

## 第13回 投資等ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：令和2年4月10日（金）13:00～16:00

2. 場所：4号館4階 第4特別会議室

3. 出席者：

（委員）高橋進（座長）、武井一浩（座長代理）、岩下直行、佐久間総一郎、夏野剛、竹内純子、大槻奈那、谷口綾子、南雲岳彦

（専門委員）石岡克俊、鶴瀬恵子、落合孝文、増島雅和、村上文洋、井上岳一

（政府）大塚副大臣

（事務局）井上規制改革推進室室長、森山規制改革推進室次長、彦谷規制改革推進室次長、小室参事官、

（ヒアリング）

<老朽化マンションの再生>

国土交通省 大臣官房審議官（住宅局担当） 淡野博久

国土交通省 住宅局市街地建築課長 石坂聡

法務省 大臣官房審議官 竹内努

法務省 民事局参事官 大谷太

<自動運転時代を見据えた規制の改革>

BOLDLY株式会社 代表取締役 兼 CEO 佐治友基

京阪バス株式会社 ICT推進部 兼 経営企画室 大久保園明

<フィンテックによる顧客利便性の向上>

金融庁 企画市場局審議官 中村修

金融庁 企画市場局信用制度参事官 岡田大

4. 議題

（開会）

（1）老朽化マンションの再生

（2）自動運転時代を見据えた規制の改革

（3）フィンテックによる顧客利便性の向上

5. 議事概要

○小室参事官 それでは、お時間になりましたので、始めたいと思います。

それでは「規制改革推進会議 投資等ワーキング・グループ」を開催いたします。

委員の皆様方におかれましては、御多用中、御出席いただき、誠にありがとうございます。

今回は、ウェブ会議ツールを全面的に用いて、オンラインで開催しております。お手元に資料を御準備いただき、御参加をお願いします。

なお、会場のスピーカーの問題がございまして、若干音が拾いにくくなっておりますので、皆様、大変恐縮ですが、御発言される時は、多少大き目の声で御発言のほど、お願いいたします。

本日、大塚副大臣は遅れての御出席です。

また、投資等ワーキング・グループ所属委員、専門委員に加えて、谷口委員、南雲委員も御出席です。

それでは、ここからの進行は、高橋座長をお願いいたします。

○高橋座長 では、本日の議題に入りたいと思いますが、本日は議題が3つあります。

まず、議題の1ですけれども、老朽化マンションの再生につきまして、これについては、第5回、第8回のワーキングで、事業者団体、専門家の弁護士の方からヒアリングを行いました。

本日は、国土交通省、法務省より、前回までの議論を踏まえ、要望に対する考え方等についてヒアリングを行いたいと思います。

それでは、まず、国土交通省より、御説明をお願いいたします。5分程度でお願いします。

○国土交通省（淡野審議官） 国土交通省の大臣官房で住宅局を担当する審議官をいたしております、淡野と申します。どうぞ、よろしくお願いを申し上げます。

私のほうからは、資料1-1「マンションの建替え等の円滑化に関する法律の改正案について」で御説明を申し上げます。

それでは、お手元の資料を御覧いただきながら、御説明をさせていただきます。

資料の表紙をおめくりいただきまして、1ページ目を御覧ください。

こちらのほうが、今回の法案の概要を紹介している資料でございます。2月28日に閣議決定をいたしまして、まず、参議院に提出が行われました。参議院の国土交通委員会において、4月7日に全会一致で可決され、参議院の本会議で、本日午前中に可決され、衆議院のほうに送られているという状況でございます。

「背景・必要性」についてですが、現在、全国に655万戸ほどマンションがございますけれども、そのうち築40年を超えているようなマンションが、現在、80万戸強ございます。これが、10年後には約2.4倍の198万戸、20年後には約4.5倍の367万戸に増えると見込まれ、躯体の老朽化に加えまして、居住者の方も高齢化してくるため、今後、その管理の適正化を公共団体が能動的に関与して確保していく必要があることから、下の「法案の概要」にございますように、今回、マンションの管理の適正化につきましては、公共団体による計画制度、また、管理の適正化のための指導・助言、また、管理計画の認定制度等を設けようということにしております。

また、マンションの建替え、再生の円滑化に向けましては、要除却認定の対象、これは、敷地の売却制度の対象でございましたり、建替え時の容積率特例の対象になってくるというものでございますけれども、こちらの範囲を広げますとともに、敷地が複数の棟によっ

て一筆共有されている場合の敷地分割制度、こちらを創設するというのが、主な改正概要でございます。

続きまして、マンションの再生の円滑化に係る改正事項について、少し詳しく御紹介をいたします。

先ほど申し上げましたように、除却の必要性に係る認定対象、こちらを今回は広げることといたしております。

具体的に、条文のほうで紹介をいたします。

こちらが、資料の3ページ目でございますけれども、マンション建替円滑化法におきまして、要除却認定に関しましては、現在は、2項の1号、耐震性を欠いているマンション、こちらについてのみ対象といたしております。この要除却認定をしますと、敷地売却の対象になってくるわけでございますけれども、今回、新設ということで、点線で囲ってございますけれども、2号といたしまして、火災に対する安全生、これは防火上の規制ですとか、避難上の規制、こちらの基準に適合していないようなもの。

3号として、外壁等が剥落して、落下することによって周辺に危害を及ぼしかねないようなもの。

そして、4号といたしまして、給排水管ですね、こちらが、例えば、その躯体に埋め込まれているということで、腐食をして、漏水等が起きたときに、衛生上、著しく有害となるようなおそれがあるような状態にあるもの。

そして、最後の5号でございますけれども、こちらは、バリアフリー基準、具体的には、一定の階数以上のマンションにおいてエレベーターが設けられていないようなもの、こういう高齢化に伴って、機能上の支障が生じているようなもの、これらの4つを新しく要除却認定の対象に追加をいたします。

このうち、最初の1号に加えて、2号と3号については、放置すると非常に危険な状態になりかねず、早急に再生を図る必要があるということから、敷地売却の対象とする。

残りの4号、5号につきましては、容積率特例、建て替える場合の、建替後のマンションに関して、容積率特例のみ適用されるという仕組みになっております。

続きまして、資料の最後の4ページ目、こちらが団地型マンションの再生の円滑化のための敷地分割制度の創設について説明している資料でございます。

現在、複数棟が敷地を一筆共有している場合に、その一部の棟について、先行して敷地の売却、建替えに伴い分筆を行おうといたしますと、民法における共有物の処分に該当するというので、区分所有者全員の合意が必要になってまいります。これでは、なかなか難しいということで、今回、先ほど御紹介いたしました、敷地売却のほうの対象になるような耐震性、火災上の安全性、また、老朽化に伴って外壁の剥落するおそれがある、この1、2、3号に該当するようなマンションを含む敷地に関しましては、全員の5分の4の同意をもって、その一部を分筆することを可能とする、これを新しく制度として設けようということが、この改正事項の概要でございます。

以上が、今回の法案の改正事項の概要でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

続きまして、法務省さんから御説明をお願いいたします。

○法務省（竹内審議官） 法務省大臣官房審議官の竹内と申します。

法務省からは、いわゆる区分所有法の建替え要件の考え方について主に御説明を申し上げたいと思います。

資料の1枚目でございますが、区分所有法の概要を示したものでございます。

御存じのとおり、区分所有法は、区分所有者間の権利調整あるいは共用部分の管理のルールを定めておりますが、団体的な意思決定制度を導入しておりまして、区分所有者間の団体の集会における多数決によって、基本的には権利調整を図ることになっております。

その権利調整の1つの場面として建替えがあるわけでございます。資料1枚目の右下になりますが、この建替えは、基本的には、区分所有権を処分し、敷地の共有持分に変更を加えるというものであるために、民法の原則によりますと、区分所有者全員の同意を要する行為ということになります。

しかしながら、区分所有者全員の同意を要するというにいたしますと、建替えを行うことがとても難しくなってしまう。

そこで、多数決制度を導入するということが必要になってまいります。多数決要件を緩めてまいりますと、反対した多くの区分所有者の意思に反して建替えが実行されてしまうというようなことも起こってまいりますので、相当に厳格な多数決要件が求められるということになります。

区分所有法は、大きく3つの場合について建替えを定めております。資料の2枚目にある「区分所有法上の建替え要件の概要」に示したものでございます。

1つ目が、一番基本的なものになりますが、区分所有建物の建替え決議というものでございまして、この場合には、区分所有建物は、集会における区分所有者及び議決権の5分4以上の賛成による決議で建て替えることができるとされております。

民法の原則であります、区分所有者全員の同意については緩和をするものの、建替えが生活の本拠であり得る区分所有建物の処分を伴う行為であるということから、多数決要件を厳格にしているものであります。

2つ目は、団地内建物の建替え承認決議でございますが、これは、団地の建物を部分的に建て替えるということイメージしていただければと思います。この場合には、建替えの対象となっている区分所有建物の集会において、区分所有者及び議決権の5分の4以上の賛成による建物建替え決議を経た上で、団地管理組合の集会において、議決権の4分の3以上の賛成による建替え承認決議を得なければならないということになっております。

これは、団地内建物の建替えについては、1棟の建替えであっても、共有する敷地の変更に当たるということで、本来は、敷地共有者全員の同意を要するところを、区分所有法

上のほかの規定を参考にして、4分の3以上の賛成による承認があれば足りると、こういうことにしておるものでございます。

3つ目は、団地内建物の一括建替えでございますが、この場合には、団地管理組合の集会における区分所有者及び議決権の5分の4以上の賛成による建替え決議を要し、その上に、さらに各棟ごとに区分所有者及び議決権の3分の2以上の賛成を要するという事になっております。

この3分の2以上の賛成というところでございますが、これは、各棟について、5分の4以上の賛成を要するとすると、ごく一部の区分所有建物について、建替え決議が成立しないために、団地全体の建替えが不可能となってしまう場合もあろうかというところで、3分の2以上の賛成となっていると理解しております。

資料の3枚目にまいります。

これは、いわゆる被災マンション法、被災区分所有建物の再建等に関する特別措置法について、その概要を示したものでございます。

資料3枚目の下の欄に、全部滅失と、それから、大規模一部滅失に分けて書いてございます。

全部滅失の場合ですが、これは、その災害について、政令での指定がありませんと、敷地の共有持分について、敷地の売却や建物の再建をするには、共有者全員の同意が要ると、やはり、そういうことになってしまいますが、これを緩和して、5分の4以上の多数決によって、再建ですとか、敷地の売却ができるということにされております。

ただ、共有物分割を制限するということになりますので、政令施行の措置から3年間という期間制限がございます。

大規模一部滅失の場合でございますが、これも政令の指定がありませんと、建物と敷地の売却等をするには、やはり、全員の同意が要ることになります。そこを緩和いたしまして、区分所有者及び議決権等の5分4以上の多数で、建物敷地売却、建物取壊し敷地売却あるいは建物取壊しの決議ができることになっております。

これについては、1年間の期間制限がございますが、これは、大規模一部滅失した建物は、そのままの状態で使用を継続することが困難だということで、早期に必要な処分をすることが相当であるという趣旨になっております。

資料の4枚目にまいります。

これらの区分所有法ですとか、被災マンション法の規律や、その趣旨を前提といたしますと、まず、区分所有法が採用している多数決については、区分所有者間の権利調整のために、合理的なものと理解をしております。建替えについて申しますと、本来、お互いに対等な地位にあるはずの他の区分所有者の意思によって、生活の本拠となる少数者の区分所有権の得喪が決められてしまうという面がございます。

そのために、単純に建替え要件を引き下げてしまいますと、これに反対する区分所有者の一方的な権利制限をするということになりかねないという面がございます。

ただ、このように区分所有権をかなり強く見るということが、老朽化したマンションの建替え等の対策を妨げているという批判もあるところかと承知してございます。

このような対策を区分所有者間の、いわゆる民・民の権利調整を行う区分所有法の中で行おうとしますと、なかなか限界がございますが、もともと民法は、所有権の内容は、法令の制限に服するということになっておりますので、一定の行政上の必要に応じて区分所有権を適切に制約するという立法は、妨げられないのではないかと考えております。

そこで、高経年のマンションの急増に対しては、まず、維持管理の適正化を図りつつ、建替えを含む再生手法の整備を総合的に推進する、こういう観点から、今回、国交省のほうで進められていらっしゃる、マンション建替法や、マンション管理適正化法の改正を進めていただきまして、これにより、マンションの管理や再生の円滑化を進めていくべきなのではないかと考えているところでございます。

他方、法務省といたしましては、所有者不明土地問題を契機といたしまして、民法の共有制度等の見直しについて検討を進めております。

昨年12月に法制審議会民法・不動産登記法部会の中間試案が取りまとめられまして、本年1月10日から2か月間、パブリックコメントを実施したところでございます。

中間試案では、民・民の関係での所有権の制約の在り方等について、さまざまな提案がされておりますが、パブリックコメントにおいて、慎重な検討を求めるという声も寄せられるなど、課題も少なくありません。

今般、新型コロナウイルス感染症の拡大によりまして、法制審議会が、なかなか思うように開催できていない状態が続いているのですが、法務省といたしましては、引き続き、鋭意検討を進めていく予定でございます。

区分所有法は、民法の特別法ですし、マンション建替法の一般法というような位置づけになっておりますが、今般のマンション建替法の改正の動向ですとか、先ほど申し上げましたような民法の見直しの検討状況を踏まえながら、引き続き、必要な検討をしてまいりたいと考えております。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、以上の御説明につきまして、御意見、御質問がございましたら、お願いしたいと思っております。

御発言の際には、ウェブ会議ツールの手を挙げるという機能がありますので、こちらで手を挙げていただきましたら、こちらから指名をさせていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

まず、私から1点質問をさせていただきたいと思っておりますけれども、国交省の御説明に対して質問します。先ほど、今回の法改正は、建替え推進の第一歩だと思っておりますけれども、その中で、要除却認定の対象となる具体的基準については、ヒアリングで弁護士さんからは、変に裁量の余地が入ると、行政は消極的になりかねない。したがって、数値基準など

による明確な基準とすべきという御指摘もありました。

現時点で、どのように方向性を考えておられるのか、この点を少し聞かせていただければと思います。

国交省さん、よろしくをお願いします。

○国土交通省（淡野審議官） お答えを申し上げます。

先ほどの資料1-1の3ページ目で、法律上は、類型として5つ提示をしております。

既にある耐震性の不足については、昔からございます耐震診断の基準というもので、工学的に数値で耐震診断した結果というのが明らかになって、その水準に応じて、一律に決まっておりますので、明解な基準となっております。

同じように、今回、ほかの類型ごとに定める基準につきましても、誤解ですとか、争い、こういうものが生じないように、明確な基準にするという考え方のもとで、今後、検討していくことにしております。

火災の安全性に関する基準につきましては、基準法に基づく、防火ですとか、避難、こういう規定に、基本的に適合しているか、いないか、こちらで判断いたしますし、外壁等の剥落のおそれについても、鉄筋の露出ですとか、剥落の状況が一定水準の範囲にわたっているというような明解な基準を定めていくこととしております。

また、給排水につきましても、基本的に交換が困難な埋め込みですとか、ほかの専有部分に入っていつてしまっている、このような非常に交換が難しいようなケースについて、既に傷み等が生じて、漏水等が生じている、そのような明解な基準にしていくことを予定しております。

また、バリアフリーの基準につきましても、一定階数以上でエレベーターがないなど、こちら紛れのないような基準にしていこうと考えておりますので、争いですとか、誤解が極力生じない形の基準、明解な基準にしていくこととしております。

○高橋座長 ありがとうございます。

明解なお答えを頂戴したと思います。

それでは、ほかの方、お願いしたいと思えます。私、順番は分かりませんので、気がついた順番でお願いしたいと思えます。

まず、佐久間委員、お願いできますでしょうか。

○佐久間委員 ありがとうございます。

まず、法務省の方に質問させていただきたいと思えます。ただいまの建替え決議において、厳格な多数決要件が必要だということの説明については、大変よくわかりました。

ただ、その上で、最後のほうに御指摘をされたように、現在、民法の共有制度の議論というのが進んでいるということなので、その観点での抜本的な建替え決議要件についての検討というのは、ぜひ進めていただきたいと思います。

その上で、いわゆる民法の共有制度に触れることがない、つまり、本来は、全員同意が必要だという考え方に基づいた上でも、今の建替え要請に応えられるのではないかという

お話をさせていただきたいと思います。

これは、前回のワーキングでも議論をさせていただいたわけですが、原始管理規約に議決要件の記載があれば、全員、それを承知の上でマンションを購入するということなるわけで、そういう意味では、ここは全く所有権を害するという事ではないはずで

あとは、さらに、既存の管理規約であっても、例えば、建替え決議要件の規約を変える場合の規約改正について、ある程度の、例えばということですが、それを5分の4以上にすることになれば、これも十分合意の上での管理規約の改定、実際、もし、必要があれば、それに基づいた決議要件で、建替え決議をしていくということで、柔軟な対応が取られるのではないかと思います。

その上での質問でございますけれども、そもそもの発想が、私権としての所有権、これを非常に重視する、本来は、全員の同意が必要だと言いながら、今、申し上げたような所有権に基づく私的自治を廃止して、5分の4を、今、強行規定としているということであるわけですが、それは、なぜ、そのようにしているのでしょうか、その点について、まず、お伺いしたいと思います。

○高橋座長 法務省さん、お願いします。

○法務省（竹内審議官） それでは、お答えいたします。

まず、多数決をなぜ採用しているかというところの御質問にお答えすることでよろしいでしょうか。そこから考えたいと思いますが、確かに、佐久間委員がおっしゃるように、私も先ほど申し上げましたが、民法の原則としては、ここは全員の同意を要すると、共有物の処分については、全員の同意を要するというのが大原則かと思います。

ただ、区分所有建物には、数多くの区分所有者がいらっしゃって、共有物の管理も必要だということで、この原則を貫きますと、なかなかマンションの管理自体ができないという事態が生じてしまうと考えられます。

そこで、区分所有法としては、団体的な意思決定の制度を採用して、多数決によって決めると、こういうことになっているのだと思いますが、建替えの場合には、区分所有権を失う一大イベントといえますか、区分所有者への影響がかなり大きい処分の事態ということになりますので、多数決要件を厳格にして、5分の4以上にしていると、こういうことではないかと考えております。

○佐久間委員 すみません、ちょっと私の言い方が悪かったので、私的自治では、最初に建替え決議の4分の3でいきましょうというふうに、全員が決めて管理規約を作った場合は、何ら私的な権利は害されていないということなのですが、今は、それができない、なぜならば、5分の4以上というのが強行規定だからだということなので、私の質問というのは、何でこれを強行規定にするのですかと、全員が合意していれば、4分の3でも過半数でもいいではないかという考えを取られていないのは何なのかという点について、お伺いしたいと思います。お願いいたします。

○法務省（竹内審議官） 区分所有者間の権利調整を図っているのが、区分所有法だと考

えております。

その間の関係というのは、基本的には、対等ということになってまいりますので、多数決上の要件は、平等ということになってきているのかと思います。

その中で、建替えというところを考えますと、多数決要件をかなり厳格にしなければならず、少数者の権利を保護する要請が強い場面ではないかと考えるわけです。

その意味で、区分所有法も、ここの部分を強行規定にして、かつかなり多数決要件を厳格にしているのだと考えているところをございまして、そうしますと、規約で、さらに言えば、原始規約で4分の3に引き下げるということについては、やはり慎重な検討を要するのではないかと考えるところをございます。

