

## 新基準原動機付自転車に係る走行評価結果について

## 1 走行評価の目的

現行小型二輪（総排気量0.050リットル超0.125リットル以下の原動機を有する自動二輪車をいう。以下同じ。）の原動機の最高出力を現行原付（総排気量0.050リットル以下の原動機を有する二輪車をいう。以下同じ。）相当（4.0kw）に制御した車両（以下「新基準原付」という。）の運転特性を把握し、現行原付と同様に安全かつ容易に乗ることができるか確認するため。

## 2 走行評価の概要

## (1) 実施日

第1回 令和5年9月15日（金） 午前8時から午後5時までの間

第2回 令和5年9月20日（水） 午前8時から午後5時までの間

## (2) 場所

警視庁府中運転免許試験場二輪試験コース

## (3) 使用車両

現行原付 （ベンリィ・ギア・タクト・C50）

新基準原付 （PCX・リード125・C110・Vision110・CB125R）

現行小型二輪（リード125・CB125R・C110）

## (4) 評価者

府中運転免許試験場 運転免許技能試験官 6名

鮫洲運転免許試験場 運転免許技能試験官 6名

## (5) 走行評価内容

## ア 走行課題

以下の内容について実施した。

- ・ 幹線コース及び周回コースの走行
- ・ 発進、停止
- ・ 交差点の通行（横断歩道の通過を含む。）
- ・ 狭路（曲線及び屈折）コースの走行
- ・ 坂道コースの走行（坂道における一時停止及び発進を含む。）
- ・ 踏切の通過
- ・ 直線狭路（一本橋）コースの走行
- ・ 連続進路転換（スラローム）コースの走行
- ・ 指定速度からの急停止（急制動）

- ・ 引き起こし、押し歩き
- ・ 周回コースでの加速走行

#### イ 確認項目

参考として、普通二輪（小型限定）の技能試験と同様の観点で、足つき、転倒、ロードコンへの接触、脱輪等について、確認を行った。

- ・ 幹線コース及び周回コース及び交差点における足つき及び転倒の有無
- ・ 狭路（曲線及び屈折）コースにおけるロードコンへの接触、脱輪及び足つきの有無
- ・ 坂道コースにおける逆行の有無
- ・ 踏切の通過時における足つき、転倒、逆行の有無
- ・ 直線狭路（一本橋）コースにおける脱輪及び足つきの有無
- ・ 連続進路転換（スラローム）コースにおけるロードコンへの接触及び足つきの有無

#### ウ アンケート

各新基準原付ごとに、それぞれの対象車種と比較した運転特性等についてアンケート調査を実施した。

### 3 走行評価の結果

#### (1) 確認結果について

転倒やロードコンへの接触等の安全に関わる問題は生じなかった。

#### (2) アンケート結果について

各項目について、新基準原付とそれぞれの対象車種を比較した場合に、同程度であれば評点3とし、難易度を5段階により評価（易しい：評点1→難しい：評点5（加速については良い：評点1→悪い：評点5））した結果は次のとおりであった。

自由記述については、回答があったもののうち、現行原付と新基準原付の比較に関係するものを中心に記載しており、点数評価と同旨の記述や、走行課題と関係なく単に車両の重量や車格のみに関わるものは記載していない。

#### ア 幹線コース及び周回コース走行時の運転特性について

走行課題	点数	比較車種	1	2	3	4	5	平均値
	車両		易しい	やや易しい	同程度	やや難しい	難しい	
幹線コース及び周回コースの走行	新基準PCX	ベンリィ	1	5	5	1	0	2.5
	新基準リード125	ギア	0	6	5	1	0	2.6
	新基準C110	C110	0	8	4	0	0	2.3
		C50	2	3	6	1	0	2.5
	新基準Vision110	タクト	0	3	8	1	0	2.8
	新基準CB125R	ベンリィ	0	4	6	1	1	2.9

（自由記述）

- （新基準リード125）中速のトルクが厚く走りやすい。

- (新基準リード125) 車両の安定性が増して直線は走行しやすい。
- (新基準C110) 現行C110よりトルクが薄いが初心者にとっては安全だと思われる。
- (新基準Vision110) 新基準の方が重量があるのか、想像より加速しない。
- (新基準CB125R) やや力不足を感じる。

#### イ 発進時の運転特性について

走行課題	点数	比較車種	1	2	3	4	5	平均値
	車両		易しい	やや易しい	同程度	やや難しい	難しい	
発進時	新基準PCX	ベンリィ	1	4	7	0	0	2.5
	新基準リード125	ギア	0	4	6	2	0	2.8
	新基準C110	C110	0	2	10	0	0	2.8
		C50	2	4	5	1	0	2.4
	新基準Vision110	タクト	0	3	5	4	0	3.1
	新基準CB125R	ベンリィ	0	3	6	2	1	3.1

