

運転免許制度の現状と問題点

富永誠美*

運転免許制度は、各国の国情の背景の違いや長い歴史の変遷もあり、一概に律しきれないものがある。本論は、日本の運転免許制度を歴史的に概観しながら、免許の資格年齢、免許試験、免許の更新について国際比較を行った。その比較をふまえ、日本の運転免許制度の特色を記述し、問題点を明らかにした。

Actual Conditions and Problems of the Driving Licence System

Seimi TOMINAGA*

The driving licence system cannot be fully analyzed, since each country has its own background and historical developments. This paper surveyed the driving licence system in Japan historically and made an international comparison of qualified age, licence testing and licence renewal conditions. Based on this comparison, the characteristics of the Japanese driving licence system are described and its problems are clarified.

1. はじめに

わが国の免許制度をとってみても、Table 1 の通り、時代の推移に伴う変遷が見られる。恐らく世界各国とも、国情の背景や長い歴史の中で同様の変遷が存在するものと考えられる。例えば、かつてベルギーは、18歳になれば自動車の運転ができ、運転免許なしに運転できる世界で唯一の国であったが、交通事故の増大が国会で問題になり、1959年に免許制採用が定まり、1962年から実施されるに至った。

また、イギリスは長い歴史を持ちながらも、1910年に設立された British School of Motoring (BSM) の卒業証明書で運転ができ、初めて運転免許が発行されたのは、ベリシヤ運輸相の1935年のときといわれる。

2. 免許の担当官庁

これは各国まちまちといってよく、大きく分けて交通省と警察とに分かれる。イギリスは運輸省が所管しているが、タクシーの営業免許とタクシーの運転免許はロンドン警視庁をはじめ警察の所管となっている。アメリカは各州自動車局となっている。スウェーデンは1967年に通行方法を左側通行から右側通行に切り替えたのを機に設立した国家交通安全庁が行っている。

スイスは州(カントン)の警察が運転免許と車体検査も行っており、チューリッヒでは一人が週半分を免許の路上試験、他の半分は車体検査を行っていた。フランスは警察が行っている。

わが国は、第2次大戦までは交通行政は内務省で一元的に所管していた。戦後、内務省の解体によりGHQ(連合国最高司令部)は運輸省に移管の意向であったが、「人の振舞に関する行政」であるとの理由で、警察サイドにとどめたという歴史的事実があった。

3. 免許の種類

わが国の運転免許は、明治36年頃愛知県や広島県で、「乗合自動車の営業取締規則」で「鑑札」「試験に基づく許可」「鑑札の携帯、提示義務」などの規定があったのが始まりといわれる。その後、各地方庁が営業用トラック、乗合自動車、自家用乗用車などの自動車の使用形態別に、独自の取締規則を設けるようになったが、明治40年ごろから、一般自動車取締規則が制定されるようになって、「運転手免許証」「車掌免許証」が生まれている。

大正8年に、それまで各地方庁で独自に定められてきた取締規則に代わって、「自動車取締令」(大正8年内務省令第1号、1月11日に制定、2月15日実施)が制定され、全国的に「運転手免許」制度が施行された。甲種と乙種に分かれ、甲種は全ての種類の自動車、乙種は特定または特種の自動車で、免許資格年齢18歳以上、試験種目は構造、取締規則、実

* (社)日本交通科学協議会副会長
Vice-President, The Japanese Council of Traffic Science
原稿受理 昭和59年8月6日

