

平成27年1月
警察庁交通局運転免許課

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
(総合安全対策に関する報告) 議事概要

1 日時

平成26年12月11日(木) 午後2時00分から午後3時30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) 事務局説明

(2) 報告及び討議

事務局説明

(パブリックコメントの結果について資料「貨物自動車に係る運転免許制度の在り方」に対する意見の募集結果について」に基づき説明。また、法改正の検討状況について説明。)

自由討議

委員： 初心運転者期間制度等の安全対策に向けた検討は進んでいることがわかった。パブリックコメントについては、反対意見の中で、金銭面のサポートに関する意見があるが、これは警察庁において対応できるのか、それとも国土交通省において対応できるのか。

事務局： 指定教習所に対する取組となれば、警察庁において対応することになる可能性があるが、業界全体の取組とするならば

国土交通省になる。安全性を確保しつつ教習の時間を短くできれば、教習料金もある程度は抑えることができる。

委員： いずれにせよ、物流の重要性も考慮すると、この業界の担い手を増やすためにも、補助金を出すというようなことは国の施策として取り組むべき課題だと感じる。

事務局： 制度的な話として言えば、安全性が担保される上で必要な一定の運転能力の基準に係る制度設計は警察庁が定めることとなるが、具体的に教習を行うに当たって金銭的にいくらかかるかという話になると、人件費等を見積もって教習所が判断することとなる。教習に係る料金を誰が払うかという、基本的には受益者が負担する話である。国土交通省や業界団体の助力によって最大限支援することが望ましいのではないかと思う。

委員： 最大のポイントは安全性の担保なのはよくわかる。安全性を担保した上で、できるだけ門戸を広げることができるようにこの課題に取り組んでほしい。

国土交通省及び公益社団法人全日本トラック協会説明

(資料「貨物自動車の総合安全対策 中間整理」に基づき説明。)

自由討議

委員： トラック運転者への教育等の充実に当たって、欧州の制度と比較しているのは面白い。EUにおいて実務経験を重視して運行管理者としての質を高めるという点は参考になる。EUにおける事故実態はどのようなものとなっているのか。

事務局： 第2回の検討会の資料にEUの事故実態に関する資料があ

る。

委員： E U各国における運転者教育の基準はE U全体で統一されているのか。

国土交通省： その通りである。

委員： 国によって交通事故の傾向が異なるはずであり、教育の方法も異なるのではないのか。

トラック協会： E Uの基準はあくまで運転者教育の大枠を決めているにとどまっているため、細かい運用に関して言えば国によってばらつきがある。

委員： ドイツでは、商用車のモーターショーにおいて、展示されている車を実際に運転し、安全装置を体験することができるなど、実地を重視しているが、日本では教習所での運転くらいしか実地の機会がないのではないのか。また、スウェーデンでは、町を立体的にして、商用車が走るレーンと乗用車や歩行者のいるレーンが混じり合わないよう立体交差で分けていることが、交通事故の減少に繋がっていると評価されている。日本では、町の構造上、人間がいるところにも商用車が多く入り込んで来るため、スウェーデンのような町造りを見習う必要があるかもしれない。

委員： CPCというのは、義務となっているのであれば、CPCがないと事業者は車の運転ができなくなるということか。

国土交通省： その通りである。

委員： これは何歳になっても5年ごとに更新しなくてはならないということか。

国土交通省： その通りである。

委員： 5年の間に何日間かに分けて、合計で35時間の講習を受ければ良いと聞いている。

国土交通省： その通りである。

委員： EUとの比較をした上で良いものを取り込むというのはいいが、EUと日本では国民性の違いもあり、EUの基準をそのまま導入するという事は難しい。日本の既存の制度と整合性を図ることも大切である。

委員： EUでも高速道路から町中に入った時に交通事故が発生しやすい。日本でも、町中における交通事故対策が必要なのではないかと思う。

委員： 交通安全という観点において、警察庁で取り組んでいる町造りの交通制度はあるのか。

事務局： 警察では、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、道路管理者と連携して、最高速度30kmの区域規制等を実施するゾーン30の整備を推進している。平成28年までに約3,000か所を整備することを目標としている。また、速度違反の取締りの方法として、現在の取締り装置では主に幹線道路でしか使用できなかったが、欧米で使用されている装置を参考に、生活道路においても使用できるような取締り装置の導入を検討している。

委員： 速度規制をしすぎると物流が滞る一方、一度生活道路で交通事故が発生すると非難を受けてしまう。よく検討する必要がある。

委員： 生活道路の速度規制は実効性を担保する方法が少ないと思う。実効性のある速度規制を実施してほしい。また、トラック協会にお聞きするが、EUでは点呼がないということだが、それはなぜか。

トラック協会： 制度の根本が異なるからだろう。日本は企業の責任で事業を行うという意識が強いが、EUは個人の責任で事業を行っているという意識が強いように感じる。

委員： トラック協会が行う施策で事故を減らす効果の高いものは何か。

トラック協会： 事業所の都道府県別に交通事故の情報を集計し、対策を講じることが挙げられる。例えば、東京の事業者が青森で交通事故を起こした場合も東京の事故として計上されるため、事業者としては自身が発生させた交通事故として対策に応じなくてはならなくなる。

委員： 生活道路の速度規制の話になるが、ドイツでは、生活道路圏内に抑止力としてスピードカメラが設置され、それとともに僅かな速度違反であっても必ず取り締まられることで、規制がとても実効性を有している。日本においても、教育等を充実させてモラルに訴えるのも大切なことではあるが、抑止力を併せて用いることで、より規制の実効性を担保させるべきである。また、生活道路において安全性が担保されるとそ

れが町の活性化に繋がると思う。住民たちには目の前の生活道路は自分たちの道路だと思わせるような意識改革も必要である。

委員：現時点では、まだまだ法案も検討中のことでもあり、また、その他の安全対策につきましても、最終的に決定されたものではないとのことだが、今後、引き続き、より一層充実したものとなるよう最終的にまとめていただければ、本有識者検討会としては、貨物自動車の総合的な安全が確保できるものと考えたい。

今回の改正によって、間違っても交通事故が増えることのないよう、しっかりと対策を打っていただきたい。

(以上)