

自動車教習所における運転者教育の現状と展望

IATSS Review 編集部*

交通事故の中で死亡事故は、特に初心運転者とのかかわりが深い。本論では、まず、初心運転者の事故状況を分析し、初心運転者の教育機関、および教育内容の現状について明らかにした。次に、免許取得者のほとんどが教育を受ける指定自動車教習所の現状を明らかにし、海外の制度、内容と比較しながら、その問題点を指摘した。

Present Condition and Prospects of Drivers' Education at Driving School

IATSS Review Editorial Staff *

Traffic accidents especially fatal accidents are heavily involved with inexperienced drivers. This paper initially analyzes the accident situation of inexperienced drivers and clarifies the present condition of the educational system and lecture contents. It proceeds to clarify the present condition of driving schools designated by the government, since this is where most licence holders are trained and also describes their problems by comparing the systems and contents of driving schools abroad.

1. 初心運転者教育の概要

1-1 はじめに

安全で快適な交通社会の樹立は、国民の等しい願いでありながら、現実には極めて厳しい状況の中で年々推移している。

昭和58年中の交通事故による死者数は、全国で9,520人を数え、前年比で447人増という著しい増加傾向を示している。これを府県別にみると、北海道を始めとして愛知、神奈川、埼玉、東京、大阪、兵庫等大都市圏を抱える都府県が多発上位を占め、交通情勢の厳しさを示唆している。

死亡事故の発生と初心運転者とのかかわりを見ると、東京都内の死者数414人のうち、初心運転者の関与するものが44人(10.6%)を占めていることから推計して、全国では約1,000人強が免許取得後1年未満の者の起こした事故によって死亡しているものと考えられる。

このことは、極めて重要である。後述するとおり、初心運転者の違反、事故全般についても同様の状況を示しており、初心運転者教育の重要性を痛感させる。

「鉄は熱い中に打て」の諺どおり、初心運転者の育成、訓練の重要性については、誰も疑いは抱かないであろうが、現実の問題としては、相当の難しさがある。これらを率直に見直しながら改善への道を

探ろうとするものである。

1-2 初心運転者の違反、事故の状況

まず、初心運転者が免許取得後どのような運転状況であったかを資料で確認してみよう。

Table 1では免許取得後1年未満の期間内の違反者率および事故者率を、また、Fig. 1ではそれらの免許取得後3年間の推移を比較してみた。

Table 1によって明らかなように、違反者率および事故率ともに正規の初心者教育を受けた指定教習所卒業者のほうが、教育を受けていない一般受験者より相当低く、また、Fig 1に示すとおり免許取得後の1年間、即ち初心運転者である期間が最も多く、年を経過するごとに低下しており、初心運転者教育の重要性を裏付けている。

1-3 初心運転者の教育機関の概要

現在、初心運転者の指導、教習に当たっている機関はTable 2のとおりである。

これら教習所は、自衛隊の自動車訓練所等ごくわずかの公的機関を除いてほとんどが私企業である。このことは、企業の活力確保の面では良い条件となるが、企業性(利潤)の追求にウエイトが置かれる可能性があり、大きな問題点でもある。

1-4 公安委員会の指定と基準

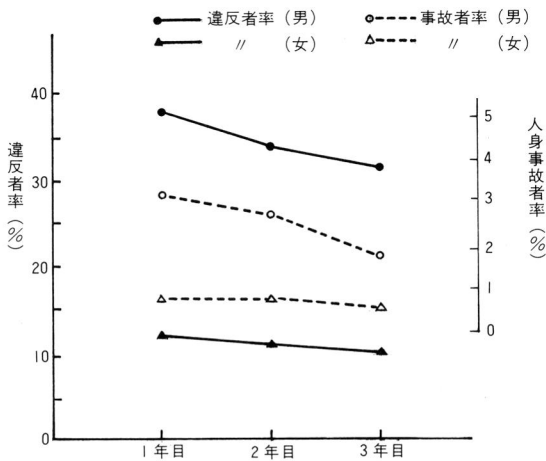
自動車の運転教習事業を禁止する規定はなく、本来自由な業である。教習所の指定は、許可、認可とは性格が異なり、公安委員会が一定の基準に適合した施設について指定し、指定を受けた教習所の卒業者に対して、免許試験の一部(技能試験)を免除す

* 原稿受理 昭和59年7月3日

Table 1 初心運転者の違反者率・事故者率
The rate of traffic violations and accidents by inexperienced drivers

