

原議保存期間	30年(平成59年3月31日まで)
有効期間	一種(平成59年3月31日まで)

各 地 方 機 関 の 長
各 都 道 府 県 警 察 の 長
(参考送付先)
各 附 属 機 関 の 長
殿

警 察 庁 丙 運 発 第 5 2 号
平 成 2 8 年 1 0 月 2 6 日
警 察 庁 交 通 局 長

運転シミュレーターに係る型式認定制度の運用の標準について（通達）

運転シミュレーターに係る型式認定制度については、「運転シミュレーターに係る型式認定制度の運用の標準について」（平成19年4月23日付け警察庁丙運発第15号。以下「平成19年通達」という。）により運用しているところであり、道路交通法の一部を改正する法律（平成27年法律第40号）による準中型自動車免許の新設に伴い「運転シミュレーターに係る型式認定制度の運用の標準について」（平成28年10月12日付け警察庁丙運発第46号。以下「平成28年通達」という。）により運転シミュレーター型式認定基準を改正し、平成29年3月12日から運用することとしたところであるが、現在、二輪車の運転シミュレーターに関し、危険予測に特化した車体が傾斜する機能を有しない運転シミュレーター（以下「次世代二輪シミュレーター」という。）の開発が進められており、この次世代二輪シミュレーターに関し、有識者等で構成される二輪運転シミュレーター調査研究委員会の「二輪運転シミュレーターに関する提言」（平成27年4月）において、危険予測等に係る教習について、高い教習効果があるものと認められたことから、次世代二輪シミュレーターを使用した教習を行うことができるよう、運転シミュレーター型式認定基準を改正し、大型自動二輪車免許又は普通自動二輪車免許の教習に係る運転シミュレーターの型式認定基準（「2 大型自動二輪車免許又は普通自動二輪車免許用（車体が傾斜可能な機能を有するもの）」及び「3 大型自動二輪車免許又は普通自動二輪車免許用（車体が傾斜可能な機能を有しないもの）」）については平成28年10月26日から、その他については平成29年3月12日からそれぞれ運用することとしたので、誤りのないようにされたい。

なお、平成19年通達は平成29年3月12日、平成28年通達は平成28年10月26日をもって廃止する。

別 紙

「運転シミュレーターに係る型式認定制度の運用の標準」

(凡例)

「府令」とは、道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）を、「規則」とは、原動機を用いる歩行補助車等の型式認定の手續等に関する規則（平成4年国家公安委員会規則第19号）を、「告示」とは、道路交通法施行規則の規定に基づき、運転シミュレーターに係る国家公安委員会が定める基準を定める件（平成6年国家公安委員会告示第4号）をいうものとする。

第1 運転シミュレーターの型式認定制度の概要

1 型式認定の実施

内閣総理大臣の指定する模擬運転装置（以下「模擬運転装置」という。）の製作又は販売を業とする者は、その製作し、又は販売する模擬運転装置の型式について国家公安委員会の型式認定を受けることができる（府令第39条の7第1項）。

2 型式認定の基準

1の型式認定は、模擬運転装置が府令第33条第5項第1号ホの国家公安委員会が定める基準に適合するものであるかどうかを判定することによって行う（府令第39条の7第2項）。

なお、当該基準は、告示で定められている。

3 型式認定の申請

(1) 1の認定を受けようとする者は、所定の様式の申請書を提出し、かつ、当該型式の模擬運転装置を提示しなければならない（府令第39条の7第3項において準用する第39条の2第3項並びに規則第1条及び別記様式第1）。

(2) (1)の申請書には、次に掲げる事項を記載した書類を添付しなければならない（府令第39条の7第3項において準用する第39条の2第4項）。

ア 諸元、外観等当該型式の内容に関する事項

イ 製作方法、検査方法等当該型式の模擬運転装置の製作における均一性を明らかにする事項

ウ 指定試験機関が行う当該型式についての試験の結果及びその意見

4 型式認定番号の表示等

(1) 国家公安委員会は、1の認定をしたときは、当該認定に係る型式認定番号を指定して申請者に通知することとし、所定の事項を公示するものとする（府令第39条の7第3項において準用する第39条の2第5項及び規則第3条）。

(2) 1の認定を受けた者は、次に掲げる事項を当該認定に係る型式の模擬運転装置に表示するものとする（府令第39条の7第3項において準用する第39条の2第6項及び規則第4条）。

ア (1)の型式認定番号

イ 模擬運転装置の製作等の時期又はその時期を表す略号

ウ 認定を受けた者の氏名又はその氏名を表す略号

5 変更等の届出

1の認定を受けた者は、3(1)の申請書の記載事項に変更があった場合等においては、所定の様式の届出書を提出することにより、速やかにその旨を国家公安委員会に届け出なければならない(府令第39条の7第3項において準用する第39条の2第7項並びに規則第5条及び別記様式第2)。

6 認定の取消し

- (1) 国家公安委員会は、1の認定を受けた型式の模擬運転装置の製作における均一性が確保されていないと認められるとき等は、認定を取り消すものとする(府令第39条の7第3項において準用する第39条の2第8項)。
- (2) 国家公安委員会は、1の認定を取り消そうとするときは、当該認定を受けた者に対し、あらかじめ弁明等の機会を与えることとし、当該認定を取り消したときは、当該取消しを受けた者にその旨を通知するとともに、所定の事項を公示するものとする。(規則第6条)。

7 標章のはり付け

1の認定を受けている者は、当該認定に係る型式の模擬運転装置に所定の様式の標章(以下「TSマーク」という。)をはり付けることができる(規則第7条及び別記様式第3)。

8 表示の届出等

1の認定に係る型式の模擬運転装置に名称等の略号を表示した者又はTSマークをはり付けた者は、速やかに所定の届出書により国家公安委員会に届け出るものとする(規則第8条及び別記様式第4)。

第2 運用上の留意事項

1 型式認定の判定基準

模擬運転装置に係る型式認定についての判定は、別添に定める基準により行うこととする。

2 指定試験機関の指定

模擬運転装置の型式認定に係る指定試験機関として、財団法人日本交通管理技術協会が指定されている(平成7年国家公安委員会告示第10号)。

3 型式認定制度の周知

運転シミュレーターは、内閣総理大臣が指定する模擬運転装置であって、国家公安委員会が定める基準に適合するものをいうが、型式認定制度は、型式を受けようとする者の申請に基づき、申請に係る模擬運転装置が基準に適合する運転シミュレーターであることを明確にし、利用者の利便を促進しようとするものであり、また、指定自動車教習所における教習水準の向上に資するものであることから、運転シミュレーターの製作者等及び運転シミュレーターを利用する指定自動車教習所等に対し、その趣旨等の周知を図らるたい。

4 TSマーク

認定を受けた者は、認定に係る模擬運転装置にTSマークをはり付けることができることとし、これをはり付けた場合には公安委員会に届け出ることとされている。

このTSマーク制度は、TSマークをはり付けることで、型式認定を受けた者の製作し、又は販売する模擬運転装置について、認定に係る型式との均一性が確保されて

いることを外観上明確にして、利用者の一層の便宜を図るとともに、T Sマークのはり付けられた模擬運転装置の普及により初心運転者の安全意識を高め、交通安全の推進を図ろうとするものである。

運転シミュレーター型式認定基準

1 大型自動車免許、中型自動車免許、準中型自動車免許、普通自動車免許、大型自動車第二種免許、中型自動車第二種免許又は普通自動車第二種免許用

構造及び性能の基準	試験の方法
<p>1 平成16年内閣府告示第287号に係る事項</p> <p>1.1 運転装置</p> <p>(1) ハンドル 形状、最大の操作力（操作に要する力をいう。以下同じ。）、最大の回転角及び復元力が教習用自動車（以下「実車」という。）に類似しているものであること。</p> <p>(2) アクセル・ペダル、ブレーキ・ペダル及びクラッチ・ペダル（オートマチック車に対応する模擬運転装置（以下「オートマチック車用装置」という。）にあっては、アクセル・ペダル及びブレーキ・ペダル） ア 操作する場合において、他の装置の操作の妨げとならず、かつ各ペダルの配置が実車に類似しているものであること。 イ 各ペダルの操作力、行程（踏み始めた位置から踏み込んだ位置までの移動量をいう。）、床板からの高さ、遊び（踏み始めた位置から作動を始める位置までの移動量をいう。）及びすき間（踏み込んだ場合における床板との距離をいう。）が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。</p> <p>(3) 手ブレーキ 形状及び操作方法が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。</p> <p>(4) チェンジ・レバー レバーの操作方法及び各ギヤ（オートマチック車用装置にあっては、レンジ）の位置の関係が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。</p> <p>(5) エンジン・スイッチ及びスタータ・スイッチ 形状及び操作方法が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。</p> <p>(6) 方向指示レバー 操作方法、自動戻りの機構及び作動表示用ランプが実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。</p>	<p>1.1 運転装置の構造検査</p> <p>(1) 形状、最大の操作力、最大の回転角及び復元力が実車に類似していることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p> <p>(2) 操作する場合において、他の装置の操作の妨げとならず、かつ、各ペダルの配置が実車に類似しているものであること並びに各ペダルの操作力、行程、床板からの高さ、遊び及びすき間が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視、実測及び実際に操作をすることにより審査する。</p> <p>(3) 形状及び操作方法が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p> <p>(4) レバーの操作方法及び各ギヤ（オートマチック車用装置にあっては、レンジ）の位置の関係が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p> <p>(5) 形状及び操作方法が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p> <p>(6) 操作方法、自動戻りの機構及び作動表示用ランプが実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p>

