令和8（2026）年3月

全自教会報

第112号

令和７年度 活動報告



一般社団法人　全国届出自動車教習所協会

(一社) 全自教　中央研修会

一般社団全国届出自動車教習所協会では、交通安全教育の充実に向けた取り組みとして、平成７年７月１８日、ホテル雅叙園東京において、講師３名を招聘し中央研修会を開催いたしました。

講　師

東京大学大学院情報理工学系研究科　教授　　二瓶　美里　様
『高齢者や軽度認知障害有病者特性に 配慮した高速道路逆走対策の取組』

警察庁交通局運転免許課　　課長補佐　白井　里志　様
『講習業務について』

警察庁交通局運転免許課　　専門官　　深澤　豊　　様
『運転免許制度等に関する情勢について』

ご講演いただき、知識及び今後の教習に向けた具体的な指導方法を盛り込んだ貴重な学びの場となりました。

講師の皆様方におかれましては、この場をお借りし厚く御礼申し上げます。





二瓶教授講義風景

令和８年　年頭のご挨拶



一般社団法人
全国届出自動車教習所協会

会長　竹村 郡徳

会員の皆さま、新年あけましておめでとうございます。

2026 年、令和８年の輝かしい新春を迎え、会員並びに会員教習所で日々尽力されている指導員の皆さまに心より新年のご挨拶を申し上げます。

また、平素より全自教の活動ならびに運営に対し、多大なるご理解とご協力をいただいておりますことに深く感謝申し上げます。

令和８年は「丙午（ひのえうま）」の年に当たります。丙午は活気に満ち、勢いよく飛躍する年と言われております。私たち届出自動車教習所業界にとっても、この馬のごとき力強さで、新たな制度改正や社会の変化というハードルを力強く乗り越えていく一年にしていきたいと考えております。

一方で、勢いのある馬を御するには確かな「手綱」が必要です。私たちにとっての「手綱」とは、交通安全を支えるプロとしての誇りと、法を遵守する揺るぎないモラルに他なりません。そこで皆様に全自教の今年度の課題についてお話させていただきます。

１　昨年の成果と真摯に向き合うべき課題

昨年の交通事故情勢を確認しますと、交通事故による死者数は 2,547 人と、前年より 116 人減少し、警察庁が昭和 23 年に統計を保有して以来の最少記録を更新しました。これはまさに、皆さまが日頃から交通安全活動の最前線で、粘り強く指導にあたってこられた成果であり、私たちの誇りとするところです。しかしその一方で、第 11 次交通安全基本計画で掲げられた「死者数

2,000 人以下」という大きな目標には、 残念ながら届きませんでした。飲酒運転や「ながらスマホ」といった悪質な運転、そして何より未来ある子供たちが犠牲になる痛ましい事故が今なお続いている現実に、 私たちはさらなる決意を持って向き合わなければなりません。

２　官民一体となって取り組むべき重点課題

「第 12 次交通安全基本計画」が本年から新たにスタートします。警察当局とも緊密 に連携し、全自教として特に次の 3 つの柱に注力してまいります。

- **自転車の安全教育と規範意識の向上**

  本年４月から、自転車への交通反則通告制度（いわゆる青切符）がいよいよ導入されます。自転車も車両の一種であるというルール遵守の精神を、ライフステージに応じた教育を通じて社会に根付かせていくことが、私たちの重要な任務となります。

- **外国人の安全教育と「外免切替」への対応**

  昨年 10 月の改正により、外国免許からの切り替え審査（外免切替）が厳格化されました。知識確認が 50 問・90 パーセント基準へと引き上げられ、技能 確認においても踏切や坂道の通過といった課題が追加されています。訪日・在留外国人が増加する中で、日本の交通ルール特有の「一時停止の重要性」などを丁寧に伝え、安全な共生社会を支えていきましょう。

- **新制度の円滑な導入と若年層への徹底指導**

  本年４月１日からは、準中型・中型・中型二種免許への AT 限定免許が導入されます。また、普通・準中型免許の受験年齢が 17 歳６か月に引き下げられます。ここで現場の皆さまに特にお願いしたいことがあります。試験に受かったとしても「18 歳になるまでは絶対に運転できない」ということを、教習生には「くどいほど」徹底して指導してください。魔が差して重大な違反を犯し、彼らの未来を台無しにさせないことが、教育者としての私たちの責任です。

3　指導の「質」こそが安全の土台

私たちの教習の目的は、単に試験に通るための「約束動作」を覚えさせることではありません。「なぜウインカーは３秒前なのか」「なぜ左に寄せるのか」といった、一つ一つの運転行動の目的と必要性を、教習生が納得できるまで教え込むことが、運転免許取得後も自分勝手な運転に陥らない「自律したドライバー」を育てる唯一の道です。また、路上教習においては事故防止の根幹である「危険予測」の指導を徹底し、周囲への配慮が行き届いた運転を身につけさせてください。「全自教の指導員研修会」の内容をご活用いただきたいと願います。

おわりに

時代がどんなに変わろうとも、全自教のスローガンである「人と環境にやさしく、規範意識の高い運転者の育成」という目的は、未来永劫変わることはありません。この目的のため、警察庁をはじめとする関係諸団体とこれまで以上に強固に連携し、官民一体となって事故のない社会を目指してまいりましょう。 末筆ながら、会員並びに指導員の皆さまの御健勝と御多幸を祈念いたしまして、私の年頭の挨拶とさせていただきます。



年頭祝辞



警察庁交通局運転免許課

稲盛　久人　課長

謹んで新年の御挨拶を申し上げます。

全国届出自動車教習所協会及び各届出自動車教習所の皆様には、日頃から初心運転者教育はもとより、既に運転免許を取得している方に対する再教育の実施等、地域における交通安全教育センターとして、各種の交通安全教育に御尽力いただきますとともに、警察行政の各般にわたり、深い御理解と多大な御支援をいただいておりますことに対し、厚く御礼申し上げます。

さて、昨年の交通事故による死者数は 2,547 人で、前年比 116 人減少し、警察庁が昭和 23 年から保有する統計において最少を記録しました。これもひとえに皆様をはじめ平素から交通安全活動に携わる方々の御尽力のたまものであると、深く敬意を表する次第であります。

しかしながら、次代を担うこどもが犠牲となる痛ましい交通事故や、飲酒運転、「ながらスマホ」等の悪質・危険な運転による交通事故が後を絶たず、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりありません。

