

交	00	01	5年
(令和10年3月末まで保存)			

運 免 第 2 8 5 号
令 和 4 年 6 月 2 9 日

交 通 部 内 所 属 長
各 警 察 署 長 殿

運 転 免 許 課 長

運転免許試験の適正な運用管理について

青森県公安委員会の行う運転免許試験（以下「試験」という。）については、「運転免許試験の適正な運用管理について」（令和3年6月29日付運免第275号。以下「旧通達」という。）に基づき実施しているところであるが、技能試験の適正な管理を推進するため、下記のとおり実施することとしたので、誤りのないようにされたい。

なお、本通達の発出に伴い、旧通達は廃止する。

記

1 試験全般について

試験は、運転免許制度の基幹をなすものであることから、その運用が適正に行われなければ、運転者管理の実効性を期することができないこととなる。よって、試験の適正化を図るためには、随時、試験業務の体制や実施方法を検討することが望ましい。

また、試験を始めとする運転免許行政の対象は、県民各層にわたり、その取扱いの如何によって県民の信頼が得られたり、逆に信頼を損なったりすることもあるので、厳正な規律の下に行われる中にも、懇切な取扱いにより接遇する必要がある。

2 適性試験

適性試験担当者は、「運転免許に係る適性試験等の実施要領について」（令和2年1月21日付け運免第928号）のほか、以下に留意し、試験を実施すること。

(1) 視力検査

ア 視力検査器

視力の検査は、道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）第23条第1項に規定されているとおり、万国式試視力表により行うこととされている。しかし、これ以外の視力表でもその性能が万国式試視力表と同等のものであれば、使用することは差し支えない。

イ 測定方法

視力表と被検者との距離は3メートルないし5メートルとし、照度は視標上をおおむね300ルクスから500ルクスとし、室内の照度はそれ以下とする。測定は被検者の視力値を検査する必要はなく、運転免許（以下「免許」という。）の種類に応じた基準に達しているか否かを検査するものである。したがって、合格基準及びその前後の視標を5、6回示し、その過半数を正答した者は、合格基準に達したものであることができる。

また、視力については矯正視力を含むものとされているが、矯正には眼鏡のほかコンタクトレンズ（角膜矯正用コンタクトレンズを含む。）も含まれる。しかし、通常、眼鏡の概念に入らない望遠鏡式のものは、眼鏡と認めることは不適當である。

ウ 視野の測定

一眼の視力が0.3に満たない者（一眼が見えない者を含む。）については、視野が必要条件となるが、視力を矯正して合格基準に達した者の視野の測定は、支障がある場合を除き、矯正した状態で測定すること。

なお、視野を必要条件としない者で側面視野が左右150度に達しないものについては、自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがあると認めるときは、十分な周囲の安全確認等に関する必要な安全教育が行われるよう配慮すること。

(2) 色彩識別能力

ア 合格基準

色彩識別能力の検査は、赤色、青色及び黄色を見分けることができれば合格基準に達したこととなる。したがって、通常の者が見て赤色であるものが褐色に見えたとしても前記の三原色の区分（三原色の色紙を何枚か混ぜ、その中から、赤色、青色、黄色を区分する）ができればよい。

イ 試験の色彩濃度

交通信号の実物模型により検査する場合は、その色彩濃度を信号と同様のものとし、また、色紙を使用する場合の色彩番号は、J I S Z 8 7 2 1 準拠の標準色票による赤色、青色、黄色とするのが適當である。

(3) 深視力

深視力の測定は、視力を矯正して合格基準に達する者については、視野測定と同様にその矯正した状態で測定する。したがって、視力測定の際に使用した眼鏡と異なる眼鏡を使用して深視力を測定させることは適當でない。

(4) 聴力

聴力の測定方法は、10メートルの距離で普通自動車の警音器の音が聞こえるか否かについて検査するが、その方法については、試験コース等屋外で被検者を後ろ向きに

立たせて警音器を数回鳴らし、その過半数以上聞こえた者を合格とする。

なお、一般受験者について、機器を用いて前記の方法以外の方法で検査する場合でも、合否を決定する最終検査は、前記の方法によること。

(5) 運動能力

道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）第38条の2第4項に規定する身体の障害以外の障害を有する身体障害者に免許を与える場合の補助装置（装具）又は自動車の種類の限定等をどのようにするかは、その障害の程度、補助手段等を個別具体的に審査し決定すべきであるが、この審査は技能試験官等からなる委員会を設け、適正に判断することが望ましい。

