

規制改革推進会議（第15回） 議事概要

1. 日時：平成29年4月14日（金）10:00～11:48

2. 場所：4号館12階共用1208会議室

3. 出席者：

（委員）大田弘子議長、金丸恭文議長代理、安念潤司、江田麻季子
高橋滋、原英史、森下竜一、吉田晴乃

（政府）山本大臣、松本副大臣、長坂大臣政務官、
西川内閣府事務次官、羽深内閣府審議官、松永内閣審議官

（説明者）全国知事会 湯崎英彦広島県知事

全国市長会 荒木慶司事務総長

全国町村会 戸田善規兵庫県多可町長

全国都道府県議会議長会 門山泰明事務総長

全国市議会議長会 井原好英事務総長

全国町村議会議長会 江端康二事務総長

警察庁交通局 井上剛志局長

警察庁交通局 郷治知道運転免許課長

（事務局）田和室長、刀禰次長、福島次長、佐藤参事官、佐脇参事官、中沢参事官、
西川参事官、渡邊参事官

4. 議題：

（開会）

1. 地方における規制改革について（地方六団体との意見交換）

2. 需給の構造変化を踏まえた移動・輸送サービス活性化のための環境整備について

3. 規制改革ホットラインについて

（閉会）

5. 議事概要：

○大田議長 おはようございます。「規制改革推進会議」第15回会合を開催させていただきます。

本日は、飯田委員、古森委員、野坂委員、長谷川委員、林委員、八代委員が御欠席です。

山本大臣、松本副大臣、長坂大臣政務官に御出席いただいております。ありがとうございます。

では、山本大臣、一言御挨拶をお願いいたします。

○山本大臣 皆さん、おはようございます。お忙しいところ、ありがとうございます。また、毎日のように頑張ってください、本当にありがとうございます。

本日は、湯崎広島県知事、戸田多可町長を初めとする地方六団体の皆様と、地方における規制改革についての意見交換が行われると伺っております。

特に、様式・書式につきましては、手続上の負担の軽減を求める企業からの声が多い部分であると思っておりますので、委員の皆様におかれましては、地方の現場における取組を踏まえた貴重な御意見もいただきながら、活発な御議論をお願いしたいと思います。

また、路線バスなどの地方の移動・輸送を支えていくには、運転手不足の解消は必須であり、問題の解決に向けた運転免許制度のあり方の検討を行っていくことが、昨年6月の規制改革実施計画で決定されました。委員の皆様におかれましては、警察庁の検討状況を踏まえ、引き続き積極的に御議論いただきますようお願い申し上げます。

規制改革推進会議の初めての答申の時期もだんだんと近づいてまいりますが、様々な規制改革の具体化に大変期待しているところであります。私も担当大臣として、しっかり取り組んでまいります。よろしく申し上げます。ありがとうございます。

○大田議長 山本大臣、ありがとうございました。

それでは、恐縮ですが、報道関係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)

○大田議長 それでは、議題1「地方における規制改革について」に入ります。

本日は、地方六団体から御意見をお伺いするため、全国知事会より湯崎英彦広島県知事、全国市長会より荒木慶司事務総長、全国町村会より戸田善規兵庫県多可町長、全国都道府県議会議長会より門山泰明事務総長、全国市議会議長会より井原好英事務総長、全国町村議会議長会より江端康二事務総長にお越しいただいております。ありがとうございます。

まず、事務局より資料1をもとに、これまでの経緯について簡単に御説明をお願いします。

○渡邊参事官 資料1「『地方における規制改革』に関するこれまでの経緯」という資料でございます。簡単に御説明申し上げます。

1. 2. にございますように、これまで、平成16年以降でございますけれども、国の規制のみならず、地方関係の規制も要望を受けた個別の対応について議論をしてまいりまして、ごらんいただいているような対応を進めてきてございます。

2 ページをお開きいただきますと、一昨年、規制改革会議の第4期以降につきましては、地方の規制に関する要望も大変多い状況でございます。ここで参考資料として4ページの下2.の部分をごらんいただきますと、現在におきましても、規制改革ホットラインに、この地方の、特に今回御議論いただきます様式・書式の関係で多くの要望を引き続きいただいております。保育所入所に係る証明書の関係、これは現在ワーキング・グループで既に御議論いただいておりますけれども、そのほか税の書式の関係、生命保険会社への照会文書の関係、入札の書類の関係など、多くの御要望をいただいているところでございます。

2 ページの(3)に戻りますけれども、このような要望を受けまして、個別の対応だけ

ではなくて、横串的な対応が必要であろうという御議論をいただきまして、昨年6月の規制改革実施計画におきまして、地方における規制改革を推進するための国としての対応について結論を得るべく、引き続き検討するということが決定されたということでございます。

その後、下の3.のところでございますけれども、昨年9月、規制改革推進会議が発足いたしまして、10月には、この会議におきまして、地方における規制改革のこれまでの経緯について事務局から御説明をし、意見交換をいただいたところでございます。その際に、議長からは、様式・書式に焦点を当てて議論してはどうかという御発言をいただいております。

この規制改革推進会議、現行の会議におきましては、行政手続部会の方で、高橋部会長のもと、企業の手続コスト削減に向けての御議論をいただいております。そのような観点から、今回、様式・書式に焦点を当てることとしたということでございます。

さらに、その行政手続部会におきましては、先月29日の部会の取りまとめにおきましても、政府としての手続簡素化3原則の一つとして、「書式・様式の統一」が盛り込まれておりまして、当日の規制改革推進会議に御出席をいただきました安倍総理大臣からも、その徹底について御指示があったということでございます。

簡単ではございますが、事務局からは以上でございます。

○大田議長 ありがとうございます。

それでは、ここで地方六団体の皆様から、地方における規制改革を進めるに当たって、まず様式・書式に関する事項の検討を行うことについてのお考え、それから検討の進め方についての御意見をお伺いしたいと思います。

まず、湯崎知事、よろしくお願いたします。

○湯崎知事 知事会を代表いたしまして出席の機会をいただきまして、ありがとうございました。

本題に入る前に、なぜ私が知事会の代表でいるかということですが、恐らく私は知事になる前に8年ほど通信インフラ事業を経営しておりまして、その前、約1年半、2年弱ぐらいアメリカでベンチャーキャピタルにいました。ビジネスをやっていたという観点から、両方の立場がわかるであろうということで、行ってくれということになったのかなと思っております。その上で、知事会としてのお話をさせていただければと思います。

まず、基本的な立場として、行政コストを引き下げていくということは非常に重要な課題であろうと我々も思っております。一方で、地方自治、地方分権、これは既に過去話題にもなっていると思っておりますけれども、これも非常に重要なことだと思っております。

戦後というか、明治以来、基本的に中央集権の中で効率化を上げてきたわけですが、さまざまな課題に直面する中で、近年は地方自治、地方分権型の国家の構築を目指していくということで進めてきたという背景がございます。そういう意味で、規制改革に当たっては、そういった歴史的な流れも十分に踏まえていただく必要があるかと、御配慮

いただければというところがございます。

他方で、冒頭申し上げましたように、経済活動での生産性の向上、あるいはそのためのICT活用といった観点から、申請・手続を省力化するとか、添付書類を簡素化するという事務手続のコスト引き下げは非常に重要であろうと思っております。その方策として、書式や様式の統一を図るということは有効であろうと考えておりまして、できることから取り組んでいきたいと思っております。

実際に、これまでも国と連携して取り組んで、地方でできる見直しも進めてきました。例えば、eLTAXといったようなことも進んでおりますし、九州では、県税の様式とか、あるいは大店法の立地関係の様式等、統一化を図っているという実績もございます。そういう意味で、しっかりと狙いを定めて取り組めば、進めることができるということであろうと思えます。

本県でも、今年度から税務システムの再開発を進めることにしているのですが、他団体と税のシステムを共通化するということを検討しております。書式・様式の統一化が図られれば、そういったシステムの共通化の可能な範囲が広がるということになりますので、我々にとってもコスト縮減につながると思っております。

それでは、実際に進めていくに当たってどういうことが必要かということですが、まず、国と地方が連携をして十分協議を重ねて進めていくことが重要だと思っております。というのは、入札制度などもアジェンダとして挙がっておりますけれども、こういったものは地域の事情を色濃く踏まえたものであるということもございます。そういう観点から、全ての様式を対象にするというのは、非常に膨大な時間と費用がかかるのかなど。支障が生じているものを具体的に挙げて、集中的に検討してはどうかと考えております。

そのために、事業者の皆様方から具体的な支障事例を示していただきまして、事業者と国と地方公共団体の間で情報を共有して、統一によるメリットとコスト、それから見直し方法など、書式や様式について一つ一つ個別に精査をしていく必要があると思えます。その際に、地方公共団体の事務であるとか、書式・様式の相当な部分は、国の法令等に基づくものでもありますので、国としてもアンケート調査などを行っていただいて、具体的な支障事例を把握できる仕組みなども検討していただければと思います。

きょうは一応知事会を代表しているわけですが、全ての団体の意向を踏まえたというわけでもございませんし、書式・様式というのは形式だろうという議論も多分されていると思うのですが、フォーマットは逆にサブスタンスがあらわれているものであるということもありますので、いろいろな団体の政策判断の結果、それが様式にあらわれているというものもございます。