(7) 運転者席

座席及び背当てを備え、かつ、座席の位置が運転者の体格に応じ前後に調節できるものであること。

1. 2 運転状況表示装置

(1) 映写装置

映写幕、ビデオモニターその他これらに類する装置を有し、かつこれらの装置に映写される画面が鮮明なものであること。

(2) エンジン音発生装置

アクセル・ペダルの踏み込み量に連動したエンジン音が発生するものであること。

(3) 速度指示装置

運転者から見やすい位置に配置され、指示される速度がアクセル・ペダルの踏み込み量、チェンジ・レバーのギヤ位置、ブレーキ・ペダルの踏み込み量及びクラッチ・ペダルの操作（オートマチック車用装置にあっては、アクセル・ペダルの踏み込み量、チェンジ・レバーのレンジ位置及びブレーキ・ペダルの踏み込み量）に連動したものであること。

(4) 運転操作表示装置

運転者がアクセル・ペダル、ブレーキ・ペダル、クラッチ・ペダル、チェンジ・レバー又はエンジン・スイッチ（オートマチック車用装置にあっては、アクセル・ペダル、ブレーキ・ペダル、チェンジ・レバー又はエンジン・スイッチ）を操作した場合において、指導員がランプ表示装置その他の装置によりこれらの操作をそれぞれ認知できるものであること。

2 平成6年国家公安委員会告示第4号に係る事項

2. 1

専用電子計算機（専ら模擬運転装置の制御を行う電子計算機をいう。以下同じ。）及び入力装置（技能教習に必要な道路及び交通の状況（以下「道路交通状況」という。）に係る擬似視界の画面を映写幕等（前記1. 2 (1)映写装置の項に掲げる映写幕、ビデオモニターその他これらに類する装置をいう。以下同じ。）に映写するため必要な情報を専用電子計算機に入力するための装置をいう。以下同じ。）を有するものであること。

(7) 座席及び背当てを備え、かつ、座席の位置が運転者の体格に応じ前後に調節できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。

1. 2 運転状況表示装置

(1) 映写幕、ビデオモニターその他これらに類する装置を有し、かつ、これらの装置に映写される画面が鮮明なものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。

(2) アクセル・ペダルの踏み込み量に連動したエンジン音が発生するものであることを、実際に操作をすることにより審査する。

(3) 運転者席から見やすい位置に配置され、指示される速度がアクセル・ペダルの踏み込み量、チェンジ・レバーのギヤ位置、ブレーキ・ペダルの踏み込み量及びクラッチ・ペダルの操作（オートマチック車用装置にあっては、アクセル・ペダルの踏み込み量、チェンジ・レバーのレンジ位置及びブレーキ・ペダルの踏み込み量）に連動したものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。

(4) 運転者がアクセル・ペダル、ブレーキ・ペダル、クラッチ・ペダル、チェンジ・レバー又はエンジン・スイッチ（オートマチック車用装置にあっては、アクセル・ペダル、ブレーキ・ペダル、チェンジ・レバー又はエンジン・スイッチ）を操作した場合において、指導員がランプ表示装置その他の装置によりこれらの操作をそれぞれ確認できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。

2. 1 専用電子計算機及び入力装置を有するものであることを、装置の仕様書を提出させて確認する。

2. 2

専用電子計算機により発信される制御指令信号（以下「制御指令信号」という。）に基づき入力装置によりあらかじめ入力した情報及び1. 1に掲げる装置の操作（以下「運転操作」という。）に従い三次元座標を変換することにより擬似視界の画面を連続的かつ自動的に映写幕等に映写することができるものであること。

(1) 入力装置

道路交通状況に係る擬似視界の画面を映写幕等に映写するため画像情報、音響情報等必要な情報を、専用電子計算機にあらかじめ入力することができるものであること。

(2) 映写装置

ア 映写幕等に映写される画面は、制御指令信号に基づき入力装置によりあらかじめ入力した情報及び運転操作に連動して変化すること。

イ 前方視界映写装置（実車の前面ガラスの位置に相当する位置にある映写幕等を有するものをいう。以下同じ。）及び後方視界映写装置等（実車のルーム・ミラーの位置、サイド・ミラーの位置及びアンダー・ミラーの位置に相当する位置に映写幕等を有するものをいう。以下同じ。）を備えるものであること。

ウ 映写幕等に映写される画面は、鮮明であること。

エ 前方視界映写装置

① 標準位置（運転席可動範囲の中間位置）に設定した運転席に着座した運転者の視点から画面の中心が90センチメートル以上離れた位置にあり、かつ、その運転者の視点から映写幕等に対する水平視野角及び垂直視野角が、それぞれ108度以上、26度以上であること。

② 映写幕等に映写される画面（複数の映写幕等を使用の場合はその合計）の画素数が、CRT方式の場合には水平方向に1200以上、垂直方向に380以上、その他の方式については、画素数の他、再現色の数、コントラストを総合的に判断し解像度が同等以上であると認められるもの。

2. 2 制御指令信号に基づき入力装置によりあらかじめ入力した情報及び運転操作に従い三次元座標を変換することにより道路交通状況に係る擬似視界の画面を連続的かつ自動的に映写幕等に映写することができるものであることを、次の方法により審査する。

(1) 道路交通状況に係る擬似視界の画面を映写幕等に映写するための画像情報、音響情報等必要な情報を、専用電子計算機にあらかじめ入力することができるものであることを、実際に操作をすることにより審査する。

(2) 映写装置

ア 映写幕等に映写される画面は、制御指令信号に基づき入力装置によりあらかじめ入力した情報及び運転操作に連動して変化することを目視及び実際に操作をすることにより審査する。

イ 前方視界映写装置及び後方視界映写装置等を備えるものであることを、目視により審査する。

ウ 映写幕等に映写される画面が鮮明であることを、実際に操作をして、その画面の先鋭度、階調度、色再現、白バランス、白均一性及び色にじみについて3段階評価により審査する。

エ 前方視界映写装置

① 標準位置（運転席可動範囲の中間位置）に設定した運転席に着座した運転者の視点から画面の中心が90センチメートル以上離れた位置で、その視点から映写幕等に対する水平視野角及び垂直視野角が、それぞれ108度以上、26度以上であることを測定機器等を使った計測及び幾何計算により審査する。

② あらかじめ認定機関が提示するテストパターンを画面に表示させ、CRT方式の場合は、画素数が定められた値以上であることを目視により審査する。

なお、汎用のコンピュータ関連機器として商品化されているものを使用している場合には、当該装置の仕様書、映像表示用ソフトウェアの仕様書及び審査対象となるシミュレーターの設計書等を対象とした書類による審査も可とする。

また、CRT方式以外の場合は、当該装置の仕様書、映像表

- ③ 150メートル前方の道路交通状況が確認できること。

オ 後方視界映写装置等

- ① 左右のサイド・ミラーの位置に相当する位置にある映写幕等に映写される画面ごとの画素数が水平方向に75以上、垂直方向に50以上あり、かつ、ルーム・ミラーの位置に相当する位置にある映写幕等に映写される画面の画素数が水平方向に165以上、垂直方向に40以上あること。ただし、大型自動車免許、中型自動車免許及び準中型自動車免許教習用にあつては、ルーム・ミラーの位置に相当する位置にある映写幕等に映写される画面を省略することができる。

なお、サイド・ミラー、ルーム・ミラーの条件が満たされる場合には、後方視界映写装置と前方視界映写装置を兼用することができる。

- ② 50メートル後方の道路交通状況が確認できること。
また、アンダー・ミラーについては、路面状況が確認できること。

(3) 教習用ソフト

ア 共通事項

- ① 入力装置により入力された情報に従い、各コースにおける危険場面等の場면을映写することができるものであること。
- ② 各教習用教材の走行場面に入る前に当該運転シミュレーターの運転操作及び特性等に関する説明をする導入部があるか、または、他のソフト等により当該運転シミュレーターの運転操作及び特性等に関する説明を補足できること。
- ③ 信号機及び道路標識等
信号機又は道路標識、区画線及び道路標示等がそれぞれ道路交通法施行令、道路交通法施行規則、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に従って画面に表示されていること。

示用ソフトウェアの仕様書及び審査対象となるシミュレーターの設計書等を対象とした書類により審査する。

- ③ 試験専用プログラムにより、150メートル前方の信号機の表示が確認できることを審査する。

オ 後方視界映写装置等

- ① あらかじめ認定機関が提示するテストパターンを画面に表示させ、左右のサイド・ミラーの位置に相当する位置にある映写幕等に映写される画面ごとの画素数が水平方向に75以上、垂直方向に50以上あり、かつ、ルーム・ミラーの位置に相当する位置にある映写幕等に映写される画面の画素数が水平方向に165以上、垂直方向に40以上あることを、目視により審査する。

