

令和5年11月27日
警察庁交通局

地域交通に関する資料提出について(依頼)【再依頼】に対する回答

1. 二種免許及びその取得に関する事項

・学科教習19時限について、それぞれの時限における講習内容

教習所が下記項目を履行する教習計画をそれぞれ策定しているため、時限毎の内容は教習所で異なります。実態としては、普通第一種免許等と同一の教習項目については、プロドライバーとして遵法運転意識や知識の再確認の観点も含め、1時限内で複数の項目を組み合わせ、教習を行い、次の質問にある普通第二種免許等に特有の項目や悪条件下での運転、特徴的な事故と事故の悲惨さ、応急救護処置等に重点を置き、時限内で計画を策定している現状にあります。

項目	第1段階(7時限)	項目	第2段階(12時限)
1	第二種運転免許の意義	1	危険予測ディスカッション※
2	信号に従うこと	2	応急救護処置Ⅰ※
3	標識・標示等に従うこと	3	応急救護処置Ⅱ※
4	車の通行するところ、車の通行してはいけないところ	4	適性検査結果に基づく行動分析
5	路線バス等の優先	5	安全運転と人間の能力
6	交差点等の通行、踏切	6	車に働く自然の力と運転
7	安全な速度と車間距離	7	悪条件下での運転1
8	歩行者の保護等	8	悪条件下での運転2
9	安全の確認と合図、警音器の使用	9	経路の設計
10	進路変更等	10	高速道路での運転
11	追越し	11	特徴的な事故と事故の悲惨さ
12	行き違い	12	自動車の機構と保守管理
13	駐車と停車		
14	乗車と積載		
15	交通事故のとき		
16	旅客自動車に係る法令の知識		
17	身体障害者等への対応※		

※ 「身体障害者等への対応」については7時限中1時限実施

※ 「危険予測ディスカッション」については12時限中1時限実施

※ 「応急救護処置1」については、12時限中2時限実施

※ 「応急救護処置2」については、12時限中4時限実施

第二種免許特有の教習内容以外で、重点的に教習を行っている具体的な内容は、例えば次

のとおりです。

悪条件下での運転については、悪条件下でも乗客の需要に応じ運転せざるを得ないことから、普通第一種免許の教習では一つの項目の中で行っているところを普通第二種免許の教習では細分化し、二つの項目として実施しており、さらに、技能教習の教習効果を高めるため、それぞれ技能教習の項目に先行して実施する学科教習として定めております。具体的には、技能教習における「悪条件下での運転」については、学科の「悪条件下での運転1」を修了した者に対して、技能教習における「夜間の運転」については、学科の「悪条件下での運転2」を終了した者に対して行わせることとしております。また、「悪条件下での運転1」では、雨天時等に働く独特の心理作用(湿度が高いための不快感や濡れたくないという心理)の理解と、その理解に基づく危険予測等について、「悪条件下での運転2」では、人間が物を目で認識するためのプロセスを理論的に理解させることや、車内照明使用時の視界への影響(映り込み現象)等について教習しています。

「特徴的な事故と事故の悲惨さ」では、旅客自動車は、旅客の求めに応じ、地理不案内で、しかも交通繁多な市街地の交差点や見通しの悪い交差点等を頻繁に通行する等の特殊性から交通事故を起こしやすい要因に遭遇する機会が極めて高いと言わざるを得ないことから、旅客自動車における交通事故の特徴に触れ、常に旅客に配慮し、どんな状況下でも安全運転に徹するという意識と態度について教習しています。

「応急救護処置」では、旅客自動車の運転者は、道路において旅客の運送を行う事を業とする職業運転手として、乗客等の命を守るため交通事故等における応急救護処置に関し相当の知識を有することが求められることから、普通第一種免許等に係る教習に包帯法、固定法、各種傷病者に対する対応を追加しております。教習の時間についても、医学に関する有識者等の意見を踏まえ、普通第一種免許等に係る教習では3時限行っているところ、普通第二種免許等に係る教習では6時限行っています。

