

# 第3回 第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議 議 事 次 第

平成30年8月8日（水）  
13：00～15：40  
三田共用会議所第3特別会議室

## 1. 開 会

## 2. 議 事

- (1) 交通事故被害者関係者・労働組合関係者に対するヒアリング
- (2) 事務局説明
- (3) 自由討議①
- (4) 有識者委員によるプレゼンテーション
- (5) 自由討議②

## 3. 閉 会

### 第3回 第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議 出席者一覧

#### (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 (敬称略・五十音順)

#### (警察庁)

北村 博文	交通局長
早川 智之	交通局運転免許課長

#### (関係省)

川村 和久	国土交通省自動車局安全政策課係長 (代理)
藤井 裕士	国土交通省自動車局旅客課バス事業活性化調整官 (代理)

#### (ヒアリング対象)

和氣 みち子	公益社団法人全国被害者支援ネットワーク理事
和氣 圭司	公益社団法人被害者支援センターとちぎ自助グループ
慶島 讓治	全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局次長
池之谷 潤	日本私鉄労働組合総連合会交通政策局長
松永 次央	全国自動車交通労働組合連合会書記長

(敬称略)

## 第3回 第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議

### 配布資料一覧

- 資料1 交通犯罪被害者からの意見
- 資料2 労働組合の立場からの意見
- 資料3 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
- 資料4 旅客自動車等の交通事故分析
- 資料5 運転者の資質が未成熟であることが運転行動にどのように現れる  
かー自動車教習所指導員の立場からー

公益社団法人全国被害者支援ネットワーク  
和氣 みち子  
公益社団法人被害者支援センターとちぎ  
自助グループ「あかし」メンバー  
和氣 圭司

## 交通犯罪被害者からの意見

### 『はじめに』

今回、「二種免許制度等のあり方に関する有識者会議」に参加させていただき「犯罪被害者の声」を伝えることができますことに感謝いたします。

私達は栃木県からまいりました和氣圭司、みち子です。

私達は、今から18年前の平成12年（2000年）7月31日に最愛の娘（和氣由佳 当時19歳8ヶ月）の命を、10トントラックを飲酒・居眠り運転をした悪質な職業ドライバーに奪われた被害者遺族です。

本日は15分の貴重なお時間を頂戴しましたが事故内容や活動内容の詳細は別添の手記をお読みください。

ただ、毎日のように生まれている交通犯罪被害者は、事故の内容がそれぞれ異なり、同じ事故の家族であっても一人一人向かって行く方向や考え方、行動が違います。今回は、私達の体験・経験、感じたこと、考えなどをお伝えさせていただきたいと思っておりますのでご参考にさせていただければ幸いです。

また、夫の和氣圭司は、大手電気メーカーを定年退職後、二種免許を取得し代行運転の職を経験しておりますので、その経験を含めた意見をお伝えしたいと思います。まず和氣みち子の方から意見を述べます。



### ◎ 受験資格（特に年齢要件）について

これは政府が成人年齢を18歳に引き下げているので、「致し方ない」と感じるが、大切な命を預かる職業であるし熟練を要する仕事でもあるため、二種免許を取得し運転業務をさせるまでには数年間、雇い主の運送業者が継続して人材教育・運転技術向上教育・接客教育等の習熟できる研修期間を設けてほしい。

また、心身共にストレスがかかる職業であるため年齢問わずに精神的ケア等を設ける必要があると感じる。

## ◎ 旅客自動車運送業者に求めること

人材教育の面では

1. 交通犯罪被害者の「生の声」を聴く。(講演・講義)
2. 被害者家族が作成した「被害者の声パネル」や生命のメッセージ展「等身大オブジェ等」に向き合わせ「命の大切さ」について自分自身に置き換え考えさせる。また、交通事故の悲惨な状況、その後の生活状況、心情を理解させる教育。(参考資料配付・展示)
3. 犯罪被害者を自分の身に置き換えて考えさせることで「常に大切な命を預かっている」ことや「会社の看板を背中に背負っている」自覚を忘れないよう教育する。(定期的な研修)
4. 臨床心理士のカウンセリングやスーパーバイズ等の心のケアを受けさせる。
5. さらに適性検査・健康診断を受けさせ心身共に健康な状態で業務に就けるよう管理する。
6. 運転手に不適格である場合は厳しい処置を取る。  
(重大な事故を起こさせない)
7. 運転手人材不足なのか原因を考える。(人材が集まる魅力をさがす)  
職業に魅力を感じないのはなぜか考える。(給料・勤務時間・免許取得費用・職場環境等)  
人材がいれば余裕ができる・人材教育にも余裕ができローテーションがよくなるのではないか。
8. 毎日、飲酒検査の実施(二日酔い等)
9. 人材が育たない要因の一つに派遣法による日雇い労働者が増えた。  
現状、企業側は4年で契約の打ち切り5年目の契約は社員に採用をしないためである。
10. 旅客自動車運転手ではありませんが、代行運転業務をしていた時に同僚が代行業務前に飲酒をして業務を行っていた。  
また、代行運転業務をしていた時、お客様から途中で下ろすように言われ、お客様が自分で運転して帰って行った事例も多々あった。  
娘を飲酒運転で命を奪われた被害者にとって、とても心が痛かった。

## ◎ 旅客自動車運転手に求めること

1. 常に「大切な命を預かって運転をしている」ことを自覚する。
2. マナー・ルールを守ることは当たり前を自覚する。
3. コンプライアンス(法令遵守)を守る。
4. 会社の行動規範を守り、会社の看板を汚さないようにする。
5. 心身共に健康な状態で業務を行う。精神的に不安定な状態では運転しない。
6. 人間は楽な方に考えがちだが定期的に研修会・講習会に参加をし、加害者にも被害者にもならないようにする。
7. 犯罪被害者支援とは何かを学ぶことで、被害者を作らないことにつなげる。
8. 常に謙虚さを忘れない。(乗客のお陰で生活ができる感謝の気持ち)

## 奪われた「夢」

和氣圭司・みち子

「行ってきま〜す。」私達家族が最後に聞いた娘（由佳）の声でした。あれから丸18年経ちますが「ただいま〜」の声はもう二度と聞くことができません。

平成12年（2000年）7月31日、真夏の非常に暑い日でした。午後7時頃、病院での老人介護の仕事を終え、家族の待つ自宅に帰る途中、栃木県さくら市蒲須坂の国道4号線で、泥酔した飲酒・居眠運転の大型トラックに正面衝突され命を奪われました。人生の希望に燃えていた、わずか19歳と8ヶ月でした。

朝、元気に出て行った娘が、病院のベッドの上に傷だらけで横たわり、冷たくなっていくら呼んでも返事をしてくれません。未だにその姿が臉に焼き付き忘れることはできないのです。この時から、他人事と思っていた「犯罪被害者」になり、一生、被害者をやめることができなくなりました。やめることができたらどんなに幸せでしょうか。

加害者は、仕事中に立ち寄った栃木県旧西那須野町のドライブインで、別のトラックで来ていた同僚と、ビール大瓶を4本ずつ飲み干し、5分ほど仮眠しただけで、150kmも離れた千葉県にある運送会社に戻るために運転をはじめました。18キロ以上も公道を蛇行運転で走り続け、同僚が「危ないから止まれ、止まれ」と携帯電話で警告しましたが、「大丈夫、大丈夫」と意に返さず走り続けました。そのうち仮眠状態に陥り、ガードレールに車体をぶつけて目が覚め、あわててハンドルを右に切ったため対向車線を走ってきた由佳と車をめちゃくちゃにつぶし民家に突っ込んでようやく止まりました。大型トラックを鉄の固まりの凶器に換え公道を走る行為は無差別殺人同等だと思います。「業務上過失致死、道路交通法違反、酒酔い運転」の罪で起訴されましたが、求刑は、たった「3年6ヶ月」、判決も「3年6ヶ月」でした。その当時の法律は「命の重み」を反映していませんでした。

老人介護の仕事を熱心にこなし、彼との将来の「夢」に向かって生きていました。私達も将来を楽しみにしていました。そんな「夢」を奪った悪質きわまりない行為は、決して許すことはできません。「こんな辛い思い、誰にもさせたくはない」です。

娘の事故から一年目の命日の日、事故にあった同じ時間に事故現場にたってみました。国道4号線を、多くの車が爆音を立てて通り過ぎていきます。「ここにあの悪質な飲酒運転のトラックが突っ込んできたらどうなるだろうか」と考えました。「たくさんの犠牲者が出てしまう、これは決して他人事ではない。私たちと同じ思いをする被害者を出さないためにも、飲酒運転根絶を訴えることが、娘からのメッセージではないか、このメッセージをずっと伝え続けることが供養だと思ひ活動を始めました。

ちょうどその頃、全国と同じ痛みを持つ被害者達が、「命の重み」を反映していない法律の改正を求めて署名活動を展開していました。私も参加させていただき、当時の森山真弓元法務大臣に直接署名簿を提出させていただきました。歴代の法務大臣に手渡された署名簿は37万4399人に上りました。尊い命の犠牲のもと、刑法に「危険運転致死傷罪」が新設されました。この法改正で、一時的に飲

