

# 国際先端テストの取りまとめ

平成28年5月19日

規制改革会議

国際先端テストは、我が国の潜在力を最大限発揮できるよう、戦略分野を育成するとともに、投資先としての日本の魅力を最高水準に引き上げることを目指し、個別の規制の必要性・合理性について、国際比較に基づいた検証を行う趣旨から、規制改革を強力に推進するための手法として導入したものである。

今回、実施対象として新たに4項目を選定し、各ワーキング・グループにおいて議論・検討が行われた。

具体的には、規制所管省庁から規制の現状についての国際比較と規制を維持する必要性等についての回答を求め、その妥当性や改革の方向性についての議論を行ったものである。

それらの議論については、規制改革会議の答申の取りまとめに当たり活用されたところであり、本日、答申と併せて、テストの検討結果を整理し、公表することとした。

広く国民にも理解していただけるよう、国際的な規制の現状と比較、関係省庁の主張、規制改革会議の意見について、できる限りわかりやすく簡潔に整理することを心がけた。

規制・制度のあり方について、国際的な政策・制度の趨勢に照らした不断の見直しを行うことは規制所管省庁における当然の責務であり、今後とも、国際比較の有効な分野においてはグローバルな視点からの規制改革に努めるべきである。

## 【目次】

### 1. 国際先端テストの取りまとめ

#### (1) 国際先端テストの検討結果

- ① 風力発電における環境アセスメントの規模要件の見直し……………3
- ② 風力発電における環境アセスメント手続の迅速化……………4
- ③ 第二種自動車免許の受験資格の要件緩和……………5
- ④ 民泊サービスにおける規制改革……………6

#### (2) 各府省庁からの回答（国際先端テストシート等）

- ① 風力発電における環境アセスメントの①規模要件の見直し、②手続の迅速化  
……………8
- ② 第二種自動車免許の受験資格の要件緩和 ……11
- ③ 民泊サービスにおける規制改革 ……14

### 2. 参考資料

- 「第1回産業競争力会議の議論を踏まえた当面の政策対応について」（抄）  
（平成25年1月25日 第3回日本経済再生本部）……………22
- 「第4回・第5回産業競争力会議の議論を踏まえた当面の政策対応について」（抄）  
（平成25年4月2日 第6回日本経済再生本部）……………23

# 1. 国際先端テストの取りまとめ

## (1) 国際先端テストの検討結果

# ①風力発電における環境アセスメントの規模要件の見直し

国際先端テスト  
検討結果

## 規制の概要・課題

- ・環境アセスメントの対象となる風力発電所の規模要件は、環境影響評価法施行令により一律に「第一種事業（アセス実施が必須）で出力10,000kw以上、第二種事業（アセス実施は個別判断）で出力7500kw以上10,000kw未満」と定められている。
- ・この規模要件について、環境影響の程度に応じた合理的な環境アセスメント手続を推進する観点から、1件当たりの事業規模が増大している昨今の状況や諸外国の事例等も踏まえ、引き上げるべきではないかとの指摘がある。

## 【規制所管省庁の回答(概要)】

### (1) 諸外国の状況（アメリカ、イギリス、ドイツ、フランスと比較）

- ・風力発電における環境アセスメントの規模要件は以下の通り
- ーアメリカ 出力50,000kw超が対象。50,000kw以下のものはすべて簡易的なアセスメントを実施し、環境に重大な影響を与えると判断された場合は、詳細なアセスメントを実施。
- ーイギリス 3基以上又はハブ高さ（地面から風車ロータ中心までの高さ）が15mを超えるものは、地方自治体がスクリーニングにより判断。50,000kW以上のものは、電気法に基づき貿易産業大臣がスクリーニングにより判断。
- ードイツ 全体の高さ50m以上かつ20基以上のものが対象。全体の高さ50m以上かつ3～5基のものは簡易的なスクリーニングにより判断、全体の高さ50m以上かつ6～19基のものは一般的なスクリーニングにより判断。
- ーフランス すべての風力発電所が対象。（ただし①タワーの高さ（ナセルを含まない）が50mを超えるのもの②高さ12m以上50m未満の風車が1基以上含まれかつ総出力が2万kW以上のもの以外は簡易的なアセスメントを実施）

### (2) 規制所管省庁（環境省、経済産業省）の主張

- 『法における風力発電所の対象規模は、騒音・低周波音や動植物への環境影響が生じている実態を踏まえ規定したものであり、現在においても、環境影響評価法に基づく大臣意見等でこれらの環境影響への配慮を求めている。環境や地元に関心しつつ風力発電の立地が円滑に進めるためにも、環境アセスメントを通じ環境の保全について適正な配慮がなされることを確保することが必要。』
- 『現時点で法に基づくすべての環境アセスメント手続を実施した上で運用開始した事例はない。今後、事例が積み上がった段階で、風力発電所の環境影響の実態を把握していくことが必要。』

## 【規制改革会議の意見】

- 風力発電における環境アセスメントの見直しについては、省庁意見のとおり、未だ事例が少ないことから、まずは環境影響の実態を把握していくことが必要である。
- その上で、そのあり方について、環境や地元に関心しつつ風力発電の立地が円滑に進められるよう、必要な対策を検討していくべきである。
- その際、国際先端テストの結果については、今後の制度設計の参考とすべきである。

## ②風力発電における環境アセスメント手続の迅速化

国際先端テスト  
検討結果

### 規制の概要・課題

- ・風力発電における環境アセスメント手続では、一般的な風力発電事業に伴い影響を受ける恐れがあるとされる事項を、事業者が実際の環境影響評価を行う際に参考とするべき項目として定めている。
- ・事業者は実際の手続において、この参考項目を勘案しつつ、手続を進めることとなるが、これについて、他の事業と比較して環境影響が相当低い項目が含まれているため、風力発電事業の所要期間の長期化や費用負担の一因となっているとの指摘がある。

