

# 本会議関連

| 提案事項名  | 該当頁 |
|--|-----|
| 1 - 民泊サービス(戸建住宅等を活用した宿泊サービスの提供)における建築基準法の取扱いについて | 1   |
| 2 - 民泊サービス(戸建住宅等を活用した宿泊サービスの提供)における消防法の取扱いについて   | 2   |
| 3 - 災害時における弾力的な貨物自動車の配置転換の実現に向けて                 | 3   |
| 4 - きめ細かい輸配送網を提供する為の新規出店台数規制の撤廃                  | 3   |
| 5 - 旅客と貨物混載運送を可能とする制度の新設に向けて                     | 3   |
| 6 - 高齢化社会における生活支援サービスの実現に向けて                     | 4   |
| 7 - イベント民泊ガイドラインの見直しについて                         | 4   |
| 8 - 第二種運転免許取得資格の緩和                               | 5   |
| 9 - ライドシェアの実現のための法環境の整備                          | 5   |
| 10 - タクシー二種免許受験資格要件の緩和                           | 6   |
| 11 - タクシーによる貨物輸送の実現                              | 6   |

| 番号 | 受付日           | 所管省庁への検討要請日   | 提案事項   | 提案の具体的内容等   | 提案主体 | 所管官庁           |
|----|---------------|---------------|--|---|------|----------------|
| 1  | 28年<br>11月24日 | 28年<br>12月19日 | 民泊サービス(戸建住宅等を活用した宿泊サービスの提供)における建築基準法の取扱いについて | <p>【提案目的】<br/>訪日観光客が増加し、宿泊施設の不足が課題となる中、伝統的な日本家屋を改修した宿泊施設が観光客から人気を集めている。一方、全国各地では、空き家が増加し、生活環境、防災、防犯の観点から問題となっている。現在、国では規制改革実施計画(H28.6.2閣議決定)において、民泊サービスを推進するため、平成28年度中に法案を提出することとされ、検討されているところである。このため、戸建住宅を民泊サービスに提供する場合は、建築基準法の取扱いを戸建住宅と同様の規制とし、空き家の戸建住宅の宿泊施設への利用を拡大することにより、宿泊施設不足の解消や、空き家の有効活用を促進する。</p> <p>【提案内容】<br/>民泊サービスに関する新法においては、次の想定事例に該当し、戸建住宅を民泊サービスに提供する場合は、建築基準法の規制を戸建住宅と同様の規制にすること。</p> <p>(1)想定事例</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 宿泊施設の利用形態が家族や友人などの特定の1グループ</li> <li>2. 10人以下など少人数への1棟貸</li> <li>3. 住宅の規模が2階以下かつ300平方メートル未満</li> </ol> <p>(2)建築基準法の取扱い<br/>上記(1)の想定事例に係る戸建住宅については、家主居住型、家主不在型に関わらず住宅とみなして宿泊施設として利用できるようにすること。具体的には、建築基準法上、ホテル・旅館に係る次の規制を戸建住宅と同じ規制にすること。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 界壁・間仕切壁</li> <li>2. 排煙設備の設置</li> <li>3. 内装制限</li> <li>4. 屋内階段の寸法</li> </ol> <p>【懸念される課題】<br/>本県では、観光客を県内に宿泊させるため、日本家屋の空き家を宿泊施設として有効活用することが必要と考えている。民泊サービスは住宅を活用した宿泊サービスの提供であることから、既存のホテル・旅館と同様の建築基準法の規制とした場合、古民家などの空き家を持つ魅力の低減や修繕による事業者負担につながり、民泊サービスの提供が進まないおそれがある。</p> <p>【民間事業者のニーズ】<br/>戸建住宅を活用した宿泊施設を運営する事業者、不動産業者等へヒアリング調査を行った結果、建築基準法の規制を緩和する本県提案に賛同し、次の要望をいただいている。<br/>(例) 現行制度では、画一的な規制により物件の持ち味が失われることもあるため、規制を緩和してもらいたい、など。</p> | 広島県  | 厚生労働省<br>国土交通省 |