(自由記述)

- (新基準PCX) 低速トルクがある分、速度が乗りやすく安定感がある。反面、初心者にはトルクの強さが心配である。
- (新基準PCX) アクセルが滑らかなので、アクセル操作が上手でない人でもやりやすい。
- (新基準リード125) 発進時の低速トルクについて同程度に感じた。
- (新基準C110) C50より発進時のパワーがある。
- (新基準Vision110) 出力が抑えられている分、滑らかに発進できる。
- (新基準Vision110) タクトの方が、低速トルクが厚く、発進してすぐに安定する。
- (新基準Vision110) タクトの方が、車体が軽い分スムーズに発進する。
- (新基準Vision110) 新基準Vision110の方が加速が鈍く、発進しやすい。
- (新基準CB125R) トルクが細すぎるので発進時のバランスが安定しにくい。

#### ウ 停止時の運転特性について

走行課題	点数	比較車種	1	2	3	4	5	平均値
	車両		易しい	やや易しい	同程度	やや難しい	難しい	
停止時	新基準PCX	ベンリィ	2	2	5	3	0	2.8
	新基準リード125	ギア	1	1	7	2	1	3.1
	新基準C110	C110	0	1	11	0	0	2.9
		C50	1	3	8	0	0	2.6
	新基準Vision110	タクト	1	0	7	4	0	3.2
	新基準CB125R	ベンリィ	0	1	9	2	0	3.1

(自由記述)

- (新基準リード125) 制動がよく効く。効き過ぎるため不慣れな人はロックしてしまうかもしれない。

- (新基準CB125R) 制動がソフトに効く。

エ 交差点の通行時（横断歩道の通過を含む。）の運転特性について

走行課題	点数	比較車種	1	2	3	4	5	平均値
	車両		易しい	やや易しい	同程度	やや難しい	難しい	
交差点の通行	新基準PCX	ベンリィ	1	2	8	1	0	2.8
	新基準リード125	ギア	1	1	10	0	0	2.8
	新基準C110	C110	0	2	10	0	0	2.8
		C50	1	3	7	1	0	2.7
	新基準Vision110	タクト	0	2	10	0	0	2.8
	新基準CB125R	ベンリィ	0	3	9	0	0	2.8

(自由記述)

- (新基準C110) 加速がよいため、赤信号から発進し、交差点通過までが運転しやすい。
- (新基準CB125R) 赤信号からの発進時に加速しやすく通過しやすい。

オ 曲線コース走行時の運転特性について

走行課題	点数	比較車種	1	2	3	4	5	平均値
	車両		易しい	やや易しい	同程度	やや難しい	難しい	
曲線コースの走行	新基準PCX	ベンリィ	2	2	7	1	0	2.6
	新基準リード125	ギア	1	1	8	1	1	3.0
	新基準C110	C110	0	0	12	0	0	3.0
		C50	0	3	9	0	0	2.8
	新基準Vision110	タクト	0	2	8	2	0	3.0
	新基準CB125R	ベンリィ	1	3	6	1	1	2.8

(自由記述)

- (新基準C110) C50より安定性がある。
- (新基準CB125R) ニーグリップができる分、取り回しやすい。

カ 屈折コース走行時の運転特性について

走行課題	点数	比較車種	1	2	3	4	5	平均値
	車両		易しい	やや易しい	同程度	やや難しい	難しい	
屈折コースの走行	新基準PCX	ベンリィ	2	2	6	2	0	2.7
	新基準リード125	ギア	1	2	6	2	1	3.0
	新基準C110	C110	0	0	12	0	0	3.0
		C50	1	1	10	0	0	2.8
	新基準Vision110	タクト	0	3	7	2	0	2.9
	新基準CB125R	ベンリィ	1	3	7	0	1	2.8

(自由記述)

- (新基準リード125) 加速しやすいため、直角を曲がった後の立ち上がりが良い。
- (新基準C110) C50より安定性がある。
- (新基準Vision110) タクトと比較するとブレーキに注意が必要。
- (新基準CB125R) ニーグリップができる分、取り回しやすい。

