

国家戦略特区等ワーキンググループ ヒアリング（議事録）

（開催要領）

- 1 日時 令和8年3月26日（木）15時20分～16時33分
- 2 場所 永田町合同庁舎1階 第2共用会議室（オンライン会議）
- 3 出席

<WG委員>

座長	中川 雅之	日本大学経済学部教授
座長代理	落合 孝文	渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 プロトタイプ政策研究所所長・シニアパートナー弁護士
委員	安藤 至大	日本大学経済学部教授
委員	澁谷 遊野	東京大学大学院情報学環准教授
委員	堀 天子	森・濱田松本法律事務所パートナー弁護士

<自治体等>

佐々木 拓也	石狩市	企画政策部企画課	交通担当課長
馬場 俊哉	北海道	総合政策部地域創生局	地域創生局長
森 譲	北海道	総合政策部地域創生局地域戦略課	特区・分権担当課長
井溪 雅晴	北海道	総合政策部地域創生局地域戦略課	課長補佐(特区・分権)

<省庁等>

小倉 隆久	警察庁	交通局運転免許課	課長
鈴木 貴大	警察庁	同上	課長補佐
深澤 豊	警察庁	同上	専門官

<事務局>

山崎 翼	内閣府	地方創生推進事務局	次長
小山 和久	内閣府	地方創生推進事務局	審議官
松本 修一	内閣府	地方創生推進事務局	参事官
鷹合 真一	内閣府	地方創生推進事務局	参事官

（議事次第）

- 1 開会
- 2 議事 交通空白地有償運送業に限り、普通自動車運転免許で運転できる車両の乗車定員の緩和
- 3 閉会

○松本参事官 それでは、国家戦略特区ワーキンググループヒアリングを開始いたします。

本日の議題は「交通空白地有償運送事業に限り、普通自動車運転免許で運転できる車両の乗車定員の緩和」ということで、石狩市様、北海道様、警察庁様にオンラインにて御出席をいただいております。

本日の資料は、石狩市様と北海道様の連名のものと警察庁様から御提出をいただいたものがございまして、いずれも公開予定でございます。本日の議事につきましても公開予定でございます。

本日の進め方につきましては、まず、資料の説明を石狩市様、北海道様から10分程度、警察庁様から10分程度行っていただきます。その後、委員の方々による質疑に移りたいと思います。

それでは、中川座長に議事進行をお願いいたします。

○中川座長 本日は、御参加いただきまして、ありがとうございます。国家戦略特区ワーキンググループヒアリングを始めます。

それでは、早速ですが、石狩市と北海道から御説明をお願いいたします。

○馬場地域創生局長 北海道庁で地域創生局長をしております馬場でございます。本日はどうぞよろしくをお願いいたします。

私から、北海道と石狩市の共同提案ということで「交通空白地有償運送事業に限り、普通自動車運転免許で運転できる車両の乗車定員の緩和」ということで、提案内容について御説明させていただきます。

スライドを進めてください。1ページをお願いします。まず、北海道の交通を取り巻く現状・課題についてでございますが、本道は、国土面積の約5分の1を占める広大な土地に都市が点在する広域分散型の地域構造となっておりまして、都市間距離が長く、地域の足、観光の足を守るためには、公共交通の確保が必要となっております。

次のスライドをお願いいたします。また、本道は全国を上回るスピードで人口減少が進んでいるとともに、交通利用者も減少傾向にございまして、交通事業者の収益悪化につながっているところでございます。

スライドを進めてください。近年では、都市部においても運転手不足が深刻化しておりまして、全道で路線バスの減便・廃止が相次いでいる状況となっております。

次のスライドをお願いいたします。こうした中、道としては、これらの対策といたしまして、高校生を対象としたバス運転手の業務説明会、退職自衛官向けの就職説明会、道外移住・交流フェアなどへの出展といった運転手の確保策に取り組みますとともに、運転手が不足していく中でも公共交通を維持していくため、競合路線の解消による広域交通の最適化、あるいはAI・自動運転など先端技術の社会実装、利用ニーズに応じた運行形態やダイヤの再編にも地域全体で取り組んでいるところでございます。

次のスライドをお願いいたします。しかしながら、本道におきましては交通空白地域の

拡大が止まらず、代替交通としてのデマンド交通の需要は、今後さらに増加することが見込まれているところでございます。

次のスライドをお願いいたします。一方で、デマンド交通の担い手となりますタクシー運転手の高齢化も進んでございまして、二種免許保有者も減少しておりますことから、新たな対策が必要となっているところでございます。

次のスライドをお願いします。このような状況の中でも、地域の足、観光の足を担う公共交通を維持・確保していくためには、国家戦略特区による規制改革という新たな手法を活用いたしまして、地域の喫緊の課題を解消する必要があると考えているところでございます。

次のスライドをお願いします。こうした中、北海道と札幌市におきましては、昨年7月に「交通空白地有償運送事業に限り、普通自動車運転免許で運転できる車両の乗車定員の緩和」を新規提案させていただいたところでございます。以降、その提案内容について御説明いたします。

スライドの10ページ目です。先ほども御説明しましたように、道内におきましては、路線バスの廃止が相次いでございまして、石狩市におきましても、昨年、路線バスの廃止があったことから、デマンド交通の運行が必要となっている状況にございます。デマンド交通の実装に向けて実証運行を行いましたところ、通勤時間帯の需要が集中する時間帯におきまして、10人乗りの車両では乗車できない場合があることが判明したところでございます。その需要に応えるためには、通勤時間帯のみ車両台数を増やすか、あるいは乗車定員を増やすために車格を大きくすることが必要となりますが、先ほどお話しいたしました現状を踏まえますと、運転手の確保、あるいは中型免許保有者の増加は難しいものと考えているところでございます。

次のスライドをお願いいたします。そこで、交通空白地有償運送事業に限りまして、普通自動車運転免許で運転できる車両の乗車定員を緩和してほしいというのが我々の提案の趣旨でございます。

次のスライドをお願いします。我々といたしましては、運転免許の規制を緩和するに当たりましては、当然乗客の安全が第一でございますので、こちらを前提といたしまして、そのために安全性の確保や対象の明確化を図るため、規制改革に向けた3つの前提条件を整理いたしました。

