

平成29年4月14日

資料2

(H29.4.14)

規制改革推進会議

警察庁説明資料

NPA
National Police Agency



第二種免許制度の概要

第一種免許

普通



受験資格
・18歳以上

大型



受験資格
・21歳以上
・普通免許等保有3年以上

第二種免許

(旅客自動車運送事業用)

普通



受験資格
・21歳以上
・普通免許等保有3年以上

大型



受験資格
・21歳以上
・普通免許等保有3年以上

第二種免許の受験資格が、21歳以上・運転経験3年以上とされている理由

多くの乗客を運送し、その動静確認及び安全確保等の通常より高度の運転技術及び運転感覚が旅客自動車の運転に要求されること、また、旅客自動車による事故は多くの人命を損ないかねないなど、第一種免許より一層高度の技能、知識、適性を必要とすることから、他人の生命を預かる旅客自動車の運転がより安全に行われるようにすることを目的として、厳格な要件が設けられている。

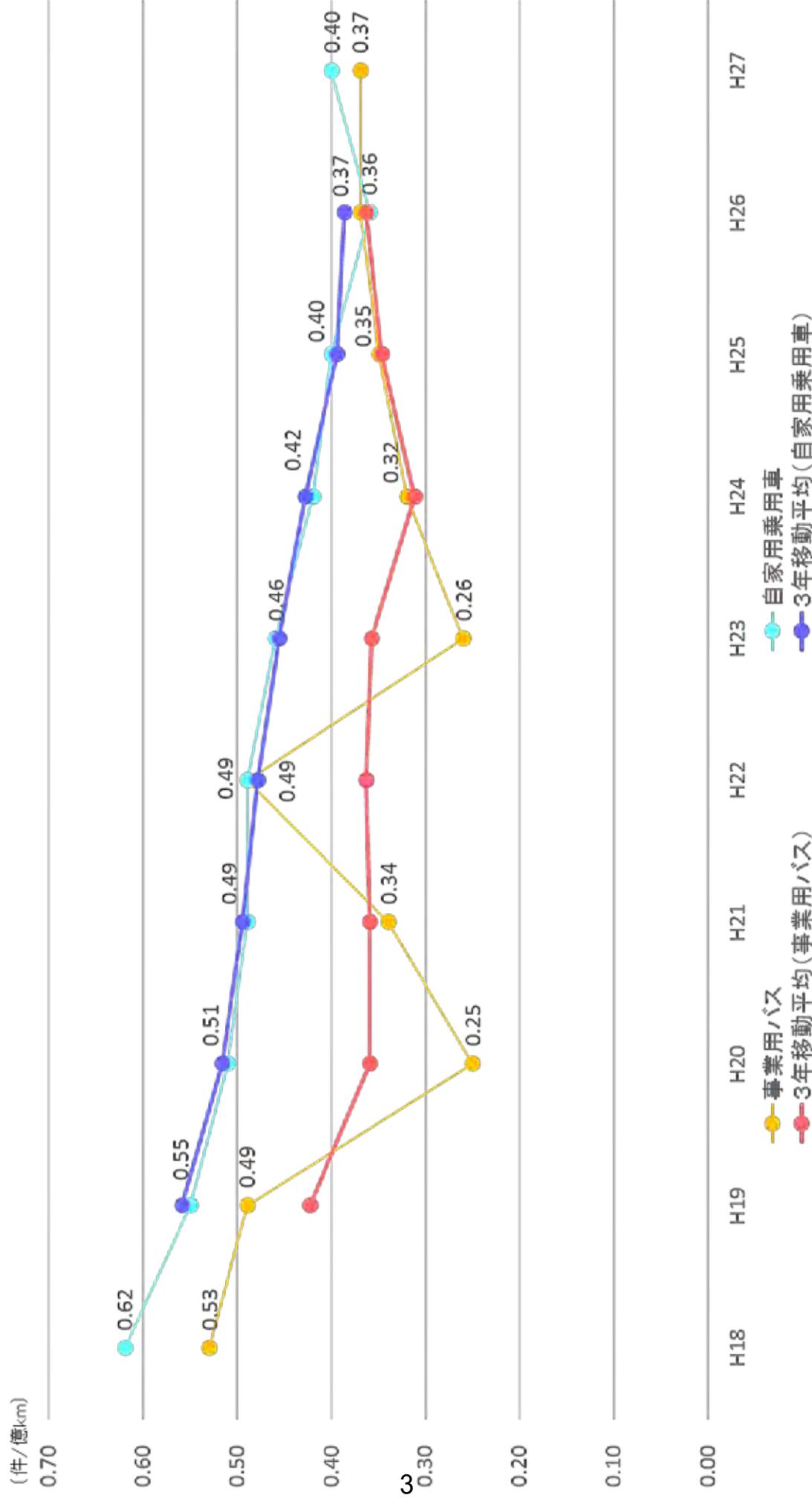
大型第一種免許・大型第二種免許に係る 運転免許試験科目及び教習科目等の比較

資料2

		大型第一種免許	大型第二種免許
運 転 免 許 試 験	適性試験	共 通	
	技能試験	<p>【相違部分】</p> <p>合格基準:70%以上の成績 大型トラックを使用 走行距離:5,000メートル以上 横断歩道の通過:4回以上</p>	<p>【相違部分】</p> <p>合格基準:80%以上の成績 大型バスを使用 走行距離:6,000メートル以上 横断歩道の通過:6回以上</p> <p>【上乗せ部分】</p> <p>路端(指定場所)での停車及び発進(3回) 場内コースでの鋭角コースの通過(1回)</p>
	減点基準	<p>【相違部分】</p> <p>約0.4Gを超える加速度での発進 約0.4Gを超える加速度でのブレーキ カーブで約0.4G以上の横加速度 急ハンドルで約0.3G以上の横加速度</p>	<p>【相違部分】</p> <p>約0.3Gを超える加速度での発進 約0.3Gを超える加速度でのブレーキ カーブで約0.3G以上の横加速度 急ハンドルで約0.2G以上の横加速度 大型一種よりも基準が厳しく、乗客に 配意した丁寧な運転が求められる</p> <p>【上乗せ部分】</p> <p>発進時、直接目視又はミラーにより車両 内外の安全を確認しない場合 乗客の安全の確認が求められる</p>
	学科試験		<p>【上乗せ部分】</p> <p>旅客自動車等の運転者の心得</p>
教 習	技能教習	<p>【相違部分】</p> <p>大型トラックを使用 (普通免許を現有している場合) 第一段階:12時限、第二段階:18時限</p>	<p>【相違部分】</p> <p>大型バスを使用 (普通免許を現有している場合) 第一段階:15時限、第二段階:19時限</p> <p>【上乗せ部分】</p> <p>旅客自動車に備えられる装置の取扱い 旅客輸送を想定した走行(円滑な運転) 先急ぎの危険を理解した運転</p>
	学科教習	<p>【相違部分】</p> <p>(普通免許を現有している場合) 第一段階:0時限 第二段階:1時限</p>	<p>【相違部分】</p> <p>(普通免許を現有している場合) 第一段階:7時限 第二段階:12時限</p> <p>【上乗せ部分】</p> <p>旅客自動車に係る法令の知識 旅客自動車の運転に必要な知識 旅客自動車の運転者の心得</p>

