

## 規制改革推進会議（第27回） 議事概要

- 1．日時：平成30年3月13日（火）10:00～11:35
- 2．場所：中央合同庁舎4号館12階共用1208特別会議室
- 3．出席者：
  - （委員）大田弘子議長、金丸恭文議長代理、飯田泰之、高橋滋、  
野坂美穂、長谷川幸洋、林いづみ、原英史、森下竜一、八代尚宏
  - （政府）梶山大臣、田中副大臣、長坂大臣政務官、  
河内内閣府事務次官、前川内閣府審議官
  - （事務局）田和規制改革推進室長、窪田規制改革推進室次長、  
荒木参事官、石崎参事官、佐脇参事官、谷輪参事官、中沢参事官、  
西川参事官、福田参事官
  - （ヒアリング出席者）警察庁交通局：梶田好一局長  
警察庁交通局：早川智之運転免許課長  
国土交通省自動車局：奥田哲也局長  
国土交通省自動車局：金指和彦旅客課長  
国土交通省大臣官房：大内秀彦審議官（都市生活環境担当）  
国土交通省都市局：町田誠公園緑地・景観課長  
国土交通省都市局：渡瀬友博景観・歴史文化環境整備室長

#### 4．議題：

（開会）

- 1．利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現について
- 2．屋外広告規制の見直しについて
- 3．地方における規制改革タスクフォースの設置について

（閉会）

#### 5．議事概要：

大田議長 おはようございます。

ただいまから「規制改革推進会議」第27回会合を開催いたします。

本日は、安念委員、江田委員、古森委員、吉田委員が御欠席です。

また、梶山大臣、田中副大臣、長坂大臣政務官に御出席いただいております。

梶山大臣、一言御挨拶をお願いいたします。

梶山大臣 委員各位におかれましては、年度末それぞれに御多用の中、御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

本日はまず、前回も議論いたしました「利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送

サービス実現について」を引き続き御議論いただきたいと思います。前回の会議では、現行制度のままでは利用者の多様なニーズ又は社会的課題に応えられないのではないかとの御指摘をいただきました。今日は、これらを踏まえた議論をお願いしたいと思います。

また、「屋外広告規制の見直しについて」は、先般、規制改革推進会議が取りまとめた意見に対しまして、その対応状況を国土交通省から説明いただきます。プロジェクションマッピングを全国各地で円滑に進めていくことができるよう、充実した議論を期待しているところです。私も担当大臣として改革に向けた議論が前進するよう、しっかりとサポートをしてまいりたいと思っておりますので、本日もどうぞよろしくお願いいたします。

大田議長 よろしく申し上げます。

田中副大臣は、今回からの御出席です。一言申し上げます。

田中副大臣 おはようございます。内閣府副大臣の田中良生でございます。

経済の活性化に結びつくイノベーションのためには規制改革が必要だと思っております。委員の皆様のお世話になりますが、どうかよろしくお願いいたします。

大田議長 よろしく申し上げます。

それでは、報道関係の方はここで御退席を願います。

(報道関係者退室)

大田議長 それでは、議題の1「利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現について」に入ります。

今日は、警察庁交通局より、榊田好一局長、早川智之運転免許課長、国土交通省自動車局より、奥田哲也局長、金指和彦旅客課長にお越しいただいております。

まず、警察庁より、昨年6月9日に閣議決定されました規制改革実施計画の実施事項であります第二種運転免許資格の在り方の検討状況について、次に、国土交通省より、第25回、26回会議において委員から理由・根拠ともに不十分との指摘があった、運転者の運転技能の確保をめぐる論点等についてお伺いいたします。

まず、警察庁より御説明をお願いいたします。

榊田交通局長 おはようございます。警察庁の交通局長の榊田でございます。

お手元の「警察庁御説明資料」と書いてある資料に基づきまして、御説明いたします。

2枚目をごらんください。

警察庁からこの資料に基づきまして、第二種運転免許受験資格の検討状況につきまして、御説明いたします。

まず、資料上段をごらんください。記載がございますとおり、平成28年6月2日に閣議決定されました規制改革実施計画におきまして、タクシー等の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たところでございます。これを踏まえまして、当庁では、平成29年度は普通第二種免許の受験資格のうち、普通免許等保有3年以上とされている経験年数要件を1年以上とする特例を設けることが可能か、調査研究を行っているところでございます。

詳しく御説明いたしますと、現在、都道府県公安委員会から旅客自動車教習所として指定された教習所で一定の教習を修了された方は、経験年数要件が3年以上から2年以上に短縮されるという特例がございます。ここ数年は、都内のタクシー事業者の方を中心に、若年の内定者等をこの旅客自動車教習所に入所させ、経験年数要件の特例を受けさせることが多くなっているところでございます。そこで、旅客自動車教習所におけます教習の内容を充実・強化いたしまして、当該教習を修了した方の経験年数要件を特例としてさらに短縮することができないかという問題意識のもと、調査研究を行っているところでございます。

調査研究におきましては、交通心理学や被害者学に知見のある有識者の方々、自動車教習所関係者及び交通安全教育に知見がある方々等によって構成されました調査研究委員会を開催し、御意見を伺って、新たな旅客自動車教習所の教習カリキュラムを作成いたしました。その上で、実験教習を実施し、現行の経験年数要件が2年以上に短縮される旅客自動車教習所のカリキュラムを受けた者との比較を行い、その教習効果を検証したり、実験教習に参加した教習指導員や被験者にアンケート調査を行ったりするなどしております。現在、実験教習の結果について分析を行い、取りまとめをしておる最中でございますが、今後、調査研究の結果を踏まえ、実験教習に関わった教習指導員や被験者からの意見等を参考に、教習項目の更なる充実や運用の改善策等について引き続き検討を行うこととしております。

普通第二種免許の受験資格の要件であり、もう一つの検討課題でございます、年齢要件の検討につきましては、次に御説明いたします第二種運転免許制度の今後の在り方の検討の中で、今後更に検討を進めてまいりたいと考えております。

次に、資料の下段をごらんください。記載がございます第二種運転免許受験資格の検討状況について、御説明いたします。こちらは、平成29年6月9日に閣議決定されました規制改革実施計画では、第二種免許の受験資格全般について、旅客自動車運送事業の安全確保を所管する事業所管官庁、事業者等の旅客自動車運送事業の実態や交通安全に関する知見を有する関係者が幅広く参画する検討の場を設置し、21歳以上という第二種運転免許受験資格の年齢要件の適否や現行制度が年齢要件で担保しようとしている運転手としての資質等について、事業者による安全担保措置を含め、研修や他の方法で補完することの適否等、第二種運転免許制度の今後の在り方を総合的に検討することとされております。そのため、現在、当庁では第二種免許制度の在り方に関する調査研究を行うための30年度予算案として、約1,900万円を計上しているところでございます。

30年度の検討の枠組みは大きく2つございます。その一つは、30年度に有識者会議を開催いたしまして、年齢要件の見直しの適否を含め、幅広い観点から検討を行うこととしております。もう一つは、有識者会議と並行いたしまして調査研究委員会を設け、大型第二種免許等の経験年数要件を中心に、本年度の普通第二種免許の経験年数要件と同様、実験教習を行うこと等を内容とする調査研究を行うこととしております。有識者会議におきま

しては、年齢要件で担保しております資質や受験資格を見直すこととした場合にとり得る安全担保措置等について、交通心理学、人間工学、被害者学等に見識のある有識者や国土交通省、バス及びタクシー事業者、交通事故被害者団体等から御意見を伺い、安全確保の観点に配慮しながら、幅広い観点から検討を行ってまいりたいと考えているところでございます。

また、有識者会議と並行して設置いたします調査研究委員会におきましては、本年度に実施しております普通第二種免許の経験年数要件に関する調査研究と同様、より充実した教習を受ければ教習を修了することによって特例を受ける者の経験年数要件を更に短縮することができるのではないかと問題意識のもと、大型第二種免許の旅客自動車教習所のカリキュラムの見直し、実験教習を行い、検証する予定でございます。

