

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 提言のとりまとめに向けた討議ペーパー（案）

1．はじめに

(1) 有識者検討会設置の趣旨

設立趣旨書参照

(2) 検討会の活動

平成25年9月 第1回検討会

- ・ 現行の免許制度の概要
- ・ 交通事故の現状等

平成25年12月 第2回検討会

- ・ 全国高等学校長協会及び全日本トラック協会からのヒアリング

平成26年4月 第3回検討会

- ・ 実証実験結果の報告
- ・ 海外調査の報告
- ・ 交通事故遺族に対するヒアリング結果の報告
- ・ 論点整理と討議

平成26年6月 第4回検討会

- ・ 有識者検討会提言のとりまとめに向けた討議

平成26年7月 第5回検討会（予定）

- ・ 有識者検討会提言のとりまとめ

2. 現状と課題

(1) 貨物自動車による交通事故の実態及び諸外国の状況

乗用自動車が大部分を占める車両総重量3.5トン未満の車両1万台当たりの死亡事故件数0.44件に対し、3.5トン以上はこれを上回る死亡事故件数、特に7.5トンを超えるものについては4倍近い件数となっている。

3.5トン以上の自動車について安全対策の対象にする必要がある。

7.5トン以上の自動車については要件緩和に慎重な対応が必要。

人口10万人当たりの交通事故死者数及び自動車1万台当たりの交通事故死者数は、我が国とEU主要国は基本的にほぼ同水準である。アメリカは州によるが、これらに比べて事故率が高い。

EUは、3.5トン以上7.5トン未満の貨物自動車に係る運転免許は基本的に18歳で取得可能。

(2) トラック運送事業の実情と各団体からの要望（全国高等学校長協会及び全日本トラック協会からのヒアリング）

全国高等学校長協会の要望（若年層の就職問題の視点から）

中型免許制度が運送事業の実態に即したものとなるよう、EU等諸外国の制度も参考に検討頂きたい。

高校在学中に小型トラックが運転できるよう、また、免許取得に当たり最小の負担となるよう御配慮頂きたい。

道路交通法の改正については、時間がかかることは十分理解しており、安全面を考えた上で前向きな検討をお願いしたい。

運転教習については、貨物自動車による教習が大事であり、時間数は負担を最小限にさせていただきたいが専門家の意見を聞いて検討してほしい。

全日本トラック協会（トラック運送の労働力問題の視点から）

全国55,000事業所を対象にアンケート調査を実施。（回収8,505事業所）

若年ドライバーの採用を検討している企業の9割が中型免許の障害を指摘。年齢要件が緩和された場合より積極的に採用したいとした企業は採用を考えないという企業の約4倍などの調査結果。

業界の若者の就業実態を見て、積載量2トン程度のトラックを18歳で運転できるようにしてほしい。

免許取得は経済的に過度な負担とならないようにしていただきたい。

協会としては、今まで以上に安全教育等に積極的に取り組む所存。

制度的検討に当たっては、外国の事例も参考にしていきたい。

国土交通省（トラック事業に対する安全規制の側面から）

現在事業法体系の中で、すべての事業者に対し、運行管理面の義務を課しており、すべての運転者に対する定期的な指導監督や初任運転者に対する実技を含む監督等を行うこととなっている。免許区分が見直されれば、一層これが充実されるよう検討したい。

(3) 交通事故被害者の意見の聴取(被害者感情等社会政策的側面から)

交通事故遺族の有識者から本件についての意見を聴取したところ、次のとおり。

- ・ 若年ドライバーの不足問題や高校生の就職時に必要な免許の取得といった要望があるのは理解するも、一方で実態として若年層になるほど事故率が高くなるといった実態に鑑み、単純に普通免許の上限の拡大や中型免許の取得年齢の引き下げは、交通事故を増やすことにつながることから受け入れられない。
- ・ 安全性が向上し事故が減少に向かうような制度を考えるべきで、国際的横並びや教習で使用した車両と同等の車両を運転すべきとの考えは理解できる。したがって、普通免許による運転が可能な車両の範囲を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とする免許区分を創設し、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考慮に値する。