違反・事故別		昭和 55年		56年		57年	
		指定教卒	一般受験	指定教卒	一般受験	指定教卒	一般受験
対象者数		1,702,831	114,700	1,708,430	108,115	1,782,247	107,105
違反者	人員	497,580	47,341	510,025	44,384	560,001	45,020
	(違反者率%)	(29.2)	(41.3)	(29.9)	(41.1)	(31.4)	(42.0)
事故者	人員	36,228	3,906	36,185	3,578	38,274	3,483
	(事故者率%)	(2.13)	(3.41)	(2.12)	(3.31)	(2.15)	(3.25)

注 1) 警察庁資料による。
2) 「対象者」とは、各年中に普通免許を取得した者のうち、1年以内に他の免許を取得した者および試験免除で再取得した者を除いた者



注) 初心運転者の実態に関する調査報告書II (昭和56年3月自動車安全運転センター) 資料から作成

Fig. 1 免許取得後3年間の違反者率、事故者率の推移
Trends in the rate of traffic violations and accidents by drivers who have been licenced for 3 years

るといふメリットを置くことにより、教習所の教習水準のレベルアップと卒業生である運転者の資質向上を期待する制度である。

教習所の指定の基準は道路交通法第98条同法施行令第35条および同法施行規則第32条～第34条を中心に規定されているが、これを要約すると、①人的基準 (管理者、技能検定員、学科・技能指導員の資格要件)、②物的基準 (教習コース、教場等の施設、教習車両など)、③教習運営に関する基準 (教習時間、教習方法等) に区分することができる。

これらの基準は極めて多項目、かつ、細部にわたっており、そのすべてを示す余裕はないが、例として教習コースに関する基準を示す。

- ①コース敷地面積……8,000m²以上。自動二輪車専用コースは3,500m²以上。

- ②周回コース……おおむね長円形、幅8m以上で、直線部分が80m以上。
- ③幹線コース……幅7m以上で、交差点を有すること。
- ④坂道コース……幅7m以上で、高さ1.5m以上、緩勾配 (tanθ=0.065~0.09)、急勾配 (tanθ=0.10~0.12)、頂上平坦部は4m以上。
- ⑤狭路コース……屈折 (クランク型) コース、曲線 (S字) コース、方向変換 (車庫入れ) コースについて、それぞれ車種に応じて3種類。
- ⑥その他のコース……踏切、立体障害物設置場所など。

なお、自動二輪車の走行特性に応じた教習コースの設置が要件となっている。

人的基準については、管理者以下に欠格事由等の資格要件が定められているが、指導員、検定員については「公安委員会の審査に合格した者」であることが要件となっており、細部にわたる規定はない。

運用基準については、学科、技能の教習に関する教習時間と内容の基本部分が示されている (細部については、行政通達で補完され、全国的に斉一的な教習が行われる形態となっている)。

なお、教習内容については、指導員の指導、能力を含めて「現実に即さない」「交通事故防止に直結していない」等の意見がある。近年、行政の指導および自己努力によって改善が図られつつあるが、今後の重要なテーマであろう。

1-5 初心運転者教育に占める指定自動車教習所の役割

初心運転者についての交通事故防止を考えると、誰もが指定自動車教習所の存在は無視できないであろう。指定教習所は、道路交通法に根拠を置き、現実に全国に約1,500校を数え、年間約240万人の運転者を交通社会に送り出している。この数は、新し

Table 2 初心運転者養成機関
Training Organizations for inexperienced drivers

		特徴・メリット・規模等	企業数等
初心 運 転 者 養 成 機 関	指定自動車 教習所	①公安委員会の指定を受けたもので、卒業生は免許試験において技能試験免除のメリットを持つ。 ②法令および行政の指導に従う義務を負う。 ③施設等は、一定の基準以上で、規模は概して大きい。	全国指定 教習所数 1,490所
	非指定自動車 教習所	①公安委員会の指定を受けず、法上の特典はない。 ②どこからも教習業務について監督を受けない。 ③施設等の基準もなく、規模は一般に小さい。	全国非指 定教習所数 285所
	個人指導員	①教習コースその他の施設を持たず、貸コース等を利用して教習を行う。 ②個人または2、3人のグループが多い。	全国個人 指導員数 612人

