

# 第4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10月17日（水）  
13：00～15：30  
警察庁（中央合同庁舎2号館）第4会議室

## 1. 開 会

## 2. 議 事

- (1) 事務局説明①
- (2) 自由討議①
- (3) 事務局説明②
- (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4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)

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
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)

山腰 俊博	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

## 第4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 これまでの議論の整理

資料2 関越バス事故及び軽井沢スキーツアーバス事故被害者御遺族からの御意見の要旨

資料3 初心運転者期間制度の概要

資料4 運転適性検査【藤田委員】

## 旅客自動車の安全対策の強化

第二種免許取得前

第二種免許取得後

第二種免許  
取得

### 受験資格の見直し

#### 経験年数要件

【担保されている資質】  
「実際の道路交通環境下における危険予測・回避能力」

【見直しの方向性】  
→ 旅客自動車教習所における教習の高度化

#### 年齢要件

【担保されている資質】  
「適切な運転行動に係る判断に必要な自己制御能力」

【見直しの方向性】  
→ 自己の運転技能の客観的評価や感情制御能力等を養成するための教育・訓練を受けること

### 安全担保措置の強化

#### 必要性

- 旅客自動車の運転は、交通事故・違反分析から自家用乗用車の運転と質的に異なることがうかがえる
  - 第二種免許取得後、旅客自動車の運転経験が浅い者等による事故率が高い傾向にある
- 第二種免許取得後、早期に旅客自動車の運転者に求められる資質を身に付けさせる

#### 方向性

- 第二種免許取得後の一定期間において、旅客自動車の運転者に求められる資質を身に付けるための自主的な努力を促すとともに、違反行為を繰り返すなど、旅客自動車の運転者として不適格であると疑われる者を排除することができる制度

**関越バス事故及び軽井沢スキーツアーバス事故  
被害者御遺族からの御意見の要旨**

関越バス事故の被害者御遺族（林氏）からの御意見の要旨  
（第二種免許制度等の在り方を検討していることについて）

【年齢要件を引き下げる特例を設けることの適否について】

- 年齢要件を始めとする受験資格の見直しは、旅客自動車運送業界の人手不足の解消という社会的要請があるため致し方ないとするが、仮に見直すとしても、安全対策を十分に講ずることによって交通事故が増加することのないよう配慮してもらいたい。
- 仮に、年齢要件を引き下げる特例を設けるといふ方向であれば、運転者及び事業者の遵法意識の向上を徹底的に図るとともに、ドライブレコーダーの更なる普及等、旅客自動車の安全装備の向上にも努めてもらいたい。

【旅客自動車の安全対策の強化について】

- 関越バス事故や軽井沢スキーツアーバス事故に共通することは、運転者に対する教育や運行管理が杜撰な、安全意識が低い事業者による事故であるということである。第二種免許を取得したことをもって直ちにプロの運転者であるとはいえないため、事業者において十分な運転者教育を行い、早期に一人前のプロ運転者を育成することが重要である。
- 適性検査の結果によって第二種免許を取り消すことまでは難しいと考えているが、プロ運転者としての自覚と自省を促す観点から、教育のツールとして更に有効活用してもらいたい。
- 交通事故や交通違反を繰り返す者は、プロ運転者として不適格であると考えられることから、ある一定基準に達した者については第二種免許を取り消すなど、第二種免許保有者に特化した安全対策を講ずることも一案ではないだろうか。
- ハインリッヒの法則によれば、交通事故は小さなミスのお返しによって起こるといわれているが、旅客自動車の交通事故についていえば、運転者個人のみならず、運転者を管理する事業者にも責任があると考えており、運転者個人に対する安全対策のみならず、運行管理体制が杜撰な事業者を減らすため、事業者に対する更なる安全対策も併せて強化してもらいたい。

軽井沢スキーツアーバス事故被害者遺族の会（田原代表）からの御意見の要旨  
（第二種免許制度等の在り方を検討していることについて）

【年齢要件を引き下げる特例を設けることの適否について】

- 旅客自動車運送業界は、運転者不足を理由に第二種免許の受験資格の緩和を要望しているが、そもそも受験資格を見直しただけでは、人手不足が解消するとは思えない。業界において人手不足の原因を分析し、職種の地位を上げるなど、業界として取り組むべき様々な対策を確実に講じなければ、人手不足は解消されないと思う。
- 軽井沢スキーツアーバス事故を起こしたような悪質事業者が、年齢要件が見直されたことに伴って若年者を積極的に採用し、体力があることを理由に無理な働き方を強いるようになるのであれば、安全確保の観点からは認められない。
- 仮に、年齢要件を見直すならば、業界における安全対策が十分に講じられることが大前提である。また、年齢要件を見直したとしても、安全性が十分に担保されることについて明確な根拠を示して説明されるべきである。また、衝突防止機能を搭載するなど、事故防止に向けたハード面の対策も更に進めてもらいたい。
- とにかく、安全第一で御願いたい。交通事故分析の結果から、21歳以下の事故率が高いことが分かっている以上、十分な安全対策が明確化されるまで年齢要件を引き下げるべきではない。
- 運転適性診断の結果を数値化し、若年層の運転適性を見極め、合格判断基準の一つとして追加してはどうか。交通事故率が高い高齢者についても、同様の検討を行うべきである。

【旅客自動車の安全対策の強化について】

- 運転者個人に対する安全対策も強化してもらいたい。事業者に対する安全対策も併せて強化してもらいたい。第二種免許の取得前及び取得後の両面から、安全対策を強化することができないか、検討してもらいたい。
- 第二種免許の更新等に当たって、自動車事故対策機構（NASVA）等で実施している適性診断の結果を反映するなど、何らかの形で道路運送法令上の適性診断と運転免許制度とを関連付けることができないか、継続して検討してもらいたい。

# 初心運転者期間制度の概要①

資料3

第一種免許取得後の1年間

第一種免許  
取得

初心運転者期間

目的

統計上、特に事故が多い免許取得後1年未満の初心運転者に対し、**慎重に運転するよう動機付けを行い、自動車等を安全に運転するために必要な運転技能及び知識の定着を図る**ことにより、初心運転者期間中及び以後の事故防止を目的とする。

## 初心運転者期間

- **対象免許**(準中型免許、普通免許、大型二輪免許、普通二輪免許及び原付免許)取得後1年間は、**初心運転者期間**として設定。
- **初心運転者期間中に違反行為を行い、一定の基準に該当した者は、当該期間中に初心運転者講習を受講することが可能。**
- **初心運転者講習を受講した者は、初心運転者期間経過後の再試験の受験が免除される。**
- **初心運転者講習を受講しない者又は当該講習受講後の初心運転者期間中に違反行為を行い再度一定の基準に該当した者は、再試験の受験義務が課される。**
- **再試験に不合格となった者又は再試験を受験しなかった者は、当該者の保有する再試験に係る第一種免許が取り消される。**

