

第4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6月10日（火） 午後1時00分から午後2時30分までの間

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) 関係団体に対するヒアリング

全国高等学校長協会

委員： 前回、全国高等学校長協会の立場から御意見を承ったが、一方で、交通事故遺族からのヒアリングにおいて、就職の機会の確保ばかりに目が向かって、本来学校としてあるべき姿ではないのではないか、といった厳しい御意見も頂戴しているところ。

については、こうした御意見を踏まえて、再度、全国高等学校長協会として、今回の要望におけるお考えをお聞かせ願いたい。

校長協会： 高等学校教育においても、教育基本法の教育の目標として、「個人の価値を尊重して、その能力を伸ばし、創造性を培い、自主及び自律の精神を養うとともに、職業及び生活との関連を重視し、勤労を重んずる態度を養うこと」、また、「生命を

尊び、自然を大切にし、環境の保全に寄与する態度養うこと」  
と示されているように、生命の大切さとともに市民生活、家庭生活を築く中で、職業生活があることを学習させている。

そこで、生徒一人一人には、人権、人の命の尊厳等についての正しい理解をさせながら、社会の中で、自律的に仕事ができる人材として成長していくためには、何が必要か、どのような知識、技能を獲得することが必要かを考えさせ、行動させている。

そのような中、生徒が登下校にも利用している自転車は、その車両としての位置付けがより明確になった。平成25年11月に道路交通法の改正を期に、各校では、警察等の関係諸機関とも連携しながら、ルール、マナーの厳守等、安全な行動・態度の育成に取り組んでいるところである。

オートバイについては、16歳において、普通自動二輪車の免許を取得することができるが、検定項目が違ったり、自動車教習所において、教習内容を増加させる中で、軽二輪と小型二輪を自ら選んで取得することができる。

そこで、貨物自動車に係る運転免許制度についても、安易に中型免許を取得させるということではなく、本人の適性に合わせて、18歳において、普通免許、貨物自動車の新しい免許区分については、検定項目が違ったり、自動車教習所において、教習内容を増加させる中で、自ら選んで取得することができるようになることを期待している。

委員： 今回の制度改正に向けて、検討会としてはC案すなわちEUを参考に小型貨物自動車の運転免許区分を新たに創設する案をベースとして議論を進めているが、それについてどう思われるか。

校長協会： 先ほども述べたが、安易に免許制度を緩和させるというこ

とではない。交通事故を起こさせないためにも、車両の特性を十分に理解させ、それを確認する検定制度である必要があり、路上での実習、検定を含めた制度の確立をお願いしたい。

以前の改正前の普通免許では、車両総重量8トン未満のトラックを運転できるとしていたが、普通自動車とは車両の大きさの違い、安全面から免許を見直すことは必要であったと考えている。しかし、社会のニーズの中で必要となった冷凍車、冷蔵車といった車両が車重の増加により、停止距離が伸びるといった車重の特性はあるが、それらの特性を理解した検定制度、教習制度を確立した上で、貨物自動車の新しい免許区分としてC案のような中型免許のうち、車両総重量7.5トン未満の区分をつくり、18歳で免許を取得できるようにしていただくと、生徒の今後の雇用の改善に繋がると考えている。

委員： C案であっても、一部分については、緩和といった方向の改正となることから、貨物自動車の総合的安全対策として、様々な観点から安全対策を構築することで、改正前よりも安全度を高める必要があると考えている。そうした場合、校長協会として、何か具体的な安全対策に対する考えはあるか。

校長協会： 高等学校では、交差点の出会い頭の事故、トラックの左折巻き込み事故等への対処等、すでに、警察等の協力を得て、プロのスタントマンの実演等、各校工夫しながら交通安全教育に取り組んでいるが、それを更に充実させることが必要と考えている。

また、工業など、専門学科等を含めた全ての学校において、普通教育を行うものとしているが、しっかりと物理等の教科教育の中で、慣性の法則等を学習する際にも具体的に日常生活をイメージさせて、学習を進めることが大切と考えてい

る。普通教育の実践の中で身についた教養が安全・安心を守り、命を救うこと、そのためにも、教科の学習において、その学習に対する興味・関心を高めることはもとより、それらの学習が日常と繋がっていることを示しながら、その内容や方法をさらに工夫し充実させて行っていく必要がある。