注 1) 企業等の数は昭和58年末、警察庁統計
2) 非指定教習所数および個人指導員数は概数

く免許を取得した者の約97%に相当する。

このことから、指定教習所の役割の重要性は明瞭であるにもかかわらず、この業務に直接関係を有する人達以外には、十分な評価が与えられていない感がある。

こうしたことは、関係者にとっては誠に心外なことであろうが、やはりそれなりの理由——一部教習所に指導員等の資質向上への努力が不足している等の意見が多い——が存在するほか、関係業界等のPR不足にもそうした評価の原因があるように感じる。

国際交通安全学会における研究「自動車教習所指導員のためのカリキュラムの研究(昭和57年:318プロジェクトB)」での討議過程においても数多く論議されたが、行政を含めて関係者のPR不足のため、評価する側が過去の体験に基づいて過少評価する傾向もなくはない。

しかしながら、現実に初心運転者の育成の責務を負う指定教習所としては、各種の批判や意見に謙虚に耳を傾け、教習内容を充実し、卒業者の運転者としての資質向上を図ることが必要であろう。社会の指定教習所に対する評価は、教習所がその責任を果たすことにより、自ずと向上するであろうことは疑いない。

2. 指定自動車教習所の現状

2-1 指定自動車教習所の歩み

自動車教習所の歴史は自動車の歴史と共にあるとあってよい。わが国の陸上交通史の中で自動車が始めて姿を現したのは明治32年のことだとされている

が、その17年後の大正5年には、自動車学校が東京に出現している。もともと、この時代の自動車学校は、車の動かし方を教える場所で、今の自動車学校とはかなり趣きを異にしている。

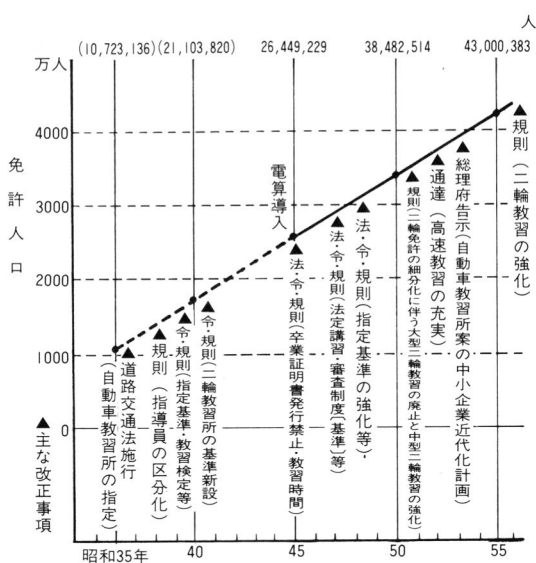
次に、主な制度の推移を年表的にたどってみる。

- 大正8年……内務大臣が指定した自動車練習所の発行する技倆証明書を有する者について、試験の一部免除(自動車取締令第42条)。
- 昭和22年……都道府県知事が指定した自動車教習所が発行する証明書を有する者について、試験の一部免除(道路交通取締法、同施行令第44条)。
- 昭和28年……公安委員会が指定する自動車教習所卒業者について、試験の全部または一部免除。免除科目は公安委員会が規則で規定(同上施行令の改正)。
- 昭和35年……道路交通法の制定に伴い教習所の指定関係規定が法・令・規則に整備。社会の認知を受けることとなる。
- 昭和36年以降……モータリゼーションの波に乗り、免許取得希望者は増加の一途をたどる。教習所制度も逐年整備されていく。

以下、その経過を Fig. 2 で示す。

Fig. 2 のグラフに示す免許人口の状況は、そのまま指定教習所の発展の軌跡でもある。

この間の教習所には、免許取得を目指す教習生が殺到するという状況となり、教習所はその経済的基盤を確立した恵まれた時期でもあったが、反面、「努めず座して待つ」という体質を定着させることとなった。もちろん、教習所本来の使命を自覚し、将来を卓見して着々努力を重ねてきた教習所も少なくな



注) 指定自動車教習所指導員の研修カリキュラムの研究
(自動車安全運転センター：国際交通安全学会)より

Fig. 2 免許人口と教習所関係制度の推移

Trend of driver's licence holders and the driving school system

かったのであるが、全体としては良き時代でありながら、前記のような意味では不幸な時代ともいえるのである。

1980年代は車や免許制度の見直しの時代でもあり、国内のモータリゼーションもやや沈静化の気配を示すようになる。免許人口は相変わらず増加の一途をたどるが、教習所と教習生の需給関係にも微妙な変化が生じてくる時期となる。

