引下げをお願いしたいと思っております。

大崎座長 では、川本さん先に。

川本専門委員 1つずつ質問させていただきたいのですが、郷治課長に質問は、一種と二種で年齢の資格制限に違いがあることはわかったのですけれども、技能検定では要求される技能レベルは当然違う、つまり二種は一種より高度なレベルで認定されていると考えてよろしいのかどうか。二種はこういうところを検定でちゃんと見ていますよという違いはあるのでしょうか。旅客業法やサービスに携わる業務の必要性に応えるための違いは、どういうものなのかというところを質問します。

それから、協会の方に質問は、先ほど郷治課長から御指摘のあった、道路運送法でも同様に、恐らくタクシー会社の事業免許のときに運転手さんが21歳以上だという規制もあるではないかという点ですけれども、今回の警察庁への緩和の望に加えて、こちらのほうも緩和しないと、実際に事業ができないのではないかと思うのですけれども、その点についてはどうのお考えかということです。

大崎座長 では、まず郷治さんお願いします。

警察庁（郷治運転免許課長） 第二種免許の運転免許の技能試験では、第一種免許よりも試験項目が少し高度になっておったり、それから合格基準の点数も高目に設定されておまして、技能という面でも第一種免許は第二種免許よりも少し厳しい要件を課しております。ただ、今、御要望のあります年齢、経験というのは、これは試験で見ている技能ということ以上に、先ほどから申し上げている精神的な成熟性を要求しているものであるということでございます。

以上です。

大崎座長 では、佐々木さん。

全国ハイヤー・タクシー連合会（佐々木副会長） おっしゃるとおり、免許関係は警察庁、それから営業関係の許認可権は国交省にありますので、国交省にも同じ内容の要望書を提出しております。

大崎座長 では、道垣内先生どうぞ。

道垣内専門委員 今回の御要望は年齢の引き下げというところだけをおっしゃっている訳ですが、先ほど御質問があったように、試験の内容をもう少しきめ細かく見るといいですか、年齢だけで決まる訳ではないと思いますので、そういう技能なり反応速度なり精神的な安定度なり、そういうものを若い人は若い人なりに、お年寄りのほうはまたそれなりに、工夫の余地というのはどれくらいあるのか、そういう改善は日々やっぺらっぺら

のかというのをまず警察庁に伺いたいと思います。その上で、タクシー業界としては、年齢の引き下げに運動して、そういう今までと違う試験内容になることについてどういうお考えか伺いたいと思います。

大崎座長 郷治さん。

警察庁（郷治運転免許課長） 私どもも運転免許試験としては適性試験と技能試験と学科試験の3つの種類の試験を行っておりまして、そのうちの技能試験につきましては、先ほど申し上げたように第一種免許と第二種免許ではより要件が厳しくなっておりますが、このように技能だけでは、やはり運転に必要な資質というのはそれだけではないだろうと考えておりまして、それで身体的な適性であるとか知識とかある訳ですけども、さらにそれ以外に受験資格で年齢・経験を要求しているということございまして、必ずしも年齢・経験が技能試験で代替できると考えているものではありません。

それで、技能試験がどのように安全を目指して高度化しているかということにつきましては、必ずしもタクシーではないのですけれども、バスなどを運転する大型二種の試験につきましては、これは平成13年ごろにそれまで運転免許試験場の場内でしか試験をしていなかったものを道路上で試験をする、あるいは試験車両をもっと大きなバスを使うようにするといった改革をして現在に至っておりますのでございます。

全国ハイヤー・タクシー連合会（佐々木副会長） 我々としまして、この年齢引き下げは、当然ながらそれに対する不安とかを払拭するための条件も必要と思います。それを導入していただくに当たって、今まで以上の交通安全等に関する研修、訓練の内容の充実、強化を図っていく必要があると考えております。

大崎座長 小林さん。

小林専門委員 まず、警察庁のほうからお伺いしたいのですが、先ほどの説明で年齢制限が一つありまして、それをクリアした後、更に受験をして適性検査、技能検査を受ける訳です。先ほど「年齢に伴う成熟度」という言葉があったのですが、これは非常に曖昧というか客観性がないものですから気になるころではあるのですが、むしろ適性なり技能なりで一本化した試験を体系化するほうが、人によっても若年でもしっかりしている方もいらっしゃるでしょうし、精神年齢の高い方もいらっしゃると思うので、できる限り試験なりというものを一本化することによって、総合的な評価ができる仕組みにぜひしてもらいたいなという思いがあります。

もう一つは、これは後で事業者のほうにお答えいただきたいのですが、いわゆる18～21歳までの間が受験できないということなのなのですが、一方で全体的にドライバーが高齢化していることを何とか解消したいということが趣旨であると思います。若年の方が二種をとられた後、タクシーの業界にきちっと定着できることがとても大事ではないかと思って資料を見させていただいたのですが、連合会の御要望にありますように、ドライバーになった後、きちっとこの業界に定着するような処遇とか待遇とか、家族を持ってきちっと生活できるという内容がきちっと担保されないと、若い人が、仮に受験年齢が下

