

# 女性運転者の教習場面の 特性に関する調査研究

正 誤 表

| 頁   | 位 置                   | 誤                                | 正                                |
|-----|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| 1   | 下から 3行目               | わめ」を称し、                          | わめ」と称し、                          |
| 2   | 下から 8行目               | 「狭い道の行き違い」                       | 「狭い道のすれ違い」                       |
| 5   | 下から 8行目               | 各々の道府県において                       | 各々の道県において                        |
| 7   | 上から 4行目と14行目          | (図4-2) (図4-3)                    | (図4-3) (図4-2)                    |
| 22  | 図4-29-4の右側の凡例         | ―― 60日以下<br>..... 61日以下          | 女性 ――― 60日以下<br>..... 61日以下      |
| 34  | 図4-37-2のグラフ           | グラフの曲線を 1メモリ左にずらす                |                                  |
| 43  | 図4-46の下段図の右側          | (%)<br>100—<br>90—<br>80—<br>1 2 | (%)<br>100—<br>90—<br>80—<br>1 2 |
| 69  | 図4-70の表題              | 通行区分 左右折                         | 通行区分 右左折                         |
| 70  | 図4-71の表題              | 遵守 バンドル                          | 遵守 ハンドル                          |
| 71  | 図4-72-2の凡例            | 25～30時限<br>31～39時限<br>40時限以上     | 25～30時限<br>31～39時限<br>40時限以上     |
| 72  | 図4-72-4の凡例            | 25～30時限<br>31～39時限<br>40時限以上     | 25～30時限<br>31～39時限<br>40時限以上     |
| 82  | 図4-74-9の男性のグラフ        | 24.2 20-24<br>14.3 6.5           | 24.2 20-24<br>24.3 6.5           |
| 87  | 表4-6 の注)              | 注) * P > . 05                    | 注) * P > . 05で有意                 |
| 89  | 図4-77-2の下段図の<br>横軸メモリ | 70 73 76                         | 70 73 76                         |
| 99  | 図4-82-1の中段図の<br>横軸メモリ | 0                                | 0<br>10 11～(時限)                  |
| 100 | 図4-82-2の中段図の<br>横軸メモリ | 0                                | 0<br>10 11～(時限)                  |

| 頁   | 位 置                      | 誤                                 | 正                              |
|-----|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| 101 | 表4-7 の表題                 | 表4-7                              | 表4-7 段階別 類型別<br>教習時限数          |
| 102 | 表4-8 の表題                 | 表4-8                              | 表4-8 段階別 類型別<br>教習時限数          |
| 102 | 表4-9 の表題                 | 表4-9                              | 表4-9 段階別 類型別<br>(検定の結果)        |
| 102 | 表4-9 の女性の下段              | * P > 1. 05                       | * P > . 05で有意                  |
| 108 | 図4-83-2の上段右側の<br>横軸メモリ   | 4 5 6 (時限)                        | 4 5 6 ～(時限)                    |
| 111 | 表4-14の女性の下段              | P < 1. 980 . 05                   | P < . 05 で有意                   |
| 118 | 図4-89-1、図4-89-2のグラフ      | 図の( ) 内の数字は平均誤答率 ( % ) を示す        |                                |
| 121 | 表4-16の 6段目               | 進行妨害をしては ……                       | 進行妨害をしては ……                    |
| 125 | 表4-18の男性で～19欄の計          | 768                               | 758                            |
| 131 | 図4-92-2の男性30～39欄         | 40. 4                             | 21. 8 40. 4                    |
| 132 | 図4-92-6の男性19歳以下<br>のグラフ  | 38. 5 25. 3                       | 38. 5 36. 2                    |
| 133 | 図4-92-8の表題               | 駐車と停車                             | 駐車と停車                          |
| 136 | 上から 6行目<br>上から14行目       | 第四段階では ……<br>b. 第一段階から<br>第三段階 …… | 第二段階では ……<br>第二段階から<br>第三段階 …… |
| 141 | 図4-94-9の男性40～49歳<br>のグラフ | 9. 5 32. 1                        | 9. 5 32. 1                     |
| 143 | 図4-94-15                 | 方向変換と縦列駐車の<br>難易度                 | 方向変換と縦列駐車の<br>難易度              |
| 153 | 図4-102-4 の表題             | 本線への流                             | 本線への流入                         |

## ま え が き

昭和57年度において、女性ドライバーの安全確保のための施策に役立つ体系的な資料を得るため女性運転者の運転実態、運転態度、安全意識など、車とのかかわり合いについて調査研究を実施した。

本58年度は、これら調査研究の結果をふまえて、運転の教習場面での女性の問題点を調査分析し、今後の教習所における女性運転者教育等に資することとした。

本報告書は、これらの調査研究の結果をとりまとめたものであり、今後の女性ドライバーの教育に何らかの形で寄与することを期待するものである。

なお、この調査研究に参加された委員各位と調査に御協力いただいた関係道県の方々ことに指定自動車教習所各位に対し、深く感謝の意を表する次第である。

昭和59年3月

自動車安全運転センター

理事長 今 泉 正 隆

## 委 員 会 名 簿

|             |          |      |           |
|-------------|----------|------|-----------|
| 警察庁         | 交通局運転免許課 | 課長   | 柳 井 洋 蔵** |
| 日本大学        | 文学部      | 教授   | 浅 井 正 昭   |
| 交通評論家       |          |      | 生 内 玲 子   |
| 総理府         | 交通安全対策室  | 参事官  | 芳 野 幸 男   |
| 日本自動車連盟     | 広報部      | 部長   | 斉 藤 和 男   |
| 尾久自動車教習所    |          |      | 塩 地 茂 生   |
| 小諸自動車教習所    |          |      | 木 島 公 昭   |
| 社会システム研究所   |          | 代表   | 和久井 博*    |
| 警察庁         | 交通局運転免許課 | 課長補佐 | 内 田 昌 三*  |
| 〃           | 〃        | 係長   | 土 屋 勇*    |
| 自動車安全運転センター | 調査研修部    | 部長   | 羽 田 尚     |
| 〃           | 調 査 課    | 課長   | 小 林 實*    |
| 〃           | 調 査 課    | 係長   | 山 口 卓 耶*  |

\*\*は委員長。

\*は作業部会を示す。

# 目 次

ま え が き

委 員 会 名 簿

|                   |       |
|-------------------|-------|
| 第1章 調査の概要         | 1     |
| 第2章 調査の目的         | 3     |
| 第3章 調査の方法         | 4     |
| 第4章 調査の結果         | 6     |
| 4－1 技能教習時限数       | 6     |
| (1) 教習所要日数        | 6     |
| (2) 技能教習時限数       | 7     |
| (3) 段階別技能教習時限数    | 1 2   |
| 4－2 運転練習回数        | 2 9   |
| (1) 教習段階別練習回数     | 2 9   |
| (2) 技能教習時限数別練習回数  | 3 4   |
| 4－3 延長教習          | 5 8   |
| (1) 修了検定          | 5 8   |
| (2) 卒業検定          | 5 9   |
| 4－4 教習項目のみきわめ不合格率 | 6 0   |
| (1) 性別、年齢別不合格率    | 6 0   |
| (2) 教習日数別不合格率     | 6 6   |
| (3) 技能教習時限数別不合格率  | 6 6   |
| 4－5 運転適性からみた教習の進度 | 8 6   |
| (1) 適性類型別の構成      | 8 6   |
| (2) 技能教習時限数       | 8 7   |
| (3) 段階別技能教習時限数    | 9 2   |
| (4) 運転練習回数        | 1 0 2 |
| (5) 延長教習時限数       | 1 0 6 |
| (6) みきわめによる不合格率   | 1 1 1 |
| 4－6 学科試験に関するもの    | 1 1 7 |

4－7 アンケート調査の結果 ----- 1 2 5

（1）学科試験に関する問題 ----- 1 2 5

（2）技能試験に関する問題 ----- 1 3 6

（3）不安感に関する問題 ----- 1 5 1

付 録 ----- 1 5 5

## 第 1 章 調査の概要

1. 本調査は運転教習の場において、男性と女性とでどのような差異があるかを、学科および技能の両面から分析することを目的としている。ことに従来から経験的にとらえられていた教習上の性差の問題を客観的データにもとずいて検討しようとする。
2. 調査は教習の進度を記録してある教習原簿（または教習カード）を基礎とし、そこに記載されている内容を抽出して分析した。対象は、全国 9 つの地域の指定自動車学校の教習終了者、男性 1,186 人、女性 1,163 人、計 2,349 人である。主な項目は、教習の各段階別進捗状況、練習頻度、延長教習、みきわめチェックなどであり、これを男女それぞれについて年齢層別に検討した。また、運転適性検査の結果、分類された適性類型別にみた教習上の問題点も分析した。
3. さらに学科試験について調査対象の自動車学校に入所中の教習生を対象に、その効果測定時に模擬試験（100問）を男女計 2,909 人を対象として実施した。また、新しく免許証を入手するため試験場に来場した受験者にアンケート調査をおこない、教習時の体験、教程別の難易度、今後の運転場面の不安感などをたずねた。
4. 技能教習に要した時限数には、男女差があり、中央値で男性 38 時限、女性 46 時限を得たが、この数値は従来の調査結果とほぼ一致しており、女性が平均して 8 時限程度男性より時限数が多くなっている。また、性別、年齢別にみると、若年齢層で、男女差は、顕著な差を示すが 40 歳代以降は、教習時限数に大きな差が見られない。
5. 段階別に教習時限をみると、男女差が大きいのは、第 1、第 2 段階で、女性が平均して 3 時限程度長くなっているが、第 4 段階（路上）になると差はちぢまっている。また、全技能教習日数が長い人は当然、段階別にみて時限数は長くなるが、その差は、教習の初期の段階において著しく、また、年齢の高い教習生ほどその差は著しい。
6. 各教習項目の練習頻度をみると、第 1 段階の発進停止、ハンドル操作、変速操作で女性が男性にくらべ約 1 回程度余計かかっているが、第 2 段階では差はほとんどみられない。また年齢別には、女性の 30 歳以上がこれらの項目で、ことに教習合計時限の長い人ほど回数がふえている。女性でも 39 時間程度までの教習時限の比較的短かい群は男性との差はみられない。
7. 第 3 段階修了時の修了検定後の延長教習は男性で 65.1 パーセント、女性が 55.9 パーセントがこれを必要としていないが、年齢の高い層ほど、男女とも延長教習時間が多くなっている。また第 4 段階修了後の卒業検定については、男性の 79.0 パーセント、女性の 69.0 パーセントが延長教習を必要としていないが女性では年齢の高い教習生ほど延長教習時間はふえる傾向を示している。
8. 教習指導員が教習生の習熟度を各段階の項目について評価（コメント）を与えたものを「みきわめ」を称し、そのチェックされた割合をみると、第 1 段階では「発進停止」、「変速操作」、「ハンドル操作」についてのチェック率が高く、ことに女性の場合高齢者ほどそれが高い。第 2 段階のチェック率は男女とも低く、第 3 段階では「右、左折」、「進路変更」、「方向変換」に

において女性でチェック率が高く、ことに「進路変更」で著しい。これは、これらの項目が女性の教習生にとって不得手な項目であることを意味している。第4段階ではそれほど顕著な差はみとめられない。全教習日数とみきわめ不合格率との間には、「右、左折」、「進路変更」で女性の時限数の長い人にやや男性よりチェック率が高いが、一般に大きな特徴はない。

9. 適性検査で分類される類型別と教習の進度との関係を見ると、資質的に低いと称されるG型が男性の若年層、女性の30歳以下で平均5時限前後、教習に時間がかかっている。段階別にみても男性の19歳以下のG型の進度が、第3、第4段階で特におそいことが注目される。女性では第4段階で19歳以下の若い層でG型の進度が遅い。
10. 延長教習にあっても男性の19歳以下、女性では各年齢層ともG型が延長教習にかかる割合が高い。卒業検定でもほぼ同様な傾向を示している。
11. みきわめ不合格率では、男性は各段階とも、適性類型別には差はみられないが女性では第1段階の「発進停止」、「変速」、「ハンドル操作」、第2段階の「速度」、「変速」、「バック」、などでG型のチェック率が高く、さらに第3段階の「進路変更」、「方向変換」、第4段階の「ハンドル操作」という走行上の主要動作において、女性でG型のチェック率が高いことは注目される。
12. 模擬学科試験の成績をみると、若干の地域差はあるがほぼ6～16パーセントの間の誤答率であり、総合得点の平均では男女差はほとんどみられない。ただ年齢層別では若年と高齢者層にやや誤答率が高い傾向がある。

女性に特有の誤答率の高い問題では、「エンジンブレーキの使い方」、「駐車場からの出入り」などであり、男女共に、「けん引免許」、「坂道での優先と処置」などで誤答率が高い。

13. アンケート調査の結果をみると、学科では、男性がいずれの科目も加齢と共に難しいとする割合が増す傾向を示すのに対し、女性では、年齢とは関係しない。また、学科では、車の構造に関する教程が男性にくらべて女性で著しく難しい方に回答している。技能教習に対する印象は、女性がいずれの段階も男性よりも難しいとしているが、特に「ハンドル」、「ギアチェンジ」（ことに減速時）、「速度調節」、「狭い道の行き違い」などをあげている。
14. これから運転をはじめるにあたって不安を抱く項目は、男女とも「狭路でのすれ違い」、「自転車との併進」、「歩行者の側方通過」をあげており、この他に女性では「バックでの駐車」、「タイヤ交換」に不安感が高い。これは初心者がもっとも気になる要素をそのまま指摘しており、また女性も「バック」の不得手、「パンクの処置」のおっくうなこと等をそのまま表している。ことにタイヤ交換については、高齢者ほど不安感が高い。
15. 以上の様な今回の調査によって見出された教習段階における男女の間の差というものを、教習場面に配慮して学習効率の良い教習プログラムを計画することが今後必要と思われる。



## 第 2 章 調査の目的

現在、初めて運転免許を取得（原付を除く）しようとする者のほぼ90パーセント以上は公安委員会の指定を受けた指定自動車教習所等の専門的な教育機関に入所し、一定のカリキュラムに従った教育、訓練を経て運転者としての資格を得ている。しかし、入所期間には一定の制限が設けられており、入所後6ヶ月を超えてなお運転技能等の検定に合格しない場合は、これまでの教習実績が無効とされる。そこで教習所においては、教習生の個人の特性をよく見きわめ、それらの特性に応じた効率的な教習を進めることが必要となる。

ところで従来から運転技能に関する教習の進度は、男性に比べ女性が、又若年者に比べ中、高年者に時間が多くかかり進度が遅いといわれており、教習所においては、性別、年齢別に教習計画をたてているところもある。

しかし、こうした性別、年齢別差異が運転技能教習のどの段階に存在するのか、又そうした差異が単に性差、年齢差だけに起因するのか否かといった問題については十分に明らかにされてはいえない。

そこで本調査は、女性ドライバーに関する第二年度の研究として、運転技能教習場面における教習進捗の問題を男性と比較することにより、女性がどの教習段階のどのような教習項目において男性との格差を生じているのか、又そこに個人の人格特性や運転適性がどのように関係しているかを明らかにすることにより、今後の女性に対する運転教習指導のあり方を明らかにすることを目的としている。

## 第 3 章 調査の方法

### 3－1 調査項目

運転教習場面における女性の諸特性を明らかにするための次の資料を収集した。

#### (1) 教習原簿の調査

教習生の教習過程が記録されている教習原簿を資料として、年齢、性別、教習期間、段階別技能教習時限数、段階別技能項目の練習頻度、段階別みきわめ不合格項目<sup>(注1)</sup>、運転適性検査等<sup>(注2)</sup>のデータを収集した。

#### (2) 学科試験の誤答率の調査

学科教習（法令、構造、安全知識）における男性、女性の特性を明らかにするため、学科教習が修了した時点で模擬試験(100問)を実施した。

#### (3) アンケート調査

(1)の教習原簿の調査により明らかにされる教習場面における女性の特性の分析を補完するため学科教習及び技能教習の難易度を意識調査により明らかにする。

調査項目は性別、年齢、学科教習における法令、構造、安全知識等の教習内容別にみた難易度、各段階別にみた技能教習の難易度、運転に対する不安感等で構成されている（調査項目の詳細については巻末調査票を参照のこと）。

#### (注 1) みきわめ不合格項目

運転技能教習の第1段階から第4段階の各段階の終了時点で、教習内容が十分に修得されているかをみきわめるための総合運転を行い、各々の教習項目についての合否がチェックされる。

#### (注 2) 運転適性検査

警察庁方式運転適性検査K型と称し、昭和46年に開発され、警察庁及び都道府県警察の指導により個々の運転者の個人的特質に応じたきめ細かい安全教育を行うことを目的として指定自動車教習所や安全運転管理者機関を中心に活用されている。検査の内容は、状況判断力、動作の正確さ、動作の速さ、衝動抑止性、精神安定度から構成されており、総合判断値をもって自動車運転作業における安全性、つまり事故傾向の有無を予測することができるものである。

### 3-2 調査対象

偏よりのないサンプルを収集するため、全国から1道8県<sup>(注3)</sup>を指定し、1県(道)あたり6ヶ所の指定自動車教習所を選定した。

教習原簿調査は、昭和58年8月からさかのぼり1年間の内に調査対象の教習所を卒業した教習生を性別、年齢別にほぼ同数を手作為に抽出し、1県あたり300人、合計2,700人を調査対象とし、エラーチェックの結果表4-1に示す2,689人の有効サンプルを得た。

学科試験調査は、上記の指定自動車教習所に昭和58年9月～10月に入所中の教習生の中から学科教習を修了した男女ほぼ同数を選び調査を実施した。

アンケート調査は、調査対象県とした1道8県の運転免許試験場において学科試験を受験に来た指定自動車教習所の卒業生を対象として男女ほぼ同数に調査を実施した。

以上のサンプルのエラーチェックを行った結果、教習原簿データは男性1,186人、女性1,163人、計2,349人、学科試験データは男性1,458人、女性1,452人、計2,910人、アンケート調査は男性1,458人、女性1,452人、計2,910人の有効サンプルを集計の対象とした。

表4-1 教習データサンプル構成

| 県別    | 性別 | 男 性   | 女 性   | 計     |
|-------|----|-------|-------|-------|
| 北 海 道 |    | 150   | 150   | 300   |
| 青 森   |    | 149   | 149   | 298   |
| 新 潟   |    | 148   | 144   | 292   |
| 長 野   |    | 144   | 148   | 292   |
| 愛 知   |    | 148   | 148   | 296   |
| 奈 良   |    | 152   | 147   | 299   |
| 山 口   |    | 148   | 149   | 297   |
| 徳 島   |    | 149   | 150   | 299   |
| 宮 崎   |    | 168   | 148   | 316   |
| 計     |    | 1,356 | 1,333 | 2,689 |

### 3-3 調査実施期間

調査は、昭和58年9月から11月中旬にかけて、各々の道府県において実施した。

### 3-4 集計方法

教習原簿調査については、すべてのデータを電算により処理し、性別、年齢別、適性類型別、さらに必要なクロスをかけて整理、解析した他、数値データについては統計量の計算を行った。

学科試験の誤答率の調査およびアンケート調査についても同様にデータを電算で処理し、性別、年齢別に集計を行った。

(注3)調査対象県

北海道、青森県、新潟県、長野県、愛知県、奈良県、山口県、徳島県、宮崎県

## 第 4 章 調査の結果

### 4-1 技能教習時限数

#### (1) 教習所要日数

技能教習第1段階の開始日から卒業検定合格日までを教習所要日数として算出し、性別、年齢別に示したのが図4-1である。

教習所要日数の男女差について、全年齢で比較すると、30日以内の短期間で卒業した者の割合は、女性が3.2パーセントしかみられないのに対して、男性は11.1パーセント(女性の約3.5倍)みられる。この差が教習所要日数を中央値であらわした数値に反映しており、男性が57.3日であるのに

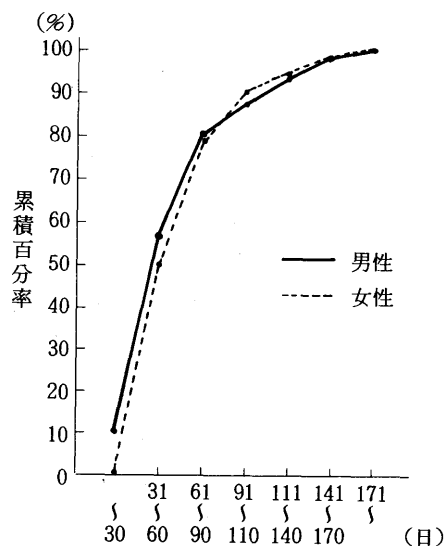
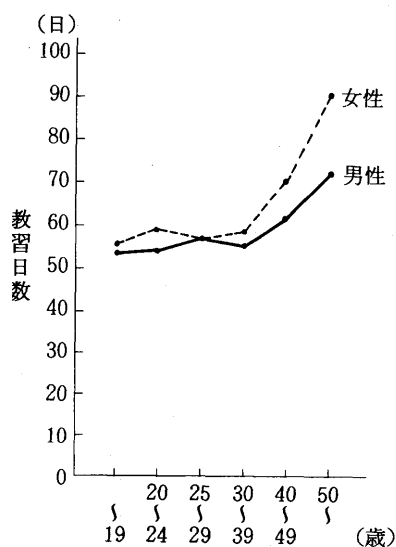


図4-1 教習所要日数



(注) 教習日数は、中央値で示してある。

図4-3 性別・年齢別教習日数

|      |       | ～30日 | 31～60日 | 61～90日 | 91～110日 | 111日～ | 人数    | 中央値  |
|------|-------|------|--------|--------|---------|-------|-------|------|
| 男    | 19歳以下 | 17.8 | 45.3   | 22.8   | 6.6     | 7.5   | 197   | 52.4 |
|      | 20～24 | 16.7 | 47.8   | 13.5   | 6.8     | 15.2  | 192   | 51.9 |
|      | 25～29 | 10.5 | 46.2   | 23.2   | 5.8     | 14.3  | 190   | 56.6 |
|      | 30～39 | 11.6 | 47.0   | 24.0   | 7.0     | 10.4  | 242   | 55.5 |
|      | 40～49 | 5.3  | 44.1   | 28.7   | 10.1    | 11.8  | 188   | 61.4 |
|      | 50～   | 4.0  | 33.3   | 33.3   | 13.0    | 16.4  | 177   | 72.4 |
| 女    | 19歳以下 | 7.9  | 51.6   | 18.9   | 9.5     | 12.1  | 190   | 55.5 |
|      | 20～24 | 7.0  | 47.3   | 28.0   | 9.1     | 8.6   | 186   | 58.3 |
|      | 25～29 | 2.7  | 55.1   | 31.0   | 6.4     | 4.8   | 187   | 56.8 |
|      | 30～39 | 1.7  | 54.1   | 29.8   | 9.9     | 4.5   | 242   | 57.8 |
|      | 40～   | 1.7  | 37.9   | 39.5   | 10.5    | 12.1  | 190   | 70.2 |
| 男性合計 |       | 11.1 | 44.3   | 24.1   | 8.1     | 12.4  | 1,186 | 57.3 |
| 女性合計 |       | 3.2  | 45.1   | 29.8   | 10.9    | 11.0  | 1,163 | 62.8 |

図4-2 年齢別教習日数

対して、女性は62.8日と若干女性が長い日数を要しているが、大きな差とはいえない。つまり男女共にその半数近くは、1か月から2か月の間で卒業している。そこで、男女差を年齢層別に教習所要日数の中央値で比較すると、30歳代までの年齢層では男女の教習日数がよく近似しているのに対し、40歳以上では男性に比べ女性にきわめて長くなっているのが特徴である。（図4-2）つまり、40歳代では、男性の61.4日に対して、女性は70.2日、50歳以上では、男性の72.4日に対して女性は89.9日と高年齢層ほどその格差が大きくなっている。

このように、中央値といった平均的な数値でもって比較すると、男女間の格差は高年齢層だけに見られるのであるが、図4-2によれば3か月（91日以上）以上の長い期間を要した者の割合は、20歳代では女性に低く、1か月以内の短期間で卒業した者の割合は、いずれの年齢層においても男性に高いことがわかる。

次に、年齢差についてみると、男女共に同様の傾向を示しており、30歳代までは教習所要日数にほとんど差はなく、40歳以上で急に遅延傾向を示し、ことに女性にきわだった特徴がみられる。ただし、1か月以内の短期間で卒業した者の割合は、男性においては、若年層ほど高く、高年齢層ほど低い傾向を示している。（図4-3）

## （2）技能教習時限数

指定自動車教習所における技能教習は、基本走行から応用走行まで、4段階に分けて進められている。各段階における所定の教習時限数は、第1段階（正しい手順及び正確な操作）が4時限、

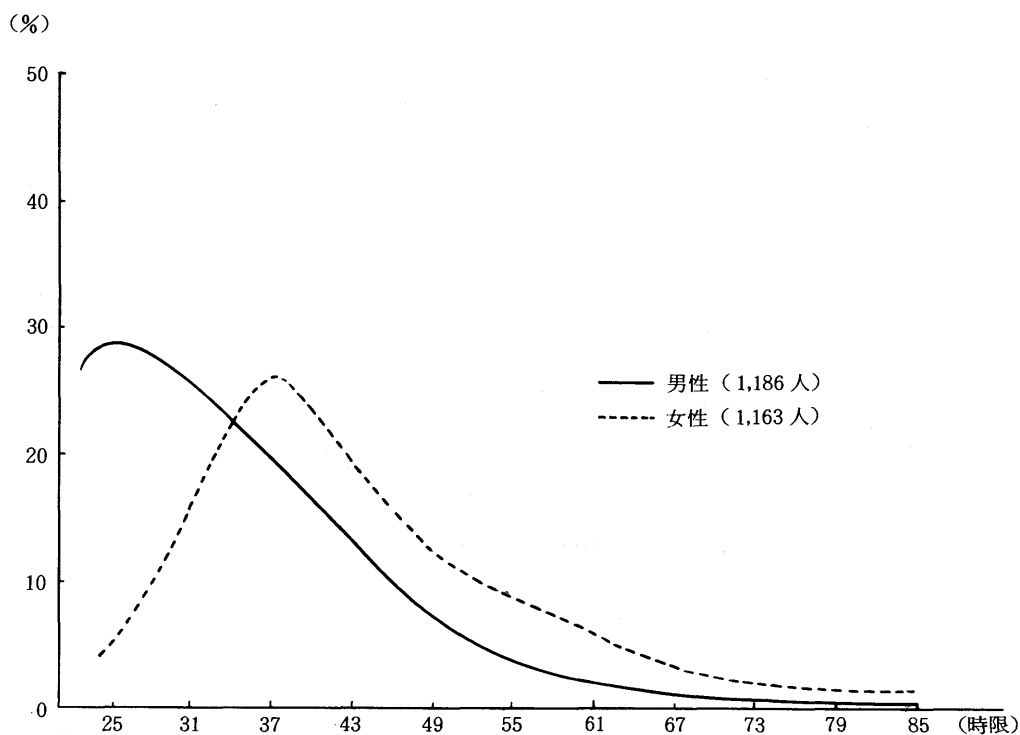


図4-4 性別技能教習時限数

第2段階（運転装置の操作時期及び円滑な操作）が4時限、第3段階（法規履行及び車の正しい誘導）が9時限、そして第4段階（道路における安全運転及び総合運転）が10時限で、計27時限が卒業に要する最低時限数である。ただし、すでに自動二輪免許を取得している者については、25時限が最低時限数となる。

第1段階の教習開始後、卒業検定に合格するまでの所要時限数を技能教習時限数として、その分布を男女別に示したのが、図4-4である。男性と女性の分布曲線を比較すると、極めて明瞭な特徴がみられる。つまり、男性の場合、最低時限数(25～27時限)で卒業する者が全体の29パーセントと最も多く、時限数の増加に伴いその比率が減少する一方向性を示すのが特徴であるのに対して、女性は最低時限数の立上がりだが、極めて小さく(3パーセント)、40～42時限をピークとして、その後は時限数の増加と共に減少する分布を示している。図4-5は、当安全運転センターにおける昭和53年度の調査データ<sup>(注1)</sup>を示したもので、ここにおいても男性の一方向性、女性の山型分布が認められており、双方のデータから男女の分布の 패턴の持つ特徴が確かめられた。

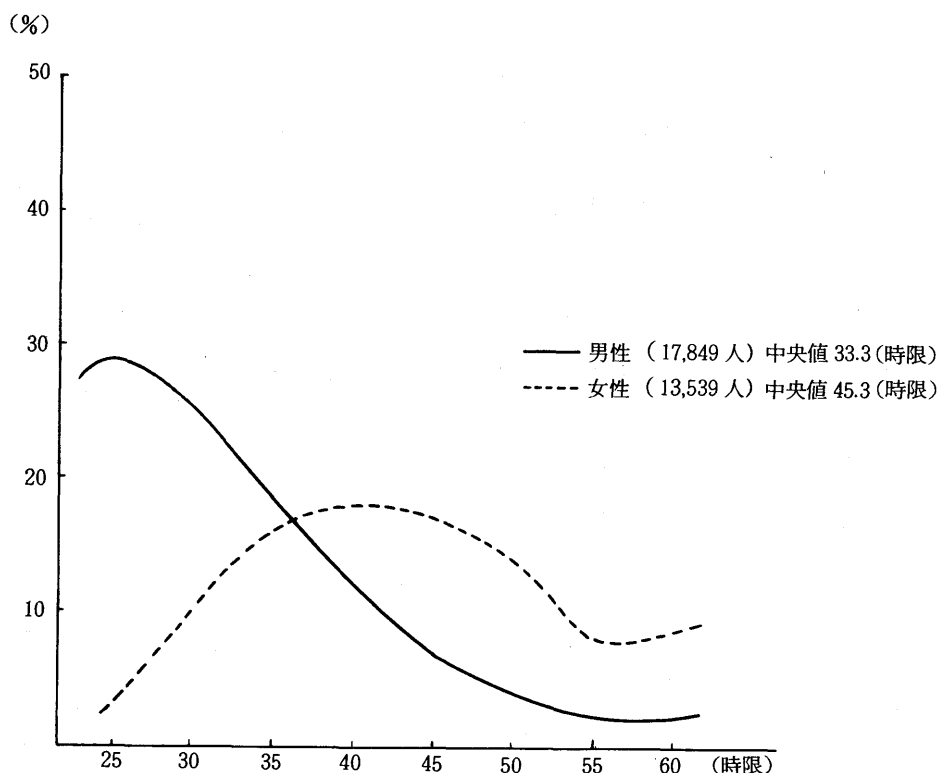


図4-5 技能教習時限数（昭和53年度調査）

（注1）初心運転者の実態に関する調査研究報告書 昭和54年3月

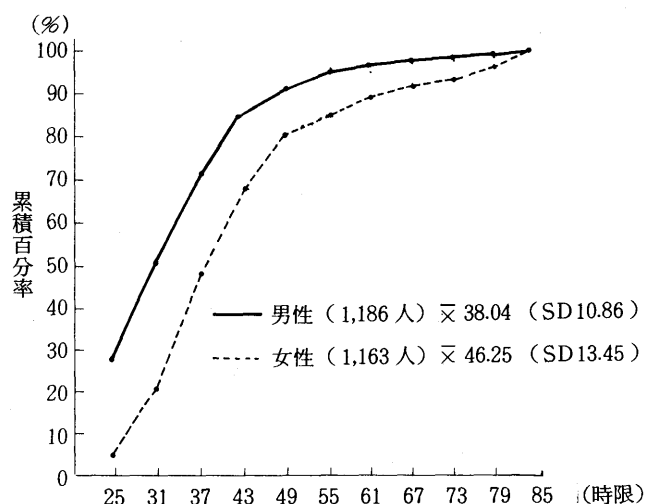


図 4-6 性別技能教習時限数

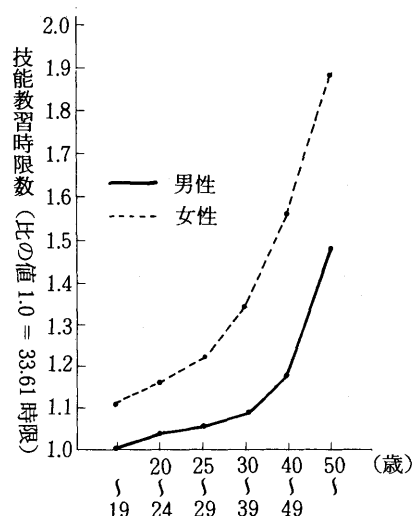


図 4-7 性別技能教習時限数の比較

図 4-6 は、これを累積度数分布で示したものであるが、男性と女性がよく分離していることがわかる。技能教習時限数の平均値を算出すると、男性が38.04時限であるのに対して女性は46.25時限と男性に比べ女性は約1.2倍(約8時限)の時限数を要しており、男女間に有意な差がみられた。図 4-7 は、平均技能教習時限の最も少ない男性の19歳以下を1として(1.0=33.61時限)、男性、女性の各年齢別に比率をもとめて、加齢に伴う時限数の増加を示したものである。男性の場合、30歳代(1.09)までは大きな格差はみられないが、40歳代で約1.2倍(6時限)、50歳以上では約1.5倍(16時限)も長くかかっていることがわかる。女性は、20歳代までは1.2倍前後にとどまっているが、30歳代から格差が大きくなり、1.35倍(約12時限)40歳代で約1.6倍(約20時限)、50歳以上では、約1.9倍(約30時限)と年齢が高くなるほど格差が大きくなっている。ことに女性の20歳代までは、男性の40歳代の平均にほぼ相当しており、それ以降の年齢では男女間の格差が更に大きくなっていることが判る。

次に、年齢別に技能教習時限数の分布を示したのが、図 4-8 及び図 4-9 である。年齢別にみても、先ほどの男女別分布のパターンがよくあらわれており、男性の場合、40歳代および50歳以上の高年齢層では、他の年齢層と異った分布を示しており、50歳以上ではむしろ、女性の分布パターンに近似していることが特徴である。また分布のピークも加齢に伴い、時限数の長い方に移行しており、しかもすそが広がった分布を示している。女性は、どの年齢層においても最低時限数における立上がり小さく、(5パーセントの範囲)、時限数の長い方へ広がった分布を示しているが、そのピークが加齢に伴い時限数の長い方へずれているのがわかる。これを年齢別に累積度数分布で示したのが図 4-10 及び図 4-11 である。男性の場合、加齢に伴う分離の状況が女性ほど顕著ではないが、高年齢層ほど時限数が延びている様子がうかがわれる。女性は、19歳以下と20歳代の間を除いては、各年齢とも、よく分離している。

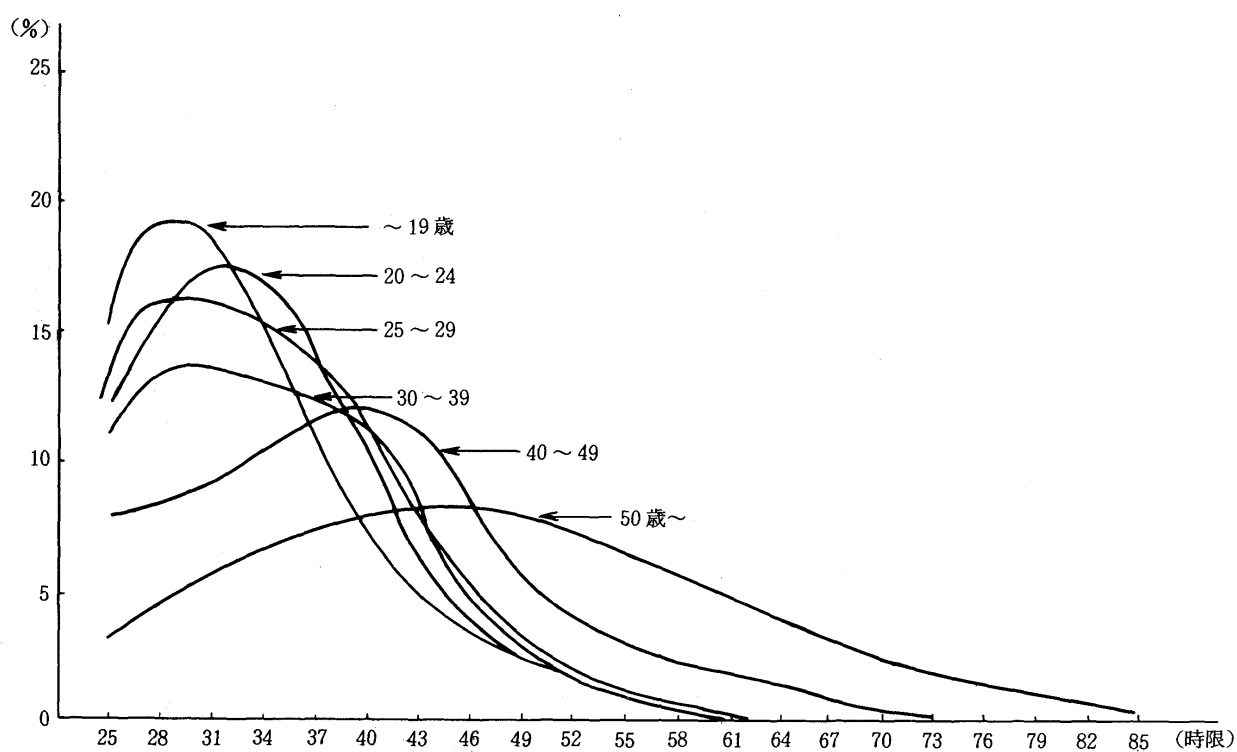


図4-8 年齢別技能教習時限数(男性)

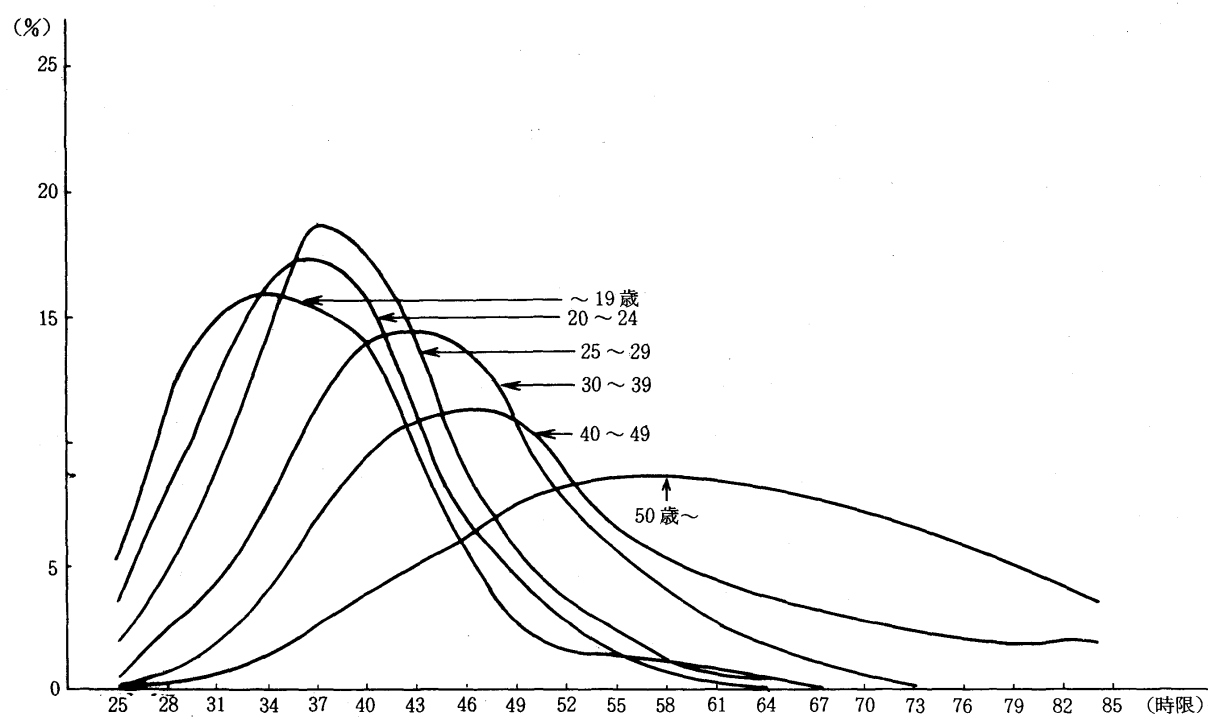


図4-9 年齢別技能教習時限数(女性)



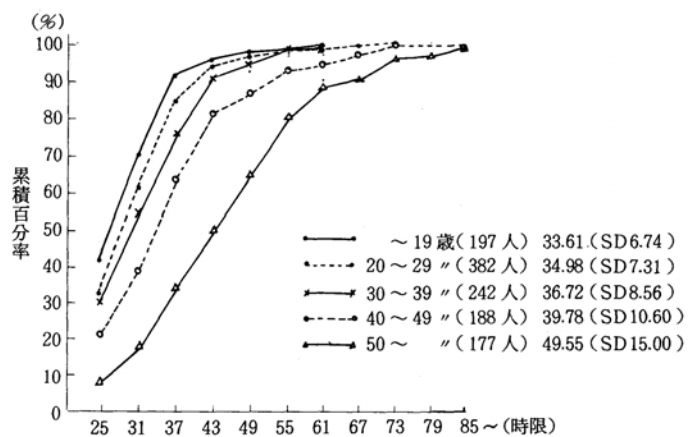


図 4-10 年齢別技能教習時限数(男性)

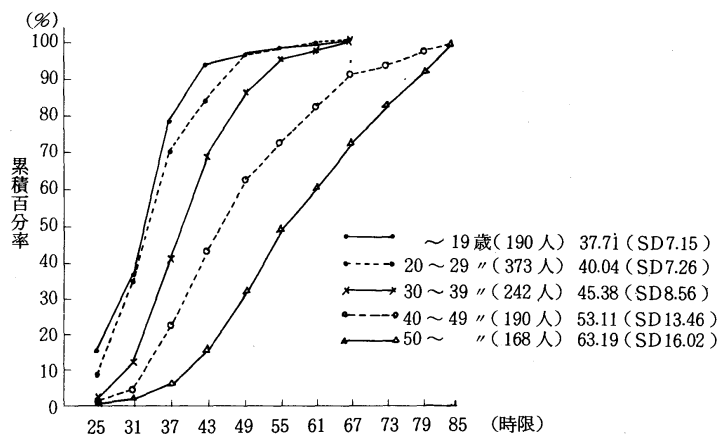


図 4-11 年齢別技能教習時限数(女性)

年齢別に所要時限数の平均値を算出すると、男性の場合 19歳以下が33.61時限で最も短く、20歳代が34.98時限、30歳代が36.72時限、40歳代が39.78時限、そして50歳以上が49.55時限と加齢に伴い、時限数が増加しており、50歳以上では、19歳以下に比べて、約1.5倍(16時限)の時限数を要している。

一方、女性においても、19歳以下が37.71時限で最も短く、20歳代が40.04時限、30歳代が45.38時限、40歳代が53.11時限と、加齢に伴う時限数の増加が顕著である。

なお、表 4-2 に、各年齢間の t 検定による値を示してあるが、いずれの年齢間とも教習時限数の差は有意である。

表 4-2 技能教習時限数の年齢間の検定値(t値)

| 時限<br>年齢 | ～19 | 20～29            | 30～39            | 40～49             | 50～                |
|----------|-----|------------------|------------------|-------------------|--------------------|
| ～19      |     | 3.6127<br>2.1894 | 9.9045<br>4.1476 | 13.8910<br>6.2893 | 19.7505<br>13.4415 |
| 20～29    |     |                  | 8.2833<br>2.7044 | 14.9350<br>6.3005 | 23.0866<br>15.4087 |
| 30～39    |     |                  |                  | 7.2411<br>3.3034  | 14.5225<br>11.0416 |
| 40～49    |     |                  |                  |                   | 6.4493<br>7.1992   |
| 50～      |     |                  |                  |                   |                    |

(注) 上段男性、下段女性

### (3) 段階別技能教習時限数

#### a. 第1段階

第1段階における所要時限数を男女別に累積百分率で示したのが図4-12である。男性と女性の分布が極めてよく分離して様子がわかる。第1段階を所定の4時限で終了した者の率は、男性が30パーセントを超えるのに対して女性は10パーセント以下である。平均時限数を比較すると、男性が5.86であるのに対し、女性は7.73と高く、平均で女性が1.9時限遅くなっている。

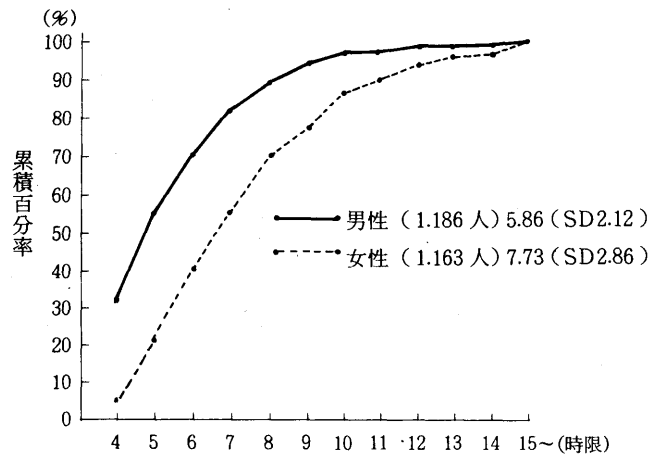


図4-12 第1段階教習時限数

次に、年齢別に累積百分率で示したのが、図4-13（男性）及び図4-14（女性）である。男性の場合、50歳以上を除いては、各年齢群の分布が極めて接近しており、年齢による格差は大きくない。50歳以上の高年齢者群だけがよく分離しており、所要時限の長い10パーセントの人は11時限以上と、所定の時限数の約3倍以上の時間をかけている。女性は図4-14に示すように、20歳代以下の若年層で接近しているが、30歳以上では、各年齢群がよく分離している。男性と異なるのは、所定の時限数(4時限)で修了する者の率が、どの年齢群も10パーセントを超えないこ

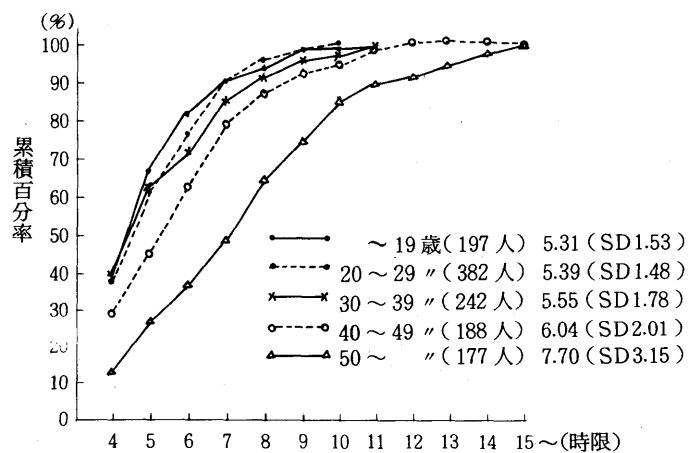


図4-13 年齢別教習時限数(第1段階)男性

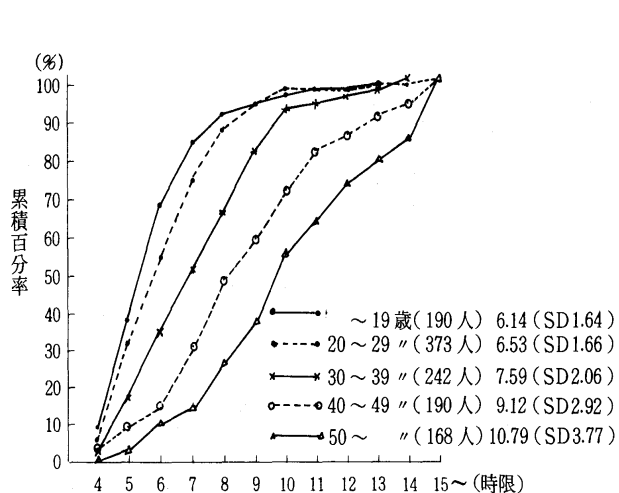


図4-14 年齢別教習時限数(第1段階)女性

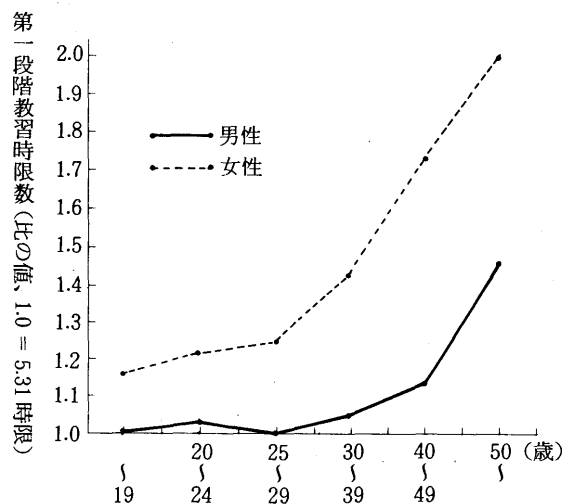


図4-15 第1段階教習時限の比較

とである。そして、女性の場合、加齢と共に所要時限数が増加し、19歳以下と50歳以上では約1.8倍の格差が生じ、高年者では平均で約5時限も長くなっている。これを更にわかりやすく示したのが図4-15である。最も早く修了している男性の19歳以下の平均時限数を1 (1.0=5.31) とし、男性、女性の各年齢群の所要時限数を比率で示したものである。男性の場合、40歳代までほとんど大きな差異がなく、50歳以上で約1.5倍と19歳以下に比べて約2時限長くなっている。女性の場合は更に顕著で、30歳代では1.4倍を超え、男性の50歳以上とほぼ同じレベルにある。そして、40歳代では、1.7倍、50歳以上では2倍に達している。

#### b. 第2段階

第2段階における所要時限数を男女別に累積百分率で示したのが図4-16である。第1段階と同様、男性と女性の分布がよく分離しており、所定の4時限で修了した者の率も男性が20パーセントを超えるのに対して、女性は5パーセント以下と極めて低率である。平均時限数を比較すると、男性は6.74、女性は8.76で女性が2時限遅い。

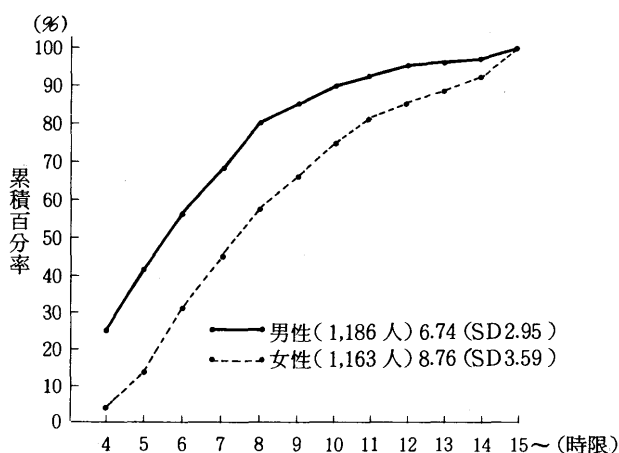


図4-16 第2段階教習時限数

次に年齢別に累積百分率で示したのが、図4-17（男性）及び図4-18（女性）である。男性の場合40歳代以下の各年齢群間の分離が第1段階よりも一段と明瞭になっている。50歳以上の高齢者群は極めてよく分離しており、第1段階に比べて、年齢格差がよく現われている。女性は図4-18に示すように、各年齢群が極めてよく分離しており、第1段階と同様、加齢に伴う分布のずれが明瞭である。図4-19は、第2段階における男性の19歳以下の平均時限数を1（1.0=5.63時限）として男性、女性の各年齢群の時限数を比率で示したものである。男性の場合、30歳代までが漸増傾向を示すが、40歳代で1.2倍を超え、50歳以上では1.7倍に達し、第1段階よりも格差は大きくなっており、ことに高年齢群において、時間がかかっている。女性は、30歳代で1.5倍を超え40歳代で1.8倍、50歳以上では2.2倍をそれぞれ超えている。男性の40歳代は女性の20歳代後半と同じレベルであり、男性の30歳以下が女性のどの年齢群よりも少ない時限数で修了していることから、ことに女性が第2段階に移行して男性との格差が大きくなっていることを示している。

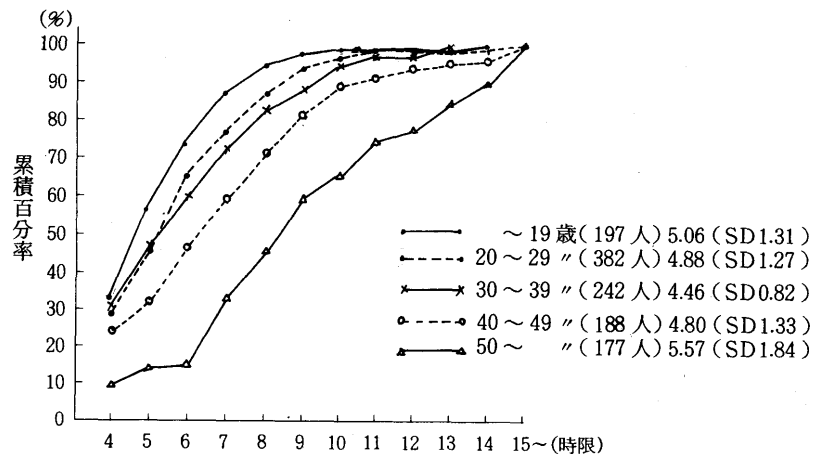


図4-17 年齢別教習時限数(第2段階)男性

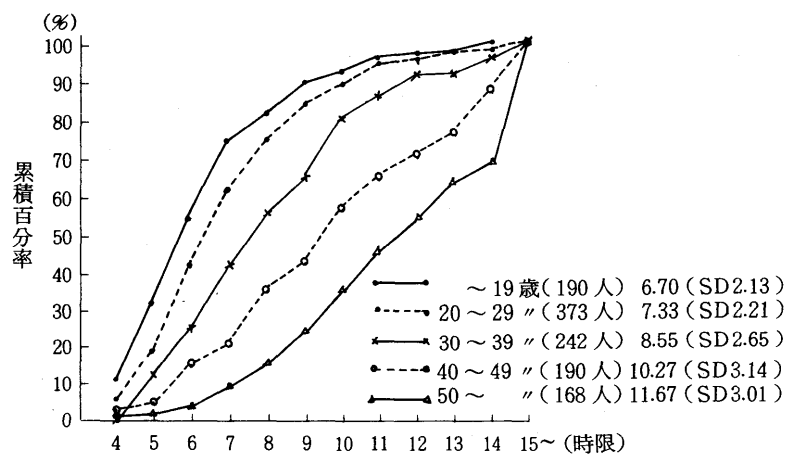


図4-18 年齢別教習時限数(第2段階)女性

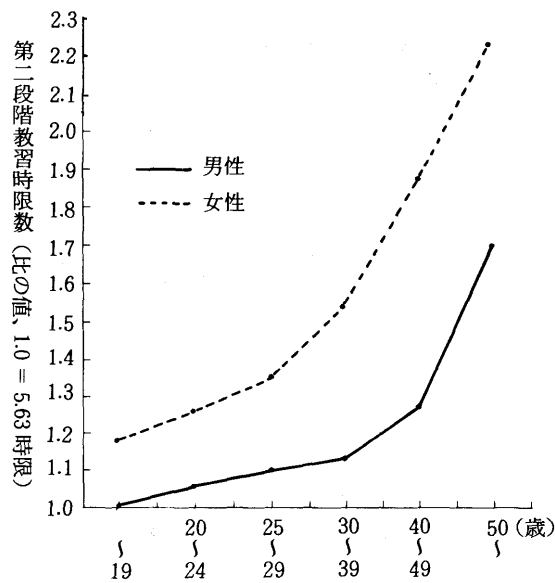


図4-19 第2段階教習時限の比較

c. 第3段階

第3段階の所要時限数を累積百分率で示したのが図4-20である。ここでも、男性と女性の分布はよく分離しており、所定の9時限で修了した者は男性が30パーセントを超えているのに対して、女性は10パーセントにとどまっている。平均時限数を比較すると、男性13.56時限、女性16.53時限と平均で3時限女性が遅い。

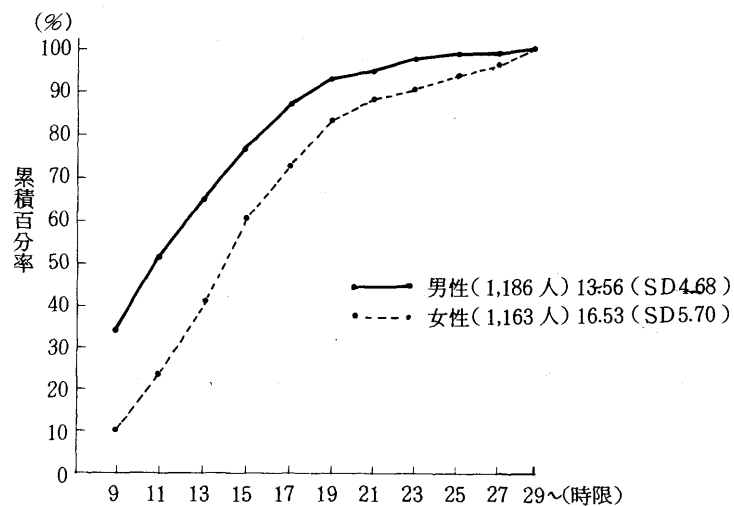


図4-20 第3段階教習時限数

年齢別にみると、男性の場合図4-21に示すように、19歳以下と20歳代が接近しており、差異がみられないが、30歳以上では各年齢層が分離しており、ことに50歳以上では、所定の9時限で修了した者が10パーセントと他の年齢群に比べて極端に低くなっている。女性も、図4-22に示すように男性と同様、各年齢群が極めて明瞭に分離している。

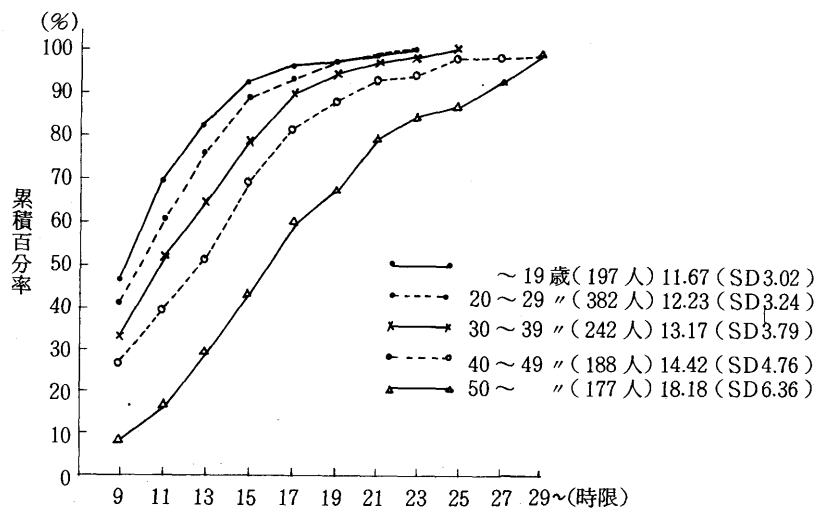


図4-21 年齢別教習時限数(第3段階)男性

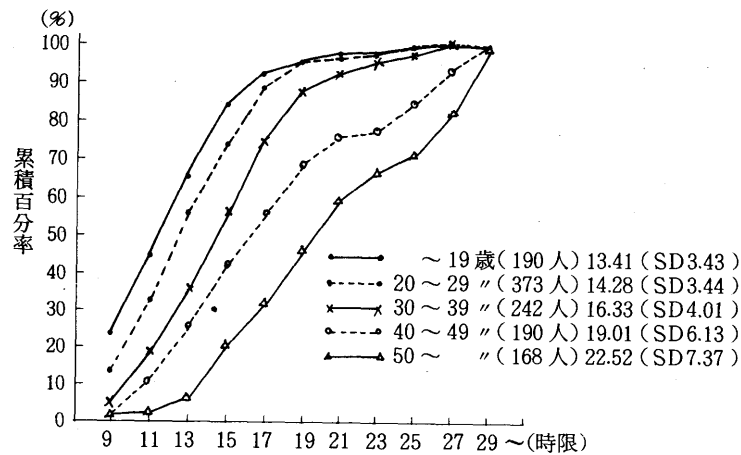


図4-22 年齢別教習時限数(第3段階)女性

第3段階における男性の19歳以下の平均時限数を1(1.0=11.67時限)として、男性、女性の各年齢群の時限数を比率で示したのが図4-23である。男性の場合、30歳代までは、加齢と共に漸増傾向を示し、40歳代で1.2倍、50歳以上で1.5倍をそれぞれ超えている。女性は、30歳代から格差が大きくなり(1.4倍)、40歳代で1.6倍、50歳以上では、

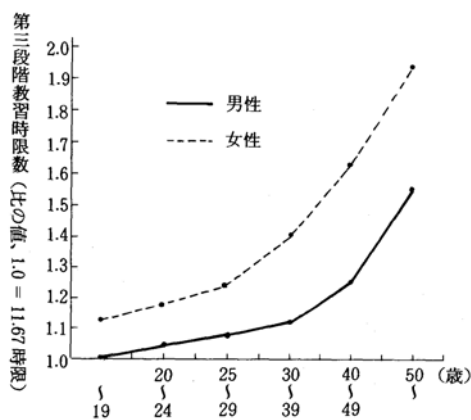


図4-23 第3段階教習時限の比較

1.9倍を超えている。男性の40歳代と女性の20歳代後半が、近似した時限数を示し、男性の30歳代以下では、女性のどの年齢群よりも短い時限数で修了している。

#### d. 第4段階

第4段階における所要時限数を男女別に累積百分率で示したのが図4-24である。男性と女性の分布が極めてよく分離している様子がわかる。第4段階は男性、女性ともに所定の10時限で修了する者の率が高く、男性で50パーセント弱、女性で30パーセント弱みられる。しかし、平均時限数を比較すると、男性が11.88に対して、女性は13.23で女性の方がやや遅い。

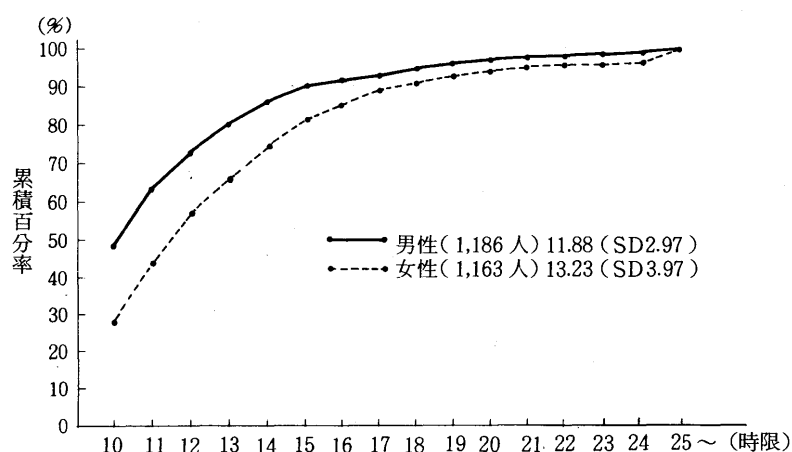


図4-24 第4段階教習時限数

次に年齢別に累積百分率で示したのが図4-25（男性）及び図4-26（女性）である。男性の場合、50歳以上の群が他の年齢群から離れて分布しており、教習時限数が伸びていることがわかる。第4段階を所定の10時限で修了した者の割合は、年齢格差が顕著で、19歳以下では、60パーセント以上みられるのに対して、加齢と共にその率が減少し、50歳以上の高齢群では、30パーセント以下となっている。年齢別にみた分布でも19歳以下と20歳代との間に差はみられないが、その他の年齢群は加齢に伴い時限数の長い方へずれていることがわかる。女性についても図4-26に示すように男性と同様、50歳以上の群が他の年齢群から離れて分布しており、時限数が大きく伸びているこ

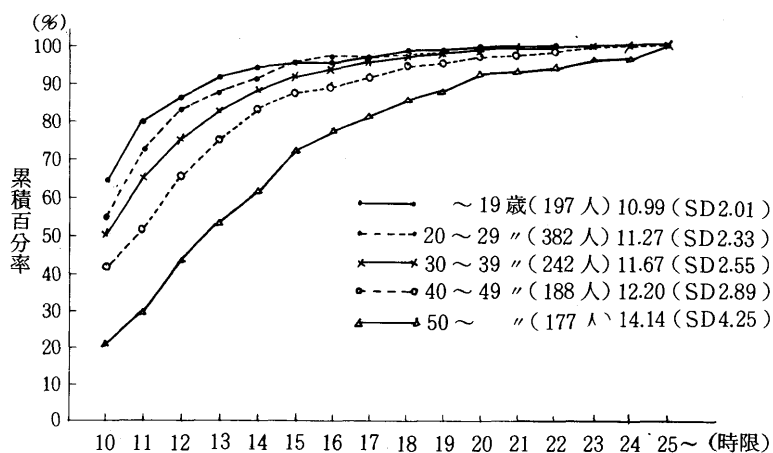


図4-25 年齢別教習時限数(第4段階)男性

とがわかる。所定の時限数(10時限)で修了した者の率も、30歳代以上の群では50パーセントを超えるのに対し、40歳代で40パーセント、50歳以上では20パーセントにとどまっており、ここでも加齢に伴ない時限数が長くなっている。年齢別にみた分布でも19歳以下と20歳代で差がみられないが加齢と共に教習時限数の長い方へずれていることがわかる。

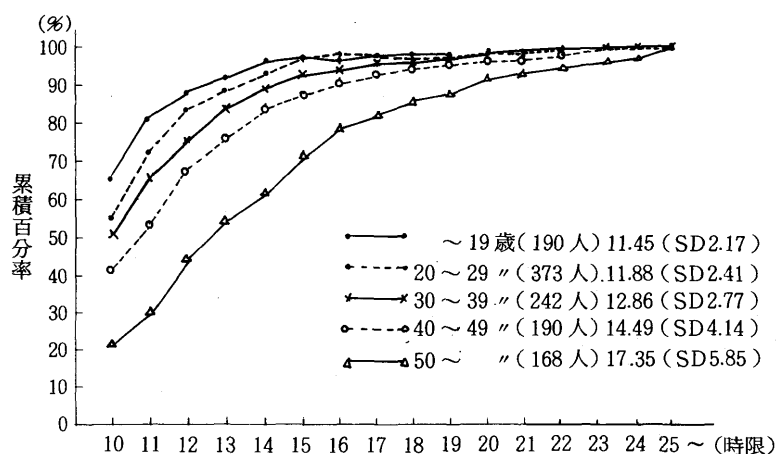


図4-26 年齢別教習時限数(第4段階)女性

第4段階における、男性の19歳以下の平均時限数を1(1.0=10.99時限)として、男性、女性の各年齢群時限数を比率で示したのが図4-27である。男性の場合、これまでの各段階にみられたような極端な年齢格差はみられず、加齢と共に漸増傾向を示している。しかし、50歳以上の高齢群においては、19歳以下の群の1.3倍弱の比率を示し、ここでも、高齢者の進度が遅いことを示している。女性も、男性に比べて30歳代までは、それほど大きな格差はみられず、むしろ40歳代以上の群で格差が大きくなっている。

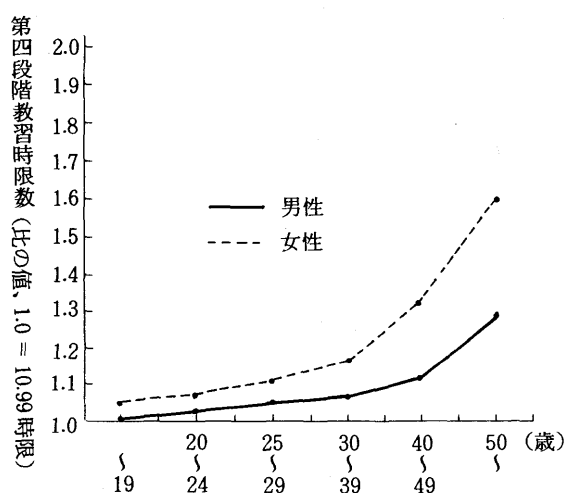


図4-27 第4段階教習時限の比較



# e. 教習日数と段階別時限数

卒業検定合格までに要した教習日数を60日以内と61日以上の二群に分けて、教習日数の長い群がどの段階で進度が遅れたかをみたのが図4-28-1から図4-28-6（第1段階）、図4-29-1から図4-29-6（第2段階）、図4-30-1から図4-30-6（第3段階）、図4-31-1から図4-31-6（第4段階）である。

第1段階では、男女共に30歳代までは、教習日数の多寡による顕著な差はない。しかし、40歳代以降では男性で2時限、女性で3時限の差がみられ、ことに女性の40歳代以降では、第1段階から教習日数の長い群の進度が遅くなっている。

第2段階及び第3段階では、男性、女性共に20歳代までは教習日数による大きな差はない。しかし、第1段階が40歳以降で差が表われたのに対して、ここでは、30歳以降と年齢が下がっているのが特徴である。第4段階では、男性は50歳代以降、女性は40歳代以降で差がみられ、高齢者の教習日数の長い群の進度が遅くなっている。このように、教習日数の長い群は高齢者において男性

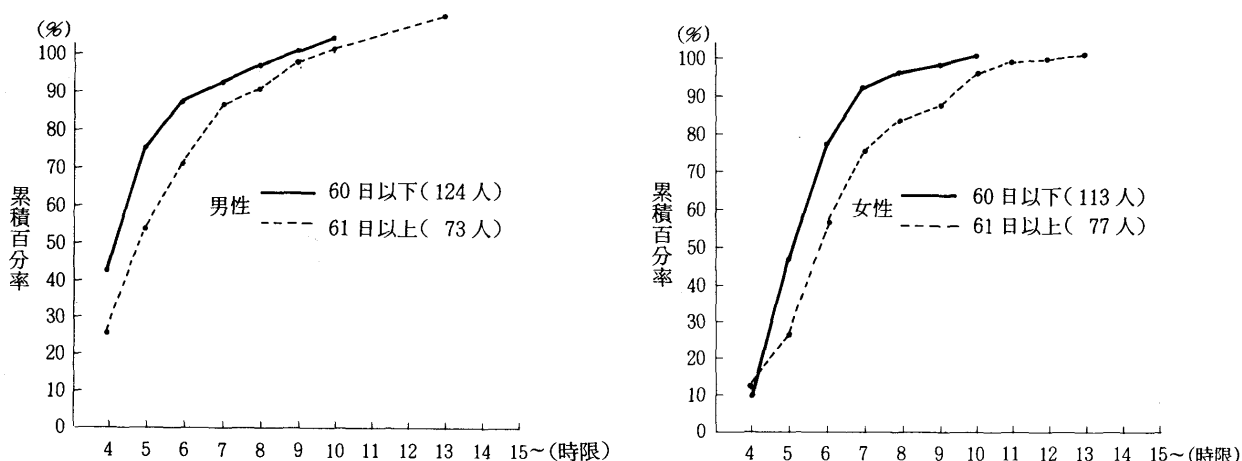


図4-28-1 教習日数別第1段階教習時限数(19歳以下)

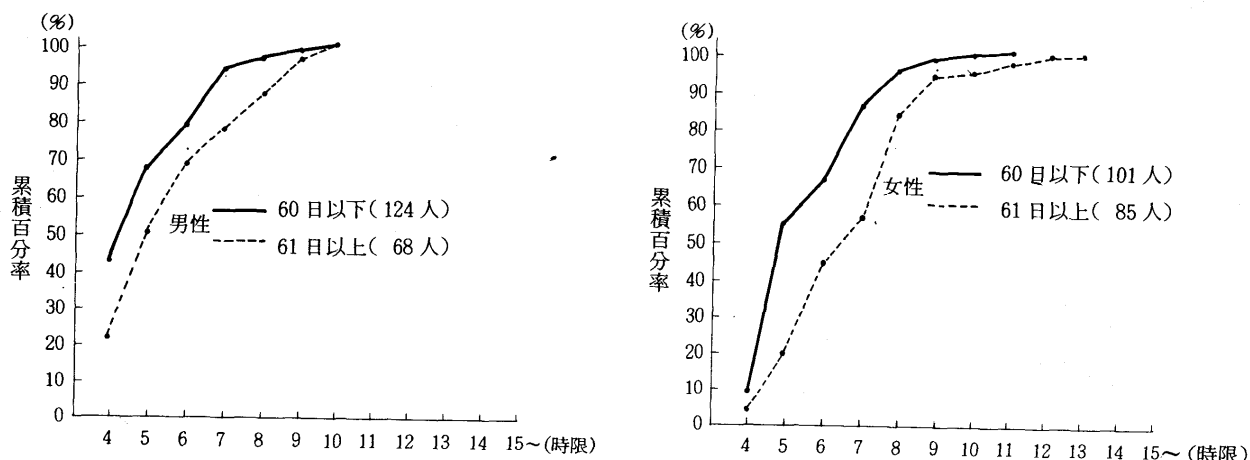


図4-28-2 教習日数別第1段階教習時限数(20～24歳)

が第2段階から女性はすでに第1段階から教習の進度が遅くなっている。20歳代以下の若年齢層では、全体的には各教習段階とも差は小さいが、教習日数の長い群に極端に時限数の長い者が少数含まれている。

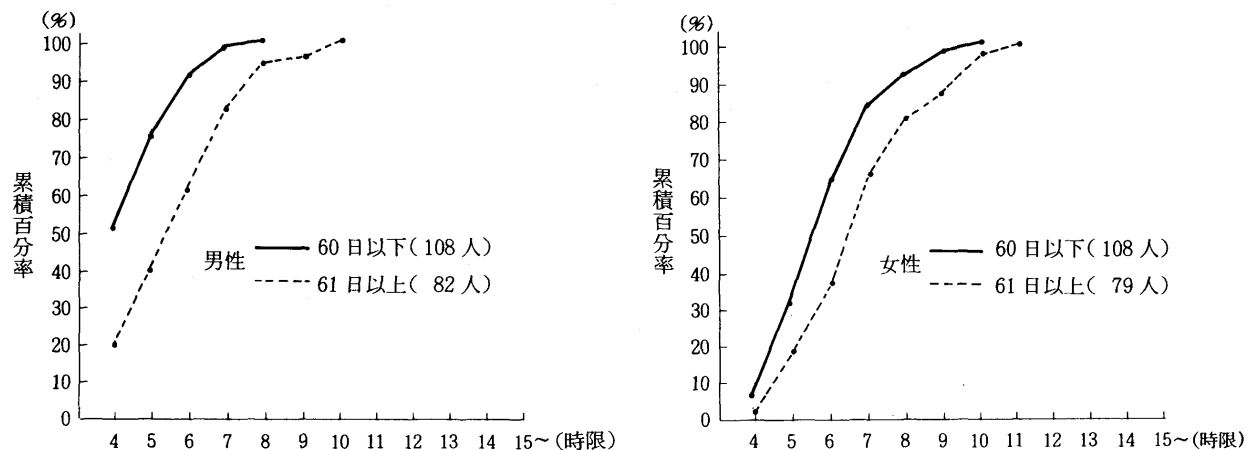


図4-28-3 教習日数別第1段階教習時限数(25～29歳)