- ・ あらゆる安全対策を総合的に実施する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が必要。業界はもとより国土交通省や関係者の取り組み姿勢が重要。

3 . 制度見直し検討に当たっての調査実験の実施

(1) 走行実験結果

年齢や経験及び車種や車両重量による運転技能取得上の差異を実証するため、20歳以上の運転者（経験者と未経験者）と20歳未満の運転者について、乗用自動車と小型貨物自動車（3.5トン、5トン、6.5トン、8トン程度）を用い、縦列駐車、信号交差点における直進等の走行実験を実施。

実験結果のポイントは、次のとおり。

- ・ 運転技能面において、運転経験による差異は認められるが、特に18歳と20歳との年齢による差異は認められなかった。
- ・ この範囲の車両については、車両の大きさによる運転の難易度の差よりも乗用自動車と貨物自動車の車両特性による差異が縦列駐車等いくつかの車両操作面で顕著。

(2) 小型貨物自動車に係る E U の運転免許制度についての海外調査

3.5トン以上7.5トン未満の貨物自動車に係る運転免許（C 1 免許）については、EU指令に基づき各国ともに基本的に18歳で取得可能。

大型貨物自動車に係る運転免許（C 免許）の取得年齢が21歳以上にもかかわらずC 1 免許が18歳で取得できることとなっている理由は、一般に若年層が大型の自動車を運転することの危険性を踏まえつつ、一方で若年労働者の確保等各国の社会的必要性に配慮しているものと考えられる。

C 1 免許における安全性の確保のための措置としては、 B 免

許（普通免許）を先行取得させること、貨物運送事業等業務として運行を行う者については、追加的に一定のカリキュラムによる講習や試験を受けさせるとともに、5年ごとの更新の間に35時間の講習を受けること等を義務付けている。

4．新たな貨物自動車に係る運転免許制度の検討

< 論点 - 1 > : 検討の基本的考え方

安全性が十分担保でき、かつトラック運送事業の実態や若年層の就職問題への対応の要請を踏まえた制度を具体的に検討するべきではないか。

（提言にむけた具体的記述案）

トラック運送事業の実態や若年層の就職問題への対応の要請は踏まえつつも、貨物自動車に係る厳しい死亡事故の発生状況等の現実に鑑み、貨物自動車の総合的な安全対策の向上という中で免許制度の改正による要請の実現を図るといった基本的考え方に立った検討を行うべき。

具体的制度を検討するに当たっては、安全性の確保、交通事故被害者等を含めた社会的合意の見通し、海外事例との整合性等を検証することが必要。

< 論点 - 2 > : 具体的対応案とその評価

第3回検討会で提示された3つの案についての有識者検討会議としての評価は、C案をベースに更なる総合的な安全対策を進めていくということが適当という理解でよいか。

（提言にむけた具体的記述案）

関係者からの要望を実現するために考えられる3つの具体的制度改正案について安全性の確保、交通事故被害者等を含めた社会的合

意の見通し、海外事例との整合性の視点から比較検証を行った。

具体案とその評価については、別添資料のとおりであるが、上記3つの視点から検証した結果、貨物自動車が大部分を占める3.5トンから7.5トンの自動車の運転免許について、貨物自動車を用いた教習を行うことを必要とする新たな免許区分を導入する案をベースにさらなる総合的な安全対策について検討を進めていくことが適当ではないか。

なお、3.5トンから7.5トンという範囲の自動車に係る免許区分を設けることについては、EUの免許区分を参考にした国際的横並びや死亡事故率がそれ以下の重量のものよりも高いという事故実態を勘案したものであるが、これに加え、貨物自動車と普通乗用自動車の車両特性の差異による運転技能への影響が最も顕著であったというという走行実験の結果からも貨物自動車が大部分を占める当該車両総重量の範囲の自動車をひとまとめにした区分を設け、貨物自動車による教習を実施することは一定の合理性を有するものと考えられる。