なお、汎用のコンピュータ関連機器として商品化されているものを使用している場合には、当該装置の仕様書、映像表示用ソフトウェアの仕様書及び審査対象となるシミュレーターの設計書等を対象とした書類による審査も可とする。

- ② あらかじめ認定機関が提示するプログラムの仕様書により作成させる試験専用プログラムにより、50メートル後方に設定された追従車のウインカーの点滅が確認できることを審査する。
また、アンダー・ミラーについては、停止時に停止線等の路面標示が確認できることを審査する。

(3) 教習用ソフト

ア 共通事項

- ① 入力装置により入力された情報に従い、各コースにおける危険場面等の場면을映写することができるものであることを、装置の仕様書を提出させ、実際に操作することにより審査する。
- ② 各教習用教材の走行場面に入る前に当該運転シミュレーターの運転操作及び特性等に関する説明をする導入部があるか、または、他のソフト等により当該運転シミュレーターの運転操作及び特性等に関する説明を補足できるものであることを、実際に操作することにより審査する。
- ③ 実際に操作をして、信号機又は道路標識等が、それぞれ道交法施行令、道交法施行規則及び標識令に従って画面に表示されていることを、目視により審査する。
- ④ あらかじめ認定機関が提示するプログラムの仕様書により作

④ 制動距離

- a 普通自動車免許及び第二種免許教習用ソフトに係る各設定速度における制動距離が、次のとおりであること。

路面の摩擦係数を変えた場合において、各設定速度における制動距離が、同様の算出の根拠となる式に基づく数値となるものであること。

(乾燥路面)

20 km/h	1.9 m ~ 2.7 m
40 km/h	7.8 m ~ 10.6 m
60 km/h	17.7 m ~ 23.7 m
80 km/h	31.4 m ~ 42.0 m
100 km/h	49.2 m ~ 65.7 m

(湿潤路面)

20 km/h	2.5 m ~ 3.6 m
40 km/h	10.4 m ~ 14.1 m
60 km/h	23.6 m ~ 31.6 m

(凍結路面)

20 km/h	7.8 m ~ 10.5 m
40 km/h	31.5 m ~ 42.0 m
60 km/h	70.9 m ~ 94.5 m

- b 大型自動車免許、中型自動車免許及び準中型自動車免許教習用ソフトに係る各設定速度における制動距離については、上記aの算出の根拠となる式を基本として車重に伴う路面との摩擦係数が普通自動車と異なること及び排気ブレーキ等制動距離に影響を与える車両特性を勘案した数式に基づき算出された数値であること。

⑤ 貨物の積載

大型自動車免許、中型自動車免許及び準中型自動車免許教習用ソフトに係る模擬車両は、荷台に、模擬車両の最大積載量に相当する重さの貨物を積載した状態が模擬されていること。

⑥ 加速度データの把握

大型自動車免許、中型自動車免許、準中型自動車免許及び第二種免許教習用ソフトにあっては、車両の進行方向及び進行方向に対して横方向の加速度データが教習の間連続して把握（算

成させる試験専用プログラムにより、模擬車両の制動性能が左表の範囲内であること（路面との摩擦係数の変化及び制動距離に影響を与える車両特性を加味した場合は、模擬車両の制動性能の算出根拠となる式に合理的な修正を加えた数値となっていること。）を、実際に操作することにより審査するとともに、制動距離の算出根拠を仕様書等の書類により審査する。

- ⑤ 模擬車両の車両性能が貨物を積載した状態で模擬されていることを、あらかじめ認定機関が提示するプログラムの仕様書により作成させる試験専用プログラムに基づき、実際に操作することにより審査する。

- ⑥ 車両の進行方向及び進行方向に対して横方向の加速度データが教習の間連続して把握（算出）されており、把握された加速度データを被験者や指導員が必要に応じて確認できる機能を有し、さらに、把握された加速度データを統計的に処理して運転

出)されており、把握された加速度データを被験者や指導員が必要に応じて確認できる機能を有し、さらに、把握された加速度データを統計的に処理して運転方法の適否を評価する機能を有すること。

イ 第一種免許教習用ソフト

① 危険予測教習用教材（「危険を予測した運転」に使用するソフトの場合に限る。）

○ 教習コースの距離

危険予測教習に係る教習コース（以下「危険予測コース」という。）は、おおむね5km以上で市街地を模擬したコースで構成されたものであること。

○ 教習コースの内容

危険予測コースは、事故統計等に基づき、初心運転者が陥りやすい代表的な事故形態の中から、非常に危険性が高く、積極的な危険回避行為を必要とする場面（以下「危険場面」という。）9場面以上及び潜在的に危険性を有するが、通常の見守り義務を果たせば事故発生を防ぐことが可能である場面（以下「注意場面」という。）3場面以上で構成されるものであること。

○ 教習コース上の障害物等

危険予測コース上に各場面に直接かかわる対向車、先行車又は人等の障害物（以下「対向車等」という。）以外に運転者の注意を逸らすための対向車等（以下「トラップ」という。）が登場すること。また、30秒以上自動車等が変化しない状態が続かないこと。

② 高速教習用教材（「高速道路での運転」に使用するソフトの場合に限る。）

○ 教習コースの距離

高速教習に係る教習コース（以下「高速コース」という。）は、おおむね15km以上で高速自動車国道及び自動車専用道路（以下「高速道路等」という。）を模擬したコースで構成されるものであること。

○ 教習コースの内容

高速コースは、高速度の特性等高速道路等において必要な運転技術が学習できる場面（以下「学習場面」という。）8

方法の適否を評価する機能を有することを、実際に操作することにより審査する。

イ 第一種免許教習用ソフト

① 危険予測教習用教材

○ 危険予測コースがおおむね5km以上で市街地を模擬していることを、コースの設計書を提出させて確認する。

○ 危険予測コースが危険場面9場面以上、注意場面3場面以上で構成されていることを、コースの設計書を提出させ、実際に操作することにより確認する。

○ 実際に操作をして、トラップが登場すること及び30秒以上自動車等が変化しない状態が続かないことを目視により審査する。

② 高速教習用教材

○ 高速コースがおおむね15km以上の高速道路等を模擬していることを、コースの設計書を提出させて確認する。

○ 高速コースが学習場面8場面以上で構成されていることを、コースの設計書を提出させ、実際に操作をすることにより審査する。

場面以上で構成されるものであること。

- 教習コース上の障害物等
高速コース上に対向車等以外にトラップが登場すること。
また、20秒以上自動車等が変化しない状態が続かないこと。
- ③ 急ブレーキ教習用教材（「急ブレーキによる停止を行うための走行」に使用するソフトの場合に限る。）
 - 教習コースの距離
急ブレーキ教習に係る教習コース（以下「急ブレーキコース」という。）は、実際の道路又はテスト走行に供される道路を模擬したコースで構成されたものであり、教習に必要な距離であること。
 - 教習コースの内容（1）
急ブレーキコースは、急ブレーキによる停止を、走行速度、アンチロックブレーキの装備、道路形状、路面の摩擦係数など走行条件を変えながら体験することができ、かつ、それによる車両の挙動特性及び速度と停止距離の違いなどが表現され、急ブレーキによる停止の危険性と安全なブレーキの使い方を学習することができる場面から構成されるものであること。
 - 教習コースの内容（2）
急ブレーキコースは、ブレーキ操作及びハンドル操作による積極的な危険回避行為を運転者の判断で行うことができ、かつ、それにより危険回避行為の仕方を学習できる場面から構成されるものであること。
 - 教習コースの内容（3）
急ブレーキコースは、速い速度におけるカーブ走行を、走行速度、カーブの曲率、路面の摩擦係数など走行条件を変えながら体験することができ、かつ、それによる車両の挙動特性や速度の違いによる安定性の変化などが表現され、速い速度におけるカーブ走行の危険性とカーブの安全な走行の仕方を学習することができる場面から構成されるものであること。
 - 貨物の積載
大型自動車免許、中型自動車免許及び準中型自動車免許教習用ソフトに係る模擬車両は、荷台に、模擬車両の最大積載

- 実際に操作をして、トラップが登場すること及び20秒以上自動車等が変化しない状態が続かないことを、目視により審査する。

③ 急ブレーキ教習用教材

- 急ブレーキコースが実際の道路又はテスト走行に供される道路を模擬したコースで構成されたものであり、教習に必要な距離であることを、コースの設計書を提出させて確認する。
- 急ブレーキコースが急ブレーキによる停止の危険性と安全なブレーキの使い方を学習することができる場面から構成されていることを、コースの設計書を提出させ、実際に操作することにより審査する。
- 急ブレーキコースが危険回避行為の仕方を学習できる場面から構成されていることをコースの設計書を提出させ、実際に操作をすることにより審査する。
- 速い速度におけるカーブ走行の危険性とカーブの安全な走行の仕方を学習することができる場面から構成されていることをコースの設計書を提出させ、実際に操作をすることにより審査する。
- 貨物の有無による、模擬車両の制動性能の変化を模擬していることを実際に操作することにより審査する。

