

## 規制改革推進会議（第15回）終了後記者会見 議事概要

1．日時：平成29年4月14日（金）12:07～12:38

2．場所：合同庁舎4号館4階共用408会議室

3．出席者：

（議長）大田弘子

4．議事概要：

大田議長 きょうは地方における規制改革について、地方六団体においていただき議論しました。それから、第10回の規制改革推進会議でのみちのりホールディングスさんからの御要望を受けて、移動・輸送サービスについての議論をいたしました。

まず、地方の規制改革です。これは特に書式・様式が地方自治体によって異なっており、企業の手続コストがかかってしまうということがありますので、それについて議論するということです。

六団体の方からの御意見を簡単に御紹介いたします。全国知事会からは広島県の湯崎知事がおいでくださいました。冒頭に、なぜ湯崎知事がおいでなのかということをお自分でおっしゃいましたが、知事になられる前に通信インフラの会社を8年ですか、やっておられて、その前はベンチャーキャピタルのお仕事をアメリカでしておられたようで、地方分権と事業者の視点、両方をお持ちだからだということでした。

書式・様式の統一については大変重要なことなので、できることから取り組んでいくことが大事である。狙いを定めて取り組んでいけば実現するのではないかと。システムが共通化すると、いろいろな効率化が可能になる、と。具体的にどう進めていくかについては、国と地方が連携・協力して十分に協議しながら進めることが大事である。企業が具体的にどういう支障を感じているのか、その事例に基づいて一つ一つ個別に集中的に取り組んでいくのがよい。国としてもアンケート調査などをして、この支障事例をきちんと抽出していくことが必要である。最終的にどの様式を採用するかは自治体の判断なので、国が一方的に押しつけるのはよくない、と。また、システム変更を伴うことがあるので、実施スケジュールや財源面の配慮が必要である、というお話でした。

次に、全国市長会の荒木事務総長からは、具体的な支障事例を踏まえて事例ごとに、個別に精査していく必要がある。支障事例を抽出して、公開し、その上で事業者が支障を感じているものをしっかり取り上げていく必要がある、と。書式・様式の相当な部分は国の法令等に基づくものですから、所管省庁によるアンケートを踏まえるなどして、国と地方で協議を重ねていきたい、とのお話でした。

次に、全国町村会の戸田町長。兵庫県多可町の町長でいらっしゃいます。民間企業は重要なので協力するのにやぶさかではないが、どの程度この書式・様式の違いが民間の負担

となっているのか実態がわからない。具体的な支障事例を示しつつ、明らかにしていただきたい。その上で、所管省庁が具体的な書式・様式を示し、その標準的な様式を定めた上で人口規模に応じて、例えば項目をふやすといった取り組みが必要ではないか、と。また、システム改修費用が発生するという点への配慮は必要である、とのお話でした。

それから、全国都道府県議会議長会の門山事務総長からは、行政手続の電子化・簡素化に賛同する。しかし、様式を変更する場合はコストがかかるので、財源のみならず共通アプリケーションを提示するなどの支援が必要である。また、行政手続のスピードアップのためには地方への権限移譲が重要である、というお話がありました。

全国市議会議長会の井原事務総長からは、書式・様式を変更する場合はシステム改修にはコストも要するので、具体的な支障事例を示すとともに、地方分権の趣旨を理解してやっていただきたいというお話がありました。

全国町村議会議長会の江端事務総長からは、地方の理解と協力を得ながら進めるべき。事業者にとってどれだけ負担があるのかを詳細に示し、具体的な支障事例を示した上で、事業者と地方が共通理解を持って納得できるものから書式・様式の統一を図るべきである。システム改修等が伴うので、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、というお話がありました。

このように、書式・様式を統一化していく、あわせて電子化を並行して進めるということには皆さん、前向きな御見解でした。ただ、それには、具体的な支障事例を明確にししながら、国と地方が連携してやっていく必要があること。それからシステム改修を伴うものについては財源面などの配慮が必要だという点について共通しておりました。

これに対する意見交換では、委員のほうから、本来は国の側が法律をつくった時点で丁寧に書式を示していれば、ばらばらになるとか、後からシステム改修が必要になるといった問題は起こらなかったはずだ、と。少なくともこれから出るものについては共通のアプリケーションを示すといったことが必要であるという意見が出ました。

それから、イギリスの例として、重要なのは様式を統一化することではなく、正しいデータをインプットしてもらい、クラウドを活用することで新しいビジネス、新しい産業が生まれる、そのことが重要なのだと。イギリス政府はそういうスタンスで取り組んだとことです。したがって経済成長につながるビジョンをしっかりと持ってやる必要がある、という意見が出されました。

