

## 第18回 投資促進等ワーキング・グループ 議事録

1．日時：平成28年1月27日（水）15:00～17:01

2．場所：中央合同庁舎4号館4階共用第2特別会議室

3．出席者：

（委員）大崎貞和（座長）、松村敏弘（座長代理）、岡素之（議長）、森下竜一

（専門委員）川本明、久保利英明、小林三喜雄、道垣内正人、圓尾雅則

（事務局）刀禰規制改革推進室次長、佐久間参事官、野澤企画官

（事業者）日本商工会議所 朽原克彦理事

全国ハイヤー・タクシー連合会 佐々木昌二副会長

栃木県旅館ホテル生活衛生同業組合青年部 小野真副部長

秘湯の宿元泉館 君島弘晃代表取締役社長

（警察庁）交通局 郷治運転免許課長

（国土交通省）自動車局 鶴田旅客課長

4．議題：

（開会）

1．第二種自動車免許等の受験資格の要件緩和

2．普通自動車の乗車定員の見直し

（閉会）

5．議事概要：

佐久間参事官 それでは、これから「規制改革会議第18回投資促進等ワーキング・グループ」を開催いたします。

皆様方におかれましては、御多用中、御出席をいただき、誠にありがとうございます。

本日は岡議長の御出席を賜っております。

では、開会に当たり、大崎座長から一言御挨拶をお願いいたします。

大崎座長 大変僭越ではございますが、私から一言だけ申し上げさせていただきたいと思っております。

皆様、お忙しいところ、御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

また、岡議長、今日は御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、昨年11月に議論をいたしました「第二種自動車免許等の受験資格の要件緩和」について、前回の議論を踏まえた御説明を伺った上で、改めてその問題について議論をしたいと考えております。

また、同じく自動車に関連しました問題として、新たに栃木県の旅館団体から「普通自動車の乗車定員の見直し」について御提案をいただいております。この問題についても議

論をしたいと思っております。

いずれも交通安全の確保という観点から設けられておる規制でございますが、これを経済活性化のために必要な見直しはできないかといったような観点を踏まえながら、現在の規制が十分に合理的なものと言えるかどうかということを検討していきたいと思っておりますので、是非委員の皆様、議長には自由闊達な御意見をいただければと思っております。よろしくお願いいたします。

佐久間参事官 ありがとうございます。

それでは、報道の皆さんは御退室をお願いします。

(報道関係者退室)

佐久間参事官 それでは、議事を進めさせていただきます。

本ワーキング・グループにおきましては、議事録を公開することとなっておりますので、御了承願います。

以後の進行は大崎座長をお願いします。よろしくお願いいたします。

大崎座長 それでは、早速でございますが、先ほど申し上げました議題の1番目「第二種自動車免許等の受験資格の要件緩和」についての検討を行いたいと思っております。

本件は昨年11月のワーキング・グループで取り上げた議題でございますが、本日は、規制所管官庁である警察庁及び国土交通省、また、要望者であります全国ハイヤー・タクシー連合会から御出席をいただいております。

前回の議論を踏まえた御説明をいただいた後に、皆様の御意見を伺いたいと思っております。

最初に、警察庁からの御説明をお願いできますでしょうか。

警察庁(郷治課長) ありがとうございます。警察庁の運転免許課長でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

前回のヒアリングの後に事務局から御質問をいただきまして、それにお答えするような内容に沿って、第二種免許の取得要件の緩和等に係る当庁の考え方について御説明します。

まず、第二種免許保有者の年齢別の事故率と、経験年数別の事故率について御説明申し上げます。

席上配付資料1-1の「年齢別第二種免許保有者1万人当たりの事業用乗用車の交通事故件数(平成26年)」を御覧いただきたいと思います。

まず、平成26年中の事業用乗用車による年齢別の第二種免許保有者1万人当たりの交通事故件数は、御覧のとおり、21歳の事故率が最も高く、そこから年齢を重ねるごとに事故率が低下傾向を示しておりまして、30歳代、40歳代が底であり、そこに向けて事故率が逡減しているということが見てとれると思っております。

次に、「年齢別第二種免許保有者1万人当たりの事業用乗用車の交通事故件数(平成17年~26年の平均)」を御覧ください。これは平成17年~26年までの同じ統計の10年間の平均値でございます、これでありまして、これでありまして21歳の第二種免許保有者数が合計で1,000人を超え

て、統計上より確かになると思えますけれども、傾向的には全く同じように認められます。

前回のヒアリングの際に、タクシードライバーの中では若年者よりも高齢者の方が事故率が高くなるのではないかという御指摘がありましたけれども、こうして統計資料を見ますと、第二種免許保有者の中でも、高齢ドライバーよりも若年ドライバーの方が事故率が高いということが見てとれると思えます。

統計上、若年層の事故率が非常に高く、年齢を重ねるごとに交通事故率が低下するという関係性が示されている以上、第二種免許の受験資格について、年齢要件を引き下げるということは適当ではないと考えております。

次に、平成26年の事業用乗用車による運転経験年数別の統計でございます。を御覧ください。これが「運転経験年数別第二種免許保有者1万人当たりの事業用乗用車の交通事故件数(平成26年)」でございます。経験年数1年未満の事故件数が最も高く、経験年数を重ねるごとに事故率が低下しているということが見てとれると思えます。

「運転経験年数別第二種免許保有者1万人当たりの事業用乗用車の交通事故件数(平成17~26年)」を御覧ください。年齢別と同じように10年平均を取って、より確かな統計で見たところ、同様な傾向が認められます。統計上、経験年数1年未満の事故率が最も高く、経験年数を重ねるごとに事故率が低下するという関係性が示されておりますので、第二種免許の受験資格のうち、運転経験要件を引き下げることも適当ではないと考えております。

次に、外国の制度について御説明したいと思えます。資料の「各国における旅客自動車の運転に係る資格と取得年齢」を御覧ください。

旅客自動車に係る主要国の制度を見てみますと、旅客自動車の運転資格の要件として、我が国と同じように年齢や運転経験を求めている国が一般的です。中でも交通事故率が低い欧州諸国では、旅客自動車の運転者に求められる運転資格は厳格でありまして、タクシーについては21歳以上という要件が定められているケースがあります。

旅客自動車の運転資格として、一定の年齢や運転経験を要件として、旅客を始めとした交通安全の確保を図るといふ我が国の制度は、他の主要国の制度と整合的であると言えます。

なお、下の方の資格要件が比較的緩やかな米国及び韓国の交通死亡事故率を見てみますと、国際道路交通事故データベース(IRTAD)というのがありますが、そこがデータを保有する30カ国のうち、カンボジアとともにワースト3となっておりまして、これは2013年中の人口10万人当たりの交通事故死者数を比べたものなのですけれども、安全の観点からは、我が国が範として追求すべき国とは言えないと考えております。

次に、年齢と成熟性の関係について御説明します。

年齢別の交通事故実態であります。資料を御覧ください。これは第二種免許保有者に限らずに取った統計でございますが、やはり年齢を重ねるごとに事故率が逡減する傾向が見られます。

資料を御覧ください。「法令違反別交通死亡事故実態(平成26年)」ですが、この統計

は、法令違反を伴う全交通死亡事故件数に占める個別の法令違反ごとの構成率を示したものであります。

これを見ますと、統計上、全体の死亡事故件数のうち、悪質で危険な規範違反の代表的なものの一つである最高速度違反に起因する死亡事故が占める割合は、18～20歳の場合には19.2%と、運転者全体の場合における5.8%と比べて約3.3倍となっています。

下のグラフですけれども、年齢を重ねるごとに最高速度違反に起因する死亡事故率が減少していくことなどにより、年齢による成熟性が表れていると言えますと思います。

資料を離れますけれども、損害保険会社を会員として法律に基づいて設立された「損害保険料率算出機構」というのがありますが、ここは会員企業等が損害保険の調査業務等を通じて得たデータ等に基づきまして、保険会社が定める自動車保険の保険料率の基となる保険料、これを「参考純率」と呼んでおるようですが、この参考純率につきましても、若年運転者のリスクが客観的に高いということから、16歳以上の全ての運転者を対象とする全年齢という区分と21歳以上、26歳以上という3区分に区分されておりまして、全年齢を対象とする参考純率の方が21歳以上よりも、また、21歳以上を対象とする参考純率の方が26歳以上よりも保険料が高く設定されることとされております。

加えまして、これも資料外でございますが、法制審議会民法成年年齢部会における発達心理学者、若年者の研究をしている社会学者、精神科医等からのヒアリング結果を見ますと、精神医学の世界では、若者が成熟する年齢は30歳であるとか、35歳から40歳ぐらいであるなどと、年齢による成熟性が指摘されていると承知しております。

次に、免許保有期間3年の理由について御説明します。

先ほどの資料 でありまして、資料 を見ていただきましたとおり、運転経験年数を重ねるごとに事故率が減少する傾向が認められること等を踏まえまして、第二種免許の取得要件として、一定の免許を3年以上保有していること等が定められております。

これは、統計上このように事故率が減少していくということが明らかになっておりまして、免許の取得要件として、年齢、運転経験を定めることには合理性が認められるものと考えております。

次に、条件つき緩和の対応可能性について御説明いたします。

前回のヒアリングにおきまして提案者が指摘されたように、諸々のこれまである技術によりましては、タクシー等の事業用乗用車の事故率が自家用乗用車のものよりも高いという実態を改善できていないということ。また、提案のあった運転技術の専門教育や適性検査等につきましても、その具体性、有効性あるいは実現可能性等には疑いがあります。

これは昭和30年代に制定されてから変更はないのでございますが、第二種免許の取得要件にかかわらず、普通第二種免許試験の受験者数はここ10年間で約3分の1に減少しているなど、運転者不足の要因は免許制度にあるのではないのではないかと考えております。