例えば、広島県では収入証紙を廃止いたしました。それに伴って、手数料の現金納付がたくさんあるのですが、それをコンビニ納付できるために6連の納付書をつくりまして、これは広島県独自の方法なのですが、これは県民のサービス向上のためにやっていることですが、納付書ですから恐らく統一性の問題ということではないのですが、

例えばそういったサービスの向上のためにとっているものもあつたりしますので、では統一のためにそれをやめるのかということ、それはまた本末転倒の話で、まさに地方自治とか地方分権の本旨にかかわってくるような話でありますので、そういったことには注意をする必要があるということでもあります。

最終的には、そういう観点から、実際に統一書式にするかどうかというのは、各団体が判断をしなければいけないことだと思いますので、一方的な押しつけにならないようお願いをしたいと我々としては思っているところでございます。

もう一つは、書式・様式はシステムとも非常に密接にかかわっておりますので、見直しをするということになりますとシステム変更が伴います。場合によっては、納付関係のものとかは指定金融機関のシステム変更も絡んでくるようなものもございます。そういう観点から、実施のスケジュールであるとか、あるいはシステム変更はかなり莫大になる可能性もあるので、そういった面での財政面での配慮。地方が何かすると必ず財政支援をというふうに言われると思われるかもしれませんが、我々の台所事情は本当に苦しいところがありまして、赤字債も発行できないということもあって、首が回らない状態もありますので、ぜひそこは御配慮いただけるとありがたいと思っております。

私からは以上でございます。

○大田議長 ありがとうございます。

それでは、荒木全国市長会事務総長、よろしく願いいたします。

○荒木事務総長 全国市長会事務総長の荒木でございます。どうぞよろしくお願い致します。私からは、住民に身近な窓口業務等を担っております基礎自治体の立場から発言をさせていただきます。

最初に、地方分権改革の基本的な考え方について述べさせていただきます。地方分権改革は、国は本来、国の果たすべき役割を重点的に担い、住民に身近な行政はできるだけ身近な地方公共団体に委ねるということをごさいますして、それによって国、地方双方がその機能を強化できる、これを図ろうとするものでございます。

この考え方に立ちまして、これまで国と地方との関係を上下・主従の関係から対等・協力の関係に転換いたしますとともに、機関委任事務制度の廃止、あるいは義務づけ、枠づけの見直しなど、数多くの具体的な取り組みをしてきたところでございます。このための法改正もこれまで累次行われてまいりました。

分権改革を進めていく中で、地方公共団体が地域の特性に応じて条例等を制定していることについて、内容が地域ごとに異なることが不適切であるといったことを指摘される方もおられるようですが、これは憲法94条で条例制定権が認められているわけでございます。また、地方自治、地方分権の観点から、このような考え方は適当ではないと考えるものでございます。

一方で、書式・様式の課題解決につきましては、国と連携してこれまでも取り組んできたところでございまして、現在も厚労省などと就労証明書について協議、調整を行って

るところでございます。引き続き、これら課題の解決につきましては、積極的に協力してまいりたいと考えております。

その際、市町村の条例等を改正する場合には、個別具体的な支障事例を踏まえる必要がございますので、具体的な支障事例をお示しいただくことがやはり必要でございます。また、書式・様式の見直しに要しますコストと手続の簡素化によって得られるコスト削減の効果を比較考量することも大事であると考えます。具体的な支障事例を踏まえて、個別具体的に精査していくことが必要であろうと思います。

また、検討を進めるに当たりましては、手順としまして、まず、国・地方で解決すべき個別具体の支障事例を適切に抽出をいたしまして、これを公開することが最初に必要かと思っております。その上で、事業者が支障を感じている事例について、都道府県、市町村でこれらについての情報を共有して取り組んでいく、そういった仕組みをつくることが大事ではないかと思っております。

また、都道府県や市町村の事務や書式・様式の相当な部分は国の法令等に基づいているものが多いわけでございますので、所管省庁によるアンケートを踏まえるなど、国と地方で協議を重ねながら具体の素案をつくっていくことが必要と考えます。

なお、先ほど知事さんからもございましたが、市町村が様式を実際に変更する場合には、システム改修等が必要になることが多いわけでございますので、弾力的なスケジュールの設定がどうしても必要でございます。また、国の財政的な支援の措置もぜひしていただくことが必要だろうと思っております。

以上でございます。

○大田議長 ありがとうございます。

それでは、全国町村会の戸田町長、よろしく願いいたします。

○戸田町長 全国町村会より参りました兵庫県多可町長の戸田でございます。2万2,000人の規模の町長でございます。本日は、規制改革推進会議におきまして発言の機会をいただき、大変感謝をいたしております。

今ほど御意見を述べられました湯崎知事さん、また市長会さんとも一部重複するところがあるかと思っておりますけれども、町村の立場から意見を申し述べさせていただきます。

私ども町村といたしましては、地域経済を支える民間企業の存在は非常に重要であるということを重々認識しておりますし、できる限り協力をすることにやぶさかではございません。

今回の書式の簡素化、様式の統一化につきましては、私ども町村では現在の書式・様式がどの程度民間企業の事務負担になっているか、その実態をうかがい知ることはできません。まず、実際にどの程度企業の御負担になっているのか、具体的な支障事例を示していただきつつ、個別事項について明らかにしていただきたいと思うところがございます。

その上で、書式の簡素化、様式の統一化について、必要であるとされるならば、まずは所管省庁のほうから具体的な書式・様式を示していただきたいと思うところがございます。

その際、様式につきましては、全国一律に定めた上で統一する方式も考えられると思いますが、標準的な様式を定め、例えば人口規模等を勘案していただき、項目を加えていく方法もあるのではないかと思います。

また、書式の簡素化、様式の統一化を図るには、条例等の改正が必要でございます。そこには、さまざまな費用も発生いたします。さらに、簡素化・統一化するならば、電算化できるような方法が望ましいと思われませんが、処理内容によりましては、これまでのシステムの改正、新たなシステムの導入など、多額の費用が必要となる可能性もあることから、これらも重要な課題であるという思いを持ってございます。

それから、地方分権改革の観点から申し上げます。実は、私、内閣府の地方分権改革有識者会議の議員も務めさせていただいております。この委員会の委員の皆さんにおかれましても、既に御承知のことかとは思いますが、地方分権改革は、住民に身近な行政は地方公共団体が自主的かつ総合的に広く担い、地域住民がみずからの判断と責任において、地域の諸課題に取り組むことができるようにすることを目的としているものでございます。

この改革は、平成5年の衆参両院による地方分権の推進に関する決議に始まりました。平成7年に発足した地方分権推進委員会の5回にわたります勧告により、第1次地方分権改革が実現をしたところであります。国と地方の関係が上下・主従の関係から対等・協力の関係に変わりました。そして、機関委任事務制度の廃止や、国の関与に関する基本的なルールが確立したところであります。

また、第2次分権改革では、平成19年に発足した地方分権改革推進委員会において、地方に対する規制緩和や権限移譲を中心に4回にわたる勧告が実施されました。そして、数多くの個別の事務・権限について、国の義務づけ・枠づけが見直されるとともに、国から都道府県、都道府県から市町村等へ権限が移譲されました。

平成20年の第2次勧告、地方政府の確立に向けた地方の役割と自主性の拡大では、地方自治体の条例制定権の拡大が必要不可欠であるとの考えにより、法制的な観点から、地方自治体の自主性を強化し、政策や制度面での問題も含めて、自由度を拡大するとともに、みずからの責任において行政を展開できる仕組みを構築することが必要であると、このようにされました。

今回の議論のテーマであります書式の簡素化、様式の統一化については、各地方自治体がそれぞれの実情に応じて条例等で定めているものでありますので、これまでの地方分権改革の流れに配慮いただいて、検討すべきものという理解をしているところでございます。

以上、意見を申し述べさせていただきました。ありがとうございました。

○大田議長 ありがとうございました。

それでは、全国都道府県議会議長会より、門山事務総長、お願いします。

○門山事務総長 全国都道府県議会議長会事務総長の門山でございます。よろしくお願いいたします。

行政手続の簡素化、IT化と一体的に進めるということにつきましては賛同いたします。特に、一体的に進めるということが重要だと考えております。その上で2点、意見を申し上げます。

1点目ですが、書式・様式を変更する場合にはシステムの改修に時間と費用がかかるということでございますので、議会としても住民の皆さんに重点分野、優先順位、それを含めまして説明責任をきちっと果たしていかなければならないと考えております。このため、財源の問題はもちろんでありますけれども、例えば共通のアプリケーションを開発して提供していただくといったようなコストの削減につながる具体的な支援、これと財源手当て、これをお願いしたいと思います。これが1点目でございます。

2点目といたしまして、行政手続のスピードアップが必要なわけでありまして、そのためには行政手続が自治体限りで完結するということが最も有効だと考えられます。このため、行政事務に係ります既存の制度を見直していただいて、自治体への権限移譲、あるいは関与の廃止、縮小、これをこの際あわせて強力に推進していただきたいということが要望でございます。

以上です。

○大田議長 ありがとうございます。

それでは、全国市議会議長会より、井原事務総長、よろしく申し上げます。

○井原事務総長 全国市議会議長会事務総長の井原でございます。よろしくお願いたします。

行政事務の電子化・簡素化には、これまでも国と連携・協力しながら取り組んできたところでございますけれども、引き続き努力をしてまいりたいと考えております。

しかしながら、地方自治体が書式・様式を変更する場合にはシステム改修にはコストも要しますことから、具体的な支障事例を示していただきますとともに、地方自治、地方分権の趣旨を尊重して、地方の意見を踏まえて今後とも進めていくようお願いしたいと思います。