これに対して湯崎知事から、形式的なひな形があれば効率化に資するけれども、そこは十分に見きわめなければいけない。単純に形式だけの問題であるのか、サブスタンスが重要であるのか。つまり、地方はそれぞれの意図を持って様式をつくっている場合があるので、サブスタンスを伴うものであるのかをきちんと見きわめて、個々の事例で考えていかねばならないという御意見が出されました。つまり、なぜ様式が違っているのかということを見えていく必要があるということです。

それから、同じく湯崎知事から、各省に任せていても、なかなか難しいので、内閣府が

しっかりとグリップをしてほしいというご意見がありました。生産性を上げるために、こういう様式・書式の統一に取り組むというのは共通課題だが、実現するハードルは高いし、負担も大きい、と。だから内閣府がグリップしながらしっかりと進めていく必要がある、と。また、地方は財政制約の中でかなり人員を減らしてきている。国はいろいろな計画をつくって、それに対して都道府県は独自の計画を策定することができると書かれているけれども、予算措置からいっても人員の負担からいっても厳しい面があるので、そこは十分に配慮してほしい、という御意見がありました。

以上の議論を受けて、今後の進め方ですけれども、様式・書式に関する議論はこれからも地方自治体と十分に連携しながら進めていきたいと思っています。それから、一律に全ての様式・書式を対象とするのではなく、当面、経済活動に影響し、かつ、複数自治体との手続にかかわるものに対象を絞って進めていきたいと思っています。その際は、事業者のニーズを十分に踏まえて検討対象を選定していくことといたします。検討対象を抽出して、それについて書式・様式の統一を進めるわけですけれども、改善の方策はいろいろ考えられます。国の法令で統一するとか、国から地方に対してひな形を提示するとか、あるいは地方側の連携でひな形を作成するとか、幾つかの手法が考えられますけれども、これはそれぞれの事項の実態に応じて、自治体と連携して検討していきたいと思っております。

ということで、きょう、この議論がきちんとスタートしました。これから各省にヒアリングしてそれぞれの様式・書式を抽出しながら、一方で事業者のニーズも把握しながら取り組んでいきたいと思っています。

それから2つ目の議論。移動・輸送サービス活性化のための環境整備です。2月7日の規制改革会議でみちのりホールディングスさんから提案があったものについて、警察庁においていただいて議論いたしました。

提案はどういうものであったかという、現在の大型二種免許を取得するに当たっての年齢要件を一定の条件のもとで引き下げてほしいというものです。具体的には、19歳以上で普通免許取得等の通算保有期間が1年以上であれば一定規模以上の乗合バス事業者の職員として事業者が行う所定の研修を1年間受講することで、受験できるようにする、と。ただし、取得後2年間、つまり21歳以上になるまではローカルの乗合バス乗務に限定する、つまり決められたルートを走るローカルの乗合バス乗務に限定するという条件のもとで、19歳への引き下げを認めてほしいという要望です。

これについて、お手元にあると思いますが、警察庁からの資料に沿って御説明がありました。

委員から出た意見として、まず、資料に出されているデータに対して批判がかなり出てまいりました。例えば警察庁の資料番号で資料4 - 1と、その次のページの4 - 2。これは若年で事故率が高いという資料ですけれども、年齢以外の要因は何ら考慮されていないわけです。年齢以外の要因をコントロールしながら分析する手法は十分にありますので、そういうものをしっかりやった上でデータを提示すべきであると。規制というものは合理

的な根拠がなくてははいけませんので、厳密な分析でないデータをもとに規制をかけるのはおかしい、という意見です。

それから、資料6。これは脳科学の研究成果を使って、若年者は運転に必要なマルチタスクをうまく使うことができないということを示すものです。前頭前野による制御が優位となるのは21歳ごろとされているので、やはり21歳という年齢は重要であるという論拠として使われておりますが、これに関して、この論文は犯罪にかかわるものを検証する論文で、運転については書かれていない。それをここに持ってくるのは無理があるという批判がありました。山本大臣からも、EBPM、エビデンス・ベースド・ポリシー・メイキング、つまり根拠に基づいた政策決定に関心を持っていて、統計改革も実際にやっているが、きょうの資料に出されたような根拠のないデータで政策決定してもらっては困る、きょうの資料はEBPMが必要であるということの一つのケースになる、というご発言がありました。

これに対して警察庁のほうは、真摯に受けとめたいということでした。

それから2つ目に出された大きい意見としては、今、人手不足の中で、若年者が大型二種免許を取れないとしたら、では、高齢者ならいいのか。高齢者による事故も、今、問題になっておりますが、若年と高齢者で、どちらの事故率が高いのか。あるいは運転手を拡大するとしたら、どちらがいいのかの分析はしているのか、という質問があり、それに対しては、分析していないので今後検討したいということでした。