事業用バス等の1億走行台キロ当たりの死亡事故件数の推移（3年移動平均）

○ 自家用乗用車が減少傾向で推移しているのに対して、事業用バスはほぼ横ばいで推移している。



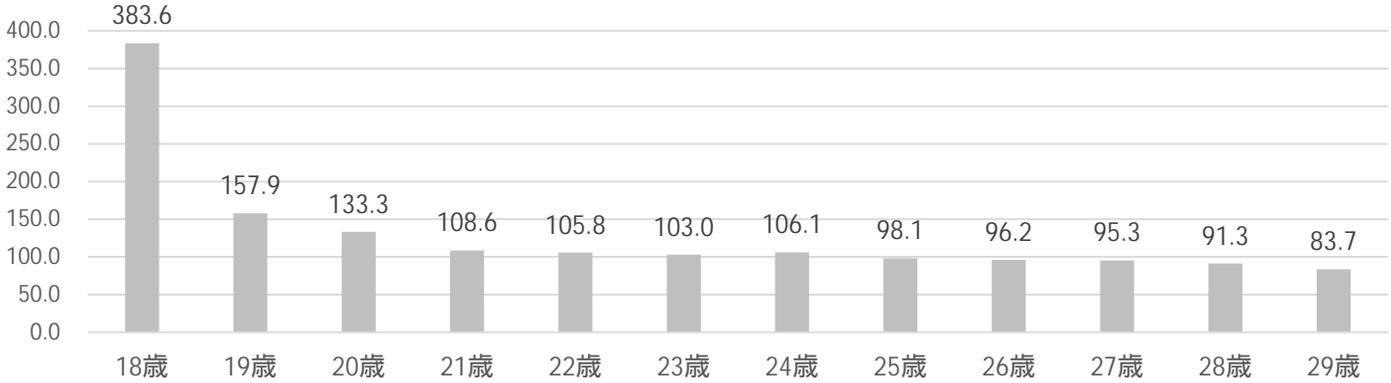
※ グラフ中の値は、単年ごとの1億走行台キロ当たりの死亡事故件数を表す。

※ 走行台キロは、国土交通省「自動車輸送統計調査」等による。

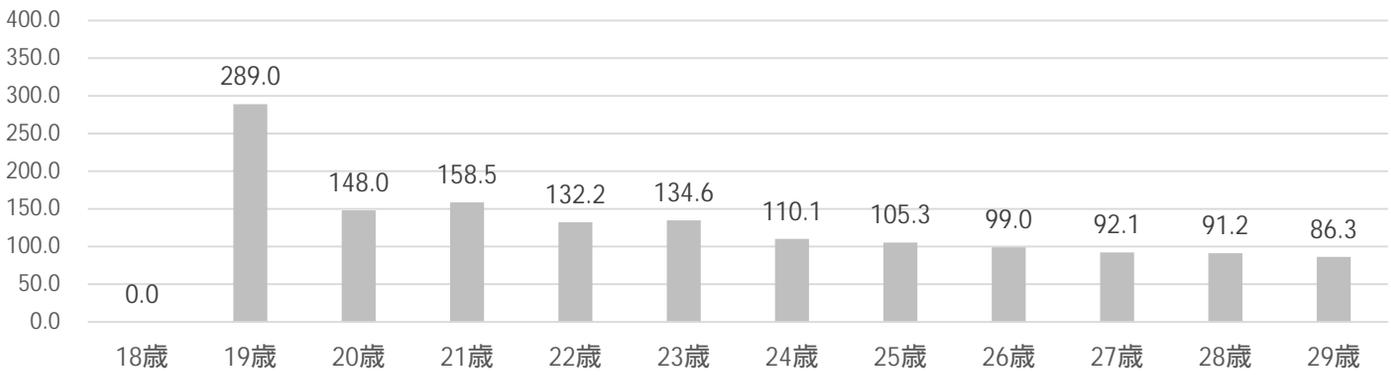
※ n-1年、n年、n+1年の1億走行台キロ当たりの死亡事故件数の平均を「3年移動平均」のn年とした。

- ・ 普通自動車を運転できる免許を取得した者の運転経験年数別・年齢別に1万人当たりの人身事故件数を比較した。
- ・ 運転経験年数が同じ場合の事故率は、いずれの区分においても、年齢が高い者ほど低くなる傾向。

