

第2回 教習所Re Visit! ~今、自動車教習所に期待すること~



矢代隆義(やしろたかよし)

新潟県柏崎市出身。東京大学法学部卒、長官官房審議官(交通局担当)、交通局長などを歴任。2007年第86代警視總監に就任。現在は財団法人日本道路交通情報センター理事長。

[対談]

矢代隆義氏 財団法人日本道路交通センター 理事長

五十幡和彦氏 第7次長期ビジョン研究会 幹事長

平成21年4月7日

インタビュー：青年会議所 教習所部会

2009年度部会長 矢澤文建

日本の交通安全政策や時事問題を軸に、今後の教習所業界の展望を様々なゲストに語っていただく本対談。第2回目は、長く日本の交通行政にかかわってこられた矢代隆義氏(第86代警視總監。略歴参照)と、全指連第7次長期ビジョン研究会の7幹事長を務めた五十幡和彦氏(現羽生モータースクール代表取締役)のお二人を迎え語っていただいた。国家の政策としての交通安全基本計画への理解と、制度設計の現場の話は、今後の教習所経営にとどまらず、社会全体の運営という視点から、教習所の現在の位置を鳥瞰することができる。

■ 道路交通情報センターの概要

五十幡：本日はお忙しいところありがとうございます。

矢代：いえいえ、こちらこそどうぞよろしくお願いいたします。

—— それでは、私も勉強の意味も兼ねまして、質問も織り交ぜながらインタビューを進めさせて頂きますので、よろしくお願いいたします。

五十幡：それではまずはじめに、現在理事長を務めておられます日本道路交通センターのあらましから伺いたいと思います。

矢代：当センターは、昭和45年1月に設立されました。

昭和43年の、岐阜県飛騨川のバス転落バス事故がきっかけとなりました。

当時異常気象で、大量の降水があったんですね。それで土砂崩れが起こって、観光バス2台、104名が犠牲になる転落事故が起こったんです。

もし事前にちゃんとした情報を伝えておれば、未然に防げたのではないかと、国会でも大変問題になりました。

異常気象時、災害時の交通状況を、また日常的には渋滞情報、道路工事、イベント、交通規制、そういう情報をまとめて提供しようということになりました。

本来なら警察や道路管理者の仕事に思われますが、まとめて一箇所で集約した方がいいということで、当センターが発足しています。

情報の提供の仕方としては、電話による問い合わせ回答、放送、テレビ・ラジオなどの放送、インターネットに、そのほか、カーナビや携帯などですね。カーナビ、携帯は、直接扱うには作業が大変なので、各情報提供事業者を通じる形での皆さんに提供しています。

昨年の例ですと、岩手・宮城内陸地震がありました。また8月には首都高5号線池袋線でタンクローリーが爆発炎上する事故など大きなトラブルがありました。

今年は幸いまだ大きな事故は起こってませんね。

現在高速料金の割引制度が実施されましたので、料金の問い合わせとか、渋滞情報の問い合わせなどが多いですね。以上がセンターの概要です。

五十幡：私たち教習所も大変お世話になっています。高速教習時には、渋滞など、状況によっては教習が成立しないときがあります。また雪や霧などの天候で最高速度が制限されてしまったり、通行止めなどあったりしたときの情報は本当にありがたいんです。教習所だけでなく国民の生活にもう欠かせない必要なものになっているのだと感じますね。

■飲酒選手運転の取り組みについて

—— 前回加藤先生から、矢代理事長の取り組みについて高く評価されておられました。福岡の事件のことは、特に加藤先生も感じておられます。

一連の飲酒運転問題への取り組みの経過について、福岡の事件より前の、99年の首都高での飲酒運転事故（トラックの追突を受け、子供が2人生きたまま事故車内に閉じこめられ、焼死）それを受けて、TBSが中心になって行った職業運転手の飲酒運転の実態報道、その結果、2001年の道路交通法改正がすぐに行われました。非常に対応は早かったように感じています。また、その後06年の福岡の事件を受け、07年には危険運転致死罪の適応がなされるよう、厳罰化が速やかに実行されたわけです。大きな事故があった後の対応の速さは、加藤先生の言葉ではありませんが、『たいしたものだなあ』と思いますし、もっと評価されてもいいのではないかと思います。そういう社会の仕組みを変えなければいけないタイミングのときに、確実に変えるよう主導してこられた皆様の努力というものに対し、私共（教習所経営者）も勉強して知っておくべきであるし、敬意を払うべきであると思います。で、まさに交通安全の現場に携わってこられた矢代理事長に恐れ多くも（笑）そのあたりをお伺いしたいのですが。