以上でございます。

○大田議長 ありがとうございます。

それでは、全国町村議会議長会より江端事務総長、よろしく申し上げます。

○江端事務総長 全国町村議会議長会事務総長を務めております江端でございます。発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。重複する部分はあるかと思いますが、発言させていただきます。

初めに、地方における規制改革を検討するに当たりましては、昨年6月の規制改革実施計画にありますように、地方分権はしっかり尊重していただきたいと思っております。

今回の議論となっております書式・様式の課題解決につきましては、国と連携・協力しつつ、これまでも取り組んできたところでありますので、引き続き協力していきたいと考えておりますが、その前提として、地方団体の理解と協力を得ながら進める必要があります。

す。そのため、まずは事業者がどれだけ経済的、時間的に負担があるかなど、詳細かつ具体的な支障事例をお示しいただきまして、その上で事業者、地方がお互いに共通の理解のもと、納得できるものから書式・様式の統一を図っていく必要があると考えております。

なお、地方団体が実際に書式・様式を変更する場合には、システム改修等を伴いますが、多くの町村は組織体制、財政基盤が脆弱でありますことから、弾力的なスケジュール設定と国による確実な財政支援が必要となりますので、この点、よろしく願いいたします。

以上でございます。

○大田議長 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、意見交換を行いたいと思います。御意見、御質問をよろしく願いいたします。

松本副大臣。

○松本副大臣 まず、私から一言申し上げたいと思います。

湯崎知事、戸田町長を初めといたしまして、地方六団体の皆様には御出席をいただきまして、まことにありがとうございます。私からも感謝を申し上げたいと思います。

私、昨年8月から規制改革担当の副大臣をやっているのですけれども、地方における規制改革、また様式・書式の課題を何とか前に進めてまいりたいということを考えておりました。

一方で、山本大臣もそうでありますけれども、私は地方分権担当の副大臣もやらせていただいているところでありまして、そういう意味では地方分権を尊重する必要性というものも十分に認識しているつもりであります。

そういう意味におきましては、地方分権の趣旨に反さない、同時にできる限り国のほうでいろいろなお手伝いをさせていただくことによって、むしろ各地方における事務負担の軽減というものをしっかりと図って行って、本来の地方自治の趣旨に合うところに、できる限り注力をしていただくということも私どもの提案の前提として考えていることだということも、ぜひそのあたりの考え方は御理解をいただきたいと思っております。

また、本会議をやるに当たりまして、私は全国知事会長の山田京都府知事ともお話をさせていただいて御理解を求めたところでもあります。先ほど来、お話が出ておりますように、山田知事会長からも、分権の歴史的な経緯というものはやはりきちんと踏まえた上で議論を進めてほしいということをおっしゃっていただいたところであり、私自身もそのことに対して大変思いを同じくしているところでもあります。

そういう意味におきましては、六団体の皆様方からきょういろいろお話を聞かせていただいて、今回の課題に関しましては前向きなことをお述べいただいたと思っております。ただ、それをやるに当たっては、歴史的な経緯、また今の六団体が置かれている状況というものも十分に踏まえるようにというような御趣旨のお話がそれぞれあったのではないかと思っております。

いろいろと困難な課題もあると思っておりますけれども、同じ思いを向いている仲間としてと

いうか、どっちが上とか下ではなくて、そうした仲間として、ぜひこの改革を前に進めていくためにこれからも御尽力をいただければと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

○大田議長 副大臣、ありがとうございました。

それでは、森下委員。

○森下委員 ありがとうございました。

委員の中で多分私が唯一地方在住ではないかと思えますけれども、大阪が地方かどうかは微妙な問題がありますけれども、地方自治は非常に重要だと思えますし、地方の特性というものは大変重要だと思ひまして、きょう六団体からのお話を聞いて、改めてその重要性については非常に感じたところがあります。

この問題の本質の一つとしては、国の側、各省庁の側がもうちょっと丁寧に、法律をつくった時点で模範となるような書式、シートなりをちゃんと提示すれば、実はかなり避けられるのではないかと。地方六団体として、実際に法律ができて、自分たちで全部考えろと言われたら、それはある意味ばらばらになるのは当たり前ですし、大変御苦労もかかるでしょうし、費用もかかる。むしろ、先ほど少しお話がありましたように、最初の段階で国が共通のアプリケーションのソフトをつくるとか、あるいは共通のシートをつくることまで盛り込んでやれば、恐らくそれをひな形として、それぞれの自治体の単位に応じて追加をすればいい。それは非常にわかりやすいですし、やりやすいお話なのだろうと思ひます。

こうしたことをこれから先やっていけば、恐らく、先ほど来システムの改修費がかかると思ひましたけれども、そういうところも避けることができるでしょうし、地方自治も、副大臣が言われたように、そのお金をどこかよそへ振り分けることができれば、さらに進むということだろうと思ひますので、国が何をすることが私は非常に重要だと思ひます。

そうした観点で湯崎知事と戸田町長にお伺いしたいのは、国がこういうことをすれば、今お話があるような共通化が進んで、かつ地方の負担が減るといふ御提案があれば、ぜひお聞きしたいと思ひますが、いかがでしょうか。

○大田議長 では、湯崎知事、よろしくお願ひします。

○湯崎知事 にわかに、全体としてこうすればというのがすぐに私もお答え申し上げられないのですが、御指摘のように、本当に形式的な部分については一定のひな形というものがあれば、それは効率化に資するものだと思いますし、そもそも手続がそういうふうにシステムの部分を含めて形成されていけば、これも随分楽になると思ひます。

他方で、特に既存のものを検討するに当たっては、それが本当に形式なのか、サブスタンスなのかということはかなり詳細に見きわめる必要があると思ひます。逆に言うと、国がそういったひな形等をつくる場合にも、サブスタンスにかかわることなのか、それとも純粹に形式なのかということをしつかりと見きわめてつくる必要があつて、そうでなければ、例えばこれは市町村が決定権限があるとか、都道府県が決定権限があるというものを、

事実上全て縛ってしまうということにもなりかねないということもありますので、そういう配慮をしながら進めば、それは御指摘のようなことはあろうかと思えます。

○大田議長 ありがとうございます。

では、戸田町長、お願いいたします。

○戸田町長 先ほど、松本副大臣のご発言にもありましたが、地方自治体にとっても事務の簡素化につながるという観点での書式の統一ということについては、これはぜひ一緒に進めていきたいと思うところでございます。

それと、国が何をするかという部分でありますけれども、先ほど申し上げましたように、例えば保育所の入所という部分での各種証明書ということが書いてありますけれども、これなども基本のフォームは統一ができると思えます。町村の場合は、人口規模も面積規模も違います。それから、保育につきましては、特に保育の環境、保育所の数等が受けられるような状況の町と、全く受けられない環境の町とによって把握をする情報が全然違ってきます。そうしますと、やはり独自様式というのをつけざるを得ないということがあります。したがって、保育のこの関係の入所基準の部分については、両様で走らざるを得ないのかなど。基本の部分为国につくっていただいて、あと地方で補填するという形の書類のあり方が考えられると思えます。

それと、入札でありますとか、ほかの部分もありますけれども、今まで御指摘いただいた、議論をされてきた部分の中では統一フォームをそのまま使っている様式も実はございます。その辺も、もっと普遍的にほかの自治体も共通して統一フォームにしていくことが可能な部分は、かなりあるような気がいたします。

あとは、やはり条例制定権はこちらにありますし、フォームはその地域にあったものもでございます。例えば入札の関係ですと、大手の企業は小さな自治体までには進出をしてくれません。そういう部分もありますので、こちらの独自形式だけでいいのかなという部分もございます。その辺、対応はばらばらですので、国がどこまでというのはちょっと言いにくいですが、分担というのをうまくやっていくことが必要なのかなという思いは持っております。

○大田議長 ありがとうございます。

それでは、吉田委員。

○吉田委員 皆様、本日はいいお話を聞かせていただいて、どうもありがとうございました。私もこの話を聞かせていただいて、今、イギリスの企業に勤めているのですが、そうだな、イギリスもこういう同じ轍を踏んできたのだなというのを思い出したわけです。

電子化政府の中では、イギリスはランキングで世界で一番と言われているのですね。でも、10年以上の長い月日を経てここまでやってきたわけですが、そこで皆さんがおっしゃるように、本当に中央政府のリーダーシップというのが大きかったわけです。中央政府を中心にしてeガバメントというクラウドのプラットフォームを使って、まずここで

これだけセーブできて、これだけ楽になったというのを見せて、当然、地方分権はイギリスもありますので、皆さんにぜひお使いいただいたらどうですかというサポートシステムまでくっつけて提案をして、皆さんにエンドースしていただいて、仲間をふやしていったという長い歴史を経て、これは結構うまくいっているのだろうと思うわけです。

その中で私も学びましたのは、実は紙の様式は、いいITのプラットフォームができると余り関係ないのだなと。先ほどサブスタンスと形式の問題と、本当にまさにそのとおりで、そこに必要なサブスタンス、要はデータがインプットさえされていれば、それをちゃんと抽出してビッグデータをつくるというクラウド環境というのができるわけですね。そういう世界にだんだん向いていくのだと思うのです。その中でインターフェースがどうのと、例えばここに名前を書いてあって、この次の行では名字はいけなくてと、そんなことはどうでもよくて、eプラットフォームというのは、ちゃんとしたデータが入っていれば、それをデータ上でちゃんと抽出できて、一回皆さんインプットすればもう二度とやらなくていいという世界ができ上がるわけですね。