量に相当する重さの貨物を積載した状態及び積載していない状態を模擬することにより、貨物の有無によるブレーキ性能に与える影響を体験させることのできるものであること。

- ④ 地域特性教習用教材（「気候、地形その他の地域の特性に応じた走行」に使用するソフトの場合に限る。）
 - 教習コースの距離
地域特性教習に係る教習コース（以下「地域特性コース」という。）は、おおむね8 km以上で気象、地形その他の地域の特性を踏まえた道路を模擬したコースで構成されたものであること。
 - 教習コースの内容
地域特性コースは、気候、地形その他の地域の特性に係る自動車の運転に必要な知識及び技能が学習できる場面12場面以上で構成されるものであること。
 - 教習コースの障害物等
地域特性コース上に対向車等以外にトラップが登場すること。また、30秒以上自動車等が変化しない状態が続かないこと。
- ⑤ 夜間の運転教習用教材（「夜間の運転」に使用するソフトの場合に限る。）
 - 教習コースの距離
夜間の運転教習に係る教習コース（以下「夜間コース」という。）は、おおむね5 km以上で市街地を模擬したコースで構成されたものであること。
 - 教習コースの内容
夜間コースは、繁華街、住宅地、見通しの悪い交差点など夜間の特性に係る貨物自動車の運転に必要な知識及び技能が学習できる場面8場面以上で構成されるものであること。
 - 教習コースの障害物等
夜間コース上に対向車等以外のトラップが登場すること。また、30秒以上自動車等が変化しない状態が続かないこと。
- ⑥ 悪条件下での運転教習用教材（「悪条件下での運転」に使用するソフトの場合に限る。）

④ 地域特性教習用教材

- 地域特性コースがおおむね8 km以上で、気候、地形その他の地域の特性を踏まえた道路を模擬していることを、コースの設計書を提出させて確認する。
- 地域特性コースが気候、地形その他の地域の特性に係る自動車の運転に必要な知識及び技巧が学習できる場面12場面以上で構成されていることをコースの設計書を提出させ、実際に操作することにより審査する。
- 実際に操作をして、トラップが登場すること及び30秒以上自動車等が変化しない状態が続かないことを、目視により審査する。

⑤ 夜間の運転教習用教材

- 夜間コースがおおむね5 km以上で市街地を模擬していることを、コースの設計書を提出させて確認する。
- 夜間コースが繁華街、住宅地、見通しの悪い交差点など夜間の特性に係る貨物自動車の運転に必要な知識及び技能が学習できる場面8場面以上で構成されていることをコースの設計書を提出させ、実際に操作することにより審査する。
- 実際に操作をして、トラップが登場すること及び30秒以上自動車等が変化しない状態が続かないことを、目視により審査する。

⑥ 悪条件下での運転教習用教材

○ 教習コースの距離

悪条件下での運転教習に係る教習コース（以下「悪条件下コース」という。）は、おおむね5 km以上で雨、雪、霧、風その他の悪条件下での特性を踏まえた道路を模擬したコースで構成されたものであること。

○ 教習コースの内容

悪条件下コースは、雨、雪、霧、風その他の悪条件下での特性に係る自動車の運転に必要な知識及び技能が学習できる場面8場面以上で構成されるものであること。

○ 教習コースの障害物等

悪条件下コース上に対向車等以外のトラップが登場すること。また、30秒以上自動車等が変化しない状態が続かないこと。

ウ 第二種免許教習用ソフト

① 危険予測教習用教材（「危険を予測した運転」に使用するソフトの場合に限る。）

○ 教習コースの距離

危険予測教習に係る教習コース（以下「危険予測コース」という。）は、おおむね5 km以上で市街地を模擬したコースで構成されたものであること。

○ 教習コースの内容

危険予測コースは、事故統計等に基づき、旅客自動車の運転者が巻き込まれやすい代表的な事故形態の中から、非常に危険性が高く、積極的な危険回避行為を必要とする場面（以下「危険場面」という。）9場面以上及び潜在的に危険性を有するが、通常の注意義務を果たせば事故発生を防ぐことが可能である場面（以下「注意場面」という。）3場面以上で構成されるものであること。

○ 教習コースの障害物等

危険予測コース上に対向車等以外のトラップが登場すること。

② 急ブレーキ教習用教材（「急ブレーキ」に使用するソフトの場合に限る。）

○ 悪条件下コースがおおむね5 km以上で、雨、雪、霧、風その他の悪条件下の特性を踏まえた道路を模擬していることを、コースの設計書を提出させて確認する。

○ 悪条件下コースが雨、雪、霧、風その他の悪条件下での特性に係る貨物自動車の運転に必要な知識及び技能が学習できる場面8場面以上で構成されていることをコースの設計書を提出させ、実際に操作することにより審査する。

○ 実際に操作をして、トラップが登場すること及び30秒以上自動車等が変化しない状態が続かないことを、目視により審査する。

ウ 第二種免許教習用ソフト

① 危険予測教習用教材

○ 危険予測コースがおおむね5 km以上で市街地を模擬していることを、コースの設計書を提出させて確認する。

○ 危険予測コースが危険場面9場面以上、注意場面3場面上で構成されていることを、コースの設計書を提出させ、実際に操作することにより確認する。

○ 実際に操作をして、トラップが登場することを、目視により審査する。

② 急ブレーキ教習用教材

○ 教習コースの距離

急ブレーキ教習に係る教習コース（以下「急ブレーキコース」という。）は、実際の道路又はテスト走行に供される道路を模擬したコースで構成されたものであり、教習に必要な距離であること。

○ 教習コースの内容（１）

急ブレーキコースは、急ブレーキによる停止を、走行速度、アンチロックブレーキの装備、道路形状、路面の摩擦係数など走行条件を変えながら体験することができ、かつ、それによる車両の挙動特性及び速度と停止距離の違いなどが表現され、急ブレーキによる停止の危険性と旅客の安全を考えたブレーキの使い方を学習することができる場面から構成されるものであること。

○ 教習コースの内容（２）

急ブレーキコースは、ブレーキ操作及びハンドル操作による積極的な危険回避行為を運転者の判断で行うことができ、かつ、それにより旅客の安全を考えた危険回避行為の仕方を学習できる場面から構成されるものであること。

○ 教習コースの内容（３）

急ブレーキコースは、速い速度におけるカーブ走行を、走行速度、カーブの曲率、路面の摩擦係数など走行条件を変えながら体験することができ、かつ、それによる車両の挙動特性や速度の違いによる安定性の変化などが表現され、速い速度におけるカーブ走行の危険性と旅客の安全を考えたカーブの安全な走行の仕方を学習することができる場面から構成されるものであること。

③ 夜間の運転教習用教材（「夜間の運転」に使用するソフトの場合に限る。）

○ 教習コースの距離

夜間の運転教習に係る教習コース（以下「夜間コース」という。）は、おおむね5 km以上で市街地を模擬したコースで構成されたものであること。

○ 教習コースの内容

夜間コースは、繁華街、住宅地、見通しの悪い交差点など

○ 急ブレーキコースが実際の道路又はテスト走行に供される道路を模擬したコースで構成されたものであり、教習に必要な距離であることを、コースの設計書を提出させて確認する。

○ 急ブレーキコースが急ブレーキによる停止の危険性と安全なブレーキの使い方を学習することができる場面から構成されていることを、コースの設計書を提出させ、実際に操作することにより審査する。

○ 急ブレーキコースが危険回避行為の仕方を学習できる場面から構成されていることをコースの設計書を提出させ、実際に操作をすることにより審査する。

○ 速い速度におけるカーブ走行の危険性とカーブの安全な走行の仕方を学習することができる場面から構成されていることをコースの設計書を提出させ、実際に操作をすることにより審査する。

③ 夜間の運転教習用教材

○ 夜間コースがおおむね5 km以上で市街地を模擬していることを、コースの設計書を提出させて確認する。

○ 夜間コースが繁華街、住宅地、見通しの悪い交差点など夜

夜間の特性に係る旅客自動車の運転に必要な知識及び技能が学習できる場面8場面以上で構成されるものであること。

- 教習コースの障害物等

夜間コース上に対向車等以外のトラップが登場すること。

- ④ 悪条件下での運転教習用教材（「悪条件下での運転」に使用するソフトの場合に限る。）

- 教習コースの距離

悪条件下での運転教習に係る教習コース（以下「悪条件下コース」という。）は、おおむね5km以上で雨、雪、霧、風その他の悪条件下での特性を踏まえた道路を模擬したコースで構成されたものであること。

