

# 普通二輪(小型限定)実験講習プロジェクト 報告書

一般社団法人日本自動車工業会 二輪車特別委員会



## はじめに

---

わが国では長引く経済停滞のなか、東日本大震災による甚大な打撃を受け、危機管理意識やいっそうの省エネルギー志向など、国民の生活に変化が及んでいる。交通社会においても、クルマは地球環境にやさしいだけでなく、利用者にとって経済的で機動性にも優れるといった要件が従来以上に求められている。

一般社団法人日本自動車工業会 二輪車特別委員会（二特委員会）では、2009年9月に『二輪車の利用環境デザイン』（検討調査報告書）を公表し、二輪車の省エネルギー性や経済性、都市交通における旅行速度など、優れた特性を明らかにしたうえで、そうした有用性をさらに発揮できる利用環境を求めてさまざまな提案を行った。

なかでも原付二種（125cc クラス＝小型限定普通二輪）については、きわめて高い経済性と機動性を備えていることから、多くの国民が活用できる“生活モビリティ”として、免許取得時の負担軽減を図るべく提言を行った。具体的には、小型限定普通二輪免許の教習制度について、①教育時間の短縮、②連続教習の制限緩和、③技能検定の免除、以上3つの要点を盛り込んだ「技能講習制」のイメージを描き、関係省庁に法制の見直しを要望している。

こうした取り組みを背景に自工会二特委員会では、交通問題および二輪車に関する有識者にご参加いただき、「普通二輪（小型限定）実験講習プロジェクト」を発足。あらためて二輪車の運転免許のあり方について議論を行い、自工会が提言する「技能講習制」（自工会プログラム）が現実的に妥当で適正なものといえるか、第三者の立場で検証いただいた。同プロジェクトでは、自工会プログラムに沿った独自の技能講習カリキュラムを試作し、それに基づいて一般の免許希望者を対象に実地に技能講習を行い、その教育効果を明らかにした。

本報告書は、実験講習の実施結果を収録し、検証結果とプロジェクトとしての評価を取りまとめたものである。これからの二輪車の運転免許について、免許希望者の負担軽減と、より効果的な運転教育に資することを期待する。

2011年11月4日  
一般社団法人日本自動車工業会 二輪車特別委員会  
委員長 柳 弘之

# 目次

---

普通二輪（小型限定）実験講習プロジェクト・メンバー .....	1
1 章 普通二輪（小型限定）実験講習プロジェクトの概要	
1-1 現行の二輪免許制度 .....	2
1-2 自工会が提案する免許取得イメージ（自工会プログラム） .....	3
1-3 自工会プログラムの要点 .....	4
1-4 プロジェクトの目的 .....	4
1-5 プロジェクトの作業フロー .....	5
2 章 『技能講習カリキュラム』具体案の作成	
2-1 『技能講習カリキュラム』の基本的な考え方 .....	6
2-2 『技能講習カリキュラム』に基づいた実験講習の時間割 .....	8
3 章 AT 小型限定普通二輪免許・実験講習	
3-1 実験講習の目的 .....	9
3-2 実験講習の方法 .....	10
3-3 実験講習の結果 .....	14
4 章 実験講習で検証された要点	
4-1 検証① 教育時間の短縮について .....	16
4-2 検証② 教育の時間制限について .....	18
4-3 検証③ 教育効果の判定について .....	20
まとめ .....	22
資料	
資料-1 実験講習の実際 .....	25
資料-2 指導員の感想・意見 .....	35
資料-3 受講者へのアンケート結果 .....	37

# 普通二輪(小型限定)実験講習プロジェクト



## 普通二輪（小型限定）実験講習プロジェクト・メンバー

---

座長：長江啓泰（日本大学名誉教授）

関根太郎（日本大学理工学部准教授）

西山正樹（全日本指定自動車教習所協会連合会参与）

内藤 忍（二輪ジャーナリスト）

馬場義穂（ヤマハテクニカルセンター検定員）

世古俊晴（日本自動車工業会 二輪車企画部会長）

中西 盟（日本自動車工業会 二輪車安全教育分科会長）

星野 護（日本自動車工業会 交通統括部長）

〈前任〉中山 章（日本自動車工業会 参与・交通統括部長）

### 【実験講習ワーキンググループ】

荒川基之（鈴鹿サーキット交通教育センター）

竹内 淳（鈴鹿サーキット交通教育センター）

馬場義穂（ヤマハテクニカルセンター）

日本自動車工業会 二輪車安全教育分科会メンバー

### 【プロジェクト事務局】

田沼敏郎（日本自動車工業会 交通統括部）

築瀬 愛（日本自動車工業会 交通統括部）

橋本 輝（株式会社青峰社 調査研究員）

# 1章 普通二輪（小型限定）実験講習プロジェクトの概要

## 1-1 現行の二輪免許制度

二輪車の運転免許は道路交通法によって、大型自動二輪車免許（大型二輪免許＝排気量 400cc 超）、普通自動二輪車免許（普通二輪免許＝同 50cc 超～400cc 以下）、原動機付自転車免許（原付免許＝同 50cc 以下）に区分されている（カッコ内は当該免許で運転できる二輪車の排気量）。

大型二輪免許および普通二輪免許には、2005 年から AT 限定免許が導入された。普通二輪免許には小型限定免許（小型限定普通二輪免許＝同 50cc 超～125cc 以下）が制度化されている。

大型二輪免許および普通二輪免許には教習制度が設けられており、指定自動車教習所において規定の技能教習を修了し、技能検定に合格すれば、技能試験が免除される。原付免許には教習制度がなく、適性試験および学科試験が行われ、技能試験は行わない。

### 1-1-1 二輪車の運転免許区分

排気量	50cc 以下	50cc 超～125cc 以下	125cc 超～400cc 以下	400cc 超～
自動車等の種類	原動機付自転車	普通自動二輪車		大型自動二輪車
運転免許の種類	原付免許	小型限定普通二輪免許 *AT 限定あり	普通二輪免許 *AT 限定あり	大型二輪免許 *AT 限定あり

※表中、大型二輪の AT 限定免許で運転できるのは排気量 650cc までとなっている。

### 1-1-2 二輪免許に必要な教習時限数

取得したい免許の種類	保有免許	学科（時限）	技能（時限）
大型二輪免許	なし（原付免許保有含む）	26	36
	大型免許、中型免許または普通免許	1	31
AT 限定大型二輪免許	なし（原付免許保有含む）	26	29
	大型免許、中型免許または普通免許	1	24
普通二輪免許	なし（原付免許保有含む）	26	19
	大型免許、中型免許または普通免許	1	17
AT 限定普通二輪免許	なし（原付免許保有含む）	26	15
	大型免許、中型免許または普通免許	1	13
小型限定普通二輪免許	なし（原付免許保有含む）	26	12
	大型免許、中型免許または普通免許	1	10
AT 小型限定普通二輪免許	なし（原付免許保有含む）	26	9
	大型免許、中型免許または普通免許	1	8



## 1-2 自工会が提案する免許取得イメージ（自工会プログラム）

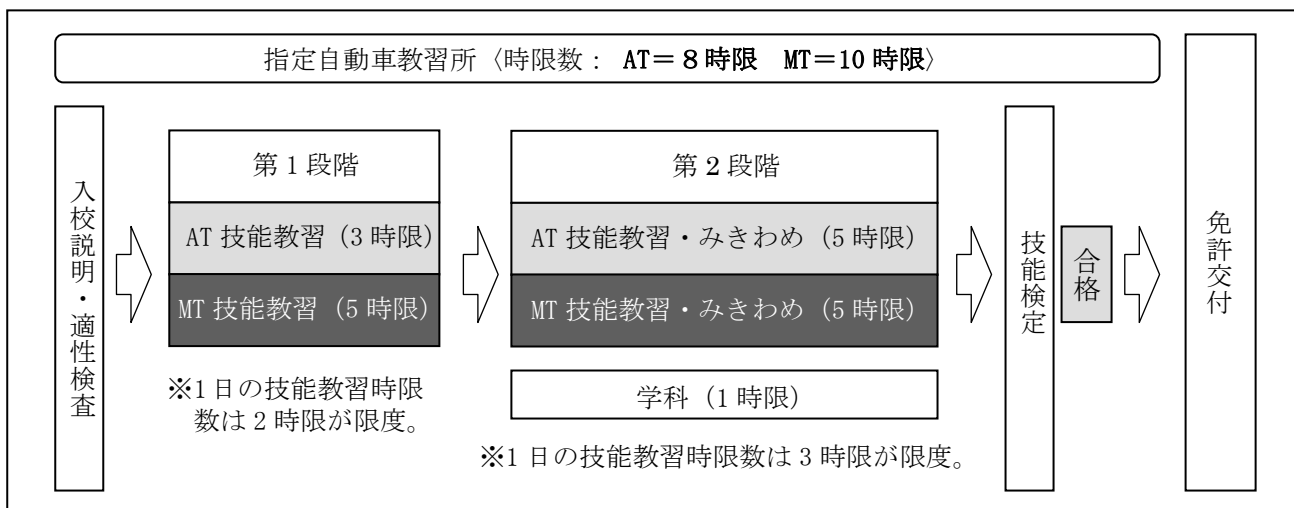
一般社団法人日本自動車工業会（自工会）では、二輪免許の取得時の負担軽減を提言しているなかで、とくに排気量 50cc 超～125cc 以下（125cc クラス）の二輪車については、道路運送車両法においては原付として位置づけられており、軽量コンパクトで運転操作が簡便なことから、同クラスの運転免許取得（小型限定普通二輪免許）について、具体的なイメージをもって負担軽減を求めている。

現行の教習制度における小型限定普通二輪免許の取得の流れと、自工会の免許取得イメージ（自工会プログラム）を以下に示す。

### 1-2-1 小型限定普通二輪免許の取得の流れ〈免許あり（普通免許以上の免許保有者）の場合〉

#### 現行の教習制度

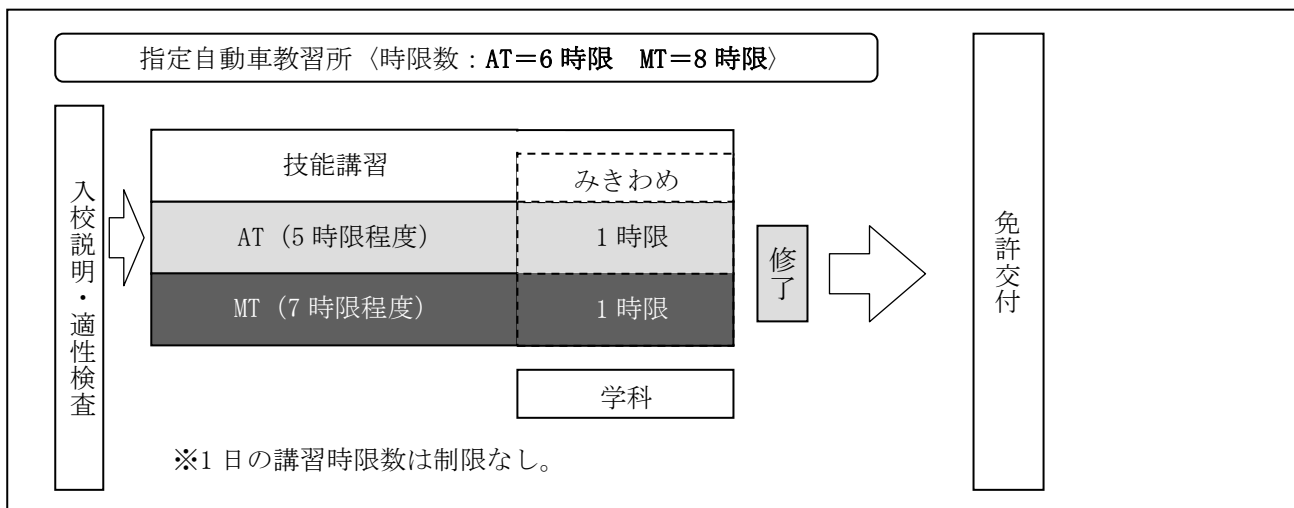
●入校から卒業まで AT は最短で 3 日、MT は最短で 4 日。



\*「免許なし（原付免許あり含む）」の場合、AT 技能教習 9 時限、MT 技能教習 12 時限。

#### 自工会プログラム

●入校から卒業まで AT は最短で 1～2 日、MT は最短で 2～3 日。



\*「免許なし（原付免許あり含む）」の場合、AT 技能教習 7 時限、MT 技能教習 10 時限。

### 1-3 自工会プログラムの要点

「自工会プログラム」は、小型限定普通二輪免許の取得に関して、現行では教習所に入校してから卒業まで最短でも3~4日かかる日数を、土日を使って免許を取得できるように、1~2日で修了可能な制度のイメージを描いたもの。負担軽減を実現するための要点は、次の3つに集約される。

#### 小型限定普通二輪免許の負担軽減を図る（自工会プログラムの要点）

- ① 技能教育時間を短縮する（2時限程度）
- ② 1日のうちで受講できる技能教育の時限数を制限せず、連続的に講習を実施する。
- ③ 技能検定を行わず、講習効果の確認（みきわめ）で卒業を認める。

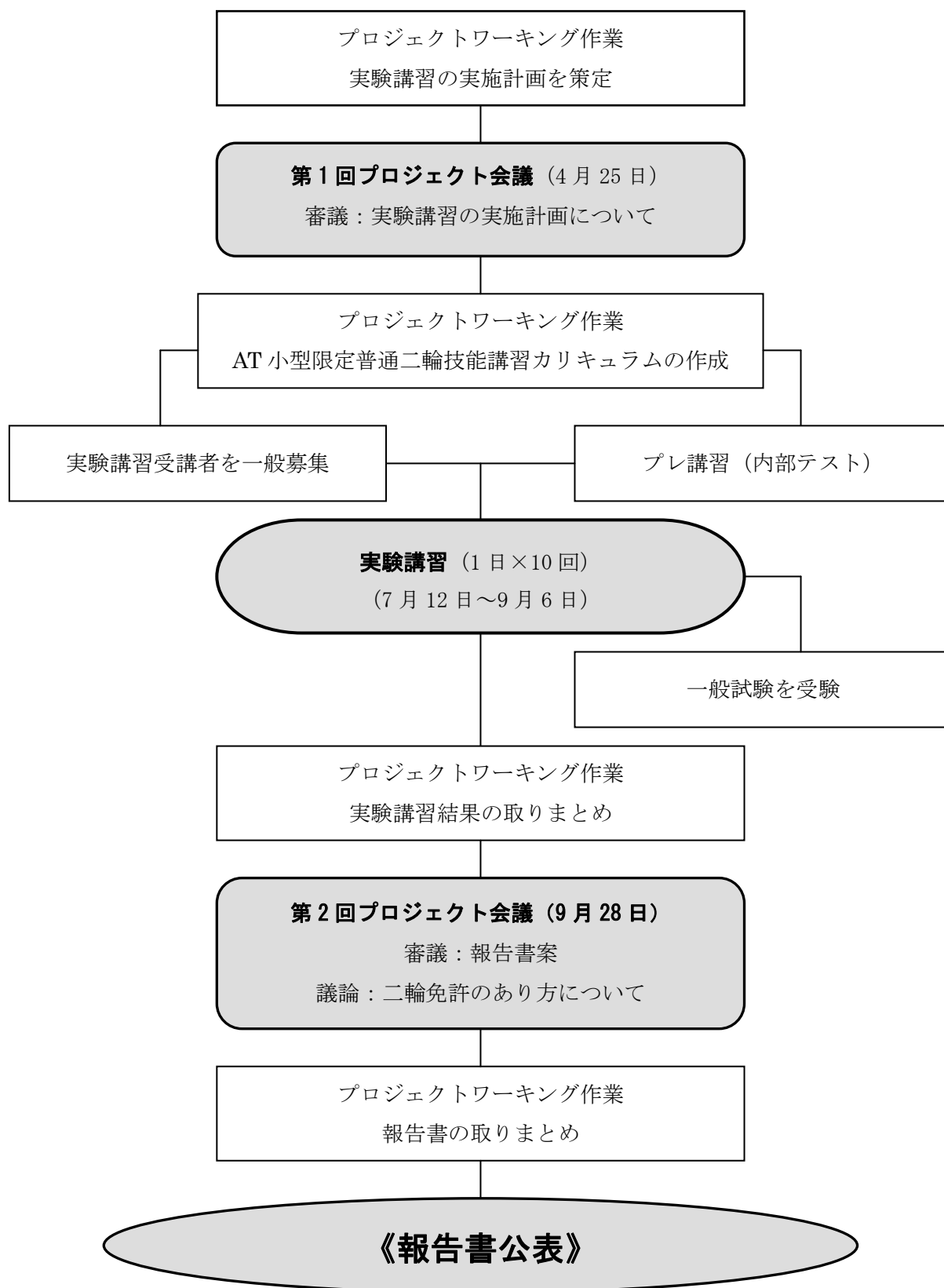
「AT 限定免許・免許あり（普通免許以上の免許保有者）」の場合1日~2日で講習修了  
「MT 免許・免許あり（普通免許以上の免許保有者）」の場合2日~3日で講習修了

