

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  
議事概要

1 日時

平成26年4月15日（火） 午後2時から午後4時までの間

2 場所

警察庁第2会議室（中央合同庁舎2号館19階）

3 議事概要

(1) 事務局説明

(2) 討議

事務局説明

- ・ 実車実験による調査研究結果について、資料に基づいて説明（資料1）
- ・ 質疑応答

委員： この説明によると、貨物自動車に係る新たな免許区分については、普通免許を取得した後に新たな区分の免許を取得するという事か。また、教習の内容についてはどのようにお考えか。

事務局： 新たな区分の免許を与える段階には、普通自動車を運転できるだけの能力は既に持っていることを確認すべきであるという趣旨である。教習の項目や時間については今後検討する必要がある。

なお、今回の実験の結果はあくまでも運転技能についての結果である。運転能力には心理的・性格的適性等もある

と言われており、調査研究の有識者委員からは、今回の実験結果から直ちに20歳未満の者が安全であるとの結論までは出せないと付言してもらいたいとの御意見もあったので御紹介させていただく。

- ・ 海外調査結果について資料に基づいて報告（資料2）

- ・ 質疑応答

委員： EUにおいて、貨物自動車にC免許が必要だとされたのはいつ頃からか。

事務局： 60年以上前であると認識している。

委員： EUにおいてC免許が創設された時にもこと同じような議論がされていたのか。

事務局： 当時と自動車の規格等も異なっているはずなので、3.5tという基準をどこから見出してきたのかは定かなことは言えないが、大きい自動車については何らかの措置を取るべきという判断は当時からあったようだ。

委員： ドイツの例で、若年者の事故が減ったということだが、これは本当に同乗による制度の導入と因果関係はあるのか。

事務局： ドイツの担当者はそのように認識している。

委員： 若年であっても練習を続ければ問題はないという一つの参考になる。

委員： スウェーデン等の北欧では、親等が同乗するプライベート教習というものもあり、その効果に関する研究もある。

- ・ 交通事故被害者・遺族からのヒアリング結果について資料に基づいて報告（資料3）

委員： 大久保さんはご子息を交通事故で失われており、それ以降、1991年に警察庁により主催された犯罪被害者支援フォーラムで発言されるなど、交通事故に限らず、犯罪被害者

・ご遺族の立場から積極的に発言されている。また、警察庁の有識者検討会で委員も務められた経験や、内閣府の犯罪被害者等施策等の様々なところで発言をされている。民間の犯罪被害者の支援団体の運営にも長い間関わってこられている。このような経歴を考えると、日本の犯罪被害者支援を代表する存在であるといえる。大久保さんの発言を見ると、単に加害者の重罰だけを求めているのではなく、適正な措置を施すことで新たな被害者を生まない社会を作ろうとしている。この意味では、前向きで積極的な考えを持っておられ、この態度は、多くの被害者及び被害者支援に携わる方から高く評価されている。今回のヒアリングにおける大久保さんの発言を見ると非常に冷静であり、被害防止、交通事故防止の在り方を真剣に考え、免許制度の在り方についての具体的な提言をなされており、非常に評価できる。

今回のヒアリングの結果を受けると、運転免許の制度改正に当たっては、こうした思いに応えるべく、安全水準を崩すようなことは絶対に許されることではないのだと確信した。また、ただ単に免許制度の改正に関する提言だけでなく、関係団体による自主的な安全への積極的な取組が求められると思う。

#### 自由討議

委員： 基本的には、これで、検討への下地が揃ったことになりかと思う。これまでの議論を整理すると、本検討会の設立趣旨にもあるように、近年、貨物自動車を取り巻く情勢の変化により、集配等で利用頻度の高い物流の中心的な役割を担っている積載量2tの貨物自動車が、保冷設備等の架装により、車両総重量が5tを超えてしまうことが多くなっており、中型免許の取得可能年齢が20歳であることから、同車両を高卒

者が直ちに運転することができないため、高卒者の就職にも影響を及ぼしているという声があがるなど、制度と我が国で運転されている自動車の実態との間にギャップが生じているとの指摘がある。

他方、貨物自動車を中心とする車両総重量がより重い車両の方が、一般的な乗用車に比べ、死亡事故発生の頻度が未だ高いと言わざるを得ない現状において、現在の貨物自動車に係る運転免許制度の課題を明らかにしつつ、より安全で、かつ、我が国内で運転されている自動車の実態に即した運転免許制度の在り方について検討してまいったところである。

要望は要望として踏まえつつも、一方で、貨物自動車に係る厳しい交通死亡事故の発生状況、近年の交通死亡事故全体の減少率の鈍化といった傾向が現実としてあるわけで、貨物自動車の総合的な安全対策の向上という中での免許制度の改正による要望の実現であるべきであると考えている。

安全性が十分担保でき、かつ、経済性と両立できる制度であるべきという認識において免許制度を検討する上では、安全性の確保、交通事故被害者等も含めた社会合意の見通し、海外事例との整合性について検討すべきであると考えている。