酒運転事故は減りましたが、新たに「危険運転致死傷罪」をのがれようとする「救護義務違反（ひき逃げ）」が増えてきました。飲酒運転し事故を起こしただけでも悪質ですが、さらに助かる命もあるかもしれないのに、逃げてしまう卑劣な行為はゆるせません。数年前の福岡での事故は、まだ記憶に新しいことと思います。

私達はさらに「飲酒・ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会」を設立し、新たな活動を全国で始めました。自動車運転致死傷罪が新設され、道路交通法が改正になっても、まだ、「逃げ得」の抜け穴は塞がっていません。厳罰化がすべてではありませんが、被害者をこれ以上なくすためには、被害者が「声」をあげ、法律を変えていくことが必要であると感じます。皆さんがルールを守れるなら法改正は必要ないのです。

いったい何人の人が、理不尽に命を奪われたら飲酒運転はなくなるのでしょうか。何の罪もない第三者の命を脅かす飲酒運転をなくすには、「撲滅」や「防止」ではなく、「根絶」という明確なスローガンを掲げ、絶対許さないという機運を高めていくことが必要です。そのためには、警察や行政、マスコミ等、様々な機関と共に手を携え「飲酒運転根絶」に向けて協力する事が大切だと思います。後を絶たない飲酒運転のニュースを知るたびに、被害者遺族は苦痛を味わうのです。「尊い犠牲が生かされなかった」と。日本の社会は、まだまだ飲酒運転に甘すぎます。あすは、あなたが、あなたの身内が命を奪われるかもしれないのです。関係機関が一層連携を強化し、社会を変えていかなければなりません。そのために、ぜひ私たち被害者の「声」を聴いてください。

みなさんは、「生命のメッセージ展」をご存じでしょうか。理不尽に命を奪われた者たちの等身大オブジェに写真、メッセージを貼って展示し、全国を巡回しています。足元には生きていた「証」として生前に履いていた靴を置きます。参加被害者は160名。オブジェ達が「命の大切さ・重さ・尊さ」伝えています。そこにも、多くの飲酒運転被害者たちがいます。私の娘、由佳も、「声なき声」で「飲酒運転は絶対にしないで」と訴えています。

私は飲酒運転被害者として、そして被害者支援に携わっている者として、なかなか自分から「声」を上げるのできない多くの被害者の方々の心情を代弁するためにも、警察や自治体などさまざまな場所で講演をさせていただいております。なかでも刑務所や少年院の受刑者は、再犯率が約50%と聞いています。二度と同じ過ちを繰り返さぬよう、ねじ曲がった部分はどこか気付いてもらい、社会復帰に向け、更生してほしいと伝える矯正教育にも参加しています。

加害者が生まれなければ、由佳が命を奪われることもなかった。多くの被害者が、悲しみや苦しみを一生背負い続けることもなかった。加害者がいなければ、私達のような流したくない涙を流す被害者は生まれません。

どうかみなさん、飲酒運転を自分自身の、そして自分の大切な家族や友人、恋人の問題として考えてみてください。飲酒運転で亡くなっていい命など一つもないのです。どうすれば安全で安心な社会づくりができるのかをともに考えていきましょう。そして、みんなの力で「飲酒運転」という言葉がこの社会から消え去ることを目指しましょう。もう二度と、悲しみは繰り返したくありません。そのためには、皆様の力が必要です。

## 第3回第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議

# 労働組合の立場からの意見



2018年8月8日

全日本交通運輸産業労働組合協議会

事務局次長 慶島 讓治

# 議論の前提としてお伝えしておきたいこと

## ○本有識者会議の設置目的

「…少子化等を背景に運転者不足が深刻化する中、年齢要件に一切の特例措置がないため若年層が旅客自動車運送事業の運転手への志望をしづらい状況にあるとの指摘に加え、…」

【規制改革実施計画（平成29年6月9日閣議決定）】

⇒深刻な運転者不足の解決策として第二種免許の受験資格の見直しが検討対象とされたことは明らか

## ○バス・タクシー運転者不足の最大の要因 = 低賃金・長時間労働という劣悪な労働条件

⇒この問題の改善なくして運転者不足の真の解決はありえない！

## ○そのために、いま私たち労働組合が取り組んでいること = 行き過ぎた規制緩和政策の是正

・2000年の道路運送法改正によってバス・タクシー事業は過当競争状態に

= 参入：免許制→許可制（需給調整規制の廃止）

運賃：認可制→届出制（※タクシーは引き続き認可制）

⇒この結果、最大の悲劇としてもたらされたものが2016年の軽井沢貸切スキーバス事故！

⇒第二種免許の意義とは「旅客に対する安全の担保」であったはず！

# 第二種免許の受験資格の見直しが検討されていることについて

## ～現場の声～

### ○そもそも旅客自動車の運転の特性とは？

- ・人命を預かっていることに対する緊張感・責任感
- ・乗客からの指示・要求に対する臨機応変性・即応性

### ○バスA社で新人運転手を教育する指導運転士たちの声

- ・最近の新人運転手は乗用車の運転経験が少なく、バスの基本的な運転ができない。
- ・道路の上を走る経験が少ないために、車の流れや危険箇所が分からない。
- ・指導運転士が新人運転手を見極める時の一つの判断材料は、「普通車の運転から見る」ということ。  
つまり、普通車の一定の経験がない人は車体感覚がないために一人前になるのに時間がかかる。
- ・最近の若い人たちの車離れが加速する中で、年齢要件の引き下げは危険ではないか。



現場からは経験年数要件の見直しについては危惧する声が多い

## 第二種免許の受験資格の見直しが検討されていることについて ～そもそも現行制度の年齢要件の根拠とはなんだったのか？～

### ○第二種免許の受験資格を「21歳以上・運転経験3年以上」としている科学的根拠【参考資料参照】

「年齢につきましては、…運転経験が同じ場合の事故率は年齢が高い者ほど低くなる傾向にございます。現行の試験では測れない運転に影響する個人の資質を担保するため、年齢要件を設けていること、また、…前頭前野の機能を個別具体的に評価したり、訓練等により高めることのできる手法に目途がついていないことから、年齢要件を満たさない19歳の者に第二種免許の受験資格を認めることは適当でないと考えているところでございます。」

【第15回規制改革推進会議（H29/4/14）における井上交通局長発言】

### ○疑問点

1. 仮に受験資格の見直しを行なう際、上記従来の主張とどう整合性を図るのか？
2. 私たち旅客輸送業務に携わる者にとっては、「安全の確保が最大の使命」である。

その「安全」の根幹に関わる第二種免許制度の在り方について、所管府省である警察庁の主張より内閣府・規制改革推進会議の意向が優先されるということになるのか？

# 第二種免許の受験資格の見直しが検討されていることについて

## ～ぜひ留意していただきたい点～

1. 年齢要件の見直しについては、あくまで安全の確保が確実に担保されることを大前提に検討すべき  
⇒取り返しのつかない事故の発生の後で事業者や運転者にペナルティが課されたとしても失われた命は帰らない。第二種免許という資格を国が付与した意味はそれだけ重い。
2. 年齢要件の見直しを行なうのであれば、一律に引き下げるのではなく、一定程度の要件（教育・訓練体制の在り方、各認証制度の取得状況etc.）を満たした事業者には雇用されている者に限定すべき  
⇒結果として、優良事業者の運転者不足に資する制度とすることによって、不適切事業者との差別化を図るべき
3. 第二種免許取得後の運転者については、数年間は定型的・限定的な乗務とするなど一定の制約を事業者には課すべき
4. 年齢要件を見直した場合、事業者の教育・訓練にのみ委ねることなく、国としても安全確保を担保する支援措置を講じるべき