次のスライドをお願いいたします。前提条件の1つ目は、普通自動車運転免許で運行可能な車両と同等サイズの車両を使用すること。それから、2つ目といたしまして、運転する者は普通自動車第二種免許を保有していること。3つ目といたしまして、交通空白地有償運送の登録を受けていることを設定したところでございます。以降、それぞれの内容について説明させていただきます。

次のスライドをお願いいたします。考え方①の「普通自動車運転免許で運転可能な車両と同等サイズの車両を使用すること」を設定した理由についてであります。まず、中型

免許を要する車両の要件としては、車両総重量、最大積載量、乗車人数の3分類で設定されております。

次のスライドをお願いいたします。代表的な車両といたしましては、スライドに写真を入れさせていただいておりますけれども、4トン中型トラック、あるいは29人乗りのマイクローバスが挙げられます。

次のスライドをお願いいたします。一方で、普通自動車運転免許で運転可能な車両と同等のサイズで、乗車定員のみが異なる車両も存在するところがございます。

次のスライドをお願いいたします。我々が想定している車両としましては、このように10人乗りと14人乗りで車格は変わらず、乗車定員のみが中型免許の要件となっているところがございます。

次のスライドをお願いいたします。このことにつきまして、同じ車両サイズであったとしても、乗車定員によって車両性能が異なるため、安全性が確保できないのではないかとといった御指摘もいただいていたところがございますが、国内自動車メーカー2社に聞き取りを行いましたところ、10人乗りと14人乗りの車両を比較した場合、ブレーキやタイヤなどは同じ部品を使用しており、乗車定員数の違いから異なる運転技術が求められる設計はしていないといった回答をいただいているところがございます。

次のスライドをお願いいたします。次に、同じ車両サイズであったとしても、乗車定員の増加により車両総重量が増加するため、安全性が確保できないのではないかとといった御指摘もいただいております。車両総重量における人の重量の考え方につきましては、道路運送車両法第40条によりまして、乗車1人当たりの重量は55キログラムと定義されておりまして、この定義に当てはめて4人の乗車定員を増やしたとしても、中型免許を要する要件には該当しないものと認識しております。

また、資料の左下のケース1でお示ししておりますとおり、普通自動車運転免許で運転できる車両は4人見合いの重量に相当いたします220キログラムの荷物を積載しても、中型免許を要する要件には該当せず、現行法で可能でありますことや、資料の右下のケース2でお示ししておりますとおり、55キログラムの人が14人乗った場合と77キログラムの人が10人乗った場合では、車両総重量は実質的に変わらないことから、乗車定員の増加によって直ちに安全性が損なわれるとは言い難いのではないかと考えているところがございます。

次のスライドをお願いいたします。こうしたことから、車両性能や重量は、現行法で対応できる範囲内にあり、対象車両を限定することで安全性は確保できるのではないかと考えているところがございます。

次のスライドをお願いいたします。次に、「普通自動車第二種免許を有していること」を前提条件とする考え方についてでございますが、普通自動車第二種免許は、営利を目的として旅客の輸送を行うことができるため、取得には高い安全意識とともに、高度な運転技能と知識が求められているところがございます。

次のスライドをお願いいたします。今回の規制緩和で実施したい石狩市のデマンド交通

は、市内のタクシー事業者への業務委託を想定しているところでございます。

次のスライドをお願いいたします。運転を生業として市内を走り慣れている運転手が規制改革エリア内を運転することで、高い運転技術が担保され、一般の運転手に比べまして、より安全性が確保されるのではないかと考えているところでございます。

次のスライドをお願いいたします。続きまして、規制緩和の対象範囲を必要最小限に絞り込むため、「交通空白地有償運送の登録を受けていること」を前提条件とする考え方についてでございますが、現在、交通空白地有償運送の登録を行うには、市町村や都道府県、交通事業者、地方運輸局、警察などで構成される地域公共交通会議での協議が必要となっております。

次のスライドをお願いいたします。このため、走行エリアや代替交通の必要性は、関係者間で事前に認められたものでございまして、地域の実情に応じて規制緩和の対象を公的に明確化できるものと考えてございます。

これらを踏まえまして、安全性の確保と対象の明確化を図ることで、この規制改革の提案を実現したいと考えているところでございます。

次のスライドにまとめを書かせていただきました。広大な本道におきまして、公共交通を守っていくのは非常に大事でございます。一方で、急速に進む人口減少の中、地域の交通事業者は疲弊している状況でありまして、限りあるリソースで乗車需要にしっかり対応していく必要があると考えてございます。こうした需要に対応するために、規制緩和を提案させていただいているところでございまして、何とぞ御審議のほどよろしくお願いいたします。

以上でございます。

○中川座長 ありがとうございます。

続きまして、警察庁から御説明をお願いします。

○小倉課長 それでは、警察庁運転免許課長の小倉でございます。私のほうから警察庁の考え方について御説明をさせていただきたいと思っております。

まず1ページ目をおめくりください。運転免許の区分・受験資格の変遷についてでございます。昭和35年に道路交通法が制定されておりますけれども、それ以降、免許の区分はこれまで細分化されてきております。乗車定員に関しましては、昭和45年の道交法施行規則の改正によって、それまで29人以下だった普通自動車の乗車定員が10人以下、大型自動車が30人以上から11人以上に見直されて以降、その基準が今日に至るまで維持されております。

次に、2ページ目をお願いいたします。普通自動車の乗車定員が昭和45年に10人以下とされた背景は、そこに記載のとおりですけれども、11人以上のマイクロバスの交通事故が多発していたことでありまして、こうした交通事故の抑止を図るために道路交通法施行規則を改正したものでございます。

その後、そこに書いてありますとおり、中型免許、準中型免許が平成16年、平成27年の

改正において導入されました。その中で、ずっと免許を細分化してより交通安全に資するようにやっていたとしたわけですが、乗車定員11人以上の車両の運転につきましても、乗車定員10人以下の自動車よりも多くの人命を預かることとなりますので、より安全に運転するため、高度な運転技能を必要とするという観点から、免許区分がこのように細分化された以降も引き続き、普通免許よりも厳しい受験資格、運転免許試験が課される免許が必要とされているところでございます。