Table 1 運転免許の変遷
Driving licence changes

自動車取締令	自動車取締令	自動車取締令	自動車取締令	自動車取締令	自動車取締令	自動車取締令	道路交通法	道路交通法	道路交通法	道路交通法	道路交通法	
大8.2.15	昭8.11.1	23.1.1	24.11.1	27.8.1	29.10.1	31.8.1	35.12.20	39.9.1	40.9.1	43.9.1	43.9.1	
甲種	普通	普通	普通	普通	普通	普通	大型二種	大型二種	大型二種	大型二種	大型二種	
							大型	大型	大型	大型	大型	大型
							普通二種	普通二種	普通二種	普通二種	普通二種	普通二種
							普通	普通	普通	普通	普通	普通
							けん引二種	けん引二種	けん引二種	けん引二種	けん引二種	けん引二種
							けん引	けん引	けん引	けん引	けん引	けん引
							特殊二種	特殊二種	特殊二種	特殊二種	特殊二種	特殊二種
							特殊	特殊	特殊	特殊	特殊	特殊
							大特	大特	大特	大特	大特	大特
							大特	大特	大特	大特	大特	大特
乙種	普通	普通	普通	普通	普通	普通	小型四輪	小型四輪	小型四輪	小型四輪	小型四輪	
							小型四輪	小型四輪	小型四輪	小型四輪	小型四輪	小型四輪
							三輪二種	三輪二種	三輪二種	三輪二種	三輪二種	三輪二種
							三輪	三輪	三輪	三輪	三輪	三輪
							二輪	二輪	二輪	二輪	二輪	二輪
							二輪	二輪	二輪	二輪	二輪	二輪
							二輪	二輪	二輪	二輪	二輪	二輪
							二輪	二輪	二輪	二輪	二輪	二輪
							二輪	二輪	二輪	二輪	二輪	二輪
							二輪	二輪	二輪	二輪	二輪	二輪
小型	普通	普通	普通	普通	普通	普通	軽	軽	軽	軽	軽	
							軽	軽	軽	軽	軽	軽
							小特	小特	小特	小特	小特	小特
							小特	小特	小特	小特	小特	小特
							原付	原付	原付	原付	原付	原付
							原付	原付	原付	原付	原付	原付
							原付	原付	原付	原付	原付	原付
							原付	原付	原付	原付	原付	原付
							原付	原付	原付	原付	原付	原付
							原付	原付	原付	原付	原付	原付

地技能で、有効期間5年、そのつど試験となっている。ただし、期限前6か月以内に継続申請できた。

この省令は、その後数次の改正が行われたが、昭和22年道路交通取締法の制定により、同年12月末をもって廃止された。その間の改正としては、昭和8年に「運転免許」となり、「普通免許」「特殊免許」および「小型免許」（これは無試験で与えられた）に分けられる。バス、タクシーなど一般公衆の乗用に供する自動車を運転する者に対しては「就業免許」

が設けられたが、就業免許は、過重に失する嫌いがある、警察事務が煩雑となるとという理由で、昭和13年に廃止された。昭和22年の改正で小型免許についても試験が実施されることになった。

道路交通取締法(昭和23年1月から昭和35年12月)の時代では、昭和27年8月に「原動機付自動車の許可」、昭和29年に「原付1種」および「原付2種」の「許可」に分けられる。昭和31年8月に「大型免許」が設けられ、また、神風タクシーの名で世論の批判

を受けていたタクシー問題を契機に、旅客営業自動車の運転には「第二種免許」が必要とされるに至った。

昭和35年12月20日の「道路交通法」の実施のときに、「原付許可」が「原付免許」となり、「検査」制度が「更新」制度になる。

昭和43年「軽免許」が廃止され、「普通免許」に統合される。

なお、各国の「免許の種類」および免許で、「どの自動車の車を運転できるかの種類」がそれぞれ定められているが、ここでは省略することとする。

4. 免許資格年齢

わが国の運転免許取得の資格年齢は、大正8年自動車取締令以来18歳である。小型免許が昭和8年16歳となった。さらに、一時戦時中は年齢が15歳や14歳に引き下げられたが、戦後元に戻された。

昭和27年原付許可は14歳、昭和29年に原付1種は14歳、原付2種は16歳となり、昭和35年の「道路交通法」の際に16歳となって、今日に至っている。

イギリスは17歳、ベルギーは排気量にかかわらず、時速20～40kmの車は14歳、その他は18歳である。

オーストラリアは州によって異なり、ビクトリア州は18歳で取得1年間は250cc以下、ニューサウスウェルズ州は16歳で取得1年間は250cc以下、クインズランド州は17歳、ノーザンテリトリー州は16歳となっている。

カナダはアルバータ州14歳、ケベック州は50cc以下14歳、その他原付を含み二輪車16歳、アメリカは州によって17歳、18歳で、イリノイ州が150cc以下二輪車16歳、150ccを越える二輪車18歳、ミシガン州はバイクは15歳、二輪車は16歳などである。

5. 運転免許試験

これは一般に、身体検査、学科試験、技能試験との3つに分れる。わが国も昭和46年までは運転適性、法令、構造、運転技能とに分れていたが、法令および構造を一本化して、「自動車の運転について必要な知識」に改められた。

身体検査の視力の検査は、イギリスは75フィート(25メートル)からナンバープレートの番号を読めるかのテストになっている。

i) 学科試験

学科の試験は昭和33年、筆者が警視庁交通部長時代に東大の法学部の教授の方々、免許の学科試験

に落ちられ、法規の問題が「落とし穴」が多くおかしいということが起こった。早速、有斐閣に頼み、『月刊ジュリスト』で座談会を催してもらおうと同時に、試験問題を見直したことがあった。