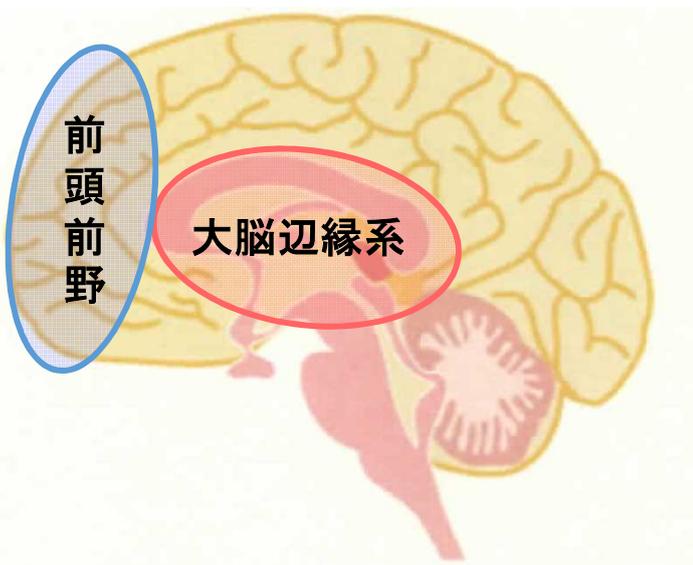
## 加齢に伴う脳の発達に関する科学的な知見

資料6

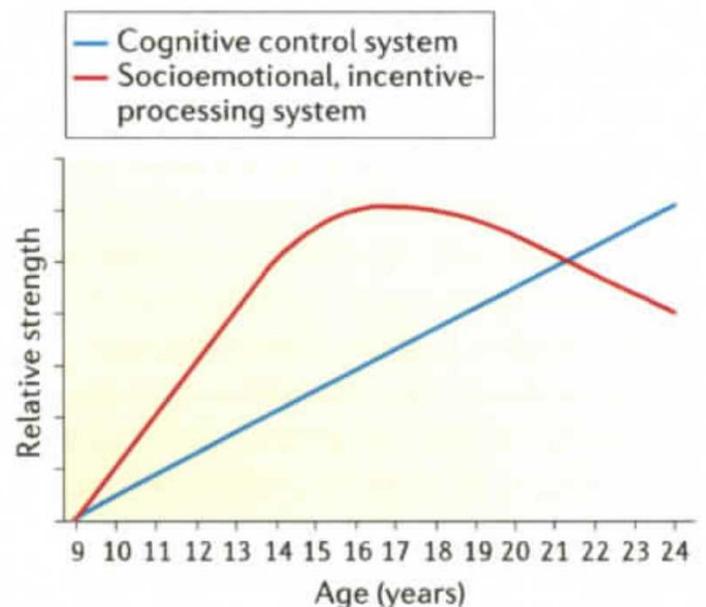
### 【青少年期の脳発達領域を研究する専門家に共通する知見】

- 大脳辺縁系は、欲求や衝動を司り発動させる働きをしており、10歳頃に表れる二次性徴(思春期)と同時に急激に活動が強まる(下右図の赤線)。
- 前頭前野は、欲求や衝動を制御する働きや自動車の運転等のマルチタスクを行う際、集中すべき情報や対象に意識を向け、不必要な情報や対象を遮断をする働きをする部位で、10歳頃から25歳頃にかけて、大脳辺縁系と比べ、ゆっくりと発達する(下右図の青線)。前頭前野の発達により、大脳辺縁系の働きが徐々に抑えられていく。
- 大脳辺縁系の働きに比して前頭前野が未発達の場合、衝動的、短絡的な行動をとることが多くなり、また、マルチタスクをうまく行えない傾向にある。  
旅客自動車の運転に関しては、マルチタスクの度合いが上がることから、旅客とのやりとり等に過剰に反応してしまい、また、先急ぎ等の欲求を制御できなくなることが想定され得る。
- 前頭前野による制御が優位となるのは21歳頃とされており、世界の青少年期の脳発達領域を研究する専門家の共通認識となっている。

### 【脳の断面図を左方からみたイメージ】



### 【The dual systems model】



※ Laurence Steinberg(2013). The influence of neuroscience on US Supreme Court decisions about adolescents' criminal culpability. *Nature Reviews Neuroscience*. 14,518

※ 青少年期の脳発達領域に係る研究分野の権威であるローレンス・スタインバーグ教授の論文から抜粋。青線のCognitive control systemが前頭前野の働きを、赤線のSocioemotional, incentive-processing systemが大脳辺縁系の働きをそれぞれ示す。

**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**

榊田 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と。

#### 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と。

#### 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と。
- 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と。
- 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と。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と。
- 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)

