

# 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



令和8年3月26日  
北海道・石狩市



- 国土面積の約 1/5 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
- 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**が必須

面積

83,422 km<sup>2</sup>  
(国土の約22%)

人口密度

64人 / km<sup>2</sup>  
(東京都の約1/100)

市町村数

179  
35市129町15村  
(過疎指定152)



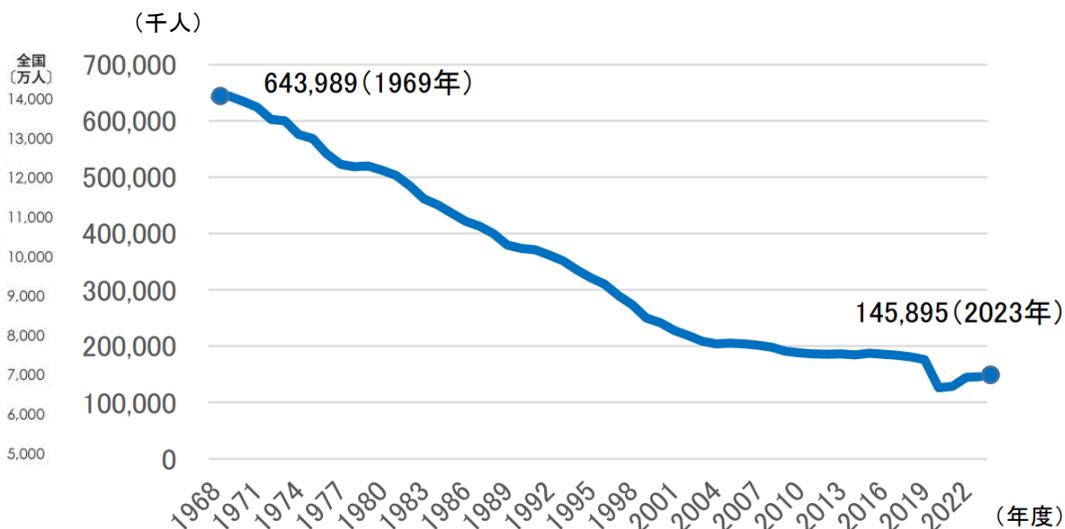
- 北海道は全国を上回るスピードで**人口が減少**
- **交通利用者も減少傾向**にあり、事業者の収益が悪化

人口の推移（全国・北海道）



【出典】「国勢調査」「人口推計」（総務省）

乗合バス輸送人員の推移（北海道）

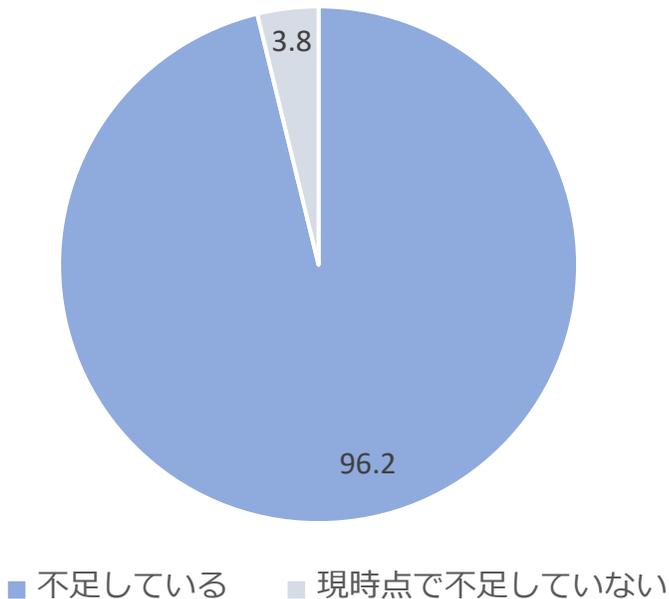


【出典】数字でみる北海道の運輸（北海道運輸局）



- 都市部においても**運転手不足**が深刻化
- 全道で路線の**減便・廃止**が相次いでいる

バス運転手の状況（北海道）



【出典】北海道総合政策部調べ

道内の主な減便状況



乗合バス事業 A社（札幌圏）  
R7.4.1 から **9路線 7系統** **廃止**  
R7.12.1から **3路線 4系統** **廃止**  
**68路線** **減便**