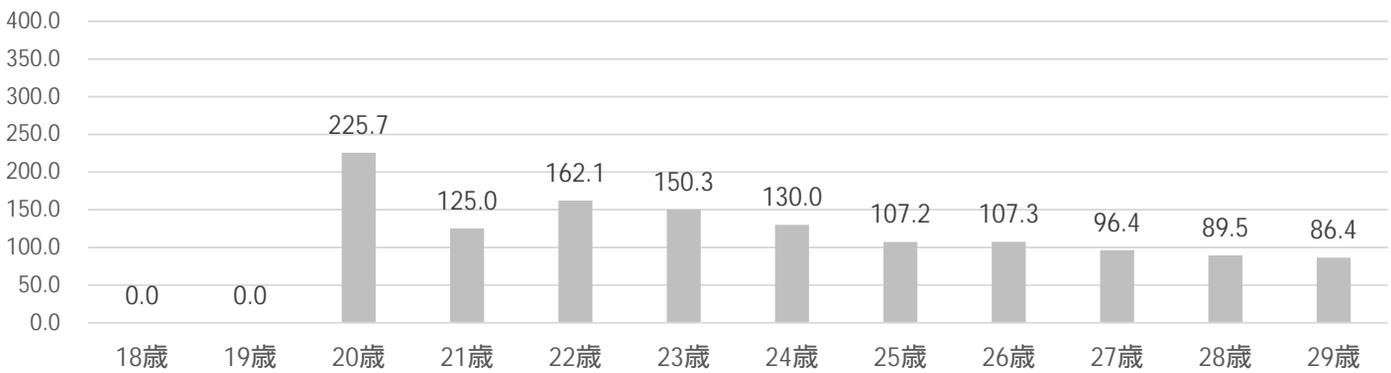
運転経験年数1年未満



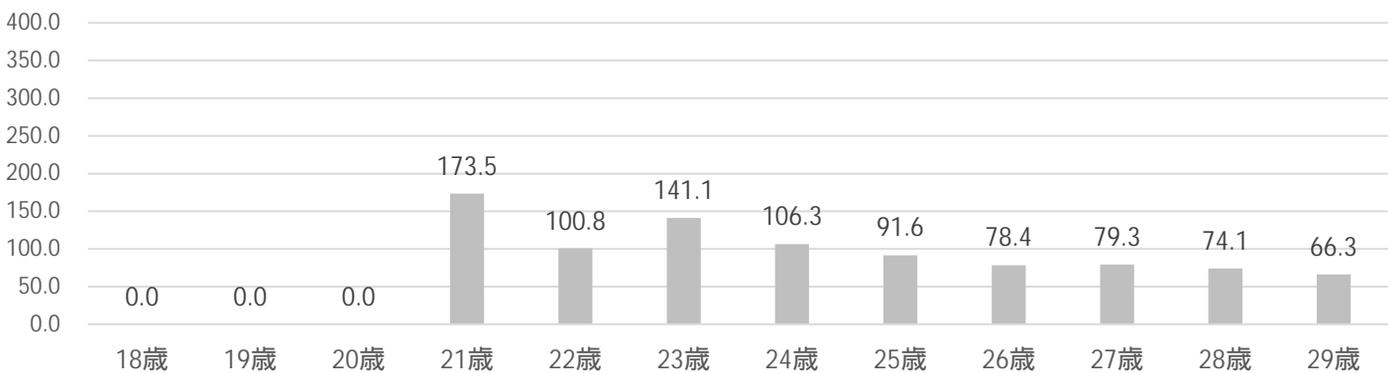
運転経験年数1年以上2年未満



運転経験年数2年以上3年未満



運転経験年数3年以上4年未満

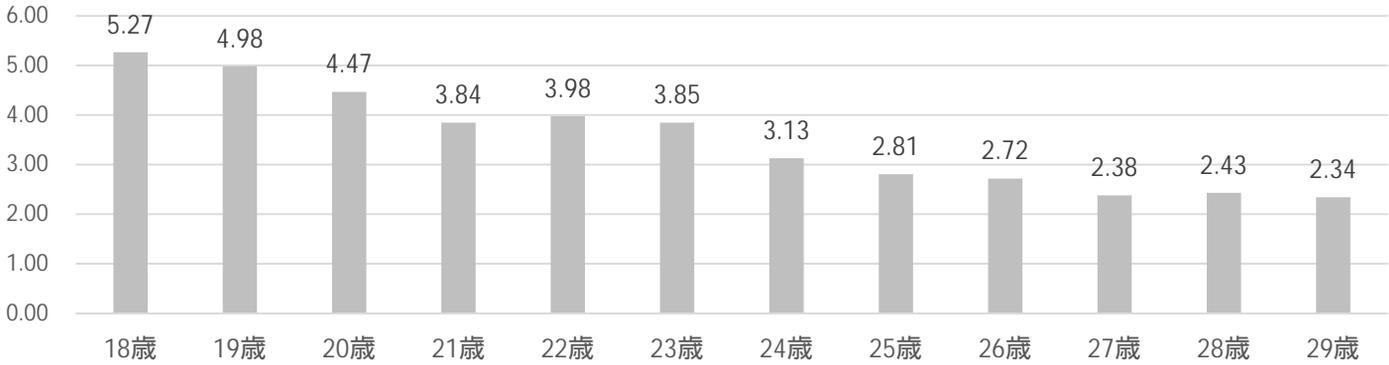


稼働量（2当無過失交通事故件数）で除した年齢別運転経験年数別交通事故件数（平成18～27

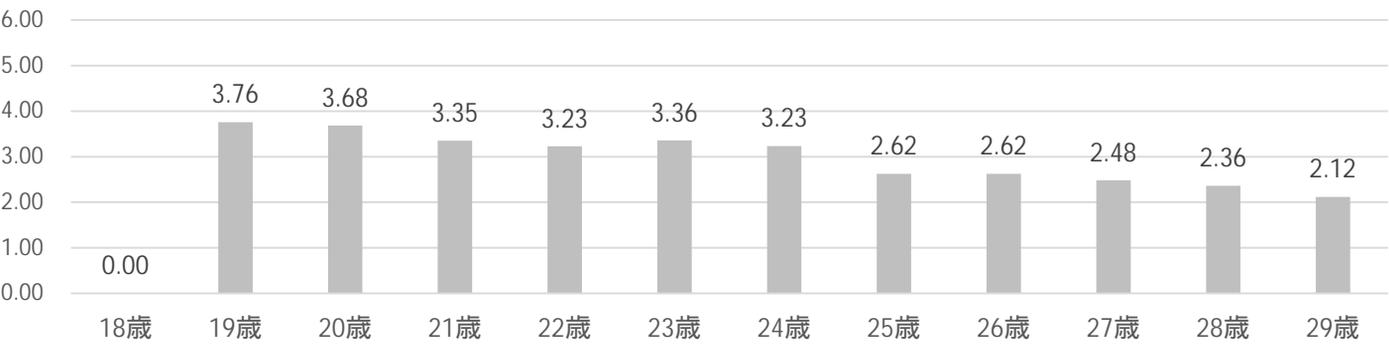
普通自動車を運転できる免許を取得した者の年齢別・運転経験年数別の事故件数を稼働量 の指標で除したものを比較した。