次の3ページ目にお移りください。平成28年の規制改革の実施計画におきまして、今回の提案と同様なのですが、運転に中型免許が必要な乗車定員11人以上のワゴン車を準中型免許で運転可能とするか否かについて、実験をするなどして結論を得るといったことが記載されまして、平成29年度と30年度に走行実験を実施したところでございます。具体的には、平成29年度、記載のとおり中型免許保有者、準中型免許、いわゆる準中免許保有者について行いまして、平成30年には準中免許保有者について走行実験をしたということでございます。

その結果、中型免許の保有者に関しては、全ての課題をクリアできた一方、準中の保有者の方は、4分の1以上は何らかの課題をクリアできなかったという結果となりまして、道路交通の安全を確保する観点から、規制緩和は困難と結論づけられたところでございます。今回の提案とある意味似た話であると思いますが、この実験結果は、我々としては留意していかなければいけないのかなと考えているところでございます。

次のページをお願いいたします。今回御提案をいただいているところでございますが、警察庁の考え方を整理させていただきました。まず1つ目、乗車定員と運転技能の関係性でございますけれども、多くの人を乗せて自動車を運転する際は、車格等に関わらず、人命尊重の観点からより安全な運転が求められるため、より高度な運転技能が必要だと考えております。先ほどの走行実験の結果からも、仮に車格が普通自動車に区分されるものであったとしても、乗車定員が11人以上の自動車を普通免許で運転可能とすることは困難ではないかと思っております。

なお、参考までですが、外国がどうなっているかについてお話をしますと、我が国が批准いたしますジュネーブ条約におきましては、免許のカテゴリーの区分がございます。その中で、やはり9人以下と10人以上で免許区分が分かれています。また同時に、EUもEU指令におきまして、9人以下と10人以上とで分かれています。我が国と同様の規制となっているということがございます。

2つ目ですが、普通二種免許が担保する運転技能ということですが、普通二種免許は普通自動車を旅客自動車運送事業の用に供するため、簡単に言いますとタクシーの運行のために必要な高度な運転技能を担保するものでございまして、その運転に中型免許以上が必要となる自動車の運転、車体が大きくなったことによって必要となる運転技能を見ているわけではございません。ですので、二種免許というのは、まさにタクシーですので、例えばお客さんから急に言われてUターンしたりとか、急に止めなければいけなかったり

とか、そういったところを主に担保しているところがございます。

3つ目、交通空白地有償運送に求められる運転技能でございますけれども、交通空白地有償運送を目的として自動車を運転するか否かにかかわらず、多くの人を乗せて自動車を運転する際には、繰り返しですが、人命尊重の観点からより安全な運転が求められるため、より高度な運転技能が必要であると考えております。これらを踏まえまして、御提案にあった車両を運転するには、やはり中型免許が必要であると考えているところでございます。

次のページにお移りください。ここからは我々の提案という形でございますけれども、その前に、まず、一般的な中型免許の取得の流れを5ページに示しました。ここに記載してありますけれども、いろいろと手続を踏んでいくわけですが、一番下の四角の中に入っていますとおり、最短でも取得まで1か月程度が必要となる。費用は20万円を超えることもあるということがあります。ですので、そうした負担を軽減するためにどういうことができるかというのが我々の今回の代替案でございます。

次のページをおめくりください。こちらが我々の案でございますが、やはり警察庁といたしましても、交通空白地における移動手段の確保というのは重要な課題であると認識しております。過去から運転免許の返納とかそういったことを促しているところでございますが、それと同時に、やはりそれによって地域の足が奪われるのは非常に問題だと考えておりまして、何らかの代替案はないかと考えておるところでございます。

こちらの代替案でございますが、今回の提案の自動車を運転免許試験場のほうに持ち込んでいただきまして、その自動車を使用して運転技能の確認をする技能試験を受けまして、その合格した方に対して、当該自動車の運転のみに限定した中型免許を付与するというものでございます。途中で路上練習5日間というのが入っておりますけれども、今回運転される方々は普通タクシーを運転されている方だと思います。車体の挙動もまた違ってくると思いますので、やはり路上練習とかはしていただいたほうがいいのかと思っております。いずれにせよ行うべきものですので、5日間の練習というものも大きな負担ではないのではないかと考えております。この形を取れば、最短1週間程度で限定中型免許を取得できますし、費用も試験手数料のみという形になります。試験に中型自動車という大きな車を使うわけではありませんので、この制度を活用いただく方の負担軽減も図れるのではないかと考えております。費用の面や安全性の面、期間の面、そういった負担も踏まえたバランスを図った代替案であると我々としては考えているところです。

次の7ページ目にお移りください。8トン限定中型免許保有者の限定解除ということですが、今、タクシーを運転されている事業者のタクシー運転手は、この8トン限定中型免許を持っていらっしゃる。平成19年、中型免許が導入される以前に普通免許を取得していた方は、車両総重量8トン未満までの自動車を運転することができる、いわゆる8トン限定中型免許というものを覚えていらっしゃいます。この方々は限定解除審査という手続を経ることによって、この8トン限定を解除いたしまして、通常中型免許を取得することができて、乗車定員29人以下の車両も運転することができるようになります。

限定解除の流れですけれども、上のほうが教習所に通う場合の解除の流れです。下のほうが一発審査ということで、直接試験場に来ていただいて、中型免許を取得するというものです。上の形が最短3日、下が最短即日で、価格に関しては、上が10万円前後かかってしまいますが、下は3,100円で、一般的な方法で中型免許を取得する場合でも期間、費用面で負担が少ないものとなっております。ですので、我々といたしましては、代替案を活用いただくか、限定解除によって中型免許をそのまま取得する方法もあると思いますので、このいずれかの方法を取っていただくことが一番よろしいのではないかなと思っております。

過去の実験結果や人命尊重の観点から、提案のとおりとすることは、我々としては困難であると考えておりますが、代替案を活用いただきまして、交通空白地の移動手段の確保に役立てていただければよろしいのではないかなと考えているところでございます。