交通事故防止対策も、規制、取り締まりから運転者対策に大きく転換する傾向を示すとともに、初心運転者教育の専門機関としての指定自動車教習所の在り方が問われる時期に入る。

2-2 現状と問題点

i) 社会の評価

現在、指定教習所を取り巻く環境はひと口でいって「厳しい」ということができる。

新聞や雑誌に、時折り教習生からの投書の形で批判記事が現れ、テレビドラマでも指導員の非行が取り上げられることがある。しかしながら、これらは指定教習所の重要性を否定する立場で取り上げられるのではなく、むしろ多くの人達が教習所の重要性を承知していればこそ、マスコミの場を借りて発言しているともいえるのである。

これらの意見を要約すると、

- 1) 教習所は、もっと本来の役割である初心者事故防止に直接役立つ教育を行うべきである
- 2) 教習所指導員は、1)の教育を行うための専門家としての知識、技能および人格を有し、かつ情熱を持って指導に当たるべきであるが、現在、そうした資質に欠ける者もあるのではないか
- 3) 教習所は、良き指導員(特に技能指導員について)の育成に心掛け、信頼される教育機関となるべきである

ということであろう。

また、行政サイドまたは教習所が独自で行っているアンケート等においても、おおむね同様な結果を示している。

Table 3は、某県の運転免許担当課が行った指導員の指導状況に関するアンケート結果であるが、学科教習に対してはおおむね良い評価を与えているのに比べて、技能教習(技能指導員)に対しては、相当厳しい評価となっている。

技能指導員に対する評価のうち、「悪かった」とする主な理由としては、

- 1) 言葉づかいや態度がよくない、また、熱意がない
- 2) 指導内容のポイントがよく判らない、指導員によって指導がまちまちである
- 3) 教習システムが合理的でない

等である。

これらの意見や不満がすべて適切なものとはいえないが、改善への指針となるものもあろう。

ii) 指導員教育の現状

指定教習所の指導員および技能検定員は、公安委員会の審査に合格した者であることが要件であるが、指導員となってからも公安委員会の行う講習(「法定講習」：法第108条の2)を受ける義務(「管理者の義務」：法第98条第4項)があり、年1回は警察本部またはその委託を受けた者の主催する講習を受けることとなっている。

講習内容は、行政通達に基づいて全国的に斉合が図られているが、教習業務についての実務的な事項が中心となっている。

その他の教養、訓練については都道府県公安委員会の指導に委ねられているが、県警本部、指定教習所協会、各教習所がそれぞれ研修会等を開催するなど活動しており、資質は徐々に向上している。

各県の教習所協会の連合体である社団法人「全日本指定自動車教習所協会連合会」(以下「連合会」と

Table 3 指導員の指導状況評価構成
Evaluation of instructor attitude by attendants

区分	良かった	普通	悪かった
学科指導員	61.8 %	35.2 %	3.0 %
技能指導員	35.6	49.3	15.1

注) 昭和57年6月および10月。対象1,500人

いう)も指導員等の資質向上に大きな役割を果たしている。同連合会は、教習内容の改善等の研究活動を行っているほか、質の高い研究講座を開催し、教養資料を作成配布するなどして会員のレベルアップを図っている。

Table 4に最近開かれた講座名を紹介する。

望まれる指導員像：効果的な教習を行うための要件は多いが、そのうち最も大きいものは、教師(指導員)の在り方であることはいままでもない。特に、技能教習においては指導員と教習生がマン・ツー・マンで教習が行われるわけで、その過程における指導の適否が成果に及ぼす影響は極めて大きいといえる。

安全で、周囲に気づかひのできる運転者¹⁾を育成するためには、指導に当たる者自身が、そのことについて確固たる意識と十分な知識、技能を有し、有効な教育技法を身につけなければならないが、それにも増して教育者としての情熱と人格保持が求められる。

このことを図示すれば、Fig.3のようになろう。

iii) 教習内容の現状

学科教習について：現行の学科教習のカリキュラム(課程表：普通車)を概括すると、

- ①交通法令および運転に必要な心得と注意……20時限
- ②自動車のしくみと取扱い並びに保守・管理……5時限
- ③人間の感覚・判断能力、自然の法則、その他安全運転に必要な知識……5時限