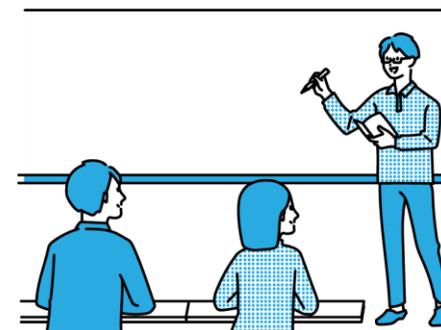
乗合バス事業 B社（地方）  
R7.4.1 から **2路線 6系統** **廃止**  
**1系統** **減便**



## 本道の主な交通施策

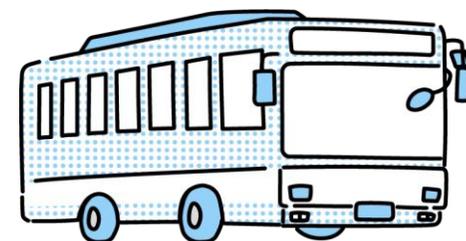
### 運転手の確保

- ・ 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・交流フェアや就職・転職フェアへの出展



### 路線の再編・最適化

- ・ 競合路線の解消による広域交通の最適化
- ・ 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





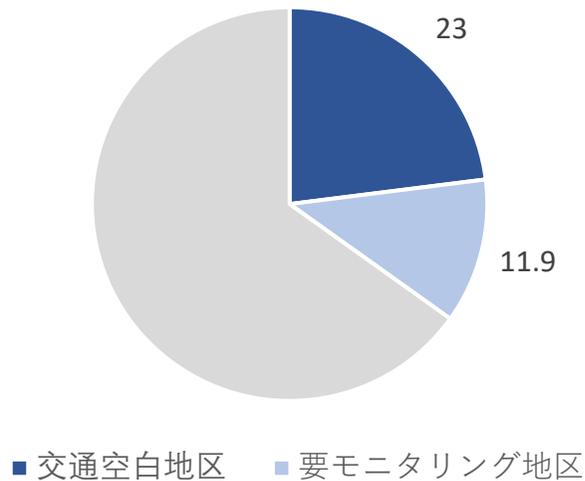
- **交通空白地域が拡大し、代替交通の確保が必要**
- **今後、デマンド交通の需要はさらに増加する見込み**

※「交通空白」の考え方（国土交通省）

誰もがアクセスできる移動の足がない又は利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える地域

## 道内の「交通空白」の状況

(1/3の地域で公共交通が脆弱)



【出典】「交通空白」リストアップ調査結果(国土交通省)