キ 坂道コース走行時（坂道における一時停止及び発進を含む。）の運転特性について

走行課題	点数	比較車種	1	2	3	4	5	平均値
	車両		易しい	やや易しい	同程度	やや難しい	難しい	
坂道コースの通行	新基準PCX	ベンリィ	1	0	6	5	0	3.3
	新基準リード125	ギア	2	3	3	4	0	2.8
			C110	0	2	9	0	1
	新基準C110	C50	3	3	6	0	0	2.3
			新基準Vision110	タクト	0	2	5	5
	新基準CB125R	ベンリィ	1	3	3	3	2	3.2

（自由記述）

- （新基準PCX）アクセル全開で坂道発進する必要があった。
- （新基準リード125、新基準Vision110、新基準CB125R）坂道発進で力不足を感じた。
- （新基準リード125）ギアの坂道でのトルクがかなり少ないため、新基準リード125の方が非常に発進しやすく感じた。
- （新基準Vision110、新基準CB125R）低速トルクの薄さのせいで、発進時にバランスを崩す恐れがある。

ク 踏切の通過時の運転特性について

走行課題	点数	比較車種	1	2	3	4	5	平均値
	車両		易しい	やや易しい	同程度	やや難しい	難しい	
踏切の通過	新基準PCX	ベンリィ	1	2	8	1	0	2.8
	新基準リード125	ギア	1	1	10	0	0	2.8
			C110	0	2	10	0	0
	新基準C110	C50	1	4	7	0	0	2.5
			新基準Vision110	タクト	0	1	10	1
	新基準CB125R	ベンリィ	0	2	10	0	0	2.8

（自由記述）

- （新基準C110）C50より発進しやすいため素早く通過できる。
- （新基準CB125R）トルクがあるように感じるため踏切からの発進がしやすい。

ケ 直線狭路（一本橋）コース走行時の運転特性について

走行課題	点数	比較車種	1	2	3	4	5	平均値
	車両		易しい	やや易しい	同程度	やや難しい	難しい	
直線狭路（一本橋）コースの走行	新基準PCX	ベンリィ	2	4	5	1	0	2.4
	新基準リード125	ギア	0	3	9	0	0	2.8
			C110	0	1	11	0	0
	新基準C110	C50	1	3	8	0	0	2.6
			新基準Vision110	タクト	0	3	9	0
	新基準CB125R	ベンリィ	1	0	10	1	0	2.9

（自由記述）

- （新基準PCX、新基準リード125）重量のためか安定感がある。
- （新基準リード125）重量のためか低速バランスはとりやすい。

コ 連続進路転換（スラローム）コース走行時の運転特性について

走行課題	点数		1	2	3	4	5	平均値
	車両	比較車種	易しい	やや易しい	同程度	やや難しい	難しい	
連続進路転換（スラローム）コースの走行	新基準PCX	ベンリィ	1	4	6	1	0	2.6
	新基準リード125	ギア	1	2	8	1	0	2.8
	新基準C110	C110	0	0	12	0	0	3.0
		C50	0	3	9	0	0	2.8
	新基準Vision110	タクト	0	2	9	1	0	2.9
	新基準CB125R	ベンリィ	0	3	7	2	0	2.9

（自由記述）

- （新基準リード125）加速しやすいため運転しやすい。
- （新基準Vision110）安定性が増している。

サ 指定速度からの急停止時の運転特性について

走行課題	点数		1	2	3	4	5	平均値
	車両	比較車種	易しい	やや易しい	同程度	やや難しい	難しい	
急制動	新基準PCX	ベンリィ	2	2	7	1	0	2.6
	新基準リード125	ギア	1	3	6	2	0	2.8
	新基準C110	C110	0	1	11	0	0	2.9
		C50	1	3	8	0	0	2.6
	新基準Vision110	タクト	1	1	6	3	1	3.2
	新基準CB125R	ベンリィ	1	1	9	1	0	2.8

（自由記述）

- （新基準PCX）制動がソフトで初心者でも扱いやすい。
- （新基準リード125）制動がよく効く。
- （新基準Vision110）Vision110の特性かもしれないが、前後輪ブレーキともに効きが悪い。ベテランには好まれそうだが初心者には難しいかもしれない。
- （新基準Vision110）制動がよく効くことはよい、不慣れな人はブレーキのかかり具合にびっくりするかもしれない。
- （新基準CB125R）制動もソフトでやりやすい。

シ 引き起こしについて

走行課題	点数		1	2	3	4	5	平均値
	車両	比較車種	易しい	やや易しい	同程度	やや難しい	難しい	
引き起こし	新基準PCX	ベンリィ	1	0	8	3	0	3.1
	新基準リード125	ギア	0	2	8	2	0	3.0
	新基準C110	C110	0	0	12	0	0	3.0
		C50	0	0	10	2	0	3.2
	新基準Vision110	タクト	0	0	8	4	0	3.3
	新基準CB125R	ベンリィ	0	1	6	4	1	3.4