計30時限となっており、一応、必要な内容を充実しているように感じる。Table 5は、わが国の学科教習の特徴について、欧米の運転者教育の状況と対比したものであるが、本表によると、わが国の教育に比して欧米の教育が著しく進んでいるような感があるが、実態は必ずしもそうばかりとはいえず、第4章にとりあげるとおり、体制としてはわが国のほうが数段整備されている状況にあるといってもよい。ただし、重点の置き方などについて、今後、改善す

Table 4 指導研究講座開講状況
The contents of lectures for the instructors

講座NO	講座名(担当者等)
I	(1)教える人と学ぶ人 (品川不二郎：東京学芸大学名誉教授、洗足学園大学教授) (2)個性に合った技能教習 (大塚博保：科学警察研究所室長)
II	(1)行動分析による教育システムの改善 (安田浩：秋田大学教授) (2)指導者のための教育心理 (生和秀敏：広島大学助教授) (3)指導員の心構え (服部幸男：警察庁交通局運転免許課補佐)
III	(1)運転のメカニズムと車両の特性 (小口泰平：芝浦工業大学教授) (2)安全運転態度の養成 (長山泰久：大阪大学教授) (3)指導員の心構え (越智俊典：警察庁交通局運転免許課長)
IV	(1)自動車教習の心理学、交通心理学と教育心理学の接点 (西山 啓：広島大学教授) (2)最近の交通情勢と教育心理学の重要性 (警察庁交通局長) (3)教育担当責任者のあり方 (小山秋義：コヤマグループ社長)
V	(1)人間学習者と人間教師のコミュニケーション (末武国弘：神奈川大学教授) (2)自動車文化—日本と欧米 (岡 並木：朝日新聞社編集委員) (3)これからの初心運転者教育 (長倉真一：警察庁交通局運転免許課長)
VI	(1)二輪車の特性 (長江啓泰：日本大学教授) (2)若者の特殊性と教習のテクニック (菊地哲彦：茨城大学教授)
VII	(1)技能教習の学習心理と教授法 (斎藤健次郎：宇都宮大学教授) (2)事例研究—教習への教育心理学の応用 (品川不二郎：東京学芸大学名誉教授、洗足学園大学教授)

べき点は少なくないであろう。

技能教習について：わが国の技能教習が所内(コース内)と路上で行われるということは、優れた制度であるといえる。欧米諸国では、始めから路上訓練を行うのがほとんどであるが、ヨーロッパにおいては、交通渋滞の原因となっているとの批判もあり、交通政策上必ずしも最良の方法とはいえない。

アメリカのシミュレーション教育なども、もとも

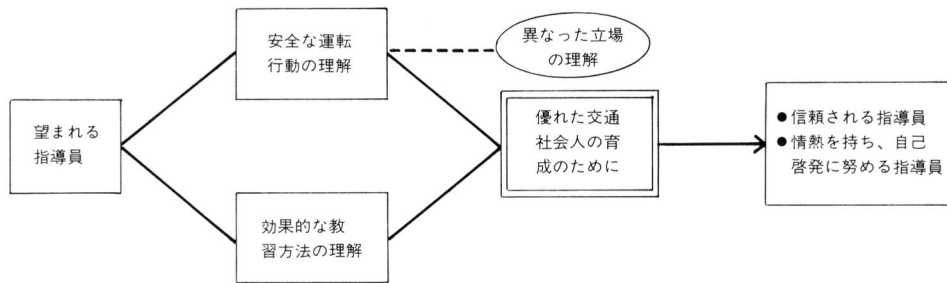


Fig. 3 望まれる指導員像フロー
Flow chart of ideal instructors

Table 5 わが国と欧米における教習所教育の比較
Comparison of the education at driving schools among Japan, Europe and America