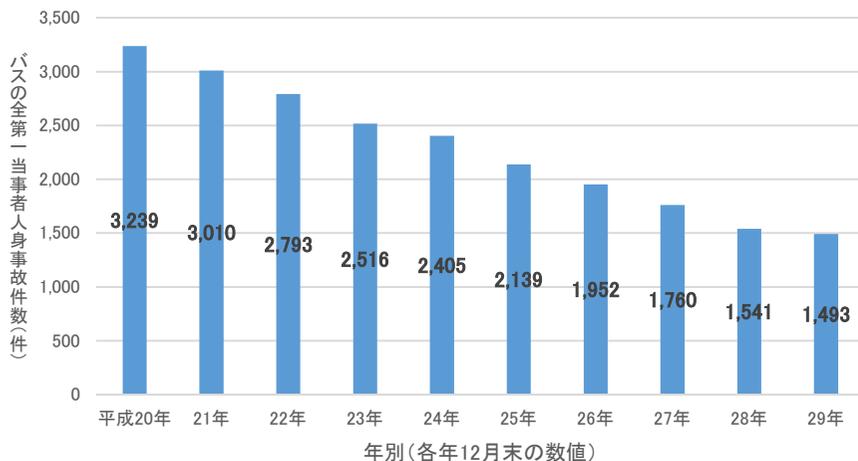
# 旅客自動車等の交通事故分析

平成30年8月  
警察庁交通局

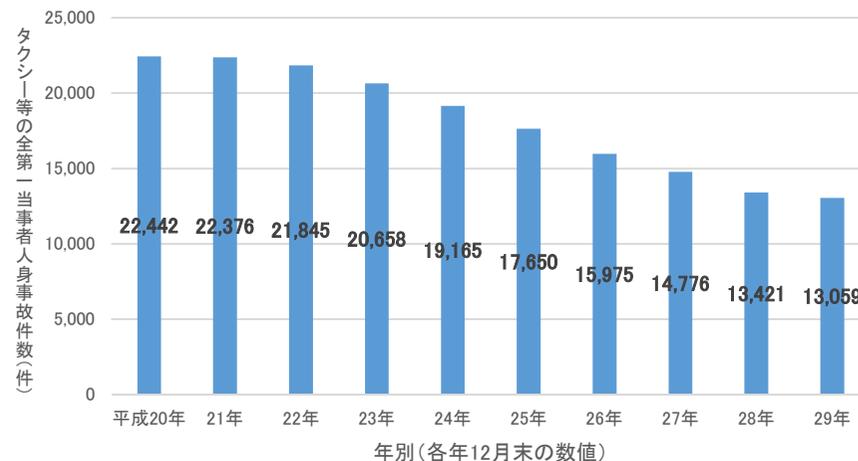
# 第1当事者人身事故件数の推移（平成20年～29年）

（警察庁交通事故統計より算出）

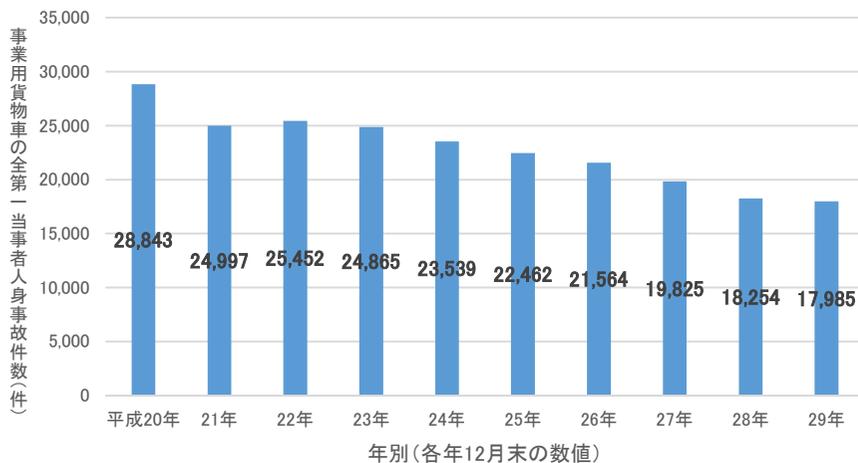
## バス（路線・貸切）



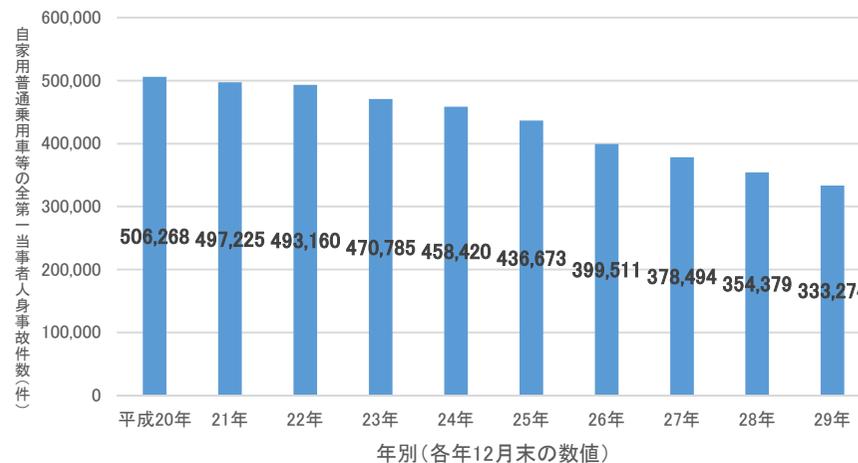
## タクシー・ハイヤー（法人・個人）



## 事業用貨物車



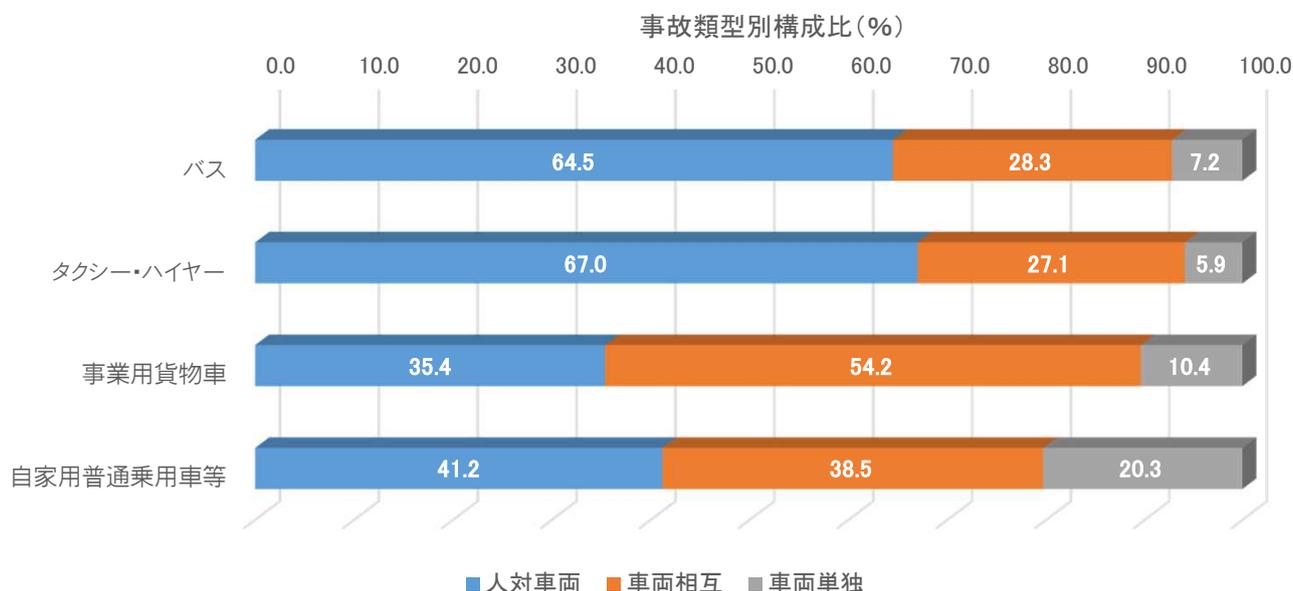
## 自家用普通乗用車等



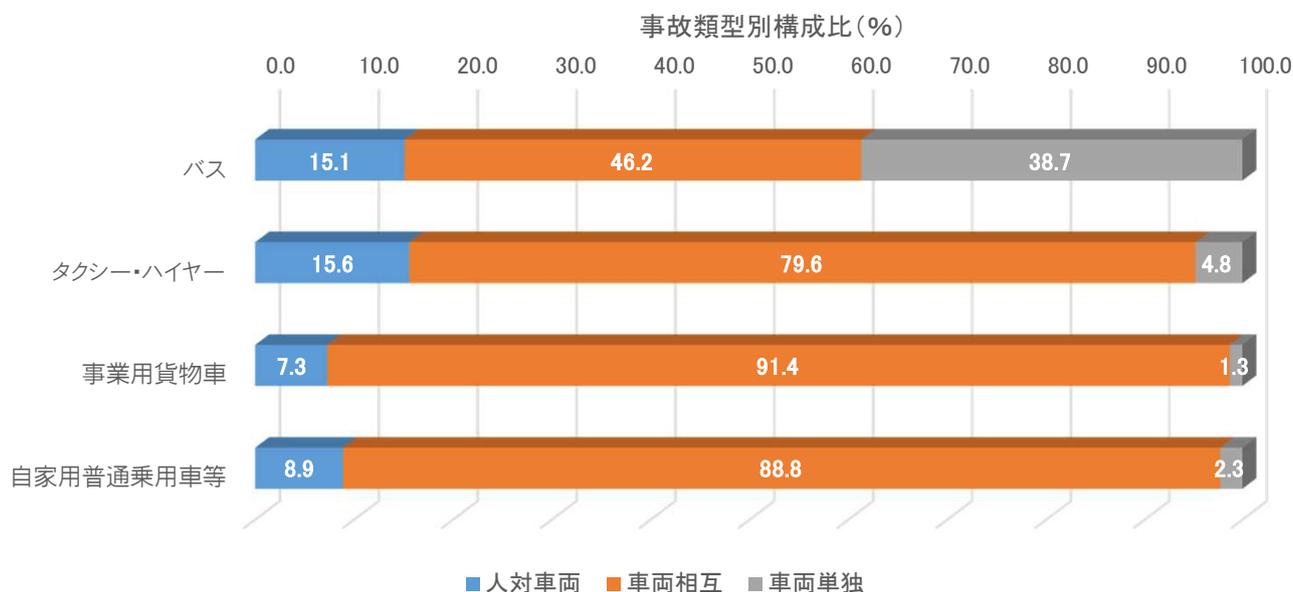
【注】 自家用普通乗用車等とは、軽自動車及びミニカーを含む。また、全第1当事者人身事故件数とは、死亡・重傷・軽傷事故の合計数をいう。

## 第1当事者(死亡)事故の事故類型別構成比(平成20~29年合計)

### 死亡事故



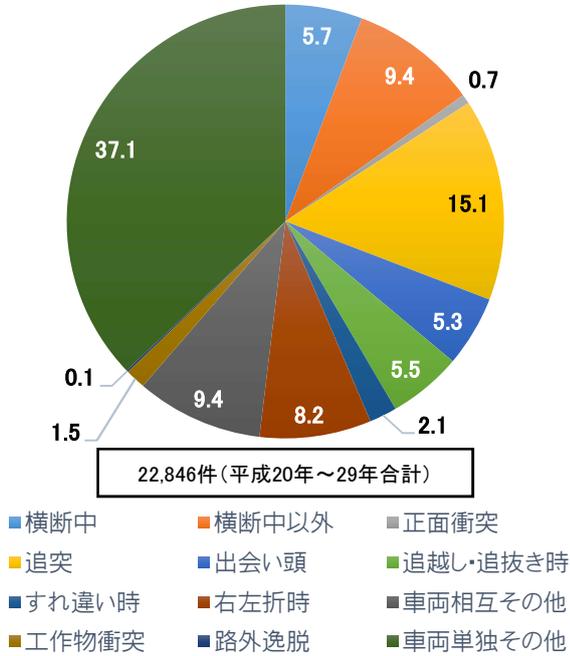
### 全事故



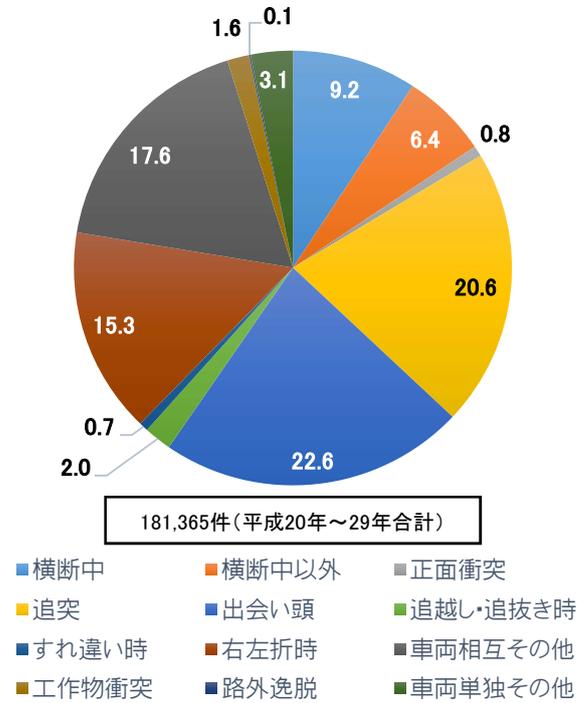
【注】 バス(路線及び貸切)、タクシー・ハイヤー(法人及び個人)、事業用貨物車又は自家用普通乗用車等(軽自動車及びミニカーを含む。)それぞれの第1当事者死亡事故又は全第1当事者事故に占める事故類型別構成比(%)を示す。  
 (算出式) バス、タクシー・ハイヤー、事業用貨物車又は自家用普通乗用車等それぞれの事故類型別第1当事者死亡事故件数又は全第1当事者事故件数÷バス、タクシー・ハイヤー、事業用貨物車又は自家用普通乗用車等それぞれの第1当事者死亡事故件数又は全第1当事者事故件数×100  
 (警察庁交通事故統計より算出)

# 全第1当事者事故の事故類型別構成比(平成20年～29年合計)

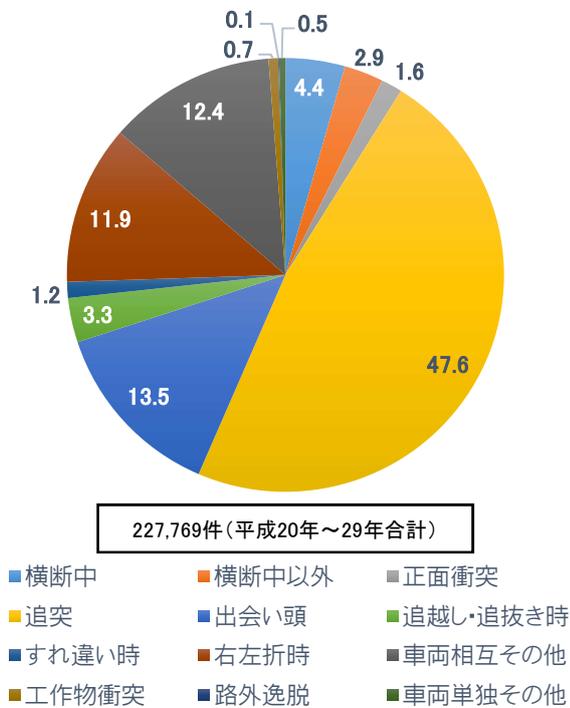
## バス(路線・貸切)