また、指定自動車教習所の教習指導員と技能検定員の要件緩和につきましても、前回及び今回のヒアリングで御説明しましたとおり、資料 が示しておりますように若年層の事

故率が高く、年齢を重ねるごとに遞減しているという実態、これらの資格者が公安委員会の技能試験官を実質的に代替するなど、運転者の育成等に重要な役割を果たしており、高度な成熟性が求められることなどから、困難と考えております。

最後になりますが、1点申し上げます。

昨年の交通事故による死者数は4,117人となりまして、15年ぶりに増加するという結果となりました。第9次交通安全基本計画において掲げた、平成27年までに24時間死者数を3,000人以下とするという政府目標につきましても、残念ながら実現できませんでした。

また、国土交通省におかれては、事業用自動車の事故の削減に取り組むべく定められた「事業用自動車総合安全プラン2009」の目標削減値である、平成25年に事業用自動車の事故による死者数を380人にするという目標は達成できていない状況にあるばかりでなく、タクシーの死亡事故につきましても、平成27年には49人と、前年比で7人増となっております。

交通事故のない安全で快適な交通社会を実現するということは、国民全ての願いであり、政府の重要課題でございます。警察庁としては、各界、各層との連携を一層強化しまして、交通事故死者数の更なる減少に向けて、なお一層取り組んでまいりたいと考えているところであります。

他人を事業で運送するタクシー・ハイヤーは、ひとたび事故が起きれば人命を左右する重大な惨事に直結しかねません。交通事故を増加させる一因となり得るような制度見直しは、国民の理解を得られないのではないかと考えております。

私からの説明は以上でございます。

大崎座長 ありがとうございます。

続きまして、国土交通省から御説明をお願いいたします。

国土交通省（鶴田課長） ありがとうございます。国土交通省自動車局旅客課長、鶴田でございます。どうぞよろしく願いいたします。

横長の資料を御用意していますが、その前に一言申し上げさせていただきます。

1月15日に軽井沢でスキーツアーバスの事故がございまして、15の方が亡くなるという大事故でございました。それ以来、自動車局挙げてその対応、特に今、原因究明が警察を中心に行われていますが、それが分かる前にも再発防止に向けて対策を採るべきだということで、大臣の御指示もあって対策検討委員会を早速立ち上げまして、あさって、第1回を開催することになっております。

先週末の土、日、月と与野党の各党が現地の視察をなさいまして、私も国会議員の方々と一緒に現場を見てまいりました。そういう中で、今、警察に保管されていますバス車両も見て、将来のある若者がいっぱい亡くなったということで、大変胸の締めつけられるような思いがいたしました。

一方で、これはバスに限らずタクシーもだと思うのですが、運送事業が元気になると世の中が元気になる。因果関係があるとまでは申しませんが、ただ、そういう強い相関関係が

あるといえますか、この事業が活性化されるということが社会にとっても意味のあることなのだろうという思いも持って、日々、仕事をしておりまして、冒頭、座長がおっしゃっていましたが、安全性と経済の活性化をどう調和していくかというのが大きな課題であるとも思っております。

前回のこの会議で、人手不足という文脈で、そもそも二種免許のあり方だけでなく、タクシー産業に産業としての魅力がないと人材というのは集まらないだろうという御指摘をいただいたと伺っておりますので、その辺りを中心に御説明させていただきます。

前置きが長くなりましたが、右下にページを振っていますが、1ページ目は「全国のタクシー事業の規模」でございまして、全国23万台の車で年間15億人の方を運んで、収入が1兆6,000億円というオーダーになっております。下に法人と個人の内訳をつけております。

2ページ目「タクシー事業の現状(法人事業者データ)」ですけれども、たくさん線があって見にくくて恐縮なのですが、水色の折れ線グラフが輸送人員ですが、このところずっと一貫して減っております。

一方で、一番上の方にある緑色の線が車の数ですが、需要が減っている中でも車が増え続けるという局面がしばらく続きまして、これはタクシー事業の特性かと思えますけれども、その結果、赤い線は「日車営収」と業界用語で言っていますが、1日1台当たり幾ら売り上げるかという数字ですが、これがずっと低下をしてきて、やや持ち直した局面はあったのですが、「リーマンショック」と書いてあるところが2008年、平成20年ですけれども、この辺りで落ちて、ただ、一方で、最近少し持ち直しをかけているということでございます。これは後ほど御説明しますが、緑の線であらわす車両数が少しずつ減ってきているというところが大きくきいているかなと思っております。

一方で、輸送人員がずっと減り続けているのは、先ほど申し上げたとおりで、10年ぐらい前と比べて大体4分の1ぐらい減っている。これは他のモードと比べますと、鉄道とかを見ましても大体横ばいというのが多うございます。例えば航空はLCC効果もあって反転しているとか、鉄道も微増しているとか、バスでもほぼ横ばいで、こんな25%も減っているというのは、タクシーの置かれた非常に厳しい状況を反映しているかと思えます。

3ページ目「タクシー運転者と全産業労働者の年間所得等の推移(男性)」ですけれども、これもたくさん数字が書いてあるので、一番右のところだけ御覧いただきますと、折れ線グラフと棒グラフがありますが、棒グラフが年収です。緑が全産業平均で、タクシーが青ということで、全産業平均が500万円以上なのに比べて、タクシーは300万円となっております。

折れ線グラフは労働時間でございまして、色は同じように緑が全産業、青がタクシーということですが、一言で言いますと、長時間働いて給料が低いという業界になっております。

4ページ「タクシー事業の費用構成」を御覧いただきますと、タクシー事業の特徴としまして、コストの構造を見ますと7割以上が人件費ということで、先ほど前の紙で御説明

したような給与の低さとか、そういうことを改善していくためには、産業としての売り上げが上がってくるとというのが処遇の改善にほぼ直結する典型的な労働集約型の産業になっております。

5 ページ「タクシー特措法のポイント」ですが、今、そのために何をしているかということですが、もちろん、「タクシー特措法」と表題に書いておりますが、バス、トラックを含めまして、10数年前に道路運送事業の経済規制を緩和するという流れがございました。タクシーも同様でございます。その後、台数が増えて、1台当たりの売り上げが減っているというのは先ほど御覧いただいたとおりですが、それが労働条件の悪化につながる。ひいては安全性にも影響があるということで、特別措置法というものができております。

これは非常に細々としておりますので、逐一は御説明しませんが、エリアを限って車の台数を減らす、いわゆる「減車」と言っておりますけれども、減車の取組と需要を増やすような活性化の取組を車の両輪で進めていこうというものです。

一番上に箱が3つ並んでいますように、原則は道路運送法で、これは増車、つまり供給量を増やすのは届け出をすればいいということになっているのですが、真ん中の黄緑色の準特定地域とその右のオレンジ色の特定地域と、右に行くほど強い規制がかかって参入に一定の制限がある、又は減車を計画的に進めるという仕組みが設けられております。

6 ページ目は「タクシー運転者数と年齢構成の推移」を概観するものでございますが、棒の高さが運転者の総数ですが、こういったぐあいに減っています。

一方で、年齢構成を御覧いただきますと、60歳以上の方というのが増えて、今、一番多くなっている。50代も大分減ってきていて、トレンドとして増えているのは60歳以上という状況で、下の方のれんが色が30代、一番下のほとんど見えないくらい高さの低い層が20代となっております。この結果、平均年齢で申しますと全国で58.7歳です。

ちなみに、全産業平均が42.9歳ですが、58.7歳という非常に高い年齢になっております。

今後、人手不足はタクシーだけではなくて、全産業横断的な問題かと思いますが、その中で、タクシーが大幅にシェアをふやしていくというのは非常に困難な課題だと思っておりますけれども、ここを見ますと、若年層にどれだけ普及できるかというのが一つの課題ではあると思っております。

もう一つの可能性が、7 ページ「女性タクシー運転者数の推移」であらわしているように、女性です。女性の運転者は、実数でいっても少しずつ減ってきている。最近ちょっと持ち直しておりますが、タクシー運転者に占める割合で見ましても2%台で推移しているという状況で、こういった若年層とか女性をいかに引きつけることができる業界になっていけるかというのが課題であると思っております。

最後、数枚かけまして、今、どういう将来像を目指しているのかというのを御紹介させていただきます。

8 ページ目が「『新しいタクシーのあり方検討会』について」ということで、これまで申

上げましたような問題意識に基づきまして、昨年の1月から1年ほど検討を重ねてきております。

スケジュールを先に申し上げますと、一番右下にございますように、あす、1月28日に「最終とりまとめ」と書いていますが、最終とりまとめの案をお示しして、そこでまた大分いろいろな御意見が出るとお思いますので、それを委員の方々と調整してまとめ上げていくというスケジュール感になっております。

委員の方々は、左に記載のとおり、座長は一橋大学の山内弘隆先生で、学識経験者の方、消費者団体の方、求人にお詳しい方、日商からも御参加いただいています。経済界、マスコミ、タクシーの経営者側、労働者側、それと行政、我々が事務局を務めて進めております。

最終とりまとめは、先ほど申し上げましたように、明日、この委員の方々に御議論いただくのですが、次の9ページから、そういう意味で議論の途上ではございますが、今の時点のものということでお示しをしております。

非常にたくさん文字がありますので、かいつまんで申し上げますと、まず、9ページ目が全体像でございます。「タクシー革新プラン2016～選ばれるタクシー～」ということで、私の思いとしては、副題として書きましたが「選ばれるタクシー」ということです。

これは、消費者や社会に支持されるということ、あえてタクシー業界が外から見て、自分たちを見つめ直して、鍛え直していきましょと。業界も労働者側も、行政もそれぞれの役割があると思いますが、そういった気持ちでございます。

具体的には、左の方に箱が1、2、3とありますように、1つ目は「生産性の向上」で、サービス産業全体の生産性向上が課題になっておりますが、そういった中でもタクシーとして非常に柱であると思っております。

2番目に「サービスの向上」、いわゆる利便性の向上です。

3番目に「安全・安心の向上」ということです。

そのようなことで、右にございますように改革していくということですが、大事なのは、我々取り組む側はどうしても事業者目線ということになるのですけれども、利用者目線を常に意識してということかと思っております。