がったからといって、ここに応募してタクシーのドライバーになろうということに本当になるのかどうか、その点が危惧されますので、お答えいただきたいと思います。

警察庁のほうから。

大崎座長 郷治さん。

警察庁（郷治運転免許課長） 年齢で一定の要件を切るということにつきまして、曖昧という見方もあると思うのですが、免許は16歳なり18歳なりから二輪免許をとれたり、普通免許をとれることになったりしておったり、あるいは75歳の方には認知機能の検査を受けていただいたりといったようなことで、さまざまな免許の取得要件とか一定の義務で年齢を要件としているところなのですが、免許をお持ちの方は8,000万人以上おられます、本当に個人差があるということは確かだと思います。

ただ、私どもは免許保有者と事故のデータを持っているものですから、こうして資料のように統計を出しますと、このようなことになっているということも事実でございます。個々人の差異というものを全部のデータで出してみると、年齢によってこのように、あるいは経験年数によってこのように事故率が違うということが観測されておりますので、こういったことに着目して要件を定めているということでございます。

ですから、個々に非常に運転がうまい方とか、落ち着いている方とかいらっしゃると思うのですが、大量行政の免許で安全を図る要件としてこういうことを定めているということでございます。

年相応に危なくなるという見方もあると思うのですが、そこは安全に対する見解の違いなので、あまり異論を差し挟むものでもないのですが、基本的に道路上で事業をされている方には、あまり年齢を理由として年相応に事故が多くても仕方がないと思っていただくと、私どもはとても困るものがございます。日ごろ私どもは交通安全運動とかでタクシーの事業者さんとも非常に協力して、一緒に事故を減らしてきたということでもございますし、そういう面で非常に同志的な面がある訳でございますけれども、ただ、気持ちはわかるのですが、やはり事業者として事業をやる上で、事故の防止をしっかりしていただかないと困るところにつきまして、ここはちょっと私どもも仕方がないとは申し上げられないことがございますので、交通安全上の観点からは、この要件の緩和は現時点で私どもは困難と考えておるところでございます。

以上でございます。

大崎座長 では、先ほど小林さんの御意見について、佐々木さんから何かコメントございますか。業者さんとしても考えてほしいということで。

全国ハイヤー・タクシー連合会（佐々木副会長） おっしゃるとおり、仮に導入された後どういう推移をたどるのかという問題があります。私は、若年者の定着を図るために、今の賃金体系は大半が歩合制、出来高払い制ですが、これに固定給も加味して定着を図っていくことも必要なのではないかと考えます。

それから、改正タクシー特措法が今スタートしまして、車両台数の適正化、人口利用度

に見合う車両台数に適正化を図っていくということも、今現在、協議会を開いてやっております。タクシー特措法に基づいて車両台数の適正化を図り、賃金の体系の見直しを図る。何十年か前は固定給の時代もありました。時代の流れで変わってきたのですけれども、こういう問題があった場合には再考すべきではないか、そうすることで定着を図れる、このように思っております。

それから一つだけ、死亡事故が昨年より11件多いと説明がありましたが、タクシーが多いことにびっくりなさったと思います。昭和40年代でありますけれど、タクシーの距離・時間併用メーターは、今、常識的に走っていますが、これを導入する前は、ドライバーは、渋滞に入ってしまうとメーターが上がリませんから、どこか抜け道に逃げようということで事故が多発し、死亡事故も多かったのです。何とか国にお願いしまして、距離・時間併用メーターにしてもらったところ死亡事故は大幅に減少したのです。我々もびっくりしました。ああ、そうだったのか。ドライバーの心理はそうだったのだなと。これも一つの教訓としてお話しさせていただきます。

大崎座長 ありがとうございます。

ちょっと私から1点お伺いしたいのですけれども、感想めいたことなのですが、多くの会社で新卒者を採用することをお考えになるのではないかと思うのですね。ところが、タクシー業界の場合はこういう規制があるものですから、18歳、高校卒業の新卒者を採用するというのは現実的ではないということに恐らくなってしまうのだと思うのですけれども、自動車学校の問題も似たところがあると思うのですが、大体第二種免許はとった人が就職するのではなくて、一番最初に就職を前提としてとるということが実態としてあるのではないかなと。もちろんその後、ほかの会社に移られるときは持っている人が移るということになるのでしょうけれども、そういうふうにと考えると、やはりこの制度があると、最初からタクシー業界に入るといふ人を、若い人が新卒段階でということを実際上不可能にしているのではないかなという感じがしまして、そこのところはどうかかなということ。