こういった方向に徐々に持っていくように、真ん中のリーダーシップでちゃんとしたアプリケーションをつくり、みんな共有のeガバメントのプラットフォームをつくりということで、サポート体制も提供してやっていくという、こういう海外の事例を我々は参考にしていっていいのではないかと思うのです。

1つだけ、イギリスでやったことで非常に重要なプリンシパルだと思っていたのは、中央政府のほうからずっとずっと言い続けたビジョンというのがあったのです。それは、様式を共有する、統一することが目的ではないと。正しいデータをみんなでインプットしていただいて、ビッグデータをつくって、そして次の新しい産業、第4次産業革命と言われる、ここに新しい産業構築のためのいいデータをみんなでプールをしていきたいと思いますというような経済成長に向けたビジョンというのが発信されていて、それに皆さん御協力くださいねみたいな、このリーダーシップ、このビジョンのために皆さん賛同くださいねみたいなものというのはこれから日本が必要というか、ぜひ我々も参考にしていかなければいけないものではないかと思えます。

済みません。勝手な意見みたいなことになってしまったのですが、お話、ありがとうございました。

○大田議長 ありがとうございます。

では、高橋委員、お願いします。

○高橋委員 松本副大臣の御発言と若干重なるかもしれませんが。私のほうからも、規制改革推進会議が作業を進めるに当たりまして、地方団体の皆様方の御協力と御理解をお願いしたいという観点から発言させていただきたいと思えます。

規制改革推進会議全体として、書式の統一というのを進めるということになっておりますが、私の担当する行政手続部会におきましても、行政手続コストを20%、全体として削減するという方向から、現在、取り組みを進めているわけでございます。

その中で、事業者目線に立った改革ということで、事業者団体の方々からのアンケートとかヒアリングなどを実施いたしました。その中で、書式・様式の不統一というのが一つの大きな事業活動の展開についての支障になっているという声が色濃く出てきたということがございます。

例えば、経済同友会からは入札、契約の手続についての不統一の問題であるとか、全国商工会連合会からは法人設立届出書の様式の統一化であるとか、こういう課題が出てまいりました。

そういう意味で、私ども行政手続部会におきましても、コスト削減の3原則の一つとして書式・様式の統一という原則を掲げまして、現在、各省に取り組みをお願いしているところがございます。

全体会議としてはそういう形で取り組むわけでございますが、規制改革に当たっては地方分権も非常に重要だということは、私どもも認識をしております、そういう意味では、私どもの行政手続部会の決定におきましても、コスト削減を各省庁が進めるに当たっては、地方の理解と協力をお願いしながら進めていただきたい、ということの特記を明記して各省をお願いしているところがございます。

結局のところ、一つ一つの事業者ニーズを把握して、課題を実践的に進めていくということになるかと思いますが、全体として横串を通して進めていく中で、ぜひ一つ一つのテーマについて御協力いただきますよう、地方公共団体の皆様方をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○大田議長 ありがとうございます。

では、江田委員、お願いします。

○江田委員 本日、ありがとうございます。大変勉強になりました。地方自治、地方分権の立場から、企業にとっても負担が軽減されて、地方自治体にとっても効率のいいサービスの提供、この両立を目指していきたいと。それが大切なのだということを実感いたしました。

企業の立場から申し上げますと、現在、生産性の向上という意味からですと、この様式が不ぞろいなことによって社内での負担は非常に大きいものになっております。

一つの例でございますけれども、保育所入所に対する就労証明書に関しましては、微妙な書式の違い、社員がいろいろなところに住んでおりますので、境界線に住んでいる社員などは幾つかの様式を持ってきて、それに合わせて私ども企業が記入する形になっております。その中で、先ほどお話にあります、ある程度のひな形が共通項目であれば、かなり生産性の向上につながると期待をしております。

一つここで皆様に御質問なのですが、例えば担当省庁が所管しているものがないもの、例えば入札参加資格に関しましては担当省庁がないという理解でございますけれども、そういった場合、国がリーダーシップを発していくときに、どのような形でひな形というか、そういったものをつくっていけばよろしいのでしょうか。何かアイデアがあれば

教えていただきたく思います。

○大田議長 どなたからでも。所管省庁がはっきりしないものですね。むしろ横断的なものになると思いますが、では、湯崎知事。

○湯崎知事 それはやはり規制改革会議の事務局、内閣府になるのかなと思いますけれども、そこで取りまとめていただくということかなと思います。

これは、ただ単にひな形をつくるということではなくて、先ほども申し上げたような、なぜ違うのかということをしちんと把握をするという作業も必要なのですね。

そういう観点からは、各手続について各省庁がというのももちろんあるかもしれませんが、そこだけに任せていたら、私はかなり難しい部分もあるのではないかなと思うのですね。内閣府のほうでしっかりとグリップをしていただくというか、取りまとめをいただく必要は、いずれにしてもあるのではないかなと思います。

○大田議長 ありがとうございます。よろしいですか。

今まで幾つか委員から意見やお願いが出されましたが、何か六団体の皆様からごさいますでしょうか。

湯崎知事。

○湯崎知事 少し共通した課題として挙げていたと思いますけれども、この作業は我々も生産性向上という意味では意味があるものだと思っておりますが、そこを実現するまでのハードルと申しますか、作業の負担というのは相当なものに、先ほど申し上げたように、かなり細かく見ていかないとあれですし、それぞれ議論があり得ることだと思うのですね。そういう意味で、かなり負担があるのだと思います。それを乗り越えていこうということだと思います。

例えば、地方が財政的余裕があるのではないかといったような誤った言説が流れているようなところもありますが、例えば広島県ですと、6,600人ぐらいいた職員が今4,500人ぐらいになっています。一方で、国はどんどん法律をつくります。法律をつくると、最近はどういうふうにかかれていくかという、地方自治との関係で、都道府県は何とかできると書いてあるのです。あるいは、市町村は何とかできると。例えば何とか計画をつくりなさい、生物多様性保護計画をつくりなさい、都道府県はつくることができるとなっているのですけれども、実情は予算措置とセットになっていて、そういうものをつくらないといけない。事務をやらなさいといけません。でも、そういう事務をやるための人員等がきちんと需要として計上されているかという、そうではないという状況があります。何が言いたいのかというと、マンパワー的にも財政的にも厳しいということがあるのです。

ですから、そこは本当に申しわけありませんけれども、十分御配慮をいただきたいと思っております。

○大田議長 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。

きょうはありがとうございました。今までの皆さんから御意見を踏まえて、今後、この

ような進め方をしてはどうかということで申し上げます。

まず、地方の様式・書式に関する事項につきましての議論は、今後とも地方自治体の皆様方と十分に連携しながら進めていきたいと思っております。

今後の進め方ですが、一律に全ての様式・書式を対象とするのではなくて、当面、経済活動に影響し、かつ複数自治体との手続に係るものに対象を絞って進めてはどうかと考えます。その際、検討対象は事業者のニーズを踏まえて選定することとしたいと思っております。

3番目、改善の方策につきましては、幾つかの手法が考えられます。国の法令により統一ですとか、国から地方への技術的助言によるひな形の提示とか、あるいは地方側の連携によるひな形等の作成など、幾つかの手法が考えられますが、これまで御意見が出ておりますように、それぞれの事項の実態によって異なります。湯崎知事から出されましたように、純粹に形式的なものであるのか、サブスタンスにかかわるものであるのかということによっても違いますし、戸田町長から出されましたように、人口規模によってかなり状況が違うようなものもあります。したがって、それぞれの事項の実態に応じて、地方自治体の皆様方と連携して検討していきたいと存じます。

こういったことで今後進めてまいりたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

では、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。きょうは、御遠方から本当にありがとうございました。

(地方六団体退室)

(警察庁入室)

○大田議長 それでは、議題2「需給の構造変化に踏まえた移動・輸送サービス活性化のための環境整備について」に進みます。

第10回会議におきましてみちのりホールディングス様から御提案があった二種免許受験資格の要件緩和について、関係省庁の御見解と今後の対応方針をお伺いいたします。

本日は警察庁交通局より井上剛志局長、郷治知道運転免許課長にお越しいただいております。ありがとうございます。

それでは、警察庁より資料2に基づきまして御説明をお願いいたします。

○井上交通局長 警察庁交通局長の井上でございます。

それでは、事前にいただきました質問事項と今後の対応方針についていただいた論点に沿って御説明を申し上げます。

資料2「警察庁説明資料」に基づいて御説明を申し上げます。

まず、事前の質問事項としていただきました二種免許の受験資格として21歳が要件とされているが、その理由如何について御説明をいたします。

現行制度上、第二種免許制度が設けられて受験資格が厳格となっている趣旨は、資料1のとおりでございます。また、資料2のとおり、大型第二種免許の運転免許試験及び指定自動車教習所における教習の項目は大型トラックを運転できる大型第一種免許と比べてもさらに基準が厳しく、また、乗客の安全への配慮等が求められるものとなっております。

運転者に求められるものとして、身体適性、技能及び知識に係る現行の試験では測れない運転に影響する個人の資質があると考えられることから、これを年齢要件等で担保しております。

