

平成9年度調査研究報告書

# 普通自動二輪車の教習効果に関する調査研究

平成10年3月

自動車安全運転センター

## ま え が き

現在、新規運転免許取得者の約95%が指定自動車教習所の卒業生であり、指定自動車教習所は初心運転者教育の中心的な役割を果たしています。こうした状況のなかで、平成8年9月1日に施行された改正道路交通法により自動二輪免許が廃止され、新たに大型自動二輪免許及び普通自動二輪免許が設けられ、併せて「より安全な運転行動のとれる運転者」の養成を目的とした、指定自動車教習所における新しい教習カリキュラムが導入されました。

そこで、自動車安全運転センターは新教習カリキュラムによる初心運転者教育の効果を把握するため調査研究を実施することとしました。

調査は、指定自動車教習所において、旧教習カリキュラムで免許を取得した者と新教習カリキュラムで免許を取得した者を対象として、免許取得後の運転行動及び事故・違反の発生状況、教習内容に対する評価・感想等を比較することにより行いました。

本報告書はその結果をとりまとめたものであり、今後の初心運転者教育の一層の充実のためにこれが活用されれば幸いです。

なお、本調査研究に参加された委員及び幹事の皆様と調査にご協力頂いた方々に対し、深く感謝の意を表します。

平成10年3月

自動車安全運転センター  
理事長 國 松 孝 次

委 員 名 簿

委員長	千葉大学文学部教授	鈴木 春 男
委 員	日本大学理工学部教授	岡 野 道 治
	財団法人交通事故総合分析センター専務理事	長 倉 眞 一
	警察庁交通局運転免許課長	吉 田 英 法
	警察庁科学警察研究所交通部長	村 田 隆 裕
幹 事	日本大学理工学部助手	関 根 太 郎
	二輪車問題研究所所長	岩 渕 制 海
	警察庁交通局運転免許課課長補佐	山 岸 直 人
	警察庁交通局運転免許課係長	秋 山 康 裕
	警察庁科学警察研究所交通部交通安全研究室室長	西 田 泰
	警察庁科学警察研究所交通部交通安全研究室研究員	藤 田 悟 郎
	警視庁交通部運転免許本部安全運転学校副主査	内 田 千 枝 子
	交通事故総合分析センター研究第一課長	田 久 保 宣 晃
事務局	自動車安全運転センター理事	苧 坂 和 邦
	自動車安全運転センター業務部長	三 木 克 行
	自動車安全運転センター業務部第二課長	川 村 静 男
	自動車安全運転センター総務部調査役	小 川 剛
	自動車安全運転センター調査研究部長	鈴 木 康 夫
	自動車安全運転センター調査研究課長	山 口 卓 耶
	自動車安全運転センター調査研究課係員	倉 内 麻 美

# 目 次

	頁
<b>第1章 調査研究の概要</b>	
1-1 調査概要	1
1-2 調査研究の枠組み	2
1-3 調査対象者	6
1-4 調査方法	7
1-5 調査項目	8
1-6 調査票の回収状況	9
<b>第2章 自動二輪車の交通事故</b>	
2-1 免許保有者の推移	10
2-2 保有台数と事故件数の推移	10
2-2-1 各国の保有台数と事故件数	11
2-2-2 自動二輪車の事故件数の推移	13
2-2-3 二輪車の死亡事故の特徴	16
2-3 二輪車事故の分類別の特徴	18
2-3-1 性	18
2-3-2 年齢	19
2-3-3 事故類型	26
2-3-4 行動類型	31
2-3-5 道路形状	33
2-3-6 曜日	35
2-3-7 昼夜	36
2-3-8 通行目的	38
2-3-9 免許取得経過年数	40
2-3-10 法令違反	41

### 第3章 調査結果

3-1 調査対象の属性	42
3-1-1 年齢	42
3-1-2 職業	44
3-1-3 保有免許	47
3-1-4 運転目的	49
3-1-5 走行距離	52
3-1-6 事故・違反	53
3-2 教習の役立ち度	59
3-2-1 教習内容別評価	59
3-2-2 総合評価	109
3-3 教習の適切性の評価	110
3-4 教習時間の不足感	114
3-4-1 運転場面別の不足感	114
3-4-2 教習時間への不足感の構造と特徴	132
3-5 初回運転時の恐怖感	145
3-6 ふだんの運転行動	149
3-6-1 ふだんの運転行動の実態	149
3-6-2 ふだんの運転行動の構造と特徴	164
3-7 ヒヤリ・ハット体験	176
3-7-1 ヒヤリ・ハット体験の実態	176
3-7-2 ヒヤリ・ハット体験の構造と特徴総合的分析	192
3-8 新カリキュラムの新規教習の評価	201
3-8-1 シミュレーター教習の評価	201
3-8-2 カーブ走行教習の評価	205
3-8-3 危険予測ディスカッション教習の評価	207
3-8-4 ケーススタディ教習の評価	211

## 第4章 まとめ

4-1 新旧カリキュラム受講者の事故・違反率……………	213
4-2 受講者からみた新カリキュラムの評価……………	217

## 参考資料

# 第 1 章 調査研究の概要

## 1-1 調査目的

現在、新規免許取得者の約95%が指定自動車教習所の卒業生であり、初心運転者教育の中心的な役割を果たしているが、平成8年9月1日に施行された改正道路交通法により自動二輪免許が廃止され、新たに大型自動二輪免許および普通自動二輪免許が設けられ、併せて「より安全な運転行動のとれる運転者」の養成を目的とした新しい教習カリキュラムが導入された。

そこで、指定自動車教習所において、自動二輪車の旧教習カリキュラム（以下、旧カリキュラムと称す）で免許を取得した者と新教習カリキュラム（以下、新カリキュラムと称す）で普通自動二輪免許を取得した者を対象として、免許取得後の運転行動及び事故・違反の発生状況等を比較することによって、新教習カリキュラムによる初心運転者教育の効果を明らかにする。

## 1-2 調査研究の枠組み

### (1) 本調査研究の主旨

本調査の主題は、普通自動二輪車の旧カリキュラムによる教習に比べて、新カリキュラムの教習内容および教習方法が運転者の運転行動の安全性にどの程度の効果をもたらしているかを明らかにすることである。このため、次のような枠組みを設定して、調査票の設計を行うこととした。

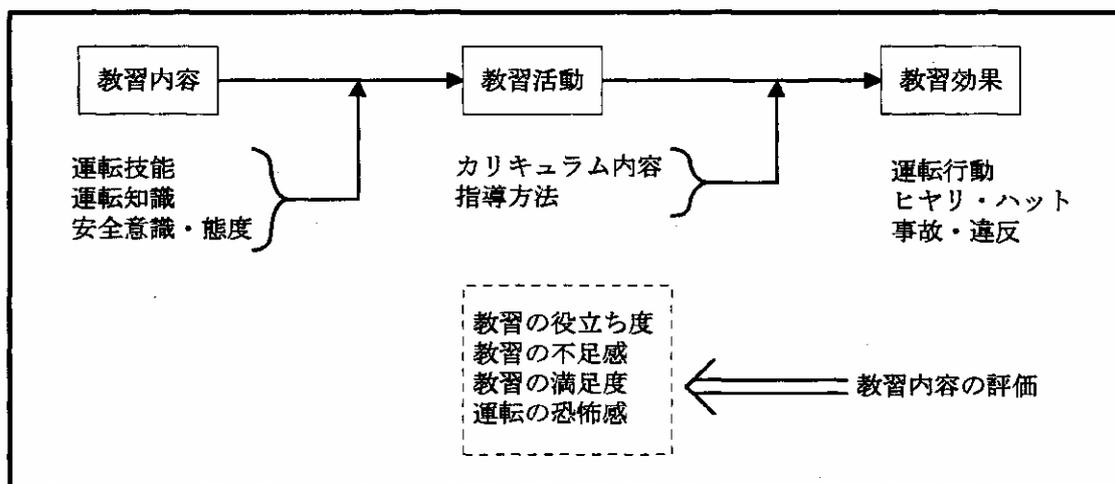


図1-1-1 調査研究の枠組み

### (2) カリキュラムの違いによる効果比較

指定自動車教習所は、「免許を受けようとするものに対し、自動車等の運転に関する技能、知識について教習を行う施設」として位置づけられているが、これに加えて安全なドライバーの養成を目指した安全意識・態度の形成も重要な課題として教習を行っている。

これらの教習内容は、あらかじめ定められた一定のカリキュラムとその指導方法に従って進められるため、カリキュラムの内容、指導方法等の違いが教習効果に大きな影響を及ぼすと考えられる。

そこで、カリキュラムの違いによる教習の効果を、

- ① 運転者としての安全性を、「事故経験」「運転行動」「ヒヤリ・ハット体験」「違反経験」等について、新旧カリキュラム群で比較する。
- ② 教習カリキュラム内容に対する個人評価を、新旧カリキュラム群で比較する。
- ③ 新教習カリキュラムで特に重視している教習項目に対する評価。

の3点から評価することとした。

また、教習カリキュラム内容に対する評価は、以下の4点から調査することとした。

ア. 教習項目の役立ち度

これは、各段階別に設定された教習項目を、実際の運転体験を通して、どの程度役に立つものであったかを評価するものである。

イ. 教習時間の不足感

これは、実際の運転体験場面を通して、それに対応する教習時限数の過不足について評価するものである。

ウ. 教習の満足度

これは、実際の運転を経験して後に適切な教習が受けられたと感じたか等、教習の満足度を評価するものである。

エ. 運転の恐怖感

これは、実際の道路走行時にどの程度の恐怖感があったかと普通自動二輪の運転の態度や、危険状態の経験等を組合せ、安全運転を心がけてもらうための教習内容の方向性を探るものである。

### (3) 新旧カリキュラムの比較

新カリキュラムと旧カリキュラムを比較し、その違いをまとめると表1-2-1となる。

新旧の変化の中で、特に受講者の知識・技術として増加がみられると思われる点を整理すると、以下のごとくである。

① 学科と技能が連携された

学科の知識が技能の取得を助け、また学科の知識を身をもって理解ができるようになる。

② 実践的、体感的な教習

実際の走行において発生する危険をシミュレーター等を使い体験させたり、ケーススタディを組み込むことによって、具体的な事故についての対応のしかたを教習することができ、危険予知や危険回避運転を体で理解させることができる。

③ ディスカッションの導入

グループでディスカッションをすることにより、自分の考えや判断をより客観化でき、また自分が気づかなかった事などを指摘されることにより、グループ全体のレベ

ルを上げることができる。

④ シミュレーターの活用

シミュレーターの活用により、今まで自動二輪車の教習において実施が難しかった、市街地の走行体験や、危険場面への対応教習が可能となり、道路走行における危険要因のとらえ方、起こり得る危険予測等の教習が充実した。

⑤ 教習時間の増加

教習時間が増えたことにより、運転技術だけでなく、交通の状況や道路環境に応じた運転の教習が追加され、主に危険予測や回避運転に関する教習が充実した。

表1-2-1 教習内容の新旧比較一覧

対象項目	新カリキュラム	旧カリキュラム
◇教習時間数	技能 19 学科 32 計 51	技能 11 学科 23 計 34
◇四輪との混合教習	●技能3段階は原則として混合教習。	●特別の定めなし。
◇小排気量の教習への移行(スライド式)	●限定なし(400cc超)教習からそれまでの教習を有効に活かし125cc限定教習に移行することが可能	●認めていない。
◇普通教習受講時のメリット(二輪免許取得後)	●学科では「危険予測ディスカッションⅠ、Ⅱ」の2時間の受講で足りる。	●メリットはなく、学科34時間の受講が必要。
◇合同教習	①大型と普通二輪の技能教習 ○同じ教習項目は、全て可能。 ②四輪と二輪の学科教習 ○32時間中30時間可能	●四輪と二輪の学科教習 ○34時間中8時間可能
◇教習車両の弾力的な使用	①ステップアップ方式 第1、2および4段階において小排気量の車両の併用教習が可能。 ②小排気量の車両による教習 安全の確保のため、原付等を使用した履修で足りる教習項目を設定。 ○教習項目「カーブの体感走行」など	●認めていない。
◇最短技能教習時間数	●保有免許なし 19時間 ●普通免許あり 17時間 (学科教習 32時間)	●保有免許なし 11時間 ●普通免許あり 10時間 (学科教習 23時間)
◇教習期間	●9月間 (風雨、雪等による影響大)	●3月間
◇学科と技能教習の連携など	①技能教習開始前の先行学科 ②学科2段階、技能4段階に区分し、学科1段階と技能1・2段階、学科2段階と技能3・4段階と連携(学科教習) 1段階 基本知識 2段階 専門知識 (技能教習) 1段階 動かし方と操作の基本 2段階 確実かつ円滑な操作および走行の基本 3段階 法規履行および安全かつ快適な走行 4段階 危険予測・回避運転と体感走行 ③技能と学科教習の組合せ 技能「危険を予測した運転」 学科「危険予測ディスカッション」	●連携なし。 ●学科段階なし。 ●技能3段階 1段階「正しい手順及び正確な操作」 2段階「運転装置の操作時期及び円滑な操作」 3段階「法規履行及び安全な運転」
◇実践的、体感的な教習	●「ケース・スタディ(交差点)」 代表的な交通事故 ●「カーブの体感走行」 速度差による比較など ●「模擬追突体験」 ●「危険を予測した運転」 ●「交通の状況及び道路環境に応じた運転」 ●「急制動」、「回避」	●「交通の状況及び道路環境に応じた運転」 ●「急制動」、「回避」
◇運転シミュレーターを使用した教習	[必須教習] ●「危険を予測した運転」など [選択教習] ●「走行ポジションと進路変更」など	●なし
◇安全意識向上のための教習	●「運転者の心得」 ●「二輪ライダーとしての自覚」 ゆとりの大切さなど ●「適正検査結果に基づく行動分析」 ●「危険予測ディスカッション」 ●「危険予測と安全運転」 車両間の意思疎通の方法	●「運転者の心得」 ●安全運転知識など
◇教育効果を高めるための工夫	①繰り返し教育の手法 ○原則として教習開始の最初にウォーミングアップ走行の実施 ②修得の喜びを与える手法 ○「自由走行」の導入 (3段階「交通の状況および道路環境に応じた運転」の教習細目)	

### 1-3 調査対象者

調査対象者は以下のように設定した。

① 調査対象および対象者数

旧カリキュラム群：2,000人

新カリキュラム群：2,000人

旧カリキュラム群は、平成8年4月から同年の6月末までの3ヶ月間に指定自動車教習所に入所、卒業した者、新カリキュラム群は、平成8年9月1日以降に入所し、同年11月末までに卒業した者とする。

② 調査対象者の年齢

免許取得時24歳以下の男性を対象とする。（現26歳以下を集計対象とする。）

③ 調査対象都府県

調査対象地域は、冬季積雪等のためほぼ地域全域で二輪車の利用が少なくなると考えられる北海道、東北（宮城を除く）、日本海側等を除いて、地域および地域規模に偏りのないサンプルを得るため、以下の20都府県を対象とした。

宮城 福島 群馬 茨城 東京 埼玉 神奈川 静岡 愛知 三重 滋賀  
大阪 京都 岡山 広島 香川 愛媛 福岡 大分 宮崎

## 1-4 調査方法

### (1) アンケート調査方法

アンケート調査は、郵送配布、郵送回収により行った。

### (2) アンケート集計および分析方法

アンケートの集計および分析方法は以下の方法で集計および分析を行った。

#### ① 基礎集計

アンケート項目の各項目別の集計を行った。

#### ② 比較集計

比較集計は、新カリキュラム群と旧カリキュラム群の反応の違いを比較するため、基礎集計の個人属性の集計から、「新旧カリキュラム別」、「年齢別」、「免許取得後の走行距離」の3種類を基本に集計した。

#### ③ 分析

新旧カリキュラム群の反応の違いを $\chi^2$ 検定によって評価した。

#### < $\chi^2$ 検定の概要>

$\chi^2$  検定とは、観測度数（実際の観測値）と期待度数（帰無仮説が期待する度数）のズレが偶然におこる範囲におさまっているか否かを判定する手法である。

本調査では、新カリキュラム群と旧カリキュラム群の教習効果に差がないとした場合（帰無仮説）に対し、偶然に出来ないほどの違いが生じたか否かを判定している。例えば選択肢が4つの場合は、 $\chi^2$  値は以下のとおりである。

また、有意差の危険率（有意水準）を $\chi^2$  値の\*印で表し、\*は危険率10%以下、\*\*は同5%以下、\*\*\*は同1%以下と表記する。

表1-4-1 選択肢が4つの場合の $\chi^2$  値

	$\chi^2$ 値		
自由度(df=3)	6.251*	7.815**	11.345***
出現率	0.1	0.05	0.01
有意水準	10%	5%	1%

## 1-5 調査項目

調査項目は、「個人属性の把握」、「教習内容の評価」、「恐怖感、免許取得後の運転行動」、「事故・違反の回数」を把握するために以下のように設定した。

表1-5-1 調査項目の設定と主旨

調査項目の設定		説明	アンケート項目
個人属性 把握	基本的項目	性、年齢、職業、住所、保有免許	(1), (2), (3), (4)
	新旧カリキュラムの 受講の確認	教習所の在籍時期および免許取得時期を確認する。	(6)
	運転経験の確認	現在の保有免許 走行距離、運転目的	(5) (7)
教習内容 の評価	カリキュラム内容の 役立ち度	新・旧カリキュラムの内容にそって、実際のまちなかでの運転の役立ち度を確認する。また、個々の項目を総合化し、新・旧カリキュラムの総合的な差を評価するための項目とする。	新カリ(8) 旧カリ(8)
	応用動作としてまちなか 運転での役立ち度	まちなかでの種々の運転操作において知識および技術の役立ち度を確認し、まちなかの運転における総合的な役立ち度の差を評価する。	(9)
	教習の不足感	教習時間全体の不足感	(10)
	初めて運転した時の 恐怖感	初めてまちなかを運転したときの恐怖感	新カリ(15) 旧カリ(11)
	新カリキュラムで導入 された教習内容の評価	シミュレーター教習に対する意見 新カリキュラムで導入された 教習項目ごとの評価	新カリ(11) 新カリ(12) 新カリ(13) 新カリ(14)
	免許取得 後の運転 行動	普段の運転行動	普段の運転行動、特に危険な運転行動を行っている度合いの差を調べる
ヒヤリ・ハット体験		ヒヤリ・ハット体験の多さを調べることにより危険予測教習の効果の差を明らかにする。	新カリ(17) 旧カリ(13)
事故・違反の回数	事故・違反件数	免許取得後の事故および違反の回数	新カリ(18) 旧カリ(14)

注) アンケート調査票は参考資料に添付。

### 1-6 調査票の回収状況

アンケート調査は、郵送配布、郵送回収で行い、その回収率は新カリキュラム24.0%（有効回収率）、旧カリキュラム24.4%（有効回収率）であった。

また、回収されたサンプルを地域別にみると、どの都府県からもほぼ同程度の回収数であり、地域によるサンプリング差はないものといえる。

表1-6-1 アンケート調査概要

項目	調査概要	
調査日時 (配布期間)	平成9年12月10～15日	
調査方法	郵送配布、郵送回収	
対象者	免許取得時に24歳以下の男性（現26歳以下）	
配布数	新カリキュラム	旧カリキュラム
	2,000	2,000
回収状況	485票（有効票：479票）	511票（有効票：487票）
	24.0%	24.4%

表1-6-2 回収されたサンプルの地域分布

		富城	福島	茨城	群馬	埼玉	千葉	東京	神奈川	新潟	石川県	山梨	静岡
件数	新カリキュラム	11	17	4	10	50	8	67	39	2	0	2	25
	旧カリキュラム	11	11	10	6	41	9	71	45	1	2	0	17
構成比	新カリキュラム	2.3	3.5	0.8	2.1	10.4	1.7	14.0	8.1	0.4	0.0	0.4	5.2
	旧カリキュラム	2.3	2.3	2.1	1.2	8.4	1.8	14.6	9.2	0.2	0.4	0.0	3.5

		愛知	三重	志賀	京都	大阪	兵庫	奈良	岡山	広島	山口	香川	愛媛
件数	新カリキュラム	37	13	11	44	47	0	0	8	16	1	8	13
	旧カリキュラム	46	7	10	47	53	2	2	8	21	0	7	9
構成比	新カリキュラム	7.7	2.7	2.3	9.2	9.8	0.0	0.0	1.7	3.3	0.2	1.7	2.7
	旧カリキュラム	9.4	1.4	2.1	9.7	10.9	0.4	0.4	1.6	4.3	0.0	1.4	1.8

		福岡	熊本	大分	宮崎	不明	計
件数	新カリキュラム	25	1	7	7	8	479
	旧カリキュラム	36	8	0	3	4	487
構成比	新カリキュラム	5.2	0.2	1.5	1.5	1.3	100.0
	旧カリキュラム	7.4	1.6	0.0	0.6	0.8	100.0

## 第2章 自動二輪車の交通事故

### 2-1 免許保有者数の推移

自動二輪の免許保有者は、8割以上が男性であり、その推移をみると年々減少傾向となっている。その傾向は男性の方がより強く、昭和62年では80.7万人であったが、平成8年では53.8万人と減少している。

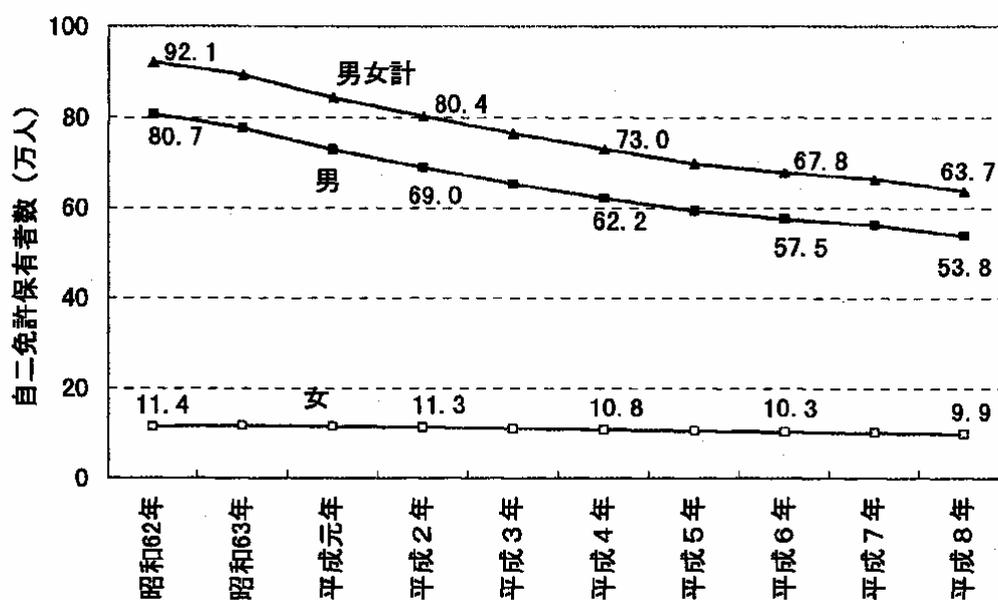


図2-1-1 自動二輪免許保有者数の推移

表2-1-1 自動二輪免許保有者数の推移

年 \ 性別	男	女	計
昭和62年	806,976	114,496	921,472
昭和63年	776,309	117,573	893,882
平成元年	728,853	115,667	844,520
平成2年	690,317	113,466	803,783
平成3年	653,582	110,787	764,369
平成4年	621,723	107,953	729,676
平成5年	593,345	105,704	699,049
平成6年	575,474	102,699	678,173
平成7年	562,959	101,034	663,993
平成8年	538,459	98,630	637,089

注) 上図表とも各年「警察白書」に基づき作成。

## 2-2 保有台数と事故件数の推移

### 2-2-1 各国の保有台数と事故件数

わが国の「自二」（排気量50cc以上の自動二輪車の総称、以下「自二」と称す）の保有台数は約450万台と世界で最も多く、生産および販売ともに減少気味ではあるが輸出は増加している状況である。

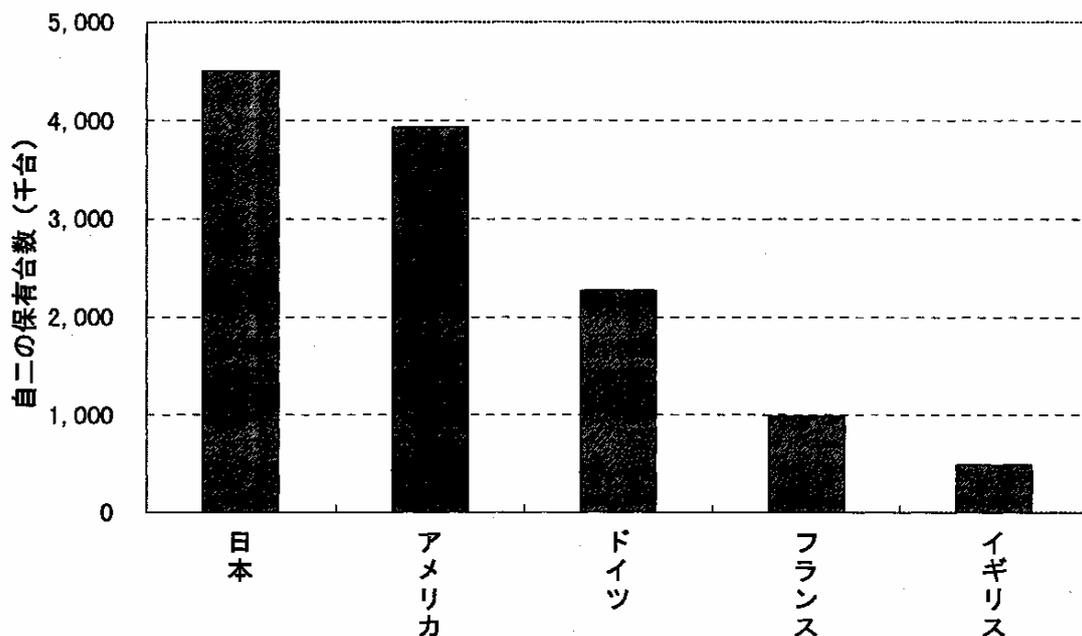


図2-2-1 各国の自二の保有台数 (平成7年)

注1) アメリカは1994年のデータを使用。

2) 「IRTAD」のデータに基づき作成。

表2-2-1 各国の自二の保有台数 (平成7年)

車種 \ 国名	日本	アメリカ	ドイツ	フランス	イギリス
自二	4,499	3,932	2,268	983	490

単位:千台

注1) アメリカは1994年のデータを使用。

2) 「IRTAD」のデータに基づき作成。

わが国は欧米諸国に比べて交通事故による死者数は「アメリカ」に次いで多く、交通事故死者数に占める「自二」乗車中の死者数の割合は欧米諸国とほとんど差はない。なお、日本は「原付（排気量50cc未満の自動二輪車の総称、以下「原付」と称す）」乗車中の死者数の割合が他国に比べて若干高いことが特徴である。

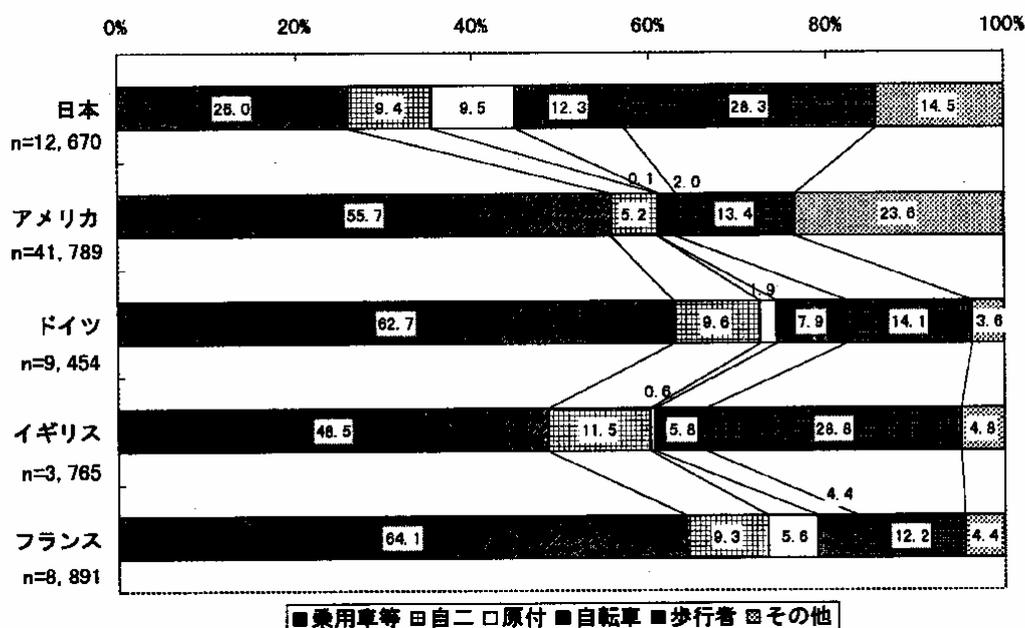


図2-2-2 各国の状況別死者数 (平成7年)

表2-2-2 各国の状況別死者数 (平成7年)

国	状態	乗用車等	自二	原付	自転車	歩行者	その他	計
日本		3,288	1,193	1,209	1,583	3,585	1,832	12,670
		26.0	9.4	9.5	12.3	28.3	14.5	100.0
アメリカ		23,290	2,194	27	830	5,585	9,872	41,798
		55.7	5.2	0.1	2.0	13.4	23.6	100.0
ドイツ		5,929	912	183	751	1,336	343	9,454
		62.7	9.6	1.9	7.9	14.1	3.6	100.0
イギリス		1,827	432	22	217	1,085	182	3,765
		48.5	11.5	0.6	5.8	28.8	4.8	100.0
フランス		5,696	824	498	395	1,086	392	8,891
		64.1	9.3	5.6	4.4	12.2	4.4	100.0

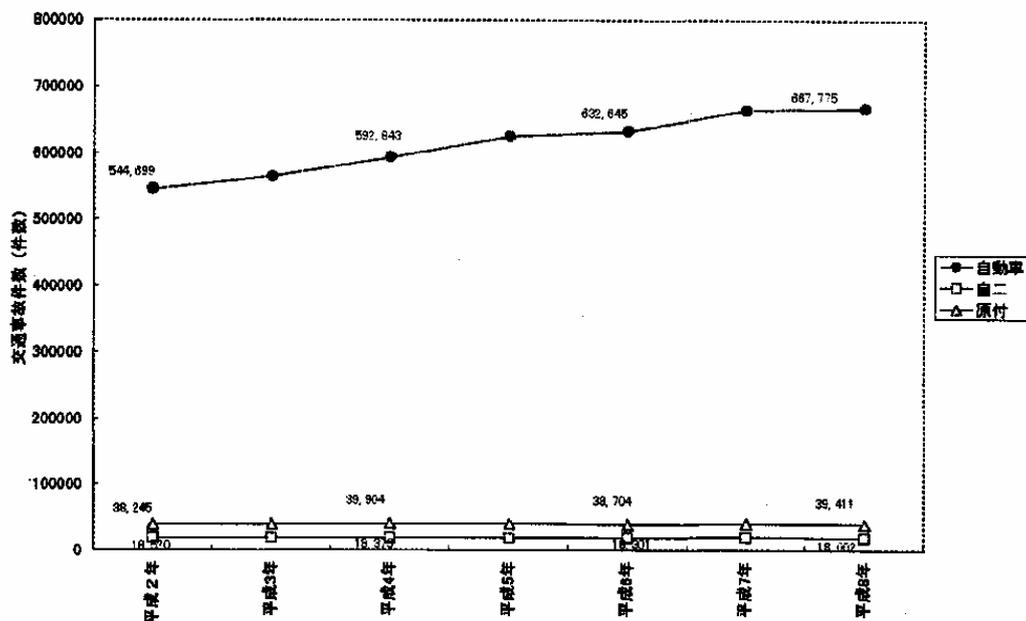
注1) 上図表ともに死者数は30日死者とする。

2) 上図表ともに元データには、「その他」の分類が無く、全死者数から各状況別死者数計の差を「その他」とした。

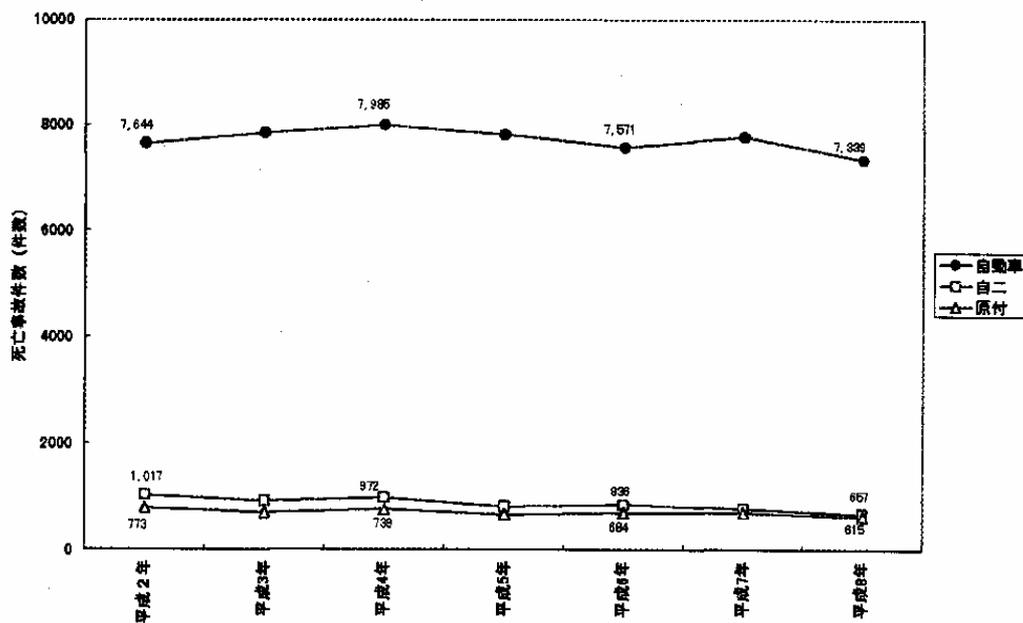
3) 上図表ともにデータはIRTADによる1997年2月現在の資料。

## 2-2-2 自動二輪車の事故件数の推移

交通事故件数は、「自動車」は右肩上がりに増加しているのに対して、「自二」および「原付」は横這いである。また、死亡事故件数は若干減少傾向にある。



<全事故>



<死亡事故>

図2-2-3 車種別事故件数の推移 (第1当事者)

注) 各年「交通統計」を基に作成

車両登録台数当たりの事故発生件数では、「自二」の40.1件/10,000台（平成8年）であり、「自動車」の95.2件/10,000台（平成8年）の0.5倍以下であるのに対して、死亡事故の発生件数では、「自二」は1.5件/10,000台（平成8年）で「自動車」の1.0件/10,000台（平成8年）の1.5倍と高い。また、「自二」の全事故の登録台数当たりの発生件数が横這いであるのに対して、死亡事故の発生件数は近年減少傾向である。

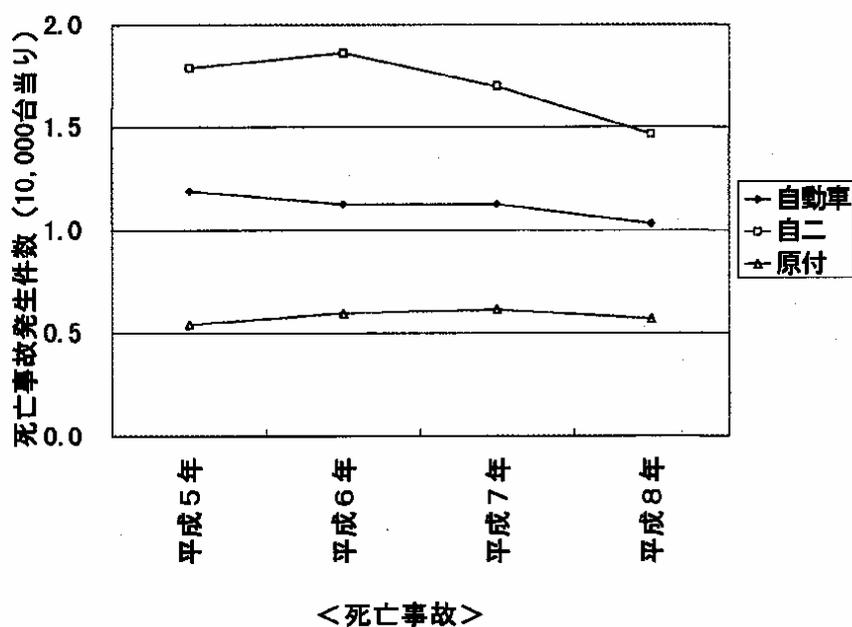
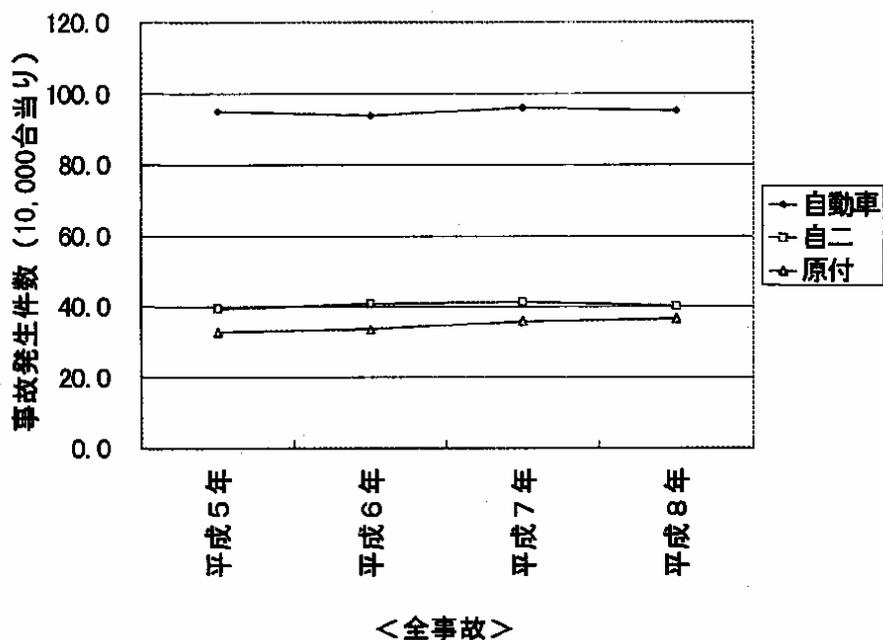


図2-2-4 車両登録台数10,000台当たりの事故発生件数の推移

注) 各年「交通統計」を基に作成

表2-2-3 車種別事故件数の推移（第1当事者）

年	車種	全事故				死亡事故					
		自動車	自二 (50cc~)	原付 (~50cc)	その他	総数	自動車	自二 (50cc~)	原付 (~50cc)	その他	総数
平成2年		544,699	18,520	38,245	41,633	643,097	7,644	1,107	773	1,127	10,651
平成3年		564,056	17,593	38,796	41,943	662,388	7,838	909	683	1,117	10,547
平成4年		592,843	18,373	39,904	44,225	695,345	7,985	972	739	1,195	10,891
平成5年		624,737	17,577	39,143	43,218	724,675	7,811	799	649	1,136	10,395
平成6年		632,645	18,301	38,704	39,807	729,457	7,571	836	684	1,063	10,154
平成7年		665,172	18,614	39,901	38,102	761,789	7,775	767	685	1,000	10,227
平成8年		667,775	18,002	39,411	45,896	771,084	7,339	657	615	906	9,517

注) 各年「交通統計」を基に作成

表2-2-4 車両登録台数10,000台当たりの事故発生件数の推移

年	車種	自動車		自二(50cc~)		原付(~50cc)				
		車両登録台数 (台)	全事故	死亡事故	車両登録台数 (台)	全事故	死亡事故	車両登録台数 (台)	全事故	死亡事故
			上段:事故件数(件) 下段:登録車両10,000当りの 発生件数(件/10,000台)			上段:事故件数(件) 下段:登録車両10,000当りの 発生件数(件/10,000台)			上段:事故件数(件) 下段:登録車両10,000当りの 発生件数(件/10,000台)	
平成5年		65,733,026	824,737 85.0	7,811 1.2	4,472,677	17,577 39.3	799 1.8	11,998,940	39,143 32.8	849 0.5
平成6年		67,464,667	832,645 93.8	7,571 1.1	4,498,820	18,301 40.7	836 1.9	11,521,894	38,704 33.6	684 0.6
平成7年		68,290,769	665,172 96.0	7,775 1.1	4,517,283	18,614 41.2	767 1.7	11,165,390	39,901 35.7	685 0.6
平成8年		71,221,801	677,775 95.2	7,339 1.0	4,490,970	18,002 40.1	657 1.5	10,835,934	39,411 36.4	615 0.6

資料) 「交通統計」を基に作成

### 2-2-3 二輪車の死亡事故の特徴

死亡事故件数は近年減少傾向にあるものの、「自二」は全事故に対する死亡事故の割合は他車種に比べて非常に高く、「原付」および「自動車」の約3倍である。

また、死亡事故全体の中で二輪車（「自二」および「原付」）の占める割合は、13.4%であり、「自二」は6.9%を占める。また、二輪車は、自動車に比べて車両登録台数10,000台当たりの死亡事故件数が高い。

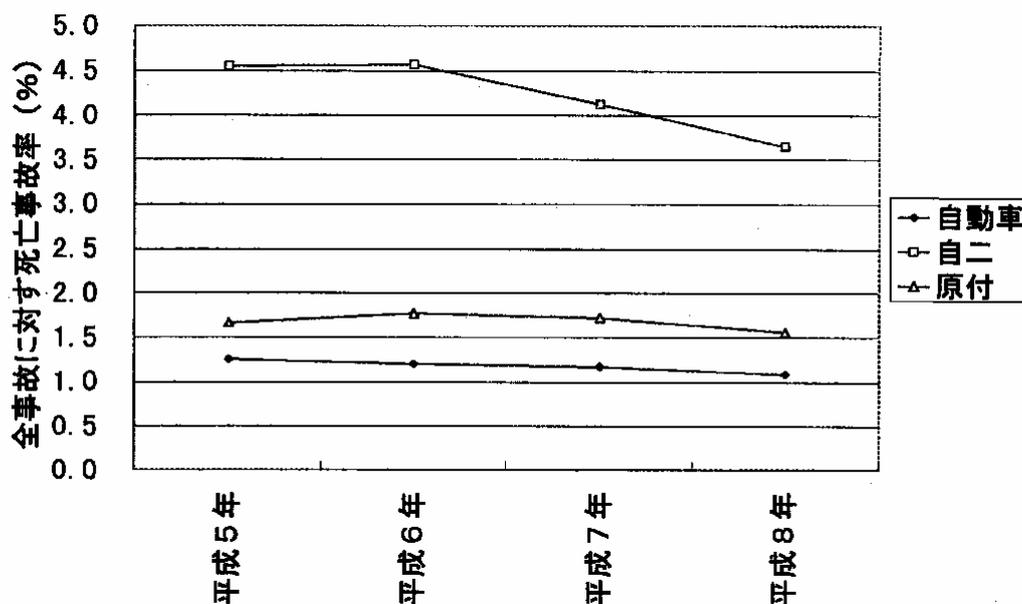
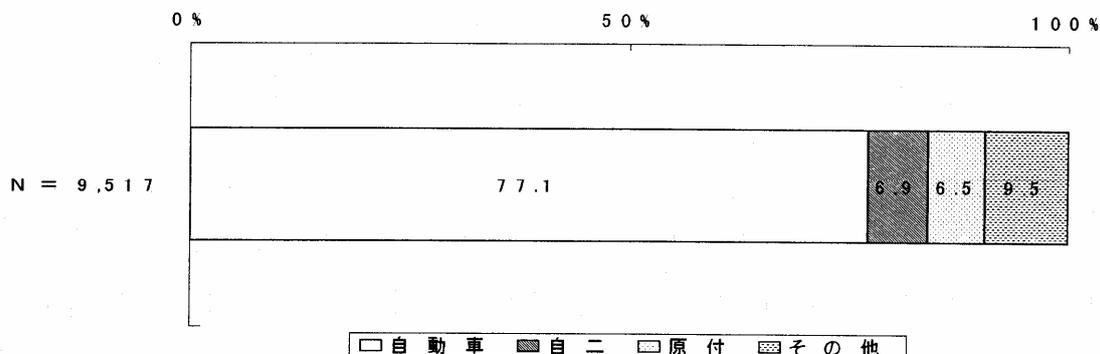


図2-2-5 全事故件数に対する死亡事故率の推移 (第1当事者)

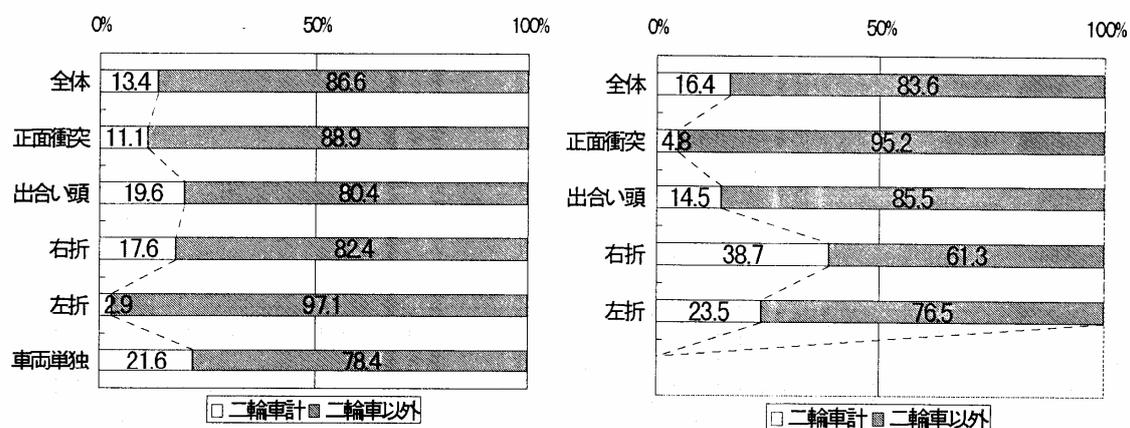
注) 「交通統計」に基づき作成。

図2-2-6 全死亡事故件数に占める二輪車の割合 (第1当事者)



注) 「(財) 交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

死亡事故の当事者別事故類型をみると、「車両単独」、「出会い頭」、「右折」、「車両単独」において、二輪車が第一当事者である割合が高い。二輪車が第2当事者となった割合が高い事故類型は、「右折」である。



<第1当事者>

<第2当事者>

図2-2-7 死亡事故での二輪車の割合 (平成8年)

表2-2-5 死亡事故での二輪車の割合 (平成8年)

当事者 事故類型	第1当事者			第2当事者		
	二輪車計	二輪車以外	全体	二輪車計	二輪車以外	全体
全体	1,272 13.4	8,245 86.6	9,517 100.0	126,212 16.4	644,872 83.6	771,084 100.0
正面衝突	136 11.1	1,089 88.9	1,225 100.0	59 4.8	1,166 95.2	1,225 100.0
出会い頭	300 19.6	1,231 80.4	1,531 100.0	222 14.5	1,309 85.5	1,531 100.0
右折	88 17.6	411 82.4	499 100.0	193 38.7	306 61.3	499 100.0
左折	2 2.9	66 97.1	68 100.0	16 23.5	52 76.5	68 100.0
車両単独	505 21.6	1,833 78.4	2,338 100.0	-	-	-

注1) 「右折」事故は当事者の一方が「右折」、他方が相対する「直進」で起きる事故。

代表的な事故として、第1当事者が「右折」、第2当事者が「直進」である。

2) 上図表ともに「(財) 交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

## 2-3 二輪車事故の分類別の特徴

### 2-3-1 性

男女別で全事故件数をみると、約8：2で男性の方の事故件数が多い。特に、「普通自二（排気量125～400ccの自動二輪車の総称、以下「普通自二）」と称すは「二輪車計」および「乗用・貨物車計」に比べて、男性の率が高い。

また、死亡事故では、どの車種においても、さらに男性の占める率が高いことが特徴である。

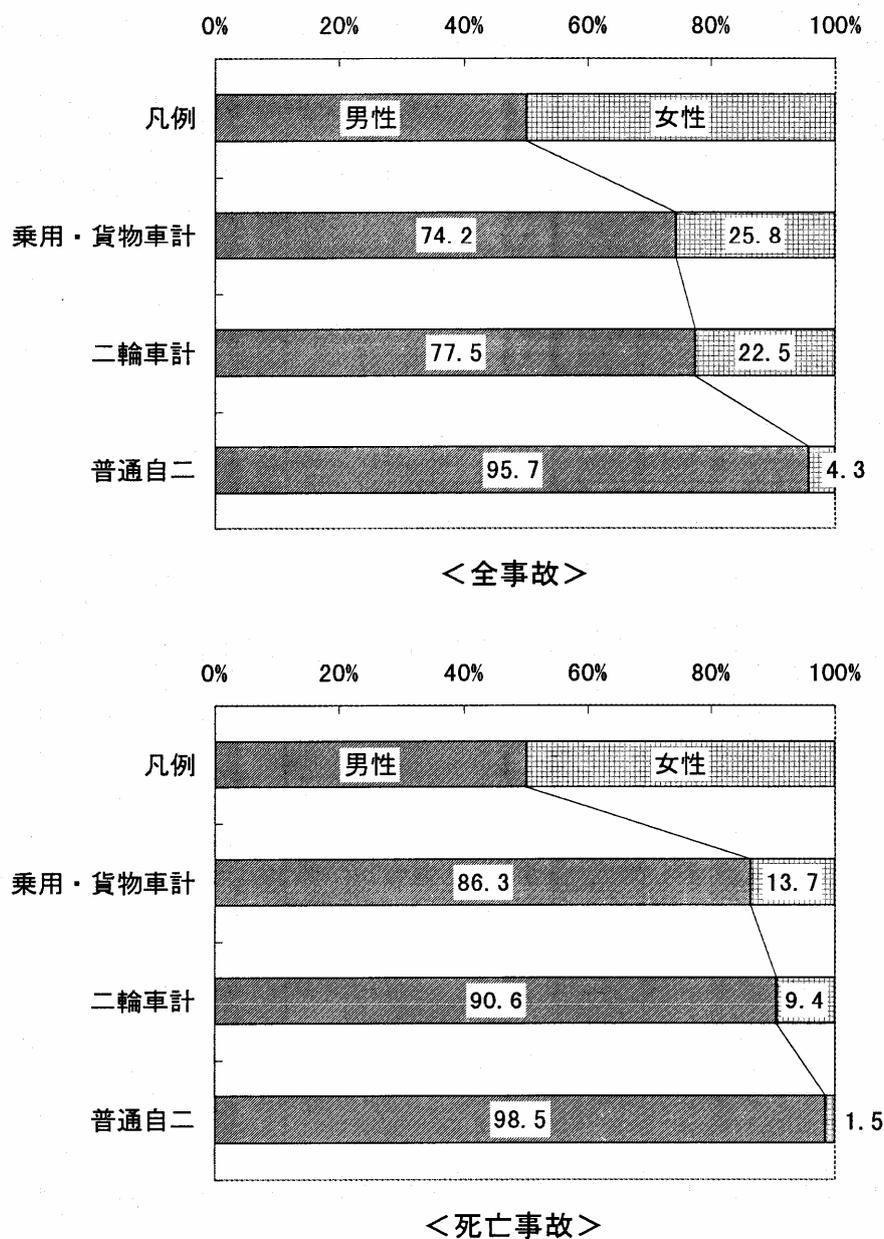
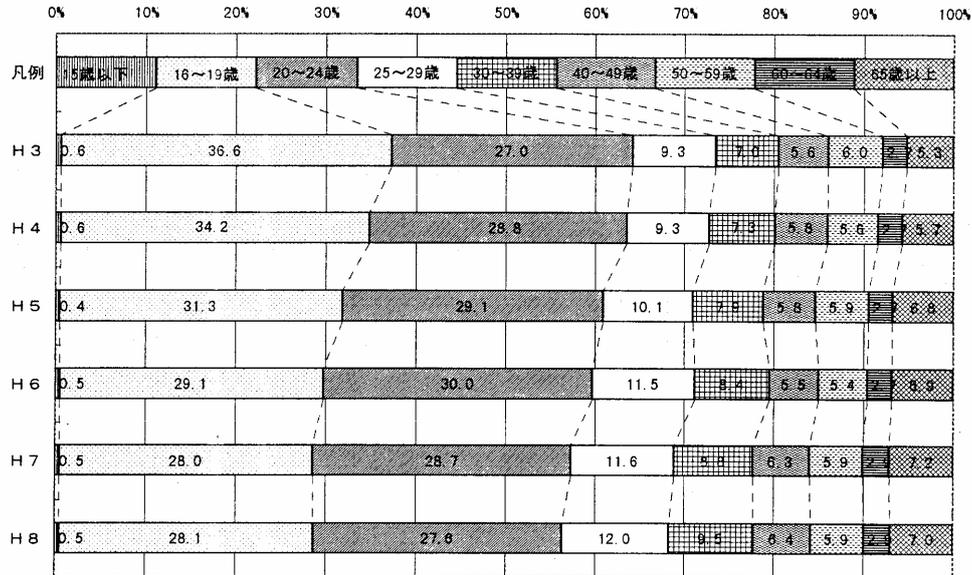


図2-3-1 男女別事故件数の割合（平成8年）

資料) 「(財)事故分析センター」のデータを基に作成。

### 2-3-2 年齢

「自二」の年齢層別事故件数の推移をみると、若者（「16歳～19歳」および「20～24歳」）が圧倒的に多く、全体の5割以上を占めている。しかし、その若者の事故件数は年々減少傾向にある。



<自二>

図2-3-2 第1当事者の年齢層別事故件数の推移

表2-3-1 第1当事者の年齢層別事故件数の推移

当事者	H3				H4				H5			
	自二(50歳～)		原付(～50歳)		自二(50歳～)		原付(～50歳)		自二(50歳～)		原付(～50歳)	
	件数	構成比										
15歳以下	99	0.6	477	1.2	105	0.8	393	1.0	74	0.4	370	0.9
16～19歳	6,438	36.6	14,673	37.8	6,283	34.2	14,816	35.9	5,504	31.3	12,780	32.6
20～24歳	4,746	27.0	5,064	13.1	5,285	28.8	5,518	13.8	5,116	29.1	5,669	14.5
25～29歳	1,642	9.3	1,660	4.3	1,700	9.3	1,802	4.5	1,776	10.1	1,933	4.9
30～39歳	1,230	7.0	2,475	6.4	1,346	7.3	2,398	6.0	1,384	7.9	2,419	6.2
40～49歳	977	5.6	4,304	11.1	1,065	5.8	4,516	11.3	1,020	5.8	4,365	11.1
50～59歳	1,056	6.0	4,494	11.6	1,038	5.6	4,775	12.0	1,044	5.9	5,028	12.8
60～64歳	477	2.7	1,792	4.6	502	2.7	1,989	5.0	468	2.7	2,078	5.3
65歳以上	928	5.3	3,837	9.9	1,049	5.7	4,197	10.5	1,192	6.8	4,510	11.5
計	17,593	100.0	38,798	100.0	18,373	100.0	39,904	100.0	17,577	100.0	39,143	100.0

当事者	H6				H7				H8			
	自二(50歳～)		原付(～50歳)		自二(50歳～)		原付(～50歳)		自二(50歳～)		原付(～50歳)	
	件数	構成比										
15歳以下	96	0.6	358	0.9	91	0.5	349	0.9	89	0.5	349	0.9
16～19歳	5,332	29.1	12,001	31.0	5,221	28.0	11,920	29.9	5,063	28.1	11,758	29.8
20～24歳	5,483	30.0	5,908	15.3	5,347	28.7	6,509	16.3	4,966	27.6	5,472	16.4
25～29歳	2,107	11.5	2,089	5.4	2,155	11.6	2,327	5.8	2,155	12.0	2,455	6.2
30～39歳	1,536	8.4	2,362	6.1	1,636	8.8	2,608	6.5	1,711	9.5	2,567	6.5
40～49歳	999	5.5	3,964	10.2	1,181	6.3	4,058	10.2	1,163	6.4	3,798	9.6
50～59歳	991	5.4	4,996	12.9	1,106	5.9	5,006	12.5	1,066	5.9	4,630	11.7
60～64歳	601	2.7	2,195	5.7	646	2.9	2,178	5.5	529	2.9	2,152	5.5
65歳以上	1,256	6.9	4,833	12.5	1,331	7.2	4,952	12.4	1,260	7.0	5,230	13.3
計	18,301	100.0	38,704	100.0	18,614	100.0	39,901	100.0	18,002	100.0	39,411	100.0

注) 上図表ともに「(財)交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

年齢層別の事故件数は、「普通自二」および「大型自二（排気量400cc以上の自動二輪車の総称、以下「大型自二」と称す）」では若者（16～24歳）が多い。「小型自二（排気量50～125ccの自動二輪車に総称、以下「小型自二」と称す）」では、高齢者（65歳以上）が多く、また「原付」では若者と高齢者がともに多い傾向がある。特に、「普通自二」に関しては若者の占める割合がどの排気量よりも一番多い。

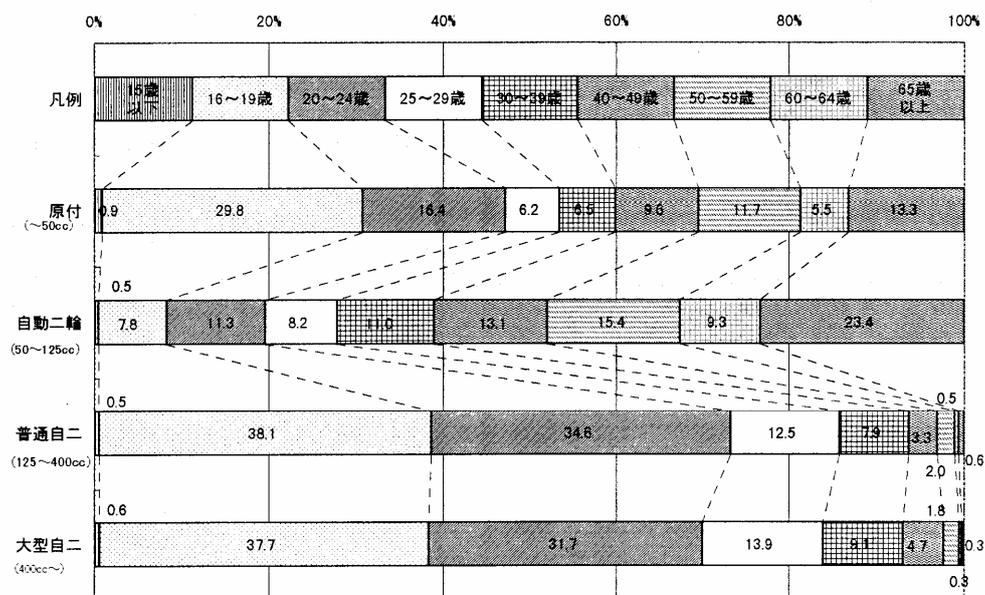


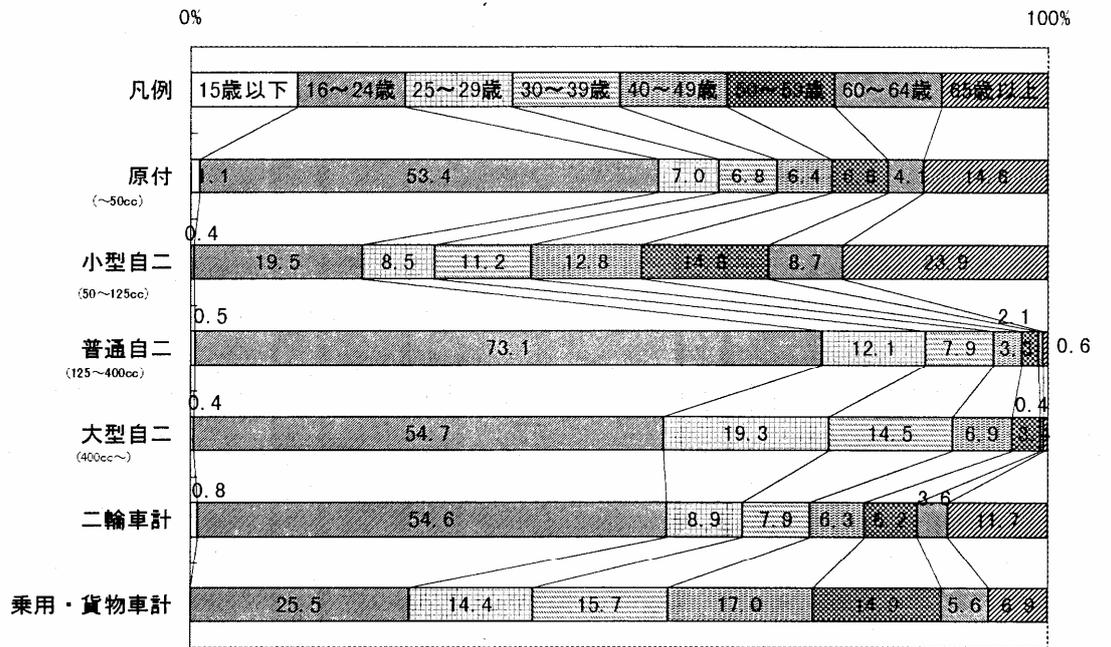
図2-3-3 第1当事者別の年齢層別免許区分別事故件数（平成8年）

表2-3-2 第1当事者別の年齢層別免許区分別事故件数（平成8年）

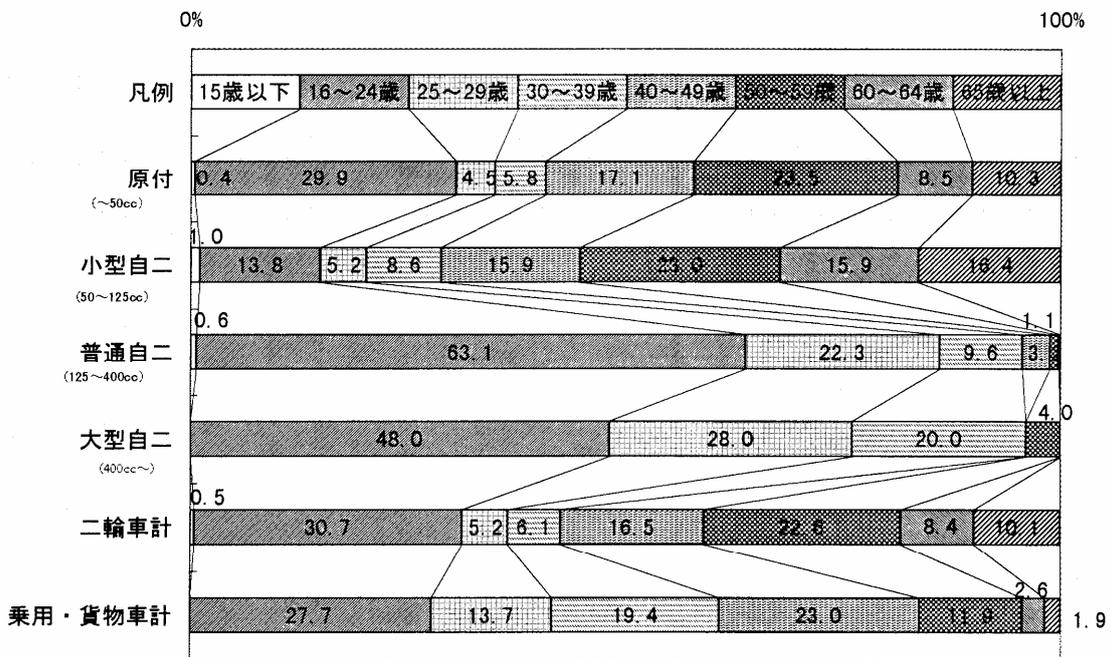
免許区分 \ 年齢層	原付 (~50cc)	小型自二 (50~125cc)	普通自二 (125~400cc)	大型自二 (400cc~)	合計
15歳以下	349	24	58	7	438
16~19歳	11,758	393	4,204	434	16,789
20~24歳	6,472	574	3,820	365	11,231
25~29歳	2,455	417	1,379	180	4,411
30~39歳	2,567	558	877	105	4,107
40~49歳	3,798	681	363	54	4,876
50~59歳	4,630	780	222	21	5,653
60~64歳	2,152	470	52	3	2,677
65歳以上	5,230	1,183	67	3	6,483
合計	39,411	5,080	11,042	1,152	56,685
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注) 上図表ともに「(財) 交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

男女別で事故件数をみると、どの免許区分においても男性の方が若者（16～24歳）の占める率が高く、特に「普通自二」はその率も高い。



<男性>



<女性>

図2-3-4 男女別年齢層別事故件数（第1当事者）（平成8年）

注）「（財）交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

表2-3-3 男女別年齢層別事故件数（第1当事者）（平成8年）

性別 年齢層	男性					
	原付 (~50cc)	小型自二 (50~125cc)	普通自二 (125~400cc)	大型自二 (400cc~)	二輪車計	乗用・貨物車計
15歳以下	296	20	55	7	378	30
	1.1	0.4	0.5	0.4	0.8	0.0
16~24歳	14,618	914	7,727	1,026	24,285	128,172
	53.4	19.5	73.1	54.7	54.6	25.5
25~29歳	1,915	397	1,274	362	3,948	72,453
	7.0	8.5	12.1	19.3	8.9	14.4
30~39歳	1,867	525	832	271	3,495	78,908
	6.8	11.2	7.9	14.5	7.9	15.7
40~49歳	1,737	600	348	129	2,814	85,219
	6.4	12.8	3.3	6.9	6.3	17.0
50~59歳	1,798	692	217	63	2,770	75,029
	6.6	14.8	2.1	3.4	6.2	14.9
60~64歳	1,126	409	51	7	1,593	27,949
	4.1	8.7	0.5	0.4	3.6	5.6
65歳以上	3,992	1,120	67	10	5,189	34,820
	14.6	23.9	0.6	0.5	11.7	6.9
計	27,349	4,677	10,571	1,875	44,472	502,580
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

性別 年齢層	女性					
	原付 (~50cc)	小型自二 (50~125cc)	普通自二 (125~400cc)	大型自二 (400cc~)	二輪車計	乗用・貨物車計
15歳以下	53	4	3	0	60	1
	0.4	1.0	0.6	0.0	0.5	0.0
16~24歳	3,612	53	297	12	3,974	48,237
	29.9	13.8	63.1	48.0	30.7	27.7
25~29歳	540	20	105	7	672	23,956
	4.5	5.2	22.3	28.0	5.2	13.7
30~39歳	700	33	45	5	783	33,775
	5.8	8.8	9.6	20.0	6.1	19.4
40~49歳	2,081	61	15	0	2,137	40,030
	17.1	15.9	3.2	0.0	16.5	23.0
50~59歳	2,832	88	5	1	2,926	20,676
	23.5	23.0	1.1	4.0	22.6	11.9
60~64歳	1,026	61	1	0	1,088	4,487
	8.5	15.9	0.2	0.0	8.4	2.6
65歳以上	1,238	63	0	0	1,301	3,229
	10.3	16.4	0.0	0.0	10.1	1.9
計	12,082	383	471	25	12,941	174,391
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注) 「(財) 交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

死亡事故においても年齢層別事故件数と同様な傾向がみられ、特に「16～19歳」の若年層の占める割合が高い。また、その傾向は「普通自二」に顕著に表れている。

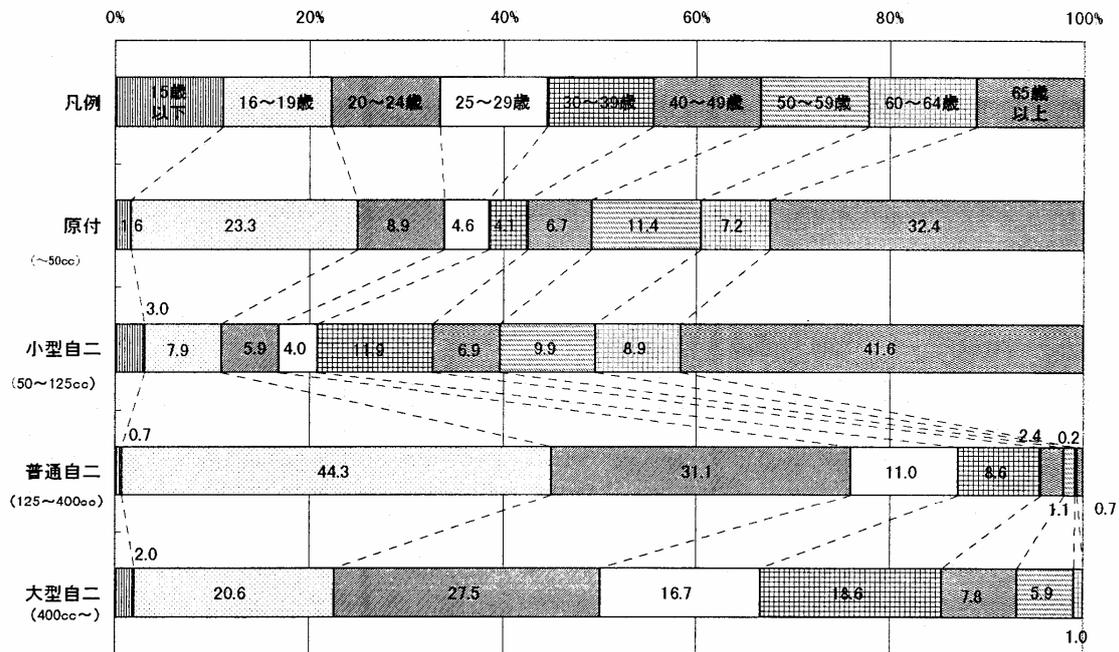


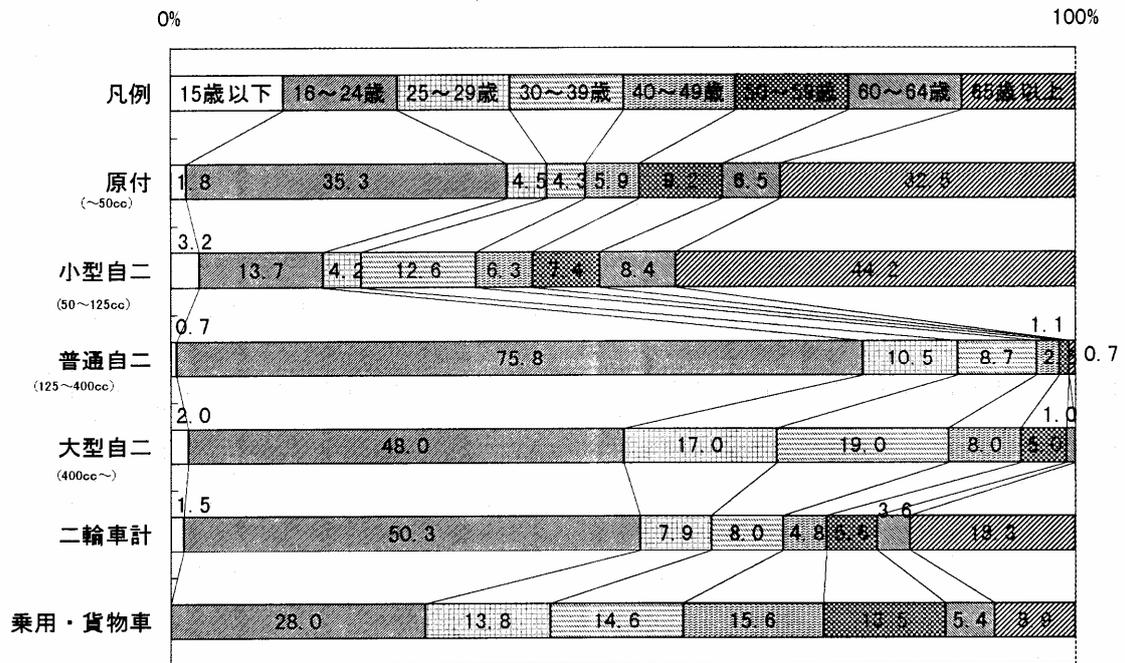
図2-3-5 年齢層別免許区分別死亡事故件数 (平成8年)

表2-3-4 年齢層別免許区分別死亡事故件数 (平成8年)

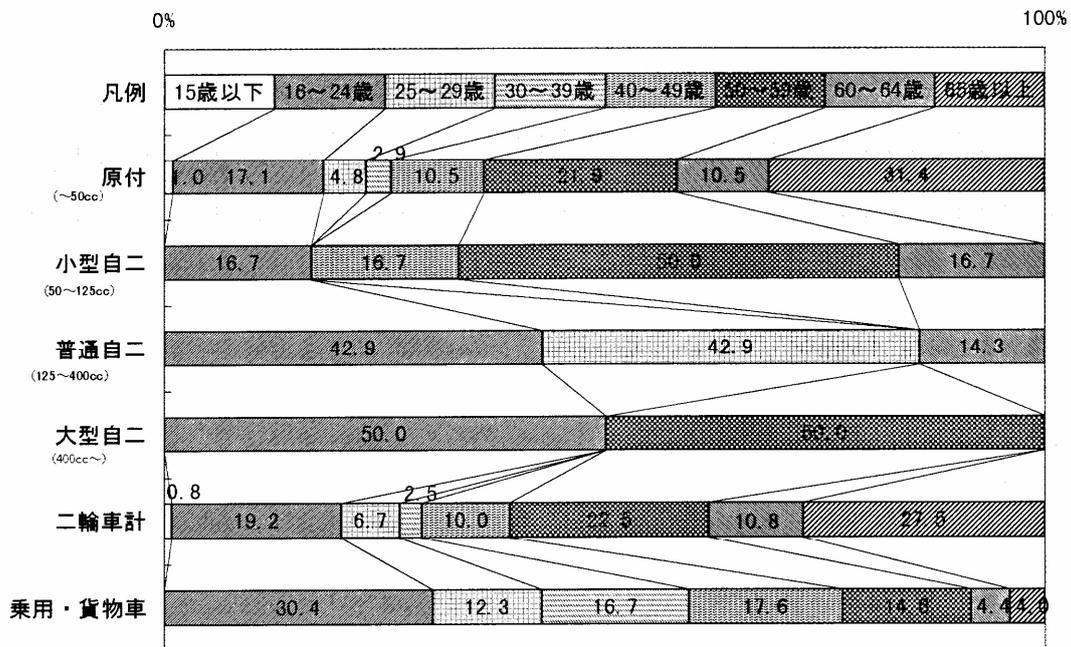
年齢層 \ 免許区分	原付 (~50cc)	小型自二 (50~125cc)	普通自二 (125~400cc)	大型自二 (400cc~)	合計
0~15歳	10	3	3	2	18
16~19歳	143	8	201	21	373
20~24歳	55	6	141	28	230
25~29歳	28	4	50	17	99
30~39歳	25	12	39	19	95
40~49歳	41	7	11	8	67
50~59歳	70	10	5	6	91
60~64歳	44	9	1	1	55
65歳以上	199	42	3	0	244
合計	615	101	454	102	1,272
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注) 上図表ともに「(財) 交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

死亡事故では、さらに「男性」の割合が高く、また全事故同様に若者（16～24歳）の占める割合が大きい。



<男性>



<女性>

図2-3-6 男女別年齢層別死亡事故件数（第1当事者）（平成8年）

注）「（財）交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

表2-3-5 男女別年齢層別死亡事故件数（第1当事者）（平成8年）

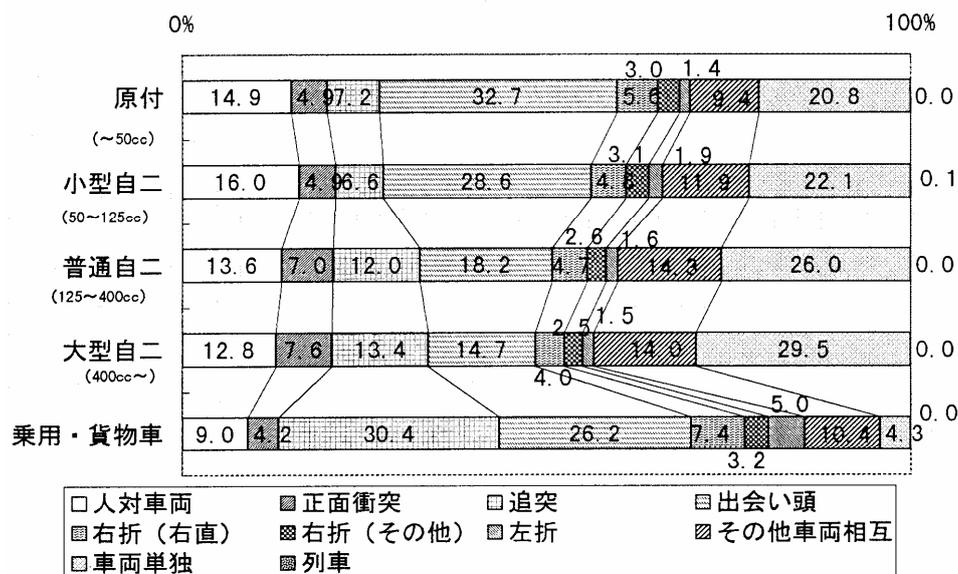
性別 年齢層	男性					
	原付 (~50cc)	小型自二 (50~125cc)	普通自二 (125~400cc)	大型自二 (400cc~)	二輪車計	乗用・貨物車計
15歳以下	9	3	3	2	17	2
	1.8	3.2	0.7	2.0	1.5	0.0
16~24歳	180	13	339	48	580	1,764
	35.3	13.7	75.8	48.0	50.3	28.0
25~29歳	23	4	47	17	91	870
	4.5	4.2	10.5	17.0	7.9	13.8
30~39歳	22	12	39	19	92	919
	4.3	12.6	8.7	19.0	8.0	14.6
40~49歳	30	6	11	8	55	982
	5.9	6.3	2.5	8.0	4.8	15.6
50~59歳	47	7	5	5	64	848
	9.2	7.4	1.1	5.0	5.6	13.5
60~64歳	33	8	0	1	42	342
	6.5	8.4	0.0	1.0	3.6	5.4
65歳以上	166	42	3	0	211	562
	32.5	44.2	0.7	0.0	18.3	8.9
計	510	95	447	100	1,152	6,289
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

性別 年齢層	女性					
	原付 (~50cc)	小型自二 (50~125cc)	普通自二 (125~400cc)	大型自二 (400cc~)	二輪車計	乗用・貨物車計
15歳以下	1	0	0	0	1	0
	1.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0
16~24歳	18	1	3	1	23	303
	17.1	16.7	42.9	50.0	19.2	30.4
25~29歳	5	0	3	0	8	123
	4.8	0.0	42.9	0.0	6.7	12.3
30~39歳	3	0	0	0	3	166
	2.9	0.0	0.0	0.0	2.5	16.7
40~49歳	11	1	0	0	12	175
	10.5	16.7	0.0	0.0	10.0	17.6
50~59歳	23	3	0	1	27	145
	21.9	50.0	0.0	50.0	22.5	14.6
60~64歳	11	1	1	0	13	44
	10.5	16.7	14.3	0.0	10.8	4.4
65歳以上	33	0	0	0	33	40
	31.4	0.0	0.0	0.0	27.5	4.0
計	105	6	7	2	120	996
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

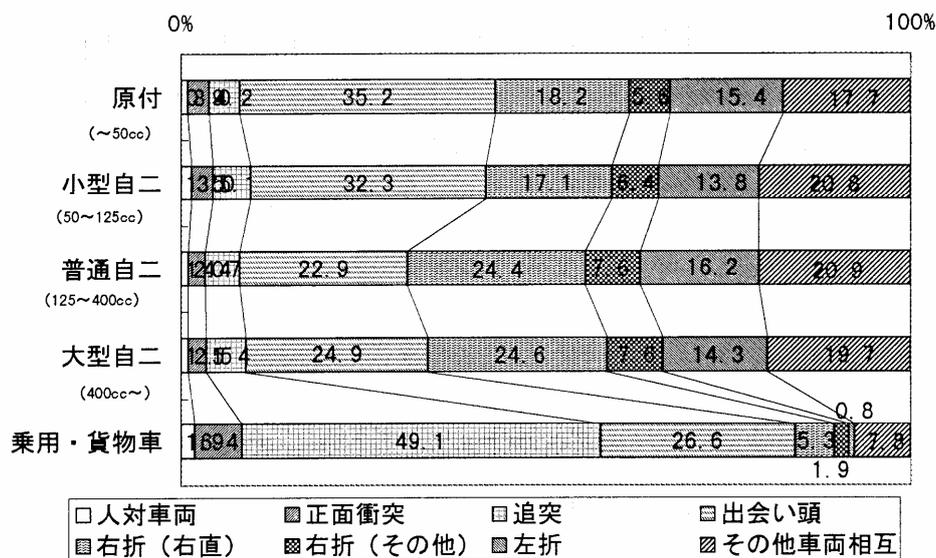
注) 「(財) 交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

### 2-3-3 事故類型

事故類型別に第1当事者をみると、「自二」は「乗用・貨物車」に比べて、「車両単独」が多く、その傾向も排気量が大きくなるにつれて強くなる。逆に、「出会い頭」は排気量が小さいほど多い。また、第2当事者をみると、「右直（自動車または二輪車のどちらかが右左折による事故）」事故が増加する。



<第1当事者>



<第2当事者>

図2-3-7 当事者別事故類型別全事故件数 (平成8年)

注) 「(財)交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

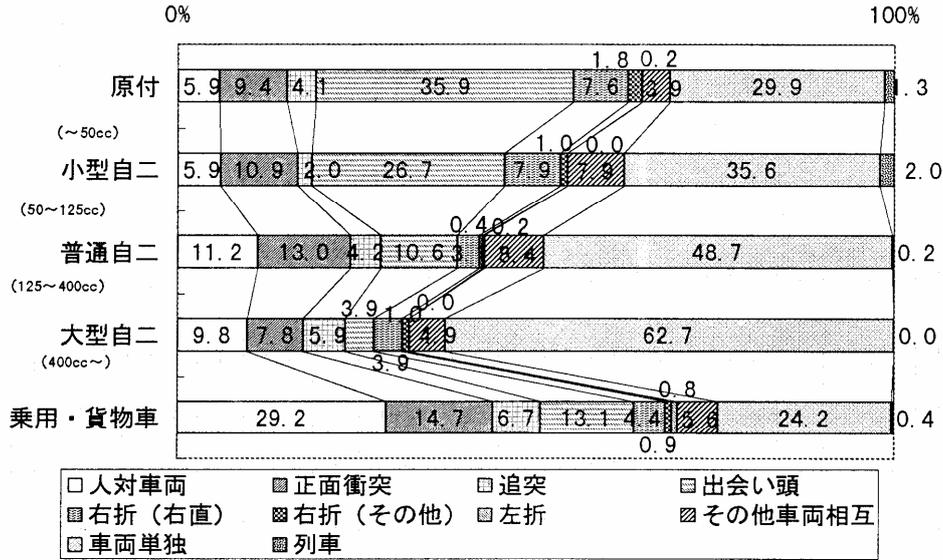
表2-3-6 当事者別事故類型件数（平成8年）

事故類型	車種	第1当事者						
		二輪車				乗用・貨物車	その他	計
		原付	小型自二	普通自二	大型自二			
人対車両		5,856	809	1,502	243	60,946	10,760	80,116
車両相互	正面衝突	1,932	250	769	145	28,154	2,370	33,620
	追突	2,853	333	1,326	254	205,590	897	211,253
	出会い頭	12,884	1,447	2,010	279	177,388	16,297	210,305
	右折（右直）	2,196	243	522	76	50,068	577	53,682
	右折（その他）	1,195	158	286	48	21,900	869	24,456
	左折	556	95	172	28	33,572	501	34,924
	その他	3,709	602	1,573	266	70,378	2,791	79,319
	小計	25,325	3,128	6,658	1,096	587,050	24,302	647,559
車両単独	工作物衝突	1,585	223	903	186	20,164	212	23,273
	転倒	5,149	705	1,608	308	479	1,000	9,249
	その他	1,483	192	358	67	8,226	386	10,712
	小計	8,217	1,120	2,869	561	28,869	1,598	43,234
列車		13	3	3	0	106	50	175
計		39,411	5,060	11,032	1,900	676,971	36,710	771,084

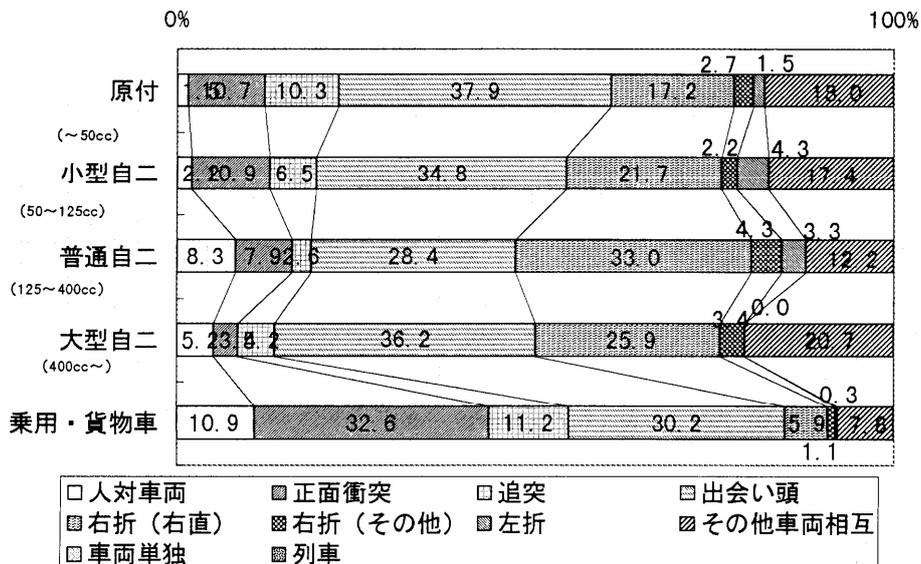
事故類型	車種	第2当事者						
		二輪車				乗用・貨物車	その他	計
		原付	小型自二	普通自二	大型自二			
人対車両		683	161	302	57	8,032	70,881	80,116
車両相互	正面衝突	2,396	328	701	132	26,589	3,474	33,620
	追突	3,327	565	1,395	289	202,703	2,974	211,253
	出会い頭	28,130	3,568	6,822	1,339	110,023	60,423	210,305
	右折（右直）	14,568	1,896	7,255	1,319	22,064	6,580	53,682
	右折（その他）	4,456	707	2,251	407	8,000	8,635	24,456
	左折	12,322	1,528	4,821	765	3,387	12,101	34,924
	その他	14,140	2,305	6,217	1,060	32,153	23,444	79,319
	小計	79,339	10,897	29,462	5,311	404,919	117,631	647,559
車両単独		0	0	0	0	0	43,234	43,234
列車		0	0	0	0	0	175	175
計		80,022	11,058	29,764	5,368	412,951	231,921	771,084

注) 「(財) 交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

死亡事故においては、第1当事者では「車両単独」の割合が高く、「普通自二」では5割、「大型自二」では6割を占める。しかし、第2当事者では、自動車または二輪車のどちらかが右折による事故の占める割合が高くなり、特に「右折（右直）」は、約2～3割と「乗用・貨物車」の「右折（右直）」の6倍である。なかでも「普通自二」は「右折（右直）」の割合が一番高いことが特徴である。



<第1当事者>



<第2当事者>

図2-3-8 当事者別事故類型別死亡事故件数（平成8年）

注）「（財）交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

表2-3-7 当事者別事故類型別死亡事故件数（平成8年）

事故類型	車種	第1当事者						
		二輪車				乗用・貨物車	その他	計
		原付	小型自二	普通自二	大型自二			
人対車両		36	6	51	10	2,125	484	2,712
車両相互	正面衝突	58	11	59	8	1,073	16	1,225
	追突	25	2	19	6	487	2	541
	出会い頭	221	27	48	4	955	276	1,531
	右折（右直）	47	8	14	4	322	6	401
	右折（その他）	11	1	2	1	67	16	98
	左折	1	0	1	0	60	6	68
	その他	24	8	38	5	408	51	534
	小計	387	57	181	28	3,372	373	4,398
車両単独	工作物衝突	68	18	135	41	1,313	2	1,577
	転倒	27	6	57	15	10	12	127
	その他	89	12	29	8	439	57	634
	小計	184	36	221	64	1,762	71	2,338
列車		8	2	1	0	26	32	69
計		615	101	454	102	7,285	960	9,517

事故類型	車種	第2当事者						
		二輪車				乗用・貨物車	その他	計
		原付	小型自二	普通自二	大型自二			
人対車両		4	1	25	3	377	2,302	2,712
車両相互	正面衝突	28	5	24	2	1,126	40	1,225
	追突	27	3	8	3	387	113	541
	出会い頭	99	16	86	21	1,042	267	1,531
	右折（右直）	45	10	100	15	203	28	401
	右折（その他）	7	1	13	2	38	37	98
	左折	4	2	10	0	10	42	68
	その他	47	8	37	12	270	160	534
	小計	257	45	278	55	3,076	687	4,398
車両単独		0	0	0	0	0	2,338	2,338
列車		0	0	0	0	0	69	69
計		261	46	303	58	3,453	5,396	9,517

注) 「(財) 交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

事故類型の車両相互事故を排気量別にみると、「125cc以下（「原付」および「小型自二）」は「出会い頭」が約5割%を占めているのに対し、「125cc超（「普通自二」および「大型自二）」は3割弱と減少する。しかし、「125cc超」は「正面衝突」と「追突」の割合が125cc以下に比べて多い特徴がある。

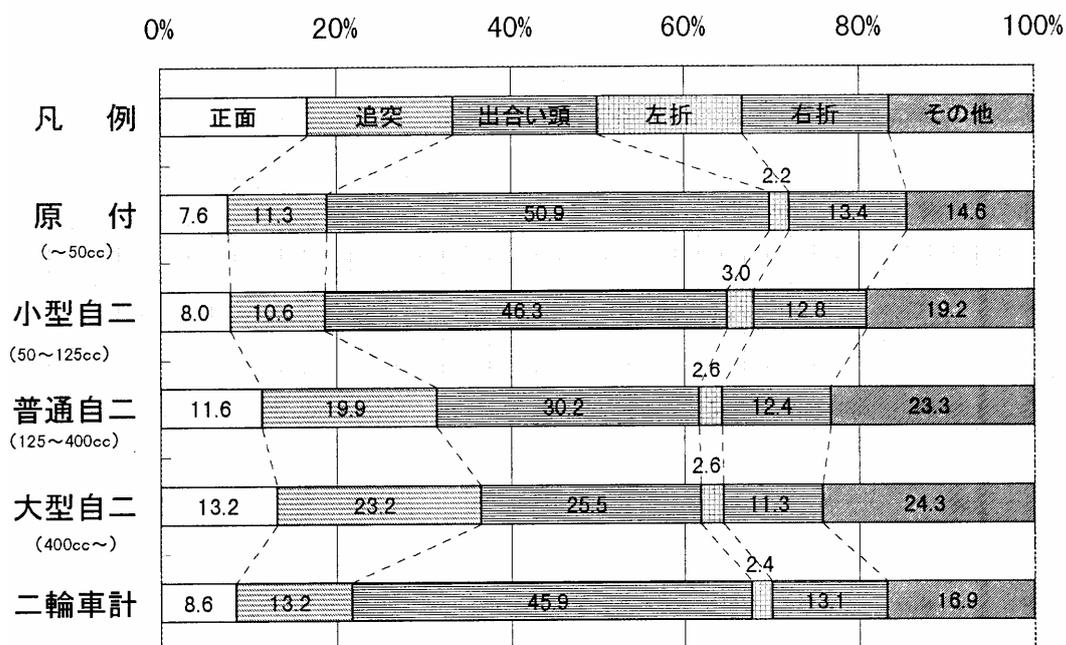


図 2-3-9 免許区分別事故類型別事故件数（第1当事者）（平成8年）

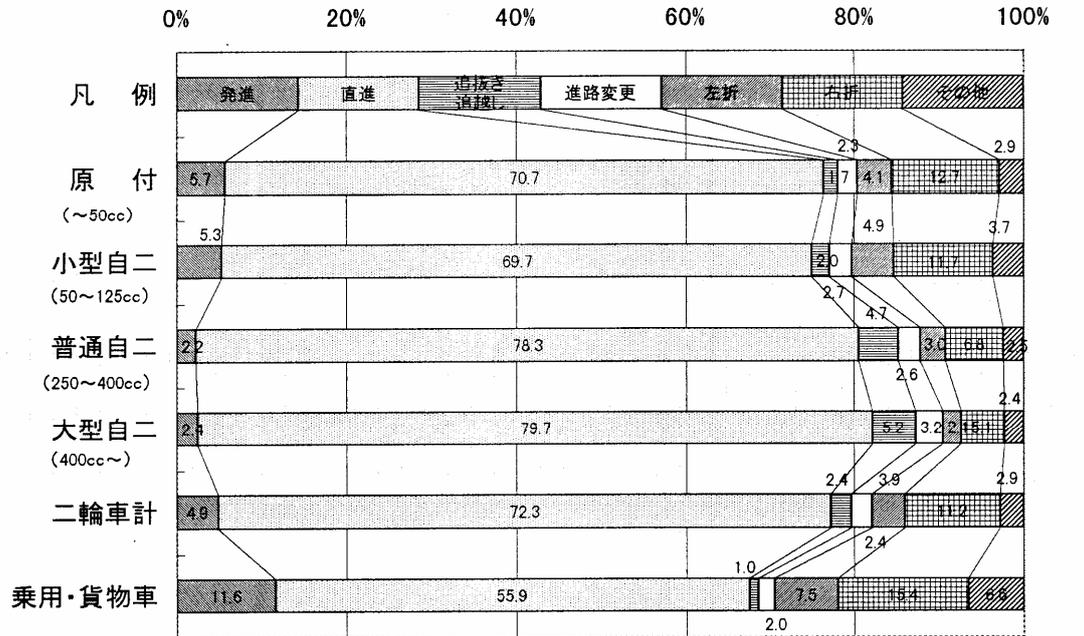
図2-3-8 免許区分別事故類型別事故件数（第1当事者）（平成8年）

事故類型	正面	追突	出会い頭	左折	右折	その他	合計
原付 (~50cc)	1,932	2,853	12,884	556	3,391	3,709	25,325
小型自二 (50~125cc)	250	333	1,447	95	401	602	3,128
普通自二 (125~400cc)	769	1,326	2,010	172	828	1,553	6,658
大型自二 (400cc~)	145	254	279	28	124	266	1,096
二輪車計	3,096	4,766	16,620	851	4,744	6,130	36,207

