

## 規制改革推進会議（第21回）終了後記者会見 議事概要

1．日時：平成29年10月24日（火）17:35～18:03

2．場所：合同庁舎4号館4階共用408会議室

3．出席者：

（委員）大田弘子議長

4．議事概要：

大田議長 お待たせいたしました。第21回「規制改革推進会議」が終わりました。

来年の答申に向けて、改革を進める重要事項の1つとして、「インバウンド支援、オリ・パラ成功への規制改革」を掲げておりますが、きょうは、その一環として、2つのテーマを議論いたしました。

第一のテーマは、屋外広告規制の見直し、特にプロジェクションマッピングに関する規制について、慶應義塾大学の村井純先生、渋谷クリエイティブタウンの富田理事から御説明をいただきました。

プロジェクションマッピングは、オリンピックのときはもちろん、日本の街などいろいろなものをアピールするのに重要な手法ですが、屋外広告物法を初めとした、いろいろな規制があります。そこで、プロジェクションマッピングという、新しい手法に合った規制のあり方について、御提案いただきました。

第二のテーマは、第一期から取り組んでおります、「利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現」について、三ヶ森タクシーの貞包健一代表取締役、三和交通の吉川永一社長においでいただきまして、ホットラインにお寄せいただいた御要望について、お話を伺いました。

お手元の資料で、簡単に御説明いたします。

1つ目の屋外広告物規制ですが、村井先生のお話ですと、日本には、プロジェクションマッピングのアーティストが多く、活躍している、と。日本のアーティストは、海外のように、一匹オオカミ的に大きいプロジェクトをやるのではなくて、チーム・ラボとして小さな産業体としてやっているケースが多い。

屋外広告物の規制は、安全・安心などを目的としていますが、日本のアーティストのように小さな産業体として動いていると、安全・安心を重視した活動がしやすいのではないかと。ただ、日本の場合は、例えばディズニーランドといったプライベートな空間では、発達しておりますが、公共空間では、なかなか発達していません。これがきょうの問題提起の原点です。

日本には、すぐれたアーティストがいて、割と小規模な産業体で動いているから、公共的な安全・安心を重視した活動はしやすいにもかかわらず、さまざまな規制があって、公

共空間で活用することが難しい、ということですね。

プロジェクションマッピングに関する主な規制をまとめた資料をご覧ください。道路をまたがって向こう側に投影してはいけないとか、大きさに制限があるとか、いろいろな規制があり、これらについてどういう順序で、誰に相談すればいいか、わからないということなのです。

資料の3ページに、ア、道路を越えての投影ができない、イ、企業名の表示ができない、ウ、表示面積の制限がある、と書かれています

こうした規制について、大変興味深い動画を使って御説明をいただきました。

主な質疑を紹介いたします。資料には、最後のページにあるバスへの広告の例のように伝統的な屋外広告物も含まれているし、プロジェクションマッピングも含まれているが、両者は違うのではないかと。プロジェクションマッピングは、中心市街地の街区をしぼって、夜やるものであり、伝統的な屋外広告物とは異なるのではないかと、という質問がありました。村井先生からは、おっしゃるとおりだ、プロジェクションマッピングは、普通の屋外広告物とは違って、三次元の空間に投影する、夜間に投影する、投影の期間が区切られている、と。そういうことで、ご要望は、新しい技術を使ったプロジェクションマッピングに合った規制のあり方、ガイドラインのあり方を議論してほしいというご趣旨であると受け止めました。

2つ目の議題であり三ヶ森タクシーさんと三和交通さんの御要望についてお話しします。

三ヶ森タクシーさんの御提案は、“ハイヤー的なタクシー”があれば、より利用者のニーズに応えられるのではないかと、いうものです。資料に沿って簡単に御説明しますと、貞包代表取締役は、ライドシェアには反対である。これはやはり白タクである、と。しかし、日本のタクシーも、もっと利用者ニーズに応える努力をする必要があるのではないかと、いうことで、資料には、「ライドシェアに学ぶタクシー改革の道筋」として、ライドシェアがやっている、いろいろな工夫が書かれています。

その上で、コストカットした別モードのタクシーがあってもいいのではないかと、いうことで、“ハイヤー的なタクシー”の詳細が書かれています。運転手の要件は、二種免許ではなくて、1.5種免許。雇用は請負もしくは直接雇用。車両は自家用車だけれども、届け出制とし、所有タクシー台数を上限とする。運行管理はタクシー会社がきちんとやる。安全対策として、事業者には運行責任を課し、運転手に対する指導監督をやらせる。営業の制限として、予約配車のみ可で、顧客との金銭の授受を禁止する、というものです。