### 1-4 プロジェクトの目的

本プロジェクトの目的は以下の5項目である。

- ①小型限定普通二輪免許取得のための自工会プログラムを踏まえ、普通免許以上の免許保有者の AT 小型限定普通二輪免許の取得に必要な技能教育のあり方・内容を検討し、現行の教習カリキュラムに替わる『技能講習カリキュラム』の具体案を作成する。
- ②作成した『技能講習カリキュラム』の有効性、問題点等を検証するため、実際に AT 小型限定普通二輪免許の取得を希望する任意の受講者に対して『技能講習カリキュラム』に基づいた実験講習を行う。
- ③実験講習の結果等を分析し、『技能講習カリキュラム』は、教育時間の短縮にかかわらず、必要な教育効果が認められるか（現行の教習カリキュラム〈技能8時限、学科1時限〉と同等の教育効果が得られるか）を検証する。⇒【検証①】
- ④実験講習中の受講者の疲労度、教育効果等を分析し、1日における技能教育の連続的な実施は可能か（1日における教習時間の一律制限の見直しは妥当か）を検証する。⇒【検証②】
- ⑤実験講習の最終場面において、講習効果の確認（みきわめ）を通過した『技能講習カリキュラム』修了者に対し模擬技能検定を実施し、現行の教習修了後の技能検定を省略することが可能か（講習効果の確認（みきわめ）をもって、技能検定に替わる技能修得の確認、判定が可能か）を検証する。⇒【検証③】

## 1-5 プロジェクトの作業フロー



## 2章 『技能講習カリキュラム』 具体案の作成

### 2-1 『技能講習カリキュラム』の基本的な考え方

- ①自工会プログラムを基本に、普通免許以上の免許保有者が AT 小型限定普通二輪免許を取得する場合のカリキュラムの具体案を作成する。
- ②カリキュラムの作成にあたっては、現行のカリキュラム（技能 8 時限＋学科 1 時限）と同等の教育効果が得られるよう、必要な講習項目および講習時間を確保する。
- ③そのため、カリキュラムの内容（各教習項目と時間割）を基本に、現行の各教習項目はすべて盛り込むとともに、教習項目の 1 時限内の組み合わせの変更または時限位置の変更等により、技能 2 時限および学科 1 時限合わせて 3 時限の短縮を図り、効果的かつ効率的な講習カリキュラムとする。

#### 2-1-1 『技能講習カリキュラム』の要点（P7 参照）

- ①1 時限目の講習項目数を現行の 15 項目から 11 項目に減らし、充実を図った。
- ②現行の教習項目 12 番「車両特性を踏まえた運転」（シミュレーター教習）は、『技能講習カリキュラム』では「応用段階」の講習項目 9 番、10 番、および 16 番に内容を含めた。また、「基本段階」にも一部内容を残し、指導員が見本走行を行って車両特性を客観的に把握できるようにした。また、現行の教習では 3 時限目に独立している「教習効果の確認（みきわめ）」は、『技能講習カリキュラム』では技能の点検を行いつつ繰り返し練習を行わせ、基本走行の習熟に重点を置いた。
- ③現行「第 2 段階」の教習項目 1 番「路上運転に当たっての注意と法規走行」（シミュレーター教習）は、路上運転のポイントと法規走行の再確認を促す内容であるため、『技能講習カリキュラム』では、3 時限目の実車講習に含め、指定の走行コースで実地に指導することとした。
- ④現行「第 2 段階」の教習項目 15 番「危険を予測した運転」（シミュレーター教習）は、『技能講習カリキュラム』の 4 時限目に実施。右直事故やカーブでのスピードの出しすぎなど、典型的な二輪車事故のイメージを疑似体験させる。
- ⑤現行「第 2 段階」の教習項目 10 番「カーブの体感走行」は、『技能講習カリキュラム』の 3 時限目に組み込み、基本段階を終えた受講者に対して二輪車特有の車両特性を実体験させ（指導員の模範走行に替えてもよい）、後に学ぶ危険予測に効果的につなげる。また、教習項目 13 番「ケーススタディ（交差点）」は、『技能講習カリキュラム』5 時限目に組み入れた。
- ⑥現行の学科教習「ディスカッション・改正法の説明」は、『技能講習カリキュラム』の 4 時限目に当たるシミュレーター講習（上記④）に組み入れ、シミュレーター操作に引き続き行うことで収斂させる。

シミュレーター教習 3 時限を 1 時限に短縮し、実車による講習の充実を図る。

2-1-2 現行教習カリキュラムと『技能講習カリキュラム』の比較

■現行教習カリキュラム(技能 8 時限・学科 1 時限)				■『技能講習カリキュラム』(技能 6 時限)				
段階	時限	区分	教習項目	段階	時限	区分	講習項目	分
第 1 段階	1 時限	実車	1.車の取り扱い	基本段階	1 時限	実車	1.車の取り扱い	15 分
			2.自動車の機構と運転装置の取り扱い				2.自動車の機構と運転装置の取り扱い	
			3.運転姿勢				3.運転姿勢	
			4.ブレーキ操作の仕方				4.ブレーキ操作の仕方	10 分
			5.発進及び停止の仕方				5.発進及び停止の仕方	
			6.安全走行				6.安全走行	
			7.円滑な発進・加速				7.円滑な発進・加速	10 分
			8.速度の調整				8.速度の調整	
			9.ブレーキ操作				9.ブレーキ操作	
			10.バランスの取り方(直線)				10.バランスの取り方(直線)	15 分
			11.バランスの取り方(曲線)				11.バランスの取り方(曲線)	
			13.坂道の通過				12.車両特性を踏まえた運転	
			14.坂道における停止及び発進				13.坂道の通過	5 分
			15.オートマチック車の運転				14.坂道における停止及び発進	5 分
			2 時限				SML	12.車両特性を踏まえた運転
	3 時限	実車	16.教習効果の確認(みきわめ)			16.講習効果の確認	20 分	
第 2 段階	4 時限	SML	1.路上運転に当たっての注意と法規走行	応用段階	3 時限	実車	1.路上運転に当たっての注意と法規走行	40 分
	5 時限	実車*1 (SML)	10.カーブの体感走行				2.通行区分など	
			13.ケーススタディ(交差点)				3.走行ポジションと進路変更	
			2.通行区分など				4.交差点の通行(直線)	
	6 時限	実車	3.走行ポジションと進路変更				5.交差点の通行(右折)	
			4.交差点の通行(直線)				6.交差点の通行(左折)	
			5.交差点の通行(右折)				7.見通しの悪い交差点の通行など	
			6.交差点の通行(左折)				8.安全な速度と車間距離	
			7.見通しの悪い交差点の通行など				9.カーブの安全走行	
			8.安全な速度と車間距離				10.カーブの体感走行	
			9.カーブの安全走行		11.急制動	25 分		
			11.急制動		12.回避			
			12.回避		14.交通の状況及び道路環境に応じた運転	50 分		
			14.交通の状況及び道路環境に応じた運転		15.危険を予測した運転/ディスカッション・改正法の説明			
	16.高度なバランス走行など	13.ケーススタディ(交差点)	15 分					
	15.危険を予測した運転	14.交通の状況及び道路環境に応じた運転	10 分					
	16.高度なバランス走行など	16.高度なバランス走行など						
学科*2	座学	・ディスカッション・改正法の説明	6 時限	実車	17.講習効果の確認(みきわめ)	50 分		
8 時限	実車	17.教習効果の確認(みきわめ)						

※現行のシミュレーター教習と学科教習について、矢印の通り『技能講習カリキュラム』に組み替えた。

※区分の欄の「実車」は「実車による教習」、「SML」は「シミュレーター教習」の略。

\* 1: 現行教習の 5 時限目の実車教習はシミュレーターでの代替が可能のため、シミュレーター教習に替えている教習所が多い。

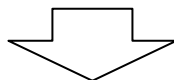
\* 2: 現行教習にある「学科」は、「15.危険を予測した運転」を履修した後のディスカッションとなっており、7 時限目のシミュレーター教習に連続した教習となっている。

## 2-2 『技能講習カリキュラム』に基づいた実験講習の時間割

実験講習は、午前中に3時限、午後3時限を行い、1日で6時限を消化する日程としており、1時限を50分間とし、10分間の休憩を挟んで連続的に講習を行うこととした。

段階	日程	区分	講習項目（番号は『教習項目』の番号）	配分		
基本段階	1時限 9:00～9:50	実車	1. 車の取り扱い	15分		
			2. 自動車の機構と運転装置の取り扱い			
			3. 運転姿勢			
			4. ブレーキ操作の仕方	10分		
			5. 発進及び停止の仕方			
			7. 円滑な発進・加速			
	2時限 10:00～10:50	実車	6. 安全走行	10分		
			8. 速度の調整			
			9. ブレーキ操作	15分		
			10. バランスの取り方（直線）			
			11. バランスの取り方（曲線）			
応用段階	3時限 11:00～11:50	実車	12. 車両特性を踏まえた運転	20分		
			13. 坂道の通過	5分		
			14. 坂道における停止及び発進	5分		
			15. オートマチック車の運転	5分		
			16. 講習効果の確認	20分		
			4時限 13:00～13:50	シミュレーター	1. 路上運転に当たっての注意と法規走行	40分
					2. 通行区分など	
					3. 走行ポジションと進路変更	
					4. 交差点の通行（直線）	
			5時限 14:00～14:50	実車	5. 交差点の通行（右折）	10分
6. 交差点の通行（左折）						
7. 見通しの悪い交差点の通行など						
8. 安全な速度と車間距離						
9. カーブの安全走行						
10. カーブの体感走行						
6時限 15:00～15:50	実車	15. 危険を予測した運転（ディスカッション含む） 【学科】ディスカッション・改正法の説明	50分			
		11. 急制動	25分			
5時限 14:00～14:50	実車	12. 回避	15分			
		13. ケーススタディ（交差点）				
		14. 交通の状況及び道路環境に応じた運転	10分			
		16. 高度なバランス走行など	10分			
6時限 15:00～15:50	実車	17. 講習効果の確認（みきわめ）	50分			

※各時限の開始時間は、講習施設等の都合により変動する。ここでは一例を示した。



『技能講習カリキュラム』による講習を実施したあと、50分程度休憩を取り、  
**技能検定（模擬）を実施**

## 3章. AT 小型限定普通二輪免許・実験講習

### 3-1 実験講習の目的

実験講習の目的は、前章で作成した『技能講習カリキュラム』案について、真に小型限定普通二輪免許に必要なかつ十分な技能教育の内容となっているか、以下の3点の検証を行うものである。

① 6 時限に短縮した『技能講習カリキュラム』は、現行の教習カリキュラムと同等の教育効果が得られるかを検証する。

●現行の教習制度は、技能教習の時限数が8時限、学科教習が1時限となっている。  
⇒『技能講習カリキュラム』によって、現行より技能2時限と学科1時限の合わせて3時限を短縮し、6時限の講習で十分な教育効果が期待できるか確認する。

② 1日における教育時間の制限の見直しが可能かを検証する。

●現行の技能教習は、第1段階では1日に2時限まで、第2段階では1日に3時限までしか受けられない。  
⇒実験講習（6時限）を連続的に1日のスケジュールで行い、それにより教育効果に支障があるか確認する。

③ 技能修得の確認としての「技能検定」を省略し、講習効果の確認（みきわめ）によって技能修得の確認判定が可能かを検証する。

●現行の教習制度では、教習修了者に技能検定を行い、合格者に卒業証書を出している（これにより試験場での技能試験が免除される）。  
⇒『技能講習カリキュラム』では、最後の1時限（6時限目）の講習効果の確認（みきわめ）によって、卒業を認めるか確認判定を行う。このことが妥当かどうか、実験講習では、講習修了者に模擬技能検定を実施し、講習効果の確認（みきわめ）の結果と検定結果に齟齬がないか確認する。

## 3-2 実験講習の方法

実験講習の計画・運営は、プロジェクトのワーキンググループに属する「ヤマハテクニカルセンター」（略称「YTC」＝二輪専門の指定自動車教習所）および、「鈴鹿サーキット交通教育センター」（略称「STEC」＝二輪・四輪の安全運転教育機関）の実務経験者が中心となっていた。

また、各講習項目の指導および講習効果の確認（みきわめ）は、現行の AT 小型限定普通二輪教習の指導要領および教習効果の確認方法に準拠して行う。

### 3-2-1 実験講習の要領

#### ①講習会場（2会場）

- ・ヤマハテクニカルセンター（静岡県掛川市）
- ・鈴鹿サーキット交通教育センター（三重県鈴鹿市）

#### ②実験講習担当者

- ・現行教習指導員の資格者

#### ③模擬検定担当者

- ・YTC、STEC とも二輪技能検定の有資格者

#### ④使用車両

- ・125cc クラス・スクーター

#### ⑤受講者

- ・普通免許以上を保有し、AT 小型限定普通二輪免許の取得を希望している一般の参加者を募集
- ・18人×2会場（同数） 合計 36人

#### ⑥実施上の留意点

- ・実験講習は1日で行い、1グループ3人とする。
- ・実験会場を2会場とし、地域的な偏りをなくす。
- ・受講者の募集は一般公募とし、選出にあたっては、年齢、性別、普通免許の保有年数、原付運転経験の有無等の偏りをなくす。
- ・受講者および実験講習担当指導員にアンケートを行い、感想を収集する。

### 3-2-2 実験講習の実施日と参加者数

実施日	会場	天候	最高気温	受講者数	指導員
7月12日（火）	STEC	晴れ	34℃	3人	1人
7月18日（月）	STEC	曇りのち雨	32℃	3人	1人
7月23日（土）	STEC	曇り	31℃	3人	1人
7月27日（水）	YTC	曇り時々晴れ	29℃	6人（2グループに分けて実施）	2人
8月9日（火）	STEC	晴れ	34℃	3人	1人
8月10日（水）	YTC	晴れ	33℃	6人（2グループに分けて実施）	2人
8月13日（土）	STEC	晴れ	35℃	2人	1人
8月23日（火）	STEC	晴れ	32℃	3人	1人
8月24日（水）	YTC	曇りのち雨	30℃	6人（2グループに分けて実施）	2人
9月6日（火）	STEC	晴れ	28℃	1人	1人
				合計 36人	