五十幡和彦（いそはたかずひこ）
全指連第7次長期ビジョン研究会幹事長。
羽生モータースクール代表取締役。

矢代：飲酒運転対策を中心に、バックグラウンドを踏まえてお話していきます。

私は警察庁では交通局の仕事が長いです。13年近くになりますかね。仕事は2つ。一つは交通安全。もう一つは都市交通対策。都市交通対策というのは、違法駐車問題だとか渋滞対策です。

やはり交通安全というのが警察の仕事の大きな柱です。

私は、飲酒運転にかかる2回目の19年の道路交通法の改正のときに（飲酒運転にかかる厳罰化）、かわらせていただきました。あの改正では、高齢者問題、自転車問題、そしてシートベルトの後部座席の着用化の4つが柱となっています。制度改正というのは、警察だけがやろうと思っても出来ません。世論の理解や後押しが無ければ出来ないんですね。そういう意味では4つの改正を19年度に行ったんですが、いずれも社会がそれを求めたのだと感じます。

交通対策関係では16年の改正では、当時私は交通局の審議官でしたが、駐車違反について、所有者責任制度の導入をおこないました。このときは、交通安全対策では中型自動車免許制度の導入もありましたね。「制度」を変えることが、世の中を動かすことになるという実感があります。中型免許は、社会の背景として運送業界のことが問題になっていたんですね。平成5年に過積載が問題になって制度改正を行いました。トラックのシャシーが折れて、お母さんと娘さんが巻き込まれる事故が起き

た。制度のあり方が、交通対策にも、安全対策にも非常に重要であることは感じます。

話を飲酒運転に戻しますが、大きなきっかけは、例の18年8月の福岡の大上哲夫さんの事件でした。われわれにも非常に大きな衝撃でした。即座に行動が起きました。飲酒運転には、対する長い対策の歴史があるんですね。前回13年の改正、井上康孝さんの事故できっかけに実施された飲酒運転の罰則強化、取り締まり基準の強化、で何とかなるのではないかと感じていたところが、またおこってしまった。これはなんなんだ？という。結局突き詰めると世の中の意識、飲酒運転に対する「意識」を変えなきゃいかんということになりました。そこを変える手段としての「制度」だと。第1弾として厳罰化。異例と言えるくらいの強化をしました。免許の欠格期間も5年から10年にしました。他には見られない。また、酒を飲ましてはいけない、同乗してはいけないという規範を作りました。飲酒運転の死亡事故は、これを介してさらに減っています。飲酒運転の死亡事故はピークは平成5年。年間1500件近かったのが、現在は400件以下と、3分の1以下になっています。



■第9次交通安全基本計画について

五十幡：麻生総理が2009年度の所信表明において、交通事故死亡者の削減について非常に大胆な目標設定をされたこと（今後の10年間に於いて、交通事故死亡者をさらに半減させたいというもの）は、記憶に新しいと思います。現状8次の基本計画が期末を迎えておりますが、基本計画についていかがだと思います。