- ・上記のうち、一部は普通免許の講習と同内容である一方で、二種免許での特有の部分に関する具体的内容

普通第二種免許特有の教習内容を一つ一つ取り出して記載することは困難ですが、例えば次のようなものがあります。

第二種運転免許の意義として、旅客自動車の運転者として交通事故を起こすことがあってはならないことに重点を置いて教習する必要があることから、第二種運転免許が年齢や運転経験など一定の要件を備えた人だけが受けられる特別な免許であるといった法的意義や第二種免許の種類と運転できる車種、旅客の生命を保護することが他に先んじて行われなければならないことから第二種免許が設けられていること等、第一種免許の上級免許として、第二種免許に必要な知識、良識を持つよう教習を行っています。この他、第二種運転免許の意義に関わることとして、旅客自動車運転者の運行実態や事故実態、第二種免許取得者に求められるマネジメント能力等の資質について教習を行っております。

旅客自動車に係る法令の知識として、第二種免許学科試験では交通の教則第9章旅客自動車の運転者の心得が試験範囲に付加され、これが旅客自動車の運転者に必要と考えられる基本的な法令について記述しているところから、これを中心に教習を行っており、常に旅客を安

全、正確、快適に輸送するといった旅客自動車運送事業の使命や旅客に対する責任と旅客の保護、運転者の心得、その他旅客自動車の運転者として必要な道路運送法や道路運送車両法等の法令の知識について教習を行っております。

身体障害者等への対応として、子供や高齢者、身体障害者の行動特性(車の接近に気付きにくいことや行動や思考が一つのことに集中しがちなこと等)を理解した運転行動と対応や、運転に直接的に必要な知識とはいえないものの、トータルに旅客の安全を確保する観点からは、運転者教育の範疇に含めることが適当と考えられるため、実習形式による車椅子利用者に係る乗降時の対応要領を教習しております。

・技能教習21時限について、それぞれの時限における講習内容

教習所が下記項目を履行する教習計画をそれぞれ策定しているため、時限毎の内容は教習所で異なります。なお、技能試験の強化項目「信号通過又は一時停止」「右折・左折」「横断歩道の通過」や追加項目(二種免許での特有の部分)を重点的に行う教習計画を策定している現状にあります。

(普通第一種免許(MT)保持者)

項目	第1段階(8時限)	項目	第2段階(13時限)
1	車の乗り降りと運転姿勢	1	交通の流れに合わせた運転、適切な通行位置、進路変更
2	運転装置の取扱いと日常点検整備等	2	信号、標識・標示等に従った運転
3	基本的な運転操作	3	交差点の通行(直進・左折・右折)、見通しの悪い交差点の通行
4	時機を捉えた発進と加速、目標に合わせた停止	4	歩行者等の保護
5	カーブや曲がり角の通行	5	道路及び交通の状況に合わせた運転
6	坂道の通行	6	転回
7	後退	7	旅客輸送を想定した運転
8	狭路の通行	8	経路の設定
9	鋭角コースの通過	9	先急ぎの危険を理解した運転
10	方向変換及び縦列駐車	10	危険を予測した運転
11	通行位置の選択と進路変更、障害物への対応	11	夜間の運転
12	信号、標識・標示等に従った走行	12	悪条件下での運転
13	交差点の通行(直進・左折・右折)、見通しの悪い交差点の通行	13	特別項目
14	踏切の通過	14	教習効果の確認(みきわめ)
15	転回		
16	旅客輸送を想定した走行		
17	急ブレーキ		
18	教習効果の確認(みきわめ)		

普通第二種免許に係る特有の教習項目と内容については、以下のとおりです。

「鋭角コースの通過」では、第二種免許の場合、旅客の求めに従って狭い道路にも進入しなければならないなどの点で、第一種免許よりも高度な車長・車幅等の車両感覚と各種運転装置を円滑かつ適切に操作できる能力が要求されることから、様々な形状の道路を課題設定して行うこ

ととしており、具体的には鋭角道路を極力少ない切り返しの回数で通過する課題や、十分な余地のない場所での旋回能力の把握と車両感覚の把握が重要であることを理解させるため、いわゆるたこつぼコースの通過といった内容の教習を行っております。