アメリカの学科試験は○×式で、余り難しくはない。スイスの学科試験は45分間50問。5つまでの誤りは許容されている。試験問題は20種類あって、受験生の各人に問題集が配られるが、問題集の中には交差点など市街地の絵などが加えられている。試験官がクロスワードのように正解の所に穴が空いているマークシートを答案用紙の上にあてがって、赤鉛筆で点数を受験者の見ている前で記していた。フランスは掛図の中に市街地の絵が出ており、この絵を見ながら○×をつける方法が用いられている。イギリスは、他国が学科試験を実地試験の前に行っているのと異なって、路上試験を行った後の合格者に口答試験を行っている。

ii) 実地試験

実地試験で特色のあるのはイギリスである。これについては、深田裕介氏が『西洋交際始末』(文芸春秋社発行)の中の「車をめぐる冒険的生活」のくだりに、いとも面白おかしく書かれているので引用してみる。

「イギリスは技術なんぞどうでもいい。運転者の社会人としての自覚というか、社会人としてモラル感覚とでもいうのか、そいつをチェックして免許を出すかを定めるんだ。その象徴的な例がバックミラーの評価だ……。イギリスにおいて、運転席についたドライバーのまずなすべき義務は、バックミラーを正しい角度にセットすることから始まって、とにかく運転の間じゅう鏡の問題がドライバーについてまわる。

右折、左折、追い越し、レーン変更、いずれの場合にもまず鏡を見て後続車のあるなしをチェックしなくちゃならない。それも目玉だけ動かして鏡を見るなんて怠けた真似をすると、下士官上りの教師にいやというほど、太股をどやしつけられる……。

下士官上りはことあるごとに、「鏡(ミラー)一合図(シグナル)一操作(マヌーバー)”(M-S-M)を繰り返して、ときどきごつごつした手のひらで、すっぽりバックミラーを隠してしまい、そして、意地悪く今、後続している車の型や色を言ってごらん、と質問する……」

これはハイウェイコードで、発進、車線変更、右左折、追い越し、停止など各章ごとに繰り返して、M

ROAD TRAFFIC ACT 1960

Test Centre: WILLINGSTON

Statement of Failure to Pass Test of Competence or of Fitness to Drive

Name

Address

G190157

has this day been examined on a vehicle of Group.....and has failed to pass the test of competence/fitness to drive prescribed for the purposes of Section 99 or 100 of the Road Traffic Act, 1960.

Date 10-3-69

William Cannon
Authorised by the Minister of Transport to conduct tests.

Examiners have regard to the items listed below in deciding whether a candidate is competent to drive. The matters needing special attention are marked for your information and assistance and should be studied in detail.

See "YOUR DRIVING TEST" (D.L. 48) Part II, paragraphs 1-21

- 1. (a) Knowledge of the Highway Code. (b) Eyesight test.

CONTROL

- 2. Take suitable precautions before starting the engine;
- 3. Make proper use of accelerator/clutch/foot brake/gears/hand brake/steering;
- 4. Move off smoothly/at an angle/on a gradient/on level/straight ahead;
- 5. Make normal progress to suit varying road and traffic conditions;
- 6. Stop vehicle in emergency/promptly and under control;
- 7. Stop machine in emergency/promptly and under control/making proper use of the front brake;
- 8. Reverse into a limited opening either to the right or left/under control/with reasonable accuracy/with proper observation; 16, 46-47
- 9. Turn round by means of forward and reverse gears/under control/with reasonable accuracy/with proper observations; 16

