

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

報 告 書

令和2年3月

社会システム株式会社

はじめに

本報告書は、警察庁運転免許課の委託を受け、「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（令和元年度）」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、実験教習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2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)	第二種免許の年齢要件の在り方に関する調査	1
(2)	中型免許等に係るAT限定解除審査の在り方に関する調査	2
2	調査研究委員会の設置	3
3	調査研究委員会の開催等	3
(1)	調査研究委員会の開催	3
(2)	第二種免許の年齢要件の在り方に関する調査	4
(3)	中型免許等に係るAT限定解除審査の在り方に関する調査	6
第2	第二種免許の年齢要件の在り方に関する調査	8
1	実験教習カリキュラムの見直し	8
(1)	総論	8
(2)	技能教習の見直し	8
(3)	学科教習の見直し	8
(4)	見直し後のカリキュラム一覧	10
2	実験の全体像	13
(1)	概要	13
(2)	実施期間	16
(3)	実施場所	16
(4)	被験者の属性	16
(5)	実験群の割振り	18
(6)	使用車両	18
(7)	走行実験	18
3	走行実験の結果	20
(1)	実験群の教習前後の走行実験結果の比較	20
(2)	教習前の実験群及び平成30年度実験群並びに平成30年度対照群の走行 実験結果の比較	20
(3)	教習修了後の実験群及び平成30年度実験群並びに平成30年度対照群の 走行実験結果の比較	20

(4) 別教習所の教習修了後の実験群及び平成 30 年度実験群並びに平成 30 年度対照群の走行実験結果の比較	21
4 技能録画教習のアンケート結果	26
(1) 概要	26
(2) 結果	27
5 実験群に対する教習全体の感想についてのアンケート	34
(1) 概要	34
(2) 結果	34
(3) まとめ	37
6 教習指導員に対する教習全体の感想についてのアンケート	37
(1) 概要	37
(2) 結果	38
(3) まとめ	48
第 3 中型免許等に係る A T 限定解除審査の在り方に関する調査	49
1 自動車メーカーに対するヒアリング結果	49
(1) A 社に対するヒアリング結果	49
(2) B 社に対するヒアリング結果	49
2 習熟走行・走行実験の枠組み	51
(1) 概要	51
(2) 実施期間	53
(3) 実施場所	53
(4) 習熟走行カリキュラム及び走行実験課題	53
(5) 走行コース及び走行順序	54
(6) 使用車両	56
3 走行実験の結果	58
(1) 被験者の属性	58
(2) 走行実験結果	59
(3) 各被験者の減点状況	60
(4) 評価実施者のアンケート結果	64
(5) まとめ	69
4 被験者のアンケート結果	70
(1) 走行実験課題の難易度について	70

(2) 習熟走行カリキュラムの過不足について……………	74
(3) MT普通自動車とMT中型トラックのクラッチ操作の違いについて…	75
(4) まとめ……………	75
第4 調査研究のまとめと今後の課題……………	77
1 第二種免許の年齢要件の在り方に関する調査……………	77
(1) 結論……………	77
(2) 今後の課題……………	79
2 中型免許等に係るAT限定解除審査の在り方に関する調査……………	79
(1) 結論……………	79
(2) 今後の課題……………	80

第1 調査研究の概要

1 調査研究の目的

(1) 第二種免許の年齢要件の在り方に関する調査

ア これまでの経緯

道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）上、第二種運転免許（以下「第二種免許」という。）については、受験資格として、21歳以上かつ普通自動車免許（以下「普通免許」という。）等保有3年以上という年齢要件及び経験年数要件が設けられている。

この受験資格要件について、平成28年にタクシー業界から、また、翌29年にバス業界から、政府の規制改革推進会議（平成28年7月までは規制改革会議）に対し、少子化等を背景に運転者不足が深刻化していること等の理由から、第二種免許の受験資格要件の緩和を求める提案が提出され、同会議において議論が行われた。

この結果、平成28年6月2日に閣議決定された「規制改革実施計画」において、「普通第二種免許の受験資格である3年の経験年数要件を一定の条件を満たす者に対して引き下げることについて、既存の特例制度等を踏まえつつ検討することとし、そのために必要な試験・教習の在り方についても検討を行い、結論を得る。（平成28年度検討開始、遅くとも平成30年度までに結論）」等、普通自動車第二種免許（以下「普通第二種免許」という。）の受験資格の見直しの適否について検討することとされた。また、平成29年6月9日に閣議決定された「規制改革実施計画」においては、「旅客自動車運送事業の安全確保を所掌する事業所管官庁、事業者等の旅客自動車運送事業の実態や交通安全に関する知見を有する関係者が幅広く参画する検討の場を設置し、21歳以上という第二種運転免許受験資格の年齢要件の適否や、現行制度が年齢要件で担保しようとしている運転手としての資質等について、事業者による安全担保措置を含め、研修や他の方法で補完することの適否等第二種運転免許制度の今後の在り方を総合的に検討する。（平成29年検討開始、結論を得次第速やかに措置）」こととされ、大型自動車第二種免許（以下「大型第二種免許」という。）及び中型自動車第二種免許を含む第二種免許全体の受験資格の見直しの適否等を検討することとされた。

これを受け、警察庁においては、平成29年度に、「規制改革実施計画に適切に対応するための免許制度の在り方に関する調査研究（平成29年度）」を実施し、平成30年度には、「第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議」

（以下「有識者会議」という。）を開催するとともに、「規制改革実施計画に適切に対応するための免許制度の在り方に関する調査研究（平成30年度）」

（以下「平成30年度調査研究」という。）を実施して検討を行ってきた。

本年度は、これまでの調査研究の成果や有識者会議の提言を踏まえ、「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」（以下「本年度調査

研究」という。)を実施し、年齢要件及び経験年数要件の双方を引き下げるために必要な教習の在り方について検討を行った。

イ 本年度調査研究の目的

本年度調査研究では、これまでの経緯を踏まえつつ、第二種免許の受験資格要件を19歳以上かつ普通免許等保有1年以上に引き下げるために必要な教習の在り方について、実験教習等を実施して検討を行った。

(2) 中型免許等に係るAT限定解除審査の在り方に関する調査

現在、四輪自動車の運転免許のなかで、オートマチック車限定免許(以下「AT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AT限定免許制度導入については、普通自動車におけるAT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AT型自動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AT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、中型免許等にAT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AT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、自動車メーカーへのヒアリング、走行実験等を実施した。

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、第二種免許の受験資格要件を引き下げるための新たな教習カリキュラムの内容やアンケート調査を始めとする各種調査、実験教習、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9人で構成され、機械工学、交通心理学、運転者教育、自動車教習等に精通した有識者及び警視庁の担当者が委員となった。また、国土交通省自動車局等からもオブザーバーを招致した。

<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委員会>

委員長	榎 徹雄	東京都市大学工学部教授
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
	内山 一也	飛鳥ドライビングカレッジ川崎副管理者
	高橋 信行	國學院大学法学部教授
	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
	藤田 悟郎	科学警察研究所交通科学部付主任研究官
	箕輪 浩之	警視庁運転免許本部運転者教育課長
	山口 博行	平和橋自動車教習所副管理者
オブザーバー	足立自動車学校管理者	
	国土交通省自動車局安全政策課課長補佐（総括）	
	国土交通省自動車局貨物課課長補佐（総括）	
	国土交通省自動車局旅客課バス事業活性化調整官	
	警視庁府中運転免許試験場技能試験課副主査	
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（平成31年4月26日）

本調査研究の目的及び第二種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、

- 平成29年度及び平成30年度調査研究の実施結果
- 本年度調査研究の目的、内容及び検討課題
- 年齢要件及び経験年数要件を引き下げるための教習カリキュラム
- 教習効果の検証方法

等について討議を行った。

イ 第2回委員会（令和元年9月4日）

- 第二種免許の年齢要件の在り方に関する調査関係の走行実験の結果報告
- 技能録画教習及び実験教習修了後のアンケートの結果報告

を行った後、これらに関する討議を行った。

また、中型免許等に係るAT限定解除審査の在り方に関する調査関係として

- バス及びトラックのAT化に関する自動車メーカーからのヒアリング結果の報告
- 走行実験の枠組み
- 習熟走行（教習）（案）及び走行実験課題（案）

を提示し討議を行った。

ウ 第3回委員会（令和元年10月25日）

第二種免許の年齢要件の在り方に関する調査関係として

- 新たな教習カリキュラム(案)
- 新たな教習カリキュラムの運転適性検査・教習指導員資格
- 新たな教習カリキュラムによる特例措置の大型免許及び中型免許への拡大適用
- 現行の旅客自動車教習所

に関する討議を行った。

また、報告書の構成（案）を提示し討議を行った。

エ 第4回委員会（令和元年12月2日）

第二種免許の年齢要件の在り方に関する調査関係として、中間報告書(案)を提示し討議を行った。また、中型免許等に係るAT限定解除審査の在り方に関する調査関係として、走行実験結果の報告を行い、方向性を確認した。

オ 第5回委員会（令和2年2月25日）

調査研究報告書（案）について検討・決定した。

（2）第二種免許の年齢要件の在り方に関する調査

ア 実験教習・走行実験の実施（令和元年6月5日～同年7月31日）

平成30年度調査研究における実験教習及び走行実験の結果、教習指導員へのアンケートの結果、また、バス事業者へのアンケートの結果等を踏まえ、本調査研究委員会で検討して作成した新たな教習カリキュラムの効果の検証を行うため、都内及び神奈川県内の2か所の自動車教習所において実験教習・走行実験を実施した。

被験者は、普通免許等保有1年以上2年未満で、今後、第二種免許の取得

を予定している19歳の者を募集した。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に対してアンケート調査を実施した。

イ アンケート調査の実施

(ア) 旅客自動車教習所の教習修了者及び当該者が所属する旅客運送事業者に対するアンケート調査の実施（令和元年7月24日～同年11月8日）

公益社団法人日本バス協会及び一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会の協力を得て、旅客自動車教習所の教習を修了したバス及びタクシーの運転者に対し、旅客自動車教習所の利用理由、旅客運送業界に興味を持った時期等を把握することを目的としてアンケートを実施した。また、旅客運送事業者に対しては、事業者の従業員数及び車両保有台数、第二種免許取得の支援制度の有無や第二種免許取得後の対応方法等を把握することを目的としてアンケートを実施した。

(イ) 旅客自動車教習所に対するアンケート調査の実施（令和元年7月3日～同年7月31日）

一般社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会（以下「全指連」という。）の協力を得て、全指連に加盟する全国の指定自動車教習所のうち、旅客自動車教習所の指定を受ける教習所に対し、運転適性指導員の要件に該当する者の数、運転習熟指導員の要件に該当する者の数等を把握することを目的として、アンケートを実施した。

(ウ) 高校生等に対するアンケート調査の実施（令和元年10月1日～同年10月31日）

就職を希望する全国の高校生に対し、今後の第二種免許制度の在り方の方向性に対する意見、今後取得する予定の免許の種類とその時期、自動車運送業界への就職希望の有無及びその理由を把握することを目的として、アンケートを実施した。

(エ) 指定自動車教習所に対するアンケート調査の実施（令和元年7月3日～同年7月31日）

全指連の協力を得て、全指連に加盟する全国の指定自動車教習所に対し、旅客自動車教習所の認知状況、旅客自動車教習所の指定を受けていない場合はその理由、今後の旅客自動車教習所の在り方に関する検討の方向性に対する意見を把握することを目的として、アンケートを実施した。

(3) 中型免許等に係るA T限定解除審査の在り方に関する調査

ア 習熟走行・走行実験の実施（令和元年10月6日～同年11月5日）

本年度調査研究で策定したA T中型トラックによる習熟走行カリキュラムを終えたA T限定普通免許保有者が、M T普通自動車による現行のA T限定解除審査を受けた後に、M T中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、A T限定普通免許（A T5トン限定準中型免許及びA T8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。

イ アンケート調査の実施

(ア) 中型免許以上の免許に係る教習を実施する指定自動車教習所に対するアンケート調査の実施（令和元年7月3日～同年7月31日）

全指連の協力を得て、全指連に加盟する全国の指定自動車教習所のうち、中型免許以上の免許に係る教習を実施している指定自動車教習所に対し、免許の種類別保有教習車両数、現有教習車両の購入時期及び更新予定時期、大型A T限定免許等が創設された場合に予想される具体的な負担の内容、M T普通自動車、M T準中型自動車、M T中型自動車及びM T大型自動車の操作特性の異同についての意見、A T限定解除審査の今後の在り方に関する意見等を把握することを目的として、アンケートを実施した。

(イ) 都道府県警察に対するアンケート調査の実施（令和2年1月9日～同年1月20日）

全国の都道府県警察に対し、免許の種類別保有試験車両数、現有試験車両の購入時期及び更新予定時期、大型A T限定免許等が創設された場合に予想される具体的な負担の内容、M T普通自動車、M T準中型自動車、M T中型自動車及びM T大型自動車の操作特性の異同についての意見、A T限定解除審査の今後の在り方に関する意見を把握することを目的として、アンケート調査を実施した。

(ウ) 全国のパス事業者及びトラック事業者に対するアンケート調査の実施（令和元年12月25日～令和2年1月20日）

公益社団法人日本バス協会及び公益社団法人全日本トラック協会の協力を得て、都道府県バス協会に加盟する全国のパス事業者及び都道府県トラック協会に加盟する全国のトラック事業者に対し、大型・中型・準中型自動車の車両保有台数のうちA T車の保有台数、大型免許等にA T限定免許を導入することに対する意見等を把握することを目的として、アンケー

ト調査を実施した。

(エ) 高校生等に対するアンケート調査の実施（令和元年10月1日～同年10月31日）

就職を希望する全国の高校生に対し、運転免許の取得状況（もしくは取得意思）とその免許種別について、中型AT限定免許や大型AT限定免許が創設された場合の取得意思等を把握することを目的として、アンケートを実施した。

第2 第二種免許の年齢要件の在り方に関する調査

1 実験教習カリキュラムの見直し

(1) 総論

平成30年度調査研究では、第二種免許取得のための経験年数要件を現行の3年以上から1年以上に引き下げることを想定し、学科教習18時限、技能教習60時限の合計78時限の実験教習カリキュラムを作成した。これは主に、経験年数要件で担保している資質である、実際の道路交通環境下における危険予測・回避能力に着目して作成したもので、特に技能教習の量を重視したものであった。

本年度調査研究では、新たに年齢要件を、現行の21歳以上から19歳以上に引き下げることを想定した実験教習カリキュラムを作成することとした。有識者会議の提言において、年齢要件を引き下げる教育の内容については、「運転適性検査等を活用し、自己の心理的特性を自覚した上での運転行動を促すこと等を、双方向型教育を通じて理解させるようなものを含めたものとすべき」との指摘がなされたことを踏まえ、平成30年度調査研究で作成した実験教習カリキュラムをベースとし、主に教育の質を高めることを主眼とした改善を加えた新たな実験教習カリキュラムを作成した。

(2) 技能教習の見直し

技能教習については、平成30年度調査研究における実験教習に関わった教習指導員の意見等を踏まえて、必要な改善を行った。

具体的には、平成30年度の調査研究で作成した実験教習カリキュラムにおいて、第1段階では「所内技能録画教習」、第2段階では「路上技能録画教習」として設定されていた映像記録型ドライブレコーダーにより撮影を行う教習項目について、第1段階では「技能録画教習①」、第2段階では「技能録画教習②」として、それぞれ教習初期及び終期の個別指導・双方向型教育に活用するための項目に変更した。また、教習指導員から、「運転適性検査の結果に基づいた運転の指導は、技能教習全体を通じて行われるものである」という趣旨の意見が出たことから、「運転適性検査の結果に基づいた運転」については削除し、一方で「もう少し時限数が必要である」との意見が出されていた「駐・停車」については時限数を増加させることとした。

(3) 学科教習の見直し

本年度調査研究では、有識者会議の提言を踏まえ、心理的特性をよりきめ細かく把握できる73C型運転適性検査を入所時に実施することとした。73C型運転適性検査は、運転免許の取消処分を受けた者が、再び運転免許を取得しようとする場合に受講しなければならない「取消処分者講習」に用いられるもので、一般運転者が運転免許を取得する際に用いられる警察庁方式運転適性検

査等と比較し、検査項目数が多く、また検査に要する時間も長いものであるため、被検者の運転性能と性格をより正確に診断できるものである。学科教習については、この適性検査の結果や録画映像を活用した個別指導や双方向型教育を実施することとし、必要な改善を行った。

具体的には、第1段階の冒頭に「性格と運転の概説」、「運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導①」、「運転適性検査の結果及び録画映像に基づく双方向型教育①」を加えた。また、第2段階の終期に「運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導②」、「運転適性検査の結果及び録画映像に基づく双方向型教育②」を加えたが、これらは技能教習の「技能録画教習①」及び「技能録画教習②」と連動して実施できるようにしたものである。

なお、これら新設した項目と趣旨が重複していると考えられることから、「運転適性検査結果に基づく行動分析」は削除、個別指導・双方向型教育を計4時限行うことを考慮し、「危険予測ディスカッション」については時限数の削減を行った。

また、平成30年度調査研究委員会では「現行の第二種免許の学科教習の項目としてある「特徴的な事故と事故の悲惨さ」は、第二種免許の学科教習で行われている内容であるが、一般運転者と旅客自動車運転者の事故の形態などを統計的に見せ、どのような事故が多いのかを知ってもらう内容であり重要である」との意見が出されたことから項目として新設したほか、「項目を組み替えた方がより高い教習効果が見込まれる」との意見を踏まえ、「自動車の機構と保守管理」、「交差点等の通行、踏切」、「安全な速度と車間距離」、「駐車と停車」の各項目について、実施順序を見直した。

<表2-1-1 教習所で実施されている運転適性検査の例>

検査名		検出要素		検査実施場所及び運用対象者		備考
運転適性検査	科警研編 73C	事故惹起傾向 (比較的变化しにくい心理的行動素因としての性格、気質能力等の不安全行動誘発素因の検出)	・状況判断力 ・動作機能 ・行動のバランス ・精神安定性	自動車教習所	取消処分者	検査数12、 検査時間1時間
	科警研編 73-2			中期・長期 行政処分者	検査数7、 検査時間30分	
	警察庁方式 K			自動車教習所 一般事業所	教習生 一般運転者	検査数7、 検査時間30分

(4) 見直し後のカリキュラム一覧

本年度調査研究で作成した、見直し後の実験教習カリキュラムは以下のとおりである。

<表 2-1-2 技能教習カリキュラム（第1段階）>

【第1段階】

時限数	番号	教習項目名	場所
19 時限	1	技能録画教習①	所内 路上
	2		
	3	車の乗り降りと運転姿勢、運転装置の取扱いと日常点検整備等、基本的な運転操作	所内
	4	時機を捉えた発進と加速及び目標に合わせた停止、カーブや曲がり角の通行、坂道の通行	
	5		
	6	後退・狭路の通行	
	7		
	8	鋭角コース等の通過	
	9		
	10	縦列駐車、方向変換	
	11		
	12	通行位置の選択と進路変更及び障害物への対応	
	13	交差点の通行及び見通しの悪い交差点の通行	
	14		
	15	踏切の通行	
	16	転回	
	17	旅客輸送を想定した運転	
	18		
	19	所内総合運転（みきわめ）	

橙字：平成30年度と比べて教習内容を変更した項目

<表 2-1-3 技能教習カリキュラム（第2段階）>

【第2段階】

時限数	番号	教習項目名	場所	
41 時限	20	交通の流れに合わせた運転、適切な通行位置	路上	
	21			
	22	進路変更		
	23			
	24	信号、標識・標示等に従った運転		
	25			
	26	交差点の通行、見通しの悪い交差点の通行		
	27			
	28	歩行者等の保護		
	29	道路交通法の理解と運転		
	30	道路及び交通の状況に合わせた運転		
	31			
	32	駐・停車		
	33			
	34	交通道德に基づく運転		
	35	危険を予測した円滑な運転		
	36			
	37	旅客輸送を想定した運転		
	38			
	39	自動車の事故実態に基づく教習		
	40			
	41	生活道路の走行		
	42			
	43			
	44			
	45	自主経路設定		
	46			
	47	転回		
	48			
	49	先急ぎの危険を理解した運転（シミュレーター可）		
	50	高速道路における危険予測（シミュレーター可）		
	51			
	52	シミュレーターによる危険予測		
	53			
	54			所内 路上
	55	自動車運転総合訓練		
	56			
	57			
	58	技能録画教習②		
	59			
	60	路上総合運転（みきわめ）	路上	

橙字：平成30年度と比べて教習内容を変更した項目

緑字：平成30年度と比べて時限数を増加した項目

<表2-1-4 学科教習カリキュラム>

【第1段階】

時限数	番号	教習項目名
8時限	1	性格と運転の概説
	2	運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導①
	3	運転適性検査の結果及び録画映像に基づく双方向型教育①
	4	信号に従うこと
	5	標識・標示等に従うこと
	6	車の通行するところ、車の通行してはいけないところ
	7	路線バス等の優先
	8	交差点等の通行、踏切
	9	安全な速度と車間距離
	10	進路変更等
	11	追い越し
	12	安全の確認と合図、警音器の使用
	13	歩行者の保護等
	14	交通事故のとき
	15	駐車と停車
	16	乗車と積載
	17	行き違い
	18	旅客自動車に係る法令の知識

【第2段階】

時限数	番号	教習項目名
11時限	19	自動車の機構と保守管理
	20	特徴的な事故と事故の悲惨さ
	21	安全運転と人間の能力
	22	車に働く自然の力と運転
	23	悪条件下での運転①
	24	悪条件下での運転②
	25	経路の設計
	26	高速道路の運転
	27	交通事故の実態
	28	危険予測ディスカッション
	29	旅客輸送事業に従事する者の社会的責任、交通道德
	30	運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導②
	31	運転適性検査の結果及び録画映像に基づく双方向型教育②

青字：平成30年度と比べて削除又は時限数を削減した項目

赤字：平成30年度と比べて新たに追加した項目

2 実験の全体像

(1) 概要

実験群として集めた被験者（普通免許等保有1年以上2年未満で19歳の者）を都内及び神奈川県内の自動車教習所に割り振り、本年度調査研究において作成した新たな実験教習カリキュラムに基づく実験教習を実施した。実験群に対しては、計3度、同一内容の走行実験を受けさせることとした（走行実験の内容は後述する。）。1度目は、自動車教習所への入所時における危険予測・回避能力や基礎的な運転技能の程度を把握するため、実験教習開始前に自身が教習を受ける教習所において実施した。2度目は、教習を修了することで危険予測・回避能力等がどの程度向上したかを検証するため、教習修了後に自身が教習を受けた教習所において実施した。3度目は、教習によって身に付けたと考えられる危険予測・回避能力等をなじみのない道路交通環境下においても発揮できるか再現性を検証するため、自身が教習を受けていないもう一方の教習所において実施した。

なお、本走行実験は、平成30年度調査研究において実験群として集めた被験者（普通免許等保有1年以上2年未満の者）及び対照群として集めた大型第二種免許の受験資格のある被験者（21歳以上かつ普通免許等保有3年以上の者）に対しても、同内容で実施している。

これらの各走行実験の結果を比較検討し、本年度調査研究で作成した実験教習カリキュラムの効果を検証し、教習を受けた者の年齢要件を19歳以上に引き下げることの適否を検討する資料とした。

また、実験群の属性、教習内容、教習時限数の妥当性及び改善点を把握することを目的に、実験群や教習に関わった教習指導員に対して各種アンケートを実施した。

実験群並びに平成30年度調査研究における実験群及び対照群の概要、実験教習の流れは次頁以降のとおりである。

＜表 2-2-1 実験群と実験内容等の概要＞

<p>実験群 (15人)</p>	<p>対象者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 普通免許等取得後1年以上2年未満 ・ 年齢19歳 ・ 大型第二種免許の受験資格なし(将来的に大型第二種免許又は普通第二種免許を取得する希望を有しているバス・タクシー事業者に所属する者) <p>実験内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 教習生として新たな実験教習カリキュラム(79時限)を受講 ・ 教習開始前に1度、教習修了後に2度、危険予測・回避能力等を試す走行実験を受験
<p>平成30年度 実験群 (15人)</p>	<p>対象者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 普通免許等取得後1年以上2年未満 ・ 年齢19歳～23歳 ・ 大型第二種免許の受験資格なし(将来的に大型第二種免許を取得する希望を有しているバス事業者に所属する者) <p>実験内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 教習生として平成30年度実験教習カリキュラム(78時限)を受講 ・ 教習開始前に1度、教習修了後に2度、危険予測・回避能力等を試す走行実験を受験
<p>平成30年度 対照群A (16人)</p>	<p>対象者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 普通免許等取得後3年以上経過 ・ 年齢22歳～25歳 ・ 大型第二種免許の受験資格あり(普通免許取得後に準中型自動車免許以上の免許取得のための教習未受講の者) <p>実験内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 実験群に課されたものと同じ内容の走行実験を1度受験
<p>平成30年度 対照群B (17人)</p>	<p>対象者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 普通免許等取得後3年以上経過 ・ 年齢21歳～30歳 ・ 大型第二種免許の受験資格あり(指定自動車教習所において大型第二種免許取得のための教習を受ける予定である者又は同教習の第1段階を受け始めて間もないなど、同免許の取得のため具体的行動を取っているバス事業者に所属する者) <p>実験内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 実験群に課されたものと同じ内容の走行実験を1度受験

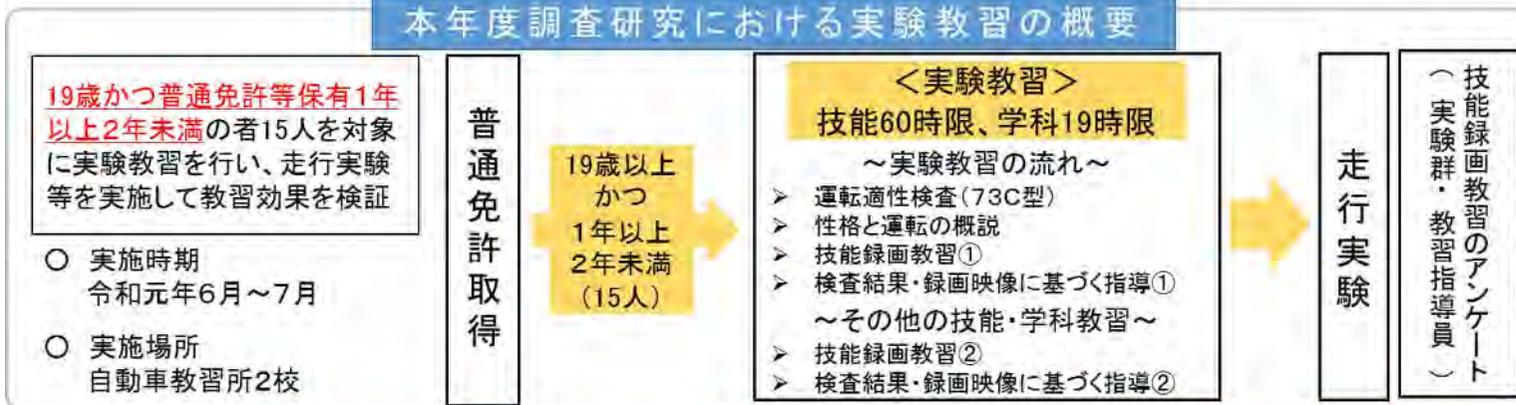
※ 普通免許等取得からの期間及び年齢の基準日

実験群：平成31年4月1日(同日時点で普通免許等取得後1年未満の者を2人含む。)

平成30年度実験群：平成30年8月31日(同日時点で普通免許等取得後2年15日の者を1人含む。)

平成30年度対照群A及び対照群B：実験実施日

本年度調査研究における実験教習の概要



走行実験による検証

課題名	チェックポイント
① 車の乗り降りと運転姿勢	・車の乗り降り方法 ・安全した乗り降姿勢 ・座席ベルトの合わせ方
② 見通しの悪い交差点の走行	・交差点への接近方法 ・進行可否の判断 ・自車の見せ方を意識した走行
③ 信号機のある交差点の走行	・信号機手前での減速 ・信号の確認 ・信号に合った運転
④ 一時停止標識のある交差点	・交差点手前での走行 ・一時停止標識の確認 ・制動の停止 ・停止位置
⑤ 進路変更	・合図の有無 ・合図の時期 ・安全確認 ・確実な停止
⑥ カーブ走行	・カーブ手前での減速 ・車身傾斜に合わせた運転 ・ふたつまの正しい運転
⑦ 指定場所での停車	・合図の有無 ・合図の時期 ・安全確認 ・確実な停止
⑧ 生活道路の走行	・道路に合わせた適切な減速 ・進行位置の取り方 ・視界の配り方
⑨ 転回	・転回開始及び方法の取り方 ・転回前の安全確認 ・転回の可否の判断
⑩ 方向交換及び縦列駐車	・確実な停止 ・適切な減速 ・適切な確認

- ◆ 課題ごとにそれぞれチェックポイントを設け、チェックポイントごとに採点
- ◆ チェックポイントごとに5段階評価で採点し、課題ごとの合計点を算出
- ◆ 課題ごとの平均点を算出し、第二種免許の受験資格を有する者の走行実験結果（平成30年度調査研究で実施）と比較

アンケートによる検証

- ◆ 技能録画教習①②それぞれの終了後、実験群・教習指導員に対してアンケートを実施
- ◆ 実験群の運転を、いくつかのチェック項目ごとに、実験群自身・教習指導員がそれぞれ5段階評価で採点
- ◆ 採点結果の平均点を算出し、実験群自身の評価と教習指導員の評価との差を算出
- ◆ 実験群自身の評価と教習指導員の評価との差を、技能録画教習①②とで比較

＜図2-2-1 本年度調査研究における実験教習の概要＞

(2) 実施期間

令和元年6月5日(水)～令和元年7月31日(水)

(3) 実施場所

大型第二種免許に係る指定自動車教習所として指定を受けており、かつ、取消処分者講習を実施している下記2つの自動車教習所において実験教習及び走行実験を分担して実施した。

- ・ 平和橋自動車教習所
(〒124-0013 東京都葛飾区東立石1-3-16)
- ・ 飛鳥ドライビングカレッジ川崎
(〒210-0025 神奈川県川崎市川崎区下並木97番地)

(4) 被験者の属性

ア アンケートの実施

実験群に対しては実験教習開始前の1回目の走行実験を受ける前に、属性を把握するためのアンケートを実施した。平成30年度実験群、平成30年度対照群A及び平成30年度対照群Bに対しては、昨年度にアンケートを実施済みである。

イ 年齢と普通免許保有期間の平均

	実験群	平成30年度 実験群	平成30年度 対照群A	平成30年度 対照群B
年齢	19.0歳 (19歳)	20.4歳 (19歳～23歳)	23.4歳 (22歳～25歳)	23.8歳 (21歳～30歳)
普通免許等 保有期間 (※)	1年4月 (0年9月～1年5月)	1年5月 (1年0月～2年0月)	4年9月 (3年1月～6年7月)	4年9月 (3年0月～11年1月)

(※) 実験群は平成31年4月1日を基準年月日とする。

平成30年度実験群は平成30年8月31日を基準年月日とする。

平成30年度対照群A及び対照群Bは実験実施日を基準とする。

ウ 運転頻度

	実験群	平成30年度 実験群	平成30年度 対照群A	平成30年度 対照群B
ほぼ毎日	7人	8人	2人	9人
週3日～4日	2人	5人	3人	4人
週1日～2日	4人	0人	5人	2人
2週に1日程度	0人	1人	3人	0人
月に1日程度	1人	1人	3人	0人
それ以下	1人	0人	0人	2人
計	15人	15人	16人	17人

エ 最も運転する自動車の種類

実験群、平成30年度実験群及び平成30年度対照群Aは全員が普通自動車と回答し、平成30年度対照群Bは17人中16人が普通自動車、1人が自動二輪車と回答した。

オ 過去1年間の1カ月当たりの平均走行距離

	実験群	平成30年度 実験群	平成30年度 対照群A	平成30年度 対照群B
100km未満	3人	2人	4人	3人
100km以上500km未満	6人	2人	4人	7人
500km以上1,000km未満	3人	2人	6人	3人
1,000km以上1,500km未満	0人	4人	1人	2人
1,500km以上2,000km未満	1人	3人	0人	0人
2,000km以上2,500km未満	1人	0人	1人	0人
2,500km以上3,000km未満	0人	1人	0人	1人
3,000km以上	1人	1人	0人	1人
計	15人	15人	16人	17人

(5) 実験群の割振り

両自動車教習所への実験群割振りの内訳を以下に示す。

<表 2-2-2 実験群割振り内訳 (教習所別) >

自動車教習所名	実験群の人数
平和橋自動車教習所	7人
飛鳥ドライビングカレッジ川崎	8人
計	15人

(6) 使用車両

条件を統一するため、実験教習の技能教習及び走行実験においては、一律に両自動車教習所において教習車両として使用している普通自動車(AT)を使用することとした。

(7) 走行実験

ア 課題内容

走行実験は、平成30年度調査研究と同一の内容の次表の10の課題から構成され、危険予測・回避能力及び基礎的な運転技能を試そうとするものである。走行コースについては、各自動車教習所が教習所周辺の路上又は場内コースから選定した。課題のうち「1 車の乗り降りと運転姿勢」と場内において実施された「10 方向変換及び縦列駐車」は、専ら基礎的な運転技能に焦点を当てたものである(後者については、細かな車両感覚等が身に付いているかを試すもの)。その他の路上において実施された2～9の課題については、路上において生じ得る危険を早い段階で的確に予測し、これを避けるための運転ができているかという観点から評価項目を設けており、基礎的な運転技能だけでなく、実際の道路交通環境下における危険予測・回避能力を試そうとするものである。既述のとおり、実験群及び平成30年度実験群に対しては、教習開始前に教習を受ける教習所において1回、教習修了後に教習を受けた教習所において1回、更にもう一方の教習所において1回の計3回これを受けさせた。なお、平成30年度に走行実験を実施した対照群A及び対照群Bについては、2つの教習所のいずれかで1回のみこれを受けさせた。

<表 2-2-3 課題と評価項目>

課題	評価項目	課題	評価項目
1 車の乗り降りと運転姿勢	○ 車の乗り降りの方法	6 カーブ走行	○ カーブ手前での減速
	○ 安定した運転姿勢		○ 曲がり具合に応じた減速
	○ 座席とミラーの合わせ方		○ ふらつきのない運転
2 見通しの悪い交差点の走行	○ 交差点への接近方法	7 指定場所での停車	○ 合図の有無
	○ 進行可否の判断		○ 合図の時期
	○ 自車の見せ方を意識した走行		○ 安全確認
3 信号機のある交差点の走行	○ 信号機手前での減速	8 生活道路の走行	○ 確実な停止
	○ 信号の確認		○ 進路幅に応じた適切な速度
	○ 信号に従った運転		○ 走行位置の取り方
4 一時停止標識のある交差点	○ 交差点手前での徐行	9 転回	○ 視点の配り方
	○ 一時停止標識の確認		○ 転回場所及び方法の選び方
	○ 確実な停止		○ 転回前の安全確認
	○ 停止位置	○ 転回の可否の判断	
5 進路変更	○ 合図の有無	10 方向変換又は縦列駐車	○ 確実な停止
	○ 合図の時期		○ 適切な発進
	○ 安全確認		○ 適切な幅寄せ
	○ 確実な停止		

イ 評価方法

評価は「非常によくできている（5点）」、「よくできている（4点）」、「普通（3点）」、「あまりできていない（2点）」、「ほとんどできていない（1点）」の5段階とし、採点は実験教習を実施した教習所において勤務している技能検定員有資格者が行った。

ウ 留意事項

「みきわめ」や「技能検定」でないことを強調するなど、実験群が必要以上に緊張しないよう配意した。

また、実験群に対する教習修了後の走行実験は、教習修了後可能な限り早期に実施するよう調整を行った。

3 走行実験の結果

(1) 実験群の教習前後の走行実験結果の比較

実験群の教習前、教習修了後の自教習所及び教習修了後の別教習所での走行実験結果を平均値で比較したところ、教習修了後は、全項目において点数が上昇した。教習前においては、「2 見通しの悪い交差点の走行」における「進行可否の判断」、「5 進路変更」における「合図の時期」及び「安全確認」、「7 指定場所での停車」における「合図の有無」、「合図の時期」及び「安全確認」、「9 転回」における「転回場所及び方法の選び方」といった評価項目の点数が特に低く、運転経験の不足から危険性が見積りが甘い傾向が見受けられたが、教習修了後においてはこれらの評価項目についても点数が上昇した。また、教習前においては、「10 方向変換又は縦列駐車」も3つの評価項目全てで点数が低く、まだ車両感覚が十分に身に付いていない傾向が見受けられたが、これについても教習修了後は点数が上昇した。これらのことから、教習生の危険予測・回避能力と基礎的な運転技能を養成する上で、新たな実験教習カリキュラムが効果的であったと考えられる。

(2) 教習前の実験群及び平成30年度実験群並びに平成30年度対照群の走行実験結果の比較

教習開始前の実験群及び平成30年度実験群、平成30年度対照群A並びに平成30年度対照群Bの走行実験結果の平均値を比較したところ、ほぼ全ての評価項目において平成30年度対照群Bが最も良い結果であった。平成30年度対照群Bは大型第二種免許の受験資格要件を満たす者であり、週3日以上運転すると回答した者が17人中13人と半数超に及ぶなど、運転経験が豊富であると推測される。また、同免許の取得に向けて指定自動車教習所の教習を受け始めるなど、運転に対する意識が高いと考えられる。走行実験の結果は、これらを反映しているものと考えられる。

また、実験群及び平成30年度実験群と平成30年度対照群Aを比べると、全体的に見て普通免許等保有期間が短い実験群及び平成30年度実験群の方が良い結果であった。平成30年度対照群Aは平成30年度対照群Bと同様、大型第二種免許の受験資格要件を満たす者であるが、平成30年度対照群Bと異なり、今後同免許を取得する予定はない者である。他方、実験群及び平成30年度実験群は、大型第二種免許の受験資格を有していない者であるが、将来的に大型第二種免許又は普通第二種免許を取得する予定がある者である。運転に対する意識の高さ等がその差に反映された可能性があると考えられる。

(3) 教習修了後の実験群及び平成30年度実験群並びに平成30年度対照群の走行実験結果の比較

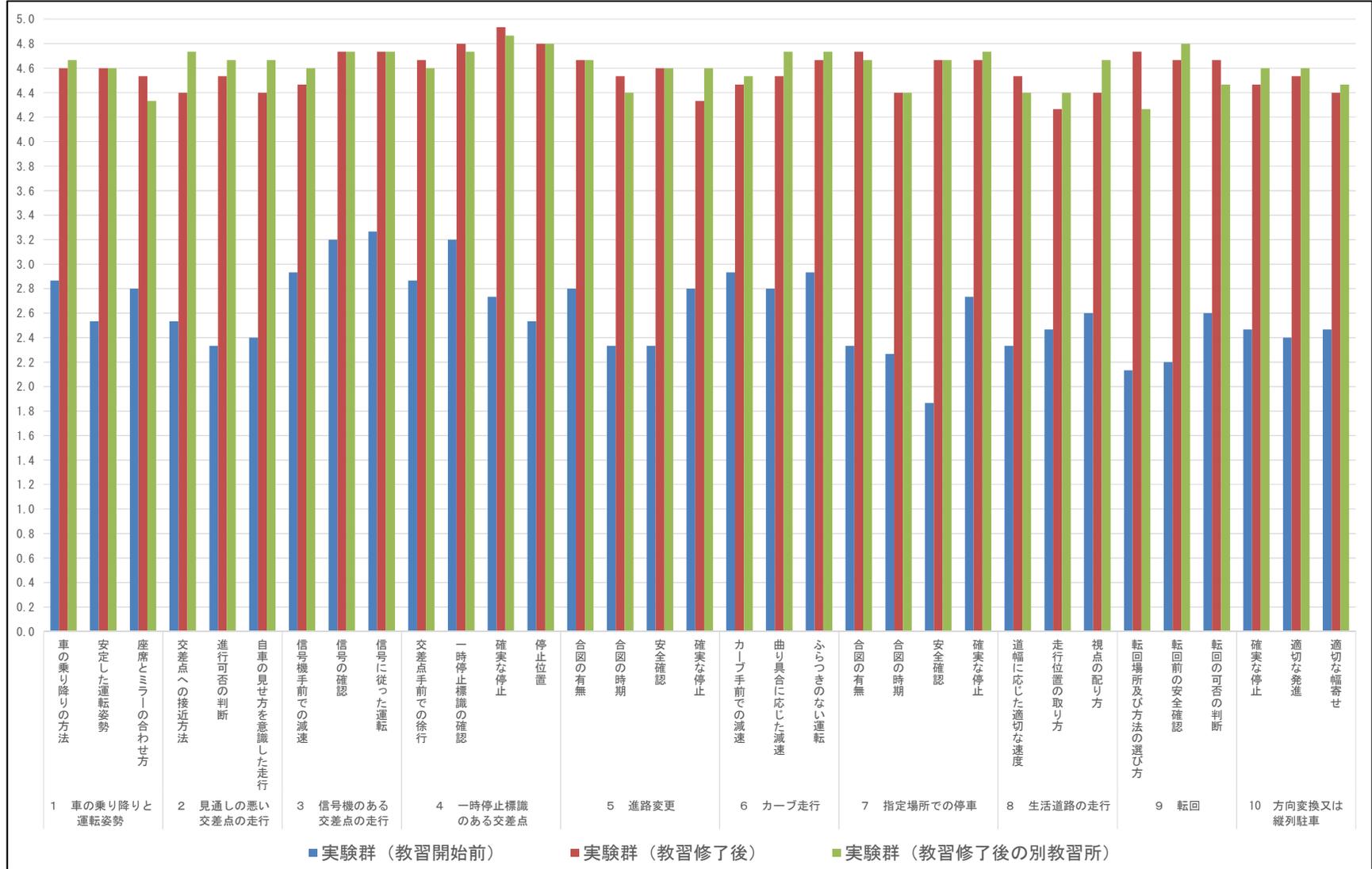
教習修了後の自教習所での実験群及び平成30年度実験群、平成30年度対照群

A並びに平成30年度対照群Bの走行実験結果の平均値を比較したところ、全評価項目で実験群及び平成30年度実験群の点数が、平成30年度対照群A及び平成30年度対照群Bを上回った。

(4) 別教習所の教習修了後の実験群及び平成30年度実験群並びに平成30年度対照群の走行実験結果の比較

教習修了後の別教習所での実験群及び平成30年度実験群、平成30年度対照群A並びに平成30年度対照群Bの走行実験結果の平均値を比較しても、全評価項目で実験群及び平成30年度実験群の点数が平成30年度対照群A及び平成30年度対照群Bを上回った。

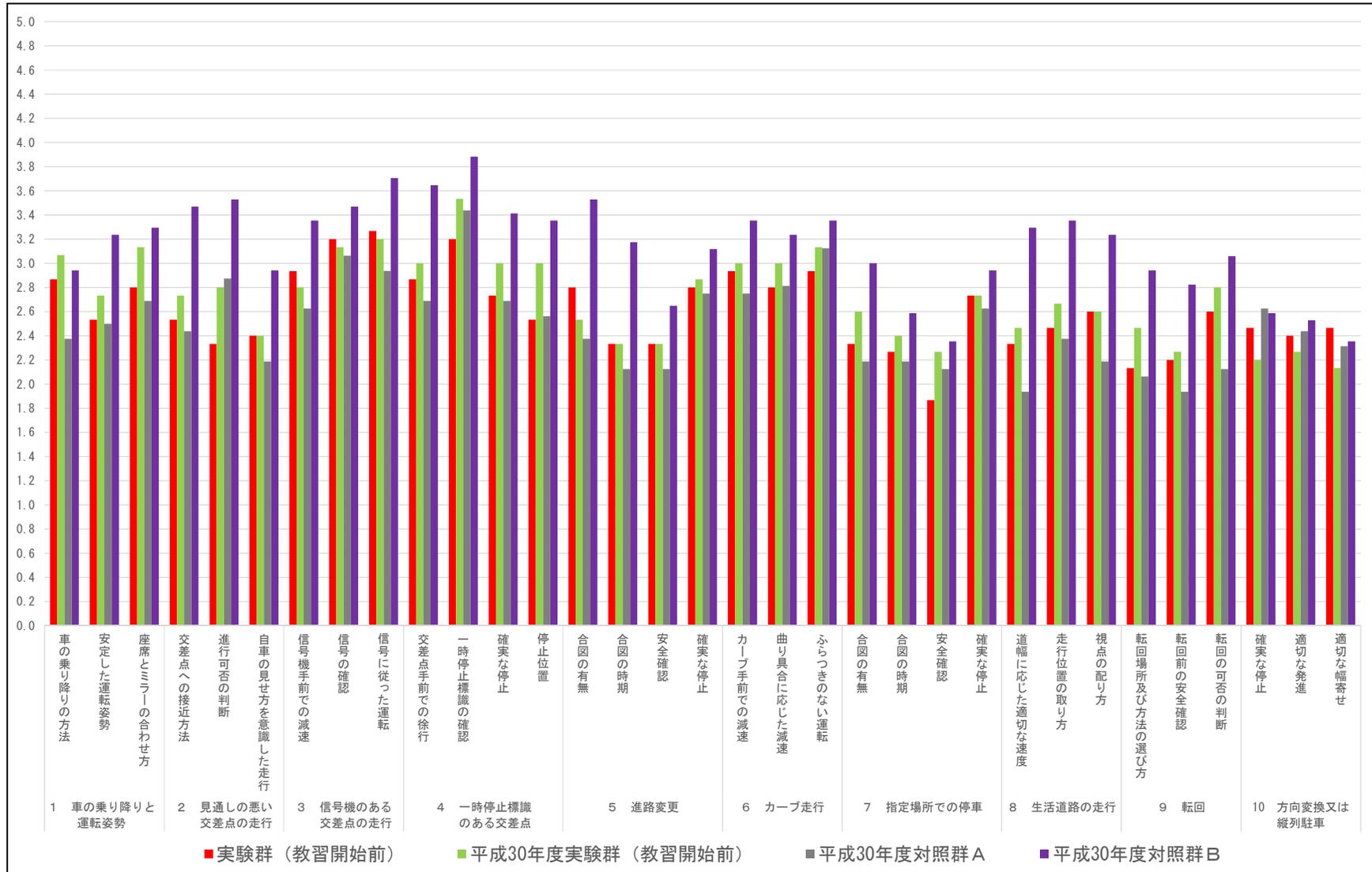
(点)



<図 2-3-1 実験群の教習前後の走行実験結果の比較>

実験群:n=15 平成30年度実験群:n=15 平成30年度対照群A:n=16 平成30年度対照群B:n=17

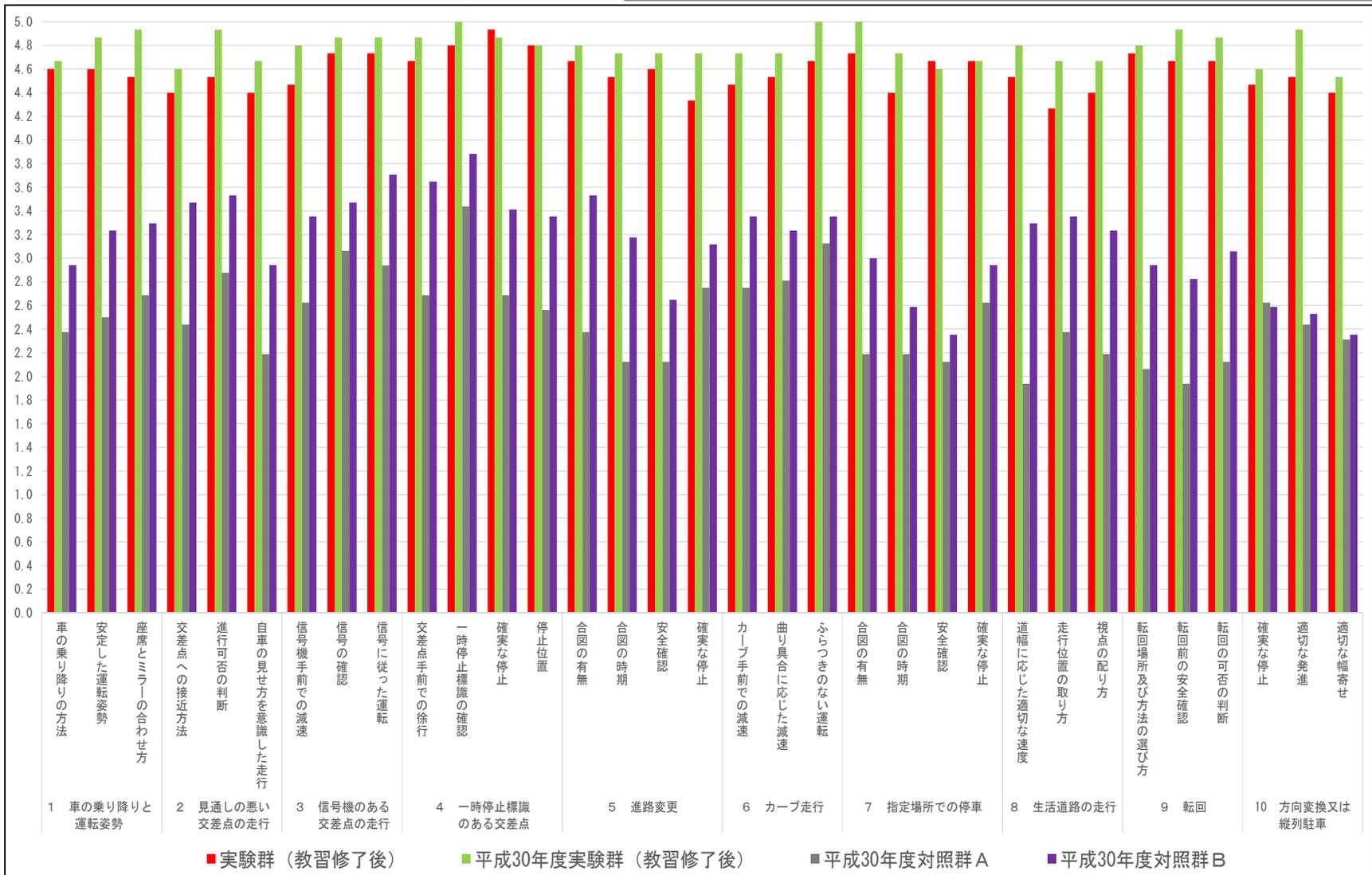
(点)



<図2-3-2 教習前の実験群及び平成30年度実験群並びに平成30年度対照群A・Bの走行実験結果の比較>

(点)