## 3-2-3 講習当日のスケジュール

講習日程は、午前中に1時限目から3時限目までを実施。1時限は50分間となっており、10分間の休憩を挟んで連続的に行う。昼食後、午後は4時限目から6時限目まで実施。講習終了後は、一定の休憩時間を取った上で模擬技能検定を実施した。

時間	講習日程		
8:30～	受講者受付・ブリーフィング①（全体スケジュールについて）		
9:00～9:50	技能講習・基本段階	1時限目	実車講習
10:00～10:50		2時限目	実車講習
11:00～11:50		3時限目	実車講習
12:00～13:00	アンケート① 昼休み		
13:00～13:50	技能講習・応用段階	4時限目	シミュレーター講習
14:00～14:50		5時限目	実車講習
15:00～15:50		6時限目	実車講習
16:00～16:40	アンケート② ブリーフィング②（模擬技能検定について）		
16:40～17:30	模擬技能検定・結果発表～解散		

※各時限の開始時間は、講習施設等の都合により変動する。ここでは一例を示した。

### 3-2-4 受講者の属性

受講者 36 人の属性をみると、男性が 26 人（72.2%）、女性が 10 人（27.8%）。年齢は 18 歳から 50 歳までと幅広く、普通免許を取得後の経過年数も 1 年以下から 30 年までと広がった。

また、原付の運転経験の有無については、経験有りが 24 人（66.7%）、経験無しが 12 人（33.3%）であった。

36 人という限られた人数ではあるが、性別、年齢、経験等、非常に幅があってバランスのよい被験者集団を構成することができた。

#### ① 受講者の性別

男性	26 人	72.2%
女性	10 人	27.8%

#### ② 受講者の年齢層

18～19 歳	7 人	19.4%
20～24 歳	14 人	38.9%
25～29 歳	7 人	19.4%
30～39 歳	5 人	13.9%
40 歳～	3 人	8.3%

#### ③ 受講者の普通免許取得後経過年数

1 年以下	9 人	25.0%
2 年	3 人	8.3%
3 年	4 人	11.1%
4 年以上 10 年以下	12 人	33.3%
11 年以上	8 人	22.2%

#### ④ 受講者の原付経験の有無

経験有り	24 人	66.7%
経験無し	12 人	33.3%

### 3-2-5 実験講習のスナップ風景



・講習前に準備体操で身体をほぐす (YTC)



・運転操作の方法とポイントを指導 (STEC)



・基本的な走行を繰り返し行う (YTC)



・安全確認、合図のタイミングを指導 (YTC)



・危険予測のディスカッションも行う (YTC)



・講習の成果をみきわめる (STEC)



・模擬技能検定に真剣にトライする受講者 (STEC)



・暑いなか1日お疲れさまでした！ (STEC)

### 3-3 実験講習の結果

実験講習は日中の最高気温が連日 30 度を超える猛暑のなか、熱中症対策をしながら行われた。気温等のコンディションが受講者にとって厳しかっただけに、実験としては十分にシビアな条件での検証につながった。

10 回にわたった実験講習では、疲労や体調不良、怪我などによって講習を断念した受講者は皆無で、全員無事に講習を修了することができた。

#### ① 講習効果の確認（みきわめ）の結果

修了結果	YTC (18 人)		STEC (18 人)		合計 (36 人)	
6 時限で修了	18 人	100.0%	18 人	100.0%	36 人	100.0%
時限数超過で修了	0 人	0%	0 人	0%	0 人	0%

受講者の技能修得が十分かどうかを判断する 6 時限目の「講習効果の確認」（みきわめ）では、技能水準が不足していると判定された受講者はなく、36 人全員が 6 時限で技能講習を修了した。

#### ② 模擬技能検定の合否

合否結果	YTC (18 人)		STEC (18 人)		合計 (36 人)	
合格	17 人	93.8%	15 人	81.3%	32 人	88.9%
不合格	1 人	6.2%	3 人	18.7%	4 人	11.1%

模擬技能検定では、36 人中 32 人が合格し、当プロジェクトが教育効果の目安として掲げた合格率 70% を超える 88.9% という高い水準の結果を得た。

#### ③ 模擬技能検定の成績分布

得点結果	YTC (18 人)		STEC (18 人)		合計 (36 人)	
100 点	0 人	0%	2 人	11.1%	2 人	5.6%
95 点	6 人	33.3%	1 人	5.6%	7 人	19.4%
90 点	7 人	38.9%	3 人	16.6%	10 人	27.8%
85 点	4 人	22.2%	1 人	5.6%	5 人	13.9%
80 点	0 人	0%	4 人	22.2%	4 人	11.1%
75 点	0 人	0%	1 人	5.6%	1 人	2.8%
70 点	0 人	0%	3 人	16.6%	3 人	8.3%
不合格	1 人	5.6%	3 人	16.6%	4 人	11.1%

合格者の成績は、90 点以上が半数以上 (52.8%) を占めており、高いレベルでの技能修得が達成されていたと結論できる。

## ④ 受講者別の模擬技能検定の結果

会場	受講者	性別	年齢	免許経過年	原付経験	成績(点)	可否	中止理由
YTC	1	男	28	9年	有り	90	合格	
	2	男	26	7年	有り	90	合格	
	3	男	41	22年	有り	90	合格	
	4	男	32	13年	有り	95	合格	
	5	男	21	2年	有り	90	合格	
	6	女	21	3年	有り	95	合格	
	7	男	22	2年	有り	95	合格	
	8	男	22	4年	有り	90	合格	
	9	男	20	1年	有り	85	合格	
	10	男	19	2カ月	有り	95	合格	
	11	男	20	10カ月	有り	85	合格	
	12	男	23	3年	有り	95	合格	
	13	男	26	8年	無し	90	合格	
	14	男	38	19年	有り	中止	不合格	脱輪
	15	男	24	5年	有り	85	合格	
	16	男	26	6年	有り	90	合格	
	17	男	25	7年	有り	95	合格	
	18	女	19	1年	有り	85	合格	
STEC	19	男	19	1カ月	無し	80	合格	
	20	女	39	19年	有り	中止	不合格	右側通行
	21	男	19	4カ月	無し	100	合格	
	22	男	22	4年	無し	中止	不合格	接触大
	23	男	28	10年	無し	95	合格	
	24	女	40	22年	有り	80	合格	
	25	男	21	3年	有り	100	合格	
	26	男	19	1年	有り	90	合格	
	27	男	21	3年	無し	70	合格	
	28	女	33	14年	無し	75	合格	
	29	男	19	1年	無し	80	合格	
	30	男	21	2年	有り	90	合格	
	31	女	50	30年	有り	85	合格	
	32	女	23	5年	無し	70	合格	
	33	女	18	4カ月	無し	70	合格	
	34	男	23	4年	有り	80	合格	
	35	女	28	10年	無し	中止	不合格	脱輪大
	36	女	38	20年	無し	90	合格	

## ● 不合格者に関する検定員の所感

■ YTC 検定員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 不合格になった14番の受講者は、検定に合格するだけの十分な技能が身に付いていたが、“一本橋”に必要以上に時間をかけてしまい脱輪してしまった。結果は「検定中止」だが、その点を指導して再トライしてもらったところ、90点という高い得点で合格水準に達していた。</li> </ul>
■ STEC 検定員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3人の「検定中止」は技能の不足によるものではなく、審査を受けるというプレッシャーによるミスであることは明らかだった。そうした緊張を課した状態で技能審査をするのが目的ならば、検定は必要ということになる。</li> <li>・ 22番の受講者は検定で不合格だったものの、その後、一般試験を受験し合格している。運転技能は十分に身につけていたと考えられる。</li> </ul>

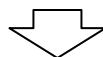
## 4章. 実験講習で検証された要点

### 4-1 検証① 教育時間の短縮について

前章の冒頭に示した『技能講習カリキュラム』案の3つの要点について、実験講習の結果や指導員の意見、受講者へのアンケート結果などをもとに、その妥当性について考察を行った。

#### 検証①

**6時限に短縮した『技能講習カリキュラム』は、現行の教習カリキュラム（技能教習8時限・学科教習1時限＝計9時限）と同等の教育効果が得られるか？**



#### 結論

**『技能講習カリキュラム』は、現行の教習カリキュラムと同等の十分な教育効果が認められる。**

#### 理由

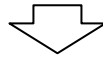
- ①受講者は、普通免許を保有しているため、おしなべて法規走行に習熟しており、交通状況の把握、標識・表示の認識、減速・停止のタイミング、他車両への配慮など、路上運転に必要なセンスがほぼ身についている。
- ②すでに普通免許を保有していることから、講習に気持ちのゆとりがあり、原付の運転経験がない受講者も、AT小型限定普通二輪の運転特性への順応にはさほど時間がかからなかった。
- ③現行の技能教習におけるシミュレーター教習（3時限）のうち、2時限分の教習項目を実車講習に組み入れたことで、シミュレーションで行っていた教育内容を実地に指導でき、実車による技能教育時間の比重をむしろ高めることができた。模擬技能検定の結果・内容をみても、シミュレーター教習を短縮したことによる弊害はとくに見当たらない。
- ④現在、指定自動車教習所では、8時限目に行う教習効果の確認（みきわめ）において、技能不足により平均1時限の教習超過がみられるが、今回の『技能講習カリキュラム』では、6時限目の講習効果の確認（みきわめ）で受講者全員（36人）の講習修了を認めることができ、同カリキュラムの教育内容は十分に効果的なものといえる。
- ⑤講習修了者36人に対して模擬技能検定を実施したところ、36人中32人が合格し、合格率は88.9%となった。現在、指定自動車教習所における最短時間での教習修了者（みきわめ通過者）の検定合格率は75.2%であり、実験講習の成績はそれを上回った。模擬技能検定の得点分布も、90点以上が半数以上（52.8%）を占めており、十分な技能修得が認められた。
- ⑥学科教習の1時限については、実験講習4時限目のシミュレーター講習のなかで、シミュレーター操作に引き続きディスカッションおよび改正法の説明等を行うことにより、現行同様の教育効果が認められた。

その他の所見		
受講者へのアンケート結果等	指導員の意見 (YTC)	指導員の意見 (STEC)
<p>①受講者に対するアンケートでは、講習の「難易度」の感想が、11度数のうち中央の5～6度に集中しており、『技能講習カリキュラム』は、標準的で均整のとれた内容であると評価できる。(参照⇒資料 38 頁)</p> <p>②同アンケートでは、受講者の「達成度」は、「たいへん満足」方向を示す 3～0 度をマークした受講者が 69.4%に上り、講習を通じて得た達成感是非常に高いものだった。(参照⇒資料 39 頁)</p> <p>③同アンケートでは、受講者が自分の技量に関する問題点をさまざまに指摘する傾向はあるが、講習内容に対する感想は、「指導が分かりやすく、楽しく運転を学べた」と、高い評価が多い。時限ごとの充実度を「不足」「適正」「過剰」のなかから選択してもらったが、「適正」とした回答が 83.3%～97.2%を占めた。(参照⇒資料 42～50 頁)</p>	<p>①シミュレーター教習で行うことになっている教育項目を実車講習に組み込んだことで、実際のコース上の講習のなかでも、危険予測のポイントを具体的に指導することができ、受講者の理解アップにつながった。</p> <p>②教習項目 13 番の「ケーススタディ」は、シミュレーターと重複する部分があり、実車講習に一本化することで、コース上にて実地に指導できた。</p> <p>③教育時間を短縮したことで、指導する側の忙しさはさほど問題にならない。むしろ余裕をもって指導できた。</p>	<p>①原付経験のない人でも、6 時限あれば、免許を取得するのに差し障りのない運転技能が身につく。検定の合格率も高く、1 日で十分に指導できた。</p> <p>②問題は、精神的な疲労や緊張感によって、模擬技能検定をパスできないケースがあったこと。</p> <p>③二輪専門校でない場合、施設の事情によっては、余裕をもった指導が可能になるかどうか課題はある。</p> <p>④指導する側が、6 時限での“仕上げ”にこだわると、講習の先急ぎなど、弊害が出てくる可能性もある。</p>

## 4-2 検証② 教育時間の制限について

### 検証②

現行の1日の技能教習時間の制限（第1段階1日2時限まで、第2段階1日3時限まで）の見直しは可能か？



### 結論

1日に6時限の講習を連続的に実施しても教育効果は十分に認められたことから、教育時間の制限を見直すことは可能である。

### 理由

- ①猛暑のなかで1日6時限の講習を行ったが、10代から50代まで体力的に不安な受講者もなく、10回にわたる講習が無事に終了した。
- ②1日6時限の連続的な講習を行ったが、受講者36人全員が6時限目に講習効果の確認（みきわめ）を通過し、模擬技能検定は36人中32人が合格（合格率88.9%）と、高い教育効果があった。連続的な講習により、一部の受講者に肉体的疲労や精神的疲労は見られたが、そうした受講者についても教育効果の水準は落ちなかった。
- ③連続的な講習は、指導に流れを作ることができ、受講者の理解が早まるなど、むしろ教育面で効果が期待できる。また、連続的な講習は、受講者の習熟に応じて次の講習時限へと連続的に課題を引き継ぎできるため、効果的・効率的な指導が可能になった。

### 補足

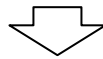
- ・連続的な講習による教育効果が期待できるとしても、必ずしも1日で6時限を消化すべきという考えでなく、現行通り1日に1～3時限ずつの断続的な講習方法を基本としつつ、1日での取り組みを希望する受講者に対しては、連続的な講習も効果的な教育方法であると考えられる。



その他の所見		
受講者へのアンケート結果等	指導員の意見 (YTC)	指導員の意見 (STEC)
<p>①講習終了後のアンケートで、「1日で行う講習と、3日程度に分けて行う講習のどちらがいいか」尋ねたところ、「1日がいい」という受講者が36人中31人(86.1%)と圧倒的だった。</p> <p>(参照⇒資料 50 頁)</p> <p>②5時限目、6時限目の段階で、「もっと練習したい」「もっと走りたい」という意見もあった。疲労を感じている一方で、さらにスキルアップを求める意欲が残っている。</p> <p>(参照⇒資料 47～48 頁)</p>	<p>①うまく乗れない人ほど疲労を感じている様子はある。</p> <p>②AT 車は比較的操作が簡便なので、運転による疲労は少ないが、午後の講習ではコースを覚えたり、一本橋の走行にタイムが導入されたりすると、プレッシャーで精神疲労が高まる傾向がある。</p> <p>③「1日コース」「2日コース」といった講習コースをいくつか設けられるようになり、免許希望者の選択肢が広がることが大事。</p> <p>④連続的に講習したとしても、指導する側ではさほど疲労を感じない。</p>	<p>①疲労については、性別、年齢で差があるとは一概にはいえない。30代以上でも疲れのない受講者がいる反面、10代でもかなり疲れた様子の受講者もいた。</p> <p>②指導員1人に対して、受講者3人までの少人数制なら、体力や疲労度の様子を観察しながら講習を行えるので、連続的に行っても問題はない。</p> <p>③雨天の場合、レインウェアを着用しなければならず、夏場の暑い時期には体力が心配。</p> <p>④総合教習所ではコースに四輪車が介在してくるため、その影響はないか。</p> <p>⑤シミュレーション教習を4時限目に設定しているが、カリキュラムの順番を変えることで、疲労回復に役立てることはできないか。</p>