「転回」では、タクシー等の運行実態からその適切な実施方法を学習させるべきであり、適切な進路と速度等による転回の仕方などを学習させるため、Uターンやスイッチターン又はその両方を組み合わせた転回や、方向変換を行う場合に、方向変換コースを前進で入り、後退で転回した場合と、後退で入り前進で出る場合の比較を行い車両の後退時の特性を理解させる教習を行っております。

「旅客輸送を想定した走行等」では、旅客自動車の運転には旅客の運送に伴う特有の運転操作(人の乗降のための停車及び発進等)が必要となることから、これを学習させることが必要であり、運転操作面での走行の円滑性・メリハリの重視と走行面での安全確認の重視、それと、旅客の指示に対して適切な対応がとれることを重点にした教習を行うこととしており、具体的には路端からの発進・加速、車線変更、減速・停止の仕方やスムーズな走行と滑らかな速度の変え方、旅客の指示に基づく走行といった内容の教習を行っております。

「先急ぎの危険を理解した運転」では、旅客自動車の運転者は、常に時間制限等の心理的プレッシャー等を抱えながら運転しなければならないことから、先急ぎの危険性と余裕を持った運転の必要性を理解できるようにすることを目的とした教習を行っております。

「危険を予測した運転」は、項目名は同じですが、旅客自動車の運転に係るものを取り上げており、第二種免許については、体験を通じて学んだ危険を予測した運転に理論的根拠を与え、危険予測に関する体系的な知識の習得とともに、コメンタリードライビング(教習生が自動車の運転を通じ「自分の見たもの」、「感じたこと」、「思ったこと」などを言葉に出しながら運転し、それに基づいて危険回避操作を実施する方法であり、「実況運転法」や「言語報告運転法」とも呼ばれている。)を通じて危険予測についての理解を深めることを主眼として、危険を予測した運転に関する教習を実施しております。

また、上記の普通第二種免許に係る特有の教習項目以外の内容で、重点的に教習を行っている具体的な内容は、例えば次のとおりです。

「車の乗り降りと運転姿勢」では、個癖を改め、正しい運転姿勢を身に付けることができるように、スラローム走行、定常円走行又は周回コースの早い速度での走行などを実施し、正しい運転姿勢のとり方の重要性を理解させる教習を行っているほか、正しいシートベルト装着の重要性をシートベルトコンビンサー等の活用、実車乗車中の急停止体験等の実習を通じて理解させる教習を行っております。

「運転装置の取扱いと日常点検整備等」では、旅客自動車に備えられることの多い装置のうち、交通の危険と関わりのあるもの(自動ドア、無線機、カーナビゲーション等)についてその機能を理解し、適切な取扱いができるよう教習を行っております。

「後退」では、タクシー等については、旅客の求めに応じ道幅の狭い道路にも入り、旅客の降車後、後退走行によって戻ることを余儀なくされることから、様々な道路交通条件下で安全に後退走行ができる能力が求められるため、後退走行の応用として、坂道やクランクの後退を始め、直線、カーブや曲がり角などのコースを設定して後退を行い、適切な進路と速度による円滑な後退の仕方を習得させる教習を行っております。

「急ブレーキ」では、急ブレーキを体験することによりその危険性を認識し、安全なブレーキの使い方を修得させるとともに、車内事故のおそれ等旅客への影響を理解させ、急ブレーキとまらない安全な運転方法をとることを目的とした教習を行っております。

「経路の設計」では、旅客の需要に応じ適切な走行経路を設定し、他の交通に気配りしながら走行できることを目標とした教習を行っております。

「夜間の運転」では、旅客自動車の運転者の場合、昼夜を問わず運送業務につかねばならないこと、特にタクシーについては夜間走行が業務上必要とされ、かつ、夜間事故が多発傾向にあることから、夜間走行についてその危険予測も含めた教習を行っております。