一番下に1行書いてございますが、「タクシー特措法のフォローアップ」というのもございます。これは先ほど途中で申し上げましたように、タクシーの計画的な減車を進めるということでございます。これも生産性向上につながるのだと思いますが、そういうことを法律に基づいてやっておりますが、それもフォローアップするというのを法律上求められておりますし、衆参両院の附帯決議でも求められております。そういった意味で、どうやってその進みぐあいを検証していくのかということも中では取り上げております。

残りは非常に細かいので、本当に駆け足で御覧いただきますが、10ページ目が「1.『生産性の向上』」ということで、1行目にありますように、地域を指定して計画的に減車を進めていくという話ですとか、2行ほど下に「ITの活用による効率的配車」とありますが、

念頭にありますのはスマホの配車アプリということで、ここにもありますように「流しの縮減」ということをございます。要するに、無駄な待機時間をなくして、なるべく回転率を上げるということがこれで実現できるのではないかと。

その2～3行下にもありますように、新たな料金設定ということで、すみません、まだ途中で文字になっておりませんが、付加価値のあるサービスを提供して、それに応じた料金をいただくということもタブー視せずに盛り込んでいきたいと思ひます。これは消費者から支持されるものであれば、ちゃんと料金としていただけるのだということを通じて、事業者の創意工夫を期待したいという趣旨でございます。

先ほど申し上げたスマホアプリなどで利用者が選べるという環境が実現しつつあるということで、いろいろな新しい取組ができるのではないかと思ひております。

「(2)ドライバー確保のための取組」としまして、研修制度の充実、大学等への訪問実施、女性運転者ということで、市場調査から始めてですが、職場環境の整備や、運転手さんとして入って、その後のキャリア構築をどうやって示せるかといったようなことも議論をいただいております。

11ページ「2.『サービスの向上』」ということで、一番上にありますような外国語研修、これはインバウンド、訪日外国人が1,947万人ということで、そういった新しい需要をつかむということもありますし、そういった中で、先ほどもちらっと申しましたように、そこも新たな付加価値として提供できるのではないかと。

真ん中辺の「(2)高度化」とありますように、これもこの中でまだ余り示せていませんが、スマホのアプリというのは、そもそもタクシーとはどういう乗り物かというところを大きく変えていくような、タクシーの質を変えていくようなきっかけにもなるのではないかと思ひております。

そこにありますように、マタニティータクシーというのは、妊娠している方に登録をいただひて、いざ陣痛というときに、夜中であっても電話1本すると病院まで連れて行ってくれる。実例もありまして、中には車の中で出産される方もいらっしやいます。そういうことにも対応できるような備品と、ドライバーの研修といったこともやっております。

それから、子育てといったこと。それから、そこにも「配車アプリ」とありますが、利用者が選べるということを生かして多様なサービスを提供していくということです。

それは一番下の「(3)多様化」も同様でございまして、観光サービス、高齢者向けの買い物支援等々を打ち出していききたいと思ひております。

12ページ「3.『安全・安心の向上』」は、冒頭申し上げましたように、非常に運送事業の根幹でありますけれども、ここは今日のテーマとの関係で説明は割愛させていただきます。

最後の13ページ目「タクシー特措法のフォローアップ」という中でも、いろいろな業界全体の指標をなるべく見える化して行って取組を進めたいということで、例えば、項目としましては、左側の「フォローアップの内容」の「1 適正化事業について」の(1)

にありますように、減車がどれだけ進んで実働率がどれだけ高まっているかということのこと。

(2)は全般的にそういった活性化がどれだけ進むかということにもなりますけれども、そのほかに、一番下にイ)口)ハ)ニ)とありますように、特に今日の話との関係で申しますと「イ)賃金の改善度」「口)運転者負担の解消割合」です。

運転者負担というのは、これもこの業界特有の面もあるかと思いますが、いろいろな設備をタクシーの車両に導入するときに、経費を運転者が負担するような慣行もございます。そういったものの解消を目指していく。

それから、一番下にあります「ニ)キャリアパス明示・スキル評価の有無」ですが、先ほど申し上げたように、例えば、英語ができるのだったら、それで付加価値のあるサービスとして提供して、それが賃金に反映されるとか、最終的には経営判断ということになると思いますが、そういったことに目を向けていただきたいといったようなこと。

縷々申しましたが、そういったことで業界全体が革新をされて、魅力のある職場になるようにということも目指しまして検討を進めております。

以上でございます。

大崎座長 ありがとうございます。

引き続きまして、全国ハイヤー・タクシー連合会からの御説明をお願いいたします。

全国ハイヤー・タクシー連合会(佐々木副会長) 佐々木でございます。

今、国土交通省様より詳細にわたり説明をいただきまし改正特措法に基づく適正化、活性化にな取り組んでいるところであります。

それにつけましても、働き手、労働力の不足は深刻を越している状況でありまして、我々は労働集約型産業、人がいなければどうにもならない業種・産業であります。また、将来を考えた場合、どうしても若年層、女性の労働力の確保を喫緊の問題として捉えているわけであります。

それでは、資料1-3「総合的な安全対策と人材確保・育成対策について～普通第二種免許の取得年齢等の引下げ要望～」に従って説明をさせていただきます。

資料1ページを御覧願います。

「1.タクシーの総合的な安全対策」であります。最初に、誤解のないように、私どもが要望しております普通二種免許の取得要件の引き下げについての基本的な考え方について、述べさせていただきます。

「(1)普通二種免許の取得年齢・経験年数の引下げ要望の基本的な考え方」に記載してありますように、私どもの基本的な考え方は、単に普通二種免許の取得要件を緩和していただきたいということだけではなく、タクシーの総合的な安全対策を向上させることを前提とした上で、普通二種免許の取得年齢・経験年数の引き下げについて、お願いをしたいということでありまして。

現在、タクシー運転手の平均年齢は58.7歳であり、地域によっては既に60歳を超えてお

ります。このまま若年層の雇用が進まない限り、タクシー運転者の高齢化は今後ますます進むことが確実であります。高齢に起因する交通事故がますます増加するのではないかと懸念しているところであります。

「(2)総合的な安全対策の検討」は、その前提となる安全対策についてであります。年齢等の引き下げによる若年者の知識・技能等を補完するための対策については、今後、警察庁、国土交通省から御指導・御協力をいただき、検討を進めてまいりたいと考えております。

まず、若年者がタクシー運転に必要な知識・技能等を習得するための方策であります。今回の要望に際して検討しましたのは、業界として高校新卒者に対する採用後の教育・研修制度の導入を図ることとし、一方で、自動車教習所での普通第二種免許の取得教習時限を拡充して教習内容を強化していただくことで、年齢・経験年数の引き下げによる知識・技能を補完することができるのではないかと考えております。

高校新卒者に対する採用後の教育・研修制度等についてであります。1つ目として、採用後、一定期間を研修期間として、社内で指導員添乗による実車運転訓練を行い、これを記録化すること。

2つ目として、指導員の補助者としてタクシーに乗務し、営業区域内の地理及び客との接遇等を実習すること。

3つ目に、運行管理者業務の補助と、その他、タクシー乗務員として必要な知識・技能の習得を行い、また、外部研修では、独立行政法人自動車事故対策機構等の行う運行管理者規則講習の受講、運行管理者資格の取得、また、観光検定、語学検定、介護職員初任者研修等、業務に資すると思われる資格の取得などを検討しております。

タクシー乗務員として登用後の研修・教育制度等についてであります。これにつきましては、現在、タクシー乗務員になろうとする者は、タクシー運転者登録時講習として安全、法令、地理に関する2日以上の講習が義務づけられております。

また、タクシー運転者として採用後は、初任運転者研修として10日以上の研修が義務づけられております。これに加えて、タクシー会社独自の初任運転者研修を行っているところでもあります。

さらに、タクシー事業者がタクシー乗務員に対して行う一般的な指導・監督については、国土交通省の告示に基づく指導・監督の指針により行っているところでありますが、一般のトラックの準中型免許制度の導入に伴う安全対策の強化としての指導・監督の指針の改正が行われるということでもありますので、これらを参考にしたいと考えております。

タクシーに関わる交通事故防止についてであります。警察庁様の御指摘のとおり、タクシーが第一当事者となった交通事故は、人身事故件数では毎年、前年比7～8%減少を続けておりますが、死亡件数についてはここ数年増加しているのが事実であります。

業界としては、平成21年に「ハイ・タク事業における総合安全プラン2009」を策定し、

平成30年までに交通事故件数、死亡事故件数を平成20年比で半減させるとの目標に設定し、交通事故防止対策に取り組んでいるところでありますが、今後も警察庁、国土交通省の御指導を得ながら、業界の総力を挙げて交通事故防止対策に取り組んでまいり所存であります。

その他の安全対策として、2017年度内にトヨタから次世代タクシー(タクシー専用車両)の発売が予定されておりますが、全タク連といたしましては、被害軽減ブレーキ等の標準的安全システムの装備等を要望しているところであります。

また、ドライブレコーダー、デジタコ等の機器を利用した安全教育の充実・強化、タクシー無線を使って車両の所在地が把握できるGPS-AVMや、スマホアプリを活用した配車システムの高度化の推進など、タクシー運転者の負担軽減を図っております。

2ページ「2.人材確保・育成対策」を御覧願います。タクシー事業をめぐる諸問題や今後の新しいタクシーのあり方については、先ほど国土交通省より「新しいタクシーのあり方検討会」の詳細な説明がございましたので、割愛をさせていただきます。

3ページを御覧願います。「(2)新しいタクシーのあり方検討会『中間とりまとめ』の骨子」ですが、こちらに関連した問題であります。私どもが注目しておりますものとして、「今後構すべき施策」の「2.人材の確保・育成」の中で「(1)運転者のサービス向上を通じたイメージ改善」と「(2)若年層・女性の採用の拡大」が盛り込まれております。