### 【規制所管省庁の回答（概要）】

#### （１）諸外国の状況（アメリカ、イギリス、ドイツ、フランスと比較）

- ・風力発電における環境アセスメントの評価項目についての概要は以下の通り。
- ー日本 主な参考項目は以下。（発電所省令）大気質、騒音等、水環境、風車の影等、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等
- ーアメリカ 個別事業ごとにスコーピングにより項目を選定する。（例）大気質、騒音等、水環境、動物、植物、景観、地域活動、廃棄物のほか、土地利用、社会インフラ、文化遺産等の社会環境に関するものを含む
- ーイギリス 個別事業ごとにスコーピングにより項目を選定する。（例）大気質、騒音等、風車の影等、動物、植物、景観のほか、土地利用、社会インフラ、文化遺産、保健衛生等の社会環境に関するものを含む
- ードイツ ガイドラインにより示された項目を基に、個別事業ごとにスコーピングにより項目を選定する。（ガイドライン）大気質、騒音等、水環境、風車の影等、動物、植物、景観、廃棄物のほか、文化遺産、保健衛生等の社会環境に関するものを含む
- ーフランス ガイドラインにより示された項目を基に、個別事業ごとにスコーピングにより項目を選定する。（ガイドライン）騒音等、水環境、風車の影等、動物、植物、景観、地域活動のほか、社会インフラ、文化遺産、保健衛生等の社会環境に関するものを含む

#### （２）規制所管省庁（環境省、経済産業省）の主張

『経産省令で示している環境影響評価項目は、事業者が参考とする項目であり、実際の事業の環境影響評価においては、現行制度でも、関係者の意見を踏まえ、方法書の作成において、事業の実態に即した項目を事業者が選定することとしている。』

『現時点で法に基づくすべての環境アセスメント手続を実施した上で運用開始した事例はない。今後、事例が積み上がった段階で、風力発電所の環境影響の実態を把握していくことが必要。』

### 【規制改革会議の意見】

- 風力発電における環境アセスメントの見直しについては、省庁意見のとおり、未だ事例が少ないことから、まずは環境影響の実態を把握していくことが必要である。
- その上で、そのあり方について、環境や地元配慮しつつ風力発電の立地が円滑に進められるよう、必要な対策を検討していくべきである。
- その際、国際先端テストの結果については、今後の制度設計の参考とすべきである。

### ③第二種自動車免許の受験資格の要件緩和

国際先端テスト  
検討結果

#### 規制の概要・課題

- ・タクシー運転者等旅客自動車運転の際、取得が義務付けられている第二種自動車免許の受験資格には、21歳かつ普通免許等保有3年以上という、形式的な年齢・免許保有年数により一律に受験資格を制限する要件がある。

#### 【規制所管省庁の回答（概要）】

- (1) 諸外国の状況（フランス、イタリア、英国、ドイツ、米国、韓国と比較）
- ・フランス、イタリアでは、B免許（18歳以上）＋職業資格（21歳以上）であり、経験年数の要件はない。
  - ・英国（ロンドン）では、B免許（18歳以上）＋21歳以上＋資格試験の合格が要件とされている。
  - ・ドイツ（フランクフルト）では、B免許（18歳以上）＋21歳以上＋2年以上の運転経験が要件とされている。
  - ・米国（イリノイ州）では、クラスD免許（16歳以上）のみとされている。
  - ・米国（ワシントンDC）では、クラスD免許（17歳以上）のみとされている。
  - ・韓国では、普通第二種免許（18歳以上）＋1年間の運転経験＋タクシー運転資格（20歳以上）が要件とされている。
  - ・英国、ドイツ、米国については、都市・州ごとに異なる制度がとられている。

#### (2) 規制所管省庁（警察庁）の主張

『旅客自動車の運転資格の要件として、我が国と同じように年齢や運転経験を求めている国が一般的である。』

『交通事故率が低い欧州諸国では、旅客自動車の運転者に求められる運転資格は厳格であり、タクシーについては21歳以上という要件が定められているケースがある。』

『旅客自動車の運転資格として、一定の年齢や運転経験を要件として、旅客を始めとした交通安全の確保を図るといふ我が国の制度は、他の主要国の制度と整合的である。』

『資格要件が比較的緩やかな米国及び韓国の交通死亡事故率を見ると、国際道路交通事故データベース（IRTAD）において30カ国のうち、カンボジアとともにワースト3となっており、安全の観点からは、我が国が範として追求すべき国とは言えない。』

#### 【規制改革会議の意見】

- 全世界共通の年齢・経験年数要件は存在せず、各国・各都市・各州においてそれぞれの社会情勢や安全性に与える影響その他の事情などを考慮して要件が定められているものと考えられる。
- したがって、日本でタクシー等を運転する際に取得が義務付けられている第二種自動車免許の受験要件については、日本固有の事情を十分に勘案し、年齢の引下げと経験年数の短縮について検討すべきである。
- その際、国際先端テストの結果については、今後の制度設計の参考とすべきである。

## ④ 民泊サービスにおける規制改革

国際先端テスト  
検討結果

### 規制の概要・課題

インターネットを通じ宿泊者を募集する一般住宅、別荘等を活用した民泊サービスについては、実態が先行し、必要な旅館業の許可を得ていない事例が多くみられるとの指摘もあり、政府として、早急に適切なルールを策定し、推進していくことが必要である。

### 【規制所管省庁（厚生労働省（旅館業法所管））の回答（概要）】

#### （１）諸外国の状況

<民泊の対象物件（家主居住／不在などの条件）>

- パリ：貸し出そうとする住居が貸主の居住の本拠（年間８か月以上居住）である場合は届出等の必要なし。（それ以外は自治体への届出等）
- ハンブルク：住宅の所有者又は使用権者が１年のうち４か月以上当該住宅を使用することを条件に、その住居空間の５０％未満を観光客に有償で貸し出すことができる。
- サンノゼ：貸家の借受人が又貸しする場合で、この借受人が貸家に住んでいない場合には、又貸し期間は１８０日を超えてはならない。
- ニューヨーク：３戸以上の共同住宅では、居住者が不在の場合に、３０日未満の短期滞在は違法。

