

## EU 指令と我が国の運転免許制度

末 井 誠 史

- ① 欧州連合の2006年運転免許に関する指令（Directive 2006/126/EC）は、1980年指令、1991年指令を受け継ぎ、偽変造対策の強化、市民の自由な移動の保障、道路交通の安全の確保を目的として制定され、2013年から欧州連合内各国において発給される運転免許証の様式を統一する。
- ② 欧州連合内では、加盟国の発給した免許証の効力を相互に承認し、記載事項等を共通化したプラスチック型免許証に統一する。免許証の様式の統一は、免許制度の中核的な要素についての斉一化を前提としており、運転することができる自動車の細目種類と免許の種類、免許の段階取得、免許取得年齢の規制を斉一化した。免許は、技能・行動に関する試験及び知識に関する試験に合格し、運転に必要な適性の基準を充たす者に与えるが、免許を受けようとする者又は免許証の有効期間の更新を受けようとする者について、免許の種類（貨物自動車、バス型の自動車、牽引等に係る免許とそれら以外）により適性基準に差を設けている。また、免許証の有効期間についても、免許の種類により5年と10年の基準を新たに定め、貨物自動車等に係る免許証の更新に当たっては定期健康診断を義務付けた。免許試験に関しては、試験官の資格要件の設定、講習の受講義務等の質を維持する制度を設けた。このほか、一人一免許証制を実効的に担保するため、欧州連合免許証ネットワークを設立し、発給、更新等に関する情報照合を容易にした。
- ③ 2006年指令の規定する制度と比較した我が国制度の相違点は、(a) 自動車の種類として貨物自動車、バス型の自動車を設けておらず、種類の区別の基準が異なること、(b) 二輪免許の段階取得を導入していないこと、(c) 牽引免許の種類を細分していないこと、(d) 免許取得年齢の較差が大きくないこと、(e) 免許の区分・種類に応じて適性基準を区別せず（視力等に関しては区別がある）、定期的診断が組み込まれていないこと、(f) 免許証の有効期間が比較して短いこと等が挙げられる。
- ④ 免許制度を取り巻く情勢が異なり、単純な比較により我が国の制度の在り方を論ずることはできないが、指令とその効果に照らして我が国の免許制度の合理性を点検し、検討することは、免許制度の事故防止機能を向上させ、快適で安全な道路交通を確保することに資すると考える。

# EU 指令と我が国の運転免許制度

行政法務調査室 末井 誠史

## 目 次

はじめに

### I 運転免許に関する指令の内容

- 1 1980年指令
- 2 1991年指令
- 3 2006年指令

### II 我が国の免許制度との比較

- 1 免許及び自動車の種類
- 2 免許取得年齢等
- 3 適性基準
- 4 免許証の有効期間
- 5 免許証の承認
- 6 行政処分
- 7 試験官

おわりに

## はじめに

運転免許制度は、自動車及び原動機付自転車の運転による交通事故を防止するための制度である。27の加盟国と約5億110万人の人口を擁する欧州連合<sup>(1)</sup>は、域内における市民の自由な移動を促進する等の目的から運転免許制度の斉一化を進めている。斉一化の規範に2006年運転免許に関する指令(DIRECTIVE 2006/126/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 20 December 2006 on driving licences (Recast)<sup>(2)</sup>以下「2006年指令」という)がある。2006年指令は、数次にわたる改正を経た1991年運転免許に関する指令(Council Directive 91/439/EEC of 29 July 1991 on driving licences<sup>(3)</sup>以下「1991年指令」という)に改正を加え、制度を明確にするものであった。欧州連合の指令は、「達成されるべき結果について、名宛人である加盟国を拘束するが、方式および手段の選択は加盟国の機関に委ねられる」(欧州連合運営条約第288条)<sup>(4)</sup>のものであり、加盟国は、2013年1月19日からの実施を目指して運転免許証(以下「免許証」という)の斉一化に向け必要な措置をとることとなる(2006年指令第17条)。欧州連合の制度との対比において我が国の制度の効果・合理性について点検を行うことは、我が国の道路交通の安全の向上に資すると考えられる。本稿は、運転免許に関する欧州連合の指令の内容と我が国の制度との相違点を明らかにし、今後の検討の用に供する。

## I 運転免許に関する指令の内容

隣国に自動車により入国し、そのまま隣国内を走行することが認められないときには、極めて不便であり、円滑な物流の確保にも支障がある。外国に居住する場合に当該外国の運転免許(以下「免許」という)を取得することは煩雑であり、言語によっては困難でもある。1968年道路交通に関する条約<sup>(5)</sup>(以下「ウィーン条約」という)は国際運転免許証制度を設け、一定の様式の国際運転免許証を所持する者に対して発給日から3年又はその者の国内運転免許証の有効期間の満了日のいずれか早い期日までの間、他国の領域での運転を認めている(第41条第3項)。これは国境を越える交通のための制度ということができ、新たに他の国に生活の本拠を定める市民が継続して自動車を適法に運転しようとする場合、二国間の協定の適用を受け、多くの場合、試験を受けその国の免許を取得することが必要となっていた。<sup>(6)</sup>

欧州連合は、域内における市民の自由な移動の促進に資するため、所持する免許証を新たに居住する国の免許証と引き換えることを認める制度の導入等の取組を進めてきた。この取組は、以下のとおり、1980年共同体運転免許証の導入に関する指令(Council Directive 80/1263/EEC of 4 December 1980 on the introduction of a Community driving licence<sup>(7)</sup>以下「1980年指令」という)、1991年指令及び2006年指令という三つの指令により進められてきた。

(1) 2010年1月1日現在の推計値 <[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php/Population\\_and\\_population\\_change\\_statistics](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Population_and_population_change_statistics)>

(2) *Official Journal of the European Union*, L403, 30.12.2006, pp.18-60.

(3) *Official Journal of the European Communities*, L237, 24.8.1991, pp.1-24.

(4) 奥脇直也編『国際条約集』(2011年版)有斐閣, 2011, p.79.

(5) CONVENTION ON ROAD TRAFFIC of 1968 <[http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv\\_road\\_traffic\\_EN.pdf](http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_EN.pdf)> 1968年道路交通に関する条約(以下「ウィーン条約」という)は、2006年3月28日に改正されており、改正後の免許に関する規定は2011年3月29日から適用されている。

## 1 1980 年指令

1980 年指令は、共同体モデル免許証の確立、各国の免許証の相互承認及び居住国免許証との引換えを構想し、加盟国の国内法による 1983 年 1 月 1 日からの実施を規定した（第 12 条）。指令の目的は、道路交通の安全の向上、運転免許試験に合格した国以外の加盟国に居住する者又は加盟各国内を移動する者の自由な移動の促進であった。

共同体モデルの加盟国免許証は、ウィーン条約に規定する免許証に基づくべきものであり<sup>(6)</sup>、加盟国は共同体モデル免許証に基づく免許証の発給を行い、当該免許証の所持者は、第 8 条の規定に従い国内及び国外において運転することができる（第 1 条）。

他国が発給した免許証については、自国内に

住所を定めてから 1 年間効力を認め、その期間内になされた申請に基づき、試験を行うことなく、当該免許証と引換えに共同体モデル免許証を発給するものとした。ただし、加盟国は、適性基準その他の国内法の規定する要件に従い引換えを拒否することができる（第 8 条）。

免許証の有効期間、免許取得年齢は統一されない（第 5 条第 1 項、第 7 条）。ただし、加盟国は、18 歳未満の者に発給された免許証の効力を自国内では認めないことができる（第 5 条第 2 項）。

免許及び免許により運転することができる自動車の種類の基準を以下のとおり示した（第 3 条）。この基準は、1949 年道路交通に関する条約（以下「ジュネーブ条約」という）及びウィーン条約に適合する。

A：二輪又は三輪のもので、設計最高速度が 50km/時を超え、又は総排気量が 50cc を超えるも

(6) COM(2003)621 final : COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, "Proposal for a DIRECTIVE EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on driving licences (Recasting)," p.2. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0621:FIN:EN:PDF>> 改正後のウィーン条約第 41 条第 3 項は、国際運転免許証による運転にはそれに対応する国内運転免許証の提示を条件とした。この条件は、国際運転免許証が極めて頻繁に、特にインターネットの利用により偽造されていることから付されたこととされる（Working Party on Road Traffic Safety, "Proposal for amendments to the Vienna Convention on Road Traffic," 23 April 2004, p.18. <<http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2003/wp1/TRANS-WP1-2003-01r4e.pdf>>）。我が国は、1949 年に締結された道路交通に関する条約（昭和 39 年条約第 17 号。以下「ジュネーブ条約」という）に加入し、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号。以下「法」という）第 107 条の 2 は、同条約の附属書に合致する外国の運転免許証又は国際運転免許証により本邦上陸後 1 年間運転することを認めている。なお、我が国がウィーン条約に加入していない理由について、かつて昭和 53（1978）年当時、国会において以下のように説明されている（小林俊二外務省国際連合局外務参事官（当時）説明（第 84 回国会衆議院地方行政委員会議録第 19 号 昭和 53 年 4 月 27 日 p.5.））。条約の改正の趣旨は「国際道路交通のふくそう化にこたえるために旧条約をより詳細に規定するということ」であり、「この会議において主導的な立場をとりましたのはヨーロッパ諸国」であったが、「ヨーロッパ諸国はご承知のように国境を越える自動車交通が年間何千万台というような量に達しておりまして、わが国のような島国とは全く様子をことにしておるわけで」、「大半はヨーロッパ諸国の現況に基づいて、その当時における状態あるいは慣行に基づいて改正が行われた」。「そこで、その結果でできました条約を取り入れるに際しましても、これを批准いたしますとわが国側においてかなり法改正を要する面が出てきておりますので、このためにこの条約はいまだ批准されておらない」と理由が述べられ、「アメリカあるいはオーストラリアのような国におきましてもわが国と事情をともにしておりまして、その条約には署名もいたしませんでした。したがって、批准もしておらないという現況」である。

(7) *Official Journal of the European Communities*, L375, 31.12.1980, pp.1-15.

(8) 1980 年指令の前文。ウィーン条約第 48 条の規定は、同条約は、締約国の間の関係においてジュネーブ条約を終了させ、これに代わるものとする。国際連合ヨーロッパ経済委員会のデータベースによれば、2009 年現在、欧州連合加盟各国（27）は、ジュネーブ条約には 22 か国、ウィーン条約には 21 か国が加入している。前者のみに加入している国はキプロス、アイルランド、マルタ、ポルトガル、スペイン、英国の 6 か国であり、後者のみに加入している国はエストニア、ドイツ、ラトビア、リトアニア、スロベニアの 5 か国である。<[http://live.unece.org/trans/conventn/agreem\\_cp.html#8](http://live.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html#8)>



の（三輪車にあっては、さらに車両重量が400 kgを超えないもの）

- B：A以外の自動車ですべての重量<sup>(9)</sup>が3,500kgを超えず、運転者席のほかに8人分を超えない座席を有するもの（許容最大重量が750kgを超えない被牽引車（以下「軽被牽引車」という）、被牽引車の許容最大重量が750kgを超えるが牽引車の車両重量を超えず、両車の許容最大重量の和が3,500kgを超えないものを連結することができる）
- C：貨物運送の用に供され、許容最大重量3,500kgを超える自動車（軽被牽引車を連結することができる）
- D：乗用に供され、運転者席のほかに8人分を超える座席を有する自動車（軽被牽引車を連結することができる）
- E：被牽引車を連結した車両（運転者が免許を受けたB、C又はDの自動車に許容最大重量が750 kgを超える被牽引車（以下「重被牽引車」という）を連結したもの）

また、知識及び技能に関する免許試験に合格し、適性に係る最小限の基準を充たす者に免許証を発給する（第6条、附属書Ⅱ及びⅢ）。適性基準については、免許を受けた者をグループ1（A及びBの免許保有者：G1）とグループ2（C、D及びEの免許保有者：G2）に区分して、それぞれ、視覚、聴覚、心血管疾患、内分泌障害、神経疾患、精神障害、アルコール、麻薬・薬物、血液疾患、泌尿生殖器疾患の基準を明らかにするとともに、G1にあっては必要があるときの健康診断、G2にあっては初めて免許を受けるとき及び国内法が定める定期の健康診断の受診を義務付けた（附属書Ⅲ）。

## 2 1991年指令

1991年指令は、1980年指令を廃止し、1996年7月1日からの実施を規定する（第12条）。1980年指令と同様、共同体の市民の自由な移動を促進すること、道路交通の安全の向上に資することという二つの目的に律されるが、写真付

免許証、免許取得年齢、自動車の種類、試験内容等の統一化を更に進め、以下のとおり制度の詳細を定める。

加盟国は共同体モデルの免許証を発給する。加盟国により発給された免許証は引換えを行うことなくそのまま相互に承認され、他国の免許証を承認した国は、有効期間、適性検査及び課税措置に関する自国の法令を適用することができる（第1条）。免許証に写真を義務付けるなどしたほか（附属書Ⅰ）、免許証所持者は、他の加盟国内に新たに住所を定めた場合、当該加盟国に対して新たな免許証の発給を旧免許証と引換えに請求することができ、旧免許証はその発給国に返還されることとした（第8条）。