また、特にこのクラスの貨物自動車は、コンビニエンスストアの配送等生活道路における活動も多いことから、貨物自動車による教習を導入し、車両特性を踏まえた運転技能を習得させることは生活道路における安全対策としても意義のあるものと考えられる。

< 論点 - 3 > : 総合的安全対策の基本的考え方

C案は、貨物自動車が大部分を占める3.5トンから7.5トンまでの車両について、貨物自動車による教習を実施することになるという点で安全性の向上につながるが、安全対策の徹底を図る観点から、免許取得後の運転者講習や教育の強化を図るとともに、事故の防止や被害軽減のための貨物自動車の装備の拡充、運行管理・支援システムの充実等についても総合的に取り組むべきではないか。

(提言に向けた具体的記述案)

C案をベースに新たな免許制度を検討していく場合、貨物自動車
が大部分を占める車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車につ
いて、貨物自動車を用いた教習が導入される等安全対策の充実が図
られる。

その際、参考とするEUの制度では、業務として運行を行う場合
には、前述のように一定のカリキュラムによる講習や試験を受ける
とともに、5年ごとの更新の間に35時間の講習を受けること等が義
務付けられていることから、免許取得後の運転者講習や教育の強化
を推進すべきではないか。

さらに、これに加えて、事故の防止や被害軽減のための貨物自動
車の装備の拡充、運行管理・支援システムの充実等についても総合
的に取り組み、貨物自動車の運転の安全性向上を図るべきではない
か。

< 論点 - 4 > : 総合安全対策の具体案の検討

上記総合的安全対策の基本的考え方を踏まえ、初心運転者期間
制度と同様の制度の検討、「貨物自動車運送事業者が事業用貨物
自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」制度の拡充や
運転者安全教育の充実、衝突被害軽減ブレーキの導入やドラレコ
(ドライブレコーダー)、デジタコ(デジタル式運行記録計)等
を活用した運行支援システムの導入等の対策を検討すべきではな
いか。

(提言に向けた具体的記述案)

我が国の免許制度は、基礎的な免許である普通免許について、経
験要件が求められないが、初心運転者としての事故やその後におけ
る事故を防止するため、取得後1年以内に一定の違反行為を行った
場合に一定の講習を受けることとし、講習を受講しなかったり、講
習後更に違反行為をして一定の基準に該当することとなったときは

再試験を受けなければならず、再試験に不合格の場合は免許を取り消すこととする初心運転者期間制度が導入されている。今回3.5トンから7.5トンの自動車について経験を問わずに18歳で免許が取得できるような免許区分を設けるとする場合、事実上貨物自動車の基礎的な免許制度を導入するという性格の制度改正であることから、初心運転者期間制度と同様の制度の適用を検討すべきではないか。

事後的な研修については、我が国の運転免許制度上更新時の講習の制度があるが、EU程の時間数をかけ、実際に運転も行うような具体的な制度は設けられていない。

また、貨物運送事業に従事する運転者については、貨物自動車運送事業法に基づく「貨物自動車運送事業者が事業用貨物自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」が告示されており、初任運転者に対して座学及び実技指導が義務付けられている。このような我が国の現行制度の枠組みを踏まえ、国土交通省においてこの制度を拡充し、少なくともEU並みの事後研修が実質的に行われるようにすることを検討すべきではないか。さらに、業界独自の運転者安全教育の充実についても全日本トラック協会が中心となって実施すべきではないか。

また、このような小型の貨物自動車については、人通りの多い生活道路等を運行する場合も多いことから、交通事故の未然防止や被害軽減のための設備についても積極的に考えるべきであり、例えば衝突被害軽減ブレーキの導入やドラレコ、デジタコ等を活用した運行支援システムの導入等についても国土交通省や全日本トラック協会において検討すべきではないか。

< 論点 - 5 > : 制度設計に当たっての留意点

制度設計に当たっては、安全性の担保を前提としつつ、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するということがよい。