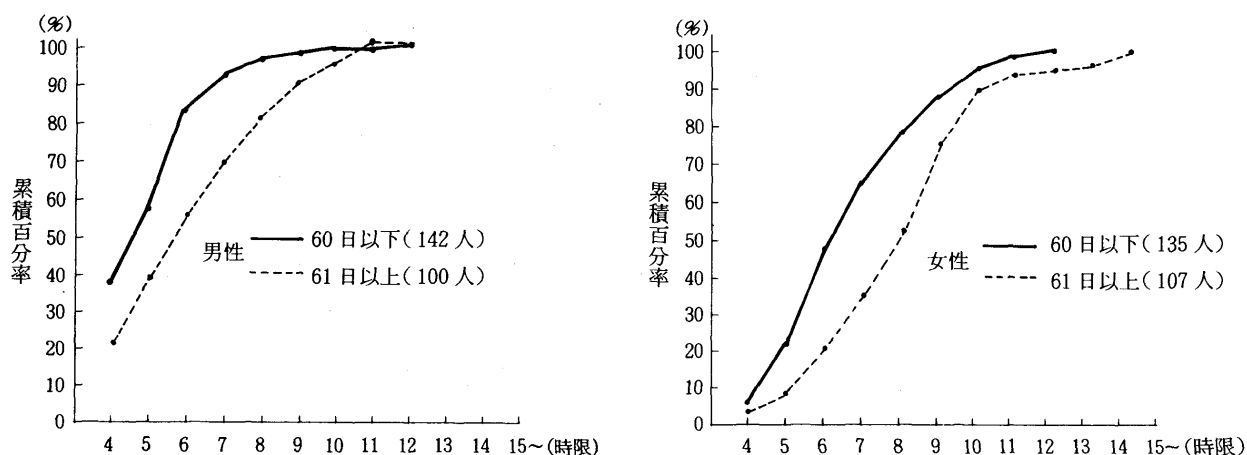


図4-28-4 教習日数別第1段階教習時限数(30～39歳)

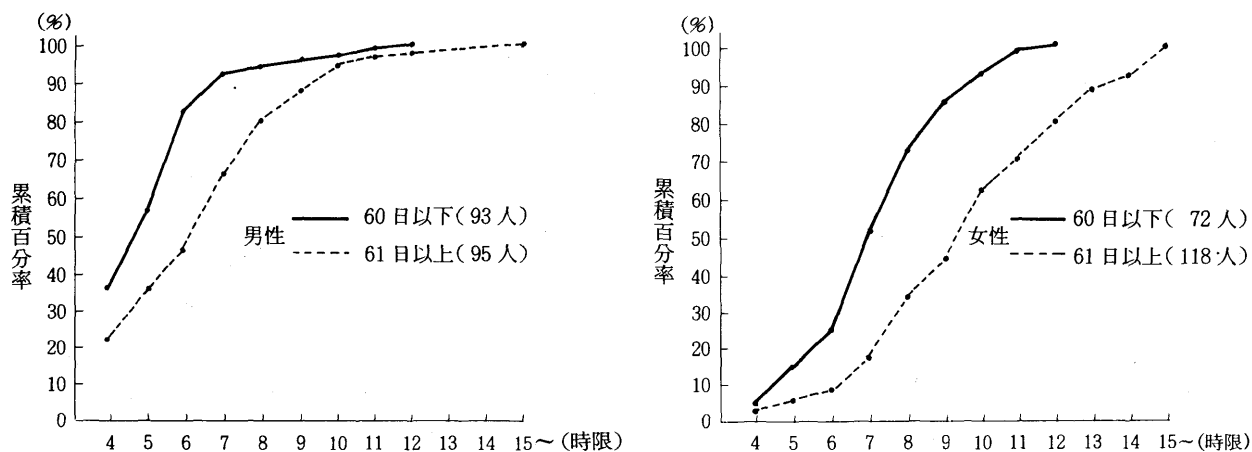


図4-28-5 教習日数別第1段階教習時限数(40～49歳)

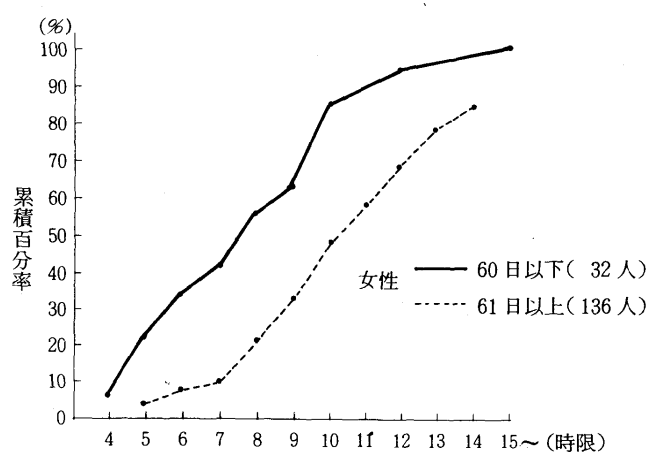
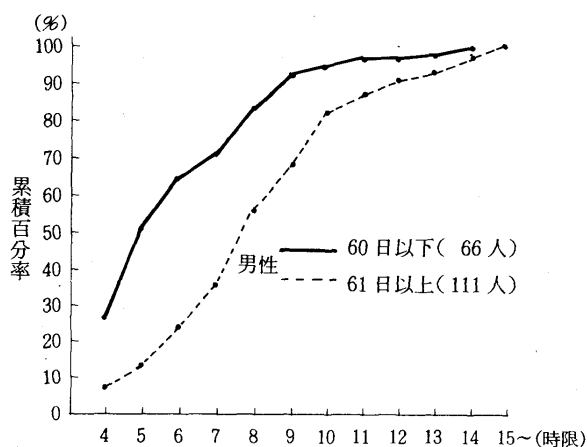


図 4-28-6 教習日数別第 1 段階教習時限数(50 歳以上)

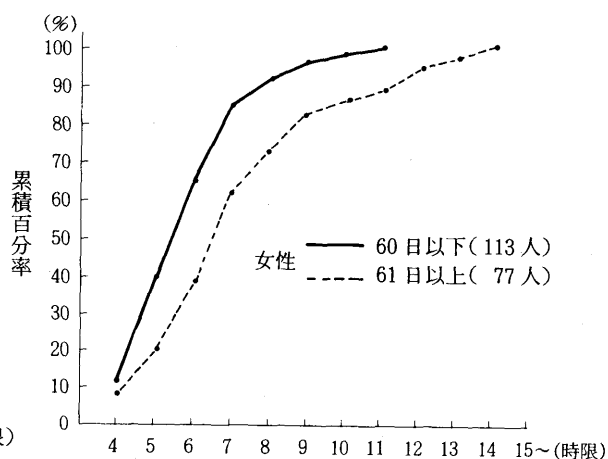
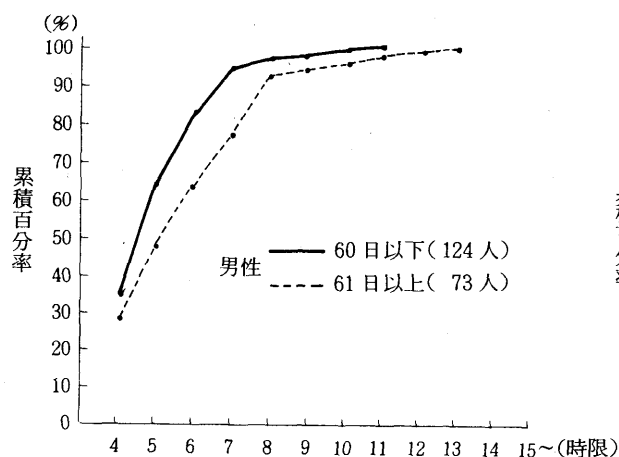


図 4-29-1 教習日数別第 2 段階教習時限数(19 歳以下)

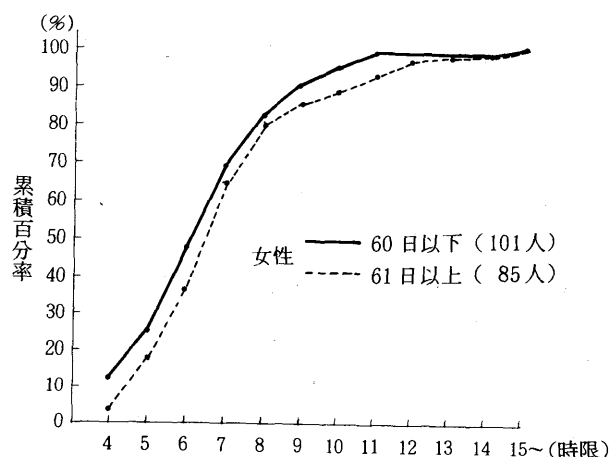
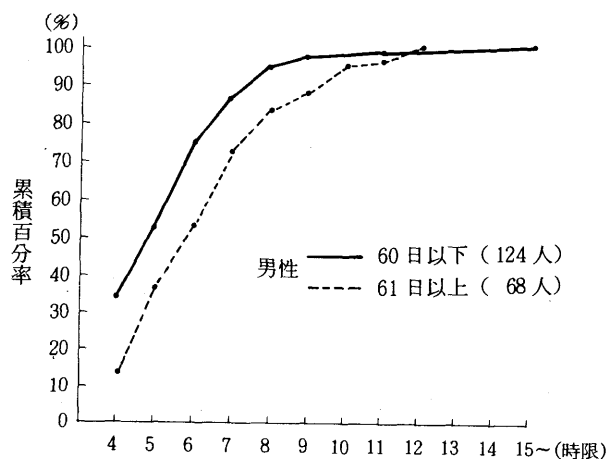


図 4-29-2 教習日数別第 2 段階教習時限数(20~24 歳)

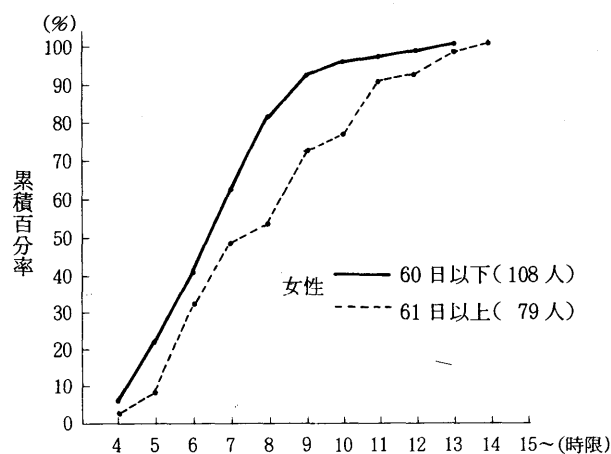
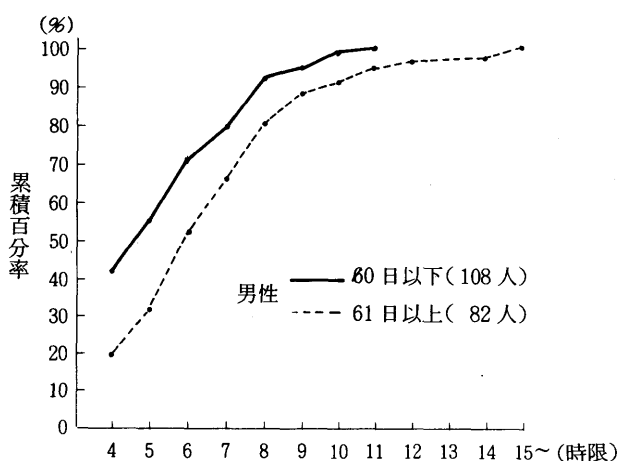


図4-29-3 教習日数別第2段階教習時限数(25~29歳)

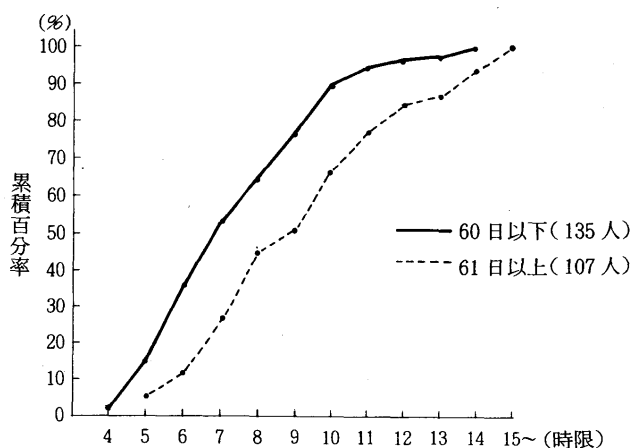
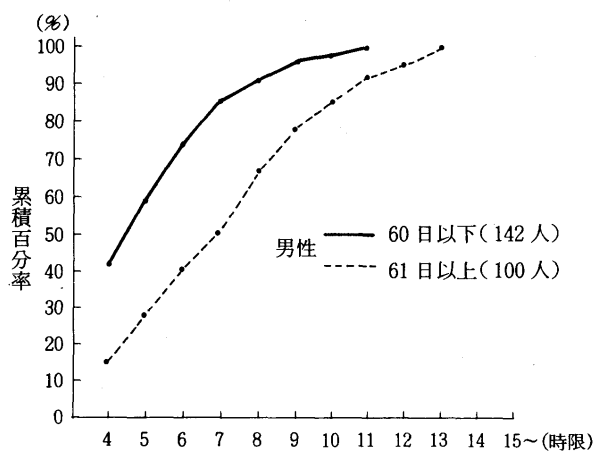


図4-29-4 教習日数別第2段階教習時限数(30~39歳)

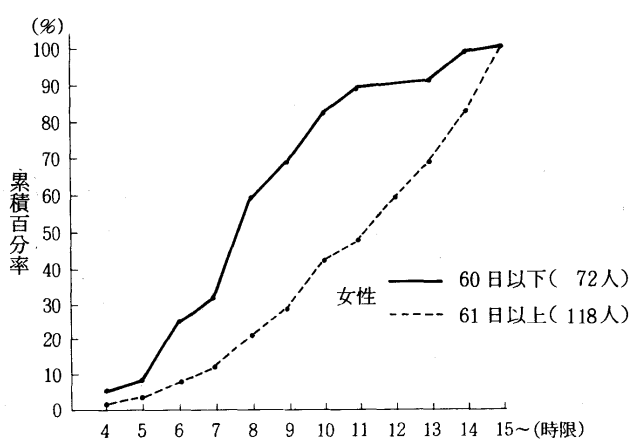
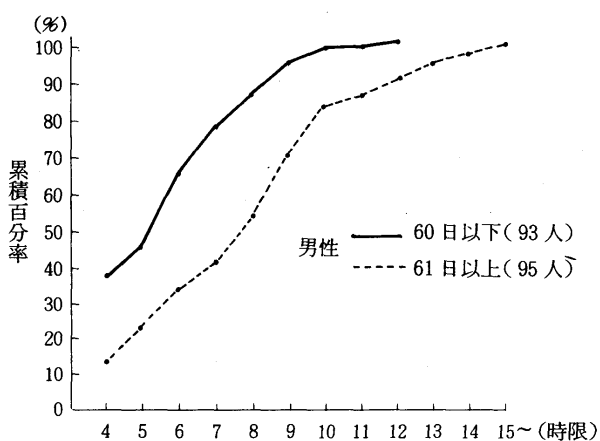


図4-29-5 教習日数別第2段階教習時限数(40~49歳)

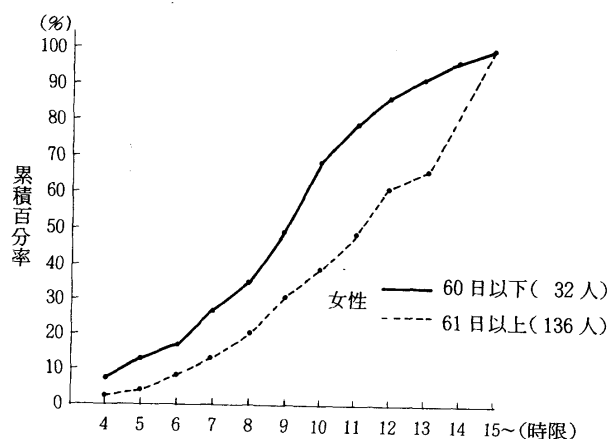
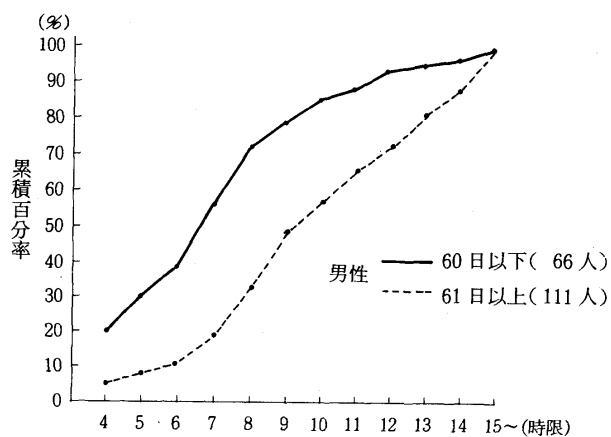


図 4-29-6 教習日数別第 2 段階教習時限数(50 歳以上)

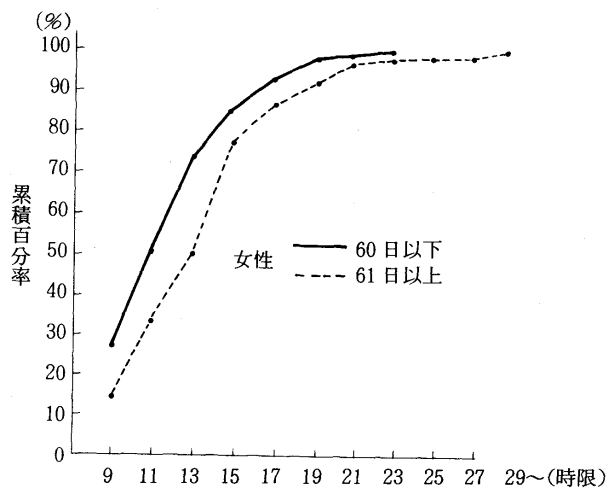
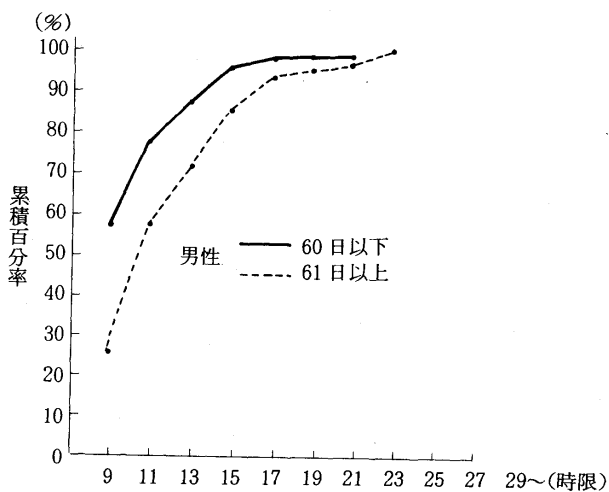


図 4-30-1 教習日数別第 3 段階教習時限数(19 歳以下)

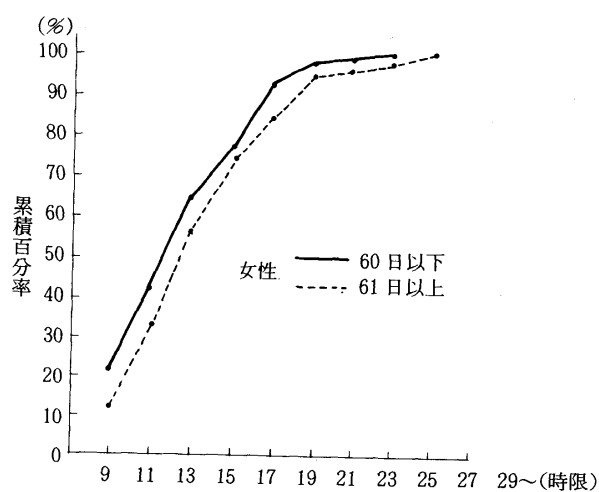
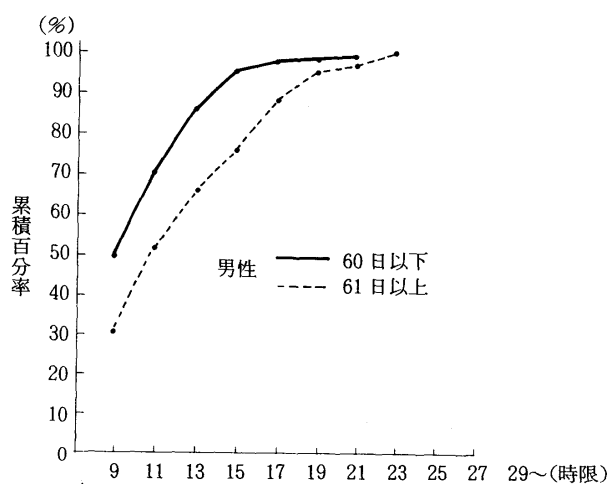


図 4-30-2 教習日数別第 3 段階教習時限数(20~24 歳)

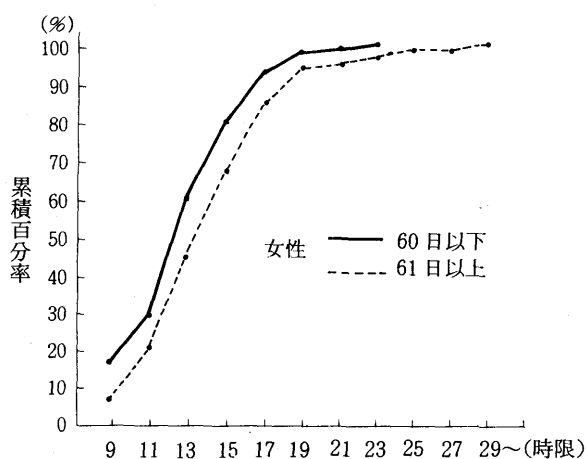
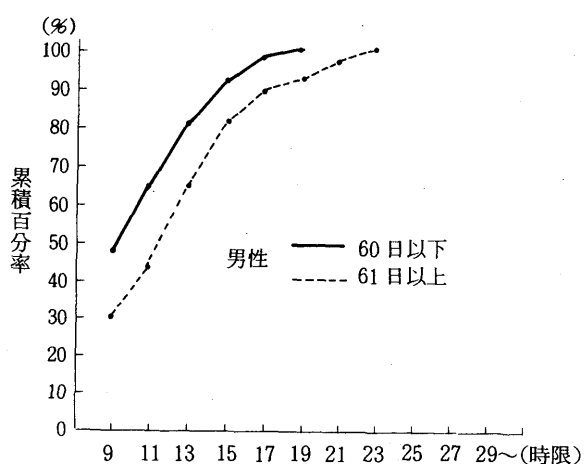


図 4-30-3 教習日数別第 3 段階教習時限数 (25~29 歳)

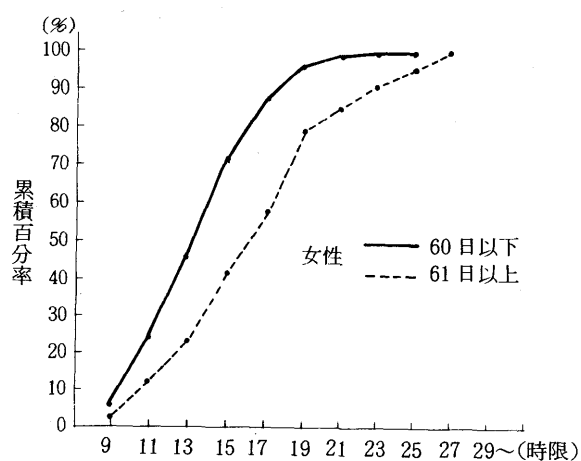
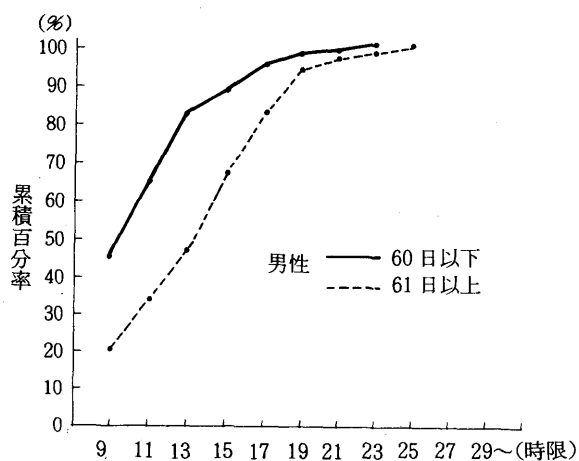


図 4-30-4 教習日数別第 3 段階教習時限数 (30~39 歳)

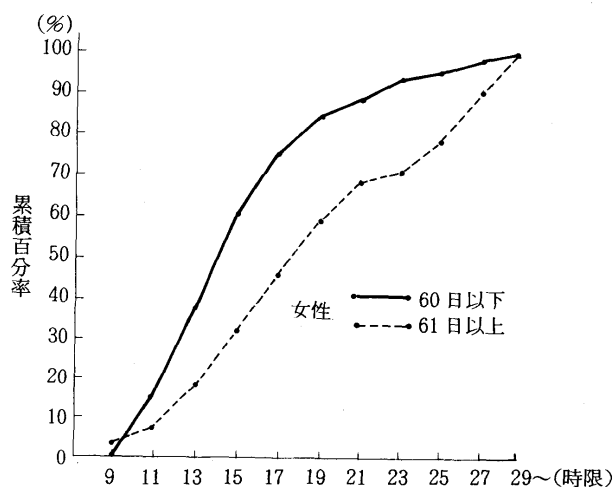
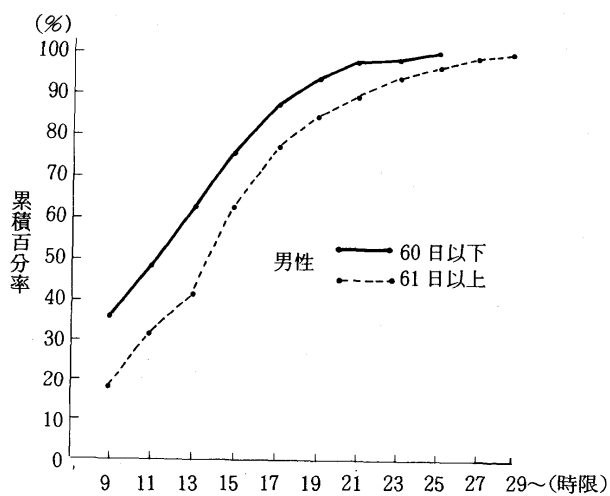


図 4-30-5 教習日数別第 3 段階教習時限数 (40~49 歳)

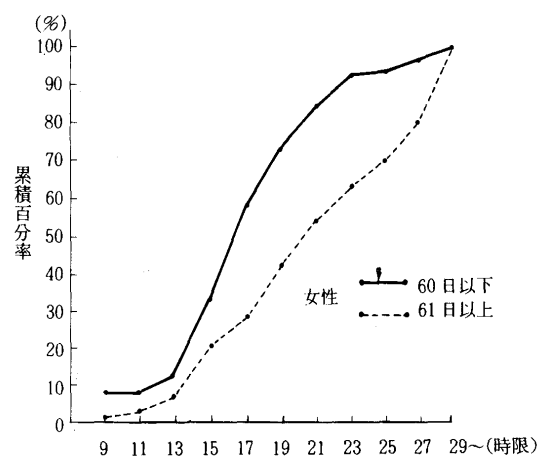
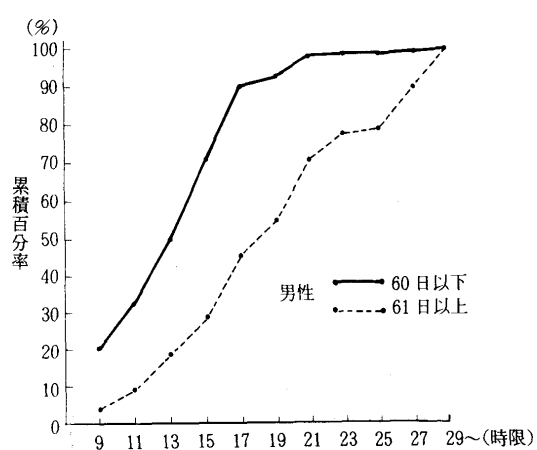


図 4-30-6 教習日数別第 3 段階教習時限数(50 歳以上)

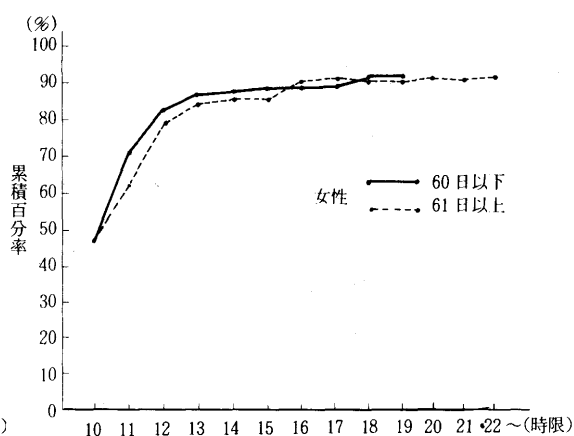
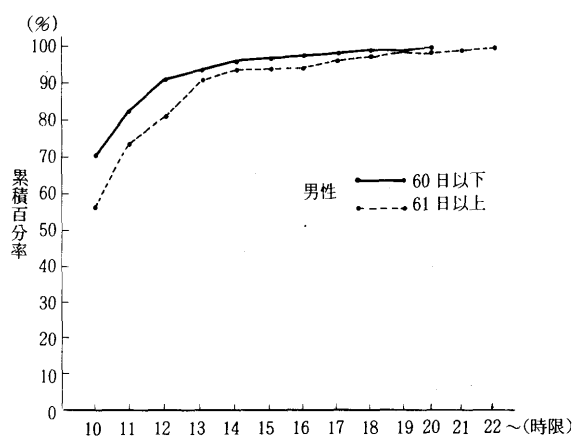


図 4-31-1 教習日数別第 4 段階教習時限数(19 歳以下)

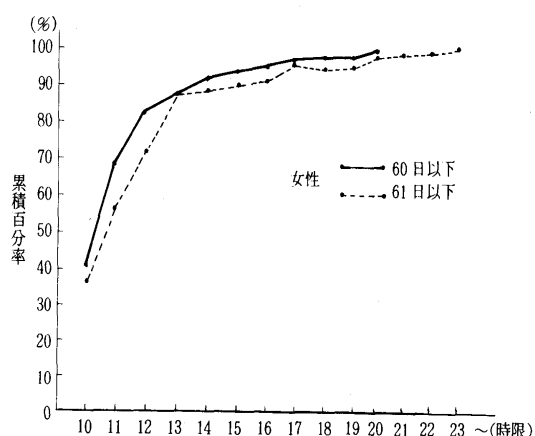
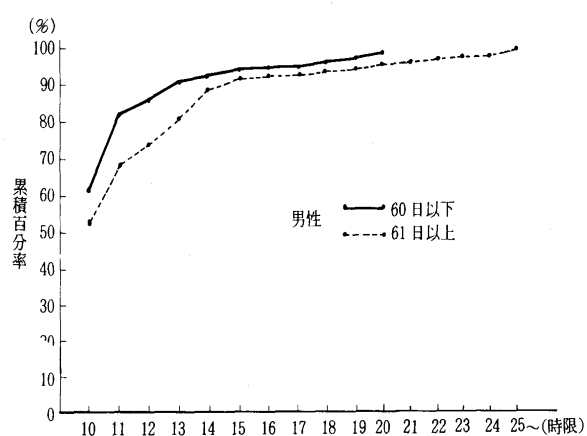


図 4-31-2 教習日数別第 4 段階教習時限数(20~24 歳)

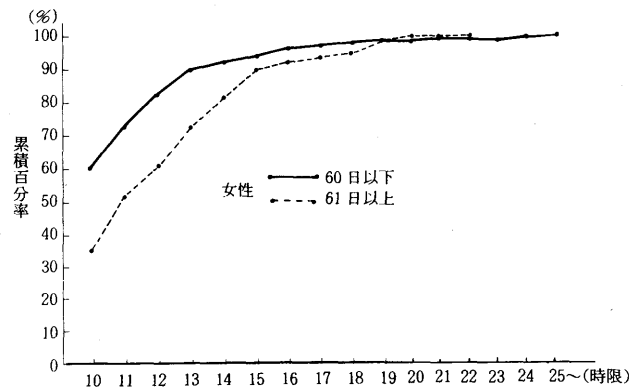
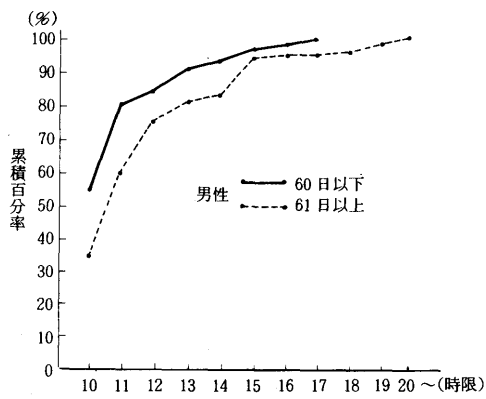


図 4 - 3 1 - 3 教習日数別第 4 段階教習時限数 (251~29 歳)

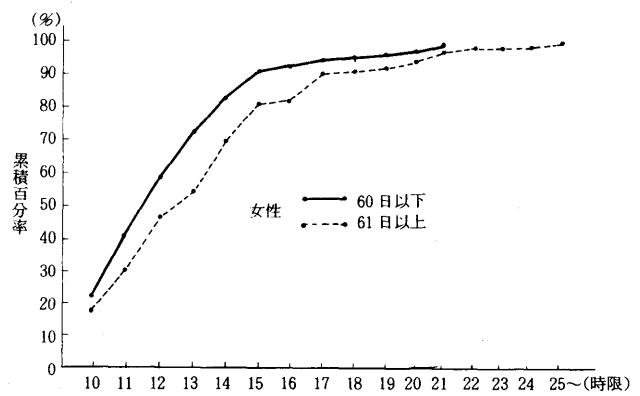
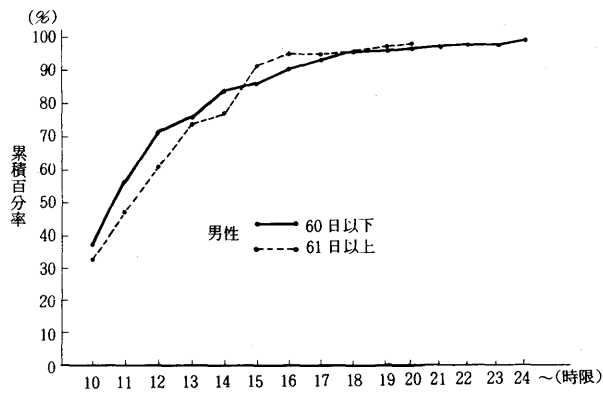


図 4 - 3 1 - 4 教習日数別第 4 段階教習時限数 (30~39 歳)

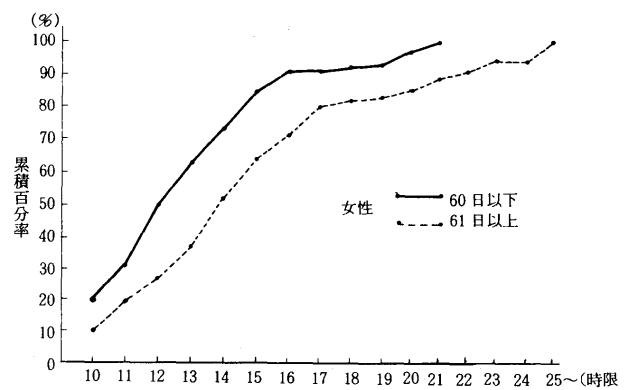
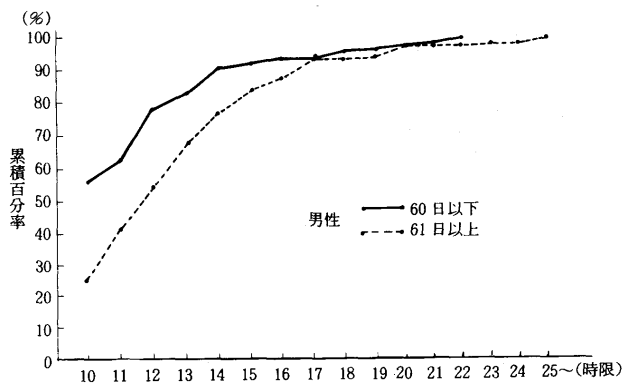


図 4 - 3 1 - 5 教習日数別第 4 段階教習時限数 (40~49 歳)



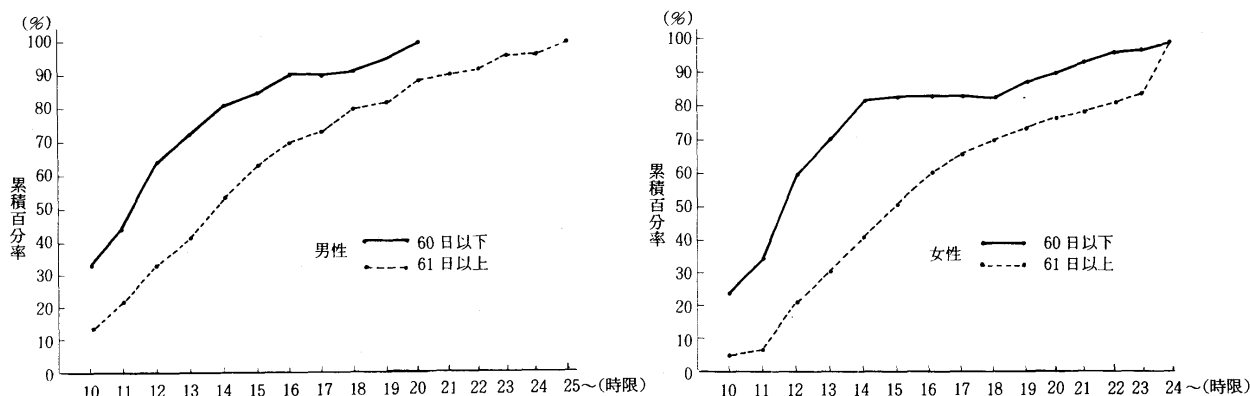


図4-31-6 教習日数別第4段階教習時限数(50歳以上)

f. 上位段階への移行間隔と教習時限数

技能教習段階における下位段階修了後、上位段階への移行間隔は第1段階から第2段階、第2段階から第3段階の両段階は、平均で1.6日から1.7日(中央値)で過半数が1日の間隔をおいて次の段階へ移行している。3日以内には、年齢性別を問わず90パーセント以上が次の段階へ移行している。しかし、第3段階から第4段階への移行は、前段階とは異なり、平均で男性、女性共に5.5日(中央値)と間隔が広がり、7日以上の間隔をもって第4段階へ移行する者が40パーセント強のみられる。

そこで、こうした上位段階への移行間隔日数の大小が、次段階での所要時限数にどのように影響するかという点について検討を加えた。第2段階、第3段階それに第4段階の各所要時限数の違いを累積百分率で示したのが、図4-32から図4-34である。第2段階と第4段階ではほとんど差異が認められない。しかし、第3段階では、男性、女性共に4日以上の間隔をもつグループの所要時限数が少なくなっている。これを平均値でみると男性の場合、4日以上が12.68時限である

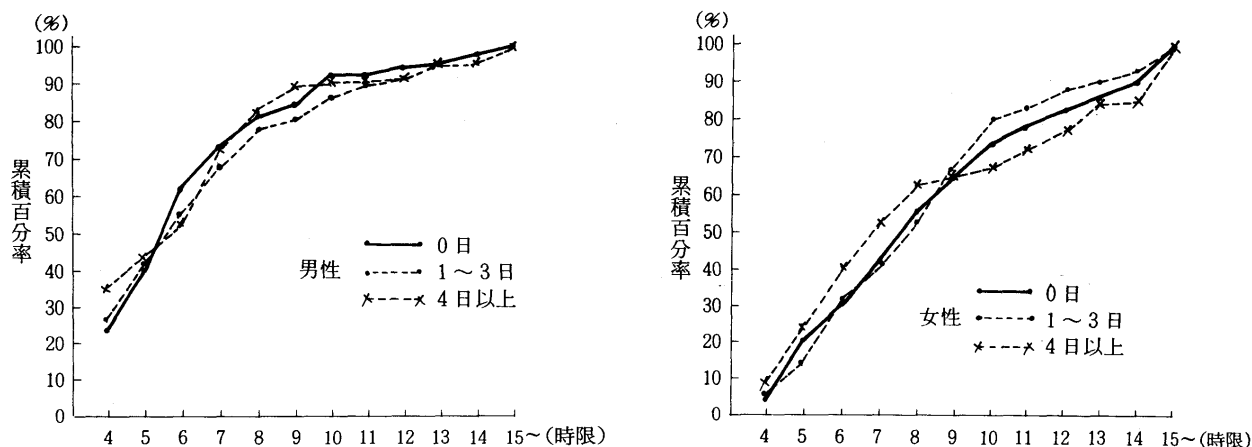


図4-32 移行間隔別教習時限数(第2段階)

のに対して、0日が13.76時限、1～3日が13.6時限と長くなっている。女性についても同様、4日以上が14.86時限と少ないのに対して、0日が16.65時限、1～3日が16.45時限と長くなっている。

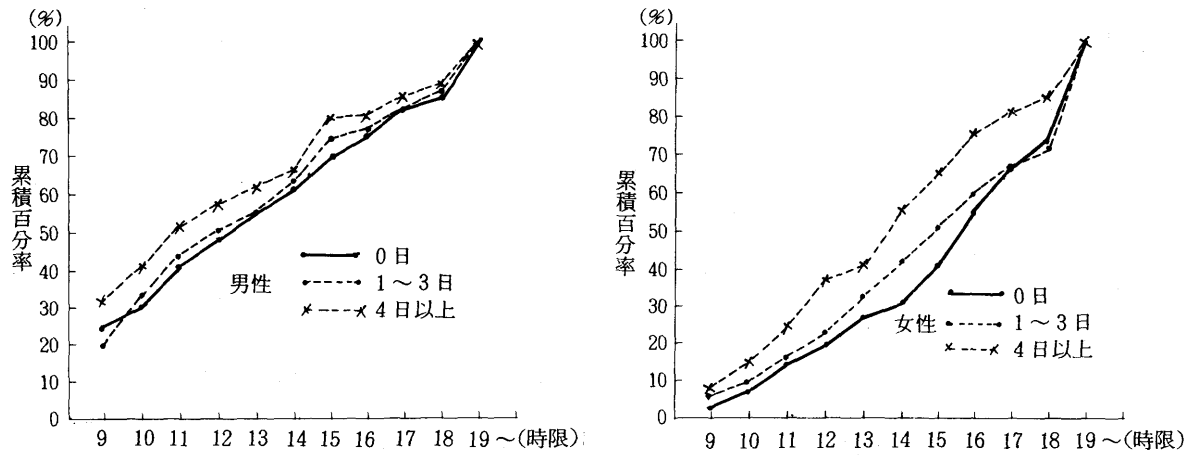


図4-33 移行間隔別教習時限数(第3段階)

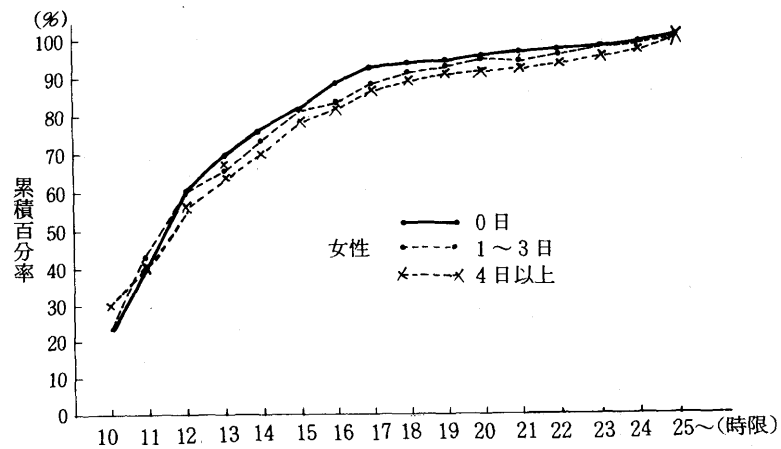
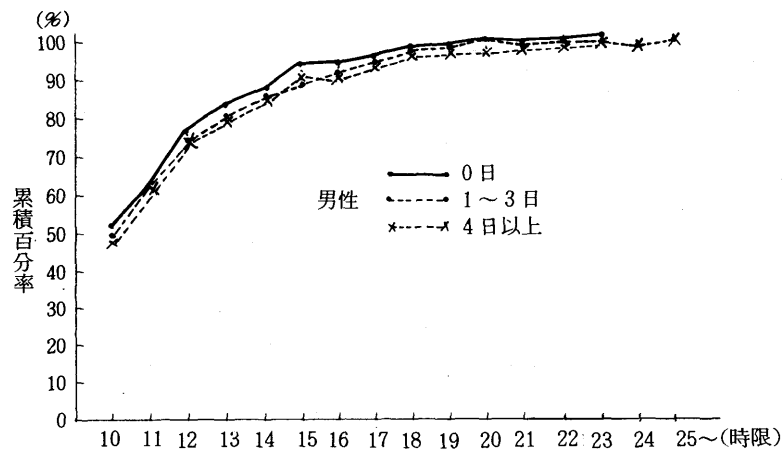


図4-34 移行間隔別教習時限数(第4段階)

## 4-2 運転練習回数

指定自動車教習における運転技能訓練は、各段階ごとに教習項目が定められている。教習生は段階ごとにその教習項目について練習を行うが、1時限で習得出来るものと、何時限も時間を必要とする者があり、こうした個人差が全体の時限数に関係している。そこで、ここでは段階ごとに各教習項目の練習回数を集計し、男女差を検討する。

### (1) 教習段階別練習回数

#### 第1段階

第1段階における教習項目は、①車の乗降、②運転装置の名称及び取扱い、③運転姿勢、④車

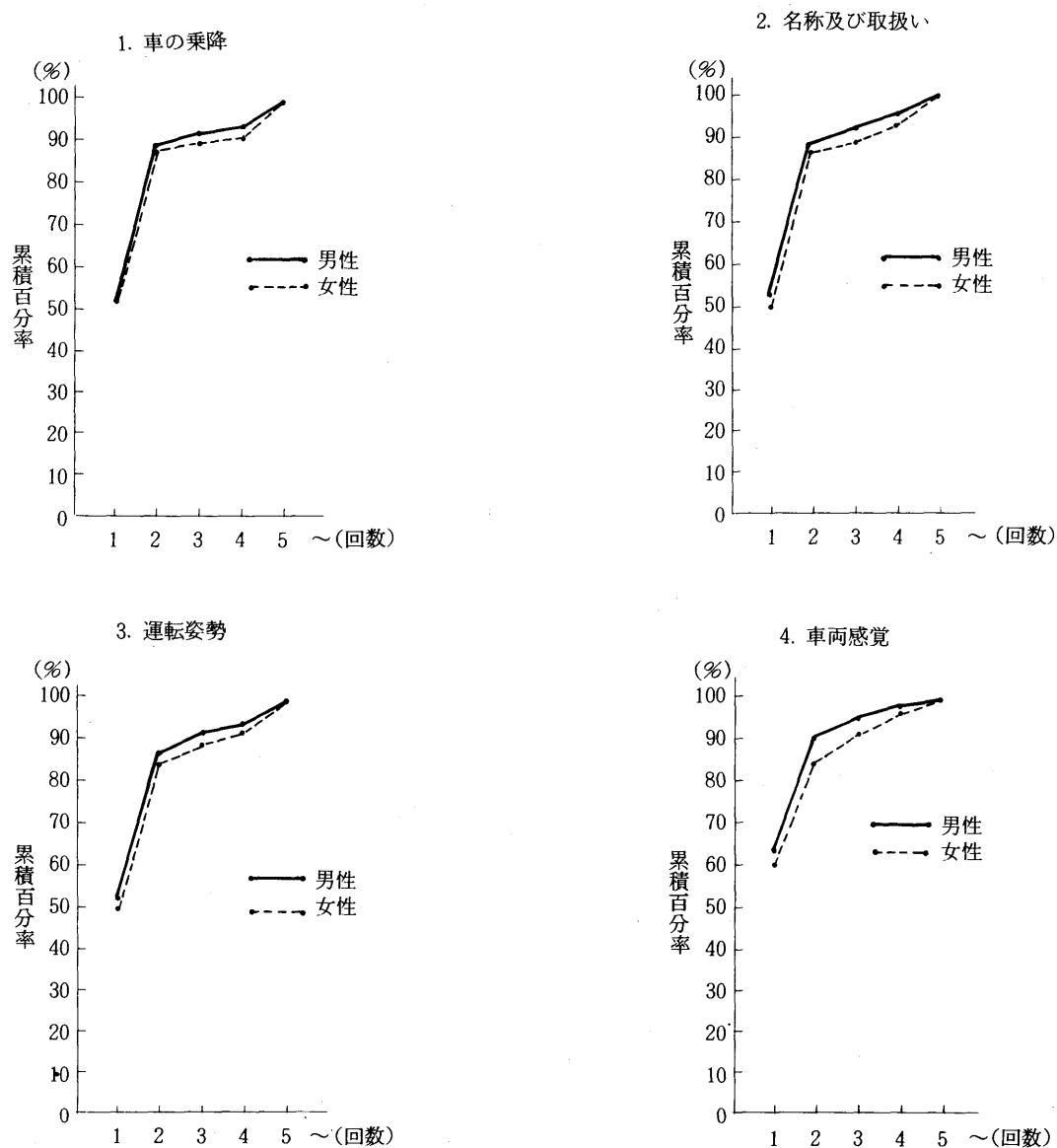


図4-35-1 第1段階練習頻度①

両感覚（停止中）、⑤発進及び停止、⑥ハンドル操作（その１）、⑦変速操作（その１）、⑧ブレーキ操作（その１）の８項目である。各教習項目の男女別練習回数を累積百分率で示したのが図４－３５－１及び図４－３５－２である。「車の乗降」、「運転装置の名称及び取扱い」、「運転姿勢」、それに「車両感覚」など概念的な教習項目については、全く男女差がみられず、１回の練習回数で習得した者の率が男女共に５０パーセントを超え、ほぼ同率である。

しかし、「発進・停止」や「ハンドル操作」、「変速操作」、「ブレーキ操作」の４項目については、１回での習得率も低下し、他の教習項目に比べて困難度が高く、男女差がみられる。その４項目について１回の練習回数で習得した者の割合を男女別にみると、「発進・停止」は男性が３９.７パーセントに対して女性は３１.６パーセント、「ハンドル操作」は、男性が３７.３パーセントに対して女性は２７.４パーセント、「変速操作」は、男性が３７パーセントに対して女性が２４.５パーセント、「ブレーキ操作」は男性が４５.７パーセントに対して女性が３７.１パーセントとそれぞれ女性において低い。

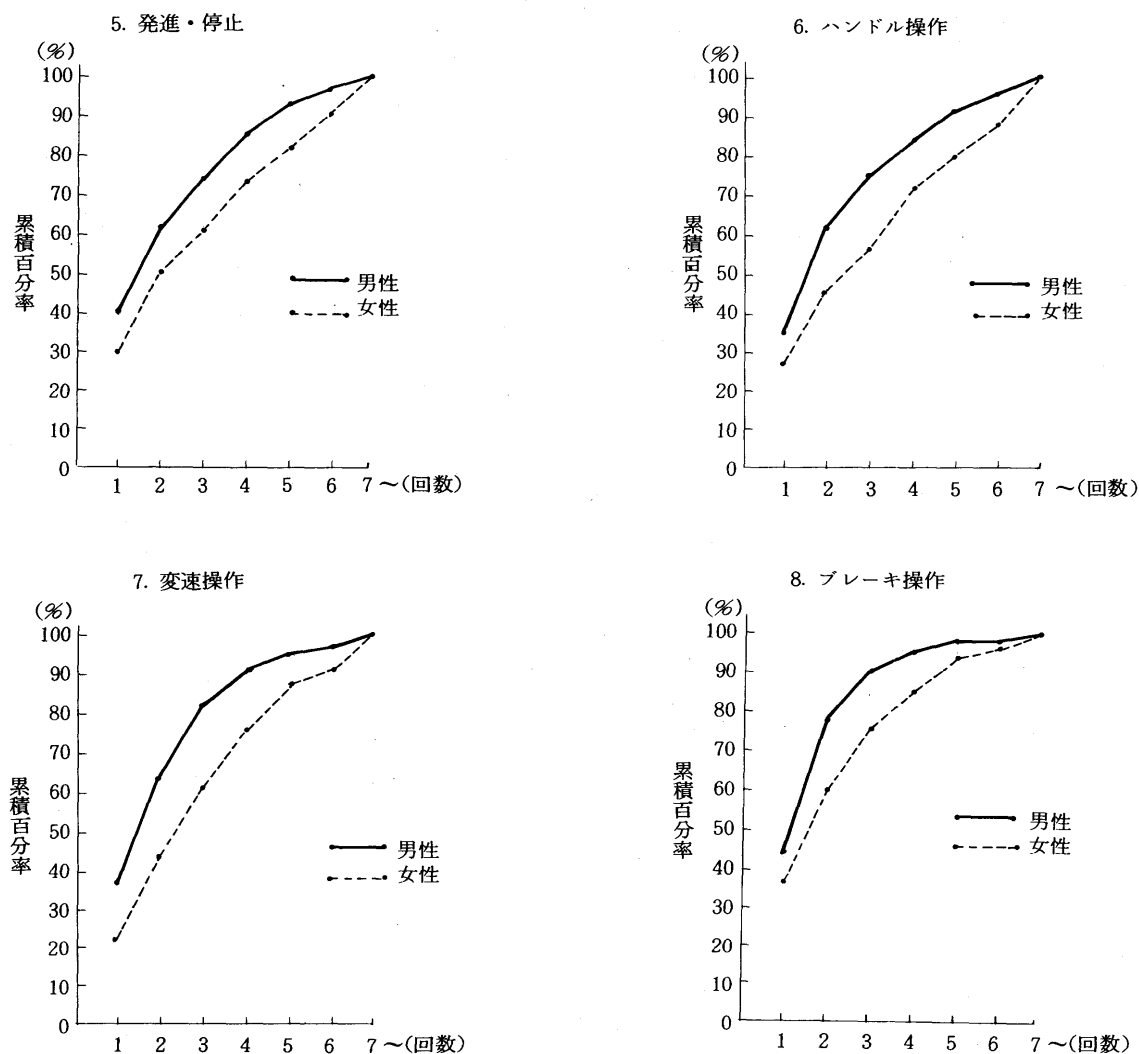


図４－３５－２ 第１段階練習頻度②

## 第2段階

第2段階における教習項目は、①円滑な発進及び加速、②変速操作、③速度の調節、④ハンドル操作(その2)、⑤ブレーキ操作(その2)、⑥車両感覚(走行中)、⑦坂道の通過、⑧直線バックの8項目である。各教習項目の男女別練習回数を累積百分率で示したのが図4-36-1及び図4-36-2である。

第2段階においても、「ブレーキ操作」、「速度調節」、「ハンドル操作」等の1回での習得率が低く、男女ともに困難度が高いようである。しかし、男女差については、他の教習項目と同様、13～16パーセント程度で特にこれらの4項目が女性において悪いとはいえない。

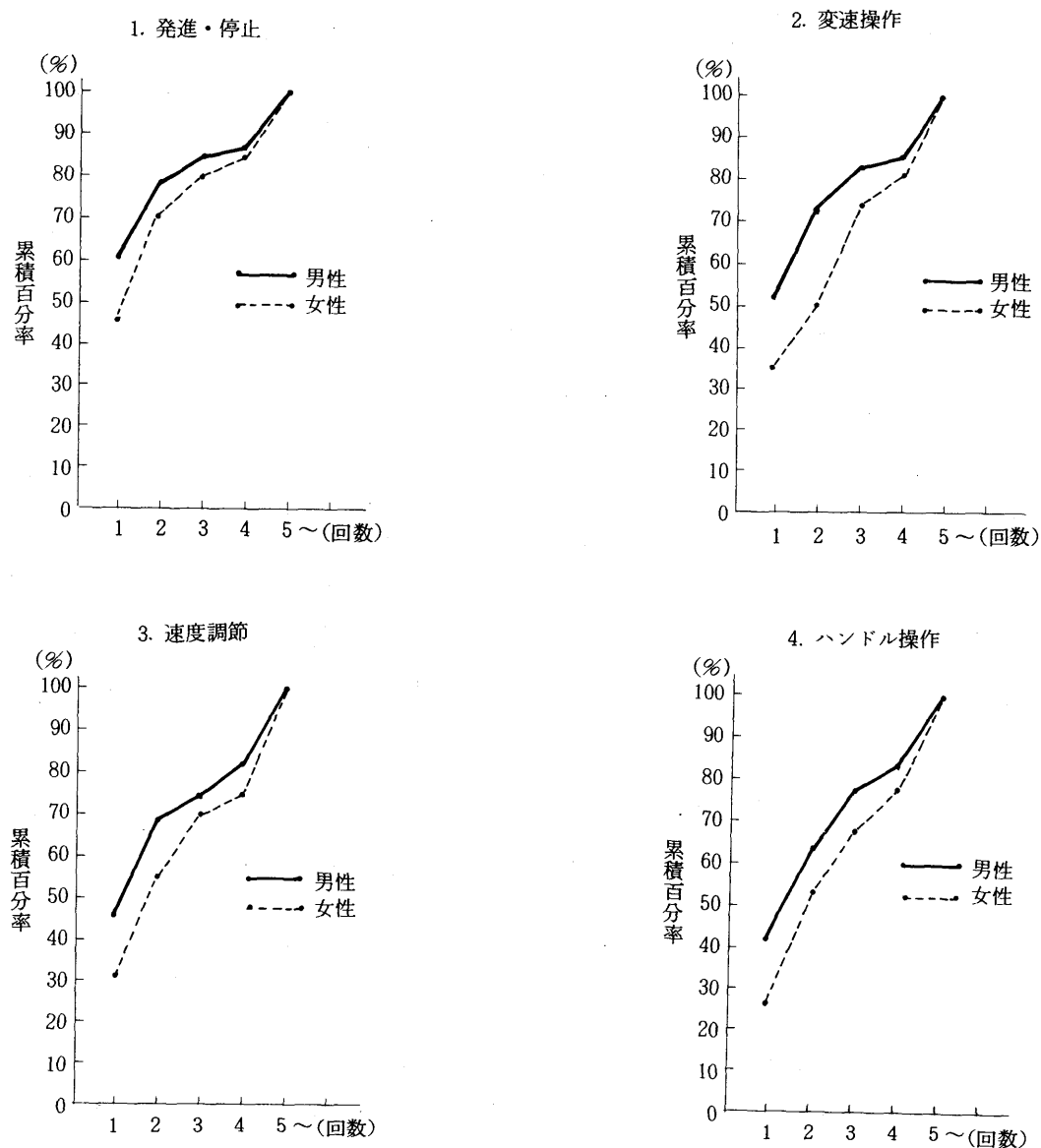
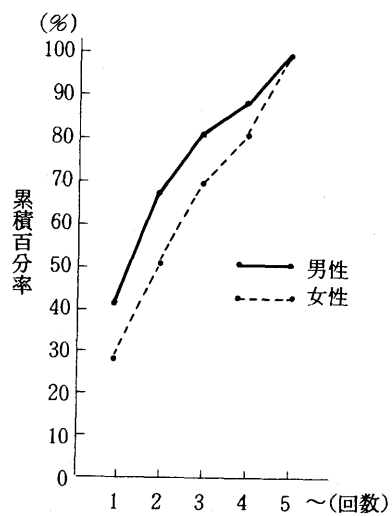
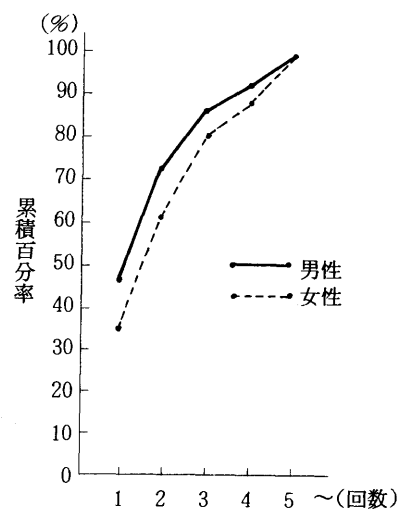


図4-36-1 第2段階練習頻度①

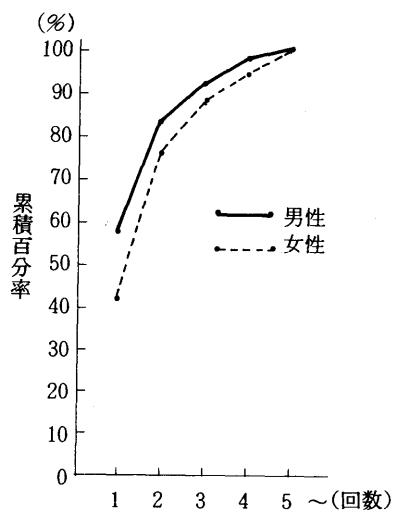
5. ブレーキ操作



6. 車両感覚



7. 坂道の通過



8. バック

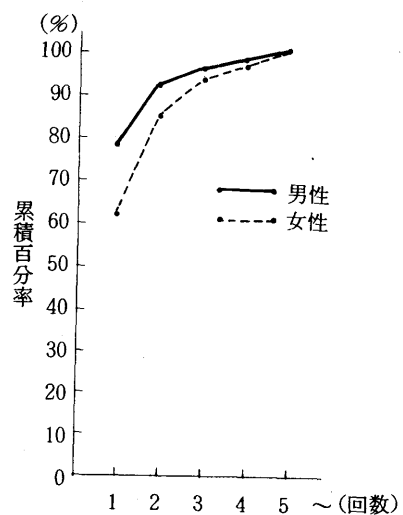


図4-36-2 第2段階練習頻度②

### 第3段階

第3段階における教習項目は、①通行区分、②進路変更と交差点の通過、③切り返し及び幅寄せ、④狭路の通過、⑤坂道発進、⑥踏切通過、⑦方向変換及び縦列駐車の7項目である。各教習項目の男女別練習回数を累積百分率で示したのが図4-37-1及び図4-37-2である。各教習項目の1回での習得率をみると、男女共に第3段階が最も低く、すべて40パーセント以下にとどまっており、ことに方向変換及び縦列駐車が低い。男女別にみても、分布がほとんど接近しており、差異はみられない。

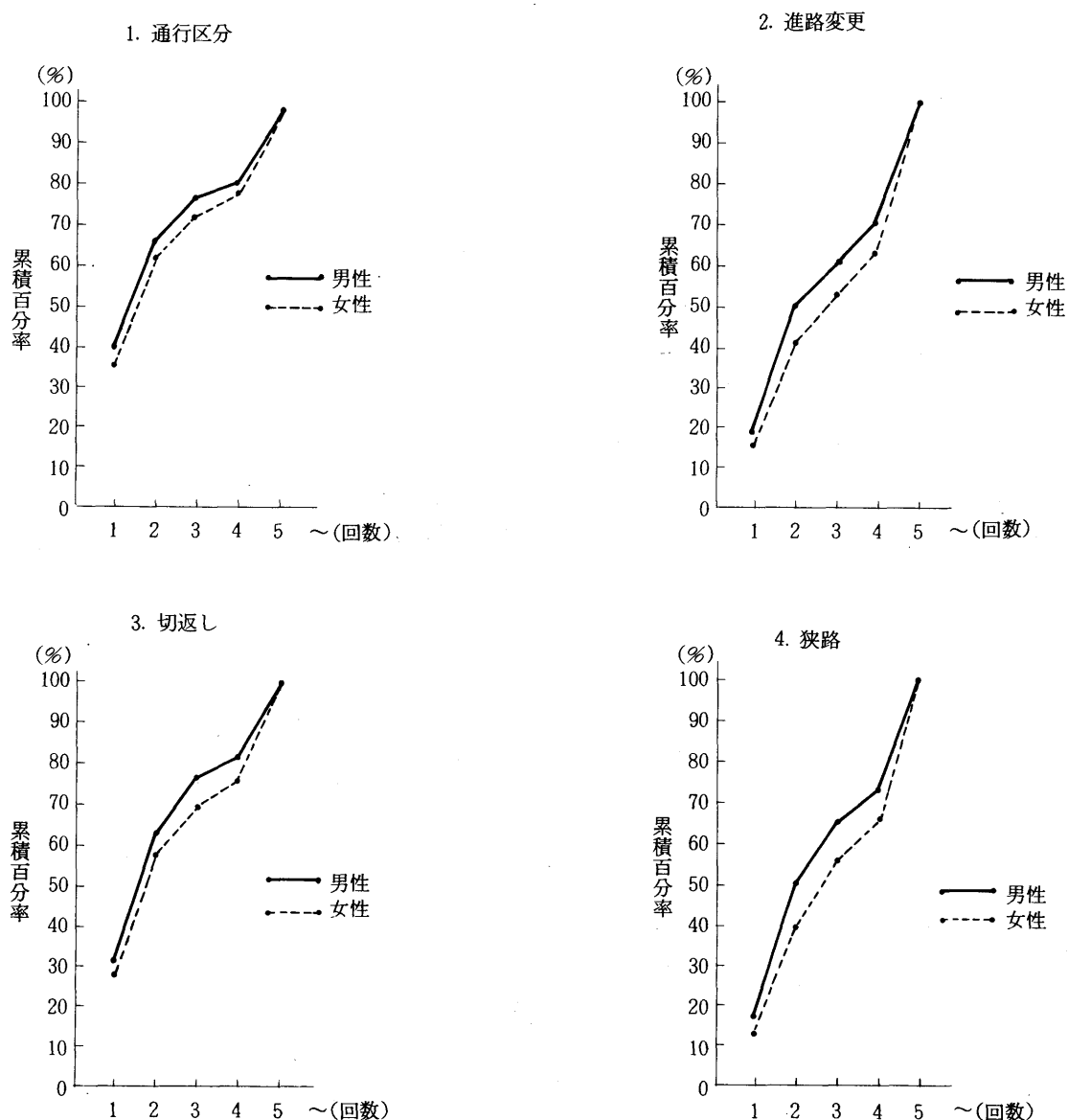


図4-37-1 第3段階練習頻度①

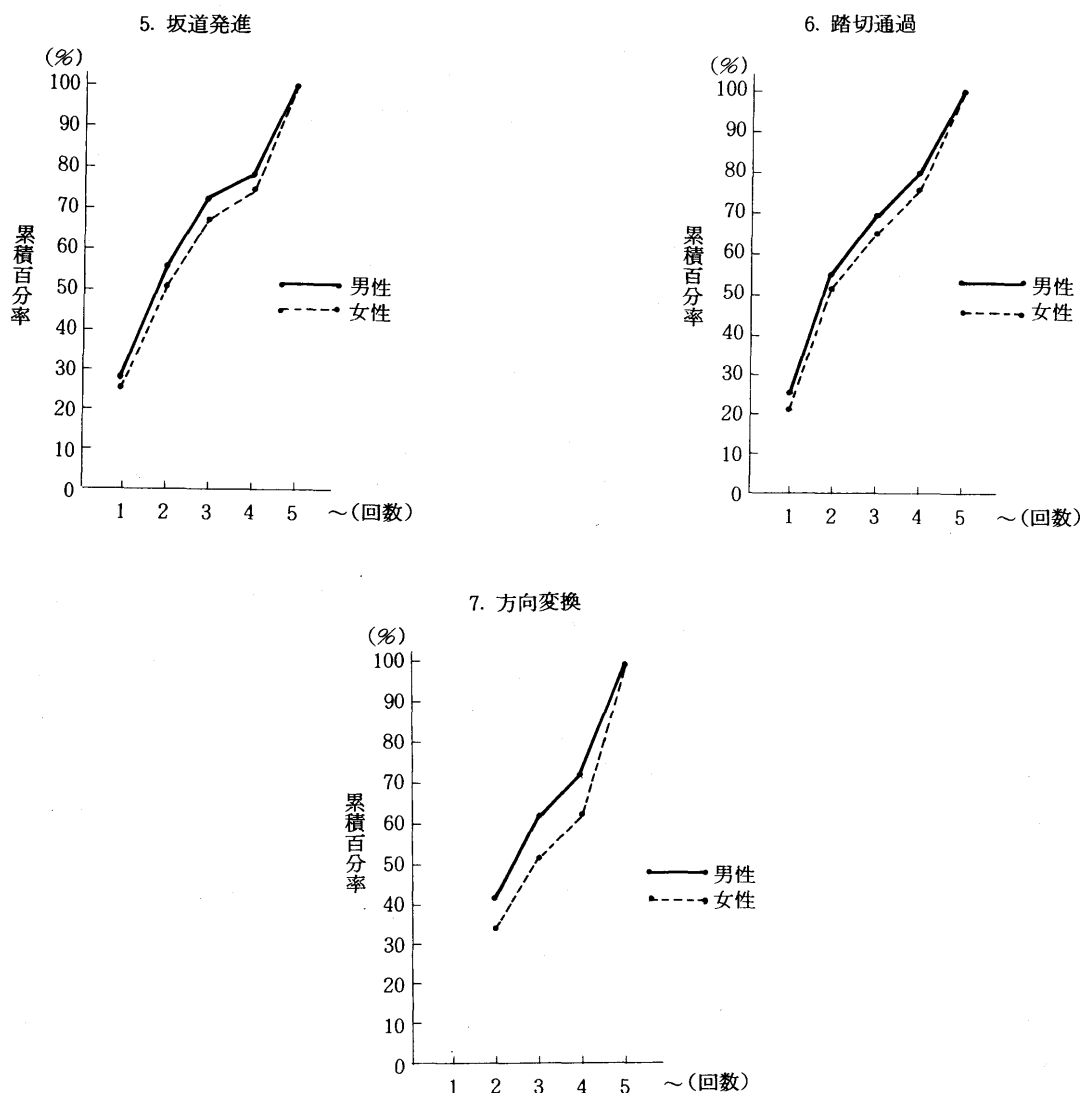


図4-37-2 第3段階練習頻度②

## (2) 技能教習時限数別練習回数

技能教習時限数別に各教習段階における練習回数を男女別、年齢別に集計し、それを累積百分率で示したのが図4-38から図4-45（第1段階）、図4-46から図4-53（第2段階）、図4-54から図4-60（第3段階）である。各教習段階とも、教習時限数の長い者ほど練習回数が多い傾向を示している。

第1段階では、「車の乗降」、「運転装置の名称及び取扱」、「運転姿勢」、「車両感覚」の4項目については、男女ともに教習時限数の多寡による分布の違いは極端ではない。若干、女性の30歳以上で40時限以上のグループの練習回数が多くなっている程度である。「発進・停止」、「ハンドル操作」、「変速操作」、「ブレーキ操作」の4項目については、男女ともに、時限数別分布に明瞭な差異がみられ、ことに30歳以上の年齢層において顕著である。



第2段階では、男性は「ハンドル操作」、「ブレーキ操作」、「車両感覚」の3項目で、各年齢層とも時限数別分布に差異がみられ、教習時限数の長い者ほど練習回数も多い。一方、女性の29歳以下のグループでは「速度調節」と「ハンドル操作」において、時限数の長い者が練習回数も多くなっており、30歳以上では、全教習項目において、時限数の長い者の練習回数が多い傾向を示している。

第3段階では、男性の29歳以下において、教習時限数と練習回数に一定の関係はみられない。しかし、30歳以上では、「進路変更」と「方向変換」において、教習時限数の長い者ほど練習回数も多い。女性の30歳以上は、第2段階と同様、全教習項目において、差異がみられる。女性の29歳以下では、「通行区分」と「切り返し」を除く教習項目において教習時限数の長い者ほど、練習回数も多くなる傾向を示している。