| 番号 | 受付日           | 所管省庁への検討要請日   | 提案事項                                       | 提案の具体的内容等  | 提案主体 | 所管官庁                  |
|----|---------------|---------------|--|--|------|-----------------------|
| 2  | 28年<br>11月24日 | 28年<br>12月19日 | 民泊サービス(戸建住宅等を活用した宿泊サービスの提供)における消防法の取扱いについて | <p>【提案目的】<br/>訪日観光客が増加し、宿泊施設の不足が課題となる中、伝統的な日本家屋を改修した宿泊施設が観光客から人気を集めている。一方、全国各地では、空き家が増加し、生活環境、防災、防犯の観点から問題となっている。現在、国では規制改革実施計画(H28.6.2閣議決定)において、民泊サービスを推進するため、平成28年度中に法案を提出することとされ、検討されているところである。このため、戸建住宅を民泊サービスに提供する場合は、消防法の取扱いを戸建住宅と同様の規制とし、空き家の戸建住宅の宿泊施設への利用を拡大することにより、宿泊施設不足の解消や、空き家の有効活用を促進する。</p> <p>【提案内容】<br/>民泊サービスに関する新法においては、次の想定事例に該当し、戸建住宅を民泊サービスに提供する場合は、消防法の規制を戸建住宅と同様の規制にすること。</p> <p>(1)想定事例</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 宿泊施設の利用形態が家族や友人などの特定の1グループ</li> <li>2. 10人以下など少人数への1棟貸</li> <li>3. 住宅の規模が2階以下かつ300平方メートル未満</li> </ol> <p>(2)消防法の取扱い</p> <p>上記(1)の想定事例に係る戸建住宅については、家主居住型、家主不在型に関わらず住宅とみなして宿泊施設として利用できるようにすること。具体的には、消防法上、ホテル・旅館に係る次の規制を戸建住宅と同じ規制にすること。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 誘導灯・誘導標識</li> <li>2. 自動火災報知設備</li> <li>3. 防災設備の使用</li> <li>4. 消火器具</li> </ol> <p>【懸念される課題】<br/>本県では、観光客を県内に宿泊させるため、日本家屋の空き家を宿泊施設として有効活用することが必要と考えている。民泊サービスは住宅を活用した宿泊サービスの提供であることから、既存のホテル・旅館と同様の消防法の規制とした場合、古民家などの空き家が持つ魅力の低減や修繕による事業者負担につながり、民泊サービスの提供が進まないおそれがある。</p> <p>【民間事業者のニーズ】<br/>戸建住宅を活用した宿泊施設を運営する事業者、不動産業者等へヒアリング調査を行った結果、消防法の規制を緩和する本県提案に賛同し、次の要望をいただいている。<br/>(例) 現行制度では、画一的な規制により物件の持ち味が失われることもあるため、規制を緩和してもらいたい、など。</p> | 広島県  | 総務省<br>厚生労働省<br>国土交通省 |

| 番号 | 受付日           | 所管省庁への検討要請日  | 提案事項                         | 提案の具体的内容等   | 提案主体            | 所管官庁  |
|----|---------------|--------------|------------------------------|---|-----------------|-------|
| 3  | 28年<br>11月25日 | 28年<br>12月6日 | 災害時における弾力的な貨物自動車の配置転換の実現に向けて | <p>【具体的内容】<br/>貨物自動車運送事業に使用する車輛の弾力的な配置変更を、災害時において各事業者独自の判断により、手続等を要せず原則自由に行うことができるようにすべきである。</p> <p>【提案理由】<br/>貨物自動車運送事業に使用する車輛については、使用の本拠の登録が必要となる。当該本拠地以外において使用する場合は、繁忙期等一時的な利用地移動を除いて届出を要する。例えば、熊本震災等の災害時も同様であり、本拠地以外での車輛使用には、届出の手続をとるか、又は、国土交通省の発する車輛の弾力的な運用に係る通達を待つ必要がある。</p> <p>一方で、救援物資等の迅速な輸送は災害発生時の喫緊の課題として挙げられており、運送事業者には、当該課題解決の為に、一刻も早い運送網の構築が望まれている。従って、大規模災害等において事業用車輛の配置転換を、手続等を要せず行うことを可能にすべきである。結果、迅速且つ適切な戦力配置によるサービス網の早期復旧、ひいては被災地等への速やかなサービス提供を実現し、運送事業者として公共の福祉への更なる貢献を果たすことが可能になると考える。</p>             | ヤマトホールディングス株式会社 | 国土交通省 |
