

平成25年9月
警察庁交通局運転免許課

第1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25年9月26日（木） 午前10時から午前11時40分までの間

2 場所

警察庁第1会議室（中央合同庁舎2号館16階）

3 議事概要

(1) 長官官房審議官（交通局担当）挨拶、座長選任等

(2) 討議

事務局より資料説明

自由討議

委員：（平成16年道交法改正当時の死亡事故発生状況のグラフについて、）車両総重量8トンを境に数値を切ると、8トン未満も8トン以上も、数値が重い方が死亡事故が多いというのが改正当時の結果であるが、（免許区分が3段階となった）現在はどのようになっているのか。それが本検討会のヒントになるのではないかと感じている。

事務局：平成17～18年及び平成20～23年平均の車両総重量別1万台当たり死亡事故件数のグラフを御参照していただくと、6.5～8トンと11トン以上が大きな山となっている。

委員： 同じ免許区分内でも（車両総重量が）重い方が死亡事故件数が多くなっているということがわかった。

もう一点、車両自体が重くなっているから制度改正して欲しいとの要望があるとのことだが、架装により5トンを超えてしまった車両というものは他の車種に比べて死亡事故が多いのか。それを示した資料が今後あればよいのではないか。

委員： 大きな流れとしてトラックの車両総重量が重くなっているということだが、5トンから6.5トンに緩和されても（事故率が）あまり変わらないことの挙証が必要ではないか。そこがポイントになると思う。業態や業種ごとに事故率の変化等がわかればよいのではないだろうか。

委員： 事故の原因には、技能の部分と心構えの部分があると思う。6.5トンに上げると仮定した場合、免許の取得方法として技能を向上させるのか、心構えや経験を上げるべきなのか等の取得方法についての検討が必要なのではないだろうか。

6.5トンで区切る根拠がわかりにくい。5～6.5トンに比べて6.5～8トンの死亡事故件数が圧倒的に多い点が根拠になっていると思うが、取得区分が6.5トンまでと変われば5～6.5トンの死亡事故件数が多くなるのではないだろうか。今の資料よりもっと明確な根拠が必要だと思う。

ヨーロッパの制度について限定の種類や教習等について細かく検証してほしい。

委員： 論点はほぼ出ている感じがする。

ヨーロッパの制度についてはぜひ調べていただきたい。

そもそも政策として安全第一を旨として進めてきている中で、未経験者と若年者の事故率は顕著であることから、もし要件を緩和するのであれば6.5トンの根拠や就職困難である

根拠等の挙証責任は要件緩和を求める側にあり、できるだけ具体的な数字を提出してもらう必要があるだろう。

事務局： 御指摘のように、年齢や経験がどのように影響を与えているのか、技能と心構えのどちらが問題であるのかも含めて、データを集めて検討する必要があることは認識している。別途、警察庁で調査研究を実施しており、今後実走実験を行ってそのような点について明らかにしていきたい。

実験の結果はこの検討会の議論にも役立つと考えている。

現在検討している調査研究の内容は、走行実験、外国制度についての文献調査、国内における貨物車や車両総重量別の交通事故の分析の3本柱である。

走行実験は、年齢、経験、貨物自動車を日常的に運転するかどうかによる差異を見ることを目的としている。被験者は、普通免許が改正前の普通免許である8トン限定の中型免許が最上位の者とし、今回は条件のない中型免許や大型免許を持っている人は対象としないこととした。これは、普通免許が最上位である者であっても貨物自動車の運転経験があれば技術が高いのか、年齢によって差があるのか等を見る趣旨である。実験車両は、今回問題となりうる車両総重量3.5トン、5トン、6.5トン、8トンの区切りごとに設定することを考えており、実験の内容については、実際の試験を参考とし、縦列駐車、信号交差点における直進、方向変換、車間距離測定を予定している。

外国制度についての文献調査は、過去のEU指令の変遷、直近の改正の理由、免許制度の詳細等について調査を行うこととする。

事故分析については、平成16年の改正の際には、貨物車は車両台数や走行距離当たりの交通事故率が高い、貨物車は当時の事故防止の対策の効果が低い、5～8トン及び11トン以

