

人にも環境にも優しい 「原付二種」 免許取得時の負担軽減を!

原付二種（125cc クラス）は、軽量コンパクトで運転しやすく、燃費・経済性に優れており、通勤・通学、業務上の移動手段など、これからのエコロジーな社会にいつそう役立つ可能性にあふれています。

日本自動車工業会は、これからの生活モビリティとして役割が期待される原付二種の免許取得希望者のニーズを踏まえ、交通安全のために必要な運転技能教育を確保しつつ免許取得時の負担が軽減される新しい免許取得制度を提案し、警察庁に要望しています。



2010年12月

一般
社団法人

日本自動車工業会
二輪車特別委員会

原付二種の法的位置づけと特性

原付二種とは？

排気量 50 超～125cc の二輪車は、「道路運送車両法」によって、「原付二種」と定められています。

一方「道路交通法」では、「普通自動二輪車」になります。この位置づけの違いにより、原付二種を運転するためには、少なくとも普通二輪の小型限定免許が必要になります。

原付一種並みの手軽さが特長

原付二種の大きさや操作性は、原付一種とほぼ同じです。そして、スクーターやビジネスタイプのオートマチック車(AT車)が9割以上を占めており、手軽な乗り物として人気があります。

同一タイプの原付一種と二種のサイズ比較

タイプ	排気量	全長 (m)	全幅 (m)	全高 (m)
スクーター	A社 50cc	1.670	0.605	1.005
	A社 125cc	1.750	0.635	1.030
ビジネス	B社 50cc	1.800	0.660	1.010
	B社 110cc	1.830	0.710	1.040

メーカー A・B 社の製品カタログより

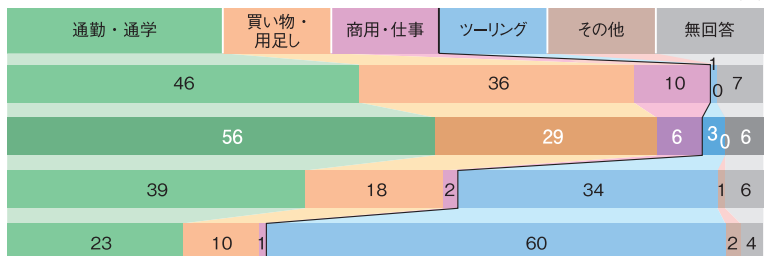
使用用途は“生活モビリティ”

原付二種の使用用途は、「通勤・通学」が56%、「買い物・用足し」が29%、「商用・仕事」が6%で、ほとんどが実用目的で使われており、国民の暮らしを支える“生活モビリティ”として役立っています。



原付一種
原付二種

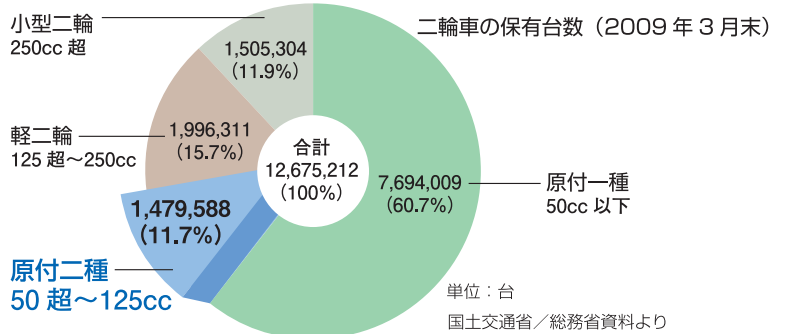
排気量別・二輪車の使用用途 (%)



日本自動車工業会「2009年度二輪車市場動向調査」

原付二種の普及状況

原付一種の保有台数は約770万台(60.7%)であるのに対し、原付二種は約148万台(11.7%)に留まっており、普及ボリュームは最も小さいものとなっています。いずれも簡便な生活モビリティでありながら、原付二種については免許取得の負担が重いことが、普及を阻む要因のひとつになっていると考えられます。



