

第1回 運転技能検査の見直しに関する有識者検討会 議事概要

1 開催日時等

(1) 開催日時

令和8年7月8日（水）午後3時00分から午後5時00分までの間

(2) 開催場所

関東管区警察局特別会議室

(3) 開催方法

対面参加

(4) 出席者

【有識者委員】（敬称略・五十音順）

兵庫県指定自動車教習所協会会長

有馬 洋一

モータージャーナリスト

岩貞 るみこ

（一社）全日本指定自動車教習所協会連合会専務理事

扇澤 昭宏

株式会社武蔵境自動車教習所副管理者

河内 勝良

株式会社中勢自動車学校会長

櫛田 浩哉

埼玉県指定自動車教習所協会顧問

町田 新一郎

実践女子大学名誉教授

松浦 常夫

帝塚山大学名誉教授

蓮花 一己

【警察庁】

交通局長

交通局運転免許課長

交通局運転免許課高齢運転者等支援室長

2 議事

(1) 開会

事務局から開会を宣言し、警察庁交通局長から挨拶。また、委員の互選により、本検討会の座長として蓮花委員が選出された。

(2) 事務局説明・討議

事務局から配付資料に沿って、高齢運転者による交通事故の状況、運転技能検査合格者の追跡調査の結果、有識者検討会における検討の進め方（案）、運転技能検査の内容の充実（案）について説明をした後、議論が行われた。

運転技能検査の内容や実施方法に焦点を当てて検討するという進め方について合意が得られた。

また、事務局から資料7に基づき説明した運転技能検査の内容及び実施方法の充実に係る具体的な方向性についても、有識者委員からの主な意見のとおり、特段異論は出なかった。

ア 運転技能検査の内容について

- 運転技能検査の内容について、アクセル・ブレーキの踏み間違いのような高齢運転者に多く見られる要因を測る課題を実施するなど、交通事故分析を行い、重点的に対策を講じるものとそれ以外のものを、どのように組み合わせていくかが重要である。

- 運転技能検査に不合格となった者の運転免許証等を更新しないことと、安全運転を促すこととのバランスが重要であるが、追跡調査の結果から、運転技能が低下している者については、課題を追加するなどしてもう少し運転免許証等の更新を抑制的にするような内容にするなど、運転技能検査の内容を少し厳しくすることとしてもよいのではないか。
- 最も重要なことは、事前・事後の教育だろう。運転技能検査の受検前に教育を行うと、合格率は全国平均よりも更に高くなるという感覚を持っている。他方で、地域によっては再教育を行うことが実施体制の面から困難なところもあると思うので、運転技能検査の内容を充実させることに異論はないが、何か教育につなげるような打ち出し方ができないだろうか。

イ 運転技能検査の実施方法について

- 現行の運転技能検査は、運転技能検査の始めから終わりまでの全ての運転行動について採点しているわけではなく、セクションごとに採点しているが、運転技能検査の目的が、安全運転が期待できないほど運転技能が低下している者を見極めるということであるならば、採点方法について見直すということも考えられるのではないかな。
- 現行の運転技能検査には、安全運転の基本である「安全確認」の有無を評価するところがないため、「安全不確認」を減点項目に入れるべきではないかな。
- 運転技能検査と高齢者講習の実車指導は同一の内容を実施しているところ、今回、運転技能検査の内容の充実を図るのであれば、実施時間が長くなること等も予想されることから、実施体制の面も考慮した上で判断すべきである。この点、例えば、高齢者講習の実車指導における課題を簡略化するなど、メリハリを持った制度とすることも一案ではないかな。
- 減点項目に「安全不確認」を入れることは賛成であるが、運転技能検査においてのみならず、教育の機会においても安全確認を行っているか否かを評価することも重要だ。また、将来的には、運転技能のうち一定のものについてはシステムで評価するなど、教習指導員による評価と分離させることもあり得るかもしれない。

ウ 更なる高齢運転者対策に関する意見

- 運転免許試験と運転技能検査で評価する項目数には大きな差があるため、教習指導員として、安全運転に不安を感じる者であっても運転技能検査に合格するといったことがある。運転技能検査の内容の充実を図ることに異論はないが、運転技能検査に不合格となった者には、サポートカー限定免許を与えたり、運転技能検査の受検回数に上限を設けたりするなどについても、中長期的に検討するべきではないかな。
- 現行の運転技能検査は、安全運転を促す方向にあまり寄与していないような印象を受けた。運転技能検査の対象者は本当に運転技能が低下しているのか、運転技能検査の対象者となる基準行為についても今後検討し、真に運転技能検査を受検するに値する者に絞って行う必要があるのではないかな。また、講義だけでもよいので、教育の機会を充実させることも必要ではないかな。
- 今回説明があった交通事故分析は、いわゆるペーパードライバーも含ま

れていると考えられるので、今後、運転技能検査の在り方を検討する上では、より詳細な交通事故分析を行うことも必要だろう。

- ある人の運転行動に特有の傾向（例えば、一時停止を失念するなど）を踏まえた教育を受けさせることについても検討していく必要があるのではないか。
- 教習所においては、運転技能検査の受検前に練習ができないかと問われることが多く、1～2時間程度練習を行った上で運転技能検査を受検し、合格する例も多いところ、教育は重要であると感じている。
- 運転技能検査における減点点数や合格基準を引き上げたとしても、運転技能検査の合格に係る結果には大きな影響がないのではないかと。運転は、認知・判断・操作の三つから成り立つところ、何度も受検することができれば、練習によって認知・判断の要素が低くなり、操作についてのみ評価することになりかねない。何度も受検することができるという点についても、中長期的に検討する必要があるのではないかと。
- 運転技能検査の内容を充実化させれば、運転技能検査に不合格となる者も増えると考えられる。公共交通機関の縮小等により移動が不便な地域も多数存在することに鑑みると、例えば、運転免許証等の更新ができなかった者についてはミニカーであれば運転を認めるなど、複数の代替手段の在り方についても検討していくことができればよいだろう。
- サポートカー限定免許を付与するという意見もあるが、加えて、先進安全技術に係る教育を行ったり、補償運転を促したりする機会も設けられるとよいのではないかと。

(3) 閉会

今後の予定等について説明し、閉会。