4ページ「(3)人材確保・育成のための今後の取組の方向性 ~『中間とりまとめ』から~ #1」を御覧願います。

全タク連では、この中間とりまとめを参考に、今後の人材確保・育成のための対策を検討してまいりたいと考えております。

「ア 積極的な採用活動の実施」につきましては、タクシー運転者は、長時間労働や事故の危険性などマイナスのイメージを持たれがちであります。他産業に比べまして柔軟な勤務形態を選べることや、努力次第では同年代に比べて高収入を得られることなどのポジティブな面についても積極的にPRすることにより、若い世代にとっても将来にわたって魅力ある職業として位置づけられるよう、取組みを重ねてまいります。

具体的には「イメージの向上」策として、若年層・女性を主な対象として、職業としてのメリットや魅力をPRするためのフォーラム、キャンペーン等を実施する。

「学校関係者へのアピール」策として、就職活動に関わる担当者等に対して情報提供を行う。

「地域におけるPR活動の推進」として、タクシー運転者のメリットや魅力、キャリアパスについて理解を促すため、就職イベント等の機会を活用し、若年層・女性のタクシー運転手との意見交換会の開催、また、各種の地元メディアを通じてのタクシー運転者としてのメリットや魅力を訴え、認識の浸透を図っていく。

「新卒者の家族の理解促進」策として、行政機関のホームページ等も活用させていた

だき、実際にタクシー運転者として活躍している若年層・女性について紹介し、新卒者やその家族の理解を得られるよう努めてまいりたいと考えております。

5ページを御覧願います。「(3)人材確保・育成のための今後の取組の方向性 ~ 『中間とりまとめ』から ~ #2」の「イ 勤務・キャリア構築の環境改善・透明化」についてであります。運転者がみずからの職業に対してやりがいを実感してもらうため、運転者のスキルに対し適切な評価やキャリアアップ構築の透明化を図っていく必要があります。

そのための対策といたしまして「雇用環境・キャリアアップの透明化」として、勤務環境や、10年、20年勤務した場合のキャリアをイメージできるように、長期勤続者を対象とした処遇、キャリア構築のための教育訓練制度等について情報提供を行う。

「スキル取得によるメリットの付与」としまして、観光、外国語、手話、福祉等、タクシー運転者のスキル取得に対する処遇面でのメリット制の導入。

「職場施設の美化・充実」として、トイレや更衣室など事業所の施設面での勤務環境の改善。

「多様な勤務体制の検討」として、タクシー事業において普及している歩合給制や日勤・隔日勤務といった勤務体系にとらわれない、固定給制、短時間勤務等、多様な働き方等について検討を進めていきたいと考えております。

最後の6ページ「(4)新卒者採用に向けた業界・事業者の取組み」は、実際の採用の活動状況であります。

これはどこの協会もやっているのですが、特に東京の場合には、現在、国際自動車(株)が大卒者や女性の採用を積極的に進めており、新卒者の募集で成果をおさめております。2010年には新卒ドライバーは1名だったのが、2015年には120名と大幅に増加しており、退職率は11%にとどまっているときいております。国際自動車は、新しいタクシーのあり方検討会で、その取組みをプレゼンしたところでもあります。

もう一つ例を挙げますと、これは全国展開している第一交通産業の例でありますけれども、ここは高校新卒者を採用して、運行管理者、衛生管理者等の資格を取得させ、運行管理の業務補佐、タクシーの顧客獲得等の営業、配車・指令などの業務を経験させ、二種免許取得後にはタクシー業務を2~3年経験させた上で、今後の職種を選択させるスキームを構築しているとのことでもあります。第一交通産業の高校新卒者の採用実績は、平成21年~28年までで31名となっているようであります。

このほかの事業者も、おのこの大学・高校新卒者や女性の採用に積極的に取り組んでいるところでもあります。新卒者採用はタクシー業界が生まれ変わる最大のチャンスと考えております。

タクシーは、単にお客様を運ぶことから、過疎地での乗り合いタクシー、マタニティータクシー、子育てタクシー等、総合的な生活移動サービスの提供が求められており、私も業界もそれに対応するため、人材の育成に努めてまいっているところではありますが、そのためには若い新しい人材が必要であります。

今後、交通事故防止には業界の総力を挙げて取り組んでまいりますし、採用後の研修・教育体制を整備し進めてまいりますので、二種免許の取得年齢・経験年数の引き下げについて、是非御検討をお願い申し上げます。

以上で私からの説明を終わります。ありがとうございました。

大崎座長 ありがとうございました。

それでは、ただ今の御説明に関しまして、委員、専門委員の御質問、御意見を頂戴できればと思いますが、いかがでございましょうか。どなたからでも結構です。

どうぞ、久保利先生。

久保利専門委員 久保利ですが、警察庁にお伺いしたいのですけれども、資料1-1の「年齢別第二種免許保有者1万人当たりの事業用乗用車の交通事故件数」ですが、これを見ていると21歳はすこぶる高い。20代も相当高い。あとは、70代になって75歳を超えるとほとんど事故は起きないというので、高齢者ほど安全で、若い人ほど危ないというデータのようにも思えます。

一方で、国交省がお出しいただいている資料1-2の6ページを拝見しますと、ここでは「タクシー運転者数と年齢構成の推移」というデータがありまして、赤線よりもっと下の一番下の部分が多分20代の人なのだろうと思うのですけれども、ほとんど厚みがないですよ。人数が非常に少ないということだと思います。

もしこれが20代のことを指し示しているのだとすると、20歳代あるいは21歳で、警察庁の21歳のところに当たるドライバーというのは一体何人いるのでしょうか。1万人当たりと言われますと、ベースになる人数が一体100人なのか、200人なのかによって、まるで出てくる数値が違うと思うのですけれども、この点について御説明いただけますでしょうか。

大崎座長 私も同じ点が気になりましたので、あわせて、この75歳以上なんていうところも、非常に事故は少ないようにも見えるのですけれども、ちょっと考えたら、そもそも二種免許を持っていても運転していない人が多いのではないかという気もするので、その辺についても、何か感触があれば、あわせて御説明いただければと思います。

警察庁（郷治課長） お答えします。

この統計の実数というお尋ねでございます。これは、御指摘のとおり、1年ではなかなか若年者のサンプルがそんなに多くなくて、統計的に誤差があるのではないかということで、10年分を調査してみても平均したものでございますが、21歳の保有者数はこの10年で1,126人ということでございます。そこから基本的には増えてまいりますし、さらに申し上げますと、22歳で5,303人、23歳で1万442人、あとは1万人以上という統計になってございます。

座長がお尋ねの75歳以上のドライバーがどのくらい走っているのかということでございますが、これは二種免許保有者ということでございますが、事故の方は、事業用乗用車が起こした事故を取っている統計でございますので、母数としてどのくらい高齢者のドライバーが走っているのかというのは、私どもも持ち合わせがないのですが、この事故に関し

ましては、その年齢のドライバーが事業用乗用車で起こした事故であるということでございます。ここで言っている母数は、人数当たりということでございます。

大崎座長 多分、皆さんもちょっと気になったのではないかなと思うのですが、この統計が現在の若い人に余り二種免許を取らせてはいけないという話の根拠だとすると、60歳以上の人たちにタクシーを運転させていけば、どんどん安全が向上するという結論になってしまいそうなので、それは直感的におかしいと多くの方がお感じなのではないですかね。

久保利専門委員 すみませんが、追加でもう一点いいですか。

今の御説明のように、正に21歳は1,100何人、その後、23歳以降、24歳とか、この辺りはみんな1万人いるのだというお話になって、1万人で考えてみると、みんな190件とか、180件とか、153件です。

そうすると、21歳は10年間で1,000人しかいないところで起こした事件を1,527件とおっしゃっていますけれども、1,000人で1,500件も起こしているのならすごいことですが、これは1万人に換算してですから、そうすると、1万人で1,527でも、1,000人だと150何件という程度の話で、ほとんど差がないのではないかと。20代の人たちについては、みんな150件ぐらいのところだとすると、21歳、22歳をこんなにイレギュラーな数字にするのは、私の常識といいますか、直感からいうと随分違うのではないかと。これをベースにして、21歳には二種免許を渡せない、もっと下げるのはだめだという根拠としてはいかがなものかと私は思います。

大崎座長 どうぞ。

警察庁（郷治課長） ちょっと説明を端折ってしまいましたが、年齢ごとの保有者数と事故の件数をもう少し詳しく申し上げますと、久保利先生の御指摘のとおり、21歳では1,126人に対して事故件数は172件でございます。22歳では5,303人に対しまして事故件数は289件でございます。23歳では1万442人に対しまして事故件数が389件、24歳では1万5,960人に対しまして事故件数は392件、25歳では2万2,206人に対しまして事故件数は509件です。

この実数自体を提出することは全くやぶさかではないわけですが、それぞれのセルに1万人入っているととれるように申し上げたのがちょっと舌足らずで、32歳では9万7,858人とか、33歳では11万人を超えまして、どんどん増えていきます。それに従って事故件数も何千件台ということになりまして、50代、60代では1万件を超えるというようなことになってまいります。

私も60代に運転させたほうがいいと主張したことは一度もございませんで、タクシー・ハイヤー業界において、30代や40代の比較的安全に運転されているドライバーが増えるということは、大変望ましいことだと思っております。先ほど御紹介のありましたいろいろな取組も是非実を結ぶといいなと思っておりますけれども、これは大きなサンプルでやっておりますので、統計上の偏りがそんなに出ている変な統計とは考えておりませんので、これに従えばご要望のように二種免許の取得要件を緩和することはなかなか難しいと考え

ております。

大崎座長 他にいかがでしょうか。

森下委員さん、どうぞ。

森下委員 警察庁さんに御質問なのですが、今度は資料の「運転経験年数別第二種免許保有者1万人当たりの事業用乗用車の交通事故件数」なのですが、これも先ほどの話と似ているのですが、1年未満は非常に多い。2年、3年で減っていくのはいいのですが、4年以上になってまた増えてきますよね。