以上が、第二種運転免許受験資格についての検討の進捗状況でございます。よろしくお願いいたします。

大田議長 ありがとうございます。

続いて、国土交通省より御説明をお願いいたします。

奥田自動車局長 資料1 - 2でございます。

この点につきましては、データの収集等に時間を要しまして提出がおくれまして、大変申しわけございませんでした。この資料に基づいて説明させていただきたいと思っております。

金指旅客課長 それでは、説明させていただきます。

まず、1月の会議におきまして、タクシードライバーの運転技能の確保というテーマに関しまして、私どもから、なぜその自家用車とタクシーとで違うのかという点としまして、1日1車当たりの走行キロが長いこと、2点目としまして市街地での走行が多いこと、3点目として夜間での走行が多いことを御説明させていただきました。2月の会議におきましては、この3点以外にも自家用車の運転とは異なる特徴があることについて御説明させていただきました。

宿題としていただいておりますのは、1月の会議におきまして御説明した3点について、それぞれデータに基づいてもう少し細かなメッシュで示してもらえないかということでございました。この点につきまして、今回、資料にまとめて御報告させていただきます。

まず、1月の会議の資料の中で、「1日の走行キロが長い」という点につきましては、私どもが平成28年の自動車燃料消費量統計を用いましてお示しさせていただくデータとしては、全国ベースで見ますと、この資料に書いておりますとおり、自家用車では1日当たり19.50km/日、ハイヤー・タクシーでは107.74km/日でございます。それぞれ稼働率は6割から7割の間で同程度でございますので、自家用車よりもタクシーのほうが走行キロが長くなっていると言えるのではないかと考えております。また、都道府県別に見てみる必要があるのではないかと御指摘もいただいております。この点につきましては、別紙という形で都道府県別の走行距離、稼働率をまとめてございます。これを見ますと、どの都道府県におきまして、自家用車よりもタクシーのほうが走行キロは長くなっている。

そして、自家用車のほうが稼働率は高い地域におきましても、その傾向は同じでございます。

2点目、「市街地での走行が多い」という点でございますけれども、タクシーは歩行者や交通量の多い市街地での走行が多いという営業実態の特徴を挙げさせていただいたものでございます。事故割合を説明資料に盛り込みましたのは、市街地と非市街地の別に着目した走行距離の統計データはございませんので、自動車全体における市街地での事故の割合と比較して、タクシーのほうが市街地での事故の割合が多ければ、市街地での営業は多いと推定できるのではないかと考えたためでございます。また、この「市街地」という言葉の定義についても御指摘いただいております。これは統計上道路に沿っておおむね500メートル以上にわたって住宅、事業所等が連立している状態であって、その地域における建造物の占める割合が8割になるものを市街地と捉えております。1月の会議で御説明させていただいたデータから、最新のもの、平成27年のデータに今回はリバイスさせていただいております。自動車全体では市街地での事故は76.5%、ハイヤー・タクシーでは市街地では95%が、それぞれの事故割合でございます。

3点目、「夜間の走行が多い」という点につきまして、タクシーは、夜間の時間帯、見通しが悪く、歩行者等の交通の状況確認が難しい夜間の走行を行う場合もございます。そういう営業実態の特徴を挙げたものでございます。こちらも昼・夜の別に着目した走行距離の統計データはないものですから、自動車全体における夜の事故の割合と比較して、タクシーのほうが夜の事故の割合が多ければ、夜間の営業が多いと推定できると考えたためでございます。なお、「夜」というものにつきましても定義についてお問い合わせがございました。統計上、日没から日の出までの間をいうというのが定義でございます。同様に、このデータについて1月にお示しさせていただいたものから最新のものがございまして、それぞれ記載しております。自動車全体で夜の事故は28%、ハイヤー・タクシーは49%でございます。自家用車とタクシーとの走行の違いというものは、前回2月の会議でも御説明させていただきましたけれども、この3点以外にも、例えば、実車時であれば、利用者から急なルート変更とか、急停車とか、方向転換とか、そういった指示を受ける場合もございますし、時間的なプレッシャー、急いで行ってくれとか、何時何分までに到着してくれといった利用者の声に応える場面もございます。また、空車時においても利用者の有無を確認しながら安全を確保しつつ運転し、利用者を見つけたら速やかに近寄っていく、路肩に停車するという運転も必要になってきます。これは予約配車の場合でもそういう局面もございます。そういったさまざまな自家用車の運転と異なる点を踏まえまして、安全に旅客を運送するといったことを確保するため、第二種運転免許という仕組みがあって、それに必要な教習とか試験とか、そういったメニューが設けられていると考えてございます。

私からの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。

前回国土交通省さんから提供されました、きょうの御説明以外の回答と、国土交通省の

以前の資料もお手元にお配りしてありますので、参考にしながら質疑に入りたいと思います。

それでは、御意見、御質問をお願いいたします。

どうぞ。

金丸議長代理 少し数字の確認をさせていただきたいのですけれども、この稼働率というのは、分母と分子は何と何になるのでしょうか。あと、これはパーセンテージで書いてあるのですけれども、まず、お聞きしたいのは自家用車の数です。あるいは自家用運転手の数になるのかもしれませんが。それと、ハイヤーとタクシーの数、それぞれの全事故件数、この割る前の件数を知りたい。

それから、双方を逆に比較すると、1キロ当たりの事故率で出せますでしょうか。この稼働率というのが理解できないのです。

金指旅客課長 まず、稼働率でございますけれども、調査日数分実際に車を動かした日数でございます。分母は調査日数、分子は車を動かした日数でございます。

大田議長 1日のうちで少しでも車を動かせば、例えば1キロ走っても動かしたことになるわけですね。

金指旅客課長 はい。統計上はそういう考え方でございます。

金丸議長代理 それはすごく違和感があります。だって、本業以外の人は多分通勤でお使いになりますから、朝に動かして、会社に行ってお仕事をし、帰宅時に使う。だから、この稼働率があたかもハイヤーとタクシーよりも多いという数字をここに書く理由というか、ロジックが理解できません。

佐脇参事官 事務局から、質問では稼働量と聞きましたところ、おっしゃる稼働量のデータが必ずしも手元になかったので、稼働という観点から率を御提供いただいたのだと思います。その上でコメントをいただけますか。

金指旅客課長 まさにそのとおりでございます。結局、稼働という面で着目した場合に、利用できるデータがこういう形だったものですから、資料としてお示しさせていただきました。

佐脇参事官 つきましては、当初のリクエストに答え切れていないということでは、御指摘のとおりでございます。

金丸議長代理 そうすると、ハイヤーとタクシーは、これは1日に相当走っているのだけれども、ここの稼働率という走ったか走っていないかだから、お休みの日が除かれて、この稼働率が64.93%になっているということですか。

金指旅客課長 稼働率というのは、調査日数分の動かした日数なのです。だから、御質問の趣旨に合っているか、資料をもう一回説明しますけれども、休んでいる日は除かれています。

金丸議長代理 これで見ると、この数字は本当にどうなのかなと思うのですけれども、そうすると、普通の人エンジンを入れた回数が多いと。ハイヤーとタクシーはエンジン

を入れていない日が自家用車を下回るということは、タクシーの運転手のほうがお休みは多いということですかね。だから、ここの稼働率は余り意味がない気がしました。

さっきの事故件数はどうですか。この計算をする前の分母と分子の自動車全体の総事故件数と市街地の事故件数、それはハイヤーとタクシーでどうなるのでしょうか。それを今度は走ったキロで割ると、1キロ当たりの事故率で出ると思うのですけれども。

金指旅客課長 まず、事故件数ですけれども、自動車全体で申し上げますと、トータルで53万6,899です。市街地は41万991です。続いて、ハイヤー・タクシーは、全車合計で1万4,902で、市街地は1万4,112です。