## 自治体がデマンド交通を運営



石狩市のオンデマンド交通「いつモ」



- 一方、担い手となる**タクシー運転手も高齢化**
- **二種免許保有者数も減少**しており、運転手確保が**困難**

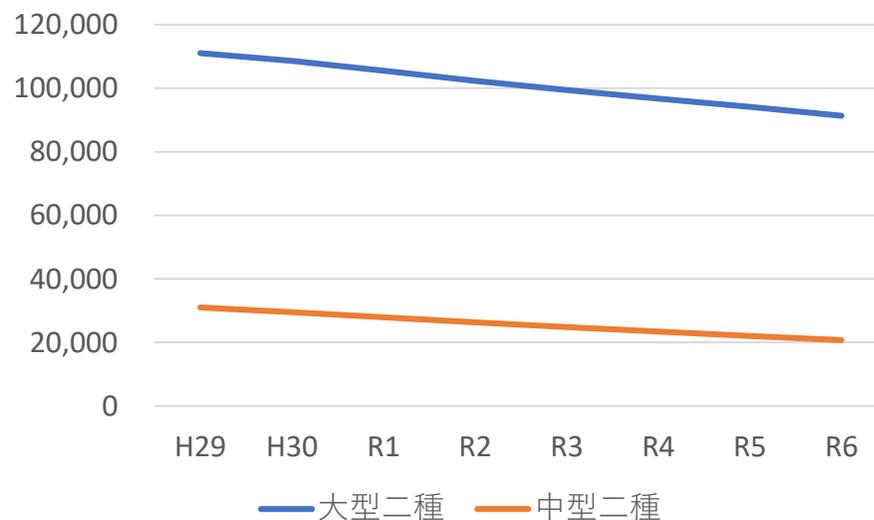
## タクシー運転手平均年齢（北海道）



約60歳

【出典】北海道ハイヤー協会聞き取り

## 二種免許保有者数（北海道）



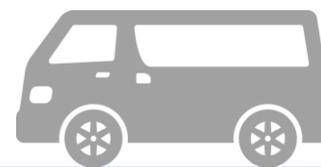
【出典】運転免許統計（警察庁）



**「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  
運転手確保に資する規制改革を実現し  
地域の喫緊の課題を解消する必要がある**



# 新規提案事項



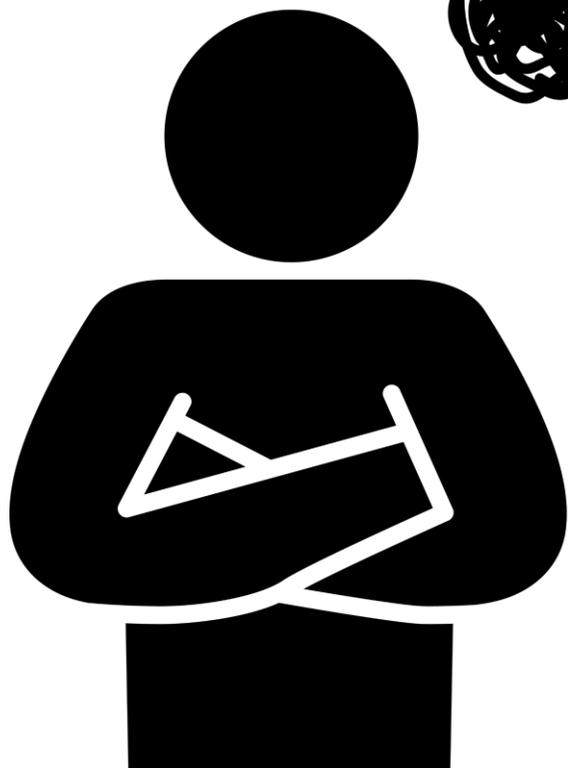
“ 提案名 ”

# 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





自治体職員



市内のバス路線が廃止になるので  
代替として**デマンド交通の運行が必要**



実証運行の結果、**10人乗り車両では  
乗車できない場合がある**ことが判明



車両台数を増やす場合は・・・  
**費用負担が大きくなり、運転手の確保も困難**



車格を大きくする場合は・・・**中型免許が必要となる**



自治体職員



**交通空白地有償運送事業**に限って  
**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



**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**



## 前提条件

- ① **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
- ② 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 **交通空白地有償運送の登録**を受けていること  
(道路運送法第七十九条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。)



## 考え方① (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)

中型免許を要する車両要件とはどのようなものがあるのか

大きく3要件に分類



- 車両総重量 7.5t以上・11t未満
- 最大積載量 4.5t以上・6.5t未満
- 乗車人数 11人以上・29人以下



## 考え方① (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)

### 中型免許を要する代表的な車両

4t中型トラック



マイクロバス (29人乗り)