○佐久間委員 ありがとうございます。

ただ、それでも、全員それでいいと自分の所有物について合意するわけですから、それは何ら少数者がそこにいない、もし、全員でそれでいいとすれば、少数者の権利は害するどころか、全員の権利をそこで確保し、なおかつ老朽化しても全員とか5分の4ではなくて、必要に応じて4分の3なりで建て替えられるという、すばらしい時代にマッチしたものだということで資産価値も上がるかもしれないというのを、なぜ、国が制限するのかというのは、本来問題だと思いますので、これは、基本的なところの、先ほどの検討とは別に、ぜひ、そういう形で実現をお願いしたいと思います。その点について、いかが考えられますでしょうか。

○法務省（竹内審議官） 御提案ありがとうございます。

結局、佐久間委員に御提案をいただいたような区分所有建物について、そういう原始規約がある建物と原始規約がない建物と比べて、どういう魅力があるかということにもなってくるのかもしれませんが、この5分の4の要件を見直して、原始規約で要件を下げることもできるというような意味で建替え制度を見直すということの費用対効果を少し考えなければいけないと思われるところをございます。あるいは、仮に原始規約で5分の4という要件を下げたとしても、後に、いざ分譲して、管理組合を開いたときに、まだ、全員の同意で規約を戻すとか、変更するということが可能になってまいりますので、法律上、そういう形で覆されるようなルールを作ることの意義をどう考えるかというようなことなのかもしれません。

○佐久間委員 ありがとうございます。

ただ、そこは私的自治の原則を貫けばいいのだと思いますが、いずれにしても検討をお願いしたいと思います。

ありがとうございます。

○高橋座長 続いて、竹内委員、お願いします。

○竹内委員 御説明いただきまして、ありがとうございました。

私も、今、佐久間委員が御指摘になりました強行規定としているところを、ちょっとお伺いしたいと思います。

少数権者の権利保護というのも非常によく分かるのですけれども、私の母もマンション住まいでございまして、自分が年をとって、追々マンションの総会などに出て行けなくなることで、やはり、皆さんに御迷惑をおかけしたくないということを、自分が年をとって初めて実感を持ってみんな理解をするというようなところでございますので、今、合意を取れる段階で全員が合意をして、多数決要件を緩めておくということは、ある意味、将来に対しての委任といえますか、将来の自治会に対する委託があるというような考え方もできようかと思っておりますので、ここはやはり、今、佐久間先生がおっしゃったように、前向きに御検討をお願いしたいなど、私も感じていて思いました。

それと関連しまして、先ほど、所有権の調整、民法の見直しの中で、パブリックコメントを取って、所有権の調整の仕方については慎重にとの声もあるというようなところをおっしゃっていただいたかと思っておりますけれども、パブリックコメントを分析される中で、それがどれぐらいの声のボリュームなのか、全体像をお示しいただかないと、そういった声が、もちろん一部にはあろうかと思っておりますけれども、多数を占めているのか、国民のニーズとして大きいものなのかどうかというのは、ちょっと確認をさせていただきたいと、こちらはお願いでございます。

すみません、3点目になってしまいますけれども、先ほども少し自分の家族で事例を申し上げましたけれども、高齢化が非常に進展してきて、決議に参加できないという方の取り扱い、これをどういうふうにお考えになるかと、ここはある意味、正解あるものではないかと思うのですけれども、決議に不参加の場合には、非賛成というような、ちょっとデジタルな取扱いをしてしまうと、要件を緩和しておくだけでいいのかどうかと、ここを、例えば、意思無能力者といったような問題で、相続であるとか、土地の問題、所有者の不明土地についても、非常に大きな問題になってきているという全体像の中の1つだと思いますけれども、こういった対応策を、この不参加者の取扱いについて考えておられるかというところを、ちょっとお伺いできればと思います。よろしく願いいたします。

○法務省（竹内審議官） お答えいたします。

竹内委員からの御質問に対して、1点目と3点目は、私のほうでお答え申し上げて、2点目のパブリックコメントの中身については、参事官のほうからお答えさせていただきます。よろしく願いします。

まず、1点目の原始規約で引き下げることは、むしろ将来に対する委任なのではないかという御提案については、先ほど、佐久間委員にお答え申し上げたとおりでございまして、基本的には、少数者の権利をどう考えていくのかというところが基本になってまいりますのと、私的自治という御指摘も佐久間委員のほうからございましたが、あとは、そのような建物を造ること、あるいは、そのようなルールを作ることの費用対効果等の関係を考える必要があると考えた次第でございまして。

3点目の高齢化の問題について、住んでいらっしゃる方の高齢化にどう対応していくかというところの指摘でございまして、これは、これから日本社会が抱える大きな問題であ

ろうと思います。実は、私もマンションに住んでおりますので、同じような問題を抱えることになるのだらうなと思いますが、現行の制度の中ですと、特に、意思能力を喪失したような方については後見、あるいは保佐や補助というような意思決定を補助する制度が民法上ございますので、後見人等に代わりの意思表示や意思表示の補助をしていただくというのが基本ということになってくるかと思えます。

そのような後見に付されていない、後見審判もないような方は、確かに意思を表示することがなかなか困難であるというのは、竹内委員のおっしゃるとおりだろうと思えます。

そういうような方を、集会の決議においてどう扱うかというのは、かなり大きな問題でございまして、ただ賛成というわけには、もちろんいきませんし、ここは区分所有建物を処分するという大前提に立ちますと、賛成か、そうでないかという枠組みになってまいりますので、そういう意味で申し上げますと、意思を表示することができない方については、賛成ではないというほうにならざるを得ないと考える次第でございまして。

○法務省（大谷参事官） 続きまして、2点目の民法・不動産登記法部会のパブリックコメントに関してでございます。

先ほど、最初に申し上げましたとおり、今、法制審議会が開けていないという状況にございまして、このパブリックコメントの結果についても、現在、集計しておりまして、法制審議会でご発表したいと思っておりますが、なかなかそれがうまくいっていない状況になっております。

具体的にどの論点について、どういう動きになっているかという細かい集計結果についてまで、今、手持ちの資料としてあるわけではございませんけれども、全体として、パブリックコメントに対して、約250件の意見が寄せられました。弁護士会であるとか、司法書士会であるとか、法律実務家のほか、経済界あるいは地方公共団体、様々なところから御意見をいただいております。

この中で、所有権の制約、特に共有の場合の所有権の制約について提案をしております。例えば、共有の管理に関して、現行法上、全員の同意が必要だと言われている変更行為であるとか、処分行為というものがございまして。この全員同意の際に、所在不明の方は除いて、それ以外で全員同意にするという提案をしておるところでございましてけれども、これについては、それぞれが、やはり民・民の関係、本来対等でございますので、簡単に所在不明の方を除いていいのかという御意見はございます。

この提案に対しては、きちんと権利の保障が行き届いた形で手続を組む必要があるのではないか、などといった御意見をいただいているところでございます。

こうした意見を踏まえまして、民法・不動産登記法部会において審議をさらに進めるということになりますけれども、現時点では、先ほど述べたような状況になっているところでございます。

以上でございます。

○竹内委員 ありがとうございます。

今、1と3に部分について御説明いただいた中で、補足で1点だけお伺いしてもよろしゅうございますでしょうか。

すみません、先ほど佐久間委員への御回答の中でも、私への御回答中でも、先ほどの強行規定を変えることについては、費用対効果という言葉が使われたのですが、その意味するところが、私はよく理解できないのですけれども、どういうことをおっしゃっておられるのでしょうか。

○法務省（竹内審議官） お答えいたします。

先ほど、費用対効果と申し上げましたのは、結局、御提案のような原始規約のある物件と、そのような原始規約がない物件と比べて、原始規約のある物件にどういう魅力があるかということに関連してくると思っております、そういう意味で、区分所有建物の建替え制度を見直すことによって、どのぐらいの成果といいたいでしょうか、効果があるのかという意味で費用対効果と申し上げた次第でございます。

○竹内委員 なるほど、それは、マンションに住まれる方たちが、そういった形で規約を見直すということをされることの費用対効果も、ある意味、国がどうこう言うものではないと思えますけれども、そういう理解でよろしゅうございますか。

○法務省（竹内審議官） 確かに、その物件について、どう意思決定するかという問題については、その区分所有者の方が決められる問題で国がどうこうする問題ではないというのは、竹内委員のおっしゃるとおりだと思います。私が申し上げたのは、ルール自体を改正して、先ほどの御提案ですと、現在の強行規定を5分の4以上とすると、ただし、原始規約に定めるときは、この限りにあらずというような規定になるのだと思うのですが、このような規定に改めたときに、法としての費用対効果といいたいでしょうか、そういう意味で申し上げた次第です。

○竹内委員 ありがとうございます。

○高橋座長 すみません、私には、まだ分からないのですが、法における費用対効果というのは、もう少し具体的にお願いできますか。

○法務省（大谷参事官） マンションの区分所有法における建替えの制度を見直すというときに、これは何のためにするのかということかと思えます。

最初の原始規約に定めることによって、例えば、4分の3で建て替えられるというような区分所有建物が一部にある、また、別のところでは、そうではなく5分の4のままであるというようなものが乱立するといいたいでしょうか、それぞれに生じてくるときに、これを何のために4分の3に引き下げるのだろうかというような問題であろうかと思えます。

建替え制度を変えとした場合に、区分所有者間における合意として、どこまで賛成があれば建て替えられるかというルールについて、一部については緩いもの、一部については厳しいものと、どんどん別々に作ることを可能として、最終的に、どのような政策効果を狙うのかということが問題なのではないかと思われま。

○高橋座長 分かりました。要するに、政策効果をどう見るかという問題ですね。

○法務省（大谷参事官） さようでございます。

○高橋座長 それでは、村上専門委員、お願いします。

○村上専門委員 村上です。御説明どうもありがとうございます。

法務省に、2点、質問したいと思います。

1点目、被災マンション法に関する質問です。資料の3ページに一部滅失の場合と全部滅失の場合が書かれていますが、先ほどの御説明では、全部滅失の場合の期間は3年だが、一部滅失の場合は、早期の対応が必要なので、1年にしているとのことでした。全部滅失の場合も対応は急がれる一方で、一部滅失の場合でも、所有者が行方不明や連絡がつかない場合もあると思います。

仮に、全部滅失も一部滅失も差をつけずに、両方とも3年間とした場合、どんな問題が想定されるのか教えていただけますでしょうか。これが1点目です。

2点目は、前回、弁護士の方にヒアリングをしたときに、被災した後、公費解体できる期間が定まっているなど、いろいろ他の施策の条件との関係もあり、被災マンションについては、対応を急がないといけないというお話がありました。一方、被災時だからこそ、区分所有者の権利保護が重要という考え方もあると思います。

したがって、区分所有法と被災マンション法を、どちらが優先とか、どちらを先にとという話よりも、今後、この2つの法律をどうしていくかというのを、同時に、両方の関係者、専門家の方が入っていただいて、幅広いメンバーで検討していくということをしていただけないかと、これは質問というか、お願いなのですが、この2点について、教えていただけますでしょうか、よろしくお願いします。

○法務省（竹内審議官） お答えいたします。

まず、全部滅失の場合と、大規模一部滅失の場合の期間の差があるということですが、建物が全部滅失してしまいますと、土地だけが残る状態になりますので、土地の共有状態になると、こういうことになってまいります。

そうしますと、共有物分割が法律上できるということになるのですが、それが5年という制限が民法上はありますので、それも考えて3年ということになっているのだらうと思います。

大規模一部滅失の場合、建物は残っておりますので、建物の区分所有と、それから、土地の共有という状態になっていると思いますが、建物が残っている状態ですので、建物が、さらに倒壊する危険性等を踏まえて、そこは1年という期間で短くしているというのが法の趣旨であろうかと思えます。

阪神淡路大震災のときでも、建替え決議をされるまでの期間が平均して約9か月と、我々の持っている情報だと、そのようになっておりますし、東日本大震災でも、取壊しについては、ほぼ1年以内に区分所有者の全員同意が得られたというところもあるようですので、そういうことを踏まえて1年となっていると考えておる次第でございます。

2点目は、被災マンション法と区分所有法との総合的な見直しというような御提案をい

ただいたものと考えますが、今後、老朽化マンションが増えるにつれて、建替えをどうしていくかというところについては、確かに総合的な見地から検討するところもあろうかと思えます。他方で、先ほど申し上げたように、区分所有者の少数の区分所有者の権利をどう保護していくかという観点もございます。今回、国交省のほうで、マンション建替え円滑化法等の改正が進んでおりまして、要除却認定マンションの敷地売却が簡易になると、こういうようなところもございますので、法務省のほうで行っております、民法の共有制度に関する見直し等も含めまして、今後、必要な検討を加えていくと、こういうようなことを考えておるところでございます。

○村上専門委員 ありがとうございます。

1点目について、もう少しだけ確認させてください。

先ほどのお話で、一部滅失、東日本とか阪神淡路のときに、9か月から1年ぐらいで大体というお話で、そういったデータにも基づいているのだと思うのですが、平均で9か月から1年ということは、それを越えたケースも多分あったと思えます。

それで、3年以内としても、実質は1年前後でされるのであれば、法律上は1年を超えた場合もカバーできるようにしておくと、こういう考え方というのは、なかなか難しいのでしょうか。

○法務省（大谷参事官） ここで、3年と1年、確かに差がついておりますけれども、1年のほう、一部滅失のほうは、通常はかなり危険な状態のマンションが残っているということですので、それをできるだけ早く除却する、取り壊すことを促すということもございます。それは、そこに住んでいる方にとっても、周りに住んでいる方にとっても、そういうニーズはあろうかと考えられますので、そこは通常の全部滅失よりも、よりスピードが必要だということで、法律上、差を設けているところでございます。

今、村上委員がおっしゃったとおり、3年に両方そろえて何が悪いのだという御指摘もあろうかと思えます。その点については、これまで、少なくとも、平成25年の被災マンション法の改正の際には、もう少しここを長くできないのかという検討もいたしましたけれども、実際、ニーズを踏まえて1年とするのがいいのではないかとということで、最終的に、こういう形になっているものと承知しております。

今後また、将来的に様々な災害があるということはあるとございまして、今いただいた御意見も踏まえながら、また、今後の動向を見ていきたいと考えております。

○村上専門委員 どうもありがとうございました。

○高橋座長 谷口委員、お願いします。

○谷口委員 国交省の方に質問なのですが、コンパクトで分かりやすい御説明をどうもありがとうございました。

3つ質問なのですが、スライドの3ページについて、5つの事態を想定されているとおっしゃっていたのですが、その後等に等とありまして、もし、これら以外に危ない場合があり得ると想定されているのでしょうか。もし、あるとしたら、例えば、どんなこと

があるのかということをお教えください。

2点目として、これは勉強不足で恐縮なのですが、容積率の緩和というのは、具体的にどのぐらいなのか、基準によって、どのぐらい危なかったら、このぐらい緩和すると異なるのか、それとも一律なのかということをお教えください。

3点目なのですが、容積率の緩和によって、周囲の民家や施設が影響を受ける可能性がある。つまり、例えば、本来、享受できるよりも、日当たりが悪くなったりするような可能性について、どのようにお考えなのかをお教えください。倒壊の可能性がある危険なマンションという、日照権などより大きな社会的課題を優先されるということで、周囲の施設の方には我慢してもらうなど、そういうことなのでしょうか。

以上です。

○国土交通省（淡野審議官） 御質問ありがとうございます。

3つ御質問をいただきましたので、順番にお答えいたします。

1つ目の、これ以外に危険な要因があるのかどうかということでございますけれども、もともと建物の安全性を規制する建築基準法上、一番主要な規制というのは、構造と防火と衛生の規定でございます。

構造と防火は、直ちに人命に危害を及ぼすことを防ぐというような観点でございますので、今回の1点目が、そのうちの構造上の耐震性でございます。

2つ目が、防火避難上の安全生でございます。

3点目は、建物の状況として、外装材がはがれ落ちてくるような状況というのは、直ちに建物倒壊とか、火災とは直接関係ないのですが、住んでいる方と周辺の方々に危害が及びかねない、典型的な事象であろうと。

これ以外に住んでいる方とか、近隣の住民に危害が及ぶようなことというのは、基本的には、あまり想定されないのではないかとということで、今回、この3つについて、まず、敷地売却制度の対象にもなるような要除却認定の対象にしております。

4つ目の衛生上の観点、給排水のほうについては、直ちに生命の危険ということにはなっていないのですが、やはり、機能上の支障になってくるという観点。

バリアフリーも同じでございます。高齢化して、身体の移動の制約を受けるような方が使いづらくなっていくということで、危険性というよりは、やはり機能上の支障ということで、4つ目と5つ目は、機能上の支障の観点から敷地売却制度の対象にはならないのですが、建て替えることを円滑化するための容積率特例の対象のみにすると、このような整理に、今回はしてございます。

いただいた質問の2つ目の容積率の緩和のことでございますけれども、今まで、実際に、要除却認定を受けて、容積率緩和の特例を活用している例が、たしか3件ございます。実際、大体1.2倍から1.3倍ぐらいの間になっています。特例許可で緩和をいたしますので、一律にこの割合でないといけないというよりは、市街地環境の影響を踏まえて公共団体が、ここまでだったらいいという形で特例的に認めるという制度でございまして、実際には容

積率の都市計画で定められた上限の1.2倍から1.3倍ぐらい緩和されているという実績になってございます。

そして、3点目の周辺環境への影響、危険な建物や機能上支障がある建物の更新による公益性と、その建物が大きくなることによって周辺に及ぼす、外部性の調整の問題でございますけれども、そちらにつきましては、建築基準法に基づいて、例えば、日影ですと、公共団体が条例で、敷地境界から5メートル、10メートルの線で一定時間以上の日影を生じさせないという規制を定めることができることになっておりまして、そちらについても、仮にその規制をこの建替えによって超える場合には、個別の特例許可で、きちんと地域の実情に応じて公共団体が判定をするという仕組みになってございますので、周辺の方々への影響も含めて、公共団体が、結果的には総合的に判断するということになってございます。

○高橋座長 今回の御質問については、谷口委員は、よろしいですか。

○谷口委員 大丈夫です。ありがとうございます。

○高橋座長 では、続いて、大槻委員、落合専門委員、それから、武井委員でお願いします。

○大槻委員 ありがとうございます。

感想が1点と、あと質問が1点ということでお願いしたいと思います。

これは、権利の侵害と、所有権の権利を侵害しないようにすることを踏まえつつということで、難しい問題だとは思いますが、ただ、一方で、世界一の高齢化、そして、先ほどの御指摘にもあったように、世界一の災害国であり、今後も極めて危険な状況というのが否定できない中で、老朽化が、放っておくとどんどん進むわけですね。そういう中で、やはり、我々として、あるいは省庁の皆さんとして、何にプライオリティを置くかということで、命を守るということにプライオリティを置くとしたら、どういった考え方をすべきなのかということ、もう一度、みんなで考えるべきなのではないかと思っている次第です。

そこで、1点質問なのですが、今回のマンション建替え円滑化法の改正案というのは、一歩前進だと思いますし、議論を進めていただいてありがたいと思っておりますが、これによって、先ほど申し上げたような将来発生する確率が70%とも言われる地震等の災害に対して、どれくらいレジリエンスが上がるものなのでしょうか。

そして、先ほどのパブコメ等で、所有権の制約については、慎重な意見もあったということでしたが、実際に、データ等を使って、このままでは、どれくらいの被害が、こういったケースの場合はあるといったような、そういった分析もお示しの上での御意見なのでしょうか。

