

**第3回 第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議
議事概要**

1 開催日時

平成30年8月8日(水) 13:00~15:40

2 開催場所

三田共用会議所 第3特別会議室

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

北村 博文	交通局長
早川 智之	交通局運転免許課長

(3) 関係省

川村 和久	国土交通省自動車局安全政策課係長(代理出席)
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(代理出席)

(4) ヒアリング対象者

和氣 みち子	全国被害者支援ネットワーク理事
和氣 圭司	被害者支援センターとちぎ自助グループメンバー
慶島 譲治	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

4 議事概要

(1) 開会

(2) 議事

ア 交通事故被害者関係者及び労働組合関係者に対するヒアリング

交通事故被害者関係者及び労働組合関係者から資料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。

※ 交通事故被害者関係者の説明要旨は次のとおり。

- 年齢要件の見直しの適否を検討していることについて
 - ・ 成人年齢が引き下げられたため、年齢要件を見直すこととなったとしても致し方ないと思うが、大勢の乗客の命を預かる職業であることから、第二種免許取得後の一定期間は、事業者の方で人材教育及び運転技能等の向上に向けた教育を行ってほしい。
- 旅客自動車運送事業者に求めること
 - ・ 労働環境、職場環境等に問題はないか等、人材不足の原因は何か、事業者とし

て考えてもらいたい。

- ・ 適性検査や健康診断等を活用し、心身共に健康な状況で業務に従事できるよう、運転者管理を徹底してほしい。
- ・ 旅客自動車の運転者として不適格であると考えられる者に対しては、重大事故を惹起することのないよう速やかに厳しい措置を講じてもらいたい。
- 旅客自動車の運転者に求めること
 - ・ 当然のことであるが、乗客の大切な命を預かっている職業であることを常に意識し、法令を遵守した安全運転を維持・向上してほしい。
 - ・ 定期的に研修会等に参加するなど、自主的に被害者支援について学ぶ機会を持つことで、安全運転意識を持続してもらいたい。
- ※ 交通事故被害者の説明に対する主な質疑応答は次のとおり。
 - 事業者に対して求める安全対策以外に、何か交通事故被害者として求めることはあるか。
 - 現行の第二種免許試験も相当難しいと思うが、もう少し第二種免許の取得を厳しくすることもあり得るのではないかと考えられる。
- ※ 労働組合関係者の説明要旨は次のとおり。
 - 議論の前提
 - ・ 運転者不足の問題の解決には、バス及びタクシー運転者の低賃金・長時間労働という過酷な労働条件の改善が不可欠である。
 - ・ 第二種免許は、旅客の安全性を担保するものであると考えていることから、その重要性を踏まえ、仮に年齢要件を見直すこととした場合でも、旅客の安全確保が確実に担保されることを前提として検討すべきである。
 - 年齢要件を見直す場合の留意事項
 - ・ 年齢要件を見直すこととした場合には、一律に引き下げるのではなく、例えば、業務管理が徹底されている事業者に限定し、優良事業者と不適格な事業者との差別化を図ることができるような特例的なものとするべきではないか。
 - ・ 特例を受けて第二種免許を早期に取得した者については、一定期間は定型的・限定的業務とするなど、新任運転者に対する配慮を行うべきではないか。
- ※ 労働組合関係者の説明に対する主な質疑応答は次のとおり。
 - 労働組合として受験資格の見直しには反対か。また、人材確保に当たって地域格差はあるのか。
 - 労働組合としては、賛否両論である。ただし、労働条件の改善なくして運転者不足の解消は成し得ないという点については共通である。
 - また、地域格差という点については、東京と地方部では全く事情が異なっており、準備金等を用意するなどの対策を講じても、人材を確保することは非常に厳しい現状にある。

