

令和3年度調査研究報告書

A T 限定免許の在り方に 関する調査研究

報 告 書

令和4年3月

社会システム株式会社

はじめに

本報告書は、警察庁交通局運転免許課の委託を受け、「ＡＴ限定免許の在り方に関する調査研究」の結果をまとめたものです。

本調査研究を進めるに当たり、研究の趣旨に賛同して各種調査にご協力いただいた方々を始め、習熟走行や走行実験等に参加していただいた方々に対し、厚く御礼申し上げます。

令和４年３月

社会システム株式会社

目 次

第1	調査研究の概要	1
1	調査研究の目的	1
(1)	これまでの経緯	1
(2)	本年度調査研究の目的	1
2	調査研究委員会の設置	2
3	調査研究委員会の開催等	2
(1)	調査研究委員会の開催	2
(2)	習熟走行・走行実験の実施	3
第2	A T限定免許制度の在り方に関する調査	4
1	習熟走行・走行実験の枠組み	4
(1)	概要	4
(2)	実施期間	6
(3)	実施場所	6
(4)	習熟走行カリキュラム及び走行実験課題	6
(5)	走行コース及び走行順序	7
(6)	使用車両	9
2	走行実験	11
(1)	属性	11
(2)	走行実験結果	12
(3)	各被験者の減点状況	12
(4)	評価実施者のアンケート結果	17
(5)	まとめ	27
3	被験者のアンケート結果	28
(1)	走行実験課題の難易度について	28
(2)	習熟走行カリキュラムの不足について	34
(3)	MT普通自動車とMT大型車のクラッチ及びギア操作の違いについて	36
(4)	A T大型車とMT大型車のクラッチ及びギア操作以外の違いについて	36
(5)	MT大型車の運転について	36
(6)	まとめ	37

4	担当指導員アンケート.....	39
	(1) アンケート結果.....	39
	(2) まとめ.....	40
第3	調査研究のまとめと今後の課題.....	41
1	結論.....	41
2	今後の課題.....	41

第1 調査研究の概要

1 調査研究の目的

(1) これまでの経緯

現在、四輪自動車の運転免許の中で、オートマチック車限定免許（以下「A T 限定免許」という。）で取得が可能なのは普通免許及び普通第二種免許のみであり、大型自動車免許（以下「大型免許」という。）や中型自動車免許（以下「中型免許」という。）等には導入されていない。普通免許及び普通第二種免許へのA T 限定免許制度導入については、普通自動車におけるA T 車の普及状況に鑑み、平成3年の道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）の一部改正により、新たに創設されたものである。

しかし、近年、バス及びトラックにおいてもA T 車が普及してきており、普通（第二種）免許以外の運転免許へのA T 限定免許制度の導入に対するニーズが高まりつつある。

このことを踏まえ、令和元年度には、中型免許等にA T 限定免許制度を導入した場合の課題について明らかにするとともに、それらの免許に係るA T 限定解除を普通自動車で実施することの適否について検討するため、走行実験等を実施した。

その結果、実験方法について再度検討した上で、引き続き調査を続けるべきとの結論を得られたことから、本年度においては、A T 限定免許の在り方を検討するため、A T 大型自動車による習熟走行、MT大型自動車による走行実験等を実施した。

(2) 本年度調査研究の目的

本年度の調査研究では、これまでの経緯を踏まえつつ、大型免許等のA T 限定解除審査をMT普通自動車で実施することの適否を検討するため、走行実験を行い、MT普通自動車とMT大型自動車でクラッチ・ギア操作の難易に差があるかどうかについて検証した。

2 調査研究委員会の設置

本年度調査研究の実施に当たり、A T大型自動車の運転技能を習熟させるための教習カリキュラムの内容や、習熟走行、走行実験等の実施方法について検討するため調査研究委員会を設置した。

調査研究委員会は委員長以下5人で構成され、機械工学、運転者教育、自動車教習等に精通した有識者が委員となった。また、関係省庁として国土交通省自動車局を招致し、関係団体及び警視庁からもオブザーバーを招致した。

＜A T限定免許の在り方に関する調査研究委員会＞

委員長	榎 徹雄	東京都市大学理工学部教授
委 員	上原 厚美	自動車安全運転センター安全運転中央研修所研修部実技教官
	田中 俊一	足立自動車学校管理者
	中井 宏	大阪大学大学院人間科学研究科准教授
	平井 克昌	一般社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会教習教育部長
関係省庁	国土交通省自動車局安全政策課 国土交通省自動車局旅客課 国土交通省自動車局貨物課	
オブザーバー	公益社団法人日本バス協会 公益社団法人全日本トラック協会 警視庁府中運転免許試験場技能試験課	
警察庁	警察庁交通局運転免許課長	

3 調査研究委員会の開催等

(1) 調査研究委員会の開催

ア 第1回委員会（令和3年9月21日）

本調査研究の目的及びA T限定免許制度の概要とその在り方に関する検討状況について確認した後、

- 令和元年度「職業運転者に必要な免許制度の在り方に関する調査研究（A T関係）」の概要
- 本年度調査研究の目的、内容及び検討課題
- 習熟走行・走行実験の実施方法等について討議を行った。

イ 第2回委員会（令和4年1月24日）

習熟走行の実施結果及び走行実験結果の報告を行い、方向性を確認した。
また、報告書（案）を提示し討議を行った。

ウ 第3回委員会（令和4年2月28日）

書面開催により調査研究報告書（案）について審議・決定を行った。

（2）習熟走行・走行実験の実施（令和3年10月1日～同年11月26日）

本年度調査研究で策定したAT大型トラックによる習熟走行カリキュラムを終えたMT普通免許等保有者が、MT大型トラックを運転することが可能か検証を行うため、都内の自動車教習所において習熟走行・走行実験を実施した。

被験者は、MT普通免許等（5トン限定準中型免許及び8トン限定中型免許を含む。）を保有する者を募集した。また、実験に参加した被験者と、実験に協力した教習指導員並びに走行実験の評価者に対してアンケート調査を実施した。

第2 AT限定免許制度の在り方に関する調査

1 習熟走行・走行実験の枠組み

(1) 概要

実験群としてMT普通免許等を保有する被験者を集め、都内の自動車教習所でAT大型トラックを使用した習熟走行を実施した。習熟走行は本年度調査研究において作成した習熟走行カリキュラムに基づいて実施し、これによりAT大型トラックの運転に必要な技能を習得させた。この習熟走行により、MT普通免許等を保有する者がMT大型トラックを運転することが可能になるかを確認するため、最後にMT大型トラックによる走行実験を実施し、減点法による評価を行った。

被験者の募集は、公益社団法人全日本トラック協会及び公益社団法人日本バス協会の協力を得て実施し、21歳以上かつ普通免許等保有3年以上のMT普通免許等保有者（22歳から58歳までの者）、計15人を確保した。

また、対照群として都内の自動車教習所の大型免許の卒業検定合格者を対象に、走行実験日前3月以内に卒業検定に合格した者（24歳から62歳までの者）、計15人を確保し、実験群と同内容の走行実験を実施した。

なお、平成29年3月12日より前に取得した普通免許は、同日以降、「準中型車は5トン車に限る。」という条件が付された準中型免許（以下「5トン限定準中型免許」という。）、また、平成19年6月2日より前に取得した普通免許は、同日以降、「中型車は8トン車に限る。」という条件が付された中型免許（以下「8トン限定中型免許」という。）とされるが、これらの免許を保有する者についても、本習熟走行・走行実験の被験者とした。

AT限定免許制度の在り方に関する調査研究における走行実験の枠組み

- 実験群 …MT普通免許等保有者15名（21歳以上かつ普通免許等保有3年以上の者）
- 対照群 …MT大型免許の卒業検定合格者15名
- 実験場所 …足立自動車学校
- 使用車両 …同一車格のAT大型トラック2台及びMT大型トラック1台
（補助ブレーキ・補助ミラー付き）

実験群（MT普通免許等保有者）15名

①AT大型自動車の習熟走行（30時限）

AT大型トラックを使用し、30時限の習熟走行を実施

※ 習熟走行の終了後に下記の走行実験課題をAT大型トラックで実施し、合格できない場合は更に追加で習熟走行を実施

②MT大型自動車による走行実験

MT大型トラックを使用し、走行実験課題を実施

※ MT大型トラックの走行実験前に車両に慣れさせるための走行を実施

※ 走行実験後、各種アンケートを実施

対照群（MT大型免許の卒検合格者）15名

MT大型自動車による走行実験

MT大型トラックを使用し、走行実験課題を実施

※ 実験実施教習所においてMT大型免許の卒業検定に合格した者15名を対象に、実験群が実施するものと同内容の走行実験を実施

※ MT大型トラックの走行実験前に車両に慣れさせるための走行を実施

※ 走行実験後、各種アンケートを実施

**AT大型自動車の運転に習熟したMT普通免許等保有者が、
MT大型免許の卒業検定合格者と同程度にMT大型自動車の運転が可能か検証**

＜図2-1-1 本年度調査研究における走行実験の枠組み＞

(2) 実施期間

令和3年10月1日（金）～令和3年11月26日（金）

(3) 実施場所

足立自動車学校

（〒121-0071 東京都足立区東六月町3-1）

(4) 習熟走行カリキュラム及び走行実験課題

ア 習熟走行カリキュラム

習熟走行カリキュラムは、大型免許に係る技能教習の内容を基に作成し、時限数は、大型免許を取得するための教習時限数と同じく30時限とした。

＜表2-1-1 習熟走行カリキュラム＞

1	車の乗り降りと運転姿勢
2	運転装置の取扱いと日常点検整備等
3	車両特性に基づく運転死角と車両感覚等を理解した運転操作
4	基本的な運転操作
5	時機を捉えた発進と加速、目標に合わせた停止並びに路端における停車及び発進
6	カーブや曲がり角の通行
7	坂道の通行
8	後退
9	狭路の通行
10	隘路への進入
11	通行位置の選択と進路変更、障害物への対応
12	交差点の通行（直進・左折・右折）、見通しの悪い交差点の通行、信号、標識・標示等に従った走行
13	踏切の通過
14	急ブレーキ
15	方向変換及び縦列駐車
16	教習効果の確認（みきわめ）

イ 走行実験課題及び評価方法

(ア) 走行実験課題

走行実験課題は、大型免許のA T限定解除審査を想定したものとした。

＜表 2－1－2 走行実験課題＞

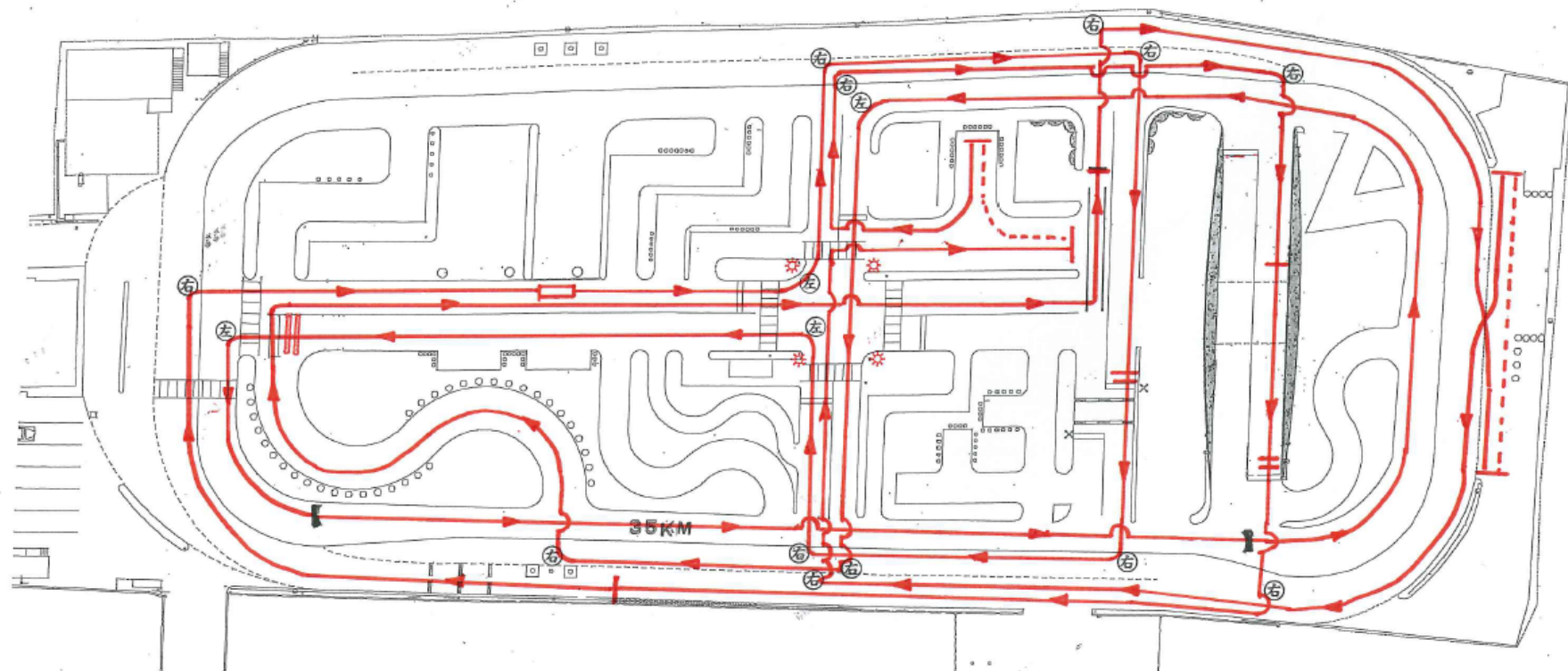
- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・ 幹線コース及び周回コースの走行・ 交差点の通行・ 横断歩道の通過・ 踏切の通過・ 曲線コースの通過・ 屈折コースの通過・ 坂道コースの通過・ 路端における停車及び発進・ 隘路への進入・ 障害物設置場所の通過・ 方向変換・ 後方間隔 |
|--|

(イ) 評価方法

評価は「運転免許技能試験に係る採点基準の運用の標準（通達）」（令和元年9月19日付け警察庁丁運発第89号）の「場内」の基準により行うこととし、合格基準を70点以上とした。また、危険行為等により本来であれば試験の中止に該当する場合においても、走行実験を続行させることとした。なお、走行実験課題の評価は、警視庁府中運転免許試験場より技能試験官を派遣して実施した。

(5) 走行コース及び走行順序

実験群及び対照群の各被験者に対して、MT大型トラックを用いて、走行実験課題の課題走行を実施した。課題走行中は、警視庁府中運転免許試験場より派遣された技能試験官が助手席に同乗し、評価を行った。なお、MT大型トラックによる課題走行の実施前には、通常のA T限定解除と同様のMT大型トラックによる慣らし走行を実施した。



指定速度区間	周回カーブ	一時停止	交差点			横断歩道	踏切	曲線	屈折	坂道	路端	隘路	方向変換	縦列駐車	見通しのきかない交差点	立体障害物	総走行 メートル	所要時間 分
			右折	左折	信号													
1 回	6 回	2 回	12 回	4 回	5 回	6 回	1 回	1 回	0 回	1 回	1 回	1 回	1 回	0 回	1 回	6 回	1250	15

<図2-1-2 走行コース及び走行順序>

(6) 使用車両

習熟走行及び走行実験で使用する実験車両については、全日本トラック協会に協力を依頼し、同協会から、習熟走行で使用するAT大型トラック2台、走行実験で使用するMT大型トラック1台を調達した。

実験車両は全車両3軸車両で全長、全幅及び運転席から後端部までの距離は概ね同じ、車室は全てシングルキャブで運転席後方の見え方、距離感も概ね同じ車両である。

また、全車両後方確認ができるように運転席後部に窓を設ける加工がなされており、補助ブレーキ及び補助ミラーを取り付けた上で使用した。

なお、対照群の被験者は、卒業検定において、足立自動車学校の教習車両であるMT大型トラックを使用しており、実験車両と教習車両において、実験車両がシングルキャブに対して、教習車両はダブルキャブであり、また、全長については実験車両が約12mに対して教習車両が約11mという違いがあった。

＜表2-1-3 使用車両諸元＞

実験車両		MT 大型トラック	AT 大型トラック 1	AT 大型トラック 2	(参考) 教習車両
車両総重量		23,470kg	24,990kg	24,990kg	19,980kg
最大積載量		13,000kg	14,200kg	15,200kg	10,500kg
寸法	全長	1,199cm	1,199cm	1,196cm	1,101cm
	全幅	249cm	249cm	249cm	249cm
	全高	357cm	356cm	327cm	290cm
軸距		707cm	705cm	705cm	710cm
乗車定員		2人 (シングルキャブ)	2人 (シングルキャブ)	2人 (シングルキャブ)	6人 (ダブルキャブ)



MT大型トラック



AT大型トラック 1



AT大型トラック 2



(参考) 教習車両

<図 2-1-3 実験車両 (外観)>

2 走行実験

(1) 属性

実験群及び対照群の各被験者に対しては、属性を把握するためのアンケートを実施した。

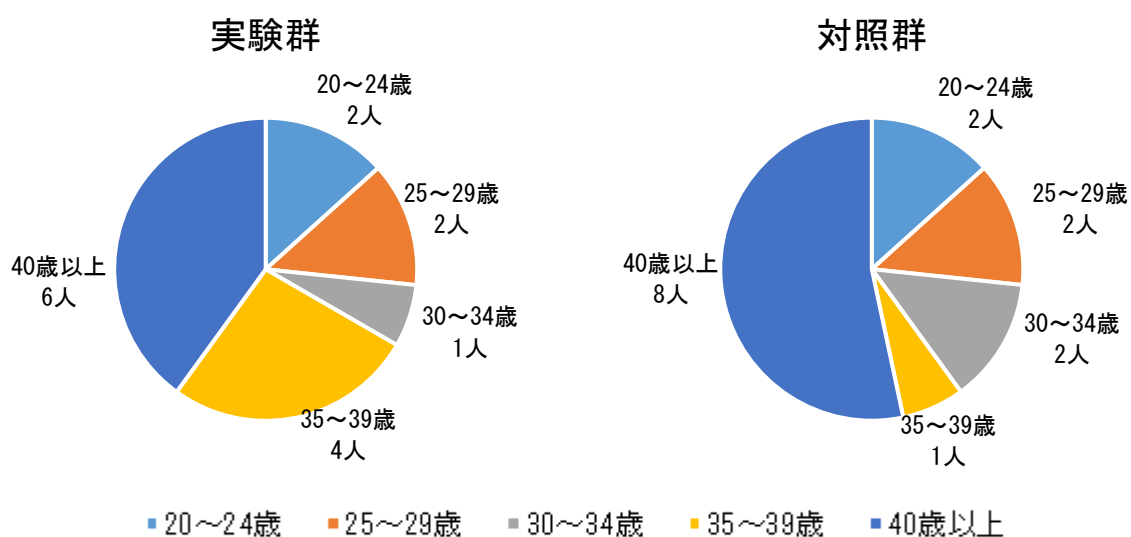
<表 2-1-1 属性>

ア 性別

性別	人数	
	実験群	対照群
男性	15 人	15 人
女性	0 人	0 人

イ 年齢層

年齢層	人数	
	実験群	対照群
20～24 歳	2 人	2 人
25～29 歳	2 人	2 人
30～34 歳	1 人	2 人
35～39 歳	4 人	1 人
40 歳以上	6 人	8 人



<図 2-1-1 年齢層>

ウ 保有免許

保有免許	人数	
	実験群	対照群
5 トン限定準中型	5 人	6 人
8 トン限定中型	10 人	9 人

(2) 走行実験結果

被験者のMT大型トラックでの走行実験結果において、クラッチ・ギア操作に起因する減点を比較したところ、実験群では3人、対照群では4人が減点となっていた。また、実験群のうち合格基準として設定した70点以上の者（以下「合格者」という。）は13人（合格率87%）であった。

＜表 2－2－1 クラッチ・ギア操作に起因する減点項目＞

	クラッチ			ギア		
	逆行小	エンスト	計	逆行小	接触大	計
実験群	1 人	1 人	2 人	1 人	0 人	1 人
対照群	2 人	0 人	2 人	1 人	1 人 (※)	2 人

※ 対照群のうち「逆行小」及び「接触大」で減点となった1人については、より減点の大きい「接触大」で計上。

＜表 2－2－2 実験群の点数内訳＞

不合格者	合格者			
69 点以下	70～79 点	80～89 点	90～100 点	合計
2 人	0 人	7 人	6 人	13 人

(3) 各被験者の減点状況

実験群及び対照群の各被験者別の減点状況は次頁以降のとおりである。

＜表 2－3－1 被験者別減点状況＞

ア 実験群

被験者	保有免許	年齢	過去1年間の MT車運転頻度	主に運転するMT車	MT車運転 経験期間	月間平均走行距離 (MT車＋AT車)	走行 結果	該当した減点項目
1	準中(5t)	28	月に1日以下	軽乗用車・軽トラック・普通乗用車	4年10ヶ月	100 km以上 500 km未満	85	逆行小・駐車措置（ギア）
2	準中(5t)	24	月に1日以下	小型トラック	5年7ヶ月	500 km以上 1000 km未満	85	脱輪小×3
3	中型(8t)	41	週に1～2日程度	ワンボックスカー・小型トラック	21年0ヶ月	100 km以上 500 km未満	85	速過ぎ小（速い）・脱輪小
4	中型(8t)	35	ほぼ毎日	軽乗用車・軽トラック・普通乗用車・ワンボックスカー・中型トラック	17年0ヶ月	3000 km以上	95	駐車措置（ギア）
5	中型(8t)	41	ほぼ毎日	軽乗用車・軽トラック・普通乗用車・ワンボックスカー・小型トラック・中型トラック	23年4ヶ月	2000 km以上 3000 km未満	90	後方間隔不良
6	中型(8t)	52	AT車のみ	—	20年10ヶ月	2000 km以上 3000 km未満	85	後方間隔不良・駐車措置（ギア）
7	中型(8t)	35	週に3～4日程度	小型トラック・中型トラック	2年3ヶ月	500 km以上 1000 km未満	100	減点なし
8	中型(8t)	58	AT車のみ	—	10年1ヶ月	100 km以上 500 km未満	95	切返し

