

## 規制改革推進会議（第27回）終了後記者会見 議事概要

- 1．日時：平成30年3月13日（火）12:10～12:38
- 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。

本日のテーマの1つ目は、前回に続きまして、「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」です。今回は特に免許のありかたを中心に議論いたしました。2つ目がプロジェクションマッピングに関する規制についてです。3つ目が「地方における規制改革」ということで、書式・様式の統一を昨年来議論しておりますが、それに関連したタスクフォースを設置するというのを審議いたしました。

順次、議論を簡単に御紹介いたします。

まず、1つ目の議題ですけれども、二種免許の受験資格要件、つまり普通免許を取ってから3年以上の経過を要する、21歳以上でなければいけないという要件の根拠が、前回議論した際に必ずしも明確なものではありませんでした。そこで、きちんと議論し直してくれということをお願いしておりました。今、運転手不足が非常に深刻です。タクシーだけではなく、バス事業や運送事業でも深刻ですので、二種免許の要件について改めて検討を警察庁に要請しておりました。

警察庁の資料にありますように、一昨年6月2日に閣議決定された前の規制改革会議の実施計画で普通二種免許の経験年数要件、年齢要件について検討を要請、昨年6月の規制改革実施計画でも改めて、第二種の受験資格について検討を要請しました。

これについて、この資料に基づいて警察庁から御説明がありました。現在、普通二種免許については、経験年数要件のあり方について調査研究を行っておられます。「旅客自動車教習所」で教習を受ければ3年以上という期間が2年以上に短縮される特例があります。この旅客自動車教習所は現在、全国に141カ所あり、普通の自動車教習所がそういう課程をつくって指定を受けるそうです。この教習所の課程の内容を充実させることで、特例の2年をさらに1年に短縮できないか、検討しているということでした。ここでの教習課程を工夫して、実験教習を行っており、この実験教習の効果や利用者のアンケートをもとにして、教習のさらなる充実を図るということで、経験年数要件のさらなる短縮を検討したいということでした。

年齢要件に関しては、来年度、30年度になりますが、一つは、有識者会議を開いて二種免許のあり方を検討するという、また、新たに調査研究を行って、今度は大型二種免

許についても経験年数要件を緩和することができないか実験教習を行い、経験年数のさらなる短縮化を検討するということでした。

今年度の調査研究の結果はいつ報告してもらえるのかをお尋ねしましたところ、今年度中とのお答えで、まとめ次第、御報告くださるということでした。委員から、高齢ドライバーに対する上限はないのかという質問があり、これについては、普通免許、二種免許共通してない、ということでした。これに関する議論は以上です。

もう一つが、タクシーの新たなサービスに関する運転免許の議論です。

御記憶と思いますが、三ヶ森タクシーさんからの提案は新たなタクシーサービスを提供できないかというものです。自家用車を使い、免許は二種免許ではなく、普通免許に加えて何らかの研修を受ける「1.5種免許」という表現をとっておられましたが、そういう免許で、予約配車のみ行い、客との金銭の授受は直接はない、といった提案です。これについては前回お話しいたしました。

現在、自家用車による有償運送は、タクシー事業が成り立たないところで、非営利で認められています。前回の議論では、なにゆえ非営利しか認められないのかと。非営利でやる場合に、運行管理をタクシー事業者に委託することは認められているのに、タクシー事業者が、三ヶ森タクシー提案のように、みずから事業者になってはなぜいけないのか。利用者の立場からどういう問題があるのか、ということが議論されました。大臣のほうからも、タクシー事業者でなぜできないのかという理由をはっきり聞かせていただきたいという御発言がありました。

前回の議論の中で抜けていた部分が「1.5種免許」についての議論です。つまり、二種免許ではなく、普通免許の人が何らかの特別な講習を受けて自家用有償運送のドライバーになることができることをどう考えるかということについて議論ができておりませんでした。なぜ議論ができなかったかという、私どもが国土交通省に対して行った質問のなかで、タクシーのほうで事故を起こしやすいことを示すデータについてはご回答が遅れていたからです。。

