

**第2回 第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議
議事概要**

1 開催日時

平成30年6月27日(水) 13:00~16:00

2 開催場所

警察庁(合同庁舎2号館) 第7会議室

3 出席者

(1) 有識者委員

宇佐川 邦子	株式会社リクルートジョブズジョブズリサーチセンター長
大久保 堯夫	日本大学名誉教授
川端 由美	自動車ジャーナリスト
川本 哲郎	同志社大学法学部教授
瀬川 誠	株式会社山城自動車教習所交通教育センター長
高橋 信行	國學院大学法学部教授
中井 宏	大阪大学人間科学研究科准教授
藤田 悟郎	科学警察研究所交通科学部付主任研究官

(2) 警察庁

梶田 好一	交通局長
早川 智之	交通局運転免許課長

(3) 関係省

吉永 隆博	国土交通省自動車局安全政策課長
金指 和彦	国土交通省自動車局旅客課長

(4) ヒアリング対象者

松本 順	公益社団法人日本バス協会副会長
梶原 景博	公益社団法人日本バス協会理事長
武居 利春	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会労務委員長
小菅 孝嗣	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会常務理事

4 議事概要

(1) 開会

(2) 議事

ア バス業界及びタクシー業界に対するヒアリング

日本バス協会及び全国ハイヤー・タクシー連合会から資料1及び2に基づき説明があった後、有識者委員からの質疑に対し応答。

※ バス業界及びタクシー業界の説明要旨は次のとおり。

- 旅客自動車運送業界は深刻な人材不足となっているが、地域社会における公共交通を維持するとともに高齢者の移動手段を確保する観点等から、第二種免許の受験資格を一定の条件の下で19歳以上・普通免許等保有1年以上に緩和してもらい、特に若年運転者を確保して長期的に働いてもらいたい。
- 受験資格の緩和に当たって、社内研修を一層充実させるなど、更なる安全対策を講ずる必要があることも認識している。
- 受験資格を緩和するための教習等には相応の費用が必要となると思われるが、当

該費用を負担することについては全国の事業者が覚悟を持っている。

- プロとしての運転技能等は、実際に旅客自動車の運転を始めてから熟練されていくものであり、こうした熟練によって事故も減っていくと考えている。

※ バス業界及びタクシー業界の説明に対する主な質疑応答は次のとおり。

- 将来的に運転業務以外の様々な業務に従事することができるのか、また、運転以外の様々な知識やスキルを身に付けられるような仕組みが確立されているか等が重要であり、運転業務に従事させられるだけで若年者のやる気を失わせるような形になるのであれば、子どもが旅客自動車の運転者になることについて、進路選択に大きな影響を与える親や高校の先生等から理解を得ることは難しい。業界として、どのような取組が行われている又は行っていくつもりか。

→ 一定規模以上の事業者では、運転者として入社した者であっても、素質がある者については事務職に職種替えをしたり管理職や役員に昇進したりしているが、業界として、どのようなキャリア・アップがあるかについては積極的にPRできていない部分もあるため、参考にしていきたい。

- バス業界及びタクシー業界における女性の就業率は低い状況にあるが、これを向上させるために、業界としてどのような取組が行われている又は行っていくつもりか。

→ タクシー業界では、勤務時間を昼間限定とするなど柔軟な勤務時間を導入し始めている。一方、バス業界では、家庭の中で多忙な朝夕と運転者が必要な通勤時間帯が重なるため、勤務時間限定を導入することは難しい。いずれの業界においても、更衣室や休憩室等、労働環境の整備に重点を置いて取り組んでいる。

イ 有識者委員によるプレゼンテーション①

宇佐川委員から資料3に基づき説明。説明要旨は次のとおり。

- 旅客自動車運送業界に限らず、全ての産業において人材不足は深刻な問題となっており、若年者の採用競争が激化している。特に、高卒生の採用は競争が激しい。
- 具体的な業務内容や職場の雰囲気、キャリア・アップ等が明確に示されること、労働条件が若年者を惹き付けるものであること、また、高卒生の進路に影響を与える親や学校の先生から理解を得ることが重要である。

ウ 事務局等説明①

事務局から資料5に基づき説明。

エ 有識者委員によるプレゼンテーション②

中井委員から資料4に基づき説明。説明要旨は次のとおり。

- 旅客自動車の運転には、高度の運転技能が求められるとともに、乗客に対する適切な対応やタイム・プレッシャーによる焦り等に対するセルフ・コントロールが求められ、感情労働といえる一面がある。
- セルフ・コントロールができない者で他車に立腹しやすい者はクラクションを鳴らす、加速するなどの傾向が見られ、乗客に立腹しやすい者は無口になる、言葉遣いが荒くなるなどの傾向が見られる。
- 若いということは運転経験が少ないということであり、受験資格を特例的に緩和する場合には、若さという人格的な未熟さと運転技能を十分に養成する必要がある。
- 年齢が全てではないと考えるが、若年者には適性検査等の結果を踏まえながら、共感性の醸成や衝動性の抑止、タイム・プレッシャーへの対処等を身に付けさせる教育

を行うことが良いのではないか。

オ 自由討議①（年齢要件関係）

主な発言は次のとおり。

- 攻撃的な（荒い）運転の場合には乗客が転倒したり、高速度で走行した場合には交通事故時の被害が大きくなったりすること等から、ストレスが高い者は交通事故を起こしやすいというように、ストレスと交通事故の間に何らかの相関関係はあるのではないかと考えられる。
- 感情コントロールができないこと又はネガティブ志向であることを教育によってどれだけ高めることができるか、また、そのような者が起こしやすい違反行為をどのように減少させられるかが重要である。
- 例えば、ドイツでは、受験資格の特例を受けて早くバスの運転に必要な免許を取得した若年運転者には運転可能な路線距離制限をかけている例がある。このように、定期路線等の決まった運転環境であれば若年運転者に与えるストレスを軽減させることができると考えられるのではないか。

カ 事務局等説明②

事務局から資料6及び7に基づき、国土交通省から資料8に基づき、それぞれ説明。

キ 自由討議②（旅客自動車の安全対策の強化について）

主な発言は次のとおり。

- ドイツでは、一定期間ごとに一定時間の研修を受講させる仕組みが設けられているが、我が国においても、慣れが出てきたときに注意を促すことができるような仕組みを設けることが重要ではないか。
- ドイツでは、受験資格を特例的に緩和している例もあるが、一方で、悪質な運転者に対する処分や教育も厳格であり、緩和の適否に関する議論と併せて、第二種免許取得後の安全対策を強化することも必要ではないか。
- バス事業者やタクシー事業者に対する監査について、積極的に抜打ち監査を実施することによって、事業者における更なる安全に対する意識の向上を図ることも必要ではないか。また、事業者において、運転者が違反行為を起こした場合、何らかの教育を行うことを義務化することも必要ではないか。
- 年齢要件に関する検討には会社の関与も重要であると考えられる。運転者個人に対する安全対策と事業者に対する安全対策を組み合わせ、第二種免許を取得できるようにしてはどうか。
→ 現行制度上は、旅客自動車の運転に必要な運転技能等を有すると認められた者に第二種免許が付与され、その上で、第二種免許取得者に対して事業者を通じて運行の安全性を高めるための指導・監督を行っている。道路交通法と道路運送法の双方が相まって初めて第二種免許を取得することができるとする仕組みにはなっていない。

(以上)