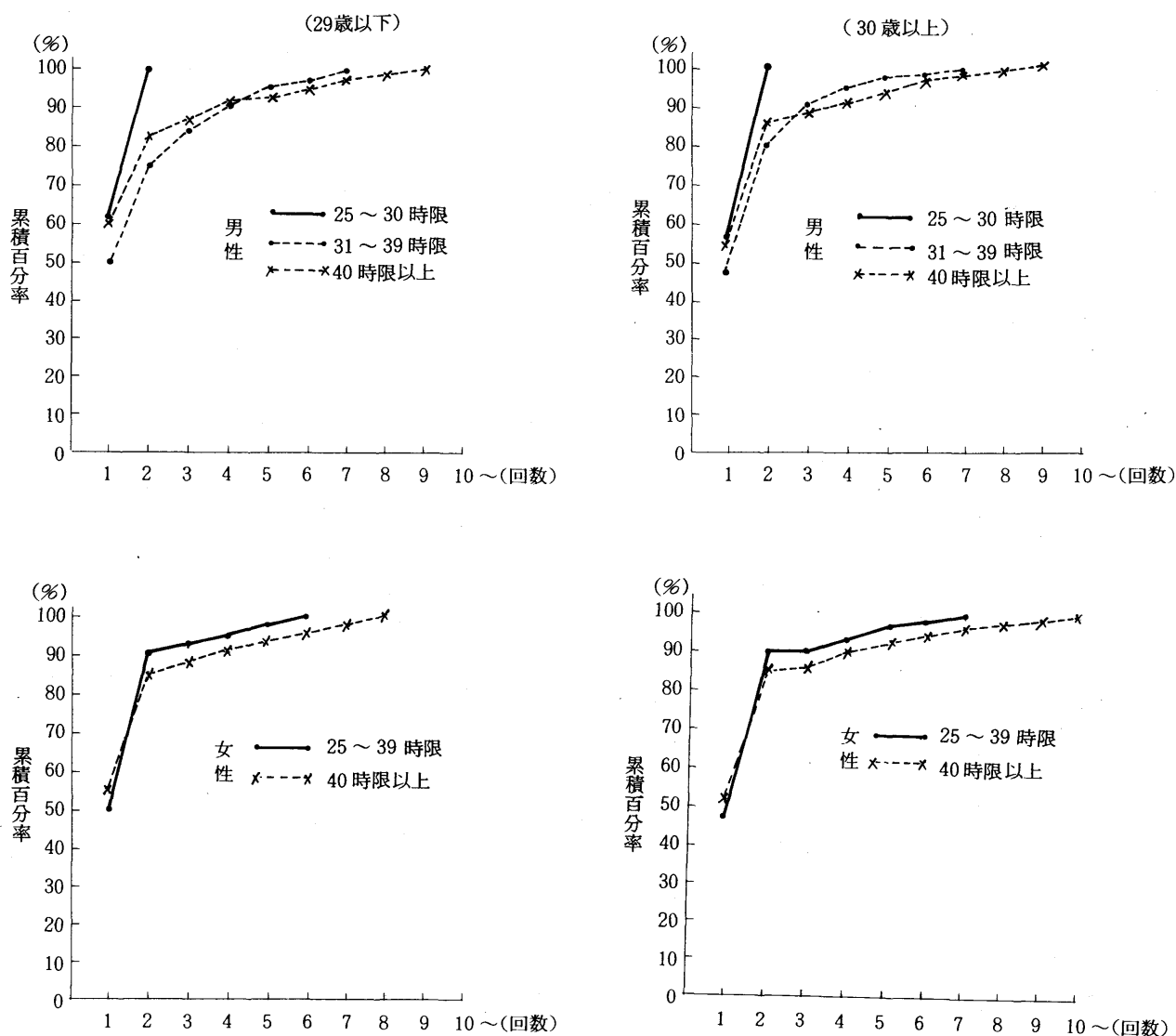


図4-38 第1段階教習時限数別乗降練習頻度

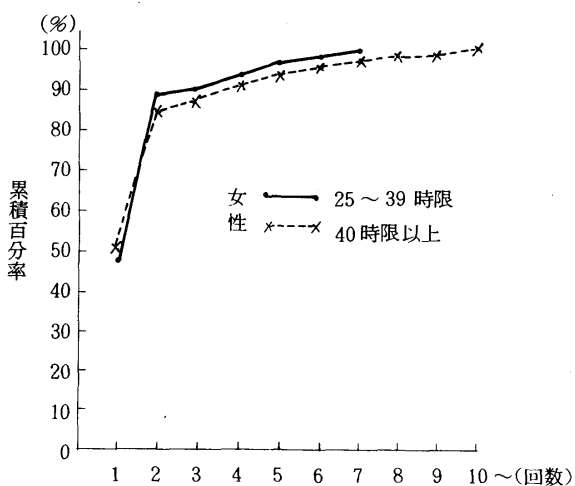
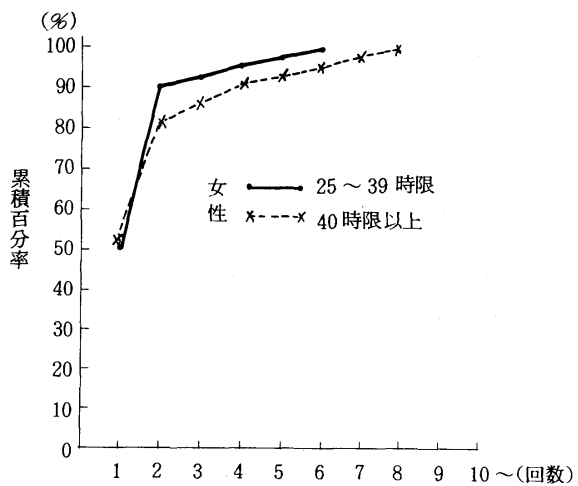
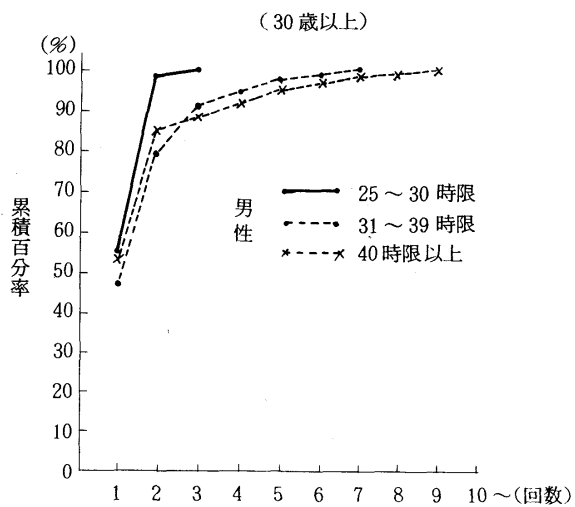
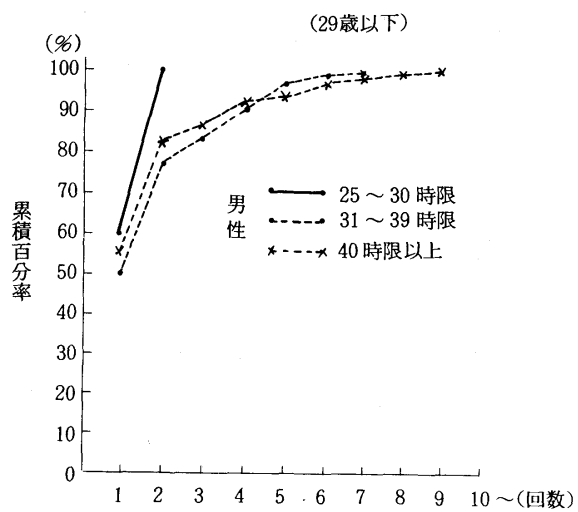


図 4 - 3 9 第 1 段階教習時限数別名称練習頻度

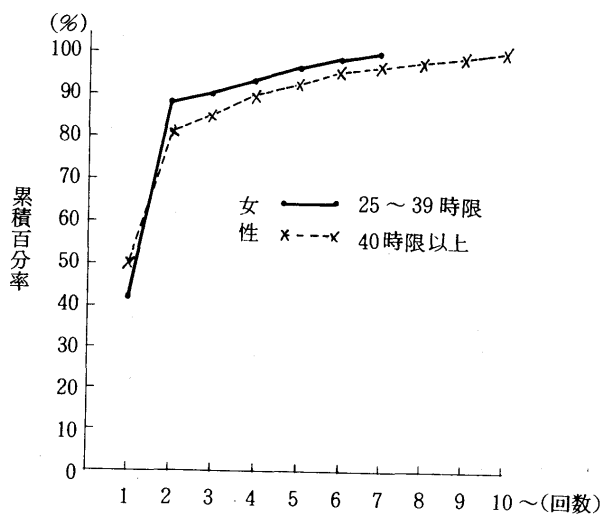
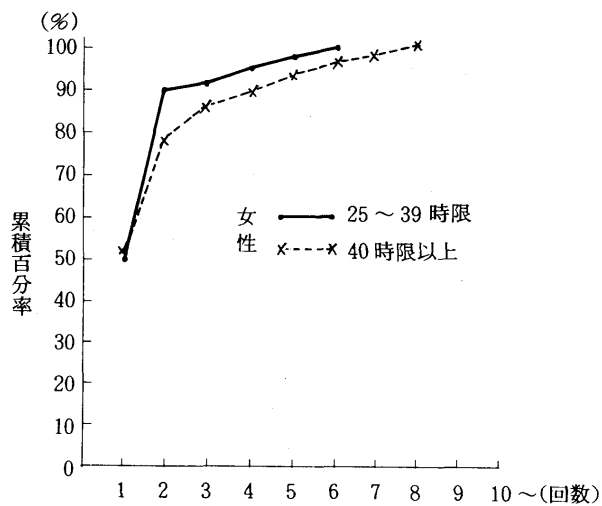
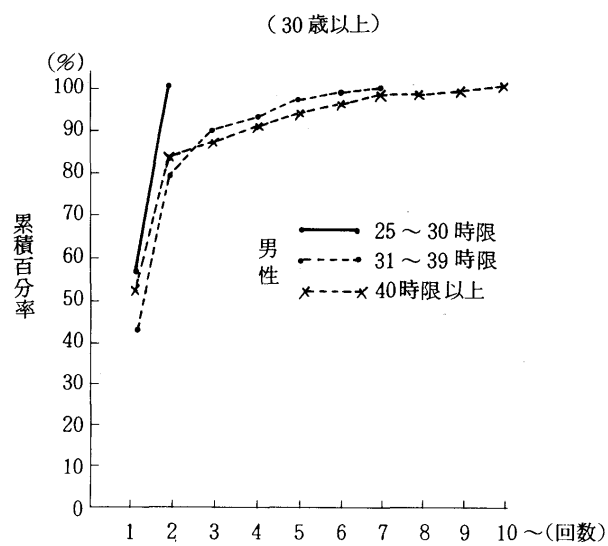
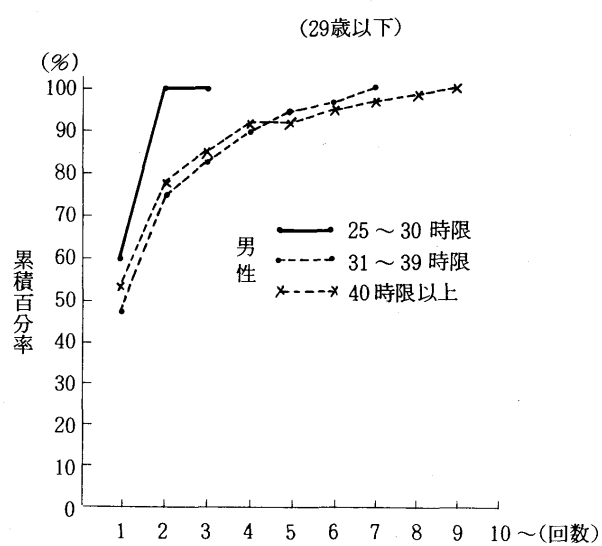


図 4 - 4 0 第 1 段階教習時限数別運転姿勢練習頻度

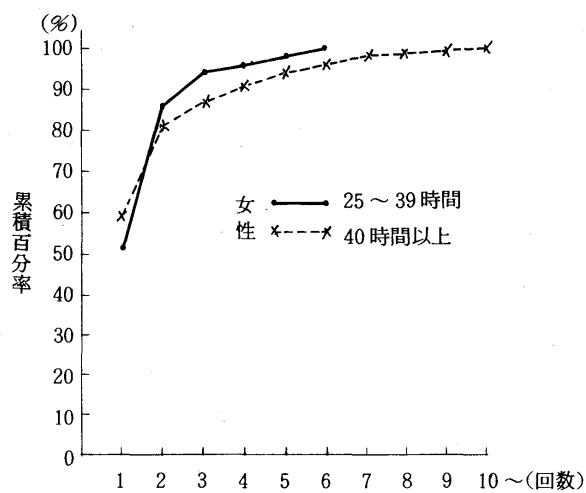
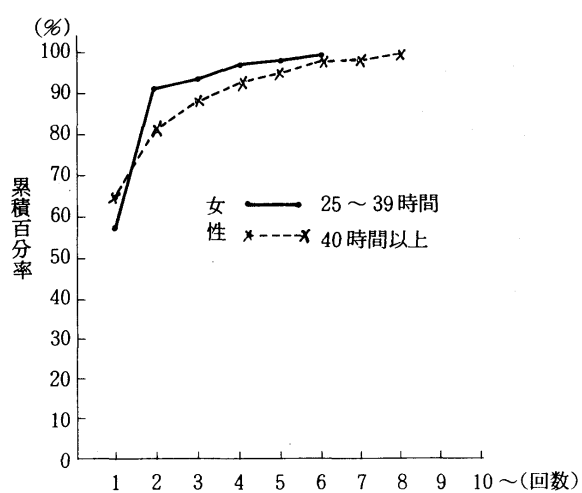
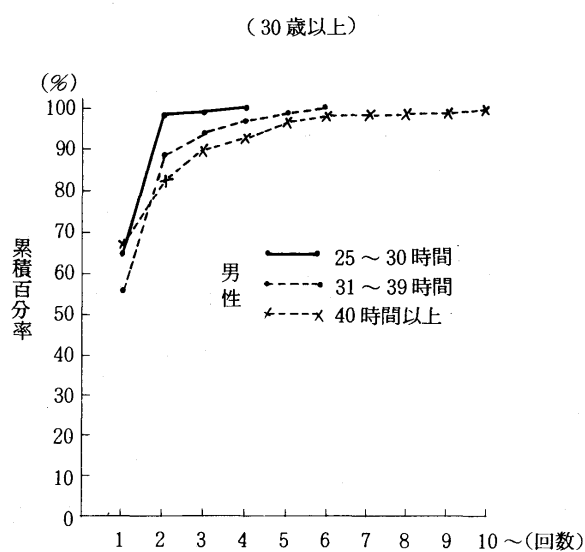
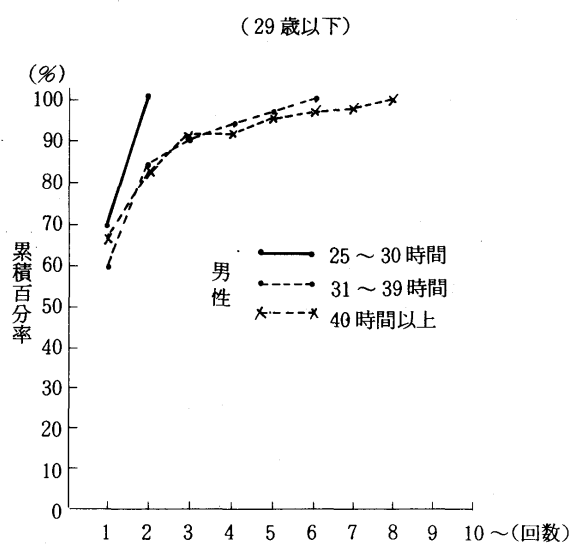


図 4 - 4 1 第 1 段階教習時限数別車両感覚 (I) 練習頻度

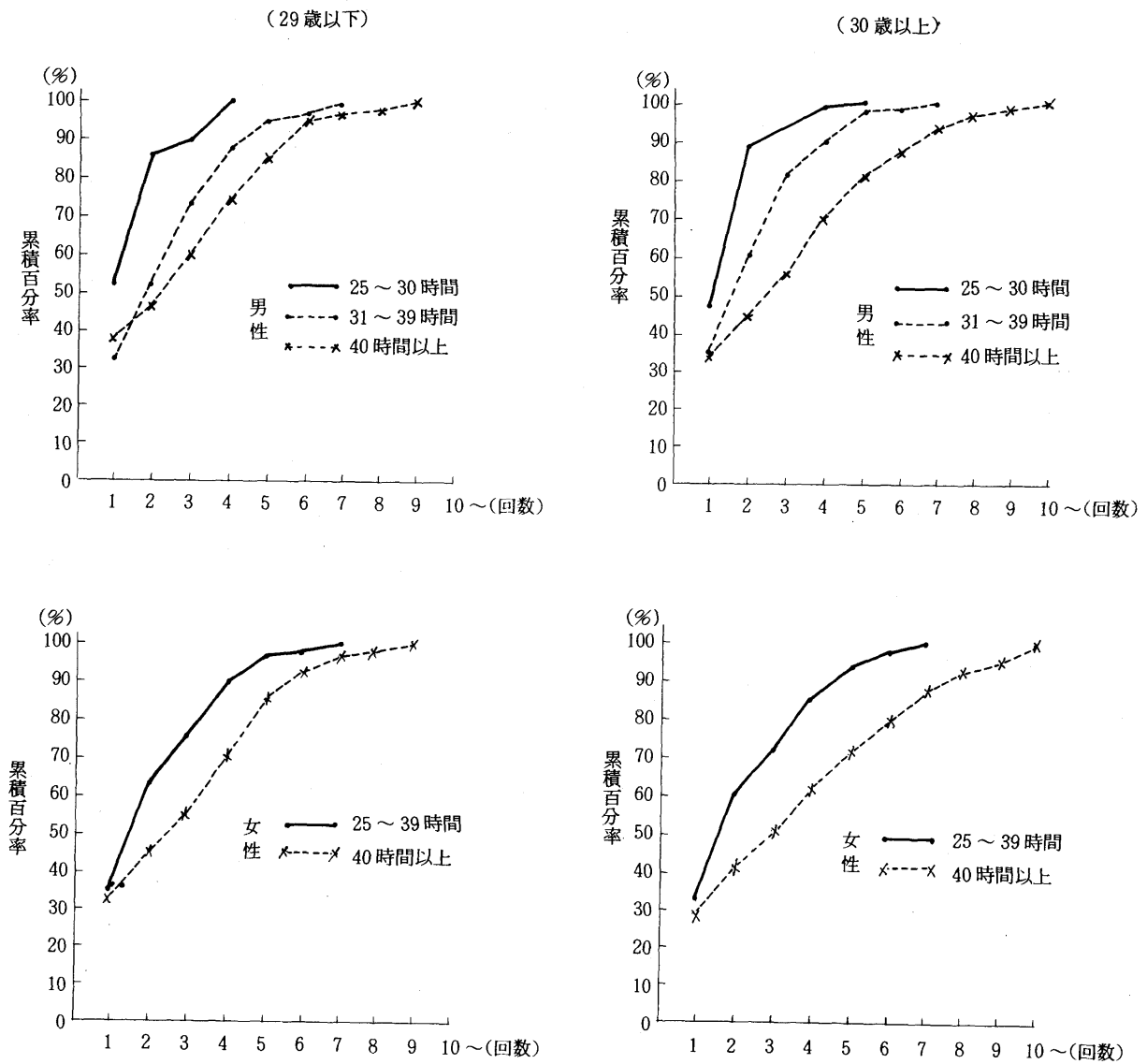


図4-42 第1段階教習時限数別発進・停止(I)練習頻度

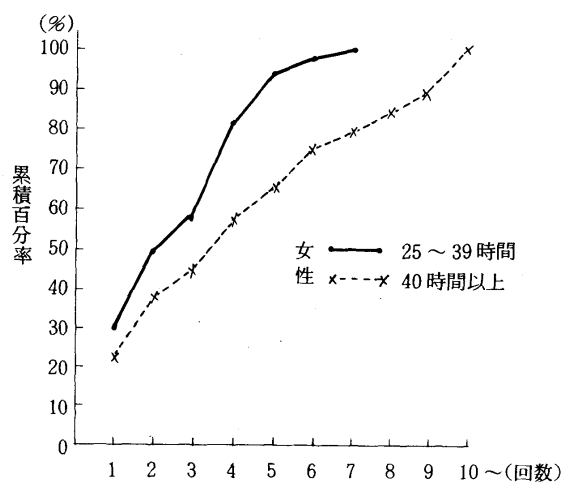
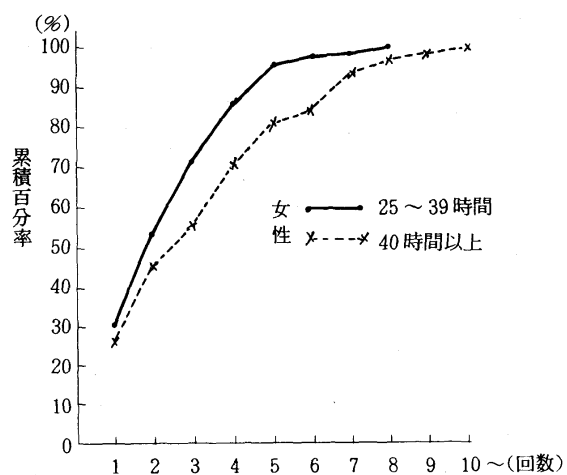
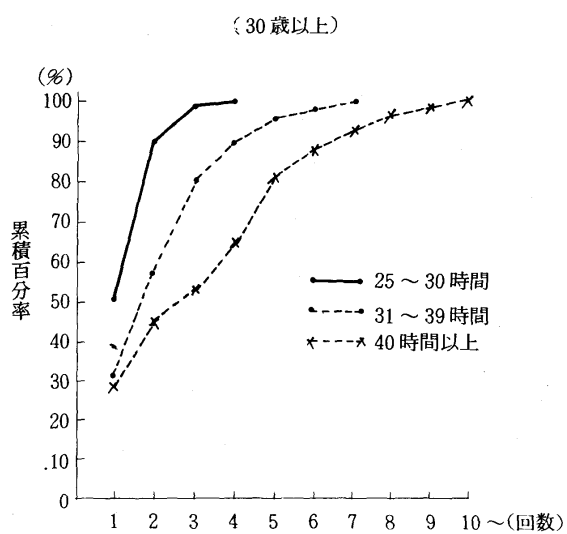
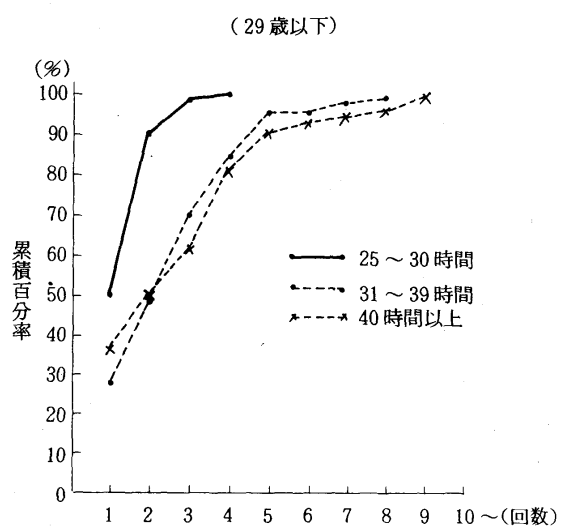


図 4 - 4 3 第 1 段階教習時限数別ハンドル (I) 練習頻度

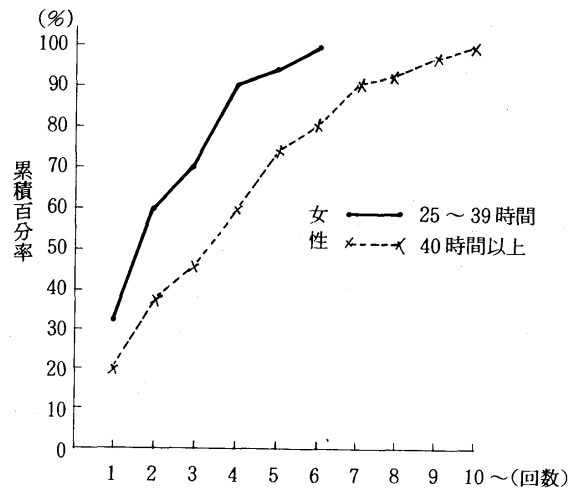
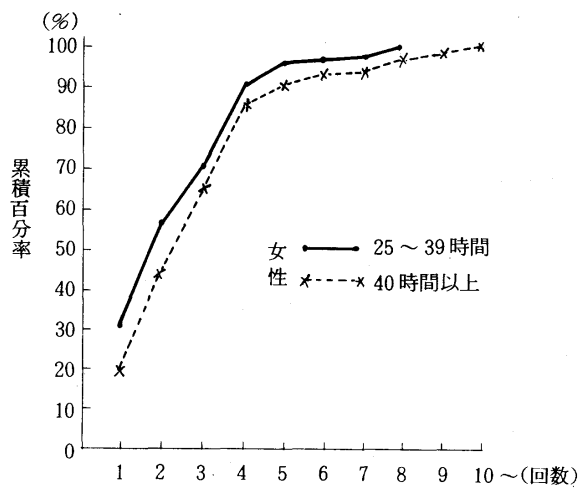
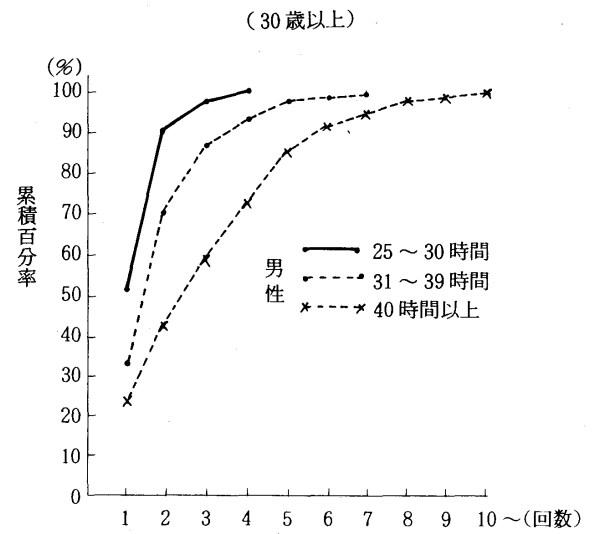
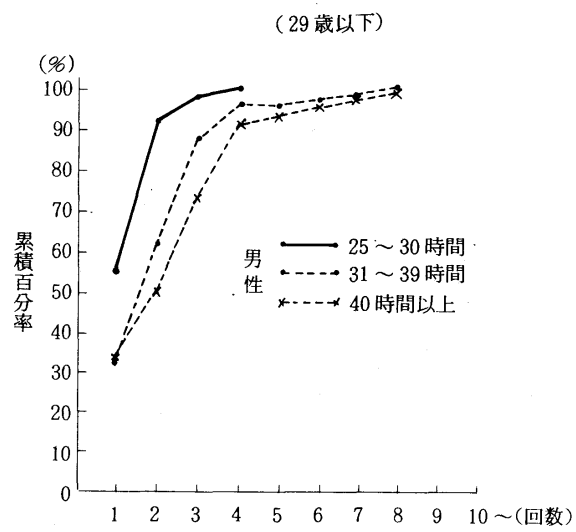


図4-44 第1段階教習時限数別変速操作(I)練習頻度

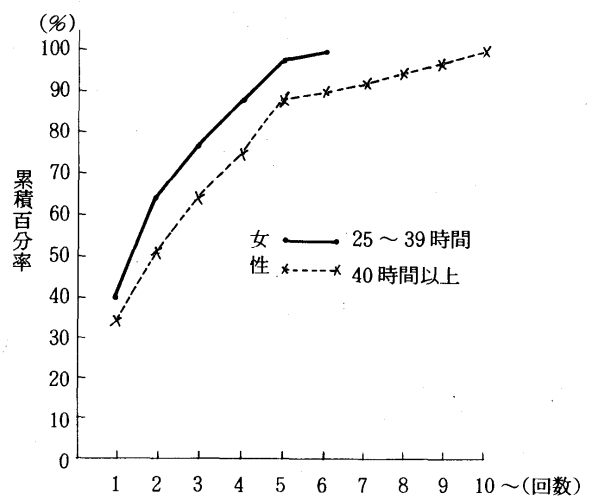
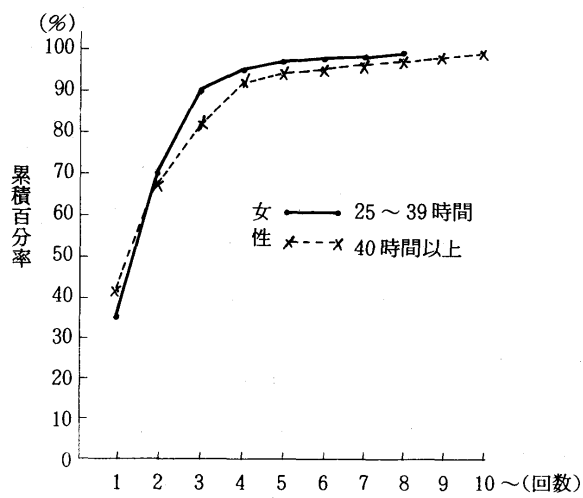
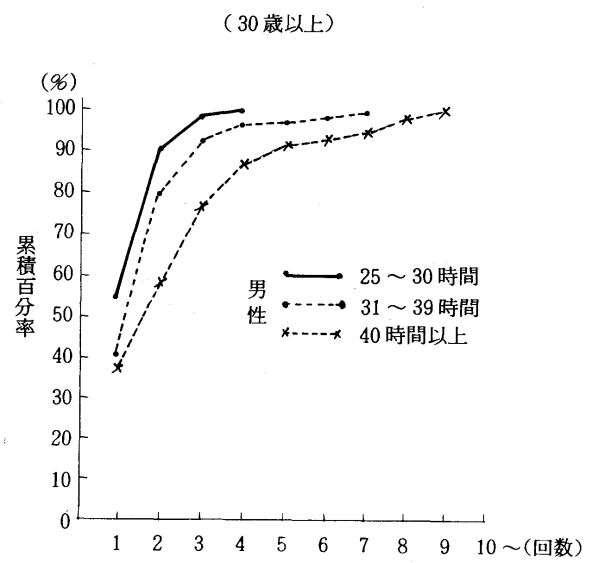
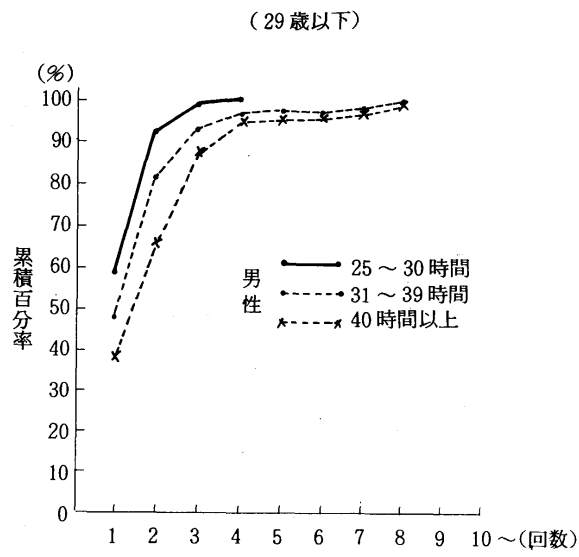


図4-45 第1段階教習時限数別ブレーキ(I)練習頻度



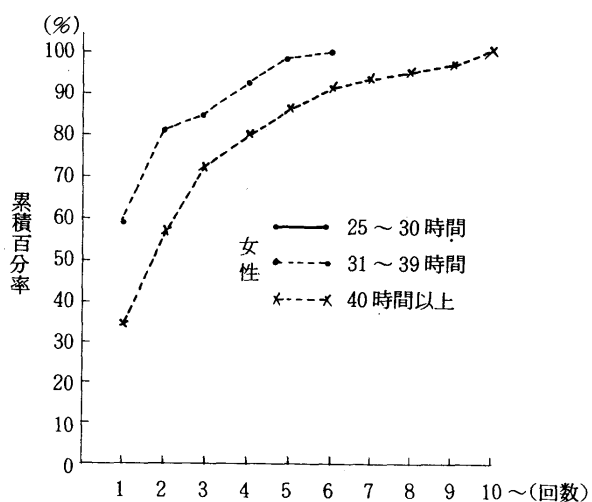
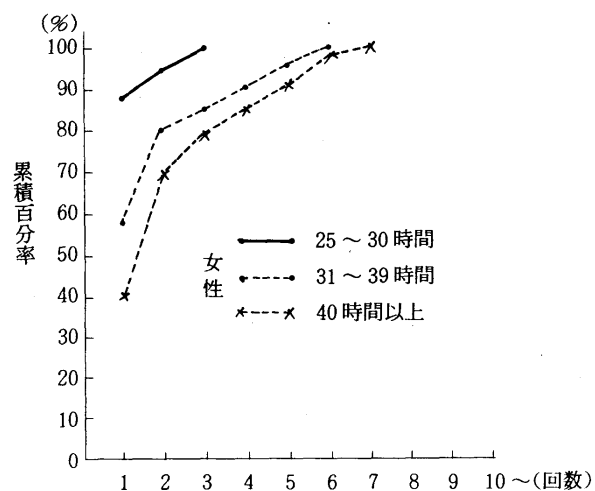
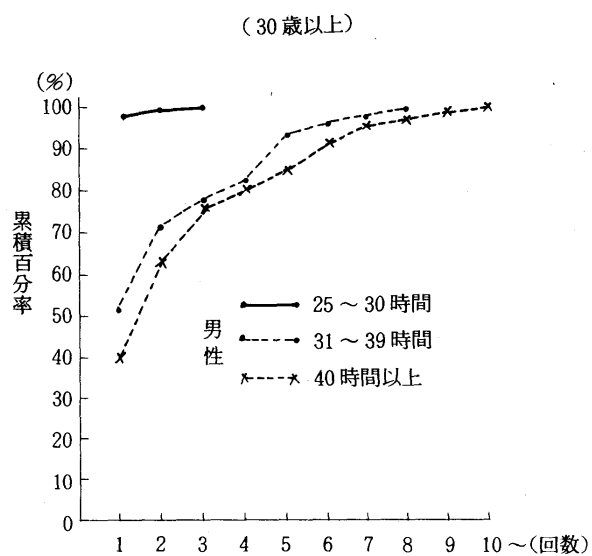
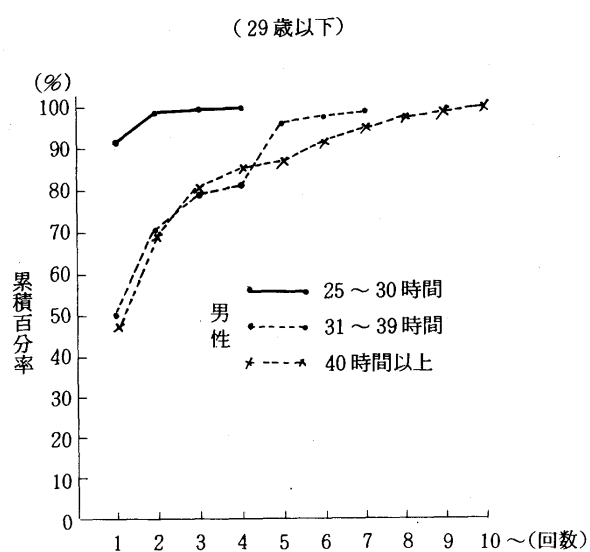


図4-46 第2段階教習時限数別発進・停止(Ⅱ)練習回数

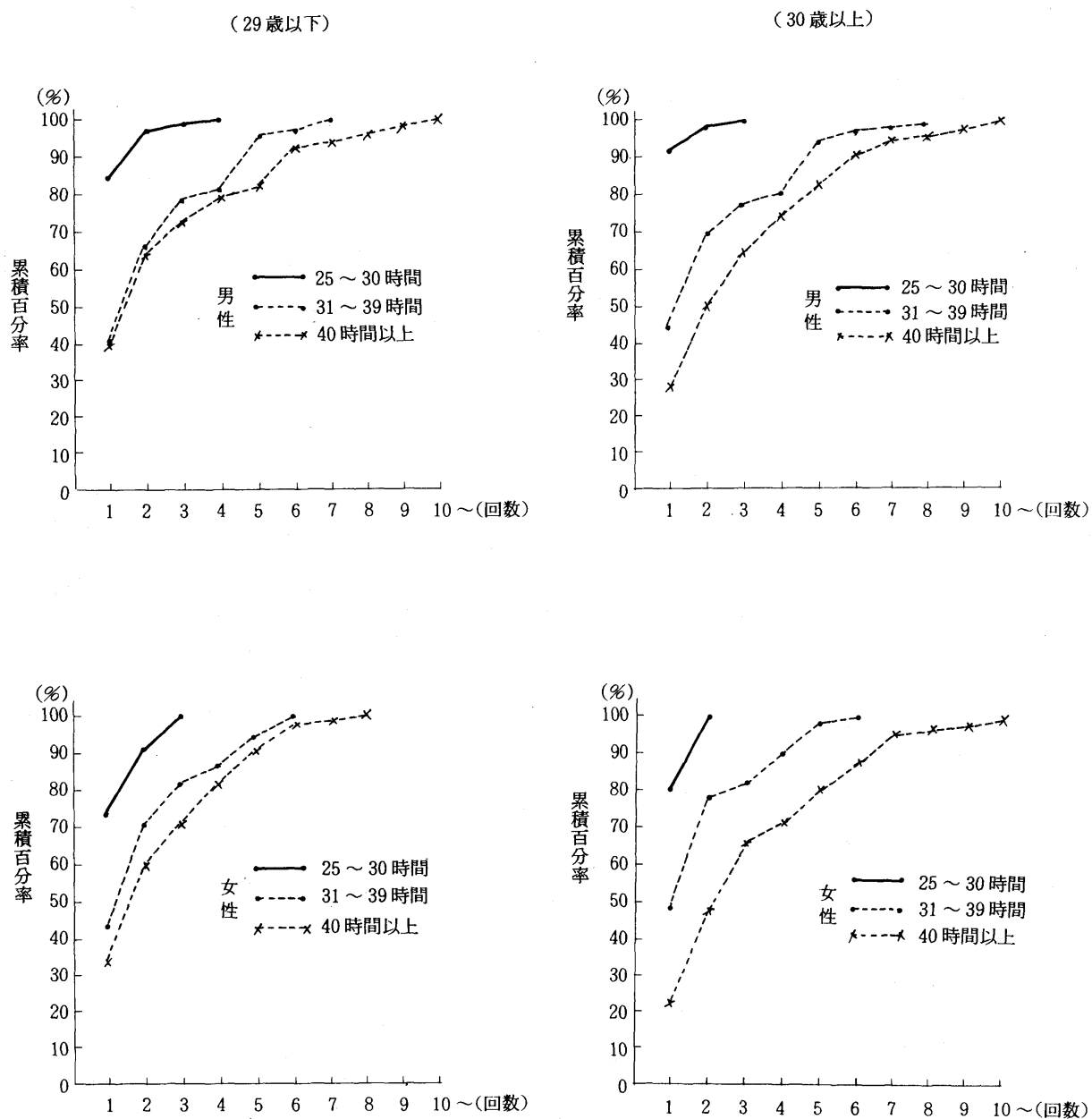


図 4-47 第 2 段階教習時限数別変速操作(Ⅱ)練習回数

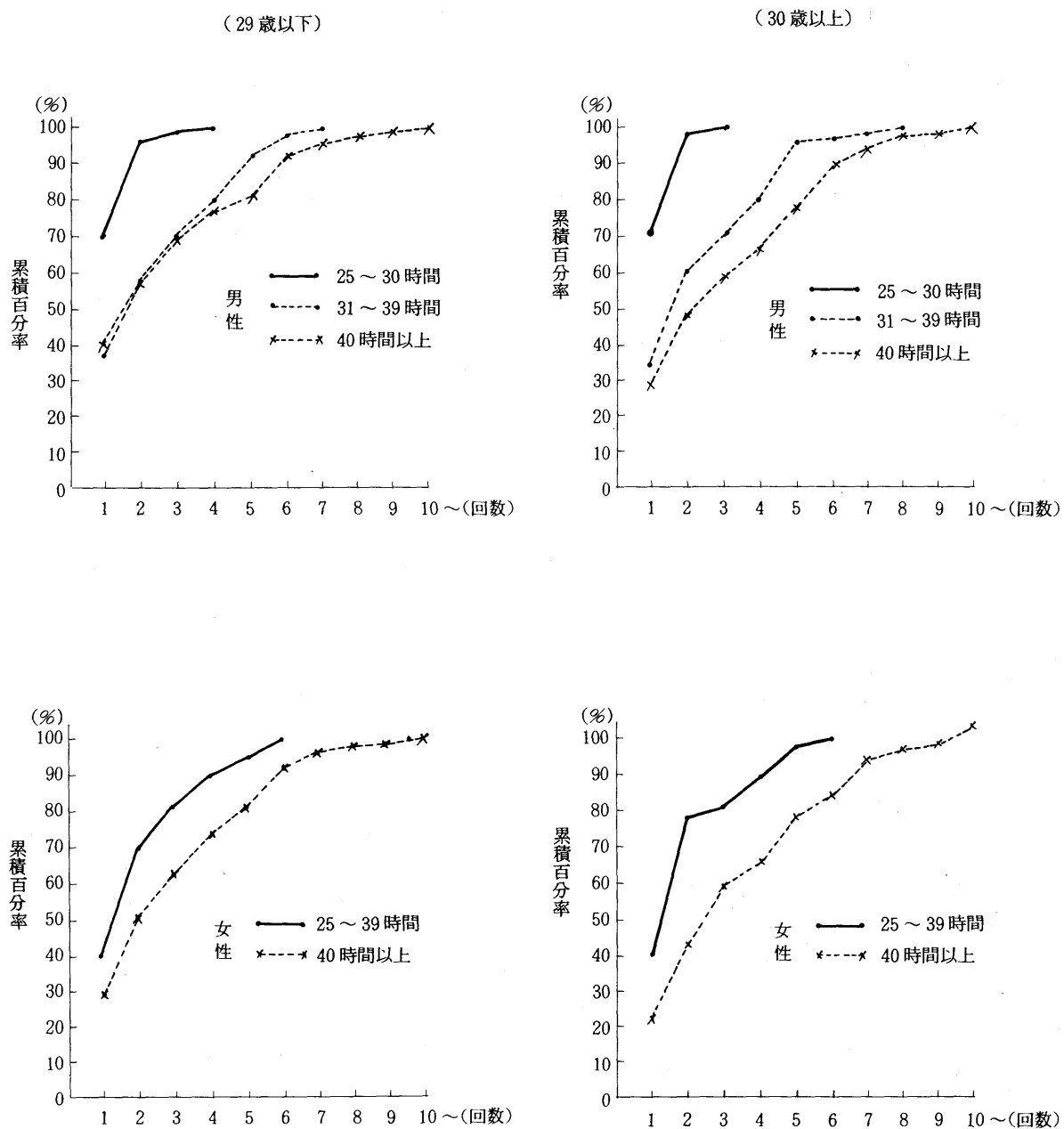


図4-48 第2段階教習時限数別速度の調節(Ⅱ)練習回数

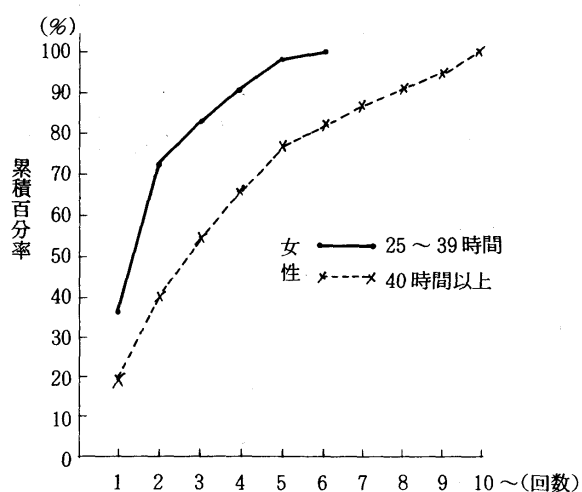
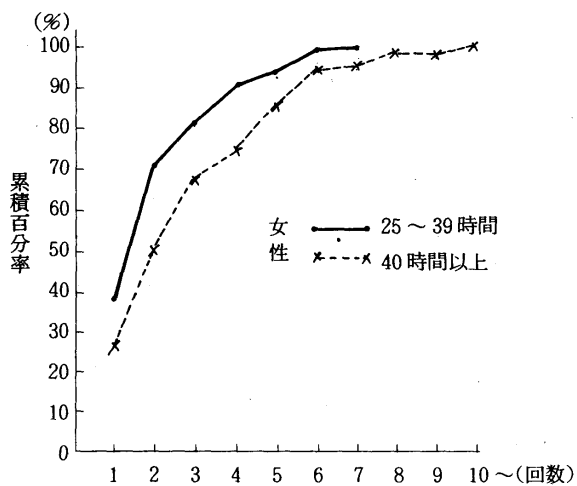
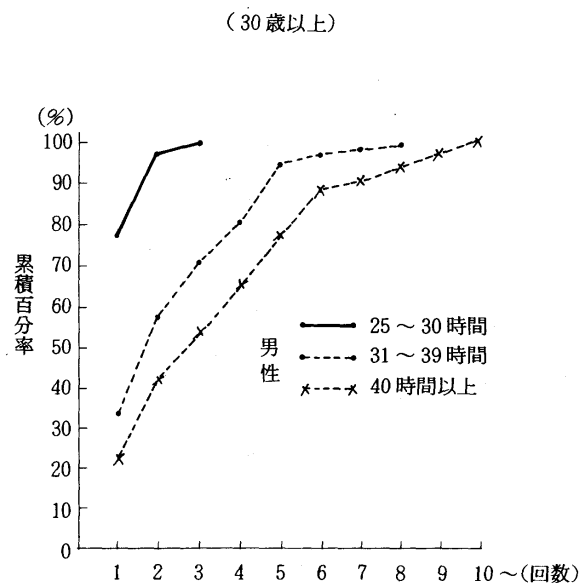
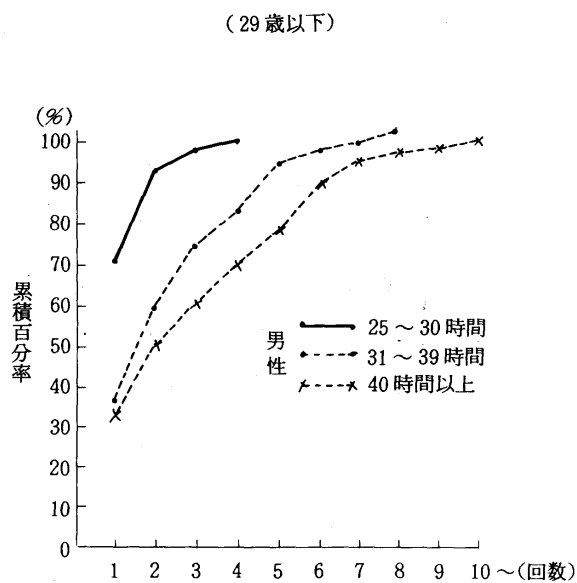


図4-49 第2段階教習時限数別ハンドル操作(Ⅱ)練習回数

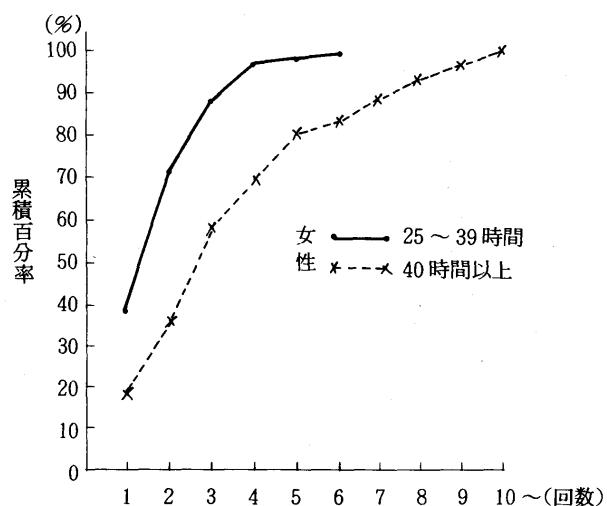
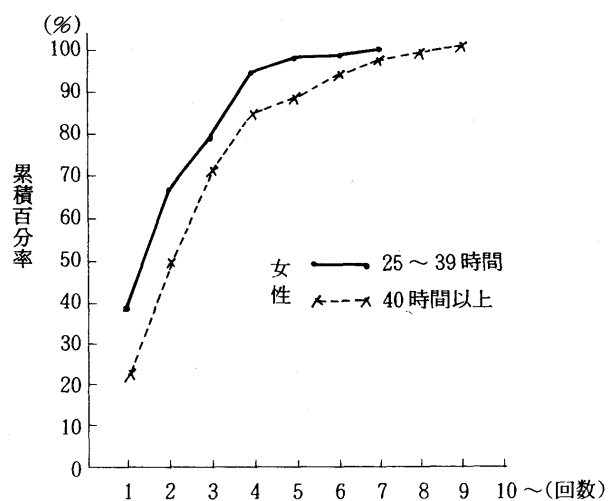
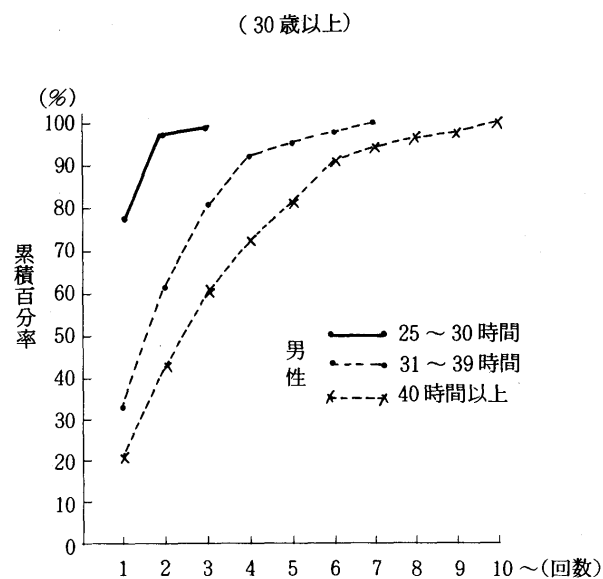
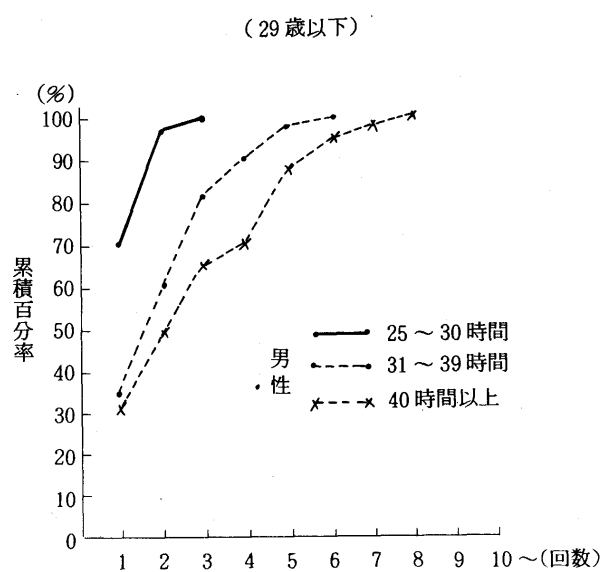


図 4 - 5 0 第 2 段階教習時限数別ブレーキ操作(Ⅱ)練習回数

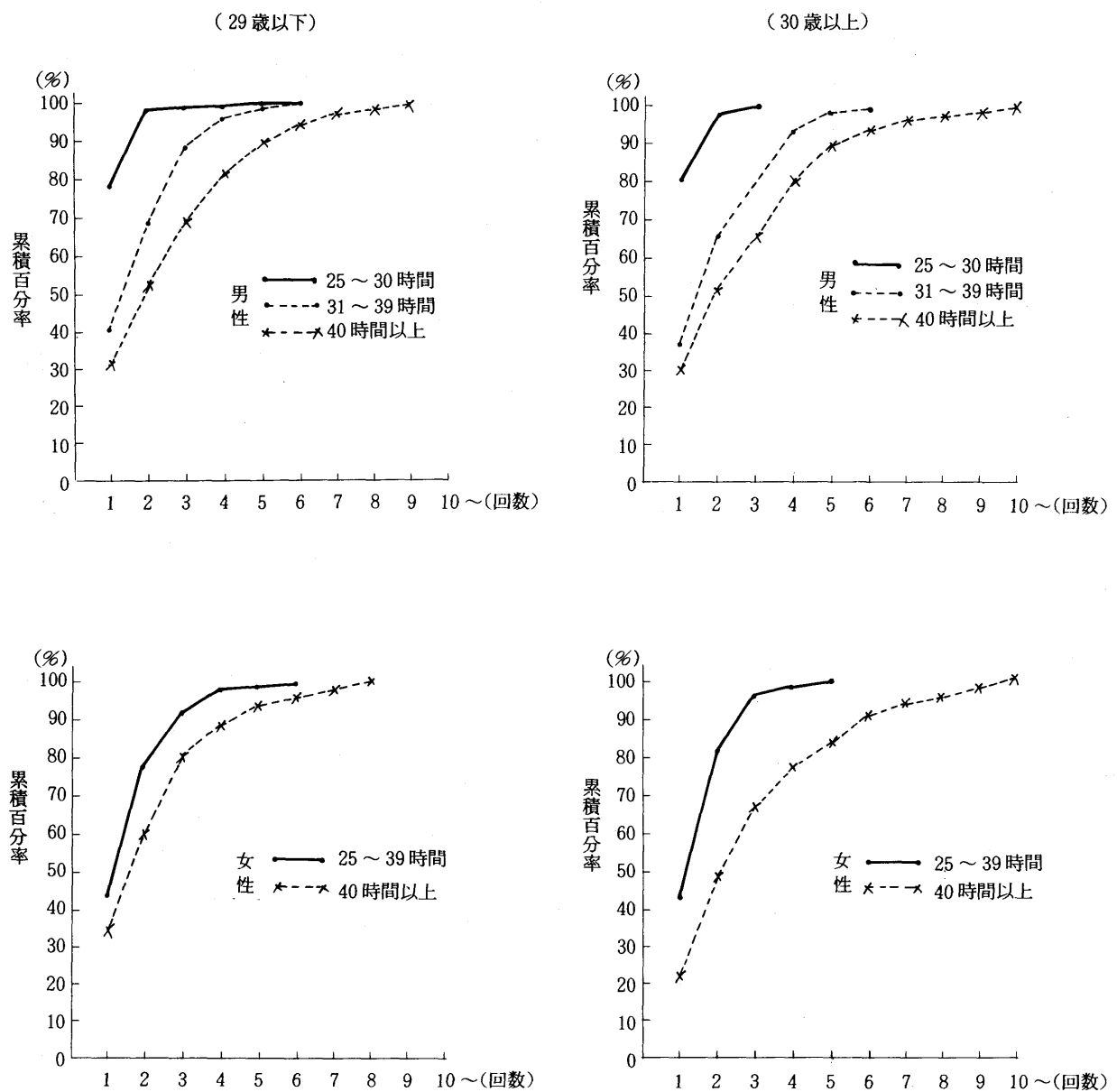


図 4 - 5 1 第 2 段階教習時限数別車両感覚(Ⅱ)練習回数

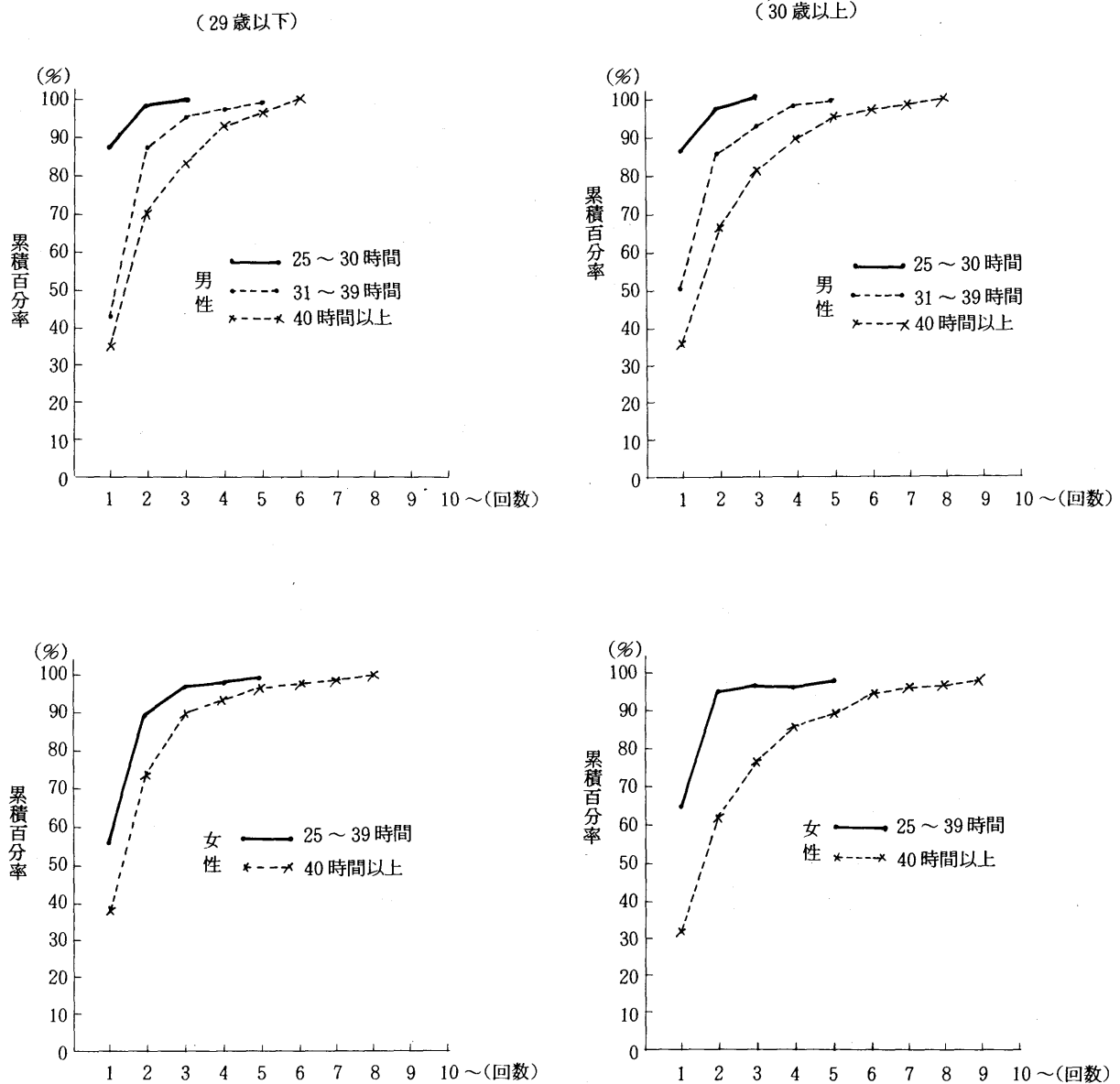


図4-52 第2段階教習時限数別坂道の通過(Ⅱ)練習回数

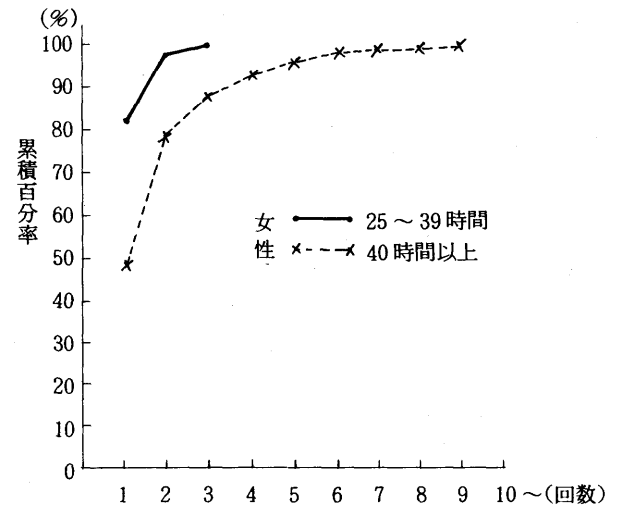
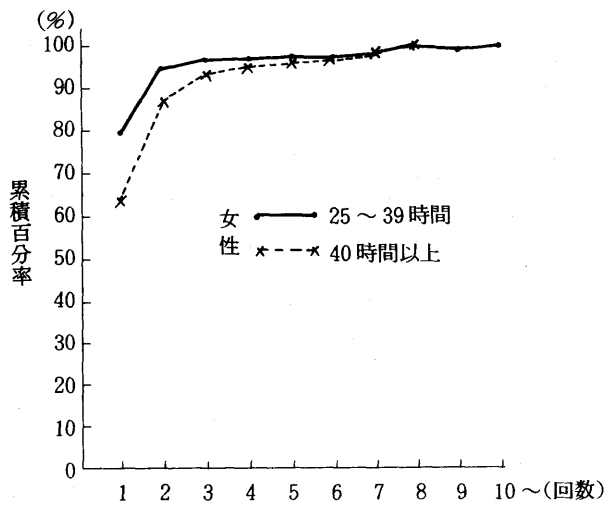
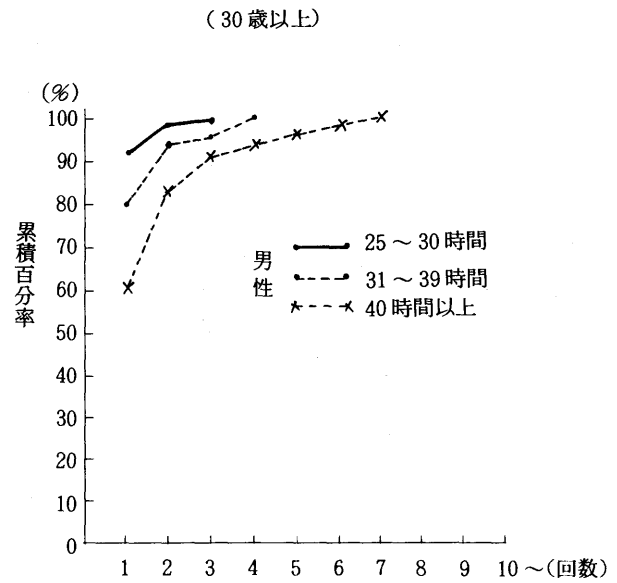
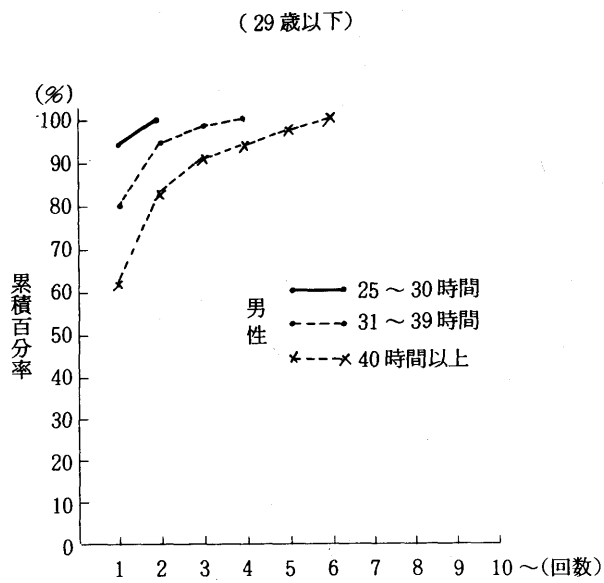


図4-53 第2段階教習時限数別直線バック(Ⅱ)練習回数



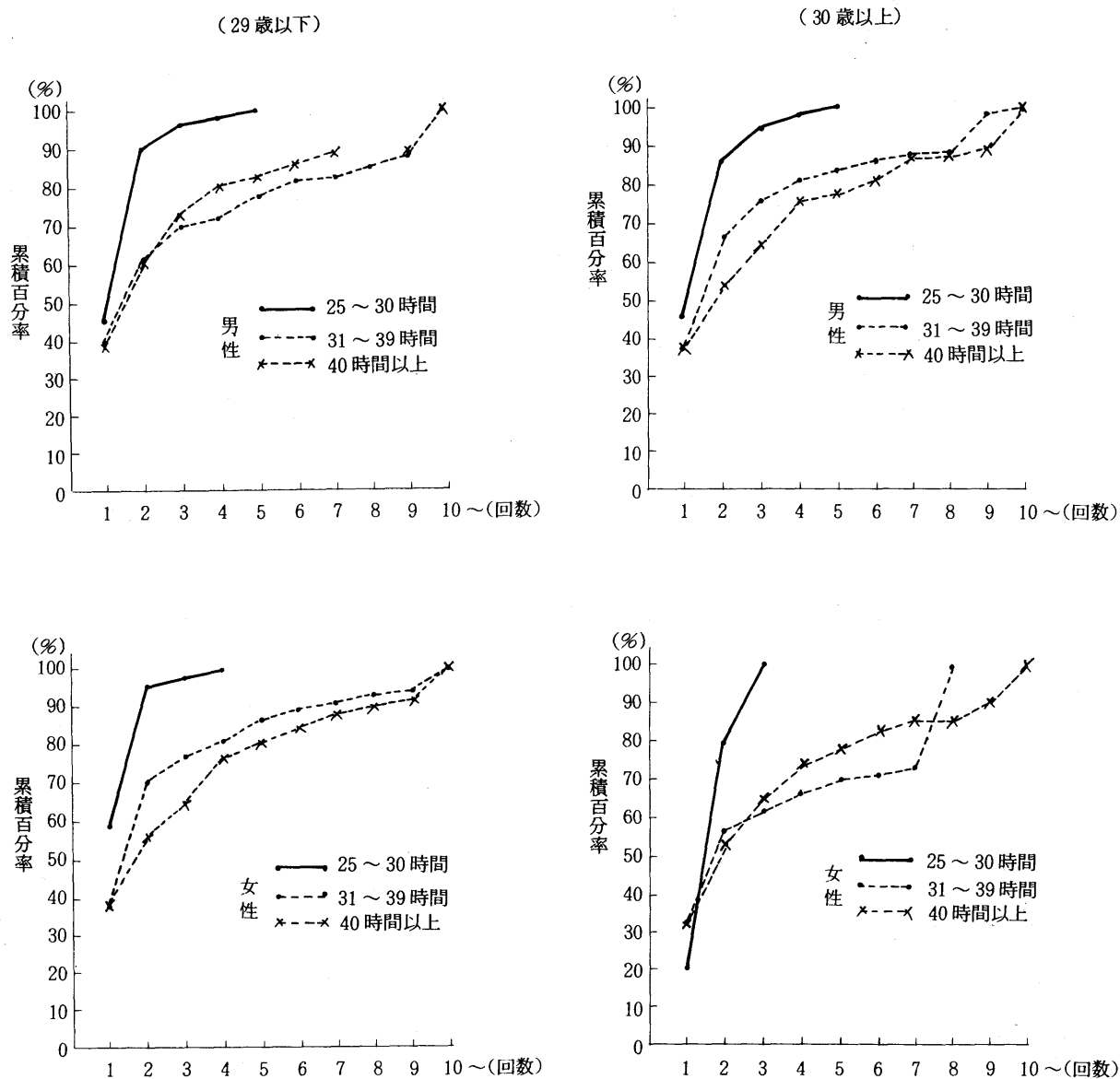


図4-54 第3段階教習時限数別発進・停止(Ⅲ)練習回数

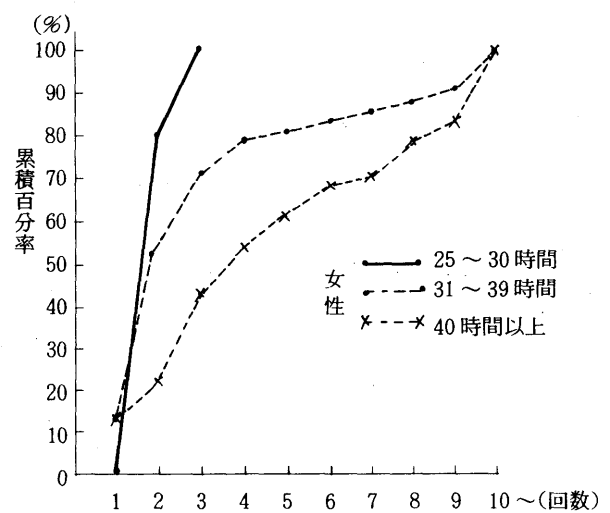
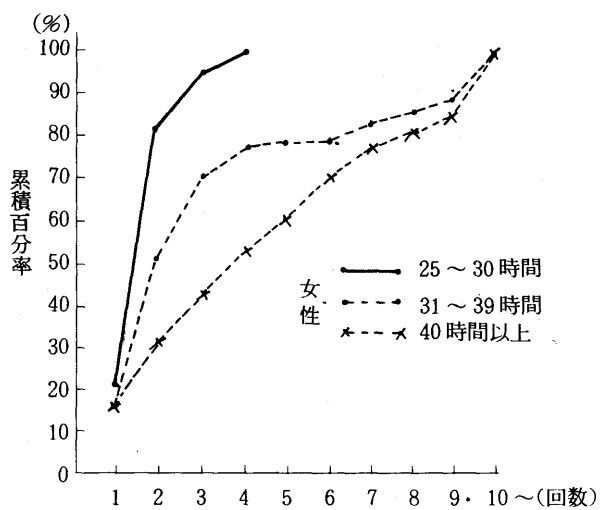
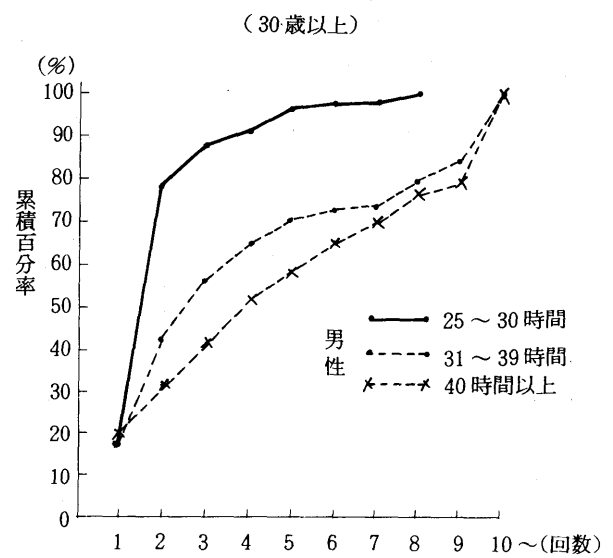
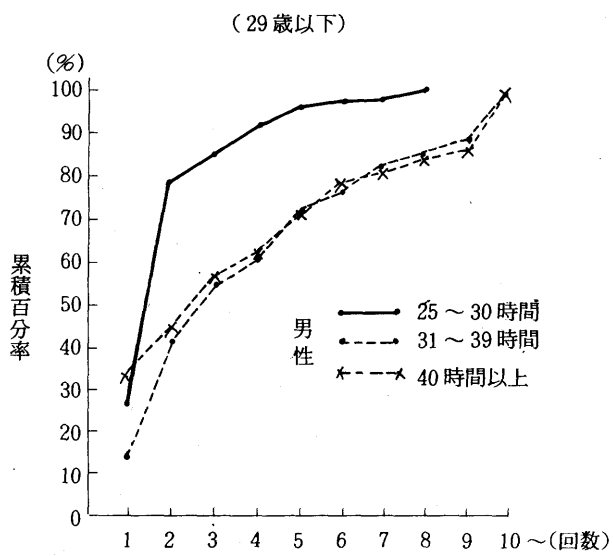


図4-55 第3段階教習時限数別進路変更(Ⅲ)練習回数

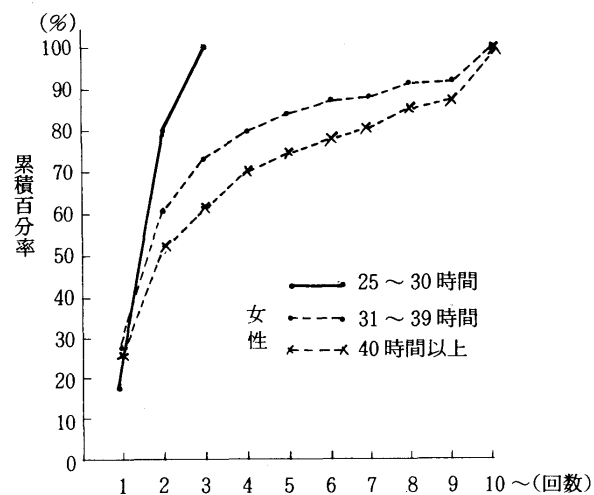
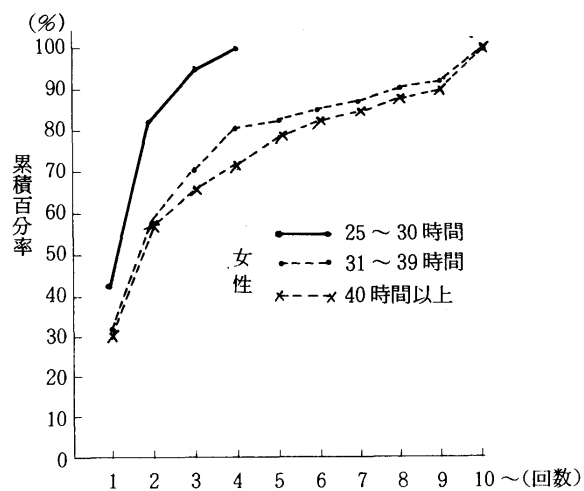
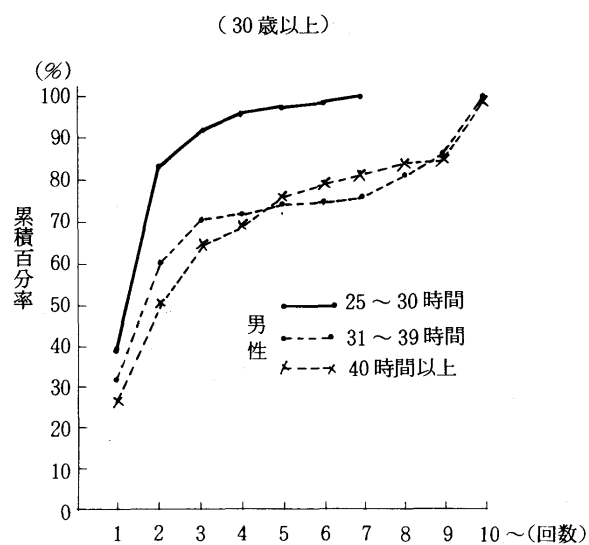
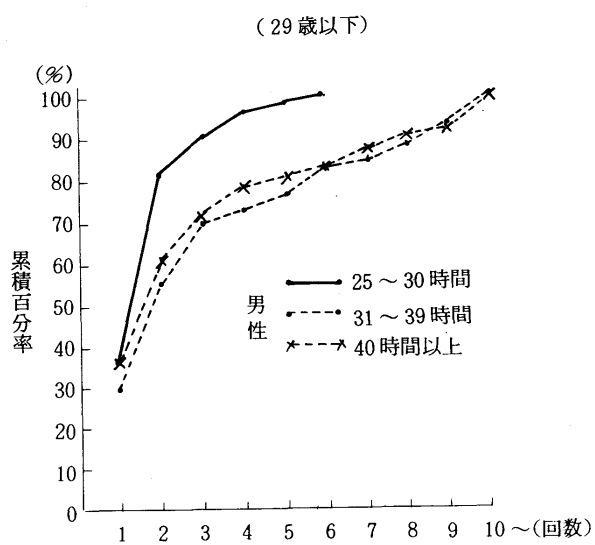