免許及び免許により運転することができる自動車の種類については、以下のとおり、Aの自動車の定義を改正し、Eの免許の細分化を行ったほか、下位の細目種類を更に設ける場合の基準を明確にした。細目種類の採否は加盟国の裁量に委ねられる。（第3条）

- A：自動二輪車（内燃機関の場合には総排気量が50ccを超え、及び設計最高速度が45km/時を超えるものをいう）

(9) 許容最大重量の定義を、ジュネーブ条約第4条は「運行することができる状態にある車両の重量及び最大積載量（権限ある当局が宣言した積載物の重量（運転者及び同乗者の重量を含む）の限度）の和」と、ウィーン条約第1条は「運転者及び同乗者も含め積載した状態にある車両の重量で権限ある当局が宣言した最大重量」とする。道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第40条第3号の車両総重量（車両重量、最大積載量及び55kgに乗車定員を乗じて得た重量の総和をいう）に対応する概念である。

- A1 : 軽自動二輪車（総排気量が125cc以下、かつ、出力が11kW以下のもの）
- B : 許容最大重量が3,500kgを超えず、かつ、運転者席のほかに8人分を超えない座席を有する自動車（軽被牽引車を連結することができる）又はBの牽引車と被牽引車を連結した車両（両車の許容最大重量の和が3,500 kgを超えず、かつ、被牽引車の許容最大重量が牽引車の車両重量を超えないものに限る）
- B1 : 原動機による三輪車又は四輪車（車両重量は550kgを超えず、設計最高速度は45km/時を超え、内燃機関の場合には総排気量が50ccを超えるものに限る）
- B+E : Bの牽引車と重被牽引車を連結した車両（Bの範疇に入らないものに限る）
- C : D以外の自動車で許容最大重量が3,500kgを超えるもの（軽被牽引車を連結することができる）
- C1 : Cの自動車で許容最大重量が7,500kgを超えないもの（軽被牽引車を連結することができる）
- C1+E : C1の牽引車と重被牽引車を連結した車両（重量の和が12,000kgを超えず、被牽引車の許容最大重量が牽引車の車両重量を超えないものに限る）
- C+E : Cの牽引車と重被牽引車を連結した車両
- D : 乗用に供され、運転者席のほかに8人分を超える座席を有する自動車（軽被牽引車を連結することができる）
- D1 : Dの自動車で運転者席のほかに8人分を超えるが16人分を超えない座席を有する自動車（軽被牽引車を連結することができる）
- D1+E : D1の牽引車と重被牽引車を連結した車両（許容最大重量の和が12,000kgを超えず、被牽引車（乗用に供されてはならない）の許容最大重量が牽引車の車両重量を超えないものに限る）
- D+E : Dの牽引車と重被牽引車を連結した車両

免許の取得については、C系又はD系の免許はBの免許保有者に対してのみ与えられ、牽引の免許はそれぞれ当該牽引車の免許保有者に対してのみ与えられる。C + E 又は D + E の免許保有者は B + E の自動車を、C + E の免許保有者で D の免許を保有するものは D + E の自動車を運転することができる。加盟国は、自国の領域内において、A 又は A1 の免許保有者が B1 の三輪車等を、B の免許保有者が A1 の自動二輪車を運転することを認めることができる。また、加盟国は、欧州委員会（以下「委員会」という）との協議を経て、B の免許保有者（免許を受けて2年以上経過する21歳以上の者に限る）が、D1 の自動車（障害者運送のための特殊装置を除いた許容最大重量が3,500kgで、社会的目的のために非営利団体によって用いられているものに限る）を無償で運転すること又はその許容最大重量が3,500kgを超える自動車（当該自動車の主な

る目的が教育又はレクリエーションの場として停止したときのみを使用されるもので、かつ、社会的目的のために非営利団体によって用いられるものであり、9人を超える乗車人員の運送のため又は使用目的に厳格に必要である貨物以外の貨物運送のために用いられないように改造されているものに限る）を運転することを認めることができる。（第5条）

免許取得年齢を定めた（第6条）。原則として、16歳以上がA1及びB1、18歳以上がA（出力が25kWを超え、又はパワー・ウエイト・レイシオ（power/weight ratio）が0.16kW/kgを超える二輪車については、Aの免許を保有しAの25kW等以下の二輪車を2年運転した経験を有することが必要である（加盟国は、21歳以上の者が特定の技能等に関する試験に合格するときには経験要件を適用しないことができる）、B、B + E、C、C1、C1 + E、C + E、21歳以上がD、D1、D1 + E、D + E とされた。ただし、加盟国は、A、B 及び B +

Eについて17歳以上とすることができる。この場合において、他の加盟国は、18歳未満の者に対して付与された免許の効力を自国内で認めないことができる。

免許証は加盟国内に住所を有する者に対してのみ発給するが、住所については、毎年少なくとも185日以上居住している場所であることとした(第9条)。免許証の発給対象者は、技能・行動に関する試験及び知識に関する試験に合格し、適性基準を満たす者であるべきこと(第7条)は1980年指令と同様であるほか、試験の内容及び全ての技能試験に用いる試験車両を詳細に規定した(附属書Ⅱ)。

適性基準については、1980年指令同様、免許を受けている者等をG1及びG2に区分して基準を設けたが、加盟国は、タクシー、救急車などの運転のように職業目的にBの免許を用いる者に対してG2の基準を適用することができることとした。G1にあっては障害を有することが明らかになったとき、G2にあっては初めて免許を受けるとき及び加盟国の定める定期に健康診断を受けなければならない<sup>(10)</sup>。障害については、視覚、聴覚、運動器障害、心血管疾患、糖尿病、神経疾患、精神障害、アルコール、麻薬・薬物、腎疾患を明示的に挙げ、G1、G2の各基準を定めた。(附属書Ⅲ)

免許証の有効期間については基準を定めず、加盟国が独自の期間を定めることができることとした(第7条第2項)。

何人も2以上の加盟国からの免許証を所持できない(同条第5項)。

### 3 2006年指令

2006年指令の提案理由は、3点挙げられている<sup>(11)</sup>。①偽変造防止(紙による免許証の廃止、マ

イクロチップの埋め込みの認容、有効期間の導入—80を超える種類<sup>(12)</sup>の免許証が発給されており、適正な執行を困難にしているほか、9.11テロ事件以降、銀行口座の開設、飛行機の予約など身分証明の機能を有する免許証の偽変造対策にも関心が向けられた)、②自由な移動の保障(有効期間の導入、G2に係る健康診断の斉一化—免許証の更新・有効期間、適性の基準とその点検頻度が加盟国間において統一されていないことが法的不確実性となっており、他の加盟国内に新たに住所を定めた場合に免許証の券面等の記載が信頼され得るものではなく、免許を受けた者の自由な域内移動を効果的に確保するためには改正を必要とする)、③道路交通の安全の向上(モペッド免許の導入、免許の細目種類の義務化と漸進取得化、試験官の基準の導入、一人一免許証制の実効性補強策の導入—毎年4万人を超える交通事故死者が発生していることから、道路交通の安全を向上させる必要がある)である。

本指令の内容は以下に見るとおりで、充実が図られた事項としては、①プラスチックカード型免許証への統一、②免許証の有効期間の統一、③上位免許保有者に対する更新時の適性検査実施、④免許により運転することができる自動車等の種類の新設及び統一並びに免許の漸進取得化、⑤免許試験の試験官の基準の導入が挙げられる。多くの規定は2013年1月19日から実施され(第16条第2項)、委員会は、道路交通の安全への影響を含めて指令の施行の状況について2018年1月19日以後に報告するものとされる(第14条)。

#### (1) 共同体モデルの免許証

各国で発給されている様々な免許証を減少させ、偽変造対策を強化するため、紙製の共同体モデル免許証を廃止する<sup>(13)</sup>。加盟国は、プラ

(10) 加盟国の状況として、G1については全く受診を義務付けない国、一定年齢以上の者に義務付ける国、5年から10年の間隔で義務付ける国に分かれており、G2については大部分の国は5年毎の受診を義務付けている(COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, *op.cit.* (6), p.11.)。

(11) *ibid.*, pp.2-6.

(12) 2006年指令の前文(3)は、110を超える種類の免許証が存在しているとする。



スチックカード型免許証を導入する（第1条、附属書I）<sup>(14)</sup>。その諸元（ISO7810等）を始め、記載事項等（誕生日及び出生地、発給日、有効期間の満了日、運転できる自動車等の種類、本人の写真等）、情報項目に係るコード番号等について定めた（附属書I）。加盟国は、偽変造防止のために必要な措置をとるものとし、2033年1月19日までに、新たに発給され、及び現に所持されている免許証が指令に適合するよう措置することとした（第3条）。

## (2) 免許証の相互承認

加盟国の発給した免許証は相互にその効力を承認される。第7条第2項の規定する有効期間の付けられていない免許証の所持者が別の加盟国内に新たに住所を定めたときには、当該加盟国は、住所を定めた後2年を経過した日から、新たな免許証に取り換えることにより同項の規定する有効期間を適用することができる。（第2条）

AM : モペッド (mopeds)<sup>(17)</sup>

設計最高速度が25km/時を超え45km/時以下の二輪若しくは三輪のもの（総排気量50cc以下又は最大連続定格出力4kW以下のもの）又は四輪のもの（45km/時、50cc、4kW、車両重量350kg以下のものに限る）

一取得年齢：16歳（加盟国は、14歳から18歳までの間に設定することができる）

## (3) 自動車等の種類、免許取得年齢及び試験車両

以下に見るとおり、新たに、モペッドの運転を免許の対象とし、免許により運転することができる自動車の細目種類の調整を行うとともに、その導入を義務付けた（第4条。B1の採用は加盟国の裁量に委ねられる<sup>(15)</sup>。2013年1月19日前に取得された免許については従前の例による（第13条第2項）。免許取得年齢を改めた（第4条）<sup>(16)</sup>。免許取得年齢は引き上げ、又は引き下げることができるが、引き下げられた年齢で付与された免許は、基準年齢に達するまでの間、引下げを行った加盟国及び引下げを認める加盟国の領域内でのみ効力を有する（同条第6項）。委員会の同意を得て、身体障害者用の特別車両及び軍用又は民間防衛用の車両については免許の種類、年齢等の規定の適用を除外することができる（同条第5項）。

(13) COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, *op.cit.* (6), p.8. ウィーン条約附属書6第2項は、紙製又はプラスチック製とする。

(14) 一層の偽変造防止対策としてマイクロチップの埋め込みが可能であるが、附属書Iの免許関係情報の収蔵に限られ、他の情報を収蔵するには欧州委員会との協議が必要である（第1条第3項）。免許関係情報に限定するのは、重大な犯罪をした者の免許を取り消す可能性を保護するためであると説明される（*ibid.*）。我が国でも表側がプラスチック板で裏側は薄茶色のプラスチック膜を貼り付けることとされ、電磁的方法による記録も可能とされている（法第93条及び第93条の2、道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号。以下「規則」という）別記様式第14）。ICカード免許証は、偽変造防止、プライバシー保護に利点があるとされ、平成22年1月全都道府県で導入されている（『警察白書』平成22年版、p.137.）。なお、ICカード免許証の外形寸法はISO/IEC 7810のID-1型に準拠することとなり、附属書Iと同様である（「ICカード免許証及び運転免許証作成システム等の仕様について」平成23年3月28日付警察庁丁運発第39号）。

(15) 何らかの形の免許の漸進取得の余地を残すため、採用は任意とすべきであると説明される（*ibid.*, p.20.）。

(16) C系及びD系の車両の運転には、重さ、寸法、技術的特性、運転特性の故に一層の経験が要求されることから、これらの免許の漸進取得は道路交通の安全確保のために必要であり、漸進取得は、職業運転者に対する専門能力証明書の取得及び講習の定期受講の制度により確保され、この制度を規定する指令（後掲注<sup>(25)</sup>参照）と歩調を合わせるべきであり、非職業運転者についても漸進取得制度が適用されるべきであるとされる（*ibid.*, p.17.）。



A1 : 自動二輪車 (motorcycles) 及び自動三輪車 (motor tricycles)

自動二輪車にあっては総排気量 125cc 以下、出力 11kW 以下及びパワー・ウエイト・レイシオ 0.1kW/kg 以下のもの<sup>(18)</sup>、自動三輪車にあっては出力 15kW 以下のもの

—取得年齢：16 歳（加盟国は、A1 と A2 の取得年齢に 2 歳の差があり、かつ、A の取得に A2 の免許を受けている期間が 2 年以上必要であるとするときには、17 歳又は 18 歳にまで引き上げることができる）

—試験車両：少なくとも、120cc の総排気量で 90km/時により走行できるもの（附属書 II 5.2 以下同じ）

A2 : 自動二輪車

出力 35kW 以下、パワー・ウエイト・レイシオ 0.2kW/kg 以下のもので、かつ、出力が 2 倍を超える車両から製作されてはいないもの<sup>(19)</sup>