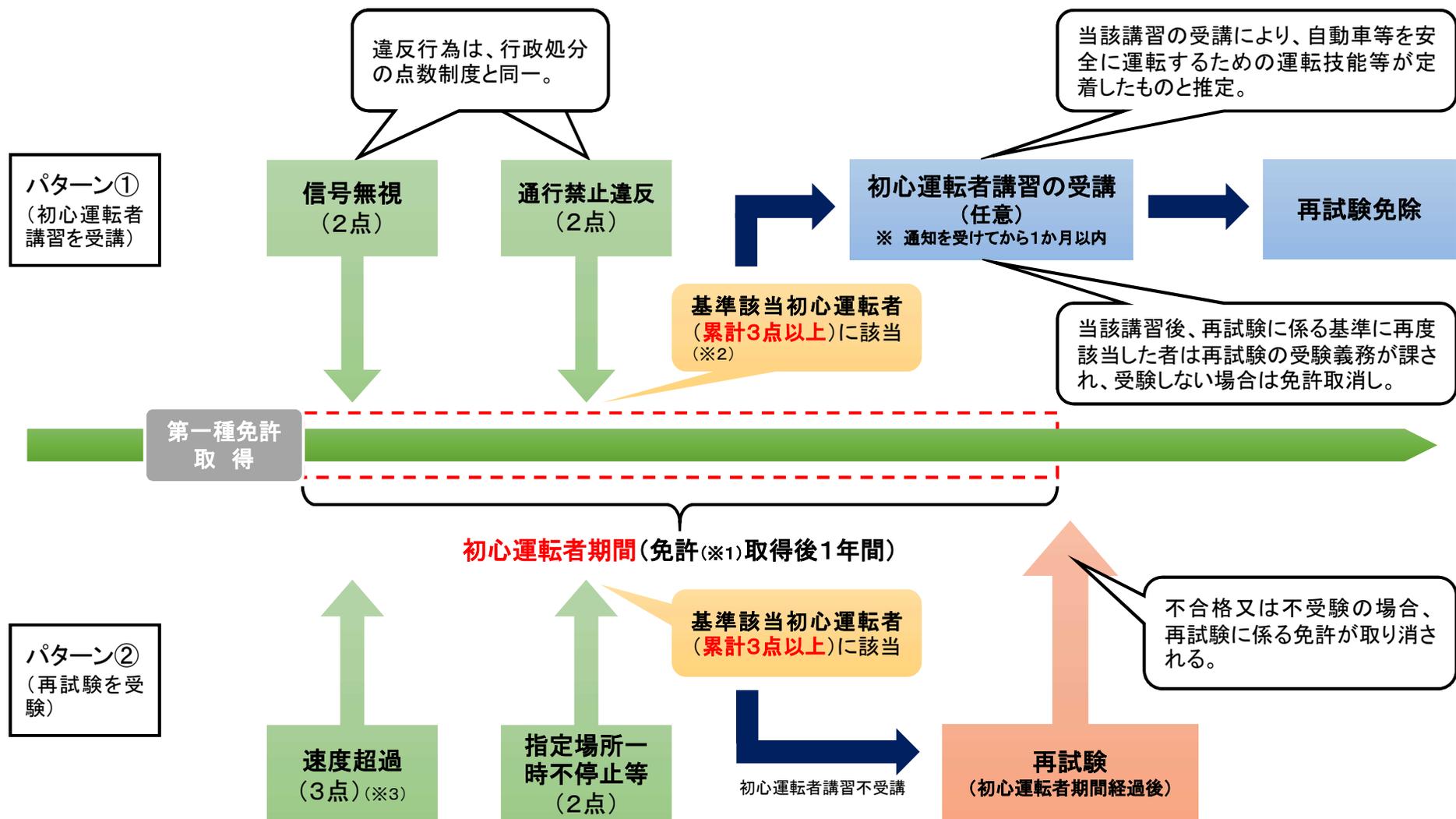
## 初心運転者講習

- **安全運転に必要な運転技能等が未定着の者又は誤った運転技能等が定着しつつある者に対し、自主的な改善努力の機会として実施。**
- 内容 … 運転演習、危険予測訓練(ゼミ、講義)等
  - 時間 … 原付以外:7時間、原付:4時間

## 再試験

- **免許取得時において確認した安全運転に必要な運転技能及び知識について、初心運転者期間経過後において現に有するか否かを確認する。**
- 内容 … 免許取得時の運転免許試験と同一。
  - 効果 … 不合格者は、再試験に係る免許が取り消される。

## 初心運転者期間制度の概要②



※1 免許取得後に上位免許を取得した者等は、初心運転者期間制度の対象外となる。

※2 基準該当初心運転者の対象となる違反行為は、初心運転者期間の対象となる免許に係る自動車を運転しているときの違反行為に限られる。

※3 一度の違反行為が3点の場合、再度違反行為を行って4点以上になった場合又は一度の違反行為や事故で4点以上になった場合も対象となる。

第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議

平成30年10月17日(水)

# 運転適性検査

科学警察研究所

交通科学部付主任研究官

藤田悟郎

千葉県 柏市

*National Research Institute of Police Science,  
National Police Agency*



# 運転適性検査とは

学科試験  
技能試験  
適性試験  
(視力、聴力など)

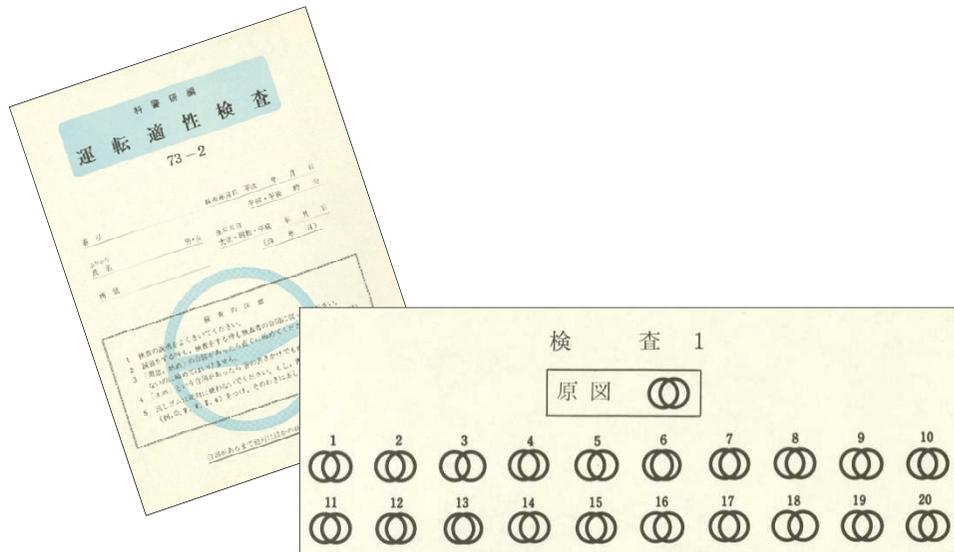
運転適性検査  
・個別安全運転指導  
(停止処分者講習など)  
・不適格者の発見の端緒  
(精神疾患、認知的な障害など)