9	準中(5t)	29	ほぼ毎日	普通乗用車・小型トラック・中型トラック	10年4ヶ月	500 km以上 1000 km未満	80	脱輪中
10	中型(8t)	44	週に3～4日程度	軽乗用車・軽トラック・普通乗用車・ワンボックスカー・小型トラック・中型トラック	21年7ヶ月	1000 km以上 2000 km未満	85	脱輪小×2・駐車措置(ギア)
11	中型(8t)	37	AT車のみ	—	1ヶ月	100 km以上 500 km未満	×	エンスト×2・脱輪小・接触大・試験官補助(ブレーキ)
12	中型(8t)	38	ほぼ毎日	軽乗用車・軽トラック・普通乗用車・中型トラック	4年9ヶ月	500 km以上 1000 km未満	×	逆行小・脱輪小×2・駐車措置(ギア)・接触大・試験官補助(ブレーキ)
13	中型(8t)	47	2週間に1日程度	軽乗用車・軽トラック・普通乗用車・ワンボックスカー・小型トラック・中型トラック	21年4ヶ月	100 km以上 500 km未満	95	脱輪小
14	準中(5t)	31	AT車のみ	—	経験なし	1000 km以上 2000 km未満	85	速過ぎ小(速い)・脱輪小
15	準中(5t)	22	月に1日以下	ワンボックスカー・小型トラック	3年0ヶ月	100 km以上 500 km未満	100	減点なし

※中型(8t)は8トン限定中型免許、準中(5t)は5トン限定準中型免許。

※小型トラックは、5トン限定準中型免許で運転可能な、車両総重量5トン未満、最大積載量3トン未満の車両。

※中型トラックは、8トン限定中型免許で運転可能な、車両総重量8トン未満、最大積載量5トン未満の車両。

※赤字がクラッチ操作に起因する減点項目、緑文字がギア操作に起因する減点項目、青文字が試験中止に該当する減点項目を示す。

イ 対照群

被験者	保有免許	年齢	過去1年間の MT車運転頻度	主に運転するMT車	MT車運転 経験期間	月間平均走行距離 (MT車+AT車)	走行 結果	該当した減点項目
1	中型(8t)	48	週に3~4日程度	中型トラック	27年3ヶ月	2000km以上 3000km未満	80	優先判断(一停)・交差点変更(右振)・駐停車方法(離)
2	準中(5t)	26	AT車のみ	—	経験なし	500km以上 1000km未満	×	不確認(踏切)・脱輪小・接触大
3	中型(8t)	47	AT車のみ	—	10年7ヶ月	100km未満	×	脱輪小・通過不能4回(狭路切り返し(方変) ×4)・接触大×2・試験官補助(ブレーキ)
4	中型(8t)	40	週に1~2日程度	軽乗用車・軽トラック・普通乗用車・ワンボックスカー・小型トラック・中型トラック	3年10ヶ月	500km以上 1000km未満	90	脱輪小×2
5	中型(8t)	45	ほぼ毎日	軽乗用車・中型トラック	4年7ヶ月	1000km以上 2000km未満	×	不確認(踏切)・脱輪大×2・接触大・踏切不停止(手前)
6	中型(8t)	55	週に3~4日程度	普通乗用車	32年11ヶ月	100km以上 500km未満	×	逆行小・脱輪小×2・接触大・踏切不停止(手前)
7	中型(8t)	54	ほぼ毎日	ワンボックスカー・小型トラック	36年8ヶ月	100km以上 500km未満	85	速過ぎ小(速い)・脱輪小
8	中型(8t)	45	週に3~4日程度	軽乗用車・軽トラック・普通乗用車・ワンボックスカー・小型トラック・中型トラック	24年4ヶ月	500km以上 1000km未満	85	逆行小・脱輪小

9	中型(8t)	62	AT車のみ	—	5年0ヶ月	1000 km以上 2000 km未満	×	不確認(振出)・速過ぎ小(速い)×6・後方 間隔不良・切返し・脱輪小×6・駐車措置(ギ ア)・減点超過
10	中型(8t)	37	週に1～2日程度	小型トラック・中型トラ ック	10年9ヶ月	2000 km以上 3000 km未満	×	速過ぎ小(速い)×2・脱輪小×2・交差点 変更(右振)×2・脱輪大×2
11	準中(5t)	24	週に1～2日程度	軽トラック・小型トラッ ク	1年7ヶ月	500 km以上 1000 km未満	×	逆行小・不確認(振出)・脱輪大
12	準中(5t)	26	月に1日程度	小型トラック	3年4ヶ月	2000 km以上 3000 km未満	85	脱輪小×2・駐停車方法(離)
13	準中(5t)	32	月に1日以下	軽乗用車・普通乗用車・小 型トラック	10年8ヶ月	3000 km以上	75	後方間隔不良・脱輪小×2・交差点変更(右 振)
14	準中(5t)	24	月に1日以下	軽乗用車・普通乗用車	1年1ヶ月	1000 km以上 2000 km未満	90	切返し・脱輪小
15	準中(5t)	31	AT車のみ	—	経験なし	100 km以上 500 km未満	×	逆行小・後方間隔不良・脱輪小×3・交差点 変更(右振)×2・駐停車方法(離)・通過不 能4回(狭路切り返し(方変)×8)・脱輪大・ 右側通行(区分)×2

※中型(8t)は8トン限定中型免許、準中(5t)は5トン限定準中型免許。

※小型トラックは、5トン限定準中型免許で運転可能な、車両総重量5トン未満、最大積載量3トン未満の車両。

※中型トラックは、8トン限定中型免許で運転可能な、車両総重量8トン未満、最大積載量5トン未満の車両。

※赤文字がクラッチ操作に起因する減点項目、緑文字がギア操作に起因する減点項目、青文字が試験中止に該当する減点項目を示す。

(4) 評価実施者のアンケート結果

走行実験課題の評価を行った警視庁府中運転免許試験場の技能試験官に対し、減点のあった項目の減点理由に関するアンケートを実施した。

ア 被験者別の減点項目と要因

被験者の減点となった項目と要因は以下のとおりである。

＜表 2－4－1 被験者別の減点項目と要因＞

(ア) 実験群

被験者	減点となった項目	得点	減点となった要因
1	逆行小・駐車措置（ギア）	85	【逆行小】方向変換時、クラッチをつなげるタイミングが少し遅く、逆行したもの。 【駐車措置（ギア）】走行終了時、ギアがニュートラルのままであった。
2	脱輪小×3	85	【脱輪小】3回 交差点左折時及び曲線コース時左後輪、方向変換時右後輪が縁石に接触。全体的に速度が少し速いのではないか。
3	速過ぎ小（速い）・脱輪小	85	【脱輪小】・【速過ぎ小（速い）】方向変換時の後退で、左後輪が縁石に接触し、かつ強く縁石に当たったもの。
4	駐車措置（ギア）	95	【駐車措置（ギア）】走行終了時、ギアがニュートラルのままだったもの。
5	後方間隔不良	90	【後方間隔不良】後方車体間隔の課題においてやり直しをしたが、再度50cm以内に収めることができなかったもの。
6	後方間隔不良・駐車措置（ギア）	85	【後方間隔不良】2回目も50cmに入れることができなかったもの。 【駐車措置（ギア）】走行終了後、ギアがニュートラルのままであった。
7	減点なし	100	減点なし
8	切返し	95	【切返し】曲線コースから出て右折する際、左前方の障害物（教習車）に近づき過ぎ曲がりきらず切り返しが必要になったもの。
9	脱輪中	80	【脱輪中】方向変換での後退時、左後輪（3軸）が脱輪。方向変換場所の左側に寄せて入れようとして寄せ過ぎてしまったもの。左後輪がミラーで確認しにくいのも要因ではないか。
10	脱輪小×2・駐車措置（ギア）	85	【脱輪小】方向変換時に左後輪2軸、3軸が縁石に接触したもの。方向変換場所左側に寄せて入れようとしたため。 【駐車措置（ギア）】駐車時にギアがニュートラルのままであったもの。
11	エンスト×2・脱輪小・接触大・試験官補助（ブレーキ）	×	【接触大】【試験官補助（ブレーキ）】路端停車からの発進の際に、左後部の振出により接触させたもの（マニュアル車の操作に起因するものではない。）。 【エンスト】交差点での発進時、坂道での停車時にクラッチの操作不良のためエンストしたもの。 【脱輪小】方向変換から出る際の右後輪を縁石に接触させたもの。

12	逆行小・脱輪小×2・駐車措置（ギア）・接触大・試験官補助（ブレーキ）	×	【脱輪小】2回 左折時の左後輪、曲線コースでの左後輪が縁石に接触。 【逆行小】坂道でギアを間違い逆行したもの。2ndのつもりがRであった。バックブザーが小さく聞こえづかったことも要因ではないか。 【駐車措置（ギア）】終了時、ギアがニュートラルのままであったもの。 【接触大】【試験官補助（ブレーキ）】路端停車からの発進の際に、左後部の振出により接触させたもの（マニュアル車の操作に起因するものではない。）
13	脱輪小	95	【脱輪小】交差点左折時に左後輪を縁石に接触させたもの。
14	速過ぎ小（速い）・脱輪小	85	【脱輪小】・【速過ぎ小（速い）】周回コース走行時左後輪を縁石に接触させたもの。
15	減点なし	100	減点なし：大型車の運転、MT車の操作共に問題なし。

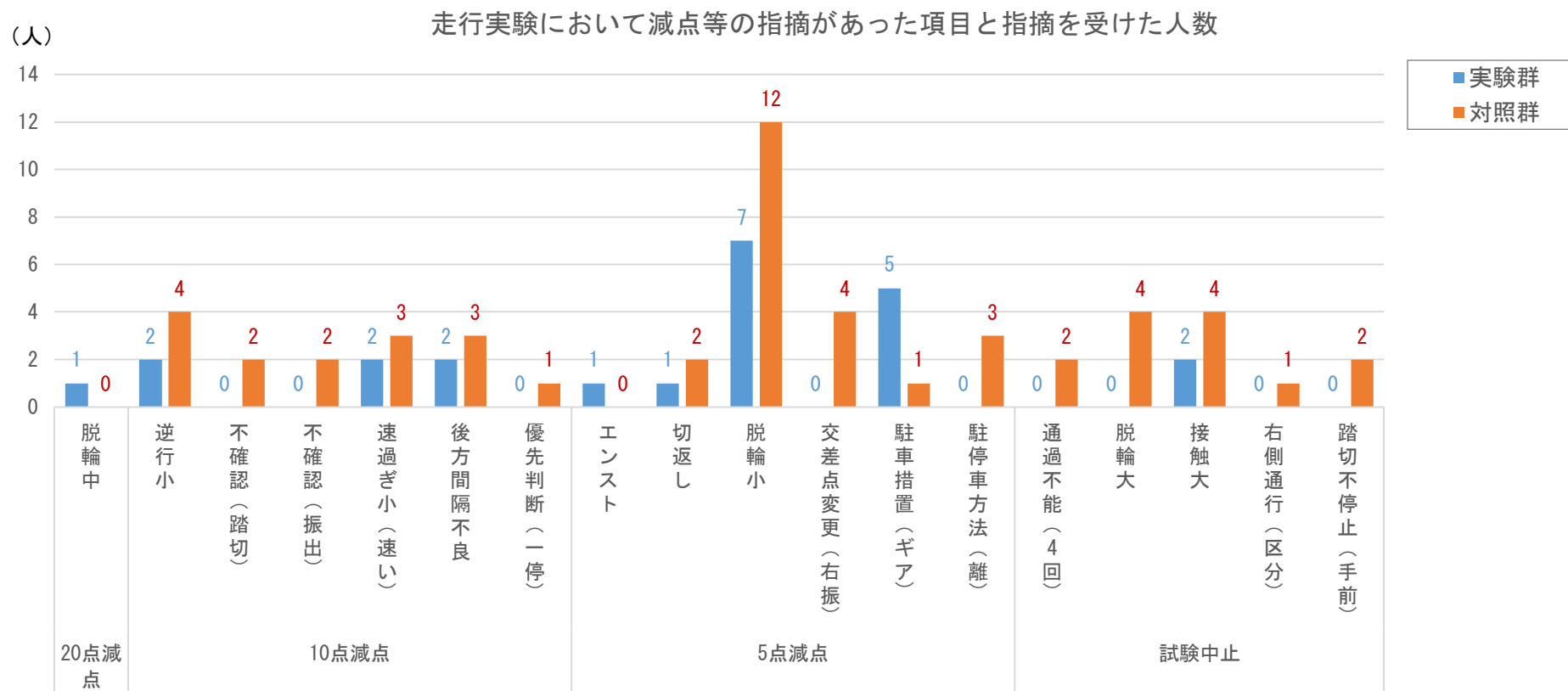
※ 得点における「×」は、試験中止項目（赤字）の該当があったことを示す。

(イ) 対照群

被験者	減点となった項目	得点	減点となった要因
1	優先判断（一停）・交差点変更（右振）・駐停車方法（離）	80	【優先判断（一停）】周回コースを走行する普通車に対するものであった。教習中の指導員の譲り合いの意識によるものの可能性も考えられる。 【駐停車方法（離）】教習車との違いによるものと考えられるが、車両によって見え方（ミラー等、天気の影響等）が違い、わかりづかった様子。 【交差点変更（右振）】教習車より車両が長い為、左折時に右振をしたようである。
2	不確認（踏切）・脱輪小・接触大	×	【不確認（踏切）】運転者側の窓を開けることをしなかったもの。踏切前方の確認に気を取られていた様子。 【脱輪小】左折時に左後輪が縁石に接触したもの。教習車と違い、低床の3軸車であり、後輪の位置がミラーで確認しにくいことが要因ではないか。 【接触大】後方車体間隔の課題において、車体後部を接触させたもの。教習車との視認性の違いが要因ではないか。
3	脱輪小・通過不能4回（狭路切り返し（方変）×4）・接触大×2・試験官補助（ブレーキ）	×	【接触大1】後方車体間隔の課題のやり直しにおいて接触したもの。1度目で基準を満たさず、やり直しでの接触のため、基準に入れるために後退させ過ぎた様子であった。 【接触大2】方向変換で後退時にボールに接触させたまま、後退を継続させたため、試験官補助を適用した。 以下は、試験車と教習車との違いも要因の一つではないか。 【脱輪小】左折時に左後輪を縁石に接触させたもの。左後輪の位置がわからない様子であった。 【通過不能4回】方向変換で切り返しを4回行ったもの。左後輪の位置がわからない様子であった。
4	脱輪小×2	90	【脱輪小】2回①左折時に2軸目を、②方向変換時に3軸目の左後輪を縁石に接触させたもの。左に寄せ過ぎたもの。
5	不確認（踏切）・脱輪大×2・接触大・踏切不停止（手前）	×	【踏切不停止（手前）】踏切手前で停止しなかったもの。 【不確認（踏切）】窓を開けず、かつ安全確認も不十分であった。 【脱輪大】方向変換での後退時、左後輪2軸目、3軸目を脱輪させたまま、停止しなかったもの。 【接触大】後方車体間隔でのやり直し時に接触したもの。
6	逆行小・脱輪小×2・接触大・踏切不停止（手前）	×	【脱輪小】2回 方向変換において、右前輪と右後輪を縁石に接触させたもの。 【踏切不停止（手前）】踏切の6m位手前の黄色の線を停止線と間違えて停止したものの、踏切の直前の停止線では停止しなかったもの。 【接触大】・【逆行小】後方車体間隔時において、発進の際逆行し、接触したもの。ギアの入れ違い。2ndのつもりがRであった。バックブザーが小さく聞こえづかったことも要因ではないか。
7	速過ぎ小（速い）・脱輪小	85	【脱輪小】・【速過ぎ小（速い）】方向変換時に、左後輪を強く縁石に接触させたもの。
8	逆行小・脱輪小	85	【脱輪小】方向変換時、左前輪を縁石に接触させたもの。 【逆行小】坂道発進時にクラッチの操作不良のため逆行したもの。
9	不確認（振出）・速過ぎ小（速い）×6・後方間隔不良・切返し・脱輪小×6・駐車措置（ギア）・減点超過	×	【脱輪小】・【速過ぎ小（速い）】6回とも強く縁石に接触。①②周回カーブ左後輪、③～⑤方向変換右前輪、⑥方向変換から出て右折する時の左前輪を縁石に接触させたもの。 【後方間隔不良】後方間隔からのやり直しにおいて、基準内に収まらなかったもの。 【切返し】方向変換から出て右折する際曲がりきらず、切り返したもの。 【駐車措置（ギア）】走行終了時の停車時、ギアがニュートラルのままであった。

10	速過ぎ小（速い）× 2・脱輪小× 2・交差点変更（右振）× 2・脱輪大× 2	×	【脱輪大】2回 交差点を左折する際に左後輪を脱輪させたまま走行したもの。 【交差点変更（右振）】交差点左折時に右に大きく振ったもの。 【脱輪小】・【速過ぎ小（速い）】方向変換時、左後輪を強く縁石に接触させたまま走行したもの。
11	逆行小・不確認（振出）・脱輪大	×	【脱輪大】方向変換時、左後輪3軸を脱輪させたまま後退したもの。左に寄せ過ぎ。 【不確認（振出）】交差点右折時に左後方の振出を全く確認せず走行したもの（リアオーバーハングと障害物（壁）がギリギリであるものの、確認をしなかったもの）。 【逆行小】曲線コースから前方に出る際、クラッチを切ったままブレーキを解除したため逆行したもの。
12	脱輪小× 2・駐停車方法（離）	85	【脱輪小】方向変換から出る際、右後輪2軸、3軸を縁石に接触させたもの。 【駐停車方法（離）】路端停車で左側に寄れていなかったもの。
13	後方間隔不良・脱輪小× 2・交差点変更（右振）	75	【脱輪小】方向変換で、左前輪と右後輪を縁石に接触させたもの。 【交差点変更（右振）】左折時に右に振ってから左にハンドルを操作したもの。 【後方間隔不良】後方車体間隔の課題においてやり直しをしたが、再度50cm以内に収めることができなかったもの。
14	切返し・脱輪小	90	【脱輪小】方向変換時、左前輪を縁石に接触させたもの。 【切返し】曲線コース走行後、右折する際に左に寄り過ぎてしまい、切り返しをしたもの。
15	逆行小・後方間隔不良・脱輪小× 3・交差点変更（右振）× 2・駐停車方法（離）・通過不能4回（狭路切り返し（方変）× 8）・脱輪大・右側通行（区分）× 2	×	【右側通行（区分）】センターラインを意識せず右側通行を2回行った。 【脱輪大】方向変換から出る際、右後輪を脱輪させたまま走行したもの。 【通過不能4回】方向変換で切り返しを8回行ったもの。 【後方間隔不良】2回目でも基準に入らなかったもの。 【逆行小】方向変換の切り返しのため前進させるべき所を、ギアがバックのままであり、逆行したもの。バックブザーが小さく聞こえづかったことも要因ではないか。 【交差点変更（右振）】2回 左折時に大きく右振りしたもの。 【脱輪小】方向変換時及び右折時に右後輪、左前輪を縁石に接触させたもの。 【駐停車方法（離）】路端停車で左側に寄れていなかったもの。

※ 得点における「×」は、試験中止項目（赤字）の該当があったことを示す。



<図 2-4-1 項目別減点者数>

イ 減点項目別の要因

減点項目別の要因は以下のとおりである。

なお、不合格者の減点項目の要因については、最初に「(不合格者)」と記載している。

(ア) 脱輪中

(実験群 1 人)

- ・ 方向変換での後退時、左後輪（3 軸）が脱輪。方向変換場所の左側に寄せて入れようとして寄せ過ぎてしまったもの。左後輪がミラーで確認しにくいのも要因ではないか。

(対照群 該当者なし)

(イ) 逆行小

(実験群 2 人、うち不合格者 1 人)

- ・ (不合格者) 坂道でギアを間違い逆行したもの。2 n d のつもりが R であった。バックブザーが小さく聞こえづらかったことも要因ではないか。
- ・ 方向変換時、クラッチをつなげるタイミングが少しだけ遅く、逆行したもの。

(対照群 4 人、うち不合格者 3 人)

- ・ (不合格者) 後方車体間隔時において、発進の際逆行したもの。ギアの入れ違い。2 n d のつもりが R であった。バックブザーが小さく聞こえづらかったことも要因ではないか。
- ・ 坂道発進時にクラッチの操作不良のため逆行したもの。
- ・ (不合格者) 曲線コースから前方に出る際、クラッチを切ったままブレーキを解除したため逆行したもの。
- ・ (不合格者) 方向変換の切り返しのため前進させるべき所を、ギアがバックのままであり逆行したもの。バックブザーが小さく聞こえづらかったことも要因ではないか。

(ウ) 不確認（踏切）

(実験群 該当者なし)

(対照群 2 人、うち不合格者 2 人)

- ・ (不合格者) 運転者側の窓を開けることをしなかったもの。踏切前方の確認に気を取られていた様子。
- ・ (不合格者) 窓を開けず、かつ安全確認も不十分であった。

(エ) 不確認（振出）

（実験群 該当者なし）

（対照群 2 人、うち不合格者 2 人）

- ・ （不合格者）交差点右折時に左後方の振出を全く確認せず走行したもの（リアオーバーハングと障害物（壁）がギリギリであるものの、確認をしなかったもの。）。

(オ) 速過ぎ小（速い）

（実験群 2 人）

- ・ 周回コース走行時左後輪を脱輪させたもの。
- ・ 方向変換時の後退で、左後輪を脱輪し、かつ強く縁石に当たったもの。

（対照群 3 人、うち不合格者 2 人）

- ・ 方向変換時に、左後輪を強く脱輪させたもの。
- ・ （不合格者）6 回強く脱輪。周回カーブで左後輪を 2 回、方向変換で右前輪を 3 回、方向変換から出て右折する時の左前輪の脱輪。
- ・ （不合格者）方向変換時、左後輪を強く脱輪させたまま走行したもの。

(カ) 後方間隔不良

（実験群 2 人）

- ・ 後方車体間隔の課題においてやり直しをしたが、再度 50 cm 以内に収めることができなかったもの。

（対照群 3 人、うち不合格者 2 人）

- ・ 後方車体間隔の課題においてやり直しをしたが、再度 50 cm 以内に収めることができなかったもの。

(キ) 優先判断（一停）

（実験群 該当者なし）

（対照群 1 人）

- ・ 周回コースを走行する普通車に対するものであった。教習中の指導員の譲り合いの意識によるものの可能性も考えられる。

(ク) エンスト

（実験群 1 人、うち不合格者 1 人）

- ・ （不合格者）交差点での発進時、坂道での停車時にクラッチの操作不良のためエンストしたもの。

（対照群 該当者なし）

(ケ) 切返し

(実験群 1 人)

- ・ 曲線コースから出て右折する際、左前方の障害物（教習車）に近づき過ぎ曲がりきらず切り返しが必要になったもの。

(対照群 2 人、うち不合格者 1 人)

- ・ （不合格者）方向変換から出て右折する際曲がりきらず、切り返したものの。
- ・ 曲線コース走行後、右折する際に左に寄り過ぎてしまい、切り返しをしたもの。

(コ) 脱輪小

(実験群 7 人、うち不合格者 2 人)