- 教習コースの内容

悪条件下コースは、雨、雪、霧、風その他の悪条件下での特性に係る自動車の運転に必要な知識及び技能が学習できる場面8場面以上で構成されるものであること。

- 教習コースの障害物等

悪条件下コース上に対向車等以外のトラップが登場すること。

- ⑤ 先急ぎの危険を理解した運転教習用教材（「先急ぎの危険を理解した運転」に使用するソフトの場合に限る。）

- 教習コースの距離

先急ぎの危険を理解した運転教習に係る教習コース（以下「先急ぎの危険コース」という。）は、おおむね5km以上で市街地を模擬したコースで構成されたものであること。

- 教習コースの内容

先急ぎの危険コースは、先急ぎの心理状態下での走行と安定した心理状態下での走行を同一場面で比較体験することができ、かつ危険性の違い、運転行動・判断の違い、走行に現れた運転の特徴等先急ぎの運転の危険に係る旅客自動車の運転に必要な知識及び技能が学習できる場面で構成されるものであること。

- 教習コースの障害物等

先急ぎの危険コース上に対向車等以外のトラップが登場すること。

間の特性に係る旅客自動車の運転に必要な知識及び技能が学習できる場面8場面以上で構成されていることをコースの設計書を提出させ、実際に操作することにより審査する。

- 実際に操作をして、トラップが登場することを、目視により審査する。

- ④ 悪条件下での運転教習用教材

- 悪条件下コースがおおむね5km以上で、雨、雪、霧、風その他の悪条件下の特性を踏まえた道路を模擬していることを、コースの設計書を提出させて確認する。

- 悪条件下コースが雨、雪、霧、風その他の悪条件下での特性に係る旅客自動車の運転に必要な知識及び技能が学習できる場面8場面以上で構成されていることをコースの設計書を提出させ、実際に操作することにより審査する。

- 実際に操作をして、トラップが登場することを、目視により審査する。

- ⑤ 先急ぎの危険を理解した運転教習用教材

- 先急ぎの危険コースがおおむね5km以上で市街地を模擬していることを、コースの設計書を提出させて確認する。

- 先急ぎの危険コースが先急ぎの心理状態下での走行と安定した心理状態下での走行を同一場面で比較体験することができ、かつ危険性の違い、運転行動・判断の違い、走行に現れた運転の特徴等先急ぎの運転の危険に係る旅客自動車の運転に必要な知識及び技能が学習できる場面で構成されていることを、コースの設計書を提出させ、実際に操作することにより審査する。

- 実際に操作をして、トラップが登場することを、目視により審査する。

- 走行状態データの表示、把握

残り時間・距離表示、走行位置が教習目的を損なわない位置に表示されていること。また、走行時間、事故回数、コースミス回数、急加速減速回数、平均速度等の運転結果を把握し、先急ぎの心理状態下での走行と安定した心理状態下での走行の比較ができるようにすること。

2. 3

映写幕等に映写する画面が次に掲げる要件を備えたものであること。

- (1) **当該画面に同時に表示することができる有彩色が512色以上であること。**

- (2) **当該画面の更新回数が毎秒25回以上であること。**

2. 4

制御指令信号に基づき運転操作及び擬似視界の画面に係る道路交通状況に連動した風切りの音又はスリップにより生じる音その他の実車を運転したときに生じる音が発生するものであること。

- 残り時間・距離表示、走行位置が教習目的を損なわない位置に表示されていること。さらに、走行時間、事故回数、コースミス回数、急加速減速回数、平均速度等の運転結果は、先急ぎの心理状態下での走行と安定した心理状態下での走行と比較できるようになっていることを、実際に操作することにより審査する。

2. 3 映写幕等に映写する画面が次に掲げる要件を備えたものであることを、以下の方法により審査する。

- (1) あらかじめ認定機関が提示するテストパターンを画面に表示させ512色以上の有彩色を同時に表示できることを、目視により審査する。

なお、汎用のコンピュータ関連機器として商品化されているものを使用している場合には、当該装置の仕様書、映像表示用ソフトウェアの仕様書及び審査対象となるシミュレーターの設計書等を対象とした書類による審査も可とする。

- (2) 映写幕等に映写される画面が毎秒25回以上更新されることを実際に操作して、その画面を目視により審査する。

なお、これにより難しい場合は、高速度カメラ等で画面を撮影し、その再生画面から画面更新回数を審査する。

2. 4 運転操作及び擬似視界の画面に係る道路交通状況に連動した風切りの音、スリップにより生じる音その他の実車を運転したときに生じる音が発生するものであることを、実際に操作をすることにより審査する。

(注) 特太ゴシック字の箇所は、告示の内容である。

2 大型自動二輪車免許又は普通自動二輪車免許用（車体が傾斜可能な機能を有するもの）

構造及び性能の基準	試験の方法
<p>1 平成16年内閣府告示第287号に係る事項</p> <p>1.1 運転装置</p> <p>(1) ハンドル 形状、最大の操作力（操作に要する力をいう。以下同じ。）、最大の回転角及び復元力が教習用自動車（以下「実車」という。）に類似しているものであること。</p> <p>(2) スロットル・グリップ 形状及び操作方法が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。</p> <p>(3) ブレーキ・ペダル（ブレーキ・ペダルを有しないオートマチック二輪車に対応する模擬運転装置（以下「ブレーキ・ペダルを有しないオートマチック二輪車用装置」という。）を除く。） ア ペダルの配置が実車に類似しているものであること。 イ ペダルの操作力、行程（踏み始めた位置から踏み込んだ位置までの移動量をいう。）及び遊び（踏み始めた位置から作動を始める位置までの移動量をいう。）が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。</p> <p>(4) ブレーキ・レバー及びクラッチ・レバー（オートマチック二輪車に対応する模擬運転装置（以下「オートマチック二輪車用装置」という。）にあっては、ブレーキ・レバー） ア 各レバーの配置が実車に類似しているものであること。 イ 各レバーの操作力、行程（握り始めた位置から握り締めた位置までの移動量をいう。）及び遊び（握り始めた位置から作動を始める位置までの移動量をいう。）が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。</p> <p>(5) チェンジ・ペダル（オートマチック二輪車用装置を除く。） ア ペダルの配置が実車に類似しているものであること。 イ ペダルの操作方法及び各ギヤの位置の関係が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。</p> <p>(6) エンジン・スイッチ及びスタータ・スイッチ 形状及び操作方法が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。</p>	<p>1.1 運転装置の構造検査</p> <p>(1) 形状、最大の操作力、最大の回転力及び復元力が実車に類似していることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p> <p>(2) 形状及び操作方法が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p> <p>(3) ペダルの配置が実車に類似しているものであること、並びにペダルの操作力、行程及び遊びが実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p> <p>(4) 各レバーの配置が実車に類似しているものであること、並びに各レバーの操作力、行程及び遊びが実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p> <p>(5) ペダルの配置が実車に類似しているものであること、並びに操作方法及び各ギヤの位置の関係が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p> <p>(6) 形状及び操作方法が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p>

- (7) **方向指示スイッチ**
操作方法及び作動表示用ランプが実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。
- (8) **運転者席**
形状が実車に類似した座席を備えていること。

1. 2 運転状況表示装置

- (1) **映写装置**
映写幕、ビデオモニターその他これらに類する装置を有し、かつ、これらの装置に映写される画面が鮮明なものであること。
- (2) **エンジン音発生装置**
スロットル・グリップの回転量に連動したエンジン音が発生するものであること。
- (3) **速度指示装置**
運転者から見やすい位置に配置され、指示される速度がスロットル・グリップの回転量、チェンジ・ペダルのギヤ位置、ブレーキ・ペダルの踏み込み量、ブレーキ・レバーの操作量及びクラッチ・レバーの操作（ブレーキ・ペダルを有しないオートマチック二輪車用装置にあってはスロットル・グリップの回転量及びブレーキ・レバーの操作量、ブレーキ・ペダルを有するオートマチック二輪車に対応する模擬運転装置（以下「ブレーキ・ペダルを有するオートマチック二輪車用装置」という。）にあってはスロットル・グリップの回転量、ブレーキ・ペダルの踏み込み量及びブレーキ・レバーの操作量）に連動したものであること。
- (4) **運転操作表示装置**
運転者がスロットル・グリップ、ブレーキ・ペダル、ブレーキ・レバー、クラッチ・レバー、チェンジ・ペダル又はエンジン・スイッチ（ブレーキ・ペダルを有しないオートマチック二輪車用装置にあってはスロットル・グリップ、ブレーキ・レバー又はエンジンスイッチ、ブレーキ・ペダルを有するオートマチック二輪車用装置にあってはスロットル・グリップ、ブレーキ・ペダル、ブレーキ・レバー又はエンジン・スイッチ）を操作した場合において、指導員がランプ表示装置その他の装置によりこれらの操作をそれぞれ認知できるものであること。

2 平成6年国家公安委員会告示第4号に係る事項

- (7) 操作方法及び作動表示用ランプが実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。
- (8) 形状が実車に類似した座席を備えていることを、目視により審査する。

