

貨物自動車を運転することができる運転免許の在り方についての提言

運転免許制度に関する懇談会

平成15年11月

# 目 次

運転免許制度に関する懇談会委員名簿

懇談会開催経緯

貨物自動車を運転することができる運転免許の在り方についての提言

資料

運転免許制度に関する懇談会 委員名簿

(五十音順、敬称略)

座長	石井 威望	東京大学名誉教授
	宇賀 克也	東京大学法学部教授
	木村 治美	共立女子大学名誉教授
	桑原 雅夫	東京大学国際産学共同研究センター教授
	菰田 潔	自動車評論家
	鈴木 春男	自由学園最高学部長
座長代理	長江 啓泰	日本大学名誉教授
	吉村 秀實	富士常葉大学環境防災学部教授

## 懇談会開催経緯

- 1 第16回懇談会 平成15年10月28日
- 2 第17回懇談会 平成15年11月18日

## 貨物自動車を運転することができる運転免許の在り方についての提言

### はじめに

平成14年は、交通事故の発生件数及び負傷者数が減少に転じ、交通事故死者数は過去最悪であった昭和45年の半数以下となったが、なお8千人もの多くの人命が悲惨な交通事故のために失われており、交通死亡事故抑止に向けた更なる取組みが求められている。

最近の交通死亡事故の第一当事者別発生状況をみると、四輪以上の自動車のうち貨物自動車による死亡事故の発生率が保有台数当たり及び走行距離当たりで高くなっている。また、これらの数値の推移を他の自動車と比較すると、近年の諸対策による死亡事故抑止効果が貨物自動車については低くなっている。

当懇談会においては、かねてから、貨物自動車を運転することができる運転免許の在り方を検討課題としてきたが、最近の事故実態や貨物自動車の車両特性、保有実態等を踏まえ、望ましい運転免許制度の在り方について検討を行った。

### 1 基本的な考え方

貨物自動車を含む四輪以上の自動車の運転に関する第一種運転免許については、現在、車両総重量8トン（最大積載量5トン、乗車定員11人）を基準として普通自動車と大型自動車を分け、普通自動車を運転するための免許を普通免許、大型自動車を運転するための免許を大型免許とし、それぞれ免許の欠格事由、運転免許試験の受験資格、試験の内容等が定められているところである。

ところで、第一当事者別の車両保有台数当たり死亡事故件数（平成10～14年）を更に車両総重量別にみると、普通免許で運転することができる車両総重量の上限に近い層（車両総重量5～8トン）と、大型自動車の中で特に車両総重量の大きい層（車両総重量11トン以上）において顕著に高い傾向が認められるところ、これらの層の90%以上を貨物自動車が占めている状況にある。また、これらの層の死亡事故については、左折事故や追突事故など、内輪差や制動距離等に関する技能・知識の不足に起因するとみられる

事故類型が多くなっている。

その背景には、昭和35年の道路交通法制定時に比べ、今日では、車両総重量20トンを超える大型の貨物自動車が増加し、また、普通免許で運転できる貨物自動車がかつての大型自動車並みに大きくなっているなど、貨物自動車の大型化の進展があると考えられる。

そこで、このような貨物自動車の大型化に対処し、運転者の技能・知識の不足による貨物自動車の事故を抑止するため、第一種運転免許のうち、普通免許と大型免許の間に中間的な免許（名称は別途検討）を設け、それぞれに対応する自動車の運転特性に応じた試験や運転者教育を行うこととすることが適当である。貨物自動車の運転に関しては、職業運転手としての自覚に疑問が持たれる実態も一部にみられるところであり、貨物自動車を運転する者について適切な技能・知識のチェック及び運転者教育を行うという観点からも、こうした制度の見直しが必要である。

## 2 第一種運転免許の種類の見直し～中間的な免許の創設

第一種運転免許について、普通免許と大型免許の間に中間的な免許を設けることとした場合、それぞれの免許で運転できる自動車の総重量の基準については、様々な観点から検討し決せられるべきであるが、現在、大型自動車のうち車両総重量11トン以上のものが政令大型自動車と呼ばれ、一定の運転資格の制限が課されており、これらの自動車の保有台数当たりの死亡事故率の実態や車両の保有状況からみても、これらの自動車を運転するために必要な免許を新たな大型免許とし、政令大型自動車の運転に必要とされる要件（年齢21歳以上、普通免許等取得後3年以上）をその受験資格等とすることが適当であり、現行制度との整合性の観点からも妥当性があると考えられる。

また、中間的な免許を要することとする自動車の総重量の下限（普通免許で運転することができる自動車の総重量の上限）については、車両特性の相違や死亡事故の実態からみた安全対策の観点と普通免許で運転できなくなることによる社会的影響等を考慮すると、車両総重量5トン程度で線を引くことに妥当性があると考えられる。中間的な免許の受験資格等については、安全対策の観点から、現在の大型免許の受験資格等（現行制度は、年齢20歳以上、普通免許等取得後2年以上）と同程度のものですることが適当である。

なお、新大型免許の受験資格については、中間的な免許からの段階的取得

を求めるという考え方と、普通免許から直接受験できることとする考え方があり得るところであり、安全の確保という趣旨と、一方で新大型免許取得希望者の過大な時間的・経済的負担にならないかという観点も踏まえ、慎重に検討されるべきものとする。

また、普通免許、中間的な免許、新大型免許のそれぞれの乗車定員の基準については、現行制度との整合性の観点から、乗車定員11人以上の自動車について中間的な免許を、政令大型自動車として取り扱われている乗車定員30人以上の自動車について新大型免許を、それぞれ要することとすることに妥当性があるとする。

### 3 免許の種類に応じた試験・運転者教育の制度整備

貨物自動車を運転しようとする者が受ける新大型免許及び中間的な免許については、交通事故防止機能の強化という制度見直しの趣旨を踏まえ、自動車の大型化に十分適応した運転技能・知識のチェック及び運転者教育の制度の整備が必要である。

まず、技能に関する運転免許試験については、それぞれの免許に対応する自動車のうち大型の車両を使用することが有効である。したがって、中間的な免許の試験車両は、現在の大型免許の技能試験に用いられている車両総重量9トン程度の貨物自動車と同程度のものとし、新大型免許については、11トン以上のできる限り大きな車両を使用することが適当である。また、現在の大型免許については、いわゆる路上試験が行われていないが、道路環境に応じたより実践的な技能を確認する観点からは、新大型免許及び中間的な免許についても路上試験を導入することに妥当性があるとする。

また、いわゆる取得時講習の受講は現行大型免許の取得について義務付けられていないが、試験ではチェックできない運転技能やプロドライバーとして必要な知識等を習得させるため、新大型免許及び中間的な免許についても取得時講習の受講を義務付けることが適当である。

貨物自動車を運転しようとする者の免許取得機会を確保し、体系的教育を提供する観点から、新大型免許及び中間的な免許についても指定自動車教習所の教習・技能検定制度が導入されるべきと考えられるが、その場合には、上記の趣旨から、適切な車両により教習及び技能検定が行われるとともに、路上教習や取得時講習の内容を踏まえた教習等を含めた適切な運転者教育が

行われるべきである。

#### 4 新制度への移行時期

以上のような新制度への移行については、早期に死亡事故抑止の効果を挙げる観点からは、可能な限り速やかになされることが望ましい。

しかしながら、3でも述べたように、新大型免許及び中間的な免許についても指定自動車教習所による教習制度を整備することが不可欠であると考えられるところ、そのためには、教習所において新制度に対応した教習コースや教習車両の整備、技能検定員や教習指導員の養成等を行う必要がある。全国の相当数の教習所において新大型免許及び中間的な免許に係る教習が可能となるよう、十分な準備期間を置き、新制度への円滑な移行を図る必要があると考える。

#### 5 現行免許保有者の免許の取扱い

新制度への移行に当たっては、現行免許保有者の既得権は保護すべきである。特に普通免許については、現在は車両総重量8トン未満の自動車を運転できるのに対し、上記の新制度では一定の車両総重量以上のものが運転できなくなることから、考慮が必要である。

従来 of 運転免許制度の改正においては、既得権を恒久的に認めているのが一般的であり、現行普通免許の保有者について、新制度が施行された後も、現行の普通自動車を引き続き運転することができるよう経過措置が設けられるべきと考えられるが、他方、こうした既得権については、恒久的なものとして一定の猶予期間を設けた上で、ある段階で新制度に移行すべきとの考え方もある。また、既得権を認める際に、安全確保のため、何らかの講習、確認等を行うという方法も考えられるところであり、既得権保護の在り方については、普通免許保有者が6,600万人にも及ぶことや安全対策の必要性の観点を考慮しつつ、慎重に検討する必要がある。

#### 6 第一種免許に係る制度の見直しに伴うその他の問題点

##### (1) 第二種免許

旅客自動車を旅客運送の目的で運転する者について求められる第二種免許については、現在は、第一種免許に対応して、普通第二種免許及び大型



第二種免許が設けられているところである。

第二種免許についても中間的な免許を設けるという考え方もあるが、中間的な免許に対応するバス（乗車定員 11 ～ 29 人程度）に係る運行・事業の実態等を踏まえ、乗車定員 11 人以上の車両を旅客運送の目的で運転するためには、現在と同様、大型第二種免許を要することとするとも考えられる。

