

運転免許取得の難易度と国別の交通事故の発生状況に関する研究

日本大学 学生会員 ○李 相鎬

日本大学 正会員 安井 一彦

日本大学 正会員 池田 隆博

1. 研究の背景と目的

日本では交通事故件数は大幅に減少傾向にあるが、韓国では、ほとんど減少していないのが現状である。また、運転免許を取得する目的で訪韓する外国人が急増している。

交通事故を事前に予防するために最も必要なのは安全運転に対する教育を強化することであり、その第一歩は運転免許試験の難易度を上げる必要がある。

そこで本研究では、世界主要先進国（日本、米国、英国、フランス、ドイツ）と韓国の運転免許の取得の手続きと難易度、特異事項、国別交通事故発生状況について、運転免許の取得の難易度と交通事故の発生状況との関連性があるかどうかを把握する。

2. 研究の方法

最初のステップでは、日本と韓国の交通事故統計分析システムを基盤に交通事故の状況を比較分析した後、追加で OECD に属している先進国である米国と英国、フランス、ドイツの交通事故の状況を追加で比較分析した。

二番目のステップでは日本、韓国、米国、英国、フランス、ドイツなど、計 6 ヶ国の運転免許の取得費用、取得時間、取得試験の合格率など、全般的な免許の取得の手続きについて調査した。

3. 交通事故の発生状況

交通事故件数の推移を図-1 に示す。日本は 2002 年度から 2014 年度までの 12 年間に、交通事故発生件数が約 40% 減少したが、韓国は同 4% 減少とほぼ変化がない。

交通事故死者数の推移を図-2 に示す。過去 12 年

間大きく減少した日本と違い、韓国の減少率は低く、交通事故発生件数当りの死亡者数は日本の約 3 倍、自動車と歩行者事故の割合は日本の約 2 倍、高齢者の 10 万人当たりの死亡事故数は日本の約 4 倍に上る。

図-3 に OECD 加盟国別の自動車 1 万台当たりの死亡者数を示す。OECD 平均 1.1 人に比べて韓国は 2 倍も高い 2.2 人である。交通事故の原因は、乱暴運転及び安全運転義務不履行など、十分に事前に予防することが可能と考える。

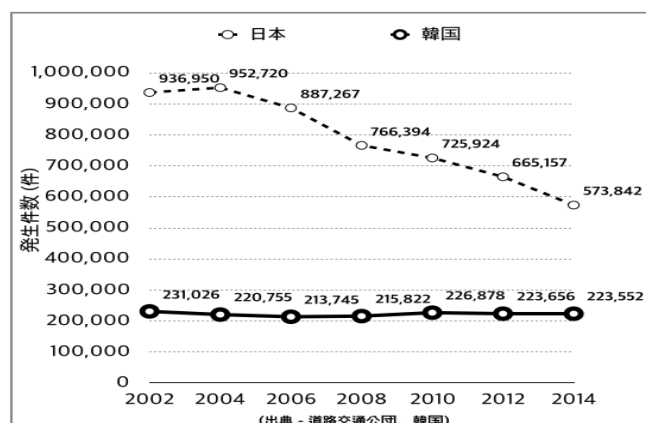


図-1 日本と韓国の交通事故発生件数

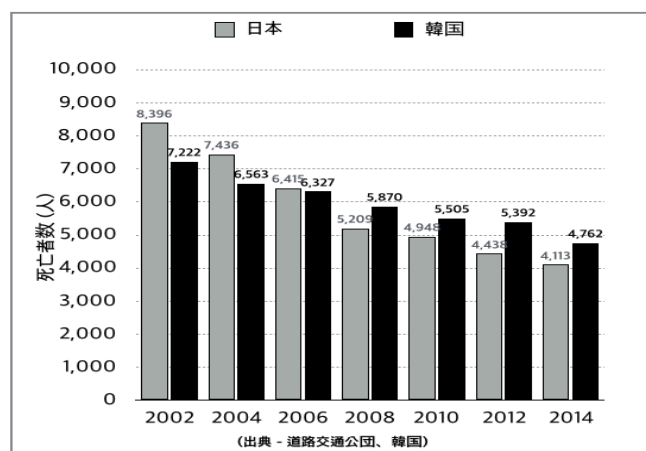


図-2 日本と韓国の交通事故死者数

キーワード 交通事故、運転免許の取得の手続き、運転免許の難易度、OECD 交通事故

連絡先 日本大学 理工学部 交通システム工学科 道路交通研究室 Tel : 047-469-5504 E-mail : cssa16002@g.nihon-u.ac.jp