また、その充実のためには、今後も地域の教育資源を活用しながら、警察等関係諸機関とも連携した教育活動の充実が必要である。

委員： 新たな免許区分の創設となると、スケジュール的に早期の実現は難しくなる。中型免許を創設した際の道路交通法の改正では、法の公布後施行まで3年かかっている。今回の法改正についても、安全対策の検討を始めとして、様々な諸準備を経て、来年の通常国会において改正というのが現実的だと考えるが、その際、制度の実際の施行は前回の例で考えると平成30年の施行となるがこれについてどのようにお考えか。

校長協会： 安全・安心が第一であり、様々な調整や安全への配慮等、時間をしっかりかけて検討していくことも大切と考えているが、生徒の今後の雇用への影響を考えると、できるだけ早く、施行していただきたい。できることなら、平成27年度に就職活動を行う新3年生たちが、少しでも恩恵を受けることができるよう、1年ほど、前倒しして施行していただくと幸いである。また、今後、自動車教習所等の費用が増加することでも考えられるため、取得については、高校生に対する、その費用の格段の御配慮とともに奨学金制度等の新たなシステムづくりもお願いしたい。

委員： 他に御意見等はあるか。

校長協会： 今日、トラック等による物流は、日本の社会にとって欠くことのできないものであるが、新たに高齢化社会の進展の中で、生産地からの食材の直接の宅配、スーパーマーケットやコンビニエンスストアの食料品や日用品の宅配等の存在が重要視されている。トラックは単なる物流だけでなく、一人暮らしの高齢者の人との触れ合い、安否確認等まで、行政だけでなくその運転者が担う社会が進展している。

生徒には改めて、物流という仕事の重要性と、今後のその物流の在り方生き方を、安全・安心の観点を含めて考えさせていきたい。

#### 公益社団法人全日本トラック協会

委員： 前回、全日本トラック協会の立場から御意見を承ったが、一方で、交通事故遺族からのヒアリングにおいて、要望に対する厳しい御意見も頂戴しているところ。

ついては、こうした御意見を踏まえて、再度、全日本トラック協会として、今回の要望におけるお考えをお聞かせ願いたい。

トラック協会： トラック運送は国内輸送の9割を担い、我が国の経済や市民生活を物流面で支えているが、トラック運送業界としても、安全を最優先課題として、常に安全、安心で、質の高い輸送を提供することを最大の使命としている。

一方で、他産業と同様に業界に入ってくる若者が大幅に減少しており、特に域内集配を主要とする業務においては、若者の確保が死活問題となっている状態に加えて、中型免許の施行により18歳の若者が運転者として入りにくくなる状況が発生している。

したがって高校卒業時の18歳から、今日の配送の主体となっている中小型トラックが運転できるように、御検討いただ

くようお願いしたい。

委員： 今回の制度改正に向けて、検討会としてはC案すなわちEUを参考に小型貨物自動車の運転免許区分を新たに創設する案をベースとして議論を進めているが、それについてどう思われるか。

トラック協会： 18歳で中小型集配車が運転できるための制度見直しにあたり、安全を最優先する立場に立ち、広く社会のコンセンサスが必要であることについては十分承知している。当業界としても、更なる安全対策を講ずることとしているので、特に安全に配慮した案として御提示いただいているC案について、進めていただきたい。

委員： C案であっても、一部分については、緩和といった方向の改正となることから、貨物自動車の総合的安全対策として、様々な観点から安全対策を構築することで、改正前よりも安全度を高めることが必要ではないかと考えている。そうした場合、トラック協会として、何か具体的な安全対策に対する考えはあるか。また、国土交通省も監督官庁としての立場から参加いただいているが、どのような連携をして安全対策を講じるつもりか。

国土交通省：(資料「トラックの事故削減に向けた総合安全対策の骨子案」に基づき説明。)

まず、車両安全対策については、被害軽減ブレーキの装備拡大について車両総重量に応じて、大きいカテゴリーから順に平成26年11月以降順次適用を開始するところであり、また、普及拡大策についても検討する。具体的には、直ちに義務づけがされないトラックについても、来年度予算や税制を含め