警察庁からは以上でございます。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、最後にもう一度、石狩市・北海道からコメントをお願いします。

○馬場地域創生局長 北海道でございます。代替案の御提案、ありがとうございます。警察庁様からの代替案に関しまして、道と石狩市におきまして、検討しております今の状況につきまして、改めて御説明をさせていただきたいと思っております。

警察庁様から御提案いただきました代替案には、中型免許の取得を容易にするため、既存制度でありますいわゆる一発試験に14人乗りの車両を持ち込んで技能試験を受けられるようにするといったものであると理解をしております。

次のページをお願いします。このことにつきまして、地域の交通事業者として想定しておりますタクシー事業者と意見交換をさせていただきました。タクシー事業者からは、現場レベルで言うと、新たに中型免許を取得するニーズはほとんどないといったところ。それから、運転手の平均年齢はおよそ60歳であるということでございまして、ほとんどが8トン限定中型免許の保有者であるということでございます。仮に中型免許を取得するとなった場合には、車両が制限されるという形で警察庁様に御提案いただきましたけれども、この代替案ではなく、全ての中型車を運転できるように教習所への通所を選択するのが実態ではないかといったような御意見を頂戴しているところでございます。また、警察庁様からの代替案を実現していただいた場合におきましても、対象範囲を道内で拡大していく場合、道内の状況といたしましては、地方では、中型免許に対応している教習所が少ないといった状況もございます。また、本提案が実現したならば、多くの事業者に活用される非常にありがたい制度になるといったような御意見もいただいておりますことから、私どもとしては、せっかくの代替案を御提示いただきましたけれども、当初提案の実現に向けまして、引き続き協議していきたいという考えを内閣府様のほうにお伝えしているところでございます。

以上でございます。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様から御質問、御意見をお伺いできればと思いますが、いかがでしょうか。

手が挙がっておりませんので、ちょっと私のほうで、私の頭を整理する意味で警察庁にお伺いできればと思います。前向きにお考えいただきまして、ありがとうございます。私のほうで免許の考え方についてお伺いできればと思うのですが、今回の警察庁様からの回答としまして、そもそも中型免許を取得するという点について、今回は人員のところを緩和してほしいという要請なわけですが、警察庁様の今映し出されているシートにありますように、この人員に関します免許の制限は、人命を守るため、安全を確保するために中型免許という免許を必要として、それをチェックしているんだというお話だったと思います。そのときに、中型免許を取得する際に、特に人命の安全を確保するという観点から、どのようなところをチェックしてそれを確保しているのかというのを少しお話しいただければと思っております。

何でこういうことを申し上げているかということ、北海道・石狩市の提案は、基本的に普通免許で運転可能な大きさや重量、要するに物的な水準は普通免許で運転できる範囲なのだけれども、搭乗する人数だけを変えた場合に、それは普通免許では運転できなくなるので、その規制を緩和してくれという話なのですけれども、警察庁様の御回答の中で、第二種免許では駄目だというときに、第二種免許というのは基本的により大きい、あるいはより重いものを第二種免許でチェックしているわけではないのでというお話があったのですが、北海道・石狩市の提案は、普通免許でも運転可能なものを基本的に人数だけ緩和してくれという話なので、必ずしも二種免許でお答えいただいたような回答がダイレクトな回答にはなっていないようにも思ったので、このような御質問をまずさせていただきたいと思えます。

○小倉課長 ありがとうございます。警察庁の小倉でございます。

今の御質問の関係でございますけれども、やはり中型免許と二種免許の差というのは、先生がおっしゃったとおりだと思ひまして、二種免許はタクシー事業者の話でございます、大きさのことは見ていません。他方で、中型免許で運転できる自動車は車両総重量が7.5トン以上になりますので、そういった教習車を使うことによって、重たい車両がどういう挙動をするのかということを見るところがございます。ですので、その重さとかを見ているところでございますし、あと、重量が重ければ重いほど車両の挙動は変わってきます。制動距離が長くなるとか、そういったものが必要になってきますので、そういったところを見ております。

恐らく御指摘の考え、あと石狩市様と北海道様もそうだと思うのですけれども、同じ車で乗車定員が違うのに、なぜ普通免許では駄目なのかというところが最大の問題かと思ひます。実際問題、私どものほうで実験をした走行実験の話もありますけれども、準中型免許という普通免許よりも上位の免許を持った人でも、11人以上を車に乗せて走行させてみ

たところ、やはり課題ができなかったというところを見ると、やはり安全性に問題があるのではないかなと思っております。

それと同時に、今回改めて我々は調べてみまして、2.5トンから3.5トンの車について、10人以下の乗車定員と11人以上の乗車定員の車の自動車保有台数当たりの事故件数を出してみたところ、車両総重量2.5トンから3.5トンで乗車定員10人以下の自動車における10万台当たりの事故件数が112.6件であったのに対して、車両総重量2.5トンから3.5トンで乗車定員11人以上の自動車に関しては490.6件ということで、4倍以上の差が開いている。ですので、我々としては、確かに平成28年に実験をしたときに、確かに、車格が同じなので、人数の緩和はできるのではないかなという可能性も視野に実験をしてみたのですけれども、なかなか難しかった。現に今回、事故統計の数字を見たところ、乗車定員10人以下と11人以上、同じ車両総重量の範囲であったとしても、そこまでの差が出ていることからすると、やはり何らかの、科学的な原因について今言うことはなかなか難しいのですけれども、例えば多く乗せることによって車体の重心が、普通、車は下にあると思うのですけれども、上のほうにいつてしまって、やはりハンドル操作がしにくくなるとか、ブレーキの操作が難しくなる。あと、スピードの出方がまた難しいといったいろいろな問題があるのではないかなと思っておりますので、そういった観点から、我々としては、現状、10人以下と11人以上で車格は同じなのだから、運転操作的には同じだということは難しいのではないかなと思っている次第でございます。

以上です。

○中川座長 重量が問題だとしたら、今回の提案は、重量は普通免許の範囲内に収めるという特殊なケースについて規制緩和を求めているわけですね。重量が原因ではないということなのですか。重量が原因ではない根拠があるので、それはチェックしないといけないということなのですか。警察庁様にお伺いしているのですが。