そうすると、長く持っていればいいというわけでもないようにも見えるのですけれども、これはすごく不思議なのですよね。年齢別を見ていると、先ほど来の高齢者とか、年を取るほど減って、要するに、経験が大事なのだということになると思うのですが、これを見ていると、1年未満はだめだという理屈は分かるのですが、それ以上は余り関係ないようにも見えるのですけれども、なぜこういうことになるのですか。

警察庁（郷治課長） お答えします。

御指摘のにつきまして、1年分のデータなので、より正確を期すためにの方に10年分のデータの平均をつけさせていただいております。

森下先生御指摘のとおり、後ろの方がちょっとはね上がっているという傾向は、そこだけ見れば同じであるものの、グラフの形自体は1年分の統計とはまた違う形になっていると思いますけれども、やはり初期において経験を積むごとに低減しているということは言えるのだらうと思います。

他方で、これは事故統計で区分できるのがこういう感じなものですから、このようなグラフになっておりますが、特に第二種免許の保有者につきましては、普通免許等を3年以上保有していることが必要となっておりますので、第二種免許の運転経験が4年以上ということだと、少なくとも7年以上は自動車の運転経験を有していることになりまして、これらの運転者は十分な経験年数による成熟性を有していると考えられるわけですが、一方で、運転していれば慣れが生じてきますので、そういうことによる不注意が逆に増えてくるということもあるのかなと考えております。

この10年間の統計で見ますと、運転経験年数4年以上の部分の事故率は3年未満のものよりも低くなっておりますので、経験年数が初期に高い状態から逡減していったら、その状態が慣れを含めても3年未満のところを超えるわけではないということを考えれば、この規制というのは合理性があると考えております。

大崎座長 小林さん、どうぞ。

小林専門委員 1つお尋ねしたいのですが、でもでも構わないのですが、先ほどからの御説明で、21歳のところが非常に高い値になっております。このデータの見方なのですが、21歳で二種免許ということは、次のグラフになりますと、経験で何年になるわけですか。これは1年未満と見てもよろしいのですか。

大崎座長 そうですよ。だって、18歳で3年なのだから。

小林専門委員 そうしますと、例えば と と1年未満の方が同じ1万人当たりの数値であれば、片や1,000人台、片や100人台、さらに、経験でいきますと、別に21歳の人でなくても、30歳の人でも40歳の人でも1年未満の人というのはいっぱいいるわけですよ。そうすると、もっとこの数字は高くならなければいけないのですけれども、オーダーも違っていて、そこを御説明いただけますでしょうか。

大崎座長 それは18歳で取った人ばかりではないので、当然、数字が違ってくるというだけのことでしょう。

岡議長 でも、21歳以上でないと取れないのでしょうか。

大崎座長 いや、こちらの の方。

岡議長 でも、21歳のところは。

森下委員 でも、その数字というのはオーダーが違うと思いますよ。

大崎座長 では、御説明いただけますか。

警察庁（郷治課長） 恐縮ですが、もし御質問の趣旨を取り違えていたら、また御指摘願いたいのですが、これは、今、座長もおっしゃいましたように、1年の経験の方は、先ほど新卒採用者の数についても御紹介がありましたけれども、どうも新卒採用者が非常に少ないみたいですので、決して21歳とかで取っているわけではないということを考えますと、もっと年齢による成熟が進んでから二種免許を取得されて、経験年数1年の者として事業用自動車で事故を起こした場合に、この統計に載っているということでございますので、その分を割り引くと、この年齢でありますと、20歳代の初めに非常に高い事故率が、経験で1年未満でありますと、かなり下がってくるということで、年齢による成熟というのがかなり大きく影響しているのであろうと考えております。

松村座長代理 年齢による習熟というのは、21歳と22歳がこんなに大きな差があるのだとすると、二種免許を取っていようがまいが、21歳のドライバーの方が22歳のドライバーよりもはるかに事故が多く、23歳のドライバーになるとはるかに減るといような傾向があると、年齢の成熟が決定的と言えそうな気がする。しかし少なくともお出しいただいた資料 のところでは21歳と22歳と23歳の間に、普通の人ですさまじく大きな差があるということはないですよ。

そうすると、21歳の方はほぼ初年度の人たちばかりで、22歳の方は、21歳に取って22歳になった人と、22歳になって取った人というのが一定の割合でまじっていて、23歳になると3年目の人、2年目の人、1年目の人となって、経験年数の高い人の割合がだんだん増えてくるということになり、そういう意味で、21歳の特異な値は非常に少ない母数の中で出てきているとしか私には思えない。

少なくともこの を眺めながら、21歳のところが突出して大きく、やはり年齢の問題がとても重要とは普通の人は見えないと思うのですけれども、 とコンシステントに説明していただけませんか。

警察庁（郷治課長） 基本的に、松村先生のおっしゃるように、私どもは を取得要件

の主な根拠としているのではなくて、の方がより一般的な統計なのだろうと思っております。

というか、でございますけれども、これは前回のヒアリングでの御指摘を受けまして、二種免許の保有者について抽出した統計でございますので、二種免許を取られた方の統計でございますから、これを主な根拠として取得要件を設けているというものではございません。

松村座長代理 が根拠ではないということをはっきり言っていただいたので、良かったです。私たちもこれは考慮しなくていいわけですね。

の方がなのですが、だって同じことですよ。18歳で突出して大きいのは、この人たちは、ほぼ全部が免許を取って1年目の人。19歳の方は、18歳で取って経験2年目の人と19歳で取った人がきっとまじっているのでしょうか。20歳の方は、20歳で取って1年目の人と、19歳で取って2年目の人と、18歳で取って3年目の人がまじっているのでしょうか。この辺りで急激に下がってくるというのは、そういう要素なのではないですか。

警察庁（郷治課長） そういう要素であると割り切る根拠は全くないと思います。特に私ども、この交通事故統計でありますということだということでございますが、保険会社が独自に取っている調査に基づく保険料におきましても、個別の保険会社が保険料を決める基となっている参考純率が、先ほど御紹介したとおり、21歳で区分されているところでございまして、若年者のリスクが高いということは、金融行政の方で監督されている保険料率算出機構の客観的な保険料率の算出においても示されておりまして、年齢で制限することには合理性があると考えております。

大崎座長 統計のお話が分ったのですけれども、私がずっと気になっていますのは、統計的なことはともかくとして、実際にはどの年齢層にも、どの経験年数の方にも、技量のすぐれた方とか、成熟した人というのも当然いらっしゃるのではないかと。それを一律に受験資格まで制限してしまうというのは、どうなのだろうなという気もするのですが、問題はそういうことではないのですか。

というのは、経験年数の話も随分分ったのですけれども、お示しいただいているデータでも、二種免許保有者の間でも経験年数によって事故率が下がるというのが出ていて、そうすると、例えば、これを何年かやった人は事故率が低いからという根拠にしてしまうと、何かおかしな話になりませんか。つまり、結局、いつ取ってもだんだん下がるのだという話になってしまうので、いつなっていたくべきかという、切りがないですよ。

要するに、事故というのは残念ながらゼロにはならないので、いわばon the jobでやっけていらっしゃるうちにどんどん安定してくるという、それだけの話のような気がするのです。

何か御発言はございますか。

日本商工会議所（柘原理事） 日本商工会議所でございます。2回目をお呼びいただきましてありがとうございます。

前回配付した資料で当所の主張は言い尽くしていますので、付け加えるということではないのですが、今の事故件数ですけれども、議論していただくときに、とかく件数とか率で議論されてしまうので、仮に172件の事故があるということであれば、それらが何らかの技術的に解決できる事故なのか、人為的なもので習熟をすれば防げる事故なのか、その内訳を分析していただきたいと思います。

委員の先生がおっしゃられるように、どこに原因があるのか、中身をちょっとだけ分析していただき、技術的にクリアできるというものであれば、今、正に産業競争力会議の成長戦略の中でも、事故を減らすため、あるいは生産性を向上するための自動運転ですとか、GPSの活用ですとか、そういったことについて国費を注ぎ込んででも開発しようという議論がなされていますので、今までは統計的に21歳で切られたかもしれませんが、これからの技術革新も含めて技術的にクリアできるものであれば、その要件は外せると思います。

また、今日は「地上のタクシー」のお話ですけれども、「空のタクシー」というのもございまして、事業用の飛行機の免許は実は18歳で取れることになっております。ただ、習熟・慣熟が必要ということで、総飛行時間200時間の訓練を行うことが要件となっており、習熟・慣熟を徹底的に行うことで、「空のタクシー」では18歳から取れるということになっております。

習熟・慣熟というのは、今日、佐々木副会長さんがおっしゃられたように、教習時間を増やしたり、あるいはベテランの指導員が横に乗るとか、そういった対策も講じる余地があるということでございます。私どもは一般論としてのタクシー業界を弁護するつもりはありませんけれども、本件は元々東北地方のタクシー業界から来た御要望であり、被災地で若年者の雇用、高齢者の足、人口の流出などの問題が増えているということがありますので、何らかの検討の余地があるのではないかとお願いしております。是非、原因を分析していただいて、少しでも工夫の余地がないのかという視点で御議論をお願いしたいと思っております。

大崎座長 委員の方から他にございますか。

どうぞ。

岡議長 今日の議論を聴いていて、属人的な理由での事故を「年齢」と「経験」という切り口で見たときには、先ほど慣れてしまって事故が起きるといった話もありましたけれども、それは例外的なことであって、やはり経験があったほうがより安全だというのが常識的だと思うのです。

そうしますと、経験を早く積ませるという考え方もあるわけです。今のように普通免許の3年経験を条件として21歳というのも一つの決め方ですが、例えば、普通免許の3年経験とか、経験する期間はある程度必要かもしれないですが、今の車のいろいろな性能を考えると、交通道德だとかは別にして、高校生のような若い人の方が運動神経もよくて、より安全運転をするような部分もあるのかなということで、この年齢を早めることについては、安全という観点を考えても、それほど抵抗感を感じないのです。