「悪条件下での運転」では、他のドライバーが異常気象時又はそれが予想されるときに運転を見合わせる事が可能であるのに対し、旅客自動車の運転者は、様々な気象条件下で安全に運行することが求められることから、万一異常気象に直面したときに適切な対応がとれる運転技能及び知識を習得させるため、様々な悪条件下における教習を運転シミュレーターや実車により行っております。

なお、普通第一種免許等と同一の教習項目については、短時間でまとめて教習を行っている現状にありますが、既に普通自動車等を運転可能な運転技能は備えているため、個癖の修正や、より精度の高い運転技能(旅客が安心して快適に乗車できるよう円滑で安定した走行)を修得するための教習を行っております。例えば、「カーブや曲がり角の通行」では、カーブや曲がり角の通行に当たり進入速度やブレーキにより速度を落とす時期、アクセルにより加速する時期などを変えて行う事により、滑らかな速度コントロールの仕方を習得させる教習を行っております。また、「坂道の通行」では、旅客輸送を想定した坂道の通行を修得させるため、加速度計等を活用した教習を行っております。

・1時限＝1時間であるかどうか

教習時間については、道路交通法施行規則別表第四において、技能教習、学科教習ともに「1教習時限につき 50 分」と定められており、この時間に基づいて教習所は教習計画を策定しています。

また、「指定自動車教習所の教習の標準(通達)」において、教習時限と教習時限との間に必要な準備時間を設け、教習生が比較的長時間にわたって連続的に教習を受けることがないようにと指示しており、この通達に基づいて大多数の教習所は、教習生の休憩や次の教習の準備のため 10 分を準備時間として確保していると承知しております。

・上記40時限について、最短の必要日数。合宿で8日以上と言われているが、より短縮が可能か。

技能教習については、過去に行われた調査研究の結果に基づき、教習効果や教習生の疲労度の観点から、1日の教習時限を3時限までと定めております。現行(普通第一種免許(MT)保持者)では、技能教習21時限を履行するためには7日間(1日3時限×7日間＝21 時限)を要することとなり、一般的に教習終了翌日に実施される卒業検定を踏まえると最短で8日間を要

することとなります。

なお、学科教習については、1日の教習時限に制限はございません。

・学科試験95問のうち、二種免許特有の範囲、その内容

二種免許特有の内容としては、旅客自動車の運転者などの心得がございます。

問1の1項目の内容が試験問題として出題される範囲ですが、第二種免許特有の内容として具体的には、旅客など利用者保護の項目として常に旅客の安全を考えた慎重な運転の心がけや、危険な場所を通過する際の旅客の誘導、日常点検に関する定め、旅客自動車への持ち込み制限物品に関する事等となっております。

・技能試験について、普通免許以上に求めている全ての技能の内容(指定場所停車、V字クランク通過など)

問1の3項目の内容が課題として設定されていますが、それらの一部について具体的に述べると以下のとおりです。

普通第一種免許と課題内容は同一であるものの、課題の履行回数が多い等とされる項目は「信号通過又は一時停止(1回以上→3回以上)」、「右折・左折(それぞれ2回以上→それぞれ3回以上)」、「横断歩道の通過(2回以上→6回以上)」といったものがあります。

また、普通第一種免許では課題とされていない項目として「人の乗降のための停車及び発進」、「転回」、「鋭角コースの走行」といったものがあります。

なお、普通第二種免許については、普通第一種免許と比較して、より厳格な評価が求められることから「40キロメートル毎時以上で3,000メートル以上走行可能な道路を含めることとし、そのうち50キロメートル毎時以上で1,200メートル以上走行可能な道路を含めることとする。」といった定めがあるほか、減点方式で採点される技能試験において、普通第一種免許よりも高い合格基準(70%以上→80%以上)や採点基準(アクセル・ブレーキ操作等における加速度:0.4G→0.3G等)が設定されています。

さらに、タクシーがいわゆる生活道路における走行を余儀なくされることから「歩行者及び車両が共に通行しており、視界に歩行者や軽車両が途切れない環境で、人の日常生活に密着している住宅地域、商業地域等の生活ゾーン内の道路を600メートル以上1,200メートル以下含めることとする。」といった定めがあります。