主な質疑を紹介いたします。1.5種免許というのは、どういうイメージか、という質問に対して、三ヶ森タクシーさんからは、現在、中型に限定した免許を解除するときに5時間ぐらいの研修がある、あるいはユニバーサルデザイン・タクシーの研修といったものもあるのだそうですが、一種免許を持っている人に対して、こういう一定時間の研修をするというイメージであるというお答えがありました。

また、資料に「台数や運賃規制なし」と書かれている箇所の運賃規制なしはどのような意

味かという質問に対して、お答えは、ロンドンのプライベートタクシーのイメージで、会社ごとに料金を決める、ということでした。これは一般の運賃規制とは、違う枠組みになります。

また、タクシー会社が一種免許を持った人を採用して二種免許を取らせるということは、今、やっているわけですがけれども、二種免許というのは、そんなにハードルが高いのかという質問がありました。お答えは、二十数万円かかって2週間の運転免許のための教習が要る、これをハードルが高いと見るかどうかだけれども、今までインタビューした中では、ハードルが高いと感じている人が多いということでした。

次の三和交通さんのご要望は、救援タクシーの範囲の拡大です。

救援タクシーというのは、資料にありますように、例えば、客が忘れ物をしたときに、タクシー会社に代理での受け取りを要望するといったサービスです。救援タクシーの届け出をすることで、買い物や、忘れ物、手荷物、書類等の受け渡しができるというものです。

この「手荷物」をある程度大きな荷物を運ぶというところに広げられないかというのがご要望ですが、申請をしたところ、だめであったということです。

資料にあるように、自動車業務課長通達が出されております。救援事業についての要件を定めた通達ですが、四角囲いの2行目からごらんいただくと、「単に役務を提供する行為及び役務提供に連動して生ずる非定型的な物品輸送であって社会通念上貨物運送行為とみなされないものを行う場合についても、実情に応じてこれに準じた取り扱いを行うこととされたい」、ということで、社会通念上、貨物運送行為とみなされないものという制限がかけられているわけです。

御要望としては、「社会通念上貨物運送行為とみなされない」という文言の解釈が曖昧であるし、そもそもこの要件は、不要ではないかと。この部分は貨物運送事業者との競合を懸念していると思われるけれども、事業構造が全く異なりますし、同様のサービスを同一の価格帯で提供するといった競合は、生じないであろう、と。下の囲みに要望が書かれていますが、社会通念上、貨物運送行為とみなされないという要件を削除し、その上で、一度に輸送可能な荷物の数、量を規定してはどうか、というものです。

これに対する主な質疑をご紹介します。何を運ばれるかわからないというのも困るだろうから、会員制にしてはどうかという質問に対して、三和交通さんは、登録した人を想定しているということでした。

また、例えばオレオレ詐欺の受け子のようなものに使われるのではないかという質問に対して、登録するときに、クレジットカードのナンバーや電話番号も登録がなされるので、防げるのではないかというお答えでした。

主な質疑は、以上です。

もう一つ、ホットライン案件についても、議論いたしました。格別な質疑はありませんでした。

それぞれの議題のまとめとして、私が申し上げましたのは、1つ目の屋外広告物規制に

については、今後、プロジェクションマッピングがより利用できるように、関係省庁と意見交換をしていきたいということです。

2つ目のタクシーの移送サービスにつきましては、次のようなことを申し上げました。第一期でも、タクシーをめぐる規制についていろいろ議論してまいりました。今、外国人による白タクの問題が大々的に報道されております。これはもちろん違法行為ですから、取り締まりを強化することは、当然ですけれども、一方で、既存のタクシーが十分なサービスを供給できていないという面が、この背景にあることも、否定できないのではないかと考えています。しかるべく規制を見直すことで、利用者の多様なニーズに応えるということとあわせて、国際化や人材不足といった業界が抱えている課題にも、対応する余地があるのではないかと考えますので、今後、国土交通省ともよく意見交換をしていきたいと思っています。

私からは、そういうまとめをいたしました。

以上です。

司会 それでは、御質問のある方は、挙手の上、お名前と御所属を言っていただきまして、簡潔に質問いただければと思います。どうぞ。

記者 プロジェクションマッピングなのですが、20回目の会議のときにも、議長はおっしゃっていましたが、規制を何かしら緩和するということは、方向性は決まっているという理解でよろしいのですか。