先ほどの資料を見ると、普通免許も二種免許も、免許を取って1年目の方が相対的に事故が多いというのはあまり変わらないのではないのかなという気がいたします。経済界の方からの御要望も考えたら、早くから経験を積ませるといって、何かその辺に答えを見出すことができないのかなと思います。私は若いから事故が多いということはないと思います。ただ、経験が足りないというのは考えるポイントかと思います。経験は積ませるけれども、年齢は早めてもいいのではないかと思います。

大崎座長　そこは、普通免許を18歳から大幅に下げるといって議論まで行くのかどうかというのがございますので、先ほどちょっとお話があった事業用の飛行機の場合は、実際の飛行時間で与えるなんていうのは、一つ参考になるのかもしれないですね。例えば、タクシー会社に実際に就職されて、習熟運転を何時間やったら取れるとかいうのは、一つあるのかもしれないという気がいたしました。

どうぞ。

警察庁（郷治課長）　御指摘が何人か続かれましたので、お答えできる部分を少しお答えしたいと思います。

まず、先ほどの航空の例があるというお話と、経験を早く積ませるといって議長の御指摘でございますが、要望者の方からお話がありましたし、前回のヒアリングの最後のところでも事務局から御指摘がありましたけれども、特定の自動車教習所で二種免許を取得するのに必要な教習よりも更に長く運転の練習をすることなどによって、経験年数が3年のところが2年になるという特例は既に設けられているところでございます。

ただ、これは余り利用されておりませんで、私も毎年把握しているわけではないのですが、昨年の分については、東京都内だけで63人ということでございます。その特殊な指定を受けている自動車教習所は全国にあるのでございますが、利用が少ないということでございます。先ほど全国の新卒採用者の数を聞いて私もびっくりしましたけれども、訓練にかかる時間はともかくとして、そういうものを活用されていないという実態がございます。

ですから、航空機のタクシーの運転者の育成にかかる事業者の取組と、ハイヤー・タクシーの事業者の運転者の育成にかかる取組というのは、もしかすると違いが大きいのではないかと考えておまして、これをさらに延ばすということによって緩和できるのではないかといいても、この部分が活用されていないということをお考えすると、本当に利用していただけるのかなという心配も少しございますし、また、自動車教習所の体制の問題もありますので、なかなか実効的ではないのではないかとこの心配がございます。それが1点でございます。

それから、要望者様の御指摘の中で1点申し上げておかないといけないことがあるのですが、国土交通省の告示でやられているトラックの訓練について、それをさらに改善して、他方、トラックについて道路交通法の方でも改善がなされたということをおっしゃっていたのですけれども、トラックを運転できる免許の改正につきましては、これ

は長い経緯がございまして、平成27年の改正で御指摘のようなことも含んだ改正が行われているのですが、基本的にはこれは規制強化の部分が大きい改正でございます。

さらに申し上げますと、昭和30年代から平成19年までは普通免許で車両総重量8トンまで運転できたものでございまして、セダン型の試験・教習で普通免許を取ってから運転できる自動車の範囲が、重いものまで運転できるという状況だったのでございますが、貨物自動車の交通事故防止のために、平成16年の道路交通法の改正で、施行は平成19年でございますが、中型免許というものを設けまして、車両総重量5トンまで普通免許で運転できる範囲を引き下げまして、中型免許につきましては、取得要件として年齢20歳以上、経験2年以上という要件を課しております。

これをさらに安全対策を進めまして、普通免許で運転できる自動車の範囲を3.5トンまで引き下げるといった改正が行われたのが昨年でございます、それについての御指摘であったものでございます。

そうした長年にわたる改正、貨物自動車の事故防止対策の一環としてそういうことが行われているわけですが、これについては外国の制度も参考としておりまして、本日は旅客自動車の外国の制度について御紹介しておりますが、貨物自動車というか、重量の大きな自動車を運転できる免許について、事故率の低い主な欧州諸国の制度を御見ますと、日本の準中型自動車に相当する車両総重量7.5トンまでの自動車を運転できる免許については、これは普通免許に相当する免許とは違うのですが、これ自体は18歳で取得できることになっております。

他方で、旅客自動車を運転できる資格については、先ほど申し上げたとおり、21歳以上の要件を課しているということございまして、やはり他人を事業で運ぶという旅客自動車の特性を踏まえれば、ひとたび事故を起こせば人命を左右するような重大な事故に直結するわけですから、そこはやはり外国においても重視されて、年齢による要件の違いというものが、そこで重い自動車とはまた別に区別されているということも私も参考にしてそういう改正をしておりますので、この旅客自動車を運転できる第二種免許の取得要件の検討につきまして、トラックを参考にするとすることは当たらないのではないかと考えております。

大崎座長 ありがとうございます。

ちょっと時間の関係がありまして、いろいろまだ御意見、御指摘があろうかと思いますが、この件についてはここまでということにさせていただきたいと思っております。どうも申し訳ございません。

御出席いただきました皆様、どうもありがとうございました。

警察庁の方には大変申し訳ないのですが、次の話題もございまして、そのままお残りいただいて、しばらくお待ちください。

(日本商工会議所、全国ハイヤー・タクシー連合会、国土交通省 退室)

(栃木県旅館ホテル生活衛生同業組合青年部、秘湯の宿元泉館 入室)

大崎座長 前の議事が私の不手際で遅れてしまいまして、大変長くお待たせしてしまいまして、申し訳ございませんでした。

それでは、議題の2番目でございます「普通自動車の乗車定員の見直し」についての検討に移りたいと存じます。

要望者として栃木県旅館ホテル生活衛生同業組合青年部の方にお越しいただいておりますほか、引き続き警察庁の方に御出席をいただいております。

それでは、早速でございますが、要望者からの御説明ということをお願いできませんでしょうか。

栃木県旅館ホテル生活衛生同業組合青年部（小野副部長） 初めまして。栃木県旅館ホテル生活衛生同業組合で副部長を仰せつかっております、日光から参りました小野と申します。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、早速、説明をさせていただきます。

お手元の資料の2ページをお開きください。「現在の自動車運転免許制度について」でございます。

実際に、現在、自動車運転免許制度については、皆さん御存じだと思うのですが、左側に中型自動車・中型免許ということで、こちらは警察庁様のホームページからそのまま転用させていただいております。

こちらの取組で、私ども旅館・ホテルの送迎対応、要するに、法律に沿って10名以下の乗用車にて対応させていただいております、11名以上のお客様に対しては、運転手を別途用意したり、運転手とマイクロバスをさらに別途用意したり、10名以下のお車を2台用意させていただいたり、お客様にお待ちいただいて、1台でピストンでお送りしたりしております。

平成19年以前の左記規制前にあった12～15人乗りのワゴンの場合は、大型免許以上を持っているスタッフ又は外注のドライバーで対応させていただいております。

実はお手元に資料はないのですが、けさ、まとめさせていただきましたけれども、私ども栃木県旅館ホテル生活衛生同業組合の青年部が54施設在籍しております、その54施設中、6～10名乗りのワゴン又はワンボックスをトータルですと49台で、15名乗りワゴン車が1台、マイクロバスが20台、50名ぐらいまでの大型バスを1台所有しております、現在、合計でワゴン系は50台、マイクロバス系は21台の所有となっております。

本日、私どもがお願いに上がったのが、現在、10名以下となっております普通自動車の乗車定員の規制の見直しを是非お願いしたいということで、こちらに伺わせていただきました。

お手元の資料の4ページを御覧ください。「規制緩和によるメリット」ということで何点か述べさせていただきます。

小規模旅館の集客率の向上に寄与するということで、従来の許可では断らざるを得なかった14名様までの小団体の集客が可能となりまして、また、大型免許保持者を配置する必

要性がなくなり、旅館やお客様の負担軽減につながるのではないかなと私どもは考えております。

次に、社員の配置や就業シフトに余裕ができるということでもありますけれども、大型免許保持者を常時待機させておく必要性が軽減されますので、私ども通常のスタッフで十分お客様を送迎可能ということになります。

女性スタッフの職種が広がるということは、私ども、フロントの女性スタッフというのは非常に多くございまして、もちろん仲居とかもほとんど女性スタッフでございます。普通免許保持者であれば、近隣の駅などの送迎が非常にできやすくなるということでございます。

冒頭の1つ目～3つ目の補足としまして、隣に一緒に来ていただいています君島の旅館では、君島を含めて3名の大型免許保持者がおりまして、規制緩和になれば、フロント事務の女性スタッフでも常時14名以下のお客様の輸送能力が得られるため、勤務シフトの効率化が図れます。また、女性スタッフにとりましては、職種の拡大が図られますので、政府の推進する女性の社会進出や1億総活躍社会の実現に資するものではないかなと考えております。

タクシーやバス業界においても販売チャネルの拡大が図れるのですけれども、普通二種免許で集客可能な顧客の発掘が図れるのではないかなと考えております。

レンタカーの利用選択肢が広がるというところでは、日本人は元より、近年増加しつつある外国人観光客もレンタカーの利用の要望が非常に多いのです。私は鬼怒川温泉なのですけれども、特に香港であったりとか、タイの方でも、台湾の方でも、今でも都内からレンタカーで平気で旅行に来るという時代でございますので、そういう要望で、家族であったりとか、グループで御旅行される際に御自身たちでレンタカーを借りて、普通免許であれば、そういうメリットもあるのではないかなと考えております。

それと、バス業界の人手不足問題解消の一助になるのではないかなと考えております。

2次交通の輸送力向上が図れるとありますけれども、普通二種免許で運行可能なため、自治体などの運行主体の負担軽減にもつながるのではないかなと考えております。

また、中小企業の管理職の負担軽減とありますけれども、私ども中小企業は大体旅館・ホテルの社長であったり、専務であったりという管理職が、そういう免許を持ってお客様の送迎をしているところがほとんどでございます。管理職としての本来の仕事に当たれないというデメリットの解消にもつながるのではないかと考えております。