50 超～125cc 二輪車の法制度上の位置づけ

法令	規定	排気量 (cc)				
		～50	50 超～125	125 超～250	250 超～400	400 超
道路運送車両法	車両区分	原付一種	原付二種	軽二輪	小型二輪	
道路交通法	車両区分	原付	普通自動二輪車			大型自動二輪車
	免許の種類	原付免許	小型限定免許 (AT 限定含む)	普通二輪免許 (AT 限定含む)		大型二輪免許 (AT 限定含む)
	四輪免許での運転	○	×			
	二人乗り	×	○			
	最高速度 (一般道)	30km/h	60km/h			
道路法	高速道路・自動車専用道路の通行	×			○	
税法	軽自動車税	原付一種	原付二種・乙	原付二種・甲	軽二輪	小型二輪
	重量税	なし			軽二輪	小型二輪
保険関連法	自賠責保険	原付			軽二輪	小型二輪
	任意保険	原付			二輪の自動車	
	ファミリー特約	○			×	

原付二種のAT車



スクータータイプ (125cc)

ビジネスタイプ (110cc)

原付二種の免許取得時の負担軽減を要望します

理由 1 原付一種並みの簡便性

車両特性 (サイズや操作方法等) が原付一種に非常に近く、軽量・コンパクトで運転操作が簡単のため、生活モビリティとして使用されています。

また、原付一種と同様に一般道路の走行に限定された乗り物であることから、運転免許取得時の負担を軽くすることが望まれます。

原付二種 は人にも環境にも優しい

優れた経済性

二輪車の5年間の運行費用（毎年5,000kmずつ走行した場合）を算出すると、原付一種は1kmあたり12円、原付二種は16円程度と、きわめて経済的な金額となっています。

二人乗りができる原付二種はさらにコストパフォーマンスに優れています。

車両購入費等を含めた二輪車の5年間の運行費用（試算）

	原付一種	原付二種	軽二輪	小型二輪
5年間総計	303,070円	395,070円	701,350円	1,119,680円
1kmあたり運行費	12円	16円	28円	45円

日本自動車工業会「二輪車の利用環境デザイン」2009年9月

*注：費用総計：平均車両価格、税金、自賠責、ガソリン（1リットル120円で計算）等含む。メンテナンス費用、車検費用、保管費は含まない。

都市部での旅行速度はナンバーワン

二輪車は、混雑した道路や狭い道でもストレスなく移動できます。なかでも原付二種は、原付一種と異なり、最高速度の30km/h制限、第一通行帯の通行義務、二段階右折の規制がないため、旅行速度が最も速く、都市部における移動手段として優れています。

東京都内における交通機関別の移動速度（実測値）

路線	平均旅行速度*注（単位：km/h）						
	原付一種	原付二種	軽二輪	乗用車	自転車	鉄道	バス
渋滞ルート	23.0	25.6	23.8	24.2	14.2	13.0	7.7
非渋滞ルート	28.3	40.2	40.0	28.9	17.1	12.8	10.1

*注：平均旅行速度とは、A地点からB地点まで移動するのにかった時間から、乗り物の移動速度を求めた数値。

日本自動車工業会「二輪車の利用環境デザイン」2009年9月

都市交通の効率化に貢献

原付二種は走行スペースや停車スペースが小さいため、利用が促進されれば、道路空間に余裕が生まれて交通が円滑になり、交通渋滞が緩和されることも期待できます。



自動車1台の走行空間は、二輪車3台の走行空間に等しいと考えられます。

日本自動車工業会「21世紀の交通社会における二輪車の役割に関する研究」1999年3月

理由2

原付二種は 社会にとって有益

原付二種は、優れた経済性や速達性を有していることから、これからの社会に向けていっそうの利用促進が必要です。

原付二種がもっと身近に普及するよう、免許取得の容易化を図ることは時代の要請であるといえます。

現行の免許取得制度のあらまし

原付一種を運転するためには、原付免許もしくは四輪の普通免許など上位免許を取得すればよいとされています。

一方、原付二種を運転するためには、少なくとも「小型限定普通二輪免許」を取得する必要があります（オートマチック車に限り運転できる「AT小型限定普通二輪免許」もあります）。原付一種も二種も、軽量コンパクトで簡便な生活モビリティでありながら、免許取得にかかる負担に大きな差があります。