また、第 11 次交通安全基本計画において掲げられた、令和７年までに死者数を 2,000 人以下とする目標については、残念ながら、達成することができませんでした。

このような交通事故情勢を踏まえ、警察といたしましては、本年、新たに策定される第 12 次交通安全基本計画に基づき、関係機関・団体と連携しながら、こどもや高齢者をはじめとする歩行者の安全確保、本年４月から交通反則通告制度が導入される自転車の交通ルール遵守のための交通安全教育の充

実、飲酒運転や「ながらスマホ」等の悪質・危険な交通違反の取締り等の多角的な取組を、これまで以上に、効果的かつ強力に推進し、交通事故の抑止に努めてまいります。

また、昨年は、いわゆる「外免切替」手続きについて住所確認や知識確認・技能確認の審査内容が厳格化されました。

さらに、本年４月には、普通仮免許等の取得年齢を 17 歳６か月に引き下げることが予定されております。

警察といたしましては、これらの改正の円滑な運用と施行に向けて、これまで以上に皆様方と連携、協力して諸準備を進めてまいりたいと考えておりますので、特段の御協力をいただきますようお願いいたします。

交通事故は、誰もが当事者となるおそれのある身近な問題です。安全で快適な交通社会を実現するためには、関係機関・団体と地域、職場、家庭が緊密に連携し、官民一体となって、国民一人一人の交通安全意識を高めていくことが必要不可欠であり、若年層から高齢者まで幅広い世代に対し、地域に根ざした交通安全教育を継続的に展開されている皆様の役割は極めて重要なものです。

皆様におかれましては、引き続き、各地域で開催する指導員研修会や都道府県警察と連携した実技指導員研修会等による会員教習所の教習水準の維持向上に取り組んでいただきますとともに、本年も、「人と環境に優しく規範意識の高い交通社会人の育成」という貴協会の運営重点に沿った運転者教育の充実により、安全運転の心を地域社会により浸透させていただきますようよろしくお願い申し上 げます。

結びに、貴協会及び会員教習所のますますの御発展と職員及び御家族の皆様の御健勝、御多幸を祈念いたしまして、新年の挨拶とさせていただきます。



注)　本項における稲盛課長の所属及び役職については、
年頭時点でのものとなりますことご承知おき下さい。

(一社) 全自教　第 42 回 通常総会

次　第

第１部　議案審議
　　第１号議案　　令和６年度事業報告
　　第２号議案　　令和６年度収支決算報告並びに監査報告
　　第３号議案　　令和７年度事業計画(案)
　　第４号議案　　令和７年度収支予算(案)

第２部　意見交換会

去る令和７年７月 18 日（金曜日）、ホテル雅叙園東京において、一般社団法人 全国届出自動車教習所協会 第 42 回通常総会を開催しました。
　ご多用の中、ご出席いただきました皆様には、心より感謝申し上げます。

　第１部の冒頭、新井副会長より開会宣言がなされ、竹村会長からは、少子化・高齢化・外国人教習生の増加など急速に変化する社会に正面から向き合い、ICT活用や多文化対応といった新たな取り組みを「10年後の当たり前」として今から築いていく必要性と、過去の経験を礎としながらも、挑戦する意志をもって未来を創り、教習の本質である「規範意識の高いドライバーを育てる」文化を守り広げていこうという力強いメッセージが述べられました。

　審議事項につきましては、アイン・カースクールの黒澤議長の進行の下、全ての議案が原案通り可決し、第３号議案の令和７年度事業計画（別掲）においては、昨年に引き続き、教育水準の維持向上、並びに運転者教育のさらなる充実に努めること等々が確認されました。

第２部の意見交換会においては、冒頭に、ご公務ご多忙の中、来賓として警察庁交通局運転免許課の井澤課長が駆けつけて下さり、今後の届出教習所に期待する激励の言葉を交えたご挨拶を頂戴いたしました。

厚く御礼申し上げます。

その後、須藤理事の乾杯の発声を皮切りに、出席者多数の下、盛会且つ積極的に意見を交わし、大層有意義な時間を過ごすことができました。

最後に、警察庁交通局運転免許課の西村高齢運転者等支援室長から締めのご挨拶をいただき、第 42 回通常総会を閉会しました。

〈ご来賓の皆様〉

警察庁交通局運転免許課	井澤課長
警察庁交通局運転免許課	須永理事官
警察庁交通局運転免許課	西村高齢運転者等支援室長
警察庁交通局運転免許課	白井課長補佐
警察庁交通局運転免許課	深澤専門官
警察庁交通局運転免許課	山本係長
警察庁交通局運転免許課	野川主任

注）　本項における来賓の方々の所属及び役職については、総会開催当日時点でのものとなりますことご承知おき下さい。

〈フォトアラカルト〉


般社団法人 全国届出自動車教習所協会
第42回 通常総会
2025/07/19 14:03


一般社団法人 全国届出自動車教習所協
第42回 通常総会
2025/07/19 14:07


2025/07/19 14:08


2025/07/19 14:09


一般社団法人 全国届出自動車教習所協会
第42回 通常総会
2025/07/19 14:13


2025/07/19 15:34

令和７年度事業計画

一般社団法人全国届出自動車教習所協会では、「安全運転の原点は人間教育」であることを基本に、加盟教習所が協会の運営重点基本方針である「人と環境に優しく規範意識の高い交通社会人の育成」を通じて「世界一安全な道路交通の実現」に貢献するために下記の事業を行う。

1　届出自動車教習所での交通安全教育の充実に向けた取組み

(1) 教育水準の維持向上

① 指導員養成の推進

届出教習所指導員の養成に加え、全ての加盟教習所が特定教習の指定を受けることを目指して各種課程の指導員及び応急救護処置指導員の養成を図る。 特に、中研で実施される届出教習所指導員課程の開催時期については、より多くの指導員が参加出来る日程を交渉していく。また、高齢運転者の増加に対応し、運転技能検査員・高齢者講習指導員の拡充を図る。