- ・ 周回コース走行時左後輪を縁石に接触させたもの。
- ・ 方向変換時の後退で、左後輪が縁石に接触し、かつ強く縁石に当たったもの。
- ・ （不合格者）左折時の左後輪、曲線コースでの左後輪が縁石に接触。
- ・ 交差点左折時及び曲線コース時左後輪、方向変換時右後輪が縁石に接触。全体的に速度が少し速いのではないか。
- ・ 交差点左折時に左後輪を縁石に接触させたもの。
- ・ （不合格者）方向変換から出る際の右後輪を縁石に接触させたもの。
- ・ 方向変換時に左後輪 2 軸、3 軸が縁石に接触したもの。方向変換場所左側に寄せて入れようとしたため。

(対照群 12 人、うち不合格者 6 人)

- ・ （不合格者）左折時に左後輪が縁石に接触したもの。教習車と違い、低床の 3 軸車であり、後輪の位置がミラーで確認しにくいことが要因ではないか。
- ・ （不合格者）左折時に左後輪を縁石に接触させたもの。左後輪の位置がわからない様子であった。（試験車と教習車との違いも要因の一つではないか。）
- ・ 左折時に 2 軸目を、方向変換時に 3 軸目の左後輪を縁石に接触させたもの。左に寄せ過ぎたもの。
- ・ （不合格者）方向変換において、右前輪と右後輪を縁石に接触させたもの。
- ・ 方向変換時に、左後輪を強く縁石に接触させたもの。
- ・ 方向変換時、左前輪を縁石に接触させたもの。

- ・ （不合格者） 6 回強く縁石に接触。周回カーブで左後輪を 2 回、方向変換で右前輪を 3 回、方向変換から出て右折する時の左前輪を縁石に接触させたもの。
- ・ （不合格者） 方向変換時、左後輪を強く縁石に接触させたまま走行したもの。
- ・ 方向変換から出る際、右後輪 2 軸、3 軸を縁石に接触させたもの。
- ・ 方向変換で、左前輪と右後輪を縁石に接触させたもの。
- ・ （不合格者） 方向変換時及び右折時に右後輪、左前輪を縁石に接触させたもの。

（サ）交差点変更（右振）

（実験群 該当者なし）

（対照群 4 人、うち不合格者 2 人）

- ・ 教習車より車両が長いため、左折時に右振をしたようである。
- ・ （不合格者） 交差点左折時に右に大きく振ったもの。
- ・ 左折時に右に振ってから左にハンドルを操作したもの。

（シ）駐車措置（ギア）

（実験群 5 人、うち不合格者 1 人）

- ・ 走行終了時にギアがニュートラルのままであったもの。駐車措置を忘れたものと考えられる。
- ・ （不合格者） 終了時、ギアがニュートラルのままであったもの。

（対照群 1 人、うち不合格者 1 人）

- ・ （不合格者） 走行終了時の停車時、ギアがニュートラルのままであった。

（ス）駐停車方法（離）

（実験群 該当者なし）

（対照群 3 人、うち不合格者 1 人）

- ・ 教習車との違いによるものと考えられるが、車両によって見え方（ミラー等、天気の影響等）が違い、わかりづらかった様子。
- ・ （不合格者） 路端停車で左側に寄れていなかったもの。

（セ）通過不能（4 回）

（実験群 該当者なし）

（対照群 2 人、うち不合格者 2 人）

- ・（不合格者）方向変換で切り返しを4回行ったもの。左後輪の位置がわからない様子であった。（試験車と教習車との違いも要因の一つではないか。）。
- ・（不合格者）方向変換で切り返しを8回行ったもの。

（ソ）脱輪大

（実験群 該当者なし）

（対照群4人、うち不合格者4人）

- ・（不合格者）方向変換での後退時、左後輪2軸目、3軸目を脱輪させたまま、停止しなかったもの。
- ・（不合格者）2回 交差点を左折する際に左後輪を脱輪させたまま走行したもの。
- ・（不合格者）方向変換時、左後輪3軸を脱輪させたまま後退したもの。左に寄せ過ぎ。
- ・（不合格者）方向変換から出る際、右後輪を脱輪したまま走行したもの。

（タ）接触大

（実験群2人、うち不合格者2人）

- ・（不合格者）路端停車からの発進の際に、左後部の振出により接触させたもの（マニュアル車の操作に起因するものではない）。

（対照群4人、うち不合格者4人）

- ・（不合格者）後方車体間隔の課題において、車体後部を接触させたもの。教習車との違いが要因ではないか。
- ・（不合格者）後方車体間隔の課題のやり直しにおいて接触したもの。1度目で基準を満たさず、やり直しでの接触のため、基準に入れるために後退させ過ぎた様子であった。
- ・（不合格者）方向変換で後退時にポールに接触させたまま、後退を継続させたため、試験官補助を適用した。
- ・（不合格者）後方車体間隔時において、発進の際逆行し、接触したもの。ギアの入れ違い。2ndのつもりがRであった。バックブザーが小さく聞こえづらかったことも要因ではないか。

（チ）右側通行（区分）

（実験群 該当者なし）

（対照群1人、うち不合格者1人）

- ・（不合格者）センターラインを意識せず右側通行を2回行った。

(ツ) 踏切不停止（手前）

（実験群 該当者なし）

（対照群 2 人、うち不合格者 2 人）

- ・ （不合格者）踏切手前で停止しなかったもの。
- ・ （不合格者）踏切の 6 m 位手前の黄色の線を停止線と間違えて停止したものの、踏切の直前の停止線では停止しなかったもの。

(5) まとめ

クラッチ・ギア操作に起因する減点項目（逆行小、エンスト、接触大）で比較したところ、実験群と対照群に有意差は見られなかった。

実験群の不合格者 2 人の不合格理由は、ともに試験中止に該当する「接触大」であり、クラッチ・ギアの操作に起因するものではなかった。

実験群に多く見られる「駐車措置（ギア）」は、走行終了時に車両が動き出すことを防止するための措置としてギアをバックギア等に入れることを忘れたものであり、操作に起因するものではない。

実験群のうち、免許取得後に MT 車の運転経験が全く無い者が 1 人いたが、85 点で合格している。

対照群の不合格者 8 人の不合格理由は、7 人が試験中止に該当する「接触大」、「脱輪大」、「通過不能 4 回」及び「踏切不停止（手前）」であり、ほか 1 人が「脱輪小」、「後方間隔」等の減点の超過によるものであり、そのうち 1 人の「接触大」はギア操作に起因するものであったが、その他の減点項目はいずれもクラッチ・ギアの操作に起因するものではなかった。

また、対照群の不合格者の不合格理由のうち、「接触大」、「通過不能 4 回」で試験中止に該当したものの中には、教習車両と実験車両の車体の大きさ等の違いによるとみられるものがあつた。

3 被験者のアンケート結果

(1) 走行実験課題の難易度について

被験者に対し、AT大型トラックでの習熟走行及びMT大型トラックでの走行実験における難易度について、走行実験の課題ごとに5段階（1が「簡単」、2が「やや簡単」、3が「普通」、4が「やや難しい」、5が「難しい」とした。）で評価させた。また、「やや難しい」、「難しい」と回答した者についてはその理由について記入させた。なお、不合格者の回答については、最初に「(不合格者)」と記載している（以下同じ。）。

＜表3－1－1 走行実験課題の難易度＞

被験者	AT・MT区分	① 交差点の通行	② 横断歩道の通過	③ 踏切の通過	④ 幹線コース及び周回コースの走行	⑤ 曲線コースの通過	⑥ 隘路への進入	⑦ 方向変換	⑧ 後方間隔	⑨ 坂道コースの通過	⑩ 路端における停車及び発進	⑪ 障害物設置場所の通過	評価の平均	理由 (丸数字の項目に対する回答)
平均	AT	2.4	2.0	1.7	2.0	2.4	2.5	2.9	3.5	1.6	2.2	1.9	2.3	－
	MT	2.6	2.4	1.9	2.3	2.4	2.4	2.9	3.4	2.7	2.5	2.1	2.5	
1	AT	3	3	1	1	3	3	3	3	3	3	3	2.6	⑤線をはみ出しそうになった⑦クラッチを気かけながらの運転が難しかった ⑩⑪クラッチ、エンストを気にしながらで難しかった
	MT	3	3	1	1	4	3	4	3	3	4	4	3.0	
2	AT	3	3	3	2	2	2	4	4	2	2	2	2.6	⑦MT車の方が低速で動きやすい ⑧低速なのでMT車の方が操作しやすい
	MT	3	3	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2.4	

3	AT	4	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1.5	①AT車の場合狭い道でのアクセル操作が難しいと感じた ②AT車はブレーキ操作のみで楽にギアチェンジできるがMT車は自分で操作をするのでやや手間になるかもしれない
	MT	3	4	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1.5	
4	AT	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1.1	—
	MT	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.0	
5	AT	1	1	1	1	1	2	2	3	1	1	1	1.4	⑨MTの方が操作量（クラッチ、シフト操作）が多いのでATの方が簡単
	MT	2	2	1	1	1	1	1	3	4	1	1	1.6	
6	AT	3	3	3	4	4	4	4	5	3	3	3	3.5	全体的に車体の大きさが影響した。またMT車は20年以上ぶりなので慣れるまで時間が必要だった。 ⑧車体が大きい
	MT	4	4	3	4	4	4	4	5	4	3	3	3.8	
7	AT	1	2	1	1	2	3	3	4	1	3	3	2.2	⑧ATはクリープがないため細かいアクセルには問題があると思う
	MT	3	3	2	1	2	3	3	4	3	3	3	2.7	
8	AT	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3.1	⑧車体が大きい
	MT	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3.1	
9	AT	1	1	1	1	2	1	4	4	1	2	1	1.7	⑦後退の操作に慣れるまで時間がかかった ⑧普段、バックカメラ搭載のトラックに乗っているため感覚がつかみづらかった
	MT	1	1	1	1	2	1	4	4	1	2	1	1.7	
10	AT	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3.0	—
	MT	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3.0	
11	AT	2	1	1	2	2	3	4	4	1	2	2	2.2	（不合格者） ⑦⑧トラック毎に感覚が違うので後退時、不安があった。 ⑨坂でエンストしてはいけないというプレッシャーで結果的に焦り、エンストしてしまった。 ⑩常にクラッチ操作を意識しながら左後方、右からの車の有無等、確認する事が多かった。
	MT	2	2	2	3	2	3	4	4	5	4	3	3.1	

12	AT	3	3	3	4	4	3	2	3	1	1	1	2.5	(不合格者) ④直線走行時速 35km 迄ですが、車体が大きいため、35km の速度を出すのが怖いところと、所内がもう少し大きい方が速度を出せたかもしれない。 ⑤車体大きい分、カーブの線をどうしてもはみだしがちになりやすい。 ⑨AT 車はサイドを引いてからブレーキを離して、アクセルを踏んで回転数が上がってサイドをおろしてから上手く発進できたが、MT 車はギアの入れ間違いで大いに下がってしまった。
	MT	3	3	3	4	4	3	2	3	4	3	1	3.0	
13	AT	4	1	1	2	2	4	5	5	1	4	1	2.7	①MT 車の方が運転しやすかった。 ⑥大型車は長いので寄せるのが難しかった。 ⑦後ろが長いので難しかった。 ⑧目視しないといけないので難しかった。 ⑩ミラーでの確認と発進時の振り出し。
	MT	3	1	1	2	2	4	5	5	1	4	1	2.6	
14	AT	3	2	2	2	2	3	3	4	1	3	3	2.5	①MT 車のクラッチ操作が難しい。 ④MT 車はギアの切り替えが全く上手くできなかった。 ⑧AT・MT どちらも見え方が異なる場合があるため難しい。 ⑨MT 車は半クラッチの加減が難しい。
	MT	4	2	2	5	3	3	3	4	4	3	3	3.3	
15	AT	1	1	1	2	2	1	2	5	1	1	1	1.6	⑧荷台の高さと車体の長さがあるため、自分が思うより手前になってしまった。
	MT	1	1	1	2	2	1	2	5	1	1	1	1.6	

ア 交差点の通行

	簡単	やや簡単	普通	やや難しい	難しい
A T	5 人	1 人	7 人	2 人	0 人
M T	3 人	2 人	8 人	2 人	0 人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ A T車の場合狭い道でのアクセル操作が難しいと感じた。
- ・ M T車のクラッチ操作が難しい。

イ 横断歩道の通過

	簡単	やや簡単	普通	やや難しい	難しい
A T	6 人	3 人	6 人	0 人	0 人
M T	4 人	3 人	6 人	2 人	0 人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ A T車はブレーキ操作のみで楽にギアチェンジできるがM T車は自分で操作をするのでやや手間になるかもしれない。

ウ 踏切の通過

	簡単	やや簡単	普通	やや難しい	難しい
A T	9 人	1 人	5 人	0 人	0 人
M T	7 人	3 人	5 人	0 人	0 人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ 回答者なし

エ 幹線コース及び周回コースの走行

	簡単	やや簡単	普通	やや難しい	難しい
A T	6 人	5 人	2 人	2 人	0 人
M T	6 人	3 人	3 人	2 人	1 人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ M T車はギアの切り替えが全く上手くできなかった。
- ・ （不合格者）直線走行時速 35km 迄だが、車体が大きいため、35km の速度を出すのが怖いところと、所内がもう少し大きい方が速度を出せたかもしれない。

オ 曲線コースの通過

	簡単	やや簡単	普通	やや難しい	難しい
A T	1人	9人	3人	2人	0人
M T	3人	6人	3人	3人	0人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ 線をはみ出しそうになった。
- ・ (不合格者) 車体大きい分、カーブの線をどうしてもはみだしがちになりやすい。

カ 隘路への進入

	簡単	やや簡単	普通	やや難しい	難しい
A T	4人	2人	7人	2人	0人
M T	5人	1人	7人	2人	0人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ 大型車は長いので寄せるのが難しかった。

キ 方向変換

	簡単	やや簡単	普通	やや難しい	難しい
A T	2人	3人	5人	4人	1人
M T	2人	4人	4人	4人	1人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ (不合格者) トラック毎に感覚が違うので後退時、不安があった。
- ・ M T車の方が低速で動きやすい。
- ・ クラッチを気かけながらの運転が難しかった。
- ・ 後ろが長いので難しかった。
- ・ 後退の操作に慣れるまで時間がかかった。

ク 後方間隔

	簡単	やや簡単	普通	やや難しい	難しい
A T	2人	0人	4人	6人	3人
M T	2人	1人	4人	5人	3人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ A T・M Tどちらも見え方が異なる場合があるため難しい。
- ・ A Tはクリープがないため細かいアクセルには問題があると思う。
- ・ 荷台の高さと車体の長さがあるため、自分が思うより手前になってしまった。
- ・ 車体が大きいため。
- ・ 低速なのでM T車の方が操作しやすい。

- ・ 普段、バックカメラ搭載のトラックに乗っているため感覚がつかみづらかった。
- ・ （不合格者）トラック毎に感覚が違うので後退時、不安があった。
- ・ （不合格者）目視しないといけなかったので難しかった。

ケ 坂道コースの通過

	簡単	やや簡単	普通	やや難しい	難しい
A T	10 人	1 人	4 人	0 人	0 人
M T	5 人	0 人	5 人	4 人	1 人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ （不合格者）A T車はサイドを引いてからブレーキを離して、アクセルを踏んで回転数が上がってサイドをおろしてから上手く発進できたが、M T車はギアの入れ間違いで大いに下がってしまった。
- ・ M T車は半クラッチの加減が難しい。
- ・ M Tの方が操作量（クラッチ、シフト操作）が多いのでA Tの方が簡単だった。
- ・ （不合格者）坂でエンストしてはいけないというプレッシャーで結果的に焦り、エンストしてしまった。

コ 路端における停車及び発進

	簡単	やや簡単	普通	やや難しい	難しい
A T	5 人	3 人	6 人	1 人	0 人
M T	4 人	2 人	6 人	3 人	0 人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ クラッチ、エンストを気にしながらで難しかった。
- ・ ミラーでの確認と発進時の振り出し。
- ・ （不合格者）常にクラッチ操作を意識しながら左後方、右からの車の有無等、確認する事が多かった。

サ 障害物設置箇所の通過

	簡単	やや簡単	普通	やや難しい	難しい
A T	7 人	2 人	6 人	0 人	0 人
M T	7 人	1 人	6 人	1 人	0 人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ クラッチ、エンストを気にしながらで難しかった。

シ その他

- ・ 全体的に車体の大きさが影響した。またM T車は 20 年以上ぶりなので慣れるまで時間が必要だった。

(2) 習熟走行カリキュラムの不足について

本年度調査研究では、習熟走行カリキュラムは16項目30時限で設定したが、被験者に対し、このカリキュラムの不足について項目ごとに回答させた。また、「不足」と回答した者についてはその理由について記入させた。

＜表 3－2－1 習熟走行カリキュラムの不足＞

カリキュラムの項目		不足	選択した理由
1	車の乗り降りと運転姿勢	1人	・トラックに乗り慣れていない人が大型を取るのなら、テクニックより基本的なことを重点にした方が良いと思う。
2	運転装置の取扱いと日常点検整備等	4人	・知らないボタンがいっぱいある。 ・トラックに乗り慣れていない人が大型を取るのなら、テクニックより基本的なことを重点にした方が良いと思う。 ・普段、仕事で使用している車と構造が違うので、知識をもっと教えて頂ければ良いと思った。
3	車両特性に基づく運転死角と車両感覚等を理解した運転操作	3人	・運転席からの死角、ミラーの写角（ミラーの合わせ方）について、少し説明して頂きたかった。 ・トラックに乗り慣れていない人が大型を取るのなら、テクニックより基本的なことを重点にした方が良いと思う。 ・あまり時間をかけて教習してはいなかったため。
4	基本的な運転操作	0人	
5	時機を捉えた発進と加速、目標に合わせた停止並びに路端における停車及び発進	0人	
6	カーブや曲がり角の通行	0人	
7	坂道の通行	0人	
8	後退	1人	・大型車を運転して難しく感じたのが後退であり、車体の長さに慣れるまで時間がかかった。
9	狭路の通行	0人	
10	隘路への進入	0人	
11	通行位置の選択と進路変更、障害物への対応	0人	

12	交差点の通行（直進・左折・右折）、見通しの悪い交差点の通行、信号、標識・標示等に従った走行	0人	
13	踏切の通過	0人	
14	急ブレーキ	1人	・急ブレーキを踏む機会があまりなく、低速からのブレーキだったため、少し速度がついた状態で急ブレーキをかけてみたかった。
15	方向変換及び縦列駐車	3人	・大型車を運転して難しく感じたのが後退であり、車体の長さに慣れるまで時間がかかった。 ・所内の状況で繰り返し行う事が出来なかったため。 ・他の教習車との兼ね合いで回数をあまりこなせなかった。
16	教習効果の確認（みきわめ）	1人	・最後にMT車を用いた運転をしたかった。

(3) MT普通自動車とMT大型車のクラッチ及びギア操作の違いについて

被験者に対し、MT普通自動車とMT大型トラックのクラッチ及びギア操作の違いについて、感想を自由記述で回答させた。

- ・ MT大型の方がエンストの心配がなくクラッチ操作は楽だと感じた。
- ・ 変速数（7速）が多いのでギアの入れ間違いがあった。
- ・ ギアのあそびがMT大型車の方が大きかった。
- ・ 低速での発進、後退で車体が大きい分、少し違いを感じた。
- ・ （不合格者）常にセカンドギアが基本なので戸惑った。クラッチがつながるまで多少ラグがあると感じた。
- ・ （不合格者）大型車のギアの位置、間隔が上手くいかなかった。
- ・ MT大型車の方がエンストしにくく、パワーを感じた。
- ・ 普通車はすぐにエンストするが、大型車はなかなかエンストしないので、乗りやすかった。また、クラッチをつなぐ際に大型車の場合は普通車よりつながったことがわかりやすかった。

(4) AT大型車とMT大型車のクラッチ及びギア操作以外の違いについて

被験者に対し、AT大型トラックとMT大型トラックのクラッチ及びギア操作以外の違いについて、感想を自由記述で回答させた。

- ・ 特になし
- ・ 超低速時（バック走行等）にATの方が扱い難い。MTの方が自分の思い通りのスピード調整ができる。
- ・ AT車は長距離向き、MT車は仕事内容によって必要だと思う。
- ・ AT大型車は低速での運転にクセがあり、運転にストレスを感じた。
- ・ AT車は車格の認識、注意ポイントをしっかり集中して目視できるため、その点はとても良かった。
- ・ （不合格者）今どこにギアが入っているか表示がないので、たまに思っているギアと違う所に入っている事があった。
- ・ （不合格者）免許を取得して約20年近く運転して、大型は今回初めて経験し少し怖い印象を感じたが、教習を受けて普通車の運転が楽に感じた。

(5) MT大型車の運転について

AT大型トラックで車体感覚を習得し、MT大型トラックでの走行実験を行った上で、MT大型トラックの運転についての感想に近いものを選択させた。また、その選択理由を自由記述で回答させた。

MT大型トラックの運転について		人数
1	MT普通車が運転できれば大型車のクラッチ及びギア操作は問題ない	13人
2	MT普通車が運転できても大型車のクラッチ及びギア操作については、MT大型車のきちんとした教習を受けなければならない	1人
3	どちらともいえない	1人

【1を選択した理由】

- ・ A T車とMT車は違う車を運転している感覚だったが、MT普通車でクラッチ・ギア操作に慣れていれば問題ない。
- ・ 1時間位練習すれば普通に乘れると思う。
- ・ MT普通車に慣れ過ぎると大型との違い（車体感覚等）に慣れるまで苦勞すると思うが、特に問題ないと思う。
- ・ 大型はトルクがあるのでクラッチはすぐ慣れると思う。
- ・ クラッチ感覚などは車によって全く違うので普段MT運転経験があればA T車であってもMT車であってもあまり変わらない。車体感覚の方が重要だと思う。
- ・ 普通車と大型車でクラッチ・ギアの操作に差はないため。
- ・ （不合格者）普段MT普通車を全く乗らない自分でも多少乗れば運転できたのでMTに乗り慣れている人であれば全く問題ないと感じた。
- ・ トラックはディーゼル車なのでクラッチ操作がそんなにシビアではないから。
- ・ 大型車の方が普通車に比べ、クラッチやギア操作が簡単だったため。