<住居の転用許可（利用用途の変更）>

- ロンドン：住居を一時宿泊施設として使用する日数が年間９０泊以内の場合には転用許可は不要。
- ニューヨーク：共同住宅以外の建築物であっても、許可なしに使用用途の変更はできず、短期滞在は違法となる。

<近隣の同意・告知>

- アムステルダム：近隣の同意を得ることが必要。

<貸出期間・宿泊人数>

- ロンドン：住居を一時宿泊施設として使用する日数が年間９０泊以内の場合には転用許可は不要。
- アムステルダム：貸出期間は年間６０日まで、同時の宿泊者は４人まで。
- ナッシュビル：一度に４部屋以上の貸出禁止。

<構造・安全基準>

- バルセロナ：貸主は宿泊施設（住居）のメンテナンスを行うこと。
- アムステルダム：防火対策をしていることが必要。

<行政機関等への情報提供>

- ハンブルク：当局から照会のあった所有者、使用権者は、求めがあった場合には仲介事業者等にその事実を伝えなければならない。
- サンノゼ：貸家の借受人が又貸しする場合で、借受人が市外に出る場合には連絡先登録が必要。

#### （２）「民泊サービス」のあり方に関する検討会（事務局：厚生労働省・観光庁）の意見

『制度の見直しを検討する際には、主に以下の３点に留意すべきであると考え。①衛生管理面、テロ等悪用防止の観点から、宿泊者の把握を含む管理機能が確保され、安全性が確保されること。②地域住民とのトラブル防止、宿泊者とのトラブル防止に留意すべきこと。③観光立国を推進するため、急増する訪日外国人旅行客の宿泊需要や、空きキャパシティの有効活用等地域活性化などの要望に応えること。』

『「民泊サービス」を一律に捉えるのではなく、その形態や特性に応じて、検討する必要がある。』

### 【規制改革会議の意見】

- 民泊サービスの円滑な推進のため、新たな規制の在り方や、安全・安心の確保、外部不経済への対応などの重要な課題を検討するに当たっては、海外の事例を参考とすることが有用。
- その際、国際先端テストの結果については、今後の制度設計の参考とすべきである。

(2) 各府省庁からの回答  
(国際先端テストシート等)

● 風力発電における環境アセスメントの①規模要件の見直し、②手続の迅速化  
 (1) 制度比較

○風力発電所に対する環境アセスメント制度の国際比較

国名	日本	アメリカ	イギリス	ドイツ	フランス
<p><b>比較の視点</b></p> <p>○風力発電における環境影響評価について規定した法律はあるか。            ある場合はその名称：</p>	<p>・環境影響評価法            ・電気事業法</p>	<p>Part 1021, National Environmental Policy Act Implementing Procedures (57 FR 15144, Apr. 24, 1992)</p>	<p>・ The Town and Country Planning (Environmental Impact Assessment) (Amendment) (England) Regulations 2015            ・ The Electricity Works (Environmental Impact Assessment) (England and Wales) (Amendment) Regulations 2007</p>	<p>Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)            24/2/2010, Title 2, § 3&amp; Annex 1</p>	<p>Décret no 2011-984 du 23 août 2011 modifiant la nomenclature des installations classées            NOR:DEVP1115321D</p>
<p>「風力発電における環境アセスメントの規模要件の見直し」関連            ○風力発電所に対する環境アセスメントの規模要件はどのようになっているか。</p>	<p>7,500kW以上1万kW未満のもの(第2種事業)</p>	<p>5万kW以下のものはすべて簡易的なアセスメントを実施し、環境に重大な影響を与えてしまうと判断された場合は、詳細なアセスメントを実施</p>	<p>・ 3基*以上又はハブ高さ(地面から風車ロータ中心までの高さ)が15mを超えるものは、地方自治体がスクリーニングにより判断            ・ 5万kW以上のものは、電気法に基づき貿易産業大臣がスクリーニングにより判断</p>	<p>・ 全体の高さ50m以上かつ3*~5基のものは簡易的なスクリーニングにより判断            ・ 全体の高さ50m以上かつ6~19基のものは一般的なスクリーニングにより判断</p>	<p>設定なし</p>
<p>スクリーニングにより個別に要否を判断するもの</p>					

<p>実施が必須なもの</p>	<p>1万kW以上のもの(第1種事業)</p>	<p>5万kWを超えるもの</p>	<p>設定なし</p>	<p>全体の高さ50m以上かつ20基以上のもの</p>	<p>すべての風力発電所が対象 (ただし①タワーの高さ(ナセルを含まない)が50mを超えるもの②高さ12m以上50m未満の風車が1基以上含まれかつ総出力が2万kW以上のものの 以外は簡易的なアセスメントを実施)</p>
<p>「風力発電における環境アセスメント手続きの迅速化」関連 ○風力発電所に対する環境アセスメントはどのような評価項目が選定されているか。</p>	<p>一般的な事業に伴う環境影響のおそれがあると考えられる項目(参考項目)を示しており、一般的な事業との相違を把握した上で、参考項目を勘案しつつ個別事業ごとにスコアリングにより項目を選定する。 (発電所省令) 参考項目：大気質、騒音等、水環境、風車の影等、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等</p>	<p>個別事業ごとにスコアリングにより項目を選定する。 (例) 大気質、騒音等、水環境、動物、植物、景観、廃棄物のほか、土地利用、社会インフラ、文化遺産等の社会環境に関するものを含む (Alta - Oak Creek Mojave Project の事例)</p>	<p>個別事業ごとにスコアリングにより項目を選定する。 (例) 大気質、騒音等、風車の影等、動物、植物、景観のほか、土地利用、社会インフラ、文化遺産、保健衛生等に関するものを含む (Yelvertoft Wind Farm の事例)</p>	<p>ガイドラインにより示された項目を基に、個別事業ごとにスコアリングにより項目を選定する。 (ガイドライン) 大気質、騒音等、水環境、風車の影等、動物、植物、景観、地域活動のほか、文化遺産、保健衛生等の社会環境に関するものを含む (Environmental and nature-friendly use of wind energy in Germany (onshore) 2005)</p>	<p>ガイドラインにより示された項目を基に、個別事業ごとにスコアリングにより項目を選定する。 (ガイドライン) 騒音等、水環境、風車の影等、動物、植物、景観、地域活動のほか、社会インフラ、文化遺産、保健衛生等の社会環境に関するものを含む (MEEDDM ガイドライン)</p>