なお、身体障害者に与える免許の種類・条件等の基準は、「身体障害者に対する適性試験（運動能力）実施の標準の制定について」（令和元年11月7日付け運免第702号）のとおりとする。

3 学科試験

(1) 問題の作成・出題と更新

ア 問題の作成・出題

学科試験事務担当者は、「学科試験の出題形式、出題範囲及び出題基準等について」（令和4年6月17日付け運免第233号）のほか、以下に留意し、例題を参考としつつ問題を作成すること。

(ア) 法第97条第3項の規定に基づき、「交通の方法に関する教則」（以下「教則」という。）の範囲内からの出題となっているかを確認すること。

(イ) イラストの活用や平易な問題文の記述等問題の内容が分かりやすいものとなるよう配慮するとともに、全ての漢字に振り仮名を付けること。

(ウ) 県内の交通実態、交通事故発生状況等に応じ、安全運転するために真に必要な知識に係る問題を作成・出題すること。

(エ) 受験者の規範意識の向上等のため、交通ルールの内容のみならず、交通ルールの意義を問うような問題を積極的に作成・出題すること。

イ 問題の更新等

教則が改正されたときは、全ての学科試験問題を点検した上で問題の修正、削除等の更新を行い、不適切な出題とならないようにするとともに、自動車等の運転に必要な新しい知識が加わったときは、適時、新たな問題を作成・出題すること。

また、少なくとも5年程度で全面的な更新を行うこと。

ウ 試験結果の管理

学科試験事務担当者は、次の事項を定期的に把握・分析し、公平性が確保されるよう、問題の更新等を行うこと。

(ア) 学科試験区分ごとの合格率及び平均得点

(イ) (2)アの問題パターンごとの合格率及び平均得点

(ウ) 問題ごとの正答率

(2) 問題パターンの複数作成と運用の在り方

ア 問題パターンの複数作成

問題の漏洩防止のため、第二種、普通等（第一種）、原付及び仮免許に係る学科試験については、それぞれ10種類程度のパターンを作成しておくこと。

なお、外国語による学科試験を開始する場合には、開始時は4～5種類程度のパターンで差し支えないが、その後可及的速やかにパターンを増やしていくこと。

イ 問題パターンに係る運用の在り方

出題に当たっては、試験の都度、問題パターンの一部を入れ替えたり、同一の問題パターンであっても問題の順番を入れ替えるなどして、不正行為の防止に努めること。

(3) 不正受験の防止

ア 現場における措置等

(ア) 受験者の本人確認を確実に行うこと。

(イ) 携帯電話の試験場への持込み制限や、電源を切った上でカバン等へ収納させる等、携帯電話を使用した不正行為の防止のため、必要な措置を講ずること。

(ウ) 受験用机は、1人用が好ましいことはいうまでもないが、その他の場合であっても、不正が行われ難いように創意工夫をすること。

(エ) 試験官は一室（100名程度）に責任者以下3名以上を基本とし、受験者50名を超えるごとに担当者1名を増加するよう努めること。

なお、受験者が少なく、3名未満の試験官で対応できる場合はこの限りではない。

イ 試験問題配付までの業務管理等

(ア) 学科試験事務担当者は、問題の作成、印刷、保管、出題決定を厳正に行うこと。

(イ) 同一試験室においては、列ごとに問題パターンを変えるなど、複数パターンの問題を配付して実施すること。

なお、受験者が少なく、受験者間の空間を広く確保できる場合はこの限りではない。

(ウ) 学科試験における禁止事項及びその制裁措置等（(4)参照）について、試験室内における日本語及び外国語によるポスターの掲示、試験問題の表紙への記載、試験開始前の説明等によって周知すること。