そして、また、そういったパブコメを出さない方々の中にも、老朽マンションの居住者もしくはその周辺の方々にも意見を聞いた上で判断をすべきなのではないかという気もするのですが、そういったシミュレーションなり、被害額の想定額の予測ですとか、そうい

ったことは、どういうことでお考えでしょうか。

以上、どうか、よろしく申し上げます。

○国土交通省（淡野審議官） 国土交通省ですけれども、回答を、まず、させていただいてもよろしいでしょうか。

○大槻委員 お願いします。

○国土交通省（淡野審議官） まず、耐震性の現状ですとか、あと、首都直下地震、南海トラフの巨大地震等が起きたときの被害の想定ですとか、そういう被害を抑えるために、今、どういう取組をしているかと、その全体の状況について、まず、御紹介をいたしたいと思います。

耐震化率につきましては、住宅については、80%強が、たしか平成25年時点だったと思います。

今、最新の耐震化率をはじいている状況ですけれども、共同住宅は、9割近くいっている可能性が高いと考えています。

中央防災会議が首都直下地震ですとか、南海トラフ、特に首都直下地震に対して、耐震化率が上がることによって、被害が大幅に小さくなっていくという想定を、平成24年ぐらいいに出してございまして、それを踏まえて、耐震性を引き上げることが急務であるということから、まずは耐震改修を強力に進めるということで、今、支援等を行っております。

それで、耐震改修促進法も改正いたしまして、従来4分の3決議であったものを、効用とか形状が大幅に変わるような大規模な耐震改修を行う場合にも、その過半の議決で、それを行えるということで、耐震改修を、まず、推進するというようにしております。

また、当然、耐震性が不足しているマンションについての再生の円滑化も、今回の法案により、特に敷地を分割して、団地の一部が、耐震性上問題があるような場合も、更新が進むと考えておりますので、委員御指摘のとおり、耐震化率を引き上げて被害を抑えていくという方向に進めていきたいと、国交省としても考えております。

○大槻委員 ありがとうございます。

そして、技術のほうなのですけれども、マンションの所有者及びその周辺の方々への調査というのは、やっぴらっしゃるのでしょうか。

○法務省（大谷参事官） 法務省でございますが、今の御質問は、先ほどのパブリックコメントの関係のお話でしょうか。

○大槻委員 というよりも、こういったリスクの高い老朽マンションの対応についての、周辺住民の方々の問題意識の調査です。

○国土交通省（淡野審議官） まず、一義的には、住宅にお住まいの方についての意識調査は、いろいろ横浜市ですとか、東京都さんとか、そういう公共団体を中心に調査が行われてございまして、いわゆる耐震化を図っていく上でネックになっていくというものは幾つかございます。

まず、費用負担、例えば、改修する場合の費用負担の問題ですとか、あとは、御自身のお住まいのマンションの耐震性がどのくらいあるのかという現状がよく分からないということですか、あとは、診断とか改修をお願いする場合の専門家、それをどこに頼んだらいいのかも分からない、そういうような点がネックになっているということは、公共団体の調査等からも分かっておりまして、そのために、最初の費用のほうについては、財政上、あとは税制上の特例とかで支援を行うというようなことですか、あとは、診断、こちらについては、特に推進する必要性が高い避難路沿道のマンションについては、公共団体によっては、診断を義務づけているようなケースもあって、そういう点で必要性については、かなり浸透してきているという面がございます。

そして、3点目の設計を行う、診断とか改修を行うような設計者、施工者についても対応できる方のリストを、今、建築防災協会において一覧表にして、対応ができる方々の専門家のリストも公表して情報提供して、そういう点で、円滑化を図っているところでございます。

○大槻委員 だとすると、周辺の住民の方々とかはないということですね。

○国土交通省（淡野審議官） はい。周辺住民という形での調査というのは、なかなか公共団体も行うことが難しい面もございますので、今のところ、そういう調査はございません。

○大槻委員 ありがとうございます。

ニーズという意味では、恐らく住民の方が、確かに、自分たちがどうしたらいいのかとか、おっしゃっていただいたように費用負担、それから面倒くさいとか、特に高齢化が進むと、そういった問題というのは、確かにより深刻になってくるかと思うのですが、一方で、恐らくこの問題は、まちづくり全体の問題かと思しますので、そこら辺についても、今後御示唆をいただければと思います。

ありがとうございました。

○高橋座長 それでは、落合専門委員、お願いします。

○落合専門委員 ありがとうございます。

法務省さんのほうに、この区分所有法の御検討の基礎になる共有に関する検討もされているということで、区分所有法について、法務省さんの考え方を伺いしてから、さらに質問をさせていただきたいと思っております。

区分所有法の中で、実際にマンションが建てられていて、決議をするという場合、建て替えであったり、売却であったりというポイントが、本日、議論されていると思いますが、実際に、これは法務省さんの認識の中では、年に何件程度決議等が実際に実施されているかというのは、どういうふうに御認識になっておりますでしょうか。

○法務省（大谷参事官） 法務省のほうでは、民・民の関係の区分所有法でございますけれども、統計として、我々が承知しておるわけではございません。国交省さんのほうからどれくらい建替えの件数があったということをお聞きしたりいたしますけれども、現時点

で、何件あるという具体的な数字を、我々として持ち合わせているわけではございません。

○落合専門委員 ありがとうございます。

いただいている資料の4ページの(2)の行政目的での区分所有権の制約という中で言いますと、行政上の必要に応じて、区分所有権が適切に制約する立法は妨げないということで、恐らく関わってくる重要な分野としては、国土交通分野、都市政策等あると思っております。これは、こういう理解でよろしいのでしょうか。

○法務省(大谷参事官) そのように考えております。

今回のマンション建替法の改正につきましても、我々も国交省さんの検討に参加させていただきましたし、今後もそのように考えております。

○落合専門委員 ありがとうございます。

実際に、このワーキングの中で聞いている限りですと、たしか経団連さんの資料だったか、不動産協会さんか、どちらかが年に250件ぐらいというような資料を出されていたと思います。件数としては、どうも少ないらしいということです。これは、そういう事業者側からの話もあるということではあると思います。区分所有法の中では、少数者の権利保護ということもお話をされておりましたが、この活用の推進ということは、もともと区分所有法を作った際には、入っておられなかったのでしょうか。

言ってみますと、所有権はそのまま、共有物の原則よりは若干緩和しているということからすると、利用の推進という目的もあったのではないかと推測するものです。法第1条を見ただけですと、目的がそこまで明確に書いていないので、そういう議論自体はあったのかどうか、これはいかがでしょうか。

○法務省(大谷参事官) 建替え制度が作られたのが昭和58年の区分所有法の改正のときであったかと思えます。

当時は、全員同意がないと建て替えられないとされていましたがけれども、今後、区分所有建物がどんどん増えている中で老朽化していくものもあるだろう。老朽化したときに、ほとんどの住民が建て替えたいと思っているのにもかかわらず、それが一部の不合理な反対によってできないというのは、よくないということで、5分の4という形で要件を緩和して、多数決で建て替えられるようにしたという経緯がございますけれども、どんどん使ってほしいというようなものとして作られたというよりも、その当時、将来にわたって問題がいずれ出てくる可能性があるのも、それについては、道を作っておこうということで、立法されたものと認識しております。

○落合専門委員 ありがとうございます。

どんどん使ってほしいかどうかまではともかくとして、一定程度建て替えができないと困るのではないかとということではないかと思えます。件数としては、実際には、相当今のところは少ない部分があると思えます。国土政策目的といいますか、日本は非常に場所が狭いということがありますから、ここを有効利用できないと、非常に困るのではないかとということがあると思っております。

そういう意味では、政策目的との関係では、ぜひ国土交通省さんのほうと連携して検討会を開催していただくとか、そういう側面が必要ではないかと思っています。

これは、先ほども確認させていただきましたけれども、やはり、データであったりですか、こういう形で国土全体として利用していくという話は、法務省さんとしても、どうしても国交省さんのほうのデータに依拠されているかと思います。

他方で、法務省さんの専門的な、もともとの民法から始まって、この区分所有法に来るのまでの一連の流れがないと、最終的な整理は非常に難しいのではないのかと思いますので、こういう点は、前向きに2つの省庁で一緒に考えていただくということは、いかがでしょうか。

○法務省（竹内審議官） 御示唆をありがとうございます。

おっしゃるとおり、国土政策の問題ということにも絡んでくるかと思いますが、今までも国交省とかなり連携をさせていただいて、我々も取り組んできたところですが、今後とも同じように勉強をしてみたいと考えております。

○落合専門委員 ありがとうございます。

具体的な問題については、ほかの委員からもお話があったと思いますが、連絡が取れない方だったりとか、無能力の場合もあると思うのですけれども、要するに寝たきりであまり応答ができないというくらいの感じだと、無能力という場合もあり得るのだと思います。こういう方が、実質的に少数者保護とは言いつつ、実質的に拒否権のトリガーになってしまっている面があると思います。極端なことを言うと、例えば、高齢化率がもっと上がっていったときに、ある一定数以上、例えば、御老人の方がいて、意思無能力者の方だったりすると議決ができなくなると思われま。あとは私も裁判所の仕事で、不在者の財産管理人等をやるのがよくあるのですが、御親族の方とすら連絡が取れないということもあります。結局、そういう場合には、管理人が不在だったりする方のお友達だった人をつたって行って、この人は、一体どういうところに、どういう物件を持っていたかを探していくみたいなこともあります。このような中では、本人の意思が示される余地もないですし、もはや本人の考えと関係なく、ただ単に、拒否権で固定されてしまい、他の人も手を付けられなくなるという事態が相当程度起きつつあると思いますし、今後、問題は大きくなっていくのではないかと思います。

一方で、理屈として考えれば、もちろん回答の機会を全くもって失うということは、権利保護にもとるということはあると思います。しかし、仮に訴訟であっても、公示送達等の方法によって、実際に判決になるような事例もあります。もしくは、ちゃんとしかるべき手続を経た上で、ある種の除権をしていくということは、これは区分所有法に限らず、いかなる法的権利においても、こういう道というのは、残されているかと思っています。こういった方法については、区分所有法に限らなければ、もう既に先例も相当程度あるものと思っています。

ですので、こういう点は、ぜひ、実態と理論を両方併せて御検討いただければと思って

おります。

○法務省（大谷参事官） ありがとうございます。

今、御指摘にあったとおり、住んでいる方がどこに行ったか分からないというような問題、これは、まさに所有者不明土地問題として、我々も、その解決に向けて、民法の見直しに取り組んでおりますけれども、区分所有建物の関係でも、そういう問題があるだろうとは思っております。

今、おっしゃったとおり、決議の際に来なかった人は、反対に回るということになっております。それは、招集の通知の仕組みがございまして、有効に通知がされたということが前提で、意思表示をしない場合には反対という形になっておりますけれども、区分所有法では、所有者探しをするというような仕組みになっておりません。これを、所有者探しをしなければならないとしたときに、区分所有者間の意思決定がうまくできるのかという問題は、また、別に出てまいりますけれども、今、御指摘をいただいたような観点は、非常に重要だと思っております。

また、もう一つ、これも釈迦に説法でございまして、所在不明の区分所有者は、多くの場合は、管理費を払わないというような問題もございまして。

そのような区分所有者につきましては、現行法のもとでも、管理費について、先取特権、担保物権が成立するとされておりまして、所在不明の区分所有者の持分を担保権の実行として売ってしまう、他の区分所有者が買い取るということも可能になってまいります。

所在不明の方の区分所有権を、お金をもちろんお支払いして、買い取らせてもらうということになりますけれども、そういう形で権利の集約をしていって、建替えが必要なら建替えをするという方法もあるということございまして、現行法で何ができるか、それも踏まえながら、今後、区分所有の在り方については検討してまいりたいと考えております。

○落合専門委員 ありがとうございます。

最後の御説明をいただいた点については、私が実際に体験した事例も少しお話しいたしますと、例えば、明治・大正のころに生まれられて、それこそある戦争の頃に失踪されて、その後、数十年以上放置されたという場合があります。実際に、マンションの管理組合が管理人を立て、おっしゃられた先取特権に基づいて、管理費滞納で訴訟を提起して、その後、財産管理人の選任までしたという例が、私が体験した例であります。ここでは、その間に相続人がいたが、その方もどうなったのか分からないとかも出てきて、結局、全体では競売が終わるまで全体で2、3年かかってしまったというのがありました。これは、仕組みとしては、理屈上は存在するけれども、現実にはやるのは、極めて厳しいという部分もあります。こういう場合には、財産管理人までたどりつけさえできなくて、さらに挫折するというのも、周知的な例としては、聞くところでもあります。このため、形式的に、何らかの手続が存在しているというだけで、現実の問題解決につながらない場合があるというのが、今、生じていると思いますので、ぜひ、この辺りもいろんな方に聞いていただいて、御検討を進めていただければと思います。

ありがとうございます。

○高橋座長 それでは、最後に武井委員、お願いします。

○武井座長代理 ありがとうございます。

大変分かりやすい御説明、ありがとうございました。

今、落合専門委員からおっしゃったのと、同様のご質問です。さきほど大槻委員からもございましたとおり、あと、ほかの方もいろいろおっしゃっているとおりで、まさに老朽化をもたらす社会的課題は、かなり現代的な課題であり、この10年で深刻に進んでいると。あと、さきほどお話に出た高齢者の話もありますし、やはり、今の時代に即して制度がどうあるべきかについて、まさに総合的に1か所できちんと議論しないと、この話はまとまらないのだと思っています。この話は、かなり前から規制改革会議でも取り上げられてきたテーマだと思うのですが、やはり、今のいろんな社会的課題も踏まえて、どうあるべきかということを、総合的に判断する場所を、法務省さんだけではなく、国交省さんとか、あと、関係省などを含めて一括の形で、きちんと検討と議論の場を設けていただくということを、ぜひともお願いしたいと思います。そうでないと、なかなか前に進まない話が多々あるのだと思います。

今回の建替法の見直しですが、これ自体はすばらしいことだと思いますが、この建替法以外にも多様なルートが必要なのだと思います。外の人が行政的に見て、この建物は直すべきだというそういうルートだけでは、やはり足りないのではないかという世の中の要請があるのだと思います。やはりそのマンションに住んでいる方々が一番いろんな利害が強いわけですので、住んでいる人がどう考えているのかと。しかも、住んでいる人の意思にしても、不明者を含めた2割の意思で決まり、およそ8割の人が何もできないというのが、根幹的に、今の情勢に照らして正しいのか。結論がどうなるかについてはいろんな議論があるのだと思いますけれども、8割の人が何もできないというのが、マンションという共同体的性格や最近の社会的要請等に照らしてどうなのか、区分所有法ができた当時からどう変わったのかなどの点を、真摯に考えなければいけない、大変深い大きなテーマになっているのだと思います。

ですので、こうした点について、ぜひとも一括した場所で検討をお願いしたいと思います。

あと、現在、共有とかの制度論の議論が進んでいると思いますけれども、マンションの共有は、一般的に、いろんな面で他の共有とは違う特殊な点があると思います。共有の話が終わったから、マンションもそのまま同じようにするという話にならない各論がいろいろあると思いますので、そういう意味で、共有の話が終わったとしても、マンションの点は、改めてきちんと検討していただいたほうがいいのかなと思います。共有の話がまず基礎としてできてからという考え方はよくわかるので、その上でマンションの共有の特性は、マンションの中で、ちゃんと議論をしたほうがいいと思いますので、いずれにしても、一括した検討する場をぜひともお願いしたいと思います。

以上です。

○高橋座長 今回の点については、特に法務省さんから、何かございますか、よろしいですか。

○法務省（竹内審議官） 武井委員からも御示唆をいただいて、確かに統一的に議論をする場というところで、我々も、先ほど申し上げましたとおり、国交省と大分連絡を取らせていただいて、検討を進めてきたところでございますけれども、今後も必要な検討を進めてまいりたいと思います。

いろいろ御示唆をいただいて、ありがとうございました。

○高橋座長 ありがとうございました。

時間も過ぎていきますので、本件についての議論は、本日は、ここまでとさせていただきます。

本日の議論を踏まえて、私からちょっと取りまとめをさせていただきたいと思っておりますけれども、本日は、過去2回の事業者団体、専門家からのヒアリングを踏まえて、国交省、法務省さんにより御説明をいただきました。

まず、国交省さんから法制化に向けて取り組んでいるマンション建替法等の改正について、今後、要除却認定の具体的な基準が検討されるということであり、本日の議論にもあったように、マンション再生に資する適切な基準となるよう、会議としても注視してまいりたいと思います。

区分所有法の見直しに関する議論については、様々な課題があることはよく理解しております。

一方、今後、ますます老朽化マンションが増えていくことが想定される中で、課題があるからといって、現状のままでよいということにもならないと思います。

今日の議論の中でもありましたように、法務省をはじめ、関係省庁、幅広い関係者を含めた形での議論の場を設け、検討をしていただきたいと思います。

時期等は柔軟に考えさせていただければと思います。

それから、被災マンションのほうについても、区分所有法と同様、様々な課題があることは理解できました。

一方、これも、大規模な地震が予想される中で、今のうちに整理しておくことは、喫緊の課題だと思います。区分所有法の議論と同様、幅広い関係者を含めた場での議論を行っていただくよう、お願いしたいと思います。

今、申し上げたような観点から、今後、答申に向けた調整をさせていただければと思いますので、担当省庁におかれては、よろしく願いいたします。

今日は、どうも、大変ありがとうございました。

次の議題に移りますので、国交省、法務省の方は、どうぞ、御退室ください。

ありがとうございました。

（国土交通省、法務省 退室）

(京阪バス株式会社 入室)

○高橋座長 それでは、続きまして、議題2「自動運転時代を見据えた規制の改革」について、前回の議論に引き続き、本日は、京阪バス株式会社、大久保様にお越しいただいております。お忙しいところ、会議に御出席いただき、ありがとうございます。

○京阪バス株式会社（大久保主任） 京阪バスの大久保でございます。よろしくお願いいたします。

○高橋座長 では、10分程度で御説明をお願いできればと思います。

よろしくお願いいたします。

○京阪バス株式会社（大久保主任） よろしくお願ひいたします。

簡単に自己紹介をさせていただければと思います。

私、京阪バスに入社いたしまして、ICTを専門に扱っている者でございます。

また、経営企画を兼務したり、また、スカイホップマーケティングジャパンという会社を兼務して、様々な領域で活動しております。

そして、今回の本題であります、自動運転に関しましては、滋賀県大津における自動運転実用化プロジェクトの委員も務めさせていただいております。

簡単に弊社の概要だけ、手短かに説明させていただきます。

弊社は、大正11年に創立いたしまして、今年で約97年の企業でございます。

場所は、関西でございます、京都、大阪、奈良、滋賀、この2府2県にわたる路線バスを行っております。様々な附帯事業等を行っておりますが、95%の収益を路線バスで上げております。完全に路線バスに特化した会社でございます。

昨年の実績といたしましては、2018年実績でございますが、営業距離としては2400万キロ、一日で約地球2周を走っている形でございます。

旅客数、延べ人数でございますが、6300万人、一日平均18万人のお客様に御利用いただいております。

また、社員数は1,100、車両数は表示のとおりでございます。

こちらは、単体でございますので、グループで換算しますと、この数の1.5倍から2倍の企業だと思っただけいたらと思います。

では、ここから本題でございます。

このような路線バスの企業が、なぜ自動運転に、今、取り組んでいるのかを説明させていただければと思います。

スライドにありますように、事業継続に向けた将来の取組という位置づけで、今、行っております。

自動運転バスについて、目的を弊社としては3点挙げております。

1点目は事故防止。

2点目は運転手不足対策。

3点目は定時運行、渋滞緩和でございます。

1点目、2点目については、世間一般的に言われているとおりでございますが、3点目に関しましては、将来、自動運転社会が実現した場合、定時で、定刻、渋滞がなく自動運転バスが走るということで、路線バス事業者としては大いに期待をしているところでございます。