その他、送迎が必要な業種の経費等削減になるとありますけれども、小規模の保育園や託児所の園児の送迎に利用したり、そういうことでも非常に経費の軽減につながるのではないかなと考えております。

特に高齢化している運転手対策にも、30～40代の働き盛りの若手が普通免許で実際にお客様の送迎に当たることができれば、これは非常にいいのではないかと考えております。

最後に、御覧のとおりなのですけれども、大型バス運転手の就業時間の規制などの影響

で、人手不足が非常に深刻化しております。

また、高齢化が非常に進んでいると私どもは認識しておりまして、大型免許保持者の採用も難しくなる近い将来、運転手を入れて15名でございますので、頭数にしてお客様4名の差ではありますが、人員の輸送能力の向上にもつながって、旅行業界だけではなくて、日本経済の発展に寄与する規制緩和になるのではないかと考えております。

以上でございます。ありがとうございます。

大崎座長 ありがとうございます。

警察庁から御説明いただく前に改めて確認しておきたいのですが、御要望の趣旨は、飽くまでも車両総重量という観点では、現在の普通免許で運転できる5トン未満、あるいは前に取られた方が運転できる8トン未満という範囲内で、ただ、定員が11名以上の車についてということをおっしゃっているわけですね。

栃木県旅館ホテル生活衛生同業組合青年部（小野副部長） おっしゃるとおりでございます。

大崎座長 それでは、警察庁からの御説明をお願いいたします。

警察庁（郷治課長） 御説明申し上げます。

席上配付の資料2-2の「自動車及び免許の区分」を御覧いただきたいと思います。

道路交通法令上、乗車定員11人以上29人以下の自動車、中型自動車でございますが、これを運転するためには中型免許等を、乗車定員が30人以上の大型自動車を運転するためには大型免許等を受けていることが必要とされておりまして、これらの免許の受験資格につきましては、乗車定員10人以下の普通自動車を運転するために必要とされる普通免許よりも厳格な要件が定められておりまして、具体的には、中型免許については、年齢20歳以上、普通免許等を2年以上保有していること、大型免許につきましては、年齢21歳以上、普通免許等を3年以上保有していることが受験資格として定められています。

なお、自動車の種類は、乗車定員に係る基準のほか、車両総重量及び最大積載量に係る基準により区分されておりまして、1つの自動車につきまして、いずれかの値が基準の範囲を超えて上位の自動車の方にわたる場合は、その上位の自動車に区分されるということになります。

例えば、車両総重量4.5トン、乗車定員15人の自動車があると仮定した場合には、その自動車については、車両総重量は5トン未満ですが、乗車定員の基準によって中型自動車に区分されるという整理でございます。

次に、定員規制が設けられている理由でございます。一般に乗車定員が多い車を運転する際には、それだけ多くの人命を預かることになりまして、ひとたび事故が起きれば、多くの人命を左右する重大事故につながるということになりますので、人命尊重の観点からより安全な運転が求められるために、運転特性や車の大きさ、我が国で保有されている自動車の実態等を踏まえまして、乗車定員に応じて自動車の種類を区分して、それに対応する免許の種類を定めているところです。

マイクロバスに代表される乗車定員が10人を超える自動車は、セダン型の乗用車等と比較しますと車体も大きくて、最大安定傾斜角度が小さいといった運転特性がございまして、車の大きさも大きく異なりますので、これらの車両を運転するためには普通乗用車を運転するよりも高い運転技能が求められます。

昭和35年の道路交通法制定当初は、これらの自動車につきましては、普通免許で運転することが可能でございました。当時、普通免許と大型免許しかなくて、大型免許は乗車定員30人以上ということであったのでございますが、今、御説明しましたような車両特性がありまして、乗車定員11人以上のいわゆるマイクロバスの運転不慣れ等を原因とする事故が昭和40年代に多発しましたので、昭和45年に乗車定員11人以上の自動車を大型自動車といたしまして、これを運転するためには当時の大型免許を要することとしたものでございます。これが、先ほど申し上げたような貨物自動車の安全対策によって、現在は乗車定員11人以上は中型自動車ということとされているものでございます。

この乗車定員11人以上という基準につきましては、道路運送車両法令及び道路運送法令において、乗車定員11人以上を基準とした区分がなされていること等を踏まえまして定められたものでありまして、そちらの法令上も11人という基準が自動車の特性等を示す一つのメルクマールとなっているものと承知しております。

資料 「定員別車両総重量5トン未満の自動車の内訳(平成26年9月)」を見ていただきますと、我が国で保有されております車両総重量5トン未満の自動車のうち、乗車定員10人以下の自動車というのは、約4,400万台、約99.9%を占めております。一方、車両総重量5トン未満で乗車定員が11人以上の自動車、つまり、重量基準では普通自動車に相当するものの、乗車定員により中型自動車に区分されることとなる自動車は全体の0.1%でございます。

こうしたことから、基本的に乗車定員10人という規制は、車両総重量等の重量基準とも整合的でありまして、普通自動車の大きさを区分する上で適当な基準であると考えております。

次に、乗車定員11人以上29人以下の乗用自動車の交通事故の状況でございますが、資料の「車両10万台当たりの車種別交通死亡事故件数(平成26年)」を御覧いただきますと、現在、これらの自動車の運転には、先ほど申し上げたとおり、中型免許又はそれより上位の運転免許ということで普通自動車の運転よりも厳格な要件が定められておりますが、それにもかかわらず、平成26年中に乗車定員11人以上29人以下の乗用自動車が第一当事者となった交通死亡事故件数は、車両台数当たり約4.2件ということで、普通乗用自動車の約3.4件に比べまして高くなっているものでございます。

このような事故の現状を踏まえますと、普通免許で運転できる普通自動車の乗車定員を緩和することは、交通安全上適当でないと考えております。

さらに、外国の制度について御説明申し上げます。「各国における免許区分と取得年齢」を御覧ください。

主要国の自動車の乗車定員に係る制度と我が国の制度でございますが、主要国の制度を見ますと、乗車定員によって免許が区分されていないという国が見当たらないところでございます。

交通事故率が比較的低いとされております欧州諸国では、乗車定員9人以下の自動車と乗車定員9人を超える自動車では運転に必要となる免許が異なりまして、自動車の大きさが同じであっても、乗車定員が9人を超える自動車を運転するためには、より厳格な要件の免許を受けなければならないこととされております。

また、これらの国では、大型トラックを運転することができる免許を保有している場合であっても、乗車定員が9人を超える自動車を運転する場合には、その乗車定員に応じた別の種類の免許を取得しなければならないとされておまして、加えて、この表の右の方でございますが、乗車定員が17人を超える車両を運転するためには、さらに上位の免許が必要とされております。

これらの国では、先ほど申し上げましたとおり、車両総重量7.5トン以上の自動車を運転することができる免許を保有している場合でも、乗車定員の多い自動車を運転できる免許を保有していなければ、乗車定員が9人を超える自動車は運転できないということになっているというものでございます。

また、これらの乗車定員が9人を超える免許の取得につきましては、年齢による取得要件が定まっているというものでございまして、17人を超えるものについては、さらに厳格な年齢要件が定まっているというところでございます。

これらのことを踏まえますと、日本の乗車定員に係る制度は、こうした主要国と比較しても特に厳しい規制ということはないと考えております。

先ほども申し上げましたが、資格要件が比較的緩やかな印象の米国や韓国が下の方に挙がっておりますが、これらの国は、先ほど申し上げましたとおり、国際交通事故データベースのうちの事故率がワースト3の国々でございますので、交通安全上は範とするには足りないと考えております。

また、昨年の交通事故死者数が増加していること、政府目標を達成していないということなどを踏まえますと、やはり多くの人命を預かる乗車定員の多い自動車につきましては、一たび事故が起きれば大きな惨事に直結いたしますので、交通事故を増加させる一因となるような制度の見直しというのは、国民の理解を得られないのではないかと考えております。

御説明は以上でございます。

大崎座長 ありがとうございます。

議論に入る前に要望者の方に再度確認しておきたいのですが、おっしゃっているのは、現在、普通乗用車で定員10人以下のものと同じ大きさで、ただ、技術革新で定員が増えていようなものについてというお話ですよ。マイクロバスとかの話が出てきてしまうと。

栃木県旅館ホテル生活衛生同業組合青年部（小野副部長） 違います。全く同じ大きさ

のもので、実際にいうとハイエースだったりとか、キャラバンであったりとかで、それが10名以下、さらに15名までのものがあるのですね。それを乗用車の運転免許で運転させていただけないかという話でございます。

大崎座長 それでは、委員の皆さん、いかがでしょうか。

どうぞ。

森下委員 今の自動車の話なのですが、今、SUVなども3列目を作って8人乗りにしていますけれども、そんな印象で、15人乗りの場合は、大きさは一緒のままで後ろに2列ぐらい座席ができるという感じのものなのですか。

栃木県旅館ホテル生活衛生同業組合青年部（小野副部長） さようでございます。私が認識しているのは、ほとんど大きさが変わらず、運転手以外で14名乗れるワンボックスというか、ワゴン車と認識しております。

森下委員 そうすると、警察庁さんの方なのですけれども、事故が多いというのは、多分やはり車体が大きいので、取り回しが難しいということだろうと思うのです。昔であれば、恐らくサスペンションとか、いろいろなものが余り良くなかったので、人数が増えた分だけ危険性が増すということもなきにしもあらずだろうと。しかし、現在の自動車の技術でいえば、SUVだって3列目があったり、場合によってはもっと広がっているものもある中で、十分その辺は自動車メーカーさんも考えて、安全性に関しては、大きささえ変わらなければ問題ないのではないかと思うのですけれども、人数にこだわらなければいけない理由というのは別にないように思うのですが、何かありますか。サイズなり、重さというのはまだ分かるのですけれども、いかがですか。

大崎座長 また、私、この統計についてちょっと気になった点があって、普通乗用車とマイクロバスでこういう統計のとり方をしてしまうと、普通乗用車で週末ドライバーみたいな人もいる中で、実際に稼働している中での事故件数と考えると、このようになるのは当たり前といえば当たり前なのかなという気もしますので、ちょっとお願いします。