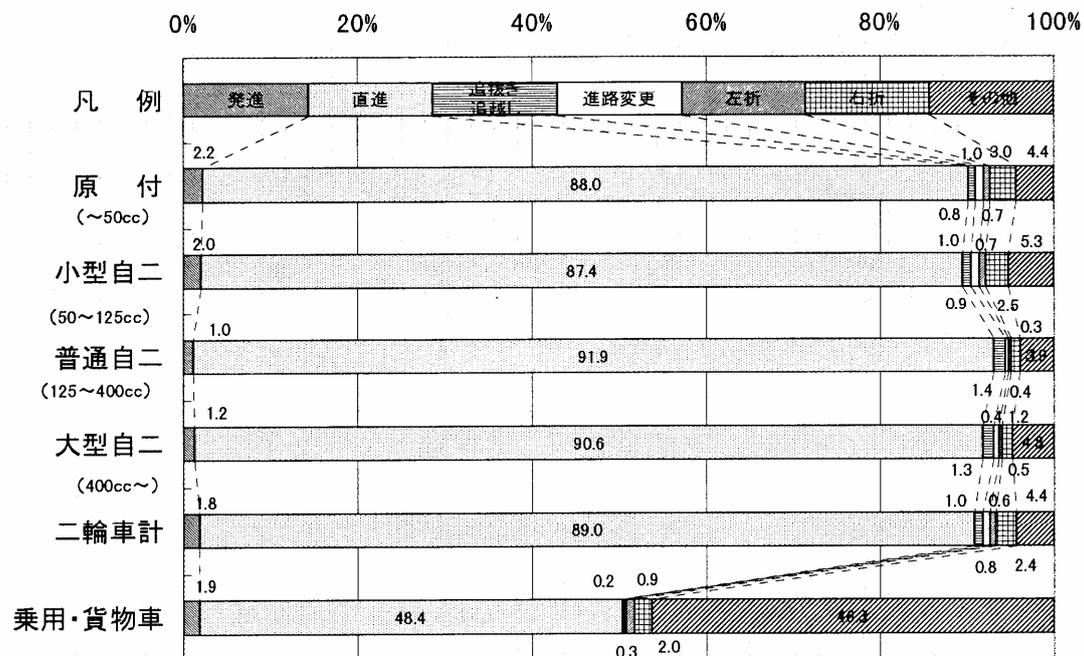
注) 上図表ともに「(財)交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

### 2-3-4 行動類型

行動類型別に交通事故件数をみると、「直進」による事故が第1当事者の場合においては約7割、また第2当事者においても9割と一番多い。



<第1当事者>



<第2当事者>

図2-3-10 当事者別の行動類型別事故件数 (H. 8)

注) 「(財) 交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

表2-3-9 当事者別の行動類型別事故件数 (H. 8)

当事者		行動類型	発進	直進	追越し・ 追抜き	進路変更	左折	右折	その他	合計
第1当事者	原付 (~50cc)		2,228	27,844	672	905	1,613	4,988	1,161	39,411
			5.7	70.7	1.7	2.3	4.1	12.7	2.9	100.0
	小型自二 (50~125cc)		266	3,525	103	139	249	592	186	5,060
			5.3	69.7	2.0	2.7	4.9	11.7	3.7	100.0
	普通自二 (125~400cc)		245	8,644	515	287	330	750	271	11,042
			2.2	78.3	4.7	2.6	3.0	6.8	2.5	100.0
	大型自二 (400cc~)		46	1,514	98	61	39	97	45	1,900
		2.4	79.7	5.2	3.2	2.1	5.1	2.4	100.0	
二輪車計		2,785	41,527	1,388	1,392	2,231	6,427	1,663	57,413	
		4.9	72.3	2.4	2.4	3.9	11.2	2.9	100.0	
乗用・貨物車計		78,385	378,188	7,007	13,379	51,042	104,209	44,751	676,971	
		11.6	55.9	1.0	2.0	7.5	15.4	6.6	100.0	
第2当事者	原付 (~50cc)		1,729	70,421	610	795	588	2,366	3,513	80,022
			2.2	88.0	0.8	1.0	0.7	3.0	4.4	100.0
	小型自二 (50~125cc)		218	9,670	116	105	82	281	586	11,058
			2.0	87.4	1.0	0.9	0.7	2.5	5.3	100.0
	普通自二 (125~400cc)		312	27,366	405	115	96	316	1,154	29,764
			1.0	91.9	1.4	0.4	0.3	1.1	3.9	100.0
	大型自二 (400cc~)		65	4,863	69	27	20	67	257	5,368
		1.2	90.6	1.3	0.5	0.4	1.2	4.8	100.0	
二輪車計		2,324	112,320	1,200	1,042	786	3,030	5,510	126,212	
		1.8	89.0	1.0	0.8	0.6	2.4	4.4	100.0	
乗用・貨物車計		7,715	199,875	731	1,229	3,692	8,366	191,343	412,951	
		1.9	48.4	0.2	0.3	0.9	2.0	46.3	100.0	

注) 「(財) 交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

### 2-3-5 道路形状

道路形状別に交通事故件数の分布をみると、「交差点」での事故発生率が一番多く、「小型自二」および「原付」にその傾向が強い。しかし、「普通自二」や「大型自二」のように排気量が大きくなるにつれて、「カーブ・屈折」での事故が多くなる。

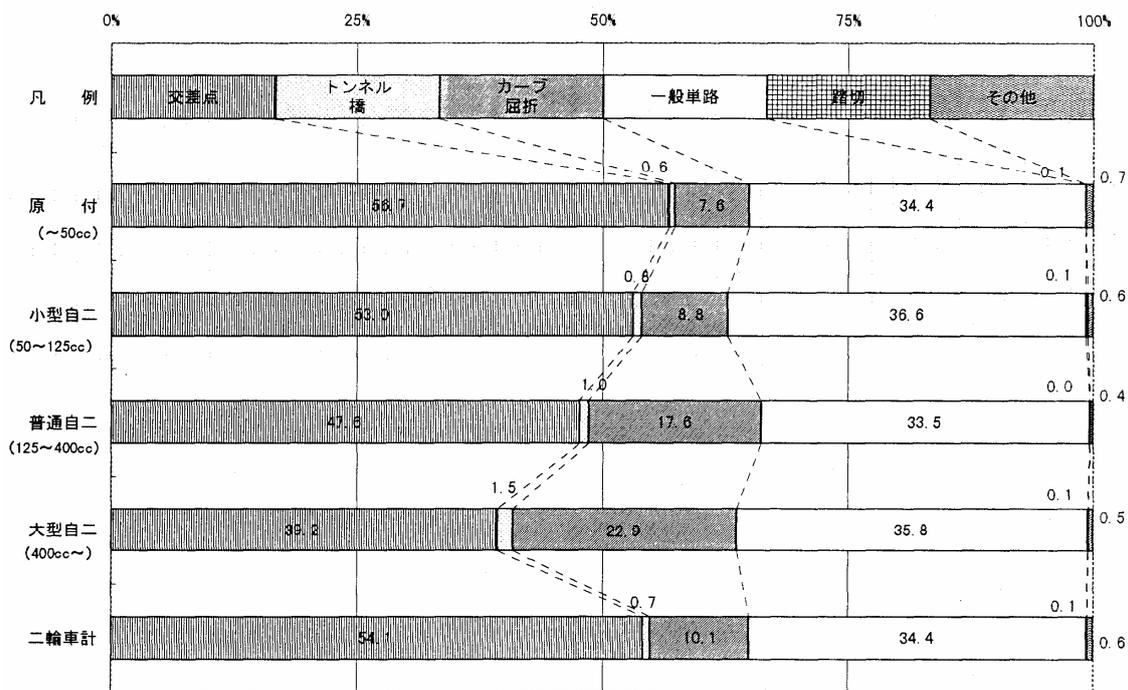


図2-3-11 第1当事者別の道路形状別免許区別の交通事故件数 (平成8年)

表2-3-10 第1当事者別の道路形状別免許区別の交通事故件数 (平成8年)

道路形状 免許区分	交差点	トンネル・橋	カーブ・屈折	一般単路	踏切	その他	合計
原付 (~50cc)	22,353	223	2,976	13,546	31	282	39,411
	56.7	0.6	7.6	34.4	0.1	0.7	100.0
小型自二 (50~125cc)	2,684	42	444	1,853	7	30	5,060
	53.0	0.8	8.8	36.6	0.1	0.6	100.0
普通自二 (125~400cc)	5,251	111	1,939	3,698	4	39	11,042
	47.6	1.0	17.6	33.5	0.0	0.4	100.0
大型自二 (400cc~)	745	29	435	680	1	10	1,900
	39.2	1.5	22.9	35.8	0.1	0.5	100.0
二輪車計	31,033	405	5,794	19,777	43	361	57,413
	54.1	0.7	10.1	34.4	0.1	0.6	100.0

注) 上図表ともに「(財) 交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

道路形状での「普通自二」の事故状況をみると、交差点における事故が約半数を占めており、その立地状況は市街地での事故が85.5%と圧倒的に多い。

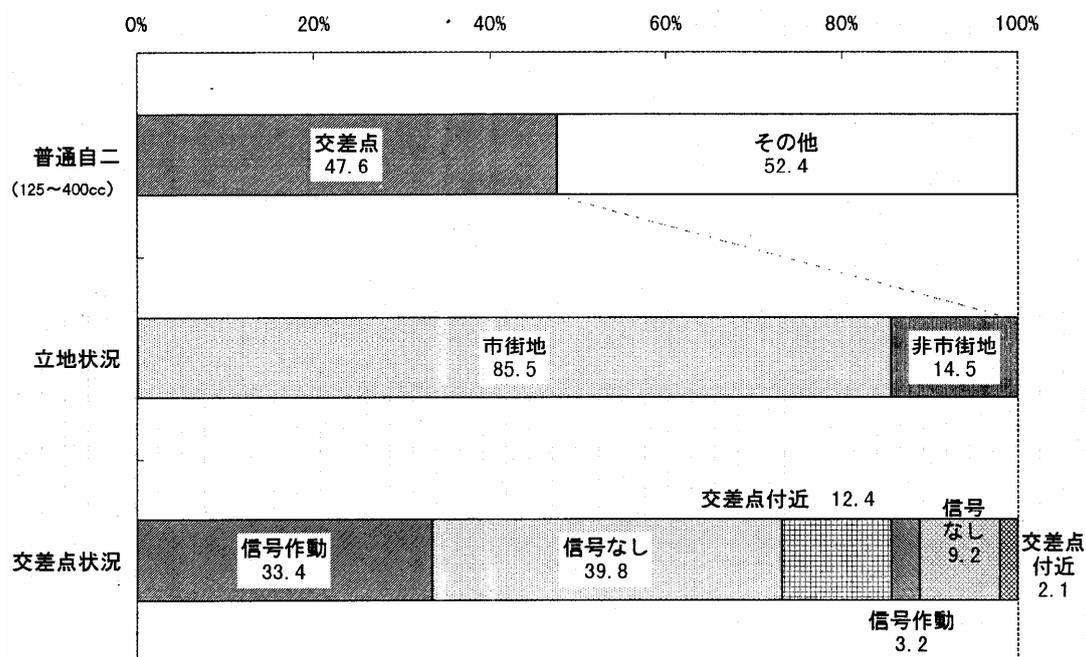


図2-3-12 「普通自二」の交差点事故での発生場所の状況（平成8年）

表2-3-11 「普通自二」の交差点事故での発生場所の状況（平成8年）

道路形状	立地状況	交差点状況	件数(件)		構成比(%)
			件数	構成比	
交差点	市街地	信号作動	1,752	33.4	4,492 85.5
		信号なし	2,089	39.8	
		交差点付近	651	12.4	
		その他	52.4	0.4	
	非市街地	信号作動	482	9.2	759 14.5
		信号なし	109	2.1	
		交差点付近	168	3.2	
その他			5,791	52.4	

注1) 「市街地」とは、道路に沿って500m以上にわたり住宅、事業所、商業地等が連立して混在しており、その地域に占める建造物の割合が80%以上の地域。

「交差点付近」とは交差点から30m以内の道路上を指す。

2) 上図表ともに「(財)交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

### 2-3-6 曜日

曜日別の事故率は「原付」および「小型自二」では平日（月～金曜日）、「それ以外（「普通自二」および、「大型自二」）」は土曜日および日曜日に発生する率が高い。特に、その傾向は排気量が大きくなるてれて強まる傾向がある。

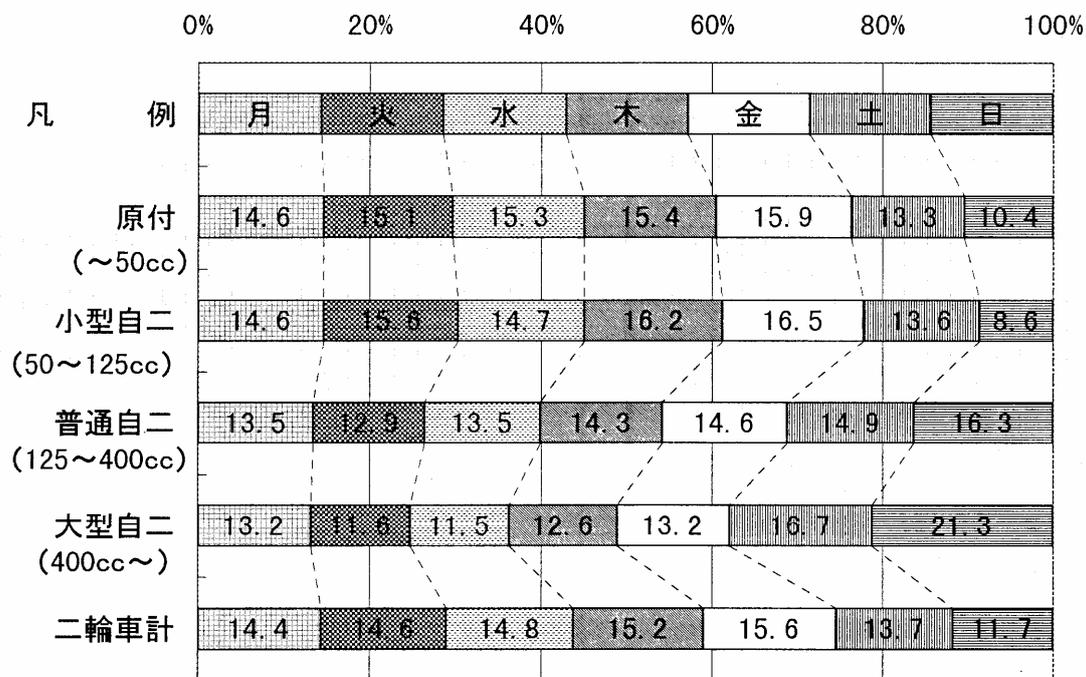


図2-3-13 第1当事者別の曜日別事故件数（平成8年）

表2-3-12 第1当事者別の曜日別事故件数（平成8年）

曜日	月	火	水	木	金	土	日
原付 (~50cc)	5,764	5,949	6,026	6,082	6,261	5,236	4,093
小型自二 (50~125cc)	741	791	745	822	836	690	435
普通自二 (125~400cc)	1,487	1,424	1,489	1,578	1,614	1,645	1,805
大型自二 (400cc~)	250	220	218	240	250	317	405
二輪車計	8,242	8,384	8,478	8,722	8,961	7,888	6,738

注) 上図表ともに「(財) 交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

### 2-3-7 昼夜

昼夜率をみると、免許区分および曜日による昼夜率の差はほとんど無く、昼間の事故が全体の約70%近くを占めている。しかし、「普通自二」と「大型自二」については、夜間の事故率が若干高い。

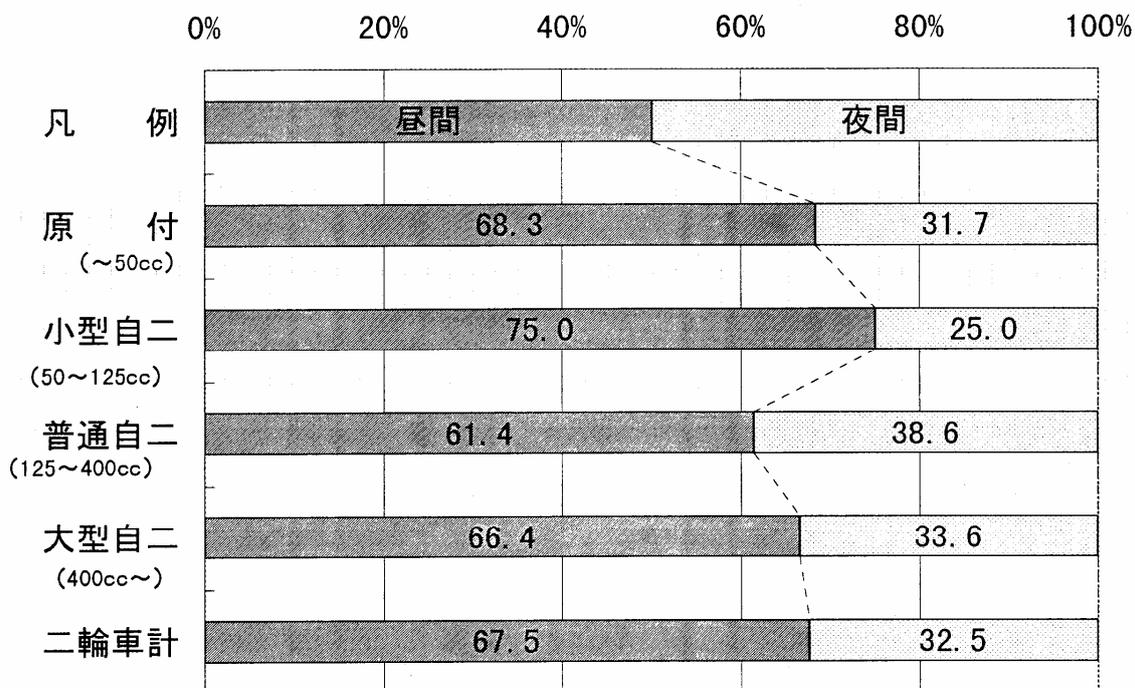
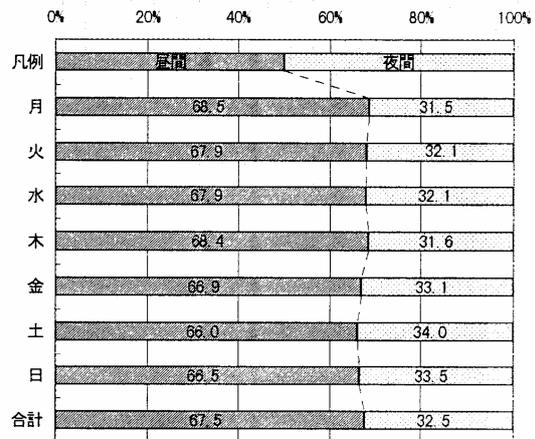
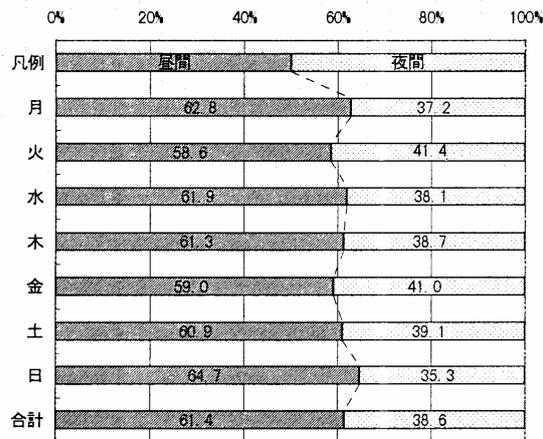


図2-3-14 第1当事者別の免許区分別の昼夜率（平成8年）

表2-3-13 第1当事者別の免許区分別の昼夜率（平成8年）

車種	免許区分	昼夜率	事故件数		
			昼	夜	計
二輪車	原付 (~50cc)	件数	26,901	12,510	39,411
		構成比	68.3	31.7	100.0
	小型自二 (50~125cc)	件数	3,796	1,264	5,060
		構成比	75.0	25.0	100.0
	普通自二 (125~400cc)	件数	6,778	4,264	11,042
		構成比	61.4	38.6	100.0
大型自二 (400cc~)	件数	1,262	638	1,900	
	構成比	66.4	33.6	100.0	
二輪車計		件数	38,737	18,676	57,413
		構成比	67.5	32.5	100.0
乗用車・貨物車計		件数	467,547	209,424	676,971
		構成比	69.1	30.9	100.0

注) 上図表ともに「(財) 交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。



<普通自二>

<二輪車計>

図2-3-15 第1当事者別の曜日別昼夜率 (平成8年)

表2-3-14 第1当事者別の曜日別昼夜率 (平成8年)

車種	曜日	月			火			水			木			
		昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	
二輪車	原付 (~50cc)	件数	3,981	1,783	5,764	4,110	1,839	5,949	4,141	1,885	6,026	4,236	1,846	6,082
		構成比	69.1	30.9	100.0	69.1	30.9	100.0	68.7	31.3	100.0	69.6	30.4	100.0
	小型自二 (50~125cc)	件数	558	183	741	614	177	791	553	192	745	619	203	822
		構成比	75.3	24.7	100.0	77.6	22.4	100.0	74.2	25.8	100.0	75.3	24.7	100.0
	普通自二 (125~400cc)	件数	834	553	1,487	834	590	1,424	821	568	1,489	968	610	1,578
		構成比	62.8	37.2	100.0	58.6	41.4	100.0	61.8	38.1	100.0	61.3	38.7	100.0
	大型自二 (400cc~)	件数	170	80	250	135	85	220	138	80	218	141	99	240
	構成比	88.0	32.0	100.0	61.4	38.6	100.0	63.3	36.7	100.0	58.8	41.3	100.0	
	二輪車計	件数	5,643	2,599	8,242	5,693	2,691	8,384	5,753	2,725	8,478	5,964	2,758	8,722
		構成比	68.5	31.5	100.0	67.9	32.1	100.0	67.9	32.1	100.0	68.4	31.6	100.0
乗用車・貨物車計		件数	70,875	28,142	99,017	71,167	29,345	100,512	69,406	28,597	98,003	67,320	28,555	95,875
		構成比	71.5	28.5	100.0	70.8	29.2	100.0	70.8	29.2	100.0	70.2	29.8	100.0

車種	曜日	金			土			日			合計			
		昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	
二輪車	原付 (~50cc)	件数	4,289	1,892	6,261	3,475	1,781	5,238	2,889	1,404	4,093	28,901	12,510	39,411
		構成比	68.2	31.8	100.0	66.4	33.6	100.0	65.7	34.3	100.0	68.3	31.7	100.0
	小型自二 (50~125cc)	件数	620	216	836	518	172	690	314	121	435	3,796	1,264	5,060
		構成比	74.2	25.8	100.0	75.1	24.9	100.0	72.2	27.8	100.0	75.0	25.0	100.0
	普通自二 (125~400cc)	件数	953	661	1,614	1,001	644	1,645	1,167	638	1,805	6,778	4,264	11,042
		構成比	59.0	41.0	100.0	60.9	39.1	100.0	64.7	35.3	100.0	61.4	38.6	100.0
	大型自二 (400cc~)	件数	158	84	250	209	109	317	313	92	405	1,262	638	1,900
	構成比	62.4	37.6	100.0	65.9	34.1	100.0	77.3	22.7	100.0	66.4	33.6	100.0	
	二輪車計	件数	5,989	2,963	8,961	5,203	2,685	7,888	4,483	2,255	6,738	38,737	15,676	57,413
		構成比	66.9	33.1	100.0	66.0	34.0	100.0	66.5	33.5	100.0	67.5	32.5	100.0
乗用車・貨物車計		件数	71,873	32,928	104,801	84,510	33,680	98,190	52,598	28,177	80,773	467,547	200,424	678,971
		構成比	68.6	31.4	100.0	65.7	34.3	100.0	65.1	34.9	100.0	69.1	30.9	100.0

注) 上図表ともに「(財) 交通事故総合分析センター」のデータに基づき作成。

### 2-3-8 通行目的

通行目的別にみると、「自二」は「車両計（二輪車計、自動車計の合計）」に比べて「私用」目的の率が高い。「自二」の通行目的別事故件数の推移をみると、「通勤」および「通学」目的の事故件数が年々減少する傾向がある。

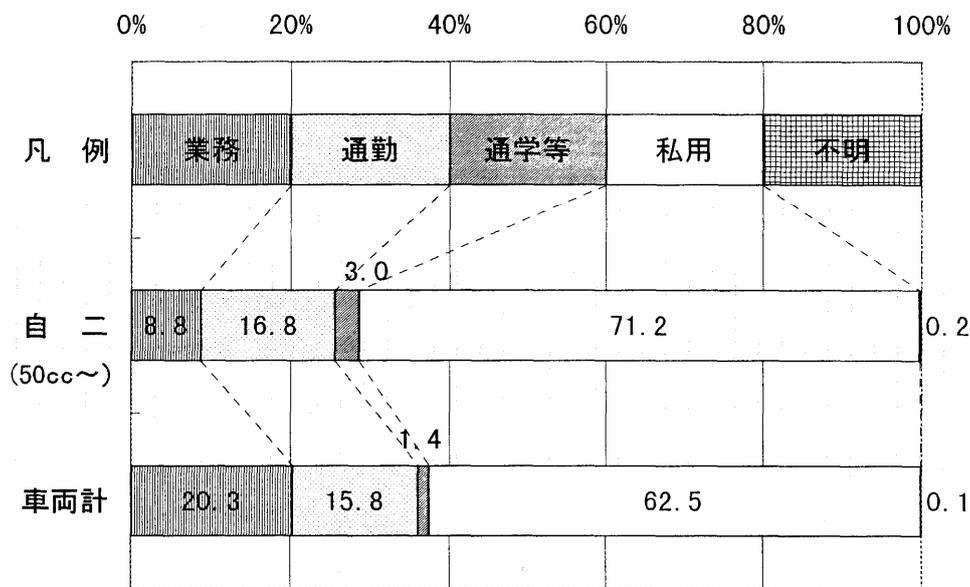


図2-3-16 通行目的別交通事故件数（平成8年）

注）「交通統計」に基づき作成。

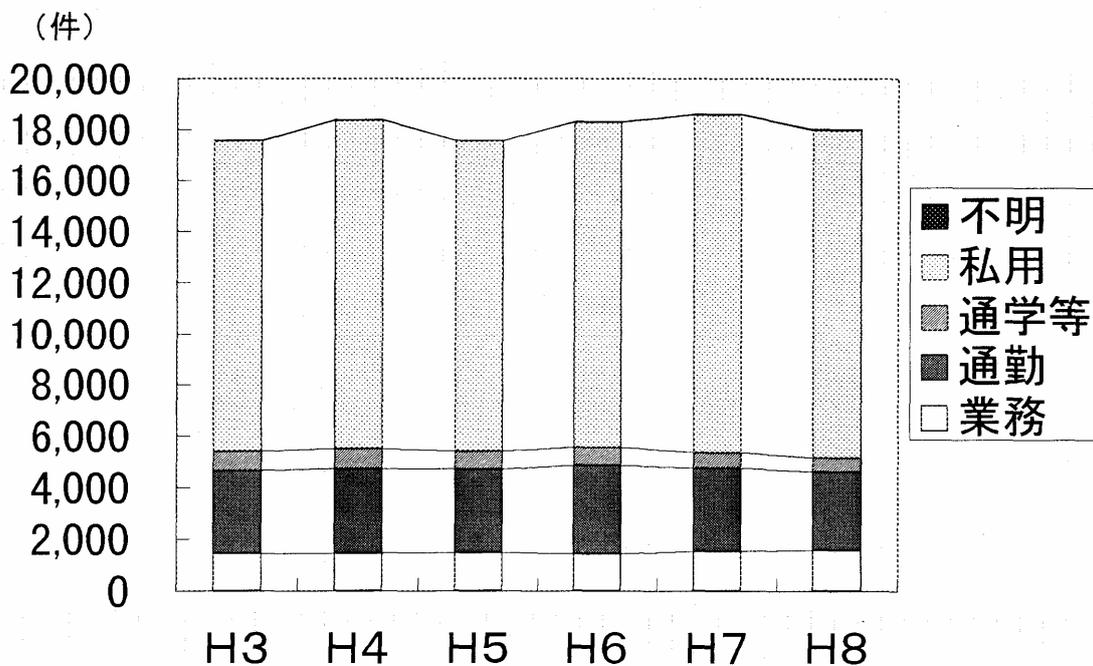


図2-3-7 「自二」の通行目的別交通事故件数の推移

資料）「交通統計」に基づき作成。

表2-3-15 通行目的別交通事故件数の推移

通行目的 \ 車種	H3		H4		H5	
	自二 (50cc~)	車両計	自二 (50cc~)	車両計	自二 (50cc~)	車両計
業務	1,445	139,421	1,444	139,709	1,490	142,769
	8.2	21.1	7.9	20.2	8.5	19.8
通勤	3,211	118,440	3,296	122,233	3,232	123,605
	18.3	18.0	17.9	17.6	18.4	17.1
通学等	761	12,146	756	12,744	677	11,853
	4.3	1.8	4.1	1.8	3.9	1.6
私用	12,158	389,441	12,857	417,734	12,165	443,285
	69.1	59.0	70.0	60.3	69.2	61.4
不明	18	211	20	193	13	212
	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0
合計	17,593	659,659	18,373	692,613	17,577	721,724
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

通行目的 \ 車種	H6		H7		H8	
	自二 (50cc~)	車両計	自二 (50cc~)	車両計	自二 (50cc~)	車両計
業務	1,404	148,394	1,516	154,855	1,579	155,699
	7.7	20.4	8.1	20.4	8.8	20.3
通勤	3,449	124,809	3,252	120,670	3,026	121,258
	18.8	17.2	17.5	15.9	16.8	15.8
通学等	705	11,637	597	10,778	547	10,373
	3.9	1.6	3.2	1.4	3.0	1.4
私用	12,735	442,340	13,217	472,379	12,815	480,228
	69.6	60.8	71.0	62.2	71.2	62.5
不明	8	157	32	424	35	398
	0.0	0.0	0.2	0.1	0.2	0.1
合計	18,301	727,337	18,614	759,106	18,002	767,956
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注) 「交通統計」に基づき作成。

### 2-3-9 免許取得経過年数

免許の取得後の経過年数をみると、二輪車は、「乗用・貨物車計」に比べて非常に免許取得経過年が3年未満の事故が多い。「二輪車計」では、免許取得1～3年までに47.6%と全事故件数の約半数を占める。特に、「普通自二」ではその傾向が強く、全事故件数の58.1%を3年未満までが占める。

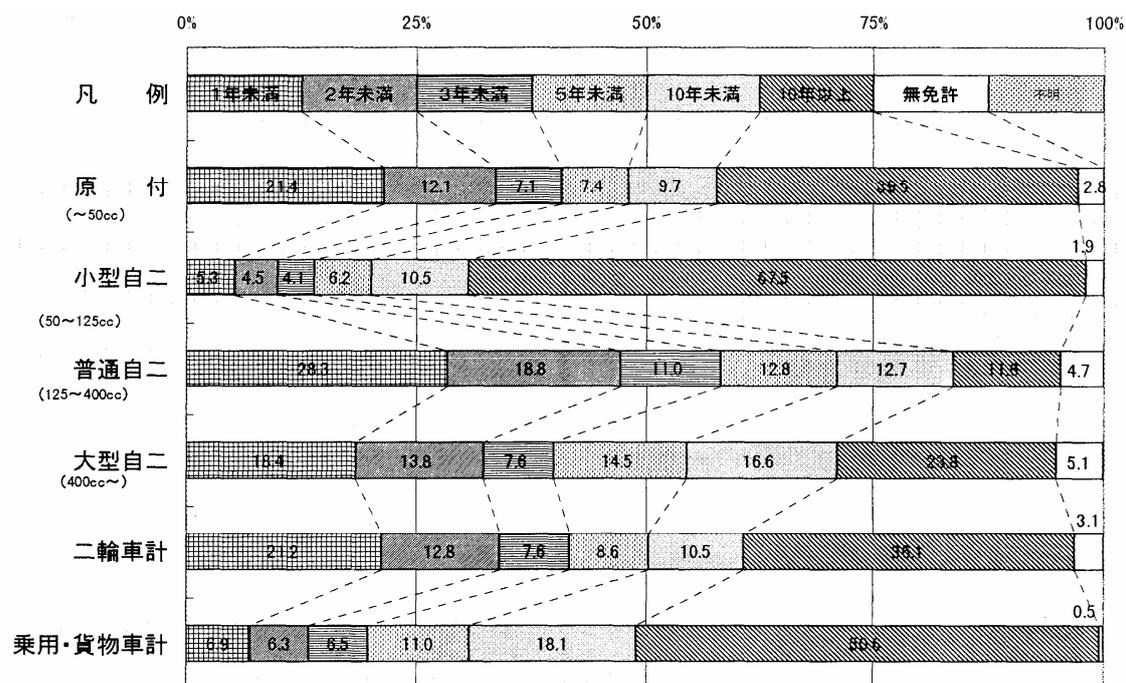


図2-3-18 第1当事者別の免許取得後の経過年数別事故発生率（平成8年）

表2-3-16 第1当事者別の免許取得後の経過年数別事故発生率（平成8年）

免許区分	経過年数								合計
	1年未満	2年未満	3年未満	5年未満	10年未満	10年以上	無免許	不明	
原付 (~50cc)	8,450	4,787	2,793	2,913	3,806	15,563	1,089	10	39,411
	21.4	12.1	7.1	7.4	9.7	39.5	2.8	0.0	100.0
自動二輪 (50~125cc)	269	230	205	313	531	3,414	98	0	5,060
	5.3	4.5	4.1	6.2	10.5	67.5	1.9	0.0	100.0
普通自二 (125~400cc)	3,128	2,078	1,217	1,418	1,399	1,283	517	2	11,042
	28.3	18.8	11.0	12.8	12.7	11.6	4.7	0.0	100.0
大型自二 (400cc~)	350	263	145	276	316	452	97	1	1,900
	18.4	13.8	7.6	14.5	16.6	23.8	5.1	0.1	100.0
二輪車計	12,197	7,358	4,360	4,920	6,052	20,712	1,801	13	57,413
	21.2	12.8	7.6	8.6	10.5	36.1	3.1	0.0	100.0
乗用・貨物車計	46,904	42,967	43,818	74,737	122,783	342,540	3,183	59	676,971
	6.9	6.3	6.5	11.0	18.1	50.6	0.5	0.0	100.0

注) 上図表ともに「交通統計」を基に作成。

### 2-3-10 法令違反

法令違反別の事故件数の割合をみると、全事故の6096以上が「安全運転違反」であり、「信号無視」、「最高速度」、「交差点安全進行」、「一時不停止」等が約5%である。この「安全運転違反」とは、「運転操作不適」、「脇見運転」、「動静不注意」、「安全不確認」等が挙げられる。

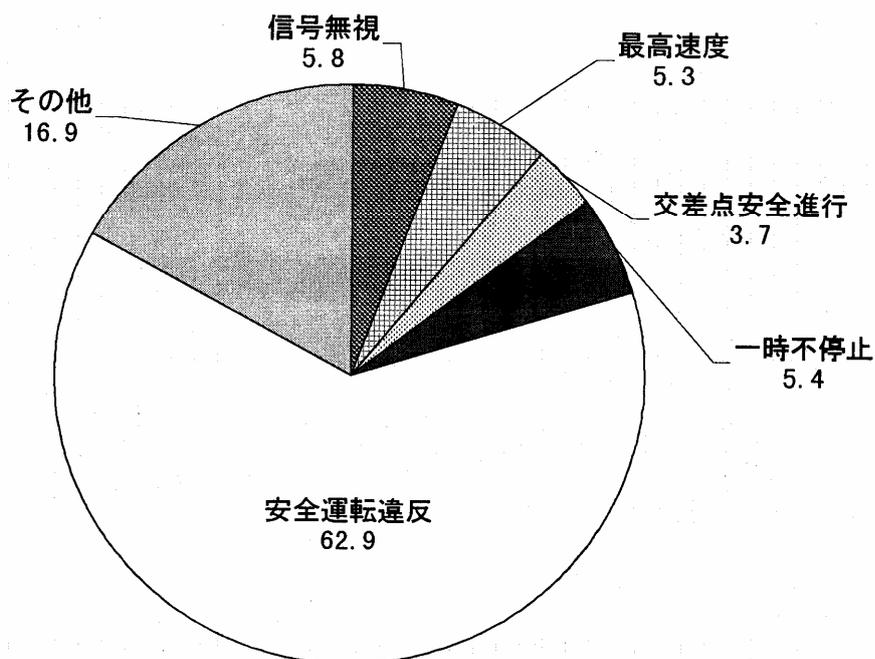


図2-3-19 自二の法令違反別全事故 (平成8年)

表2-3-17 自二の法令違反別全事故件数

法令違反 車種	信号無視	最高速度	交差点安全進行	一時不停止	安全運転違反	その他	合計
自二	1,042	948	672	965	11,332	3,043	18,002
	5.8	5.3	3.7	5.4	62.9	16.9	100.0

注) 上図表ともに「(財)交通事故総合分析センター」に基づき作成。

## 第3章 調査結果

### 3-1 調査対象者の属性

#### 3-1-1 年齢

##### (1) 新旧カリキュラム別

調査対象者は、新カリキュラム、旧カリキュラムともに「20～22歳」が約2分の1を占め、「19歳以下」および「23歳以上」がそれぞれ4分の1づつを占めている(図3-1-1、表3-1-1)。

年齢による新旧カリキュラムごとの調査対象者の偏りはほとんどない。

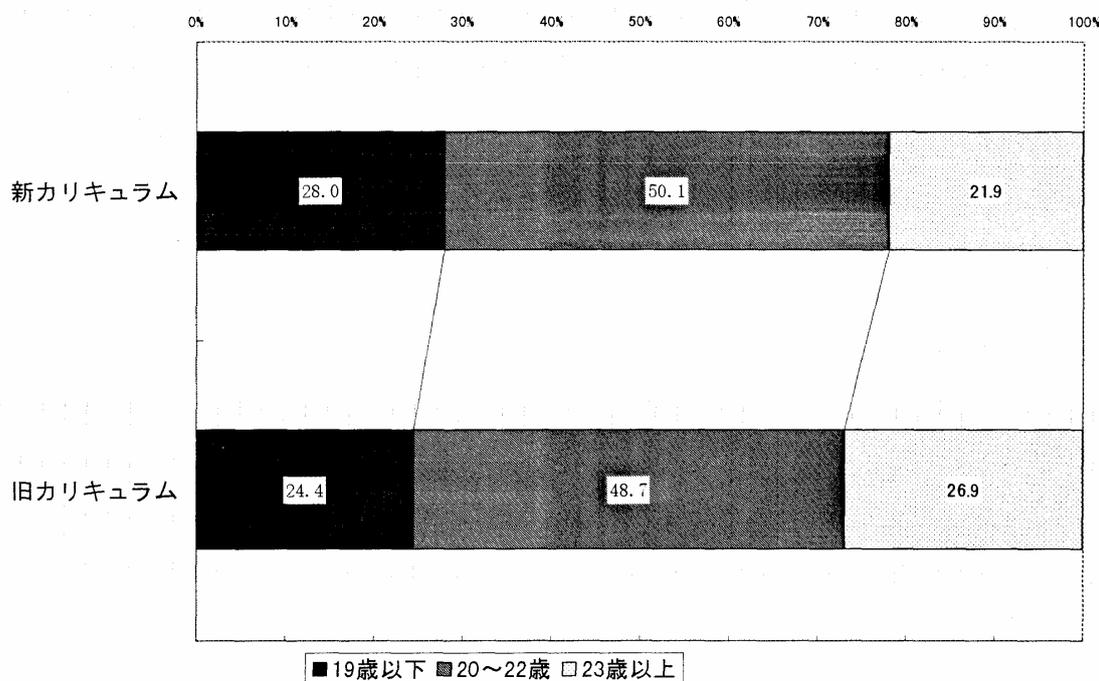


図3-1-1 新旧カリキュラム別年齢構成

表3-1-1 新旧カリキュラム別年齢構成

		19歳以下	20～22歳	23歳以上	無回答	合計
件数	新カリキュラム	134	240	105	0	479
	旧カリキュラム	118	235	130	4	487
構成比	新カリキュラム	28.0	50.1	21.9	—	—
	旧カリキュラム	24.4	48.7	26.9	—	—

$$\chi^2=3.711$$

## (2) 走行距離別

走行距離別に年齢区分をみると、走行距離が長くなると年齢区分が低い層が多くなる。新旧カリキュラムともにその傾向が強い（図3-1-2、表3-1-2）。

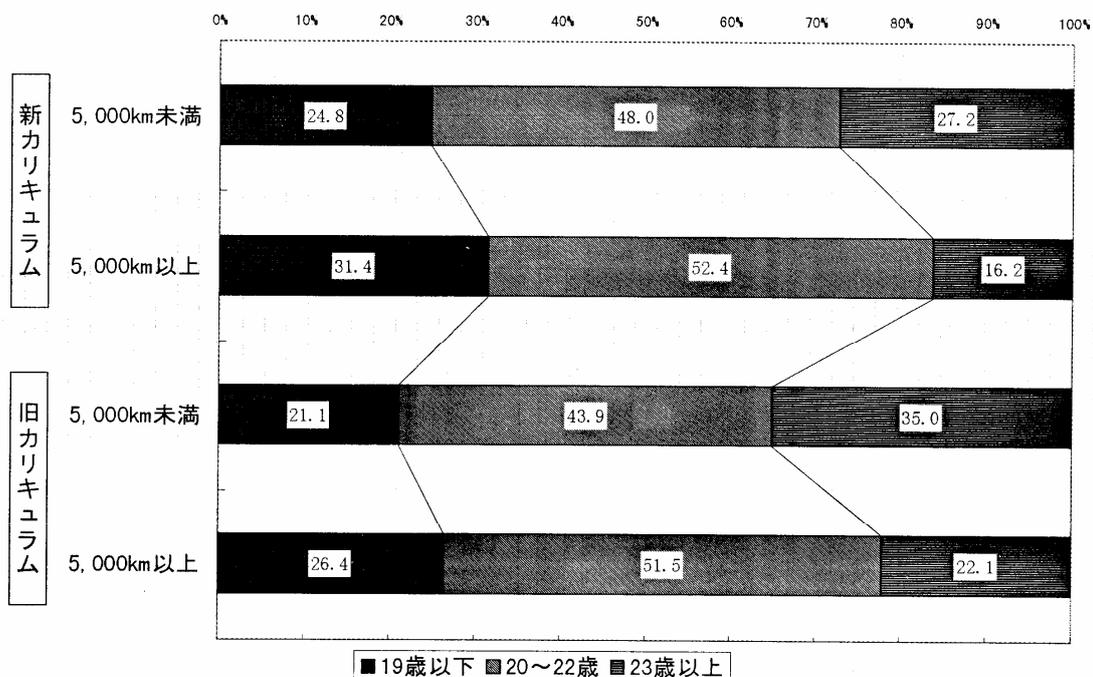


図3-1-2 走行距離区分別年齢区分

表3-1-2 走行区分別年齢区分

			19歳以下	20～22歳	23歳以上	無回答	合計
件数	新カリキュラム	5,000km未満	62	120	68	0	250
		5,000km以上	72	120	37	0	229
	旧カリキュラム	5,000km未満	38	79	63	1	181
		5,000km以上	80	156	67	3	306
構成比	新カリキュラム	5,000km未満	24.8	48.0	27.2	—	—
		5,000km以上	31.4	52.4	16.2	—	—
	旧カリキュラム	5,000km未満	21.1	43.9	35.0	—	—
		5,000km以上	26.4	51.5	22.1	—	—

### 3-1-2 職業

#### (1) 新旧カリキュラム別

職業構成は、「学生」が約5割、「会社員・公務員」が約3割、「フリーター」が約1割およびその他職業と新旧カリキュラムでほとんど差はない（図3-1-3、表3-1-3）。

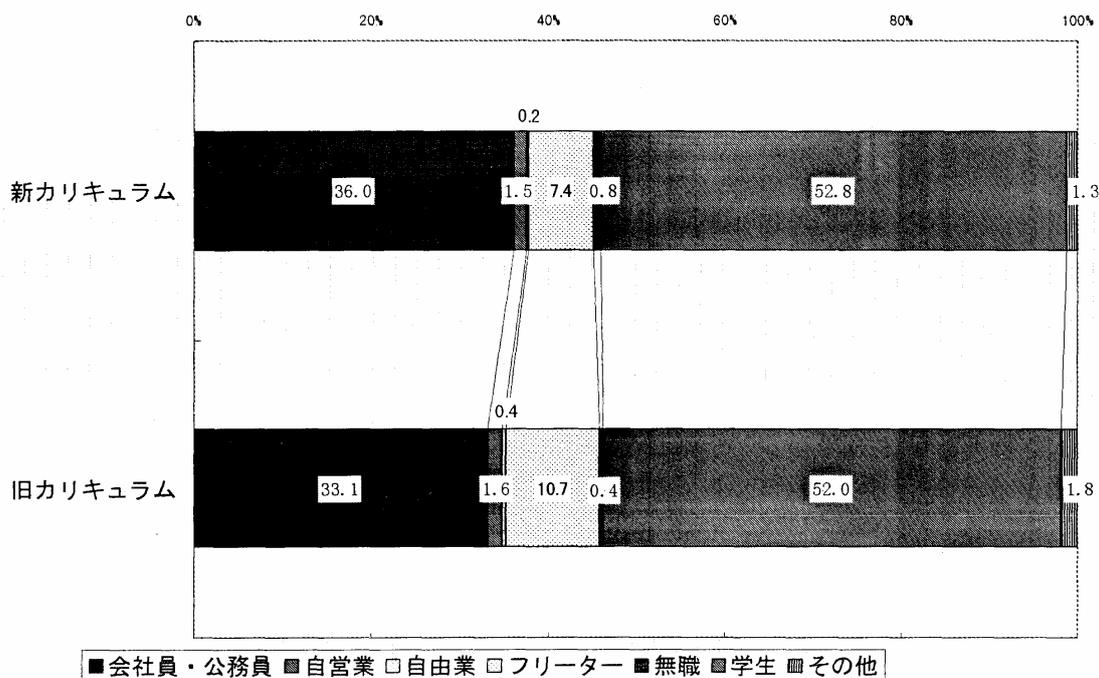


図3-1-3 新旧カリキュラム別の職業構成

表3-1-3 新旧カリキュラム別の職業構成

		会社員・公務員	自営業	自由業	フリーター	無職	学生	その他	無回答	合計
件数	新カリキュラム	171	7	1	35	4	251	6	4	479
	旧カリキュラム	161	8	2	52	2	253	9	0	487
構成比	新カリキュラム	36.0	1.5	0.2	7.4	0.8	52.8	1.3	—	—
	旧カリキュラム	33.1	1.6	0.4	10.7	0.4	52.0	1.8	—	—

$\chi^2=8.212$

## (2) 年齢区分別

年齢区分別に職業をみると、「19歳以下」および「20～22歳」で約7割が「学生」、逆に「23歳以上」では7割以上が「会社員・公務員」である（図3-1-4、表3-1-4）。

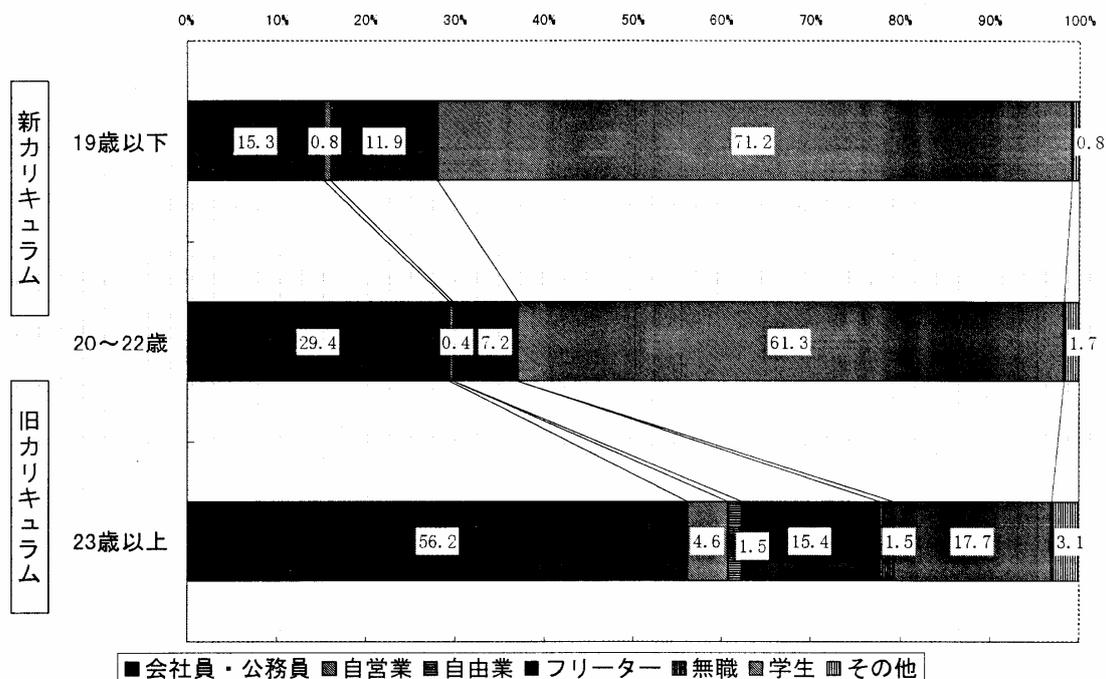


図3-1-4 年齢区分別の職業

表3-1-4 年齢区分別の職業

		会社員・公務員	自営業	自由業	フリーター	無職	学生	その他	無回答	合計
件数	新カリキュラム	29	0	1	13	1	88	2	0	134
	20～22歳	85	2	0	16	2	148	4	3	240
	23歳以上	77	5	0	6	1	15	0	1	105
旧カリキュラム	19歳以下	18	1	0	14	0	84	1	0	118
	20～22歳	69	1	0	17	0	144	4	0	235
	23歳以上	73	6	2	20	2	23	4	0	130
構成比	新カリキュラム	21.6	0.0	0.7	9.7	0.7	65.7	1.5	—	—
	20～22歳	27.4	0.8	0.0	6.8	0.8	62.4	1.7	—	—
	23歳以上	74.0	4.8	0.0	5.8	1.0	14.4	0.0	—	—
	旧カリキュラム	15.3	0.8	0.0	11.9	0.0	71.2	0.8	—	—
	20～22歳	29.4	0.4	0.0	7.2	0.0	61.3	1.7	—	—
	23歳以上	56.2	4.6	1.5	15.4	1.5	17.7	3.1	—	—

### (3) 走行距離区分別

走行距離区分別にみると、新旧カリキュラムともに「5,000km未満」では「会社員・公務員」が約4割、「学生」が約4割である。それに対して、「5,000km以上」では「会社員・公務員」が約3割、「学生」が約6割となる（図3-1-5、表3-1-5）。

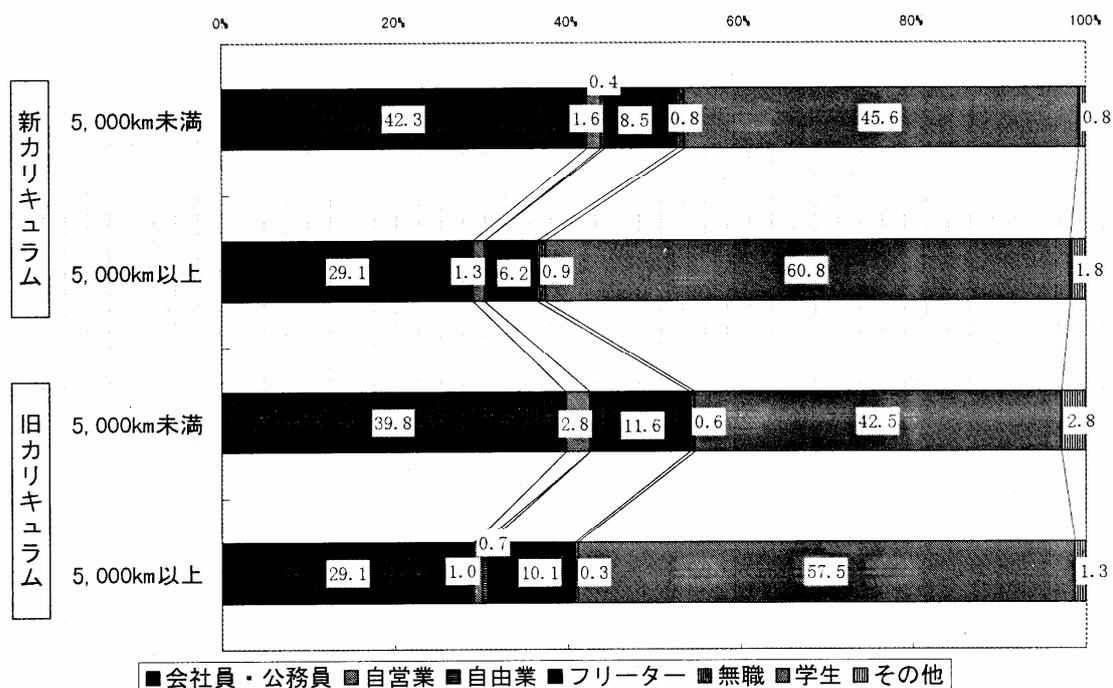


図3-1-5 走行距離区分別の職業

表3-1-5 走行距離区分別の職業

		会社員・公務員	自営業	自由業	フリーター	無職	学生	その他	無回答	合計	
件数	新カリキュラム	105	4	1	21	2	113	2	2	250	
	旧カリキュラム	86	3		14	2	138	4	2	229	
構成比	新カリキュラム	5,000km未満	42.3	1.6	0.4	8.5	0.8	45.6	0.8	—	—
		5,000km以上	29.1	1.3	0.0	6.2	0.9	60.8	1.8	—	—
	旧カリキュラム	5,000km未満	39.8	2.8	0.0	11.6	0.6	42.5	2.8	—	—
		5,000km以上	29.1	1.0	0.7	10.1	0.3	57.5	1.3	—	—

### 3-1-3 保有免許

「普通自動車」免許の保有者が新旧カリキュラムともに8割以上あり、そのほとんどが免許取得後3年未満である（表3-1-6）。

「普通自二」免許の取得以前に「原付」免許を取得している率が約6割を占めている。また、新旧カリキュラムともに、「普通自二」免許取得よりも前に何らかの免許を取得している先行免許取得者は約8割以上存在する（図3-1-6、表3-1-7）。

表3-1-6 新旧カリキュラム別の保有免許

			有					無 (未記入)	合計	
			1年以内	1～2年	2～5年	5年以上	不明			小計
大型自動車	件数	新カリキュラム	3	5	1	1	0	10	469	479
		旧カリキュラム	3	7	8	1	2	21	466	487
	構成比	新カリキュラム	0.6	1.0	0.2	0.2	0.0	2.1	97.9	100.0
		旧カリキュラム	0.6	1.4	1.6	0.2	0.4	4.3	95.7	100.0
普通自動車	件数	新カリキュラム	57	143	129	49	15	393	86	479
		旧カリキュラム	49	104	155	65	19	392	95	487
	構成比	新カリキュラム	11.9	29.9	26.9	10.2	3.1	82.0	18.0	100.0
		旧カリキュラム	10.1	21.4	31.8	13.3	3.9	80.5	19.5	100.0
大型自動二輪	件数	新カリキュラム	25	0	0	0	1	26	453	479
		旧カリキュラム	27	5	3	0	0	35	452	487
	構成比	新カリキュラム	5.2	0.0	0.0	0.0	0.2	5.4	94.6	100.0
		旧カリキュラム	5.5	1.0	0.6	0.0	0.0	7.2	92.8	100.0
普通自動二輪 400ccまで	件数	新カリキュラム	62	417	0	0		479	0	479
		旧カリキュラム	10	477	0	0	0	487	0	487
	構成比	新カリキュラム	12.9	87.1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
		旧カリキュラム	2.1	97.9	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
普通自動二輪 125ccまで	件数	新カリキュラム	4	8	0	0	0	12	487	479
		旧カリキュラム	0	5	0	0	0	5	482	487
	構成比	新カリキュラム	0.8	1.7	0.0	0.0	0.0	2.5	97.5	100.0
		旧カリキュラム	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	1.0	99.0	100.0
原付自転車	件数	新カリキュラム	2	52	97	46	11	208	271	479
		旧カリキュラム	4	36	89	54	14	197	290	487
	構成比	新カリキュラム	0.4	10.9	20.3	9.6	2.3	43.4	56.6	100.0
		旧カリキュラム	0.8	7.4	18.3	11.1	2.9	40.5	59.5	100.0

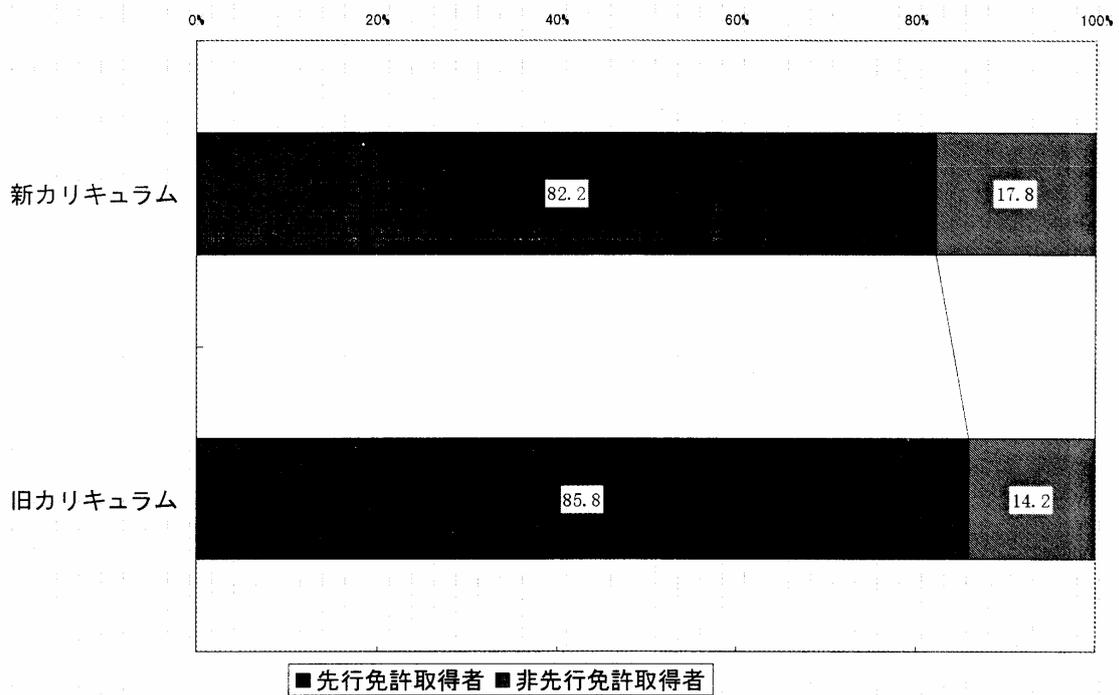


図3-1-6 先行免許取得の有無

注) 先行免許取得者とは、「普通自二」免許取得時に他の免許の保有、または同時期に取得した人。

表3-1-7 先行免許取得の有無

		先行免許取得者	非先行免許取得者	無回答	合計
件数	新カリキュラム	393	85	1	479
	旧カリキュラム	418	69	0	487
構成比	新カリキュラム	82.2	17.8	—	—
	旧カリキュラム	85.8	14.2	—	—

$$\chi^2=2.349$$

### 3-1-4 運転目的

#### (1) 新旧カリキュラム別

主な運転目的では、「遊び・レジャー」が3分の2を占め、「通勤・通学」が4分の1、その他業務が10分の1を占め、新旧カリキュラムでほとんど差はない（図3-1-7、表3-1-8）。

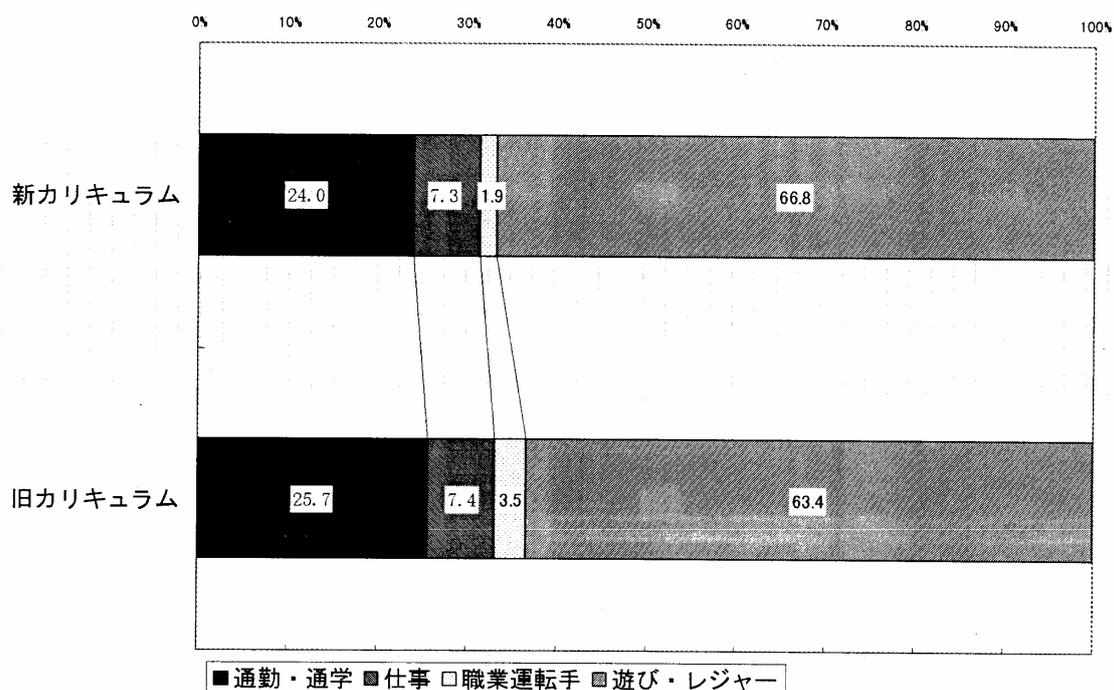


図3-1-7 新旧カリキュラム別の運転目的

表3-1-8 新旧カリキュラム別の運転目的

		通勤・通学	仕事	職業運転手	遊び・レジャー	無回答	合計
件数	新カリキュラム	115	35	9	320	0	479
	旧カリキュラム	125	36	17	309	0	487
構成比	新カリキュラム	24.0	7.3	1.9	66.8	—	—
	旧カリキュラム	25.7	7.4	3.5	63.4	—	—

$$\chi^2=8.212$$

(2) 年齢区分別

年齢区分別に運転目的をみると、年齢区分が上がるほど「遊び・レジャー」目的比率が低下する。しかし、度の年齢区分においても「遊び・レジャー」目的が過半数を占める（図3-1-8、表3-1-9）。

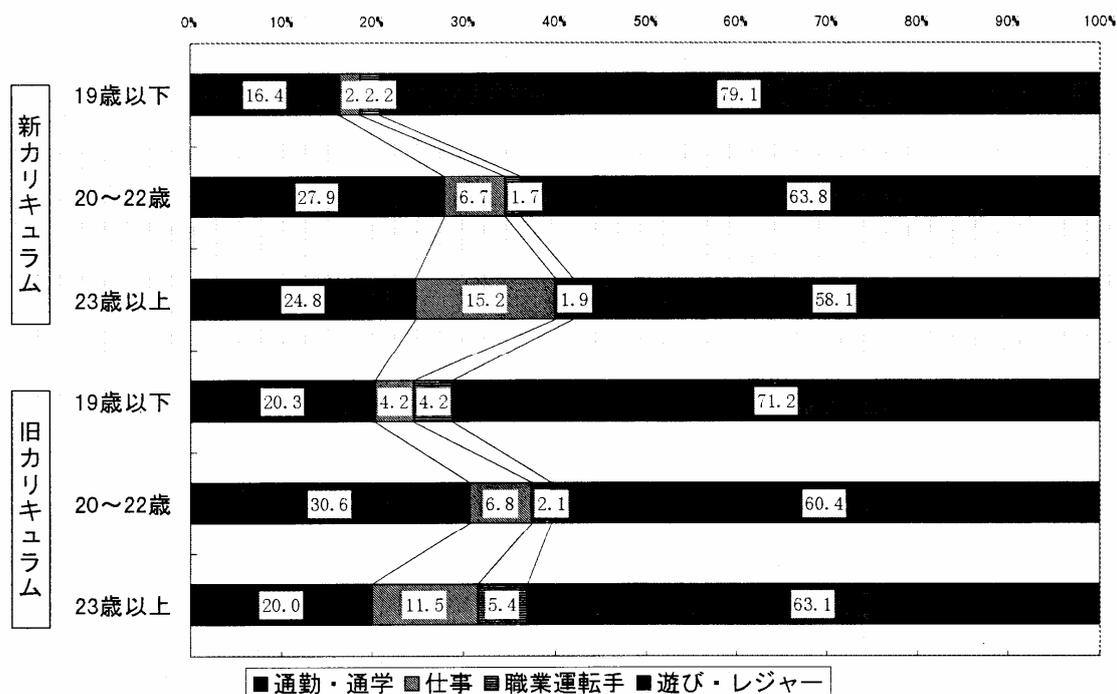


図3-1-8 年齢区分別運転目的

表3-1-9 年齢区分別運転目的

		通勤・通学	仕事	職業運転手	遊び・レジャー	無回答	合計	
件数	新カリキュラム	19歳以下	22	3	3	106	0	134
		20~22歳	67	16	4	153	0	240
		23歳以上	26	16	2	61	0	105
	旧カリキュラム	19歳以下	24	5	5	84	0	118
		20~22歳	72	16	5	142	0	235
		23歳以上	26	15	7	82	0	130
構成比	新カリキュラム	19歳以下	16.4	2.2	2.2	79.1	—	—
		20~22歳	27.9	6.7	1.7	63.8	—	—
		23歳以上	24.8	15.2	1.9	58.1	—	—
	旧カリキュラム	19歳以下	20.3	4.2	4.2	71.2	—	—
		20~22歳	30.6	6.8	2.1	60.4	—	—
		23歳以上	20.0	11.5	5.4	63.1	—	—

### (3) 走行距離区分別

走行距離区分別では、新旧カリキュラムを問わず、「遊び・レジャー」が約6割を占め、特に走行距離区分が延びるとその傾向は強くなる（図3-1-9、表3-1-10）。

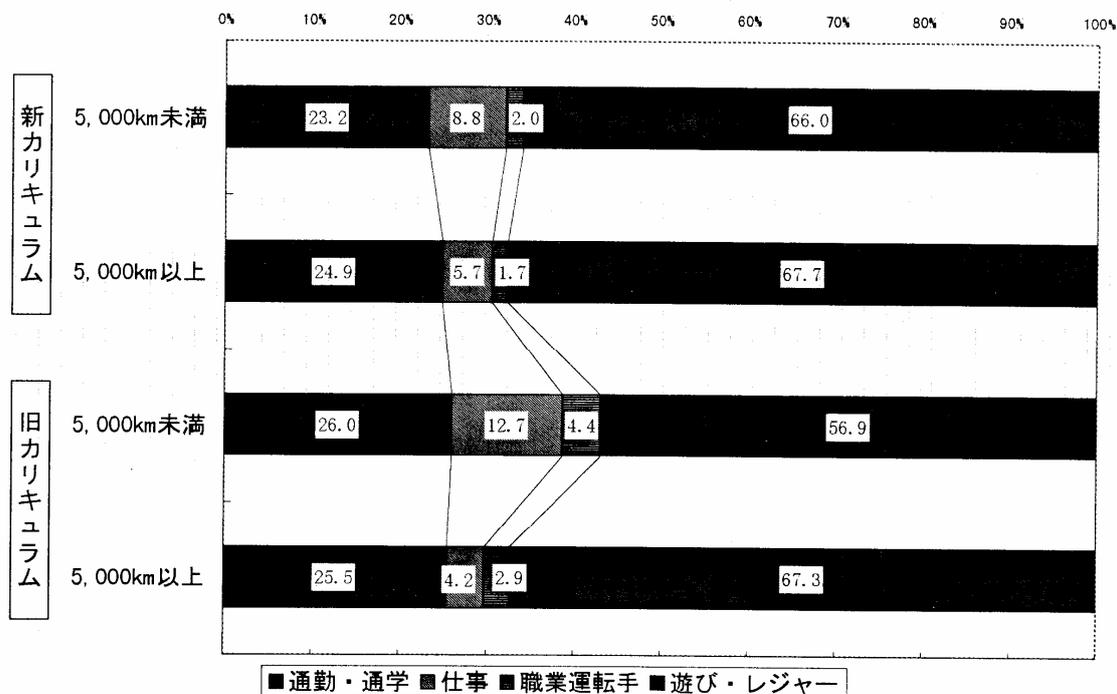


図3-1-9 走行距離区分別の運転目的

表3-1-10 走行距離区分別の運転目的

			通勤・通学	仕事	職業運転手	遊び・レジャー	無回答	合計
件数	新カリキュラム	5,000km未満	58	22	5	165	0	250
		5,000km以上	57	13	4	155	0	229
	旧カリキュラム	5,000km未満	47	23	8	103	0	181
		5,000km以上	78	13	9	206	0	306
構成比	新カリキュラム	5,000km未満	23.2	8.8	2.0	66.0	—	—
		5,000km以上	24.9	5.7	1.7	67.7	—	—
	旧カリキュラム	5,000km未満	26.0	12.7	4.4	56.9	—	—
		5,000km以上	25.5	4.2	2.9	67.3	—	—

### 3-1-5 走行距離

新カリキュラムに対し、旧カリキュラムの方が免許取得後の経過日数が長いことから、総走行距離も長く、新旧カリキュラムによる平均総走行距離の差は自動二輪車（125cc超）の総走行距離で約2,000kmとなっている（図3-1-10、表3-1-11）。

また、自動二輪車（125cc超）の総走行距離での中央値は、新カリキュラムは4,000km、旧カリキュラムは6,000kmである。特に、3,000km以内の短距離の区間に差がある。

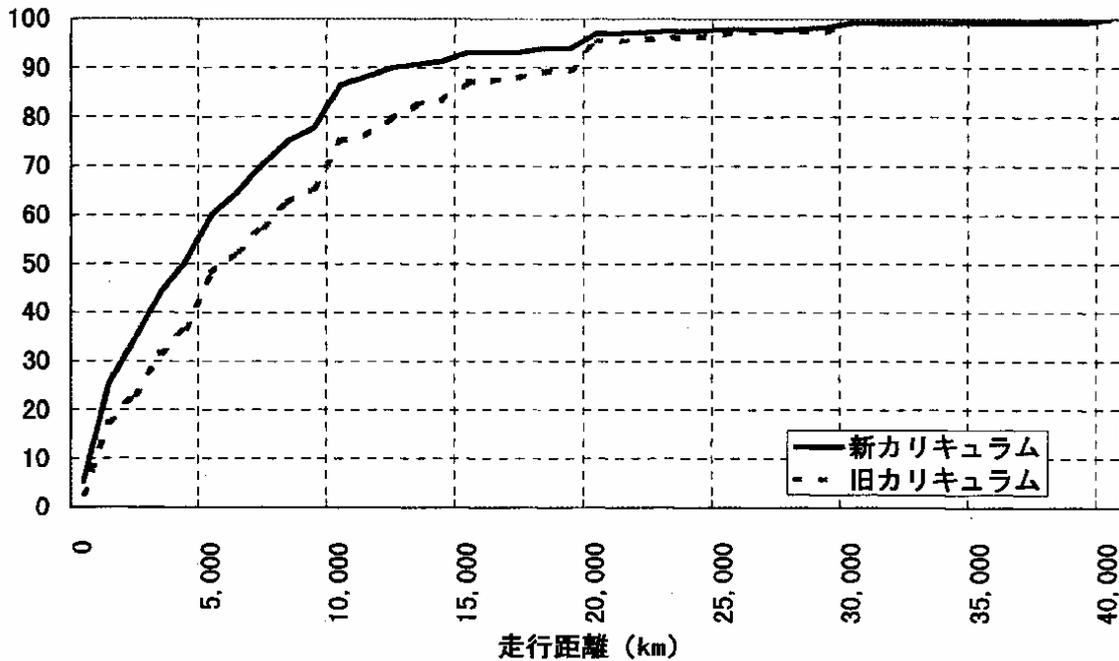


図3-1-10 新旧カリキュラム別の自動二輪車（125cc超）の総走行距離の分布

表3-1-11 新旧カリキュラム別の車種別走行距離分布

		総走行距離 (km)								平均走行距離 (km)	
		0	1~1,000	1,001~3,000	3,001~5,000	5,001~10,000	10,001~20,000	20,001	無回答		合計
自動二輪車 全走行距離	新カリキュラム	25	97	89	77	125	51	14	0	479	5,907
	旧カリキュラム	13	72	69	80	132	99	22	0	487	7,857
125ccまでの 走行距離	新カリキュラム	5.2	20.3	18.6	16.1	26.3	10.6	2.9	0.0	100.0	—
	旧カリキュラム	2.7	14.8	14.2	16.4	27.1	20.3	4.6	0.0	100.0	—
四輪車の 走行距離	新カリキュラム	97	136	76	47	48	24	9	43	479	3,648
	旧カリキュラム	99	113	63	42	61	34	14	61	487	4,422
125ccまでの 走行距離	新カリキュラム	20.3	28.4	15.7	9.8	10.0	5.0	1.9	9.0	100.0	—
	旧カリキュラム	20.3	23.2	12.9	8.6	12.5	7.0	2.9	12.5	100.0	—
四輪車の 走行距離	新カリキュラム	108	105	54	38	67	63	31	12	479	6,244
	旧カリキュラム	111	88	48	41	83	73	28	16	487	6,793
125ccまでの 走行距離	新カリキュラム	22.5	22.1	11.3	7.9	14.0	13.2	6.6	2.5	100.0	—
	旧カリキュラム	22.8	18.1	9.9	8.4	17.0	15.0	5.7	3.1	100.0	—

### 3-1-6 事故・違反

#### (1) 新旧カリキュラム別

事故・違反経験の有無を新旧カリキュラムで比較してみると、全車種（過去3年間）では新カリキュラムの方が2.1%高い。しかし、自動二輪車（125cc超）では、その傾向は逆転し、新カリキュラムの方が事故・違反の「あり」の比率は低くなる。

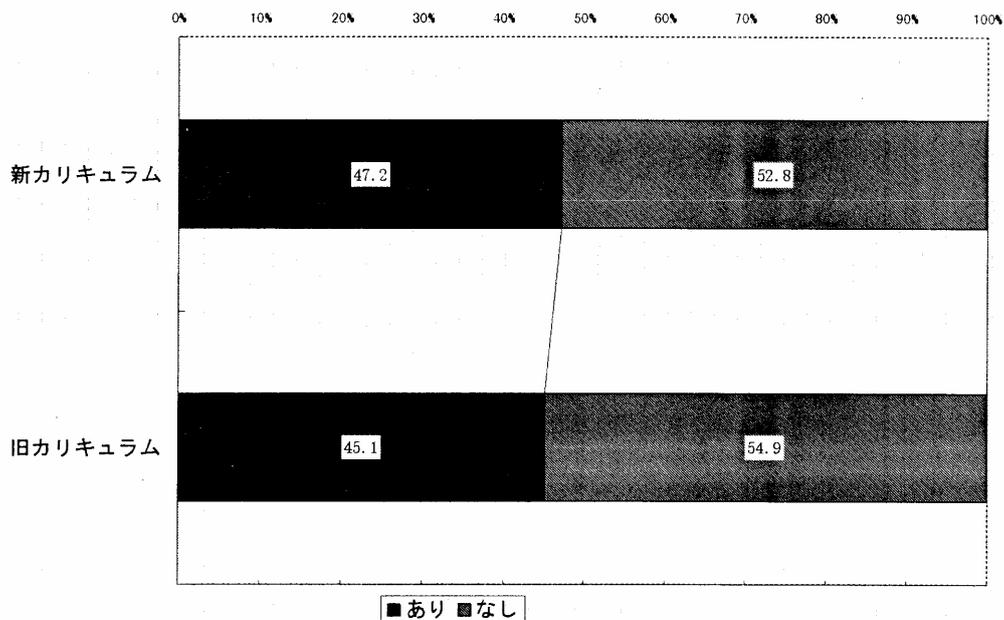


図3-1-11 新旧カリキュラム別の事故・違反の有無（全車種）

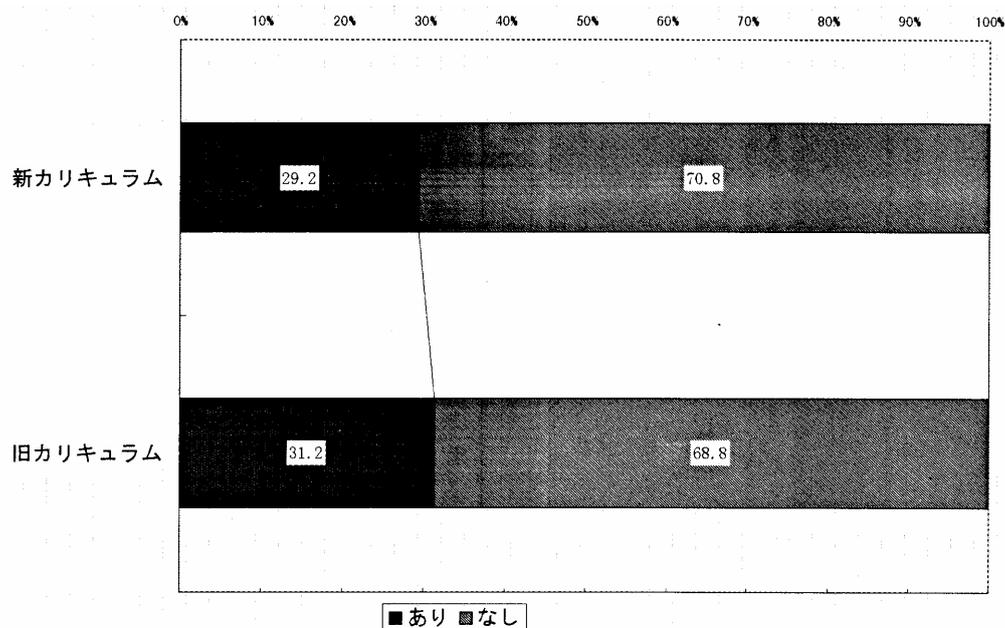


図3-1-12 新旧カリキュラム別の事故・違反の有無（自動二輪車（125cc超））

表3-1-12 新旧カリキュラム別の事故違反経験の有無（全車種）

		あり	なし	無回答	合計
件数	新カリキュラム	226	253	0	479
	旧カリキュラム	198	241	48	487
構成比	新カリキュラム	47.2	52.8	—	—
	旧カリキュラム	45.1	54.9	—	—

$$\chi^2=0.398$$

表3-1-13 新旧カリキュラム別の事故違反経験の有無（自動二輪車）

		あり	なし	無回答	合計
件数	新カリキュラム	140	339	0	479
	旧カリキュラム	137	302	48	487
構成比	新カリキュラム	29.2	70.8	—	—
	旧カリキュラム	31.2	68.8	—	—

$$\chi^2=0.246$$

表3-1-14 新旧カリキュラム別の車種別事故・違反回数の分布

車種	対象者	ない	ある														無回答	合計
			交通事故							違反								
			0回	1回	2回	3回	4回以上	無回答	小計	0回	1回	2回	3回	4回以上	無回答	計		
全車種	新カリキュラム	226	131	82	23	5	2	0	253	18	109	91	25	40	0	253	0	479
	旧カリキュラム	198	116	82	29	9	2	3	241	0	122	58	30	30	3	241	48	487
	新カリキュラム	47.2	27.3	19.2	4.8	1.0	0.4	0.0	52.8	3.8	22.8	12.7	5.2	8.4	0.0	52.8	—	100.0
	旧カリキュラム	45.1	28.4	18.7	8.6	2.1	0.5	0.7	54.9	0.0	27.8	12.8	6.8	6.8	0.7	54.9	—	100.0
自動二輪車	新カリキュラム	339	74	53	10	3	0	0	140	0	90	30	14	6	0	140	0	478
	旧カリキュラム	302	66	58	9	3	0	1	137	0	91	28	14	5	1	137	48	487
	新カリキュラム	70.8	15.4	11.1	2.1	0.6	0.0	0.0	29.2	0.0	18.8	6.3	2.9	1.3	0.0	29.2	0.0	100.0
	旧カリキュラム	68.8	15.0	13.2	2.1	0.7	0.0	0.2	31.2	0.0	20.7	5.9	3.2	1.1	0.2	31.2	—	100.0

## (2) 年齢区分別

全車種の事故・違反経験の有無を年齢区分別にみると、年齢区分が上がる则ち事故違反経験が増加し、「23歳以上」が最も事故・違反経験が多い（図3-1-13、表3-1-15）。

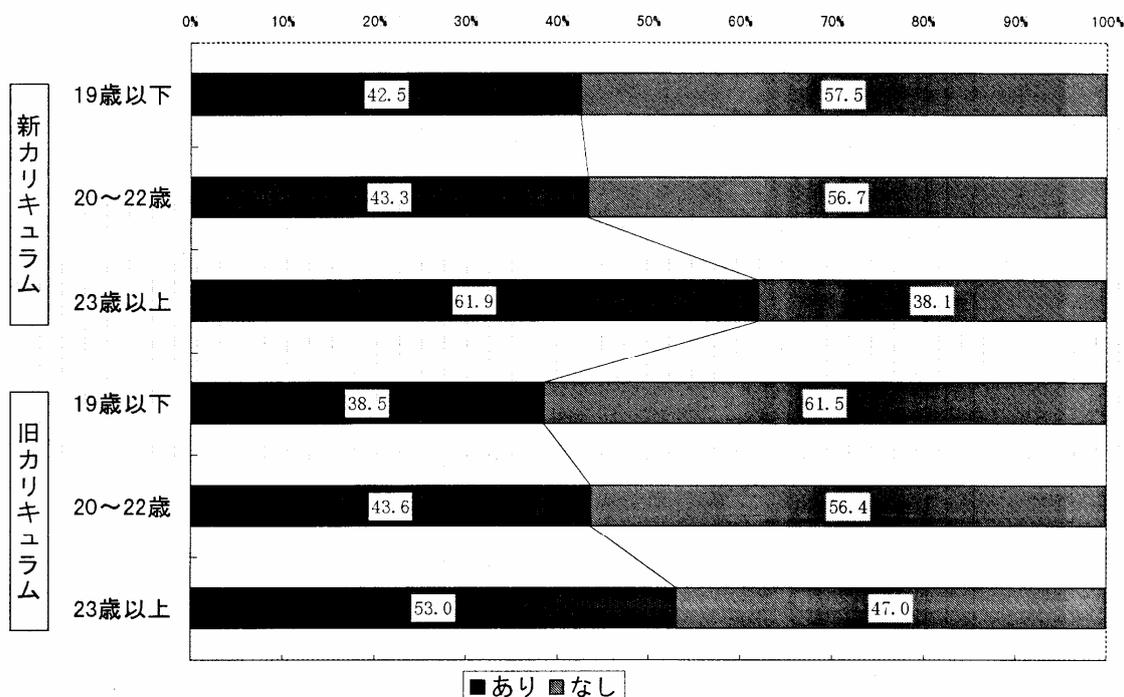


図3-1-13 年齢区分別の事故・違反経験の有無（全車種）

表3-1-15 年齢区分別の事故・違反経験の有無（全車種）

			あり	なし	無回答	合計
件数	新カリキュラム	19歳以下	57	77	0	134
		20~22歳	104	136	0	240
		23歳以上	65	40	0	105
	旧カリキュラム	19歳以下	42	67	9	118
		20~22歳	92	119	24	235
		23歳以上	61	54	15	130
構成比	新カリキュラム	19歳以下	42.5	57.5	—	—
		20~22歳	43.3	56.7	—	—
		23歳以上	61.9	38.1	—	—
	旧カリキュラム	19歳以下	38.5	61.5	—	—
		20~22歳	43.6	56.4	—	—
		23歳以上	53.0	47.0	—	—

そのうち、自動二輪車（125cc超）の事故・違反経験の有無をみると、逆に年齢区分が上  
 がると、事故違反経験も少なくなる。その傾向は、新旧カリキュラムとも同じであるが、新  
 カリキュラムの方が「19歳以下」および「20～22歳」では、約2～4%程度さらに低くな  
 っている（図3-1-14、表3-1-16）。

これは、平均走行距離で旧カリキュラム群が約2,000kmほど長いための影響があるものと  
 思われる。

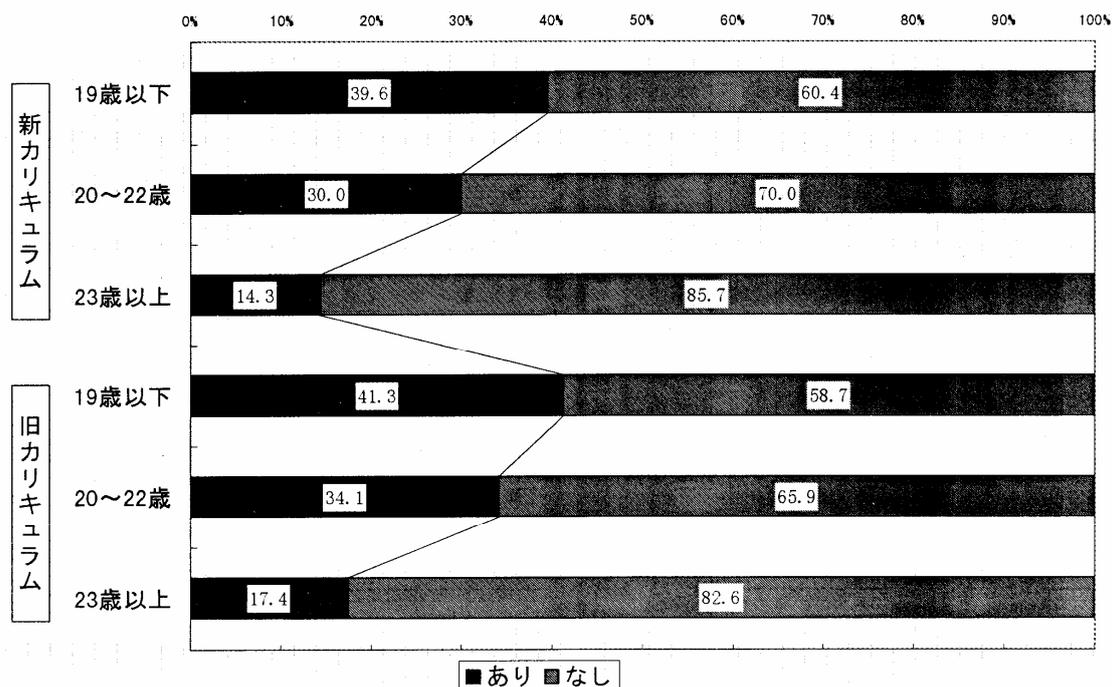


図3-1-14 年齢区分別の事故・違反経験の有無（125cc超）

表3-1-16 年齢区分別の事故・違反経験の有無（125cc超）

		あり	なし	無回答	合計	
件数	新カリキュラム	19歳以下	53	81	0	134
		20～22歳	72	168	0	240
		23歳以上	15	90	0	105
	旧カリキュラム	19歳以下	45	64	9	118
		20～22歳	72	139	24	235
		23歳以上	20	95	15	130
構成比	新カリキュラム	19歳以下	39.6	60.4	—	—
		20～22歳	30.0	70.0	—	—
		23歳以上	14.3	85.7	—	—
	旧カリキュラム	19歳以下	41.3	58.7	—	—
		20～22歳	34.1	65.9	—	—
		23歳以上	17.4	82.6	—	—

### (3) 走行距離区分別

事故・違反経験は、新旧カリキュラムおよび車種を問わず、走行距離区分が延びると増加する傾向がある。また、自動二輪車（125cc超）では新カリキュラムの「5,000km未満」では、特に事故・違反経験が低い（図3-1-15～16、表3-1-17～18）。

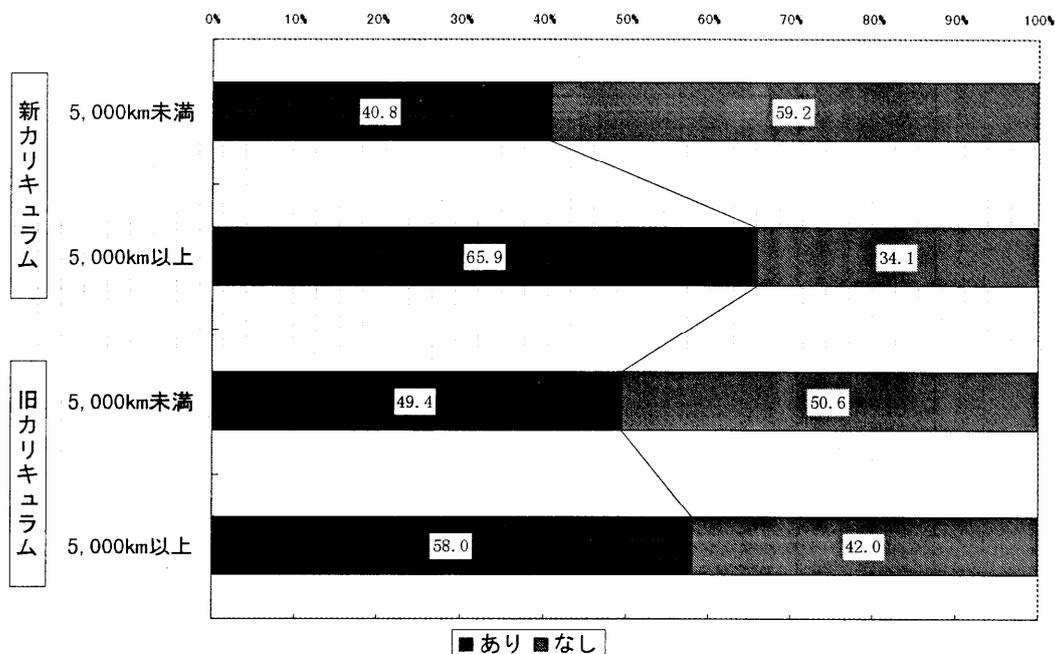


図3-1-15 走行距離区分別の事故・違反経験の有無（全車種）

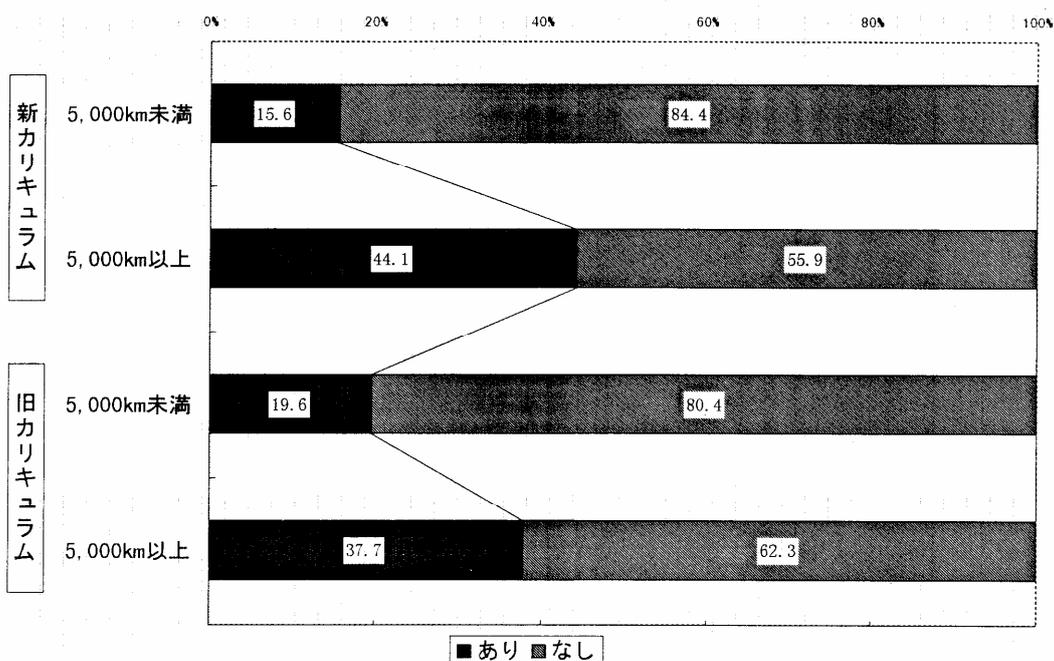


図3-1-16 走行距離区分別の事故・違反経験の有無（125cc超）

表3-1-17 走行距離区分別の事故・違反経験の有無（全車種）

			あり	なし	無回答	合計
件数	新カリキュラム	5,000km未満	102	148	0	250
		5,000km以上	151	78	0	229
	旧カリキュラム	5,000km未満	78	80	23	181
		5,000km以上	163	118	25	306
構成比	新カリキュラム	5,000km未満	40.8	59.2	—	—
		5,000km以上	65.9	34.1	—	—
	旧カリキュラム	5,000km未満	49.4	50.6	—	—
		5,000km以上	58.0	42.0	—	—

表3-1-18 走行距離区分別の事故・違反経験の有無（125cc超）

			あり	なし	無回答	合計
件数	新カリキュラム	5,000km未満	39	211	0	250
		5,000km以上	101	128	0	229
	旧カリキュラム	5,000km未満	31	127	23	181
		5,000km以上	106	175	25	306
構成比	新カリキュラム	5,000km未満	15.6	84.4	—	—
		5,000km以上	44.1	55.9	—	—
	旧カリキュラム	5,000km未満	19.6	80.4	—	—
		5,000km以上	37.7	62.3	—	—

### 3-2 教習の役立ち度

#### 3-2-1 教習内容別評価

教習項目のうち、新旧カリキュラムでほぼ同一内容の教習項目については、新旧カリキュラムによる役立ち度の評価を比較する。また、新カリキュラムに新たに加わった教習項目については、その役立ち度の評価を個別に行った。

#### (1) 学科教習

##### 1) 交通規則に関する知識（学科-1）

#### ① 新旧カリキュラム別

教習の役立ち度では、新カリキュラムで「役立った」が47.8%であるのに対して、旧カリキュラムでは55.5%である。この教習項目では、旧カリキュラムの方が若干役立ち度の評価は高いが、これは統計的にみて有意な差（危険率10%）とはいえない（図3-2-1、表3-2-1）。