## 考え方① (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)

一方、普通自動車運転免許で運転可能な車両と同等サイズで乗車人数のみ異なる車両も存在する

14人乗り車両

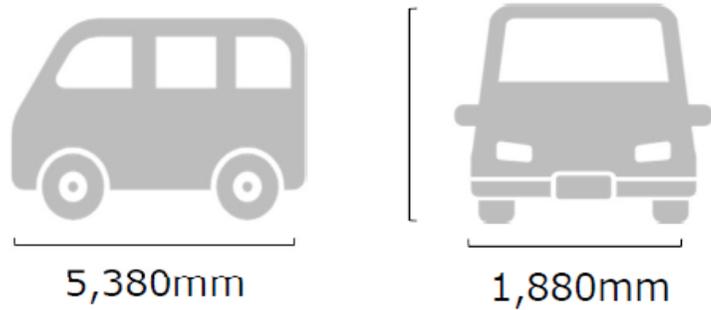




## 10人乗り

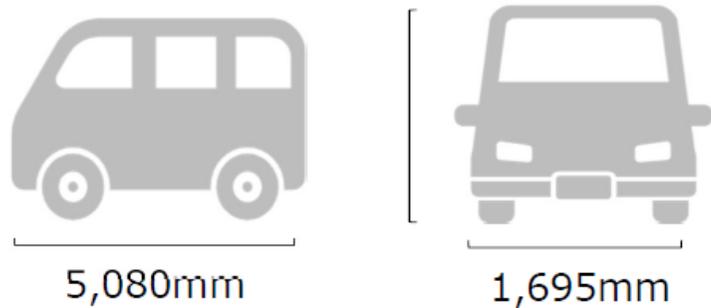
トヨタ ハイエースワゴンスーパーロング

2,285mm



日産 キャラバンワゴンスーパーロングボディ

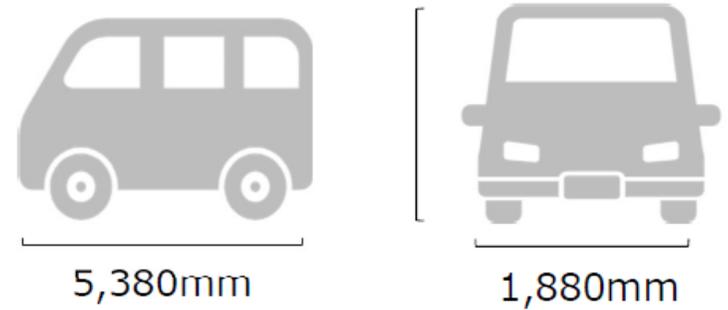
2,285mm



## 14人乗り(現行法では中型免許が必要)

トヨタ ハイエースコンピューター

2,285mm



日産 キャラバンマイクロバススーパーロングボディ

2,285mm





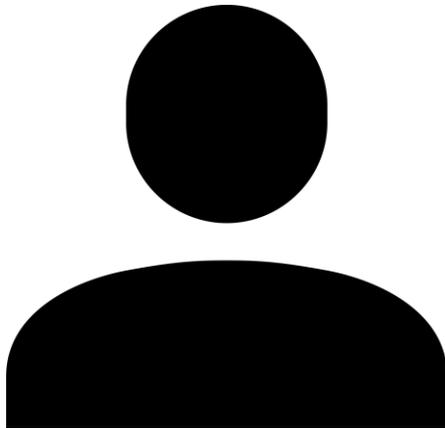
## <確認事項①>

同じ車両サイズであったとしても、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



車両サイズが同等の場合でも性能に差が生じるのか  
国内自動車メーカー 2社に聞き取り調査

自動車メーカー技術部門担当者



- ・ 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**
- ・ 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**



**車両性能に差がないことを確認**



## <確認事項②>

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



道路運送車両法第40条により、**乗車1人あたりの重量は55kg**と定義されており、乗車定員が10人から14人に増えたとしても**車両総重量の観点から中型免許を要する要件に該当しない**

(※中型免許が必要な要件は車両総重量 7.5t以上・11t未満)

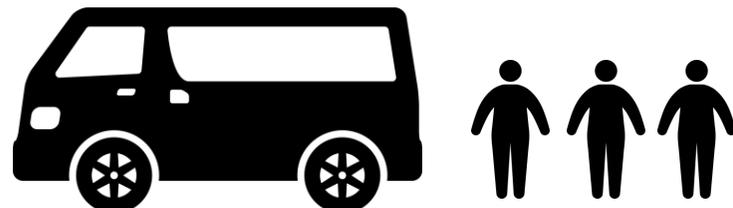
### ケース1

普通免許で運転できる車両に220kg(4人分の重量)の荷物を積載することは現行法で可能  
 $55\text{kg} \times 4\text{人} = 220\text{kg}$



### ケース2

体重によって車両総重量は変化するため、乗車定員の増加によって安全性が損なわれることは考えにくい  
 $55\text{kg} \times 14\text{人} = 770\text{kg}$  (中型免許が必要)  
 $77\text{kg} \times 10\text{人} = 770\text{kg}$  (普通免許で運転可能)



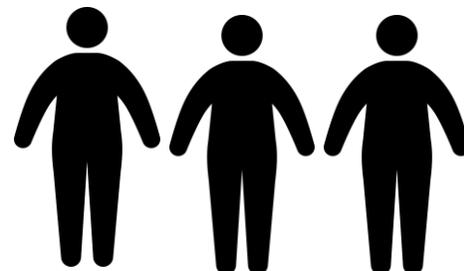


## 考え方① (普通自動車運転免許で運転可能な車両と同等サイズの車両を使用すること)

車両性能は普通自動車運転免許で  
運転できる車両と同等



乗車定員が4人増えたとしても  
中型免許を要する車両総重量とはならない



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であれば  
**車両性能や重量は現行法で対応できる範囲内**