—取得年齢：18 歳（A1 の免許保有期間が 2 年以上必要である）

—試験車両：少なくとも、400cc の総排気量で出力 25kW のもの

A : 自動二輪車及び自動三輪車

上記以外の自動二輪車及び出力が 15kW を超える自動三輪車

—取得年齢：自動二輪車にあっては 20 歳（A2 の免許保有期間が 2 年以上必要である。加盟国は、免許を受けようとする者が 24 歳以上であるときには保有要件を適用しなくともよい<sup>(20)</sup>）、自動三輪車にあっては 21 歳

—試験車両：少なくとも、600cc の総排気量で出力 40kW のもの

B1 : 四輪車 (quadricycles)

車両重量 400kg（貨物運送用の車両にあっては 500 kg）以下、出力 15kW 以下のもの

—取得年齢：16 歳（加盟国は 18 歳まで引き上げることができる）

—試験車両：原動機による四輪車で少なくとも 60km/時により走行できるもの

B : 自動車 (motor vehicles)

許容最大重量 3,500kg 以下で、運転者のほかに 8 人以下の人員<sup>(21)</sup>を運送するよう設計製造された自動車（軽被牽引車を連結することができる。更に、両車の許容最大重量の和が

(17) モペッドをめぐる交通事故の状況、若者が交通事故に巻き込まれる高い危険性にかんがみ、知識に関する試験を導入し、免許制度の対象とする必要があるほか、モペッドにより国境を越える場合の状況を明確化し、休日に他国でモペッドを借りて運転を希望する市民の問題を回避すると説明される (*ibid.*, p.13.)。なお、ウィーン条約第 1 条 (m) は、モペッドを総排気量 50cc 以下かつ設計最高速度 50km/時以下の二輪又は三輪の車両と定義し、同条約第 3 条第 5 項及び第 54 条第 2 項は、モペッドの運転に免許を要する場合には自動二輪車 (A の系) として扱うとする。

(18) パワー・ウエイト・レイシオ基準のない場合、より軽量の自動二輪車で加速力を増してトップスピードを得ることとなるため、パワー・ウエイト・レイシオ基準を導入することにより、A1 の免許段階で軽量で強力な自動二輪車を目標とすることを阻止すると説明される (*ibid.*)。

(19) 1991 年指令は A でも 25 kW 超のものについては 2 年の運転経験が必要としていたが、製造者が 300cc から 1,000cc の A の二輪車を製作し、25 kW 以下の二輪車となるよう調整して出荷することがあり、これを改造する例、18 歳で免許を取得して 2 年間乗車せずその後大きな自動二輪車を購入する例、直接取得可能年齢である 21 歳まで待つ例があり、これらは道路交通の安全に資しておらず、その改善策として、新たな免許の細目種類の創設及び直接取得年齢の引上げが必要とされるとの説明がある (*ibid.*, pp.13-14.)。ウィーン条約附属書 6 第 9 項は、A2 の免許を設けていない。

(20) 交通事故統計は、大型自動二輪車の初心運転者による事故のリスクが 24 歳未満の者で特に高いことを示しており、道路交通の安全のためには取得年齢の引上げが緊要であると説明される。なお、原案は、A の免許取得年齢を 21 歳とし経験要件を 2 年から 3 年に延長しようとした。(*ibid.*, p.18.)

4,250kg を超えない限り重被牽引車を牽引することができる<sup>(22)</sup>。ただし、加盟国は、和が 3,500kg を超える牽引には、附属書 V に規定する 7 時間以上の講習の修了若しくは技能・行動試験への合格又はその双方を条件とすることとされた（第 7 条第 1 項 (d)）。

—取得年齢：18 歳（加盟国は、17 歳まで引き下げることができる）

—試験車両：B の四輪の自動車で少なくとも 100km/時により走行できるもの

#### BE : 連結車両

B の牽引車と許容最大重量が 3,500kg 以下の被牽引車を連結した車両

—取得年齢：18 歳（加盟国は、17 歳まで引き下げることができる）

—試験車両：B の試験車両とトレーラ（少なくとも、許容最大重量 1,000kg で 100km/時により走行できるもの。荷台は箱型でその幅と高さは牽引車と同等以上（車室外の後写鏡によってのみ後部を見る場合にはやや狭くともよい）。試験の際、トレーラは最低 800kg の積載重量が必要）を連結した車両（B の範疇に入らないものに限る）

#### C1 : 自動車<sup>(23)</sup>

許容最大重量が 3,500kg を超え 7,500kg 以下<sup>(24)</sup>であり、かつ、運転者のほかに 8 人以下の人員を運送するよう設計製造された、D1 又は D 以外の自動車（軽被牽引車を連結することができる）

—取得年齢：18 歳

—試験車両：C1 の自動車で、許容最大重量が 4,000kg 以上、長さ 5m 以上、少なくとも 80km/時により走行できるもの（アンチロックブレーキ等を備え、荷台は箱型でその幅と高さは運転台と同等以上）

#### C1E : 連結車両

(21) 運転者以外の乗車人員の量を表す単位が「座席」から「人員」に改められている。数人分の座席を有し、多くの乗客が立っただけの形態の自動車が B 又は D1 の免許により運転される事態に至っているためと説明される (*ibid.*, p.16.)。ウィーン条約附属書 6 第 8 項は、単位として座席を用いる。なお、農林業用のトラクターは自動車から除かれている（2006 年指令第 4 条第 4 項）。

(22) 規制が緩和されている。委員会は 750kg を超える被牽引車を牽引する場合には全て BE の免許の対象とする案を提示した。その理由に、B の免許で大きなトレーラを牽引していた者が牽引車又はトレーラを変更する場合には B + E の免許が必要となる問題、連結車両の長さが 10 m を超えるような例もあり、特別な技能が必要な場合でも B の免許で足りる問題があることを挙げ、C 又は D の免許保有者でも重被牽引車を牽引する場合には免許試験に合格しなければならず、重被牽引車にはブレーキシステムが必要とされる技術要件にも適合すると説明される (*ibid.*, pp.15-16.)。これに対して、理事会と議会は、内装のため相当の数の軽量キャンピングトレーラは 750kg を超えており原案は厳しい規制となるとして妥協をみた (COMMON POSITION (EC) No 23/2006 adopted by the Council on 18 September 2006 with a view to the adoption of Directive 2006/.../EC of the European Parliament and of the Council of ... on driving licences (Recast), *Official Journal of the European Union*, C 295, 5.12.2006, pp.44-45.)。ウィーン条約附属書 6 第 8 項は、1991 年指令と同様である。

(23) C1 及び D1 のカテゴリーの義務化は、大部分が運送事業に使用される大型のバスとトラックと、運送事業とは異なる目的に使用される小型のバスとトラックとを免許付与において明確に区別することが可能となるからとされる (COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, *op.cit.* (6), p.16.)。

(24) 原案は 6,000kg 以下としていた。その理由は、①車両の特性として C1 の中には、6,000kg を境に B の車台を基礎とする車両（エア・ブレーキ / サスペンションシステムがない）とそうでないものがあり、②運転特性の違う大きな車両を運転し得るにも拘わらず小さな車両で訓練と試験を受けており、③ 6,000kg から 7,000kg の間の車両は 12,000kg 級の車両から製造され、容易に過積載されることにもなり、好ましくないとする。また、6,000kg 以下の C1 の車台は D1 の設計と概ね同じで、車両の上部のみが異なっており、年齢要件を整えば C1 (D1) により D1 (C1) を運転できることとする計画もあったとしていた。 (*ibid.*, pp.16-18.)

C1 の牽引車と重被牽引車を連結した車両又は B の牽引車と許容最大重量が 3,500kg を超える被牽引車を連結した車両であって、許容最大重量の和が 12,000kg 以下のもの

—取得年齢：18 歳

—試験車両：C1 の試験車両とトレーラ（許容最大重量が少なくとも 1,250kg のもの）を連結した車両（長さ 8m 以上、少なくとも 80km/時により走行できるもの。荷台は箱型でその幅と高さは運転台と同等以上（車室外の後写鏡によってのみ後部を見る場合にはやや狭くともよい）。試験の際、トレーラは最低 800kg の積載重量が必要）

C : 自動車

許容最大重量が 3,500kg を超え、かつ、運転者のほかに 8 人以下の人員を運送するよう設計製造された、D1 又は D 以外の自動車（軽被牽引車を連結することができる）

—取得年齢：21 歳（加盟国は、消防用又は治安維持用の自動車及び修理又は整備のために路上試験を受ける自動車については 18 歳に引き下げることができる）

—試験車両：許容最大重量が少なくとも 12,000kg の C の自動車で、長さ 8m 以上、幅 2.40メートル以上、少なくとも 80km/時により走行できるもの（アンチロックブレーキ等を備え、荷台は箱型でその幅と高さは運転台と同等以上。試験の際、最低 10,000kg の積載重量が必要）

CE : 連結車両

C の牽引車と重被牽引車を連結した車両

—取得年齢：21 歳

—試験車両：分節車両（セミトレーラを連結した車両）又は C の試験車両と長さが 7.5m 以上のトレーラを連結した車両（いずれも許容最大重量の和が少なくとも 20,000kg 以上、長さ 14m 以上、幅 2.40m 以上、少なくとも 80km/時により走行できるもの。アンチロックブレーキ等を備え、荷台は箱型でその幅と高さは運転台と同等以上。試験の際、最低 15,000kg の積載重量が必要）

D1 : 自動車

運転者のほかに 16 人以下の人員を運送するよう設計製造され、その長さが 8m 以下の自動車（軽被牽引車を連結することができる）

—取得年齢：21 歳

—試験車両：許容最大重量が少なくとも 4,000kg の D1 の自動車で、長さ 5m 以上、少なくとも 80km/時により走行でき、アンチロックブレーキ等を備えるもの

D1E : 連結車両

D1 の牽引車と重被牽引車を連結した車両

—取得年齢：21 歳

—試験車両：D1 の試験車両とトレーラ（許容最大重量が少なくとも 1,250kg の自動車で少なくとも 80km/時により走行できるもの。荷台は箱型でその幅 2m 以上、高さ 2m 以上で、トレーラは、試験の際、最低 800kg の積載重量が必要）を連結した車両

D : 自動車

運転者のほかに 8 人を超える人員を運送するよう設計製造された自動車（軽被牽引車を連結することができる）

—取得年齢：24 歳（加盟国は、消防用又は治安維持用の自動車及び修理又は整備のために路上試験を受ける自動車については 21 歳に引き下げることができる）

—試験車両：長さ 10m 以上、幅 2.40m 以上、少なくとも 80km/時により走行できる D の自動車で、アンチロックブレーキ等を備えるもの

DE：連結車両

D の牽引車と重被牽引車を連結した車両

—取得年齢：24 歳

—試験車両：D の試験車両とトレーラ（許容最大重量が少なくとも 1,250kg の自動車で、幅 2.40m 以上、少なくとも 80km/時により走行できるもの。荷台は箱型でその幅 2m 以上、高さ 2m 以上で、トレーラは、試験の際、最低 800kg の積載重量が必要）を連結した車両

#### (4) 免許の多段階化と運転することができる自動車等の範囲

C1、C、D1 及び D の免許は B の免許保有者に対してのみ、BE、C1E、D1E 又は DE の免許はそれぞれ B、C1、D1 又は D の免許保有者に対してのみ与えられる（第 6 条第 1 項）。

免許により運転することができる自動車等の範囲については、すべての免許保有者は、AM のモペッドを運転することができる。ただし、加盟国は、AM の免許について実技試験を課すときには、A1、A2 又は A の免許保有者に限定することができる。A2 の免許保有者は A1 の自動車を運転することができる。A、B、C 又は D の免許保有者は、それぞれその系に属する A1 及び A2、B1、C1 又は D1 の自動車を運転することができる。牽引については、C 系又は D 系の E を保有する者は BE の連結車両を、D の免許保有者が CE の免許を受けているときには DE の連結車両を、CE 又は DE の免許保有者はそれぞれ C1E 又は D1E の連結車両を運転することができる。（第 6 条第 2 項）加盟国は、自国内に限り、B の免許保有者が A の自動三輪車（21 歳以上であることを条件とする）又は A1 の自動二輪車を運転することを認めることができるが、この旨を免許証の券面に表示することはできない（第 6 条第 3 項）。加盟国は、委員会との協議を経て、B の免許保有者（免許を受けて 2 年以上経過する 21 歳以上の者に限る）が、D1 の自動車（障害者のための特殊装置を除き許容最大重量が 3,500kg で、社会的目的のために非営利団体によって用いられているものに限る）を無償で運

転すること又はその許容最大重量が 3,500kg を超える自動車（当該自動車の主たる目的が教育又はレクリエーションの場として停止したときのみを使用されるもので、かつ、社会的目的のために非営利団体によって用いられるものであり、9 人を超える乗車人員の運送のため又は使用目的に厳格に必要な貨物以外の貨物輸送のために用いられないように改造されているものに限る）を運転することを認めることができる（第 6 条第 4 項）。

なお、免許制度とは別に、C1 以上又は D1 以上の免許に係る自動車の運転者（軍、消防又は治安維持の用に供する自動車の運転者、私用のための非営利運送に用いられる自動車の運転者等を除く）に対しては、運転の水準を維持し、道路交通安全と駐停車中の作業も含めた運転者の安全を向上させるため、専門能力証明書（a certificate of professional competence：CPC）の取得を義務付ける制度がある<sup>(25)</sup>。