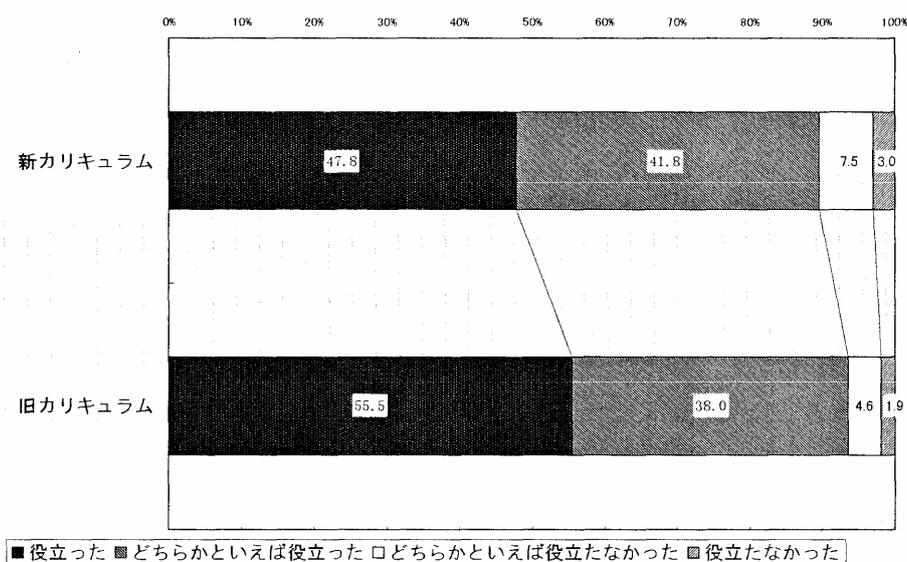


図3-2-1 新旧カリキュラム別の役立ち度（学科-1）

表3-2-1 新旧カリキュラム別の役立ち度（学科-1）

			役に立った	どちらかとい えば役に立った	どちらかとい えば役に立た なかった	役に立たな かった	無回答(学科 免除)	合計
			学科-1 (交通規則 に関する知 識)	件数	新カリキュラム	128	112	20
		旧カリキュラム	146	100	12	5	224	487
	構成比	新カリキュラム	47.8	41.8	7.5	3.0	—	—
		旧カリキュラム	55.5	38.0	4.6	1.9	—	—

$$\chi^2=4.507$$

## ② 年齢区分別

年齢区分別をみると、「役立った」が新カリキュラムでは「19歳以下」が51.0%、「20～22歳」が43.7%、「23歳以上」が52.5%である（図3-2-2、表3-2-2）。旧カリキュラムでは、同56.5%、55.0%、53.7%であり、どの年齢区分においてもおおむね50%以上であり、非常に評価は高い。

また、「どちらかといえば役立った」も含めると、新カリキュラムは、87.3%、90.5%、92.5%、集カリキュラムでは93.5%、92.8%、95.2%である。新旧カリキュラムともに年齢区分の上行くと、役立ち度の評価も上がる傾向がある。

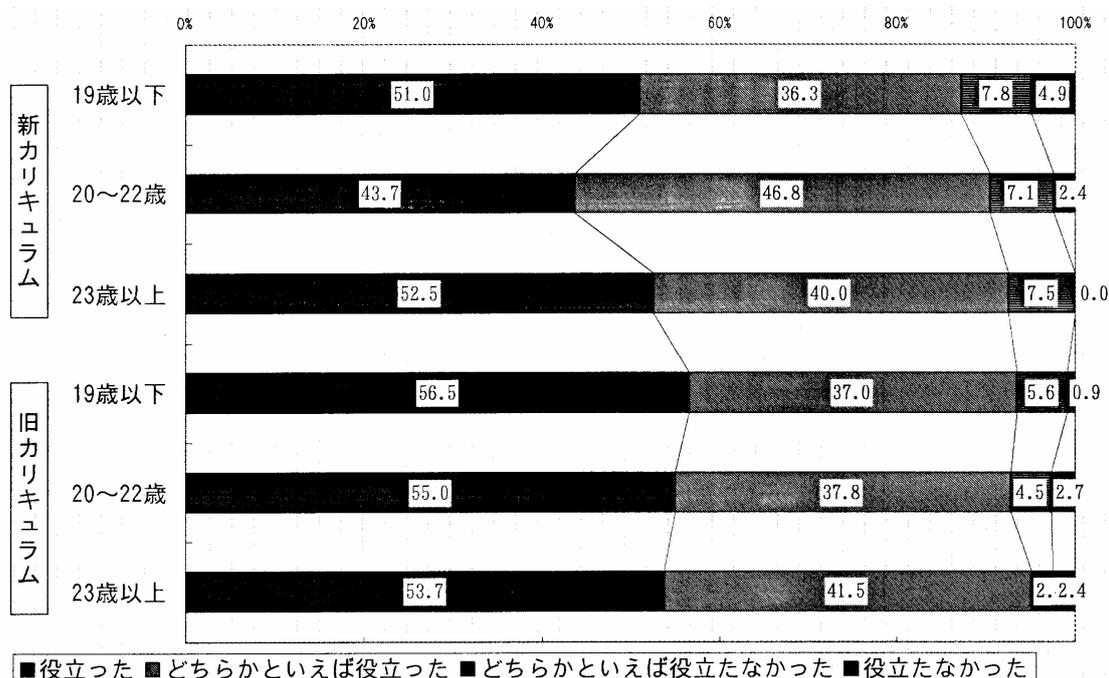


図3-2-2 年齢区分別の役立ち度（学科－1）

表3-2-2 年齢区分別の役立ち度（学科－1）

学科－1 (交通規則に 関す 唱録)	構成比	年齢区分	役立った	確証瞭 ば役立った	どちらかといえ ば役立たな かった	役立たなかつ た	無回答(学科 免除)	合計
			件数	件数	件数	件数	件数	件数
新カリキュラム	新カリキュラム	19歳以下	51	36.3	7.8	4.9	—	—
		20～22歳	43.7	46.8	7.1	2.4	—	—
		23歳以上	52.5	40.0	7.5	0.0	—	—
	旧カリキュラム	19歳以下	56.5	37.0	5.6	0.9	—	—
		20～22歳	55.0	37.8	4.5	2.7	—	—
		23歳以上	53.7	41.5	2.4	2.4	—	—

### ③ 走行距離区分別

走行距離区分別に比較すると、新カリキュラムの「5,000km未満」では45.0%、「5,000km以上」は50.4%、旧カリキュラムでは同47.6%、59.1%である（図3-2-3、表3-2-3）。新旧カリキュラムともに走行距離区分が延びると役立ち度の評価も上がる傾向がある。

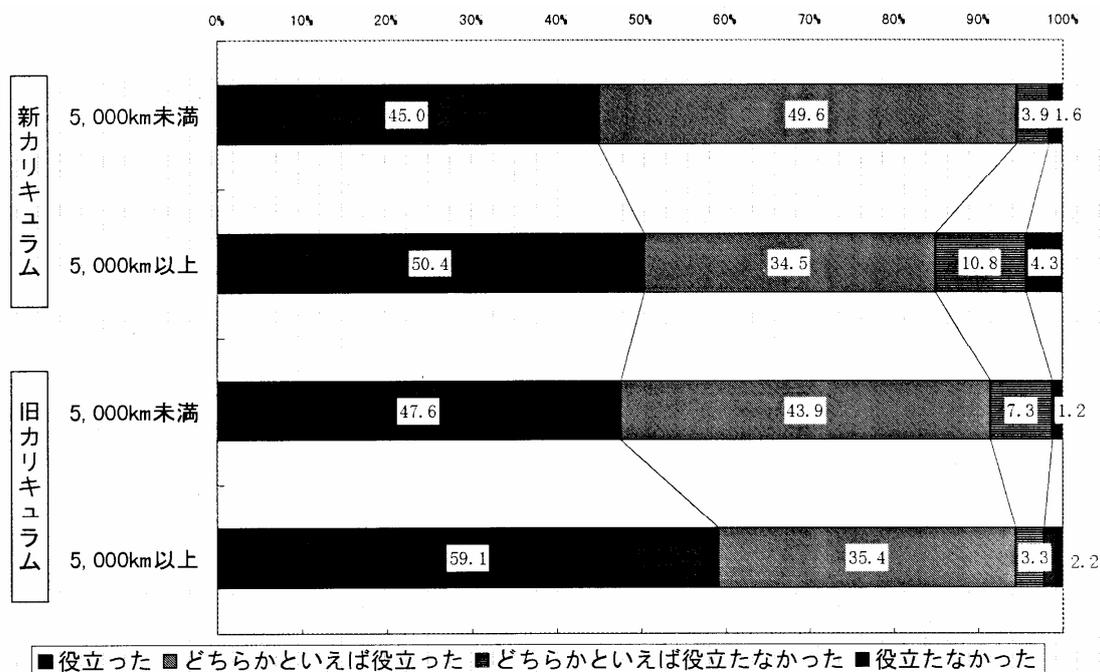


図3-2-3 走行距離区分別の役立ち度 (学科一1)

表3-2-3 走行距離区分別の役立ち度 (学科一1)

学科一1 (交通規則に関する知識)	件数	カリキュラム	走行距離	役立った	どちらかといえば役立った	どちらかといえば役立たなかった	役立たなかった	無回答(学科免除)	合計
	新カリキュラム		5,000km未満	58	64	5	2	121	250
			5,000km以上	70	48	15	6	90	229
	旧カリキュラム		5,000km未満	39	36	6	1	99	181
			5,000km以上	107	64	6	4	125	306
構成比	新カリキュラム		5,000km未満	45.0	49.6	3.9	1.6	—	—
			5,000km以上	50.4	34.5	10.8	4.3	—	—
	旧カリキュラム		5,000km未満	47.6	43.9	7.3	1.2	—	—
			5,000km以上	59.1	35.4	3.3	2.2	—	—

2) 危険予測と安全運転に関する知識 (学科-2)

① 新旧カリキュラム別

新旧カリキュラム別にみると、「役立った」が新カリキュラムでは50.2%であるのに対して、旧カリキュラムでは55.2%であり、旧カリキュラムの方が役立ち度の評価は高い(図3-2-4、表3-2-4)。しかし、「どちらかといえば役立った」も含めると、新旧カリキュラムで逆転する。この差は、統計的にみて有意な差(危険率10%)とはいえない。

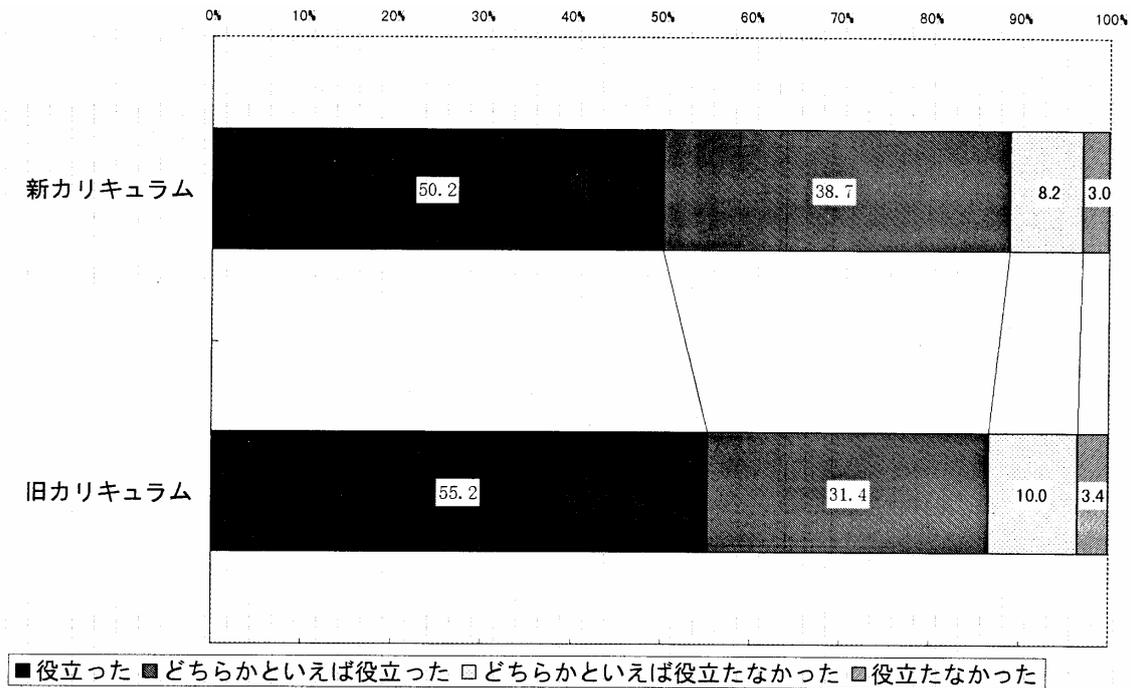


図3-2-4 新旧カリキュラム別の役立ち度 (学科-2)

表3-2-4 新旧カリキュラム別の役立ち度 (学科-2)

学科-2 (危険の予測と安全運転に関する知識)	件数	カリキュラム	役に立った	どちらかといえば役に立った	どちらかといえば役に立たなかった	役に立たなかった	無回答(学科免除)	合計
			新カリキュラム	135	104	22	8	210
旧カリキュラム	144	82	26	9	226	487		
構成比	新カリキュラム	50.2	38.7	8.2	3.0	—	—	
構成比	旧カリキュラム	55.2	31.4	10.0	3.4	—	—	

$\chi^2=3.165$

## ② 年齢区分別

年齢区分別にみると、「役立った」が、新カリキュラムでは「19歳以下」が50.0%、「20～22歳」が48.0%、「23歳以上」が57.5%、旧カリキュラムでは同56.6%、51.4%、61.0%である。新旧カリキュラムともに、「19歳以下」から「20～22歳」で役立ち度の評価が下がり、「23歳以上」でその評価は急激に増加する（図3-2-5、表3-2-5）。

この傾向が新旧カリキュラムともに同じであることから、23歳位になると安全運転に対する意識に変化が出てくる年齢ではないかと推測される。しかし、どの年齢区分においても、「役立った」がおおむね50%以上あり、この教習項目は十分役立っているといえる。

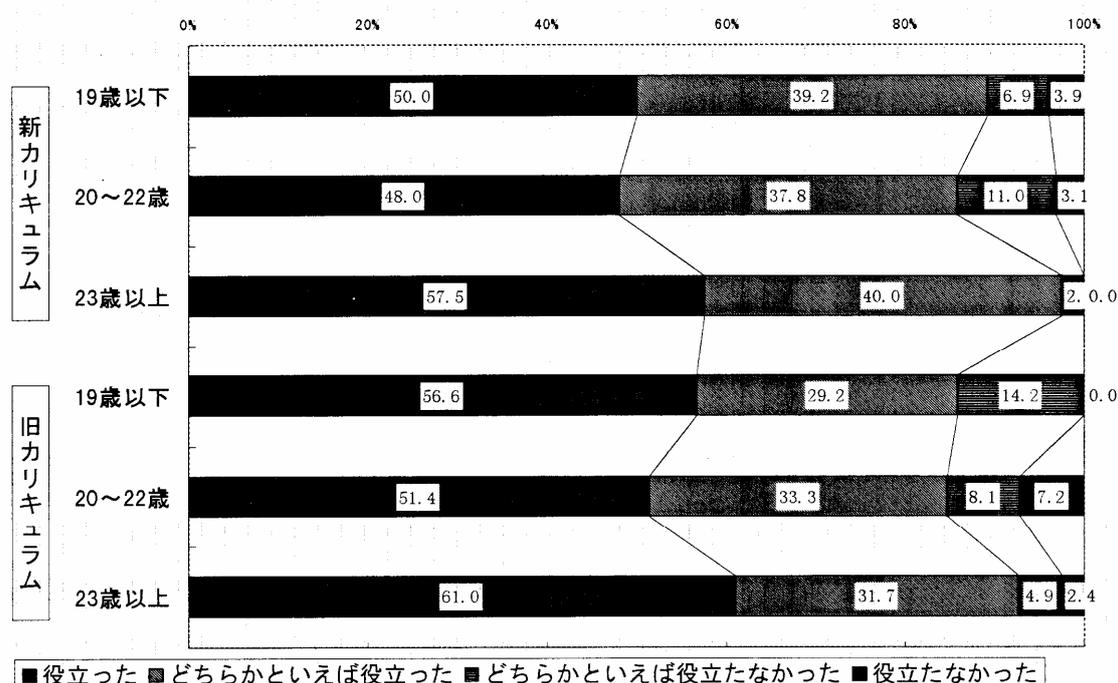


図3-2-5 年齢区分別の役立ち度 (学科-2)

表3-2-5 年齢区分別の役立ち度 (学科-2)

学科-2 (安全の予測 と安全運転 に関する知識)	件数	カリキュラム	年齢区分	役に立った	どちらかといえ ば役に立った	どちらかといえ ば役に立たな かった	役に立たなかつ た	無回答(学科 免除)	合計
	新カリキュラム		19歳以下	51	40	7	4	32	134
			20～22歳	61	48	14	4	113	240
			23歳以上	23	16	1	0	65	105
	旧カリキュラム		19歳以下	60	31	15	0	12	118
			20～22歳	57	37	9	8	124	235
			23歳以上	25	13	2	1	89	130
構成比	新カリキュラム		19歳以下	50.0	39.2	6.9	3.9	—	—
			20～22歳	48.0	37.8	11.0	3.1	—	—
			23歳以上	57.5	40.0	2.5	0.0	—	—
	旧カリキュラム		19歳以下	56.6	29.2	14.2	0.0	—	—
			20～22歳	51.4	33.3	8.1	7.2	—	—
			23歳以上	61.0	31.7	4.9	2.4	—	—

### ③ 走行距離区分別

走行距離区分別に比較すると、新カリキュラムの走行距離「5,000km未満」だけが「役立たなかった」が0.8%と、その他区分にくらべて非常に低く、新カリキュラムの走行距離区分の短い層の評価が高い（図3-2-6、表3-2-6）。また、どの走行距離区分においても、おおむね過半数は「役立った」と評価していることから、この教習項目は受講者にとって役立っていると判断できる。

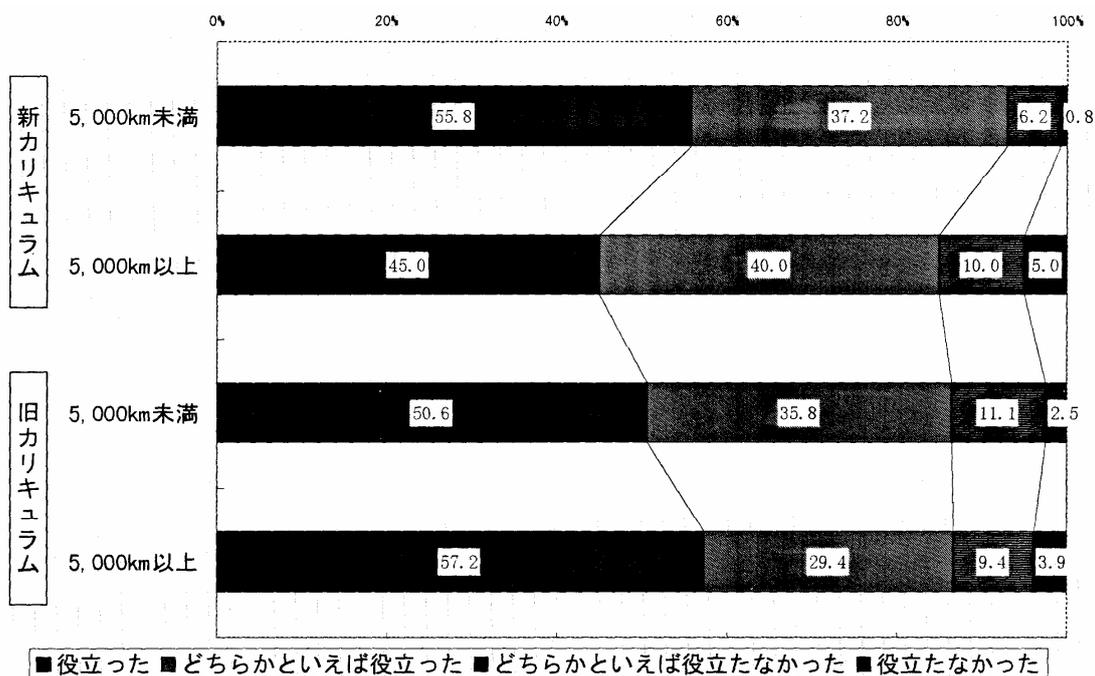


図3-2-6 走行距離区分別の役立ち度 (学科-2)

表3-2-6 走行距離別の役立ち度 (学科-2)

学科-2 (危険の予測と安全運転に関する知識)	件数	カリキュラム	走行距離	役に立った	どちらかといえば役に立った	どちらかといえば役に立たなかった	役に立たなかった	無回答(学科免除)	合計
	新カリキュラム	5,000km未満		72	48	8	1	121	250
			5,000km以上	63	56	14	7	89	229
	旧カリキュラム	5,000km未満		41	29	9	2	100	181
			5,000km以上	103	53	17	7	126	306
構成比	新カリキュラム	5,000km未満		55.8	37.2	6.2	0.8	—	—
			5,000km以上	45.0	40.0	10.0	5.0	—	—
	旧カリキュラム	5,000km未満		50.6	35.8	11.1	2.5	—	—
			5,000km以上	57.2	29.4	9.4	3.9	—	—

### 3) 交通事故の実態と交通事故の恐ろしさに関する知識 (学科-3)

#### ① 新旧カリキュラム別

新旧カリキュラム別では、「役立った」が新カリキュラムでは40.5%、旧カリキュラムでは42.9%と、若干旧カリキュラムの方が役立ち度の評価は高い。しかし、「どちらかといえば役立った」も含めると、新カリキュラムは81.8%であるのに対して、旧カリキュラムでは81.6%と、若干新カリキュラムの方が役立ち度の評価は高くなる(図3-2-7、表3-2-7)。しかし、この差は統計的にみても有意な差(危険率10%)とはいえない。

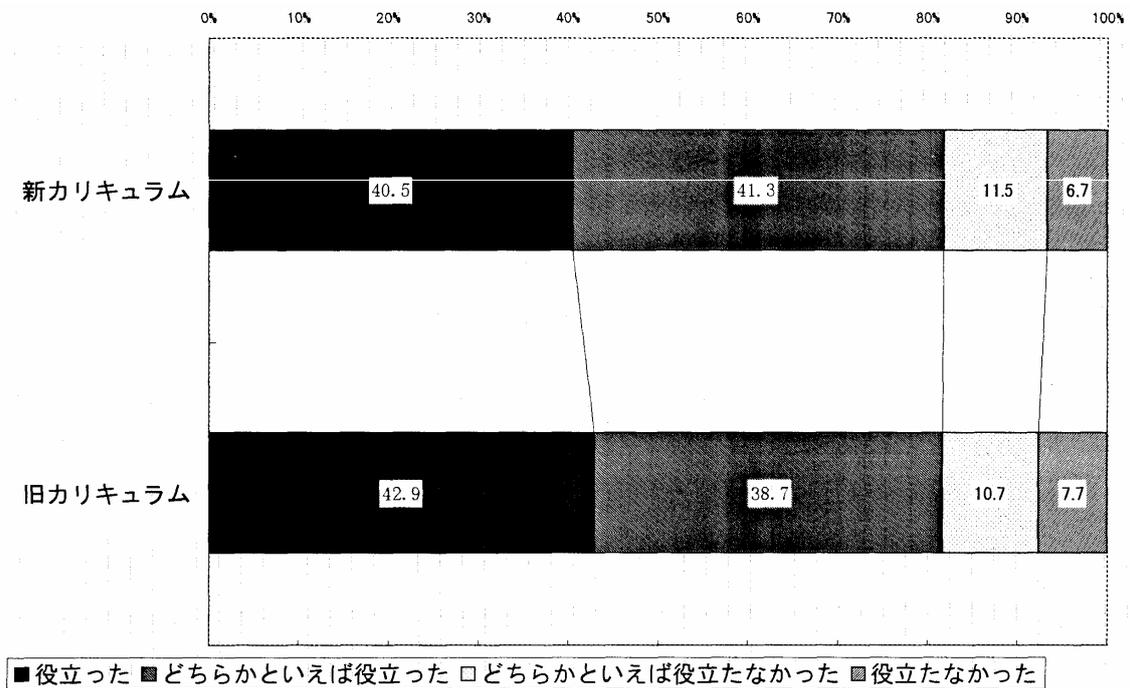


図3-2-7 新旧カリキュラム別の役立ち度 (学科-3)

表3-2-7 新旧カリキュラム別の役立ち度 (学科-3)

			役立ち度				無回答(学科免除)	合計
			役に立った	どちらかといえば役に立った	どちらかといえば役に立たなかった	役に立たなかった		
学科-3 (交通事故の実態と交通事故の恐ろしさに関する知識)	件数	新カリキュラム	109	111	31	18	210	479
		旧カリキュラム	112	101	28	20	226	487
	構成比	新カリキュラム	40.5	41.3	11.5	6.7	—	—
		旧カリキュラム	42.9	38.7	10.7	7.7	—	—

$$\chi^2=0.650$$

## ② 走行距離区分別

年齢区分別にみると、「役立った」が新カリキュラムでは「19歳以下」が38.2%、「20～22歳」が37.8%、「23歳以上」が55.0%であり、旧カリキュラムでは同43.4%、41.4%、46.3%である。新旧カリキュラムともに「19歳以下」および「20～22歳」がほぼ横這いであるのに対して、「23歳以上」は役立ち度の評価が増加する（図3-2-8、表3-2-8）。この傾向は、23歳位になると交通事故等の関する意識に変化が出てくる年齢ではないかと推測される。

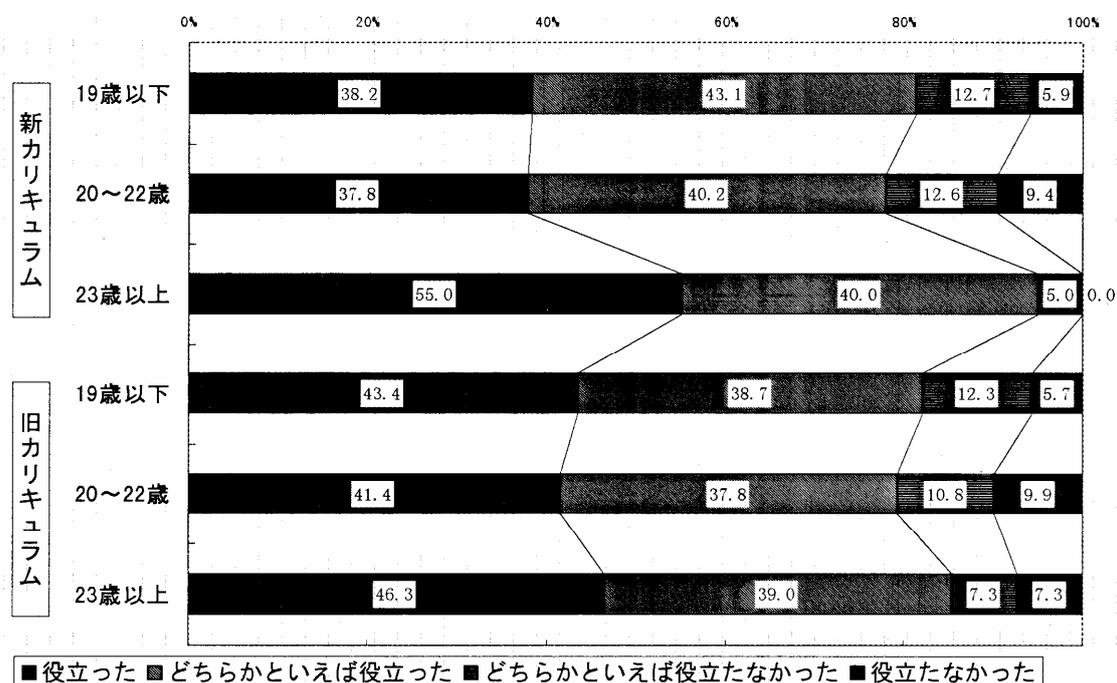


図3-2-8 年齢区分別の役立ち度 (学科-3)

表3-2-8 年齢区分別の役立ち度 (学科-3)

学科-3 (交通事故の実態と交通事故の恐ろしさに関する知識)			役立ち度				無回答(学科免除)	合計
			役立った	どちらかといえば役立った	どちらかといえば役立たなかった	役立たなかった		
件数	新カリキュラム	19歳以下	39	44	13	6	32	134
		20～22歳	48	51	16	12	113	240
		23歳以上	22	16	2	0	65	105
	旧カリキュラム	19歳以下	46	41	13	6	12	118
		20～22歳	46	42	12	11	124	235
		23歳以上	19	16	3	3	89	130
構成比	新カリキュラム	19歳以下	38.2	43.1	12.7	5.9	-	-
		20～22歳	37.8	40.2	12.6	9.4	-	-
		23歳以上	55.0	40.0	5.0	0.0	-	-
	旧カリキュラム	19歳以下	43.4	38.7	12.3	5.7	-	-
		20～22歳	41.4	37.8	10.8	9.9	-	-
		23歳以上	46.3	39.0	7.3	7.3	-	-

### ③ 走行距離区分別

走行距離区分に較すると、新カリキュラムともに「5,000km未満」の方が役立ち度の評価は高い。しかし、「どちらかといえば役立った」も含めると、旧カリキュラムでは約80%の満足度で同等であるのに対して、新カリキュラムでは「5,000km未満」では89.9%、「5,000km以上」では74.3%と差がある。このことから、旧カリキュラムに比べて新カリキュラムの方が、より一層走行距離区分の短い層に効果を表している（図3-2-9、表3-2-9）。

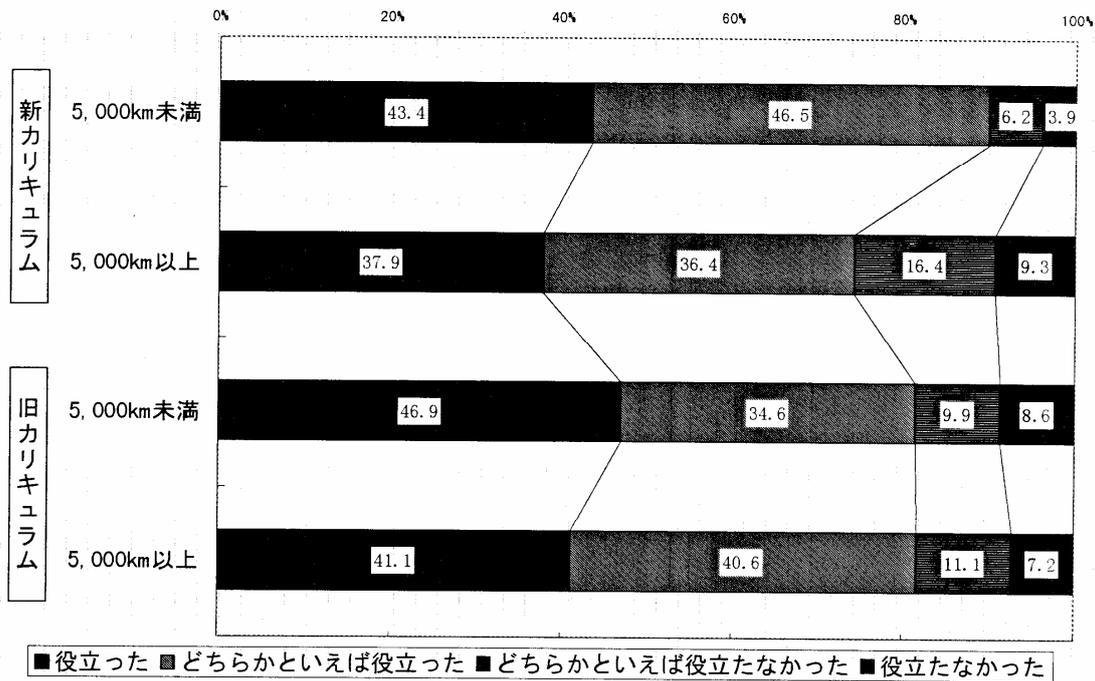


図3-2-9 走行距離別の役立ち度 (学科-3)

表3-2-9 走行距離別の役立ち度 (学科-2)

			役に立った	どちらかといえば役に立った	どちらかといえば役に立たなかった	役に立たなかった	無回答(学科免除)	合計
学科-3 (交通事故の実態と交通事故の恐ろしさに関する知識)	件数	新カリキュラム	56	60	8	5	121	250
		旧カリキュラム	53	51	23	13	89	229
	構成比	新カリキュラム	43.4	46.5	6.2	3.9	—	—
		旧カリキュラム	37.9	36.4	16.4	9.3	—	—

#### 4) 高速道路での運転に関する知識

##### ① 新旧カリキュラム別

新旧カリキュラム別では、「役立った」が新カリキュラムでは21.8%、旧カリキュラムでは21.8%と差がない。「どちらかといえば役立った」も含めると、新カリキュラムは52.0%、旧カリキュラムは53.3%であり、若干旧カリキュラムの方が役立ち度の評価は高くなる。しかし、この差は統計的にみても有意な差（危険率10%）とはいえない（図3-2-10、表3-2-10）

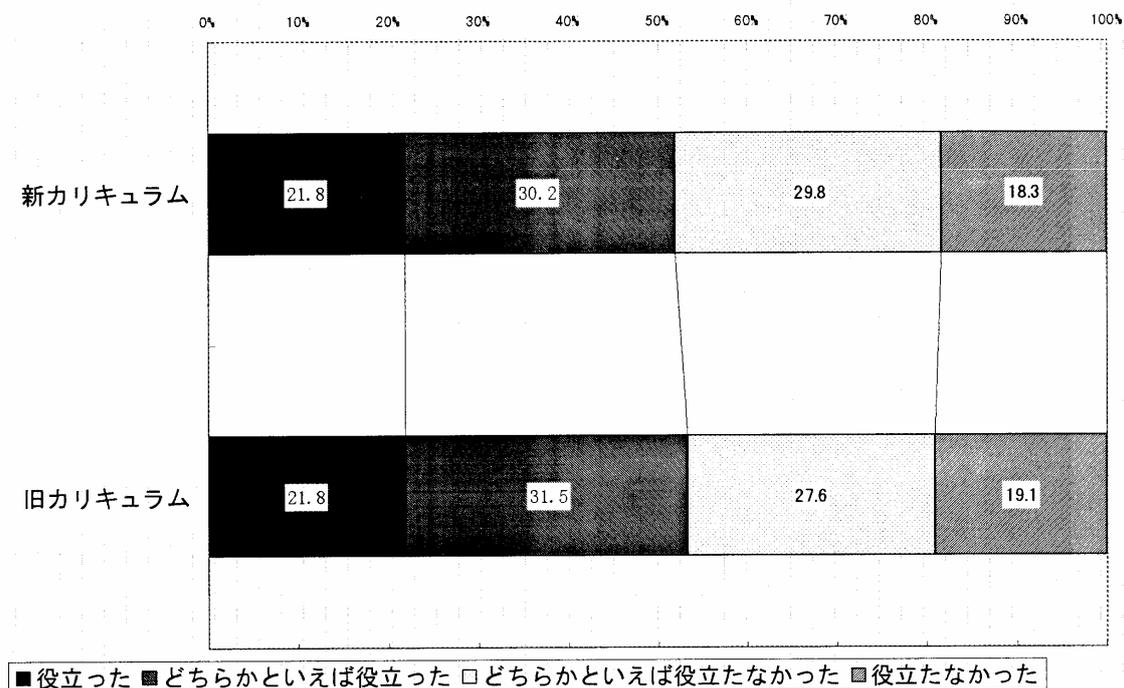


図3-2-10 新旧カリキュラム別の役立ち度（学科-4）

表3-2-10 新旧カリキュラム別の役立ち度（学科-4）

			役に立った	どちらかとい えば役に立った	どちらかとい えば役に立たな かった	役に立たなかつ た	無回答(学科 免除)	合計
学科-4 (高速道路での運転 に関する知識)	件数	新カリキュラム	57	79	78	48	217	479
		旧カリキュラム	56	81	71	49	230	487
	構成比	新カリキュラム	21.8	30.2	29.8	18.3	—	—
		旧カリキュラム	21.8	31.5	27.6	19.1	—	—

$$\chi^2=0.325$$

## ② 年齢区分別

年齢区分別にみると、「役立った」が、新カリキュラムでは「19歳以下」が23.7%、「20～22歳」が18.4%、「23歳以上」が27.5%、旧カリキュラムでは同22.1%、21.1%、22.0%である。旧カリキュラムは、すべての年齢区分で横這いであるのに対して、新カリキュラムでは「23歳以上」で役立ち度の評価が上がる（図3-2-11、表3-2-11）。

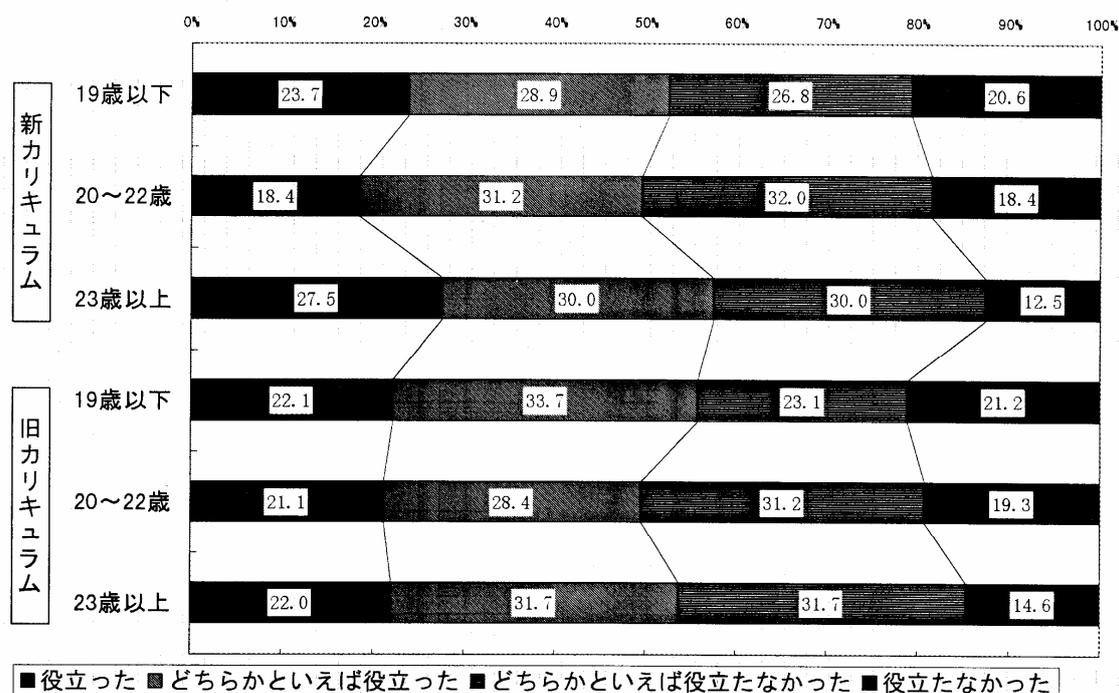


図3-2-11 年齢区分別の役立ち度 (学科-4)

表3-2-11 年齢区分別の役立ち度 (学科-4)

学科-4 (高速道路での運転に関する知識)			役立ち度				無回答(学科免除)	合計
			役に立った	どちらかといえば役に立った	どちらかといえば役に立たなかった	役に立たなかった		
件数	新カリキュラム	19歳以下	23	28	26	20	37	134
		20～22歳	23	39	40	23	115	240
		23歳以上	11	12	12	5	65	105
	旧カリキュラム	19歳以下	23	35	24	22	14	118
		20～22歳	23	31	34	21	126	235
		23歳以上	9	13	13	6	89	130
構成比	新カリキュラム	19歳以下	23.7	28.9	26.8	20.6	—	—
		20～22歳	18.4	31.2	32.0	18.4	—	—
		23歳以上	27.5	30.0	30.0	12.5	—	—
	旧カリキュラム	19歳以下	22.1	33.7	23.1	21.2	—	—
		20～22歳	21.1	28.4	31.2	19.3	—	—
		23歳以上	22.0	31.7	31.7	14.6	—	—

### ③ 走行距離区分別

走行距離区分別に比較すると、新カリキュラムでは走行距離区分に関係なく、約22%前後と同等の役立ち度の評価であるのに対して、旧カリキュラムの「5,000km未満」では19.5%、「5,000km以上」では22.8%と差がある（図3-2-12、表3-2-12）。

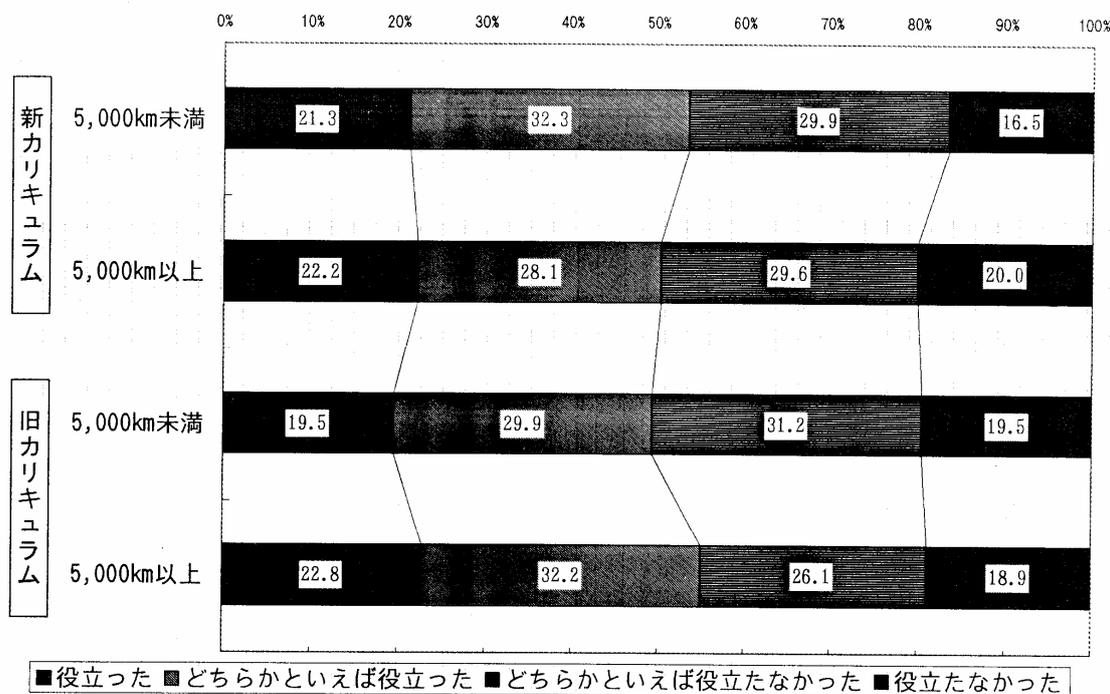


図3-2-12 走行区分別の役立ち度（学科-4）

表3-2-12 新旧カリキュラム別の役立ち度（学科-4）

			役に立った	どちらかとい えば役に立 った	どちらかとい えば役にた なかった	役にたな かった	無回答(学 科免除)	合計
学科-4 (高速道路 での運転に 関する知 識)	件 数	新カリキュラム	27	41	38	21	123	250
		旧カリキュラム	30	38	40	27	94	229
	構 成 比	新カリキュラム	15	23	24	15	104	181
		旧カリキュラム	41	58	47	34	126	306
		新カリキュラム	21.3	32.3	29.9	16.5	—	—
		旧カリキュラム	22.2	28.1	29.6	20.0	—	—
	新カリキュラム	19.5	29.9	31.2	19.5	—	—	
	旧カリキュラム	22.8	32.2	26.1	18.9	—	—	

5) 運転適性検査による運転行動に関する知識 (学科-5)

① 新旧カリキュラム別

新旧カリキュラム別では、「役立った」が新カリキュラムでは17.9%、旧カリキュラムでは19.0%と、若干旧カリキュラムの方が役立ち度の評価は高い。しかし、この差は統計的にみて有意な差 (危険率10%) とはいえない (図3-2-13、表3-2-13)。

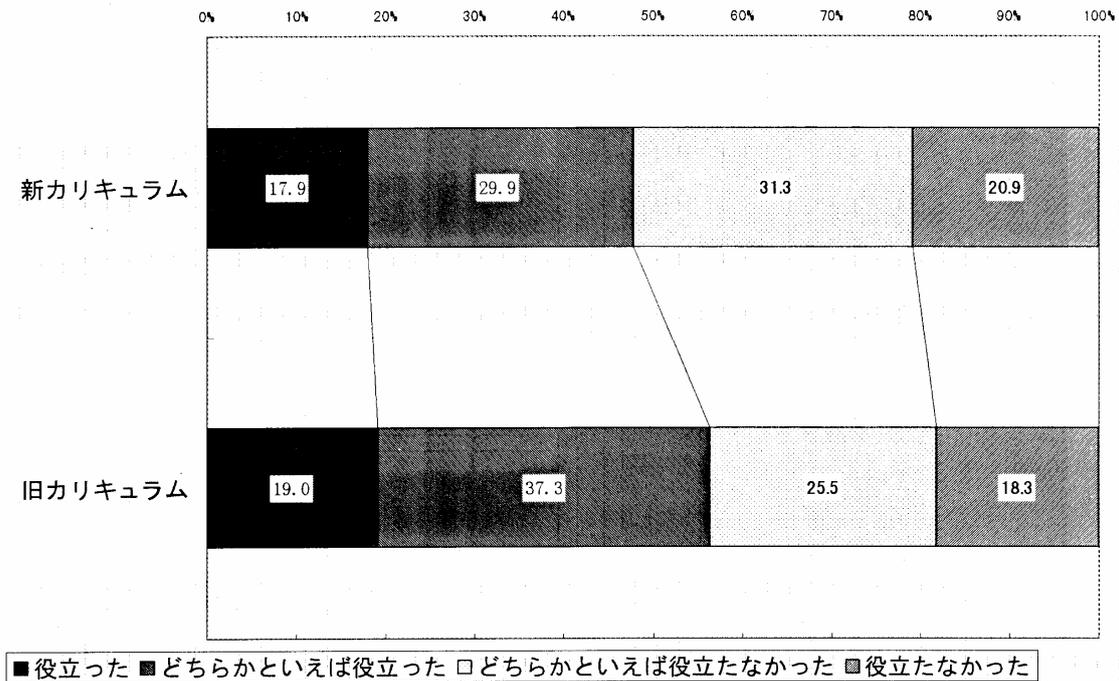


図3-2-13 新旧カリキュラム別の役立ち度 (学科-5)

表3-2-13 新旧カリキュラム別の役立ち度 (学科-5)

			役に立った	どちらかとい えば役に立った	どちらかとい えば役に立た なかった	役にたなかつ た	無回答(学科 免除)	合計
学科-5 (運転適性検査に よる運転行動に 関する知識)	件数	新カリキュラム	48	80	84	56	211	479
		旧カリキュラム	50	98	67	48	224	487
	構成比	新カリキュラム	17.9	29.9	31.3	20.9	—	—
		旧カリキュラム	19.0	37.3	25.5	18.3	—	—

$\chi^2=4.344$

## ② 年齢区分別

年齢区分別にみると、「役立った」が新カリキュラムでは「19歳以下」が17.6%、「20～22歳」が17.5%、「23歳以上」が20.0%、旧カリキュラムでは同19.6%、16.1%、24.4%である（図3-2-14、表3-2-14）。

また、「どちらかといえば役立った」も含めると、新カリキュラムでは年齢区分が低いほど役立ち度の評価が高い傾向がある

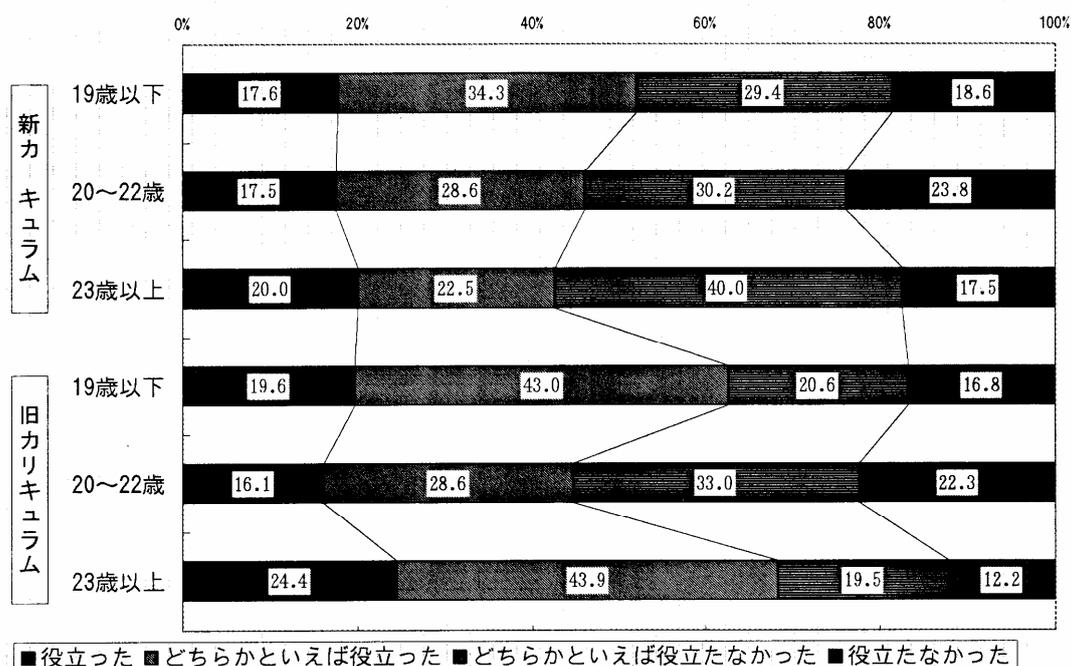


図3-2-14 年齢区分別の役立ち度 (学科-5)

表3-2-14 年齢区分別の役立ち度 (学科-5)

			役に立った	どちらかといえ ば役に立った	どちらかといえ ば役に立たな かった	役に立たなかつ た	無回答(学科 免除)	合計	
学科-4 (高速道路で の運転に関 する知識)	件数	新カリキュラム	19歳以下	23	28	26	20	37	134
			20～22歳	23	39	40	23	115	240
			23歳以上	11	12	12	5	65	105
		旧カリキュラム	19歳以下	23	35	24	22	14	118
			20～22歳	23	31	34	21	126	235
			23歳以上	9	13	13	6	89	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	23.7	28.9	26.8	20.6	—	—
			20～22歳	18.4	31.2	32.0	18.4	—	—
			23歳以上	27.5	30.0	30.0	12.5	—	—
旧カリキュラム		19歳以下	22.1	33.7	23.1	21.2	—	—	
		20～22歳	21.1	28.4	31.2	19.3	—	—	
		23歳以上	22.0	31.7	31.7	14.6	—	—	

### ③ 走行距離区分別

走行距離区分別に比較すると、「役立った」が新カリキュラムの「5,000km未満」では20.9%、「5,000km以上」では15.1%、旧カリキュラムでは同25.6%、16.0%である。新旧カリキュラムともに、「5,000km未満」の方が役立ち度の評価は高い(図3-2-15、表3-2-15)。

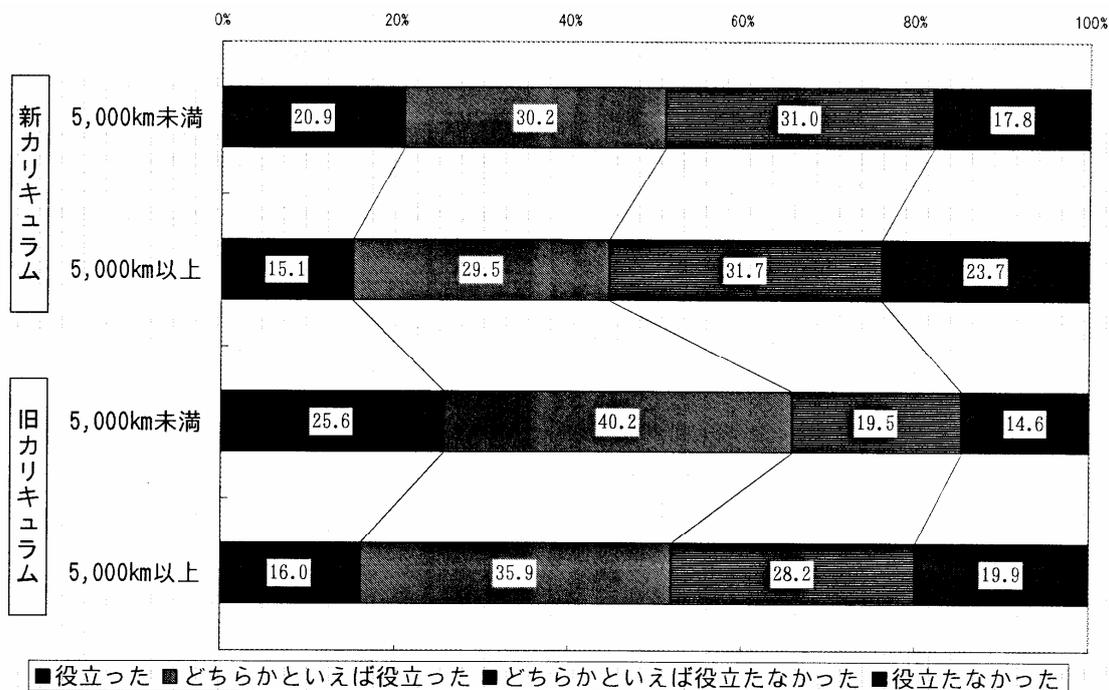


図3-2-15 走行距離区分別の役立ち度 (学科-5)

表3-2-15 走行距離区分別の役立ち度 (学科-5)

学科-5 (運転適性 検査による 運転行動に 関する知識)	件数	カリキュラム	走行距離	役に立った	どちらかとい えば役に立 った	どちらかとい えば役に立 たな かった	役にたな かった	無回答(学 科免除)	合計	
	新カリキュラム		5,000km未満	27	39	40	23	121	250	
			5,000km以上	21	41	44	33	90	229	
	旧カリキュラム		5,000km未満	21	33	16	12	99	181	
			5,000km以上	29	65	51	36	125	306	
	構成比	新カリキュラム		5,000km未満	20.9	30.2	31.0	17.8	-	-
				5,000km以上	15.1	29.5	31.7	23.7	-	-
旧カリキュラム			5,000km未満	25.6	40.2	19.5	14.6	-	-	
			5,000km以上	16.0	35.9	28.2	19.9	-	-	

## (2) 技能教習

教習項目について新旧カリキュラムで比較した。以下、新旧カリキュラムの比較分析は、新カリキュラムの教習項目番号で示す。

### 1) 基本操作「動かし方と操作の基本」(第1段階)

第1段階の「ブレーキの操作の仕方」、「発進および停止の仕方」、「変速操作の仕方」等の基本操作や手順については、新旧カリキュラムともに3時限と教習時間の変動はない。

#### ① 新旧カリキュラム別

新カリキュラムでは、「役立った」が新カリキュラムでは57.2%、旧カリキュラムでは53.4%であり、若干新カリキュラムの方が役立ち度は高い(図3-2-16、表3-2-16)。しかし、この差は統計的にみて有意な差(危険率10%)とはいえない。

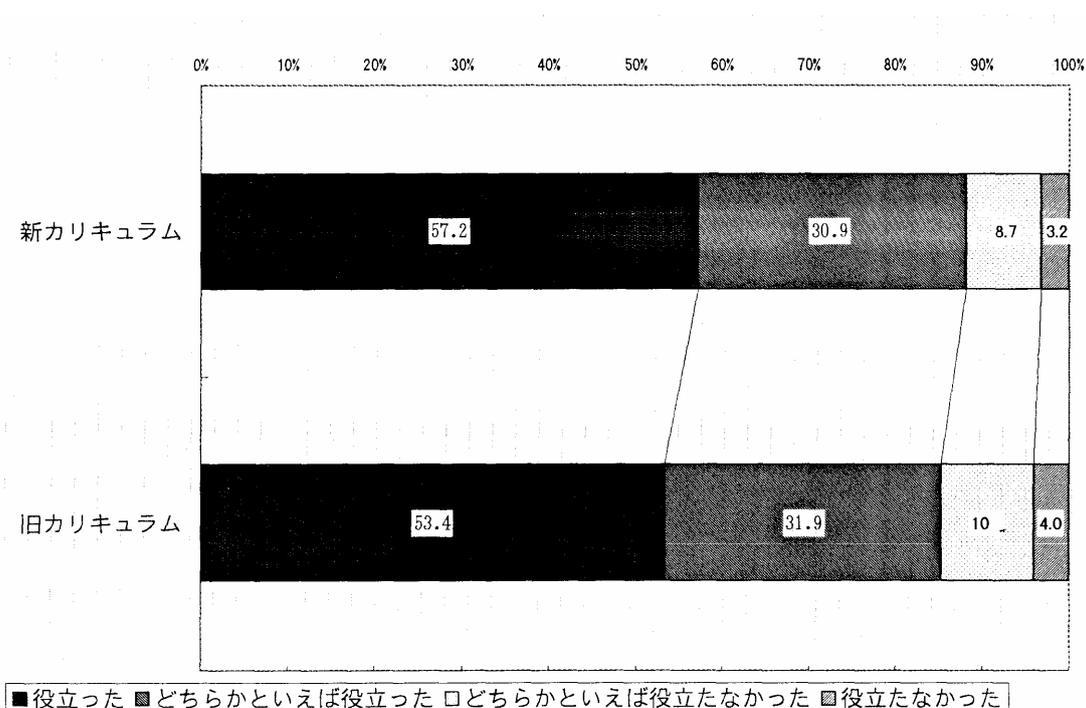


図3-2-16 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第1段階)

表3-2-16 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第1段階)

第1段階 (基本操作「動かし方と操作の基本」)	件数	新カリキュラム	役立った	どちらかとい えば役立った	どちらかとい えば役立た なかった	役立たな かった	無回答(学 科免除)	合計
			270	146	41	15		
		旧カリキュラム	254	152	51	19	11	487
	構成比	新カリキュラム	57.2	30.9	8.7	3.2	—	—
		旧カリキュラム	53.4	31.9	10.7	4.0	—	—

252/500

## ② 年齢区分別

年齢区分別に新旧カリキュラムをみると、「役立った」が新カリキュラムでは「19歳以下」は53.1%、「20～22歳」は54.2%、「23歳以上」は69.2%であるのに対し、旧カリキュラムでは同54.7%、53.1%、53.1%である。旧カリキュラムは、役立ち度の評価が横這いであるに対して、新カリキュラムでは年齢区分が上がると役立ち度の評価も上がる（図3-2-17、表3-2-17）。また、「どちらかといえば役立った」も含めると、新カリキュラムの方が全ての年齢区分において、役立ち度の評価は上回っている。

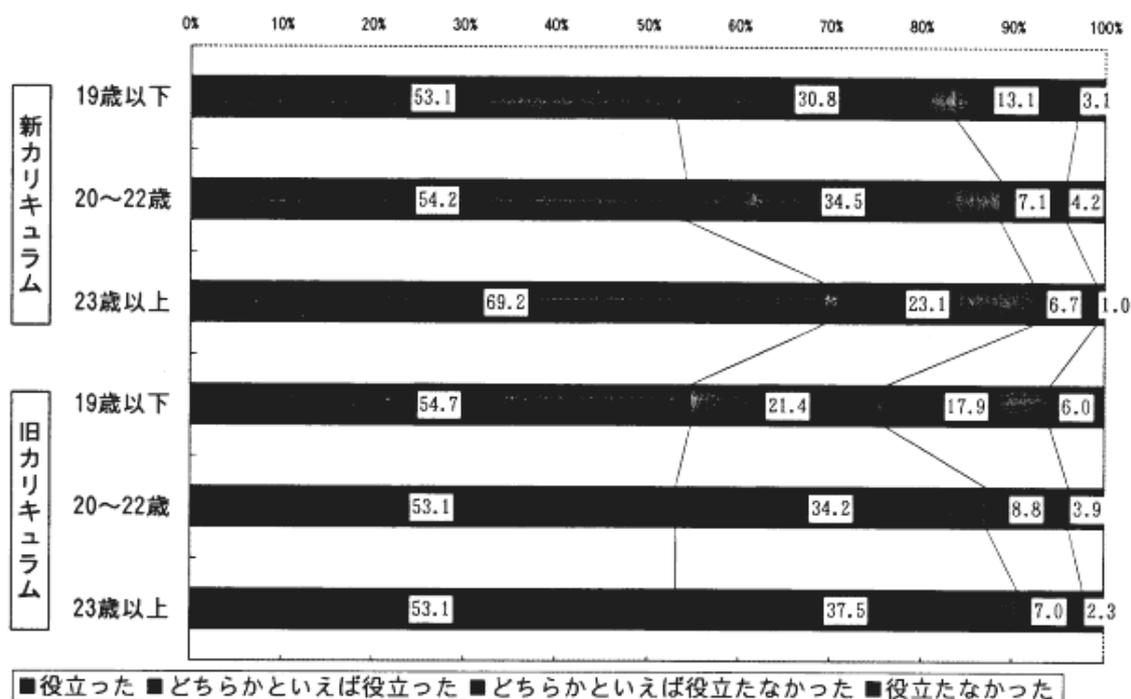


図3-2-17 年齢区分別の役立ち度（第1段階）

表3-2-17 年齢区分別の役立ち度（第1段階）

第1段階 (基本操作「動かす」)	件数	年齢区分	役立ち度				無回答 除	官銀 答	合計
			役立	どちらか といえば役立 った	どちらかとい えば役立たな かった	役立たなかつ た			
動かす	新カリキ	19歳以下	69	40	17	4	4	134	
		20～22歳	129	82	17	10	2	240	
		23歳以上	72	24	7	1	1	105	
	旧カリキュラム	19歳以下	64	25	21	7	1	118	
		20～22歳	121	78	20	9	7	235	
		23歳以上	68	48	9	3	2	130	
構成比	新カリキュラム	19歳以下	53.1	30.8	13.1	3.1	—	—	
		20～22歳	54.2	34.5	7.1	4.2	—	—	
		23歳以上	69.2	23.1	6.7	1.0	—	—	
	旧カリキュラム	19歳以下	54.7	21.4	17.9	6.0	—	—	
		20～22歳	53.1	34.2	8.8	3.9	—	—	
		23歳以上	53.1	37.5	7.0	2.3	—	—	

### ③ 走行距離区分別

走行距離区分別で比較すると、新旧カリキュラムともに走行距離が短い「5,000km未満」の方が役立ち度の評価は高い。旧カリキュラムでは走行距離区分によって差があるのに対して、新カリキュラムでは走行距離区分別ではほとんど差がない。

また、「どちらかといえば役立った」も含めると、特に新カリキュラムの「5,000km未満」では91.0%であり、非常に評価が高い項目である（図3-2-18、表3-2-18）。

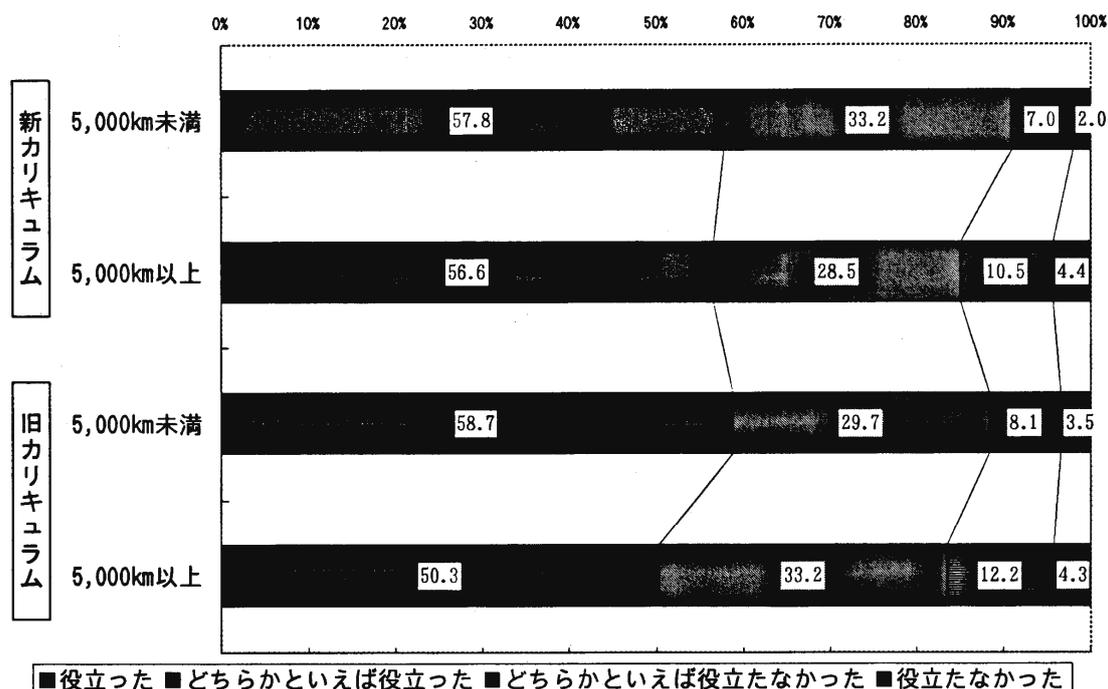


図3-2-18 走行距離別の役立ち度 (第1段階)

表3-2-18 走行距離の役立ち度 (第1段階)

第1段階 (基本操作「動かし方と操作の基本」)	件数	カリキュラム	走行距離	役に立った	どちらかといえ ば役に立った	どちらかといえ ば役に立たな かった	役に立たなかつ た	無回答(学科 免除)	合計
	新カリキュラム	5,000km未満	141	81	17	5	6	250	
			129	65	24	10	1	229	
	旧カリキュラム	5,000km未満	101	51	14	6	9	181	
			153	101	37	13	2	306	
構成比	新カリキュラム	5,000km未満	57.8	33.2	7.0	2.0	—	—	
			56.6	28.5	10.5	4.4	—	—	
	旧カリキュラム	5,000km未満	58.7	29.7	8.1	3.5	—	—	
			50.3	33.2	12.2	4.3	—	—	

2) 基本走行「確実かつ円滑な操作及び走行の基本」(第2段階)

第2段階では、新旧カリキュラムにより、教習時間に差があり、旧カリキュラムは5時限であるのに対して、新カリキュラムでは、6時限と延長された。

① 新旧カリキュラム別

ここでは、「ブレーキ操作」等の円滑な操作方法の教習項目について、新旧カリキュラムで比較した。

新カリキュラムでは、「役立った」が52.2%であるのに対して、旧カリキュラムは50.5%であり、若干新カリキュラムの方が役立ち度の評価は高い(図3-2-19、表3-2-19)。しかし、この差は統計的にみて有意な差(危険率10%)といえるものではない。

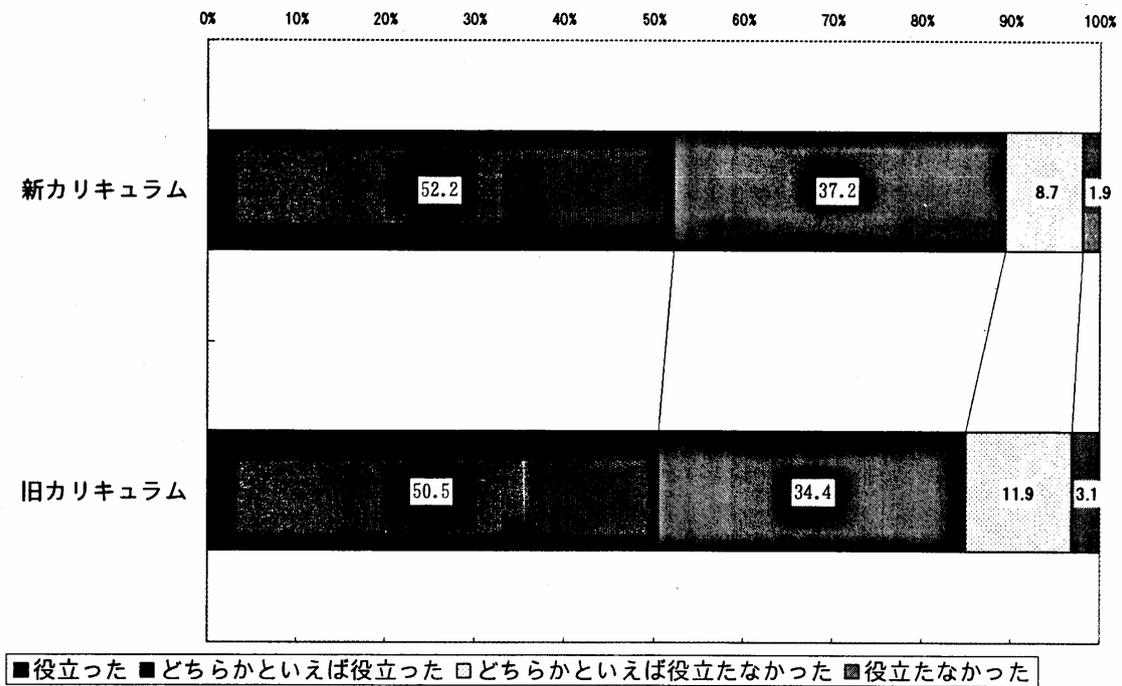


図3-2-19 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第1段階 (新カリキュラム))

表3-2-19 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第1段階 (新カリキュラム))

		役に立った	どちらかとい えば役に立った	どちらかとい えば役に立た なかった	役にたな かった	無回答(学 科免除)	合計
第2段階 (基本走行「確実かつ円 滑な操作及び走行の基 本」)	件数	新カリキュラム	246	175	41	9	479
		旧カリキュラム	241	164	57	15	487
	構成比	新カリキュラム	52.2	37.2	8.7	1.9	—
		旧カリキュラム	50.5	34.4	11.9	3.1	—

$\chi^2=4.483$

## ② 年齢区分別

年齢区分別に新旧カリキュラムをみると、「役立った」が新カリキュラムでは「19歳以下」は55.4%、「20～22歳」は46.8%、「23歳以上」は60.6%であるのに対し、旧カリキュラムでは同54.7%、50.0%、47.7%である。

また、「どちらかといえば役立った」も含めると、新カリキュラムは83.9%、88.2%、99.1%、旧カリキュラムは87.2%、83.8%、85.2%である。この値は、旧カリキュラムは年齢区分において、ほぼ横這いである。それに対して、新カリキュラムでは年齢区分が上がるにつれて役立ち度の評価も上がる（図3-2-20、表3-2-20）。また、全ての年齢区分において、新カリキュラムの方が役立ち度の評価が上回っている。

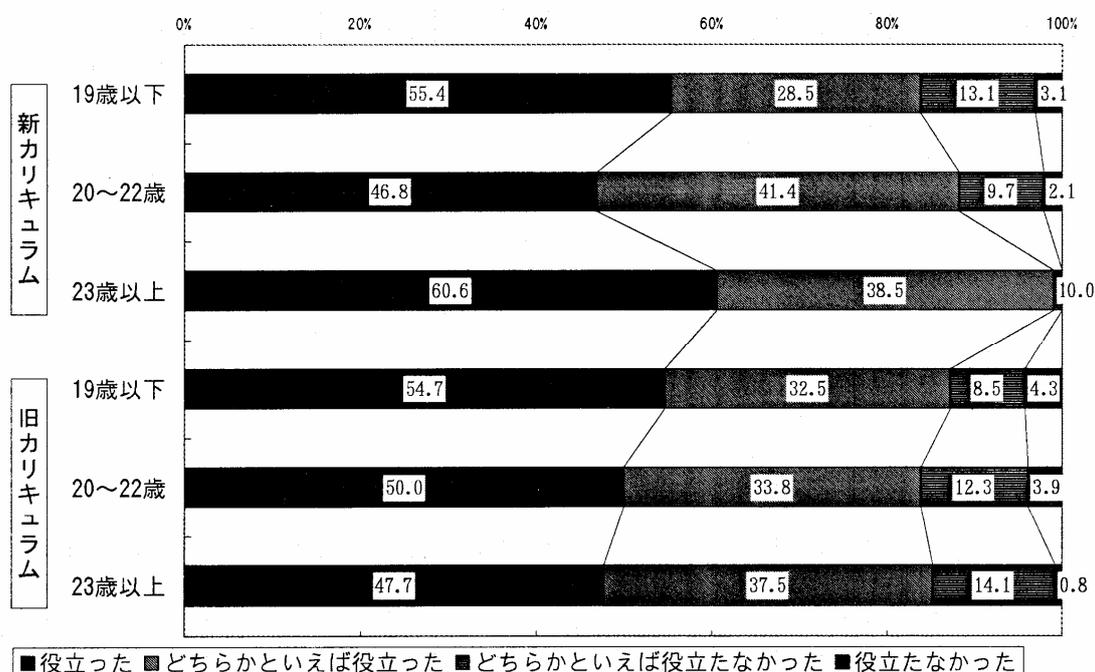


図3-2-20 年齢区分別の役立ち度 (第2段階)

表3-2-20 年齢区分別の役立ち度 (第2段階)

第2段階 (基本走行「確 実かつ 減加 操作及び走行 の基本」)	件数	カリキュラム	年齢区分	役立った	どちらかといえ ば役立った	どちらかといえ ば役立たなかつ た	役立たなかつ た	無回答(学科免 除)	合計			
				件数	割合 (%)	件数	割合 (%)	件数	割合 (%)	件数	割合 (%)	
構成比	新カリキュラム	19歳以下	19歳以下	72	55.4	37	28.5	17	13.1	4	3.1	134
			20～22歳	111	46.8	98	41.4	23	9.7	5	2.1	240
			23歳以上	63	60.6	40	38.5	1	1.0	0	0.0	105
	旧カリキュラム	19歳以下	19歳以下	64	54.7	38	32.5	10	8.5	5	4.3	118
			20～22歳	114	50.0	77	33.8	28	12.3	9	3.9	235
			23歳以上	61	47.7	48	37.5	18	14.1	1	0.8	130

### ③ 走行距離区分別

走行距離区分別で比較すると、「役立った」が新カリキュラムの「5,000km未満」では52.9%、「5,000km以上」では51.5%、旧カリキュラムでは同48.6%、51.6%と若干新カリキュラムの方が役立ち度の評価は高い（図3-2-21、表3-2-21）。

また、「どちらかといえば役立った」も含めると、新カリキュラムの「5,000km未満」以外の役立ち度は、ほぼ85%程度と同等の評価である。それに対して、新カリキュラムの「5,000km未満」では、90%以上と若干高く評価している。

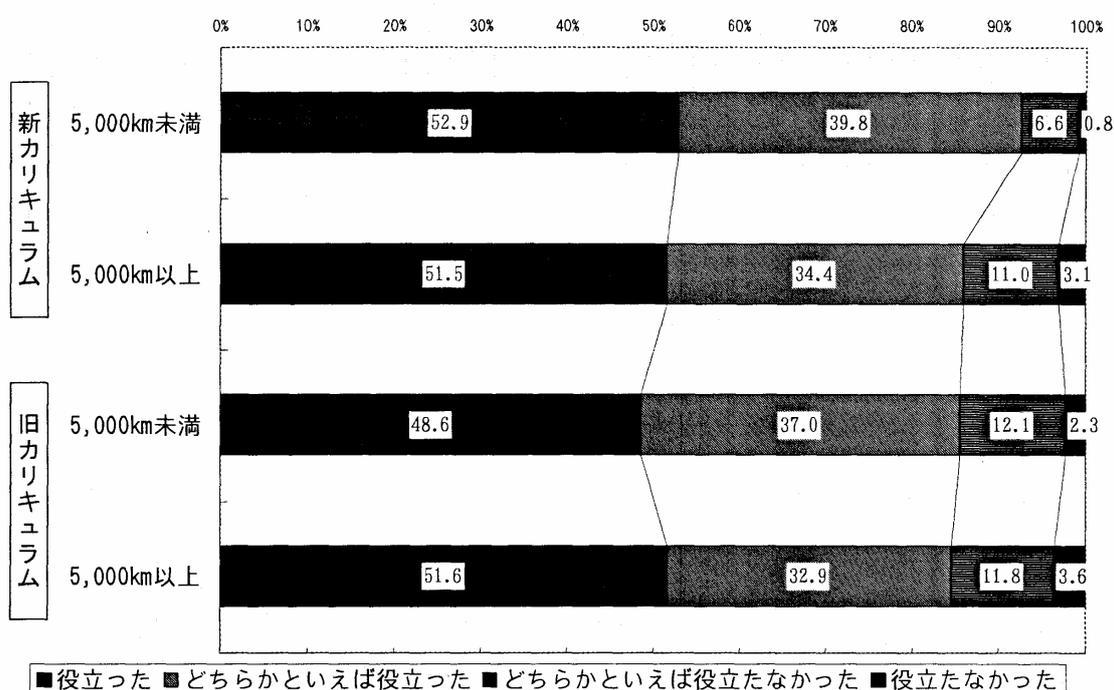


図3-2-21 走行距離区分別の役立ち度 (第1段階 (新カリキュラム))

表3-2-21 走行距離区分別の役立ち度 (第1段階 (新カリキュラム))

			役に立った	どちらかといえ ば役に立った	どちらかといえ ば役に立たな かった	役に立たなかつ た	無回答(学科 免除)	合計	
第2段階 (基本走行「確實か つ円滑な操作及び 走行の基本」)	件数	新カリキュラム	5,000km未満	129	97	16	2	6	250
		5,000km以上	117	78	25	7	2	229	
	旧カリキュラム	5,000km未満	84	64	21	4	8	181	
		5,000km以上	157	100	36	11	2	306	
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	52.9	39.8	6.6	0.8	—	—
			5,000km以上	51.5	34.4	11.0	3.1	—	—
旧カリキュラム		5,000km未満	48.6	37.0	12.1	2.3	—	—	
		5,000km以上	51.6	32.9	11.8	3.6	—	—	

3) 応用走行「法規を守り安全で快適な走行」(法規走行) (第3-1)

第3段階の教習時間は、旧カリキュラムでは全体で3時限であったのに対して、新カリキュラムでは5時限と延長している。

① 新旧カリキュラム別

「市街地における交通規に従った走行」等の道路状況に応じた資本的な走行の教習項目について、新旧カリキュラムで比較した。

新カリキュラムでは、「役立った」が36.7%、旧カリキュラムは40.0%と若干旧カリキュラムの方が役立ち度の評価は高い(図3-2-22、表3-2-22)。しかし、この差は統計的にみて有意な差(危険率10%)ではない。

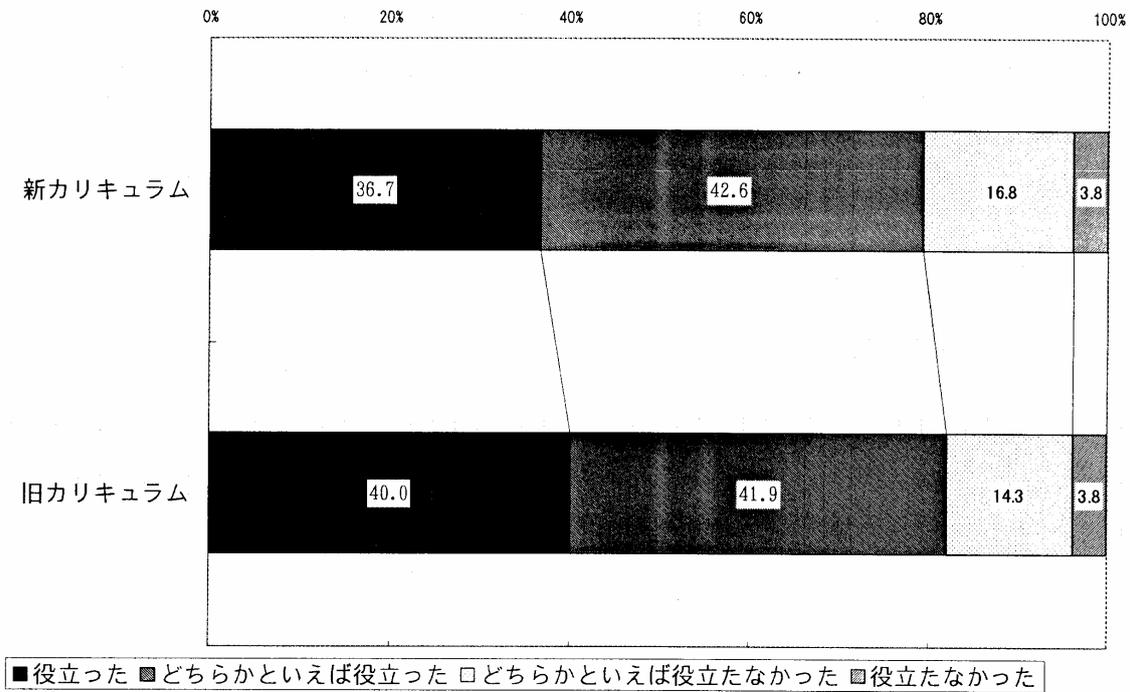


図3-2-22 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第3-1)

表3-2-22 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第3-1)

		役に立った				無回答(学科免除)	合計
		役に立った	どちらかといえば役に立った	どちらかといえば役に立たなかった	役に立たなかった		
第 3 段階 - 1 (応用走行「法規を守り安全で快適な走行」(法規走行))	件数	新カリキュラム	172	200	79	18	479
		旧カリキュラム	191	200	68	18	487
	構成比	新カリキュラム	36.7	42.6	16.8	3.8	-
		旧カリキュラム	40.0	41.9	14.3	3.8	-

$\chi^2=1.750$

② 年齢区分別

年齢区分別に新旧カリキュラムをみると、「役立った」が新カリキュラムでは年齢区分の若い層から順に37.5%、35.0%、39.4%、旧カリキュラムは47.0%、35.5%、40.6%である（図3-2-23、表3-2-23）。

さらに、「どちらかといえば役立った」も含めると、新カリキュラムでは同78.1%、77.2%、85.6%であるのに対し、旧カリキュラムでは同87.2%、76.7%、85.9%である。新旧カリキュラムともに「23歳以上」の年齢区分の高い層において、役立ち度の評価は高い。これは、年齢層が高くなると、運行目的が業務等へ移行するため、受講者が社会的責任の中で交通法規等の教習に熱心であることが推測される。

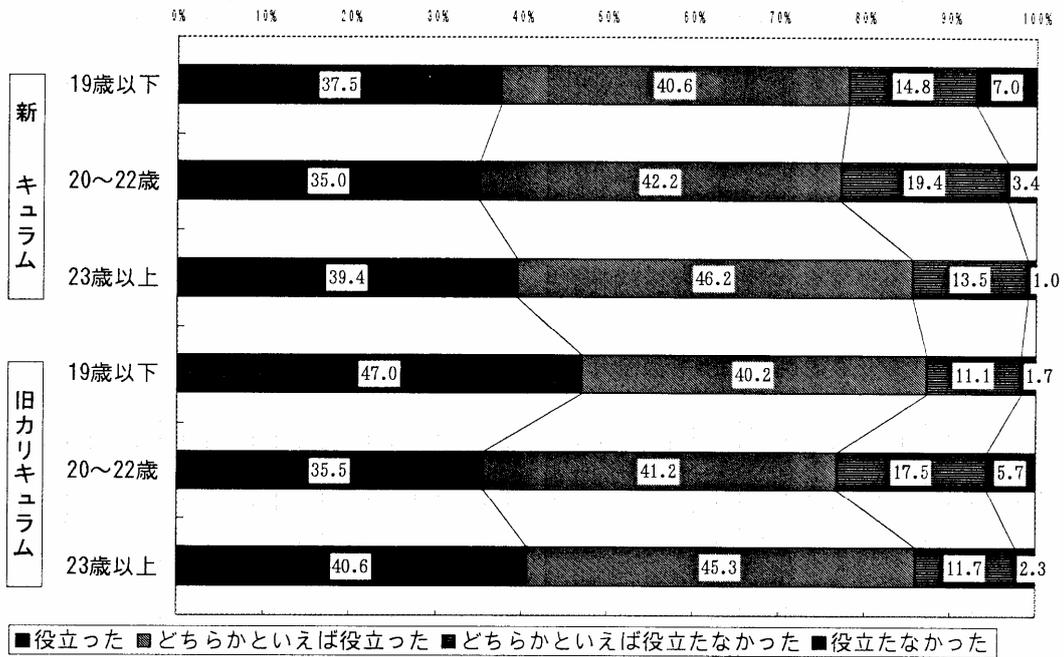


図3-2-23 年齢区分別の役立ち度 (第3-1)

表3-2-23 年齢区分別の役立ち度 (第3-1)

第3-1 (応 備 課 規 範 特 許 課 官 講 義 行 行 法 規 走 行)	件数	年齢区分	役立ち度				合計
			役立った	どちらかといえば役立った	どちらかといえば役立たなかった	役立たなかった	
新カリキュラム	新カリキュラム	19歳以下	48	52	19	9	134
		20～22歳	83	100	46	8	240
		23歳以上	41	48	14	1	105
	旧カリキュラム	19歳以下	55	47	13	2	118
		20～22歳	81	94	40	13	235
		23歳以上	52	58	15	3	130
構成比	新カリキュラム	19歳以下	37.5	40.6	14.8	7.0	-
		20～22歳	35.0	42.2	19.4	3.4	-
		23歳以上	39.4	46.2	13.5	1.0	-
	旧カリキュラム	19歳以下	47.0	40.2	11.1	1.7	-
		20～22歳	35.5	41.2	17.5	5.7	-
		23歳以上	40.6	45.3	11.7	2.3	-

### ③ 走行距離区分別

走行距離区分別で比較すると、「役立った」は新カリキュラムの「5,000km未満」では38.4%、「5,000km以上」では34.8%、旧カリキュラムでは同42.8%、38.5%である。新旧カリキュラムともに走行距離区分が短いほど役立ち度の評価が高くなる傾向がある（図3-2-24、表3-2-24）。

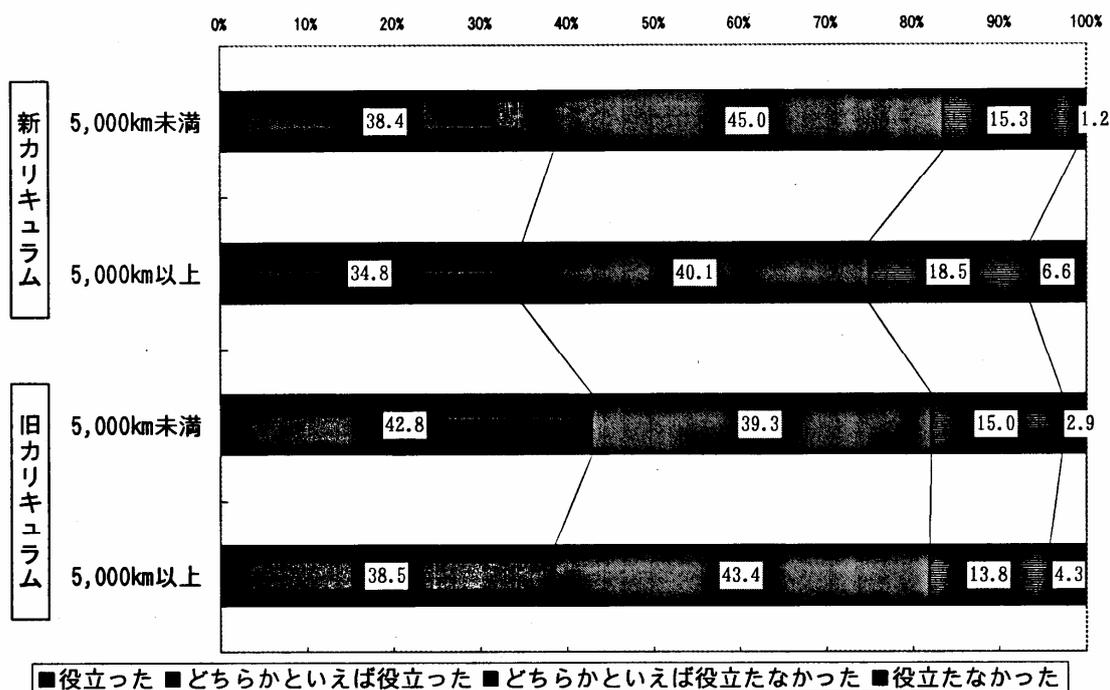


図3-2-24 走行距離区分別の役立ち度 (第3-1)

表3-2-24 走行距離区分別の役立ち度 (第3-1)

			役に立った	どちらかといえ ば役に立った	どちらかといえ ば役に立たな かった	役に立たなかつ た	無回答(学科 免除)	合計	
第3-1 (応用走行「法規 守り安全で快適な 走行」(法規走行))	件数	新カリキュラム	5,000km未満	93	109	37	3	8	250
			5,000km以上	79	91	42	15	2	229
	件数	旧カリキュラム	5,000km未満	74	68	26	5	8	181
			5,000km以上	117	132	42	13	2	306
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	38.4	45.0	15.3	1.2	—	—
			5,000km以上	34.8	40.1	18.5	6.6	—	—
		旧カリキュラム	5,000km未満	42.8	39.3	15.0	2.9	—	—
			5,000km以上	38.5	43.4	13.8	4.3	—	—

4) 応用走行「法規を守り安全で快適な走行」(走行ポジションと進路変更) (第3-2)

① 新旧カリキュラム別

「走行ポジションと進路変更」等の教習項目について新旧カリキュラムで比較する。新カリキュラムでは、「役立った」が40.9%、旧カリキュラムは39.7%と、若干新カリキュラムの方が役立ち度の評価は高い(図3-2-25、表3-2-25)。しかし、この差は統計的にみて有意な差(危険率10%)とはいえない。

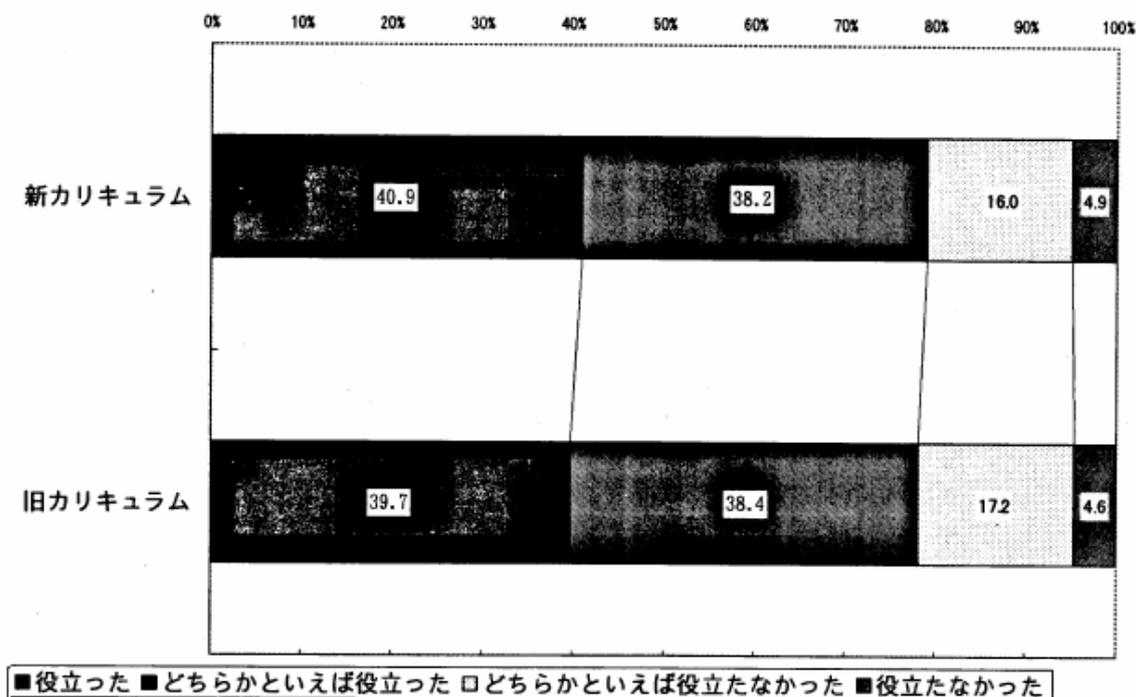


図3-2-25 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第3-2)

表3-2-25 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第3-2)

		役に立った	どちらかとい えば役に立った	どちらかとい えば役に立た なかった	役にたな かった	無回答(学 科免除)	合計
第3-2 (応用走行「法規を守り安 全で快適な走行」(走行ポ ジションと進路変更))	件数	新カリキュラム	192	179	75	23	479
		旧カリキュラム	189	183	82	22	487
	構成比	新カリキュラム	40.9	38.2	16.0	4.9	—
		旧カリキュラム	39.7	38.4	17.2	4.6	—

$\chi^2=0.350$

## ② 年齢区分

年齢区分別にみると、「役立った」が新カリキュラムでは「19歳以下」は45.4%、「20～22歳」は38.6%、「23歳以上」は40.8%であるのに対し、旧カリキュラムでは同45.3%、40.4%、33.9%である（図3-2-26、表3-2-26）。新旧カリキュラムともに、「19歳以下」の年齢区分の低い層の評価が高い。

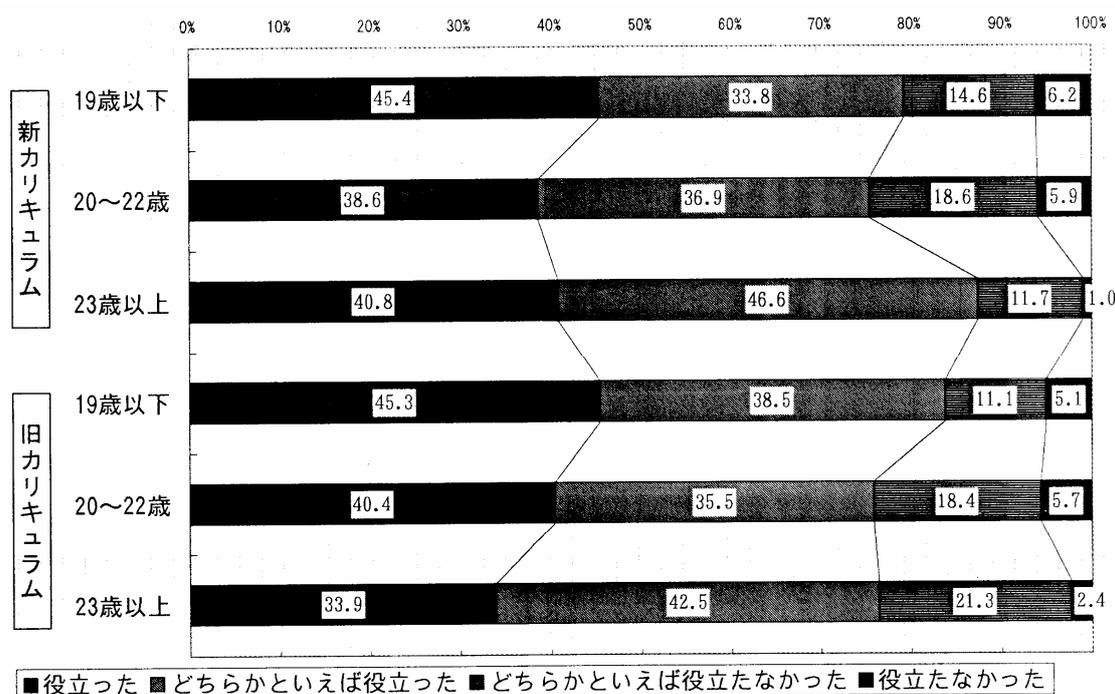


図3-2-26 年齢区分別の役立ち度 (第3-2)