## （2）高速道路における最高速度規制

現在、高速道路における貨物自動車の最高速度規制は、大型自動車に該当するか否か、すなわち車両総重量 8 トン以上等に該当するか否かで分かれており、大型自動車については 80 キロメートル毎時、普通自動車については 100 キロメートル毎時とされている。また、大型貨物自動車については、交通事故防止の観点からいわゆるスピードリミッターの導入が進められている。

新制度において、中間的な免許に対応する貨物自動車の最高速度をどのように考えるかという問題があるが、速度の規制は免許制度とは別個の観点から定められていると考えられることからすれば、免許制度の変更に伴って直ちに現在の規制を変更する必要はなく、現行大型自動車に該当するものについては 80 キロメートル毎時、現行普通自動車に該当するものについては 100 キロメートル毎時のままとして差し支えないと考える。

## （3）反則金

反則金の額については自動車の種類ごとに定められており、現行制度では、多くの反則行為に関して、大型自動車と普通自動車で反則金額に差異が設けられているところである。中間的な免許が創設され、これに対応する自動車の種類が設けられた場合には、その反則行為に対する反則金の額を定める必要があるが、貨物自動車の事故防止を図るためにはペナルティを強化すべきとの意見があることも踏まえ、現在の反則金の体系との整合性を図りつつ検討する必要がある。

おわりに

貨物自動車による事故の抑止を図る上で、以上のような免許制度の見直しは非常に有効であると考えられ、これを実現するため、警察庁において検討が進められることを期待する。

他方、これまでも触れてきたように、貨物自動車を運転する者については、第二種免許保有者と同様、職業運転者として一般の運転者の模範となることが求められるのであり、そのための技能・知識と自覚の向上を図るための運転者教育は、免許取得時のみではなく、あらゆる機会を通じて行われるべきである。こうした観点から、運転者教育に係る諸制度の一層の充実を図るとともに、事業者サイドにおいても事故抑止の重要性を再認識し、貨物自動車を運転する被雇用者の教育になお一層努める必要があると考える。また、免許制度の見直しに伴い、貨物自動車に関するその他の規制や違反者へのペナルティの在り方についても引き続き検討するとともに、他方で、模範的職業運転者に対する表彰等の施策も推進するなど、免許制度の改正と併せて貨物自動車の事故抑止に向けた多面的な取組みがなされることが期待される。

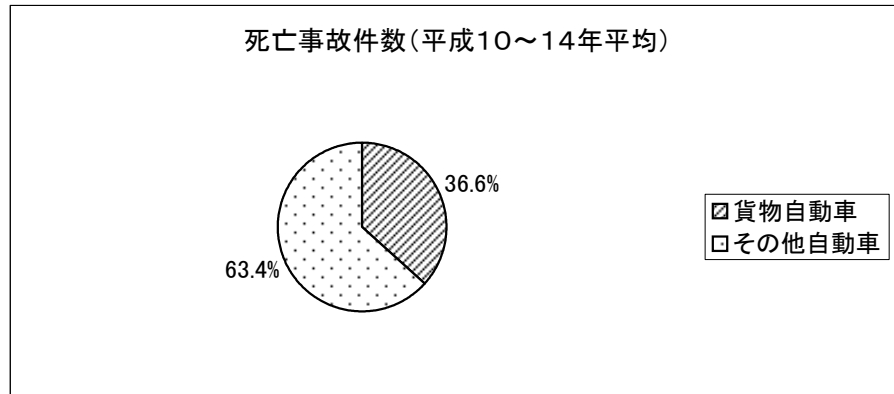
# 資 料

## 資 料

1	貨物自動車の死亡事故に係る統計	1
2	車両総重量別 1 万台当たりの 1 当死亡事故件数	5
3	車両総重量別車両保有台数	7
4	現行普通免許と大型免許に係る制度概要	8
5	四輪以上の免許の種類に係る運転免許保有者数及び取得者数	1 0
6	諸外国の運転免許制度	1 1
7	大型免許新設時の大型自動車と同程度の車長を有する現在の 自動車	1 2
8	事故類型別の 1 当死亡事故に係る統計	1 3
9	交通事故死者数半減達成に関する内閣総理大臣の談話等	1 5
10	貨物自動車による死亡事故事例	1 6

# 貨物自動車の死亡事故に係る統計

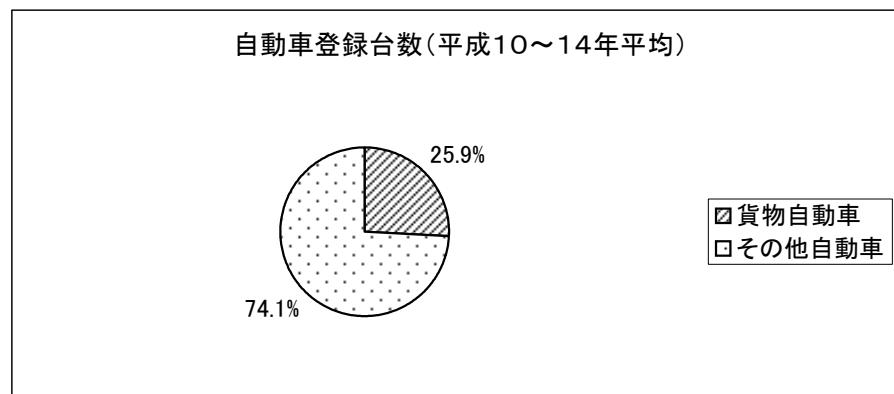
## 車種別の死亡事故発生状況



### 死亡事故件数

	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平均
貨物自動車	2,580	2,606	2,513	2,382	2,194	2,455
その他自動車	4,358	4,275	4,392	4,204	4,066	4,259

※ 「その他自動車」には、特殊自動車及びミニカーを含まない。以下同じ。



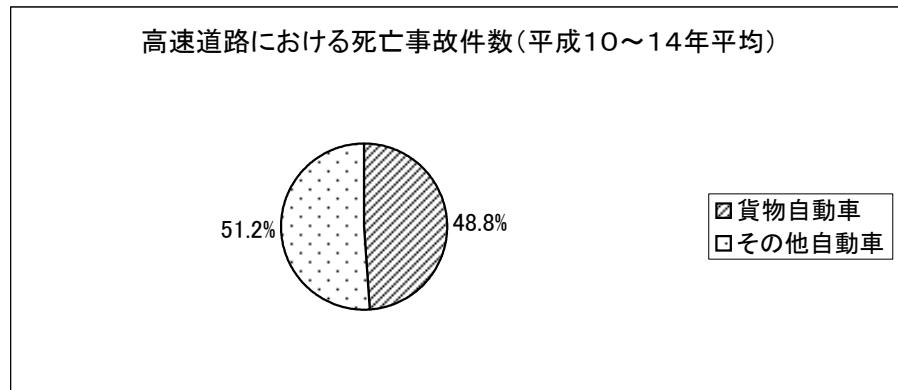
### 自動車登録台数

	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平均
貨物自動車	19,213,188	18,763,891	18,361,784	18,004,116	17,619,069	18,392,410
その他自動車	50,134,027	51,400,577	52,673,566	53,776,028	54,773,917	52,551,623