#### 4-3 検証③ 教育効果の判定について

**検証③**  
**技能検定を行わず、講習効果の確認（みきわめ）で卒業を認めることは可能か？**



**結論**

**6 時限目の講習効果の確認（みきわめ）を厳格に行うことによって、運転者の技能の習熟度を十分に確認し、技能水準を落とすことなく講習の修了認定（卒業）が可能である。**

**理由**

① 現行の教習効果の確認（みきわめ）は、最終時限の終わり頃の 20 分以上を観察に充てることになっているが、実験講習では、多くの受講者の運転技能が概ね 5 時限目までに仕上がっており、6 時限目の講習効果の確認（みきわめ）開始当初から講習効果の確認を十分に行うことができた。

② 講習効果の確認（みきわめ）において、受講者 36 人全員の修了が認められた。  
その 36 人に模擬技能検定を実施したところ、32 人が合格し（合格率 88.9%）、講習効果の確認（みきわめ）と模擬技能検定の結果に大きな齟齬は見当たらなかったことから、講習効果の確認（みきわめ）による運転技能の修得判定は可能である。

③ 本実験講習では該当者がなかったが、講習効果の確認（みきわめ）が「不良」であった受講者に対しては、再度みきわめを実施することとし、受講者が普通二輪（小型限定）を運転することに支障がないと判断できるまで、受講者の技能不足を補う指導に重点を置くことができる。

<b>その他の所見</b>		
受講者へのアンケート結果等	指導員の意見 (YTC)	指導員の意見 (STEC)
—	<p>①おおむね5時限目までに運転技能が習熟しており、6時限目のみきわめで、技能の習熟が十分かどうかの判断はできる。技量が不足している受講者には、補充講習などで修正を行うことができるため、運転者の水準低下にはならない。</p> <p>②技能検定に合格できるだけの技量を修得しているかどうか、教習指導員の目から見れば、6時限目の段階になれば見抜くことができる。模擬技能検定で不合格となった1名は（受講者14番・脱輪）は、一本橋のタイムに対して不要なチャレンジをしてしまった結果のミスで、技能そのものには十分習熟している受講者だった（再検定で90点合格）。</p> <p>③普通免許保有者を対象とした講習であり、おしなべて法規走行に関する知識は十分あった。</p>	<p>①みきわめ時の走行を見れば、習熟度合いは判断できる。</p> <p>②模擬技能検定で不合格となった受講者は、精神的なプレッシャーによってミスしている。受講者20番はコースミス。35番は一本橋の脱輪。22番は左折時の小回りを意識しすぎて縁石への接輪で不合格となった。22番は、講習後すぐに一般試験を受験して合格しており、技能は十分に優れていた。</p> <p>③技能検定では受講者の緊張等を誘って、本来の技能が発揮されないケースが出てくるが、そうした平常とは異なった心理状態も含めて審査を行う必要があるとすれば、技能検定は必要。</p>

## まとめ

---

本プロジェクトは、自動車の普通免許保有者が小型限定普通二輪免許を取得しようとする場合に、自工会がこれまで提言してきた「自工会プログラム」が、十分な教育効果が認められ、より効果的な免許取得制度となり得るか検証を試みたものである。

実験講習の計画に当たっては、「自工会プログラム」に基づき、普通免許保有者を対象とし、かつAT限定の『技能講習カリキュラム』を作成、これに則って講習を実施した。検証結果は、前章で詳しく述べたように、『技能講習カリキュラム』は現行教習カリキュラムと同等以上の教育効果を持つことが立証され、さらに運転技能の修得を判定できる可能性も明らかになった。

前章の「検証①」と「検証②」から、『技能講習カリキュラム』は、当該免許の取得に必要な教育時間の短縮や連続的な教育を可能とすることから、普通免許保有者がAT小型限定普通二輪免許を取得しようとする場合、より効果的・効率的な免許取得制度に寄与するものと考えられる。

前章の「検証③」からは、『技能講習カリキュラム』を導入した場合、講習の最終段階で行う講習効果の確認（みきわめ）で、教習指導員が受講者の習熟度を厳格に確認して修了認定し、かつ「卒業検定を合格したとみなす」とすることが可能であると判断できる。

こうしたことから、「自工会プログラム」に基づいた『技能講習カリキュラム』は、運転者の技能水準を下げることなく、教育面でも十分に効果が期待され、なおかつ当該免許取得希望者の負担軽減にもつながるものである。

最後に、本報告書が今後のAT小型限定普通二輪免許制度の見直しにつながることを期待し、「まとめ」とする。

普通二輪（小型限定）実験講習プロジェクト  
座長 長 江 啓 泰

# 資料



## 資料-1 実験講習の実際

### 会場①：ヤマハテクニカルセンター

日 時：8月10日（水）

会 場：ヤマハテクニカルセンター（静岡県掛川市）

受講者：グループA＝3人（男性22歳・男性22歳・男性20歳）

          グループB＝3人（男性19歳・男性20歳・男性23歳）

指導者：2人（グループ別に指導）

天 候：晴れ

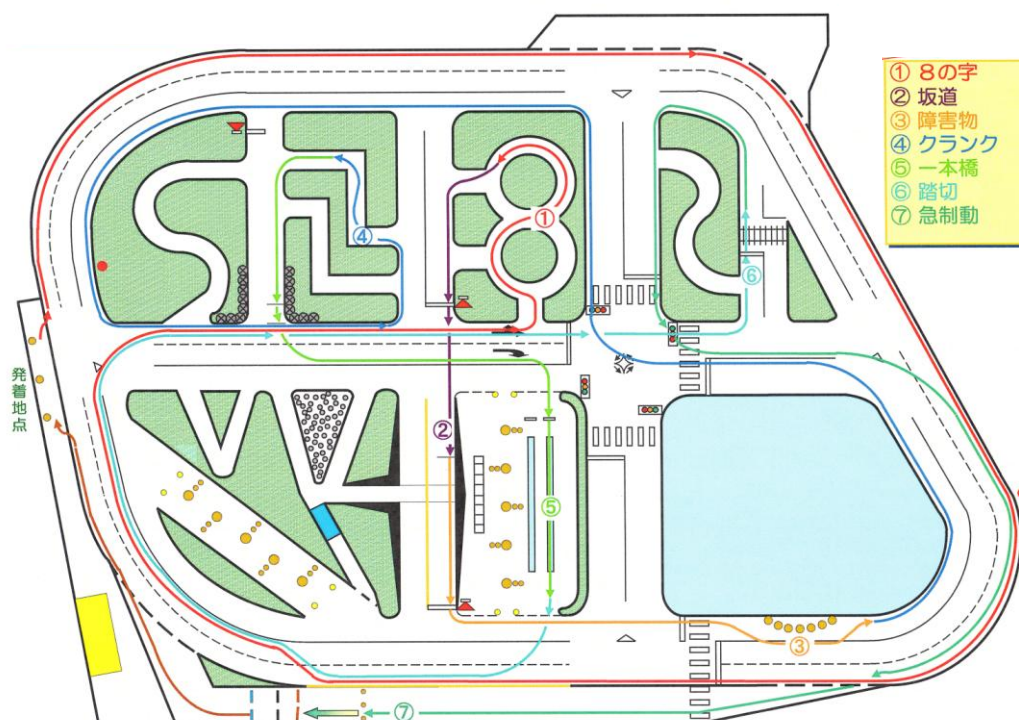
### ●使用車両

ヤマハ・シグナス（6台）



シグナス教習車仕様（排気量124cm<sup>3</sup>）

### ●使用コース



**8:00**

**フリーフィンク ①**

指導者挨拶、指導者紹介、趣旨説明、講習のスケジュールおよび注意事項が伝達される。



- ・実験講習の趣旨説明
- ・スケジュールの説明
- ・服装に関する説明
- ・熱中症対策
- ・その他（質問対応など）

**8:45**

**講習準備**

ヘルメット、プロテクター等の装着、準備運動を行う。



①ヘルメット、ブーツ、肘あて、膝あてなどを選ぶ。



②装備の前に準備運動を実施。



③胸あてと脊椎パッドも装着。

**9:10**

**1 時限目 = 実車講習**

車両の取り扱い、操作の仕方、正しい運転姿勢、発進・停止、安全で円滑な走行の基本を学ぶ。



①正しい乗車姿勢、アクセル、ブレーキ操作などの基本説明。



②ブレーキを離すことでゆっくり前進させてみる。



③常に車両で伴走し、インカム・スピーカーで指導する。



④受講者の技量をに合わせて、外周を周回。まず走行に慣れる。



⑤周回の次はスラローム走行。どンドン走って操縦に慣れる。



⑥一本橋も時間を気にせず、慣熟走に組み入れた形で走る。



**10:10**  
2時限目＝実車講習

車両特性を踏まえた安全で円滑な運転、坂道での発進・停止などを指導する。



①速度の違いでカーブ走行に影響が出る様子を指導員が示す。



②ブレーキングは繰り返し訓練。そのつどアドバイスを受ける。



③8の字走行で円滑な操縦感覚を養う。視線を遠くにもつ。



④坂道の通過、発進・停止を滑らかにできるよう繰り返す。



⑤クランクで、内輪差を意識したライン取りを身に付ける。



⑥一本橋の通過時間が表示される。5秒以上をめざす。

**11:10**  
3時限目＝実車講習

車線変更や交差点の通行を行い、路上走行するのに安全な速度、車間距離、カーブの走行などを指導する。



①指導員が模範走行を示す。直進ではしっかり速度を出す。



②正しい走行位置を意識し、交差点では中心点を通る。



③障害物の通過。合図を出すタイミング、安全確認を正確に。



④停止している位置、停車時の安全な車間距離を意識する。



⑤踏み切りの通過は、安全確認をしっかり行う。



⑥クランクなどの出口では、優先車両の確認を早めに行う。

12:00

昼食・アンケート

昼食時間を利用して、受講者にアンケートを実施。

13:00

4 時限目 = シミュレーター講習

シミュレーターによる仮想運転を行い、交通のなかに潜む危険を疑似体験する。交代でグループごとに実施。



①受講者同士で、お互いの運転を評価しあう。問題点が明確に。

14:00

5 時限目 = 実車講習

交通の状況や道路環境に応じた運転を行わせ、急制動、高度なバランス走行など、運転技能のスキルアップを図る。



①訓練コースを覚えながら、法規に則った運転を繰り返す。



②右直事故などを起こさないための実践的なアドバイス。



③見通しの悪い交差点では、身を乗り出して安全を確認する。



④安全確認や合図のタイミングで混乱しないよう、ポイントを整理する。



⑤操縦技能はおおむね身に着いたので、視線を遠くに、メリハリの利いた運転を意識させる。



⑥しっかり止まってから左右の確認を行うよう、念入りに指導する。

**15:00**

**6時限目＝みきわめ**

十分な運転技能が身に着いたかどうかの“みきわめ”を行い、不足な点を修正する。



①コースを繰り返し走行。指導員は車両を降りてチェック。



②仕上げを意識して、一つひとつの課題の未熟な点を指導する。



③慣れてくると運転が雑になるため基本に戻ることも大事。

**15:50**

**ブリーフィング ②**

受講者にアンケートを実施。模擬技能検定について、審査の要点と注意事項等の伝達。



①疲労感、達成感などについて回答する。



②検定コースのポイントを説明する。

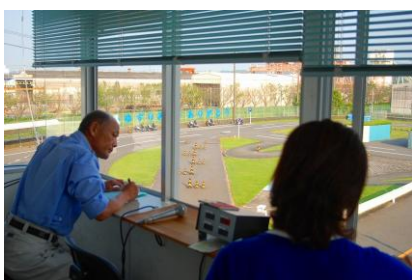


③どんな事柄が減点対象となるか説明する。

**16:40**

**模擬技能検定**

現行の教習終了時に受ける技能検定を模した審査を行い、講習効果を測定する。



①実際の検定と同様に、検定員は管理棟から審査する。



②管理棟に向かって手を挙げてスタートの合図を行う。



③ほとんど原付の運転経験もなかった受講者だが、学んだ成果を無事に発揮できた。

**17:10**

**模擬技能検定・結果発表**

受講者に模擬技能検定の結果を伝え、それぞれの受講者に対して運転アドバイスを行う。

## 会場②：鈴鹿サーキット交通教育センター

日 時：7月18日（月・祝）

会 場：鈴鹿サーキット交通教育センター（三重県鈴鹿市）

受講者：3人（男性22歳・男性28歳・女性40歳）

指導者：2人（1時限ごと交互に指導）

天 候：曇りのち雨

### ●使用車両

ホンダ・リード（1台） ホンダ・スペイシー（2台）

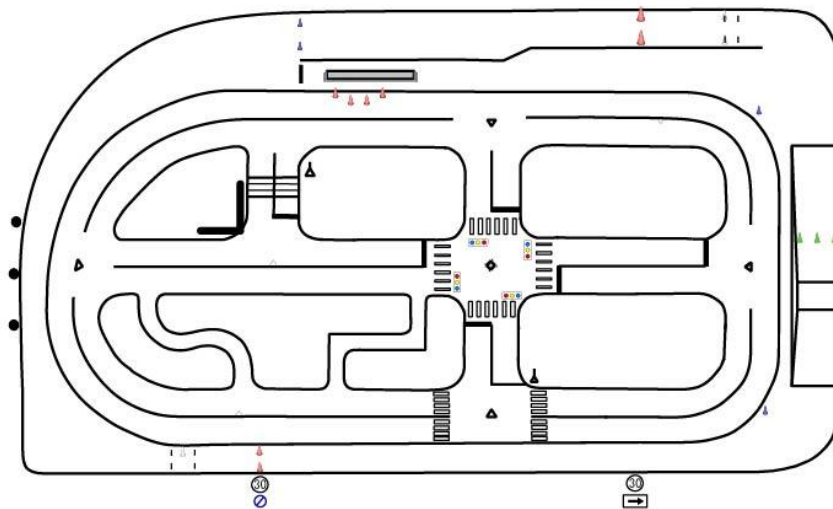


リード・EX（排気量 107cm<sup>3</sup>）



スペイシー100（排気量 102cm<sup>3</sup>）

### ●使用コース



#### ■主な講習課題

- ①一本橋
- ②狭路通行
- ③制動
- ④コーナー
- ⑤坂道
- ⑥クランク走行
- ⑦S字走行
- ⑧障害物
- ⑨踏み切り
- ⑩見通しの悪い交差点

<b>8:00</b> プリーフィング ①	指導者挨拶、指導者紹介、趣旨説明、講習のスケジュールおよび注意事項が伝達される。
--------------------------	--



- ・実験講習の趣旨説明
- ・スケジュールの説明
- ・服装に関する説明
- ・受講者とのコミュニケーション（参加理由、原付運転経験など）
- ・雨天への対処や熱中症対策
- ・その他（質問対応など）

<b>8:30</b> 講習準備	ヘルメット、プロテクター等の装着、準備運動、あらかじめコースの全体像を把握する。
---------------------	--



①肘あて、膝あて、胸あてなどの装着方法を説明。



②ヘルメットの正しい装着について指導する。



③コース図を持って、実際にコースを歩いてみる。

<b>9:00</b> 1 時限目＝実車講習	車両の取り扱い、操作の仕方、正しい運転姿勢、発進・停止、安全で円滑な走行の基本を学ぶ。
---------------------------	---