それから、年齢が本当に重要なのか、技能を見ることこそ大事ではないかという意見もありました。一つの例として緊急自動車、これは病気の場合やガス事故が発生した場合などに走る緊急自動車ですが、これに関しては内閣府令で定めるところによる国家公安委員会が行う審査、これは必要な技能に関する審査ですけれども、これに合格した者は21歳に満たない場合であっても運転が認められています。こういう例を見ると、重要なのは技能をしっかりと調べることであって、年齢による区別ではないのではないかと。

これに対して、技能以外にも運転に必要なものがある、脳科学で出てきた、いわゆるマルチタスクをこなすということが運転には重要だが、現時点でマルチタスクを高める訓練には何がいいのかわかっていない。したがって、やはり年齢要件を緩和することはできない、とのことでした。ただし、経験年数に関しては、現在でも3年の経験年数の要件を一定の条件で2年に緩和しておりますので、研修によってより技能を高められれば、さらに緩和していくということを検討したいというお話でした。

最後に私のから、人手不足の中で高齢者と若年の比較もなされていない状況ですし、きょう出されたデータのように不十分な分析で年齢要件を定めているわけで、このように年齢要件にのみ厳格にこだわっていると、公共交通の基盤が失われるのではないかと。ここはしっかりと分析して要件を考え直してほしいというお願いをいたしました。

最後に、ホットラインについて報告がありましたが、これについては格別の意見はありませんでした。

私からは以上です。

司会 お手元の資料は白黒ですが、原資料はカラーのところがございます、色がわからないと区別がつかないところが何ページかありますので、若干補足します。

お手元の5ページ目の資料3ですが、折れ線グラフがありまして、左の縦軸に近いところで指し示しますが、まず、事業用バスのものは左端が0.53というところから始まる線でございます。それから自家用乗用車でありますけれども、左端が0.62から始まるラインであります。あとは推察いただければ移動平均ですので、その下のグラフになります。

それから7ページ目の、脳の絵が描いてあるものです。右側にカーブとリニアな直線との、2つのクロスしたモデルがありますが、カーブになっているのは左の脳の位置関係で言いますと大脳辺縁系のところがございます、情動的な部分の状況で、リニアな、直線になっているのは前頭前野でありまして、つまり年をとるにつれて制御するほうが上位に来るといふことの説明であります。

最後に、脳の右側にあります資料7、乗合バスの折れ線グラフですけれども、これも先ほどと傾向は同じですので御推定いただけるかと思いますが、左側のラインの最初の値で言いますと、0.53のものが乗合バスのラインでして、上の0.62のものが自家用乗用車のものです。それぞれ、濃い目のものは3年移動平均ですので御推察いただけると思います。

以上です。

それでは、御質問がある方は挙手の上、御所属とお名前をおっしゃっていただきまして、簡潔にお願いいたします。

記者 先ほど大田さんがおっしゃっていた、警察庁から出てきたデータがいいかげんだという話は、警察庁は次の会議のときには、いや、やはり若い人の運転は危険なのですよという別なデータを出してくるのか。それとも逆に、実はちゃんと調べてみたら若い人も大丈夫ですねというデータを出してくるのか。どちらを出してくるつもりなのか。

大田議長 真摯に受けとめますというだけでしたが、年齢要因で説明できるということ、まずきちんと示してもらわないといけません。そうでないと、21歳未満はだめだという根拠にはならないのです。どちらのデータを出すかではなく、まずはきちんと分析してほしいというのが、私どもが主張したところです。

記者 真摯に受けとめるということは、もう少し説得力のあるデータを次は出してくるというか、出してこいということですか。

大田議長 そうです。みちのりホールディングスさんから要望が出たのも、高校を卒業した人が、これではなかなか運転手になれない。そういうところから出てきています。議論の中でも、依然としてバスの事故は多い、だから年齢要件が重要なのだという警察庁のご説明に対して、人手不足であるがゆえに運転手さん1人当たりの負荷が重くなっているということも事故の背景として考えられるのではないかと、とう意見もありました。やはり説得力のあるデータで、本当にその年齢要件が妥当であるのかということを示していただかないと、私どもも納得はできないということです。

記者 書式の統一化のところ、経済活動に影響して、さらに複数自治体の手続にかかわるものに対象を絞って進めていくということですが、それを6月の答申までにやってしまうということでもいいのでしょうか。

大田議長 いえ、6月の答申までには難しいと思います。なかなかこれはハードな仕事になってまいりますので、きょうスタートして、次回は各省庁からもヒアリングをし、6月の答申には、今後こういうやり方で進めていくことを示す、ということかなと思っています。行政手続部会もこれから3年の進め方を提示したところですので、書式・様式の統一についてもこれから6月までの間に今後こういう形で進めていくというところを詰めていきたいと思っています。