（提言に向けた具体的記述案）

安全性の担保は大前提であるが、制度設計に当たっては、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、現行の中型免許の解除に必要な5時限よりも多く、かつ、11トンという重量の比較的重い貨物自動車を前提にした現行の中型免許の取得に要する15時限よりは短い範囲において、従来と同様実験教習等を行いつつ全体の制度設計と並行して専門技術的検討を進めることが適当ではないか。

5．免許制度の見直しの進め方

< 論点 - 1 >：免許制度の見直しと広い社会的コンセンサスの形成

免許制度の見直しが、関係者の総合的な安全対策と相まって貨物自動車の安全対策の推進に寄与するものとして広く社会的コンセンサスを得られるようなプロセスを検討すべきではないか。

（提言に向けた具体的記述案）

今般の運転免許制度の見直しは、中小型の貨物自動車を中心とする車両総重量3.5トンから7.5トンまでの自動車に係る運転免許制度について、貨物自動車による教習制度を導入するとともに、その取得年齢をEU並みに18歳に引き下げ、かつ、運転経験を問わないこととするもので、いわば国際的な制度を参考にしつつ我が国の中小型の貨物自動車について抜本的な運転免許制度の改正を行うものである。

したがって、前述のような安全性の確保が十分行われることは当然であるが、これと併せて制度改正について広く社会的なコンセンサスを形成していくことが重要ではないか。

このため、本報告書をあらかじめホームページ等で公表し、社会的意見を幅広く聴取するとともに、前記「4．新たな貨物自動車に係る運転免許制度の検討」における「< 論点 - 4 >：総合安全対策

の具体案の検討」に記載の総合安全対策案を具現化し、これらを踏
まえた制度作りを実施すべきではないか。

< 論点 - 2 > : 新免許制度施行のスケジュール

(参考)

平成16年道路交通法改正

公布 平成16年6月9日

施行(中型免許関係) 平成19年6月2日

資料編

貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する 有識者検討会設立趣旨書

貨物自動車に係る交通事故防止を図るため、平成16年の道路交通法改正により導入された中型免許制度は、平成19年6月に施行され6年が経過した。

この間、我が国の交通死亡事故については大きく減少しており、中型自動車についても一定の安全運転確保の効果が見られる。しかしながら、第9次交通安全基本計画で定めた目標「平成27年までに24時間死者数を3,000人以下」、「平成27年までに死傷者数を70万人以下」を達成するためには、より一層の取り組みが求められる。

その様な観点でみると、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ず、対応を求められるところである。

他方、中型免許制度が交通事故抑止に一定の効果を上げているものの、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立場にある積載量2tの貨物自動車、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。

本検討会は、上記のような現状を踏まえ、中型免許制度導入後の安全面での効果検証を行うとともに、車両重量等に対応して必要とされる運転技能、諸外国の貨物自動車免許制度の動向等を把握し、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を行い、提言を策定することを目的として開催するものである。