①正しい乗車姿勢、アクセル、ブレーキ操作などの基本説明。



②車両を押し歩き、傾けてみるなど、まずは取り回しに慣れる。



③わずかな距離を“前進しては停止する”の繰り返し。



④まっすぐ走ることを意識して、白線をなぞって走行する。



⑤低速バランスに慣れるため、狭い空間をゆっくり走行する。



⑥目標の位置でしっかり止まれるように、制動感覚を覚える。

10:00

2時限目＝実車講習

車両特性を踏まえた安全で円滑な運転、坂道での発進・停止などを指導する。



①速度の違いでカーブ走行に影響が出る様子を指導員が示す。



②坂道の通過、坂道での発進、停止を訓練する。



③低速でのスムーズな曲折が求められるクランク走行。



④安定したコーナリングを身につけるS字コーナー。



⑤低速バランスを訓練する“一本橋”。通過時間も意識する。



⑥遠くへ視線を向けるようにと、頻繁に指示が出る。

11:00

3時限目＝実車講習

車線変更や交差点の通行を行い、路上走行するのに安全な速度、車間距離、カーブの走行などを指導する。



①路上運転を意識して、法規に従ってコースを走行する。



②信号のある交差点の通過。停止位置にも気をつける。



③「止まれ」では、停止線を越えないように止まる。



④踏切の通過は、左右の安全確認をしっかりと。



⑤障害物の通過は、合図のタイミングと安全確認が大切。



⑥再スタートの際など、しっかり後方確認するクセをつける。

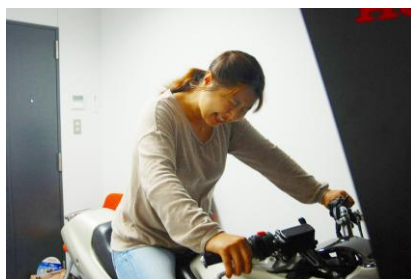
**12:00**  
**昼食・アンケート**

昼食時間を利用して、受講者にアンケートを実施。



**13:00**  
**4時限目＝シミュレーター講習**

シミュレーターによる仮想運転を行い、交通のなかに潜む危険を疑似体験する。



①ライディングシミュレーターは交通状況が仮想再現される。

②交差点の通過時に、まさかの対向右折車に衝突した。

③危険を予測する運転の大切さを実感してもらうのが目的。

**14:00**  
**5時限目＝実車講習**

交通の状況や道路環境に応じた運転を行わせ、急制動、高度なバランス走行など、運転技能のスキルアップを図る。



①コースを周回しながら、法規に則った運転を繰り返す。

②交差点で停車する場合の、車間距離にも注意する。

③ウインカーを出すタイミングにも確実さが求められる。



④交差点の右左折は、安全確認と正しい走行位置を身に付ける。

⑤停止線の 50cm 手前で正確にしっかり止まるのが大事。

⑥運転は“よく見る”ことが大切。安全確認を再三アドバイス。

**15:00**

**6時限目＝みきわめ**

十分な運転技能が身に着いたかどうかの“みきわめ”を行い、不足な点を修正する。



①指導のポイントを思い出しながら最後の講習に取りかかる。

②仕上げを意識してコースを走り、全部の課題に取り組む。

③何度も課題を繰り返し、苦手な課題を克服する。

**16:00**

**フリーフィンク ②**

受講者にアンケートを実施。模擬技能検定について、審査の要点と注意事項等の伝達。

**16:40**

**模擬技能検定**

現行の教習終了時に受ける技能検定を模した審査を行い、講習効果を測定する。



①ミラーの調整など、緊張して忘れられると減点対象となる。

②学んだ成果を発揮する。検定コースの走行は1周7分間ほど。

③降車の際、后方確認ができていられるかどうか審査される。

**17:10**

**模擬技能検定・結果発表**

受講者に模擬技能検定の結果を伝え、それぞれの受講者に対して運転アドバイスを行う。



## 資料-2 指導員の感想・意見

実験講習に当たった指導員には、指導後の実感などを記録してもらい、『技能講習カリキュラム』にどのようなメリットやデメリットを感じたか、“教える側”の知見も収集した。

模擬技能検定の結果だけではわからない指導の手応えや、現場経験に基づいた感想や意見であり、示唆するところは大いに参考になるものと思われる。

### (1) シミュレーター教習（2時限分）を実車講習に振り替えたことについて

- ・実車講習にしたことでとくに忙しさなどは感じない。むしろ余裕をもって指導できた。
- ・シミュレーターよりも実地にコースで指導したほうがより効果的だと感じた。
- ・実車で講習を行うと、後で行う講習に関連付けた指導ができるため、受講者の理解が進む。

### (2) 1日で6時限の講習を連続的に実施することについて

- ・連続して講習を行うことにとくに無理は感じない。
- ・連続して講習を行うことで受講者の理解が早いと感じる。
- ・おおむね5時限目あたりで、運転技能はしっかりと安定したものになっている。
- ・受講者のなかには、あまりの暑さのために疲労を感じている様子が見受けられた。

### (3) 『技能講習カリキュラム』の内容（講習項目の順番や時間配分など）について

- ・講習項目の組み合わせや時間配分はよい。
- ・1時限目の1～3項目を短時間にして、10～11項目のバランス走行にもっと時間を割きたい。
- ・3時限目の1項目、5時限目の13項目など、指導員の工夫によって効果的な教え方ができる。

### (4) 技能検定の代わりに「講習効果の確認（みきわめ）」で修了することについて

- ・おおむね5時限目までに運転技能は習熟してきており、6時限目の講習効果の確認（みきわめ）で技能の習得が十分かどうか判定はできる。技量が不足している受講者には、補講などで修正を行うことができるため問題ない。
- ・技能検定に合格できるだけの技量を習得しているかどうか、6時限目の段階になれば見抜くことができる。なかには模擬検定で不合格になったケースもあるが、不要な緊張が原因であり、技能そのものには習熟しており、法規に関する知識も十分ある。

(5) 実際に『技能講習カリキュラム』で指導してみた感想・意見

- ・ 現行の制度ではシミュレーター教習と実車教習で重複している部分があり、実車教習を増やすことで教習項目が整理され、全体がスリムになったうえに効果的な講習になったと思う。
- ・ 実車講習が増えて、より実践的な指導ができてよいと思う。
- ・ 連続的に行うことで、指導にも流れが出て効果的だと感じた。

(6) その他（全体的感想や個別に気づいた点など）

- ・ 車両の操縦については、2～3 時限目の早い段階で慣れてしまう受講者が多い。
- ・ 5～6 時限目には運転にも安定感が出て、ほとんどの受講者の技能は仕上がっている。
- ・ 受講者に聞くと、1 日で修了する講習を望む声が多い。
- ・ 1 日 6 時限で行う講習もよいが、2 日間（3 時限×2 回）、3 日間（2 時限×3 回）といったコースを受講者が選択できるようにすれば、より柔軟な制度になる。

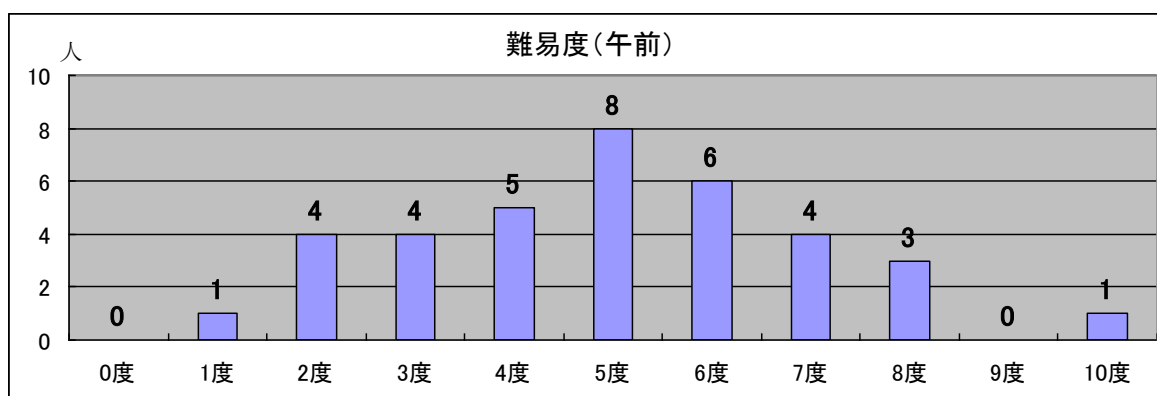
### 資料-3 受講者へのアンケート結果

今回の実験講習では、3 時限目を終了した昼休み時間を利用して、受講者に簡単なアンケート調査を実施した。質問は、講習で感じた技能習得の難易度、達成感、肉体疲労、精神疲労などについてチェックするもの。また、1 時限ごとの講習内容の充実度についても過不足を尋ねた。また、同様のアンケートをすべての講習が終了した後にも実施し、講習途中と終了時の意識についても変化傾向をみた。

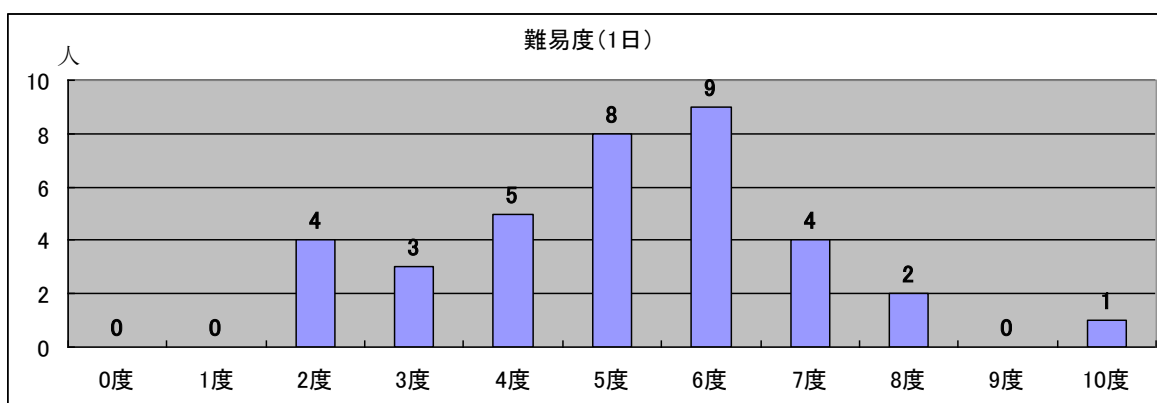
なお、講習の「難易度」「達成度」「肉体疲労度」「精神疲労度」のチェックについては、回答用紙に以下のゲージを示して、受講者の感想に最も近い目盛りに丸印を記入してもらった。目盛りは全部で 11 度数あり、左端を 0 度として順に増え、中央が 5 度、右端を 10 度として集計した。

(1) 難易度	
	←たいへん易しい <span style="float: right;">たいへん難しい→</span>
(2) 達成度	
	←たいへん満足 <span style="float: right;">たいへん不満→</span>
(3) 肉体疲労度	
	←まったく疲れなかった <span style="float: right;">たいへん疲れた→</span>
(4) 精神疲労度	
	←まったく疲れなかった <span style="float: right;">たいへん疲れた→</span>

資料 3-1 難易度に関する感想（午前）



資料 3-2 難易度に関する感想（1日）



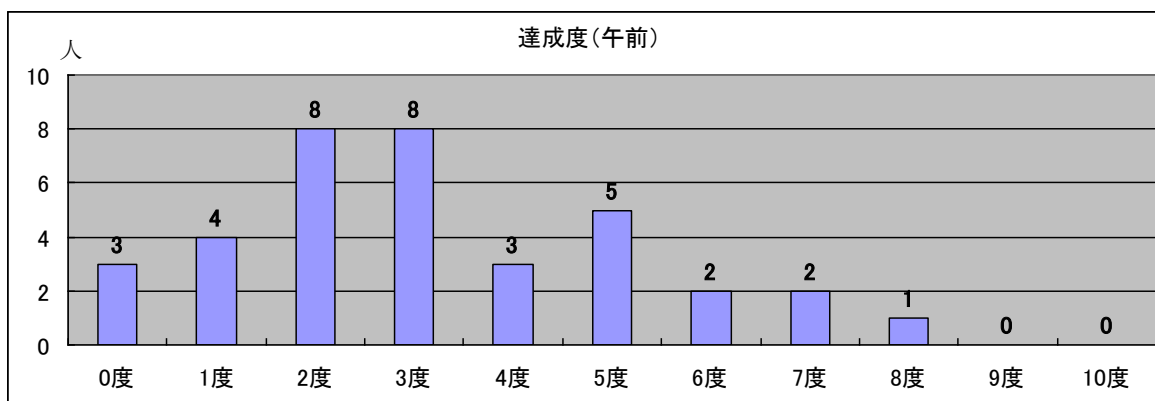
資料 3-3 難易度に関する感想の変化（昼休み時と終了時の比較）

左方向（0度方向）へ 変化した	変化なし	右方向（10度方向）へ 変化した
8人	15人	13人
22.2%	41.7%	36.1%

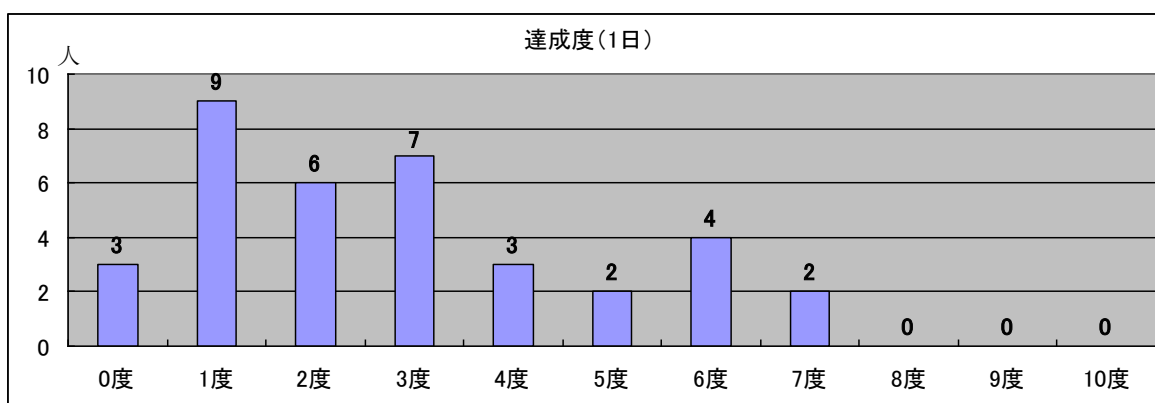
受講者が講習に感じた難易度は、午前中（3時限目）までは中央値である5度が最も多く、「たいへん易しい」「たいへん難しい」に向かうにしたがって少なくなっている。