#### (5) 免許証の発給、有効期間及び更新

免許証は、附属書 II に規定する技能・行動及び知識に関する試験に合格し<sup>(26)</sup>、かつ、附属書 III に規定する適性基準を充たす者であって、加盟国内に住所を有するもの又は少なくとも 6 月教育を受け若しくは研究を行っていることを証明するものに対して発給される（第 7 条第 1 項）。免許試験の特例として、AM については知識に関する試験のみでよい（加盟国は、技能等に関する試験と健康診断の受診を課すことができるほか、三輪又は四輪のモペッドに係る AM については特別の技能等に関する試験を課すことができる。第 7 条



第1項(b)。A又はA2については、Aの取得にあってはA2の、A2の取得にあってはA1の免許保有期間がそれぞれ2年以上であることを条件に、技能・行動試験に合格し、又は7時間以上の講習を修了していることでも足りる(同項(c)、附属書Ⅵ)<sup>(27)</sup>。

また、「一人一免許証」の原則を実効的に確保するために、「欧州連合運転免許証ネットワーク」(the EU driving licence network)を設立し、免許証の再交付、更新、引換えに関する情報の照合を容易にすることとなった(同条第5項)。

免許証の有効期間が定められ、統一化が図られた。2013年1月19日以降に発給される免許証の有効期間については、BE以下の免許証にあっては10年(加盟国は最長15年まで延長することができる)、C1以上の免許証にあっては5年とする(同条第2項)。ただし、加盟国は、①交通の安全の向上を目的に特別の措置を適用するため、初めて免許を受けた者(初心運転者)について有効期間を短縮すること、C及びDの免許に係る初心運転者について有効期間を3年とすること、②健康診断の頻度を増やす又は違反運転者対策をとる必要がある場合に有効期間

を短縮すること、③50歳以上の免許保有者に対する健康診断の頻度の増加、再教育講習の措置等の必要のために更新時に有効期間を短縮することができる(同条第3項)<sup>(28)</sup>。

免許証の有効期間を更新する場合、C1以上の免許証の更新については適性基準(附属書Ⅲ)の充足を条件とするものとされ、BE以下の免許証の更新についても適性基準を適用して健康診断の受診を求めることができる(同項)。この結果、G2に係る免許を受けようとする者及び受けている者に対する定期的な適性検査の時期は、初めて免許を受けるとき及び免許証の更新時に統一された。附属書Ⅲは、①視覚、②聴覚、③運動器官障害、④心血管疾患、⑤糖尿病、⑥神経疾患、⑦精神障害、⑧アルコール、⑨麻薬・薬物、⑩腎疾患、⑪その他(臓器移植等)の適性基準を明示し、1991年指令同様にG1及びG2に区分して規定する<sup>(29)</sup>。健康診断については、G1にあっては免許試験を受けている過程又は必要な手続が進められている過程で一定の病気等にかかっていることが明らかになったときに実施し、G2にあっては免許を受けようとするときに実施し、更に免許証を更新しよう

(25) Directive 2003/59/EC of the European Parliament and of the Council of 15 July 2003 on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers, amending Council Regulation (EEC) No 3820/85 and Council Directive 91/439/EEC and repealing Council Directive 76/914/EEC, *Official Journal of the European Union*, L226, 10.9.2003, pp.4-17. CPCは、最初に取得するには講習の修了と知識及び技能の試験への合格が必要であり、以後5年ごとに講習を受講して取得しなければならない。初回の講習の内容は、安全法規に基づく合理的運転のための上級教習、運送規則の理解、健康・道路・環境の安全等であり、普通講習課程(280時間。うち実技20時間)と短期講習課程(140時間。うち実技10時間)がある。C1、C1E、D1及びD1Eには短期課程の修了等が、C、CE、D及びDEには長期課程又は短期課程(短期課程を選択する場合、運転を許される年齢は高くなる)の修了等が求められる。定期講習は、交通の安全と燃料消費の合理化に関する知識を新しくするために行われる。

(26) 合格基準は示されないが、附属書Ⅱ9は採点項目とも言い得る事項を規定するほか、Ⅱ10は試験時間(BE以下は25分以上、他は45分以上)を、Ⅱ11は試験場所(試験のうち行動に係る部分は可能な限り路上試験を原則とする)を規定する。我が国の場合、試験時間ではなく走行距離を規定し(普通免許では4,500m以上、大型免許では5,000m以上など。規則第24条第3項)、技能試験が道路において行われる免許は、大型免許・第二種免許、中型免許・第二種免許、普通免許・第二種免許である(法第97条第2項)。

(27) 我が国では、知識に関する試験は、受けようとする免許と異なる種類の免許(小型特殊免許及び原付免許を除く)を受けているときには免除される(道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)第34条の5)。2006年指令は、知識に関する試験のうち、共通事項は免除することができるとする(附属書Ⅱ1)。ただし、自動二輪免許については、A、A2及びA1の間で必要な知識について現実的な差異がないと説明される(COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, *op.cit.* (6), p.15.)。

(28) 委員会原案は、65歳以降、G1にあっては5年、G2にあっては1年の有効期間を提案していた(*ibid.*, p.8.)。

とするとき加盟国で実施されている仕組みに従い検査を行うこととする。C又はDの免許を受けている者に対する定期的健康診断はバス等の運転者の一層大きな責任により正当化され、バス等の車両特性（重量、寸法、積載重量等）及び運転に従事する時間の長さが高い専門技術・知識と心身の適性を要求すると説明される<sup>(30)</sup>。

#### (6) 免許の試験官

試験官の知識及び技能を向上させることにより、免許申請者の一層客観的な評価を保証し、及び試験の一層の斉一化を達成するため、免許の試験官に関する最小限の基準を新たに設けた（第10条）<sup>(31)</sup>。試験官に要求される能力として運転及び評価に関する知識・理解、試験車両を

運転する高度の能力、評価技能、コミュニケーション等の能力、環境に優しい運転の知識等が、資格要件として運転経験等（例えば、Bの試験官には、3年の運転経験を有する23歳以上の者であること、民間自動車教習所の指導員として活動していないこと、C等の試験官になるには3年Bの試験官であったこと等）、資格講習の修了と試験への合格が、品質保証措置として講習の定期的受講（知識及び試験技能については2年に1回4日間、運転技能については5年に1回5日間）、1年に1回の監察、5年に1回半日以上試験実施時の実地監査、監視機関の設立等が挙げられている（附属書IV）。

(29) 委員会は科学技術の進歩に応じて附属書を改正するものとされているところ（2006年指令第8条）、視覚、糖尿病及びてんかんに関する各専門家グループの報告書に基づき、2009年8月、視覚、糖尿病及びてんかんに係る基準を改正した（COMMISSION DIRECTIVE 2009/113/EC of 25 August 2009 amending Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council on driving licences, *Official Journal of the European Union*, L223, 26.8.2009, pp.31-35.）。報告書については、以下を参照。“New Standards for the visual functions of drivers : Report of the Eyesight Working Group.” Brussels, May 2005. <[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/behavior/new\\_standards\\_final\\_version\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/new_standards_final_version_en.pdf)> ; “Diabetes and Driving in Europe : A Report of the Second European Working Group on Diabetes and Driving, an advisory board to the Driving Licence Committee of the European Union.” <[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/behavior/diabetes\\_and\\_driving\\_in\\_europe\\_final\\_1\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/diabetes_and_driving_in_europe_final_1_en.pdf)> ; “Epilepsy and Driving in Europe : A report of the Second European Working Group on Epilepsy and Driving, an advisory board to the Driving Committee of the European Union.” <[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/behavior/epilepsy\\_and\\_driving\\_in\\_europe\\_final\\_report\\_v2\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/epilepsy_and_driving_in_europe_final_report_v2_en.pdf)> 附属書Ⅲによれば、適性基準については、原則として、上記の病気等のいずれにも該当しないが、安全に運転することに影響を与える機能喪失になるおそれのある障害を患っている者の場合、専門医の意見により支持され必要な場合には定期検査を条件としない限り、免許を与えない。視覚を例に基準をみると、次のとおりである。免許申請者は、適切な視覚を有していることを証するために適当な審査を受けなければならない。視覚が適切でないとの疑いがある場合、専門医の診断を受けなければならない。その際には、特に視力、視野、暗所視、眩輝、コントラスト感度、複視その他安全な運転を危うくする視覚機能の毀損に留意すべきである。G1については、視野、視力の基準を充たさない場合、免許の付与は例外的に考えられる。その場合、専門医の診断により他に視覚機能の毀損がないことを証明するとともに、当局による実技試験を受けなければならない。免許の申請又は更新に当たり、G1 = 両眼で0.5以上、水平視野120度以上（左右50度以上、上下20度以上）であり、中心20度以内に暗点がないこと。進行性眼疾患にかかっているときには専門医による定期診断の受診を条件として与えられる。一眼の視力を失い又は複視などにより一眼のみ用いている場合、他の一眼が0.5以上で、視野の要件を充たし、一眼による視覚の状態が適応に差し支えないほど十分に続く旨を専門医が証明することが必要である。直近に複視にかかり又は一眼を失明したときは、適応期間（例：6月）は運転が禁止され、専門医及び運転の専門家の意見に従い運転を許可される。G2 = 一眼が0.8以上で他の一眼が0.1以上、矯正視力の場合には+8ジオプトリーを超えないレンズ等により矯正すること、両眼の水平視野は160度以上（左右70度以上、上下30度以上）であり、中心30度以内に暗点がないこと。コントラスト感度、複視を患っているときには免許を与えない。一眼を失明したときは、適応期間（例：6月）を設け、その間運転は禁止する。専門医及び運転の専門家の意見に従い運転を許可される。

(30) COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, *op.cit.* (6), p.12.

(31) 2006年指令の前文(18)

## (7) 免許証の引換え、取消し等

免許証所持者は、他の加盟国内に住所を定めたとき、当該国の免許証との引換えを請求することができ、旧免許証は発給国に返還される（第11条第1項及び第3項）。加盟国は、法令に従い、他の加盟国が発給した免許証の所持者に係る免許について条件の付与、効力の停止、免許証の使用禁止、取消しの処分を行うことができるほか、他の加盟国において条件の付与、効力の停止又は免許証の使用禁止の処分を受けた者に対して免許証の発給を拒否し、及び自国において条件の付与、効力の停止又は免許証の使用禁止の処分を受けた者が所持する他の加盟国の免許証の効力を認めることを拒否するものとする。なお、他の加盟国で免許が取り消された者に対する免許証の発給を拒否することができる。（第11条第2項及び第4項）

加盟国以外の第三国が発給した免許証については、当該免許証との引換えを条件として、共同体モデル免許証を発給することができ（券面にその旨を記録する必要がある）、その所持者が住所を新たに他の加盟国内に定めた場合、新たな住所地の加盟国は当該免許証の効力を認める義務はない（第11条第6項）。

## II 我が国の免許制度との比較

道路交通の安全等を確保するために免許制度を斉一化する欧州連合の考え方は、我が国の免許制度を向上させる検討の参考となると考えられる。以下、我が国の制度と比較する。

### 1 免許及び自動車の種類

我が国における免許の3区分（第一種免許、第二種免許及び仮免許）・種類（例えば、第一種免許には大型免許、中型免許等の9種類）、自動車の種類は、2006年指令とは異なる。例えば、普通免許はB並びにC1及びD1の一部に、中型免許はC1及びCの一部並びにD1及びDの一部に、大型免許はC及びDの一部に対応する。

### (1) 貨物自動車とバス型の自動車の区分

2006年指令は、免許の種類分けの指標として、Bにあつては許容最大重量（3,500kg以下）と乗車人員（運転者を除いて8人以下）、Dにあつては乗車人員（運転者を除いて16人以下とそれ以外）と車の長さ、CにあつてはD以外のものとし許容最大重量（7,500kg以下とそれ以外）により定義する自動車を用いる。貨物自動車の運転を対象とするC及びバス型の自動車の運転を対象とするDに区分され、更にいずれも細分され（C1とC、D1とD）、免許取得年齢も異なる。免許制度とは別に、欧州連合は、貨物と旅客の運送に係るC1又はD1以上の自動車の運転に必要な専門能力を確保する資格制度を構築している。

我が国の制度は、2006年指令と異なる。自動車の区分の基準単位に最大積載量も採り、各単位の仕切り数値が異なる。免許の種類は自動車の種類に対応し（道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という）第85条から第87条まで）、法は、「内閣府令で定める車体の大きさ及び構造並びに原動機の大きさ」を基準として、大型自動車から小型特殊自動車までに自動車を7区分する（法第3条）。内閣府令である道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号。以下「規則」という）第2条は、特殊自動車及び二輪の自動車を除いた自動車について、車両総重量（5,000kgと11,000kg）、最大積載量（3,000kgと6,500kg）及び乗車定員（運転者を除くと9人と29人）により定義する。

我が国では、自動車を貨物自動車とバス型の自動車に区分せず、貨物とバス型の自動車に係る免許の取得年齢に差異はない。上記の3要素の数値が一項目でも基準値を超える場合、普通自動車から始まり、順次、中型、大型の自動車となる<sup>(32)</sup>。したがって、中型自動車の中にも乗車定員が11人以上29人以下のバス型の自動車と車両総重量が5トン以上11トン未満の貨物自動車があり、大型自動車にも乗車定員が30人以上のバス型の自動車と車両総重量が11ト