図4-56 第3段階教習時限数別切返し(Ⅲ)練習回数

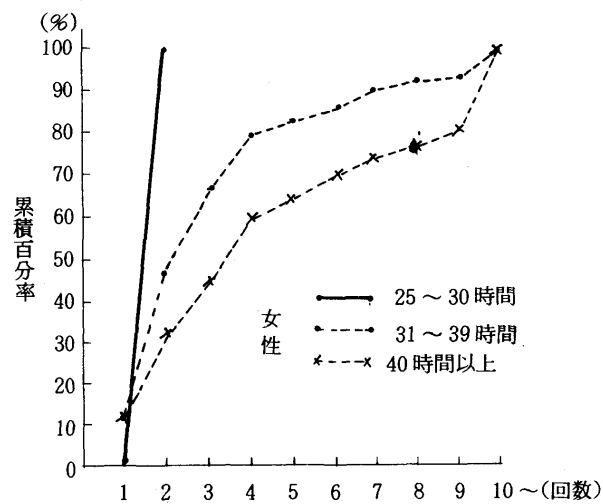
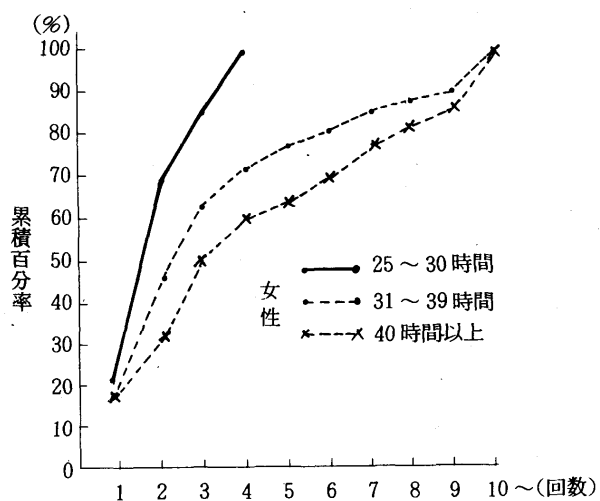
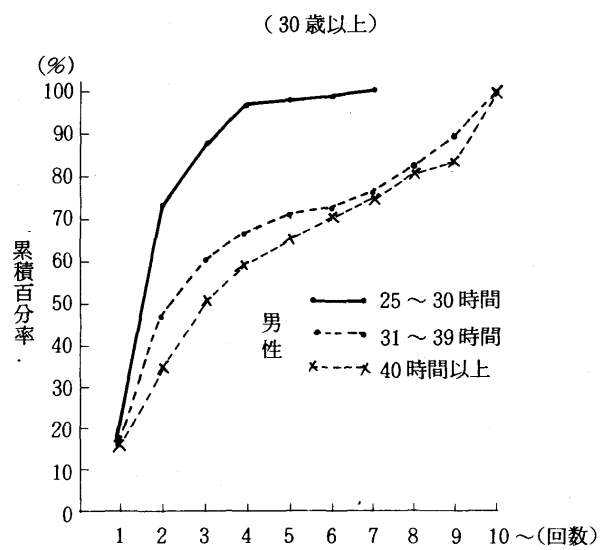
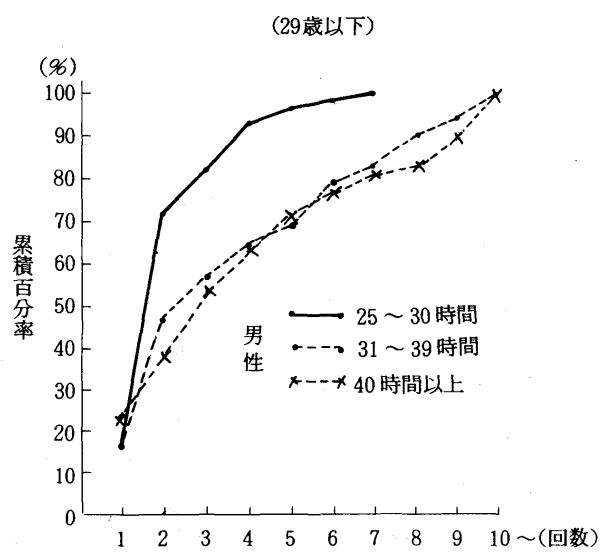


図 4 - 5 7 第 3 段階教習時限数別狭路 (Ⅲ) 練習回数

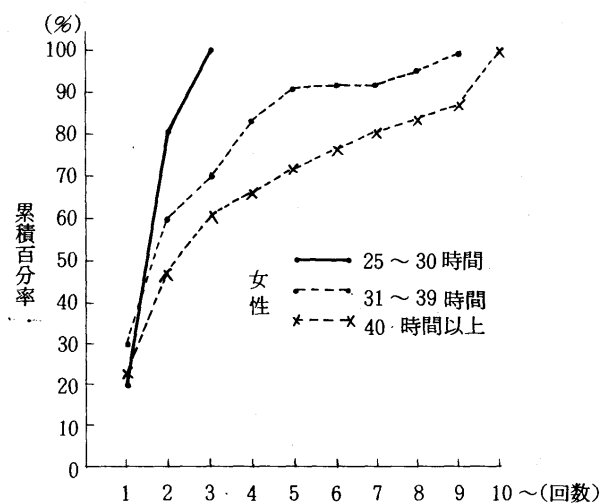
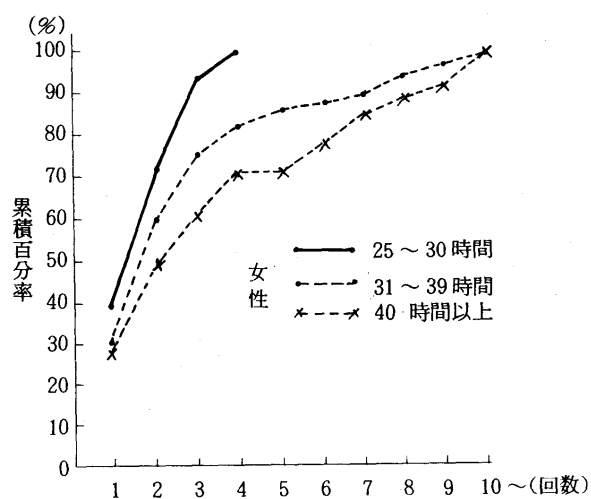
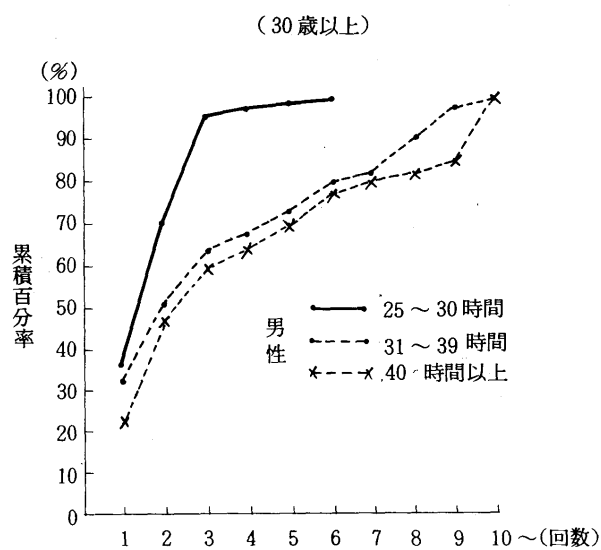
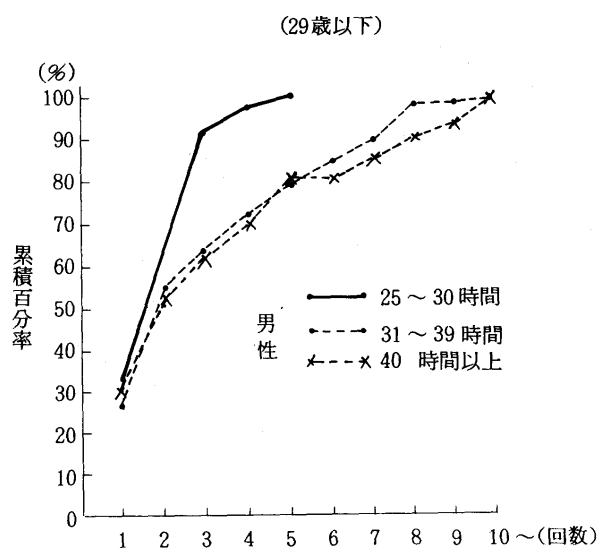


図 4 - 5 8 第 3 段階教習時限数別発進停止 (Ⅲ) 練習回数

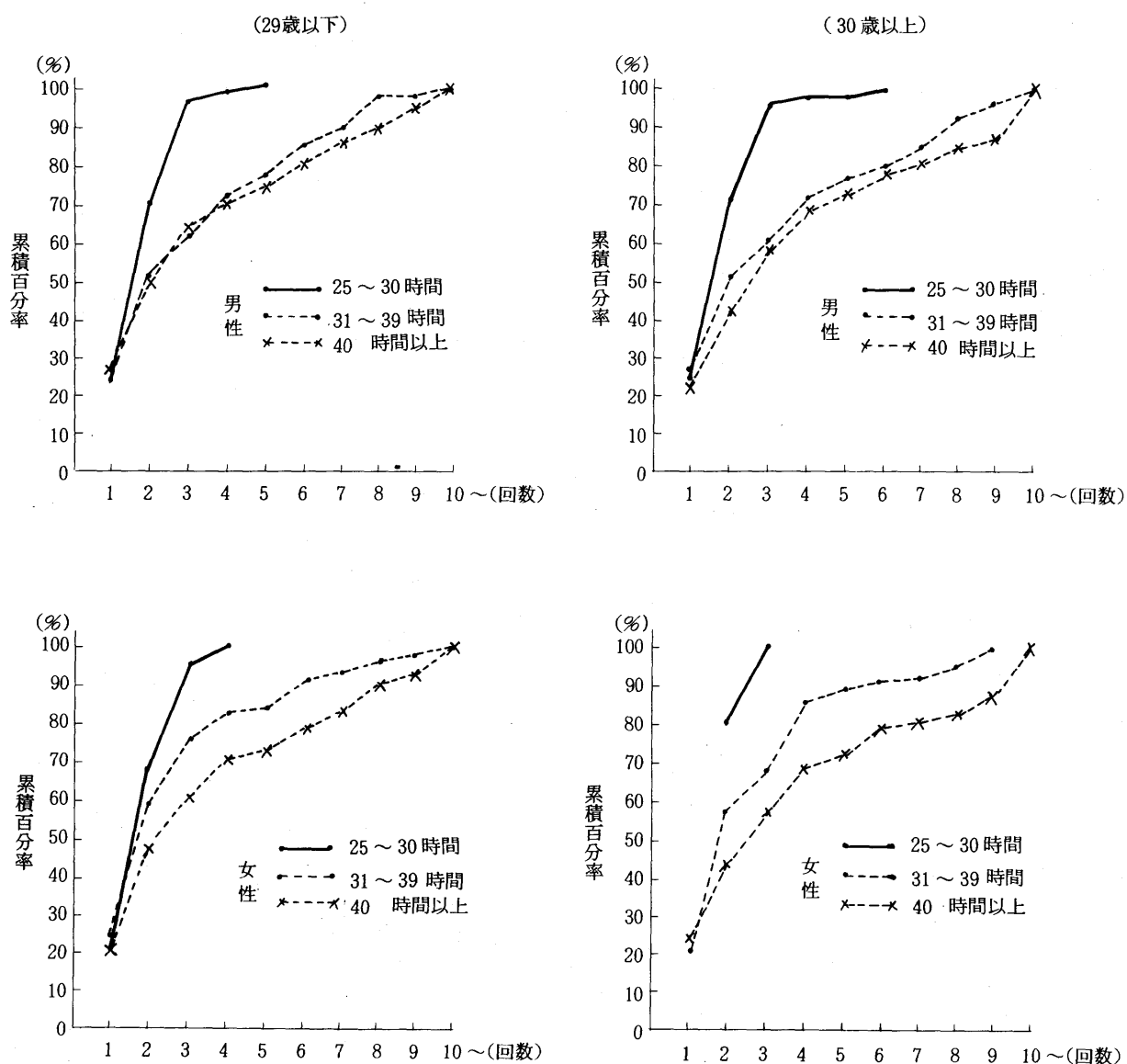


図4-59 第3段階教習時限数別踏切通過(Ⅲ)練習回数

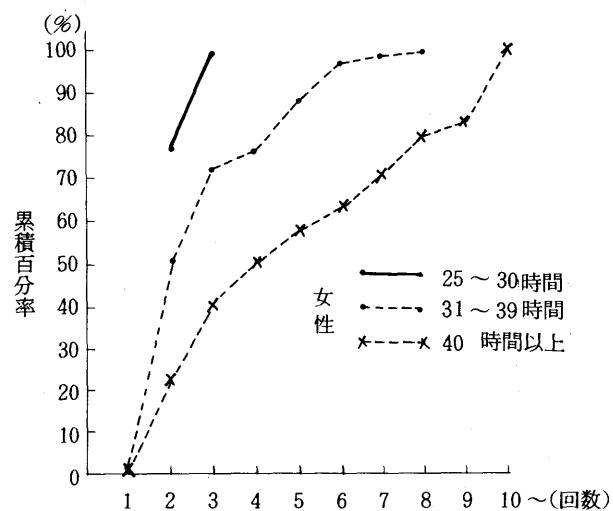
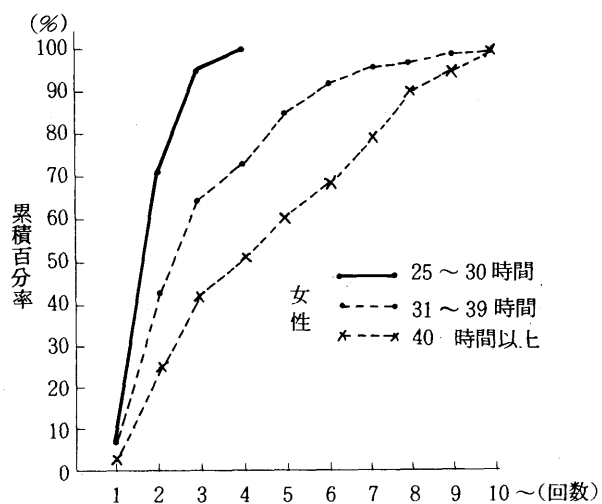
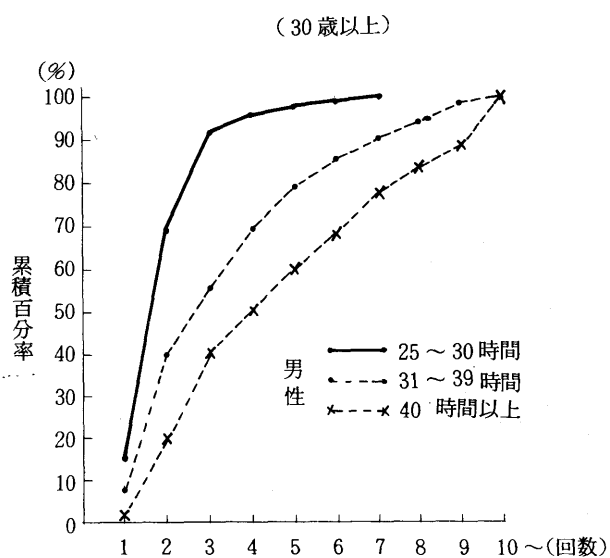
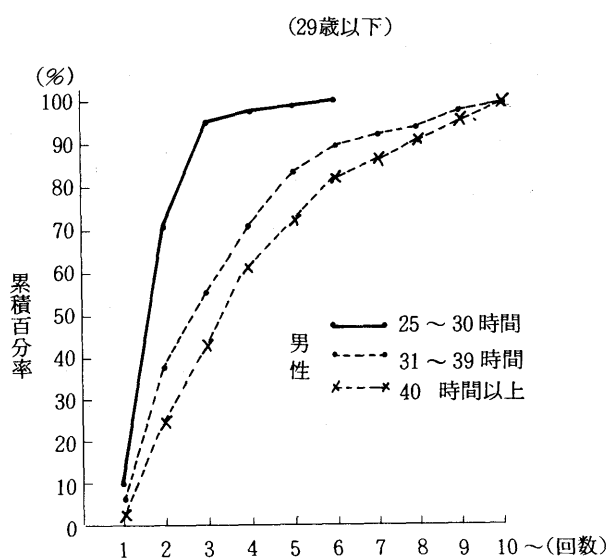


図 4 - 6 0 第 3 段階教習時限数別方向変換(Ⅲ)練習回数

### 4-3 延長教習

教習所においては第3段階修了時に修了検定、第4段階の修了時に卒業検定がそれぞれ行われるが、これらの検定において不合格の場合、前者は1時限、後者は2時限の延長教習を受けなければならない。ここでは、延長教習時限数を教習進度の一つの指標として年齢差及び男女差を検討する。

#### (1) 修了検定

修了検定不合格時の延長教習時限数の分布を性別、年齢別に示したのが図4-61である。男性

の場合、30歳代までは延長教習を受けない者(つまり合格者)の比率は60パーセント台で高く、40歳以降、加齢に伴ない低くなっている。女性は20歳代までが60パーセント台と高いが、30歳代から加齢に伴ない低下し、その比率は男性に比べて15パーセント前後も低くなっている。

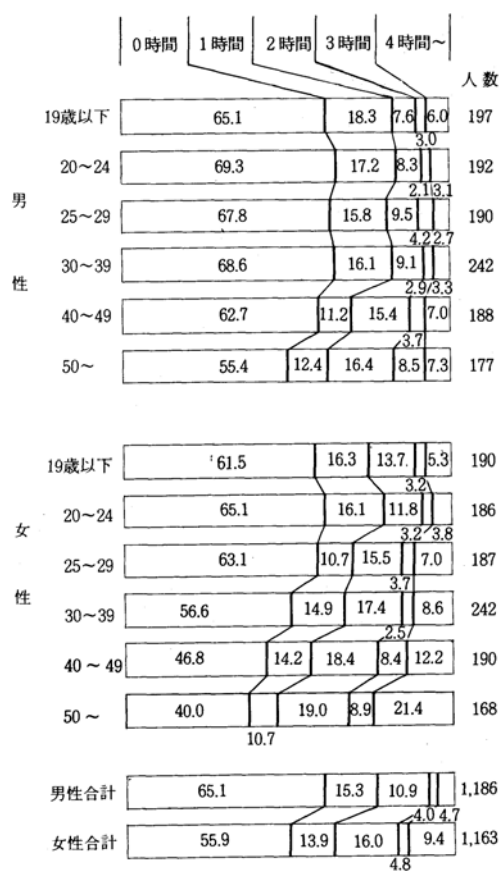


図4-61 終了検定延長教習



## (2) 卒業検定

卒業検定の不合格による延長教習は、修了検定に比べると少ない。検定合格率は男性が79パーセント、女性が69パーセントと10パーセント女性が低い。年齢別にみると、男女共に修了検定と同じ傾向を示しており、男性で40歳代以上、女性で30歳代以上の中、高年齢層において延長教習時限数が、ことに女性で長くなっている（図4-62）。

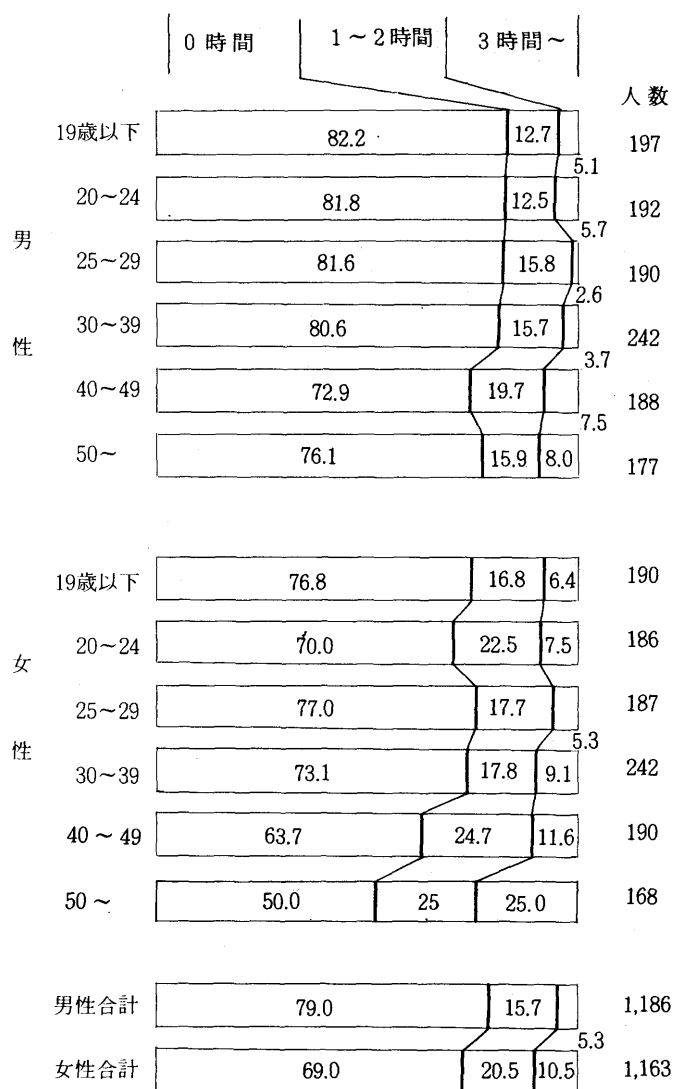


図4-62 卒業検定延長教習

#### 4-4 教習項目のみきわめ不合格率

各技能教習段階ごとに、その段階の修了時にそれぞれの教習項目に対する習熟度が総合運転でチェックされるが、これをみきわめと称している。そこで、みきわめの総合運転において、教習項目ごとにチェック（習熟度が足りない場合）された人数をその構成人数で除した比率を求めて、教習項目に対する習熟度の特徴について検討する。

##### （1）性別、年齢別不合格率

第1段階では、図4-63に示すように、「車の乗降」、「運転装置の名称及び取扱」、「運転姿勢」など極く基本的な課題については、不合格率（習熟度が不十分でチェックされた場合をいう）がいずれも10パーセント以下で男女差及び年齢差はみられない。やや女性の50歳以上が「運転装置の名称及び取扱」を不得手としているが、大きな差ではない。これに対し、「発進・停止」、「変速操作」、「ハンドル操作」の3項目では、男女共に全体に不合格率が高いのが特徴である。年齢差についてみると、男性は「発進・停止」が40歳以降の年齢層が不得手としているのに対し、女性は上記3項目において加齢に伴ない不合格率が高くなる傾向を示しており、ことに30歳以降の年齢層に問題がみられる。男女差の特に大きい教習項目は、「ハンドル操作」で、30歳以上の年齢層では10パーセント以上の格差があり、女性の不合格率が高い。次いで、「発進・停止」と「変速操作」が続くが、いずれも30歳以上の中、高年齢層において格差がみられる。しかし、20歳代以下の若年層においては、男女差はほとんどみられない。第2段階における各教習項目においては、大きな年齢差、男女差はみられない(図4-64)。第3段階では、男性は「右、左折」、「方向変換」の2項目において、高年齢ほど不合格率が高い(図4-65)。女性は、「右、左折」、「進路変更」、「切返し」、「狭路」、「方向変換」の5項目に年齢による格差がみられ、高年齢ほど不得手としている。

男女差についてみると、ことに格差の大きい教習項目が「進路変更」で女性の高年齢層が特に不得手としている。次いで「方向変換」、「狭路」、「切返し」の3項目が続き、これらが女性にとって不得手の教習項目となっている。第4段階は図4-66に示すように「ハンドル操作」と「円滑な運転」において若干、男女間の格差がみられるが、大きな差ではない。

各教習段階における教習項目の不合格率を男女別に整理して示したのが、図4-67-1と図4-67-2である。男女の格差は比較的教習の初期段階で、発進・停止やハンドル操作など、具体的な運転実技場面で表われている。第2段階では顕著な差異はないが、第3段階において右・左折、進路変更、切返し、狭路、方向変換などを女性が不得手としている。

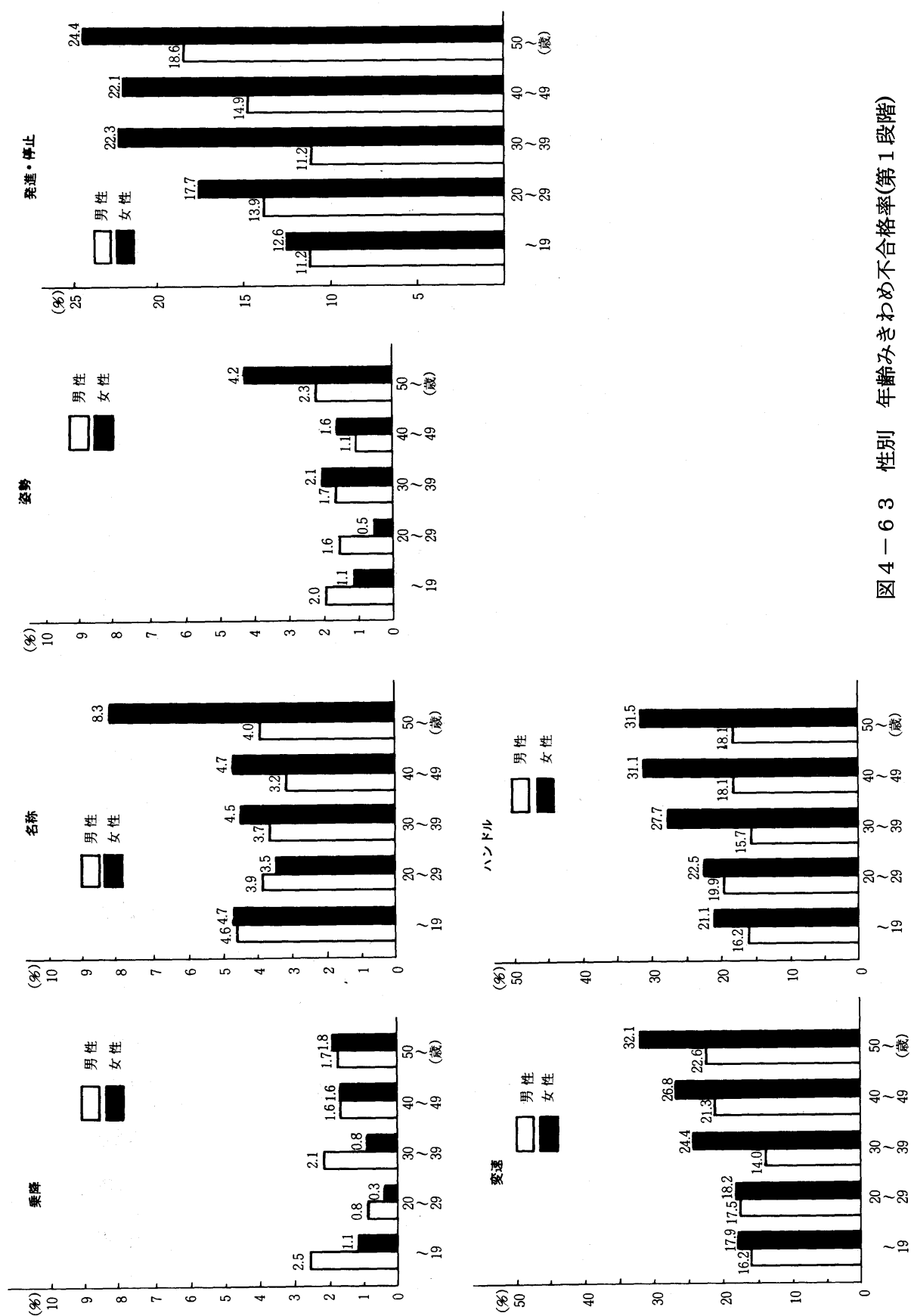


図 4-63 性別 年齢みきわめ不合格率(第1段階)

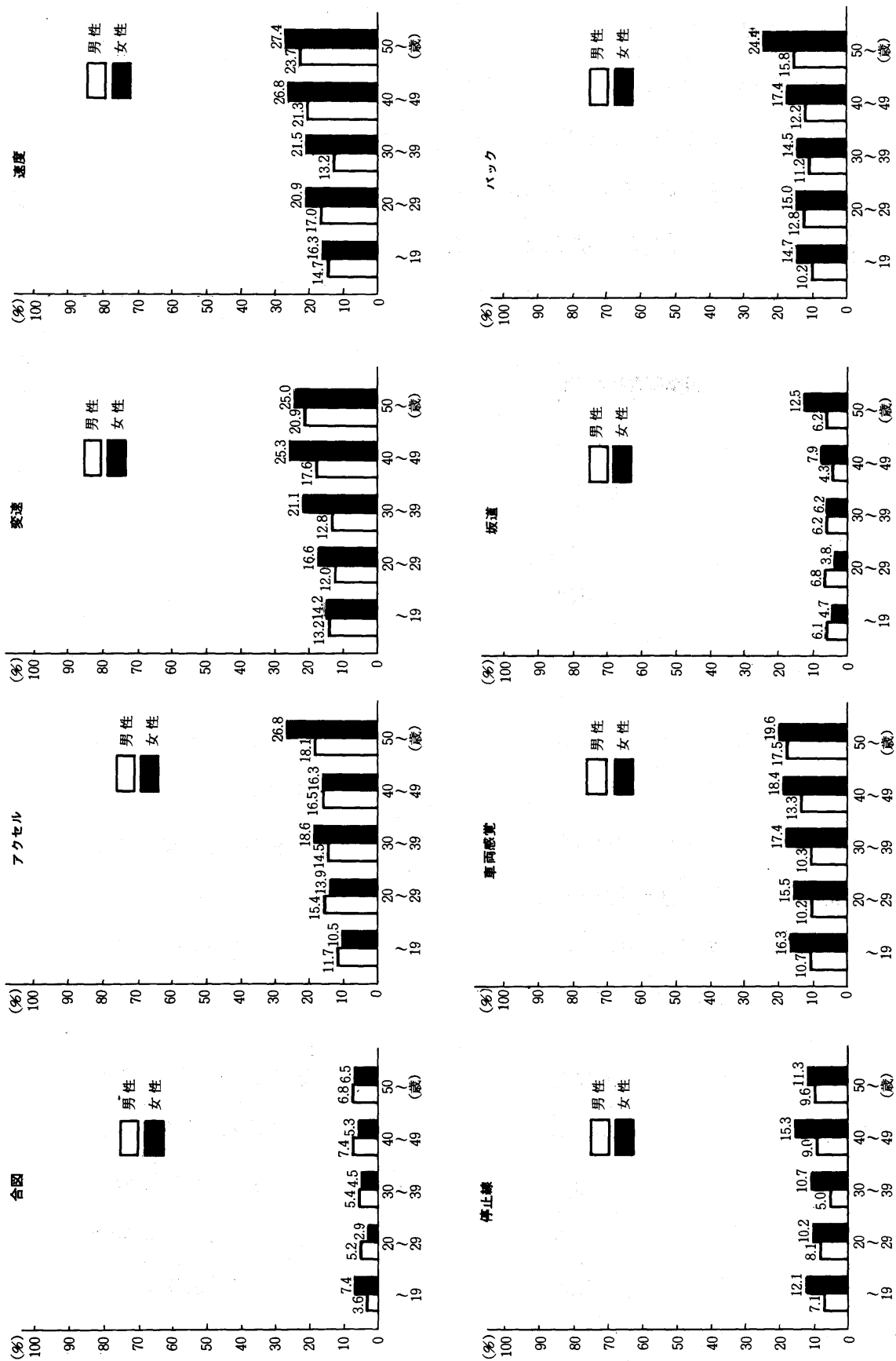


図4-64 性別 年齢別 きわめ不合格率 (第2段階)

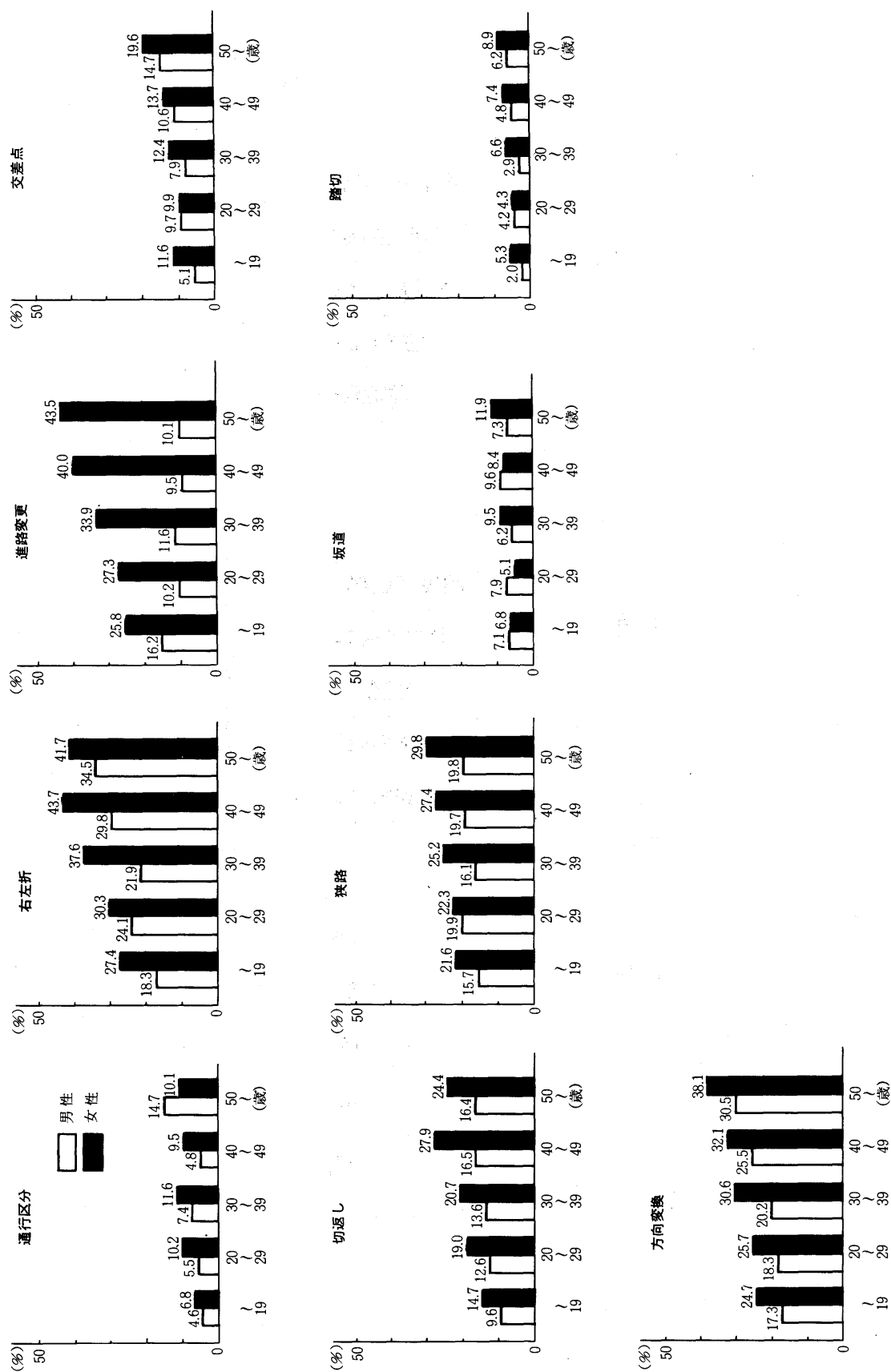


図 4-65 性別 年齢別みきわめ不合格率(第3段階)

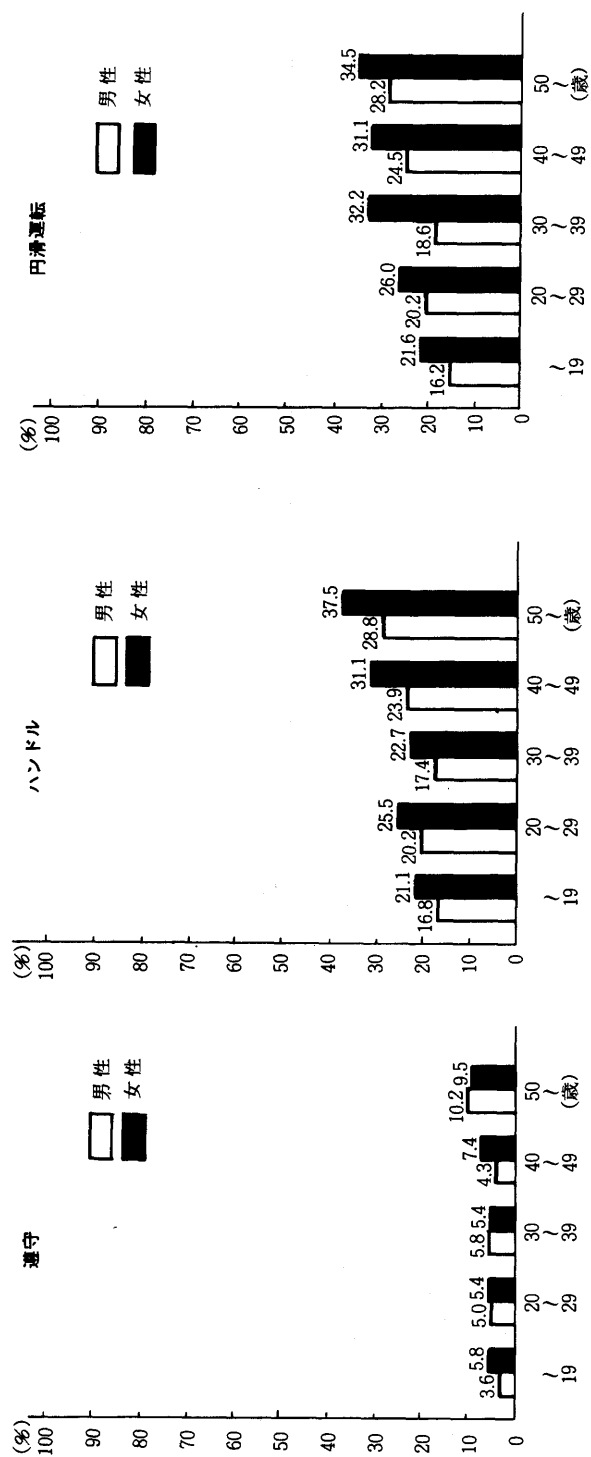


図 4-66 性別 年齢別みきわめ不合格率(第4段階)

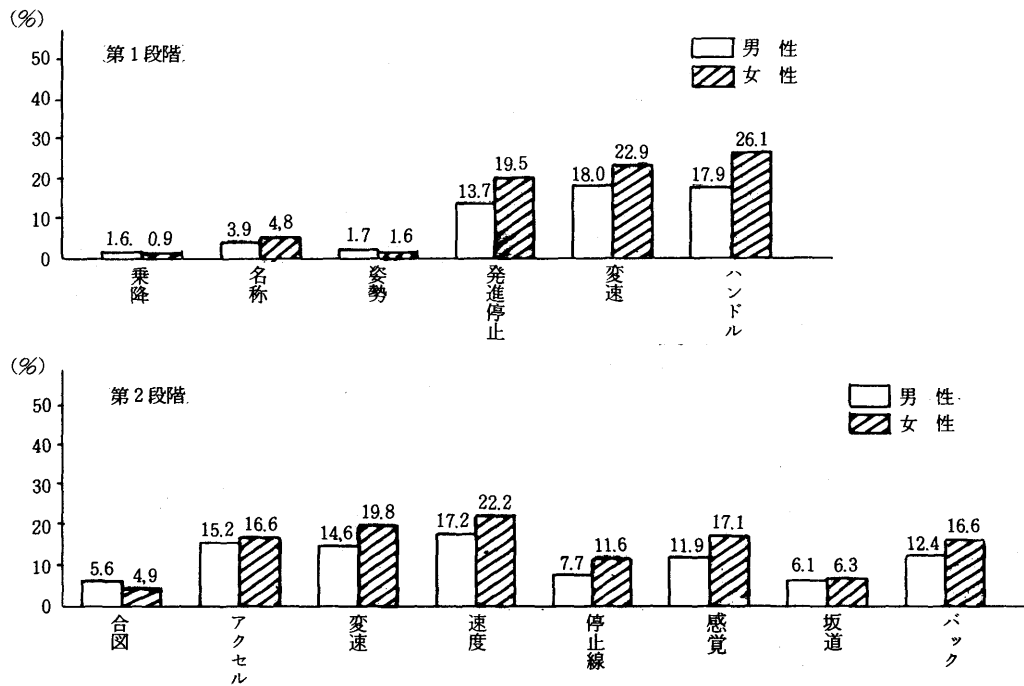


図4-67-1 各段階別項目別みきわめ不合格率

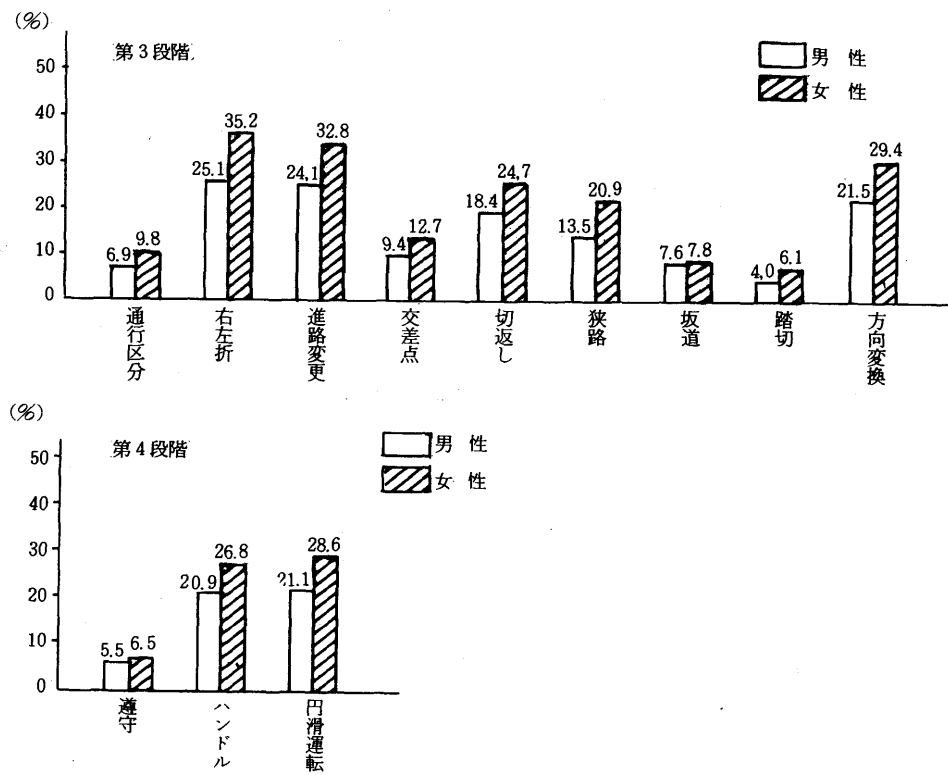


図4-67-2 各段階別項目別みきわめ不合格率

## (2) 教習日数別不合格率

卒業検定に合格するまでの教習所要日数とみきわめ不合格率との関係を示したのが、図4-68から図4-71である。教習日数の長い者がどの教習項目を不得手としているかについて検討したところ、いずれの教習項目においても顕著な差異はみられない。ただし、第3段階の右、左折と進路変更については、教習回数の長い者ほど不合格率が高く、男女に共通した特徴がみられる。

## (3) 技能教習時限数別不合格率

教習時限数別に各教習項目のみきわめ不合格率を示したのが図4-72-1から図4-72-3(第1段階)、図4-73-1から図4-73-8(第2段階)、図4-74-1から図4-74-8(第3段階)、図4-75-1から図4-75-3(第4段階)である。

全体的には教習時限数とみきわめ不合格率との間には、関連がそれほど顕著ではない。ただ第1段階において「ハンドル操作」が男女ともに若年層で教習時限数の少ない者ほど不合格率が高いことは注目される。反対に、教習時限数の多い者でみきわめ不合格率の高い教習項目は、第2段階でアクセル(女性の30歳以上)、第3段階で右、左折(男女共に20歳代以下の若年齢層)、切返し(女性の全年齢)進路変更(男女とも全年齢)、方向変換(男女とも全年齢)、第4段階でハンドルと円滑な運転(男女共に全年齢)等である。

次に年齢を無視して、男女別に各段階別教習項目の不合格率を示したのが図4-76-1から、図4-76-4である。全体的にみると教習時限数の最も短い者は、いずれの教習項目においても不合格率が極めて低率である。第1段階では、男性は全く教習時限数による差異はみられないのに対して、女性は発進・停止、変速操作、ハンドル操作の3項目において、教習時限数の長い者ほど不合格率が高い。第2段階では、男性に差異がみられないのに対して、女性はアクセル、変速操作、速度調節、バックの教習項目において教習時限数の長い者の不合格率が高い。第3段階では、男性にはじめて教習時限数別の格差がみられ、右、左折、進路変更、方向変換の3つめの教習項目において、教習時限数の長い者の不合格率が高くなっている。女性も男性と同様、上記の3項目に差異がみられる他、切返しと狭路においても教習時限数の長い者ほど不合格率が高くなっている。第4段階では、男女ともに教習時限数の長い者の不合格率がいずれの項目においても高く、男女差はない。



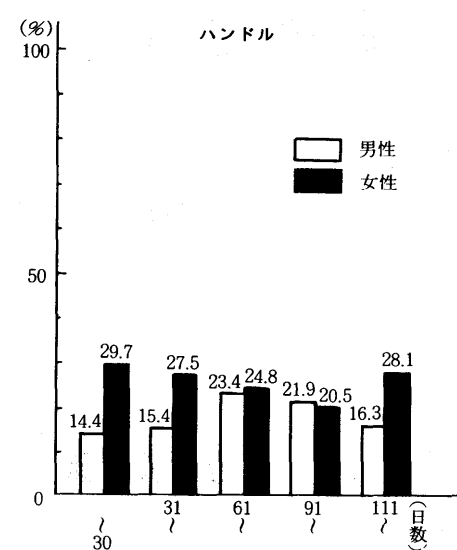
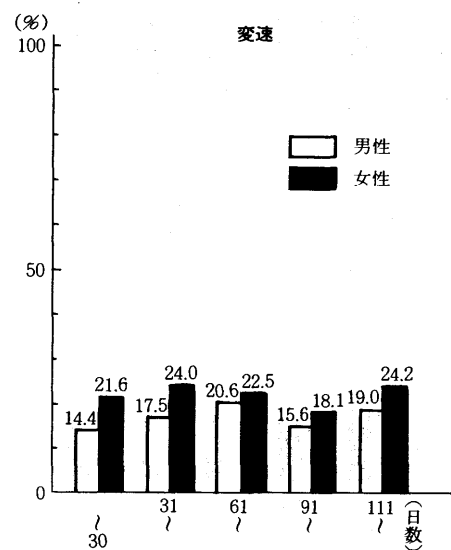
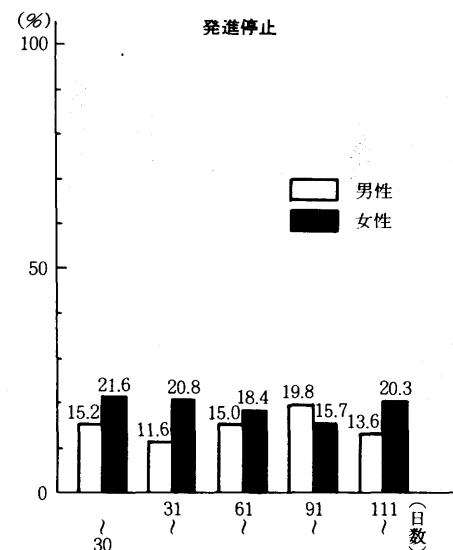
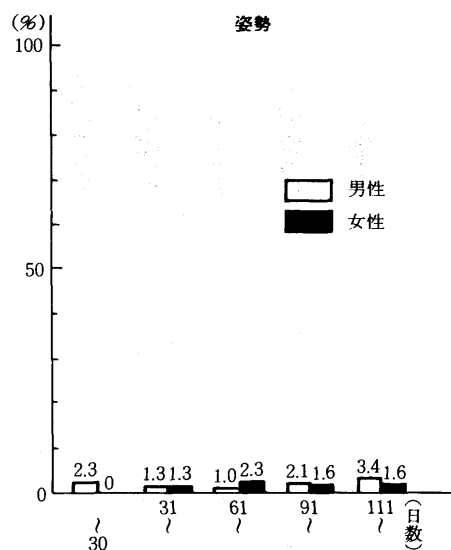
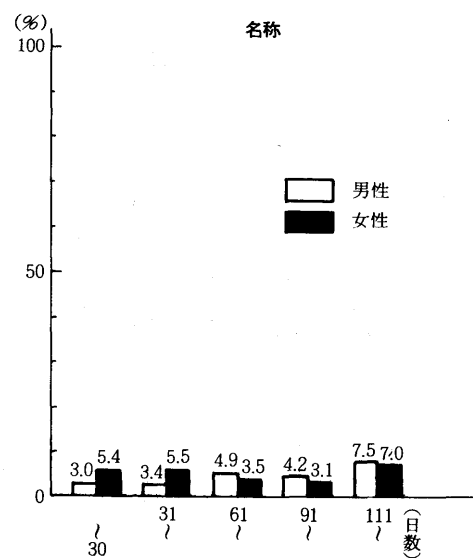
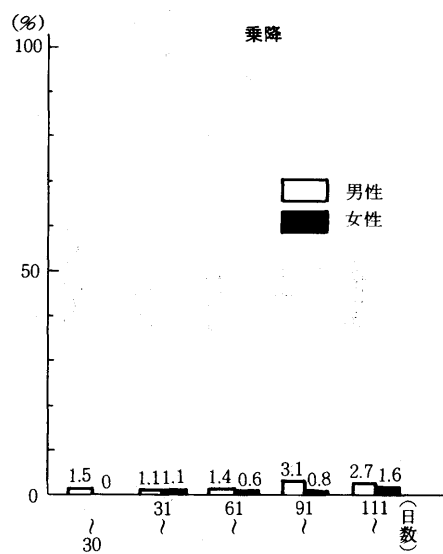


図4-68 教習日数別みきわけ不合格率(第1段階)

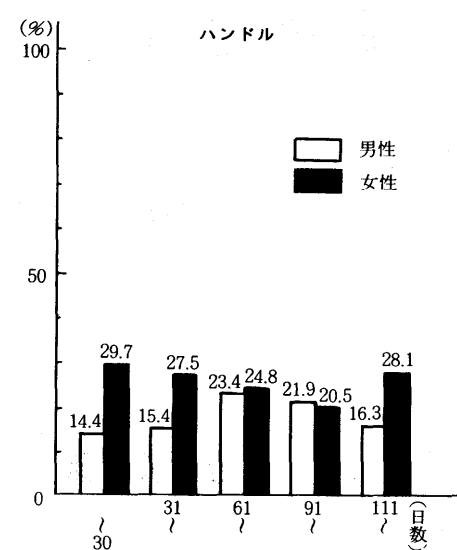
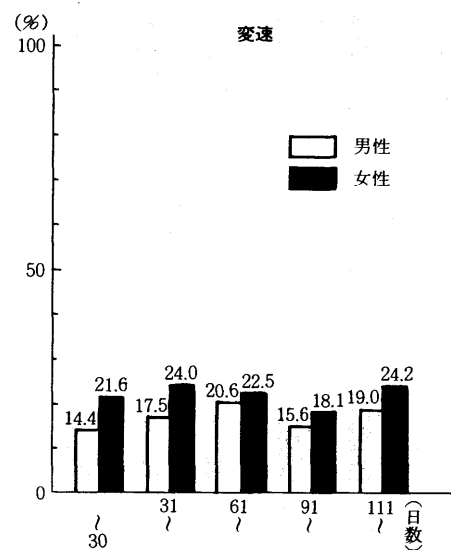
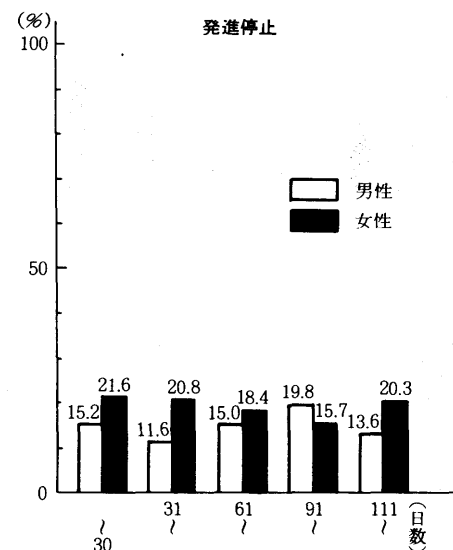
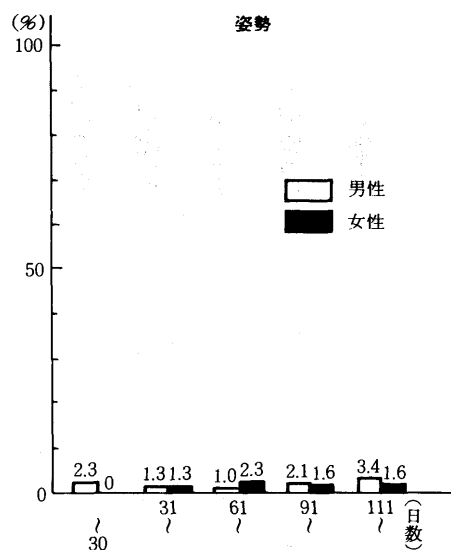
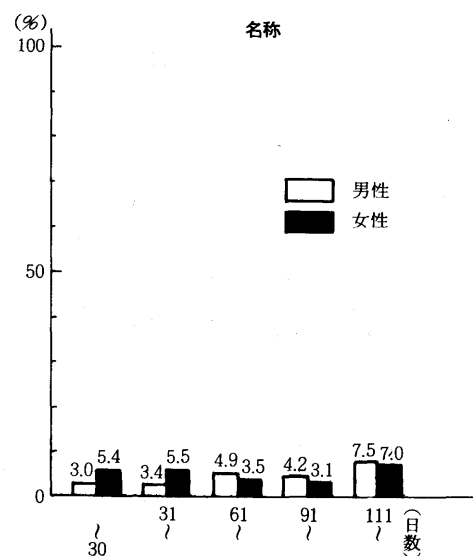
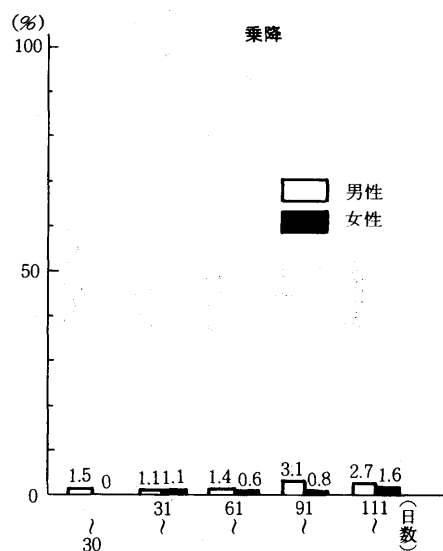


図4-69 教習日数別みきわけ不合格率(第2段階)

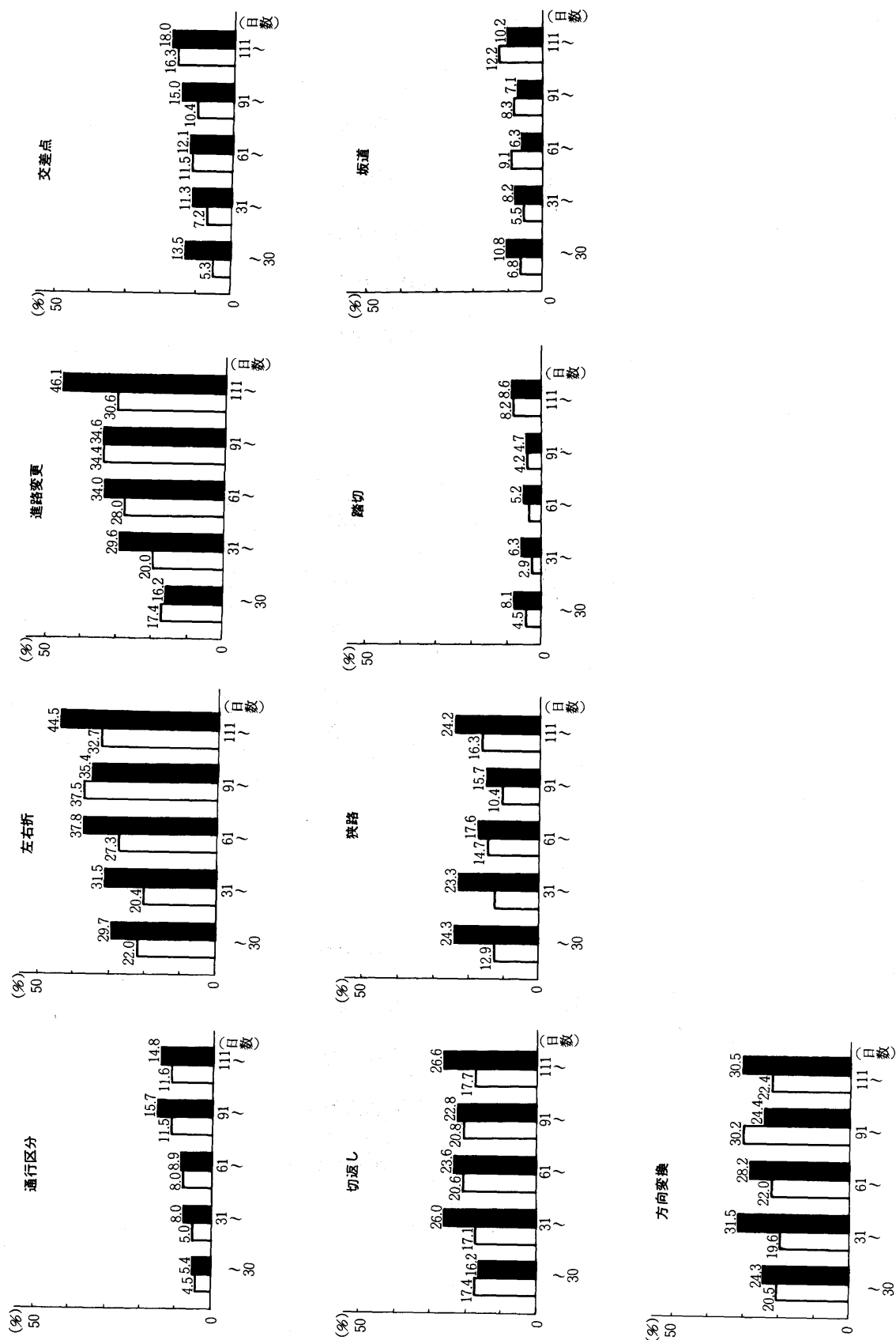


図4-70 教習日数別みきわけ不合格率(第3段階)

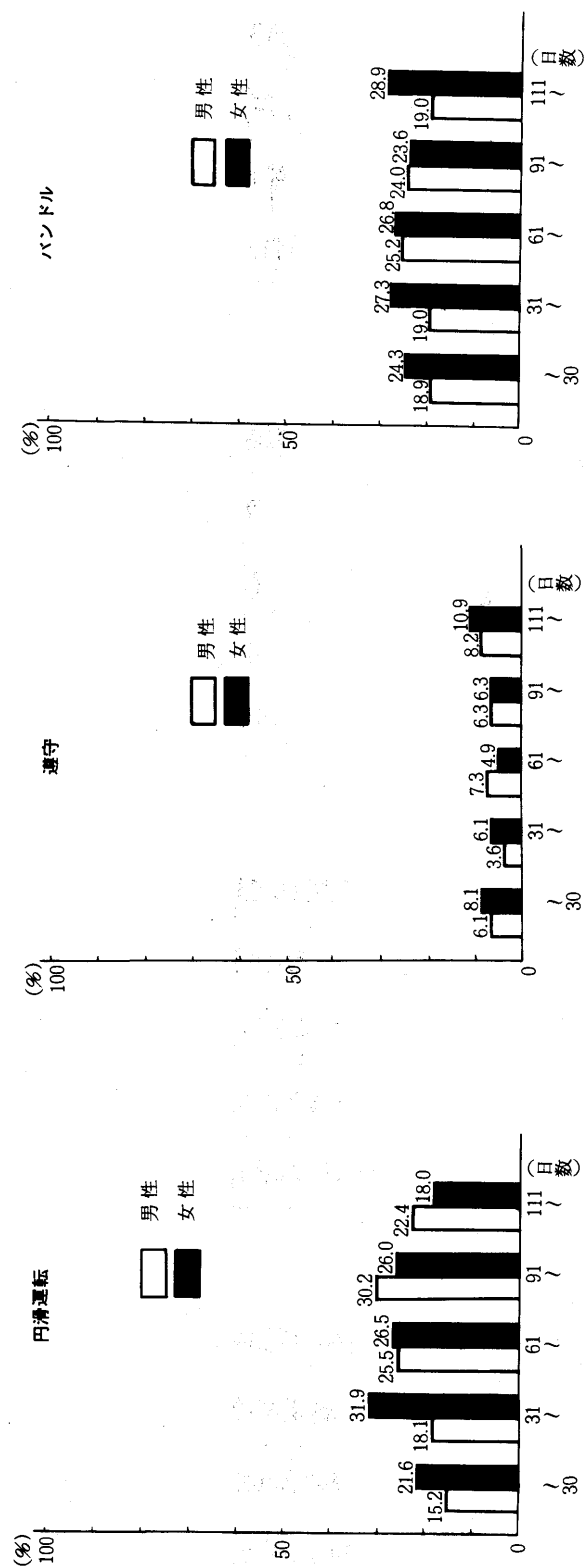


図 4－7 1 教習日数別みきわけ不合格率(第 4 段階)

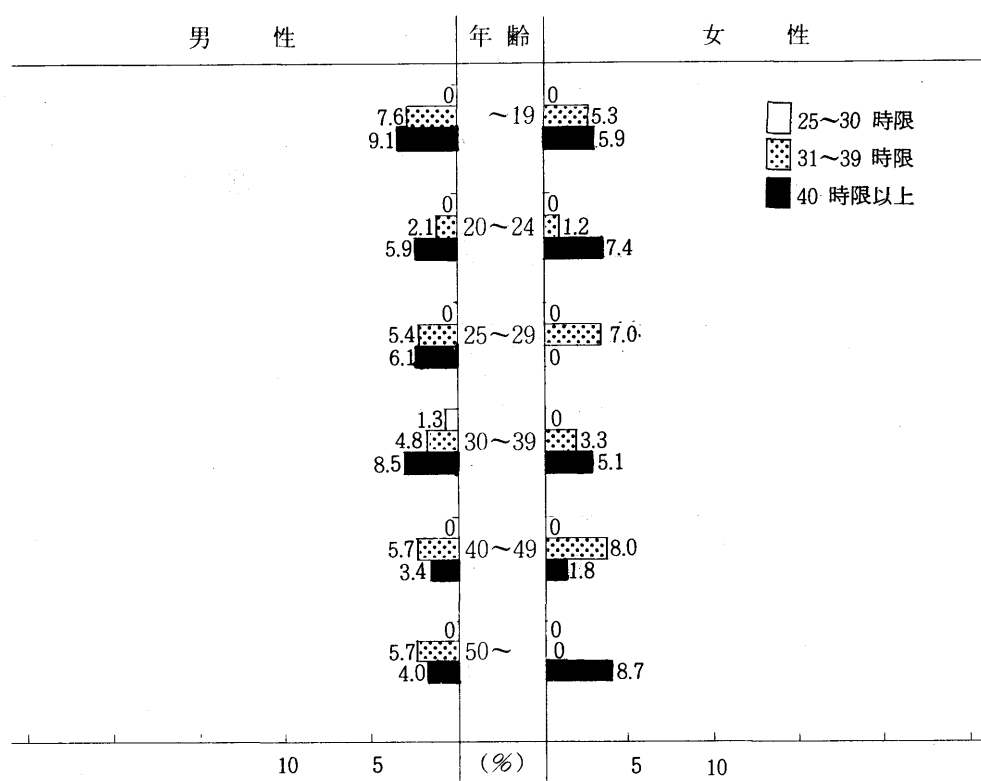


図 4 - 7 2 - 1 教習時限別みきわめ不合格率(第 1 段階・名称)

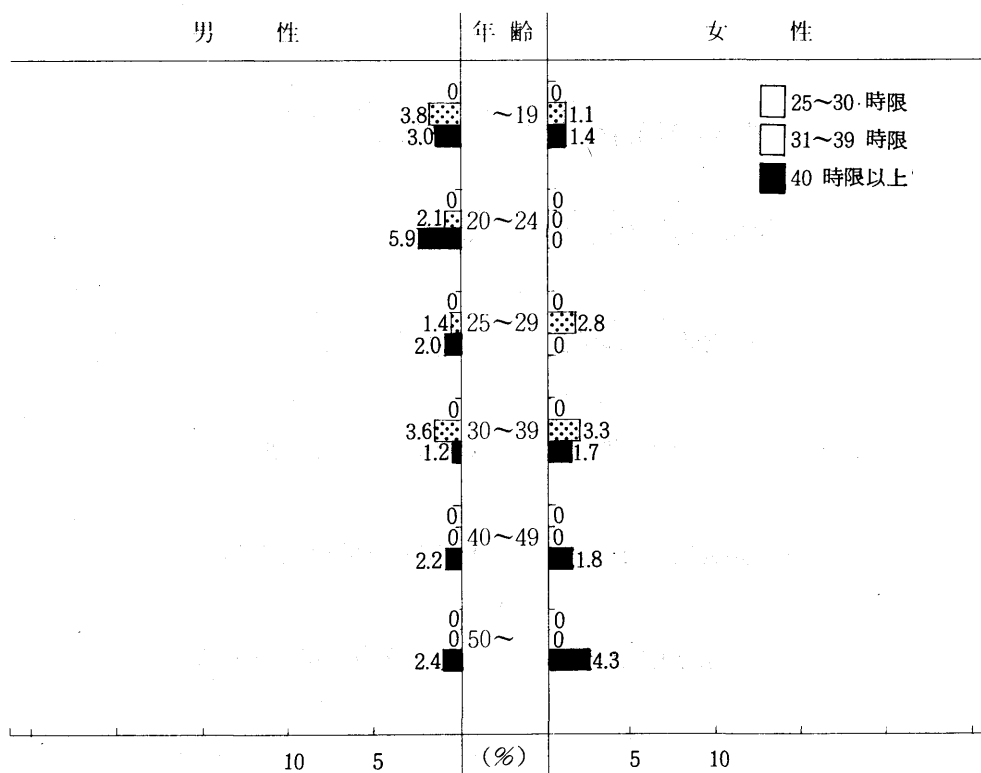


図 4 - 7 2 - 2 教習時限別みきわめ不合格率(姿勢)

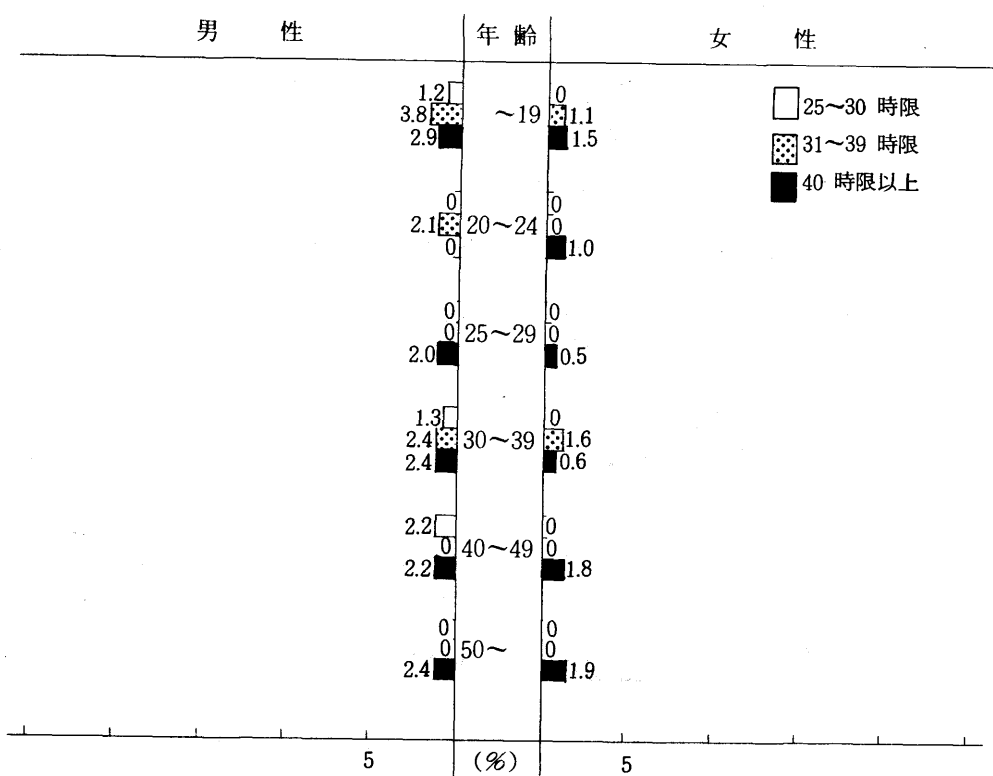


図 4 - 7 2 - 3 教習時限別みきわめ不合格率(乗り降り)

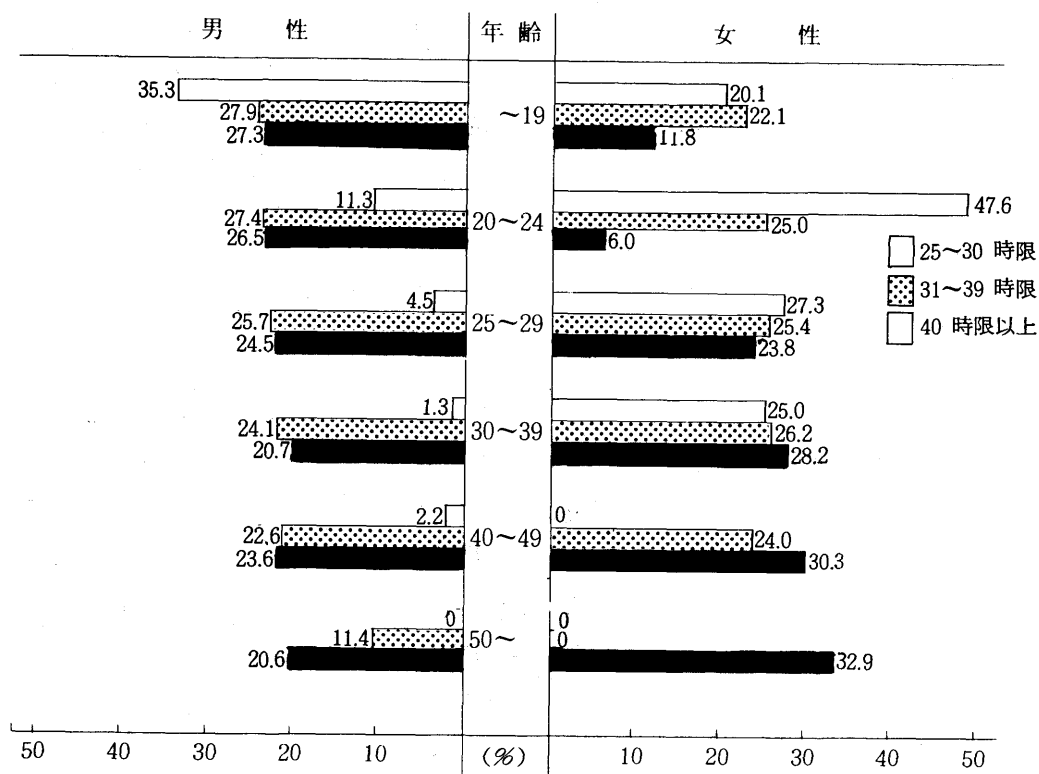


図 4 - 7 2 - 4 教習時限別みきわめ不合格率(ハンドル操作)

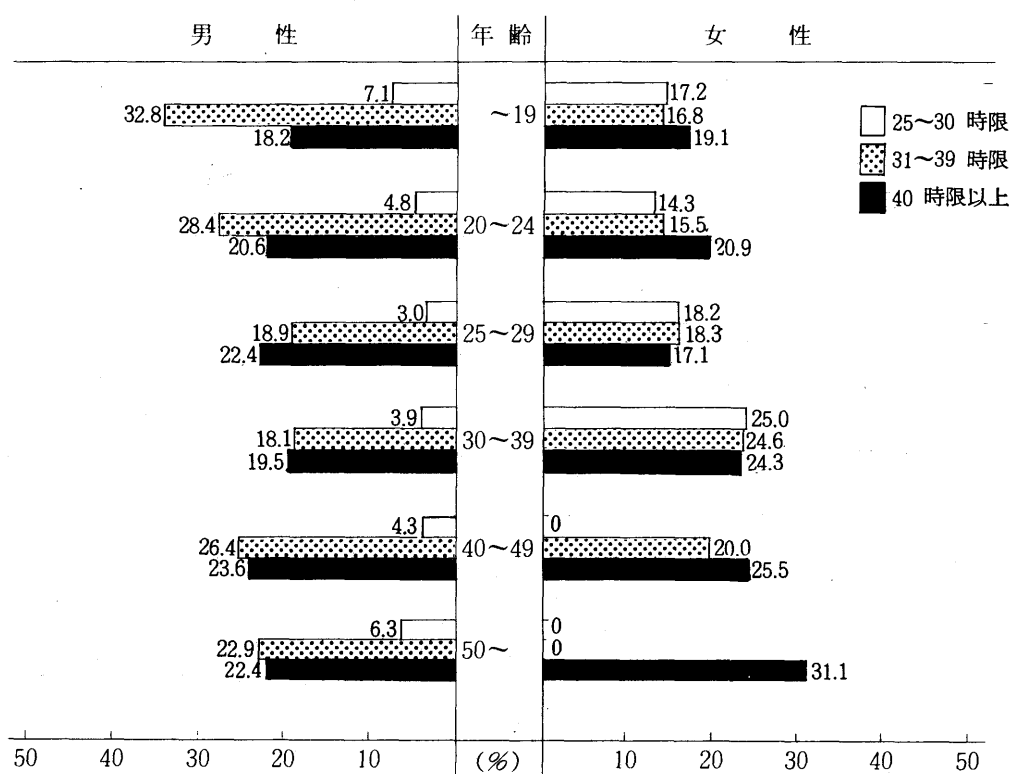


図 4 - 7 2 - 5 教習時限別みきわめ不合格率(変速操作)