○小倉課長 ありがとうございます。警察庁です。

一応、重量だけで見た場合は、確かに3.5トン未満ですので、普通免許という形になるかと思えます。他方で、人数の部分で今回、中型のほうになっているのですけれども、あくまでも、確かに重量だけで見れば、恐らく同じ普通自動車の中に収まるよねという話にはなるかと思うのですけれども、他方で、人をいっぱい乗せるという状況になると、先ほど申し上げましたように、重心が上に上がってしまう。人数が多い状態で小さい車の中に人を入れた場合に、やはりハンドルの性能とかが難しくなることが考えられるのではないかなと思っております。実際に実験結果とか、事故統計の結果からも、11人以上というところは事故率が高いということは、我々としては危ないのではないかなと思っているところです。

○中川座長 確定的な原因は分からないけれども、緩和できると、重量と大きさが同じというだけで、同じような安全性能が保てるとは警察庁としては考えていないということですね。

○小倉課長 おっしゃるとおりでございます。

○中川座長 ありがとうございます。

堀天子委員、お願いします。

○堀（天）委員 説明ありがとうございます。今回の提案は、まさに提案者の3ページでおまとめいただいているような、地域において担い手不足という観点から、路線バス等が廃止されていて、交通の担い手がない、その課題をどのように解決していくのかということから、この御提案に至っているものと承知しております。既存の免許と比較して安全性がどうなのかと、完全にイコールではないよねというお話だったかと思うのですけれども、移動の必要性の程度が高い地域において、何を犠牲にするのかという問題と、利用者としても選択肢があるほうがいいということであれば、その制度を利用する可能性はあるわけで、必要性、許容性の観点から、どのような形であれば認められるのかと思います。これが駄目だということであれば、では、どういう方法ならいいのかということを具体的に検討していかないと、課題解決というのは一切図れないまま、時間ばかりが過ぎてしまわないかと強い危機感を覚えております。

そうはいつでも、何でもかんでも普通免許でいいということではなくて、御提案の中では、13ページ目のように、前提条件としては、普通自動車運転免許で運転可能な車両と同等サイズの車両を使用するというところで、大きさについての一定の歯止めをかけ、運転者は二種免許が必要だということにして、プロの方という形で限定する。さらには、交通空白地有償運送の登録を受けているということ、必要性も含めて協議会で協議されるということも含めて、路線とかルートとかも含めて議論することを前提として、地域でこれを望んでいるということであれば、それを今おっしゃられたような理由で拒絶することまでの必要性が見当たらないのではないかと思ったものですから、この提案でも駄目だという部分がどこにあるのか、警察庁様の認識をお伺いしたい。

そして、警察庁の代替案というところで、一発試験を受けていただければいいですよというのが出てきていると思うのですけれども、一つそれでもいいかもしれませんが、試験場に行って、この工程を踏まないと、差分というものについて確認ができないということなのではないでしょうか。先ほどの運転車両の問題なのか、技能の問題なのか、どちらの問題なのかということをはっきりと明らかにした上、一発試験ということが追加的要件であるということなのですが、それは例えば教習所でこの試験ができる会場というのは、北海道に幾つあるのでしょうか。そこに行くためにどのぐらいの方々が来るという実際の実効性のあるような見込みがあるのでしょうか。その辺りの見込みも含めて、代替案としてこれが許容されるはずだというようなことが警察庁様のほうで何かお見通しがあるということであれば、教えてください。

○小倉課長 警察庁の小倉です。ありがとうございます。

まず、御提案いただいているところが3つほどあったかと思えます。運転可能な車両と同等サイズの車両を使用するというところであったとしても、それでも実際に事故率が高

いといったところを踏まえすと、なかなか難しいというのは先ほど来申し上げておりました。

二種免許に関しましても、やはり見ている技能が違いますので、二種免許で幾ら上手に運転できても、車格が大きくなって、また重くなった車をちゃんと運転できるかどうかというのは、我々としては確認をしたいというところがございます。

そして、交通空白地有償運送の登録ということで、地域の方々全体が御理解をされているという話だと思っておりますけれども、交通事故というものがひとたび起きてしまいますと、いろいろな方が傷ついてしまうということになってしまいます。やはり人命という観点から、地域が納得しているといっても、そこに参加されている方や移動手段がない方々が納得されていたとしても、全ての人を本当に納得させられているのかということも、私としてはどうなのかなということだと思います。何よりもやはり、繰り返しになりますが、交通事故によって失われる人命であるとかそういったことを考えると、その状態でもなかなか難しいのかなと思っております。

そして、代替案の関係でございますけれども、北海道におきましては、各方面で免許試験場というものがございまして、それが6か所ございます。そちらのほうで、こちらを受けていただくことができるかと思っております。

また、北海道様から教習所の数が少ないという話ございましたけれども、指定自動車教習所は北海道の中に80か所ございますが、中型の限定とかそういったことの教習をやっているところは54件で、約3分の2で中型の限定解除や中型の教習を受けることができる形になっております。ですので、こういったところを活用していただくと、よろしいのではないかなと思っております。

あと、皆さん、来られるかということだと思いますけれども、免許試験場は札幌、函館、旭川、釧路、帯広、北見という各方面にございますので、そちらのほうを御利用いただければありがたいなと考えております。

以上です。

○中川座長 お願いします。

○堀（天）委員 今の御回答で、先ほど何より人命優先だということだったのですが、では、移動ができなくて、今日は移動できなかったよということで、移動の自由を奪われることと比較して、人命というものが何より優先だということ。それは人命は優先なのですが、でも、必要性の観点から、移動したいという自由はどのようなのでしょうかというのは疑問です。

それから、準中型免許保有者が課題に失敗している。事故を起こしてとさきほどおっしゃっていたのですが、課題に失敗したということをおっしゃっていたのですよね。事故率みたいなものがあるのですか。ちょっと過大な何か危険なことをおっしゃっているのかと思ったのですが、ここに書かれているのは、まず、準中型免許保有者が失敗したということであって、4分の1が事故を起こしたということではないのではないかと思います。

