

平成26年8月
警察庁交通局運転免許課

第5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7月4日（金） 午後2時00分から午後3時00分までの間

2 場所

警察庁第4会議室（中央合同庁舎2号館18階）

3 議事概要

(1) 事務局説明

(2) 討議

事務局説明

（資料「貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する報告書（未定稿）」に基づき説明。）

自由討議

委員： 実態等の調査、外国の制度調査、走行実験等をやったかなり客観的な報告書になったと思うが、1カ所気になった点について申し上げる。本検討会の視座は、報告書の3ページにあるとおり、「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」ということで、「より安全」で、かつ「実態を踏まえる」という検討を行っている。そこで、国土交通省にもお越しいただき、業法の中で、ソフト・ハードの面からいろいろとお願いをしてきた。「安全で」かつ「実態を踏まえている」という二つの要

請のバランスがこの報告書の各箇所ですましく書かれているが、9ページの4の書き出しについて、「制度設計に当たっては、安全性の担保は大前提であるが、免許取得者の時間的、経済的負担について、より合理的な方向で検討を進めていくことが適当であり」とあり、この「が」の部分のニュアンスが逆説的に他の部分と違って読めてしまう。安全性の担保は大前提であるけれども合理的な方向で免許取得にかかる時間やお金のことを考えるというように読めてしまう。その通りなことではあるが、免許制度のこれまで警察行政として努力してきた、少しでも交通事故の悲劇を減らすという免許制度からかなり逆説的に読めてしまう気がする。

事務局： そのような意味があったわけではないが、御指摘を踏まえて考えてみると、もっとフラットに「安全性の担保を大前提としつつ」と修文させていただく。

委員： 修文が可能ということであれば今の発言を踏まえて見直していただければと思う。今後この報告書について説明する時に、今回の趣旨は安全性の担保が第一であるという説明ができた方がいい。

委員： 2ページと5ページにある「交通事故遺族」と書いてあるのを「交通事故被害者遺族」とされた方がよろしいのではないかと思う。もう1点は、9ページにある「4 新しい免許に係る教習時間」のところで、教習時間が5時限よりも長く15時限よりは短いというのは分かるが、これは内容によって変わることなので、「教習内容及び時間」という感じでもしできれば、「内容」という言葉を加えられたい。

委員： 9ページの見出しに「内容」を付け加えるということによ

ろしいか。

委員： 見出しに付け加えるので結構である。

事務局： 2ページと5ページは「交通事故被害者遺族」とさせていただく。9ページについては、見出しを「4 新しい免許に係る教習内容・時間」と修文させていただき、中身に関しても「新しい免許に係る教習内容・時間については」と修文させていただく。

委員： 内容的には大変結構だと思う。9ページには「新しい免許」、その前では「C案」、17ページでは「新区分」とあるが、名称は統一した方が、分かりやすいのではないか。

事務局： 18ページの資料7でC案として新免許区分の導入と記載しているため、C案の記載はそのまま、9ページの「新しい免許」という記載を「新免許区分」と修文したい。

委員： 報告書について、関係団体のそれぞれの考え方が根本的に異なる中で、どういったまとめ方をするのかというのが本当に難しい検討になると思っていたが、被害者の御遺族の安全性に対する強い要求と、若者の就職という今の社会問題に対しての要求、それからトラックの業界団体からの要求から新しい免許区分の創設という非常にいい落とし所が見つかったと思う。落とし所もただ新区分を創るというだけではなく、3.5トンに制限することで、普通免許の運転できる範囲が減るので何を代償として与えるかということに関しては、やはり安全性を担保するということが非常に大きな代償になるかと思う。普通免許の運転範囲が減ったという気持ちは運転しない人でもあると思うが、それに対して社会的な安全性を担

保できるというものを代償としてここに表現しているのは非常にいいことだと思う。その安全性を具体的にどうするかという検討の中で、事故の統計を用い、大型になると死亡事故件数が多くなるという数字を挙げたことや、18歳に年齢を下げるという検討に際し、やはり年齢を下げるというのは非常に危険性があるのではないかという懸念があったが、実験をしていただいて、運転技能面に関しては、年齢ではなく経験による差異が認められたことが分かったことは非常に大きかった。今までこのような実験の結果というものはなかったと思うので、きちんとした資料で、誰でも分かるような形で添付していただいて非常によかったと思う。また、外国の事例として、何もかも外国に倣えばいいということではなく、今回アメリカが日本とかなり離れていたということもあり、ヨーロッパの事例を検証した結果、EUの方針だけでなく、各国の運用の違いも分かった。日本に合った導入の仕方ができるのではないかと思う。それと同時に、産業界への影響というのが、8トンの区分でギリギリの車を作っていたという状況よりは、7.5トンでグローバルスタンダードに合ったということで、これは国土交通省に関することだとは思っているのだが、安全装置を付けるというハード面についてどうしてもコストがかさんで、一般の乗用車よりも装置の設置がしにくいということが背景にあったと思うが、グローバルスタンダード化することで自動車そのものの生産によるコスト競争力が増すので、その結果として安全装置が設置されていくことがあり、また、貨物自動車のメーカーにヒアリングした結果、安全装置を積極的に設置する意欲もあることから、グローバルスタンダードに合わせたことで、安全装置の普及が進むのではないかと思う。ハードについては、大型の方は取り付けが進んでいて、それを導入する力のある業者は安全性の高い装置を導入しているが、比較的小さなカテゴリーの車は若者が運転

することになるので、そういったところにも導入していくには、業界の補助金であったりとか、普及というのを国土交通省にも進めていただきたい。

委員： 私もこの報告書は、非常に良くまとまっていると思う。5ページの走行実験に関して、「運転経験による差異」や「より高度な運転技能」といった表現があるが、具体的に聞かれた時に回答できるようにしたらいい。また、「18歳と20歳との年齢による差異は認められなかった」という表現があるが、これはここでやっている課題については現時点で差異が認められていないということであって、推測ではあるが、若い人はタイムプレッシャ等が与えられると自分のコントロールができなくなり、ついつい先急ぎの運転をしたり、確認不足になったりすることが予想される。一定の状況については差を認められないかもしれないが、実際の現場ではどうかという問題もあるため、継続して慎重に検討を続けていくべきである。報告書の文章については問題ない。

委員： 走行実験のバックデータについては、公開可能なのか。

事務局： 調査研究の報告書を公開することで対応可能である。

委員： 総合安全対策の一環として、免許制度を見直すというのは非常にいいことだと思う。是非、交通事故死傷者を減らすという方向に向かって、総合的な安全対策をやっていただければと思う。

委員： 委員の皆さんの御意見がもう報告書に関してなさそうなので、意見を一応出していただいたということで総括をさせていただきます。先ほど御指摘させていただいた点は全て最終報告

書に盛り込むということを約束して、修文に時間が必要など
ころも指摘の趣旨は絶対に活かすという条件を付けた上で、
この未定稿の報告書を最終報告書に決定させていただきたい。
修正箇所については分かりやすい形で御説明いただく。

(以上)