

ICD患者の準中型運転免許適性に関する日本不整脈心電学会の見解

安部治彦、渡邊英一、渡辺重行、栗田隆志、河野律子、河村光晴、新田 隆、
堀江正知*、平尾見三**

日本不整脈心電学会・ワーキンググループ、**理事長

*産業医科大学 産業生態科学研究所 産業保健管理学・教授

・ICD患者の自動車運転免許に関するこれまでの経緯

- 1) 平成19年6月1日までは、車両総重量による運転免許の区分は普通免許（総重量8トン未満）と大型免許の2区分であったため、平成15年に作成された3学会合同ステートメント（日本不整脈心電学会、日本循環器学会、日本胸部外科学会）は、ICD患者に普通免許に限定して総重量8トン未満の運転を許可した。
- 2) 平成19年6月2日からは、道路交通法の改正により、普通免許は総重量5トン未満となり、5-11トン中型免許、11トン以上を大型免許とする3区分となった。これにより3学会合同ステートメントは、それ以降に免許を取るICD患者には、5トン未満の普通免許の取得は可、5-11トンの中型免許の取得は不可とした。ただし、平成19年6月1日までに免許を取得していたICD患者の普通免許は改正法によって従来通りとされたため8トン未満の運転が許可されていたことから、3学会合同ステートメントも8未未満までを許可した。
- 3) 平成29年3月12日からは、道路交通法の再改正により、総重量3.5-7.5トンの準中型免許が新設されて4区分（普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許）となった。準中型免許の区分は、平成19年6月1日までに免許を取得していたICD患者には許可されていた範囲であり、平成19年6月2日以降に免許を取ったICD患者においても総重量3.5-5トンの範囲は許可されていた。

・準中型免許取得に関するICD患者の適性について

準中型免許を取得しようとする者の主な目的は、就労する上で貨物輸送が必要なことがあると考えられる。ICD患者による職業運転は、従来から、日本循環器学会ガイドライン及び3学会合同ステートメントにおいても認めておらず、これは国内のみならず欧米の学術団体によるガイドラインにおいても同様である。職業運転を定義する上で、年間総運転時間や年間総走行距離を指標として採用している国もある。しかし、わが国では、「職業運転とは、人あるいは物の輸送を主な職業とし、それによる報酬を得ている

者」とされ、年間総運転時間や年間総走行距離は考慮されていない。

職業運転により労働者が交通事故を発生した場合は、労災保険の支給対象となり業務上の事故として取り扱われる。ICD 患者の就業適性は、一般の労働者と同様に、企業の人事担当者が産業医の意見に基づいて判断している。しかし、準中型免許を取得することの可否を各企業に委ねることは混乱や不平等を生じるおそれがある。

ICD 患者の準中型免許取得の適性は、職業運転に従事するかどうかで分けて考える必要があるものの、免許取得を申請する時点で準中型免許取得者が職業運転に従事するか否かの判断は困難であり、ICD 患者の職業運転が認められていない現状においては、ICD 患者が準中型免許の取得を必要とする機会は現実的には殆どないと考えられる。しかしながら、これまでの自動車運転免許制度と 3 学会合同ステートメントの経緯、および平成 13 年の道路交通法改正後に ICD の作動や誤作動による自動車事故が今日まで未だ 1 件も発生していない現状を鑑みて、従前は許可されていた ICD 患者による総重量 3.5-5 トンに相当する車両（平成 29 年 3 月 12 日からは準中型免許が必要な車両）の運転を適性なしと判断することは困難である。

・日本不整脈心電学会としての見解

ICD 患者の準中型免許取得の適性に関して、これまでの経緯も踏まえると適性なしとは言えない。ただし、いかなる免許区分であっても ICD 患者の職業運転は認められない。