したのと、準中型の方の課題率ということであって、二種免許の方がこの課題を受けているわけではないのではないかと思います、ここも少し正確な議論になっていないのではないかと思いますがいかがでしょうか。

○小倉課長 警察庁でございます。

移動の自由の話がございましたけれども、そちらも非常に重要だと考えております。人命尊重というふうに言うておりますけれども、要は、移動ができなくなる方が出てくるのも問題だと考えております。ただ、その結果、今やろうとしている話は普通の二種免許というところで、本来上位の中型免許が必要なものについて、技能がまだ伴わないにもかかわらず、運転させてほしいという形になってしまうのだと認識しています。そうなると思いますと、結果的に事故が起きてしまうのではないかと、そのときに人命が失われてしまうのではないかとこのことを申し上げます。

その代替案として、我々としては、ちゃんと運転技能があるかどうかを見たいと考えておりますので、運転技能を見るということを我々は代替案で提示をさせていただいています。ですので、先ほど来申し上げている、普通二種の免許を持っているから危なくても運転させてくれ、ではなくて、免許の試験で運転技能が本当にあるかどうか、二種免許を持っていらっしゃるの非常に上手な方ではあると思うのですが、ベテランであるその経験がどのような影響を受けているかということも、我々としてはちゃんと見ておきたいというのがあります。そういった観点で、人命の観点から、やはり試験を受けていただきたいというのがこちらの考えでございます。

事故率の関係でございますが、平成29年・30年に行った走行実験とは別に、我々のほうで事故の統計と保有台数を使って数字を出しました。その結果、何を出したかという、現状、日本国内にある2.5トン以上3.5トン未満の自動車について、これは実は乗車定員10人以下の自動車と11人から15人の自動車に分けることができます。それぞれの台数を出して、2.5トン以上3.5トン未満の10人以下の車が起こした事故件数と、2.5トン以上3.5トン未満の11人から15人の車が起こした事故件数が出ますので、これらを基に、保有台数10万台当たり事故件数がどれぐらい起きているかということ計算いたしますと、10人以下の自動車における保有台数10万台当たり事故件数が令和6年で112.6件、11人から15人の自動車における保有台数10万台当たり事故件数が490.6件となっているものでございまして、こちらは走行実験の話ではなくて、実際に道路で運行している車の事故率を出したものでございます。

○堀（天）委員 その事故率は、中型免許を持たれている方が運転していても事故を起こしているということなのですか。

○小倉課長 おっしゃるとおりです。

○堀（天）委員 普通免許同士でやっているわけではなくて、二種免許をお持ちの方が事故を起こすのですという推定ではないような気がしたのです。かつ中型免許を持っていても事故は起きる、だから、免許の問題ではなくて、やはりそれは慎重な運転が必要だよ

ということは分かるのかもしれませんが、かつ、グラデーションであって、10人から11人になったときに格段に何か危険性が増すみたいなお話はちょっと違うのではないかなど。当然ながら、大きさが大きくなればなるほど危険性が高まり、慎重な運転が必要だというのはそのとおりだと思うのですけれども、結局、ないものをどうやって融通し合って交通の足を確保していくのかという課題に向けた解決の議論をしているときに、一切その資格はないという、周辺領域の人たちのうち、どういう人たちを活用しながら今あるもので対応していくのかという議論をすべきだろうと思っております。

長くなってすみません。ほかの先生方もお手を挙げていますので。

○中川座長 それでは、ひとまず次の委員の方から御質問いただけますか。大槻委員、お願いします。

○大槻委員 ありがとうございます。先ほど堀先生からあったところとも関連するコメントが1点と、もう一点は、北海道・石狩市さんと警察庁さん両方に対しての質問になります。

1点目のコメントは、まさに堀先生が御指摘、御質問をしたとおりで、事故率のデータ、確かに一瞬間くと、なるほど11人以上というのは大分事故が多いようにも感じるのですけれども、ただ、それ以外の条件が全く分からない。しかも、これは免許に依存するものではないとなると、結局、何が今の議論でより柔軟な形で、しかし、相当程度運転技能を持っているタクシー運転手さんに限って今回は認めてほしいと。しかも、微小なと言っているのかどうか、プロではないので分からないのですけれども、若干の人数増加ということにとどまる提案だと、そこまで説得力があるデータに思えないのです。ですので、もうちょっとここについてはグラニューアリティを上げていただいて、ゆえに今回の普通二種で14人まで上げることは、こういう事故が起こりやすいのですということが分かるのであれば、もう少し警察庁さんが意識している問題の解像度が上がるのかなというのは、これはどちらかという感想であり、解像度を上げてほしいというお願いでもある点です。

質問は、そうはいっても、この社会課題に対してどうにかしていかなければいけないという喫緊の課題を今回、北海道・石狩市さんからいただいたわけなので、何とかして改善をしていきたいというのがここにいる全員の願いなのだと思うのです。そこで、警察庁さんからいただいた代替案をもうちょっと深掘りさせていただきたいところなのですけれども、これは恐らく現場の方からすると、60歳ぐらいが平均だというコメントもあったので、試験にわざわざ行って、今さらそんなに特に自分たちがタクシーでやっていること以上のことを積極的にやりたいわけではないのに、やるようなインセンティブがないということなのかとも思いました。だとしますと、まずは警察庁さんへの御質問で、例えばなのですけれども、もうちょっと別な形で技能について確認する方法はあり得ないのでしょうか。例えば、タクシーの運転手の方々がドライブレコーダーをつけている中での運転実績と、それから、路上で該当する車を使っての状況を何らかの形で、同じドラレコでもいいと思うのですけれども、それを提出してもらうことで確認をすとか、そういった形はあり得

ないのでしょうかというのが警察庁さんへの御質問です。

北海道・石狩市さんへの御質問は、今申し上げたような形、あるいは何かこの代替案をより使いやすくする形で、現場の方々に14人乗りに挑戦していただけるような形の形態は考えられないのでしょうかという折衷案の模索の可能性について教えてください。