安全運転の基盤となる資質  
(知的能力、性格など)

具体的には、例えば……  
認知処理の速さと正確さ  
複雑な状況下での適切な注意の配分  
安全運転のための状況判断  
高ストレス化での耐性  
集中力の持続  
社会性

# 運転適性検査の種類

- 73型検査、K型検査  
知能、作業、性格



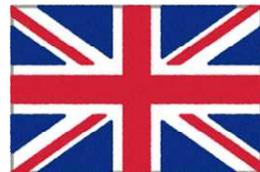
- CRT運転適性検査  
反応の正確さ速度  
注意の配分



- SAS検査  
運転中の行動、感情変化、考え方

# 適性検査の研究史1

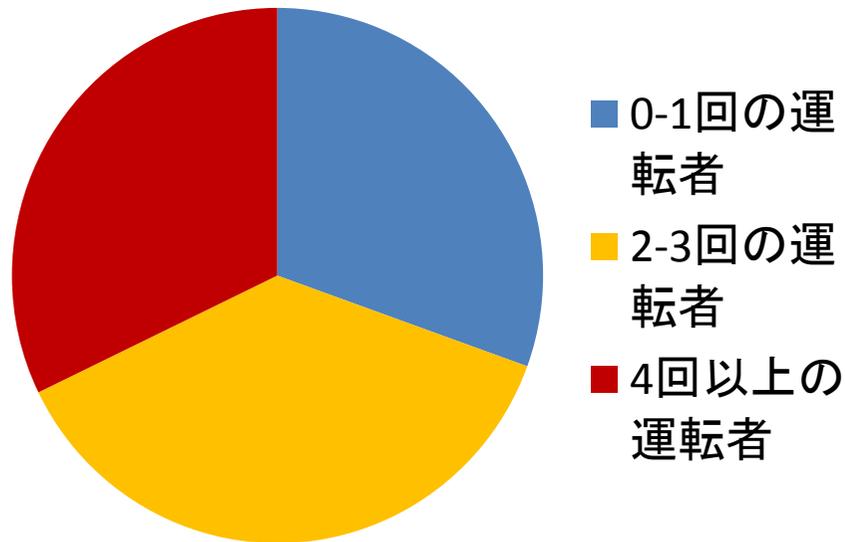
- グリーンウッドとウッズ  
(英国)
  - 軍需工場で働く女性648人
  - 11パーセントの労働者が事故全体の56%に関与していた
  - 調査期間の最初の3ヶ月と続く3ヶ月の事故回数には統計的に有意な相関があった
- ヤーキーズ(米国)
  - 志願兵の適性を調べるために、ペーパー式の検査を作成
  - 言語的能力を調べる検査( $\alpha$ 式)、言語によらない検査( $\beta$ 式)を作成