※1基当たり1,500kW(日本における2014年度の全国平均規模)とすると3基で4,500kW、4基で6,000kW

## (2) 日本の現行制度の必要性

①環境影響評価法は、一定の手続の履行により、事業者において自主的に環境保全上の適正な配慮がなされることを期するものである。法における風力発電所の対象規模は、騒音・低周波音や動植物への環境影響が生じている実態を踏まえ規定したものであり、現在においても、環境影響評価法に基づく大臣意見等でこれらの環境影響への配慮を求めている。環境や地元配慮しつつ風力発電の立地が円滑に進めるためにも、環境アセスメントを通じ環境の保全について適正な配慮がなされることを確保することが必要。

②経産省令で示している環境影響評価項目は、事業者が参考とする項目であり、実際の事業の環境影響評価においては、現行制度でも、関係者の意見を踏まえ、方法書の作成において、事業の実態に即した項目を事業者が選定することとしている。

## (3) 制度の廃止・見直しを検討するに当たり留意すべきと考える点

- ①以前は、NEDOが作成したマニュアルによる自主的な環境アセスメントが実施されていたが、住民の意見聴取手続や方法書・評価書案の縦覧を行っていないなどの課題があったため、平成24年10月から法対象となった。なお、規模要件の設定に当たっては、日本風力発電協会等からのヒアリングや環境影響に関するアンケート調査などを行い、中央環境審議会において議論した結果を基に定めている。
- ②現時点で法に基づくすべての環境アセスメント手続を実施した上で運用開始した事例はない。今後、事例が積み上がった段階で、風力発電所の環境影響の実態を把握していくことが必要。
- ③事業者からは、環境アセスメントの手続に長期間を要し負担となっていることが指摘されている。一方で、環境アセスメントの手続を通じ、事業者にとっても、住民等の理解が進み事業が促進される効果が期待される。
- ④平成27年7月に策定されたエネルギーミックスにおいては、2030年時点の風力発電の導入見込み量は182億kWh（設備容量で陸上918万kW、洋上82万kW）。現在、既に導入されている約270万kWに、環境アセスメント中もしくは環境アセスメントが終了した案件（運転開始前）全国約520万kWを合計すると全国で約790万kWとなる（環境アセスメントの手続き等の過程で、事業の規模等については変更の可能性がある。）。
- ⑤国においては、平成24年から取り組んでいる環境アセスメントの迅速化を着実に進めるとともに、環境アセスメントのあり方については、環境や地元配慮しつつ風力発電の立地が円滑に進められるよう、環境省・経済産業省両省で必要な対策を検討していくこととしている。

以上

③ 第二種自動車免許の受験資格の要件緩和  
 (1) 制度比較  
 各国における旅客自動車の運転に係る資格と取得年齢等

	定員	定員	定員	
 日本	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 普通免許等の運転免許 ○ 3年間の運転経歴</li> <li>+</li> <li>○ 普通免許等の運転免許 ○ 3年間の運転経歴</li> <li>+</li> <li>○ 中型第二種免許(21歳)</li> </ul>	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 普通免許等の運転免許 ○ 3年間の運転経歴</li> <li>+</li> <li>○ 大型第二種免許(21歳)</li> </ul>	29
 フランス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ B免許(18歳)※1</li> <li>+</li> <li>○ CPC免許(21歳)※4</li> </ul>	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ D1免許(21歳)※2</li> <li>+</li> <li>○ CPC免許(21歳)</li> </ul>	17
 イタリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ B免許(18歳)※1</li> <li>+</li> <li>○ CAP免許(21歳)※5</li> </ul>	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ D1免許(21歳)※2</li> <li>+</li> <li>○ CPC免許(21歳)</li> </ul>	17
 英国※6 (ロンドン)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ B免許(18歳)※1</li> <li>+</li> <li>○ 21歳以上</li> <li>○ 資格試験の合格 (平均受験期間約3年)</li> </ul>	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ D1免許(21歳)※2</li> <li>+</li> <li>○ CPC免許(21歳)</li> </ul>	17
 ドイツ※6 (フランクフルト)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ B免許(18歳)※1</li> <li>+</li> <li>○ 21歳以上</li> <li>○ 2年以上の運転経歴</li> </ul>	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ D1免許(21歳)※2</li> <li>+</li> <li>○ CPC免許(21歳)</li> </ul>	17
 米国※6 (イリノイ州)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ クラスD免許(16歳)※7</li> </ul>	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ クラスC免許(18歳)※8 (州外で運転するためには21歳)</li> </ul>	16
 米国※6 (ワシントンDC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ クラスD免許(17歳)※9</li> </ul>	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ クラスC免許(21歳)※10</li> </ul>	16
 韓国※11	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ タクシー運転資格(20歳)</li> <li>○ 1年間の運転経歴</li> <li>+</li> <li>○ 普通第二種免許(18歳)</li> </ul>	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バス運転資格(20歳)</li> <li>○ 1年間の運転経歴</li> <li>+</li> <li>○ 普通第一種免許(18歳)</li> </ul>	15