第二種免許の21歳以上の厳格な年齢要件が設けられたのは、当時の交通事故発生状況や他国における旅客自動車の運転者に係る年齢要件などの国際的な情勢を踏まえたものであります。

資料3でございます。このような厳格な制度にもかかわらず、資料3をごらんいただきますと、事業用バスの死亡事故は減少傾向にはなく、近年の事故防止対策の効果が十分に及んでいるとは言えない状況であります。

次に論点1として示されました警察庁は運転経験が同じ場合の事故率は年齢が高い者ほど低くなる傾向にあると主張されているがその因果関係について説明されたいという御指摘、及び論点2として示されました加齢による精神的・肉体的成長、規範意識の定着、思慮分別の具備など、現行の試験では測れない運転に影響する個人の資質があり、年齢要件で担保しているこのような資質を適切に評価する方法が現時点では見当たらないことから、二種免許に年齢要件があるのか、また、科学的根拠はあるのかについて御説明いたします。

資料4-1をごらんください。これは普通自動車を運転できる免許を取得した者の1万人当たりの交通事故の過失が多い方である第1当事者としての事故件数を運転経験年数別・年齢別に比較したものでございます。ここで言う運転経験年数とは運転免許取得後の経過年数のことですが、この運転経験年数が同じ場合の事故率は、いずれの区分においても年齢が高い者ほど低くなる傾向があることがわかります。

資料4-2をごらんいただきたいと存じます。これは特定の属性の運転者が同じ走行距離を運転した場合に、どの程度交通事故を起こすかといった指標をあらわすものでございます。これも資料4-1と同様、年齢が高い者ほど値が低くなる傾向となっており、これらを踏まえ、運転者に求められるものとして、年齢要件は身体適性、技能及び知識に係る現行の試験では測れない運転に影響する個人の資質を担保していると考えられるところでございます。

なお、この資料4-2の分子に当たります年齢別・運転経験年数別の1当事故件数、分母に当たります2当無過失事故件数は、いずれも自己保有車両であるかどうかを問わず、運転者の年齢等別に計上されるものでありますことから、資料4-2のこの値が自家用自動車の保有率に影響されるものではないと考えているところでございます。

次に、資料5をごらんいただきたいと思えます。この表にございますとおり、旅客自動車の運転者の資質を担保するために21歳という年齢要件を設ける制度は諸外国においても採用されているところでございます。

さらに、年齢と成熟性に係る科学的根拠について、ここ10年ほどの間に明らかになってきたとされる脳科学の知見について御説明をいたします。資料6をごらんいただきたいと存じます。脳には、大脳辺縁系と言われる部位があり、欲求や衝動をつかさどり発動させ

る働きをしており、この部分は10歳ごろの第二次性徴のあらわれと同時に急激に活動が強まります。他方、前頭前野という部位は、欲求や衝動を制御する働きや自動車の運転などのマルチタスクを行う際、集中すべき情報や対象に意識を向け、不必要な情報や対象を遮断する働きをする部位でございます。10歳ごろから25歳ごろにかけて大脳辺縁系と比べゆっくりと発達いたします。前頭前野の発達により大脳辺縁系の働きが徐々に抑えられていきますが、前頭前野が未発達の場合、衝動的、短絡的な行動をとることが多くなり、また、マルチタスクをうまく行えない傾向にあります。旅客自動車の運転に関しては、マルチタスクの度合いが上がることから、旅客とのやりとり等に過剰に反応してしまい、また、先急ぎなどの欲求を制御できなくなることが想定されるところでございます。

この資料の右下のモデル図をごらんいただきますとわかるとおり、前頭前野による制御が大脳辺縁系と比べ優位となるのは21歳ごろとされておりまして、世界の青少年期の脳発達領域を研究する専門家の共通認識となっているとお聞きをしております。こうした脳の発達状況が、先ほど御説明をいたしました資料4-2のような事故の傾向に影響を与えていると見られると、当庁がお話をお伺いした複数の青少年期の脳発達領域を研究する専門家の方が見ておられます。

なお、事前に御指摘のございました選挙権年齢と免許の年齢要件との関係でございますが、免許の年齢要件は道路交通の安全を確保する観点から設けられているものでございまして、道路交通法とは目的の異なる公職選挙法上の年齢要件を比較の対象とすることは適切でないと考えておりますし、現に、多くの諸外国においても選挙権年齢と旅客自動車を運転するための免許の年齢要件は異なっているところでございます。

次に、論点3の旅客運送事業者が実施する運転実技を含む1年間の研修を受けた19歳の者と一種免許取得後3年間運転経験のない21歳の者、どちらが二種免許の受験資格を有するにふさわしいかという御指摘について御説明いたします。

年齢につきましては、資料にございまして、運転経験が同じ場合の事故率は年齢が高い者ほど低くなる傾向にございます。現行の試験では測れない運転に影響する個人の資質を担保するため、年齢要件を設けていること、また、先ほど御説明をいたしました前頭前野の機能を個別具体的に評価したり、訓練等により高めることのできる手法に目途がつかないことから、年齢要件を満たさない19歳の者に第二種免許の受験資格を認めることは適当でないと考えているところでございます。

なお、みちのりホールディングスからの御提案にありましたような乗り合いバスに限定するということを検討するといいたしましても、資料7をごらんいただきますと、乗り合いバスの死亡事故の推移も減少傾向にはないということ、資料8をごらんいただきますと、乗り合いバスが多く走る一般道路は、一般的に高速道路に比べて事故率が高いことなどからわかるように、必ずしもより高い安全の確保が期待できるものではないと考えております。

最後に論点4としてお示しいただいた受験資格の要件緩和の検討体制には、旅客運送事

業者、国土交通省を含めるべきだと思いがどうかという御指摘につきまして、今後の対応方針を含めて御説明をいたします。

資料9をごらんいただきたいと存じます。昨年の規制改革実施計画におきまして、普通第二種免許の受験資格の緩和について検討することとされており、当庁も鋭意取り組みを進めておりますが、大型第二種免許についても、普通第二種免許の検討状況を踏まえ検討を進めてまいりたいと考えております。具体的には、年齢要件につきましては年齢要件で担保している資質を個別具体的に評価したり、訓練で高めることのできる手法に目途がついていないことから引き下げることは難しいと考えております。

一方で、旅客自動車の運転については、今後衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の普及に伴い、年齢要件を緩和しても現在の安全水準を維持できるというエビデンスが得られる可能性も否定できないことなどから、規制改革実施計画においては、普通第二種免許の年齢要件について、結論を得る時期を明示しない検討とされております。このことと同様、大型第二種免許についても結論を得る時期を明示することはできませんが、鋭意検討を行ってまいりたいと考えておるところでございます。

経験年数要件につきましては、資料10にございますとおり、大型第二種免許についても普通第二種免許よりも厳格ではございますが、運転者教育によって経験年数要件が緩和される特例制度が既に設けられておりますことに鑑み、普通第二種免許に係る検討状況等を踏まえた検討を行ってまいりたいと考えておるところでございます。

なお、大型第二種免許の受験資格の検討に当たりましては、普通第二種免許に係る検討状況に加えまして、昨年15人の方が亡くなった長野県軽井沢町における大型貸し切りバス転落事故を受けた国民感情や、事業所管官庁やバス事業者などによる安全性の向上に向けた諸対策の実施状況、事業所管官庁や事業者による人手不足の要因に対する取り組み結果などを踏まえる必要があると考えているところでございます。国土交通省、関係事業者等とも連携しつつ、今後検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

当庁からの御説明は以上でございます。

○大田議長 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、御意見、御質問をお願いいたします。

江田委員、お願いします。

○江田委員 御説明ありがとうございます。

具体的な質問になりますけれども、資料4-2のグラフを今、拝見したのですが、そのデータに関しての質問で、4-2に関しては、保有している人をベースにして実際に事故を経験した年齢のドライバーが分子になっているという理解でよろしいでしょうか。

○井上交通局長 お答えいたします。

保有というのは、運転免許の保有という御質問でございましょうか。

○江田委員 自動車の保有です。

○井上交通局長 自動車の保有に関しましては、この交通事故の統計は、その車が自家用

車であるか、営業用車両であるか、またレンタカーであるか、他人保有の車両であるかということをお聞きし、その事故を起こした者の属性、年齢でございますとか、運転免許取得後の経過年数に基づいて計上しているものでございまして、この事故を起こしたデータの中には全ての車両が含まれておるといふことでございます。分母にも分子にも全ての車で起きた事故が含まれておりますので、車両を自己保有されている場合は当然運転する機会が、たまにレンタカーを借りる方よりは多いかもしれませんが、それは資料4-2に関して申し上げますと、稼働量と書いてございますが、分母となるものが大きければ事故も起こる可能性が多いといふことで、この分子、分母で割った資料4-2の値は自己保有車両であるか否かによって影響を受けるものではないと考えております。

○江田委員 まだはっきりとしていないのですけれども、例えば私の質問のベースにあるのは、若い方で最近車を持たれない方が多いかなと思っておりますが、例えばレンタカーを利用している、利用者がこの年齢であればその中で事故率という考え方でよろしいのですか。