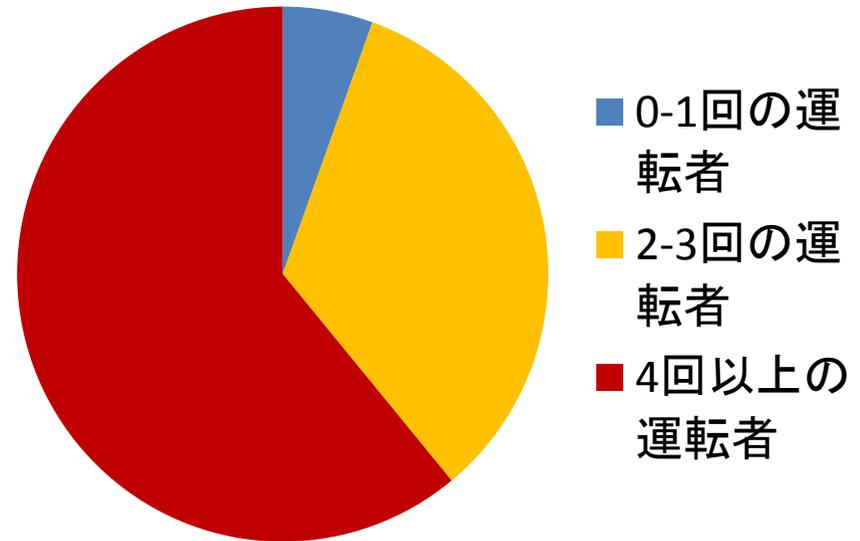
# 適性検査の研究史2

3分の1の運転者が、交通事故の6割を起こしている。

運転者60人の内訳



事故164件の内訳

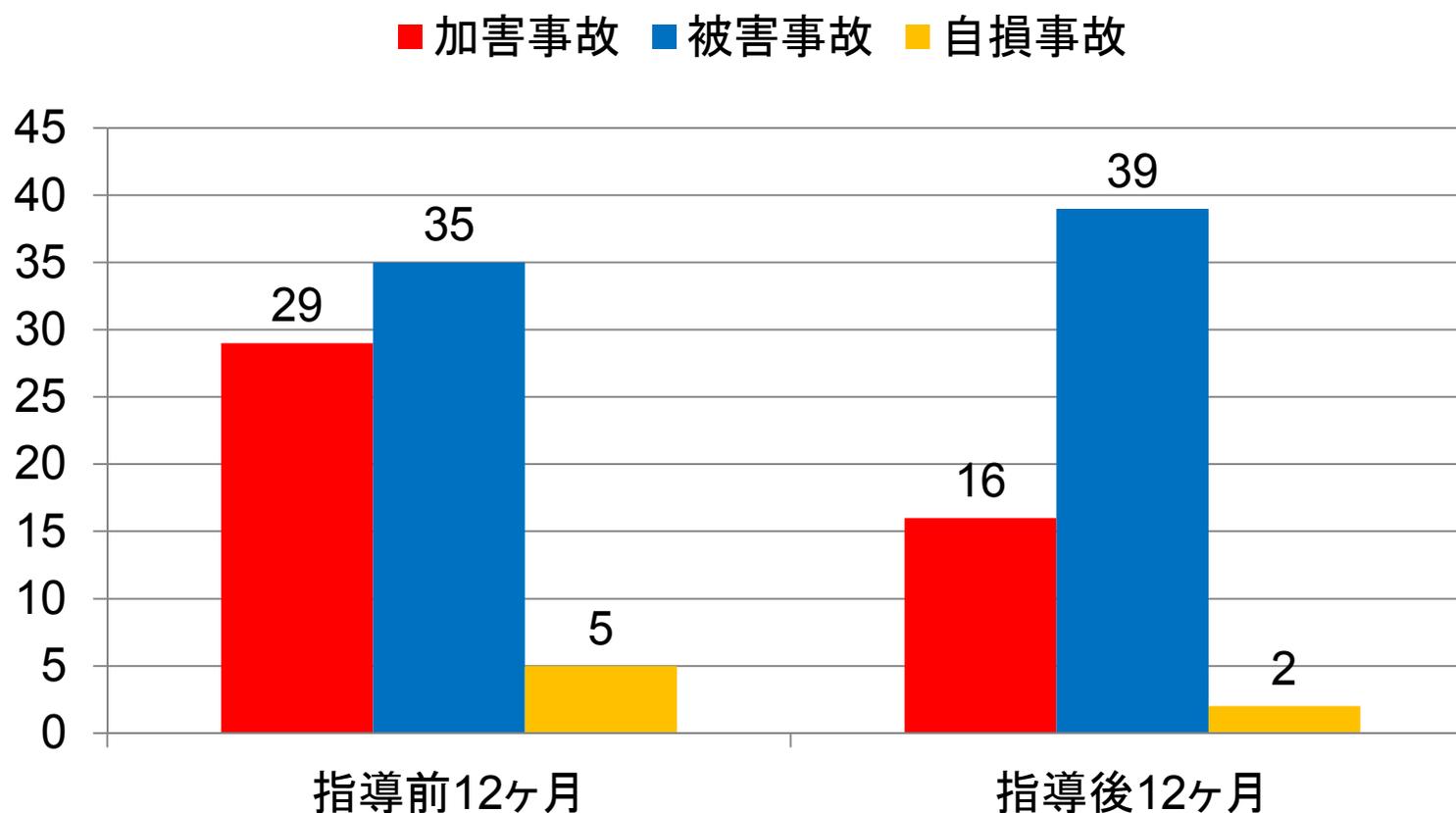


都内のある事業所に2年以上勤務しているタクシー運転者の2年間の事故記録を調査した結果

大塚（1969）



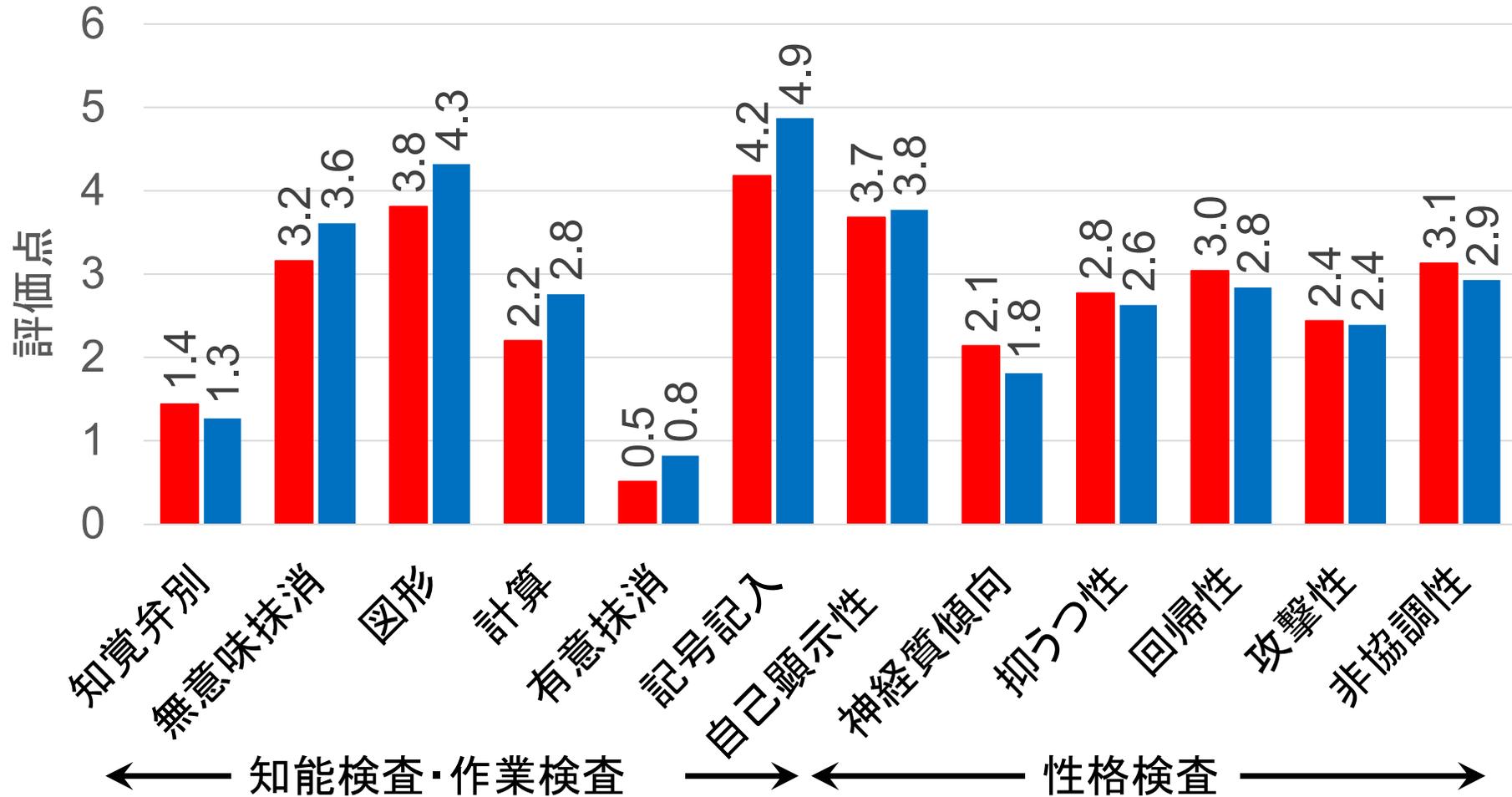
# 運転適性検査を用いた指導の効果



従業員数が1,923人の民間の事業所において、CRT運転適性検査による安全運転指導を1年間にわたって行った結果

藤田（1995）

# 73型検査の検査項目ごとの比較



■ 飲酒免停の運転者 (157人) ■ 一般の運転者 (190人)