- ※1 車両総重量 3.5トン以下、運転者のほかに8人以下の人員を運送するよう設計製造されたもの自動車の運転に必要な免許。
- ※2 運転者のほかに 16 人以下の人員を運送するよう設計製造され、その長さが 8m 以下の自動車の運転に必要な免許。
- ※3 運転者のほかに8人を超える人員を運送するよう設計製造された自動車の運転に必要な免許。
- ※4 EUにおける職業運転者証明制度 (certificate of professional competence : CPC)。貨物や旅客の運送に従事する運転者の要件とされ、取得には 280 時間の訓練等が必要。
- ※5 イタリアにおける職業資格証 (certificato di abilitazione professionale)。
- ※6 タクシーについては都市・州ごとに異なる制度がとられている場合が多い。
- ※7 車両総重量 7.3トン未満、乗車定員 16 人以下の自動車の運転に必要な免許。
- ※8 車両総重量 7.3トン以上 11.8トン未満で乗車定員 16 人以上の自動車の運転に必要な免許。
- ※9 車両総重量 11.8トン未満、乗車定員 16 人以下の自動車の運転に必要な免許。
- ※10 車両総重量 11.8トン未満で乗車定員 16 人以上の自動車の運転に必要な免許。
- ※11 韓国においては第一種免許が第二種免許よりも上位の免許とされている。

## (2) 日本の現行制度の必要性

- 自動車等の運転は、それ自体危険を伴う行為であることから、運転技能や事故実態等に照らし、運転免許が区分されている。第二種免許については、
  - ・ 旅客自動車の運転者は一般に一日の走行量及び輸送人員が多いこと
  - ・ 旅客自動車の運転者は乗客の指示による急な方向転換等に対応するため、通常より高度の運転技能や知識が必要とされること
  - ・ 旅客自動車による事故は多くの人命を損ないかねないこと等を踏まえ、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格な要件が設けられている。
- このように厳格な要件が設けられているにもかかわらず、平成 26 年中において、タクシー等の事業用乗用車（特殊自動車等を除く。）が第一当事者となった交通事故件数は、1 億走行キロ当たり約 114.61 件と、家用乗用車（特殊自動車等を除く。）の約 74.96 件と比べ、約 1.5 倍となっている。
- また、平成 27 年中の交通事故死者数は 4,117 人と、前年比 4 人増となり、15 年ぶりの増加に転じ、第 9 次交通安全基本計画において掲げられた政府目標を達成できなかった。さらに、同年中におけるタクシーの死亡事故死者数は 49 人と、前年比 7 人増となっている。
- 以上のような制度趣旨や交通事故の現状を踏まえると、交通安全上、タクシー等の運転に必要な第二種免許に係る受験資格については現在の水準を維持する必要がある。

## (3) 制度の廃止・見直しを検討するに当たり留意すべき点

- 受験資格の緩和が交通事故情勢に与える負の影響の見極めが必要である（統計上、若年層の事故率が最も高く、年齢・経験を重ねるごとに交通事故率は低下する。）。
  - 主要国でも、受験資格については、我が国とおおむね同水準又はそれ以上である。
  - 事業用自動車による事故実態が改善していない現状において、受験資格を緩和することについては極めて慎重な検討が必要である。
  - 交通事故死者数に係る政府目標達成のためには抜本的な交通安全対策が必要であるところ、交通事故死者数を増加させかねない規制緩和については極めて慎重な検討が必要である。
  - 上記の事情を勘案し、受験資格を見直すこととなった場合であっても、新たに基準を設定するための調査研究の実施や実効的な安全担措措置について長期の検討が必要であることから早期に結論を得ることは困難である。
  - 身体適性、技能及び知識に係る試験では測れない運転適性を試験する方法については、これを測定する方法に関する科学的知見の今後の更なる発展について注視していくことが必要である。

以上

民泊サービスにおける規制改革

1. 制度比較 (1 / 3)

国名 比較の視点	日本 (旅館業法関係)	イギリス (ロンドン)	フランス (パリ)	スペイン (バルセロナ)
<p><b>1. 宿泊業 (ホテル等) を営む場合の規制の概要</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・客室数、客室床面積、玄関賑場等の構造設備について、旅館業法等で定められた基準を遵守する必要がある。</li> <li>・氏名、住所、職業等を記載した宿泊者名簿を備えなければならない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建物の用途ごとに防火、耐水、給排水、省エネ等の基準があり、新築、増改築、用途変更の際に自治体の承認が必要。</li> <li>・個人の居住の用途以外に用いる建物に適用される防火基準がある (一時的な宿泊施設としての使用にも適用される。)</li> <li>・建物の使用目的を変更する場合は「開発」と見なされ、自治体からの事前の転用許可が必要。ロンドンではこの運用に当たり、一般住宅の一時的な宿泊施設としての使用も「開発」と見なすことが規定されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宿泊業のみを対象としたものではないが、建築や事業用途変更等に当たっては、都市計画の観点から許認可が必要となる。また、ホテルについては公衆受入施設とされ、建物の安全性の観点から、構造、避難設備、消火設備等に係る安全記述書を建築許可申請に当たり提出する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宿泊業を営む場合には、基準に適合した報告書を提出し、カタルーニャ州政府の観光登録を得る必要がある (これに基づき自治体が認可する。)。衛生基準、避難経路等に関する規定のほか、営業形態により部屋数、広さ、部屋設備 (風呂・テレビ等)、施設設備 (プール等) の規定がある。</li> <li>・観光宿泊施設の場合には、一般住宅より厳しい建築基準と防火基準があり、基準を満たす必要がある。</li> <li>・立地規制については、自治体レベルの都市計画を遵守する必要がある。</li> </ul>
<p><b>2. 民泊に関連した貸主に対する規制</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・いわゆる民泊のうち「施設を設け、宿泊料を受けて、人を宿泊させる営業」に該当するものは、旅館業法として旅館業法の規制を受ける。</li> <li>・平成 28 年 4 月 1 日より、旅館業法施行令に規定する簡易宿所の延床面積の基準を緩和し、民泊サービスを行う者が旅館業法の許可を取得しやすい仕組みとした。</li> <li>・なお、国家戦略特区法に基づく外国人滞在施設経営事業として行われるものについては、旅館業法の適用が除外される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1 のとおりロンドンでは転用許可が必要とされてきたが、2015 年 3 月に、住居を一時宿泊施設として使用する日数が年間 90 泊以内の場合には転用許可を要しないこととする法改正が行われた。</li> <li>・この特例措置に関し、実施に当たってのトラブルがある場合には、ロンドン内の自治体は適用を除外することが可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・いわゆる民泊については、「観光用家具付住居」として、住宅の所在する自治体に対し届出が必要。貸し出そうとする住居がパリ市や 20 万人以上が居住する市等である場合は、上記の届出に加えて、利用形態変更の許可が必要。</li> <li>・ただし、貸し出そうとする住居が貸主の居住の本拠 (年間 8 ヶ月以上居住) である場合は届出等の必要なし。</li> <li>・外国人を宿泊させる場合には、到着時に氏名、連絡先等を登録させるとともに、6 ヶ月間の保存が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記のホテル等に対する基準は適用されないが、家主に対し、地元自治体の許可を得ること、メンテナンスと利用者へのサービス保証を行うこと、利用者の身分証の登録と警察への情報提供を行うことを義務づけている。</li> <li>・バルセロナ市の調査員が戸別訪問し違法なアパートの閉鎖等を行っている。</li> </ul>