表3-2-26 年齢区分別の役立ち度 (第3-2)

			役立った	どちらかといえ ば役立った	どちらかといえ ば役立たなかつ た	役立たなかつ た	無回答(学科免 除)	合計	
第3-2 (応用走行「法 規を守り安全 実習」座 行」(走行ポジ ション 共有 更))	件 数	新カリキュラム	19歳以下	59	44	19	6	4	134
		20～22歳	91	67	44	14	4	240	
		23歳以上	42	48	12	1	2	105	
	構 成 比	新カリキュラム	19歳以下	53	45	13	6	1	118
		20～22歳	92	61	42	13	7	235	
		23歳以上	43	54	27	3	3	130	
旧カリキュラム	19歳以下	45.4	33.8	14.6	6.2	—	—		
	20～22歳	38.6	36.9	18.6	5.9	—	—		
	23歳以上	40.8	46.6	11.7	1.0	—	—		

### ③ 走行距離区分別

走行距離区分別で比較すると、「役立った」は新カリキュラムでは「5,000km未満」が43.2%、「5,000km以上」は38.5%、旧カリキュラムは同34.9%、42.9%である（図3-2-27、表3-2-27）。

また、「どちらかといえば役立った」も含めると、新カリキュラムは同84.4%、73.5%、旧カリキュラムは同79.7%、78.1%と、新旧カリキュラムともに走行距離区分が短い方が役立ち度の評価は高く、その傾向は、旧カリキュラムよりも新カリキュラムにより顕著に表れている。

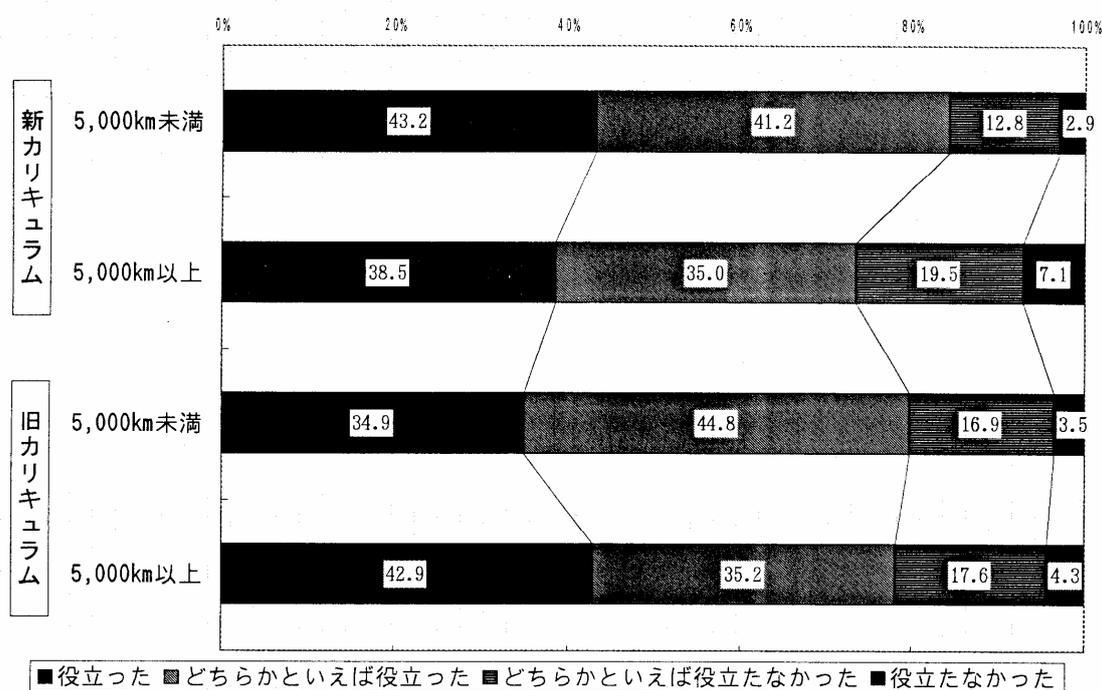


図3-2-27 走行距離区分別の役立ち度 (第3-2)

表3-2-27 走行距離区分別の役立ち度 (第3-2)

第3-2 (応用走行「法規を 守り安全で快適な 走行」(走行ポ ネツト)	件数	カリキュラム	走行距離区分	役立った	どちらかといえ ば役立った	どちらかといえ ば役立たな かった	役立たなかつ た	無回答(学科 免除)	合計
				105	100	31	7	7	250
		新カリキュラム	5,000km未満	105	100	31	7	7	250
		新カリキュラム	5,000km以上	87	79	44	16	3	229
		旧カリキュラム	5,000km未満	60	77	29	6	9	181
		旧カリキュラム	5,000km以上	129	106	53	13	2	303
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	43.2	41.2	12.8	2.9	—	—
		新カリキュラム	5,000km以上	38.5	35.0	19.5	7.1	—	—
		旧カリキュラム	5,000km未満	34.9	44.8	16.9	3.5	—	—
		旧カリキュラム	5,000km以上	42.9	35.2	17.6	4.3	—	—

5) 応用走行「法規を守り安全で快適な走行」(ケーススタディ(交差点))(第3-3)

ケーススタディ等による交差点の通過の教習項目について新旧カリキュラムで比較する。新カリキュラムでは、「役立った」が49.0%、旧カリキュラムは同47.6%と若干新カリキュラムの方が役立ち度の評価は高い(図3-2-28、表3-2-28)。しかし、この差は統計的にみて有意な差(危険率10%)とはいえない。

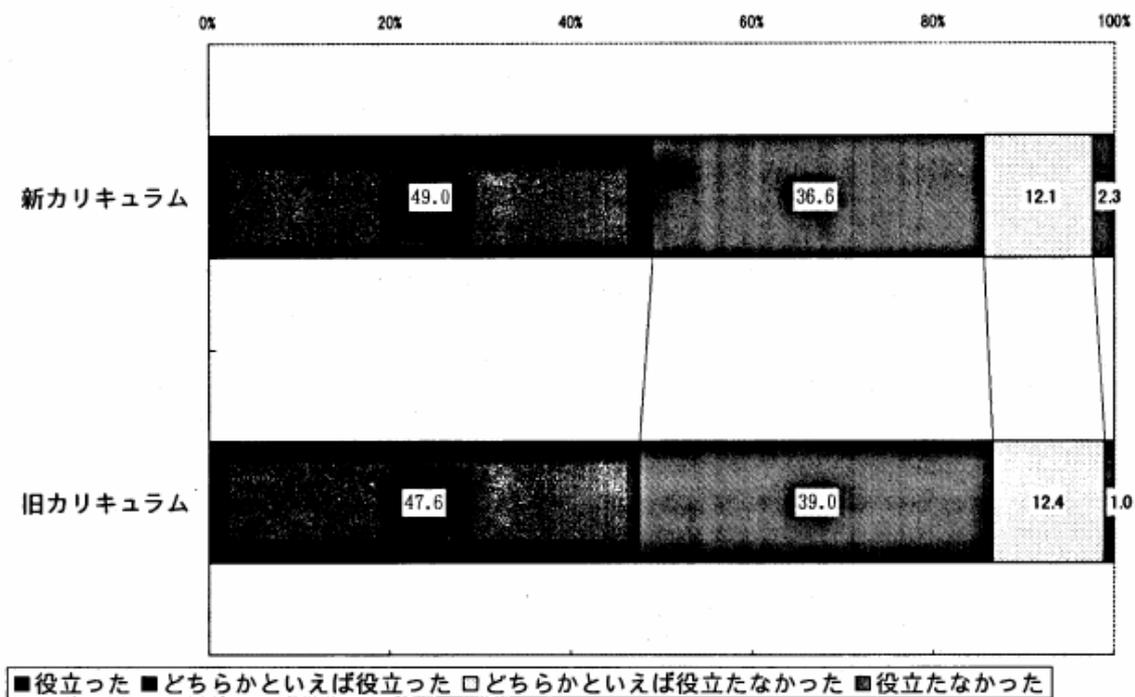


図3-2-28 新旧カリキュラム年齢区分別の役立ち度(第3-3)

表3-2-28 新旧カリキュラム年齢区分別の役立ち度(第3-3)

		役立った	どちらかとい えば役立った	どちらかとい えば役立た なかった	役立たな かった	無回答(学 科免除)	合計	
第3-3 (応用走行「法規を守り安全で快適な走行」(ケーススタディ(交差点)))	件数	新カリキュラム	232	173	57	11	6	479
		旧カリキュラム	227	186	59	5	10	487
	構成比	新カリキュラム	49.0	36.6	12.1	2.3	-	-
		旧カリキュラム	47.6	39.0	12.4	1.0	-	-

$\chi^2=2.793$

## ② 年齢区分別

年齢区分別に新旧カリキュラムをみると、「役立った」では、新カリキュラムの「19歳以下」では52.7%、「20～22歳」では48.3%、「23歳以上」では46.2%であるのに対し、旧カリキュラムでは同55.6%、46.1%、42.2%である。新旧カリキュラムともに、年齢区分が下ると役立ち度の評価が上がる傾向がある（図3-2-29、表3-2-29）。

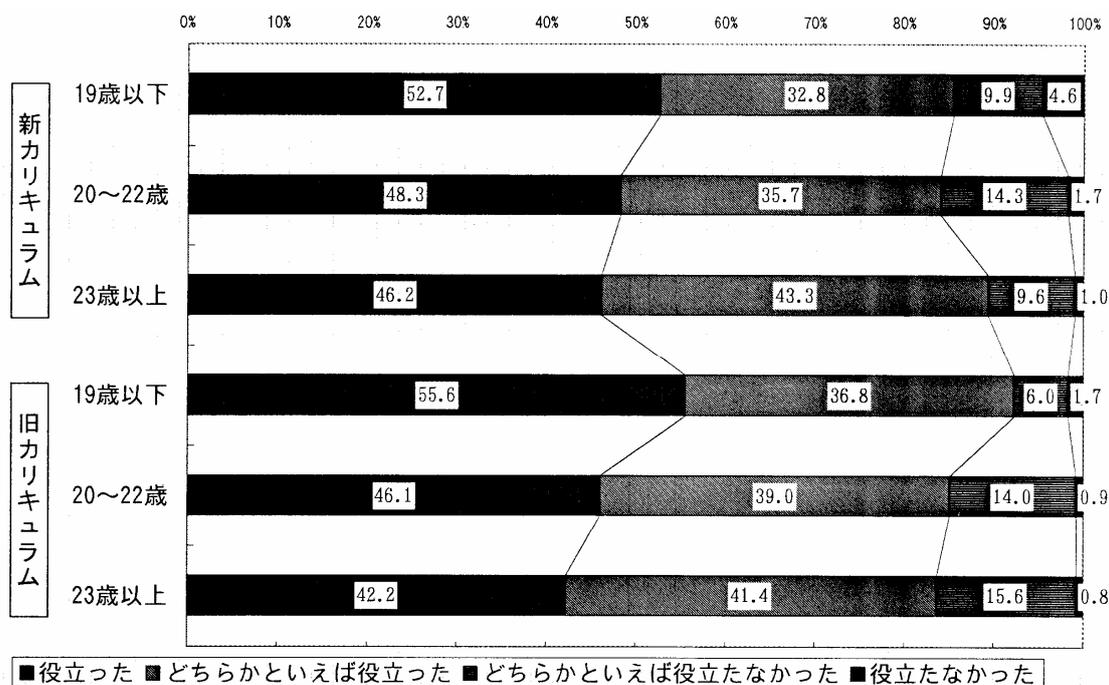


図3-2-29 年齢区分別の役立ち度 (第3-3)

表3-2-29 年齢区分別の役立ち度 (第3-3)

			役立った	どちらかといえ ば役立った	どちらかといえ ば役立たなかつ た	役立たなかつた	無回答(学科免 除)	合計	
第3-3 (応用走行「法 規を守り安全 で快適な走 行」(ケースス タデ 新カリ 点))	件数	新カリキュラム	19歳以下	69	43	13	8	3	134
		20～22歳	115	65	34	4	2	240	
		23歳以上	46	45	10	1	1	105	
	旧カリキュラム	19歳以下	65	43	7	2	1	118	
		20～22歳	105	69	32	2	7	235	
		23歳以上	54	53	20	1	2	130	
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	52.7	32.8	9.9	4.6	—	—
			20～22歳	48.3	35.7	14.3	1.7	—	—
			23歳以上	46.2	43.3	9.6	1.0	—	—
旧カリキュラム		19歳以下	55.6	36.8	6.0	1.7	—	—	
		20～22歳	46.1	39.0	14.0	0.9	—	—	
		23歳以上	42.2	41.4	15.6	0.8	—	—	

### ③ 走行距離別

走行距離区分別で比較すると、「役立った」は新カリキュラムの「5,000km未満」では53.1%、「5,000km以上」は44.7%であるのに対し、旧カリキュラムでは「5,000km未満」が44.5%、「5,000km以上」が49.3%である（図3-2-30、表3-2-30）。

また、「どちらかといえば役立った」も含めると、新カリキュラムでは同89.8%、81.1%、旧カリキュラムでは88.4%、85.5%であり、新旧カリキュラムともに走行距離区分の短い方が役立ち度の評価は高い傾向がある。その傾向は、新カリキュラムの方がより顕著に表れている。

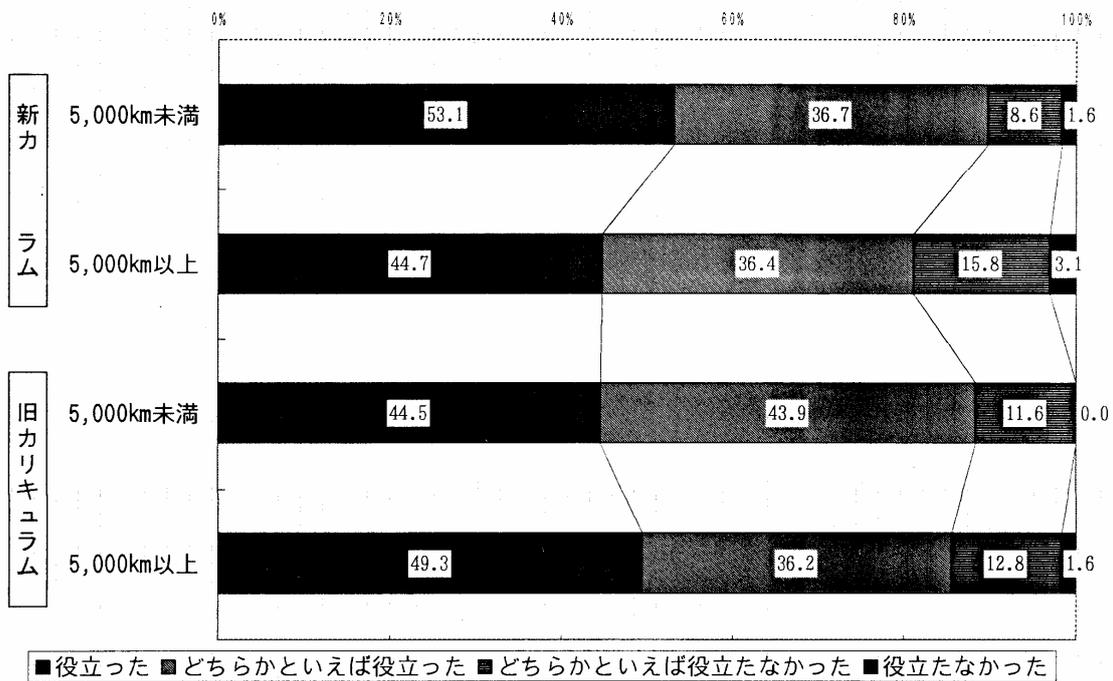


図3-2-30 走行距離区分別の役立ち度（第3-3）

表3-2-30 走行距離区分別の役立ち度（第3-3）

第3-3 (応用走行「法規を守り安全で快適な走行」(ケーススタディ(交差点)))	件数	カリキュラム	走行距離	役に立った	どちらかといえ ば役に立った	どちらかといえ ば役に立た なかった	役に立たな かった	無回答(学科 免除)	合計
第3-3 (応用走行「法規を守り安全で快適な走行」(ケーススタディ(交差点)))	新カリキュラム	5,000km未満		130	90	21	4	5	250
			5,000km以上	102	83	36	7	1	229
		旧カリキュラム	5,000km未満	77	76	20	0	8	181
			5,000km以上	150	110	39	5	2	306
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	53.1	36.7	8.6	1.6	—	—
			5,000km以上	44.7	36.4	15.8	3.1	—	—
		旧カリキュラム	5,000km未満	44.5	43.9	11.6	0.0	—	—
			5,000km以上	49.3	36.2	12.8	1.6	—	—

6) 応用走行「法規を守り安全で快適な走行」(交通の状況および道路環境に応じた運転) (第3-5)

① 新旧カリキュラム別

「交通の状況および道路環境に応じた運転」や「ハンドル、ブレーキ等の連携操作」等の自由走行による教習項目について新旧カリキュラムで比較する。

新カリキュラムでは「役立った」が37.7%、旧カリキュラムは36.7%であり、若干新カリキュラムの方が役立ち度の評価は高い(図3-2-31、表3-2-31)。しかし、この差は統計的にみて有意な差(危険率10%)とはいえない。

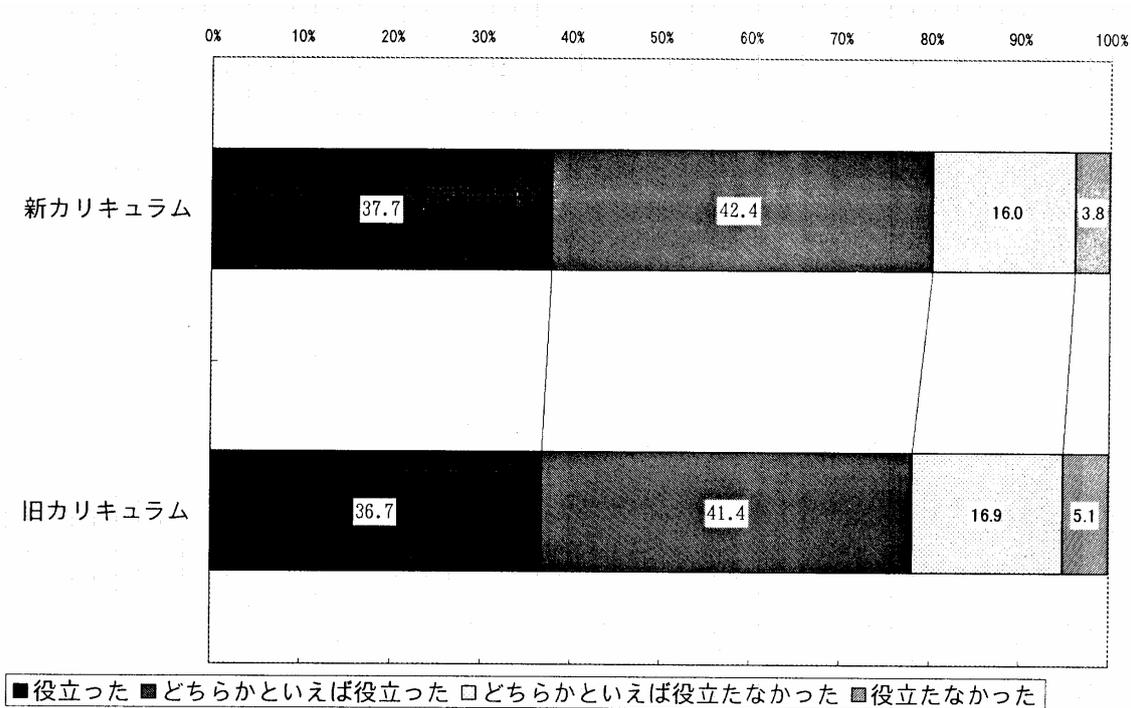


図3-2-31 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第3-5)

表3-2-31 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第3-5)

第3-5 (応用走行「法規を守り安全で快適な走行」(交通の状況および道路環境に応じた運転))	件数	カリキュラム	役に立った	どちらかといえば役に立った	どちらかといえば役に立たなかった	役に立たなかった	無回答(学科免除)	合計
			件数	割合	件数	割合	件数	割合
	件数	新カリキュラム	177	199	75	18	10	479
		旧カリキュラム	174	198	80	24	13	487
	構成比	新カリキュラム	37.7	42.4	16.0	3.8	—	—
		旧カリキュラム	36.7	41.4	16.9	5.1	—	—

$\chi^2=1.040$

## ② 年齢区分別

年齢区分別に新旧カリキュラムをみると、「役立った」は新カリキュラムでは「19歳以下」は40.8%、「20～22歳」は35.3%、「23歳以上」は39.4%であるのに対し、旧カリキュラムでは同35.9%、35.5%、40.0%である（図3-2-32、表3-2-32）。

また、「どちらかといえば役立った」も含めると、新カリキュラムでは同78.5%、78.3%、86.5%、旧カリキュラムは同80.3%、73.7%、83.2%であり、新旧カリキュラムともに「23歳以上」の評価が高い。その傾向は、旧カリキュラムに比べて、新カリキュラムの方により顕著に表れている。

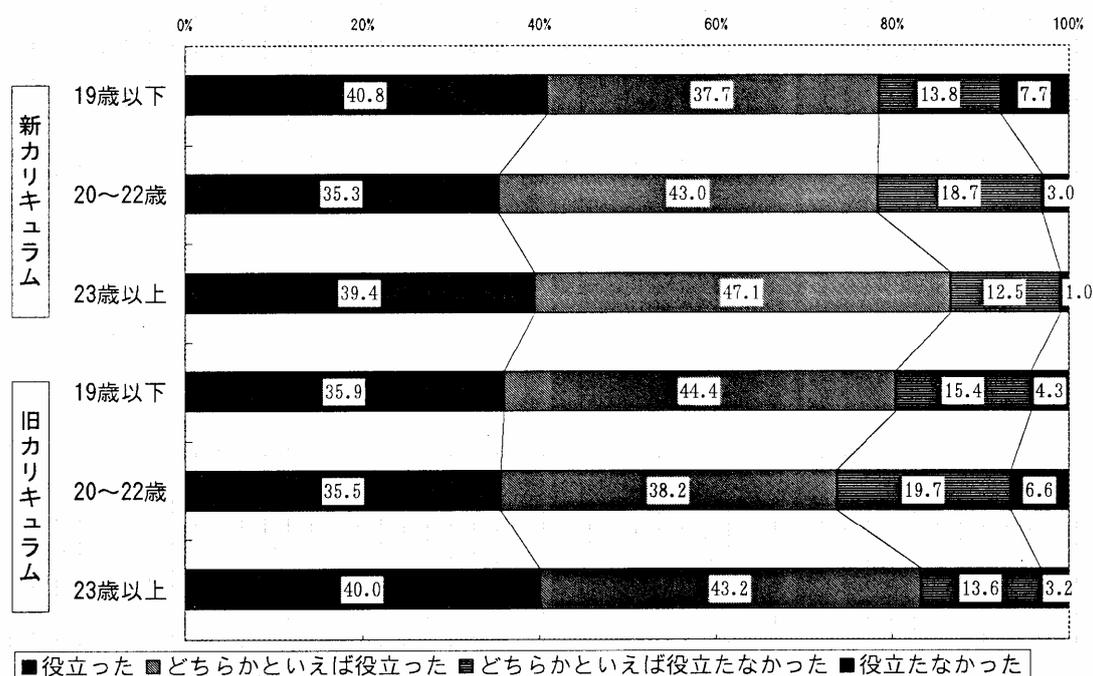


図3-2-32 年齢区分別の役立ち度 (第3-5)

表3-2-32 年齢区分別の役立ち度 (第3-5)

			役に立った	どちらかといえ ば役に立った	どちらかといえ ば役に立たなかつ た	役に立たなかつ た	無回答(学科免 除)	合計	
第3-5 (応用走行「法 規を守り安全 で快適な走行」(交通の状 況 依存時 環境に応 々 運転))	件 数	新カリキュラム	19歳以下	53	49	18	10	4	134
		20～22歳	83	101	44	7	5	240	
		23歳以上	41	49	13	1	1	105	
	構 成 比	旧カリキュラム	19歳以下	42	52	18	5	1	118
		20～22歳	81	87	45	15	7	235	
		23歳以上	50	54	17	4	5	130	
		新カリキュラム	19歳以下	40.8	37.7	13.8	7.7	—	—
		20～22歳	35.3	43.0	18.7	3.0	—	—	
		23歳以上	39.4	47.1	12.5	1.0	—	—	
		旧カリキュラム	19歳以下	35.9	44.4	15.4	4.3	—	—
		20～22歳	35.5	38.2	19.7	6.6	—	—	
		23歳以上	40.0	43.2	13.6	3.2	—	—	

### ③ 走行距離区分別

走行距離区分別で比較すると、「役立った」は新カリキュラムの「5,000km未満」は36.1%、「5,000km以上」は39.6%であるのに対し、旧カリキュラムでは同41.3%、34.1%である（図3-2-33、表3-2-33）。

また、「どちらかといえば役立った」も含めると、新カリキュラムは同82.0%、78.3%、旧カリキュラムでは同78.5%、77.8%である。新カリキュラムの「5,000km未満」以外の各年齢区分では、約78%前後とほぼ同等の評価であるが、新カリキュラムの「5,000km未満」の評価は、その他年齢区分に比べて若干高い。

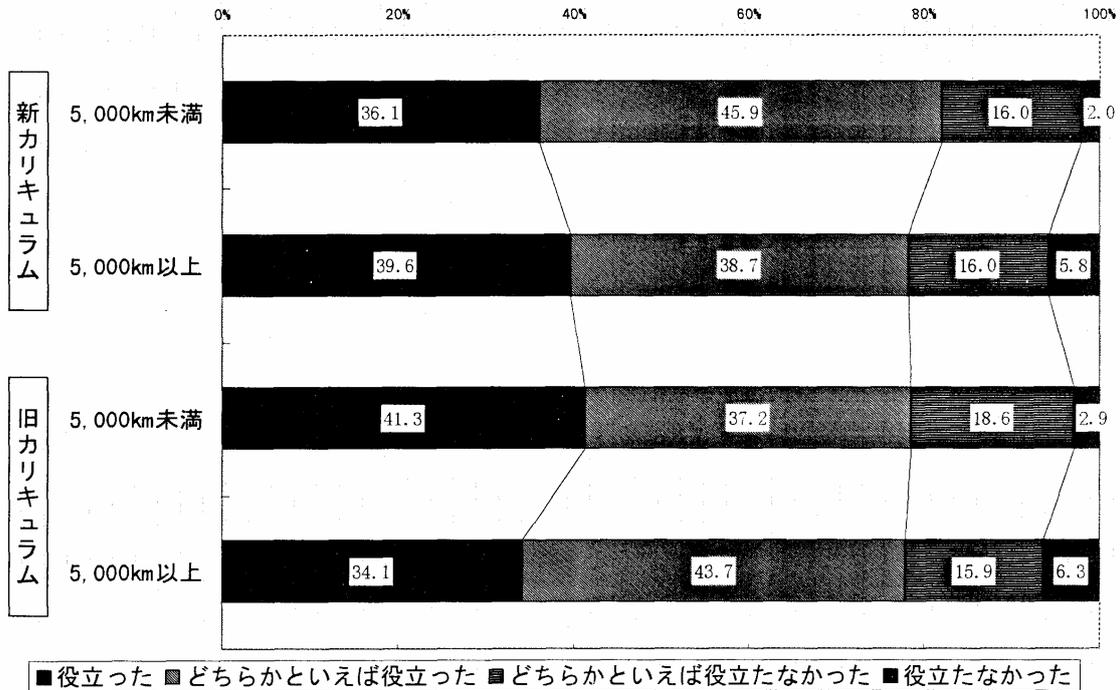


図3-2-33 走行距離区分別の役立ち度 (第3-5)

表3-2-33 走行距離区分別の役立ち度 (第3-5)

			役に立った	どちらかといえ ば役に立った	どちらかといえ ば役に立た なかった	役に立たな かった	無回答(学科 免除)	合計	
第3-5 (応用走行「法規を 守り安全で快適な 走行」(交通の状況 および道路環境に 応じた運転))	件数	新カリキュラム	5,000km未満	88	112	39	5	8	250
			5,000km以上	89	87	36	13	4	229
		旧カリキュラム	5,000km未満	71	64	32	5	9	181
			5,000km以上	103	132	48	19	4	306
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	36.1	45.9	16.0	2.0	-	-
			5,000km以上	39.6	38.7	16.0	5.8	-	-
		旧カリキュラム	5,000km未満	41.3	37.2	18.6	2.9	-	-
			5,000km以上	34.1	43.7	15.9	6.3	-	-

7) 応用走行「危険予測・回避運転と体感走行」(カーブの安全走行) (第4-1)

① 新旧カリキュラム別

スローインファストアウト等のカーブでの安全な走行についての教習項目を新旧カリキュラムで比較する。

新カリキュラムでは、「役立った」が49.6%、旧カリキュラムでは38.7%であり、新カリキュラムの方が役立ち度の評価は高い(危険率1%) (図3-2-34、表3-2-34)。この教習項目は、カリキュラム改正において、強化した教習項目の1つであり、カリキュラム改正による効果が顕著に表れている項目であるといえる。

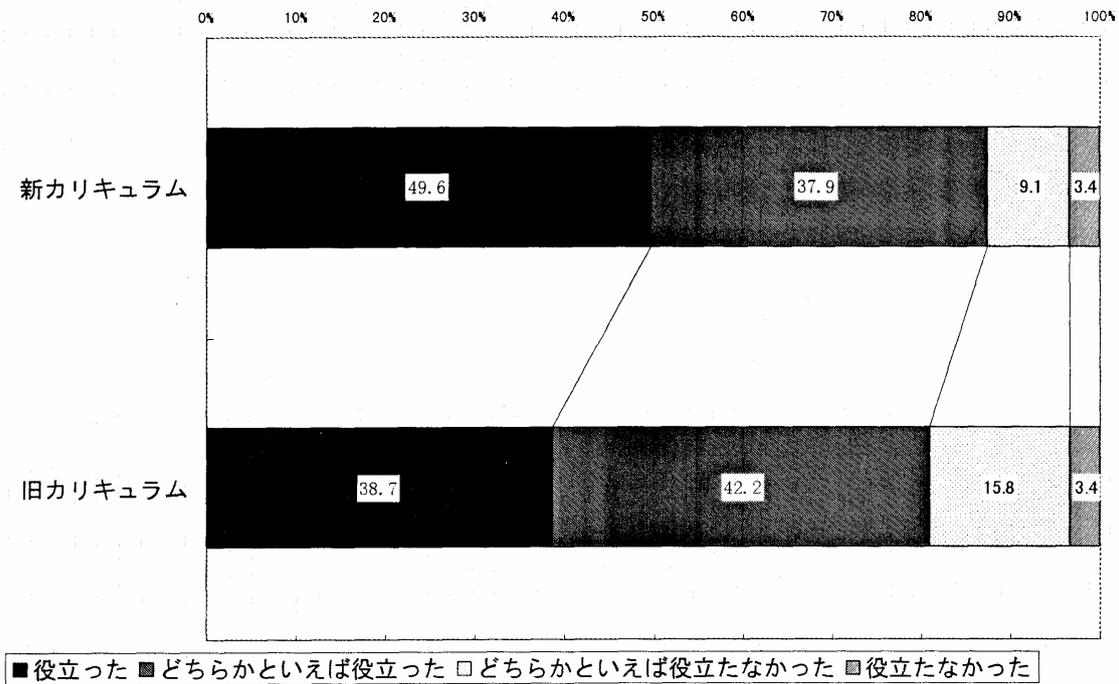


図3-2-34 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第4-1)

表3-2-34 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第4-1)

			役立った	どちらかとい えば役立った	どちらかとい えば役立た なかった	役立たな かった	無回答(学 科免除)	合計
第4-1 (応用走行「危険予測・回 避運転と体感走行」(カー ブの安全走行))	件数	新カリキュラム	233	178	43	16	9	479
		旧カリキュラム	184	201	75	16	11	487
	構成比	新カリキュラム	49.6	37.9	9.1	3.4	-	-
		旧カリキュラム	38.7	42.2	15.8	3.4	-	-

$\chi^2=15.794^{***}$

② 年齢区分別

年齢区分別に新旧カリキュラムをみると、「役立った」は新カリキュラムの「19歳以下」では50.0%、「20～22歳」は49.4%、「23歳以上」は49.5%であるのに対し、旧カリキュラムでは同41.0%、37.3%、38.6%である。全ての年齢区分において、新カリキュラムの方が役立ち度の評価は高い（図3-2-35、表3-2-35）。

また、「どちらかといえば役立った」も含めると、新カリキュラムでは同80.8%、88.6%、93.2%、旧カリキュラムでは同76.0%、81.6%、84.3%であり、新旧カリキュラムともに年齢区分が高くなると教習項目に対する評価も高くなる傾向がある。

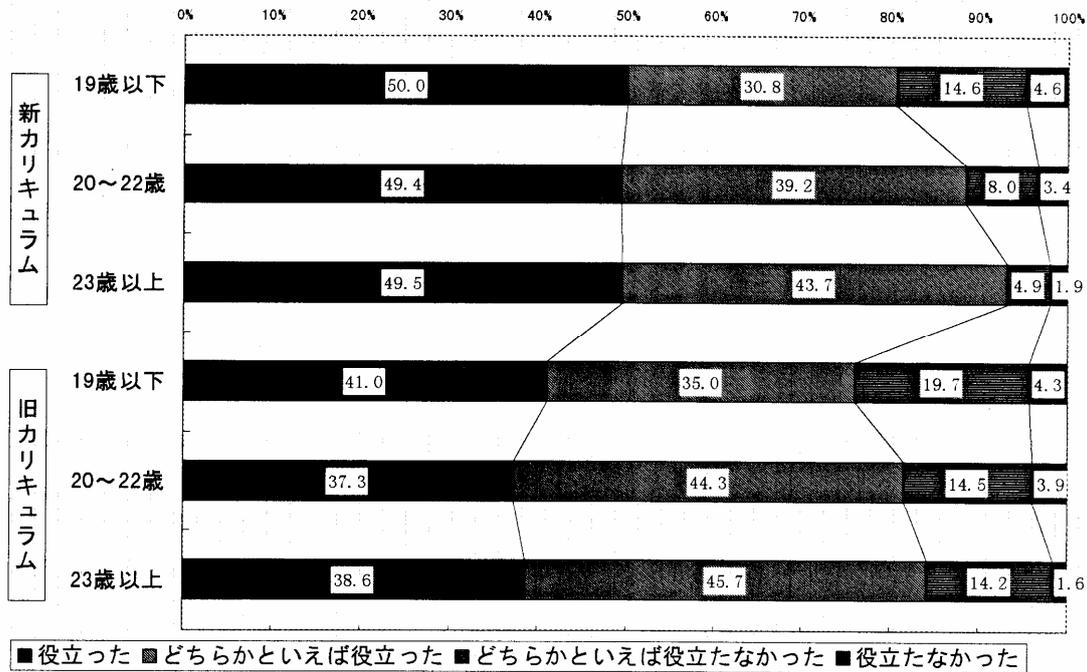


図3-2-35 年齢区分別の役立ち度 (第4-1)

表3-2-35 年齢区分別の役立ち度 (第4-1)

			役立った	どちらかといえ ば役立った	どちらかといえ ば役立たなかつ た	役立たなかつた	無回答(学科免 除)	合計	
第4-1 (応用走行「危 険予測・回避 運転と体感走 行」(カーブの 安全走行))	件 数	新カリキュラム	19歳以下	85	40	19	6	4	134
		20～22歳	117	93	19	8	3	240	
		23歳以上	51	45	5	2	2	105	
	構 成 比	新カリキュラム	19歳以下	48	41	23	5	1	118
		旧カリキュラム	20～22歳	85	101	33	9	7	235
		23歳以上	49	58	18	2	3	130	
		新カリキュラム	19歳以下	50.0	30.8	14.6	4.6	—	—
		20～22歳	49.4	39.2	8.0	3.4	—	—	
		23歳以上	49.5	43.7	4.9	1.9	—	—	
		旧カリキュラム	19歳以下	41.0	35.0	19.7	4.3	—	—
		20～22歳	37.3	44.3	14.5	3.9	—	—	
		23歳以上	38.6	45.7	14.2	1.6	—	—	

### ③ 走行距離区分別

走行距離区分別で比較すると、「役立った」は、新カリキュラムの「5,000km未満」が49.8%、「5,000km以上」が49.3%であるのに対し、旧カリキュラムでは同42.8%、36.3%である(図3-2-36、表3-2-36)。旧カリキュラムでは、走行距離区分が「5,000km以上」で評価が下がるのに対して、新カリキュラムでは走行距離が延びて運転経験を積んでも教習効果が持続していると思われる。

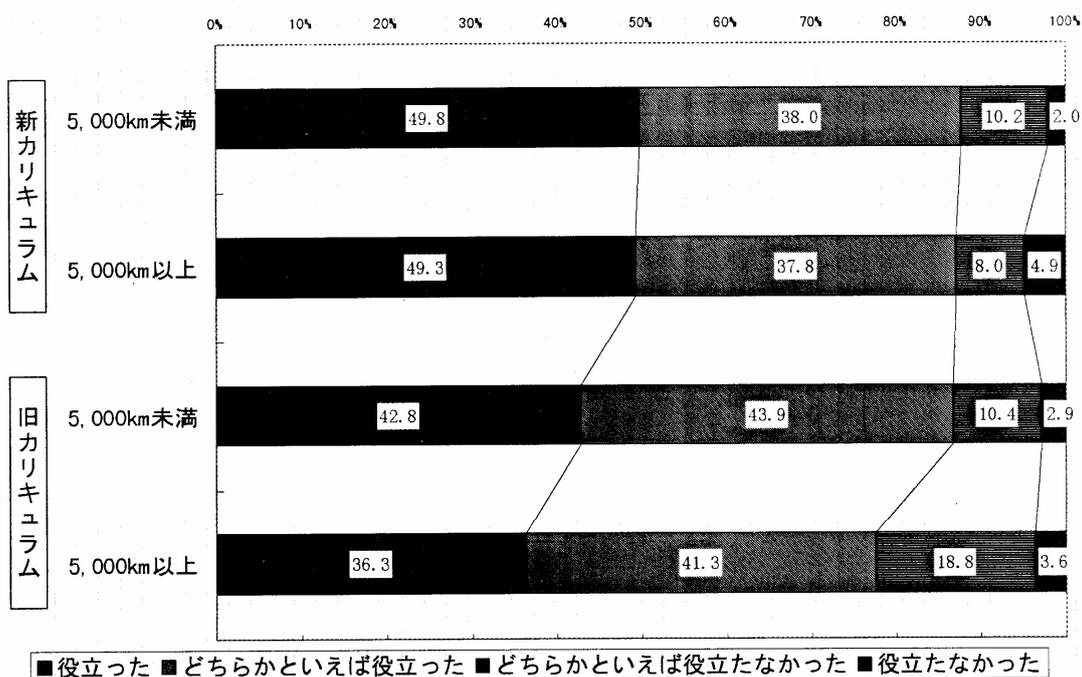


図3-2-36 走行距離区分別の役立ち度 (第4-1)

表3-2-36 走行距離区分別の役立ち度 (第4-1)

第4-1 (応用走行「危険予測・回避運転と体感走行」(カーブの安全走行))	件数	カリキュラム	走行距離	役立った	どちらかといえ ば役立った	どちらかといえ ば役立たな かった	役立たなかつ た	無回答(学科 免除)	合計
	新カリキュラム		5,000km未満	122	93	25	5	5	250
			5,000km以上	111	85	18	11	4	229
	旧カリキュラム		5,000km未満	74	76	18	5	8	191
			5,000km以上	110	125	57	11	3	306
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	49.8	38.0	10.2	2.0	—	—
			5,000km以上	49.3	37.8	8.0	4.9	—	—
	旧カリキュラム		5,000km未満	42.8	43.9	10.4	2.9	—	—
			5,000km以上	36.3	41.3	18.8	3.6	—	—

7) 応用走行「危険予測・回避運転と体感走行」(回避運転) (第4-4)

① 新旧カリキュラム別

「回避運転」の教習項目について新旧カリキュラムで比較する。

新カリキュラムでは、「役立った」が43.4%、旧カリキュラムでは同36.3%であり、新カリキュラムの方が役立ち度の評価は高い(危険率5%) (図3-2-37、表3-2-37)。

この教習項目は、カリキュラム改正において、強化した教習項目の1つであり、カリキュラム改正による効果が顕著に表れている項目であるといえる。

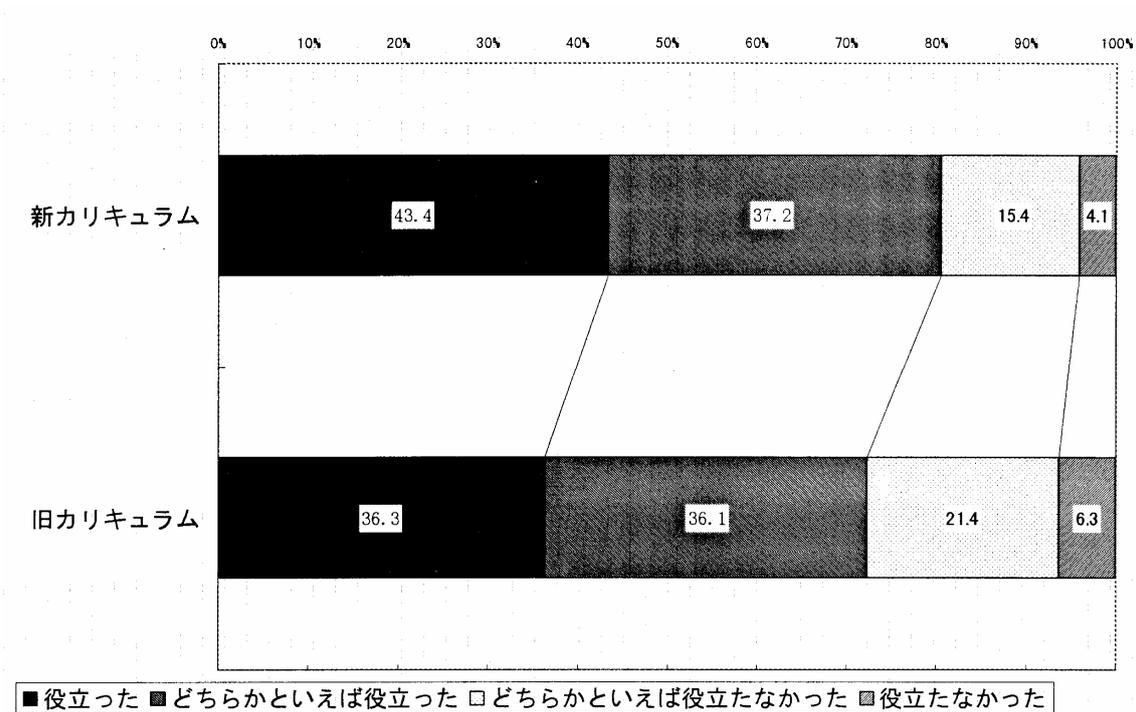


図3-2-37 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第4-4)

表3-2-37 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第4-4)

		役立った	どちらかとい えば役立った	どちらかとい えば役立た なかった	役立たな かった	無回答(学 科免除)	合計
第4-4 (応用走行「危険予測・回 避運転と体感走行」(回避 運転))	件数	新カリキュラム	203	174	72	19	479
		旧カリキュラム	173	172	102	30	487
	構成比	新カリキュラム	43.4	37.2	15.4	4.1	—
		旧カリキュラム	36.3	36.1	21.4	6.3	—

$\chi^2=9.962^{**}$

## ② 年齢区分別

年齢区分別に新旧カリキュラムをみると、「役立った」は、新カリキュラムの「19歳以下」は45.3%、「20～22歳」は40.9%、「23歳以上」は46.6%であるのに対して、旧カリキュラムは、同47.0%、31.6%、35.9%である（図3-2-38、表3-2-38）。

また、「どちらかといえば役立った」も含めると、新カリキュラムは同80.5%、78.5%、85.4%、旧カリキュラムは76.9%、68.9%、74.2%であり、全ての年齢区分で新カリキュラムの方が役立ち度の評価が高い。

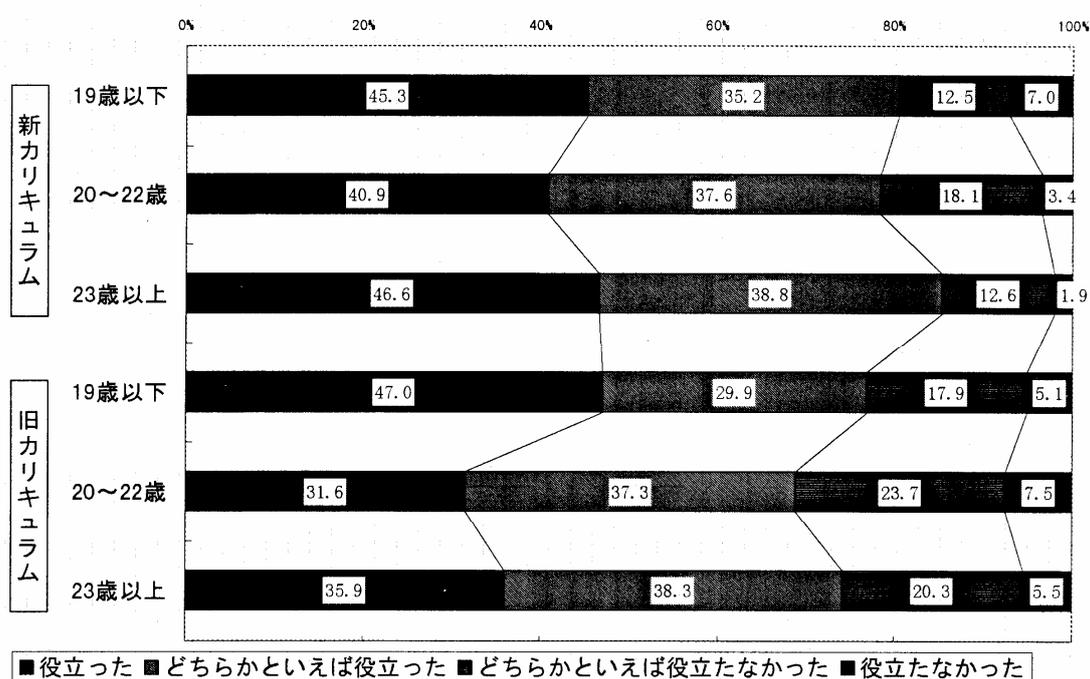


図3-2-38 年齢区分別の役立ち度 (第4-4)

表3-2-38 年齢区分別の役立ち度 (第4-4)

			役立った	どちらかといえ ば役立った	どちらかといえ ば役立たなかつ た	役立たなかつ た	無回答(学科免 除)	合計	
第4-4 (応用走行「危 険予測・回避 運転と体感走 行」(回運運 転))	件数	新カリキュラム	19歳以下	58	45	18	9	6	134
		20～22歳	97	89	43	8	3	240	
		23歳以上	48	40	13	2	2	105	
	旧カリキュラム	19歳以下	55	35	21	6	1	118	
		20～22歳	72	85	54	17	7	295	
		23歳以上	48	49	26	7	2	130	
構成比	新カリキュラム	19歳以下	45.3	35.2	12.5	7.0	—	—	
		20～22歳	40.9	37.6	18.1	3.4	—	—	
		23歳以上	46.6	38.8	12.6	1.9	—	—	
	旧カリキュラム	19歳以下	47.0	29.9	17.9	5.1	—	—	
		20～22歳	31.6	37.3	23.7	7.5	—	—	
		23歳以上	35.9	38.3	20.3	5.5	—	—	

### ③ 走行距離区分

走行距離区分別で比較すると、「役立った」は、新カリキュラムの「5,000km未満」では44.4%、42.3%であるのに対して、旧カリキュラムは同31.2%、39.1%である（図3-2-39、表3-2-39）。

また、「どちらかといえば役立った」も含めると、新カリキュラムでは同80.5%、80.6%、旧カリキュラムでは同72.2%、72.3%であり、走行距離区分による差はほとんどない。しかし、新旧カリキュラムでは新カリキュラムの方が、全ての走行距離区分において役立ち度の評価は高い。

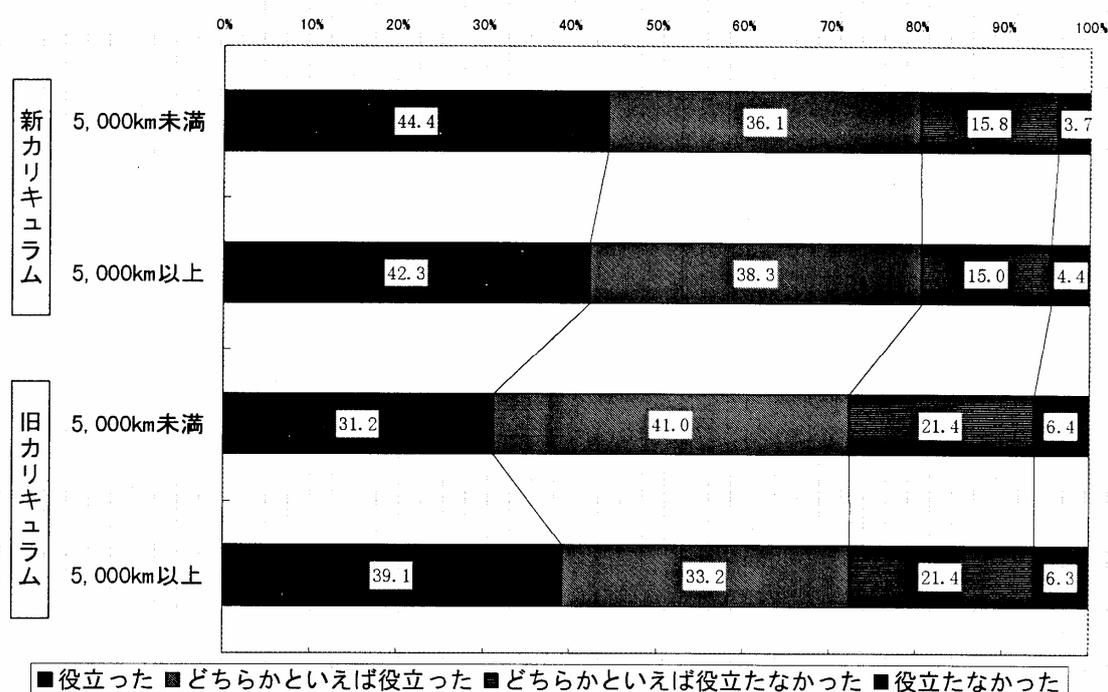


図3-2-39 走行距離区分別の役立ち度 (第4-4)

表3-2-39 年齢区分別の役立ち度 (第4-4)

第4-4 (応用走行「危険予測・回避運転と体感走行」(回避運転))	件数	カリキュラム	走行距離	役立った	どちらかといえ ば役立った	どちらかといえ ば役立たな かった	役立たなかつ た	無回答(学科 免除)	合計
構成比	新カリキュラム	5,000km未満		107	87	38	9	9	250
				96	87	34	10	2	229
	旧カリキュラム	5,000km未満		54	71	37	11	8	181
				119	101	65	19	2	306
構成比	新カリキュラム	5,000km未満		44.4	38.1	15.8	3.7	—	—
				42.3	38.3	15.0	4.4	—	—
	旧カリキュラム	5,000km未満		31.2	41.0	21.4	6.4	—	—
				39.1	33.2	21.4	6.3	—	—

9) 応用走行「危険予測・回避運転と体感走行」(危険を予測した運転) (第4-5)

① 新旧カリキュラム別

危険を予測した運転と回避運転についての教習項目を新旧カリキュラムで比較する。新カリキュラムでは、「役立った」が47.2%、旧カリキュラムは38.3%と新カリキュラムの方が役立ち度の評価が高い(危険率10%) (図3-2-40、表3-2-40)。

この教習項目は、カリキュラム改正において、強化した教習項目の1つであり、カリキュラム改正による効果が顕著に表れている項目であるといえる。

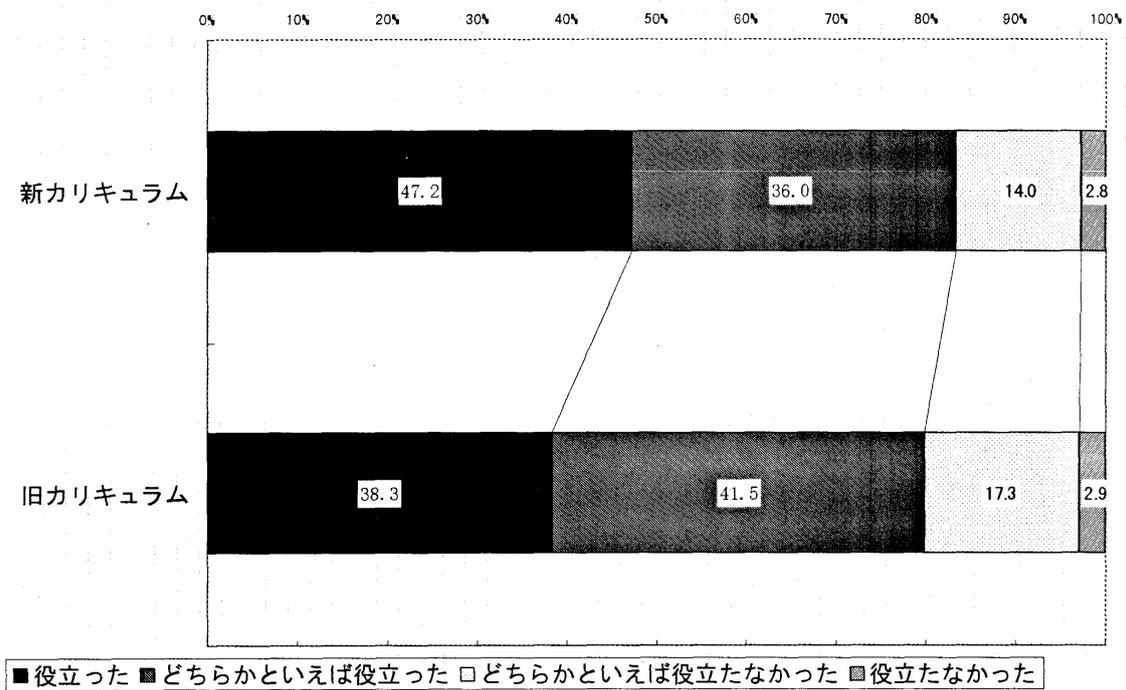


図3-2-40 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第4-5)

表3-2-40 新旧カリキュラム別の役立ち度 (第4-5)

第4-5 (応用走行「危険予測・回避運転と体感走行」(危険を予測した運転))	件数	カリキュラム	役立った	どちらかとい えば役立った	どちらかとい えば役立た なかった	役立たな かった	無回答(学 科免除)	合計
		新カリキュラム	223	170	66	13	7	479
		旧カリキュラム	182	197	82	14	12	487
	構成比	新カリキュラム	47.2	36.0	14.0	2.8	—	—
		旧カリキュラム	38.3	41.5	17.3	2.9	—	—

$\chi^2=7.894^*$

## ② 年齢区分別

年齢区分別に新旧カリキュラムをみると、「役立った」は新カリキュラムの「19歳以下」が54.6%、「20～22歳」が44.5%、「23歳以上」が44.2%であるに対して、旧カリキュラムでは41.0%、37.9%、37.0%である（図3-2-41、表3-2-41）。新旧カリキュラムともに年齢区分が下がると、役立ち度の評価が上がる傾向にある。特に、新カリキュラムの「19歳以下」では、役立ち度の評価が非常に高くなっている。

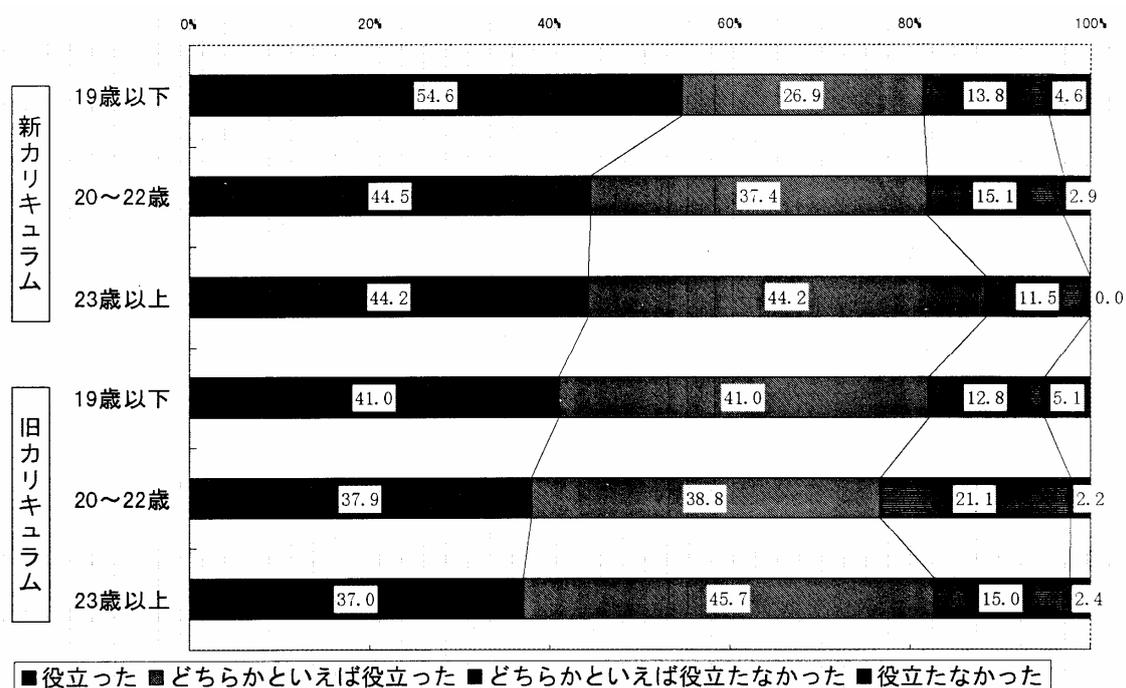


図3-2-41 年齢区分別の役立ち度 (第4-5)

表3-2-41 年齢区分別の役立ち度 (第4-5)

			役に立った	どちらかといえ ば役に立った	どちらかといえ ば役に立たなかつ た	役に立たなかつた	無回答(学科免 除)	合計	
第4-5 (応用走行「危 険予測・回避 運転と体感走 行」(危険を予 測した運転))	件数	新カリキュラム	19歳以下	71	36	18	6	4	134
		20～22歳	106	89	36	7	2	240	
		23歳以上	46	46	12	0	1	105	
	旧カリキュラム	19歳以下	48	48	15	6	1	118	
		20～22歳	86	88	48	5	8	235	
		23歳以上	47	58	19	3	3	130	
構成比	新カリキュラム	19歳以下	54.6	26.9	13.8	4.6	—	—	
		20～22歳	44.5	37.4	15.1	2.9	—	—	
		23歳以上	44.2	44.2	11.5	0.0	—	—	
	旧カリキュラム	19歳以下	41.0	41.0	12.8	5.1	—	—	
		20～22歳	37.9	38.8	21.1	2.2	—	—	
		23歳以上	37.0	45.7	15.0	2.4	—	—	

### ③ 走行距離別

走行距離区分別で比較すると、「役立った」は、新カリキュラムの「5,000km未満」では50.4%、「5,000km以上」は43.9%であるのに対し、旧カリキュラムでは同40.5%、37.1%である（図3-2-42、表3-2-42）。新旧カリキュラムともに走行距離区分が短い方が役立ち度の評価は高い。また、新カリキュラムの方が旧カリキュラムに比べて、どの走行距離区分においても役立ち度の評価は高い。

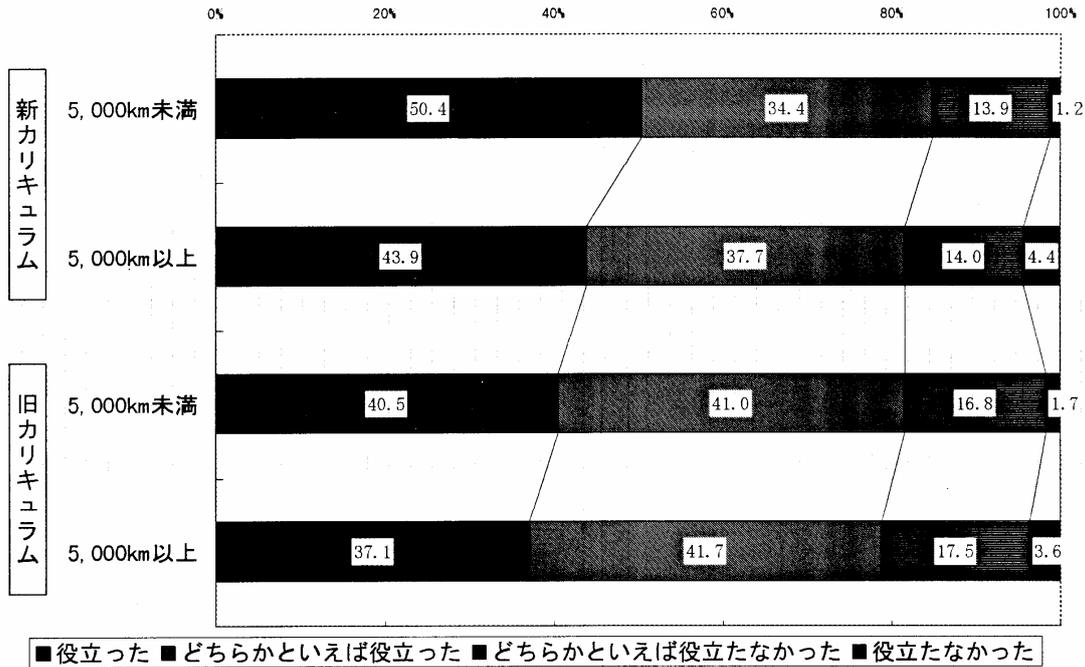


図3-2-42 走行距離区分別年齢区分別の役立ち度（第4-5）

表3-2-42 走行距離区分別年齢区分別の役立ち度（第4-5）

第4-5 (応用走行「危険予測・回避運転と体感走行」(危険を予測した運転))	件数	カリキュラム	走行距離区分	役に立った	どちらかといえば役に立った	どちらかといえば役に立たなかった	役に立たなかった	無回答(学科免除)	合計
	新カリキュラム	5,000km未満		123	84	34	3	6	250
			5,000km以上	100	86	32	10	1	229
		旧カリキュラム	5,000km未満	70	71	29	3	8	181
			5,000km以上	112	126	53	11	4	306
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	50.4	34.4	13.9	1.2	-	-
			5,000km以上	43.9	37.7	14.0	4.4	-	-
		旧カリキュラム	5,000km未満	40.5	41.0	16.8	1.7	-	-
			5,000km以上	37.1	41.7	17.5	3.6	-	-

10) 応用走行「法規を守り安全で快適な走行」(安全な速度と車間距離) (第3-4)

① 年齢区分別

年齢区分別の役立ち度の評価をみると、「役立った」は、「19歳以下」が46.9%、「20～22歳」が30.4%、「23歳以上」が35.6%であり、「19歳以下」の評価が非常に高い(図3-2-43、表3-2-43)。

また、「役立たなかった」をみると、同7.0%、4.6%、1.0%と年齢区分が上がるにつれて低くなる傾向がある。

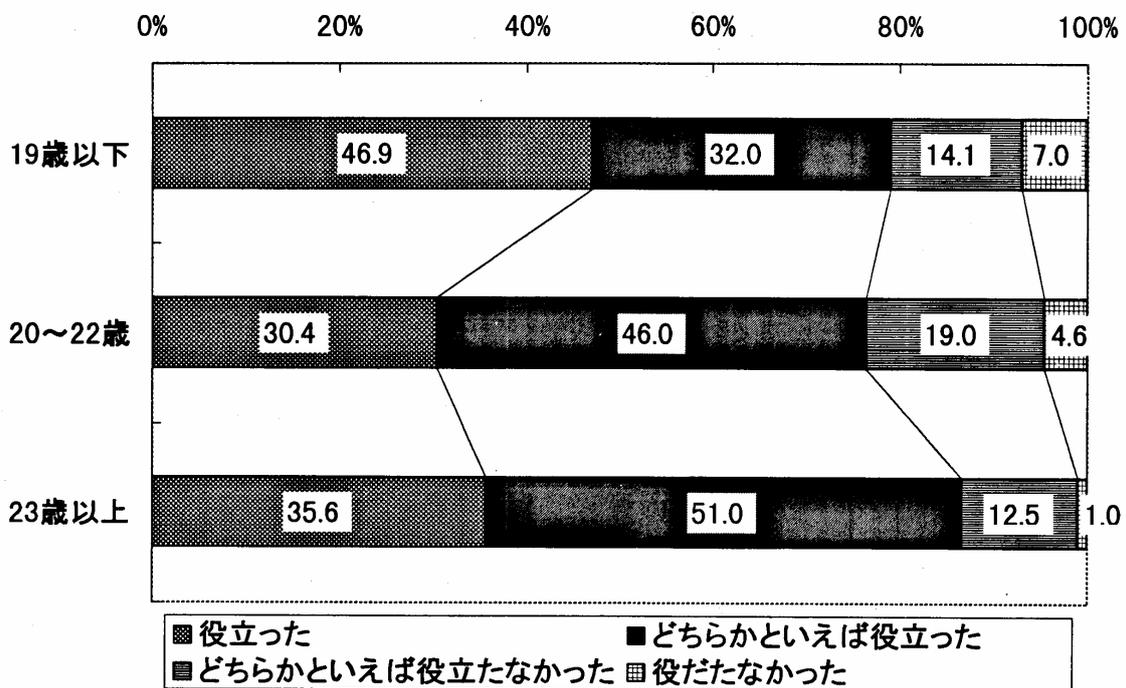


図3-2-43 年齢区分別の役立ち度 (第3-4)

表3-2-43 年齢区分別の役立ち度 (第3-4)

			役に立った	どちらかとい えば役に 立った	どちらかとい えば役に 立たなかつた	役だたな かつた	無回答	合計
第3-4 (応用走行「法規を守り安全で快適な走行」(安全な速度と車間距離))	件数	～19歳	60	41	18	9	6	134
		20～22歳	72	109	45	11	3	240
		23歳～	37	53	13	1	1	105
	構成比	19歳以下	46.9	32.0	14.1	7.0	—	—
		20～22歳	30.4	46.0	19.0	4.6	—	—
		23歳以上	35.6	51.0	12.5	1.0	—	—

② 走行距離区分別

走行距離区分別の役立ち度の評価をみるとこの教習項目が「役立った」は、「5,000km未満」が37.4%、「5,000km以上」が34.5%である（図3-2-44、表3-2-44）。

また、「役立たなかった」をみると、同2.1%、7.1%と走行距離区分の短い方の評価が高くなっている。

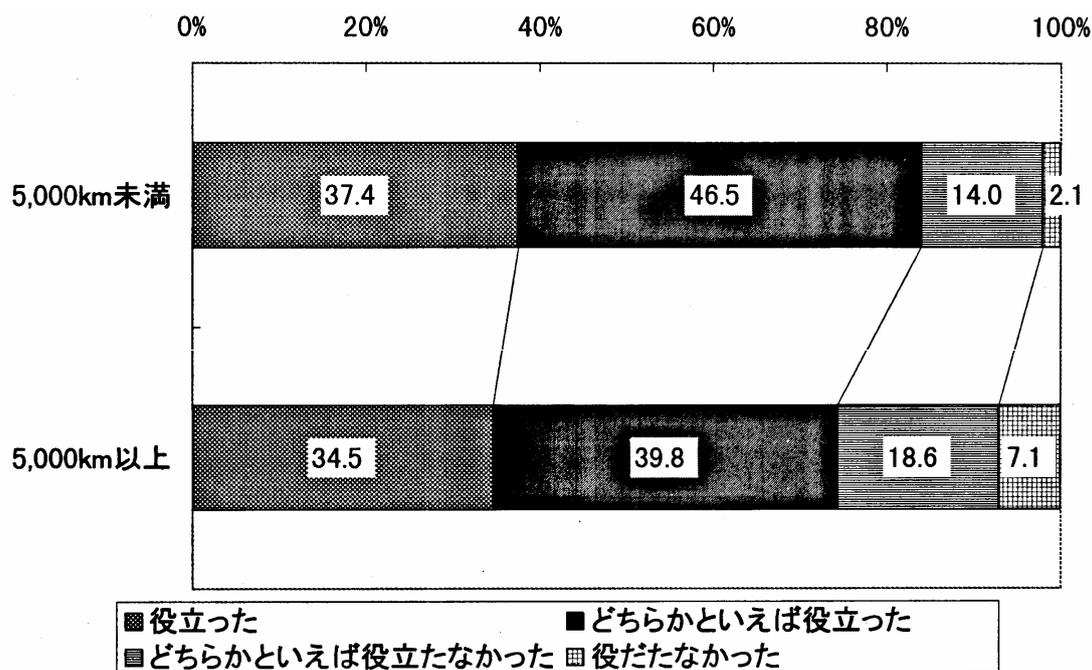


図3-2-44 走行距離区分別の役立ち度（第3-4）

表3-2-44 走行距離区分別の役立ち度（第3-4）

第3-4 (応用走行「法規を守り安全で快適な走行」 (安全な速度と車間距離))	件数	役立ち度				無回答	合計
		役立った	どちらかといえば役立った	どちらかといえば役立たなかった	役立たなかった		
	5,000km未満	91	113	34	5	7	250
	5,000km以上	78	90	42	16	3	229
	構成比	37.4	46.5	14.0	2.1	—	—
		34.5	39.8	18.6	7.1	—	—

1 1) 応用走行「危険予測・回避運転と体感走行」(カーブの体感走行) (第4-2)

① 年齢構成別

年齢構成別の役立ち度の評価をみると、この教習項目が「役立った」は、「19歳以下」が46.5%、「20～22歳」が49.8%、「23歳以上」が52.4%である(図3-2-45、表3-2-45)。

また、「役立たなかった」をみると、同5.4%、4.6%、1.9%と年齢区分が上がるに従って、役立ち度の評価は低くなる傾向がある。

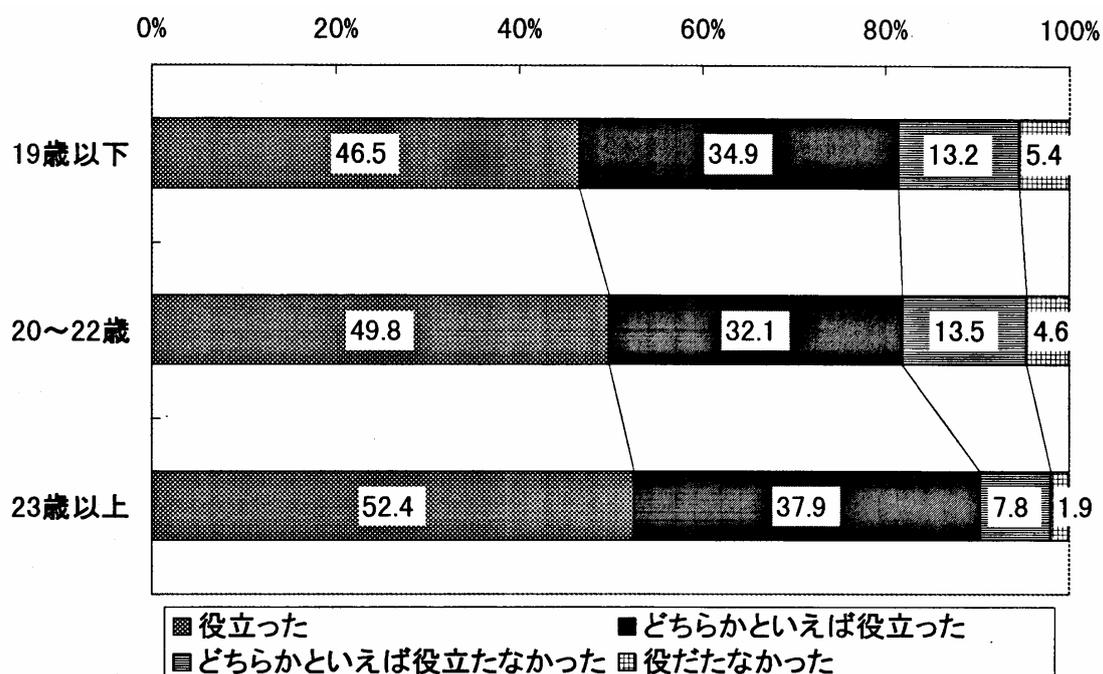


図3-2-45 年齢区分別の役立ち度 (第4-2)

表3-2-45 年齢区分別の役立ち度 (第4-2)

			役に立った	どちらかとい えば役に 立った	どちらかとい えば役に 立たなかつた	役だたな かつた	無回答	合計
第4-2 (応用走行「危険予 測・回避運転と体感 走行」(カーブの体 感走行))	件数	19歳以下	60	45	17	7	5	134
		20～22歳	118	76	32	11	3	240
		23歳以上	54	39	8	2	2	105
	構成比	19歳以下	46.5	34.9	13.2	5.4	—	—
		20～22歳	49.8	32.1	13.5	4.6	—	—
		23歳以上	52.4	37.9	7.8	1.9	—	—

## ② 走行距離区分別

走行距離区分別の役立ち度の評価をみると、この教習項目が「役立った」は、「5,000km未満」が51.4%、「5,000km以上」が47.3%である（図3-2-46、表3-2-46）。

また、「役立たなかった」をみると、同2.1%、6.6%と走行距離区分の短い方が役立ち度の評価は高い。

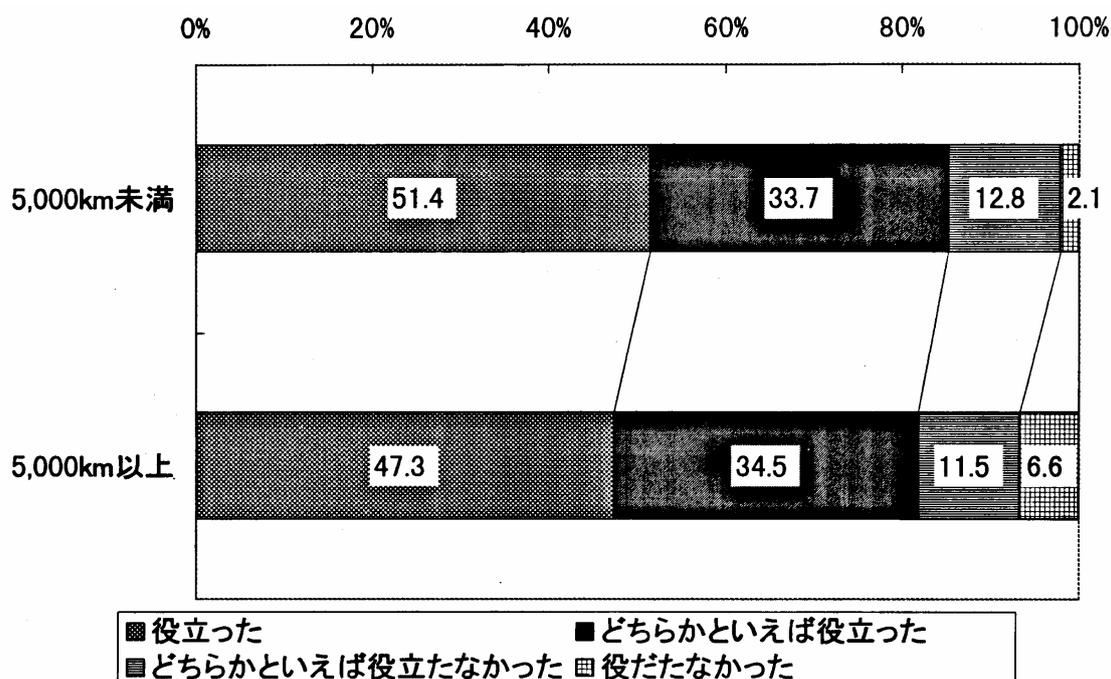


図3-2-46 走行距離区分別の役立ち度（第3-4）

第4-2 (応用走行「危険予測・回避運転と体感走行」(カーブの体感走行))	件数	走行距離区分	役立った	どちらかといえば役立った	どちらかといえば役立たなかった	役立たなかった	無回答	合計
			125	82	31	5	7	250
		5,000km以上	107	78	26	15	3	229
	構成比	5,000km未満	51.4	33.7	12.8	2.1	—	—
		5,000km以上	47.3	34.5	11.5	6.6	—	—

表3-2-46 走行距離区分別の役立ち度（第3-4）

1 2) 応用走行「危険予測・回避運転と体感走行」(急制動) (第4-3)

① 年齢構成別

年齢構成別の役立ち度の評価をみると、この教習項目が「役立った」は、「19歳以下」が54.6%、「20～22歳」が55.7%、「23歳以上」が58.3%である(図3-2-47、表3-2-47)。年齢区分が上がるにつれて教習項目の役立ち度の評価も上がる傾向がある。

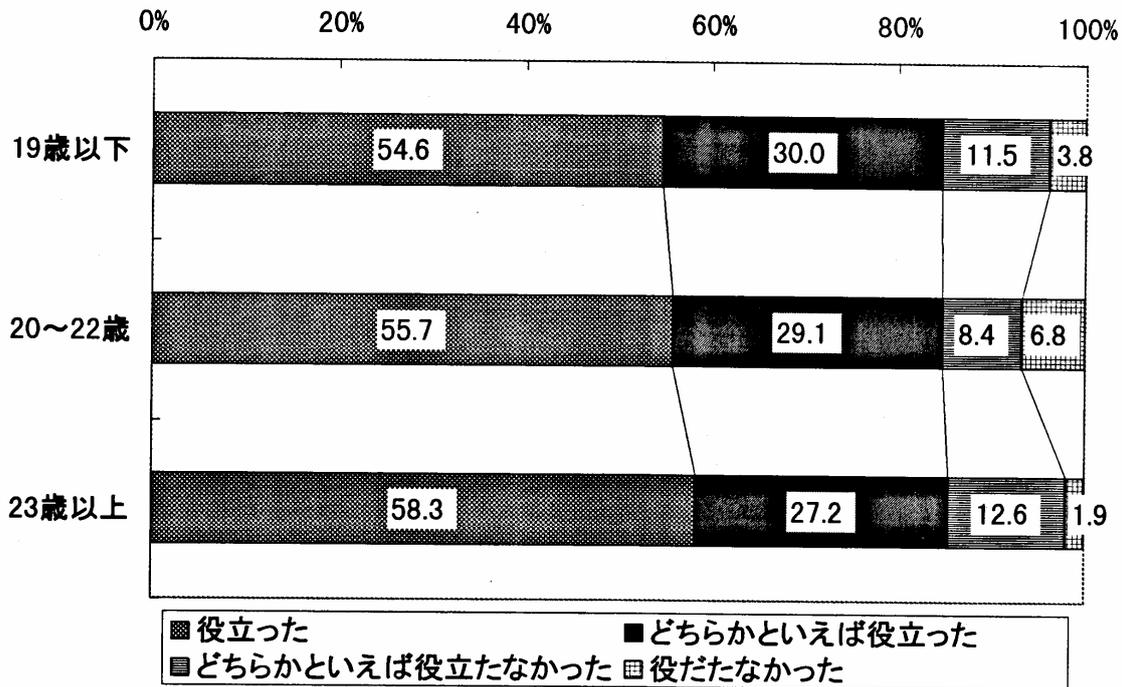


図3-2-47 年齢区分別の役立ち度 (第4-3)

表3-2-47 年齢区分別の役立ち度 (第4-3)

			役に立った	どちらかといえば役に立った	どちらかといえば役に立たなかった	役に立たなかった	無回答	合計
第4-3 (応用走行「危険予測・回避運転と体感走行」(急制動))	件数	19歳以下	71	39	15	5	4	134
		20～22歳	132	69	20	16	3	240
		23歳以上	60	28	13	2	2	105
構成比	19歳以下	54.6	30.0	11.5	3.8	—	—	
	20～22歳	55.7	29.1	8.4	6.8	—	—	
	23歳以上	58.3	27.2	12.6	1.9	—	—	

② 走行距離区分別

走行距離区分別の役立ち度の評価をみると、この教習項目が「役立った」は、「5,000km未満」が58.0%、「5,000km以上」が53.7%である（図3-2-48、表3-2-48）。

また、「役立たなかった」をみると、同3.3%、6.6%と走行距離区分の短い方が役立ち度の評価は高い。

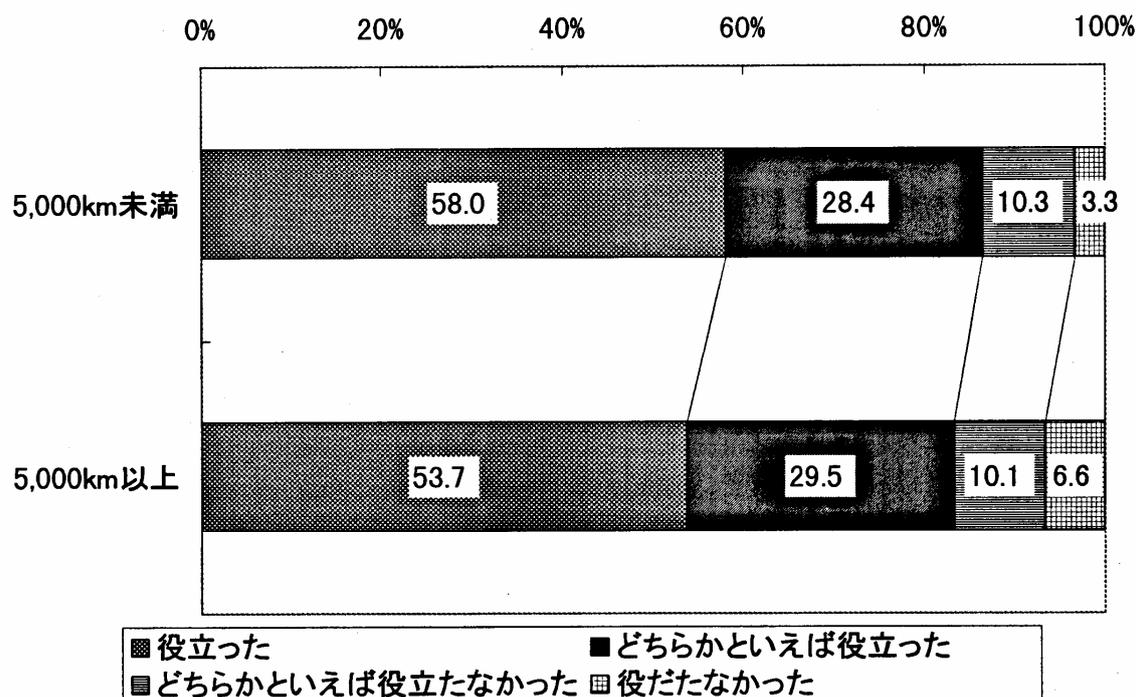


図3-2-48 走行距離区分別の構成比 (第3-4)

表3-2-48 走行距離区分別の構成比 (第3-4)

第4-3 (応用走行「危険予測・回避運転と体感走行」(急制動))	件数	走行距離区分	役立った	どちらかといえ ば役立った	どちらかといえ ば役立たな かった	役立たなかつ た	無回答	合計
		5,000km未満	141	69	25	8	7	250
		5,000km以上	122	67	23	15	2	229
	構成比	5,000km未満	58.0	28.4	10.3	3.3	—	—
		5,000km以上	53.7	29.5	10.1	6.6	—	—

### 13) シミュレーター教習

#### ① 年齢構成別

年齢構成別の役立ち度の評価をみると、この教習項目が「役立った」は、「19歳以下」が27.1%、「20～22歳」が19.9%、「23歳以上」が32.3%である（図3-2-49、表3-2-49）。

また、「どちらかといえば役立った」も含めると、同41.2%、43.3%、60.0%と年齢区分が上がるにつれて教習項目の役立ち度の評価も上がる傾向がある。しかし、一般的には、シミュレーター教習はハード（シミュレーターのメーカーによっても受講者の満足度に差が出るといわれている）。

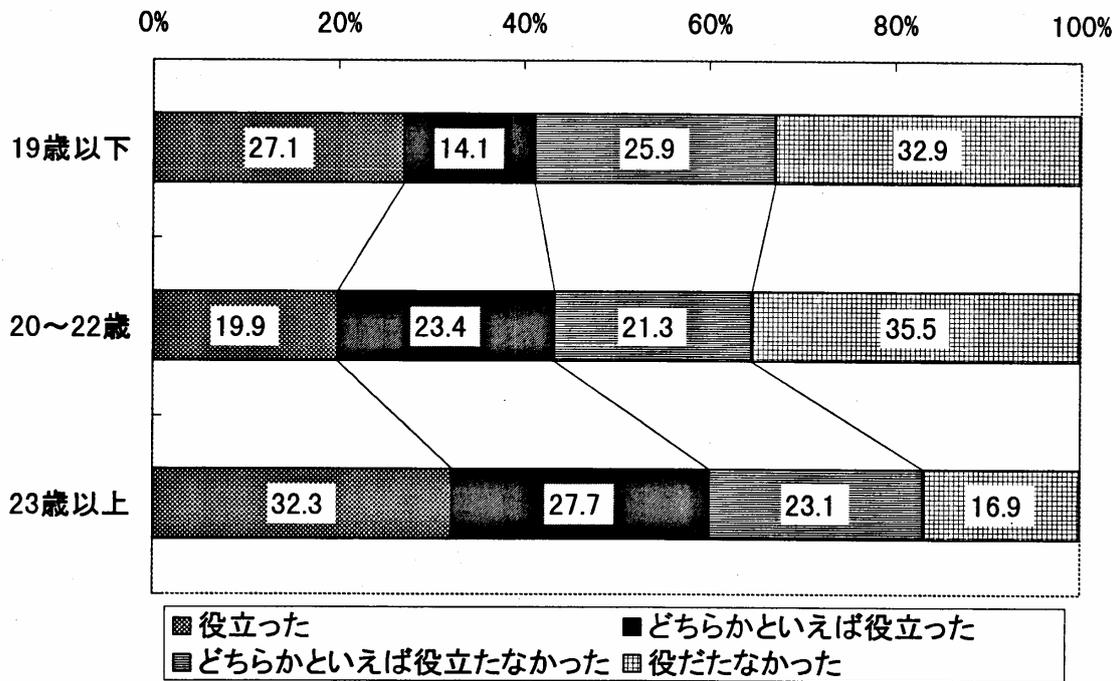


図3-2-49 年齢区分別の構成比 (シミュレーター)

表3-2-49 年齢区分別の構成比 (シミュレーター)

		役立った	どちらかとい えば役 立った	どちらかとい えば役立 たなかった	役だたな かった	受講してい ない	無回答	合計
シミュレーター	件数	23	12	22	28	46	3	134
		28	33	30	50	94	5	240
		21	18	15	11	38	2	105
構成比	19歳以下	27.1	14.1	25.9	32.9	—	—	—
	20～22歳	19.9	23.4	21.3	35.5	—	—	—
	23歳以上	32.3	27.7	23.1	16.9	—	—	—

② 走行距離区分別

走行距離区分別の役立ち度の評価をみると、この教習項目が「役立った」は、「5,000km未満」が28.7%、「5,000km以上」が18.8%であり、走行距離区分の短い方が役立ち度の評価は高い傾向がある（図3-2-50、表3-2-50）。

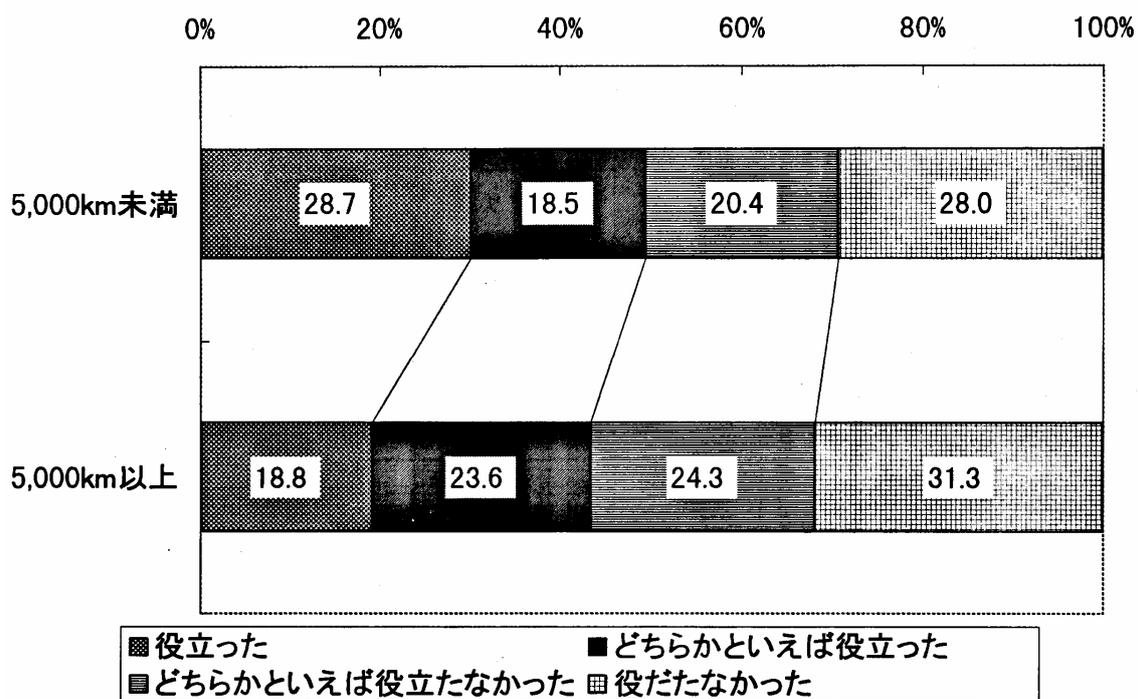


図3-2-50 走行距離区分別の構成比 (シミュレーター)

表3-2-50 走行距離区分別の構成比 (シミュレーター)

			役立った	どちらかといえ ば役立った	どちらかといえ ば役立たな かった	役立たなかつ た	受講していな い	無回答	合計
シミュレーター	件数	5,000km未満	45	29	32	44	93	7	250
		5,000km以上	27	34	35	45	85	3	228
	構成比	5,000km未満	28.7	18.5	20.4	28.0	—	—	—
		5,000km以上	18.8	23.6	24.3	31.3	—	—	—

### 3-2-2 総合評価

各教習項目別に、「役立った」を4点、「どちらかといえば役立った」を3点、「どちらかといえば役だたなかった」を2点、「役立たなかった」を1点として得点を与え、平均点を出して評価した。

同一内容の教習項目のうち、学科教習では旧カリキュラムの方が役立ち度の評価は高いが、統計的には有意な差（危険率10%）はない。また、技能教習では9項目中7項目で新カリキュラムの方が役立ち度の評価は高く、技能教習全体でもその評価は高い（表3-2-51）

表3-2-51 新旧カリキュラムの総合評価

	教習項目		平均点	
	新カリキュラム	旧カリキュラム	新カリキュラム	旧カリキュラム
学科教習	学科-1	学科-1	3.34	3.47
	学科-2	学科-2	3.36	3.38
	学科-3	学科-3	3.16	3.17
	学科-4	学科-4	2.55	2.56
	学科-5	学科-5	2.45	2.57
	学科教習平均点			2.97
技能教習	第1段階	第1段階	3.42	3.35
	第2段階	第2-1	3.40	3.32
	第3-1	第3-3	3.12	3.18
	第3-2	第3-1	3.15	3.13
	第3-3	第3-2	3.32	3.33
	第3-4	—	3.11	—
	第3-5	第3-4	3.14	3.10
	第4-1	第2-2	3.34	3.16
	第4-2	—	3.29	—
	第4-3	—	3.36	—
	第4-4	第2-3	3.20	3.02
	第4-5	第3-5	3.28	3.15
	技能教習平均点			3.26

注) 表中の網掛けは、各教習項目別の平均点が新カリキュラムの方が大きい教習項目。

### 3-3 教習の適切性の評価

普通自動二輪免許取得後に、初めて実際に道路運転したとき、教習所で適切な教習が受けられたかどうかを次の4つ選択肢で質問した。

1. きわめて適切であった
2. どちらかといえば適切であった
3. どちらかといえば適切ではなかった
4. 適切ではなかった

#### (1) 新旧カリキュラム別

初めて運転したときの教習の適切性は、新カリキュラムでは「きわめて適切であった」が22.1%、旧カリキュラムでは18.6%である（図3-3-1、表3-3-1）。

また、「どちらかといえば適切であった」も含めると、新カリキュラムは86.2%であるのに対して、旧カリキュラムは85.7%と、若干新カリキュラムの方が教習所での教習の適切性の評価は高い。しかし、この差は統計的にみて有意な差（危険率10%）ではない。

