

**第 1 回二輪車車両区分見直しに関する有識者検討会  
議事概要**

**1 開催日時等**

**(1) 開催日時**

令和 5 年 9 月 11 日（月） 10 時 00 分から 12 時 00 分まで

**(2) 開催方法**

合同庁舎 2 号館会議室での対面参加又はオンライン参加

**(3) 出席者**

<有識者委員>（敬称略）

東京都市大学理工学部教授

槇徹雄（座長）

大阪大学大学院人間科学研究科准教授

中井宏

自動車安全運転センター安全運転中央研修所研修部  
研修統括

上原厚美【オンライン】

自動車安全運転センター理事、元国際ラリースト

三好礼子【オンライン】

警視庁府中運転免許試験場技能試験官

清水晃

警視庁府中運転免許試験場技能試験官

和地一彦

阪神ライディングスクール教習指導員

國友智子【オンライン】

一般社団法人日本自動車工業会二輪車車両区分部会

中村隆

横断タスクフォースリーダー

一般社団法人日本自動車工業会二輪車安全教育分科会長

飯田剛

日本自動車研究所研究員

栗山あずさ【オンライン】

<関係省庁>

警察庁交通局運転免許課長

<オブザーバー>

経済産業省製造産業局自動車課長

国土交通省自動車局車両基準・国際課長

**2 議事進行**

**(1) 開会**

事務局より開会を宣言し、警察庁交通局運転免許課長より挨拶。

**(2) 座長選出**

槇委員を座長として選出し、座長より挨拶。

**(3) 事務局説明・討議**

配付資料に沿って、本検討の背景事情、有識者検討会の概要、新基準原動機付自転車に係る走行評価案、今後のスケジュール等について説明があった後、討議が行われた。有識者委員による主な意見は次のとおり。

**ア 走行評価について**

- 走行評価で用いる新基準原付は複数車種あるが、車種の差については、現行原付と新基準原付のある 2 車種を比較すると、片方が難しいという評価になるかもしれ

ない。しかし、それが必ずしも現行原付と違うということにはならないと思う。そういったところは「比較すると難しいが、同じようなカテゴリとすることは、問題ないと感じる」といった自由コメントで補足してもらいたい。

- 走行評価のアンケートに氏名の記載欄を設ける場合は、いかなる評価をした場合も不利益になることはないということを明示するなどの配慮が必要。
- 走行評価のアンケートについては、新基準原付の車種によって評価に違いがあった際などに、評価者に対し追加で質問し得ることを想定すると、評価者が氏名を書きたくない場合は書かなくて良い旨の留保を付した上、氏名欄は設けた方がよい。
- 全ての車種に乗車した後ではなく、数車種乗車した後にアンケートを記載するのであれば、アンケートの構造を新基準原付の車種ごとに変えてもらった方が分かりやすくなるのではないか。
- 習熟運転者は、車両特性の細かい部分もわかると思うので、試験官が行う走行評価のアンケートは、それぞれの細目ごとに自由記述欄を設けた方が車両特性の細かな部分についても知ることができるのではないか。
- 習熟運転者にはプロとして運転特性を厳しく見てもらうのがよい。

#### **イ 一般運転者による試乗会について**

- 試乗会に参加する一般運転者を選定するに当たっては、女性や背の低い方、二輪車の運転に慣れていない方も含めてもらいたい。
- 習熟運転者の走行評価で行う一本橋走行、屈折コース走行については、一般運転者が参加する試乗会で実施するのは危険なのではないか。
- 習熟運転者による走行評価と一般運転者が参加する試乗会は別に考えてよいと思う。前者では細かな車両特性等について拾い出し、後者では運転の難易度や危険性について正直な感想を聞ければよいのではないか。

#### **ウ その他について**

- 今回の制度改正が事故につながらないかどうか考慮した上、検討を進めなければならない。また、制度改正後も事故分析を行うことが必要。
- 改造防止の観点からも、最高出力の制御がどのようなメカニズムで行われるのかは重要である。改造防止措置については自工会からも説明をいただきたい。
- 走行評価に使う車両は、物理的な手法で最高出力を制限している。改造防止については、機種やタイプにより様々な手法があり、いずれにしても業界として簡単に改造できないように責任を持って取り組んでいきたい。