では、実際どのような活動をしているかが、次のページに表示しているとおりでございます。

こちらは、滋賀県大津市と自動運転実用化に関する協定というのを締結しております。

こちらは、自治体である大津市と、民間バス事業者である京阪バスで締結している協定でございますが、日本で初めてサービス提供事業者が主体となった協定であると考えております。

今まで自動運転をやっておられる会社さんと、自治体とか、また、自治体が、ここに自動運転バスを走らせたいという場所があって、協定を結ばれているというケースがございましたが、こちらの取組といたしましては、サービス事業者である京阪バスが路線バスを維持していく上で、大津市全体を見まして、この場所なら自動運転を将来行って、課題解決を行い、自動運転を維持できるというビジネス面で自動運転をしっかりと見ていこうといった協定になっております。

また、この協定を2018年11月より進めておりまして、プロジェクトメンバーといたしましては、京都大学の宇野教授、また、東京大学の須田教授、また、弊社の社長、私、また、システム会社の日本ユニシス様の役員、あとは自治体等の関係者になっているところでございます。

そして、では、どの場所で自動運転をしているかにつきましては、地図のとおりでございます。JRの大津駅というのが左にございます。こちらから右にかけてございます琵琶湖プリンスホテル様、こちらへの、この表示しているルート、琵琶湖の湖岸を走っているルートを自動運転で、今、実証実験を繰り返しているところでございます。

こちら、先ほどの協定を行いまして、昨年度までに2回実験をしております。1回目と2回目、そして、来年度、また、後ほども述べますが、3回目の実験を考えております。

このように同一地区で3回実験をしようと考えております。

また、3回とも、それぞれ使う車両というのは、異なる車両を使っておりまして、様々な車両を使って、この場所で、どの車両がよいのかということも検証しているところでございます。

また、レベル4の実験も一部行っております。

こちらは、昨年度の実験でございますけれども、1週間行ったところでございます。車両に関しましては、先進モビリティ様のポンチョバスを利用しております。定員は8名でございます。

また、レベル4の実験も行っております。こちらはプリンスホテル内で駐車場を封鎖い

たしまして、一部でレベル4、完全無人の実験をしている形でございます。

実験の目的といたしましては、自動運転が地域に受け入れられるかの確認をすること。

また、2点目としては、実証実験のサービスに対するニーズの確認。そして、運営面とか安全面、技術面での課題の洗い出しをしております。

この中で、GPSの不良箇所とか、運転手のヒアリング等の課題の洗い出しも同時に実施しているところでございます。

では、実験を行った結果といたしまして、様々な課題が見えてきましたので、この場で共有させていただければと思います。

1点目は、GPSの受信不良箇所でございます。

こちらに関しまして、GPSというものが、この自動運転バスの軌跡を作る上では正常に反応していたのですが、実際、運行してみると、様々な箇所でGPSが不良になるということが判明してきました。

こちらは、1週間ずっと毎日運行を行いましたので、様々なシーン、天候とか時間とかによってGPSが不備になるということが分かってきたというのが成果であると考えております。

1つは、右側の絵にあるような、琵琶湖の湖岸に、こういう並木の道があります。上に木が覆い重なるような道があります。こちら、木もそんなに本数が多くないので、こちらの区間が、下に入れてあります③といった区間でございます。

この区間、約700メートルほどございますが、この700メートルほどの区間で、この都心部で木があるというだけなので、GPSが不良になるということが見えてきております。

また、真ん中に渡り廊下とか、左側にあるように、ホテルの中に、今回自動運転が入っておりますが、エントランスがGPSを遮断するということがあります。

また、もう一つ面白い意見なので、こちらは、道路にあるこのような鉄の看板、下の絵にあるような大型の厚みのある交通看板、こちらに関してもGPSを遮断するというのが発生しております。

このような長期実験をすることによって、こういうGPSの不良箇所というのが見えてきておりますので、様々な対応を打っていかねばならないと、今、考えているところでございます。

そして、今まで2回実験しておりますが、2回の実験で、運転手にヒアリングをすることによって、人員面での課題というのも見えてきております。

例えば、A運転手とB運転手を比較した表にしておりますが、一人の運転手に関しては、自動運転バスでよかったこと、操作性がよかった。また、B運転手からしたら、人に操作する形に近かったという、非常によい印象を受けておりますが、このページにございます、今回の車両についての手動との比較、自分の運転したときと、自動運転、どちらがよかったのかという比較をしますと、A運転手に関しては、手動のほうが、自分で運転している

ほうがしやすかったと述べております。

それと反対の意見で、B運転手に関しては、自分が運転するより、自動運転車両のほうが、運転しやすかったと、そのように述べています。

このように、人によっても自動運転車両の受入れ方、運転手側の受入れ方も非常に異なるというのが分かってきておりますので、自動運転バスに合う運転手、合わない運転手、様々な人のことを考慮した実験をしていかなければならないということを、今、見えてきているところでございます。

続きまして、路面とか、運営面での課題でございます。

先ほど述べたように、GPSの不良箇所というものが存在してきていますので、こちらに関しましては、磁気マーカー等の対応を、今、検討しているところでございます。

また、信号及び電車等との連携も、今後必要になってくる、キャッシュレス等も必要になってくると思っております。

そして、今年度でございます。3回実験するといった、3回目の最後の実験でございますが、今年度に関しましては、国土交通省様、経済産業省様が選定を行っておられました中型自動運転バスの実験を行う予定でございます。

選定されたのは、以下のところでございますが、大津市と京阪バスということで、自治体が入った選定というのが、唯一の選定でございます。自治体とバス会社ということで公募をいたしまして、選定していただいたという形でございます。

今回の新型コロナの関係で、今、ずれ込む予定をしておりますが、5月下旬から8月下旬の3か月間の長期実験を、次回は予定しております。

また、この中で、自動運転バスで緑ナンバーを取得いたしまして、料金をしっかりといただく、お客様から運賃をいただいた上での長期実験というのを行おうとしている次第でございます。

ルートに関しましては、先ほどと同じところでございます。

また、京阪バスの実験、ほかと異なる点としまして、事業性というのを検証しているところが、ほかと異なるところだと思っております。

実験だけではなく、ビジネスをしっかりと見ていこうということで、こういった予見のもとに、ビジネスを、今、考えているところでございます。

10年間の投資収益率、このようなサンプルで挙げておりますが、キャッシュベースの投資収益率、損益計算などをしっかりと行いまして、この自動運転といったバスが、本当にビジネスとして使用できるのか、また、10年、20年使って、本当に路線として、固定路線として維持できるのかを、今、検証しているところでございます。

その1つの主張として、検証した結果が、このページでございます。

0、1、2、3、4、5で、レベル感で見えております。レベル0というのが、運転手による運転でございます。

また、レベル4というのが、世間で言われる完全無人ではなく、自動運転プラス添乗員

という形での試算をしております。

このような試算をいたしますと、こちらの中にあるように、レベル4が一番採算が合うという形でございます。

また、次はレベル0、つまり運転手が運転する、今までどおりが、次に採算が合う。そして、一番採算が合わないのがレベル3、自動運転システムプラス2種免許を保有した運転手、こちらに関してが、一番採算が合わないという掲載になっております。

したがいまして、京阪バスといたしましては、レベル3ではなく、レベル4が必要であると、今、考えている次第でございます。

また、自動運転とは少しずれるのですけれども、では、レベル4というのは、実際、実装できる見通しではないと、事業者としては見ております。

では、実際に実装する見通しがないのなら、指をくわえてお客様が減っていくのを待っているのか、また、レベル4が実装できるまで待っていいのかということ、それまでにお客様をキープする、そのような施策を打たなければならないと考えております。

また、これと並行してレベル4に向けた実験をしております。この1つの施策としては、世間で言われるMaaSといったものを利用いたしまして、お客様をキープして、そして、お客様が増えてきて、そして、また、レベル4の実験を重ねて、レベル4が実装できるようになれば、路線バスとして長期に維持できるのではないかと考えている次第でございます。

こちらは、今回の本題でございます。様々な、今、述べたような実験等を京阪バスは、約2年間行っております。

また、実際に、2回走行いたしまして、来月、今年度3回目の走行もいたします。その中で、見えてきた規制面の要望でございます。

3点ございます。

1点は、自動運転バスの実証実験に限定された規制（方針）の改善並びに実装のための規制の創設でございます。

次のページから、詳細について掲げさせていただきます。

ここで1点、例えで挙げさせていただいております。信号機との連携を1つ取ってみた場合、こちらに関する実証実験に限定された規制というものが、自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン、こちらは警察庁様が出されているガイドラインでございます。

こちらをもとに実験を行っております。この実験を行っていく上で、課題となっている点が、記載しているところでございます。

これは、実証実験に限られたガイドラインであって、利用する機器は、あくまで仮設となってしまいます。仮設となるということは、当然ながら実証実験後取り外し、現状復帰が求められます。

そうなると、課題詳細に書いてあるように、必然的に実証実験という位置づけですので、

短期間の実験になります。これを長期間の実験だといって、10年間実験しますという、それは実装の判断になって、ガイドラインがないということになってしまいますので、あくまで短期間の実験になると考えております。

また、先ほど述べたように、仮設のための実験ということですので、使用した機器を取り外さなければならない。つまり、実装の、実用化しようとしたときに、実験で用いた機器が用いられない、つまり、実験で使ったコストが無駄になってしまっていて、もう一度コストをかけて取りつけをしなければならないということで、この実証実験に限定された規制というのは、非常にハードルになってくると考えております。

また、この実証実験、つまり、実装を目的に実験をしておりますが、実装を検討する上での、どの実装の規定というものがございませんので、将来の実装に向けた議論が明確に行えないというのも、1つの課題だと考えております。

そのために、実装に向けた規制の創設をぜひお願いしたいと思っております。

そして、あくまで、これは少しずれたところがございます、参考として規制に関係ない下記の課題もあると書いておりますが、このような、信号機と自動運転バスの、いわゆる路車間通信における道路側の設置物というものは、あくまで自治体とか警察の道路管理者の許可が必要であって、設置時に警察とか、自治体とどのように関わっていくのか、また、データがきちんといただけるのかということが、非常にハードルとなっております。

こちら実装を見据えたときには、民間主導で行っていかなければならない部分がございますので、このような自治体と常に関わっていくのか、また、警察と常に、民間事業者が行うたびにやっていかなければならないのかというのも課題であると考えております。

こちらは裏腹に、道路側の費用の負担は一体誰がもつのかというのも関係してくると考えております。

続きまして、2点目でございます。

次は、民間企業が利用しやすい特区制度の創設というものが必要であると考えております。

こちら、現在あるいろいろな特区制度等は、自治体を中心となって申請を行って許可が与えられています。

また、与えられた自治体というのは、独自で各省庁と調整を行って、実験の調整を行っております。これを自動運転バスに例えるならば、国交省様、また、経済産業省様、警察庁様、幅は広く、自治体様、各省庁様との調整が必要になってきております。

また、各省庁様と調整していくと、私ども2回、3回やっている中でハードルになっていると思うのですがけれども、それぞれの省庁様で理解とか、協力の差があって、全てが円滑に進むことができていないというのが現状でございます。

東京のほうのお考えと、地方のお考えというのが違うというのが、簡単に言えば、ハードルになっているところでございます。

地方局の見解が、また、違いますと、また、地方局には、こんなローカルルールがある

ので、それは許可できないといったことで、実証実験の内容も、各地方によって異なっております。

つまり、同じ制度で実験をしようとしているのですけれども、その地域、地域によって、実験ができることが異なる、内容も異なる、許可されることも異なるということが現状です。

例えばですけれども、自動運転バスの走行の扱いの差ということで述べています。

レベル2ならば、規制の対象にならないというのが、現在の考え方でございますけれども、自動運転バスへの理解がない場合、レベル2であっても、各交差点に警備員を設置するようとか、走行ルートへの、自動運転が走りますといった看板の設置等が義務づけられる場合もございます。

このようなことが、とある地域ではありますが、とある地域では、今回、大津のようにレベル2ならば、そのような警備員の設置とか、看板の設置が要らないというケースになったりしますので、地方、地方で異なっているということで、また、そのようなことがないような特区制度等の、民間事業者が利用しやすい特区制度の創設をお願いしていきたいと思っております。

3点目でございます。

こちらは、自動運転社会に向けた免許制度の創設でございます。

自動運転社会を見据えると、現在、行っているような免許制度では、事業採算が成り立たないと思っております。

具体的に申し上げますと、手動運転バスに自動運転バスの機能を加えると、当然ながらコストが増になります。

では、その上げたコストをどこで補うのかというのは、人件費の削減が1つでございます。

そして、現在の制度では、どのレベル、0から5の間であったとしても、大型免許バスであっても、大型二種免許が必須になってきております。つまり、自動運転バスに乗る以上は、バスというくくりになれば、大型の二種が必要ということになっております。

しかしながら、現在の事情を鑑みますと、免許の最上位である大型二種免許の保有者というものを維持していくには、なかなか厳しいものがございます。

したがって、コスト面とか運転手不足の対策といたしまして、免許制度を変えていただきたいと、ぜひ思っております。

ただ、これも裏腹がございまして、旅客の安全を運ぶための免許の緩和であることから、慎重に考えていかなければならない部分もあると、当然ながら考えております。

こちら、コスト面、運転手不足面に関しては、次のページに載せております。これがバス会社の原価構成でございます。

こちらのバス協会様の資料を参考にしておりますが、乗り合いバスで行きますと、約6割が人件費でございます。

この6割の人件費を自動運転バスによって削減できるのかということ、今、自動運転

バスの中で考えておりますので、削減する上でも、免許制度の変更が必要であると考えております。

また、右側に載せてあります、二種免許保有者の数の推移でございます。こちらは、人口と比例してくるといことは考えられるのですけれども、あくまで単体で見た場合でございますが、例えば、45歳から60歳が大多数でございます。60代、70代、80代、こちらも非常に占めております。

それと逆側に40歳以下、39から20歳、ここの部分に関しては、本当に全くと言っていいほど、二種免許の保有者が存在しないという形が現状でございます。

つまり、現状は、これでも大丈夫なのですけれども、では、10年後、20年後、このまま推移していきますと、2種免許をそもそも保有している人がいないということになってきています。

そうなりますと、バス事業といたしましても、非常に大きな問題となってきますので、自動運転バスに特化したような免許制度、そういったものを作っていただくことによって、ここのグラフが、もっと人数が上がるような形になっていかないのかなということを考えている次第でございます。

以上、京阪バスのほうから事業の説明、また、規制面での要望でございます。

○高橋座長 御説明ありがとうございました。

それでは、御意見、御質問がありましたら、お知らせいただきたいと思っておりますけれども、まず、私から1点質問させていただきたいのですけれども、先ほど短期の実証実験と長期の実験、ここについての障害の御説明がありましたけれども、前に、このワーキングで議論したときにも、ある方から実験の許可期間、これが6か月ですけれども、これが短過ぎるという御意見がありました。

やはり、6か月ではなくて、例えば、1年にするというようなことは、御要望としてありますでしょうか。

○京阪バス株式会社（大久保主任） 実験に関しては、私は、長ければ、長いほどよいと思っております。

その中で、やはり、この6か月という期間は、短いと思っておりますので、自動運転が必ず1年間走るかということ、走らなくても自動運転のために設置したものを1年間使えるといった許可でもよいです。

そうしましたら、手動で運転している車両とのテストもできますので、そのように、トータル面で長いというのは、非常に使いやすい制度になっていくと考えております。

○高橋座長 ありがとうございました。

それでは、井上専門委員、行いします。

○井上専門委員 聞こえますでしょうか、日本総研の井上でございます。

京阪バスさん、ありがとうございます。

とても事業者主導の取組を、いつもされていて、非常にいつも刺激を受けております。

私から幾つか質問があるのですが、まず、1つは、今の座長の実証期間の件です。

これは、例えば、スイスのシオン市とかですと、3年間という枠を与えて、3年間、ここで自動運転をやっていいよというようなやり方で、毎年、一応、具体的な計画を出しながらやっているみたいな例がありましたけれども、3年ぐらいになると、結構いいのかなと思っています。

そのときに、実装に向けて、いろいろ施設が仮設になってしまうみたいな話がありまして、ガイドラインを見ていると、実用化のための実証しかだめだと書いてあるのに、おっしゃるとおり、実用化を見据えていない、実証のための実証になっているというところが、本当にあるのかなと思っています。

それで、この実用化を見据えた実証のとき、先ほどもおっしゃったように、これからは、有償での実証ということが、やはり、次のステップとして重要になっていくと思うのですが、けれども、緑ナンバーを取ってやっていくというときに、緑ナンバーを取るときに、自動運転の車で、緑ナンバーを取るに当たっての規制みたいなところが、事業者から見て、何か気になっているところがあるかというのが、お伺いしたい点の1つです。

もう一つは、免許のことのお話がありましたけれども、これは、大型二種だとなかなか厳しいということですね。それで、自動運転に特化した免許といったときに、そのイメージとしてどんな感じになっていくのかなと。今のオートマ限定免許みたいな形で、普通の免許よりもよりゆるい形の免許というのが望ましいのか、旅客の安全みたいなことを考えた上で、最低限こういうことはやるけれども、普通の免許より少し裾野が広がるから人件費として安くなるみたいな、何かそんな形にならないといけないと思うのですが、そこら辺で具体的に何かこんな免許だったらいいのではないかと、みたいなことをお考えかどうか、お聞かせいただければと思います。

以上です。

○京阪バス株式会社（大久保主任） 御質問ありがとうございます。

1点目の緑ナンバーの規制のところでございますが、弊社の方もまさに今、本来なら来週から緑ナンバーを取得するための車検を通そうとしていたところでございます。

ちょっと、コロナの関係で、車自体が来られなくなったということで、ちょっと時期に関しては未定になったのですが、緑ナンバーを取得する上での規制というのは、正直、今、ほぼハードになってくるのではないというのが現状でございます。

弊社でやろうとしております、弊社は関西でございますので、近畿運輸局が車検を行うのですが、その時は、今回できますと、東京のほうで通された車検証をそのまま流用いたしまして、近畿の運輸局が確認するという形で行っていただきます。

つまり、どこか1か所の局で、車検証が取れていれば、ほかの項目に関してはチェックしない、その項目にはチェックしないという形で、現在行っているということで、実は緑ナンバーに対するハードルがないというのが現状でございます。

ただ、緑ナンバーに対応するために、車両名、多分いろいろなカスタマイズが発生して

いると思いますので、そういった面で、費用等が増えて、例えば高額の車両になってしまうと、そういった危険性はあるのかなと思っている次第でございます。

そして、もう一点御質問をいただきました、免許の在り方のところでございます。

免許に関して、私が思っているところは、自動運転バスの免許というものがあれば、非常にうれしいなと思っております。

二種免許と通常免許の間ぐらいの免許がありまして、つまり二種免許というものは、お客様を安全にお運びするための特化した部分が、二種免許に含まれていると思います。そこを一部機械が担保いたしまして、担保できない部分に関しては人に免許を与えるということが必要だと思っておりますので、その機械がどこまで担保できるのかというところが、正直まだ見通しがついていないところでございますので、では、二種免許で補っていた部分を、機械がどれほど担保できるのかというところを見据えた上での免許制度が必要だと思っております。