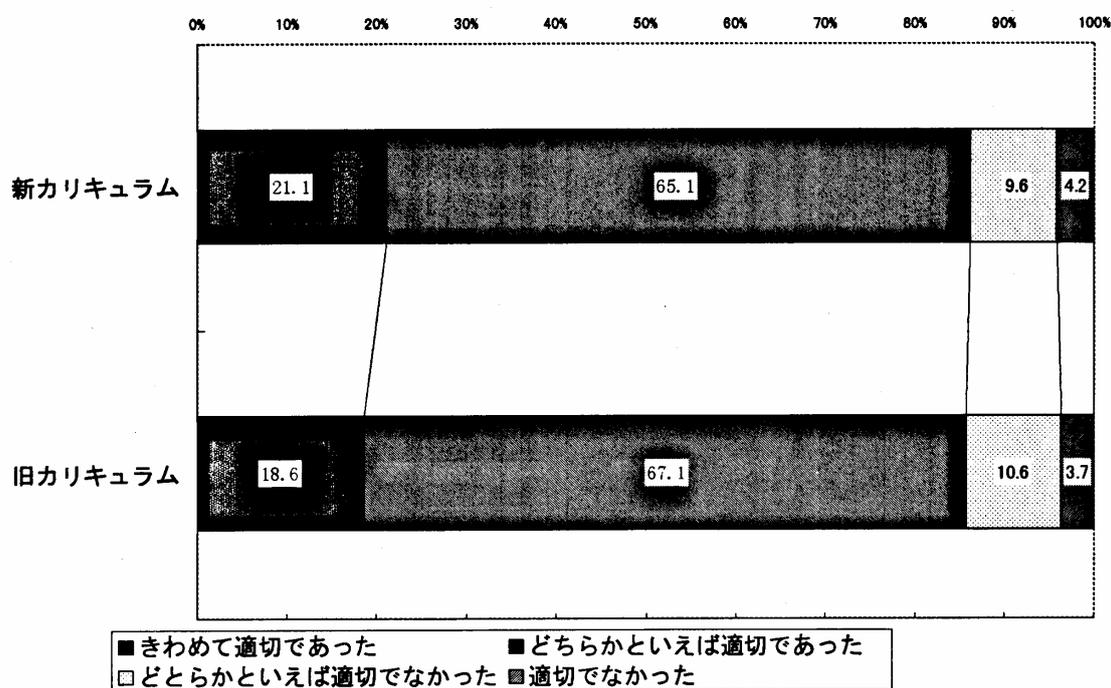


図3-3-1 新旧カリキュラム別の初めて運転したときに感じた教習所の教習の適切度

表3-3-1 新旧カリキュラム別の初めて運転したときに感じた教習所の教習の適切度

		きわめて適切であつた	どちらかといえば適切であつた	どちらかといえば適切でなかつた	適切でなかつた	無回答	合計
件数	新カリキュラム	96	297	44	19	23	479
	旧カリキュラム	81	292	46	16	52	487
構成比	新カリキュラム	21.1	65.1	9.6	4.2	—	—
	旧カリキュラム	18.6	67.1	10.6	3.7	—	—

$$\chi^2=1.121$$

## (2) 年齢区分別

年齢区分別にみると、「きわめて適切であった」は新カリキュラムの年齢区分の若い層から、26.0%、17.7%、22.4%、旧カリキュラムは19.3%、17.3%、21.1%である(図3-3-2、表3-3-2)。

また、「どちらかといえば適切であった」も含めると、新カリキュラムは90.6%、80.8%、90.8%であるのに対して、旧カリは同89.9%、86.1%、80.7%と、新旧カリキュラムを問わず、どの年齢区分においても、おおむね適切であったと評価している。

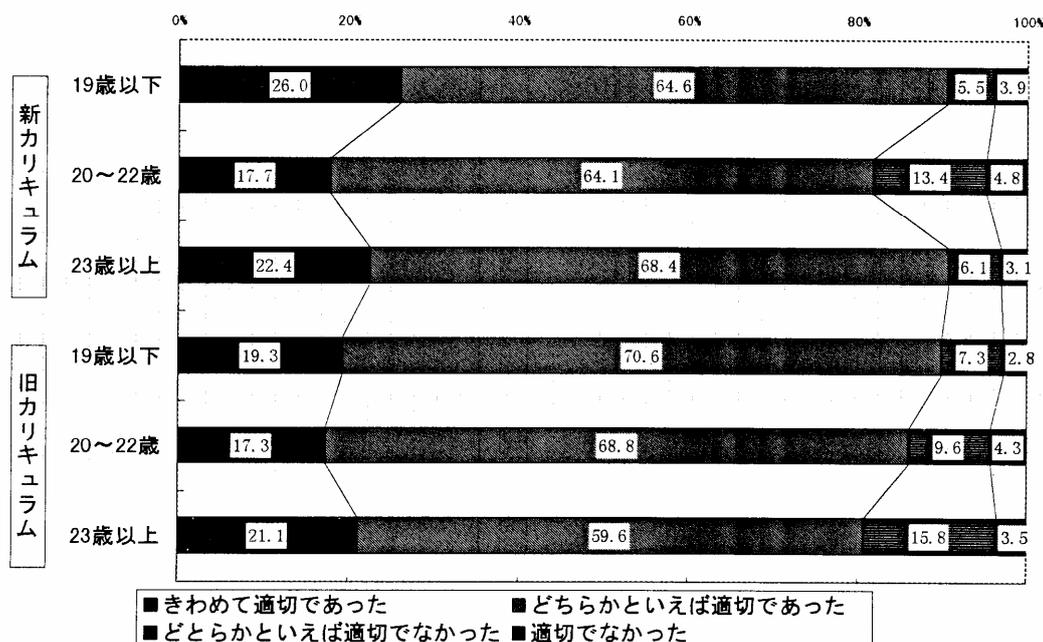


図3-1-2 年齢区分別の初めて運転したときに感じた教習所の教習の適切度

表3-1-2 年齢区分別の初めて運転したときに感じた教習所の教習の適切度

			きわめて適切であった	どちらかといえば適切であった	どちらかといえば適切でなかった	適切でなかった	無回答	合計
件数	新カリキュラム	19歳以下	33	82	7	5	7	134
		20～22歳	41	148	31	11	9	240
		23歳以上	22	67	6	3	7	105
件数	旧カリキュラム	19歳以下	21	77	8	3	9	118
		20～22歳	36	143	20	9	27	235
		23歳以上	24	68	18	4	16	130
構成比	新カリキュラム	19歳以下	26.0	64.6	5.5	3.9	—	—
		20～22歳	17.7	64.1	13.4	4.8	—	—
		23歳以上	22.4	68.4	6.1	3.1	—	—
構成比	旧カリキュラム	19歳以下	19.3	70.6	7.3	2.8	—	—
		20～22歳	17.3	68.8	9.6	4.3	—	—
		23歳以上	21.1	59.6	15.8	3.5	—	—

### (3) 走行距離区分別

走行距離区分別にみると、「きわめて適切であった」は、新カリキュラムの「5,000km未満」では22.0%、「5,000km以上」では20.0%、旧カリキュラムでは同21.8%、16.8%である(図3-3-3、表3-3-3)。新旧カリキュラムを問わず、走行距離区分の短い方が教習所での教習が適切であったと感じており、「どちらかといえば適切であった」も含めるとより顕著に表れる。

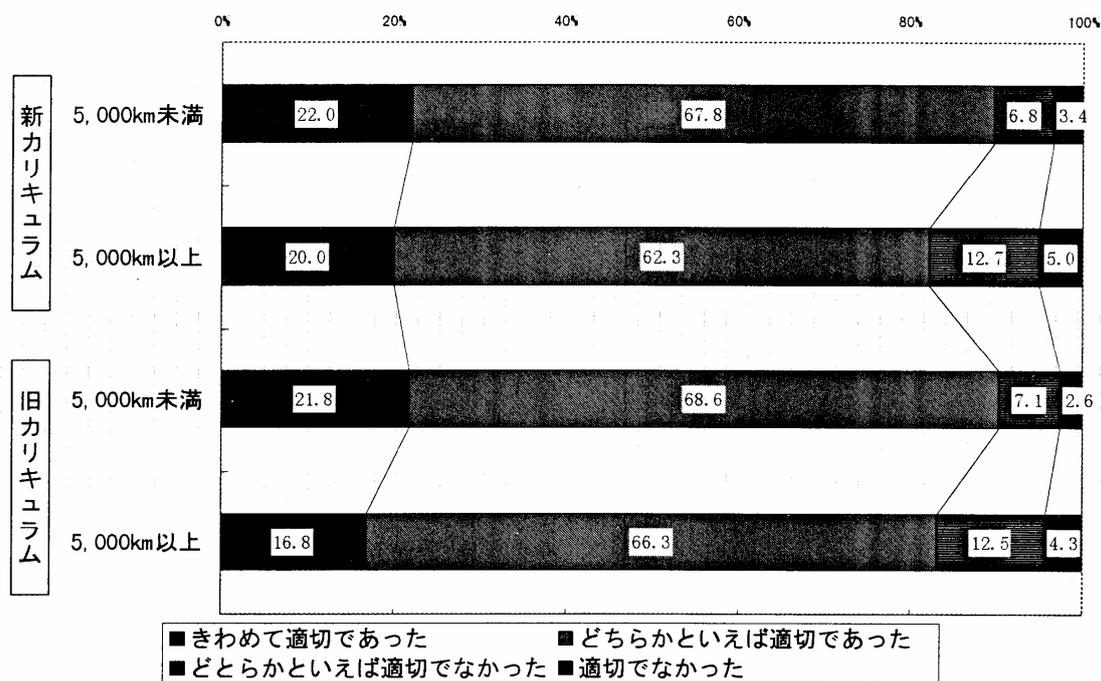


図3-1-3 走行距離区分別の初めて運転したときに感じた教習所の教習の適切度

表3-1-4 走行距離区分別の初めて運転したときに感じた教習所の教習の適切度

件数	カリキュラム	走行距離	きわめて適切であった	どちらかといえば適切であった	どちらかといえば適切でなかった	適切でなかった	無回答	合計
			52	160	16	8	14	250
新カリキュラム	5,000km未満	22.0	67.8	6.8	3.4	—	—	
	5,000km以上	20.0	62.3	12.7	5.0	—	—	
旧カリキュラム	5,000km未満	21.8	68.6	7.1	2.6	—	—	
	5,000km以上	16.8	66.3	12.5	4.3	—	—	

### 3-4 教習時間の不足感

#### 3-4-1 運転場面別の不足感

実走行で経験した場面において、場面別に教習時間の不足感を次の4つの選択肢で質問した。

1. 十分である
2. ほぼ十分である
3. やや不足している
4. 不足している

#### (1) 運転場面別の不足感

##### ① 新旧カリキュラム別

実走行で経験した運転場面において、新旧カリキュラムで教習時間の不足が多い場面は、「カーブの多い山道での運転」、「i. 雨の中の運転」、「j. すべりやすい路面での運転」、「夜間の運転」、「高速道路での走行」等が挙げられる。また、不足感が少ない場面としては、「見通しの悪い交差点の通過」、「急ブレーキをかけた停止」、「危険を予測した運転」等が挙げられる。不足感が多い場面は、教習所では体験することが難しい場面であり、不足感の少ない場面は新カリキュラムで強化した教習項目である（図3-4-1、表3-4-1）。

また、新旧カリキュラム別にみると、新カリキュラムの方が全ての場面において教習時間は十分であると感じている。さらに、新旧カリキュラムで有意な差（危険率10%以下）がある場面は、「g. 危険を回避するための運転」、「i. 雨の中の運転」、「m. 急な坂道での運転」、「l. カーブの多い山道での運転」、「a. 急ブレーキをかけた停止」、「j. すべりやすい路面での運転」、「h. 夜間の運転」、の7項目である。「急な坂道での運転」以外は、新カリキュラムの方が練習時間は十分であると感じている。新カリキュラムは、教習項目の強化により、実車による教習では体験させることが難しいこれらの場面をシミュレーター教習等で模擬的に教習が行えたことから評価されたといえる。

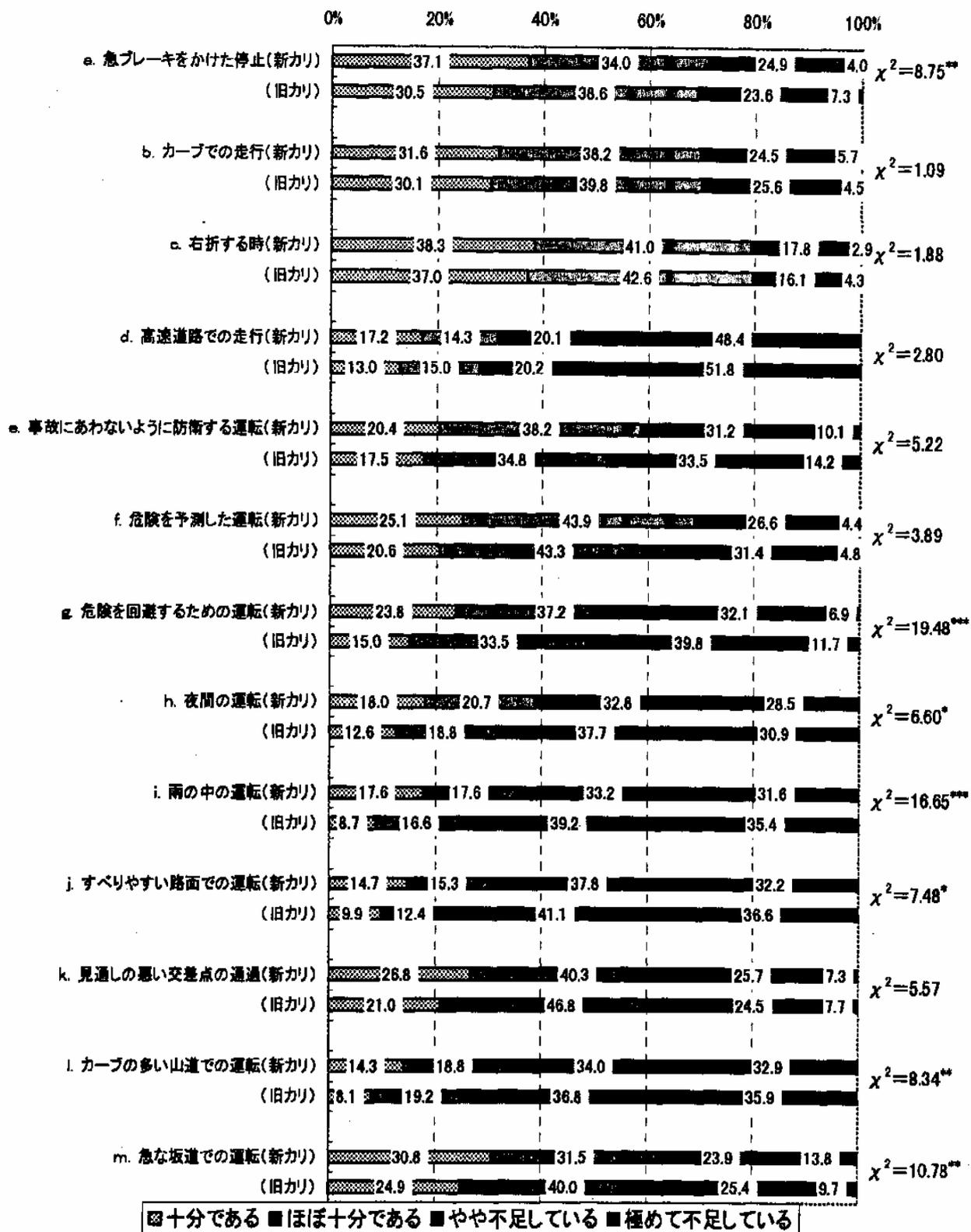


図3-4-1 新旧カリキュラム別の実走行場面別教習時間の不足感

表3-4-1 新旧カリキュラム別の実走行場面別教習時間の不足感

設問項目	対象	十分である	ほぼ十分である	やや不足している	極めて不足している	無回答	合計	平均点	
		件数	割合	件数	割合				件数
a. 急ブレーキをかけた停止	件数	新カリキュラム	187	159	112	18	29	479	3.04
		旧カリキュラム	138	175	107	33	34	487	2.92
	構成比	新カリキュラム	37.1	34.0	24.9	4.0	—	—	—
		旧カリキュラム	30.6	36.6	23.6	7.3	—	—	—
b. カーブでの走行	件数	新カリキュラム	149	173	111	26	26	479	2.96
		旧カリキュラム	140	185	119	21	22	487	2.95
	構成比	新カリキュラム	31.6	38.2	24.5	5.7	—	—	—
		旧カリキュラム	30.1	39.8	25.6	4.5	—	—	—
c. 右折する時	件数	新カリキュラム	172	184	80	13	30	479	3.15
		旧カリキュラム	172	198	75	20	22	487	3.12
	構成比	新カリキュラム	38.3	41.0	17.8	2.9	—	—	—
		旧カリキュラム	37.0	42.6	18.1	4.3	—	—	—
d. 高速道路での走行	件数	新カリキュラム	68	55	77	188	95	479	2.00
		旧カリキュラム	50	58	78	200	101	487	1.89
	構成比	新カリキュラム	17.2	14.3	20.1	48.4	—	—	—
		旧カリキュラム	19.0	15.0	20.2	51.8	—	—	—
e. 事故にあわないように防衛する運転	件数	新カリキュラム	81	170	139	45	34	479	2.89
		旧カリキュラム	80	199	153	85	30	487	2.56
	構成比	新カリキュラム	20.4	38.2	31.2	10.1	—	—	—
		旧カリキュラム	17.5	34.8	33.5	14.2	—	—	—
f. 危険を予測した運転	件数	新カリキュラム	113	198	120	20	28	479	2.90
		旧カリキュラム	95	200	145	22	25	487	2.80
	構成比	新カリキュラム	25.1	43.9	26.6	4.4	—	—	—
		旧カリキュラム	20.6	43.3	31.4	4.8	—	—	—
g. 危険を回避するための運転	件数	新カリキュラム	107	187	144	31	30	479	2.78
		旧カリキュラム	89	154	183	54	27	487	2.52
	構成比	新カリキュラム	23.9	37.2	32.1	6.9	—	—	—
		旧カリキュラム	19.0	33.5	38.5	11.7	—	—	—
h. 夜間の運転	件数	新カリキュラム	80	92	146	127	34	479	2.28
		旧カリキュラム	56	84	168	138	41	487	2.19
	構成比	新カリキュラム	18.0	20.7	32.8	28.5	—	—	—
		旧カリキュラム	12.6	16.8	37.7	30.9	—	—	—
i. 雨の中の運転	件数	新カリキュラム	79	79	149	142	30	479	2.21
		旧カリキュラム	39	74	175	156	41	487	1.99
	構成比	新カリキュラム	17.6	17.6	33.2	31.6	—	—	—
		旧カリキュラム	8.7	16.6	39.2	35.4	—	—	—
j. すべりやすい路面での運転	件数	新カリキュラム	88	89	170	145	29	479	2.12
		旧カリキュラム	44	55	183	183	42	487	1.96
	構成比	新カリキュラム	14.7	15.3	37.8	32.2	—	—	—
		旧カリキュラム	9.9	12.4	41.1	38.6	—	—	—
k. 見通しの悪い交差点の通過	件数	新カリキュラム	121	182	116	33	27	479	2.87
		旧カリキュラム	96	214	112	35	30	487	2.81
	構成比	新カリキュラム	28.9	40.3	25.7	7.3	—	—	—
		旧カリキュラム	21.0	46.8	24.5	7.7	—	—	—
l. カーブの多い山道での運転	件数	新カリキュラム	80	79	143	138	59	479	2.15
		旧カリキュラム	35	83	159	155	55	487	2.00
	構成比	新カリキュラム	14.3	18.8	34.0	32.9	—	—	—
		旧カリキュラム	8.1	18.2	38.8	35.9	—	—	—
m. 急な坂道での運転	件数	新カリキュラム	138	141	107	82	31	479	2.79
		旧カリキュラム	113	181	115	44	34	487	2.80
	構成比	新カリキュラム	30.8	31.5	23.9	13.8	—	—	—
		旧カリキュラム	24.9	40.0	25.4	9.7	—	—	—
							新カリ	2.61	
							旧カリ	2.50	

注) 設問項目の網掛け項目は、新旧カリキュラムで危険率10%で有意な差がある項目。

## ② 年齢区分別

年齢区分別にみると、「19歳以下」の層が十分であると感じているのは、「a. 急ブレーキをかけた停止」、「d. 高速道路での走行」、「g. 危険を回避するための運転」、「f. 危険を予測した運転」、「b. カーブでの走行」、「I. 雨の中の運転」「急な坂道での運転」等が挙げられる。それに対して、「23歳以上」が十分であると感じているのは、「k. 見通しの悪い交差点の通過」、「l. カーブの多い山道での運転」、「c. 右折する時」等が挙げられる。

おおむね「19歳以下」の若い層が教習時間全体では十分であると感じており、特に顕著に見られるのは「a. 急ブレーキをかけた停止」、「d. 高速道路での走行」、「g. 危険を回避するための運転」、「f. 危険を予測した運転」の4項目である。

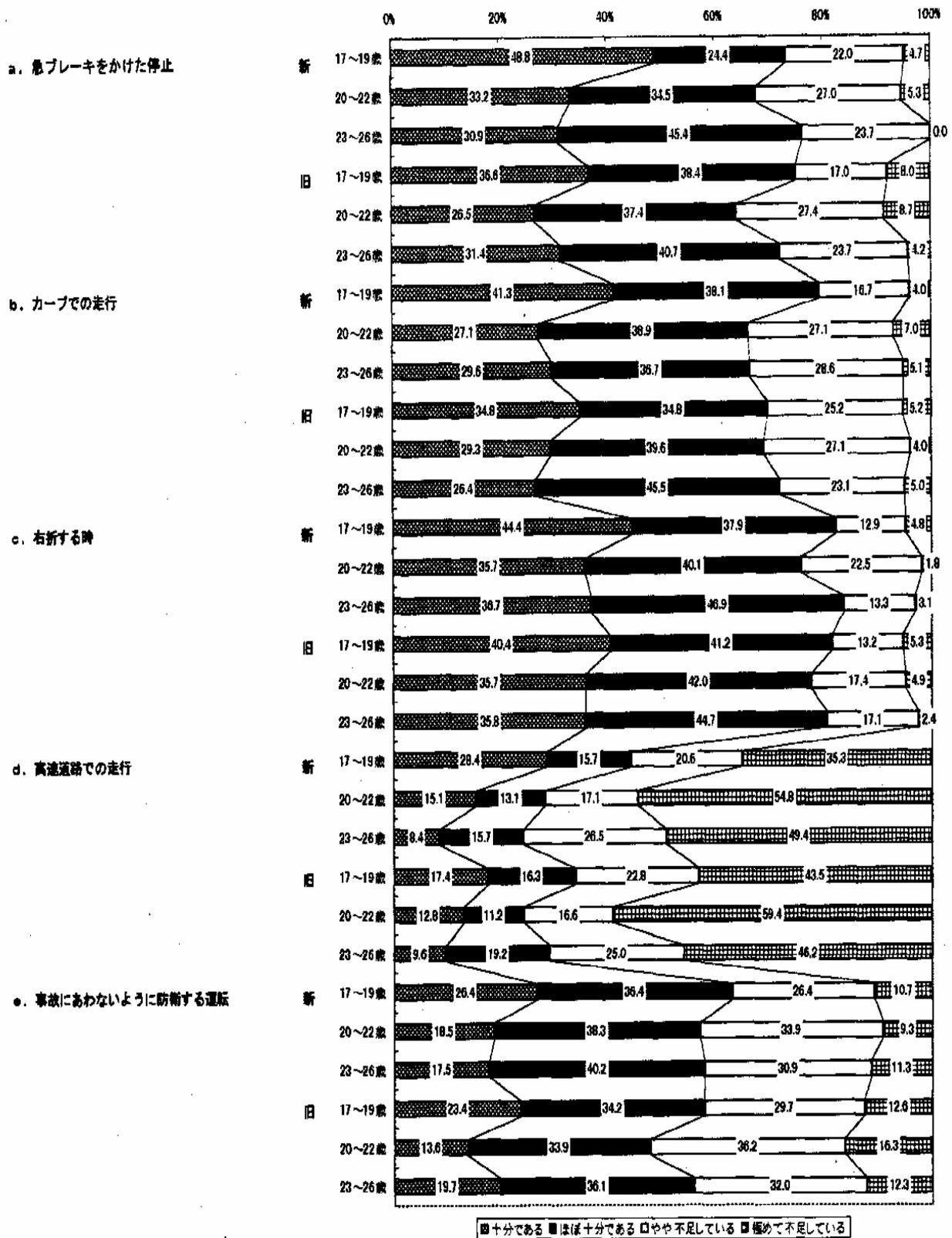


図3-4-2 (1) 年齢区分別の実走行場面別教習時間の不足感

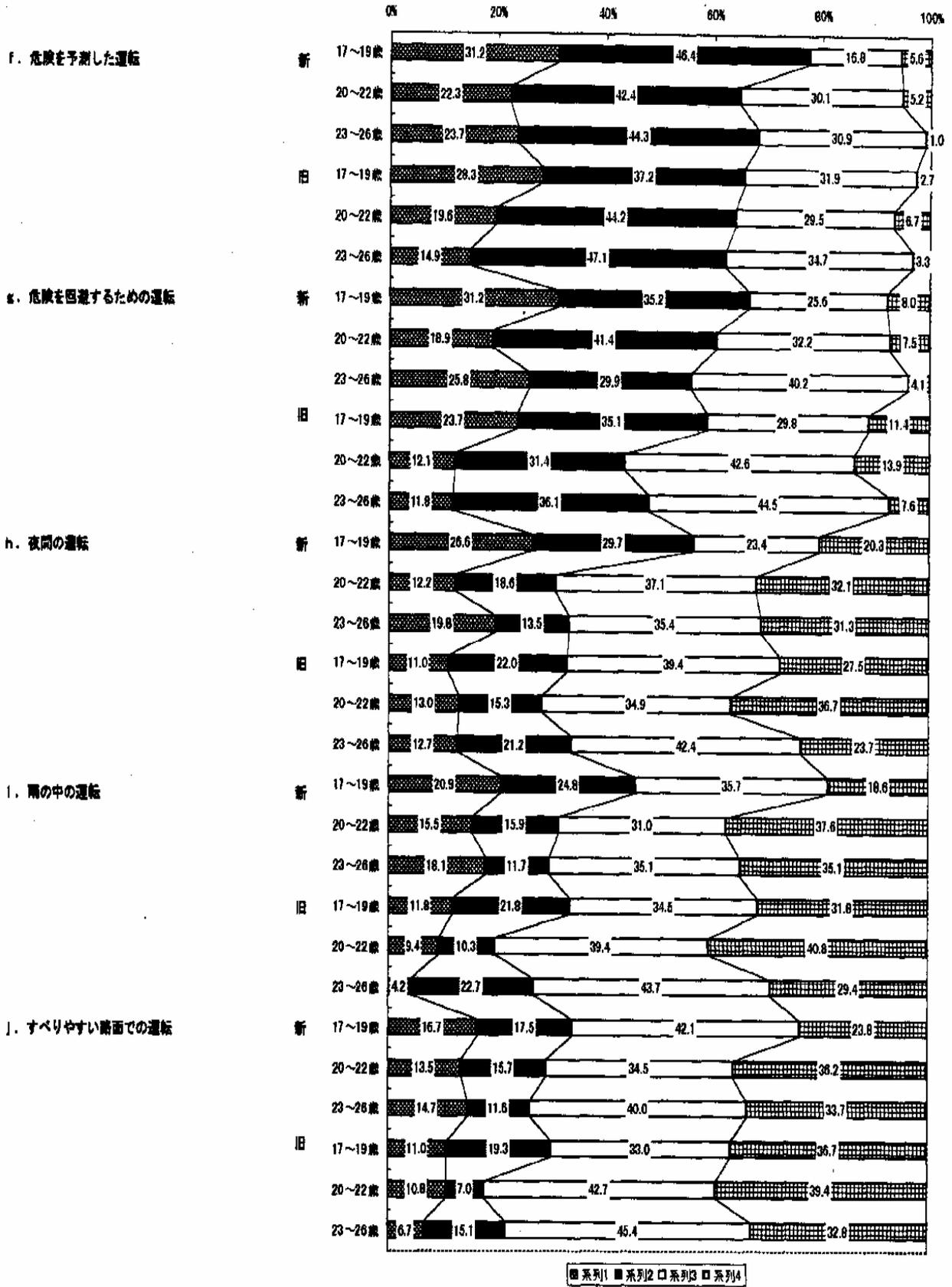


図3-4-2 (2) 年齢区分別の実走行場面別教習時間の不足感

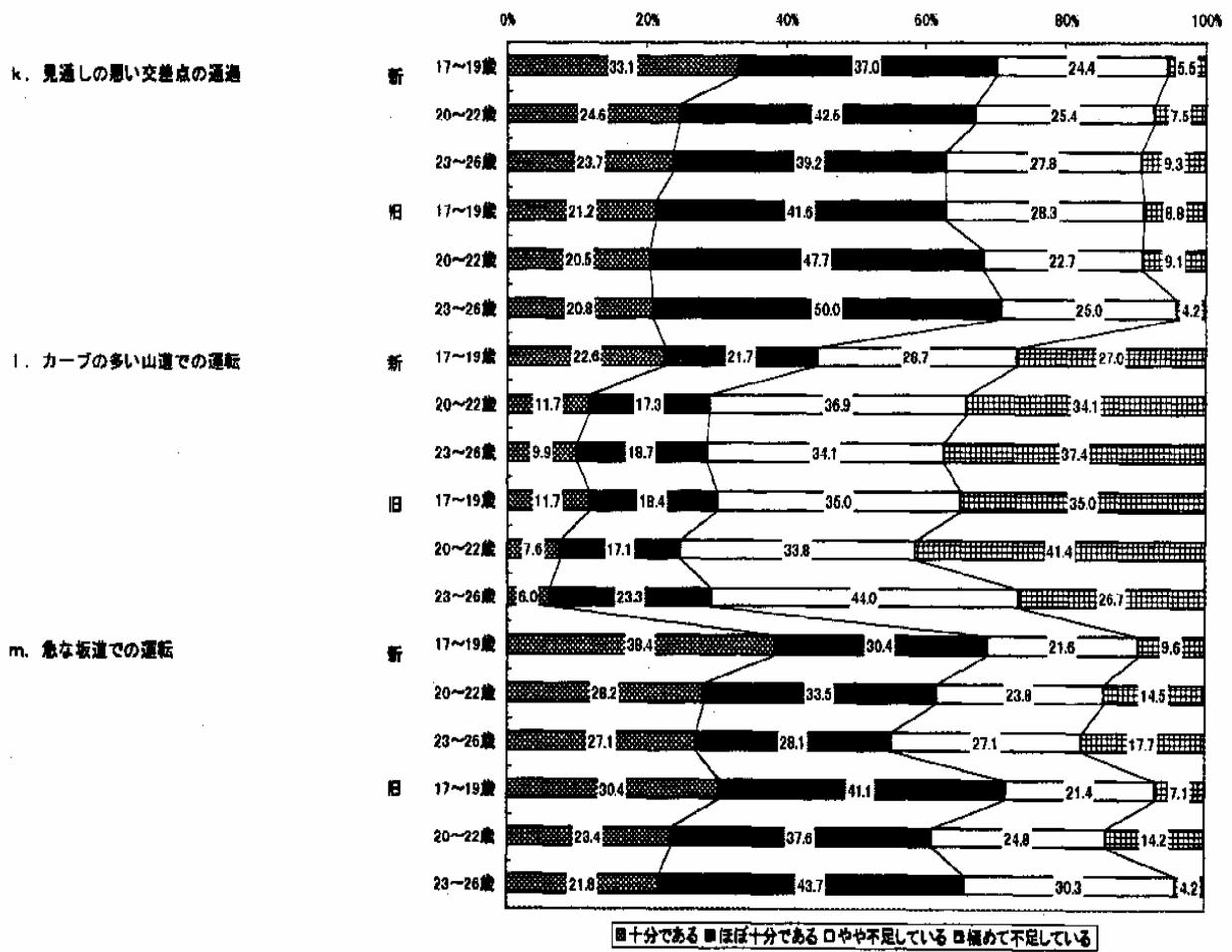


図3-4-2 (3) 年齢区分別の実走行場面別教習時間の不足感

表3-4-2 (1) 年齢区分別の実走行場面別教習時間の不足感

設問項目	対象			十分である	ほぼ十分である	やや不足している	極めて不足している	無回答	合計
a. 急ブレーキをかけた停止	件数	新カリキュラム	17~19歳	82	31	28	6	7	134
			20~22歳	75	75	51	12	14	240
			23~26歳	30	44	23	0	8	105
		旧カリキュラム	17~19歳	41	49	19	9	6	118
			20~22歳	58	82	60	19	16	235
			23~26歳	37	48	28	5	12	130
	構成比	新カリキュラム	17~19歳	44.8	24.4	22.0	4.7	-	-
			20~22歳	33.2	34.5	27.0	5.3	-	-
23~26歳			30.9	45.4	29.7	0.0	-	-	
旧カリキュラム		17~19歳	36.5	38.4	17.0	8.9	-	-	
		20~22歳	26.5	37.4	27.4	8.7	-	-	
		23~26歳	31.4	40.7	29.7	4.2	-	-	
b. カーブでの走行	件数	新カリキュラム	17~19歳	52	48	21	5	8	134
			20~22歳	82	80	52	16	11	240
			23~26歳	29	36	28	5	7	105
		旧カリキュラム	17~19歳	40	40	29	6	9	118
			20~22歳	66	88	61	9	10	235
			23~26歳	32	55	28	6	9	130
	構成比	新カリキュラム	17~19歳	41.2	38.1	18.7	4.0	-	-
			20~22歳	27.1	38.9	27.1	7.0	-	-
23~26歳			29.6	35.7	28.6	5.1	-	-	
旧カリキュラム		17~19歳	34.8	34.8	25.2	5.2	-	-	
		20~22歳	29.3	39.6	27.1	4.0	-	-	
		23~26歳	26.4	46.5	28.1	5.0	-	-	
c. 右折する時	件数	新カリキュラム	17~19歳	55	47	15	6	10	134
			20~22歳	81	91	51	4	12	240
			23~26歳	36	46	13	3	7	105
		旧カリキュラム	17~19歳	46	47	16	6	4	118
			20~22歳	80	94	59	11	11	235
			23~26歳	44	55	21	3	7	130
	構成比	新カリキュラム	17~19歳	44.4	37.8	12.9	4.8	-	-
			20~22歳	35.7	40.1	22.5	1.8	-	-
23~26歳			38.7	46.9	13.3	3.1	-	-	
旧カリキュラム		17~19歳	40.4	41.2	13.2	5.3	-	-	
		20~22歳	35.7	43.0	17.1	4.9	-	-	
		23~26歳	35.8	44.7	17.1	2.4	-	-	
d. 高速道路での走行	件数	新カリキュラム	17~19歳	29	15	21	36	32	134
			20~22歳	30	20	34	109	41	240
			23~26歳	7	13	22	41	22	105
		旧カリキュラム	17~19歳	16	15	21	40	26	118
			20~22歳	24	21	31	111	49	235
			23~26歳	19	20	26	48	26	130
	構成比	新カリキュラム	17~19歳	28.4	15.7	20.6	35.3	-	-
			20~22歳	15.1	13.1	17.1	54.8	-	-
23~26歳			8.4	15.7	28.6	49.4	-	-	
旧カリキュラム		17~19歳	17.4	15.2	22.8	43.5	-	-	
		20~22歳	12.8	11.2	19.6	59.1	-	-	
		23~26歳	9.6	19.2	25.0	45.2	-	-	
e. 事故にあわないように防衛する運転	件数	新カリキュラム	17~19歳	32	44	32	13	13	134
			20~22歳	42	57	77	21	13	240
			23~26歳	17	39	30	11	8	105
		旧カリキュラム	17~19歳	25	39	33	14	7	118
			20~22歳	30	75	80	36	14	235
			23~26歳	24	44	39	15	8	130
	構成比	新カリキュラム	17~19歳	26.4	36.4	24.4	10.7	-	-
			20~22歳	18.6	38.3	33.9	8.3	-	-
23~26歳			17.9	40.2	30.9	11.3	-	-	
旧カリキュラム		17~19歳	23.4	34.2	29.7	12.6	-	-	
		20~22歳	13.6	33.9	35.2	16.3	-	-	
		23~26歳	19.7	38.1	32.0	12.3	-	-	

表3-4-2 (2) 年齢区分別の実走行場面別教習時間の不足感

設問項目	対象			十分である	ほぼ十分である	やや不足している	極めて不足している	無記入	合計
f. 危険を予測した運転	件数	新カリキュラム	17~19歳	39	58	21	7	9	134
			20~22歳	51	97	69	12	11	240
			23~26歳	23	43	30	1	8	105
		旧カリキュラム	17~19歳	37	42	36	3	5	118
			20~22歳	41	99	66	15	11	235
			23~26歳	18	57	42	4	9	130
	構成比	新カリキュラム	17~19歳	31.2	46.4	16.8	5.6	-	-
			20~22歳	22.3	42.4	30.1	5.2	-	-
			23~26歳	23.7	44.3	30.9	1.0	-	-
		旧カリキュラム	17~19歳	28.3	37.2	31.9	2.7	-	-
			20~22歳	19.6	44.2	29.6	6.7	-	-
			23~26歳	14.9	47.1	34.7	3.3	-	-
g. 危険を回避するための運転	件数	新カリキュラム	17~19歳	39	44	32	10	9	134
			20~22歳	43	94	73	17	13	240
			23~26歳	25	29	39	1	8	105
		旧カリキュラム	17~19歳	27	40	34	13	4	118
			20~22歳	27	70	95	31	12	235
			23~26歳	14	43	58	9	11	130
	構成比	新カリキュラム	17~19歳	31.2	35.2	25.6	8.0	-	-
			20~22歳	18.9	41.4	32.2	7.8	-	-
			23~26歳	25.8	29.9	40.2	4.1	-	-
		旧カリキュラム	17~19歳	23.7	35.1	29.8	11.4	-	-
			20~22歳	12.1	31.4	42.6	13.9	-	-
			23~26歳	11.8	36.1	44.5	7.6	-	-
h. 夜間の運転	件数	新カリキュラム	17~19歳	34	38	30	26	6	134
			20~22歳	27	41	82	71	19	240
			23~26歳	19	13	34	30	9	105
		旧カリキュラム	17~19歳	12	24	43	30	9	118
			20~22歳	29	39	75	79	20	235
			23~26歳	16	25	60	28	12	130
	構成比	新カリキュラム	17~19歳	26.6	29.7	23.4	20.3	-	-
			20~22歳	12.2	18.6	37.1	32.1	-	-
			23~26歳	19.8	13.5	35.4	31.3	-	-
		旧カリキュラム	17~19歳	11.0	22.0	39.4	27.5	-	-
			20~22歳	13.0	15.3	34.9	36.7	-	-
			23~26歳	12.7	21.2	42.4	23.7	-	-
i. 雨の中の運転	件数	新カリキュラム	17~19歳	27	32	46	24	5	134
			20~22歳	35	36	70	85	14	240
			23~26歳	17	11	33	33	11	105
		旧カリキュラム	17~19歳	13	24	38	35	8	118
			20~22歳	20	22	84	87	22	235
			23~26歳	6	27	52	35	11	130
	構成比	新カリキュラム	17~19歳	20.9	24.8	35.7	18.6	-	-
			20~22歳	15.5	15.9	31.0	37.6	-	-
			23~26歳	18.1	11.7	35.1	35.1	-	-
		旧カリキュラム	17~19歳	11.8	21.8	34.5	31.8	-	-
			20~22歳	9.4	10.3	39.4	40.8	-	-
			23~26歳	4.2	22.7	43.7	29.4	-	-
j. すべりやすい路面での運転	件数	新カリキュラム	17~19歳	21	22	53	30	8	134
			20~22歳	31	35	79	83	11	240
			23~26歳	14	11	39	32	10	105
		旧カリキュラム	17~19歳	12	21	36	40	9	118
			20~22歳	23	15	91	84	22	235
			23~26歳	8	18	64	39	11	130
	構成比	新カリキュラム	17~19歳	16.7	17.5	42.1	23.8	-	-
			20~22歳	13.6	15.7	34.5	36.2	-	-
			23~26歳	14.7	11.6	40.0	33.7	-	-
		旧カリキュラム	17~19歳	11.0	19.3	33.0	36.7	-	-
			20~22歳	10.8	7.0	42.7	39.4	-	-
			23~26歳	6.7	15.1	45.4	32.8	-	-

表3-4-2 (3) 年齢区分別の実走行場面別の不足感

設問項目	対象			十分である	ほぼ十分である	やや不足している	極めて不足している	無記入	合計
k. 見通しの悪い交差点の通過	構成比	新カリキュラム	17~19歳	42	47	31	7	7	134
			20~22歳	56	97	59	17	12	240
			23~26歳	23	38	27	9	8	105
		旧カリキュラム	17~19歳	24	47	32	10	5	118
			20~22歳	45	105	50	20	15	235
			23~26歳	25	60	30	5	10	130
	構成比	新カリキュラム	17~19歳	33.1	37.9	24.4	5.5	—	—
			20~22歳	24.5	42.5	25.4	7.5	—	—
			23~26歳	23.7	39.2	27.8	9.9	—	—
		旧カリキュラム	17~19歳	21.2	41.6	28.3	8.8	—	—
			20~22歳	20.5	47.7	22.7	9.1	—	—
			23~26歳	20.8	50.0	25.0	4.2	—	—
l. カーブの多い山道での運転	構成比	新カリキュラム	17~19歳	26	25	33	31	19	134
			20~22歳	25	37	79	73	26	240
			23~26歳	9	17	31	34	14	105
		旧カリキュラム	17~19歳	12	19	26	36	15	118
			20~22歳	16	36	71	87	25	235
			23~26歳	7	27	51	31	14	130
	構成比	新カリキュラム	17~19歳	22.6	21.7	28.7	27.9	—	—
			20~22歳	11.7	17.3	36.9	34.1	—	—
			23~26歳	9.9	18.7	34.1	37.4	—	—
		旧カリキュラム	17~19歳	11.7	18.4	35.0	35.0	—	—
			20~22歳	7.6	17.1	33.8	41.4	—	—
			23~26歳	6.0	23.3	44.0	26.7	—	—
m. 急な坂道での運転	構成比	新カリキュラム	17~19歳	48	38	27	12	9	134
			20~22歳	64	76	54	33	13	240
			23~26歳	26	27	26	17	9	105
		旧カリキュラム	17~19歳	34	46	24	8	6	118
			20~22歳	51	82	54	31	17	235
			23~26歳	26	52	36	5	11	130
	構成比	新カリキュラム	17~19歳	38.4	30.4	21.6	9.8	—	—
			20~22歳	28.2	33.5	23.8	14.5	—	—
			23~26歳	27.1	28.1	27.1	17.7	—	—
		旧カリキュラム	17~19歳	30.4	41.1	21.4	7.1	—	—
			20~22歳	23.4	37.6	24.8	14.2	—	—
			23~26歳	21.8	43.7	30.3	4.2	—	—

### ③ 走行距離区分別

走行距離区分別にみると、おおむね走行距離の短い方が十分であると感じており、特に顕著に表れているのは、「a. 急ブレーキをかけた停止」、「b. カーブでの走行」、「c. 右折する時」、「e. 事故にあわないように防衛する運転」、「g. 危険を回避するための運転」が挙げられる。

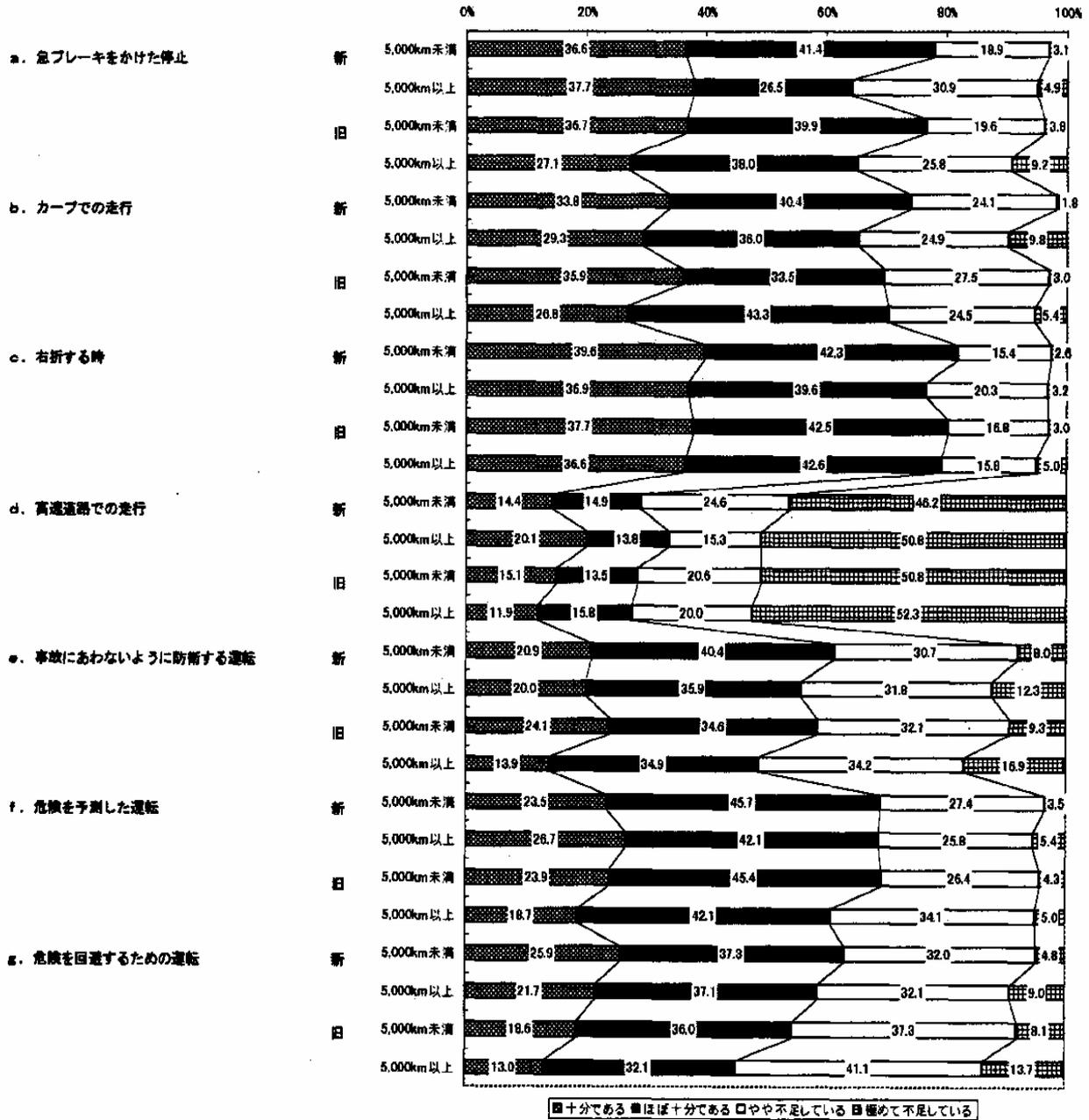


図3-4-3 (1) 走行距離区分別の実走行場面別教習時間の不足感

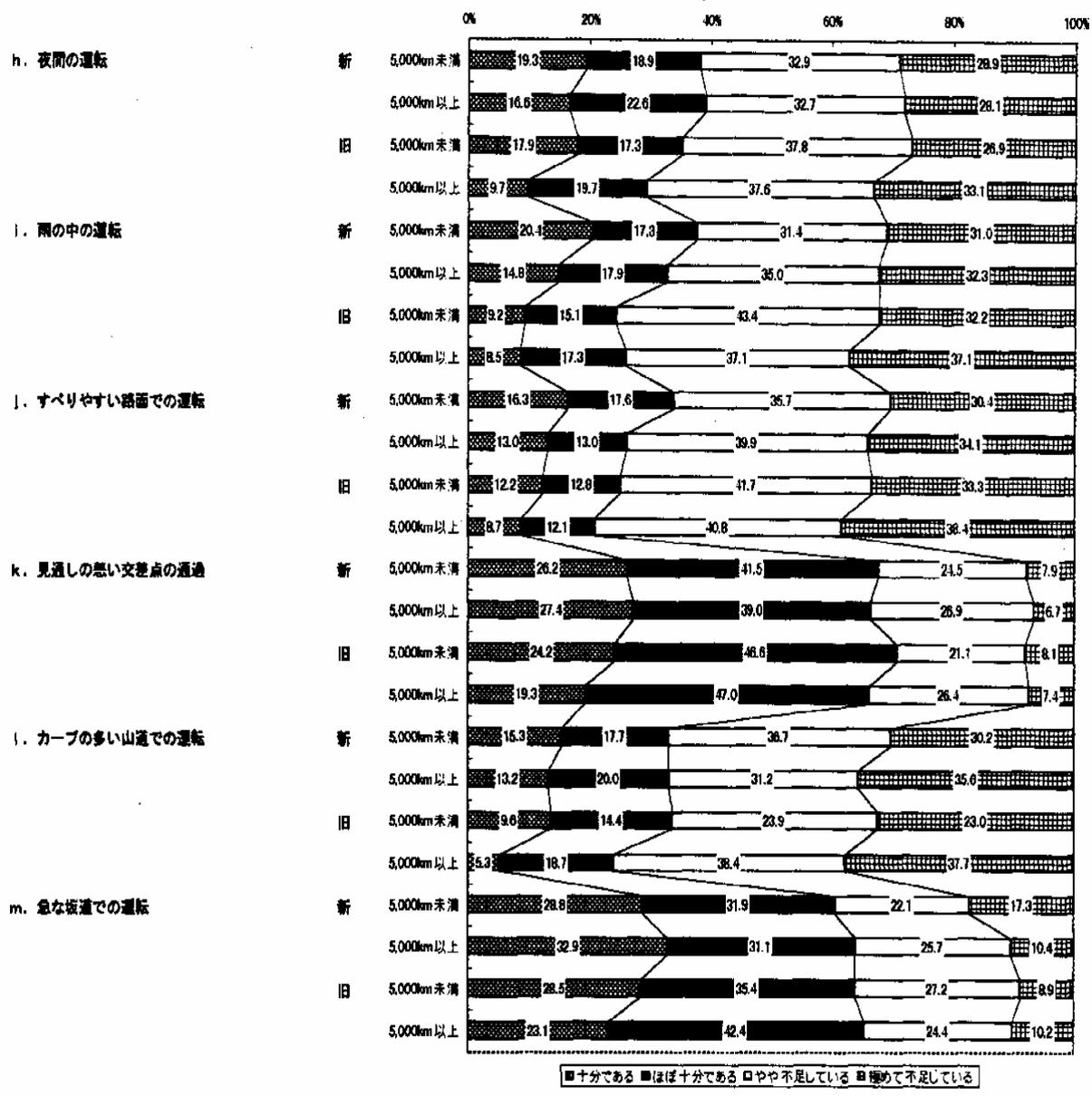


図3-4-3 (2) 走行距離区分別の実走行場面別教習時間の不足感

表3-4-3 (1) 走行距離区分別の実走行場面別教習時間の不足感

設問項目	対象		5,000km未満	5,000km以上	十分である	ほぼ十分である	やや不足している	極めて不足している	無回答	合計
a. 急ブレーキをかけた停止	件数	新カリキュラム	5,000km未満	83	94	43	7	23	250	
			5,000km以上	84	69	69	11	6	229	
		旧カリキュラム	5,000km未満	58	63	31	6	23	181	
			5,000km以上	80	112	75	27	11	306	
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	36.6	41.4	18.9	3.1	—	—	
			5,000km以上	37.7	26.5	30.9	4.9	—	—	
旧カリキュラム		5,000km未満	36.7	39.9	19.6	3.8	—	—		
		5,000km以上	27.1	38.0	25.8	9.2	—	—		
b. カーブでの走行	件数	新カリキュラム	5,000km未満	77	92	55	4	27	250	
			5,000km以上	86	81	66	22	4	229	
		旧カリキュラム	5,000km未満	60	56	46	5	14	181	
			5,000km以上	80	129	73	16	8	306	
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	33.8	40.4	24.1	1.8	—	—	
			5,000km以上	29.3	36.0	24.9	9.8	—	—	
旧カリキュラム		5,000km未満	35.9	39.5	27.5	3.0	—	—		
		5,000km以上	26.8	43.3	24.5	5.4	—	—		
c. 右折する時	件数	新カリキュラム	5,000km未満	90	98	35	6	23	250	
			5,000km以上	82	88	45	7	7	229	
		旧カリキュラム	5,000km未満	63	71	28	8	14	181	
			5,000km以上	109	127	47	15	8	306	
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	39.6	42.3	15.1	2.6	—	—	
			5,000km以上	36.9	39.5	20.3	3.2	—	—	
旧カリキュラム		5,000km未満	37.7	42.5	16.8	3.0	—	—		
		5,000km以上	36.6	42.6	16.8	5.0	—	—		
d. 高速道路での走行	件数	新カリキュラム	5,000km未満	28	29	48	90	55	250	
			5,000km以上	38	26	29	98	40	229	
		旧カリキュラム	5,000km未満	19	17	26	64	55	181	
			5,000km以上	31	41	52	136	46	306	
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	14.4	14.9	24.5	46.2	—	—	
			5,000km以上	20.1	13.8	15.3	50.8	—	—	
旧カリキュラム		5,000km未満	15.7	13.5	20.6	50.8	—	—		
		5,000km以上	11.9	15.8	20.0	52.3	—	—		
e. 事故にあわないように防衛する運転	件数	新カリキュラム	5,000km未満	47	91	68	18	25	250	
			5,000km以上	44	79	70	27	9	229	
		旧カリキュラム	5,000km未満	39	56	52	15	19	181	
			5,000km以上	41	103	101	50	11	306	
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	20.9	40.4	30.7	8.0	—	—	
			5,000km以上	20.0	35.9	31.8	12.3	—	—	
旧カリキュラム		5,000km未満	24.1	34.6	32.1	9.3	—	—		
		5,000km以上	13.9	34.9	34.2	15.9	—	—		
f. 危険を予測した運転	件数	新カリキュラム	5,000km未満	54	105	63	8	20	250	
			5,000km以上	59	93	57	12	8	229	
		旧カリキュラム	5,000km未満	39	74	43	7	18	181	
			5,000km以上	66	128	102	16	7	306	
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	23.5	45.7	27.4	3.5	—	—	
			5,000km以上	26.7	42.1	25.8	5.4	—	—	
旧カリキュラム		5,000km未満	23.9	45.4	26.4	4.3	—	—		
		5,000km以上	18.7	42.1	34.1	8.0	—	—		
g. 危険を回避するための運転	件数	新カリキュラム	5,000km未満	59	85	73	11	22	250	
			5,000km以上	48	82	71	20	8	229	
		旧カリキュラム	5,000km未満	30	58	60	13	20	181	
			5,000km以上	39	96	128	41	7	306	
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	25.9	37.3	32.0	4.8	—	—	
			5,000km以上	21.7	37.1	32.1	9.0	—	—	
旧カリキュラム		5,000km未満	18.6	36.0	37.3	8.1	—	—		
		5,000km以上	13.0	32.1	41.1	13.7	—	—		

表3-4-3 (2) 走行距離区分別の実走行場面別教習時間の不足感

設問項目	対象			十分である	ほぼ十分である	やや不足している	極めて不足している	無記入	合計
h. 夜間の運転	件数	新カリキュラム	5,000km未満	44	43	75	66	22	250
			5,000km以上	36	49	71	61	12	229
		旧カリキュラム	5,000km未満	28	27	59	42	25	181
			5,000km以上	28	57	109	96	16	306
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	19.3	18.9	32.9	28.9	—	—
			5,000km以上	16.6	22.6	32.7	28.1	—	—
旧カリキュラム		5,000km未満	17.9	17.3	37.8	26.9	—	—	
		5,000km以上	9.7	19.7	37.6	33.1	—	—	
i. 雨の中の運転	件数	新カリキュラム	5,000km未満	46	39	71	70	24	250
			5,000km以上	33	40	78	72	6	229
		旧カリキュラム	5,000km未満	14	23	66	49	29	181
			5,000km以上	26	61	109	109	12	306
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	20.4	17.3	31.4	31.0	—	—
			5,000km以上	14.8	17.9	35.0	32.3	—	—
旧カリキュラム		5,000km未満	9.2	15.1	43.4	32.2	—	—	
		5,000km以上	9.5	17.3	37.1	37.1	—	—	
j. すべりやすい路面での運転	件数	新カリキュラム	5,000km未満	37	40	81	69	23	250
			5,000km以上	29	29	89	78	6	229
		旧カリキュラム	5,000km未満	19	20	65	52	25	181
			5,000km以上	25	35	118	111	17	306
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	15.3	17.6	35.7	30.4	—	—
			5,000km以上	13.0	13.0	39.9	34.1	—	—
旧カリキュラム		5,000km未満	12.2	12.8	41.7	33.3	—	—	
		5,000km以上	8.7	12.1	40.8	38.4	—	—	
k. 見通しの悪い交差点の通過	件数	新カリキュラム	5,000km未満	60	95	58	18	21	250
			5,000km以上	61	87	60	15	6	229
		旧カリキュラム	5,000km未満	39	75	34	13	20	181
			5,000km以上	67	139	78	22	10	306
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	26.2	41.5	24.5	7.9	—	—
			5,000km以上	27.4	39.0	26.9	6.7	—	—
旧カリキュラム		5,000km未満	24.2	46.6	21.1	8.1	—	—	
		5,000km以上	19.3	47.0	25.4	7.4	—	—	
l. カーブの多い山道での運転	件数	新カリキュラム	5,000km未満	33	38	79	65	35	250
			5,000km以上	27	41	64	73	24	229
		旧カリキュラム	5,000km未満	20	30	50	48	33	242
			5,000km以上	15	53	109	107	22	306
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	15.3	17.7	36.7	30.2	—	—
			5,000km以上	13.2	20.0	31.2	35.6	—	—
旧カリキュラム		5,000km未満	9.6	14.4	28.9	29.0	—	—	
		5,000km以上	5.3	18.7	38.4	37.7	—	—	
m. 急な坂道での運転	件数	新カリキュラム	5,000km未満	66	72	56	39	24	250
			5,000km以上	73	69	57	23	7	229
		旧カリキュラム	5,000km未満	45	59	43	14	23	181
			5,000km以上	68	125	72	30	11	306
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	28.8	31.9	22.1	17.3	—	—
			5,000km以上	32.9	31.1	25.7	10.4	—	—
旧カリキュラム		5,000km未満	28.5	36.4	27.2	8.9	—	—	
		5,000km以上	23.1	42.4	24.4	10.2	—	—	

## (2) 教習時間全体の評価

教習所での教習時間全体について、次の5つの選択肢で質問した。

1. きわめて不足している
2. やや不足している
3. ほぼ十分である
4. 十分である
5. 多すぎた

### ① 新旧カリキュラム別

新旧カリキュラム別では、「不足している」が新カリキュラムでは3.0%、旧カリキュラムは4.6%であり、ほとんど差はない。しかし、「やや不足している」も含めると、新旧カリキュラムで22.7%、30.3%となり、危険率10%で有意な差がある（図3-4-4、表3-4-4）。

また、「多すぎた」と回答した人が、新カリキュラムで15.0%、旧カリキュラムは6.7%と大きく違っている。これは、教習時間が新カリキュラムでは、旧カリキュラムに比べて技能教習で8時限増加したことによる影響であると考えられる。

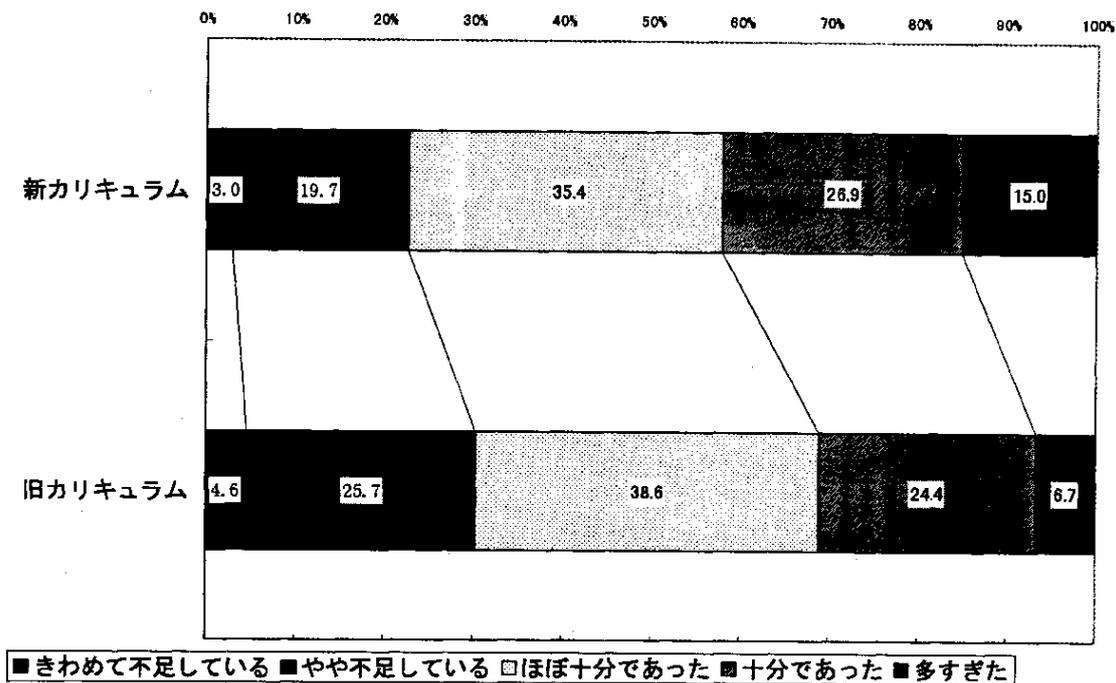


図3-4-4 新旧カリキュラム別の教習時間全体の不足感

表3-4-4 新旧カリキュラム別の教習時間全体の不足感

		きわめて不足している	やや不足している	ほぼ十分であった	十分であった	多すぎた	無回答	合計
件数	新カリキュラム	14	93	167	127	71	7	479
	旧カリキュラム	22	123	185	117	32	8	487
構成比	新カリキュラム	3.0	19.7	35.4	26.9	15.0	—	—
	旧カリキュラム	4.6	25.7	38.6	24.4	6.7	—	—

$\chi^2=21.991^{**}$

## ② 年齢区分別

年齢区分別にみると、「不足である」は、新カリキュラムの「19歳以下」が1.5%、「20～22歳」が3.4%、「23歳以上」が3.8%であるのに対して、旧カリキュラムでは同4.3%、5.2%、3.9%である（図3-4-5、表3-4-5）32.3%、31.8%と新旧カリキュラムともに不足感は年齢区分が上がるると教習全体の不足感も高くなる傾向にある。

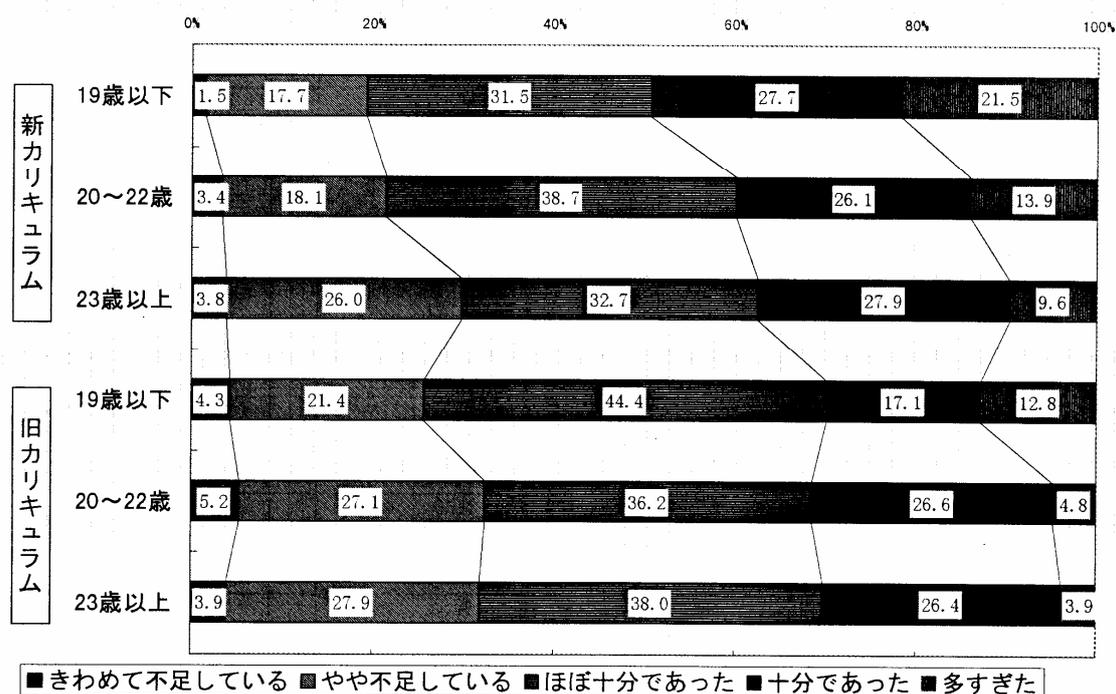


図3-4-5 年齢区分別の教習時間全体の不足感

表3-4-5 年齢区分別の教習時間全体の不足感

		きわめて不足している	やや不足している	ほぼ十分であった	十分であった	多すぎた	無回答	合計	
件数	新カリキュラム	19歳以下	2	23	41	36	28	4	134
		20～22歳	8	43	92	62	33	2	240
		23歳以上	4	27	34	29	10	1	105
件数	旧カリキュラム	19歳以下	5	25	52	20	15	1	118
		20～22歳	12	62	83	61	11	6	235
		23歳以上	5	36	49	34	5	1	130
構成比	新カリキュラム	19歳以下	1.5	17.7	31.5	27.7	21.5	—	—
		20～22歳	3.4	18.1	38.7	26.1	13.9	—	—
		23歳以上	3.8	26.0	32.7	27.9	9.6	—	—
	旧カリキュラム	19歳以下	4.3	21.4	44.4	17.1	12.8	—	—
		20～22歳	5.2	27.1	36.2	26.6	4.8	—	—
		23歳以上	3.9	27.9	38.0	26.4	3.9	—	—

### ③ 走行距離区分別

走行距離区分別にみると、「不足である」および「やや不足である」の合計は、新カリキュラム5,000km未満は22.8%、5,000km以上は22.6%に対して、旧カリキュラムは、28.4%、31.3%と新旧カリキュラムともに走行距離区分による不足感の差は小さい（図3-4-6、表3-4-6）。

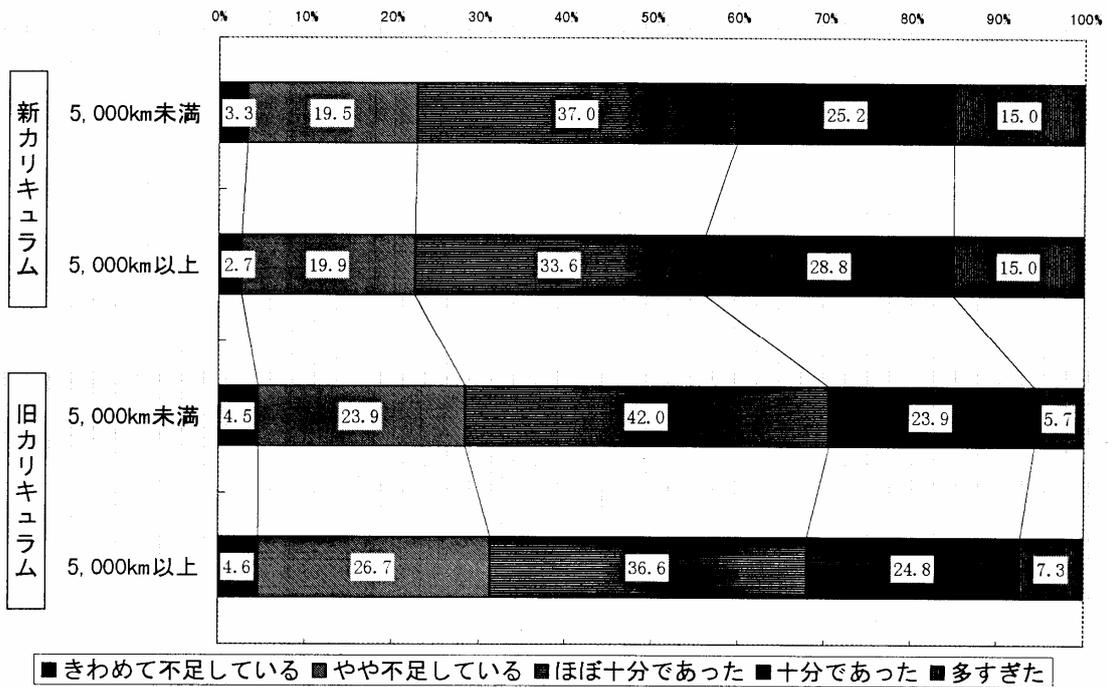


図3-4-6 走行距離区分別の年齢区分別の教習時間全体の不足感

表3-4-6 走行距離区分別の年齢区分別の教習時間全体の不足感

		きわめて不足している	やや不足している	ほぼ十分であった	十分であった	多すぎた	無回答	合計
件数	新カリキュラム	8	48	91	62	37	4	250
	旧カリキュラム	6	45	76	65	34	3	229
構成比	新カリキュラム	3.3	19.5	37.0	25.2	15.0	—	—
	旧カリキュラム	2.7	19.9	33.6	28.8	15.0	—	—
件数	新カリキュラム	8	42	74	42	10	5	181
	旧カリキュラム	14	81	111	75	22	3	306
構成比	新カリキュラム	4.5	23.9	42.0	23.9	5.7	—	—
	旧カリキュラム	4.6	26.7	36.6	24.8	7.3	—	—

### 3-4-2 教習時間の不足感の構造と特徴

#### (1) 教習の不足感への因子分析結果

前項まで、教習時間の不足感についての13項目の質問に対する回答を個別にみてきたが、質問が13問と多く、全体の傾向を把握しにくい欠点がある。そこで、ここでは因子分析とよばれる手法を適用して、13問の質問をより少ない要因に要約して全体的な傾向をみることにする。

ここで用いる因子分析とは、13の個々の質問に対する回答の関連の強さに注目して、質問を要約していく統計手法である。たとえば、質問Aに「そう思う」と回答した人のほとんどが質問Bにも「そう思う」と回答している場合、質問AとBは個別の質問として扱わずに、1つの同様の傾向を表す質問としてまとめることができると考える(このとき複数の質問の内容をまとめた概念を因子と呼ぶ)。逆に、質問Aの回答傾向と質問Cの回答傾向にまったく関連がみられなければ、この2つの質問は異なった内容を表しているとして、別の因子として扱う。

因子分析では、分析の結果を表す指標として固有値と寄与率と呼ばれる指標が算出される。参考に今回の13問に対する因子分析結果のこれらの値を表3-4-7に示す。なお、使用した因子分析手法は主因子法で、バリマックス回転を行っている。

表3-4-7 教習の不足感に関する因子分析結果

因子	固有値	寄与率 (%)	累積寄与率 (%)
1	5.718	44.0	44.0
2	1.246	9.6	53.6
3	1.112	8.6	62.1
4	0.959	7.4	69.5
5	0.685	5.3	74.8
6	0.609	4.7	79.5
7	0.550	4.2	83.7
8	0.467	3.6	87.3
9	0.407	3.1	90.4
10	0.387	3.0	93.4
11	0.335	2.6	96.0
12	0.333	2.6	98.5
13	0.190	1.5	100.0

一般には固有値が1以上の因子を分析対象とすることが多いため、ここでも固有値が1以上の第3因子までを分析対象とする。

因子分析では相互に回答傾向が似た設問をまとめ、それを布置した図を出力する。第1因子と第2因子を組み合わせた空間に各質問項目を布置した図を図3-4-7に、第1因子と第3因子を組み合わせた空間に各質問項目を布置した図を図3-4-8に示す（この図の基になっている因子負荷を表3-4-8示す）。この図で原点近くを除いて、相互に近い位置にある質問項目が回答パターンが類似している質問項目である。

表3-4-8 教習の不足感に関する因子分析結果

	第1因子	第2因子	第3因子
すべりやすい路面の運転	0.802	0.244	0.148
雨の中の運転	0.785	0.287	0.095
カーブの多い山道の運転	0.754	0.066	0.341
夜間の運転	0.735	0.333	0.122
高速道路の走行	0.651	0.256	0.112
急な坂道での運転	0.523	-0.001	0.427
見通しの悪い交差点の通過	0.471	0.136	0.422
危険予測運転	0.179	0.825	0.208
事故にあわない防衛運転	0.316	0.786	0.152
危険回避の運転	0.279	0.736	0.289
カーブの走行	0.207	0.132	0.755
右折方法	0.155	0.180	0.731
急ブレーキでの停止	0.090	0.304	0.625

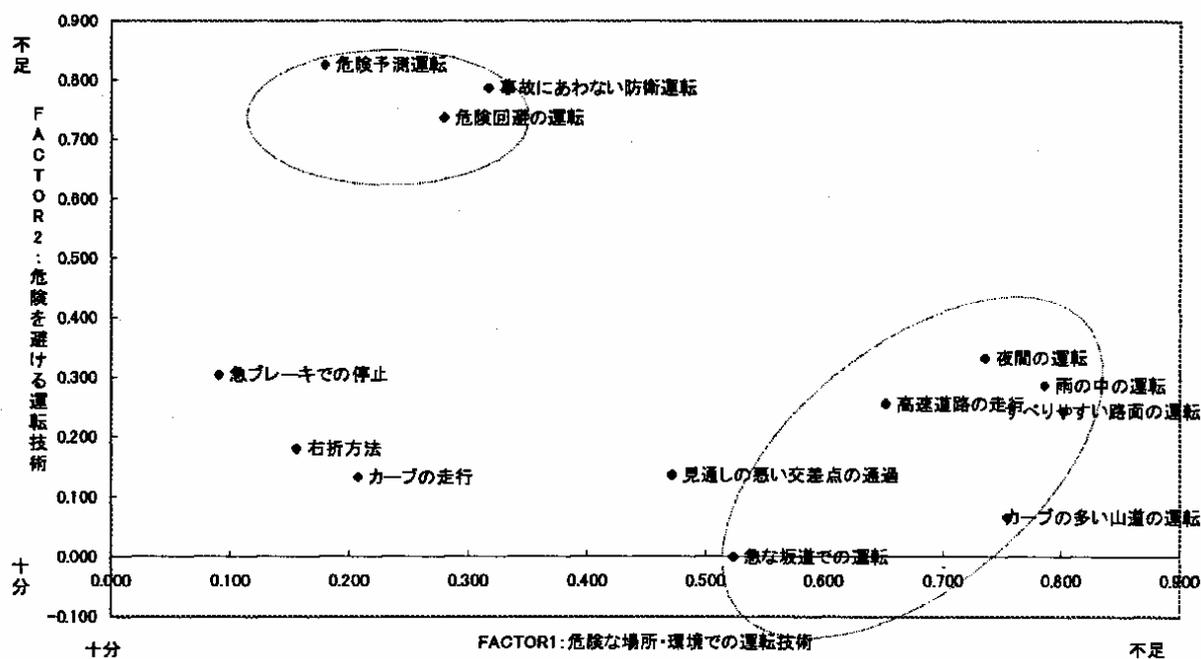


図3-4-7 教習の不足感に関する因子分析結果（第1因子と第2因子の質問項目の布置）

まず、因子軸の絶対値の大きい位置に布置された質問項目群を解釈して因子に名称を与える。以下に各因子に負荷の高い項目（各因子を代表する質問項目）と、因子の解釈の結果を示す。

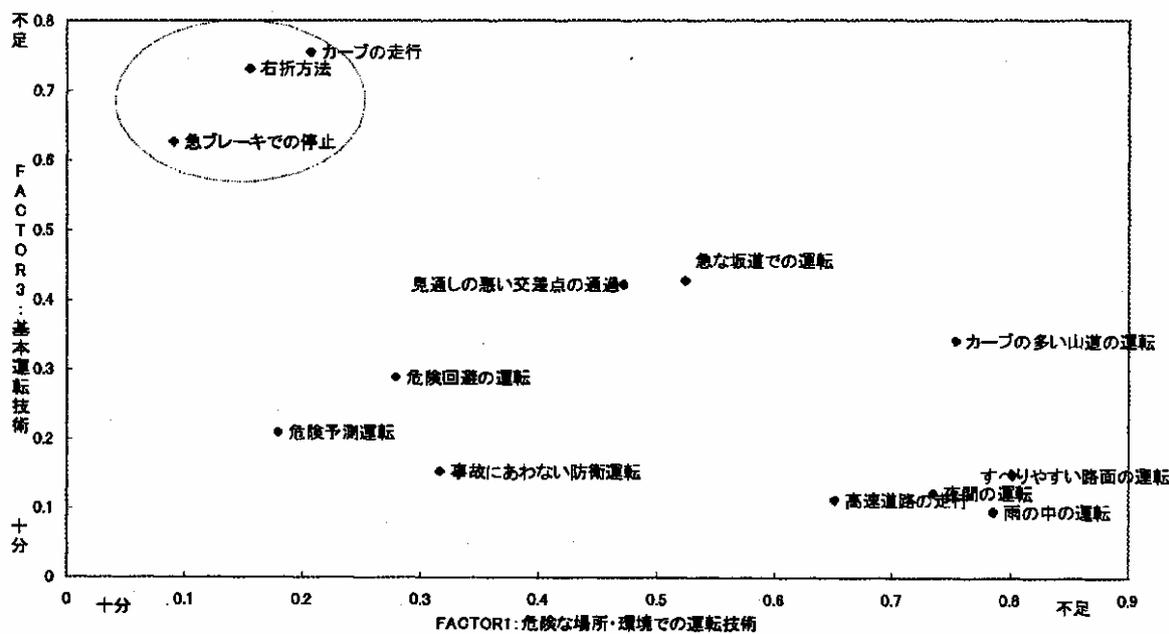


図3-4-8 教習の不足感に関する因子分析結果（第1因子と第3因子の質問項目の布置）

### 【第1因子】

第1因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている（図3-4-7の横軸右端で点線の楕円で囲んだ項目）。

- ① すべりやすい路面の運転（因子負荷量0.802）
- ② 雨の中の運転（同0.785）
- ③ カーブの多い山道の運転（同0.754）
- ④ 夜間の運転（同0.735）
- ⑤ 高速道路の走行（同0.651）
- ⑥ 急な坂道での運転（同0.523）

これらの項目を見ると、すべりやすい路面、雨の中、山道、夜間、高速道路、急な坂道など危険な場所、環境での運転についての教習である。そこで、この第1因子を「危険な場所・環境での運転技術」の不足感に関する因子と解釈する。

## 【第2因子】

第2因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている（図3-4-7の縦軸上端で点線の楕円で囲んだ項目）。

- ① 危険予測運転（因子負荷量0.825）
- ② 事故にあわない防衛運転（同0.786）
- ③ 危険回避の運転（同0.736）

これらの第2因子に負荷が高い項目は、危険を予測し、事故を回避する運転技術が集まっている。そこで、この第2因子を「危険を避ける運転技術」の不足感に関する因子と解釈する。

## 【第3因子】

第3因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている（図3-4-8の縦軸上端で点線の楕円で囲んだ項目）。

- ① カーブの走行（因子負荷量0.755）
- ② 右折方法（同0.731）
- ③ 急ブレーキでの停止（同0.625）

これらの第3因子に負荷が高い項目をみると、カーブや右折など通常の運転場面でよく利用する運転技術である。急ブレーキでの停止は、通常行う運転操作とはいえないが、基本的に身につけておくべき技術と考えられる。以上のことから、この第3因子を「基本運転技術」の不足感に関する因子と解釈する。

## (2) 属性別教習の不足感

前項で教習の不足感の因子を抽出し、13項目の質問を3つの因子に要約した。因子分析では、抽出した因子の傾向をどの程度持っているかを各回答者に数値として与えることができる。この各因子の傾向をどの程度持っているかを表す値を因子得点と呼ぶ。因子得点は、たとえば第1因子の「危険な場所・環境での運転技術」の不足感を表す設問に肯定する傾向が強ければ強いほど、第1因子の因子得点の値が高くなるようになっている。同様に、他の因子に関してもその因子の傾向を強く持っていれば大きな値が、その因子の傾向が弱ければ低い値が与えられる。そこで、この因子得点の属性別平均を算出することで、属性別の傾向を把握できる。

以下、回答者の属性別に3つの因子の平均値から属性別因子傾向をみていく。ただし、ここでの分析は教習の不足感に関する設問すべてに回答しているサンプルのみを扱っているため、他の集計結果のサンプル数と異なっている。

### 1) 年齢別傾向

年齢別に因子得点の平均を示したのが表3-4-9で、それを図示したのが図3-4-9～10である。

図表から第1因子の「危険な場所・環境での運転技術」についての傾向をみると、もっとも十分としているのは19歳以下で、次いで23歳以上で、20～22歳の中間層が不足感をもっとも強く持っている。第2因子の「危険を回避する運転技術」についても同様の傾向で、もっとも十分としているのは19歳以下で、20～22歳の中間層が不足感を強く持っている。さらに第3因子の「基本運転技術」についても全く同様で、十分としているのは19歳以下で、20～22歳の中間層が不足感を持っている。つまり、いずれの運転技術についても19歳以下は十分と認識しているのに対して、20～22歳の中間層に不足感が強い。

表3-4-9 年齢別因子得点の平均

	サンプル数	第1因子 危険な場所・環境 での運転技術	第2因子 危険を回避する運 転技術	第3因子 基本運転技術
19歳以下	176	-0.231	-0.147	-0.091
20～22歳	356	0.106	0.050	0.055
23歳以上	168	-0.010	0.002	-0.012

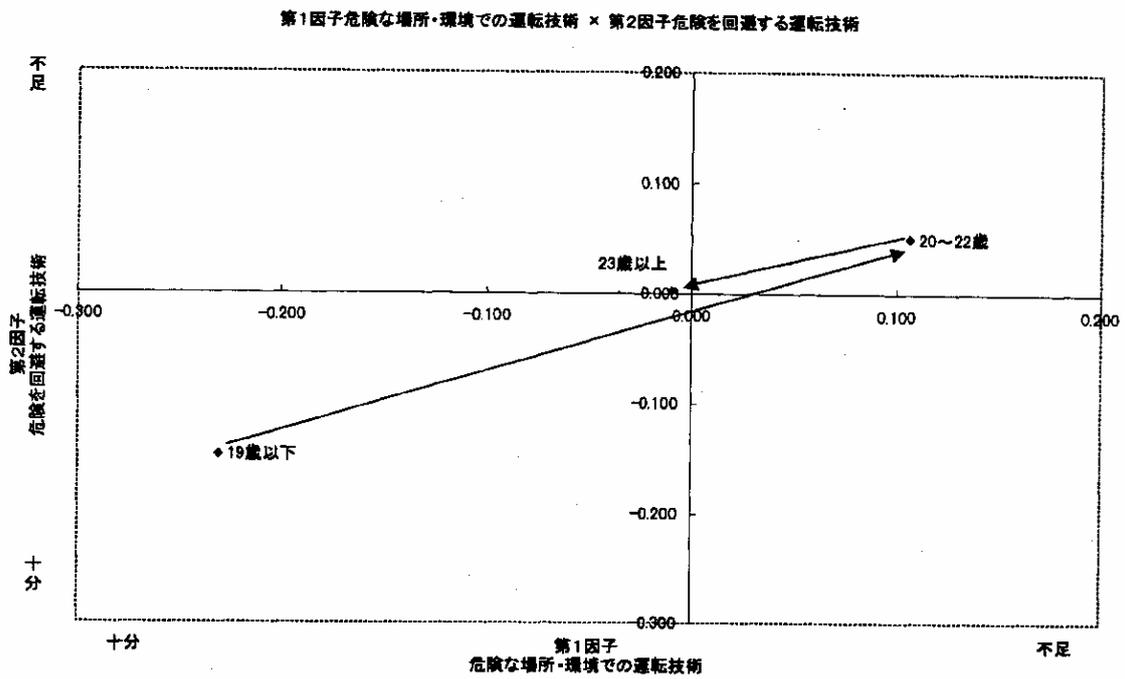


図3-4-9 年齢別因子得点の平均 (第1因子と第2因子)

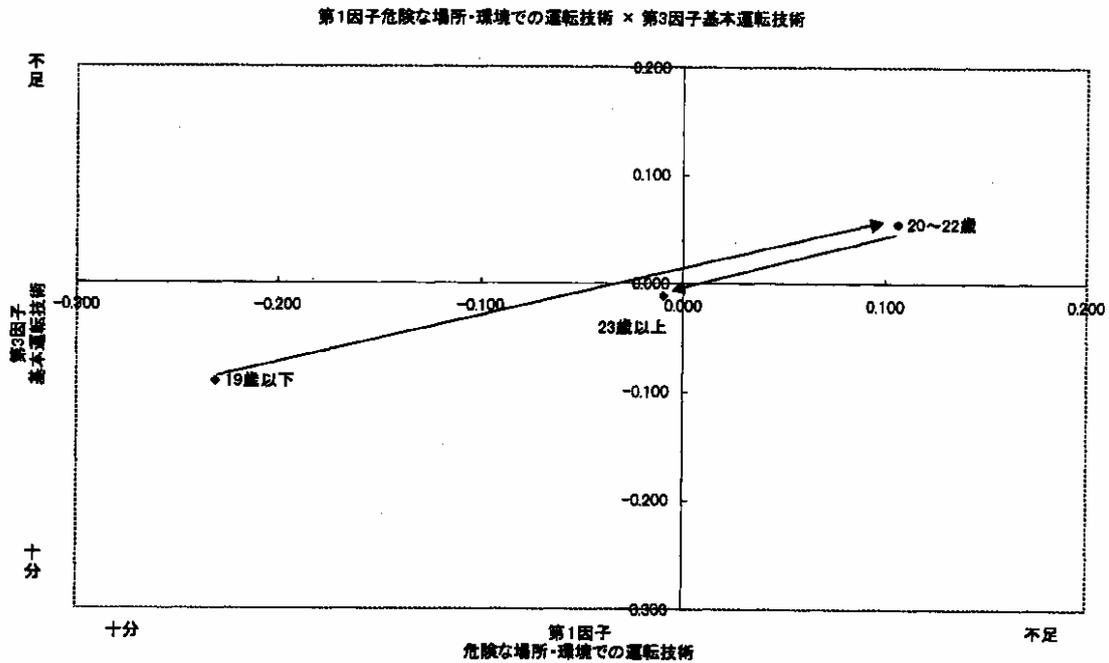


図3-4-10 年齢別因子得点の平均 (第1因子と第3因子)

## 2) 自動二輪車での走行距離別

自動二輪での全走行距離別にみる。第1因子の「危険な場所・環境での運転技術」についての傾向をみると、もっとも十分としているのは3,000km未満で、次いで3,000～8,000km、8,000km以上と走行距離が長いほど不足感を強く持っている。第2因子の「危険を回避する運転技術」についても同様の傾向で、もっとも十分としているのは3,000km未満の走行距離が短い層で、8,000km以上の走行距離が長い層が不足感を持っている。第3因子の「基本運転技術」についてもほぼ同様の傾向であるが、3,000km未満と3,000～8,000kmの不足感には差がほとんどなく、8,000km以上になると不足感を強く持つようになる（表3-4-10、図3-4-11～12）。

このように、走行距離が短い層に十分とする傾向が強く、走行距離が長い方が不足とする傾向が強い。これは、走行距離が短いうちは、教習所の練習で十分と感じるが、走行距離が長くなり経験が増すと、教習所で習った場面以外のケースに遭遇するようになり、不足感を感じるようになると解釈できる。

表3-4-10 走行距離別因子得点の平均

	サンプル数	第1因子 危険な場所・環境 での運転技術	第2因子 危険を回避する運 転技術	第3因子 基本運転技術
3000km未満	196	-0.110	-0.170	-0.040
3000～8000km	244	0.027	0.022	-0.027
8000km以上	260	0.041	0.077	0.061

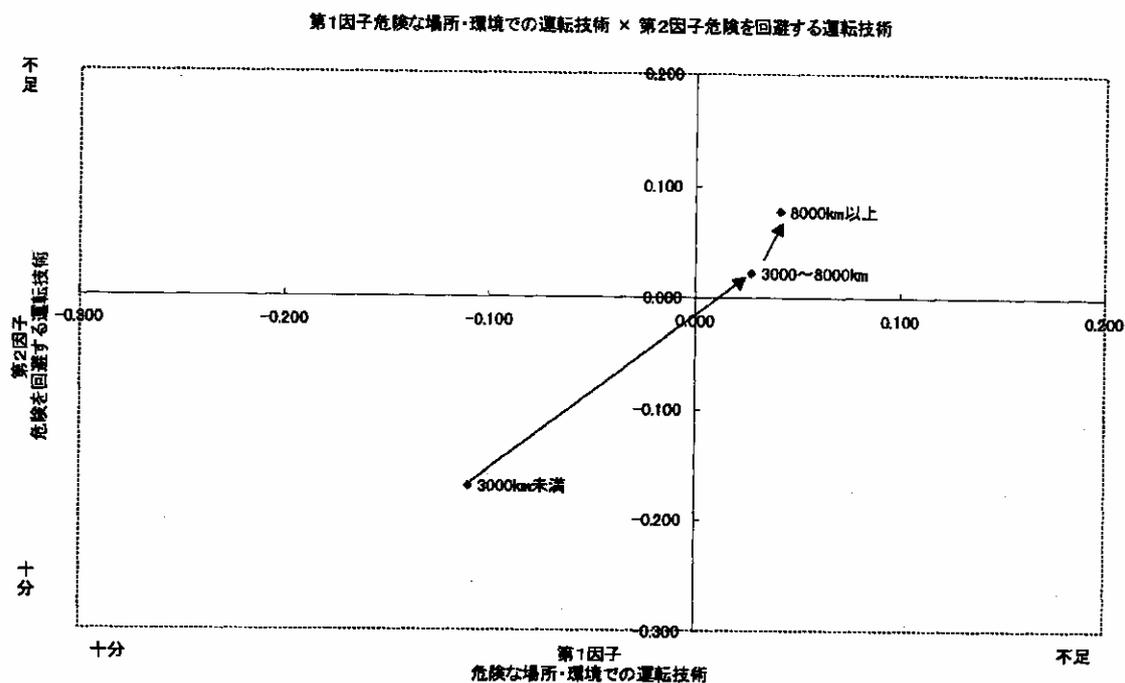


図3-4-11 走行距離別因子得点の平均 (第1因子と第2因子)

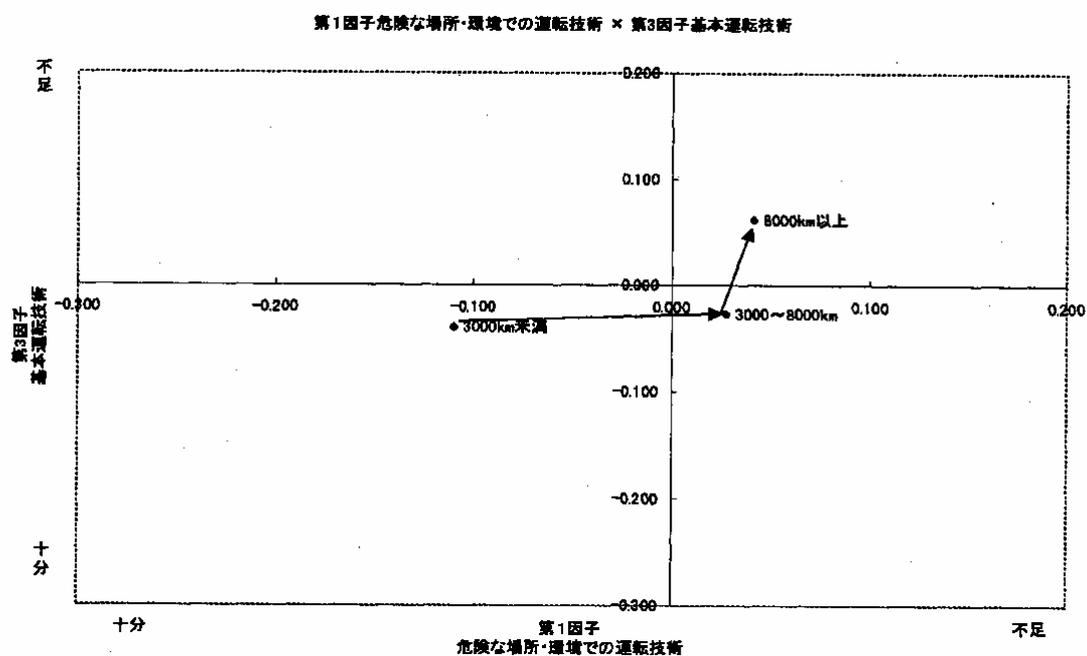


図3-4-12 走行距離別因子得点の平均 (第1因子と第3因子)

### 3) 運転目的別

ここでは、運転目的の中で「仕事で」と「職業運転者として」を一括して「仕事・職業」とし、そのほかに「遊び・レジャー」、「通勤・通学」を加えた3区分でみていく。

第1因子の「危険な場所・環境での運転技術」の傾向をみると、もっとも十分としているのは「遊び・レジャー」目的で運転しているドライバーで、次いで「仕事・職業」で、「通勤・通学」目的での運転者をもっとも不足感を持っている。第2因子の「危険を回避する運転技術」について十分としているのは「遊び・レジャー」と「通勤・通学」である。不足しているとしているのは「仕事・職業」である。第3因子の「基本運転技術」については、運転目的でほとんど差がみられず、運転目的との関連は薄いとみられる（表3-4-11、図3-4-13～14）。

表3-4-11 運転目的別因子得点の平均

	サンプル数	第1因子 危険な場所・環境 での運転技術	第2因子 危険を回避する運 転技術	第3因子 基本運転技術
通勤・通学	176	0.138	-0.034	0.013
仕事・職業	65	-0.024	0.145	-0.011
レジャー	459	-0.059	-0.024	0.000

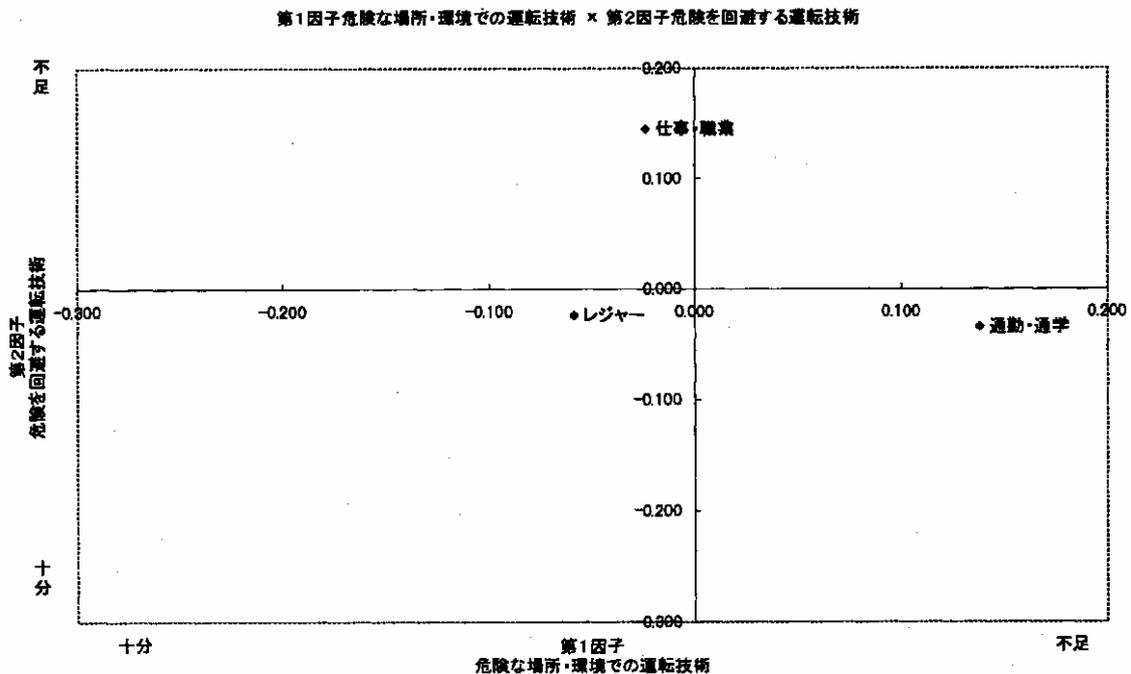


図3-4-13 運転目的別因子得点の平均 (第1因子と第2因子)