なお、本検討会の事務局は、警察庁交通局運転免許課に置くこととする。

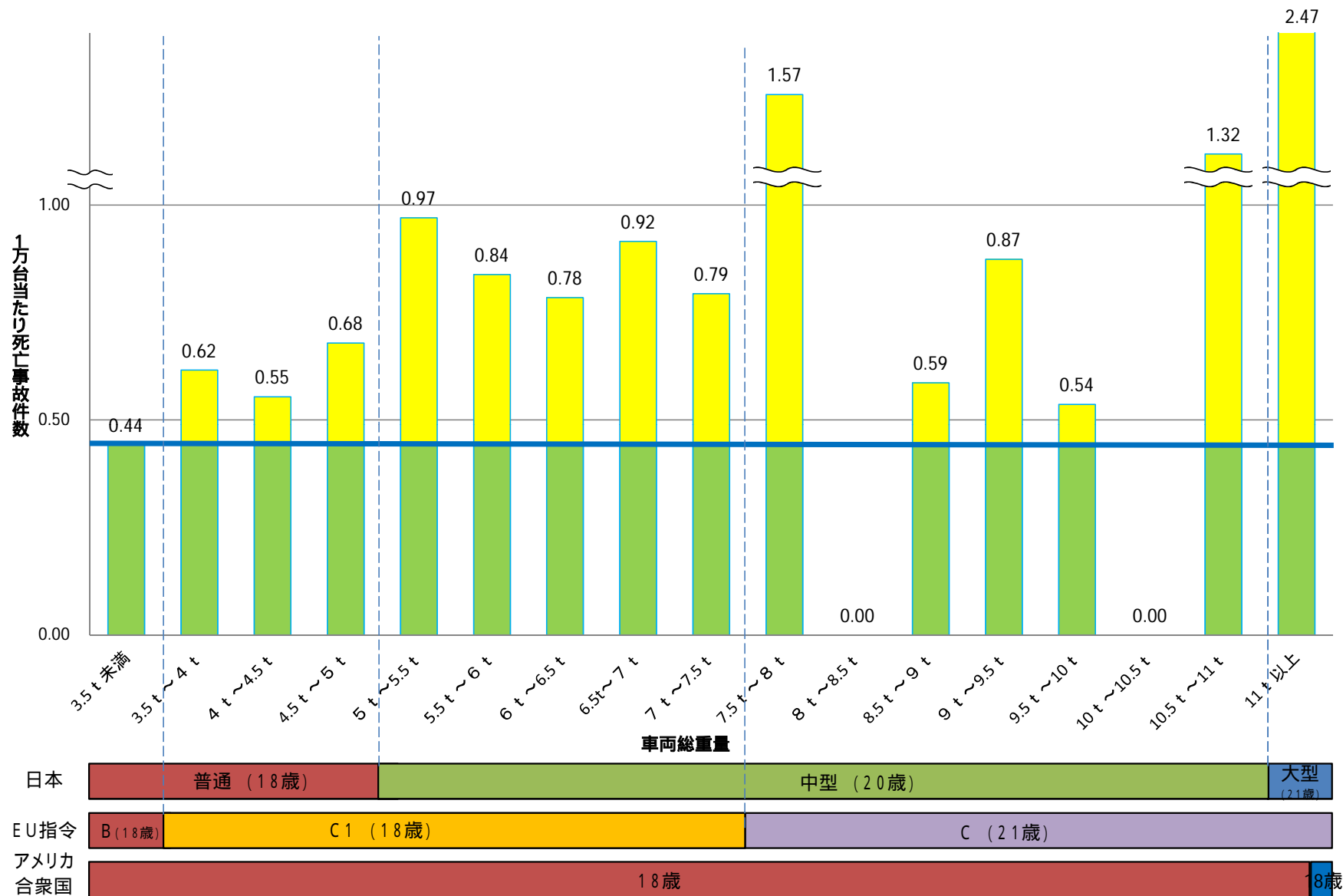
貨物自動車に係る運転免許制度の在り方
に関する有識者検討会 委員名簿

川 端 由 美	自動車ジャーナリスト
富 田 信 穂	常磐大学大学院被害者学研究科教授
永 井 正 夫	東京農工大学大学院・工学研究院教授
藤 原 静 雄	中央大学法科大学院教授
前 田 雅 英	首都大学東京法科大学院教授
蓮 花 一 己	帝塚山大学教授・副学長











(敬称略)
(五十音順)

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。))