て普及のための支援方策を国交省で検討したい。また、トラック協会においても、国交省の予算の対象となりにくい車両が出てきた場合には、協会として補助事業を行えるよう予算措置を検討していただく。

その他、車体安定性制御装置等についても、同じように支援措置を検討しているところである。

2の運行管理用等機器普及拡大については、運行記録計の装備義務付け対象を、現行、車両総重量8トン以上とされているものを車両総重量7トンクラスまで拡大したい。また、運行記録計、ドライブレコーダー等運行管理・支援機器の更なる普及拡大策についても検討する。これらの機器を利用した具体的な安全教育についても、一体的に検討していきたい。

国交省としては、7トン以下についても、予算により普及を支援することを検討している。今年度においては、既に約2万台のエコドライブマネージメントシステムの導入を支援している。

トラック協会においても、特にドライブレコーダーの導入助成については、昨年度、約1万6千台の導入助成を行っており、平成20年からの累計で見ると10万台を超えるような助成を行っている。地方の協会と併せると2倍以上の助成となる。来年度以降も同規模の助成を行い、3年後には、今の概算で半数のトラックに、装着ができるような予算措置を検討している。併せて、ドライブレコーダーを活用した安全対策のセミナーについても、追突事故防止マニュアルの活用セミナーを含めて、トラック協会で、年間、4千人程度のドライバーが受講していただけるような実施を検討してもらっている。

3のトラック運転者本人への指導・監督の強化については、国土交通省では、個々の事業者が配下の運転者に対して行う一般的な指導・監督及び初めてドライバーになった者に

対する指導・監督の指針を設けているが、その内容を強化しきちんとしたものとすることを検討している。具体的には、その内容をブラッシュアップするための検討体制を今月中には整えて、全ドライバーを対象とする指導・監督については、EUの制度と遜色がない内容にしていくとともに、新規ドライバーへの指導・監督についても、その内容の強化・明確化を行う。

トラック協会では、国交省の検討に参画・協力してもらっほか、適正化実施機関としての立場での発言を含め、指導・監督指針の着実な実施のための方策を検討していく。

最後にトラック運転者教育の充実等については、新規採用運転者等への教育実習について、全日本トラック協会において、カリキュラムの作成、実施体制の整備、実施補助等を検討する。具体的には、大手事業者等において確立している新規採用運転者教育を参考に、新規運転者教育の研修プログラムを作成し、このための研修機関を選定したり、研修プログラム参加のための事業者への助成措置を検討する。大手事業者を除く中小事業者の全ての若年新規運転者が受講できるような体制を検討する。

また、全日本トラック協会及び各都道府県トラック協会の総会、各種大会における交通安全セミナー及び交通安全決議の実施により交通安全に対する事業者の意識の定着をはかる。既に、本年度開催される全日本トラック協会、地方トラック協会の事業者大会において、交通安全セミナー・決議等を導入しており、これら安全対策の必要性及び事業者の意識の定着を図る。

トラック協会： 交通安全対策等に関しては、当業界でも第一の課題であることは十分承知しており、ただ今国土交通省で示された対策については、十分実施していく所存である。

特に、安全教育体制については、安全対策セミナーの充実、新規採用運転者への教育・指導の強化等、国土交通省と連携して、積極的に実施していく所存である。

委員： 新たな免許区分の創設となると、スケジュール的に早期の実現が難しくなる。中型免許を創設した際の道路交通法の改正では、法の公布後施行まで3年かかっている。今回の法改正についても、安全対策の検討を始めとして、様々な諸準備を経て、来年の通常国会において改正というのが現実的だと考えるが、その際、制度の実際の施行は前回の例で考えると平成30年の施行となるがこれについてどのようにお考えか。

トラック協会： 当業界においては、若年ドライバーの不足が一層深刻化する傾向にある。このような中で、将来にわたって安定的な輸送力を確保していくために、若い運転者の確保と養成が喫緊の課題となっている。

安全確保のための制度施行には時間を要することは十分に承知しており、前回の制度改正には3年を要した旨も伺っているが、できれば、1年程度前倒して制度が実施されるよう、是非とも御配慮いただきたい。