原付一種（原付免許）の免許取得の流れ

原付免許は、学科試験と適性検査と免許取得時の講習を受けることで取得できます。



学科試験前に
免許取得時講習を実施する
地域もあります。

※自動車の「普通免許」など上位免許を取得した人は、
原付一種の運転が認められています。

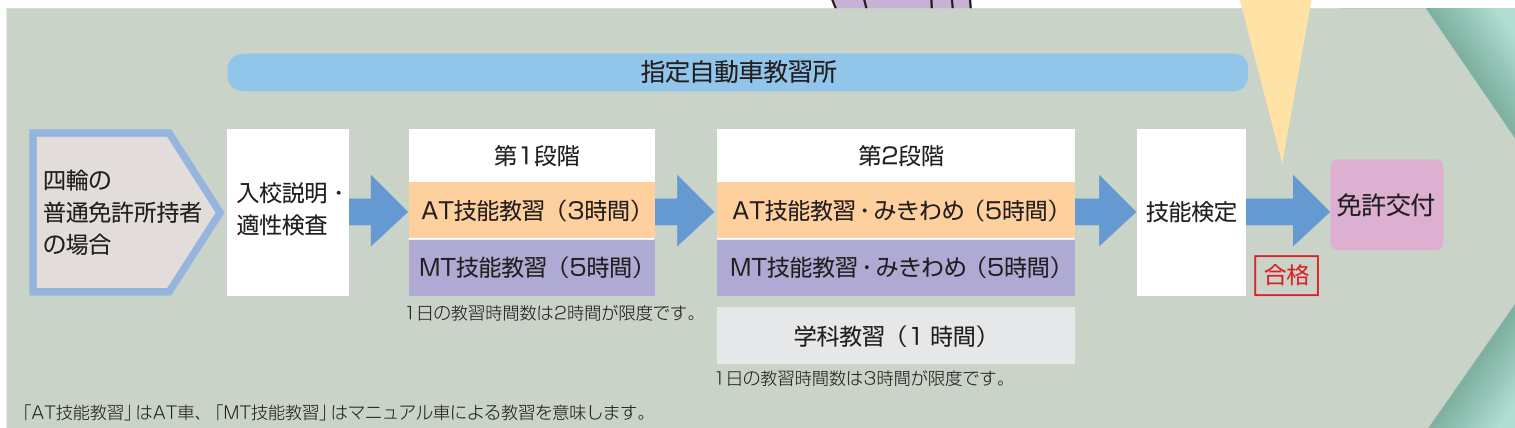


1日で
免許取得可！

原付二種（小型限定普通二輪免許）の免許取得の流れ

四輪の普通免許所持者が「AT小型限定普通二輪免許」を取得する場合、最短で「学科教習」1時間、「技能教習」8時間（「みきわめ」を含む）を経て、「技能検定」に合格する必要があります。

同様に「MT小型限定普通二輪免許」の場合、「技能教習」は最短で10時間（「みきわめ」を含む）が必要です。



※免許がない人の場合、「AT技能教習」9時間、「MT技能教習」12時間が最少時間数となっています。

免許取得の
負担が
軽くなれば…



原付二種の新しい免許取得制度の提案

日本自動車工業会は、原付二種のための新しい免許取得制度（イメージ）を提案します。これは、指定自動車教習所に入校して「小型限定普通二輪免許」を取得する場合に、現行の「技能教習」に替えて「技能講習」を行い、また、実技教育の時間を短縮することで免許取得者の負担を軽減しようとするものです。