また、少し免許制度とは異なるかもしれませんが、こういった免許制度ができることによって、バス会社といたしましては、例えば女性の運転手をもっと活用できるようになったりとか、あと、例えば、バスの免許を持っているのですけれども、残念ながら事故によって障害を持たれた方とか、ちょっと腰が痛くて運転できない方とか、そういった方が、もう少し楽にバスを運転できるといった、そういったことも期待した免許制度を望んでいるところでございます。

答えになっていますでしょうか。

○高橋座長 ありがとうございます。

続いて、谷口委員、鵜瀬専門委員、竹内委員、落合専門委員、お願いします。

○谷口委員 御説明どうもありがとうございました。

簡単なものも含めて4点あるのですけれども、まず1点目が、大津市で行われていた実験の乗客の実績というのが何人ぐらいだったのか、また、こういう自動運転を導入するとき社会的受容性はとても重要だと思うのですけれども、乗客あるいは地域住民、実験車両に乗っていないのだけれども、実験を見ていた方々などの評価が、どのようなものだったのかを教えてください。

あと2つ目として、24ページに、レベル4が最もよいとありました。レベル4は自動運転プラス添乗者とあって、普通の定義では、添乗者がいるとレベル4ではないと思うのですけれども、そういう定義をされているとして、添乗者のイメージは、大型二種免許を持っていない方をイメージされていると理解しています。

先ほどの井上専門委員との御質問とも重なるのですけれども、大型二種免許以外の免許(1.5種など)を作るほうがよいのか、それとも大型二種免許を取りやすくする。つまり、運転経歴3年以上等の規制を適切にトレーニングすれば、2年とか、1年半に短縮する等の方がよいのでしょうか。多分、先ほどおっしゃっていたのだと、大型二種免許以外の免許を

考えるという方向性をご希望なのだと思うのですけれども、取りやすくする方法のイメージをお持ちでしたら教えてください。

それと、女性の運転手を活用できる、腰が痛い人が、楽にバスの運転ができるとありました。これは3点目の質問ですけれども、今、バス運転手不足で自動運転を導入したいと言われることがあるのですけれども、そんなふうと言われることで、バス運転手は、いずれ自動運転に取って代わられるので、長続きしない職業であるとみなされて、ますます運転手の志望者の不足が加速するというネガティブスパイラルが、今、実際に起きているのではないかという方もいらして、そのあたりどんなふうにご考えておられるか教えてください。

最後なのですけれども、民間事業者が利用しやすい特区制度とおっしゃっていたのですけれども、これは基準がいろいろ地方、地方で異なっているということだったので、例えば東京や北海道に自動運転のワンストップサービスがあると思うのですけれども、それはあまり役に立たないのか、国としての統一的な何か基準が必要、ということなのでしょうか。

実際、自動運転の実験をやる際には、地域によって、交通環境もバスの利用形態も違うので、統一的な基準というのは、ちょっと難しいのではないかと思います。もう少し具体的な統一的な基準が必要なのかどうかということをご教えてください。

以上です。

○京阪バス株式会社（大久保主任） 御質問ありがとうございます。

まず、1点目のお客様の実績とか重要性の評価に対しましてでございます。少し参考資料のほうから説明させていただけたらと思います。

1週間やったところでございますが、実績といたしましては、約500人の方を御乗車いただいております。

こちらは、8人乗り用のバスでございますので、8名の中で、平均としては6.2人、少し関係者がいっぱい乗って14人という日もあったのですけれども、機能的には、ほぼ7割、8割の席が埋まった状態で、延べ1週間自動運転の走行をしております。

つまり、かなり興味がある方が多くいらっしゃったという形でございます。

その中に関しまして、少し参考程度に1アンケートだけ紹介させていただけたらと思います。

このような自動運転バスをやったときに、大体60歳以上の方が、興味を示されるのではないかと、当初私のほうは思っておりました。

しかしながら、先ほどの乗車されたお客様の構成を見ますと、40代から50代が半数でございます。そして、次に多いのが20代から30代でございます。その次に多いのが60代以上ということで、また10代以下の方も2%いらっしゃったということでございます。

そして、大津市で行った実験でございますが、市内の方が約6割でございます。また、市内なのですけれども、滋賀県内は10%、また、近畿エリアが20%ということで、非常に地元の方、また近くの方が興味を持たれている。なおかつ、40代、50代の方が非常に多く

乗られているということで、こういった実験、自動運転とかは、様々な地域に実験が行われているので、興味を持たれている方といますか、望みを持たれている方が非常に多いのかなと考えている次第でございます。

そして、受容性の確認なのですけれども、実用化したときのアンケートを取っておりまして実用化したときに乗りたいかという形でございます。乗客側の、まず、受容性でございますけれども、ここの図にあるように、使いたくないと答えられた方は約0%でございます。

一人も乗った後、これを使いたくないと答えた方がいらっしゃいませんでした。皆さん、いずれ使ってみたいとか、使ってみたい、技術が進歩すれば使ってみたいということで、ネガティブな意見としては、事故があったら心配とか等の意見は多くありましたが、基本的に皆さん、受け入れてくださったと考えております。

また、乗っていない方の受容性の確認でございますが、こちらのアンケートは、資料のほうにはございませんが、基本的に、皆さん好意的な受け入れをしてくださっております。

1回目の実験に関しましては、低速での運行を行いました、渋滞等を引き起こしましたが、特に周りの方からのクレーム等はございませんでした。

2回目に関しましては、最高時速40キロまで出した実験を行いました、それに関しましても、例えば、あおり運転があったとか、クラクションを鳴らされたとか、そのようなことなく、スムーズな運行が行えたので、基本的に受け入れてくださっていると考えております。

また、今回、自治体と一緒に実験でございますので、自動運転を走行する、全自治会のほうに説明に、大津市のほうが回っておられます。自治体に説明をしたところ、そのような反対意見というのは一個も出なかったということで、非常に受容性というものがあるものかと考えております。

また、2点目の質問をいただきました、24ページでのレベル4でのイメージでございます。

こちらに関しましては、まさに言うていただきましたように、この添乗員というものは、二種免許を持たないので、バスを見守っている人という認識でございます。

こちらに関しまして、このような人に特化した免許化、また、二種免許を取りやすくしたほうがいいのかという御質問があったと思いますが、私のほうとしましては、このような特化した人があればよいと思っております。

なぜかと申しますと、現在の二種免許保有者、当然有資格者ということで、こちらはビジネススペースで人件費といった考え方をいたしますと、有資格者は、当然人件費が高くなってしまいます。ただし、その資格が多くの人が取れる資格になればなるほど、人件費というのは安くなっていきます。

そのようなことを考えるならば、まずは自動運転以外の免許制度というものが、これは、あくまで企業を維持していくという、企業的な目線としては必要ではないかと思っております。

ます。

また、参考でございますけれども、二種免許を取りやすくするという方針のところに関しては、現在、弊社も警察庁のほうに協力いたしまして、例えば、18歳の弊社で雇っている、将来乗務員になる予定の人を警察庁のほうに派遣いたしまして、実験場のほうで、18歳からどれぐらいの年齢が、例えば、大型二種免許を取っても大丈夫なのかというような実験の協力もさせていただいておりますので、そういったことで取りやすくなるということも、弊社としては、現に事業として望んでいるところでございます。

そして、3点目の将来自動運転バスが普及すれば、ネガティブではないかと、運転手に対して言っているところでございますが、こちらは弊社の感覚、私の感覚でございますけれども、自動運転が完全自動になるのは、本当にほど遠い世界でやるというのが、正直、バス会社が思っているところでございます。

つまり、最初は、やはり二種免許保有者が安全を確保した上での自動走行というのが必要になってきています。また、そうなった場合のところでございますが、例えば、弊社の二種免許のアンケートにもあったように、運転歴は13年の運転手なのですけれども、実際、手動の運転と比較したらどうかということでは、自動運転のほうが運転しやすいということで、完全に自動運転をするのではなくて、運転手とうまく親和性を取りながら自動運転をするならば、運転手も受け入れられるということが考えられます。

また、将来、運転手の職がなくなるということは、当然ながら心配するところがございますが、そこに関しては、まだ、事業面でどのような完全無人のバスが、事業として成り立つのかというのは分かっていないので、ネガティブにならない、みんなで研究しているという、そのような形になってくるかなと思っております。

そして、4点目の特区制度のところでございます。こちらで上げさせていただいた特区制度のところ、今でもワンストップ制度があるということもございますが、弊社のほう、すみません、ちょっとワンストップ制度、関西のところ、たしか名古屋か、どこかにあったと思うのですけれども、そちらのほうを、実は利用していません。

というのが、ワンストップ制度を利用しているところを、これはあくまで調査させていただいたところだけですが、こういった仕様であればいいですといったところがございますが、発言していただいたように、地域によって、道路環境等が異なってくるので、一定の、これだけ手続していればできるという、手続上はワンストップであればいいのですけれども、結局、交渉のところ、この地域でどんな自動運転ができるかという、その調整のところでは、各所轄とか、また、各地方局と調整していかなければ、実際できないというところで、利用せずに独自でやっているというのが、正直なところでございます。

あと、ここで望んでいるところは、この自動運転という、例えば、新しい規制ができたときに、この規制を使えば、どの地域でも最低このラインはできますという、そのような共通認識があれば、地域によって格差が生まれえないのではないかと思っております。

これは、ちょっと例えなのですけれども、天津市のほうは、2回目の自動運転の実験で

は、法定速度まで自動運転の車両が走行できる環境でやせていただきました。

しかしながら、ほかの地方の、例えば群馬県とかでいきますと、速度、スピードが20キロまでに規制された実験しかできないとかありますので、地方によって、例えば最高速度の取り方も異なってきますので、それが、例えば法定速度まで出していい車両ですというような、何か決めごと等があれば、非常にありがたいなと思っている次第でございます。

すみません、4点の回答、以上でございます。

○谷口委員 ありがとうございます。

○高橋座長 鵜瀬専門委員、お願いします。

○鵜瀬専門委員 鵜瀬と申します。よろしくお願いします。

2点、質問したいと思います。

1つは、再三コメントが出ている免許のことなのですが、最初の御説明、井上さんに対する答えの中で出てきたかと思いますが、自動運転に特化した免許のイメージとして、二種免許と普通免許の間ぐらいというようなことをおっしゃっていたと思います。

その間のところのイメージを、もう少しお聞きできればと思うのです。というのは、一部を機械が代替するというので、そういう類型を作れないかというイメージだったと思うのですが、それは、例えばどういうテクノロジーがあれば可能であると、あるいは今あるこのテクノロジーを使えば、これぐらいの要件でいいのではないかというような何か具体的なイメージがあったら教えていただければと思います。

先ほどの御説明では、ちょっと見通しがいいというおっしゃり方をしていましたけれども、でも、実際に事業性に向けて、これだけ実験を繰り返されていますので、このぐらいのものであればいいのではないか、あるいはこのぐらいの機械のサポートがあればいいのではないかというイメージが、何かありましたら教えていただければと思います。

もう一点、最後のところのローカルルールなのですが、ローカルルールの例として、法定速度というか、許される速度の共通認識とか、それから資料の②のところでは、看板のこととかが出ていましたけれども、ほかに何か共通化を図ってもらいたい、いい例がありましたら、教えていただけますでしょうか。

例えば、今のガイドラインに組み込んでいくというようなことがあれば、共通化が進むかと思いますが、何か追加すべきところ、あるいは修正すべきところというお考えでもよろしいのですが、何かあれば教えてください。お願いします。

○京阪バス株式会社（大久保主任） 御質問ありがとうございます。

1点目の免許制度のところでございます。

こちらに関しましては、自動運転のレベルによって、多分何段階かあるかと想定しております。

例えば、将来レベル4、完全無人といったときには、当然、バスが自立して走行しているのが大前提の免許制度になってくると考えております。

そういったときに、駐車車両があった場合に、バスが停止したときに、免許保有者が安

全確認を行ってスタートボタンを押すとか、その障害物の回避を何かのボタンで行う等の、まずは作業というのが必要なのかなと思っております。

そういったときに、自動運転バスを安全に走行する、ここは止まって行かなければならない、ここは右に回避して動かなければならない等の判断を、当然、人間がどこかで行っていく必要がございますので、その判断を安全に、正確に行う上で、免許というものが、もしかしたら必要ではないかと考えております。

ただ、例えば、レベル3とか、自動運転と人間が共存して運転していく場合の部分でございますが、そこに关しましては、例えば、直進は、運転手が行います。ただし一番リスクが出てきます、バス停に正着する部分、バス停に止める部分とか、あと、少し難しいようなカーブといいますか、交差点とか、そのようなところに関しましては、機械が行く行かないの判断を行うとか、ただ、機械が行く行かないの判断をするのですけれども、最終的に中に乗っている者がオーケーを答えるとか、そのように機械が判断したものを、人間が本当に正確なのか、ゴーしていいのかというような判断材料をしていく必要があるのかなと思いますし、少し後、先ほどのレベル3と4とごっちゃになってしまっていて、今、発言してしまっただけですけれども、直進で人が運転しています、正着だけ自動ですと言った場合の、自動の部分に関して、では、バス停に正着する上で、例えば、Liar（ライダー）とか、車車間の通信をするレーダーとか、そのようなものが、しっかりと働いていて、機械面で安全で、そのバス停のバスベイと呼ばれるところに侵入していいのか、駄目なのかというのが、機械側がしっかり判断すれば、そのような限定免許を持った人でも運転して、なおかつ安全に走行できるのではないかと考えております。

そして、2点目の部分でございます。

ローカル部分のところは、実は、あまり公の会議では、なかなか言いにくいというのが正直なところでございますが、先ほど述べていただいたように、法定速度とか看板の設置等は、非常に重要であると思います。

また、その中で私が経験している。これは、ちょっと各警察さんの考えがあるので正しいか間違っているかということは抜きにしてのところでございますが、例えばですけれども、今回の実験で行きますと、信号機の情報を出す出さないといったところでも、警察の認識が変わってきてくる場所がございます。

大津市でいくと、全部で8か所、今回、自動運転で行う信号があるのですけれども、そのうち、とある1か所は、警察から信号が出せないと言われております。それに関しては、多分、警察として、やはり安全面とかいろいろな面で、私としては納得している部分もあるのですけれども、しかしながら、全ての情報が開示できないっていったところが、今、発生しておりますので、そういったときに、例えば、信号を1つ特化したとしても、全国で信号機は、全て出しましょうとか、こういった信号機は出せないですねというような統一した基準というものがあれば、交渉する上での時間短縮にもなりますし、そこでの基準を検討する上で検討もしやすくなってきますので、そのようなローカルルールは、多分、

様々な理由があつてのローカルルールでございますので、それが明確になればうれしいなと思つている次第でございます。

○鵜瀨専門委員 分かりました。ローカルルールをなくしてほしいという御要望でなくて、共通部分を増やしていくと、そのことについての共通認識を持ってもらつたと、そういうようなイメージでよろしいでしょうか。

○京阪バス株式会社（大久保主任） さようでございます。

○鵜瀨専門委員 ありがとうございます。

○京阪バス株式会社（大久保主任） ありがとうございます。

○高橋座長 ちょっと時間が押しているのですが、竹内委員と、落合専門委員、続けて質問をいただいて、それでお答えをいただきましょうか。

○竹内委員 御説明いただきまして、ありがとうございます。竹内と申します。

簡単に、2点だけお伺いできればと思うのですが、1点目が冒頭座長のほうからも御質問のあつた、実証と実装のうまい移行についてというところでございます。日本は、かなり実証だけで死んでしまうプロジェクトというのも、かなり多くて、うまい移行というのが苦手なところがあるかなと思つている中で、先ほどおっしゃっていただいたような形で、実証期間を長く取るというのがよろしいか、あるいは実証期間は、例えば、3年を限度でとか5年を限度にしておいて、これで実装しようと思つた段階で、必要な設置機器を現在価値で事業者が買い取つてそのまま実証から実装に移れるとか、どういった形が望ましいかというようなどころについて、もう一つ、感覚で結構ですけれども、ちょっと踏み込んで御意見をいただければというところが、お願いの1点目です。

2点目は、ちょっとぼんやりした話になってしまうかもしれませんが、先ほどコストの上昇分をどう回収するかということについても、やはり1つ悩みが大きいと、自動運転を導入することによって、ある意味、自動運転と手動と並行することによるコスト増部分をどうするかというようなどころをおっしゃつた中で、皆さん、多分、この自動運転の実証事業は、その問題に直面しておられると思うのです。

その中で、本当にジャストアイデアではございますけれども、例えば、これがバスの機能を、バスとして移動の価値を提供するというだけではなくて、バスの外側にセンサーをつけて、道路インフラの状況を監視するとか、あるいは電柱、電信柱といったような全然違う分野、セクターの社会インフラを、ある意味、点検するような、ほかのビジネスも実装することで、ある意味、得る付加価値を多くするということによって、コスト回収をしやすくする。町中の電柱とか電信柱とか、ドローンを飛ばして点検したいと思つても、かなりドローン規制が、御承知のように厳しくて、なかなか具体化しない中で、バス事業とそこがコラボレーションすると、結構インフラのメンテナンスコストが下げられるというメリットもあるかなと思つている中で、そういったようなことを御検討されたようなことというのは、あるかどうか。

また、もし、それを検討されるとすると、どういったところが障壁になってくるかとい

うところを教えていただければ、ありがたいと思いました。

以上でございます。

○高橋座長 続いて落合専門委員、お願いします。

○落合専門委員 御説明いただきまして、ありがとうございます。

私のほうからは、規制面での要望の第2点で、特区制度の創設という形で書いていただいている部分についてです。これまで、ルールの内容について地方ごとの共通部分を増やしてもらえるといいのではないかというお話を伺っていたと思いますけれども、この点に関しては、あと、手続自体も共通化であったりとか、簡素化がされるといいということになりますでしょうか。

ほかの、例えば、ドローンですとかは、窓口を一本化したりですとか、電子申請で申請をしたら、何週間で判断をするなど対応をされていると理解しています。こういうことをやっている事例というのは、御希望の中には含まれているということだと思います。というのが1点目です。

第2点目が、ロックアウトの点について御質問をできればと思っております。実証実験をいい形でできるようにするという点に関して、様々基準の見直しということはあると思うのですが、その中で、なるべく事故が起きないように形で見直しをしていくということではないかということだと思います。

そういう中でヒアリングをしていますと、ほかの交通がある路上では、システムがロックアウトして停止してしまうと危険なのではないかという話を伺うことがあります。この点で、例えば、そういったときにテストドライバーに監視をしてもらったりするかとか、システム中断なしに行えるようにする等、ロックアウトの回避について、どういう方策を取ると、合理的に対応もしていただいて、安全も確保しつつ、対応工数も合理的なものにできるかということで、お考えになられるところがあれば教えていただければと思います。

以上です。

○京阪バス株式会社（大久保主任） 御質問ありがとうございます。

お二人の方に御質問をいただきまして、トータルで4点ございますが、1から4という形で回答のほうをさせていただけたらと存じます。

1点目に御質問いただきました実証と、また実装に移行するための期間といったところでございますが、実装しようとした段階で、どのようなことが出てくるのかということで、例えば買い取ってやるのかどうかというのも、御意見をいただきましたが、実装と実証、これは、あくまで何をもって実装というのかという定義も、多分、人それぞれで、ばらばらだと思っておりますので、なかなか難しいところかなと思っております。