もう一つは、試験が最終的にはある訳ですので、若くて運転がやはりだめだ、人格的にもどうもだめそうだというのであれば、単に不合格にすればいいのではないかなと。つまり受験資格を一律に定めることの意味はどこまであるのだろうかという気がいたしました。先ほどの自動車学校の資格ですと、衆議院議員の被選挙権と同じぐらい厳しい訳ですよ。そこまで言う必要があるのかなと。弁護士とかのほうも若い人でもなれるというのも、何かどうなのかなという感じが正直いたします。大学の教授も年齢資格がありませんし、学校の教員は年齢資格があるのでしたっけ。大学卒業ですよ。今、飛び級制度などもできているので、少なくとも22歳ぐらいですよ。そうすると、高校の先生よりも厳しいというのもどうなのかなと思ったりもしました。これは感想です。

それについて、もしコメントがあれば郷治さんから、佐々木さんからもいただければと思います。

警察庁（郷治運転免許課長） 座長は2点おっしゃったと思うのですけれども、後のほ

うから申し上げますと、特に技能検定員の25歳以上のもとになっているのが技能試験官の25歳以上ということですが、やはり試験官や検定員は、いろいろな影響を受ける中で適正に試験、審査をしないといけない、検討しないといけないということがございまして、試験官ですと本当にお金を渡そうとする人もいるぐらいでございますけれども、特に車の中でやってございますので、今の減点はどうだったのだというのは結構ございます。

これが検定になりますと、教習を受けてきたお客さんでございますけれども、逆にやはり営業でございますので、検定の合格率を検定員ごとに壁に張り出している教習所もあるやに伺っております。また、検定上の採点ミスの上を見逃して、検定に合格させたまま事務を進めていったということで、指定自動車教習所に対する行政処分の根拠が道交法にありますけれども、そういう行政処分も年にやはり数件ずつあるという状況でございます。大変プレッシャーを受けるところでございます。もちろん弁護士先生方も、大学教授の先生方も高度な仕事なのですけれども、これはいろいろな方に対して車の中で相対してやっていかないといけないというなかなか難しい仕事でございます。

それで、試験があるじゃないかという御指摘であったのですけれども、安全に運転できるという適性の面、特に精神的な成熟の面を技能、学科、身体的適正性に分けて見るということは、現在私どももいろいろな講習で心理テストを用いたりして検査しておりますけれども、そういう判定の方法がまだ十分に開発できていないというところはございます。

それから、新卒の採用につきましては、これは以前ですと、タクシーの会社で同時に指定自動車教習所も経営されて、自分のところで雇っている従業員にバスの運転者以外の常務員とか事務をさせながら、そういう自前の指定教習所できちっと運転者を養成しているタクシーの会社さんがありましたけれども、だんだん教習所のほうは閉鎖されているという話を聞きます。そういうことで、タクシーの運転手さんは、若年でタクシーの運転手さんになられてずっとお年寄りになるまでタクシーの運転手さんですので、そういうところでなかなか難しいのかなと思っております。

全国ハイヤー・タクシー連合会（佐々木副会長） 参考となりますかどうか、昭和30年の初めに二種免許制度ができたと思えますが、当時私も一種免許を持っておりましたが、試験はなしというか自動的に二種免許が取得できました。ですから、現在70歳代を過ぎているドライバーは、今みたいな難しい資格どうこうの関係なく二種免許をもらった人たちが相当いるはずですが、たまたま、そのころは本当に車が走っている数は限られておりますから、それもわからない訳ではないですが、私の言わんとするのは、二種免許ができた当時と、現在とでは車社会のあり方が違うのではないかと。子供たちは車に対する知識ならもうあふれるくらい持っているのです。今の子供は隣が車という認識で育っていますから、少し切りかえて考えていただけないか、そういう時代にもう入っているのではないかなと私は強く感じております。そういうことでよろしく願いいたします。

大崎座長 では、松村先生。

松村座長代理 まず教習所の職員で、プレッシャーがあるからとか、車の中で誘惑があ

るから、だから精神的な成熟がない若年者はまずいというのはちょっと聞き逃せないというか、そのまま黙って伺っている訳にはいきません。それはちょっと若者をばかにし過ぎなのではないかと思うのです。そのようなプレッシャーがあるときに、何で若者だと誘惑に弱くて、21歳以上だと誘惑に強いと考えるのか。車の中で何か不正行為があるときに、18歳なら簡単に転んでしまうけれども、21歳だったらそういうことがないとなぜ考えるのか。ちょっと若者をばかにし過ぎなのではないか。許容できない発想なのではないか。少なくとも私は到底賛成しかねます。

それから、まだ精神的な成熟がなくて事故が実際に起こっているというのは、確かにそうかもしれないのですが、これに関しては普通の自動車での事故ですよね。例えばタクシーに関しては、特別な安全上の措置をすとかということとは当然考えられる訳です。例えばドライブレコーダーをつけるだとか、アルコールの検知器をつけるだとかというような、一定の基準を満たした自動車でないとか何歳以下の人は乗務させていけないとかという形で規制をするのならまだわかるのですが、事故が多いという原因をもう少しはっきりさせないと、若いから必然的に事故を起こしやすくなるということにはならないような気がする。これはそのような安全対策をとったとしても、なおだめだと考える何か特別な理由があるのでしょうか。