【2を選択した理由】

- ・ （不合格者）試験前にMT車を練習する場を設けて頂ければ、スキルが上がったと思う。クラッチやギアの操作についても、大型車での教習が必要だったと感じた。

【3を選択した理由】

- ・ MT普通車の運転経験が免許取得時しかないため。

（6）まとめ

「走行実験課題の難易度」では、被験者ごとの項目別点数の平均で比較したところ、A T大型トラックでの習熟走行よりもMT大型トラックでの走行実験の方が難しいと評価した者は7人であり、同程度と回答した者が5人、易しいと評価した者は3人であった。項目別にみると、「坂道コースの通過」において、A T大型トラックとMT大型トラックの難易の差が最も大きくなっているが、その理由について見ると、クラッチ・ギア操作の難しさを指摘する回答が多く見られた。また、「横断歩道の通過」、「幹線コース及び周回コースの走行」及び「路端における停車及び発進」においても、A T大型トラックとMT大型トラックの難易の差が見られたが、その理由についても、クラッチ・ギア操作の難しさを指摘する回答があった。一方、A T大型トラック、MT大型トラックともに、被験者が最も難しいと評価した項目は、「後方間隔」であり、次点は「方向変換」であったが、いずれも、A T大型トラックとMT大型トラックの違いによる難易の差はほとんどみられなかった。

また、「習熟走行カリキュラムの不足について」では、「運転装置の取扱いと日常点検整備等」や「車両特性に基づく運転死角と車両感覚等を理解した運転操作」といった、車体の大きさや構造等、A T大型トラックの基本的な習熟に

関して、カリキュラムが不足しているといった回答が多く見られた。

さらに、「MT 普通自動車とMT 大型車のクラッチ及びギア操作の違いについて」では、MT 大型車のギア的位置や変速数に戸惑う意見もあった一方で、MT 大型車の方がエンストしづらく、クラッチ操作が楽だという意見があった。

加えて、「AT 大型車とMT 大型車のクラッチ及びギア操作以外の違いについて」では、「特になし」と回答している者及び無回答の者が7人いることに加えて、MT 大型車の運転について、クラッチ・ギア操作を除いて、AT 大型車の運転よりも難しいと回答している者はいなかった。

最後に、「MT 大型車の運転について」で、「MT 普通車が運転できれば大型車のクラッチ及びギア操作は問題ない」と回答した者は13人（不合格者1人を含む。）であった。その理由については、普通車と大型車でクラッチ・ギア操作の難易度に差はないとする回答が多数を占めた。

4 担当指導員アンケート

(1) アンケート結果

被験者の習熟走行を担当した指導員7人に対し、将来、大型免許等にAT限定免許が創設された場合、AT限定大型免許等に係るAT限定解除審査をMT普通車で行うことについて、アンケートを実施した。また、今回の習熟走行カリキュラムについて、感想を自由記述で回答させた。アンケートの結果及びその理由については、以下のとおりである。

AT限定大型免許等に係るAT限定解除審査を MT普通車で行うことについて		人数
1	問題がある	0人
2	特に問題はない	5人
3	どちらともいえない	2人

【2を選択した理由】

- ・ 操作の仕方は同じなので問題はないが、限定解除の教習時間は増やした方がいいと思う。
- ・ 今まで5トンAT、8トンATの限定解除のあと中型、大型免許の取得というケースも多かったので問題はないと考えられる。
- ・ ガソリンエンジン車のMT車と比較して、ディーゼルエンジンのトラックのMT車の方がエンストしにくく、扱いやすいため。
- ・ 各課題、車の動かし方、車幅の練習についても問題はないと思う。
- ・ 自身の運転免許で運転できる範囲のMT車を乗り慣れているか否かで、今回の実験結果は差があったと思う。そのため、普通車で限定解除で特に問題がないのではないかな。

【3を選択した理由】

- ・ 現時点のAT限定解除時限数ではMTの理解は難しいと思う。ちゃんと多少なりMTの操作を理解できる時限数が必要だと思う。
- ・ 教習時限は何時間で行うのかや、ガソリン車とディーゼル車、同じディーゼルでも実車時、空車時等々の間で操作方法に少し差異があるはずであり、どう教えるべきか。

【習熟走行カリキュラムについて】

- ・ 車の誘導を説明するのには良かったが、低速調節はMT車より難しかった。
- ・ MT車と違い操作の負担が軽減されたため、トラック未経験の方もいたが、上達が早かった。
- ・ 大型の車両で走行するには狭く難しいコースだが、被験者の方たちが意外と短時間で車体感覚が身についていることから、AT車両で練習した効果であると感じた。
- ・ 今回の実験教習に参加した方々はそのほとんどが職業ドライバーで、全く運転が出来ないということはなかったが、これを広く一般の方々に拡大した時どうなるか、と思う。

- ・ 乗車時間数よりも、個人の運転センス、能力が最も影響を及ぼすため、不慣れな人は最後まで感覚をつかみきれないと感じた。
- ・ MT車と違い始めの方は車幅のみ（タイヤ位置）に集中して運転操作ができて、指導が行いやすい。
- ・ 一律 30 時限の教習だったが、所持免許によって教習時間を変更しても良かったのではないかな。

（２）まとめ

大型免許等にAT限定免許が創設された場合、AT限定大型免許等に係るAT限定解除審査をMT普通車で行うことについて、問題があると回答した者はおらず、特に問題はないと回答した者は5人であった。その理由を見ると、クラッチ・ギア操作の仕方が同じことや、MT普通車よりもMT大型車の方がディーゼルエンジンの特性上、低速トルクが極めて大きいためエンストしにくいといった意見があった。また、どちらともいえないと回答した者の理由を見ると、現時点の教習時限数では足りないとする意見があった。

習熟走行カリキュラムの感想については、AT車両で練習した方がMT車両で練習するよりも効果的に車体感覚に集中して練習できるといった意見があった一方、個人のセンスや能力、所持免許等により必要な教習時限数が異なるといった意見も見られた。

第3 調査研究のまとめと今後の課題

1 結論

MT大型トラックによる走行実験では、実験群と対照群を比較して、クラッチ・ギア操作に起因する減点項目数に有意差は見られなかった。また、実験群の被験者15人中13人が合格基準点に達した。さらに、評価実施者のアンケート結果や被験者のアンケート結果等から、MT普通自動車とMT大型自動車でクラッチ・ギア操作の難易に差は認められなかった。

よって、AT大型自動車の運転に習熟したMT普通免許等保有者が、MT大型免許の卒業検定合格者と同程度にMT大型自動車の運転が可能と判断できるため、大型免許等のAT限定解除審査をMT普通自動車で実施することは可能と解する。

なお、本調査研究については、大型トラックで走行実験を行ったものであるが、

- ・ クラッチ・ギアの操作については、大型自動車・中型自動車・普通自動車やバス・トラック・乗用車という車両の別による差は小さいと考えられること
- ・ 令和元年度に行ったMT中型自動車による走行実験においては、被験者15人中10人が合格しているところ、不合格となった5人が合格基準点に達しなかった理由については、MT普通自動車とMT中型自動車のクラッチ操作等の違いによるものではなく、中型トラックの大きさへの車両感覚不足や習熟走行で使用したAT中型トラックと走行実験で使用したMT中型トラックの車両形状の違い等の実験環境にあったものと考えられるとされたこと

を踏まえると、本調査研究の結果については、大型免許に限らず、大型第二種免許や中型免許等のAT限定解除審査にも当てはまるものと解する。

2 今後の課題

前記のとおり、走行実験等によって、大型免許等のAT限定解除審査をMT普通自動車で実施することが十分可能であることが確認できた。今後は、本調査研究の結果を踏まえ、AT限定免許の在り方について、具体的な制度設計を進めていくべきと考えられる。

巻 末 資 料

- 巻末資料 1 「運転免許技能試験実施基準について（通達）」（令和元年 9 月 19 日付け警察庁丙運発第16号）（抜粋）
- 巻末資料 2 「運転免許技能試験に係る採点基準の運用の標準について（通達）」（令和元年 9 月 19 日付け警察庁丁運発第89号）（抜粋）
- 巻末資料 3 審査成績表、走行実験課題の内容
- 巻末資料 4 走行実験に係るアンケート調査票
- 巻末資料 5 被験者アンケート結果
- 巻末資料 6 指導員アンケート結果

卷 末 資 料 1

「運転免許技能試験実施基準について（通達）」

（令和元年 9 月 19 日付け警察庁丙運発第 16 号）（抜粋）

原議保存期間	30年（令和32年3月31日まで）
有効期間	一種（令和12年3月31日まで）

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

警 察 庁 丙 運 発 第 1 6 号
令 和 元 年 9 月 1 9 日
警 察 庁 交 通 局 長

運転免許技能試験実施基準について（通達）

運転免許技能試験については、「運転免許技能試験実施基準の改正について」（平成28年10月3日付け警察庁丙運発第30号）により運用しているところであるが、「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令」（令和元年内閣府令第31号）により大型自動二輪車免許に係る試験車の基準が改正され、令和元年12月1日から施行されることとなったことなどから、下記の要点のとおり所要の改正を行い、同日からこれを標準とすることとしたので、事務処理上遺憾のないようにされたい。

なお、前記通達は同日をもって廃止する。

記

- 1 A T限定大型二輪免許（運転できる大型二輪車及び普通自動二輪車をオートマチック・トランスミッションその他のクラッチの操作を要しない機構がとられておりクラッチの操作装置を有しない大型自動二輪車及び普通自動二輪車に限る大型二輪免許をいう。）に係る試験車両を限定のない大型二輪免許に係る試験車両と同様に総排気量0.700リットル以上1.300リットル以下のものとした。ただし、当分の間、従来のもを使用できることとした。また、大型二輪免許及び普通二輪免許に係る試験車両の形状の規定を廃止した。
- 2 「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示」（平成27年国土交通省告示第42号）により、大型自動二輪車及び普通自動二輪車（総排気量0.125リットル以下、定格出力は0.100キロワット以下の原動機を有するもの（以下「小型二輪車」という。）を除く。）については、走行中の自動車の制動に著しい支障を及ぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止することができる装置（A B S）の装着が、小型二輪車については、A B S又は1個の操作装置により前車輪及び後車輪を制動することができる装置（C B S）の装着が義務化され、「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示」（平成15年国土交通省告示第1318号）第9条第47項及び第62条第11項の規定により、新型車については平成30年10月1日以降、継続生産車については平成33年（令和3年）10月1日以降に適用されることとなったことから、採点基準における減点細目の「前後輪ブレーキ不使用」を廃止することとした。
- 3 その他、用語の修正等を行った。

別添 5 技能審査課題設定基準

1 規則第 18 条の 5 に係る技能審査課題設定基準は、次の表のとおりとする。

免許の種類	免許の条件等	審査用車両	課 題	走行距離 (メートル)	合格基準
大型免許	「大型車はマイ クロバスに限る」 「大型車は自衛 隊用自動車に限 る」	大型免許 に係る標準 試験車	幹線コース及び周回 コースの走行、交差点 の通行、横断歩道、曲 線コース及び屈折コ ースの通過、方向変換、 路端における停車及び 発進、隘路への進入、 後方間隔並びに障害物 設置場所の通過	おおむね 1,200	70パー セント以 上
中型免許	「中型車は中型 車（8 t）に限 る」	中型免許 に係る標準 試験車	幹線コース及び周回 コースの走行、交差点 の通行、横断歩道、曲 線コース及び屈折コ ースの通過、方向変換、 路端における停車及び 発進、隘路への進入、 後方間隔並びに障害物 設置場所の通過（A T 限定条件が付されてい る場合は、坂道コース の通過も実施する。）	おおむね 1,200	70パー セント以 上
準中型免 許	「準中型で運転 できる準中型車は 準中型車（5 t） に限る」	車両総重 量5,000キ ログラム以 上の準中型 免許に係る 標準試験車	幹線コース及び周回 コースの走行、交差点 の通行、横断歩道、曲 線コース及び屈折コ ースの通過、方向変換並 びに障害物設置場所の 通過（A T 限定条件が 付されている場合は、 坂道コースの通過も実 施する。）	おおむね 1,200	70パー セント以 上
	「準中型車（5 t）及び普通車は 自三車、軽車(36 0)に限る」	車両総重 量5,000キ ログラム以 上の準中型 免許に係る 標準試験車	幹線コース及び周回 コースの走行、交差点 の通行並びに横断歩 道、曲線コース、屈折 コース及び障害物設置 場所の通過	おおむね 1,200	70パー セント以 上

普通免許	「普通車はA T車に限る」	普通免許に係る標準試験車	幹線コース及び周回コースの走行、交差点の通行、横断歩道、踏切、曲線コース、屈折コース及び坂道コースの通過、方向変換並びに障害物設置場所の通過	おおむね1,200	70パーセント以上
	「普通車は軽車(360)に限る」 「普通車は軽車(550)に限る」 「普通車は軽車(660)に限る」	普通免許に係る標準試験車	幹線コース及び周回コースの走行、交差点の通行並びに横断歩道、曲線コース、屈折コース及び障害物設置場所の通過	おおむね1,200	70パーセント以上
	「普通車は〇〇t以下に限る」 「普通車は長さ〇m幅〇m以下の車両に限る」	普通免許に係る標準試験車又は限定された普通自動車	幹線コース及び周回コースの走行、交差点の通行並びに横断歩道、曲線コース、屈折コース及び障害物設置場所の通過	おおむね1,200	70パーセント以上
	「普通車はミニカーに限る」	普通免許に係る標準試験車	幹線コース及び周回コースの走行、交差点の通行、横断歩道、踏切、曲線コース、屈折コース及び坂道コースの通過、方向変換並びに障害物設置場所の通過	おおむね2,000	70パーセント以上
大型特殊免許	「大特車はカタピラ車に限る」 「大特車は農耕車に限る」	大型特殊免許に係る標準試験車又は特例試験車	幹線コース及び周回コースの走行、交差点の通行、横断歩道及び踏切の通過、方向変換並びに障害物設置場所の通過	おおむね1,200	70パーセント以上
大型二輪免許	「二輪車はA T車に限る」 「二輪車は特定二輪のA T車に限る」 「大型二輪は電動大型二輪車に限る」	大型二輪免許に係る標準試験車	技能試験に準じる。	おおむね1,500	70パーセント以上
普通二輪免許	「普通二輪はA T車に限る」 「普通二輪は小型二輪に限る」 「普通二輪は特定二輪のA T車に限る」	普通二輪免許に係る標準試験車	技能試験に準じる。	おおむね1,200	70パーセント以上

牽引免許	「けん引はカタピラ車に限る」 「けん引は農耕車に限る」 「セミトレーラ以外の総重量 2 t 未満の被けん引車に限る」	牽引免許に係る標準試験車又は特例試験車	幹線コース及び周回コースの走行、交差点の通行、曲線コース、横断歩道及び踏切の通過、方向変換並びに障害物設置場所の通過	おおむね 1, 200	70パーセント以上
大型第二種免許	「大型車はマイクロバスに限る」	大型第二種免許に係る標準試験車	幹線コース及び周回コースの走行、交差点の通行、横断歩道、曲線コース、屈折コース及び鋭角コースの通過、方向変換、路端における停車及び発進、隘路への進入、後方間隔並びに障害物設置場所の通過	おおむね 1, 200	80パーセント以上
中型第二種免許	「中型車は中型車（8 t）に限る」 「中二で運転できる中型車はなく、準中型車は準中型車（5 t）に限る」	中型第二種免許に係る標準試験車	幹線コース及び周回コースの走行、交差点の通行、横断歩道、曲線コース、屈折コース及び鋭角コースの通過、方向変換、路端における停車及び発進、隘路への進入、後方間隔並びに障害物設置場所の通過（A T 限定条件が付されている場合は、坂道コースの通過も実施する。）	おおむね 1, 200	80パーセント以上
	「準中型車（5 t）、普通車及び旅客車は自三車、軽車(360)に限る」 「準中型車（5 t）及び普通車の旅客車は自三車に限る」	中型第二種免許に係る標準試験車	幹線コース及び周回コースの走行、交差点の通行並びに横断歩道、曲線コース、屈折コース、鋭角コース及び障害物設置場所の通過	おおむね 1, 200	80パーセント以上

普通第二種免許	「普通車はＡＴ車に限る」 「普通車の旅客車はＡＴ車に限る」	普通第二種免許に係る標準試験車	幹線コース及び周回コースの走行、交差点の通行、横断歩道、踏切、曲線コース、屈折コース、坂道コース及び鋭角コースの通過、方向変換並びに障害物設置場所の通過	おおむね 1,200	80パーセント以上
大型特殊第二種免許	「大特車はカタピラ車に限る」	大型特殊第二種免許に係る標準試験車	幹線コース及び周回コースの走行、交差点の通行、横断歩道及び踏切の通過、方向変換並びに障害物設置場所の通過	おおむね 1,200	80パーセント以上
牽引第二種免許	「けん引はカタピラ車に限る」 「セミトレーラ以外の総重量２ｔ未満の被けん引車に限る」	牽引第二種免許に係る標準試験車	幹線コース及び周回コースの走行、交差点の通行、曲線コース、横断歩道及び踏切の通過、方向変換並びに障害物設置場所の通過	おおむね 1,200	80パーセント以上
大型仮免許	「大型車はマイクrobasに限る」 「大型車は自衛隊用自動車に限る」	大型仮免許に係る標準試験車	技能試験に準じる。	おおむね 1,200	60パーセント以上
中型仮免許	「中型車は中型車（８ｔ）に限る」	中型仮免許に係る標準試験車	技能試験に準じる。	おおむね 1,200	60パーセント以上
準中型仮免許	「準中型車は準中型車（５ｔ）に限る」	車両総重量５,０００キログラム以上の準中型免許に係る標準試験車	技能試験に準じる。	おおむね 2,000	70パーセント以上
普通仮免許	「普通車はＡＴ車に限る」	普通仮免許に係る標準試験車	技能試験に準じる。	おおむね 2,000	70パーセント以上

- 2 A T 限定普通免許及び A T 限定普通第二種免許に係る技能審査課題設定基準は、次の表のとおりとする。

免 許 の 種 類		普 通	普通第二種
課 題			
幹線コース及び周回コースの走行	指示速度による走行	1 回以上 2 回以下	1 回以上 2 回以下
	周回カーブ	2 回以上	2 回以上
	指定場所における一時停止	1 回以上	1 回以上
交差点の通行	右折、左折	それぞれ 1 回以上	それぞれ 1 回以上
	信号通過	1 回以上	1 回以上
横断歩道の通過		1 回以上	1 回以上
踏切の通過		1 回以上	1 回以上
曲線コースの通過		1 回（普通コース）	1 回（普通コース）
屈折コースの通過		1 回（普通コース）	1 回（普通コース）
鋭角コースの通過			1 回（普通コース）
坂道コースの通過 （発進、停止を含む）		1 回以上 2 回以下	1 回以上 2 回以下
方向変換		1 回（普通コース）	1 回（普通コース）
障害物設置場所の通過		1 回以上	1 回以上
総走行距離（メートル）		おおむね1,200	おおむね1,200

卷 末 資 料 2

「運転免許技能試験に係る採点基準の運用の標準について（通達）」

（令和元年 9 月 19 日付け警察庁丁運発第 89 号）（抜粋）

各管区警察局広域調整担当部長
警視庁交通部長
各道府県警察本部長
各方面本部長
(参考送付先)
警察大学校交通教養部長
科学警察研究所交通科学部長

原議保存期間	30年(令和32年3月31日まで)
有効期間	一種(令和12年3月31日まで)

警察庁丁運発第89号
令和元年9月19日
警察庁交通局運転免許課長

運転免許技能試験に係る採点基準の運用の標準について(通達)

運転免許技能試験の採点については、「運転免許技能試験に係る採点基準の運用の標準について」(平成28年10月3日付け警察庁丁運発第152号)により運用しているところであるが、道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令(令和元年内閣府令第31号)により、大型自動二輪車免許に係る試験車の基準が改正され、令和元年12月1日から施行されることとなったことなどから、下記の要点のとおり「運転免許技能試験に係る採点基準の運用の標準」を改正し、同日から運用することとしたので、これを運用の標準として、適正な運転免許技能試験の実施を図られたい。

なお、前記通達は同日をもって廃止する。

記

- 1 「運転免許技能試験実施基準について」(令和元年9月19日付警察庁丙運発第16号)において大型二輪免許及び普通二輪免許に係る試験車両の形状の規定が廃止されたことに伴い、「運転姿勢不良」の[二輪姿勢]の減点細目について改正を行った。
- 2 「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示」(平成27年国土交通省告示第42号)により、大型自動二輪車及び普通自動二輪車(総排気量0.125リットル以下、定格出力は0.100キロワット以下の原動機を有するもの(以下「小型二輪車」という。))を除く。)については、走行中の自動車の制動に著しい支障を及ぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止することができる装置(ABS)の装着が、小型二輪車については、ABS又は1個の操作装置により前車輪及び後車輪を制動することができる装置(CBS)の装着が義務化され、「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示」(平成15年国土交通省告示第1318号)第9条第47項及び第62条第11項の規定により、それぞれ新型車については平成30年10月1日以降、継続生産車については平成33年(令和3年)10月1日以降に適用されることとなっていることから、「前後輪ブレーキ不使用」の減点細目を廃止することとし、また「急ブレーキ禁止違反」の減点細目における「車輪をロックさせたまま1メートル以上滑走した場合」に減点することとする規定を廃止した。
- 3 その他、用語の修正等を行った。

【減点適用基準】

減点細目	減点数		適用事項	備考
	路上	場内		
安全措置不適 [措置]	5	5	安全措置をしない次の場合 1 大型自動二輪車（以下「大型二輪車」という。）及び普通自動二輪車（以下「普通二輪車」という。）以外の自動車（以下「四輪車」という。）について (1) 運転席のドアを完全に閉めないで走行したとき。[ドア] (2) 発進時、バックミラーが合っているかどうかを確認しないとき。[鏡] (3) ギアが入ったままクラッチを切らないで、エンジンを始動したとき。[ギア] (4) ハンド（駐車）ブレーキを戻さないで走行したとき。[手B] (5) オートマチック・トランスミッションその他のクラッチの操作を要しない機構がとられておりクラッチの操作装置を有しない自動車（以下「AT車」という。）で、フットブレーキ又はハンド（駐車）ブレーキを用いずにエンジンを始動したとき。[B] (6) AT車で、停止中にフットブレーキ又はハンド（駐車）ブレーキを用いずにチェンジレバーを操作したとき。[A変速] (7) 大型特殊自動車（以下「大特車」という。）を走行状態にする場合に、作業機具を地上からおおむね0.5メートル上げないとき。[機具]	この細目については、走行、発進、始動又は操作しようとした場合に適用し、注意を与える。
	10	10	(8) シートベルトを着用しないとき。[帯] (71の3)	
	—	5	2 大型二輪車及び普通二輪車（以下「二輪車」という。）について。 (1) 発進時、バックミラーが合っているかどうかを確認しないとき。[鏡] (2) サイドスタンドを戻さないとき。[スタンド] (3) ギアが入ったままクラッチを切らないでエンジンを始動したとき。[ギア]	
			四輪車の運転中、正しい姿勢をとらない次の場合 1 シートの調節をしないため又はシート	1 この細目の適用は、[四輪姿勢]及び[二輪姿

