

# 第3回 貨物自動車に係る運転免許制度の 在り方に関する有識者検討会

## 資 料

- 資料1 貨物自動車に係る運転免許の在り方に関する調査研究  
走行実験の実施結果について
  
- 資料2 ヨーロッパ各国C1及びC免許に関する調査結果まとめ
  
- 資料3 交通事故遺族に対するヒアリング結果
  
- 資料4 第3回貨物自動車に係る運転免許制度に関する有識者検討会  
提言に向けた論点整理
  
- 資料5 対応案に関する検討
  - 資料5 - 1 免許区分案と取得年齢
  - 資料5 - 2 車両総重量別1万台当たり死亡事故件数  
(二輪車を除く。平成20～23年平均)

## 貨物自動車に係る運転免許の在り方に関する調査研究 走行実験の実施結果について

### 実験の実施日、場所

平成25年11月11・12・19・20日、自動車安全運転センター中央研修所

### 被験者

被験者は以下のとおり33名であり、全て最上位免許が普通自動車免許又は中型免許(8t限定)である者とした。

年 齢	免許取得後の年数	人 数
20歳未満	2年未満	12人
20歳以上	2年未満	10人
	10年以上	11人

### 使用車種

実験は以下の5車種にて実施した。

乗用車(セダン)、 総重量3.5トン強車、 総重量5トン弱車  
総重量6.5トン弱車、 総重量8トン弱車

### 実験内容

以下の課題について実験を実施した。

縦列駐車、 方向変換、 信号交差点における直進  
車間距離、 技能検定員による評価、 アンケート調査

### 実験結果

- ・ 20歳未満の者が20歳以上の者に比べて運転技能において劣っているとは認められなかった。
- ・ 運転免許を取得してからの年数が長い者の方が、年数が短い者よりも運転技能において優れていると認められた。
- ・ 3.5トン以上の貨物自動車の運転には乗用車と比べより高度な運転技能が必要であり、貨物自動車の中では車両総重量が大きくなるほどより高度な運転技能が必要であると認められた。



- ・ 現在の大型自動車又は中型自動車に至らない程度の車両総重量の貨物自動車の試験・教習においても、貨物自動車の特性に対応した内容とするため、貨物自動車を使用するとともに、貨物自動車の特性に応じた試験・教習を実施すべき。
- ・ 受験資格として運転経験が不要とされる一定の貨物自動車についても、当該貨物自動車に係る運転免許を与えるに際しては、普通自動車を運転する能力があることも併せて確認することが適当。

ヨーロッパ各国C1及びC免許に関する  
調査結果まとめ

警察庁交通局運転免許課

調査の課題	EU各国における制度概要等
B免許取得とC1免許取得の関係	B免許取得後C1免許を取得する。基本的にはB免許取得直後からC1免許取得に向けた手続きを開始できる。
C免許取得年齢を21歳としつつ、C1免許については18歳以上とした考え方	EU事務局としては若年者については危険性が高いと評価しており、基本的には軽い方から順番に免許を取得して欲しいと考えている。ただし、各国の社会的な必要性等からC1免許については18歳としている模様である。
貨物運送事業等業務として運送を行う者に関する制度	貨物運送事業等主たる業務として運送を行うためには一定のカリキュラムによる講習や試験を受ける必要がある。また、5年ごとの更新制で、健康診断を受けるとともに、35時間以上の講習を受けることが義務付けられている。
ドイツの若年者対策	一般的なB免許取得年齢は18歳であるが、ベテランドライバーが同乗することを条件に17歳で免許を取得することが出来る。(導入後若年での事故が減少している。)
スイスの制度	B免許の取得後3年間は地域限定免許となる。免許区分や業務として主に運送を行うための制度等基本的な運転免許制度はEU並び。

3月3日～14日にかけて、アイルランド、イギリス、ベルギー、スイス、ドイツ、スウェーデン及びEU事務局を訪問して調査を行った。

## 交通事故遺族に対するヒアリング結果

公益社団法人被害者支援都民センター 大久保 恵美子 理事

1990年（平成2年）10月、富山市内の歩道を歩いていた当時18歳だった長男を、後ろから来た飲酒運転の車にひき逃げされて亡くしている。犯罪被害者の人権の確立や犯罪被害者支援の充実等に関わっている。

交通事故遺族の立場としての意見を求めたところ、次のような意見が述べられた。

現在、中型免許の取得要件として、20歳以上、普通免許を取得後2年経過が定められており、これらを18歳で取得可能にとの要望が、業界や高等学校の校長協会から出されているとのことであるが、高校卒業時点で交通事故の加害者となる可能性も広がるということでもあり、理解に苦しむところがある。