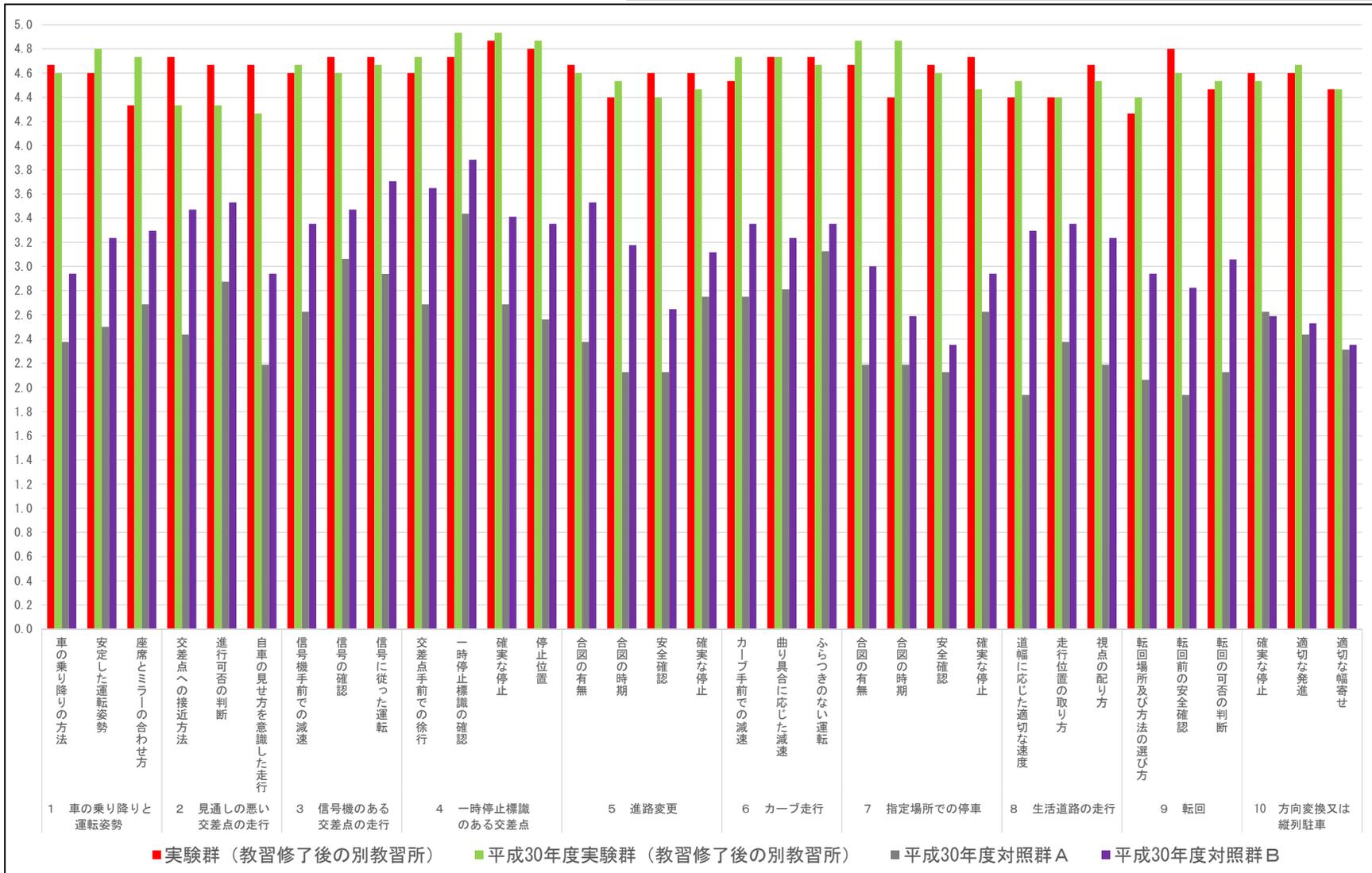
実験群:n=15 平成30年度実験群:n=15 平成30年度対照群A:n=16 平成30年度対照群B:n=17



<図2-3-3 教習修了後の自教習所での実験群及び平成30年度実験群並びに平成30年度対照群A・Bの走行実験結果の比較>

(点)

実験群:n=15 平成30年度実験群:n=15 平成30年度対照群A:n=16 平成30年度対照群B:n=17



<図2-3-4 教習修了後の別教習所での実験群及び平成30年度実験群並びに平成30年度対照群A・Bの走行実験結果の比較>

4 技能録画教習のアンケート結果

(1) 概要

本年度調査研究において作成した新たな実験教習カリキュラムでは、技能教習の初期及び終期で「技能録画教習」を教習項目として設定し、映像記録型ドライブレコーダーで実験群の運転の様子を録画した。

「技能録画教習」後、実験群（15人）に以下の13項目についての達成度を5段階で評価させた。

<表2-4-1 アンケートで達成度を評価させた項目>

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">① 運転全体を通じて、アクセルやブレーキをおだやかに操作し、同乗者を揺さぶることのない発進、加速、減速、停止ができていたか② 運転全体を通じて、ちょうどよいタイミングで合図を出したり、戻したりすることができていたか③ 車線変更は、周囲の状況を十分確認した上、加速やハンドル操作が急にならないようなめらかにできていたか④ 前方の自動車が急に止まってもぶつからないように車間距離を十分にあげた運転をしていたか⑤ 道路で駐停車するときには、周囲の状況を十分確認した上、減速やハンドル操作が急にならないようになめらかに幅寄せし、目標通りの場所に確実に停車することができていたか⑥ 住宅街や商店街の道路では、飛び出しがあっても急ブレーキにならない速度で、様々なところに注意を向けながら運転をしていたか⑦ 駐停車している自動車や障害物の近くを通過するときは、間隔や速度に十分注意していたか⑧ 歩道を横切るときには一時停止や徐行をして、歩行者や自転車が来ないか十分確認していたか⑨ 横断歩道を通過するときには横断してくる歩行者がいないか十分確認していたか⑩ 信号機がなかったり、見通しの悪い交差点を通るときには、一時停止や徐行をし、周囲を十分確認しながら通過していたか⑪ 交差点を右折するときは直進してくる車や、横断してくる歩行者、自転車がいないか十分確認していたか⑫ 交差点を左折するときは二輪車や歩行者、自転車が後方から来ないか十分確認していたか⑬ カーブの手前では十分に減速し、ふらついたり、急なブレーキをかけたたりすることなく曲がることができていたか |
|--|

また、当該教習を担当した教習指導員にも、教習指導員から見た実験群の達成度を5段階で評価させた。なお、アンケート表中では、達成度を下図のとおり

り表示し、評価させている。

5	・・・	4	・・・	3	・・・	2	・・・	1
よくできていた				できていなかった				

<図2-4-1 達成度の選択>

以降の図表や文中では、便宜上

- 5を選択した場合、「よくできていた」
- 4を選択した場合、「ある程度できていた」
- 3を選択した場合、「普通」
- 2を選択した場合、「あまりできていなかった」
- 1を選択した場合、「できていなかった」

と読み替える。

(2) 結果

ア アンケート結果（自己評価）

技能教習の初期における「技能録画教習①」では、13の項目中、3の項目で「普通」と回答した者が最も多く、8の項目で「ある程度できていた」と回答した者が最も多かった。また、13の項目全てにおいて、「あまりできていなかった」、「できていなかった」と回答した者が一定数存在した。

一方、技能教習の終期における「技能録画教習②」では、13の項目中、11の項目で「よくできていた」と回答した者が最も多く、「あまりできていなかった」、「できていなかった」と回答した者はいなかった。

イ アンケート結果（教習指導員による評価）

技能教習の初期における「技能録画教習①」では、13の項目中、10の項目で「普通」、「あまりできていなかった」と回答した者が最も多く、3の項目で「ある程度できていた」と回答した者が最も多かった。また、7の項目で「できていなかった」と回答した者がいた。

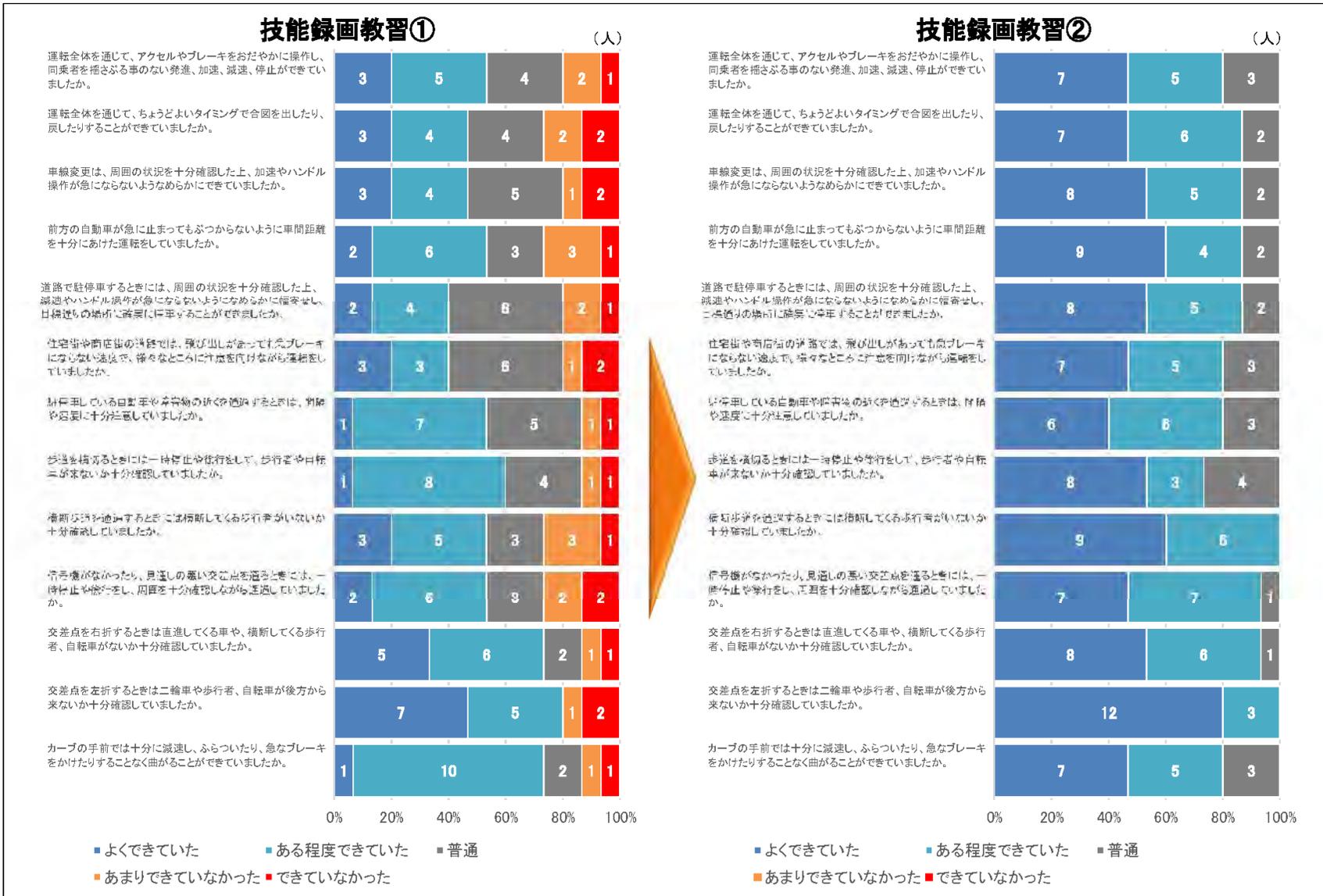
一方、技能教習の終期における「技能録画教習②」では、13の項目全てにおいて「よくできていた」と回答した者が最も多く、「あまりできていなかった」、「できていなかった」と回答した者はいなかった。

ウ 自己評価と教習指導員による評価の比較

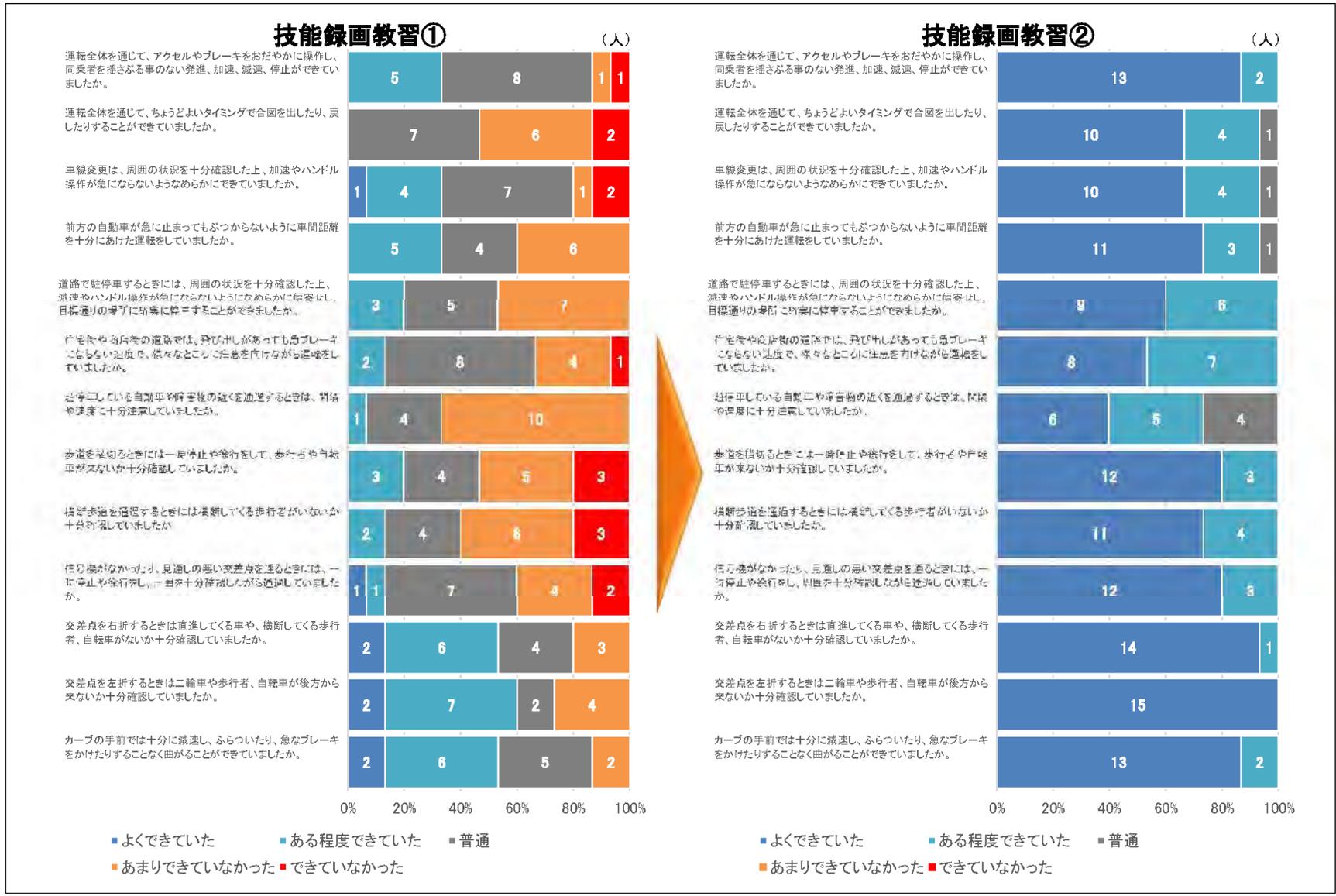
技能教習の初期における「技能録画教習①」及び技能教習の終期における「技能録画教習②」のそれぞれについて、教習指導員による5段階の評価結果から実験群による5段階の自己評価結果を減算することで、実験群別、項目別に差分評価を行った。すなわち、数値が負の値になっていれば教習指導員の評価の方が低く、実験群が過大評価をしていることになり、逆に数値が正の値になっていれば、教習指導員の評価の方が高く、実験群が謙遜して評価していることになる。

項目別に実験群全員の評価差分を平均すると、「技能録画教習①」では全ての項目が過大評価（負の値）となっているが、「技能録画教習②」ではほとんど全ての項目が謙遜評価（正の値）に変化している。

また、実験群別に全項目の評価差分を平均すると、「技能録画教習①」では過大評価（負の値）となった者が11人いたが、「技能録画教習②」では4人であった。また、この4人についても、「技能録画教習①」における評価差分に比べて「技能録画教習②」における評価差分は数値がゼロに近づいている。



<図 2-4-2 技能録画教習のアンケート結果（自己評価）>



＜図 2-4-3 技能録画教習のアンケート結果（教習指導員による評価）＞

技能録画教習①

(点)

被験者番号	平均													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	平均
1	1	0	0	1	-2	2	0	0	0	0	0	2	1	-0.2
2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	-0.1
3	-2	2	2	0	2	0	2	0	0	2	0	1	0	-1.5
4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	-1.3
5	-1	-	2	3	1	-	-2	0	0	0	0	0	1	0.2
6	2	1	1	0	0	0	-1	0	-2	0	0	1	1	0.2
7	-1	-3	-1	-2	-3	-2	-3	-2	-2	-2	-2	0	-1	-1.0
8	-1	0	1	-1	1	-1	-1	0	-1	1	0	0	0	-0.2
9	-1	-2	-3	-2	-3	-3	-2	-2	-1	-2	-3	-3	-1	-2.2
10	0	-2	-1	-1	0	0	-2	-1	-2	-1	-1	-2	-1	-1.1
11	-1	0	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-2	0	0	0	-1	-0.8
12	0	-2	-1	0	0	-1	0	1	0	1	0	0	1	-0.1
13	-1	-1	0	1	0	-1	-1	-2	0	-2	-1	-1	0	-0.7
14	1	0	1	0	0	0	0	0	-1	0	0	1	0	0.2
15	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	0.6
平均	-0.3	-0.9	-0.3	-0.4	-0.5	-0.5	-1.0	-1.0	-1.1	-0.8	-0.4	-0.5	-0.1	-0.6

技能録画教習②

(点)

被験者番号	平均													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	平均
1	2	1	0	2	2	2	0	2	0	0	1	2	2	1.3
2	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0.2
3	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	-0.3
4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	-0.2
5	0	-1	-	0	0	0	1	1	0	-	-1	0	1	0.1
6	1	1	0	-1	0	1	0	1	0	0	1	1	2	0.5
7	0	0	0	0	0	0	-2	0	0	0	0	0	0	-0.2
8	1	1	0	0	-1	1	-2	0	0	-1	1	0	1	0.1
9	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0.5
10	1	1	0	-1	1	-1	1	1	1	1	1	0	1	0.5
11	0	0	0	-1	0	0	-1	-1	1	0	0	0	-1	-0.2
12	0	0	-1	0	0	0	1	-1	0	0	1	0	0	0
13	0	0	0	1	-1	0	1	2	1	1	0	0	0	0.4
14	2	0	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	2	1.7
15	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0.2
平均	0.6	0.3	0.2	0.2	0.2	0.3	-0.1	0.5	0.1	0.4	0.5	0.2	0.6	0.3

<図 2-4-4 技能録画教習のアンケート結果（自己評価と教習指導員による評価の比較）>

項目別の比較

	技能録画教習①	技能録画教習②
1 運転全体を通じて、アクセルやブレーキをおだやかに操作し、同乗者を揺さぶる事のない発進、加速、減速、停止ができていましたか。	-0.3	0.6
2 運転全体を通じて、ちょうどよいタイミングで合図を出したり、戻したりすることができていましたか。	-0.9	0.3
3 車線変更は、周囲の状況を十分確認した上、加速やハンドル操作が急にならないようめらかにできていましたか。	-0.3	0.2
4 前方の自動車が急に止まってもぶつからないように車間距離を十分にあげた運転をしていましたか。	-0.4	0.2
5 道路で駐停車するときには、周囲の状況を十分確認した上、減速やハンドル操作が急にならないようめらかに幅寄せし、目標通りの場所に確実に停車することができましたか。	-0.5	0.2
6 住宅街や商店街の道路では、飛び出しがあっても急ブレーキにならない速度で、様々なところに注意を向けながら運転をしていましたか。	-0.5	0.3
7 駐停車している自動車や障害物の近くを通過するときは、間隔や速度に十分注意していましたか。	-1.0	-0.1
8 歩道を横切るときには一時停止や徐行をして、歩行者や自転車が来ないか十分確認していましたか。	-1.0	0.5
9 横断歩道を通過するときには横断してくる歩行者がいないか十分確認していましたか。	-1.1	0.1
10 信号機がなかったり、見通しの悪い交差点を通るときには、一時停止や徐行をし、周囲を十分確認しながら通過していましたか。	-0.6	0.4
11 交差点を右折するときには直進してくる車や、横断してくる歩行者、自転車がいないか十分確認していましたか。	-0.4	0.5
12 交差点を左折するときには二輪車や歩行者、自転車が後方から来ないか十分確認していましたか。	-0.5	0.2
13 カーブの手前では十分に減速し、ふらついたり、急なブレーキをかけたらずることなく曲がることができていましたか。	-0.1	0.6

実験群別の比較

被験者番号	技能録画教習①	技能録画教習②
1	-0.2	1.3
2	-0.1	0.2
3	-1.5	-0.3
4	-1.3	-0.2
5	0.2	0.1
6	0.2	0.5
7	-1.8	-0.2
8	-0.2	0.1
9	-2.2	0.5
10	-1.1	0.5
11	-0.8	-0.2
12	-0.1	0
13	-0.7	0.4
14	0.2	1.7
15	0.6	0.2

<図2-4-5 教習指導員評価と自己評価の比較（項目別・実験群別）>

5 実験群に対する教習全体の感想についてのアンケート

(1) 概要

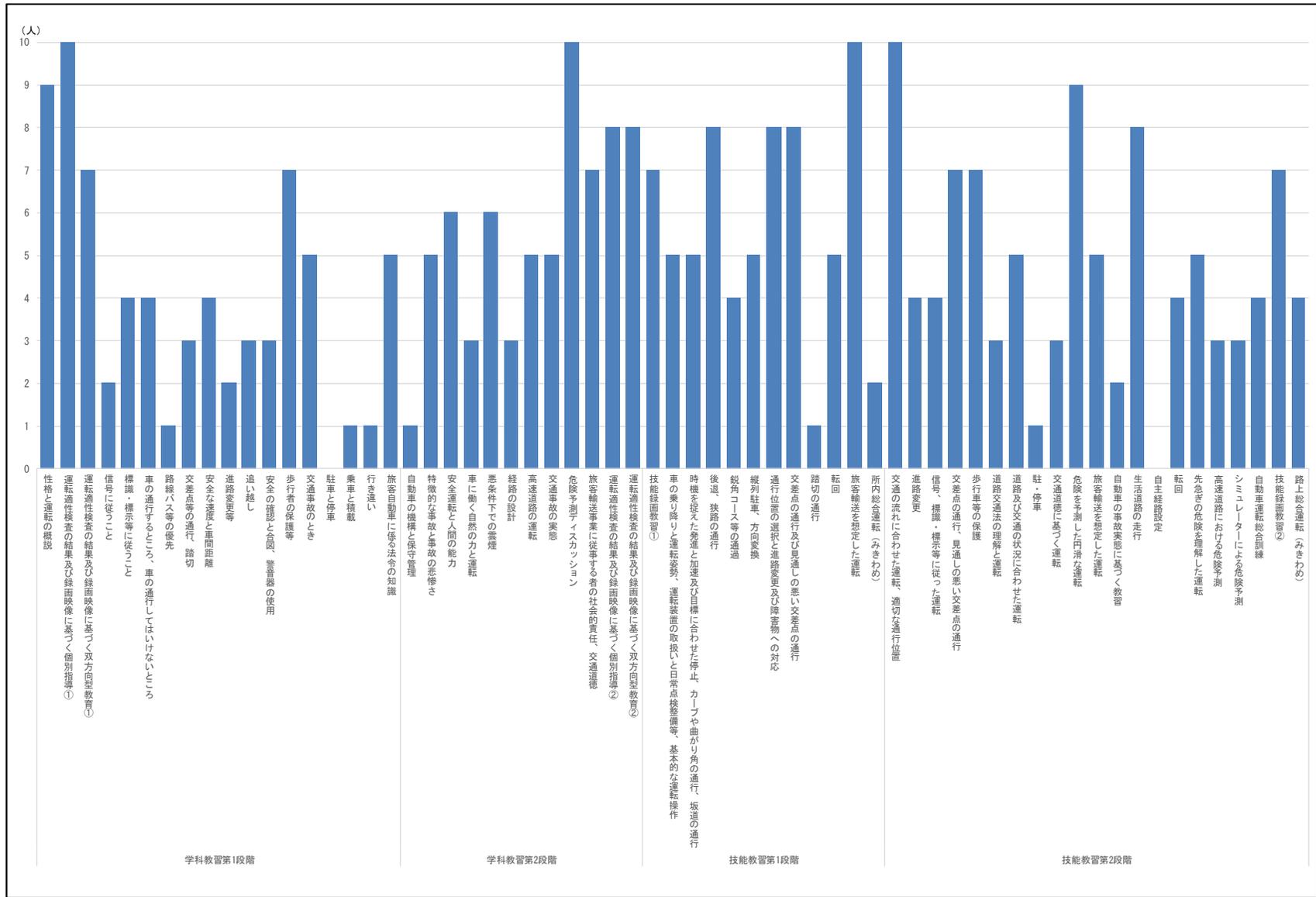
実験教習を修了した実験群15人に対し、以下の点についてアンケート調査を行った。

- ・ 安全運転意識を身に付けるために特に重要又は役立つと思う項目
- ・ 教習全体の項目数、時限数、難易度、理解度

(2) 結果

ア 安全運転意識を身に付けるために特に重要又は役立つと思われる項目

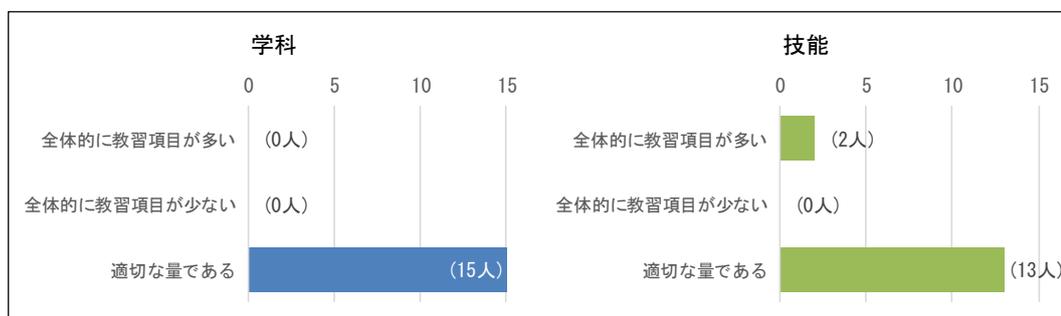
安全運転意識を身に付けるために特に重要又は役立つと思われる項目を複数選択可の条件で回答させたところ、学科教習の第1段階では「運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導①」、学科教習の第2段階では「危険予測ディスカッション」、技能教習の第1段階では「旅客輸送を想定した運転」、技能教習の第2段階では「交通の流れに合わせた運転、適切な通行位置」と回答した者が最も多く、教習生が教習を通じて危険を予測した運転への意識を高めていったことがうかがえた。



<図2-5-1 安全運転意識を身に付けるために特に重要又は役立つと思われる項目>

イ 教習全体の項目数

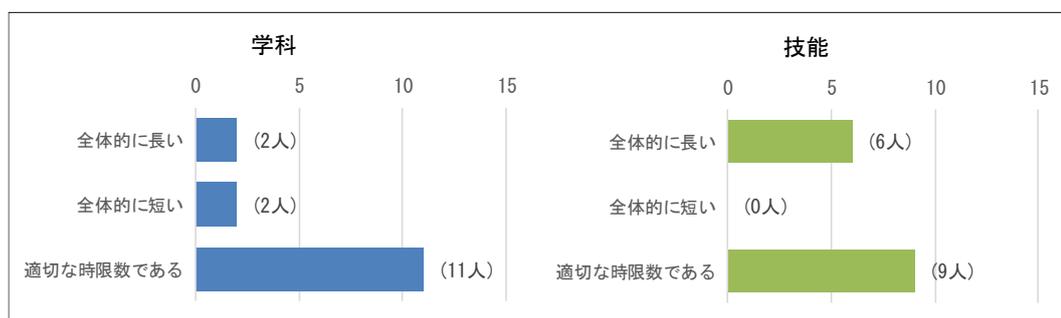
教習全体の項目数については、「適切な量である」と回答した者が学科教習では15人、技能教習は13人であった。



<図 2-5-2 教習全体の項目数について>

ウ 教習全体の時限数

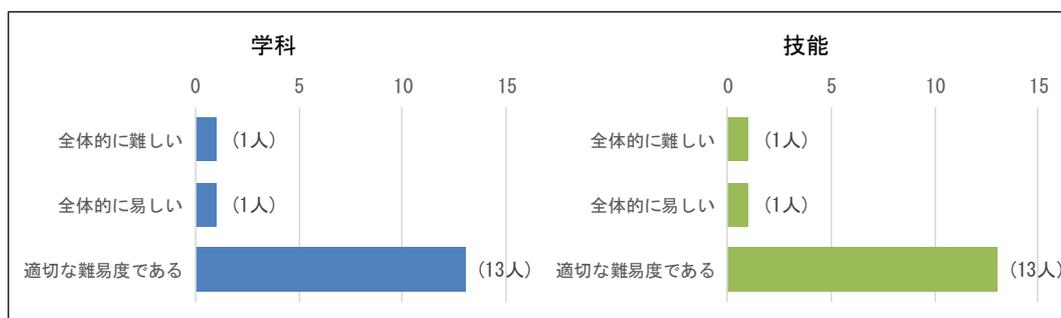
教習全体の時限数については、「適切な時限数である」と回答した者が学科教習では11人、技能教習では9人であった。一方、技能教習について「全体的に長い」と回答した者は6人であった。



<図 2-5-3 教習全体の時限数について>

エ 教習全体の難易度

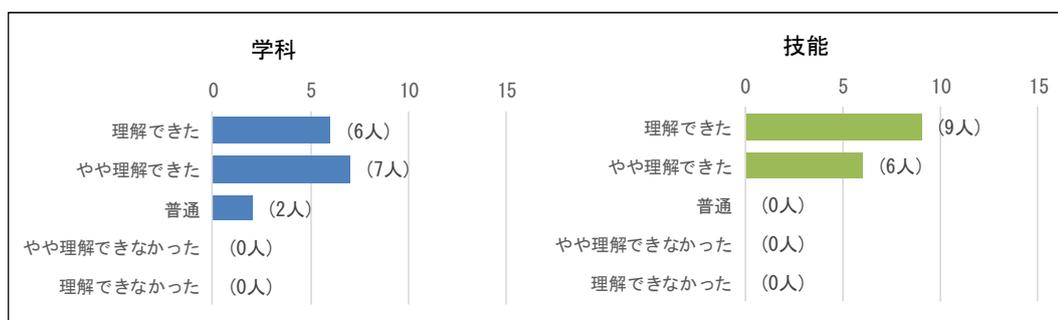
教習全体の難易度については、「適切な難易度である」と回答した者が学科教習及び技能教習ともに13人であった。



<図 2-5-4 教習全体の難易度について>

オ 教習全体を通じての理解度

教習全体を通じての理解度については、「理解できた」と回答した者が学科教習では6人、技能教習では9人、「やや理解できた」と回答した者が学科教習では7人、技能教習では6人であった。



<図2-5-5 教習全体を通じての理解度について>

(3) まとめ

安全運転を身に付けるために特に重要又は役立つと思われる項目について尋ねたアンケート結果からは、「安全運転に必要な自己制御能力を高めるためのより効果的な運転適性指導」への評価がなされており、危険を予測した運転に対する意識が高まったことがうかがえる。また、教習全体の項目数、時限数、難易度及び理解度についてのアンケート結果からは、実験群から見て今回の実験教習が十分なものであったと考えられる。

6 教習指導員に対する教習全体の感想についてのアンケート

(1) 概要

実験教習を実施した平和橋自動車教習所及び飛鳥ドライビングカレッジ川崎の教習指導員14人に対し、以下の点についてアンケート調査を行った。

- ・ 実験教習開始前又は開始直後の実験群の運転技能等
- ・ 実験教習終了後、実験群に変化が見られた点、変化がなかった点
- ・ 実験教習開始前又は開始直後と終了後を比較して、実験群の運転技能等で特に向上したと思われる点
- ・ 実験教習で実施した各項目の内容及び教習時限数等についての改善点等
- ・ 学科教習の適切な教習時限数
- ・ 技能教習の適切な教習時限数
- ・ 教習全体の適切な教習時限数
- ・ 教習時限数以外の観点からの教習全体の評価
- ・ 技能教習のうち、実験群の達成度が特に高い項目及び特に低い項目
- ・ 実験教習全体を通しての改善点等

- ・ 実験教習全体を通しての実験群の理解度

(2) 結果

ア 実験教習開始前又は開始直後の実験群の運転技能等

実験教習開始前又は開始直後の実験群の運転技能等について自由記述で回答させたところ、技術面や基本操作での問題点はないものの、運転経験不足に由来すると思われる危険予測や安全確認不足等を指摘する回答が多く見られた。以下は主な回答を列挙したものである。

【基礎的な運転技能・知識の未熟さに関するもの】

- ・ 安全又は円滑な運転とはいえない状態だった。
- ・ 開始前は操作ミスや後退時の車両感覚不足が見られた。
- ・ 車を走らせることはできているが、視野が狭く、人を乗せるという点では不安なレベルだった。
- ・ 停止線を目安程度にして一時停止していた。
- ・ カーブでの曲がるスピードや右左折の速度が速かった。
- ・ 安全確認はミラー時々目視だった。
- ・ 開始直後の運転は自己中心的な行動が多く見られた。
- ・ 見通しの悪い交差点等、見えない部分への注意力が散漫であった。
- ・ 順法精神に欠けている点が気になった。

【危険予測・回避能力の未熟さに関するもの】

- ・ 基本的な運転操作は慣れていたが、危険に対する注意が足りていない部分が少しあった。
- ・ 開始前は危険予測不足が見られた
- ・ 各所での安全確認が欠けていた。
- ・ 全体的に操作を急ぐ傾向が見られた。
- ・ 実験開始直後は自分本位の運転であり確認をしていない感じだった。
- ・ 経験が少ないため、危険予測における対応の甘さが見受けられた。
- ・ 技術面では特に問題となる点はなかったが、危険予測と対応の甘さがかなりあった。

【その他】

- ・ はじめは気楽にスイスイと運転・走行をしていたが、教習後においては危険の発生を予測しながら走行するようになった。
- ・ まだ免許取得時の事を覚えており、教習にスムーズに入っていくことができた。また、少しのアドバイスで思い出すことができるため、上達が速いと思った。

イ 実験教習修了後、実験群に変化が見られた点、変化がなかった点

実験教習修了後に実験群に変化が見られた点や変化がなかった点を自由記述で回答させたところ、基礎的な運転技能・知識、危険予測・回避能力や運転者としての意識が向上したという回答が多く見られた。以下は主な回答を列挙したものである。

【基礎的な運転技能・知識が向上したとするもの】

- ・ 教習時間が長く、技量の向上が見られた。
- ・ 若者特有の急ぎ、焦りがなくなり、落ち着いた運転になってきた。
- ・ 安全確認をキチンと目視で行うようになった。
- ・ 信号待ち時に周囲を確認する癖がついた。
- ・ ブレーキ操作やアクセルワークがよくなり、乗り心地が向上した。
- ・ 変化のない行動は特になく、全ての面で安全運転の向上があったように感じた。
- ・ 普通二種免許取得可能な技術まで向上した。
- ・ 進路変更の動作や障害物への対応等、自分で考えて動作することができるようになり、運転技術が格段に向上した。

【危険予測・回避能力が向上したとするもの】

- ・ 基本操作が円滑になり、小さな危険に対してもしっかり注意できるようになった。
- ・ 危険を予測し、安全確認がしっかりとできるようになっていた。
- ・ しっかりと危険予測ができるようになった。
- ・ 危険予測と対応力がしっかりしたものになり、安全行動のブレが少なくなり、安心感のある運転になった。
- ・ 運転技能の向上はもちろんだが、こまめにミラーを見る、ブレーキを構える等の危険予測ができるようになった。

【運転者としての意識が向上したとするもの】

- ・ 旅客輸送を意識した運転になった。
- ・ 同乗者と周りの車両等にも気を遣いながら丁寧な運転ができるようになった。
- ・ 見通しの悪い交差点に対する意識や歩行者に対する意識等に変化が見られた。
- ・ 見通しの悪い交差点の通行方法、横断歩道の通過方法、安全確認の方法、後退方法、転回方法、障害物への対応、歩行者の保護に変化が見られた。
- ・ 旅客自動車の運転者として、他人に見られていることを意識しながら運転できるようになった。

【改善しきらなかった点を指摘したもの】

- ・ 後退時の車両感覚が完全に身に付いていない印象があった。

ウ 実験群の運転技能等で特に向上したと思われる点

実験教習修了後に、実験群の運転技能等で特に向上したと思われる点を自由記述で回答させたところ、基礎的な運転技能・知識、危険予測・回避能力及び運転者としての意識が向上したとする回答が多く見られた。以下は主な回答を列挙したものである。

【基礎的な運転技能・知識が特に向上したとするもの】

- ・ 交通状況や周囲の状況の確認ができるようになったことで、早めのアクセルオフができるようになった。
- ・ 安全かつ円滑な運転ができるようになった。
- ・ 停止線でしっかり止まり、身を乗り出しながら少しずつ交差点に進入するようになった。
- ・ 交差点の右左折やカーブ走行時の速度にムラがなくなり、安全かつ乗り心地の良い運転ができるようになった。
- ・ 安全な側方間隔が取れるようになった。

【危険予測・回避能力が特に向上したとするもの】

- ・ 安全確認がよくできるようになり、要所での危険予測能力の向上が見られた。
- ・ 危険察知が早くなり対応に余裕が生まれた結果、ブレーキ操作が優しくなり、乗り心地が向上した。
- ・ 見通しの悪い部分への注意力が向上し、歩行者等への観察能力が増した。
- ・ 危険予測を踏まえてしっかりと安全確認が行えていた。
- ・ 前車との車間、駐車車両や歩行者等との側方間隔について予測の読みが鋭くなり、適切な間隔が取れるようになった。

【運転者としての意識が特に向上したとするもの】

- ・ 自分を守る運転を意識するようになった。
- ・ 旅客乗車を想定したハンドル、ブレーキ、確認動作を安定して行えるようになった。

エ 平成30年度調査研究及び本年度調査研究で新たに加えた教習項目の内容や時限数等についての改善点等

実験教習修了後に平成30年度調査研究及び本年度調査研究で新たに加えた各項目の内容や時限数等についての改善点等について自由記述で回答さ

せた。項目ごとの主な回答は以下のとおりである。

【技能教習】

(平成30年度調査研究で加えた項目)

- 生活道路の走行
 - ・ 職業ドライバーには必須の内容だと思う。
 - ・ あまり印象に残っていない。

- 自主経路設定
 - ・ 長い距離の設定の練習があるとよいと思った。
 - ・ 1時限くらいで十分だと思う。
 - ・ 教習の後半で行うとコースを覚えている場合もあるので、効果が薄いと思う。
 - ・ 重要性を感じない。

- 自動車の事故実態に基づく教習
 - ・ 具体的な指針がほしいと思った。

- シミュレーターによる危険予測
 - ・ シミュレーター酔いする者は2回目、3回目を嫌がってしまう。
 - ・ 高速に乗る機会や交通量を考えると有意義だと思う。

- 高速道路における危険予測
 - ・ 1時間くらいで十分だと思う。

- 自動車運転総合訓練
 - ・ 全体の観察をする必要があるため必須だと思う。
 - ・ アドバイスを極力少なくし、実力を見極める教育方法で行った。

- 駐・停車
 - ・ 二種免許の取得が前提なので必要だが、1時限で十分だと思う。
 - ・ 精神面の負担という意味でよかった。

- 先急ぎの危険を理解した運転
 - ・ 旅客への対応や心理的プレッシャーを知る意味で必須ではないかと思う。
 - ・ 客観的に見ることができてよかった。

(本年度調査研究で加えた項目)

- 技能録画教習①
 - ・ 2時間は長いと思う。
 - ・ 自分の欠点や癖を知るために必要だと思う。
 - ・ 現在の自分の運転を客観的に見せることで、改善策を立てることができた。
 - ・ 被験者が変な緊張感を持たないように、リラックスして運転に臨めるようにした。

- 技能録画教習②
 - ・ 2時間は長いと思う。
 - ・ 改善された部分を知るために必要だと思う。
 - ・ 教習後半の自分の運転を見ることで、教習前半の運転と比較することができた。
 - ・ 被験者が変な緊張感を持たないように、リラックスして運転に臨めるようにした。

【学科教習】

(平成30年度調査研究で加えた項目)

- 特徴的な事故と事故の悲惨さ
 - ・ 最新の事故映像が視聴できるとさらによい。

- 交通事故の実態
 - ・ 走行映像を流しっぱなしだと間延びしてしまう。
 - ・ 旅客輸送事業に従事する者の社会的責任、交通道德と一緒に実施してほしい。
 - ・ 最新の事故映像がほしい。
 - ・ 実際の事故事例等を題材にすることで、被験者の意識等も確認することができる。

- 危険予測ディスカッション
 - ・ 双方向型教育で行う内容に近いのでなくてもよいと思う。

- 旅客運送事業に従事する者の社会的責任、交通道德
 - ・ 交通事故の実態と一緒に実施してほしい。
 - ・ 危険予測やブレーキの構え等に役立った。
 - ・ 被験者によって緊張感の差が大きく、受け取り方についても他の学科以上に差を感じた。

(本年度調査研究で加えた項目)

- 性格と運転の概説
 - ・ 運転と性格は密接な関係があるため必須と思われる。
 - ・ 特に必要ない。

- 運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導①
 - ・ 映像に基づいて指導ができるため、長所・短所を明確に伝えることができた。
 - ・ 録画映像はとても分かりにくく、ドローン等により上から車を映さないと効果がない。
 - ・ 自分の運転を客観的に見ることにより、具体的に運転の改善点を自覚してくれるので効率的だった。

- 運転適性検査の結果及び録画映像に基づく双方向型教育①
 - ・ 1人の場合もあるので不要。
 - ・ 首の動き程度しか分からず、駐車車両との間隔等が分からない。
 - ・ ドライブレコーダーの映像と運転適性検査の結果を連続して行うことで被験者の集中力が落ち、非効率的に感じた。

- 運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導②
 - ・ 2回目の個別指導の必要性については疑問に思った。
 - ・ なくてもよい。
 - ・ 映像により自分の運転を客観的に見ることができ、自分の運転や心理状態等も確認できたのでよかった。
 - ・ 自分の運転行動が改善したことを確認でき、新たな修正すべき問題点も見ることができたのでよかった。

- 運転適性検査の結果及び録画映像に基づく双方向型教育②
 - ・ 走行映像を流しっぱなしだと間延びしてしまう。
 - ・ 個別指導と重複する指導になってしまった。
 - ・ 1人の場合もあるので不要。
 - ・ お互いの運転行動を確認できてよかったと思うが、連続での教習は被験者に負担がかかると思った。
 - ・ ドライブレコーダーの映像と運転適性検査の結果を連続して行うことで被験者の集中力が落ち、非効率的に感じた。

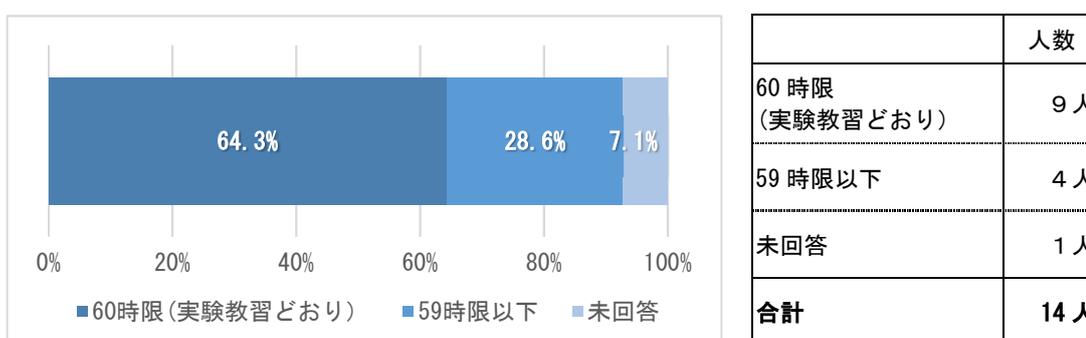
オ 適切な教習時限数

教習修了後に、技能教習、学科教習、教習全体ごとに、適切な教習時限数

を選択式で回答させるとともに、その理由を自由記述で回答させた。回答をまとめた結果は次のとおりである。

(ア) 技能教習

技能教習の時限数は、「60時限（実験教習どおり）」と回答した者が9人であった。一方、「59時限以下」と回答した者は4人であった。



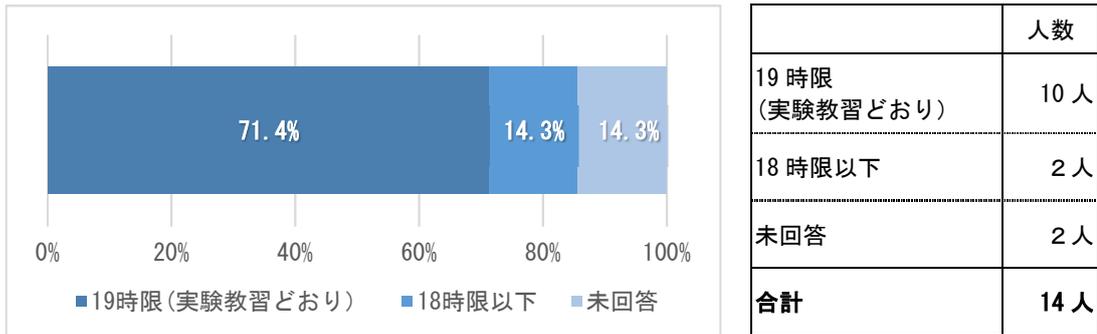
<図2-6-1 適切な教習時限数（技能）>

- 「60時限（実験教習どおり）」と回答した者の意見
 - ・ 長すぎるとだらけてしまうので適切だと思う。
 - ・ 運転に慣れている人に対しては長すぎると思うが、不慣れな人に対しては妥当だと思う。
 - ・ 少々多いと思うが、少ないよりも経験値が上がると思う。
 - ・ 免許取得から間もないので、これくらいで十分だと思う。
 - ・ 円滑で安全な運転のためには必要な時限数だと思う。
 - ・ 教習生が状況に慣れ、油断した運転にもなりやすく、性格から出る運転行動もチェック・指導ができるため。

- 「59時限以下」と回答した者の意見
 - ・ 全体的に間延び感が否めなかった。
 - ・ 何度もやらなくてよい項目もあり、長すぎると思う。
 - ・ 長すぎると集中力やモチベーションを保つのが大変である。
 - ・ 類似した項目間の重視すべきポイントが曖昧になる。

(イ) 学科教習

学科教習の時限数は、「19時限（実験教習どおり）」と回答した者が10人であった。



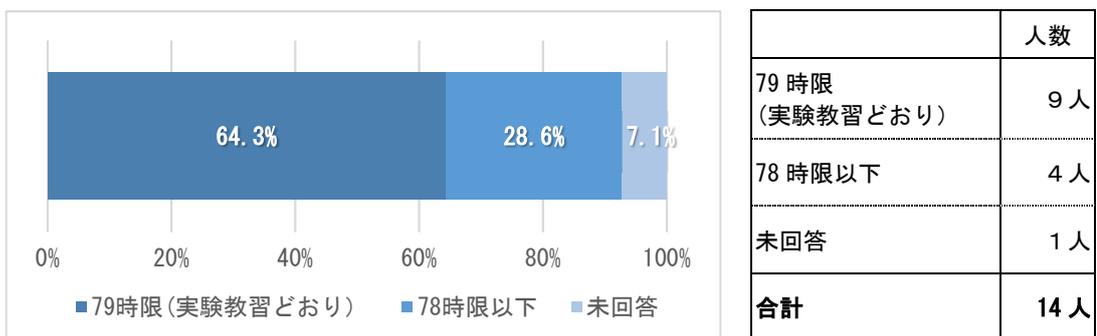
<図 2-6-2 適切な教習時限数 (学科)>

- 「19時限 (実験教習どおり)」と回答した者の意見
 - ・ 長すぎるとだらけてしまうので、適切だと思う。
 - ・ 十分理解できたと思う。
 - ・ 免許取得から間もないので、これくらいで十分だと思う。
 - ・ 少々多いと思うが、少ないよりも経験値が上がると思う。
 - ・ 法律やマナー等を再認識するのに必要な最低時限数であると思う。
 - ・ 学科で学べることには限界がある、この時限数でよいと感じた。

- 「19時限以下」と回答した者の意見
 - ・ 旅客輸送事業や交通事故の実態等は、もう少し圧縮できると思う。
 - ・ 分ける必要がない項目があると思う。
 - ・ 双方向型教育は不要だと思う。

(ウ) 教習全体

教習全体の時限数は、「79時限 (実験教習どおり)」と回答した者が9人であった。一方、「78時限以下」と回答した者は4人であった。



<図 2-6-3 適切な教習時限数 (教習全体)>

- 「79時限 (実験教習どおり)」と回答した者の意見
 - ・ 適切だと思うが、強いて言えばシミュレーターが少し長い。
 - ・ 適切だと思うが、教習生には負担が大きいと思う。

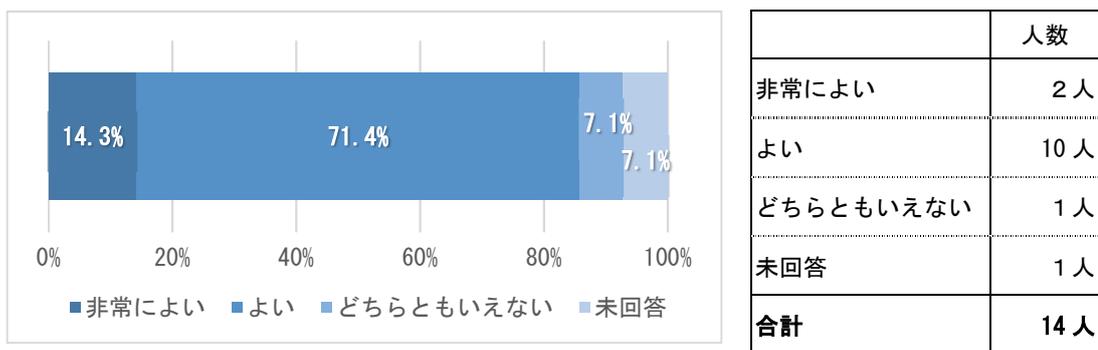
- ・ 少々多いと思うが、少ないよりも経験値が上がると思う。
- ・ 運転経験のない者にとっては適切だと思う。
- ・ これ以上長いと、教習生がだらけてくるため。

■ 「78時限以下」と回答した者の意見

- ・ 後半はだらけてしまうため。
- ・ 長すぎると集中力やモチベーションを保つのが大変である。
- ・ 類似した項目間の重視すべきポイントが曖昧になる。
- ・ 長すぎると新鮮味がなくなってくる。

(エ) 教習時限数以外の観点からの教習全体の評価

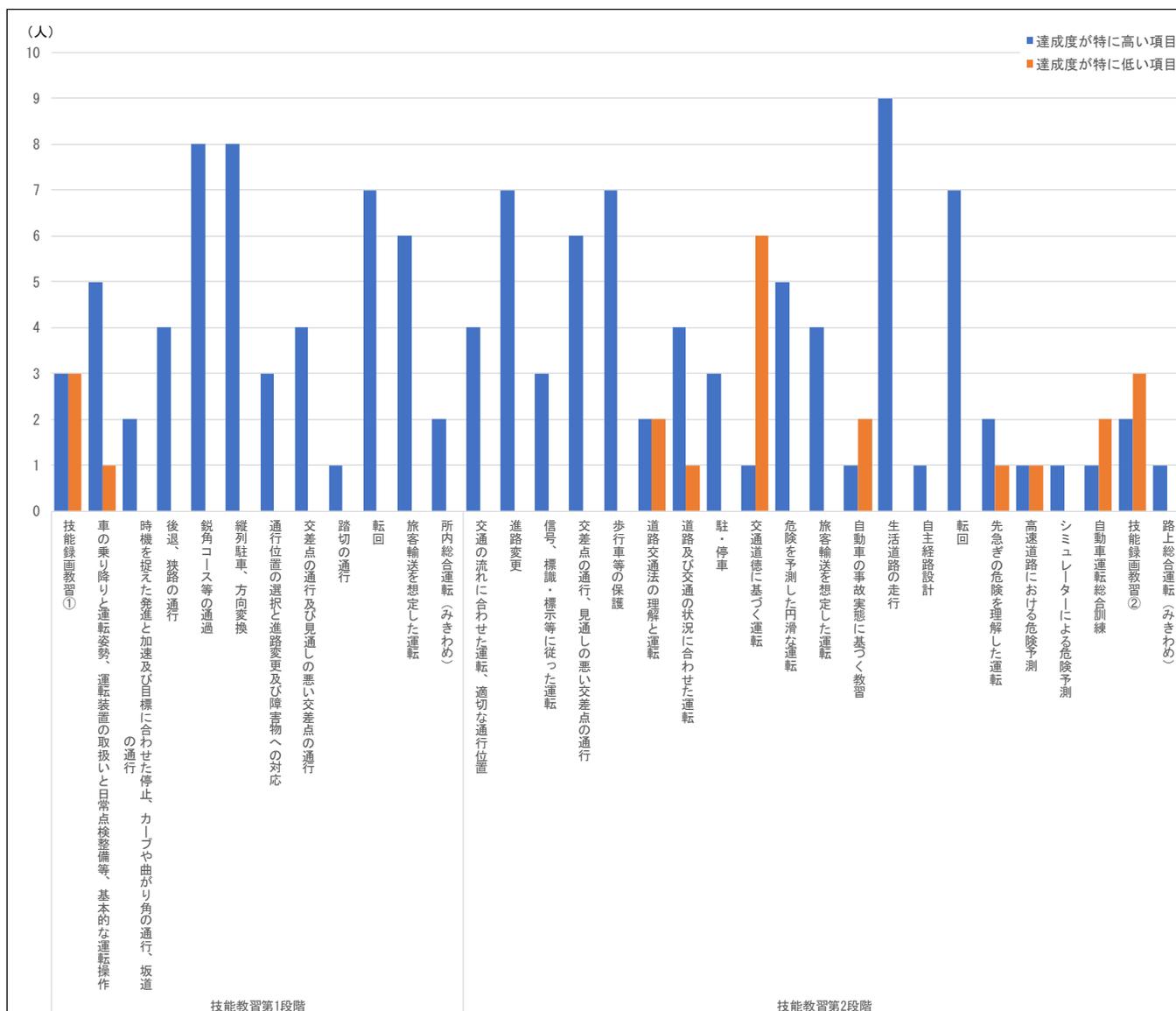
実験教習修了後に、教習時限数以外の観点からの教習全体の評価を選択式で回答させたところ、「非常によい」、「よい」と回答した者が合わせて12人であった。