と申し上げるのが、長期の実証を行う上でも、当然、資金というものがなくなってきます。実証のためのお金でございます。

そういったところを、例えば、バス会社単体で、長期間そのための投資ができるのかという、なかなかできない部分もございますので、では、投資した部分を運賃という形で

投資コストを回収しながら実験していくというのも、当然、長期間でやっていく上では必要だと思っております。

では、そうなったときに、運賃を取っているから、それは実験ではなく実装であるという認識になる人もいれば、運賃を取りつつ、将来レベル4に向けた実証実験であるということも言えると思います。

そのように様々な定義がある中で、実装をどこに据えるのかというものが、まずは、共通認識をどこかの段階で、みんなが持ちたいなと思っております。

その実装の共通認識を持った上で、実験を繰り返して、どの段階で実装に近づけていくのかというのが必要になってきますので、それがレベル3なのか、レベル4なのか、様々な時間軸のもとに、実証と実装の期間については考えていかなければならないかなと思っております。

すみません、若干中途半端な回答で大変恐縮でございます。

また、2つ目のコスト回収のところでございます。

まさにアイデアを言ってくださったようなインフラ監視などによって、付加価値をつけることによって、ほかの収益を生み出すというのは、私のほうは、実はもう2年ぐらい考えているところがございます。

言うてくださったような道路を管理したりとか、周りを監視したりというもので、センシングを常にしているデータを、そういったものの付加価値創造に生み出していきたいと考えているところがございます。

ここで、やはりハードルとなるのは、そういったものを検討するのは、多分、自治体さんと一緒に検討していくことになるのですが、例えば、自動運転バスに関して動いている自治体の部門は、交通の戦略を考えているチームが大体動いております。

しかし、交通戦略を考えているチームに道路インフラの話をして、正直、縦割り行政の中で、あまり検討できませんという話になってしまっています。

そのように、1つの自動運転バスを使って、いろいろな付加価値を考えていくためには、やはり、縦割り行政というのをなくした形での検討をできるようにしていきたいなど、考えている次第でございます。

その縦割り行政さえなくせば、いろいろな価値を生み出して、自動運転バスが走る、10年、20年走り続けるということができないのではないかと考えております。

また、ここでは、少しずれた議論でございますけれども、例えばですけれども、自動運転バスが、ただコスト減以外にも、どれだけコストがかかっても収益を得れば、それがビジネスとして成り立つと考えております。

これは、1つのたとえなのでございますけれども、連節バスというバス2台をつなげた1億円ぐらいかかる車両というのが存在します。

その車両は、車両コストは1億するのでございますけれども、やはりお客様が多い、人が多く住まれているところに走行することによって、1億する車両であっても、ビジネスとして回

っているというのが、バスの現状でございます。

つまり、自動運転バスも同じことです。コストが非常に高くなったとしても、それだけ魅力があつて、付加価値があつて、お客様が乗っていただければ、それは、未来永劫継続する住民の皆様の足になっていきますので、そのようにして、企業としても住民としても、また製造メーカーとしても、ハッピーな作りというのが存在するのかなと思っております。

そういったコストの考え方も、私のほうで、今、考えようとしているところでございます。

次に3点目、落合様以降の御質問でございますが、規制面での特区制度の部分でございます。

ルールの共通化というのは、述べさせていただいたように、大前提で私は必要だと思っております。

みんながこのルールによって申請して、また申請すれば、このルールの範囲の実験なら自由にできます。また、この範囲のルールの実験であれば、こんなデータが自由に使えるというような、そのような共通化があれば、非常に事業者としてはありがたいなと思っております。

そして、また、こちら少し踏み込んだところで恐縮でございますが、ルールを決める上でも、例えば、各省庁様も縦割り行政でございますので、縦割り行政を、事業者が全て意見を聞いていくという形に、今なってしまうので、そこに関しましては、例えば、国のほうがもう少し地方に入り込んだ形での実験の協力というのをさせていただいたら、実験のほうスムーズに行くのではないかと、また、やれる範囲が増えるのではないかと考えている次第でございます。

そして、4点目のロックアウトのところでございます。突然システムが止まるので、どこかでしっかり実験をした上で、難しいところには持ってくるというところでございますが、ここに関しましては、なるべく事故が起きないようにというのは当然でございますが、事故が起きたとしても、事故の被害の範囲が最小限で済むというのも、多分、必要だと思っております。そのような大事故が起きないように機械であれば、ロックアウトが起こらないような、大事故が起こらないような機械を路上で走行することによって得られる知見というのもたくさんあると思いますので、そこに関しましては、テストドライバーで実験するのも1つでございますし、実際の路上でいきますと、弊社のようなプロの運転手が運転をいたしまして、手動で運転する場合の動きと、システムが運転している動きと、しっかりと見比べて、手動ならこういったとき、こうするよという、そのような知見をいっぱい蓄えていくことによって、技術が進歩していくと思っております。

そのために最低限としましては、そのような実験でロックアウトしないような車両というものが必要ではないかと考えているところでございます。

すみません、以上、まとめて恐縮でございますが、4件の回答でございます。

○高橋座長 どうも大変ありがとうございました。時間を超過して、どうもすみませんで

した。御丁寧な御説明をありがとうございました。御退室いただいて結構でございます。  
○京阪バス株式会社（大久保主任） 皆様ありがとうございました。失礼いたします。

（京阪バス株式会社 退室）

○高橋座長 続きまして、BOLDLY社さんにお話を伺いたいと思います。

お忙しいところ、会議に御出席いただき、ありがとうございます。

それでは、御説明をお願いできますでしょうか。

○BOLDLY株式会社（佐治社長兼CEO） お時間いただきまして、ありがとうございます。

SBドライブ、新社名をBOLDLYと言いますが、自動運転の実証を行っている会社でございます。

私が代表取締役の佐治と申します。本日は、どうぞ、よろしく願いいたします。

早速ですが、資料のほうをトレースしながら進めさせていただきます。

事前に提出させていただきました、こちらのワードファイルがございます。文字ばかりで見にくいので、後ほどプレゼンファイルに切りかえて、お話しさせていただきます。

まず、初めに申し上げたいのが、公道実証もこれまで行ってくるに当たり、警察庁の基準、ガイドラインを活用させていただきまして、非常に多くの実証を積み重ねることができました。このことに本当に感謝しております。

日本は、ほかの国よりも、そういった規制緩和は早いと思いますし、さらに安全を熟慮して進めていると考えております。

その中で、我々の経験に基づいて3点、今回は提案の機会をいただいております。ワードファイルは、このように1、2、3となっているのですが、同じ文書をプレゼンのほうに映しておりますので、こちらで説明させていただきます。

まず、1点目ですが、道路使用許可の基準というのがございまして、その許可期間について、上限が半年となっているところを、1年に延長可能ではないでしょうかという提案です。

こちらは、あらかじめ走るルートなどを警察、消防に共有をして、安全をしっかり検討しながらというのが主目的になっております。

その中で、写真にもございますが、茨城県の境町とか、羽田空港で鹿島建設さんの案件などで、この写真に写っているような、NAVYA ARMAというハンドルのない特別装置自動車というものが実用化に向けて、2020年に導入をされるということになっておりまして、これは半年とかではなくて、未来永劫、5年、10年と車両が壊れるまで使っていくという案件になってきております。

よって、検察側の事務負担軽減も兼ねまして、期間の延長ができるのではないかと。当然、道路条件もしくはルートが変わったときは、都度申請はさせていただくというところは変わりございません。まず、こちらについて1点目です。

2点目ですが、こちらは公道実証ためのガイドラインというほうになります。

その中の2番、基本的制度という項目にございますが、車両に対する保安基準という

ものがございまして、そちらを緩和できないだろうかというのが提案になっております。

現在、写真に写っているNAVYA ARMAという車両も11人乗りなのですが、そうすると、保安基準とM2というのに該当しまして、現行で定義されている車両の基準に適合させるのか、適合しないから緩和させるのかと、その適合か緩和かというのを突き詰めていくような作業というのは発生しますが、何分、これから新しい自動運転車両が作られてきますので、そのコンセプトをより生かした実験を行って、実装につなげていくということが求められております。

そうした場合に、例えば、この自動運転車両なのですが、ミラーとかウォッシャー液が飛び出るような装置をつけなさいとか、そういったことが、どうもコンセプトに合っていないと。

また、関係者でも、安全上、なくてもいいのではないかというような議論があつたりしますが、どうしても、現在の車両に適合させるか、緩和させるかという基準でいくと、やはり、つけておこうという話になってしまう。この辺を簡単にできないのだろうかというところでは。

結局、セーフティードライバーというのが、しばらくは乗っております。よって、事業者の責任あるいはセーフティードライバーの責任というところを明確にした上で、新しいコンセプトの車両の実験にチャレンジしたいという思いがあった場合は、既存の車両カテゴリーに当てはめる考えだけではなくて、柔軟に考えていくということができないかというところでは。

3点目になります。

同じく警察庁の公道実証のガイドラインにおきまして、項目4の安全確保措置といったところになります。

ここは、道交法を遵守して実験をするのが基本となると思うのですが、例えば、車両が敷地内に侵入する際に、歩行者帯があった場合、一旦停止するというルールがございいます。

ただ、見通しのよいところで、一般車両は、実際には停止していません。その上で、自動運転車は、現在、決められた動き方で走るのが前提になっていまして、我々プログラミングをするときに、一旦停止して、それから敷地内に侵入せよというように明確に決めてしまう必要があります。

この決めてしまう行為によって、毎回毎回人がいなくても、愚直に止まる、一旦停止するということになるのですが、実は、後ろから来ている車両から見ると、逆に危険で、何止まっているのだということで、無理な追い越しが発生するというようなことも考え得られます。

ほかにも、キープレフトということで、常に左車線を走らなければいけないというのが基本だと思うのですが、実際の道路は、左車線に物すごく駐車車両がいっぱいいて、真ん中の車線に最初から自動運転のルートを設定したいというような場合は、こちらは、

群馬県などの実験では、県警の判断で、そういったことが許可された事例もあるようです。

さらに、ほかにもあるのですけれども、既に柔軟に安全を考慮して、県警のほうで判断している事例もございますので、ここについては、柔軟にやっていけるのではないかなと考えております。

ありがとうございます。私の方から、この3点を御報告させていただきました。

最後に、我々の中で、この3点とも基準、ガイドラインに沿って、これまで2019年に公道で5回実験をしてきまして、こういった緩和を行っても、安全度を下げることなく実験を可能とすることができるのではないかなと考えておりますので、何とぞ、御検討のほど、よろしくお願いいたします。

以上となります。

○高橋座長 大変ありがとうございました。

それでは、御意見、御質問があればお願いいたします。

井上専門委員はありますか。

どうぞ。

○井上専門委員 日本総研の井上でございます。佐治さん、どうか、よろしくお願いいたします。

先ほど、ガイドラインのものを6か月ではなくて1年というお話がありましたけれども、社会のこととかを考えても、例えば、今、道路運送法の21条ですと、21条でみなし乗り合いをして、それで実証実験的なものを最長3年までできるみたいな規定がありますけれども、3年とかでなくていいのですか、1年でいいのですかというのが1つです。1年の理由ですね。

あと、2点目は、保安基準に関してですけれども、これは、今、ずっと55条の基準緩和でやってきていると思うのですけれども、先ほど、佐治さんが言われたように、ある種、新しいコンセプトの車なわけではないのですか、そういうものを、公道を走らせながら実装できるものに変えていくということを考えると、ある種、試作機みたいな位置づけでいうと、道路運送車両法の56条の大臣認定のほうを使うみたいな考え方もあるのです。

そういうことは、今までトライされたことがあるのかというのが2点目です。

3点目の柔軟な運用というところが、具体的にどういうことをすればいいのかなというのが、ちょっとよく分からなかったのですけれども、ガイドラインでは、こう決めているけれども、それぞれ県警の判断で柔軟に運用できるようにしてくださいと、そうなると、でも、今度県警との調整が結構面倒になるような感じもあるのですけれども、そこら辺いかがかなというところ、その3点です。

よろしくお願いいたします。

○BOLDLY株式会社（佐治社長兼CEO） ありがとうございます。

まず1点目、1年以上というところは、我々は、まだ、1年以上の実証実績がなかったので、まず1年とさせていただきます。

ただ、井上専門委員が御指摘のとおり、3年という、ほかの条文からの基準を参考にされるのもすごくありがたいです。

2点目は、大臣認定なのですけれども、こちらは最後の手段と考えておりました。そういった認定が、ぼんぼん出せるようになるというのも大変望ましいとは思いますが。

一旦、公道でやっていくなれば、車両、基準との照らし合わせというところを、現在やっております。

3点目ですが、まさに、県警に柔軟な判断を委ねていただききたいというところなんです。既に各県で、かなり柔軟に判断いただいているところがございますので、まず、そういったことが、また、これは公式にどのような形で認めるのかというのは、確かに難しいかなと思うのですが、実際の話し合いの中で、本庁と県警の中で柔軟に話し合っていたものが現場に適用されると、なおかつ何々県でオーケーだったものは、何々県でもオーケーではないかという展開が、より堂々と検討できるようになると、大変うれしいと考えております。

○井上専門委員 なるほど、警察庁さんなどに言わせると、基本的には、最終的な判断は県警なので、警察庁はそこに対して物を言えないという言い方をかなりされるので、県警に委ねるとというのが本当に緩和になるのかどうなのかが、ちょっとよく分からなかったのですが。

○BOLDLY株式会社(佐治社長兼CEO) そうですね。道交法を明らかに逸脱しなければいけないようなケースというのもございます。

それも、県警の判断に委ねるといようなことは、緩和にならないかもしれません。このPDFにございます、歩道で一旦停止せよというのは、これはもうルールなので、でも、県警が許可できるというのは、これは緩和になるかなと。

○井上専門委員 分かりました。ありがとうございます。

○高橋座長 続いて、落合専門委員、お願いします。

○落合専門委員 御説明ありがとうございます。

非常に課題をコンパクトに御説明いただいて、よく分かりました。2つほど御質問させていただきます。

1つは、今、議論していただいていた、実際の交通ルール、抽象的な法規範としてのルールが乖離しているというところが、自動走行車にとって非常にやりにくいというか、むしろ現実に危険をもたらしているのではないかということだと思います。例えば、都道府県に権限を与えるというような方法について、お話をいただいたと思います。そのほかに、こういう事項については、ある程度柔軟にやってよいというか、そういうのを、例えば、例示列挙するとか、そういう形でやってもらうとかでも、今よりは多少安全について確保できるようになる可能性があるのかというのが1点です。

2点目が、先ほど他の事業者の方から伺った際に、免許制度ですとか、あとはロックアウトの対応は、どうなのかということをお伺いしていただきました。免許制度というのは、例

えば、将来的には中間的な、今の2種免許と通常の免許の中間のものがあつたほうがいいのではないのかという話もありました。また、ロックアウトの対策で、テストドライバーとかがいることについて、どう考えるかみたいな点もあると思いますけれども、これらについては、どうお考えになるでしょうかというのが2点目です。

以上です。

○BOLDLY株式会社（佐治社長兼CEO） ありがとうございます。

まず、1点目は、確かに、そういった例示をさせていただくということは、暫定的に自由度を高めていくことにつながると思いますので、大変ありがたいです。

2点目は、免許制度で1.5種免許、こういったところも考え得るのではないかなと思います。合わせてお伝えさせていただくと、まだ、検討段階だと思いますが、レベル4以上の遠隔走向の際の遠隔監視員の免許といったところは、実際に車両を運転し得る技能がなくても、監視に耐え得る技能さえあればいいのではないのかという議論がございまして、例えば、大型バスを遠隔監視しているときに、大型バスを運転できなくてもいいのではないかと、それは遠隔監視のみであって、操作は含まれないのでというような議論がございまして、ちょっと論点がずれて申し訳ないのですけれども、1.5種免許であつたりとか、遠隔監視専用免許といったところの考えが、今後、必要になってくると考えております。

ちょっと、ロックアウトというのが、すみません、言葉の定義が、ちょっと私はまだ存じ上げていなくて。

○落合専門委員 例えば、システムがロックして停止してしまうというようなことが、路上で起こったりしないかということをご想定しておりました。運転の現場で、急に予期せぬ状況が起きたりですとか、周りの状況変化によって、システム上、適切に運行しなくなる状況というのが、今の時点で生じ得るのではないかということをご指していたつもりではあります。そういった誤作動であつたりですとか、急停止だつたりが起こる可能性については、例えば、テストドライバーが監視していたり、そういう方法で対処するのがいいのか、ほかに何かいい方法について、こういう方法を行うべきだというのがあれば、御意見をいただけるといいかなと思つました。

○BOLDLY株式会社（佐治社長兼CEO） ロックアウトのシステム停止とか、車両故障といった運行ができなくなる事象について、幾つかクライテリアがあると思うのですけれども、遠隔からの再起動でする場合と、結局、駆けつけて代車を用意しなければいけない場合とあると思つてございまして、いずれ中に乗っている、今のセーフティードライバーというのがいなくなったときに、要はエレベーターガールがいない状態ということをご想定して、まず、遠隔監視者を置くこと、そして、現地の交通事業者がすぐに駆けつけてきて、整備工場とか、あるいは乗客の安全を最優先にして、病院、警察と連携できる体制を整えるということが非常に大事だと思つてございまして。

いずれも起点となるのは、運行管理システムだと思つてございまして、恐らく第1責任者というか、当事者として、その状況を把握して、方々に連絡するのは、地元の交通事業者

なのかなと考えておりました、その交通事業者が車両の状況を逐一把握する運行管理システムが必要と考えております。

○落合専門委員 ありがとうございます。

○高橋座長 佐治さん、どうも大変ありがとうございました。

それでは、時間もなくなってきましたので、本件についての議論は、ここまでとしたいと思います。

自動運転を見据えた規制の改革については、引き続き議論してまいりたいと思います。

佐治さん、どうも大変ありがとうございました。次の議題に移りたいと思いますので、どうぞ、御退室ください。

○BOLDLY株式会社（佐治社長兼CEO） ありがとうございます。

では、失礼いたします。

（京阪バス株式会社、BOLDLY株式会社 退室）

（金融庁 入室）

○高橋座長 それでは、続きまして、議題3、フィンテックによる多様な金融サービスの提供のフォローアップ及びフィンテックによる顧客利便性の向上に移りたいと思います。

フォローアップに関しては、参考資料の規制改革実施計画の「4 資金移動業の送金上限」「5 前払式支払手段の払戻し」についての、現在の進捗状況を金融庁に御説明いただきます。

また、昨年12月20日の第3回投資等ワーキング・グループで、要望者団体より、要望の多かった決済法制における収納代行規制、現行の資金移動業に関する規制、そして、仲介法制における新仲介サービス事業者の商品の取扱い範囲等や、財産的基礎等の参入規制、これについて御説明いただきたいと思います。

金融庁さん、大変お待たせして申し訳ありませんでした。御説明をよろしく願いいたします。

○金融庁（中村審議官） 金融庁の企画市場局の中村と申します。

決済法制・仲介法制に関する論点について、資料に沿って御説明させていただきたいと思っております。

ただいま開かれております国会に提出している法案でございますけれども、大きく分けて決済法制と仲介法制と2つの内容を含む法案を提出しております。

まず、決済法制のほうから御説明させていただきます。

10年ほど前に資金決済法というものが設けられまして、銀行以外にも為替取引ができるようになりました。資金移動業という業態が創設されました。

ただし、資金移動業につきましては、100万円以下の送金しか許されていなかったということでございます。

こうした中、高額の送金を取扱いたいというニーズがあること。それから、少額の送金のみを行う類型については、何らかの規制緩和ができないかということで、規制の構造に

ついて見直しを進めておりまして、今回、下のほうにございますように、3類型に分けた規制構造に変える内容を法律として提案させていただいております。

下の図の右側ですけれども、高額類型ということで、100万円を超える部分についてですけれども、特に上限は設けないということになっておりますけれども、認可制を導入するというので、監督、マネロン上の対応ですとか、システム上の対応とか、しっかりしているかどうか確認の上、認可制で新たに参入を認めるということを考えております。