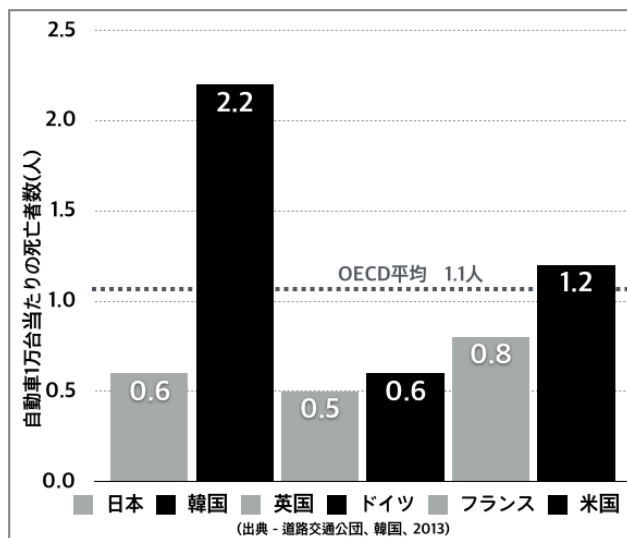


図-3 OECD 国家の自動車 1 万台当たりの死亡者数

表-1 OECD 国家の交通事故の比較 (2013)¹⁾

国	人口数 (千人)	自動車 登録台数 (千台)	交通事故 発生件数 (件)	交通事故 死亡者数 (人)	自動車一万台 当たり死亡者 (人/万台)
日本	127,241	90,565	629,021	5,152	0.6
韓国	50,220	23,151	215,352	5,092	2.2
米国	316,129	269,294	1591,000	32,719	1.2
英国	64,106	36,101	144,426	1,770	0.5
フランス	63,652	42,342	56,812	3,268	0.8
ドイツ	80,524	54,480	291,105	3,339	0.6

出典：IRTAD：International Road Traffic Accident Database

4. 国家別運転免許取得制度

次に、国家別運転免許取得制度を調査、韓国の高い交通事故死亡者数がこれらと関連があるのかどうかを確認。^{2) 3) 4)}

4.1 米国(ニューヨーク州)での取得の手続き

4.1.1 練習、運転免許申請

16歳以上の申請可能。ただし、18歳未満の場合、保護者の事前同意が必要である。

4.1.2 視力検査および学科試験

視力検査は車両管理局で実施。

学科試験は20問中14問以上で合格となる。ただし、高校や大学で運転教育を履修した場合、履修証(Driver Education Certification)を提出すれば学科試験免除となる。

4.1.3 練習、運転免許発給

学科試験合格後、有効期間5年の慣らし運転免許が発行される(21歳以上の運転免許証を所持した運転者と必ず同乗の際、運転可能)。

4.1.4 道路走行試験

18歳未満の場合、同乗者とともに5時間運転の練習をしたという証明書の提出が必要であり、道路走行試験の当日には運転する車両と21歳以上の運転免許所持者も同行しなければならない。

試験は15分間実施され、減点が30点を超えれば、不合格となり、合格すれば運転免許が発行される。

4.2 英国での取得の手続き

4.2.1 練習、運転免許申請

17歳から受験可能。

4.2.2 学科試験

学科試験は2つのパートを一度に合格する必要がある。多肢選択式は57分にわたり計50問題のうち43問題で合格(複数正解存在し)リスク認知テストは、動画から危険状況発生時に迅速な反応を評価する。14本の動画を見せながら、75点満点中44点以上で合格となる。

4.2.3 視力測定及び実技試験

視力検査は実技試験前、20m距離の車両のナンバープレートを読まなければならない、2度の機会が与えられる。実技試験は米国と同様に運転者が保険を加入した車両を持って来なければならない。試験は約40分間にわたり実施される。試験の途中、計15個以上の指摘事項があったり、深刻なミスをした場合、不合格処理される。

4.3 フランスでの取得の手続き

運転免許を受けるためには、学校で実施する道路安全教育の履修証明書(ASSR)を提出しなければならない。

ASSRは14歳の学生たちを対象に、自転車、二輪車等に関する安全教育を行うASSR1と16歳の生徒を対象に道路標識、自動車保険、交通事故保全法、酒、薬物などを教育するASSR2がある。普通車両免許証の“Permis B”を取得するためには必ずASSRが必要である。また、16歳～18歳の青少年を対象に実施する運転免許取得前教育プログラムである事前運転研修制度(AAC)もある。運転免許試験は17.5歳から可能となっている。

