

貨物自動車を運転することができる運転免許に係る制度の見直し（案）

1 現状

(1) 死亡事故の 37%は貨物自動車による（高速道路では 49%）。 保有率は 26%
死亡事故の大きな要因

(2) 貨物自動車は死亡事故発生率が高い（平成 10 年～14 年の平均）

・保有台数当たり 貨物 1.3 件 / 1 万台 その他 0.8 件 / 1 万台

貨物自動車は、その他車両より 62.5%高い。

・走行キロ当たり 貨物 9.5 件 / 10 億キロ その他 8.3 件 / 10 億キロ

貨物自動車は、その他車両より 14.5%高い。

(3) 貨物自動車対策の推進が必要

・近年の対策は、他の車両に比べ貨物自動車には効果が低い。

保有台数比（件 / 1 万台）		貨物への効果は、その他の 4 分の 1 以下	
貨物	1.36（平成 5 年）	1.25（平成 14 年）	減少率 -9%
その他	1.20（"）	0.74（"）	減少率 -38%
走行距離比（件 / 走行キロ 10 億キロ）		貨物への効果は、その他の 2 分の 1 以下	
貨物	10.9（平成 5 年）	9.2（平成 13 年）	減少率 -15%
その他	11.7（"）	7.9（"）	減少率 -33%

・全日本トラック協会から免許制度見直し要望

2 死亡事故の実態を踏まえた運転免許制度の見直し案

車両総重量別に見た保有台数当たり死亡事故件数は、

特に大きな大型自動車の層

大きな普通自動車の層

において、顕著に高い。

原因：貨物自動車がほとんどを占める大型の自動車に対する技能・知識の不足

- ・ 現行「大型自動車」は、更に大型化し、20 トン超も増加。
- ・ 現行「普通自動車」のうち大型のものは、かつての大型自動車の大きさ。

対策：対応する運転免許の種類を新たに設け、試験・運転者教育等を行う。

特に大きな大型自動車の運転

新「大型免許」が必要

大きな普通自動車及び上記以外の大型自動車の運転

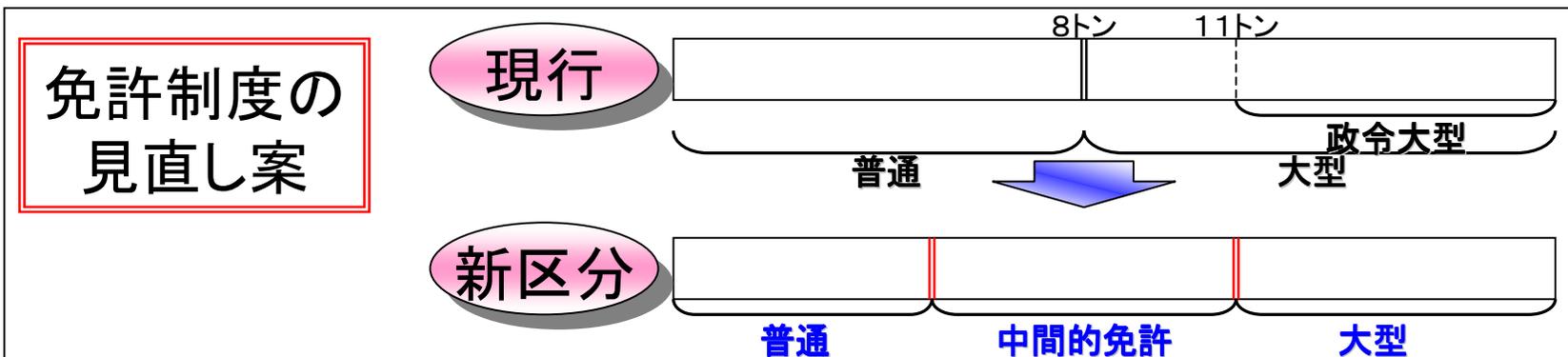
「中間的免許」が必要

それぞれに適合した受験資格・試験・取得時講習・教習制度を整備。

貨物自動車を運転することができる運転免許に係る制度の見直し(案)

<h3>貨物自動車による事故</h3> <ul style="list-style-type: none">○ 自動車の26%である貨物自動車により、死亡事故の約37%(高速道では約49%)○ 貨物自動車は死亡事故発生率が高い○ 諸対策による抑止効果(減少率)が低い 10年で車両台数当たり9%(他の自動車は38%) 走行距離当たり15%(他の自動車は33%)	<h3>背景</h3> <ul style="list-style-type: none">・ 現行「大型自動車」は、更に大型化(20トン超も増加)・ 現行「普通自動車」のうち大型のものは、かつての「大型自動車」の大きさ <p>大型の自動車(ほとんどが貨物自動車)に対する技能・知識不足が要因</p>
--	---

大型車＝貨物自動車に重点を置いた死亡事故抑止対策が必要



世界一安全な国日本の実現
今後10年間で交通死亡事故半減(政府目標)

車両総重量による大きさの比較



普通乗用車（総重量 2 トン弱）



1.5 トン積貨物車（総重量 3.5 トン弱）



2 トン積貨物車（総重量 5 トン弱）



4 トン積貨物車
（総重量 8 トン弱）



10 トン積貨物車（総重量
20 トン弱）