1. 2 運転状況表示装置

- (1) 映写幕、ビデオモニターその他これらに類する装置を有し、かつ、これらの装置に映写される画面が鮮明なものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。
- (2) スロットル・グリップの回転量に連動したエンジン音が発生するものであることを、実際に操作をすることにより審査する。
- (3) 運転者席から見やすい位置に配置され、指示される速度がスロットル・グリップの回転量、チェンジ・ペダルのギヤ位置、ブレーキ・ペダルの踏み込み量及びブレーキ・レバーの操作量及びクラッチ・レバーの操作（ブレーキ・ペダルを有しないオートマチック二輪車用装置にあってはスロットル・グリップの回転量及びブレーキ・レバーの操作量、ブレーキ・ペダルを有するオートマチック二輪車用装置にあってはスロットル・グリップの回転量、ブレーキ・ペダルの踏み込み量及びブレーキ・レバーの操作量）に連動したものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。
- (4) 運転者がスロットル・グリップ、ブレーキ・ペダル、ブレーキ・レバー、クラッチ・レバー、チェンジ・ペダル又はエンジン・スイッチ（ブレーキ・ペダルを有しないオートマチック二輪車用装置にあってはスロットル・グリップ、ブレーキ・レバー又はエンジンスイッチ、ブレーキ・ペダルを有するオートマチック二輪車用装置にあってはスロットル・グリップ、ブレーキ・ペダル、ブレーキ・レバー又はエンジン・スイッチ）を操作した場合において、指導員がランプ表示装置その他の装置によりこれらの操作をそれぞれ認知できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。

2. 1

専用電子計算機（専ら模擬運転装置の制御を行う電子計算機をいう。以下同じ。）及び入力装置（技能教習に必要な道路及び交通の状況（以下「道路交通状況」という。）に係る擬似視界の画面を映写幕等（前記1. 2 (1)映写装置の項に掲げる映写幕、ビデオモニターその他これらに類する装置をいう。以下同じ。）に映写するため必要な情報を専用電子計算機に入力するための装置をいう。以下同じ。）を有するものであること。

2. 2

専用電子計算機により発信される制御指令信号（以下「制御指令信号」という。）に基づき入力装置によりあらかじめ入力した情報及び1. 1に掲げる装置の操作（以下「運転操作」という。）に従い三次元座標を変換することにより擬似視界の画面を連続的かつ自動的に映写幕等に映写することができるものであること。

(1) 入力装置

道路交通状況に係る擬似視界の画面を映写幕等に映写するための画像情報、音響情報等必要な情報を、専用電子計算機にあらかじめ入力することができるものであること。

(2) 映写装置

ア 映写幕等に映写される画面は、制御指令信号に基づき入力装置によりあらかじめ入力した情報及び運転操作に連動して変化するものであること。

イ 車体が左右5度以上傾斜可能な機能を有し、映写幕等に映写される画面が、車体の傾斜に連動して変化するものであること。

ウ 前方視界映写装置（実車の前方視界を映写する装置をいう。以下同じ。）及び後方視界映写装置（実車のバック・ミラーの位置に相当する位置を目視した場合の視線の延長上に映写幕等を含むものをいう。以下同じ。）を備えるものであること。

なお、ヘッド・マウント・ディスプレイ型の映写装置を有する運転シミュレーター（以下「HMD式シミュレーター」という。）の映写装置は、前方視界映写装置及び後方視界映写装置に相当する機能を有するものとする。

2. 1 専用電子計算機及び入力装置を有するものであることを、装置の仕様書を提出させて確認する。

2. 2 制御指令信号に基づき入力装置によりあらかじめ入力した情報及び運転操作に従い三次元座標を変換することにより道路交通状況に係る擬似視界の画面を連続的かつ自動的に映写幕等に映写することができるものであることを、次の方法により審査する。

(1) 道路交通状況に係る擬似視界の画面を映写幕等に映写するための画像情報、音響情報等必要な情報を、専用電子計算機にあらかじめ入力することができるものであることを、実際に操作をすることにより審査する。

(2) 映写装置

ア 映写幕等に映写される画面は、制御指令信号に基づき入力装置によりあらかじめ入力した情報及び運転操作に連動して変化するものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。

イ 車体が左右5度以上傾斜可能な機能を有し、映写幕等に映写される画面が、車体の傾斜に連動して変化するものであることを、構造に関する図面を提出させ、実際に操作をすることにより審査する。

ウ 前方視界映写装置及び後方視界映写装置を備えるものであることを、目視により審査する。

エ 映写幕等に映写される画面は、鮮明であること。

オ 前方視界映写装置

- ① 標準位置（運転席可動範囲の中間位置）に設定した運転席に着座した運転者の視点から画面の中心が90センチメートル以上離れた位置にあり、かつ、その運転者の視点から映写幕等に対する水平視野角及び垂直視野角が、それぞれ58度以上、35度以上）であること。

なお、HMD式シミュレーターにあっては、水平視野角及び垂直視野角がともに360度であること。

- ② 映写幕等に映写される画面（複数の映写幕等を使用の場合はその合計）の画素数が、水平方向に640以上、垂直方向に360以上であること。

- ③ 150メートル前方の道路交通状況が確認できること。

カ 後方視界映写装置

- ① 映写幕等に映写される画面の画素数が、水平方向に75以上、垂直方向に50以上であること（HMD式シミュレーターを除く。）。

なお、後方視界映写装置の条件が満たされる場合には、後方視界映写装置と前方視界映写装置を兼用することができる。

- ② 50メートル後方の道路交通状況が確認できること。

(3) 教習用ソフト

入力装置により入力された情報に従い、各コースにおける危険場面等の場면을映写することができるものであること。

ア 危険予測教習用教材（「法規走行」「通行区分など」「走行ポジション」と進路変更」「危険を予測した運転」「ケース・スタデ

エ 映写幕等に映写される画面が鮮明であることを、実際に操作をして、その画面の先鋭度、階調度、色再現、白バランス、白均一性及び色にじみについて3段階評価により審査する。

オ 前方視界映写装置

- ① 標準位置（運転席可動範囲の中間位置）に設定した運転席に着座した運転者の視点から画面の中心が90センチメートル以上離れた位置で、その視点から映写幕等に対する水平視野角及び垂直視野角が、それぞれ58度以上、35度以上であることを、測定機器等を使った計測及び幾何計算により審査する。

なお、HMD式シミュレーターにあっては、頭部の動きに応じて相当する方向の画面が表示されていることを、実際に操作することにより審査する。

- ② あらかじめ認定機関が提示するテストパターンを画面に表示させ、画素数が定められた値以上であることを、目視により審査する。

なお、汎用のコンピュータ関連機器として商品化されているものを使用している場合には、当該装置の仕様書、映像表示用ソフトウェアの仕様書及び審査対象となるシミュレーターの設計書等を対象とした書類審査も可とする。

- ③ 実際に操作をして、150メートル前方の道路交通状況が確認できることを、目視により審査する。

カ 後方視界映写装置

- ① あらかじめ認定機関が提示するテストパターンを画面に表示させ、画素数が水平方向に75以上、垂直方向に50以上あることを、目視により審査する。

なお、汎用のコンピュータ関連機器として商品化されているものを使用している場合には、当該装置の仕様書、映像表示用ソフトウェアの仕様書及び審査対象となるシミュレーターの設計書等を対象とした書類による審査も可とする。

- ② 実際に操作をし、50メートル後方の道路交通状況が確認できることを、目視により審査する。

(3) 入力装置により入力された情報に従い、各コースにおける危険場面等の場면을映写することができるものであることを、装置の仕様書を提出させ、実際に操作をすることにより審査する。

ア 危険予測教習用教材

ィ」に使用するソフトの場合に限る。)

① 教習コースの距離

危険予測教習に係る教習コース（以下「危険予測コース」という。）は、おおむね5 km以上で市街地を模擬したコースで構成されたものであること。

② 教習コースの内容

危険予測コースは、事故統計等に基づき、初心運転者が陥りやすい代表的な事故形態の中から、非常に危険性が高く、積極的な危険回避行為を必要とする場面（以下「危険場面」という。）9場面以上及び潜在的に危険性を有するが、通常の注意義務を果たせば事故発生を防ぐことが可能である場面（以下「注意場面」という。）3場面以上で構成されるものであること。

③ 教習コース上の障害物等

危険予測コース上に各場面に直接かかわる対向車、先行車又は人等の障害物（以下「対向車等」という。）以外に運転者の注意を逸らすための対向車等（以下「トラップ」という。）が登場すること。また、30秒以上自動車等が変化しない状態が続かないこと。

④ 信号機及び道路標識等

危険予測コース上の信号機又は道路標識、区画線及び道路標示等（以下「道路標識等」という。）が、それぞれ道路交通法施行令（以下「道交法施行令」という。）、道路交通法施行規則（以下「道交法施行規則」という。）、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（以下「標識令」という。）に従って画面に表示されていること。

イ 車両特性教材（「車両特性を踏まえた運転」「カーブの体感走行」に使用するソフトの場合に限る。）

① 教習コースの内容

車両特性を踏まえた運転に係る教習コース（以下「車両特性コース」という。）は、カーブ走行時の車両特性、高速走行時の危険性、路面状態の変化による危険性について体験的に学習できる場面（以下「体験場面」という。）から構成されたものであること。