技能講習制度とは

- 指定自動車教習所において、現行の技能教習と同様に実技教育を行います。
- 実技教育の総時間数は、現行の技能教習内容を見直しして、短縮を図ります。
- 定められた時間の実技教育を受け、最後の1時間は、教育効果を確認するための「みきわめ」を行い、修了となります（現行の「技能検定」は行わない）。
- 技能講習を修了すると、試験場での技能試験が免除されます。



新しい 原付二種（小型限定普通二輪免許）の免許取得の流れ

四輪の普通免許所持者が「AT小型限定普通二輪免許」を取得する場合は、技能講習を5時間程度受けたうえで、「みきわめ」を経て技能講習を修了します。「学科教習」1時間は、現行と同じです。

入校から卒業まで
ATは最短で1~2日
MTは最短で2~3日

技能講習制による負担軽減

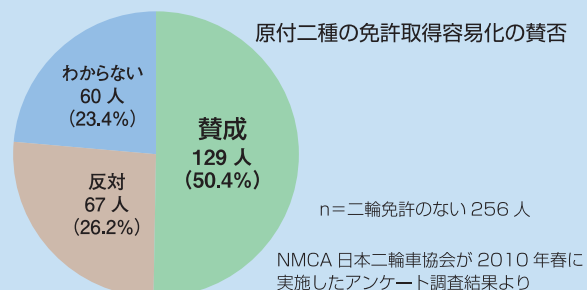
- 入校から卒業まで最短で3~4日要する日数が、1~3日に短縮されます。
- ▶技能講習の総時間数は、現行の技能教習時間数を2時間程度短縮します。
 - ▶1日に受けられる講習時間数に制限は設けないこととします。
 - ▶技能検定がありません。



※免許がない人の場合、「AT技能講習」7時間程度、「MT技能講習」10時間程度を想定します。

過半数が免許取得の容易化に賛成

原付二種の運転免許についてのアンケートでは、256人中129人(50.4%)が免許取得の容易化に「賛成」。原付二種の免許が身近になることを望む声は多いようです。



世界のスタンダードは 原付二種

アジア地域では 125cc クラスが庶民の足として普及

近年、二輪車の普及が急速に進んでいるアジア諸国では、排気量125ccクラスのバイクが市場のほとんどを占めています。世界的には125ccクラスが、生活モビリティとしてもっともスタンダードなバイクとなっています。日本のバイクメーカーも、アジア諸国を中心に125ccクラスのモデルを数多く生産しています。



アジアの街では 125cc クラスが生活モビリティとして普及

EU主要国では「B-A1」免許で125ccクラスの利用拡大

EUの主要国では、都市部における生活モビリティとしての125ccクラス二輪車の有用性をふまえ、1994年以降、「カーライセンスでライトモーターサイクル(125cc以下)を運転できる制度(いわゆる「B-A1」免許)」を導入し、125ccクラス二輪車の免許条件を緩和するなどして、その利用拡大を図っています。

■EU各国における「B-A1」免許の導入状況

2000年調査時

国名	導入年	条件
イタリア	1994	
ドイツ	1996	1980年4月1日以前にB免許を取得した者に限る
フランス	1996	B免許の経験が2年以上
イギリス	1997	CBT(運転講習)の受講義務(通常1日)がある
オーストリア	1997	B免許の経験が最低5年間、6時間の二輪講習が必要
スペイン	1997	B免許の経験が2年以上あり、学科試験にパス
ベルギー	1998	1989年以降の免許取得者は、2年間の運転経験が必要



ヨーロッパの都市では 125cc クラスが街の通勤者として人気



JAMA

JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 日本自動車会館
URL <http://www.jama.or.jp>