| 4  | 28年<br>11月25日 | 28年<br>12月6日 | きめ細かい輸配送網を提供する為の新規出店台数規制の撤廃  | <p>【具体的内容】<br/>貨物自動車運送事業における営業所新規出店時の認可基準を見直し、最低車輛台数の規制を撤廃すべきである。</p> <p>【提案理由】<br/>貨物自動車運送事業法に係る通達において、営業所の新規出店については、認可車輛の台数5台以上が条件とされている。このような認可車輛台数の規制は、許可を受ける事業者の体力等が判断基準と解釈できる。一方で、過疎地等では顧客に対しきめ細かいサービスを提供するために、当該規制台数以下の出店を行うことが望ましい場面も存在する。</p> <p>頭書の通り、認可基準の本旨に沿った見直しを行い、最低車輛台数に係る規制を撤廃すべきである。結果、顧客により身近で、きめ細かいサービスを、より迅速に提供することが可能となり、国民の利便性向上に資することができると思われる。</p>  | ヤマトホールディングス株式会社 | 国土交通省 |
| 5  | 28年<br>11月25日 | 28年<br>12月6日 | 旅客と貨物混載運送を可能とする制度の新設に向けて     | <p>【具体的内容】<br/>旅客と貨物を同一の車輛で運ぶことのできる制度を新設すべきである。</p> <p>【提案理由】<br/>道路運送事業法上、業として人と貨物を同一の車輛で運送することは、いわゆる乗合バス等に代表される一般乗合旅客自動車運送事業者が少量の貨物を運送する場合に限り認められている。その為、貨物事業者とバス会社が、協定を締結することにより、制限重量350kgを基準として客貨混載が実現している。(当該基準を超える場合は、個別具体)</p> <p>しかし、当該規定に基づく客貨混載は、あくまで過疎地域等の乗合バスの既存路線維持に視点が寄るものであり、当該地域外における新規のサービス提供又は、貨物事業者としてのサービス提供維持の視点に欠けるものである。</p> <p>頭書の通り、旅客・貨物の両運送行為を総合的に取扱可能となることで、両業界におけるドライバーの担い手不足に対応可能となる。又、両事業者における採算ラインが下がり、過疎地に拘らず都市部もサービスの創出が可能となる。結果、人口減少に起因する両運送サービスに係る空白地帯の解消に寄与し、当該地域住民の福利が増進されるものとする。</p> | ヤマトホールディングス株式会社 | 国土交通省 |

| 番号 | 受付日           | 所管省庁への検討要請日  | 提案事項                     | 提案の具体的内容等   | 提案主体            | 所管官庁                |
|----|---------------|--------------|--------------------------|---|-----------------|---------------------|
| 6  | 28年<br>11月25日 | 28年<br>12月6日 | 高齢化社会における生活支援サービスの実現に向けて | <p>【具体的内容】<br/>今後増大が予想される高齢者の生活支援はもちろん、生活利便性の充実に向けた、包括的な生活支援サービス提供を出来るようにすべきである。</p> <p>【提案理由】<br/>弊グループが有償で提供している「家事代行サービス」では、<br/>(1)酒税法により酒類を購入代行することができない。<br/>酒類は、販売主体でなくても、媒介についても免許が必要となる為、利用者に不便を強いている現状がある。<br/>(2)産業廃棄物の認可がなければリサイクル目的の品を運送することができない。<br/>リサイクル品は「廃棄物ではない」と直ちに判断されるわけではない為、一般廃棄物(又は産業廃棄物)の収集運搬事業者としての許可を持たない事業者では、その運送を引受けることは原則できないのが現状である。<br/>(3)クリーニング業法により届出なしでは、洗濯物の運送を受託できない。結果、クリーニング業を営む者(営業者)以外は、洗濯物の受取及び引渡すことができず、利用者に不便を強いている現状がある。</p> <p>頭書の通り、各種規制の緩和等を講ずることにより、高齢者等に対し総合的なサービスを提供することが可能となる。<br/>結果、高齢化社会における福祉の一層の増進に資することができると考える。</p>  | ヤマトホールディングス株式会社 | 財務省<br>厚生労働省<br>環境省 |