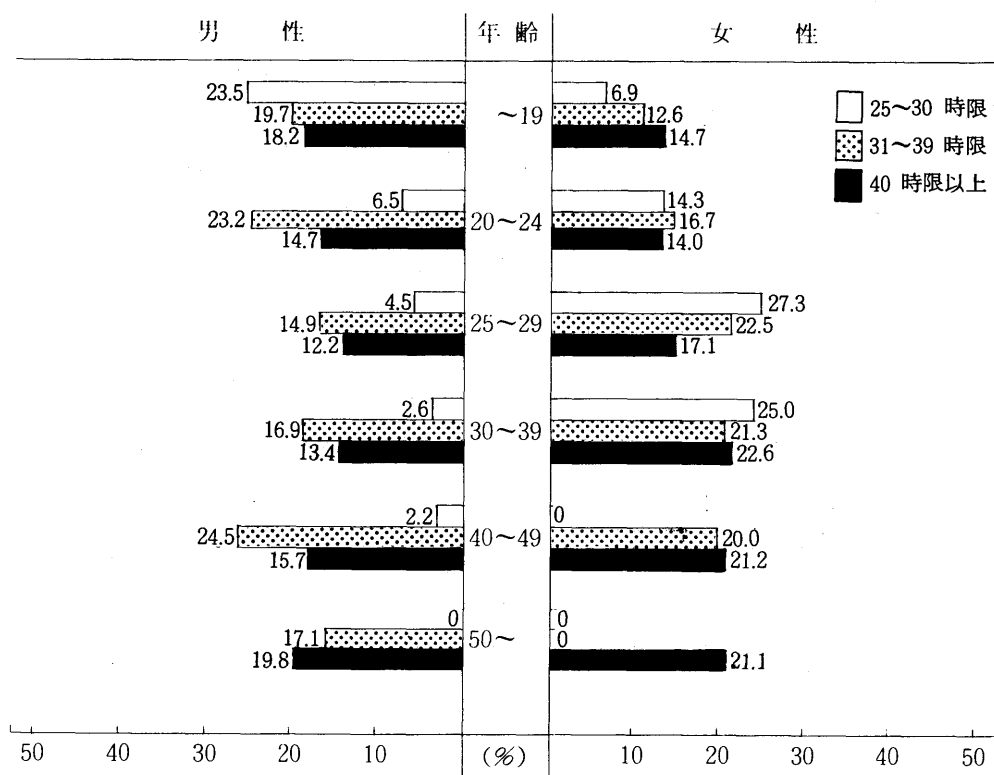


図 4 - 7 2 - 6 教習時限別みきわめ不合格率(発進・停止)

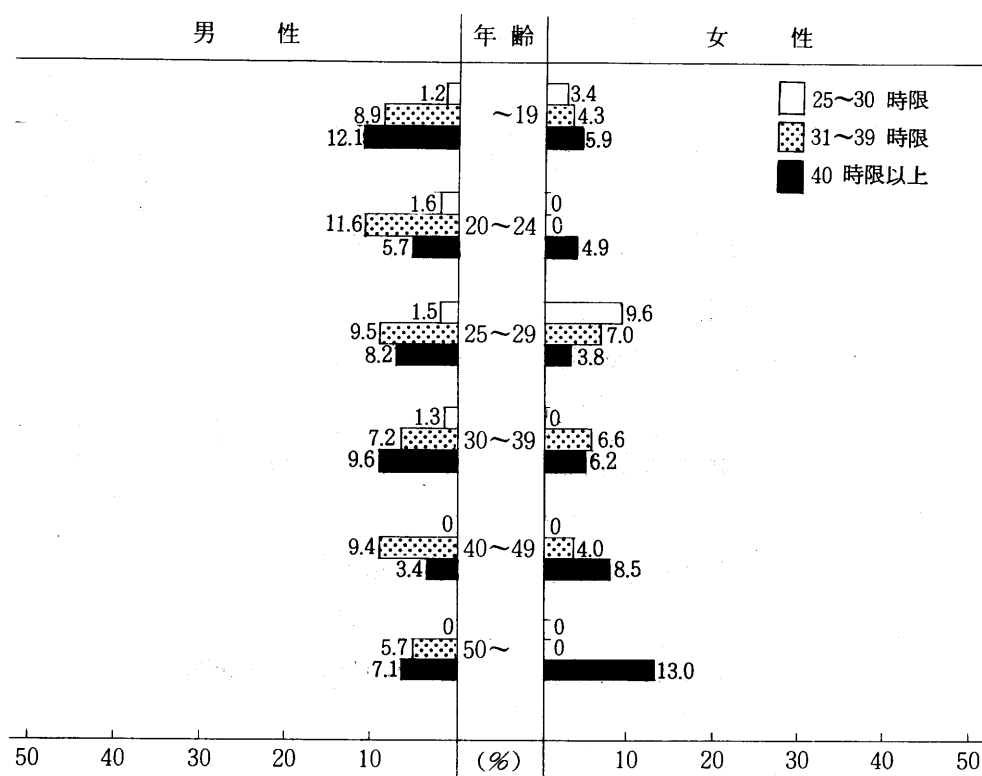


図 4 - 7 3 - 1 教習時限別みきわめ不合格率(第 2 段階・坂道)

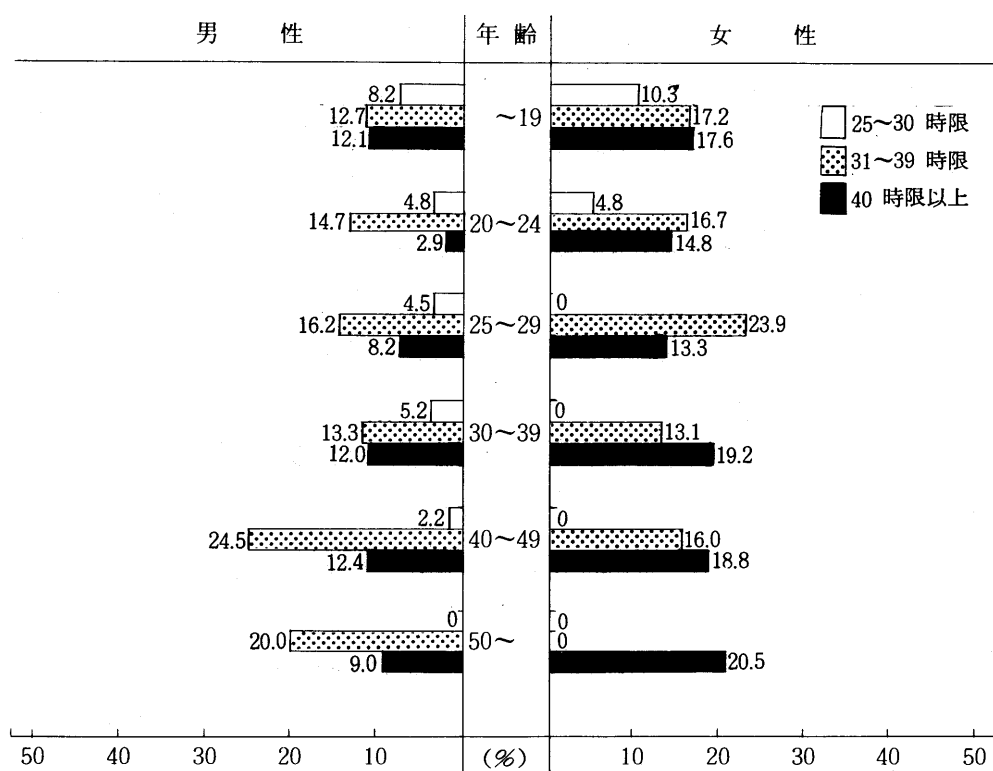


図 4 - 7 3 - 2 教習時限別みきわめ不合格率(感覚)



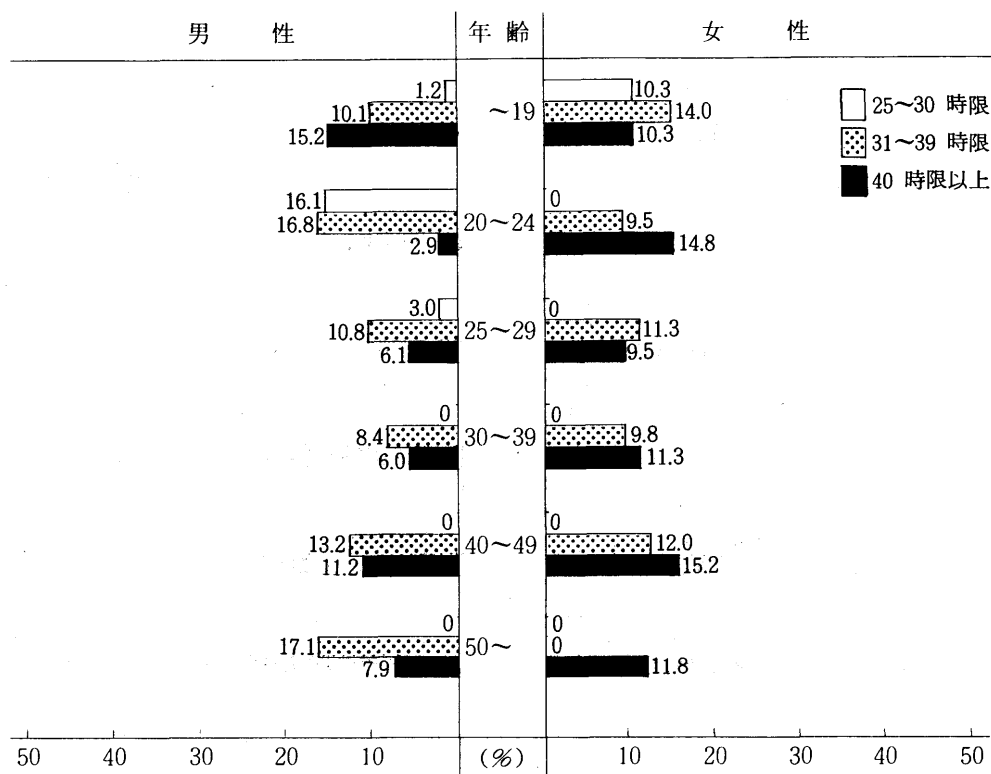


図 4 - 7 3 - 3 教習時限別みきわめ不合格率(停止線)

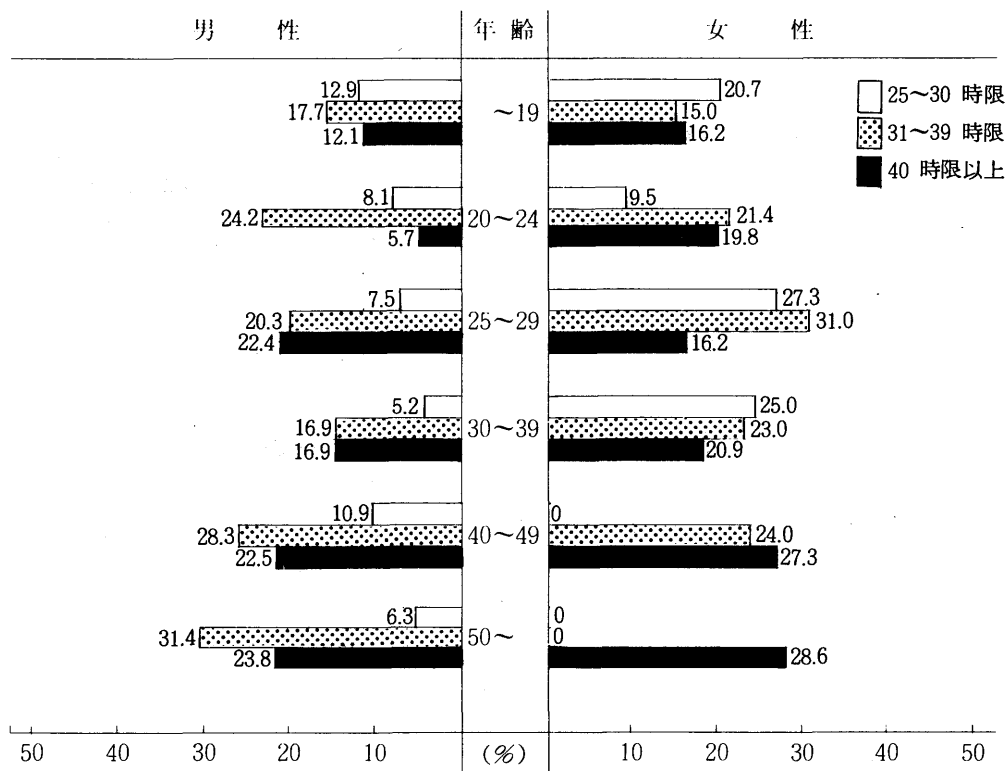


図 4 - 7 3 - 4 教習時限別みきわめ不合格率(速度調節)

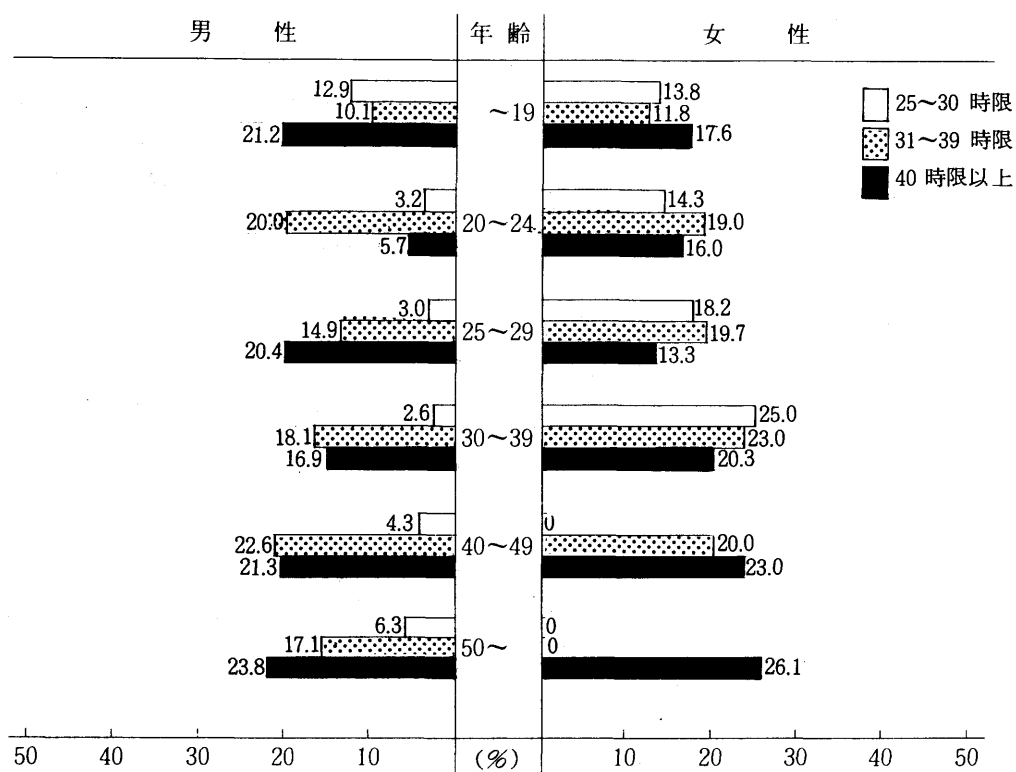


図 4 - 7 3 - 5 教習時限別みきわめ不合格率(速度操作)

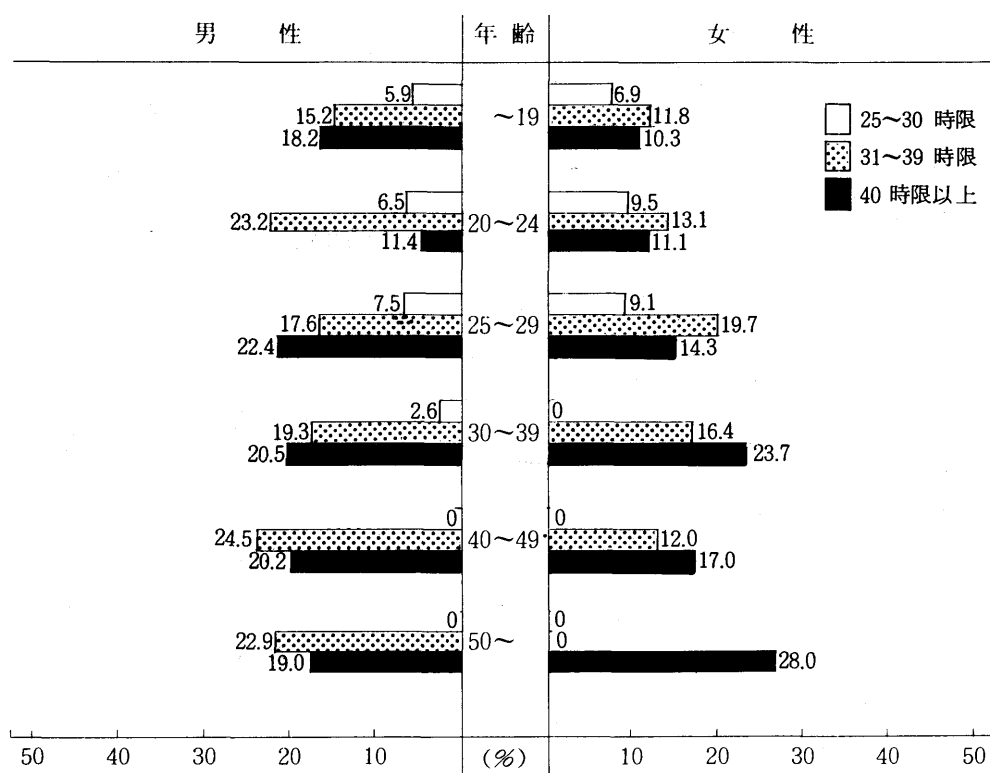


図 4 - 7 3 - 6 教習時限別みきわめ不合格率(アクセル操作)

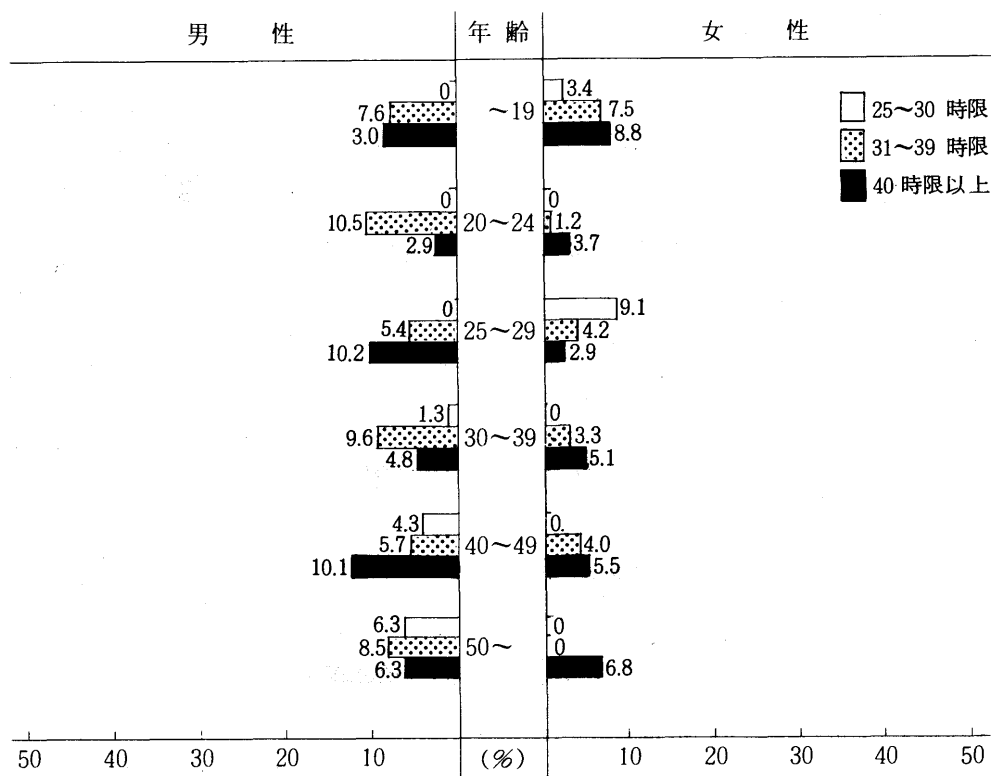


図 4-73-7 教習時限別みきわめ不合格率(合図)

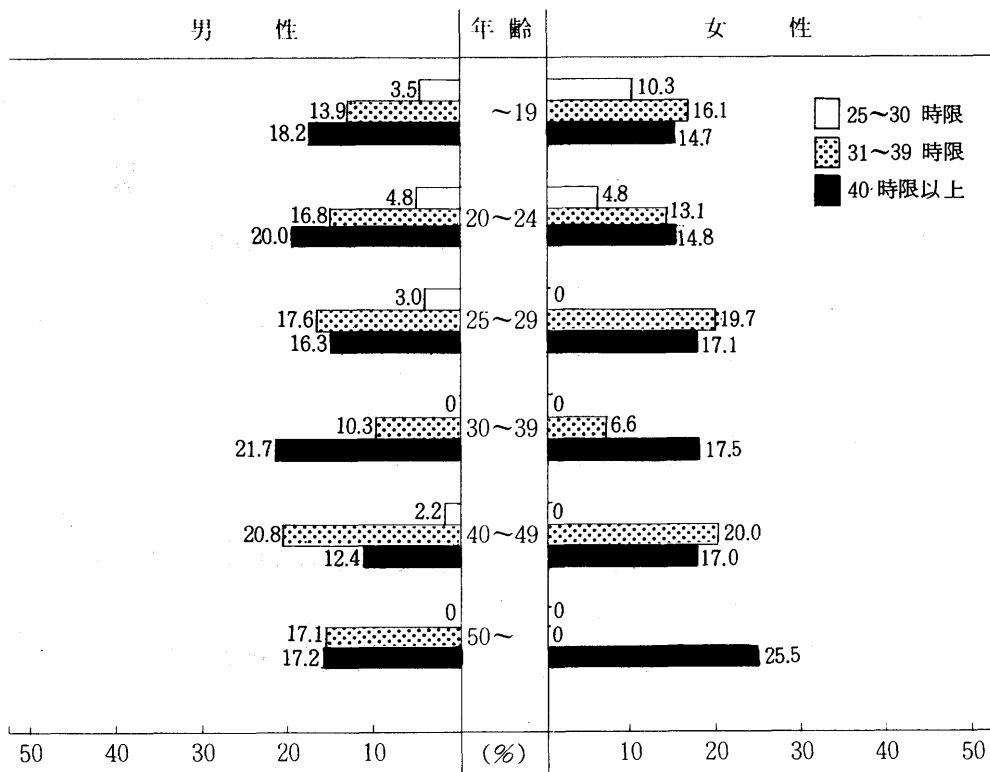


図 4-73-8 教習時限別みきわめ不合格率(バック)

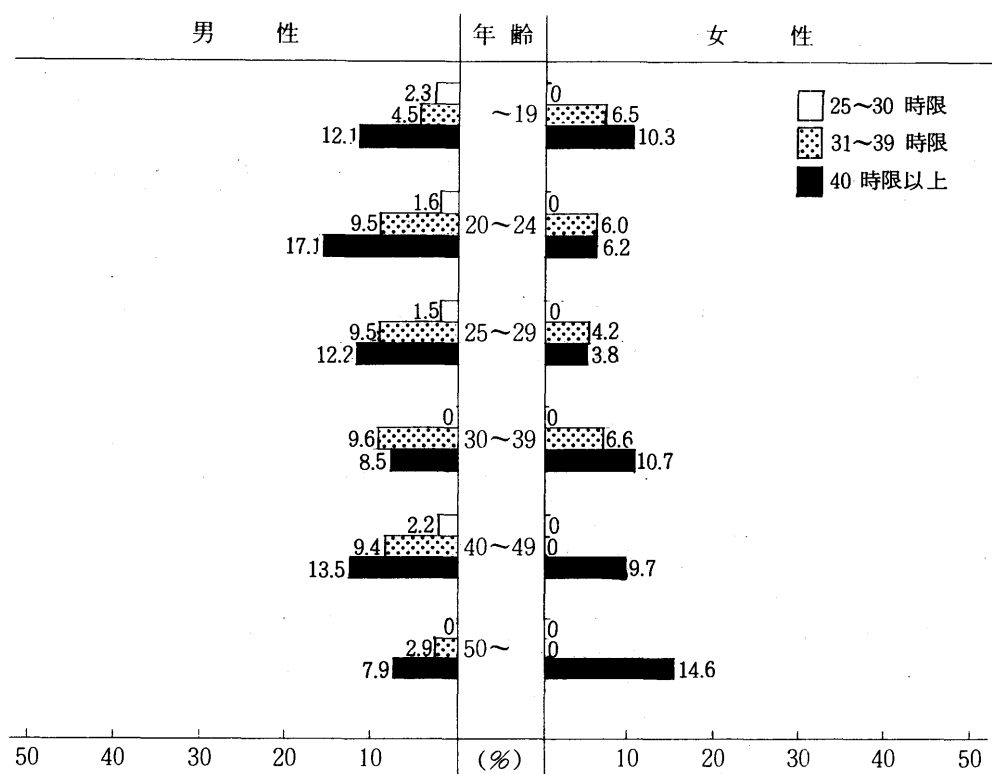


図 4 - 7 4 - 1 教習時限別みきわめ不合格率 (第 3 段階・坂道)

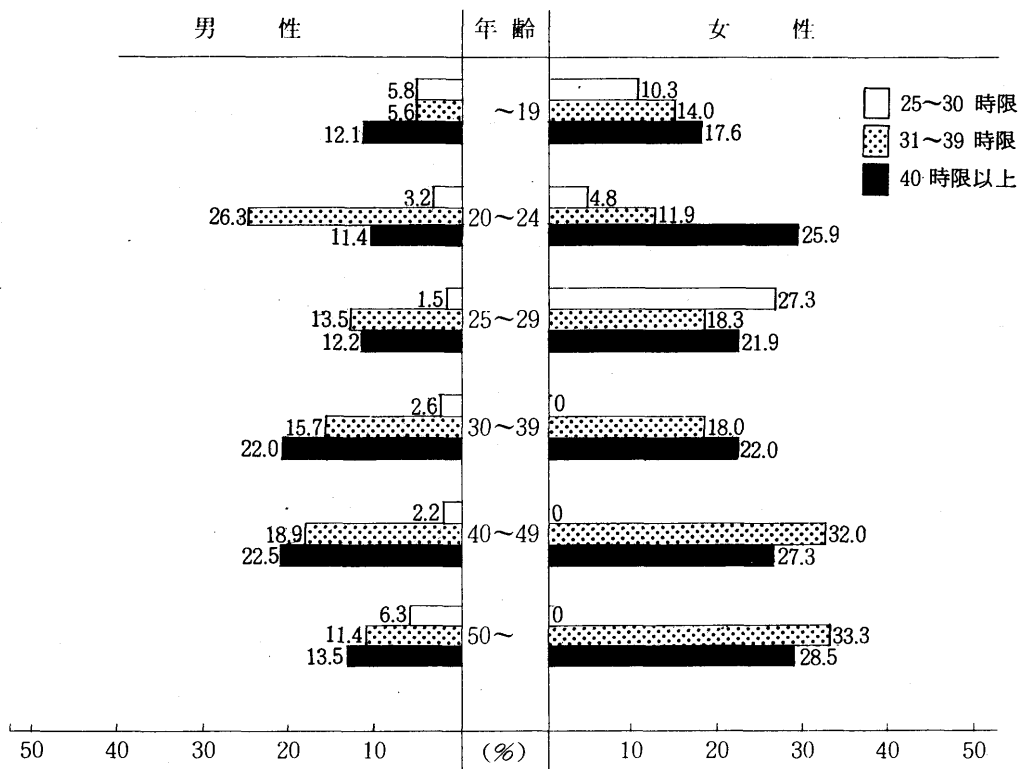


図 4 - 7 4 - 2 教習時限別みきわめ不合格率 (狭路)

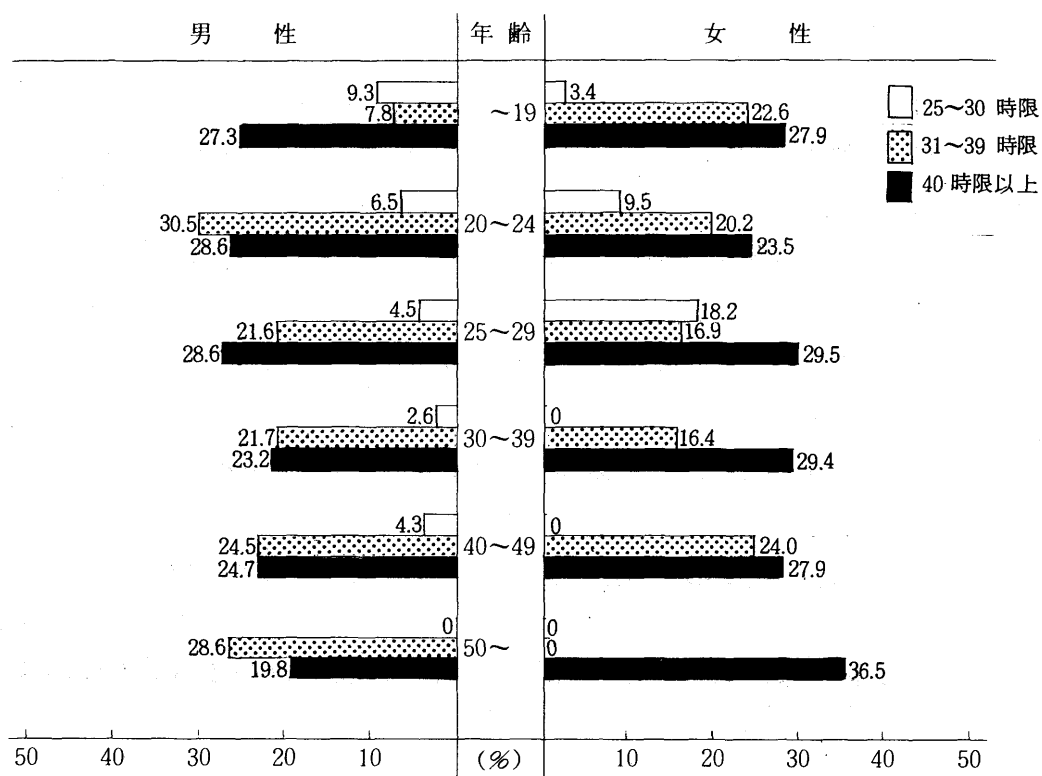


図 4-74-3 教習時限別みきわめ不合格率(繰り返し)

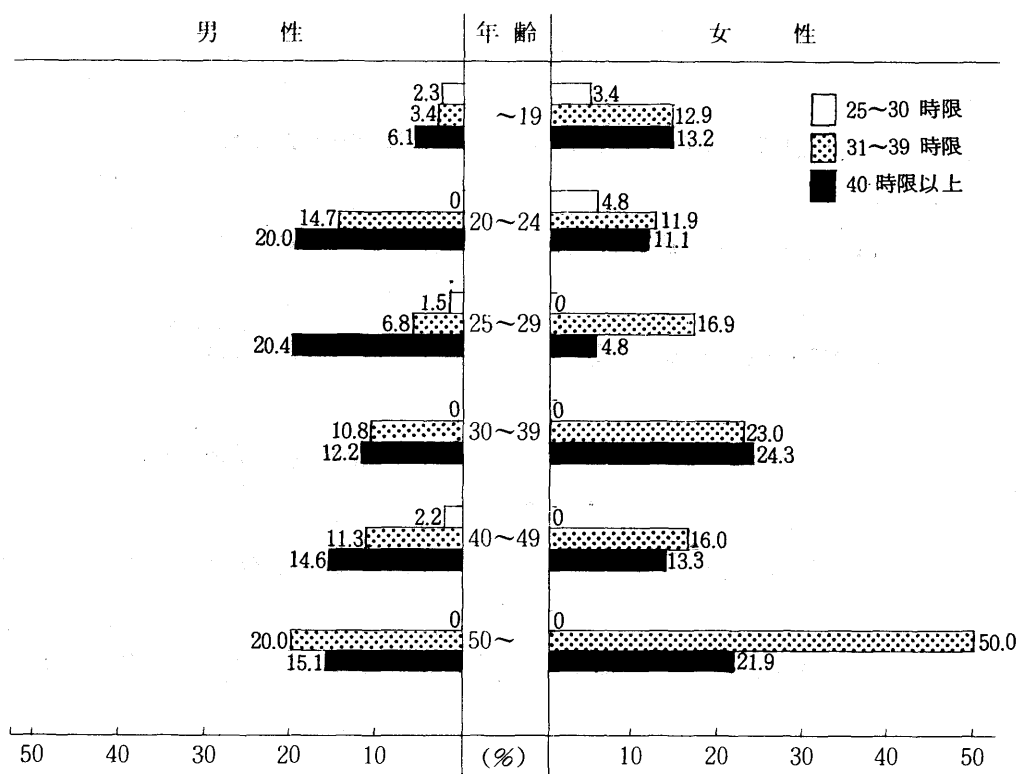


図 4-74-4 教習時限別みきわめ不合格率(交差点)

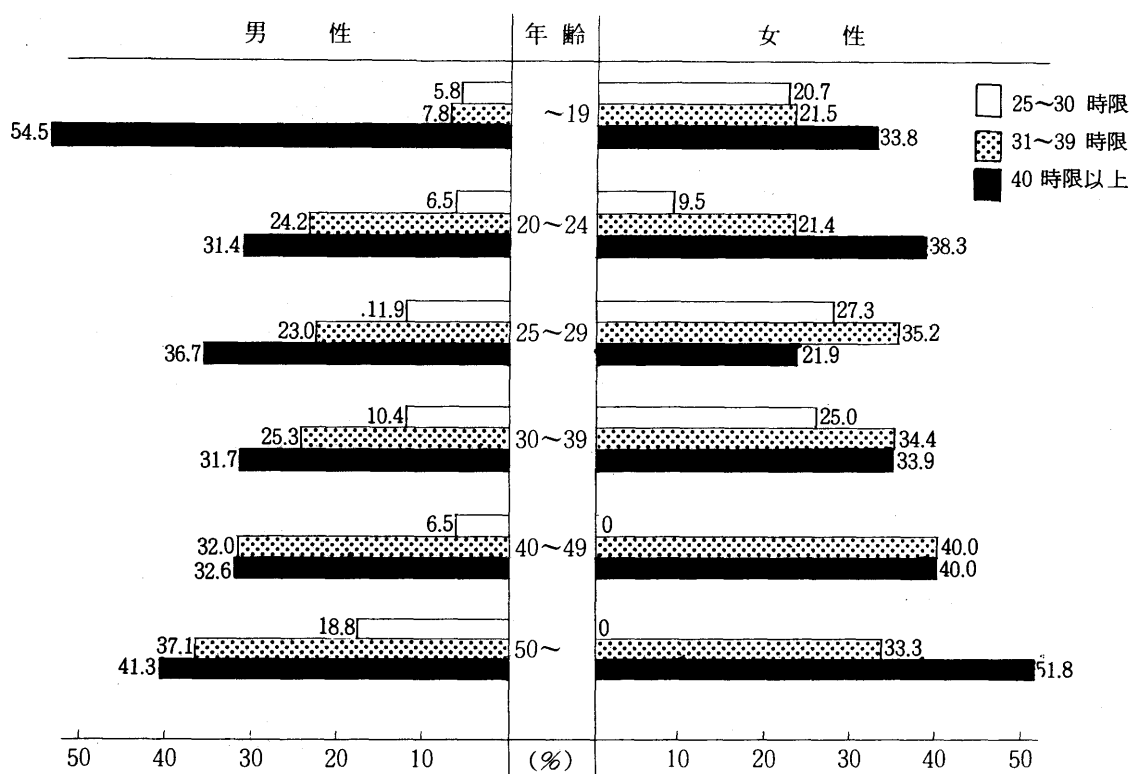


図 4 - 7 4 - 5 教習時限別みきわけ不合格率(進路変更)

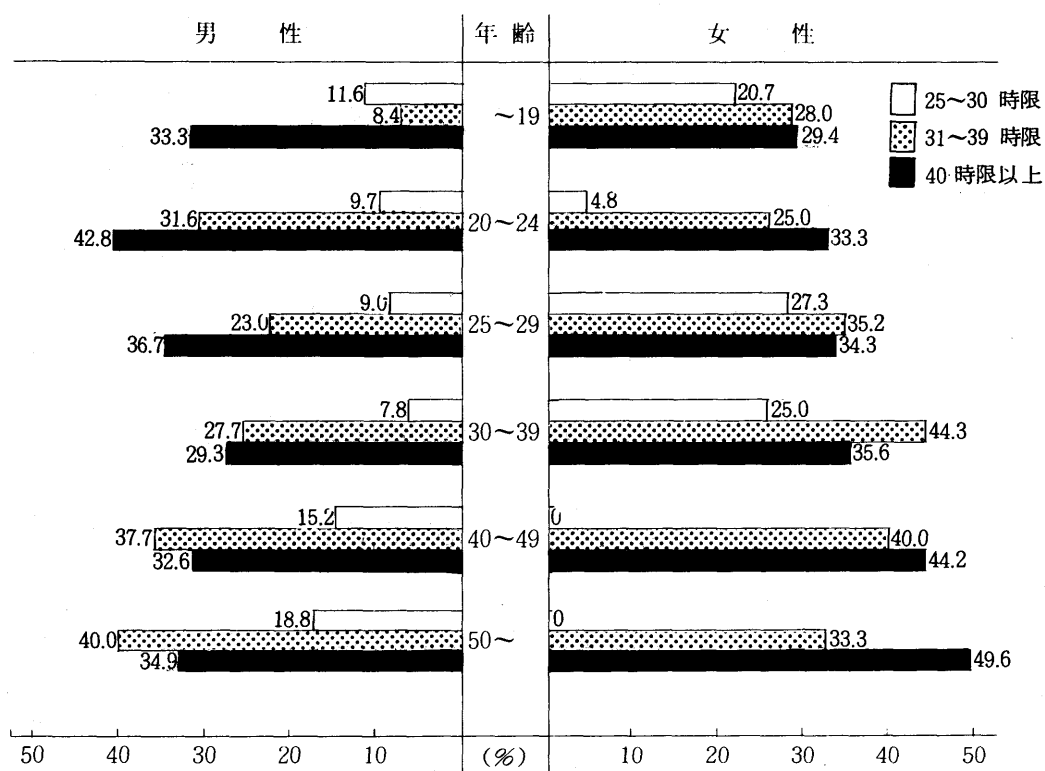


図 4 - 7 4 - 6 教習時限別みきわけ不合格率(右・左折)

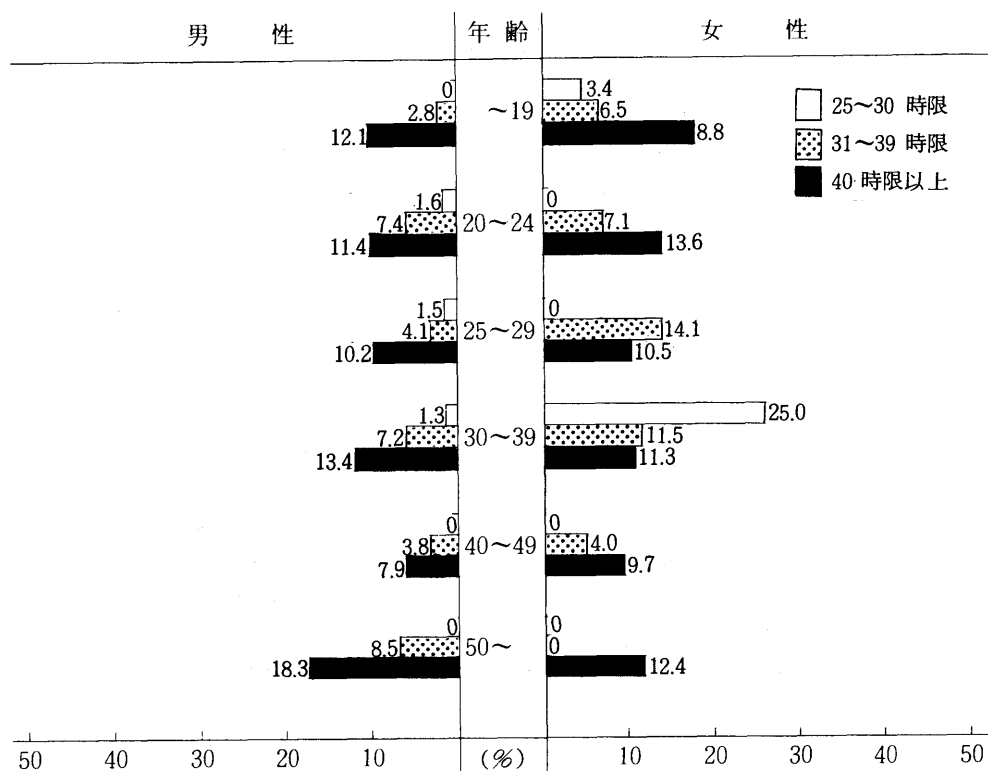


図 4 - 7 4 - 7 教習時限別みきわめ不合格率(通行区分)

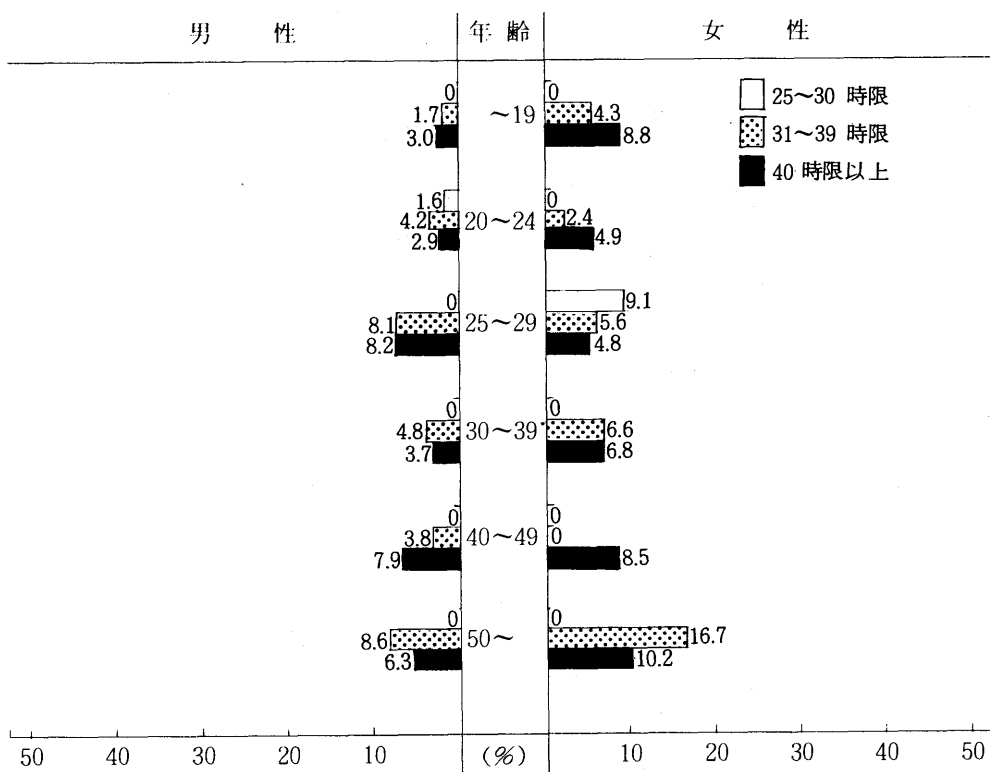


図 4 - 7 4 - 8 教習時限別みきわめ不合格率(踏切)

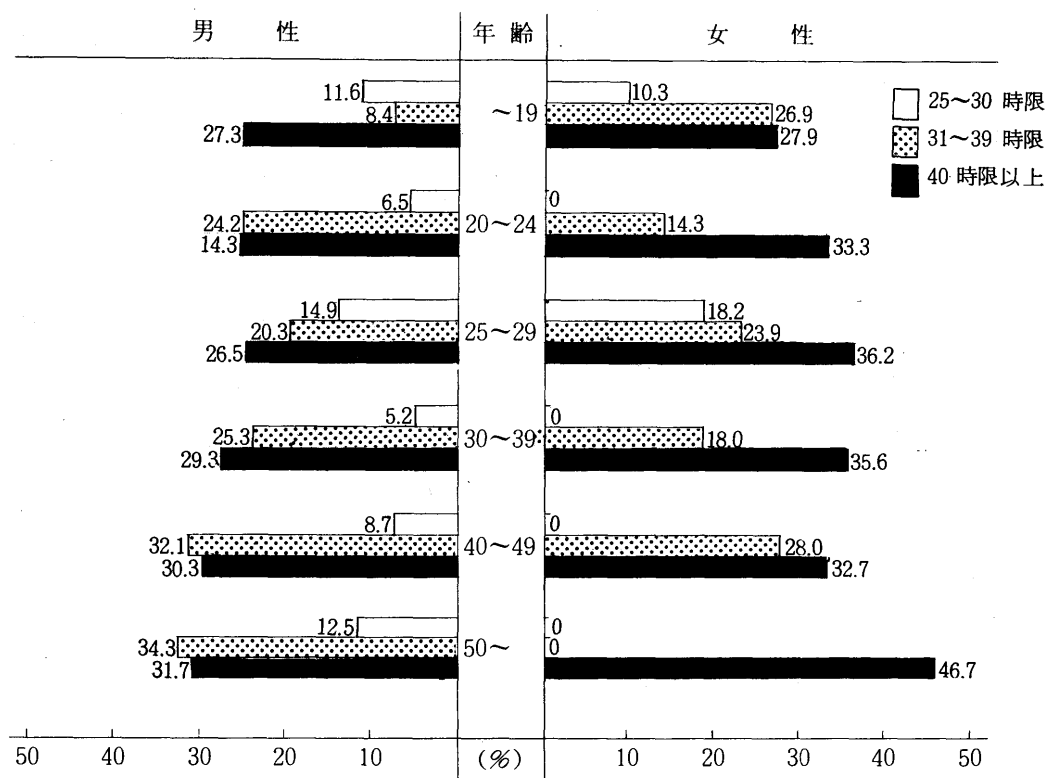


図 4 - 7 4 - 9 教習時限別みきわめ不合格率(方向変換)

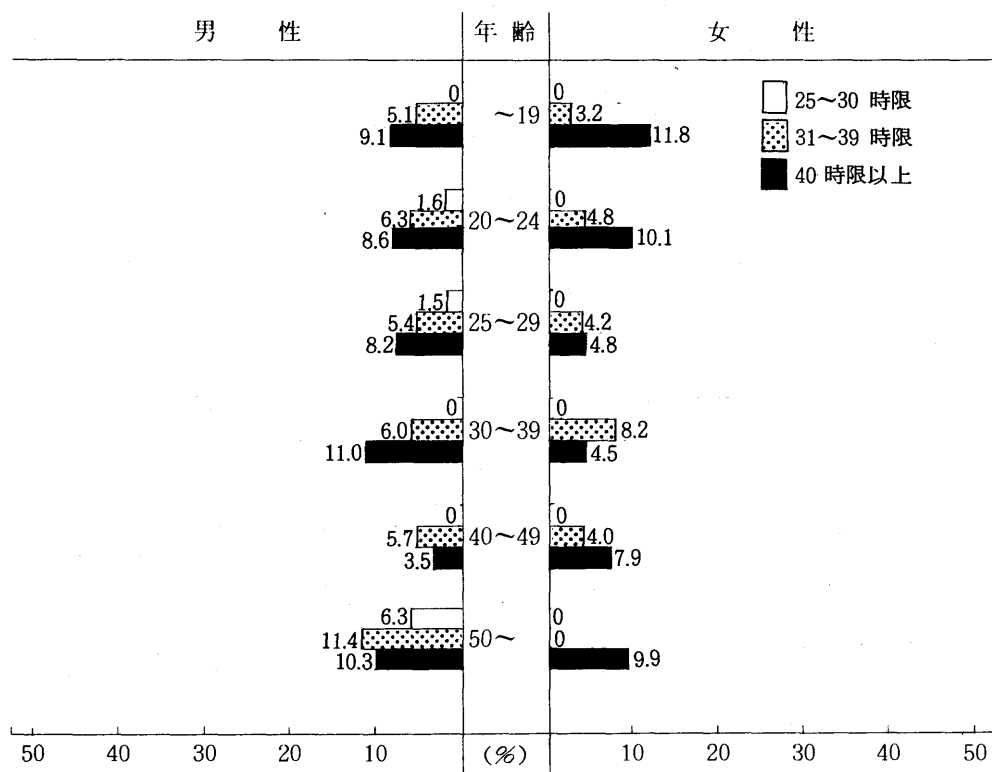


図 4 - 7 5 - 1 教習時限別みきわめ不合格率(第 4 段階・遵法運転)



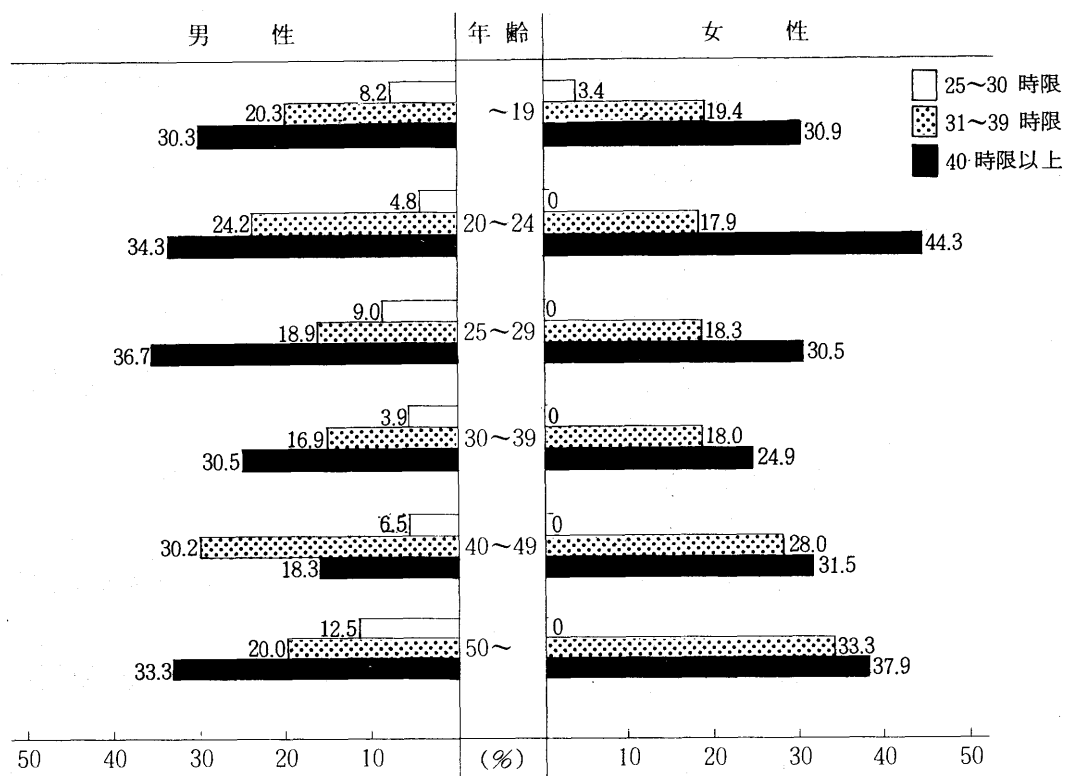


図 4-75-2 教習時限別みきわめ不合格率(ハンドル)

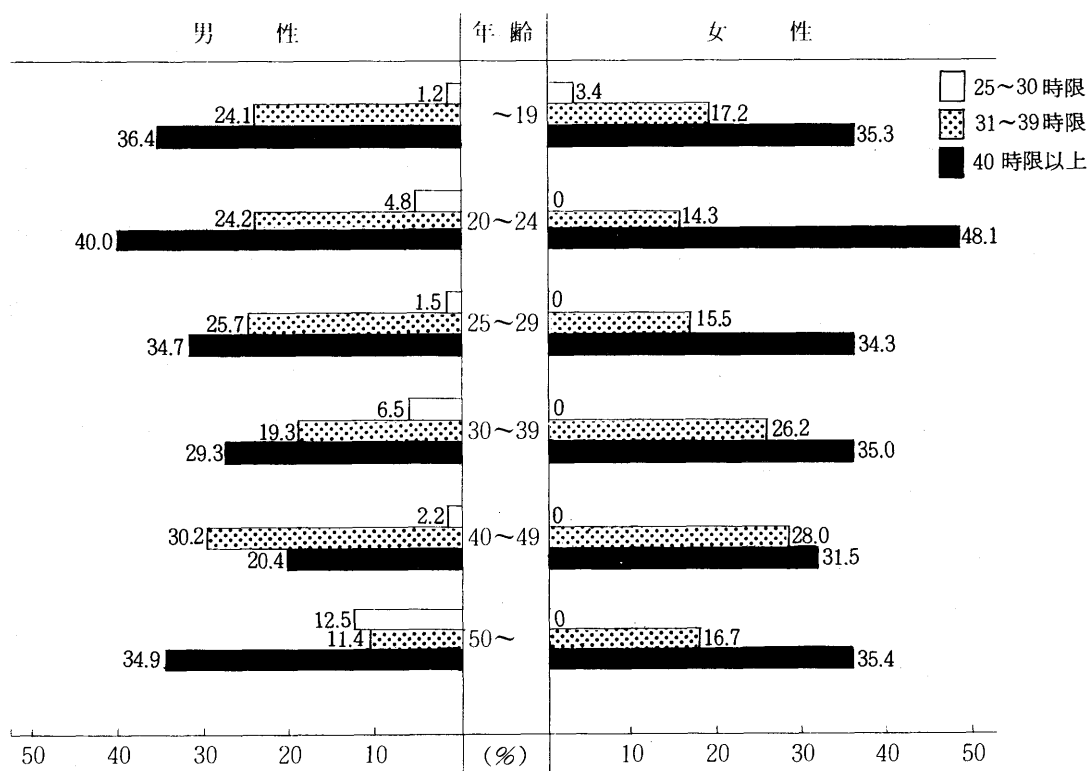


図 4-75-3 教習時限別みきわめ不合格率(円滑運転)

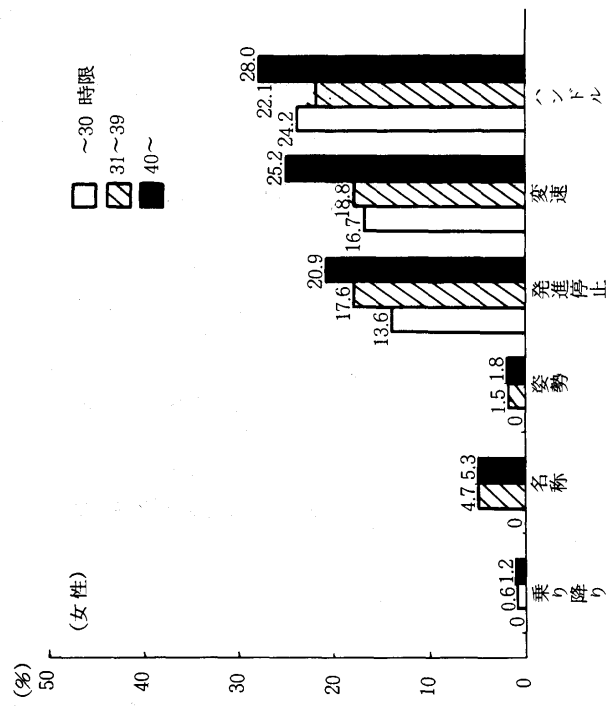
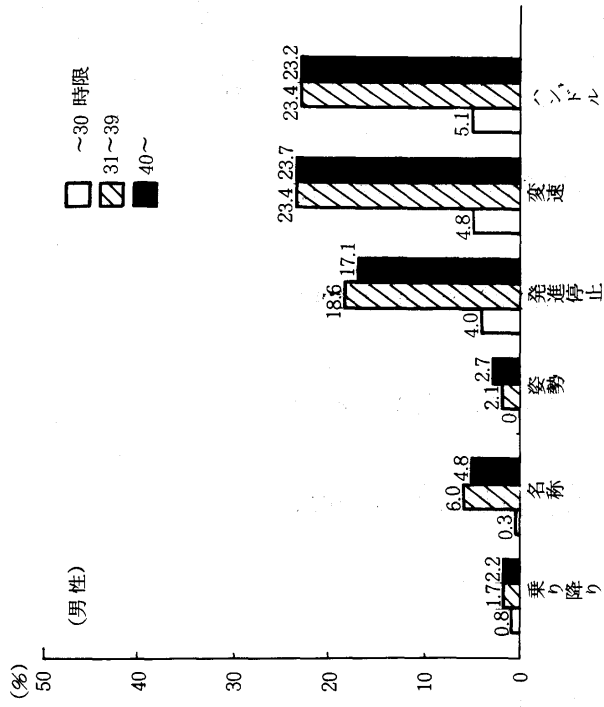


図 4-76-1 合計時限数とみきわめ不合格率(第 1 段階)

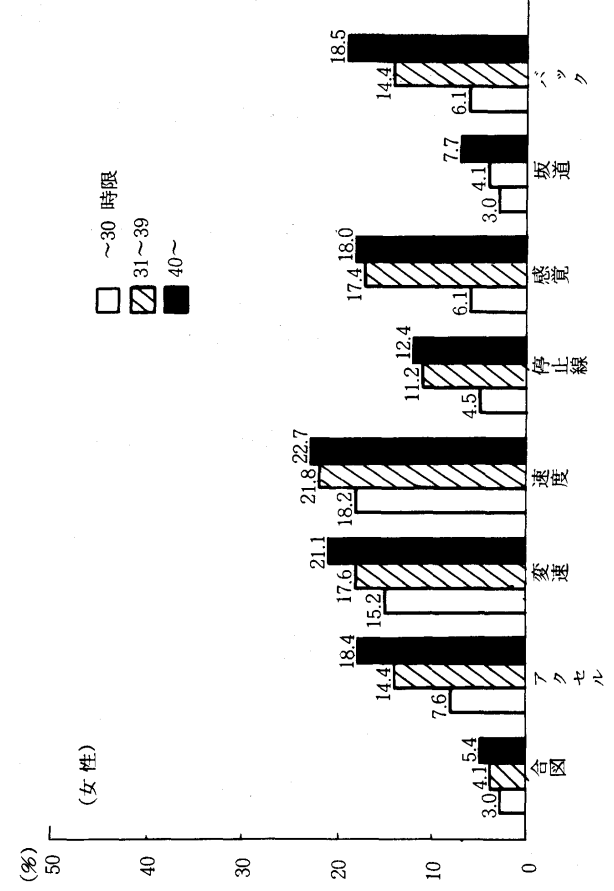
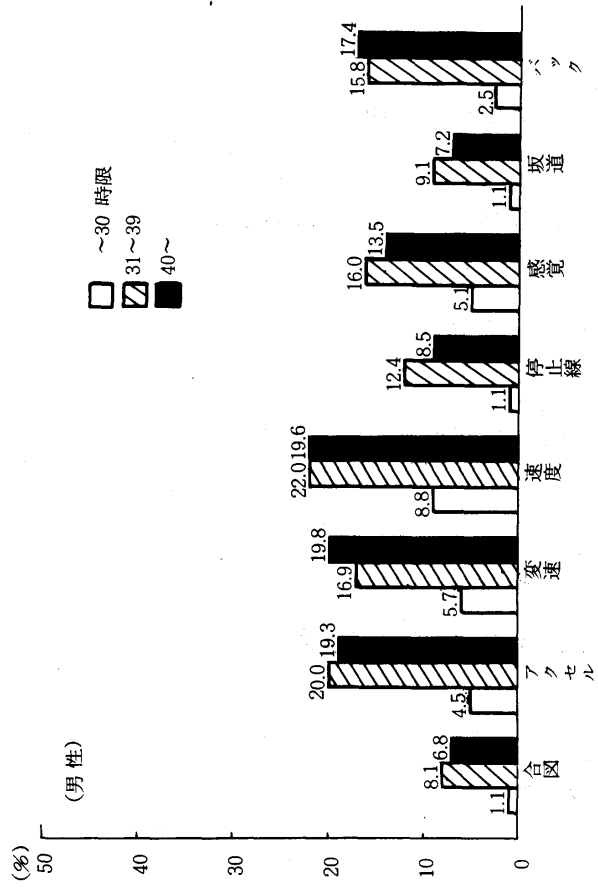


図 4-76-2 合計時限数とみきわめ不合格率(第 2 段階)

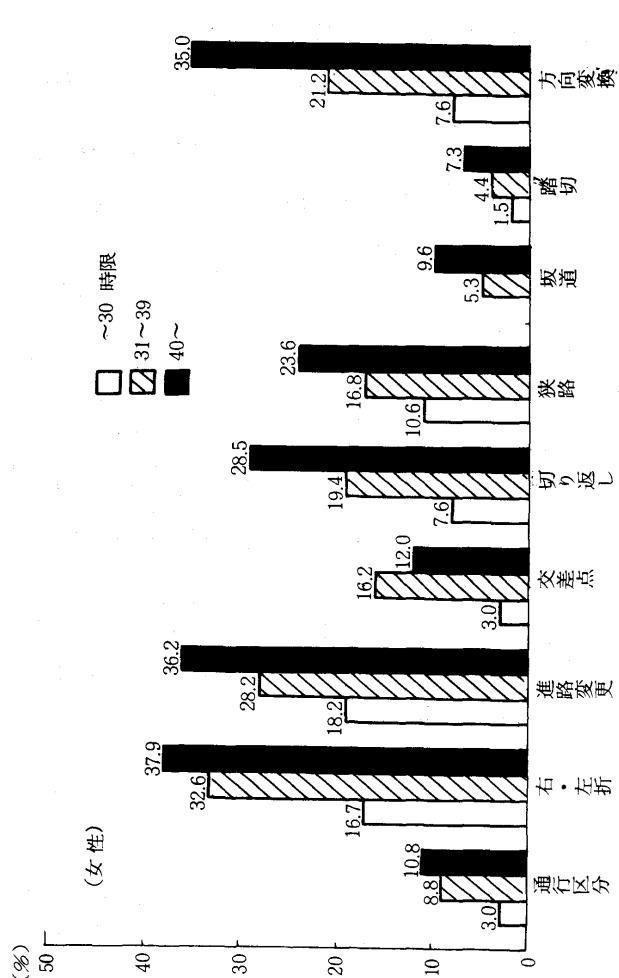
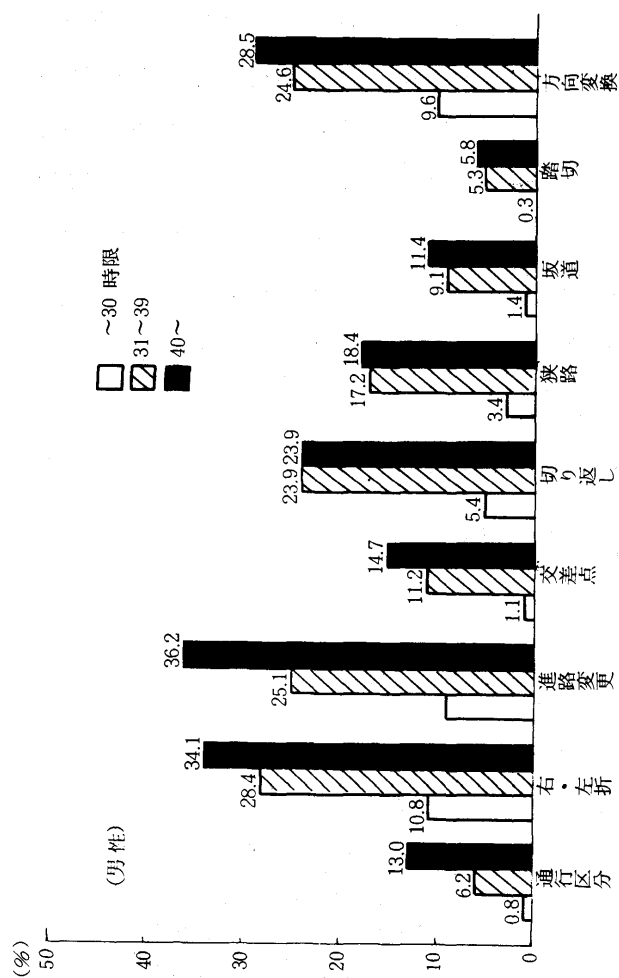


図 4-76-3 合計時限数とみきわめ不合格率(第 3 段階)

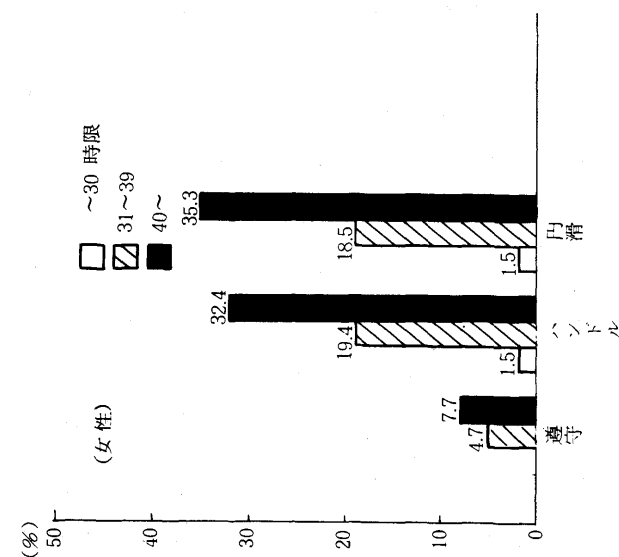
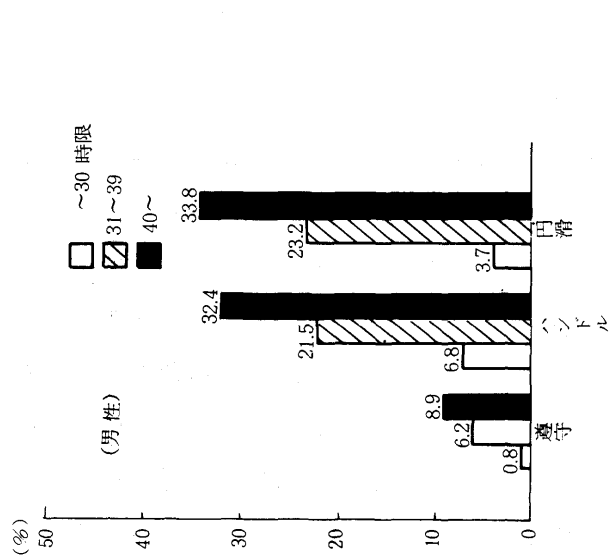


図 4-76-4 合計時限数とみきわめ不合格率(第 4 段階)

## 4-5 運転適性からみた教習の進度

### (1) 適性類型別の構成

警察庁方式運転適性検査K-2型を受検しているサンプルを対象として、その検査結果にみられる特質と教習進度の関係について検討する。本検査は、特に運転行動の安全性に関連していると考えられている状況判断力、動作の正確さ、動作の速さ、衝動抑止性、精神安定度から構成されており、これらの評価を総合して総合判定値が決められ、自動車運転作業における安全性、いいかえると事故傾向の有無を予測しようとするものである。そこで、これらの検査指標を用いて個人の特質を特徴づけ、これと教習進度の関係について検討を進める。具体的には、これらの検査指標の中で、特に運転行動を規定すると考えられる総合判定値を軸として資質の優秀なグループ(判定値4及び5の者)、平均のグループ(判定値3の者)、そして資質の劣るグループ(判定値1の者)、の三つの群に分類し、これに状況判断力と精神安定度の二要素の評価値を加味して表4-3に示す7個の類型に分類した。それぞれの類型別にみられる特徴は表に示すとおりである。そして、これらの類型の中で比較的サンプル数が多く、しかも群としての特性が明瞭なA型(優秀なグループ、男性266人、女性288人)、E型(平均のグループ、男性286人、女性342人)、G型(資質の

劣るグループ、男性258人、女性217人)の三群を抽出して分析の対象とした。サンプルの構成は表4-4に示すとおりである。

表4-3 適性類型の分類

| グループ | 総合判定<br>(1~5) t | 状況判断力<br>(2~10) a | 精神安定度<br>(1~5) k | 備 考                               |
|------|-----------------|-------------------|------------------|-----------------------------------|
| A    | 4~5             | 6~10              | 15~30            | 総合判定が優れ、同時に状況判断及び精神安定度が優れている者     |
| B    |                 | 2~5               | 6~14             | 総合判定が優れていても、状況判断力に劣り精神安定度に欠ける者    |
| C    |                 | 6~10              | 6~14             | 総合判定が優れ、状況判断力に優れているが精神安定度に欠ける者    |
| D    |                 | 2~5               | 15~30            | 総合判定が優れ、精神的に安定しているが状況判断力の劣る者      |
| E    | 3               | 6~10              | 15~30            | 総合判定は普通であるが、状況判断力及び精神安定度ともに優れている者 |
| F    |                 | 2~5               | 6~14             | 総合判定は普通であるが、状況判断力及び精神安定度の劣る者      |
| G    | 1~2             | —                 | —                | 総合判定で劣る者                          |

(注) 数字は、判定値もしくは評価値を示している

表4-4 サンプル構成

| 性別<br>年齢<br>類型 | 男 性 |    |    |    |    |    |     | 女 性 |    |    |    |    |    |     |
|----------------|-----|----|----|----|----|----|-----|-----|----|----|----|----|----|-----|
|                | 19  | 20 | 25 | 30 | 40 | 50 | 計   | 19  | 20 | 25 | 30 | 40 | 50 | 計   |
|                | 19  | 24 | 29 | 39 | 49 | 59 |     | 19  | 24 | 29 | 39 | 49 | 59 |     |
| A 型            | 40  | 33 | 38 | 61 | 47 | 47 | 266 | 42  | 51 | 46 | 61 | 44 | 44 | 288 |
| E 型            | 41  | 49 | 41 | 71 | 44 | 40 | 286 | 60  | 50 | 45 | 80 | 58 | 49 | 342 |
| G 型            | 43  | 52 | 50 | 40 | 40 | 33 | 258 | 37  | 31 | 37 | 46 | 40 | 26 | 217 |

## (2) 技能教習時限数

適性類型別、年齢別に全教習時限数の分布を累積百分率で示したのが図4-77-1から図4-77-2(男性)と図4-78-1から図4-78-2(女性)である。先ず、男性についてみると、19歳以下の年少群を除いては各年齢共、適性類型による分離はみられない。19歳以下ではA型とE型が極めて接近しており、いずれも43～45時限で終息しているのに対して、G型はバラツキも大きく、64～66時限まで伸びており、平均で5時限も長くなっている。平均教習時限数を年齢別、適性類型別に示したのが表4-5であり、19歳以下でA型が31.7時限であるのに対して、E型が32.22時限、G型は36.26時限と平均値が高くなり、A型とG型の間に有意差が認められた(表4-6)。

女性については、19歳以下と30歳代においてA型とG型がよく分離している。比較的短い時限数で修了する年少群においても、類型別特性がよく反映しており、A型が55～57時限で修了しているのに対し、G型は67～69時限まで伸びており、これは男性のそれと変わらない傾向を示している。平均値でみると、19歳以下ではA型が35.57時限に対してG型は39.14時限、30歳代はA型が42.92時限に対してG型が47時限と、4～5時限G型が長くなっている。この差はいずれも有意であった(表4-6)。

以上、類型別特性と全教習時限数との間には、男性、女性共に、19歳以下の年少群とともに女性は30歳代においても、かかわりがみられ、資質的に低いG型のグループがA型に比べて平均で5時限前後の遅れがみられた。

表4-5 適性類型別教習時限数

| 年齢別   | 性別<br>類型別 | 男 性   |       |       | 女 性   |       |       |
|-------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|       |           | A     | E     | G     | A     | E     | G     |
| ～19   | N         | 40    | 41    | 43    | 42    | 60    | 37    |
|       | $\bar{X}$ | 31.7  | 32.22 | 36.26 | 35.57 | 37.55 | 39.14 |
|       | SD        | 4.98  | 5.34  | 8.89  | 6.33  | 7.39  | 7.69  |
| 20～24 | N         | 33    | 49    | 52    | 51    | 50    | 31    |
|       | $\bar{X}$ | 35.27 | 33.47 | 34.36 | 37.35 | 40.1  | 37.90 |
|       | SD        | 6.47  | 6.00  | 7.69  | 6.24  | 8.75  | 7.41  |
| 25～29 | N         | 38    | 41    | 50    | 46    | 45    | 37    |
|       | $\bar{X}$ | 36.74 | 34.05 | 33.86 | 39.43 | 41.4  | 41.41 |
|       | SD        | 7.34  | 6.52  | 7.89  | 7.56  | 8.92  | 5.75  |
| 30～39 | N         | 61    | 71    | 40    | 61    | 80    | 46    |
|       | $\bar{X}$ | 36.57 | 37.11 | 35.0  | 42.92 | 45.61 | 47.0  |
|       | SD        | 8.71  | 8.85  | 9.39  | 7.73  | 8.21  | 10.16 |
| 40～49 | N         | 47    | 44    | 40    | 44    | 58    | 40    |
|       | $\bar{X}$ | 37.81 | 41.0  | 37.3  | 51.64 | 50.53 | 53.23 |
|       | SD        | 10.23 | 9.62  | 10.09 | 11.21 | 12.64 | 12.57 |
| 50～   | N         | 47    | 40    | 33    | 44    | 49    | 26    |
|       | $\bar{X}$ | 46.62 | 48.58 | 50.27 | 60.57 | 59.84 | 62.15 |
|       | SD        | 12.59 | 14.73 | 15.46 | 13.71 | 14.46 | 10.69 |

表4-6 A型×G型のt値

| 年齢    | 性別 | 男 性     | 女 性     |
|-------|----|---------|---------|
| ～19   |    | 2.8195* | 2.2331* |
| 20～24 |    | 0.5579  | 0.3556  |
| 25～29 |    | 1.7276  | 1.3001  |
| 30～39 |    | 0.8502  | 2.3369* |
| 40～49 |    | 0.2305  | 0.6054  |
| 50～   |    | 1.1461  | 0.4967  |

