

「動力車操縦者養成所指定基準」及び「指定動力車操縦者養成所に対する指導基準」の一部を改正する案に関する意見募集の結果について

令和 8 年 7 月 3 1 日
国土交通省鉄道局
安全監理官

国土交通省では、令和 8 年 5 月 2 9 日から令和 8 年 6 月 2 9 日まで、「動力車操縦者養成所指定基準」及び「指定動力車操縦者養成所に対する指導基準」の一部を改正する案に関する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、2 件の御意見が寄せられました。

お寄せ頂いた御意見とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1. 実施方法

- ①募集期間：令和 8 年 5 月 2 9 日（金）～令和 8 年 6 月 2 9 日（月）
- ②周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）
- ③意見提出方法：インターネット（e-Gov）電子メール及び郵送

2. 意見数

提出意見数 2 件（提出者数 2 名）

3. お問い合わせ先

国土交通省鉄道局安全監理官室 意見募集担当

電話番号：03-5253-8111（内線 57857）

御意見の概要及び国土交通省の考え方

※取りまとめの都合上、いただいた御意見は要約等の整理をしております。

No.	御意見の概要	国土交通省の考え方
1	① 基本的には主旨を考慮し、賛成である。 ② 講習方法の工夫その他の合理的な方法により、必要な知識・技能の習得が確認できる場合とあるがこれらは誰がどのような方法で評価するのか。実施者（鉄道事業者）が自ら評価することとなるのか。	① 本改正に御賛同頂きありがとうございます。 ② 御質問頂きありがとうございます。 養成所（国土交通大臣の指定した動力車の操縦に関する講習を行う施設）の指定を受けようとする者は、動力車操縦者運転免許に関する省令（昭和31年運輸省令第43号）第17条（指定の申請）第1項の規定に基づき、「学科講習の科目及び各科目ごとの講習時間」及び「技能講習の科目及び各科目ごとの講習時間」等を記載した申請書を地方運輸局長を経由して国土交通大臣に提出し、国土交通大臣の指定を受けなければ、動力車の操縦に関する講習を行うことはできません。 また、養成所の指定を受けた者は、同省令第18条（講習課程の変更等）第2項の規定に基づき、「学科講習の科目又は科目ごとの講習時間を減らすとき」及び「技能講習の科目又は科目ごとの講習時間を減らすとき」は、変更の内容及び変更を必要とする理由を記載した申請書を地方運輸局長に提出し、その承認を受けなければなりません。 このため、学科講習及び技能講習の時間を標準時間未満とする場合は、国土交通大臣又は地方運輸局長の確認（指定又は承認）を受けることとなります。
2	○ 指定動力車操縦者養成所に対する指導基準（および、これに連動する動力車操縦者運転免許に関する省令第4条の身体検査基準全体） 【意見の理由および具体的な提案】	○ 御意見頂きありがとうございます。 頂いた御意見は、今後の検討の参考とさせていただきます。