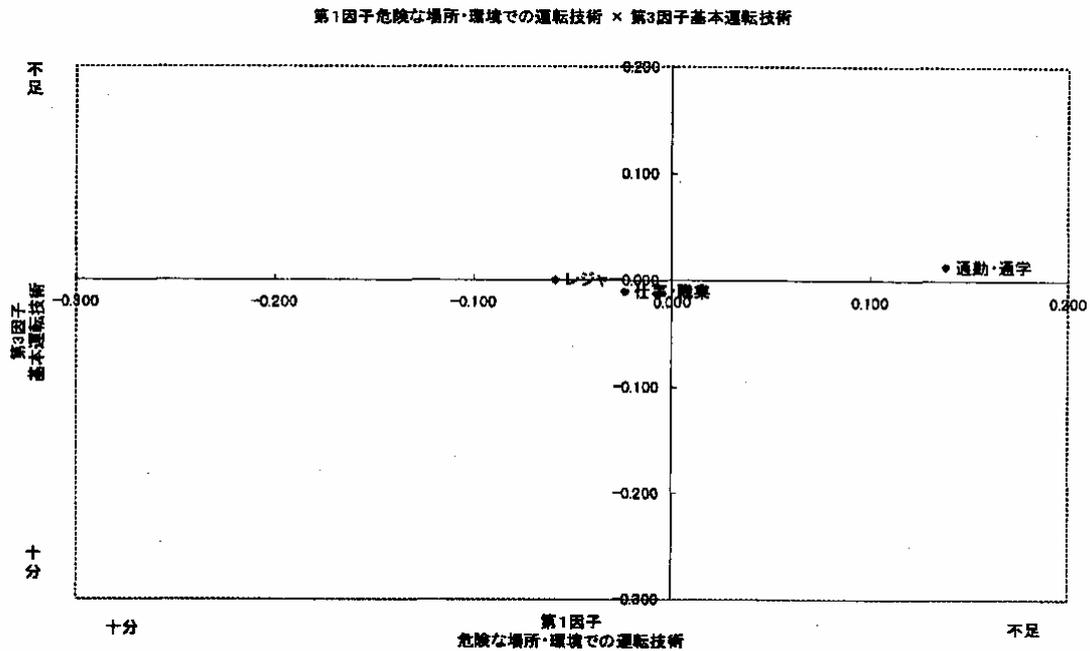


図3-4-14 運転目的別因子得点の平均（第1因子と第3因子）

#### 4) 事故・違反の有無別

自動二輪車による人身事故や交通違反の有無別に因子得点の平均をみる。第1因子の「危険な場所・環境での運転技術」については、事故・違反の有無でほとんど差がなく、事故違反と危険な場所・環境での運転技術の不足感とは関連がみられない。第2因子の「危険を回避する運転技術」については「事故・違反あり」が特に不足としている。第3因子の「基本運転技術」については、「事故・違反あり」が十分としており、第2因子とは傾向が逆転している。（表3-4-12、図3-4-15～16）。

第2因子の「危険を回避する運転技術」では「事故・違反あり」の方が不足としており、第3因子の「基本運転技術」では「事故・違反あり」の方が十分としているという逆転した結果となっている。一般的には、教習が不足しているために事故・違反に結びつくといえるが、教習所では一定の基準を満たした教習を実施しているはずであり、それほど差があるとは考えにくい。むしろ、受講生が安易に教習を十分と評価してしまうのが事故・違反に結びつくと考えられる。第2因子の「危険を回避する運転技術」で事故・違反者の方が不足としているのは、事故や違反をしてしまってから、教習を振り返って、十分に教習内容を理解しておくべきであったといった反省があるのではないかとみられる（表3-4-15、図3-4-18～19）。

表3-4-12 年齢別因子得点の平均

	サンプル数	第1因子 危険な場所・環境 での運転技術	第2因子 危険を回避する運 転技術	第3因子 基本運転技術
二輪での事故なし	475	0.005	-0.075	0.038
二輪での事故あり	225	-0.011	0.124	-0.072

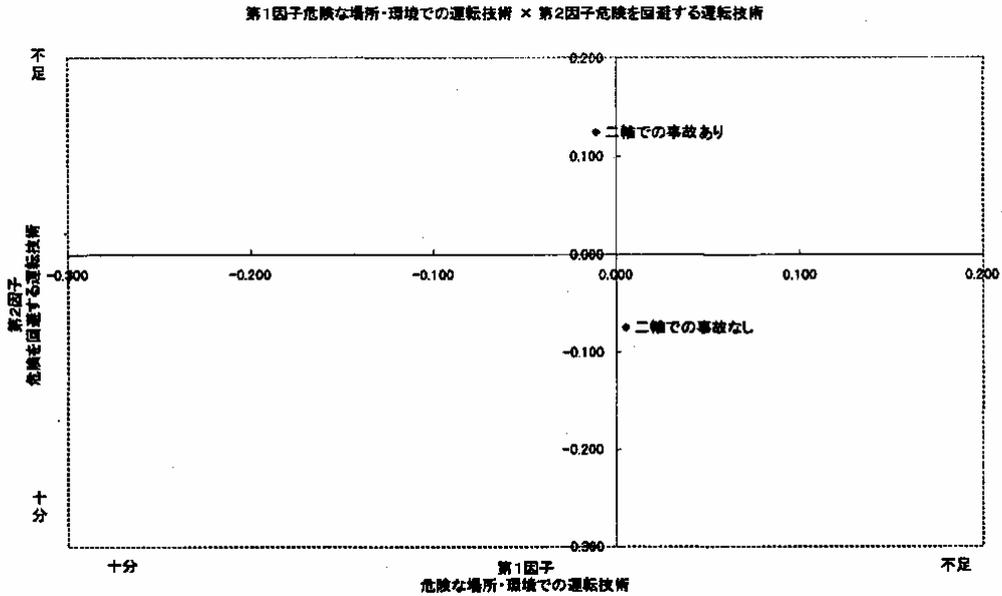


図 3-4-15 年齢別因子得点の平均 (第1因子と第2因子)

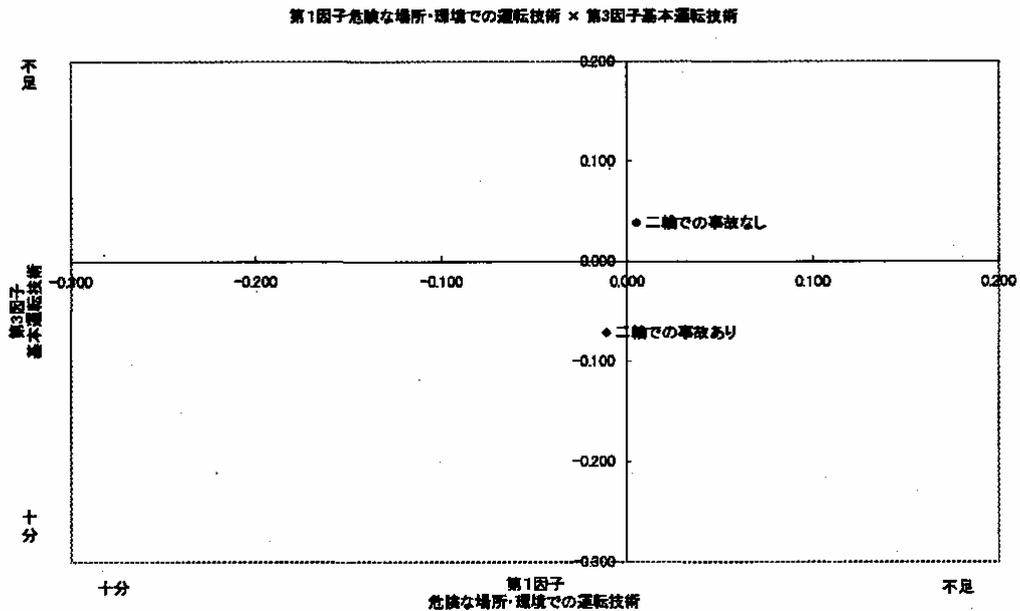


図3-4-16 年齢別因子得点の平均 (第1因子と第3因子)

### 5) 新旧カリキュラム別

新カリキュラムと旧カリキュラムの受講生別に比較する。第1因子の「危険な場所・環境での運転技術」と第2因子の「危険を回避する運転技術」については、明らかに旧カリキュラムの方が不足感が強く、新カリキュラムの方が不足感が少ない。新カリキュラムで教習時間が大幅に引き上げられた効果が現れているものとみられる。ただし、第3因子の「基本運転技術」については、新旧カリキュラムでほとんど差がなく、基本的な運転技術については旧カリキュラムから十分な教習が行われていた結果とみられる(表3.4-13、図3-4-17～18)。

表3-4-13 年齢別因子得点の平均

	サンプル数	第1因子 危険な場所・環境 での運転技術	第2因子 危険を回避する運 転技術	第3因子 基本運転技術
新カリキュラム	362	-0.066	-0.117	0.008
旧カリキュラム	338	0.057	0.102	-0.004

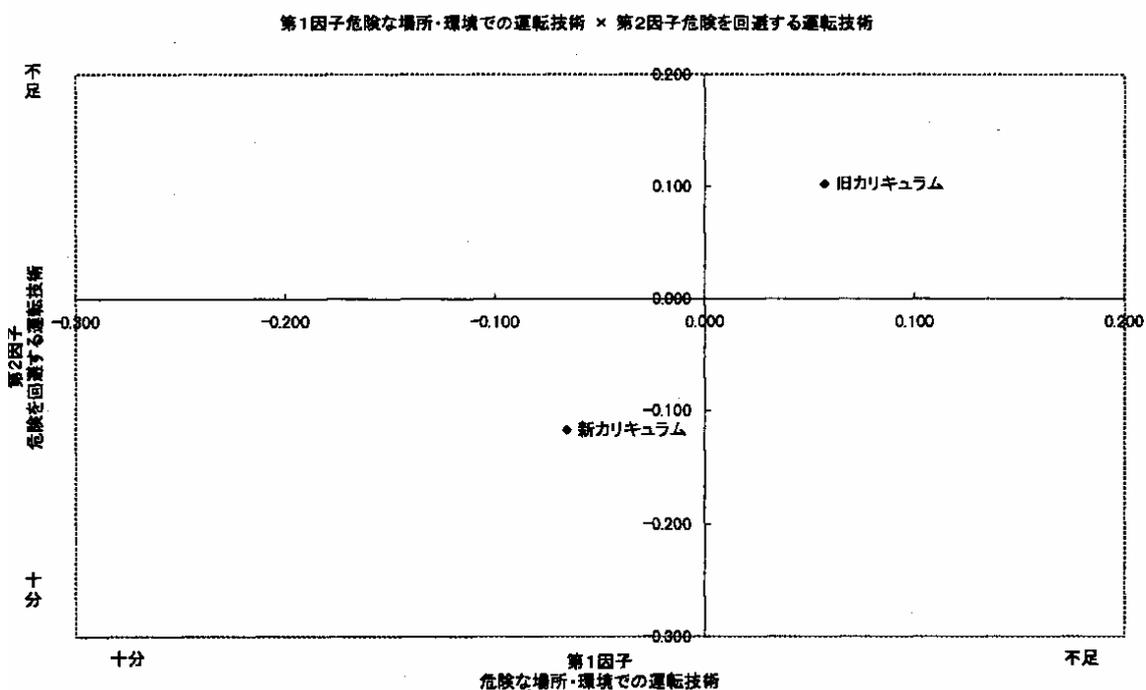
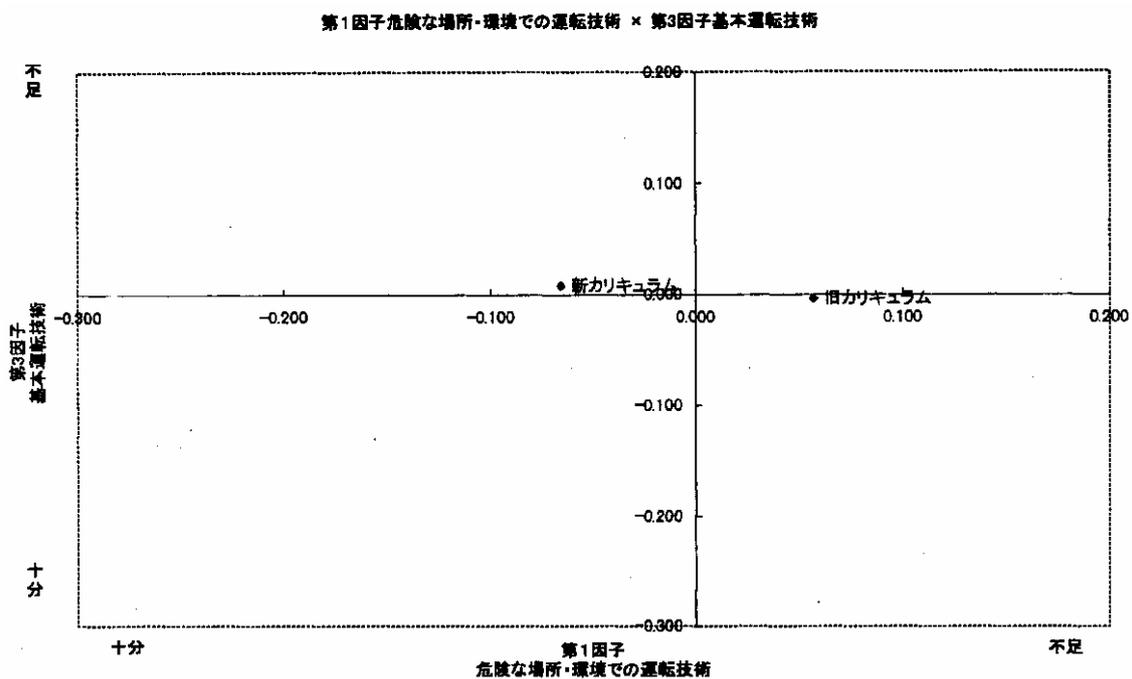


図3-4-17 年齢別因子得点の平均 (第1因子と第2因子)

図3-4-18 年齢別因子得点の平均（第1因子と第3因子）



### 3-5 初回運転時の恐怖感

普通自動二輪免許取得後に、はじめて道路に出たときに恐怖を感じたかを次の4つの選択肢で質問した。

1. 非常に怖かった
2. やや怖かった
3. あまり怖くなかった
4. 怖くなかった

#### (1) 新旧カリキュラム別

「非常に怖かった」とする比率は、新カリキュラムで16.6%、旧カリキュラムで15.9%である。これに「やや怖かった」とする比率を加えると、新カリキュラムで56.1%、旧カリキュラムで58.7%であり、やや旧カリキュラムの受講者の方が怖かったとする比率が高い。ただし、新旧カリキュラム別の集計結果は、危険率10%でも有意な差はない(図3-5-1、表3-5-1)。

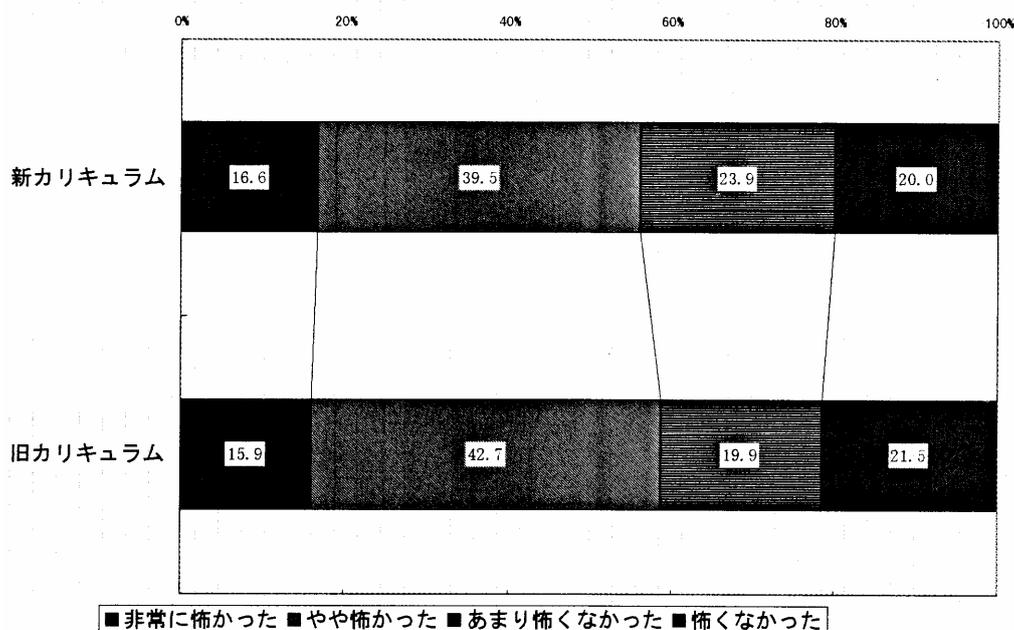


図3-5-1 新旧カリキュラム別はじめて運転したときの恐怖感

表3-5-1 新旧カリキュラム別はじめて運転したときの恐怖感

		非常に怖かった	やや怖かった	あまり怖くなかった	怖くなかった	無回答	合計
件数	新カリキュラム	75	178	108	90	28	479
	旧カリキュラム	69	185	86	93	54	487
構成比	新カリキュラム	16.6	39.5	23.9	20.0	—	—
	旧カリキュラム	15.9	42.7	19.9	21.5	—	—

$$\chi^2=2.564$$

## (2) 年齢区分別

年齢別にみると、「怖くなかった」との回答比率は、新カリキュラムの若い層から27.8%、19.1%、11.6%、旧カリキュラムの若い層から26.6%、22.2%、15.0%となっており、年齢の上昇とともに比率が低下している。「非常に怖かった」と「やや怖かった」の合計比率も、おおむね年齢の上昇とともに増加しており、年齢が若い層ほど恐怖感が少なかった傾向にある（図3-5-2、表3-5-2）。

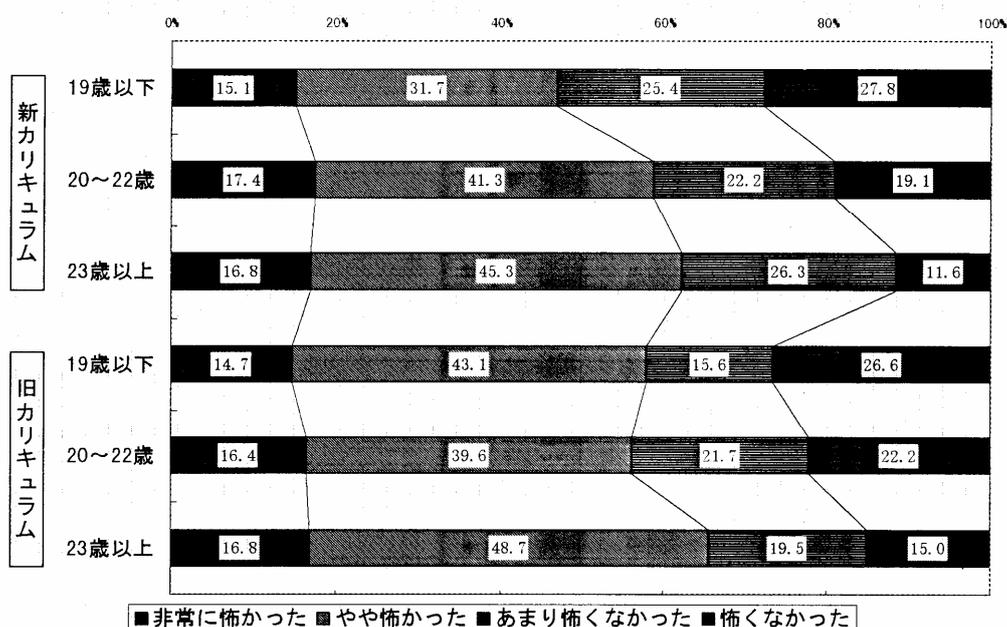


図3-5-2 年齢別はじめて運転したときの恐怖感

表3-5-2 年齢別はじめて運転したときの恐怖感

			非常に怖かった	やや怖かった	あまり怖くなかった	怖くなかった	無回答	合計
件数	新カリキュラム	19歳以下	19	40	32	35	8	134
		20～22歳	40	95	51	44	10	240
		23歳以上	16	43	25	11	10	105
件数	旧カリキュラム	19歳以下	16	47	17	29	9	118
		20～22歳	34	82	45	46	28	235
		23歳以上	19	55	22	17	17	130
構成比	新カリキュラム	19歳以下	15.1	31.7	25.4	27.8	—	—
		20～22歳	17.4	41.3	22.2	19.1	—	—
		23歳以上	16.8	45.3	26.3	11.6	—	—
	旧カリキュラム	19歳以下	14.7	43.1	15.6	26.6	—	—
		20～22歳	16.4	39.6	21.7	22.2	—	—
		23歳以上	16.8	48.7	19.5	15.0	—	—

### (3) 年間走行距離別

年間走行距離別に「怖くなかった」とする比率をみると、新カリキュラムでは、5,000未満が14.3%、5,000km以上が25.8%、旧カリキュラムでは、5,000未満が18.2%、5,000km以上が23.3%で、新旧ともに走行距離が長い方に「怖くなかった」とする比率が高い(図3-5-3、表3-5-3)。

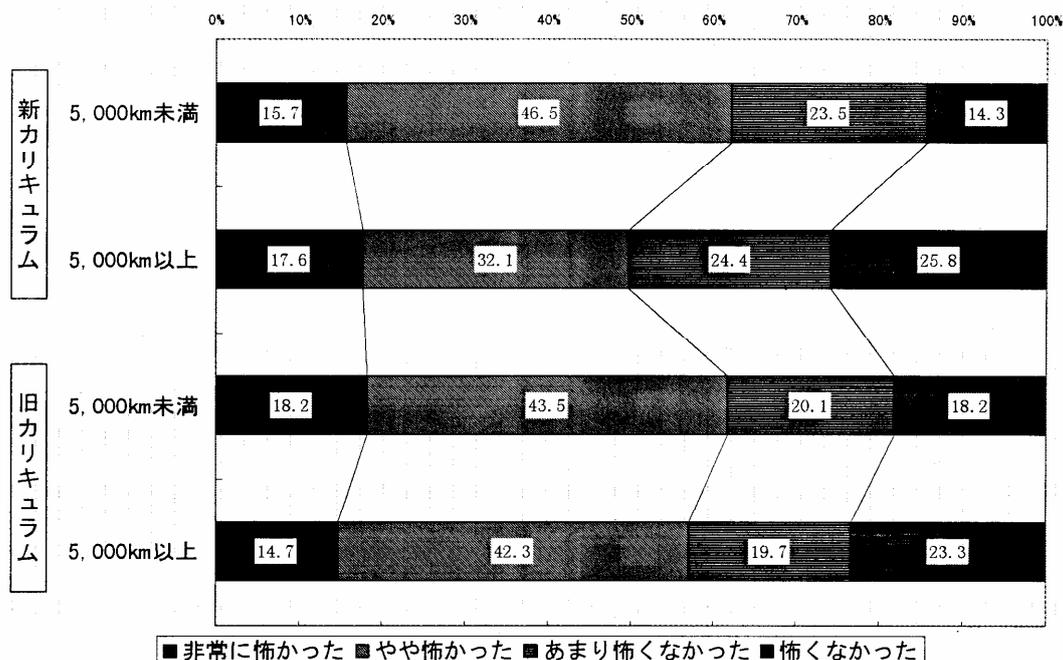


図3-5-3 走行距離別はじめて運転したときの恐怖感

表3-5-3 走行距離別はじめて運転したときの恐怖感

			非常に怖かった	やや怖かった	あまり怖くなかった	怖くなかった	無回答	合計
件数	新カリキュラム	5,000km未満	36	107	54	33	20	250
		5,000km以上	39	71	54	57	8	229
件数	旧カリキュラム	5,000km未満	28	67	31	28	27	181
		5,000km以上	41	118	55	65	27	306
構成比	新カリキュラム	5,000km未満	15.7	46.5	23.5	14.3	—	—
		5,000km以上	17.6	32.1	24.4	25.8	—	—
	旧カリキュラム	5,000km未満	18.2	43.5	20.1	18.2	—	—
		5,000km以上	14.7	42.3	19.7	23.3	—	—

#### (4) 先行免許の有無別

普通自動二輪免許に先立って何らかの免許を保有していた運転者と持っていなかった運転者を新旧カリキュラム別に比較してみる。「非常に怖かった」とする比率は、新カリキュラムの先行免許なしが25.6%、ありが14.6%、旧カリキュラムの先行免許なしが27.0%、ありが14.1%で、新旧カリキュラムいずれでも先行免許なしの方が怖かったとする比率が高い。新旧カリキュラムで同じ先行免許なしを比較すると、「非常に怖かった」は25.6%対27.0%で大きな差はみられない(図3-5-4、表3-5-4)。

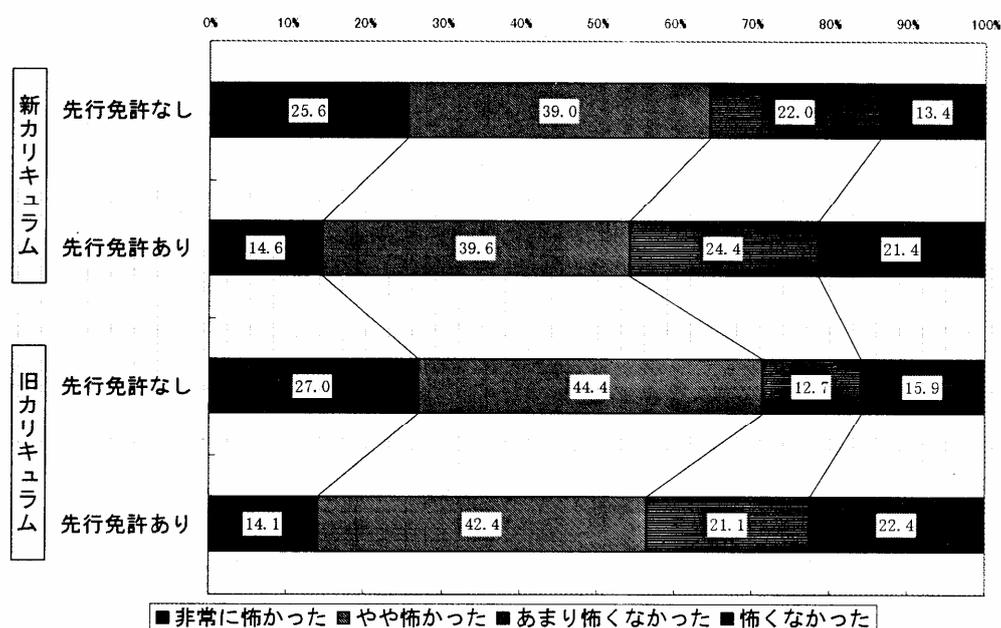


図3-5-4 先行免許の有無別はじめて運転したときの恐怖感

表3-5-3 先行免許の有無別はじめて運転したときの恐怖感

			非常に怖 かった	やや怖か つた	あまり怖く なかつた	怖く なかつた	無回答	合計
件 数	新カリキュラム	先行免許なし	21	32	18	11	3	85
		先行免許あり	54	146	90	79	25	394
	旧カリキュラム	先行免許なし	17	28	8	10	6	69
		先行免許あり	52	157	78	83	48	418
構 成 比	新カリキュラム	先行免許なし	25.6	39.0	22.0	13.4	—	—
		先行免許あり	14.6	39.6	24.4	21.4	—	—
	旧カリキュラム	先行免許なし	27.0	44.4	12.7	15.9	—	—
		先行免許あり	14.1	42.4	21.1	22.4	—	—

### 3-6 ふだんの運転行動

#### 3-6-1 ふだんの運転行動の実態

普通自動二輪車をふだんどのように運転しているか、それぞれの項目について次の4つの選択肢で質問した。

1. そのとおり
2. どちらかといえばそのとおり
3. どちらかといえばそうではない
4. そうではない

##### (1) 新旧カリキュラム別

ふだんの運動行動の各設問で、「そのとおり」と回答した比率でみると、一般的に新カリキュラムの方が旧カリキュラムより高い。

「面倒なので合図を出さないで、進路変更をすることが多い」では、若干旧カリキュラムの比率が高い。

新カリキュラムと旧カリキュラムの比率の差が大きい項目は、「自動車の間をすり抜けて先頭に出ることが多い」、「車線変更をよく行う」、「自動車と並んで走るのはなるべくさけるようにしている」、「わき見運転をすることがある」、「大型車のすぐうしろを走行するときは、車間距離を長めにとるようにしている」である。

「そのとおり」の比率が高い項目は、「自動車と並んで走るのはなるべくさけるようにしている」の新カリキュラムで55.2%、旧カリキュラムで50.3%、「大型車のすぐうしろを走行するときは、車間距離を長めにとるようにしている」の新カリキュラムで51.2%、旧カリキュラムで46.1%、「他の車が自分の存在に気づいていないかもしれないと思いながら運転している」の新カリキュラムで46.2%、旧カリキュラムで45.7%である。

「そのとおり」の比率が低い項目は、「面倒なので合図を出さないで、進路変更をすることが多い」の新カリキュラムで3.8%、旧カリキュラムで4.6%、「一時停止の場所でも、見通しがよければ停まらないことがある」の新カリキュラムで10.0%、旧カリキュラムで8.1%である。

次に、「そのとおり」と「どちらかといえばそのとおり」を加えた比率でみると、「車線変更をよく行う」と「自動車と並んで走るのはなるべくさけるようにしている」で、新カリキュラムの比率が旧カリキュラムより高い。また「一時停止の場所でも、見通しがよければ停まらないことがある」と「わき見運転をすることがある」では、新カリキュラムの比率が旧カリキュラムより低い。その他の項目では、ほぼ同等の比率で新カリキュラムと旧カリキュ

ラムにさしたる差はない。

ただし、新旧カリキュラム別の  $\chi^2$  検定結果は、危険率10%でも全ての項目で有意な差はない（図3-6-1、表3-6-1）。

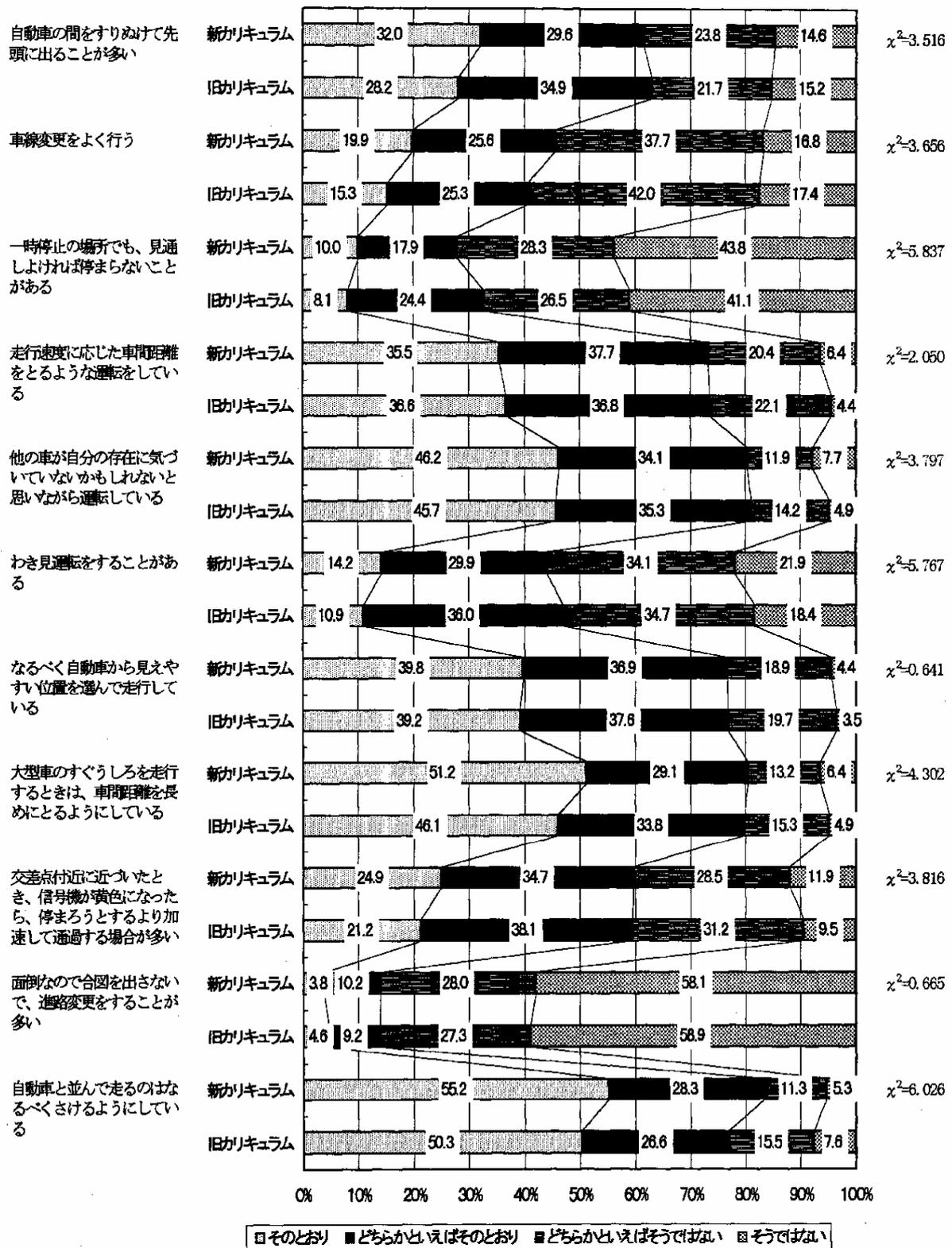


図3-6-1 新旧カリキュラム別のふだんの運転行動

表3-6-1 新旧カリキュラム別のふだんの運転行動

設問項目	対象者		そのとおり	どちらかといえはそのとおり	どちらかといえはそうではない	そうではない	無回答	合計
a. 自動車の間をすりぬけて先頭に出ることが多い。	件数	新カリキュラム	145	134	108	66	26	479
		旧カリキュラム	122	151	94	66	54	487
	構成比	新カリキュラム	32.0	29.6	23.8	14.6	—	—
		旧カリキュラム	28.2	34.9	21.7	15.2	—	—
b. 車線変更をよく行う。	件数	新カリキュラム	90	116	171	76	26	479
		旧カリキュラム	66	109	181	75	56	487
	構成比	新カリキュラム	19.9	25.6	37.7	16.8	—	—
		旧カリキュラム	15.3	25.3	42.0	17.4	—	—
c. 一時停止の場所でも、見通しがよければ停まらないことがある。	件数	新カリキュラム	45	81	128	198	27	479
		旧カリキュラム	35	105	114	177	56	487
	構成比	新カリキュラム	10.0	17.9	28.3	43.8	—	—
		旧カリキュラム	8.1	24.4	26.5	41.1	—	—
d. 走行速度に応じた車間距離をとるような運転をしている。	件数	新カリキュラム	160	170	92	29	28	479
		旧カリキュラム	157	158	95	19	58	487
	構成比	新カリキュラム	35.5	37.7	20.4	6.4	—	—
		旧カリキュラム	36.6	36.8	22.1	4.4	—	—
e. 他の車が自分の存在に気づいていないかもしれないと思いながら運転している。	件数	新カリキュラム	209	154	54	35	27	479
		旧カリキュラム	197	152	61	21	56	487
	構成比	新カリキュラム	46.2	34.1	11.9	7.7	—	—
		旧カリキュラム	45.7	35.3	14.2	4.9	—	—
f. わき見運転をすることがある。	件数	新カリキュラム	64	135	154	99	27	479
		旧カリキュラム	47	155	149	79	57	487
	構成比	新カリキュラム	14.2	29.9	34.1	21.9	—	—
		旧カリキュラム	10.9	36.0	34.7	18.4	—	—
g. なるべく自動車から見やすい位置を選んで走行している。	件数	新カリキュラム	179	166	85	20	29	479
		旧カリキュラム	169	162	85	15	56	487
	構成比	新カリキュラム	39.8	36.9	18.9	4.4	—	—
		旧カリキュラム	39.2	37.6	19.7	3.5	—	—
h. 大型車のすぐうしろを走行するときは、車間距離を長めにとるようにしている。	件数	新カリキュラム	232	132	60	29	26	479
		旧カリキュラム	199	146	66	21	55	487
	構成比	新カリキュラム	51.2	29.1	13.2	6.4	—	—
		旧カリキュラム	46.1	33.8	15.3	4.9	—	—
I. 交差点付近に近づいたとき、信号機が黄色になったら、停まろうとするより加速して通過する場合が多い。	件数	新カリキュラム	113	157	129	54	26	479
		旧カリキュラム	92	165	135	41	54	487
	構成比	新カリキュラム	24.9	34.7	28.5	11.9	—	—
		旧カリキュラム	21.2	38.1	31.2	9.5	—	—
j. 面倒なので合図を出さずに、進路変更をすることが多い。	件数	新カリキュラム	17	46	127	263	26	479
		旧カリキュラム	20	40	118	255	54	487
	構成比	新カリキュラム	3.8	10.2	28.0	58.1	—	—
		旧カリキュラム	4.6	9.2	27.3	58.9	—	—
k. 自動車と並んで走るのけなるべくさけるようにしている。	件数	新カリキュラム	250	128	51	24	26	479
		旧カリキュラム	218	115	67	33	54	487
	構成比	新カリキュラム	55.2	28.3	11.3	5.3	—	—
		旧カリキュラム	50.3	26.6	15.5	7.6	—	—

## (2) 年齢区分別

ふだんの運転行動を年齢別に「そのとおり」と回答した比率でみると、全般的に年齢の上昇とともに比率が低下している。

「自動車並んで走るのはなるべくさけるようにしている」では、逆に新旧カリキュラムとも年齢の上昇とともに「そのとおり」と回答した比率が高まっている。

「走行速度に応じた車間距離をとるような運転をしている」の新カリキュラムでは、「19歳以下」で33.2%、「20～22歳」が37.2%、「23歳以上」で46.3%と「23歳以上」でかなりの高い比率で「そのとおり」と回答している。

また、「車線変更をよく行う」の新旧カリキュラムや「交差点に近づいたとき、信号機が黄色になったら、停まろうとするより加速して通過するが多い」の新カリキュラムでは、「23歳以上」で「そのとおり」とする回答が低年齢層よりかなり低い。

次に、「そのとおり」と「どちらかといえばそのとおり」を加えた比率で年齢別にみると、「大型車のすぐうしろを走行するときは、車間距離を長めにとるようにしている」で、新カリキュラムでは若い層から72.2%、81.4%、88.4%と年齢上昇とともに比率が増加している。旧カリキュラムでは、80.9%、79.3%、79.2%と若干ではあるが年齢の上昇とともに比率が減少している。

また、「車線変更をよく行う」の新カリキュラムでは、46.8%、50.8%、30.5%で、「20～22歳」の年齢層で比率が大きくなっており、「わき見運転をすることがある」の旧カリキュラムで49.6%、51.3%、38.4%、「なるべく自動車から見やすい位置を選んで走行している」の旧カリキュラムでも、75.4%、79.0%、64.2%と同様の傾向を示している。

その他の項目では、年齢層による傾向に大きな違いはない（図3-6-2、表3-6-2）。

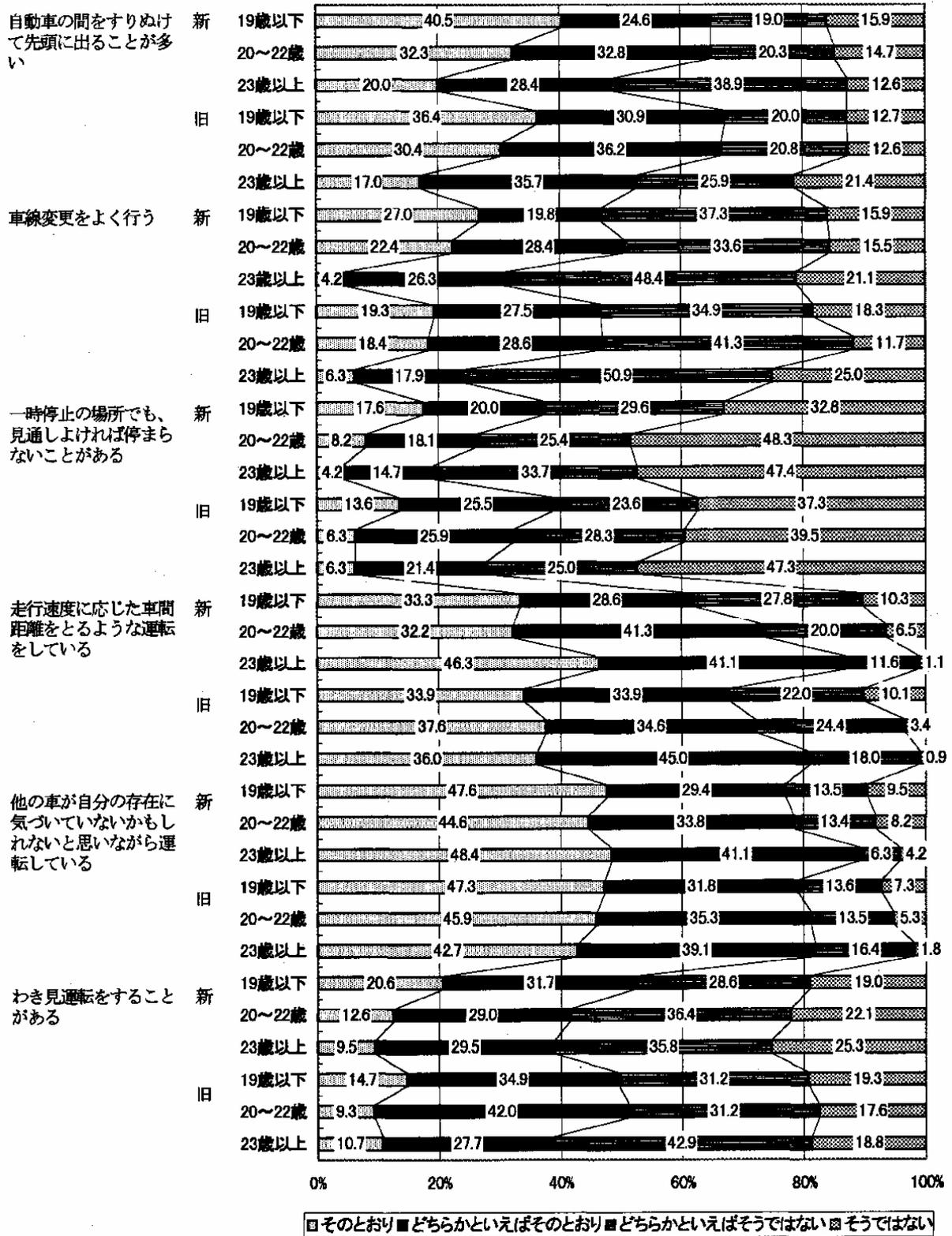


図3-6-2 (1) 年齢区分別のふだんの運転行動

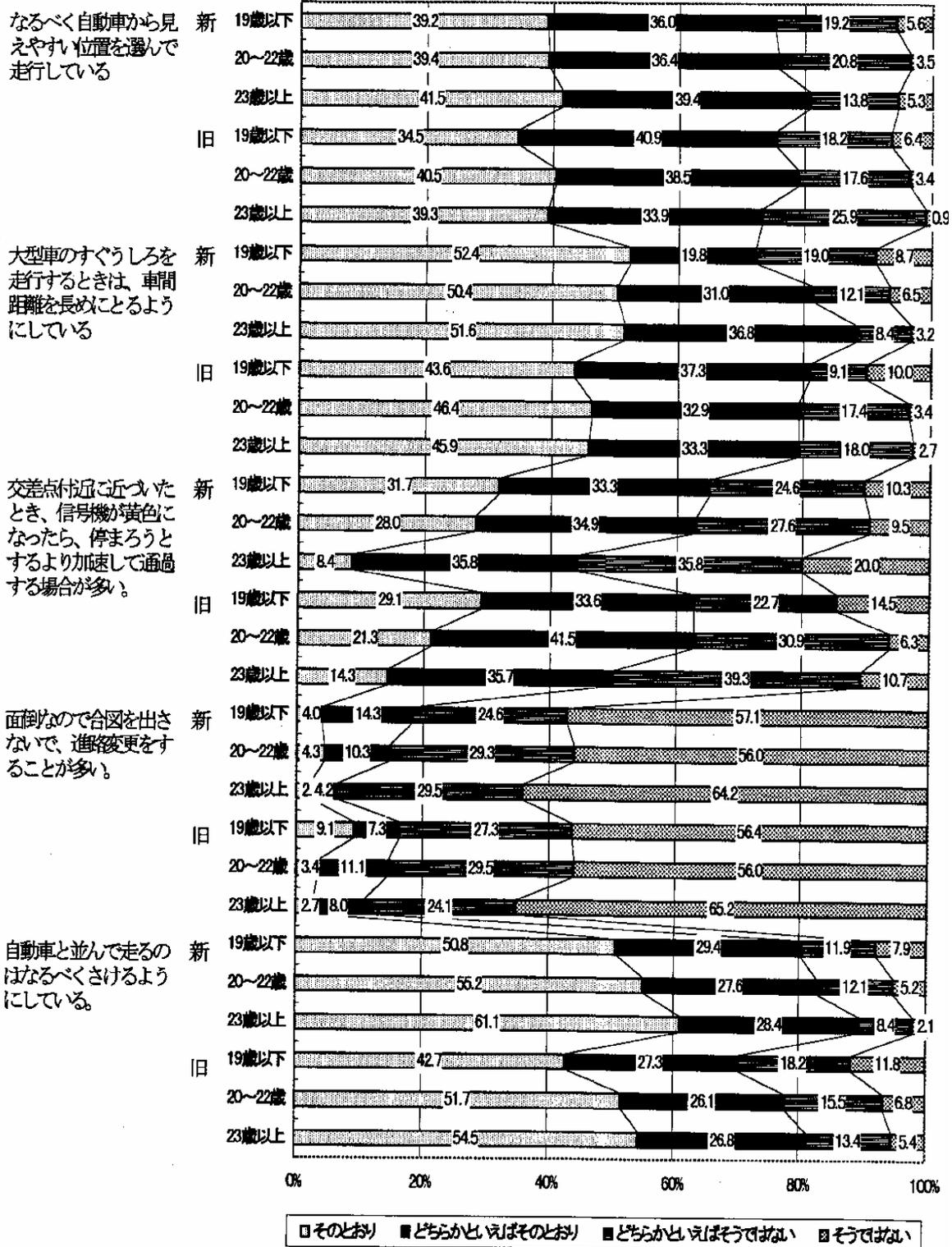


図3-6-2 (2) 年齢区別のふだんの運転行動

表3-6-2 (1) 年齢区分別のふだんの運転行動

設問項目	対象者	年齢	そのとおり	どちらかといえばそのとおり	どちらかといえばそうではない	そうではない	無回答	合計	
a. 自動車の間をすりぬけて先頭に出ることが多い。	件数	新カリキュラム	19歳以下	51	31	24	20	8	134
			20～22歳	75	76	47	34	8	240
			23歳以上	19	27	37	12	10	105
		旧カリキュラム	19歳以下	40	34	22	14	8	118
			20～22歳	63	75	43	26	28	235
			23歳以上	19	40	29	24	18	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	40.5	24.6	19.0	15.9	-	-
			20～22歳	32.3	32.8	20.3	14.7	-	-
			23歳以上	20.0	28.4	38.9	12.6	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	36.4	30.9	20.0	12.7	-	-
			20～22歳	30.4	36.2	20.8	12.6	-	-
			23歳以上	17.0	35.7	25.9	21.4	-	-
b. 車線変更をよく行う。	件数	新カリキュラム	19歳以下	34	25	47	20	8	134
			20～22歳	52	66	78	36	8	240
			23歳以上	4	25	46	20	10	105
		旧カリキュラム	19歳以下	21	30	38	20	9	118
			20～22歳	38	59	85	24	29	235
			23歳以上	7	20	57	28	18	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	27.0	19.8	37.3	15.9	-	-
			20～22歳	22.4	28.4	33.6	15.5	-	-
			23歳以上	4.2	26.3	48.4	21.1	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	19.3	27.5	34.9	18.3	-	-
			20～22歳	18.4	28.6	41.3	11.7	-	-
			23歳以上	6.3	17.9	50.9	25.0	-	-
c. 一時停止の場所でも、見通しがよければ一時まらぬことがある。	件数	新カリキュラム	19歳以下	22	25	37	41	9	134
			20～22歳	19	42	59	112	8	240
			23歳以上	4	14	32	45	10	105
		旧カリキュラム	19歳以下	15	28	26	41	8	118
			20～22歳	13	53	58	81	30	235
			23歳以上	7	24	28	53	18	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	17.6	20.0	29.6	32.8	-	-
			20～22歳	8.2	18.1	25.4	48.3	-	-
			23歳以上	4.2	14.7	33.7	47.4	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	13.6	25.5	23.6	37.3	-	-
			20～22歳	6.3	25.9	28.3	39.5	-	-
			23歳以上	6.3	21.4	25.0	47.3	-	-
d. 走行速度に合わせた車線変更をとるような運転をしている。	件数	新カリキュラム	19歳以下	42	36	35	13	8	134
			20～22歳	74	95	46	15	10	240
			23歳以上	44	39	11	1	10	105
		旧カリキュラム	19歳以下	37	37	24	11	9	118
			20～22歳	77	71	50	7	30	235
			23歳以上	40	50	20	1	19	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	33.3	28.6	27.8	10.3	-	-
			20～22歳	32.2	41.3	20.0	6.5	-	-
			23歳以上	46.3	41.1	11.6	1.1	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	33.9	33.9	22.0	10.1	-	-
			20～22歳	37.6	34.6	24.4	3.4	-	-
			23歳以上	36.0	45.0	18.0	0.9	-	-

表3-6-2 (2) 年齢区分別のふだんの運転行動

設問項目	対象者	年齢	そのとおり	どちらかといえばそのとおり	どちらかといえばそうではない	そうではない	無回答	合計	
e. 他の車が自分の存在を気にしていないかもしれないと思いつながら運転している。	件数	新カリキュラム	19歳以下	60	37	17	12	8	134
			20～22歳	103	78	31	19	9	240
			23歳以上	46	39	6	4	10	105
		旧カリキュラム	19歳以下	52	35	15	8	8	118
			20～22歳	95	73	28	11	28	235
			23歳以上	47	43	18	2	20	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	47.6	29.4	13.5	9.5	-	-
			20～22歳	44.6	33.8	13.4	8.2	-	-
			23歳以上	48.4	41.1	6.3	4.2	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	47.3	31.8	13.6	7.3	-	-
			20～22歳	45.9	35.3	13.5	5.3	-	-
			23歳以上	42.7	39.1	16.4	1.8	-	-
f. わき見運転をすることがある。	件数	新カリキュラム	19歳以下	26	40	36	24	8	134
			20～22歳	29	67	84	51	9	240
			23歳以上	9	28	34	24	10	105
		旧カリキュラム	19歳以下	16	38	34	21	9	118
			20～22歳	19	86	64	36	30	235
			23歳以上	12	31	48	21	18	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	20.6	31.7	28.6	19.0	-	-
			20～22歳	12.6	29.0	36.4	22.1	-	-
			23歳以上	9.5	29.5	35.8	25.3	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	14.7	34.9	31.2	19.3	-	-
			20～22歳	9.3	42.0	31.2	17.6	-	-
			23歳以上	10.7	27.7	42.9	18.8	-	-
g. なるべく自動車からみえやすい位置を選んで走行している。	件数	新カリキュラム	19歳以下	49	45	24	7	9	134
			20～22歳	91	84	48	8	9	240
			23歳以上	39	37	13	5	11	105
		旧カリキュラム	19歳以下	38	45	20	7	8	118
			20～22歳	83	79	36	7	30	235
			23歳以上	44	38	29	1	18	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	39.2	36.0	19.2	5.6	-	-
			20～22歳	39.4	36.4	20.8	3.5	-	-
			23歳以上	41.5	39.4	13.8	5.3	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	34.5	40.9	18.2	6.4	-	-
			20～22歳	40.5	38.5	17.6	3.4	-	-
			23歳以上	39.3	33.9	25.9	0.9	-	-
h. 大型車のすぐ後ろを走行するときは、車間距離を長めこするようにしている。	件数	新カリキュラム	19歳以下	66	25	24	11	8	134
			20～22歳	117	72	28	15	8	240
			23歳以上	49	35	8	3	10	105
		旧カリキュラム	19歳以下	48	41	10	11	8	118
			20～22歳	96	68	36	7	28	235
			23歳以上	51	37	20	3	19	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	52.4	19.8	19.0	8.7	-	-
			20～22歳	50.4	31.0	12.1	6.5	-	-
			23歳以上	51.6	36.8	8.4	3.2	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	43.6	37.3	9.1	10.0	-	-
			20～22歳	46.4	32.9	17.4	3.4	-	-
			23歳以上	45.9	33.3	18.0	2.7	-	-

表3-6-2 (3) 年齢区分別のふだんの運転行動

設問項目	対象者	年齢	そのとおり	どちらかといえばそのとおり	どちらかといえばそうではない	そうではない	無回答	合計	
i. 交差点付近に近 れたとき、信 号機が黄色こ なったら、停ま ろうとするより 加速して通過す る場合が多い。	件数	新カリキュラム	19歳以下	40	42	31	13	8	134
			20～22歳	65	81	64	22	8	240
			23歳以上	8	34	34	19	10	105
		旧カリキュラム	19歳以下	32	37	25	16	8	118
			20～22歳	44	86	64	13	28	235
			23歳以上	16	40	44	12	18	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	31.7	33.3	24.6	10.3	-	-
			20～22歳	28.0	34.9	27.6	9.5	-	-
			23歳以上	8.4	35.8	35.8	20.0	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	29.1	33.6	22.7	14.5	-	-
			20～22歳	21.3	41.5	30.9	6.3	-	-
			23歳以上	14.3	35.7	39.3	10.7	-	-
j. 面倒なので合図 を出さずして 進路変更をする ことが多い。	件数	新カリキュラム	19歳以下	5	18	31	72	8	134
			20～22歳	10	24	68	130	8	240
			23歳以上	2	4	28	61	10	105
		旧カリキュラム	19歳以下	10	8	30	62	8	118
			20～22歳	7	23	61	116	28	235
			23歳以上	3	9	27	73	18	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	4.0	14.3	24.6	57.1	-	-
			20～22歳	4.3	10.3	29.3	55.0	-	-
			23歳以上	2.1	4.2	29.5	64.2	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	9.1	7.3	27.3	55.4	-	-
			20～22歳	3.4	11.1	29.5	55.0	-	-
			23歳以上	2.7	8.0	24.1	65.2	-	-
k. 自動車と並んで 走るのをなるべく さげるように している。	件数	新カリキュラム	19歳以下	64	37	15	10	8	134
			20～22歳	128	64	28	12	8	240
			23歳以上	58	27	8	2	10	105
		旧カリキュラム	19歳以下	47	30	20	13	8	118
			20～22歳	107	54	32	14	28	235
			23歳以上	61	30	15	6	18	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	50.8	29.4	11.9	7.9	-	-
			20～22歳	55.2	27.6	12.1	5.2	-	-
			23歳以上	61.1	28.4	8.4	2.1	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	42.7	27.3	18.2	11.8	-	-
			20～22歳	51.7	26.1	15.5	6.8	-	-
			23歳以上	54.5	26.8	13.4	5.4	-	-

### (3) 走行距離区分別

ふだんの運転行動を走行距離別に、「そのとおり」と回答した比率でみると、全体的に走行距離区分が「5,000km以上」で高くなっている。ただし、「一時停止の場所でも、見通しがよければ停まらないことがある」で、新カリキュラムの「5,000km未満」で7.3%、「5,000km以上」で12.7%、旧カリキュラムの「5,000km未満」で9.9%、「5,000km以上」で7.2%、「わき見運転をすることがある」で、新カリキュラムの「5,000km未満」で9.9%、「5,000km以上」で19.7%、旧カリキュラムの「5,000km未満」で18.6%、「5,000km以上」で10.9%、「なるべく自動車から見やすい位置を選んで走行している」で、新カリキュラムの「5,000km未満」で41.7%、「5,000km以上」で37.7%、旧カリキュラムの「5,000km未満」で31.4%、「5,000km以上」で43.5%と走行距離による傾向が逆転している。

また、「走行速度に応じた車間距離をとるような運転をしている」や「大型車のすぐ後ろを走行するときは、車間距離を長めにとるようにしている」、「自動車と並んで走るのはなるべくさけるようにしている」では、新旧カリキュラムとも走行距離区分が「5,000km以上」で低くなっている。

次に、「そのとおり」と「どちらかといえばそのとおり」を加えた比率で、走行距離区別にみると「一時停止の場所でも、見通しがよければ停まらないことがある」で、新カリキュラムの「5,000km未満」で25.8%、「5,000km以上」で30.0%、旧カリキュラムの「5,000km未満」で36.2%、「5,000km以上」で30.5%、「なるべく自動車から見やすい位置を選んで走行している」で、新カリキュラムの「5,000km未満」で77.4%、「5,000km以上」で75.9%、旧カリキュラムの「5,000km未満」で71.9%、「5,000km以上」で79.5%と走行距離による傾向が逆転している。

その他の項目では、走行距離による回答傾向は、ほぼ同じである（図3-6-3、表3-6-3）。

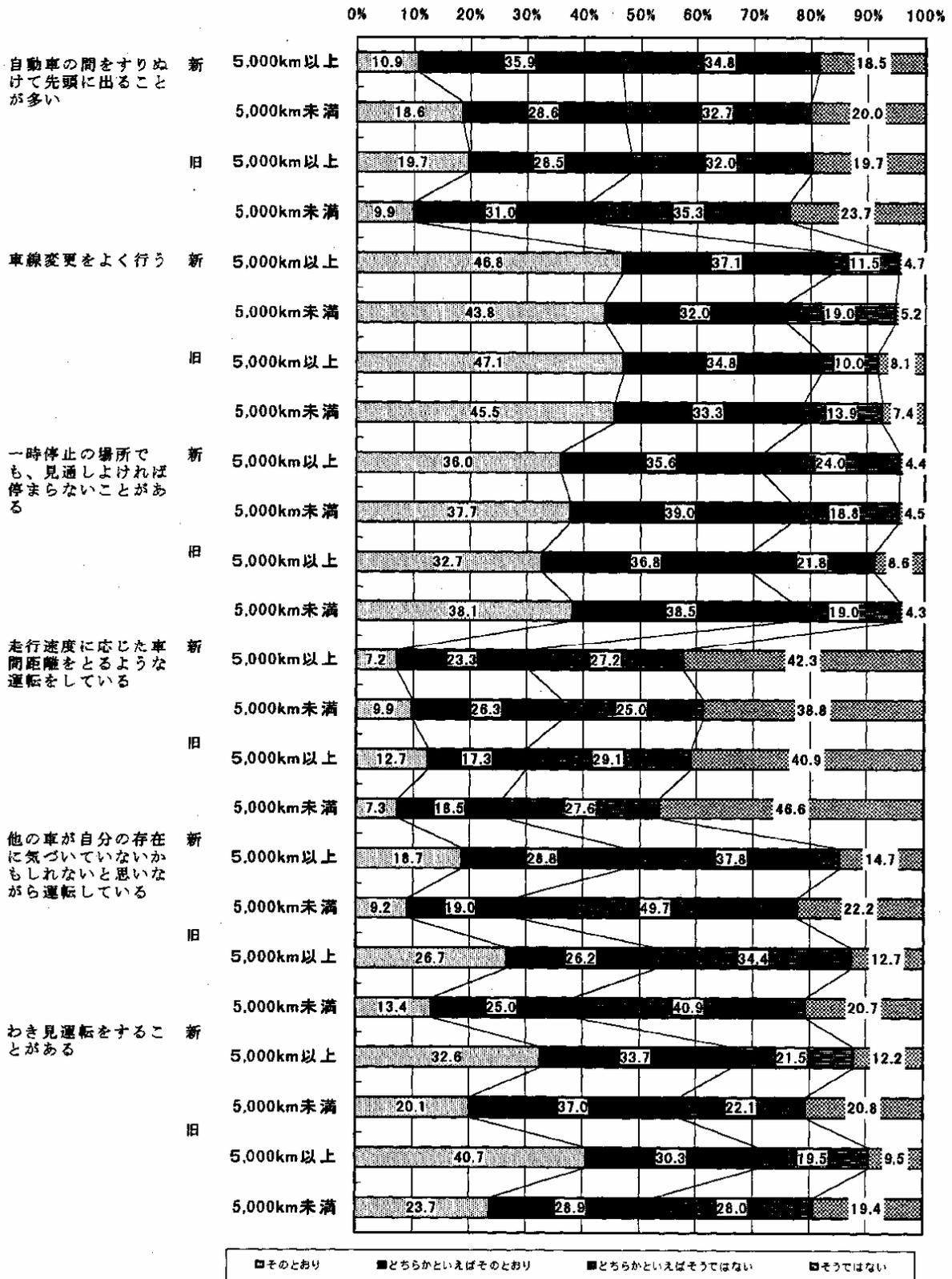


図3-6-3 (1) 走行距離区別のふだんの運転行動

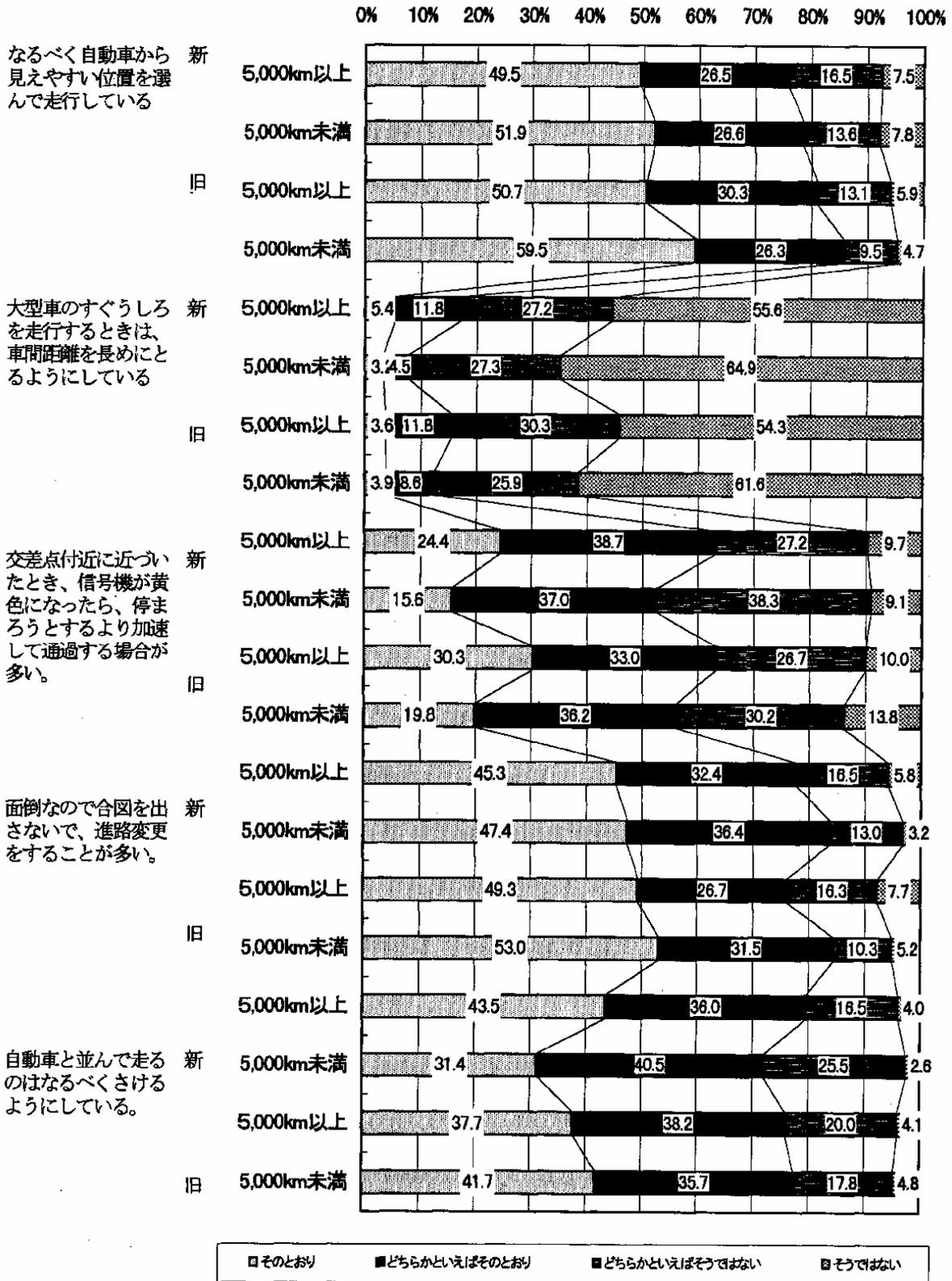


図3-6-3 (2) 走行距離別ふだんの運転行動

表3-6-3 (1) 走行距離区分別のふだんの運転行動

設問項目	対象者	走行距離	そのとおり	どちらかといえばそのとおり	どちらかといえばそうではない	そうではない	無回答	合計	
a 自動車の積をすりぬけ先頭に出ることが多い。	件数	新カリキュラム	5,000km未満	55	67	65	45	18	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	90	67	43	21	8	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	23.7	28.9	28.0	19.4	-	-
		旧カリキュラム	5,000km以上	40.7	30.3	19.5	9.5	-	-
		新カリキュラム	5,000km未満	20.1	37.0	22.1	20.8	-	-
		旧カリキュラム	5,000km以上	32.6	33.7	21.5	12.2	-	-
b 車線変更をよく行う。	件数	新カリキュラム	5,000km未満	31	58	95	48	18	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	59	58	76	28	8	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	14	29	76	34	28	181
		旧カリキュラム	5,000km以上	52	80	105	41	28	306
		新カリキュラム	5,000km未満	13.4	25.0	40.9	20.7	-	-
		旧カリキュラム	5,000km以上	26.7	26.2	34.4	12.7	-	-
c 一時停止の場所でも、見通しがよければ車線変更があることがある。	件数	新カリキュラム	5,000km未満	17	43	64	108	18	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	28	38	64	90	9	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	15	40	38	59	29	181
		旧カリキュラム	5,000km以上	20	65	76	118	27	306
		新カリキュラム	5,000km未満	7.3	18.5	27.6	46.6	-	-
		旧カリキュラム	5,000km以上	12.7	17.3	29.1	40.9	-	-
d 走行速度に応じた車間距離をとるよう心がけている。	件数	新カリキュラム	5,000km未満	88	89	44	10	19	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	72	81	48	19	9	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	58	60	29	7	27	181
		旧カリキュラム	5,000km以上	99	98	66	12	31	306
		新カリキュラム	5,000km未満	38.1	38.5	19.0	4.3	-	-
		旧カリキュラム	5,000km以上	32.7	36.8	21.8	8.6	-	-
e 他の車が自分の存在を気づいていないかもしれないと思ったり運転している。	件数	新カリキュラム	5,000km未満	105	77	32	17	19	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	104	77	22	18	8	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	67	49	29	8	28	181
		旧カリキュラム	5,000km以上	130	103	32	13	28	306
		新カリキュラム	5,000km未満	45.5	33.3	13.9	7.4	-	-
		旧カリキュラム	5,000km以上	47.1	34.8	10.0	8.1	-	-
f わき見運転をすることがある。	件数	新カリキュラム	5,000km未満	23	72	82	55	18	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	45	65	73	45	9	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	41	63	72	44	9	229
		旧カリキュラム	5,000km以上	30	99	96	51	30	306
		新カリキュラム	5,000km未満	9.9	31.0	35.3	23.7	-	-
		旧カリキュラム	5,000km以上	19.7	28.5	32.0	19.7	-	-
構成比	新カリキュラム	5,000km未満	18.6	28.6	32.7	20.0	-	-	
	旧カリキュラム	5,000km以上	10.9	35.9	34.8	18.5	-	-	

表3-6-3 (2) 走行距離区分別のふだんの運転行動

設問項目	対象者	走行距離	そのとおり	どちらかといふ方の とよめ	どちらかといふ方の てまひ	そうでもない	無回答	合計	
g なるべく自前車から見えやれ位置を避けて 走っている	件数	新カリキュラム	5,000m未満	95	82	41	11	20	250
		旧カリキュラム	5,000m以上	83	84	44	9	9	229
	構成比	新カリキュラム	5,000m未満	48	62	39	4	28	181
		旧カリキュラム	5,000m以上	121	100	46	11	28	306
	新カリキュラム	5,000m未満	41.7	35.7	17.8	4.8	-	-	-
		5,000m以上	37.7	38.2	20.0	4.1	-	-	-
旧カリキュラム	5,000m未満	31.4	40.5	25.5	2.6	-	-	-	
	5,000m以上	43.5	36.0	16.5	4.0	-	-	-	
h 大急車のすぐ後ろを 走るときは、車間 距離を長めにするよう にしている	件数	新カリキュラム	5,000m未満	123	73	24	12	18	250
		旧カリキュラム	5,000m以上	109	59	36	17	8	229
	構成比	新カリキュラム	5,000m未満	73	55	20	5	27	181
		旧カリキュラム	5,000m以上	126	90	46	16	28	306
	新カリキュラム	5,000m未満	53.0	31.5	10.3	5.2	-	-	-
		5,000m以上	49.3	26.7	16.3	7.7	-	-	-
旧カリキュラム	5,000m未満	47.4	36.4	13.0	3.2	-	-	-	
	5,000m以上	45.3	32.4	16.5	5.8	-	-	-	
i 交差点付近に近づく とき、信号機の発光が なったら、停まろうと するより加速して通過 する機会が多い	件数	新カリキュラム	5,000m未満	46	84	70	32	18	250
		旧カリキュラム	5,000m以上	67	73	59	22	8	229
	構成比	新カリキュラム	5,000m未満	24	57	59	14	27	181
		旧カリキュラム	5,000m以上	68	108	76	27	27	306
	新カリキュラム	5,000m未満	19.8	36.2	30.2	13.8	-	-	-
		5,000m以上	30.3	33.0	26.7	10.0	-	-	-
旧カリキュラム	5,000m未満	15.6	37.0	38.3	9.1	-	-	-	
	5,000m以上	24.4	38.7	27.2	9.7	-	-	-	
j 前車なので合図が出 ないで、急減速をす ることが多い	件数	新カリキュラム	5,000m未満	9	20	60	143	18	250
		旧カリキュラム	5,000m以上	8	26	67	120	8	229
	構成比	新カリキュラム	5,000m未満	5	7	42	100	27	181
		旧カリキュラム	5,000m以上	15	33	76	155	27	306
	新カリキュラム	5,000m未満	3.9	8.6	25.9	61.6	-	-	-
		5,000m以上	3.6	11.8	30.3	54.3	-	-	-
旧カリキュラム	5,000m未満	3.2	4.5	27.3	64.9	-	-	-	
	5,000m以上	5.4	11.8	27.2	55.6	-	-	-	
k 自前車と並んで走るの はなるべくさげるよう にしている	件数	新カリキュラム	5,000m未満	138	61	22	11	18	250
		旧カリキュラム	5,000m以上	112	67	29	13	8	229
	構成比	新カリキュラム	5,000m未満	80	41	21	12	27	181
		旧カリキュラム	5,000m以上	138	74	46	21	27	306
	新カリキュラム	5,000m未満	59.5	26.3	9.5	4.7	-	-	-
		5,000m以上	50.7	30.3	13.1	5.9	-	-	-
旧カリキュラム	5,000m未満	51.9	26.6	13.6	7.8	-	-	-	
	5,000m以上	49.5	26.5	16.5	7.5	-	-	-	

### 3-6-2 ふだんの運転行動の構造と特徴

#### (1) ふだんの運転行動の因子分析結果

ふだんの運転行動に関する11項目の質問結果に因子分析とよばれる手法を適用し、11問の質問をより少ない要因に要約して全体的な傾向をみる。なお、因子分析手法については「3-4-2教習時間の不足感の構造と特徴」で概要を説明している。

因子分析結果の固有値と寄与率を表3-6-4に示す。なお、使用した因子分析手法は主因子法で、バリマックス回転を行っている。

表3-6-4 ふだんの運転に関する因子分析結果

因子	固有値	寄与率 (%)	累積寄与率 (%)
1	2.692	24.5	24.5
2	1.648	15.0	39.5
3	1.120	10.2	49.6
4	0.905	8.2	57.9
5	0.849	7.7	65.6
6	0.783	7.1	72.7
7	0.708	6.4	79.1
8	0.684	6.2	85.3
9	0.662	6.0	91.4
10	0.507	4.6	96.0
11	0.444	4.0	100.0

一般には固有値が1以上の因子を分析対象とすることが多いため、ここでも固有値が1以上の第3因子までを分析対象とする。第1因子と第2因子を組み合わせた空間に各質問項目を布置した図を図3-6-4に、第1因子と第3因子を組み合わせた空間に各質問項目を布置した図を図3-6-5に、この図の基になっている因子負荷を表3-6-5に示す。

表3-6-5 ふだんの運転に関する因子分析結果

	FACTOR1	FACTOR2	FACTOR3
他車から見やすい位置を走っている	0.703	0.065	-0.065
他車は自分に気づいていないと思っている	0.659	0.178	-0.018
大型車の後ろでは車間距離を長めにとる	0.637	-0.164	-0.210
速度に応じた車間をとっている	0.619	-0.147	-0.092
車との並走はさけるようにしている	0.557	-0.223	0.053
よく車間をすりぬけて先頭に出る	-0.043	0.844	0.107
車線変更をよく行う	-0.059	0.830	0.090
信号が黄色になったら加速して通過する	-0.144	0.482	0.453
わき見運転をすることがある	-0.016	-0.049	0.685
合図を出さずに進路変更を行う事が多い	-0.121	0.163	0.658
一時停止でも見通しがよければ停まらない	-0.040	0.118	0.641

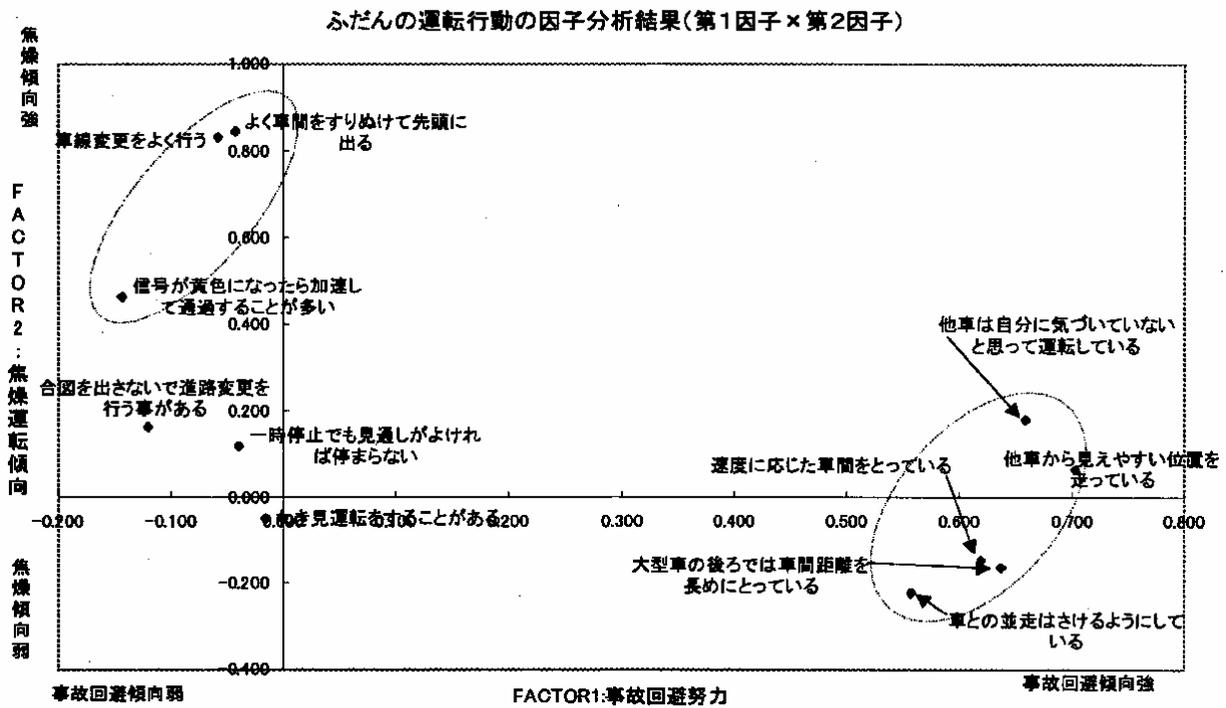


図3-6-4 ふだんの運転に関する因子分析結果 (第1因子と第2因子の質問項目の布置)

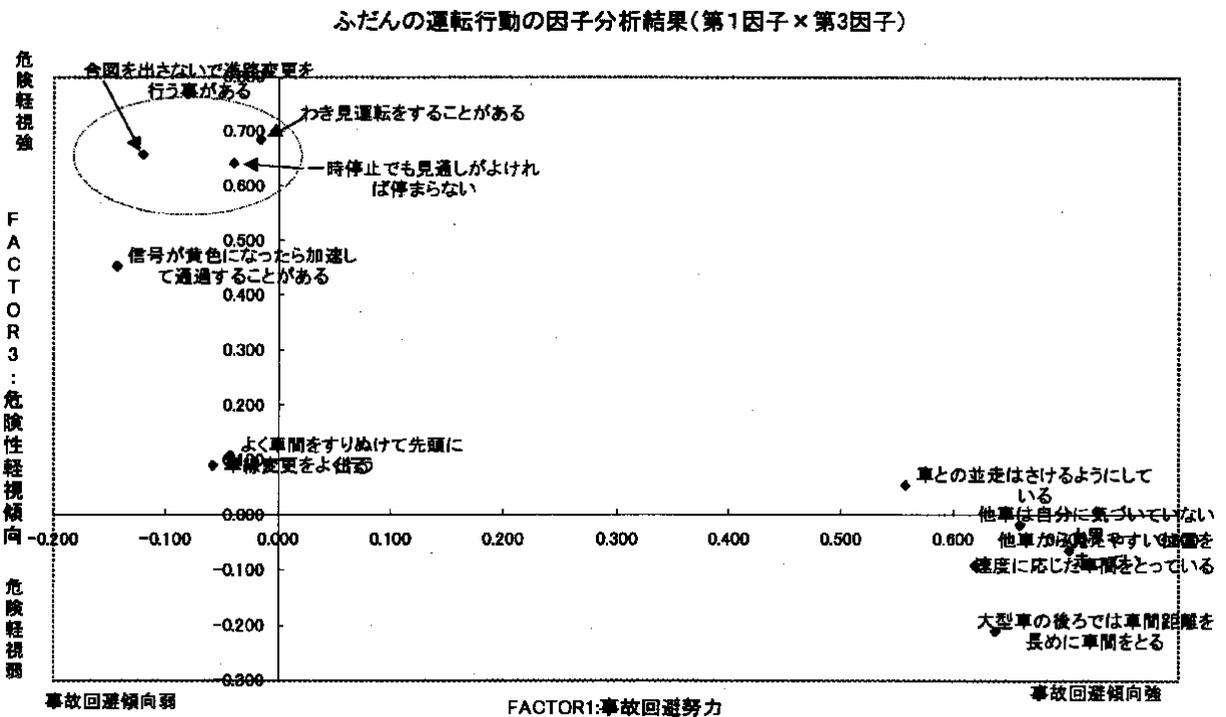


図3-6-5 ふだんの運転に関する因子分析結果 (第1因子と第3因子の質問項目の布置)

以下に各因子に負荷の高い項目（各因子を代表する質問項目）と、因子の解釈の結果を示す。

### 【第1因子】

第1因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている（図3-6-4の横軸右端で点線の楕円で囲んだ項目）。

- ① 他車から見えやすい位置を走っている（因子負荷量0.703）
- ② 他車は自分に気づいていないと思っている（同0.659）
- ③ 大型車の後ろでは車間距離を長めにとる（同0.637）
- ④ 速度に応じた車間をとっている（同0.619）
- ⑤ 車との並走はさけるようにしている（同0.557）

これらの項目を見ると、他の車からみた自車の位置や気づかせ、状況に応じた車間など事故を起こさないような運転についての項目が並んでいる。そこで、この第1因子を「事故回避努力」に関する因子と解釈する。

### 【第2因子】

第2因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている（図3-6-10の縦軸上端で点線の楕円で囲んだ項目）。

- ① よく車間をすりぬけて先頭に出る（因子負荷量0.844）
- ② 車線変更をよく行う（同0.830）
- ③ 信号が黄色になったら加速して通過する（同0.462）

これらの第2因子に負荷が高い項目は、車の間をすり抜けたり、車線変更をよく行ったり、黄色信号で交差点をすり抜けるなど危険な運転をよく行う傾向を表している。その運転は、焦燥的な傾向を持つもので、この因子を「焦燥運転傾向」の因子と解釈する。なお、この因子はリスクテイキングに関する因子とも言えよう。

### 【第3因子】

第3因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている（図3-6-5の縦軸上端で点線の楕円で囲んだ項目）。

- ① わき見運転をすることがある（因子負荷量0.685）
- ② 合図を出さずに進路変更を行う事が多い（同0.658）
- ③ 一時停止でも見通しがよければ停まらない（同0.641）

これらの第3因子に負荷が高い項目をみると、わき見や合図の不履行、一時停止無視など危険を軽視して、基本的な操作を行わない傾向を表している。そこで、この第3因子を「危険性軽視傾向」の因子と解釈する。

以上の因子分析により次の3つの因子が抽出された。

- ・第1因子「事故回避努力」
- ・第2因子「焦燥運転傾向」
- ・第3因子「危険性軽視傾向」

## (2) 属性別ふだんの運転行動

上記の3つの因子得点を属性別に平均することにより、傾向を分析する。なお、ここでの分析はふだんの運転に関する設問すべてに回答しているサンプルのみを扱っているため、他の集計結果のサンプル数と異なっている。

### 1) 年齢別傾向

第1因子の「事故回避努力」の傾向を年齢別にみると、年齢の上昇とともに事故回避努力が強い方向に変化している。第2因子の「焦燥運転傾向」については、19歳以下と20～22歳は、同程度に焦燥傾向が強く、また、両年齢層にほとんど差がない。焦燥運転傾向は23歳以上になると弱くなる。第3因子の「危険性軽視傾向」は、若い19歳以下が強く、年齢の上昇とともに危険を軽視する傾向が弱まっている（表3-6-6、図3-6-6～7）。

以上のように、いずれの運転行動の因子でも、19歳以下の若い層に危険な運転傾向が強く、年齢の上昇とともに危険な運転傾向が弱まっている。

表3-6-6 年齢別因子得点の平均

	サンプル数	第1因子 事故回避努力	第2因子 焦燥運転傾向	第3因子 危険軽視傾向
19歳以下	234	-0.109	0.105	0.161
20～22歳	435	0.017	0.108	-0.003
23歳以上	209	0.089	-0.332	-0.176

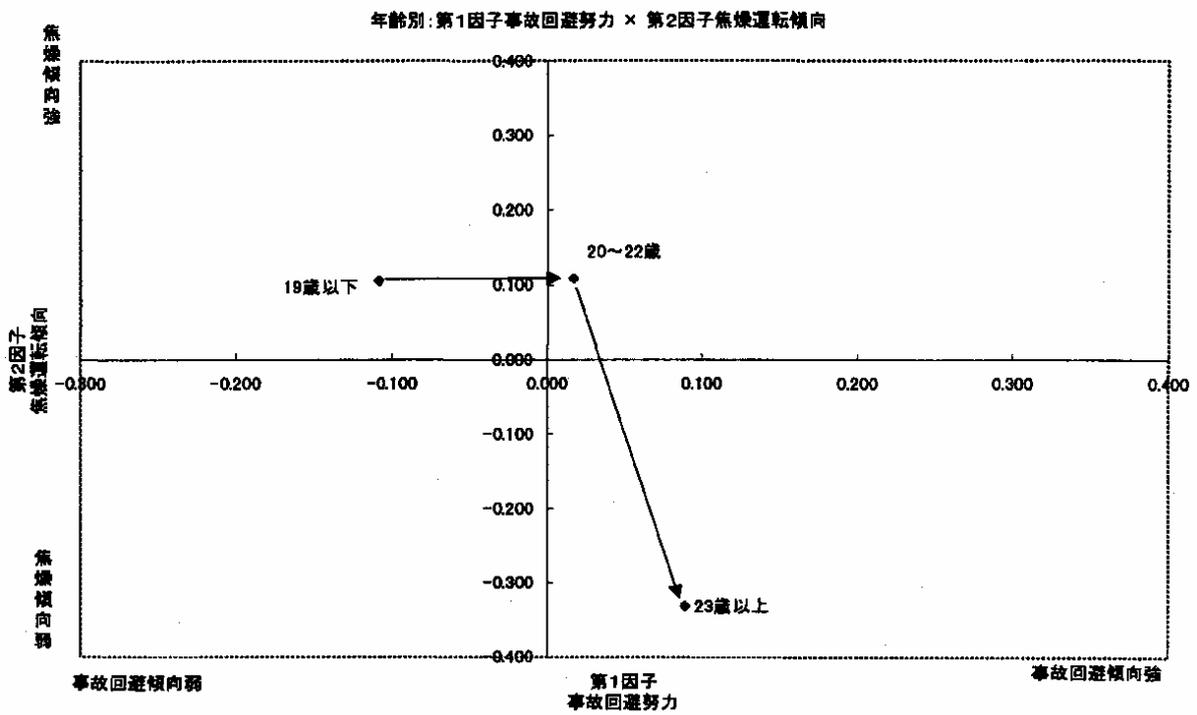


図3-6-6 年齢別因子得点の平均 (第1因子と第2因子)

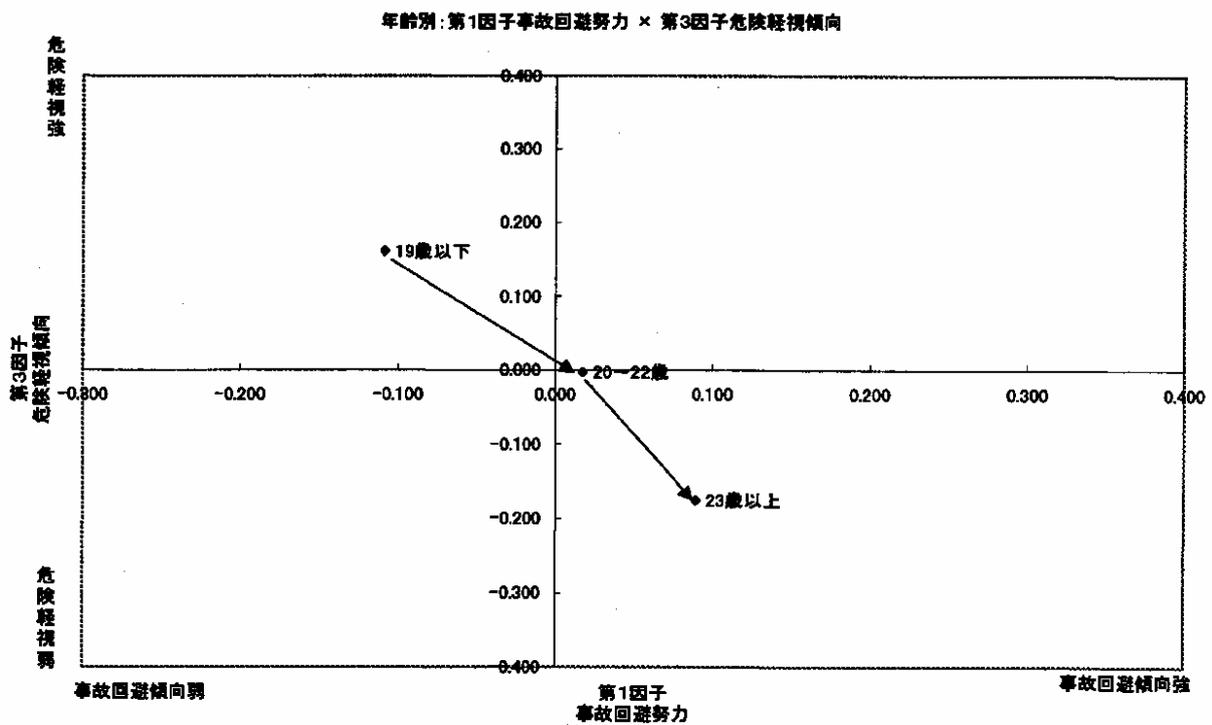


図3-6-7 年齢別因子得点の平均 (第1因子と第3因子)

## 2) 自動二輪車での走行距離別

自動二輪車での走行距離別にみる。まず、第1因子の「事故回避努力」では、走行距離による差はほとんどなく、やや、走行距離の短い3,000km未満に事故回避傾向が強い結果となっている。ただし、年間走行距離による第1因子の差は、統計的には有意ではない。第2因子の「焦燥運転傾向」については、3,000km未満は弱い、走行距離が長くなるにしたがって、合図を出さなかつたりわき見運転をしたりといった焦燥傾向が強くなる。第3因子の「危険性軽視傾向」も走行距離による差は少ないが、8,000km以上の走行距離が長い層に危険を軽視する傾向がみられる（表3-6-7、図3-6-8～9）。

表3-6-7 年間走行距離別因子得点の平均

	サンプル数	第1因子 事故回避努力	第2因子 焦燥運転傾向	第3因子 危険軽視傾向
3000km未満	266	0.043	-0.298	-0.039
3000～8000km	296	-0.018	-0.015	-0.040
8000km以上	316	-0.018	0.272	0.069

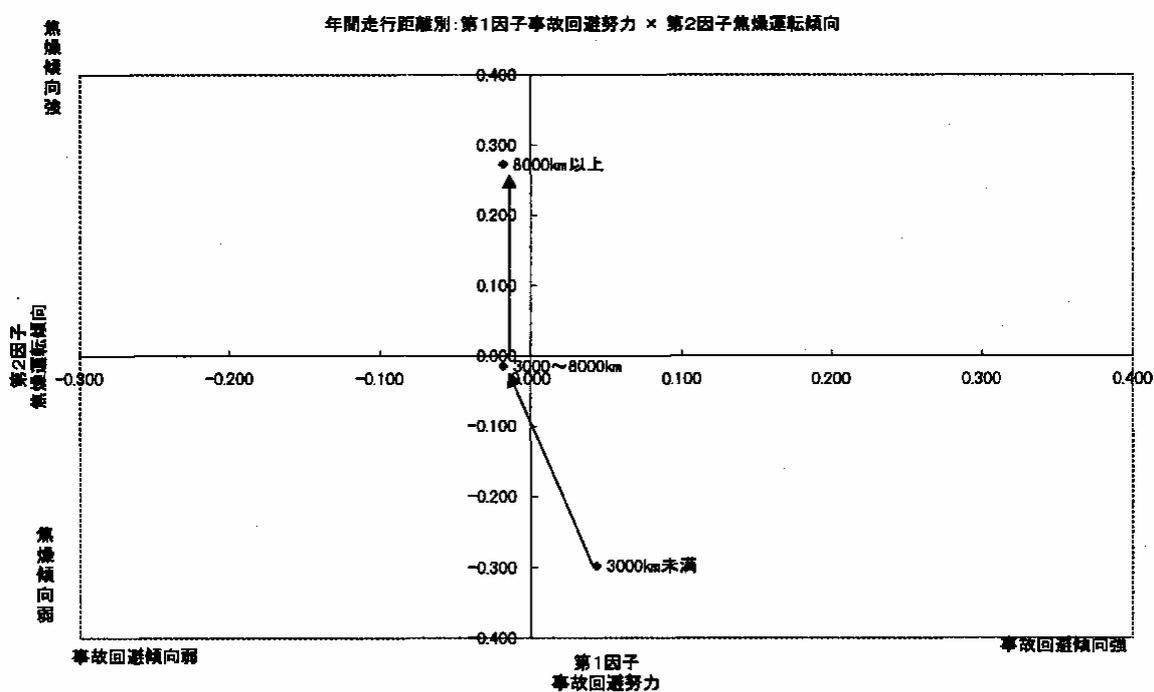


図3-6-8 年間走行距離別因子得点の平均（第1因子と第2因子）

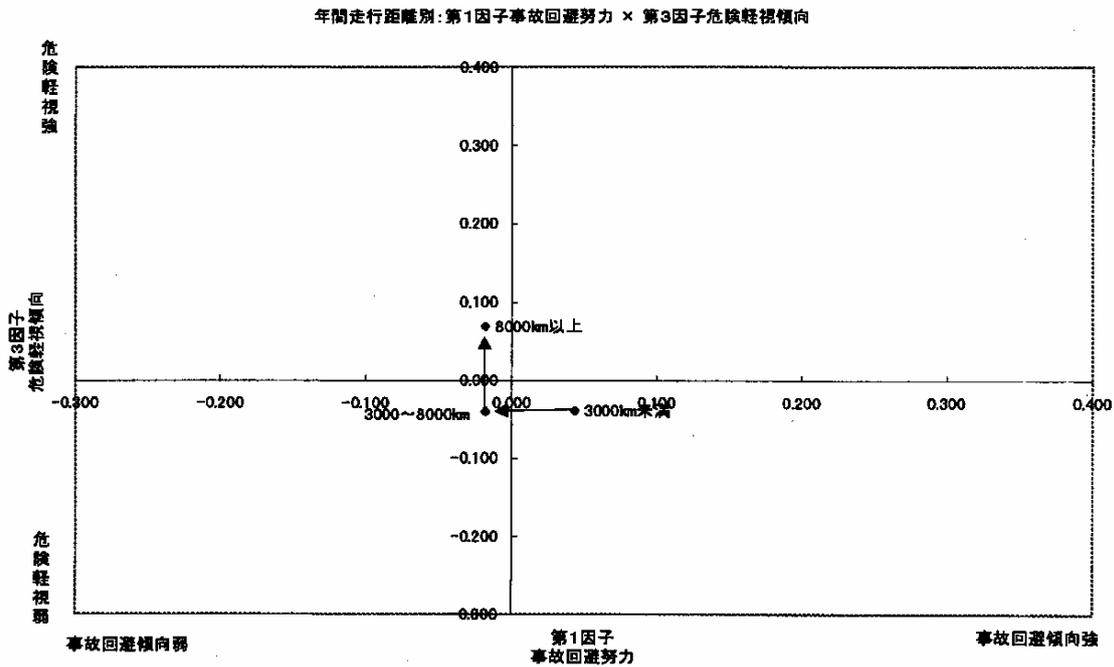


図3-6-9 年間走行距離別因子得点の平均（第1因子と第3因子）

### 3) 運転目的別

運転目的を「遊び・レジャー」、「通勤・通学」、「仕事・職業」の3区分に分けて、みていく。第1因子の「事故回避努力」は、「遊び・レジャー」目的が弱く、「通勤・通学」が強い。ただし、その差は、比較的少ない。第2因子の「焦燥運転傾向」については、「仕事・職業」が弱く、「通勤・通学」が強く危険な傾向がみられる。第3因子の「危険性軽視傾向」も運転目的による差は少ないが、「仕事・職業」に危険軽視傾向が弱い（表3-6-8、図3-6-10～11）。