大田議長 全く決まっていません。前回は、屋外広告物規制が「オリ・パラ成功への規制改革」のところに書かれており、唐突に出てきた印象をおもちかもしれないと思い、御説明いたしました。実際の議論は今から始めます。

記者 規制を緩和するかどうかも含めて、やりやすくするような、例えば緩和ではなくて、国交省などとのやりとりで、何も変えなくても、運用上変えるということもあり得るという、いろんな可能性がまだあるということですか。

大田議長 それはこれからですけれども、プロジェクションマッピングを、従来の屋外広告物と一緒にしているのかどうかということだと思っております。三次元の空間に投影するものですし、これから先も新たな技術を使った手法が出てくるのだらうと思っておりますので、新たな技術に対応したルールのあり方を議論していきたいと思っています。

記者 基本的なことで恐縮なのですが、プロジェクションマッピングを屋外広告物として規定しているのは、屋外広告物条例が規定しているということなのですか。

大田議長 これは事務局に説明してもらいます。

事務局 屋外広告物法でフレームワークはつくってあるのですけれども、最終的には、それを受けた各都道府県、指定都市、中核市などの条例で決めています。

記者 各条例にプロジェクションマッピングがあるということですか。

事務局 今のところ、プロジェクションマッピングという言葉は出ていません。

記者 でも、そこに整理されているということですか。

事務局 広告物として整理して、運用しているということです。

記者 今、運用上はそうなっているけれども、今後、プロジェクションマッピングの法的というか、位置づけを考えていくということであるわけですね。

大田議長 はい。現在は具体的にどうしているのかという質問がありまして、これに対して、例えば渋谷区の場合、まず渋谷区役所に行く。そこで、屋外広告物条例では、道路を越えて投影するとか、大きく投影するというのは違反になりますので、そこから先に進めない、と。仮にそこで何らかの条件で進めたとしても、次は、警察に行かなくては行けない。そういうことで、何をどういう順序で、誰に相談すればいいのか、わからないのが現状だということでした。

記者 ありがとうございます。

司会 ほかにございますか。隣の方、どうぞ。

記者 きょう、事業者の方、関係者の方から聞き取りを行ったと思うのですが、今後の進め方として、ほかの当事者、事業者のような方にヒアリングを行うのか、ヒアリングはきょうまでで、今後はあくまでも各省庁との規制のあり方についての議論といたしますか、そういうことを会議の中でもんでいくのかという、進め方はいかがでしょうか。

大田議長 ホットラインとして出された御要望を受けてご説明を聞きましたので、今後は、関係省庁と意見交換していきたいと思っています。

タクシー移送サービスは国土交通省です。屋外広告物規制も国土交通省ですね。

記者 スケジュール感みたいなものは、これからですか。

大田議長 これからです。来年の答申に向けてですので、今の時点で、スケジュールは申し上げられません。

記者 わかりました。ありがとうございます。

司会 ほかにございますでしょうか。どうぞ。

記者 今、ホットラインで受けた要望とおっしゃったと思うのですが、今回の話というのは、ホットラインで受けたものという理解でよろしいでしょうか。

大田議長 「インバウンド支援、オリ・パラ成功のための規制改革」ということで議論をしています。1つ目のご要望は、オリ・パラの組織委員会に、経済・テクノロジー分野の委員会があります。私が委員長をしておりますけれども、その委員会で、村井先生がプロジェクションマッピングの問題提起をされました。この委員会では、プロジェクションマッピングはオリ・パラに向けての重要な手法であるという議論を、去年からしておりますので、ここは規制改革推進会議として、議論していこうということで、今回、議題にしたということです。

2つ目は、インバウンド支援、あるいはオリ・パラを念頭に置いて第一期から新たなタクシー移送サービスなどについて議論してきています。ヤマト運輸さんご要望の貨客混載の議論もいたしました。その一環として、議論したということです。

記者 この後、役所と意見交換ということですが、イメージとして、22回の会議

のときには、また違うテーマでお話を伺うようになるのか、役所との意見交換で進んできたものが、こちらに出てくるとか、次の会議のイメージとしては、どうですか。

大田議長 本会議をどういうスケジュールでやるかというのは、いろんなことを考えながら決めております。年内に改革の方向性を示す3つの重点課題もあります。スケジュール上、許せば、国土交通省さんにおいでいただいて、議論することも考えられます。

記者 わかりました。

司会 あとはよろしいでしょうか。

それでは、本日の記者会見は、ここまでといたします。どうもありがとうございました。

大田議長 ありがとうございました。