<図 2-6-4 教習全体の評価>

カ 技能教習の達成度

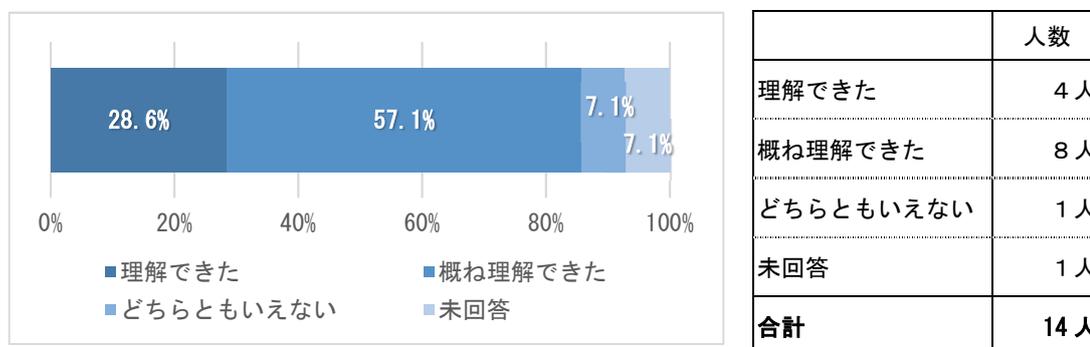
実験教習修了後に、技能教習のうち、教習を受けた実験群について、達成度が特に高い項目及び特に低い項目を複数回答可の条件で、選択式で回答させた。その結果は次のとおりであり、達成度が特に高い項目については、「生活道路の走行」（9人）が最も多く、「鋭角コース等の通過」、「縦列駐車・方向変換」（各8人）が続いた。一方、達成度が特に低い項目としては「交通道德に基づく運転」（6人）が最も多く、「技能録画教習①」、「技能録画教習②」（各3人）が続いた。



<図 2-6-5 技能教習の達成度 (複数選択可)>

キ 教習全体を通しての実験群の理解度

実験教習修了後に、実験教習全体を通しての実験群の理解度を5段階で評価させたところ、12人が「理解できた」又は「概ね理解できた」と回答した。



<図2-6-6 教習全体を通しての実験群の理解度>

(3) まとめ

実験教習修了後の教習指導員に対するアンケート結果からは、教習を通じて、実験群が基礎的な運転技能・知識や危険予測・回避能力等を向上させられたことがうかがえる。また、教習全体を通しての実験群の理解度についても、ほとんどの者が「理解できた」又は「概ね理解できた」と回答しており、教習により高い効果が見込まれるものと考えられる。教習指導員から見ても今回の実験教習は十分なものであったと考えられる。

第3 中型免許等に係るAT限定解除審査の在り方に関する調査

1 自動車メーカーに対するヒアリング結果

現在、バス・トラックを生産しているメーカー2社（A社、B社と呼称する。）に対し、バス・トラックのAT車、MT車の生産状況、今後の車両のAT化の見通しやその理由等について把握するため、ヒアリング調査を実施した。

(1) A社に対するヒアリング結果

ア 変速機（トランスミッション）について

- ・ ATと呼ばれるものには、トルクコンバーター方式、CVT方式（無段変速機）、AMT方式（※1）があり、メーカーにより構造が異なる。
- ・ CVT方式は、ベルトの耐久性の問題から高出力のエンジンには耐えられないため、大型自動車には採用されていない。
- ・ 変速機の段数は、車両の仕様により異なる。

イ 生産・開発状況について

- ・ 平成27年9月以降、当社では大型バス（長さ9m以上）のうち、路線バスについてはAT車及びAMT車のみ生産している。観光バスはまだMT車での生産があるものの、今後AT車又はAMT車での生産が進んでいくと思われる。
- ・ 平成30年以降は、中型バス（長さ7m以上9m未満）でもMT車は生産しなくなった。
- ・ トラックでもAT車が増えているが、バスほどの割合ではない。
- ・ 現状のAT化の背景としては、排気ガス規制が要因の一つである。規制をクリアするためにはエンジンをダウンサイジング（※2）する必要があり、結果重量車においては低回転域でのエンジン出力（トルク）が細くなるため、MT車ではトランスミッションの多段化が進み、マニュアル操作での運転が煩雑となってしまう。

ウ その他

- ・ 新車で購入する場合、路線バスではMT車選択の余地がないが、地方部では中古車を購入する事業者も多く、AT車の普及が遅い。
- ・ MT車はAT車と比較して車両本体価格が100万円程度安価である。

(2) B社に対するヒアリング結果

ア 変速機（トランスミッション）について

- ・ AMT方式とトルクコンバーター方式とでは運転感覚は同様だが、AMT方式の方が燃費に優れている。
- ・ 大型トラックの多段変速機では12段のものもある。

- ・トラックのMT車のクラッチ操作は、普通自動車のMT車のクラッチ操作と同様である。

イ 生産・開発状況について

- ・バスの販売台数に占めるAT車の割合は、車両の大きさによって差はあるものの増加してきている。一部の車両については、MT車の生産をストップして、AT車のみ生産している。
- ・トラックの販売台数に占めるAT車の割合は増加してきている。
- ・これまではAT車とMT車では、構造が単純なために車両価格が安く、的確なギア選択によって良い燃費を出せるMT車がユーザーから選ばれていたが、近年は、ATの技術向上やAMT方式の登場により、AT車の方が燃費は良くなっている。
- ・中型トラックはコストを重視する事業者が多く、MT車の選択割合が高いため、AT対応の車両開発は小型トラック及び大型トラックが優先となっている。
- ・近年のAT化の背景には、排気ガス規制や燃費の問題があると考えている。メーカーの立場からすると、排気ガス規制が厳しくなったことやユーザーから燃費の良い車両を求められることから、回転数の幅が狭いエンジン（500～2000回転程度）を載せる傾向にある。その場合、車両の加速時に最適範囲を維持しようとする、10段以上の多段ギアを組み合わせなければならず、MT車では操作量が増えてしまうため、AT・AMTを組み合わせることが多くなっている。
- ・開発費削減の観点からMT車の開発を中止し、AT車の開発に資源を集中していく方向に進むと考えている。

ウ その他

- ・大型車では、MT車はAT車・AMT車と比較して車両本体価格が100万円程度安価である。
- ・中型車・小型車では、MT車はAT車・AMT車と比較して車両本体価格が20～30万円程度安価である。
- ・大型トラックは、走行距離が年間数十万キロの場合が多く、変速機の違いによる車両本体価格差は、燃費向上により相殺される場合が多い。
- ・中型トラックは走行距離が年間数万キロ程度の場合が多く、変速機の違いによる車両本体価格差は、燃費向上により相殺されない場合が多い。
- ・小型トラックは、停車・発進を繰り返す市街地での走行が多く、運転者の負担軽減の観点からAT車を導入する事業者もある。

※1 AMT（オートメーテッド・マニュアルトランスミッション）とは、クラッチやギアにMT（マニュアルトランスミッション）と同様の仕組みを使いつつ、コンピューター制御で自動変速するトランスミッションで、機械式オートマチックトランスミッションとも呼ばれるものである。

※2 平成28年排ガス規制、いわゆるポストポスト新長期規制では、NO_x（窒素酸化物）の排出をこれまでより4割削減させることが求められており、これに対応するため、エンジンをダウンサイジングさせる流れが加速しているが、大型車に必要なトルクを確保するために、トルクの増幅機能を持つコンピューター制御によるAMT車（AT車）の生産に移行しているというのが実状である。

2 習熟走行・走行実験の枠組み

(1) 概要

AT限定普通免許を保有する被験者を集め、都内の自動車教習所でAT中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中型トラックの運転に必要な技能を習得させた。また、同時にMT普通自動車を使用したAT限定解除審査を受けさせ、MT普通自動車を運転可能な状態とさせた。これらにより、MT中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中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。なお、MT中型トラックによる走行実験に先立ち、AT中型トラックの運転の習熟度合を確認するため、AT中型トラックによる走行実験も実施し、同様に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、22歳から46歳までのAT限定普通免許保有者、男女計15人を確保した。

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、AT限定の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。

令和元年度調査研究(AT関係)における走行実験の枠組み

- 被験者 … AT普通免許等保有者15名 (20歳以上、かつ普通免許等保有2年以上の者)
- 実験場所 … 足立自動車学校

AT中型自動車の習熟走行(11時限)

AT中型トラックを使用し、中型仮免許の教習時限数(11時限)程度の習熟走行を実施

- ※ 補助ブレーキ付AT中型トラックを使用
- ※ 最後に「みきわめ」を実施し、AT中型トラックの運転に習熟したと認められるまで実施

AT限定免許の限定解除(4時限)

教習4時限を受講後、AT限定解除審査を実施
→ MT普通自動車を運転可能な状態とする。

- ※ 可能な限り走行実験の直前に実施



AT・MT中型自動車による走行実験

AT中型トラックを使用した走行実験

AT中型トラックを使用し、走行実験課題を実施

MT中型トラックを使用した走行実験

MT中型トラックを使用し、走行実験課題を実施

- ※ MT中型トラックの走行実験前に20～30分程度車両に慣れさせるための走行を行う。

AT限定をMT普通自動車で解除し、AT中型トラックの運転に習熟した者が、AT中型トラックと同程度にMT中型トラックを運転できるかを検証

<図3-2-1 本年度調査研究(AT関係)における走行実験の枠組み>

(2) 実施期間

令和元年10月6日（土）～令和元年11月5日（火）

(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、中型免許に係る技能教習（第1段階）の内容を基に作成した。番号15の「方向変換及び縦列駐車」は、通常は中型免許に係る技能教習（第2段階）で実施されるものであるが、後述する走行実験課題に含まれるため、本カリキュラムでは実施することとした。

なお、時限数はAT限定普通免許保有者がMT中型仮免許を取得するための教習時限数を参考に11時限としたが、最後の「教習効果の確認（みきわめ）」でAT中型トラックの運転に習熟したと認められるまで実施することとした。

<表3-2-1 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	時期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、8トン限定中型免許の限定解除審査課題とほぼ同内容とした。

＜表3-2-2 走行実験課題＞

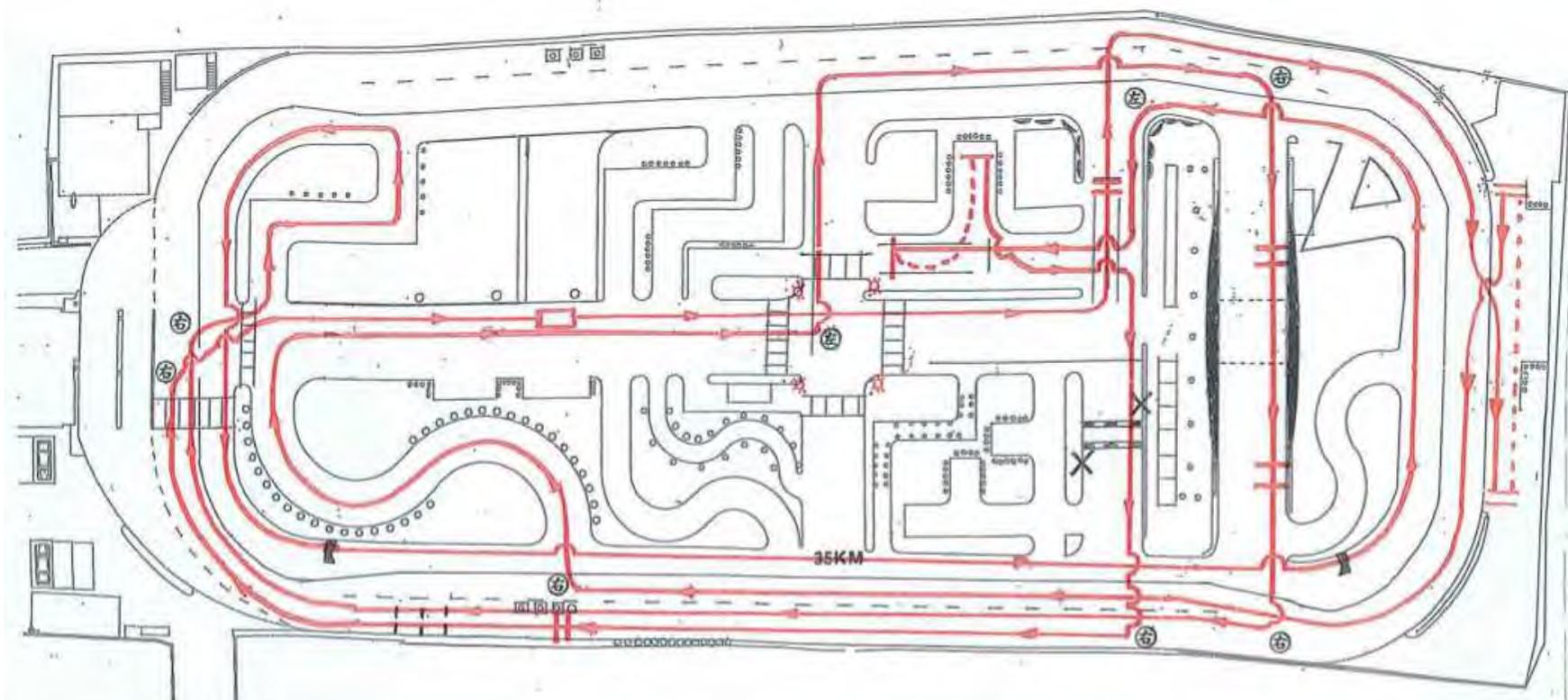
- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・ 幹線コース及び周回コースの走行・ 交差点の通行・ 横断歩道の通過・ 踏切の通過・ 曲線コース及び屈折コースの通過・ 坂道コースの通過・ 路端における停車及び発進・ 隘路への進入・ 障害物設置場所の通過・ 方向変換（後方間隔を含む） |
|--|

(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

各被験者に対して、AT中型トラック及びMT中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中型トラックによる課題走行の実施前には慣熟走行として、MT中型トラックにより周回コース、坂道コース等を20分程度走行させることとした。慣熟走行中は足立自動車学校の教習指導員が助手席に同乗し、走行コースの指示、MT普通自動車とMT中型トラックにおけるギア操作の違い等について説明を行った。



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	後方間隔	方向変換	縦列駐車	鋭角	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	5	1	6	2	2	5	1	1	1	1	1	1	1	1			1	3	1250	11
回	回	回	回	回	回	回	回	回	回	回	回	回	回	回	回	回	回	回	メートル	分

<図3-2-2 走行コース及び走行順序>

(6) 使用車両

実験車両のうち、AT限定解除審査で使用するMT普通自動車及び走行実験で使用するMT中型トラックについては足立自動車学校の教習車両を使用したが、習熟走行及び走行実験で使用するAT中型トラックは教習車両が存在しないことから、教習車両のMT中型トラックとほぼ同程度の車両サイズのトラック2台をレンタルし、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、教習車両であるMT中型トラックがダブルキャブであったのに対し、レンタカーであるAT中型トラックはシングルキャブという違いがあった。

<表3-2-3 使用車両諸元>

実験車両		MT中型トラック (教習車両)	AT中型トラック (レンタル1)	AT中型トラック (レンタル2)
車両総重量		10,965kg	7,965kg	7,985kg
最大積載量		5,900kg	3,950kg	3,800kg
寸法	全長	759cm	814cm	815cm
	全幅	229cm	223cm	223cm
	全高	272cm	244cm	244cm
乗車定員※		7人	3人	3人

※ MT中型トラックはダブルキャブ、AT中型トラックはシングルキャブであるため、乗車定員はMT中型トラックの方が多くなっている。



MT 中型トラック（教習車両）



AT 中型トラック（左：レンタル1 右：レンタル2）

<図3-2-3 実験車両（外観）>



MT 中型トラック（教習車両）



AT 中型トラック（レンタル2）

<図3-2-4 実験車両（車内）>

3 走行実験の結果

(1) 被験者の属性

ア アンケートの実施

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。

イ 性別

性別	人数
男性	13人
女性	2人

ウ 年齢層

年齢層	人数
20～24歳	7人
25～29歳	3人
30歳以上	5人

エ 保有免許

保有免許	人数
A T 限定普通	1人
A T 5トン限定準中型	11人
A T 8トン限定中型	3人

オ 普段運転する車種（複数回答可）

車種	人数
普通自動車	13人
小型トラック	4人
中型トラック	3人
原付	3人
自動二輪	3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。

カ 普段の運転頻度

車種	人数
ほぼ毎日	13人
週に3～4日程度	2人

キ 主な運転目的（複数回答可）

主な運転目的	人数	最も頻度が高い目的
買い物に行くため	6人	1人
家族・友人の送迎のため	0人	0人
レジャーのため	2人	1人
ドライブ	0人	0人
通勤・通学のため	8人	3人
仕事のため	12人	10人

ク 1か月の平均走行距離

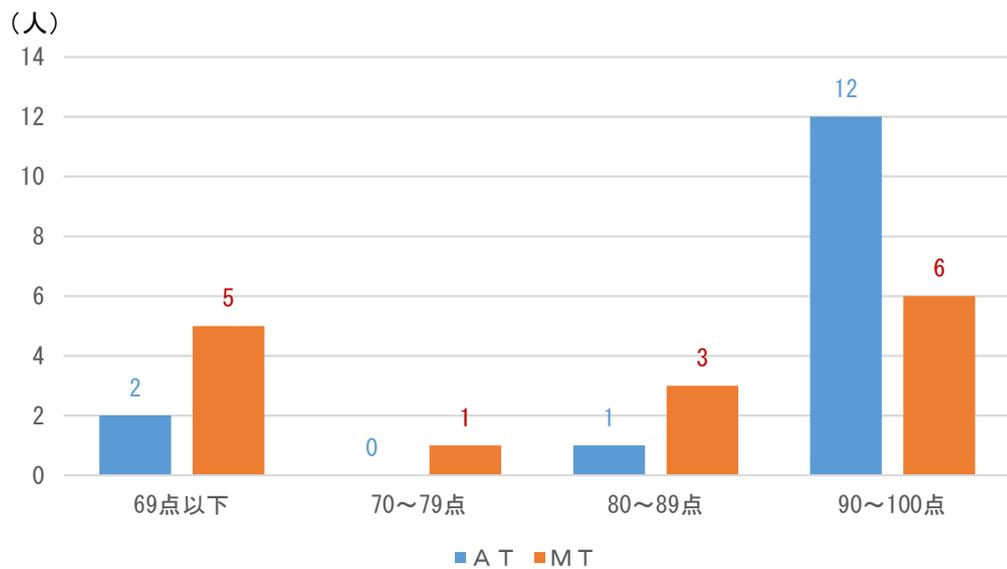
1か月の平均走行距離	人数
100km未満	1人
100km以上500km未満	5人
500km以上1,000km未満	6人
1,000km以上2,000km未満	3人

(2) 走行実験結果

被験者のAT中型トラック及びMT中型トラックでの走行実験結果を比較したところ、合格基準として設定した70点以上の者がAT中型トラックでは13人、MT中型トラックでは10人であった。

<表3-3-1 走行実験結果>

	69点以下	70～79点	80～89点	90～100点
AT	2人	0人	1人	12人
MT	5人	1人	3人	6人



<図 3 - 3 - 1 走行実験結果>

(3) 各被験者の減点状況

走行実験結果を被験者別に見ると、AT中型トラックのみ不合格の者が1人、MT中型トラックのみ不合格の者が4人、AT中型トラック及びMT中型トラックの両方で不合格の者が1人であった。被験者別の減点状況は次頁以降のとおりである。

＜表3-3-2 被験者の属性と走行実験結果＞

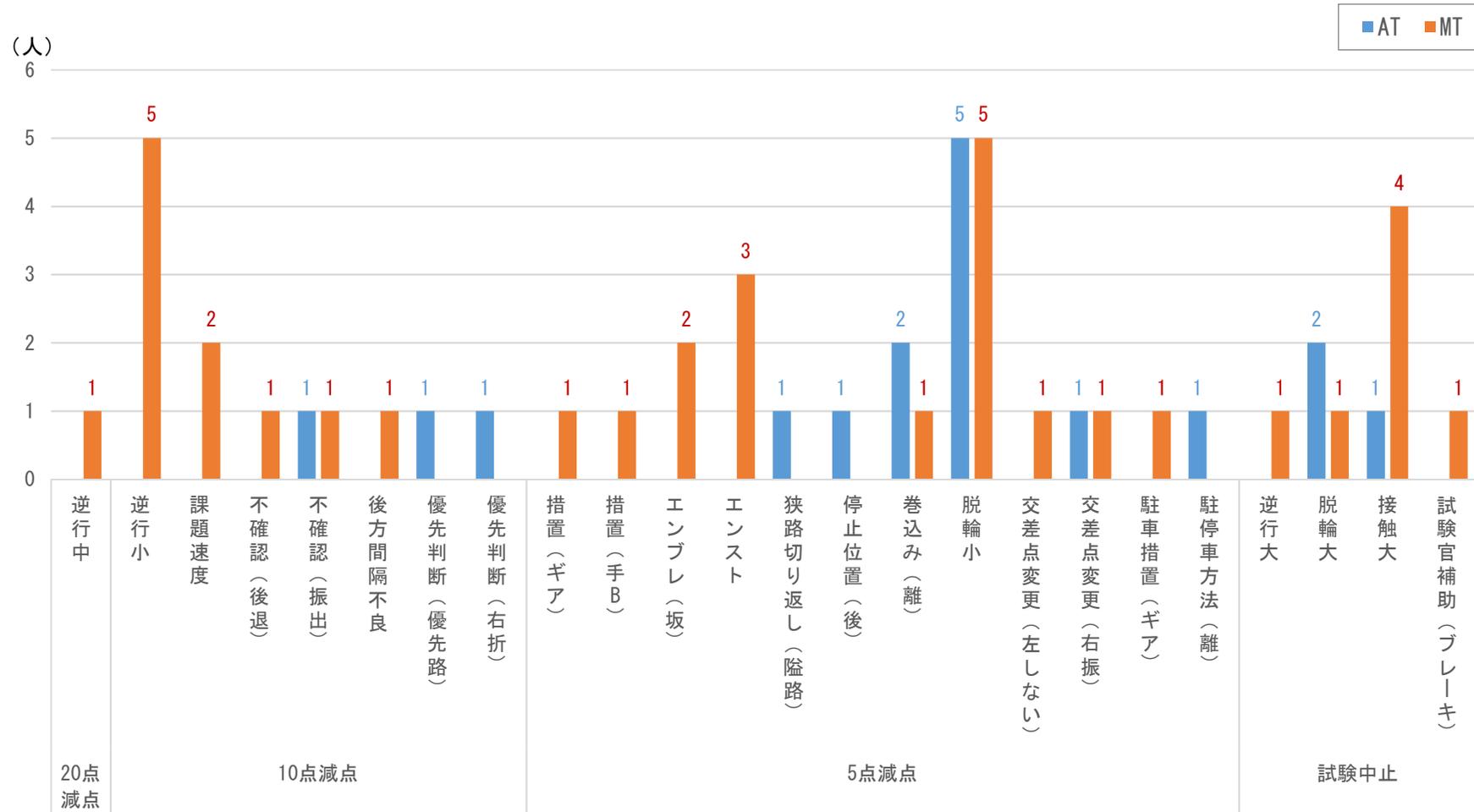
被験者	保有免許				普段運転する車両	1か月の 平均走行距離	MT中型トラックでの 「慣熟走行」実施後の 教習指導員の評価	走行実験結果	
	AT普通	AT5トン 限定準中型	AT8トン 限定中型	普通 自動二輪				AT	MT
1		○			小型トラック	1,000km以上2,000km未満	できていた	100	65
2			○		普通自動車・中型トラック	500km以上1,000km未満	できていた	95	95
3		○			普通自動車・小型トラック・原付	500km以上1,000km未満	よくできていた	100	95
4		○			普通自動車	100km未満	あまりできていなかった	×	70
5		○			普通自動車・小型トラック	100km以上500km未満	どちらともいえない	90	95
6		○			普通自動車	500km以上1,000km未満	どちらともいえない	100	×
7		○		○	小型トラック・普通自動二輪	500km以上1,000km未満	よくできていた	80	×
8		○		○	普通自動車	500km以上1,000km未満	できていた	90	80
9		○			普通自動車	100km以上500km未満	どちらともいえない	100	100
10		○			普通自動車・原付	100km以上500km未満	できていた	95	80
11			○		普通自動車・中型トラック	1,000km以上2,000km未満	よくできていた	100	95
12		○			普通自動車・中型トラック	1,000km以上2,000km未満	できていた	95	85
13			○		普通自動車・普通自動二輪	500km以上1,000km未満	あまりできていなかった	×	×
14	○				普通自動車・原付	100km以上500km未満	どちらともいえない	90	×
15		○			普通自動車	100km以上500km未満	どちらともいえない	100	95

※ 走行実験結果の「×」は、試験中止項目の該当があったことを示す。

<表 3-3-3 被験者別の減点項目>

被験者	A T		M T	
	減点となった項目	得点	減点となった項目	得点
1	減点なし	100	逆行小・エンスト×4（同一箇所は3回）・交差点変更（左しない）	65
2	交差点変更（右振り）	95	交差点変更（右振り）	95
3	減点なし	100	脱輪小	95
4	停止位置（後）・脱輪小・駐停車方法（離）・脱輪大・接触大	×	逆行小・課題速度・後方間隔不良	70
5	脱輪小×2	90	エンブレ（坂）	95
6	減点なし	100	エンスト×2・脱輪小・接触大	×
7	優先判断（優先路）・優先判断（右折）	80	逆行中・脱輪小・接触大	×
8	不確認（振出）	90	逆行小・不確認（振出）	80
9	減点なし	100	減点なし	100
10	脱輪小	95	逆行小・措置（手B）・駐車措置（ギア）	80
11	減点なし	100	脱輪小	95
12	巻き込み（離）	95	不確認（後退）・エンブレ（坂）	85
13	脱輪小・狭路切り返し（隘路）・脱輪大	×	逆行小・課題速度・エンスト×3・脱輪小・逆行大・接触大・試験官補助（ブレーキ）	×
14	巻き込み（離）・脱輪小	90	巻き込み（離）・脱輪大・接触大	×
15	減点なし	100	措置（ギア）	95

- ※ 後方間隔不良 …後退時に、車体後部の中央部分と後方に設置された障害物の距離を0.5メートル以内にすることができなかったもの
- ※ エンブレ（坂） …エンジンプレーキを用いず（クラッチを切ったまま）坂道を下ったもの
- ※ 不確認（振出） …発進時や右折時等において車両のリアオーバーハングの確認を行っていなかったもの
- ※ 巻き込み（離） …交差点の左折時に縁石から一定以上の距離があったもの
- ※ 措置（手B） …ハンドブレーキ（サイドブレーキ）の使用が不適切であったもの
- ※ 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
- ※ 狭路切り返し（隘路） …隘路への進入において、切り返しを2回以上行ったもの
- ※ 措置（ギア） …エンジン始動時のギア選択が不適切であり、車両が後退したのもの
- ※ 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 3-3-2 項目別減点者数>

(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。アンケート結果は以下のとおりである。なお、アンケートでは、一定回数以上の失敗で減点される項目について、失敗が規定回数に達しなかったものについての記載も含まれていたため、表3-3-3や図3-3-2の減点項目や減点者数とは異なっている。

ア 逆行中 (MT 1人)

- ・ 坂道発進において緊張していた様子であったためと考えられる。その後はスムーズに発進することができている。

イ 逆行小 (MT 5人)

- ・ 坂道発進による技量不足。
- ・ 方向変換でクラッチ操作に関係なく、ブレーキも踏んでいなかったために逆行したと考えられる。
- ・ 坂道発進において、クラッチ操作（つなぐ操作）が少し遅く、逆行したと考えられる。
- ・ 坂道で停止するときに逆行したもの。対向車に気を取られ、ブレーキが遅く、甘くなったためと考えられる。発進は問題なくできているため、操作は良好であった。
- ・ 方向変換の際にノーブレーキで車が動いたもの。

ウ 課題速度 (MT 2人)

- ・ シフトアップができない。アクセルの踏み込み不足によるものと考えられる。
- ・ ギアを3速に入れることができなかったもの。

エ 不確認 (後退) (MT 1人)

- ・ 方向変換の後退時に確認が不十分であったもの。MT車の操作等に関連していない。

オ 不確認 (振出) (AT 1人・MT 1人)

(発進時や右折時等において車両のリアオーバーハングの確認を行って
なかったもの)

- ・ 坂道コースへの右折時に、車両左後方から普通車が進行しているにもかかわらず、振出の確認をしなかったもの。中型車の特性を理解しているものの、運転に気を取られていたものと考えられる (AT)。

- ・ A T車と同様であるが、坂道コースへ右折する際に左後方から普通車が進行してきているにもかかわらず、振出の確認をしない。A T車でも同様であったため、運転操作に気を取られてしまっていたものと考えられる (M T)。

カ 後方間隔不良 (M T 1人)

(後退時に、車体後部の中央部分と後方に設置された障害物の距離を0.5メートル以内にすることができなかったもの)

- ・ A T車の走行の際に接触したため、M T車では接触させないようにあえてギリギリまで後退させなかったためと考えられる。

キ 優先判断 (優先路) (A T 1人)

- ・ 周回コースに出る際、右側から走行する普通車が進路を譲っていないにもかかわらず、車を進行させ譲らせてしまったもの。譲ってくれると思いついてしまったものと考えられる。

ク 優先判断 (右折) (A T 1人)

- ・ 直進する二輪車が進行してくるにもかかわらず、右折してしまったもの。二輪車の動きを確認できていなかったと考えられる。

ケ 措置 (ギア) (M T 1人)

(ギアの選択が不適切であったもの)

- ・ エンジン始動時に、バックギアのままクラッチを切らずにエンジンを始動した車が後退しそうになっていたもの。A T車での教習があったため、いつものA T車と同じように始動したためと考えられる。その後は問題なく操作できていた。

コ 措置 (手B) (M T 1人)

(ハンドブレーキ (サイドブレーキ) の使用が不適切であったもの)

- ・ 発進時にハンドブレーキを戻し忘れたもの。緊張によるものと考えられる。

サ エンブレ (坂) (M T 2人)

(エンジンプレーキを用いず (クラッチを切ったまま) 坂道を下ったもの)

- ・ クラッチを切っていたが、クラッチをつないだ状態で走行すべきことを理解すれば問題なくできそうであり、技量がない訳ではないと考えられる。

- ・ 坂道で車両が前進しているにもかかわらず、クラッチを切ったままであった。下り坂ではクラッチを切らないことを再度指導すれば、問題なくできると考えられる。

シ エンスト（MT 8人）

（発進時等に一定回数以上エンストしたもの）

- ・ 坂道発進によるエンスト3回については、クラッチをつなぐタイミングが合わなかったと考えられる（サイドブレーキとクラッチ操作）。坂道発進後の停車時のエンストは、停止時にクラッチを切るのが遅かったものであるが、発進時のエンストにより緊張してしまったものと考えられる。
- ・ 坂道発進におけるクラッチ操作によるものと考えられるが、その後スムーズに発進できているため、試験という本人の意識で緊張したものと考えられる。
- ・ 坂道ではあるが、クラッチ操作によるものではなく、坂道発進のやり直しにより、車を停止させたことによるものと考えられる。
- ・ 坂道発進でクラッチのつながり方、つながるポイントを探していたがアクセル開度が弱く、エンストしたものと考えられる。
- ・ 2回とも発進時のクラッチ操作不良によるものではなく、停止時のものであった。エンジンブレーキをできるだけ使用していたためと考えられる。
- ・ 坂道で停止する時は、クラッチを切るタイミングも良くエンストしなかったが、発進の際、少しエンジン回転が低くエンストしたものと考えられる。その後は問題なく発進できているため、クラッチ操作は良好と言える。
- ・ 坂道で半クラッチ状態にする時、二輪車の後ろで停車した時及び優先判断を行っている時にエンストしたものだが、緊張により冷静な操作が行えていないことが要因と考えられる。

ス 右左折合図（続）（MT 1人）

（方向指示器の使用が不適切であったもの）

- ・ Sコースの出口で合図を続けなかったもの及び左折時に合図を忘れたもの。他の場所ではできていることから、緊張により忘れた、もしくは意識が他のことに向いてしまったためと考えられる。

セ エンブレ（断）（MT 6人）

（走行時のエンブレキの使用が不適切であったもの）

- ・ 指定速度の走行のあと、カーブにクラッチを切ったまま入ってしまっている。エンブレキを使用することよりも、速度のコントロールとハンドル操作に気が向いてしまったものと考えられる。
- ・ 指定速度の走行に問題はなく、カーブでただクラッチを切った状態で走行してしまったものと考えられる。減速後にクラッチをつないでカーブに入るということを指導すれば出来そうである。
- ・ カーブでクラッチを切っても良いものと思ってしまう様子であった。
- ・ 周回コースで指示速度の走行のあと、ギアがなかなか入らず、クラッチを切ったままカーブを走行したもの。クラッチ操作等は問題なく、2速に入れる時のシフトの入りにくさが要因と考えられる。
- ・ 周回カーブでクラッチを切ってしまう。

ソ 狭路切り返し（隘路）（AT 4人・MT 3人）

（隘路への進入において切り返しを行ったもの）

- ・ 隘路への進入において左前輪が枠に入らず切り返したものの。1回の切り返しで条件を満たしたため、問題はないと考えられる。
- ・ AT車では問題なかったことから、車両による違いのため、切り返しが必要になったと考えられる。クラッチ操作等に起因するものではない。
- ・ 問題なく一度の切り返しで課題をクリアできているため、初めての車であるがためのものと考えられる。

タ 狭路切り返し（路端）（AT 1人）

- ・ 車体の大きさにまだ不慣れだと考えられる。

チ 停止位置（後）（AT 1人）

- ・ 車体感覚不足と考えられる。

ツ 巻込み（離）（AT 2人・MT 1人）

（交差点の左折時に縁石から一定以上の距離があったもの）

- ・ 左折時に左に寄せる操作はするものの。寄り切れていない。運転操作には問題はないため、左に寄り不足だけと考えられる。
- ・ AT車、MT車共にあったため、操作上のものではなく、左折時の寄せ不足。
- ・ AT車と同様であった。意識すれば問題なくできると考えられる。

テ 脱輪小 (AT 5人・MT 5人)

- ・ クランクにおいて、右後輪が脱輪したもの。車体感覚不足と考えられる。
- ・ クラッチ操作に起因するものではなく、縁石に寄りすぎてしまったものと考えられる (車体の大きさの習熟不足)。
- ・ クランクでの脱輪であるが、夕方に入り暗くなり、縁石が見にくい状況であったためと考えられる。
- ・ 交差点の左折時に左に寄りすぎてしまったものと考えられる。クラッチ操作等に起因するものではない。
- ・ クランクの出口、左折時に左後輪が脱輪したもの。左に少し寄りすぎてしまったためと考えられる。
- ・ クランクの左側の縁石に出るとき脱輪したもの。出口の周回コース右側から来る普通車に気を取られていた様子であった。
- ・ 左折時のもの。原因についてはSコース同様、中型車の大きさにまだ慣れていないと考えられる。
- ・ 車体の大きさにまだ不慣れだと考えられる。
- ・ クランクで右後輪が脱輪したもの。車体にまだ不慣れなためと考えられる。
- ・ 左折時に左後輪を脱輪したものであり、クラッチ操作不良等、マニュアル車の操作に起因するものではなく、車体の感覚不良によるものと考えられる。

ト 交差点変更 (左しない) (MT 1人)

(交差点での左折時に合図を行わなかったもの)

- ・ AT車ではしていたため、左折に伴う他の操作に気を取られてしまった、もしくは忘れてしまったものと考えられる。

ナ 交差点変更 (右振) (AT 1人・MT 1人)

(交差点の左折時に右に膨らんでいるもの)

- ・ AT車、MT車共に同じ減点があるため、本人の運転の癖と考えられる。

ニ 駐車措置 (ギア) (MT 1人)

(駐車時にギアがニュートラルのままであったもの)

- ・ 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。

ヌ 駐停車方法（離）（AT 1人）

（駐停車の際に縁石から一定以上の距離があったもの）

- ・ 車体感覚不足と考えられる。

ネ 逆行大（MT 1人）

- ・ 坂道発進でかなり緊張している様子であった。指導員と同乗した際は、発進できているため、普段の状況であればできたと考えられる。

ノ 脱輪大（AT 2人・MT 1人）

- ・ 隘路への進入において、切り返しのための後退で切り返し範囲を超えてしまったものであり車体の後方のタイヤの位置の確認不足と考えられる。
- ・ 狭路（S）コースでのもの。車両の感覚、大きさにまだ慣れていないことが考えられる。
- ・ クランクの出口で左後輪が脱輪したものの。車両に不慣れ（大きさの感覚）が原因と考えられる。

ハ 接触大（AT 1人・MT 4人）

- ・ 後方車体間隔の際に接触したものの。車両後方の間隔に対する技量不足と考えられる（車体感覚）。
- ・ 後方車体間隔において接触したが、クラッチ操作やマニュアル車の操作に起因するものではなく、夕方の暗いコースで見にくい状況であったためと考えられる。
- ・ 後方車体間隔において、車両後方の障害物と接触したものであるが、教習時のAT車（シングルキャブ）との見え方の違いによるものが原因と考えられる。
- ・ 方向変換時のもの。緊張がAT車の時からあり、冷静にできていなかったためと考えられる。
- ・ 後方車体間隔で後退しすぎたもの。ギリギリを目指したと思われる。

（5）まとめ

走行実験結果を見ると、合格基準点である70点に達しなかった者は、AT中型トラックの2人に対して、MT中型トラックは5人と、MT中型トラックの方が多い結果となった。

減点項目を見ると、AT中型トラックで合格点に達しなかった2人（被験者番号4、13）は、いずれも脱輪や接触をしている。また、MT中型トラックで合格点に達しなかった4人（被験者番号6、7、13、14）も、同様に脱輪や接触をしている。これらはいずれも試験中止項目に該当するため、他の

減点項目にかかわらず不合格となっている。また、評価実施者のアンケート結果によると、これらは車両感覚不足が原因とされており、AT中型トラックがシングルキャブ、MT中型トラックがダブルキャブで、車両後方の見え方に違いがあったことや、被験者によっては走行実験が夕方でコースが見えにくい状況であったことが、更に車両感覚のつかみにくさを助長した可能性も指摘されている。

また、合格者、不合格者を問わず、エンストをした者が8人見られた。このほかにもクラッチ操作により減点された者が多数見受けられ、その多くが坂道発進の際に減点されている。

4 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中型トラック及びMT中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。

ア 幹線コース及び周回コースの走行

	簡単	やや簡単	どちらとも いえない	やや難しい	難しい
AT	5人	2人	7人	0人	1人
MT	1人	2人	7人	4人	1人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ 長さがあるので。
- ・ 普通自動車とは少し違ったので。
- ・ クラッチ操作が難しかった。
- ・ 普通自動車とギアの入り方が違った。
- ・ ギア切り替えのタイミング、ギア操作の感覚が違った。
- ・ 変速がとても難しく、2速から3速に変えるのも苦労した。

イ 交差点の通行

	簡単	やや簡単	どちらとも いえない	やや難しい	難しい
AT	4人	3人	8人	0人	0人
MT	1人	2人	10人	2人	0人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ 回答なし。

ウ 横断歩道の通過

	簡単	やや簡単	どちらとも いけない	やや難しい	難しい
AT	5人	2人	8人	0人	0人
MT	2人	1人	10人	2人	0人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ ギアをどこに入れたか忘れてしまうから。
- ・ 半クラッチ操作が難しかった。
- ・ 半クラッチがなかなかできず難しかった。

エ 踏切の通過

	簡単	やや簡単	どちらとも いけない	やや難しい	難しい
AT	5人	3人	7人	0人	0人
MT	2人	1人	10人	1人	1人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ 交差点に差し掛かるまでが短いから。(自動車教習所のコースの関係)
- ・ ギアを忘れてしまう。

オ 曲線コース及び屈折コースの通過

	簡単	やや簡単	どちらとも いけない	やや難しい	難しい
AT	4人	2人	7人	2人	0人
MT	2人	0人	10人	3人	0人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ MTの低速走行とクラッチの調整が難しく感じた。
- ・ 大きさがあるため。
- ・ 内輪差を気にするため。
- ・ クラッチの踏み加減が最初はなかなかつかめず、通過するのに時間がかかった。
- ・ 半クラッチの使い方が難しい。

カ 坂道コースの通過

	簡単	やや簡単	どちらとも いけない	やや難しい	難しい
A T	6人	3人	6人	0人	0人
M T	0人	1人	3人	5人	6人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ 半クラッチ状態の維持が難しい。
- ・ 中型車の重さを感じた。クラッチが繋がったと思ったがエンストし下がってしまった。
- ・ 加減が分らなかった。
- ・ 半クラッチが難しい。
- ・ クラッチ操作が難しい
- ・ クラッチの感覚は慣れないと難しいと思ったから。
- ・ 車の動き方がガクンとなってしまう
- ・ エンジンの回転数とクラッチの感覚。
- ・ M Tはハンドブレーキが結構固いため、思わずクラッチが動いてしまった。ハンドブレーキを戻すタイミングが難しかった。
- ・ 普通M T、中型A Tより難しかった。中型M Tではより精緻な操作が必要で、初めて乗る車でクラッチの範囲が分からないと難しいと感じた。
- ・ 半クラッチのコツがいまひとつ分からなかった。

キ 路端における停車及び発進

	簡単	やや簡単	どちらとも いけない	やや難しい	難しい
A T	5人	2人	6人	1人	1人
M T	1人	3人	10人	0人	1人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ 大きい車両なので。
- ・ リアオーバーハングを気にしないといけなく、普通自動車では見ない部分だったのでとても難しかった。A T中型トラックで車体の感覚は掴めたが、M T中型トラックでクラッチ操作をしながらだと厳しかった。

ク 隘路への進入

	簡単	やや簡単	どちらとも いけない	やや難しい	難しい
AT	6人	1人	6人	2人	0人
MT	1人	1人	10人	2人	1人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ AT中型トラックでは難しいと感じつつも、練習を重ねていくうちに1回で出来るようになったが、MT中型トラックは最後まで難しかった。
- ・ 半クラッチで止まらずに進むというのがとても難しかった。止めることが前提のATと比べ、動かすことが前提のMTはとても難しかった。

ケ 障害物設置箇所の通過

	簡単	やや簡単	どちらとも いけない	やや難しい	難しい
AT	6人	1人	8人	0人	0人
MT	2人	2人	11人	0人	0人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ 回答なし。

コ 方向変換（後方間隔を含む）

	簡単	やや簡単	どちらとも いけない	やや難しい	難しい
AT	4人	3人	7人	1人	0人
MT	0人	4人	6人	3人	2人

【やや難しい、難しいと回答した理由】

- ・ 長さがあるため、後方の間隔が難しく感じた。その中でクラッチ操作が入るので、さらに難しく感じた。
- ・ MT中型トラックには後部座席があったため、AT中型トラックと比べて後方の確認がしにくかった。
- ・ 半クラッチを上手に使いなかつた。
- ・ ハンドルをきるタイミングが難しい。MTはクラッチとギア操作など、ATより操作が多いので焦ってしまう。
- ・ 乗ったことのない車だとやや難しい。

(2) 習熟走行カリキュラムの過不足について

本年度調査研究では、習熟走行カリキュラムは16項目11時限で設定したが、被験者に対し、このカリキュラムの過不足について項目ごとに過不足を回答させた。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3-4-1 習熟走行カリキュラムの過不足＞

カリキュラムの項目		不足	不要
1	車の乗り降りと運転姿勢	—	1人
2	運転装置の取扱いと日常点検整備等	3人	—
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	1人	—
4	基本的な運転操作	3人	—
5	時期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	2人	—
8	後退	2人	—
9	狭路の通行	1人	—
10	隘路への進入	1人	—
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	—	1人
14	急ブレーキ	—	—
15	方向変換及び縦列駐車	3人	—
16	教習効果の確認（みきわめ）	1人	—

【不足と回答した理由】

- ・ 短時間では覚えられない。
- ・ 短い時間での運転技術の向上を目的としているためか、日常点検整備等の説明がほぼなかったため。
- ・ 踏切に関しては実際の線路が教習所にはないので意味がない。

※ このほかAT限定解除の教習について以下の回答があった。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ AT車は操作が簡単なため、基本的に難しく感じた点は少なかったが、MT車の時間が4時間はなかなか厳しさを感じた。 |
|---|

- ・ A T限定解除をしたが、MT普通自動車で路上に出られる自信がない。あと2～3時間でも乗れたら気持ちが違ったと思う。
- ・ MTでの坂道発進が一番難しいので多くやるべき。
- ・ MT車の時間をもう少し増やしてほしい。理屈だけでは時間が足りない。感覚を得る時間が必要。
- ・ クラッチ操作に慣れるにはもう少し時間が必要だと感じた。

(3) MT普通自動車とMT中型トラックのクラッチ操作の違いについて

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

- ・ MT中型トラックの方がクラッチは繋がりやすいと思った。
- ・ トラックが古めであることもあり、ギアが少し固く入りにくい感じがした。
- ・ MT中型トラックはレバーが固く、クラッチペダルの遊びが少なく感じた。
- ・ 背が低いと足が届かず、クラッチを踏むのが結構きつい。
- ・ (クラッチが繋がると) MT中型トラックの方が進む。
- ・ 半クラッチをうまく使いながらの走行が難しかった。
- ・ クラッチ操作の違いについて明確に分かるほど慣れていないため、違いを感じるのが難しい。やや半クラッチの範囲が狭いくらい。
- ・ クラッチの遊びの幅やギアの位置、半クラッチでの操作などに大きな違いがあると感じた。
- ・ ブレーキやアクセル操作と同時にクラッチ操作が必要なので難しかった。
- ・ 坂道発進時のエンジンの回転数と半クラッチの状態が違った。
- ・ A T車では意識しなかったことなので、慣れるまでに時間がかかった。
- ・ MT中型トラックはなかなかギアチェンジするときに入らず、ニュートラルに戻し、クラッチを踏みなおすことが何度もあり怖かった。
- ・ 普通自動車と違い、変速をしないといけない場面が多く、MT普通自動車に慣れていないと厳しいと感じた。そのためMT普通自動車の時間がもう少しあれば良いと思った。
- ・ MT中型トラックの方がやや楽に感じた。

(4) まとめ

「走行実験課題の難易度について」では、全体的に、MT中型トラックの方がA T中型トラックと比べて、「やや難しい」又は「難しい」と回答した者が多

い結果となった。その理由について見ると、クラッチ操作（半クラッチ）の難しさを指摘する回答が多く見られた。

また、「習熟走行カリキュラムの過不足について」では、AT中型トラックの習熟に関する回答ではなく、むしろMT普通車によるクラッチ操作への習熟に関して時限数の不足を指摘する回答が多くを占めた。

さらに、「MT普通自動車とMT中型トラックのクラッチ操作の違いについて」では、MT中型トラックのギアの入りにくさ、半クラッチの感覚の違いを指摘する回答が多く見られた。この点に関しては、本年度調査研究で使用したMT中型トラックが教習車両として長年使われてきた車両であり、2速から3速への変速時にギアが入りにくいなどといった車両の個体特性があったことに留意が必要である。

第4 調査研究のまとめと今後の課題

1 第二種免許の年齢要件の在り方に関する調査

(1) 結論

ア 受験資格要件引下げの適否

平成30年度の調査研究において、同調査研究で作成した教習を修了した者については、経験年数要件を普通免許等保有1年以上に引き下げることが可能との結論を得ている。

この結論を踏まえ、本年度調査研究においては、経験年数要件に加え、年齢要件を引き下げることが可能であるかどうかを確認するために新たな実験教習カリキュラムを作成し、同教習を修了した者を対象に走行実験を行った。その結果、新たな実験教習カリキュラムを修了した実験群（19歳かつ普通免許等保有1年以上2年未満）は、全ての評価項目で、第二種免許の受験資格を有する者（21歳以上かつ普通免許等保有3年以上）を上回る結果を得た。

また、技能録画教習のアンケートの結果、教習の前後で、実験群の運転に対する実験群自身の評価が教習指導員の評価を上回る傾向（＝過大評価）から、下回る傾向（＝謙遜評価）に変化することが確認できた。すなわち、教習により自己の運転をより客観的に評価できるようになったと考えられる。

以上から、新たな実験教習カリキュラムにより、第二種免許の受験資格である経験年数要件及び年齢要件が担保する資質を十分に養成することができたと考えられることから、教習制度により、第二種免許の受験資格要件を「19歳以上かつ普通免許等保有1年以上」に引き下げることが可能であると考えられる。

なお、受験資格要件の引下げに当たっては、教習制度に加え、有識者会議の提言で言及されている第二種免許取得後の安全対策（初心運転者期間類似の制度）の導入や、事業者による一層の安全対策の強化も前提になると考えられる。

イ 教習で使用する自動車

教習で使用する自動車については、同教習が、年齢要件・経験年数要件で担保する資質を養成するためのものであることを踏まえると、教習修了後に大型第二種免許や中型第二種免許を取得する場合であっても、実験教習で使った普通車で教習を受けることが可能と考えられる。

ウ 運転適性検査・指導

運転適性検査・指導については、実験教習で使った73C型の運転適性検査を使用し、その結果に基づく運転適性指導を行うことが適当と考えられ

る。そのため、新たな教習の指導員には、73C型による運転適性検査を含む運転適性指導を適切に行うことができる者が望ましいと考えられる。

エ 大型免許及び中型免許への特例の適用

(ア) 現行の大型免許及び中型免許の受験資格要件等

法第85条第1項において、「次の表の上欄に掲げる自動車等を運転しようとする者は、当該自動車等の種類に応じ、それぞれ同表の下欄に掲げる第一種免許を受けなければならない。」と規定され、第一種運転免許の種類として、大型免許、中型免許、準中型自動車免許、普通免許、大型特殊自動車免許、大型自動二輪車免許、普通自動二輪車免許、小型特殊自動車免許及び原動機付自動車免許が掲げられている。

このうち、大型免許及び中型免許については、法第88条第1項第1号において、大型免許にあっては21歳に満たない者、中型免許にあっては20歳に満たない者に対しては運転免許を与えないこととされており、法第96条第1項において、これらの者は大型免許及び中型免許の運転免許試験を受けることができないこととされている。また、法第96条第2項において、大型免許の運転免許試験を受けようとする者は、「中型免許、準中型免許、普通免許又は大型特殊免許を現に受けている者に該当し、かつ、これらの免許のいずれかを受けていた期間（当該免許の効力が停止されていた期間を除く。）が通算して3年以上の者でなければならない。」こととされており、法第96条第3項において、中型免許の運転免許試験を受けようとする者は、「準中型免許、普通免許又は大型特殊免許を現に受けている者に該当し、かつ、これらの免許のいずれかを受けていた期間（当該免許の効力が停止されていた期間を除く。）が通算して2年以上の者でなければならない。」とされている。

なお、大型免許及び中型免許の受験資格要件等については、自衛隊の自動車の運転に関する教習を行う施設における教習を修了した自衛官に対する特例が認められているほか、受験資格要件等の特例は設けられていない（法第88条第1項第1号、第96条第1項、第2項及び第3項並びに道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）第32条の7、第34条第1項及び第2項）。

(イ) 大型免許及び中型免許への特例の適用

本年度調査研究において、新たな実験教習を修了することにより、19歳かつ普通免許等保有1年以上2年未満の者であっても、21歳以上かつ普通免許等保有3年以上の者を上回る資質が備わることが確認できた。