(4) 不正があった場合の措置

不審な挙動が認められる者に対しては、速やかに確認を行い、不正行為があった場合には試験の停止（法第97条の3第1項）等の措置を講ずること。

また、不正行為については刑罰の対象となり得ることから、不正行為を発見した場合には、現場限りの判断にとどまることなく、組織的対応の上、事案の悪質性等に応じた措置を講ずること。

(5) 指定自動車教習所に対する指導等

指定自動車教習所に対しては、仮免許の学科試験に関して、本通達の趣旨を踏まえ、必要な指導を行うこと。

4 技能試験

(1) 次番者同乗

大型自動車免許、中型自動車免許、準中型自動車免許、普通自動車免許、大型特殊自動車免許、牽引自動車免許、大型自動車第二種免許、中型自動車第二種免許、普通自動車第二種免許、大型特殊自動車第二種免許及び牽引自動車第二種免許に係る試験に当たっては、不正受験の防止及び採点に誤解を招くことのないよう次番者を後部座席に乗車させること。

なお、受験者が1名であるなどの理由により次番者の同乗が困難である場合は、次番者の代わりに職員等が同乗する方法のほか、受験者の動静や技能試験官の採点状況等の映像及び音声を、ドライブレコーダー、車内カメラ等に録音・録画する方法（一定期間保存され、当該技能試験後に映像及び音声を確実に確認することができるものに限る。以下「録音・録画方法」という。）としても差し支えないものとする。

また、構造上、次番者等が同乗できない場合についても同様とする。

録音・録画方法とした場合の当該技能試験状況を録音・録画したデータ（以下「映像記録等」という。）については、事後の検証が可能となるよう一定期間保存すること。ただし、当該技能試験の担当技能試験官及び受験者以外の者が、技能試験終了後直ちに映像記録等を技能試験の開始から終了まで早送り等することなく確認し、問題が認められなかったことを、確認者、確認日時等と共に記録する場合は、この限りではない。

ドライブレコーダーの運用上必要な事項については、別に定める。

(2) 自動二輪車免許に係る技能試験の事故防止

大型自動二輪車免許及び普通自動二輪車免許（以下「自動二輪車免許」という。）に係る技能試験にあつては、受験者に乗車用ヘルメット、手袋、長袖服、長ズボン及び靴を着用させ、事故防止を図るとともに、単独走行が可能であるかどうかを見極めて行うなど、事故防止に努めること。

(3) 試験官の言動

技能試験中のトラブルの多くは、試験時の接遇に起因するものであるため、受験者に対する言動については特に注意し、運転上の重大な欠陥又は今後の運転練習の努力目標について簡潔な指示助言を行うなど適切な接遇に努めること。

(4) 事故の場合の措置

技能試験中の事故に備え、全ての試験車について強制保険及び任意保険（対人・対物賠償及び人身傷害）に加入するか、又はこれと同等の保証ができるような措置を講ずること。また、試験車の破損修理は原則として公費からの支出すること。

また、受験者に対して、あらかじめ、技能試験中に事故を起こした場合は、運転者である受験者が責任を負うこととなる旨を説明しておくこと。

(5) 指定制と即日制

技能試験には、試験日を指定する指定制と技能試験を申請日に行ういわゆる即日製の2つの方法がある。

指定制は、試験体制に応じて試験が行われ、試験場の練習場所化を防止できるが、待ち日数が著しく長引くおそれがあることから、技能試験を効率的に行うことにより、待ち日数はできる限り短縮するよう努力すべきである。

即日制については、技能試験不合格者に対しては少なくとも1日～2日の練習期間をとるよう教示するなどにより、連続した日における受験を避けるよう勧奨すること。

(6) 路上練習

道路交通法（昭和35年法律第105号）第96号の2において、運転免許試験を受けようとする者（指定自動車教習所の卒業証明書を有する者を除く。）は、過去3月以内に5日以上、道路において自動車の運転の練習（以下「路上練習」という。）をした者でなければならないと規定されているところ、当該規定は道路において行う技能試験（以下「路上試験」という。）の安全を担保する者であることから、路上試験を受けようとする者については、路上試験を受験する日前3月以内に5日以上の路上練習をしたことを確認することで足り、適性試験及び学科試験を受けようとする者については、当該確認の必要はないことに留意すること。

担当 運転免許課 試験・教習所係