運転経験年数が同じ場合の稼働量当たり事故率は、年齢が高い者ほど低くなる傾向となっている。

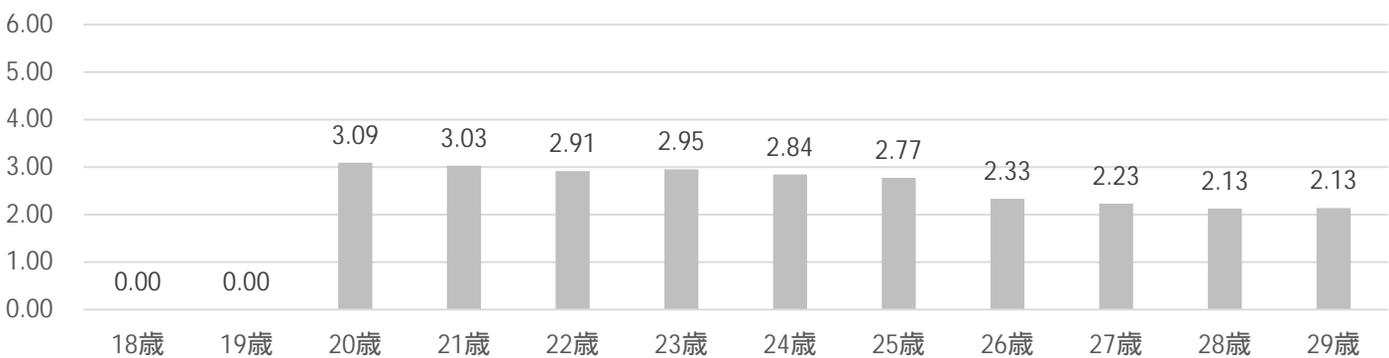
運転経験年数1年未満



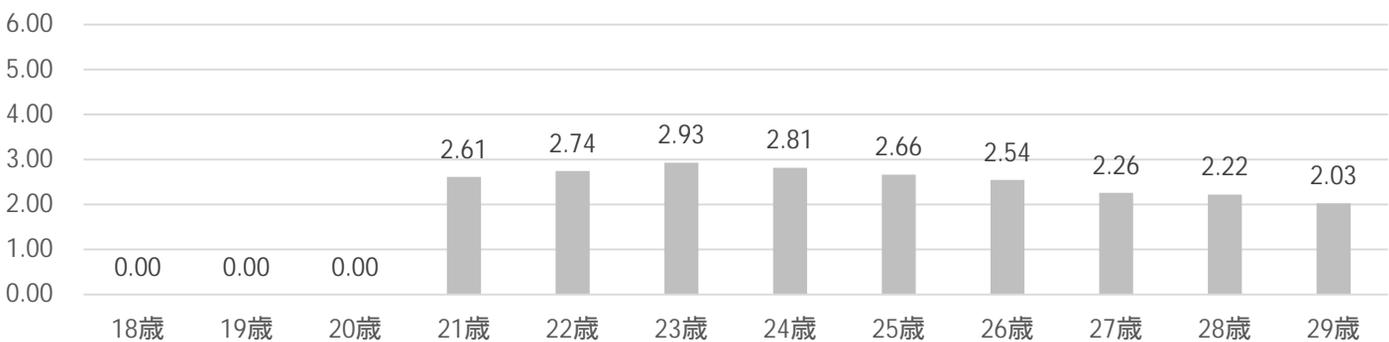
運転経験年数1年以上2年未満



運転経験年数2年以上3年未満



運転経験年数3年以上4年未満



運転経験年数は、普通免許等取得後の経過年数である。

運転状況に即した分析を行うために、実際の道路交通に参加している状況(稼働量)の指標として2当無過失事故件数を用いる方法は、交通事故分析の研究報告の際に使用されている。これを踏まえ、年齢別・経験年数別に、1当事故件数を2当無過失事故件数で除した事故率により比較することとした。