上の死亡事故、特に左折時の事故の割合が高いなどと説明していたが、現在の状況がどのようになっているのかを分析し、さらに、車両総重量と年齢等の関係について調査する。

委員： 若年者について調査するということだが、現在の交通事故の半分は高齢者である。一般乗用車の免許で運転できる範囲が広がるとすれば、高齢者対策も考えなくてよいのか。

事務局： ニュートラルにデータを取りたいと考えているので、若年者のみではなく、データについては1歳刻みで全ての年齢層について集めたい。

委員： 普通免許で6.5トンまで運転できるという制度にするのであれば、非常に多くの人々が運転することとなり、フォローが必要である。

委員： （実験について、）道路上にカメラをおいて車両の挙動を見るということだが、車両だけでなく運転者の挙動についても、例えば左折時に横を見ているかなどを見た方がよい。車載のカメラはさほど高くないものがある。また、カメラとアクセルやブレーキの動きと連動するロガーもあるので、既存のものを活用してほしい。また、車両から外をどのように見ているかもカメラを付けるとよい。

さらに、左折時の巻き込みについては、レーダーやセンサーで死角に人がいるか分かるものがある。以前、ミラーを付ける義務を課した例があるように、車両側の対応で何とかなることもあると思うので、それを導くものとしてセンサー類の実験もできれば有効なデータになるのではないかと。

事務局： 欠席された委員の先生からの御意見を御紹介する。ある地

域のトラック協会では免許を有しているドライバーに対して自主的な教習を行っているが、このように免許を取った後の悪い癖が出る人もおり、例えば、若年者は左折時の巻き込み確認をちらっとしか見ない傾向があるようであり、免許取得後の教育も課題ではないかと考えている。

別の委員の御意見は、データの検証を丁寧に行うこと、全国高等学校長協会からは5時間程度の教習で運転できるようにと要望されているが、5時間では短いのではないかと、また被害者の視点も盛り込んでしっかりとしたものとしてほしいということ、さらに被害者から意見を聞く場を設けてほしい、という御意見であった。

委員： 方向性そのものは、安全と貨物車の実態という2つの利益の衡量を丁寧にやるということに尽きる。委員の御意見で出た中では、車両自体に対処することで防げるものをどう処理するか、もう1点は、免許制度全体を緩和するのであれば、高齢者をどうするかという観点も重要である。

委員： 警察庁の所掌を超えるものだが、車両のセンサーや運転者の労働環境についても取り組むべき課題である。全てを盛り込んだ法改正はありえないだろうが、この場では議論すべきである。これらの中には、このような条件なら免許制度を緩和してよいというものもあるだろう。

委員： 国交省の過労運転や装置についての議論に参加しているが、そのような場ではトラックに関する技術が分かる人が必ず入っている。今回の走行実験についても、そのような方が入っていればよいと思う。

委員： 現在は、普通免許等を2年持っていなければならないが、

アイルランドのように18歳から貨物車を運転できる国もあるように、半年や1年という研修期間に貨物車の免許が取れるようにするため、2年間という制限についても議論をすればよいのではないか。

委員： 冒頭の説明では、トラック協会の要望は2トン積みで車両総重量5トンを超えた配送車のようなタイプを想定しているということだが、要望がこのタイプに限定されているということであれば、これに特化した検討をするべきと思う。中型自動車一般についての検討は必要であるか。

事務局： 6.5トンの根拠という話とも関係するが、トラック協会や高等学校長協会の要望が6.5トンとされており、警察庁の出している数字ではない。業界としては、入門として運転させたいのは積載量が2トンの車両であり、これらは先ほどの説明のとおりコンビニや宅配の主流にもなっているということである。平成16年の改正時には、2トン積みの車両は最大積載量が5トンに収まるだろうと見込まれていたが、架装減トン問題等の影響により、5トンを超えるようになってきたので制度を変えてくれないかという要望である。

この6.5トンという数字は、6.5トンとすれば2トン積みトラックの98%以上が入るためであり、高校新卒者に運転してほしい車両が運転できるように改正してほしいということである。

委員： 大きな枠組みは利益衡量的問題であるというのは見えてきたので、それを最大とするように議論をすることが大事である。

次回以降の課題としては、実質的にその部分を広げてよいのかの検討に資するデータを集めてほしい。また、普通免許の範囲を広げるとすると、我々がターゲットにしているとこ

る以外にも波及することがありうるので、この点も議論すべきだろう。

(以上)