自動車登録台数は、国土交通省統計資料「自動車保有車両数月報(各年12月末現在)」による。

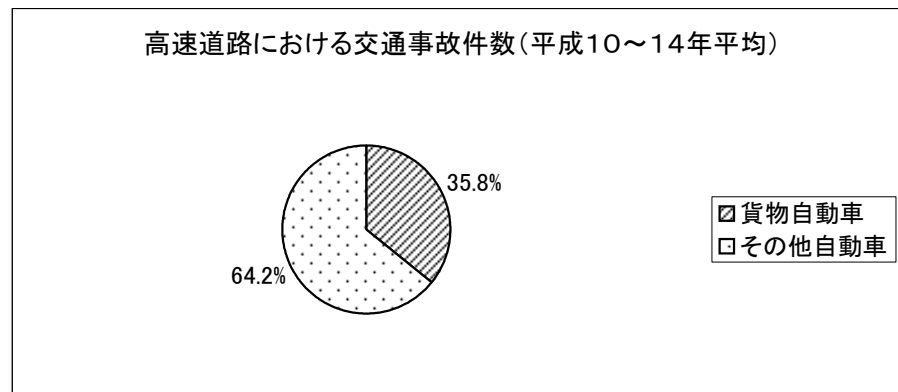
# 貨物自動車の死亡事故に係る統計

## 車種別の死亡事故発生状況(高速道路)



高速道路における死亡事故件数

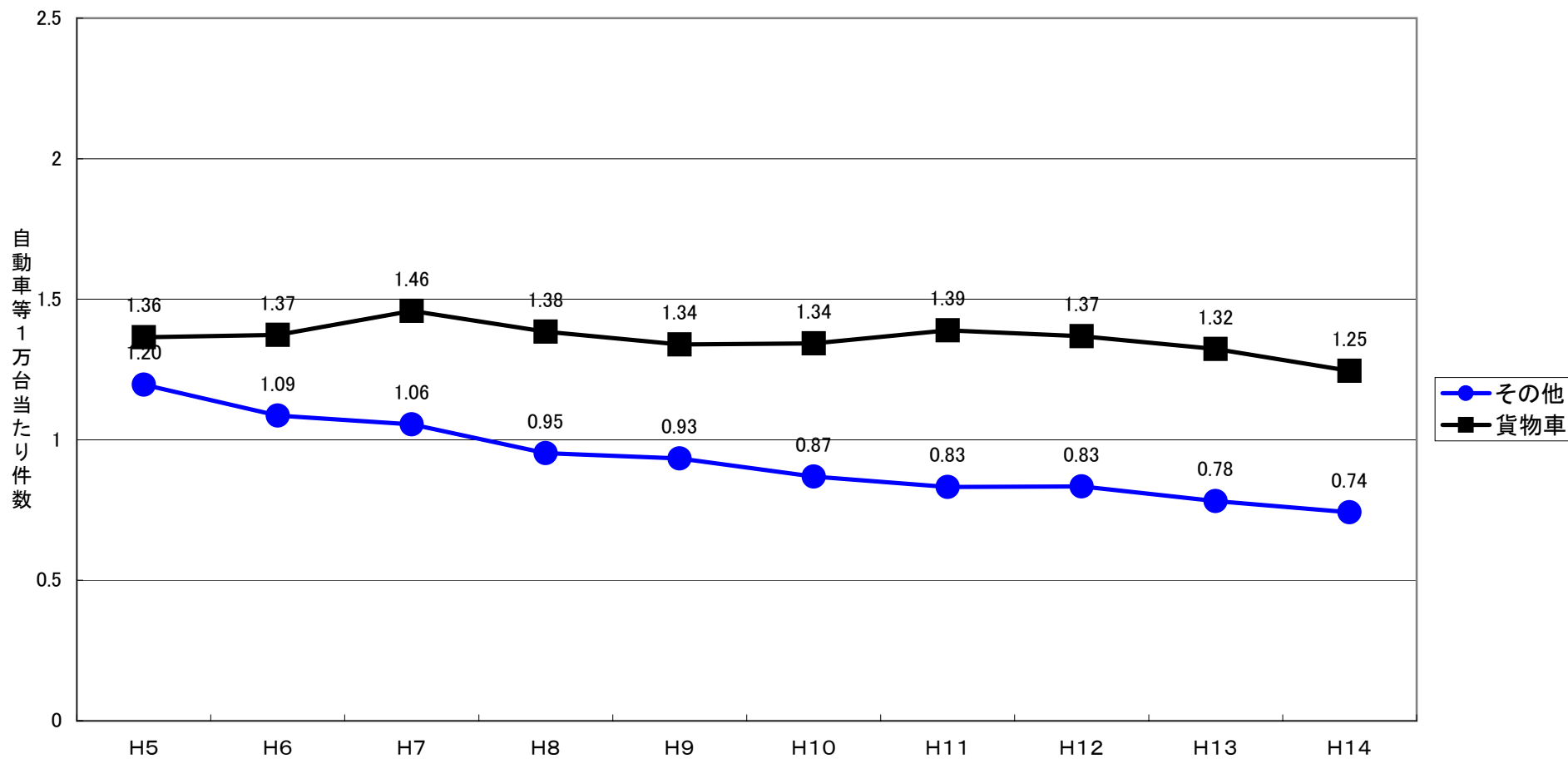
	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平均
貨物自動車	130	135	148	158	136	141
その他自動車	166	131	155	150	139	148



高速道路における交通事故件数

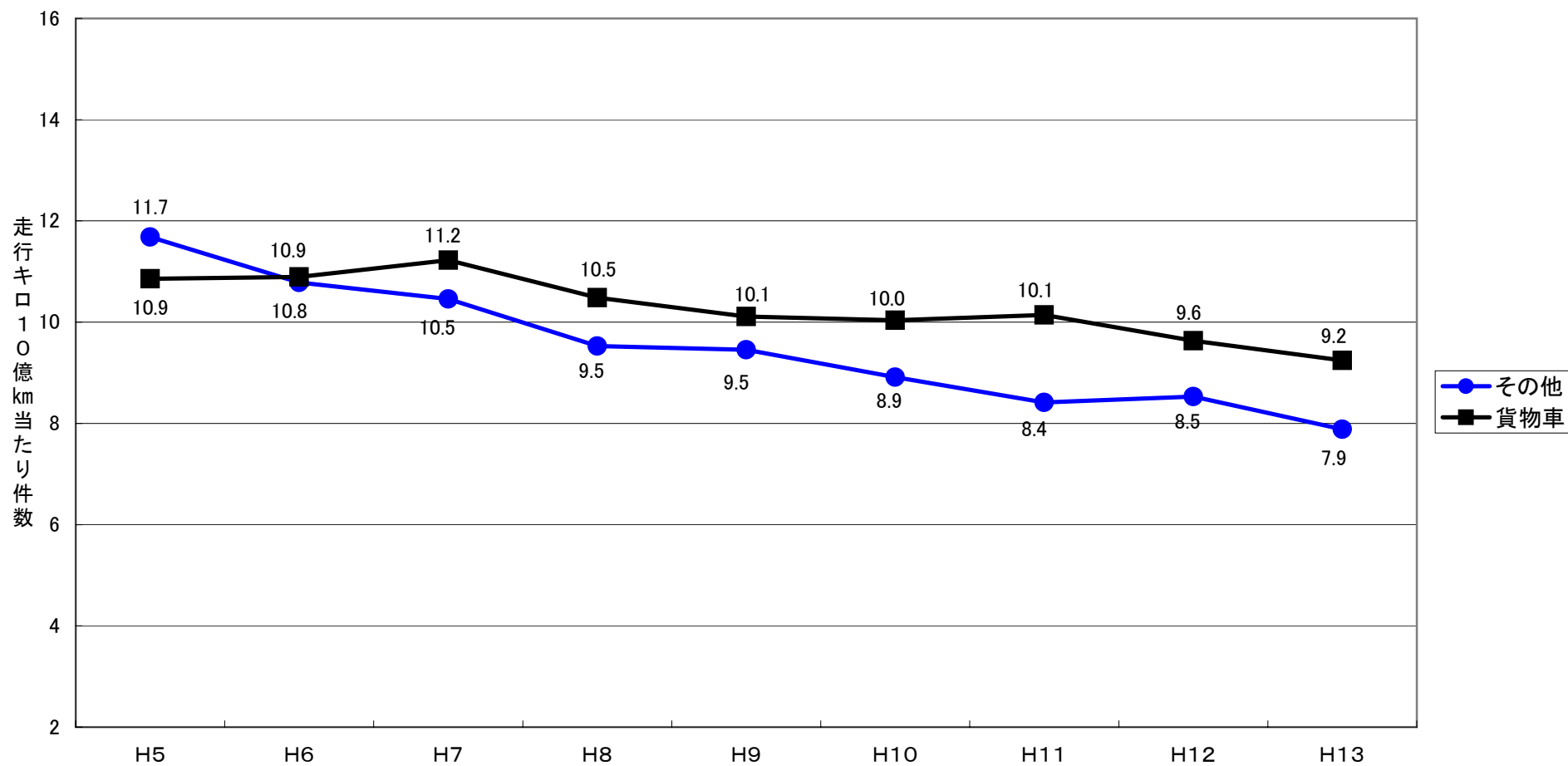
	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平均
貨物自動車	4,064	4,528	5,209	5,130	4,891	4,764
その他自動車	7,683	8,145	8,778	9,239	8,801	8,529

第一当事者別死亡事故の自動車等1万台当たり件数の年別推移(H5～H14)