お手元の資料1 - 2が、前回漏れていた回答です。1月18日に自動車局から出された御説明資料では、営利を目的とする旅客自動車運送事業は、1日の走行距離や輸送人員が多いこと、乗客の指示による急な方向転換に対応するため高度の運転技能や知識が必要とされること、輸送人員が多い旅客自動車は、これはバスも含みますが、多くの人命を損なうおそれがあること等を踏まえて、第二種免許を有することを求めていると。特にタクシーの場合は、「1日1車当たりの走行キロが長い」、「市街地での走行が多い」、「夜間での走行が多い」という特徴があって、「第二種免許を求める制度を緩和することは、旅客の安全の確保の観点から適切ではない」と書かれています。ここに書かれている1日当たりの走行キロ、市街地、夜間について事故率のデータが曖昧であったので、きちんとしたデータを出してくれと要請して出てきたのがこの資料1 - 2です。この資料に沿って御説明がありました。

委員からは、まず、資料にある「稼働率」について質問がありました。この稼働率は、調査日数の中で1日1キロでも動かした日数の比率だそうです。つまり、長く走っているからタクシーの場合は事故が多いと。私どもは、事故を起こしやすいから高度な運転技能が必要だということの論拠を求めているわけですが、単に移動距離が長いというデータしか出ていません。実際に走った距離を調整した上で事故を起こしやすいというデータは今回も出てきておりません。市街地での事故率についてのデータも、自動車全体で出されているデータと、ハイヤー、タクシーで出されているデータは違う統計から持ってきたものだそうですから、十分に比較はできません。夜間の事故率のデータも同様です。このように使用されたデータに対する質問が随分ありました。これに対して統計が十分ないと。特に、自家用車とハイヤー、タクシーを同じレベルで比較するデータがないのだという御説明がありまして、それで根拠を求めるのは無理があるのではないかという意見が出されました。

また、前回出された資料の中に、タクシー、ハイヤーの実車時・空車時の交通事故件数として、実車時は億キロメートル当たり83.1件、空車時は億キロメートル当たり184.8件という数字が出されております。つまり、空車時、流しをしているときのほうが事故率ははるかに高いわけです。倍の事故が起こっている。しかし、三ヶ森タクシーさんの提案は、流しはせずに、あらかじめ乗客とどこからどこまで走るということを含意した上で配車するわけですから、実車時の事故が半分以下だということであれば、三ヶ森タクシーさんの提案のように、予約配車に限定し、走行距離も制限するということならば「1.5種免許」でいいのではないかという質問がありました。これに対しては、データによるとそうなるけれども、実態上は事故があるのだという、データとは関係のないお答えがありました。

また、前回の続きとして運転技能とは異なる点からの質問もありました。奥田局長が人口減少のもとで、タクシー事業がビジネスとして成り立たない地域が拡大しているという悩みがあると述べられ、その認識の下で事業が成り立たない場合は、例外的措置として非営利の自家用有償運送を認めているのだという御発言が前回ありました。それを受けて委員から、現在の規制のもとでは事業性がないかもしれないが、規制を緩和すれば事業者としてもやっていけるのではないかと。つまり、多様なニーズにどうやって応えるかという観点から、三ヶ森タクシーさんの提案を検討し、自家用有償運送を緩和する余地はないのか、という質問がありました。これに対して奥田局長から、地域の足を確保するためには、やはり現在の法律にもとづく許可を受けて、二種免許を取っている運転手を雇って、事業用の自動車を使って安全を確保した上で営業する必要があると。あわせて、前回の梶山大臣からの、地域の足を確保するために利用者の視点で検討してくださいという御発言についても、現在、タクシーは、乗り合いタクシーを4,000力所以上でやっているし、デマンドタクシーなどタクシー業界もいろいろな工夫をしていると。地域の移動手段が確保されているかどうかは自治体とも連携して、ニーズの把握などに努めており、どうしても事業者を確保できない場合は、最後の手段として例外的に白ナンバーでやることを検討するしか