また、監督の仕方としましては、具体的な送金指図がある場合のみ、利用者からの資金を受入れ、直ちに送金ということで、滞留については、基本的には、原則として認めないということにしております。

また、左側の少額類型ですが、こちらは、規制緩和ということですが、資金移動業の場合、利用者から預かった資金については、基本的に全額供託などの保全が求められるわけですが、少額類型につきましては、この供託に代えまして、分別した預金での管理を可能とするというような形としたいと思っております。

現行類型については、現行の枠組みを維持ということですが、ただし、利用者から預かった資金が100万円を超える場合には、送金と無関係な資金の払出しを求めるということです。

具体的には、次のページでございますけれども「現行類型における利用者資金の滞留への対応」ということで、第51条におきまして、利用者から受け入れた資金のうち為替取引に用いられることがないと認められるものを保有しないための措置というものを求めたいと思っております。具体的には、下に参考でありますワーキング・グループの報告にありますとおり、資金移動業者に対しまして、①としまして、為替取引に関するものであるかを資金移動業者内で確認すること。

それから、為替取引に用いられる蓋然性が低いと判断される場合には、利用者に払出しを要請し、応じない場合には、払出しを行うといった措置を講ずることを求めるといった形で考えております。

また、この為替取引との関連性を判断するときには、利用者ごとに①、②、③、④と書いてありますような項目について、総合考慮することを考えてございます。

決済法制に関しまして、収納代行への対応というのが、もう一つ論点となっております。資金決済法ができましたときにも、様々な議論があったわけですが、収納代行というものが、この資金決済法の規制の対象外ということに、法律ができたときにはされておりました。

しかしながら、10年経ってみまして、最近では、この収納代行というスキームを利用しつつ、実質的には、一般利用者間の送金サービスを提供するようなサービスが生まれてきております。

ここの表にございます、割り勘アプリということで、宴会の精算などで、左の表を見ていただければ、債権者の方が宴会の幹事者、債務者の人が、宴会の参加者ということでは

が、この収納代行スキームということで、代金を回収するようなサービスが生まれてきているわけですが、これを実質的に見ますと、一般利用者間で行われる送金サービスとほとんど同じであるということで、こういったものに限っては、資金移動業としての登録を求めるといったことが適当なのではないかということで、こういったもの限定しまして、資金移動業としての登録を求めることを法律の中に盛り込んでおります。

既存の宅配業ですが、コンビニ、それからインターネットでの一般利用者間の物品取引に使われております、エスクローサービスなどにつきましては、これは、引き続き、資金移動業の対象外ということにしております。

それから、前払式支払手段、プリペイドカードについても様々な議論がなされております。

その中の1つとしまして、前払式支払手段の払戻しに関しても議論がなされております。

基本的には、この前払式支払手段の払戻しというのは、これまで認められてきておりませんで、この背景としましては、前払式支払手段につきましては、マネロンですとか、テロ資金供与の関係での本人確認というものが行われていないということで、前払式支払手段には払戻しが認められていないということです。

この考え方につきましては、今回のワーキング・グループ報告においても維持されておまして、それを前提として、下にありますようなワーキング・グループの報告がまとめられておるところでございます。

続きまして、仲介法制について御説明させていただきます。

現在の法律では、銀行代理業ですとか保険代理店など、業法ごとに縦割りの規制で利用者と金融機関の間を仲介する仲介業というものが存在しております。

こうした中で、スマホなどの利用により、ワンストップで、そういった銀行、証券、保険、様々なサービスをワンストップで提供したいというようなニーズがあるということで、今回1回の登録を受けることで、銀行、証券、保険、全ての分野での金融サービスを仲介可能にするような業態を創設したいと考えております。

既存の法律に基づく銀行代理業とかですと、金融機関にそういった代理業というのが所属することになっておりましたが、ポイント1にありますように、今回創設します新しい仲介業につきましては、所属というものを外す、すなわち仲介業者に対する金融機関の指導・監督などを外す、両者がパートナーとして連携、協働するという形にしたいと考えております。

一方で、利用者保護のための措置というものも考えておまして、ポイント2にありますように、基本的には利用者資金の受入れを禁止するというので、契約の媒介のみを認めるということ。

それから、万が一賠償責任が発生したときの賠償資力確保のための供託を義務づけるということ。

それから、取扱い可能な商品が複雑なものでありますと、非常にトラブルなどが発生す

ることがありますので、商品性が複雑ではない、高度な商品説明を要しないものに限定するということを考えております。

また、ポイント3にありますように、様々な行為規制については、過不足なく出していくという形にしたいと考えております。

仲介業の取扱商品の範囲でございますけれども、先ほど御説明しましたように、顧客に対し高度に専門的な説明を必要とする金融サービスの取扱いを認めないこととしております。これについては、今後の国会での審議なども踏まえまして検討していくこととなりますけれども、例えば、銀行法・保険業法において投資性の強い預金契約・保険契約とされているものですか、二種外務員の職務の範囲などを参考にしまして検討したいと思っております。

その際には、イノベーションの促進ですとか、利用者利便の観点から法令上の制約が過度にならないようにしないと考えおります。

それから、参入規制、財産的基礎として保証金の供託というものを求めることとしております。

法案におきましては、金融サービス仲介業の状況ですとか、顧客等の保護を考慮して定めることとしておりますけれども、仲介業者の事業規模に応じて保証金の水準が変動するような仕組みを今後検討していきたいということでございまして、その際に保証金の供託が過度な参入規制とならないように、バランスを取った形にしたいと考えております。

以上でございます。

○高橋座長 御説明、ありがとうございました。

それでは、御意見、御質問がございましたら、お願いしたいと思います。

では、まず、落合専門委員、お願いします。

○落合専門委員 では、落合から御質問させていただきます。要点を絞って御説明をいただきまして、ありがとうございます。

決済法制と仲介法制それぞれについて、特に業界側で気にしているような点について伺えればと思います。

1つは、収納代行の割り勘アプリの点についてですけれども、これは、金融審議会でも議論をいただいでいて、基本的に割り勘アプリのような形のものを規制をしていっていただくということで、御整理をいただいていると思っております。閣議決定された条文でも、その方向でやっただいでいるかなと思っております。ですので、この部分は、ぜひそういう形で整理をお願いできればと思っております。

あと、もう一点は、資金決済法の51条の既存類型の資金の滞留に関する部分ですけれども、ここは、今のペイサービスなども含めて、利用者が多いところでもあります。もしかすると、高額類型より、こちらのほうがより、依然として使われるかもしれませんので、ぜひ利用者の利便性を損なわないような形で、現状のサービスの利便性を損ねないような形で御整理をいただければと思っております。

仲介法制についてですが、これも2点ほどでして、1つが、一番仲介法制で重要な点だと思っておりますのが、財産的基礎、保証金の観点だと思っております。

これは、やはり、特に電子的なサービス、家計簿ですとか、割り勘アプリ等も、金融審議会でも例に挙げていただいていたと思えますけれども、比較的ベンチャー企業も入ってもらいたいということも考えられているかと思えます。

そうしますと、やはり、財産的基礎ですとか、保証金の観点が一番重要な関心事になっていると認識しております。この点について、ぜひ厳しくなり過ぎないような形で御整理をいただければと思っております。

あとは、商品の点もあると思っております。ただし、こちらの論点は、どちらかというところ、意見が二分しているという面があると思えます。広いほうがいいという方と、狭いほうが、規制が軽くていいという方がいます。このため、この点も取扱商品の範囲も規制が重くなり過ぎない範囲で、合理的に広くしていただいたほうが、より柔軟な参入が図られるとは思えますので、この点については、バランスを取って、できる範囲でしっかりとした範囲を取り扱えるように御配慮いただければと思っております。

すみません、以上です。

○金融庁（中村審議官） ありがとうございます。

1点目の収納代行に関する定義、新たに資金移動業に含めるものの定義ですが、今後、内閣府令で定めていくこととなりますけれども、金融審議会ワーキング・グループにおいても、こういった割り勘アプリについて、こういうものは、資金移動業と同じ規制にしていくのが適当というような、そういったまとめ方になっておりますので、今後、内閣府令に規定するときには、そういうものに広がりがないように、しっかりと検討して定めていきたいと思えます。

それから、滞留につきましては、先ほど申し上げた、資料の3ページ目に書いてある考え方に沿って考えていくわけですがけれども、基本的には、業者に対して、こういった余計なものを預からないような体制整備を求めていくと考えておりますので、様々な滞留を防止するようなやり方があると思えます。画一的な規制にならないようにやっていくということかなと思っております。

それから、財産的基礎、保証金の供託の話でございますけれども、これも、先ほど御説明しましたように、利用者利便ですとか、イノベーションの促進に対する阻害要因とならないように、バランスを持った形にするということを基本に考えていきたいと考えております。

以上です。

○落合専門委員 ありがとうございます。

○高橋座長 増島専門委員、お願いします。

○増島専門委員 ありがとうございます。

3点ほど教えていただきたいところがあります。

まず、1点目は、いわゆる資金移動業を、今回新しく作っていただいた高額類型につきまして、我々は競争、もしくは金融制度の観点からすると、いわゆるファンクションとして見たときには、今、銀行間で行っている全銀ネットで行っている為替に、ある意味、代替し得るような仕組みが、これで入ったと理解します。

特に、滞留を認めないということは、これは銀行口座、預金から引き出して、ほかの銀行預金に移すと、こういうのが基本的なふるまいになると思って、やっていることとしては、お客さんから見ればということですが、全銀ネットみたいなものと同じようなふるまいになると。

御案内のとおり、全銀ネットにつきましては、これが商慣行としていかがかということで、公取委から調査が入ると、対競争の観点からも論点になっていると、今、こういう状態にあると承知しておりまして、逆に言うと、この高額類型、一種類型が、きちんとライセンスが出やすい状態、このハードルを不合理に上げられるということは、これは金融庁として、銀行業界を守るようなふるまいのように見えてしまうと、こういうことになりかねないと思っております。

特に今回、認可制度になっておりまして、条文などを見ますと、いわゆる実施計画を作ったという形になっておりまして、中を見ると生産業に似たような、大分重そうにも見えて、参入を防がれてしまうと、結局、銀行業界の人たちの思うような状態になってしまうのではないかと、こういう懸念もある中で、参入の基準、ここが、今、まさに論点になっている決済に関する競争の論点であること、ゆえに、銀行業界のいうようなことを、本来やるべきことというのでできなくなるのではと、ここについては、よく認識をいただいた上で、規制を作っていただきたいと思っておりますし、我々も、そこはよくよく監視をしながら、引き続き、この会議では見させていただくと、こういうことになるだろうと、まず、ここを1点、申し上げたいと思っておりますので、ここについての金融庁さんのお考えを確認させていただきたいというのが1点です。

もう一点は、一種業につきましては、今回、特例対象資金移動業とあって、ほかの種別を兼務するようなことというのは、一定認めていただいていると思っておりますけれども、一定の滞留を認めていただいている二種と一種というのが、両方取ってビジネスをするということが、一応、できるという整理で、我々、条文上はできるのではないかと考えているのですが、そこは、そういう理解でよろしいのか、要するに、100万円以下であれば二種を使い、100万円以上であれば一種を使うと、こういう形で資格を使い分けるようなやり方が認められるという理解でいいかという点の、念のための確認です。

これが、資金移動業に関するものです。

2点目が、収納代行に関するものでありまして、今回、条文を拝見しますと、条文上は、内閣府令で定めるものに限定するという形になっておいて、ここに割り勘アプリの話を書かれるのだということであると思っておりますけれども、割り勘アプリとは、多分、書かないはずでありまして、抽象的に書かれますねということになりますと。

そうすると、抽象的に書かれたものの文言の解釈をめぐって、どこまでがそれに含まれるのかと、こういう議論になることは目に見えているわけでありまして、金融庁さんからすると、割と後から、ほかのこういうものも含むのであると言えるような条文にされると、結構、内閣府令のところは、結局、今までの為替取引に当たるか、当たらないかの議論が、ただ移っただけという話になりまして、逆に条文になっている分だけ、非常に当局サイドに裁量が増えてくるということになってしまうことを危惧しております。

例えば、今、クラウドファンディングの領域では、特にオール・オア・ナッシングと呼ばれているものは、エスクローという形とは少し違うのではないかということが言われていますし、さらに、寄附型のクラウドファンディングというのは、エスクローですらないとか、お金が寄附で対価なく動いていると、こういうことなので、実質的に見れば、送金ではないかと、こういう議論をしようと思えばできると、こういう状態になっているという中で、そういうものではなくて、割り勘アプリだけを禁止するのですということ、果たしてどういうふうにやっていくつもりなのか、という点についても教えていただきたいというのが1点です。

3点目は、仲介法制でございます。

仲介法制につきまして、今回、法の立てつけとして、準用条文をいっぱいつけていただきまして、ここの部分は、先ほどもお話がありましたけれども、レギュラトリー・アービトラージをさせないよというふうな趣旨で、現状の保険仲立人もしくは金融商品仲介業、銀行代理業にかかっている行為規制というのを、ぱっと準用をいただいているということになっていると承知をしております。

こういう形で、これは結構全面的に準用していただいていると見えるのですが、他方において、仲介業者というのは、売れる商品というのは、簡単な商品なのだという、こういうロジックになっているのは、果たしてどういうロジックなのか、所属保険会社制もしくは所属金融機関制でないという部分については、供託ですとか、保証金によってカバーしたという、こういう法の立てつけであるとする、なぜ、仲介業者というのは、簡単なものしか売ってはいかぬと、こういうルールにしなければいけないのか、この辺りのロジックがどうなっているのかというのが、1点です。

もう一点、ごめんなさい、これは保険に関して、保険については仲立人、これは媒介の制度ですけれども、仲立人を割と準用していただいていると承知しておりますが、御案内のとおり、仲立人の規制というのは、多くのものが監督指針のみによって、法令に書いていない規制を大量に課すことによって、仲立人のビジネスを大きく阻害しているという、こういう現状がございます。

現状の仲立人の方は、これでやむを得ないといってビジネスをやっているということでもありますけれども、本来、法令に基づかない、こういうガイドラインのみの規制というのは、やはり間違っていると思いますので、今回の金融サービス仲介業の保険媒介業を入れていただくときに、仲立人並びだと称して、ガイドラインで不合理な規制を課すと、これ

は絶対にやってはいけないことだと思いますし、むしろ、この機会に仲立人のガイドラインのみで規制するという、見直しをしていただくべきではないかとすら思っていると、こういうことなのですけれども、実際の法制度の実装に当たって、仲立人の問題をどのように金融庁としてお考えになっているのかという点について、教えてください。

以上です。

○金融庁（中村審議官） ありがとうございます。

まず、第1点目ですけれども、一類型に関する参入基準のお話でございますけれども、基本的には、業務遂行能力といいますか、マネロンに対するチェックがしっかりできているかとか、システムがきっちりワークするようになっているのかということをチェックして認可するということで、基本的には、銀行と新たな高額類型の業者が切磋琢磨して、よりよい金融サービスを提供していただくことを、我々として目指していると御理解いただければと思います。

一種と二種の兼務の関係ですけれども、これは、御指摘のように、基本的に兼務可能であるという形にしております。

それから、収納代行の定義、これは、まさに割り勘アプリに限定するような形で、府令で書いていくということでありましてけれども、我々ども、そういった形になるように工夫しながら、必要に応じて様々な関係者の意見も聞きながら、しっかりした府令になるよう、やっていきたいと思っております。

○金融庁（岡田参事官） 仲介について御質問を2ついただいているので、お答えいたします。

まず、今回できる制度は、商品の範囲が、例えば、保険の仲立人など既存の制度に比べると限定されているということなので、様々な行為規制等について、全て準用して適用しなくてもいいのではないかと御指摘かと思っております。

その点に関しましては、商品の範囲を限定することによって、例えば、保険仲立人が一番わかりやすいのですけれども、供託金の水準について、先ほど落合先生から御指摘があったと思うのですけれども、供託金のところは、一番参入障壁的には、そういうことになりかねないところだと思いますので、現状の保険仲立人よりも低い水準というのも考えて、できるだけ参入の阻害にならない水準にしていくと。

そのこととの関係で、商品の範囲というのは、紛争が起こりにくい、高度な説明を要しないというものに限定していくと、そういうことかと考えております。

最後に、保険仲立人の監督指針についてのお尋ねがありました。監督指針で定めていることのうち、手数料を顧客から直接取ってはいけないという部分につきましては、審議会の場でも議論があって、保険仲立人と異なって、そこは手数料を直接取ってもいいのだというようなことを議論しております。

他方で、それ以外のところは、今後の議論ではありますが、全体として利用者保護上必要なところというのは、イコールフットィングというものをきちんとやっていかなければ

いけないと考えております。

○増島専門委員 特定契約とかの話をしごくざっくり、代理店と一緒に、こういうこと、仲立人の法制は、監督指針だけで書いているとか、仲立人は資本との関係で、保険会社からの出資を受けるとか、何か法令上にどこにも根拠がない話がいっぱい書いてあるという状態で、これは、当時の協議のときには、仕方がなかったというか、そういうことなのだと思うのですけれども、さすがに、これはどうかしたほうがいいのではないかという気がしておりまして、今回、金融機関の下に、この仲介業者を持てるということになっているので、ここはある程度ちゃんとやってくれるのではないかと思うのですけれども、そうすると、ますます仲立人の規制のいびつさというのが目立ってくるのではないかと。

先ほどおっしゃったレギュラトリー・アービトラージと、非常に問題があるのではないかという感じがするのですけれども。

○高橋座長 すみません、今、増島専門委員のおっしゃったことに対して、金融庁さん、何かありますか。

○金融庁(岡田参事官) いずれにいたしましても、利用者保護上必要な規制については、イコールフットイングを図っていくということだと思います。

恐らく、増島先生の御指摘というのは、従来の保険仲立人のいろんな監督指針での対応について、それは、改める必要があるのではないかという御指摘なのだと思うのですけれども、今、この場で、直ちにそれについてお答えするのは難しいということでございます。

○増島専門委員 ありがとうございます。

○高橋座長 大槻委員、お願いします。

○大槻委員 ありがとうございます。

1点だけ、新仲介業のところで教えていただければと思います。

もちろん、これは新しいワンストップで、様々な金融商品を提供できる仕組みというのは、金融業界全体にとって、非常に大きな一歩だと思うのですけれども、最終的には、利用者にとってプラスなものでなければいけないと、そこが一番大きな目的なのかと思っています。他方、今までお話があった、保護の観点ということの対照的な話として、利用者にとって資産をいかにして増やすことができるか、よりよい資産運用を、この新しい仲介業の方々が提供できるかという視点で考えたときに、果たして、この業者の方が、どれぐらい業界をまたいで、比較対照ができるとお考えでしょうか。利用者に寄り添った形の提案ができるとお考えでしょうか。