各国における旅客自動車の運転に係る資格と取得年齢等

	定員		定員		
 日本	普通免許等の運転免許 3年間の運転経験 + 普通第二種免許 (21歳)	10	普通免許等の運転免許 3年間の運転経験 + 中型第二種免許 (21歳)	29	普通免許等の運転免許 3年間の運転経験 + 大型第二種免許 (21歳)
 フランス	B免許 (18歳) + CPC免許 (21歳) 1	9	D1免許 (21歳) + CPC免許 (21歳)	17	D免許 (24歳) + CPC免許 (21歳)
 イタリア	B免許 (18歳) + CAP免許 (21歳) 2	9	D1免許 (21歳) + CPC免許	17	D免許 (24歳) + CPC免許
 英国 3 (ロンドン)	B免許 (18歳) + 21歳以上 資格試験の合格 (平均受験期間約3年)	9	D1免許 (21歳) + CPC免許	17	D免許 (24歳) + CPC免許
 ドイツ 3 (フランクフルト)	B免許 (18歳) + 21歳以上 2年以上の運転経験	9	D1免許 (21歳) + CPC免許	17	D免許 (24歳) + CPC免許
 米国 3 (イリノイ州)	クラスD免許 (16歳)		16	クラスC免許 (18歳) (州外で運転するためには21歳)	
 米国 3 (ワシントンDC)	クラスD免許 (17歳)		16	クラスC免許 (21歳)	
 韓国 4	タクシー運転資格 (20歳) 1年間の運転経験 + 普通第二種免許 (18歳)	10	バス運転資格 (20歳) 1年間の運転経験 + 普通第一種免許 (18歳)	15	バス運転資格 (20歳) 1年間の運転経験 + 大型第一種免許 (19歳)

1 EUにおける職業運転者証明制度 (certificate of professional competence : CPC)。貨物や旅客の運送に従事する運転者の要件とされ、取得には280時間の訓練等が必要。

2 イタリアにおける職業資格証 (certificato di abilitazione professionale)。

3 タクシーについては都市・州ごとに異なる制度がとられている場合が多い。

4 韓国においては第一種免許が第二種免許よりも上位の免許とされている。

【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歳頃に表れる第二次性徴(思春期)と同時に急激に活動が強まる(下右図の赤線)。

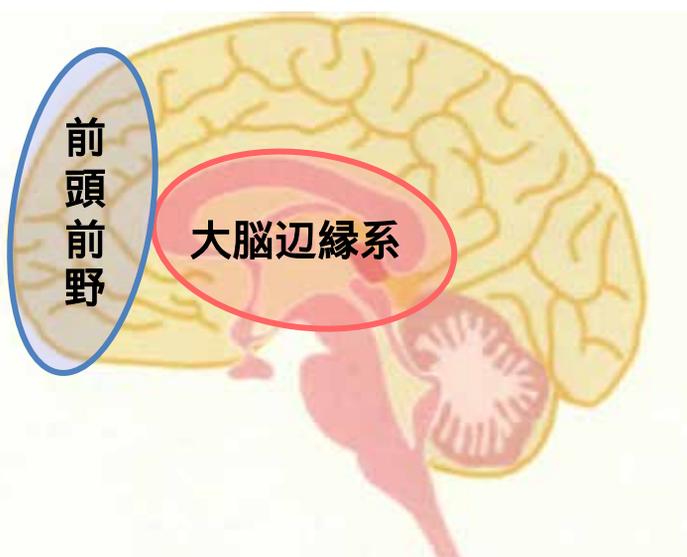
前頭前野は、欲求や衝動を制御する働きや自動車の運転等のマルチタスクを行う際、集中すべき情報や対象に意識を向け、不必要な情報や対象を遮断をする働きをする部位で、10歳頃から25歳頃にかけて、大脳辺縁系と比べ、ゆっくりと発達する(下右図の青線)。前頭前野の発達により、大脳辺縁系の働きが徐々に抑えられていく。