② 道路標識等

車両特性コース上の信号機又は道路標識等が道交法施行令、道交法施行規則、標識令に従って画面に表示されていること。

① 危険予測コースがおおむね5 km以上で市街地を模擬していることを、コースの設計書を提出させて確認する。

② 危険予測コースが危険場面9場面以上、注意場面3場面以上で構成されていることを、コースの設計書を提出させ、実際に操作をすることにより確認する。

③ 実際に操作をして、トラップが登場すること及び30秒以上自動車等が変化しない状態が続かないことを、目視により審査する。

④ 実際に操作をして、信号機又は道路標識等が、それぞれ道交法施行令、道交法施行規則、標識令に従って画面に表示されていることを、目視により審査する。

イ 車両特性教材

① カーブ走行時の車両特性、高速走行時の危険性、路面状態の変化による危険性について体験的に学習できる場面から構成されていることを、実際に操作をすることにより審査する。

② 実際に操作をして、信号機又は道路標識等が、それぞれ道交法施行令、道交法施行規則、標識令に従って画面に表示されていることを、目視により審査する。

なお、高速走行時の危険性を体験的に学習するための場面に係る道路標識等は必ずしも標識令に従って表示される必要はない。

2. 3

映写幕等に映写する画面が次に掲げる要件を備えたものであること。

(1) **当該画面に同時に表示することができる有彩色が512色以上であること。**

(2) **当該画面の更新回数が毎秒25回以上であること。**

2. 4

制御指令信号に基づき運転操作及び擬似視界の画面に係る道路交通状況に連動した風切りの音又はスリップにより生じる音その他の実車を運転したときに生じる音が発生するものであること。

2. 3 映写幕等に映写する画面が次に掲げる要件を備えたものであることを、以下の方法により審査する。

(1) あらかじめ認定機関が提示するテストパターンを画面に表示させ、512色以上の有彩色を同時に表示できることを、目視により審査する。

なお、汎用のコンピュータ関連機器として商品化されているものを使用している場合には、当該装置の仕様書、映像表示用ソフトウェアの仕様書及び審査対象となるシミュレーターの設計書等を対象とした書類による審査も可とする。

(2) 映写幕等に映写される画面が毎秒25回以上更新されることを実際に操作して、その画面を目視により審査する。

なお、これにより難しい場合は、高速度カメラ等で画面を撮影し、その再生画面から画面更新回数を審査する。

2. 4 運転操作及び擬似視界の画面に係る道路交通状況に連動した風切りの音、スリップにより生じる音その他の実車を運転したときに生じる音が発生するものであることを、実際に操作をすることにより審査する。

(注) 特太ゴシック字の箇所は、告示の内容である。

3 大型自動二輪車免許又は普通自動二輪車免許用（車体が傾斜可能な機能を有しないもの）

構造及び性能の基準	試験の方法
<p>1 平成16年内閣府告示第287号に係る事項</p> <p>1.1 運転装置</p> <p>(1) ハンドル 形状、最大の操作力（操作に要する力をいう。以下同じ。）、最大の回転角及び復元力が教習用自動車（以下「実車」という。）に類似しているものであること。</p> <p>(2) スロットル・グリップ 形状及び操作方法が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。</p> <p>(3) ブレーキ・ペダル（ブレーキ・ペダルを有しないオートマチック二輪車に対応する模擬運転装置（以下「ブレーキ・ペダルを有しないオートマチック二輪車用装置」という。）を除く。） ア ペダルの配置が実車に類似しているものであること。 イ ペダルの操作力、行程（踏み始めた位置から踏み込んだ位置までの移動量をいう。）及び遊び（踏み始めた位置から作動を始める位置までの移動量をいう。）が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。</p> <p>(4) ブレーキ・レバー及びクラッチ・レバー（オートマチック二輪車に対応する模擬運転装置（以下「オートマチック二輪車用装置」という。）にあっては、ブレーキ・レバー） ア 各レバーの配置が実車に類似しているものであること。 イ 各レバーの操作力、行程（握り始めた位置から握り締めた位置までの移動量をいう。）及び遊び（握り始めた位置から作動を始める位置までの移動量をいう。）が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。</p> <p>(5) チェンジ・ペダル（オートマチック二輪車用装置を除く。） ア ペダルの配置が実車に類似しているものであること。 イ ペダルの操作方法及び各ギヤの位置の関係が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。</p> <p>(6) エンジン・スイッチ及びスタータ・スイッチ 形状及び操作方法が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。</p>	<p>1.1 運転装置の構造検査</p> <p>(1) 形状、最大の操作力、最大の回転力及び復元力が実車に類似していることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p> <p>(2) 形状及び操作方法が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p> <p>(3) ペダルの配置が実車に類似しているものであること、並びにペダルの操作力、行程及び遊びが実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p> <p>(4) 各レバーの配置が実車に類似しているものであること、並びに各レバーの操作力、行程及び遊びが実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p> <p>(5) ペダルの配置が実車に類似しているものであること、並びに操作方法及び各ギヤの位置の関係が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p> <p>(6) 形状及び操作方法が実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。</p>

- (7) **方向指示スイッチ**
操作方法及び作動表示用ランプが実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであること。
- (8) **運転者席**
形状が実車に類似した座席を備えていること。

1. 2 運転状況表示装置

- (1) **映写装置**
映写幕、ビデオモニターその他これらに類する装置を有し、かつ、これらの装置に映写される画面が鮮明なものであること。
- (2) **エンジン音発生装置**
スロットル・グリップの回転量に連動したエンジン音が発生するものであること。
- (3) **速度指示装置**
運転者から見やすい位置に配置され、指示される速度がスロットル・グリップの回転量、チェンジ・ペダルのギヤ位置、ブレーキ・ペダルの踏み込み量、ブレーキ・レバーの操作量及びクラッチ・レバーの操作（ブレーキ・ペダルを有しないオートマチック二輪車用装置にあってはスロットル・グリップの回転量及びブレーキ・レバーの操作量、ブレーキ・ペダルを有するオートマチック二輪車に対応する模擬運転装置（以下「ブレーキ・ペダルを有するオートマチック二輪車用装置」という。）にあってはスロットル・グリップの回転量、ブレーキ・ペダルの踏み込み量及びブレーキ・レバーの操作量）に連動したものであること。
- (4) **運転操作表示装置**
運転者がスロットル・グリップ、ブレーキ・ペダル、ブレーキ・レバー、クラッチ・レバー、チェンジ・ペダル又はエンジン・スイッチ（ブレーキ・ペダルを有しないオートマチック二輪車用装置にあってはスロットル・グリップ、ブレーキ・レバー又はエンジンスイッチ、ブレーキ・ペダルを有するオートマチック二輪車用装置にあってはスロットル・グリップ、ブレーキ・ペダル、ブレーキ・レバー又はエンジン・スイッチ）を操作した場合において、指導員がランプ表示装置その他の装置によりこれらの操作をそれぞれ認知できるものであること。

2 平成6年国家公安委員会告示第4号に係る事項

- (7) 操作方法及び作動表示用ランプが実車に類似し、かつ、確実に操作できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。
- (8) 形状が実車に類似した座席を備えていることを、目視により審査する。

1. 2 運転状況表示装置

- (1) 映写幕、ビデオモニターその他これらに類する装置を有し、かつ、これらの装置に映写される画面が鮮明なものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。
- (2) スロットル・グリップの回転量に連動したエンジン音が発生するものであることを、実際に操作をすることにより審査する。
- (3) 運転者席から見やすい位置に配置され、指示される速度がスロットル・グリップの回転量、チェンジ・ペダルのギヤ位置、ブレーキ・ペダルの踏み込み量及びブレーキ・レバーの操作量及びクラッチ・レバーの操作（ブレーキ・ペダルを有しないオートマチック二輪車用装置にあってはスロットル・グリップの回転量及びブレーキ・レバーの操作量、ブレーキ・ペダルを有するオートマチック二輪車用装置にあってはスロットル・グリップの回転量、ブレーキ・ペダルの踏み込み量及びブレーキ・レバーの操作量）に連動したものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。
- (4) 運転者がスロットル・グリップ、ブレーキ・ペダル、ブレーキ・レバー、クラッチ・レバー、チェンジ・ペダル又はエンジン・スイッチ（ブレーキ・ペダルを有しないオートマチック二輪車用装置にあってはスロットル・グリップ、ブレーキ・レバー又はエンジンスイッチ、ブレーキ・ペダルを有するオートマチック二輪車用装置にあってはスロットル・グリップ、ブレーキ・ペダル、ブレーキ・レバー又はエンジン・スイッチ）を操作した場合において、指導員がランプ表示装置その他の装置によりこれらの操作をそれぞれ認知できるものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。