② 加盟教習所指導員(職員) 教育の実施

ア　全自教指導員研修会

加盟教習所の指導員(職員)の資質および加盟教習所の教育水準の維持向上を目的として、指導員全員参加の全自教指導員研修会を実施する。

イ　全自教都道府県別実技研修会

都道府県公安委員会の実技試験合格基準に適合した教習を実施している加盟教習所の教育水準の維持向上を図るため、各公安委員会指導による実技研修会の開催に努める。

(2) 運転者教育の更なる充実

① 正しい交通ルールとマナーの理解促進と順守徹底の推進

加盟教習所において常に高い規範意識を持った運転者を育成するために、交通社会における正しいルールとマナーの理解促進と順守徹底を推進する。

② 運転適性検査実施の推進

教習生個々の特性に合わせた安全指導を通じて、加盟教習所における教習をより効果的なものとするために、運転適性検査(K2、等)の実施を推進する。

③ 協会教習原簿活用の徹底

加盟教習所において教習生の管理を適正に行い体系的な教習を実施するため、協会教習原簿の活用徹底を図る。

④ 卒業生に対する継続事後指導の促進

加盟教習所における運転記録証明書・SDカードの交付継続や呼び戻し教育、並びに免許取得者教育の実施を促進する。

2　加盟教習所の適切な運営の支援に向けた取組み

(1) コンプライアンスの徹底

道路交通に関わる法令・通達のみならず、「個人情報保護法」「障害者差別解消法」「景品表示法」等、加盟教習所が事業者として順守すべき法令についても周知徹底し、不適正事案の防止を図る。

(2) 支援業務の遂行

共同調達の教材手配や減免関係書類作成等の加盟教習所への支援業務を適切に遂行する。

3　協会活動の拡充に向けた取組み

(1) 調査研究の継続

社会情勢および交通政策の展開状況を鑑みつつ、届出教習所の事業発展に関する調査研究を継続して行う。

また、受験生および加盟教習所からの利便性向上に関する意見要望から抽出された課題について、具体的検討をするための調査研究を継続して行う。

(2) 調査研究結果の活用

前項の調査研究結果に応じ、警察機関および関係諸団体へ要望・協力依頼等を行う。

(3) 協会内外の広報の充実

「全自教会報」、「会員ニュース」を定期的に発行することにより、協会内での情報共有を行うとともに、HP等を活用して会員および外部への情報提供を行う。

(4) 警察機関および関係諸団体との連携強化

交通安全教育の充実と交通安全啓発活動への協力のため、警察機関および関係諸団体との更なる協調連携を図る。

(5) 地域における交通安全教育センターとしての活動推進

地域住民にとって安心安全な交通環境を守るために、交通安全指導・啓発活動への積極的な参画等を通じ、地域における交通安全教育センターとしての加盟教習所の役割向上を推進する。

4　未加入届出校の入会促進

協会未加入の届出教習へ入会を促進し、適切な教習所運営支援の実施ならびに協会のさらなる発展に努力する。

令和７年度
一般社団法人　全国届出自動車教習所協会

指導員研修会

『令和７年度　一般社団法人 全国届出自動車教習所協会 指導員研修会』は、書面講義・オンデマンド映像講義・伝達講義・提出課題確認書のWEB提出を盛り込んだ形式により、各所にて順次開催し、全国で 259 名の指導員が受講しました。

今研修会のテーマは「法の遵守と知識の習得」と設定し、警察庁、都道府県警察、並びに外部講師の方々から貴重なご講義を賜り、非常に充実した内容の研修会となりました。

ご協力を賜りました各方面の皆様には厚く御礼申し上げます。

期間：令和７年 12 月 15 日（月）～ 令和８年２月 20 日（金）

会場：各所にて

修了者数：259 名（特定指導員 215 名、指導員 44 名）

令和７年度
一般社団法人　全国届出自動車教習所協会　指導員研修会

テーマ：「法の遵守と知識の習得」

次　　第

１．会長挨拶 （映像、書面）	『指導員研修会　挨拶』	全国届出自動車教習所協会 会長 竹村　郡徳
２．来賓挨拶 （書面）	『全国届出自動車教習所協会指導員 研修会における挨拶』	警察庁交通局運転免許課 専門官 深澤　豊　様
３．講義 （書面）	『運転免許行政を取り巻く諸課題と 届出自動車教習所に期待すること』	警察庁交通局運転免許課 専門官 深澤　豊　様
４．講義 （別添書面）	『都道府県警察による講義』	都道府県警察　様
５．講義 （映像、書面）	『ＪＡＦ活動について』 『危険予知トレーニング』 『モビリティ編』	（一社）日本自動車連盟（JAF） 交通環境部　調査研究課 廣瀬　翔　様
６．講義 （映像、書面）	『身体障害者等教習』 『一般運転者向け安全運転研修会』	（一財）日本交通安全教育普及協会 教育推進委員 野藤　智　様
７．修了証授与 （後日配布）		全国届出自動車教習所協会 会長 竹村　郡徳

１．会長挨拶

一般社団法人　全国届出自動車教習所協会

竹　村　　郡　徳　　会 長

皆さま、こんにちは会長の竹村です。

本日は、お忙しい中、全国からこの研修会 にお集まりいただいた会員の皆さま、そして会員教習所の指導員の皆さまがたに、心から感謝申し上げます。

皆さまの日頃のご理解とご努力が、私たち全自教の基本方針、「人と環境に優しく、規範意識の高い交通社会人の育成」を実現するための、何よりも大きな力となっています。本当にありがとうございます。

さて、私たち教習業界を取り巻く環境は、本当に目まぐるしく変わっています。

少子高齢化、外国人ドライバーの増加、そして運転免許制度のＡＴ化やデジタル化など、社会のスピードは、過去の延長線上では捉えきれないほど加速しています。

正直、「また変わるのか」と思うこともあるでしょう。しかし、私は、これは私たちが未来の教育の形を創り出す、大きなチャンスだと捉えたいのです。

この研修は、単に知識を確認するだけではありません。私たちが社会から信頼され続けるために、原点を見つめ直し、未来の地図を描くための大切な時間です。私たちが今取り組んでいることは、決して難しいことではありません。

それは、「10年後には当たり前になっていること」の土台を、今、私たち全員で率先して築き上げている、ということなのですね この未来を築くための柱として、「モラルの徹底」 と 「知識の深化」の二点についてお話しさせてください。