ないので、非営利でやることを認めているという御発言がありました。

これに対して委員から、乗り合いタクシーなど、いろいろタクシー事業者が工夫しておられても、それでも足りない移送ニーズがある、社会的ニーズがあるから私どもは議論しているのだと。それに対して、いきなり非営利でなければいけないというアプローチではなくて、民の活力を使うことが重要ではないか。この三ヶ森タクシーの提案を受けとめて議論、検討する必要があるのではないかと。また、私どもは全面的に白タクを解禁しろなどということは一切言っていない、という発言がありました。

梶山大臣からは、議論するためのデータはぜひとも出してほしい、資料の提供をよろしく頼むということ。また、移送サービスが社会的課題になっている地域はたくさんあるので、民の力も必要であると。業者をしっかりと残したまま多様なサービスが共存するということはできないか。柔軟な提案をしてほしいという御要望がありました。

私のほうからも、今、僻地に限らず移動のニーズは多様にありまして、例えば病院に行くのに毎日タクシーを使うわけにもいかない。だからといって息子さんやお嫁さんの手をかりるのも気が引けるという高齢者はたくさんおられます。こういう利用者のニーズに応えるために、タクシー事業者は乗り合いタクシーなどをやっていますが、多様性の一つとして、三ヶ森タクシーさんが提案されたようなことを前向きに検討してほしいと。どうもここ何回かの議論は、国土交通省からのお答えは、ノーという結論を導くためにいろいろな議論をなさっているように見えたので、徹頭徹尾、利用者の立場に立って御検討いただきたいということを、改めてお願いをいたしました。この議論は引き続き行います。

次の提案がプロジェクションマッピングについてです。

私どもから意見書を出しており、これについて国土交通省が検討されたものが資料として出されております。資料をごらんいただきながら聞いていただきたいと思います。

まず、資料の1ページ目、3月中をめどに新たなガイドラインを出すと。取組1にありますように、屋外広告物条例ガイドラインとは別に、新たにプロジェクションマッピングに関する必要最小限のルールを定めたガイドラインを策定する。そして、実施の際の手続や窓口を明記した実施マニュアルも策定・公表する。これを、地方自治体へ周知徹底を図るということです。私どもの意見書では、プロジェクションマッピングは従来の屋外広告には含まれないことを明確にしてほしいということのを要望しておりましたが、それに応えた形で、従来の屋外広告物には含まれないということのをガイドラインにも明記するということでした。

次のページ、取組1に関連して、公益性があり期間限定で表示されるプロジェクションマッピングは、許可不要で実施することができる旨を明示するとされています。この点について委員からの御意見を紹介しますと、許可不要ということは届け出も不要なのか。つまり、事業者の判断でできるのか、という質問がありました。公益性の判断ということですが、国土交通省としてはガイドラインに公益性の判断基準を示すが、実際にどうかはやはり自治体が判断するので、プロジェクションマッピングをやるうとする事業者は自治体

に話す必要がある。その上で許可が不要となるか、改めて許可の手続が必要かは、自治体が判断すると。しかし、くれぐれも手続が煩雑にならないようにガイドラインに書いていきたいということでした。

次のポイントは、資料の次ページ、面積要件の緩和です。に該当せず、許可が必要となるプロジェクションマッピング（純粋な商業広告）についても、商業地域等においては面積要件等の制限を撤廃することができる旨を明示すると書かれています。

これについて幾つか意見が出ました。面積要件を撤廃することができるがあるが、そもそも面積が問題になるのは有体物なのだから、プロジェクションマッピングの場合は、面積要件の制限を「撤廃する」と書けないのかと。また、東京都は、国土交通省のガイドラインができれば、改めて、現在の条例を改正するかどうかを検討するという事を前回言っておられましたが、仮に面積要件を残している自治体があった場合、調査した上で働きかけを行ってはどうかと。こういう意見がありました。

これに対して国土交通省から、条例ですので、あくまで自治体の判断で決めることだが、国土交通省としては、商業地等では撤廃を求める、面積基準の撤廃が望ましい、ということを示していきたいと。内々の調査では、ほとんどの自治体が国土交通省の考え方に理解を示しているとのことでした。したがって、自治体に丸投げするということではなくて、自治体に国土交通省としても考え方は明確に示していきたいということでした。