以上です。

○中川座長 警察庁さんからお願いします。

○小倉課長 ありがとうございます。警察庁からでございます。

まず最初、先生がおっしゃったことについて、解像度を上げてと。確かに我々も事故率を出してみても、ここまで差があるものだというところでちょっとびっくりしているところでございます。中型自動車を持ってもなおそういうふうになっていることを考えると、なぜここまで上がるのか。我々からすると、中型免許保有者ですらこの状態であるにも関わらず、普通免許保有者について、それを認められるかという、それはなかなか難しい。むしろ我々がここで突きつけられているのは、この安全運転の確保はもっとちゃんと考えなければいけないのではないかと実は思っているところですので、またここは事故データとかをよく見て、何か対策を打つべき点があるのであれば、打っていかなければいけないのかなというふうに逆に考えているところでございます。

次に、別の形で我々の代替案に関して、もう少し何か方法がないかというところなのですけれども、先ほど来申し上げておりますが、どうしても皆様、タクシーの運転手の方々というのはプロで、やはり上手だというふうに私たちも認識はしているところでございますけれども、車格が大きくなった重い車にふだんから乗っているかという、そういうわけではないので、その車が本当にうまいかどうかというのは、実際問題、見てみなければ分からないというのが我々の考えでございます。

今乗っているタクシーについて、ドライブレコーダーをやったとしても、それは恐らくうまいと思いますが、実際に14人の車に乗ったときにどうなるかというところが見たいということでございます。それを今の免許で路上に出すにはなかなかいかないと思いますので、そういった観点からは、試験場で運転技能を確認させていただくのが一番よいのではないかなと思っております。さはさりながら、その中で北海道様、石狩市様と話をすることで何かしらの軽減策があり得るのであれば、またそこは考えていきたいと思っております。

以上です。

○中川座長 それでは、石狩市様、お願いします。

○井溪課長補佐 北海道庁の井溪と申します。御指摘等ありがとうございます。

先ほどお話がありました警察庁の走行試験については、被試験者の運転歴や運転技術の有無が公表されていないため、我々としてこちらについての判断はできないところがございますが、先ほど警察庁様からいただいたタクシー運転手は10人乗りに常時乗っていないというお話については、デマンド交通の委託を受けて事業者が運行しておりますので、乗っているというのが現状としてございます。

先ほど説明がありました6ページ目の代替案についてですが、対象の自動車を持ち込みまして、中型免許試験のコースで実施し、技能を見るというお話がございました。10人以上になると少しバランスが崩れるので、その車両のバランスを確認しないといけないというお話があったと思いますが、以前、警察庁様からお話を聞いたところ、技能試験においては人を乗せずに行うというお話を伺っていたと思います。普通自動車と車格等、サイズ、重量、そういったものが同じ車両を持ち込んで技能試験を行ったとして、車両のバランスが崩れるといった部分について、人を乗せずにとって確認するのかなというのが1点御質問としてございます。

また、こちらの四角囲みで早期に取得可能、1週間程度と記載されてございます。北海道の地域事情を踏まえた時に、実際にどのぐらいで取得ができるのか確認したところ、やはり1か月程度かかってしまうというお話もございました。こういった状況もありまして、タクシー事業者にも聞き取りを行い、警察庁様からの御提案が実現されたとしてもニーズがないという部分を確認しましたので、我々の提案を引き続き御検討いただきたいということで御提案をしたところでございます。

折衷案については、もちろん我々も考えていきたいと思いますが、まず、この疑問点についてお聞かせいただければと思います。

○中川座長 警察庁様、お願いできますか。

○小倉課長 ありがとうございます。

まず、運転免許試験の重量差のところですが、我々としても、確かに現状、事故率の差とか、準中型を使った29年度、30年度の走行実験も踏まえますと、やはり本来、おもりの人を乗せてやるべきではないかと考えておりますので、そこはしたほうがいいのかと考えておるところでございます。そこは検討していかなければいけないかなと思っています。

あと、1か月という話がございましたけれども、通常であれば確かに1か月だと思っておりますが、我々も北海道警と話をしていまして、この代替案の形であれば、待ち時間を考慮するのではなく、優先的にやっていただくことも可能であると伺っておりますので、1か月かかるようなものではないと認識しております。

以上です。

○中川座長 大槻委員、お願いします。

○大槻委員 御説明ありがとうございました。先ほど北海道・石狩市さんからあったところで、更問いで1点だけなのですが、そうすると、10人乗りで14人と同じサイズのものを運転している方々もいるということであれば、先ほどの試験場試験の代わりに、その10人乗りに乗った実績がある方、同じサイズで14人乗りにしたいというだけである方であれば、それを改めて試験することではなくて、その技能を何らかのトラックレコードで見るといった形でも十分代替できるのではないのでしょうか。これは警察庁さんに一言コメントいただければと思います。

○中川座長 警察庁様、お願いします。

○小倉課長 警察庁でございます。

10人乗りは乗っていらっしゃるということだと思っておりますけれども、私が申し上げたのは、14人乗りの車の運転では路上ではやっていないから、そこは試験場でやっていただいたほうがいいのではないかとこのところでございます。ただ、先ほど来申し上げておりますとおり、何かしら方法があるかはまた検討していきたいと思っております。

以上です。

○中川座長 それでは、落合委員、お願いします。

○落合座長代理 ありがとうございます。私からお伺いしたいところとして、改めて警察庁様にいろいろ御説明いただいている中で、自動車の事故は起こさないほうがよいのであれば、そもそも自動車を禁止しておくという方法もあると思っておりますし、免許についても、大型の免許相当で、大型の二種ぐらいの技能がないと何も運転できないとしてしまってもよいように思います。ここで階段をつけていたり、そこはどういう考え方で、例えば小型、中型、大型などとなっているのか、どれも結局リスクはあると思っております。リスクをゼロにするような制度はもともとつくられていないと思っておりますので、何と何を考慮して今の免許の仕組みになっているかから教えていただきたいと思っておりました。免許制度の趣旨について、単なるリスク防止だけではなくて、もう少しバランスを取っておられるはずですので、その趣旨をまずお伺いしたいと思っておりました。