これにより、同様の受験資格要件等が設けられている大型免許及び中型免許についても、新たな教習を修了することで、受験資格要件等で担保し

ている資質を養成することが可能であると考えられることから、大型免許及び中型免許についても、新たな教習を修了した者については、同様の特例を適用することができるのではないかと考えられる。

ただし、特例の適用に当たっては、第二種免許と同様、有識者会議の提言でも言及されているように、免許取得後の安全対策（初心運転者期間類似の制度）の導入や、事業者による一層の安全対策の強化が前提になると考えられる。

なお、受験資格の特例を大型免許・中型免許にも適用するのであれば、実験教習で行った教習カリキュラムのうち、旅客自動車の運転に関する教習項目について、変更を加えることが必要と考えられる。

オ 旅客自動車教習所の在り方

現行の旅客自動車教習所については、自動車教習所に対するアンケートの結果、ほとんど利用されていないことが明らかになった。また、新たな教習カリキュラムができることで、更に利用者離れが進むと考えられることから、旅客自動車教習所は廃止して、新たな教習制度に一本化することが適当と考えられる。

(2) 今後の課題

前記のとおり、教習によって第二種免許等の年齢要件を含む受験資格要件等の引下げが十分可能であることが確認できた。今後は、交通安全の確保を前提に、本年度調査研究の結果を踏まえ、効果的かつ効率的な教習の実現、制度の円滑な運用を図る観点から、具体的な制度設計を進めていくべきと考えられる。

2 中型免許等に係るAT限定解除審査の在り方に関する調査

(1) 結論

MT中型トラックによる走行実験では、被験者15人中5人が合格基準点に達しなかった。ただし、その原因は、MT普通自動車とMT中型トラック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クラッチ操作自体への不慣れのほか、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中型トラックで車両形状に違いがあったこと（シングルキャブとダブルキャブ）やMT中型トラックが変速時にギアが入りにくいという個体特性を持った車両であったことなどの実験環境にあったものと考えられる。

(2) 今後の課題

バス事業者（463社）及びトラック事業者（408社）に対するアンケートの結果、バス事業者が保有するバスのうち約25%が、トラック事業者が保有するトラックのうち約29%がAT（AMT）車であることが判明した。特に、小型バス（長さ7m以下、乗車定員29名以下）、トラック（準中型、普通）においてAT（AMT）車の率が高く、小型バスが約39%、準中型トラックが約37%、普通トラックが約37%と、バス・トラックにもAT（AMT）車が一定程度普及してきていることが判明した。

また、自動車メーカーに対するヒアリングの結果、バス・トラックともにAT（AMT）車の生産台数が増加していることが判明した。車両価格の安さなどからMT車のニーズも引き続き見込まれる一方で、路線バスに使われる車両については既にMT車の生産が終了しているなど、今後、バス・トラックのAT化がますます進むことが予想される。

このため、大型免許等にAT限定免許を導入した場合に、限定解除のための教習や審査をMT大型自動車等で行わなければならないこととすると、自動車教習所等において、将来的に車両の調達が困難になるおそれがある。さらに、AT限定免許の導入にかかわらず、現行の大型免許等の新規取得における教習や技能試験等に関しても同様の問題が生じることが予想される。

以上から、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であると考えられる。

巻末資料

- 巻末資料 1 参照条文（道路交通法（昭和35年法律第105号）（抄）、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）（抄））
- 巻末資料 2 「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 3 「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 4 （第二種免許）実験教習及び走行実験に係るアンケート調査票
- 巻末資料 5 （第二種免許）実験群の属性詳細
- 巻末資料 6 （第二種免許）走行実験評価用シート
- 巻末資料 7 （第二種免許）走行実験の評価結果
- 巻末資料 8 （A T 限定解除）限定解除審査成績表、走行実験課題の内容
- 巻末資料 9 （A T 限定解除）走行実験に係るアンケート調査票
- 巻末資料10 （A T 限定解除）指導員アンケート結果
- 巻末資料11 各種アンケート結果のまとめ

卷 末 資 料 1

参照条文（道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）（抄）、
道路交通法施行令（昭和 35 年政令第 270 号）（抄））

○ 道路交通法（昭和35年法律第105号）（抄）

（第一種免許）

第八十五条 次の表の上欄に掲げる自動車等を運転しようとする者は、当該自動車等の種類に応じ、それぞれ同表の下欄に掲げる第一種免許を受けなければならない。

自動車等の種類	第一種免許の種類
大型自動車	大型免許
中型自動車	中型免許
準中型自動車	準中型免許
普通自動車	普通免許
大型特殊自動車	大型特殊免許
大型自動二輪車	大型二輪免許
普通自動二輪車	普通二輪免許
小型特殊自動車	小型特殊免許
原動機付自転車	原付免許

2～12 （略）

（罰則） （略）

（第二種免許）

第八十六条 次の表の上欄に掲げる自動車で旅客自動車であるものを旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で運転しようとする者は、当該自動車の種類に応じ、それぞれ同表の下欄に掲げる第二種免許を受けなければならない。

自動車の種類	第二種免許の種類
大型自動車	大型第二種免許
中型自動車及び準中型自動車	中型第二種免許
普通自動車	普通第二種免許
大型特殊自動車	大型特殊第二種免許

2 前項の表の下欄に掲げる第二種免許を受けた者は、同表の区分に従い当該自動車を当該目的で運転することができるほか、当該第二種免許に対応する第一種免許を受けた者が前条第二項の規定により運転することができる自動車等を運転すること（大型第二種免許を受けた者にあつては旅客自動車である中型自動車、準中型自動車又は普通自動車を、中

型第二種免許を受けた者にあつては旅客自動車である普通自動車を当該目的で運転することを含む。) ができる。

3～6 (略)

(免許の欠格事由)

第八十八条 次の各号のいずれかに該当する者に対しては、第一種免許又は第二種免許を与えない。

- 一 大型免許にあつては二十一歳(政令で定める者にあつては、十九歳)に、中型免許にあつては二十歳(政令で定める者にあつては、十九歳)に、準中型免許、普通免許、大型特殊免許、大型二輪免許及び牽引免許にあつては十八歳に、普通二輪免許、小型特殊免許及び原付免許にあつては十六歳に、それぞれ満たない者

二～四 (略)

2～3 (略)

(受験資格)

第九十六条 第八十八条第一項各号のいずれかに該当する者は第一種免許の運転免許試験を、同条第二項に規定する者は仮免許の運転免許試験を受けることができない。

- 2 大型免許の運転免許試験を受けようとする者(政令で定める者を除く。)は、中型免許、準中型免許、普通免許又は大型特殊免許を現に受けている者に該当し、かつ、これらの免許のいずれかを受けていた期間(当該免許の効力が停止されていた期間を除く。)が通算して三年以上の者でなければならない。

- 3 中型免許の運転免許試験を受けようとする者(政令で定める者を除く。)は、準中型免許、普通免許又は大型特殊免許を現に受けている者に該当し、かつ、これらの免許のいずれかを受けていた期間(当該免許の効力が停止されていた期間を除く。)が通算して二年以上の者でなければならない。

4～6 (略)

○ 道路交通法施行令(昭和35年政令第270号) (抄)

(十九歳で大型自動車免許等を受けることができる者)

第三十二条の七 法第八十八条第一項第一号及び第二項の政令で定める者は、自衛官とする。

(受験資格の特例)

第三十四条 法第九十六条第二項の政令で定める者は、自衛隊の自動車の運転に関する教習を行う施設において大型自動車の運転に関する教習を修了した自衛官とする。

2 法第九十六条第三項の政令で定める者は、前項に規定する者及び同項に規定する施設において中型自動車の運転に関する教習を修了した自衛官とする。

3～5 (略)

卷 末 資 料 2

「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 AT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0.70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(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、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	「大型車はマイクローバスに限る」 「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（AT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（AT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（360）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AT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AT車に限る」 「二輪車は特定二輪のAT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AT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AT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2t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（8t）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（5t）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（AT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（5t）、普通車及び旅客車は自三車、軽車(360)に限る」 「準中型車（5t）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	「大型車はマイクロボスに限る」 「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 AT限定普通免許及びAT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。

課題		免許の種類	
		普通	普通第二種
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 3

「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）

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

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	<p>調節が不適切なため、不自然な姿勢のとき。[席]</p> <p>2 ハンドルに正対していないとき。 [正対]</p> <p>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]</p> <p>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]</p> <p>5 ハンドル操作のたびに上体を著しく横に傾けるととき。[上体]</p> <p>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]</p>	<p>勢]のそれぞれの各項について1回とする。</p> <p>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。</p>
	[二輪姿勢]	—	10	<p>二輪車の運転中、正しい姿勢をとらない次の場合</p> <p>1 着座位置が不適切なため不自然な姿勢のとき。[席]</p> <p>2 必要な場合にニーグリップをしないとき。[ひざ]</p> <p>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]</p> <p>4 ハンドルグリップの保持が不適切なとき。[手]</p> <p>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]</p> <p>6 ひじを張っているとき。[ひじ]</p> <p>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]</p> <p>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]</p>	
アクセルむら [Aむら]		⑤	⑤	<p>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]</p> <p>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]</p> <p>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]</p>	<p>第二種免許においては、加速度の基準を0.3Gとする。</p>
				<p>操作不良のため、エンジンが停止した場合</p>	<p>1 次の場合は適用しない。</p> <p>(1) [脱輪大]防止時のエンスト</p> <p>(2) 指定速度からの急停止における停止時のエンスト</p>

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。 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、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。
	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	
	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	<p>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]</p> <p>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]</p>	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	<p>道路及び交通の状況に応じた加速が不適切な次の場合</p> <p>1 通常出し得る速度に達するのが遅いとき。</p> <p>2 通常出し得る速度を維持しないとき。</p> <p>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。</p> <p>2 [通行帯違反(低速)]を適用した場合は適用しない。</p>
	[課題速度]	—	10	<p>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]</p> <p>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]</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
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	<p>路端から発進する場合</p> <ol style="list-style-type: none"> 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] 	<ol style="list-style-type: none"> 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]		⑤	<p>進路を変更する場合</p> <ol style="list-style-type: none"> 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	<p>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</p> <ol style="list-style-type: none"> 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]		—	<p>環状交差点を出る場合</p> <ol style="list-style-type: none"> 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) 	
				<ol style="list-style-type: none"> 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 	<ol style="list-style-type: none"> 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

<p>安全不確認 [不確認]</p>	<p>10</p>	<p>10</p> <p>全を直接目視により確認しない場合 [周囲]</p> <p>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]</p> <p>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]</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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]</p> <p>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)</p> <p>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]</p> <p>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)</p> <p>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]</p>	<p>用しない。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>4 左欄第8項については、試験中を通じ1回限りとする。</p> <p>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。</p>
		<p>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]</p>	<p>この細目（[坂]を除く。）の適用速度は、おおむね30</p>

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	<p>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]</p> <p>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]</p> <p>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]</p> <p>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]</p> <p>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]</p> <p>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]</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	[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	<ol style="list-style-type: none"> 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] 	<ol style="list-style-type: none"> 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	<ol style="list-style-type: none"> 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	「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	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	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。	<ol style="list-style-type: none"> 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	<ol style="list-style-type: none"> 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] 	<ol style="list-style-type: none"> 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	<ol style="list-style-type: none"> 1 ハンドル操作不良のため次の状態になった場合 <ol style="list-style-type: none"> (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] <ol style="list-style-type: none"> (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	<p>ハンドル操作不良のため次の状態になった場合</p> <ol style="list-style-type: none"> 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	<p>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〕</p> <p>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〕</p> <p>3 二輪車で次に該当した場合</p> <p>(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〕</p> <p>(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〕</p> <p>(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〕</p> <p>(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〕</p>	<p>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。</p>
停止位置不適 〔停止位置〕	5 5	<p>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〕</p> <p>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〕</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
巻き込み防止 措置不適 〔巻き込み〕	10 5	<p>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</p> <p>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〕</p> <p>2 交差点の手前で二輪車が試験車の左側</p>	<p>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。</p>

				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	<p>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。</p> <p>(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]</p> <p>(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]</p> <p>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]</p>	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。	<p>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。</p> <p>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。</p>
	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	<p>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。)</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>4 二輪車で縁石に車輪を乗り上げ若しく</p>	

				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	<ol style="list-style-type: none"> 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	—	<p>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)</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 	
				<ol style="list-style-type: none"> 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 	<ol style="list-style-type: none"> 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

<p>通行帯違反 [通行帯]</p>	<p>10</p>	<p>5</p>	<p>体の一部がはみ出したまま通行をした場合[線]</p> <p>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)</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<p>追いつかれ 義務違反 [追いつかれ]</p>	<p>10</p>	<p>—</p>	<p>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)</p> <p>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)</p>	<p>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。</p>
<p>バス等優先 通行帯違反 [バス等優先]</p>	<p>10</p>	<p>—</p>	<p>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)</p> <p>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</p>	<p>法令の除外規定に該当する場合は適用しない。</p>

			の外に出ようとしないうとき。[出](20の2)	
軌道敷内違反 [軌道敷内]	10	—	<p>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るとき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)</p> <p>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)</p>	
右側通行	危	危	<p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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]</p>	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)	
[狭路変更]	—	5	<p>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)</p> <p>1 進路変更を全くしないとき。[しない]</p> <p>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]</p> <p>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]</p> <p>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]</p>	<p>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。</p> <p>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</p>

進路変更違反	[交差点変更]	10	5	<p>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)</p> <p>(1) 進路変更を全くしないとき又はしようとしなとき。[左しない]</p> <p>(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]</p> <p>(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]</p> <p>(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]</p> <p>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)</p> <p>(1) 進路変更を全くしないとき又はしようとしなとき。[右しない]</p> <p>(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]</p> <p>(3) 右折する直前に、左へハンドル操作をしたとき。[左振]</p> <p>(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]</p> <p>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]</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
進路変更禁止違反 [変更禁止]		20	10	<p>1 みだりに進路を変えた場合 [みだり] (26の2)</p> <p>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)</p>	
後車妨害		危	危	<p>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)</p> <p>2 進路を変えることができるにもかかわらず</p>	<p>路端(縦列駐車を含む。)から発進する場合も適用する。</p>

			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	<p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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る場合に、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)</p> <p>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)</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
			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

<p>安全進行違反 [安全速度]</p>	<p>10</p>	<p>10</p>	<p>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)</p> <p>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</p>	<p>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。</p>
<p>課題不履行</p>	<p>10</p>	<p>—</p>	<p>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]</p> <p>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]</p>	
<p>徐行違反 [徐行]</p>	<p>20</p>	<p>20</p>	<p>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。</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>8 左右の見とおしのか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)</p>	<p>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。</p>

			<p>9 道路のまがりかど付近を通行するとき。[角](42)</p> <p>10 上り坂の頂上付近を通行するとき。[頂](42)</p> <p>11 勾配の急な下り坂を通行するとき。[坂](42)</p>	
進行方向別通行 区分違反 [方向別通行]	20	10	<p>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)</p>	<p>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。</p>
交差点等進入 禁止違反 [進入禁止]	20	20	<p>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)</p> <p>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)</p> <p>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]</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
信号無視 [信号]	危	危	<p>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)</p> <p>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)</p>	
			<p>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</p> <p>1 交通整理の行われていない交差点にお</p>	<p>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。</p>

<p>優先判断不良 [優先判断]</p>	<p>20</p>	<p>10</p>	<p>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]</p> <p>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]</p> <p>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]</p> <p>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]</p> <p>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]</p> <p>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]</p>	<p>進路を譲られたときも同様とする。</p>
<p>進行妨害</p>	<p>危</p>	<p>危</p>	<p>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</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p>	
<p>横断等禁止違反</p>	<p>危</p>	<p>危</p>	<p>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入出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</p>	

[横断等禁止]			<p>場合 [妨害] (25の2)</p> <p>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)</p>	
指定場所不停止 [一時不停止]	危	危	<p>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)</p>	<p>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。</p>
泥はね運転	10	10	<p>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)</p>	<p>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。</p>
横断者保護違反 [横断者保護]	20	—	<p>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。</p> <p>[直前速度] (38)</p> <p>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)</p> <p>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)</p>	
			<p>1 道路外の施設若しくは場所に入り出す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)</p> <p>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入り出すために右左折し、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)</p> <p>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</p>	

<p>歩行者保護 不停止等 [歩行者保護]</p>	<p>危</p>	<p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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]</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p>	
<p>安全間隔不保持</p>		<p>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)</p> <p>(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</p>	<p>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。</p>

[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	AT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（AT車はPレンジ。）に入れられないとき。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。

			<p>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)</p>	
緊急車妨害	20	—	<p>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)</p> <p>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)</p>	
合図車妨害	20	20	<p>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)</p> <p>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)</p>	
速度超過	20	20	<p>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)</p>	
			<p>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)</p> <p>2 踏切の遮断機が閉じようとし若しくは</p>	<p>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。</p>

踏切不停止等 [踏切不停止]	危	危	<p>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)</p> <p>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)</p>	<p>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。</p>
追越し違反 [追越し]	危	危	<p>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いうとき。(20)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>(1) 道路標識等により追越しが禁止されている場所</p> <p>(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</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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</p>	
			<p>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</p>	

割り込み	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	—	<p>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)</p> <ol style="list-style-type: none"> 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	—	<p>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)</p> <ol style="list-style-type: none"> 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	—	<p>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)</p> <p>(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</p> <p>(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</p> <p>(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</p> <p>(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</p> <p>(5) 火災報知機から1メートル以内の部分</p> <p>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)</p>	
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 4

(第二種免許)

実験教習及び走行実験に係るアンケート調査票

実験教習の受講生に対するアンケート
(実験教習開始前)

※ 本アンケートは、受講生の方々の日常の運転状況等について回答していただくものになります。実験教習を受講することで、どのような運転技能が向上するか、また、運転に対する認識の変化等を考えるに当たって、事前に把握するために行うものです。運転免許証を確認した上、次の質問にお答えください。お手数をおかけしますが、アンケートにご協力をお願いいたします。

1 あなたの教習受講生番号又は記号を記載してください。

2 あなたの年齢、性別について回答してください。

年齢

歳

性別

3 現在お持ちの運転免許の種類全てを記号で回答してください。

【第一種免許等】

A 普通免許

B 準中型免許

C 中型免許

D けん引免許

F 大型特殊免許

G 小型特殊免許

【二輪・原付】

H 原付免許

I 普通二輪免許

J 大型二輪免許

- 4 原付又は二輪免許を持っている方のみお答えください。
原付あるいは二輪免許を最初に取得したのはいつですか。

平成 年 月 日

- 5 あなたが普通第一種免許又は準中型免許を取得したのはいつですか。

平成 年 月 日

- 6 あなたの運転頻度、運転等の目的について、下記の選択肢のうちから1つずつ選び
(2)及び(3)は複数選択可)、記号で回答してください。

(1) 運転頻度

- | | |
|-------------|----------------|
| A ほぼ毎日 | B 週に3, 4日程度 |
| C 週に1, 2日程度 | D 2週に1日程度 |
| E 月に1日程度 | F 選択肢Eよりも少ない頻度 |

(2) 運転する車両の種類

- | | | |
|-----------|----------|----------|
| A 普通乗用車 | B 普通貨物車 | C 原付第一種 |
| D 原付第二種 | E 普通自動二輪 | F 大型自動二輪 |
| G その他 () | | |

⇒ このうち、最もよく運転するのは、

です。

(3) 主な運転目的

- | | |
|---------------------------|----------------|
| A 買い物に行くため | B 家族・友人の送迎のため |
| C レジャー（旅行等）のため | D ドライブ（運転が主目的） |
| E 通勤・通学のため | |
| F 仕事で運転が必要なため（通勤・通学以外の運転） | |
| G その他 () | |

⇒ このうち、最も頻度が高いのは、

です。

(4) 過去1年間について、全ての車両の
1か月間の走行距離を平均するとどのくらいですか。

【参考】東京～大阪間 片道500km

- A 100km未満 B 100km以上500km未満 C 500km以上1000km未満
D 1000km以上1500km未満 E 1500km以上2000km未満 F 2000km以上2500km未満
G 2500km以上3000km未満 H 3000km以上

※ 具体的な走行距離がイメージできない場合は、例えば、通勤に片道〇分を往復、週2回や自宅（都内）から〇〇に1回旅行に行ったなどと具体的な事柄を下記に記載してください。

⇒ 具体例)

7 あなたの運転技術を他人と比較して評価した場合、次の選択肢から最もあてはまるものを一つ選び記号で回答してください。

- A とても上手である B 上手である
C どちらかというと上手である D ふつう
E どちらかというと下手である F 下手である
G とても下手である

8 あなたは、「旅客自動車教習所」があることについて知っていましたか。下記の選択肢のうちから、該当するものを1つ選び、記号で回答してください。なお、入社又は入社予定の事業者から旅客自動車教習所について知らされた場合には、「B 知らなかった」を選んで回答してください。

- A 知っていた B 知らなかった

ご協力ありがとうございました。

実施日

年	月	日
---	---	---

実験教習の受講生に対するアンケート
(各教習項目修了後)

※ 本アンケートは、実験教習の各教習項目修了後に行うものであり、各項目の難易度や理解度に関する認識について回答していただくものになります。
お手数をおかけしますが、アンケートにご協力をお願いいたします。

- 1 今日あなたが受講した教習項目に関して、(1)～(3)のそれぞれの質問について、下記の選択肢のうちから該当するものを1つずつ選び、記号で回答してください。

【第1段階】

「技能録画教習①」

- (1) この教習項目の《難易度》について、下記の選択肢のうちから該当するもの1つに○をつけてください。

5 . . . 4 . . . 3 . . . 2 . . . 1
難しい 簡単

- (2) この教習項目に対する《理解度》について、下記の選択肢のうちから該当するもの1つに○をつけてください。

また、1または2を選んだ場合は、その理由についても回答してください。

5 . . . 4 . . . 3 . . . 2 . . . 1
理解できた 理解できなかった

【理由】 ←

--

- (3) この教習項目において、教習指導員から受けた指導で印象に残ったものは何ですか。簡潔に記入してください。

--

ご協力ありがとうございました。

被験者に対するアンケート

【技能録画教習①、運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導①関係】

- ※1 問1～4は「技能録画教習①」を終えたら、「運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導①」が始まる前までに、「技能録画教習①」における自分の運転を思い出しながら回答して下さい（思い出せないところは、普段の自分の運転を考慮して回答しても構いません）。
- ※2 問5、6は「運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導①」を終えたら回答して下さい。
- ※3 アンケートの回答内容によって被験者の皆さんが不利益を受けることはありませんので、ありのままにお答え下さい。
- ※4 アンケートについて不明点があれば、教習指導員にお尋ね下さい。

教習所名 ()

あなたの教習受講生番号又は記号 ()

あなたの氏名 ()

問1 次の質問に対して当てはまる番号1つに○をつけて下さい。

	よくできていた	ある程度できていた	普通	あまりできていなかった	できていなかった
(1) カーブの手前では十分に減速し、ふらついたり、急なブレーキをかけたりすることなく曲がることできていましたか。					
(2) 交差点を左折するときは二輪車や歩行者、自転車が後方から来ないか十分確認していましたか。					
(3) 交差点を右折するときは直進してくる車や、横断してくる歩行者、自転車が来ないか十分確認していましたか。					
(4) 信号機がなかったり、見通しの悪い交差点を通るときには、一時停止や徐行をし、周囲を十分確認しながら通過していましたか。					
(5) 横断歩道を通るときには横断してくる歩行者がいらないか十分確認していましたか。					
(6) 歩道を横切るときには一時停止や徐行をして、歩行者や自転車が来ないか十分確認していましたか。					

次のページに続きます。

	よくできていた	ある程度できていた	普通	あまりできていなかった	できていなかった
(7) 駐停車している自動車や障害物の近くを通過するときは、間隔や速度に十分注意していましたか。					
(8) 住宅街や商店街の道路では、飛び出しがあっても急ブレーキにならない速度で、様々なところに注意を向けながら運転をしていましたか。					
(9) 道路で駐停車するときには、周囲の状況を十分確認した上、減速やハンドル操作が急にならないようになめらかに幅寄せし、目標通りの場所に確実に停車することができていましたか。					
(10) 前方の自動車が急に止まってもぶつからないように車間距離を十分にあげた運転をしていましたか。					
(11) 車線変更は、周囲の状況を十分確認した上、加速やハンドル操作が急にならないようになめらかにできていましたか。					
(12) 運転全体を通じて、ちょうどよいタイミングで合図を出したり、戻したりすることができていましたか。					
(13) 運転全体を通じて、アクセルやブレーキをおだやかに操作し、同乗者を揺さぶることのない発進、加速、減速、停止ができていましたか。					

次のページに続きます。

【問5、問6は「運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導①」を終えたら回答して下さい。】

問5 運転適性検査の結果や録画映像を見て、自分の運転のどういうところに自分の性格やくせが出ていると思ったか、できる限り具体的に記載して下さい。

問6 運転適性検査の結果や録画映像を見て、今後自分の運転を改善するために気をつけなければならないと思ったことをできる限り具体的に記載して下さい

被験者に対するアンケート

【技能録画教習②、運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導②関係】

- ※1 問1～4は「技能録画教習②」を終えたら、「運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導②」が始まる前までに、「技能録画教習②」における自分の運転を思い出しながら回答して下さい。
- ※2 問5、6は「運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導②」を終えたら回答して下さい。
- ※3 アンケートの回答内容によって被験者の皆さんが不利益を受けることはありませんので、ありのままにお答え下さい。
- ※4 アンケートについて不明点があれば、教習指導員にお尋ね下さい。

教習所名 ()

あなたの教習受講生番号又は記号 ()

あなたの氏名 ()

問1 次の質問に対して当てはまる番号1つに○をつけて下さい。

	よくできていた	ある程度できていた	普通	あまりできていなかった	できていなかった
(1) カーブの手前では十分に減速し、ふらついたり、急なブレーキをかけたりすることなく曲がることできていましたか。					
(2) 交差点を左折するときは二輪車や歩行者、自転車が後方から来ないか十分確認していましたか。					
(3) 交差点を右折するときは直進してくる車や、横断してくる歩行者、自転車がないか十分確認していましたか。					
(4) 信号機がなかったり、見通しの悪い交差点を通るときには、一時停止や徐行をし、周囲を十分確認しながら通過していましたか。					
(5) 横断歩道を通過するときには横断してくる歩行者がないか十分確認していましたか。					
(6) 歩道を横切るときには一時停止や徐行をして、歩行者や自転車が来ないか十分確認していましたか。					

次のページに続きます。

	よくできていた	ある程度できていた	普通	あまりできていなかった	できていなかった
(7) 駐停車している自動車や障害物の近くを通過するときは、間隔や速度に十分注意していましたか。					
(8) 住宅街や商店街の道路では、飛び出しがあっても急ブレーキにならない速度で、様々なところに注意を向けながら運転をしていましたか。					
(9) 道路で駐停車するときには、周囲の状況を十分確認した上、減速やハンドル操作が急にならないようになめらかに幅寄せし、目標通りの場所に確実に停車することができていましたか。					
(10) 前方の自動車が急に止まってもぶつからないように車間距離を十分にあげた運転をしていましたか。					
(11) 車線変更は、周囲の状況を十分確認した上、加速やハンドル操作が急にならないようになめらかにできていましたか。					
(12) 運転全体を通じて、ちょうどよいタイミングで合図を出したり、戻したりすることができていましたか。					
(13) 運転全体を通じて、アクセルやブレーキをおだやかに操作し、同乗者を揺さぶることのない発進、加速、減速、停止ができていましたか。					

次のページに続きます。

【問5、問6は「運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導②」を終えたら回答して下さい。】

問5 録画映像を見て、教習の初めのうちと比較してどういう点が改善できたと思いますか。できる限り具体的に記載して下さい。

問6 録画映像を見て、さらに自分の運転を改善していくためにはどの点をどのように改善すればよいと思いますか。できる限り具体的に記載して下さい。

実験教習の受講生に対するアンケート（修了後）

※ 本アンケートは、実験教習の全課程修了後に行うものであり、実験教習全体について回答していただくものになります。実験教習を受講することで、どのような運転技能が向上したか、運転に対する認識の変化の有無、また、旅客自動車教習全体に関する意見等を把握するために行うものです。

お手数をおかけしますが、アンケートに御協力をお願いいたします。

1 あなたの教習受講生番号又は記号を記載してください。

2 下記及び次頁の選択肢は、今回あなたに受講していただいた教習項目ですが、どの教習項目が、安全運転意識を身に付けるために特に重要又は役立つと考えられますか。

学科教習及び技能教習のそれぞれについて、下記及び次頁の選択肢のうちから該当するもの全てを選び、記号で回答してください。

【学科教習】

（第1段階）

- | | |
|------------------------------|-------------------|
| A 性格と運転の概説 | |
| B 運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導① | |
| C 運転適性検査の結果及び録画映像に基づく双方向型教育① | |
| D 信号に従うこと | E 標識・標示等に従うこと |
| F 車の通行するところ、車の通行してはいけないところ | |
| G 路線バス等の優先 | H 交差点等の通行、踏切 |
| I 安全な速度と車間距離 | J 進路変更等 |
| K 追い越し | L 安全の確認と合図、警音器の使用 |
| M 歩行者の保護等 | N 交通事故のとき |
| O 駐車と停車 | P 乗車と積載 |
| Q 行き違い | R 旅客自動車に係る法令の知識 |

（第2段階）

- | | |
|------------------------------|-----------------|
| a 自動車の機構と保守管理 | b 特徴的な事故と事故の悲惨さ |
| c 安全運転と人間の能力 | d 車に働く自然の力と運転 |
| e 悪条件下での運転 | f 経路の設計 |
| g 高速道路の運転 | h 交通事故の実態 |
| i 危険予測ディスカッション | |
| j 旅客輸送事業に従事する者の社会的責任、交通道德 | |
| k 運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導② | |
| m 運転適性検査の結果及び録画映像に基づく双方向型教育② | |

【技能教習】



(第1段階)

- A 技能録画教習①
- B 車の乗り降りと運転姿勢、運転装置の取扱いと日常点検整備等、基本的な運転操作
- C 時機を捉えた発進と加速及び目標に合わせた停止、カーブや曲り角の通行、坂道の通行
- D 後退・狭路の通行
- E 鋭角コース等の通過
- F 縦列駐車、方向変換
- G 通行位置の選択と進路変更及び障害物への対応
- H 交差点の通行及び見通しの悪い交差点の通行
- I 踏切の通行
- J 転回
- K 旅客輸送を想定した運転
- L 所内総合運転（みきわめ）

(第2段階)

- a 交通の流れに合わせた運転、適切な通行位置
- b 進路変更
- c 信号、標識・標示等に従った運転
- d 交差点の通行、見通しの悪い交差点の通行
- e 歩行者等の保護
- f 道路交通法の理解と運転
- g 道路及び交通の状況に合わせた運転
- h 駐・停車
- i 交通道德に基づく運転
- j 危険を予測した円滑な運転
- k 旅客輸送を想定した運転
- l 自動車の事故実態に基づく教習
- m 生活道路の走行
- n 自主経路設計
- o 転回
- p 先急ぎの危険を理解した運転
- q 高速道路における危険予測
- r シミュレーターによる危険予測
- s 自動車運転総合訓練
- t 技能録画教習②
- u 路上総合運転（みきわめ）

3 あなたが受講した実験教習のうち学科教習（座学）の項目及び内容について、改善した方が良いと思う点がありますか。

それぞれの質問について、選択肢のうちから該当するものを1つずつ選び、記号で回答してください。

(1) 教習項目の数について

- A 全体的に教習項目が多い
- C 適切な量である

B 全体的に教習項目が少ない

(2) 教習内容について

- A 全体的に難しい
- C 適切な難易度である

B 全体的に易しい

(3) 教習時限数について

※ 学科教習：19時限

- A 全体的に長い
- C 適切な時限数である

B 全体的に短い

(4) その他（改善点があれば記載してください。）

4 あなたが受講した実験教習のうち技能教習（実技）の項目及び内容について、改善した方が良くと思う点がありますか。

それぞれの質問について、選択肢のうちから該当するものを1つずつ選び、記号で回答してください。

(1) 教習項目の数について

- A 全体的に教習項目が多い
- C 適切な量である

B 全体的に教習項目が少ない

(2) 教習内容について

- A 全体的に難しい
- C 適切な難易度である

B 全体的に易しい

(3) 教習時限数について

※ 技能教習：60時限

- A 全体的に長い
- C 適切な時限数である

B 全体的に短い

(4) その他（改善点があれば記載してください。）

5 あなたが受講した実験教習のカリキュラム全体に対するあなた自身の理解度はどのようなものでしたか。

それぞれの質問について、下記の選択肢のうちから該当するものを1つずつ選び、数字で回答してください。

(1) 全体

5 . . . 4 . . . 3 . . . 2 . . . 1
理解できた 理解できなかった

(2) 技能教習

5 . . . 4 . . . 3 . . . 2 . . . 1
理解できた 理解できなかった

(3) 学科教習

5 . . . 4 . . . 3 . . . 2 . . . 1
理解できた 理解できなかった

6 その他、今回受講した実験教習について何か意見があれば記載してください。

ご協力ありがとうございました。

実施日

年 月 日

実験教習の技能検定員・教習指導員に対するアンケート
（実験教習の各教習項目修了後の被験者の理解度について）

※ 本アンケートは、実験教習の各学科教習項目修了後に行うものであり、各項目を受講した被験者の当該教習項目に対する理解度について把握するために行うものです。趣旨を御理解の上、アンケートにご協力をお願いいたします。

1 今回修了した実験教習（新カリキュラム）の学科教習の下記の教習項目における、被験者の理解度について、どのような認識をお持ちですか。

教習生の負担等の観点も踏まえ、下記の選択肢のうちから該当するもの1つに○をつけてください。

また、1または2を選んだ場合には、その理由についても回答してください。

【第1段階】

「性格と運転の概説」

5 . . . 4 . . . 3 . . . 2 . . . 1
 理解できた 理解できなかった

【理由】 ←

ご協力ありがとうございました。

教習指導員に対するアンケート
【技能録画教習①関係】

※ 本アンケートは、技能録画教習①を担当した教習指導員の方にご回答いただくものです。同教習の時間中の運転観察結果、ドライブレコーダーの映像の視聴結果に基づきご回答下さい。お手数をおかけしますが、ご協力をお願いいたします。質問は問5まであります。

教習所名 ()

被験者の教習受講番号又は記号 ()

被験者氏名 ()

教習指導員氏名 ()

問1 次の質問に対して当てはまる番号1つに○をつけて下さい。

	よくできていた	ある程度できていた	普通	あまりできていなかった	できていなかった
(1) カーブの手前では十分に減速し、ふらついたり、急なブレーキをかけたりすることなく曲がることできていましたか。					
(2) 交差点を左折するときは二輪車や歩行者、自転車が後方から来ないか十分確認していましたか。					
(3) 交差点を右折するときは直進してくる車や、横断してくる歩行者、自転車が来ないか十分確認していましたか。					
(4) 信号機がなかったり、見通しの悪い交差点を通るときには、一時停止や徐行をし、周囲を十分確認しながら通過していましたか。					
(5) 横断歩道を通るときには横断してくる歩行者がいないか十分確認していましたか。					
(6) 歩道を横切るときには一時停止や徐行をして、歩行者や自転車が来ないか十分確認していましたか。					

次のページに続きます。

	よくできていた	ある程度できていた	普通	あまりできていなかった	できていなかった
(7) 駐停車している自動車や障害物の近くを通過するときは、間隔や速度に十分注意していましたか。					
(8) 住宅街や商店街の道路では、飛び出しがあっても急ブレーキにならない速度で、様々なところに注意を向けながら運転をしていましたか。					
(9) 道路で駐停車するときには、周囲の状況を十分確認した上、減速やハンドル操作が急にならないようになめらかに幅寄せし、目標通りの場所に確実に停車することができていましたか。					
(10) 前方の自動車が急に止まってもぶつからないように車間距離を十分にあげた運転をしていましたか。					
(11) 車線変更は、周囲の状況を十分確認した上、加速やハンドル操作が急にならないようになめらかにできていましたか。					
(12) 運転全体を通じて、ちょうどよいタイミングで合図を出したり、戻したりすることができていましたか。					
(13) 運転全体を通じて、アクセルやブレーキをおだやかに操作し、同乗者を揺さぶることのない発進、加速、減速、停止ができていましたか。					

次のページに続きます。

問2 焦りやイライラを感じていそうな場面があれば、どのような場面であったかを記載し、そのときの運転がどうだったか記載して下さい。

(例) 交差点を左折しようとしたときに横断歩道をわたる歩行者がとぎれなかったが、落ち着いて停止を保ち、歩行者がわたりきったことを十分確認した上、ゆっくりと発進していた。

交差点を右折しようとしたときに対向車がとぎれず、なかなか右折できなかったことに焦ったのか、わたってくる歩行者がいるかどうかの確認がやや不十分になっていた。

問3 運転を観察し、速度やブレーキ・アクセルワークにはどのような印象を持ちましたか。

問4 運転を観察し、他の自動車や歩行者・自転車への配慮にはどのような印象を持ちましたか。

次のページに続きます。

問5 運転を観察し、特に気を付けるべきと感じた場面を三つあげて下さい。また理由も記載して下さい。

(例) (場面) 交差点を直進するとき

(理由) 交差道路から交差点に近づいてくる自動車への注意が甘く、侵入速度もやや速くなりがちである。

(場面) 生活道路を走行するとき

(理由) 道幅に応じて速度をどう調整すべきか分かっていない印象であり、注意の向け方も一点に集中しやすい。

(1) (場面) _____

(理由)

(2) (場面) _____

(理由)

(3) (場面) _____

(理由)

教習指導員に対するアンケート
【技能録画教習②関係】

※ 本アンケートは、技能録画教習②を担当した教習指導員の方にご回答いただくものです。同教習の時間中の運転観察結果、ドライブレコーダーの映像の視聴結果に基づきご回答下さい。お手数をおかけしますが、ご協力をお願いいたします。質問は問6まであります。

教習所名 ()

被験者の教習受講番号又は記号 ()

被験者氏名 ()

教習指導員氏名 ()

問1 次の質問に対して当てはまる番号1つに○をつけて下さい。

	よくできていた	ある程度できていた	普通	あまりできていなかった	できていなかった
(1) カーブの手前では十分に減速し、ふらついたり、急なブレーキをかけたりすることなく曲がることができていましたか。					
(2) 交差点を左折するときは二輪車や歩行者、自転車が後方から来ないか十分確認していましたか。					
(3) 交差点を右折するときは直進してくる車や、横断してくる歩行者、自転車がいないか十分確認していましたか。					
(4) 信号機がなかったり、見通しの悪い交差点を通るときには、一時停止や徐行をし、周囲を十分確認しながら通過していましたか。					
(5) 横断歩道を通るときには横断してくる歩行者がいないか十分確認していましたか。					
(6) 歩道を横切るときには一時停止や徐行をして、歩行者や自転車が来ないか十分確認していましたか。					

次のページに続きます。

	よくできていた	ある程度できていた	普通	あまりできていなかった	できていなかった
(7) 駐停車している自動車や障害物の近くを通過するときは、間隔や速度に十分注意していましたか。					
(8) 住宅街や商店街の道路では、飛び出しがあっても急ブレーキにならない速度で、様々なところに注意を向けながら運転をしていましたか。					
(9) 道路で駐停車するときには、周囲の状況を十分確認した上、減速やハンドル操作が急にならないようになめらかに幅寄せし、目標通りの場所に確実に停車することができていましたか。					
(10) 前方の自動車が急に止まってもぶつからないように車間距離を十分にあげた運転をしていましたか。					
(11) 車線変更は、周囲の状況を十分確認した上、加速やハンドル操作が急にならないようになめらかにできていましたか。					
(12) 運転全体を通じて、ちょうどよいタイミングで合図を出したり、戻したりすることができていましたか。					
(13) 運転全体を通じて、アクセルやブレーキをおだやかに操作し、同乗者を揺さぶることのない発進、加速、減速、停止ができていましたか。					

次のページに進みます。

問2 焦りやイライラを感じそうな場面があれば、どのような場面であったかを記載し、そのときの運転がどうだったか記載して下さい。

(例) 交差点を左折しようとしたときに横断歩道をわたる歩行者がとぎれなかったが、落ち着いて停止を保ち、歩行者がわたりきったことを十分確認した上、ゆっくりと発進していた。

交差点を右折しようとしたときに対向車がとぎれず、なかなか右折できなかったことに焦ったのか、わたってくる歩行者がいるかどうかの確認がやや不十分になっていた。

問3 運転を観察し、速度やブレーキ・アクセルワークにはどのような印象を持ちましたか。

問4 運転を観察し、他の自動車や歩行者・自転車への配慮にはどのような印象を持ちましたか。

次のページに進みます。

問5 運転適性検査の結果や録画映像を見せて指摘・指導されたことを意識して運転していると感じた場面とそのときの行動をできる限り具体的に記載して下さい。

問6 技能録画教習①での運転と比較して、特に改善したと感じたことをできる限り具体的に記載して下さい。

新実験教習の教習指導員・技能検定員に対するアンケート（修了後）

※ 本アンケートは、実験教習の修了後に行うものであり、カリキュラムを受講した被験者の運転技能等がどのように向上したか等について把握し、カリキュラムの効果を検証するために行うものです。

趣旨をご理解の上、アンケートにご協力をお願いいたします。

1 実験教習を受講した被験者について、下記の各質問にご回答ください。

(1) 実験教習の被験者について、実験教習開始前又は開始直後の運転技能等について回答してください。

(2) 実験教習の被験者について、実験教習修了後、変化が見られた点、変化がなかった点等を含めた運転技能等について回答してください。

- 2 前問 1 に関連し、実験教習の受講前又は開始直後と修了後を比較した場合、被験者の運転技能等で特に向上したと思われるものは何ですか。
また、そのように思われる理由についても記載してください。

【向上したと思われる運転技能等】

(例) 自ら危険個所を探すくせが身に付き、ブレーキに足を乗せる回数が目に見えて増えた。
当初はスピードに対する感覚に甘さが見られたが、運転適性検査の結果を見せて指導したところ、スピードメーターを頻繁にチェックして速度を調整するくせが付いた。

【理由】

3 今回の実験教習において実施した次の項目について、実際に教習を実施した側の立場から、内容や教習時限数等についての改善点等を記載してください。

(1) 学科教習

- 性格と運転の概説

- 運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導①

- 運転適性検査の結果及び録画映像に基づく双方向型教育①

- 特徴的な事故と事故の悲惨さ

- 運転適性検査の結果及び録画映像に基づく個別指導②

- 運転適性検査の結果及び録画映像に基づく双方向型教育②

- 交通事故の実態

- 危険予測ディスカッション

- 旅客輸送事業に従事する者の社会的責任、交通道德

(2) 技能教習

- 生活道路の走行

- 自主経路設定

- 自動車の事故実態に基づく教習

- シミュレーターによる危険予測

- 高速道路における危険予測

- 自動車運転総合訓練

--

- 駐・停車

--

- 先急ぎの危険を理解した運転

--

- 技能録画教習①

--

- 技能録画教習②

--

4 実際に実験教習を行ったことを踏まえ、カリキュラムの学科教習を行うに当たって適切な教習時限数について、下記の選択肢のうちから該当するものを1つ選び、記号で回答してください。

また、そう考える理由について記載してください。

【教習時限数】

(選択肢)

- | | |
|---------------------|------------------|
| A 実験教習どおりで良い (19時限) | B 18時限以下 (時限程度) |
| C 20時限以上24時限以下 | D 25時限以上29時限以下 |
| E 30時限以上34時限以下 | G 35時限以上 (時限程度) |

【理由】

5 実際に実験教習を行ったことを踏まえ、カリキュラムの技能教習を行うに当たって適切な教習時限数について、下記の選択肢のうちから該当するものを1つ選び、記号で回答してください。

また、そう考える理由について記載してください。

【教習時限数】

(選択肢)

- | | |
|---------------------|------------------|
| A 実験教習どおりで良い (60時限) | B 59時限以下 (時限程度) |
| C 61時限以上65時限以下 | D 66時限以上70時限以下 |
| E 71時限以上75時限以下 | G 76時限以上 (時限程度) |

【理由】

6 実際に実験教習を行ったことを踏まえ、カリキュラム全体を行うに当たって適切な教習時限数について、下記の選択肢のうちから該当するものを1つ選び、記号で回答してください。

また、そう考える理由について記載してください。

【教習時限数】

(選択肢)

- | | |
|---------------------|---------------------------------------|
| A 実験教習どおりで良い (79時限) | B 78時限以下 (時限程度) |
| C 80時限以上84時限以下 | D 85時限以上89時限以下 |
| E 90時限以上94時限以下 | G 95時限以上 (時限程度) |

【理由】

7 実際に実験教習を行ったことを踏まえ、教習時限数以外の観点から、カリキュラム全体について、下記の選択肢のうちから該当するものを1つ選び、記号で回答してください。

また、C～Eを選んだ場合には、その理由についても記載してください。

【カリキュラム全体について】

(選択肢)

- | | |
|-------------|------|
| A 非常に良い | B 良い |
| C どちらともいえない | D 悪い |
| E 非常に悪い | |

【C～Eを選択した場合、そう考える理由】

8 今回行った実験教習の技能教習のうち、被験者の達成度が特に高い項目及び特に低い項目について、下記の選択肢のうちから該当するもの全てを選び、記号で回答してください。

また、それぞれについて考えられる理由について記載してください。

なお、回答欄が不足する場合には適宜別紙に記載してもらって構いません。

【選択肢】

(第1段階)

- A 技能録画教習①
- B 車の乗り降りと運転姿勢、運転装置の取扱いと日常点検整備等、基本的な運転操作
- C 時機を捉えた発進と加速及び目標に合わせた停止、カーブや曲り角の通行、坂道の通行
- D 後退・狭路の通行
- E 鋭角コース等の通過
- F 縦列駐車、方向変換
- G 通行位置の選択と進路変更及び障害物への対応
- H 交差点の通行及び見通しの悪い交差点の通行
- I 踏切の通行
- J 転回
- K 旅客輸送を想定した運転
- L 所内総合運転（みきわめ）

(第2段階)

- a 交通の流れに合わせた運転、適切な通行位置
- b 進路変更
- c 信号、標識・標示等に従った運転
- d 交差点の通行、見通しの悪い交差点の通行
- e 歩行者等の保護
- f 道路交通法の理解と運転
- g 道路及び交通の状況に合わせた運転
- h 駐・停車
- i 交通道德に基づく運転
- j 危険を予測した円滑な運転
- k 旅客輸送を想定した運転
- l 自動車の事故実態に基づく教習
- m 生活道路の走行
- n 自主経路設計
- o 転回
- p 先急ぎの危険を理解した運転
- q 高速道路における危険予測
- r シミュレーターによる危険予測
- s 自動車運転総合訓練
- t 技能録画教習②
- u 路上総合運転（みきわめ）

(1-1) 達成度が高い項目

(1-2) 理由

(2-1) 達成度が低い項目

--

(2-2) 理由

--

9 実験教習全体を通して、改善点等があれば記載してください。

--

- 10 実験教習全体を通して、被験者の理解度についてどのような認識をお持ちですか。教習生の負担等の観点も踏まえ、下記の選択肢のうちから該当するものを1つ選び、記号で回答してください。
また、1～2を選んだ場合には、その理由についても回答してください。

【選択肢】

5 . . . 4 . . . 3 . . . 2 . . . 1
理解できた | 理解できなかった

【理由】←

ご協力ありがとうございました。

卷 末 資 料 5

(第二種免許)

実験群の属性詳細

卷 末 資 料 6

(第二種免許)

走行実験評価用シート

評価用シート

実験教習所名 (_____)

被験者氏名 (_____)

評価員氏名 (_____)

	非常によくできている (5点)	よくできている (4点)	普通 (3点)	あまりできていない (2点)	ほとんどできていない (1点)
1 車の乗り降りと運転姿勢					
<input type="checkbox"/> 車の乗り降りの方法	<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/> 安定した運転姿勢	<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/> 座席とミラーの合わせ方	<input type="checkbox"/>				
合計点	/15点				
2 見通しの悪い交差点の走行					
<input type="checkbox"/> 交差点への接近方法	<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/> 進行可否の判断	<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/> 自車の見せ方を意識した走行	<input type="checkbox"/>				
合計点	/15点				
3 信号機のある交差点の走行					
<input type="checkbox"/> 信号機手前での減速	<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/> 信号の確認	<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/> 信号に従った運転	<input type="checkbox"/>				
合計点	/15点				
4 一時停止標識のある交差点					
<input type="checkbox"/> 交差点手前での徐行	<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/> 一時停止標識の確認	<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/> 確実な停止	<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/> 停止位置	<input type="checkbox"/>				
合計点	/20点				
5 進路変更					
<input type="checkbox"/> 合図の有無	<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/> 合図の時期	<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/> 安全確認	<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/> 確実な停止	<input type="checkbox"/>				
合計点	/20点				

	非常によくできている (5点)	よくできている (4点)	普通 (3点)	あまりできていない (2点)	ほとんどできていない (1点)
6 カーブ走行					
○ カーブ手前での減速	<input type="checkbox"/>				
○ 曲り具合に応じた減速	<input type="checkbox"/>				
○ ふらつきのない運転	<input type="checkbox"/>				
合計点	/15点				
7 指定場所での停車					
○ 合図の有無	<input type="checkbox"/>				
○ 合図の時期	<input type="checkbox"/>				
○ 安全確認	<input type="checkbox"/>				
○ 確実な停止	<input type="checkbox"/>				
合計点	/20点				
8 生活道路の走行					
○ 道幅に応じた適切な速度	<input type="checkbox"/>				
○ 走行位置の取り方	<input type="checkbox"/>				
○ 視点の配り方	<input type="checkbox"/>				
合計点	/15点				
9 転回					
○ 転回場所及び方法の選び方	<input type="checkbox"/>				
○ 転回前の安全確認	<input type="checkbox"/>				
○ 転回の可否の判断	<input type="checkbox"/>				
合計点	/15点				
10 方向変換又は縦列駐車					
○ 確実な停止	<input type="checkbox"/>				
○ 適切な発進	<input type="checkbox"/>				
○ 適切な幅寄せ	<input type="checkbox"/>				
合計点	/15点				

卷 末 資 料 7

(第二種免許)

走行実験の評価結果

走行実験の評価結果(実験群の教習修了後の別教習所での実験)