4.3.1 自動車教習所登録

義務の機能や理論教育について、正規教育過程で交通安全教育や自動車教習所で20時間の技能教育を履修して、実技試験を受験することが可能である。

4.3.2 学科試験

実際の道路交通状況を映像で見せ、状況に応じた望ましい選択について試験が行われる。40 問中 5 問以上で合格となり、合格後 3 年間、5 度の道路走行試験が受験可能となる。

4.3.3 実技試験

試験前に視力検査を実施し、実技試験を 35 分間実施する。

4.3.4 運転免許取得

運転免許試験に合格しても、正式免許は発給されず、臨時免許が発行される。その後、3 年間交通事故や反則行為がない場合は、正式運転免許が発行される。

4.4 ドイツでの取得の手続き

4.4.1 視力検査、応急措置の教育

視力検査は指定された検査所で検査を受ければ、2 年間有効となる。応急措置の教育は計 8 時間の教育を受けなければならない。

4.4.2 自動車教習所登録（義務教育の履修）

運転者教育行政命令によって、免許の種類に関係なく 90 分間 12 回の一般教育(Allgemeiner Teil)と追加で免許の種類別教育(Klassenspezifischer Teil)を受けなければならない。

実技教育も一般教育科免許の種類別教育が 2 つある。一般教育は法に指定された義務教育時間はないが、23 項目について教育が行われ、講師は、教育履修内容を記録することになっている。追加で行われる免許の種類別教育は乗用車の場合、連邦および高速道路で運行の練習 5 時間、高速道路走行 4 時間、夜間走行 3 時間を義務的に履修することになっている。

4.4.3 学科試験

17 歳になる 3 カ月前から受験可能、乗用車免許の場合は、30 問中 25 問題正解すれば合格となる。

4.4.4 道路走行試験

運転免許試験施行機関に申請すれば、試験官が出張を出て試験を受けることも可能。自動車教習所の教育用車両で実施され、隣には自動車教習所講師の後部座席には試験官が座って採点する。試験時間は約 45 分間となっている。合格すると運転免許が発給される。

4.5 日本での取得の手続き

運転免許試験場で実技試験と学科試験に合格することが原則であるが、指定自動車教習所制度があり、その教習所に入校して検定に合格し、卒業した場合には、運転免許試験場での実技試験が免除となり、筆記試験のみの受験となる。約 95%程度が指定自動車教習所を通じて運転免許を取得している。18 歳以上から取得可能である。

4.5.1 運転免許試験場を通じた取得手続き

適性検査→仮免許学科試験→場内技能試験→〈仮免許〉→3 カ月以内 1 日 2 時間ずつ 5 日以上路上教習→本免許の筆記試験→路上試験→取得元教育→〈本免許〉の順で行われる。

運転免許試験場で視力検査が行われ、学科試験は 30 分にわたって 50 問題が出題され、45 問題以上正解で合格となる。以後、場内技能試験は機能試験場で、試験場で開かれ、100 点満点で 80 点以上が合格となる。場内技能試験に合格すれば仮免許が発行される。仮免許が発給された後は、路上で運転が可能である。本免許試験のためには 1 日 2 時間ずつ 5 日以上運転の練習をしなければならず、必ず運転経歴 3 年以上の免許所持者が同乗しなければならない。

本免許の筆記試験は 50 分にわたって 90 問題が出題され、合格基準は 100 点満点に 90 点以上である。

路上走行試験は、通常、6km 以上で 40 分程かかる。試験管が車両に同乗し、100 点満点中 70 点以上で合格となる。

4.5.2 指定教習所を通じた取得手続き

〈仮免許〉→学科教習 2 段階、技能教育 2 段階→学科教習測定(教習所)→卒業検定(路上機能、教習所)→卒業証明書発行→本免許の筆記試験→〈本免許〉の順で行われる。

指定自動車教習所での授業時間は普通免許の場合 1 段階 10 時間、2 段階 16 時間の計 26 時間を履修しなければならない。機能教習の場合 1 段階 15 時間、2 段階 19 時間の計 34 時間を履修しなければならない。

4.6 韓国での取得の手続き

韓国運転免許体系の場合、日本の運転免許取得体系をベンチマーキングして、かなり似ている点がある。しかし、2011 年 6 月、運転免許の簡単化政策が施行されて、大幅に免許取得の手続きが簡素化された。運転免許取得は 18 歳以上から可能となっている。