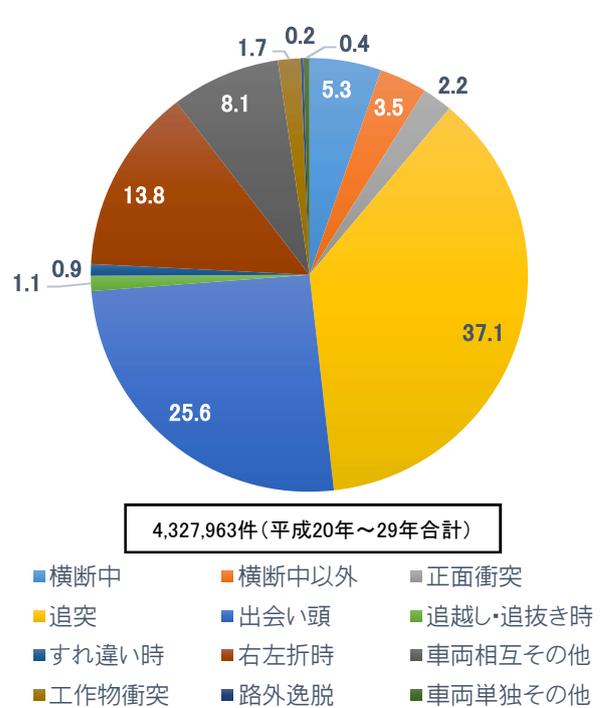
## タクシー・ハイヤー(法人・個人)



## 事業用貨物車

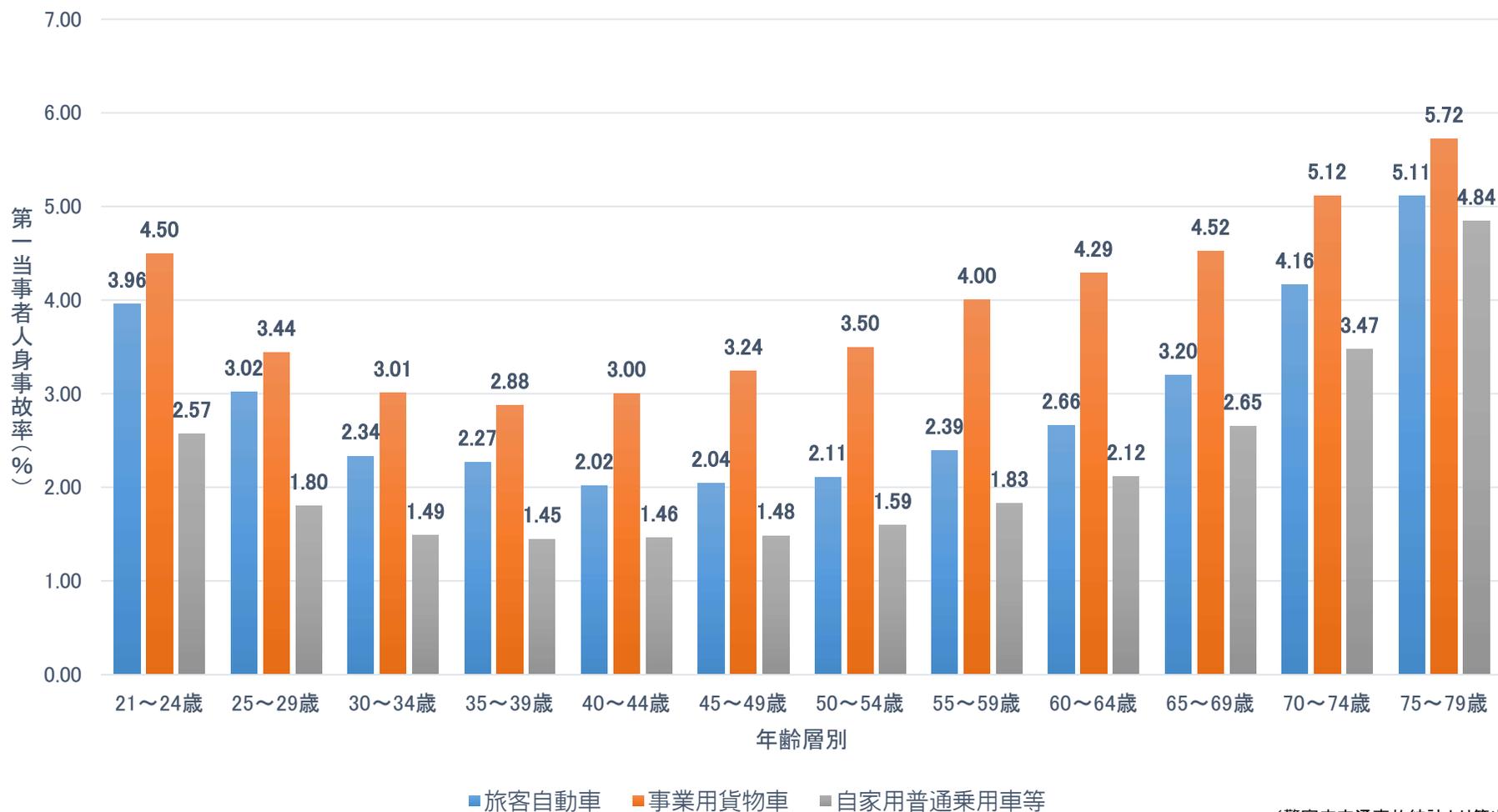


## 自家用普通乗用車等



【注1】 バス(路線・貸切)、タクシー・ハイヤー(法人及び個人)、事業用貨物車及び自家用普通乗用車等(軽自動車及びミニカーを含む。)それぞれの全第1当事者事故に占める事故類型別構成比(%)を示す。  
 (算出式) バス、タクシー・ハイヤー、事業用貨物車又は自家用普通乗用車等それぞれの事故類型別全第1当事者事故件数÷バス、タクシー・ハイヤー、事業用貨物車又は自家用普通乗用車等それぞれの全第1当事者事故件数×100  
 【注2】 列車と自動車当事者となった事故を除く。(警察庁交通事故統計より算出)

## 2当無過失事故件数で除した年齢層別第1当事者人身事故率(平成20年～29年平均)



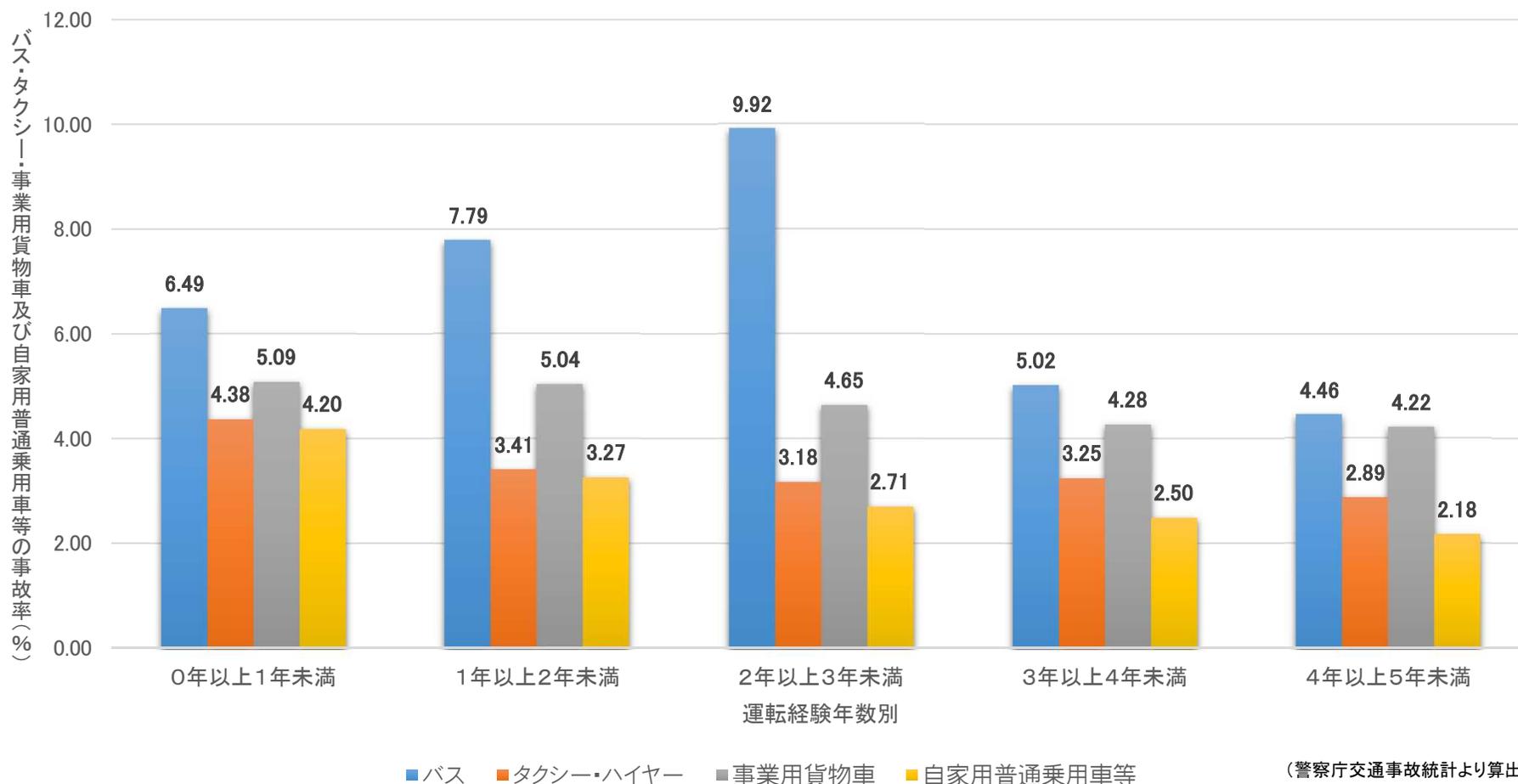
(警察庁交通事故統計より算出)