○井上交通局長 レンタカーを使用している場合の事故もこの中には含まれてまいります。

○江田委員 その場合は18歳の方が運転しているレンタカーの中での事故率ということになりますか。

○井上交通局長 レンタカーといいますか、この資料4-2の中で例えば一番上の運転経験年数1年未満の18歳のところが5.27というグラフになっておりますが、この中にはレンタカーを運転して起こった事故も自己保有の車両を運転して起こった事故も全て含まれておるといふことでございます。

○大田議長 よろしいですか。

吉田委員、どうぞ。

○吉田委員 ありがとうございます。興味深いお話を伺ったと思っております。

実はこの前私はタクシーに乗ったらすごく若い方が運転手をしていらして、こういう若い方などはIT人材に欲しいぐらいで、人材不足というのは至るところなのですね。今回は運転手さんが今、そういう人材がないので、こういう若い方にも引き上げてパイを広げようという御発想でこういったお話になっているのだと思っておりますけれども、逆におっしゃっている統計などで、若いといろいろな事故も多いといふことであるとすると、専門家の御意見から、この辺の年代を訴求したらどうですかと。少子で高齢化なわけですね。でも、若い方に目をつけるのではなくて、この年代だったら結構安全だし、判断力もあるしと。例えば、そういう逆のカウンタープロポーザルはございますか。

私なども実はちょっと賛成で、そういった脳の活発な時期に、記憶力もいいときに、こういうものはもっと頭を使うIT人材などに回したいわと、私は自分のことばかり考えて、うちの会社に欲しいわなどと思ってその運転手さんなどともお話ししたりしたのです。逆に運転向きと言ふとあれなのではございますけれども、安全運転ができる、こういう年代に訴求したり、こういう人材を訴求したらどうですかみたいなものがあるといふヒントになるのでは

ないかと思うのですけれども、もしありましたらお願いします。

○井上交通局長 資料4-1や4-2は運転免許の取得要件に関する議論ですので29歳までのデータをお示ししてございますが、このようなデータではもう少し上のほうまで伸ばした場合にどのような傾向になるのかをざっくりでございまして、御説明申し上げますと、30代、40代はもっとこの事故率が低くなる傾向がございまして。ただ、一方では昨年の11月に安倍総理の御指示をいただきまして、高齢運転者による交通事故対策をさまざま検討するよという御指示もいただきましたが、60代、70代、80代となっていくと、それがまた上がってくるというようなことございまして。70代ぐらいになりますと、もう20代と同じか場合によってはそれ以上事故が多くなるというような傾向がございまして。交通事故をどのくらいの頻度で起こしやすいかという観点から申し上げますと30代、40代のほうがこういった資料でお示した20代の方より一般的には事故を起こしにくいということが言えようかと思っております。

○吉田委員 ただ、その30代、40代というのは働き盛りの真っ盛りで、そこはタッチできないのですね。そうすると、ちょうどリタイアした65歳から70歳、今、70歳以上はとおっしゃったので、その穴を見て65歳から70歳ぐらいは結構安全とか、何かそういうものがあるのではないかと思ったのです。だから、その辺のところをもうちょっとリサーチしていただくと、65歳から70歳、でも、実はこの人たちは居眠り運転が多いから、ここはこういうICTを入れてカバーしましょうとか、何かソリューションがあるような気がするのです。そういったものも含めて、全体像の中で人材が足りないのはエブリウェアなので、こういうものに向いている年代と、その事故の原因を調べて例えば居眠り運転が多いのだとしたらこういったICTを入れてモニターしましょうなのか、何かもう少しいろいろな探し方があるのではないかと思った次第でございまして。そこまで研究を深めていただく時間がありますと大変助かります。

○井上交通局長 冒頭の御説明でも申し上げましたように、安全に関わる自動車技術の進展というのは本当に急ピッチでさまざまに進んでおります。そういった動向にも関心を払いながら考えていかないといけないと考えておりますし、さまざまな分野での人手不足があるという声はお聞きもしておりますし、タクシー業界などにおいても大卒のタクシードライバーを積極的に採用していこうという取り組みもされておられるところだとお聞きしております。そういった意味で、冒頭御説明申し上げましたとおり、年齢要件の緩和は現時点では難しいというのが私どもの考え方でございまして、少しでも人手不足の緩和につながればというようなことも含めまして、経験年数要件の緩和については今後検討してまいりたいと御説明を申し上げたところでございまして。

○大田議長 では、森下委員、高橋委員の順で、お願いします。

○森下委員 私は逆に高齢ドライバーが心配なほうで、先日も本当に死ぬのではないかとタクシーに乗って思ったときがありましたけれども、やはり高齢者の方がふえてきて、実際の運転手の中でもかなりふえてきている。これは危険なものもありますが、さらに高齢化

が進むと、高齢者の方の運転ドライバーも減るので、人手不足の問題というのは非常に急務だろうとは思っています。

その中で、結論の中で資料6のところが出てきたのは、私は違和感があって、私は専門は医者でしかも脳科学の分野なので、もとの論文を読ませてもらいましたが、これはあくまでも犯罪と年齢の話であって、パニッシュメント、いわゆる罰をどう考えるかという論文で、ここで引用されるのは趣旨が違うのではないかと。アメリカでも私は免許を取りましたけれども、向こうの免許制度も非常に異なっていて、車を持ち込んでそのまま試験を受けて、いわゆる日本のような研修を受けない。全くシステムも違うので、この論文をもとにこの資料6を作成するのは無理があるのではないかと。

ただ、一般論としておっしゃるように前頭前野の発達と大脳辺縁系領域とのずれというものはもちろんありますけれども、これも脳年齢の機能自体も時代とともに変化していますし、マルチタスクに本当に自動車が入るのかどうかというのも、これもいろいろ異論があるのだらうと思うので、この資料6をもってして年齢を説明するのは、私は無理があるかなと。むしろ別の資料からちゃんと説明されたほうが、私としては納得感があるかなと思います。

いずれにしろ、この運転の話に関しては年齢だけではなくて習熟度、いわゆるテクニックの問題も非常に大きいですし、社会的な環境に対してどのように認識するか、まさにそうした罪に対する意識というものをこの引かれている論文は書いているのですけれども、この辺も国ごとによって違いますので、日本の実情に応じてこれは議論する必要があるだろうと。その中で、先ほど言いましたように人手不足、特に高齢者の方と比較すればどちらが安全かという観点も考えていかないと、せっかくオリンピックが来て、今回410円に下げて、非常にいろいろに交通環境が乗りやすいようになっている中で、運転する人がいないというのだったら意味がありませんので、そうした観点で、比較的な話も考えていく必要があるだろうと。絶対的な観点だけで言うとこれは解決ができないだろうと思うので、その辺はぜひ柔軟に考えていただきたいと思います。

○大田議長 高橋委員、お願いします。

○高橋委員 きょうは余り発言するつもりはなかったのです。資料4-1と4-2の表を見せていただいたので、ついつい発言したくなりました。こういう表を見るときに、年齢で出しておられますけれども、年齢以外のさまざまな要因が実は事故率に反映しているということは結構あります。例えば資料4-1だと、ペーパードライバーの率が問題です。若い方がすぐ取るということは仕事に要るので取られている、ところが、年齢の高い方は比較的ペーパーになる率が高いのではないかと話などですね。さらに言うと、18歳から22歳の中には学生さんもいらっしゃる、社会的な訓練を受けていない方が結構事故を経験される方が多いという可能性もあるわけですね。だから、そういう意味で、資料の4-1だけ見て、では、年齢が本当に基幹的なものなのかと言えるのかどうかは、専門的な、経済学にいう、阻害要因のようなものを排除できる仕組みというものも統計上はきちんと

あるので、そういうものを精査して、年齢が本当に絶対的な要因だということを証明していただかないと、資料の4-1とか4-2からは、本当に年齢が基幹的だということは言えないのではないかと思います。

資料4-2もそうで、実際に何か公平な無過失事故件数などというものを使って客観的に出されようとされているようです。ただし、年齢が高くなれば基本的には保有台数は増える。結婚や家族ができれば2台も3台も持つということがあって、そこで低くなる可能性もあるわけですね。そういう意味で、本当に統計学的な精査を経た上での資料でもって、年齢要件が絶対的なものであるということを立証していただかないと、これは弱いのではないかというのが私の感想です。

○大田議長 今、2つ資料に関して御意見がありました、いかがでしょうか。

○井上交通局長 資料4-1と4-2で年齢が絶対的な因果関係を占めるといいますか、事故が低減する要因になっているのかというより厳密な立証、証明は必要ではないかという御意見については、真摯に受けとめたいと思います。

おっしゃるとおり、この資料4-1と4-2、実はこの資料4-1のデータを見ながら、私も自身もなぜ18歳なり19歳で免許を取ったばかりの人というのはこんなに事故が多いのかという疑問はもちろん持ちまして、御指摘にもございましたけれども、18歳で免許をすぐ取る方というのはそれだけ自動車なりをすぐ利用する必要性のある、例えば地方に住まわれている方などが多いのではないかと、そういった要因、要は利用実態の違いによって事故率の違いが出ているのではないかと、この4-2という稼働量といいますか、これは実際の走行距離にほぼ近似していると扱うことのできる値で割るような形で実走行キロ当たりの事故率に近いものを導きだそうという努力はしたつもりでございます。ただ、御指摘のとおり、年齢だけがこの資料4-2の数値の高い低い、多い少ないを100%決めているとまで証明できるような、おっしゃるような厳密な統計学的な精査はできておらないというところがございますので、御指摘は真摯に受けとめて今後努力をしてまいりたいと思います。