① 本意見の趣旨（養成所の存在意義、および署名活動の提起） 本改定案が掲げる「指定動力車操縦者養成所における教育指導の改定・効率化」および「深刻化する鉄道運転士不足への対応」という目的を真に達成するためには、教育訓練のプロセスを見直す以前に、その入り口であり最大の障壁となっている「動力車操縦者運転免許に関する省令」第4条の身体検査基準、とりわけ「一眼でそれぞれ0.7以上」という過度に厳格な視力基準を、国際標準（UIC基準：片眼0.5以上）へと抜本的に緩和・改定することが不可欠です。どれほど養成所における教育指導や訓練プロセスを効率化し、教員の負担を減らしたとしても、国際基準を満たし、実務上全く支障のない有為な人材（新規志望者や、経験豊富なベテラン運転士）が、合理性のない国内独自の基準によって養成の土俵にすら立てず門前払いされている現状を放置したままでは、本改定案は画餅に帰すと言わざるを得ません。現在、この時代遅れの省令がもたらす鉄道会社・運転士の人手不足への矛盾に対し、「動力車操縦者運転免許に関する省令への身体基準緩和を求める署名活動」が立ち上げられ、多くの現役関係者・鉄道ファン・地域住民からの切実な賛同の声が集まっています。行政はこの署名の存在と、そこに込められた公共交通維持への危機感を厳粛に受け止めるべきです。また、本件は単に「新規に運転士を目指す若者の門戸（入り口）を広げる」という問題だけではありません。すでに国家資格である動力車操縦者運転免許（動免）を所持し、長年無事故で日本の鉄道安全を支えてきた「現役の有資格者が、加齢によるわずかな視力変化を理由に一方的に現場から排除され、かつ他社への再就職も完全に不可能になっている」という、極めて深刻な労働・キャリアの喪失問題です。この制度的歪みを放置したまま教育指導の効率化のみを議論することは、論理的な矛盾であり、本末転倒と言わざるを得ません。 ② 令和6年7月省令改正の欺瞞性と「意味のなさ」の指摘 国土交通省は、令和6年7月に動力車操縦者運転免許に関する省令を一部改正し、視機能について「操縦に支障がないと認められること」と表現を柔軟化しました。しかし、この改正は実質的に「全く意味をなしていない看板倒れの改正」です。なぜなら、現役運転士の雇用を脅かし、養成所への入所志望者を門前払いしている最大の原因である「一眼ごとに0.7以上」という数値基準が何ら科学的根拠なく存続したからです。周辺視機能の文言をいかに実務に即した表現に変えようとも、主文の数値制限が変わらない以上、十分に運転能力を持つベテラン運転士が資格を剥奪され、現場や養成所の指導現場から放逐される構造は1ミリも改善されていません。行政としてのポーズに過ぎない無意味な改正を終わらせ、数値基準そのものを適正化すべきです。 ③ 国際標準（UIC基準：片眼0.5）との致命的な乖離 国際鉄道連合（UIC）の基準、および欧州（フランスのTGVやドイツのICEなど）の基準において、視	
--	--

	力の要件は「両眼で1.0以上、かつ、一眼でそれぞれ0.5以上」です。時速300km以上で走行し、一瞬の判断ミスが甚大な被害をもたらす欧州の高速鉄道において「片眼0.5」で安全が完全に担保されているにもかかわらず、なぜ日本の在来線や地方ローカル線において「片眼0.7」が絶対条件なのか、国交省は明確な説明ができません。国際基準のリーダーを輩出しながら、国内ではその国際基準を拒絶し、ベテラン運転士を排除する姿勢はダブルスタンダードであり、国際的にも看過できません。 ④ 資格持ちの排除と再就職不可という「持続可能性の破壊」 少子高齢化に伴う鉄道運転士不足は、地方ローカル線の減便や廃線を引き起こす国家的大問題です。「地方鉄道運転士確保に向けた緊急連絡会議」等が開催されていますが、その裏で、行政自身が現役の有資格者を業界から追い出しています。鉄道の運転は、一朝一夕の教育指導（養成）で身につくものではなく、長年の経験、突発的な事象への対応力、路線特有の癖を熟知した「ベテランの職人技」によって安全が保たれています。加齢等によって片眼がわずかに0.6に低下しただけで、その莫大な経験価値を持つ現役運転士から動免の適用を奪い、排除することは、鉄道業界全体にとっても破滅的な損失です。さらに深刻なのは、これら「動免所持の経験者」が、視力基準のみを理由に他社への再就職や、人手不足に苦しむ地方ローカル線への移籍・応援が完全に不可能になっている点です。即戦力となる優秀な人材が目の前にいるにもかかわらず、時代遅れの省令がその再就職の道を閉ざしています。教育指導基準をいくら改定して養成期間を削ったところで、このように経験者を使い捨てにし、再利用もできない構造のままで、運転士の絶対数が確保できるはずがありません。 ⑤ 結論と行政への要求 以上の理由から、本指導基準の改定に合わせ、根本規則である「動力車操縦者運転免許に関する省令」第4条について、以下の対応を強く要求します。 多くの賛同者が集まる署名活動の声を真摯に受け止め、国際鉄道連合（UIC）の基準（片眼0.5）に忠実に準拠し、実質的な参入障壁およびベテラン排除の道具となっている「一眼それぞれ0.7以上」の視力基準を即座に「片眼0.5以上」へ緩和すること。 令和6年7月改正の不十分さと欺瞞性を認め、現役の動免資格保持者がわずかな視力変化で職場を追われ、再就職もできない現状を是正するための「キャリア継続救済措置（経験者に対する特例緩和）」を設けること。	
--	---	--