<b>国名</b> <b>比較の視点</b>	<b>日本（旅館業法関係）</b>	<b>イギリス（ロンドン）</b>	<b>フランス（パリ）</b>	<b>スペイン（バルセロナ）</b>
<b>3. 民泊に関連した 仲介事業者に対す る規制</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パリ市は滞在税（民泊の場合は一人一泊ごとに0.83ユーロ）について、2015年10月から、Airbnb社が仲介するものについて同社が納付の代行を行っている。（本来は滞在税は宿泊施設が自治体に対し納付する義務を負う）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>
<b>4. 問題となってい ること・訴訟事例等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本来必要な旅館業法の許可を得ていない違法な「民泊サービス」が広がっている。</li> <li>・民泊サービスの普及に伴う、地域住民等とのトラブルが生じている。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・パリ市マレ地区において、騒音等に関する苦情が相次いだことから、Airbnb社を介して賃貸が行われている80軒の住宅を対象に適正使用にかかる調査が行われた。</li> <li>・違法な又貸し事案について、賃貸借契約の破棄と不当収入の支払いを求める訴訟があった。→不当収入の一部支払い命令。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海岸地域に民泊用のアパートが集中しており、利用客のマナーに関し苦情が多数発生しており、都市計画・治安の観点で自治体が問題視する動きがある。</li> </ul>

1. 制度比較 (2 / 3)

国名 比較の視点	ドイツ (ハンブルク)	オランダ (アムステルダム)	オーストラリア (NSW州、VIC州、QLD州)	カナダ (トロント)
<p><b>1. 宿泊業 (ホテル等) を営む場合の規制の概要</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ハンブルク州条例により、経営者には、商業登録証明、納税証明等が求められる。</li> <li>宿泊施設内の経営者及び第三者の寝室設置が禁止されているほか、廊下通路、化粧室の数、部屋面積の最低基準等が規定され、建築検査当局の許可が必要。</li> <li>非常口の有効性確認、非常時の消防車通路確保、消火・安全装置整備、アラーム設置義務 (12床以上の宿泊施設) 等が規定されている。</li> <li>このほか、駐車場設置義務、閉店時刻の規定等がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅法により「宿泊施設機能」としての分類により構造安全性及び火災安全性が規定。</li> <li>具体的には、消火器、煙探知機、火災警報装置その他の設備を有していること及びその安全性、扉の幅、身体障害者がアクセスできる建物であること等が規定されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各州法により事業許可等が必要となる (例えばNSW州では酒類法に基づく許可が、VIC州では公衆衛生法に基づく届出や食品・ギャンブル営業の場合の許可が必要)。また、自治体により建築基準、都市計画上での許可が必要。</li> <li>建築物の構造については、建築基準法 (連邦レベル) により、建物の分類に応じて構造・防火要件が規定。一般住宅の規制に追加される規制がある (エネルギー効率、バリアフリー等)。</li> <li>都市計画法 (連邦レベル) では自治体レベルでの環境計画の作成が必要としている。宿泊施設に関する立地規制が規定された場合には、個別に当局からの許可が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>宿泊業のみを対象としたものではないが、一般ビジネスとして事業番号登録、土地区画、建築等各種許可、食品取扱、酒類販売ライセンス等が必要。</li> <li>建物の構造については建築コード法、防火については火災保護・予防法 (いずれもオンタリオ州法) によって規制。</li> <li>立地については、トロント市条例によりホテル等を建設できる区画が限定されているほか、敷地面積の指定、駐車・積載スペースの確保等が規定されている。</li> <li>同州ではホテル業には、上記など合計33の法規制が適用されているとのこと。</li> </ul>
<p><b>2. 民泊に関連した貸主に対する規制</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2013年にハンブルク住居空間保護法 (州条例) が改正。</li> <li>住宅の所有者、使用権者が1年のうち4ヶ月以上当該住宅を使用することを条件にその住居空間の50%未満を観光客に有償で貸し出すことができる。</li> <li>許認可が必要。また、当局から照会のあった所有者等は、求めがあった場合には仲介業者、広告主はその事実を伝えなければならぬ。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貸出期間は年間60日まで、防火対策をしていること、同時の宿泊者は4人まで、旅行税を支払うこと、近隣の同意を得ることを条件として許可は不要としている。</li> <li>又貸しの場合は住居の所有者からの事前の同意が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2014年にQLD州法及びゴールドコースト市条例が改正され、州法ではパーティー利用のための短期貸借について自治体が禁止できることを規定し、市条例により、ゴールドコースト市全体で、パーティー利用のための短期貸借を禁止した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(トロントでは不要だが) 州内の自治体によっては、B&amp;B (オーナーが住居する住戸で一般旅行者に対し睡眠施設を提供するサービス) を営む場合に事業許可が必要。一方、自宅の部屋を短期間賃貸すること、アパートを又貸しすることについてはこれに該当しないと一般的に理解されている。</li> <li>州法により、大家の事前同意なしに賃借中の家屋を譲渡・又貸しすることはできない。また、又貸し料金として大家に支払う家賃以上の金額を請求できない。</li> </ul>