#### ・ 質疑応答

委員： トラック協会の取組は評価している。しかし、大手の事業者はいいが、中小零細企業はどうか。例えばドライブレコーダーを入れたくても入れられないといった部分にどこまで手厚く対応できるのか。また、実際に事故が多い3.5トンから5トンの近距離配送用のトラックに対する安全対策はあるのか。

トラック協会： まずは、ドライブレコーダーの装着を徹底したい。3年以

上前からドライブレコーダーの普及拡大に取り組んでいるが、ドライブレコーダーを実際に使用しているかという点も重要である。今後フィードバックやセミナーを重ねて徹底していきたい。

委員： 全国のトラック協会と地方のトラック協会の連携はどのようになされるのか。

トラック協会： 安全対策については、全日本トラック協会でイニシアチブを執って、地方トラック協会と連携して取り組んでいく。

国土交通省： 現在、全ての事業者に対して運行管理面の義務を課しており、全てのドライバーに対する定期的な指導監督や初任のドライバーに一定の期間の実技を含んだ監督であるとか、適性診断を受けさせる等のことを運行管理者の管理の下に行わせる等の取組を行っているが、免許の区分を見直すこととなれば、今の取組をより一層充実したものとなるように検討を加えたいと思っている。

### (3) 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有識者検討会提言の取りまとめに向けた討議ペーパー(案)」に基づき説明。)

#### 自由討議

委員： 御説明はよく理解できたが、今回の改正で中型免許に係る教習の15時限は変更しないのか。

事務局： 今のところはそのように考えている。

委員： 討議ペーパーの８ページにある、初任運転者に対する座学及び実技指導が義務付けられており、これを拡充してEU並みの事後研修が実質的に行われるようにするとあるが、これも義務付けを行うという理解でいいのか。

国土交通省： 具体的にはこれからということになるが、当然EUの制度を念頭に置きながら、内容を充実させることを基本的な考え方として専門の先生と検討してまいりたい。

委員： 仮に義務付けとならずに任意となってしまうと、大手はいいかもしれないが、中小企業においては実施されないことが懸念されるのではないか。

国土交通省： 事業者が義務付けさせる形をとるので、実効性があるものとなる。

委員： ハード面とソフト面も充実させようということであるが、ハード面に関してお金も人も必要であるため、大手はいいが、中小企業には限界があり、どうしても小規模企業におけるソフト面の充実が求められる。免許更新時に貨物自動車での教習は行っているのか。

事務局： 免許更新時の教育は貨物に限定しているわけではないが、現在貨物運送事業に従事する初任運転者への教育の枠組みがあるので、それを拡充する方針で議論している。

事務局： 補足になるが、警察の所管する道路交通法に基づき、免許の更新時に一定の講習をやるということではなく、一方で反復・継続して行う貨物運送事業に従事する運転者については、国土交通省の所管する貨物自動車運送事業法に基づいて

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示されており、それに基づいて運用がなされているが、その内容をEUの制度のように具体的に充実した内容にするようにできればという話である。

委員： 警察でできる内容と国土交通省でできる内容をもう少し分けて項目立てしていただきたい。

委員： 安全性が確保されるというには、総合的な安全対策がきちんとした水準で実施されることが大前提である。また、ソフトやハードという言葉が出ているように、各方面の安全対策としていろいろな議論はされているものの、最終的には秋頃にはそれぞれの対策の形が具体的に見えてくることから、これを最終的に総合的なパッケージとしてまとめた上で報告してもらうことはできないか。次回の検討会には時間的にも厳しいので、秋にでも総合的な安全対策案を提示してもらえればうれしい。

事務局： 承知した。全体のパッケージとして検討会への報告の機会を設けたい。

委員： 今、パッケージとして示すとの発言があったが、被害者の方々を含めて社会的なコンセンサスを得るというのは重要であり、そのための方法手段としては、本提言を公表することで、社会的な反応を見定める必要があるように感じる。今後どのように進められる予定か。

事務局： これまでも本検討会の資料、議事概要については、警察庁のウェブサイトにて公表しているところであり、検討会の提言がまとまった段階で、同様に公表する予定である。