記者 統一化する書式の検討が外に出るのは、ここに書いてあるようなものになるということでしょうか。

事務局 事務局からお答えします。資料1の1ページから2ページに書いてあるものは、これは実績です。これまでにこういう議論をして、こういうことで決定しましたというものです。それから、3ページの「1.閣議決定事項」というものも、これまでに決めた事項を書いているものです。最後の4ページの「2.」にあるものが、現在、ホットラインなどでいただいている要望事項です。こういうものが議論にはなりますけれども、これに限っているという意味ではありません。

大田議長 ホットラインとして受けている要望が結構ありますので、個別で出てきています。しかし、今回の規制改革推進会議では、行政手続部会で企業へのヒアリング調査などもしましたので、それも踏まえて、不十分な点はさらにヒアリングをして抽出していきたいと思っています。

記者 今の書式・様式の統一化に関連して、何を対象にやっていくかという部分ですが、要望が上がっているもののうち、議長としては、どういうものが統一化を早く進めるべきものだとお考えなのでしょうか。

大田議長 手続は膨大な数ありますので、これというよりは、行政手続部会でも9分野が非常に企業からのニーズが高いということで抽出いたしました。ああいう分野が重要になるのだらうなと思っています。入札であるとか許認可であるとか、そういう、経済活動に直結しているところです。

記者 自治体というか地方団体のほうからは、地域ごとの事情に応じてというようなお話があったと思うのですが、例えば書式でどういうものにそういう地域差が出ていると議長は認識されているのでしょうか。

大田議長 例えば、きょうも出された例で、保育所の申請の際に提出する就労証明書があります。勤務形態や勤務時間を書く書式ですが、自治体ごとに微妙に様式が違っている。従業員はいろいろな自治体に住んでいますから、企業はそれぞれ書かなければいけない。行政区画の境界線に住んでいる人の場合は異なる自治体の保育所に申請を出すとなるとその都度、違う様式で書かなければいけない。そういう例が出されました。

記者 地域ごとに違っている書式の統一化は必要だと認められますか。

大田議長 IT化を進めるに当たっては、標準化ができてることが必須です。企業の側がデータを入力しただけで、どの自治体にも適用できるようにしたらいいいわけです。そこが微妙に違っていると、違う体裁で書かなければいけないとか、違う入力をしなければいけないということになります。

記者 最後にもう一点、お願いします。今回、推進会議として議論をスタートしたということですが、行政手続部会のお話と今回のお話とは、どうリンクしているのでしょうか。

大田議長 行政手続部会の場合は、それぞれ国の省庁で2割カットという目標のもとにやっていきます。ただ、自治体が関係するものについては、ここはやはり丁寧に議論していきませんと、自治体も好きでばらばらにしたわけではなくて、自治体は自治体でそれぞれ努力しながら条例を定めてきたわけですから、そこは丁寧な議論が必要だということです。

記者 ありがとうございます。

大田議長 何か補足はありますか。

事務局 一点だけ、具体的にどういうものがというお話で、湯崎知事からは入札のお話が具体例として出てきましたが、特に地域の事情が大きくあるので難しい例としてお話があったということでございます。

記者 大型二種免許の受験資格の緩和について伺います。普通二種免許のときにも、高卒で、新卒で入られた方が免許を取れないから、タクシーやバスの運転手が不足しているという議論があったと思うのですが、この場合、取りまとめの方向性としては、例えば18歳で新卒で入社して、半年なり1年なり2年なり、バス会社やタクシー会社の認定施設で研修を受けてそのまま乗務員というか運転手として勤務をスタートできるという方向性になるのかということをお伺いしたいです。

大田議長 取りまとめですか。

記者 取りまとめの方向性として、多分、新卒で入って運転手になれるというのが要望だと思うのですが、その場合、3年もかかるようだと、ちょっと厳しいのかなと思っていて、年齢制限としては19歳以上であったり、新卒で入ってから余り間をあげずに仕事がスタートできるという方向性でよろしいでしょうか。

大田議長 御要望としては19歳で、もちろん運転免許を取ってからの一定の年数は必要ですが、今は3年のところを1年にすると。ただし、一定規模の事業者、つまりきちんと研修・訓練ができる事業者が研修を行い、さらに、免許取得後2年間はルートの決まったところだけを運転するという条件でどうかということですので、一般的に19歳からいいかという議論ではありません。もちろん、人の命を預かる仕事ですので、一定の条件は要るのですけれども、かたくなに21歳未満はだめということに説得力があるのかというのが、きょうは議論したところです。

記者 もう一点伺いたいのですが、先ほど大田議長から、バスやタクシーの運転手が不

足することによって公共交通の基盤が失われるのではないかという議論がありました。今回の議論の中で、いわゆるライドシェアについてのお話などは出たのでしょうか。

大田議長 いえ、出ていません。

記者 わかりました。

司会 ほかに、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、本日の記者会見を終了いたします。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。