○大田議長 脳科学についてはいかがですか。

○井上交通局長 脳科学に関する御指摘でございます。論文の内容については、森下先生から御指摘があったとおりでございます。残念ながら私どもは脳科学の専門家ではございませんので、日本における脳科学の分野の専門家の方にお尋ねをいたしまして、きょうの御説明の内容もその脳科学でそれなりの見識をお持ちの方にも確認をいただいた上で御説明はさせていただいているのでございますけれども、さらに研究をする必要があらうかというように認識をいたしました。

○大田議長 原委員、お願いします。

○原委員 ありがとうございます。

今の御説明を聞いて、規制は合理的な根拠を持ってつくりたいといけなわけでありまして、これから真摯に考え直さないといけませんとか、さらに専門的に勉強してみたいと

思いますというようなことを根拠にしてこの年齢の制限を一切撤廃することができませんというのは、あり得ないのではないかと思います。

今のこの資料4-1、4-2について、高橋先生が言われたように、これは参考にならないのではないかとというのは全くそのとおりだと思います。その上で、先ほど森下先生が言われた高齢者との比較に関して、今、警察庁さんではどう比較をされているのか。この若年層と高齢のドライバーで事故の比率、これは多分免許の保有者の数で割ってしまったらだめなのだろうと思うのです。高齢者の場合、運転されていない方も多いのだと思いますので、稼働との関係で見たときにどちらが危ないと判断されているのかを教えてください。できればというのが一つです。

もう一つ質問なのですが、資料5のところ各国との比較をお示しいただいております。日本と同じようなスタイルのものもありますということでしたが、一方で、そうではなくてこのアメリカの幾つかの州の場合、年齢が低くてもできますという制度もあるわけですが、こういった場合について実際に事故が多いのでしょうか。それをどうごらんになっているのか教えていただければと思います。

○大田議長 お願いします。

○郷治運転免許課長 答えいたします。

最後の御質問についてお答えいたしますが、まず資料5の外国の免許制度、それぞれ多くの先進国がバスの運転につきまして、21歳以上という年齢要件をアメリカも含めまして設けているというを示す資料でございます。これのバスの事故などのデータにつきましては、ちょうど先ほど御説明しましたとおり、タクシー関係の普通第二種免許の規制改革実施計画に記載されました改革の検討を鋭意進めているところでございまして、これと関連いたしまして、今、外国の事故の状況等についても調べるべく調査依頼を出して調査しているところでございます。

これらのデータにつきまして、いずれも資料4-1、4-2というのは、これは私どもが保有しております事故データあるいは免許保有者のデータから導いております、それぞれこの棒グラフ一本一本が事故率になっておるのでありますが、そのもとになっているそれぞれの件数というものは何千何万という件数が入ってございまして、そういう意味では、日本の交通事故なり、日本のこの年代の運転免許保有者全体についてあらわしているデータでございますので、一つの説得力があるものと考えております。ここで示されているような相関というものは論拠が足りないのではないかと御指摘ではございますが、逆にこういうものを脇に置いておいて緩和したときに安全だということはなかなか説明しがたいということを御説明しておるところでございます。

資料6につきましても、私どもは複数の専門家の方にお伺いした話をこの緑の枠の中に書かせていただいているところでございまして、この右下のモデル図は、森下先生の御指摘のとおりアメリカの犯罪の関係の論文に書かれているものでございますが、その論文の中でこのモデルは有用なものであるということを言っているのだよということを、日本で

私どもがお伺いした専門家の方に御紹介をいただき引用しているものでございまして、この緑の中にあるものは論文に書いてあるだけではなくて、関係の専門家に共通する見解だとお伺いしております。森下先生にも今後また教えていただきながら勉強してまいりたいと思いますが、こういったものを脇に置いておいて議論を進めることは難しいと考えておりますので、御説明申し上げた次第でございます。

○大田議長 高齢者との比較はいかがですか。

○郷治運転免許課長 稼働量当たりの高齢者の比較というのは、今後検討していきたいと思っております。今、手持ち資料はございません。恐れ入ります。

○大田議長 山本大臣、どうぞ。

○山本大臣 私は別のところでEBPMを徹底しなければいけないという仕事をやっているわけです。そのために統計改革を全面的にやろうとって取り組んでいるわけでありまして。そのときに、今、おっしゃったように根拠のない政策決定などをしてもらっては困るので、統計というのは、高橋委員がおっしゃったように、このようなものは経済学でやればわかる分析であって、いろいろな要素を入れて分析すれば、どれが一番大きく影響しているのかがわかるわけです。そういう分析をきちんとした上で説明しなければ、そのようなものは根拠がないわけです。だから、これはちょうどいい。EBPMのケースとして使って本当にそうなのかということはやってみるとおもしろいなと思って、これから統計の専門家に相談してみたいと思います。それぐらいやらなければ統計の専門家から批判されますよ。大体日本の役人というのは棒グラフ程度のレベルしかないけれども、それではだめだということを私は言っているところなので、これは徹底的にやらなければいけないと思います。

○大田議長 今の大臣の御意見に関して、何かありますでしょうか。

○井上交通局長 御指摘を踏まえて、しかるべき検討はさせていただく必要があると考えております。

○大田議長 それでは、江田委員、金丸議長代理、お願いします。

○江田委員 今、年齢のお話が焦点に当たっているわけですがけれども、運転がうまい人、うまくない人、世の中にいると思います。年齢以外にも何かあるのではないかと思うのですが、これは技能で審査することが難しい理由は何なのでしょうか。

○大田議長 これに関連して、私からもつけ加えて質問したいのですが、緊急自動車に關しましては、内閣府令で定めるところによって国家公安委員会が行う審査、これは必要な技能に関するものですがけれども、これに合格した者については21歳に満たない場合であっても緊急自動車の運転が認められるということがございます。つまり、年齢で輪切りではなくて、必要な技能をしっかりと見ることが重要なのではないかと思います、いかがでしょうか。

○郷治運転免許課長 お答えいたします。

技能につきましては、私どもの資料2にございますとおり、かなり厳しい要件で、大型トラックを運転できる大型免許をとる際の運転免許試験よりもさらに旅客自動車を運転す

ることを想定した厳しい試験項目や採点基準を設けまして、また、試験を受ける前の教習におきましても、相当な訓練を課している次第でございます。技能については、しっかりとできるだけ適切に大型バスを運転するに値する者を見るように努めているところでございます。

ただし、先ほども御説明申し上げましたように、運転に影響するものというのは、その人の技能も大きいと思いますけれども、そのほかにもいつときの試験環境だけでは見切れないような、例えばバスであれば乗客からいろいろ聞かれたり、雨が降ったり、いろいろな環境でも定時運行というものが求められますから、おくれそうなのだけれども早くしてくれないかとか、そういったマルチタスクにその都度適切に、安全に運転していくことが大事なのだとすることに集中して安全な運転を続けるという能力が求められるわけでございます。こうした脳の発達が必要な能力については、今、これを個別具体的に評価したり、あるいは訓練によって高めるといった科学的な手法が確立されておらず、また、目途もついていないと専門の方々からお伺いしているところでございます。その点が難しいと考えておるところでございます。

○大田議長 技能に関しては今もよく見ておられるのだと思うのですが、一定の年齢以下を排除するのではなくて、必要な技能をきちんと調べる、例えばマルチタスクが必要であるというのが脳科学の成果であるのならば、マルチタスクに関する検査を行えばいいわけですね。つまり、技能や、マルチタスクの検査をしっかりと通過すれば、21歳未満はだめという年齢による輪切りはしなくてもいいのではないということが質問です。

○郷治運転免許課長 失礼いたしました。緊急自動車の審査の例を挙げて御質問をいただいたわけでございますが、私ども、この大型第二種の制度の中でも御紹介しておりますように、3年の経験年数の要件につきましては、これは一定の教習を行って、その3年というものに対して2年でもいいということになるような特例を既に設けておりまして、特に普通第二種免許でも同じような要件と特例がございますが、これについてはさらにもっと緩和できないかということで、その教育の内容を見直せないかという研究をことし予算をとって進めようとしているところでございます。そういうことで、経験なり研修を積むことによって高まる技能については、そういう技能の訓練を積み増すことによって、緩和をしている現行の特例もございますし、また、工夫できる部分についてはしていこうということで検討を進めておるわけでございます。いかんせん、マルチタスクに対応するための脳の発達について、現在これを高めるといった訓練の方法はないと伺っているところでございます。

○大田議長 山本大臣、お願いします。

○山本大臣 行かなければいけないので、一言発言いたします。

私が政治家になったときに、運転手で最初についた人は二十歳ぐらいだったのですが、その子のテクニックは最高でした。

つまり、若い子で早く車の免許を取りたいという子は、そういう車が好きな子が結構多

いと思うのです。それに対して物すごく情熱を持って、いつも運転している、そういう若者は結構いるのではないですか。むしろそちらのほうがテクニックは相当上ではないかという気がすることもありますけれどもね。

(山本大臣、松本副大臣、長坂大臣政務官退室)

○大田議長 今の点、いかがですか。

○井上交通局長 確かにただいま大臣がおっしゃったとおり、運転技量についても当然個人差はあろうかと思えますけれども、そういったものだけでなく、先ほど資料で統計学的にどうかという御指摘はいただきましたけれども、年齢が上がるに従って事故を起こす確率が低下しているというデータや、先ほどの脳科学の知見等を踏まえれば、高度の安全性が求められる大型第二種免許の要件としては、一定以上の資質を有するということが確からしい者に資格要件を限定する必要があるのではないかと考えておるところでございます。