○小倉課長 警察庁でございます。

先生おっしゃるとおり、ゼロリスクを取れば、恐らく車をなくすというのが一番だと私も実は思っています。ただ、そういうふうには恐らくならない。現状、社会が回っていかないのだろうなというのはそのとおりで、だから、社会がリスクを許容しているというのもまた事実だと考えています。その中で、昔から、大きな車であるほど、やはり事故が起きたときに大きな被害が出るというところがあります。小さな車であっても当然被害は出るのですけれども、大きな車のほうが関係者は多くなる。また、バスとかであれば人数が多くなるということもあります。関係者が増えていくということもありますので、やはりそれぞれの免許の運転技能をちゃんと見ているということが一つあると思っております。

同時に、車体の大きさや重さによって、求められる技能は変わっていくものでございます。先ほどちょっとお話がありましたけれども、9人と10人の差は何なのか、10人と11人の差は何なのかというところは確かにあると思っております。ただ、それをずっと言ってしまうと、全てどんどん階段がつかなくなっていくってしまいますので、どこかで何らかの階段をつけるという形になっていくって、現状、ジュネーブ条約におきましても、9人というところで区切っているわけでありまして、そういった重さや大きさによって、どれぐらいの人命が失われるかという問題や、車体の大きさによって運転行動が変わってくるといったところを踏まえて、それぞれ免許の区分は設けられていて、昔、普通免許と大型免許の2種類だけの免許区分だったものが、途中で中型免許ができて、準中型免許ができていったとい

う歴史をたどっているものと認識しています。

以上です。

○落合座長代理 御説明ありがとうございます。今の御説明の中にもあったと思いますが、階段を便宜的につけないと運用しようがないので、それ自体はおっしゃることも理解できると思います。ただ、他方でそこは便宜的に切っているところではあると思いますので、ある種の判断によって決めざるを得ないところではないかと思っております。本当にこの階段ができていところで劇的にリスクが変わっているかという、必ずしもそこまでのものではないのではないかとも思います。

また、リスクの管理についても、実際は、本日は免許の制度もしていますけれども、例えば自動車の保安、点検も含めて、全般的に道路交通行政、運輸規制としては担保されているように思っております。

そういった中で言いますと、また、どういう方が免許を持っているかも、実際には、例えば普通免許、準中型と言われるものであっても、違反回数が例えば多い方や、昔に免許取消を受けたことがあるという方もいるかもしれません。一方で、例えばゴールドのドライバーであって、20年間何もしたことがないという方もおられると思うのです。そうすると、実際にはこのカテゴリ全部について、直ちに隣のものをやっつけていいというふうに整理することがどうかとしても、例えばもともとある種の警察行政も、道路交通行政も、そういう意味では総合的対策の中でやってきているところがあると思いますし、グラデーションを捉えていくことを考えると、ある一定の合理的な対策になるような条件を設定しているように思います。全部いきなり、この免許が左から右まで延びますということだと、昔に先祖返りしてしまったので、その趣旨は没却しているのではないかと、というのが本日の警察庁様の御議論であったと思います。しかし、そうではない形で、もう少し我々としては分析した形で、社会的な、おっしゃっていただいたようなリスクの比較衡量においても、最終的には社会的な必要性もあるだろうと思います。また、最終的に今申し上げたような対策がどういう形で行われているのか。単に何々免許をとるだけではなくて、その中でこういった条件がある場合だとか、そういったことも恐らくあるのではないかと思います。もう少し粒度を細かくして検討していく中で、解決策を見つけていく可能性もあるのではないかと思いますけれども、警察庁様、いかがでしょうか。

○小倉課長 ありがとうございます。警察庁でございます。

おっしゃるとおり、先ほども申し上げましたけれども、事故率の話も、若干、どういうことが原因なのかというのも分からない部分もあると思いますので、その中で何らかの対策ができる形があるのであれば、そこは考慮の余地があると思いますし、確かにおっしゃることは非常にそうだなと思うところもありましたので、もう少し分析をしてみたいなと考えています。

○落合座長代理 ありがとうございます。本日はいきなり何か仮案をとるところではないと思いますが、ぜひ合理的な形で実施できるような部分を今後も模索していただい

ればと思いますので、よろしく願いいたします。

私は以上です。

○中川座長 ありがとうございます。

ほかに御発言を求める方はいらっしゃいますでしょうか。

それでは、本日、熱心に議論いただきまして、ありがとうございました。警察庁から前向きな御提案を一度いただいているところでございますけれども、今日の議論で事故率のデータをお示しいただいたわけですが、人数に応じて中型免許をどうしても求めなければならないという根拠については、必ずしも説得的な御説明をいただけたわけではないと思っております。さらに、今回、北海道・石狩市からの提案は、非常に限定した車両につきまして、二種免許という一定の技能がある方に限定したような規制の緩和を求めるものでした。ですので、警察庁におかれましては、改めて北海道・石狩市の提案を御検討いただいて、もう一度ワーキングの中で御報告をいただけないでしょうか。

それから、大槻委員からもありましたけれども、警察庁から御提案いただいたもの、簡易な試験を前提とした代替措置でございますけれども、これにつきましては、北海道石狩市の負担が軽減されるような措置がさらに御検討いただけないかというもう一つの御検討をいただけないかと思っております。

それから、北海道・石狩市におかれましては、警察庁のほうからは54か所だったと思えますけれども、そういったところで中型免許あるいは限定解除などの対応ができるような準備があると。それから、道の警察からは、やはり1週間程度で措置できるような用意もいただいているというお話を今日いただいたところでございますので、提案者におかれましては、警察庁の代替案の活用可能性について、再度、実施主体となる事業者等も含めて改めて御検討いただけないかと思っております。基本的に運転手不足は地域の非常に大きな課題でございますので、作業していただいた皆様には、さらなる御負担をお願いする形になりますけれども、ぜひ関係者の知恵を持ち寄って、何らかの問題解決ができるような道を探していければと思っております。そのような形で今後の議論を進めていただければと思いますが、よろしいでしょうか。御発言を求める方がいらっしゃいましたら、お願いします。

それでは、これもちまして、「交通空白地有償運送事業に限り、普通自動車運転免許で運転できる車両の乗車定員の緩和」に関する国家戦略特区ワーキンググループを終わりたいと思います。どうもありがとうございました。