警察庁（郷治運転免許課長） 失礼しました。技能試験官や技能検定の仕事がどんなに大変かということの一端として御紹介したかったですけれども。やはり若年でございまして、実際かなりクレームが多いという実態はございます。何歳からということとは難しいのでございましてけれども、試験、検定の実施に当たって、25歳以上とされていても、若年の者ほど中年以上の受験者様からのさまざまな異論が多いというところがございます。

それから、ほかの安全措置との兼ね合いはどうなのだとということでもございますけれども、まず実態としてこういう統計が観測されているということがございまして、これに対してさまざま要望者様からもありましたような安全装置が開発されてきたり、私どももいろいろな努力をしたり、事業者さんも努力されているので、交通事故自体は減ってきてはおる訳ですけれども、先ほど御紹介しましたように、このような要件のもとでも、要件のない、いわば素人の自家用乗用車よりも事業用乗用車のほうが走行キロを割り引いても事故が多いことになっているということも統計として確かなことでもございますので、そういう意味では、これまでに開発され、実用化されているさまざまな安全措置というのは事故の低減に確かに役に立ってきてはおりますが、この差を埋めるに至っていないということも事実であろうかと思えます。

森下委員 すごくシンプルな質問なのですが、これは18歳で普通免許保有歴3年以上が二種ですよ。21歳というのは意味があるのですか。3年間免許を保有したら、自動的に21歳になるのではないですか。間違っていますか。先ほどから考えていたのですけれども、年齢制限というこの年齢の話は意味があるのですかね。

警察庁（郷治運転免許課長） 統計を出しますと、これは最初に御指摘がありましたと

おり、年齢の中にも、あるいは経験年数の中にも、経験年数の中にはさまざまな年齢の方がいらっしゃるし、若年のほうは別かもしれませんけれども、年齢の中にはさまざまな経験年数の方がいらっしゃる中で、やはり年齢でも経験年数でも低減するという実態になっているので、そういう要件を課しているものだと思います。

森下委員 実態はわかるのですけれども、でも普通免許等の保有歴3年以上とは21歳以上ですよ。だから、恐らく実際には普通免許の保有歴3年以上と縛っているだけの規制なのですよ。その理解はいいですよ。そういう意味では、年齢の話をするにあまり意味がないのかなと思うのですけれども、どうなのでしょう。20歳で3年以上というケースはあり得ないですよ。

刀禰次長 道路交通法の96条の条文を拝見しますと、21歳以上の者ということと3年と書いてあるのですが、括弧書きで「政令で定める者にあつては2年」という特殊な部分がありますので、形式で申し上げますと、その部分だけは21歳が関係してくるのかもしれませんが、そこはお手元で何かございますか。

警察庁（郷治運転免許課長） ちょっと例外的な規定になるので参考の資料からは外させていただきますのですけれども、この要件の例外として、旅客自動車の運転者以外の乗務員、昔のバスガイドさんですとか、今はワンマンが多くなりましたけれども、乗務員として2年以上そういう経験をされた方でありまして、旅客自動車用の専用の教習所で長く教習を受けられた方に対しては運転経験2年以上で第二種免許の取得が可能というような例外がございまして、現行でもそういうことによって少し早くとれるということはございます。

大崎座長 久保利先生、どうぞ。

久保利専門委員 すみません、私の経験で。私は70歳を超えて、事前の講習を受けないと本免許の更新ができないというので行きましたら、とにかく70歳を超えたらもう返せというのが役所のお勧めだけれども、しかしマイナンバーが充実するまでは当身分証明書としても役に立つからぜひお持ちくださいと。ただし、皆さん方は20歳代、30歳代の人に比べると圧倒的に目の力も含めて体力が落ちているから、運転はなるべくしないようにと言われた訳で、やはり運転手さんは60歳を超えたらあまりやるべきでないなと思った訳ですね。

かつ、私は世界中、160幾つ歩きましたけれども、世界中のタクシーは荷物を上げたりおろしたりするのがすごく重要な役割なのですが、日本のタクシー運転手で重たい20キロ、25キロあるトランクを平気で担いでくれる人はいないですよ。これを見れば、やはりタクシーの運転手は若い人のほうが絶対適格だなと思います。そういう点で、まさに業界がおっしゃっているような、もっと若くしてとれるようにというのは大賛成です。

ただ、逆に今は30歳代、40歳代の働き盛りのタクシーの運転手がいらないですよ。たまに見つけて聞くと、「私はもう来月やめます。まともな生活が今の給料ではできません」と。30歳代、40歳代がまともに生きられないような給料体系で、タクシーの運転手に仮に

21歳でなったとしても、25歳でなったとしても、この人を一生つなぎとめることは一方で不可能ではないのか。そこを変えないで、ただ若ければいいだろうといったら、結局一番のチープレーバーのそういう若い人の力を無駄に消費するだけではないのか。