（自由記述）

- （新基準PCX、新基準リード125、新基準Vision110、新基準CB125R）少し重量感を感じる。

## ス 押し歩きについて

点数			1	2	3	4	5	
走行課題	車両	比較車種	易しい	やや易しい	同程度	やや難しい	難しい	平均値
押し歩き	新基準PCX	ベンリィ	1	1	7	3	0	3.0
	新基準リード125	ギア	1	1	8	2	0	2.9
	新基準C110	C110	0	0	12	0	0	3.0
		C50	0	0	10	2	0	3.2
	新基準Vision110	タクト	0	0	10	2	0	3.2
	新基準CB125R	ベンリィ	0	1	7	3	1	3.3

(自由記述)

- (新基準リード125、新基準Vision110、新基準CB125R) 少し重量感を感じる。

## セ 加速について

点数			1	2	3	4	5	
走行課題	車両	比較車種	良い	やや良い	同程度	やや悪い	悪い	平均値
加速	新基準リード125	リード125	1	2	3	5	1	3.3
		ギア	3	3	5	1	0	2.3
	新基準CB125R	CB125R	0	1	1	8	2	3.9
		ベンリィ	2	1	4	5	0	3.0

(自由記述)

- (新基準リード125) 操作しやすいが、メーターを見ていないとスピードが出てしまう。
- (新基準リード125) 初心者にとってはこのぐらいの加速力が妥当ではないかと思われる。
- (新基準リード125) 中速のトルクが厚い分、走りやすい。

## ソ 総合評価について

上記ア～スの評価項目について、各新基準原付の車両ごとに平均値を出した結果は以下のとおりであった。

車両	比較車種	総合評価
新基準PCX	ベンリィ	2.7
新基準リード125	ギア	2.8
新基準C110	C110	2.9
	C50	2.7
新基準Vision110	タクト	3.0
新基準CB125R	ベンリィ	3.0

## タ 新基準原付を現行原付と同様に扱うことについて

運転経験のない原付免許取得者が、新基準原付を安全に運転することができるかに関して、技能試験官としての意見や懸念されることを聞いたところ、新基準原付を初心者が乗ることに危険性は感じられない、新基準原付を初心者が安全に運転することは可能だと思うといった肯定的な意見がある一方で、初心者が乗る際には練習が重要である、パワー不足のため、急な坂であれば坂道発進は難しい可能性があるといった意見もあった。主な意見は以下のとおりである。

### (総論)

- 車種ごとの違いは多少あるものの、総じて新基準原付を初心者が乗ることに危険性は感じられない。
- 現行原付と比較すると、出力が低く制御されている分、あまり差はなく感じるため、現行の法の範囲内（速度制限等）であれば安全に運転することは可能であると思う。

### (車両について)

- パワー、トルクを抑えることは必要だと思うが、発進バランスを安定させるためには、多少のトルクの強さは必要だと思う。トルクの出方を上手に味付けできるとよいのではないか。
- 全体的に加速が抑えられている。
- 車体が一回り大きくなっても出力が低いので操作しやすい。現行原付と同等である。
- 新基準原付については、操作、加速等は良いと思うが、車両に対しての慣れや、スピードに対して注意が必要である。
- 現行原付に比べ新基準原付の方がアクセルワークが行いやすく、発進・低速は新基準原付の方が行いやすいと思う。停止については多少の重さがあるものの問題ない程度だと思う。坂道発進はパワー不足のため、急な坂であれば難しい可能性はある。
- 新基準原付の車両は現行原付より大きさ、重さがあり取り回し等が難しい。

### (初心者が乗ることについて)

- 未経験者が初めて乗るには新基準原付の方が、車体が安定している、ブレーキ性能が良い、トルクがあり発進が楽、であることを踏まえると、現行原付より遙かに安全だと思う。ただし、リミッターは必要ではないかと思う。
- 動力性能にあっては、加速性、馬力が新基準原付の方がかなり高く感じたので、運転経験のない原付免許取得者には高度であると感じた。
- 出力は若干上がっており、車体も少し大きくなっているため、全く運転経験のない者には、練習をやってもいいのではと思う。



(その他)

- 車体の大きさによっては、足つきが高くなることから、女性や高齢者、低身長の方には負担となる。
- 坂道発進や道路の合流部では、若干難しくなると思われる。
- 二段階右折等、取り回しが必要な時に転倒が予想される。
- 最終的には慣れの部分が大きいので、シートの大きさや、足つきなどメーカーの開発に期待したい。