| 7  | 28年<br>11月28日 | 28年<br>12月6日 | イベント民泊ガイドラインの見直しについて     | <p>平成27年規制改革実施計画によって、イベント時の一時的な宿泊需要の増加に対応するためのイベント民泊は、旅館業法の適用外である旨が明確にされた。しかしながら、平成28年4月1日付で厚生労働省・観光庁から出されたイベント民泊ガイドラインでは、様々な制限や煩雑な手続きが求められており、イベント民泊実施に当たっての大きな障害となっており、改善が望まれる。具体的には以下のとおりである。</p> <p>(1)同一施設で年間複数回のイベント民泊の禁止<br/>同一地域で大規模なイベントが年に複数回開催されることがあるが、イベント民泊ガイドラインでは、同一施設で年2回以上イベント民泊を実施することを禁止している。宿泊施設が不足するイベントが複数存在していたとしても、事実上、どれか一つでしかイベント民泊を実施することができず、イベント民泊の普及につながらない。そのため、同一施設であっても、宿泊施設が不足する場合には、年間複数回のイベント民泊を可能とすべきである。</p> <p>(2)宿泊者の入れ替わり禁止<br/>イベントの中には、数週間から数か月に渡って開催されるものもあるが、イベントの開催期間が長期になれば、当然宿泊者が入れ替わることが想定される。しかし、イベント民泊ガイドラインでは宿泊者の入れ替わりが禁止されており、一度誰かが宿泊した施設には、イベント開催中であっても他の人は宿泊することができない。このため、事実上イベント開催期間の最初しかイベント民泊ができないこととなり、宿泊施設の不足という課題解決につながらない。そのため、イベント期間中であれば、宿泊者の入れ替わりを可能とすべきである。</p> <p>(3)その他実施が望ましいとされる事項<br/>イベント民泊ガイドラインでは、自宅提供者への研修、宿泊者の本人確認、記録の保存、保険への加入などを実施することが望ましいとされている。これらは、いずれも望ましいものとして書かれており、義務とはされていないが、実際の運用上は、イベント民泊ガイドラインに記載があることを根拠に、自治体から上記のような取組を求められることがある。イベント民泊は、旅館業法の適用外であり、法的な制限を受けるものではない以上、行政が干渉することは法的根拠が不明確である。このような事項については、本来は不必要であると考えられるが、仮に記載するとしても、これらの事項は義務ではなく、実施しなくても何ら問題がない旨を強調すべきである。</p> | ヤフー株式会社         | 厚生労働省<br>国土交通省      |

| 番号 | 受付日           | 所管省庁への検討要請日   | 提案事項                | 提案の具体的内容等  | 提案主体  | 所管官庁  |
|----|---------------|---------------|---------------------|--|-------|-------|
| 8  | 28年<br>11月30日 | 28年<br>12月6日  | 第二種運転免許取得資格の緩和      | <p>【提案理由、内容】<br/>労働人口の減少に伴い、バス、タクシーなど旅客運送事業者は、年々、運転手が減少しており、将来の事業継続が困難になることが予想されます。<br/>公共交通機関として社会的責任を果たすには、労働力の確保が最重要課題であり、その解決策のひとつとして、第二種運転免許の取得資格の緩和を以下の通り提案します。</p> <p>【取得資格の緩和】<br/>年齢 21歳 19歳 への引き下げ<br/>経験 3年 1年 への引き下げ</p> <p>【安全面の確保】<br/>現在のバス、タクシーはカーナビゲーション、GPS-AVMシステム、自動日報、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーなど、ICT技術やテレマティクスの活用により、リアルタイムの運行及び安全管理が可能となっています。また、様々な運転情報データにより、個人別の管理やフィードバック及び指導を行うことで安全面の強化を図っています。これらのことから、年齢や経験年数を引き下げても、安全面の劣化は十分防止できるものと考えます。</p> <p>【期待できる効果】<br/>年齢や経験年数を引き下げ、ICT技術等を活用することにより、新卒を含む若年層、及び主婦層などを中心とした女性を労働力として確保できると考えます。<br/>従来の労働力である中高年男性に加え、新しい層の労働力を確保することで、安定的な輸送力の提供が可能となります。</p>  | 民間企業  | 警察庁   |