ン以上の貨物自動車があることとなる。他方、他人の需要に応じ、有償で旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で旅客自動車運送事業の用に供する自動車を運転する者には第二種免許を要求し（法第 86 条）、バス型の自動車に係る大型第二種免許の取得年齢は貨物自動車に係る大型免許のそれと同年齢とする。社会における普及・使用の実態を反映したものと考えられるが<sup>(33)</sup>、都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という）の技能試験又は指定自動車教習所の技能検定に使用される自動車は、大型免許及び中型免許にあっては貨物自動車、大型第二種免許及び中型第二種免許にあってはバス型の自動車とされ、貨物自動車とバス型の自動車の免許は事実上区別されてはいる<sup>(34)</sup>。

なお、免許を受けようとする者には応急救護処置講習及び取得時講習の受講が義務付けられており、その内容は貨物自動車又はバス型の自動車の運転に必要な特有の能力の確保にも資するものを含むと考えられるが（法第 90 条の 2 第 1 項、規則第 38 条第 4 項、第 7 項及び第 8 項）、定期的に能力を維持向上するための制度ではない。

運転特性又は走行特性の違いの有無、事故の

状況、国民負担、社会的要請に照らし、中型自動車、大型自動車の中にバス型の自動車と貨物自動車を混在させることが適切かという論点がある<sup>(35)</sup>。

## (2) 原動機付自転車と自動二輪車

モペットの運転に関して、2006 年指令は AM として免許の対象とする。我が国と異なるのは、①出力の大きさ（2006 年指令は最大連続定格出力 4kW 以下とし、規則第 1 条の 2 は定格出力 0.6kW 以下とする）、②設計最高速度による定義（指令は設計最高速度 25km/時を超え 45km/時以下のものの運転を免許の対象とし、我が国は公安委員会の交通規制による対応（高速自動車国道の本線車道以外の道路で道路標識等により最高速度が指定されていないものにおいては、30km/時（道路交通法施行令（昭和 35 年政令第 270 号。以下「令」という）第 11 条）をとる）である。交通事故の防止のために免許制度の対象とし、知識に関する試験を行う点では我が国と同様である。<sup>(36)</sup>

自動二輪車に関しては、我が国は、免許の種類としては総排気量 400cc を境として 2 区分し<sup>(37)</sup>、小型二輪車（125cc 以下・1 kW 以下）に対する限定普通二輪免許を設ける（規則第 24 条第 1

(32) 郷治知道「第 3 運転者対策の推進を図るための規定の整備」『警察学論集』57 巻 10 号、2004.10、pp.8-10、31-32。規則第 2 条において、車体の大きさ、車体の構造又は原動機の大きさが字義どおり自動車の区分に機能しているのは、特殊自動車、自動二輪車であり、大型自動車、中型自動車、普通自動車は車体の大きさ等そのものではなく、大きさ等がある程度推測させる車両総重量等により規定されている。他方、道路運送車両法は、自動車の大きさ及び構造、原動機の種類及び総排気量又は定格出力を基準として、普通自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車に分け、大きさについては長さ、幅及び高さによっている（道路運送車両法第 3 条、道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）第 2 条）。

(33) 平成 16 年に免許の種類等の改正が行われた際には、車両の軽量化、ロングボディ化、大型化に対応した運転免許制度の改正が必要との認識があったとされ、平成 14 年当時の状況として、車両総重量 5 トン以上 8 トン未満の自動車（旧普通自動車）が大型化しその大半（97.0%）が貨物自動車であった。最大積載量 6.5 トン以上の自動車（旧政令大型車）は最大積載量 5 トン以上の自動車（旧大型自動車）の 94.7% を占め、車両総重量 11 トン以上の自動車はその 91.9% が貨物自動車であり、車両総重量 8 トン以上の自動車（旧大型自動車）の 93.4% を占めていた（郷治 同上）。免許制度の枠の中で輸送効率の最大化を図ることが経済合理的な行動であるとするれば、どのような枠を作っても枠内の上限に張り付く自動車が普及すると考えられ、免許の事故防止機能を効果的に維持するには、試験に使用する車両を工夫することも必要であると考えられる。

(34) 規則第 24 条第 6 項は、大型免許にあっては最大積載量 10 トン以上の大型自動車で長さが 11m 以上、幅が 2.40m 以上、最遠軸距が 6.90m 以上のもの、中型免許にあっては最大積載量 5 トン以上の中型自動車で長さが 7m 以上等のもの、大型第二種免許にあっては乗車定員 30 人以上のバス型の大型自動車で長さが 10m 以上等のもの、中型第二種免許にあっては乗車定員 11 人以上 29 人以下のバス型の中型自動車で長さが 8.20m 以上等のものとする。



項)<sup>(38)</sup>。免許により運転することができる自動車を代表すると考えられる試験車両によって免許の区分をみると、2006年指令は、120cc以上(A1)、400cc以上(A2)及び600cc以上(A)の3区分である。我が国は、90cc以上(小型限定普通二輪免許)、300cc以上(普通二輪免許)及び700cc以上(大型二輪免許)に事実上3区分する。総排気量の大きさに違いはあるが、免許を3区分し、事故防止対策をとることは同様である。相違点は、免許の取得年齢規制(普通二輪免許に対応するA2の免許取得年齢(18歳に対し我が国は16歳)、大型二輪免許に対応するAの免許取得年齢(20歳(直接取得の場合には24歳)に対し我が国は18歳))と免許の漸進取得制(例えば、

Aであれば、受けようとする者が20歳以上であり、かつ、A2の保有年数として2年を要する。我が国にはない<sup>(39)</sup>)である。なお、2006年指令は、Bの免許により運転することができる自動車にA1の自動二輪車(125cc以下)を追加することを加盟国の裁量に委ねる(第6条第3項(b))<sup>(40)</sup>。我が国においては、A1の自動二輪車は、道路運送車両法の体系では第二種原動機付自転車に(道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)第2条)、道路交通法の体系では普通自動二輪車にそれぞれ該当する。免許の種類としては、昭和35(1960)年に法が制定された当時には第二種原付免許が存在したが、昭和40(1965)年の法律改正により二輪の軽自動車とともに自動

(35) 高速自動車国道の本線車道を通行する場合の最高速度規制については、大型自動車につき専ら人を運搬する構造のものにとそれ以外に、中型自動車につき専ら人を運搬する構造のもの及び旧普通自動車に該当するものとそれら以外に区別して規制する(道路交通法施行令第27条第1項)。交通事故防止のための免許に係る自動車を定義する数値等は、事故防止機能を向上させる観点から、運転特性・車両特性の相違の有無、事故の発生状況、社会の需要等により判断されることが適切であると考えられる。採用している枠組みの中での事故防止機能最大化の追求とは別に、枠組み自体をシフトさせ、自動車を定義する数値等を2006年指令やウィーン条約の例に合わせるかどうかは、同調させる理由、同調させることに伴うコストを超える道路交通の安全に係る実益、国民の利益の判断によると考えられる。法施行後の免許・自動車の種類の大幅な合理化は、昭和40年法律第96号により行われた。見直しは、ジュネーヴ条約への加入も背景にあったと考えられるが、バス型の自動車と貨物自動車の分離、数値等には及んでおらず(須貝一二「道路交通法の一部改正について」『警察学論集』18巻5号、1965.6、p.42。の(注)参照)、昭和40(1965)年当時の近い将来においても、条約の規定する運転免許証の様式に合致させることは困難なものと考えられていた(宮崎清文「道路交通法の一部を改正する法律の逐条解説(4)」『警察研究』36巻1号、1965.1、p.72)。社会的要請として、外国における国民の自動車による移動の便宜を実効的に確保する必要性にどの程度重きを置くかは考慮される必要がある。便宜を確保する方策として、ウィーン条約に加入するのであればその附属書に規定する国内及び国際の免許証を発給しなければならず、自動車の種類の変更を要する(同条約第43条)。欧州連合の国内免許の効力の相互承認レジームに参加するのであれば自動車の種類を同調させる必要がある。なお、現行制度では、ジュネーヴ条約上の国際運転免許証(法第107条の7第1項は「国外運転免許証」と呼称する)の発給については外国で運転することができる自動車等の種類を国外運転免許証上で指定することにより処理されており(同条、規則第37条の8)、外国免許取得の円滑化の必要がある場合には外国との間で取極等の形式で処理されている(後掲注(65)参照)。

(36) 2006年指令に関しては、①実技試験を課すことも想定し、その場合には、AMを運転できる上位免許はA系に限ることも可能とする(I3(4)参照)。我が国では、法第90条の2第1項第3号は、原付免許を受けようとする者に取得時講習の受講を義務付け、3時間の講習の中では運転に関する実技訓練(基本走行・応用走行として103分間)も行われる(規則第38条第6項:「原付講習の運用について」(平成22年8月31日付警察庁丙運発第20号))。②モベットの定義からは、設計最高速度6km/時以下のもの、いわゆるアシスト自転車(人の力を補うため原動機を用いるが、25km/時に達すると人の力を補う力が加わらないもの)が除外されている(Directive 2002/24/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 18 March 2002 relating to the type-approval of two or three-wheel motor vehicles and repealing Council Directive 92/61/EEC, *Official Journal of the European Communities*, L124, 9.5.2002, pp.1-44。第1条第1項参照)。原動機を用いる自転車等に関する基準は我が国とほぼ同様であるが(アシスト自転車の規制について、我が国は24km/時で人力のみの運転とする。規則第1条の3及び第1条の4)、今後、低炭素社会、高齢社会への対応として開発される小型電動パーソナル・モビリティの交通秩序への組み込み、免許行政上の位置付けの検討が必要となると考えられる。

二輪免許に吸収された経緯がある<sup>(41)</sup>。

### (3) 牽引免許

2006年指令は、自動車の種類毎に牽引免許を設け、被牽引車の許容最大重量（BEでは3,500kg以下、C1EでBの車による牽引の場合は3,500kg超、C1E、CE、D1E及びDEでは750kg超）、連結車両の許容最大重量（C1Eでは12,000kg以下）により定義する。試験車両の規制からみると、B系及びD系については被牽引車の重さをほぼ同じとするが、貨物自動車に係るC系については連結車両又は被牽引車の重さと連結車両の長さにより規制する（CEの試験車両は連結車両の許容最大重量20,000kg以上、長さ14m以上等。C1Eの試験車両は被牽引車の許容最大重量1,250kg以上、

連結車両の長さ8m以上等）。

我が国は、被牽引車又は連結車両の車両総重量によって区別することなく、牽引自動車（牽引するための構造及び装置を有する大型自動車、中型自動車、普通自動車又は大型特殊自動車をいう。法第75条の8の2第1項）によって750kgを超える被牽引車を牽引して当該牽引自動車を運転する行為を牽引免許の対象とし、牽引自動車を区分した上での複数の牽引免許を構成しない（免許を第一種及び第二種に区分はする）<sup>(42)</sup>。複数の牽引免許試験を構成しないことから、試験車両は、中型自動車である牽引自動車で、最大積載量5,000kg以上の被牽引車又は車両総重量が2,000kg未満のキャンピングトレーラ等（セミトレーラ以外の被牽引車。受験者の持込車両を認め

(37) 自動二輪車に関する免許は、昭和35（1960）年の法制定時には二輪免許と軽免許（250cc以下のもの）に分けられていたが、昭和40（1965）年から16歳以上を対象に自動二輪免許に吸収され（聖成竜太「運転免許制度の変遷」『警察学論集』51巻8号、1998.8、p.125）、昭和47（1972）年からは125cc以下の小型限定免許が、昭和50（1975）年からは更に400cc以下の中型限定免許が設けられ、3区分がなされていた（片桐裕「西ドイツにおける運転免許制度の改革について」『警察学論集』42巻4号、1989.4、pp.121-122。は、我が国が二輪免許を3区分していたことが先駆的役割を果たし、仏等へ影響を与えたとする）。その後、平成7（1995）年の改正により、単一の免許から免許の種類として2区分された。立案に携わった者の解説によると、400ccを指標としたのは、車両特性の違い（400ccを超える車両は750ccを中心に1,500ccを超えるものまであり、車両重量は200kgを超え、エンジン出力は70馬力を超える）があり、安全に運転するにはより高度の運転技能（バランスの保持、方向転換の際の重心移動、安定した制御方法等）が必要であるからであるとされる。また、小型限定普通二輪免許の設定は、体格等の問題から小型の二輪車しか運転できない者、職業上小型の二輪車で十分な者の利便性を考慮したとされる。取得年齢については、大型自動二輪免許を18歳としたのは、身体的にも生育が進み、高度な運転技能を取得することができる素地があること、スピードに対する自制心等精神的にも充実し始めていることが必要である一方、普通自動二輪免許を16歳としたのは18歳未満の者の中には職業上二輪車を使っている者もいることから社会経済上重大な影響を与えない配慮、諸外国の例を理由とする。（室城信之・楠芳伸「道路交通法の一部を改正する法律について（下）」『警察学論集』48巻7号、1995.7、pp.167-168、172-173。）