また、講習終了後に難易度を尋ねてみると、6度を頂点に中央よりに重心が移動しており、1日を通じてみると、午前中よりも難しさを感じた受講者がやや増えている。

資料 3-4 達成度に関する感想（午前）



資料 3-5 達成度に関する感想（1日）



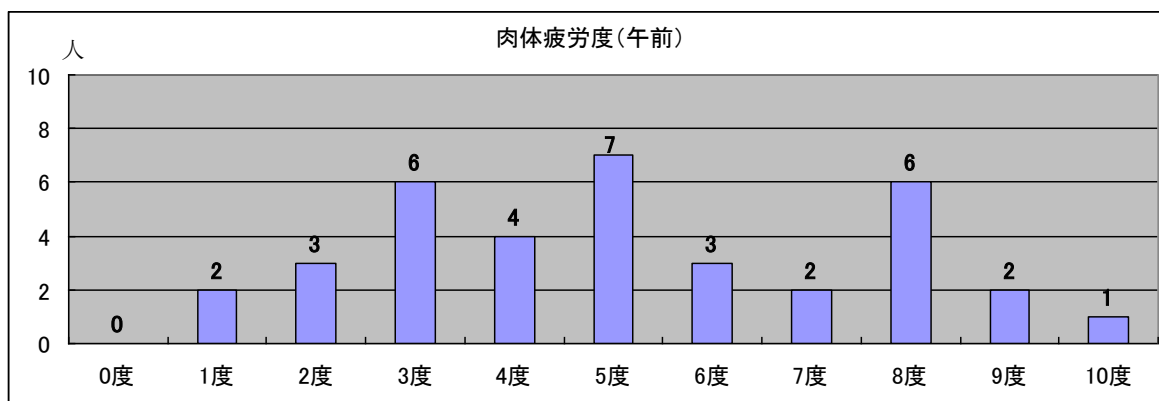
資料 3-6 達成度に関する感想の変化（昼休み時と終了時の比較）

左方向（0度方向）へ 変化した	変化なし	右方向（10度方向）へ 変化した
16人	12人	8人
44.4%	33.3%	22.2%

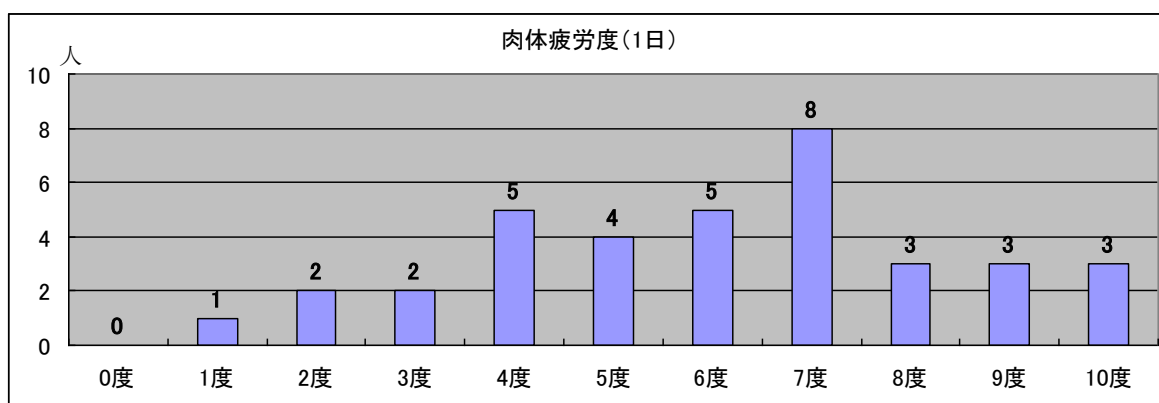
受講者が自ら感じる達成度は、午前の段階では「たいへん満足」に重心が近く、2度、3度の度数が最も多かった。

1日を振り返ってみると、達成度はさらに左方向に移動しており、1度が最も多い結果となっている。講習によって運転技能が身についたことを手応えとして実感している様子が見え、今回の講習に対する受講者の満足度は非常に高いものと評価できる。

資料 3-7 肉体疲労度に関する感想（午前）



資料 3-8 肉体疲労度に関する感想（1日）



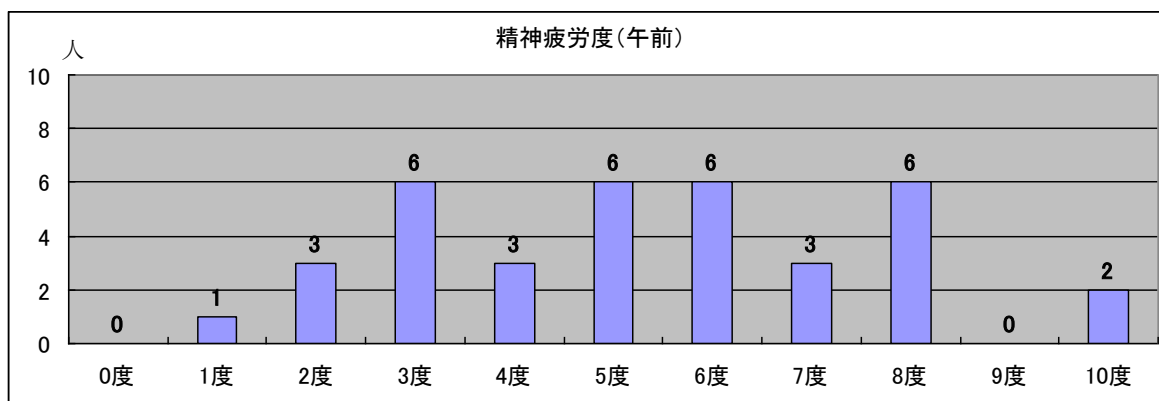
資料 3-9 肉体疲労度に関する感想の変化（昼休み時と終了時の比較）

左方向（0度方向）へ 変化した	変化なし	右方向（10度方向）へ 変化した
7人	10人	19人
19.4%	27.8%	52.8%

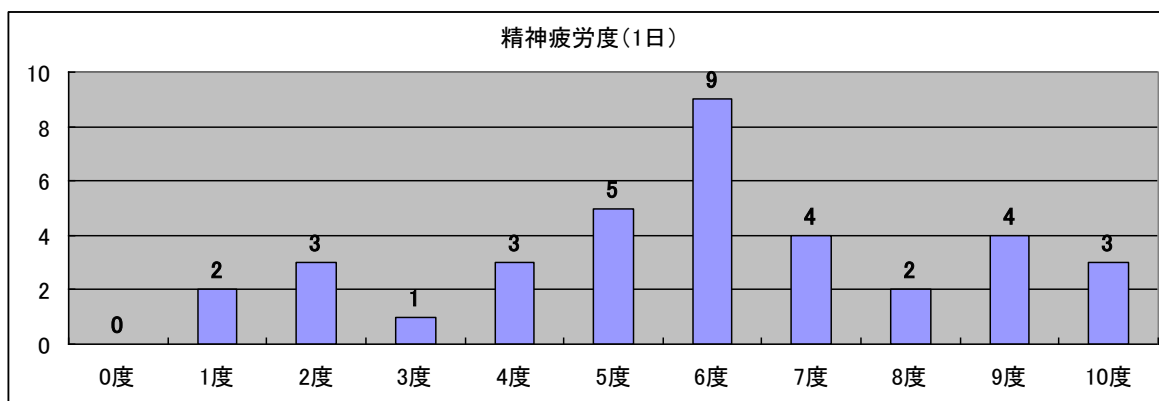
午前中は、3度、5度、8度の度数に肉体疲労を感じた受講者が目立ち、全体的に分布が散らばり、個人ごとの疲労感覚にばらつきがうかがえる。

講習終了後は、半数以上の受講者に肉体疲労感が増しており、7度を頂点に、9度および10度の高い肉体疲労を感じた受講者も増えている。猛暑が体力におよぼした影響も大きいものと考えられる。

資料 3-10 精神疲労度に関する感想（午前）



資料 3-11 精神疲労度に関する感想（1日）



資料 3-12 精神疲労度に関する感想の変化（昼休み時と終了時の比較）

左方向（0度方向）へ 変化した	変化なし	右方向（10度方向）へ 変化した
9人	13人	14人
25.0%	36.1%	38.9%

一見してわかる通り、午前中の精神疲労度は、受講者によってかなりばらつきがあり、一定の傾向は読み取れない結果となっている。

しかし、1日を通じてみると、精神疲労度の分布は6度をピークにして山型を示し、9度および10度といった高い精神的疲労感を感じている受講者もみられた。

資料 3-13 受講者の意見（1 時限目について）

	性別	年齢	普通免許 経過年数	原付 経験	充実度	感想・意見
1	男	28	9年	有り	適正	言葉で基本的な説明を頂き、その時間はあまり多くなかったが、その分、実車の運転の時間が多く良かった。
2	男	26	7年	有り	適正	自動車操作に近いので、すんなりと乗ることができた。バランス、右左のなれが少し難しい。
3	男	41	22年	有り	適正	—
4	男	32	13年	有り	適正	最初は進路変更から安全姿勢とかが思っていたより戸惑った。
5	男	21	2年	有り	適正	小回りの練習をもう少ししたかった。ウインカーを出す時間や距離をしっかりと確認してやりたい。
6	女	21	3年	有り	適正	丁寧に教えてくれたので分かりやすかった。50ccの原付とそんなに運転において変わりはない気がする。
7	男	26	8年	無し	適正	車両が思ったよりも重量があり、なかなかバランスが取れなかった。
8	男	38	19年	有り	不足	アクセルブレーキで対応すべきか、ブレーキで対応すべきか戸惑ってしまうことがある。ウインカーに気を取られてしまうことが多い。
9	男	24	5年	有り	適正	慣れている人にとってはわかっていることなので、もう少し時間が短くてもいいかもしれない。
10	男	26	6年	有り	適正	—
11	男	25	7年	有り	適正	運転方法については原付で2年ほど大学に通っていたため問題ない。
12	女	19	1年	有り	適正	個人のレベルに合わせて前後の並び順を変えてくれたので、グループで動いていながらも安心して取り組むことができました。
13	男	22	2年	有り	適正	原付（50cc）のものとウインカー操作が違い（押し込んでウインカーを消す）戸惑った。
14	男	22	4年	有り	適正	もう少し短くてもよかった。←車両の取り扱いについて。コースを覚えるための説明が少ないと思う。
15	男	20	1年	有り	適正	始めの講習ということでしたが、説明が簡単でわかりやすく、実際に運転がすぐできたのでよかったです。
16	男	19	2カ月	有り	適正	—
17	男	20	10カ月	有り	適正	—
18	男	23	3年	有り	適正	車の取り扱いを復習できてよかった。
19	男	19	1カ月	無し	適正	バランスのとり方に慣れるまで時間がかかった。
20	女	39	19年	有り	適正	大ききの不安があったが、乗ってみるとそうでもなく安心した。ブレーキに指をそろえてかけるのが難しい。
21	男	19	4カ月	無し	適正	発進時にアクセルを回しすぎて体が引っ張られたので、体を前に少し倒して、回し過ぎないようにアクセルを回して発進するようにした。停止時に体が前に倒れすぎていると思うので気をつけたい。
22	男	22	4年	無し	適正	発進・停止の練習で加速の加減がわかり、1つ1つの項目がゆっくり進んでわかりやすかった。
23	男	28	10年	無し	適正	すぐに恐怖心が取れ、楽しくできました。
24	女	40	22年	有り	適正	原付を運転していたので、操作は困らなかった。
25	男	21	3年	有り	適正	—
26	男	19	1年	有り	過剰	原付と普通二輪の感覚が違うので慣れるまでたいへんでした。
27	男	21	3年	無し	適正	30 km/h の速度調整が意外と難しいので、慣れるのに少し時間がいった。一本橋はバランス、スピード双方共に少し難しいが、バイクの扱いは上手くなるといった。
28	女	33	14年	無し	適正	感覚をとりもどすのにもう少し乗り慣れるまで練習したかった。
29	男	19	1年	無し	適正	—
30	男	21	2年	有り	適正	—
31	女	50	30年	有り	適正	—
32	女	23	5年	無し	適正	—
33	女	18	4カ月	無し	適正	発進するとき少し怖かったのでゆっくりと進んでしまい、よくふらついてしまいました。
34	男	23	4年	有り	適正	慣れるものなのでこれくらいいいと思います。
35	女	28	10年	無し	適正	終わり近くまで慣れなかったので、きちんとできているかが分からなかった。
36	女	38	20年	無し	適正	—

※「充実度」について「不足」「過剰」の回答には色塗りして目立たせた。



## 資料 3-14 受講者の意見 (2 時限目について)

	性別	年齢	普通免許 経過年数	原付 経験	充実度	感想・意見
1	男	28	9年	有り	適正	死角や周りの確認など大切さがよくわかった。
2	男	26	7年	有り	適正	コースを一通り回り、一本道のコースが難しかった。注意する所を細かく説明してもらえるので、助かります。
3	男	41	22年	有り	適正	—
4	男	32	13年	有り	適正	進路(コース)を覚えていないため、そちらに意識がいきってしまい運転操作がうまくいかなかった。
5	男	21	2年	有り	適正	—
6	女	21	3年	有り	適正	一本橋とブレーキの所が難しいポイントだと思う。ウインカーをいちいち消すクセがある。ブレーキの所をもっと練習したかった。
7	男	26	8年	無し	適正	急制動や坂道よりも一本橋とクランクが怖かった。もう少し練習回数を増やしてほしい。
8	男	38	19年	有り	適正	まっすぐ走れるようになると、対応できた。
9	男	24	5年	有り	適正	久しぶりの運転だったので、慣れる時間として使えた。
10	男	26	6年	有り	不足	原付経験が浅く、S字、クランク、一本橋になれる時間がまだ必要だと感じた。
11	男	25	7年	有り	適正	30m、3秒といったものが忘れていたが多かった。
12	女	19	1年	有り	適正	—
13	男	22	2年	有り	不足	MTとATの走行時の違いなどが教えられるといいのではないのでしょうか。
14	男	22	4年	有り	—	—
15	男	20	1年	有り	適正	運転しながら次を考えながら、周りを確認することでいっぱいいっぱいになり、少し余裕がなかったです。
16	男	19	2カ月	有り	適正	—
17	男	20	10カ月	有り	適正	—
18	男	23	3年	有り	適正	—
19	男	19	1カ月	無し	適正	—
20	女	39	19年	有り	適正	ハンドルと車体のバランスがつかみづらい。
21	男	19	4カ月	無し	適正	坂道停止からの発進時、少し後ろにさがってしまったので、後ブレーキをかけてセルを回す。
22	男	22	4年	無し	適正	動作にゆとりをもって行動すればいいと感じ、1時間目より力をぬいて運転できた。
23	男	28	10年	無し	適正	原付と変わらないのですぐ慣れました。
24	女	40	22年	有り	適正	一本橋の通過で時間を気にすると、下を見てしまいバランスが崩れる。
25	男	21	3年	有り	適正	—
26	男	19	1年	有り	適正	1つ1つのバイクが違うのでけっこう疲れた。
27	男	21	3年	無し	適正	—
28	女	33	14年	無し	適正	—
29	男	19	1年	無し	適正	—
30	男	21	2年	有り	適正	—
31	女	50	30年	有り	適正	—
32	女	23	5年	無し	適正	—
33	女	18	4カ月	無し	適正	止まって安全確認をした後のウインカーを忘れてしまいがちでした。
34	男	23	4年	有り	不足	個人的には大丈夫ですが、原付に乗りなれていない人は必死かと思えます(ペースが少し速い)。
35	女	28	10年	無し	適正	指導していただいている声が他の人への声にも反応してしまいました。
36	女	38	20年	無し	適正	苦手な部分の繰り返しが練習したかった。

※「充実度」について「不足」「過剰」の回答には色塗りして目立たせた。

資料 3-15 受講者の意見 (3 時限目について)