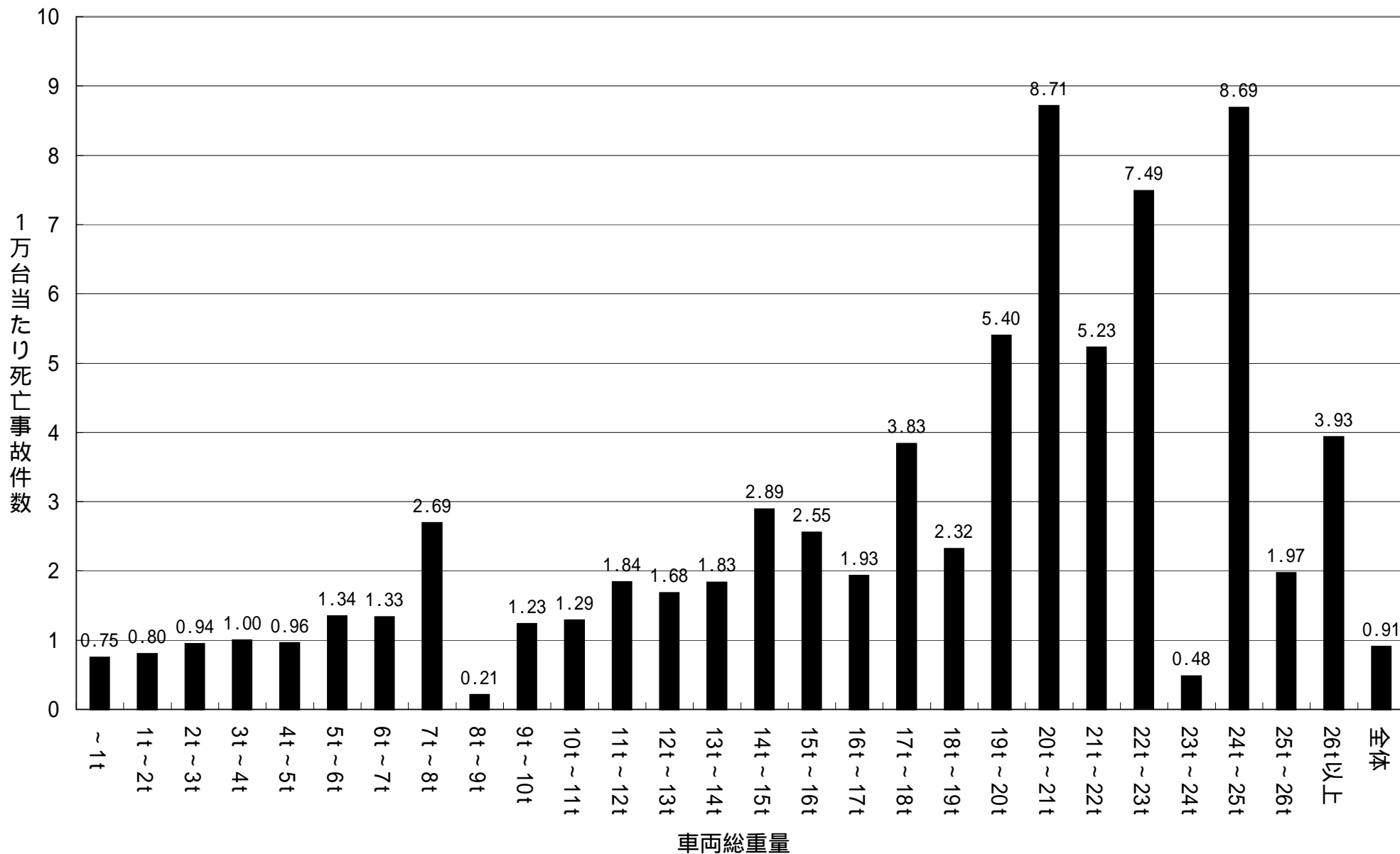
注:1 自動車等1万台当たり件数は、各車種別の死亡事故件数を当該車種の登録台数(単位:1万台)で除したもの。  
 注:2 各車種の登録台数については、国土交通省統計資料「自動車保有車両数月報(各年12月末現在)」による。

第一当事者別死亡事故の自動車走行キロ10億km当たり件数の年別推移(H5～H13)

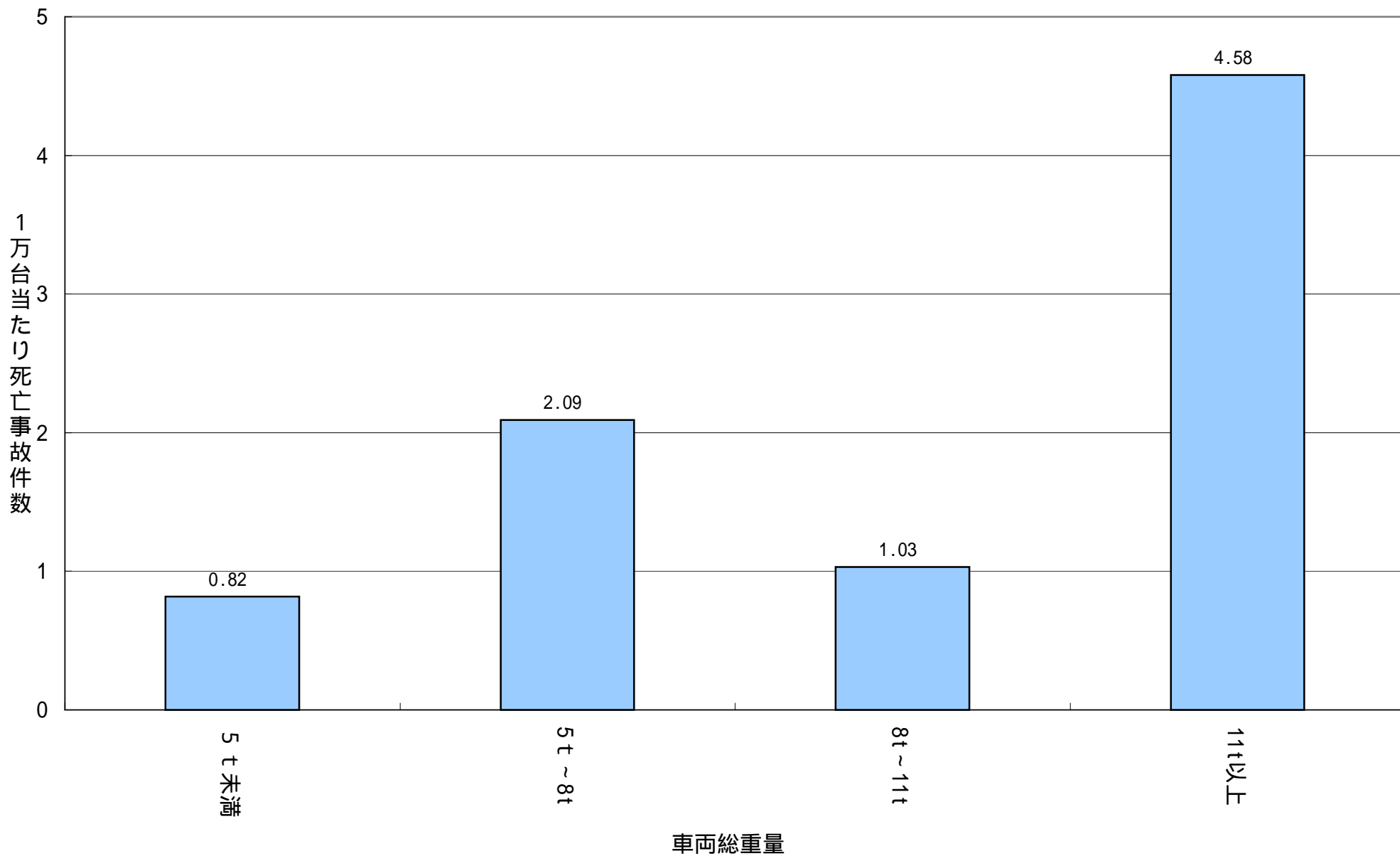


注1: 走行キロ当たりの件数は、各車種別の死亡事故件数を当該車種の年間走行キロ数(単位:10億キロ)で除したもの。  
注2: 各車種の走行キロ数については、国土交通省統計資料「自動車輸送統計年報」による。