注) \*  $P > .05$

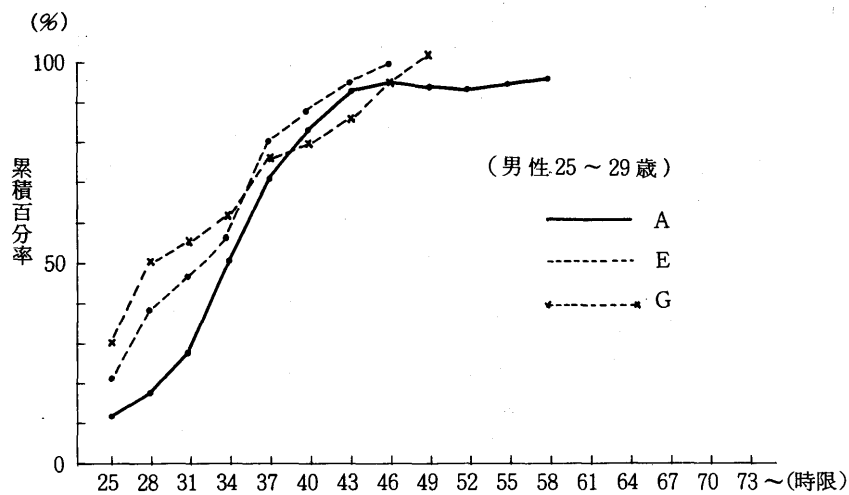
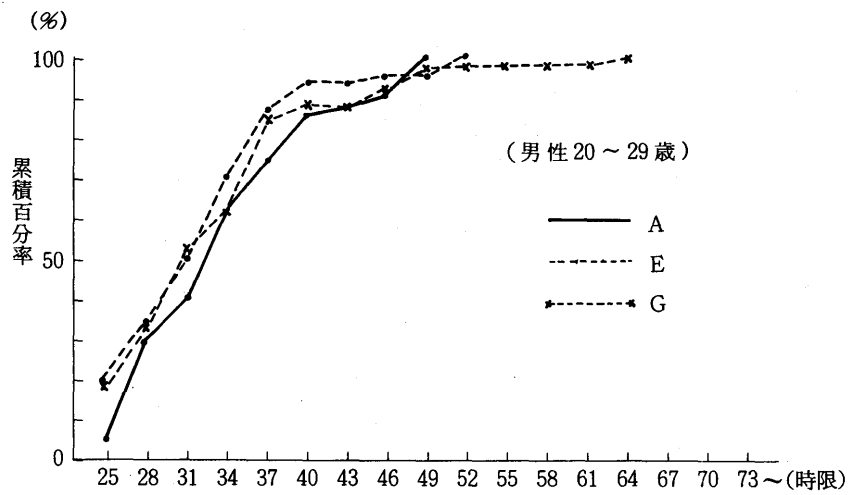
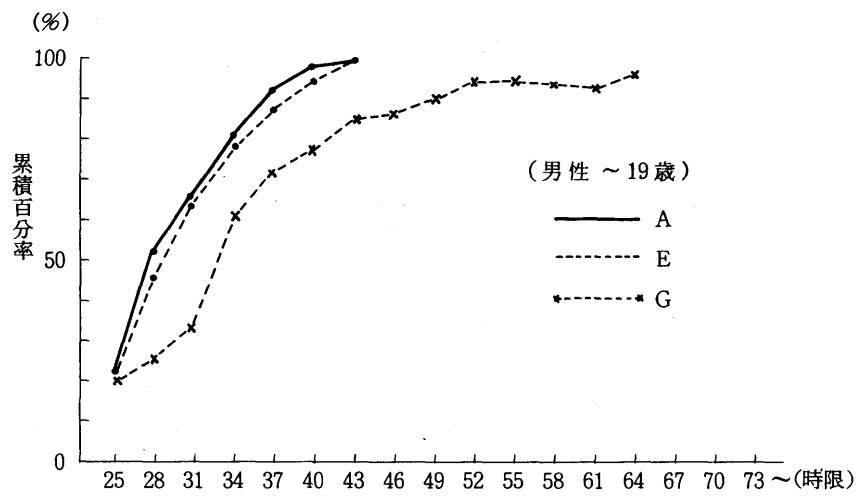


図 4 - 7 7 - 1 適性類型別技能教習時限数

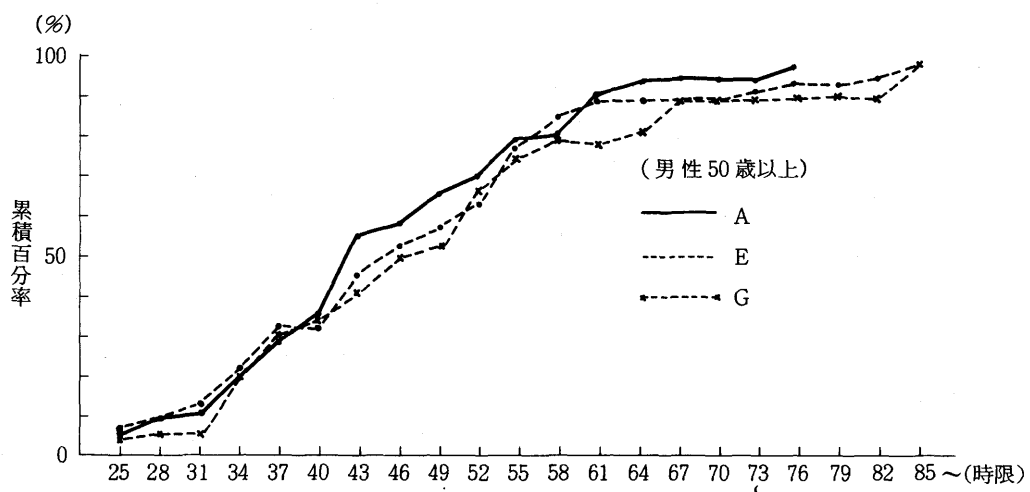
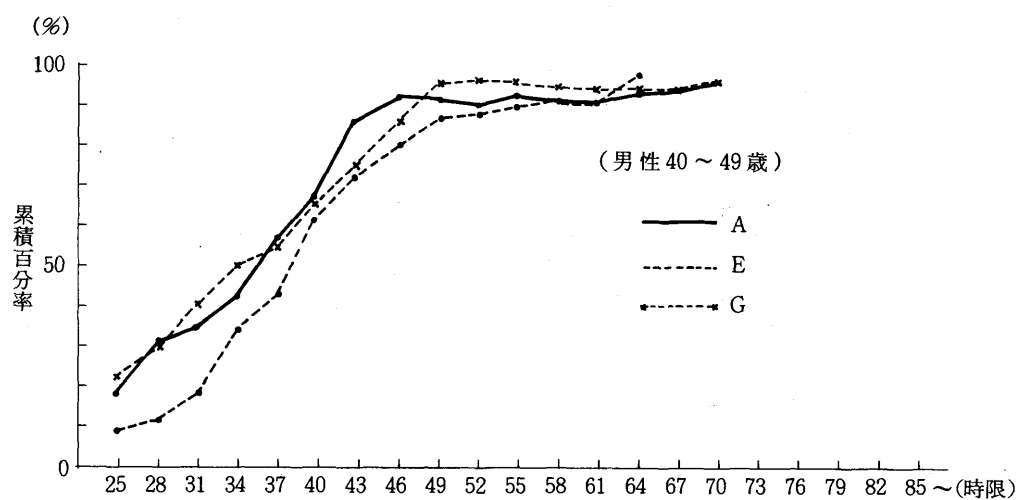
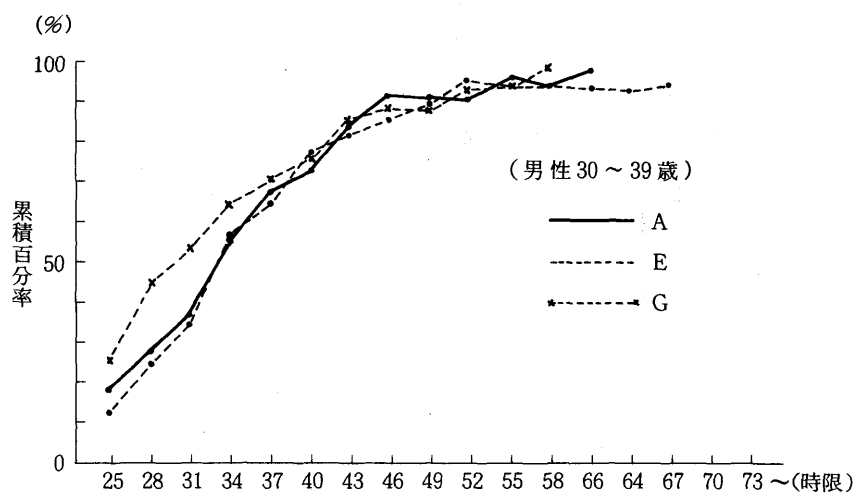


図 4 - 7 7 - 2 適性類型別技能教習時限数

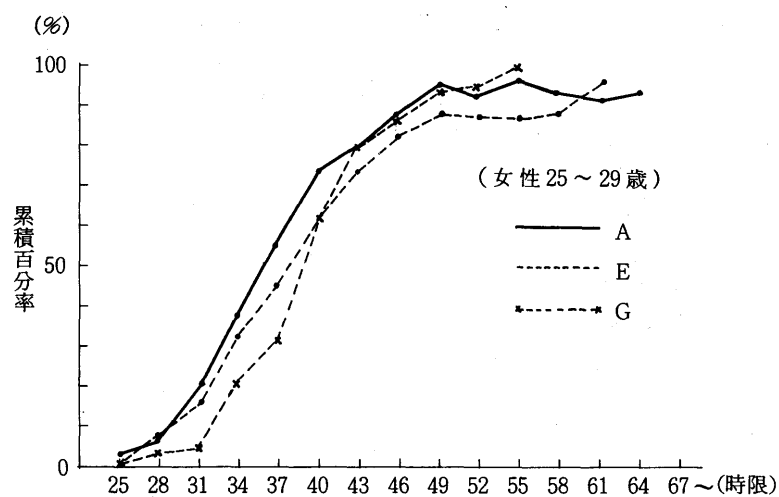
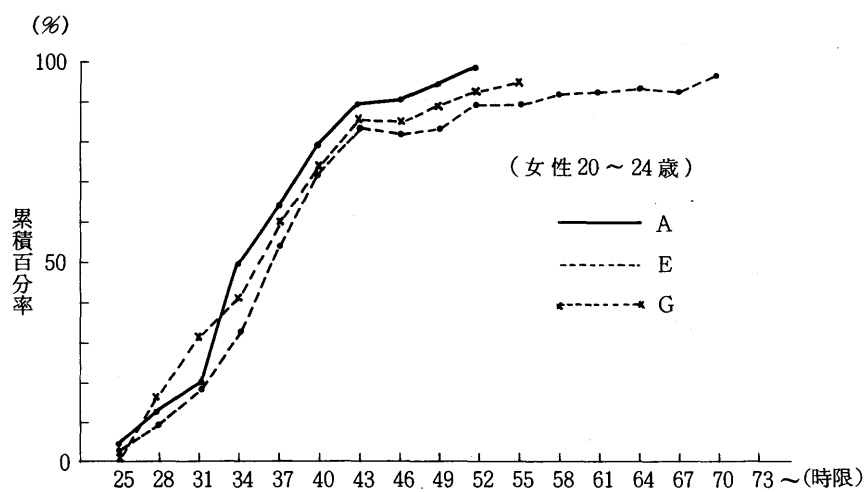
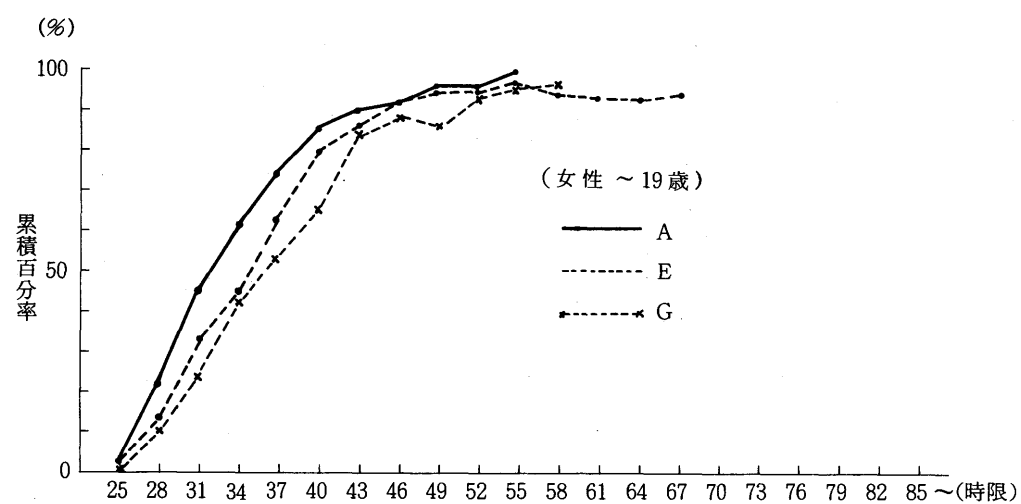


図 4 - 7 8 - 1 適性類型別技能教習時限数



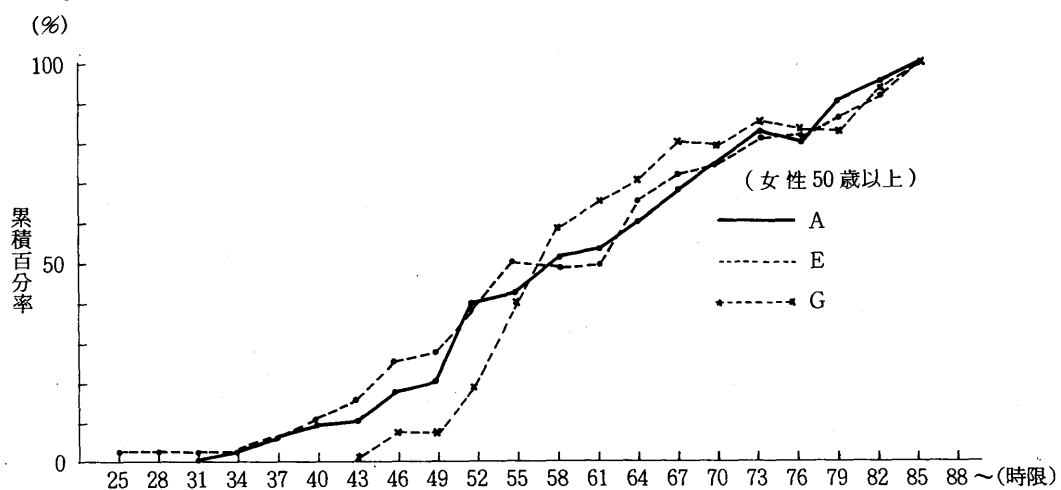
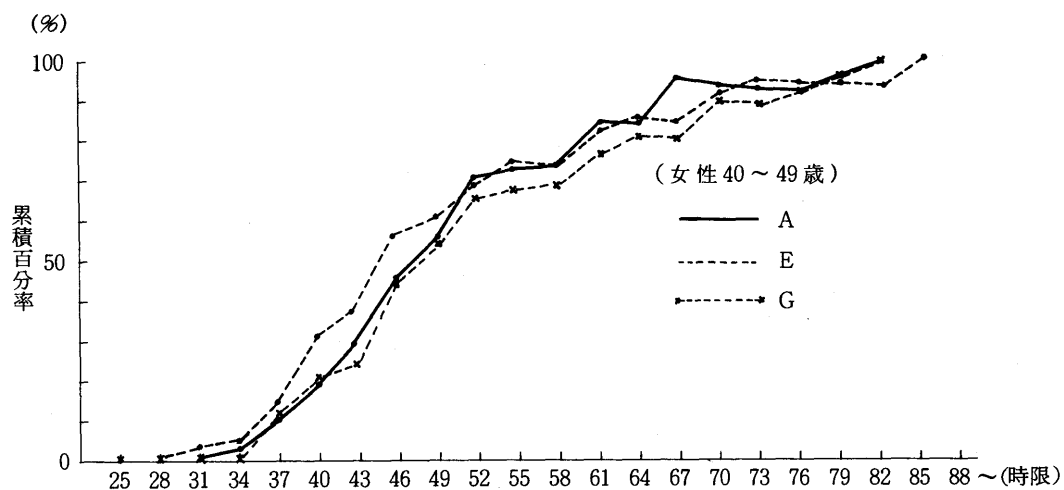
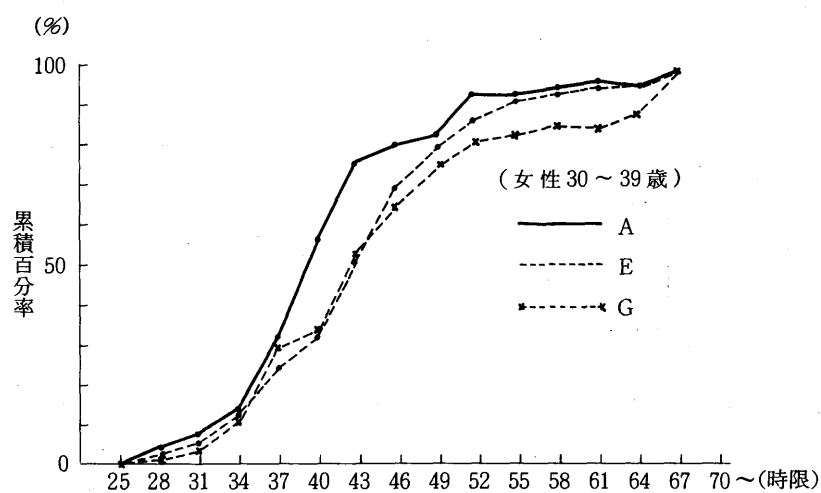


図 4 - 7 8 - 2 適性類型別技能教習時限数

### (3) 段階別技能教習時限数

第1段階から第4段階までの各段階における所要時限数を適性類型別に累積度数分布で示したのが図4-79-1から図4-82-2である。

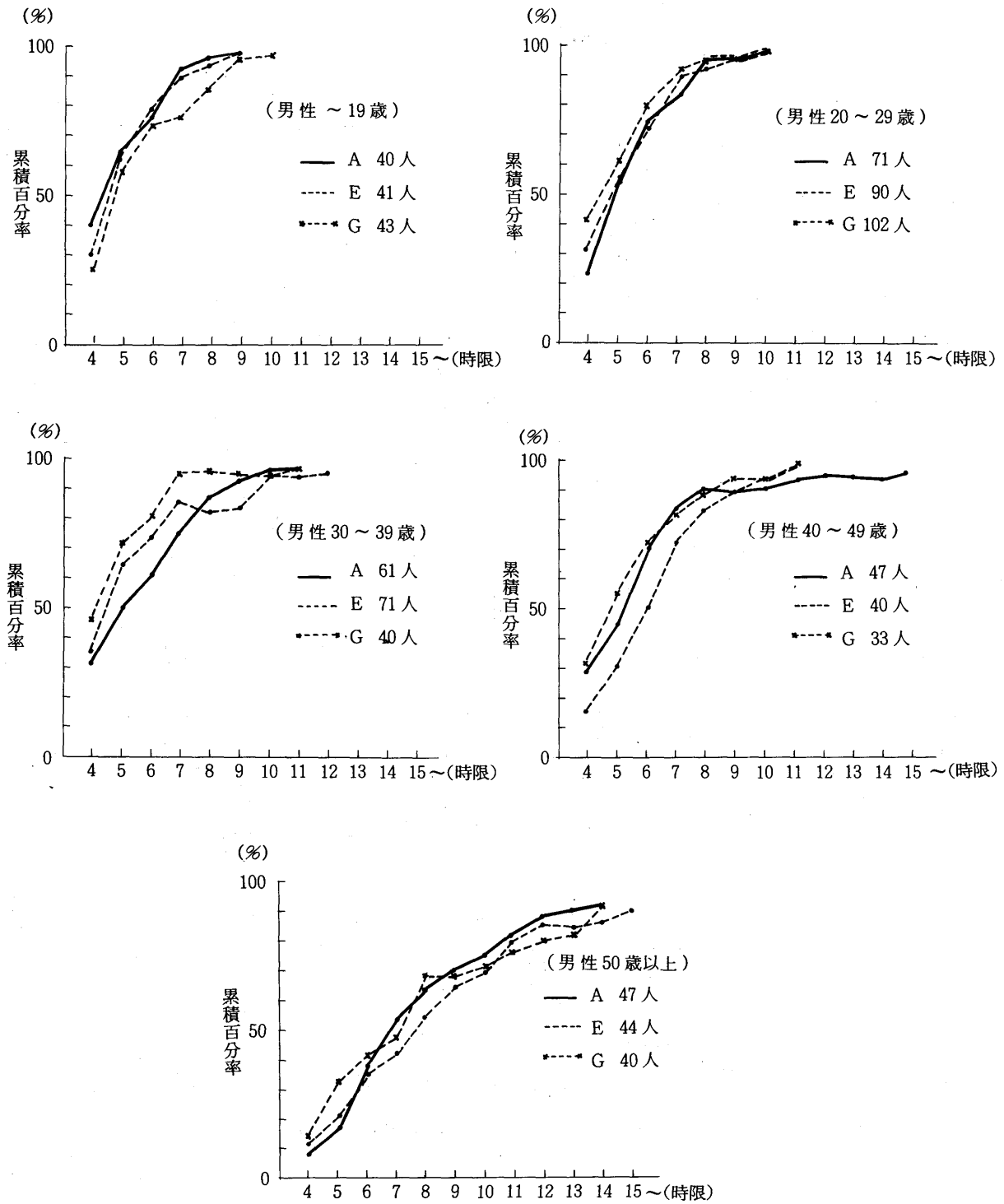


図4-79-1 適性類型別教習時限数(第1段階)

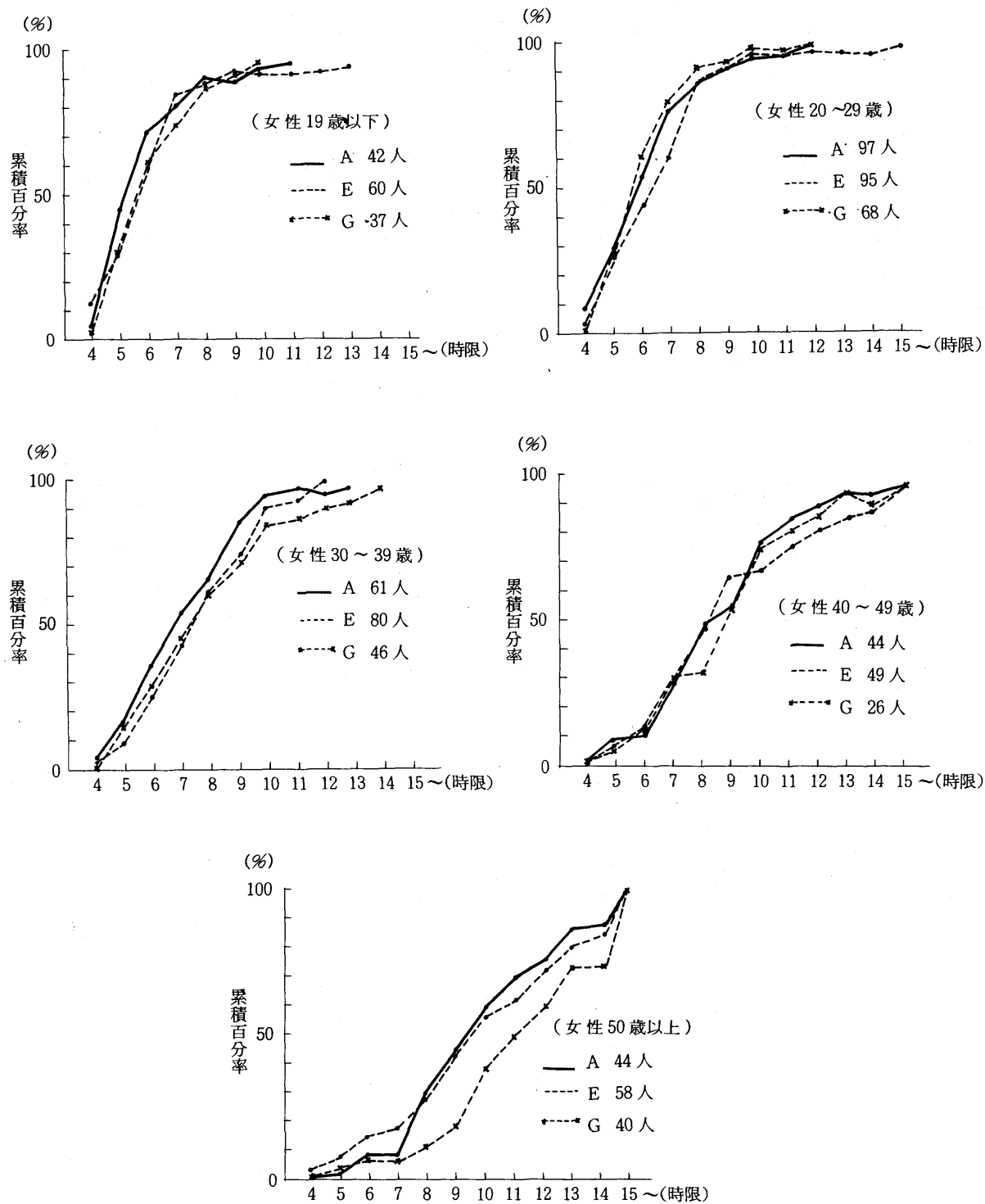


図4-79-2 適性類型別教習時限数(第1段階)

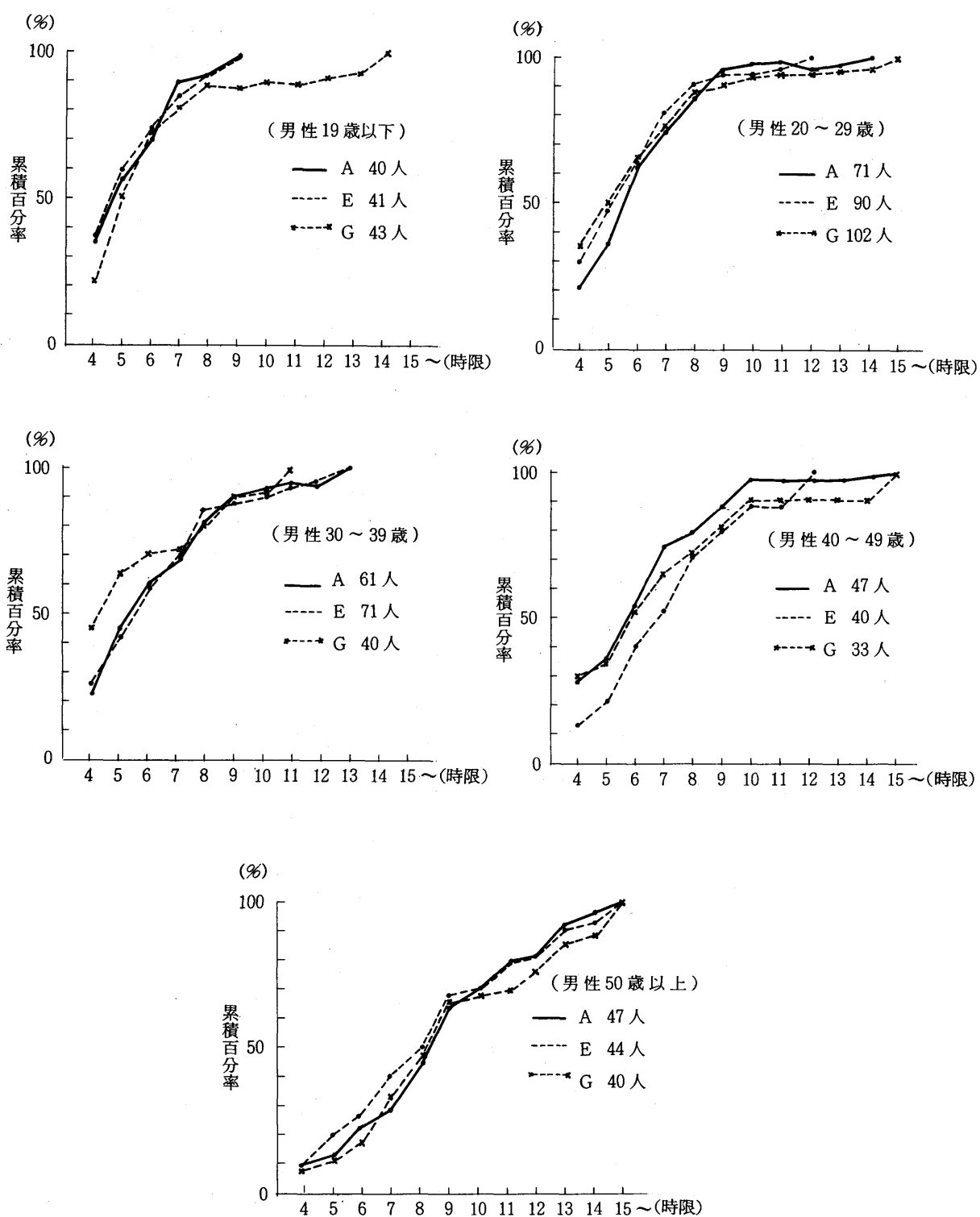


図4-80-1 適性類型別教習時限数(第2段階)

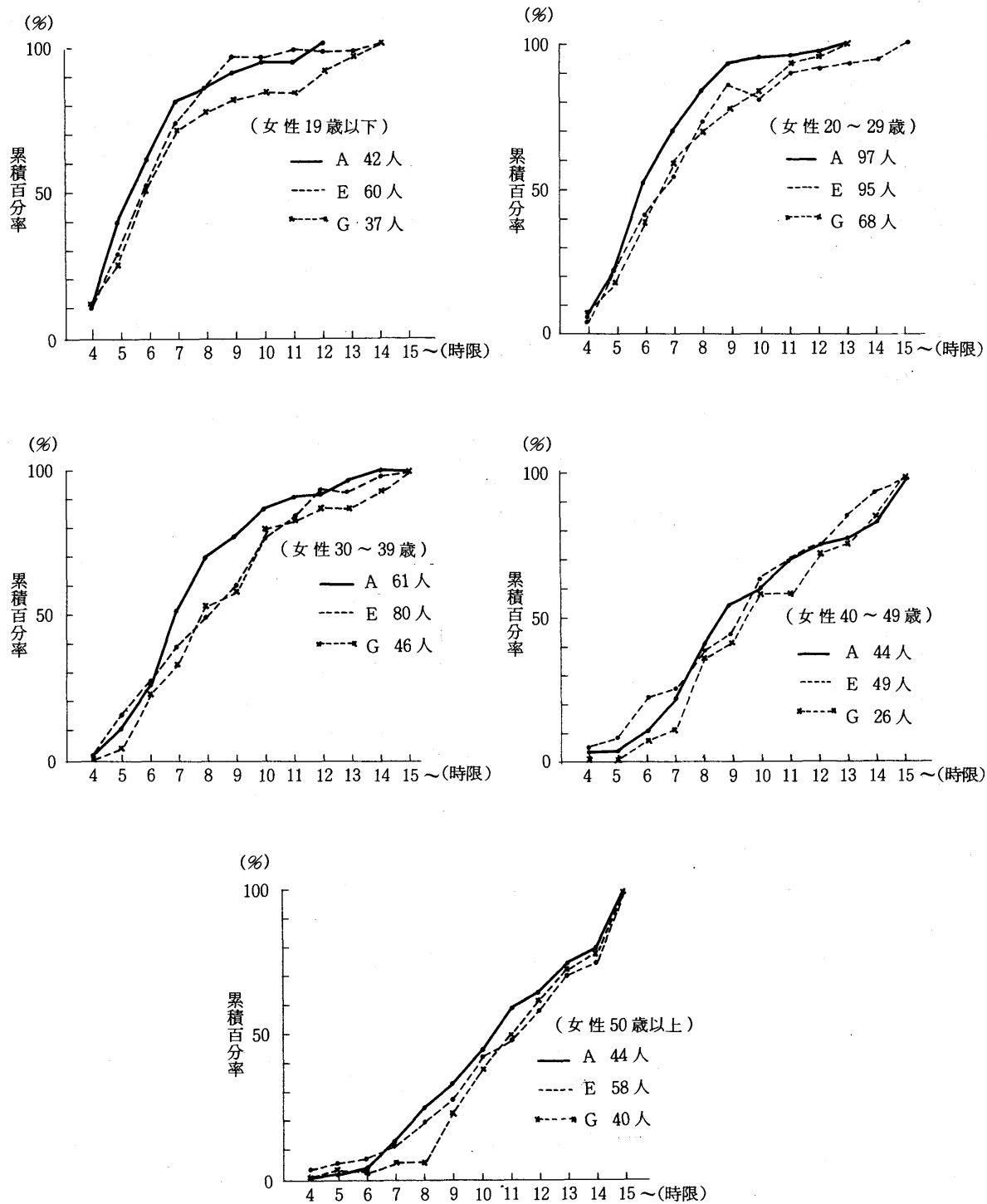


図4-80-2 適性類型別教習時限数(第2段階)

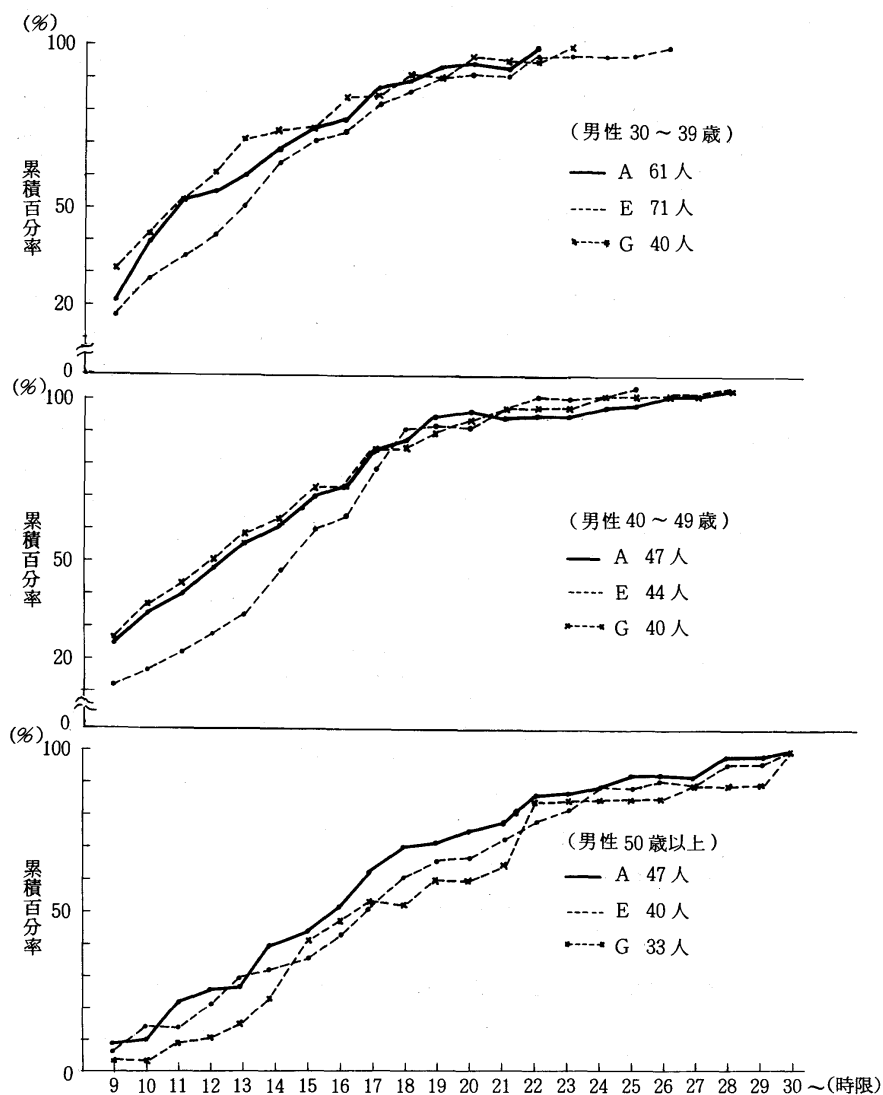
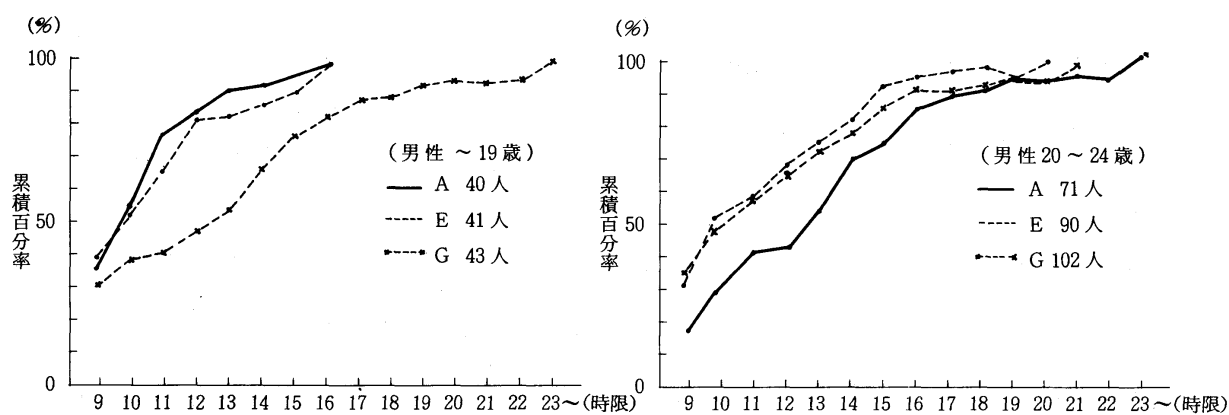


図 4-81-1 適性類型別教習時限数(第3段階)

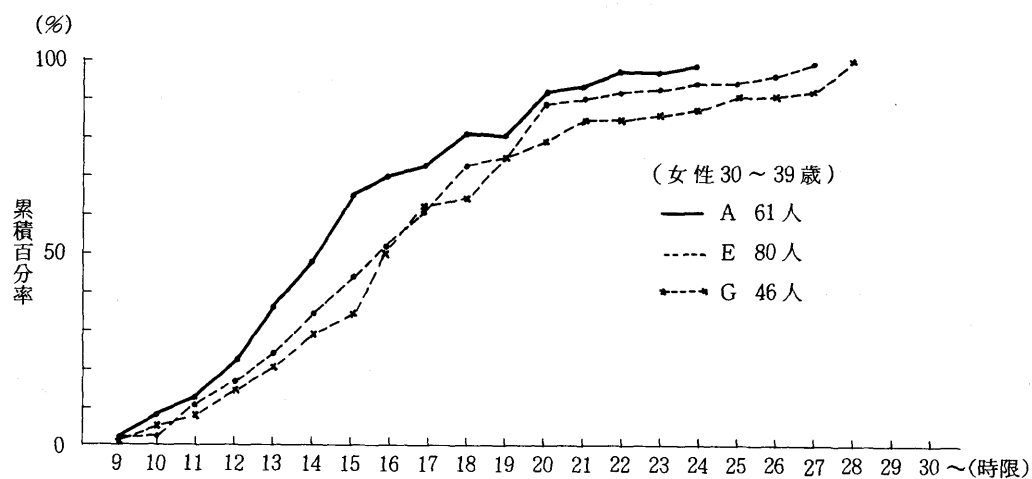
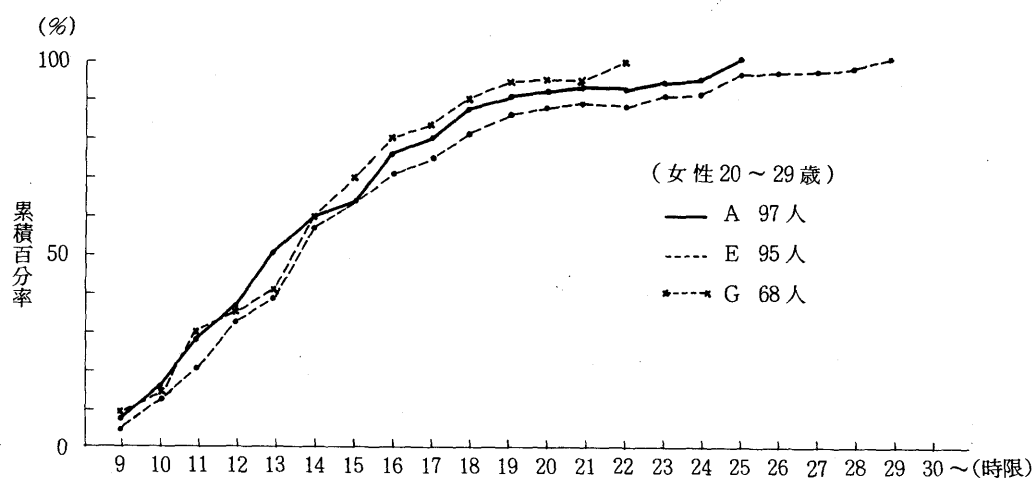
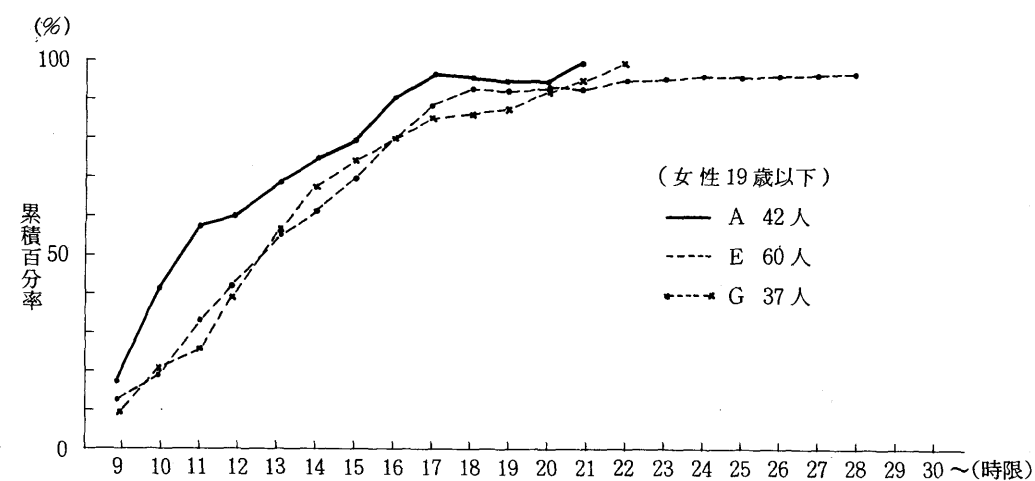


図4-81-2(a)適性類型別教習時限数(第3段階)

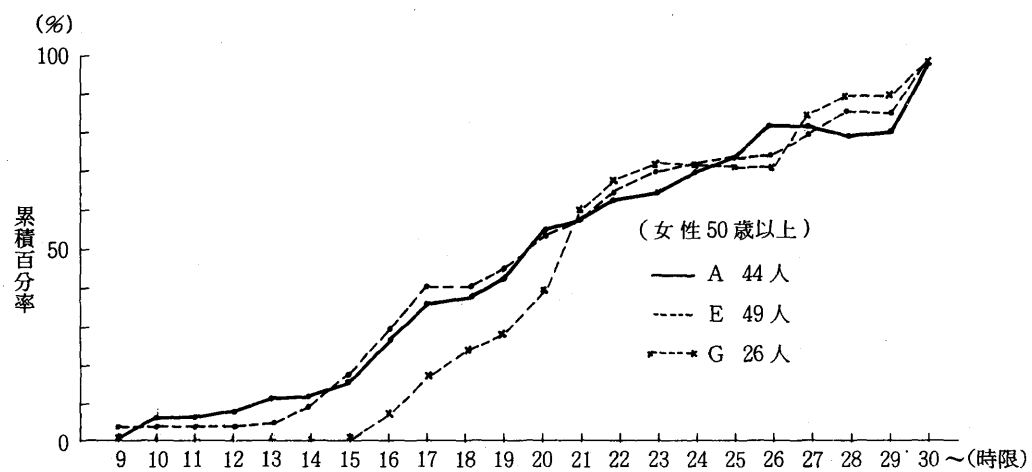
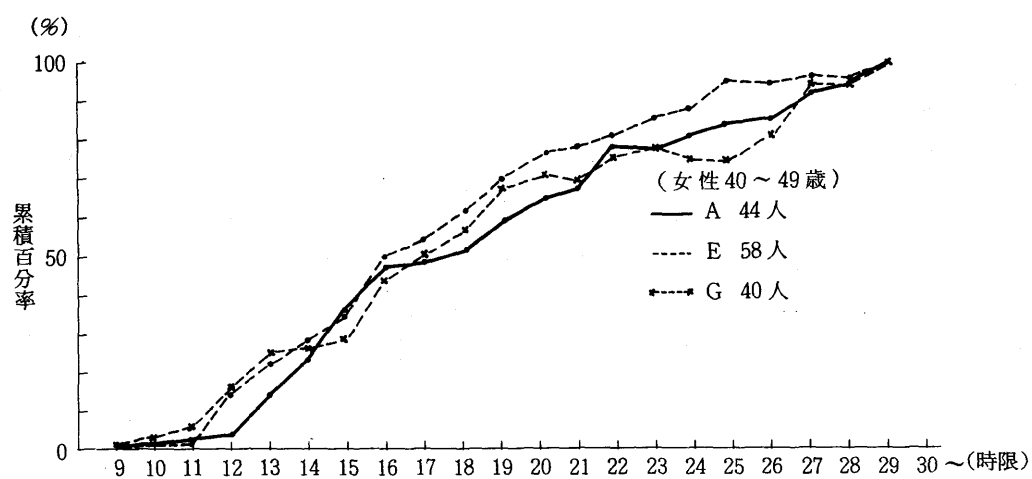


図 4 - 8 1 - 2 (b) 適性類型別教習時限数 (第 3 段階)



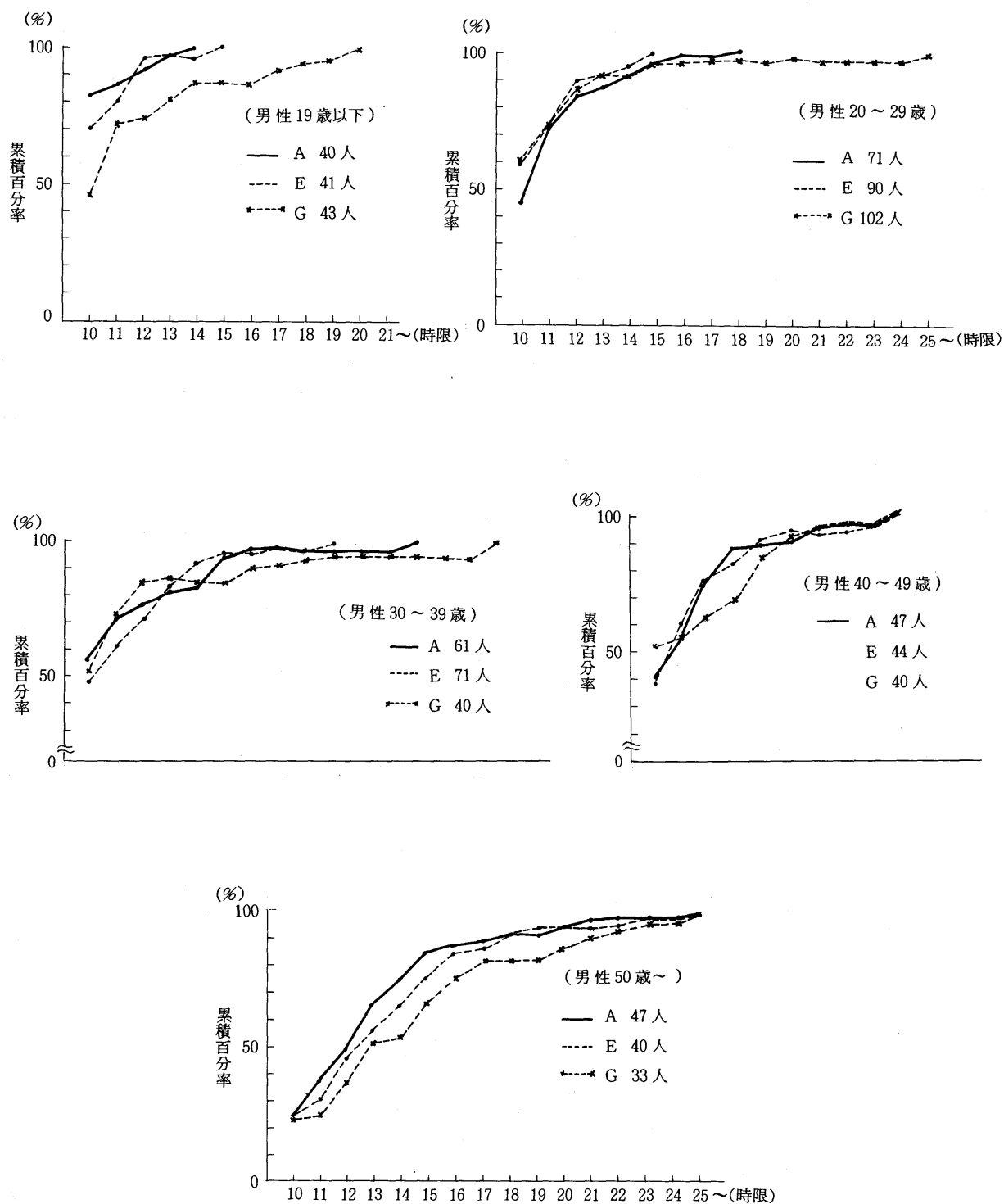


図 4-82-1 適性類型別教習時限数(第 4 段階)

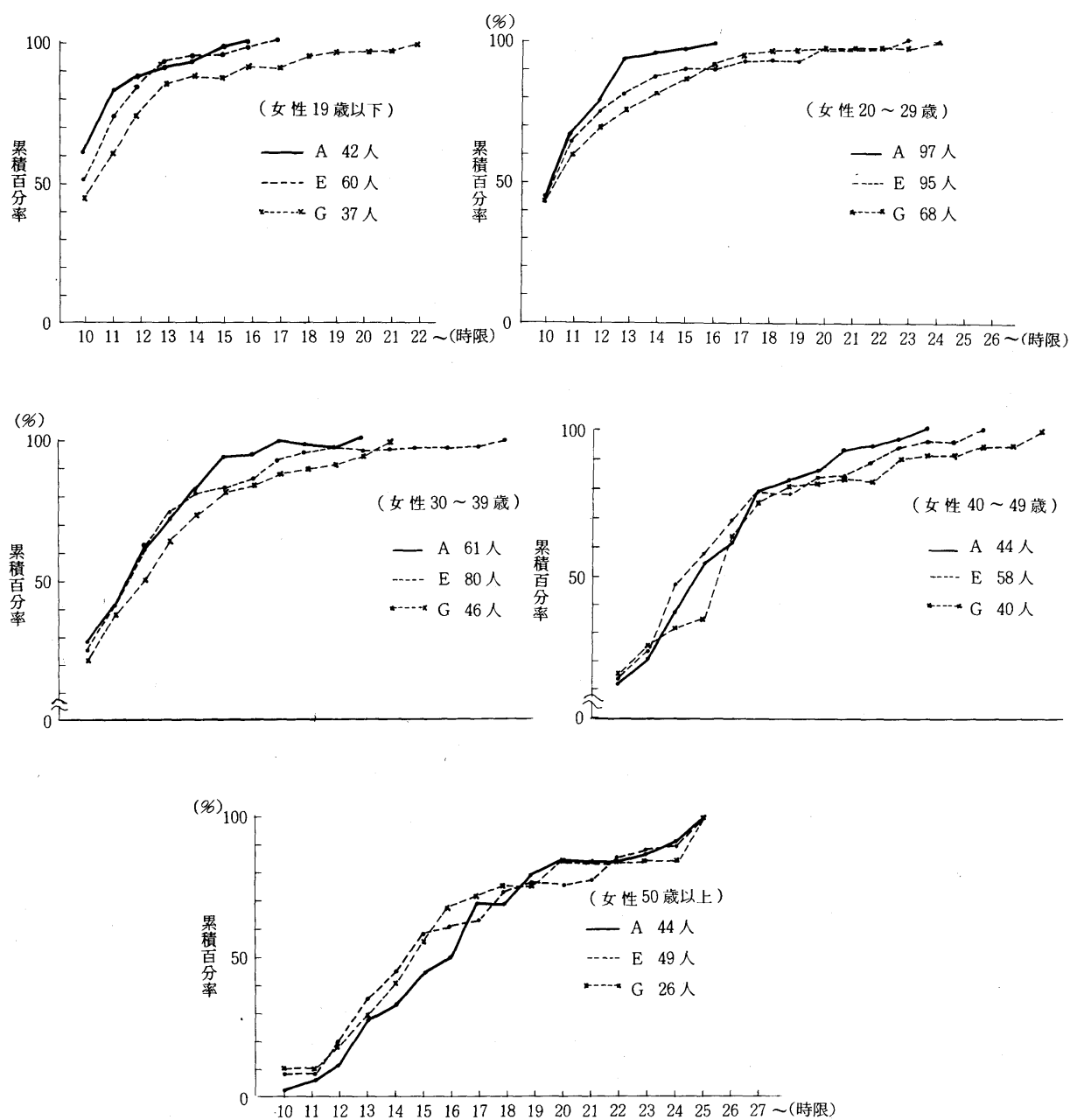


図4-82-2 適性類型別教習時限数(第4段階)

男性についてみると、第1段階（正しい手順及び正確な動作）と第2段階（運転装置の操作時期及び円滑な操作）においては、類型による差異は各年齢とも全くみられない。しかし、第3段階（法規履行及び車の正しい誘導）と、第4段階（道路における安全運転及び総合運転）に進むと、19歳以下の年齢層においてA型とG型がよく分離を示し、G型の教習進度が遅くなっている。平均値で比較すると表4-7から表4-9で示すように、第3段階ではA型が10.8時限に対して、G型は13時限、第4段階ではA型が10.4時限に対して、G型が11.67時限と時限数が長く、いずれも有意な差が認められた。このように、男性においては、複雑な応用動作の習熟、交通法規に従った安全な運転において、年少者で習熟度が悪くなる傾向を示している。

表4-7

(男性)

| <div> <div>段階別</div> <div>類型別</div> </div> |    | 第1段階 |      |      | 第2段階 |      |      | 第3段階  |       |       | 第4段階  |       |       |
|--------------------------------------------|----|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                                            |    | A    | E    | G    | A    | E    | G    | A     | E     | G     | A     | E     | G     |
| 年齢別                                        | N  | 40   | 41   | 43   | 40   | 41   | 43   | 40    | 41    | 43    | 40    | 41    | 43    |
|                                            | SD | 5.23 | 5.34 | 5.77 | 5.5  | 5.41 | 6.10 | 10.8  | 11.1  | 13.0  | 10.4  | 10.56 | 11.67 |
| ～19                                        |    | 1.29 | 1.32 | 1.78 | 1.54 | 1.53 | 2.35 | 1.98  | 2.38  | 3.87  | 0.98  | 1.07  | 2.69  |
| 20～24                                      | N  | 33   | 49   | 52   | 33   | 49   | 52   | 33    | 49    | 52    | 33    | 49    | 52    |
|                                            | SD | 5.42 | 5.61 | 5.52 | 6.0  | 5.92 | 6.02 | 12.6  | 11.5  | 11.8  | 11.21 | 10.69 | 11.19 |
|                                            |    | 1.46 | 1.48 | 1.57 | 1.68 | 1.92 | 2.24 | 3.34  | 2.82  | 2.83  | 1.88  | 1.34  | 2.86  |
| 25～29                                      | N  | 38   | 41   | 50   | 38   | 41   | 50   | 38    | 41    | 50    | 38    | 41    | 50    |
|                                            | SD | 5.79 | 5.49 | 4.96 | 6.53 | 6.07 | 6.1  | 13.3  | 11.7  | 11.8  | 11.18 | 11.07 | 11.06 |
|                                            |    | 1.45 | 1.53 | 1.29 | 2.23 | 2.05 | 2.65 | 3.14  | 2.62  | 3.44  | 1.59  | 1.37  | 1.62  |
| 30～39                                      | N  | 61   | 71   | 40   | 61   | 71   | 40   | 61    | 71    | 40    | 61    | 71    | 40    |
|                                            | SD | 5.97 | 5.58 | 5.13 | 6.41 | 6.42 | 5.75 | 12.75 | 13.66 | 12.45 | 11.43 | 11.54 | 11.65 |
|                                            |    | 1.89 | 1.91 | 1.49 | 2.35 | 2.41 | 2.36 | 3.68  | 3.93  | 3.83  | 2.36  | 2.03  | 3.13  |
| 40～49                                      | N  | 47   | 44   | 40   | 47   | 44   | 40   | 47    | 44    | 40    | 47    | 44    | 40    |
|                                            | SD | 6.02 | 6.55 | 5.70 | 6.55 | 7.36 | 6.75 | 13.87 | 15.25 | 13.58 | 11.68 | 11.75 | 11.93 |
|                                            |    | 2.29 | 1.86 | 1.81 | 2.54 | 2.34 | 2.57 | 7.79  | 4.46  | 4.73  | 2.12  | 2.22  | 2.42  |
| 50～                                        | N  | 47   | 40   | 33   | 47   | 40   | 33   | 47    | 40    | 33    | 47    | 40    | 33    |
|                                            | SD | 7.70 | 8.13 | 7.70 | 8.91 | 8.70 | 9.30 | 16.74 | 17.78 | 18.45 | 13.11 | 13.53 | 14.45 |
|                                            |    | 2.58 | 3.02 | 3.13 | 3.06 | 3.28 | 3.40 | 5.6   | 5.97  | 5.27  | 3.34  | 3.54  | 4.21  |

次に女性についてみると、男性の傾向と異なり、各教習段階において各年齢層に特徴がみられる。第1段階では、50歳以上の高年齢者においてA型とG型がよく分離しており、G型の進度が悪い。平均値でみると、A型が10.18時限に対して、G型が11.54時限と長くなっており、この差は有意である（表4-8及び表4-9）。しかし、第2段階以降では類型による差異はみられず、技能教習における導入の悪さが注目される。19歳以下の年少者は、男性のそれと同様、基本走行段階では類型による差異はみられないが、第3段階及び第4段階においてG型の進度がA型比べて遅い傾向にある。平均値でみると、第3段階ではA型が12.26時限に対して、G型が、13.68時限、第4段階ではA型が10.79時限に対してG型が11.81時限といずれもG型の平均値が高い。これは、男性、女性ともに交通法規に従った正しい運転に対する習熟がG型において悪く、免許取得後の運転行動への影響が心配されるところである。20歳代後半では第2段階と第4段階においてG型の進度が悪く、30歳代では第2段階、第3段階においてG型の進度がそれぞれ悪い。

表 4-8

(女性)

| 年齢別   | 段階別<br>類型別   | 第 1 段 階             |                     |                     | 第 2 段 階            |                    |                     | 第 3 段 階             |                     |                     | 第 4 段 階             |                     |                     |
|-------|--------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
|       |              | A                   | E                   | G                   | A                  | E                  | G                   | A                   | E                   | G                   | A                   | E                   | G                   |
| ～19   | N<br>×<br>SD | 42<br>6.10<br>1.57  | 60<br>6.28<br>1.77  | 37<br>6.38<br>1.50  | 42<br>6.36<br>1.96 | 60<br>6.57<br>1.88 | 37<br>7.11<br>2.71  | 42<br>12.26<br>3.15 | 60<br>13.75<br>4.02 | 37<br>13.68<br>3.54 | 42<br>10.79<br>1.42 | 60<br>11.0<br>1.51  | 37<br>11.81<br>2.8  |
| 20～24 | N<br>×<br>SD | 51<br>6.37<br>1.85  | 50<br>7.0<br>1.94   | 31<br>5.97<br>1.11  | 51<br>6.59<br>1.85 | 50<br>7.22<br>2.53 | 31<br>6.90<br>2.10  | 51<br>13.45<br>3.18 | 50<br>14.24<br>3.88 | 31<br>13.45<br>3.87 | 51<br>10.94<br>1.22 | 50<br>11.66<br>2.67 | 31<br>11.55<br>2.58 |
| 25～29 | N<br>×<br>SD | 46<br>6.70<br>1.60  | 45<br>6.71<br>1.60  | 37<br>6.89<br>1.71  | 46<br>6.98<br>1.89 | 45<br>7.69<br>2.28 | 37<br>7.95<br>2.44  | 46<br>14.63<br>3.78 | 45<br>15.24<br>4.32 | 37<br>14.11<br>2.45 | 46<br>11.41<br>1.57 | 45<br>11.93<br>2.82 | 37<br>12.43<br>3.04 |
| 30～39 | N<br>×<br>SD | 61<br>7.46<br>2.0   | 80<br>7.98<br>1.89  | 46<br>8.07<br>2.43  | 61<br>7.97<br>2.44 | 80<br>8.61<br>2.73 | 46<br>8.93<br>2.79  | 61<br>15.03<br>3.5  | 80<br>16.3<br>3.91  | 46<br>17.13<br>4.81 | 61<br>12.23<br>2.13 | 80<br>12.55<br>2.77 | 46<br>13.0<br>2.97  |
| 40～49 | N<br>×<br>SD | 44<br>8.93<br>2.42  | 58<br>9.36<br>2.87  | 40<br>9.23<br>2.52  | 44<br>9.95<br>3.10 | 58<br>9.62<br>3.10 | 40<br>10.5<br>2.89  | 44<br>18.86<br>5.65 | 58<br>17.71<br>5.13 | 40<br>18.68<br>6.12 | 44<br>13.66<br>2.78 | 58<br>13.55<br>3.55 | 40<br>14.4<br>3.87  |
| 50～   | N<br>×<br>SD | 44<br>10.18<br>2.66 | 49<br>10.24<br>3.12 | 26<br>11.54<br>2.85 | 44<br>11.02<br>3.0 | 49<br>11.33<br>3.2 | 26<br>11.58<br>2.74 | 44<br>20.73<br>5.94 | 49<br>20.65<br>5.65 | 26<br>21.81<br>4.38 | 44<br>16.64<br>4.24 | 49<br>16.12<br>4.63 | 26<br>16.08<br>4.66 |

表 4-9

(男性)

(女性)

| 年齢別   | 段階別 | 第 1 段階 第 2 段階 第 3 段階 第 4 段階 |        |         |         | 年齢別   | 段階別 | 第 1 段階 第 2 段階 第 3 段階 第 4 段階 |        |        |         |
|-------|-----|-----------------------------|--------|---------|---------|-------|-----|-----------------------------|--------|--------|---------|
|       |     | 第 1 段階                      | 第 2 段階 | 第 3 段階  | 第 4 段階  |       |     | 第 1 段階                      | 第 2 段階 | 第 3 段階 | 第 4 段階  |
| ～19   |     | 1.5535                      | 1.3484 | 3.185   | 2.7829* | ～19   |     | 0.7973                      | 1.4026 | 1.8625 | 2.0505* |
| 20～24 |     | 0.2905                      | 0.0435 | 1.1691  | 0.3516  | 20～24 |     | 1.077                       | 0.6901 | 0      | 1.4259  |
| 25～29 |     | 2.8                         | 0.7972 | 2.0792* | 0.3429  | 25～29 |     | 0.5151                      | 2.0158 | 0.7146 | 1.9481* |
| 30～39 |     | 2.3457*                     | 1.3643 | 0.3903  | 0.3977  | 30～39 |     | 1.4096                      | 1.8757 | 2.589* | 1.5466  |
| 40～49 |     | 0.7058                      | 0.3598 | 0.2030  | 0.5076  | 40～49 |     | 1.5497                      | 0.8286 | 0.1384 | 1.0009  |
| 50～   |     | —                           | 0.5291 | 1.36    | 1.5646  | 50～   |     | 1.9834*                     | 0.7677 | 0.7949 | 0.5070  |

\*P&gt;1.05

## (4) 運転練習回数

各教習段階の教習項目において1回の練習量で修了した者の比率を適性類型別に示したのが、表4-10-1から表4-10-2(第1段階)、表4-11-1から表4-11-2(第2段階)、表4-12-1から表4-12-2(第3段階)である。

第1段階では、男性で適性類型別に差のある教習項目はハンドル操作、変速操作、ブレーキ操作の3項目で、G型の練習量が少ない。女性は、上記3項目に加えて、発進及び停止の4項目に差がみられるが、男女共に顕著な差ではない。第2段階及び第3段階では、男性は適性類型による差は全くみられない。女性は、第2段階では全教習項目において、第3段階では、切返しと踏切の通過の2項目に差異がみられる。このように、教習の進路を練習回数からみると、女性は第2段階で資質的に低いG型の練習量が多くなっていることがわかる。

表 4-10-1 適性類型別第1段階練習頻度1回のみの割合 〈男性〉

| 項目 \ 年齢 |   | ～19     | 20～29   | 30～39   | 40～49   | 50～     | 全 体     |
|---------|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 乗 降     | A | 50.0(%) | 54.9(%) | 55.7(%) | 46.8(%) | 51.1(%) | 52.3(%) |
|         | E | 56.1    | 48.9    | 52.1    | 38.6    | 42.5    | 48.3    |
|         | G | 55.8    | 46.1    | 50.0    | 62.5    | 45.5    | 50.8    |
| 名 称     | A | 50.0    | 54.9    | 54.1    | 46.8    | 51.1    | 51.9    |
|         | E | 53.6    | 46.6    | 47.9    | 38.6    | 45.0    | 46.5    |
|         | G | 55.8    | 46.1    | 50.0    | 62.5    | 42.4    | 50.4    |
| 運転姿勢    | A | 47.5    | 53.5    | 52.5    | 42.6    | 51.1    | 50.0    |
|         | E | 53.7    | 45.6    | 49.3    | 36.4    | 40.0    | 45.5    |
|         | G | 53.5    | 46.1    | 47.5    | 60.0    | 39.4    | 48.8    |
| 車両感覚    | A | 62.5    | 66.2    | 60.7    | 57.4    | 63.8    | 62.4    |
|         | E | 58.5    | 54.4    | 69.0    | 50.0    | 47.5    | 57.0    |
|         | G | 62.8    | 66.6    | 55.0    | 75.0    | 48.5    | 63.2    |
| 発進停止    | A | 40.0    | 42.3    | 42.6    | 29.8    | 36.1    | 38.7    |
|         | E | 34.1    | 31.1    | 39.4    | 15.9    | 27.5    | 30.8    |
|         | G | 44.2    | 33.3    | 35.0    | 37.5    | 27.3    | 35.3    |
| ハンドル    | A | 42.5    | 42.3    | 42.6    | 34.0    | 36.2    | 39.8    |
|         | E | 31.7    | 33.3    | 38.0    | 18.2    | 37.5    | 32.5    |
|         | G | 44.2    | 32.4    | 32.5    | 40.0    | 24.2    | 34.5    |
| 変速操作    | A | 35.0    | 47.9    | 37.7    | 29.8    | 36.2    | 38.3    |
|         | E | 36.6    | 34.4    | 38.0    | 15.9    | 30.0    | 32.2    |
|         | G | 44.2    | 31.4    | 30.0    | 37.5    | 21.2    | 32.9    |
| ブレーキ    | A | 42.5    | 57.8    | 47.5    | 34.0    | 36.2    | 45.1    |
|         | E | 51.2    | 41.1    | 45.1    | 20.5    | 32.5    | 39.2    |
|         | G | 48.8    | 36.3    | 35.0    | 42.5    | 21.2    | 37.2    |

表 4-10-2 適性類型別第1段階練習頻度1回のみの割合 〈女性〉

| 項目 \ 年齢 |   | ～19     | 20～29   | 30～39   | 40～49   | 50～     | 全 体     |
|---------|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 乗 降     | A | 52.4(%) | 46.4(%) | 47.5(%) | 50.0(%) | 47.7(%) | 48.3(%) |
|         | E | 46.7    | 41.1    | 50.0    | 46.6    | 42.9    | 45.3    |
|         | G | 51.4    | 47.1    | 41.3    | 55.0    | 42.3    | 47.5    |
| 名 称     | A | 50.0    | 43.3    | 44.3    | 45.5    | 45.5    | 45.1    |
|         | E | 45.0    | 35.8    | 46.3    | 44.8    | 42.9    | 42.4    |
|         | G | 51.4    | 47.1    | 41.3    | 50.0    | 42.3    | 46.5    |
| 運転姿勢    | A | 45.2    | 42.3    | 42.6    | 43.2    | 43.2    | 43.1    |
|         | E | 45.0    | 33.7    | 43.8    | 43.1    | 42.9    | 40.9    |
|         | G | 48.6    | 47.1    | 39.1    | 50.0    | 42.3    | 45.6    |
| 車両感覚    | A | 54.8    | 52.6    | 59.0    | 61.4    | 56.8    | 56.3    |
|         | E | 58.3    | 52.6    | 51.3    | 48.3    | 46.9    | 51.8    |
|         | G | 56.8    | 58.8    | 50.0    | 60.0    | 57.7    | 56.7    |
| 発進停止    | A | 33.3    | 25.8    | 27.9    | 25.0    | 27.3    | 27.4    |
|         | E | 25.0    | 21.1    | 27.5    | 22.4    | 24.5    | 24.0    |
|         | G | 27.0    | 29.8    | 10.9    | 30.0    | 7.7     | 22.6    |
| ハンドル    | A | 33.3    | 25.8    | 22.9    | 25.0    | 25.0    | 26.0    |
|         | E | 25.0    | 22.1    | 26.3    | 22.4    | 20.4    | 23.4    |
|         | G | 24.3    | 25.0    | 10.9    | 27.5    | 7.7     | 20.3    |
| 変速操作    | A | 26.2    | 21.7    | 29.5    | 18.2    | 27.3    | 24.3    |
|         | E | 26.7    | 22.1    | 25.0    | 17.2    | 16.3    | 21.9    |
|         | G | 24.3    | 20.6    | 10.9    | 17.5    | 2.2     | 17.5    |
| ブレーキ    | A | 33.3    | 26.8    | 31.1    | 27.3    | 34.1    | 29.9    |
|         | E | 36.7    | 33.7    | 28.8    | 27.6    | 22.4    | 30.4    |
|         | G | 35.1    | 25.0    | 19.6    | 25.0    | 15.4    | 24.4    |

表 4-11-1 適性類型別第 2 段階練習頻度 1 回のみの割合 〈男性〉

| 項目 \ 年齢 |   | ～19     | 20～29   | 30～39   | 40～49   | 50～     | 全 体     |
|---------|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 発進停止    | A | 67.5(%) | 59.2(%) | 59.0(%) | 57.4(%) | 42.6(%) | 57.1(%) |
|         | E | 61.0    | 62.2    | 59.2    | 40.9    | 47.5    | 55.9    |
|         | G | 60.5    | 61.8    | 72.5    | 65.0    | 39.4    | 60.9    |
| 変速操作    | A | 60.0    | 57.7    | 55.7    | 51.1    | 36.2    | 52.6    |
|         | E | 56.1    | 50.0    | 52.1    | 29.5    | 42.5    | 47.2    |
|         | G | 58.1    | 53.9    | 60.0    | 47.5    | 33.3    | 51.9    |
| 速 度     | A | 52.5    | 47.9    | 50.8    | 51.1    | 36.2    | 47.7    |
|         | E | 53.7    | 45.6    | 50.7    | 20.5    | 37.5    | 43.0    |
|         | G | 53.5    | 49.0    | 50.0    | 47.5    | 27.3    | 46.9    |
| ハンドル    | A | 50.0    | 50.7    | 44.3    | 40.0    | 38.3    | 45.1    |
|         | E | 53.7    | 41.1    | 45.1    | 13.6    | 37.5    | 39.2    |
|         | G | 44.2    | 48.0    | 52.5    | 45.0    | 24.2    | 44.6    |
| ブレーキ    | A | 52.5    | 47.9    | 47.5    | 38.3    | 40.4    | 45.5    |
|         | E | 43.9    | 45.6    | 43.5    | 20.5    | 32.5    | 39.2    |
|         | G | 51.2    | 48.0    | 47.5    | 50.0    | 30.3    | 46.5    |
| 車両感覚    | A | 47.5    | 47.9    | 50.8    | 51.1    | 40.4    | 47.7    |
|         | E | 53.7    | 50.0    | 42.3    | 22.7    | 32.5    | 42.0    |
|         | G | 53.5    | 51.0    | 60.0    | 50.0    | 36.4    | 50.8    |
| 坂道通過    | A | 72.5    | 57.7    | 52.5    | 59.6    | 53.2    | 58.3    |
|         | E | 75.6    | 57.7    | 54.9    | 38.6    | 37.5    | 53.8    |
|         | G | 58.1    | 55.9    | 70.0    | 57.5    | 33.3    | 55.8    |
| バ ッ ク   | A | 90.0    | 85.9    | 78.7    | 72.3    | 72.3    | 80.1    |
|         | E | 92.7    | 75.6    | 77.5    | 70.5    | 62.5    | 75.9    |
|         | G | 74.4    | 81.4    | 80.0    | 77.5    | 60.6    | 76.7    |

表 4-11-2 適性類型別第 2 段階練習頻度 1 回のみの割合 〈女性〉

| 項目 \ 年齢 |   | ～19     | 20～29   | 30～39   | 40～49   | 50～     | 全 体     |
|---------|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 発進停止    | A | 52.4(%) | 45.4(%) | 52.5(%) | 31.8(%) | 38.6(%) | 44.8(%) |
|         | E | 48.3    | 49.5    | 37.5    | 34.5    | 28.6    | 40.9    |
|         | G | 54.1    | 48.5    | 26.1    | 30.0    | 15.4    | 37.3    |
| 変速操作    | A | 45.2    | 40.2    | 36.1    | 27.3    | 31.8    | 36.8    |
|         | E | 45.0    | 40.0    | 35.0    | 27.6    | 24.5    | 35.4    |
|         | G | 48.6    | 32.4    | 17.4    | 25.0    | 19.2    | 29.0    |
| 速 度     | A | 28.6    | 30.9    | 27.9    | 25.0    | 29.5    | 28.8    |
|         | E | 40.0    | 34.7    | 27.5    | 24.1    | 22.4    | 30.4    |
|         | G | 27.0    | 32.4    | 13.0    | 22.5    | 15.4    | 23.5    |
| ハンドル    | A | 33.3    | 32.0    | 31.1    | 27.3    | 22.7    | 29.9    |
|         | E | 36.7    | 30.5    | 25.0    | 22.4    | 16.3    | 26.9    |
|         | G | 27.0    | 30.9    | 13.0    | 20.0    | 15.4    | 22.5    |
| ブレーキ    | A | 42.9    | 28.9    | 31.1    | 25.0    | 25.0    | 30.2    |
|         | E | 35.0    | 31.6    | 32.5    | 25.9    | 16.3    | 29.2    |
|         | G | 21.6    | 26.5    | 13.0    | 20.0    | 15.4    | 20.3    |
| 車両感覚    | A | 52.4    | 34.0    | 36.1    | 40.9    | 29.5    | 37.5    |
|         | E | 33.3    | 32.6    | 36.3    | 22.4    | 18.4    | 29.8    |
|         | G | 40.5    | 36.8    | 17.4    | 25.0    | 19.2    | 29.0    |
| 坂道通過    | A | 45.2    | 49.5    | 42.6    | 29.5    | 29.5    | 41.3    |
|         | E | 46.7    | 45.3    | 46.3    | 37.9    | 32.7    | 42.7    |
|         | G | 35.1    | 39.7    | 37.0    | 30.0    | 19.2    | 34.1    |
| バ ッ ク   | A | 69.0    | 75.3    | 62.3    | 63.6    | 50.0    | 66.0    |
|         | E | 76.7    | 76.8    | 63.8    | 69.0    | 44.9    | 67.8    |
|         | G | 70.3    | 64.7    | 63.0    | 45.0    | 34.6    | 58.1    |