# 73型検査の結果と事故との関連

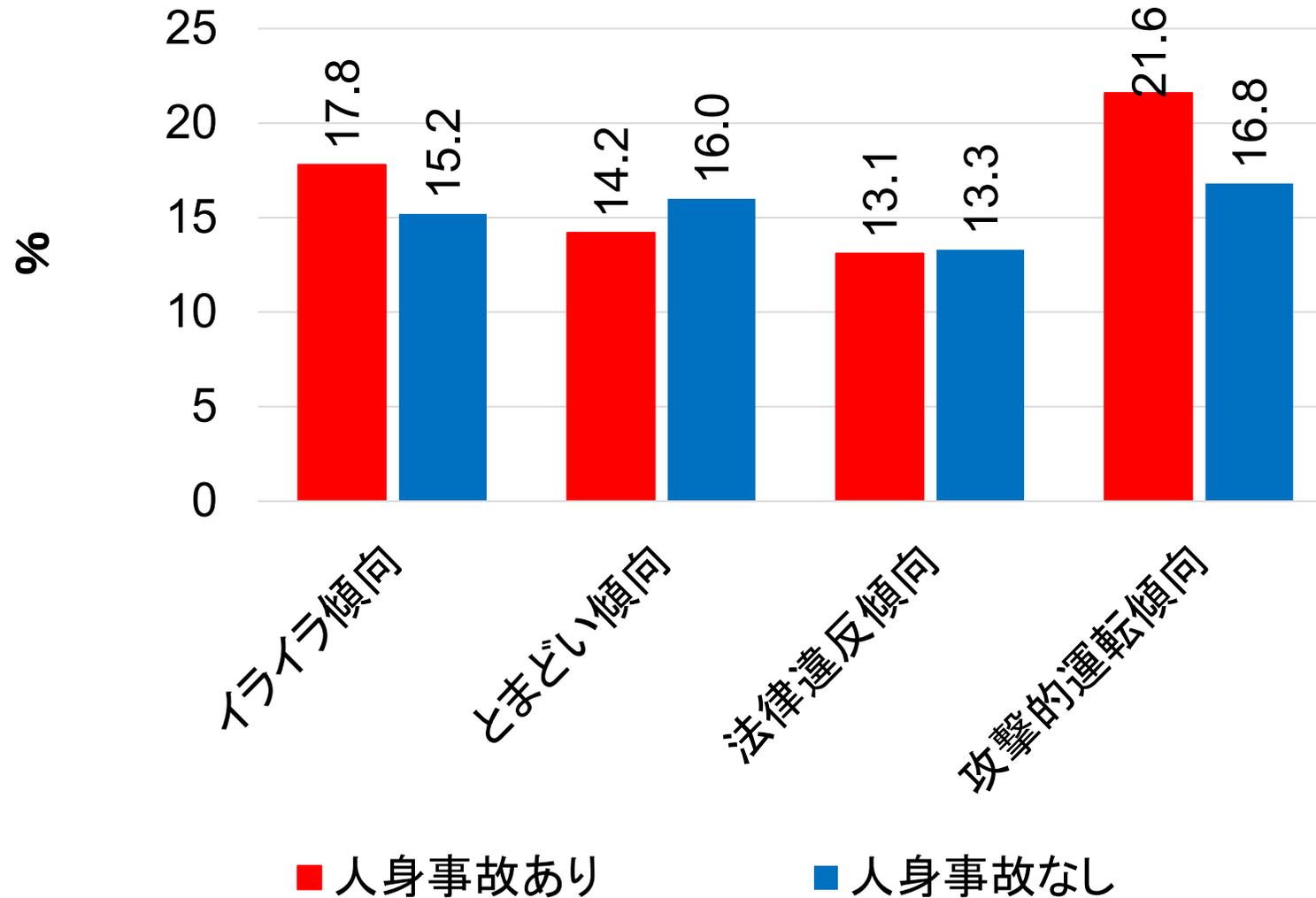
- 飲酒運転で運転免許の停止処分を受けた運転者159人と、一般運転者196人に73-2型を実施した。
- 73-2型の結果から、検査を受けた人が、処分を受けた運転者か、一般の運転者かを見分けられるかを調べたところ、70.3%で判定が的中した。

岡村・三井（2009）

# 検査の正確さに関する一般的な考え方

- 事故を起こす人を、適性なしと判定できる正確さが必要（感度）
- 事故を起こさない人を、適性ありと判定できる正確さが必要（特異度）
- 出鱈目に判定した場合の、感度と特異度は、いずれも50%
- ここでは、的中率が70%未満を低い正確性、70～90%を中程度の正確性、90%以上を高い正確性と考える

# SAS検査の検査項目ごとの比較



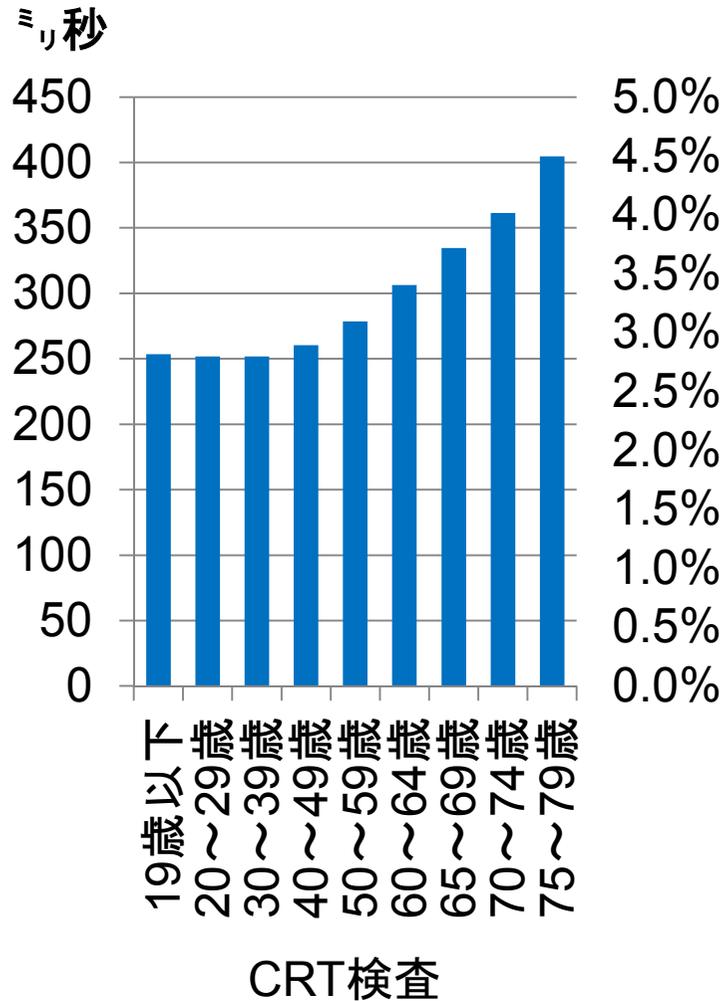
岡村・藤田 (2005)