4.6.1 運転免許試験場を通じた取得手続き

交通安全教育→身体検査→学科試験→機能試験→練習免許の発給(仮免許)→道路走行の受付→道路走行試験→運転免許の順で行われる。

身体検査は運転免許試験場であれば、視力検査と聴力検査を実施する。

学科試験を受付するためには、交通安全教育を1時間受講しなければならない。学科試験は乗用車免許基準で100点満点中70点以上であれば合格となる。試験時間は50分であり、蓄積された1000の問題のうち40問題が出題される。

学科試験に合格後、当日から機能試験の受験が可能であり、100点満点中80点以上が合格となる。

機能試験に合格後、練習免許が発給され、道路走行試験の受付が可能であり、道路走行試験は5km以上の距離を走行し、70点以上が合格となる。

道路走行試験に合格すれば、即日運転免許が発行される。

4.6.2 運転免許教習所を通じた取得手続き

学科試験→機能試験→練習免許の発給(仮免許)→道路走行の受付→道路走行試験→運転免許の順で行われる。

交通安全教育や身体検査は、必ず運転免許試験場で受けた後、運転免許塾に登録して、運転免許試験場と同じ手順で進められる。ただし、運転免許教習所の場合、学科の教育5時間、技能教育2時間、道路走行教育6時間を履修しなければ、該当するそれぞれの試験を受けることができない。

表-2 国家別運転免許の取得の手続きの比較⁴⁾

具分		視力検査	交通安全・学科教育	学科試験	場内技能教育	場内技能試験	道路走行教育	道路走行試験
日本	試験場	○	○ ^{a)}	○	×	○	×	○
	指定教習所	○	○	○	○	○	○	○
韓国	試験場	○	○	○	×	○	×	○
	運転教習所	×	○	×	○	○	○	○
米国		○	×	○	×	×	×	○
英国		○	×	○	×	×	×	○
フランス		×	○ ^{d)}	○	×	×	○	○
ドイツ		○	○	○	×	×	○	○

a. 指定教習所の場合、必ず最終的には試験場で学科試験を受けなければならない。
b. 走行教育が義務ではないが専門講師による専門教育推奨されている。
c. 視力検査はないが、身体所見書が必要。
d. 中学校での安全教育が義務化されている。

表-3 国別の運転免許制度の特徴²⁾

具分	運転免許制度の特徴
日本	全体95%が指定自動車教習所を通じて運転免許取得 計34時間の教育(学科教育:26時間/場内教育:15時間/道路走行:19時間)
韓国	13時間の非常に短い教育時間と3日で取得可能な簡単な免許の発給手続き
米国	18歳未満50時間運転教育義務化、18歳以上50時間運転教育推奨 16歳以上から運転免許取得可能
英国	途の試験なしに練習免許発給後、自主練習(平均専門的な教育時間47時間、個人的な練習時間20時間の履修) 厳格な試験を通じたドライバーの能力の強化
フランス	中学校及び高等学校で交通安全教育(ASSR)を履修してこそ、運転免許の履修可能 自動車教習所での20時間の実技教育を義務的に履修すれば免許取得可能
ドイツ	自動車教習所教育義務化(1986) 応急処置:8時間/理論教育:14時間/実技教育:基本13時間+特別走行12時間義務教育

5. まとめ

以上の調査結果より、運転免許の取得の手続きに関して国別に少しずつ差があることがわかった。ドイツ、フランスの場合は専門教育機関における教育が義務化されており、日本と韓国の場合は指定された専門教育機関で教育を履修する場合、試験の一部が免除される。また、英国では専門講師や、運転教育機関の教育を履修した場合、保険上のインセンティブを提供している。ほとんどの先進国の場合、義務教育時間がかかなり長く、もしくは、義務教育時間が短くても試験自体の難易度が相当高く十分に練習ができていない場合は、免許を取得することが不可能となっている。しかし、韓国の場合、日本と同じ方式を取っているが、日本に比べて、かなり短い13時間の義務教育時間と技能教育の場合50m直進さえすれば合格するほど簡単な免許制度となっている。このような手軽な免許の取得の手続きが韓国の高い交通事故死亡率の原因と判断される。

現在、運転免許取得までの所要時間、および合格率と国の別交通事故の状況の資料を収集し、統計分析を実施、交通事故の発生と免許取得の難易度の関係について分析中である。

参考文献

1) OECD 交通事故の現況、道路交通公団(韓国)
2) 初心顔宇安全運転能力の強化に向けた運転免許試験の改善策研究(2015)、警察庁(韓国)
3) A Study on the Effects of Driver's License Test on Traffic Safety(2012)、ソウル市立大学大学院(韓国)、パク・ヨンス
4) 運転免許取得制度の発展策の研究(2012)、延世大学の大学院(韓国)、シムミョンソプ