運転姿勢不良	[四輪姿勢]	5	5	調節が不適切なため、不自然な姿勢のとき。[席] 2 ハンドルに正対していないとき。 [正対] 3 直進中に、ハンドルの下側だけを又は片手でハンドルを保持しているとき。 [保持] 4 カーブのたびに両腕を交差したままハンドルを保持しているとき。[腕] 5 ハンドル操作のたびに上体を著しく横に傾けるとき。[上体] 6 ブレーキペダルへの足のかけ方が、常時不適切なとき。[足]	勢]のそれぞれの各項について1回とする。 2 [二輪姿勢]の第2項は、スクーター型その他の構造上ニーグリップをすることができない二輪車については適用しない。
	[二輪姿勢]	—	10	二輪車の運転中、正しい姿勢をとらない次の場合 1 着座位置が不適切なため不自然な姿勢のとき。[席] 2 必要な場合にニーグリップをしないとき。[ひざ] 3 足先の向き又はステップバー等への足のかけ方が常時不適切なとき。[足] 4 ハンドルグリップの保持が不適切なとき。[手] 5 前・後輪ブレーキレバーを常時二本以下の指で操作しているとき。[指] 6 ひじを張っているとき。[ひじ] 7 直線狭路台を着座姿勢を保たないで走行したとき。[着座] 8 波状路コースを立ち姿勢（スクーター型の二輪車は着座姿勢）を保たないで走行したとき。 [立ち（着座）姿勢]	
アクセルむら [Aむら]		⑤	⑤	1 アクセルのふかしすぎ、クラッチの急接その他発進操作不良のため、おおむね0.4Gを超える加速度を生ずる発進をした場合 [急発] 2 アクセル若しくはクラッチの操作不良又は変速操作不良のため、車体ノックを生じた場合 [ノック] 3 操作不良のため、おおむね3,000回転を超える空ふかしを生じた場合 [空転]	第二種免許においては、加速 度の基準を0.3 Gとする。
				操作不良のため、エンジンが停止した場合	1 次の場合は適用しない。 (1) [脱輪大]防止時のエンスト (2) 指定速度からの急停止における停止時のエンスト

エンスト		⑩	⑤		2 次の場合は危険行為として試験中止とする。 (1) 踏切内のエンスト (2) 直線狭路台、連続進路転換コース、波状路コースを走行中のエンスト
逆行	小	10	10	停止した地点から進行しようとする反対方向に、おおむね0.3メートル以上0.5メートル未満進行した場合	1 発進ギアを間違えて逆行した場合も適用する。
	中	20	20	停止した地点から進行しようとする反対方向に、おおむね0.5メートル以上1メートル未満進行した場合	2 同一場所(停止後完全に発進できるまでの間)で逆行を繰り返した場合は、おおむね0.3メートル未満のものを含め総延べ距離によって適用する。
	大	危	危	1 停止した地点から進行しようとする反対方向に、おおむね1メートル以上進行した場合 2 逆行がおおむね1メートル未満でも危険な場合	
発進手間どり		⑩	⑤	発進時機の判断不良又は操作不良のため、発進に手間どった次の場合。ただし、発着点では適用しない。 1 通常発進すべき状況の時から、おおむね5秒以内に発進しないとき。 2 正常な発進及び走行をした前車に続いて発進できる状況にもかかわらず、前車がおおむね15メートル以上進行しても発進しないとき。 3 エンスト後おおむね5秒以内にエンジンを始動させないとき。	1 不要に停止し、かつ、速やかに発進しない場合も適用する。 2 適用後注意を与える。
発進不能		危	危	1 おおむね一車長の間でエンストを4回生じた場合〔4回〕 2 青信号で発進しようとしたが操作不良(エンストを含む。)のため、その青信号の間停止し又は停止しているおそれのある場合〔信号〕 3 優先車待ちの判断不良又は信号に対する判断不良のため、発進できる状況にもかかわらず不要に停止をしていることにより、周囲の交通に迷惑を及ぼし又は及ぼすおそれのある場合〔停止〕 4 明らかな技量未熟のため、おおむね1分を過ぎても発進できない場合〔発進〕	1 この細目は、左欄第1項を除き〔発進手間どり〕の細目を適用し、注意を与えた後に、左欄に該当した場合に適用する。 2 左欄第1項のエンストの回数には、〔脱輪大〕防止時のエンスト及び「指定速度からの急停止」の課題における停止時のエ

					ンストを含む。
指定時間過不足		—	5	1 前車輪の接地面部の一部が、直線狭路台の平坦部にかかってから傾斜部にかかるまでの所要時間が、大型二輪車にあつては10秒未満、普通二輪車にあつては7秒未満、小型二輪車（総排気量0.125リットル以下の原動機を有する普通二輪車をいう。）にあつては5秒未満の場合 [台] 2 前車輪の接地面部の一部が、連続進路転換コース入口のロード・コンにさしかかってから出口のロード・コンにさしかかるまでの所要時間が、大型二輪車にあつては7秒を超え、普通二輪車にあつては8秒を超えた場合 [連]	時間不足又は時間超過の場合は1秒ごとに適用する。1秒未満の端数は1秒とみなす。
速度維持	[課題外速度]	⑩	⑩	道路及び交通の状況に応じた加速が不適切な次の場合 1 通常出し得る速度に達するのが遅いとき。 2 通常出し得る速度を維持しないとき。	1 加速不良のため、その道路の最高速度又は通常出し得る速度よりおおむね5キロメートル毎時以上遅い速度で走行しているため交通の流れを妨げるおそれがある場合には、適用後注意を与える。 2 [通行帯違反(低速)]を適用した場合は適用しない。
	[課題速度]	—	10	1 試験課題履行条件（「指定速度からの急停止」を除く。）による速度指定区間を、指示速度よりおおむね5キロメートル毎時以上遅い速度で走行した場合 [区間] 2 「指定速度からの急停止」の課題において、指定速度に達しない速度で急制動開始線にさしかかった場合又は急制動開始線では指定速度になっていたが、その手前から制動を始めた場合 [急停止]	1 速度指定区間は、試験前に行う指示のほか現場で再指示する。 2 左欄第2項を適用した場合は、1回に限り試験課題のやり直しをさせること。
指定速度到達不能 [到達不能]		—	危	「指定速度からの急停止」の課題において、[課題速度（急停止）]を適用したものについてやり直しをしたが、再び指定速度に達しない速度で、急制動開始線にさしかかった場合又は急制動開始線では指定速度になっていたが、その手前から制動を始めた場合	

合図不履行等	[発進合図]	5	5	路端から発進する場合 1 方向指示器を操作しないとき。 [しない] 2 発進後の進路変更が終わるまで合図を継続しないとき。[続] 3 発進後の進路変更が終わっても合図をやめないとき。[もどし]	1 この細目は、他の交通に迷惑を及ぼすおそれのある場合については適用後、注意を与える。 2 コース規模又はコースの設定方法により、進路変更又は右左折する場合の合図が規定された時間及び距離で行うのが無理なときは、進路を変える前及び右左折する前に行えば適用しない。 3 狭路コース（曲線コース、屈折コース、方向変換コース、縦列駐車コース及び鋭角コースをいう。以下同じ。）から出る場合は、出口の手前までに合図を行えば適用しない。 4 路上試験の課題における縦列駐車〔発進合図〕及び方向変換の〔右左折合図〕については、道路において行わない場合であっても、減点数は路上のものを適用する。
	[変更合図]			進路を変更する場合 1 進路変更の合図をしないとき。 [しない] (53) 2 進路変更が終わるまで合図を継続しないとき。[続] (53) 3 進路変更が終わっても合図をやめないとき。[もどし] (53) 4 合図をした時機が遅い又は著しく早いとき。[不適] (53)	
	[右左折合図]		⑤	右折（転回を含む。以下この細目で同じ）又は左折をする場合 1 右折又は左折の合図をしないとき。 [しない] (53) 2 右折又は左折が終わるまで合図を継続しないとき。[続] (53) 3 右折又は左折が終わっても合図をやめないとき。[もどし] (53) 4 合図をした時機が遅い又は著しく早いとき。[不適] (53)	
	[環状合図]		—	環状交差点を出る場合 1 環状交差点を出る合図をしないとき。 [しない] (53) 2 環状交差点を出るまで合図を継続しないとき。[続] (53) 3 環状交差点を出ても合図をやめないとき。[もどし] (53) 4 合図をした時機が遅い又は著しく早いとき。[不適] (53)	
				1 路端から発進する直前に、直接目視により右後方及びその他周囲の安全を確認しない場合、また、バス型の車両において交差点等での発進の際に、直接目視又はミラーにより車両の内外の安全を確認しない場合〔発進〕 2 後退する直前に、後退する場所及び方向の安全を直接目視により確認しない場合〔後退〕 3 後退中に、側方又は後退する方向の安	1 左欄第1項は、大型車その他直接目視が不適当な車両の場合は、バックミラーの死角を直接目視すれば、右後方についてはバックミラーで確認しても適

安全不確認 [不確認]	10	10	全を直接目視により確認しない場合 [周囲] 4 四輪車で左折しようとする直前に、直接目視又はバックミラーにより車体の左側方の安全を確認しない場合 [巻き込み] 5 進路を変えようとする場合（転回を含む。）に、直接目視及びバックミラーにより、変えようとする側の側方及び後方の安全を確認しないとき。[変更] 6 交差点（環状交差点を除く。以下この項において同じ。）に入ろうとし若しくは交差点内を通行する場合に、交差点の状況に応じ交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等又は交差点若しくはその直近で道路を横断する歩行者若しくは軽車両に対する安全の確認をしないとき。[交差点] (36) 7 環状交差点に入ろうとし若しくは環状交差点内を通行する場合に、環状交差点の状況に応じ環状交差点に入ろうとする車両等、環状交差点内を通行する車両等又は環状交差点若しくはその直近で道路を横断する歩行者若しくは軽車両に対する安全の確認をしないとき。 [環状交差点] (37の2) 8 走行中にバックミラーによる後方の確認を全くしない場合（進路変更又は後退時の後方確認を除く。)[後方] 9 踏切に入る直前に、安全を確認するため運転者側の窓を開け、かつ左右を直接目視しない場合 [踏切] (33) 10 走行中に、計器類若しくは車外の一点などに気を奪われ脇見をしていた場合又は歩行者、車両等その他の障害物に接近した場合若しくは物かげで見とおしのきかない場合に脇見をしたとき。[脇見] 11 降車時等のドアを開けようとする場合に、直接目視をして後方を確認しないとき。[降車] (71) 12 大型自動車（以下「大型車」という。）、中型自動車又は牽引するための構造及び装置を有する自動車で道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）第51条第1項の重被牽引車を牽引しているもの（以下「牽引車」という。）において、路端から発進する場合又は右左折する場合等に、直接目視又はバックミラーにより、ハンドルを切る側と反対側後方の安全を確認しないとき。[振出]	用しない。 2 左欄第2項、第3項及び第11項については、大型車その他直接目視が不適当な車両の場合、バックミラーにより確認をすれば適用しない。 3 左欄第5項については、バックミラーの死角を直接目視すれば、後方についてはバックミラーにより確認しても適用しない。 4 左欄第8項については、試験中を通じ1回限りとする。 5 左欄第9項については、特定後写鏡等を使用しなければならない者にあつては、窓を開けなくても適用しない。
			1 ブレーキをかける以前又はブレーキをかけるのと同時に動力の伝達を断つなどして惰力走行をした場合 [断]	この細目（[坂]を除く。）の適用速度は、おおむね30

惰力走行 [エンブレ]		⑤	⑤	2 変速操作の前後で不必要な惰力走行をした場合 [前後]	キロメートル毎時以上とするが、場内試験における速度指定区間の指示速度が40キロメートル毎時未満の場合は、指示速度からおおむね10キロメートル毎時減じた速度以上とする。ただし、積雪、凍結等路面状態が著しく悪い場合はおおむね15キロメートル毎時以上とする。
		5	5	走行速度に関係なく下り坂で惰力走行をした場合及びAT車で下り坂（場内コースを除く。）をDレンジのまま走行した場合 [坂]	
制動操作不良	[ブレーキ]	⑤	⑤	1 道路及び交通の状況に応じ、制動の必要が予測される状況（法令に基づく徐行場所又は徐行すべき場合を含む。）にもかかわらず、ブレーキペダルに足を移して制動の構えをしない場合（二輪車では、ブレーキレバーに指を掛けて制動の構えをしない場合を含む。） [構] 2 交通の状況に余裕があるにもかかわらず、ブレーキの断続操作（制動合図及び制動を早めに行い、かつ、車輪ロックを防止し、円滑な制動を行うため、ブレーキペダル等を徐々に弱く、2～3回以上に分けて使用すること。）をしない場合。ただし、指定速度からの急停止の場合には適用しない。 [断] 3 信号待ち等で暫時停止している間にブレーキを効かせていない場合又はハンド（駐車）ブレーキをかけない場合 [待] 4 路端への停車及び発進の課題における停車時に、ギアをニュートラル（AT車はPレンジ）とせず、ハンド（駐車）ブレーキをかけず、又はブレーキペダル等によるブレーキを効かせていない場合 [停車] 5 二輪車で、ブレーキペダル側の足で車体を支えながら発進した場合又は停止時に、ブレーキペダル側の足で車体を支えた場合 [支] 6 ブレーキのかけ方が強すぎるため、おおむね0.4Gの加速度を生じた場合。ただし、脱輪大又は接触を防止するための場合は適用しない。 [不円滑]	1 左欄第2項の適用速度は、制動初速度がおおむね30キロメートル毎時以上とする。ただし、速度指定区間の指示速度がおおむね30キロメートル毎時以下のコース規模にあつては、おおむね20キロメートル毎時以上とする。 2 左欄第5項は、ブレーキペダルを有しない二輪車については適用しない。 3 左欄第6項は、変速操作不良による場合にも適用し、第二種免許においては、加速度の基準を0.3Gとする。
	[クリープ]	10	5	停止状態を保持すべき場合に、クリープ現象のためおおむね0.3メートル以上移動したとき。	この細目は、現象が生じたその都度適用する。

速度速過ぎ [速過ぎ]	小	10	10	1 道路及び交通の状況に適した安全速度よりおおむね5キロメートル毎時未満速い場合 [速い] 2 カーブでおおむね0.3G以上0.4G未満の横加速度を生じた場合 [カーブ] 3 波状路コースにおいて、明らかに速い速度で走行した場合 [波]	1 法令に基づく徐行場所又は徐行すべき場所でこの細目の[小]又は[大]に該当したときはいずれも[徐行]を適用する。 2 最高速度又は速度指定区間における指示速度の超過は[速度超過]の細目を適用する。 3 左欄[小]第3項でいう「明らかに速い速度」とは、前車輪の接地面部の一部が、波状路突起部の始端から終端までの9.5メートルの区間をおおむね5秒未満で走行した場合をいう。 4 第二種免許においては、横加速度の基準を0.1G減じた値とする。
	大	20	20	1 道路及び交通の状況に適した安全速度よりおおむね5キロメートル毎時以上速い場合 [速い] 2 カーブでおおむね0.4G以上の横加速度を生じた場合又はカーブ手前の直線部分での制動時機が遅れブレーキをかけながらカーブに入った場合又はカーブに入ってからブレーキをかけた場合 [カーブ]	
急停止区間超過 [区間超過]	—	危	危	「指定速度からの急停止」の課題で、急停止限界線から前車輪の接地面部がはみ出した場合	
暴 走	危	危	危	ブレーキ、ハンドル等のコントロールを失い危険な場合	
切り返し	10	5	5	四輪車で切り返しをしないで通過しなければならないにもかかわらず切り返しをした場合又は「縦列駐車」、牽引車の「方向変換」、「隘路への進入」若しくは「路端における停車及び発進」の課題で、場内試験の試験課題履行条件が満たされないため試験官の指示を受け若しくは受験者の判断で切り返しをした場合。ただし、同一の狭路コース（鋭角コースを除く。）の入口から出口までの間、隘路への進入又は路端における停車及び発進における1回及び鋭角コースの入口から出口までの間は適用しない。	1 前進の場合は後退した回数について、後退の場合は前進した回数について適用する。 2 脱輪又は接触した場合の復帰する行為は、[脱輪]又は[接触]の細目に吸収して適用する。 3 縦列駐車コースの入口から出

				口までとは、駐車のための後退を開始してから駐車を完了して駐車範囲から車体の全部が出るまでとする。	
急ハンドル	10	10	1 四輪車で走行中、急激なハンドル操作をしたためおおむね0.3Gを超える横加速度を生じた場合〔急〕 2 二輪車で走行中、不必要に車体をバンクさせて進路を変えた場合〔バンク〕 3 二輪車で走行中、バンクをつけ過ぎたため車体の一部を接地させた場合〔接地〕	1 この細目を適用した場合は〔速過ぎ〕の細目は適用しない。 2 第二種免許においては、横加速度の基準を0.2Gとする。	
ふらつき	小	10	10	1 ハンドル操作不良のため次の状態になった場合 (1) 左右に車幅のおおむね2分の1未満の幅でおおむねS字状（長いS字状になったときを含む。）になったとき。〔S〕 (2) 右又は左のいずれかに車幅のおおむね2分の1未満の幅でおおむね半円状になったとき（カーブで車幅のおおむね2分の1未満の幅が正常な走行軌跡から外れて走行したときを含む。）。〔半〕 2 二輪車で、バランスをくずした次の場合〔バランス〕 (1) ふらついたとき。 (2) バランスのくずれをたて直すため、足を接地したとき。 (3) 直線狭路台を走行中に、ステップバー等から足を離したとき。	直線狭路台、連続進路転換コース又は波状路コースを走行中に足を接地した場合は「通過不能」の細目を適用し、曲線コース及び屈折コースの入口から出口までの間におけるそれぞれ1回の足の接地については、左欄第2項第2号は適用しないものとする。
	大	危	20	ハンドル操作不良のため次の状態になった場合 1 左右に車幅のおおむね2分の1以上の幅でおおむねS字状（長いS字状になったときを含む。）になったとき。〔S〕 2 右又は左のいずれかに車幅のおおむね2分の1以上の幅でおおむね半円状になったとき（カーブで車幅のおおむね2分の1以上の幅が正常な走行軌跡から外れて走行したときを含む。）。〔半〕	
転 倒	—	危	二輪車で車体を横倒しにした場合又はバランスを失い車体が横倒しになるのを防止するため、足を接地して支えた場合	停止中の場合も適用する。	
			1 四輪車で狭路コースの入口から出口ま	縦列駐車コース	

通過不能	危	危	での間において、又は隘路への進入若しくは路端における停車及び発進の課題において、試験課題履行条件が満たされなため繰り返し（脱輪又は接触した場合の復帰する行為を含む。）を4回行った場合〔4回〕 2 路上試験の道路において判断不良又は操作不良のため、おおむね同一場所で繰り返し（脱輪した場合の復帰する行為を含む。）を2回行った場合〔路上〕 3 二輪車で次に該当した場合 (1) 直線狭路台に乗れないとき又は直線狭路台を走行中にエンスト若しくは足を接地したとき。〔台〕 (2) 連続進路転換コースを順に通過できないとき又は連続進路転換コースを走行中にエンスト若しくは足を接地したとき。〔連〕 (3) 波状路コースを走行中にエンスト若しくは足を接地したとき。〔波〕 (4) 曲線コース又は屈折コースを通過できなくなり停止したとき。〔狭〕	の入口から出口までとは、駐車のための後退を開始してから駐車を完了して駐車範囲から車体の全部が出るまでとする。
停止位置不適 〔停止位置〕	5	5	1 法令に基づく停止線（一時停止の指定場所で停止線のない場合は交差点）の手前からおおむね2メートル以上手前で停止した場合〔線〕 2 停止目標物（ポール等）から、車体の指定箇所が前方又は後方に離れて停止した次の場合〔前・後〕 (1) 場内試験の走行終了時並びに路端における停車及び発進の課題における初回の停車時は、おおむね0.3メートル以上離れたとき。 (2) 路上試験の路端への停車及び発進の課題における停車時は、指定されたドア幅のおおむね2分の1を超えて離れたとき。	1 一時停止指定場所又は踏切の停止線のおおむね2メートル以上手前で停止した場合は、停止している前車のないときに限り注意を与えて適用し、停止線の手前2メートル未満で再停止しない場合は、不停止とする。 2 路端における停車及び発進の課題における左欄第2項第1号の適用は、初回の停車時のみとする。
巻き込み防止 措置不適 〔巻き込み〕	10	5	四輪車が左折する場合又は環状交差点に入る場合に、巻き込み防止のため次の措置をしない場合 1 進行方向の交差点の直前に二輪車（軽車両を含む。以下この細目で同じ。）がある場合又は二輪車と並行した場合にその二輪車を先発若しくは先行させないとき。〔二輪〕 2 交差点の手前で二輪車が試験車の左側	左欄第2項は、道路左側端からおおむね1メートル以上離れている場合に適用する。ただし、適用に当たっては、交通状況、道路状況等を考慮すること。

				を追い抜くのを防止するため、交差点の手前からおおむね30メートル以上手前で進路を変えたが、できるだけ道路の左側端によらないとき。[離]	
側方等間隔 不保持 [側方間隔]		20	20	1 対向車との行き違い、前車の追い抜き又は駐停車車両、建造物その他の障害物（歩行者及び軽車両を除く。）の側方通過時に、試験車との側方間隔を保たず又は保とうとしない次の場合。ただし、やむを得ない状況のため所定の間隔を保てない場合には適用しない。 (1) 移動物又は人が乗車していることが予想される駐停車車両などの可動物と、おおむね1メートル以上の間隔を保たず又は保とうとしないとき。[移・可] (2) 建造物、人が乗車していないことが明らかな駐車車両などの不動物と、おおむね0.5メートル以上の間隔を保たず又は保とうとしないとき。[不] 2 停止している車両に追いついて停止した場合に、前車とおおむね1.5メートル以上の距離を保たず又は保とうとしないとき。[前]	やむを得ない状況のため必要な間隔を保てない場合（立体障害物設置基準によるものを含む。）で、通過速度が速いときは、[速過ぎ大]又は[速過ぎ小]を適用する。
脱 輪	小	10	5	縁石に車輪が接触した場合（場内試験においてコースから車輪の接地面部の一部が逸脱した場合を含む。）。ただし、縦列駐車を完了した場合又は路端へ停車する場合に左前車輪が縁石に接触したとき（場内試験においてコースから車輪の接地面部の一部が逸脱した場合を含む。）は適用しない。	1 脱輪した車輪の数ごとに適用する。ただし、前二輪又は後二輪が同時に脱輪した場合は一輪として適用する。 2 [中]に該当した場合は、直ちに脱輪前の地点まで復帰するように現場で再指示する。この場合において、脱輪した車輪によるおおむね同一場所での再脱輪は適用しない。
	中	—	20	場内コースにおいて四輪車で縁石に車輪を乗り上げ又はコース外に落輪した場合において、乗り上げ又は落輪した地点からおおむね1.5メートル未満で停止したとき。	
	大	危	危	1 場内コースにおいて四輪車で縁石に車輪を乗り上げ又はコース外に落輪した地点からおおむね1.5メートル以上走行した場合（隘路への進入の課題を除く。） 2 場内コースの隘路への進入の課題において、走行線から車輪の接地面部の一部が逸脱した場合又はおおむね90度車体の向きを変えた後に切り返し範囲を逸脱した場合 3 歩道、島状の施設を有する安全地帯、分離帯等の工作物に車輪を乗り上げ若しくは側溝等に落輪した場合又はそれらに乗り上げ若しくは落輪するおそれがある場合 4 二輪車で縁石に車輪を乗り上げ若しく	