金丸議長代理 それで、さっき聞いた自家用車の台数とタクシーの台数はどうになりましたか。

金指旅客課長 この燃料統計では、ハイヤー・タクシーのサンプル数で申しますと、4,060です。自家用車については1万5,115です。

金丸議長代理 自家用車が1万5,115なのだけれども、さっきの事故率を出すときは、今のサンプルとは関係ない係数が出てきているということですか。

金指旅客課長 統計上、違う統計を使っています。

金丸議長代理 違う統計を組み合わせるといふか、それを出してきたということですね。なかなかロジックが理解できないですね。

大田議長 タクシー・ハイヤーは高度な運転技能が必要であるということを示すデータが本当は出てこなければいけないはずなのですが、ここで出てきたのは単に走行距離が長いと、それだけのことですよね。それで二種免許が必要だということの論拠になるのですか。

金指旅客課長 その点は、もう一度御説明させていただきます。1月の会議の時点では、走行キロが長いとか、市街地の運転の走行が多いとか、夜間の走行が多いとか、そういったところを代表的な特徴として説明させていただきましたが、2月の会議におきまして、それ以外にも、例えば、実車時にはこういったことがあるんだ、空車時にはこういったことがあるんだということをお説明させていただきました。そういったさまざまな違いをトータルで捉えまして、自家用車とタクシードライバーは求められる運転技能に違いがあるのだと御説明させていただきました。

大田議長 2月にお出しくださった私どもの質問に答える資料のうち、運転者の運転技能の確保をめぐる論点、つまり1.5種免許をめぐる質問に対するお答えで、資料の3ページから4ページですが、実車時、空車時の交通事故件数が書かれています。実車時は走行距離当たり83.1件、空車時は184.8件ということで、空車時のほうが圧倒的に多いわけですね。そうすると、これは乗客を乗せているときよりも流し運転をしているときのほうが事故を起こしやすいということによろしいですか。

金指旅客課長 統計上はそうなります。

大田議長 そう申しますと、三ヶ森タクシーさんの御提案では、流しはありません。顧客

との予約のみで、あらかじめ決められた場所を走るわけですから、流しのときはありません。そうすると、この間おっしゃっていたことは当たらないのではないのでしょうか。

金指旅客課長 御指摘の点につきましても、2月に御説明させていただきましたが、同じ資料の8ページ目でございます。確かに三ヶ森タクシーさんからの提案は事前にお客様と予約契約を行っているということではございますけれども、そうであってもやはりこんなことがあるのですというところを御説明させていただいています。例えば、繰り返しになりますけれども、自家用車であれば、運転を控えるような悪天候の場合とか、深夜とか、交通量が多い、狭い路地とか、そういったところも運行しなければならないですし、乗降場所が決まっていたとしても、この道を通ってほしいんだとか、こっちへ行って欲しいんだとか、ここでとまってほしいんだとか、そういった利用者からの指示がございます。また、ここで待っているからとあらかじめ言われたとしても、実際にそこにはいらっしやらない、少し離れた場所でお待ちになっている場合もございますし、さらにそうであればどこにいるか確認しながら運行し、近づいていくといったこと、乗られてからも時間的なプレッシャーもございます。そういう意味で、予約配車であっても自家用車の運転とは異なる特徴があると考えてございます。

大田議長 しかし、実車時の事故は空車時の半分なのですよ。このデータと今のお答えは整合的なのですか。

金指旅客課長 確かに利用できるデータで見るとこういうデータですけれども、実際にタクシーのドライバーがいる利用者を乗せて運行している場合は、今、御説明したことが声としては上がってきていますし、実態もそうだと考えています。

大田議長 どうぞ、森下委員。

森下委員 データではそうだがは実態として違っていると、どうやったらそんなロジックになるのですかね。お役所は文系の方が多いかもしれませんが、もう少し理系の人間にわかるように説明してもらわないと、何のためのデータか全くわからないと思うのです。

そういう意味では、今、議長が言われたように、倍違うというのは、おかしい。当然実車時のほうがむしろ気をつけて運転しているというならまだしも、一般の方だって、ここで待っているときにこの場所に来てくださいとか、この場所に急にコンビニに寄ってとか、普通に自家用車でそれはありますよね。だから、言われていることはロジックが全く通っていないと思うのです。

また、きょう出された資料1-2の2番目、「タクシーの方が市街地での事故の割合が多ければ、市街地での営業が多いと推定できる」というのは、タクシーと一般自動車の事故率が一緒だという前提ですよ。先ほどのように運転時間も違えば、実車距離も違うということになると、この前提条件を置いていること自体もロジックがないと思うのです。

もうちょっとロジカルに回答してもらわないと、データをとっている意味はわかりませんし、解釈も全く理解できないと思うのです。

大田議長 今の点、いかがでしょうか。

1月にお出しくださった資料にある、タクシーの場合は、「1日1車当たりの走行キロが長い」、「市街地での走行が多い」、「夜間での走行が多い」、だから、二種免許が必要だと。しかし、そういうことにはならないのではないかと、前回は申し上げているわけで、それに対して、2月には違う理由を出しました、ということなのですね。そうすると、この1月の資料は有効性を失ったということなのではないでしょうか。

金指旅客課長 1月にお示しさせていただいた点に加えて、2月の説明をさせていただきました。なので、それを全部トータルで考えてございます。

大田議長 今の森下委員の質問への答えはいかがですか。

森下委員 だから、事実が崩れているわけですよ。データの解釈が間違っているわけだから、それをあわせて回答されても意味がないのではないですか。普通にデータを読んだら、明らかに実車中のほうが事故率は少ないわけですから、それはどう考えたって、今、言われている話とは違うと思います。それに対して、ロジカルな理論的なお話をしてもらわないと、データをとっても解釈が違ったらデータの意味がないですよ。先ほど来、議長が言われている件に関しては、どのように解釈をされますか。

金指旅客課長 繰り返しになりますけれども、現在、私どもの手元で利用し得るデータはこちらにお出ししているものでございまして、そういったものを活用しながら実際のタクシーの運転の特徴を説明させていただいている。それぞれパーツで説明させていただいているので、とっている全てを整合的に説明する統一の統計がないものですから、こういったことになってはおりますけれども、総合的に説明させていただいているものでございます。

森下委員 今、言われていることを極端に言えば、統計をとってもパーツで見るのだったら意味がないという話につながってしまうと思うのです。そして、何のために統計をとられているのですか。そんな恣意的な解釈というか、意味がわからない解釈をされたら、統計をとる意味はなくなってしまうと思うのです。

大田議長 きょうの議論は、まず、二種免許自体の定義、要件が正しいのかということについて。これは、先ほど警察庁さんから、今は研究中であると説明されました。これについても質問はあるのですが、それとあわせて、三ヶ森タクシーさんからの提案である新たなタクシー事業について、前もって予約された走行だけですから、走行距離は制限をかけることも当然できるわけで、そういう条件のもとでも二種免許が必要なのかという議論をしています。ところが、それを判断するデータがない。データが不十分であるのに、なぜ反対なさるのですか。

金指旅客課長 三ヶ森タクシーさんからの提案については、この二種免許の部分以外にもいろいろと論点がございまして、運転技能の面で申し上げますと、今、御説明させていただいたものでございましてけれども、ほかに、そういう自家用車を使って運転をすること、タクシー事業者がそういうことをやることについてどう考えるかとか、そういった論点がございまして、一概にこの論点だけで申し上げることはできないと思います。

大田議長 それ以外の論点は前回に議論させていただきましたので、これはまた別途の機会に継続して議論させていただきます。前回、運転技能の議論だけが残りだったので、きょう議論させていただきます。運転技能という点から、例えば、走行距離や事前予約制であることなど幾つかの条件をつけてもだめなのか、三ヶ森タクシーさんが言われた1.5種免許はどうしても認められないのか、という議論がきょうのテーマです。認められないというなら、そのデータを出していただかないと、私どもとしては議論にならないのです。