まず、教育者として社会から信頼されるために、モラルに反しない行動と法の遵守が絶対的な土台となります。

皆さまには、道路交通法はもちろんのこと、個人情報保護法や障害者差別解

消法、景品表示法といった、事業者として守るべき大切なルール (一般法令) のコンプライアンスの徹底を図っていただいています。

しかし、もし万が一、教習時間を守らない、あるいは情報が漏洩するといった不適正事案が発生し、モラルが揺らぐような事態となれば、特定教習制度そのものの信頼が揺らぎ、最悪の場合、協会全体の否定にもつながりかねません。

私たちは、この危機感を皆さんと共有し、法の遵守と規範意識の高い組織であることを示し続ける努力を、未来の運営のために継続していかなくてはなりません。

次に、教育の質を高めるための知識の話です。

既に、中央研修会で藤田様や二瓶教授により、生成AIの活用法や、高齢者指導における呼称の重要性など、新しい知識を学びました。

沢山の知識を得られれば、相手を深く理解する力となりえます。しかし同時に、技術の進化は光と影を伴うことを痛感し、私たち指導員は、多様な課題に対応できる柔軟な姿勢を持つ必要もあります。

例を挙げましょう。高齢ドライバーの逆走事案。その原因は単なる「見落とし」だけでなく、長年の習慣化バイアスや思い込みによって、標識の情報が正しく判断できず、行動を抑制できない「判断段階のヒューマンエラー」が関わっているとのことでした。

だからこそ、私たちは「なぜ、この人はそう行動したのだろう?」という科学的な視点を持つことが大切です。

この知識を現場に活かすと、指導はさらに深まります。

・単に「標識を見なさい」ではなく、意識的に標識がある「上方」へ視線を動かす「探す運転」を習慣化させる。
・あるいは、「なぜ」を問いかけ、ルールの背景を深く理解させる指導を行う。

さらに、もしミスしたときに、自分の誤りに気づき行動を修正できる能力を養うリカバリートレーニングを施すこともできます。

沢山の知識は、目の前の教習生を深く理解し、命を守る超一流の指導へとつながるのです。 私たちが今、この研修で学び、行動に移していることは、必

ず未来につながります。 10年後には当たり前になっていることの土台を、
今、この場で皆さんが築いているのです。 皆さまには、経験に裏打ちされた柔軟な発想と、新しい知識に挑戦する意志を持って、この研修に臨んでいただきたいと思います。

交通安全教育は日本の文化そのものです。

法の遵守と規範意識の高い運転者を育成するという核心は、皆さま一人ひとりの誠実な指導の中にあります。

皆さまの健康とご多幸、そして今後のご活躍を心よりお祈りし、私の挨拶とさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいたします。

２．来賓挨拶

警察庁交通局運転免許課

深　澤　　豊　専門官

警察庁交通局運転免許課、試験・教習所担当の深澤と申します。

本年も、全国届出自動車教習所協会指導員研修会が開催されますことを、心よりお喜び申し上げます。

皆様方には、平素から、運転免許行政の各般にわたり、御理解と御協力をいただいておりますことに対し、厚く御礼申し上げます。

また、初心運転者教育はもとより、地域の交通安全教育センターとして、交通安全のために御協力いただいていることに対し、重ねて御礼申し上げます。

さて、昨年の交通事故情勢を見ますと、発生件数、死者数、負傷者数のいずれも前年と比較して減少いたしましたが、死者数については微減に留まり、警察庁が統計を取り始めてから最小であった令和４年の 2610 人と比較すると 53 人増加の 2663 人となっています。

令和７年 11 月末現在の交通事故情勢を見ますと、幸いにして発生件数、死者数、負傷者数のいずれも昨年よりも減少しておりますが、例年、年末は交通事故が増加する時期でありますので、決して予断を許さない状況にあると言えます。

警察としましては、高齢運転者をはじめとする運転者に対するきめ細かな交通事故防止対策を推進しているところでありますが、皆様方と益々連携し、交通事故犠牲者の更なる減少を目指してまいりたいと考えておりますので、引き続き、各種運転者教育の充実に御尽力賜りますようお願い申し上げます。

また、令和６年６月に公布された改正道路交通法施行規則により、大型免許等に対して順次ＡＴ免許が導入されているところであり、本年４月１日には第一弾として、普通免許・普通第二種免許のＡＴ免許の試験方法等の見直しが始

まり、来年令和８年４月１日はいよいよ中型免許、準中型免許そして中型第二種免許についてもＡＴ免許が導入される予定です。

また、本年 10 月１日には、道路交通法第 97 条の２第３項に規定されている本邦の域外にある国又は地域の行政庁又は権限のある機関の免許を有する者に対する運転免許試験の一部免除、いわゆる外免切替について、住所確認の厳格化として住民登録ができない短期滞在者等に対しては原則として外免切替を含む免許取得ができないように、また、知識確認・技能確認の厳格化として知識確認の問題数を50 問に増加させた上で審査基準を90 %とし、技能確認は横断歩道の通過等の課題を追加するとともに採点方法を通常の技能試験と同じとする改正が行われました。

皆様におかれましては、短期間に大きな制度改正が続くこととなり、多大なるご負担をおかけすることとなりますが、何卒改正の趣旨を十分に御理解していただき、今後とも、円滑な施行に向けて特段の御協力をいただきますようお願いいたします。

結びに、本研修会に御参加の皆様の御健勝と御多幸を祈念いたしますとともに、貴協会のますますの御発展を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

３．警察庁講義

『運転免許行政を取り巻く諸課題と
届出自動車教習所に期待することについて』

警察庁交通局運転免許課
試験・教習所担当
深　澤　　豊　専門官

はじめに

本日はこのような機会をいただきまして、誠にありがとうございます。

昨年に引き続き、届出自動車教習所の指導員の皆様に対しまして、講義をさせていただくこととなり、非常に嬉しく感じております。

ところで、突然、私事で大変申し訳ありませんが、今年、私は還暦を迎え、また、私が免許行政に携わるようになって、ちょうど 25 年を迎えた節目の年に当たります。

そこで、まず、本日の主題の一つである「運転免許行政を取り巻く諸課題」についてお話をさせていただきますが、導入として、私がこの仕事に携わってからの免許行政の主な改正を振り返ってみたいと思います。単なる私の思い出話しになってしまいますが、しばしお付き合いください。