				はコース外に落輪した場合又は直線狭路台から落輪した場合若しくは波状路コースから車輪が逸脱した場合	
接 触	小	—	20	場内コースに設置した障害物等に車体（バックミラー並びに二輪車にあつてはバンパー及び運転者の身体を含む。次項において同じ。）が軽く接触した場合	〔大〕の第2項については、停車位置に合わせるための切り返しについては適用しない。
	大	危	危	1 場内コースに設置した障害物等に車体が強く接触した場合若しくは接触するおそれがある場合又は四輪車で軽く接触し接触状態のまま走行を継続し若しくは継続しようとした場合 2 「路端における停車及び発進」の課題において、停車位置に合わせた後に切り返し等のために車体の先端が停車位置目標のポールよりも後方となった場合又は後退して発進した場合 3 歩行者、車両等又は建造物等に車体が接触するおそれがある場合	
後方間隔不良		—	10	「後方間隔」の課題において、車体後部の中央部分と方向変換コース等に設けられた障害物との距離を0.5メートル以内とすることができずやり直しをしたが、再度できなかった場合	
路側帯進入 〔路側帯〕		20	—	路側帯に車体が入り又は入ろうとした次の場合。ただし、法令の除外規定に該当する場合又は対向車との行き違いのためやむを得ない場合で、かつ、歩行者若しくは軽車両の通行を妨げるおそれのないときは適用しない。（17・47） 1 車体の一部が入って通行し又は通行しようとしたとき。 2 停車及び駐車の禁止された路側帯又は幅員がおおむね0.75メートル以下の路側帯に、車体の一部が入って停車し又は停車しようとしたとき若しくは駐車し又は駐車しようとしたとき。	
				1 通行の区分が指定されていない車両通行帯を、その最も右側の車両通行帯を通行し又は通行しようとした場合。ただし、路線バス等優先通行帯の直近の右側を通行する場合若しくは法令の除外規定に該当する場合には適用しない。〔右端〕(20) 2 通行の区分が指定されている車両通行帯を、指定された通行の区分によらないで通行し又は通行しようとした場合。ただし、法令の除外規定に該当する場合には適用しない。〔区分〕(20) 3 直線路又はカーブで車両通行帯から車	1 適用後注意を与える。 2 車両通行帯が設けられている道路で試験車からおおむね500メートル（場内では50メートル）以内に駐車障害又は左側の一番目の車両通行帯に障害物等

通行帯違反 [通行帯]	10	5	体の一部がはみ出したまま通行をした場合[線] 4 三以上の車両通行帯が設けられた道路の左から一番目以外（最も右側を除く。）の車両通行帯をその道路の最高速度よりおおむね5キロメートル毎時以上遅い速度で通行し、そのため他の自動車の通行を妨げることとなる場合 [低速] (20)	がある場合は、その駐車車両又は障害物等の側方を通過するまでの間を左側から一番目以外の車両通行帯を通行してもこの細目は適用しない。 3 交差点までの距離がおおむね500メートル(場内では50メートル) 以内のところで連続右折する場合は、最も右側の車両通行帯を通行しても適用しない。 4 カーブで [速過ぎ大] 又は [ふらつき大] のため車両通行帯からはみ出した場合は、この細目によらず原因となった細目を適用する。 5 左欄第4項を適用した場合は [課題外速度] は適用しない。
追いつかれ 義務違反 [追いつかれ]	10	—	1 追いついた車両が試験車の追越しを終わらないうちに試験車が速度を増した場合[増速] (27) 2 車両通行帯が設けられていない道路の中央（一方通行となっているときは道路の右側端）との間に追いついた車両が通行するのに十分な余地がない場合に、できるだけ道路の左側端に寄ってこれに進路を譲らないとき。ただし、追いついた車両が明らかにその道路の最高速度より速い速度の場合には適用しない。[避譲] (27)	左欄第2項のただし書に該当した場合には適用しないで注意を与える。
バス等優先 通行帯違反 [バス等優先]	10	—	1 路線バス等優先通行帯から出ることができないおそれがあるにもかかわらず、路線バス等が後方から接近してきた場合に、そこへ入り又は入ろうとしたとき。[入] (20の2) 2 後方から路線バス等が接近してきた場合に、すみやかに路線バス等優先通行帯	法令の除外規定に該当する場合は適用しない。

			の外に出ようとしないうき。[出] (20の2)	
軌道敷内違反 [軌道敷内]	10	—	1 軌道敷内を通行し又は通行しようとした場合。ただし、右左折、横断若しくは転回するため軌道敷を横切する場合又は危険防止のためやむを得ないときは適用しない。[通] (21) 2 軌道敷内を通行することができることになっている場合に軌道敷内を通行することによって、路面電車の通行を妨げるおそれがあるとき又は後方から路面電車が接近してきたが速やかに軌道敷外に出ないとき又は必要な距離を保たないとき。[内] (21)	
右側通行	危	危	1 道路の中央から右の部分（以下「右側部分」という。）を通行し又は通行しようとした場合。ただし、法令の除外規定に該当する場合は適用しない。[区分] (17) 2 道路の中央から左の部分（以下「左側部分」という。）の幅員が6メートル未満で、道路の右側部分を見とおすことができない場合又は反対方向からの交通を妨げるおそれがある場合に、追い越そうとして道路の右側部分にはみ出し又ははみ出そうとしたとき。[追越し] (17) 3 道路標識等により追越しのため道路の右側部分にはみ出して通行することを禁止している道路で、追越しのため道路の右側部分にはみ出し又ははみ出そうとした場合 [はみ禁] (17) 4 道路の左側を通行している歩行者、軽車両又は障害物を避けようとして、反対方向からの交通を妨げるおそれがある場合に、道路の右側部分にはみ出し又ははみ出そうとしたとき。[障害]	法令の規定により道路の右側部分に車体の全部又は一部をはみ出して通行することができる場合であっても、そのはみ出し方が必要以上に大きいとき（[側方間隔] 又は[安全間隔] で必要とする間隔のおおむね2倍以上あけてはみ出したとき。）はこの細目の左欄第1項を適用する。
安全地帯等進入 [安全地帯等]	危	危	安全地帯（島状の施設のものを除く。）若しくは立入り禁止部分に入り又は入ろうとした場合 (17)	
			狭路コース（縦列駐車コースを除く。）へ左折しようとした次の場合 (34)	1 この細目の適用は、1回の左折又は右折について、左欄各項又は各号のうちいずれか1回とする。
[狭路変更]	—	5	1 進路変更を全くしないとき。[しない] 2 進路を変えたが、道路の左側端からおおむね1メートル以上離れているとき。[離] 3 進路を変え終わったのが、狭路コースの入口からおおむね30メートル未満のとき。[遅] 4 狭路コースの入口の直前で右へハンドルを操作したとき。[右振]	2 コースの規模又はコースの設定方法により、進路を変える地

進路変更違反	[交差点変更]	10	5	1 狭路コースの入口及び環状交差点を除く交差点で左折しようとし、道路外へ出るために左折しようとし又は環状交差点で左折、右折、直進若しくは転回しようとした次の場合（25・34・35の2） (1) 進路変更を全くしないとき又はしようとししないとき。[左しない] (2) 進路を変え終わったのが、交差点の手前又は左折しようとして若しくは環状交差点に入ろうとして道路の左側端に寄っている車両からおおむね30メートル未満のとき。[左遅] (3) 左折（環状交差点における左折を除く。）する直前又は環状交差点に入る若しくは出る直前で右へハンドルを操作したとき。[右振] (4) 二輪車で進路を変えたが、道路の左側端からおおむね1メートル以上離れているとき。[二輪離] 2 環状交差点を除く交差点で右折又は道路外へ出るために右折しようとした次の場合（25・34） (1) 進路変更を全くしないとき又はしようとししないとき。[右しない] (2) 進路を変え終わったのが、交差点の手前又は右折しようとして道路の中央（一方通行となっている道路においては道路の右側端）に寄っている車両からおおむね30メートル未満のとき。[右遅] (3) 右折する直前に、左へハンドル操作をしたとき。[左振] (4) 進路を変えたが、道路の中央からおおむね0.5メートル（一方通行となっている道路においては道路の右側端からおおむね1メートル）以上離れているとき。[右離] 3 転回（環状交差点における転回を除く。）をする直前に、左へハンドル操作をしたとき。[左振]	点がおおむね30メートル以上手前とすることが無理な場合は、おおむね15メートル以上手前で進路を変え終われば左欄[狭路変更]第3項及び[交差点変更]各項第2号は適用しない。 3 進行方向別通行区分に違反して右左折した場合は[方向別通行]を適用する。 4 四輪車が狭路コース入口及び環状交差点を除く交差点で左折並びに環状交差点で左折、右折、直進又は転回のため進路を変えたが道路の左側端からおおむね1メートル以上離れている場合は、[巻き込み（離）]を適用し、この細目は適用しない。ただし、左欄第1項の各号に該当した場合には、それらを適用し、[巻き込み（離）]は適用しない。
進路変更禁止違反 [変更禁止]		20	10	1 みだりに進路を変えた場合 [みだり]（26の2） 2 進路変更禁止の場所で、その道路標示を越えて進路を変え又は変えようとした場合。ただし、法令の除外規定に該当する場合は適用しない。[標示]（26の2）	
後車妨害		危	危	1 後方から進行してくる車両の速度又は方向を急に変更させることとなるおそれがある場合に、進路を変え又は変えようとしたとき。[妨害]（26の2） 2 進路を変えることができるにもかかわらず	路端（縦列駐車を含む。）から発進する場合も適用する。

			らず、その時機を失い進路を変えないため、試験車の後方から進行してくる車両の通行の妨害となり又は妨害となるおそれがある場合 [時機]	
右左折方法違反 [交差点内]	5	5	1 左折する場合に、交差点（環状交差点を除く。以下第4項までにおいて同じ。）内の道路左側端から、左後車輪（牽引車はトレーラーの左後車輪、後輪操向車は左前車輪、二輪車は後輪）がおおむね1メートル以上離れて通行したとき（道路標識等により通行すべき部分が指定されている場合を除く。）。ただし、交差点のすみ切り半径が3メートル未満の場合は、おおむね1.5メートル以上離れて通行したときとする。[左大回] (34) 2 右折する場合に、交差点の中心（中心の標示があるときはその標示）の内側から、左前車輪（二輪車は前輪）がおおむね2メートル以上離れて通行したとき（道路標識等により通行すべき部分が指定されている場合を除く。）。[右斜] (34) 3 右折する場合に、交差点の中心（中心の標示があるときはその標示）の外側を右前車輪（二輪車は後輪）が通行したとき（道路標識等により通行すべき部分が指定されている場合を除く。）。[右外] (34) 4 右左折する場合に、交差点の道路標識等により指定された通行すべき部分から、本来であれば最も近いこととなる前車輪がおおむね2メートル以上離れて通行したとき。[標示] (34) 5 環状交差点内の環状部分の側端から、左前車輪（二輪車は前輪）がおおむね2メートル以上離れて通行した場合又は環状交差点に入る場合若しくは出の場合に、環状交差点の側端から、左後車輪（牽引車はトレーラーの左後車輪、後輪操向車は左前車輪、二輪車は後輪）がおおむね1メートル以上離れて通行したとき（道路標識等により通行すべき部分が指定されている場合を除く。）。ただし、環状交差点のすみ切り半径が3メートル未満の場合は、おおむね1.5メートル以上離れて通行したときとする。[環状] (35の2) 6 環状交差点において、道路標識等により指定された通行すべき部分から、本来であれば最も近いこととなる前車輪がおおむね2メートル以上離れて通行した場合[環状標示] (35の2)	1 左折する場合に正常な走行軌跡からはずれて、進行方向の通行帯のない中央線又は左から一番目の車両通行帯から車体の一部がはみ出したとき若しくは右折する場合に、正常な走行軌跡からはずれて交差道路外へ車体の一部がはみ出したときは、[ふらつき小] 第1項第2号を適用する。ただし、交差点の形態又は車体の大きさ等のためやむを得ない場合には適用しない。 2 左欄第5項及び第6項の適用は、環状交差点ごとにそれぞれ1回とする。
			1 交差点に入ろうとし又は交差点内を通	環状交差点を除

安全進行違反 [安全速度]	10	10	行する場合に、交差点の状況に応じてできる限り安全な速度と方法で進行しないとき。ただし、環状交差点を除く交差点において、優先道路又は明らかに幅員の広い道路を通行しているときは適用しない。(36・37の2) 2 黄信号になる前に交差点を通過しようとして交差点の手前から速度を増した場合	く交差点を右左折する場合に速度が速過ぎるときは[徐行(右左折)]を、環状交差点に入る場合又は環状交差点において右折、左折、直進若しくは転回する場合に速度が速過ぎるときは[徐行(環状)]を適用する。
課題不履行	10	—	1 「路端への停車及び発進」の課題において、技量未熟のため停車できない次の場合 (1) 指定場所による停車で、停車できないとき。[指定] (2) 直前合図による停車で、停車できないとき。[直前] 2 「転回」の課題において、試験官に指示された区間内で技量未熟のため転回できないとき。[転回]	
徐行違反 [徐 行]	20	20	次の場合(場所)で、徐行せず又は徐行しようとしないうとき。 1 安全地帯に停車中の路面電車に追いついて、その左側を通過するとき。[電車](31) 2 路面電車から1.5メートル以上の間隔を保つことができる場合で、乗降する者がいない停車中の路面電車に追いつき、その左側を通過するとき。[電車](31) 3 環状交差点を除く交差点を右折又は左折(道路外へ出る場合を含む。)するとき。[右左折](25・34) 4 環状交差点に入ろうとするとき又は環状交差点において右折、左折、直進若しくは転回するとき。[環状](35の2・37の2) 5 交通整理の行われていない優先道路に入ろうとするとき。[優先路](36) 6 交通整理の行われていない幅員が明らかに広い道路に入ろうとするとき。ただし、試験車が優先道路を通行しているときは適用しない。[広路](36) 7 道路標識等による徐行指定場所を通行するとき。[標識](42) 8 左右の見とおしのきかない交差点に入ろうとし又は交差点内で左右の見とおしがきかない部分を通行しようとするとき。ただし、交通整理の行われているとき又は試験車が優先道路を通行しているときは適用しない。[見通](42)	ここでいう徐行とは、その場合の状況に適した安全な速度とし、[速過ぎ小]でいう安全速度と同じ。

			9 道路のまがりかど付近を通行するとき。[角](42) 10 上り坂の頂上付近を通行するとき。[頂](42) 11 勾配の急な下り坂を通行するとき。[坂](42)	
進行方向別通行 区分違反 [方向別通行]	20	10	交差点で進行する方向に関する通行の区分が指定されている場合に、その指定区分によって通行せず又は通行しようとしないうとき。ただし、法令の除外規定に該当する場合には適用しない。(35)	この細目の適用時機は、進行方向別通行区分についての道路標識等が最初に示されている付近とする。
交差点等進入 禁止違反 [進入禁止]	20	20	1 前方の車両等の状況により交通整理の行われている交差点内で試験車が停止することになり、そのため交差道路における車両等の通行の妨害となるおそれが明らかな場合に、交差道路に入り又は入ろうとしたとき。[交差](50) 2 前方の車両等の状況により横断歩道若しくは自転車横断帯又は道路標示による停止禁止部分で停止することが明らかな場合に、その部分に入り又は入ろうとしたとき。[横歩・標示](50) 3 黄色の信号が表示された場合に、試験車が法令に定められた停止位置に近接しているため安全に停止することができないにもかかわらず、横断歩道又は自転車横断帯（以下「横断歩道等」という。）における歩行者若しくは自転車の通行の妨害となるおそれがある場所に停止したとき又は交差道路における車両等の通行の妨害となるおそれがある場所に停止したとき。ただし、直ちに横断歩道外若しくは自転車横断帯外又は車両等の通行の妨害とならない場所に移動した場合には適用しない。[黄信号]	1 左欄第3項の安全に停止することができない距離の目安は、その時の速度からおおむね15を減じた数字をメートルに読み替えた距離以下とする。 2 左欄第3項で無理に停止しようとして急ブレーキになった場合は[急ブレーキ]を適用する。
信号無視 [信号]	危	危	1 赤色の信号（赤色の点滅を含む。）が表示された場合に、法令に定められた停止位置を車体の一部が越え又は越えようとしたとき。[赤出](7) 2 黄色の信号が表示された場合に、安全に停止できるにもかかわらず、法令に定められた停止位置を車体の一部が越え又は越えようとしたとき。[黄出](7)	
			他の車両等の進路の前方に出若しくは出ようとしたため、進行妨害に至らない程度で他の車両等に速度を減じさせ、停止させ又は方向を変えさせるなどの迷惑を及ぼし若しくは及ぼそうとした次の場合 1 交通整理の行われていない交差点にお	進路を譲る場合に、相手車両の発進又は進行を促すため手によるサイン等をしないときは注意を与える。

優先判断不良 [優先判断]	20	10	いて、交差道路を左方から進行してくる車両等に対するとき。ただし、試験車が優先道路又は交差道路より明らかに幅員の広い道路を通行している場合には適用しない。[左方] 2 交通整理の行われていない交差点において、優先道路である交差道路を通行する車両等に対するとき。[優先路] 3 交通整理の行われていない交差点において、明らかに幅員の広い道路である交差道路を通行する車両等に対するとき。ただし、試験車が優先道路を通行している場合には適用しない。[広路] 4 環状交差点を除く交差点で右折する場合に、直進し又は左折しようとする車両等に対するとき。[右折] 5 環状交差点に入ろうとするときに、環状交差点内を通行する車両等に対するとき。[環状] 6 道路標識等による一時停止の指定場所で発進後に交差道路を通行する車両等に対するとき。[一停]	進路を譲られたときも同様とする。
進行妨害	危	危	進行妨害をし又は進行妨害をするおそれがある次の場合 1 交通整理の行われていない交差点において、交差道路を左方から進行してくる車両等に対するとき。ただし、試験車が優先道路又は交差道路より明らかに幅員の広い道路を通行している場合には適用しない。[左方] (36) 2 交通整理の行われていない交差点において、優先道路である交差道路を通行する車両等に対するとき。[優先路] (36) 3 交通整理の行われていない交差点において、明らかに幅員の広い道路である交差道路を通行する車両等に対するとき。ただし、試験車が優先道路を通行している場合には適用しない。[広路] (36) 4 環状交差点を除く交差点で右折する場合に、直進し又は左折しようとする車両等に対するとき。[右折] (37) 5 環状交差点に入ろうとするときに、環状交差点内を通行する車両等に対するとき。[環状] (37の2) 6 道路標識等による一時停止の指定場所で発進後に交差道路を通行する車両等に対するとき。[一停] (43)	
横断等禁止違反	危	危	1 他の車両等（自転車を除く。）の正常な交通を妨害するおそれがある場合に、道路外の施設若しくは場所に出入りするために右左折し、横断し、転回し若しくは後退した場合又はしようとした	

[横断等禁止]			場合 [妨害] (25の2) 2 道路標識等により横断、転回若しくは後退が禁止されている道路の部分において、当該禁止された行為をした場合又はしようとした場合 [標識] (25の2)	
指定場所不停止 [一時不停止]	危	危	道路標識等による一時停止の指定場所で、停止線（停止線が設けられていない場合は交差点）の手前で停止しない場合(43)	車体の一部が停止線を越え又は交差点に入って停止した場合にも適用する。
泥はね運転	10	10	ぬかるみ又は水たまりを通行する場合に、泥土若しくは泥水等を飛散させて他人に迷惑を及ぼすこととなる時。(71)	迷惑を及ぼす直前に注意を正して適用する。ただし、試験官補助は適用しない。
横断者保護違反 [横断者保護]	20	—	1 横断歩道等を通る際に、進路の前方を横断し又は横断しようとしている歩行者若しくは自転車のいないことが明らかでないにもかかわらず、その横断歩道等に接近した場合に、横断歩道等の直前（停止線が設けられているときはその直前）で停止できるような速度で進行せず又は進行しようとしないうち。 [直前速度] (38) 2 横断歩道等及びその手前の側端から前に30メートル以内で、前方を進行している他の車両等（軽車両を除く。）の前方に出るため、追越しによらないでその側方を通過し又は通過しようとした場合。ただし、信号機の表示等により歩行者又は自転車（以下「歩行者等」という。）の横断が禁止されている場合には適用しない。[追抜] (38) 3 歩行者がいる安全地帯の側方を通過する場合に徐行せず又は徐行しようとしないうち。[安地] (71)	
			1 道路外の施設若しくは場所に出入りするため歩道若しくは路側帯を横断する場合又は路側帯に駐停車する場合に、歩道若しくは路側帯の直前で一時停止せず又は一時停止しようとしないうち。[歩道] (17) 2 歩行者等の正常な通行を妨害するおそれがある場合に、道路外の施設若しくは場所に出入りするために右左折し、横断し、転回し、若しくは後退したとき又はしようとしたとき。[妨害] (25の2) 3 安全地帯がある場合又は乗降する者がいない路面電車の左側から1.5メートル以上の間隔を保つことができる場合を除	