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。

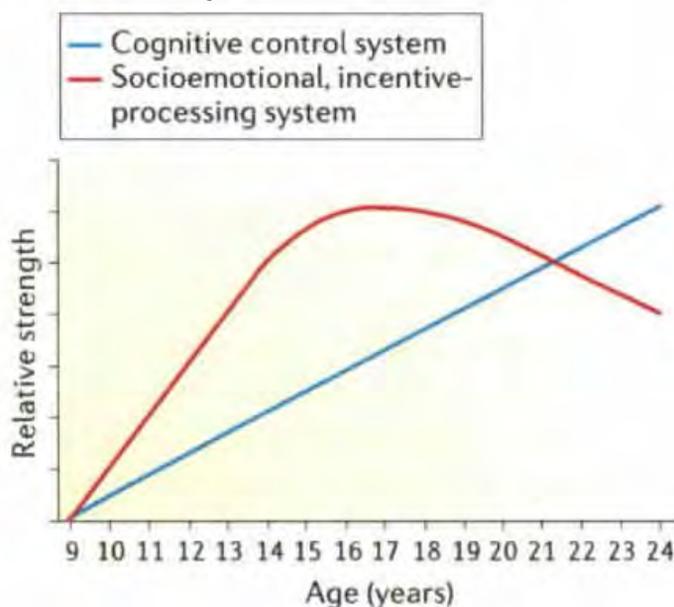
旅客自動車の運転に関しては、マルチタスクの度合いが上がることから、旅客とのやりとり等に過剰に反応してしまい、また、先急ぎ等の欲求を制御できなくなることが想定され得る。

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。

乗合バス等の1億走行台キロ当たりの死亡事故件数の推移(3年移動平均)