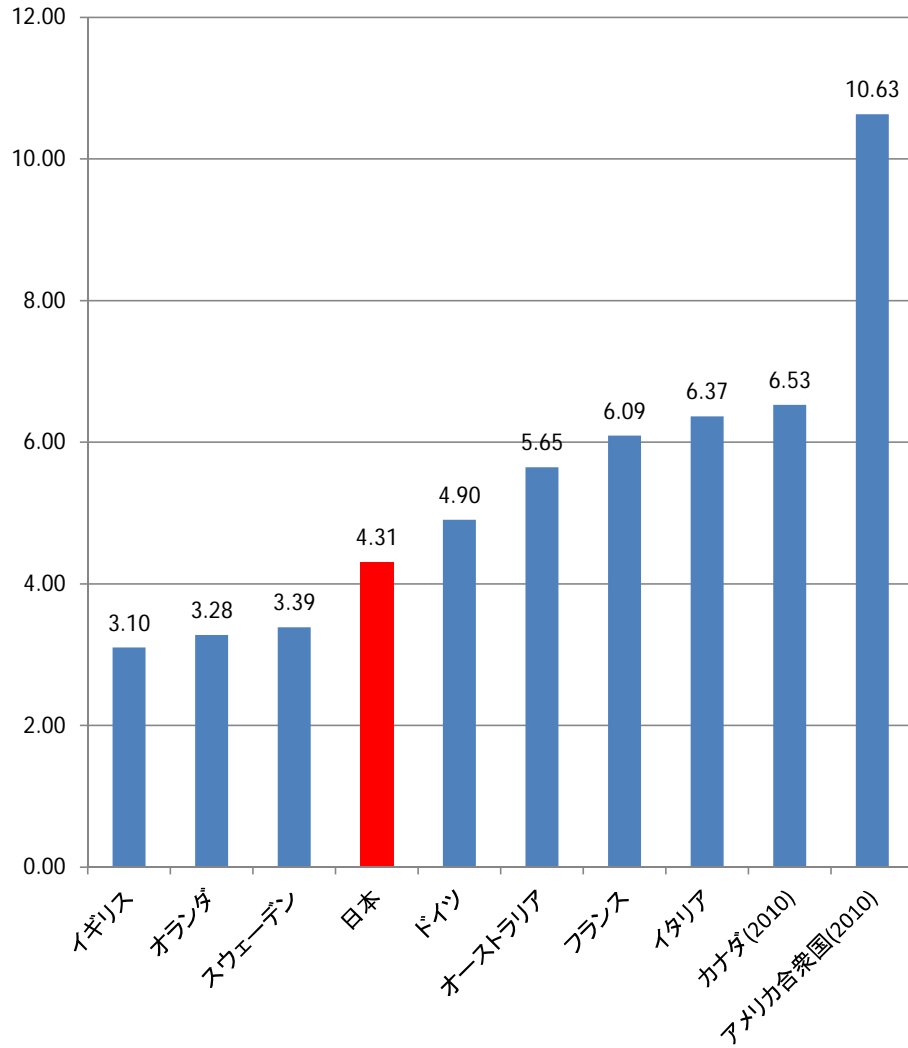


各国における免許区分と取得年齢

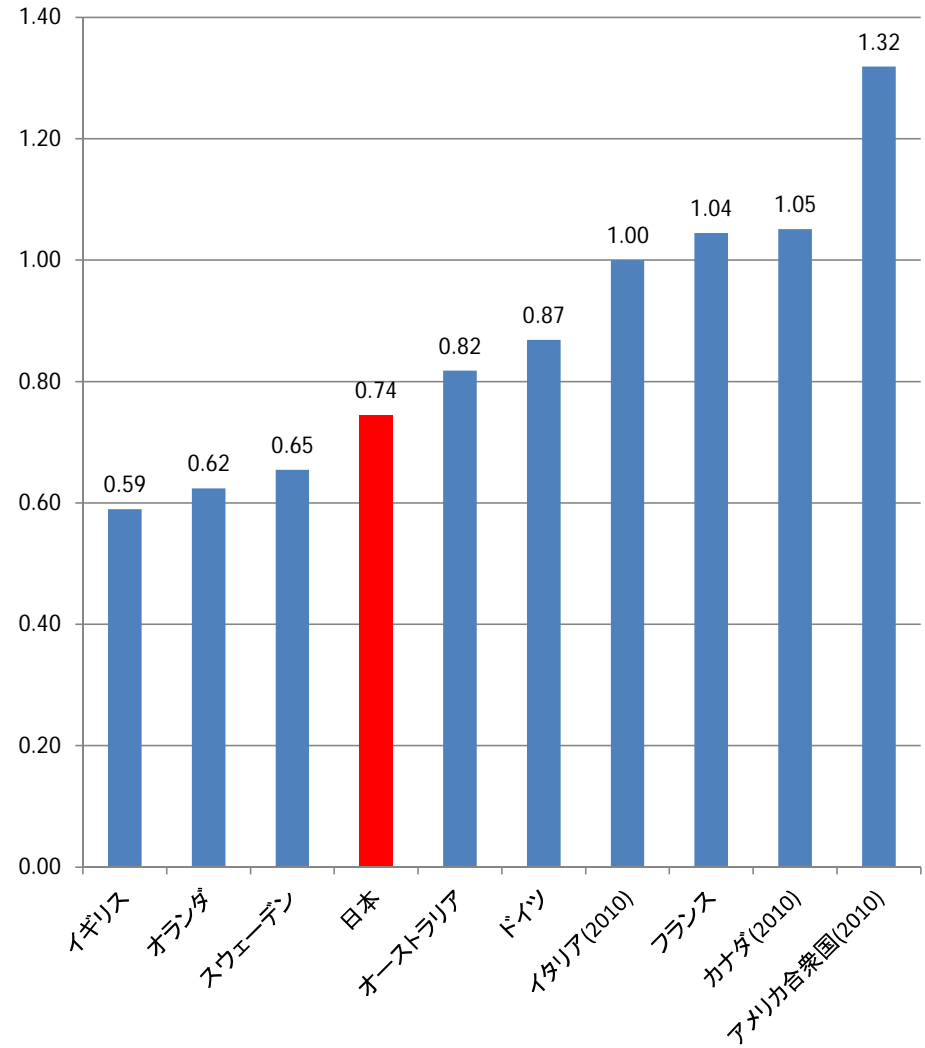
		3.5t	5t	7.5t	11t	11.7t (26,000ポンド)
 日本		普通(18歳)		中型(20歳)		大型(21歳)
 E U 指令		B(18歳)	C1(18歳)	C(21歳)		
 アイルランド		B(17歳)	C1(18歳)	C(18歳)		
 フランス		B(18歳)	C1(18歳)	C(21歳)		
 イタリア		B(18歳)	C1(18歳)	C(21歳)		
 英国		B(17歳)	C1(18歳)	C(21歳)		
 ドイツ		B(18歳)	C1(18歳)	C(18歳)		
 オランダ		B(18歳)	C1(18歳)	C(18歳)		
 スペイン		B(18歳)	C1(21歳)	C(21歳)		
 アメリカ合衆国		18歳				18歳

アメリカ合衆国については、州ごとに免許制度が異なり、特に大型を中心に商用自動車については、年齢を含め様々な制限が設けられている。

人口10万人当たり交通事故死者数(2011年)



自動車1万台当たり交通事故死者数(2011年)



平成25年版交通安全白書より

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。

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・普通免許取得後2年以上)	大型 (21歳・普通免許取得後3年以上)
A案	普通 (18歳)		中型 (20歳・普通免許取得後2年以上)	大型 (21歳・普通免許取得後3年以上)
B案	普通 (18歳)		一部を18歳・普通免許取得後年数不問で取得可能に 中型 (20歳・普通免許取得後2年以上)	大型 (21歳・普通免許取得後3年以上)
C案	普通 (18歳)	新区分 (18歳・普通免許取得後年数不問)	中型 (20歳・普通免許取得後2年以上)	大型 (21歳・普通免許取得後3年以上)
 E U 指令	B (18歳)	C1 (18歳)	C (21歳)	

➡ 貨物自動車で試験・教習を受ける範囲

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"> ・府令改正で対応が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・免許制度上特段の対策は講じられない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全面の観点からの懸念がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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
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"> ・法律改正が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・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）。 	同上	<ul style="list-style-type: none"> ・普通免許の範囲については特段の見直しは行われない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全面の観点からの懸念がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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
C案	<p>【新免許区分導入案（EUを参考に小型貨物自動車の運転免許区分の創設）】</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"> ・法律改正が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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