これらの項目が追加されていること等に鑑みて、技能試験の走行距離についても普通第一種免許よりも長い距離(4,500メートル以上→6,000メートル以上)を走行するよう定められています。

・取得時講習の全科目と内容(応急救護処置講習や旅客者講習の各時限ごとの内容)

(以下のただし書きに記載のとおり、教習所の教習に追加して行われるものではありません。)

○ 大型旅客車講習、中型旅客車講習及び普通旅客車講習の講習科目は、別添「大型免許等を受けようとする者に対する講習の運用について(通達)、令和元年11月15日付け警察庁丙運発第33号」に規定しており、

- ・「1 危険を予測した運転」(実技)
- ・「2 危険予測ディスカッション」(討議)
- ・「3 夜間の運転」(実技)
- ・「4 悪条件下での運転」(実技)
- ・「5 身体障害者等への対応」(実技)

の計6時間を実施しています(詳細は、前同通達「別表5」及び「別添5」参照)。

ただし、当該免許に係る指定自動車教習所の卒業証明書を有する者(教習所を卒業した者)については、本講習が免除されます(道路交通法第90条の2・道路交通法施行令第33条の5の3第4項第1号口)。

○ 第二種免許に係る応急救護処置講習の講習科目は、前同通達に規定しており

- ・「1 応急救護処置とは」(講義)
- ・「2 実施上の留意事項」(講義)
- ・「3 救急体制」(講義)
- ・「4 具体的な実施要領」(講義)
- ・「5 各種傷病者に対する対応」(講義)
- ・「6 まとめ」(講義)
- ・「7 傷病者の観察・移動」(実技)
- ・「8 体位管理」(実技)
- ・「9 心肺蘇生」(実技)
- ・「10 気道異物除去」(実技)
- ・「11 止血法」(実技)
- ・「12 包帯法」(実技)
- ・「13 固定法」(実技)

の計6時間を実施しています(詳細は、前同通達「別表7」参照)。

ただし、当該免許に係る指定自動車教習所の卒業証明書を有する者(教習所を卒業した者)については、本講習が免除されます(道路交通法第90条の2・道路交通法施行令第33条の5の3第4項第1号口)。

- ・上記以外に、タクシードライバーになるために漏れている講習等のプロセスがあれば示されたい

特段ございません。

・一種免許の上乗せ部分の教習内容(特に技能試験で上乗せしている技能)と事故発生抑制との関係性に関するデータ

普通第一種免許に係る教習内容と事故発生抑制との関係性に関するデータも保有しておりませんので、上乗せ部分も含めてデータは保有しておりません。

なお、普通第二種免許に係る教習内容については、平成11年から平成13年にかけて行われた調査研究に基づき定められております。

同調査研究によると、タクシーに係る事故は、他の自動車と比較して、単純な操作ミスによる事故は少ない一方で、安全確認を怠ったことが原因の事故や旅客運送に特有な運転行動等に起因するとみられる事故が発生している。とされており、タクシーの交通事故の特徴として

- ・ 事故類型別では、車両相互の事故のほか、人対車両の事故の割合が高いこと。
- ・ 道路形状別にみると、交差点及び交差点付近における事故の割合が高いこと。

その内訳を見ると、出合頭事故、追突、右折時の事故が多いが、自家用乗用と比べると、「横断中」「右折時」「左折時」「進路変更時」の事故割合が高い一方、「出合頭」「追突」の事故割合が低い傾向にあること。

- ・ 行動類型別では、自家用乗用と比べ、「停止」「進路変更」の事故割合が高く、「直進」「発進」の事故の割合が低い傾向にあること。
- ・ 夜間の事故が半分近くを占めること。

などが挙げられる。とされ、これらの実態を踏まえ上記で述べた教習内容が取り入れられております。

令和4年中の交通事故発生状況について、事業用普通自動車と自家用普通自動車を比較してみますと、調査研究当時の特徴と多くの特徴が一致しています。

・特例である「19歳以下の特別教習」が受けられる具体的場所(都道府県別)