○ 自家用乗用車が減少傾向で推移しているのに対して、乗合バスは全体的に横ばいで推移し、近年は増加傾向となっている。



※ グラフ中の値は、単年ごとの1億走行台キロ当たりの死亡事故件数を表す。

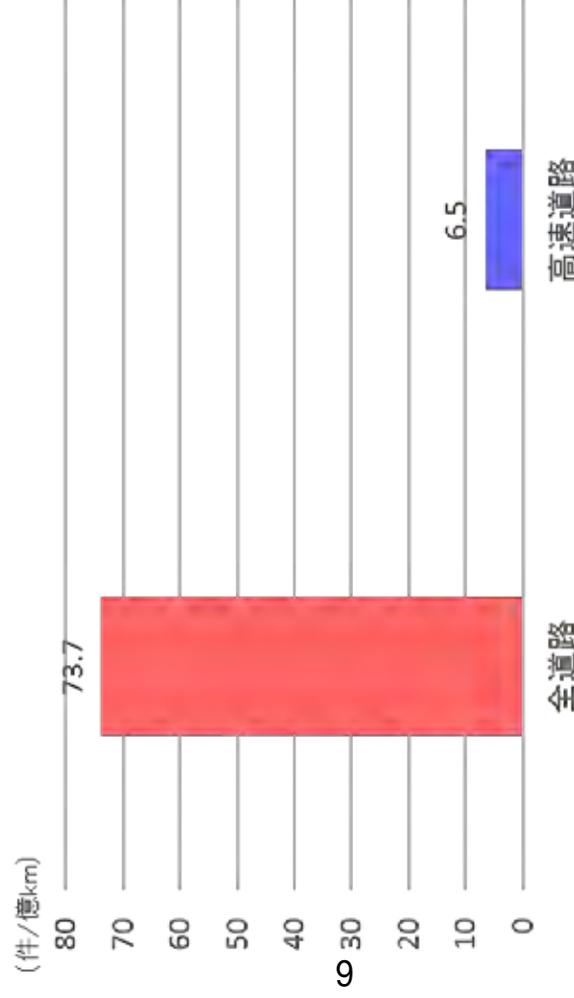
※ 走行台キロは、国土交通省「自動車輸送統計調査」等による。

※ n-1年、n年、n+1年の1億走行台キロ当たりの死亡事故件数の平均を「3年移動平均」のn年とした。

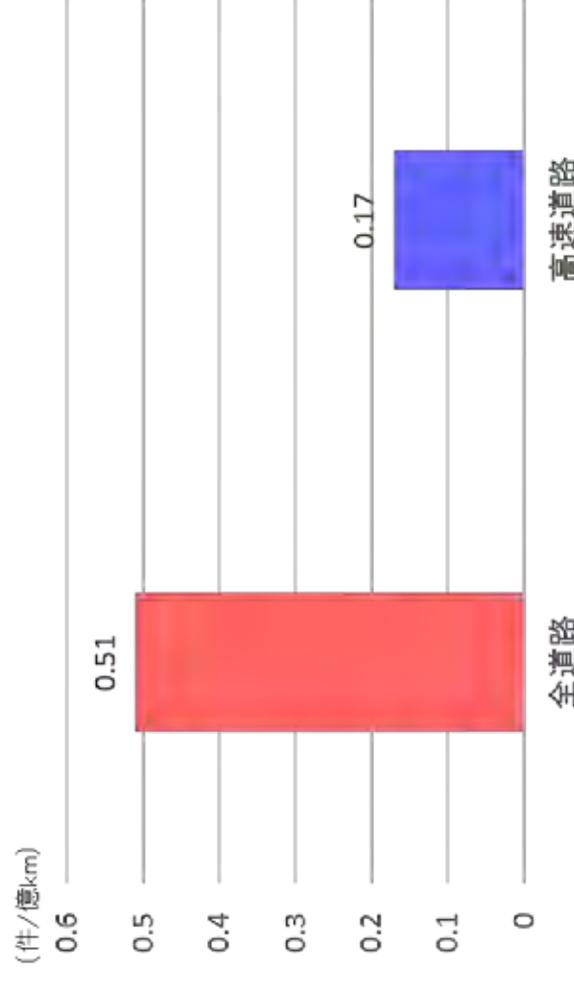
全道路及び高速道路における1億走行台キロ当たりの交通事故件数及び死亡事故件数(平成26年)

○ 全道路の方が高速道路よりも明らかに高くなっていることから、一般道路の事故率が高速道路と比べ高いと考えられる。

【全事故】



【死亡事故】



- ※ 全道路の値：(原付以上の交通事故件数又は死亡事故件数) / (全自動車走行台キロ) × 1億
- ※ 高速道路の値：(高速道路上の交通事故件数又は死亡事故件数) / (高速道路上の走行台キロ) × 1億
- ※ 全道路の走行台キロは、国土交通省「自動車輸送統計調査」等による。
- ※ 高速道路の走行台キロは高速道路株式会社3社による速報値。

規制改革実施計画（平成28年6月2日閣議決定）（抜粋）

(2) 個別措置事項

① 経済・社会情勢の変化に対応した規制の見直し

No.	事項名	規制改革の内容	実施時期	所管省庁
1	普通第二種免許の受験資格の緩和①(経験年数要件(3年以上)の見直し)	普通第二種免許の受験資格である3年の経験年数要件を一定の条件を満たす者に対して引き下げる ことについて、既存の特例制度等を踏まえつつ検討 することとし、そのために必要な試験・教習の在り方 についても検討を行い、結論を得る。	平成28年度検討 開始、遅くとも平 成30年度までに 結論	警察庁