なお、意見にわたる部分につきましては、あくまで私見となりますので、その点についてはあらかじめご承知おきください。

私は警視庁の技能試験官として平成 13 年４月に採用されましたが、翌年の平成 14 年６月に第二種免許の技能試験が路上試験に変更となるとともに、高齢者講習の受講年齢が 75 歳以上から 70 歳以上に繰り下げられました。その後、平成 18 年６月にAT二輪免許の導入、そして、平成 19 年６月に中型免許及び中型二種免許の導入という大きな変化がありました。その翌年の平成 20 年４月に私は警察庁に参りまして、以降、免許行政の改正に携わっていくこと

になりますが、その年の６月に全く耳が聞こえないような聴覚障害者であっても普通免許を取得できるようになり、翌平成 21 年５月に大型自動二輪車等試験車の排気量基準の変更、すぐの同年６月に高齢運転者に対する認知機能検査の導入、平成 24 年４月に全く耳が聞こえない聴覚障害の運転できる車種の拡大、平成 28 年４月には補聴器使用者の第二種免許取得が可能となり、そして平成 29 年３月には、準中型免許が導入されました。令和元年７月にはＡＴ大型二輪車の排気量変更、令和４年５月に受験資格特例教習が導入されました。本年に入ってからも４月１日にはＡＴ免許拡大に伴う普通免許等の試験方法の変更がなされ、つい先日の 10 月１日にはいわゆる外免切替の厳格化がなされたところです。さらに来年令和８年４月１日には、準中型免許、中型免許、中型二種免許にＡＴ免許が導入されるとともに、普通仮免許等の受験年齢等が17歳６月に引き下げられる予定となっています。

改めて挙げさせていただきますと、すごい頻度の改正で、特に近年は非常に短いスパンでなされており、変化が非常に激しくなっていると感じています。しかも、これはあくまで主だったものですので、細かい改正も含めると、それを列挙するだけで紙面が尽きてしまうかもしれません。

今や運転免許の保有者数については、8,100 万人を超え、運転免許適齢人口のおおよそ４分の３の者が運転免許を保有していることになります。数ある国家資格の中で、これほど普及している資格は類を見ないものでありますので、運転免許行政については国民の関心も高く、また、連日どこかで悲惨な交通事故が発生していることや今後もより高度な先進安全運転支援装置や自動運転装置が開発・実装されていくであろうことを鑑みますと、これからもより頻繁に制度改正がなされることが想定されます。

警察庁といたしましても、今後もこのように、その都度全自教を通じて皆様に情報提供させていただきますので、アンテナの感度を高くしてご対応いただきたいと思います。

それでは、本日は、ただ今挙げさせていただいた改正のうち、直近の改正である、外免切替の厳格化、普通仮免許等の受験年齢等の引き下げ、そしてＡＴ中型免許等の導入について取り上げて説明をさせていただきます。

まず、最初の外免切替の厳格化に関することです。

この改正がなされた背景としては、「骨太方針 2025」等において、「外免切替手続について住所確認や知識・技能確認の審査内容を厳格化」が求められていたこと、基本的な交通ルールを理解していない外免切替により免許を取得した外国人による交通事故が発生したこと、そして、海外では免許取得時に一定の居住・在留が求められている中、日本では当該要件がなく、観光客等が免許を取得することができたことから、先日の 10 月 1 日に改正道路交通法施行規則等が施行され、以降、厳格化の運用がされているところです。

厳格化の内容については、２つあります。

まず１つ目が、住所確認の厳格化になります。

これまでは、免許を取得する際に住民登録ができない短期滞在の旅行者等であっても、パスポートとホテル等が出した一時滞在証明書があれば、免許を取得することができましたが、この制度を利用して、観光ビザで入国した外国人が外免切替により日本の免許を取得した後、すぐにジュネーブ条約締結国である我が国の国外免許を取得して海外で運転しているなどの実態があったことから、新規に免許を取得する場合は、国籍を問わず原則として住民票の提出が必要となりました。

ただし、例外として、海外居住者である日本人が免許を失効して再取得する場合は戸籍謄本等を、また、国際ラリー出場者等で短期滞在ながらも運転しなければならない場合については、権限ある機関（この場合はJAF等）が発行する身分を証明する書類を添付することにより免許を取得することが可能としています。

また、免許証の更新についても厳格化されており、外国人については在留カード、特別永住者証明書、住民票の写し等の提示等がない場合は免許証の更新ができないことになりました。これにより、過去に短期滞在で免許を取得した者については、今後は免許証更新のためだけに来日したとしても、免許を継続することができないことになります。

２つ目は、知識確認と技能確認の厳格化となります。皆様にとっては、こちらの方が興味深いのかもしれません。

知識確認については、これまで 10 問しか出題せず、かつ、７問以上の正解を支障なし（知識確認と技能確認は試験ではなく確認ですので、合格とは言わず「支障なし」という表現をします。）の基準としていましたが、50 問の出

題で 45 問以上の正解、つまり通常の学科試験と同様の 90 %以上の成績が支障なしの基準となりました。また、問題数の増加に伴い、時間も 30 分となりましたので、都道府県によっては決められた時間に学科試験会場に集まって受けるなど、実施方法が変更になっていると思います。

技能確認については、現状の試験場内のコースにおいて実施し 70 点以上の成績が支障なしの基準という点は変わりませんが、審査課題に踏切の通過、坂道の通過等を加えるととともに、採点方法が変更されています。これまでの採点は 10 点減点項目と 5 点減点項目の多くが特別減点方式で行われていましたが、これを通常の試験と同じ回数減点方式としたものです。

なお、今回の厳格化に伴う改正により、個人的に非常に懸念しているのが支障なしと判断される方の割合が低下することです。これまでよりも難易度が上がるわけですから、当然なのですが、そうなると、これまで以上に外免切替に向けた練習を希望する方が増えてくることになると思います。これまでも、相当ご苦労して外免切替の教習を実施してきていただいていることは重々承知しておりますが、今後とも何卒よろしくお願いしたいと考えています。

また、ご存じかもしれませんが、日本特有の交通ルールとして有名なのが、踏切を通過する際に一時停止しなければならないこと、赤信号では全く停止線を越えて進行してはいけないこと（海外では、赤信号でも右折（日本でいうところの左折）できる国が多い。）、そして一時停止（止まれ）と徐行の交通標識の形状が異なるといったものがありますので、教習を実施する際には、この点について特に留意していただけるようにお願いいたします。