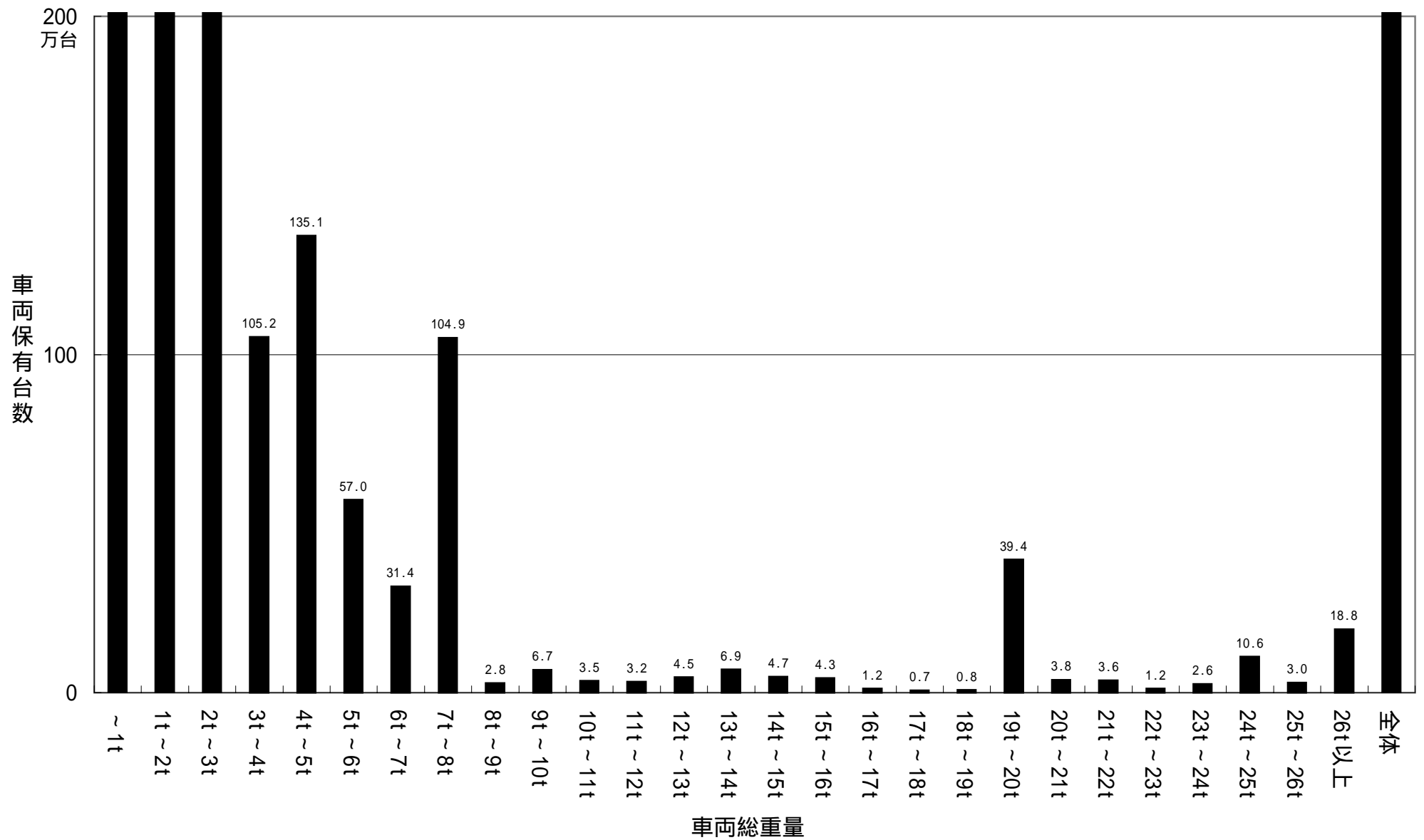




車両総重量別 1万台当たりの1当死亡事故件数（二輪車を除く。平成10年～14年平均）  
 （（財）交通事故総合分析センター資料による。）



車両総重量別 1万台当たりの1当死亡事故件数（二輪車を除く。平成10年～14年平均）  
（（財）交通事故総合分析センター資料による。）



車両総重量別車両保有台数（二輪車を除く。平成14年）  
 （（財）交通事故総合分析センター資料による。）

現行普通免許と大型免許に係る制度概要

	普通免許	大型免許
<p>運転可能な自動車 (法85条、政令32条の2、規則2条)</p>	<p>普通自動車 ・車両総重量8t未満 ・最大積載量5t未満 ・乗車定員11人未満 のいずれにも該当(二輪除く)</p> <p>小型特殊自動車</p> <p>原動機付自転車</p>	<p>大型自動車 ・車両総重量8t以上 ・最大積載量5t以上 ・乗車定員11人以上 のいずれかに該当(二輪除く)</p> <p>普通自動車</p> <p>小型特殊自動車</p> <p>原動機付自転車</p> <p>21歳未満又は免許を受けていた期間が通算して3年に達しない者は、次の大型自動車(いずれかに該当)は運転できない ・車両総重量11t以上 ・最大積載量6.5t以上 ・乗車定員30人以上</p>
<p>免許の欠格事由 (法88条)</p>	<p>18歳未満</p>	<p>20歳未満(自衛官は19歳)</p>
<p>受験資格 (法96条)</p>	<p>・欠格事由に該当しないこと</p>	<p>・欠格事由に該当しないこと ・普通免許又は大特免許を受けていた期間が通算して2年以上の者(一定の自衛官を除く)</p>
<p>技能試験 (法97条)</p>	<p>路上試験あり</p>	<p>路上試験なし</p>
<p>取得時講習 (法90条の2)</p>	<p>あり</p>	<p>なし</p>

現行普通免許と大型免許に係る制度概要（試験制度等）

		普通免許	大型免許
技能試験 （規則 24 条）	課題	道路における走行（発進及び停止を含む） 交差点の通行 横断歩道の通行 方向変換又は縦列駐車	幹線コース及び周回コースの走行（発進、停止及び指定速度での走行を含む） 交差点の通行（右折及び左折を含む） 横断歩道及び踏切の通過 曲線コース、屈折コース及び坂道コースの走行（坂道における一時停止及び発進を含む） 方向変換又は縦列駐車
	距離	4 5 0 0 m 以上	2 0 0 0 m 以上
	試験車両	乗車定員 5 人以上の専ら人を運搬する構造の普通自動車 ・長さ 4.4 0 m 以上 ・幅 1.6 9 m 以上	最大積載量 5 t 以上の大型自動車
適性試験 （規則 23 条）	視力	両眼で 0.7 以上、かつ、 一眼で 0.3 以上 （一眼の視力が 0.3 未満の場合等は、他眼の視野が左右 150 度以上で、視力が 0.7 以上）	両眼で 0.8 以上、かつ、 一眼で 0.5 以上
	深視力	（なし）	三かん法の奥行知覚検査器により 2.5 m の距離で 3 回検査し、その平均誤差が 2 cm 以下
教習時限 （規則 33 条及び別表第 4）	技能	3 4 時限（A T 3 1 時限）  基本操作・走行 1 5 時限（A T 1 2 時限） 応用走行 1 9 時限（A T 1 9 時限）	4 5 時限（基本 2 2、応用 2 3）  普通免許を現に受けている場合 2 2 時限（基本 8、応用 1 4） （A T 2 6 時限（基本 1 2、応用 1 4））
	学科	2 6 時限	2 6 時限（普通免許を現に受けている場合 0 時限）

四輪以上の免許の種類に係る運転免許保有者数及び取得者数

		大型一種	普通一種	大型二種	普通二種
免許保有者	10年	4,068,879	62,099,409	1,236,019	1,268,226
	11年	4,139,088	63,257,889	1,227,738	1,262,279
	12年	4,193,262	64,326,199	1,202,167	1,240,252
	13年	4,249,848	65,343,581	1,191,554	1,226,129
	14年	4,313,009	66,415,617	1,185,062	1,224,824

		大型一種	普通一種	大型二種	普通二種
免許取得者	10年	127,763	1,761,079	17,704	28,654
	11年	121,000	1,688,657	17,402	25,651
	12年	114,639	1,650,671	16,769	21,905
	13年	113,255	1,595,146	17,192	21,987
	14年	116,037	1,558,954	16,302	27,446

## 諸外国の運転免許制度（車両重量による区分）

区 分	国 等
車両総重量 8 t で区分	日本
車両総重量 2.5 t、10 t で区分	アメリカ（グアム、サイパン）
車両総重量 4.5 t、8 t で区分	オーストラリア
車両総重量 4.5 t、15 t で区分	ニュージーランド
車両総重量 3.5 t で区分、サブカテゴリーとして 7.5 t で区分	イギリス、イタリア、オーストリア、スイス、スペイン、ドイツ、ノルウェー、ベルギー
積載重量 4 t、12 t で区分	韓国
車両総重量 3.5 t で区分	オランダ、スウェーデン、デンマーク、フランス、ポルトガル
車両総重量 4.5 t で区分	カナダ（ケベック州、ニューファンドランド州等）
車両総重量 4.6 t で区分	カナダ（サスカチュワン州、ブリティッシュコロンビア州等）
車両総重量 11 t で区分	カナダ（オンタリオ州）
車両総重量 11.7 t で区分 <sup>1</sup>	アメリカ（カリフォルニア州、バージニア州等）
車両総重量 13.5 t で区分	カナダ（ノバスコシア州）

1 11.7 t は、商業自動車安全法による CDL の免許区分の基準。  
 また、noCDL については、10.8 t（サウスカロライナ州）、3.6 t（フロリダ州）等の区分が設けられている州がある。

## 大型免許新設時の大型自動車と同程度の車長を有する現在の自動車

○大型免許新設時(昭和31年)

大型免許を要する自動車のうち最小クラスのもの (最大積載量5トン、車両総重量平均9.6トン。注1)	車長(m)		
	最小	最大	平均
	6,375	7,435	6,826.0

○現在(平成14年)

車長別・車両総重量別自動車保有台数  
(カッコ内は構成率%。太枠は最も構成率が大きな層。)

車長 車両総重量	車長											計
	4m以下	4m   5m	5m   6m	6m   7m	7m   8m	8m   9m	9m   10m	10m   11m	11m   12m	12m超		
3t以上4t未満	50,400 (4.8)	963,300 (91.6)	29,700 (2.8)	8,200 (0.8)	200 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1,051,800 (100.0)
4t以上5t未満	14,800 (1.1)	988,100 (73.1)	172,600 (12.8)	174,200 (12.9)	1,400 (0.1)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1,351,100 (100.0)
5t以上6t未満	1,600 (0.3)	141,700 (24.9)	152,900 (26.8)	247,500 (43.5)	25,400 (4.5)	500 (0.1)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	569,600 (100.0)
6t以上7t未満	500 (0.2)	40,300 (12.9)	109,700 (35.0)	142,200 (45.4)	19,100 (6.1)	1,400 (0.4)	100 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	313,300 (100.0)
7t以上8t未満	200 (0.0)	3,600 (0.3)	218,700 (20.9)	184,700 (17.6)	250,700 (23.9)	339,100 (32.3)	42,500 (4.1)	4,700 (0.4)	4,300 (0.4)	0 (0.0)	0 (0.0)	1,048,500 (100.0)