矢代：8次は18年から22年までの計画なんです。

この前段が、第7次の計画なのですが、平成14年の交通死亡事故者が、その年の12月に入るとピーク時の半減を達成しそうだとかわかってきた。結果的に死亡者が8326人で、達成したんですね。小泉政権下で、安倍さんが官房長官だった。これを、さらに半分にしたいと。小泉さんがおっしゃったんです。世界で一番安全な都市にしたいと。で、そのときは若干迷ったんですね。この類の施策は、目標を設定するためには、しっかり調査をして行うものです。結局、それなくしてやっちゃった。これはたぶん出来るんじゃないかと。というのは、1つには、これまで増加を続けてきた交通量が頭打ちになってきている。そうすると今後は、対策がそのまま効果を表すのではないかと。2つには、現在の対策の効果がまだ持続するという。交通事故死者の減少に一番効いたのは、シートベルトの着用義務化でした。もう一つは歩行者の死亡事故が減っている。これは教習所業界の皆さんの功績だと思いますが、運転免許保有者が増えたことで、結果的に歩行者のマナーが上がった。また、3つめに無謀運転の減少です。致死率の高い正面衝突とか、単独衝突とか、運転者が非常に穏やかになった。重大事故の減少傾向は続くであろうと思ったのです。4つ目に、車の性能がどんどんよくなっている。一般大衆車を含め標準的に安全装置の装着率が高まっていけば、死亡者はどんどん減っていくのではないかと。で、半減って言うのは4千何人。中途半端なので、これは当時内閣府担当審議官の石川正君の知恵なのですが、5千人がキリがいいじゃないかということで、5000人の目標設定をしました。同時に、交通事故の総量も削減することも盛り込みました。これからはそこまで踏み込むことが必要になる。平成22年までに、これを実現すると計画を立案しました。そこで、対策を打たないことには始まらない。対策の効果を持続させなくてはならないんですね。まず無謀運転の削減。これを確固としたものにする。それから後部座席シートベルトの着用義務化。自転車対策。交通事故の2割が自転車からみです。高齢運転者の認知機能検査については、もう少し射程を

長く捉えています。長期的に対策の効果を持続させることを考えてあります。現在、順調に死亡事故は減っていますから、引き続きよい方向に進むのではないかと思います。で、麻生さんが、さらに半減させることについて言及しました。これは…私もなんともいえないんですが、交通事故全体を見渡したとき、まだ効果的な対策はあると思います。ただ問題は、4輪車の事故はいいとしても、2輪車への対策がうまくかみ合うかということですね。

各機関のかかわりということについては、警察がやるべき対策は脇におきまして、ITS、先進安全車の分野ですね。関係機関でも国土交通省、（自動車交通局、道路局）、自動車メーカーですね。でメーカーの中にも、安全機器関係の電器メーカー。そして一番大事なユーザーというのがありますね。追突防止装置ですとか、居眠り防止装置ですとか。こういうものがセットで安上がりになってくる。そういうものが良いものであると、投資する価値があると理解を広める必要がある。そうなれば、標準化は可能ですね。ドライブレコーダーなんかはもう実用化されているでしょう？タクシー会社なり、事業者があれを活用するメリットを自覚してもらう必要がありますね。後は教育の問題。教習所はずっとやってきてくれています。これは持続させていくことが大事です。持続する中で進化させていく。で、やはり初心者への教育。子供は少なくなったとはいっても100万人は毎年生まれてくるわけですから。初心運転者教育、そして、幼児、児童への教育を怠らないようにしていくことですね。それを持続させていくことが何にも増して力となるでしょう。大きな効果をもたらすものとなるでしょう。

■ 教習所の展望・可能性について

五十幡：今後の教習所が果たす役割を、もっと明確に自分たち自身を感じていかなくはなりません。しかし現状は、経営環境の悪化に伴い、非常に後出にまわっている感じがあります。通常業務で手一杯というのが実情です。先の見通しと含め、教習所業界について伺いたいのですが。



矢代：私が申し上げるまでも無く、業界のボリュームとして、経営環境はかつてに比べてよろしくないことは間違いないでしょう。

人口の増減もさることながら、今後は免許の取得率が上がることは想像は難しいでしょう。しかし、斜陽産業であるとは考えていません。自動車社会を支える基幹的な存在であることは間違いない。つまり日本の今の社会を支える要の一つであるわけですから、これは変わらない。ボリューム的に縮小するだけですから。

その中で、教育の内容が高齢者、身体障害者、外国人の方など、従来の画一的に対応できたものから専門性が高まってくることを踏まえながらよりいいものになっていくと思います。またそういう期待をしています。

教習所について思うのは、教習所が確実に過去に比べて進化していることですね。平成3年ころ、ある生命保険会社の小冊子に、大学の教授が投稿されているんです。「自動車教習所のカリキュラムが、きわめてシステムティックに組まれていることに感激した」と。とても嬉しかったですね。