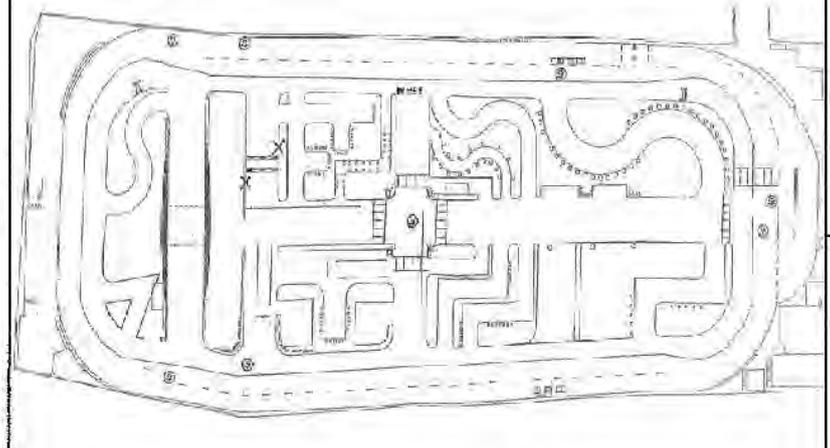
被験者番号	1 車の乗り降りと運転姿勢		2 最通しの悪い交差点の走行		3 信号機のある交差点の走行		4 一時停止標識のある交差点				5 進路変更				6 カーブ走行				7 指定場所での停車				8 生活道路の走行			9 転回			10 方向変換又は縦列駐車											
	車の乗り降りの方法	安定した運転姿勢	座席とミラーの合わせ方	合計	交差点への接近方法	進行可否の判断	最通しの悪い	信号機の確認	信号に従った運転	合計	一時停止標識の確認	安全な停止	停止位置	合計	有無	時期	安全確認	安全な停止	合計	カーブ手前での減速	曲り具合に応じた減速	ふらつきのない運転	合計	有無	時期	安全確認	安全な停止	合計	運幅に応じた適切な速度	走行位置の取り方	視点の配り方	合計	転回場所及び方法の選び方	転回前の安全確認	転回の可否の判断	合計	安全な停止	適切な発達	適切な備考せ	合計
1	5	5	5	15	5	5	5	5	15	5	5	4	19	5	4	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	5	5	5	5	15	4	5	5	14	5	5	5	15	
2	5	5	5	15	5	5	5	5	15	5	5	5	20	5	5	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	5	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	
3	4	5	5	14	5	5	5	5	15	5	5	5	20	5	5	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	5	5	5	14	4	5	5	14	5	5	5	15		
4	5	3	3	11	5	5	5	5	15	5	5	5	20	5	5	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	5	5	5	9	5	5	5	15	5	5	5	15		
5	5	5	5	15	5	5	5	5	15	5	5	5	20	5	5	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15		
6	5	5	5	15	5	5	5	5	15	5	5	5	20	5	5	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15		
7	5	4	4	13	5	5	4	5	15	5	5	4	19	5	5	5	5	5	15	5	5	5	15	4	4	5	4	17	5	5	15	4	5	4	13	5	5	5	15	
8	5	5	5	15	5	5	5	5	15	5	5	5	20	5	5	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15		
9	5	2	3	10	5	5	5	5	15	5	5	5	20	5	5	3	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15		
10	5	5	5	15	5	5	5	5	15	5	5	5	20	5	5	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15		
11	4	5	4	13	4	3	4	4	11	3	4	4	15	4	3	4	3	4	11	3	4	4	11	4	3	4	4	15	4	3	4	11	3	4	3	10	3	4	3	10
12	4	5	4	13	4	4	4	4	12	3	4	5	16	4	3	4	4	4	12	4	4	4	12	4	3	4	4	15	4	4	12	3	5	4	12	3	3	4	10	
13	5	5	4	14	5	5	5	5	15	5	5	5	20	5	5	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	5	20	5	5	15	5	5	4	14	5	5	4	14	
14	4	5	4	13	4	4	4	4	12	4	4	5	18	3	3	4	4	4	11	3	4	4	11	4	3	4	4	14	2	3	4	9	3	4	3	10	4	3	3	10
15	4	5	4	13	4	4	4	4	11	4	4	5	18	4	3	4	3	4	11	3	4	4	11	4	3	4	4	16	4	4	12	3	4	4	11	4	4	4	11	
平均	4.7	4.6	4.3	13.6	4.7	4.7	4.7	4.7	14.1	4.6	4.7	4.8	19.0	4.7	4.4	4.6	4.7	14.0	4.5	4.7	4.7	14.0	4.7	4.4	4.7	4.7	18.3	4.4	4.4	4.7	13.5	4.3	4.8	4.5	13.5	4.6	4.6	4.5	13.7	

卷 末 資 料 8

(A T 限定解除)

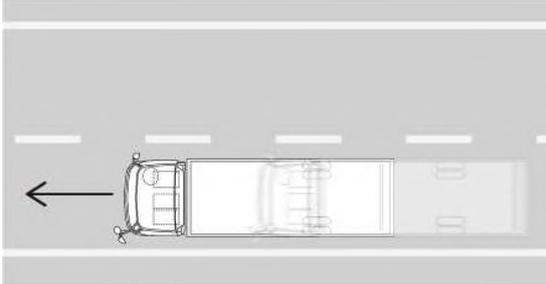
限定解除審査成績表、走行実験課題の内容

限定解除審査成績表 (足立自動車学校)

令和元年	月	日	時	分	AT・MT	得点
検査者番号	検査日時	20	10	5	100 - () =	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 5px;"> 順路 </div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 5px;"> 採点 </div>
減点項目	減点数					
安全措置	20	措置(帯)	10	5	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)	Aむら (急発・ノック・空転) エンスト 発進手間どり
運転姿勢		進行小	課題外速度			発進手間どり (急発・ノック・空転) エンスト
発進速度維持		進行中	課題速度			発進手間どり (急発・ノック・空転) エンスト
図、安全確認		進行小	課題速度			発進手間どり (急発・ノック・空転) エンスト
動		速過ぎ大(速い・カーブ)				変更合図(しない・続・もどし・不適) 右左折合図(しない・続・もどし・不適) エンブレ(断・前後) ブレーキ(構・断・待・不円滑)
制		速過ぎ小(速い・カーブ)				エンブレ(坂)、クリーブ
操		急ハンドル				切り返し
向		ふらつき大(S・半)				狭路切り返し(曲線・屈折・方変・盤路・路端・鋭角)
車体感覚		側方間隔(移・可・不・前)				停止位置(線・前・後)、巻き込み(二輪・離)、脱輪小
脱輪中、接触小		後方間隔不良				通行帯(右端・区分・線)
通行区分		変更禁止(みだり・標示)				狭路変更(しない・遅・離・右振) 交差点変更(左しない・左遅・右振、右しない・右遅・右離・左振)
進路変更		安全速度				交差点内(左大回・右斜・右外)
直左折		方向別通行				踏切内変速、駐車措置(手B・スイッチ・ギア・機具) 駐停車方法(離・平行)
右折		優先判断(左方・優先路・広路・右折・一停)				踏切内変速、駐車措置(手B・スイッチ・ギア・機具) 駐停車方法(離・平行)
最高速度、踏切通過、駐車等		急ブレーキ、車間距離、警告器				踏切内変速、駐車措置(手B・スイッチ・ギア・機具) 駐停車方法(離・平行)
減点小計						踏切内変速、駐車措置(手B・スイッチ・ギア・機具) 駐停車方法(離・平行)
試験中止						危険行為等(逆行大、発進不能(4回・信号・停止・発進)、暴走、通過不能(4回)、脱輪大、接触大、右側通行(区分・追越し・障害)、後車妨害(妨害・時機)、信号(赤出・黄出)、進行妨害(左方・優先路・広路・右折・一停)、横断等禁止(妨害)、一時不停止、踏切不停止(手前・立入・内)、追越し、割込み、安全義務)

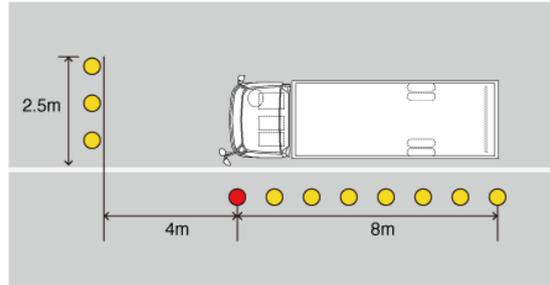
走行実験課題の内容

幹線コース及び周回コースの走行



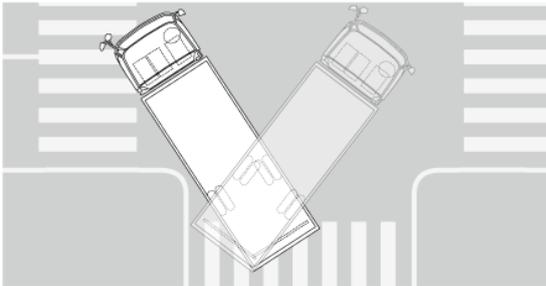
幹線コース及び周回コース（速度指定区間を指示速度に従っての走行、周回カーブの通過、指定場所における一時停止を含む。）を走行するもの。

路端における停車及び発進



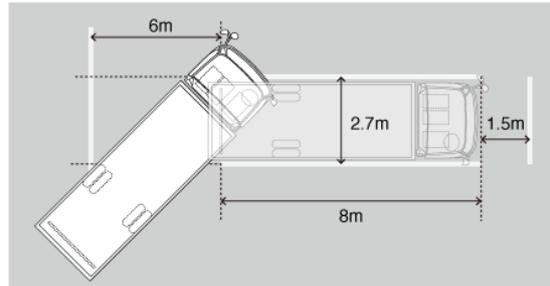
1回の停車により、目標ポールに一致させて停車した後、前方の障害物に接触することなく発進するもの。

交差点の通行



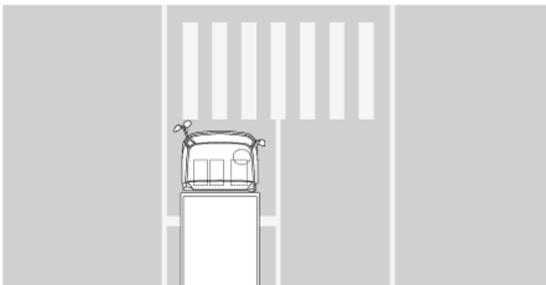
交差点における右左折及び信号の通過を行うもの。

隘路への進入



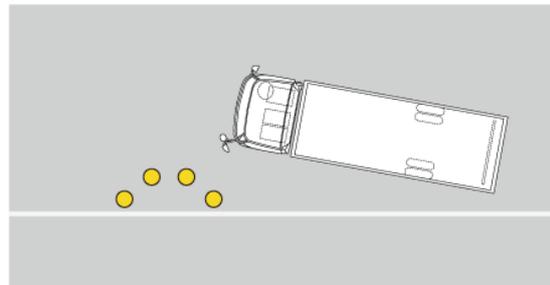
走行線から車輪をはみ出さずに走行し、そのまま停車することなくおおむね90度車体の向きを変え、進入範囲に車体の全部を入れるもの。

横断歩道の通過



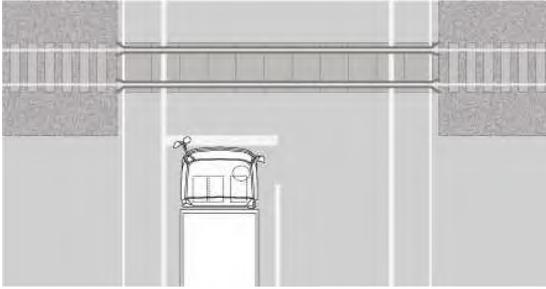
横断歩道を通過するもの。

障害物設置場所の通過



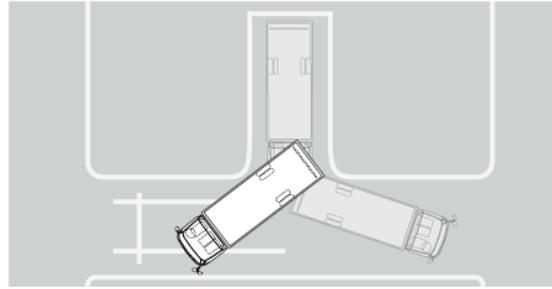
駐車車両、道路工事、路上放置物その他道路上の障害物に模して設置された障害物を避けて走行するもの。

踏切の通過



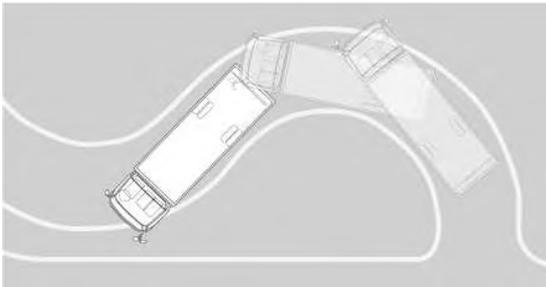
踏切を通過するもの。

方向変換



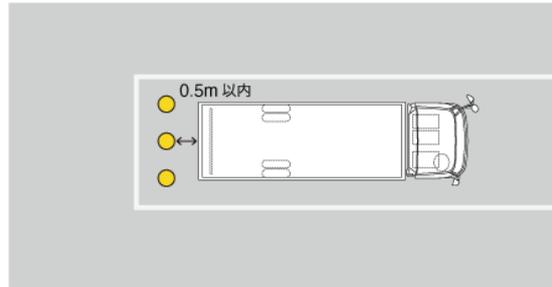
コース凹部に後退で進入し、車体を反対方向に変換するもの。

曲線コース及び屈折コースの通過



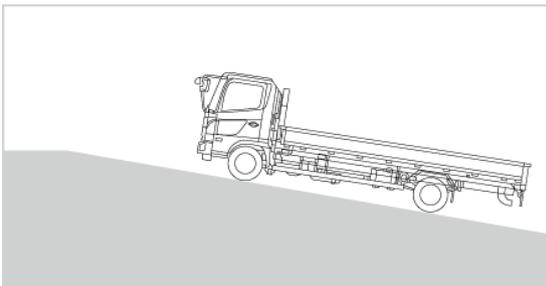
曲線コース及び屈折コースを通過するもの。

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 9

(A T 限定解除)

走行実験に係るアンケート調査票

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、年齢についてご回答ください。

お名前	
年齢	歳

2. 普段運転する車両について、当てはまるもの全てに○をつけてください。

1. 普通乗用車	2. 小型トラック（車両総重量3.5トン未満）
3. 中型トラック（車両総重量8トン未満）	4. 原付
5. 普通自動二輪	6. 大型自動二輪
7. その他 []

3. 普段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。

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. 主な運転目的について、当てはまるもの全てに○をつけてください。

1. 買い物に行くため	2. 家族・友人の送迎のため
3. レジャー（旅行等）のため	4. ドライブ（運転が主目的）
5. 通勤・通学のため	6. 仕事のため（通勤・通学以下の運転）

このうち最も頻度が高い目的

番号

5. 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。

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

走行実験を行った結果についてお伺いします。

6. 中型AT車・中型MT車でそれぞれ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、「4. やや難しい」または「5. 難しい」を選択した場合は、理由を記述してください。

(1) 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
「4. やや難しい」または「5. 難しい」を選択した理由					
<div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>					

(2) 交差点の通行

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
「4. やや難しい」または「5. 難しい」を選択した理由					
<div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>					

(3) 横断歩道の通過

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
「4. やや難しい」または「5. 難しい」を選択した理由					
<div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>					

(4) 踏切の通過

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
「4. やや難しい」または「5. 難しい」を選択した理由					
<div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>					

(5) 曲線コース及び屈折コースの通過

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
「4. やや難しい」または「5. 難しい」を選択した理由					
<div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>					

(6) 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
「4. やや難しい」または「5. 難しい」を選択した理由					
〔 〕					

(7) 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
「4. やや難しい」または「5. 難しい」を選択した理由					
〔 〕					

(8) 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
「4. やや難しい」または「5. 難しい」を選択した理由					
〔 〕					

(9) 障害物設置場所の通過

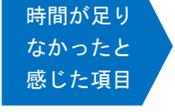
AT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
MT	1. 簡単	2. やや簡単	3. 普通	4. やや難しい	5. 難しい
「4. やや難しい」または「5. 難しい」を選択した理由					
〔 〕					

(10) 方向変換（後方感覚を含む）

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
「4. やや難しい」または「5. 難しい」を選択した理由					
〔 〕					

習熟走行(中型AT車での11時限の教習)を行った結果についてお伺いします。

7. 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、必要なかったと感じた項目それぞれについて、**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。

<ol style="list-style-type: none"> 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) 		<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th style="background-color: #0056b3; color: white;">番号</th> </tr> <tr> <td style="height: 100px;"></td> </tr> </table>	番号	
	番号			
		<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th style="background-color: #c00000; color: white;">番号</th> </tr> <tr> <td style="height: 100px;"></td> </tr> </table>	番号	
番号				
理由				

中型MT車を運転した結果についてお伺いします。

8. 普通MT車と中型MT車を運転して感じた**クラッチ操作の違い**について、具体的にご記入ください。

9. 今回の実験では、限定解除を普通MT車で、中型の車体感覚をAT中型車で11時限実施し、慣熟走行(慣らし走行)を経て、最終的にはMT中型車で走行実験を実施しました。今回のような段階を踏めば、最終的には、中型MT車の運転はできると思いますか？**当てはまるもの1つ**に○をつけてください。

<ol style="list-style-type: none"> 1. 今回行ったくらいの慣熟走行で運転できる 2. 職場である程度訓練すれば運転できる 3. 教習所でMT中型車のきちんとした教習を受けなければ運転できない
--

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。

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		A 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

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		MT
-------	--	----

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 10

(A T 限定解除)

指導員アンケート結果

指導員アンケート

被験者番号		指導員アンケート（慣熟走行終了後に実施）	
	<p>中型MT車での「慣熟走行」の結果 (5段階で評価)</p> <p>1.できていなかった ～ 5.よくできていた</p>	慣熟走行で被験者に対して行った指導の内容	慣熟走行で被験者が手間取っていた状況
1	<p>評価 4</p> <p>評価が低かった理由 変速操作が少ない。 右左折時の半クラッチがもう少し。</p>	坂道での発進で半クラッチの説明。	狭路での内輪差の理解が不十分。
2	<p>評価 4</p> <p>評価が低かった理由 -</p>	坂。	-
3	<p>評価 5</p> <p>評価が低かった理由 -</p>	坂道発進でのクラッチ調節について、実際に見せて反復練習をした。	変速操作が不円滑だった。 ブレーキの効き具合が普通車と違うので戸惑っていた。
4	<p>評価 2</p> <p>評価が低かった理由 狭路での車体の誘導が悪く脱輪の危険性があります。</p>	坂道発進でのクラッチ操作について実際に見せて、半クラッチの幅が狭いことを理解してもらった。	変速操作を指示しないと変速しない状態で、全体的に運転に余裕のなさを感じた。

被験者番号		指導員アンケート（慣熟走行終了後に実施）	
中型MT車での「慣熟走行」の結果 (5段階で評価) 1.できていなかった ～ 5.よくできていた		慣熟走行で 被験者に対して行った指導の内容	慣熟走行で 被験者が手間取っていた状況
5	評価 3 評価が低かった理由 -	坂道発進でのクラッチの位置の読み取り方。	坂道発進とブレーキ操作に手間取った。 普通車とのクラッチの速い慣れずに苦労していた。
6	評価 3 評価が低かった理由 -	変速操作を自主的に行わないので、変速の方法とタイミングについて指導した。	クラッチの上げ方が遅いので、全般的に発進に手間取る状態。
7	評価 5 評価が低かった理由 -	坂道発進でのクラッチ調節を実際に見せて説明。	坂道発進でクラッチの位置が定まらず苦労していた。
8	評価 4 評価が低かった理由 -	変速操作の方法とタイミングを見せて説明。 坂道発進のクラッチ調節を見せて説明。	坂道発進でクラッチの位置が定まらずに逆行してしまっった。

被験者番号		指導員アンケート（慣熟走行終了後に実施）	
	<p>中型MT車での「慣熟走行」の結果 (5段階で評価)</p> <p>1.できていなかった ～ 5.よくできていた</p>	<p>慣熟走行で被験者に対して行った指導の内容</p>	<p>慣熟走行で被験者が手間取っていた状況</p>
9	<p>評価 3</p> <p>評価が低かった理由 -</p>	<p>変速操作の方法を見せて説明。 坂道発進のクラッチ調節を見せて説明。</p>	<p>変速操作がスムーズに行われていなかった。</p>
10	<p>評価 4</p> <p>評価が低かった理由 -</p>	<p>坂道での発進で半クラッチの説明。クラッチ操作を重点的に説明。</p>	<p>特になし。</p>
11	<p>評価 5</p> <p>評価が低かった理由 -</p>	<p>坂道発進でのクラッチ操作について実際に見せて説明した。</p>	<p>坂道発進でクラッチが動いてしまい、少し逆行していた。</p>
12	<p>評価 4</p> <p>評価が低かった理由 -</p>	<p>坂道での発進でクラッチ操作を見せて説明。</p>	<p>坂道発進でクラッチが動いてしまい、エンストしていた。</p>

被験者番号		指導員アンケート（慣熟走行終了後に実施）	
中型MT車での「慣熟走行」の結果 (5段階で評価) 1.できていなかった ～ 5.よくできていた		慣熟走行で 被験者に対して行った指導の内容	慣熟走行で 被験者が手間取っていた状況
13	評価 評価が低かった理由 変速操作を円滑に行うことができなかった。	坂道発進でのクラッチ操作を実際に見せて説明した。	坂道発進でクラッチが動いてしまい、急発進になっていた。 変速操作で手順を間違えているため、加速がほとんどできなかった。
14	評価 評価が低かった理由 -	坂道発進でのクラッチ操作を見せて説明した。	坂道発進でハンドブレーキを下ろすときにクラッチが動いてしまい、少し急な発進になってしまった。
15	評価 評価が低かった理由 -	坂道発進でのクラッチ操作について見せて説明した。	坂道発進でクラッチが動いてしまい、逆行していた。

担当指導員アンケートの結果

(1) 概要

習熟走行・慣熟走行を実施した足立自動車学校の教習指導員 8 人に対し、以下の点についてアンケート調査を行った。

- ・ 中型車及び大型車の A T 限定免許が創設され、それぞれの A T 限定解除を普通乗用車で行うことになった場合の問題の有無
- ・ (上記について) 問題がある場合はその対応方法
- ・ (上記について) 問題がない場合、その理由
- ・ 実験全体を通しての感想

(2) 結果

ア 中型車及び大型車の A T 限定免許が創設され、それぞれの A T 限定解除を普通乗用車で行うことになった場合の問題の有無

教習指導員のうち、6 人が「特に問題はない」と回答し、「問題がある」、「どちらともいえない」と回答した者は、それぞれ 1 人ずつであった。「特に問題はない」と回答した者からは、その理由について、MT 車の機構や操作の同一性に言及するもの等が挙げられた。以下は、主な回答を列挙したものである。

【A T 限定解除を普通乗用車で行うことについて問題がない理由】

- ・ MT 車の減少に伴い、MT 車を運転する頻度も今後低下していくと考えられるため。
- ・ 操作の仕組みは同じであるため。
- ・ 大型車・中型車であっても普通乗用車とギアの操作は同じであるため。
- ・ MT 車の運転については、ある程度の練習が必要だと思うので、免許取得後に練習が必要であり、このことについては大型・中型・普通であろうと変わらない。

なお、「問題がある」と回答した者からは、その理由について「MT 二輪免許の保有者はギアの理解がスムーズであったのに対し、非保有者は理解に時間がかかるなど個体差が大きく感じたので、同じ時限数では問題があると思う」との回答を得た。

イ 実験全体を通しての感想

教習指導員に対し、実験全体を通しての感想について自由記述で回答させた。以下は、主な回答を列挙したものである。

- ・ 免許取得後に一定の練習を義務付けることで、より安全な運転行動ができるドライバーになるのではないか。
- ・ 中型AT免許創設は良いと思うが、AT限定解除の時限数は現状でも短すぎると思うので見直してほしい。
- ・ 被験者の大半は1トントラック等の運転経験者だったので、特に問題は感じられなかったが、MTに乗る場合は練習不足に感じられた。
- ・ ATトラックで教習すると操作に余裕ができるので、精神的にも余裕ができて良いと思うが、AT限定解除については教習内容を見直してほしい。
- ・ 運転装置の取扱いや車両感覚等の、いわゆる「センス」には個人差があるため、MT車でも早い人はすぐ慣れてしまおうし、逆にAT車でも時間がかかる者は何時間乗車してもそれなりの技量にしかならないので、結局中型及び大型のAT車でも問題はないと実感した。
- ・ トルクの差、ギアポジションの違いもあり戸惑いが出るのではないか。
- ・ トラックの車両感覚と普通車との違いで戸惑いが目立った。
- ・ AT車を動かすことに特に問題はないが、限定解除後にMTで路上を走れるかは疑問である。
- ・ 限定解除の時間を増やしても良いかもしれない。
- ・ MT車よりAT車の方が運転は楽なため、現行の時限数よりも少なくても良いのではないかと思う。
- ・ 早くAT限定免許が創設されることを願う。
- ・ 操作は普通車、中型車、大型車と全てほぼ同じなので、車体の大きさに慣れれば問題ないと感じた。
- ・ コース自体が狭いので、AT中型の実験教習時間が長く感じた。
- ・ 時限数が4時限では少ないという意見もあるが、復習時限もあると良いのではないか。

卷 末 資 料 11

各種アンケート調査結果

各種アンケート結果のまとめ

目次

第1	第二種免許関係.....	2
1	旅客自動車教習所の教習修了者に対するアンケート.....	2
2	旅客自動車教習所の教習修了者が所属する事業者に対するアンケート.....	10
3	旅客自動車教習所に対するアンケート.....	22
4	高校生に対するアンケート.....	28
5	指定自動車教習所に対するアンケート.....	32
第2	A T 限定解除関係.....	37
1	指定自動車教習所に対するアンケート.....	37
2	都道府県警察に対するアンケート.....	44
3	全国のバス事業者及びトラック事業者に対するアンケート.....	50
4	高校生に対するアンケート.....	58
第3	各種アンケート調査票.....	61

第1 第二種免許関係

1 旅客自動車教習所の教習修了者に対するアンケート

(1) 概要

ア 目的

平成28～30年度の期間に旅客自動車教習所の教習を修了した者に対し、当該教習所の利用理由、旅客自動車運送業界に興味を持った時期等を明らかにする。

イ 調査期間

令和元年7月24日～同年11月8日（108日間）

ウ 配布・回収方法

メール配布・メール回収

エ 協力事業者

公益社団法人日本バス協会及び一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会の協力を得て、加盟する全国の事業者のうち、平成28～30年度の期間に旅客自動車教習所の教習を修了した者が所属するバス事業者9社、タクシー事業者14社の合計23社から回答を得た。

<表 配布事業者>

バス事業者	タクシー事業者	計
9社	14社	23社

オ 回収数

下表のとおり、バス事業者19票、タクシー事業者77票の合計96票を回収した。

<表 回収票の内訳>

バス事業者	タクシー事業者	計
19票	77票	96票

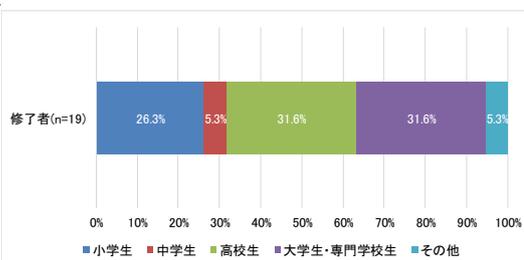
※ 本アンケートでは、設問に対して無回答が含まれており、必ずしも回収票数とn数が一致していない。

(2) アンケート結果

ア 旅客運送業界に興味を持った時期

バス事業者所属の修了者は、「高校生」と「大学生・専門学校生」と回答した者がそれぞれ約3割ずつであり、タクシー事業者所属の修了者は、約9割が「大学生・専門学校生」のときと回答した。

	修了者(n=19)	修了者(n=19)
小学生	5	26.3%
中学生	1	5.3%
高校生	6	31.6%
大学生・専門学校生	6	31.6%
その他	1	5.3%
無回答	0	-
計	19	100.0%

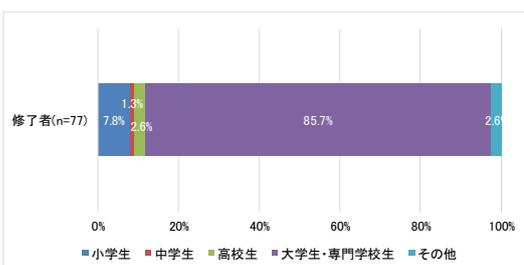


【その他の回答】

・ 幼稚園

<図 旅客運送業界に興味を持った時期（バス事業者所属）>

	修了者(n=77)	修了者(n=77)
小学生	6	7.8%
中学生	1	1.3%
高校生	2	2.6%
大学生・専門学校生	66	85.7%
その他	2	2.6%
無回答	0	-
計	77	100.0%



【その他の回答】

・ 入社直前 等

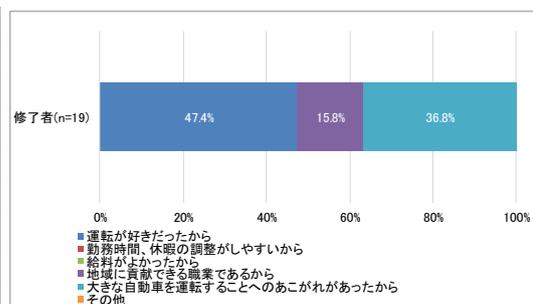
<図 旅客運送業界に興味を持った時期（タクシー事業者所属）>

イ 旅客運送業界に興味を持った理由

(ア) 理由第1位

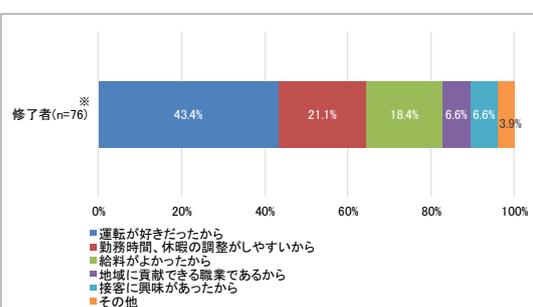
バス、タクシー事業者所属の修了者の両者について、「運転が好きだったから」といった回答の割合が最も高い結果となった。次点について、バス事業者所属の修了者は「大きな自動車を運転することへのあこがれがあったから」、タクシー事業者所属の修了者は、「勤務時間、休暇の調整がしやすいから」を選択していた。

	修了者 (n=19)	修了者 (n=19)
運転が好きだったから	9	47.4%
勤務時間、休暇の調整がしやすいから	0	0.0%
給料がよかったから	0	0.0%
地域に貢献できる職業であるから	3	15.8%
大きな自動車を運転することへのあこがれがあったから	7	36.8%
その他	0	0.0%
無回答	0	-
計	19	100.0%



<図 旅客運送業界に興味を持った理由第1位（バス事業者所属）>

	修了者 (n=77)	修了者 (n=77)
運転が好きだったから	33	43.4%
勤務時間、休暇の調整がしやすいから	16	21.1%
給料がよかったから	14	18.4%
地域に貢献できる職業であるから	5	6.6%
接客に興味があったから	5	6.6%
その他	3	3.9%
無回答	1	-
計	77	100.0%



※ 無回答を除く

【その他の回答】

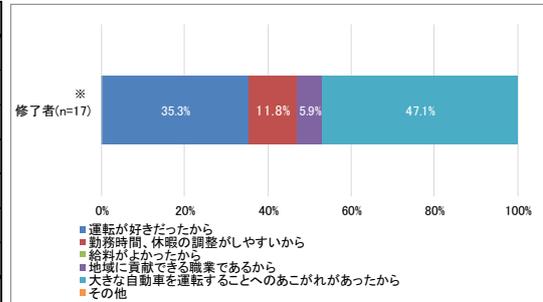
- ・ 家族の仕事の影響
- ・ 交通の仕事に興味があった 等

<図 旅客運送業界に興味を持った理由第1位（タクシー事業者所属）>

(イ) 理由第2位

バス事業者所属の修了者の約5割が「大きな自動車を運転することへのあこがれがあったから」、約4割が「運転が好きだったから」を回答した。また、タクシー事業者所属の修了者の約3割が「勤務時間、休暇の調整がしやすいから」、約2割が「給料がよかったから」を回答した。

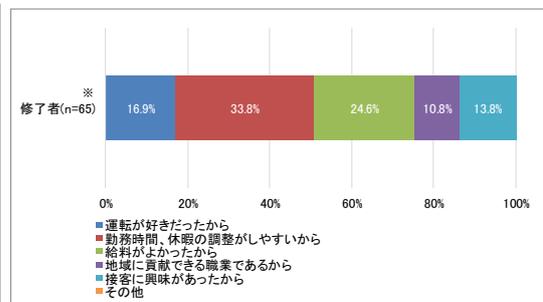
	修了者 (n=19)	修了者 (n=19)
運転が好きだったから	6	35.3%
勤務時間、休暇の調整がしやすいから	2	11.8%
給料がよかったから	0	0.0%
地域に貢献できる職業であるから	1	5.9%
大きな自動車を運転することへのあこがれがあったから	8	47.1%
その他	0	0.0%
無回答	2	-
計	19	100.0%



※ 無回答を除く

<図 旅客運送業界に興味を持った理由第2位 (バス事業者所属) >

	修了者 (n=77)	修了者 (n=77)
運転が好きだったから	11	16.9%
勤務時間、休暇の調整がしやすいから	22	33.8%
給料がよかったから	16	24.6%
地域に貢献できる職業であるから	7	10.8%
接客に興味があったから	9	13.8%
その他	0	0.0%
無回答	12	-
計	77	100.0%



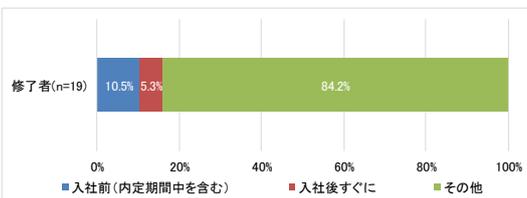
※ 無回答を除く

<図 旅客運送業界に興味を持った理由第2位 (タクシー事業者所属) >

ウ 旅客自動車教習所を利用した時期

バス事業者所属の修了者については、「入社後1年以上～2年未満」と回答した者が最も多く、タクシー事業者所属の修了者については、「入社前(内定期間中を含む)」が約5割と最も多かった。

	修了者(n=19)	修了者(n=19)
入社前(内定期間中を含む)	2	10.5%
入社後すぐに	1	5.3%
その他	16	84.2%
無回答	0	-
計	19	100.0%

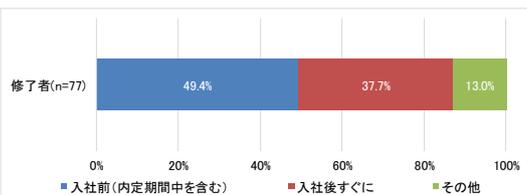


【その他の回答】

- ・入社後半年未満（2票）
- ・入社後1年以上～2年未満（10票）
- ・入社後2年以上（3票） 等

<図 旅客自動車教習所を利用した時期（バス事業者所属）>

	修了者(n=77)	修了者(n=77)
入社前(内定期間中を含む)	38	49.4%
入社後すぐに	29	37.7%
その他	10	13.0%
無回答	0	-
計	77	100.0%



【その他の回答】

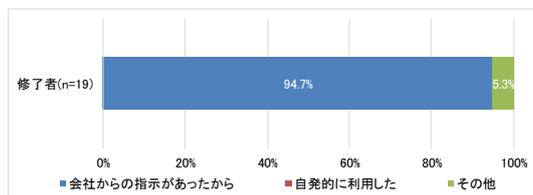
- ・入社後2カ月（2票）
- ・入社後半年（1票）
- ・入社後1年（3票） 等

<図 旅客自動車教習所を利用した時期（タクシー事業者所属）>

エ 旅客自動車教習所を利用した理由

バス、タクシー事業者所属の修了者の両者について、「会社からの指示」が9割超を占めた。また、バス事業者所属の修了者については、自発的に利用した者はいなかった。

	修了者(n=19)	修了者(n=19)
会社からの指示があったから	18	94.7%
自発的に利用した	0	0.0%
その他	1	5.3%
無回答	0	-
計	19	100.0%

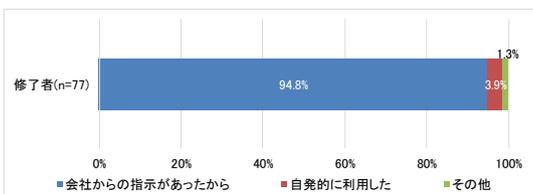


【その他の回答】

- ・会社から勧められたから

<図 旅客自動車教習所を利用した理由（バス事業者所属）>

	修了者(n=77)	修了者(n=77)
会社からの指示があったから	73	94.8%
自発的に利用した	3	3.9%
その他	1	1.3%
無回答	0	-
計	77	100.0%

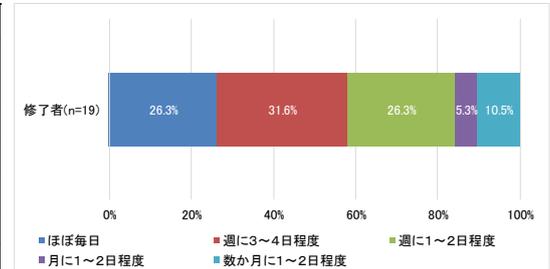


<図 旅客自動車教習所を利用した理由（タクシー事業者所属）>

オ 旅客自動車教習所を利用する前の自動車の運転頻度

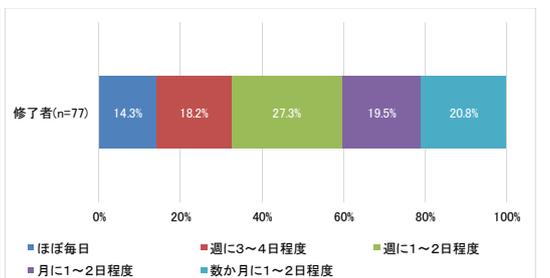
旅客自動車教習所を利用する前の自動車の運転頻度として、週に1回以上運転する者は、バス事業者所属の修了者では約8割が、タクシー事業者所属の修了者では約6割だった。

	修了者 (n=19)	修了者 (n=19)
ほぼ毎日	5	26.3%
週に3~4日程度	6	31.6%
週に1~2日程度	5	26.3%
月に1~2日程度	1	5.3%
数か月に1~2日程度	2	10.5%
無回答	0	-
計	19	100.0%



<図 旅客自動車教習所を利用する前の自動車の運転頻度（バス事業者所属）>

	修了者 (n=77)	修了者 (n=77)
ほぼ毎日	11	14.3%
週に3~4日程度	14	18.2%
週に1~2日程度	21	27.3%
月に1~2日程度	15	19.5%
数か月に1~2日程度	16	20.8%
無回答	0	-
計	77	100.0%

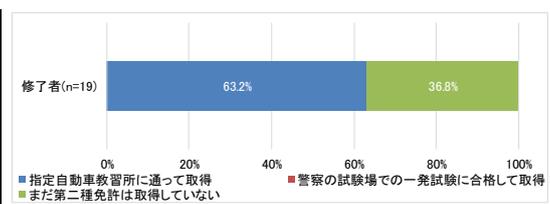


<図 旅客自動車教習所を利用する前の自動車の運転頻度（タクシー事業者所属）>

カ 旅客自動車教習所を修了した後の第二種免許の取得方法

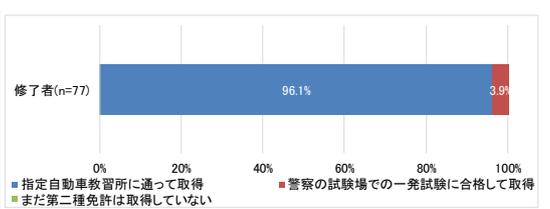
第二種免許の取得方法として、指定自動車教習所へ入所した者は、バス事業者所属の修了者の約6割、タクシー事業者所属の修了者の9割超を占めた。なお、一発試験で合格して第二種免許を取得した者は、タクシー事業者所属の修了者のみ、3名存在した。

	修了者 (n=19)	修了者 (n=19)
指定自動車教習所に通って取得	12	63.2%
警察の試験場での一発試験に合格して取得	0	0.0%
まだ第二種免許は取得していない	7	36.8%
無回答	0	-
計	19	100.0%



<図 旅客自動車教習所を修了した後の第二種免許の取得方法（バス事業者所属）>

	修了者 (n=77)	修了者 (n=77)
指定自動車教習所に通って取得	74	96.1%
警察の試験場での一発試験に合格して取得	3	3.9%
まだ第二種免許は取得していない	0	0.0%
無回答	0	-
計	77	100.0%

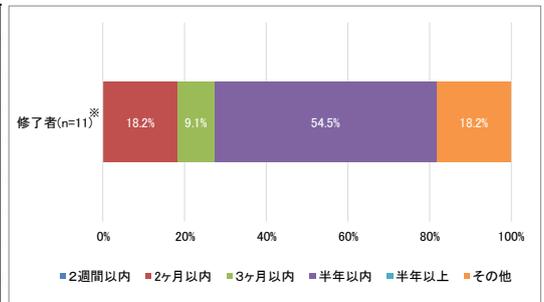


<図 旅客自動車教習所を修了した後の第二種免許の取得方法（タクシー事業者所属）>

キ 第二種免許取得後、単独乗務開始（乗客を乗せて、1人で運転を始めたとき）までに要した期間

バス事業者所属の修了者の約8割が第二種免許を取得してから半年以内に単独での営業運転を開始し、タクシー事業者所属の修了者の約9割超が半年以内に単独での営業運転を開始したと回答した。

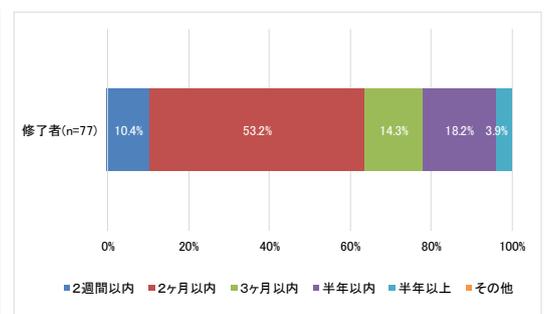
	修了者 (n=19)	修了者 (n=19)
2週間以内	0	0.0%
2ヶ月以内	2	18.2%
3ヶ月以内	1	9.1%
半年以内	6	54.5%
半年以上	0	0.0%
その他	2	18.2%
無回答	8	-
計	19	100.0%



※ 無回答を除く

＜図 第二種免許取得後、単独乗務開始までに要した期間（バス事業者所属）＞

	修了者(n=77)	修了者(n=77)
2週間以内	8	10.4%
2ヶ月以内	41	53.2%
3ヶ月以内	11	14.3%
半年以内	14	18.2%
半年以上	3	3.9%
その他	0	0.0%
無回答	0	-
計	77	100.0%



＜図 第二種免許取得後、単独乗務開始までに要した期間（タクシー事業者所属）＞

2 旅客自動車教習所の教習修了者が所属する事業者に対するアンケート

(1) 概要

ア 目的

平成28～30年度の期間に旅客自動車教習所の教習を修了した者が所属するバス事業者及びタクシー事業者の従業員数及び車両保有台数、第二種免許取得の支援制度の有無や第二種免許取得後の対応方法等を明らかにする。

イ 調査期間

令和元年7月24日～同年11月8日（108日間）

ウ 配布・回収方法

メール配布・メール回収

エ 協力事業者

公益社団法人日本バス協会及び一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会の協力を得て、加盟する全国の事業者のうち、平成28～30年度の期間に旅客自動車教習所の教習を修了した者が所属するバス事業者9社、タクシー事業者20社の合計29社から回答を得た。

<表 配布・回収事業者>

バス事業者	タクシー事業者	計
9社	20社	29社

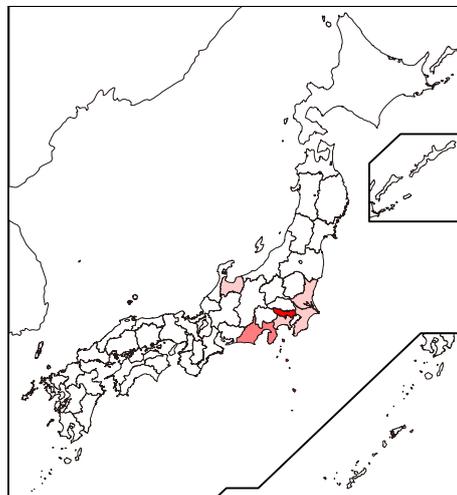
※ 本アンケートでは、設問に対して無回答が含まれており、必ずしも回収票数とn数が一致していない。

(2) アンケート結果

ア 本社所在地

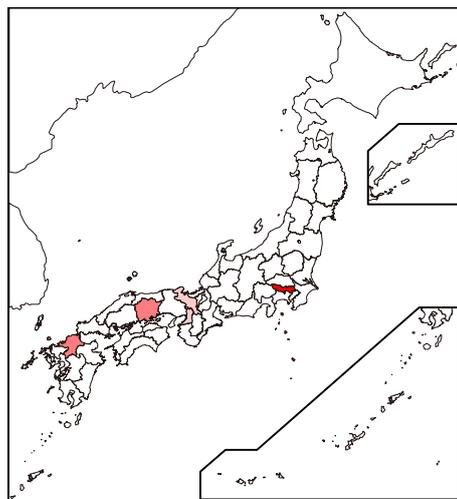
回答を得た事業者の本社所在地の分布を示す。

	事業者(n=9)
茨城県	1
千葉県	1
東京都	3
神奈川県	1
静岡県	2
富山県	1
計	9



<図 本社所在地分布（バス事業者）>

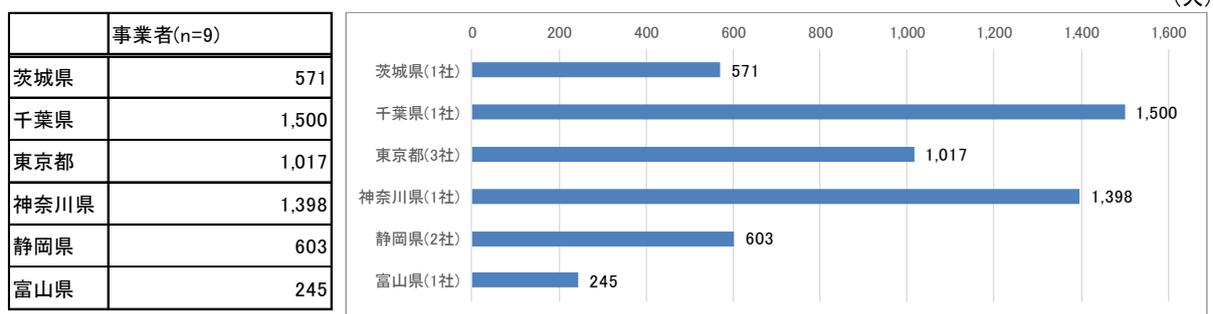
	事業者(n=20)
東京都	14
京都府	1
大阪府	1
岡山県	2
福岡県	2
計	20



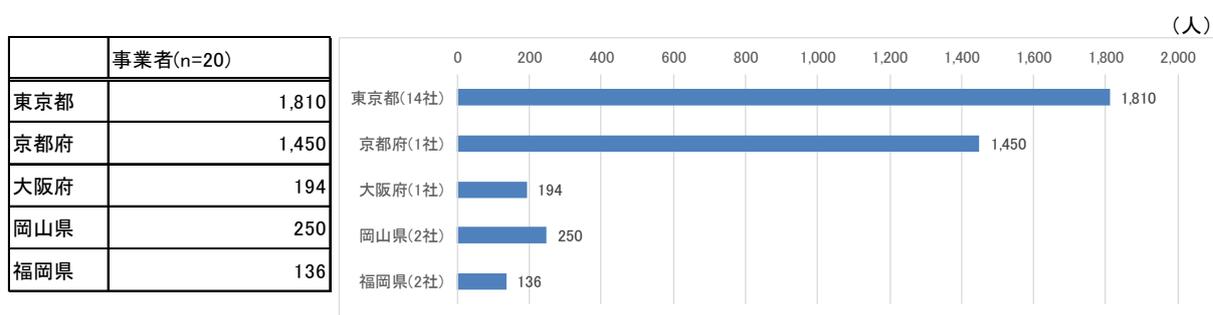
<図 本社所在地分布（タクシー事業者）>

イ 所属運転者数

都道府県別の平均所属運転者数を示す。



<図 平均所属運転者数（都道府県別）（バス事業者）>



<図 平均所属運転者数（都道府県別）（タクシー事業者）>

ウ 事業用自動車の保有台数

都道府県別の事業用自動車の平均保有台数を示す。

＜表 事業用自動車の平均保有台数（都道府県別）（バス事業者）＞
(台)

	乗合バス	貸切バス	特定バス	ハイヤー・タクシー
茨城県(1社)	422	20	11	0
千葉県(1社)	817	44	8	0
東京都(3社)	410	35	24	15
神奈川県(1社)	908	17	37	0
静岡県(2社)	406	87	0	0
富山県(1社)	176	25	0	0

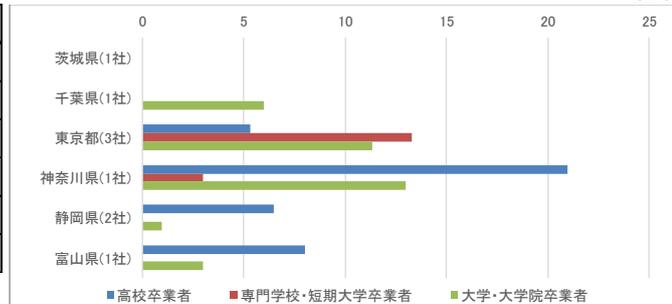
＜表 事業用自動車の平均保有台数（都道府県別）（タクシー事業者）＞
(台)

	乗合バス	貸切バス	特定バス	ハイヤー・タクシー
東京都(14社)	1	8	6	978
京都府(1社)	0	0	0	864
大阪府(1社)	0	0	0	105
岡山県(2社)	1	4	0	200
福岡県(2社)	0	0	0	75

エ 新卒採用の実績

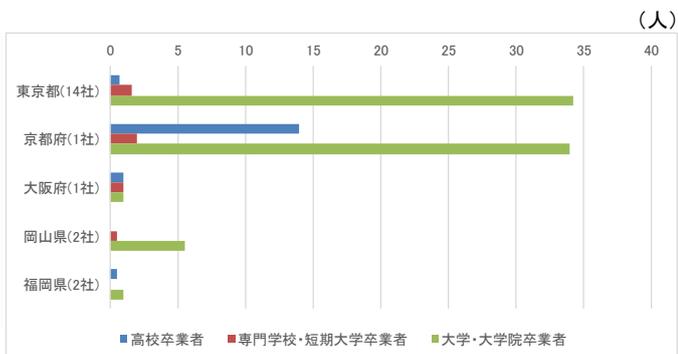
都道府県別の新卒採用の実績の平均値を示す。

	高校卒業者	専門学校・短期大学卒業者	大学・大学院卒業者
茨城県	0	0	0
千葉県	0	0	6
東京都	5	13	11
神奈川県	21	3	13
静岡県	7	0	1
富山県	8	0	3



＜図 新卒採用の実績の平均値（都道府県別）（バス事業者）＞

	高校卒業者	専門学校・短期大学卒業者	大学・大学院卒業者
東京都	1	2	34
京都府	14	2	34
大阪府	1	1	1
岡山県	0	1	6
福岡県	1	0	1



＜図 新卒採用の実績の平均値（都道府県別）（タクシー事業者）＞

オ 第二種免許取得支援制度の有無

バス事業者、タクシー事業者ともに、全ての事業者が全額事業者負担の養成制度を実施していることが分かった。

＜表 第二種免許取得支援制度の有無（バス事業者）＞

	事業者(n=9)	事業者(n=9)
養成制度がある(全額会社負担)	9	100.0%
養成補助制度がある(一部会社負担)	0	0.0%
支援制度はない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	-
計	9	100.0%

＜表 第二種免許取得支援制度の有無（タクシー事業者）＞

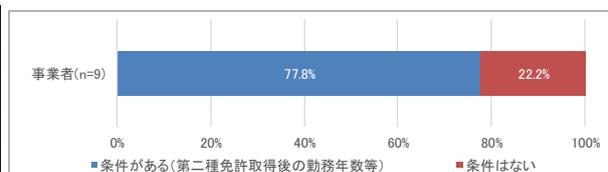
	事業者(n=20)	事業者(n=20)
養成制度がある(全額会社負担)	20	100.0%
養成補助制度がある(一部会社負担)	0	0.0%
支援制度はない	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	-
計	20	100.0%

カ 養成制度を受けるための条件等

「オ 第二種免許取得支援制度の有無」で養成制度、または養成補助制度があると回答した事業者に対し、養成制度を受けるための条件の有無を回答させた。バス事業者の約8割、タクシー事業者の約6割が養成制度を受ける際には何らかの条件を設けていることが分かった。

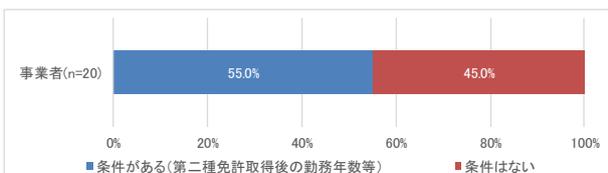
また、養成制度を受けるために「条件がある」と回答したバス事業者7社、タクシー事業者11社に対して、具体的な条件を回答させたところ、バス事業者の約7割、タクシー事業者の約6割が第二種免許の取得後の勤続年数に一定の条件を設けていることが分かった。

	事業者(n=9)	事業者(n=9)
条件がある(第二種免許取得後の勤続年数等)	7	77.8%
条件はない	2	22.2%
無回答	0	-
計	9	100.0%



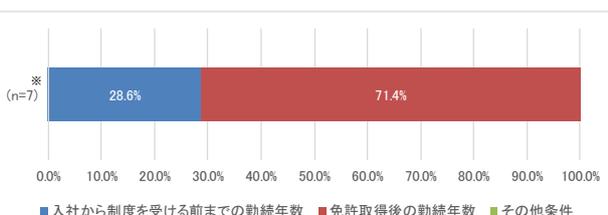
<図 養成制度を受けるための条件の有無 (バス事業者) >

	事業者(n=20)	事業者(n=20)
条件がある(第二種免許取得後の勤続年数等)	11	55.0%
条件はない	9	45.0%
無回答	0	-
計	20	100.0%