また、若年齢のドライバー不足という現状や、就職時において有利な資格として運転免許証というものが存在しているということからこうした要望が出されているということであるが、一方で実態として若年齢になればなるほど、事故率が高くなるという傾向があり、取得年齢を引き下げるとは、安全の観点から非常に危ないと思えるが、これらについてどう考えているのかという思いがある。

単純に、普通免許で運転可能な自動車の上限を拡大することや、中型免許の取得年齢を引き下げるということは、交通事故遺族の立場で考えると、交通事故を増やすことにつながるということでもあり、受け入れられない。

とはいえ、どうしても一定の範囲の車を年齢を引き下げて運転させるというのであれば、それによって、交通事故が増加することなく、減少へ向かう対策となるようなものを考えるべきであろう。

国際的な並びや、本来教習した車で同規模の車を運転するべきであるという主張は理解できるものであり、普通免許で運転可能な自動車の上限を車両総重量3.5トンに引き下げるとともに、欧州のような一定範囲の車両を運転可能な運転免許区分を新設し、貨物自動車の特性を理解させる教習を受講させて運転免許を取得させるという考えの方が、まだしも交通事故防止の観点からも、考慮に値すると思われる。

校長協会の要望では、追加教習によって安全確保を図るということであるが、その教習が5時間というのは余りにも短いのではないか。現在、中型免許を取得するのに15時間をかけていることを考慮に入れても、それ並みの教育は必要となるのではないか。

あくまでも運転免許の改正により交通事故が増加するようなことがないように、あらゆる安全対策を総合的に取り組むことで、これ以上悲惨な交通事故を発生させないという形を見せていただきたい。業界はもとより、国土交通省や関係者の取り組み姿勢というものが大切だと思う。

交通事故は、死亡事故もそうだが後遺症を負うことで、本人はもとより家族が不幸に陥り、最終的に家族崩壊も数多く起きている。それは、交通事故を引き起こした側も同様で、家族崩壊に陥るケースは多い。そうした状況をしっかりと認識して、交通安全対策に取り組んでいただきたい。

また、これは、貨物自動車に限ったことではないが、「交通事故被害者の話」又は「被害者の実態がわかるDVD等」を、教習所の学科教習や、運転免許試験場での各種講習の場において視聴を義務付けることが重要であると考えます。今まで交通刑務所では、再犯防止のために被害者の苦悩を伝えてきた。また、中・高校生に対しては「命の大切さを学ぶ教室」という形で、被害者が講演をしている。やはりこうした被害者・遺族の話というのは、それぞれの心に深く染み入るものであるということがこれまでの経験でも言えることであり、交通事故防止に大きく役立つと考えている。是非、こうした場を必ず設けるような施策も検討していただきたい。

#### 大久保氏からの追加意見

全国高等学校長会が、就職活動に係る影響として、経済的な面から免許制度の改正を希望しております。しかし、生命の大切さ・生命を守る・心身を害さないという視点が欠けていることは大きな問題だと感じました。

交通戦争の現場である社会へ教え子を送り出す時、経済的な効率面からだけ論じていることは問題なのではないでしょうか。

教え子を送り出す時、自分の生命はもとより、他者の生命を尊重し守るために、十分な教養と訓練を身に付けさせてから送り出すという基本理念が欠けていることが残念でした。

被害者は新たな犠牲者（被害者・加害者）を出さない制度の確立が重要だといつも考えています。それにも拘らず、就職活動にのみ軸足を置き、免許改正の要望が全国高等学校長会から出されたということ自体が衝撃でした。

トラック協会のアンケート結果ですが、回答率がわずか15%では、運送業界の意思を反映したものと結論付けることは困難だと思いました。

経営に直結すると思われる、運転免許制度に関するアンケートに答えられないということは、現状の免許制度に問題はないと考えている人が多いからではないでしょうか。

一部の関係者の考えで、安全運転に問題が生じると懸念される免許制度の変更に、被害者は新たな被害者を出すことに繋がるのではないかと心配します。

## 第3回 貨物自動車に係る運転免許制度に関する有識者検討会 提言に向けた論点整理

### 1 前回までの議論の整理

前回（第2回）、免許制度改正要望団体に対するヒアリングを実施して、高校卒業生の就職における問題、業界のドライバーの雇用状況等貨物自動車を運転するための免許制度の見直しについてはその必要性を認識。