そういう意味でいうと、今日の問題提起はみんなごもっともだし、警察のおっしゃっているのもわかるのですけれども、これはとにかく一遍きっちりとお話をして、インバウンドがどんどん増えてくるという時代に、タクシードライバーというものを日本ではどういう職業として考えるのか、車もどういう車を選択するのか、果たして今、日本で走っているようなああいう車がみんな本当に一番タクシーとして向いている車なのかどうかということも含めて、トータルに検討しないと結論が出ない話かなという感想を持ちました。

大崎座長 ありがとうございます。何か久保利先生にうまくまとめていただいたような気がいたしますが、ちょっと時間も押しておりますので、本日のところはこのくらいにしたいと思うのですが、この件についてはワーキングとして今後とも引き続き検討してまいります。

刀禰さん、何かございますか。

刀禰次長 先ほどちょっと申し上げました、第二種を持っている方々の事故率、年齢により事故率の違いがないのかなと、今、手元でざっと計算してみましたが、こういったあたりも関係者の皆さんで出していただいて。本日の御議論の中で、1つは若年層の事故が多いという一般的な普通免許を持っている方の議論と、二種の試験を技能検定をちゃんと終わった方で本当にどうなのかということは、やはり実際は違うだろうという部分がございまして、その部分は本来は受験資格で制限する必要はなくて技能でチェックをすればできるはずだというのは一定の説得力があるかと思われまして、そのあたりをもう少し詰めていく必要があると思っております。

また、年齢につきましても、精神的成熟というのは非常に抽象的だという御意見がございましたし、そういったものが気になるという警察の御主張も、当然安心・安全にかかることですのでいろいろあると思っておりますが、そのあたりも、今は年齢でみていますが、恐らくいろいろな方が運転された経験にとってみると、やはり免許をとってすぐというのはいろいろな突発的な事態に対応が難しいと思っておりますが、これは年齢というよりはむしろ経験のほうが大きいのかなと。今の制度ですと、ペーパードライバー3年でも受験資格はあるということですので、そういう意味では習熟かどうかということにもちょっとなっていないものですから、もちろんどこかで線を引きたいという警察庁の御判断で今こうなっているという一定の理由はあると思っておりますけれども、現行の規制がきちっと正当化されるかどうかというところもあろうかと思っております。

また、先ほど久保利先生から世界各国というお話もございましたが、逆に外国においては多分免許の資格なども大分違う面もあるだろう。もちろん日本の安心・安全との観点で別に外国と同じにするということではないかもしれませんが、そういった点ももう一度改めて検証していただいて、本日、東北の被災地も含めた復興にも関係があるというお話も

ございましたし、あとタクシー業界全体というお話もございましたので、確かにこの問題だけを議論するのはよいかどうかは別ですけれども、とはいっても、この問題も長年御要望が出ている話でもありますし、一度きちっと整理をしてみる必要はあると思いますので、今、申し上げた点も含めて、警察庁とさらに事務的にも詰めさせていただいて、また先生方とも御相談をしたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

大崎座長 では、今後よろしく願いいたします。どうもありがとうございました。

(日本商工会議所、全国ハイヤー・タクシー連合会、警察庁 退室)

(消費者庁 入室)

大崎座長 よろしいでしょうか。

それでは、本日の議題の2番目、「家庭用品品質表示の国際統合化」の議論に移らせていただきます。

本件は、一般消費者の利益を守るために設けられた家庭用品品質表示法の規制が、近年の製品多様化やグローバル化に対応し切れていないといった問題意識から、第2期の規制改革実施計画に盛り込まれた3つの項目についてのフォローアップを行うものでございます。

それでは、消費者庁から御説明をお願いいたします。

消費者庁(真淵表示対策課長) 私、消費者庁で表示対策課長をしております真淵と申します。本日はどうぞよろしく願いいたします。

それでは、お手元で、右上に「資料2」と書かれておりますのが、私どもが今回作成した資料でございます。基本的にこの資料に沿ってお話しさせていただきたいと思っております。

まず1枚めくっていただきまして、1ページの「家庭用品品質表示法の概要」ということで、法令の体系を書いております。

まず、上のほうに「法律」がありまして、その下に「政令」がございます。この政令「家庭用品品質表示法施行令」ですけれども、この中で法律の対象となる範囲、具体的な品目を指定するというようになっております。あとは手続などを定めた政令がございます。

一番下のほうに「告示」があり、実際に家庭用品品質表示法に基づいてどのような表示をしていただくかは、この告示にて定めております。告示には4種類ございまして、繊維製品の品質表示規程、合成樹脂加工品の品質表示規程、電気機械器具の品質表示規程、あと雑貨工業品の品質表示規程の4種類があるということでございます。

次のページにまいります。既に参考資料としても配られているところですが、改めて閣議決定された内容について記載をしております。ここはもう皆様方は御存じかと思っておりますので、説明は割愛させていただきます。