そこで、私の方で、御議論いただく論点について整理してみたので、御手元の資料を参照しながら以降の議論を進めたい。

まず、免許制度の改正要望に応える対応策として、いくつかの改正案とそれぞれの案に対する、論点をまとめたものを用意してもらっているので、事務局から説明いただく。

- ・ 資料に基づいて説明（資料4、5、5 - 1、5 - 2）

委員： 安全性の確保、向上という観点から考えると、C案を選ばざるを得ないと思う。

EUでは、普通免許の取得年齢を引き下げているのは、若い人たちは事故を起こしやすいという面があるが、それを放ったらかしにするのではなくて、早めに手を打つ、つまり、早い段階で教育を施すことで、早めに手を打つことで、将来の事故を減らそうという考え方があるので、免許取得年齢を引き下げても、そこでしっかり教育を施すことを通じて安全を確保することができるのであればそれで良いという観点からすれば、C案なんだろう。

ただし、教育の内容についてはよく考えて、適切なものを行うべき。例えば、若い者は、心身機能とか運転操作はうまくても注意力が不足しているというのであれば、セルフコントロールであるとか事故の危険予測であるとか将来につなげるような教育をこの段階で受けさせる必要があるだろう。

もう一点、全体的な職業運転者の安全性の向上、スキル向上といった観点からの対策も併せて打ち出していくべき。奈良県のトラック協会で、ドライバーの運転診断のようなものを行っているが、トラックドライバーの労働力の流動性という観点からすると停滞気味で、その中には、問題がある人も存在する。そうした対策については、警察庁や国土交通省ではどのように考えておられるのか。

事務局： 新区分の免許を運転経験が無く普通免許と同時に取得する場合、初心運転者期間制度を適用すべきではないかと考える。

初心運転者期間制度とは、普通自動車免許、自動二輪車免許又は原動機付自転車免許を受けてから一年未満の間を「初心運転者期間」とし、これらの免許を受けた者が違反行為をして、政令で定める基準に該当することとなったときは、都道府県公安委員会の行う「初心運転者講習」を受講することができることとしたもの。この講習を受講しな

かった者及びこの講習後更に違反行為をして政令で定める基準に該当することとなった者は、初心運転者期間経過後に公安委員会の行う「再試験」を受けなければならないこととする。再試験に不合格の者及び再試験を受講しなかった者の当該免許は取り消すこととなる。

なお、取得後の教育という点から申せば、現在の制度としては、貨物運送業に従事するドライバーに対しては、業法による管理者への義務付けで教育を施すという制度があり、例えば、この制度の活用等が考えられる。

また、貨物運送業に従事するドライバーでなくても、道路交通法により、自動車を5台以上使用する事業所等においては安全運転管理者が選任され、また、自動車を20台以上使用する事業所には、その台数に応じ、副安全運転管理者を置くことが義務付けられており、運行計画や運転日誌の作成、安全運転の指導を行っているところである。

都道府県公安委員会は、安全運転管理者等の資質向上を図るため、毎年1回、自動車及び道路交通に関する法令の知識、安全運転に必要な知識、安全運転管理に必要な知識等を内容とした講習を行い、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育適切に行われるよう指導しているところである。

国土交通省： 貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針を業法に基づいて告示で定めている。

初任運転者については、トラックの安全運転に関する基本的事項やトラックの構造上の特性と日常点検方法、交通事故防止のために留意すべき事項、危険の予測及び回避といった座学を6時間以上行い、座学とは別に安全運転の実技を行っている。また、一般的な指導・監督の指針として

も全ての運転者を対象に11項目定めており、年に1回以上実施させている。国土交通省としては、これらの事業者が初任運転者に対して行う指導・監督の内容を検討し、ブラッシュアップすることを行える。

委員： この告示の規定は法定義務なのか。また、守らなかった時の制裁措置はあるのか。

国土交通省： 法的義務であり、守られなかった時には行政処分が行われることとなる。

委員： 指導監督に当たって配慮すべき事項として、外部の専門的機関の活用と明記されている。実効性の担保という点において外部の専門的機関の活用は重要だと思うが、実態としてどの程度活用されているのか。

国土交通省： 個々の現場においてしっかり行われているかは明確にする必要がある。免許制度の構築と併せてどう活用するか仕立て直す。

委員： 資料5 - 2の事故実態を見ると、現行の制度ですら車両総重量5 t ~ 7.5 tまでの車両の交通事故件数は、車両総重量が3.5 t ~ 5 tまでより多い。その部分の年齢を引き下げるとともに運転経験を不問として若干緩くすると、確かに3.5 t ~ 5 tの部分は厳しくなるわけだが、事故実態が悪くなりかねない。

免許制度だけではなくて、初心運転者期間制度の適用や運行管理者に対してもしっかり指導することなども踏まえてしっかりとした対策を執るべき。

委員： 皆さんの意見を集約すると、安全性を損なうことのない改正を目指すということであれば、やはりC案となりそうだ。5 t ~ 7.5 tの部分について、緩和されるという指摘に対しては、安全を担保する仕組みの作り込み次第だと思う。どんなことがあっても安全性については一步も引かないという姿勢での仕組みの作り込みがポイントになるのだ