高橋委員。

高橋委員 データの点で1点だけ。

資料1 - 2の1ページ目から2ページ目ですが、ほかの2つのについては専用自動車の統計で出されているのですけれども、最初のだけはなぜか自家用車という定義になっていて、専用自動車ということをとっていらっしゃらないようなのですが、これはデータがないということですか。要するに、3つがあって、後半の2つは事業用自動車の統計になっているのですけれども、最初のだけが自家用車という属性のない統計になっているのですが、最初のものについてはデータがなかったという話でしょうか。

金指旅客課長 最初のものとは2番目以降のものとの統計がそもそも違いまして、こういう形にさせていただいております。

高橋委員 専用だと、当然長くなるのですよね。一般的な自動車、自家用車だと、本当に通勤のためにちょっと駅まで行って帰ってくるみたいな人も入ってしまうので、走行距離は短くなるのですけれども、専用自動車であれば専らそれですと乗っているわけですから走行距離は長くなるはずで、そういう意味では、このデータもほかのものに比べるとあやふやかなという気がしたので、ちゃんとそういう適切な資料はお探しになっていただけないのでしょうかというお願いです。

金指旅客課長 実際に走行距離のデータを自家用車とハイヤー・タクシーで同じ統計のもとで比較をしなければならぬと、まずは考えました。そのときに、同じ統計で利用できるものが自動車燃料消費量統計でございました。なので、同じ土俵の上で比較できるものを探さなければいけないという問題意識は当然私どもも持っていて、それがかなうのはどの統計かというところで洗いざらい探して、今回整理させていただいたものが1つ目の部分です。

2つ目、3つ目の部分については、これは残念ながら同じ土俵の上で比較するものはありませんので、そうはいつでも何か参考になるものとはということでお示ししましたものがこの交通統計ともう一つ、事業用自動車の交通事故統計でございます。

そういった利用できる統計がどういうものかというところを御理解いただきたいと、ということでございます。

高橋委員 繰り返しますと、そうすると、自動車全体という2つ目の76.5%は交通統計のほうで、ハイヤー・タクシーのほうは専用事業者の交通統計だという御説明ですか。

金指旅客課長 はい。

高橋委員 そうすると、これは自動車というのは専門でやっていない通勤でちらっと使うものも含めた統計だということですね。市街地の事故率も。

金指旅客課長 それぞれの統計です。

高橋委員 だから、比較に無理があるのではないかと。御苦労されたのはわかるのですが、出された資料では立証に資するデータとしては根拠がない統計ではないかという気はしましたので、引き続き御努力をいただきたいと思います。

大田議長 八代委員。

八代委員 別の論点でもいいですか。

警察庁にお聞きしたいのですが、経験年数をできるだけ緩和できないかという検討をされているというのはありがたいことなのですが、年齢のほうは逆にまだ検討されていないと聞きました。事故との関係で見ればむしろ経験年数のほうがはるかに重要なので、なぜ21歳と決めたのか。例えば、中卒とか高卒で働く人の場合、そういう人が21歳にならないとタクシーの運転手になれないという職業選択の自由を奪っているわけですから、かなり明確な規制の根拠が必要なわけ。21歳以上ということが社会的妥当性みたいなことを先ほど言われていたのですが、その根拠をもう一度教えていただきたい。

これは、逆に上限はないわけですね。逆に高齢ドライバーのほう事故率が高いということはタクシー運転手についても同じではないかと思いますが、この21歳の根拠をもう一度御説明いただければと思います。

梶田交通局長 まず、上限というのは、要するに、何歳以上はとれないという意味ですかね。

八代委員 はい。

梶田交通局長 それは、二種免許、一種免許を問わず、今はありません。

年齢要件については、まさにここで御議論いただいた結果を、そこをしっかりと検討せよという宿題を我々はもらったとっておりますので、30年度からですけれども、それをまさに検討を始めようとしているということです。

経験要件をなぜ検討しているかと申しますれば、我々のお配りした資料を見ていただきますと、平成28年度の規制改革実施計画におきまして、普通第二種免許の場合ですけれども、経験年数要件については遅くとも30年度までに結論を得るようということで宿題を頂いておりますので、まず、こちらを先にスタートをさせているというのが実情でございます。

八代委員 お聞きしているのは、21歳以上という基準を引き下げるかどうかということについての検討をこれから始められるということですが、そもそも21歳以上ということになっている現行制度にも、当然、何か根拠があるわけですから、それをお聞きしているわけですか。

梶田交通局長 まさにこの規制改革実施計画で御議論いただいたというのは、21歳とい

う要件をはめていることがおかしいのではないかという形で御議論いただいて、そこは当時十分に恐らく説明できていないので、それをよく検討しなさいということで現在こういう宿題を頂いていると思っております。今、そういう状況だということは御理解いただければと思います。

八代委員 あらゆる制度はそれなりに法律をつくったときに根拠があるわけですから、21歳以上ということをつくった以上、何らかの根拠があったわけですね。それは既に検討されてそういう法律ができたわけですから、過去のそれをつくったときの資料を見ていただければ何か根拠があるのではないかということです。その年齢を下げるかどうかはまだ十分に慎重に検討していただかなければいけないと思いますが、なぜ現行法で21歳としているかは、検討してみないとわからないという御説明は納得できないわけです。

梶田交通局長 当時御説明申し上げたところでは、例えば、要するに、免許を取得してどこのところで事故が多いかということを考えていきますと、年齢別に交通事故の免許保有者数当たりの死亡事故件数を統計的に持っているのですけれども、それを見ますと、Uの字型に現在はなっています。要するに、ここでいう21歳未満のところが入る層は非常に高く、今、先生から御指摘があった御高齢の方も現在は非常に高いです。そういう実情がございますので、当時、21歳というところで線を引いたということをお説明申し上げたと思うのですけれども、当時はそれだけでは議論としては十分ではないのではないかという御指摘を頂きましたので、現在、この21歳というところで線を引いているのは適切なのかどうか、あるいは、この21歳という年齢で何を担保しようとしているのかというあたりを、もう一度虚心坦懐に検討し直すということが宿題だと思っておりますので、それを来年度からしっかりやっつけていこうということでございます。

八代委員 今は、二種免許も一種免許も全部あわせた総合で年齢別の事故率が決まるわけですね。だから、もしその二種免許がより安全でなければいけないというのだったら、単に事故率というのだったら、一方で、経験年数という尺度がありながら、それとは独立に年齢という要件も必要という根拠です。もちろん経験年数が長いほど事故率が低いというデータがあるのかどうか。それから、事故といっても、車庫入れのときのぶつけるといふ事故と死亡事故につながるような重大な事故といろいろあるかと思うのですが、なぜ経験年数と年齢の引き下げの是非を別々に議論しなければならないのかということがよくわからなかった。

大田議長 それを御検討いただくということですね。

梶田交通局長 はい。

大田議長 林委員、どうぞ。

林委員 ありがとうございます。

国交省に御質問させていただきます。

2月26日の会議の際に、奥田局長が、我が国において、人口減少下で、かつてと違って道路運送法に基づく旅客運送事業がビジネスとして成り立っていないという地域が拡大

していることが、我々も頭を痛めている点で、課題かと思っておりますとおっしゃっております。そのような認識のもとで、奥田局長は地域公共交通活性化・再生法とか、さまざまな立法をしたり、また、自家用有償運送というものも講じてきているとおっしゃって、その自家用運送事業については、結局、許可を受けたものが事業としてやれない、つまり、事業性がないことが前提であるとおっしゃっております。

おっしゃるとおりでありまして、その事業性がないというところが、いきなり非営利、利益が上がらないという話に、今、この奥田局長の御意見ではそういう解釈になっておられるのですが、そこを私どもは少し違うのではないかと考えています。

といいますのは、事業性がないというのはなぜかということ、現在の規制のもとでは事業性がない。しかしながら、規制を緩和すれば、例えば、三ヶ森タクシーさんはビジネスを工夫することでやっていけるというプランを御提案されているわけですし、もちろんプロのタクシーとプロでない方とでは運転技能にレベルの違いがあるということはあるでしょうけれども、それと現在の多様なニーズ、高齢者が僻地で足もないという状況にどうやって応えるかというニーズとのバランスをとったときに、国交省として、現在の自家用有償運送というものの規制を緩和する余地はないのか。そこをお伺いしたいと思います。