2	普通第二種免許の受験資格の緩和②(年齢要件(21歳以上)の見直し)	少子高齢化の進展に伴いドライバーが不足している こと、自動車技術の進展、安全性確保の観点等 を踏まえ、年齢要件を含めて普通第二種免許制度 の今後の在り方を総合的に検討する。	平成28年度検討 開始、結論を得 次第速やかに措 置	警察庁

既存の特例制度の在り方等を含めた普通第二種免許の受験資格の緩和
についての調査研究を実施予定。【平成29年度予算】

第二種免許の経験年数要件が3年から2年に緩和される者

旅客自動車の運転者以外の乗務員として旅客自動車に乗務した経験の期間が2年以上の者

【具体例】

バスの添乗員 等

大型自動車免許、中型自動車免許、準中型自動車免許、普通自動車免許又は大型特殊自動車免許を受けた日以後において、旅客自動車の運転に関する教習を行う施設で公安委員会が指定したものにおける教習を修了した者

【概要】

- ・ 通達により教習時限等を規定
 - ・ 普通（MT） 大型二種（MT）の教習時限：68時限
普通（MT） 普通二種（MT）の教習時限：52時限
指定自動車教習所の教習時限
普通（MT） 大型二種（MT）：53時限
普通（MT） 普通二種（MT）：40時限
 - ・ 教習を修了しても技能試験は免除されない
 - ・ 大型第二種免許に係る旅客自動車教習所：全国38か所

平成27年中の修了者：0人
平成28年中の修了者：1人
 - ・ 普通第二種免許に係る旅客自動車教習所：全国141か所

平成27年中の修了者：63人
平成28年中の修了者：71人
- 運転免許試験の合格者数（平成28年）大型二種：12,044人
普通二種：24,030人

大型自動車免許、中型自動車免許、準中型自動車免許、普通自動車免許又は大型特殊自動車免許を受けた日以後において、自衛官として自衛隊用自動車を運転した経験の期間が2年以上の者