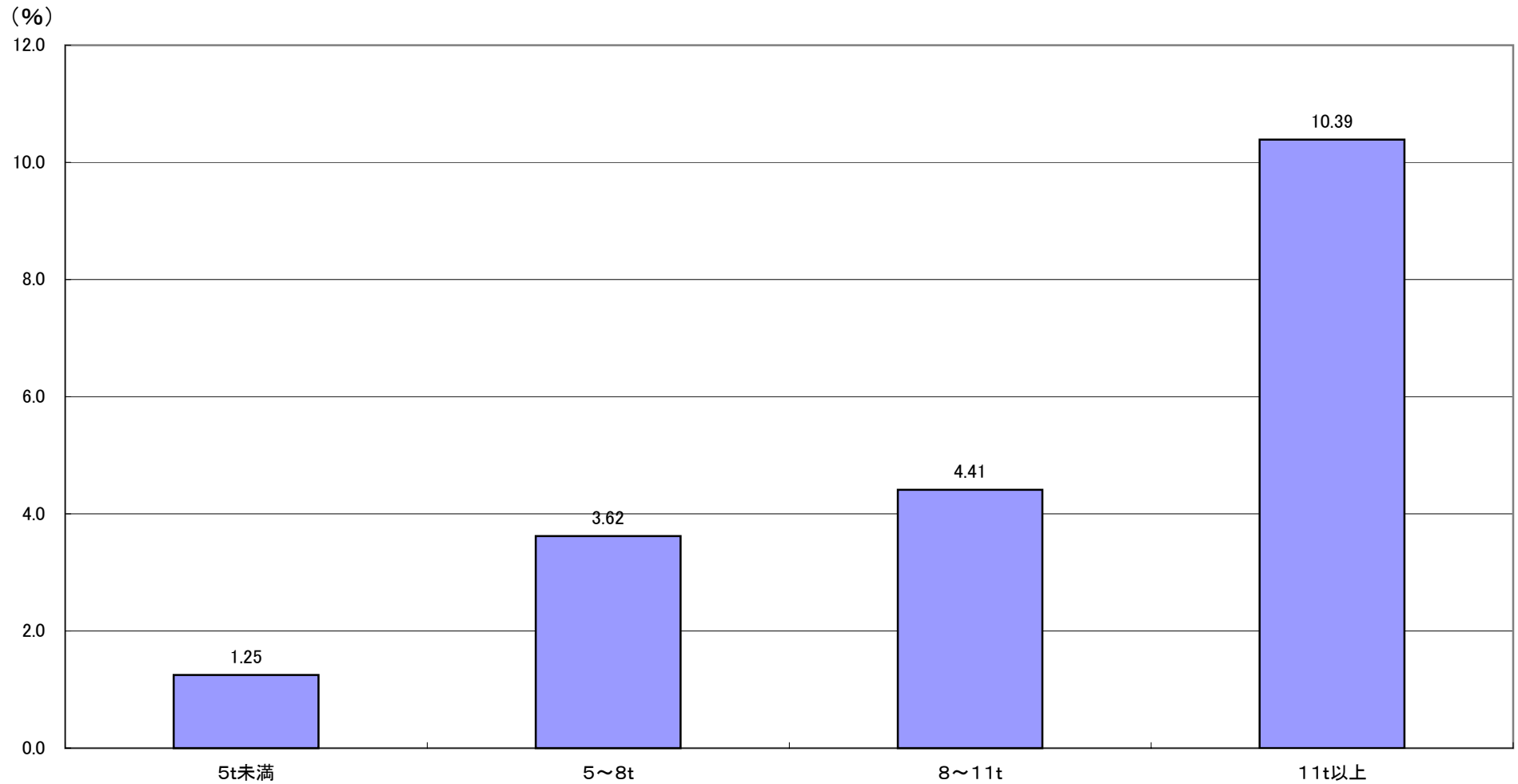
注1) 昭和31年の道路交通取締法施行令改正により普通自動車のうち最大積載量5トン以上のものは大型免許を要することとされた。

注2) 昭和31年のデータは自動車諸元表から、現在のデータは(財)交通事故総合分析センター資料から抽出。ただし、センター資料は下2桁が四捨五入されている。



# 事故類型別の1当死亡事故に係る統計

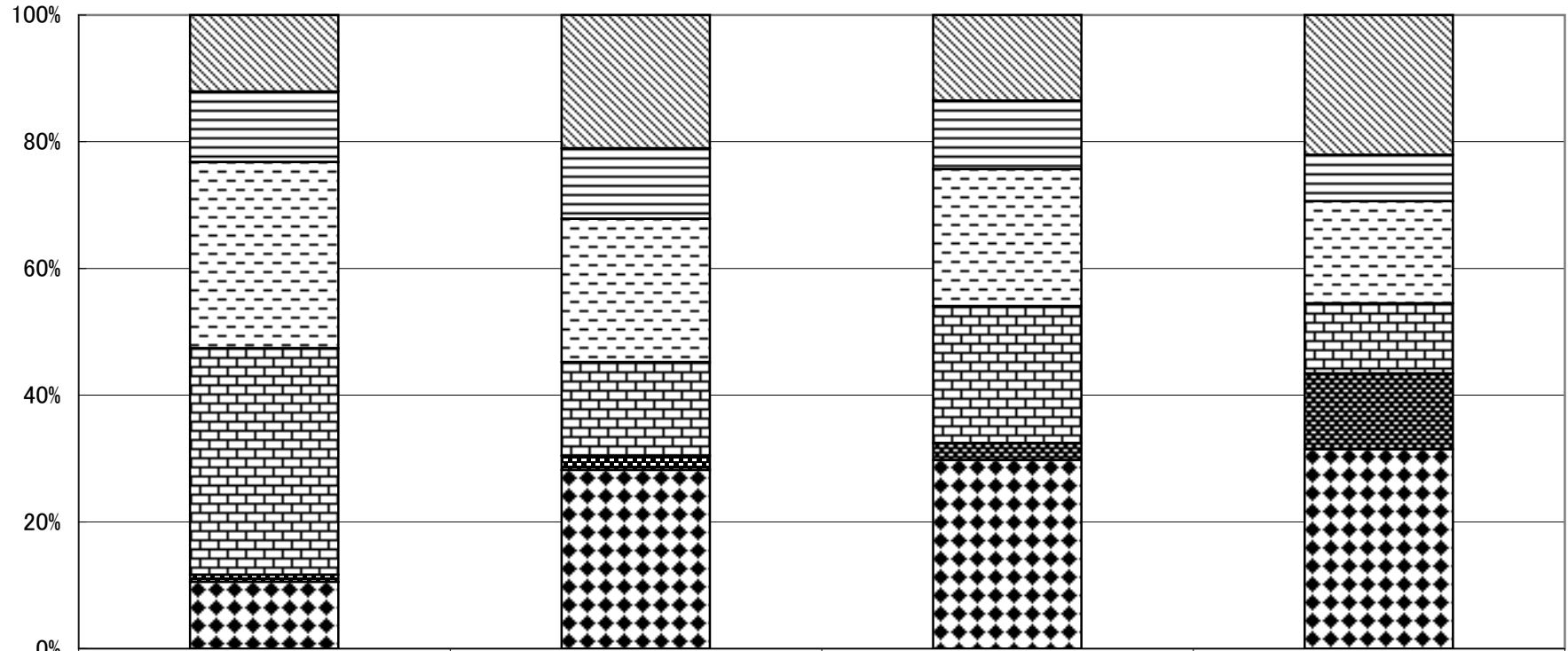
## 車両総重量別全死亡事故件数に占める左折事故の割合(平10~14の合計)



((財)交通事故総合分析センター資料による。)

# 事故類型別の1当死亡事故に係る統計

車両相互事故類型別の1当死亡事故件数構成率(二輪車を除く。平成10～14年平均)



	5t未満	5t～8t	8t～11t	11t以上
■ その他	12.1	21.1	13.5	22.1
▨ 右折時	11.1	11.1	10.8	7.3
▤ 出会頭	29.4	22.6	21.6	16.1
▥ 正面衝突	35.8	14.8	21.6	11.1
▧ 左折時	1.1	2.2	2.7	11.9
■ 追突	10.5	28.2	29.7	31.4

((財)交通事故総合分析センター資料による。)

## 交通事故死者数半減達成に関する内閣総理大臣(中央交通安全対策会議会長)の談話

平成 15 年 1 月 2 日

昨年 1 年間の交通事故による死者数は 8,326 人でした。昭和 45 年に 1 万 6,765 人が交通事故で亡くなり「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、ついに半減するに至りました。また、発生件数と負傷者数も、それぞれ 12 年ぶりに減少に転じる見込みです。

依然として、交通事故によって多くの人命が失われておりますが、交通事故死者の半減は、長年にわたる政府、地方自治体、地域の方々を挙げた努力の成果であります。

全体として交通事故死者が減少している中で、死者数全体に占める高齢者の割合は極めて高くなっています。今後本格的な高齢社会が到来することを考えると、高齢者の交通安全対策に重点的に取り組まなければなりません。