国名 比較の視点	ドイツ (ハンブルク)	オランダ (アムステルダム)	オーストラリア (NSW州、VIC州、QLD州)	カナダ (トロント)
3. 民泊に関連した 仲介事業者に対する 規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インターネットに当局の許可を得ていない住宅の広告を掲載 (掲載準備を含む) してはならない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2015年1月からアムステルダム市は Airbnb 社と旅行者税の自動支払いに関する契約を締結している。</li> <li>・政府は仲介事業者に対する規制について検討中。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>	
4. 問題となっ てい ること・訴訟事例等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宿泊客による騒音問題、宿泊客が頻繁に入れ替わることについての近隣からの苦情が発生している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民泊サービスによる近隣の不快・迷惑行為は調査当局に報告できることとなっている。</li> <li>・調査当局において受ける住宅に関する苦情は年々増加している (2014年には1,675件。) 中でも又貸しや違法ホテルに関するものが多い。</li> <li>・2014年には、103件の違反に罰金が科され、1,280件の家で居住者が退去処分となった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・構造や立地規制について、民泊を行う際に改めて占有許可、開発許可を要するかという点について、各州で訴訟が行われている状況 (下記)。</li> <li>○民泊と建築基準法上の住居との区別 (建築基準法による占有許可が改めて必要か) に関する訴訟 (VIC州)</li> <li>→占有許可の必要なし (最高裁判決)。ただし、差し戻された建築上訴委員会にて、所有者に煙探知機や避難計画を整備させることで和解。</li> <li>○民泊実施の際の自治体の立地規制に関する訴訟 (NSW州)</li> <li>→短期貸借にあたり改めて開発許可が必要 (州裁判決)</li> <li>・QLD州での州法制定を機に、他州も同様の検討の動きがある。</li> <li>・物品サービス税の支払いの観点から国税庁も問題視している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・又貸しが繰り返されたことによるトラブル (貸主が利用者を把握できずトラブルになったものの)、騒音、破壊行為等のトラブル。</li> <li>・ホストの収入が把握できないために脱税につながる等がある。</li> <li>・州政府は、これら新型ビジネスに協力する (規制遵守の円滑化と規制内容に経済形態の変化を反映させる) 方針を示している。</li> </ul>

1. 制度比較 (3 / 3)

国名 比較の視点	アメリカ① (ニューヨーク)	アメリカ② (ナッシュビル)	アメリカ③ (サンフランシスコ、サンノゼ)	韓国
<p><b>1. 宿泊業 (ホテル等) を営む場合の規制の概要</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宿泊業を開始するに当たっては、市の登録を受ける必要がある。また、建設に当たっては、州、市当局から各種許可、検査を受けなければならない。</li> <li>・ホテルについて、構造に関して、居住、宿泊の部屋を仕切る壁に関する規定が、防火に関して、出入口・警報器等の掲示や検知器、警報器等の設備に関する規定がそれぞれ一般住宅の規定に加えて規定されている。</li> <li>・ニューヨーク市でホテルの建設が認められるのは、商業地域の大部分、工業地域の一部のほか、住居地域で市の許可を得て認められるケースもある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・テネシー州法等により事業ライセンスが必要なほか、宿泊設備タイプ、保健規則が規定されている。</li> <li>・ホテルやB&amp;Bは建築物構造に関する規定はないが、防火に関しては他の事業用建物と同様に州消防当局による定期検査が義務づけられている。</li> <li>・立地については、都市圏条例により商業用建物と同様に適用される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・カリフォルニア州法によりホテルの権利と義務について記載している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホテル (20室以上) の新規開業、増改築時に等級申請 (5等級) ・審査が必要。</li> <li>・客室面積・種類、浴室の広さ、換気の状態、ネット接続等設備、フロント業務体制等の判断基準により韓国観光公社 (公的機関) により等級の評価がされる。</li> </ul>
<p><b>2. 民泊に関連した貸主に対する規制</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2010年に州法が改正され、居住を目的とした共同住宅 (クラスA) では、連続30日以上の居住が求められることとなり、3戸以上の共同住宅では居住者が不在の場合に、30日未満の短期滞在は違法となった。</li> <li>・上記の共同住宅以外の建築物であっても、市条例により、許可なしに使用用途の変更ができず、短期滞在は違法となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記ホテル等に対する規定は適用されない。</li> <li>・2015年2月に「短期不動産レンタルに関する条例」(ナッシュビル市) が制定。大家 (貸主) は毎年市からの許可が必要。</li> <li>・また、一度に4部屋以上の貸出禁止、騒音・食事の提供場所規制、利用代表者の年齢を21歳以上とする等規定されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サンフランシスコ市では、市条例により、物件所有者は短期賃貸物件として市に届出を行うとともに、市から事業許可を得なければならぬ。</li> <li>・サンノゼ市では、市条例により、貸家の借受人が又貸しする場合で、この借受人が市外に出る場合には連絡先登録が必要。また、貸家に住んでいない場合には、又貸し期間は180日を超えてはならない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光振興法施行令等に「外国人都市民泊業」を規定。</li> <li>・家主が居住している戸建て、集合住宅において外国人が韓国の文化を体験できるように朝食を提供するものという位置づけ。</li> <li>・業を行うには、自治体の長の指定が必要。</li> <li>・指定基準: 面積230㎡未満、外国語案内が可能な体制を整備、消火器・感知器設置。</li> </ul>