平成11年ですか、「交通安全教育の指針」というものを、国家公安委員会が作ったものがあるんです。高齢者から幼児まで、広く触れているんですね。

で、そのときに、初心運転者教育については、触れることがなかった。触れる必要がないほど完成されていたんですね。

「交通安全教育をする」ということは、単に「安全」とどまらず、「交通社会を作る」ということなんです。交通の技術、交通の知識を教育することを通じて、交通社会人を育て、実現していくんですね。「思いやりである」とか、「お互い様」であるとか。そういうところに教習所はかかわってきたと思います。それが大きな成果として、運転者の運転行動が非常に穏やかになってきた。そこに教習所の矜持があると思いますね。若い経営者の皆さんには誇りを持って取り組んでいただきたく思います。

五十幡：私も昨年の事故の減少は、シートベルトの着用等、矢代理事長がおっしゃる通り認識しておりましたが、それを見越して制度設計をされておられるということに驚いております。埼玉県の取り組みなのですが、今埼玉の教習所では、必ず飲酒運転体験ゴーグルをつけて、飲酒運転を体験する取り組みがあります。被害者の方からの提案で実現しているところです。5000人の死亡事故者にするという、矢代理事長の取り組みの賜物であると思います。現在、交通事故の半分を起こされているのが70歳以上の高齢者です。初心運転者も他の階層に比べ1.7倍の事故発生率です。第7次長期ビジョン研究会では、その間の空白の50年間、安全運転のトレーニングを受けていない既得免許者の時間帯が存在することに注目し、研究に取り組みました。

矢代：おそらく制度的なものとして、実現し定着するかどうかこれから検討する必要があるでしょう。ただ、個人一人ひとりが自分の運転状況を確認、スキルアップするという、自発的な状況の実現はなかなか難しいでしょうね。でも企業であれば、安全運転管理の一環として、そういう点からとしてみれば、従業員についてそういう教育機会を設けることは、有益でしょう。もし教習所で出来ればほんとに素晴らしい。それを義務付けるとか制度にするということは、社会の合意がなければ出来ないことですね。それよりも、それによってメリットがあるということがよく理解されて、事実上そういうことをする企業が増えてくるということになれば、実現は近いものとなるでしょう。今も、断片的にそういうことをしておられるところはあるでしょうが、あまり普及しないまま終わってしまうのではないかな。そういう気がいたします。費用がかかりますからね。

五十幡：先日全指連のアンケートの結果ですが、1年間に100人以上の既得免許者の教育を実施している教習所が25%以上あります。大企業の場合はそうした機運は高まりつつ有り、ご理解はしやすいと思います。また、個人のメリットという点においては、西欧諸外国においては、保険に加入する場合において、講習を受けていることによって保険料が軽減されるなどの制度があります。認定教育という制度があるので、こういうものが履歴書に記載できるくらいの価値あるものになればいいなと思います。

矢代：確かに目に見える形で何らかのメリットがあればいいのかもしれませんが。現状では、ペーパードライバーの方がリハビリのためというのにはわかりやすいですが、既得免許の方が、更にトレーニングを受けるのは…想像しにくいですね。今そういう研究をされているんだ。

五十幡：諸外国では、指定自動車教習所という制度がありません。必ずしも教習所で免許を受ける必要がありません。したがって、50:50の比率、初心運転者と既得免許者の安全運転教育が教習所で行われています。初心運転者の教育にプラスして、役割をもてればいいと考えるられます。

矢代：なるほどね。一度には無理かも知れないけれども、メリットがあれば実現可能かもしれませんね。

—— 矢代理事長のお話を受けて、教習所に関するお話を膨らませていただくのですが、今のお話を聞いたことがある教習所経営者がどれだけいるのであろうか？という疑問が一つ持ち上がります。というのは、①われわれ（教習所経営者）がこの国の施策の中のどこに位置づけられていることを理解しているか？②この国の交通安全の施策を時系列でとらえ理解しているかどうか