## 考え方② (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)



### 普通自動車第二種免許

営利を目的として旅客の輸送を行うもの  
旅客の安全に対して責任を負っており、  
取得には高い安全意識とともに高度な運転技能と  
知識が求められる



## 考え方② (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)

# TAXI



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



## 考え方② (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)



車両性能に差がないことに加え  
運転を生業としており  
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



**運転技術の確保**



## 考え方③ (交通空白地有償運送の登録を受けていること)

### 「交通空白地有償運送」

道路運送法に基づく自家用有償旅客運送のうち、バスやタクシーなど公共交通機関で十分な輸送サービスが提供できない場合に、市町村などが地域住民や観光客の移動を確保するため、**地域公共交通会議等※**で協議の上、営利を目的とせずに自家用自動車を用いた運送を行うもの。事業の実施には国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

※市町村又は都道府県、交通事業者、地方運輸局、都道府県警察などで構成



## 考え方③ (交通空白地有償運送の登録を受けていること)

事業実施には・・・

国、道、市町村、公安、交通事業者などの承認が必要



走行エリアや代替交通の必要性は  
事前に関係者間で協議される



**地域の実情に応じて  
規制緩和の対象を公的に明確化**



これらを踏まえ・・・



①重量や車両性能は  
影響がない



②高い運転技術



③交通空白地有償運送への登録



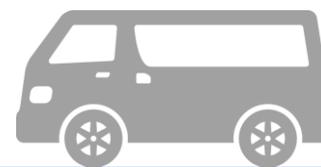
**安全性を確保**

**対象の明確化**

# まとめ

- 国土面積の1/5を占める広大な土地と広域分散型の地域構造のため、都市間距離が長く「地域の足」「観光の足」を守る公共交通の確保が必須
- 人口減少が全国を上回るスピードで進んでおり、交通利用者は減少傾向  
運転手不足という観点からも地域の交通事業者は疲弊している状況
- 自治体が代替としてデマンド交通を担うケースが増えていく中、  
限りあるリソースで乗車需要に対応する必要がある
- こうした需要に対応するため、交通空白地有償運送事業に限って  
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

# 警察庁からの代替案に関する検討状況



# 中型自動車運転免許取得に関する現行制度と警察庁の代替案

		現行制度				警察庁の代替案
		指定自動車教習所通所（中央バス自動車学校から聞き取り）			一発試験 （道警から聞き取り）	一発試験
保有免許		普通免許 (2017. 3. 12~)	5t限定準中型免許 (2007. 6. 2~2017. 3. 11)	8t限定中型免許 (~2007. 6. 1)	普通免許	使用車両に限った 免許を付与
取得費用		206,400円	170,320円	93,500円	41,650円	
取得期間		2~3か月程度	2か月程度	1か月程度	1か月程度	
免許取得までに必要な教習・試験	第1段階教習	技能7時限	技能5時限	技能5時限	—	
	修了検定（場内）	○	○	—	—	
	適正・学科試験	○	○	—	—	
	技能試験（場内）	—	—	—	○	
	第2段階教習	技能8時限 学科1時限	技能6時限 学科1時限	—	—	
	路上練習	—	—	—	5日間	
	卒業検定	○（路上）	○（路上）	○（場内）	—	
	適正・学科試験	○	○	—	△ 普通自動車運転免許取得者は不要	
	技能試験（路上）	—	—	—	○	
取得時講習	—	—	—	△ 普通自動車二種運転免許取得者は不要		

持ち込んだ  
車両での受験を  
可能にする

# 関係団体へのヒアリング

当初提案の内容及び警察庁から示されている代替案について、事業主体と想定するタクシー事業者と意見交換したところ、代替案では期待する効果が得られないと判断。

## 事業者からの主な意見

- タクシー事業者において、新たに中型免許を取得するニーズはほとんどない。
- 運転手の平均年齢は60歳で、ほとんどが8t限定中型免許保有者。  
仮に中型免許を取得するのであれば代替案の活用ではなく、  
全ての中型車を運転できるよう、教習所通所を選択する。
- 道内では中型免許に対応している教習所が少なく、  
地方では免許を取得すること自体が困難。
- 車両持ち込みにより中型免許を取得できるようになったとしても、  
取組は広がらない。
- 当初提案の規制緩和が実施されれば、多くの事業者に活用されると思う。