<図 養成制度を受けるための条件の有無 (タクシー事業者) >

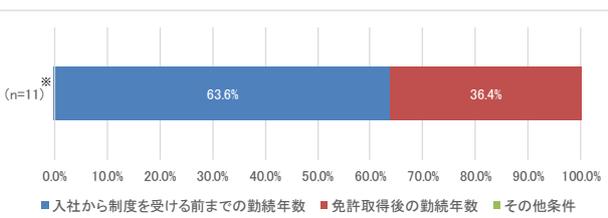
	条件あり(n=7)	条件あり(n=7)
入社から制度を受ける前までの勤続年数	2	28.6%
免許取得後の勤続年数	5	71.4%
その他条件	0	0.0%
無回答	0	-
計	7	100.0%



※ 養成制度を受けるための条件を設けるバス事業者7社が回答

<図 養成制度を受けるための条件の内容 (バス事業者) >

	条件あり(n=11)	条件あり(n=11)
入社から制度を受ける前までの勤続年数	7	63.6%
免許取得後の勤続年数	4	36.4%
その他条件	0	0.0%
無回答	0	-
計	11	100.0%

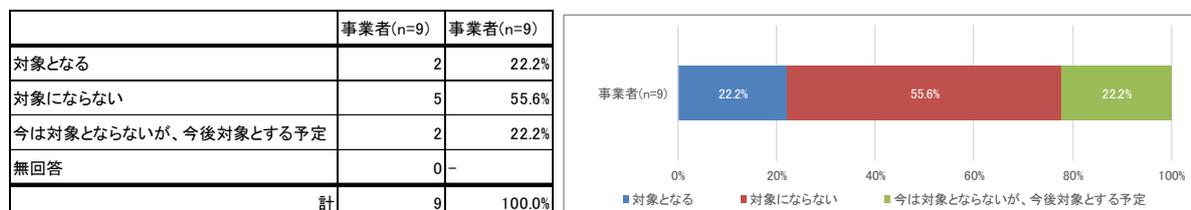


※ 養成制度を受けるための条件を設けるタクシー事業者11社が回答

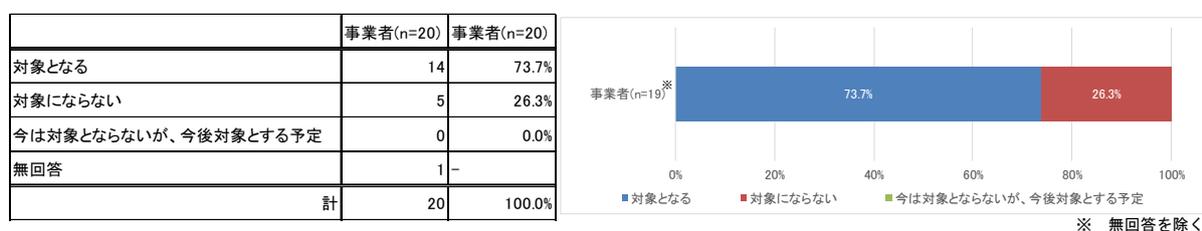
<図 養成制度を受けるための条件の内容 (タクシー事業者) >

キ 養成制度における旅客自動車教習所への対応

バス事業者について、現時点では、約8割の事業者では旅客自動車教習所は養成制度の対象となっていないが、その内の2社については、将来的に旅客自動車教習所も養成制度の対象とする予定であることが分かった。また、タクシー事業者については、約7割が旅客自動車教習所についても養成制度の対象となることが分かった。



<図 養成制度における旅客自動車教習所への対応（バス事業者）>



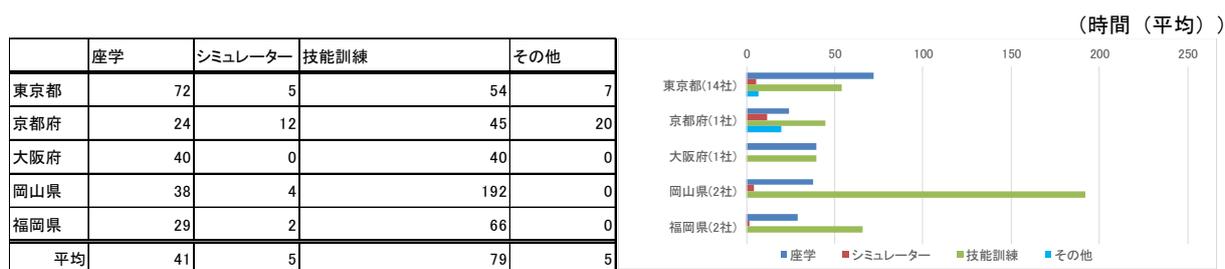
<図 養成制度における旅客自動車教習所への対応（タクシー事業者）>

ク 第二種免許取得から単独で営業運転するまでに実施する研修の時間数

第二種免許取得時から単独乗務を開始するまでに実施する研修の都道府県別平均時間を示す。バス事業者、タクシー事業者ともに、技能訓練に時間を費やしていることが分かり、バス事業者では見習い乗務にも時間を費やしていることが分かった。また、タクシー事業者の研修時間数は、バス事業者の時間数と比較すると全体的に短いことが分かった。



〈図 第二種免許取得から単独で営業運転するまでに実施する研修の時間数（都道府県別平均時間）（バス事業者）〉

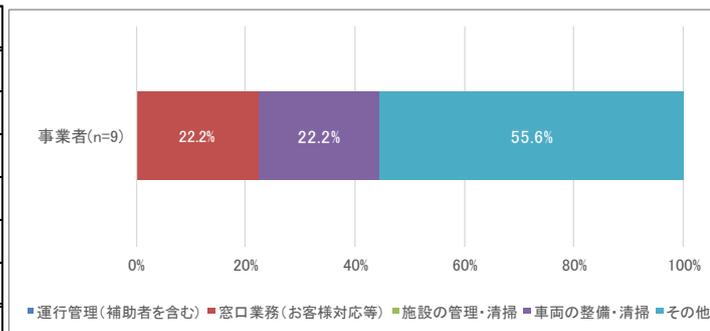


〈図 第二種免許取得から単独で営業運転するまでに実施する研修の時間数（都道府県別平均時間）（タクシー事業者）〉

ケ 第二種免許取得後から単独で営業運転するまでに担当させる業務内容

バス事業者では、第二種免許取得者が単独で営業運転をするまでに、運行管理、窓口事務等幅広い業務に配置させていることが分かった。タクシー事業者では、配車担当や車両の整備・清掃といった業務配置を行っている事業者が多かった反面、研修や運転訓練といったドライバーとしての養成を行っている事業者も見受けられた。

	事業者(n=9)	事業者(n=9)
運行管理(補助者を含む)	0	0.0%
窓口業務(お客様対応等)	2	22.2%
施設の管理・清掃	0	0.0%
車両の整備・清掃	2	22.2%
その他	5	55.6%
無回答	0	-
計	9	100.0%

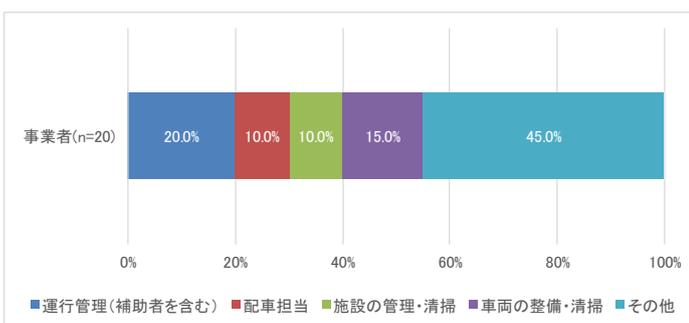


【その他の回答】

- ・ 安全案内係（車掌業務） ・ 本社事務 ・ バス添乗 ・ 雑務
- ・ 旅客案内（案内整理・乗車券取り扱い・手荷物取り扱い等）
- ・ 営業所の事務作業全般（必ずしも運行管理業務ではない） 等

< 図 第二種免許取得後から単独で営業運転するまでに担当させる業務内容（バス事業者） >

	事業者(n=20)	事業者(n=20)
運行管理(補助者を含む)	4	20.0%
配車担当	2	10.0%
施設の管理・清掃	2	10.0%
車両の整備・清掃	3	15.0%
その他	9	45.0%
無回答	0	-
計	20	100.0%



【その他の回答】

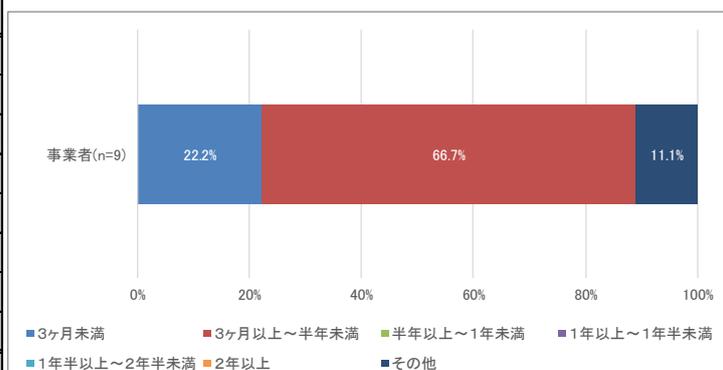
- ・ 運転訓練、研修 等

< 図 第二種免許取得後から単独で営業運転するまでに担当させる業務内容（タクシー事業者） >

コ 第二種免許取得から単独乗務開始までに要する期間

バス事業者の約2割、タクシー事業者の約9割超が第二種免許取得後から3ヶ月未満で単独乗務に至っており、バス事業者と比較してタクシー事業者の方が、短い期間で単独乗務に至っていることが分かった。

	事業者(n=9)	事業者(n=9)
3ヶ月未満	2	22.2%
3ヶ月以上～半年未満	6	66.7%
半年以上～1年未満	0	0.0%
1年以上～1年半未満	0	0.0%
1年半以上～2年半未満	0	0.0%
2年以上	0	0.0%
その他	1	11.1%
無回答	0	-
計	9	100.0%

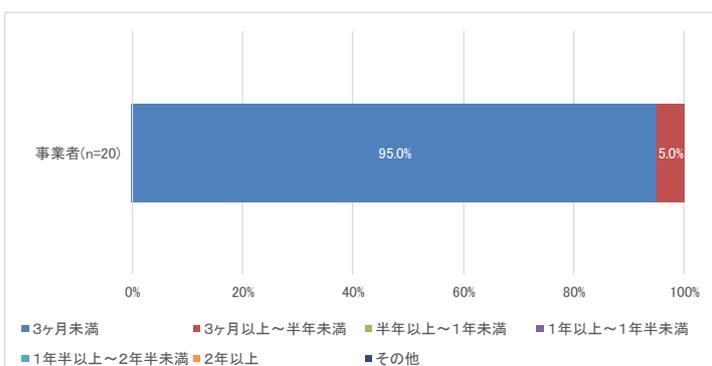


【その他の回答】

- ・入社時には、第二種免許を取得済み

<図 第二種免許取得から単独乗務開始までに要する期間（バス事業者）>

	事業者(n=20)	事業者(n=20)
3ヶ月未満	19	95.0%
3ヶ月以上～半年未満	1	5.0%
半年以上～1年未満	0	0.0%
1年以上～1年半未満	0	0.0%
1年半以上～2年半未満	0	0.0%
2年以上	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	-
計	20	100.0%



<図 第二種免許取得から単独乗務開始までに要する期間（タクシー事業者）>

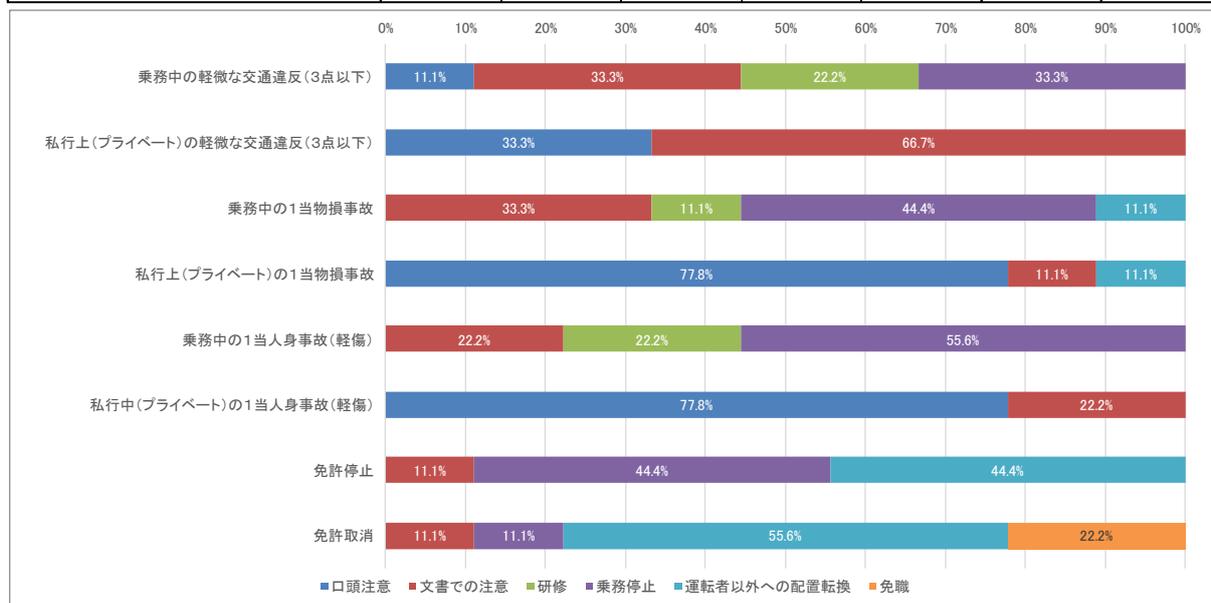
サ 違反や事故への対応や措置

以下に、違反や事故に対する事業者としての対応や措置について最も厳しい対応や措置に着目し、違反・事故項目別に示す。

バス事業者、タクシー事業者ともに、プライベートでの交通違反については、口頭注意や文書での注意程度に留める事業者が多かった。免許停止、免許取消など重度になると、運転者以外への配置転換や免職と言った措置を実行する事業者が見られた。タクシー事業者では、バス事業者と比較して免許取消に対する免職措置の割合が高い結果となった。

(事業者)

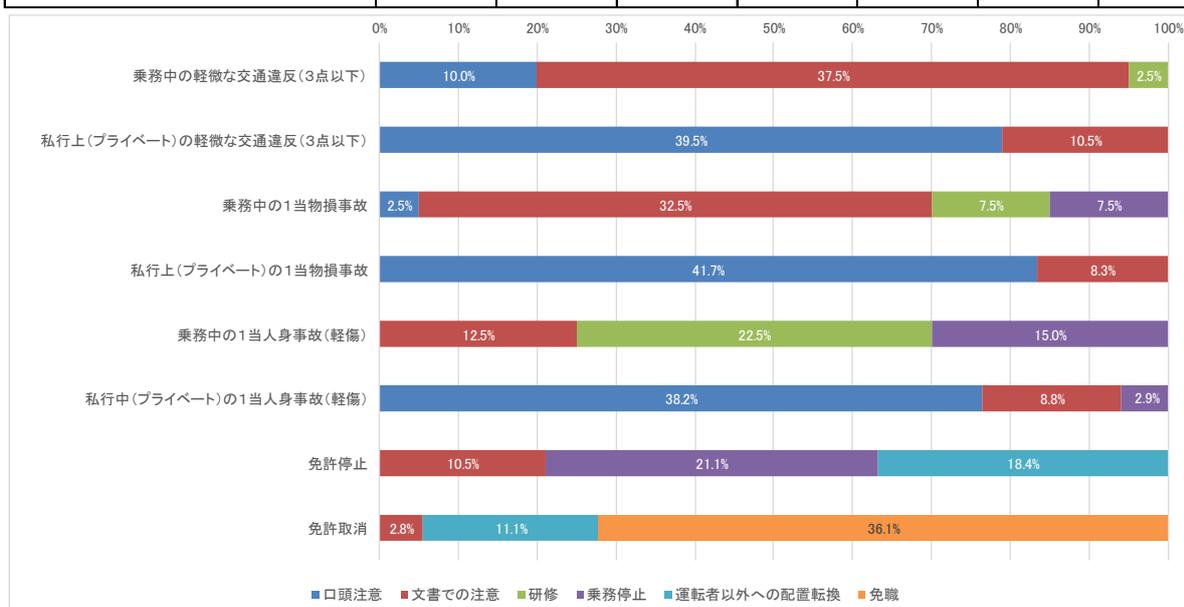
違反・事故	対応・措置	口頭注意	文書での注意	研修	乗務停止	運転者以外への配置転換	免職	計
乗務中の軽微な交通違反(3点以下)		1	3	2	3	0	0	9
私行上(プライベート)の軽微な交通違反(3点以下)		3	6	0	0	0	0	9
乗務中の1当物損事故		0	3	1	4	1	0	9
私行上(プライベート)の1当物損事故		7	1	0	0	1	0	9
乗務中の1当人身事故(軽傷)		0	2	2	5	0	0	9
私行中(プライベート)の1当人身事故(軽傷)		7	2	0	0	0	0	9
免許停止		0	1	0	4	4	0	9
免許取消		0	1	0	1	5	2	9



<図 違反や事故への対応や措置 (バス事業者) >

(事業者)

違反・事故	対応・措置	口頭注意	文書での注意	研修	乗務停止	運転者以外への配置転換	免職	計※
乗務中の軽微な交通違反(3点以下)		4	15	1	0	0	0	20
私行上(プライベート)の軽微な交通違反(3点以下)		15	4	0	0	0	0	19
乗務中の1当物損事故		1	13	3	3	0	0	20
私行上(プライベート)の1当物損事故		15	3	0	0	0	0	18
乗務中の1当人身事故(軽傷)		0	5	9	6	0	0	20
私行中(プライベート)の1当人身事故(軽傷)		13	3	0	1	0	0	17
免許停止		0	4	0	8	7	0	19
免許取消		0	1	0	0	4	13	18



※ 事業者によっては無回答の項目もあるため、必ずしも合計が20社にならない

<図 違反や事故への対応や措置(タクシー事業者)>

3 旅客自動車教習所に対するアンケート

(1) 概要

ア 目的

全国の旅客自動車教習所に対し、運転適性指導員人数、運転習熟指導員人数、取消処分者講習等で実施している項目のうち、旅客自動車教習所における教習として有益な内容等を明らかにする。

イ 調査期間

令和元年7月3日～同年7月31日（29日間）

ウ 配布・回収方法

メール配布・メール回収

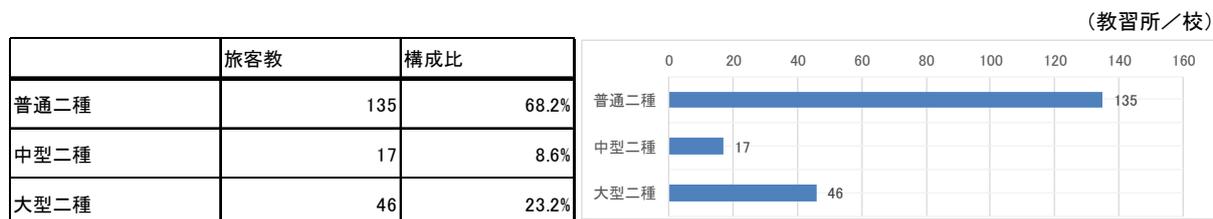
エ 協力教習所

全指連の協力を得て、全指連に加盟する全国の指定自動車教習所のうち、旅客自動車教習所の指定を受ける教習所のうち、139教習所の協力を得た。

(2) アンケート結果

ア 旅客自動車教習所としての指定を受けている種類

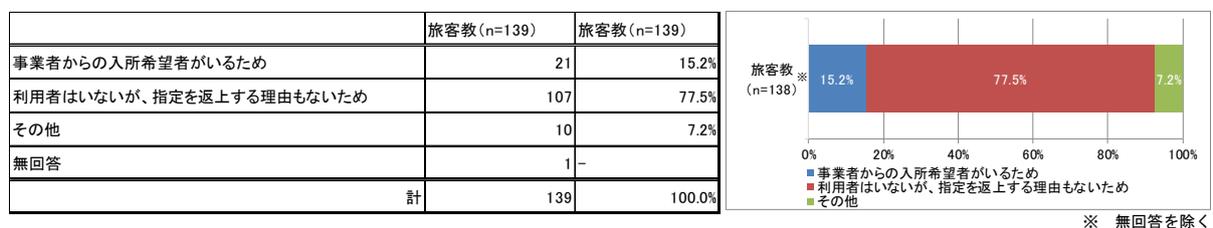
普通二種は135校、中型二種は17校、大型二種は46校だった。



<図 旅客自動車教習所としての指定を受けている種類>

イ 旅客自動車教習所としての指定を受けている理由

全体の約8割が「利用者はいないが、指定を返上する理由もないため」と回答をしていた。



【その他の回答】

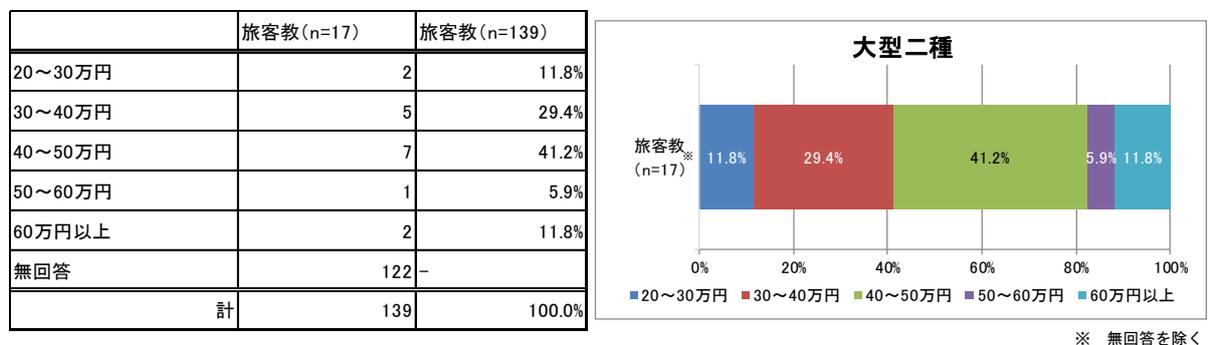
- ・ 経営方針のため指定を返上せず
- ・ 今後の入所希望者に対応するため 等

<図 旅客自動車教習所としての指定を受けている理由>

ウ 旅客自動車教習所としての教習の価格設定

(ア) 大型二種

大型二種の教習料金は、「40～50万円」が約4割、「30～40万円」が約3割という結果となった。

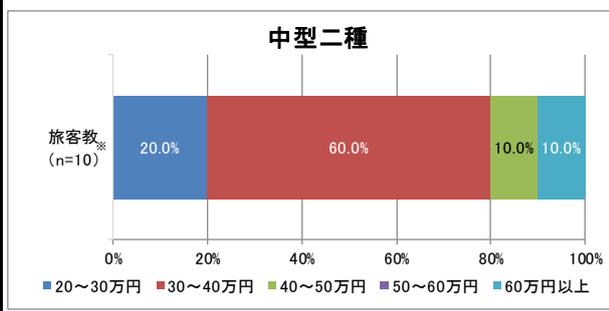


<図 旅客自動車教習所としての教習の価格設定（大型二種）>

(イ) 中型二種

中型二種の教習料金は、「30～40万円」が約6割、「20～30万円」が約2割という結果となった。

	旅客教(n=10)	旅客教(n=139)
20～30万円	2	20.0%
30～40万円	6	60.0%
40～50万円	1	10.0%
50～60万円	0	0.0%
60万円以上	1	10.0%
無回答	129	-
計	139	100.0%



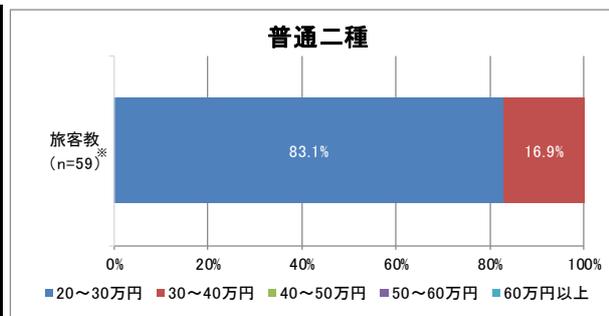
※ 無回答を除く

<図 旅客自動車教習所としての教習の価格設定（中型二種）>

(ウ) 普通二種

普通二種の教習料金は、「20～30万円」が約8割という結果となった。

	旅客教(n=59)	旅客教(n=139)
20～30万円	49	83.1%
30～40万円	10	16.9%
40～50万円	0	0.0%
50～60万円	0	0.0%
60万円以上	0	0.0%
無回答	80	-
計	139	100.0%



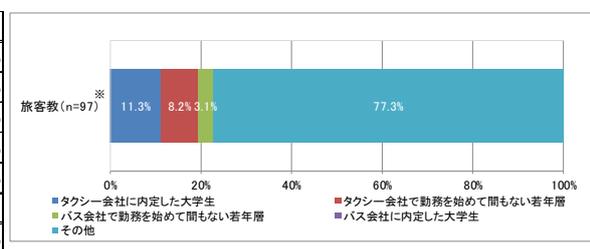
※ 無回答を除く

<図 旅客自動車教習所としての教習の価格設定（普通二種）>

エ 利用する教習生の層

タクシー会社への内定者や勤務開始直後の者の利用があることが分かった。

	旅客教(n=139)	旅客教(n=139)
タクシー会社に内定した大学生	11	11.3%
タクシー会社で勤務を始めて間もない若年層	8	8.2%
バス会社で勤務を始めて間もない若年層	3	3.1%
バス会社に内定した大学生	0	0.0%
その他	75	77.3%
無回答	42	-
計	139	100.0%



※ 無回答を除く

【その他の回答】

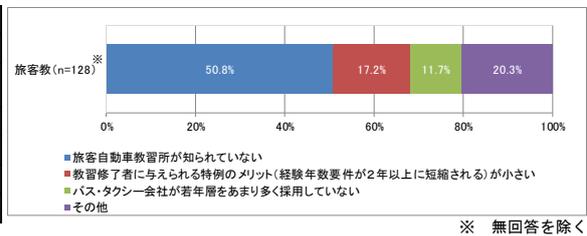
- ・利用者実績無しのため不明 等

<図 利用する教習生の層>

オ 旅客自動車教習所の利用者数が少ない理由

旅客自動車教習所の認知不足と回答した教習所が約5割、続いて、修了時に得られる特例のメリットが少ないと回答した教習所が約2割だった。

	旅客教 (n=139)	旅客教 (n=139)
旅客自動車教習所が知られていない	65	50.8%
教習修了者に与えられる特例のメリット(経年数要件が2年以上に短縮される)が小さい	22	17.2%
バス・タクシー会社が若年層をあまり多く採用していない	15	11.7%
その他	26	20.3%
無回答	11	-
計	139	100.0%



※ 無回答を除く

【その他の回答】

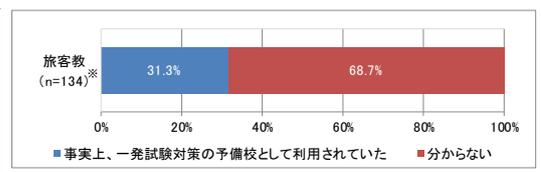
- ・若年層のバス、タクシー事業者への就職希望者が少ない
- ・教習料金が高額 等

<図 旅客自動車教習所の利用者数が少ない理由>

カ 第二種免許制度に係る指定自動車教習所制度が導入されたH14年以前の旅客自動車教習所の利用のされ方

約3割の旅客自動車教習所が事実上の一発試験対策の予備校として利用されていたと回答した。

	旅客教 (n=139)	旅客教 (n=139)
事実上、一発試験対策の予備校として利用されていた	42	31.3%
分からない	92	68.7%
無回答	5	-
計	139	100.0%

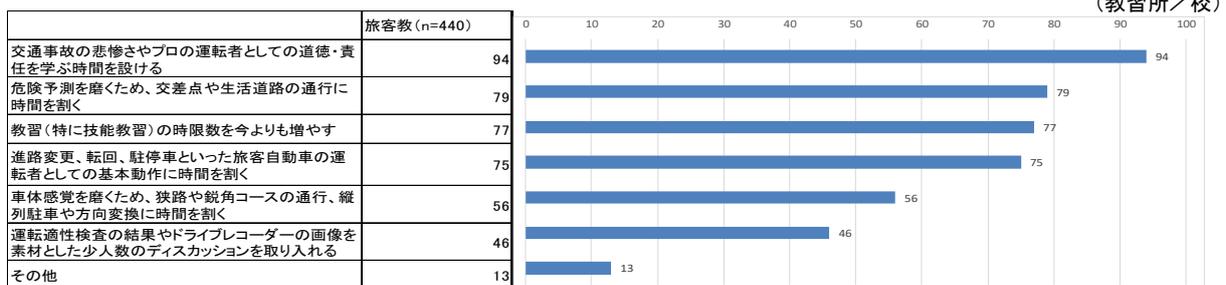


※ 無回答を除く

<図 H14年以前の旅客自動車教習所の利用のされ方>

キ 第二種免許の受験資格要件の引下げを認める場合、旅客自動車教習所の教習カリキュラムの改善方向(複数回答可)

「交通事故の悲惨さやプロの運転者としての道徳・責任を学ぶ時間を設ける」が最も多く、続いて「危険予測を磨くため、交差点や生活道路の通行に時間を割く」、「教習(特に技能教習)の時限数を今よりも増やす」、「進路変更、転回、駐停車といった旅客自動車の運転者としての基本動作に時間を割く」と、プロドライバーとしての道徳心及び責任感の向上に加え、技能スキルの向上を重要視する声が多かった。

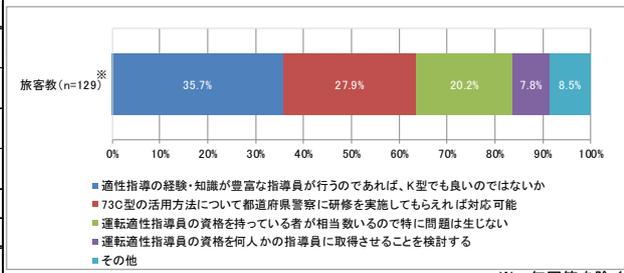


<図 第二種免許の受験資格要件の引下げを認める場合、旅客自動車教習所の教習カリキュラムの改善方向>

ク 新しい旅客自動車教習所の教習に73C型運転適性検査を用いた適性指導を導入することについての感想・意見

「適性指導の経験・知識が豊富な指導員が行うのであれば、K型でも良いのではないか」と回答した教習所が約4割だった反面、「73C型の活用方法について都道府県警察に研修を実施してもらえれば対応可能」・「運転適性指導員の資格を持っている者が相当数いるので特に問題は生じない」と回答した教習所は合計で全体の約5割であった。

	旅客教 (n=139)	旅客教 (n=139)
適性指導の経験・知識が豊富な指導員が行うのであれば、K型でも良いのではないか	46	35.7%
73C型の活用方法について都道府県警察に研修を実施してもらえれば対応可能	36	27.9%
運転適性指導員の資格を持っている者が相当数いるので特に問題は生じない	26	20.2%
運転適性指導員の資格を何人かの指導員に取得させることを検討する	10	7.8%
その他	11	8.5%
無回答	10	-
計	139	100.0%



【その他の回答】

- ・OD式を利用しても良いのではないか 等

<図 新しい旅客自動車教習所の教習に73C型運転適性検査を用いた適性指導を導入することについての感想・意見>

ケ 都道府県別各資格者数

下表に、旅客自動車教習所における、都道府県別指定講習（取消処分者講習・初心運転者講習）の指定機関数及び都道府県別各資格者数を整理した。

<表 都道府県別指定講習機関数及び各資格者数（旅客自動車教習所）>

※ ()内は教習所数	指定講習機関 (取消処分者講習)としての指定 がある教習所 <教習所/校>	指定講習機関 (初心運転者講習)としての指定 がある教習所 <教習所/校>	運転適性指導員 <人>	運転習熟指導員 <人>	運転適性&運転 習熟指導員 <人>	運転適性検査・指導者資格者証の資格保有年数に応じ た同資格保有者数<人>					上級運転適性 検査・指導者 資格者証の保 有者数 <人>
						1年未満	1年以上3 年未満	3年以上5 年未満	5年以上	合計	
北海道 (2)	0	2	0	17	0	1	0	8	43	52	0
青森県 (2)	2	2	25	29	19	2	4	4	73	83	2
岩手県 (1)	0	1	0	0	0	1	0	2	9	12	0
宮城県 (2)	0	1	32	8	8	1	3	2	25	31	10
秋田県 (0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
山形県 (3)	1	2	9	15	7	4	5	5	51	65	0
福島県 (2)	2	2	16	14	12	1	3	3	25	32	0
茨城県 (0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
栃木県 (4)	1	4	19	36	17	4	10	7	46	67	0
群馬県 (3)	1	3	39	39	34	2	9	5	62	78	0
埼玉県 (1)	0	0	0	2	0	1	1	0	7	9	0
千葉県 (1)	0	1	0	5	0	0	0	0	0	0	0
東京都 (16)	2	9	34	147	26	25	58	56	467	606	0
神奈川県 (2)	2	2	6	16	6	0	1	3	23	27	0
新潟県 (1)	1	1	6	7	0	1	3	0	25	29	0
富山県 (0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
石川県 (0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
福井県 (2)	2	2	7	18	5	7	3	6	53	69	0
山梨県 (1)	1	1	9	9	8	0	1	0	14	15	0
長野県 (18)	2	10	14	94	9	10	24	19	231	284	0
岐阜県 (1)	0	1	0	11	0	0	2	3	26	31	0
静岡県 (0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
愛知県 (3)	0	2	0	36	0	1	6	5	53	65	0
三重県 (0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
滋賀県 (2)	0	2	0	14	0	4	0	2	11	17	0
京都府 (7)	0	3	0	37	0	3	3	1	131	138	0
大阪府 (0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
兵庫県 (1)	0	1	0	9	0	5	11	4	21	41	0
奈良県 (2)	2	2	13	18	8	2	2	2	31	37	0
和歌山県 (2)	1	2	10	10	4	0	1	0	3	4	0
鳥取県 (4)	3	2	25	29	17	1	10	5	57	73	0
島根県 (1)	0	1	0	6	0	0	1	2	17	20	0
岡山県 (7)	2	6	37	66	27	1	9	6	72	88	0
広島県 (0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
山口県 (5)	3	4	26	44	14	6	5	6	66	83	0
徳島県 (0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
香川県 (2)	0	2	0	15	0	5	7	1	30	43	0
愛媛県 (0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
高知県 (0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
福岡県 (19)	3	19	51	181	27	8	25	11	245	289	0
佐賀県 (5)	2	5	6	29	3	6	8	2	83	99	0
長崎県 (1)	0	1	0	10	0	0	0	0	0	0	0
熊本県 (0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大分県 (0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
宮崎県 (0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿児島県 (11)	5	11	25	69	22	2	19	11	132	164	0
沖縄県 (5)	5	5	29	25	20	2	9	2	89	102	0
合計 (139)	43	112	438	1,065	293	106	243	183	2,221	2,753	12

4 高校生に対するアンケート

(1) 概要

ア 目的

卒業後は就職を希望する高校生が、第二種免許の受験資格の見直しについてどのような意見を持っているか、自動車運送業界への就職希望の有無及び理由等を明らかにする。

イ 調査期間

令和元年10月1日～同年10月31日（31日間）

ウ 配布・回収方法

郵送配布・郵送回収

エ 協力学校

下表の計6校の協力を得た。

<表 配布先学校>

配布先学校	回収票数
A校（福岡県内）	194票
B校（沖縄県内）	271票
C校（広島県内）	228票
D校（京都府内）	295票
E校（静岡県内）	258票
F校（東京都内）	163票
計	1,409票

オ 回収数及び集計対象

合計1,409票を回収した。なお、集計については、就職希望者の694票を対象とした。

<表 回収票の内訳>

	回収票
就職希望者	694票
進学希望者・その他	715票
計	1,409票

※ 本アンケートでは、設問に対して無回答が含まれており、必ずしも回収票数とn数が一致していない。

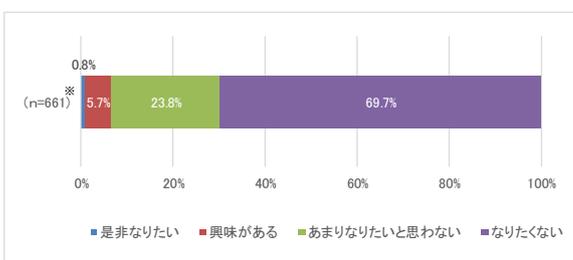
(2) アンケート結果

ア ドライバーへの志望度

(ア) バスドライバー

「是非なりたい」、「興味がある」と回答した者は、全体の約6%だった。

	(n=694)	(n=694)
是非なりたい	5	0.8%
興味がある	38	5.7%
あまりなりたいと思わない	157	23.8%
なりたくない	461	69.7%
無回答	33	-
計	694	100.0%



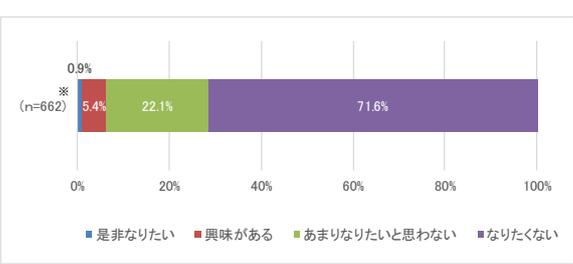
※ 無回答を除く

<図 バスドライバーへの志望度>

(イ) タクシードライバー

「是非なりたい」、「興味がある」と回答した者は、全体の約6%だった。

	(n=694)	(n=694)
是非なりたい	6	0.9%
興味がある	36	5.4%
あまりなりたいと思わない	146	22.1%
なりたくない	474	71.6%
無回答	32	-
計	694	100.0%



※ 無回答を除く

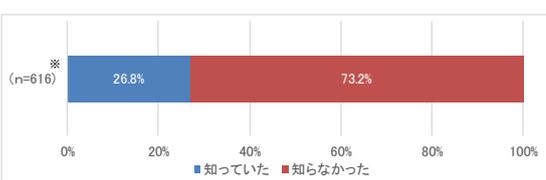
<図 タクシードライバーへの志望度>

イ 第二種免許は21歳以上でないと取得できないことに対する知識

(ア) 「21歳以上」でないと第二種免許が取得できないことについて

第二種免許の受験資格要件として、21歳以上であることを「知らなかった」と回答した者は、全体の約7割超となった。

	(n=694)	(n=694)
知っていた	165	26.8%
知らなかった	451	73.2%
無回答	78	-
計	694	100.0%



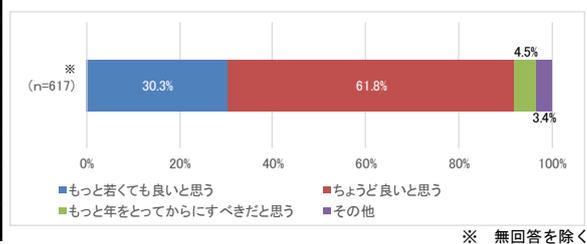
※ 無回答を除く

<図 第二種免許は21歳以上でないと取得できないことについて>

(イ) 「21歳以上」という条件に対する考え

第二種免許の受験資格要件が21歳以上であることに對し、「ちょうど良いと思う」と回答した者は、全体の約6割超となった。一方、「もっと若くても良いと思う」が約3割となった。

	(n=694)	(n=694)
もっと若くても良いと思う	187	30.3%
ちょうど良いと思う	381	61.8%
もっと年をとってからにすべきだと思う	28	4.5%
その他	21	3.4%
無回答	77	-
計	694	100.0%



【その他の回答】

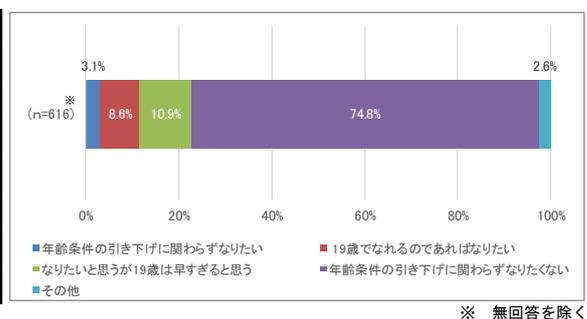
- ・中途半端な年齢だと思った
- ・何歳でも良いと思う 等

<図 第二種免許受験資格要件「21歳以上」に対する考え>

ウ 年齢条件を引き下げられた場合、バス・タクシードライバーへの志望度

「19歳でなれるのであればなりたい」と回答した者が全体の約1割という結果だった。

	(n=616)	(n=616)
年齢条件の引き下げに関わらずなりたい	19	3.1%
19歳でなれるのであればなりたい	53	8.6%
なりたいと思うが19歳は早すぎると思う	67	10.9%
年齢条件の引き下げに関わらずなりたくない	461	74.8%
その他	16	2.6%
無回答	77	-
計	693	100.0%



【その他の回答】

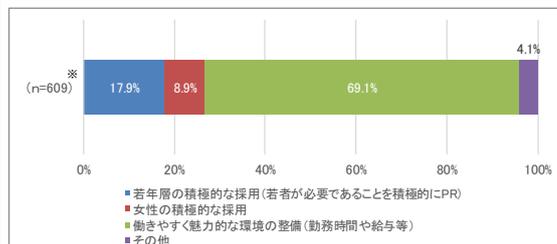
- ・興味があまりない
- ・どちらでもかまわない 等

<図 年齢条件を引き下げられた場合、バス・タクシードライバーへの志望度>

エ 高校生でバス・タクシードライバー志望者を増加させるために必要な重要な対応

「働きやすく魅力的な環境の整備」と回答した者が約7割を占め、続いて「若年層の積極的な採用」が約2割であった。

	(n=688)	(n=688)
若年層の積極的な採用(若者が必要であることを積極的にPR)	109	17.9%
女性の積極的な採用	54	8.9%
働きやすく魅力的な環境の整備(勤務時間や給与等)	421	69.1%
その他	25	4.1%
無回答	79	-
計	688	100.0%



※ 無回答を除く

【その他の回答】

・イメージを変える ・ドライバーの安全の確保 等

<図 高校生でバス・タクシードライバー志望者を増加させるために必要な重要な対応>

5 指定自動車教習所に対するアンケート

(1) 概要

ア 目的

全国の指定自動車教習所に対し、旅客自動車教習所の認知状況や旅客自動車教習所の指定を受けていない理由、今後の旅客自動車教習所の在り方に関する検討の方向性に対する意見等を明らかにする。

イ 調査期間

令和元年7月3日～同年7月31日（29日間）

ウ 配布・回収方法

メール配布・メール回収

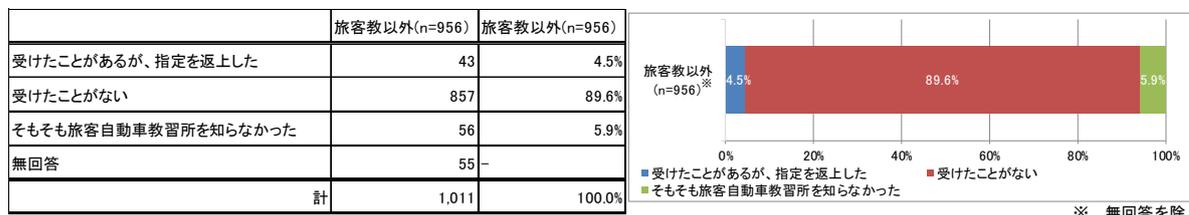
エ 協力教習所

全指連の協力を得て、全指連に加盟する全国の指定自動車教習所のうち、1,011教習所の協力を得た。

(2) アンケート結果

ア 過去に旅客自動車教習所の指定を受けた経験

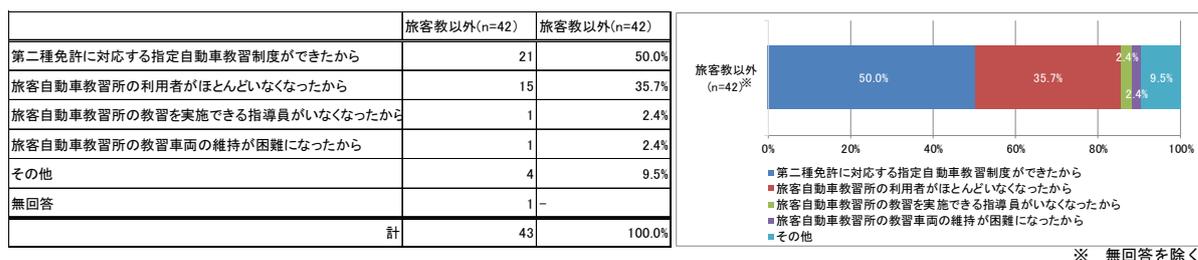
約9割の教習所が旅客自動車教習所の指定を受けたことがなく、指定を返上した教習所は1割未満であった。



<図 過去に旅客自動車教習所の指定を受けた経験>

イ 旅客自動車教習所の指定を返上した理由

「ア 過去に旅客自動車教習所の指定を受けた経験」で「受けたことがあるが、返上した」と回答した43教習所に返上した理由の回答を得たところ、半数が「第二種免許に対応する指定自動車教習制度ができたから」と回答した。



【その他の回答】

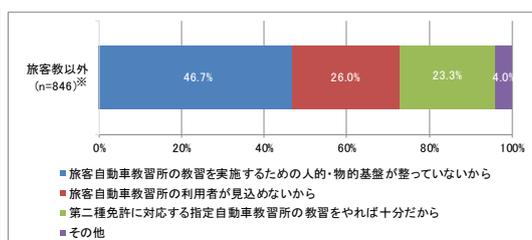
- ・ コース変更の為
- ・ コース変更の際に指定を返上した 等

<図 旅客自動車教習所の指定を返上した理由>

ウ 旅客自動車教習所の指定を受けたことがない理由

「ア 過去に旅客自動車教習所の指定を受けた経験」で「受けたことがない」と回答した857教習所にその理由の回答を得たところ、約5割が「旅客自動車教習所の教習を実施するための人的・物的基盤が整っていないから」、約3割が「旅客自動車教習所の利用者が見込めないから」と回答した。また約2割の教習所が「第二種免許に対応する指定自動車教習所の教習をやれば十分だから」と回答した。

	旅客教以外(n=846)	旅客教以外(n=846)
旅客自動車教習所の教習を実施するための人的・物的基盤が整っていないから	395	46.7%
旅客自動車教習所の利用者が見込めないから	220	26.0%
第二種免許に対応する指定自動車教習所の教習をやれば十分だから	197	23.3%
その他	34	4.0%
無回答	11	-
計	857	100.0%



※ 無回答を除く

【その他の回答】

- ・ 指導員不足
- ・ 二種の教習を行っていない 等

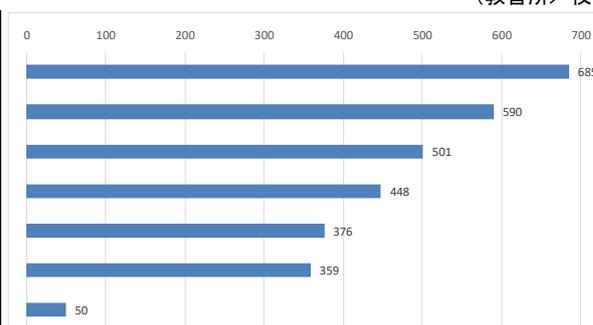
＜図 旅客自動車教習所の指定を受けたことがない理由＞

エ 第二種免許の受験資格要件の引下げを認める場合、旅客自動車教習所の教習カリキュラムの改善方向（複数回答可）

「交通事故の悲惨さやプロの運転者としての道徳・責任を学ぶ時間を設ける」が最も多く、続いて「危険予測を磨くため、交差点や生活道路の通行に時間を割く」、「教習（特に技能教習）の時限数を今よりも増やす」、「進路変更、転回、駐停車といった旅客自動車の運転者としての基本動作に時間を割く」と、プロドライバーとしての道徳心及び責任感の向上に加え、技能スキルの向上を重要視する声が多かった。

(教習所/校)

	旅客教以外
交通事故の悲惨さやプロの運転者としての道徳・責任を学ぶ時間を設ける	685
危険予測を磨くため、交差点や生活道路の通行に時間を割く	590
教習（特に技能教習）の時限数を今よりも増やす	501
進路変更、転回、駐停車といった旅客自動車の運転者としての基本動作に時間を割く	448
車体感覚を磨くため、狭路や鋭角コースの通行、縦列駐車や方向変換に時間を割く	376
運転適性検査の結果やドライブレコーダーの画像を素材とした少人数のディスカッションを取り入れる	359
その他	50



【その他の回答】

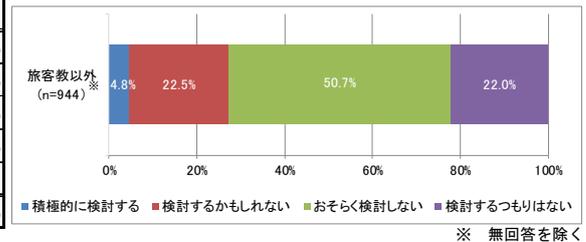
- ・ シミュレータではなく、実車でを行う時間を増やす
- ・ 旅客を意識した教習の強化 等

＜図 第二種免許の受験資格要件の引下げを認める場合、旅客自動車教習所の教習カリキュラムの改善方向＞

オ 第二種免許の受験資格要件の引下げを認める場合、旅客自動車教習所の指定の検討可否

第二種免許の受験資格の引下げが行われ、バス・タクシー事業者から問い合わせがあった場合、旅客自動車教習所の指定を受けることに対する検討について回答を得たところ、「積極的に検討する」、「検討するかもしれない」と回答した教習所は約3割、「おそらく検討しない」、「検討するつもりはない」と回答した教習所は約7割だった。

	旅客教以外(n=944)	旅客教以外(n=944)
積極的に検討する	45	4.8%
検討するかもしれない	212	22.5%
おそらく検討しない	479	50.7%
検討するつもりはない	208	22.0%
無回答	67	-
計	1,011	100.0%



<図 第二種免許の受験資格要件の引下げを認める場合、旅客自動車教習所の指定の検討可否>

キ 都道府県別各資格者数

下表に、旅客自動車教習所以外の指定自動車教習所における、都道府県別指定講習（取消処分者講習・初心運転者講習）の指定機関数及び都道府県別各資格者数を整理した。

＜表 都道府県別指定講習機関数及び各資格者数（指定自動車教習所（旅客教を除く））＞

※（）内は教習所数	指定講習機関 （取消処分者講習）としての指定 がある教習所 ＜教習所／校＞	指定講習機関 （初心運転者講習）としての指定 がある教習所 ＜教習所／校＞	運転適性指導員 ＜人＞	運転習熟指導員 ＜人＞	運転適性＆運転 習熟指導員 ＜人＞	運転適性検査・指導者資格者証の資格保有年数に応じた同資 格保有者数＜人＞					上級運転適性検査・指導者資格 者証の保有者数 ＜人＞
						1年未満	1年以上3 年未満	3年以上5 年未満	5年以上	合計	
北海道（61）	7	23	269	125	51	40	77	88	771	976	1
青森県（22）	3	10	44	54	15	11	19	15	237	282	6
岩手県（26）	10	11	97	59	27	5	25	28	245	303	0
宮城県（32）	9	15	322	120	92	14	41	56	396	507	130
秋田県（22）	11	10	75	51	25	12	7	23	194	236	0
山形県（24）	3	11	136	86	22	15	31	49	314	409	0
福島県（35）	5	32	89	187	27	14	54	46	404	518	29
茨城県（35）	5	11	172	128	51	17	36	35	392	480	12
栃木県（31）	3	14	244	107	60	32	38	39	328	437	0
群馬県（20）	3	18	193	148	91	10	15	31	285	341	13
埼玉県（45）	4	19	256	223	50	41	79	61	923	1,104	12
千葉県（56）	3	29	269	206	89	44	69	55	706	874	28
東京都（30）	1	14	277	170	89	22	70	63	573	728	0
神奈川県（37）	13	37	465	459	264	30	55	68	808	961	0
新潟県（20）	2	8	128	53	29	21	20	10	231	282	0
富山県（16）	7	11	60	88	36	9	6	11	139	165	0
石川県（14）	6	14	55	129	40	3	11	8	129	151	31
福井県（4）	1	4	8	19	2	6	3	2	34	45	9
山梨県（15）	1	13	79	58	13	4	17	25	152	198	0
長野県（9）	0	1	0	11	0	0	8	11	98	117	0
岐阜県（24）	1	10	53	123	15	12	24	18	234	288	9
静岡県（41）	4	18	418	225	88	32	61	66	582	741	14
愛知県（34）	1	34	129	388	75	40	61	50	649	800	0
三重県（21）	2	20	121	151	61	27	29	28	337	421	52
滋賀県（13）	3	11	52	95	26	1	3	8	138	150	0
京都府（14）	2	8	5	56	4	6	20	27	208	261	0
大阪府（32）	4	32	265	325	123	13	35	28	565	641	20
兵庫県（16）	4	11	91	78	28	8	10	17	154	189	0
奈良県（7）	1	7	90	34	25	9	7	4	99	119	0
和歌山県（13）	7	13	51	59	30	4	10	28	86	128	0
鳥取県（5）	2	3	46	21	11	1	1	2	86	90	0
島根県（9）	3	9	48	24	9	3	10	11	109	133	1
岡山県（10）	1	10	31	77	11	2	3	3	148	156	0
広島県（28）	4	19	119	166	37	18	20	28	347	413	7
山口県（18）	3	10	64	88	36	10	10	6	144	170	0
徳島県（15）	2	6	92	47	23	14	8	12	164	198	0
香川県（13）	5	12	55	82	27	12	29	3	179	223	8
愛媛県（6）	3	6	35	45	22	4	6	7	54	71	0
高知県（11）	2	11	36	63	20	5	19	11	75	110	7
福岡県（19）	2	19	168	135	56	21	16	25	260	322	21
佐賀県（8）	2	4	5	17	3	3	13	13	144	173	0
長崎県（16）	5	16	82	71	29	10	14	15	151	190	0
熊本県（23）	13	23	166	116	59	9	28	21	243	301	6
大分県（16）	7	16	118	86	40	14	13	14	188	229	16
宮崎県（9）	2	9	19	57	12	7	8	12	122	149	0
鹿児島県（20）	3	19	20	106	19	2	26	23	259	310	0
沖縄県（16）	12	16	92	97	48	3	11	20	177	211	6
合計（1011）	197	677	5,709	5,313	2,010	640	1,176	1,224	13,261	16,301	438