These numbers refer to the rules in the HIGHWAY CODE

ROAD PROCEDURE

- 10. Look round before moving off; 16
- 11. Make proper use of the mirror well before } signalling/changing direction/overtaking/ stopping; 31
- 12. Give signals/correctly/in good time/by direction indicators/by hand; 31-32, 41 *
- 13. Take correct and prompt action on all signals by traffic signs/traffic controllers/take appropriate action on signals given by other road users; 38, 41-43 *
- 14. Exercise proper care in the use of speed; 19
- 15. Act properly at cross roads/road junctions:—
 - (i) proper use of mirror/signals/brakes/gears/when approaching; 31-32
 - (ii) correct regulation of speed when approaching; 19, 37
 - (iii) looking right, left, and right again BEFORE emerging; 37-38
 - (iv) emerging with due regard for approaching traffic; 37-39, 43-44
 - (v) correct positioning of vehicle { before/after turning right; before/after turning left; 39-40
 - (vi) avoidance of cutting right-hand corners;
- 16. Overtake/meet/cross the path of other vehicles safely; 19-22, 31-43
- 17. Keep well to the left in normal driving; 17
- 18. Allow adequate clearance to cyclists/pedestrians/stationary vehicles; 21-27
- 19. Pedestrian Crossings/approach at a proper speed/stop when necessary/avoid overtaking at or approaching/avoid dangerous signals to pedestrians; 21-24
- 20. Select safe position(s) for normal stop(s); 54-56
- 21. Show alertness and anticipation of the actions of cyclists/pedestrians/drivers.

DRIVING EXAMINERS ARE NOT PERMITTED TO DISCUSS DETAILS OF THE TEST. W.A.S. 22-27/12 6/68

GUIDANCE NOTES ARE CONTINUED ON THE OTHER SIDE.

*See pages 20-25 (1968) DL 24

Fig. 1 イギリスの試験成績表
Students of failure to pass test of competence or of fitness to drive in England

-S-M のルーティンを踏みと強調しているからである。わが国の「交通の方法に関する教則」には深田氏指摘の如く、わずかに追い越しのとき「バックミラーなどで」とあったが、その後改正された。しかしなお、大切な停止するとき（例えば信号待ち、横断歩道前の一時停止など）に「バックミラーで後方を見る」が書かれていない。

イギリスではさらにまた、交差点の手前に差しかかると、M-S-M のルーティンのほか、最後のM（マヌーバー）ではP-S-L（ポジション→スピード→ロック）の手順を踏みと強調している。まず交差点の

どの地点に車の位置を定めるか、次は速度をコントロールし、そして後方および右、左、もう一度右を確認する。

イギリスでは試験の不合格者は、希望すれば、どの点が悪かったかをチェックしたものをもらうことができる（Fig.1）。アメリカも所によって、答案を返し、本人が後で調べることが出来るようにしている。

スイスの路上の実地試験も45～50分間、一般道路とアウトバーンの試験が行われるが、運転の技能よりも、法を守る性質の人であるか、他人に対する配慮をする人かどうか、危急の時に沈着で正しい判断

をなしうる人であるかなど、運転者として適正のある人柄の持主であるかを判定している。

6. 運転免許証

各国の免許証の中で、イギリス系の国はペラペラの紙のようになっていて、顔写真はない。オーストラリアでは免許証に顔写真を貼りたい当局（警察）の意向に対し、なに故に2枚写真をとる必要があるかと問題になっていた。なお、わが国では指紋を押納つしていたが、筆者が警視庁交通部長時代に廃止した。その後、試験場で撮影するカラーの顔写真が貼られることになった。

7. 免許の効力—更新

初めて全国的に免許制度が実施された大正8年のときには、免許の有効期間5年で、「更新」はなかった。引き続き運転手となろうとする者は、試験の全部または一部が免除された。「更新」は昭和24年に定まり、期間は2年。その後、昭和28年に現行の3年となった。海外の免許の効力の状況についてはTable 2の通りである。大きく分けて、終身免許、70歳まで、10年間、3～4年間とがある。

更新の場合、多くは適性検査のみであるが、アメリカは州によっては試験を課しているところもある（カリフォルニア州など）。

わが国の「更新時の講習」は独自のもので、昭和42年頃から行われてきた。昭和46年法律98号で道路交通法第101条の3が追加され、「更新時講習を受けるようにつとめなければならない」に基づいて制度化されたものである。更新時講習の効果などについては、当学会の昭和56年度の研究調査報告書「更新時講習の評価に関する調査研究」に報告されている¹⁾。

7-1 臨調答申をめぐる免許更新

第2次臨時行政調査会の第2特別部会は許認可事務の見直しという見地から、免許更新を取り上げ、第1次答申（緊急に取り組むべき改革方策）に組み入れられた。臨調が運転免許証の更新問題を取り上げるに至った理由は、運転免許の更新と自動車の車体検査は年間1,000万人以上にのぼる多くの国民に影響を及ぼすものであるため、これらについての事務を簡素合理化し、国民の負担を軽減するという趣旨に基づくものである。行政効率というよりも国民負担の軽減が前面に推し出された。1年3か月にわたる間の審議で、3年の有効期間の延長の主張がなされ、論議が重ねられた。その結果、一昨年7月10