○大田議長 金丸議長代理、お願いします。

○金丸議長代理 ありがとうございます。

冒頭の御説明は、熱意を持ってこういう規制を担当されているのだなということは伝わったのですが、きょうの反論の論点は示されているデータによるものと脳科学という分野、これが大きな2点だったと思うのです。

私はデータのほうはともかく脳科学が出てきたので、これはこういうことだったら仕方がないなと思ったら、森下先生がこの論文は違うものを対象にしているとおっしゃったので、そうすると、脳科学のところは森下先生にもっと今後も御検討していただければいいと思いました。合計値と平均値を見ていると経営を誤るということをずっと申し上げて経営コンサルをやってまいった立場で申し上げますと、このデータは、トレンドは示していても何も意思決定できないデータだと私は思います。そういう意味で山本大臣の持っている統計学チームがおりるので、私もそのチームに参画をして、このデータのところについてはもっと科学的に皆さんが納得できるようなデータとしてお示しをいただけるようなことを引き続きやっていただきたいと思います。決してこのデータのところを先ほど触れられた脇に置くということではなくて、これを正面に持ってきて、そこを分析させていただきたいと思いました。

以上です。

○大田議長 森下委員、お願いします。

○森下委員 追加で、脳科学のところなのですけれども、この論文の中は運転の話は出てこないですね。それから、申しわけないのですけれども、先ほどもまさに御説明があったように、自動車の運転を正しくはかるような方法はないですね。にもかかわらず、それが事実のように書いてある。欲求や衝動を制御する働きというのは確かにそのとおりなのですが、これはファクトなのだけれども、自動車の運転等のマルチタスクにどこまで欲求や衝動が絡むか、またこれもはっきりしない。だから、推測と事実がまじったようなお話が

一つになるのはよくないのではないか。確かに言われているうちの半分ぐらいは合っているので、もうちょっと正確に書いていただければ、これをもとに年齢をとというのは無理があると思うので、一般論としてこういう御説明をされるのは構わないと思いますけれども、そこはちゃんとされたほうがいいのではないか。

視点を変えて、私が思うに、これは前会議体でタクシーの運転のときも同じような議論をしたと思うのですが、そのときも非常に高齢者の事故率が高いということが出ていたと思うのです。これから先、人口が減少して働き手が減る中で、今の公共システム、タクシー、バスを含めて、これは維持しなければいけない。でも、維持するための人が足りなくなるわけですね。足りなくなったときに、高齢者の部分を伸ばすのか、若年者のほうにまで引き下げていくのか。要するに、最低限の維持する人数は必要だと思うのです。では、そこをどこから確保するのかということ考えたときに、かたくなに年齢を輪切りでだめだと言いつけると維持できなくなるのではないか。そこに高齢者の方を入れるというのは、今後の高齢化と認知症、もう既に800万人を超えていますから、その状況を考えて無理があると思うのです。だから、将来的に最低限の公共システムを維持するという観点考えたときに、果たして今のかたくなに年齢でだめだと言いつけることで維持できるのかどうか。ここは本当に考えてほしいと思うのです。

女性の方がまだ少ないので女性の進出ももちろんありでしょうけれども、それもほかの分野の方も必要としているので、要するに、全職種で人を取り合いしている環境の中で、果たして本当にかたくなに年齢制限を維持したときに、公共システムが破綻をしないのかという危惧を感じるのです。そこまで考えられて、これは絶対的なものではありませんから、相対的な危険性を判断されて、本当に今の年齢要件を維持しなければいけないのかどうかということも考えていただきたいと思います。

○大田議長 私から最後になりますが、幾つか質問させていただきます。

バスの輸送人員は横ばいなのですが、大型二種の免許保有者は減少傾向にありますので、事故が多いというのは運転手1人当たりの負荷が重くなっているということも理由ではないかと。事故を防止するためにも、もちろん一定の訓練のもとですけれども、若手運転手をふやせるような制度改革が必要ではないか。これが1点目の質問です。

それから、経験年数の要件の例外としてバスの添乗員として2年の経験を評価するというものがございましたが、それでしたら、みちのりホールディングスさんが提案しておられる研修制度ですね。ここにしっかりと要件を課すことでカバーできるのではないか。これが2点目の質問です。

3点目は、前の規制改革会議の閣議決定事項2、自動車技術の進展等を踏まえての要件の検討ですが、この2に関しては、平成28年度検討開始となっていますが、これまで具体的にどういう検討をしてくださっているのか。この3点をお教えいただければと思います。

○郷治運転免許課長 お答え申し上げます。

まず、資料10に触れていただきましたので、これについてお答え申し上げます。②の教

育で緩和するという現行制度、これの利用実態をこの概要という真ん中のところの4ポツ目、5ポツ目あたりに書いてございますが、普通第二種免許に係る旅客自動車教習所は全国で141カ所指定されているのですが、一昨年27年中の修了者が63人、昨年28年度中の修了者が71人ということで、多いのか少ないのかということはあると思いますが、そこそこ利用されているということでございます。この教育の中身をもう少し工夫してもっと経験年数の緩和ができるのかどうかということについて、今、予算をとって検討中ということでございます。

この上の事業用バスの大型第二種免許に係る旅客自動車教習所、これは全国で38カ所指定されてございまして、都内にも数カ所ございますが、これに関しては利用が大変少ない。おととしはゼロ人、昨年1人だということで、こういうものを利用していただいて人手不足に対応していただくということの工夫は、もっと事業者なりあるいは私ども監督官庁とも連携しておりますけれども、そういったところに工夫していただく余地があるのかと考えております。

この①のバスの添乗員につきましては、私どもが調べたところ、ここ3年ではこの要件で経験年数の緩和の特例を受けて大型第二種免許あるいは普通第二種免許を取られた方はいないということでございますが、大田先生の御指摘のとおり、この②の教育で大型バスを運転するために必要な大型第二種免許についても、今、やっている教育の内容を工夫して経験年数の緩和ができないかということは検討してまいりたいと考えているところでございます。

昨年の実施計画の記載を受けまして、年齢に関する検討の状況ということでございますが、一つには、この資料4-1と4-2のように、4-1のそれぞれの経験年数で一番最初に免許を取れる経験年数に当たる年齢の18歳なり19歳の方の事故率が非常に高いということが何なのかということは私どもの大変疑問に思っておりましたので、先ほども御説明しましたとおり、ほかの稼働量に関する研究の成果なども踏まえまして4-2というものをつくってみるなどの統計の分析は進めておりますので、今後とも本日いただいた御指摘なども踏まえながら、統計に関する検討もしていきたいと考えております。

先ほど申し上げましたとおり、外国の状況に関する調査も鋭意進めておりますので、そういったものも進めてまいりたいと考えております。

私ども、決して年齢を頑なにと考えているわけではございませんが、本日お示ししたようないろいろな資料を脇に置くか正面に置くかは別として、こういうものを踏まえて検討していかなければなかなか説明しがたいと考えているわけでございまして、一方で、事業者や監督官庁とも連携して経験年数など緩和できる目途がありそうなものについては検討を進めていくこと等について全くやぶさかではございませんし、そういう姿勢で今後とも取り組んでまいりたいと考えております。

○大田議長 ありがとうございます。

きょう出されましたように、本当に21歳未満であればだめなのか、高齢者はいいいのか、

人手不足のなかでこういうことをかたくなにやっていると公共交通の基盤が失われるのではないかという私どもの懸念は十分に受けとめていただきたいと思います。運転に必要な技能は何であるのか、本当に年齢なのかというところを真摯にお考えいただきたいと思います。実際にきょうの御説明の中では、私としては十分な説得力を感じることができませんでした。委員から出たようにデータそのものの分析は説得力が弱いと思いますし、大型二種免許は高度な技能が必要だから21歳以上ということですが、緊急車両の場合はもっと高度な技能が必要となります。公共交通を支えるという観点からも年齢要件の見直しを引き続き御検討いただきたいと思います。私どももこの問題を引き続き検討してまいります。

きょうはお忙しいところ、警察庁のお二方にはおいでいただきましてありがとうございました。

(警察庁退室)

○大田議長 それでは、議題3「規制改革ホットラインについて」に進みます。

事務局から御説明をお願いいたします。

○渡邊参事官 簡潔に御説明申し上げます。

資料3-1がホットラインの運用状況でございますけれども、こちらはデータでございますので、ごらんとおりでございます。

資料3-2は各ワーキング・グループ等で更に精査・検討を要する提案事項の案でございますけれども、2月分の提案事項につきましてホットライン対策チームで御議論いただきまして、その結果、チームの案として更に精査・検討を要すると認めたものがこれらの事項でございます。投資等ワーキング・グループ関連11件、本会議関連2件ということで「△」と「◎」を付けてございます。

事務局からは以上でございます。

○大田議長 それでは、今の御説明に関して、御意見、御質問はございますでしょうか。よろしいですか。

以上により、本日の議事は終了いたしました。

事務局から何かございますでしょうか。

○佐脇参事官 次回の会議日程は、後日事務局から御連絡いたします。

○大田議長 それでは、時間が延長しまして申しわけありません。これで本日の会議を終了いたします。