警察庁（郷治課長） お答えします。

森下先生の御指摘でございますが、人数にこだわる理由と申しますか、乗車定員で車両を区分している理由は、再三の説明にはなりますが、乗車定員がより多い自動車につきましては、より多くの人命を運転者が預かるということになりますので、1人の命の大きさだけでも当然重いのでございますけれども、より多くの人命を左右するような惨事につながらないようにするために、より高い技術を求めているということでございます。

先生御指摘のとおり、確かに車両の運転しやすさみたいなものは向上しているのだらうと思いますが、他方、ハイエースの大きさのものは、座席を全部敷き詰めると乗車定員10人以上の自動車になるのでございますけれども、先ほど先生がおっしゃっていたようなサーフみたいなものは、8人乗りとか、そういうもので、それにさらに後ろにもっと乗車できる座席の列を加えられる大きさのものだと思うのですが、これ自体は多分ここ10年とかよりも前からある車両なのだらうと思います。

多分、足回りとか、運転のしやすさなどは、車両の技術の向上に従って向上しているの  
だろうと思いますけれども、基本的にそういうこととは別に、乗車定員につきましては、  
やはり多くの命を預かるという意味で、高い技量、資質を要求しているということござ  
いまして、こういう法制につきまして外国の制度を調べてみたところ、やはり乗車定員で  
各国も区分している。かつ、車の大きさが同じでも、乗車定員によって運転できる免許を  
厳格に区分して、より高い取得要件を課しているということでございます。

森下委員 時代とともに、結構そこは変わるのではないかと思うのです。昔だったら、  
車といえばセダンの4人乗りで、それこそ5人乗ったらいっぱいだったのが、今  
やSUVが出て、ワンボックスのでかいものが出て、普通の家庭でも10人近く乗っている人は  
いっぱいいますよね。

ましてや今回のケースなどは、同じサイズの中で、5つかもかもしれませんけれども、椅子  
が1つ、2つ増えたという話で、別に4人の人が8人を乗せたから、その分、死亡率が増  
えるとか、あるいはそれで責任が増えたから運転ができないという話も、何となくそれは  
理屈として分からない気がするのです。

大きさが大きくなるから危険なのだというのは、まだ分かるのですけれども、同  
じ大きさの中で、しかも後ろへ伸びるだけですよね。まさか運転席の前に誰かが乗るわけ  
ではないし、そうすると、自動車会社の方の努力の中でできる範囲内ではないかという気  
もするのです。人数はどこかで制限しなければいけないというのは分からないでもないの  
だけれども、10人というところに根拠があるかと言われると、別にないのではないかと思  
うのです。

警察庁（郷治課長） 御説明しましたとおり、車両総重量と最大積載量と乗車定員で自  
動車の種類を区分しておりまして、もちろん大きさということであれば、運転技能等、視  
覚的にも物理的にも比較的わかりやすい話だろうという御指摘は、私どももよく理解でき  
るような気がいたしますけれども、他方で、道交法は安全規制でございますので、より多  
くの人に乗ることができる自動車について、人命尊重の観点からより高い資質を求めると  
いうことも、また合理性があると考えております。

技術は進歩しているということではございますけれども、なかなかより多くの人命を預  
かって安全に運転し続けることが難しい不注意とか、成熟の求められる部分ということもあ  
るということなのだろうと思っております。

それから、座長の最初の御指摘にお答えしておりませんでしたけれども、この区分で車  
両走行キロ当たりの統計というものを取ることができなくて、保有台数で割ったもので比  
べております。恐縮でございます。

圓尾専門委員 結局、同じ質問なのですが、例のスキーバスの事故でバスドライバーが  
お話しになっているのをニュースで見たのですけれども、マイクロバスみたいなものを普  
段運転している方が大型バスを運転すると、車両の重量が大きく違うために、ブレーキの  
きき方とかタイミングが異なり非常に危ない。だから、重さの違う車両を運転するときは

違う技術が必要なのだと話をされていたのです。

ですから、森下先生もおっしゃったように、重量が違うという観点で規制を作ることは合理的なのだと思いますが、人数が10人と11人や12人で何が安全の上で違ってくるのか、ドライバーに求める技術的な要素は何が違ってくるのか、いまひとつきちんと御説明いただけていないので、理解できないのです。人命というお話がありましたけれども、技術的には重量と大きさだけで規制していいのではないかと、ということです。

冒頭にお話があったように、例えば、最大安定傾斜角度がどうのこうのとか、こういったことが、例えば、11人、12人乗ると大きく影響を受けてしまう、だから、自動車会社さんがどう努力されてもこういう問題が残るのだ、というような御説明だったら、すごく分かりやすいと思うのです。人数によって何が変化するか、科学的、技術的な根拠があれば、教えていただきたいと思います。

警察庁（郷治課長） ある観点から、かなりわかりにくい議論なのかなという気もいたします。基本的には同じ大きさの自動車にどれだけ人を乗せるのかという話でございますので。ただ、人数が増えますと、もちろんそれだけの乗客について安全の配慮をしなければならぬので、当然、重心の移動とかにかかわってくる部分もあると思いますが、先ほどの車軸の関係でありますとか、車長の関係とかいうのは、もちろん人数に比例してそのように車体が大きくなるということはあるのでございますけれども、今回の要望者の方のお話のように、同じ大きさの車の中で今の区分を超える席を設けることができるということについては、外形的にはかなりわかりにくい部分になるのではないかと思います。

ただ、基本的には乗客の生命・身体を傷つけないように、影響を与えないように安全な運転をするという技術を捉えれば、人数が増えた分の難しさというのは如実にあると考えております。

他方、そういうわかりやすい技術的な観点ということではなくて、人命の重さということ踏まえた乗車定員の基準というものは、現行なされているというだけではなくて、世界各国でなされているというものであって、これを合理的でないかどうかがというのは、それぞれ御意見は違って来るのだらうと思いますけれども、基本的に安全のためにある規制ということで、合理性はあるものと考えております。

大崎座長 では、森下先生。その後、事務局、お願いします。

森下委員 今のお話なのですけれども、そうは言っても、これは改造車ではないですよ。要するに、自動車メーカーが正規に出されているものだから、安全性も含めて自動車メーカーが責任を持って出されている車ですよ。そう考えると、今言われている車軸の問題だったり、バランスなりは、当然、自動車メーカーの方で解決されて、国土交通省が認可をされて出しているということなので、それが危ないという話にはつながらないと思うのです。

そうであれば、基本的に安全性が担保された上での話をしているので、あとは運転者のドライバーとしての技量にどこまで影響するかというお話だと思うのです。でも、それが

5人増えることで、例えば、100キロの人が5人乗って500キロ増えましたと。でも、それで、ハンドルの回転ができないほど危険だというのであれば、当然、それは国土交通省がその認可を取り消す話であって、本来、問題なくできているから認可をされているのだと思うので、そう考えると、人数が増えるから危険だという理屈というのは、なかなか成り立たないのではないかと思うのです。

だから、そこは正に、先ほど来言っているように、やはり技術的な進歩というものがオーバーカムしている領域であって、昔、それこそSUVで8人も9人も乗るなんていうのが、普通に私たちが運転できるような時代ではなかったのですけれども、今は普通にそれが走っていますよね。私もふだん乗っていますけれども、危ないなんて思ったことはないし、そういう意味で科学的な進歩というのは入れていくところは入れていったほうがいいのではないですか。人命が貴重だというのはおっしゃるとおりだし、危険性がある部分に関しては、むしろ厳しくすればいいと思うのですけれども、それと、科学的な発展で当時の車の技術と現在の車の技術が違うということは当然あるのだらうと思います。

そんなことを言っていると、それこそ自動運転の車は一切危ないという話になりかねないですし、もう少し融通がきくというか、今の進歩のレベルから見て本当に危ないのであれば、それはそれで結構ですけれども、車が認可されている以上、私はそんなに危なくないのかなと思うのです。

大崎座長 刀禰さん、どうぞ。

刀禰次長 お時間もだんだん近づいているようでございますので、本日の議論を事務局として伺っておりますと、ポイントとしては、車両の総重量と最大積載量という規制があるわけで、その部分が保たれていれば、乗車定員の規制をしている科学的根拠は何なのか、というところが一番大きな論点だらうと思われま。

その点について、本日、警察庁からいただいている部分については、相対的に人が多ければ命が多くなっているというお話と、諸外国でもそういう規制があるのだという点はお話があったわけですけれども、前者の人が多ければというのであれば、どこかで線を引く理由にはなっても、10人で線を引く理由には必ずしもならないのかなと思われまので、そういう意味で、やはり諸外国でなっているのだというのが一つのお答えかなと思われま。

そこで、改めて事務的にも後ほど確認させていただきたいのは、仮に車両総重量と最大積載量だけの規制に見直しを行った場合に、現実的に何か困る点があるのかどうか。科学的に、1つは事故が増える、自損もあれば、人を巻き込むものもあるわけですけれども、事故が増える客観的蓋然性があるということが何かあるのかという点と、例えば、当局が取り締まり上の必要か何かで、人数で見てもおかしいと違反かどうか分からないということがあるのか、ないのか、何らかの御事情があるのかどうかということを改めて確認させていただいて、その辺りを事務局としても確認した上で、また今後の御議論をいただければと思っております。

大崎座長 まだいろいろ御指摘もあろうかと思うのですが、時間の関係もございまして、ここまでとしたいと思います。是非警察庁としては、今日出てきました2つの話題について、もちろん交通安全の重要性は我々も重々認識しておりますので、ただ、ちょっと違った観点から見直しを検討していただくというようなことを御検討いただければと思っておりますので、是非引き続きよろしく願いいたします。

最後に、事務局から何かございますか。

佐久間参事官 次回のワーキング・グループについては、追って御連絡差し上げます。よろしく願いします。

大崎座長 それでは、これで会議を終了いたします。どうも皆様、ありがとうございました。