２点目については、仮免許に関する年齢要件の引下げについてです。

この件は、昨年も触れさせていただいたところですが、施行日も確定しましたので、復習も兼ねまして再度お話をさせていただきます。

まず、なぜこのような改正をしたのかという背景ですが、皆さんもご承知のとおり、現在は、準中型仮免許と普通仮免許を取得できる年齢は 18 歳以上となっております。いわゆる「早生まれ」の高校生は、卒業する直前の 18 歳にならないと仮免許が取得できないことから、就職までに準中型免許や普通免許を取得することができず、就職してからも教習所や運転免許試験場に通わなくてはならないという実態がありました。このため、準中型仮免許と普通仮免許を取得できる年齢を引き下げて欲しいという要望があり、令和６年の道路交通

法改正により、普通仮免許と準中型仮免許の年齢要件について 17 歳６月に引き下げられ、併せていわゆる本免許と言われる準中型免許と普通免許の受験可能年齢についても、同様に 18 歳から 17 歳６か月に引き下げられることになりました。この改正により、早生まれの方であっても、少なくとも卒業するまでには本免許の運転免許試験まで合格しておくことができるようになります。また、肝心の施行日については、令和８年４月１日の予定となっておりますので、実際には来年度の卒業生からということになります。今年の高校生は対象にはなりませんので、勘違いしないようにお願いします。

この改正について、皆さんに注意していただきたいのは、本免許の関係については、あくまで 17 歳６月で受けることができるのは試験だけで、実際の免許の交付は 18 歳の誕生日を迎えた日以降になるということです。皆様は、当然、試験に合格しただけでは運転することはできないということは充分承知していると思うのですが、 18 歳未満の未熟な教習生はどうでしょうか。もしもつい魔が差して一人で運転してしまったら、最悪の場合、せっかく試験に合格したことが水の泡になってしまうどころか、その後１年以上免許を取得できないことになってしまう可能性もあります。試験に受かっただけでは運転できないということは、教習生には口を酸っぱくして、くどいぐらい指導していただきたいと思います。

３点目は、これも今まで毎回のようにお話させていただいてきたAT限定免許の拡大についてとなります。

この改正については、令和６年６月に改正道路交通法施行規則が公布され、既に第一弾として令和７年４月１日から、普通免許と普通第二種免許に係る技能試験の方法が改正されました。そして、令和８年４月１日からは、いよいよ準中型免許、中型免許そして中型二種免許についてAT免許が導入されることになります。これに伴い、現在、各都道府県警察の運転免許試験場等においては、これらの免許試験において使用するAT車の準備を進めているところです。

したがって、４月以降は新たなAT免許が導入されるとともに、ほとんどの都道府県においては、準中型免許、中型免許そして中型二種免許についてAT車を使用した技能試験が開始されることになります。

このAT車を使用した技能試験については、例えば、初めてMT準中型免許

を取得しようとする方を例にすると、まずAT車の準中型車を使用して従来の技能試験を受けた後、MT車の普通車を使用して従来のAT限定解除審査を受けていただくという流れになるわけですが、皆様からすると、なぜこんな面倒な方法にしたのかとお怒りの方もいらっしゃると思いますので、せっかくの機会ですので言い訳をさせてください。

まず、このAT免許拡大のスタートとしては、大型路線バスについては 10 年以上前から新車については全てのメーカーの車種がAT車のみとなっており、MT車の試験車が調達できないということ、また、全車AT車となっていることから、バス業界からAT免許を新設して欲しいという要望があったことでした。

であれば、大型二種免許にAT免許を導入すれば良いということになりますが、最上位免許である大型二種免許と一番下の普通免許にだけAT免許を導入し、その中間の免許である中型免許等はMTのみというのはおかしな話になりますので、その間の全ての免許にもAT免許を導入するというのが自然な流れになります。その際、今までの考え方で単純にAT免許を導入するとなると、教習所も試験場も、全ての車種についてMT車とAT車の両方を購入してもらい、それをずっと維持してください、ということになってしまいます。

そこで、運転技能を車体の大きさに関する運転技能とクラッチやギアの操作に関する運転技能の二つに分けることができれば、車体の大きさはAT車で、クラッチやギアの操作は一番シビアな普通車でというように分けることができ、そうすれば全免種で２台ずつ車両を保有しなくても良いのではと考え、これを実証すべく２年に渡って調査研究を行った結果、一定の成果が得られたことから今回の制度改正になったというわけです。

とはいえ、いずれにせよ皆様にご負担をおかけすることにはなりますので、大変申し訳ないと思っておりますが、今やバスはAT車が当たり前で、トラックについてもAT車の割合が年々高まっているような状況でもありますので、何卒ご理解をいただければと思います。

以上が「運転免許行政を取り巻く諸課題」についてとなりますが、続きまして「届出自動車教習所に期待すること」についてお話しをさせていただきます。

私が届出自動車教習所の皆様に期待していること、それはひとえに道路及び

交通の状況に応じて安全かつ円滑な走行ができる運転者を育成していただくことに尽きます。

このフレーズをどこかで聞いたことがあると思った方は鋭いです。そうです。技能試験の課題履行条件の冒頭、技能試験の目的ともいえる部分です。

このように、技能試験の目的も道路及び交通の状況に応じて安全かつ円滑な走行ができるかどうかを判断するものですので、つまり、皆様、届出自動車教習所の指導員も都道府県警察の技能試験官も目指していることは同じということです。

私は、警察庁に着任して以来これまで、管区警察学校において年に1回開催される全国の技能試験官に対する専科教養において、このことについて重ねて触れさせていただいており、具体的には、「同じ技能試験に合格するのであれば、70点ギリギリで合格するよりも100点で合格してもらった方が当然良い運転者となるわけであり、それを手助けしてくれているのが届出自動車教習所の指導員ですので、届出自動車教習所の指導員がより良い教習ができるよう、教習原簿の技能試験結果に適切にチェックをするだけではなく、指導員から要望があれば、可能な範囲で技能試験結果の内容について説明するなど、可能な限り協力するように」という話をさせていただいてきたところです。また併せて、全自教が主催する実技研修会に対しても協力するようにも話をさせていただいておりますが、この実技研修会につきましては、全自教からの依頼を受けまして、近年は毎年秋頃に、文書にて全都道府県警察に対して協力依頼を行っていることは皆様もご存じのところかと思います。