日 本	欧 米
(1)法令中心の知識教習で法令の精神や意味を説かれることが少ない。 ※知識が単に知識にとどまり認識が高まりにくい。 (2)視聴覚教材が単に知識のまとめや、説明に使われることが多い。 (3)構造教習において、自動車工学的な内容が教えられる。 ※車両の進歩にそぐわない。 (4)教習項目が多く、「浅く広く」の傾向にある。 免許試験を意識したものになりやすい。 (5)学科教習と技能教習が分離されており、有機的に結びされていない。	(1)実際の運転を主眼に、操作よりメンタルスキルが重視されている（特に西ドイツにその傾向が強い）。 (2)法令や安全運転に必要な知識は、実際の運転に関連づけて教育される。 (3)視聴覚教材を活用し、映像から必要な情報をとらえる、判断する、意志決定する「心の働かせ方」を訓練している。 ※情報をとらえやすくする方法も教育する。 (4)アメリカでは、シミュレーション教育が行われ、メンタルスキルと回避訓練に役立っている。 (5)西ドイツでは、交通参加者の適切な対応関係が重視され、パートナー学が強調されている。 ・相手の年齢を読む ・相手の注意がどこを向いているかを読む ・相手がこれから何をしようとしているか（意図）を読むなど (6)運転にかかわる理論と実際場面での活用が一体的に学習できるようにされている。 ※教室で学んだことを、すぐそのあとで実際に確かめるといった教育方法がとられる。 （・考えさせる・意見をのべさせる・討議させるなど）

(注) 教習内容研究資料「自動車教習所における学科教習課程の見直しと提言」(長山泰久)「車両構造・車両特性の教習内容の改善に関する一考察」(小口泰平)より要約

とは所内コースがないところから発達したともいえるものであるが、これを有効に活用している。

わが国においても、現状の制度を生かしながら、指導員の資質の向上を図り、教習カリキュラムを充実させれば、十分所期の目的を果たしうるものと考ええる。

3. 改善への道（まとめ）

第1章および第2章において、初心運転者教育の重要性と指定自動車教習所の現状と若干の問題点について考えてきた。この中で、指定自動車教習所が交通事故防止の立場において将来担うべき責任や現状改善の方向については、すでに示唆されているはずであるが、次にまとめとして要約し、提言に代え

ることとしたい。

3-1 制度面、人的面での改善

(1)「指定」は合理的な制度であるので、存続させながらも、教習所を設置しようとする者の要件について、専門学校設置要件と同様に“教育的責任”を明確としたものに改める。

(2) 指導員の資格要件について、一定以上の刑法上の犯歴者を欠格とするなど、要件を強化すると共に審査内容を充実させ、資質の向上を図る。

ここで参考に、西ドイツ「自動車教習指導員法」における指導員免許の要件を以下に示す。

第2条 自動車教習指導免許の条件（抜粋）

2. 精神的、身体的に健全であって、自動車教習指導員の仕事に信頼できないようにみえる

Table 6 欧米における自動車教習事業概要
Outline of driving school operation in Europe and America

区 分 国 名	法的規制・性格	資格要件	コース等 の施設	教 習 内 容		車 両	卒 業 生 のメリット	備 考	
				技 能	学 科				
ア メ リ カ	ニューヨーク	○自動車局 の免許	○善良証明 書による ○資格試験	×	○路上の み20時 間程度	○同乗実 体教育	持ち込み	×	○高校における運転教育が発 達しているため、一般教習 所はやや消極
	ノースカロライナ	○同 上		×			持ち込み	×	○規模は小さい(2~3名) 最も大きいもので(50~60名)
イギリス	○個人免許		×		○最低28時間 ☆雪道、凍結路 でのスリップ 訓練	○同乗実 体教育	①補助B	×	○実質的にはほとんどが教習 所を利用 ○一般に規模は小さい(2~3人)
フランス	○職業教育 資格免許 (CAPEC)	○資格試験	×		○20~25 時間		①補助B ②補助A ③L表示	○試験申請 の代行	○指導員の権威が大きい ○一般に規模は小さい ○貸コース(無料公開)がある
西ドイツ	○指導員免 許	○23歳以上 ○免許を有する ○資格認定試験	※コースは 別機関が 提供		☆アウトバ ーンでの 教習	○理論的 授業 (知識・心得)	補助B	○試験の要 件	○指導員学校がある ○自動車教習所生徒養成規則
イタリア	○運輸大臣 の資格免許	○指導員は 国家試験 制	○学科教 室				①補助B	○試験の要 件	○実質的には教習所終了者で なければ免許がとれない
オランダ			任 意				①補助B ②教官用M	×	
スイス	○運転指導 者免許	○リジョン行 政機関の資 格試験	×				×	×	○指導員教育センターがある
スペイン	○事業免許	○指導員は 国家試験 制	○学科教 室				①補助B ②L表示	○試験申請 の代行	