その次のスライドからは、閣議決定された3つの事項名に対応して、現在の対応状況と今後の見通しについて記載をしております。

まず、1点目でございますけれども、政令で指定する品質表示義務がある品目について、社会の変化に柔軟かつ迅速に対応する観点から、品目指定のあり方を検討し、結論を得る

という閣議決定の内容についての対応状況でございます。これが昨年の6月に閣議決定を受けておりまして、その後、関係事業者等に対しまして、ヒアリング調査や意見交換会などを実施しまして、今、政令で90品目指定しておりますけれども、その指定品目の一部を内閣府令、あるいは告示で決めていくという方向で関係業界の中では合意を得たところでございます。現在は、政令において全品目を指定することを改めて、政令では主要な品目を定めるに留め、その他の品目については内閣府令で定める、これによって機動的な品目の追加とか削除をしやすくする形の制度を閣議決定できるように準備をしているところでございます。

今、いろいろな関係方面と調整をしているところでございまして、資料上はこの程度の書きぶりになっておりますが、口頭で現在どういう政令の中身になりそうかということをごちょっと御紹介できればと思います。

今、関係方面と議論し調整を行っている段階で、確定的に最終的にどういう姿になるかということは申し上げられないのですが、議論の方向性としては、まず政令で定めると法律で規定されている以上は、政令から府令なり下位法令に白紙委任のような形で指定を再委任するということは法制的にちょっと難しいだろうと考えております。そうしますと、大なり小なり政令でも品目を指定しつつ、下位法令でも指定できる形にするというのが大きな方向性と考えております。

その実現の方法としては、様々な形が考えられると思うのですが、例えば今、検討しておりますのは、それぞれの製品の流通量ですとか輸入量などの推移を見て、指定を受け続ける見込みが高い品目と、今後将来的には日常生活の中で影が薄くなりそうな品目を仕分けして、後者のほうは下位法令のほうに落とすという形で、将来的な生活スタイルの変化などに対応して品目を落としたり、あるいは追加するといったことも府令レベルでできるようにするといったことが一つ考えられるということで、関係方面とはそういったところを中心に議論をしているところでございます。

今後の見通しですけれども、政府部内で今、調整をしております、それが整い次第、所要の手続を経た上で、改正された政令を公布・施行する予定でおります。これは政府部内での調整の進捗にもよりますけれども、我々の心づもりとしては、遅くとも年度内には閣議決定できればということで考えているところでございます。

今、お話ししたような内容ですと、新たに内閣府令等の下位法令を整備する必要がありますので、政令の施行と同時にそういった下位法令も改めて整備をして、同時施行ということで考えているところでございます。

続きまして、2つ目の項目でございます。規制改革の閣議決定の内容としては、各品目の表示義務を、事業者の自主性を発揮させるとともに、消費者にとって正しくわかりやすい表示方法にする観点から、消費者が理解可能な必要最低限の表示内容とするということでございまして、これは先ほども申しましたとおり、昨年度は関係事業者等からヒアリングしたり、意見交換会をしまして、ニーズを把握したところでございまして、これを踏ま

えまして、今年度には繊維製品、合成樹脂加工品、電気機械器具、雑貨工業品の各分野の事業者などと専門的・技術的観点から実現可能性のある改正の方向性を具体的に検討して、素案の策定を行うこととしております。

今後、その素案をもとに消費者などの意見も聞きながら、消費者委員会の諮問などの法律に定められた所要の経路を経て、来年度以降に順次告示の実際の改正を行っていきたいと考えているところでございます。

この関係で、こういった中身を想定しているのかということで、これも今検討中ですので、まだ確定的なことは申し上げにくいのですが、今、俎上に乗せる必要があると思っていることを口頭で補足をさせていただきたいと思っております。

例えば、これはちょうど2年ぐらい前になりますか、この場で最初にこの法律が取り上げられたときに議論が出たものとしたしまして、例えばスプリングマットレスのコイルスプリングの形状の議論が御記憶にある方がいらっしゃると思うのですが、その形状、数、材料の種類が表示が消費者にとって数字やローマ字の羅列ではわかりにくいのではないかと御指摘がございましたので、そういったところを見直すような方向で考えているところでございます。

あとは、家具の寸法表示について、今はミリメートルで表示することとなっておりますが、例えば170センチのものを1,700ミリと言われても、計算すればすぐ出るのでありますが、ワンクッションあってからでないと理解できないというところがございまして、消費者にとって優しくないという指摘がございまして、こういったものをセンチメートル表示ができないのかということについて、これは海外でもセンチメートルが主流だと伺っていますので、国際整合という観点からもこういったものができるかということを検討しているところでございます。

あと、湯沸しの容量ですが、これが満水容量を表示することとなっているのですが、これが実際上使用する際には満水で使うということはほとんどございませぬので、使用可能な適正容量を併記できないかという形で考えているところでございます。

あとは、これも2年前の議論で出てきたかと思うのですが、机とかテーブルの取り扱い上の注意事項として、直射日光を避ける旨を記載するよということがあるのですが、屋外で使用するようなテーブルについてまで直射日光を避けるということを書かされると、消費者は混乱するのではないかと御議論があったと私も聞いておりますので、そういったところをもう少し柔軟にできないかと考えているところでございます。