私は、新年を迎え、今後 10 年間を目途に、交通事故死者数を更に半減する決意を固めました。この目標を達成できれば、我が国は道路交通に関して世界で一番安全な国となります。そのため、政府としては、交通安全教育の推進を含め安全かつ円滑な道路交通環境の整備に全力を尽くします。

目標の達成は容易ではありませんが、政府と国民が共に力を結集して「世界一安全」な道路交通の実現を目指します。

国民の皆様のご理解と御支援をお願いします。

中央交通安全対策会議会長  
内閣総理大臣 小泉 純一郎

第 156 回国会における小泉内閣総理大臣施政方針演説(抄)

平成 15 年 1 月 31 日

昨年の交通事故による死者数は、過去最悪だった昭和 45 年の約 1 万 7000 人から半減しました。今後 10 年間で交通事故死者を更に半減させ、道路交通に関して世界で一番安全な国とすることを目指します。

貨物自動車による死亡事故事例（過去5年）

政令大型

左折巻き込み
<p>交通整理の行われている市町村道交差点において、信号待ちで停止していた大型貨物自動車が、青信号にしたがって発進し左折するに際し、対向車に気を取られて左方の安全確認を怠り左折進行したため、左から右に横断中の自転車に気づかないまま衝突、轢過して自転車の男性高齢運転者を死亡するに至らしめたもの。</p>
<p>交通整理の行われている国道交差点において、大型貨物自動車が左折するに際し、横断歩道上のみの安全確認に気を取られ、左後方の安全確認を怠ったまま左折進行したため、折から左後方より直進してきていた自転車と衝突、転倒させて、自転車の女子中学生を死亡するに至らしめたもの。</p>
<p>都道府県道上において、大型貨物自動車が、進路前方左側にある会社敷地内に左折するに際し、あらかじめ道路左側に寄ることなく、左後方安全不確認のまま左折進行したため、折から左後方を後続進行中の普通自動二輪に気づかないまま衝突、転倒させて、普通自動二輪車の男性運転手を死亡するに至らしめたもの。</p>
<p>交通整理の行われている国道交差点において、大型貨物自動車が左折進行するにあたり、左方の安全確認をすることなく漫然と左折進行したため、横断歩道を左から右に横断中の歩行者に気づかないまま衝突転倒させ、左前輪で轢過して女性高齢歩行者を死亡するに至らしめたもの。</p>
<p>交通整理の行われている国道交差点において、信号待ちで停止した大型貨物自動車（ダンプカー）が、青信号にしたがって発進するに際し、対向右折車に気を取られ、進行方向の安全確認を怠って左折進行したため、横断歩道上を左から右に横断中の自転車に気づかないまま衝突して転倒させ、自転車の女性運転者を死亡するに至らしめたもの。</p>
<p>交通整理が行われていないT字路交差点において、大型貨物自動車が左折するに際し、駐車車両に気を取られて左方の安全確認をしないまま左折進行したため、横断歩道上を左か右に横断中の男性高齢歩行者と衝突し、左後輪で轢過して死亡する</p>

に至らせたもの。

交通整理の行われている国道上において、大型貨物自動車（ダンプカー）が左折するに際し、横断歩道手前で歩行者を発見し、一旦停車して同歩行者の横断後、他の歩行者はないものと安全確認をしないまま発進したため、同歩行者に続いて左から右に横断歩行中の園児を未発見のまま轢過し、死亡するに至らせたもの。

交通整理の行われている都道府県道交差点において、大型貨物自動車（ダンプカー）が左折するに際し、縁石と左後輪の間隔のみに気を取られて左後方安全不確認のまま左折進行したため、折から左後方より直進してきた自転車と衝突、転倒させて、自転車の男性運転者を死亡するに至らせたもの。

交通整理の行われている国道十字路交差点において、大型貨物自動車（ダンプカー）が左折進行するに際し、右折車両や道路左側縁石に気を取られて横断歩道上の安全確認を怠ったまま進行したため、横断歩道上を左から右に横断歩行中の児童に気づかないまま巻き込み、轢過して死亡するに至らせたもの。

国道において、大型貨物自動車（ダンプカー）が道路に面した路外施設に左折するに際し、先行左折車に気を取られ、左方の安全確認をしないまま左折進行したため、折から歩道上を同一方向に進行中の自転車に気づかないまま衝突、転倒させて轢過し、自転車の女性運転者を死亡するに至らせたもの。

交通整理の行われている都道府県道交差点において、信号待ちで停止した大型貨物自動車（タンクローリー）が、青信号にしたがって左折発進するに際し、チラッとバックミラーを見たのみで左方の安全確認不十分のまま左折進行したため、同車の側方を進行中の自転車に気づかず、衝突、転倒させて轢過し自転車の女性運転者を死亡するに至らしめたもの。

交通整理の行われている市町村道交差点において、大型貨物自動車（ダンプカー）が青信号にしたがって発進するに際し、進行方向対向車線停止車両に気を取られ、左方及び進路前方の安全確認を怠って左折進行したため、横断歩道を左から右に横断中の自転車に気づかないまま衝突して転倒させ、自転車の女性運転者を死亡するに至らしめたもの。

交通整理の行われている国道十字路交差点において、前車に続いて信号待ち停止中の大型貨物自動車（セミトレーラー）が、青信号にしたがって発進し、交差点を左折するに際し、サイドミラーを確認したのみで、左方の安全確認不十分のまま左折進行したため、折から歩道を進行してきた自転車に気づかないまま横断歩道上で巻き込み、転倒させて轢過し、自転車の女性運転者を死亡するに至らせたもの。

交通整理が行われていない国道三叉路交差点において、大型貨物自動車（セミトレーラー）が左折するに際し、安全確認不十分のまま左折進行したため、第1の左から右に進行中の自転車と衝突して轢過し、自転車の男性高齢運転者を死亡するに至らせたもの。

交通整理が行われている市町村道三叉路交差点において、大型貨物自動車（セミトレーラー）が左折するに際し、自車の後部右側面の車体突出部が気になり、左方の安全確認を怠り、右前ミラーを見ながら左折進行したため、横断歩道上を左から右に横断歩行中の女性高齢者と衝突して転倒させ、死亡するに至らせたもの。

交通整理が行われている市町村道交差点において、大型貨物自動車（セミトレーラー）が左折するに際し、左後方確認のみに気を取られたまま左折進行したため、折から左から右に自転車横断帯を横断中の自転車に気づかないまま自車全部を衝突して転倒させ、右後輪で轢過して自転車の女性運転者を死亡するに至らせたもの。

交通整理が行われている国道交差点において、大型貨物自動車（セミトレーラー）が左折するに際し、安全確認を怠り漫然と左折進行したため、横断歩道上を左から右に横断歩行中の児童と衝突し、左後輪で轢過し死亡するに至らせたもの。

交通整理が行われている国道交差点において、信号待ちで停止した大型貨物自動車（セミトレーラー）が、青信号にしたがって発進し左折するに際し、横断歩道上の安全確認のみに気を取られ、左後方の安全確認を怠ったまま左折進行したため、折から左後方より直進してきた原動機付自転車と衝突し、轢過して原動機付自転車の男性運転者を死亡するに至らせたもの。

交通整理が行われている都道府県道交差点において、前車に続いて信号待ちで停止した大型貨物自動車（セミトレーラー）が、青信号にしたがって左折発進するに際し、バックミラーを「チラッ」と確認したのみで、左後方の安全確認不十分なま

ま左折進行したため、自車左後方より直進してきた原動機付自転車と衝突して転倒させ原動機付自転車の女性運転者を死亡するに至らしめたもの。

交通整理の行われていない都道府県道三差路交差点において、大型貨物自動車は左折するに際し、左後方の安全確認を怠ったまま左折進行したため、折から左後方より直進してきていた原動機付自転車と衝突して転倒させ、原動機付自転車女性運転手を死亡するに至らせたもの。

### 追 突

交通整理が行われている国道交差点付近路上において、前方不注視の大型貨物自動車が、信号待ちで停止中軽四輪貨物自動車に気づくのが遅れ、同車他1台に玉突き衝突し、軽四輪貨物自動車男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

市町村道において、大型貨物自動車は直進するに際し、交通量が少なかったことから走行している自転車等はないものと思い、対向車両のライトに幻惑したまま減速又は停止することなく、前方安全確認できない状態のまま漫然と同一速度で進行したため、進路前方を同方向に進行中の自転車に気づくのが遅れ、追突して転倒させ、自転車の男性高齢運転者を死亡するに至らしめたもの。

高速道路において、大型貨物自動車は進路前方の看板に気を取られ、前方不注視のまま進行したため、減速した普通乗用自動車に気づくのが遅れて追突し、普通乗用車の男性運転者及び同車の女性同乗者を死亡するに至らせたもの。

国道において、大型貨物自動車が、前方を走行中の原動機付自転車を発見し、減速進行するに際し、自車の制動効果を過信してブレーキ操作を誤り、直近に至って初めて危険を感じ急制動したが及ばず追突し、原動機付自転車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