(38) AT限定大型二輪免許（650cc以下のクラッチ操作を要しない大型二輪車と普通二輪車に対するもの。試験車両は600cc以上650cc以下）も設けられている（規則第24条第6項）。2006年指令もオートマチック車を試験自動車に用いた場合AT限定免許とする（附属書II B.5.1）。

(39) 法改正時に保有年数を免許の取得要件としなかった理由は、二輪免許の段階的取得の指導実績を踏まえ、取得年齢に較差を設けることにより足りると評価したからと思われる（室城・楠 前掲注(37)、p.172。参照）。我が国は、自動二輪車の二人乗りに関しては年齢と保有年数の要件を設け、高速自動車国道等においては年齢20歳以上と保有3年、それ以外の道路においては保有1年とする（法第71条の4第3項から第6項まで）。

(40) 欧州経済社会委員会は、指令の改正案に対する意見の中で、この制度をとる国に関して二輪事故の数値に有害な影響を与えており、道路交通の安全に資さず、Bとは別の試験、訓練が必要である旨主張し、反対した（Opinion of the European Economic and Social Committee on the 'proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on driving licences (Recasting)', *Official Journal of the European Union*, C112, 30.4.2004, p.37.）。

(41) 昭和40年法律第96号による改正では、軽自動車免許及び第二種原付免許の資格要件が自動二輪免許のそれと比べ軽きに失し、実情にそぐわないことから、第二種原付自転車等を自動二輪車に位置付けたとされる（須貝 前掲注(35)、p.39.）。第二種原付自転車の走行特性及び運転特性、交通の安全の確保、国民の利便の確保に照らし、普通免許により運転を認めることが適切かどうかという問題である。

る)を牽引しているものとする<sup>(43)</sup>。運転特性又は走行特性の違いの有無、国民の負担等に照らし、現行試験車両の組み合わせにより連結車両を代表させることが適切かどうかという論点がある<sup>(44)</sup>。

## 2 免許取得年齢等

2006年指令は、1991年指令の規定する免許取得年齢のうち、Aの直接取得の場合について21歳から24歳へ、Cについて18歳から21歳へ、Dについて21歳から24歳へと引き上げた。この結果、Bと上位免許、上位免許内での取得年齢の較差は拡大した(BとDの較差は6年、細分化した種類の免許内の較差は2年又は3年)<sup>(45)</sup>。

我が国の免許取得年齢には、2006年指令の免許取得年齢よりも低いものがある。普通二輪免許(16歳:A2は18歳)、大型二輪免許(18歳:Aは20歳(直接取得の場合は24歳))、普通免許(18歳:D1対応部分は21歳)、中型免許(20歳:C対応部分及びD1対応部分は21歳、D対応部分は24歳)、大型免許並びに中型第二種免許及び大

型第二種免許(21歳:Dは24歳)である。また、大型第二種免許と普通免許の取得年齢較差も小さい(3歳:BとDの間では6年)。他方、我が国は、受験資格として年齢及び下位免許の保有と保有年数の要件を設け、上位免許の取得要件として普通免許のほかに大型特殊免許の保有を認める(大型免許にあっては中型免許、普通免許又は大型特殊免許の保有・3年、中型免許にあっては普通免許又は大型特殊免許の保有・2年、第二種免許にあっては大型免許、中型免許、普通免許又は大型特殊免許の保有・3年とする(法第96条))<sup>(46)</sup>。

我が国の免許の取得年齢、各免許間の取得年齢較差、受験資格については、制度創設時からの交通事故等の情勢の変化に対応して見直しが行われてきたと考えられるが、欧州連合の制度の施行状況を参考にしつつ、事故実態、若者の就業その他の経済活動への影響等を考慮して検討することは事故防止に資すると考えられる。

また、2006年指令は、軍用又は障害者用の自動車に係る年齢要件等の特例設定を可能とする。法は、自衛官には、免許の保有なしに19

(42) 昭和40年法律第96号による改正前には、大型免許、普通免許等により重被牽引車を牽引して運転することができ、特に大型特殊免許には牽引のための構造・装置を備えた牽引自動車の運転も含まれていたが、実情にそぐわないところがあり、また、ジュネーブ条約の自動車の種類との差異をなくすことにより国際交通に寄与する観点もあって、重被牽引車に係る牽引免許の創設並びに三輪免許、軽免許及び第一種・第二種原付免許の廃止が行われたとされる(同上、pp.39-40, 42, 53)。なお、牽引免許の新設に係る事情は、聖成 前掲注(37)、pp.126-127. 参照。

(43) 国民の利便等を考慮し、キャンピングトレーラ等の牽引を限定免許とする(規則第24条第6項及び第7項)。2006年指令は、キャンピングトレーラの牽引を牽引免許の対象から除外し、連結車両の重量が重い場合には講習の修了又は技能等試験の合格の条件の下で、Bの免許による牽引を認めた(前掲注(22)参照)。

(44) 道路交通法研究会編著『最新 注解道路交通法(全訂版)』立花書房、2010、p.534。は、重被牽引車を牽引して運転する場合には、牽引自動車を単独で運転する場合又は軽被牽引車を牽引して運転する場合に比し、高度の運転技能と知識が必要であるから別個の牽引免許を設けたとする。

(45) 欧州連合でも我が国でも、四輪の上位免許の中で段階取得制度は採られていない。欧州連合については、C(21歳)及びD(24歳)の運転免許の漸進的取得を促進するためC1(18歳)、D1(21歳)との差を設けたとの説明がある(COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, *op.cit.*(6), p.19.)。我が国が段階取得制度を採らなかった理由については、路上試験と取得時講習により事故防止に相当の効果が挙げると考えられ、段階取得の社会的影響を勘案したとの説明がある(郷治 前掲注(32)、p.33.の注17)。

(46) 現行制度上、大型免許等の取消処分を受けた者が大型免許等を再取得するルートとして大型特殊免許の取得が機能し得る。大型特殊自動車は、一般交通の流れに混じって実際に道路を走行する機会は少なく、構造上低速で走行することが多く、実際の交通環境において危険な状況が頻繁に発生するとは考えられないとされる(同上、p.33.の注18)。大型特殊自動車は農耕、建設、荷役運搬、除雪等に用いられ、技能試験は試験場の構内で行われ(法第97条第2項)、試験課題の項目は普通免許等よりも少ない(「運転免許技能試験実施基準の改正について」(平成21年5月11日警察庁丙運発第12号)参照)。運転特性・車両特性、交通における使用実態等に照らし、大型免許等の取得資格として適切かどうかという論点がある。



歳で大型及び中型の免許を取得することを認め（法第 88 条第 1 項第 1 号及び第 2 項、第 96 条第 2 項及び第 3 項、令第 32 条の 7 及び第 34 条）、自衛隊用自動車を運転することについて保有年数要件を適用しない（法第 85 条第 5 項から第 9 項まで、令第 32 条の 2 から第 32 条の 5 まで）。障害者について年齢、自動車の種類に係る特例はない。障害者の社会参加、円滑な移動を保障する観点から、免許制度において特例を設けることとすることがどうかという論点がある<sup>(47)</sup>。

### 3 適性基準

2006 年指令と比較した我が国の制度の特徴

は、以下のとおりである。

適性基準は、免許取得のための試験から免許証の更新までの過程における試験科目、検査項目及び処分の要件として、政令、内閣府令、通達により具体的に規定される。内容としては、①視力、色彩識別能力及び深視力、②聴力及び③運動能力（自動車等の運転について必要な適性に関する免許試験の科目（法第 97 条第 1 項第 1 号、規則第 23 条第 1 項）及び免許証の更新を受ける際の適性検査の事項（色彩識別能力は除かれる。法第 101 条第 4 項、規則第 29 条第 7 項において準用する第 23 条第 1 項<sup>(48)</sup>）、④一定の病気、⑤認知症<sup>(49)</sup>及び⑥中毒（免許試験に合格した者に対する免許

(47) 法上、道路交通秩序の維持形成に当たり、障害者の福祉の観点から特別の措置を規定するものは、身体障害者用の車いすを歩行者とみなすもの（第 2 条第 3 項第 1 号）、身体の障害のある歩行者の保護（第 14 条第 5 項）、高齢運転者等標章自動車の停車又は駐車の特例（第 45 条の 2）、高齢運転者等専用時間制限駐車区間（第 49 条の 2）、普通自転車の歩道通行（第 63 条の 4）、運転者の遵守事項（第 71 条第 2 号の 2、第 5 号の 4）がある。公安委員会の交通規制から歩行困難な者の乗車する車両の駐車を除外する制度（駐車禁止除外標章制度）は、法が規定する全国一律の制度としては整備されておらず、都道府県における交通及び道路の状況に応じて法第 4 条の交通規制に基づき実施されている。なお、道路交通秩序の形成において交通弱者のニーズを調整する考え方については、倉田潤「道路交通秩序の形成場面における合意形成と交通弱者支援—平成 21 年改正道路交通法を題材に」『警察学論集』62 巻 9 号、2009.9, pp.1-18. 参照。

(48) 免許又は免許証の更新の申請書の「病気の症状等申告欄」の事項は、意識消失の経験の有無等を問う（規則別記様式第 12、第 18 及び第 18 の 2）。この制度については、その認知度が十分ではないことが指摘されている（駒田陽子ほか「運転免許保有者の居眠り運転に関連する要因についての検討」『日本公衆衛生雑誌』57 巻 12 号、2010.12, p.1070.）。加えて、これが適性基準の実効性を確保する仕組みとして十分であるかどうかという論点がある。警察庁は、平成 23（2011）年 4 月 18 日に栃木県鹿沼市において発生した交通死亡事故の被疑者が意識障害を伴う発作を起こす持病について申告をしていなかったことに関し、正確な申告を促すための工夫の実施、医師等による指導・助言の確保等を都道府県警察に指示している（「一定の病気にかかっている者等に係る運転免許手続及び事故捜査における留意事項について」（平成 23 年 5 月 9 日付警察庁丙運発第 17 号等）参照）。これに関して、狩猟等の用途に供するために猟銃又は空気銃の所持の許可を申請する者が申請書に専門医の診断書の添付を義務付けられているように（銃砲刀剣類所持等取締法（昭和 33 年法律第 6 号）第 4 条の 2 第 2 項、銃砲刀剣類所持等取締法施行規則（昭和 33 年総理府令第 16 号）第 10 条第 1 項）、義務を課すことが適当かどうかという論点がある。規則の規定する病気の症状等の申告は、法第 97 条第 1 項第 1 号の適性試験又は法第 101 条第 4 項の適性検査に必要な事項ではなく、安全な運転に支障がある病気にかかっている者等を的確に把握し、免許証の交付又は更新の判断を適正に行うという運転免許行政上の必要から、申請時を捉えて申告を任意に求める制度が法の施行に関し必要な事項として設けられたと考えられる（申告規定が法第 114 条の 7 の規定を根拠にした実施命令と解すると、実施命令は、法律によって既に形成された立法者の意思を実現・完成するという性格上、法律により定められた範囲を超えて国民に義務を課し、又は国民の権利を制限する規定を設けることができないとされる（法制執務研究会編『新訂ワークブック法制執務』ぎょうせい、2007, pp.48-49.）。かつて精神病患者等であることが免許の欠格事由であった当時、昭和 42（1967）年 4 月 1 日から 43（1968）年 2 月末までの間、規則第 17 条及び第 29 条は、免許及び免許証の更新の申請に際し、申請者が精神病患者等であるかないかに関する医師の診断書の添付を義務付けていた（昭和 42 年総理府令第 1 号により導入され、昭和 43 年総理府令第 8 号により廃止された。この制度に関する問題点は、植松正「運転免許と精神障害の診断」『時の法令』608 号、1967.6, pp.8-14. 参照）。なお、免許証の不正受交付罪（法第 117 条の 4 第 4 号。1 年以下の懲役又は 30 万円以下の罰金）が免許の拒否等の全ての事由の申告を適切に担保するかどうか（拒否等の事由に当たる事実を故意にかくして免許を申請し、免許証の交付を受けた者は、そのすべてが同号に規定する「偽り…により免許証の交付を受けた者」に該当するかどうか）という論点もある。



の拒否若しくは保留の事由又は免許を受けている者に対する免許の取消し若しくは効力の停止の事由(法第90条第1項第1号から第2号まで及び第103条第1項第1号から第3号まで、令第33条の2の3第1項から第3項まで及び第38条の2)並びに⑦身体の障害(免許の取消し又は効力の停止の事由)として示される。内容を律する考え方は、自動車等の安全な運転に必要な認知、予測、判断又は操作のいずれかに係る能力を欠くこととなるかどうか(令第33条の2の3)であると考えられるが、2006年指令と比べ、例えば視力・視野の基準や病状に対する対応措置などは異なっており、具体的な取上げ方が異なるものもある<sup>(50)</sup>。基準の合理性について点検をするかどうかとい

う論点がある<sup>(51)</sup>。

適性基準は、視力、深視力及び聴力について免許の区分・種類によって基準を異ならせていることを除き<sup>(52)</sup>、免許の区分・種類にかかわらず同一である。これに対し、2006年指令はG1とG2の基準を区別する。区別に関し、例えば、1991年指令に適合した1988年道路交通法及び1999年自動車(運転免許証)規則を制定している英国においては、G2に対する基準を高くする理由は自動車の大きさと重さのためであり、自動車を運転する時間の長さによる、より高い危険性を反映しているとされている<sup>(53)</sup>。我が国では、第二種免許の技能試験の合格基準は他のものよりも高く設定されていることから