これ以外にも幾つか当然あるかと思っておりますけれども、今考えているものの主なものはこういったところはあるかなというところでございます。

続きまして、最後の事項、5ページのスライドでございまして。こちらのほうは、閣議決定された内容といたしましては、消費者の利益の擁護及び増進の観点を基本としつつ、事業者のグローバル展開の促進を一層図るため、諸外国における表示制度を参考として表示方法や試験方法を見直すとともに、家庭用品品質表示法を英文化するというところでござい

ます。

この関係での対応状況といたしましては、これまで既に改正したり、今、改正作業をしている表示規程がございますので、それをちょっと挙げさせていただいております。

1つ目が、衣類の繊維製品の洗濯表示について、国際規格に合わせてJISが改正されたので、それに伴って繊維製品の品質表示規程を今年の3月に改正をいたしまして、公布をしたところでございます。

こちらにつきましては、「今後の見通し」の(1)ですけれども、施行が来年の12月ということになっています。1年ぐらいいまだ時間がありますけれども、その間に消費者とか関係の業界、クリーニング業界とかそういったところへの普及をしっかりとやっていく必要があると考えているところでございます。

今、進行中の話といたしまして、「対応状況」の(2)ですけれども、電気冷蔵庫の表示につきまして、これも国際規格に打合わせてJISが改正されたので、これは消費電力量に関する表示につきまして、試験方法が変わり、そのハネ改正のような形で電子機械器具の品質表示規程の改正が必要になったということで作業を進めているところでございます。

こちらにつきましては、既に消費者委員会への諮問をいたしまして、答申を消費者委員会からいただいたところでございます。今後経済産業大臣への協議など所要の手続きを経て、来年3月の公布・施行を予定しているところでございます。

「対応状況」の(3)英訳の関係ですけれども、昨年度は繊維製品品質表示規程の英訳作業を行いまして、今年度に公表したところでございまして、それ以外の品質表示規程がありますので、今後も順次英訳作業をしていきたいと思っております。

あと、それ以外に国際整合というこの事項との関係で何かないのかということにつきましては、先ほど、この前のスライドで申しましたけれども、品質表示の内容を検討する中で、あわせて国際整合の観点も踏まえて検討して、その前のページの作業にあわせて順次告示改正を行っていききたいと思っているところでございます。

国際化の観点での表示の見直しということに関して、例えばどんなことがありそうかということで1つ例を申し上げると、ウレタンフォームのマットレスについて、ISOとの整合化を図るために硬さの試験方法を変更できないかといったことが業界のほうからも声が上がってきておりますので、それが可能か検討しているところでございます。

最後に6ページにありますのは、洗濯表示が変わり来年の12月から新しい洗濯表示になりますので、参考としてつけさせていただいております。

私からの説明は以上でございます。

大崎座長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明について御意見、御質問を伺いたいのですが、ちょっと私から最初によろしいですか。

3つ項目がございまして、最初の指定品目の見直しは、法令上の体系にもかかわる問題

なので、ある程度時間がかかるというのはもっともな話だと思いますし、かつ今、政令の改正の準備を大分詰めておられるというお話だったので、順調なのかなという気がしました。

それから、3つ目の英文化とか、JISの改正に対応したことをやるとかいうのも、非常に身近なものが大きく変わるという話でもあるので、ある程度時間をかけてやらないといけないというのも非常によくわかるのですが、大変気になったのは、2番目のものです。これは、それこそワーキングでの議論では、これが割と中心的になっていたような記憶がするのですが、これはもともと事業者の方々からもこんなことを表示しなくてもいいのではないかと思うようなこと、あるいはむしろわかりにくくて、消費者のためになっていないのではないかというのを変えたいとおっしゃっているのに、それが法令上変えられないというお話だった訳ですよ。こういうことを消費者保護という観点から言うと、もう1日でも早くやるべきことに何でそんなに時間がかかっていて、かつ閣議決定では28年度までに順次結論、結論を得次第、順次措置となっているのが、いつの間にか28年度以降順次告示の改正を行うという後ろ倒しになっているのは、甚だ理解できないのですが、御自身でも今、御説明になっていて変なものがいっぱいあるという御認識でおられるのに、何でこの変なものを早急に変えられないのですか。しかも、事業者の方から具体的にこうしたいという御提案も2年も前に出ている訳ですよ。私は、規制改革実施計画に盛り込まれようが盛り込まれまいが、やったほうがいいことはやったほうがいいと思うのですが、盛り込んだのがもう1年半ぐらい前ですか。

消費者庁（真淵表示対策課長） 議論の中で出てきた事項について、早急に見直すということは必要性が高いということは認識はしておりますけれども、それ以外にも他との整合性のようなどころも図る必要がありますし、当然、変えるとなると関係事業者の方ですか、消費者の方の意見も聞く必要があるということをごさいますして、できれば我々としては、今回この機会を捉えて、表示の内容について90品目を改めて見渡してみても、同じような観点から改められるようなところがないかということで当初から作業をしているところでございます。