第2 AT限定解除関係

1 指定自動車教習所に対するアンケート

(1) 概要

ア 目的

全国の準中型免許以上に係る教習を実施している指定自動車教習所に対し、免許の種類別保有教習車両数、現有教習車両の購入時期及び更新予定時期、中型または大型AT限定免許等が創設された場合に予想される具体的な負担、車体の大きさの違いによるMT自動車の操作特性の異同についての意見等を明らかにする。

イ 調査期間

令和元年7月3日～同年7月31日（29日間）

ウ 配布・回収方法

メール配布・メール回収

エ 協力教習所

全指連の協力を得て、全指連に加盟する全国の指定自動車教習所のうち、1,150教習所の協力を得た。

(2) アンケート結果

ア 車種別保有台数

全国の指定自動車教習所の車種別の保有台数を都道府県別に整理した。

<表 都道府県別車種別保有台数>

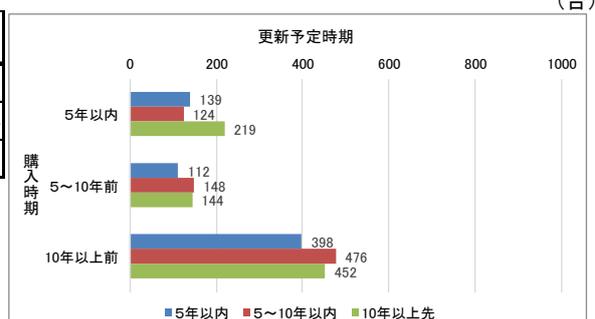
(台)

	保有教習車両			
	中型	大型	中型二種	大型二種
※ ()内は教習所数				
北海道(63)	71	41	4	9
青森県(24)	36	15	0	4
岩手県(27)	37	26	5	10
宮城県(34)	35	26	6	10
秋田県(22)	22	20	1	15
山形県(27)	31	34	5	23
福島県(37)	53	39	4	11
茨城県(35)	40	29	4	10
栃木県(35)	44	39	9	23
群馬県(23)	35	18	3	7
埼玉県(46)	59	40	9	18
千葉県(57)	42	29	3	12
東京都(46)	33	19	9	13
神奈川県(39)	31	13	2	6
新潟県(21)	31	11	2	4
富山県(16)	28	9	1	2
石川県(14)	20	5	1	2
福井県(6)	11	2	1	1
山梨県(16)	22	5	2	3
長野県(27)	53	30	7	24
岐阜県(25)	38	20	4	9
静岡県(41)	59	38	6	19
愛知県(37)	36	25	3	6
三重県(21)	28	14	1	2
滋賀県(15)	23	14	2	7
京都府(21)	21	17	5	11
大阪府(32)	24	10	2	1
兵庫県(17)	23	24	6	13
奈良県(9)	10	3	1	3
和歌山県(15)	22	13	1	4
鳥取県(9)	19	11	2	6
島根県(10)	16	7	1	4
岡山県(17)	18	15	2	3
広島県(28)	41	25	3	9
山口県(23)	25	12	1	2
徳島県(15)	17	14	2	8
香川県(15)	24	17	2	4
愛媛県(6)	10	3	0	1
高知県(11)	16	9	2	6
福岡県(38)	45	33	3	5
佐賀県(13)	21	13	0	2
長崎県(17)	15	8	0	3
熊本県(23)	21	14	1	9
大分県(16)	28	14	2	3
宮崎県(9)	9	3	0	0
鹿児島県(31)	50	24	4	6
沖縄県(21)	32	12	1	13
合計(1150)	1,425	862	135	366

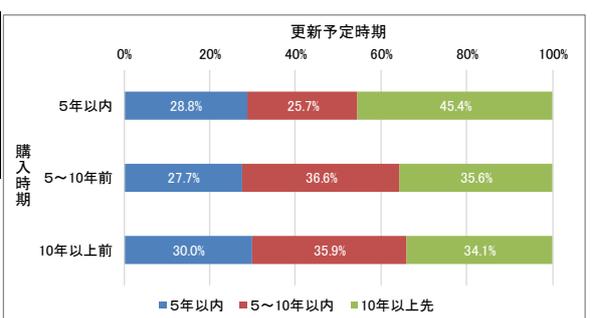
イ 現在保有している教習車両の購入した時期と更新予定時期別の台数

(ア) 中型

購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
5年以内	139	124	219
5～10年前	112	148	144
10年以上前	398	476	452



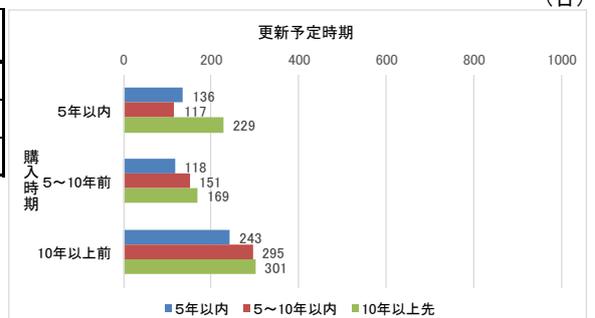
購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
5年以内	28.8%	25.7%	45.4%
5～10年前	27.7%	36.6%	35.6%
10年以上前	30.0%	35.9%	34.1%



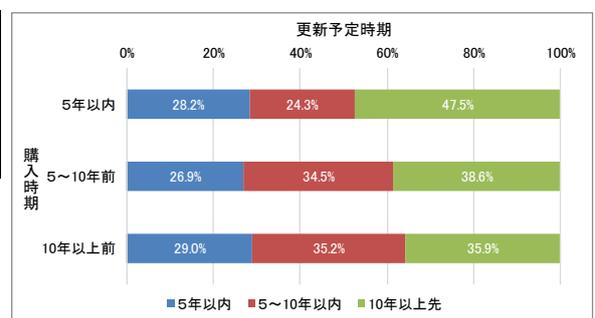
<図 保有教習車両の購入時期別更新予定時期 (中型) >

(イ) 大型

購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
5年以内	136	117	229
5～10年前	118	151	169
10年以上前	243	295	301



購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
5年以内	28.2%	24.3%	47.5%
5～10年前	26.9%	34.5%	38.6%
10年以上前	29.0%	35.2%	35.9%

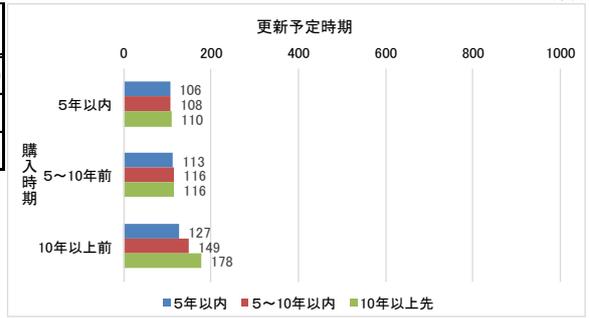


<図 保有教習車両の購入時期別更新予定時期 (大型) >

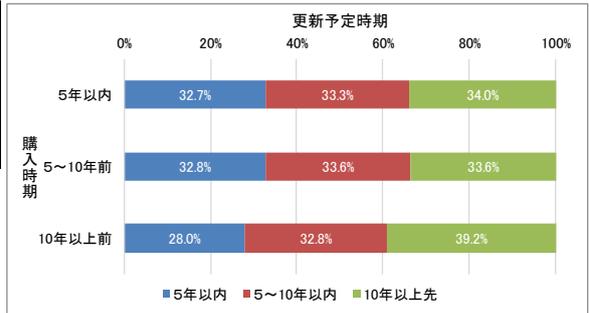
(ウ) 中型二種

(台)

購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
5年以内	106	108	110
5～10年前	113	116	116
10年以上前	127	149	178



購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
5年以内	32.7%	33.3%	34.0%
5～10年前	32.8%	33.6%	33.6%
10年以上前	28.0%	32.8%	39.2%

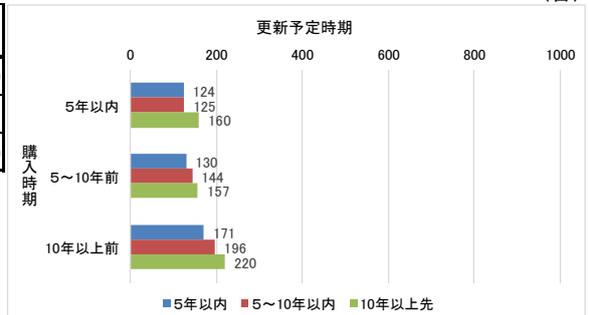


<図 保有教習車両の購入時期別更新予定時期（中型二種）>

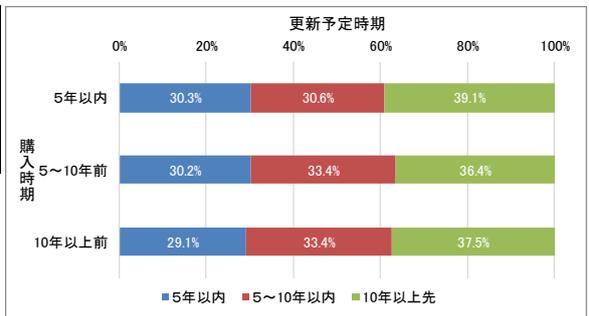
(エ) 大型二種

(台)

購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
5年以内	124	125	160
5～10年前	130	144	157
10年以上前	171	196	220



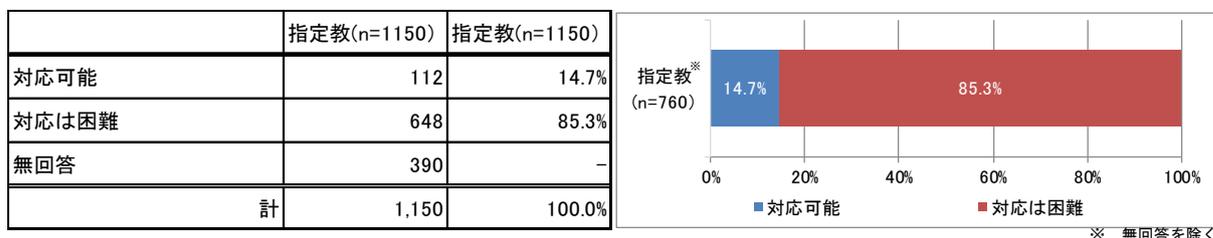
購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
5年以内	30.3%	30.6%	39.1%
5～10年前	30.2%	33.4%	36.4%
10年以上前	29.1%	33.4%	37.5%



<図 保有教習車両の購入時期別更新予定時期（大型二種）>

ウ 準中型以上の免種にA T限定免許を導入した場合、M T車とA T車の双方を教習車両として整備することの対応の可否

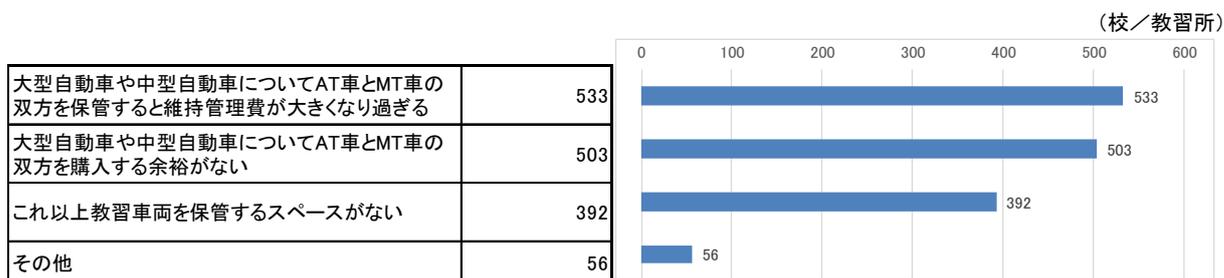
準中型以上の免種に対してA T限定免許を導入するとした場合、M T車とA T車の両方を教習所に整備することに対する可否を回答させた。全体の8割超が「対応は困難」という結果となった。



<図 A T車とM T車の双方を教習車両として整備することの対応の可否>

エ M T車とA T車の双方を教習車両として整備することが対応困難である理由（複数回答可）

「ウ 準中型以上の免種にA T限定免許を導入した場合、M T車とA T車の双方を教習車両として整備することの対応の可否」で「対応困難」と回答した648教習所に対し、その理由を回答させた。車両の維持管理費と購入資金不足の課題が多い結果となった。



【その他の回答】

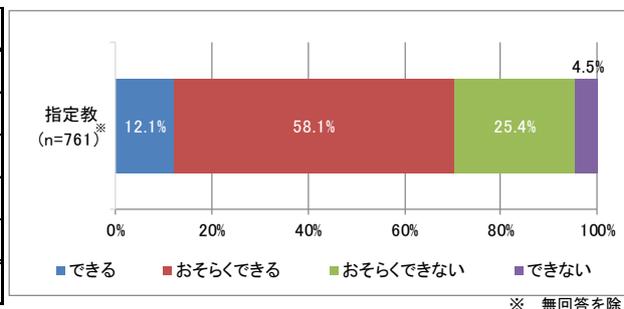
- ・ 中型以上のA T限定免許の需要が見込めない
- ・ システムの煩雑化
- ・ 車両費のみならずシステムの改良、教習原簿、料金表、パンフレットの交換等、経費の負担が大きい 等

<図 対応が困難の理由>

オ 準中型以上の免種にA T限定免許を導入した場合のA T限定解除をM T普通自動車で一元化することに対する感想・意見

「できる」、「おそらくできる」と回答した教習所は全体の約7割となった。

	指定教(n=1150)	指定教(n=1150)
できる	92	12.1%
おそらくできる	442	58.1%
おそらくできない	193	25.4%
できない	34	4.5%
無回答	389	
計	1,150	100.0%



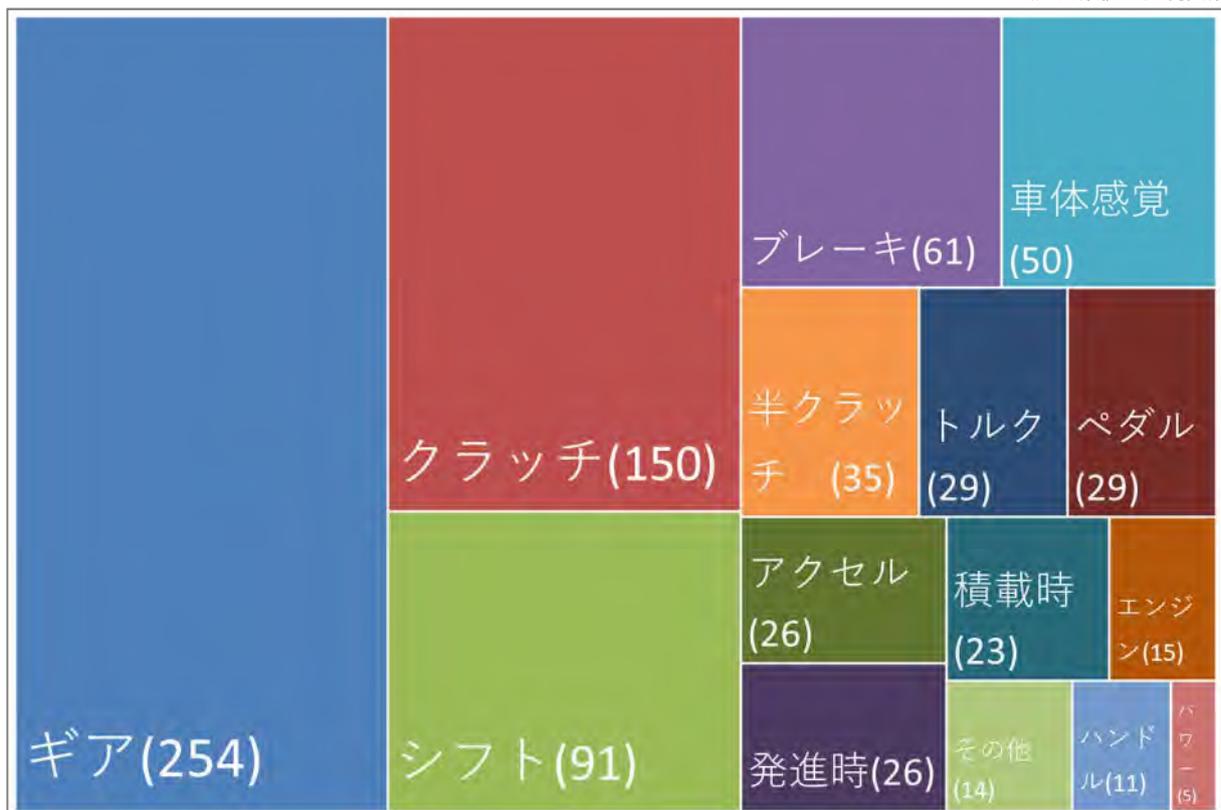
<図 準中型以上のA T限定解除をM T普通自動車で一元化する場合の感想・意見>

カ 普通自動車のMT操作と大型自動車や中型自動車のMT操作で違うと感じる点

普通自動車のMT操作と大型自動車や中型自動車のMT操作で違うと感じる点について、自由記述で回答させた。回答から関連する単語の出現回数を集計し、結果をツリーマップで示す。

出現回数は、「ギア」が254回と最も多く、次いで「クラッチ」が150回、「シフト」が91回であった。

() 内数値は出現回数



【その他の回答】

- ・車両特性 (n=2) ・重量 (n=2) ・電磁式クラッチ (n=2) ・動作速度 (n=2) ・運転姿勢 (n=1)
- ・エンジブレーキ (n=1) ・構造 (n=1) ・車体ノック (n=1) ・操作 (n=1) ・踏み込み (n=1)

<図 普通自動車のMT操作と大型自動車や中型自動車のMT操作で違うと感じる点>

2 都道府県警察に対するアンケート

(1) 概要

ア 目的

都道府県警察に対し、免許の種類別保有試験車両数、現有試験車両の購入時期及び更新予定時期、大型A T限定免許等が創設された場合に想定される具体的な負担の内容、車体の大きさの違いによるMT自動車の操作特性の異同、今後のA T限定免許の在り方に関する意見等を明らかにする。

イ 調査期間

令和2年1月9日～同年1月20日（12日間）

ウ 配布・回収方法

メール配布・メール回収

エ 協力

各都道府県警察の協力を得た。

オ 回収数

合計47票を回収した。

(2) アンケート結果

ア 車種別保有台数

各都道府県警察の車種別の試験車の保有台数を都道府県別に整理した。

＜表 都道府県警察別車種別保有台数＞

(台)

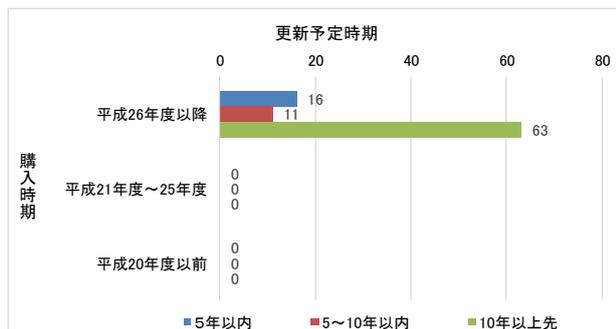
都道府県警察	保有試験車両				
	準中型	中型	大型	中型二種	大型二種
北海道	6	1	2	1	5
青森県	1	1	1	1	1
岩手県	1	1	1	1	1
宮城県	1	1	2	1	1
秋田県	1	1	1	1	1
山形県	1	1	1	1	1
福島県	1	1	2	1	1
茨城県	2	2	3	1	2
栃木県	1	1	1	1	1
群馬県	1	1	1	1	1
埼玉県	4	2	3	2	3
千葉県	2	2	2	2	3
東京都	10	6	7	2	5
神奈川県	2	3	3	2	3
新潟県	2	1	1	1	1
富山県	1	1	2	1	1
石川県	1	1	1	1	1
福井県	2	2	1	1	1
山梨県	1	1	1	1	1
長野県	2	2	1	1	1
岐阜県	4	2	2	1	1
静岡県	3	6	2	1	2
愛知県	3	5	4	1	2
三重県	2	2	2	1	1
滋賀県	1	1	1	1	1
京都府	1	1	1	1	2
大阪府	3	4	3	1	2
兵庫県	2	4	3	1	2
奈良県	1	1	1	1	1
和歌山県	2	1	1	1	1
鳥取県	1	1	1	1	1
島根県	2	2	1	2	1
岡山県	2	1	2	1	1
広島県	3	2	2	1	1
山口県	1	1	1	1	1
徳島県	1	1	1	1	1
香川県	1	2	2	1	1
愛媛県	1	1	1	1	1
高知県	1	1	1	1	1
福岡県	3	1	1	1	1
佐賀県	2	1	1	1	1
長崎県	1	1	1	1	1
熊本県	1	2	1	1	2
大分県	1	1	1	1	1
宮崎県	3	2	2	1	1
鹿児島県	1	1	1	1	1
沖縄県	2	1	1	1	1
合計	92	81	78	52	68

イ 現在保有している試験車両の購入した時期と更新予定時期別の台数

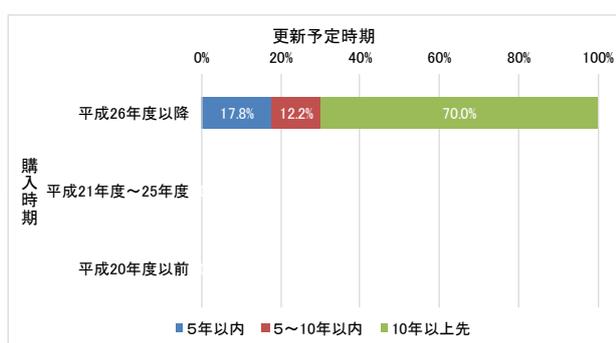
(ア) 準中型

(台)

購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
平成26年度以降	16	11	63
平成21年度～25年度	0	0	0
平成20年度以前	0	0	0



購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
平成26年度以降	17.8%	12.2%	70.0%
平成21年度～25年度	-	-	-
平成20年度以前	-	-	-

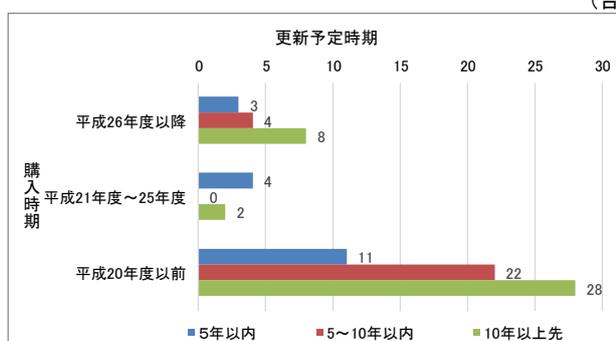


< 図 保有試験車両の購入時期別更新予定時期 (準中型) >

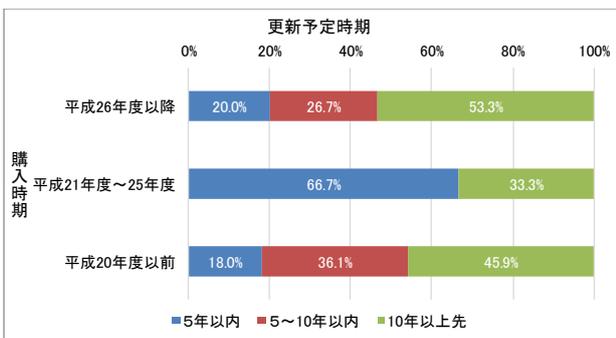
(イ) 中型

(台)

購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
平成26年度以降	3	4	8
平成21年度～25年度	4	0	2
平成20年度以前	11	22	28



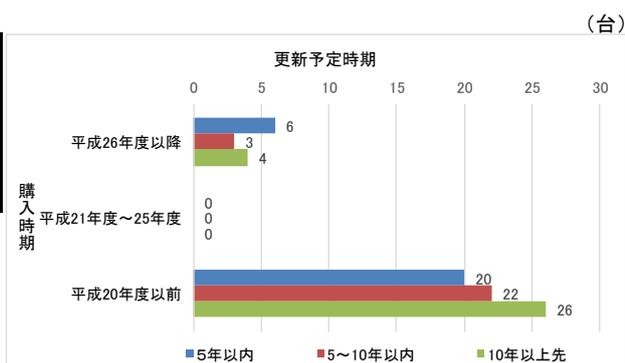
購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
平成26年度以降	20.0%	26.7%	53.3%
平成21年度～25年度	66.7%	0.0%	33.3%
平成20年度以前	18.0%	36.1%	45.9%



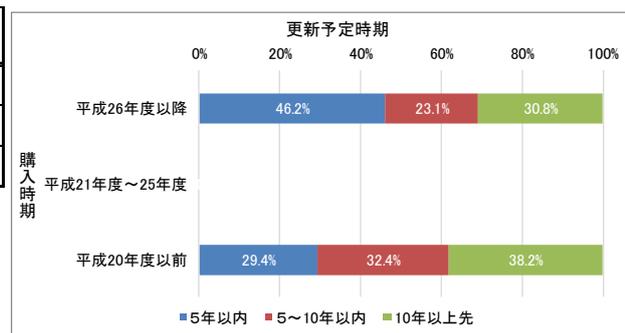
< 図 保有試験車両の購入時期別更新予定時期 (中型) >

(ウ) 大型

購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
平成26年度以降	6	3	4
平成21年度～25年度	0	0	0
平成20年度以前	20	22	26



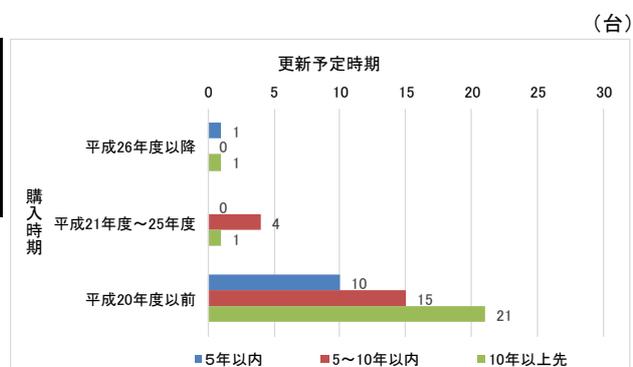
購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
平成26年度以降	46.2%	23.1%	30.8%
平成21年度～25年度	-	-	-
平成20年度以前	29.4%	32.4%	38.2%



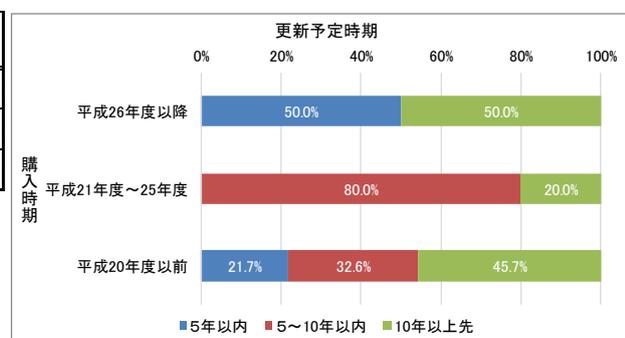
<図 保有試験車両の購入時期別更新予定時期（大型）>

(エ) 中型二種

購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
平成26年度以降	1	0	1
平成21年度～25年度	0	4	1
平成20年度以前	10	15	21



購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
平成26年度以降	50.0%	0.0%	50.0%
平成21年度～25年度	0.0%	80.0%	20.0%
平成20年度以前	21.7%	32.6%	45.7%

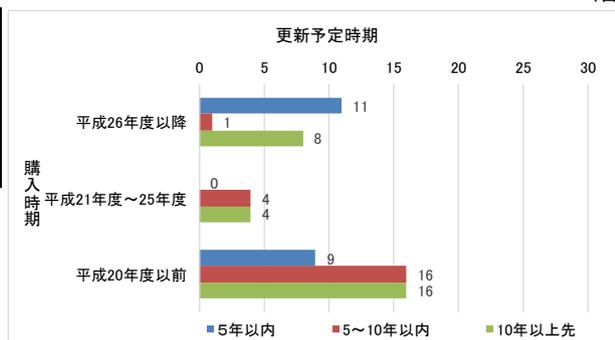


<図 保有試験車両の購入時期別更新予定時期（中型二種）>

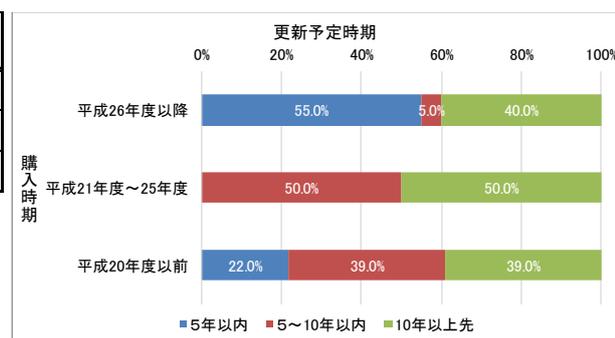
(才) 大型二種

(台)

購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
平成26年度以降	11	1	8
平成21年度～25年度	0	4	4
平成20年度以前	9	16	16



購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5～10年以内	10年以上先
平成26年度以降	55.0%	5.0%	40.0%
平成21年度～25年度	0.0%	50.0%	50.0%
平成20年度以前	22.0%	39.0%	39.0%

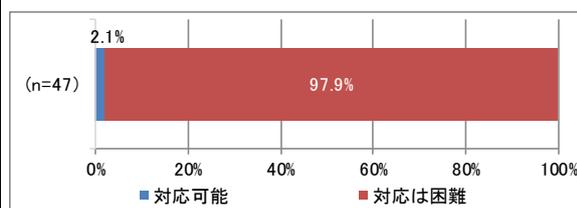


<図 保有試験車両の購入時期別更新予定時期（大型二種）>

ウ 準中型以上の免種にA T限定免許を導入した場合、M T車とA T車の双方を試験車両として整備することの対応の可否

準中型以上の免種に対してA T限定免許を導入することとした場合、M T車とA T車の両方を整備することに対する可否を回答させた。1都道府県を除くすべての都道府県警察で「対応は困難」という回答結果となった。

	(n=47)	(n=47)
対応可能	1	2.1%
対応は困難	46	97.9%
無回答	0	-
計	47	100.0%



<図 A T車とM T車の双方を試験車両として整備することの対応の可否>

エ MT車とAT車の双方を試験車両として整備することが対応困難である理由（複数回答可）

「ウ 準中型以上の免種にAT限定免許を導入した場合、MT車とAT車の双方を試験車両として整備することの対応の可否」で「対応困難」と回答した46都道府県に対し、その理由を回答させた。試験車両保有スペースの不足、維持管理費と購入資金不足の課題が多い結果となった。



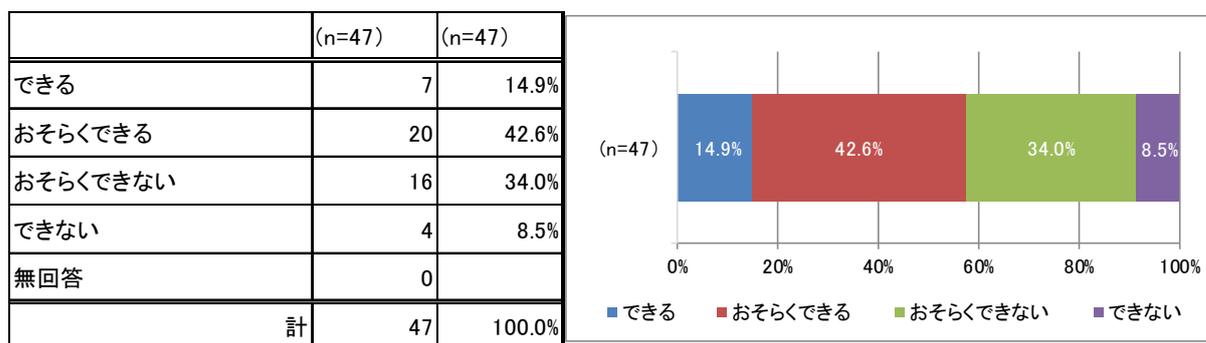
【その他の回答】

- ・車両の購入は県の予算措置により対応できると思われるが、一度に全車種購入できるかどうかは分からない。保管スペースを確保するためには車庫の増設工事が必要。
- ・免許・試験に関係するコンピューターシステムの大規模な変更が予想され、多額な費用がかかる。
- ・受験者減少により、大型トラックや中型トラックを2台から1台に削減せざる負えない環境にあるなか、AT車導入に伴い今以上に受験者が多数見込まれることが予想できない 等

＜図 対応が困難の理由＞

オ 準中型以上の免種にAT限定免許を導入した場合のAT限定解除をMT普通自動車で一元化することに対する感想・意見

「できる」、「おそらくできる」と回答した都道府県警察は全体の約6割となった。



＜図 準中型以上のAT限定解除をMT普通自動車で一元化する場合の感想・意見＞

3 全国のバス事業者及びトラック事業者に対するアンケート

(1) 概要

ア 目的

全国のバス事業者及びトラック事業者に対し、大型・中型・準中型自動車の車両保有台数、A T車保有台数、大型免許等にA T限定免許を導入することとした場合の意見等を明らかにする。

イ 調査期間

令和元年12月25日～令和2年1月20日（27日間）

ウ 配布・回収方法

郵送配布・FAXまたはメール回収

エ 協力事業者

公益社団法人日本バス協会及び公益社団法人全日本トラック協会の協力を得て、都道府県バス協会に加盟する全国のバス事業者及び都道府県トラック協会に加盟する全国のトラック事業者の協力を得た。

オ 回収数

合計871票を回収した。なお、バスの対象事業者については、事業者規模に偏りが出ないように選定し、トラックの対象事業者については、当該都道府県における平均的な規模（保有台数が概ね当該都道府県の1事業者当たりの平均）となるように回収をした。

<表 回収票の内訳>

バス事業者	トラック事業者
463 社	408 社

※ 本アンケートでは、設問に対して無回答が含まれており、必ずしも回収票数とn数が一致していない。

(2) アンケート結果

ア 全保有台数に対するAT・AMT車の平均保有割合

各事業者のAT・AMT車の保有割合の平均を車両区別に整理した。

(ア) バス事業者

a 乗合バス

<表 車両区別保有台数内訳（乗合バス）>

	全台数 (単位：台) (①)	内訳（単位：台）		割合	
		AT・AMT車 (②)	MT車 (③)	AT・AMT車 (②/①)	MT車 (③) (③/①)
大型バス	29,405	8,701	20,704	29.6%	70.4%
中型バス	6,569	1,304	5,265	19.9%	80.1%
小型バス	2,374	917	1,457	38.6%	61.4%
合計	38,348	10,922	27,426	28.5%	71.5%

b 貸切バス

<表 車両区別保有台数内訳（貸切バス）>

	全台数 (単位：台) (①)	内訳（単位：台）		割合	
		AT・AMT車 (②)	MT車 (③)	AT・AMT車 (②/①)	MT車 (③) (③/①)
大型バス	7,563	639	6,924	8.4%	91.6%
中型バス	1,538	256	1,282	16.6%	83.4%
小型バス	1,734	649	1,085	37.4%	62.6%
合計	10,835	1,544	9,291	14.3%	85.7%

c 特定バス

<表 車両区別保有台数内訳（特定バス）>

	全台数 (単位：台) (①)	内訳（単位：台）		割合	
		AT・AMT車 (②)	MT車 (③)	AT・AMT車 (②/①)	MT車 (③) (③/①)
大型バス	654	91	563	13.9%	86.1%
中型バス	344	94	250	27.3%	72.7%
小型バス	249	116	133	46.6%	53.4%
合計	1,247	301	946	24.1%	75.9%

d 乗合バス+貸切バス+特定バス

<表 車両区分別保有台数内訳（乗合バス+貸切バス+特定バス）>

	全台数 (単位：台) (①)	内訳（単位：台）		割合	
		AT・AMT車 (②)	MT車 (③)	AT・AMT車 (②/①)	MT車 (③) (③/①)
大型バス	37,622	9,431	28,191	25.1%	74.9%
中型バス	8,451	1,654	6,797	19.6%	80.4%
小型バス	4,357	1,682	2,675	38.6%	61.4%
合計	50,430	12,767	37,663	25.3%	74.7%

【参考】

◆ AT・AMTの保有割合の平均（AT・AMT台数／全保有台数）

各社のAT・AMTの保有割合を平均した結果である。

※（全事業者のAT・AMT保有台数の合計）／（全事業者の全保有台数の合計）ではない

① 乗合バス

＜表 AT・AMT車の平均保有割合（乗合バス）＞

	AT・AMT台数／全台数（平均）
大型バス	22.8%
中型バス	22.9%
小型バス	44.4%

② 貸切バス

＜表 AT・AMT車の平均保有割合（貸切バス）＞

	AT・AMT台数／全台数（平均）
大型バス	9.1%
中型バス	16.9%
小型バス	37.2%

③ 特定バス

＜表 AT・AMT車の平均保有割合（特定バス）＞

	AT・AMT台数／全台数（平均）
大型バス	14.6%
中型バス	21.4%
小型バス	44.8%

④ 乗合バス＋貸切バス＋特定バス

＜表 AT・AMT車の平均保有割合（乗合バス＋貸切バス＋特定バス）＞

	AT・AMT台数／全台数（平均）
大型バス	14.4%
中型バス	19.2%
小型バス	40.8%

(イ) トラック事業者

<表 車両区分別保有台数内訳 (トラック)>

	全台数 (単位:台) (①)	内訳 (単位:台)		割合	
		A T・A M T車 (②)	M T車 (③)	A T・A M T車 (②/①)	M T車 (③) (③/①)
大型	13,461	3,876	9,585	28.8%	71.2%
中型	9,419	568	8,851	6.0%	94.0%
準中型	24,382	9,117	15,265	37.4%	62.6%
普通	4,544	1,659	2,885	36.5%	63.5%
合計	51,806	15,220	36,586	29.4%	70.6%

【参考】

◆ A T・A M Tの保有割合の平均 (A T・A M T台数/全保有台数)

各社のA T・A M Tの保有割合を平均した結果である。

※ (全事業者のA T・A M T保有台数の合計) / (全事業者の全保有台数の合計) ではない

<表 A T・A M T車の平均保有割合 (トラック)>

	A T・A M T台数/全台数 (平均)
大型	36.5%
中型	8.5%
準中型	16.6%
普通	44.5%

イ AT限定免許所有者数の割合

トラック事業者については、AT限定免許保有者数について車両区分別に回答を得た。全体におけるAT限定免許の保有者数割合は、中型で2.4%、準中型で19.5%、普通で20.2%だった。

＜表 AT限定免許所有者数の割合（トラック事業者）＞

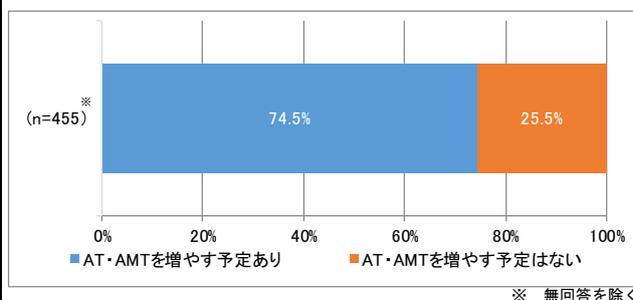
車両区分	大型	中型	準中型	普通
全体数①	26,402人	31,201人	4,828人	1,240人
AT限定免許保有者数（内数）②		737人	942人	251人
AT限定免許保有者数割合（②/①）		2.4%	19.5%	20.2%
AT限定免許保有者数割合（平均）※		1.8%	5.1%	11.6%

※1 社あたりのAT限定免許所有者数割合の全体平均を算出した。

ウ 今後のAT・AMT車両の増車予定の有無

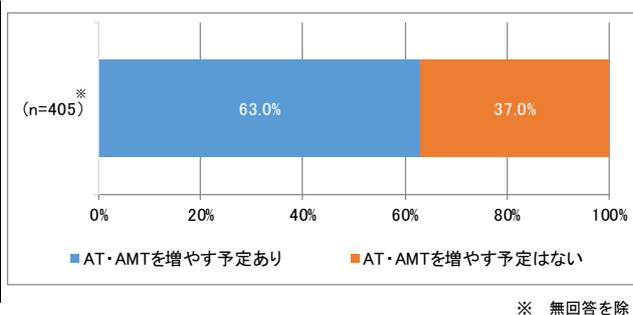
今後、AT・AMT車を増やす予定の有無を尋ねた。バス事業者の7割超、トラック事業者の6割超が、今後AT・AMT車を増やす予定ありと回答した。

	(n=463)	(n=463)
AT・AMTを増やす予定あり	339	74.5%
AT・AMTを増やす予定はない	116	25.5%
無回答	8	-
計	463	100.0%



＜図 AT・AMT車の増車予定の有無（バス事業者）＞

	(n=408)	(n=408)
AT・AMTを増やす予定あり	255	63.0%
AT・AMTを増やす予定はない	150	37.0%
無回答	3	-
計	408	100.0%

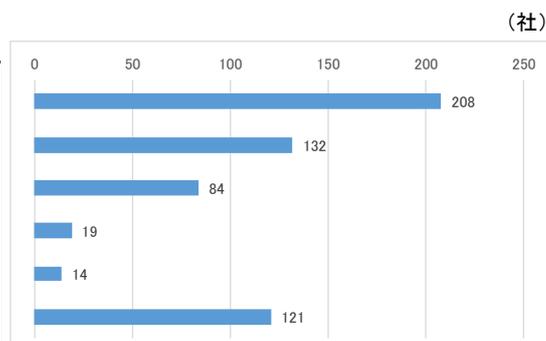


＜図 AT・AMT車の増車予定の有無（トラック事業者）＞

エ AT・AMT車両を増やしていきたい理由（複数回答可）

「ウ 今後のAT・AMT車両の増車予定の有無」で「増やす予定あり」と回答したバス事業者339社、トラック事業者255社に対し、その理由を回答させた。バス、トラック事業者ともに、「AT・AMTの方が操作が簡単であり、運転者からの評判が良いから」、「AT・AMTの性能がよくなり、MT以上に燃費が良くなっているから」と回答した事業者が多い結果となった。

AT・AMTの方が操作が簡単であり、運転者からの評判も良いから	208
AT・AMTの性能がよくなり、MT以上に燃費が良くなっているから	132
AT・AMTの方が手に入りやすいから（安い、流通量が多い、など）	84
社内の運転者の状況を見ると、AT・AMTの方が事故が少ないから	19
AT限定免許のドライバーが多い（多くなってきた）から	14
その他	121

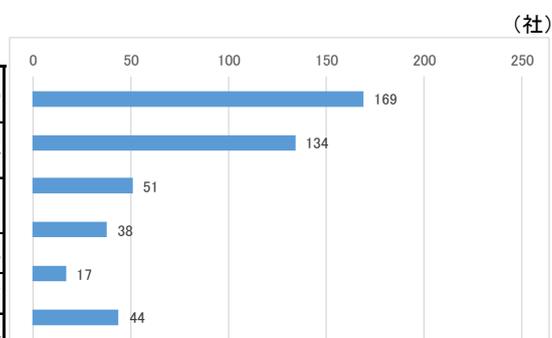


【その他の回答】

- ・新車を購入する場合は、AT車しか選択肢がない
- ・運転者の疲労軽減
- ・運転者の技量による車体劣化が少ない 等

＜図 AT・AMT車両を増やしていきたい理由（バス事業者）＞

AT・AMTの方が操作が簡単であり、運転者からの評判も良いから	169
AT・AMTの性能がよくなり、MT以上に燃費が良くなっているから	134
AT限定免許のドライバーが多い（多くなってきた）から	51
AT・AMTの方が手に入りやすいから（安い、流通量が多い、など）	38
社内の運転者の状況を見ると、AT・AMTの方が事故が少ないから	17
その他	44



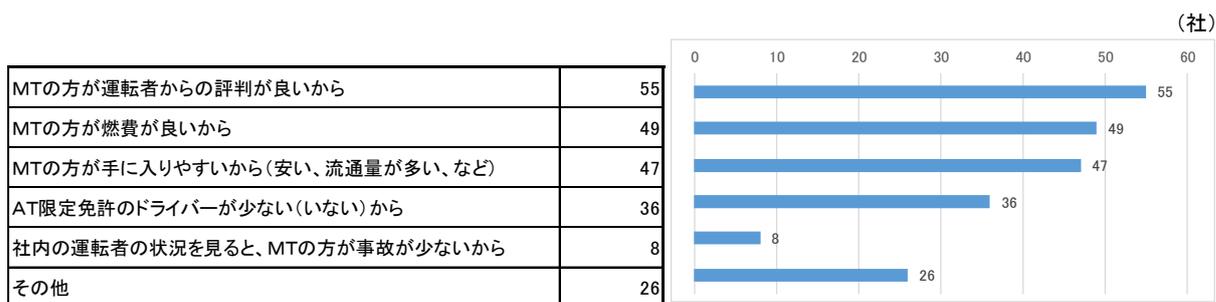
【その他の回答】

- ・女性ドライバーの積極的採用
- ・ドライバーの疲労軽減 等

＜図 AT・AMT車両を増やしていきたい理由（トラック事業者）＞

オ AT・AMT車両を増やす予定がない理由（複数回答可）

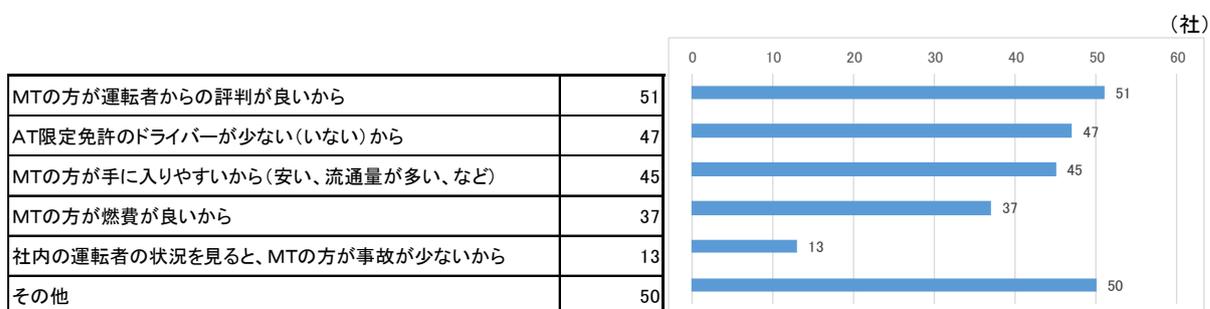
「ウ 今後のAT・AMT車両の増車予定の有無」で「増やす予定なし」と回答したバス事業者116社、トラック事業者150社に対し、その理由を回答させた。バス、トラック事業者ともに、「MTの方が運転者からの評判が良いから」、「MTの方が手に入りやすいから（安い、流通量が多い、など）」をAT・AMTを増やす予定がない理由とする事業者が多かった。また、「MTの方が事故が少ないから」を選択した事業者は比較的少なかった。



【その他の回答】

- ・ 山間部ではAT車は適さないため
- ・ 増車予定や買い替えの予定が暫くの間ないため
- ・ MTの方が運転者の技量を発揮できるため 等

<図 AT・AMT車両を増やす予定がない理由（バス事業者）>



【その他の回答】

- ・ 建設現場にはパワーが必要なため、ATは適さないため
- ・ AT車は故障が多く、修理費用も高額であるため 等

<図 AT・AMT車両を増やす予定がない理由（トラック事業者）>

4 高校生に対するアンケート

(1) 概要

ア 目的

卒業後は就職を希望する高校生が、取得、または将来取得予定の免許の種類、将来的に中型A T限定免許や大型A T限定免許が創設された場合の取得意思等を明らかにする。

イ 調査期間

令和元年10月1日～同年10月31日（31日間）

ウ 配布・回収方法

郵送配布・郵送回収

エ 協力学校

下表の計6校の協力を得た。

<表 配布先学校>

配布先学校	回収票数
A校（福岡県内）	194票
B校（沖縄県内）	271票
C校（広島県内）	228票
D校（京都府内）	295票
E校（静岡県内）	258票
F校（東京都内）	163票
計	1,409票

オ 回収数及び集計対象

合計1,409票を回収した。なお、集計については、就職希望者の694票を対象とした。

<表 回収票の内訳>

	回収票
就職希望者	694票
進学希望者・その他	715票
計	1,409票

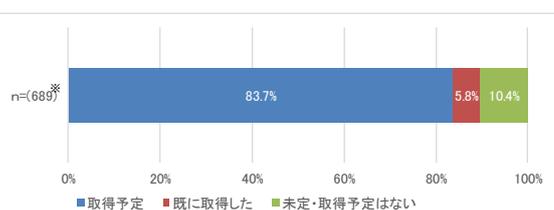
※ 本アンケートでは、設問に対して無回答が含まれており、必ずしも回収票数とn数が一致していない。

(2) アンケート結果

ア 運転免許証の取得意思

全体の約9割が取得を予定、または既に取得済みであるという結果だった。

	n=(694)	n=(694)
取得予定	577	83.7%
既に取得した	40	5.8%
未定・取得予定はない	72	10.4%
無回答	5	-
計	694	100.0%



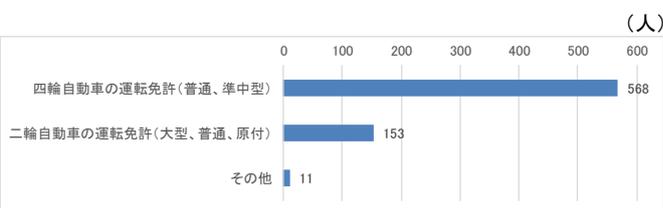
※ 無回答を除く

<図 運転免許証の取得意思>

イ 取得済み、または取得予定の運転免許証の種類（複数回答可）

全体の約9割が取得を予定、または既に取得済みであるという結果だった。

	(n=732)
四輪自動車の運転免許(普通、準中型)	568
二輪自動車の運転免許(大型、普通、原付)	153
その他	11
計	732



【その他の回答】

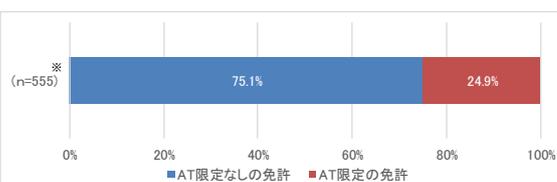
・小型特殊免許 ・大型特殊免許 ・けん引免許 等

<図 取得済み、または取得予定の運転免許証の種類>

ウ 取得済み、または取得予定の四輪自動車の免許の種類

約7割以上がAT限定なしの免許を既に取得済み、または取得予定という結果となった。

	(n=689)	(n=689)
AT限定なしの免許	417	75.1%
AT限定の免許	138	24.9%
無回答	134	-
計	689	100.0%



※ 無回答を除く

<図 取得済み、または取得予定の四輪自動車の免許の種類>

エ AT限定なしの免許を取得した、または取得したいと思った理由（複数回答可）

「就職先でMT車の運転が必要になるかもしれないから」と回答した者が最も多く、続いて「家族から免許はMTで取るべきと言われたことがあるから」と回答した者が多い結果となった。