奥田自動車局長 今、先生が御指摘のようなことを申し上げたわけですがけれども、私どもは、地域における足の確保という点におきましては、道路運送法に基づいて、4条許可を受けて、例えば、二種免許を持った人を雇って事業用自動車を使って運行管理をしてということで、安全と利用者の利便を確保しながら事業を進めていっていただくということが大前提であり、なかなかそういったものをストレートにやるのが難しいというところも出て来ているのですけれども、そういったことが基本であると考えています。

そういった中で、前回、梶山大臣からも、地域の足を確保するために利用者の視点でいろいろと考えていくことが大事ではないかということをおっしゃいましたけれども、地方部におきましては、例えば、タクシー事業者でありますと、いわゆる自治体とも協力しながら、いわゆる乗り合いタクシーといいますか、特に路線を定めた形での路線タクシーを全国で4,000以上やったりしておりますし、あとはデマンド型のそういったタクシーをやっております。そういったことで、特に事業者としても、地域のニーズに対応してできるだけそれに応えていく必要があると考えていまして、各地で自治体と協力をしながら、ニーズ把握をして、今みたいな取り組みはかなり進んできていると考えています。

私どもとしても、地域の移動の手段の確保につきましては、まずは法が求めます輸送の安全とか利用者の利益保護のための措置が講じられた事業として対応されることが必要であると考えておりまして、私どもの出先であります運輸局で自治体とそういった事業者とともに、具体的な輸送サービスのニーズの把握とか実現のために日々連携して協議しております。そういったことをまずはしっかりと進めていくことが第一義的に必要ではないかと思っております。

そういった中で、どうしても事業性が確保できないといいますか、タクシー事業がいろいろ

いろな工夫をしても成り立たないところについては、足が必要であれば、結局、青ナンバーで事業ができなければ、最後、例外的、限定的に白ナンバーでやることを検討していかねばいけないということでありまして、そういった大前提のもとで、どうしてもそれが確保できない場合の窮余の策でありますので、そういった前提に基づいて、4条許可に基づいて青ナンバーで営業ができるということであれば、それをぜひやっていただきたいですし、事業性が確保できないということであれば、やむなく白ナンバーで、かつ、ほとんどのそういった場合は赤字になりますので、自治体の補助も絡んでやっておりますので、そういった仕組みをつくって非営利の主体でやっていくということになっています。

無限定にそういった白ナンバーでの営業を認めるというのは、すなわち、道路運送法的前提を崩す白タク解禁といったことになってしまいますので、私どもとしてはその仕切りはしっかりつけた上で、地域の足を確保するために、バスもあります、コミバスもあります、タクシー、乗り合いタクシー、デマンドタクシー、自家用有償、あとはここでも御議論いただいたと聞いていますけれども、共助のシステムといいますか、Nottecoみたいな、ああいうものも有機的に組み合わせて、地域の足を確保していくことに努めていきたいということでございます。

前回の梶山大臣の話を聞きまして、そういうことをより一層、私どもは取り組みを進めていかなければいけないと思った次第でございます。

林委員 ありがとうございます。

2点だけ申し上げたいと思います。

そういう取り組みをされていることは非常に有効だとは思いますが、それでも足りないということで私どもが意見を申し上げているということ。

そういった社会的なニーズに対して応えるときに、いきなり非営利の補助金とかというアプローチをするのではなく、民の活力を使って対応していくことが第一義にあるべきではないかと思っておりますので、せっかく民のほうから出てきた提案を規制のために蹴ることは本末転倒ではないかと思っております。

最後なのですが、私どもは決して全面白タク解禁のようなことを言った覚えはありませんので、誤解がないようお願いしたいと思います。

梶山大臣 本日の議論は制度全体の中のパーツの議論だと思えますが、それに資するデータはしっかり出していただいた方が良いと思います。一つ一つの議論をしっかり進めていくためにも、資料の提出をよろしくお願いします。

前回の会議で申し上げたのは、社会的な課題になってきている地域がたくさん出てきているということなのです。今、林委員がおっしゃったように、民の力も必要なのです。白タクだけではなくて、業者もいなくなったところでは白タクもできないということになってしまいますので、その業者をしっかりと残したまま共存ができないか、すみ分けができないかということだと思えます。その辺も柔軟に、逆に提案をいただければ、この議論が進むのかなと感じました。

大田議長 ありがとうございます。

警察庁さんにお伺いしたいのですが、今年度やっておられる普通二種免許の調査研究の結果はいつ見せていただけるのでしょうか。

梶田交通局長 まず、今年度分については、年度もあと少しで終わるのですけれども、とにかく年度内には取りまとめがされるように鋭意やっておりますので、年度中、つまり今月中には取りまとまる予定でございます。

大田議長 わかりました。取りまとめができましたら、ぜひ見せていただきたいと思えます。

この有識者会議は、まだできていないわけですね。

梶田交通局長 有識者会議につきましては、30年度の予算で設けて検討を進めていこうということで考えてございます。

大田議長 わかりました。

この旅客自動車教習所というのは、全国に幾つぐらいあるのでしょうか。つまり、希望する人が教習所に行きやすいようなレベルであるのでしょうか。

早川運転免許課長 旅客自動車教習所ですけれども、普通第二種免許にかかる旅客自動車教習所が全国で141校あります。現在、手元にある資料、これは普通第二種免許の旅客自動車教習所ですが、全国で利用実績としては71名という数があります。これらは平成28年末の数字でございます。

大田議長 今は非常に少ないですね。141カ所で71名。ゼロのところも随分あると。

早川運転免許課長 状況的には、指定を受けている教習所ということで141という計上になっておりまして、その中で主に使われているのは、今、承知している限りでは、主に都市部、東京周辺のところ、東京中心に多いということで聞いております。

大田議長 普通の自動車教習所が指定を受けることもできるわけですね。

早川運転免許課長 施設を持っておりますのが自動車教習所ですので、自動車教習所の中でこういう課程をつくったことに関して、その課程の指定を受けるという形になっております。

大田議長 わかりました。

ほか、いかがでしょうか。

よろしいですか。

それでは、きょうはありがとうございました。

警察庁さんは、ぜひ調査研究をよろしく願います。また、折に触れてフォローアップをさせていただきたいと思えます。

国土交通省さんからは、運転技能の確保について、きょうは私どもが納得を得られるデータそのものがいただけなかったと受けとめております。大臣や林委員が言われましたように、住民の移動ニーズは多様ですし、高齢化とともに新しいニーズも出てきております。僻地ではなくても、大都市の郊外であっても、病院に行くのに毎回タクシーは頼めない、

だからといって息子や嫁に頼むわけにもいかないという人はたくさんおられます。そのときに、乗り合いタクシーがあるのも存じておりますが、津々浦々あるわけではないし、ここは住民の選択ができるように、多様な形態の一つとして、なぜ三ヶ森タクシーさんの提案がいけないのか、私どもはまだ納得できておりません。ぜひ住民のために前向きに御提案いただきたいと思います。前回も今回も、ノーという結論を導くためにいろいろなことをおっしゃっているように受けとめられますので、ここはぜひ利用者の立場に立って、徹頭徹尾利用者の立場に立って御検討いただければと思います。この件はまた議論させていただきます。

どうもありがとうございます。

(国土交通省、警察庁退室)

大田議長 それでは、議題2「屋外広告規制の見直しについて」に進みます。  
国土交通省さんが入室されます。

(国土交通省入室)

大田議長 私どもは、プロジェクションマッピングに関する規制について意見を取りまとめました。本日はこの意見を踏まえた検討状況についてお伺いするため、国土交通省より大内秀彦大臣官房審議官、町田誠公園緑地・景観課長、渡瀬友博景観・歴史文化環境整備室長さんにお越しいただいております。