【注1】 旅客自動車とは、バス(路線・貸切)及びタクシー・ハイヤー(法人及び個人)をいい、自家用普通乗用車等とは、軽自動車及びミニカーを含む。

【注2】 「2当無過失」について、無過失かつ第2当事者となる率は、運転者の運転方法(危険な運転を行ったか否か等)の影響は受けず、専ら道路を走行している頻度に比例すると考えられることから、2当無過失事故件数は、欧米でも走行台キロの代替指標として利用されている。

【注3】 事故率(%)=旅客自動車、事業用貨物車又は自家用普通乗用車等それぞれの年齢層別第1当事者人身事故件数÷旅客自動車、事業用貨物車又は自家用普通乗用車等それぞれの年齢層別2当無過失人身事故件数

## 2当無過失事故件数で除した運転経験年数別第1当事者人身事故率(平成20年～29年平均)



【注1】「運転経験年数」とは、事故発生時の各自動車を運転することができる免許を取得してからの経験年数をいう。

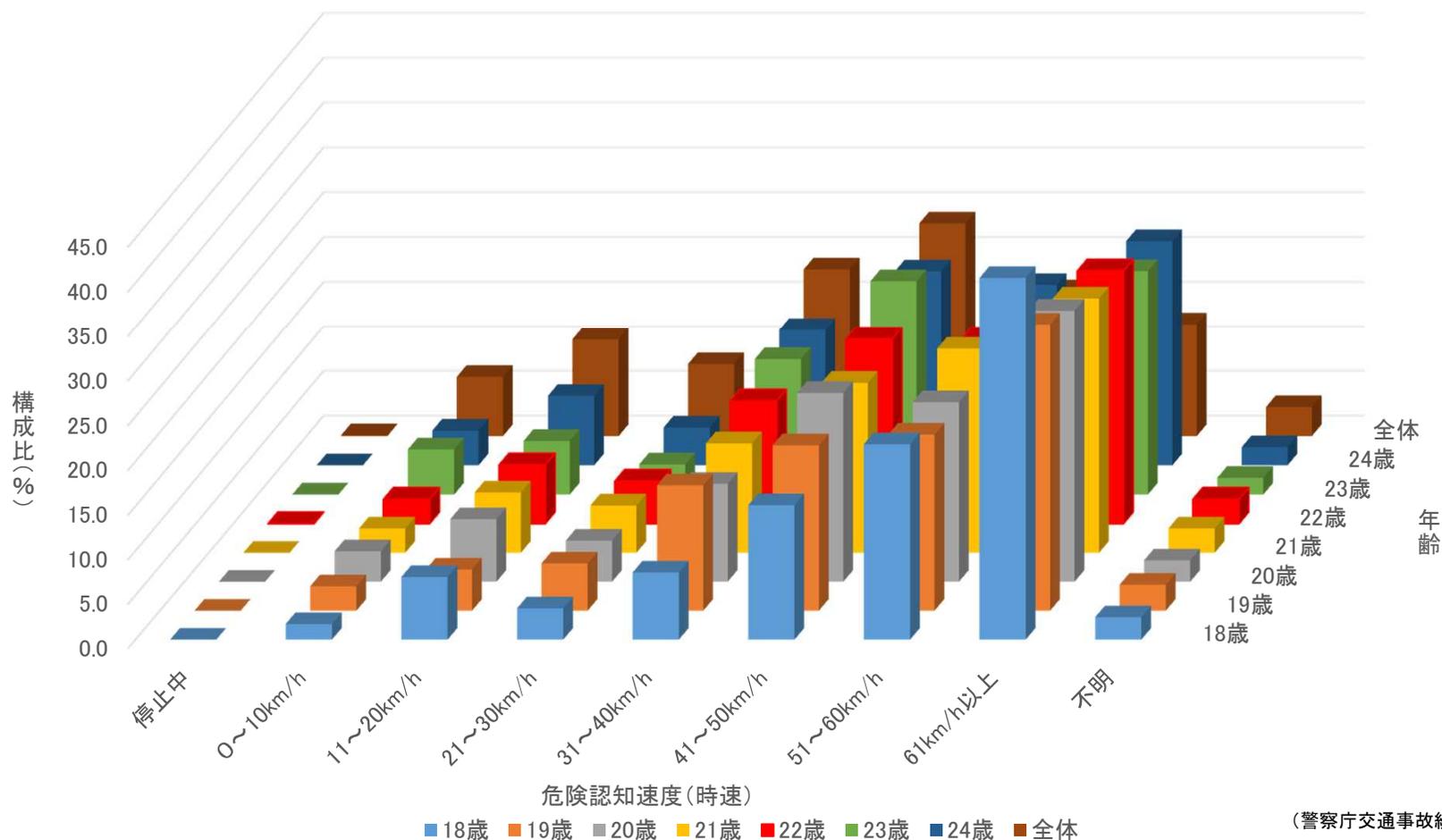
【注2】旅客自動車とは、バス(路線・貸切)及びタクシー・ハイヤー(法人及び個人)をいい、自家用普通乗用車等とは、軽自動車及びミニカーを含む。

【注3】「2当無過失」について、無過失かつ第2当事者となる率は、運転者の運転方法(危険な運転を行ったか否か等)の影響は受けず、専ら道路を走行している頻度に比例すると考えられることから、2当無過失事故件数は、欧米でも走行台キロの代替指標として利用されている。

【注4】左軸の事故率(%)=バス、タクシー、事業用貨物車又は自家用普通乗用車等それぞれの運転経験年数別第1当事者人身事故件数(死亡・重傷及び軽傷事故の合計)÷バス、タクシー、事業用貨物車又は自家用普通乗用車等それぞれの運転経験年数別2当無過失人身事故件数

【注5】右軸の事故率(%)=旅客自動車(バス及びタクシー)の運転経験年数別第1当事者人身事故件数(バス及びタクシーの事故の合計)÷旅客自動車の運転経験年数別2当無過失人身事故件数

# 第1当事者死亡事故における年齢別危険認知速度の構成比(平成20年～29年合計) (高速道路における死亡事故を除く)



死亡事故	停止中	0～10km/h	11～20km/h	21～30km/h	31～40km/h	41～50km/h	51～60km/h	61km/h以上	不明
18歳	0.0	1.8	7.1	3.5	7.6	15.1	21.9	40.6	2.5
19歳	0.0	2.7	4.6	5.3	14.1	18.5	19.7	32.1	2.9
20歳	0.0	3.4	7.0	4.6	11.0	21.1	20.1	30.4	2.4
21歳	0.0	2.7	6.8	5.3	12.2	19.0	22.8	28.5	2.7
22歳	0.0	2.7	6.6	4.7	13.7	20.6	20.6	28.3	2.7
23歳	0.0	5.0	6.0	3.4	15.1	23.9	19.8	25.0	1.9
24歳	0.0	3.9	7.7	4.2	15.2	21.7	20.2	25.1	2.0
全体	0.1	6.6	10.8	8.0	18.7	23.8	16.2	12.5	3.2

【注1】「危険認知速度」とは、原付以上の車両の運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件等認め、危険を認知した時点での速度であり、ブレーキ、ハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。

【注2】危険認知速度の「不明」とは、当事者が死亡した上、関係者の供述が得られず、現場のスリップ跡や目撃者等がないため、速度を推定できないものをいう。

【注3】死亡事故件数は、18歳以上で運転することができる普通自動車、準中型自動車、軽自動車及びミニカーによる死亡事故件数の合計である。

【注4】年齢の「全体」とは、18歳以上の合計をいう。

# 運転者の資質が未成熟であることが 運転行動にどのように現れるか －自動車教習所指導員の立場から－

第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議(2018/8/8)資料  
(株)山城自動車教習所・交通教育センター 瀬川 誠

# 1. 自己制御能力が未成熟である者の 運転行動の特徴

## (1) 全般的に見て

- せっかち(運転操作が荒い)
- 交通ルールに従わない(速度超過、一時不停止)
- 自己不全感(ネガティブ、自己不信感、無関心)
- 情緒不安定(落ち着きがない)
- 心配性(自分の運転の評価に対するもの)
- 衝動性(交通弱者への罵詈雑言、威嚇)