	性別	年齢	普通免許 経過年数	原付 経験	充実度	感想・意見
1	男	28	9年	有り	適正	ある程度、運転に慣れてきて余裕ができたため、ウインカーの出すタイミングや、カーブの曲がり方などの細かい点にも注意を払い復習することができた。一本道(細い)のコツをもう少しつかみたい。
2	男	26	7年	有り	適正	3時限目は操作にもなれ、よゆうをもって走行することができました。連続することで感じを忘れないうちにでき良いです。
3	男	41	22年	有り	適正	原付車の走行、停止位置、ウインカーを出す、解除タイミングの練習が更に必要と感じる。コースを考えながら走行してしまうため、動作が送れてしまった。(コースを覚えることが主になってしまった)
4	男	32	13年	有り	適正	慣れてきて余裕ができ、まわりをみれるようになった。
5	男	21	2年	有り	適正	車間距離をとるのを忘れがちになるのでしっかりとやりたい。
6	女	21	3年	有り	適正	1～3時限の講習を受けただけでも最初より上達したように思う。左右の確認や思いやりの心が一番大切だと思った。
7	男	26	8年	無し	不足	他の車両の動きを気にしながら苦手な場所(8の字出口付近等)を走行するのは不安。
8	男	38	19年	有り	不足	ウインカーに気がとられて、先ほどできたことでもできなくなったりすることがあった。次に何をするのか、コースのことばかりが気になり、先ほどできたことでもできなくなることがあった。
9	男	24	5年	有り	適正	細かい所まで見てくれているのでためになる。
10	男	26	6年	有り	不足	原付経験が浅く、S字、クランク、一本橋になれる時間がまだ必要だと感じた。
11	男	25	7年	有り	適正	ウインカー出すタイミング、進路変更のタイミング等、わかって良かった。
12	女	19	1年	有り	適正	最初に路上運転に当たって注意で、全体の流れを説明を受けながら見ることで、それ以降、頭の中で思い浮かべることができたのでよかったです。
13	男	22	2年	有り	適正	運転時の注意点など、要所をおさえられていてちょうどいいと思う。
14	男	22	4年	有り	—	後ろから次々に言われると対応できず、ミスが連発してしまう。
15	男	20	1年	有り	適正	くり返しくり返しコースを練習できたのでよかったです。
16	男	19	2カ月	有り	適正	ウインカーを出すタイミングで迷ってしまった。
17	男	20	10カ月	有り	適正	—
18	男	23	3年	有り	適正	大事な所を細かく教えてもらえてよかった。
19	男	19	1カ月	無し	適正	—
20	女	39	19年	有り	適正	進路変更の先を見る時、車体がぐらつくのがこわい。
21	男	19	4カ月	無し	不足	交差点での進路変更でまごついてしまった。
22	男	22	4年	無し	適正	コース上での目視の確認や、コースを覚えるなど、覚える内容は多かったが、一通りの流れをつかめたことで、多少自信がついた。しかし、ウインカーは慣れず……。
23	男	28	10年	無し	適正	コースさえ覚えたら大丈夫だと感じました。
24	女	40	22年	有り	適正	目視の仕方やウインカーを出すタイミングなど、勉強になった。
25	男	21	3年	有り	適正	S字やクランクでの後ろブレーキをかけながら走行する方法がわかりやすく、すぐに行うことができた。
26	男	19	1年	有り	過剰	もっとバイクがあるとたいへんだなと思いました。その分気をつけなければならぬと思った。
27	男	21	3年	無し	適正	コースが意外と複雑化しているので、1周目をもう少し詳しく。
28	女	33	14年	無し	不足	進路変更の仕方の説明がほしかった。
29	男	19	1年	無し	適正	何度も確認をしていただき、ありがたかったです。
30	男	21	2年	有り	適正	—
31	女	50	30年	有り	適正	クランク出口での左右の確認の指示がでていたことが聞きとりにくかった(わからなかった)
32	女	23	5年	無し	適正	ウインカーの出し方がよくわからない。
33	女	18	4カ月	無し	適正	交差点を曲がる時、速くを見ることにもっと意識したいです。
34	男	23	4年	有り	適正	—
35	女	28	10年	無し	適正	あつという間に終わってしまって、もっと練習したかった。3番目に走るのと1番目に走るのでは、感じが違ったので順番に走らせてもらえて良かった。
36	女	38	20年	無し	適正	—

※「充実度」について「不足」「過剰」の回答には色塗りして目立たせた。

## 資料 3-16 受講者の意見（午前中の講習に感じた全体的な感想など）

	性別	年齢	普通免許 経過年数	原付 経験	感想・意見
1	男	28	9年	有り	先生の声が聞こえにくい点がありました。車両トラブルがおきた場合の対応の仕方が少しわかりました（後ろのスターターをけり入れる。エンジンを止めてはいけない）
2	男	26	7年	有り	6名と少人数のため、走行にも余裕が出て走ることができました。
3	男	41	22年	有り	思っていたよりもS字、クランクは難しかった。楽しく教習できました。
4	男	32	13年	有り	—
5	男	21	2年	有り	午前中の運転で乗ることに少しなれることができました。午後は落ち着いて運転にのぞみたい。
6	女	21	3年	有り	—
7	男	26	8年	無し	—
8	男	38	19年	有り	車の免許取得後、数回しか乗る機会がなかった。自転車と変わらないと思っていたが大まちがい。50ccである程度慣れていて（過去にそれなりに経験がある）でないと感じた。
9	男	24	5年	有り	—
10	男	26	6年	有り	原付経験でレベル分けした方が良いのではないのでしょうか。
11	男	25	7年	有り	楽しかったです。
12	女	19	1年	有り	1人で走っていても常に見てくれているので、その人に合ったアドバイスをいただけるので嬉しいです。アドバイスもとてもわかりやすいです。
13	男	22	2年	有り	—
14	男	22	4年	有り	飲み物とかが充実しているのは良いと思う。
15	男	20	1年	有り	—
16	男	19	2カ月	有り	体調が悪かったので、あまり良くできなかったが、内容はよかったと思います。1日ですべてこなすのはやはり大変だと感じた。
17	男	20	10カ月	有り	—
18	男	23	3年	有り	—
19	男	19	1カ月	無し	教官に自分の良い点、悪い点を指導してもらえたのはよかったです。
20	女	39	19年	有り	原付経験が無い人たちと一緒に安心しました。午前は無事に終わってほっとしました。
21	男	19	4カ月	無し	—
22	男	22	4年	無し	二輪のバランスの取り方が、初め慣れなかったが、身体にその動作がみについた3時間だったと思う。ほぼ二輪に乗ったことがなくても安心できた。
23	男	28	10年	無し	—
24	女	40	22年	有り	すぐわかりやすくコツなどを説明して下さるので、吸収して頑張りたいと思います。
25	男	21	3年	有り	わかりやすく、ストレスもなかった。
26	男	19	1年	有り	—
27	男	21	3年	無し	—
28	女	33	14年	無し	比較的乗り慣れた車両のイメージがあるので、運転の気負いがなくてとりかかりやすかった。
29	男	19	1年	無し	わからないことを質問しやすい雰囲気でもよかった。
30	男	21	2年	有り	説明が分かりやすく、ひとりひとりにしっかりアドバイスをしてくださったので、講習を受けやすく感じました。
31	女	50	30年	有り	—
32	女	23	5年	無し	とてもわかりやすく、後は自分しだいなところがあると思った。
33	女	18	4カ月	無し	バイクを乗ることが前より好きになりました。
34	男	23	4年	有り	—
35	女	28	10年	無し	少人数で教えていただけるのですごく助かります。
36	女	38	20年	無し	全体的にも苦手な操作に慣れるまでにもう少し時間がほしいと感じました。

資料 3-17 受講者の意見（4 時限目について）

	性別	年齢	普通免許 経過年数	原付 経験	充実度	感想・意見
1	男	28	9年	有り	適正	大変参考になりました。
2	男	26	7年	有り	適正	車とちがい、ハンドルを取られやすいことがわかった。悪路は注意。
3	男	41	22年	有り	過剰	スピード感、視界が実際と違い講習としてはどうかと思った（楽しいが）。
4	男	32	13年	有り	適正	予測した運転ができなかった。
5	男	21	2年	有り	適正	慣れないこともあったが、とても危ない走行をしてしまった。
6	女	21	3年	有り	適正	シミュレーターは実際にあり得る危険な状況を体感することができ、とても貴重だと思った。普段注意しなければならないことがよくわかった。
7	男	26	8年	無し	適正	1人1回づつシミュレーターを使うことができたのでよかった。
8	男	38	19年	有り	適正	想定範囲内の危険予知だったが、ウインカーの操作がまごついた。
9	男	24	5年	有り	適正	何が危険なのかつたわってくる。
10	男	26	6年	有り	適正	実際にバイクに乗るのと、シミュレーターでは若干感覚が異なるが、分かりやすかった。
11	男	25	7年	有り	適正	あらゆる危険があり、勉強になりました。普段の運転の為になりました。
12	女	19	1年	有り	適正	周囲コースをまわっているだけではわからない、他の車両や歩行者に対する危険について知ることができました。
13	男	22	2年	有り	適正	客観的に見た自分の運転が分かり、問題にも気づくことができた。ハンドリングなど実車との差にとまどってしまった。
14	男	22	4年	有り	適正	シミュレーターが実車と大きく違っていたため、うまく扱えなかった。
15	男	20	1年	有り	適正	予測していても、それ以外の事が起きるのでとても参考になった。
16	男	19	2カ月	有り	適正	どのような時が危険か、自ら体験できたので、ビデオを見るよりわかりやすかった。
17	男	20	10カ月	有り	適正	シミュレーターのほうが難しいと思った。
18	男	23	3年	有り	適正	ゲームみたいでおもしろかった。
19	男	19	1カ月	無し	適正	自分の注意力がどれほど不足しているか客観的にみれてよかったです。
20	女	39	19年	有り	適正	普段運転しているので、身近に感じられる事を画面で見れてよかったです。他の人の様子も見れたので、再確認できてよかったです。
21	男	19	4カ月	無し	不足	自分なりに気をつけて走れていると思っていたので、失敗してあらためて気をつける必要があると思いました。
22	男	22	4年	無し	適正	実車とシミュレーターでは、かなり違いは感じられた。危険な状態がくる！と 思ってしまったのですが、このくらいがちょうどいいのかも……。
23	男	28	10年	無し	適正	危険予測が、車とまた違うことに気づいた。
24	女	40	22年	有り	適正	気をつけていたつもりでも、まだまだ予測が足りていなかったと感じた。
25	男	21	3年	有り	適正	反応できませんでした。困ったらブレーキ！
26	男	19	1年	有り	適正	ここで危険って思ったから、たいぶ予測ができた。
27	男	21	3年	無し	適正	—
28	女	33	14年	無し	適正	—
29	男	19	1年	無し	適正	—
30	男	21	2年	有り	適正	—
31	女	50	30年	有り	適正	練習をしたスクーターとちがったので緊張しました。
32	女	23	5年	無し	適正	実際に事故に合うことはできないが、シミュレーションすることによって事故の恐さがわかるため、行ったほうが良い。
33	女	18	4カ月	無し	適正	カーブがとてもむずかしかった。
34	男	23	4年	有り	適正	—
35	女	28	10年	無し	不足	街中のシミュレーションをしてみたかった。
36	女	38	20年	無し	適正	操作に少し慣れ、シミュレーションに集中できそうになったら終わりました。

※「充実度」について「不足」「過剰」の回答には色塗りして目立たせた。

## 資料 3-18 受講者の意見 (5 時限目について)

	性別	年齢	普通免許 経過年数	原付 経験	充実度	感想・意見
1	男	28	9年	有り	適正	自分が思った以上に車両は進むことがよくわかった。
2	男	26	7年	有り	適正	KYTをキチンと行い、自らが危険を回避する運転が必要と感じました。
3	男	41	22年	有り	適正	交通状況に応じた運転をもっと練習したかった。
4	男	32	13年	有り	適正	慣れてきて上達はしているけど、疲労がたまってきた。
5	男	21	2年	有り	適正	回避では自分の認識の甘さがわかった。 道路以外の走行で、あんなに衝撃があるとは思わなかった。
6	女	21	3年	有り	適正	危険な運転を実際にやってみると、予想以上に危険で怖かった。
7	男	26	8年	無し	適正	—
8	男	38	19年	有り	適正	必要な経験としての訓練だと認識していますが、検定に向けての練習をもっとしておきたかった。
9	男	24	5年	有り	適正	十分に練習でき、説明も良くわかりました。
10	男	26	6年	有り	適正	十分な理解ができた。
11	男	25	7年	有り	適正	5m ぐらいでよけられていると思っていたが、実際は 10~15m と聞き、驚きました。
12	女	19	1年	有り	適正	シミュレーターを終え、同じ周回コースをまわると、いままで感じなかった危険な場所がわかるようになりました。
13	男	22	2年	有り	不足	急制動は言われていても、実際にかかる時間が分かり、常に注意が必要という認識がもちやすかった。
14	男	22	4年	有り	適正	普段乗っている人にはなんともないが、未経験の人には少しキツイかもしれないと思いました。
15	男	20	1年	有り	適正	周りをしっかり意識して状況判断することが重要だと感じました。
16	男	19	2カ月	有り	適正	総合的な練習をもっとして、検定コースを覚えたい。
17	男	20	10カ月	有り	適正	—
18	男	23	3年	有り	適正	—
19	男	19	1カ月	無し	適正	—
20	女	39	19年	有り	適正	距離が長くなったぶん、他者との交差もあり緊張しました。時間が長く、集中力が心配でした。
21	男	19	4カ月	無し	適正	急制動時、少し早くブレーキをかけているらしいのでもう数回やりたかった。
22	男	22	4年	無し	適正	ウインカーのタイミング、目視の確認、対向車の有無などの感認を再認識できる時間だった。私の場合、レーンによりすぎるクセがあったので、その点の注意をしながら走行できたと思う。
23	男	28	10年	無し	適正	あらい運転が修正できた。
24	女	40	22年	有り	適正	急制動のスピードが怖かった。走行中のスピードの早さが早いとわかった。
25	男	21	3年	有り	適正	ブレーキの使い方の重要性。低速時にブレーキを使えると、とても安定しました。停止位置が場面によって変化するので練習できてよかったです。
26	男	19	1年	有り	過剰	方向転換がとても難しいです。すばやく行く方向を見なければならぬから、とてもたいへんでした。
27	男	21	3年	無し	適正	ケーススタディをふまえた上でコースを走ることができる方が良い。
28	女	33	14年	無し	不足	進路変更とスピード確認で混乱したので、通行区分の練習時間がたくさんほしい。
29	男	19	1年	無し	適正	—
30	男	21	2年	有り	適正	—
31	女	50	30年	有り	適正	—
32	女	23	5年	無し	適正	—
33	女	18	4カ月	無し	不足	踏み切り手前や交差点、ウインカーをつけるタイミングや後ろの安全確認がなかなか慣れなかった。
34	男	23	4年	有り	適正	—
35	女	28	10年	無し	適正	コースを覚えるのが大変で、午前中のように事前にコースを教えてほしい気もするが、免許センターではすぐ覚えなれないといけない気もするので良かったのかも。
36	女	38	20年	無し	適正	—

※「充実度」について「不足」「過剰」の回答には色塗りして目立たせた。

資料 3-19 受講者の意見（6 時限目について）

	性別	年齢	普通免許 経過年数	原付 経験	充実度	感想・意見
1	男	28	9年	有り	適正	何度も繰り返し練習できてよかった。
2	男	26	7年	有り	適正	最後は余裕をもった走行ができました。
3	男	41	22年	有り	—	—
4	男	32	13年	有り	適正	一通りおぼえることができました。
5	男	21	2年	有り	適正	本日におそわったことや学んだことを自分なりに復習できた。
6	女	21	3年	有り	適正	一本橋が難しかった。練習する時間がもっとほしい。
7	男	26	8年	無し	不足	6限目で課題が見つかったものもあったため。
8	男	38	19年	有り	不足	なんとか最後までそれなりに運転できるようになりましたが、本音をいうともう1時間やりたかった。
9	男	24	5年	有り	適正	十分に練習する時間があつたのでよかった。
10	男	26	6年	有り	不足	もう少し苦手分野（一本橋）などを練習する時間がほしい（補習のような感じで）。
11	男	25	7年	有り	適正	楽しかったです。
12	女	19	1年	有り	適正	最初は大変だったウインカーやクランクも少しは自然にできるようになりました。
13	男	22	2年	有り	適正	自分のみきわめの速さなど、実際に知ることができ、今後に生かせると感じました。
14	男	22	4年	有り	不足	もう1時間くらい乗っていたいと思いました。
15	男	20	1年	有り	適正	バイクの運転の一連の流れをしっかりと身につけることができたとします。
16	男	19	2カ月	有り	適正	—
17	男	20	10カ月	有り	適正	—
18	男	23	3年	有り	適正	最終確認ができてよかった。
19	男	19	1カ月	無し	適正	—
20	女	39	19年	有り	適正	自分の不得手な分が分かってきました。やっとコース覚えられてよかったです。
21	男	19	4カ月	無し	—	走る前、乗る前の確認が大事。
22	男	22	4年	無し	適正	最後の時限だったが、すべての確認という意見ですごくリラックスして一つの動作ができたと思う。
23	男	28	10年	無し	適正	気持ちの余裕ができた。
24	女	40	22年	有り	適正	おちついて、ゆっくり走行してみると周りがみえてよかった。
25	男	21	3年	有り	適正	悪い所がわかるため。
26	男	19	1年	有り	適正	ルートがわかれば、けっこう簡単でした。でもけっこう道で迷った。
27	男	21	3年	無し	適正	自らが苦手と感じることを重点的に練習できることが良い。
28	女	33	14年	無し	適正	—
29	男	19	1年	無し	適正	—
30	男	21	2年	有り	適正	—
31	女	50	30年	有り	適正	苦手なところを適確な指導をしていただきました。
32	女	23	5年	無し	適正	—
33	女	18	4カ月	無し	不足	全部頭の中が真っ白になってしまい、ゴチャゴチャになってしまいました。
34	男	23	4年	有り	適正	3人なので練習がたくさんできましたが、人数が多いと不足とを感じるかもしれません。
35	女	28	10年	無し	不足	もっと練習したかった。
36	女	38	20年	無し	適正	—