# SAS型検査の結果と事故・違反との関連

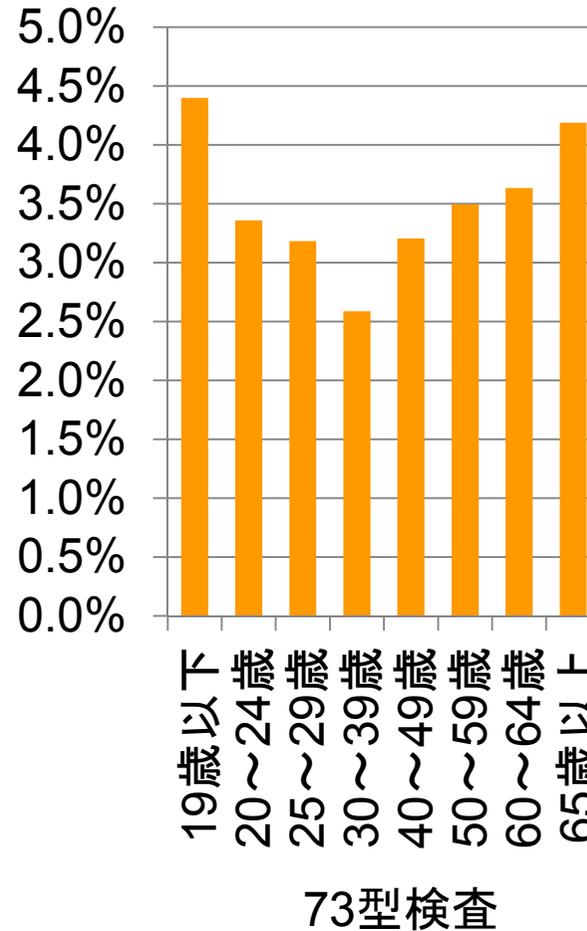
- 全国の運転者、約1万3千人を対象としてSAS型検査を実施した。
- SAS型検査の結果と、年齢、性別、走行距離、日常生活での悩みなどから、検査を受けた人が、事故や違反の経験者かを見分けられるかを調べたところ、人身事故では90.0%、物損事故では77.5%、違反では64.4%で判定が的中した。