Table 2 主要国の運転免許証更新期間等
The period of licence renewal in major countries

国名	期間	検査の内容等
西ドイツ	終身	60歳以上のすべての運転者に視力検査を義務づけること、職業運転者で40歳に達した者は医師の診断を受けることを義務化する法制を考慮中。
フランス	終身	二輪、普通免許については終身。大型、けん引免許を有する18～60歳の者は5年、60～76歳の者は2年、76歳以上は毎年。
イタリア	10年	A(二輪) B(普通)は10年、50歳以上は5年。ただし、毎年検印を受ける要あり。
オランダ	5年	運転技術中央局(CENTRAAL BUREAU VOOR RIJVAARDIGHEID)の判定による。
イギリス	70歳	本人の70歳の誕生日か、3年間のいずれかの長い方の期間まで有効である。身体障害者については、その障害の程度に応じて1年から3年の期間定めることができる。大型自動車(HEAVYGOOD VEHICLE)は3年であり、更新時に健康である旨の宣誓をすることを要す。
オーストリア	終身	視力検査実施(時期不明)。
ノルウェー	10年	50歳以上の者については、更新時に視力検査が実施される(時期不明)。
ベルギー	終身	適性に関する質疑を実施するほか、必要に応じ診断書の提出をさせる(時期不明)。
スウェーデン	10年	営業用およびトラクター免許を除く。中央医務当局である国家社会福祉委員会の勧告に基づき、また同委員会が定める条件に基づいて交付される(時期不明)。
アメリカ		有効期間 2年 18州 なお、職業運転免許制度を実施 3年 9州 している24州中 4年 19州 8州が1年 不定 5州 2州が2年 としている。 ほとんどの州が、視力検査を実施している。 法令の知識の試験を実施 12州 技能の試験を実施 6州 65歳以上の者には試験を実施 8州
チェコスロバキア		医学的検査を受ける要あり(時期不明)。
ポルトガル	40歳 10年	自家用運転者は40歳から10年ごとに、70歳以上は2年ごとに、商業・公共用輸送車の運転者は35歳からは5年ごとに、60歳からは、2年ごとに視力検査を受ける義務がある。
スペイン	10年	自家用運転者は45歳までは10年ごと、45歳から70歳までは5年ごと、70歳からは毎年視力検査を受ける義務がある。 職業用運転者は45歳までは5年ごと、45歳から60歳までは3年ごと、それ以上の年齢の者は毎年、視力検査を受ける義務がある。
スイス	終身	タクシー運転者・オートレーサー50歳まで5年ごと身体検査、一般運転者も70歳以上は2年ごとに身体検査。
デンマーク	70歳	

日に手続の大幅な簡素化と講習の運営改善を強く求め、有効期間については警察庁の検討に委ねる次のような答申が出た。

「自動車の運転免許証の更新については、国民負担軽減の見地から、更新の方法、手続きの大幅な簡素合理化を図るとともに、更新時講習については、無事故無違反者等に対する講習を省略するなど、その運営改善を図る。なお、免許証の有効期間の見直しについても検討する」

警察庁は臨調の第1次答申を受けて、一昨年11月次の5項目の方策をとることになった。

- ①運転免許証の即日交付制度の推進
- ②日曜日窓口の開設
- ③無事故無違反者に対する警察署窓口の開設
- ④無事故無違反者に対する簡素な講習の実施
- ⑤特別講習および特別学級の推進

第1次答申を終えた臨調は部会編成を組み替え、第3部会が許認可を担当し、運転免許の更新について再度期間の延長が議論されたが、既に改善策が打ち出されていたため、最終的には5項目の改善策を取り込む形で昨年2月10日に次のような第2次答申がなされた。

「自動車の運転免許証の更新については、国民負担の軽減の見地から、次の措置の徹底を図る。

- 1)日曜日にも更新手続のための窓口を開設する。
- 2)運転免許証の即日交付または郵送を実施する。
- 3)優良運転者については、更新時講習を簡素化するとともに、警察署においても更新手続を行う。
- 4)更新期日前に受講できる特別講習を実施する。

なお、運転免許証の有効期間の見直しについては、車社会の成熟に伴う学校家庭等における安全運転教育の普及の実態および交通安全の確保などを配慮しつつ、その在り方について専門的観点から検討する必要がある。