か、非常に不安に思うのです。というのは、国の中の一機関としてどのような位置にいるかということにあまりにも無関心である現実があります。交通安全基本計画の成立過程についてほとんど知らないし、計画自身を知らない現実があります。職員すべてとはいわないまでも、経営者はこの国の施策の中のどこに位置づけられていて、どの役割を任されているという自覚があるものとならないものでは、大きな違いがあると思うのです。現実今起きているのは、斜陽産業という認識ばかりで、お客様の呼び込みにばかり意識が向いている。「国家としてどこに向かうのか」ということにコミットしていない。

教習所の経営者に対するトレーニングが必要ではないかと思うことが一つ、

「私たちがどこに向かっているのか」ということに、しかるべきリーダーがきちっ と方向を示してくださることが重要ではないかと思うのです。

まずいままでの取り組みに対して、われわれはもっと知るべきだと思うのですが。

矢代：私自身は交通局で13年間過ごしましたがけれども、一番距離があったのは、実は、免許関連なんです。この分野は、唯一やってないんですね。免許制度自体がどのようになっていくべきなのかついては、私も大まかに捉えているだけなんです。免許制度と教育という2つは別のようで関連するわけですが、制度からすれば、昭和40年代に色々あった免許についてはこれを統合してきた。免許は整理統合の方向に向かっていたわけですね。それが、いま二輪も四輪も、新しい免許ができて、方向が逆転したんですよね。これで車の車格が大きなものが出来たことで、従前の免許制度で対応できなくなった。完全かどうかはわかりませんが、現状に合わせて、制度を変えたということです。免許制度は、だいたい今のままでよいのではないかと思います。原付免許をどうするかという問題は、まだ残っていますね。教育については、昭和50年代の終わりころに教習所のカリキュラムは大きく変わっていますね。交通教育については、精神論を唱えても無理でしょう。精神論を唱える前になぜそうなのかを、技術の面から伝えることで理解されるのではないのでしょうか。

五十幡：矢澤君が言ったように、業界の問題は、施策としての交通安全指針を理解していないことが上げられます。対応する部署が免許課だけなんです。指導課があったり規制課があったりするんですが、そこはほとんど関係性がなくて、大きな流れの中で教習所がどういう位置にあるか、運転者教育がどうなっていくかという自覚は少ないですね。これからの免許行政の中では、原付は排気量の見直し、その次に、大型二輪AT車限定免許の変更が検討されています。また学科試験の変更も検討されています。

—— 交通安全を実現するために、われわれは教習所をどう運営していくべきであるかということの研究したのが、第7次長期ビジョンの根幹にあったように感じています。



五十幡：自動車学校が今自信を失っている現実があります。お客様が免許を必要としていないのではないかと。お客様がいない現実の中で、企業経営は立ち行かない。しかし交通安全という社会を実現しようとする中で、十分機能しているということを誇りに思える自分たちでありたいと思います。

矢代：それは大いに自信を持ってもらいたいと思いますね。



—— いままでの警察の皆さんのご尽力が、今現在の交通安全の実現を果たしていつこの現状に対して、もっと敬意を持つべきであるし、それに答えられる経営者・自動車教習所であることを、今こそ自覚する必要があると思います。世界に誇る交通安全国家、日本を築かれた矢代理事長の貢献や活躍に、ただただ感じ入るばかりです。

矢代：それはどうも。(笑)

五十幡：教習というのは、ただ安ければいいと思われてしまって、自分たちの価値や存在理由を見失いつつあるように思われます。免許は、野菜や果物のようにスーパーに置いてあるものとは違って、交通安全・安全運転の理念や技術というものがしっかりと、提供できるようなわれわれでありたいと思うし、そういう社会にしたいと思います。業界が自信を失いつつある中で、国民の大きな期待を担うなかで、矢代理事長から励ましを頂けたことは将来への大きな励みになります。

矢代：私も埼玉でお世話になったときは、県警の幹部の皆さんから「今の教習所の経営者は違う」というお話をよく聞きましたし、金沢会長からも、長期ビジョン研究会のことはよく聞いていました。今日もほんとに力強く感じました。皆さんの今後の活躍に期待しています。

—— 本日はありがとうございました。