次のページは、必要な手続・窓口の明確化についてです。まず、道路を挟んで向かいの建物に表示する際、道路にはみ出さないように投影機を設置する場合は道路管理者への手続は不要であると。道路に直接投映するのではなく、高所から高所に表示するプロジェクションマッピングについては実施が可能で、その際、地元の警察署への確認が必要とあります。

この「地元の警察署への確認が必要」という点について委員から幾つか意見がありました。まず、地元の警察署に確認を求める法的根拠は何かと。これは、道路交通法第76条第7項であると。次に、委員からは、この点がネックにならないように、こういうケースだと大丈夫だというものを例示して、プロジェクションマッピングが滞らないようにしてほしい、という意見がありました。これに対して、国土交通省からは、あくまで道路交通法に該当するかどうかを判断するのは警察署だが、こういう場合は問題にならないと例示を示していきたいということでした。

資料に戻りまして、次に河川です。河川を挟んで向かいの建物に表示する場合の手続。これは、同じように投影機を河川の区域にはみ出さないように設置する場合、河川管理者への手続は不要である。水上交通、舟運等の利用のある河川では、運航に影響がないか、当該運航の事業者への確認が必要とあります。

ここについて幾つか質問が出ました。まず、運航する事業者ですが、定期便ならともかく、臨時便などの場合、どういうぐあいに確認をとるのか。事業者がノーを言ったらプロジェクションマッピングはできなくなるのか。公益性がある場合は、許可不要だということ

とになっているのに、ここで、事業者がノーと言ったらできなくなるのか、という質問がありました。

これに対して、下向きに投影すると運航事業者の操舵者の目に入ったりする場合がありますので、確認を求めていると。しかし、これは民間事業者が民間事業者に確認することになりますから、条例でどう対応するのかこの点はもう少し詰めたいと。国土交通省としても、河川をまたぐ場合にどういう手続を必要とするかは、まだ十分に詰め切っていないので、年度内に十分に詰めたいということでした。これがプロジェクションマッピングについての議論です。

最後に、地方における規制改革について、自治体によって書式・様式が異なることが事業者の負担となっておりますので、これをどうやって統一していくかということで作業を進めております。地方六団体と協議しながら進めております。具体的にこういう規制の場合に、書式・様式が違っていると事業者の負担になるというものを抜き出しておりますので、それについて本会議で議論してまいります。議論が細かくなりますので、タスクフォースを設置いたします。

タスクフォースの主査は八代委員と決めておりますが、今回の案件に関しては行政手続部会と関連が深いですし、行政関連の専門性が必要ですので、高橋委員を主査代理として、高橋委員が中心となって議事を進めることといたします。議長の指名する委員として、行政手続部会に属するお二人の専門委員にもメンバーに加わっていただきます。これについて反論はありませんでした。この資料のとおり設置を決定いたしました。

私からは以上です。

司会 それでは、御質問がある方は挙手の上、お名前、所属をおっしゃっていただきまして、簡潔にお願いします。次の予定がありますので、マックス10分ぐらいになるかと思えます。

記者 三ヶ森タクシーの提案について平行線をたどっているかと思うのですが、徹頭徹尾、利用者のためにと議長はおっしゃって、国土交通省は次回、何かしらの案を持ってくるということなのですか。次回はどのようなのでしょうか。

大田議長 継続して議論するということだけ申し上げておりますので、次回どういふぐあいになるかはわかりません。ただ、前回大臣からも、また私どもからも利用者の立場でお考えいただきたいということをお願いしてありますので、何らかの案をお持ちになるかもしれません。6月の答申まで時間も残されておりますので、議論をしっかりとやっていきたいと思えます。

記者 次回はいつごろになりますか。

大田議長 まだ決まっていません。

記者 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。

大田議長 よろしいですか。

司会 終わります。

大田議長 ありがとうございました。