高速道路において、大型貨物自動車が、走行車線を先行する大型貨物自動車を追い上げて前車を追い越すに際し、右後方からの車両に気を取られ前方不注視のまま進行したため、直前に至って前車への接近に危険を感じ急制動するも及ばず追突し、大型貨物自動車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

交通整理の行われている信号交差点において、大型貨物自動車が行中、前方に走行車両がなかったことから気を許して脇見をし、前方不注視のまま進行したため、停止中の軽四輪乗用自動車に気づくのが遅れて玉突き追突し、軽四輪貨物自動車の女性運転者を死亡するに至らしたもの。

片側二車線の高速道路において、時速約90キロで行中の大型貨物自動車が、前方で渋滞のため停止している車両に気づいていたにもかかわらず、脇見をして前方不注視のまま漫然と進行したため、停止中の普通乗用車に追突し、同車の男性運転者を死亡するに至らしたほか、衝突の衝撃で車両が押し出されて次々に玉突き追突したもの。

高速道路において、大型貨物自動車が、進路前方に車両がなく交通量が閑散であったことから気を許し、前方不注視のまま進行したため、道路左端に停車中の普通乗用自動車に追突して炎上させ、普通乗用自動車の運転者及び助手席同乗者の2名を焼死するに至らしたもの。

都道府県道において、大型貨物自動車が、自車前方に車両が無かったことに気を許して脇見運転し漫然と進行したため、渋滞により停止中の普通乗用自動車に追突し、普通乗用自動車の女性運転者ほか同車同乗者3名を死亡するに至らしたもの。

高速道路において、大型貨物自動車が遠方の他車両を見ながら走行したため、前方を先行中の普通乗用自動車に気づくのが遅れて追突し、普通乗用自動車の同乗者が車外放出させ死亡するに至らしたもの。

国道上において、大型乗用自動車が、対向車に気を取られて前方不注視のまま進行したため、進路前方で停車中の普通自動二輪車（2種原付）に気づくのが遅れ、直前で発見し急制動したが間に合わず衝突して転倒させ、普通自動二輪車の男性運転者を死亡するに至らしたもの。

死亡事故の発生日月日及び発生場所を削除するなどして掲載しています。



## 貨物自動車による死亡事故事例（過去5年）

### 普通貨物自動車

左折巻き込み
一時停止標識の設置されている市町村道十字路交差点において、普通貨物自動車（3.5トンダンプ）が左折するに際し、一時停止はしたものの左方の安全確認をすることなく漫然と左折進行したため、同所に佇立していた女性高齢者を発見することなく衝突、転倒させたうえ左後輪で轢過して同人を死亡するに至らしめたもの。
交通整理の行われていないT字路交差点において、普通貨物自動車（4トン車）が左折するに際し、左方の工事現場に気を取られ、左後方の安全確認を怠って漫然と左折進行したため、左後方より直進してきた原動機付自転車と衝突、転倒させて、原動機付自転車の男性運転手を死亡するに至らしめたもの。
交通整理の行われている市町村道交差点において、普通貨物自動車（3.5トン車）が信号に従って左折するに際し、左方の安全確認を怠ったまま漫然と進行したため、折から進路左から右に横断歩道を横断してきた自転車と衝突し、転倒させて自転車の小学生（男性）を死亡するに至らしめたもの。

追 突
都道府県道において、普通貨物自動車（4トン車）が進路前方を同方向に進行中の原動機付自転車に追従するに際し、前方に停車中の車両に気を奪われ、同車の動静注視を怠ったまま漫然と進行したため、減速した同車に気づくのが遅れ、急制動するも及ばず追突し、原動機付自転車の女性運転手を死亡するに至らしめたもの。
都道府県道において、普通貨物自動車（3トン車）が進路前方の安全確認不十分のまま漫然と進行したため、進路前方を同方向に進行中の自転車に気づくのが遅れ、急制動するも間に合わず追突し、自転車の男性運転手を死亡するに至らしめたもの。
高速道路において、故障車両に追突して停止した普通乗用車に、前方見通しが困難な状態であったにもかかわらず、停止車両はないものと考えて漫然と進行した普

通貨物自動車（４トン）が追突し、普通乗用車後部席の男性同乗者を死亡するに至らしめたもの。

国道を進行中の普通貨物自動車が、カーブの先にあるトンネルに進入するに際し、速度を出しすぎていたため、トンネル内を同方向に進行中の小型特殊自動車（トップカー）を発見し急制動するも間に合わず追突し、小型特殊自動車の男性高齢運転者を死亡するに至らせたもの。

国道において、普通貨物自動車が、前方不注視のまま漫然と進行したため、進路前方左端を同方向に進行中の自転車に気づかないまま追突して転倒させ、自転車の男子中学生を死亡するに至らしめたもの。

広域農道上において、普通貨物自動車が、交通が閑散であったことに気を許し、進路遠方の点滅信号機に気を取られて前方不注視のまま進行したため、進路前方を同方向に進行中の自転車に気づくのが遅れ、直前で発見して急制動したが間に合わず衝突し、転倒させて自転車の女性高齢運転者を死亡するに至らしめたもの。

#### 進路変更

国道において、普通貨物自動車（３トン車）が進路前方に停止中のバスのため、右に進路変更して進行するに際し、バスの前方のみに気を取られ、左方の安全確認不十分のまま進行したため、同バスから降車し、バスの前方を左から右に横断した女性高齢者の発見が遅れて衝突し、同人を死亡するに至らしめたもの。

交通規制のため車線減少している高速道路において、普通貨物自動車（４トンダンプ）が、一旦停止後、追い越し車線から走行車線に進路変更するに際し、左後方の安全不確認のまま漫然と進行したため、折から後方より進行中の普通貨物自動車と衝突し、普通貨物自動車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

国道において、道路維持作業中の普通貨物自動車が、車線増加に伴い路肩に沿って左方に進路を変更するに際し、左後方の安全不確認のまま進行したため、折から左後方を進行中の普通自動二輪車と衝突し、転倒させて普通自動二輪車の男性高齢運転者を死亡するに至らしめたもの。

国道において、普通貨物自動車（3トン車）が、左側車線に進路変更するに際し、左側車線後方から同方向に進行中の大型自動二輪車を認めたが、その安全を十分確認することなく、漫然と進路変更したため、自車の直近まで進行してきていた同大型自動二輪車に気づかないまま衝突し、転倒させて同車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

#### 追越し追抜き

市町村道において、普通貨物自動車（3トン車）が先行する原動機付自転車を追い越すに際し、同車側方の安全間隔を十分取らず、動静不注視のまま進行したため、同車と接触して転倒させ、原動機付自転車の男性高齢運転者を死亡するに至らしめたもの。

都道府県道において、普通貨物自動車（3トン車）が、進路前方を同方向に進行中の自転車を追い越すに際し、同車との間隔を十分取らず、かつその動静注視を怠って進行したため、右方向へ斜め横断を開始した同車に即応できず衝突、転倒させて、自転車の男性高齢運転者を死亡するに至らしめたもの。

国道トンネル内において、普通貨物自動車（3.5トン車）が、前車を追い越すに際し、進路前方の安全確認を怠り、漫然と対向車線に進路変更をしたため、折から対向車線を進行中の普通乗用自動車と正面衝突し、普通乗用自動車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

都道府県道において、普通貨物自動車（4トン車）が、進路前方を同方向に進行中の自転車を追い越すに際し、同車との間隔を十分取らず、かつその動静注視を怠って進行したため、右方向へ横断を開始した同車と衝突、転倒させて、自転車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

都道府県道において、普通貨物自動車（4トン車）が、進路前方を同方向に進行中の原動機付自転車を追い越すに際し、同車との安全な間隔を十分とらず、かつその動静注視を怠って進行したため、同車と接触、転倒させて、原動機付自転車の男性高齢運転者を死亡するに至らしめたもの。

国道において、普通貨物自動車（3.2トン車）が、進路前方を同方向に進行中の大型自動二輪車を追い越しするに際し、同車の動静注視を怠って進行したため、右折を開始した同車に即応できず衝突、転倒させて、大型自動二輪車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

国道において、普通貨物自動車（3.75トン車）が、進路前方を同方向に進行中の自転車を追い越すに際し、同車との間隔を十分とらず、かつその動静注視を怠って漫然と進行したため、同車に自車後部を衝突して転倒させ、自転車の高齢男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

#### その他

都道府県道において、普通貨物車の運転経験約2カ月のドライバーが運転する普通貨物自動車（4トン車）が、時速80キロで走行中、前方交差点左方から進入してきた車両を認め、減速すれば十分回避できたにもかかわらず、積荷の荷崩れを恐れて減速停止することなく急ハンドルのみで回避しようとしたため、バランスを崩し、自車の安定を欠いて対向車線に飛び出し、折から対向車線を走行中の普通乗用自動車と正面衝突し、普通乗用自動車の男性運転者を死亡するに至らしめたもの。

死亡事故の発生日月日及び発生場所を削除するなどして掲載しています。