表3-6-8 運転目的別因子得点の平均

	サンプル数	第1因子 事故回避努力	第2因子 焦燥運転傾向	第3因子 危険軽視傾向
通勤・通学	219	0.099	0.120	0.005
仕事・職業	89	0.023	-0.177	-0.140
レジャー	570	-0.041	-0.015	0.019

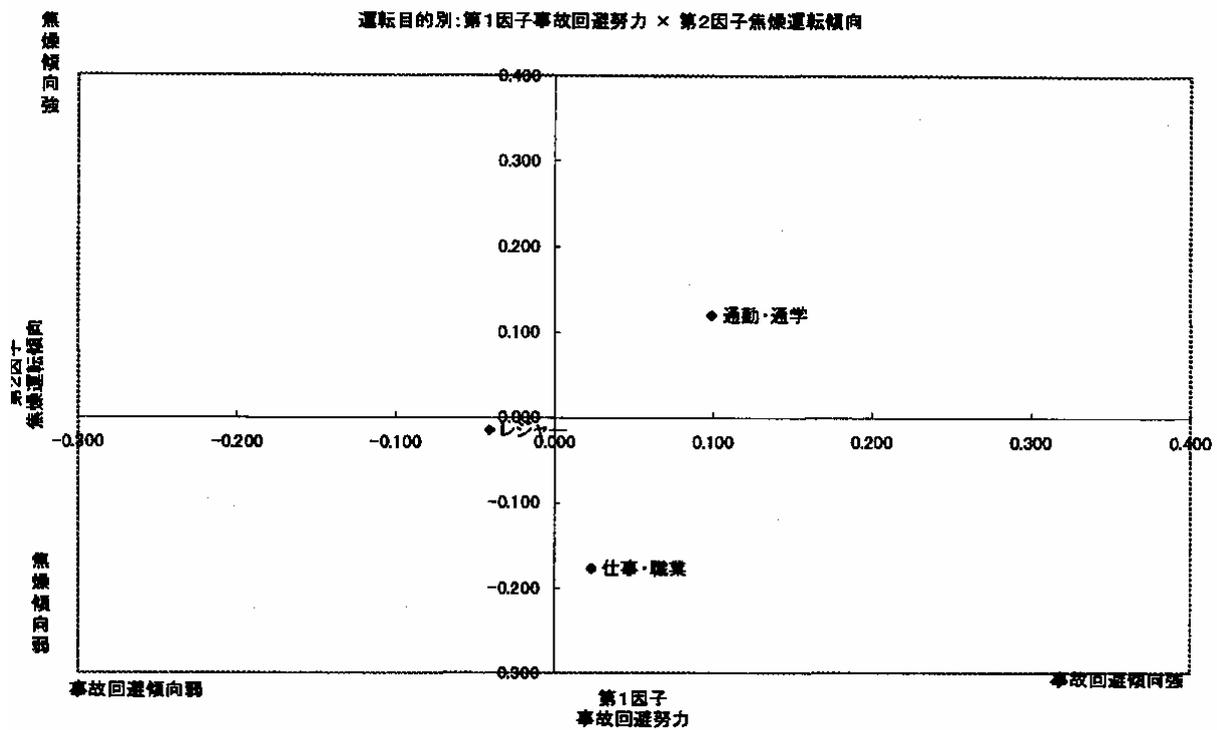


図3-6-10 運転目的別因子得点の平均 (第1因子と第2因子)

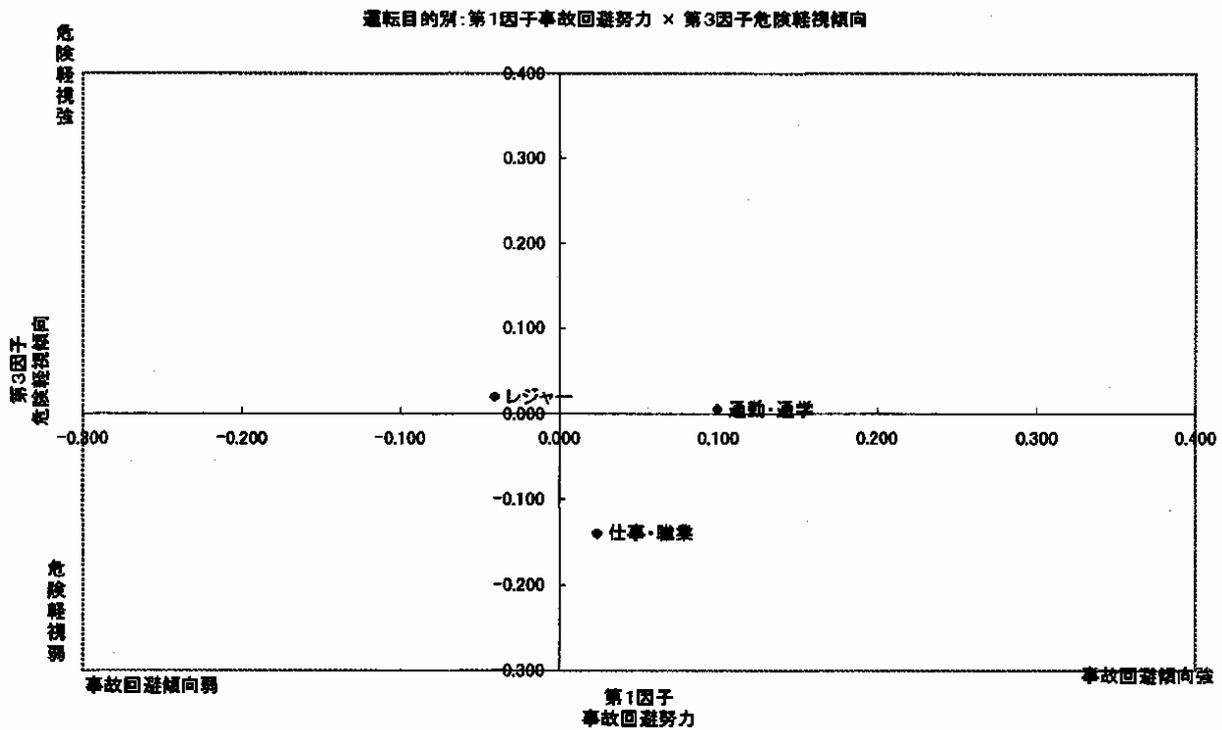


図3-6-11 運転目的別因子得点の平均 (第1因子と第3因子)

#### 4) 事故・違反の有無別

自動二輪車による人身事故や交通違反の有無別に因子得点の平均をみる。第1因子の「事故回避努力」については事故・違反の有無でほとんど差がみられない。第2因子の「焦燥運転傾向」については、事故・違反有りの運転者に焦燥傾向が強く、事故・違反なしの運転者に焦燥傾向が弱い。この差は、統計的にも有意な差である。第3因子の「危険性軽視傾向」では、事故・違反有りの運転者に危険性軽視傾向が強く、事故・違反なしの運転者に危険を軽視する傾向が弱い。ただし、この差は統計的に有意ではない(表3-6-9、図3-6-12~13)。以上のように、事故・違反ありの運転者は、焦燥傾向が特に強く、危険軽視傾向も強い。

表3-6-9 事故・違反の有無別因子得点の平均

	サンプル数	第1因子 事故回避努力	第2因子 焦燥運転傾向	第3因子 危険軽視傾向
二輪での事故なし	604	0.012	-0.104	-0.050
二輪での事故あり	274	-0.024	0.238	0.108

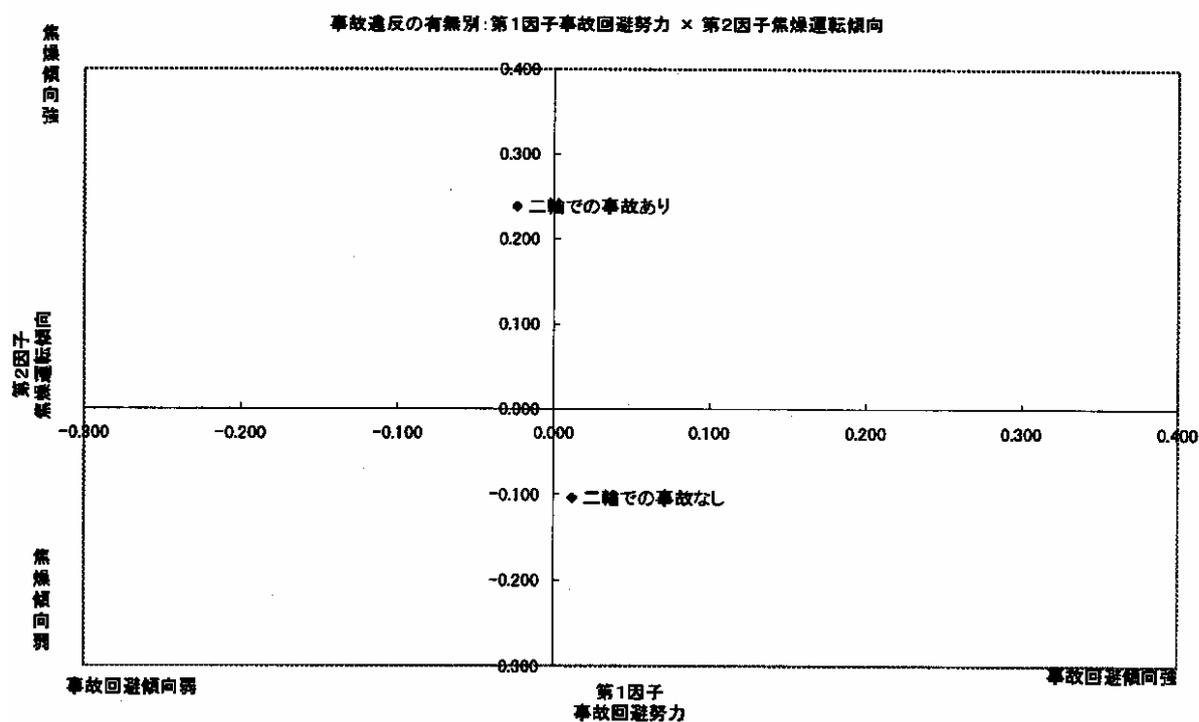


図3-6-12 事故・違反の有無別因子得点の平均 (第1因子と第2因子)

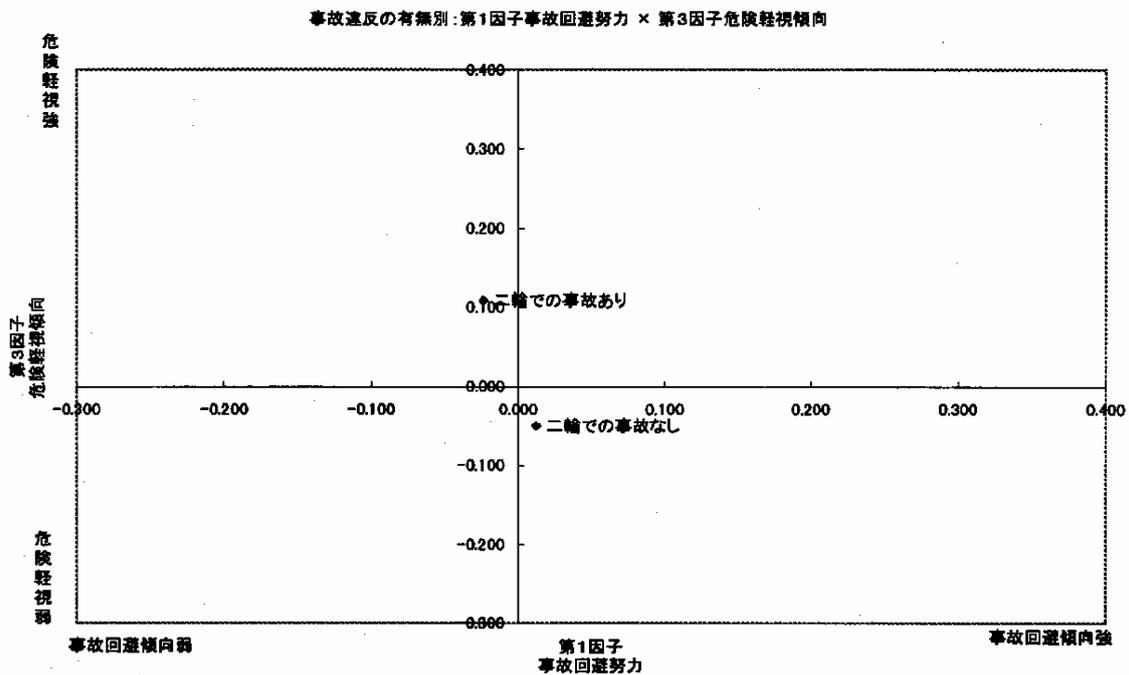


図3-6-13 事故・違反の有無別因子得点の平均（第1因子と第3因子）

#### 5) 新旧カリキュラム別

新カリキュラムと旧カリキュラムの受講生別に比較すると、第1因子の「事故回避努力」、第2因子の「焦燥運転傾向」、第3因子の「危険性軽視傾向」のいずれでも、ほとんど差がなく、新旧カリキュラムによるふだんの運転に大きな差はみられない（表3-6-10、図3-6-14～15）。

表3-6-10 新旧カリキュラム別因子得点の平均

	サンプル数	第1因子 事故回避努力	第2因子 焦燥運転傾向	第3因子 危険軽視傾向
新カリキュラム	449	0.005	0.021	-0.02
旧カリキュラム	429	-0.004	-0.016	0.02

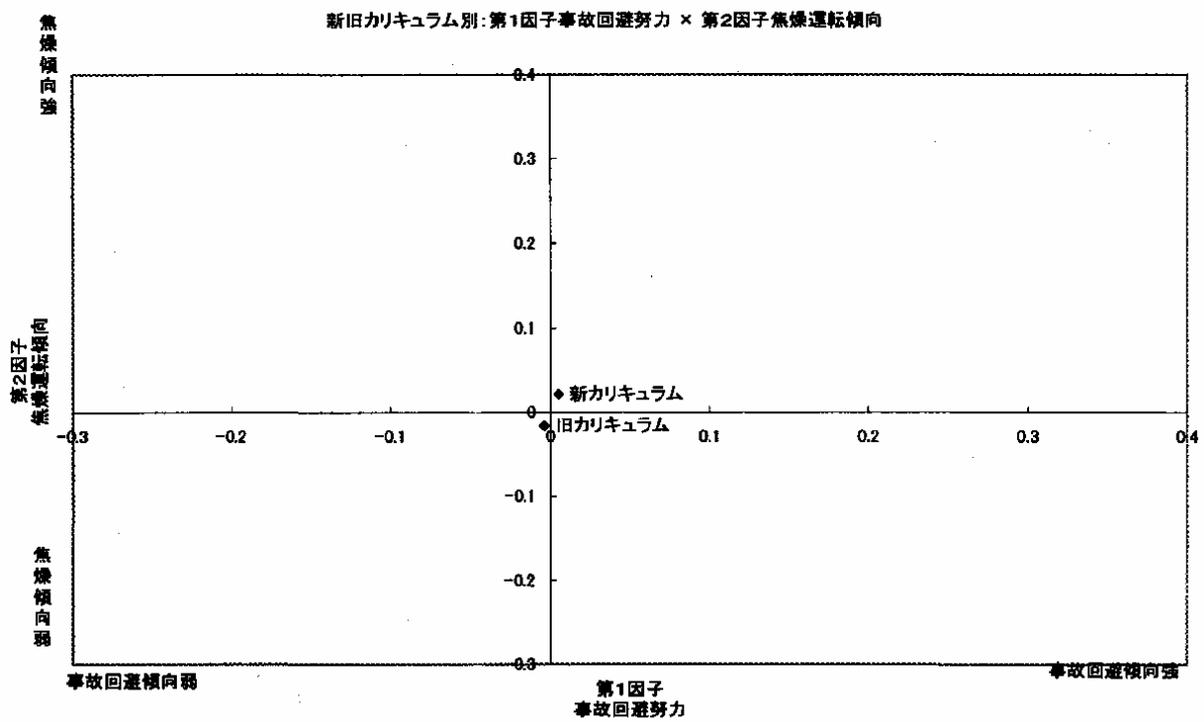


図3-6-14 新旧カリキュラム別因子得点の平均 (第1因子と第2因子)

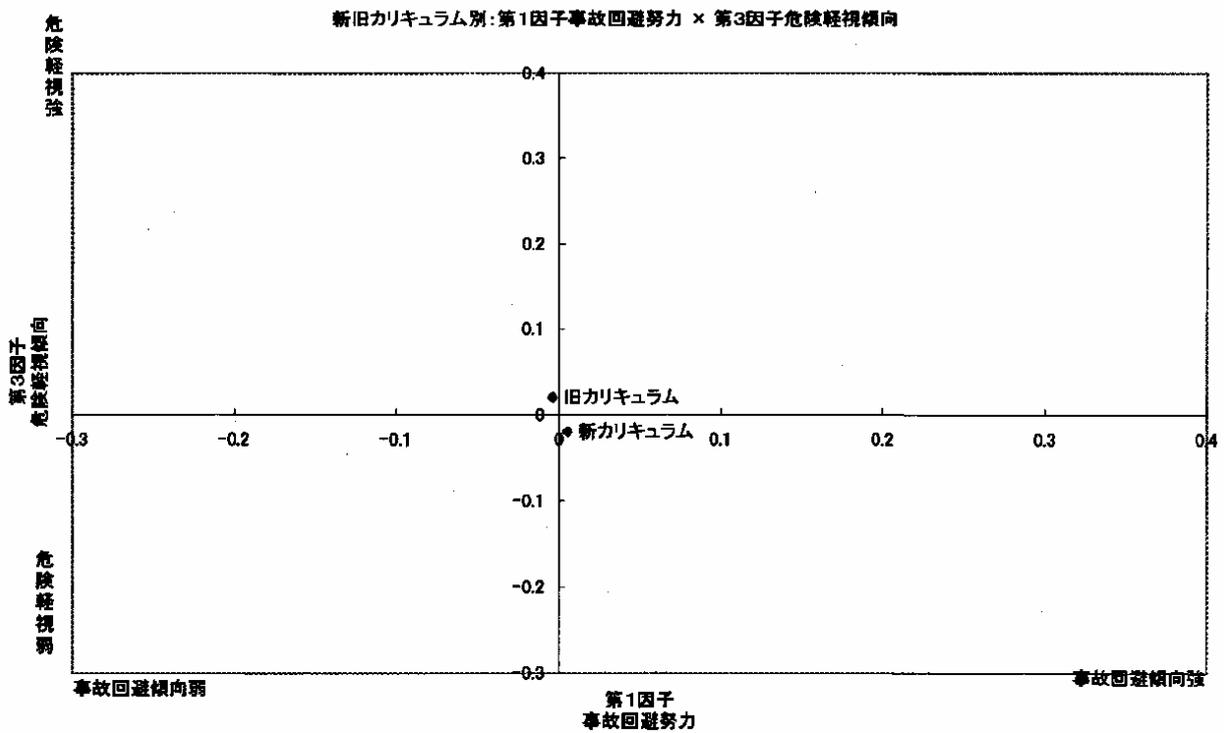


図3-6-15 新旧カリキュラム別因子得点の平均 (第1因子と第3因子)

### 3-7 ヒヤリ・ハット体験

#### 3-7-1 ヒヤリ・ハット体験の実態

普通自動二輪車（125ccを超）の運転中にどのようなヒヤリ・ハット体験を経験したことがあるか、それぞれの項目について次の4つの選択肢で質問した。

1. 経験はない
2. 1回位経験がある
3. 2・3回位経験がある
4. 4回以上経験がある

#### (1) 新旧カリキュラム別

ヒヤリ・ハット体験を新旧カリキュラム別で、「経験がない」の比率を見ると、全項目で新カリキュラムの方が、旧カリキュラムより高い。「1回位ある」を加えた比率でも、ほとんどの項目で、新カリキュラムの方が、旧カリキュラムよりも高い。

その中で、「経験がない」の比率が高い項目は、「追い越し中に対向車とぶつかりそうになったことがある」で、新カリキュラムが82.5%、旧カリキュラムが79.3%、「歩行者の多い道路で歩行者とぶつかりそうになったことがある」で、新カリキュラムが80.3%、旧カリキュラムが77.9%である。

また、「経験がない」の比率が低い項目は、「前の車が急に止まったため、追突しそうになったことがある」で、新カリキュラムが29.9%、旧カリキュラムが24.7%、「カーブで進入速度が高く、対向車線にはみ出したことがある」で、新カリキュラムが36.0%、旧カリキュラムが32.1%、「急ブレーキをかけ、後輪がロックしたことがある」で、新カリキュラムが37.4%、旧カリキュラムが25.6%である。

ただし、新旧カリキュラム別の $\chi^2$ 検定結果は、「急ブレーキをかけ、後輪がロックしたことがある」が1%以下で、「人や車などが飛び出してきた、ぶつかりそうになったことがある。」が5%以下でそれぞれ有意な差がある（図3-7-1、表3-7-1）。

カーブで進入速度が高く、対向車線にはみ出たことがある。

カーブで進入速度が高く、タイヤがスリップしたことがある。

急ブレーキをかけ、後輪がロックしたことがある。

走行中急ハンドルなどを行い、転倒しそうになったことがある。

駐車中の車やガードレールなどと接触しそうになったことがある。

歩行者の多い道路で歩行者とぶつかりそうになったことがある。

追い越し中に対向車とぶつかりそうになったことがある。

右折する対向車とぶつかりそうになったことがある。

並んで走っている車が左折や幅寄せをし、ぶつかりそうになったことがある。

前の車が急に止まったため、追突しそうになったことがある。

出会い頭にぶつかりそうになったことがある。

人や車などが飛び出してきて、ぶつかりそうになったことがある。

よそ見をしていて、ぶつかりそうになったことがある。

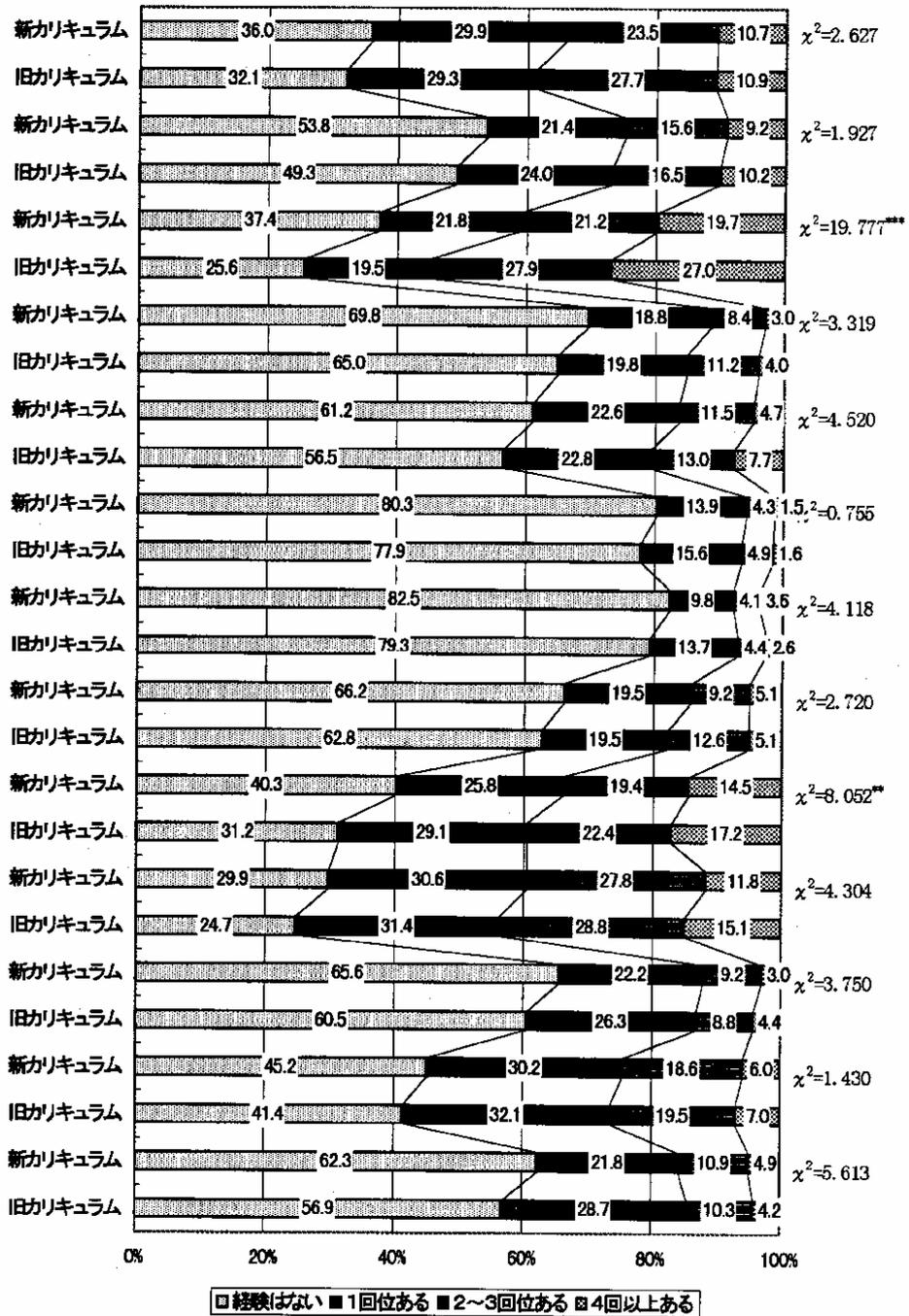


図3-7-1 新旧カリキュラム別ヒヤリ・ハット体験

表3-7-1 新旧カリキュラム別ヒヤリ・ハット体験

設問項目	対象者	経験はない	1回位	2～3回位	4回以上	無回答	合計	
a. カーブで進入速度が高く、対向車線にはみ出たことがある。	件数	新カリキュラム	169	140	110	50	10	479
		旧カリキュラム	138	126	119	47	57	487
	構成比	新カリキュラム	36.0	29.9	23.5	10.7	—	—
		旧カリキュラム	32.1	29.3	27.7	10.9	—	—
b. カーブで進入速度が高く、タイヤがスリップしたことがある。	件数	新カリキュラム	252	100	73	43	11	479
		旧カリキュラム	212	103	71	44	57	487
	構成比	新カリキュラム	53.8	21.4	15.6	9.2	—	—
		旧カリキュラム	49.3	24.0	16.5	10.2	—	—
c. 急ブレーキをかけ、後輪がロックしたことがある。	件数	新カリキュラム	175	102	99	92	11	479
		旧カリキュラム	110	84	120	116	57	487
	構成比	新カリキュラム	37.4	21.8	21.2	19.7	—	—
		旧カリキュラム	25.6	19.5	27.9	27.0	—	—
d. 走行中急ハンドルなどを行い、転倒しそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	326	88	39	14	12	479
		旧カリキュラム	279	85	48	17	58	487
	構成比	新カリキュラム	69.8	18.8	8.4	3.0	—	—
		旧カリキュラム	65.0	19.8	11.2	4.0	—	—
e. 駐車中の車やガードレールなどと接触しそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	287	106	54	22	10	479
		旧カリキュラム	243	98	56	33	57	487
	構成比	新カリキュラム	61.2	22.6	11.5	4.7	—	—
		旧カリキュラム	56.5	22.8	13.0	7.7	—	—
f. 歩行者の多い道路で歩行者とぶつかりそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	374	65	20	7	13	479
		旧カリキュラム	335	67	21	7	57	487
	構成比	新カリキュラム	80.3	13.9	4.3	1.5	—	—
		旧カリキュラム	77.9	15.6	4.9	1.6	—	—
g. 追い越し中に対向車とぶつかりそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	387	46	19	17	10	479
		旧カリキュラム	341	59	19	11	57	487
	構成比	新カリキュラム	82.5	9.8	4.1	3.6	—	—
		旧カリキュラム	79.3	13.7	4.4	2.6	—	—
h. 右折する対向車とぶつかりそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	309	91	43	24	12	479
		旧カリキュラム	270	84	54	22	57	487
	構成比	新カリキュラム	66.2	19.5	9.2	5.1	—	—
		旧カリキュラム	62.8	19.5	12.6	5.1	—	—
i. 並んで走っている車が左折や幅寄せをし、ぶつかりそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	189	121	91	68	10	479
		旧カリキュラム	134	125	96	74	58	487
	構成比	新カリキュラム	40.3	25.8	19.4	14.5	—	—
		旧カリキュラム	31.2	29.1	22.4	17.2	—	—
j. 前の車が急に止まったため、追突しそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	140	143	130	55	11	479
		旧カリキュラム	106	135	124	65	57	487
	構成比	新カリキュラム	29.9	30.6	27.8	11.8	—	—
		旧カリキュラム	24.7	31.4	28.8	15.1	—	—
k. 出会い頭にぶつかりそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	305	103	43	14	14	479
		旧カリキュラム	260	113	38	19	57	487
	構成比	新カリキュラム	65.6	22.2	9.2	3.0	—	—
		旧カリキュラム	60.5	26.3	8.8	4.4	—	—
l. 人や車などが飛び出してきて、ぶつかりそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	211	141	87	28	12	479
		旧カリキュラム	178	138	84	30	57	487
	構成比	新カリキュラム	45.2	30.2	18.6	6.0	—	—
		旧カリキュラム	41.4	32.1	19.5	7.0	—	—
m. よそ見をしていて、ぶつかりそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	291	102	51	23	12	479
		旧カリキュラム	244	123	44	18	58	487
	構成比	新カリキュラム	62.3	21.8	10.9	4.9	—	—
		旧カリキュラム	56.9	28.7	10.3	4.2	—	—

## (2) 年齢区分別

ヒヤリ・ハット体験を年齢区分別で、「経験がない」の比率でみると、新旧カリキュラムとも、ほとんどの項目で年齢層が上がるにつれて、比率が増加している。また、全般的に新カリキュラムの比率が、旧カリキュラムの比率よりも高い。

特異な点としては、「駐車中の車やガードレールなどと接触しそうになったことがある」の旧カリキュラムや「追い越し中に対向車とぶつかりそうになったことがある」の新カリキュラム、「並んで走っている車が左折や幅寄せをし、ぶつかりそうになったことがある」の新カリキュラムの「20～22歳」の年齢層で「経験がない」の比率が低下している点と、「カーブで進入速度が高く、タイヤがスリップしたことがある」の旧カリキュラムや「人が急に飛び出してきて、ぶつかりそうになったことがある」の新カリキュラムの「20～22歳」の年齢層で「経験がない」の比率が高い点である。

「1回位はある」を加えた比率でも、ほとんどの項目で年齢層が上がるにつれて比率が増加している。

その中で、「経験がない」の比率が高いのは、「追い越し中に対向車とぶつかりそうになった」の旧カリキュラムの「23歳以上」の89.2%、新カリキュラムの「23歳以上」の88.1%で、比率が低いのは、「前の車が急に止まったため、追突しそうになったことがある」の旧カリキュラム、「19歳以下」の14.7%、新カリキュラムの「19歳以下」の23.7%と、「急ブレーキをかけ、後輪がロックしたことがある」の旧カリキュラムの「19歳以下」の17.4%で、新カリキュラムの「19歳以下」の32.8%よりかなり低い（図3-7-2、表3-7-2）。

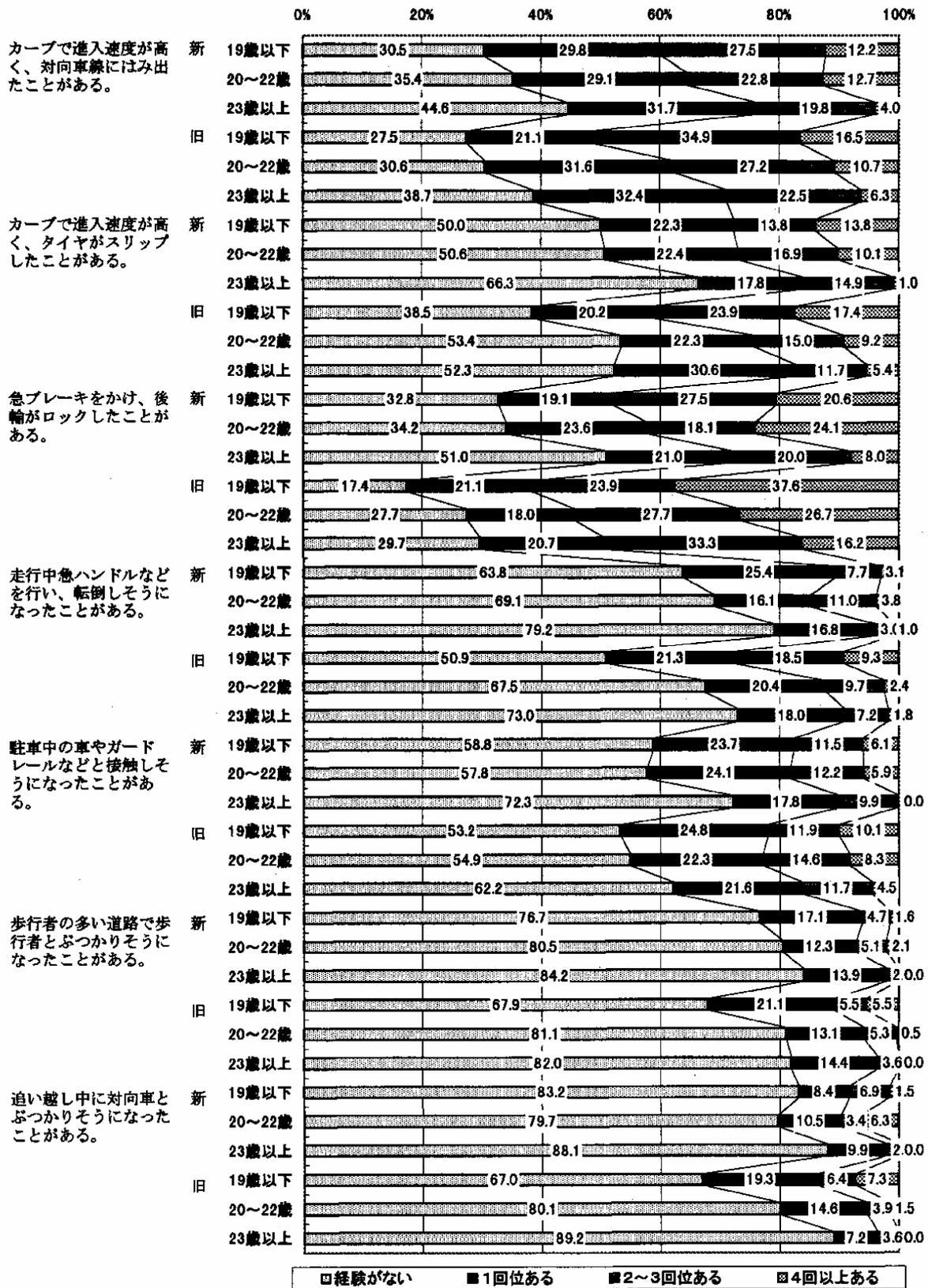


図3-7-2 (1) 年齢区分別ヒヤリ・ハット体験

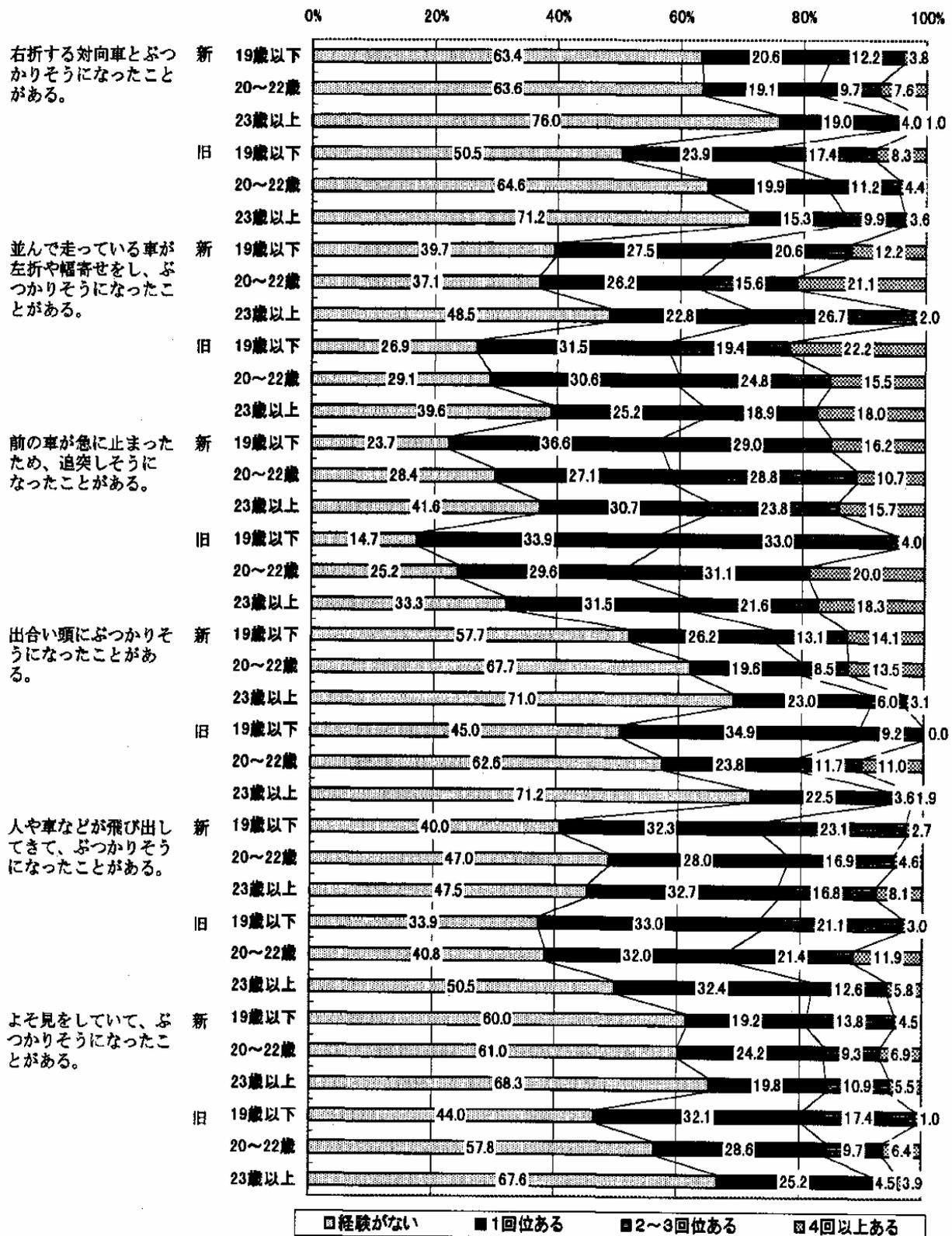


図3-7-2 (2) 年齢階層別ヒヤリ・ハット体験

表3-7-2 (1) 年齢区分別ヒヤリ・ハット体験

設問項目	対象者	年齢	経験がない	1回位	2・3回位	4回以上	無回答	合計	
a カーブで進行速度が高く、対向車線にはみ出したことがある。	件数	新カリキュラム	19歳以下	40	39	36	16	3	134
			20～22歳	84	69	54	30	3	240
			23歳以上	45	32	20	4	4	105
		旧カリキュラム	19歳以下	30	23	38	18	9	118
			20～22歳	63	65	56	22	29	235
			23歳以上	43	36	25	7	19	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	30.5	29.8	27.5	12.2	-	-
			20～22歳	35.4	29.1	22.8	12.7	-	-
			23歳以上	44.6	31.7	19.8	4.0	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	27.5	21.1	34.9	16.5	-	-
			20～22歳	30.6	31.6	27.2	10.7	-	-
			23歳以上	38.7	32.4	22.5	6.3	-	-
b カーブで進行速度が高く、タイヤがスリップしたことがある。	件数	新カリキュラム	19歳以下	65	29	18	18	4	134
			20～22歳	120	53	40	24	3	240
			23歳以上	67	18	15	1	4	105
		旧カリキュラム	19歳以下	42	22	26	19	9	118
			20～22歳	110	46	31	19	29	235
			23歳以上	58	34	13	6	19	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	50.0	22.3	13.8	13.8	-	-
			20～22歳	50.6	22.4	16.9	10.1	-	-
			23歳以上	66.3	17.8	14.9	1.0	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	38.5	20.2	23.9	17.4	-	-
			20～22歳	53.4	22.3	15.0	9.2	-	-
			23歳以上	52.3	30.6	11.7	5.4	-	-
c 急ブレーキをかけ、後輪がロックしたことがある。	件数	新カリキュラム	19歳以下	43	25	36	27	3	134
			20～22歳	81	56	43	57	3	240
			23歳以上	51	21	20	8	5	105
		旧カリキュラム	19歳以下	19	23	26	41	9	118
			20～22歳	57	37	57	55	29	235
			23歳以上	33	23	37	18	19	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	32.8	19.1	27.5	20.6	-	-
			20～22歳	34.2	23.6	18.1	24.1	-	-
			23歳以上	51.0	21.0	20.0	8.0	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	17.4	21.1	23.9	37.6	-	-
			20～22歳	27.7	18.0	27.7	26.7	-	-
			23歳以上	29.7	20.7	33.3	16.2	-	-
d 走行中急ハンドルなどを行い、転倒しそうになる。	件数	新カリキュラム	19歳以下	83	33	10	4	4	134
			20～22歳	163	38	26	9	4	240
			23歳以上	80	17	3	1	4	105
		旧カリキュラム	19歳以下	55	23	20	10	10	118
			20～22歳	139	42	20	5	29	235
			23歳以上	81	20	8	2	19	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	63.8	25.4	7.7	3.1	-	-
			20～22歳	69.1	16.1	11.0	3.8	-	-
			23歳以上	79.2	16.8	3.0	1.0	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	50.9	21.3	18.5	9.3	-	-
			20～22歳	67.5	20.4	9.7	2.4	-	-
			23歳以上	73.0	18.0	7.2	1.8	-	-

表3-7-2 (2) 年齢区分別ヒヤリ・ハット体験

設問項目	対象者	年齢	経験がない	1回位	2・3回位	4回以上	無回答	合計	
e. 駐車中の車やガードレールなどと接触しそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	19歳以下	77	31	15	8	3	134
			20～22歳	137	57	29	14	3	240
			23歳以上	73	18	10	0	4	105
		旧カリキュラム	19歳以下	58	27	13	11	9	118
			20～22歳	113	46	30	17	29	235
			23歳以上	69	24	13	5	19	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	58.8	23.7	11.5	6.1	-	-
			20～22歳	57.8	24.1	12.2	5.9	-	-
			23歳以上	72.3	17.8	9.9	0.0	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	53.2	24.8	11.9	10.1	-	-
			20～22歳	54.9	22.3	14.6	8.3	-	-
			23歳以上	62.2	21.6	11.7	4.5	-	-
f. 坂道の多い道路で坂道とぶつかりそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	19歳以下	99	22	6	2	5	134
			20～22歳	190	29	12	5	4	240
			23歳以上	85	14	2	0	4	105
		旧カリキュラム	19歳以下	74	23	6	6	9	118
			20～22歳	167	27	11	1	29	235
			23歳以上	91	16	4	0	19	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	76.2	16.9	4.6	1.5	-	-
			20～22歳	80.2	12.2	5.1	2.1	-	-
			23歳以上	84.2	13.9	2.0	0.0	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	67.9	21.1	5.5	5.5	-	-
			20～22歳	81.1	13.1	5.3	0.5	-	-
			23歳以上	82.0	14.4	3.6	0.0	-	-
g. 追越し中に対向車とぶつかりそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	19歳以下	109	11	9	2	3	134
			20～22歳	189	25	8	15	3	240
			23歳以上	89	10	2	0	4	105
		旧カリキュラム	19歳以下	73	21	7	8	9	118
			20～22歳	165	30	8	3	29	235
			23歳以上	99	8	4	0	19	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	83.2	8.4	6.9	1.5	-	-
			20～22歳	79.7	10.5	3.4	6.3	-	-
			23歳以上	89.0	10.0	2.0	0.0	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	67.0	19.3	6.4	7.3	-	-
			20～22歳	80.1	14.6	3.9	1.5	-	-
			23歳以上	89.2	7.2	3.6	0.0	-	-
h. 右折する対向車とぶつかりそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	19歳以下	83	27	16	5	3	134
			20～22歳	150	45	23	18	4	240
			23歳以上	76	19	4	1	5	105
		旧カリキュラム	19歳以下	55	26	19	9	9	118
			20～22歳	133	41	23	9	29	235
			23歳以上	79	17	11	4	19	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	63.8	20.8	12.3	3.8	-	-
			20～22歳	63.6	19.1	9.7	7.6	-	-
			23歳以上	75.2	18.8	4.0	1.0	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	50.9	24.1	17.6	8.3	-	-
			20～22歳	64.6	19.9	11.2	4.4	-	-
			23歳以上	71.2	15.3	9.9	3.6	-	-

表3-7-2 (3) 年齢区分別ヒヤリ・ハット体験

設問項目	対象者	年齢	経験がない	1回位	2・3回位	4回以上	無回答	合計	
i. 並んで走っている車が左折や幅寄せをし、ぶつかりそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	19歳以下	52	36	27	16	3	134
			20～22歳	88	62	37	50	3	240
			23歳以上	49	23	27	2	4	105
		旧カリキュラム	19歳以下	29	34	21	24	10	118
			20～22歳	60	63	51	32	29	235
			23歳以上	44	28	21	18	19	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	39.7	27.5	20.6	12.2	-	-
			20～22歳	37.1	26.2	15.6	21.1	-	-
			23歳以上	43.5	22.8	26.7	2.0	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	26.6	31.2	19.3	22.0	-	-
			20～22歳	29.1	30.6	24.8	15.5	-	-
			23歳以上	39.6	25.2	18.9	16.2	-	-
j. 前の車が急に止まったため、追突しそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	19歳以下	31	48	38	14	3	134
			20～22歳	67	64	68	37	4	240
			23歳以上	42	31	24	4	4	105
		旧カリキュラム	19歳以下	16	37	36	20	9	118
			20～22歳	52	61	64	29	29	235
			23歳以上	37	35	24	15	19	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	23.8	36.9	29.2	10.8	-	-
			20～22歳	28.3	27.0	28.7	15.6	-	-
			23歳以上	41.6	30.7	23.8	4.0	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	14.7	33.9	33.0	18.3	-	-
			20～22歳	25.2	29.6	31.1	14.1	-	-
			23歳以上	33.3	31.5	21.6	13.5	-	-
k. 出合い頭ごぶつかりしそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	19歳以下	75	34	17	4	4	134
			20～22歳	159	46	20	10	5	240
			23歳以上	71	23	6	0	5	105
		旧カリキュラム	19歳以下	49	38	10	12	9	118
			20～22歳	129	49	24	4	29	235
			23歳以上	79	25	4	3	19	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	57.3	26.0	13.0	3.1	-	-
			20～22歳	67.1	19.4	8.4	4.2	-	-
			23歳以上	71.0	23.0	6.0	0.0	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	45.0	34.9	9.2	11.0	-	-
			20～22歳	62.6	23.8	11.7	1.9	-	-
			23歳以上	71.2	22.5	3.6	2.7	-	-
l. 人や車などが飛び出してきて、ぶつかりしそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	19歳以下	52	42	30	6	4	134
			20～22歳	111	66	40	19	4	240
			23歳以上	48	33	17	3	4	105
		旧カリキュラム	19歳以下	37	36	23	13	9	118
			20～22歳	84	66	44	12	29	235
			23歳以上	56	36	14	5	19	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	40.0	32.3	23.1	4.6	-	-
			20～22歳	47.0	28.0	16.9	8.1	-	-
			23歳以上	47.5	32.7	16.8	3.0	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	34.3	33.3	21.3	12.0	-	-
			20～22歳	40.8	32.0	21.4	5.8	-	-
			23歳以上	50.5	32.4	12.6	4.5	-	-

表3-7-2 (4) 年齢区分別ヒヤリ・ハット体験

設問項目	対象者	年齢	経験がない	1回位	2・3回位	4回以上	無回答	合計	
■ よそ見をしていて、ぶつかってしまったことがある	件数	新カリキュラム	19歳以下	78	25	18	9	4	134
			20～22歳	144	57	22	13	4	240
			23歳以上	69	20	11	1	4	105
		旧カリキュラム	19歳以下	48	35	19	7	9	118
			20～22歳	119	59	20	8	29	235
			23歳以上	75	28	5	3	19	130
	構成比	新カリキュラム	19歳以下	59.5	19.1	13.7	6.9	-	-
			20～22歳	60.8	24.1	9.3	5.5	-	-
			23歳以上	68.3	19.8	10.9	1.0	-	-
		旧カリキュラム	19歳以下	44.0	32.1	17.4	6.4	-	-
			20～22歳	57.8	28.6	9.7	3.9	-	-
			23歳以上	67.6	25.2	4.5	2.7	-	-

### (3) 走行距離区分別

ヒヤリ・ハット体験を走行距離区分別に「経験はない」の比率でみると、全ての項目で「5,000km未満」より「5,000km以上」の方が低い。

「経験はない」の比率が高いのは、「追い越し中に対向車とぶつかりそうになったことがある」の新カリキュラム、「5,000km未満」で87.6%、「5,000km以上」で77.2%、旧カリキュラム、「5,000km未満」で86.1%、「5,000km以上」で75.6%「歩行者の多い道路で歩行者とぶつかりそうになったことがある」の新カリキュラム、「5,000km未満」で85.7%、「5,000km以上」で74.6%、旧カリキュラム、「5,000km未満」で82.1%、「5,000km以上」で75.6%である。

「経験はない」の比率が低いのは、「急ブレーキをかけ、後輪がロックしたことがある」の新カリキュラム、「5,000km未満」で47.1%、「5,000km以上」で27.2%、旧カリキュラム、「5,000km未満」で40.4%、「5,000km以上」で17.6%、「前の車が急に止まったため、追突しそうになったことがある」の新カリキュラム、「5,000km未満」で40.7%、「5,000km以上」で18.5%、旧カリキュラム、「5,000km未満」で36.4%、「5,000km以上」で18.3%である。

次に「1回位ある」を加えた比率でみると、これもほぼ同様に、ほとんどの項目で「5,000km未満」より「5,000km以上」の方が低い。

ただし、「走行中急ハンドルなどを行い、転倒しそうになったことがある」の新カリキュラムで、「5,000km未満」が87.9%、「5,000km以上」が89.4%とわずかであるが「5,000km以上」の方が高くなっている（図3-7-3、表3-7-3）。

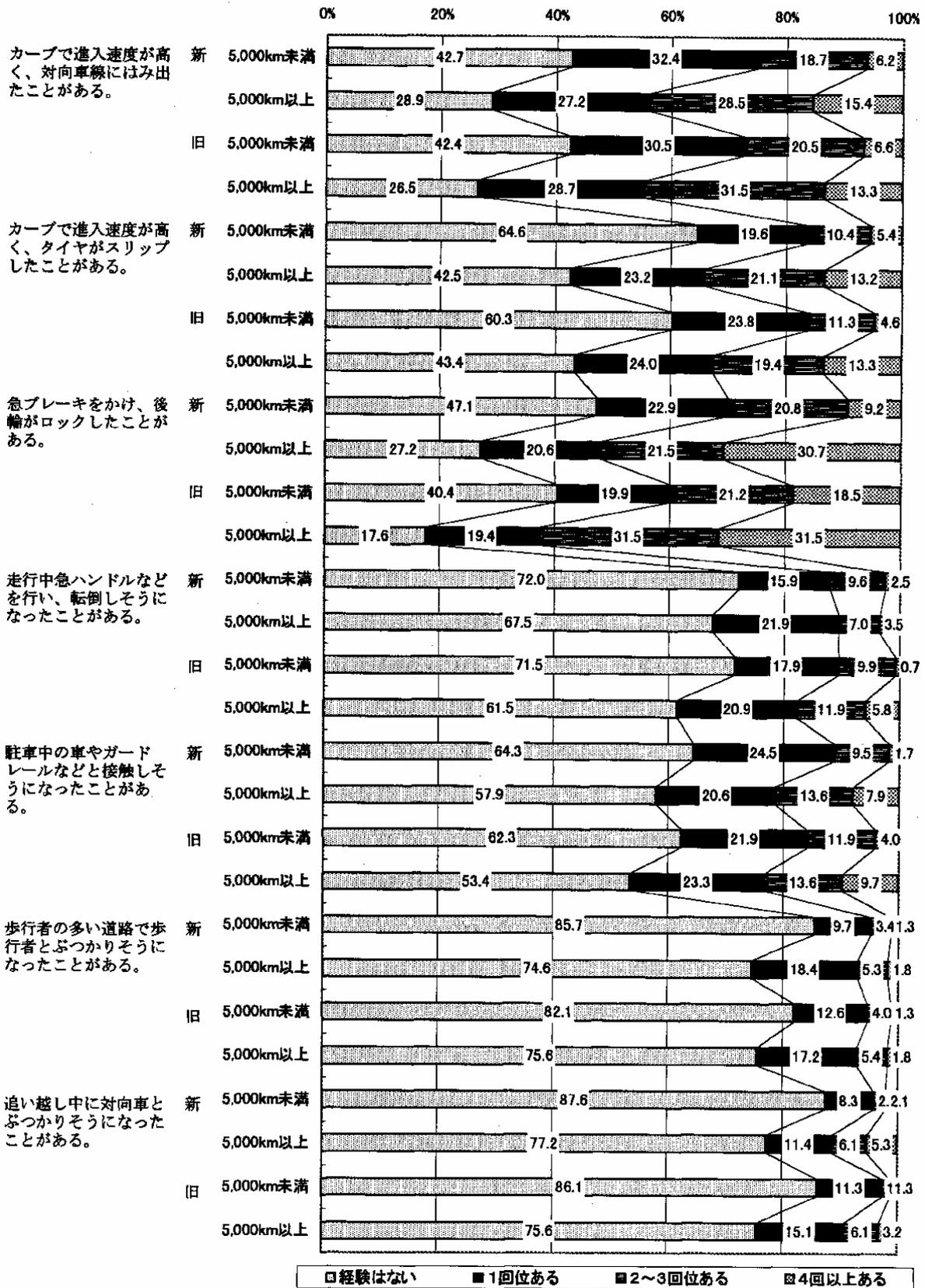


図3-7-3 (1) 走行距離区分別ヒヤリ・ハット体験

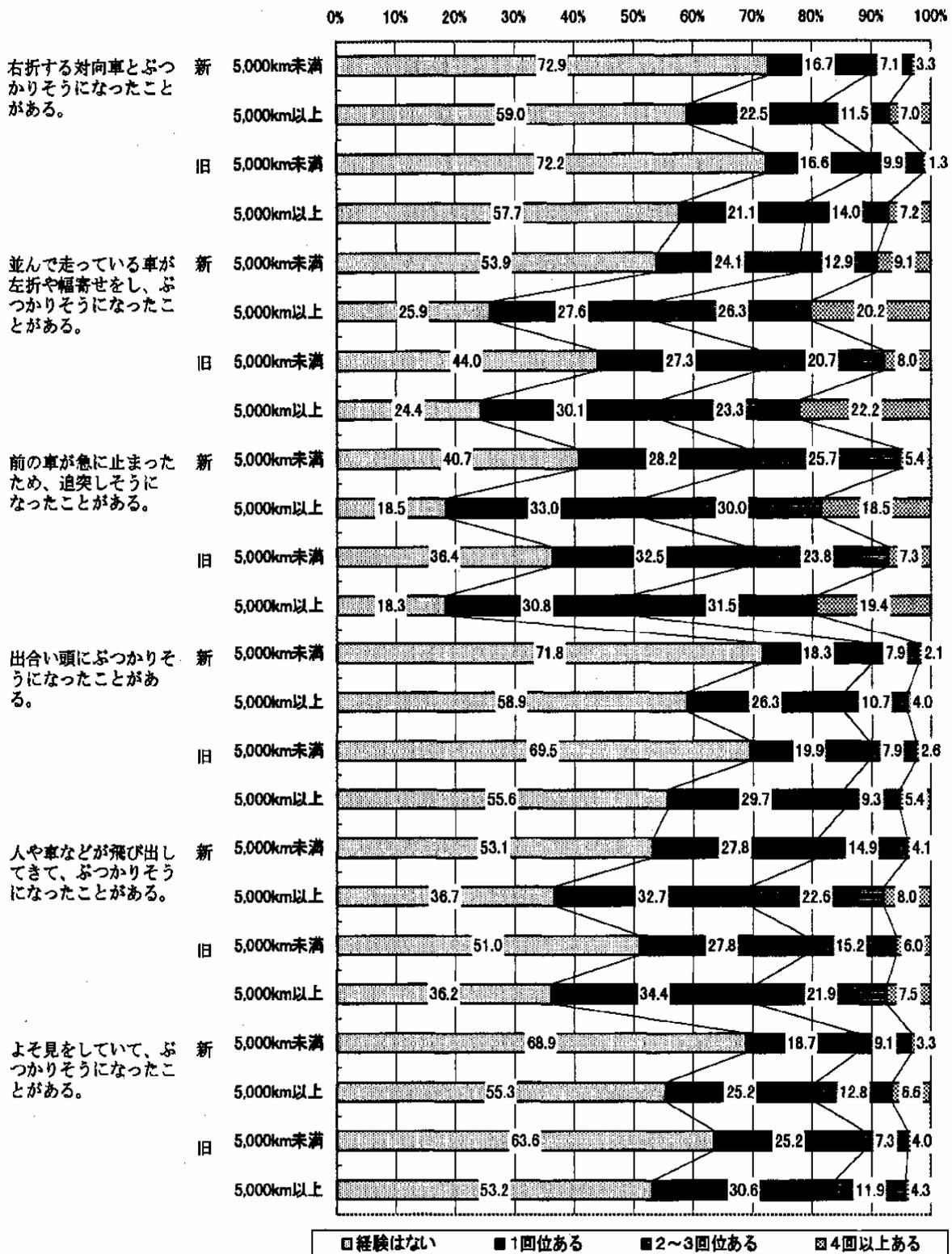


図3-7-3 (2) 走行距離区分別ヒヤリ・ハット体験

表3-7-3 (1) 走行距離区分別ヒヤリ・ハット体験

設問項目	対象者	走行距離	経験がない	1回ある	2～3回ある	4回以上ある	無回答	合計	
a. カーブで進入速度が高く、対向車線はみ出したことがある。	件数	新カリキュラム	5,000km未満	103	78	45	15	9	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	66	62	65	35	1	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	64	46	31	10	30	181
			5,000km以上	74	80	88	37	27	306
		旧カリキュラム	5,000km未満	42.7	32.4	18.7	6.2	-	-
			5,000km以上	28.9	27.2	28.5	15.4	-	-
b. カーブで進入速度が高く、タイヤがスリップしたことがある。	件数	新カリキュラム	5,000km未満	155	47	25	13	10	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	97	53	48	30	1	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	91	36	17	7	30	181
			5,000km以上	121	67	54	37	27	306
		旧カリキュラム	5,000km未満	64.6	19.6	10.4	5.4	-	-
			5,000km以上	42.5	23.2	21.1	13.2	-	-
c. 急ブレーキをかけ、後輪がロックしたことがある。	件数	新カリキュラム	5,000km未満	155	47	25	13	10	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	97	53	48	30	1	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	91	36	17	7	30	181
			5,000km以上	121	67	54	37	27	306
		旧カリキュラム	5,000km未満	64.6	19.6	10.4	5.4	-	-
			5,000km以上	42.5	23.2	21.1	13.2	-	-
d. 走行中急ハンドルなどを行い、転倒しそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	5,000km未満	155	47	25	13	10	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	97	53	48	30	1	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	91	36	17	7	30	181
			5,000km以上	121	67	54	37	27	306
		旧カリキュラム	5,000km未満	64.6	19.6	10.4	5.4	-	-
			5,000km以上	42.5	23.2	21.1	13.2	-	-
e. 駐車中の車やガードレールなどと接触しそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	5,000km未満	155	47	25	13	10	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	97	53	48	30	1	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	91	36	17	7	30	181
			5,000km以上	121	67	54	37	27	306
		旧カリキュラム	5,000km未満	64.6	19.6	10.4	5.4	-	-
			5,000km以上	42.5	23.2	21.1	13.2	-	-
f. 歩行者の多い道路で歩行者とぶつかりしそうになったことがある。	件数	新カリキュラム	5,000km未満	155	47	25	13	10	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	97	53	48	30	1	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	91	36	17	7	30	181
			5,000km以上	121	67	54	37	27	306
		旧カリキュラム	5,000km未満	64.6	19.6	10.4	5.4	-	-
			5,000km以上	42.5	23.2	21.1	13.2	-	-

表3-7-3 (2) 走行距離区分別ヒヤリ・ハット体験

設問目	対象者	走行距離	経験マイル	1回以上	2~3回以上	4回以上	無回答	合計	
g 追越中に対向車とぶつかりそうになったことがある	件数	新カリキュラム	5,000km未満	211	20	5	5	9	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	176	26	14	12	1	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	87.6	8.3	2.1	2.1	-	-
			5,000km以上	77.2	11.4	6.1	5.3	-	-
		旧カリキュラム	5,000km未満	86.1	11.3	1.3	1.3	-	-
			5,000km以上	75.6	15.1	6.1	3.2	-	-
h 右折する対向車とぶつかりそうになったことがある	件数	新カリキュラム	5,000km未満	175	40	17	8	10	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	134	51	26	16	2	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	72.9	16.7	7.1	3.3	-	-
			5,000km以上	59.0	22.5	11.5	7.0	-	-
		旧カリキュラム	5,000km未満	72.2	16.6	9.9	1.3	-	-
			5,000km以上	57.7	21.1	14.0	7.2	-	-
I 並んで走っている車が左折や幅寄せをし、ぶつかりそうになったことがある	件数	新カリキュラム	5,000km未満	130	58	31	22	9	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	59	63	60	46	1	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	53.9	24.1	12.9	9.1	-	-
			5,000km以上	25.9	27.6	26.3	20.2	-	-
		旧カリキュラム	5,000km未満	44.0	27.3	20.7	8.0	-	-
			5,000km以上	24.4	30.1	23.3	22.2	-	-
j 前の車が急こぼったため追突しそうになったことがある	件数	新カリキュラム	5,000km未満	98	68	62	13	9	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	42	75	68	42	2	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	40.7	28.2	25.7	5.4	-	-
			5,000km以上	18.5	33.0	30.0	18.5	-	-
		旧カリキュラム	5,000km未満	36.4	32.5	23.8	7.3	-	-
			5,000km以上	18.3	30.8	31.5	19.4	-	-
k 出会い頭でぶつかりそうになったことがある	件数	新カリキュラム	5,000km未満	173	44	19	5	9	250
		旧カリキュラム	5,000km以上	132	59	24	9	5	229
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	105	30	12	4	30	181
			5,000km以上	155	83	26	15	27	306
		旧カリキュラム	5,000km未満	71.8	18.3	7.9	2.1	-	-
			5,000km以上	58.9	26.3	10.7	4.0	-	-
旧カリキュラム	5,000km未満	69.5	19.9	7.9	2.6	-	-		
	5,000km以上	55.6	29.7	9.3	5.4	-	-		

表3-7-3 (3) 走行距離区分別ヒヤリ・ハット体験

設問項目	対象者	走行距離	経験がない	1回ある	2~3回ある	4回以上ある	無回答	合計		
l 人や車などが飛び出してきて、ぶつかりそうになったことがある	件数	新カリキュラム	5,000km未満	128	67	36	10	9	250	
		旧カリキュラム	5,000km以上	83	74	51	18	3	229	
	構成比	新カリキュラム	5,000km未満	53.1	27.8	14.9	4.1	-	-	
		旧カリキュラム	5,000km以上	36.7	32.7	22.6	8.0	-	-	
	m よそ見をしていて、ぶつかりそうになったことがある	件数	新カリキュラム	5,000km未満	166	45	22	8	9	250
			旧カリキュラム	5,000km以上	125	57	29	15	3	229
構成比		新カリキュラム	5,000km未満	68.9	18.7	9.1	3.3	-	-	
		旧カリキュラム	5,000km以上	55.3	25.2	12.8	6.6	-	-	
構成比		新カリキュラム	5,000km未満	63.6	25.2	7.3	4.0	-	-	
		旧カリキュラム	5,000km以上	53.2	30.6	11.9	4.3	-	-	

### 3-7-2 ヒヤリ・ハット体験の構造と特徴

#### (1) ヒヤリ・ハット体験の有無への数量化Ⅲ類による分析結果

ヒヤリ・ハット体験についての13項目の質問に対する回答を個別にみてきたが、この13の設問に数量化Ⅲ類とよばれる手法を適用して、13問の質問をより少ない要素に要約して全体的な傾向をみることにする。

なお、ヒヤリ・ハット体験に関する設問では、13項目それぞれに「経験がない」、「1回くらい」、「2～3回くらい」、「4回以上」と4カテゴリーで質問しているが、ここではヒヤリ・ハット体験が「あり」と「なし」の2つに分類して分析を進めることにする。

ここで用いる数量化Ⅲ類とは、13の個々の質問に対する回答の関連の強さに注目して、質問を要約していく統計手法である。たとえば、Aという内容のヒヤリ・ハット体験がある運転者には、Bという内容のヒヤリ・ハット体験もある比率がきわめて高い場合、AとBのヒヤリ・ハット体験は強い関連があると考えられる。この場合、AとBのヒヤリ・ハット体験は別々のヒヤリ・ハット体験として扱わずに、1つの同様の傾向を表すヒヤリ・ハット体験としてまとめることができると考える。逆に、Aというヒヤリ・ハット体験の経験者が必ずしもCというヒヤリ・ハット体験を経験しているとはいえなければ、この2つのヒヤリ・ハット体験は異なった内容を表しているとして、別々に扱う。ここで利用する数量化Ⅲ類は、「3-4-2教習時間の不足感の構造と特徴」や「3-6-2ふだんの運転行動の構造と特徴」で利用した因子分析によく似た手法である。ただし、因子分析は1,2,3…といった連続的な数値の分析に用いるのに対して、数量化Ⅲ類は、YES・NO型のカテゴリカルな反応の分析に用いる手法である。

今回の数量化Ⅲ類では、第2成分まで扱うこととし、図3-7-4に第1成分と第2成分を組み合わせた空間に各質問項目を布置した図を示す（この図の基になっている負荷量を表3-7-4に示す）。この図で原点近くを除いて、相互に近い位置にあるヒヤリ・ハット項目が回答パターンに類似性がある項目である。図3-7-4で項目名があるのが、当該ヒヤリ・ハット体験ありを示すもので、「j-NO」のように項目を示すアルファベットにNOをつけているのが、当該項目のヒヤリ・ハット体験がないことを示すものである。

ここで抽出された成分の内容を解釈して、名前をつける。まず、図3-7-4の左右方向の第1成分をみると、図の右側にヒヤリ・ハット体験有りの項目（項目名が記入されている項目）

がプロットされており、左側にはヒヤリ・ハット体験なしの項目（項目を示すアルファベットにNOと記入されている項目）がプロットされている。つまり、右側はヒヤリ・ハット体験ありの傾向を示すものであり、左側はヒヤリ・ハット体験なしの傾向を示すものである。つまり、この第1成分は「ヒヤリ・ハット体験の多寡」を示すものである。さらにこの分析結果からいえば、何らかのヒヤリ・ハット体験がある運転者は、ほかのヒヤリ・ハット体験も経験している傾向が強いことを示すものである。

図の上下方向をみると、上方向には次のようなヒヤリ・ハット項目が並んでいる。

- b. カーブで進入速度が高く、タイヤがスリップしたことがある
- d. 走行中急ハンドルなどを行い、転倒しそうになったことがある
- g. 追い越し中に対向車とぶつかりしそうになったことがある
- a. カーブで進入速度が高く、対向車線にはみ出したことがある

これらの項目は、速度が速すぎたり、急ハンドルをとったり、対向車があるのに追い越しをするなど、自分で自分の車をうまくコントロールできないことによるヒヤリ・ハット体験である。そこで、この第2成分の上の方は「自車コントロール失敗型」のヒヤリ・ハット体験を示すと解釈できる。

次に、下方向に並んでいるヒヤリ・ハット項目は、次のような項目である。

- k. 出会い頭にぶつかりしそうになったことがある
- l. 人や車が飛び出してきて、ぶつかりしそうになったことがある
- h. 折する対向車とぶつかりしそうになったことがある
- f. 行者の多い道路で歩行者とぶつかりしそうになったことがある

これらの項目をみると、出合頭の他車、飛び出してきた人、右折対向車など、相手が思いがけない動きをし、それに対応する準備ができていなかったためのヒヤリ・ハット体験である。つまり、第2成分の下方は、「不測事態対応不適型」のヒヤリ・ハット体験を表していると解釈できる。

なお、このように2つの異なったヒヤリ・ハットのタイプを示す成分が抽出されるたということは、「自車コントロール失敗型」のヒヤリ・ハット体験が多い運転者と、「不測事態対応不適型」のヒヤリ・ハット体験が多い運転者に分かれていることを示唆している。

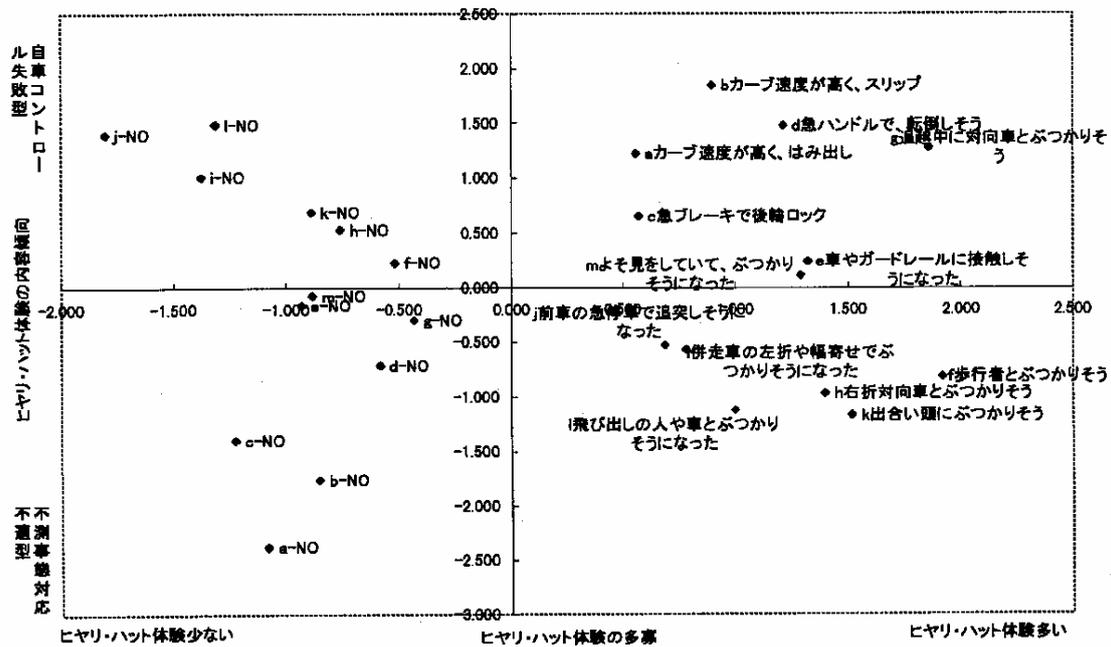


図3-7-4 ヒヤリ・ハット体験に関する数早化Ⅲ類の結果

設問項目		DIM_1	DIM_2
a.カーブで進入速度が高く、対向車線にはみ出したことがある	なし	-1.083	-2.375
	あり	0.556	1.219
b.カーブで進入速度が高く、タイヤがスリップしたことがある	なし	-0.857	-1.758
	あり	0.898	1.842
c.急ブレーキをかけ、後輪がロックしたことがある	なし	-1.227	-1.399
	あり	0.570	0.649
d.走行中急ハンドルなどを行い、転倒しそうになったことがある	なし	-0.586	-0.713
	あり	1.212	1.475
e.駐車中の車やガードレールなどと接触しそうになったことがある	なし	-0.933	-0.165
	あり	1.321	0.234
f.歩行者の多い道路で歩行者とぶつかりそうになったことがある	なし	-0.521	0.221
	あり	1.917	-0.815
g.追い越し中に対向車とぶつかりそうになったことがある	なし	-0.436	-0.298
	あり	1.856	1.268
h.右折する対向車とぶつかりそうになったことがある	なし	-0.763	0.530
	あり	1.395	-0.969
i.並んで走っている車が左折や幅寄せをし、ぶつかりそうになったことがある	なし	-1.378	1.006
	あり	0.780	-0.570
j.前の車が急に止まったため、追突しそうになったことがある	なし	-1.803	1.391
	あり	0.687	-0.530
k.出会い頭にぶつかりそうになったことがある	なし	-0.890	0.689
	あり	1.514	-1.171
l.人や車が飛び出してきて、ぶつかりそうになったことがある	なし	-1.314	1.483
	あり	0.998	-1.126
m.よそ見をしていて、ぶつかりそうになったことがある	なし	-0.886	-0.074
	あり	1.290	0.107
固有値		0.2823	0.0917

表3-7-4 ヒヤリ・ハット体験に関する数早化Ⅲ類の結果

## (2) 属性別ヒヤリ・ハット体験傾向

上記の2つの成分に関する傾向を属性別に分析する。なお、ここでの分析は、ヒヤリ・ハット体験に関する設問すべてに回答しているサンプルのみを扱っているため、他の集計結果のサンプル数と異なっている。

### 1) 年齢別傾向

第1成分の「ヒヤリ・ハット体験の多寡」の傾向を年齢別にみると、明らかに年齢の低い層ほどヒヤリ・ハット体験を経験している傾向が強く、年齢の上昇にともなってヒヤリ・ハット体験が少ない方向に変化している。各年齢間の差は、危険率5%で有意であり、年齢が高いほどヒヤリ・ハット体験が少ない傾向が顕著である。第2成分の「ヒヤリ・ハット体験のタイプ」については、年齢による差はほとんどなく、年齢によりヒヤリ・ハット体験のタイプに違いはみられない(表3-7-5、図3-7-5)。

表3-7-5 年齢別サンプルスコアの平均

	サンプル数	第1成分 ヒヤリハット体験の 多寡	第2成分 ヒヤリハット・タイプ
19歳以下	237	0.245	0.021
20～22歳	446	0.011	0.022
23歳以上	215	-0.288	-0.063

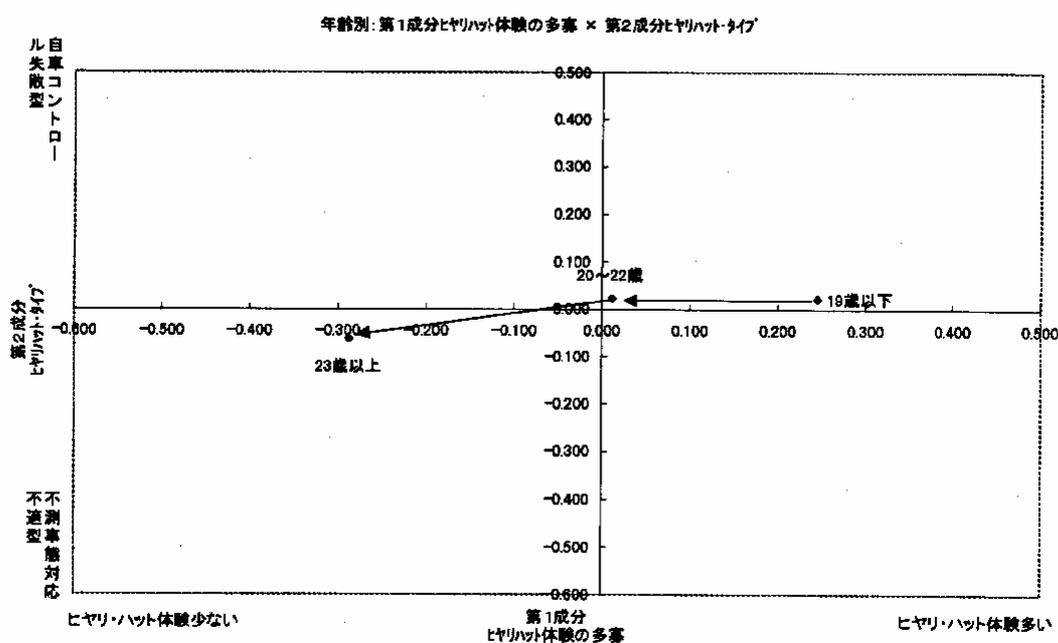


図3-7-5 年齢別サンプルスコアの平均

## 2) 自動二輪車での走行距離別

第1成分の「ヒヤリ・ハット体験の多寡」の傾向を走行距離別にみると、明らかに走行距離が長いほどヒヤリ・ハット体験を経験している傾向が強い。走行距離が長ければ交通場面への参加がく、それにともなってヒヤリ・ハット体験が増加しているということであろう。第2成分の「ヒヤリ・ハット体験のタイプ」については、走行距離による差はほとんどないが、やや3,000～8,000kmの中間層に「不測事態対応不適型」が多く、8,000km以上の層に「自車コントロール失敗型」が多い。つまり、走行距離が長くなって3,000kmを超えて慣れてくると不測事態への対応に油断ができ、不測事態対応への失敗からのヒヤリ・ハット体験が多くなる。8,000km以上とさらに慣れてくると、自信過剰からか自車コントロール失敗型のヒヤリ・ハット体験が増えてきている（表3-7-6、図3-7-6）。

表3-7-6 走行距離別サンプルスコアの平均

	サンプル数	第1成分 ヒヤリハット体験の 多寡	第2成分 ヒヤリハット・タイプ
3000km未満	269	-0.504	0.002
3000～8000km	306	0.017	-0.105
8000km以上	323	0.408	0.102

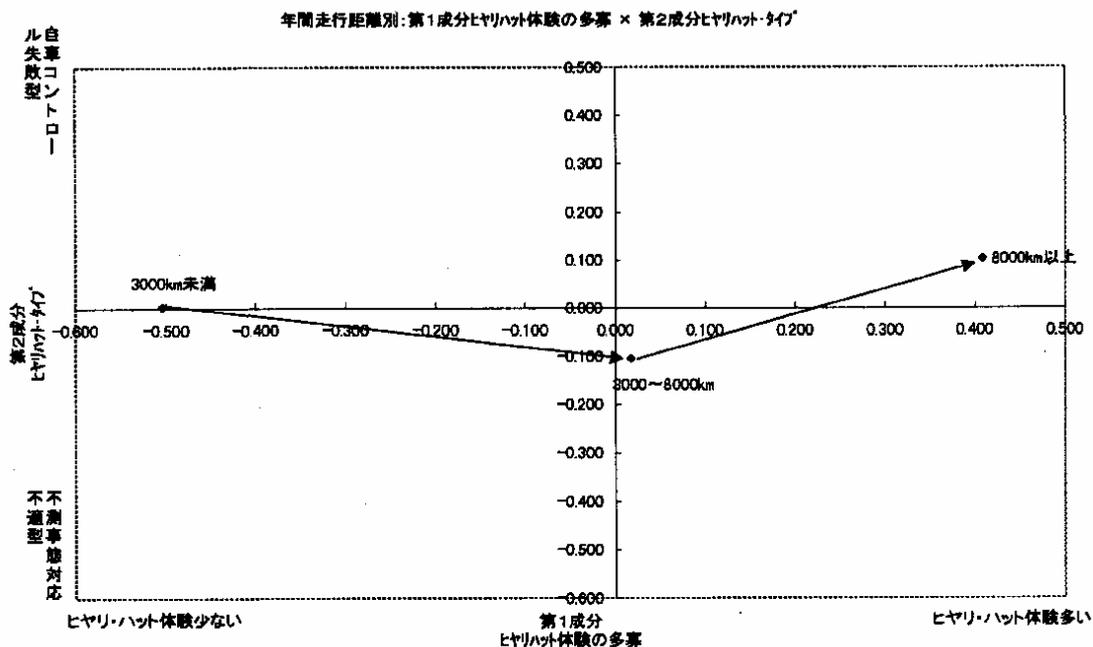


図3-7-6 走行距離別サンプルスコアの平均

### 3) 運転目的別

第1成分の「ヒヤリ・ハット体験の多寡」では、「通勤・通学」にヒヤリ・ハット体験が多く、「仕事・職業」にヒヤリ・ハット体験が少ない傾向がみられる。第2成分の「ヒヤリ・ハット体験のタイプ」については、運転目的による差はほとんどない(表3-7-7、図3-7-7)。

表3-7-7 運転目的別サンプルスコアの平均

	サンプル数	第1成分 ヒヤリハット体験の 多寡	第2成分 ヒヤリハット・タイプ
通勤・通学	226	0.087	-0.167
仕事・職業	88	-0.100	-0.051
レジャー	584	-0.017	0.074

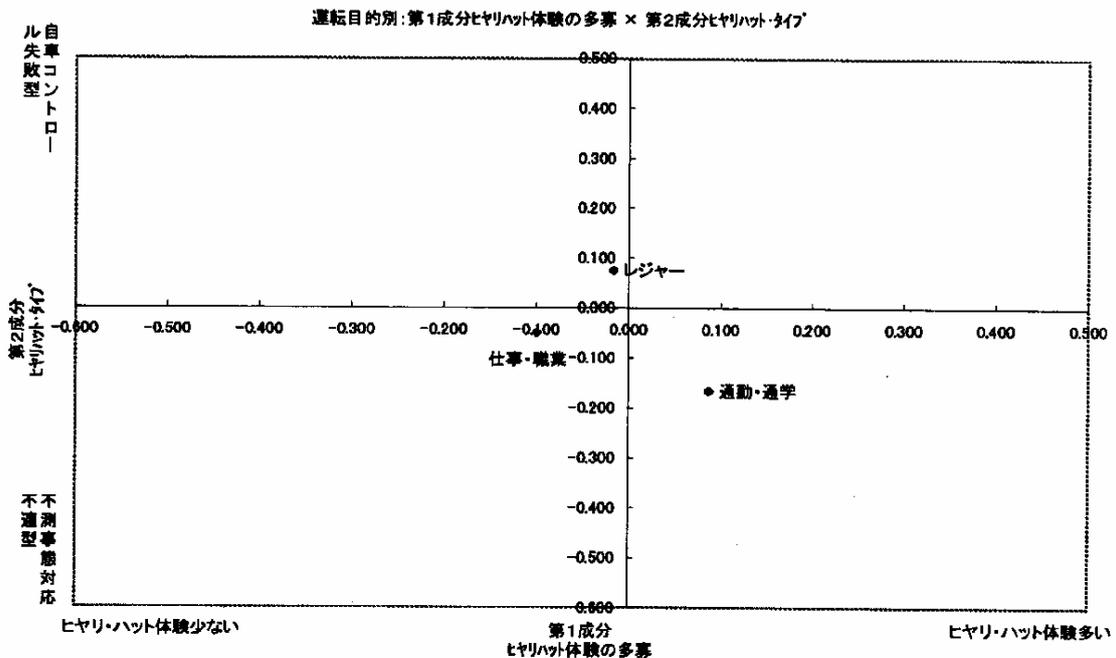


図3-7-7 運転目的別サンプルスコアの平均

### 4) 事故・違反の有無別

第1成分の「ヒヤリ・ハット体験の多寡」では、事故・違反ありの方がヒヤリ・ハット体験が多く、この差は危険率1%以下で有意である。つまり、ヒヤリ・ハット体験が多い運転者ほど事故・違反ありの比率が高いことを示している。第2成分の「ヒヤリ・ハット体験のタイプ」については、事故・違反の有無による差はほとんどない(表3-7-8、図3-7-8)。

表3-7-8 事故・違反の有無別サンプルスコアの平均

	サンプル数	第1成分 ヒヤリハット体験の 多寡	第2成分 ヒヤリハット・タイプ
二輪での事故なし	620	-0.185	-0.005
二輪での事故あり	278	0.418	0.017

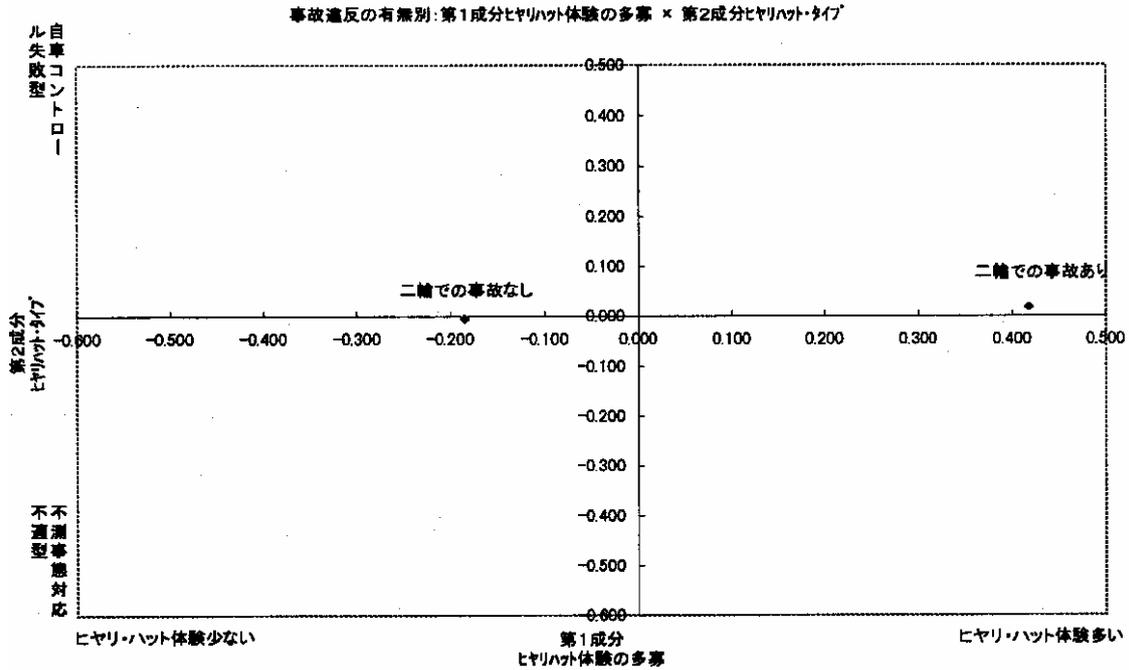


図3-7-8 事故・違反の有無別サンプルスコアの平均

### 5) 新旧カリキュラム別

第1成分の「ヒヤリ・ハット体験の多寡」では、旧カリキュラムの方がヒヤリ・ハット体験が多く、新カリキュラムの方が少ない。ただし、旧カリキュラムの方が走行距離が長く、この結果から単純に評価はできない。第2成分の「ヒヤリ・ハット体験のタイプ」については、新旧カリキュラムによる差はほとんどなく、ヒヤリ・ハット体験のタイプに違いはみられない（表3-7-9、図3-7-9）。

表2-7-9 新旧カリキュラム別サンプルスコアの平均

	サンプル数	第1成分 ヒヤリハット体験の 多寡	第2成分 ヒヤリハット・タイプ
新カリキュラム	460	-0.101	-0.028
旧カリキュラム	438	0.109	0.033

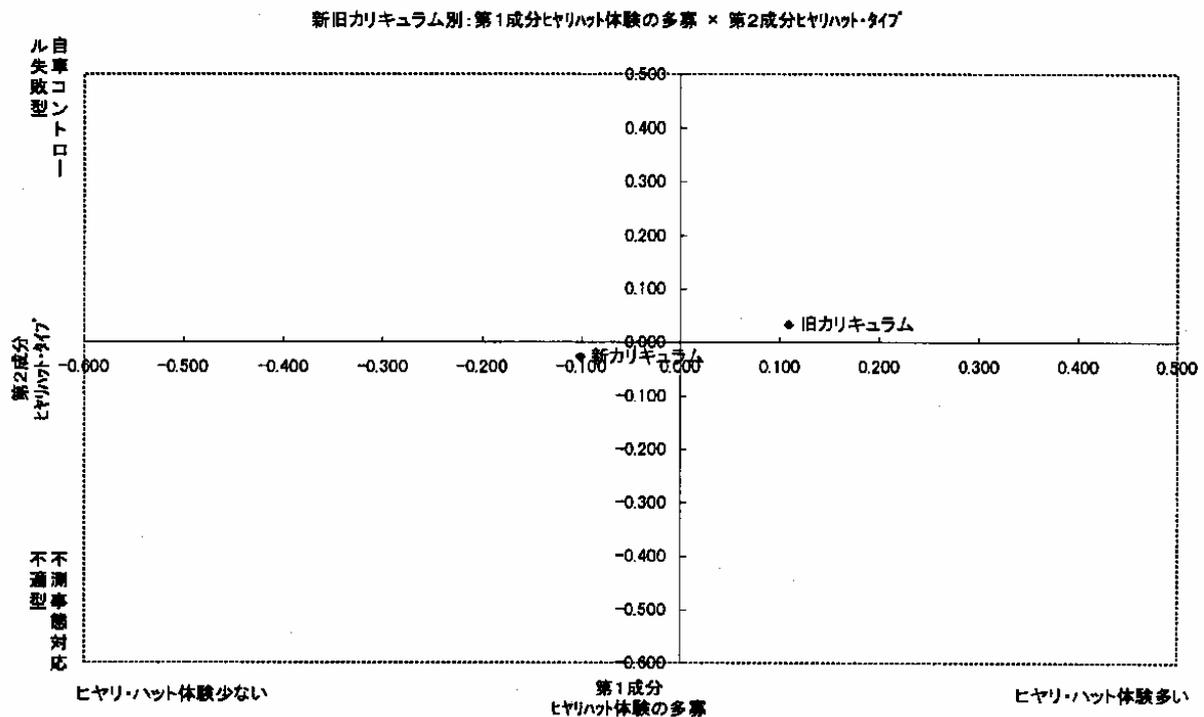


図3-7-9 新旧カリキュラム別サンプルスコアの平均

ヒヤリ・ハット体験の有無には走行距離が強く関わっており、旧カリキュラムの受講者の方が、走行距離は長いため、前記の分析では不十分である。そこで、自動二輪車免許取得後の走行距離が5,000km未満の運転者のみを取り上げて、新旧カリキュラムで比較を試みる。

走行距離が同じ5,000km以内で、旧カリキュラムと新カリキュラムを比較すると、第1成分の「ヒヤリ・ハット体験の多寡」では、旧カリキュラムの方がヒヤリ・ハット体験が多く、新カリキュラムの方が少ない。ただし、両者の差は、危険率10%で有意な差ではない。また、第2成分の「ヒヤリ・ハット体験のタイプ」については、新旧カリキュラムによる差はほとんどみられない（表3-6-10、図3-6-10）。

表3-7-10 走行距離5,000km内の新旧カリキュラム別サンプルスコアの平均

	サンプル数	第1成分 ヒヤリハット体験の 多寡	第2成分 ヒヤリハットタイプ
新カリキュラム	239	-0.391	-0.051
旧カリキュラム	157	-0.252	-0.050



### 3-8 新カリキュラムの新規教習の評価

新カリキュラムにおいて、教習項目が強化または追加された項目について、その反応について検討した。

以下、教習項目別に記す。

#### 3-8-1 シミュレーター教習の評価

シミュレーター教習は、回答者の61.8%が受けている（図3-8-1、表3-8-1）。

シミュレーター教習の目的は、実車では安全上体験させづらいことを模擬体験させることで、安全運転の「意識」、「心構え」、「対応」を養うことである。

また、シミュレーターは実車と同じ観点から運転技能の習得を目的としたものではなく、危険要因のとらえ方、起こり得る危険の予測等を安全に体験させることが目的である。

この点に着目して受講者の評価をみると、「危険予測とそれへの対応が体験できて良かった」とする考えに同感した者が、「全くその通りだ」、「ほぼその通りだ」合わせて63.5%となっている。また、同じく「シミュレーターにより事故の危険を伴う教習を安全に体験できて良かった」も合わせると56.6%と高い。一方、「まちなかの走行を体験できて良かった」については、39.7%と評価が低くなっている（図3-8-2、表3-8-2）。このように実車教習では難しい危険を伴う走行をシミュレーター教習により実施可能になったことを高く評価している。なお、「シミュレーターによる教習は楽しかった」とする意見が多く、教習機材としての魅力は高いものと評価されている。

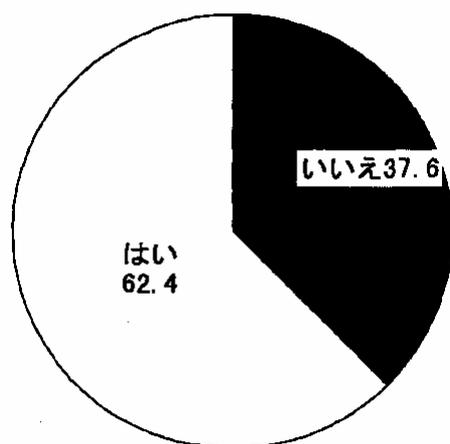


図3-8-1 シミュレーター教習受講の有無

対象	カテゴリー		いいえ	はい	不明	計	
新カリ	計		178	296	5	479	
			37.6	62.4	—	—	
	年齢区分	～19歳	46	86	2	134	
			34.8	65.2	—	—	
		20～22歳	94	144	2	240	
		39.5	60.5	—	—		
	総走行距離	23歳～	38	66	1	105	
			36.5	63.5	—	—	
	5,000km未満		93	153	4	250	
			37.8	62.2	—	—	
	5,000km以上		85	143	1	229	
			37.3	62.7	—	—	
	事故・違反	全車種	自動二輪車				
		なし	なし	92	130	4	226
			41.4	58.6	—	—	
あり		なし	37	75	1	113	
			33.0	67.0	—	—	
	あり	49	91		140		
		35.0	65.0	—	—		