それでは、国土交通省より御説明をお願いいたします。

大内大臣官房審議官(都市生活環境担当) 国土交通省の大内でございます。

前回に引き続きまして御説明させていただきます。よろしくをお願いいたします。

まずお手元の資料2でございます。国土交通省都市局とございます資料に基づきまして、これまでいただきました御議論、2月15日にいただきました規制に関する御意見を受けまして、私どもとして進めていく対応方針について御説明申し上げます。

まずプロジェクションマッピング全体の規制について不明確である、また、新しい技術を導入されたものとしての取り扱いがされていない、それから、屋外広告物、従来のものと同様に扱うものは矛盾があるのではないかという御指摘が強くございました。私どもとしてその際もございましたが、プロジェクションマッピングに係る技術は世界的に大きく進展しておりますし、これらを実施していくための環境整備を進めていく。これは都市の魅力を高めていくという意味からも大変重要であると考えております。

特に東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けまして、我が国を挙げてその成功を期していくという観点からも、プロジェクションマッピングの活用ニーズがますます高まっていくであろうという点については、御指摘いただいたとおりだと思っております。

これらの観点から以下の取り組みを行うということで、プロジェクションマッピングの実施促進に向けた環境整備を進めていきたいと考えております。これらについて3月中をめどに国として発出できるものを全て発出したい。都道府県、政令市と協力いたしまして実施に向けて早急に協力体制をつくっていきたいと考えております。

取り組みといたしましては、これまでの御指摘にもありましたとおり、規制の不明確性等々新しい技術を反映した規制ということも含めて、取組1でございますけれども、屋外広告物の条例ガイドライン、私どもがつくっておりますガイドラインでございますが、これからプロジェクションマッピングを外していき、新しくその推進に係る必要最小限のルールを定めたガイドラインを策定・公表いたします。これにつきましては改正ではなく新設という形を検討しております。

取組2でございますけれども、プロジェクションマッピングの実施の際の手續や窓口を明記いたしました実施マニュアル。これらは御指摘いただきましたとおり、いろいろな関係する窓口、関係する連携先等々がわかり、かつ、それらについての問題点または関心点をわかるように、ガイドラインの取り扱いも含めまして手續、窓口を明記した実施マニュアルという形で、これも策定・公表していくこととしています。

これらをあわせまして、プロジェクションマッピングの実施の環境整備を推進することになりますと、地方公共団体というのはその許可または認可の対象になったもの中心でございますので、それらについてこれらの新しい仕組みと、その考え方の周知徹底を図っていくよう、4月以降、新しい市町村との協議を進めていく形としたいと思っております。

2ページ、プロジェクションマッピングに関するガイドラインの概要でございます。許可不要となるプロジェクションマッピングを明確にいたします。公益性があり、期間限定で表示されるプロジェクションマッピングについては、例えばオリパラ関連や町の活性化などに資するイベント、これらについてのプロジェクションマッピングは許可不要といたします。その旨、ガイドラインに明記する考えでございます。

これまで先日の会議の際にも御指摘いただきました外国の事例をよくよく勉強するようということでもございました。リヨンで行われましたイベントのプロジェクションマッピングを見ていただきますと、文化財に投影をいたしましたまちおこしといえますか、町としての活性化イベントでございます。これらにつきましても可能となるように、ガイドラインの中で取り扱いを改正というよりも、これまではできなかったものでございますけれども、できるようにいたします。

3ページ、プロジェクションマッピングに関する面積要件等の緩和でございます。に該当せず、要するにオリパラでございますとか、地域活性化、そういうものの振興ではないということになりますと、それぞれ商業地域等々いろいろな地域における考え方に基づいた許可になるわけでございますけれども、商業地域などについては特に面積要件等の制限を撤廃することができる旨、ガイドラインの関連の取り扱いについて出す紙の中でございますけれども、明示するということでございます。

従来ここにつきましては面積要件がかかっておったということで、前回御指摘をいただいたと思うのですが、これらについて例えば真ん中の赤三角の下でございますが、ビルの壁面全体にプロジェクションマッピングを実施する。これは大変ニーズがあるようでございますが、これらにつきましても可能といたします。これらについて世界では、ここに

ございますけれども、エンパイア・ステート・ビルに表示されたプロジェクションマッピングということでございますが、このような形で全体を使うことによってイベントまたは集客効果が高いプロジェクションマッピングが可能となります。これらについても商業地域について実施を可能とすることができる旨を明記するというところでございます。

4 ページ、それらの手順が具体的にわかるようにということでございました。我々として今、必要な手順、窓口の明確化などを含めた実施マニュアルを作成する考えでございます。その実施マニュアルのイメージでございますけれども、下の枠の中でございます。御指摘がございました道路を挟んだ向かいの建物などに表示する場合の手続について、道路にはみ出さないように投影機、映写する機械ですが、これを設置する場合は、道路管理者への手続は不要。それから、道路交通安全に支障のない、道路を挟んで高所から高所へ表示するようなプロジェクションマッピングについては、実施可能という形で現在やっております。その際、地元の警察署などには逆に確認をしていただくということがわかるように、実施マニュアルなどで明記していきたいと思っております。また、河川につきましても、河川の区域にはみ出さない投影機の設置については、手続は不要。それから、水上交通、舟運等の利用のある河川、そこに水上交通がある場合については、その運行に影響がないか事業者への確認が必要である旨の明記をしていくことで、手続が円滑に進むように、また、どういう手続が必要なのか実施を希望される方にわかるように、マニュアルを新設していくという考え方でございます。

私どもこれらについて、先ほど最初に申し上げましたとおり3月中に国土交通省として発出すべき文書については発出し、4月の頭ぐらいから各担当者会議を開催することによりまして、自治体の皆様とこれらのガイドライン含めた新しい規則によりまして、プロジェクションマッピングの推進が進められるように働きかけていきたいと考えております。

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、御意見、御質問をお願いします。八代委員。

八代委員 幾つか用語の意味を確認したいのですが、まず2ページでオリパラ関連は許可不要という意味なのですが、これは届け出も要らないという意味なのかどうか。全く自由にやってもいいのかということ。これが第1点。

それから、3ページ目なのですが、商業地等においては面積要件の制限を撤廃することができる。ここでできるということと、単に撤廃するという意味は違いますね。できるかできないかのケースは誰がどう判断するのかということです。単に何で撤廃すると言えないのかどうか。面積要件というのはもともと展示物というハードなものをベースにしていたわけですが、これは映像だから全く規制の理由がないわけですから、単に撤廃して何がいけないかということです。

4 ページ目なのですが、地元の警察署への確認が必要という点で、この確認というのは何なのか。要するにこれだけ見れば許可ですよね。警察署に行って、警察がだめだと言っ

たら許可しないということになるのか。

その下の水上交通等の事業者への確認というのも、これも事実上、こういう言い方だと許可にならないか。だから両方とも単に届け出ではなぜいけないのか。そういうことをやりますよということを知っている必要があるということは事実だと思いますので、確認という言葉の意味、この3点をお願いしたいと思います。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） まず第1点目、公益性の判断も含めてでございますけれども、オリパラまたは公益性、そういうものにつきましては各自治体が判断いたします。その判断の考え方については、私どものほうで基準を示していきたいと思っております。

おっしゃった意味については、届け出なのか許可なのかということでございましたが、これについてはまず自治体を実施についてお話をいただく必要はあります。そのときにこれは許可不要ですよというふうになった場合には許可不要になる。許可の対象ですよといった場合には、許可の手续の対象になってきます。ですから許可の対象になるかどうかの事前の調整という形で、公益性の判断を行わせていただく形になります。

2点目は、面積要件の撤廃については各自治体が判断をいたします。ただ、自治体が判断する根拠として、私どものほうで商業地域においては面積要件を撤廃することが考えられるということを明示して、自治体に対してそういうことを働きかけていきたいと思っております。条例で最終的に各自治体が判断を書かれることとなります。