実技研修会については、全自教の事務局の地道な働きかけにより、年々開催されるところが増えてきていると伺っており私としても嬉しいかぎりですが、せっかくの機会ですので、日頃疑問に思っていることや普段自分では気が付いていない指導の癖などをクリアにしていただいて、ぜひとも今後の教習に役立てていただきたいと思います。

ここで、私が技能試験を担当していたときに、どのような観点で採点をしていたのかをお話ししたいと思います。ここからは、あくまで私個人の考えとなりますので、参考程度にしてください。

今更ですが、私は技能試験の採点には、真の正解というものはないと思っています。というのも、運転というのは、常に認知・判断・操作の繰り返しであ

り、その状況は刻々と変化してまったく同じ状況ということはあり得ないからです。したがって、採点しているときは、常に自分だったらどのように運転するのかを考え、受験者が自分とは異なる運転をしたときに、その運転行為が減点に該当するのかどうかを判断していました。特に安全確認については、その多くが道路交通法に明確に規定されているわけではありませんので、自分だったら今このタイミングでここを確認するけど受験者はどうしているかということを判断基準としていました。逆に言うと、受験者がいくら首を振っていても、本当に必要なときに必要なところを確認していない限りは減点になり得るということになります。

安全確認に限らず、全ての運転行動をそういった観点で観察していましたので、例えば左折するときの左寄せにしても、この受験者は、本当に目的を理解して車を左に寄せているのか、ただ単に左に寄せないと減点になるから寄せているのかというところも判断の一つになっていました。おそらく、前者のように理解して運転してくれている方は、免許を取得した後も決して運転をないがしろにすることがないと思いますが、後者のように、試験に受かるためだけに約束動作を繰り返しているだけの方は、免許を取得した瞬間に、自分の本能の赴くままに運転をするようになってしまうと思います。技能試験に受かるために仕方なく法規走行を行っているような受験者は信念を持って運転していませんので運転にムラが生じ、例えば左寄せならやったりやらなかったりとばらついてきます。運転技能が未熟でうまく左に寄せられない受験者とは現象が異なりますので、すぐに判ります。

当然、免許取得後のことを考えると、目的を理解して運転をしてくれる受験者の方が将来に渡って安全運転をしていただけると思いますので、皆様にありましては、教習の際、なぜそのような運転をしなくてはいけないかということを、しっかりと理解させるように努めていただきますようお願いします。

例えば進路変更時のウインカーを出すタイミングは、なぜ、３秒前にしなくてはならないのか、左折するときは、なぜ、できるかぎり道路左側端に寄せなければならないのか、ブレーキをかけるときは、なぜ、断続ブレーキをしなければならないのかということを個々の受験者が理解していれば、免許取得後もその必要性に迫られて自ずとしっかりとした運転を続けるようになると思います。ほとんどの方が免許を取得してしばらくすると適当な運転をするようになってしまうのは、免許を取得するときに、運転行動の一つ一つの目的と必要

性を理解していないことから、こんな堅苦しい運転をしても意味がないと勝手に判断して適当な運転を始めてしまうのだろうと思っています。

ここで、私が技能試験を実施していたときのエピソードを一つ紹介させていただきます。

初めて免許を取得しようとしている 10 代の女性受験者と免許が取消になって再取得しようとしている中年の男性受験者の二人を乗せて路上試験を実施したときの話です。まず、最初に女性受験者の試験を行ったのですが、初めての免許取得だけあって、最初は運転がたどたどしく、ブレーキをかける際に断続ブレーキをしようとするのですが、不円滑の減点を適用しようかどうしようかと迷うような状態でした。ところが次第に緊張が和らいできたのか試験車に慣れたのか、試験後半には滑らかなブレーキを掛けることができるようになり、それに伴い、他の操作全般についてもスムーズな運転ができるようになっていました。他方で、次の途中で交代した中年男性受験者は、さすがに以前に免許を持っていただけのことはあって、最初から非常にスムーズな運転をすることができており、終始そのペースで走行を終えました。この試験の結果ですが、女性は合格でしたが、男性は不合格ということになりました。なぜなら、男性の方は運転がスムーズなだけで、ウインカーを出すタイミングは遅い、左折時の寄せもしたりしなかったり、断続ブレーキは一切しないといった感じで、減点超過になってしまったのです。ところが女性の方は、最初こそ全般的に運転が不安定であり、一々減点にしようかどうしようか迷うようなレベルだったのですが、後半は見違えるような運転をしていたので結果として合格ということになりました。

おそらく、この合格した女性は、免許を取得して自分の車を買って運転を始めたら、最初の 30 分程度はぎこちない運転をするかもしれませんが、その後は自分の努力で安全な運転ができるようになる方ですが、他方で不合格となった男性については、自分の努力ではウインカーのタイミングが適正になったり、左折の寄りができるようになったり、断続ブレーキができるようになったりすることは期待できないので、不安全な運転をずっと続けてしまうと思います。

これは一例ですが、つまり、私が最終的な技能試験の合否の判断をするに当たっては、大局を見るようにし、些末なことを理由にして不合格と判断しない

ことを心がけていました。特に、それぞれ全く内容の異なる 5 点や 10 点の減点が積み上がり、結果的に 35 点以上の減点になったから不合格と判断することだけは、極力避けていました。

またもう 1 点、特に路上試験において重視していたことが、危険予測ができているかどうかでした。

そもそも、なぜ路上において試験を実施しているのかということですが、元々路上試験が導入された目的というのが、道路上における他の交通の状況に応じた適切な運転ができるかどうかですから、刻々と変化する状況をありとあらゆる手段で認知し、予測して対応できるかどうかということが事故防止する上で非常に重要なのです。そもそも、車を上手に操ることができるかどうかというのは、既に仮免試験の段階でできているはずですので、車を正確に操るということはできて当たり前であって、それよりも、運転中にどういうところに目を向けていて気を配るのかということが、安全に運転するために必要となります。