※「充実度」について「不足」「過剰」の回答には色塗りして目立たせた。

## 資料 3-20 受講者の意見（全体的な感想や個別意見など）

	性別	年齢	普通免許 経過年数	原付 経験	感想・意見
1	男	28	9年	有り	少人数制だからか、先生からいくらか指揮をもらえたことが良かった。
2	男	26	7年	有り	アドバイスが的確で、とてもわかりやすかった。
3	男	41	22年	有り	暑い中でしたが、思ったよりも楽しくあつという間の講習でした。
4	男	32	13年	有り	—
5	男	21	2年	有り	今日で、自分の技術が向上したと思います。
6	女	21	3年	有り	—
7	男	26	8年	無し	—
8	男	38	19年	有り	ほとんど素人の者が検定を受けるには、難しいかもしれないと感じました。午前中よりは自信はつきました。
9	男	24	5年	有り	—
10	男	26	6年	有り	今回の実験講習を受講して、中型免許の講習も受けてみたいと思いました。
11	男	25	7年	有り	一日楽しかったです。中免取りに来ます。
12	女	19	1年	有り	—
13	男	22	2年	有り	夏日となり、暑い中大変でしたが、いつもの50ccと違った感覚を感じられ楽しかった。
14	男	22	4年	有り	スピードを出すべき所と、そうじゃない所が分かってから、急に上手になったように感じます。
15	男	20	1年	有り	—
16	男	19	2カ月	有り	—
17	男	20	10カ月	有り	気温がつかかった。
18	男	23	3年	有り	—
19	男	19	1カ月	無し	—
20	女	39	19年	有り	試験まで間があいてしまうので残念です。申し込みの時に、早めに受付できることを教えてほしかったです。
21	男	19	4カ月	無し	—
22	男	22	4年	無し	自分では、このタイミングで良いと思っても、外から見ると遅かったりする行動などをアドバイスしてもらえて、すぐに自分に取りこめた。
23	男	28	10年	無し	—
24	女	40	22年	有り	原付の講習を受けたことがなかったので、いろいろ教わってよかったと思う。
25	男	21	3年	有り	—
26	男	19	1年	有り	—
27	男	21	3年	無し	一日だけでもしっかりとバイクの扱いがわかるようになったと思う。
28	女	33	14年	無し	—
29	男	19	1年	無し	—
30	男	21	2年	有り	—
31	女	50	30年	有り	—
32	女	23	5年	無し	—
33	女	18	4カ月	無し	ぶっ通し6時間の運転は、やはりキツかったです（体力的に）。
34	男	23	4年	有り	仕方ないですが、1日しかないというプレッシャーを教務官からとても感じました。
35	女	28	10年	無し	スクーターを事前に少しでも乗っているのと、乗っていないのでは、大きく違うと思いました。
36	女	38	20年	無し	分かりやすかったです。ありがとうございました。

資料 3-21 受講者の意見（1日の講習と3日程度に分けて行う講習のどちらが負担が少ないか）

	性別	年齢	普通免許 経過年数	原付 経験	選択	感想・意見
1	男	28	9年	有り	3日	原付に乗りなれた人が1日で済ませることは問題がないように思えるが、私のように普段あまり原付に乗らない人は1日では足りない気がする。
2	男	26	7年	有り	1日	休みが1日ですむので。仕事を3日も休めないの。
3	男	41	22年	有り	1日	1日ですべて済ませる分、肉体的な負担は大きいですが、学校や仕事、アルバイト等で休みをとることができない人にとってはいい方式だと思います。
4	男	32	13年	有り	1日	バイトなど日程の調整がしやすいため。
5	男	21	2年	有り	1日	日程が短くて済むので、気楽だと思う。短期に集中して覚えられるので、忘れてしまうことなく終われる。ただ、時間は少し短い。
6	女	21	3年	有り	1日	たて続けにバイクに乗って講習を受けたが、バイクそのものにも慣れることができ、短い時間で身に付けられると思います。
7	男	26	8年	無し	1日	集中して習得しやすいと思う。
8	男	38	19年	有り	1日	仕事をしているため3日間だと休まなくてはいけないので（今後の試験も平日なので）単日のほうがありがたいです。
9	男	24	5年	有り	3日	1日では不安が残る。3日間程度やれば自信がつくかもしれない。
10	男	26	6年	有り	3日	1日ですべてを覚えようとするとう頭の中がパンパンになってしまい、逆に忘れてしまいがちだと思う。しかし、バイクの経験者にはよい方式だと思います。
11	男	25	7年	有り	1日	何日もかかるのは面倒。時間のない人が取得しやすくなってよいと思う。
12	女	19	1年	有り	1日	仕事が忙しく、3日も日程が取れない人も多いため、1日で安全な運転ができるようになるのであれば、1日で終わらせたい。
13	男	22	2年	有り	1日	体力はあるので、1日のできることを3日に分けて行うのは精神的に辛いです。しかし、お年寄りなど体力のない方は、3日に分けて行う方がよいと思います。
14	男	22	4年	有り	1日	長い時間ですが、1日はかなりいいと思います。間が空くと不安が増します。
15	男	20	1年	有り	1日	3日間の休みをつくる必要がないから。
16	男	19	2カ月	有り	1日	時間のロスも少なく、とくに重労働なこともないのでよいと思う。金額も安く上がるので、この方法を広めればもっと二輪が手軽に楽しめると思う。
17	男	20	10カ月	有り	1日	時間がないため1日の方がたいへん助かります。
18	男	23	3年	有り	1日	時間が少なく済むので仕事や家事に忙しい方でも受講でき負担が少ない。
19	男	19	1カ月	無し	1日	1日でも必要な技能がある程度身に付いたと思うから。数日かけると、感覚を取り戻すことで時間がかかりそう。
20	女	39	19年	有り	1日	社会人として、時間を取る余裕がありません。また、慣れの部分でも1日のほうが効率よくできます。
21	男	19	4カ月	無し	1日	断続的な講習だと、コースを忘れそう。また、教わったことも忘れそう。楽しいのであつという間に終わってしまい、特に問題ないのでは？
22	男	22	4年	無し	1日	少したいへんだが、1日でやってしまったほうが続けてできて上達が早い。
23	男	28	10年	無し	1日	学生としては②でもよいかと思いますが、社会人ではなかなか休みをとることができないと思うので①のほうがよいかと思います。
24	女	40	22年	有り	3日	1日だと疲れるから。1日にいろいろなことをすると、1つ1つがよくわからなくなる。せめて2日間ほしい。
25	男	21	3年	有り	3日	時期にもよるが、1日に集中して行う方式は体力的につらい人もいると思う。また、家で落ち着いて自分の運転を反省する時間も必要。技能検定も、慣れたコースで走りたい。ただ、現行制度の場合よりも今回の方式のほうが、社会人としては免許取得への負担は低いと思う。
26	男	19	1年	有り	1日	日を分ければ、日が空いた分を取り戻すのに苦勞をするように感じる。社会人などは1日で済ませたいというニーズが多い（3日は来たくない、来れない）。
27	男	21	3年	無し	1日	1日来ればOKなので。あまりバイクに乗ったことない人は3日のほうが楽かもしれないが、経験者は絶対1日がいい。
28	女	33	14年	無し	1日	学校や社会人など、なかなかひまを取れない人にとっては受けやすい。
29	男	19	1年	無し	1日	1回で済むほうが楽だから。
30	男	21	2年	有り	1日	間をあけるより、1日でやったほうが集中してできるから。
31	女	50	30年	有り	1日	1日という少ない日数で習得でき、内容も充実していたから。しかし、人数が多くなるのならば、細かい所まで目が届かない可能性がありそう。
32	女	23	5年	無し	1日	すべて1日で終わらせることができるから。
33	女	18	4カ月	無し	1日	大幅に時間が削減できるので、より多くの人が習得しやすいと思う。ただし少人数で行うほうがよい（1人～5人程度）
34	男	23	4年	有り	1日	日数的に拘束時間が短いと仕事に支障がなくありがたいです。ただ、実技の練習時間は、もの足りないように思います。習得してから実践でもよいのですが、3日に分けるより、1日で詰め込んだほうが分かりやすいと思うため。若い体力のある人には①がいいかなと感じます。
35	女	28	10年	無し	1日	講習自体は1日で済ませ、不安であれば講習の追加を可能にするなど工夫してほしい。社会人の休日3日は取得困難です。
36	女	38	20年	無し	1日	

※「3日」を選んだ回答には色塗りして目立たせた。



## 普通二輪（AT 小型限定）実験講習アンケート①

お名前：	普通免許取得後 年      月	原付運転経験の有無 ・あり    ・なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>●回答は統計処理を行ったうえで公表します。</li> <li>●回答者の個人情報を公表することは一切ありません。</li> </ul>
------	---------------------	-------------------------	--

**午前中の実技講習で、どのような感想をお持ちになったでしょうか。以下の質問にご回答ください。**

1. 講習を3時限受けて、基本運転技能の習得についてどう感じましたか？  
ご自分の感想に最も近いポイント（目盛り）に○をしてください。

〈1-1〉 難易度	
〈1-2〉 達成度	
〈1-3〉 肉体疲労度	
〈1-4〉 精神疲労度	

2. 講習内容は充分でしたか？ 習った講習項目を振り返って、1時限ごとに感想を選んでください。

	講習項目	〈2-1〉 講習の充実度 <small>※当てはまる番号に1つ○をしてください。</small>			〈2-2〉講習項目について感じたことを自由にお書きください。 <small>【例】・車両の取り扱いや操作の仕方は簡単なので、時間を省いても大丈夫。 ・慣れるまでが怖かったので、発進・停止をもっと練習したかった。 ・坂道の停止・発進は、とくに練習しなくても大丈夫だと思った。 ・通行区分の練習では、ウインカーの出し方でまごついた。</small>
1 時 限	1. 車の取り扱い 2. 運転姿勢 3. 発進および停止の仕方 4. 円滑な発進・加速 5. 速度の調整 6. ブレーキ操作 7. バランスのとり方	① 不足	② 適 正	③ 過 剩	
2 時 限	1. 車両特性を踏まえた運転 2. 坂道の通過 3. 坂道における停止及び発進 4. オートマチック車の運転	① 不足	② 適 正	③ 過 剩	
3 時 限	1. 路上運転に当たっての注意 2. 通行区分など 3. 走行ポジションと進路変更 4. 交差点の通行 5. 安全な速度と車間距離 6. カーブの安全走行	① 不足	② 適 正	③ 過 剩	

〈2-3〉 その他の全体的感想や個別意見等をご自由にお書きください。

★以上で、午前の講習に関するアンケートは終了です。午後の講習もがんばってください。

## 普通二輪（AT 小型限定）実験講習アンケート②

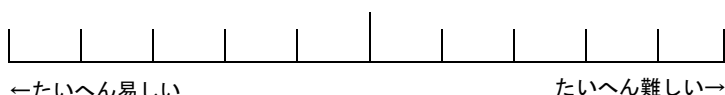
お名前：

- 回答は統計処理を行ったうえで公表します。
- 回答者の個人情報を公表することは一切ありません。

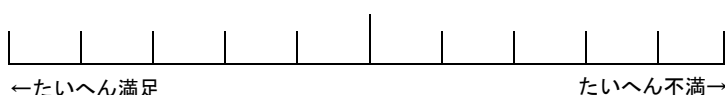
**今日1日の実技講習で、どのような感想をお持ちになったでしょうか。以下の質問にご回答ください。**

3. 1日の講習を振り返って、基本運転技能の習得についてどう感じましたか？  
ご自分の感想に最も近いポイント（目盛り）に○をしてください。

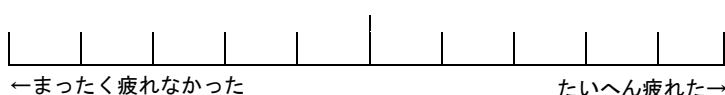
〈3-1〉 難易度



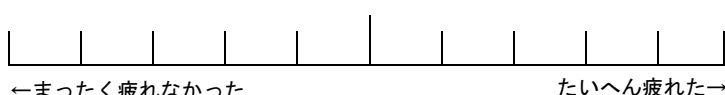
〈3-2〉 達成度



〈3-3〉 肉体疲労度



〈3-4〉 精神疲労度



4. 午後の講習内容は充分でしたか？ 習った講習項目を振り返って、1時限ごとに感想を選んでください。

	講習項目	〈4-1〉 講習の充実度 ※当てはまる番号に1つ○をしてください。			〈4-2〉講習項目について感じたことを自由にお書きください。 【例】・車両の取り扱いや操作の仕方は簡単なので、時間を省いても大丈夫。 ・慣れるまでが怖かったので、発進・停止をもっと練習したかった。 ・坂道の停止・発進は、とくに練習しなくても大丈夫だと思った。 ・通行区分の練習では、ウインカーの出し方でまごついた。
		① 不足	② 適正	③ 過剰	
4 時 限	1. 危険を予測した運転 (シミュレーター講習)	① 不足	② 適正	③ 過剰	
5 時 限	1. 急制動 2. 回避 3. ケーススタディ(交差点) 4. 交通状況及に応じた運転 5. 高度なバランス走行など	① 不足	② 適正	③ 過剰	
6 時 限	1. みきわめ講習	① 不足	② 適正	③ 過剰	

〈4-3〉 その他の全体的感想や個別意見等をご自由にお書きください。

5. 本日のような、6時限の技能講習を1日ですませることができると、現行制度のように8時限の教習を3日間程度に分けて習得する方式（技能検定は別途実施）では、どちらがご自身にとって負担の少ない方式ですか（かかる費用は考慮しないとして）。  
いずれかの番号に○をつけて、その理由をご自由にお書きください。

- ① 1日ですませることができると ② 3日程度に分けて習得する方式（現行制度）

理由：

★以上でアンケートは終了です。模擬技能検定では深呼吸をして、落ち着いて取り組みましょう。

---

## **普通二輪(小型限定)実験講習プロジェクト 報告書**

2012年1月 発行

一般社団法人 日本自動車工業会

〒105-0012 東京都港区芝大門一丁目1番30号 日本自動車会館内  
<http://www.jama.or.jp/> TEL.03-5405-6123(交通統括部)

---