ろう。

A案、B案では、やはり難しい。C案を安全の方向で詰めていくべきであろう。

委員： 資料2の海外調査結果の報告の中では、EUにおいては、基礎的な運転免許であるB免許を取得後にC1免許を取得するということだが、C案における車両総重量3.5t～7.5tの新しい区分の免許の取得については、これと同様に普通免許を取得した後になるのか。

事務局： 基本的な車両の操作等最低限の技能の習得は当然必要と考えており、EUのように、普通免許を取得した後に、新しい区分の免許を取得するような体系が考えられる。

委員： それに関連することであるが、仮にそのような体系になったとすると、経済的、時間的な負担があるように思われる。負担軽減という要望があったことも考えると、普通免許と新しい区分の免許の教習を同時期に受けることは考えられるのか。

事務局： 同時期に二種類の教習を受けることについても今後の検討課題となる。

委員： 高校卒業時に新しい区分の免許を取れなければ要望した意味がないため、よく検討する必要がある。

また、教習の中身の工夫の仕方はいろいろと在るのだろう。

委員： 教習所で新しい免許区分を取得できることとすれば、中型免許を取得できる教習所に対応することにするのか。新たにこの区分だけの教習所に対応させるのか。中型免許を取得できる教習所は限定的であり、地方によっては少ないところもあると考えられる。

事務局： 全国の分布、散らばり状況についてははっきりと把握していないが、指定教習所全体の約6割の教習所において、中型免許の教習が行われている。それを踏まえながら、教



習所の意見も聞きながら現実的に対応していきたいと考えている。

委員： 個人的には、大きい車で練習させて、すなわち、中型自動車の教習車両があるので、これを使って新区分をとらせるということもあり得るのではないか。

事務局： 免許区分を細分化して、よりコンパクトな貨物自動車を運転させるのであれば、それに見合った車両での教習が適していると思うが、今後検討することとなると思う。

委員： どういうところで、どういう形で教習させるのかといった点もまた、これから具体的な案の作り込みの中で検討していくべきであろう。

委員： C案の方向で検討が進んでいるわけだが、どの案にしても年齢や運転経験の面では現行よりも一部緩和されることになるわけだが、一方で、安全面の確保という観点においては、きちんとこれを行わなければならない。それを具体的に、教習内容や教習時間にどのように落とし込むかという話になるが、際限無しにこれを増やしていくというわけにも行かない。免許取得に係る時間的、経済的負担というものを現実的に考えていかなければならないということは言うまでもない。そこで、教習項目や教習時限数の検討に当たっては、最終的には、専門的に検討することにはなるが、交通事故被害者・遺族の声を聞いた限りにおいては、例えば、校長協会の要望にも見られたように、中型免許の8t限定解除に5時限必要とされているからといって、その程度の時限数では、被害者の方を含め、一般の方の理解を得ることは難しいと感じる。そうかといって新たな区分の免許よりも重い区分の中型免許取得に必要な時限数は15時限であることも考慮すると、もう少し短い時限でも良いのではないかと、素人考えではあるが思うところである。実際には、専門的に御議論いただくことにはなるが、5時

限から15時限の間あたりで、調整されることになるのかと思うが、教習時間や教習内容は今までもどのように決められているのか。そして、今後この点についてどのように議論がなされることになるのか。

事務局： これまでも、新しい教習を行う場合には、実験教習を行って、必要な教習項目・時限を定めているところであり、今回も全体の制度設計と並行して、検討を進めていくことになることと思う。

委員： 専門家の判断は必要ではあるが、時限数については、5時限～15時限の間で検討していくことになるだろう。安全性を考えると多く時限数を課してしまいがちであるが、いかに短く負担のないものとして打ち出せるかという観点も大切である。

短い時間であっても、より安全性に寄与するような新しい教習方法であるといったことが打ち出せるのであれば、実も採れるし説明もできる。是非御検討いただきたい。

委員： きめ細かな安全対策という点で、ターゲットを絞ったような安全対策をやるべきだと思う。大きな車は、生活道路には入れないし、幹線道路を中心としている。一方で、生活道路における事故が最近非常に増えており、5トンクラスの生活道路を走行するトラックの事故を減らすという点に対して、幸いといっは何だが、新しい免許制度によって、講習なり新たな対策を考えるチャンスでもある。

委員： 現実に起こっている事故をいかに防止するかということにつきる。

基本的にはC案の骨組みで間違いはないかと思う。一番のポイントは新しい区分の免許の教習である。具体的な中身の検討に当たっては積極性のある中身を持たせられるようにしたいということでまとめさせていただく。次回の検討会については、提言につながるような素案を事務局で作

成をお願いして、それを元に更に議論を深めさせていただきたい。

(以上)