大崎座長 ほかの委員、専門委員はいかがですか。

安念委員 今、座長のおっしゃったとおりで、90品目のうち帯留めがどうかというような話は、我々にとってはどちらでもいいのです。売る側にとっても、何でこんなものをこういうふうに表示をしなければならぬのか、それから、消費者にとっても、こういうふうに表示されても何のことかわからないというのが、私も具体例を忘れてしまっていたけれども、相当出てきて、それなら業者も消費者もこんな要らないから、どんどん改めていけばいいじゃないかということでまとまったように思います。もう1年半、2年ぐらい前に方向は定まったように私も思っていたのです。私の記憶違いなのかもしれないが、今、座長がおっしゃったように、当時の記憶とは随分風向きの違う話になっちゃったというのが率直な印象です。

だから、今まで表示の方法についての具体的な改善がどのくらいなされているのかという具体例を教えていただいたほうが、我々としては「なるほど、やってよかったな」という感想になったのではないかなと思っているのです。

大崎座長 その意味では、資料の4ページを拝見する限り、順次告示の改正を行う予定であるということですから、当時話題に出たようなものは一切変わっていないという理解でよろしいのですか。

消費者庁（真淵表示対策課長） 現状では、当時から告示の改正までは至っておりません。

大崎座長 それはドッグイヤーには誠にふさわしくない変化だなという気がするのですが、けれども。

いかがでしょう。

川本専門委員 具体的に例えばこういう品目については何に時間がかかっているのかという説明が要りますね。座長がおっしゃるように閣議決定で書いてあるのは、実施時期は平成26年度以降28年度までに順次結論、結論得次第、順次措置だから、28年度にはもう幾つか実施されていないとだめですね。

大崎座長 幾つかじゃなくて、もう終わっているという。

川本専門委員 ですから、28年度以降にならないと改正できないというのは、かなり変わったような気がするのですが、変わった理由が、調整に時間がかかっているなら、それは当初の見込みからどういう理由で調整に時間がかかっているかというのを説明していただかないと、なかなか理解が難しいということではないですか。

大崎座長 いかがですか。

消費者庁（真淵表示対策課長） 例えばスプリングマットレスのコイルの材料の種類を表示ですけれども、あれが今、消費者にわかりにくいという形でなされていますけれども、あれに代わるものとしてどんなものがあるかということとを業界の方とも議論しながら考えていかなければいけないということですので、そういうところで実現可能性も含めて検討するには、ちょっと時間がかかるということではございます。

安念委員 よく覚えていないな。ベッド・メーカーが来ていたのではなかったですかね。

後で具体的に何の話をしたのだから、我々の記憶喚起に簡単なペーパーを1枚ぐらい作ってもらってもいいかな。何かかなり具体的な話があったよね。

刀禰次長 今、先生方から御指摘ありましたように、我々ももう一度当時の議論で出ていたものがその後どうなっているかということとをきちっと消費者庁から伺って、整理をさせていただきまして、また先生方へ御報告した上で、必要であればまた再度会合を開いていただくという形でよろしいかと思えます。

大崎座長 また、これは繰り返しになっちゃうのですけれども、やはり順次という気持ちはそれぞれの品目ごとにいろいろ事情が違うのは重々わかっていますので、全部揃えて変えなければいけないというのは全く思っていないという趣旨でございまして、話が非常

に具体的なものはすぐやっていただけるのかなと思っていたので、ちょっと今日はびっくりしている次第です。

いかがでしょうか。

安念委員 そうなのです。それしか申し上げることがもうなくなってしまった。

大崎座長 ちょっと1つ確認なのですけれども、あのときは事業者さんからのヒアリングという形だったので、こういう見直しをするということについて、例えば消費者団体からあまり拙速にやるなどかということが出ているとか、そういう事情でもあるのですか。

消費者庁（真淵表示対策課長） 今の段階で、消費者団体なり消費者の代表の方から、そのような趣旨の話は具体的には聞いてはおりません。ただ、今後は消費者などの意見も十分聞こうと思っていますので、そういった中でどういう反応が出るかというのは今の段階では予測が難しいところです。

大崎座長 いかがでしょう。よろしいですか。

これはまさにフォローアップでございますので、引き続きウォッチしてまいりますし、まずは事務局ベースで、特に当時のヒアリングで話題になったものについてどうなっているのかというのは、個別具体的なことも含めてチェックしていただいて、場合によっては消費者庁からもまた御説明いただくか、この場はともかくとして、今、御説明いただいた作業を迅速化していただきたいなと強く思いますので、ぜひよろしく願いいたします。

消費者庁（真淵消費対策課長） はい、作業を加速して、迅速に対応できるように努力したいと思います。

大崎座長 それでは、よろしいですかね。

以上をもちまして、本日の議題は終了でございます。

事務局から連絡事項がありましたらお願いいたします。

佐久間参事官 次回のワーキング・グループにつきましては、追って事務局より御連絡いたします。

大崎座長 それでは、これで会議を終了いたします。

本日はお忙しい中、どうもありがとうございました。