## (2) 若年者の特徴

### ① 規範意識の希薄さ

悪質性や危険性の意識が少なく、違反も多い

### ② 自己制御(セルフ・コントロール)の弱さ

自分の欲求不満や感情がコントロールできない

### ③ リスクテイキング行動に強く影響するスリル探求

### (3) 発達心理学では 若年の特徴として情緒の不安定さや人格の 未熟さを挙げている。

表1 若年者事故の特徴

事故の背景	特徴
技能未熟と 経験の少なさ	ハンドル操作不適切、車両単独事故 カーブ、進路変更・右左折時
人格未熟	スピード、疲労、シートベルト不着用、 追突・わき見、飲酒

# 運転行動階層モデル (Keskinen, 2004)

- レベル5 — 自己評価技能
- レベル4 — 危険敢行性、感情コントロール力
- レベル3 — 安全な運行計画力  
他の車両らからのストレス対応力
- レベル2 — 道路状況の把握力、対応力
- レベル1 — 運転技能(操作)やルールを理解

「五つ星のドライバー」を目指す



# 運転技能の分類

## ①運転操作技能

ハンドル等の操作やそれを基礎とした車両をコントロールする際の運転的技能 = 車両制御技能  
他の技能の基礎となる。

## ②知覚技能

視覚、聴覚などを通じて運転環境を把握する技能  
経験が少ない運転者は①より不得手である。

### ③認知技能

判断や意思決定等の高次な精神課程に関わる技能であり、リスク知覚や運転行動の選択等が含まれる。

### ④社会的技能

他の運転者や歩行者等の行動意図を読み取ったり、コミュニケーションを図ったりする技能であり、様々な経験が少ない運転者にとって、最も習得が難しい技能であると考えられる。

# 自己制御能力が未成熟なドライバー

## ③認知技能能力と④社会的技能能力が不足

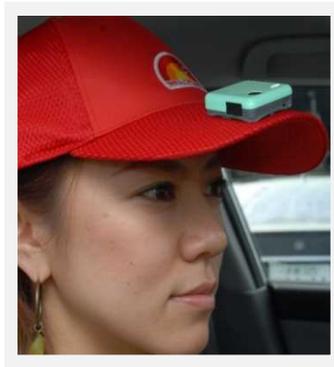
- 個人的なリスク評価が甘い
- 運転状況に潜む客観的な危険性の評価が不能
- 意思決定が正確にできない。
- 他者とのコミュニケーションが困難

# 運転技能の評価方法

- ドライブレコーダー等を用いて運転録画による評価
- 運転技能自動評価システム (Objet) を用いて客観的な運転診断
- 自動車教習所の技能検定 (試験) 基準による採点
- 同乗者による観察評価

# 運転技能自動評価システム

小型モーションセンサを用いて運転行動を計測する。



頭につける



右足につける



GPSを使用する

# 【評価方法の一例】

運転技能評価の着目点

運転者がどの程度、

潜在的な危険を予測しているのかを

直接計測不可能

その人の動作から推定する。

直接計測可能



## 【GPSの役割】

### ①速度

走行速度、交差点進入速度

旋回速度

### ②位置情報

緯度経度で交差点位置





## 【センサの役割①】

(帽子のツバに装着)

安全確認(左右への動作)の行動

方向、回数、タイミング、確認時間、深さ



## 【センサの役割②】

(右足つま先に装着)

危険予防動作

ブレーキの準備性(=構え)

ペダルの踏み方のクセ



# 運転経験の少ない運転者の運転技能診断結果表

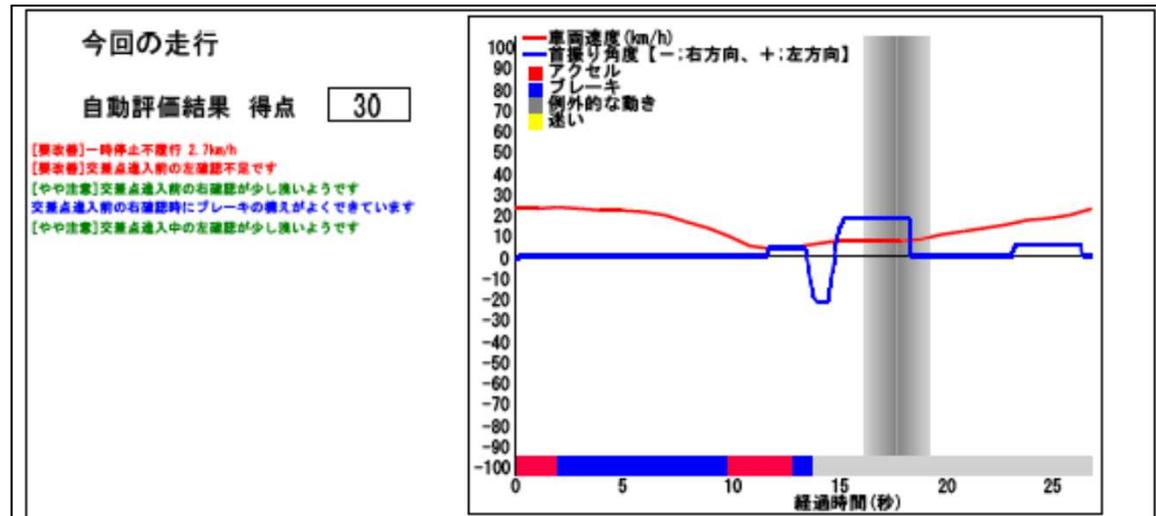
今回の走行： 2018年3月12日13時27分 の走行		
<b>安全速度・一時停止 達成度</b>		
速度		38%
一時停止		0%
速度が落としきれていない傾向が認められます。「最高速度」だけではなく、「最低速度」にも気を使った運転を心がけて下さい。		
<b>左方向安全確認 達成度</b>		
確認の深さ		42%
タイミング		56%
確認時間		61%
総じて確認が浅いようです。ミラーだけに頼らず、速度を落として、目視確認を心がけてください。		
<b>右方向安全確認 達成度</b>		
確認の深さ		50%
タイミング		73%
確認時間		64%
右側への注意が不十分な傾向が認められます。速度を落とし、周囲を「見よう」とする心構えを持ちましょう。		
総合評価	<b>D</b>	危険意識を向上させましょう

# 運転に習熟した運転者の運転技能診断結果表

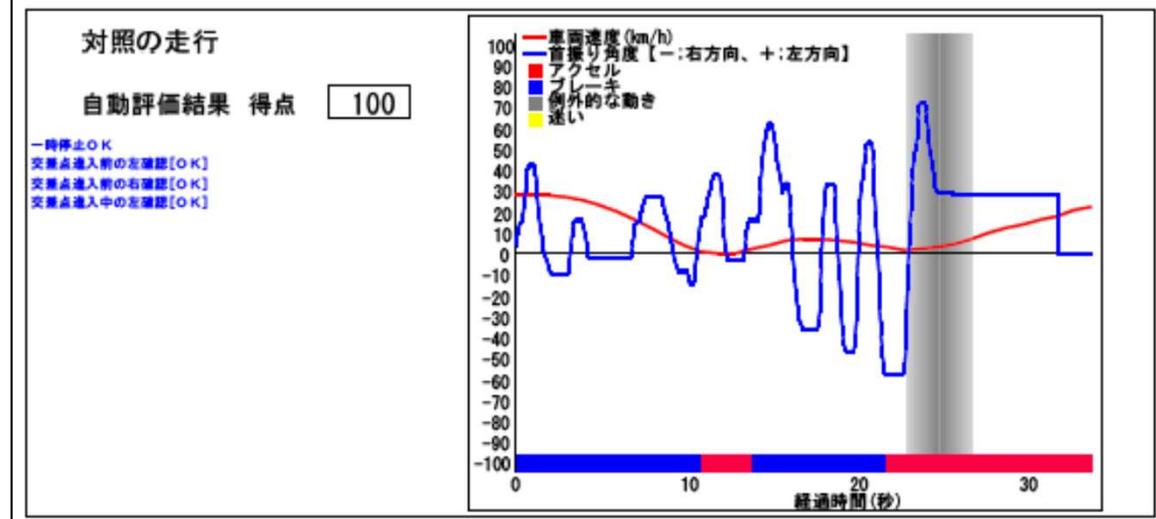
比較の走行： 模範走行		
<b>安全速度・一時停止 達成度</b>		
速度		100%
一時停止		100%
速度を十分に落とすことができている。予防安全の観点からも、非常に望ましい運転ができています。		
<b>左方向安全確認 達成度</b>		
確認の深さ		100%
タイミング		100%
確認時間		100%
全体的に、左確認がとても良くできています。		
<b>右方向安全確認 達成度</b>		
確認の深さ		100%
タイミング		100%
確認時間		100%
全体的に、右確認がとても良くできています。		
総合評価	<b>A</b>	良好な運転です