一方で、貨物自動車に係る交通死亡事故発生状況、近年の交通死亡事故減少率の鈍化といった交通事故発生状況を勘案する必要もあり、安全性と経済性を両立できる制度が必要という認識の下、検討を進める。

### 2 1を踏まえた重要論点

#### (1) 免許区分の見直し（「車両総重量5トンを超える2トン積み貨物自動車を18歳で運転を可能に」に対する方策の検討）について

##### ア 対応案

A案： 普通免許で運転可能となる車両の車両総重量の上限の拡大

B案： 中型免許で運転可能となる車両の部分的な年齢引き下げ

C案： 普通免許と中型免許の一部を新たな区分として貨物自動車等の基礎的免許の創設

##### イ 対応案に対する検討項目

- ・ 安全性の確保
- ・ 交通事故被害者の方も含めた社会合意の見通し
- ・ 海外の事例との整合性 等

以上の項目を中心として上記アの3案について、検討を深める。

#### (2) 貨物自動車の総合的な安全対策の推進について

貨物自動車の事故を防止するためには、免許制度のみの対応にとどまるのではなく、前回ヒアリングにおいても業界、所管官庁である国土交通省から自主的な安全教育の推進等の提案を受けているところでもあり、総合的な安全対策を推進すべくこれについて検討する。

#### (3) 免許取得における負担軽減等

制度設計に当たって、免許取得者の時間的、経済的負担の軽減を図るべき点や、安全面を確保する上で留意すべき点、問題となりそうな点について検討する。

#### (4) その他

## 対応案に関する検討

	案の概要	改正の手法	安全性の確保			交通事故被害者の方を含めた社会合意の見通し	海外事例との差異
			貨物車による教習	3.5～5トンの安全対策	免許制度見直しの方向性		
A案	<p>【普通免許拡大案】</p> <p>普通免許で運転可能となる車両の車両総重量の上限を5トン未満から7.5トン未満にまで拡大する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>府令改正で対応が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型貨物車（3.5～7.5トン）の運転に関し、全て、貨物車による教習が行われないこととなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>免許制度上特段の対策は講じられない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事故抑止の観点から普通免許の対象を限定する方向で制度改正を行ってきた方向性に逆行する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全面の観点からの懸念がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EUにおける貨物自動車用免許を要する車両総重量の区分との乖離が拡大</li> </ul>
B案	<p>【中型免許一部年齢条件等緩和案】</p> <p>中型免許で運転可能となる車両の車両総重量の範囲を5トン以上7.5トン未満と7.5トン以上に二分し、前者について18歳・運転経験を問わずに取得を認める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>法律改正が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現行と同様、5～7.5トンの貨物車についてのみ、貨物車による教習が行われる（ただし、免許の取得年齢は20 18歳に引下げ）。</li> </ul>	<p style="text-align: center;">同上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>普通免許の範囲については特段の見直しは行われない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全面の観点からの懸念がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EUにおける貨物自動車用免許を要する車両総重量の区分との差異は変わらず</li> </ul>
C案	<p>【小型貨物自動車を含めた貨物自動車の教習を貨物自動車で行う案（EUと同様の制度の導入）】</p> <p>貨物自動車がほとんどを占めることとなる車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車運転可能となる免許区分を新たに創設し、18歳・運転経験を問わず取得可能とする一方で、貨物自動車による教習・試験を課する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>法律改正が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型貨物車（3.5～7.5トン）の運転に関し、全て、貨物車による教習が行われることとなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな特別の免許が必要となり免許制度上の対策が講じられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事故抑止の観点から普通免許の対象を限定するという従来からの制度改正の方向性に合致する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両の特性を十分理解した運転が期待されることから、社会合意の可能性は存在する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EUにおける貨物自動車用免許を要する車両総重量の区分との乖離が縮小</li> </ul>

## 免許区分案と取得年齢

	3.5t	5t	7.5t	11t
 日本・現在	普通 (18歳)		中型 (20歳・免許取得後2年)	大型 (21歳・免許取得後3年)
A案	普通 (18歳)		中型 (20歳・免許取得後2年)	大型 (21歳・免許取得後3年)
B案	普通 (18歳)	一部を18歳・ 経験不問で 取得可能に	中型 (20歳・免許取得後2年)	大型 (21歳・免許取得後3年)
C案	普通 (18歳)	新区分 (18歳・経験不問)	中型 (20歳・免許取得後2年)	大型 (21歳・免許取得後3年)
 E U 指令	B (18歳)	C1 (18歳)	C (21歳)	

# 車両総重量別1万台当たり死亡事故件数（二輪車を除く。平成20～23年平均）

((公財)交通事故総合分析センター資料による。))