歩行者保護 不停止等 [歩行者保護]	危	一	き、乗客が乗降を終わり若しくは降りた者で試験車の前方を横断しようとしている者がいなくなるまで、路面電車の後方で停止しようとしていないとき。 [乗客](31) 4 試験車が横断歩道等の手前おおむね5メートル手前に到達することになり、かつ、歩行者等が横断歩道等（試験車を中心としておおむね左右各5メートルの範囲内をいう。）に立ち入ることが予測される場合に、横断歩道等の手前（停止線が設けられている場合はその手前）で一時停止せず又は一時停止しようとしないうとき。[進路](38) 5 横断歩道等又はその手前の直近で停止している車両等がある場合に、その側方を通過して前方に出る前に一時停止せず又は一時停止しようとしないうとき。ただし、信号機の表示等により歩行者等の横断が禁止されている場合又は歩行者等を横断させるために停止しているものでないことが明らかな車両等の側方を通過する場合には適用しない。[停車](38) 6 横断歩道等のない場所において、歩行者等が道路を横断している場合に、その歩行者等の通行を妨げることとなるとき。[横断] 7 身体障害者用の車椅子が通行している場合、目が見えない者が道路交通法施行令（昭和35年政令第270号。以下「政令」という。）第8条第1項で定めるつえを携え、若しくは同条第2項で定める盲導犬を連れて通行している場合、又は耳が聞こえない者若しくは同条第4項で定める程度の身体の障害がある者が同条第1項で定めるつえを携えて通行している場合に、一時停止若しくは徐行せず又は一時停止若しくは徐行しようとしないうとき。[身](71) 8 監護者が付き添わない児童若しくは幼児又は老人が歩行している場合に、一時停止若しくは徐行せず又は一時停止若しくは徐行しようとしないうとき。[老](71) 9 児童等の乗降のため停車している通学通園バスの側方を通過する場合に徐行せず又は徐行しようとしないうとき。 [園バス](71)	
安全間隔不保持			1 歩行者又は軽車両の側方を通過する場合に、次の間隔を保たないとき又は保とうとしないうとき。ただし、徐行した場合は適用しない。[間隔](18) (1) 歩行者又は軽車両が試験車を認知していることが明らかな場合はおおむね	所定の間隔を保つことができない状況のため徐行した場合でも、危険なときは適用する。

[安全間隔]	危	危	1メートル以上 (2) 歩行者又は軽車両が試験車を認知していないおそれがある場合はおおむね1.5メートル以上 2 上記の間隔を保てない場合に、徐行せず又は徐行しようとしないうち。[徐行](18)	
踏切内変速	5	5	踏切を通過中（車体のおおむね2分の1以上が踏切から出ないうち）に変速操作を始めた場合	A T車を除く。
駐車措置違反 [駐車措置]	5	5	到着点において、次の措置をしないで下車した場合 1 ハンド（駐車）ブレーキをかけないとき。[手B](71) 2 エンジンスイッチを切らないとき。[スイッチ](71) 3 ギアをリバース又はロー（A T車はPレンジ。）に入れないとき。ただし、二輪車及び大特車には適用しない。[ギア](71) 4 大特車を駐車状態にする場合に、作業機具を接地しないとき。[機具]	1 適用後注意を与える。 2 左欄第4項は、労働安全衛生規則（昭和47年労働省令第32号）第151条の11・第160条による。
警音器使用制限違反等 [警音器]	10	10	1 みだりに警音器を鳴らした場合(54) 2 道路標識等により指定された場所で、警音器を鳴らさない場合(54)	
急ブレーキ禁止違反 [急ブレーキ]	10	10	後続車に追突されることとなるような減速若しくは停止をした場合又はおおむね0.4Gを超える強い加速度を生ずるブレーキをかけた場合。ただし、前車が急ブレーキをかけた場合又は他の交通による急迫した侵害を受けた場合には適用しない。(24)	第二種免許においては、加速度の基準を0.3Gとする。
車間距離不保持 [車間距離]	10	10	他の車両等の直後を進行する場合に、その直前の車両等が急に停止した場合でもこれに追突するのを避けられるように、直前の車両等との間に安全な距離を保たないとき。(26)	安全な距離とは、試験車の速度からおおむね15を減じた数字をメートルに読み替えた距離以上とする。
駐停車方法違反 [駐停車方法]	10	5	1 発着点に駐停車する場合又は路端へ駐停車する場合に、道路の左側端から車体がおおむね0.3メートル以上離れているとき。[離](47) 2 幅員がおおむね0.75メートル以上の路側帯（駐停車禁止のもの及び歩行者用のものを除く。）のある道路で駐停車する場合に、法令の規定以外の方法で駐停車し又は駐停車しようとしたとき。[路側帯](47) 3 発着点に駐停車する場合又は路端へ駐	「路端における停車及び発進」の課題における左欄第1項及び第3項の適用は、初回の停車時のみとする。

			停車する場合に、道路の左側端（路側帯のある道路では当該路側帯を区画している道路標示）からの距離が、最前輪と最後輪の中心部に位置する車体部分においておおむね0.3メートル以上の差がある場合〔平行〕(47)	
緊急車妨害	20	—	1 交差点又はその付近において、サイレンを鳴らし赤色の警光灯をつけた緊急自動車（消防用車両を含む。以下同じ。）が接近してきた場合に、交差点を避け、かつ、道路の左側（一方通行となっている道路では、左側に寄ることが緊急自動車の通行を妨げることとなる場合は道路の右側。次項も同じ。）に寄って、一時停止せず又は一時停止しようとしないうとき。(40・41の2) 2 交差点又はその付近以外の場所において、緊急自動車が接近してきた場合に、道路の左側に寄って進路を譲らないとき。(40・41の2)	
合図車妨害	20	20	1 左折若しくは右折（道路外に出るための右左折を含む。）しようとする車両又は交差点で進行方向別通行区分の指定に従うための車両が、進路を変える合図をした場合に、その合図をした車両の進路の変更を妨げ又は妨げようとしたとき。ただし、その後方にある試験車が速度又は方向を急に変更しなければならないこととなる場合には適用しない。〔進路〕(25・34・35) 2 停留所において、乗客の乗降のため停車していたバスが、発進するため進路を変えようとして合図をした場合に、そのバスの進路の変更を妨げ又は妨げようとしたとき。ただし、その後方にある試験車が速度又は方向を急に変更しなければならないこととなる場合には適用しない。〔バス〕(31の2)	
速度超過	20	20	道路標識等により最高速度が指定されている道路ではその最高速度、その他の道路では政令第11条に定める最高速度又は場内試験では速度指定区間の指示速度をそれぞれ超過した場合(22)	
			1 踏切の手前（停止線が設けられている場合は停止線の手前）から、おおむね2メートル未満手前までの範囲で停止せず又は停止しようとしないう場合。ただし、信号機の表示する信号に従う場合には適用しない。〔手前〕(33) 2 踏切の遮断機が閉じようとし若しくは	1 車体の一部が踏切内に入り又は踏切の手前の停止線を越えて停止した場合にも左欄第1項を適用する。

踏切不停止等 [踏切不停止]	危	危	閉じている間又は踏切の警報機が鳴っている間に踏切に入り又は入ろうとした場合[立入](33) 3 前方の車両等の状況により踏切内で停止することとなるおそれがある場合に踏切に入り又は入ろうとしたとき。[内](50)	2 踏切の直前で停止したが、発進後踏切内に車体の一部が入って停止（エンストを含む。）した場合も左欄第3項を適用する。
追越し違反 [追越し]	危	危	1 車両通行帯の設けられた道路又は道路標識等によって車両通行帯の通行区分を指定されている道路で追越しをする場合に、試験車の通行している車両通行帯の直近の右側の車両通行帯を通行せず又は通行しようとしなないとき。(20) 2 他の車両を追い越そうとする場合に、その左側を通行し又は通行しようとしたとき。(28) 3 前車が右折するため、道路の中央又は右側端に寄って通行している場合に、追越しのためその右側を通行し又は通行しようとしたとき。(28) 4 追越しをしようとする場合に、反対の方向又は後方からの交通及び前車の前方の交通に注意せず、かつ、前車の速度及び進路並びに道路状況に応じた安全な速度と方法によらないで進行し又は進行しようとしたとき。(28) 5 前車が他の自動車を追い越そうとしている場合に、追越しを始め又は始めようとしたとき。(29) 6 次に掲げる場所で、他の車両（軽車両を除く。）を追い越すため、進路を変更し又は変更しようとした場合若しくは前車の側方を通過し又は通過しようとした場合 (30) (1) 道路標識等により追越しが禁止されている場所 (2) 道路のまがりかど付近、上り坂の頂上付近又は勾配の急な下り坂 (3) トンネル。ただし、車両通行帯の設けられている場合には適用しない。 (4) 交差点及び交差点の手前の側端から前に30メートル以内の部分。ただし、優先道路を通行している場合には適用しない。 (5) 踏切又は横断歩道等及びこれらの手前の側端から前に30メートル以内の部分	
			法令の規定、警察官の命令若しくは危険を防止するため、停止若しくは停止しようとして徐行している車両等又はこれらに続	

割込み	危	危	いて停止若しくは徐行している車両等に追いついた場合に、その前方に割り込み若しくは割り込もうとし、又は前方を横切り若しくは横切ろうとしたとき。(32)	
安全運転義務違反 [安全義務]	危	危	ハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び試験車の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転をしようとしなため、試験官がハンドル、ブレーキその他の操作を補助し又は是正措置を指示した場合(70)	
安全運転意識 [安全意識]	10	—	他の減点細目には該当しないが、他の交通に迷惑を与えたり、危険を及ぼしたりする次のような場合 (例示) 1 交通の流れの中で、他の車両の走行位置と比較して必要以上に道路の左側端若しくは中央線(車両通行帯のある場合は、その左右の車両通行帯境界線)に寄って継続して通行することにより周囲の車両に不安感を与えるような場合 2 交差点等で右折しようとして道路の中央線に寄り停止したときに、車体が中央線に沿わないで斜めに停止したため後続車の進行を著しく妨害した場合 3 前方道路が渋滞している場合に、道路外の左方から発進しようとしている車両の進路を妨げて停車したとき。 4 走行経路を間違えた場合に、交差点手前でブレーキを踏んだため他の車両に迷惑をかけたとき。	この細目の適用にあたっては、明らかに他の交通に迷惑を与えたり危険を及ぼしたりした場合に限って適用するものとし、安全に運転しようとする意識が著しく欠けるものを対象とする。
駐停車違反	20	—	道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げる道路の部分で、停車又は駐車をし若しくは停車又は駐車をしようとした場合。ただし、法令の除外規定に該当する場合には適用しない。(44) 1 交差点、横断歩道、自転車横断帯、軌道敷内、坂の頂上付近、勾配の急な坂又はトンネル 2 交差点の側端又は道路のまがりかどから5メートル以内の部分 3 横断歩道等の前後の側端からそれぞれ前後に5メートル以内の部分 4 安全地帯の左側の部分及びその部分の前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の部分 5 バスの停留所又は路面電車の停留場を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分 6 踏切の前後の側端からそれぞれ前後に	

			10メートル以内の部分	
駐車違反	10	—	1 道路標識等により駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げる道路の部分で駐車し又は駐車しようとした場合。ただし、法令の除外規定に該当する場合には適用しない。(45) (1) 人の乗降、貨物の積卸し、駐車又は自動車の格納若しくは修理のため道路外に設けられた施設又は場所の道路に接する自動車用出入口から3メートル以内の部分 (2) 道路工事が行われている当該工事区域の側端から5メートル以内の部分 (3) 消防用機械器具の置場等の側端又はこれらの道路に接する出入口から5メートル以内の部分 (4) 消火栓等の標識又は消防用防火水槽から5メートル以内の部分 (5) 火災報知機から1メートル以内の部分 2 右側の道路上に3.5メートル以上の余地がないこととなる場所で駐車し又は駐車しようとした場合。ただし、法令の除外規定に該当する場合には適用しない。(45)	
通行禁止違反 [通行禁止]	危	—	道路標識等により、その通行が禁止されている道路又はその部分を通行し若しくは通行しようとした場合(8)	

注1 技能試験を実施する場合に使用する成績表のモデルについては、別紙1及び別紙2を参照とすること。

注2 []は、別紙1及び別紙2の技能試験成績表に用いる略称（以下「略称」という。）を示す。

注3 ()は、法の条名を示す。

注4 減点数欄の○印は、「運転免許技能試験実施基準について（通達）」（令和元年9月19日付け警察庁丙運発第16号。以下「局長通達」という。）第9の1の(2)の「特別減点細目」を示す。

注5 減点数欄の「危」は、局長通達第11の1の「危険行為等」を示す。

注6 減点細目のうち、適用事項に略称が定められているものについては、適用事項ごとに減点するものとする。

卷 末 資 料 3

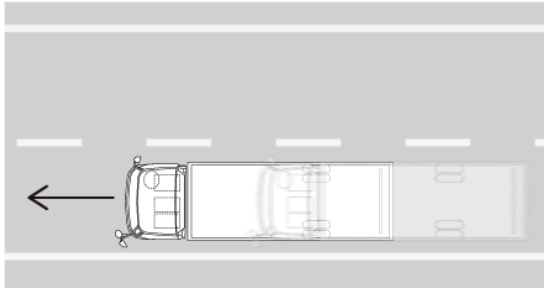
審査成績表、走行実験課題の内容

審査成績表 (足立自動車学校)

令和 年 月 日 時 分		10		5		得 点	
被験者番号	審査日時	20		10		100 - () =	
減点項目	減点数	20		10		順路 A 100 - () = 採点	
安全措置	逆進中	措置(帯)	逆進小	措置(ドア・鏡・ギア・手B・B・A変速・機具) 四輪姿勢(席・正対・保持・腕・上体・足)	逆進外速度	A 100 - () = 採点	
運転姿勢	逆進中	逆進小	逆進外速度	逆進小	逆進外速度	A 100 - () = 採点	
進速度維持	逆進中	逆進小	逆進外速度	逆進小	逆進外速度	A 100 - () = 採点	
図、安全確認	逆進中	逆進小	逆進外速度	逆進小	逆進外速度	A 100 - () = 採点	
制動	逆進中	逆進小	逆進外速度	逆進小	逆進外速度	A 100 - () = 採点	
操向	逆進中	逆進小	逆進外速度	逆進小	逆進外速度	A 100 - () = 採点	
車体感覚	逆進中	逆進小	逆進外速度	逆進小	逆進外速度	A 100 - () = 採点	
通行区分	逆進中	逆進小	逆進外速度	逆進小	逆進外速度	A 100 - () = 採点	
進路変更	逆進中	逆進小	逆進外速度	逆進小	逆進外速度	A 100 - () = 採点	
直左折	逆進中	逆進小	逆進外速度	逆進小	逆進外速度	A 100 - () = 採点	
最高速度、踏切通過、駐車等	逆進中	逆進小	逆進外速度	逆進小	逆進外速度	A 100 - () = 採点	
減点小計	逆進中	逆進小	逆進外速度	逆進小	逆進外速度	A 100 - () = 採点	
試験中止	逆進中	逆進小	逆進外速度	逆進小	逆進外速度	A 100 - () = 採点	

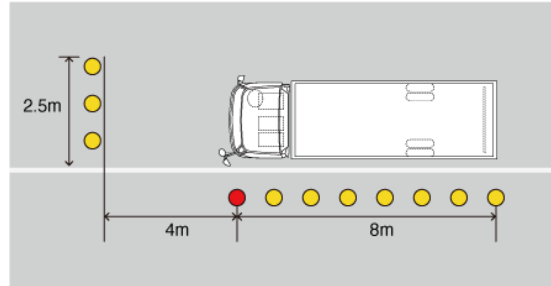
走行実験課題の内容

幹線コース及び周回コースの走行



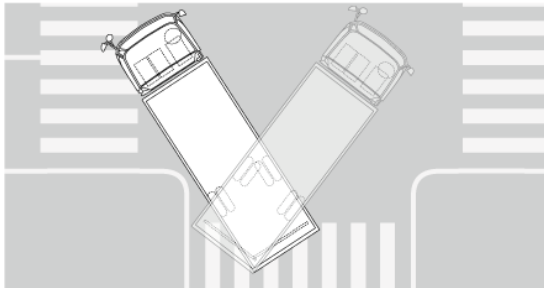
幹線コース及び周回コース（速度指定区間を指示速度に従っての走行、周回カーブの通過、指定場所における一時停止を含む。）を走行するもの。

路端における停車及び発進



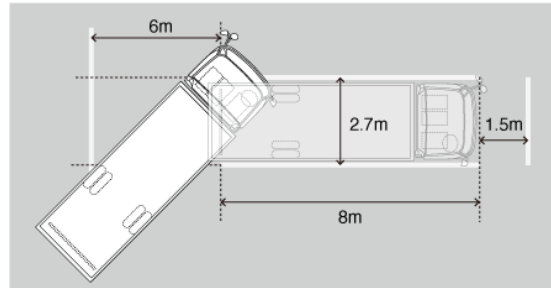
1回の停車により、目標ポールに一致させて停車した後、前方の障害物に接触することなく発進するもの。

交差点の通行



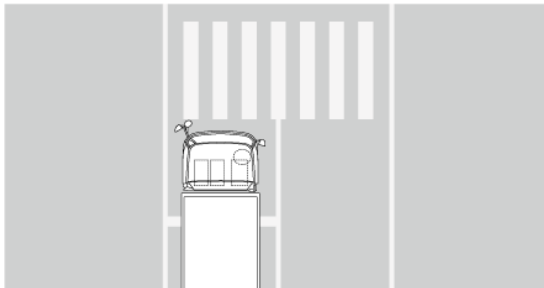
交差点における右左折及び信号の通過を行うもの。

隘路への進入



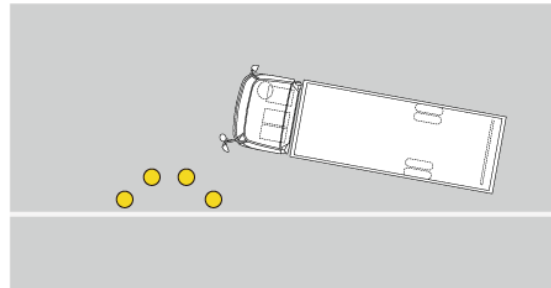
走行線から車輪をはみ出さずに走行し、そのまま停車することなくおおむね90度車体の向きを変え、進入範囲に車体の全部を入れるもの。

横断歩道の通過



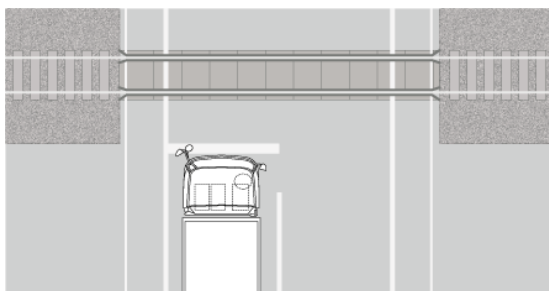
横断歩道を通過するもの。

障害物設置場所の通過



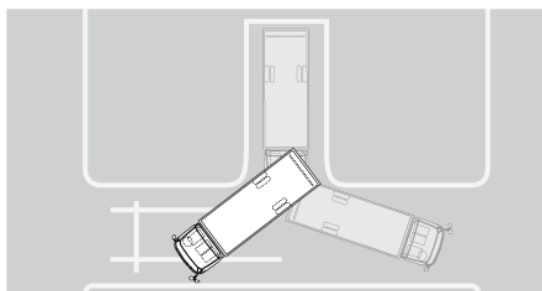
駐車車両、道路工事、路上放置物その他道路上の障害物に模して設置された障害物を避けて走行するもの。

踏切の通過



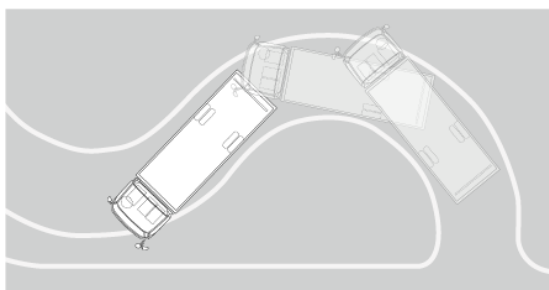
踏切を通過するもの。

方向変換



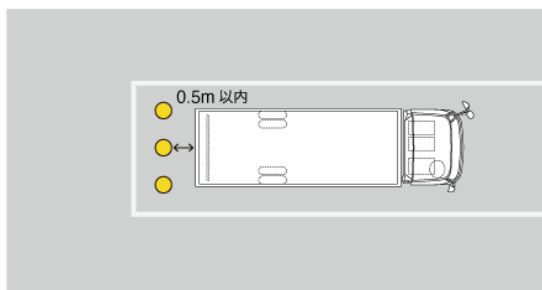
コース凹部に後退で進入し、車体を反対方向に変換するもの。

曲線コース及び屈折コースの通過



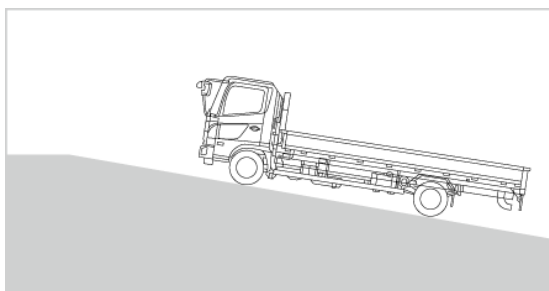
曲線コース及び屈折コースを通過するもの。

後方間隔



車体後部の中央部分と後方に設置された障害物との距離を、後退して0.5メートル以内とするもの。

坂道コースの通過



上り坂において、指示した場所で停止し、直ちに発進するもの。

卷 末 資 料 4

走行実験に係るアンケート調査票

被験者 事前アンケート

最初に、あなたご自身のことについてお伺いします。

1. あなたのお名前、年齢についてご回答ください。

お 名 前		
年 齢	歳	(2021 年 10 月 1 日時点)

2. 過去1年間の業務で使用した車両について種別ごとに、運転経験に当てはまるもの1つに○をつけてください。また、その運転頻度について、当てはまるもの1つに○をつけてください。

車両種別		運転経験	頻度					
			ほぼ毎日 ・ ・ ・	週に3〜4日程度 ・	週に1〜2日程度 ・	2週間に1日程度 ・	月に1日程度 ・ ・	月に1日以下 ・ ・
軽乗用車	A T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
	M T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
軽トラック	A T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
	M T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
普通乗用車	A T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
	M T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
ワンボックスカー (ハイエース等)	A T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
	M T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
小型トラック (最大積載量 3.5 t 未満)	A T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
	M T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
中型トラック (最大積載量 3.5 t 以上 5 t 未満)	A T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
	M T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
原付	A T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
	M T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
普通自動二輪	A T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
	M T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
大型自動二輪	A T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
	M T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
その他 []	A T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6
	M T	1. あり 2. なし	1	2	3	4	5	6

3. 過去1年間の通勤やプライベートで使用した車両について種別ごとに、運転経験に当てはまるもの1つに○をつけてください。また、その運転頻度について、当てはまるもの1つに○をつけてください。

車両種別		運転経験		頻度						
				ほぼ毎日 ・ ・ ・	週に3 ～4日程度 ・	週に1 ～2日程度 ・	2週間に1日程度 ・	月に1日程度 ・ ・	月に1日以下 ・ ・	
軽乗用車	A T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
	M T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
軽トラック	A T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
	M T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
普通乗用車	A T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
	M T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
ワンボックスカー (ハイエース等)	A T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
	M T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
小型トラック (最大積載量 3.5 t 未満)	A T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
	M T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
中型トラック (最大積載量 3.5 t 以上 5 t 未満)	A T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
	M T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
原付	A T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
	M T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
普通自動二輪	A T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
	M T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
大型自動二輪	A T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
	M T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
その他 []	A T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	
	M T	1. あり	2. なし	1	2	3	4	5	6	