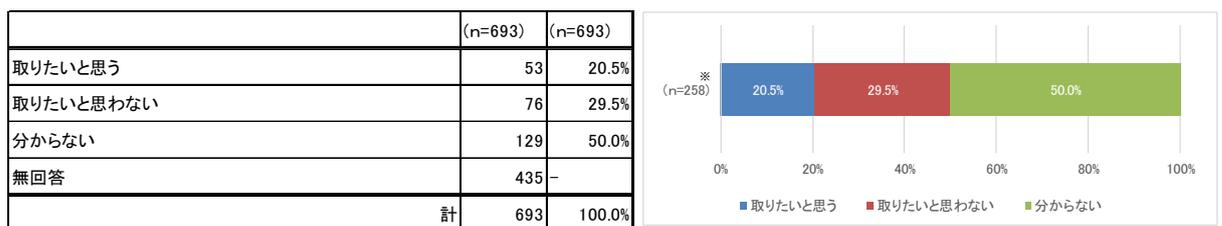
【その他の回答】

・MTに乗りたいから ・ATにも対応できるから 等

<図 AT限定なしの免許を取得した、または取得したいと思った理由>

オ 中型AT限定免許や大型AT限定免許が創設された場合の取得意思

「分からない」と回答した者が半数を占め、約3割が「取りたいと思わない」、約2割が「取りたいと思う」と回答した。



<図 中型AT限定免許や大型AT限定免許が創設された場合の取得意思>

第3 各種アンケート調査票

次ページ以降、各アンケート調査で用いた調査票を掲載する。なお、旅客自動車教習所、指定自動車教習所及び高校生については、第二種免許関係とAT限定解除関係の両方の内容を1回のアンケートで実施した。

1 全国の旅客自動車教習所及び指定自動車教習所へのアンケート 調査票

1. 基礎情報に関する調査 (全ての教習所様にご回答ください)

問1. 貴教習所の名称、所在地(都道府県市区町村まで)について以下にご記入ください。

名称:

所在地:

都道府県名

市区町村名

問2. 指定自動車教習所としての指定を受けているものについて、プルダウンリストから○を選択してください。

一種				二種		
普通	準中	中型	大型	普通	中型	大型
<input type="radio"/>						

問3. 取消処分者講習を実施する指定講習機関(※1)としての指定の有無を選択してください。

問4. 初心運転者講習を実施する指定講習機関としての指定の有無を選択してください。

問5. 運転適性指導員(※2)の有資格者数をご記入ください。

 名

問6. 運転習熟指導員(※3)の有資格者数をご記入ください。

 名

問7. 運転適性指導員と運転習熟指導員の両方の資格を有した方の人数をご記入ください。

 名

問8. 運転適性検査・指導者資格者証(※4)の資格保有年数に応じた同資格保有者数をご記入ください。

保有年数	1年未満	1年以上3年未満	3年以上5年未満	5年以上	合計
保有者数	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	0名

問9. 貴教習所における上級運転適性検査・指導者資格者証(※5)の保有者数をご記入ください。

 名

※1 「指定講習機関」とは、取消処分者講習又は初心運転者講習を行う者として公安委員会から指定された機関のことです。
 ※2 「運転適性指導員」とは、取消処分者講習において運転適性指導に従事する者として指定された者のことです。
 この運転適性指導では、73-C型の運転適性検査が用いられます。
 ※3 「運転習熟指導員」とは、初心運転者講習において運転習熟指導に従事する者として指定された者のことです。
 ※4 「運転適性検査・指導者資格者証」とは、運転適性検査・指導を行う者として、警察本部長から交付を受けるものことです。
 この資格者証の保有者は、K型の運転適性検査及び検査結果に基づく指導を実施することができます。
 ※5 「上級運転適性検査・指導者資格者証」とは、※4の運転適性検査・指導者のうち、運転適性検査・指導者資格者証の交付を受けた後運転適性検査業務に従事した期間がおおむね5年以上の者で、都道府県警察が行う教養を受けた後、上級運転適性検査・指導者に係る審査を受けて合格すること等により、警察本部長から交付を受けるものことです。

2. 今後の旅客自動車教習所に関する調査A(*旅客自動車教習所様のみ*ご回答ください)

問1. 旅客自動車教習所としての指定を受けているものについて、プルダウンリストから○を選択してください。

普通二種	中型二種	大型二種

問2. 旅客自動車教習所としての指定を受けている理由を1つ選択してください。

- 選択肢: 1. 事業者からの入所希望者がいるため
 2. 利用者はいないが、指定を返上する理由もないため
 3. その他(理由を下記にご記入ください)

その他の理由:

問3. 旅客自動車教習所としての教習の価格設定(税込価格)を、プルダウンリストから選択してください。

(単位:円)

免許種別	価格
大型二種	
中型二種	
普通二種	

問4. 最近3年間(平成28~30年)の次の免種に係る旅客自動車教習所としての教習修了者数をご記入ください。

(単位:名)

	免許種別		
	普通二種	中型二種	大型二種
平成28年			
平成29年			
平成30年			
合計	0名	0名	0名

問5. 利用する教習生の層として最も当てはまるものを1つ選択してください。

- 選択肢: 1. タクシー会社に内定した大学生
 2. バス会社に内定した大学生
 3. タクシー会社で勤務を始めて間もない若年層
 4. バス会社で勤務を始めて間もない若年層
 5. その他(内容を下記にご記入ください)

その他の内容:

問6. 旅客自動車教習所の利用者数が少ない理由として最も当てはまるものを1つ選択してください。

- 選択肢: 1. 旅客自動車教習所が知られていない
 2. バス・タクシー会社が若年層をあまり多く採用していない
 3. 教習修了者に与えられる特例のメリット(経験年数要件が2年以上に短縮される)が小さい
 4. その他(内容を下記にご記入ください)

その他の内容:

問7. 第二種免許制度に係る指定自動車教習所制度が導入された平成14年より前において、旅客自動車教習所はどのような利用のされ方をしていましたか。いずれか1つを選択してください。

- 選択肢: 1. 事実上、一発試験対策の予備校として利用されていた
2. 分からない

問8. 警察庁において開催した有識者会議の提言では、旅客自動車教習所の教習を強化することにより、修了者の受験資格を特例的に引き下げる(例えば19歳以上、普通免許等保有1年以上)ことを認める方向性が適当ではないかとされています。どのように同教習を改善していけばよいと思うか、当てはまるもの全てを選択してください。(下表の該当欄にブルダウンから「○」を選択してください)

- 選択肢: 1. 教習(特に技能教習)の時限数を今よりも増やす
2. 運転適性検査の結果やドライブレコーダーの画像を素材とした少人数のディスカッションを取り入れる
3. 車体感覚を磨くため、狭路や鋭角コースの通行、縦列駐車や方向変換に時間を割く
4. 危険予測を磨くため、交差点や生活道路の通行に時間を割く
5. 進路変更、転回、駐停車といった旅客自動車の運転者としての基本動作に時間を割く
6. 交通事故の悲惨さやプロの運転者としての道徳・責任を学ぶ時間を設ける
7. その他(内容を下記にご記入ください)

その他の内容:

1	2	3	4	5	6	7

問9. 新しい旅客自動車教習所の教習に73-C型(※)の運転適性検査を用いた適性指導(個別指導や少人数のディスカッションを含む)を導入することについて、貴教習所の感想・意見として最も当てはまるものを1つ選択してください。

- 選択肢: 1. 運転適性指導員の資格を持っている者が相当数いるので特に問題は生じない
2. 運転適性指導員の資格を何人かの指導員に取得させることを検討する
3. 73-C型の活用方法について都道府県警察に研修を実施してもらえれば対応可能
4. 適性指導の経験・知識が豊富な指導員が行うのであれば、K型でも良いのではないかと
5. その他(内容を下記にご記入ください)

その他の内容:

問10. 今後の旅客自動車教習所の在り方についてご意見があればご記入ください。

※ 取消処分者講習において用いられる運転適性検査であり、K型の運転適性検査よりも内容、結果ともに拡充されたものです。

3. 今後の旅客自動車教習所に関する調査B

(旅客自動車教習所の指定を受けていない教習所様のみご回答ください)

問1. 過去に旅客自動車教習所の指定を受けたことがありますか。当てはまるものを1つ選択してください。

- 選択肢: 1. 受けたことがあるが、指定を返上した
2. 受けたことがない
3. そもそも旅客自動車教習所を知らなかった

問2. 問1で「1. 受けたことがあるが、指定を返上した」と回答した教習所様にお尋ねします。
指定を返上した理由として最も当てはまるものを1つ選択してください。

- 選択肢: 1. 旅客自動車教習所の教習を実施できる指導員がいなくなったから
2. 旅客自動車教習所の利用者がほとんどいなくなったから
3. 第二種免許に対応する指定自動車教習制度ができたから(※1)
4. 旅客自動車教習所の教習車両の維持が困難になったから
5. その他(内容を下記にご記入ください)

その他の内容:

問3. 問1で「2. 受けたことがない」と回答した教習所様にお尋ねします。

旅客自動車教習所としての指定を受けていない理由として最も当てはまるものを1つ選択してください。

- 選択肢: 1. 旅客自動車教習所の利用者が見込めないから
2. 旅客自動車教習所の教習を実施するための人的・物的基盤が整っていないから
3. 第二種免許に対応する指定自動車教習所の教習をやれば十分だから
4. その他(内容を下記にご記入ください)

その他の内容:

問4. 警察庁において開催した有識者会議の提言では、旅客自動車教習所の教習(※2)を強化することにより、修了者の受験資格(※3)を特例的に引き下げる(例えば19歳以上、普通免許等保有1年以上)ことを認める方向性が適当ではないかとされています。どのように同教習を改善していけばよいと思うか、当てはまるもの全てを選択してください。(下表に該当欄にブルダウンから「○」を選択してください)

- 選択肢: 1. 教習(特に技能教習)の時限数を今よりも増やす
2. 運転適性検査の結果やドライブレコーダーの画像を素材とした少人数のディスカッションを取り入れる
3. 車体感覚を磨くため、狭路や鋭角コースの通行、縦列駐車や方向変換に時間を割く
4. 危険予測を磨くため、交差点や生活道路の通行に時間を割く
5. 進路変更、転回、駐停車といった旅客自動車の運転者としての基本動作に時間を割く
6. 交通事故の悲惨さやプロの運転者としての道徳・責任を学ぶ時間を設ける
7. その他(内容を下記にご記入ください)

その他の内容:

1	2	3	4	5	6	7

問5. 第二種免許の受験資格の引下げが上記問4のとおりに行われることによって、付近のバス会社やタクシー会社からの問合せがあった場合には、旅客自動車教習所の指定を受けることを検討されますか。最も当てはまるものを1つ選択してください。

- 選択肢: 1. 積極的に検討する
2. 検討するかもしれない
3. おそらく検討しない
4. 検討するつもりはない

問6. 問5で「1. 積極的に検討する」又は「2. 検討するかもしれない」と回答した教習所様にお尋ねします。
新しい旅客自動車教習所の教習に73-C型(※4)の運転適性検査を用いた適正指導(個別指導や少人数のディスカッションを含む)を導入することについて、貴教習所の感想・意見として最も当てはまるものを1つ選択してください。

- 選択肢: 1. 運転適性指導員の資格を持っている者が相当数いるので特に問題は生じない
2. 運転適性指導員の資格を何人かの指導員に取得させることを検討する
3. 73-C型の活用方法について都道府県警察に研修を実施してもらえれば対応可能
4. 適性指導の経験・知識が豊富な指導員が行うのであれば、K型でも良いのではないか
5. その他(内容を下記にご記入ください)

その他の内容:

問7. 今後の旅客自動車教習所の在り方についてご意見があればご記入ください。

- ※1 平成14年の道路交通法施行令の改正により、第二種免許の指定自動車教習所制度が導入されました。この教習所を卒業した者は、第二種免許に係る技能試験、取得時講習及び応急救護処置講習が免除されます。
※2 現行の旅客自動車教習における技能教習時限数は、普通第二種が28時限、中型第二種が36時限、大型第二種が44時限です(学科教習は一律に24時限)。
※3 現行の第二種免許の受験資格は、21歳以上かつ普通免許等保有3年以上です(旅客自動車教習を修了することで、21歳以上かつ普通免許等保有2年以上に引き下げられる)。
※4 取消処分者講習において用いられる運転適性検査であり、K型の運転適性検査よりも内容、結果ともに拡充されたものです。

4. 今後のAT限定免許に関する調査

(準中型、中型、大型、中型二種、大型二種のうち1つ以上の指定を受けている教習所様のみご回答ください)

問1. 現在保有(※)している教習車両の台数をご記入ください。

(単位:台)

	準中型	中型	大型	中型二種	大型二種
台数					

問2. 現在保有(※)している教習車両の購入時期別及び更新予定時期別台数をご記入ください。

準中型車両

(単位:台)

購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5~10年以内	10年以上先
~5年前			
5~10年前			
10年以上前			

中型車両

(単位:台)

購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5~10年以内	10年以上先
~5年前			
5~10年前			
10年以上前			

大型車両

(単位:台)

購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5~10年以内	10年以上先
~5年前			
5~10年前			
10年以上前			

中型二種車両

(単位:台)

購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5~10年以内	10年以上先
~5年前			
5~10年前			
10年以上前			

大型二種車両

(単位:台)

購入時期	更新予定時期		
	5年以内	5~10年以内	10年以上先
~5年前			
5~10年前			
10年以上前			

問3. 仮に準中型以上の免種にAT限定免許を導入し、各免種についてMT車とAT車の双方を教習車両として整備することとなった場合、対応可能だと思いますか。プルダウンから当てはまる方を選択してください。

問4. 問3で「対応は困難」と回答した教習所様にお尋ねします。対応困難な理由として当てはまるものを全てを選択してください。(下表の該当欄にプルダウンから「○」を選択してください)

- 選択肢: 1. 大型自動車や中型自動車についてAT車とMT車の双方を購入する余裕がない
2. 大型自動車や中型自動車についてAT車とMT車の双方を保管すると維持管理費が大きくなり過ぎる
3. これ以上教習車両を保管するスペースがない
4. その他(内容を下記にご記入ください)

その他の内容:

1	2	3	4

問5. 本年度の警察庁の調査研究では、準中型以上の免種にAT限定免許を導入した場合のAT限定解除をMTの普通自動車で一元的に行うことができないか走行実験等を行うこととしています。MTの普通自動車のクラッチ操作が円滑にできれば、MTの準中型自動車、中型自動車及び大型自動車のクラッチ操作もこなすことができるかどうか、貴教習所の感想・意見として最も当てはまるものを1つ選択してください。

- 選択肢: 1. できる
2. おそらくできる
3. おそらくできない
4. できない

問6. 普通自動車のMT操作と大型自動車や中型自動車のMT操作で違うと感じる点があれば簡潔にご記入ください。

問7. 今後のAT限定免許の在り方についてご意見があればご記入ください。

※ 「保有」には、業者からリースしている車両も含まれます。

2 旅客自動車教習所の教習修了者に対するアンケート 調査票（バス事業者・タクシー事業者）
 (1) バス事業者

《運転免許制度に対するアンケート調査》	【従業員様】						
以下の設問にご回答をお願いします。							
<table style="border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 15px; background-color: #fff9c4;"></td> <td style="padding-left: 5px;">…プルダウンから選択する項目</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 15px; background-color: #c8e6c9;"></td> <td style="padding-left: 5px;">…数字や文字を記入する項目</td> </tr> </table>		…プルダウンから選択する項目		…数字や文字を記入する項目			
	…プルダウンから選択する項目						
	…数字や文字を記入する項目						
問1. あなたご自身について教えてください。							
年齢:	<input style="width: 100%;" type="text"/>						
性別:	<input style="width: 100%;" type="text"/>						
ご所属の会社名称:	<input style="width: 100%;" type="text"/>						
入社時期:	<table border="1" style="border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 20px;">年</td> <td style="width: 20px;">月</td> <td style="width: 20px;">日</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px;">平成</td> <td style="width: 20px;"><input style="width: 100%;" type="text"/></td> <td style="width: 20px;"><input style="width: 100%;" type="text"/></td> </tr> </table> ごろ	年	月	日	平成	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>
年	月	日					
平成	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>					
問2. 旅客運送業界に興味を持った時期について、最も当てはまるもの1つを選択してください。							
選択肢: 1. 小学生 2. 中学生 3. 高校生 4. 大学生・専門学校生 5. その他(時期を下記にご記入ください)	回答: <input style="width: 100%;" type="text"/>						
その他の時期:	<input style="width: 100%;" type="text"/>						
問3. 旅客運送業界に興味を持った理由について、当てはまるもの2つまでを選択してください。							
選択肢: 1. 運転が好きだったから 2. 勤務時間、休暇の調整がしやすいから 3. 給料がよかったから 4. 地域に貢献できる職業であるから 5. 大きな自動車を運転することへのあこがれがあったから 6. その他(理由を下記にご記入ください)	第1位: <input style="width: 100%;" type="text"/> 第2位: <input style="width: 100%;" type="text"/>						
その他の理由:	<input style="width: 100%;" type="text"/>						
問4. 旅客自動車教習所[※]を利用した時期について、当てはまるもの1つを選択してください。							
選択肢: 1. 入社前(内定期間中を含む) 2. 入社後すぐに 3. その他(時期を下記にご記入ください)	回答: <input style="width: 100%;" type="text"/>						
その他の時期:	<input style="width: 100%;" type="text"/>						
<small>※第二種免許の現行受験資格要件「普通免許等取得後3年以上」から「2年以上」に引き下げることができる教習を実施している教習所</small>							

問5. 旅客自動車教習所を利用した理由について、当てはまるもの1つを選択してください。

- 選択肢: 1. 会社からの指示があったから
2. 自発的に利用した
3. その他(理由を下記にご記入ください)

回答:

その他の理由:

問6. 旅客自動車教習所を利用する前の自動車の運転頻度について、当てはまるもの1つを選択してください。

- 選択肢: 1. ほぼ毎日
2. 週に3~4日程度
3. 週に1~2日程度
4. 月に1~2日程度
5. 数か月に1~2日程度

回答:

問7. 旅客自動車教習所を修了した後の第二種免許の取得方法について、当てはまるもの1つを選択してください。

- 選択肢: 1. 指定自動車教習所に通って取得
2. 警察の試験場での一発試験に合格して取得
3. まだ第二種免許は取得していない

回答:

問8. 第二種免許の取得時期を記入してください。(第二種免許を取得していない方は回答不要です)

		年	月	日
普通二種	平成			
中型二種	平成			
大型二種	平成			

問9. 第二種免許取得後、単独乗務開始(乗客を乗せて、1人で運転を始めたとき)までに要した期間について、当てはまるもの1つを選択してください。(第二種免許を取得していない方は回答不要です)

- 選択肢: 1. 2週間以内
2. 2ヶ月以内
3. 3ヶ月以内
4. 半年以内
5. 半年以上
6. その他(期間を下記にご記入ください)

回答:

その他の期間:

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

(2) タクシー事業者

《運転免許制度に対するアンケート調査》

【従業員様】

以下の設問にご回答をお願いします。

<input type="checkbox"/>	…プルダウンから選択する項目
<input type="checkbox"/>	…数字や文字を記入する項目

問1. あなたご自身について教えてください。

年齢:

性別:

ご所属の会社名称:

入社時期: 平成

年	月
<input type="text"/>	<input type="text"/>

 ごろ

問2. 旅客運送業界に興味を持った時期について、最も当てはまるもの1つを選択してください。

- 選択肢: 1. 小学生
2. 中学生
3. 高校生
4. 大学生・専門学校生
5. その他(時期を下記にご記入ください)

回答:

その他の時期:

問3. 旅客運送業界に興味を持った理由について、当てはまるもの2つまでを選択してください。

- 選択肢: 1. 運転が好きだったから
2. 勤務時間、休暇の調整がしやすいから
3. 給料がよかったから
4. 地域に貢献できる職業であるから
5. 接客に興味があったから
6. その他(理由を下記にご記入ください)

第1位:

第2位:

その他の理由:

問4. 旅客自動車教習所[※]を利用した時期について、当てはまるもの1つを選択してください。

- 選択肢: 1. 入社前(内定期間中を含む)
2. 入社後すぐに
3. その他(時期を下記にご記入ください)

回答:

その他の時期:

※第二種免許の現行受験資格要件「普通免許等取得後3年以上」から「2年以上」に引き下げることができる教習を実施している教習所

問5. 旅客自動車教習所を利用した理由について、当てはまるもの1つを選択してください。

- 選択肢: 1. 会社からの指示があったから
2. 自発的に利用した
3. その他(理由を下記にご記入ください)

回答:

その他の理由:

問6. 旅客自動車教習所を利用する前の自動車の運転頻度について、当てはまるもの1つを選択してください。

- 選択肢: 1. ほぼ毎日
2. 週に3~4日程度
3. 週に1~2日程度
4. 月に1~2日程度
5. 数か月に1~2日程度

回答:

問7. 旅客自動車教習所を修了した後の第二種免許の取得方法について、当てはまるもの1つを選択してください。

- 選択肢: 1. 指定自動車教習所に通って取得
2. 警察の試験場での一発試験に合格して取得
3. まだ第二種免許は取得していない

回答:

問8. 第二種免許の取得時期を記入してください。(第二種免許を取得していない方は回答不要です)

		年	月	日
普通二種	平成			
中型二種	平成			
大型二種	平成			

問9. 第二種免許取得後、単独乗務開始(乗客を乗せて、1人で運転を始めたとき)までに要した期間について、当てはまるもの1つを選択してください。(第二種免許を取得していない方は回答不要です)

- 選択肢: 1. 2週間以内
2. 2ヶ月以内
3. 3ヶ月以内
4. 半年以内
5. 半年以上
6. その他(期間を下記にご記入ください)

回答:

その他の期間:

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

3 旅客自動車教習所の教習修了者が所属する事業者に対するアンケート 調査票（バス事業者・タクシー事業者）

(1) バス事業者

【運転免許制度に対するアンケート調査】	【バス事業者様】												
以下の設問にご回答をお願いします。													
<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 15px; margin-bottom: 5px;"></div> <small>…プルダウンから選択する項目</small>													
<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 15px; margin-bottom: 5px;"></div> <small>…数字や文字を記入する項目</small>													
問1. 貴社についてお伺いします。													
(1) 貴社名:	<div style="border: 1px solid black; width: 200px; height: 15px;"></div>												
(2) 本社所在地:	都道府県名 <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div> 市区町村名 <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 15px;"></div>												
以下、(3)～(5)については、貴社全体の数値をご記入ください。													
(3) 運転者数:	約 <div style="border: 1px solid black; width: 30px; height: 15px;"></div> 名												
(4) 事業用自動車の保有台数(リース等も含む)	(単位:台)												
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 70%;">種別</th> <th style="width: 30%;">台数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗合バス</td> <td><div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div></td> </tr> <tr> <td>貸切バス</td> <td><div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div></td> </tr> <tr> <td>特定バス</td> <td><div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div></td> </tr> <tr> <td>ハイヤー・タクシー</td> <td><div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>0台</td> </tr> </tbody> </table>	種別	台数	乗合バス	<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div>	貸切バス	<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div>	特定バス	<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div>	ハイヤー・タクシー	<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div>	合計	0台
種別	台数												
乗合バス	<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div>												
貸切バス	<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div>												
特定バス	<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div>												
ハイヤー・タクシー	<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div>												
合計	0台												
(5) 貴社の新卒採用の実績(平成30年度)についてご記入ください。	(単位:名)												
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 70%;">種別</th> <th style="width: 30%;">人数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高校卒業者</td> <td><div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div></td> </tr> <tr> <td>専門学校・短期大学卒業者</td> <td><div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div></td> </tr> <tr> <td>大学・大学院卒業者</td> <td><div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>0名</td> </tr> </tbody> </table>	種別	人数	高校卒業者	<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div>	専門学校・短期大学卒業者	<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div>	大学・大学院卒業者	<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div>	合計	0名		
種別	人数												
高校卒業者	<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div>												
専門学校・短期大学卒業者	<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div>												
大学・大学院卒業者	<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 15px;"></div>												
合計	0名												
問2. 貴社の第二種免許取得支援制度についてお伺いします。													
(1) 貴社の第二種免許取得支援制度について、当てはまるもの1つを選択してください。													
選択肢: 1. 養成制度がある(全額会社負担) 2. 養成補助制度がある(一部会社負担) 3. 支援制度はない 4. その他(内容を下記にご記入ください)	回答: <div style="border: 1px solid black; width: 80px; height: 15px;"></div>												
その他の理由:	<div style="border: 1px solid black; width: 200px; height: 15px;"></div>												
⇒問2.(1)で、「1. 養成制度がある(全額会社負担)」、「2. 養成補助制度がある(一部会社負担)または「4. その他」と回答された方にお伺いします													
(2) 上記制度を受けるために必要な条件等がありますか。当てはまるもの1つを選択してください。													
選択肢: 1. 条件がある(第二種免許取得後の勤務年数等) 2. 条件はない	回答: <div style="border: 1px solid black; width: 80px; height: 15px;"></div>												
1. と回答した場合、条件の内容をご記入ください													
条件の内容:	<div style="border: 1px solid black; width: 200px; height: 15px;"></div>												
(3) 上記制度は、 旅客自動車教習所* の利用も対象となりますか。当てはまるもの1つを選択してください。													
選択肢: 1. 対象となる 2. 対象にならない 3. 今は対象とならないが、今後対象とする予定	回答: <div style="border: 1px solid black; width: 80px; height: 15px;"></div>												
<small>※第二種免許の現行受験資格要件「普通免許等取得後3年以上」から「2年以上」に引き下げることができる教習を実施している教習所</small>													

「1. 養成制度がある(全額会社負担)」、
 「2. 養成補助制度がある(一部会社負担)」、
 または「4. その他」と回答された方
 ⇒ 問2.(2)。(3)を回答後、問3へお進みください
 「3. 支援制度はない」と回答した方は、
 ⇒ 問3へお進みください

問3. 貴社の第二種免許取得後の対応についてお伺いします。

(1) 第二種免許取得から1人で営業運転するまでに実施する研修の時間数(法定の研修を含む)をご記入ください。

(単位:時間)

	時間
座学	
シミュレーター	
技能訓練	
見習い乗務	
その他(内容を下記にご記入ください)	

「その他」の研修の内容:

(2) 第二種免許取得前の運転者候補者や1人で営業運転をさせる前の第二種免許取得者に対して、どのような内容の業務を担当させることが多いですか、近年の実績をもとに、最も当てはまるもの1つを選択してください。

- 選択肢: 1. 運行管理(補助者を含む)
 2. 窓口業務(お客様対応等)
 3. 施設の管理・清掃
 4. 車両の整備・清掃
 5. その他(内容を下記にご記入ください)

回答:

その他の内容:

(3) 入社後に第二種免許を取得した就業者に対して、第二種免許取得から単独乗務開始までに要する期間はどのくらいですか、近年の実績をもとに、最も当てはまるもの1つを選択してください。

- 選択肢: 1. 3ヶ月未満
 2. 3ヶ月以上～半年未満
 3. 半年以上～1年未満
 4. 1年以上～1年半未満
 5. 1年半以上～2年半未満
 6. 2年以上
 7. その他(期間を下記にご記入ください)

回答:

その他の期間:

問4. 違反や事故への対応や措置についてお伺いします。

下記の(1)～(8)について、それぞれ当てはまるすべての項目を選択してください。

●「研修」、「業務停止」については、時間数、日数についても記述してください。

	口頭注意	文書での注意	研修		業務停止		運転者以外への配置転換	免職	その他	内容
			時間数	日数	時間数	日数				
(1) 乗務中の軽微な交通違反(3点以下)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(2) 私行上(プライベート)の軽微な交通違反(3点以下)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(3) 乗務中の1当*物損事故	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(4) 私行上(プライベート)の1当*物損事故	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5) 乗務中の1当*人身事故(軽傷)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(6) 私行中(プライベート)の1当*人身事故(軽傷)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(7) 免許停止	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(8) 免許取消	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

* 1当…第一当事者: 交通事故の当事者の中で、最も過失が重い者

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

(2) タクシー事業者

【運転免許制度に対するアンケート調査】 【タクシー事業者様】

以下の設問にご回答をお願いします。

…プルダウンから選択する項目
 …数字や文字を記入する項目

問1. 貴社についてお伺いします。

(1) 貴社名:

(2) 本社所在地: 都道府県名 市区町村名

以下、(3)～(5)については、貴社全体についての数字をご記入ください。

(3) 運転者数: 約 名

(4) 事業用自動車の保有台数(リース等も含む)

(単位:台)

種別	台数
ハイヤー・タクシー	<input type="text"/>
乗合バス	<input type="text"/>
貸切バス	<input type="text"/>
特定バス	<input type="text"/>
合計	0台

(5) 貴社の新卒採用の実績(平成30年度)についてご記入ください。

(単位:名)

	人数
高校卒業者	<input type="text"/>
専門学校・短期大学卒業者	<input type="text"/>
大学・大学院卒業者	<input type="text"/>
合計	0名

問2. 貴社の第二種免許取得支援制度についてお伺いします。

(1) 貴社の第二種免許取得支援制度について、当てはまるもの1つを選択してください。

選択肢: 1. 養成制度がある(全額会社負担) 回答:
 2. 養成補助制度がある(一部会社負担)
 3. 支援制度はない
 4. その他(内容を下記にご記入ください)
 その他の内容:

「1. 養成制度がある(全額会社負担)」、
 「2. 養成補助制度がある(一部会社負担)」、
 または「4. その他」と回答された方
 ⇒ 問2(2)、(3)を回答後、問3へお進みください
 「3. 支援制度はない」と回答した方は、
 ⇒ 問3へお進みください

⇒問2.(1)で、「1. 養成制度がある(全額会社負担)」、「2. 養成補助制度がある(一部会社負担)」または「4. その他」と回答された方にお伺いします

(2) 上記制度を受けるために必要な条件等がありますか。当てはまるもの1つを選択してください。

選択肢: 1. 条件がある(第二種免許取得後の勤務年数等) 回答:
 2. 条件はない
 1. と回答した場合、条件の内容をご記入ください
 条件の内容:

(3) 上記制度は、**旅客自動車教習所[※]**の利用も対象となりますか。当てはまるもの1つを選択してください。

選択肢: 1. 対象となる 回答:
 2. 対象にならない
 3. 今は対象とならないが、今後対象とする予定

※第二種免許の現行受験資格要件「普通免許等取得後3年以上」から「2年以上」に引き下げることができる教習を実施している教習所

問3. 貴社の第二種免許取得後の対応についてお伺いします。

(1) 第二種免許取得から1人で営業運転するまでに実施する研修の時間数(法定の研修を含む)をご記入ください。

(単位:時間)

	時間
座学	
シミュレーター	
技能訓練	
その他(内容を下記にご記入ください)	

「その他」の研修の内容:

(2) 第二種免許取得前の運転者候補者や1人で営業運転をさせる前の第二種免許取得者に対して、どのような内容の業務を担当させることが多いですか。近年の実績をもとに、最も当てはまるもの1つを選択してください。

- 選択肢: 1. 運行管理(補助者を含む)
 2. 配車担当
 3. 施設の管理・清掃
 4. 車両の整備・清掃
 5. その他(内容を下記にご記入ください)

回答:

その他の内容:

(3) 入社後に第二種免許を取得した就業者に対して、第二種免許取得から単独乗務開始までに要する期間はどのくらいですか。近年の実績をもとに、最も当てはまるもの1つを選択してください。

- 選択肢: 1. 3ヶ月未満
 2. 3ヶ月以上～半年未満
 3. 半年以上～1年未満
 4. 1年以上～1年半未満
 5. 1年半以上～2年半未満
 6. 2年以上
 7. その他(期間を下記にご記入ください)

回答:

その他の期間:

問4. 違反や事故への対応や措置についてお伺いします。

下記の(1)～(8)について、それぞれ当てはまるすべての項目を選択してください。

● 「研修」、「業務停止」については、時間数、日数について記述してください。

	口頭注意	文書での注意	研修		業務停止		運転者以外への配属転換	免職	その他	内容
			時間数	日数	時間数	日数				
(1) 乗務中の軽微な交通違反(3点以下)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(2) 私行上(プライベート)の軽微な交通違反(3点以下)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(3) 乗務中の1当*物損事故	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(4) 私行上(プライベート)の1当*物損事故	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5) 乗務中の1当*人身事故(軽傷)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(6) 私行中(プライベート)の1当*人身事故(軽傷)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(7) 免許停止	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(8) 免許取消	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

* 1当…第一当事者: 交通事故の当事者の中で、最も過失が重い者

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

4 高校生に対するアンケート 調査票

● 高校生に対するアンケート調査 ●

アンケートへのご協力をお願い

警察庁では、運転免許制度に関する様々な検討を行っています。

【AT（オートマ）限定免許に関する検討】

AT（オートマ）限定免許とはAT車に限って運転ができる免許です（MT（マニュアル）車の運転ができない。）。現在は、普通車のみAT限定免許が導入されていますが、今後はトラックやバスといった大型車等の免許にもAT限定免許を導入することが検討されています。

【第二種免許に関する検討】

少子高齢化によって、バス、タクシーの運転者不足が深刻化しています。バスやタクシーの運転者になるためには、「第二種免許」が必要ですが、第二種免許試験を受けるためには、「**21歳以上であること**」と、「**普通第一種免許等を取ってから3年以上が経過していること**」が必要となります。運転者不足に悩むバス業界やタクシー業界からは、若者が受験しやすくするために、第二種免許の受験資格を引き下げを求める要望が出されており、それに対して警察庁では様々な検討をしています。

そこで、高校生である皆さまの率直なご意見をお聞きするために、アンケートを実施させていただくことになりました。

ご協力のほど、よろしく願いいたします。

警察庁交通局運転免許課

1. あなたについてお聞きします		《全員回答》
(1) 居住地（都道府県名）	【記入】	_____ 都・道・府・県
(2) 卒業後の進路希望	【1つに✓】	<input type="checkbox"/> 就職 / <input type="checkbox"/> 進学 / <input type="checkbox"/> 未定・その他
2. 運転免許の取得に対する考えをお聞きします		《全員回答》
(1) 運転免許の取得を考えていますか。 当てはまるもの1つ を選択してください。	【1つに✓】	<input type="checkbox"/> 取得予定 <input type="checkbox"/> 既に取得した <input type="checkbox"/> 未定・取得予定はない ⇒裏面3.へ
2. (1) で、「取得予定」、「既に取得した」と回答した方にお聞きします。		
(2) 既に取得した、または取得したい運転免許の種類を全て選択してください <small>（既に取得した方は、今後取得したい運転免許の種類にも✓をつけてください。）</small>	【当てはまるものすべてに✓】	<input type="checkbox"/> 四輪自動車の運転免許（普通、準中型） ⇒2.(3)へ <input type="checkbox"/> 二輪自動車の運転免許（大型、普通、原付） <input type="checkbox"/> その他（_____） ※ 四輪自動車に✓をつけなかった場合 ⇒3.へ

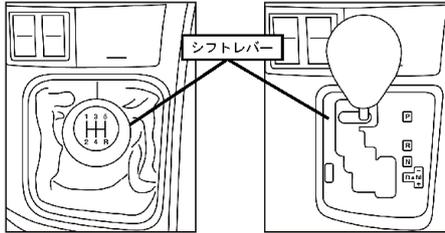
● 下の説明文をよく読んでから回答してください。

＜自動車の種類について＞

自動車は、主に「MT（マニュアル）車」と「AT（オートマ）車」の2種類に分かれています。

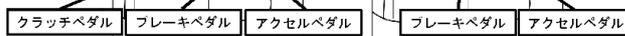
MT（マニュアル）車

クラッチペダルを踏みながらシフトレバーを操作し、速度にあったギアを自分で選択する車で、発進時ギアを選択を間違えるとエンスト※を起こして止まります。
※エンジンストップの略称



AT（オートマ）車

シフトレバーを「D」にしておけば、速度にあったギアが自動で選択されるため、クラッチペダルがない車です



- ▶ 運転免許の中には、AT（オートマ）車だけ運転ができる「AT（オートマ）限定免許」があり、**普通車のみAT限定免許が導入されています。**
- ▶ 近年では、日本で販売されている普通乗用自動車の約98%がAT車であり、AT限定免許を取得する人が増えてきています。しかし、トラックやバスはまだMT車も多いです。
- ▶ 自動車教習所で運転免許を取得する場合、AT限定免許の方が教習時限数が4時限ほど少なくてすみます。

(3) 既に取得した、または取得したい四輪自動車の免許の種類を選択してください

【当てはまるものすべてに✓】

- AT限定なしの免許 ⇒ 2.(4)へ
- AT限定の免許 ⇒ 裏面2.(6)へ

● 2.(3)で、「AT限定なしの免許」を選択した方にお聞きします

(4) AT限定なしの免許を取得した、または取得したいと思った理由は何ですか。当てはまるものすべてを選択してください

- 【すべてに✓】
- 就職先でMT車の運転が必要になるかもしれないから
 - MT車を運転できるとカッコよさそうだから
 - 自宅（実家）の車がMT車だから
 - 家族から免許はMTで取るべきと言われたことがあるから
 - 将来、中型自動車や大型自動車の免許を取りたいと考えているから
 - その他（ ）

● 2.(4)で、「将来、中型自動車や大型自動車の免許を取りたいと考えているから」を選択された方にお聞きします。

	<p>(5) もし、中型 AT 限定免許や大型 AT 限定免許が創設された場合、取りたいと思いますか。 当てはまるもの1つを選択してください</p>	<p>【1つに✓】<input type="checkbox"/> 取りたいと思う <input type="checkbox"/> 取りたいと思わない <input type="checkbox"/> わからない</p>
--	---	---

2. (3) で、「AT 限定の免許」を選択した方にお聞きします

<p>(6) AT 限定の免許を選んだ理由は何か。当てはまるものをすべてを選択してください</p>	<p>【すべてに✓】<input type="checkbox"/> 今後 MT 車を運転する機会がなさそうだから <input type="checkbox"/> AT の方が簡単に免許を取れそうだから <input type="checkbox"/> 自宅（実家）の車が AT 車だから <input type="checkbox"/> 家族から免許は AT で十分と言われたことがあるから <input type="checkbox"/> その他（<input type="text"/>）</p>
---	--

3. あなたのバスドライバー・タクシードライバーに対する考えをお聞きします。

《全員回答》

<p>(1) バスドライバーになりたいという気持ちはありますか。当てはまるもの1つを選択し、その理由も教えてください</p> 	<p>【1つに✓】 <input type="checkbox"/> 是非なりたい （理由：<input type="text"/>） <input type="checkbox"/> 興味がある （理由：<input type="text"/>） <input type="checkbox"/> あまりなりたいたと思わない （理由：<input type="text"/>） <input type="checkbox"/> なりたくない （理由：<input type="text"/>）</p>
--	---

<p>(2) タクシードライバーになりたいという気持ちはありますか。当てはまるもの1つを選択し、その理由も教えてください</p> 	<p>【1つに✓】 <input type="checkbox"/> 是非なりたい （理由：<input type="text"/>） <input type="checkbox"/> 興味がある （理由：<input type="text"/>） <input type="checkbox"/> あまりなりたいたと思わない （理由：<input type="text"/>） <input type="checkbox"/> なりたくない （理由：<input type="text"/>）</p>
--	---

● 下の説明文をよく読んでから回答してください。

＜第二種免許を取得するための条件について＞

バスやタクシーのドライバーになるためには、「第二種免許」が必要です。第二種免許を取得するためには **21歳以上** である必要があります。

<p>(3) 21歳以上でなければ第二種免許を取得できないことを知っていましたか。 当てはまるもの1つ を選択してください</p>	<p>【1つにV】 <input type="checkbox"/> 知っていた / <input type="checkbox"/> 知らなかった</p>
<p>(4) 「21歳以上」という条件についてどう思いますか。 当てはまるもの1つ を選択してください</p>	<p>【1つにV】 <input type="checkbox"/> もっと若くても良いと思う <input type="checkbox"/> ちょうど良いと思う <input type="checkbox"/> もっと年をとってからにすべきだと思う <input type="checkbox"/> その他 (<input type="text"/>)</p>
<p>(5) 年齢条件が引き下げられ、最短19歳 でバスドライバー、タクシードライバーになれることになったとしたら、なりたいと思いますか。 当てはまるもの1つ を選択してください</p>	<p>【1つにV】 <input type="checkbox"/> 年齢条件の引き下げに関わらずなりたい <input type="checkbox"/> 19歳でなれるのであればなりたい <input type="checkbox"/> なりたいと思うが19歳は早すぎると思う <input type="checkbox"/> 年齢条件の引き下げに関わらずなりたくない <input type="checkbox"/> その他 (<input type="text"/>)</p>
<p>(6) あなたと同世代の人（高校生）で、バスドライバー、タクシードライバーになりたいと思う人を増やすためには、どのようなことが必要だと思いますか。 最も大切だと思うもの1つ を選択してください</p>	<p>【1つにV】 <input type="checkbox"/> 若年層の積極的な採用（若者が必要であることを積極的にPR） <input type="checkbox"/> 女性の積極的な採用 <input type="checkbox"/> 働きやすく魅力的な環境の整備（勤務時間や給与等） <input type="checkbox"/> その他 (<input type="text"/>)</p>

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

5 都道府県警察に対するアンケート 調査票

※ 複数の試験場がある都道府県にあっては、問1及び問2は合算値を、問3から問7については意見を集約して回答してください。

問1. 現在保有(※)している試験車両台数を、下記表の免種別に御記入下さい。

(単位:台)	
免種	車両台数
準中型	
中型	
大型	
大型二種	
大型三種	

都道府県(方面)	
担当者所属	
氏名	
担当者電話番号	

※「保有」には、業者からリースしている車両及び交通安全協会の車両も含まれます。以降の設問においても同様です。

問2. 現在保有している試験車両の購入時期別及び更新予定時期別台数を、下記表の免種別に御記入下さい。

準中型車両 (単位:台)		更新予定時期		
購入時期		5年以内	5～10年以内	10年以上先
平成26年度以降				
平成21年度～25年度				
平成20年度以前				

中型車両 (単位:台)		更新予定時期		
購入時期		5年以内	5～10年以内	10年以上先
平成26年度以降				
平成21年度～25年度				
平成20年度以前				

大型車両 (単位:台)		更新予定時期		
購入時期		5年以内	5～10年以内	10年以上先
平成26年度以降				
平成21年度～25年度				
平成20年度以前				

中型二種車両 (単位:台)		更新予定時期		
購入時期		5年以内	5～10年以内	10年以上先
平成26年度以降				
平成21年度～25年度				
平成20年度以前				

大型二種車両 (単位:台)		更新予定時期		
購入時期		5年以内	5～10年以内	10年以上先
平成26年度以降				
平成21年度～25年度				
平成20年度以前				

※ 既にMT車両は販売されていないため、更新予定時期については「仮にMT車両を購入できるとした場合」を想定して記入してください。

※ 既にMT車両は販売されていないため、更新予定時期については「仮にMT車両を購入できるとした場合」を想定して記入してください。

問3. 仮に準中型以上の免種にAT限定免許を導入し、各免種についてMT車とAT車の双方を試験車両として整備することとなった場合、対応可能だと思いますか。プルダウンから当てはまる方を選択してください。

1. 対応可能
2. 対応困難

問4. 問3で「2. 対応困難」と回答した方にお尋ねします。その理由として当てはまるもの全てに○をつけて下さい(下記表のプルダウンリストから○をお選び下さい。いくつでも○をつけて可。)

1. 大型自動車や中型自動車についてAT車とMT車の双方を購入する余裕がない
2. 大型自動車や中型自動車についてAT車とMT車の双方を保管すると維持管理費が大きくなり過ぎる
3. これ以上試験車両を保管するスペースがない
4. その他(下記空欄にご記入ください。)

1	2	3	4
---	---	---	---

問5. 本年度の警察庁の調査研究では、準中型以上の免種にAT限定免許を導入した場合(準中型以上の試験車を全てAT車とした場合)のAT限定解除をMTの普通自動車で一元的に行うことができないか検討しています。MTの普通自動車のクラッチ操作が円滑にできれば、MTの準中型自動車、中型自動車及び大型自動車のクラッチ操作もこなすことができるかどうか、以下の選択肢の中から当てはまるものを1つお選び下さい。

1. できる
2. おそらくできる
3. おそらくできない
4. できない

問6. 普通自動車のMT操作と大型自動車や中型自動車のMT操作で違うと感じる点があれば簡記下さい。

問7. 今後のAT限定免許の在り方について御意見があれば御記載下さい。(自由記載)

6 全国のバス事業者及びトラック事業者に対するアンケート 調査票

(1) バス事業者

《運転免許制度に対するアンケート調査》										1/2
以下の設問にご回答をお願いします。										
<div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px; background-color: #f9c99d; margin-bottom: 5px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px; background-color: #c9e9c9; margin-bottom: 5px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px; background-color: #d9d9d9;"></div>	…プルダウンから選択する項目 …数字や文字を記入する項目									
問1. 貴社についてお伺いします。										
(1) 貴社名: <input style="width: 80%; height: 20px;" type="text"/>										
(2) 本社所在地: 都道府県名 <input style="width: 30px; height: 20px;" type="text"/> 市区町村名 <input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/> 市/区/町/村										
問2. 貴社の保有(リース車両も含む)する乗合バス、貸切バス、特定バス(※1)(大型・中型・小型に分けて、全台数・AT車・AMT車(※2)別の台数についてお尋ねします(下の表に御記入下さい。))。										
車両区分	大型(※3)			中型(※4)			小型(※5)			
	全台数	AT車・AMT車	MT車	全台数	AT車・AMT車	MT車	全台数	AT車・AMT車	MT車	
乗合バス	0台	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	0台	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	0台	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	
貸切バス	0台	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	0台	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	0台	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	
特定バス	0台	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	0台	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	0台	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	
※1 特定バスとは、道路運送法に特定旅客自動車運送事業として定められた、通勤・通学用バスや施設の送迎バス等に用いられるものを指します。 ※2 「AMT車」とは、MTの構造をそのままに変則操作とクラッチ操作を自動化したトランスミッション(自動MT)を指します。 ※3～5の車両区分は下表のとおりとします。										
区分	長さ	乗車定員								
大型	9m以上	50名以上								
中型	9m未満	50名未満								
	7m超	30名以上								
小型	7m以下	29名以下								

問3. 今後AT・AMTの事業用車両をMT車両よりもさらに増やしていく予定の有無についてお尋ねします

- 選択肢: 1. AT・AMTを増やす予定あり
2. AT・AMTを増やす予定はない

回答:

問3 で、「1. AT・AMTを増やす予定あり」と回答された事業者様にお伺いします

問4. AT・AMTの車両を増やしていきたい理由として当てはまるものを、以下の選択肢の中からお選びください(複数回答可)。

	チェック欄 (複数選択可)
1 AT・AMTの性能がよくなり、MT以上に燃費が良くなっているから	<input type="checkbox"/>
2 AT・AMTの方が操作が簡単であり、運転者からの評判も良いから	<input type="checkbox"/>
3 AT限定免許のドライバーが多い(多くなってきた)から	<input type="checkbox"/>
4 社内の運転者の状況を見ると、AT・AMTの方が事故が少ないから	<input type="checkbox"/>
5 AT・AMTの方が手に入りやすいから(安い、流通量が多い、など)	<input type="checkbox"/>
6 その他(内容を下記にご記入ください)	<input type="checkbox"/>

その他の内容:

問3 で、「2. AT・AMTを増やす予定はない」と回答された事業者様にお伺いします

問5. AT・AMTの車両を増やしていく予定がない理由として当てはまるものを、以下の選択肢の中からお選びください(複数回答可)。

	チェック欄 (複数選択可)
1 MTの方が燃費が良いから	<input type="checkbox"/>
2 MTの方が運転者からの評判が良いから	<input type="checkbox"/>
3 AT限定免許のドライバーが少ない(いない)から	<input type="checkbox"/>
4 社内の運転者の状況を見ると、MTの方が事故が少ないから	<input type="checkbox"/>
5 MTの方が手に入りやすいから(安い、流通量が多い、など)	<input type="checkbox"/>
6 その他(内容を下記にご記入ください)	<input type="checkbox"/>

その他の内容:

アンケートは以上です。御協力ありがとうございました。

(2) トラック事業者

《運転免許制度に対するアンケート調査》

1/2

以下の設問にご回答をお願いします。

…プルダウンから選択する項目
 …数字や文字を記入する項目

問1. 貴社についてお伺いします。

(1) 貴社名:

(2) 本社所在地: 都道府県名 市区町村名 市/区/町/村

問2. 貴社の保有(リース車両も含む)する大型・中型・準中型・普通トラック(※1)の台数及びそのうち「AT車・AMT車(※2)」の内訳についてお尋ねします(下の表に御記入下さい。)

車両区分	全台数	AT車・AMT車	MT車
大型	0台		
中型	0台		
準中型	0台		
普通	0台		

※1 車両区分は下表のとおりです

区分	車両総重量	最大積載量
大型	11トン以上	6.5トン以上
中型	11トン未満 7.5トン以上	6.5トン未満 4.5トン以上
準中型	7.5トン未満 3.5トン以上	4.5トン未満 2トン以上
普通	3.5トン未満	2トン未満

※2 「AMT車」とは、MTの構造そのままの変速操作とクラッチ操作を自動化したトランスミッション(自動MT)を指します。



問3. 貴社に所属する大型・中型・準中型・普通免許保有ドライバー数及びそのうちAT限定免許を保有するドライバー(中型は8トンAT限定、準中型は5トンAT限定)数(※3・4)についてお尋ねします(下の表に御記入下さい。)

	大型(※3・4)	中型(※3・4)	準中型(※3・4)	普通(※3・4)
全体数				
うちAT限定保有者数				
全体数のうちAT限定保有者数の割合(記載不要)				

※3 保有する免許のうち、最も上位の免許を計上してください。

(例: 中型と普通を保有 → 中型として計上
大型と準中型を保有 → 大型として計上)

※4 第二種免許を保有している場合は、運転できる車体の大きさの種類で判断してください。

(例: 普通二種を保有 → 普通として計上
大型一種と普通二種を保有 → 大型として計上
中型二種と普通二種を保有 → 中型として計上)

【例】準中型5トン限定AT限定の場合の運転免許証



次ページに続きます

問4. 今後、主としてAT・AMTの事業用車両を増やしていく予定の有無についてお尋ねします

- 選択肢: 1. AT・AMTを増やす予定あり
2. AT・AMTを増やす予定はない

回答:

問4. で、「1. AT・AMTを増やす予定あり」と回答された事業者様にお伺いします

問5. AT・AMTの車両を増やしていきたい理由として当てはまるものを、以下の選択肢の中からお選びください(複数回答可)。

	チェック欄 (複数選択可)
1 AT・AMTの性能がよくなり、MT以上に燃費が良くなっているから	<input type="checkbox"/>
2 AT・AMTの方が操作が簡単であり、運転者からの評判も良いから	<input type="checkbox"/>
3 AT限定免許のドライバーが多い(多くなると見込まれる)から	<input type="checkbox"/>
4 社内の運転者の状況を見ると、AT・AMTの方が事故が少ないから	<input type="checkbox"/>
5 AT・AMTの方が手に入りやすいから(安い、流通量が多い、など)	<input type="checkbox"/>
6 その他(内容を下記にご記入ください)	<input type="checkbox"/>

その他の内容:

問4. で、「2. AT・AMTを増やす予定はない」と回答された事業者様にお伺いします

問6. AT・AMTの車両を増やしていく予定がない理由として当てはまるものを、以下の選択肢の中からお選びください(複数回答可)。

	チェック欄 (複数選択可)
1 MTの方が燃費が良いから	<input type="checkbox"/>
2 MTの方が運転者からの評判が良いから	<input type="checkbox"/>
3 AT限定免許のドライバーが少ない(いない)から	<input type="checkbox"/>
4 社内の運転者の状況を見ると、MTの方が事故が少ないから	<input type="checkbox"/>
5 MTの方が手に入りやすいから(安い、流通量が多い、など)	<input type="checkbox"/>
6 その他(内容を下記にご記入ください)	<input type="checkbox"/>

その他の内容:

アンケートは以上です。御協力ありがとうございました。