(49) 警察庁の通達(「運転免許の欠格事由の見直し等に関する運用上の留意事項について」(平成22年6月30日付警察庁丁運発第63号))が挙げるものは、次のとおり。統合失調症、てんかん、再発性の失神(神経起因性(調節性)、不整脈を原因とするもの(植込み型除細動器、ペースメーカー等)、起立性低血圧等を原因とするもの)、無自覚性低血糖症(薬剤性低血糖症、その他の低血糖症(腫瘍性疾患、内分泌疾患、肝疾患、インスリン自己免疫症候群等))、そううつ病、重度の眠気の症状を呈する睡眠障害、精神障害(急性一過性精神性障害、持続性妄想性障害等)、脳卒中(脳梗塞、脳出血、くも膜下出血、一過性脳虚血発作等)、認知症(アルツハイマー型認知症、血管性認知症、前頭側頭型認知症、レビー小体型認知症、その他の認知症)

(50) 運動器障害は明示されないが、慢性的な運動障害については「身体の障害」(法第103条第1項第2号)として扱われ、発作による運動障害は病気の中で取り扱われる。

(51) 国会の委員会における議論では、視力について、加藤敏幸参議院議員から「EU等を中心にコンマ五以上というのが一般的で」、我が国との「基準との差が事故等に直結するという明確な…判断基準、理由はない」と聞いており、障害者の社会参加を可能とするため「規制の緩和を図るべき」との問いがなされたことがある。これに対して、政府参考人(矢代隆義警察庁交通局長(当時))は、①0.5については両眼の視力で0.5とする国、片側で0.5とする国があり一律ではないこと、②我が国は両眼で0.7であり、片側であると0.3であり、両眼で見た方が視力は0.1から0.2高く、我が国の基準が必ずしも高いわけではないこと、③運転中の視力は、情報を瞬時に得る点、危険な状況を認知する点で決定的な役割を果たすこと、④制度創設時から0.7以上の視力であり車の性能も良くなり速度も上がっていることから、基準の引下げは安全性の低下につながり適当でない、と説明している。(第164回国会参議院国土交通委員会会議録第13号 平成18年4月20日 p.23.)なお、視野に関しては、例えば、加茂純子「世界の運転免許の視機能基準から日本の基準をどうしていくか?」『眼科臨床紀要』2巻3号、2009.3, pp.224-231. は、世界的に共通化の動きがあり、EUも英国の動きに準ずるが、英国視野基準の日本での適用は現実的には困難とし、眼科医が参加し、視野基準等の策定を行うことを主張する。

(52) 例えば、視力につき、大型免許・仮免許、中型免許・仮免許、牽引免許及び第二種免許のグループ、普通免許・仮免許、大型特殊免許、大型二輪免許及び普通二輪免許のグループ、原付免許及び小型特殊免許のグループに分けて規定する(規則第23条第1項)。適性検査を受けようとする者が、中型免許の種類が創設された際に普通免許を保有していた者(現行制度では「限定中型免許」の保有者)である場合には、既得権を保護され、読み替えて準用する規則第23条第1項の適用については、普通免許を受けている者とみなされている(道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令(平成18年内閣府令第4号)附則第9項)。

(53) Drivers Medical Group DVLA, *For Medical Practitioners : At a glance Guide to the current Medical Standards of Fitness to Drive*, Swansea, 2011, p.3. <<http://www.dft.gov.uk/dvla/medical/ata glance.aspx>> 適性基準に関する法律等の解釈と適用を示す指針。神経疾患、心血管疾患、精神疾患、糖尿病、薬物・アルコール依存等、視覚障害、腎疾患、呼吸・睡眠障害、その他(聴力、脳腫瘍、肺がん、エイズ、年齢)について運用基準を示す。

すると<sup>(54)</sup>、交通事故による被害防止、旅客の安全の確保の考慮があるものと考えられるが、第二種免許、大型免許及び中型免許に関して、他の免許に要求するものよりも高い適性基準を設定するかどうかという論点がある<sup>(55)</sup>。

我が国の基準の設定と見直しのプロセスは、行政手続法第6章の規定する命令等の意見公募手続により専門家、利害関係者を含めた一般の意見を広く求めることとなっているとはいえ、制度的には、原案作成の段階から専門家を組織し、定期的にその意見を徴して基準に反映することにはなっていない<sup>(56)</sup>。

適性のチェックは、視力等の事項については免許を受けるとき及び免許証の更新を受けるときに、拒否事由等については該当すると疑う理

由があるときに行うとされている。後者の臨時適性検査は、免許の拒否事由又は取消事由に該当することとなったと疑う理由があるとき（法第102条第1項から第4項まで）、免許を受けた者からの申出があった場合においてその申出に理由があると認められるとき又は違反行為若しくは交通事故があった場合において適性（視力等の適性試験の項目が該当する（規則第29条の3第3項））を備えていないおそれがあると認められるとき（法第102条第5項、令第37条の7第2項）に行われ、自動車等の運転に必要な適性を有しない者を道路交通の場から除くために定期的・網羅的に一定の者を対象としてチェックする制度とはしていない。基準への適合性を審査・判断する者について見ると、定期検査として免許

(54) 試験内容が異なる場合、合格基準の高低を論ずる益は少ない。規則第24条第5項は、技能試験の合格基準につき、第二種免許は80%以上、第一種免許及び普通仮免許は70%以上、大型仮免許及び中型仮免許は60%以上とする。仮免許の合格基準は、昭和47年法律第51号により普通免許について路上試験が導入された際、普通仮免許の合格基準は第一種免許並みの70%以上に引き上げられ、大型仮免許の合格基準は60%以上のままとされた（昭和48年総理府令第11号による改正）。他方、平成16年法律第90号により大型免許及び中型免許にも路上試験が導入された際には、大型仮免許及び中型仮免許の合格基準は60%以上のままとされている。

(55) これらの免許保有者による事故が他の免許保有者による事故よりも多発傾向にあるのか、事故原因が要求する適性の水準にあると認められるかどうかの問題がある。また、対象者の負担、医療機関の対応能力等の問題もある（ここで対象となる免許の保有者数は、平成22年末現在、第二種免許は約220万、大型免許は約449万、中型免許は約6774万（限定中型免許の保有者も含まれる）と膨大である（警察庁交通局運転免許課『運転免許統計』平成22年版、p.4.））。この論点は、免許の取消制度の仕組みへも波及する。例えば、てんかんにかかっている者について第二種免許等の適性基準を他の免許の基準よりも高いものとするときには、高い基準に適合しない免許保有者の利益のためには、第二種免許を取り消して第一種免許を与えることができる制度の検討が必要となる。前掲注(49)の警察庁通達は、日本でてんかん学会の見解（普通免許等の適性を有するが、第二種免許、大型免許等の適性を有しない者もいる）に従い、第二種免許等の適性を有しないとされる者に対して、当面、免許の申請・更新申請の再考、申請取消制度の活用を奨励する旨を明らかにし、日本不整脈学会の同様の見解にも同様の対応を都道府県警察に指導する（免許の区分・種類ごとの適性基準の設定、取消制度にかかわる制度的課題とするかどうかは明らかではない）。

(56) 2006年指令は、前掲注(29)のとおり、専門家の検討を踏まえて基準を改正しており、また、英国においても、基準は、医療委員会（Honorary Medical Advisory Panels：アルコール・薬物、心血管疾患、糖尿病、神経疾患、精神疾患及び視覚の6委員会がある。専門家及び非専門家からなり、年2回定期的に会合し基準を見直す）の勧告に基づき策定される（Drivers Medical Group DVLA, *op.cit.*(53), p.2; “About medical standards for drivers” <[http://www.dft.gov.uk/dvla/medical/about\\_dri\\_med.aspx](http://www.dft.gov.uk/dvla/medical/about_dri_med.aspx)>）。我が国の例をみると、日本でてんかん学会法的问题検討委員会は、「警察庁・公安委員会には…学会との十分な意見交換の上で、今後の免許適性基準の改正に協調していくことが求められる」としており（日本でてんかん学会法的问题検討委員会「てんかんをもつ人における運転免許の現状と問題点」『てんかん研究』26巻3号、2009.1, p.489.）、判定基準の柔軟性の確保、免許保留期間の延長など学会としての意見を集約して見直しを求めることが今後必要とする意見もある（井上有史「てんかんと運転免許」『脳神経外科ジャーナル』18巻9号、2009.9, pp.656-659.）。また、植込み型除細動器を植え込んだ者に係る免許の可否等の運用基準は、専門医の診断書作成等の具体的運用指針の見直しに応じて最近改正されてはいるが、適性基準等の策定に専門医の参加が制度的に組み込まれたものではないと思われる（小祿茂弘「植込み型除細動器（ICD）を植え込んだ方に対する運転免許の可否等の運用基準の見直しについて」『月刊交通』41巻10号、2010.10, pp.11-20. 参照）。

証の更新申請書が提出されたときに視力等を対象にするが、全ての者を対象にした専門の医師による診断は行われていない<sup>(57)</sup>。医師の診断によるのは、免許の拒否事由又は取消事由に該当することとなったと疑う理由があるときの臨時適性検査の場合であり、拒否等の処分の要件に関し専門的な知識を有すると公安委員会が認める医師の診断により行うこととされる（規則第29条の3第2項）。臨時適性検査のほかに医療機関による判断を定期的なものとして更新時に組み込むかどうか、医師による適性診断の義務付けを免許の種類、年齢により区別するかどうか（一定年齢までは自己申告とし、虚偽申告を罰則により防止するなど）という論点がある。併せて、医師が医療を行う過程で患者が免許を受けていることを知り、その者に適性上の問題があるおそれがあることを認知したときに公安委員会との情報の共有を行うのかどうか（患者に法律上明文で申告義務を課すのかどうか）など、治療が必要な者に対する適切な医療の確保とともに基準適合性を保障する実効性の確保の方策も論点となる。適性基準については、人命にかかわる事柄であり、国民の多くが免許を保有し日常生活及び社会生活に自動車等の使用が定着していることから、自動車等を安全に運転する能力にかかわる基準が適切に設定され、国民の自発的な基準の遵守を始めとしてその実効性が確実に確保されることが重要である。基準設定においては、社会が引き受けることとなるリスクの評価、国民負担との調整を適切に行うこと、専門

家の判断を踏まえること、国民に分かりやすいものとする必要があると考えられる。

なお、共同体免許証の様式においては、医学上の理由から運転の制限がなされる場合の項目が整理されており（附属書I 3）、「昼間帯の運転（例：日の出1時間後から日没1時間前までの間）」、「住所地から〇〇km以内、市内のみの運転」、「同乗者なしの運転」、「時速〇〇km以内の運転」、「免許保有者を同乗させるときのみの運転」、「被牽引車なしの運転」、「高速道路における運転以外の運転」等が挙げられている<sup>(58)</sup>。我が国においても身体の状態に応じて自動車等を運転するについて必要な条件を付する制度はある（法第91条）。この制度は道路における危険を防止する観点から条件を付するものであるが、高齢者又は障害者に対する生活の質・円滑な移動の保障の必要性と交通の安全の調整の結果、住所地からの一定距離内、いわゆる一般道等に係る免許又は特別の運転資格を設けるのかどうかという論点がある<sup>(59)</sup>。

#### 4 免許証の有効期間

2006年指令は、免許証の有効期間の更新制度の斉一を図り、有効期間については、G1を10年、G2を5年とする。有効期間の統一は、国境を越えて住所を変えた場合、国によって有効期間や健康診断の受診間隔も異なることから、実際には免許証の相互承認が効果的に達成されていないという問題状況の解決策として提示された<sup>(60)</sup>。

(57) 法第101条第5項は、「前項の規定による適性検査の結果…から判断して、…自動車等を運転することが支障がないと認めるときは」公安委員会は更新しなければならない旨規定する。この場合、支障がないとの判断は取消又は停止の事由のいずれにも該当しないと判断であるとされる（道路交通法研究会編著 前掲注(44), p.630.）。国民の負担に照らし、免許取得時に又は免許取得時若しくは前回の更新から当該更新申請時までに取消事由等があると疑う理由が認められなかったことを前提にして、適性検査の対象事項を試験事項に限定することが適切であるのか、臨時適性検査による不適合者のチェックが適切に機能しているのかという論点がある（前掲注(48)参照）。

(58) 1991年指令と同じ。このような条件付運転に対応する障害の内容については、附属書に記述がない。なお、視覚専門家グループの報告書は、視力が0.5から0.3の間にあるか、中心20度以外に暗点がある場合、実技試験等を経て限定免許を与える可能性に言及し、高齢者（コントラスト感度、眩輝に重大な損傷はないが、視力が悪化している者）には昼間帯・一定距離内の免許を、若者（先天的眼疾患）には専門家の意見によるが距離制限のない昼間帯免許を与えることができる旨述べている（“New Standards for the visual functions of drivers,” *op.cit.* (29), p.26.）。