注1) 表中の略号 補助B=補助ブレーキ 補助A=補助アクセル 教官用M=教官用補助ミラー L表示=練習者(Learner)表示板
2) 技能教育内容の☆印は、特殊な訓練内容
3) 本表は、警察庁資料を根拠とし、小山秋義氏の指導により作成した。

事実が存在しないこと。

4 a. 試験(自動車教習指導員試験)の前2年間に少なくとも5か月、公認自動車教習指導員養成所において終日、継続して教習を受けた者。

5. 専門適性は、第4条試験(わが国の審査に相当する)において示されなければならない。

(3) 指導員学校(必要により大学校)を設けるほか、指導員についての現行教育制度(学校における研修など)を充実させる。

3-2 教習内容の改善

学科および技能を含めて、前記の長山、小口両氏の提起を中心として列記する。

(1) 望まれる運転者像に向けて、社会的視点から求められる教育内容と運轉行動面の教育内容をバランスよく構成させる。

(2) 遵法だけで安全が確保されるという考えを捨て、安全運転に必要な条件を習得させることに重点を置く。

(3) 学科教習の中では、単に知識を与えるのみでなく、情報のとらえ方、判断の仕方、意志決定の仕方など「心の働かせ方」を習得させる。
——シミュレーション学習またはこれに代わる視聴覚教材の導入を促進すべきである。

(4) 教育を単純な知識レベルに終わらせず、認識、態度、行動レベルまでつなげるようにする。

(5) 教育方法としては、説明的知識教育から自己関与性を高めること、また、「浅く広く」の教育から前記(4)に関して重要度に応じて「深い」教育へと転換させる。

(6) 教育目標については、運転者に必要な条件を基本とした教育を目指す。特に、他者適応性、安全運転スキルを重視する。

〔具体例〕

- ①情報取り入れのためのポジション設定、時間・空間的な余裕のとり方
- ②他車両（大型貨物車、バス、二輪車）または自転車、歩行者（高齢者、幼児）などの行動特質と問題点
- ③運転中に陥りやすい危険事態、落とし穴など
- ④人・車・道系の理解と車両の行動限界など

(7) 学科と技能の教習を関連づけるとともに、項目を整理し、「学・技一体」の教育を目指す。

3-3 おわりに

上記の改善策は制度改正を伴うものもあり、必ずしも簡単にできることではない。しかしながら、教育内容などについては現在直ちにできるものもあるはずで、そのカギはそれにたずさわる者の熱意いかにあると思う。安全な交通社会確立のための指定教習所改善への決断は、一刻も早いほうがよい。

4. 諸外国における自動車教習所の現状

外国の自動車教習所で、わが国と同様の試験の一部免除制度を採用しているのは韓国のみで、その他の国では教習を行い、行政庁の免許試験を受けさせるシステムである。

欧米の主要国における自動車教習事業の概要は Table 6 のとおりであるが、教習所は原則として教習コース等の施設がなく、指導員の数も少なく（例外はある）、一般に規模は小さい。

しかしながら、ヨーロッパ諸国においては、①免許試験使用車両に補助ブレーキ装着を要件（イタリア、スペイン、オランダ）としたり、操作要員の同乗を要件（イギリス、西ドイツ）としていること、②試験不合格後の欠格期間が長いこと、③合格には相当高度な技能水準が要求される等の理由から、実質的には、教習所を卒業しなければ、免許が取得できないというのが共通認識となっているようである。

指導員資格が原則として個人免許となっていることから、資質は一般に高く、権威を認められているようである。

教習内容に関しては、「理論」については車内教育が特徴であり、「理論と実技の整合」という面で合理的だといえるが、その詳細については第2章と第3章で述べたとおりである。

アメリカにおいては、個人の車両持込みによる技能試験が一般的のようである。同国においては、高等学校における安全教育（初心運転者教育）が極めて徹底しているが、このため、かえって一般の教習所が発達しないのだという説があるが、おそらく事実であろう。

わが国の制度と比較して、いずれが優れているかを論ずることは難しい。それぞれの歴史と社会環境、"物の考え方の違い" がそうしたのであろう。問題は、それぞれの制度をいかに生かし、交通安全に結び付けていくかということである。

指定自動車教習所は法令に根拠を置き、行政責任も明確である。しかしながら、業務主体のほとんどは私企業であって、相互に利害関係を有するという複雑な立場にある。それをふまえて、今回、本誌編集部では、関係者の意見および提供資料を基にとりまとめたことをお断りする。関係者のご厚意に深く感謝申し上げます。