イ 事務局説明

事務局から資料3及び4に基づき説明。

ウ 自由討議①（安全担保措置関係）

主な発言は次のとおり。

- 運転者に対する措置
 - ・ 交通事故分析の結果を見ると、第二種免許取得後の一定期間は交通事故率が高い

ことから、第二種免許取得後に初心運転者期間のような制度を導入し、安全運転を促すことが良いのではないかと。

- ・ 初心運転者期間のような制度を導入する場合、その教育については、実際の旅客自動車の運転を踏まえ、旅客の安全確保に重点を置いた内容にすべきではないかと。また、当該教育の対象は、全ての第二種免許取得者ではなく、交通違反を犯した者等、一定の基準に達した者に限るべきではないかと。
- 事業者に対する措置
 - ・ 運転経験年数が浅い運転者を多く雇用している事業者に対しては監督を強化するなど、事業者に対する規制の在り方についても併せて検討すべきではないかと。
 - ・ 役割が変化したときに最もミスが増えると考えられることから、事業者において丁寧な対応が必要である。また、簡単なものでも良いので、第二種免許を取得してから一定期間後に、安全運転意識やプロ運転者としての自覚を再度醸成させるような教育を行うことが良いのではないかと。
- その他
 - ・ 講習等を強化することのほか、例えば、旅客自動車の運転者として稼働後の一定期間、無事故無違反であった者については、優良運転者として表彰するなど、何らかの評価制度を設けることも必要ではないかと。

エ 有識者委員によるプレゼンテーション

瀬川委員から資料5に基づき説明。説明要旨は次のとおり。

- 自己制御能力が未成熟である若年者の運転行動の特徴としては、全体的に衝動的である又は運転操作が荒い傾向が見られる。
- 運転技能を分類すると、ハンドル操作等の運転操作技能、運転環境を把握する知覚技能、判断や意思決定に関わる認知技能及び他の運転者や歩行者等の行動意図を読み取るなどの社会的技能に分けられると考えられるが、自己制御能力が未成熟である者は、特に認知技能及び社会的技能が不十分であり、自己の運転技能の客観的評価や危険性の見積りが甘いなどといわれていることから、こうした部分を強化することに重点を置いた教育を行うことが必要ではないかと。そのためには、カウンセリングやコーチング、適性検査の結果に基づく双方向型の教育が有効であると考えられる。
- 運転者がどの程度潜在的な危険性を予測しているか、また、どの程度の自己制御能力を有しているか等を直接評価することは不可能であるため、ドライブレコーダー等の機器も活用しながら、運転者の行動によってそういった部分を間接的に評価することは可能であるといえるのではないかと。

オ 自由討議②（年齢要件関係）

主な発言は次のとおり。

- 方向性
 - ・ 自己制御能力を養成するための一定の教育又は訓練を受けた者については、年齢要件を特例的に緩和しても良いのではないかと。
 - ・ 自己制御能力のみに着目するだけでなく、教育又は訓練を受けたことによって、そもそも安全運転をすることができる者であるか否かということを議論の前提とすべきではないかと。
 - ・ 自己制御能力は幅広い意味を含むものであるため、教育又は訓練によって全て身に付けさせることは難しく、また、年齢要件と経験年数要件で担保している資質を

明確に区別することも難しいと考えられることから、年齢要件で担保している部分のうち教育又は訓練によって養成できる部分を身に付けられた者に対しては、年齢要件を特例的に引き下げることと認めるといったように、自己制御能力の全てを養成できるわけではないことを共通認識として持つておくべきではないか。

- ・ 人格的に未成熟な部分は矯正が難しいと思うが、一対一の双方向型の教育を行うことができれば、ある程度は改善されるのではないか。
 - ・ 若年であることは、運転経験が少なく知らないことが多いということであるため、教育の効果は大きいということが出来るのではないか。
- 留意事項
- ・ 優良事業者に限り若年者を雇用することができるような特例を設けることも一案かと思っただ、そのような場合には、事業者にも地域格差があることについて十分に考慮すべきである。
 - ・ 年齢要件を特例的に緩和して第二種免許を取得した者に対しては、例えば、1年後に講習を実施するなど、第二種免許取得後に丁寧なアフター・ケアを行うことも重要ではないか。
 - ・ 第二種免許の取得のための教習を受講している間に、当該教習の受講を辞退してしまう者が若干数見られる。

(以上)