9月末現在(306箇所):個別教習所の把握はございません。

北海道	14	群馬	4	福井	2	鳥取	2	佐賀	5
青森	5	埼玉	6	岐阜	4	島根	2	長崎	4
岩手	4	千葉	8	愛知	4	岡山	8	熊本	7
宮城	11	神奈川	3	三重	5	広島	10	大分	3
秋田	4	新潟	14	滋賀	3	山口	6	宮崎	4
山形	11	山梨	3	京都	6	徳島	3	鹿児島	10
福島	14	長野	6	大阪	7	香川	10	沖縄	17
警視庁	14	静岡	10	兵庫	11	愛媛	6		
茨城	4	富山	3	奈良	2	高知	4		
栃木	4	石川	3	和歌山	2	福岡	14		

・地理試験が必要な地域、必要でない地域との線引き基準、難易度(合格率)の差

地理試験を定めている、タクシー業務適正化特別措置法は国土交通省の所掌であるため、当庁の所掌外であります。

(参考)

●タクシー業務適正化特別措置法

第四十八条 国土交通大臣は、指定地域ごとに、国土交通省令で定めるところにより、タクシーの運転者になろうとする者に対し、当該指定地域に係るタクシー事業の業務に必要な輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する試験を行う。

●タクシー業務適正化特別措置法施行規則

第三十九条 法第四十八条第一項の輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する試験(以下単に「試験」という。)は、次に掲げる科目ごとに、告示で定める事項に関する知識について筆記試験の方法により行うものとする。

- 一 タクシー事業に係る法令、安全及び接遇
- 二 当該指定地域に係る地理

2. 自動車装置と安全性の関係について

○自動ブレーキ、サイドセンサー、バックモニターなどの追加装備について、どのような追加装備が事故の抑制効果が大きいかについて、定量的な検証データを示されたい。

当庁においては、お尋ねの定量的な検証データは保有しておりません。

3. いわゆる「白タク」への対応について

○成田空港における白タク行為はコロナ前からも指摘されているが、この根絶のため、貴庁として実態調査(海外での運転手紹介アプリの調査等も含む)やその解決に向けた取組みについて、具体的に示されたい。

白タク行為の実態調査については、国土交通省において行われるところ、警察としてもこれに協力しております。一方、捜査を通じて実態の把握をすることが可能であり、これはその後の事件の検挙にも活かされているところです。

また、国土交通省等の関係機関・団体と連携し、白タク行為の排除に向けて、国内主要空港等において広報啓発活動も行っております。

○成田空港における白タクのような行為は、海外でドライバーマッチングアプリ等で来ている人たちですか。その場合、日本国内での金銭の授受がなく、また、お互い「元々、友達」と言い逃れたら、たとえ白タクに見えても違法性の検証が限りなく困難だと考えるが、現場で取り締まっただけという事実はあるか。

海外のアプリ等を利用した白タク行為もありますが、日本国内での金銭の授受がなくても、また、「友達」と弁解されても立証する方法はあり、現に検挙事例もあります。

4. その他

○委員有志による「移動難民解消のための利用者起点の規制改革について(意見)」(令和5年11月13日)における二種免許に関する現状認識と対策のそれぞれについて、貴省において問題がある点があれば、その理由・エビデンスとともに示されたい。また、合意する点についても併せて示されたい。

現在行われている第二種免許の取得に必要な技能及び学科の教習は、旅客自動車を安全に運転するために求められる運転技能及び知識を習得する上で適したものと承知していますが、引き続き、事故実態や車両性能の向上等を勘案しながら、また、実際に教習業務を行う教習所とも相談しながら時代に即した免許制度の在り方について必要に応じて検討してまいります。

○自家用有償旅客運送に関し、これまで車内暴力・性犯罪を含め、事件発生を認知しているか。認知している場合、近年における件数(推移)と内訳(種類)を御教示いただきたい(11月27日追加質問事項)。

当庁においては、自家用有償旅客運送に係る車内暴力・性犯罪を含めた事件について統計を保有しておらず、お尋ねのデータは把握しておりません。