我が国の更新制度の目的は、①定期的な安全教育、②適性不適格者の定期的な排除と是正、③免許証所持者と名義人の同一性識別の確保（写真の更新）とされ、機能として行政処分の執行確保が挙げられる<sup>(61)</sup>。更新制度については、規制緩和、国民負担の軽減の観点から、即日交付、日曜日窓口の開設、警察署等の更新窓口の拡大、講習の短時間化の措置が講じられてきており、特に有効期間については、平成 6（1994）年 5 月から原則 3 年（優良運転者についてはメリット制の 5 年間）とされた後、平成 14（2002）年 6 月からは原則 5 年（初心運転者、高齢運転者及び運転行動が不良な違反運転者は 3 年）とされ、更新申請期間は 2 月に延長された。有効期間の延長が 5 年に止まった理由は、①更新の前後 2 年間で交通事故が 5.8% 減少しており、期間の延長が事故の増大を招く危険性があること（優良運転者については、更新後 4 年目には 1 年目に比べて事故が 4.6%（5 年目には 10.5%）増加している）、

②一定期間ごとに視力等の適性を判断する上からも 5 年を超える期間とすることは問題が大きいこと（医療専門家へのアンケート結果は 5 年以下を適当とし、適性試験不合格者・条件を付された者が 3.5%、眼鏡等を作り替えた者は 12.1% いた）とされている<sup>(62)</sup>。

有効期間の長短は、交通事故による人命喪失等のリスクと国民の負担との調整の問題であるが、内容の適否も含め更新時の安全教育の機会の確保の効果をどう評価するのか、大型免許等と普通免許等の適性基準を区別することが適切であるのか、職業運転者に対する制度との調整をどうするのか、加齢による身体機能の低下の影響を何歳からどの程度の間隔で点検するのが適切であるのかにも関係する論点であると考えられる<sup>(63)</sup>。

(59) 法第 91 条の条件の例として、運転時に眼鏡をかけること、肢体に支障がある者に義足等を用いることを条件とする例があり（道路交通法研究会編著 前掲注(44), p.570.）、身体の障害に応じて、自動車の種類、構造装置等も条件の内容とされる（「身体障害者に対する適性試験（運動能力）実施の標準について」（平成 19 年 4 月 23 日付警察庁丙運発第 11 号））。これに関し、かつては、「夜盲症の者に対し運転は日中のみに限るといった条件を付することも可能であろうと考えられるが、通勤の用途に限るとか、特定の路線に限るといったような時間的、場所的条件を付することは一般にはできないであろう」という意見もあった（国枝英郎「運転免許制度概説—その法理と運用の実際—」『警察学論集』26 卷 12 号, 1973.12, p.28.）。免許の性格は、講学上の許可（自動車等の運転行為は、人間の本来的な自由の領域に属するが、道路交通における危険と障害を防止するために運転行為を一般的に禁止し、免許試験に合格し危険のないことを確認した者について個別的に規制を解除して免許を与える。櫻井敬子・橋本博之『現代行政法』有斐閣, 2004, pp.75-76. 参照）と捉えられる。この法的性格に照らして、適性に係る能力は、運転する際に常にはないにしろ運転する地域、時間、状況によっては基準を充たす程度にある又は適切に補充されることがあると認めることができるのかどうかという論点のほか、運転に伴う交通の危険の緩和策を施しつつ許可とは別の特別の運転資格を認めるかどうかという論点がある。

(60) COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, *op.cit.* (6), pp.10-11.

(61) 山本和毅「運転免許証の更新制度の規制緩和について」『月刊交通』31 卷 7 号, 2000.7, pp.6-7. 国会の委員会においては、更新制度は、身体機能の変化をチェックする適性検査、安全運転を確保するための講習制度の二つのシステムから成るとの説明がなされている（野村守政府参考人（当時警察庁長官官房審議官）説明（第 166 回国会衆議院文部科学委員会議録第 9 号 平成 19 年 4 月 11 日 p.2.））。

(62) 山本和毅「道路交通法の一部を改正する法律について（1）第 2 運転免許証の更新を受ける者の負担の軽減等」『警察学論集』54 卷 9 号, 2001.9, pp.53, 92.

(63) 道路運送事業に従事する運転者に関しては、免許制度とは別に、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号）第 38 条第 2 項及び平成 13 年国土交通省告示第 1676 号並びに貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成 2 年運輸省令第 22 号）第 10 条第 2 項及び平成 13 年国土交通省告示第 1366 号の規定に基づく特定運転者（死亡事故等を引き起こした者、新たに雇い入れられた者及び 65 歳以上の者（旅客運転者にあつては 75 歳に達するまで 3 年に 1 回、75 歳以降は 1 年に 1 回、貨物運転者にあつては 65 歳以降は 3 年に 1 回））に対する適性診断（心理テストによる診断及び視覚機能の診断）の制度がある。



## 5 免許証の承認

2006年指令は、加盟国の発給した免許証を相互に承認することを求める。加盟国以外の国の発給した免許証所持者の運転を認めるか否かは、当該加盟国の判断、国際約束による。運転を認める場合には、所持する免許証との引換えにより共同体免許証を発給するが、当該共同体免許証の効力は自動的に他の加盟国内で認められない。

これに対して、他の国又は地域の免許の保有者に関する我が国の制度は二通りある。まず、一時的にその者が所持する免許証による運転を認める制度がある。上陸をした日から起算して1年間、ジュネーヴ条約の義務の履行として附属書10に適合する国際運転免許証による運転及び同条約の附属書9に適合する国内運転免許証による運転を認めるとともに、国際運転免許証を発給していない国又は地域（我が国と同等の水準にあると認められる免許の制度を有している国等として政令で定めるものに限られ、令第39条の4は、イタリア、スイス、ドイツ、フランス、ベルギー及び台湾の6か国等を定める）の免許証による運転を一定の翻訳文の添付を条件に認める（法第107条の2）。次に、外国等の免許を有する者が我が国に住所を定めるときに免許取得を容易にする制度がある。第一種免許を受けようとする者が当該外国等の免許を受けた後3月以上外国等に滞在していた者であるときには、運転することに支障がないことを確認（運転に必要な知識若しくは運転経歴に関する質問又は運転に関する実

技による）した上で知識及び技能に関する試験が免除される（法第97条の2第2項、令第34条の4）。特に「我が国と同等の水準にあると認められる運転免許の制度を有していると認められる外国等」の免許を有する者については、運転経歴に関する質問のみで試験の一部免除が行われる<sup>(64)</sup>。この制度は、機能的には、我が国の免許を保有していた者で本邦外に生活の本拠を有していたものが我が国の免許を再取得する際の利便にも資するほか、我が国の免許を保有する者が外国等において試験の一部免除を受けて当該外国等の免許を取得する場合に相互主義的に当該外国等の免許の保有者を我が国で特例扱いをする仕掛けとしても働くと考えられる<sup>(65)</sup>。

## 6 行政処分

2006年指令は、他の加盟国発給に係る免許証の所持者に対する免許の効力の停止、取消し等の処分のほか、他の加盟国から処分を受けた者に対する免許証の発給拒否を規定する。これに対し、法第107条の5は、国際運転免許証又は外国運転免許証の所持者が一定の病気等になった場合、道路交通法令の規定に違反した場合に、公安委員会は運転禁止の処分を行うことができる旨規定する。外国の法令に基づき付与された免許の取消しは、我が国の法律により行うことができないと考えられたことから規定されず、道路交通の安全を確保するために我が国の免許を受けている者に対して行う対策と同様の対策を国際運転免許証等の所持者にも行う必要性に

(64) 「『外国免許関係事務取扱い要領』の改正について」（平成20年9月19日付警察庁丙運発第34号）。この特例扱いを受ける国等は、平成22年1月4日現在24ある（「我が国と同等の水準にあると認められる免許の制度を有している外国等について」（平成21年12月2日付警察庁丁運発第142号））。外国運転免許証による運転を認める場合の免許制度同等の判断は内閣（政令）によりなされるのに対して、試験の一部免除の場合は警察庁が判断を行う。免許制度の評価の基準内容の適正さ、判断権者のレベル、免許保有者が自動車の運転については交通の安全の確保に支障がないか（当該免許証の効力等）の個別の確認の要否という論点がある。

(65) 免許試験の一部又は全部の相互免除に関する確認は、取極又は交換公文の形式により、スペイン（平成12年外務省告示第119号）、イタリア（平成15年外務省告示第397号）、ポーランド（平成16年外務省告示第184号）及びハンガリー（平成20年外務省告示第257号）との間で処理されている。自国の法令に従い試験の一部又は全部を免除する旨を規定するが、その運用として在外邦人の外国免許取得の利便のために特例扱いの国に認定するのであれば、我が国における交通の安全が害されるおそれがある。

に基づき、運転禁止の措置をとることとしたとされる。免許証の引換え発給に類似する我が国の制度は、外国免許証所持者に対する試験の一部免除による免許証の交付制度であるが、交付に当たり外国での免許の効力の停止等の処分に関する規定はない。<sup>(66)</sup>

## 7 試験官

我が国では、技能試験の試験官は公安委員会が指定する警察職員であり(規則第24条第8項)、警察庁の通達がその資格等の基準を定めるが、段階的な試験官資格、定期的な講習等の受講、実地監査は定めていない<sup>(67)</sup>。

他方、免許の取得に大きな役割を果たす制度として、指定自動車教習所の技能検定員が行う技能検定への合格により技能試験が免除される制度がある(法第97条の2及び第99条の5)<sup>(68)</sup>。技能検定員に係る制度の枠組みは、2006年指令が構築しようとする制度のものと概ね共通する。即ち、技能検定の適正な実施を確保するため、技能検定員資格者証の取得(知識技能の審査、研修の修了又は認定により資格者証が交付され、資格者証の交付を受けていない者は技能検定員になることができない。また、25歳以上の者であること、自動車等の運転により人身事故を起こした者であれば刑の執行が終わり一定期間を経ていること等の条

件を充たさなければならない<sup>(69)</sup>)、公安委員会の行う講習の受講(指定自動車教習所の管理者は、概ね1年ごとに1回、10時間以上12時間以下の講習を技能検定員に受けさせなければならない)、教習所に対する報告・立入検査による公安委員会の監督、適合命令等の制度が整備されている(法第99条の2から第100条まで及び第108条の2第1項第9号、令第41条、規則第38条第9項、技能検定員審査等に関する規則(平成6年国家公安委員会規則第3号))。

おわりに

道路交通における安全を向上するためには、「車」、「道路」及び「人」に係る施策の充実が求められる。運転者にかかわる免許制度については、高齢社会の到来に対して、高齢者に係る免許証の有効期間の特例、高齢者講習、認知機能検査等の導入が行われてきたように、今後、道路交通のIT化の進展、新たな移動手段の開発普及に対応して制度を検討するとともに、これまで大きな変更を見なかった分野についても改めて点検・検討し、必要な改革を行うことも求められよう<sup>(70)</sup>。免許制度は、我が国の交通事情、社会経済事情等を踏まえ構築されてきたものであり、免許保有者数が8000万を超える

(66) 道路交通法研究会編著 前掲注(44), p.708. 他の国で運転禁止処分を受けた者がその期間中に帰国しても国内免許の効力には直には影響はない(同, p.718.)。運転者に対する処分等の情報は発給国に通報することができる(ジュネーブ条約第24条第5項)、情報が確実に共有される制度ではなく(法第107条の6の規定は、必要がある場合に通報できる態勢は整える)、他の国において認知処理された違反事実の内容を我が国における将来の交通に及ぼす危険としてどのように評価するのかという論点がある。

(67) 「運転免許技能試験実施基準の改正について」(平成21年5月11日警察庁丙運発第12号)により実施基準が示され、「第11試験官」の項において、巡査部長以上の階級にある警察官又はこれに相当する警察職員で25歳以上、運転経験3年以上とされ、教育項目、教育時間(原則として、新規指定者にあつては680時間以上、再指定者にあつては63時間以上。試験実施に必要な事項の教育は月に10時間以上)等が定められている。

(68) 平成22年中の新規免許取得者の96.3%が指定自動車教習所の卒業生である(警察庁交通局運転免許課 前掲注(55), p.27.)。

(69) 2006年指令は、試験官の要件の一つに民間自動車教習所の指導員として活動していないことを挙げている。これに対し、我が国は、教習を行う主体が技能試験免除の効果をもつ技能検定を行うことを認める指定自動車教習所制度を構築する。技能検定員を刑法その他の罰則の適用については法令により公務に従事する職員とみなし、業務の適正を確保するとされるが(道路交通法研究会編著 前掲注(44), pp.608-609.)、制度が内包する利害の衝突を適確に防圧しているのかという論点がある。

ことから制度を変更するとなると影響は極めて大きく、慎重な検討が求められるが、環境の変化に対応しつつ事故防止機能の一層の充実が図られることが期待される。

(すえい せいし)

---

(70) 運転免許、運転免許試験、運転者教育等の運転者管理に係る制度の変遷については、道路交通研究会編『交通警察のあゆみ』東京法令出版、2007、pp.117-149；首藤祐司「運転免許制度の変遷」『警察学論集』63巻12号、2010.12、pp.98-121. 参照。