表 4-12-1 適性類型別第3段階練習頻度1回のみの割合 〈男性〉

| 項目 \ 年齢 |   | ～19      | 20～29    | 30～39    | 40～49    | 50～      | 全 体      |
|---------|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 通行区分    | A | 30.0 (%) | 39.4 (%) | 41.0 (%) | 34.0 (%) | 42.6 (%) | 38.0 (%) |
|         | E | 41.5     | 26.7     | 35.2     | 18.2     | 27.5     | 29.7     |
|         | G | 46.5     | 31.4     | 37.5     | 42.5     | 18.2     | 34.9     |
| 進路変更    | A | 17.5     | 25.4     | 24.6     | 19.1     | 27.7     | 23.3     |
|         | E | 17.1     | 17.8     | 28.2     | 20.5     | 15.0     | 20.3     |
|         | G | 37.2     | 21.6     | 22.5     | 17.5     | 9.1      | 22.1     |
| 切り返し    | A | 27.5     | 38.0     | 41.0     | 27.7     | 34.0     | 34.6     |
|         | E | 34.1     | 31.1     | 35.2     | 11.4     | 22.5     | 28.3     |
|         | G | 37.2     | 27.5     | 37.5     | 34.1     | 30.3     | 32.6     |
| 狭 路     | A | 17.5     | 21.1     | 23.0     | 17.0     | 14.9     | 19.2     |
|         | E | 12.2     | 17.8     | 21.1     | 9.1      | 15.0     | 16.1     |
|         | G | 27.9     | 16.7     | 17.5     | 25.0     | 12.1     | 19.4     |
| 坂道発進    | A | 25.0     | 26.8     | 36.1     | 27.7     | 25.5     | 28.6     |
|         | E | 22.0     | 27.8     | 28.2     | 13.6     | 20.0     | 23.8     |
|         | G | 39.5     | 21.6     | 25.0     | 32.5     | 18.2     | 26.4     |
| 踏切通過    | A | 25.0     | 26.8     | 36.1     | 23.4     | 19.1     | 26.7     |
|         | E | 22.0     | 23.3     | 32.4     | 11.4     | 27.5     | 24.1     |
|         | G | 25.6     | 20.6     | 22.5     | 35.0     | 18.2     | 23.6     |
| 方向変換    | A | 12.5     | 5.6      | 9.8      | 6.4      | 0        | 6.8      |
|         | E | 12.2     | 5.6      | 4.2      | 0        | 2.5      | 4.9      |
|         | G | 7.0      | 4.9      | 17.5     | 17.5     | 0        | 8.5      |

表 4-12-2 適性類型別第3段階練習頻度1回のみの割合 〈女性〉

| 項目 \ 年齢 |   | ～19  | 20～29 | 30～39 | 40～49 | 50～  | 全 体  |
|---------|---|------|-------|-------|-------|------|------|
| 通行区分    | A | 42.9 | 35.1  | 31.1  | 25.0  | 27.3 | 32.6 |
|         | E | 28.3 | 23.2  | 25.0  | 24.1  | 22.4 | 24.6 |
|         | G | 32.4 | 29.4  | 19.6  | 22.5  | 26.9 | 26.3 |
| 進路変更    | A | 26.2 | 26.8  | 18.0  | 15.9  | 20.5 | 22.2 |
|         | E | 16.7 | 12.6  | 15.0  | 12.1  | 12.2 | 13.7 |
|         | G | 27.0 | 23.5  | 8.7   | 17.5  | 19.2 | 19.4 |
| 切り返し    | A | 40.5 | 33.0  | 32.8  | 22.7  | 31.8 | 32.3 |
|         | E | 28.3 | 23.2  | 30.0  | 25.9  | 16.3 | 25.1 |
|         | G | 35.1 | 27.9  | 19.6  | 25.0  | 19.2 | 16.4 |
| 狭 路     | A | 21.4 | 20.6  | 13.1  | 13.6  | 15.9 | 17.4 |
|         | E | 13.3 | 10.5  | 13.8  | 8.6   | 6.1  | 10.8 |
|         | G | 21.6 | 16.2  | 10.9  | 10.0  | 19.2 | 15.2 |
| 坂道発進    | A | 35.7 | 27.8  | 32.8  | 15.9  | 29.5 | 28.5 |
|         | E | 25.0 | 13.7  | 21.3  | 22.4  | 12.2 | 18.7 |
|         | G | 24.3 | 25.0  | 15.2  | 20.0  | 23.1 | 21.7 |
| 踏切通過    | A | 26.2 | 26.8  | 34.4  | 25.0  | 34.1 | 29.2 |
|         | E | 23.3 | 18.9  | 22.5  | 17.2  | 22.4 | 20.8 |
|         | G | 27.0 | 17.6  | 10.9  | 17.5  | 19.2 | 18.0 |
| 方向変換    | A | 7.1  | 6.2   | 0     | 0     | 0    | 3.1  |
|         | E | 5.0  | 7.4   | 1.3   | 0     | 0    | 3.2  |
|         | G | 0    | 2.9   | 0     | 2.5   | 0    | 1.4  |

## (5) 延長教習時限数

教習段階の第3段階修了時には修了検定、第4段階修了時には卒業検定が行われるが、これらの検定に合格しない場合、更に延長教習を受けなければならない。この延長教習に要した時限数は、普通技能教習時限数には含まれていない。そこで、ここでは、修了検定及び卒業検定時に要した延長教習時限数を適性類型との関連で吟味することとした。

### 修了検定延長教習時限数

類型別にみた延長教習時限数を累積度数分布で示したのが図4-83-1、2である。男性についてみると、19歳以下の年少者を除いては、類型間に差異はみられない。19歳以下では、延長教習0時限（つまり、1回の検定で合格した者）の構成比がG型が55パーセントにとどまっているのに対して、A型では70パーセントと1.4倍も高い。分布もA型とG型がよく分離しており、平均延長時限数をみてもA型が0.625時限に対して、G型は1.2093時限と多く、A型とG型の間に差がみられた。

一方、女性については、50歳以上を除いては、各年齢ともA型とG型がよく分離しており、G型の延長教習時限数が長くなっている。男性は19歳以下でG型が第4段階への移行に手間どっているのに対して、女性は、50歳以上を除いては、各年齢ともG型において難易度が高いようである(表4-13)。

### 卒業検定延長教習時限数

類型別にみた延長教習時限数を累積度数分布で示したのが図4-84-1、2である。男性の場合、50歳以上の年齢層において、A型とG型が極めて明瞭に分離している。平均値をみると、A型が0.2978時限に対して、G型は、1.4545時限と約5倍近く長い。また、19歳以下と、25～29歳の年齢層において、有意な差はみられないが、G型の時限数が長くなる傾向がみられる。しかし、30歳代、及び40歳代の中年層にあっては、こうした差異はみられない。

一方、女性は、男性と異なり、全年齢においてA型とG型が、明瞭に分離を示し、G型が修了検定時と同様に時間を要していることが明らかとなった(図4-84-2、及び表4-14を参照)。



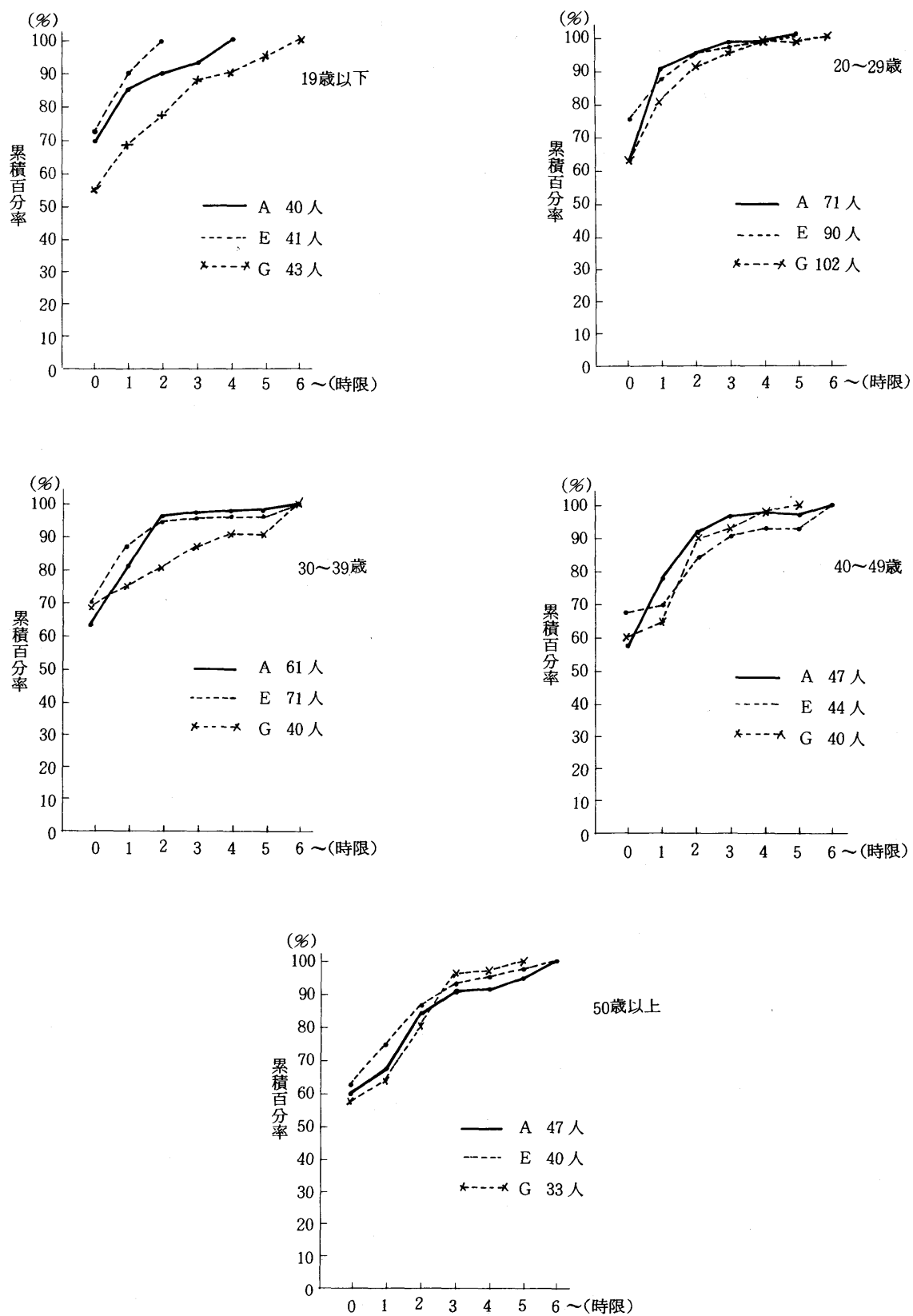


図4-83-1 適性類型別修了検定延長教習時限数(男性)

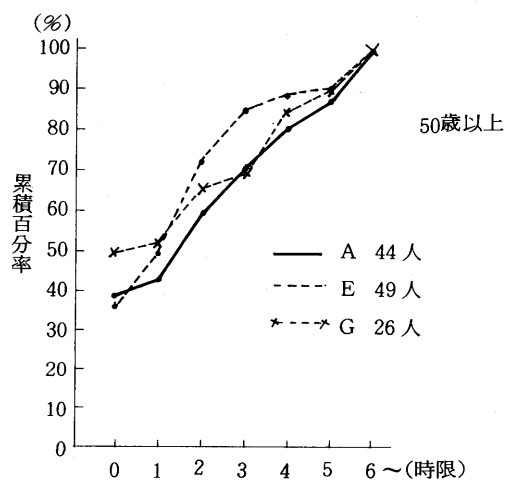
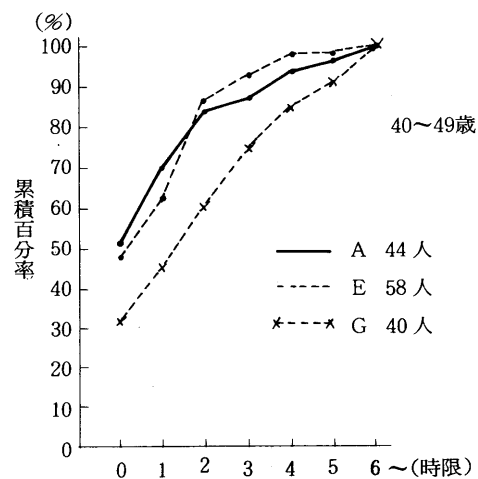
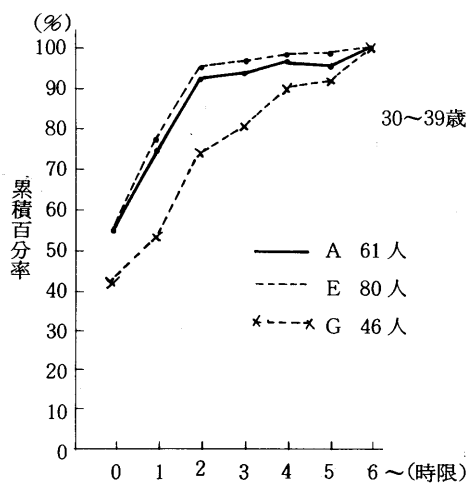
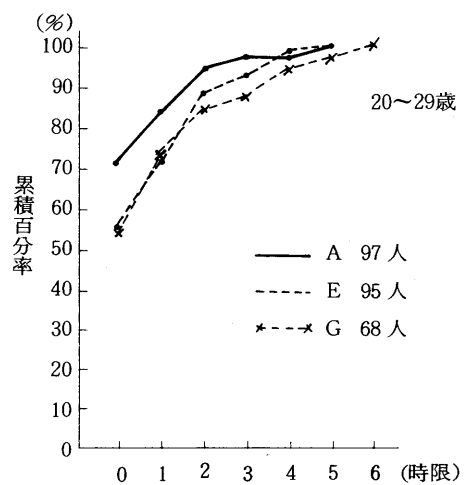
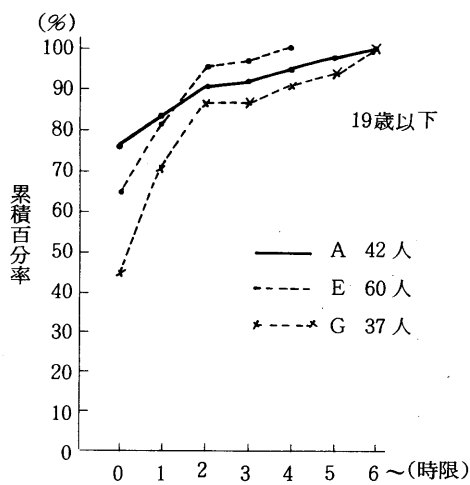


図4-83-2 適性類型別修了検定延長教習時限数(女性)

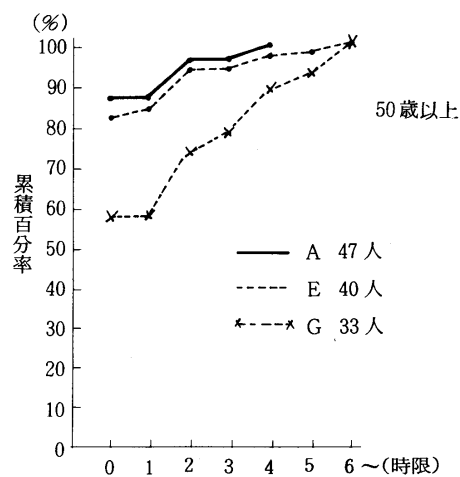
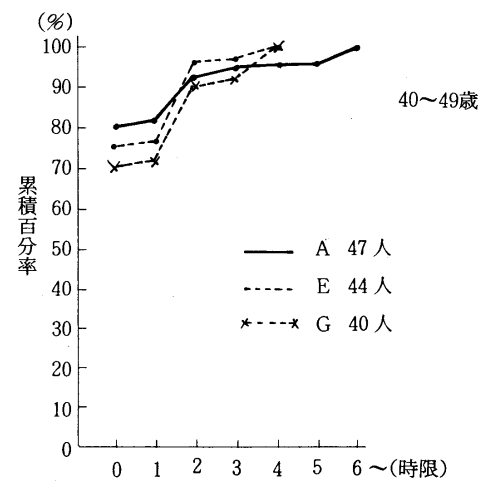
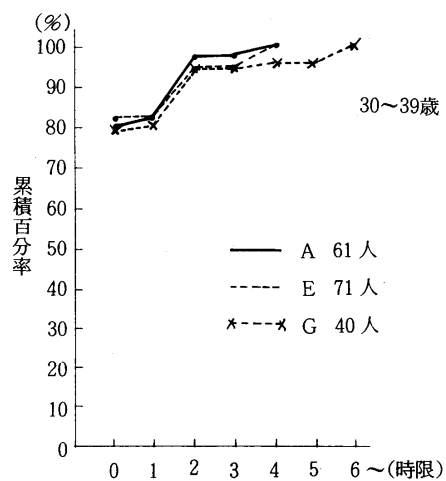
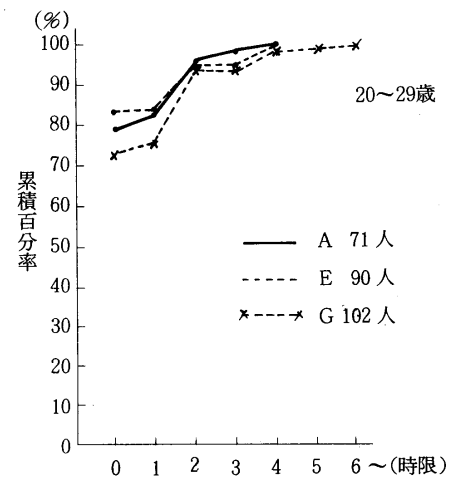
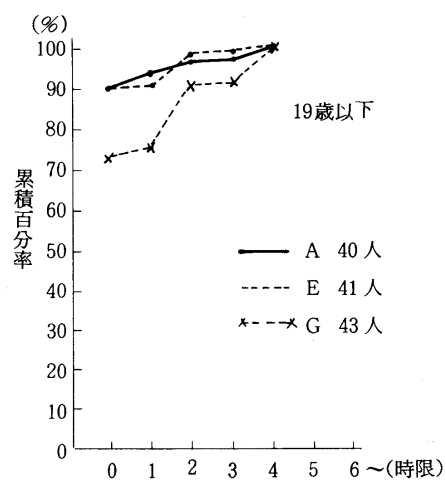


図4-84-1 適性類型別卒業検定延長教習時限数(男性)

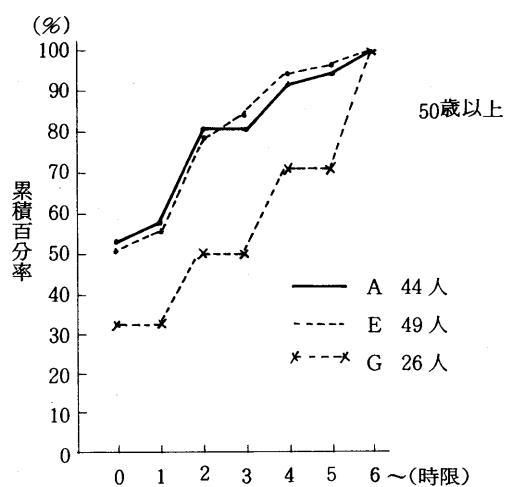
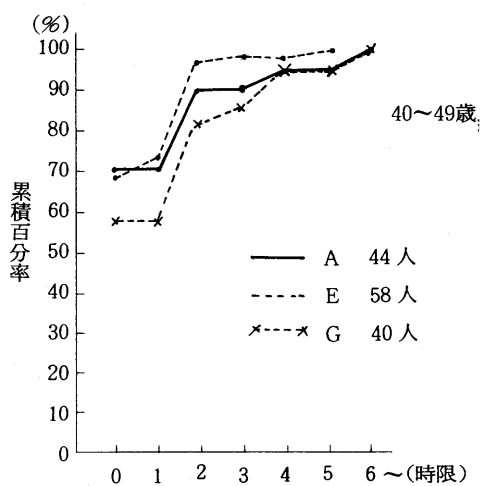
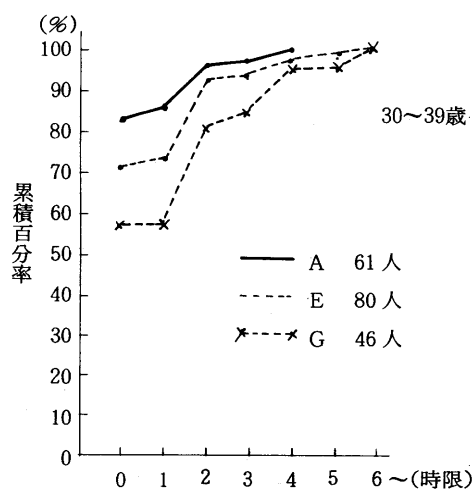
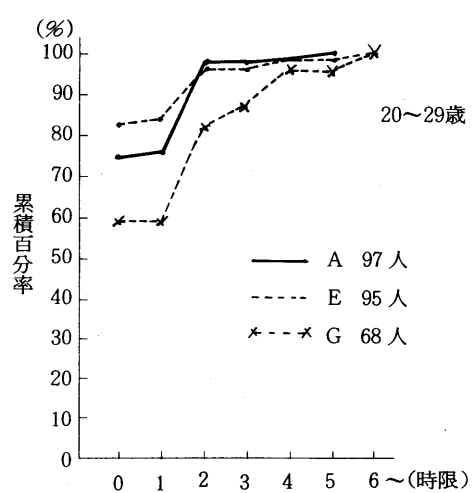
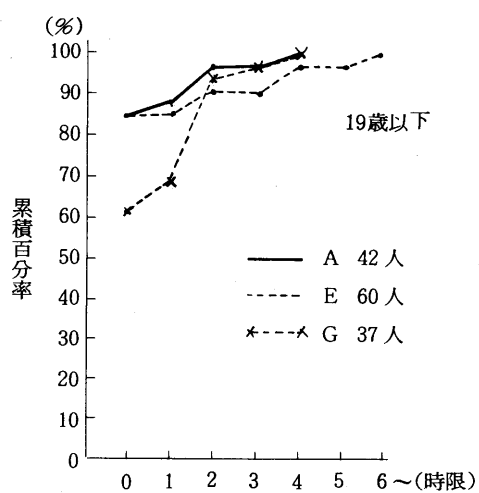


図4-84-2 適性類型別卒業検定延長教習時限数(女性)

男性 表 4-13 適性類型別修検延長教習時限数

| 年齢    | A      |        |    | G      |        |    | t 値     |
|-------|--------|--------|----|--------|--------|----|---------|
|       | 時限     | S. D   | N  | 時限     | S. D   | N  |         |
| ～19   | 0.625  | 1.1915 | 40 | 1.2093 | 1.7802 | 43 | 1.7229  |
| 20～24 | 0.5454 | 0.7537 | 33 | 0.6730 | 1.1327 | 52 | -0.565  |
| 25～29 | 0.5526 | 1.1554 | 38 | 0.78   | 1.40   | 50 | -0.834  |
| 30～39 | 0.5901 | 1.0547 | 61 | 1.05   | 1.9605 | 40 | -1.5108 |
| 40～49 | 0.8085 | 1.2621 | 47 | 0.925  | 1.3471 | 40 | -0.4111 |
| 50～   | 1.0425 | 1.6805 | 47 | 1.0909 | 1.3314 | 33 | -0.1361 |

男性 表 4-14 適性類型別卒業検定延長教習時限数

| 年齢    | A      |        |    | G      |        |    | t 値    |
|-------|--------|--------|----|--------|--------|----|--------|
|       | 時限     | S. D   | N  | 時限     | S. D   | N  |        |
| ～19   | 0.225  | 0.7675 | 40 | 0.6279 | 1.1956 | 43 | 1.7901 |
| 20～24 | 0.5454 | 1.0923 | 33 | 0.5576 | 1.1274 | 52 | 0.0486 |
| 25～29 | 0.2894 | 0.6936 | 38 | 0.74   | 1.3822 | 50 | 1.8201 |
| 30～39 | 0.377  | 0.8595 | 61 | 0.525  | 1.2605 | 40 | 0.6944 |
| 40～49 | 0.5106 | 1.2313 | 47 | 0.75   | 1.276  | 40 | 0.8785 |
| 50～   | 0.2978 | 0.8318 | 47 | 1.4545 | 1.9699 | 33 | 3.5496 |

女性

| 年齢    | A      |        |    | G      |        |    | t 値    |
|-------|--------|--------|----|--------|--------|----|--------|
|       | 時限     | S. D   | N  | 時限     | S. D   | N  |        |
| ～19   | 0.6428 | 1.4283 | 42 | 1.3513 | 1.7983 | 37 | 1.9242 |
| 20～24 | 0.549  | 1.1715 | 51 | 1.0322 | 1.494  | 31 | 1.6085 |
| 25～29 | 0.5434 | 0.8871 | 46 | 1.081  | 1.6562 | 37 | 1.8672 |
| 30～39 | 0.9508 | 1.5321 | 61 | 1.6739 | 1.9556 | 46 | 2.1241 |
| 40～49 | 1.1363 | 1.6079 | 44 | 2.1    | 1.9845 | 40 | 2.4242 |
| 50～   | 2.1818 | 2.2232 | 44 | 1.8846 | 2.2508 | 26 | 0.5311 |

女性

| 年齢    | A      |        |    | G      |        |    | t 値     |
|-------|--------|--------|----|--------|--------|----|---------|
|       | 時限     | S. D   | N  | 時限     | S. D   | N  |         |
| ～19   | 0.3095 | 0.8406 | 42 | 0.7297 | 1.0966 | 37 | 1.8988  |
| 20～24 | 0.5686 | 1.1358 | 51 | 1.2903 | 1.5956 | 31 | 2.3561  |
| 25～29 | 0.5    | 0.8628 | 46 | 1.1351 | 1.7820 | 37 | 2.10125 |
| 30～39 | 0.3934 | 0.9708 | 61 | 1.2608 | 1.744  | 46 | 3.2396  |
| 40～49 | 0.619  | 1.1251 | 42 | 1.275  | 1.7539 | 40 | 2.0     |
| 50～   | 1.3409 | 1.8036 | 44 | 2.7692 | 2.4707 | 26 | 2.7406  |

P &lt; 1.980 .05

## (6) みきわめによる不合格率

各技能教習段階毎に、その段階の修了時にそれぞれの技能教習項目に対する習熟度が総合運転においてチェックされており、これをみきわめと称している。そこで、各技能教習項目の習熟度と適性類型との関連について吟味することにより、資質の劣る者が、どの教習段階のどのような教習項目を不得手としているかについて検討する。

### 第1段階

第1段階におけるみきわめ項目は、①車の乗降時の安全確認、②運転装置の名称、③正しい運転姿勢、④発進及び停止、⑤変速操作、⑥ハンドル操作の6項目がチェックされる。これらの6項目の不合格率を類型別に示したものが図4-85である。車の乗降時の安全確認、運転装置の名称、正しい運転姿勢等ごく基本的な項目については、その不合格率が男女ともに低く、類型差もみられない。しかし、実際に車を走行させる場面(発進及び停止、変速操作、ハンドル操作)では不合格率が高くなり、ことに女性においてより高率となる(この点については、4-4(1)を参照)。そこで、男性について、類型差を比較すると、各類型ともほぼ同率の不合格率を示しており、特に類型間の差異は認められない。しかし、女性においては、「発進及び停止」がA型の不合格率21パーセントに対してG型は31パーセント、「変速操作」がA型で24パーセントに対してG型が35パーセント、「ハンドル操作」がA型で27パーセントに対してG型が34パーセントと、いずれもG型の不合格率が、10パーセント前後高く、女性のG型が先ず基本的な車の動かし方において手間どることがわかる。

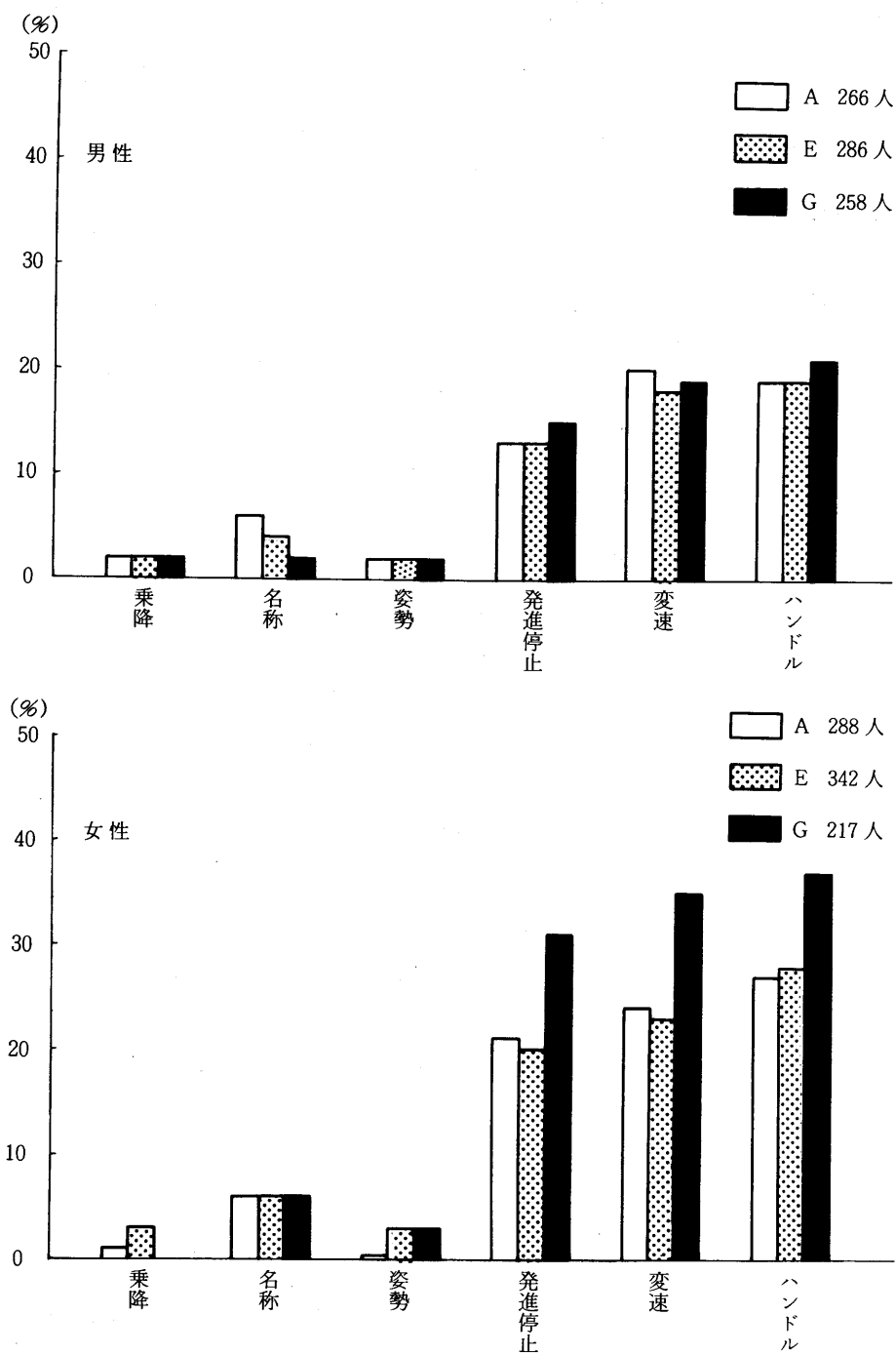


図4-85 適性類型別第1段階みきわめ不合格率

## 第2段階

第2段階では、第1段階で習得した発進、停止、変速操作、ハンドル操作など、車を走行させるごく基本的な技能を更に実際の道路条件に近い場面において的確に、しかも円滑に操作することに重点が置かれている。第2段階におけるみきわめ項目については、4-4ですすでに詳述しているので、ここでは簡単にとどめるが、①発進、停止、②アクセル及びクラッチの調和、③変速

操作、④速度調節、⑤停止目標線に停止、⑥車両感覚、⑦坂道でのギアの選択及びエンジンプレーキ、⑧後退時のハンドル操作等、8項目についてチェックが行われる。これらの教習項目の不合格率を類型別に示したのが図4-86である。

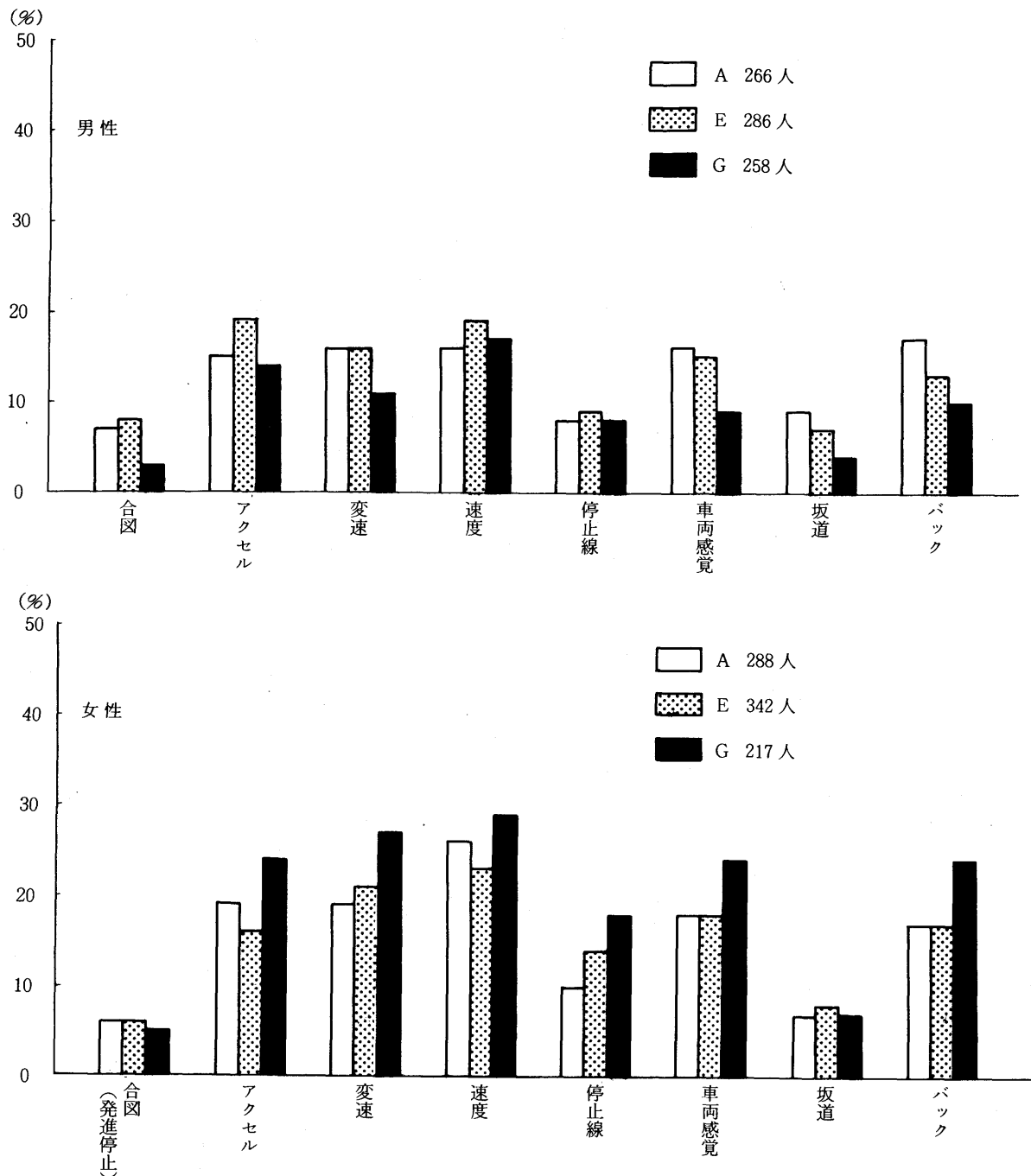


図4-86 適性類型別第2段階みきわめ不合格率

まず、男性についてみると、第1段階と同様に、類型間における大きな差異はみられない。次に女性についてみると、男性と異なり、いくつかの特徴がみられる。「発進、停止」と「坂道」については、類型間に全く差異はない。不合格率に差異のあるものは、「アクセルとクラッ

チの調和」でA型が19パーセントに対してG型が24パーセント、「変速操作」では、A型が19パーセントに対して、G型が27パーセント、「停止目標線への停止」では、A型が10パーセントに対して、G型は18パーセント、「車両感覚」では、A型が18パーセントに対して、G型は24パーセント、そして「バック」では、A型が17パーセントに対して24パーセントといずれも、5～8パーセント、G型の不合格率が高い。

### 第3段階

第3段階では、それぞれのコースに調和した速度で車を的確に誘導することができるか、又交通の法規に従った運転が出来るかという点に重点が置かれる。第3段階におけるみきわめ項目は、①通行区分や一時停止など標識に従った運転、②右左折、③進路変更、④見通しのきかない交差点、⑤切り返し、⑥狭路、⑦坂道、⑧踏切、⑨方向変換の9項目についてチェックが行われる。これらの教習項目における不合格率を類型別に示したのが、図4-87である。

男性についてみると、これまでと同様に類型間における差異はみられない。右左折、狭路では、G型の不合格率がわずかに低い大きな差ではない。女性については、これまでになく明瞭な差異がみられる。格差の大きい項目は「進路変更」でA群の不合格率が26パーセントに対して、G群は42パーセントと1.6倍も高い率を示している。「切り返し」は、A型21パーセントに対して、G型が34パーセントとこれもG型が1.6倍も高い率を示している。次いで、「狭路」は、A型が18パーセントに対してG型が26パーセント、「方向変換」はA型が26パーセントに対して、G型が35パーセントと、いずれもG型の不合格率が高い。

### 第4段階

第4段階では、これまでに習得した運転技能及び交通法規に対する知識を土台として、実際の道路において、歩行者や他の交通、あるいは道路の状況に対する判断と処置の仕方を習得すると共に、他の交通の流れに同調して、安全、正確かつ円滑な運転ができるかという点に重点がおかれている。

第4段階におけるみきわめ項目は、①遵法運転、②交通状況に応じた連携操作、③各教習項目の安全性、正確性、円滑性、の3項目についてチェックが行われる。

これらの教習項目の不合格率を類型別に示したのが図4-88である。

男性については、これまでと同様、類型間に大きな差はなく、ただ③の円滑な運転において、G型の不合格率がわずかに低いという結果がみられる。

女性については、②の連携操作において著しい違いがみられる。つまりA型の不合格率が21パーセントであるのに対して、G型は38パーセントとG型が1.8倍も高い不合格率を示している。③の各教習項目の安全、正確、円滑さについても、A型が20パーセントであるのに対して、G型は32パーセントと、これもG型が1.6倍も高い不合格率を示している。

遵法運転については、類型差はみられないが、実際の交通場面での走行において、その交通場



面に対応した適切な速度で走行するためのブレーキや、ハンドル操作の連携操作の習得が、G型において問題となっている。

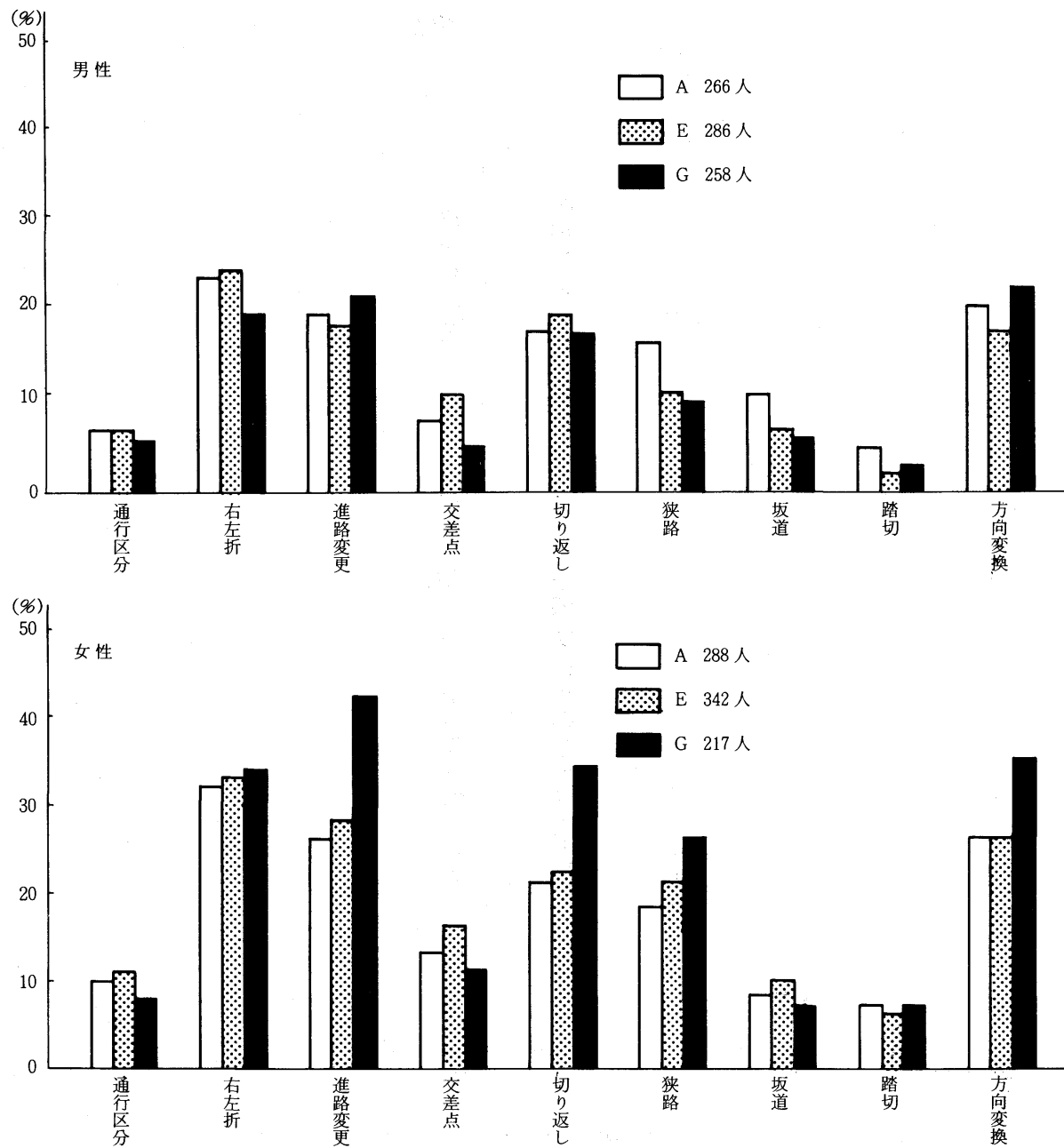


図4-87 適性類型別第3段階みきわめ不合格率

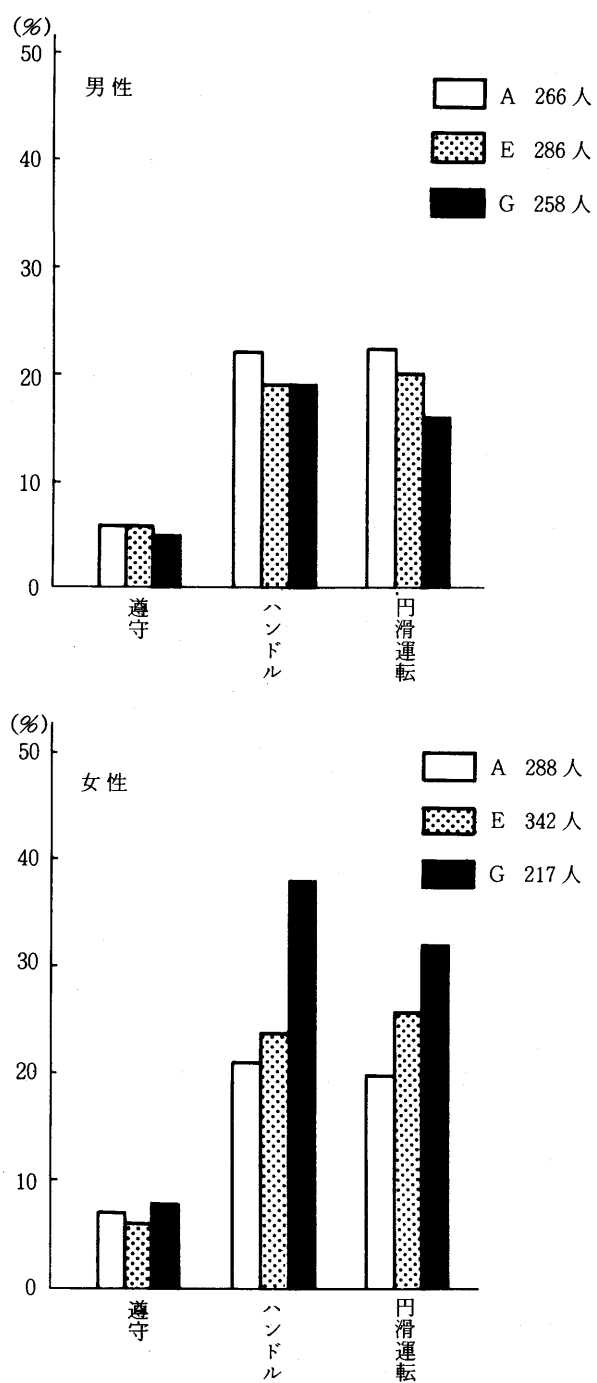


図4-88 適性類型別第4段階みきわめ不合格率

以上、各技能教習段階におけるみきわめ項目の不合格率を類型別にみてきたが、男性については、いずれも、類型間の差異はみられなかった。しかし、女性については、実際に車を走らせる段階において、すでにG型の特性があらわれてきており、これが最も複雑な連携動作の求められる第3段階と第4段階において、不合格率の格差が大きくなり、ここで教習進度を遅らせていることが確認できた。

## 4-6 学科試験に関するもの

### (1) 平均誤答率

今回の調査では、都合によって、全調査地域を共通の問題で行うことが不可能であったため、8県のうち3県のみ共通問題によって学科試験を実施し、他の5県は、それぞれ独自の設問によって模擬学科試験をそれぞれの教習所での学科30時限修了以降の教習生を対象として実施したものである。

県別の年齢層別サンプル数は、表4-15に示す通りである。

表4-15 県別学科試験サンプル数

| 県別  | ～19歳 |     | 20～24歳 |     | 25～29歳 |     | 30～34歳 |     | 35～39歳 |     | 40～49歳 |    | 50歳～ |    | 合 計   |       |
|-----|------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|----|------|----|-------|-------|
|     | 男性   | 女性  | 男性     | 女性  | 男性     | 女性  | 男性     | 女性  | 男性     | 女性  | 男性     | 女性 | 男性   | 女性 | 男性    | 女性    |
| 青 森 | 69   | 21  | 21     | 51  | 14     | 24  | 35     | 75  | 24     | 33  | 14     | 12 | 3    | 1  | 145   | 142   |
| 新 潟 | 61   | 27  | 12     | 30  | 3      | 13  | 15     | 43  | 10     | 20  | 5      | 6  | 3    | 1  | 94    | 97    |
| 長 野 | 67   | 22  | 22     | 28  | 13     | 23  | 35     | 51  | 16     | 51  | 6      | 12 | 17   | 9  | 141   | 139   |
| 愛 知 | 42   | 21  | 22     | 35  | 0      | 6   | 22     | 41  | 4      | 7   | 2      | 3  | 0    | 0  | 70    | 72    |
| 奈 良 | 78   | 31  | 31     | 52  | 9      | 17  | 40     | 69  | 13     | 36  | 9      | 6  | 7    | 2  | 147   | 144   |
| 山 口 | 63   | 23  | 30     | 73  | 10     | 35  | 40     | 108 | 22     | 63  | 9      | 11 | 13   | 1  | 147   | 206   |
| 徳 島 | 65   | 38  | 33     | 43  | 4      | 21  | 37     | 64  | 14     | 32  | 11     | 5  | 9    | 2  | 136   | 141   |
| 宮 崎 | 62   | 21  | 21     | 49  | 14     | 26  | 35     | 75  | 17     | 59  | 6      | 13 | 5    | 2  | 125   | 170   |
| 合 計 | 507  | 204 | 192    | 361 | 67     | 165 | 259    | 526 | 120    | 301 | 62     | 68 | 57   | 12 | 1,005 | 1,111 |

学科試験は、法規、構造、安全知識とからなる100問をもって作られており、これらの配分はある程度の総合がなされるように勘案されている。

これら100問の年齢層別の性別誤答率は図4-89-1～3に示してあるが、図4-89-1は共通問題\*を実施した3県の結果、図4-89-2は他の5県それぞれの結果である。

共通問題実施の県では、その平均誤答率は図の右端のかっこの中に示した数字だが、いずれも7.8パーセントから11.5パーセントの間にあり、男女差はまったくみとめられない。しかし、年齢層別にみると、A、B、C県いずれも独得な変化を示すが、誤答率のもっとも低い年齢層は、男性の場合25～29歳で、以降加齢と共に誤答率に上昇する傾向を示している。女性もほぼ同様な傾向だが、男性ほど顕著ではない。しかし、若年と高齢受験者で、学科試験の誤答率に高い点は、男、女、各県別に共通した傾向といえる。

\*巻末の学科試験問題を参照

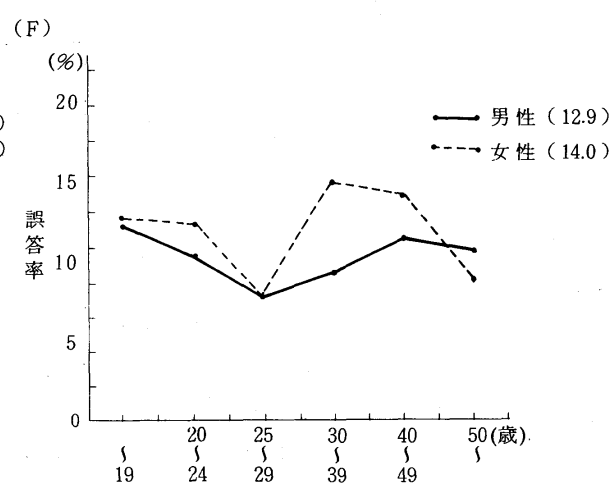
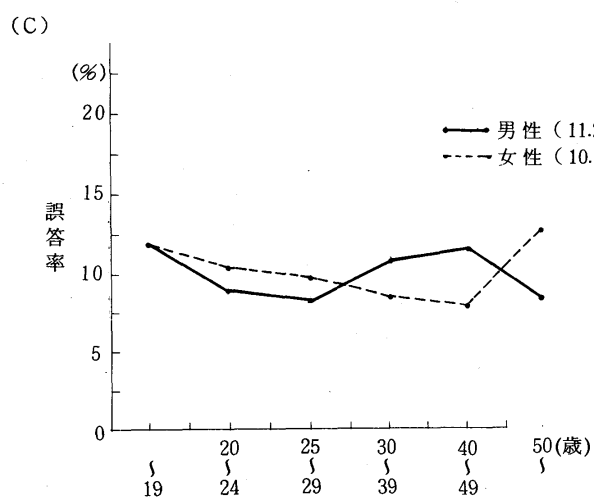
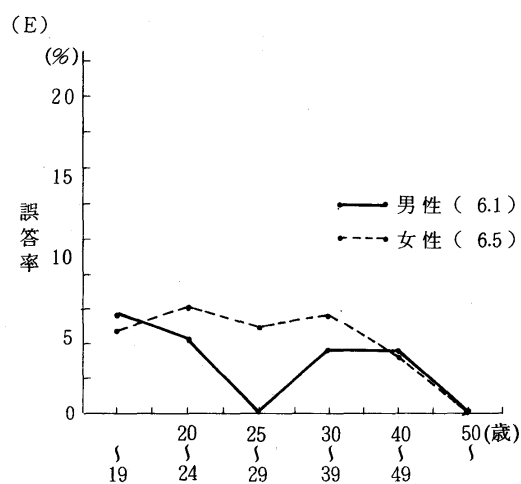
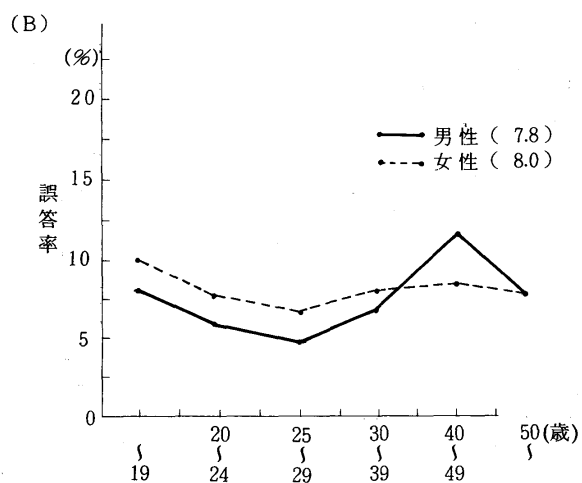
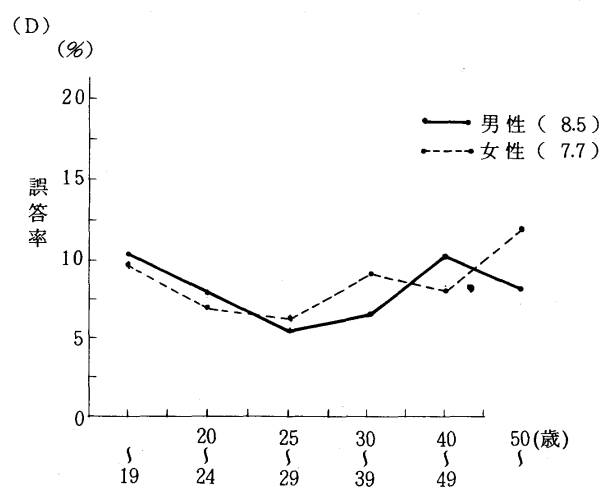
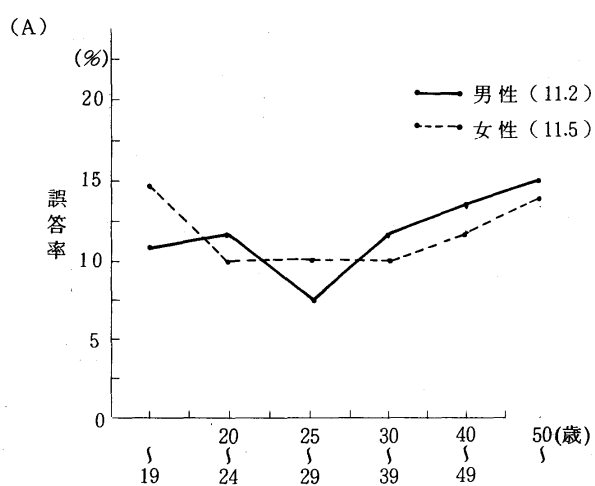


図4-89-1 性別年齢別誤答率(共通問題実施県)

図4-89-2 性別年齢別誤答率(個別問題実施県)

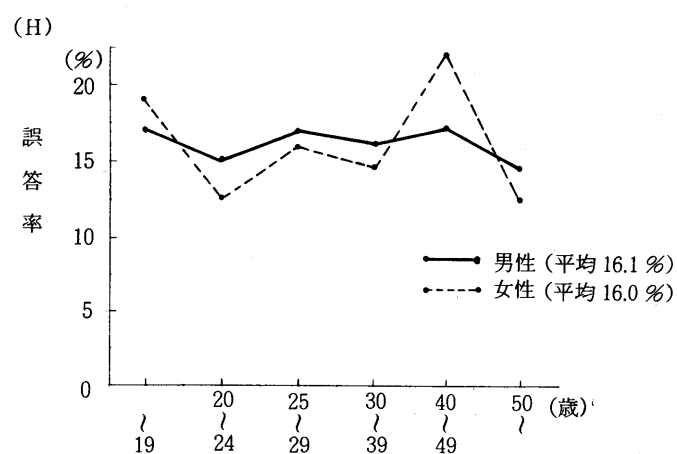
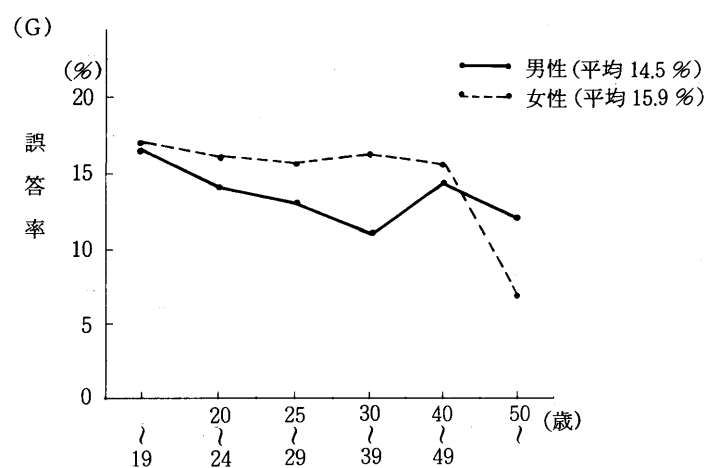


図 4 - 8 9 - 3 性別年齢別誤答率(個別問題実施県)

## (2) 性別にみた問題の特性

### イ 男女に共通した誤答

まったく同一の試験問題1(巻末参照)を実施したA、B、Cの3県で、男性、女性共に共通して誤りの多い問題を、多い順に5項目、さらに、各県独自の試験問題を実施した5県(D～H)における誤りの多い項目を各県3個ずつ多い順に抽出して分類整理したのが、表4-16である。

当然のことながら、各県の示す誤答率は、すでに、図4-89-1と89-2で示したように、種々の条件の差などからそれぞれことになっている。したがって、同一の試験問題を実施した3つの県の各項目の誤答率(%)も必ずしも同じ程度とはならない。ただし、誤答率の高いものの傾向は共通問題を実施すればきわめて類似しているため、上に述べたような分類を試みたわけである。

表4-16には、誤答率の高い項目の、それぞれのパーセントの数字を示してある。表にしたがって検討するが、まず、定義、もしくは法令に関連したもので、「けん引免許」に関する知識が必ずしも十分でないことが指摘される。ことに850kgの車といった重量指定のある場合、もしくは故障車のけん引に対して、こうした体験の頻度の低いことも予想してか、これへの誤答率は、たとえば、F、G両県では60パーセントに達している。

また、トラックの荷台への必要最少限度の人を乗せられるか否かの問題にも誤答が多い。同様に、「道路工事区域の端から5m以内の地点での停止」についてもこれを誤りとする解答がみられる。

次に、実際の運転挙動と関連した問題では、「緊急車接近に対し、道路の左側を徐行」に関し、誤解答が多い。これは、一時停止をしなければならない点に着目していない結果といえる。同じ様な問題としては、「優先道路へ入る際、一時停止し、他の車の進行妨害の禁止」についてこれを正しいとする割合が高い点も注目される。

さらに、「高速道路の減速車線で故障した際の措置として、車を移動しなければならぬことに、抜け道のあることに気付かず、これを正解としている割合が高く、A、C両県での誤答率は、男性、女性いずれも80パーセントをこえている。これは、本来、路肩や路側帯への移動が必要なのに、文章の他の手続が詳細にかいてあるため、気付かなかった為と考えられる。

若干、誤答率は低いが、受験者の認識の不足を示しているものに、「上り坂での発進がむずかしいため、下りの車が先行する」という問題がある。これは、上り優先という感覚の育成が十分になされていない点でもあり、今後の検討を必要としよう。

また、メカに関連する問題としては、「ブレーキペタルのふみしろの問題」、「ハンドブレーキの引きしろ」、「空走距離は速度に関係ない」といった問題では、そこにかかっている数字、もしくは文章の構成上の問題があるだろうが、いくつかの県において誤答率が高い。

最後に標識の問題では、「消火栓標識から10メートル以内の駐禁」という問題では5メートルが正解であることから、数字の記憶のあいまいさが結果となっている。

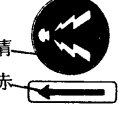
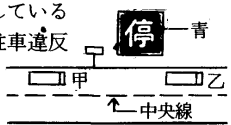
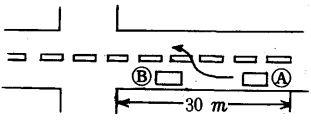
また、トラックのシンボルの通行禁止では、大型貨物のみとするのが誤りであるのに、これに

正解を与えているケースである。これは貨物の分類のあいまいなことと関係している。これでは、男性、女性いずれも70パーセントの誤答率に達している。

この他、補助標識の理解の不十分な点が二、三の問題で指摘され、また、「停車可」の標識の理解、交差点附近での追い越しの出来る範囲などについての知識の不足などもあわせて指摘出来る。

表4-16 男性、女性に共通して多い誤答項目と誤答率(%)

| 項目                                                                         | A  |    | B  |    | C  |    | D  |    | E  |    | F  |    | G  |    | H  |    |
|----------------------------------------------------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|                                                                            | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 |
| 850 kgの故障車をけん引するときはけん引免許はいらない。                                             |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 65 | 62 | 68 | 79 |    |    |
| 故障車をクレーンでけん引するときは、けん引免許が必要である。                                             | 65 | 66 | 28 | 27 | 54 | 53 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 貨物自動車に荷物を積んだときは、その荷物の積みおろしのための必要最少限度の人を荷台に乗せることができる。                       |    |    |    |    |    |    |    |    | 28 | 26 |    |    |    |    |    |    |
| 道路工事区域の端から5 m以内の地点で、歩道を歩いている友人を乗せるため停止した。                                  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 57 | 59 |
| 交差点付近を通行中、緊急自動車が近づいてきたので、交差点をさけ道路の左側に寄って除行した。                              | 61 | 48 | 29 | 33 | 37 | 38 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 優先道路、または幅員が広い道路に入ろうとする車は、必ず一時停止し、その道路を通行する車などの進行妨害をしてはならない。                |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 64 | 69 | 60 | 52 |
| 高速道路の減速車線で故障し、運転することができなくなったので、非常点滅表示灯をつけ、停止表示器材を置いて後続車に停止していることがわかるようにした。 | 81 | 82 | 75 | 69 | 87 | 86 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 駐車や停車が禁止されている場所でも、客待ちや荷物の積みおろしで運転者がすぐ運転できるときは車を止めておくことができる。                |    |    |    |    |    |    |    |    | 24 | 31 |    |    |    |    |    |    |
| 坂道では、上り坂での発進はむずかしいので、下りの車が先に行き、上りの車に広く道をあけてやるとよい。                          | 47 | 40 | 27 | 17 | 36 | 44 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| ブレーキ・ペダルを軽く踏み込んで、ブレーキが効き始めるまでペダルの動く範囲は、30～50ミリメートル程度がよい。<br>(四輪車)          |    |    |    |    |    |    | 39 | 42 |    |    |    |    |    |    |    |    |

| 項目                                                                                                                               | A  |    | B  |    | C  |    | D  |    | E  |    | F  |    | G  |    | H  |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|                                                                                                                                  | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 |
| 運行前点検で、ハンドブレーキレバーの引きおろしはできるだけ少いほうがよい。                                                                                            |    |    |    |    |    |    |    |    | 26 | 22 |    |    |    |    |    |    |
| 空走距離は、速度や路面には関係ないが、制動距離は大きな関係がある。                                                                                                |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 83 | 74 |    |    |
| 右の標識の設けられている位置から10メートル以内の場所は駐車禁止である。<br>        | 59 | 48 | 40 | 37 | 45 | 55 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 右の標識のある道路は、大型貨物自動車は通行できないが、他の自動車は通行してもよい。<br>   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 75 | 71 |    |    |    |    |
| 右の標識のある所は、警笛を鳴らして注意して運転しなければならない。<br>           |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 49 | 49 |
| 右のような標識がある場所では、道路の幅が6メートル以上なければ駐車をしてはならない。<br> |    |    |    |    |    |    | 52 | 36 |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 右の位置に駐車している甲車と乙車は、駐車違反とならない。<br>              |    |    |    |    |    |    | 40 | 41 |    |    |    |    |    |    |    |    |
| <br>上のような場所では、たとえ前後が安全であっても④車は③車を追い越してはならない。  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 65 | 53 |    |    |    |    |

#### ロ 女性に多い誤答項目

男性にくらべて女性に多く見られる誤答項目を分類して整理したものが表4-17である。ここでもイと同様、県によって誤答率そのものは相違があり、このため、男性、女性いずれも絶対的な誤答率が高く、かつ、女性がさらに高い項目を抽出した。

表4-17にみられるように、実際の走行時の問題、法令、標識などの設問のいくつかに女性の誤答率が男性のそれにくらべて高いものがみられる。以下表にしたがって述べる。

まず、「高速道路の本線上での故障の処置」として、車の移動の手順の誤りに気付かないのが、女性に高い誤答率となっており、男性の37パーセントにくらべ56パーセントとなっている。これは、男性、女性共通の問題のところに見られたのとまったく同様なパターンであるが、先の場合は「減速車線」での故障であり、今の場合は「本線車道」での故障との差があり、女性の場合これに気



付く割合が低いために誤答率が上がったとも考えられる。

次に、「道路外の施設からの出入りのため、歩道を横切の際の処置」として、歩行者の進行の妨害とならぬよう徐行せねばならないとするのは、「一時停止」の誤りであり、これは、共通問題を実施したA、Cの両県において、女性の誤答率が高くなっている。

また特色として、「こう配の急な上り坂は徐行しなければならない」という問題に対して、これを正答とする割合が、男性29パーセントに対して、女性は46パーセントと高い。これは運転動作の面で上りが下りにくらべ、むずかしいことから「上り優先」の原則のあることに気付いていない。

同様な誤りは、「下り坂でエンジンプレーキを連続して使い過ぎるとエンジンに支障が生じる」という問題で、女性では29パーセントが誤答を示している。これは、エンジンプレーキというものの理解が不十分な面を披瀝しているものといえよう。

また、「エンジンオイルのチェック法」について、エンジンをアイドル状態で行なうとする割合が女性に多く、男性の誤答率29パーセントにくらべて65パーセントと高い（H県）。これは、車両点検、構造に女性が弱いという一面を示している。

この他、「雨の中でのハイドロプレーニング現象の有無」で女性の誤答率が、男性の26パーセントに対して45パーセントと高くなっており（E県）、ハイドロプレーニングといった言葉の不十分さを示している。

また、一般道路の大型自動車の最高速度も男性の誤答率46パーセントにくらべて、女性で59パーセントと高い。

次に標識関係の女性に誤答の多い問題をみると、「左折可」、「バス優先」、「進入禁止」などの正しい理解が男性にくらべてやや劣っている（E県）。また、「転回禁止」「立入禁止部分」の標示への女性の理解が共通問題を実施したA、B、C県において低いことが示されている。

以上の様な学科試験の誤答率に女性が高い項目をみると、若干構造、法令についての理解が弱い面はあるものの、男性の示す高い誤答率の項目と大きな差はみとめられていない。

表 4－1 7 女性受験者に多い誤答項目と誤答率(%)

| 項目                                                                              | A  |    | B  |    | C  |    | D  |    | E  |    | F  |    | G  |    | H  |    |
|---------------------------------------------------------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|                                                                                 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 |
| 高速道路の本線車道で故障のため運転することができなくなったときは、危険であるから、すぐに車から離れ近くの非常電話でレッカー車を呼び、すみやかに車を移動させる。 |    |    |    |    |    |    |    |    | 37 | 56 |    |    |    |    |    |    |
| 駐車場など、道路外の施設から出入りするため歩道を横切るとき、歩行者の通行を妨げないよう徐行しなければならない。                         | 36 | 49 | 19 | 18 | 37 | 43 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

表 4 - 1 7 女性受験者に多い誤答項目と誤答率(%)

| 項目                                                               | A  |    | B  |    | C  |    | D  |    | E  |    | F  |    | G  |    | H  |    |
|------------------------------------------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|                                                                  | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 |
| 坂道では、上り坂での発進はむずかしいので、下りの車が先に行き、上りの車に広く道をあけてやるとよい。                |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 29 | 46 |    |    |
| 下り坂でエンジン・ブレーキを連続して使い過ぎると、エンジン（機関）に支障が生ずる。                        |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 10 | 29 |    |    |
| エンジンオイルの量をしらべるときは、エンジンをアイドリング状態にしてオイルレベルゲージでみる。                  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 29 | 65 |
| 雪の中を高速で運転すると、スリップしたりハイドロプレーニング現象を起こすので注意する。                      |    |    |    |    |    |    |    |    | 26 | 45 |    |    |    |    |    |    |
| 一般道路における大型自動車の最高速度は、60キロメートル毎時である。                               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 46 | 59 |    |    |    |    |
| 道路の右端や信号機に右の表示板があるとき車は、前方の信号が「赤」や「黄」であっても、まわりの交通に優先して左折することができる。 |    |    |    |    |    |    |    |    | 24 | 38 |    |    |    |    |    |    |
| 右の標識と標示は同じ意味である。                                                 |    |    |    |    |    |    |    |    | 46 | 65 |    |    |    |    |    |    |
| 右の標識で指定された通行帯は、交通が混雑しているとき青は、前後にバスなどが見えなくても、他の自動車は入るべきでない。       |    |    |    |    |    |    |    |    | 35 | 46 |    |    |    |    |    |    |
| 右の標識は対面する車から見ると同じ意味である。                                          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 34 | 47 |
| 右の標示は回転禁止の区間の終わりを示している。                                          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 右の道路標識は、「停止禁止部分」を表わしている。                                         |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

#### 4-7 アンケート調査の結果

教習簿を分析した各県（既出）の卒業試験終了後で免許取得直前の人達に対し、教習所での体験、不安感などについてたずねたものである。サンプル数は表4-18に示すように男性1,458人、女性1,452人計2,910人であり、男性では19歳未満が全体の約半数、60歳以上は11人であった。女性では、50歳代が20人、50歳以上の免許取得者はゼロであった。このため、男性では50歳以上を一括して74人、女性では40歳以上を一括し、130名としてその後の分析を試みた。

##### (1) 学科試験に関する問題

表4-18 県別、年齢別サンプル構成(アンケート調査)

男性

| 県別 \ 年齢別 | ～19 | 20～24 | 25～29 | 30～39 | 40～49 | 50～59 | 60～ | 計     |
|----------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-------|
| 北海道      | 101 | 49    | 7     | 13    | 10    | 4     | 0   | 184   |
| 青森       | 79  | 30    | 9     | 16    | 9     | 4     | 2   | 149   |
| 新潟       | 105 | 16    | 10    | 7     | 8     | 4     | 0   | 150   |
| 長野       | 95  | 19    | 8     | 12    | 5     | 8     | 2   | 149   |
| 愛知       | 107 | 35    | 10    | 7     | 7     | 8     | 1   | 175   |
| 奈良       | 71  | 43    | 10    | 12    | 8     | 5     | 2   | 151   |
| 山口       | 88  | 57    | 12    | 17    | 14    | 10    | 2   | 200   |
| 徳島       | 56  | 31    | 21    | 18    | 15    | 7     | 2   | 150   |
| 宮崎       | 56  | 30    | 16    | 17    | 8     | 13    | 0   | 150   |
| 計        | 768 | 310   | 103   | 119   | 84    | 63    | 11  | 1,458 |

女性

| 県別 \ 年齢別 | ～19 | 20～24 | 25～29 | 30～39 | 40～49 | 50～59 | 60～ | 計     |
|----------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-------|
| 北海道      | 33  | 60    | 28    | 57    | 8     | 3     | 0   | 189   |
| 青森       | 31  | 44    | 18    | 49    | 7     | 1     | 0   | 150   |
| 新潟       | 58  | 41    | 24    | 18    | 9     | 1     | 0   | 151   |
| 長野       | 27  | 36    | 14    | 50    | 20    | 4     | 0   | 151   |
| 愛知       | 39  | 43    | 26    | 49    | 8     | 1     | 0   | 166   |
| 奈良       | 25  | 41    | 23    | 43    | 12    | 1     | 0   | 145   |
| 山口       | 32  | 64    | 31    | 59    | 13    | 1     | 0   | 200   |
| 徳島       | 34  | 30    | 28    | 28    | 24    | 6     | 0   | 150   |
| 宮崎       | 29  | 50    | 15    | 45    | 9     | 2     | 0   | 150   |
| 計        | 308 | 409   | 207   | 398   | 110   | 20    | 0   | 1,452 |

学科試験とは直接の関係はないが「免許をとってどの位で運転するか」という設問に対し、男性では47.3パーセントが直ぐに、43.3パーセントが車が入ったら直ぐと全体の90パーセントが直ぐにハンドルを握るとしており、女性でもほぼ同様な結果を示している。「しばらくは運転しない」という回答をした人は、平均して8.5パーセント程度にすぎない(図4-90)。

男性では年齢層別に差がみとめられないが女性では加齢と共に「直ぐに運転する」とする割合がふえており(カイ二乗検定で有意差あり)、30歳代の女性では65パーセントの人が「直ぐに運転をする」という様に現実的に車を運転する必要性を感じている。

全体的に学科に関するものを、

①法令の問題(教程1~20)

②構造の問題(教程21~25)

③安全知識の問題(教程26~30)

に分けてみると、男性、女性とも③安全知識に対して「難しい」、「やや難しい」とする割合が他の二つよりも低く、男性でそれぞれ6.5パーセント、33.5パーセント、女性、4.7パーセント、42.1パーセントとなっている(図4-91-1~3)。これについて、男性では構造の問題が易しく、「非常に難しい」7.8パーセント、女性では、構造が「非常に難しい」とする人が19.3パーセント、「やや難しい」が63.7パーセントと男性とは異った回答を示している。法令においては、難易度に男女差はみられない。

このように、学科カリキュラムの中で、車の構造について女性は難しいとする印象が強い。興味ある点は男性では、いずれの学科も加齢と共に難しさが増して来るのに対し、女性では年齢的な差がない点である。つまり、免許取得後の年齢的特徴は男性のみにあらわれ、女性にはあらわれていない。これは、教程の中で特徴的なものの難易度について尋ねた際にもっとも明らかとなっているのでこれを細かく検討する。