皆様も教習中によくあると思うのですが、この先、なんとなく嫌な予感がするので補助ブレーキの上に足を置いておこうとしたときに、教習生はアクセルを踏みっぱなしというようなときは、不安になると思います。ということは、同じ状況のときは、やはり技能試験官も不安に感じています。試験官が不安に感じるような運転をしているのですから、そのような受験者は、多くの減点に該当することとなるのですが、受験者は何が危険で試験官に不安を与えていたのかさえ気づいていないので、よく判らないけど落とされたということになりがちです。また、このような方は運転が比較的上手なため、小さな減点はないのに、20 点減点や危険行為に該当してしまい不合格になってしまうという傾向にありました。おそらく、こういう方のほうが将来重大事故を起こしやすいと思いますので、非常に緊張感をもって採点をしていました。

免許を取得し、1 人で運転を始めたときに最終的に事故を起こしてしまうかどうかについては、危険予測ができるかどうかが非常に大きなウエイトを占めている、ということは疑いのないところです。特定教習においても、危険予測の教習がありますので、そこでも充分に教えていただいていると思いますが、皆様には、通常の教習においても、機会を見てこういう状況ではこんな危険があるからこういうところに注意して、こういう運転をしてくださいというよう

な具体的な指導をしていただきたいと思います。

おわりに

以上、「運転免許行政を取り巻く諸課題と届出自動車教習所に期待することについて」の話をさせていただきましたが、昨今の情勢を鑑みますと運転免許行政は今後も絶えず変化していくことが予測されます。しかしながら、時代が変わろうとも我々と皆様に課せられた、「安全運転者を育成し交通の安全を図る」という崇高な目的は、未来永劫変わることはありません。この目的のため、今後とも御尽力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

4～6. 講義

下記の都道府県警察ならびに外部講師の方々から講義(書面、映像)を頂戴し、大変有意義に受講させていただきました。

(都道府県警察)

福島県警察　様	神奈川県警察　様	埼玉県警察　様	新潟県警察　様
大阪府警察　様	兵庫県警察　様	奈良県警察　様	和歌山県警察　様
広島県警察　様	長崎県警察　様	熊本県警察　様	(以上 11 府県)

(外部講師)

(一社) 日本自動車連盟 (JAF) 本部　交通環境部　　廣瀬　翔　　様
(一財) 日本交通安全教育普及協会　教育推進委員　　野藤　智　　様

ご指導いただき心より御礼申し上げます。
なお詳細内容につきましては、指導員研修会資料をご覧ください。

令和７年度
一般社団法人　全国届出自動車教習所協会

実技研修会

実技研修会につきましては、昨年度に引き続き、警察庁及び都道府県警察からのご指導・ご協力の下、今年度は全自教支部所在の24都道府県中９県にて開催いただきました。

都道府県警察から直接ご指導いただき、指導員自らの技能や知識を再確認する場、また教習する上での疑問や悩みを相談させていただく場として、非常に有意義な研修会となりました。

ご講師の派遣、及び試験場コース等を使用させていただきました都道府県警察の皆様には厚く御礼申し上げます。

山梨県支部





新潟県支部





長崎県支部





指導員心得

一 職責の自覚
安全な交通社会人を育成する社会的使命と責任の職責を自覚する。

一 実力の向上
指導能力の向上を図り指導員として運転技能及び法令の習得につとめ実力の向上を図る。

一 教習生の応接
教習生一人ひとりの特性を把握し適性に応じた効果的な教習と適切な応接につとめる。

一 交通事故の防止
業務の内外を問わず自ら交通法規を遵守し交通安全に心がけ交通事故防止につとめる。

一 品性の保持
言語、態度、服装など教育者にふさわしい品性の保持につとめる。

一般社団法人 全国届出自動車教習所協会

全国届出自動車教習所協会教習運営重点

【基本指針】

人と環境に優しく規範意識の高い交通社会人の育成

【重点推進事項】

1　適正で円滑な教習業務の徹底と教習指導力の向上

2　個人情報保護等管理体制の強化と規律の保持

3　教習生個々の特性に応じたきめ細かい教習と心の教育の徹底

4　こどもと高齢者に対する思いやりと交通マナー教育の徹底

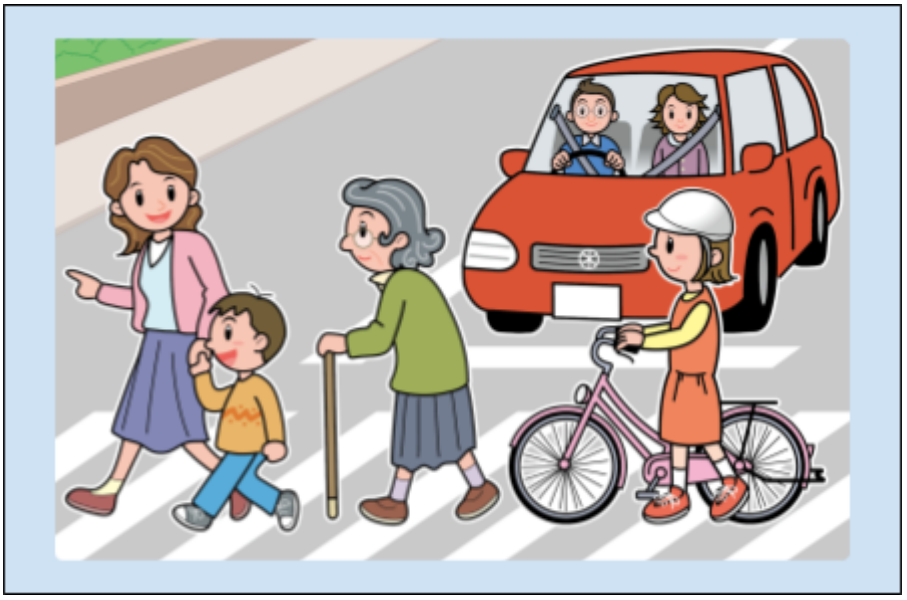
5　免許取得者教育の充実と卒業生に対する継続事後指導の強化

6　地域における交通安全教育センターとしての活動強化

協会スローガン

1　われわれ協会員は公共的社会性の高い使命と誇りを持ち、安全運転者育成・交通事故防止に貢献しよう。

2　われわれ協会員は公安委員会との連携を密にして、適正にして且つ効率の高い教習に努めよう。



発行所　一般社団法人　全国届出自動社教習所協会
〒170-0012　東京都豊島区上池袋3-47-9
ミツトシビル5F
TEL：03-5980-8026　FAX：03-5980-8027
URL：https://www.zenjikyo.com

発行人　竹村　郡徳
編集者　松岡　多聞（業務フォロー株式会社）