2. 1

専用電子計算機（専ら模擬運転装置の制御を行う電子計算機をいう。以下同じ。）及び入力装置（技能教習に必要な道路及び交通の状況（以下「道路交通状況」という。）に係る擬似視界の画面を映写幕等（前記1. 2 (1)映写装置の項に掲げる映写幕、ビデオモニターその他これらに類する装置をいう。以下同じ。）に映写するため必要な情報を専用電子計算機に入力するための装置をいう。以下同じ。）を有するものであること。

2. 2

専用電子計算機により発信される制御指令信号（以下「制御指令信号」という。）に基づき入力装置によりあらかじめ入力した情報及び1. 1に掲げる装置の操作（以下「運転操作」という。）に従い三次元座標を変換することにより擬似視界の画面を連続的かつ自動的に映写幕等に映写することができるものであること。

(1) 入力装置

道路交通状況に係る擬似視界の画面を映写幕等に映写するための画像情報、音響情報等必要な情報を、専用電子計算機にあらかじめ入力することができるものであること。

(2) 映写装置

ア 映写幕等に映写される画面は、制御指令信号に基づき入力装置によりあらかじめ入力した情報及び運転操作に連動して変化するものであること。

イ 前方視界映写装置（実車の前方視界を映写する装置をいう。以下同じ。）及び後方視界映写装置（実車のバック・ミラーの位置に相当する位置を目視した場合の視線の延長上に映写幕等を含むものをいう。以下同じ。）を備えるものであること。

なお、ヘッド・マウント・ディスプレイ型の映写装置を有する運転シミュレーター（以下「HMD式シミュレーター」という。）の映写装置は、前方視界映写装置及び後方視界映写装置に相当する機能を有するものとする。

ウ 映写幕等に映写される画面は、鮮明であること。

エ 前方視界映写装置

2. 1 専用電子計算機及び入力装置を有するものであることを、装置の仕様書を提出させて確認する。

2. 2 制御指令信号に基づき入力装置によりあらかじめ入力した情報及び運転操作に従い三次元座標を変換することにより道路交通状況に係る擬似視界の画面を連続的かつ自動的に映写幕等に映写することができるものであることを、次の方法により審査する。

(1) 道路交通状況に係る擬似視界の画面を映写幕等に映写するための画像情報、音響情報等必要な情報を、専用電子計算機にあらかじめ入力することができるものであることを、実際に操作をすることにより審査する。

(2) 映写装置

ア 映写幕等に映写される画面は、制御指令信号に基づき入力装置によりあらかじめ入力した情報及び運転操作に連動して変化するものであることを、目視及び実際に操作をすることにより審査する。

イ 前方視界映写装置及び後方視界映写装置を備えるものであることを、目視により審査する。

ウ 映写幕等に映写される画面が鮮明であることを、実際に操作をして、その画面の先鋭度、階調度、色再現、白バランス、白均一性及び色にじみについて3段階評価により審査する。

エ 前方視界映写装置

- ① 標準位置（運転席可動範囲の中間位置）に設定した運転席に着座した運転者の視点から画面の中心が90センチメートル以上離れた位置にあり、かつ、その運転者の視点から映写幕等に対する水平視野角及び垂直視野角が、それぞれ36度以上、21度以上であること。

なお、HMD式シミュレーターにあっては、水平視野角及び垂直視野角がともに360度であること。

- ② 映写幕等に映写される画面（複数の映写幕等を使用の場合はその合計）の画素数が、水平方向に640以上、垂直方向に360以上であること。

- ③ 150メートル前方の道路交通状況が確認できること。

オ 後方視界映写装置

- ① 映写幕等に映写される画面の画素数が、水平方向に75以上、垂直方向に50以上であること（HMD式シミュレーターを除く。）。

なお、後方視界映写装置の条件が満たされる場合には、後方視界映写装置と前方視界映写装置を兼用することができる。

- ② 50メートル後方の道路交通状況が確認できること。

(3) 教習用ソフト

危険予測教習用教材（「法規走行」「通行区分など」「危険を予測した運転」「ケース・スタディ」に使用するソフト）であって、入力装置により入力された情報に従い、各コースにおける危険場面等の場面を映写することができるものであること。

ア 教習コースの距離

危険予測教習に係る教習コース（以下「危険予測コース」という。）は、おおむね5km以上で市街地を模擬したコースで構成されたものであること。

- ① 標準位置（運転席可動範囲の中間位置）に設定した運転席に着座した運転者の視点から画面の中心が90センチメートル以上離れた位置で、その視点から映写幕等に対する水平視野角及び垂直視野角が、それぞれ36度以上、21度以上であることを、測定機器等を使った計測及び幾何計算により審査する。

なお、HMD式シミュレーターにあっては、頭部の動きに応じて相当する方向の画面が表示されていることを、実際に操作することにより審査する。

- ② あらかじめ認定機関が提示するテストパターンを画面に表示させ、画素数が定められた値以上であることを、目視により審査する。

なお、汎用のコンピュータ関連機器として商品化されているものを使用している場合には、当該装置の仕様書、映像表示用ソフトウェアの仕様書及び審査対象となるシミュレーターの設計書等を対象とした書類審査も可とする。

- ③ 実際に操作をして、150メートル前方の道路交通状況が確認できることを、目視により審査する。

オ 後方視界映写装置

- ① あらかじめ認定機関が提示するテストパターンを画面に表示させ、画素数が水平方向に75以上、垂直方向に50以上あることを、目視により審査する。

なお、汎用のコンピュータ関連機器として商品化されているものを使用している場合には、当該装置の仕様書、映像表示用ソフトウェアの仕様書及び審査対象となるシミュレーターの設計書等を対象とした書類による審査も可とする。

- ② 実際に操作をし、50メートル後方の道路交通状況が確認できることを、目視により審査する。

- (3) 入力装置により入力された情報に従い、各コースにおける危険場面等の場面を映写することができるものであることを、装置の仕様書を提出させ、実際に操作をすることにより審査する。

ア 危険予測コースがおおむね5km以上で市街地を模擬していることを、コースの設計書を提出させて確認する。

イ 教習コースの内容

危険予測コースは、事故統計等に基づき、初心運転者が陥りやすい代表的な事故形態の中から、非常に危険性が高く、積極的な危険回避行為を必要とする場面（以下「危険場面」という。）9場面以上及び潜在的に危険性を有するが、通常の注意義務を果たせば事故発生を防ぐことが可能である場面（以下「注意場面」という。）3場面以上で構成されるものであること。

ウ 教習コース上の障害物等

危険予測コース上に各場面に直接かかわる対向車、先行車又は人等の障害物（以下「対向車等」という。）以外に運転者の注意を逸らすための対向車等（以下「トラップ」という。）が登場すること。また、30秒以上自動車等が変化しない状態が続かないこと。

エ 信号機及び道路標識等

危険予測コース上の信号機又は道路標識、区画線及び道路標示等（以下「道路標識等」という。）が、それぞれ道路交通法施行令（以下「道交法施行令」という。）、道路交通法施行規則（以下「道交法施行規則」という。）、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（以下「標識令」という。）に従って画面に表示されていること。

2. 3

映写幕等に映写する画面が次に掲げる要件を備えたものであること。

(1) 当該画面に同時に表示することができる有彩色が512色以上であること。

(2) 当該画面の更新回数が毎秒25回以上であること。

イ 危険予測コースが危険場面9場面以上、注意場面3場面以上で構成されていることを、コースの設計書を提出させ、実際に操作をすることにより確認する。

ウ 実際に操作をして、トラップが登場すること及び30秒以上自動車等が変化しない状態が続かないことを、目視により審査する。

エ 実際に操作をして、信号機又は道路標識等が、それぞれ道交法施行令、道交法施行規則、標識令に従って画面に表示されていることを、目視により審査する。

2. 3 映写幕等に映写する画面が次に掲げる要件を備えたものであることを、以下の方法により審査する。

(1) あらかじめ認定機関が提示するテストパターンを画面に表示させ、512色以上の有彩色を同時に表示できることを、目視により審査する。

なお、汎用のコンピュータ関連機器として商品化されているものを使用している場合には、当該装置の仕様書、映像表示用ソフトウェアの仕様書及び審査対象となるシミュレーター的设计書等を対象とした書類による審査も可とする。

(2) 映写幕等に映写される画面が毎秒25回以上更新されることを実際に操作して、その画面を目視により審査する。

なお、これにより難しい場合は、高速度カメラ等で画面を撮影し、その再生画面から画面更新回数を審査する。

2. 4

制御指令信号に基づき運転操作及び擬似視界の画面に係る道路交通状況に連動した風切りの音又はスリップにより生じる音その他の実車を運転したときに生じる音が発生するものであること。

2. 4 運転操作及び擬似視界の画面に係る道路交通状況に連動した風切りの音、スリップにより生じる音その他の実車を運転したときに生じる音が発生するものであることを、実際に操作をすることにより審査する。

(注1) 特太ゴシック字の箇所は、告示の内容である。

(注2) 大型自動二輪車免許又は普通自動二輪車免許用（車体が傾斜可能な機能を有しないもの）の模擬運転装置は、「車両特性を踏まえた運転」、「走行ポジションと進路変更」又は「カーブの体感走行」の教習項目に使用することはできない。