当面、長期間無事故、無違反の優良運転者に対するメリットの導入の可否についても同様な観点から検討する」

8. 行政処分

運転免許の停止や取り消しは、

- ①故意または過失により自動車によって人を殺傷したとき
- ②自動車および道路交通に関する法令に違反したとき
- ③道路において自動車を運転することが公共の安

全と福祉に有害であると信ずるに足る相当の理由がある者

などに行われることは、各国とも大同小異のものと考えられるが、わが国では免許発給機関の公安委員会が行うのに対し、国によっては裁判所が罰金とともに取り消しまたは停止を行っている。例えば、ケネディ大統領の姪の免許証期限切れに対し、裁判所は、身体障害者の社会復帰施設を見学し感想文を提出、との処分を下しているなど裁量の幅が広い。

わが国は、昭和43年の政令改正で、昭和44年10月1日からポイントシステムを採用している。これは、過去一定期間内の交通違反や交通事故の内容に一定の点数をつけ、その合計点数の多寡に応じて、免許の取り消し、停止または拒否、保留等の処分等を行うとする制度である。

免許の取り消しや拒否期間は1年であったが、昭和45年の法律によって最高3年と改正されている。

9. 自動車教習所

運転免許の制度を見るにあたっては、自動車教習所の存在にも触れないわけにはいくまい。自動車の運転免許を得るためには、大多数の人が運転の教習を専門とする教習所を利用することが多いからである。現在は合格者の95%が自動車教習所の卒業である。もちろん、免許前の練習にあたっては、Lマーク（イギリスではlearningの頭文字）を車に付け、免許証を所有している者が助手席に同乗することを認めている国が多いが、二重のブレーキ装置の付いた車で、一定の資格をとったインストラクターが専門に教習にあっている教習所が多く利用されている。

自動車教習所は、イギリスのように全国にわたって組織をもっているBSMのようなものは特異であって、多くはある規模をもったもの、極端な場合は事務所を持っているに過ぎないものもある。しかし、この場合でもインストラクターの資格や監督は厳しく行われている。

イギリスの自動車教習所の教習方法で、特徴的なものを次に挙げる。

- 1)腕を交叉するいわゆるクロスハンドルをしてはならないとされている。ヨーロッパの多くの国もそうであるが、クロスハンドルはハンドルが利き過ぎたり、操作が不十分となり危険であるからであるという。高速運転での大きいハンドル操作や急ハンドルでは、車がしりを振り、横に回転する。このため、

送りハンドルとなり、ハンドルの切り返しなどはそのため忙しい。

2) 信号待ちや右折の場合の直進車待ちでは、サイド(ハンド)ブレーキを引く習慣がつけられている。フットブレーキだけでは、後方から追突されたらどこにいくか分からないからである。

3) ブレーキはカーブの手前の直進走行でかけ、ハンドルを切ってブレーキはかけるなどある。

4) ミラーの利用、とくに後方の確認。免許の技能試験で重視をしているので当然といえる。

5) 手の合図の励行。自己の意志を相手に伝えるのに、灯火だけでなく、唄の文句ではないが、態度で示そうというものである。かつてはタクシーがよく励行していた。このため、車も運転席側の窓は後部座席のそれよりもスピードが早く下りていた。

わが国の自動車教習所の沿革は審らかでないが、昭和8年頃に内務大臣の指定する練習所が存在しており、技備証明書を有する者について技能試験を免除している。昭和22年の道路交通取締法によって、都道府県知事の指定する自動車練習所が制度化され、昭和24年の改正で都道府県公安委員会の指定に変わった。

昭和35年の道路交通法によって、「指定自動車教習所」と改められたが、同時に指定基準が規定され、今日の指定教習所の基本が定められた。その基準の一つに8,000m²のコースが必要と定められている。基本の教習はコースの中で行うとされた。この点、初めから道路で教習を行う諸外国とは異なるが、韓国や台湾などはわが国のやり方を導入しているほか、フランスでもコースを持った教習所が出て来ている。わが国の状況を視察したイギリスのロードリサーチラボラトリーの専門官も、ロンドン市内のハーローにコースを持った教習所を造り、わが国の教習所はこの点で海外からも注目されているのは事実である。

10. 職業運転者の養成訓練

自動車教習所に関連して、外国では、職業運転者の養成訓練が厳しい。

例えば、ロンドンの路線バスの訓練センターでは、40年前から道路を水びたしにしてのスキッド訓練を行っている。赤色の2階建てのバスのドライバーは、この訓練を経なければ運転できない。スキッド回避の走行、スキッドし始めた時の立て直しなどの訓練を行っている。