3点目、何を協議するのかということも含めてでございますけれども、道路交通法上のいわゆる禁止行為に該当するか否かの判断でございます。舟運についても同様でございます。事業者が判断するという点は若干違いますけれども、同じように船の運行上、支障があるかないかの判断でございます。

以上です。

八代委員 ということは、自治体に丸投げするという事で、国交省としてはいかようにも決めてください。規制しても結構ですという考え方なのか、それともこういうことを促進するために、よほどの規制の根拠がない限りは認めてほしいというか、そこは大分ニュアンスが違うと思います。自治体が規制してもいいけれども、そのときにはしかるべき根拠を明確にしなければいけないというような意味のガイドラインかどうかというのをお聞きしたい。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） おっしゃった点につきまして、国土交通省としては、商業地域については撤廃をすることが可能という書き方ではございますけれども、撤廃をしていただきたいということを会議の場も含めて、よほどのことということではないのですが、自治体としての御判断で決められることはあるかもしれませんが、私どもとしては国土交通省の考え方は商業地域などでは撤廃を、面積要件は要らないのではないですかという判断を示したいということでございます。

大田議長 確認ですが、事業者が独自に判断できるわけではなくて、自治体にはきちん

と常に話を通すわけですね。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） 事業者というのはプロジェクションマッピングをする方ということですね。公益性の判断のことだと思いますけれども、勝手に公益性があると思ってやっていただいても結構かもしれませんが、実際にはそういうことで先ほど申し上げましたように自治体に一旦お話をいただいて、それは許可の対象ではないですからやってくださいというお話をやっていただきたいと思いますし、私どもとしてもそういう話が自治体に来た場合には、先ほど申し上げましたガイドラインなどで明確にこういうものはこういう規制があるんだよということを示させていただくことによりまして、手続を煩雑にしないということが最も大事なことで、事業者の方がどう取り組んでいくのかがわかるようにしていきたい。また、そういうことをすべきであるということをお示ししていきたいと思っております。

大田議長 ほかいかがでしょうか。林委員。

林委員 大変積極的な意見を出してくださったので、とてもうれしく思っています。

今のように御発言いただいているのですから、ガイドラインに条例について面積要件不要とすることは可能であるということに加えて、国としては必要であるとは考えていないという御趣旨のことも、この公開の場でおっしゃっていただいているわけですから、ぜひガイドラインにも一言、加えていただけないかなと思います。

それから、自治体への周知の対応について会議を開催されるということなのですが、東京都は昨年12月12日のこちらの会議では、国交省が新たなガイドラインを示した場合には、中身を見た上で現状の規制を見直すかどうか判断するとおっしゃっていました。オリンピックの開催もどんどん近づいておりますし、ぜひ早急に自治体で面積要件などが残っているところは調査をして、働きかけを行うなど積極的に動いていただければと思います。これはお願いでございます。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） まず商業地域については面積要件撤廃を想定しておりますけれども、望ましいという書き方で明確な私どもの判断を文書として出したいと思っております。

2点目、東京都を含めた自治体の動きについて、今ここで私ども責任ある立場として申し上げるわけではございませんけれども、私ども内々調査させていただいております。ほとんどのプロジェクションマッピングについてのニーズがあるところ、ニーズがあると自分たちで思っておられる政令指定都市ですとか三大都市圏の方々は、私どもの今の考え方について、その旨で御理解を賜っていると思っております。そういう方向で条例改正に進んでいただけるものと、これから意見交換を進めていながら私どもの考え方について御賛同いただけるようお願いをしていきたいと思っております。

東京都については審議会が別にあると伺っておりますけれども、私どもとしてはそういう点も含めて国土交通省の考え方を文書で出させていただくことによりまして、審議会などで御判断に当たってお含みおきいただきながら、お考えを整理していただくことになる

と思っております。丸投げということではないし、これからも引き続き担当者の皆様に対して、この会議での御趣旨も含めてしっかりと説明していきたいと思っております。

林委員 ありがとうございます。ぜひよろしく願いいたします。

大田議長 高橋委員、どうぞ。

高橋委員 積極的に御対応いただいてありがたいと思っています。

私自身としては屋外広告物規制法の下に入れる話なのかなと思っていて、それをあえてこの法律の下でやることについては行政法的には疑問があるのです。しかし、弾力化していただくのであれば、それはそれで、それに反対するものではありません。弾力化の方向で実施していただければと思いますが、ただ、残ったものとして4ページの論点があります。まず、地元の警察署への確認が必要ということですが、法令上の根拠は何なのでしょう。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） 道路交通法の第76条第4項第7号「道路又は交通の状況により、公安委員会が、道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがあると認めて定めた行為」に該当するか否かの判断は、道路交通法上、公安委員会の判断となっておりますので、その部分について道路交通法上の禁止行為に該当するか否かの取り扱いを協議して、地元の警察署に確認をいただくということでございます。

高橋委員 7号は禁止ですか。してはならないという禁止条項になっているのですか。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） 禁止条項に該当するか否かについて、地元警察署に確認をしていただくということでございます。

高橋委員 その場合の禁止条項の基準みたいなものの解釈基準とか、具体的な判断基準というのは、どうやってお示しになる御予定でしょうか。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） 地元の該当する警察署に確認をしてください。道路交通法上の禁止行為に該当するかについて確認をしてくださいという御教示をさせていただきますよう、警察のほうでないと何が具体的な禁止行為に該当しているのかどうか、地区によってどういうものがそれに該当するか否かについての判断、情報をアップデートしたものを確認してくださいということでございます。

高橋委員 ですからそこが警察署によってかなり区々になっていると、非常に時間がかかって、ここがネックになって全然できないみたいな危険性がかなりあります。そこは警察とよく御相談の上、プロジェクションマッピングについての道路交通法上の危険はこういうものがあって、こういうものをクリアすれば大丈夫ですという判断基準を示していただきたい。ここだけで多分、座礁して手続が進まないなんてことがあり得るので、この点は明確化していただきたいと思うのですが、そこはいかがでしょうか。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） わかるものについて例示できるように、関係する部局とは相談を続けたいと思っております。その部分について、しかし、道路交通法上の取り扱いについては、ガイドライン上も残したいと思えます。

以上です。

高橋委員 残されるのは構わない。そこは留意しなさいという話なので残されても構わないのです。ただ、残した以上は手続がそれだけで滞らないように、基準を明示していただく御努力をしていただきたいというお願いなのですが。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） できる限りそういう形でやりたいと思います。

大田議長 森下委員、どうぞ。

森下委員 私は河川の話を知りたいのですけれども、これは大阪の万博のときなんかはむしる河川が多いのかなと思って聞いていたのですが、まず水上交通、舟運等の利用のある河川で運行というのは、定期便だけの話をしているのか、どういう基準の事業者の方に確認が必要かというのが1点。

もう一点は、事業者の確認がもしとれなかった場合、2ページのところの一方で許可不要で実施することができる旨が明示されるということで、どちらが上に来るのかという話なのです。要するに許可不要で実施することができるほうが上に来るのであれば、当該事業者の確認というのは意味がないような気がしますし、確認が絶対に必要だというのであれば、許可不要というところが否定されるので矛盾しているように思うのですが、その解釈はどう考えたらいいですか。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） 一般的には許可不要という形でございますけれども、例えば先ほどの道路交通と同じでございます。運転をする方といいますか、船の操舵をする方の視野に、例えばプロジェクションマッピングの光が直接入ることについては、これも道路交通のほうも同じなのですけれども、水平光線よりも下に向ける場合はかなり運転手の目に光が入ります。この部分については道路交通関係も含めて、船の関係も含めて運転する方の目に入る、または運転する方が信号が見えなくなる、そういうものについて私どもとしてはリスクがあるということで、それらを確認してくださいということになります。

