

規制の事前評価書

1 規制の名称

準中型自動車免許の新設

2 担当部局

警察庁交通局運転免許課

3 評価実施時期及び分析対象期間

- (1) 評価実施時期
平成27年3月
- (2) 分析対象期間
平成19年6月から規制の新設に係る条項の施行の1年後までの間

4 規制の目的、内容及び必要性

(1) 規制の目的及び必要性

現在、普通自動車免許（以下「普通免許」という。）により、車両総重量が5トン未満の自動車を運転することができることとされているが、車両総重量が5トン未満の自動車には、近距離の配送で用いられる多くの貨物自動車が含まれている（3.5トンを超えると貨物自動車はほぼ全てを占める）ことから、普通免許を取得した者は、多くの貨物自動車を運転することができる。

この点、交通事故実態をみると、車両総重量3.5トン以上5トン未満の自動車に係る1万台当たりの死亡事故件数（平成20～23年の平均）は約0.6件であり、3.5トン未満の自動車の約0.4件と比べ、約1.5倍となっているなど、3.5トン以上5トン未満の貨物自動車に係る対策が課題となっている。この要因としては、普通免許の取得時においては、試験車両等にセダン型の乗用車が用いられているため、普通免許の取得者が貨物自動車の特性を理解しないまま、多くの貨物自動車を運転することができることによるものと考えられる。

他方、近年、貨物自動車を取り巻く情勢の変化により、これまで車両総重量5トン未満であった最大積載量2トンの貨物自動車（集配等で利用頻度の高い物流の中心的な役割を担っているもの）が、保冷設備等の架装により、車両総重量が5トンを超え、中型自動車に該当してしまうことが多くなっているという現状がある。そのため、中型自動車免許（以下「中型免許」という。）の受験資格は20歳以上であることから、高等学校を卒業して間もない若年者がこの種の自動車を直ちに運転することができず、このような者の就職にも影響を及ぼしているという声上がるなど、社会実態に応じた運転免許制度の見直しが求められているところである。

交通事故実態等を踏まえつつ、このような社会的要請にも応えた制度とするため、車両総重量が3.5トン以上7.5トン未満の自動車を準中型自動車として区分し、同自動車を運転するには準中型自動車免許（以下「準中型免許」という。）を要することと

して、貨物自動車を使用した試験、教習等を行うこととするとともに、普通免許と同様に18歳で取得できることとするなど、運転免許制度の見直しを行う必要がある。

(2) 規制の内容

自動車の種類として準中型自動車を、運転免許（以下「免許」という。）の種類として準中型免許を新たに設け、当該免許の受験資格を18歳以上とし、当該免許に係る試験、教習等については普通免許と区別し、貨物自動車で行うこととする。

5 法令の名称・関連条項とその内容

現行の道路交通法（昭和35年法律第105号）第3条（自動車の種類）、第84条（運転免許）、第85条（第一種免許）、第88条（免許の欠格事由）、第90条の2（大型免許等を受けようとする者の義務）、第96条（受験資格）、第97条（運転免許試験の方法）及び第108条の2第1項第4号（講習）並びに道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）第2条（自動車の種類）、第24条（技能試験）及び第33条（教習の時間及び方法）

6 想定される代替案

車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車を運転する者に対し、貨物自動車に係る運転に必要な知識・技能の向上を目的として、自動車教習所において貨物自動車を用いた教習を受けることを推奨するとともに、普通免許で運転できる自動車の車両総重量の上限を5トン未満から7.5トン未満まで引き上げることとする。

7 規制の費用

(1) 遵守費用

改正案については、現行制度上普通免許で運転できる車両総重量3.5トン以上5トン未満の自動車を運転しようとする場合、準中型免許を要することとなることから、準中型免許を受けることに伴う負担が生じるが、準中型免許を受ける場合の手続は現行の普通免許や中型免許を受ける場合と変わりなく、新たな遵守費用はほとんど生じない。

代替案については、車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車を運転する者は、新たな法的義務を課されるものではないため、新たな遵守費用は想定されない。

(2) 行政費用

改正案については、準中型免許の新設に伴う試験車両の調達や維持、運転者管理システムの改修等に係る行政費用が生じる。

代替案についても、普通免許によって運転できる車両の車両総重量の上限が7.5トンに引き上げられることに伴い、運転者管理システムの改修等に係る行政費用が生じるほか、貨物自動車の運転に係る教習を受けるよう求めることとなる事務が発生するため、当該教習に係る広報、カリキュラムの策定等の行政費用が生じる。

(3) その他の社会的費用

改正案については、準中型免許に係る教習を行おうとする自動車教習所においては、準中型免許の新設に伴う教習車両の調達等の費用が生じる。

代替案についても、自動車教習所においては、貨物自動車の運転に係る教習車両の調達等の費用が生じる。

8 規制の便益

改正案については、準中型自動車の運転に必要な準中型免許の取得に当たって貨物自動車に係る試験・教習等を実施することで交通事故の抑止効果が期待できる。また、現行の中型免許（受験資格：20歳以上）によって運転が可能である車両総重量5トン以上7.5トン未満の自動車を準中型免許（受験資格：18歳以上）によって運転することができることとなるため、社会的要請に応えることができる。

代替案については、車両総重量7.5トン未満の自動車を18歳以上で運転することができることとなり、社会的要請に応えられることにはなるものの、車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車を運転する者が貨物自動車の運転に係る教習を受けることとなるとは限らないことから、交通事故の抑止効果は期待できない。

9 政策評価の結果（費用と便益の関係の分析等）

改正案の費用と便益を比較すると、一定の費用は生じるものの、便益の面で、準中型免許の取得に当たって貨物自動車に係る試験・教習等を実施することにより交通事故の抑止効果が期待できることから、費用以上の便益があるものと評価することができる。

また、改正案と代替案を比較すると、費用の面では両者ともほとんど差がないのに対し、便益の面では、車両総重量3.5トン以上5トン未満の自動車に係る交通事故を未然に防ぐ効果が期待される改正案は、代替案よりも便益が大きいとすることができる。したがって、代替案よりも改正案を選択することが妥当であると評価することができる。

10 有識者の見解その他の関連事項

平成25年9月から平成26年7月にかけて「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」（座長：前田雅英首都大学東京法科大学院教授）において、貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関して幅広く検討が行われ、平成26年7月に報告書が取りまとめられたところ、同報告書において、本規制の導入を検討するべきである旨の言及がなされている。

11 レビューを行う時期又は条件

改正法の施行後、規制の適用状況、交通事故の発生状況等を勘案し、本規制によってもおお交通事故の抑止が困難な情勢に至った場合等必要と認められる時期にレビューを行う。