業界に身を置いておいて言うのも何なのですが、同じ業界の中の証券同士の比較であっても、例えば、個人の人に100万円あったら何をしたらいいのでしょうかねと尋ねられても、自分の扱っているものの範囲でも答えるのが難しい中で、プラットフォームの方々が利用者に寄り添った、よりよいサービスの提供をできるようなことを担保するような制度というのは、何かあるのでしょうか。例えば、教育システムとかを教えていただければと思います。

以上です。

○金融庁（中村審議官） ありがとうございます。

まさに、大槻委員が御指摘になられたように、この新しい仕組みを使って、利用者にとって利用者のニーズに合ったような形で銀行ですとか、証券ですとか、保険が提供している商品をタイムリーに提供していただくというサービスを、本当に考え出してほしいし、そういう方々に、ぜひ、この制度を利用していただきたいと思っております。

家計簿アプリなどを提供している業者の中には、そういった様々な商品に対する提供について関心を持っているようなところもあるように聞いておりますので、そういった方々が、この制度を使って、まさに、そういう若者を含めた利用者の資産運用が促進されるように使っていただきたいと、私どもも切に思っております。

○大槻委員 ありがとうございます。

監督の観点というよりは、業者さんたちが、よりよい商品の提供ができるような前向きな教育の機会などを考えていただければと思います。

以上です。ありがとうございました。

○高橋座長 ありがとうございます。

よろしゅうございますか。

それでは、時間もなくなってきましたので、本件についての議論は、本日は、ここまでとさせていただきますと思います。

一応、議論を総括させていただきますと、フォローアップと決済法制、仲介法制ですけれども、前会議体の第5次答申の実施計画のフォローアップに関して、資金移動業の送金上限、前払式支払手段の払戻し、これについては、おおむね実施計画に沿った対応が図られているということによろしいかと思えます。

それから、決済法制、仲介法制ですけれども、こちらもおおむね事業者の意見を取り入れていただいていると思えますので、引き続き、顧客利便性やイノベーションの促進に資するような法整備に向けて、着実に実行されるよう進むことを期待しております。

今後、決済法制、仲介法制については、答申に向けた調整をさせていただければと思いますので、金融庁におかれましては、よろしく願いいたします。

それでは、説明者の皆様、ありがとうございました。

続きまして、別の論点に移りますので、金融庁の方は、ここで御退室いただいて結構でございます。

（金融庁 退室）

○高橋座長 続きまして、フィンテックによる顧客利便性の向上におけるクレジットカードに関する取組についての論点に移りたいと思います。

今回は、経済産業省で取り組まれております、割賦販売法の改正を中心に、経済産業省より御説明をいただきます。

お待たせして申し訳ございませんでした。御説明、よろしく願いします。

(経済産業省 入室)

○経済産業省（正田課長） 経済産業省の商取引監督課長をしております、正田でございます。どうぞ、よろしく願いいたします。

簡単に、割賦販売法の一部改正を行う法律案について御説明申し上げたいと思います。

この法律でございますけれども、皆様方御承知のとおり、お手元の資料でございます、背景のところがございますが、決済テクノロジーが様々進展している中で、決済サービスあるいは主体というものが多様化しているという状況がございます。

その中で、大きく3点変化があるかと、特にクレジットの分野におきまして、変化があるかと思っております。

まず、左側の真ん中辺りですが「(1) 少額の分割後払い規制の導入」と書いてございます。

少額の極度額、限度額で10万円以下、数万円の世界のところでございますけれども、通常のクレジットカード、80万だ、100万だという限度額を、非常に大きな限度額のものとは異なって、非常に少額の分野で分割後払いサービスの需要が出てきている、こういうことでございます。

ただ、少額で数万円の分割後払いをするというサービスにおいても、割賦販売法上は一律の規制が課されてしましまして、通常のクレジットカード会社と同じような、非常に重い規制が一律に課されてしまうということがあるものですから、この少額の分割後払いに特化したようなサービスについては、規制を一定程度柔軟化する、簡易化するということを、まず、一番目にしたいと考えたわけでございます。

特に、左側に2つ箱がございますが、上の箱のところ純資産要件云々と書いてありますが、この項目について規制を簡易化する、柔軟化するということでございます。

まず、純資産要件につきましては、資本金等に対して、純資産を一定程度持ちなさいと、こういう規制なわけでございますけれども、これをグループで満たしてよいと、あるいは5年以内に達成すればよいとか、その満たし方について、一定程度柔軟化できないかと、こういうことであります。

2番目に「適正な限度額審査」ということが書かれておりますが、細かくは、次の項目でお話ししたいと思っておりますけれども、限度額の審査の仕方、与信の審査の仕方について、技術やデータを用いて、より柔軟に審査をするということが認められないかというのが、規制の合理化をする2番目のポイントでございます。

3番目は「契約解除前等の催告期間」と書かれておりますが、通常クレジット契約をしたときに、きちんと払ってくれない場合には、その契約を解除するために催告をしますが、法律上、契約の解除のための催告期間が20日となっております。

ただ、これは、ちょっと長いということがございますので、今回、7から8日程度ということで短縮をして、催告期間が短い形で運用をしたい。こういったところを規制の合理化をしたいということでございます。

他方、下の箱にありますとおり、消費者保護に関する規制、例えば、書面交付の問題ですとか、個人情報の取扱い、抗弁の接続、こういったような問題、あるいはセキュリティの規制ですね。クレジットカード番号を漏えいさせないようにしてくださいと、こういったような規制については、従来のクレジットカード会社と同様に、きちんと規制を課して、消費者保護のところはきっちり担保する。その代わりに、それ以外のところについて、見直しができるところは見直す。これが1点目の規制の見直しでございます。

真ん中のところに参りまして「審査手法の高度化への対応」ということが書かれています。

要するに、限度額の審査、与信審査の仕方の問題でありますけれども、真ん中のところの下のほうを見ていただきますと、現行の支払い可能見込み額調査ということが書かれておりまして、年収をベースに、年収不足預貯金引くクレジット債務引く生活維持費と、この計算式で与信審査をなささいという制度に、割賦販売法上なっていたわけですが、上のほうに行っていただきまして、当然のことながら、利用の実績、返済の実績あるいはトランザクションデータ、こういったようなものに基づきまして、より精度の高い限度額審査というのができることになってございますので、そうした技術やデータを用いた限度額審査の手法について、経済産業大臣の認定制度を設けまして、その認定を受けた者については、技術やデータを用いた与信審査を行うことを認めて、この年収をベースとした計算を必ずしもやらなくてよいというような制度にしたいと。

その際、与信審査の手法、適正性を確保する必要がありますので、事前のチェックと事後チェックをしっかりとやるということでもあります。

事前のチェックにつきましては、限度額の審査の手法について不適切な要素を含まないと、あるいは内部管理体制をしっかりと、こういったことを事後チェックにおきまして、定期的に報告をしていただいたり、場合によっては、改善命令、取消しということも含めて担保措置を置くということでございます。

3番目が右側のところでございます、これは、規制をきっちりやるということでございますけれども、右下のところの四角の図を見ていただきますと、ちょっと色が分かりづらいのですが、カード会社あるいは加盟店といったグレーがかかっているところについては、現在もクレジットカード番号等を大量に扱いますので、その適切管理についての法的な義務がかかっています。

他方で、ここにありますQRコード事業者やECモール事業者、こういったオレンジがかかっている事業者につきましては、現在、クレジットカード番号等を大量に取扱い、保有しているわけですが、割賦販売法上の適切管理の義務がかかっていないということがございますので、ここは情報漏えいが起こると大変なことになりますので、このところは、めり張りをもって、しっかり法的義務を課していくということでございます。

それから、最後に、一番下にその他というところがありますけれども、簡単に書いてありますが、事業者の方々にとって非常に重要なところ、1つだけございまして、書面交付

の義務について、基本は、クレジットカードは会社書面で行うということになっていたわけですが、これだけ電子的な取引というのが発達している中で、例えばスマホ、パソコンで完結するようなクレジットカード取引については、完全電子化していいのではないかとか、そういったようなことで、電子メール等を用いた情報提供ということで、必ずしも紙の書面でなくてもよい、電子的方法でよいというような見直しをしたいと考えてございます。

以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、御意見、御質問がございましたら、お願いします。手を挙げていただけますでしょうか。岩下委員、落合専門委員、お願いします。

○岩下委員 岩下でございます。正田さん、どうも、御苦労さまでした。

今回の割賦販売法の改正及びクレジットカード分野の規制緩和については、一定の規制緩和、これまでなかなか進まなかった分野において、一定の規制緩和が進んだことは、大変よかったことだと思います。

一方で、例えば、いわゆるフィンテック事業者が、今回のヒアリング等でも資金決済法については、いろいろと御注文をいただくのですが、なぜか割賦販売法とかクレジットカード関係のほうについては、そもそも御要望をいただかないのですね。

何か不思議だなと思うのと、やはり、そもそも余りにがちがちになっている規制の中に、新規参入業者が入っていけないという現実があるだろうと思います。

そういう意味では、やはり規制改革推進会議の立場から言いますと、そもそも全体として、同じような決済サービスを銀行資金決済業者及び割賦販売法によって規制されるところのクレジットカード会社が、それぞれ提供しているにもかかわらず、なぜか割賦販売法のところだけは非常に、支払い見込み額であるとか、あるいはスマホ、パソコン完結で、カードを1枚でも発行したら、それは対象にならないとか、そういう非常に細かいところについて当局が、しかも法律によって規制をかけているというのは、どうもあまり規制緩和の全体の流れからすると、ちょっと異質な感じがいたします。

今の絵の辺りにある、まさにQRコード決済事業者とか、ECモール事業者というのは、まさに、そういう規制を回避するために存在しているようなものでありまして、そういうものの存在を許すということは、逆に言うと、全体としての規制が、本当にきちんと機能しているのかとか、あるいは、さらに言うと、消費者保護という形での目的で、こういうものについて規制をされているわけですが、実際には、このクレジットカードのビジネスが消費者保護のためにすごく機能しているというわけではないように、私は思えるので、むしろ、決済の機能としてきちんと役割を果たすということに専念したほうがよいのではないかという意味で、何となくイシューがないものですから、このまますいすい行ってしまいそうな感じがするのですけれども、今回の改正は当然のことながら、今後、さらにもう少し他の業界あるいは海外には、そもそもクレジットカード業界などという業界は存在

しませんので、全て銀行がやっているわけですので、そうすると、銀行と同じ規制が課せられるわけですね。したがって、規制緩和等についても同じような文脈で、欧州なら欧州で、それぞれの決済規制が課せられるということになるわけですから、そう考えると、日本における非常にガラパゴス化した割賦販売関連の法制について、どうやって糸がこんがらかってしまったところをほどいていくのかということについて、ぜひ改善を、引き続きお願いしたいと思っております。

私からは、以上です。

○高橋座長 落合専門委員もお願いします。

○落合専門委員 私も何点かございます。今回の取組について様々な消費者団体ですとか弁護士会などとの調整もありましたので、完全にもともと御予定になっていたところ全部ができなかった側面もあると思います。ただこの内容も、性能規定化の点も含めて、規制改革推進会議でも、規制のデジタル時代の見直しというのをやるときに、1つの大変参考になるような事例だと思っております、その意味では、この成果をさらに発展させていきたいと思っております。

その意味では、比較的、将来的なことではあるのですが、今回は、指定信用情報機関に関する利用の義務というのが、外すということは難しかったということがあると思いますが、今後、性能規定に関して、さらにデータを集めていただいて見直しをしていただくとかは考えて頂ければと思います。また将来的なさらなる課題としては、書面の交付についても、大部分電子化をしていただいておりますけれども、まだ完全に全て終わっているわけではない側面もあるかと思っております。これも、こういうコロナの状況で非常に、紙ですとか、判子ですとか、こういうのが大変制約になっているという話も、より出てきておりますので、どちらかという、今回の改正との関係では、将来的な課題という側面もあると思いますが、こういうのに備えて、ぜひ、法律を施行した後も、しっかりデータを収集していったりですとか、見直しに向けた活動をやっていただけませんかというのが1点。

もう一点が、実際の運用に当たっては、やはりCICさんの取組がしっかり進むということも重要だと思っております。

今まで私が伺っている限りは、非常に意欲的に取り組んでいただいていると思っておりますけれども、これをしっかり法施行までつなげていただくように、今後もフォローをお願いできればと思っております。

以上です。

○経済産業省（正田課長） よろしいでしょうか。

まず、岩下委員からの御指摘でございます。そもそも割賦販売法の体系が、がちがちで新規参入もないと、非常にその法律で、箸の上げ下げまで決めるような法律体系になっているのではないかと、こういうような御指摘でございますけれども、御指摘のとおりでございます、ずっと割賦販売法については消費者保護の観点から規制を強化する歴史でござ

ざいまして、いわば、貸金業法と並びを取りながら制度改正を進めてきた。

特に、平成18年に貸金業法の総量規制などが入ったわけでございますけれども、それに合わせて2年後の平成20年に割賦販売法は改正して、そうした与信規制を強化するとか、そういった形でずっと消費者保護規制を強くしてきたという歴史がございます。

そういった中では、今回の法律改正については、岩下先生から言わせると、非常にまだまだだと、そもそも前提がどうなのかというところだと思うのですが、今回初めて、ある意味ベクトルを変えて、いろいろな規定の合理化というところを、最初の一步を踏み出したというところがございます。

特に少額の分割後払い規制のところは、少額の分野で規制の段階を設けるということでリスクベース・アプローチの考え方を持ち込んでいる。

それから、審査手法の高度化への対応のところでは、ここにありますとおり、事前チェックでも、不適切なものについては排除いたしますけれども、それ以上にどの審査手法が適正かということを経前には、政府は明示しない、ある意味、結果責任において、それを担保していくということで性能規定の考え方を取り入れています。

そういった意味では、まだまだやるべきことは、たくさんあるかと思っておりますけれども、これを最初の一步にしていきたいということでございます。

また、岩下先生からございました決済の機能という観点から捉えるということでもあります。なかなか、これまではそういう観点よりは、先ほど申し上げたように、貸金業法に近い形で、類似系として、規制体系を考えてきたところはありますけれども、こういった状況の中で、当然のことながら、決済機能を持つ、この後払い分野についても、いわゆる決済横断法制というお話がございますけれども、そういったことも踏まえて、業態ごとの法律ということが、これからの決済世界において適切かという観点から、よくよく考えながら、法体系をこれからも、きっちり考えていかななくてはいけないと思っております。

それから、落合専門委員から御指摘がございましたけれども、まず、個別のことといたしまして、指定信用情報機関の信用情報の使用義務というのを、引き続き、今回は課したわけでございますけれども、こちらについては、あくまでも審議会の報告書でも、現時点ではということでありまして、これを段階的に見直していく。そのためにデータをきちんと取って、指定信用情報機関の信用情報を用いなくても、AI分析、スコアリングによって、きちんと適正に審査できるということを立証していくと、それによって、指定信用情報機関の信用情報というものの法律上の使用義務というものについては、再検討していくという余地があるのではないかと考えてございます。

また、書面交付についても、まだまだやり残していることはございますので、やっていきたいと思っております。

また、実際の運用におきまして、このCICの指定信用情報機関の使い勝手がよくなるようにということで、審議会の中でも議論させていただきましたけれども、こちら、登録項目が多いとか、あるいは入会の手続に時間がかかるとか、料金が低いのではないかと、それ

から営業時間が短いのではないかと、いろいろな御指摘がございましたので、こういったことは徹底的に見直しをして、利用者の方々、CICを利用する事業者の方々にとって使い勝手がいいものに、不断の見直しをしていくということをしっかりやっていきたいと思っています。

以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

続いて、武井委員、お願いします。

○武井座長代理 よろしく申し上げます。お疲れさまです。

先ほど落合専門委員もおっしゃったとおり、まさにデジタル化への対応に果敢に取り組んでいらっしゃる素晴らしい事例ですので、ぜひこの方向で今後とも進めていただければと思っています。デジタル化は、何でもかんでも便利でよくなるという側面だけではなく、新しいリスクも出てくる面があるわけですし、今回の3つ目のセキュリティ対策強化の箇所などは、まさにその1つの典型論点なのだと思います。デジタルをうまく使うことでセキュリティが強化される面と、片やデジタルを使った新しいセキュリティの危惧の面ということが示されたひとつのモデルケースになります。

そこでご質問は、今回果敢に新しくいろいろと進めていかれている中で、こういったセキュリティの面について、誰にどういうふうに管理をすれば、社会の不安が消えるのかということについてです。経産省さんのほうで既に問題意識はお持ちだと思いますので、いろいろな事例とか蓄積を踏まえて、こうやればいいといったことについてお気づきになった点を教えていただければと思います。

例えば、デジタル化は、それまでは1か所でしか持っていなかったデータを複数箇所を持つことになることによって、当然リスクは高まる面があるわけですし、また何でもかんでもメールとなると、いろいろなスパムメールとか変なショートメールとか、そういう詐欺も最近増え出してきています。そういった国民の不安が生じないような形で、どうやってデジタル化をするかということが、一丁目一番地の課題となりますが、こうした課題についてもまさに今回取り組んでいらっしゃるのだと思いますので、是非そういった知見をより深めていただけて、ほかのいろんな箇所にも横展開できるようにしていただくとありがたいと思います。

以上です。

○経済産業省（正田課長） ありがとうございます。

今の点について、一点コメントをいたしますと、まさにおっしゃるとおりでございます。我々のセキュリティの対策強化ということで、クレジットカード番号等をどういうふうに適切に管理するか、適切に管理する際の管理の仕方ということもあろうかと思えます。

そういった場合にも、必ずしも、ここで守るのは、通常がPCIDSSと言われます、御承知の方はいらっしゃると思いますが、PCIDSSと言われます、言ってみれば国際的な標準といえますか、国際ブランドが定めた基準、400項目に及ぶ基準があるのですけれども、

それを事業者自身が守るということもありますし、それから、先ほど武井委員からの御指摘のように、テクノロジーによってその人自身は保持しないと、暗号化することによって非保持にする。保持する人を別の人に設定するというのも、もちろん可能でございます。

そういったいろいろなテクノロジーによって、一番安全な方法、持つことが無理な人は持たないということ、例えば、クレジットカードの適切管理の世界で言えば、例えばそういったこともいろいろなソリューションがあるわけでございますので、必ずしも1つのやり方にセキュリティの具体的な手法についても、今まさに御指摘のとおり、どういう形がテクノロジーの進展に合わせて適切かということは、よく我々も、御承知のとおり検証しながら進めていきたいと考えてございます。ありがとうございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、本件についての議論は、ここまでとさせていただきたいと思います。

総括させていただきますけれども、今回の改正については、リスクベース・アプローチの観点を踏まえ、技術革新の進展に沿った制度であり、デジタル規制改革の最初の一步であると考えます。引き続き着実な実施に向けて進めていただければと思います。

ただし、一方で、さらなる取組が期待されているところでもありますので、より一層改革的な取組に期待させていただきたいと思います。

今後、割賦販売法制については、投資に向けた調整をさせていただければと思いますので、経済産業省におかれましては、よろしくお願いいたします。

○経済産業省（正田課長） ありがとうございます。承知いたしました。

○高橋座長 それでは、経産省様、ありがとうございます。本日の会議は、以上といたします。

最後に事務局から連絡事項があれば、お願いします。

○小室参事官 次回の当ワーキング・グループの日程につきましては、事務局より、追って御連絡申し上げます。

○高橋座長 では、正式の会議は、これで終わりますけれども、今日の議論の中で、特におっしゃりたいことは、何かありますか。

よろしければ、すみません、大分時間も超過してしまいましたけれども、今日は、これで終わりたいと思います。

お忙しいところ、ありがとうございます。