<b>国名</b> <b>比較の視点</b>				
<b>3. 民泊に関連した 仲介事業者に対する 規制</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul>		<b>アメリカ③(サンフランシスコ、サンノゼ)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・短期間賃貸住宅をウェブで仲介する企業は、住宅等の登録者に対し、「又貸しは法令違反もしくは立ち退きの対象になる可能性がある」ことを周知しなければならない。(2016年1月施行予定)</li> </ul>	
<b>4. 問題となっ てい ること・訴訟事例等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2013年州司法長官がAirbnbに対し全貸主の個人情報提出命令。訴訟となり、個人を特定しない情報提供で和解。その後、州調査で登録物件の7割が違法と判明。</li> <li>・不法賃貸に対する市当局の取り締まりが積極化している。(摘発件数：2014年1月～4月310件→2015年同期568件)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・短期貸主がホテル稼働税を支払わないケースが問題になっていったことを受けての上記の条例化。</li> <li>・閑静な住宅街での利用者による騒音トラブルが生じている。</li> </ul>	<b>アメリカ②(ナッシュビル)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高級住宅街では近隣の不満が出ている。住居用アパートを旅行者に貸し出すことによる騒音問題や、そのような問題について仲介業者に取り合わないことについてのトラブルになっている。</li> <li>・自治体(市)レベルでは、物件の所有者に対して規制をかけており、民泊を禁止している都市もある。</li> <li>・州レベルでは、(税金の観点から) 仲介企業に自治体への情報提供を求める動きはあるが、法案可決には至っていない。</li> </ul>	<b>韓国</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・文化体育観光部が、ソウルにおいて、指定を受けずに営業する不法宿泊施設などを摘発(4月と9月に計65件)。</li> </ul>

## 2. 日本の現行規制を維持する必要性（「民泊サービス」のあり方に関する検討会（事務局：厚生労働省・観光庁）の見解）

- 「第7回『民泊サービス』のあり方に関する検討会」の「中間整理」（平成28年3月）において、「中期的に検討すべき課題」として、以下のような検討の方向性が示されている。
- ・ 現行制度の枠組みにとらわれず、仲介事業者や管理者への規制を含めた制度体系を構築すべき
- ・ 安全確保等を前提に、「一定の要件」を満たす「民泊サービス」については、例えば、許可ではなく、届出とすること等を検討
- ・ 「一定の要件」について、これまでの議論を踏まえ、引き続き検討（家主居住の有無、日数上限、宿泊人数上限、管理者の介在等）
- ・ 宿泊者名簿や最低限の衛生管理措置は求めるべき
- ・ 報告徴収、立入調査等が可能な枠組みは必要
- ・ 現行旅館業法の宿泊拒否制限規定の見直し
- ・ 近隣住民とのトラブル防止のための措置を検討
- ・ 無許可営業者への罰則等の見直し
- ・ 用途地域規制における取扱いについて検討
- ・ 仲介事業者、管理事業者に対する実効性ある規制を検討

## 3. 規制の廃止・見直しを検討するに当たり留意すべき点（「民泊サービス」のあり方に関する検討会（事務局：厚生労働省・観光庁）の見解）

- 制度の見直しを検討する際には、主に以下の3点に留意すべきであると考ええる。
- ① 衛生管理面、テロ等悪用防止の観点から、宿泊者の把握を含む管理機能が確保され、安全性が確保されること。
- ② 地域住民とのトラブル防止、宿泊者とのトラブル防止に留意すべきこと。
- ③ 観光立国を推進するため、急増する訪日外国人旅行者の宿泊需要や、空きキャパシティの有効活用等地域活性化などの要望に応えること。
- また、「民泊サービス」を一律に捉えるのではなく、その形態や特性に応じて、検討する必要がある。

以上

## 2. 參考資料

第1回産業競争力会議の議論を踏まえた  
当面の政策対応について(抄)

平成25年1月25日  
第3回日本経済再生本部  
本部長 内閣総理大臣 安倍晋三

第1回産業競争力会議での議論を踏まえ、関係大臣におかれては、喫緊の重要政策課題に関する当面の対応として、以下の事項について対応されたい。

(規制改革の推進)

内閣府特命担当大臣(規制改革)は、雇用関連、エネルギー・環境関連、健康・医療関連を規制改革の重点分野とする。特に健康・医療については、健康を維持して長生きしたいとの国民のニーズに応えるとともに、世界に我が国の医療関連産業が展開して国富の拡大につながるように、大胆な改革を推進すること。

戦略分野を育成するとともに、投資先としての日本の魅力を最高水準に引き上げる観点から、国際比較をした上での規制改革などを  
含め、国際先端テストの導入に向けて取り組むこと。

第4回・第5回産業競争力会議の議論を踏まえた  
当面の政策対応について（抄）

平成25年4月2日  
第6回 日本経済再生本部  
本部長 内閣総理大臣 安倍晋三

第4回・第5回産業競争力会議での議論を踏まえ、関係大臣におかれては、当面の政策課題として、以下の事項について対応されたい。

（国際先端テスト）

- 内閣府特命担当大臣（規制改革）と関係閣僚は、国際先端テストを着実に推進すること。関係閣僚は、国際先端テストに係る内閣府特命担当大臣（規制改革）からの要請を踏まえて、海外の規制・制度に関する必要かつ十分な調査を迅速に行うとともに、内閣府特命担当大臣（規制改革）と協力して、我が国の規制環境を世界最先端にするとの観点から、早急に規制・制度改革の具体策を検討すること。