# 例1 一時停止交差点の左折の結果

運転経験等  
未熟

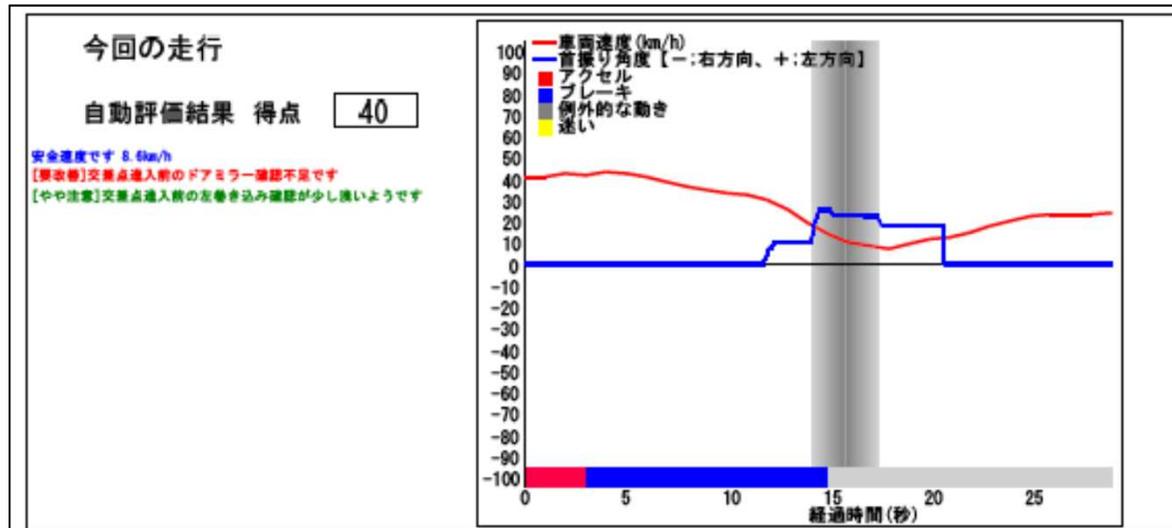


運転経験等  
習熟

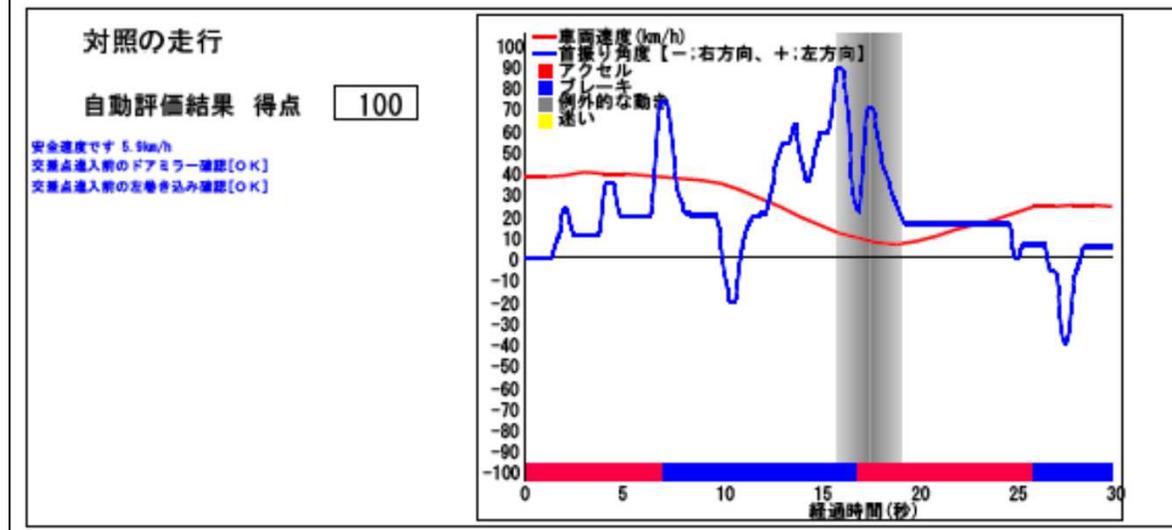


# 例2 信号機のない交差点左折の結果

運転経験等  
未熟

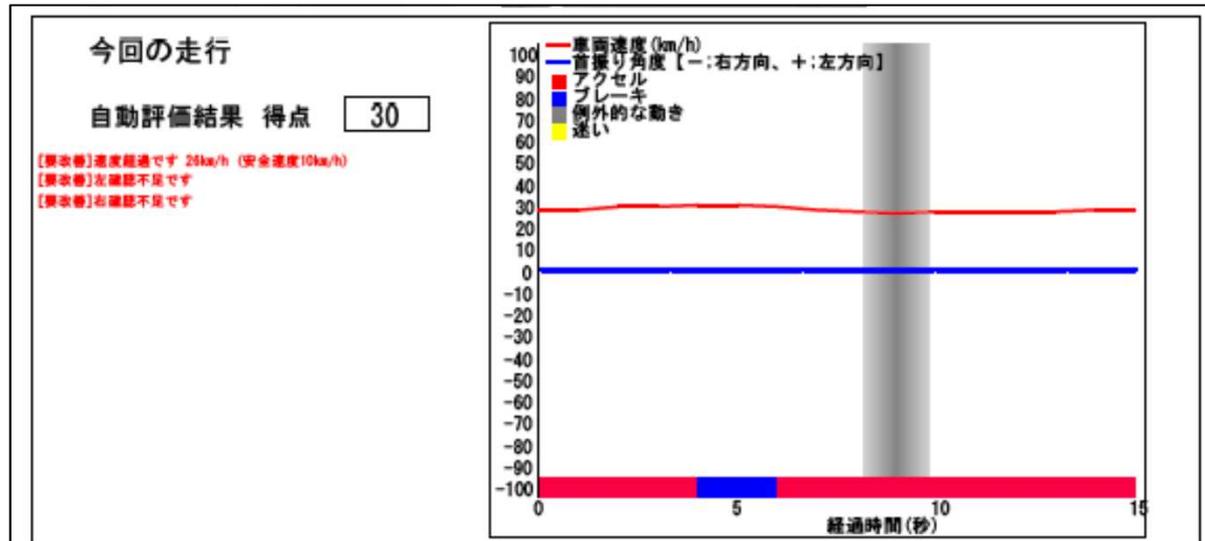


運転経験等  
習熟

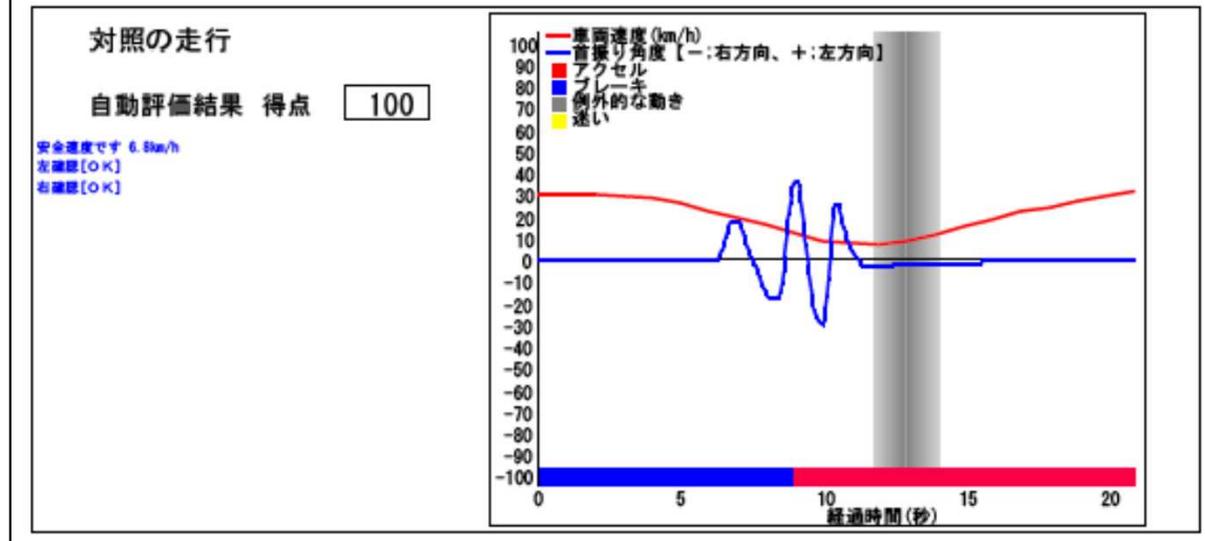


# 例3 見通しのきかない交差点の直進の結果

運転経験等  
未熟



運転経験等  
習熟



### 3. 若年者に効果的な教育方法

教育目標 **学習し続ける能力を付ける**



自己評価能力(メタ認知)

自己制御能力訓練 — 一連の心の活動

- 自分の長所・短所の理解
- 自分の運転の危険性に気づく
- 運転行動の修正

# ①カウンセリング・コーチング等を取り入れた双方向型(対話)教育

- ・適性診断結果に応じた指導
- ・運転技能診断結果に応じた指導

## 【教育内容】

「人の迷惑について」気づくこと

「生命の大切さ」を伝える

共感性の醸成

衝動性の抑制

時間圧への対処法

## ②観察学習（モデリング、ミラーリング）

### 「自己観察法」

①教習走行時に撮られた自身のビデオ録画映像

### 「他者観察法」

②さまざまな交通場面での他のドライバーや歩行者のビデオ録画映像を利用

## 教育の流れ

- ① 自己評価
- ② 理想的な安全行動のおさらい
- ③ ビデオ観察
- ④ 自己評価

# 【ま と め】

- ・双方向型の個別面接方式による個人指導への展開
- ・運転者個々の危険な運転個癖等を客観的に認識させる教育への展開

「反復的に危険パターンを1つ1つ伝えて、身に付けて行くことが大切であり、対話しながら心に響くように取り組むことで良い方向へ進むのでは…」