ロンドンのタクシー運転学校では、12か月ないし

14か月間にわたってロンドン市内の地理の習得に励んでいる。先生がある地点から他の地点またはある建物までの間の走行経路を交通規制をも組み入れて質問を発している。

ロンドン郊外ヘイドンにあるスコットランドヤードの警察官運転学校には、わが国からも10年来全国から警察官を派遣している。オーストラリアのシドニーの郊外にあるニューサウスウェルズ州の警察官運転学校もスキッド盤のほか、周囲には高速道路もあり、警察官全員が上中級の各コースに分かれた訓練を行っており、カナダや香港からも警察官が派遣されていた。

指導員の養成のためスウェーデンは国立の訓練センター2か所を設け、スイスでも施設を設けて養成を行っている。スイスではインストラクターになるためには、年齢22歳以上、2年間無事故で前科がないことが条件で、身体と精神面の検査を受け、インストラクターに適するか否かの適性検査があり、試験を受ける準備期間と、インストラクター養成機関に行つてよしいという許可が必要とされている。養成機関はスイス全体に10か所、チューリッヒ州に5か所もある。これらは民間機関であるが、州政府のコントロールを受けている。4か月間毎日か、1週間に1回ならば一年間(この場合最後の4週間は毎日)通つて、教育をうける。

教育終了後、インストラクターの試験があり、合格すれば、ドイツでは4か月間は直ぐには独立して教習することはできないが、スイスでは直ちに仕事を始めることができる。50歳までは5年ごと、50歳以上になれば3年ごとに健康診断がある。インストラクターの監督のため、州政府に専門官が一人いて、ドライバーの合格率を検査し、風評があれば現地調査も行っている。

イギリスのBSMは、1回30人のインストラクターを再教育し、質の維持を図っている。イギリスでは、インストラクターは国家試験となっており、筆記試験は3時間で○×式回答のほか、7問の短い論文がある。実地試験は3時間で運転能力とインストラクターの技術が試される。それは、①車に乗ったことのない者への教え方の試験、②車に少し乗ったことのある者、③試験を受ける直前の者に対する教え方の試験が行われる。

インストラクターの効力は4年、6か月ごとに試験官の査定を受けている。

イギリスでは国の試験官に対する試験が別にある。



		Teilnahmebescheinigung Nr.	
Herr/Frau/Frl.	
Name		Vorname	
geb. am		hat am	
an der 3 Doppelstunden umfassenden Unterrichtung über			
Sofortmaßnahmen am Unfallort			
teilgenommen.			
Dies gilt als Nachweis für die nach § 2 des Straßenverkehrsgesetzes und nach § 8a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse 1, 3, 4 oder 5 vorgeschriebene Unterweisung in Sofortmaßnahmen am Unfallort.			
Der Unkostenbeitrag von DM 15,- wurde entrichtet.			
Ort			
Datum			
	 (Unterschrift)	

Fig. 2 ドイツの救急法講習の修了証明書
Certificate of a first aid course completed in Germany

また、ドイツではトラックの運転者養成のための民間施設が設けられている（ミュンヘン）。

11. 海外の特異な運転免許について

再び運転免許制度に戻り、特異な運転免許を取り上げて見る。

i) ドイツおよびスイスにおける救急法（応急手当）の講習の実施

ドイツでは、1969年に救急箱の携帯と免許取得の際に first aid（応急手当）の講習修了証明書（Fig. 2）を必要とする法律が制定された。応急手当の講習の修了証がなければ、運転免許証が交付されない。運転免許の種類によって講習時間と内容が異なるが、普通免許では交通事故を中心として6時間が必要とされ、大型免許は16時間の講習となっており、赤十字社や他の機関でこのための講習を行っている。証明書には指導した者がサインをするようになっており、責任の明確化が図られている。スイスはドイツの後に導入している。

ii) スウェーデンは免許取得の際にスキッド訓練を条件

スウェーデンは1年のうち多くの期間、道路が凍

結などで荒れている。教本には路面が凍ったときなどのスキッドのことが書かれているが、水泳と同じように実際に練習しなければ身につかないとして、民間のスキッド訓練施設が出来た。国としても、運転免許取得時にスキッド訓練を条件として課すことになった。

iii) アメリカのハイスクールの運転教育と免許

アメリカのほとんどの州の、ほとんどの高校は交通安全教育が正規の授業とされており、全生徒が1年間（多くは2年生のとき）30時間の交通安全教育を受けなければならないとなっている。