| 9  | 28年<br>11月30日 | 28年<br>12月19日 | ライドシェアの実現のための法環境の整備 | <p>ライドシェアの実現により、消費者利便性の向上、働き方改革、スマートシティ、経済効果などのさまざまな効果が期待できる。また、供給の柔軟性により既存サービスでは解決できない課題（交通空白区域におけるモビリティ確保等）の解決にも資する。<br/>しかし、現行の道路運送法はシェアリングエコノミーという形態を想定していないため、我が国ではライドシェアを行うことができない。</p> <p>従来の業法は、事業者であるサービス提供者に規制をかけることにより質を担保していた。しかし、シェアリングエコノミーでは個人が供給者となるため、同じ規制を適用すると供給者にとっては過大な負担となり機能しない。そこで、シェアリングエコノミーにおいてプラットフォームが果たす機能の重要性に着目し、ドライバーに対する規制を一定程度緩和する代わりにプラットフォームにも一定の責任を課すことにより、安全性等を担保する制度とすべきである。</p> <p>具体的には、以下の制度設計とすべきである。<br/>プラットフォーム・ドライバーの双方に一定の責任を課す制度とする。<br/>プラットフォームの責任として、行政庁への登録、一定の運行管理、重大事故時の所管官庁への報告及びドライバー利用停止措置、保険加入等を義務付ける。義務を果たさないプラットフォームに対しては登録取消を含む措置をとる。<br/>ドライバーの責任として、行政庁への届出、認定講習の受講、アルコールチェックの実施、保険加入等を義務付ける。</p> <p>上記のような制度設計によれば、プラットフォーム及びドライバー両者の責任が相まって、安全性を十分に担保することが可能であると考えられる。<br/>仮に所管省庁が上記措置で不十分と考えるのであれば、具体的にどのような代替措置をとれば十分になるのかという観点から議論すべきであり、そうした検討を行うための場を政府内に設けるべきである。</p> <p>なお、当連盟が昨年10月に提出した提案に対して国交省から対応不可との回答をいただいているが、国交省がその理由として掲げる事由には疑義があると考えている。<br/>制度設計案及び国交省が対応不可とする見解への反論等の詳細については、当連盟が本年11月30日に公表した提案「ライドシェア実現に向けて」(<a href="http://jane.or.jp/topic/detail?topic_id=562">http://jane.or.jp/topic/detail?topic_id=562</a>)を参照</p> | 新経済連盟 | 国土交通省 |

| 番号 | 受付日           | 所管省庁への検討要請日   | 提案事項              | 提案の具体的内容等   | 提案主体  | 所管官庁  |
|----|---------------|---------------|-------------------|---|-------|-------|
| 10 | 28年<br>11月30日 | 28年<br>12月19日 | タクシー二種免許受験資格要件の緩和 | <p>現状、道路交通法により、(1)21歳以上(2)普通免許を3年以上保有に該当する者でなければ、普通第二種免許を取得できないこととなっている。</p> <p>地域公共交通機関の担い手の一つであるタクシーは、乗務員の高齢化により慢性的な乗務員不足になっており、地域によっては労務倒産などが危惧される状況にあるとされている。普通第二種免許の受験資格を緩和することにより、新卒高卒者の採用など若年運転者の採用が増え、慢性的な乗務員不足を解消に資すると考えられる。</p> <p>また、仮に受験資格を緩和した場合でも、試験に合格しなければ普通第二種免許を取得することはできないのだから、緩和により安全に支障が生じることはないと考えられる。</p> <p>そこで、普通二種免許の受験資格のうち、(1)の年齢要件について、第一種免許と同様に18歳に引き下げるとともに、(2)の経験年数要件については撤廃すべきである。</p> | 新経済連盟 | 警察庁   |
| 11 | 28年<br>11月30日 | 28年<br>12月19日 | タクシーによる貨物輸送の実現    | <p>現状、タクシーが貨物を有償で運送することは、貨物自動車運送事業法の規定に抵触する。</p> <p>しかし、機動力に優れるタクシーが貨物を輸送することを認めることにより、オンデマンドの需要を持つユーザー利便性の向上に資するとともに、都内で50%を超えるとされる空車時を有効に活用しタクシー事業者の生産性を向上させることができる。</p> <p>タクシー事業者は貨物事業者に比べてより一層安全確保のための措置をとることとされていること、タクシーが旅客を運送する際には、通常、荷物と一緒に運送していることなどからすれば、少なくとも少量の貨物であれば、タクシーが貨物を輸送することによって輸送の安全に問題が生じるとは考えられない。</p> <p>そこで、少量の貨物であること、料金について届出をするなど貨物運送事業との調和を図りつつ、一定の要件のもとで、タクシーによる貨物輸送を認めるべき。</p>          | 新経済連盟 | 国土交通省 |