# 年齢と検査結果との関連

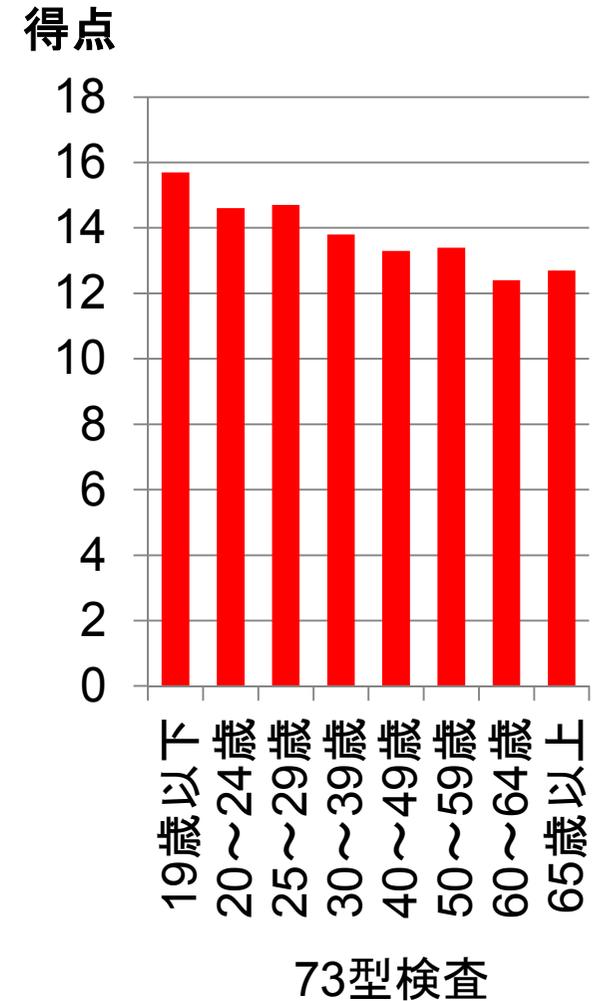
## 反応時間



## 誤りの率



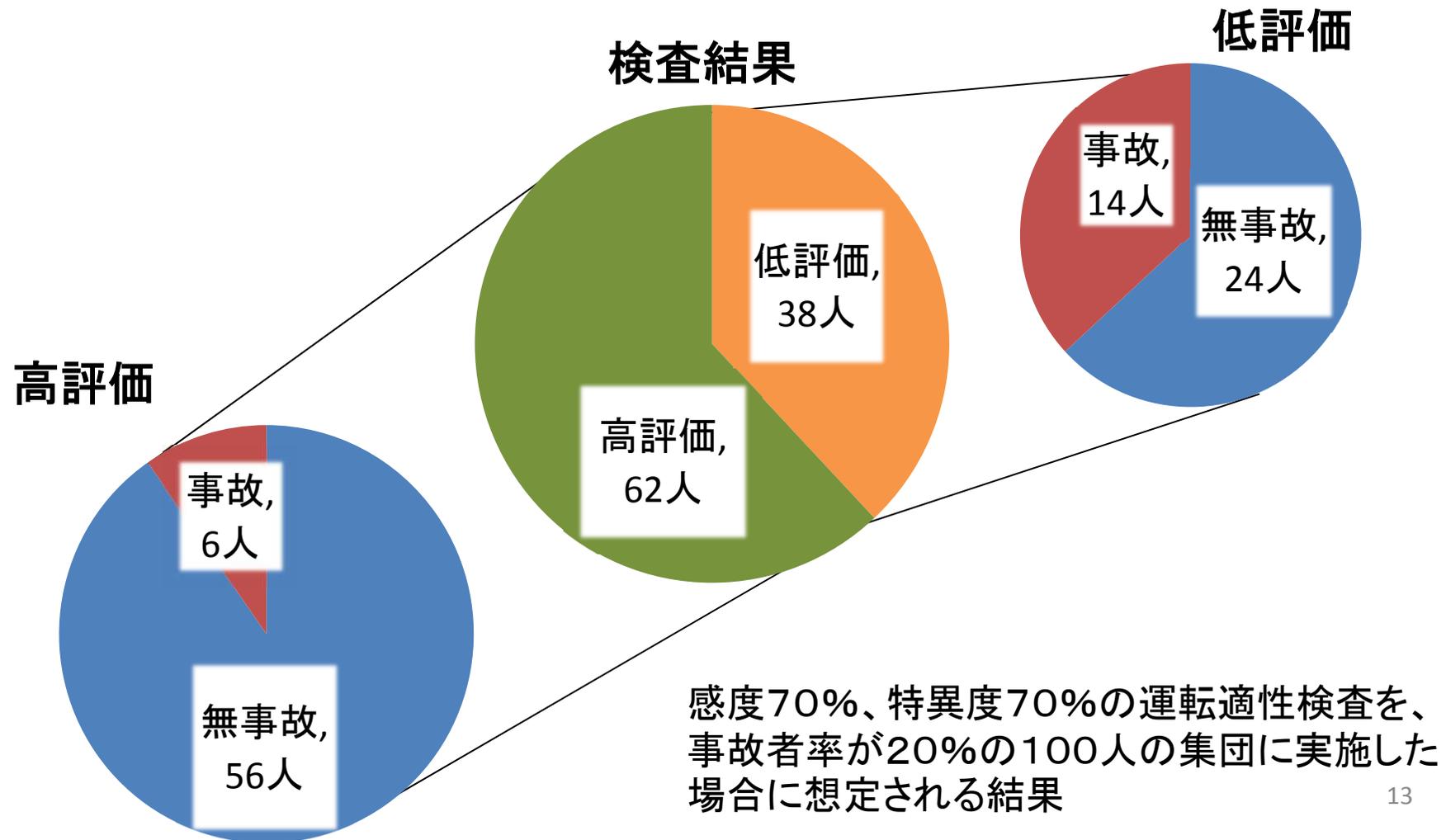
## 攻撃性



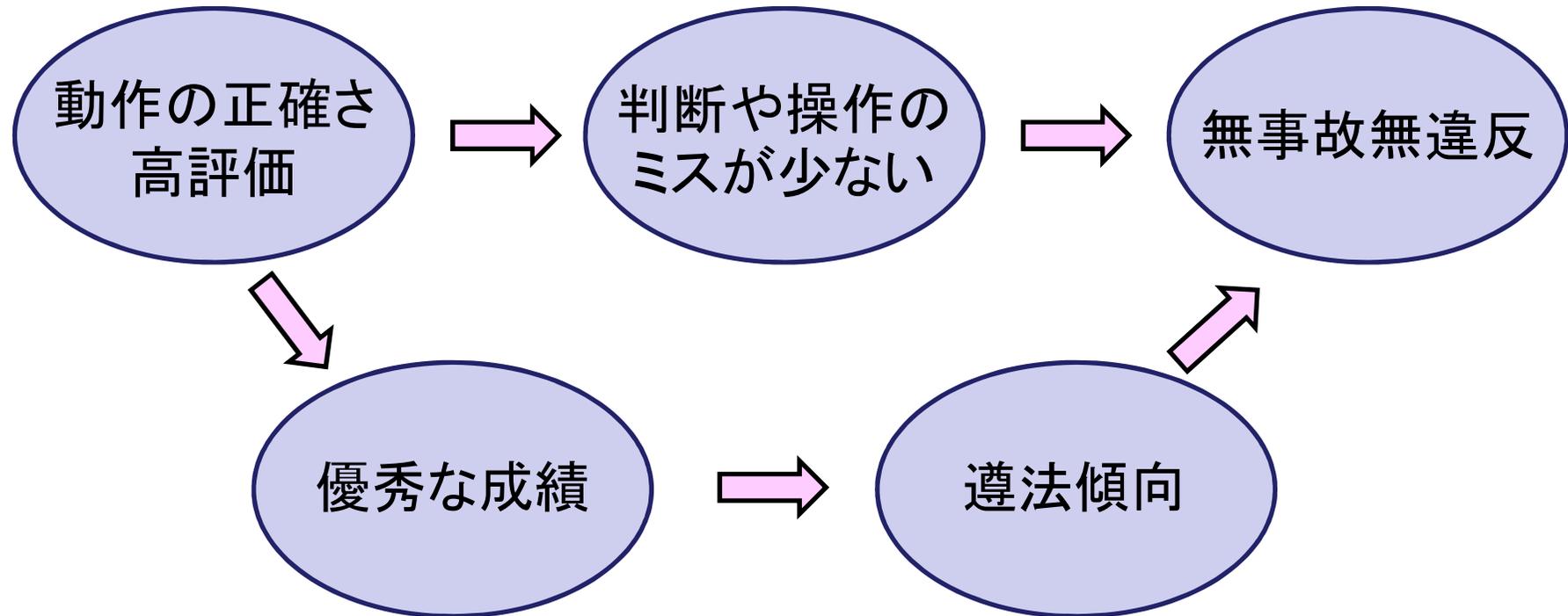
佐藤(2005)、佐藤ら(2007)

# 的中率が7割の検査を使う長所と短所

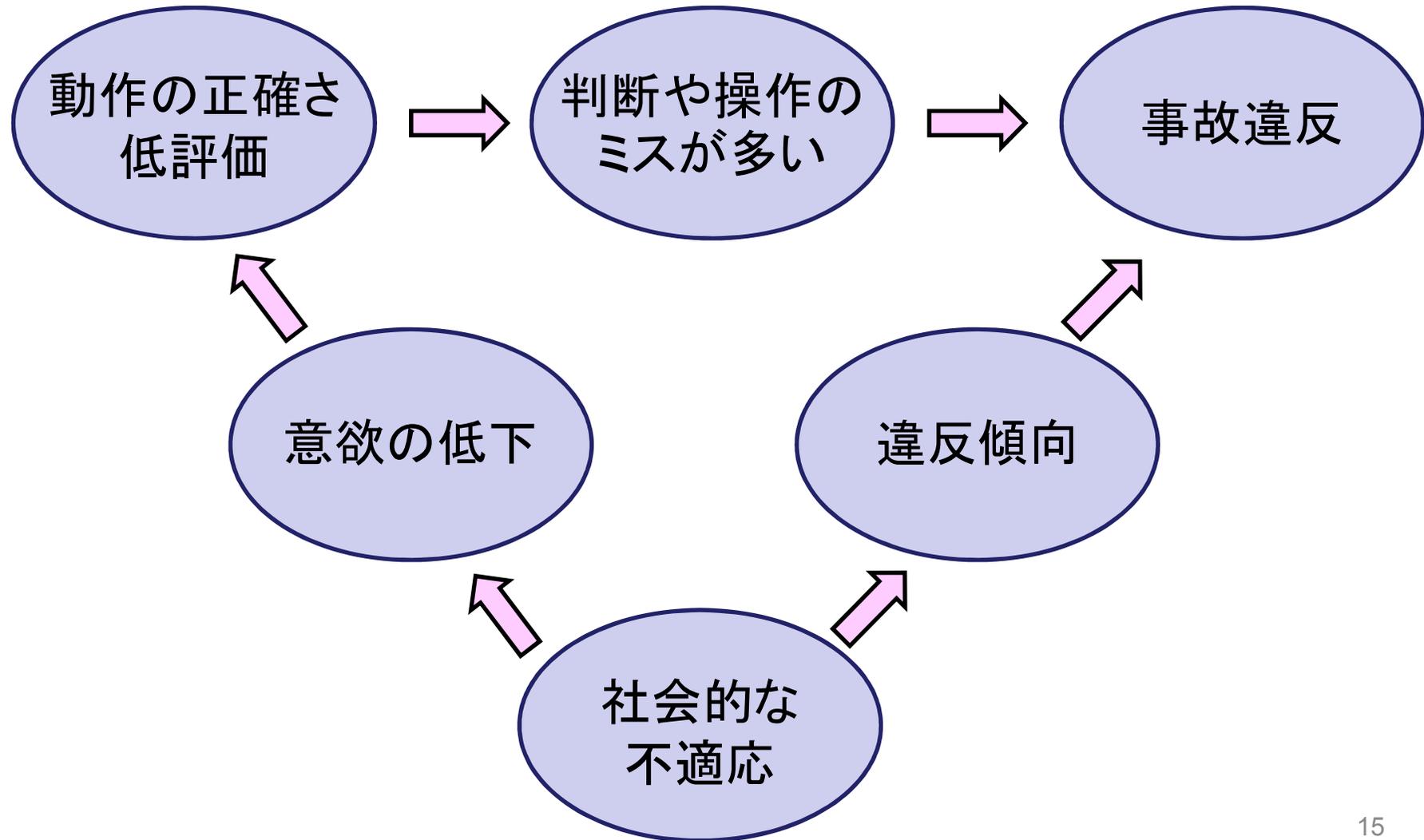
高評価とされた候補者のうち9割が無事故者である一方で、  
低評価とされた候補者のうち6割が無事故者となる