ただ運転講習は希望者だけに限定され、シミュレーターや四輪乗用車で各々6時間の運転の教育を受けている。このコースをパスすれば、免許年齢に達しなくても限定免許が交付され、かつ25歳以下の独身男子は保険料が高いのが割引されている。教育と免許と保険がリンクされているのが特色であり、高校の教育がアメリカのドライバーの運転走行に大きく寄与している。

iv) 予備免許制度

会社において、正式な社員となる前の一定期間、試採用の制度を免許に取り入れたのが、予備免許制

度である。オーストラリアで始まったが、徐々にこの制度を導入する国が増加し始めている。

オーストラリアでは州によって異なるが、概ね2ないし3年間、人身交通事故や交通違反が一定点数に達すると無条件取り消し(ただし1年後受験できる)、これらがない時はじめて本免許が交付される。さらに最初の1か年は予備免許(provisional licence)の「P」マークを付けなければならない。Pマーク中は、四輪車では免許保有者として同乗して指導する資格はなく、また、二輪車では人を乗せることはできないとされる。州によっては最高速度を低目に課したりしている。

ノルウェーは夜間4時間、高速運転4時間の教習を行わなければならないとされている。ドイツはアウトバーン上で90分以上の走行と照明を必要とする教習を少なくとも45分走行のインストラクターの証明を必要としている。違反はインストラクターが40~1,000マルクの罰金が科せられる。

フィンランドは二段階教法を実施し、1か年後に資格審査があって、そこで初めて本免許が交付される。

12. わが国運転免許制度の特色

1) コンピュータ化: わが国の交通政策にコンピュータの導入は早かったが、とくに運転免許制度への導入は世界で最も早かったといってよい。

筆者は1969年に交通事情調査のため世界を一周したとき、スウェーデンの国立道路研究所を訪問した際、専門官が日本の新聞を持参して来て、「ポイントシステムとは何か」「公安委員会の聴聞とは何か」と質問をしてきた。それぞれについて説明したところ、わがスウェーデンではまだコンピュータ化していないと言ったことを覚えている。その後、スウェーデンもスイスもコンピュータを導入しているが、当時は未だしであった。当時としては、ポイントシステムを採用していたのはドイツ(フランスブルクへの郵送式であった)、アメリカの各州に過ぎなかった。

2) 更新免許の講習: これは世界で独特のものであり既述した。

3) 指定自動車教習所は8000m²以上のコースが備えられている。また、技能試験が免除されている。

13. むすび—わが国の運転免許制度の問題点—

i) 暫定免許制度の採用

免許取得後1年以内のドライバーの事故発生率が

高いので、数か国が実施している予備免許または二段階免許制度は検討に値する。

ii) 学科試験の改善

100問の学科試験が行われているが、学校の入学試験とは性質を異にするので、実際の町の風景を示して、どう行動するかの問題をいれる必要がある。既に自動車教習所においてもコンピュータをいれ、即座に○×の回答結果が集計されるアンサー、チェッカーの器具も整備されている状況にある。これまで大量の受験者をさばくことが難しいとされていたが、機器の著しい進歩があるだけに、時勢に即応する学科試験の導入は可能ではあるまいか。

iii) 技能試験の問題点

受験者の多くは自動車教習所で教習を受ける比率が高く、技能試験免除となっているが、検定試験において、他車や他人を配慮するドライバーの適性を、どれほど担保できているであろうか。

iv) 更新免許の講習

講習の内容を充実し、運営方法を検討する。免許取得者に対する再教育に力を入れている指定自動車教習所を選択活用し、競争原理の導入も考えられないであろうか。講習の対象者も年齢層別、性別、車種別などに分けてしぼった方が、講習の重点指向が期せられるであろう。

v) インストラクターの養成および教習

インストラクターの質の充実を図るため、養成を図り、さらに監査も検討さるべきであろう。

参考文献

- 1) 更新時講習の評価に関する調査研究, 国際交通安全学会, 昭和56年調査研究報告書
- 2) 秀平和生, 西川徹矢: 運転免許制度の変遷, 警察学論集, 26巻12月号, 昭和48年
- 3) 富永誠美: 紳士の国イギリスの運転, 自動車学校, 132, 昭和52年2月
- 4) 越智俊典: 運転免許証の更新問題について, 警察学論集, 35巻6月号, 昭和58年
- 5) 富永誠美: スイスの運転を見る, 自動車学校, 156, 昭和54年3月
- 6) 富永誠美: 海外諸国の運転免許と自動車学校・上中下, 204~206, 昭和58年3~5月
- 7) 小川剛: イギリスの運転免許制度, 月刊交通, 1983~84