これに関しては、様々な方からの意見が寄せられるものと考えており、法改正に当たっては、これらの御意見についても参考にしながら作業に当たりたい。

委員： 討議ペーパーの7ページにある初心運転者期間制度に関連するかもしれないが、これを、1年間という期間というよりは、より継続的なものとして、例えば中型免許までの20歳までの間に2年間、初心者としての期間をきちんと設けて、いわゆる一定のスキルが養えた場合に中型を取得できるといった継続的な教育にしていっての方が、規制緩和と共に安全性を高めることもできるのではないかと。初期の免許の教育を継続・充実させることで中型、さらには大型といった免許を取得したときの安全性にもつながる。

また、これも討議ペーパーの7～8ページにある、ドライブレコーダーやデジタルタコグラフ、衝突被害軽減ブレーキの導入等のハード面の助成金に関するのだが、乗用車の場合は、日本の市場は世界の市場の4分の1にしか満たず、日本の市場の安全水準はグローバル基準に引っ張られるということがある。例えばヨーロッパで横滑り防止装置が入った場合、ヨーロッパでの基準を満たさないと車がヨーロッパで売れなくなるため、製造コストを考慮して日本市場向けの車にも同様に安全装置を導入するといったように、日本の規制が強化されたというよりは、グローバルスタンダードが上がり、それにメーカーが対応するということである。しかし、貨物車においては、市場はガラパゴス化しており、アジア市場での販売が主となることから、貨物車に対するヨーロッパでの安全水準の引き上げが、アジア市場で販売する貨物車への安全水準の引き上げには直結しない。貨物車に関しては、日本がアジアのリーダーとして、日本の安全基準を引き上げることでグローバルスタンダードを引っ張るべきではな

いか。予算の確保を前提に、施行までに時間がかかりそうなので、それまで間に車両の安全対策を行い、日本がリーダーシップを発揮し、アジアの安全を引き上げるといったような大きな提言につなげて欲しい。

事務局： 初心運転者制度に関しては、新しい免許区分についても検討している。期間を1年より長くすることについては、他の免種との整合性も踏まえて検討していきたい。

事務局： 資料の8ページにもあるが、新区分の免許についても初心運転者期間が適用されれば、普通と新区分の免許取得においてそれぞれ初心運転期間が適用されるため、まさに先生のおっしゃられるような中型免許まで連続性を持った対策を図ることができると考えている。特に普通はセダン車に係る初心運転期間、新区分は貨物に係る初心運転期間といえ、それを踏まえて中型免許、大型免許を取得するという流れになる。

国土交通省： ハード面の充実に関して、先生のおっしゃるとおりである部分もある。パッケージへの盛り込みや報告書への位置付けをどのようにするかを踏まえて総合的に検討する。

委員： 新区分免許に係る教習時限数が明確になるのにはまだ時間がかかるのか。

事務局： その通りである。

委員： 仕方ない部分があるのかもしれないが、施行の時期に関することも含め具体的な数字を提示するということは大切である。報告書の段階では具体的な数字を提示できないにしても、施行の時期に関しては要望を踏まえ、合理的な範囲で前倒し

するといった内容の趣旨を報告書としてどこまで盛り込めるのかはよく考える必要がある。

事務局： 報告書の中にその旨の記述をどのような形で盛り込むかよく工夫して検討していきたい。

委員： 前回の改正では3年施行までかかっているが、今回の改正も施行まで3年かかりそうか。今回のヒアリングにもなるべく早めの実現して欲しいということであったが、何らかの方法で期間を前倒しすることは可能なのか。

事務局： 今回の新区分免許の創設についても各都道府県警察において免許システムの改修のための予算獲得と執行、教習所においても試験車両の購入等の準備に相当な時間がかかることが予測されるが、どこまで合理的な範囲で前倒しできるか今後検討を重ねていく。

委員： 委員皆さんの御意見、各団体のヒアリング結果を勘案すると、やはり、貨物自動車に係る厳しい死亡事故の発生状況等の実態に鑑み、C案の免許制度の改正をベースとしつつ、安全対策を積み上げることで、貨物自動車の総合的な安全対策の向上を図るという方向性については、共通して御認識いただけているものと考えている。

本日、御議論いただいた提言のとりまとめに向けた討議ペーパーをたたき台として、関係団体からヒアリングした結果、その後の議論の内容を反映させて、事務局に本検討会の提言案をまとめてもらい、次回検討会において最終的な詰めの議論をさせていただきたい。

(以上)