4. 過去1年間の1か月間の平均走行距離について、**当てはまるもの1つ**に○をつけてください（業務及び通勤やプライベートについて通算してご回答ください）。

1. 100km 未満	2. 100km 以上 500km 未満
3. 500km 以上 1,000km 未満	4. 1,000km 以上 2,000km 未満
5. 2,000km 以上 3,000km 未満	6. 3,000km 以上

【参考】東京～大阪間の距離は片道約 500km です

5. 現在までのMT車の運転経験について、車両種別毎に当てはまるもの1つに○をつけてください。また「1. あり」を選択した場合、その運転時期を記述しその時の主な運転目的、運転頻度についても、当てはまるもの1つに○をつけてください。

(1) MT軽乗用車について

運転経験					
1. あり		2. なし			
運転時期					
西暦		年		月 ～ 西暦	
年		月		月	
主な運転目的					
1. 買い物		2. 家族・友人の送迎		3. レジャー	
4. ドライブ		5. 通勤・通学		6. 仕事	
7. その他 [		]			
上記期間の運転頻度					
1. ほぼ毎日		2. 週に3～4日程度		3. 週に1～2日程度	
4. 2週間に1日程度		5. 月に1日程度		6. 月に1日以下	

(2) MT軽トラックについて

運転経験					
1. あり		2. なし			
運転時期					
西暦		年		月 ～ 西暦	
年		月		月	
主な運転目的					
1. 買い物		2. 家族・友人の送迎		3. レジャー	
4. ドライブ		5. 通勤・通学		6. 仕事	
7. その他 [		]			
上記期間の運転頻度					
1. ほぼ毎日		2. 週に3～4日程度		3. 週に1～2日程度	
4. 2週間に1日程度		5. 月に1日程度		6. 月に1日以下	

(3) MT普通乗用車について

運転経験					
1. あり		2. なし			
運転時期					
西暦		年		月 ～ 西暦	
年		月		月	
主な運転目的					
1. 買い物		2. 家族・友人の送迎		3. レジャー	
4. ドライブ		5. 通勤・通学		6. 仕事	
7. その他 [		]			
上記期間の運転頻度					
1. ほぼ毎日		2. 週に3～4日程度		3. 週に1～2日程度	
4. 2週間に1日程度		5. 月に1日程度		6. 月に1日以下	

(4) M Tワンボックスカー（ハイエース等）について

運転経験					
1. あり		2. なし			
運転時期					
西暦		年		月 ～ 西暦	
年		月			
主な運転目的					
1. 買い物		2. 家族・友人の送迎		3. レジャー	
4. ドライブ					
5. 通勤・通学		6. 仕事		7. その他 []	
上記期間の運転頻度					
1. ほぼ毎日		2. 週に3～4日程度		3. 週に1～2日程度	
4. 2週間に1日程度		5. 月に1日程度		6. 月に1日以下	

(5) M T小型トラック（最大積載量 3.5 t 未満）について

運転経験					
1. あり		2. なし			
運転時期					
西暦		年		月 ～ 西暦	
年		月			
主な運転目的					
1. 買い物		2. 家族・友人の送迎		3. レジャー	
4. ドライブ					
5. 通勤・通学		6. 仕事		7. その他 []	
上記期間の運転頻度					
1. ほぼ毎日		2. 週に3～4日程度		3. 週に1～2日程度	
4. 2週間に1日程度		5. 月に1日程度		6. 月に1日以下	

(6) M T中型トラック（最大積載量 3.5 t 以上 5 t 未満）について

運転経験					
1. あり		2. なし			
運転時期					
西暦		年		月 ～ 西暦	
年		月			
主な運転目的					
1. 買い物		2. 家族・友人の送迎		3. レジャー	
4. ドライブ					
5. 通勤・通学		6. 仕事		7. その他 []	
上記期間の運転頻度					
1. ほぼ毎日		2. 週に3～4日程度		3. 週に1～2日程度	
4. 2週間に1日程度		5. 月に1日程度		6. 月に1日以下	

アンケート調査は以上です。ご協力ありがとうございました。

被験者アンケート（走行実験終了後に実施）

最初に、あなたご自身のことについてお伺いします。

1. あなたのお名前をご回答ください。

お 名 前	
-------	--

実験教習・走行実験を行った結果についてお伺いします。

2. A T大型車での実験教習・M T大型車での走行実験について各項目の難易度を **5段階で評価**してください。また、その理由を記述してください。

(1) 交差点の通行

A T	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
M T	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
理由 ()					

(2) 横断歩道の通過

A T	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
M T	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
理由 ()					

(3) 踏切の通過

A T	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
M T	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
理由 ()					

(4) 幹線コース及び周回コースの走行

AT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
MT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
理由 ()					

(5) 曲線コースの通過

AT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
MT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
理由 ()					

(6) 隘路への進入

AT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
MT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
理由 ()					

(7) 方向変換

AT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
MT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
理由 ()					

(8) 後方間隔

AT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
MT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
理由 ()					

(9) 坂道コースの通過

AT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
MT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
理由 ()					

(10) 路端における停車及び発進

AT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
MT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
理由 ()					

(11) 障害物設置場所の通過

AT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
MT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
理由 ()					

A T 大型車での 30 時限の教習を行った結果についてお伺いします。

3. 走行実験を受ける上で時間が足りなかったと感じた項目について、**当てはまる番号全て**を右欄に記入してください。また、そのように感じた理由について具体的にご記入ください。

1. 車の乗り降りと運転姿勢 2. 運転装置の取扱いと日常点検整備等 3. 車両特性に基づく運転死角と車両感覚等を理解した運転操作 4. 基本的な運転操作 5. 時機を捉えた発進と加速、目標に合わせた停止並びに路端における停車及び発進 6. カーブの通行 7. 坂道の通行 8. 後退 9. 狭路の通行 10. 隘路への進入 11. 通行位置の選択と進路変更、障害物への対応 12. 交差点の通行(直進・左折・右折)、見通しの悪い交差点の通行、信号、標識・標示等に従った走行 13. 踏切の通過 14. 急ブレーキ 15. 方向変換及び縦列駐車 16. 教習効果の確認(みきわめ)	時間が足り なかったと 感じた項目	番号
理由		

M T 大型車を運転した結果についてお伺いします。

4. M T 普通車と M T 大型車を運転して感じた**クラッチ及びギア操作の違い**について、具体的にご記入ください。

5. **クラッチ及びギア操作以外で** A T 大型車と M T 大型車を運転して感じた違いがあれば、具体的にご記入ください。

1. MT 普通車が運転できれば大型車のクラッチ及びギア操作は問題ない
2. MT 普通車が運転できても大型車のクラッチ及びギア操作については、MT 大型車のきちんとした教習を受けなければならない
3. どちらともいえない

--

卷末資料4-9

指導員アンケート（ＡＴ大型車でのみきわめ終了後に実施）

被験者氏名	
指導員氏名	

1. ＡＴ大型車で「みきわめ」の各項目について、結果を**５段階で評価**してください。なお、評価が低い場合（２及び３を選択した場合は）、その理由についてもご記入ください。

〔評価〕 5 よくできていた 4 3 2 1 できていなかった 不可	
項目	評価
1 車の乗り降りと運転姿勢	
2 運転装置の取扱いと日常点検整備等	
3 車両特性に基づく運転死角と車両感覚等を理解した運転操作	
4 基本的な運転操作	
5 時機を捉えた発進と加速、目標に合わせた停止並びに路端における停車及び発進	
6 カーブの通行	
7 坂道の通行	
8 後退	
9 狭路の通行	
10 隘路への進入	
11 通行位置の選択と進路変更、障害物への対応	
12 交差点の通行(直進・左折・右折)、見通しの悪い交差点の通行、信号、標識・標示等に従った走行	
13 踏切の通過	
14 方向変換及び縦列駐車	
15 総合評価	

〔評価が低かった項目については、その理由〕

アンケート調査は以上です。ご協力ありがとうございました。

担当指導員アンケート

指導員氏名	
-------	--

1. 今回の実験を受けて感じたことをお答えください。

将来、中型車及び大型車のＡＴ限定免許が創設され、それぞれのＡＴ限定解除を普通乗用車で行うことになった場合に問題があると思いますか。当てはまるもの１つに○をつけてください。

1. 問題がある	2. 特に問題はない	3. どちらともいえない
----------	------------	--------------

2. 「1. 問題がある」を選択した場合、どのような対応をするのがよいと思うかご記入ください。

--

3. 「2. 特に問題がない」を選択した場合、そう考える理由をご記入ください。

--

4. その他、今回の実験教習の感想をご記入ください。

--

アンケート調査は以上です。ご協力ありがとうございました。

技能試験官に対するアンケート（被験者別に実施）

被験者氏名		M T
-------	--	-----

減点があった細目について、考えられる要因を具体的に記入してください。

細 目	要 因

卷 末 資 料 5

被験者アンケート結果

被験者アンケート

ア 実験群

(ア) 過去1年間の業務で使用した車両及び運転経験（複数回答可）

車種		ほぼ毎日	週に3～4日程度	週に1～2日程度	2週間に1日程度	月に1日程度	月に1回以下
軽乗用車	A T	1人	1人	2人	0人	3人	3人
	M T	0人	0人	0人	0人	1人	5人
軽トラック	A T	0人	1人	0人	0人	2人	2人
	M T	0人	0人	0人	0人	1人	4人
普通乗用車	A T	4人	1人	3人	1人	2人	2人
	M T	2人	0人	0人	1人	0人	3人
ワンボックスカー	A T	0人	1人	2人	1人	4人	3人
	M T	0人	0人	0人	1人	0人	5人
小型トラック	A T	0人	2人	3人	1人	3人	2人
	M T	0人	1人	2人	1人	2人	2人
中型トラック	A T	3人	2人	0人	0人	1人	1人
	M T	4人	2人	0人	1人	0人	0人
原付	A T	1人	0人	0人	0人	0人	4人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	3人
普通自動二輪	A T	0人	0人	0人	0人	1人	1人
	M T	0人	0人	0人	0人	1人	1人
大型自動二輪	A T	0人	0人	0人	0人	1人	0人
	M T	0人	0人	0人	0人	1人	0人

※ 小型トラックは、5トン限定準中型免許で運転可能な、車両総重量5トン未満、最大積載量3トン未満の車両。

※ 中型トラックは、8トン限定中型免許で運転可能な、車両総重量8トン未満、最大積載量5トン未満の車両。

(イ) 過去1年間の通勤やプライベートで使⽤した車両及び運転経験(複数回答可)

車種		ほぼ毎日	週に3〜4日程度	週に1〜2日程度	2週間に1日程度	月に1日程度	月に1回以下
軽乗⽤車	A T	1人	0人	2人	0人	1人	2人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	1人
軽トラック	A T	0人	0人	0人	0人	0人	1人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	3人
普通乗⽤車	A T	6人	1人	1人	2人	1人	0人
	M T	1人	0人	0人	0人	0人	2人
ワンボックスカー	A T	0人	0人	1人	0人	1人	3人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	1人
小型トラック	A T	0人	0人	0人	0人	1人	1人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	1人
中型トラック	A T	0人	0人	0人	0人	1人	1人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	1人
原付	A T	1人	0人	0人	0人	0人	1人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	1人
普通自動⼆輪	A T	0人	0人	0人	0人	0人	0人
	M T	1人	0人	0人	0人	0人	0人
大型自動⼆輪	A T	0人	0人	0人	0人	0人	0人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	0人

※ 小型トラックは、5トン限定準中型免許で運転可能な、車両総重量5トン未満、最大積載量3トン未満の車両。

※ 中型トラックは、8トン限定中型免許で運転可能な、車両総重量8トン未満、最大積載量5トン未満の車両。

(ウ) 過去1年間の1か月の平均走行距離

1か月の平均走行距離	人数
100km 未満	0人
100km 以上 500km 未満	6人
500km 以上 1,000km 未満	4人
1,000km 以上 2,000km 未満	2人
2,000km 以上 3,000km 未満	2人
3,000km 以上	1人

(エ) MT自動車の運転経験

MT車種	あり	なし
軽乗用車	9人	6人
軽トラック	9人	6人
普通乗用車	9人	6人
ワンボックスカー	7人	8人
小型トラック	10人	5人
中型トラック	8人	7人

(オ) MT自動車の直近の運転時期からの経過期間

MT車種	半年未満	半年以上1年未満	1年以上3年未満	3年以上5年未満	5年以上10年未満	10年以上20年未満	20年以上
軽乗用車	6人	0人	1人	0人	1人	0人	1人
軽トラック	6人	0人	1人	1人	0人	0人	1人
普通乗用車	7人	0人	0人	0人	0人	0人	2人
ワンボックスカー	5人	1人	0人	0人	0人	0人	1人
小型トラック	8人	0人	0人	1人	0人	0人	1人
中型トラック	7人	0人	0人	0人	0人	0人	1人

(カ) M T 自動車の運転期間

M T 車種	半年未満	半年以上 1 年未満	1 年以上 3 年未満	3 年以上 5 年未満	5 年以上 10 年未満	10 年以上 20 年未満	20 年以上
軽乗用車	0 人	0 人	1 人	3 人	0 人	2 人	3 人
軽トラック	1 人	0 人	0 人	3 人	0 人	3 人	2 人
普通乗用車	0 人	0 人	0 人	3 人	0 人	3 人	3 人
ワンボックスカー	0 人	0 人	1 人	1 人	1 人	0 人	4 人
小型トラック	2 人	0 人	1 人	0 人	2 人	3 人	2 人
中型トラック	0 人	0 人	1 人	2 人	1 人	2 人	2 人

(キ) M T 自動車の運転目的

M T 車種	買い物	家族・友人の送迎	レジャー	ドライブ	通勤・通学	仕事	その他
軽乗用車	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	9 人	0 人
軽トラック	0 人	1 人	1 人	1 人	0 人	6 人	0 人
普通乗用車	1 人	0 人	1 人	0 人	4 人	3 人	0 人
ワンボックスカー	0 人	0 人	0 人	0 人	1 人	6 人	0 人
小型トラック	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	10 人	0 人
中型トラック	0 人	0 人	0 人	0 人	1 人	7 人	0 人

(ク) M T 自動車の運転頻度

M T 車種	ほ ぼ 毎 日	週 に 3 ～ 4 日 程 度	週 に 1 ～ 2 日 程 度	2 週 間 に 1 日 程 度	月 に 1 日 程 度	月 に 1 回 以 下
軽乗用車	2 人	2 人	0 人	0 人	0 人	5 人
軽トラック	3 人	1 人	0 人	1 人	1 人	3 人
普通乗用車	2 人	0 人	3 人	0 人	0 人	4 人
ワンボックスカー	1 人	1 人	3 人	1 人	1 人	0 人
小型トラック	1 人	3 人	1 人	3 人	0 人	2 人
中型トラック	5 人	1 人	2 人	0 人	0 人	0 人

イ 対照群

(ア) 過去１年間の業務で使用した車両及び運転経験（複数回答可）

車種		ほぼ毎日	週に３～４日程度	週に１～２日程度	２週間に１日程度	月に１日程度	月に１回以下
軽乗用車	A T	１人	１人	３人	０人	０人	２人
	M T	０人	０人	０人	０人	１人	３人
軽トラック	A T	０人	０人	０人	１人	１人	１人
	M T	０人	０人	１人	０人	０人	２人
普通乗用車	A T	４人	１人	１人	１人	０人	０人
	M T	０人	１人	０人	０人	０人	３人
ワンボックスカー	A T	２人	０人	１人	０人	１人	２人
	M T	１人	０人	０人	０人	０人	２人
小型トラック	A T	２人	１人	０人	０人	２人	０人
	M T	１人	１人	１人	０人	３人	１人
中型トラック	A T	０人	１人	１人	０人	０人	０人
	M T	１人	２人	２人	０人	０人	０人
原付	A T	０人	０人	０人	０人	０人	３人
	M T	０人	０人	０人	０人	０人	２人
普通自動二輪	A T	０人	０人	０人	０人	０人	２人
	M T	０人	０人	０人	０人	０人	２人
大型自動二輪	A T	０人	０人	０人	０人	０人	０人
	M T	０人	０人	０人	０人	０人	０人

※ 小型トラックは、５トン限定準中型免許で運転可能な、車両総重量５トン未満、最大積載量３トン未満の車両。

※ 中型トラックは、８トン限定中型免許で運転可能な、車両総重量８トン未満、最大積載量５トン未満の車両。

(イ) 過去1年間の通勤やプライベートで使用した車両及び運転経験（複数回答可）

車種		ほぼ毎日	週に3～4日程度	週に1～2日程度	2週間に1日程度	月に1日程度	月に1回以下
軽乗用車	A T	3人	0人	3人	1人	0人	2人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	1人
軽トラック	A T	0人	0人	0人	0人	0人	0人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	0人
普通乗用車	A T	7人	1人	1人	0人	0人	0人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	2人
ワンボックスカー	A T	1人	0人	1人	0人	0人	1人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	0人
小型トラック	A T	1人	0人	0人	0人	0人	0人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	1人
中型トラック	A T	0人	0人	0人	0人	0人	0人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	0人
原付	A T	0人	1人	0人	0人	0人	1人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	1人
普通自動二輪	A T	0人	0人	0人	0人	0人	1人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	1人
大型自動二輪	A T	0人	0人	0人	0人	0人	0人
	M T	0人	0人	0人	0人	0人	1人

※ 小型トラックは、5トン限定準中型免許で運転可能な、車両総重量5トン未満、最大積載量3トン未満の車両。

※ 中型トラックは、8トン限定中型免許で運転可能な、車両総重量8トン未満、最大積載量5トン未満の車両。

(ウ) 過去1年間の1か月の平均走行距離

1か月の平均走行距離	人数
100km 未満	1 人
100km 以上 500km 未満	3 人
500km 以上 1,000km 未満	4 人
1,000km 以上 2,000km 未満	3 人
2,000km 以上 3,000km 未満	3 人
3,000km 以上	1 人

(エ) MT自動車の運転経験

MT車種	あり	なし
軽乗用車	6 人	9 人
軽トラック	4 人	11 人
普通乗用車	8 人	7 人
ワンボックスカー	3 人	12 人
小型トラック	8 人	7 人
中型トラック	6 人	9 人

(オ) MT自動車の直近の運転時期からの経過期間

MT車種	半年未満	半年以上1年未満	1年以上3年未満	3年以上5年未満	5年以上10年未満	10年以上20年未満	20年以上
軽乗用車	4 人	1 人	0 人	1 人	0 人	0 人	0 人
軽トラック	3 人	0 人	0 人	1 人	0 人	0 人	0 人
普通乗用車	5 人	0 人	0 人	1 人	1 人	0 人	1 人
ワンボックスカー	3 人	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人
小型トラック	7 人	0 人	0 人	1 人	0 人	0 人	0 人
中型トラック	5 人	0 人	0 人	1 人	0 人	0 人	0 人

(カ) M T 自動車の運転期間

M T 車種	半年未満	半年以上 1 年未満	1 年以上 3 年未満	3 年以上 5 年未満	5 年以上 10 年未満	10 年以上 20 年未満	20 年以上
軽乗用車	0 人	0 人	2 人	1 人	1 人	1 人	1 人
軽トラック	0 人	0 人	2 人	0 人	0 人	1 人	1 人
普通乗用車	1 人	1 人	1 人	0 人	2 人	0 人	3 人
ワンボックスカー	0 人	0 人	1 人	1 人	0 人	0 人	1 人
小型トラック	0 人	0 人	1 人	3 人	0 人	3 人	1 人
中型トラック	0 人	0 人	0 人	3 人	0 人	2 人	1 人

(キ) M T 自動車の運転目的

M T 車種	買い物	家族・友人の送迎	レジャー	ドライブ	通勤・通学	仕事	その他
軽乗用車	1 人	0 人	0 人	1 人	0 人	4 人	0 人
軽トラック	1 人	0 人	0 人	0 人	0 人	3 人	0 人
普通乗用車	2 人	0 人	0 人	2 人	1 人	3 人	0 人
ワンボックスカー	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	3 人	0 人
小型トラック	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	8 人	0 人
中型トラック	0 人	0 人	0 人	0 人	1 人	5 人	0 人

(ク) M T 自動車の運転頻度

M T 車種	ほ ぼ 毎 日	週 に 3 ～ 4 日 程 度	週 に 1 ～ 2 日 程 度	2 週 間 に 1 日 程 度	月 に 1 日 程 度	月 に 1 回 以 下
軽乗用車	2 人	0 人	0 人	0 人	1 人	3 人
軽トラック	0 人	1 人	1 人	0 人	1 人	1 人
普通乗用車	2 人	2 人	1 人	0 人	0 人	3 人
ワンボックスカー	1 人	0 人	0 人	0 人	1 人	1 人
小型トラック	1 人	1 人	2 人	0 人	4 人	0 人
中型トラック	2 人	1 人	3 人	0 人	0 人	0 人

卷 末 資 料 6

指導員アンケート結果

被験者番号	指導員アンケート（ＡＴ大型車でのみきわめ終了後に実施）														総合評価	評価が低かった理由
	1 車の乗り降り と運転姿勢	2 運転装置の 取扱いと日常点 検整備等	3 車両特性に基 づく運転死角と 車両感覚等を理 解した運転操 作	4 基本的な運転 操作	5 時機を捉えた 発進と加速、目 標に合わせた停 止並びに路端 における停車 及び発進	6 カーブの通行	7 坂道の通行	8 後退	9 狭路の通行	10 隘路への進入	11 通行位置の選 択と進路変更、 障害物への対応	12 交通点の通行 （直進・左折・右 折）、信号・標 識・標示等に 従った走行、 見通しの悪い 交差点	13 路切の通過	14 方向変換及び 縦列駐車		
																1. 不可、2. できていなかった ～ 5. よくできていた
1	5	5	3	5	3	4	5	4	4	3	5	5	5	4	4	車体感覚にバラつきあり 上手なときと外すときにさがあります。 外した時に修正をかけるのが苦手な様です。
2	5	4	5	5	5	4	5	5	5	4	4	5	5	4	5	-
3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	-
4	4	5	5	5	5	5	5	4	5	4	4	4	5	4	5	-
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	-
6	4	4	4	4	4	5	4	5	5	5	5	3	5	4	4	左折前にハンドル右振りあり
7	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	4	5	-
8	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	-
9	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	4	4	4	3	4	-
10	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	-
11	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	5	-
12	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	-
13	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	-
14	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	-
15	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	-