

**第4回 第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議
議事概要**

1 開催日時

平成30年10月17日(水) 13:00~15:30

2 開催場所

警察庁(合同庁舎2号館)第4会議室

3 出席者

(1) 有識者委員

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
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

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

4 議事概要

(1) 開会

(2) 議事

ア 事務局説明①

事務局から資料1~資料3に基づき説明。

イ 自由討議①(安全担保措置関係)

- 新たな安全担保措置として、旅客自動車の運転者に求められる資質を早期に身に付けさせるため、第二種免許取得者に対し、初心運転者期間類似の制度を導入することは、一つの方向性としてあり得るのではないかと。
- 初心運転者期間類似の制度を導入した場合、当該制度の対象者は、全ての第二種免許取得者とするとも考えられる一方、特例を受けて早期に第二種免許を取得した者に限定するという考え方もあり得るのではないかと。
- 初心運転者期間類似の制度の期間については、例えば、特例を受けて早期に第二種免許を取得した者は長期間、受験資格を満たして第二種免許を取得した者は短期間のように、当該期間に差を設けることも一案ではないかと。
- 旅客自動車の運転が一般の自動車の運転と比較して質的に異なること等を考慮すれば、第二種免許制度の趣旨を踏まえ、旅客自動車の運転中における違反行為を対象とすることもあり得るのではないかと。
- 対象となる違反行為は、広く点数制度の対象と同一とすることも考えられるが、どのような違反を繰り返しているかを分析し、特定の違反行為に限定するという考え方もあるのではないかと。
- 初心運転者期間類似の制度の開始時点については、例えば、第二種免許取得者の大

半が、第二種免許を取得してすぐに旅客自動車の運転者として稼働するのか、あるいは、第二種免許を取得してから就職先を探すのか等、第二種免許の取得者の現状を考慮して検討する必要があるのではないかと。

- 安全担保措置としては、運転免許制度上のものに加え、事業者の取組としても何かできることがないかということも併せて検討していくべきである。

ウ 事務局説明②

事務局から資料1に基づき説明。

エ 有識者委員によるプレゼンテーション

藤田委員から資料4に基づき説明。説明要旨は次のとおり。

- 運転適性検査は、複雑な交通状況下で適切な注意配分が可能か、ストレスが高いところで冷静に行動できるか、また、動作の正確性等の安全運転の基盤となるような資質を測ろうとして開発され、利用されているものであり、様々な種類がある。
- 運転適性検査の結果に基づく指導前後における交通事故状況を比較すると、指導を受けた者が第一当事者となった交通事故件数は減少したという調査結果があり、交通事故防止という観点からは一定の効果があるといえると考えられる。
- 運転適性検査は様々な観点から被検査者の資質を測定することから、その結果についても、多角的な視点から評価をする必要がある。
- ドイツでは、一定の者に対してMPUという適性検査を行っているが、交通医学及び交通心理学の専門家が様々な事情を考慮して、当該検査の結果を総合的に評価しており、MPU検査の結果のみをもって合否を判断しているわけではない。
- 運転適性検査によって交通事故の可能性を一定程度判定することは可能であるが、100%の正確性を有するものではなく、当該検査の結果から機械的に運転適性について判断できるものではない。
- 専門的知識を有する者が運転適性検査の結果を評価し、その評価に基づき、運転者に自己の特性を自覚した運転を促すなどの教育を行うことが有効である。
- 若年者に特徴的な項目を抽出した検査を作ることは可能であると思うが、当該検査の結果のみで若年者の交通事故を起こす可能性を判断することは困難である。
- 運転者の性格等、基盤的資質自体を変えることは厳しいが、そうした基盤的資質を自覚した上で、どのような運転をすべきであるかという教育を行うことは可能である。

オ 自由討議②（年齢要件関係）

（ア）年齢要件によって担保されている資質と教育

- 年齢要件によって担保されている資質については、適切な運転行動に係る判断に必要な自己制御能力という精神的な部分に着目して整理することが適当ではないか。
- 運転適性検査の結果から、運転者の攻撃性や動作の正確性に関する傾向を把握し、その結果に基づいて指導を行うことは有益ではないか。
- 自己制御能力の欠如に起因する運転行動が表出したことをもって排除することも必要であるかもしれないが、不適格な運転行動を的確に指摘し、徹底的に教育し、そうした運転行動を改善していくことの方が重要ではないか。

（イ）年齢要件によって担保されている資質の評価の在り方

- 自己制御能力に係る運転行動としては、特に速度が考えられる。いかに速度を落として運転できるかということは、まさに感情制御に基づくものであり、この部分は教育によってかなり改善させられると思われるため、何らかの効果測定を行

った場合に、最も効果が出るのではないか。

- 自己制御能力を評価する場合、運転者の運転傾向を長期的に観察した上で評価することは可能であろうが、例えば、1時限の教習中に自己制御能力の欠如に起因する運転行動、例えば、急加速等が頻繁に現れるとは考えられず、短時間で自己制御能力の有無を評価することは厳しいのではないか。
- 乗客がいるときは、運転者の怒りに起因する運転行動は見られない場合があるため、自己制御能力を評価するときは、様々な状況を考慮して行うべきであると考え

(以上)