# 動作の正確さと事故違反との関係



# 動作の正確さと事故違反との関係



# 免許取得前、更新、再取得時に実施する 運転適性検査(ドイツのMPU、二種免許の例)

## 検査する項目

- 心理的圧迫下における遂行力
- 視覚情報の処理能力
- 集中の持続力
- 一度に処理できる情報量と適切な注意の配分
- 複数動作の協調による適切な反応



MPUで使用されるSchuhfried社の検査器

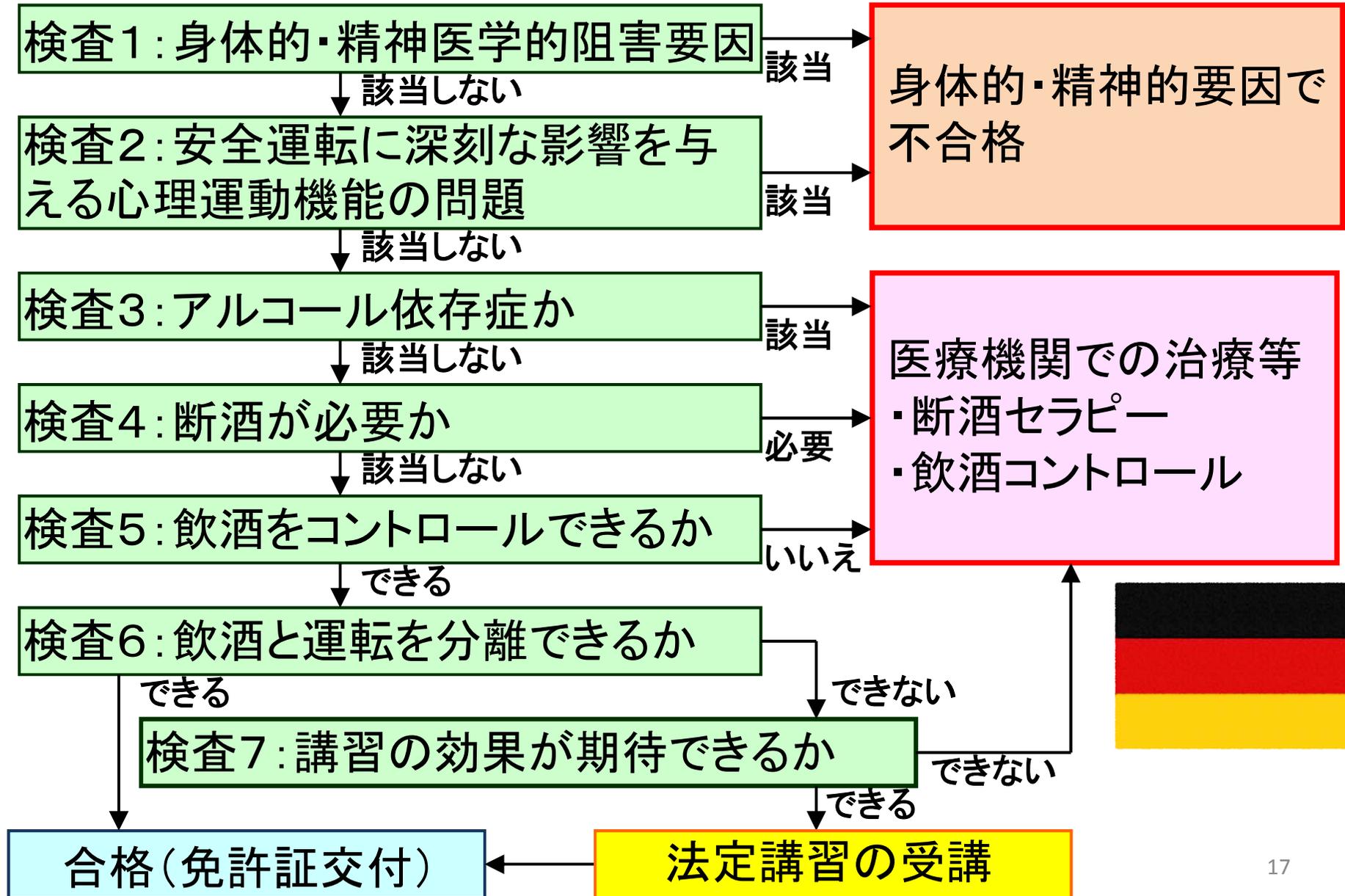
## 判定の基準

- 重要な検査項目は、16%タイル以上の成績が必要
- 成績に達しない場合は、能力を補償できるかを判断



※ 基準を満たさないと直ちに不合格といった手続きではなく、資格を持った交通医学及び心理学の専門家が総合的な判定を行う。<sup>16</sup>

# 原因究明と再発防止のための運転適性検査 (ドイツのMPU、飲酒運転の例)



# まとめ

- 運転適性検査は、安全運転の基盤となる資質を評価する
- 運転適性検査により、事故可能性を判定することは一定程度可能であるが、100%の判定の正確さを期待する性質の道具ではない
- 検査結果だけから、運転適性についての機械的な判定を行える性質の道具ではない
- 専門的知識及び技術を有する者が、検査結果を評価し、検査結果に基づき、運転者に自身の特性を自覚した運転を促すなどの指導を行うことが有効