表3-8-1 シミュレーター教習受講の有無

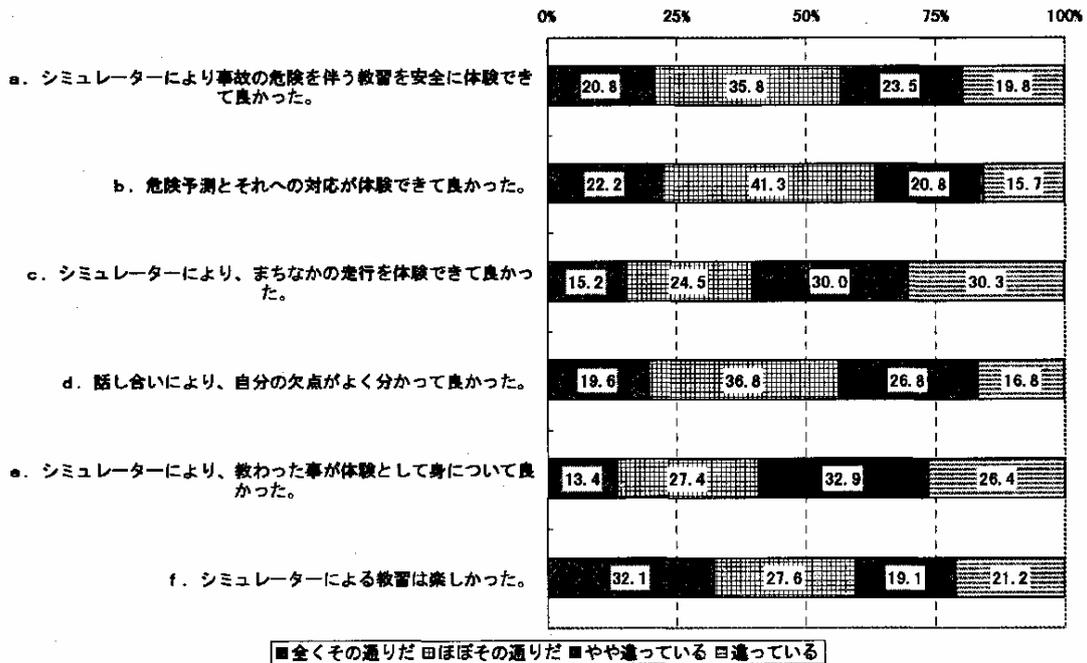


図3-8-2 シミュレーター教習を受講しての感想

表3-8-2 シミュレーター教習を受講しての感想

設問項目		全くその通りだ	ほぼその通りだ	やや違っている	違っている	不明	計
a. シミュレーターにより事故の危険を伴う教習を安全に体験できて良かった。	件数	81	105	69	58	188	479
	構成比	20.8	35.8	23.5	19.8	—	—
b. 危険予測とそれへの対応が体験できて良かった。	件数	65	121	81	46	188	479
	構成比	22.2	41.3	20.8	15.7	—	—
c. シミュレーターにより、まちなかの走行を体験できて良かった。	件数	44	71	87	89	188	479
	構成比	15.2	24.5	30.0	30.3	—	—
d. 話し合いにより、自分の欠点がよく分かって良かった。	件数	57	107	78	49	188	479
	構成比	19.6	36.8	26.8	16.8	—	—
e. シミュレーターにより、教わった事が体験として身につけて良かった。	件数	30	80	96	77	187	479
	構成比	13.4	27.4	32.9	26.4	—	—
f. シミュレーターによる教習は楽しかった。	件数	84	81	58	82	188	479
	構成比	32.1	27.5	19.1	21.2	—	—

年齢区分別の評価をみるとサンプルが少ないが、「20～22歳」の反応が若干他の年齢区分比べると差がある。

表3-8-3 年齢区分別のシミュレーター教習を受講しての感想

設問項目	年齢区分	全くその通りだ	ほぼその通りだ	やや違っている	違っている	不明	計	
a. シミュレーターにより事故の危険を伴う教習を安全に体験できて良かった。	件数	～19歳	19	31	18	17	49	134
		20～22歳	29	45	34	35	97	240
		23歳～	13	29	17	6	40	105
	構成比	～19歳	22.4	36.5	21.2	20.0	—	—
		20～22歳	20.3	31.5	23.8	24.5	—	—
		23歳～	20.0	44.6	26.2	9.2	—	—
b. 危険予測とそれへの対応が体験できて良かった。	件数	～19歳	16	48	8	16	49	134
		20～22歳	35	45	39	24	97	240
		23歳～	14	31	14	6	40	105
	構成比	～19歳	18.8	52.9	9.4	18.8	—	—
		20～22歳	24.5	31.5	27.3	16.8	—	—
		23歳～	21.5	47.7	21.5	9.2	—	—
c. シミュレーターにより、まちなかの走行を体験できて良かった。	件数	～19歳	14	22	17	31	50	134
		20～22歳	20	24	51	45	99	240
		23歳～	10	25	19	11	40	105
	構成比	～19歳	16.7	26.2	20.2	36.9	—	—
		20～22歳	14.2	17.0	35.2	32.5	—	—
		23歳～	16.4	38.5	29.2	16.9	—	—
d. 話し合いにより、自分の欠点がよく分かって良かった。	件数	～19歳	21	26	23	14	50	134
		20～22歳	23	56	35	29	97	240
		23歳～	13	25	20	6	41	105
	構成比	～19歳	25.0	31.0	27.4	16.7	—	—
		20～22歳	18.1	39.2	24.5	20.3	—	—
		23歳～	20.3	39.1	31.3	9.4	—	—
e. シミュレーターにより、教わった事が体験として身につけて良かった。	件数	～19歳	14	24	25	22	49	134
		20～22歳	18	32	49	49	98	240
		23歳～	7	24	22	12	40	105
	構成比	～19歳	16.5	28.2	29.4	25.9	—	—
		20～22歳	12.7	22.5	34.5	30.3	—	—
		23歳～	10.8	36.9	33.8	18.5	—	—
f. シミュレーターによる教習は楽しかった。	件数	～19歳	28	29	14	17	49	134
		20～22歳	41	34	29	39	97	240
		23歳～	26	21	13	6	40	105
	構成比	～19歳	32.9	39.6	16.5	20.0	—	—
		20～22歳	28.7	29.8	29.3	27.3	—	—
		23歳～	38.5	32.3	20.0	9.2	—	—

表3-8-4 走行距離区分別のシミュレーター教習を受講しての感想

設問項目	走行距離区分	全くその通りだ	ほぼその通りだ	やや違っている	違っている	不明	計	
a. シミュレーターにより事故の危険を伴う教習を安全に体験できて良かった。	件数	5,000km未満	37	52	32	30	99	250
		5,000km以上	24	53	37	28	87	229
	構成比	5,000km未満	24.5	34.4	21.2	19.9	—	—
		5,000km以上	16.9	37.3	26.1	19.7	—	—
b. 危険予測とそれへの対応が体験できて良かった。	件数	5,000km未満	35	59	33	24	99	250
		5,000km以上	30	62	28	22	87	229
	構成比	5,000km未満	23.2	39.1	21.9	15.9	—	—
		5,000km以上	21.1	43.7	19.7	15.5	—	—
c. シミュレーターにより、まちなかの走行を体験できて良かった。	件数	5,000km未満	21	42	45	42	100	250
		5,000km以上	23	29	42	46	89	229
	構成比	5,000km未満	14.0	28.0	30.0	28.0	—	—
		5,000km以上	16.4	20.7	30.0	32.9	—	—
d. 話し合いにより、自分の欠点がよく分かって良かった。	件数	5,000km未満	30	60	34	25	101	250
		5,000km以上	27	47	44	24	87	229
	構成比	5,000km未満	20.1	40.3	22.8	16.8	—	—
		5,000km以上	18.0	33.1	31.0	16.9	—	—
e. シミュレーターにより、教わった事が体験として身につけて良かった。	件数	5,000km未満	19	49	43	40	99	250
		5,000km以上	20	31	53	37	88	229
	構成比	5,000km未満	12.6	32.5	28.5	28.5	—	—
		5,000km以上	14.2	22.0	37.6	28.2	—	—
f. シミュレーターによる教習は楽しかった。	件数	5,000km未満	50	42	29	30	99	250
		5,000km以上	44	39	27	32	87	229
	構成比	5,000km未満	33.1	27.8	19.2	19.9	—	—
		5,000km以上	31.0	27.5	19.0	22.5	—	—

### 3-8-2 カーブの走行教習の評価

「カーブの安全走行、カーブの体感走行」教習についての感想を以下の4つの選択肢で質問した。

1. 全くその通りだ
2. ほぼその通りだ
3. やや違っている
4. 違っている

「全くその通りだ」、「ほぼその通りだ」とする比率は、3項目とも概ね90%に達し、カーブでの安全走行教習を高く評価している（図3-8-3、表3-8-5）。

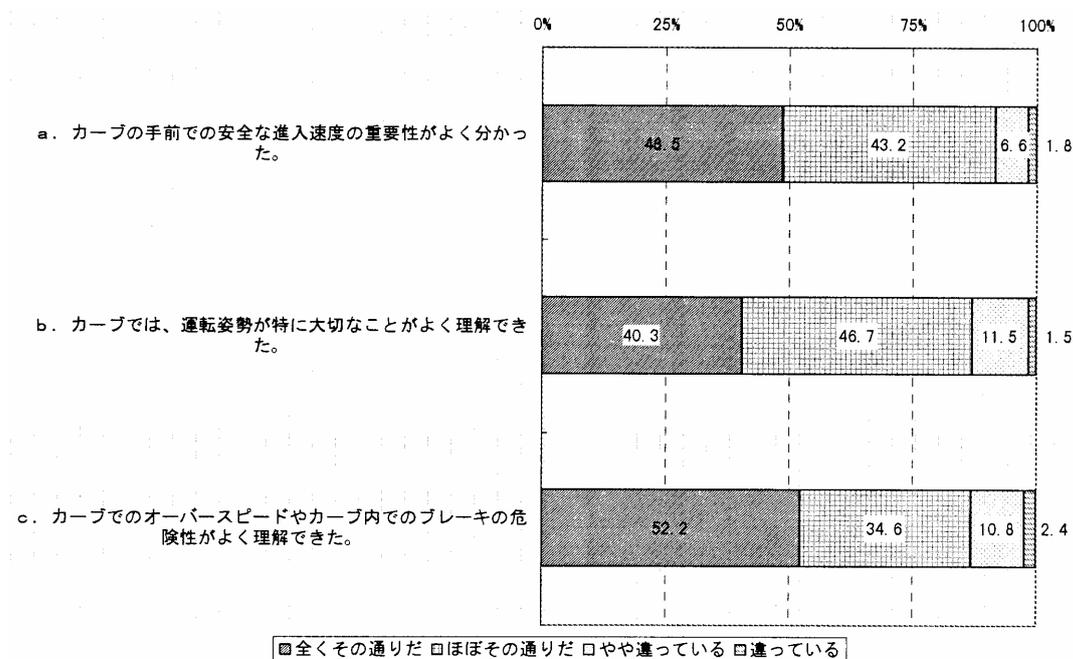


図3-8-3 カーブの安全走行、カーブの体感走行教習の評価

表3-8-5 カーブの安全走行、カーブの体感走行教習の評価

行カーブの安全走行、体感走行	設問項目	全くその通りだ	ほぼその通りだ	やや違っている	違っている	不明	計
カーブの安全走行	カーブの手前での安全な進入速度の重要性がよく分かった。	220	198	30	8	25	479
		48.5	43.2	6.6	1.8	—	—
カーブの体感走行	カーブでは、運転姿勢が特に大切なことがよく理解できた。	183	212	52	7	25	479
		40.3	46.7	11.5	1.5	—	—
カーブの体感走行	カーブでのオーバースピードやカーブ内でのブレーキの危険性がよく理解できた。	237	157	49	11	25	479
		52.2	34.6	10.8	2.4	—	—

年齢区分で比較して、教習に対する評価が変化することを想定したが、その傾向は明確にはつかめなかった（表3-8-6～7）。

表3-8-6 年齢区分別のカーブの安全走行、カーブの体感走行教習の評価

設問項目		対象	全くその通りだ	ほぼその通りだ	やや違っている	違っている	不明	計	
カーブの安全走行、体感走行	カーブの手前での安全な進入速度の重要性がよく分かった。	件数	～19歳	60	51	10	4	9	134
			20～22歳	106	105	16	3	10	240
			23歳～	54	40	4	1	6	105
		構成比	～19歳	48.0	40.9	8.0	3.2	—	—
			20～22歳	46.1	45.7	7.0	1.3	—	—
			23歳～	54.5	40.4	4.0	1.0	—	—
	カーブでは、運転姿勢が特に大切なことがよく理解できた。	件数	～19歳	54	58	9	4	9	134
			20～22歳	86	108	33	1	10	240
			23歳～	41	46	10	2	6	105
		構成比	～19歳	43.2	46.4	7.2	3.2	—	—
			20～22歳	38.3	47.0	14.3	0.4	—	—
			23歳～	41.4	46.5	10.1	2.0	—	—
カーブでのオーバースピードやカーブ内でのブレーキの危険性がよく理解できた。	件数	～19歳	66	44	10	5	9	134	
		20～22歳	115	84	27	4	10	240	
		23歳～	56	29	12	2	6	105	
	構成比	～19歳	52.8	35.2	8.0	4.0	—	—	
		20～22歳	50.0	36.5	11.7	1.7	—	—	
		23歳～	56.6	29.3	12.1	2.0	—	—	

表3-8-7 年齢区分別のカーブの安全走行、カーブの体感走行教習の評価

設問項目		対象	全くその通りだ	ほぼその通りだ	やや違っている	違っている	不明	計		
カーブの安全走行、体感走行	カーブの手前での安全な進入速度の重要性がよく分かった。	件数	5,000km未満	121	100	13	2	14	250	
			5,000km以上	99	96	17	6	11	229	
			構成比	5,000km未満	51.3	42.4	5.5	0.8	—	—
		5,000km以上	45.4	44.0	7.8	2.8	—	—		
		カーブでは、運転姿勢が特に大切なことがよく理解できた。	件数	5,000km未満	98	115	24	1	14	250
				5,000km以上	87	97	28	6	11	229
	構成比			5,000km未満	40.7	48.7	10.2	0.4	—	—
	5,000km以上		39.9	44.5	12.8	2.8	—	—		
	カーブでのオーバースピードやカーブ内でのブレーキの危険性がよく理解できた。		件数	5,000km未満	129	78	25	4	14	250
				5,000km以上	108	79	24	7	11	229
		構成比		5,000km未満	54.7	33.1	10.6	1.7	—	—
		5,000km以上	49.5	36.2	11.0	3.2	—	—		

### 3-8-3 危険予測ディスカッション

普通自動車教習生との合同による危険予測ディスカッションを通じて、二輪車の特性、四輪車の特性を理解しあい、二輪車、四輪車の動きを相互に理解できるようにするものである。

この主旨に対する評価は図3-8-4のごとく、「全くその通りだ」、「ほぼその通りだ」とする比率が「ビデオを使った教習」では87.6%となっていて理解度が高いと評価されるが、「普通自動車教習の人たちの意見を聞くことができたいへん参考になった」61.2%、「普通自動車教習の人たちとのディスカッションができて、たいへん参考になった」53.6%と、普通自動車教習の人たちとの意見交換、ディスカッションによる教習の評価があまり高くなかった（図3-8-4、表3-8-8）。また、両項目について年齢区分別にみると、若干年齢が高くなるほど評価が下がる傾向がみえる（表3-8-10）。

自動二輪車での走行距離別にみると、5,000km未満に対し、5,000km以上の方が両項目とも若干評価が高くなり、運転経験がおおくなるほど参考になったという評価が高くなることが推測される。

危険ディスカッションの評価が若干低かった理由として、すでに四輪車の免許を取得しているサンプルが多いことが想定される。そこで、先行免許の有無別に評価をみると、やはり先行免許取得していないサンプルの方が評価が高いことが判明した（図3-8-5、表3-8-9）。

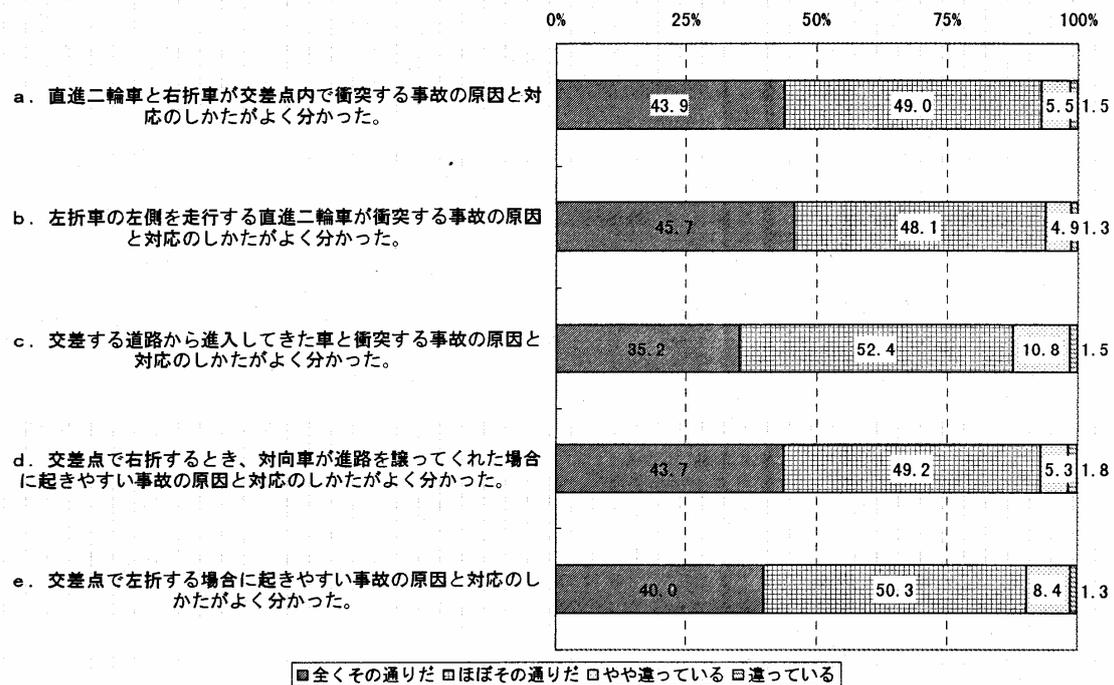


図3-8-4 普通自動車との合同ディスカッション教習への感想

表3-8-8 普通自動車との合同ディスカッション教習への感想

設問項目		全くその通りだ	ほぼその通りだ	やや違っている	違っている	不明	計
危険運転 普通自動車 との合同 ディスカ ッション による	普通自動車教習の人たちの意見も聞くことができ、たいへん参考になった。	件数 85	172	108	42	92	479
		構成比 16.8	44.4	27.9	10.8	—	—
	ビデオを使った教習は、よく理解できて、よかった。	件数 159	237	49	7	27	479
		構成比 35.2	52.4	10.8	1.5	—	—
	普通自動車教習の人たちとのディスカッションができて、たいへん参考になった。	件数 55	148	112	84	100	479
		構成比 14.5	39.1	29.6	18.9	—	—

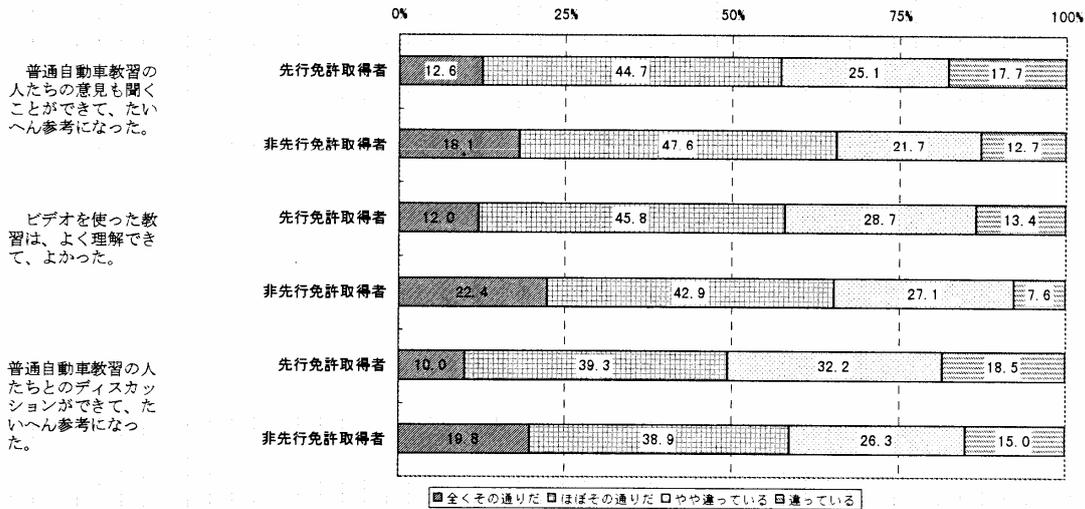


図3-8-5 先行免許取得有無別の普通自動車との合同ディスカッション教習

表3-8-9 先行免許取得有無別の普通自動車との合同ディスカッション教習

		全くその通りだ	ほぼその通りだ	やや違っている	違っている	不明	計	
危険予知 ディスカッションによる	普通自動車教習の人たちの意見も聞くことができ、たいへん参考になった。	先行免許取得者	27	96	64	38	63	278
		非先行免許取得者	30	79	26	21	34	200
	ビデオを使った教習は、よく理解できて、よかった。	先行免許取得者	26	99	62	29	62	278
		非先行免許取得者	38	73	46	13	30	200
	普通自動車教習の人たちとのディスカッションができ、たいへん参考になった。	先行免許取得者	21	83	69	35	67	278
		非先行免許取得者	32	65	44	26	38	200

表3-8-10 年齢区分別の普通自動車との合同ディスカッション教習

設問項目		対象	全くその通りだ	ほぼその通りだ	やや違っている	違っている	不明	計	
危険予知 ディスカッションによる	普通自動車教習の人たちの意見も聞くことができ、たいへん参考になった。	件数	～19歳	24	46	20	18	26	134
			20～22歳	24	92	46	28	50	240
			23歳～	10	37	24	13	21	105
		構成比	～19歳	22.2	42.6	18.5	16.7	—	—
			20～22歳	12.6	48.4	24.2	14.7	—	—
			23歳～	11.9	44.0	28.6	15.5	—	—
	ビデオを使った教習は、よく理解できて、よかった。	件数	～19歳	28	47	28	10	21	134
			20～22歳	23	87	56	24	50	240
			23歳～	14	38	24	8	21	105
		構成比	～19歳	24.8	41.6	24.8	8.8	—	—
			20～22歳	12.1	45.8	29.5	12.6	—	—
			23歳～	16.7	45.2	28.6	9.5	—	—
普通自動車教習の人たちとのディスカッションができ、たいへん参考になった。	件数	～19歳	21	39	27	20	27	134	
		20～22歳	24	76	58	31	51	240	
		23歳～	10	33	27	13	22	105	
	構成比	～19歳	19.6	36.4	25.2	18.7	—	—	
		20～22歳	12.7	40.2	30.7	16.4	—	—	
		23歳～	12.0	39.8	32.5	15.7	—	—	

表3-8-11 走行距離区分別の普通自動車との合同ディスカッション教習

説明項目	対象	全くその通り	ほぼその通り	やや違ってい	不明	計		
		だ	だ	る				
ティ・普通自動車との合同による危険 イス・普通自動車教習の人たちの意見も聞くことができ、たいへん参考になった。 ヲ・ビデオを使った教習は、よく理解できて、よかった。 ヲン・普通自動車教習の人たちとのディスカッションができて、たいへん参考になった。	件数	5,000km未満	30	85	45	29	51	250
		5,000km以上	28	80	45	30	46	229
	構成比	5,000km未満	15.1	47.7	22.8	14.8	—	—
		5,000km以上	15.3	43.7	24.8	16.4	—	—
	件数	5,000km未満	27	98	58	23	48	250
		5,000km以上	38	78	52	19	44	229
	構成比	5,000km未満	13.4	47.5	27.7	11.4	—	—
		5,000km以上	20.5	41.1	28.1	10.3	—	—
	件数	5,000km未満	25	88	54	31	54	250
		5,000km以上	30	62	58	33	46	229
	構成比	5,000km未満	12.8	43.9	27.6	15.8	—	—
		5,000km以上	16.4	33.9	31.7	18.0	—	—

### 3-8-4 ケーススタディ教習の評価

交差点で多発している危険性の高い事故について、その対応のしかたを代表的な例を使ってケーススタディにより理解させる教習である。

この主旨に対する評価は、「全くその通りだ」、「ほぼその通りだ」とする比率が、5項目のほとんどが90%を超え、高い比率で評価されている（図3-8-6、表3-8-12）。

その中でも、左折しようとする四輪車の左側を二輪車が走行していて事故になるケースと、交差点で直進二輪車と右折車が衝突し事故になるケースについての理解度が高い。

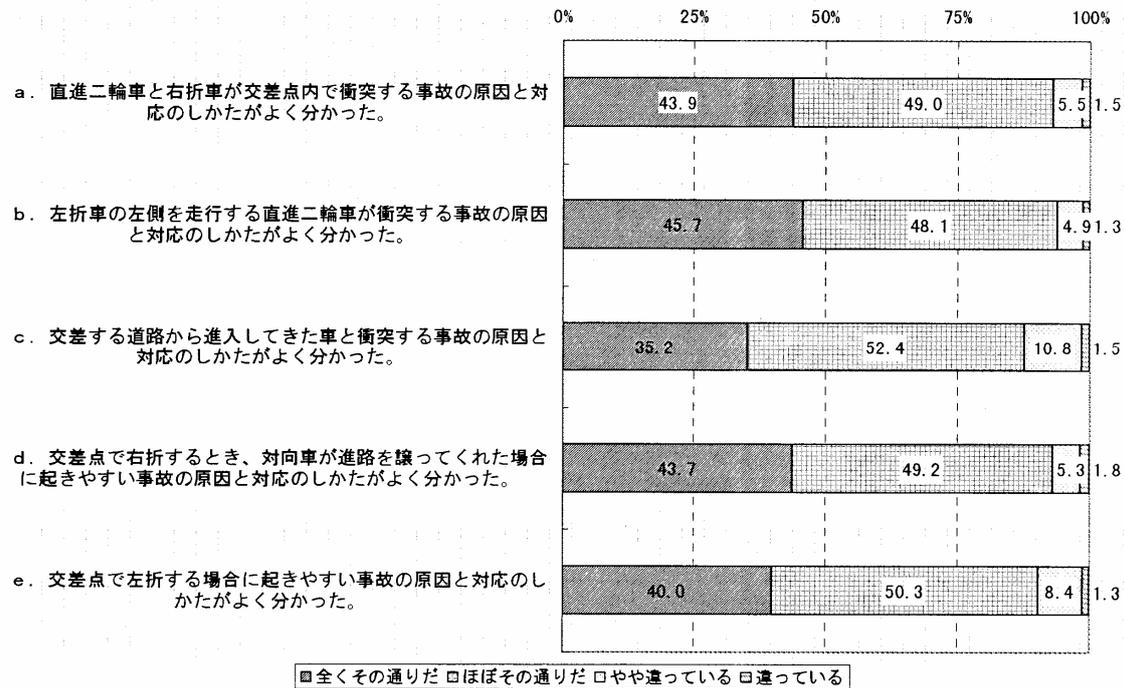


図3-8-6 ケーススタディ教習

表3-8-12 ケーススタディ教習

設問項目		全くその通りだ	ほぼその通りだ	やや違っている	違っている	不明	計	
ケーススタディ(交差点)	直進二輪車と右折車が交差点内で衝突する事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	件数	199	222	25	7	28	479
		構成比	43.9	49.0	5.5	1.5	-	-
	左折車の左側を走行する直進二輪車が衝突する事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	件数	207	218	22	6	26	479
		構成比	45.7	48.1	4.9	1.3	-	-
	交差する道路から進入してきた車と衝突する事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	件数	159	237	49	7	27	479
		構成比	35.2	52.4	10.8	1.5	-	-
	交差点で右折するとき、対向車が進路を譲ってくれた場合に起きやすい事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	件数	198	223	24	8	26	479
		構成比	43.7	49.2	5.3	1.8	-	-
	交差点で左折する場合に起きやすい事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	件数	181	228	38	6	28	479
		構成比	40.0	50.3	8.4	1.3	-	-

表3-8-13 年齢区分別のケーススタディ教習

設問項目		対象	全くその通りだ	ほぼその通りだ	やや違っている	違っている	不明	計	
ケーススタディ(交差点)	直進二輪車と右折車が交差点内で衝突する事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	件数	～19歳	62	57	5	2	8	134
			20～22歳	98	113	15	4	10	240
			23歳～	39	52	5	1	8	105
		構成比	～19歳	49.2	45.2	4.0	1.6	—	—
			20～22歳	42.6	49.1	6.5	1.7	—	—
			23歳～	40.2	53.6	5.2	1.0	—	—
	左折車の左側を走行する直進二輪車が衝突する事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	件数	～19歳	65	54	4	3	8	134
			20～22歳	100	116	11	3	10	240
			23歳～	42	48	7	—	8	105
		構成比	～19歳	51.6	42.9	3.2	2.4	—	—
			20～22歳	43.5	50.4	4.8	1.3	—	—
			23歳～	43.3	49.5	7.2	0.0	—	—
	交差する道路から進入してきた車と衝突する事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	件数	～19歳	56	53	14	2	9	134
			20～22歳	67	132	26	5	10	240
			23歳～	36	52	9	0	8	105
		構成比	～19歳	44.8	42.4	11.2	1.6	—	—
			20～22歳	29.1	57.4	11.3	2.2	—	—
			23歳～	37.1	53.6	9.3	0.0	—	—
交差点で右折するとき、対向車が進路を譲ってくれた場合に起きやすい事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	件数	～19歳	55	60	7	4	8	134	
		20～22歳	91	123	12	4	10	240	
		23歳～	52	40	5	—	8	105	
	構成比	～19歳	43.7	47.6	5.6	3.2	—	—	
		20～22歳	39.6	53.5	5.2	1.7	—	—	
		23歳～	53.6	41.2	5.2	0.0	—	—	
交差点で左折する場合に起きやすい事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	件数	～19歳	59	55	10	2	8	134	
		20～22歳	83	122	21	4	10	240	
		23歳～	39	51	7	—	8	105	
	構成比	～19歳	46.8	43.7	7.9	1.6	—	—	
		20～22歳	36.1	53.0	9.1	1.7	—	—	
		23歳～	40.2	52.6	7.2	0.0	—	—	

表3-8-13 走行距離区分別のケーススタディ教習

設問項目		対象	全くその通りだ	ほぼその通りだ	やや違っている	違っている	不明	計		
ケーススタディ(交差点)	直進二輪車と右折車が交差点内で衝突する事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	件数	5,000km未満	104	111	15	4	16	250	
			5,000km以上	85	111	10	3	10	228	
			構成比	5,000km未満	44.4	47.4	6.4	1.7	—	—
		5,000km以上	49.4	50.7	4.6	1.4	—	—		
		左折車の左側を走行する直進二輪車が衝突する事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	件数	5,000km未満	105	118	9	2	16	250
				5,000km以上	102	100	13	4	10	228
	構成比			5,000km未満	44.9	50.4	3.8	0.9	—	—
	5,000km以上		46.6	45.7	5.8	1.8	—	—		
	交差する道路から進入してきた車と衝突する事故の原因と対応のしかたがよく分かった。		件数	5,000km未満	79	125	26	3	17	250
				5,000km以上	80	112	23	4	10	228
		構成比		5,000km未満	33.9	53.6	11.2	1.3	—	—
		5,000km以上	36.5	51.1	10.5	1.8	—	—		
		交差点で右折するとき、対向車が進路を譲ってくれた場合に起きやすい事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	件数	5,000km未満	107	110	13	4	16	250
				5,000km以上	91	113	11	4	10	228
	構成比			5,000km未満	45.7	47.0	5.6	1.7	—	—
	5,000km以上		41.6	51.6	5.0	1.8	—	—		
	交差点で左折する場合に起きやすい事故の原因と対応のしかたがよく分かった。		件数	5,000km未満	90	120	21	3	16	250
				5,000km以上	91	108	17	3	10	228
構成比		5,000km未満		36.5	51.3	9.0	1.3	—	—	
5,000km以上		41.6	49.3	7.8	1.4	—	—			

## 第4章 まとめ

### 4-1 新旧カリキュラム受講者の事故・違反率

新カリキュラム受講者と旧カリキュラム受講者で、事故・違反率がどのように異なるかを検討した結果、以下のことが明らかとなった。

#### (1) 走行距離当たりの事故・違反件数

新旧カリキュラムの受講生別に、自動二輪車による走行距離あたりの、自動二輪車による事故・違反件数を算出し、両カリキュラム受講生の事故率を比較する（以下、単に走行距離というのは自動二輪車による走行距離を、単に事故・違反件数というのは自動二輪車による事故・違反件数を示す）。走行距離あたりの事故・違反件数は、事故・違反件数を走行距離で除することで算出できる。ただし、ここでは、次の条件に該当するサンプルを除いて、走行距離あたりの事故・違反件数を算出する。

- ・ 走行距離あるいは事故・違反件数が無回答
- ・ 走行距離が0 km（免許取得後の自動二輪車による走行がない）

なお、走行距離あたりの事故・違反件数は、次式で算出されるものである。

$$Pr = \frac{\sum Ri}{n}$$

$$\text{ここで、} Ri = \frac{Ai}{Mi}$$

Pr : 事故・違反率

n : サンプル数

Ri : サンプル*i*の事故・違反率

Ai : サンプル*i*の事故・違反件数

Mi : サンプル*i*の免許取得後の走行距離

上式で走行距離あたりの事故・違反件数を算出した結果は、表4-1-1に示すとおりである。表にみるように、新カリキュラム群の事故件数は0.592件110,000kmに対して旧カリキュラム群は0.616件110,000kmで、4%ほど旧カリキュラム群の方が走行距離あたりの事故件数が多い。違反件数では、新カリキュラム群は1.676件110,000kmに対して旧カリキュラム群は1.534件110,000kmで、違反に関しては、旧カリキュラム群の方が少ない。ただし、走行距離あたりの事故件数、違反件数ともに、危険率10%で有意な差ではない。

表4-1-1 新旧カリキュラム別走行10,000km当たりの事故・違反件数（全サンプル）

区分	新カリキュラム			旧カリキュラム		
	サンプル数	走行10,000km 当たり件数	標準偏差	サンプル数	走行10,000km 当たり件数	標準偏差
事故	454	0.592	3.451	425	0.618	5.195
違反	454	1.676	7.134	425	1.537	9.605
事故・違反	454	2.269	9.261	425	2.155	13.123

注:新カリキュラム、旧カリキュラムの差は、危険率10%で有意ではない。

走行距離あたりの事故・違反件数は、走行距離が長くなるほど漸減していくと考えらる。今回、調査対象とした運転者は、免許取得後1年強の範囲であるが、中にはすでに数万kmを走行している運転者がおり、これらの一般的とは言えない運転者の影響が考えられる。そこで、以下では免許取得後の走行距離が10,000km以上の運転者を除外して、走行距離10,000未満の一般的な運転者の走行距離あたりの事故・違反件数を算出してみる。

結果は、表4-1-2に示すとおりで、走行距離あたりの事故件数は、新カリキュラム受講者は0.714件/10,000km、旧カリキュラム受講者は0.855件/10,000kmで、違反件数は新カリキュラム受講者は1.993件/10,000km、旧カリキュラム受講者は2.114件/10,000kmと、いずれも新カリキュラム受講者の方が少ない。ただし、事故件数、違反件数のいずれでも、新カリキュラム群と旧カリキュラム群の差は、危険率10%でみて有意な差ではない。

表4-1-2 新旧カリキュラム別走行10,000km当たりの事故・違反件数  
（走行10,000km以上を除く）

区分	新カリキュラム			旧カリキュラム		
	サンプル数	走行10,000km 当たり件数	標準偏差	サンプル数	走行10,000km 当たり件数	標準偏差
事故	348	0.714	3.928	270	0.859	6.502
違反	348	1.993	8.110	270	2.122	12.008
事故・違反	348	2.706	10.523	270	2.981	16.402

注:新カリキュラム、旧カリキュラムの差は、危険率10%で有意ではない。

## (2) 走行距離帯別事故・違反率

前項で、走行距離あたりの事故・違反件数をみた。しかし、事故・違反件数は数少ない多重事故・違反者が平均を引き上げてしまう欠点をもっている。そこで、ここでは、事故・違反者比率に着目して、新カリキュラム受講者と旧カリキュラム受講者を比較する。

すでに、「3-1-6事故・違反」の項で紹介しているが、まず、全サンプルでの事故違反者比率を表4-1-3からみておく。全データでの事故・違反者比率は、新カリキュラム群が29%、旧カリキュラム群が31%で、新カリキュラム群の方が低いものの、ほとんど差はない。 $\chi^2$ 検定でも有意な差はない。

表4-1-3 新旧カリキュラム別自動二輪車による事故・違反者比率

	事故・違反なし	事故・違反あり	合計
新カリキュラム群	339	140	479
	70.8	29.2	100.0
旧カリキュラム群	302	137	439
	68.8	31.2	100.0
合計	641	277	918
	69.8	30.2	100.0

$\chi^2$ 値=0.426 危険率=51.4%

全データでは、新旧カリキュラム受講者で走行距離も異なり、事故・違反率が旧カリキュラム群に多くなるのは当然である。また、教習所の教育の効果は、免許取得後の比較的短い期間、つまり短い走行距離帯に強く影響を与え、走行距離が長くなるほど教習効果を計測しにくくなると考えられる。そこで、ここでは走行距離5,000km未満のサンプルに限定して、事故・違反者比率をみることにする。ただし、ここでの分析でも、次に該当するサンプルは分析から除く。

- ・ 走行距離あるいは事故・違反件数が無回答
- ・ 走行距離が0 km（免許取得後の自動二輪車による走行がない）

走行距離が5,000km以内のサンプルで事故・違反者比率を新旧カリキュラム群で比較すると表4-1-4のようになる。

表4-1-4 走行距離5,000km以内の事故・違反者比率

	事故・違反なし	事故・違反あり	合計
新カリキュラム群	152	39	191
	79.6	20.4	100.0
旧カリキュラム群	93	28	121
	76.9	23.1	100.0
合計	245	67	312
	78.5	21.5	100.0

$\chi^2$ 値=0.325 危険率=56.8%

走行距離が5,000km未満の運転者でみると、事故・違反者比率は、新カリキュラム群が20%、旧カリキュラム群が23%で、わずかながら新カリキュラム群の方が低い。ただし、5,000km未満でも、その差は、統計的に有意ではない。

以上、走行距離あたりの事故・違反件数と走行距離が短い運転者群の事故・違反者比率をみてきたが、いずれでも新カリキュラム群の方が、事故や違反が少ない結果となっている。ただし、いずれの結果でも、新カリキュラムと旧カリキュラムの受講生の事故・違反に統計的な有意差はみられない。しかし、統計的な検定で有意な差がないからといって、両者に差がないとは結論できないことに注意が必要である。有意な差がみられないのは、サンプル数が不足していることが原因となっていることが多いからである。

このように統計的には検証できなかったが、走行距離あたりの事故・違反件数、走行5,000km以内の初心運転者群の事故・違反率のいずれでも、新カリキュラム群の方が事故・違反が少ないとの結果になっている傾向は注目される。

## 4-2 受講者からみた新カリキュラムの評価

### (1) 教習内容の役立ち度

新旧カリキュラムの教習内容を実走行での役立ち度という観点から受講者の評価を比較した結果、学科教習では顕著な差異はみられなかった。しかし、技能教習では、「カーブの安全走行」「回避運転」「危険予測運転」の3教習項目において、新カリキュラム群の方が役立ったと評価する者が多い。

カーブの安全走行で「役立った」と回答した者は、旧カリキュラム群の39%に対して新カリキュラム群は50%と高い。回避運転では、旧カリキュラム群の36%に対して、新カリキュラムは43%が役立ったと回答している。また、危険予測運転では、旧カリキュラム群の38%に対して、新カリキュラム群は47%が役立ったと回答している。いずれも、新カリキュラム受講者の評価が高い教習項目である。

これらの教習項目は、旧カリキュラムにおいても教習が行われていたものであるが、新カリキュラムにおいて一層充実強化されたものである。新カリキュラム受講者の方が高い評価をしており、運転の実践場面で生かされていることを示しているといえよう。

表4-2-1 新旧カリキュラム群別にみた教習項目の役立ち度

			役だった	どちらかといえば役だった	どちらかといえば役立たなかった	役立たなかった	無回答	合計
カーブの安全走行	件数	新カリキュラム群	233	178	43	16	9	479
		旧カリキュラム群	184	201	75	16	11	487
	構成比	新カリキュラム群	49.6	37.9	9.1	3.4	—	—
		旧カリキュラム群	38.7	42.2	15.8	3.4	—	—
回避運転	件数	新カリキュラム群	203	174	72	19	11	479
		旧カリキュラム群	173	172	102	30	10	487
	構成比	新カリキュラム群	43.4	37.2	15.4	4.1	—	—
		旧カリキュラム群	36.3	36.1	21.4	6.3	—	—
危険を予測した運転	件数	新カリキュラム群	223	170	66	13	7	479
		旧カリキュラム群	182	197	82	14	12	487
	構成比	新カリキュラム群	47.2	36	14	2.8	—	—
		旧カリキュラム群	38.3	41.5	17.3	2.9	—	—

(注) 構成率は、無回答を除く。

## (2) 教習時間の不足感

実走行の体験を通して評価を求めた全体の教習時間数の満足度をみると、新カリキュラム群と旧カリキュラム群ともに約60%余りが満足しており、新旧いずれのカリキュラムでも、良好な評価を得ている。一方、教習への不足感でみると、不足しているとする比率は、旧カリキュラム群で30%に対して、新カリキュラム群では23%と減少しており、今回のカリキュラム改訂により教習の不足感は軽減されている。

個々の具体的な運転場面で見ると、以下の場面で新カリキュラム群の教習時間が十分であったとする比率が高くなっている。

- ・雨の中の運転（「十分である」とする比率が新カリキュラム17.6%、旧カリキュラム8.7%で、差が8.9%）
- ・危険回避運転（同23.8%、15.0%、差が8.8%）
- ・急ブレーキをかけた停止（同37.1%、30.5%、差が6.6%）
- ・カーブの多い山道での運転（同14.3、8.1、差が6.2%）
- ・急な坂道での運転（同30.8%、24.9%、差が5.9%）
- ・夜間運転（同18.0%、12.6%、差が5.4%）

これらの項目をみると、条件の悪い運転場面や危険を避けるための運転操作に関する項目が中心であり、新カリキュラム群では、これらの教習について、特に充足感が高いことがわかる。

### (3) 新カリキュラムに導入された教習項目の評価

#### ① ケーススタディ (交差点)

技能教習の第3段階で導入された交差点の通行に関する教習は、80%以上がよく理解できたと回答している。右折時の事故に関するケーススタディでは、「右直事故の原因と対応」および「右折時のサンキュー事故」について、いずれも93%がよく理解できたと考えている。左折時の事故に関するケーススタディでは、「左折車両との並進の危険性」は94%が、「左折時の事故の原因」については90%が、よく理解できたと回答している。

このように、交差点の通行に関する教習は、ほとんどの受講者に理解され、評価されている。

#### ② カーブの安全走行

技能教習の第4段階で導入されたカーブの安全走行に関する教習では、「カーブ手前での減速」は92%が、「カーブでのオーバースピードやブレーキングの危険性」および「カーブでの運転姿勢の重要性」は87%が、それぞれよく理解できたと回答している。カーブの安全走行についても、よく理解されている。

#### ③ 普通自動車との合同による危険ディスカッション

新カリキュラムで導入された危険予測ディスカッションは、四輪車の教習生と二輪車の教習生が合同で教習を受けるものである。その方法は、走行中の危険場面を示して、何処に危険の可能性があるかを予測させ、それを発表しながら四輪車からの見方、二輪車からの見方を相互に理解し合うものである。

①および②の教習項目に比べて、合同ディスカッションに対する評価は高くない。「全くその通りだ」とする積極的な回答は、15～17%で、「ほぼその通りだ」の回答を含めると54～61%となる。このように過半の人が満足しているものの、「ケーススタディ」や「カーブ走行」の8割以上の満足度に比べると、やや低い評価にとどまっている。

#### ④ シミュレーター教習

新カリキュラムで導入されたシミュレーター教習は、限界速度でのコーナリング、市街地走行時の危険要因の捉え方、危険予測等、実車では教習できないような走行を安全に体験することに主目的がある。シミュレーター教育を受けた教習生の良かったとする比率は、

「事故の危険を伴う教習を安全に体験できた」で57%、「危険予測とその対応が体験できた」で64%となっている。このように、シミュレーターは実体験が困難な運転状況を擬似的に体験できることが、高く評価されている。しかし、「まちなかの走行を体験する」や「体験として身についた」など一般的な走行へのシミュレーター利用に関しては、良かったとの評価は約40%にとどまっている。

以上、ケーススタディ(交差点)とカーブの安全走行は、受講者から高い評価を得ており、よく理解されている教習といえる。しかし、普通自動車との合同ディスカッションおよびシミュレーター教習については、前二者に比べて、やや評価が低く、教習方法等について更に改善の余地があると考えられる。

## 參考資料

## 二輪車の運転についてのおうかがい

調査票の返送先および問い合わせ先  
自動車安全運転センター本部 調査研究部  
〒105 東京都港区虎ノ門 1-21-17 電話 03-3502-2566

まず、あなたご自身についておうかがいします。

(1) 性別は？	1. 男性	2. 女性				
(2) 年齢は？	満 ( ) 歳					
(3) 職業は？	1. 会社員、公務員 4. フリーター 7. その他 ( ) 2. 自営業 5. 無職 3. 自由業 6. 学生					
(4) お住まいは？ (都府県名をお書きください)	( ) 都・府・県					
(5) お持ちの運転免許は？ (免許証に記載されている免許の種類すべてに○印をつけてください)	免許の種類	有無	取 得 時 期			
			1年以内	1-2年	2-5年	5年以上
	大型自動車	有	1	2	3	4
	普通自動車	有	1	2	3	4
	大型自動二輪	有	1	2	3	4
	普通自動二輪 (400cc迄の限定)	有	1	2	3	4
	普通自動二輪 (125cc迄の限定)	有	1	2	3	4
原動機付自転車	有	1	2	3	4	
(6) あなたがお持ちの普通自動二輪の免許取得の時期を教えてください。	教習所に入所した時期	平成 ( ) 年 ( ) 月				
	教習所を卒業した時期	平成 ( ) 年 ( ) 月				
	免許を取得した時期	平成 ( ) 年 ( ) 月				

(7) 次に、二輪車、四輪車の運転経験をおうかがいします。

① 自動二輪車 (125cc を超える) によるこれまでの全走行距離はどの位ですか。走行した距離をお書きください。

km位

② 二輪車および四輪車による最近1年間の走行距離はどれ位ですか。

a. 原動機付自転車、限定の二輪車 (125ccまで) の最近1年間の走行距離  
(自動二輪車の距離は含めないでください)

km位

b. 四輪車の最近1年間の走行距離

km位

③ 二輪車、四輪車を含めた運転経験のうち、最も走行距離が長かった運転目的は次のうちどれですか。当てはまる目的一つに○印をつけてください。

1. 通勤・通学
2. 仕事で
3. 職業運転手として (例: バイク便の運転手など、運転をすることが主な仕事の人)
4. 遊び・レジャーその他で

普通自動二輪免許をとるため、教習所で受けた教習内容についておたずねします。

(8) 実際に路上で自動二輪車(125ccを超える)を運転してみて、教習所で教わったことが、どの程度役にたったかをおたずねします。  
以下のそれぞれについて、あなたのお考えに近いものを選び○印をつけてください。  
(普通自動二輪の教習を受けたとき、すでに自動車の免許をお持ちだった方は、学科教習はとばし、技能教習からお答えください。)

	役立った	どちら立かた	どちら立かた	役立たな	
	1	2	3	4	
学科教習	○交通規則に関する知識	1	2	3	4
	○危険の予測と安全運転に関する知識	1	2	3	4
	○交通事故の形態と交通事故の恐ろしさに関する知識	1	2	3	4
	○高速道路での運転に関する知識	1	2	3	4
	○運転適性検査による運転行動に関する知識	1	2	3	4
技能教習 (カリキュラム順に並んでいます)	第1段階 3時限 基本操作「正しい手順および正確な操作」 ○ブレーキ操作の仕方 ○発進および停止の仕方 ○減速操作の仕方	1	2	3	4
	第2段階 5時限 基本走行「運転装置の円滑な操作」 ○ブレーキ操作 ・急ブレーキのかけ方 ○速度の調節 ・指示速度からのカーブ通過 ・スローイン・ファストアウト走行 ○回避運転 ・急な進路変更 ・指示された方向への左右回避	1	2	3	4
	第3段階 3時限 応用走行「法規を守る安全な運転」 ○進路変更 ・合図の時期及び方法 ・進路変更の時期及び方法 ○交差点の通過 ・右・左折の際の合図 ・見通しのきかない交差点の通過 ・巻き込まれ防止 ○交通の状況や道路の状況に応じた運転 ・追従および車間距離 ・行き違いおよび側方通過 ・制動の時期および方法(急制動を含む) ○道路交通の状況に応じた速度、ハンドル、ブレーキ等の連携操作 ○危険の予測と回避 ・的確な状況判断	1	2	3	4

- (9) 自動二輪車（125ccを超える）を運転し、実際に以下の場面を経験してみて、教習時間が不足していたと感じられましたか。あなたのお考えに近いものを一つ選び○印をつけてください。  
（まったく経験のない場合は空欄でかまいません）

	教習時間			
	十分である	ほぼ十分である	やや不足する	極めて不足する
a. 急ブレーキをかけた停止	1	2	3	4
b. カーブでの走行	1	2	3	4
c. 右折する時	1	2	3	4
d. 高速道路での走行	1	2	3	4
e. 事故にあわないように防衛する運転	1	2	3	4
f. 危険を予測した運転	1	2	3	4
g. 危険を回避するための運転	1	2	3	4
h. 夜間の運転	1	2	3	4
i. 雨の中の運転	1	2	3	4
j. すべりやすい路面での運転	1	2	3	4
k. 見通しの悪い交差点の通過	1	2	3	4
l. カーブの多い山道での運転	1	2	3	4
m. 急な坂道での運転	1	2	3	4

- (10) 教習所での教習時間全体についておうかがいします。あなたのお考えに近いものを一つ選び○印をつけてください。

全体の教習時間は十分でしたか。

1. きわめて不足している
2. やや不足している
3. ほぼ十分であった
4. 十分であった
5. 多すぎた

普通自動二輪免許取得後、初めて実際に道路を運転したときの感想をおたずねします。

(11) 初めて道路に出たとき、どのように感じましたか。

① 初めて道路に出たときは怖かったですか。あなたのお考えに近いもの一つに○印をつけてください。

1. 非常に怖かった
2. やや怖かった
3. あまり怖くなかった
4. 怖くなかった

② 教習所で適切な教習が受けられたと思いますか。あなたのお考えに近いもの一つに○印をつけてください。

1. きわめて適切であった
2. どちらかといえば適切であった
3. どちらかといえば適切ではなかった
4. 適切ではなかった

普通自動二輪車の運転についてのお考えをうかがいます。

(12) あなたは、普段どのような運転をしていますか。次のそれぞれの項目について、あなたの普段の運転に近いと思われるもの一つに○印をつけてください。

	そのとお り	ど ち ら か と お い い ら ば	ど ち ら か と お い い ら ば	そ う で は な い
a. 自動車の間をすりぬけて先頭に出ることが多い。	1	2	3	4
b. 車線変更をよく行う。	1	2	3	4
c. 一時停止の場所でも、見通しがよければ停まらないことがある。	1	2	3	4
d. 走行速度に応じた車間距離をとるような運転をしている。	1	2	3	4
e. 他の車が自分の存在に気づいていないかもしれないと思いながら運転している。	1	2	3	4
f. わき見運転をすることがある。	1	2	3	4
g. なるべく自動車から見えやすい位置を選んで走行している。	1	2	3	4
h. 大型車のすぐうしろを走行するときは、車間距離を長めにとるようにしている。	1	2	3	4
i. 交差点付近に近づいたとき、信号機が黄色になったら、停まるより加速して通過する機会が多い。	1	2	3	4
j. 雨倒などで合図を出さなくても、進路変更をすることが多い。	1	2	3	4
k. 自動車と並んで走るのなるべくさけるようにしている。	1	2	3	4

普通自動二輪車の運転による経験を教えてください。

- (13) あなたは自動二輪車(125ccを超える)の運転中に次のような状態を経験したことがありますか。  
あなたが経験した回数を右から一つ選び○印をつけてください。

	経験はない	1 回 位 経験 がある	2 ・ 3 回 位 経験 がある	4 回 以上 経験 がある
a. カーブで進入速度が高く、対向車線にはみ出たことがある。	1	2	3	4
b. カーブで進入速度が高く、タイヤがスリップしたことがある。	1	2	3	4
c. 急ブレーキをかけ、後輪がロックしたことがある。	1	2	3	4
d. 走行中急ハンドルなどを行い、転倒しそうになったことがある。	1	2	3	4
e. 駐車中の車やガードレールなどと接触しそうになったことがある。	1	2	3	4
f. 歩行者の多い道路で歩行者とぶつかりそうになったことがある。	1	2	3	4
g. 追い越し中に対向車とぶつかりそうになったことがある。	1	2	3	4
h. 右折する対向車とぶつかりそうになったことがある。	1	2	3	4
i. 並んで走っている車が左折や幅寄せをし、ぶつかりそうになったことがある。	1	2	3	4
j. 前の車が急に止まったため、追突しそうになったことがある。	1	2	3	4
k. 出会い頭にぶつかりそうになったことがある。	1	2	3	4
l. 人や車などが飛び出してきて、ぶつかりそうになったことがある。	1	2	3	4
m. よそ見をしていて、ぶつかりそうになったことがある。	1	2	3	4

- (14) 最後にあなたの交通事故や違反の経験をおうかがいします。

① あなたは過去3年間に自分自身も含めてケガをしたような交通事故(人身事故)をおこしたり、交通違反をしたことがありますか。

1. ない

2. ある →何回ありますか

交通事故 \_\_\_\_\_ 回

違反 \_\_\_\_\_ 回

② それでは、そのうち自動二輪車(125ccを超える)による人身事故や交通違反をしたことがありますか。

1. ない

2. ある →何回ありますか

交通事故 \_\_\_\_\_ 回

違反 \_\_\_\_\_ 回

調査にご協力いただきまして、ありがとうございました。

お手数ですが、返信用封筒に入れ、ご投函ください。

## 二輪車の運転についてのおうかがい

調査票の返送先および問い合わせ先  
自動車安全運転センター本部 調査研究部  
〒105 東京都港区虎ノ門 1-21-17 電話 03-3502-2566

まず、あなたご自身についておうかがいします。

(1) 性別は？	1. 男性                      2. 女性					
(2) 年齢は？	満 (                      ) 歳					
(3) 職業は？	1. 会社員、公務員    4. フリーター    7. その他 (                      ) 2. 自営業                      5. 無職 3. 自由業                      6. 学生					
(4) お住まいは？ (都府県名をお書きください)	(                      ) 都・府・県					
(5) お持ちの運転免許は？ (免許証に記載されている免許の種類すべてに○印をつけてください)	免許の種類	有無	取 得 時 期			
			1年以内	1-2年	2-5年	5年以上
	大型自動車	有	1	2	3	4
	普通自動車	有	1	2	3	4
	大型自動二輪 普通自動二輪 (400cc迄の限定)	有	1	2	3	4
	普通自動二輪 (125cc迄の限定) 原動機付自転車	有	1	2	3	4
(6) あなたがお持ちの普通自動二輪の免許取得の時期を教えてください。	教習所に入所した時期	平成 (                      ) 年 (                      ) 月				
	教習所を卒業した時期	平成 (                      ) 年 (                      ) 月				
	免許を取得した時期	平成 (                      ) 年 (                      ) 月				

(7) 次に、二輪車、四輪車の運転経験をおうかがいします。

① 自動二輪車（125cc を超える）によるこれまでの全走行距離はどの位ですか。走行した距離をお書きください。

km位

② 二輪車および四輪車による最近1年間の走行距離はどれ位ですか。

a. 原動機付自転車、限定の二輪車（125ccまで）の最近1年間の走行距離  
(自動二輪車の距離は含めないでください)

km位

b. 四輪車の最近1年間の走行距離

km位

③ 二輪車、四輪車を含めた運転経験のうち、最も走行距離が長かった運転目的は次のうちどれですか。当てはまる目的一つに○印をつけてください。

1. 通勤・通学
2. 仕事で
3. 職業運転手として（例：バイク便の運転手など、運転をすることが主な仕事の人）
4. 遊び・レジャーその他で

普通自動二輪免許をとるため、教習所で受けた教習内容についておたずねします。

- (8) 実際に路上で自動二輪車(125ccを超える)を運転してみて、教習所で教わったことが、どの程度役にたったかをおたずねします。  
 以下のそれぞれについて、あなたのお考えに近いものを一つ選び○印をつけてください。  
 (普通自動二輪の教習を受けたとき、すでに自動車の免許をお持ちだった方は、学科教習はとばし、技能教習からお答えください)

	役立った	どちらだったかといえ	どちらだったかといえ	役立たなかった	
学科教習					
○交通規則に関する知識	1	2	3	4	
○危険の予測と安全運転に関する知識	1	2	3	4	
○交通事故の態様と交通事故の発生のしきに関する知識	1	2	3	4	
○高速道路での運転に関する知識	1	2	3	4	
○運転適性検査による運転行動に関する知識	1	2	3	4	
技能教習					
第1段階 3時限 基本操作「動かし方と操作の基本」					
○ブレーキ操作の仕方	1	2	3	4	
○発進及び停止の仕方					
○変速操作の仕方					
第2段階 6時限 基本走行「確実かつ円滑な操作及び走行の基本」					
○ブレーキ操作	1	2	3	4	
○車両特性をよく理解した運転					
第3段階 5時限 応用走行 法規を守り安全で快適な走行					
○法規走行					
・市街地での交通法規に従った走行	1	2	3	4	
○走行ポジションと道路変更					
・安全な走行ポジションの確保	1	2	3	4	
・合図の時期及び方法					
・道路変更の時期及び方法					
○ケーススタディ(交差点)					
・交差点で良くある事故の危険に対応した走行	1	2	3	4	
○安全な速度と車間距離					
・走行速度の把握	1	2	3	4	
・目測による前車との距離の読みとり					
○交通の状況及び道路環境に応じた運転	1	2	3	4	
・自由走行による理解					
第4段階 5時限 応用走行 危険予測・回避運転と体感走行					
○カーブの安全走行					
・スローイン・ファストアウト走行	1	2	3	4	
・転倒時の措置					
○カーブの体感走行					
・オーバースピードの走行	1	2	3	4	
・カーブでのブレーキ					
○急制動(機械追突体験)	1	2	3	4	
○回避運転	1	2	3	4	
○危険を予測した運転					
・起こりうる危険の予測	1	2	3	4	
・危険の少ない運転行動の選び方					
シミュレーターを使った危険予測や体感走行など(*)	1	2	3	4	5

(\*) 受講しなかった方は⑤に○印をつけてください。

- (9) 自動二輪車（125ccを超える）を運転し、実際に以下の場面を経験してみて、教習時間が不足していたと感じられましたか。あなたのお考えに近いものを一つ選び○印をつけてください。  
 (まったく経験のない場合は空欄でかまいません)

	教習時間			
	十分である	ほぼ十分である	やや不足する	極めて不足する
a. 急ブレーキをかけた停止	1	2	3	4
b. カーブでの走行	1	2	3	4
c. 右折する時	1	2	3	4
d. 高速道路での走行	1	2	3	4
e. 事故にあわないように防衛する運転	1	2	3	4
f. 危険を予測した運転	1	2	3	4
g. 危険を回避するための運転	1	2	3	4
h. 夜間の運転	1	2	3	4
i. 雨の中の運転	1	2	3	4
j. すべりやすい路面での運転	1	2	3	4
k. 見通しの悪い交差点の通過	1	2	3	4
l. カーブの多い山道での運転	1	2	3	4
m. 急な坂道での運転	1	2	3	4

- (10) 教習所での教習時間全体についておかがいします。あなたのお考えに近いものを一つ選び○印をつけてください。

全体の教習時間は十分でしたか。

1. きわめて不足している
2. やや不足している
3. ほぼ十分であった
4. 十分であった
5. 多すぎた

- (11) シミュレーターによる教習についておたずねします。

- ① あなたはシミュレーターによる教習を受けましたか。  
 1. いいえ → 次のページにお進みください  
 2. はい → 下の質問に回答し、次のページにお進みください



② シミュレーターによる教習について、あなたのお考えと思われるもの一つに○印をつけてください。

	全くそ通りのりだ	ほぼそ通りのりだ	やや違っている	違っている
a. シミュレーターにより事故の危険を伴う教習を安全に体験できて良かった。	1	2	3	4
b. 危険予測とそれへの対応が体験できて良かった。	1	2	3	4
c. シミュレーターにより、まちなかの走行を体験できて良かった。	1	2	3	4
d. 話し合いにより、自分の欠点がよく分かって良かった。	1	2	3	4
e. シミュレーターにより、教わった事が体験として身につけて良かった。	1	2	3	4
f. シミュレーターによる教習は楽しかった。	1	2	3	4

(12) 「カーブの安全走行、カーブの体感走行」教習についておたずねします。あなたのお考えに近いもの一つに○印をつけてください。

	全く そ通 のり だ	ほ ぼ そ通 のり だ	や や 違 っ て る	違 っ て い る
a. カーブの手前での安全な進入速度の重要性がよく分かった。	1	2	3	4
b. カーブでは、運転姿勢が特に大切なことがよく理解できた。	1	2	3	4
c. カーブでのオーバースピードやカーブ内でのブレーキの危険性がよく理解できた。	1	2	3	4

(13) 「普通自動車との合同による危険予測ディスカッション」教習についておたずねします。あなたのお考えに近いもの一つに○印をつけてください。

	全く そ通 のり だ	ほ ぼ そ通 のり だ	や や 違 っ て る	違 っ て い る
a. 普通自動車教習の人たちの意見も聞くことができ、たいへん参考になった。	1	2	3	4
b. ビデオを使った教習は、よく理解できて、よかった。	1	2	3	4
c. 普通自動車教習の人たちとのディスカッションができて、たいへん参考になった。	1	2	3	4

(14) 「ケース・スタディ（交差点）」教習についておたずねします。あなたのお考えに近いもの一つに○印をつけてください。

	全く そ通 のり だ	ほ ぼ そ通 のり だ	や や 違 っ て る	違 っ て い る
a. 直進二輪車と右折車が交差点内で衝突する事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	1	2	3	4
b. 左折車の左側を走行する直進二輪車が衝突する事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	1	2	3	4
c. 交差する道路から進入してきた車と衝突する事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	1	2	3	4
d. 交差点で右折するとき、対向車が進路を譲ってくれた場合に起きやすい事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	1	2	3	4
e. 交差点で左折する場合に起きやすい事故の原因と対応のしかたがよく分かった。	1	2	3	4

普通自動二輪免許取得後、初めて実際に道路を運転したときの感想をおたずねします。

(15) 初めて道路に出たとき、どのように感じましたか。

① 初めて道路に出たときは怖かったですか。あなたのお考えに近いもの一つに○印をつけてください。

1. 非常に怖かった
2. やや怖かった
3. あまり怖くなかった
4. 怖くなかった

② 教習所で適切な教習が受けられたと思いますか。あなたのお考えに近いもの一つに○印をつけてください。

1. きわめて適切であった
2. どちらかといえば適切であった
3. どちらかといえば適切ではなかった
4. 適切ではなかった

普通自動二輪車の運転についてのお考えをうかがいます。

(16) あなたは、普段どのような運転をしていますか。次のそれぞれの項目について、あなた普段の運転に近いと思われるもの一つに○印をつけてください。

	そのとお り	ど ち ら か と お い え ば	ど ち ら か と は い え ば	そ う で は な い
a. 自動車の間をすりぬけて先頭に出ることが多い。	1	2	3	4
b. 車線変更をよく行う。	1	2	3	4
c. 一時停止の場所でも、見通しがよければ停まらないことがある。	1	2	3	4
d. 走行速度に応じた車間距離をとるような運転をしている。	1	2	3	4
e. 他の車が自分の存在に気づいていないかもしれないと思いながら運転している。	1	2	3	4
f. わき見運転をすることがある。	1	2	3	4
g. なるべく自動車から見やすい位置を選んで走行している。	1	2	3	4
h. 大型車のすぐ後ろを走行するときは、車間距離を長めにとるようにしている。	1	2	3	4
i. 交差点付近に近づいたとき、信号機が黄色になったら、停まるより加速して通過する機会が多い。	1	2	3	4
j. 面倒なので合図を出さずに、進路変更をすることが多い。	1	2	3	4
k. 自動車と並んで走るのはなるべくさけるようにしている。	1	2	3	4

普通自動二輪車の運転による経験を教えてください。

- (17) あなたは自動二輪車(125ccを超える)の運転中に次のような状態を経験したことがありますか。  
あなたが経験した回数を右から一つ選び○印をつけてください。

	経験はない	1 回 位 経験 がある	2 ・ 3 回 位 経験 がある	4 回 以上 経験 がある
a. カーブで進入速度が高く、対向車線にはみ出たことがある。	1	2	3	4
b. カーブで進入速度が高く、タイヤがスリップしたことがある。	1	2	3	4
c. 急ブレーキをかけ、後輪がロックしたことがある。	1	2	3	4
d. 走行中急ハンドルなどを行い、転倒しそうになったことがある。	1	2	3	4
e. 駐車中の車やガードレールなどと接触しそうになったことがある。	1	2	3	4
f. 歩行者の多い道路で歩行者とぶつかりそうになったことがある。	1	2	3	4
g. 追い越し中に対向車とぶつかりそうになったことがある。	1	2	3	4
h. 右折する対向車とぶつかりそうになったことがある。	1	2	3	4
i. 並んで走っている車が左折や幅寄せをし、ぶつかりそうになったことがある。	1	2	3	4
j. 前の車が急に止まったため、追突しそうになったことがある。	1	2	3	4
k. 出会い頭にぶつかりそうになったことがある。	1	2	3	4
l. 人や車などが飛び出してきて、ぶつかりそうになったことがある。	1	2	3	4
m. よそ見をしていて、ぶつかりそうになったことがある。	1	2	3	4

- (18) 最後にあなたの交通事故や違反の経験をおうかがいします。

① あなたは過去3年間に自分自身も含めてケガをしたような交通事故(人身事故)をおこしたり、交通違反をしたことがありますか。

1. ない

2. ある 一回回ありますか

交通事故 \_\_\_\_\_ 回  
違反 \_\_\_\_\_ 回

② それでは、そのうち自動二輪車(125ccを超える)による人身事故や交通違反をしたことがありますか。

1. ない

2. ある 一回回ありますか

交通事故 \_\_\_\_\_ 回  
違反 \_\_\_\_\_ 回

調査にご協力いただきまして、ありがとうございました。  
お手数ですが、返信用封筒に入れ、ご投函ください。

学科教習新旧比較表(基本知識) 1

新(四輪共通)	旧(自動二輪車)
<p>1. 運転者の心得</p> <p>(1) くるま社会人としてのモラルと責任</p> <p>(2) 交通法令の遵守</p> <p>(3) 運転に必要な準備</p>	<p>1. 運転者の心得(1)</p> <p>(1) くるま社会の一員としてのモラルと責任</p> <p>(2) 交通規則を守ること</p> <p>(3) 運転操作の基本(認知・判断・操作)</p>
<p>2. 自動車の機構</p> <p>(1) 自動車の各装備の仕組み・働きと走行の原理</p> <p>(2) 運転装置の名称と役割</p>	<p>2. 信号に従うこと(2)</p> <p>(1) 信号の種類と意味</p> <p>(2) 信号に対する注意(みきり発進・残存歩行者など)</p>
<p>3. 信号に従うこと</p> <p>(1) 信号の種類と意味</p> <p>(2) 信号に対する注意</p>	<p>3-1 標識・標示に従うこと(3)</p> <p>3-2 警察官の指示に従うこと(3)</p>
<p>4. 標識・標示に従うこと</p> <p>(1) 標識・標示の種類と意味</p> <p>(2) 警察官等の指示</p>	<p>4-1 車の通行するところ(6)</p> <p>(1) 車道通行の原則</p> <p>(2) 左側通行の原則、左側通行の例外</p> <p>(3) 車両通行帯のない道路</p> <p>(4) 車両通行帯のある道路</p> <p>(5) 不必要な車線変更の禁止</p> <p>4-2 緊急自動車の優先など(6)</p> <p>(1) 緊急自動車の優先</p> <p>(2) 路線バス等の優先</p>
<p>5-1 車の通行するところ</p> <p>(1) 車道通行の原則と例外</p> <p>(2) 左側通行の原則と例外</p> <p>(3) 車両通行帯のない道路における通行</p> <p>(4) 車両通行帯のある道路における通行</p> <p>(5) 不必要な車線変更の禁止</p> <p>5-2 緊急自動車等の優先</p> <p>(1) 緊急自動車の優先</p> <p>(2) 路線バス等の優先</p>	<p>5. 車が通行してはいけないところ(7)</p> <p>(1) 標識・標示による通行禁止</p> <p>(2) 歩道など</p> <p>(3) 軌道敷内</p>

新(四輪共通)	旧(自動二輪車)
<p>7. 交差点の通行</p> <p>(1) 交差点等の通行方法</p> <p>(2) 交差点を通行するときの注意</p> <p>(3) 交通整理の行われていない交差点の通行方法</p> <p>8. 安全な速度と車間距離</p> <p>(1) 最高速度</p> <p>(2) 速度と停止距離</p> <p>(3) 安全な速度と車間距離</p> <p>(4) ブレーキのかけ方</p> <p>(5) 徐行</p>	<p>10. 交差点などの通り方(12)</p> <p>(1) 交差点などの通行方法</p> <p>(2) 交差点を通行するときの注意</p> <p>(3) 交通整理の行われていない交差点の通行方法</p> <p>7. 安全な速度と車間距離(9)</p> <p>(1) 最高速度(高速道路における速度を除く)</p> <p>(2) 停止距離と車間距離(速度と停止距離、安全な車間)</p> <p>(3) 安全な速度(道路環境に応じた速度)</p> <p>(4) ブレーキのかけ方</p> <p>(5) 徐行</p> <p>(6) 二輪車のブレーキのかけ方</p>
<p>9. 歩行者の保護等</p> <p>(1) 歩行者などのそばを通る時</p> <p>(2) 横断中の歩行者等の保護</p> <p>(3) 子供や身体の不自由な人の保護</p> <p>(4) 初心運転者の保護</p> <p>(5) 他人に迷惑をかける運転の禁止</p>	<p>6-1 歩行者などの保護(8)</p> <p>(1) 歩行者などのそばを通る時(側方通過、泥はね等)</p> <p>(2) 歩行者などに対する思いやり</p> <p>(3) 横断中の歩行者などの保護</p> <p>(4) こどもや身体の不自由な人の保護</p> <p>6-2 初心運転などの保護等(8)</p> <p>(1) 初心運転者などの保護等</p> <p>(2) 初心運転者期間制度のしくみ</p>
<p>10-1 安全の確認と合図</p> <p>(1) 安全確認の方法</p> <p>(2) 合図を行う場合と方法</p> <p>(3) 必要以外の合図の禁止</p> <p>10-2 進路変更等</p> <p>(1) 進路変更の禁止</p> <p>(2) 横断、転回等の禁止</p> <p>(3) 割込み、横切り等の禁止</p>	<p>8. 進路変更・横断など(10)</p> <p>(1) 安全確認と合図</p> <p>(2) 警音器の使用</p> <p>(3) 進路変更</p> <p>(4) 横断、転回など</p>

学科教習新旧比較表(基本知識) 3

新(四輪共通)	旧(自動二輪車)
<p>11-1 追い越し                      (1) 追い越しの禁止                      (2) 追い越しの方法                      (3) 追い越されるとき                      の注意                      11-2 行き違い                      (1) 側方間隔の保持                      (2) 障害物のあるとき                      の避讓</p>	<p>9. 追い越しなど(11)                      (1) 追い越しの禁止                      (2) 追い越しの方法                      (3) 追い越しの運転手                      順                      (4) 追い越されるとき                      の注意                      (5) 割り込みなど                      (6) 行き違い</p>
<p>12. 駐車と停車                      (1) 駐車と停車の意味                      (2) 駐車、停車の禁止                      と例外                      (3) 駐車と停車の方法                      (4) 駐車時間の制限等                      (5) 車から離れるとき                      の措置                      (6) 保管場所の確保                      (7) 駐車の及ぼす影響</p>	
<p>13-1 警告器の使用                      (1) 警告器を使用する場                      合                      (2) 警告器の使用制限                      13-2 灯火                      (1) 灯火をつけなければ                      ならない場合                      (2) 点灯制限等                      13-3 踏切                      (1) 一時停止と安全確認                      (2) 通過の方法                      (3) 故障時等の措置</p>	

学科教習新旧比較表(基本知識) 4

新(四輪共通)	旧(自動二輪車)
<p>14. 運転免許制度、交通反則通告制度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 運転免許の仕組み</li> <li>(2) 運転免許証の更新等</li> <li>(3) 点数制度の概要</li> <li>(4) 運転免許の取消し、停止等</li> <li>(5) 初心運転者期間制度</li> <li>(6) 取消処分者講習制度</li> <li>(7) 交通反則通告制度の概要</li> </ul>	<p>6-2(2) 初心運転者期間制度の仕組み&lt;前掲&gt;</p>
<p>15. 危険予測と安全運転</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 二輪車から、四輪車からの見え方</li> <li>(2) 危険予測の仕方</li> <li>(3) 防衛的運転方法</li> <li>(4) 車両間の意思疎通の方法</li> </ul>	<p>16. 危険予測と安全運転</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 危険を予測した運転の徹底</li> <li>(2) 死角の事例と予測(駐車車両、交差点、カーブの死角)</li> </ul>

学科教習新旧比較表(専門知識) 1

新(四輪共通)	旧(自動二輪車)
16. 適正検査結果に基づき行動分析 (1) 運転と性格 (2) 運転適正検査 (3) 適正検査結果の運転への活用等	
17. 人間の能力と運転 (1) 認知・判断・操作 (2) 認知・判断・操作に影響を及ぼす要因	13. 人間の感覚及び判断能力と運転(25) (1) 反応時間 (2) 視力と視野(視力、視野、順応) (3) 距離と速度の判断力 (4) 運転と性格
18. 車に働く自然の力と運転 (1) 車が動き続けようとする力と停止しようとする力 (2) 荷物の積み方等と車の安定性 (3) カーブ、坂道での運転 (4) 二輪車の特性、乗車姿勢と走行の仕方 (5) 速度と衝撃力 (6) 交通公害の防止等	14. 車に働く自然の力と運転(26) (1) 自然の力と車の運転との関係 (2) 車が動き続けようとする力と停止しようとする力 (3) カーブなどで車が外側に飛び出そうとする力 (4) 荷物の積み方などと車の安定性 (5) 車が衝突するときの力 (6) 車の運転に影響を与えるその他の現象 (7) 交通公害の防止など
19. 悪条件下での運転等 (1) 夜間の運転 (2) 雨のときの運転 (3) 霧のときの運転 (4) 道路状況の悪いときの運転 (5) 非常時等の措置 (6) 大地震などのとき	20. 自動二輪車の被害状況と人命尊重の精神 (1) 悪条件下の運転と自動二輪車の特性 (2) 自動二輪車の交通事故の発生状況 (3) 人命尊重の精神
20. 特徴的な事故と事故の悲惨さ (1) 特徴的な事故実態 (2) 二輪車の露出性と傷害 (3) 交通事故の悲惨さ (4) 人命尊重の精神 (5) シートベルトの重要性	19. 二輪車事故のおそろしさと悲惨さなど (1) 二輪車事故の実態 (2) 二輪車対四輪車事故のパターン

添付-3 (6) 学科教習の新旧比較

学科教習新旧比較表(専門知識) 2

新(四輪共通)	旧(自動二輪車)
21. 二輪ライダーとしての自覚 (1) 大型二輪と普通二輪の遅疑 (2) 高度な運転知識 (3) ゆとりの大切さ	
22. 自動車の保守管理 (1) 自動車各部の保守と手入れ (2) 携行品、工具などの点検及び使用方法 (3) タイヤの交換方法等	
23. 路上運転に当たっての注意 (1) 道路交通状況に応じた運転 (2) 路上運転に必要な準備 (3) 日常点検の方法	
24-1 乗車と積載 (1) 乗車又は積載の方法 (2) 乗車又は積載の方法の特例 (3) 乗車又は積載の制限 (4) 転落などの防止 (5) 危険物の運搬	
24-2 けん引 (1) 故障車等のけん引 (2) けん引の制限	
25-1 交通事故のとき (1) 運転者等の義務 (2) 被害者になったとき (3) 現場に居合わせたとき	
25-2 自動車の所有者等の心得と保険制度 (1) 自動車の登録(届出)と検査 (2) 保険加入の必要性 (3) 保険の種類と仕組み	

新(四輪共通)	旧(自動二輪車)
<p>26. 危険予測ディスカッション I</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 危険予測の重要性</li> <li>(2) 走行中の危険場面</li> <li>(3) 起こりうる危険の予測</li> <li>(4) より危険の少ない運転行動</li> </ul> <p>28. 危険予測ディスカッション II</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 走行中の危険場面</li> <li>(2) 起こりうる危険の予測</li> <li>(3) より危険の少ない運転行動</li> </ul>	<p>16. 危険予測と安全運転</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 危険を予測した運転の徹底                     <ul style="list-style-type: none"> <li>○危険予測の重要性</li> <li>○見えないことは存在しないことではない</li> <li>○危険予測のテクニク</li> </ul> </li> <li>(2) 死角の事例と予測                     <ul style="list-style-type: none"> <li>○駐停車車両がつくる死角</li> <li>○交差点での死角</li> <li>○カーブがつくる死角</li> </ul> </li> </ul>
<p>27. 経路の設計</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 地図情報の読み取り</li> <li>(2) 経路の設計の仕方</li> <li>(3) 案内標識等の活用</li> <li>(4) 経路を間違えた場合等の対応の仕方</li> <li>(5) ツーリング時の注意</li> </ul> <p>29. 高速道路での運転 I</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 通行できない車</li> <li>(2) 速度と車間距離</li> <li>(3) 通行区分等</li> <li>(4) 禁止事項</li> <li>(5) 故障時等の措置</li> </ul>	<p>11. 高速自動車国道及び自動車専用道路での運転(その1)(16)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 利用上の心得</li> <li>(2) 通行できない車</li> <li>(3) 運転前の心得</li> <li>(4) 本線車道へ入るときの注意</li> <li>(5) 速度と車間距離</li> <li>(6) 通行区分等</li> <li>(7) 本線車道から出るときの注意</li> </ul>
<p>30. 高速道路での運転 II</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 高速道路利用上の心得</li> <li>(2) 走行計画の立て方</li> <li>(3) 本線車道への進入</li> <li>(4) 本線車道での走行</li> <li>(5) 本線車道からの離脱</li> </ul>	

新(四輪共通)	旧(自動二輪車)
<p>31. 応急救護処置 I</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 応急救護処置とは</li> <li>(2) 実施上の一般的留意事項</li> <li>(3) 救急体制</li> <li>(4) 応急救護処置の基礎知識</li> </ul> <p>32. 応急救護処置 II</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 負傷者の観察</li> <li>(2) 負傷者の移動</li> <li>(3) 体位管理</li> <li>(4) 気道確保</li> <li>(5) 人工呼吸</li> <li>(6) 心臓マッサージ</li> <li>(7) 止血法</li> </ul>	
	<p>15. 構造及び取り扱い</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 自動二輪車の各装置のあらまし</li> <li>(2) 自動二輪車の点検</li> </ul>
	<p>17. 危険箇所の模擬走行体験(その1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 交差点における危険要因 <ul style="list-style-type: none"> <li>○交差点事故の特徴 ○危険要因の予測と対応措置</li> <li>○運転中の目および気の配り方</li> </ul> </li> <li>(2) 側方通過をするときの注意 <ul style="list-style-type: none"> <li>○停止車両のドア一開放 ○注射車両の突然発進</li> <li>○並進車両の突然の進路変更</li> </ul> </li> <li>(3) 安全な追い越し、追い抜き <ul style="list-style-type: none"> <li>○不必要な車線変更 ○安全確認と進路変更</li> </ul> </li> </ul>

新(四輪共通)	旧(自動二輪車)
	<p>18-1 危険個所の模擬走行体験(その2)</p> <p>(1) 悪条件下での二輪車の特性と運転(悪路)</p> <p>(2) カーブなどでの運転(減速、道路環境に応じた運転)</p> <p>(3) カーブなどでの車が外側に飛び出そうとする力</p> <p>(4) ブレーキのかけ方など(ブレーキの二系統性など)</p> <p>18-2 総まとめ</p> <p>自己防衛と人命尊重の精神</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○自己防衛の服装等</li> <li>○正しい乗車姿勢</li> <li>○若年運転者の不安全運転の要因</li> <li>○運転者の社会的責任と人命尊重の精神</li> </ul>
	<p>19. 二輪車事故のおそろしさと悲惨さなど</p> <p>(1) 二輪車事故の実態</p> <p>(2) 二輪車対四輪車事故のパターン(代表例5例)</p>
	<p>20. 自動二輪車の被害状況と人命尊重の精神</p> <p>(1) 悪条件下の運転と自動二輪車の特性</p> <p>(2) 自動二輪車の交通事故の発生状況</p> <p>(3) 人命尊重の精神</p>
	<p>12. その他の交通方法など</p> <p>(1) 下記の教習項目の内、自動二輪車に関係のある部分</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;4&gt; 運転に当たっての注意</li> <li>&lt;5&gt; 安全な発進</li> <li>&lt;13&gt; 駐車と停車</li> <li>&lt;14&gt; 陸切・灯火</li> <li>&lt;15&gt; 乗車・積載・けん引</li> <li>&lt;17&gt; 高速自動車国道及び自動車専用道路での運転</li> <li>&lt;18&gt; 交通事故の時・故障の時・応急措置</li> <li>&lt;19&gt; 車の所有者の心得・保険制度</li> <li>&lt;20&gt; 運転免許証・免許の取り消し、停止</li> </ul> <p>(2) その他: 車種選定の条件、渋滞時の注意、押し歩き</p>

添付-4 (1) 技能教習の新旧比較

表 主な普通自動二輪車技能教習の内容の比較

新	旧
<p><b>第1段階</b> 基本操作「動かし方と操作の基本」 3時限</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ブレーキ操作の仕方(走行)</li> <li>○変速操作の仕方(走行)</li> <li>○発進及び停止の仕方(走行)</li> <li>転倒防止の上手な足着き</li> </ul> <p>*走る状態を多く取り入れた</p>	<p><b>第1段階</b> 基本操作「正しい手順及び正確な操作」 3時限</p> <p>*停止状態が中心</p>
<p><b>第2段階</b> 基本走行「確実かつ円滑な操作及び走行の基本」 6時限</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ブレーキ操作 <ul style="list-style-type: none"> <li>・短距離の連続した発進停止</li> </ul> </li> <li>○車両特性を踏まえた運転 <ul style="list-style-type: none"> <li>・傾きを意識した運転</li> <li>・路面の読み方、カーブの読み方</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>第2段階</b> 基本走行「運転装置の操作時期及び円滑な操作」 5時限</p>
<p><b>第3段階</b> 応用走行(1)「法規履行及び安全かつ快適な走行」 5時限</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○法規走行 <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地での交通法規を踏まえた走行</li> </ul> </li> <li>○走行ポジションと進路変更 <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全な走行ポジションの確保</li> <li>・合図の時期及び方法</li> <li>・進路変更の時期及び方法</li> </ul> </li> <li>○ケーススタディ(交差点) <ul style="list-style-type: none"> <li>・特徴的事故の危険に対応した走行(体験)</li> </ul> </li> <li>○安全な速度と車間距離 <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行速度の把握</li> <li>・目測による前車との距離の読みとり</li> </ul> </li> <li>○交通の状況及び道路環境に応じた運転 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自由走行</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>第3段階</b> 応用走行「法規履行及び安全な運転」 3時限</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○進路変更 <ul style="list-style-type: none"> <li>・合図の時期及び方法</li> <li>・進路変更の時期及び方法</li> </ul> </li> <li>○交通の状況及び道路環境に応じた運転</li> </ul>
<p><b>第4段階</b> 応用走行(2)「危険予測・回避運転と体感走行」 5時限</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○カーブの安全走行 <ul style="list-style-type: none"> <li>・スローイン・ファストアウト走行</li> <li>・転倒時の措置</li> </ul> </li> <li>○カーブの体感走行 <ul style="list-style-type: none"> <li>・オーバースピードの走行</li> <li>・カーブでのブレーキ</li> <li>・カーブ出口の危険回避</li> </ul> </li> <li>○急制動(模擬追突体験)</li> <li>○回避</li> <li>○危険を予測した運転 <ul style="list-style-type: none"> <li>・危険要因のとらえ方</li> <li>・起こりうる危険の予測</li> <li>・危険の少ない運転行動の選び方</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>第4段階</b> なし</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第2段階 速度の調節(その2) スローインファストアウト走行</li> <li>第2段階 ブレーキ操作(その2)</li> <li>第2段階 回避</li> </ul>
<p><b>最短時限数</b> 19時限</p>	<p><b>最短時限数</b> 11時限</p>

添付-4 (2) 技能教習の新旧比較

技能教習項目の比較 (1/2)

段階	新		旧	
	動かしかたと操作の基本		正しい手順および正確な操作	
	教習項目	教習細目	教習項目	教習細目
第 一 段 階	1. 車の取り扱い	①車の支えかた ②スタンドのもどしかた、かけかた ③車の取りまわし(前進、後退、8の字) ④車の引き起こし	1. 服装	①乗車用ヘルメットの選定と正しい着用の仕方 ②正しい服装
	2. 運転装置の取り扱い	①クラッチレバーなどの取り扱い ②計器類の見かた ③エンジンのかけかた、止めかた	2. 車の取り扱い	①車のささえ方 ②スタンドのもどし方、かけ方 ③車のとりまわし(前進、後退、8の字) ④車の引き起こし
	3. 運転姿勢	①乗車および降車の方法 ②正しい運転姿勢 ③目測による距離感のとりかた	3. 運転装置の名称および取り扱い	①クラッチレバー等の取り扱い方 ②計器類の見方 ③日常点検の要領 ④エンジンのかけ方、とめ方
	4. ブレーキ操作のしかた	①後輪ブレーキの使いかた ②前輪ブレーキの使いかた ③前・後輪ブレーキの同時使用方法(走行)	4. 運転姿勢	①乗車および降車の方法 ②正しい運転姿勢 ③目測による距離感のとりかた
	5. 発進および停止のしかた	①発進の手順 ②停止の手順 ③アクセルとクラッチの調和の手順 ④転倒防止の上手な足つき(走行)	5. ブレーキ操作(その1)	①足(後輪)ブレーキの使い方 ②手(前輪)ブレーキの使い方 ③前・後輪ブレーキの同時使用方法
	6. 変速操作のしかた	①加速チェンジの方法 ②減速チェンジの方法(走行)	6. 発進および停止	①発進の仕方 ②停止の仕方 ③アクセルとクラッチの調和による発進、停止
	7. 安全走行	①四輪車の死角と二輪車 ②情報のとりかた	7. 変速操作(その1)	①加速チェンジの仕方 ②減速チェンジの仕方
	8. 基本操作の確認	第1段階の教習項目の内容全般についての確認	8. 安全走行	①四輪車の死角と二輪車 ②情報のとりかた
第 二 段 階	確実かつ円滑な操作および走行の基本		運転装置の操作時期および円滑な操作	
	教習項目	教習細目	教習項目	教習細目
	1. 円滑な発進・加速	①発進にともなう合図および安全確認 ②アクセルおよびクラッチの調節のしかた ③円滑な発進・加速	1. 円滑な発進および加速	①発進にともなう合図および安全確認 ②アクセル・グリップおよびクラッチの調和
	2. 速度の調節	①加速・減速チェンジ ②指示速度による周回コースの走行 ③周回コースの直線、カーブの安定した走行	2. 変速操作(その2)	①加速チェンジの時期および方法 ②減速チェンジの時期および方法
	3. ブレーキ操作	①エンジンブレーキ ②ブレーキの種類に応じた停止 ③目標にあわせた停止 ④短距離の連続した発進停止	3. ブレーキ操作(その2)	①エンジン・ブレーキの使い方 ②ブレーキの種類に応じた停止 ③目標に合わせた停止の方法 ④急制動の仕方
	4. バランスのとりかた(直線)	①姿勢のとりかた、視点のとりかた ②安定した走行 ア)車幅感覚 イ)直線狭路コース(一本橋)	4. 速度の調節(その1)	①狭路、車幅感覚(クラッチの断続による低速走行を含む) ②旋回時における速度の調節
	5. バランスのとりかた(曲線)	①姿勢のとりかた、視点のとりかた ②安定した走行 ア)8の字(パイロン8の字を含む) イ)曲線コース(S字コース) ウ)屈折コース(クランクコース) エ)連続進路転換コース(スラロームコース)	5. バランスのとりかた(その1)	①直進時におけるバランスのとりかた ②旋回時におけるバンクとバランスのとりかた
	6. 車両特性を踏まえた運転	①傾きを意識した走行など ②路面の読みかた、カーブの読みかた	6. 速度の調節(その2)	①指示速度による走行 ②指示速度からのカーブの通過 ③スローイン・ファストアウト走行
	7. 坂道の通過	①ギアの選択 ②ブレーキの使いかた ③坂道における重心の移動	7. バランスのとりかた(その2)	①直線狭路コースにおけるバランスのとりかた ②曲線コース(8の字コースを含む)におけるバランスのとりかた ③屈折コースにおけるバランスのとりかた ④連続進路転換コースにおけるバランスのとりかた
	8. 坂道における停止および発進	①坂道でのブレーキ操作 ②アクセルグリップおよびクラッチの調和	8. 回避	①急な進路変更 ②指示された方向への左右回避 ③カーブとブレーキング
9. 総合運転	第2段階の教習項目の内容全般についての総合運転	9. 総合運転	第2段階の総合運転	

添付-4 (3) 技能教習の新旧比較

技能教習項目の比較 (2/2)

段階	新		旧	
	教習項目	教習細目	教習項目	教習細目
第三段階	法規履行および安全かつ快適な走行		法規履行および安全な運転	
	1. 法規走行	市街地での交通法規を踏まえた走行	1. 通行区分等	①通行区分(キープ・レフトを含む)に従った運転 ②標識、標示に従った運転
	2. 通行区分など	①通行区分(キープ・レフトを含む)にしたがった運転 ②標識・標示にしたがった運転 ③信号にしたがった運転	2. 進路変更	①合図の時期および方法 ②進路変更の時期および方法
	3. 走行ポジションと進路変更	①安全な走行ポジションの確保 ②合図の時期および方法 ③進路変更の時期および方法	3. 交差点の通過	①右・左折の際の合図 ②右・左折 ③信号に従った通過 ④見通しのきかない交差点の通過 ⑤一時停止 ⑥交差点における優先関係 ⑦巻き込まれ防止
	4. 交差点の通行(直進)	①信号、標識・標示の読みとりと対応のしかた ②交差点への接近のしかた	4. 踏切通過	①一時停止および安全確認 ②円滑な通過
	5. 交差点の通行(右折)	③交差道路の交通状況のとらえかた ④対向車などの動きのとらえかた	5. 坂道の通過	①ギヤの選択 ②ブレーキの使い方 ③重心移動の基本
	6. 交差点の通行(左折)	⑤歩行者などに対する気くばりのしかた ⑥交差点内の走行位置と速度の選びかた	6. 坂道における停止および発進	①ブレーキの操作 ②アクセル・グリップおよびクラッチの調和
	7. 見通しの悪い交差点の走行など	①交差点への接近のしかた ②情報のとりかたと進行可否の判断のしかた ③一時停止からの安全な発進(直進、右折および左折) ④踏切での一時停止と安全確認	7. 交通の状況および道路環境に応じた運転	①速度調節 ②追従および車間距離 ③行き違いおよび側方通過 ④追い越しおよび追い越され ⑤制動の時期および方法(急制動を含む) ⑥ぬれた道路および悪路における運転
	8. ケース・スタディ(交差点)	特徴的事故の危険に対応した走行 ア)直進する場合(右直、出合頭、巻き込まれ) イ)右折する場合 ウ)左折する場合	8. 運転装置の適切な操作	道路交通の状況に応じた速度、ハンドル、ブレーキ等の適切な操作
	9. 安全な速度と車間距離	①走行速度の把握 ②目測による前車との距離の読みとり ③安全な停止(30km/hまで)	9. 総合運転	第3段階までの総合運転
	10. 交通の状況および道路環境に応じた運転	①速度調節 ②行き違いおよび側方通過 ③追い越しおよび追い越され ④制動の時期および方法 ⑤自由走行 ⑥夜間の運転(任意教習)		
11. 総合運転	第3段階の教習項目の内容全般についての総合運転			
第四段階	危険予測・回避運転と体感走行			
	教習項目	教習細目		
	1. カーブの安全走行	①カーブの手前での安全な速度 ②転倒時の措置 ③いろいろな運転姿勢での走行(大型二輪のみ)		
	2. カーブの体感走行	①オーバースピードの走行 ②カーブでのブレーキ ③カーブ出口の危険回避		
	3. 急制動	①目標位置からの急制動 ②目標位置への急制動 ③模擬追突体験		
	4. 回避	①危険に対する備え、情報のとりかた ②回避判断、回避措置		
	5. 危険を予測した運転	①危険要因のとらえかた ②起こりうる危険の予測 ③危険の少ない運転行動の選びかた		なし
第五段階	6. 高度なバランス走行	(大型二輪) ①不等間隔連続進路転換コース ②立ち姿勢による走行(ウェーブ路または波状路) ③特別設定コース走行 ア)小転回 イ)曲線コース(S字) ウ)屈折コース(クランク) エ)マンホール、道路標示 オ)砂利、砂 カ)わだち キ)湿潤路面 ク)不整地	(普通二輪・任意教習) 立ち姿勢による走行(ウェーブ路または波状路)	
	7. 総合運転	第4段階までの総合運転		