

第 2 回 運転技能検査の見直しに関する有識者検討会 議事概要

1 開催日時等

(1) 開催日時

令和 8 年 7 月 29 日（水）午後 3 時 00 分から午後 5 時 00 分までの間

(2) 開催場所

株式会社武蔵境自動車教習所会議室

(3) 開催方法

対面参加

(4) 出席者

【有識者委員】（敬称略・五十音順）

兵庫県指定自動車教習所協会会長

有馬 洋一

モータージャーナリスト

岩貞 るみこ

株式会社武蔵境自動車教習所副管理者

河内 勝良

株式会社中勢自動車学校会長

櫛田 浩哉

（一社）全日本指定自動車教習所協会連合会教習教育部長（代理）

斉藤 宏

埼玉県指定自動車教習所協会顧問

町田 新一郎

実践女子大学名誉教授

松浦 常夫

帝塚山大学名誉教授

蓮花 一己

【警察庁】

交通局運転免許課長

交通局運転免許課高齢運転者等支援室長

2 議事

(1) 開会

株式会社武蔵境自動車教習所において、現行の運転技能検査の実施状況を視察した後、開会。

(2) 事務局説明・討議

事務局から配付資料に沿って、第 1 回有識者検討会における議論の整理及び「運転技能検査の内容の充実に係る方向性等に関する報告書構成（案）」について説明をした後、報告書の取りまとめに向けた議論が行われた。

ア 運転技能検査の内容について

○ 第 1 回検討会では、「方向変換」、「S 字」、「クランク」の三つの課題が取り上げられたが、全ての課題を追加した場合、相当数の高齢運転者が不合格になり得るとともに、運転技能検査の実施時間が長くなり、受検待ちの問題等が生じ得るため、何でも難しくすればよいという話ではないと考えている。また、検査後の安全指導の時間も確保しなければならない。アクセル・ブレーキの踏み間違いは、複数の運転操作を同時に行い、慌て・パニックに陥った状況になると多く起こり得るところ、複数の運転操作を同時に行う「方向変換」を追加することでよいのではないか。

- 運転技能検査は、交通事故を起こす可能性が高い者の運転免許証等を更新しないという交通事故防止の観点と、その他の者については安全運転を促す契機になるという観点のバランスが重要であるところ、著しく運転技能検査の合格率を下げるような方向性は国民から納得を得られないのではないか。
- 運転技能検査は複数回受検することができるため、合格率を下げすぎると、延べ受検者が増加し、実施機関の負担が大きくなるため、追加する課題についてはある程度絞るべきである。この点、「S字」や「クランク」は、高齢運転者であるからできなくなるというものではない。アクセル・ブレーキを正しく踏めているかを確認する観点からは、複数の運転操作を同時に行う「方向変換」のみを追加すればよいのではないか。
- 高齢者講習における実車指導は、運転技能検査と同一の内容で行っているところ、三つの課題を追加すると実車指導の実施にも影響が出てくる。教習指導員にも意見を聞いたところ、アクセル・ブレーキの踏み間違いという観点からは、「方向変換」を追加することがよいのではないかという意見が多かった。
- 「方向変換」の課題を追加することについて異論はないが、高齢者になると、普通自動車よりも軽自動車を乗っている者が多い印象を持っており、普段と違う車両感覚の自動車で「方向変換」を行うことは難易度が上がると思われるところ、指導員による若干の声掛けは許容するなど、課題の実施方法について工夫の余地はあるかもしれない。

イ 運転技能検査の実施方法について

- 安全確認は基本的な運転行動の一つであるため、運転技能検査における評価の項目（減点項目）に「安全不確認」を追加すべきである。また、その評価に関しては、視線を向けたか否かではなく、左右に首を振って確実に安全確認を行っているか否かを確認すべきである。
- 「安全不確認」を減点項目に入れることについて異論はないが、最も交通事故が発生する交差点における一時停止の課題で安全確認の有無を評価するなど、その評価を行う場面は限定すべきでないか。
- 地方では、一時停止の標識がないところから国道等に出る道路がたくさんあるため、一時停止の標識がないところでも「安全不確認」の減点項目を追加すべきではないか。
- 安全確認の有無を評価する場面として、一時停止の課題を行っているときのほか、見通しの悪い交差点を通過するときも考えられるが、実施機関によってコースは様々である。また、見通しの悪い交差点の通過を運転技能検査に含めた場合、他車との関係から様々な状況が生じ得るところ、「安全不確認」で減点される可能性は相当高い。運転技能検査では、一時停止の課題は2回行うこととされているところ、安全確認の有無の評価は2回行うこととし、少なくとも1回は一時停止の課題において評価することは必須としつつ、それ以外の場面において評価するようであれば、その場面は実施機関に裁量を持たせてもよいかもしれない。
- 交通事故を起こした運転技能検査の合格者の追跡調査の結果を見ると、過去に受検した運転技能検査において、「一時不停止」で減点されていた者

が多いところ、交差点に進入するまで一時停止をしていない「一時不停止（大）」の減点基準（減点点数）については、引き上げることとしてもよいのではないか。

ウ 更なる高齢運転者対策に関する意見

- 運転技能検査については、一定の違反歴を有する者に対してのみ行っているところ、例えば、一定の年齢に達した者については、違反歴の有無にかかわらず運転技能検査の対象としたり、過去に交通事故を起こしたことがあれば運転技能検査の対象としたりするなど、運転技能検査の対象者の拡大について検討すべきではないか。
- 運転技能検査の結果を踏まえ、サポートカー限定免許を付すなど、サポートカー限定免許に絡めた仕組みとすることも考えられるのではないか。
- 例えば、全日本指定自動車教習所協会連合会においては、運転免許証の自主返納の制度や自主返納した者に対する地方自治体の支援制度、地域の公共交通機関等について専門的知識を有する高齢運転者支援士や高齢運転者支援士補という仕組みが設けられているところ、高齢運転者の教育に当たっては、こうした仕組みを活用することも一案ではないか。
- 例えば、80 歳以上の者については、毎年実車による指導をすることも考えられるが、実施機関の負担等を考慮し、認知機能検査だけでも毎年受けさせることについて検討すべきではないか。
- 交通事故を繰り返し起こすような者に対する対策も必要ではないか。特に、生活圏で繰り返し交通事故を起こすような者は危険性が高いといえるので、そうした者に対する対策も考えられるのではないか。
- 企業によっては安全運転管理者や運行管理者が置かれており、軽微な交通事故を起こした者であっても教育を受けさせるなどしている例があることを踏まえ、例えば、安全運転管理者等と連携し、繰り返し交通事故を起こす者に何らかの対策を講じることも考えられるのではないか。

(3) 閉会

今後の予定等について説明し、閉会。