ですから先ほど申し上げました当該事業者への確認については、船が運行しているものについては、その船の操舵をされている方の目に入るかどうかという点が一番の問題点でございます。あと信号機です。そういうものについて投影されると例えば信号が見えなくなる。そういうことの2点が私どもとしてはリスクがあると思っています。それ以外のリスクについて今のところ考えておりませんが、先ほどおっしゃった事業者の方に対して、できる限りそういう意味で円滑な調整が行えるように、一応、私どもとしてはここで明記をして、問題意識を持っていただきながら調整していただく必要があるということでございます。これがここの書きぶりの考え方でございます。

森下委員 趣旨はよくわかるのですけれども、先ほど高橋先生が言われたように警察の場合は道路交通法がある。下のほうはどういう法律に基づいてされているのかという点が1点と、先ほど言ったように臨時便とか含めたらなかなかわからない話になると思うので、

定期運行便だけの話なのか。また、事業者というのは民間の方だと思いますので、民間企業の方が例えば判断して、極端なことを言えば要するにライバル会社がやるというケースがあれば、それは絶対嫌だと言うこともあり得ると思うのです。そういうケースの場合というのは確認だけでいいのかどうか。非常にこのところは曖昧な気がするのですけれども、いかがでしょうか。警察の場合とは大分違うような気がします。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） 船について、おっしゃっている点については私どもまだ十分詰め切れておるわけではございません。その部分については、どういう形で調整のルールをつくるのが可能かどうかについて、3月の発出スケジュールは守らせていただきたいのですが、できるだけ円滑にできるように調整させていただきたいと思っております。

森下委員 わかりました。警察の場合と違って船の場合は民民の話だと思うので、大分ケースが違うと思いますので、ぜひうまく書きぶりを含めて調整してもらえればと思います。

高橋委員 同じ話ですが、確認がないとできないという話は法律のなかに絶対書けないですね。条例にも書けないと思います。事業者を確認して、確認がとれなかったらできませんという制度は、条例上に書いたら違憲な条例になります。民に対して確認がとれなかったら事業はできないみたいな仕組みは違憲の条例になりますから、そこは注意していただければと思います。

事前調整はしてはいけないのです。あらかじめ事実の確認をするのはいいのですけれども、要するにそれで本当に支障があるかどうかは行政が責任を持って判断しなければいけなくて、そこを民に丸投げしたら違憲な条例になりますから、調整という言葉は使わないでいただきたい。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） わかりました。

大田議長 八代委員、どうぞ。

八代委員 だから何で事業者が自分で確認してはいけないのかということです。先ほどおっしゃったように、プロジェクションマッピングをしたら、それが道路でも河川でも運転者目に入るとか、あるいは信号が見えないかどうか。そんなのは人に頼まなくたって自分でちゃんと責任を持って確認すればいいのではないかと。事業者の自己確認でいけないうるか。そういうことも検討していただけないか。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） 問題意識は関係当局とまた伝えて、調整が可能ということで書くわけではないということも含めて持ち帰らせていただきたいと思っております。ただ、恐縮でございますけれども、日程をずらしてまでやるということではないですよねということだけは確認いただければと思います。

大田議長 金丸議長代理、どうぞ。

金丸議長代理 プロジェクションマッピングの照射をする対象のところでは世界では水面もあります。それはもちろん水上交通に迷惑をかけないという前提ですが、世界では水面

も結構多いので、それは留意をしていただきたいと思います。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） おっしゃっているとおりだと思っております。ですからそれで問題がないようにすることが、水上でプロジェクションマッピングを広げていくことだと思っておりますので、そういう意味でしっかりとその点については可能になるように、ガイドライン等々で自治体の皆様にお話をさせていただきたいと思っております。

大田議長 確認ですが、私どもの意見では、プロジェクションマッピングは従来の屋外広告物には含まれないということを明確にしてほしいと御要望しておりましたが、これは受けとめていただいたということですね。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） 従来の形の屋外広告物ではないという点で新しいガイドラインをつくり、かつ、そのガイドラインの冒頭にプロジェクションマッピングについては従来の規制ではなくて、このガイドラインをもとにやるということ。それから、プロジェクションマッピングについてはどんどん新しい技術が入っていきますけれども、そういうものについて私ども包括的にこちらのほうで規制するというのではなくて、使いやすく、我々としてみると景観でございますとか、住居地域の安全、住居の安寧といたしますか、そういうものを守っていきながら、でもやっていきたい。やれるところをどんどん進めていくということをまずやらせていただきたいと思います。

それから、オリパラでございますとか、地域おこしのように町の魅力を高めていく取り組みということについて、明確にそれらについては許可とか禁止等の対象ではないということを出していくことで、事業者の皆様が取り組んでいきやすくしたいということ強く自治体の方に働きかけるということで、文章としてガイドラインにも書いていきたいと思っておりますし、それに加えて細則、また、実施通達などで例示として申し上げたことも含めて、具体的なことをできるだけ書いていきたいと思っております。

大田議長 今お話にあった事業者の負担も、実質的に減っていくという方向で御配慮いただいているということですね。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） 従来のガイドラインから外します。

大田議長 もう一点だけ。「商業地域等においては面積要件の制限を撤廃する」とあるのですが、この「等」には、公園とか緑地、歴史的建造物、こういうものも含むと考えてよろしいですか。

大内大臣官房審議官（都市生活環境担当） 従来できなかった例えば歴史的建造物についても、これは許可といたしますか、自治体が判断する形には残りますけれども、先ほどの公益性のものよりは落ちますけれども、できるように明示していきたい。そこで許可をしてもいいんだよということを明示してい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。私どもの意見を積極的に受けとめていただきまして、本当にありがとうございます。このガイドラインの趣旨が自治体によく伝わるように、どうぞよろしく願いいたします。

河川のところだけ詳細が決まりましたら、またお教えいただければと思います。きょうはありがとうございました。

(国土交通省退室)

大田議長 それでは、議題3「地方における規制改革タスクフォース」の設置について、お諮りいたします。

事務局より資料3の説明をお願いいたします。

荒木参事官 資料3「『地方における規制改革タスクフォース』の設置について(案)」をご覧ください。

地方における規制改革につきましては、「1 タスクフォースの設置」にありますとおり、平成29年6月に閣議決定されました「規制改革実施計画」に従いまして、昨年から地方自治体の間において手続上の書式・様式が異なることにより事業者の負担となっているものについて、その統一などの改善方策の検討を進めてきております。

現在、各府省から提出されてきました改善方策につきまして、地方六団体の確認プロセスを行っているところですが、今後、個別の書式・様式ごとに改善方策について専門的な観点から検討していただくため、タスクフォースを設置してはどうかというものでございます。

今回の検討対象は、地方自治体における手続上の書式・様式という行政法・地方自治制度に関わるものになりますので、「2 構成」の部分にありますとおり、行政手続部会長を務めておられる高橋滋委員を主査代理に指名しまして、議事進行をお願いすることとしたいと考えております。また、行政手続部会に属する田中良弘、濱西隆男の両専門委員にも参画を求めることとしたいと考えております。

その他、タスクフォースにおける検討結果の本会議の報告、タスクフォースの運営に関しましては、「3 報告」及び「4 運営」のとおりを考えております。

事務局からの説明は以上でございます。

大田議長 何か御意見、御質問ありますでしょうか。

原委員 テーマは書式・様式だけでございませうか。地方の規制の問題はいつもよく出てくるものですから、今ホットラインの専門チームでやっている中でも、クリーニングをコンビニで取り次ぎをやるときに、県によってはカウンターを分けないといけなとか、そのような話もやっていて、恐らく当然書式・様式も違うのですが、そういうところまで含めてこちら高橋先生のところと連携させていただけると、とてもありがたいなと思ったりいたしましたので。

大田議長 前期から書式・様式に限って本会議案件として取り上げております。いまご指摘の案件は、ワーキングで継続して検討していただければと思います。よろしいですか。

それでは、本日の議事は全て終了いたしました。事務局から何かありますか。

佐脇参事官 次回の会議日程につきましては、調整の上、後日御連絡いたします。

大田議長 それでは、これで本日の会議を終了いたします。