

各管区警察局公安（保安）部長
警視庁交通部長 殿
各道府県警察本部長
各方面本部長

保 存 種 別 第 1 種
警察庁丁運発第98号
平成11年11月1日
警察庁交通局運転免許課長

運転免許試験の適正処理について

運転免許試験事務処理の細部については、次の点を参考として適正化を図ら
たい。

記

1 試験全般について

免許試験は、免許制度の基幹をなすものであり、その運用が適正に行われな
ければ、運転者管理制度の実効性を期することができないものである。

免許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
ることが望ましいが、その際に活用するものとして試験業務点検表を別添1の
とおり定めたので参考とされたい。

なお、免許試験をはじめ免許行政の対象は、国民各層にわたり、その取扱い
の如何によって国民の信頼を得たり、逆に反感をか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ようにする必要
がある。

2 適性試験

(1) 視力検査

ア 視力検査機

視力の検査は、規則23条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。
(別添2「視力検査基準」を参照。)

測定は被検査の視力値を検査する必要はなく、免許の種類に応じた基
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
びその前後の指標を5、6回示し、その過半回数を正答した者は、合格
基準に達したものであることができる。

また、視力においては矯正視力を認められているが、矯正には眼鏡の
ほかコンタクトレンズも含むことはいうまでもない。しかし、眼鏡であ
っても通常眼鏡の概念に入らない望遠鏡式のものゝ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測定は、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度に達しない者については、自動車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るおそれがあると認めるときは、免許を与えないことができる。

(2) 色彩識別能力

ア 合格基準

色彩識別能力の検査は、赤色、青色および黄色の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を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次によるものが相当である。JIS Z 8721 準拠標準色票による赤色、青色、黄色とする。

(3) 深視力

深視力の測定は、視野測定と同様視力を矯正して合格基準に達する者は、その矯正した状態で検査する。したがって視力測定の眼鏡と異なる眼鏡を深視力測定に使用して検査させることは適当でない。

(4) 聴力

聴力の測定方法は、10メートルの距離で普通の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、その方法は試験コース等屋外で被検者を後ろ向きに立たせ警音器を数回鳴らし、その過半数以上聞いた者を合格とする。

なお、一般受験者についてこの方法以外の機器を用いて検査する場合でも、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

道路交通法施行令第33条に規定する身体の障害以外の障害を擁する身体障害者に免許を与える場合の補助装置(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、補助手段等個々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、身体障害者に交付する免許の種類・条件等の基準は、「身体障害者に対する適性試験(運動能力)実施要領の制定について」平成11年11月1日付け警察庁丙運発第40号を参考とされたい。

3 学科試験

(1) 問題の適正化

学科試験の問題については、例題を参考としつつ作成し、案の段階で

担当課長が直接的審査に当たること。

また、不正の防止、公平性確保の観点から、各免許ごとに少なくとも10数種類程度の試験問題を作成するように留意すること。

試験問題作成後においても、常時、各試験問題ごとの正答率等を把握し、適宜問題の差替えを行うなどして試験問題の適正管理に努めること。

(2) 不正受験の防止

ア 問題の起案、基本的問題の作成、印刷、保管、出題決定を適切に行うことである。

イ 同一試験室において少なくとも2・3種類以上の問題を配布して実施すること。ただし、受験者が少ない場合は、この限りではない。

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 受験者の着席順は、受験申請順とせず、無作為に又は計画的に着席順序を変えること。

オ 試験官数は一室(100人程度)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名を増加するように努力すること。

4 技能試験

技能試験の実施については、「運転免許技能試験実施基準の制定について」(平成11年11月1日付け警察庁丙運発第38号)に示したところにより実施するほか、次の点に留意されたい。

(1) 次番者同乗

大型免許及び普通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又は荷台に乗車させること。

なお、荷台に乗車させる場合は、同乗者の事故防止の手段を講じること。

(2) 二輪車試験の事故防止

自動二輪車免許に係る試験にあっては、受験者にヘルメットを着用させ、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きわめて行うこと。

(3) 試験官の言動

試験中のトラブルの最も多くは、技能試験時の接遇に基因するものであるので、受験者に対する言動は特に注意し、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余裕のある接遇に努めること。

(4) 事故の場合の措置

試験中の事故は、自動二輪車免許に係る試験に多くみられるところであるが、事故が起きた場合は、試験車の破損修理は原則として公安委員会の一般修理費から支出すべきである。他方、個人の傷害に対しては、それが自損行為である点からして、治療費は本人で負担することとなる。

この場合でき得れば、事故者から「事故の責任は全く自分にある」旨の念書の提出を求め、後日紛争が起こらないように留意すること。

(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制と2つの方法がある。

指定制は試験体制に応じて、十分な試験が行われ、試験場の練習化を防止できるが、出頭回数及び待ち日数が著しく長引くおそれがある。

試験の能率化を図って、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。