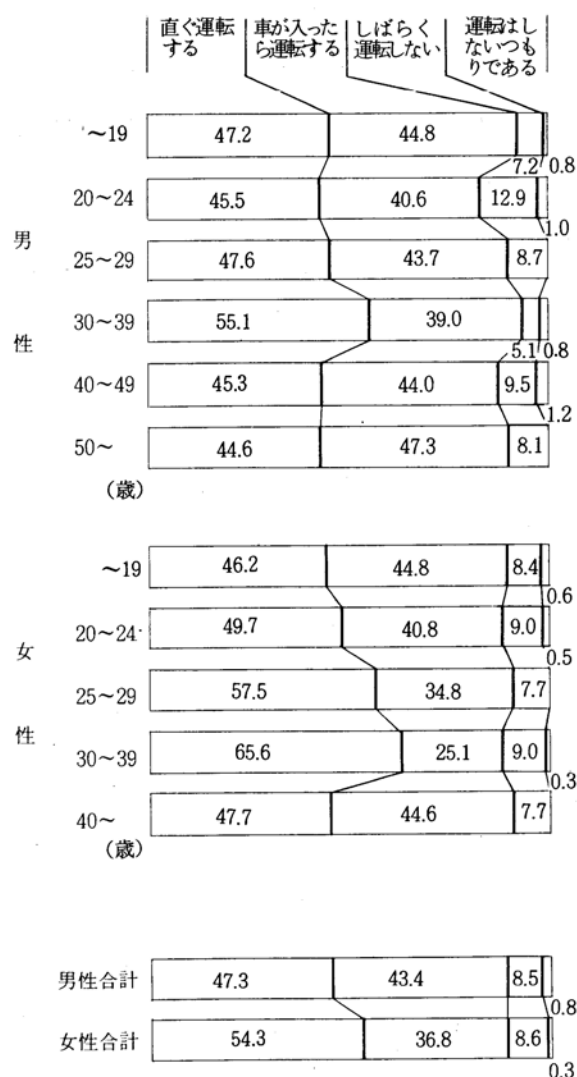


図4-90 免許取得後の運転予定

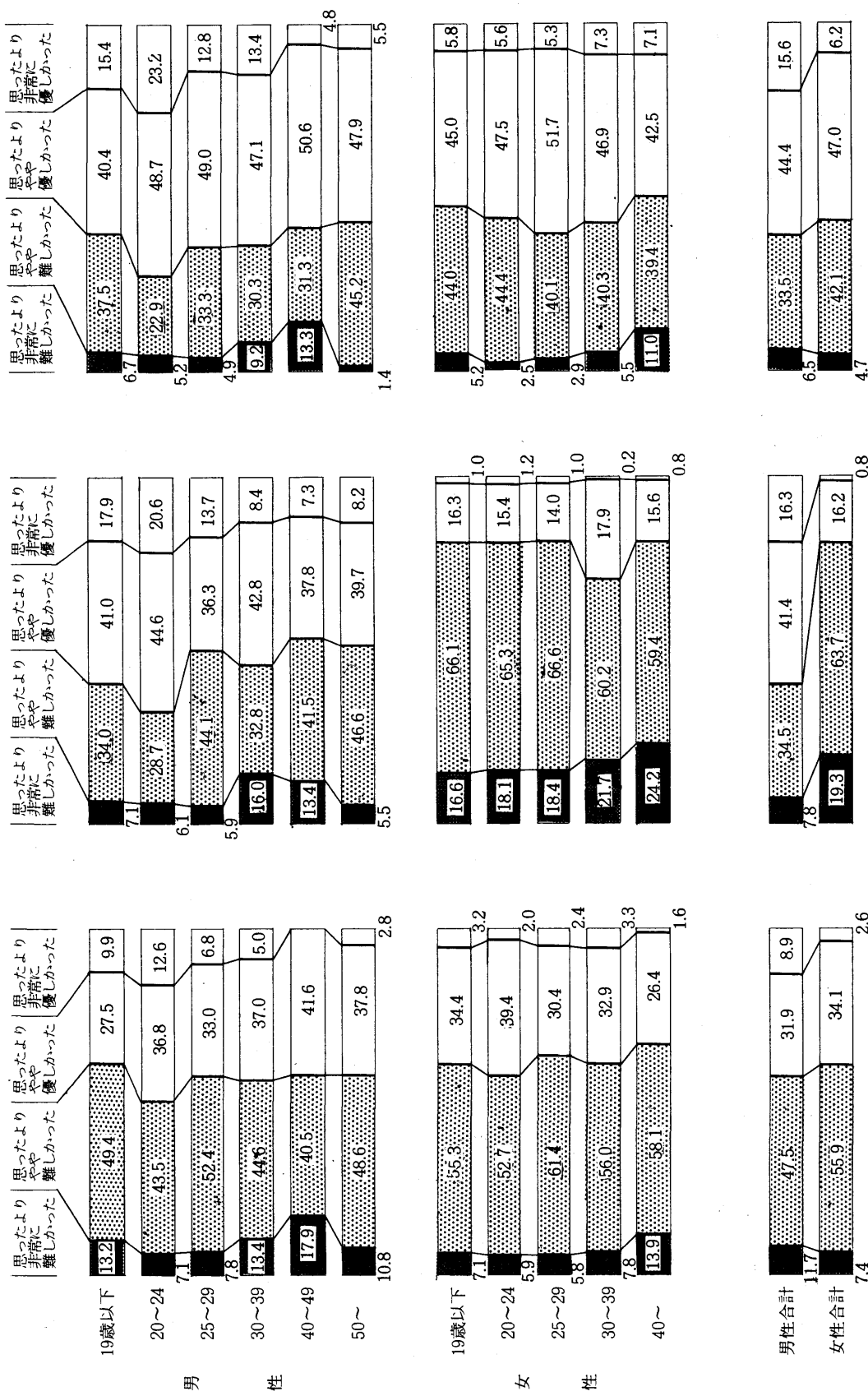


図 4-91-1 法令問題の難易度 (教程 1~20)      図 4-91-2 構造問題の難易度 (教程 21~25)      図 4-91-3 安全知識問題の難易度 (教程 26~30)

a. 信号にしたがうこと（教程2）

男性と女性とでこのカリキュラムに対しての難易度は平均では類似している。しかしながら、男性、女性とも加齢と共に難しいとこたえるが（統計的に有意差あり）、女性では40歳以上の人達の20.9パーセントが「非常に難しい」と回答しており、この年齢層の男女で著しい違いを示している（図4-92-1）。

b. 標識や標示にしたがうこと

これは、信号にくらべ難易度が高く、男性で22.0パーセント、女性で23.4パーセントとが「難しかった」とこたえており、標識、標示の学習についての一つの問題点を示している。ここでは、女性も加齢と共に難易度は変化していない（図4-92-2）。

c. 車の通行するところ

この法令に関する難易度をみると、平均して女性の方がやや高い。ここでも男性は加齢と共に難しいとする割合が増える（統計的に有意差あり）が女性では年齢層での差はない（図4-92-3）。

d. 車の通行してはいけないところ

この結果はcとまったく同じである（図4-92-4）。

e. 進路変更、横断等

教程10の進路変更、横断等については、割合難かしいとする人が多く、男性25.8パーセント、女性で32.1パーセントが「難しかった」と回答している。しかも男性、女性とも加齢と共にむずかしいとする割合は高くなっている（図4-92-5）。

f. 追い越しなど

追い越しへの難易度はeの進路変更と同様だが、男性の平均25.8パーセント、女性の平均で34.4パーセントとが「難かしい」としている。また男性では加齢と共に難しいとする割合は増えているが女性ではそうした特徴はみられない（図4-92-6）。

g. 交差点などの通り方

交差点の通り方の難易度はfにくらべ、やや、やさしい様であるが、男性の20.8パーセント、女性の28.7パーセントが「難しかった」とこたえている。この場合に、男性では加齢と共に難しかったとする割合がふえているが、女性では一定の傾向を示している（図4-92-7）。

#### h. 駐車と停車

この項目については、男女いずれも「難しかった」とする割合が高く、男性で平均41.2パーセント、女性で44.5パーセントが難しかったとしており、教習生にとってこの項目がきわめてむずかしい項目の一つとなっているようである。しかも、男性においても加齢と難易度の関係は見られず、各年齢層に一樣な分布を示している(図4-92-8)。

#### i. 乗車、積載など

この項目については、男性の39.5パーセント、女性の48.1パーセントが「難しかった」としており、比較的むずかしい項目の一つである。しかも、特徴的なことは、男性の場合、加齢と共に「難しい」とする割合が低下することであり、他の項目にみられない特徴といえる。

女性では年齢と関係なく一樣に分布している(図4-92-9)。

#### j. 高速走行

平均して男性の21.0パーセント、女性の29.6パーセントが「難しかった」としており、他に比べそれほど高くない。加齢と共に難易度は変化しない(図4-92-10)。

#### k. 構造

この項目において男女差が著しい。男性では20.5パーセントが「難しい」とするのに対し、女性では68.6パーセントがそう回答しており実に三倍の相違である。また、男性の場合には加齢と共に難しいとする割合がふえるのに対し、女性では、年齢層と無関係で一樣にむずかしいとこたえている(図4-92-11)。

#### l. ミッション、ハンドル

これもkと同様な傾向を示し、男性では平均して、15.4パーセント、女性では56.2パーセントが「難しい」とし、男女差が著しい。同様に、男性では加齢と共に「難しい」とする割合がふえている(図4-92-12)。

#### m. ブレーキ・タイヤ

平均して男性では11.5パーセント、女性では41.4パーセントが「難しい」とこたえており、k. l.と同様にメカの一部としてのむずかしさを示している。男性では加齢と共に若干「難しい」とする割合が増えるのに対し、女性では、年齢層と無関係に一樣に高い難易度を示している(図4-92-13)。

n. 人間の判断能力

安全運転の知識に関する項目の一つである人間の判断能力については、男性、女性ほぼ同じで、男性では14.9パーセント、女性では17.1パーセントが「難しい」としており、いずれも加齢と共に難しさは増している。しかし、メカの部分(k、1、m、)にくらべて女性の示す難易度は低くなっている(図4-92-14)。

o. 坂道カーブなどの運転

この項目に関しては、男性の14.6パーセント、女性の20.0パーセントが「難しい」とこたえており、男性、女性いずれも加齢と共に難しいとこたえる割合は高くなっている(図4-92-15)。



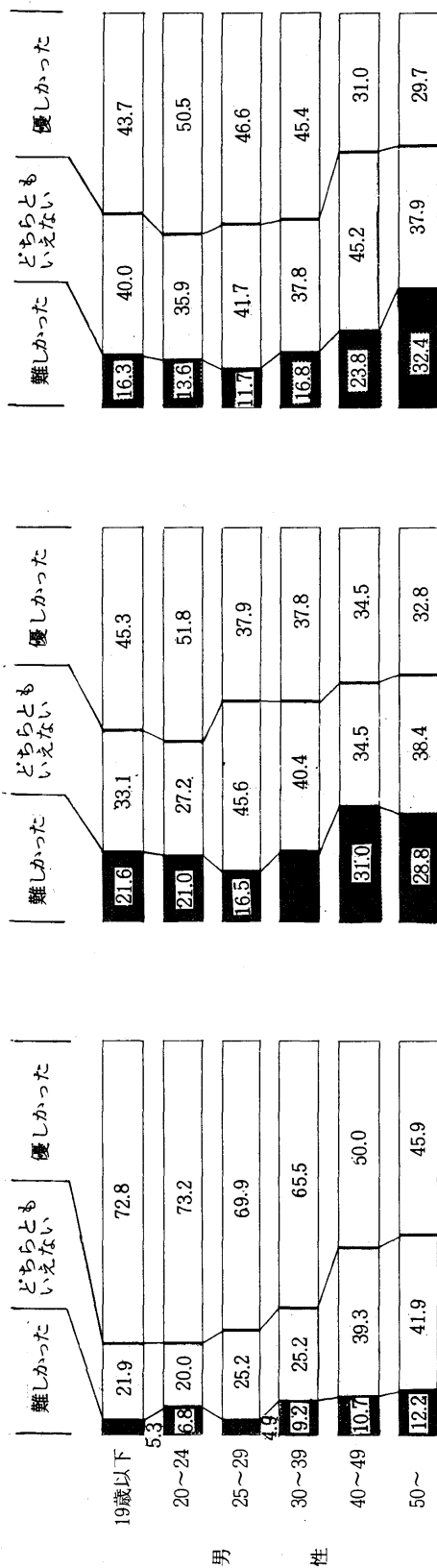


図 4-92-1 信号にしたがうこと(教程 2)の難易度

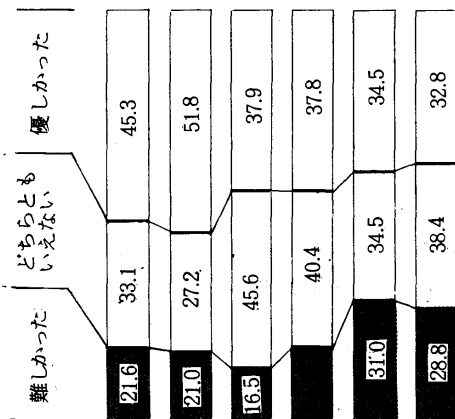


図 4-29-2 標識や標示にしたがうこと(教程 3)の難易度

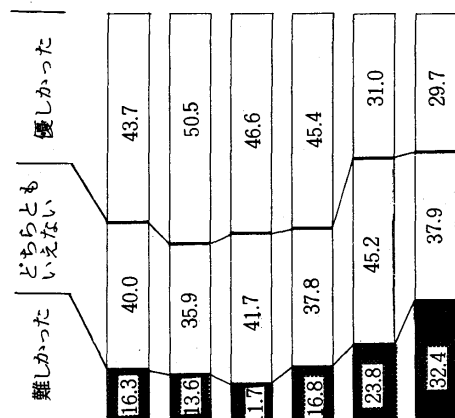


図 4-92-3 車の通行するところ(教程 6)の難易度

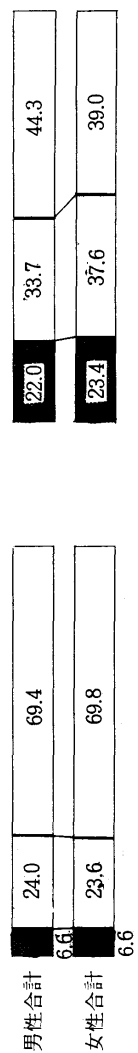


図 4-92-1 信号にしたがうこと(教程 2)の難易度

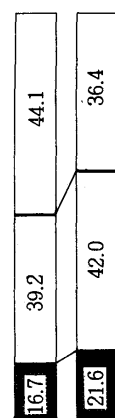


図 4-29-2 標識や標示にしたがうこと(教程 3)の難易度

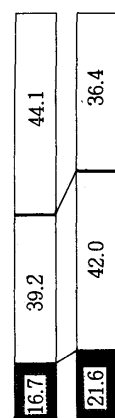


図 4-92-3 車の通行するところ(教程 6)の難易度

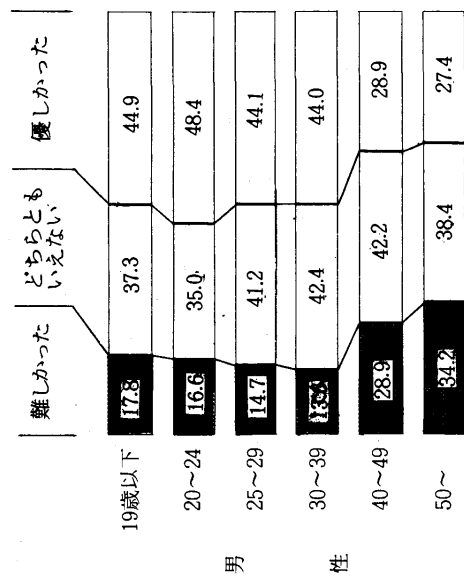


図4-92-4 車が通行してはいけなところ(教程7)の難易度

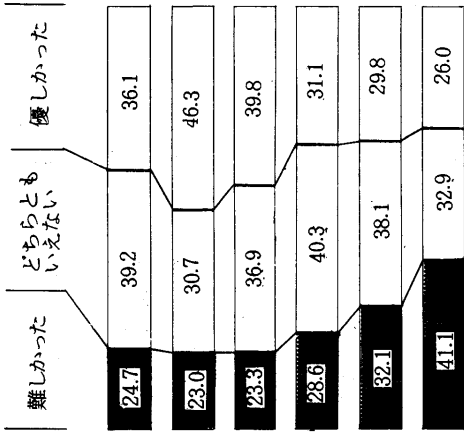


図4-92-5 進路変更横断(教程10)の難易度

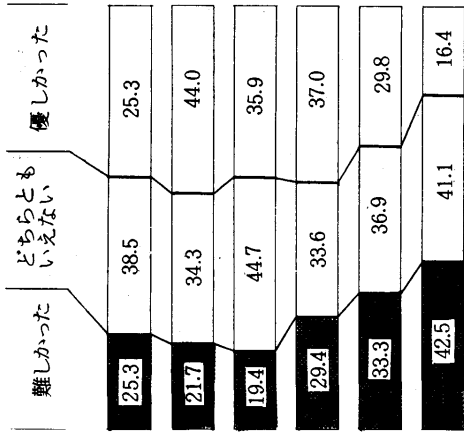


図4-92-6 追い越し(教程11)の難易度

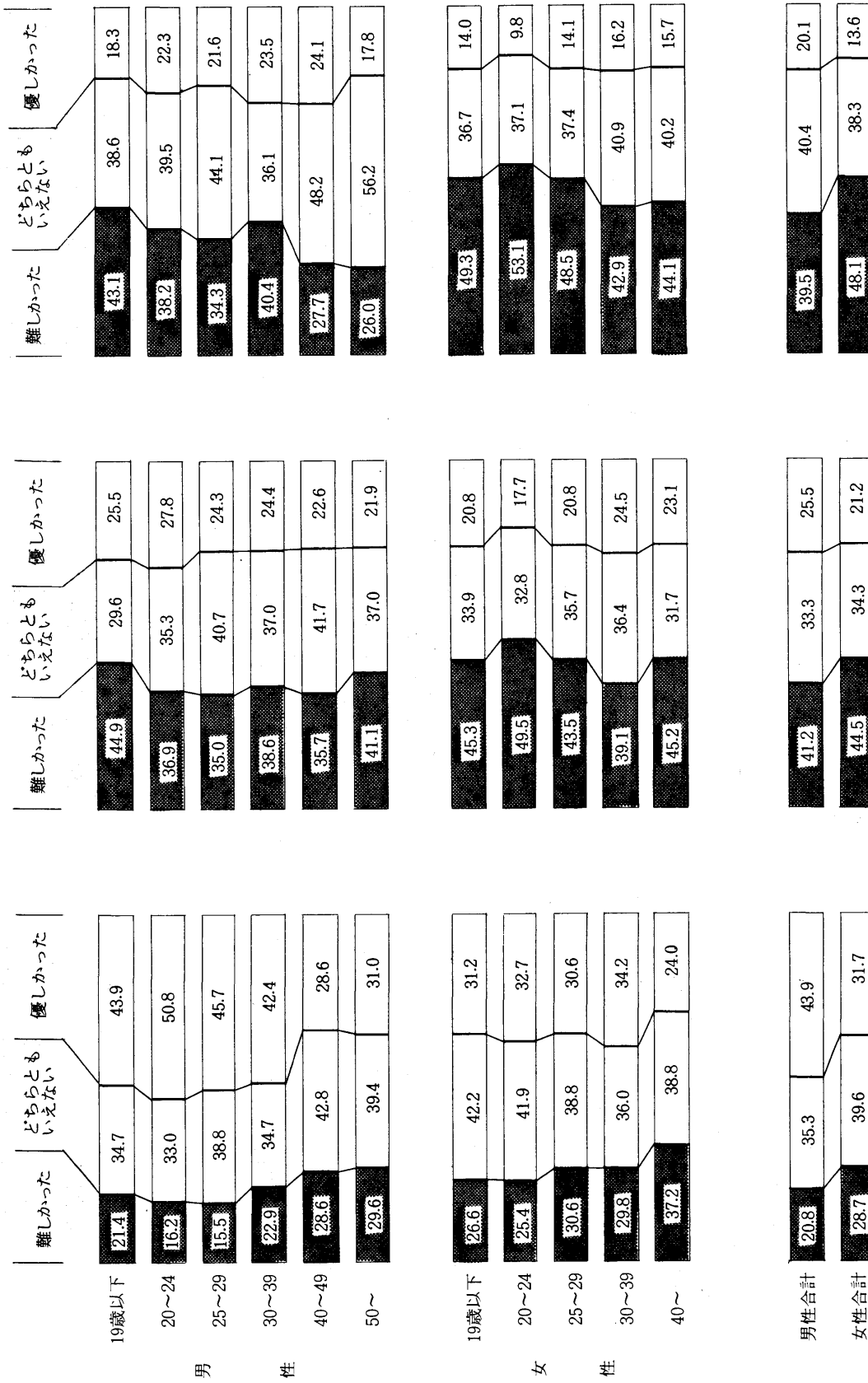


図 4-92-7 交差点などの通り方(教程 12)の難易度

図 4-92-8 駐車と停車(教程 13)の難易度

図 4-92-8 乗車、積載、けん引(教程 15)の難易度

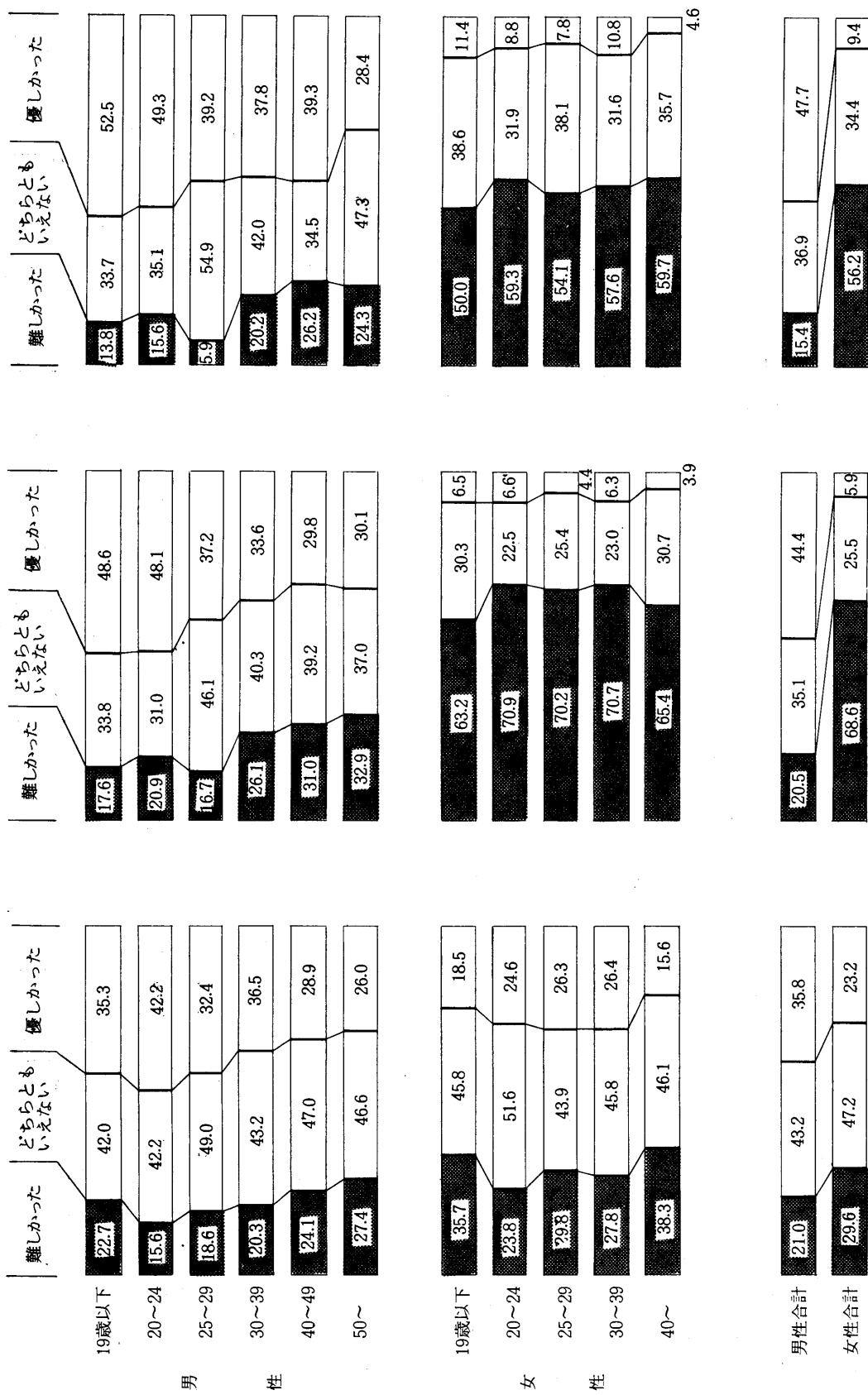


図 4-92-10 高速自動車道等における運転 (教程 16,17) の難易度

図 4-92-11 自動車の機構・エンジン (教程 21) の難易度

図 4-92-12 動力の伝達装置・ハンドル装置 (教程 22) の難易度

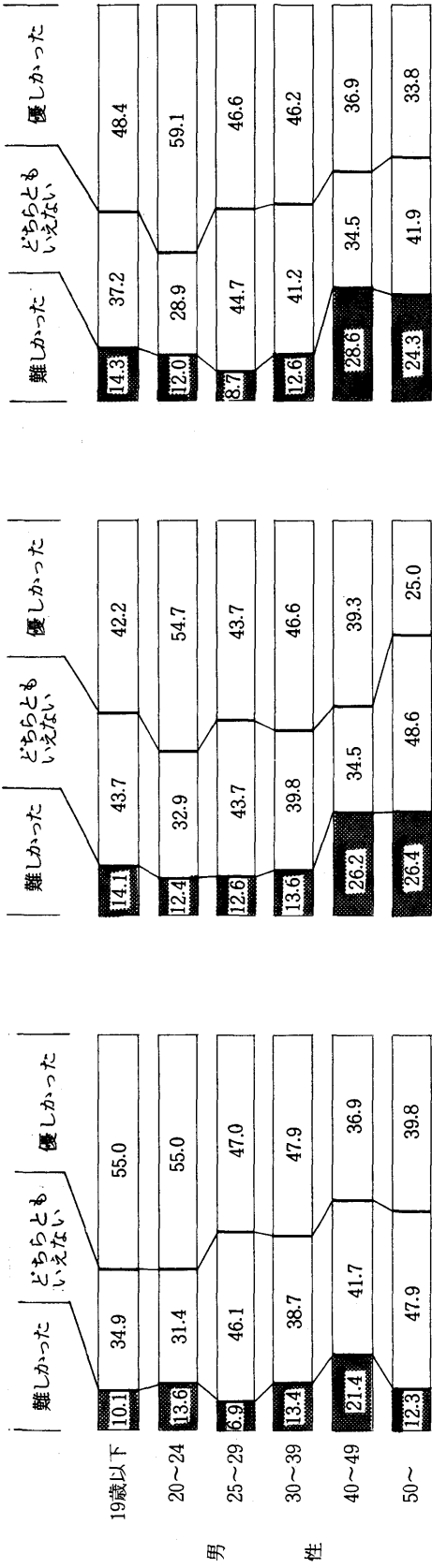


図4-92-13 制動装置・タイヤ(教程23)の難易度

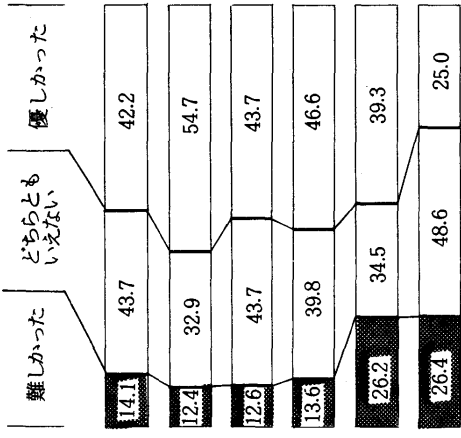


図4-92-14 人間の感覚および判断能力と運転  
(教程26)の難易度

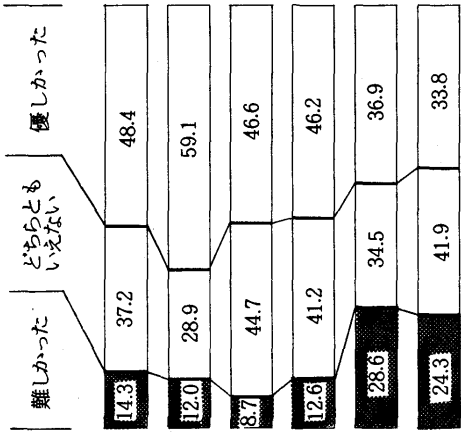
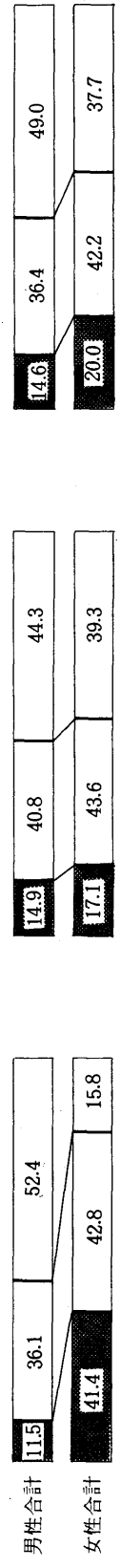


図4-92-15 坂道・カーブなどの運転  
(教程28)の難易度



## （２）技能試験に関する問題

### a．段階別の難易度

第一段階では車の正しい乗り方、正確な操作を習得するものであるが、これに関しては男性で10.4パーセント、女性で20.3パーセントが難しいとしており、いずれも高年齢層ほど難しいとする割合が増えて来る傾向がある(図4-93-1)。

第四段階では、運転操作の手順と円滑な操作を習得するものであるが、これは第一段階ときわめて類似した傾向であり、男性は平均して11.1パーセント、女性は20.7パーセントが「難しい」と回答している。加齢と共に難しいとする人は増加する(図4-93-2)。

第三段階では、女性の難しいとする割合が32.9パーセントとふえ、男性も19.4パーセントを示している。加齢と共に難易度が高まる傾向は第一、第二段階と同様である(図4-93-3)。

第四段階は実際の路上における総合運転を習得することであるが、この場合も男性にくらべて女性の方が難しいとする傾向は強く26.8パーセントがその様に回答し、男性では16.2パーセントにとどまっている。この場合も高年齢層ほど「難しい」とする割合はふえている(図4-93-4)。

### b．第一段階から第三段階での項目別特性(図4-94-1～15)

ここでの操作に関するものは、男性、女性とも加齢と共に「難しい」とする割合は高くなる傾向があり、いずれの項目においても女性の「難しい」とする割合は平均において高い。男女差の大きい項目は、以下の通りである。

- ・ 変速レバーの動かし方(図4-94-2)
- ・ アクセル・クラッチの調和(図4-94-4)
- ・ 減速時のギアチェンジ(図4-94-5)
- ・ 交差点などの速度調節(図4-94-7)
- ・ 側方通過の車幅感覚(図4-94-10)
- ・ 切り返しと幅寄せ(図4-94-12)

また、男女差がなく、かつ、難易度の低いものとしては以下のものがある

- ・ ハンドルの回し方(図4-94-1)
- ・ 発進、停止の仕方(図4-94-3)
- ・ 加速時のギアチェンジ(図4-94-6)
- ・ 曲り角のハンドル操作(図4-94-8)
- ・ 停止線への停止(図4-94-9)
- ・ 直線バック(図4-94-11)
- ・ クラッチ断続での低速運転(図4-94-13)
- ・ 坂道発進(図4-94-14)

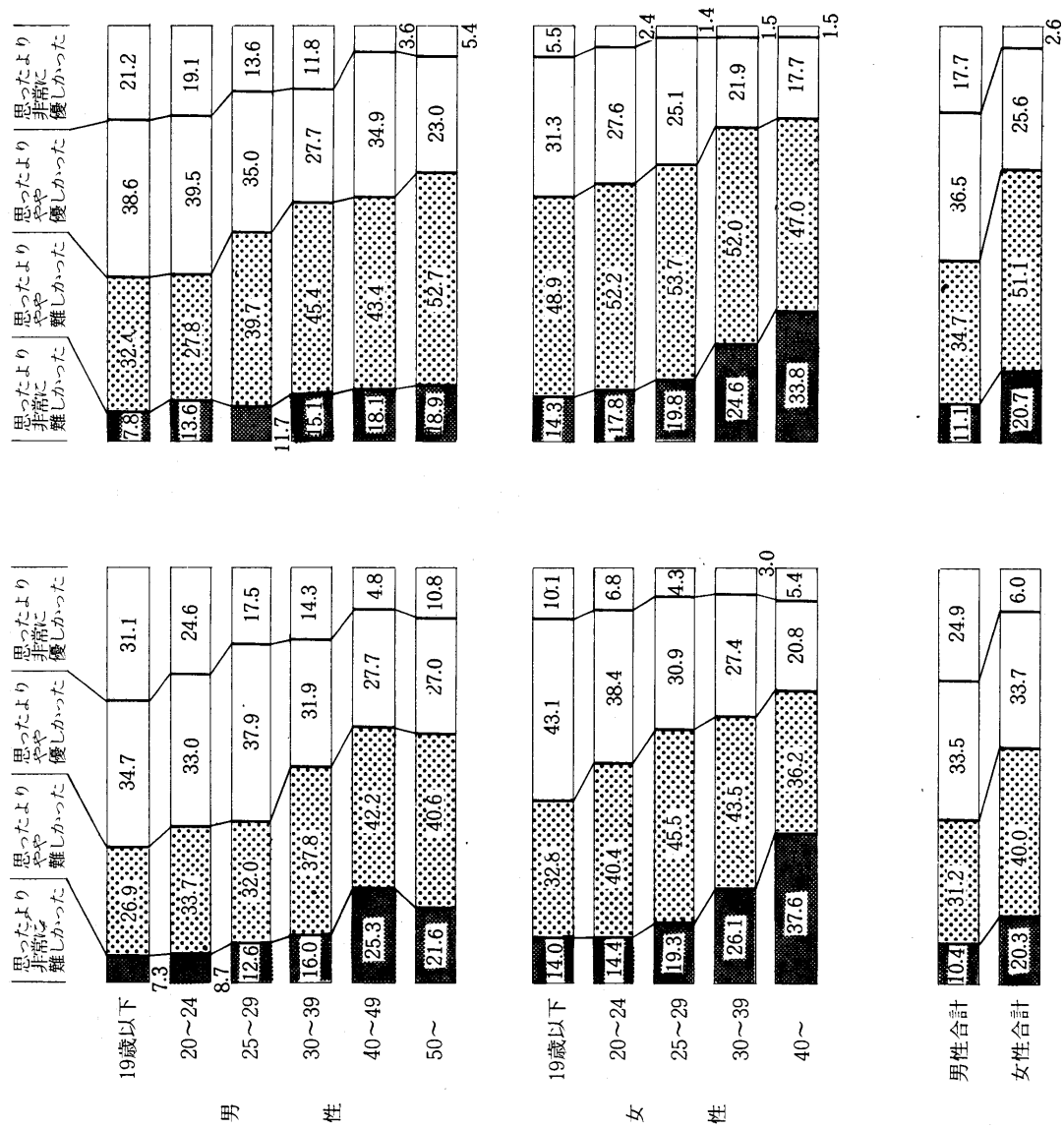


図4-93-1 車の正しい手順と正確な動作(第1段階)  
の難易度

図4-93-2 運転装置の操作時期と円滑な操作  
(第2段階)の難易度

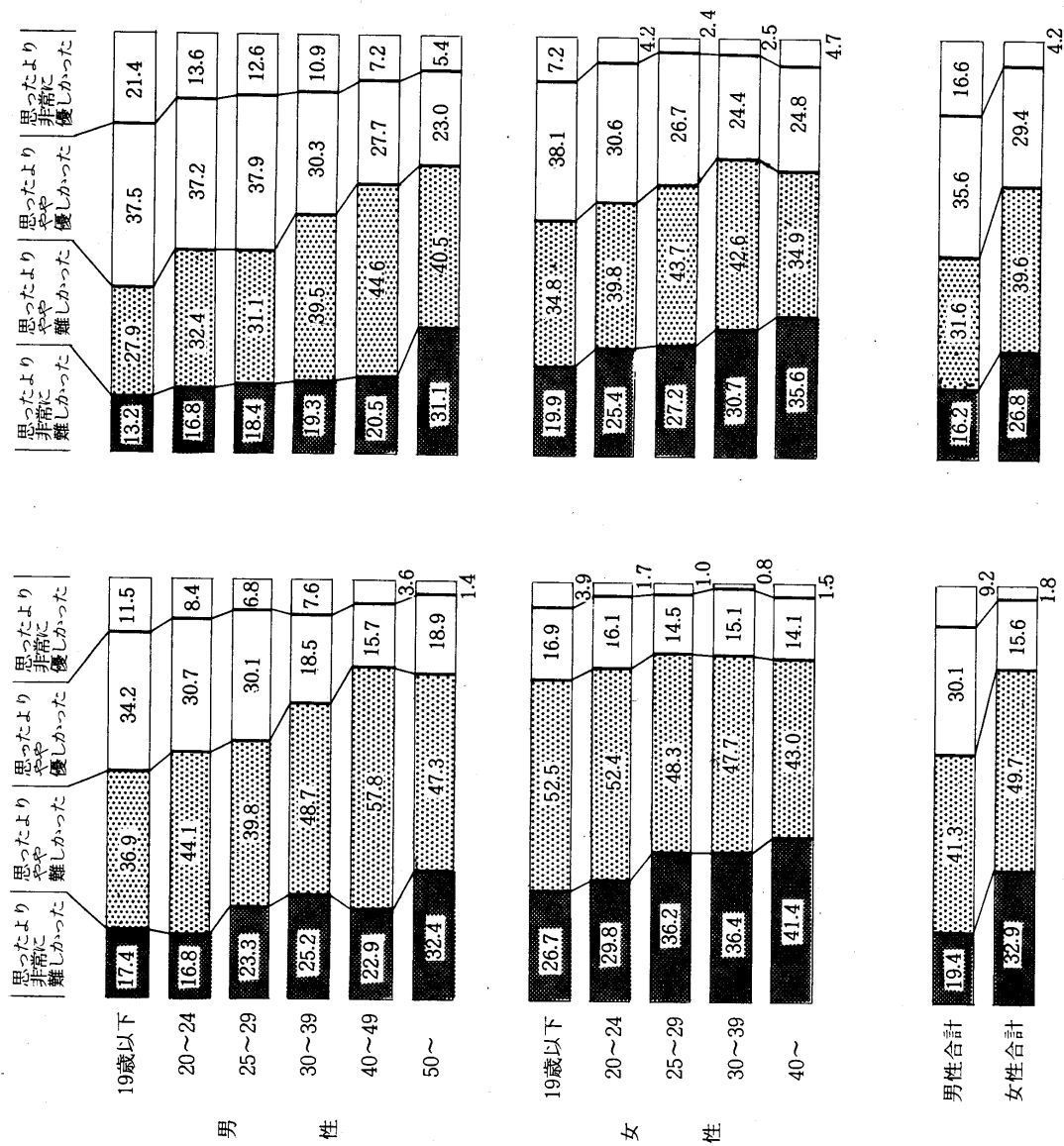
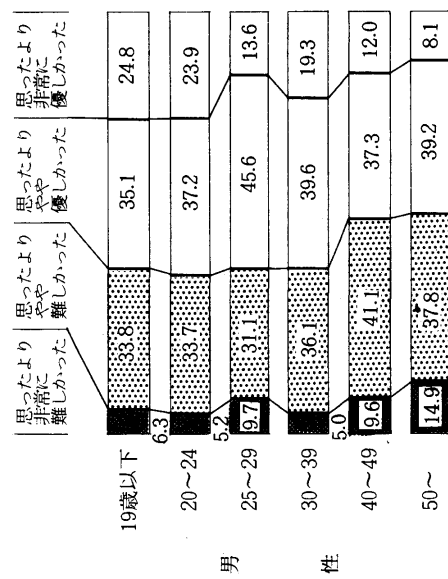


図4-93-3 法規の履行と車の正しい誘導 (第3段階)の難易度

図4-93-4 安全運転と総合運転(第4段階)の難易度





— 1 3 9 —

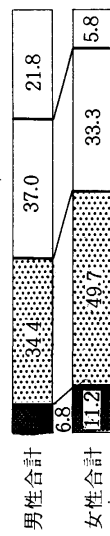
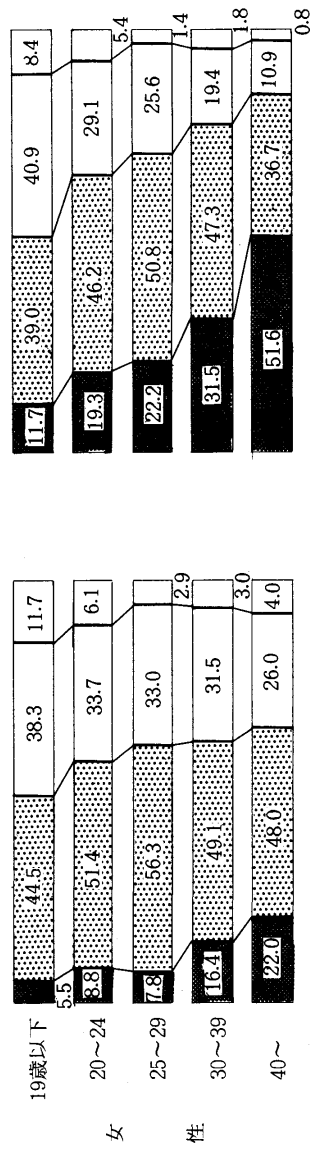


図4-94-1 ハンドルの回し方の難易度

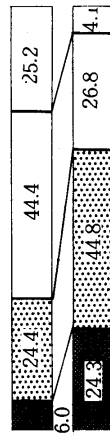
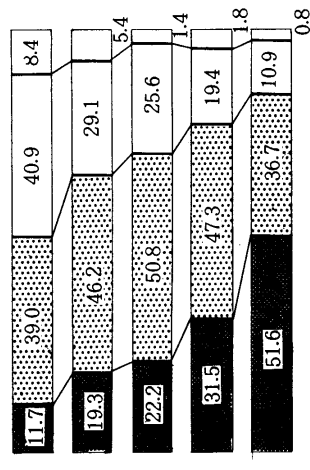
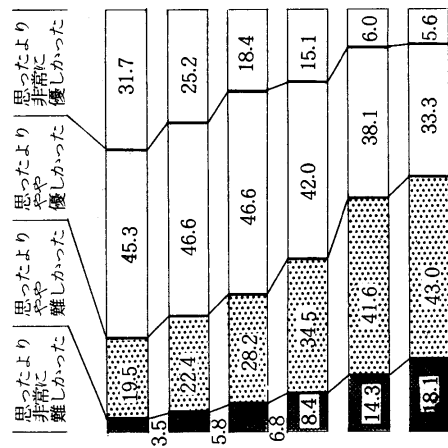


図4-94-2 変速レバーの動かし方の難易度

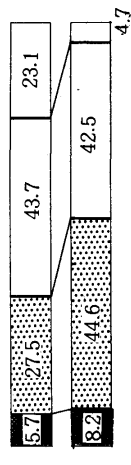
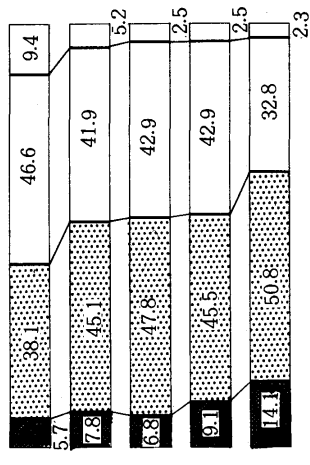
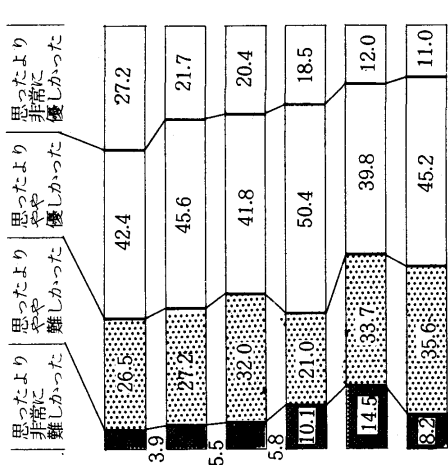


図4-94-3 発進・停止のし方の難易度

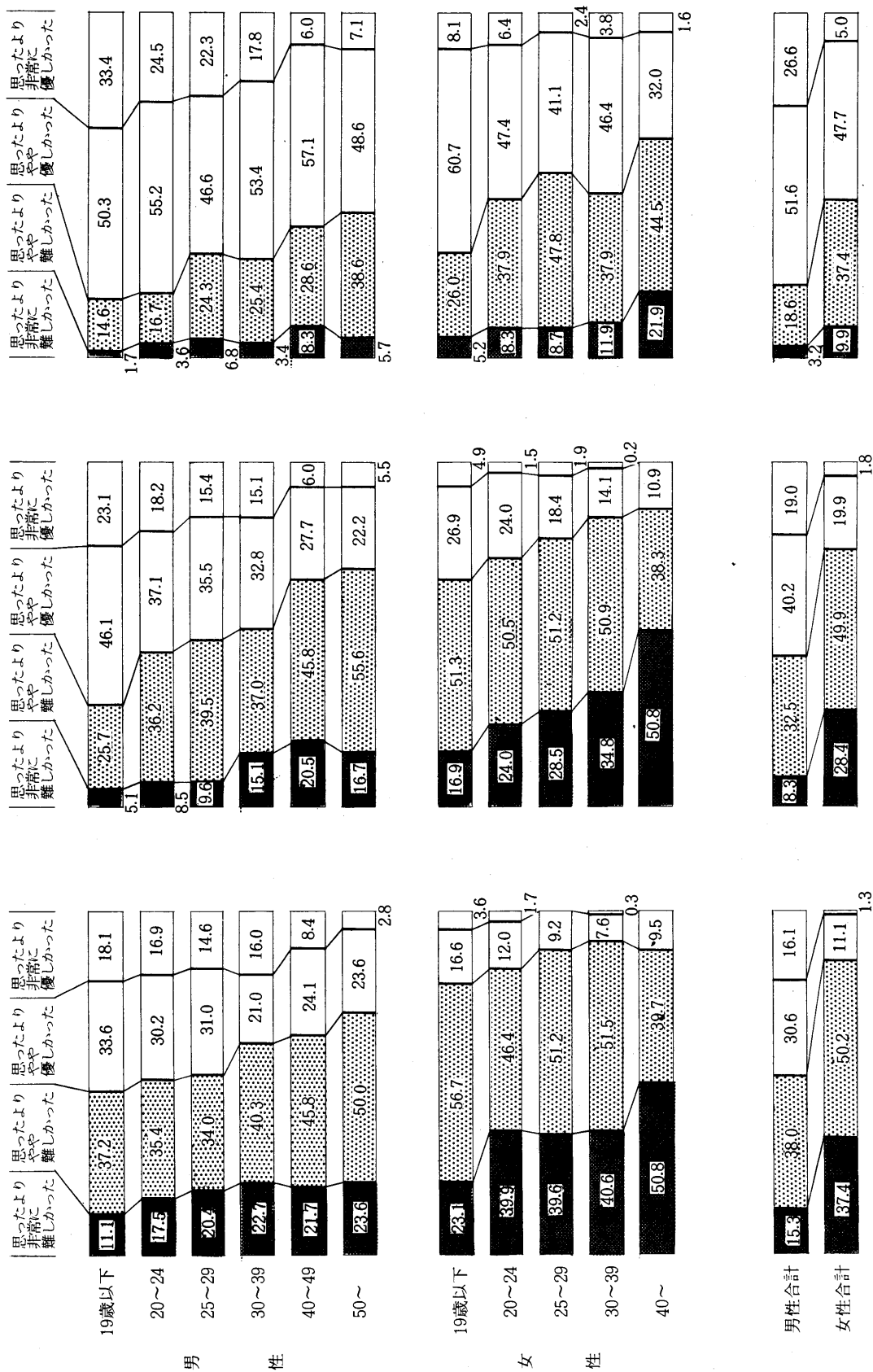


図4-94-4 アクセルとクラッチの調和の難易度

図4-94-5 減速時のギアチェンジの難易度

図4-94-6 加速時のギアチェンジの難易度

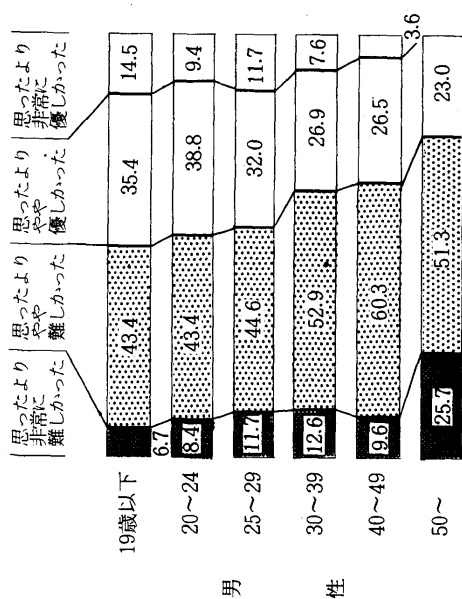


図4-94-7 交差点や曲がり角の応じた速度の調節の難易度

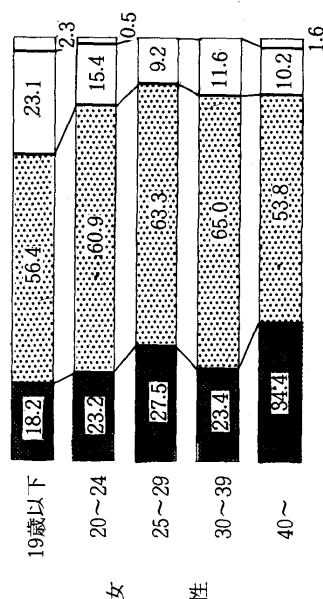


図4-94-8 曲がり角の合わせたハンドル操作の難易度

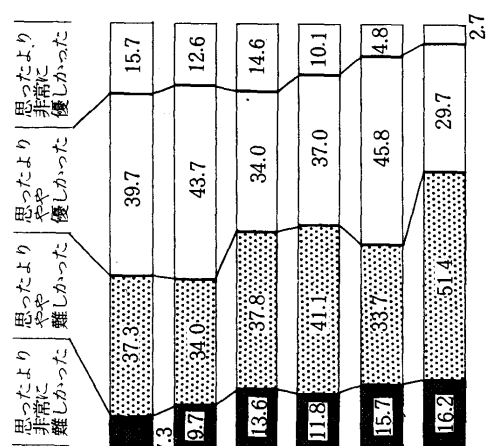


図4-94-9 停止線に正しく車を停車させる難易度

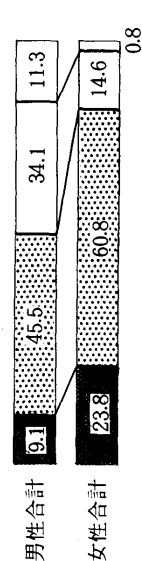
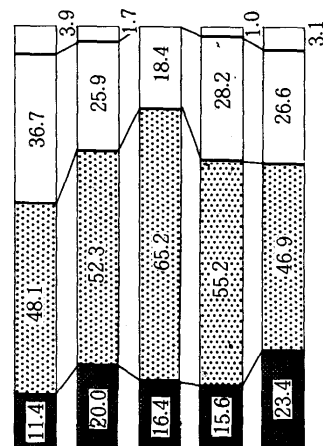


図4-94-8 曲がり角の合わせたハンドル操作の難易度

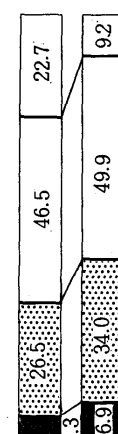


図4-94-9 停止線に正しく車を停車させる難易度

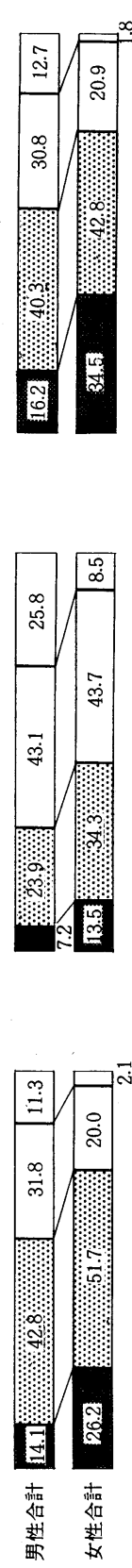
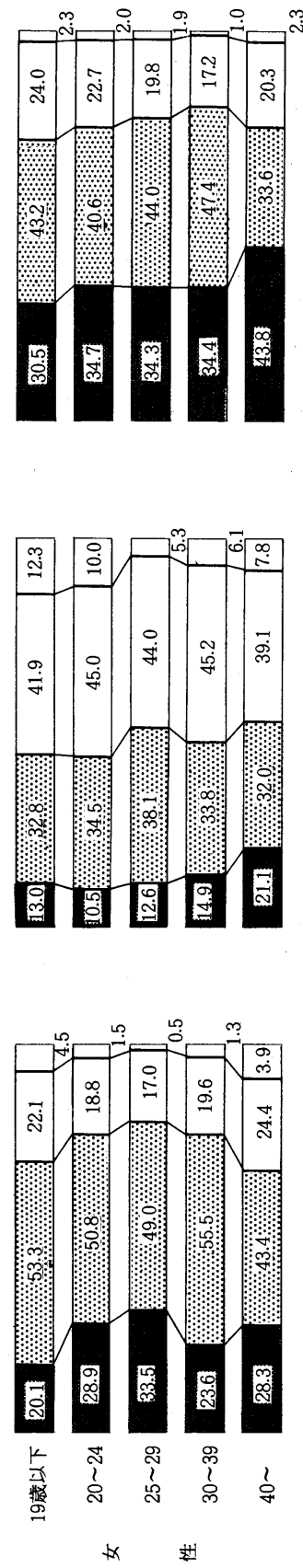
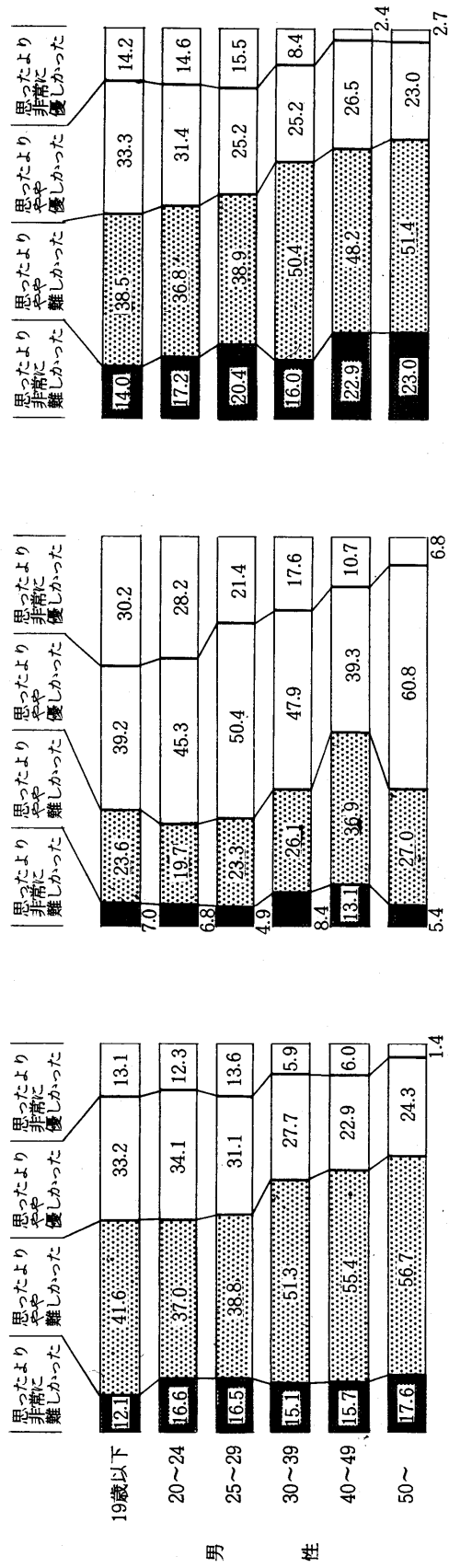


図 4-94-10 障害物の側方通過の際の  
車幅感覚の難易度

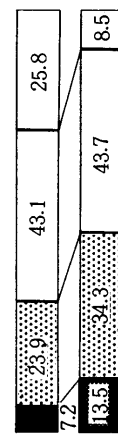
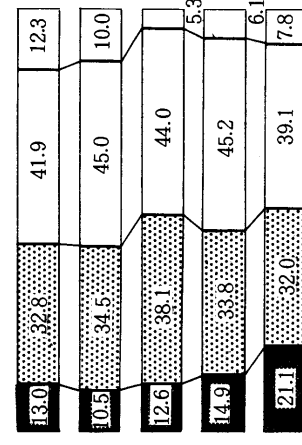
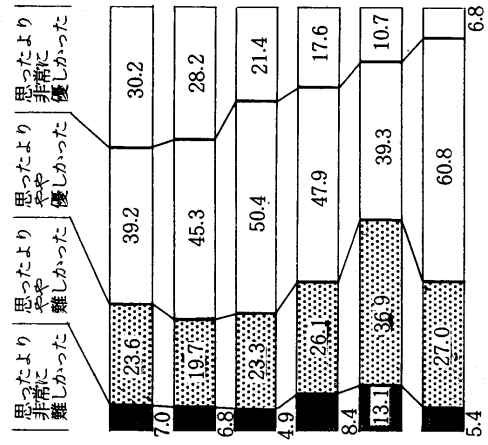


図 4-94-11 直線バツクの難易度

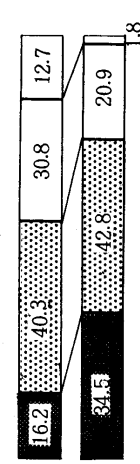
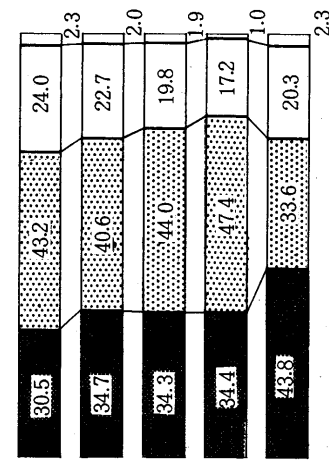


図 4-94-12 切り返しと幅よせの難易度

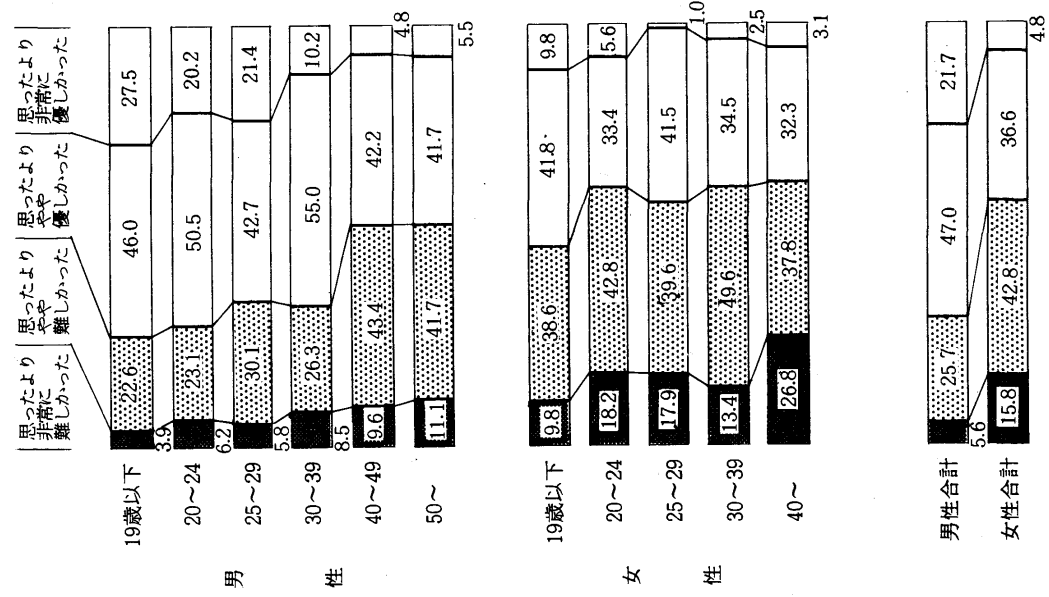


図4-94-13 クラッチの断続による低速運転の難易度

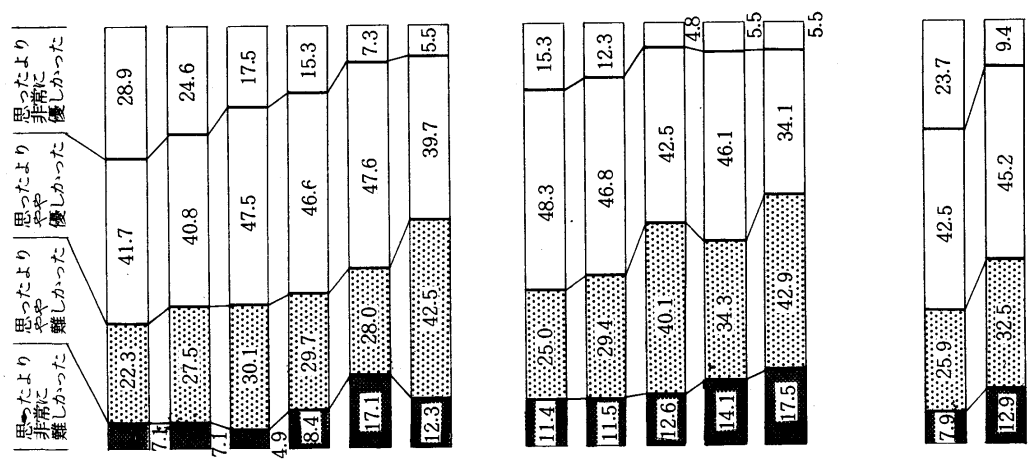


図4-94-14 坂道の発進の難易度

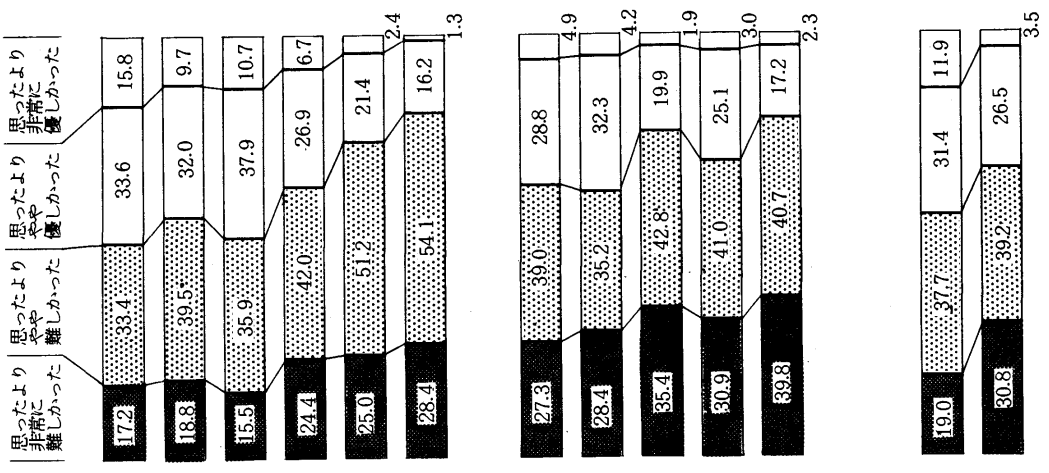


図4-94-15 方向変換と縦列駐車 の難易度

このようにみると、女性が「難しい」とするものは、ギアチェンジに関係するもの、車の幅に関係するものの二つに代表出来る。

また、性差なく、比較的容易だとする項目は、直線走行、直進性、発進、停止に関するものであり、坂道発進が性差がなく、しかも比較的容易な項目であることは注目される。

c. 路上教習での項目別特性(図4-95-1~12)

路上教習で男女差が著しく且つ女性に難易度の高い項目は以下の通りである。

- ・進路変更(図4-95-2)
- ・追い越し(図4-95-3)
- ・せまい道での対向車との行き違い(図4-95-7)
- ・歩車道区分のない道路(図4-95-8)
- ・夜間の運転(図4-95-11)

でいずれも女性の方が「難しい」とする割合が高く、内容的には、自車の方向を変えたり、対向車とのやりとり(ことにせまい道での)、視界情報の少ない夜間の運転などになっている。

逆に性差なく、しかも難易度の低い項目は以下の通りである。

- ・追従と車間距離(図4-95-1)
- ・追い越され(図4-95-4)
- ・交差点での優先(図4-95-6)
- ・坂道(図4-95-9)
- ・踏切(図4-95-10)
- ・降雨(図4-95-12)

であり、自車が他車に対し積極的な行動に出る項目でないのが特徴である。

以上の結果をより明確にする為に、男女別の平均得点を算出し、プロフィールとして図に示す。

図4-96は教程1~30までの法令、構造、安全知識の男、女それぞれの平均点をみたものである。図4-97は学科教習の教程別の難易度を示したものである。さらに図4-98は技能の第一段階から第四段階までの難易度を示したものである。図4-99は第一段階から第三段階までの個々の項目の難易度を示してある。また図4-100は路上教習での各項目の難易度をプロフィールで示してある。これを総括すると、女性が学科教習では男性にくらべ構造の部分がかなり難易度が高いことがわかり、技能では第二段階において男性よりも高いことがわかる。さらに言えば、アクセルとクラッチ、変速レバー、ギアチェンジといった項目で女性にむずかしさが指摘されている。路上走行では平均的なプロフィールで男、女別の一様な傾向がみとめられる。

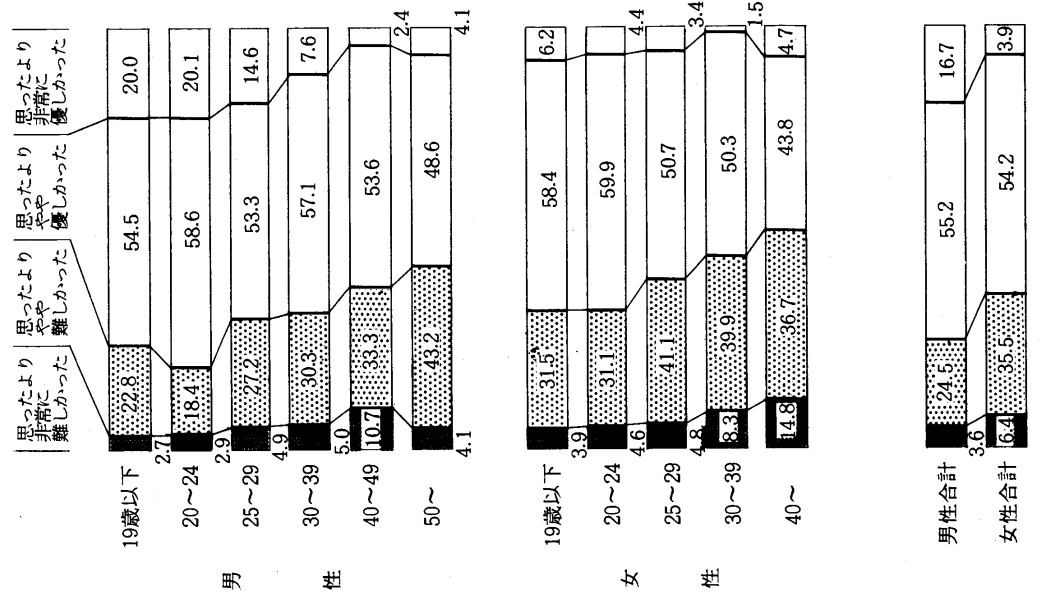


図 4-95-1 前車への追従と車間距離のとり方の難易度

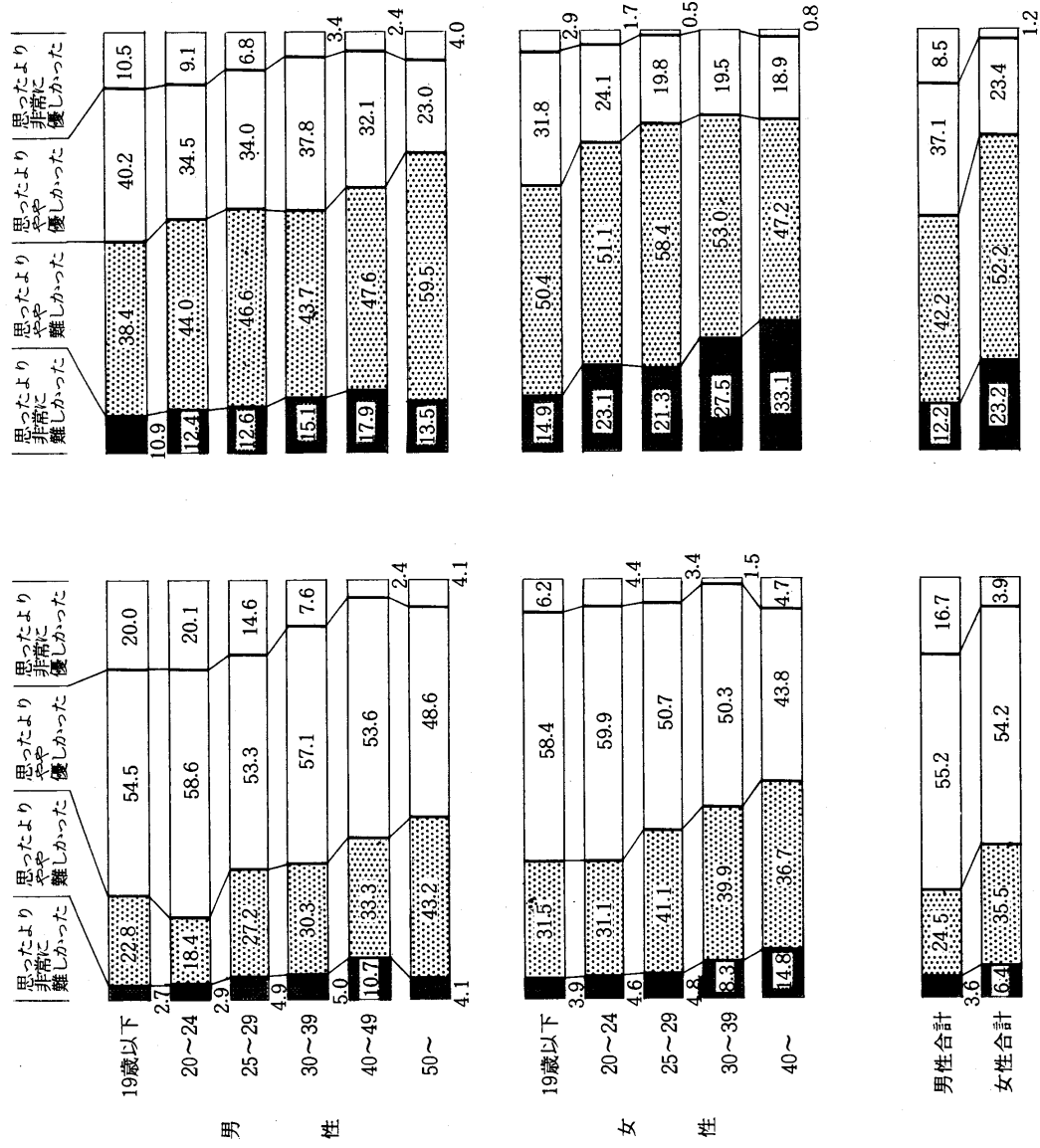


図 4-95-2 進路変更の難易度

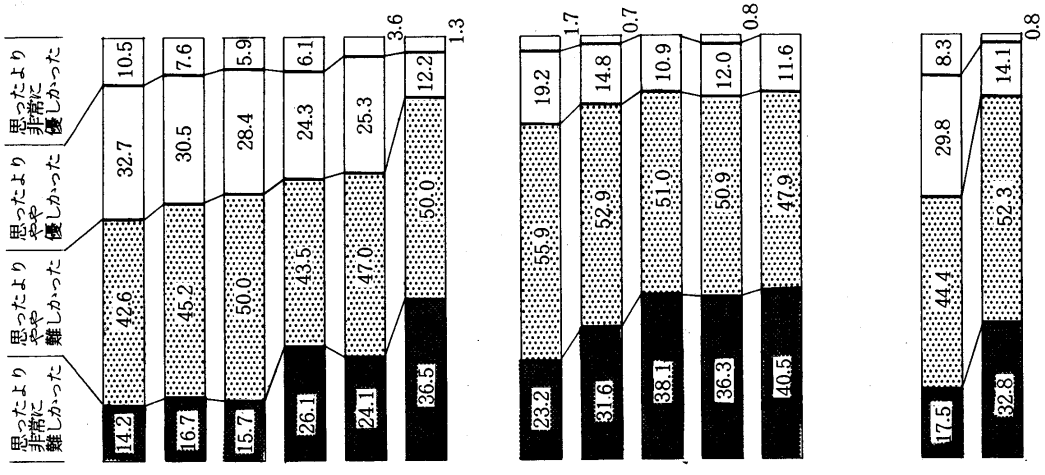
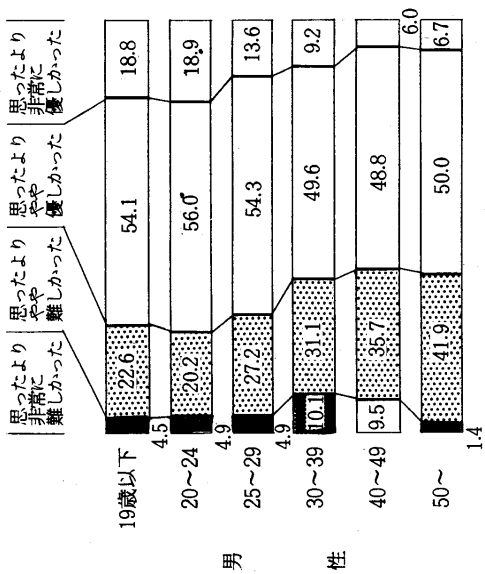


図 4-95-3 追い越しの難易度



— 1 1 4 6 —

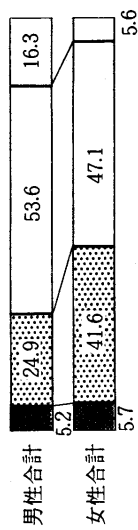
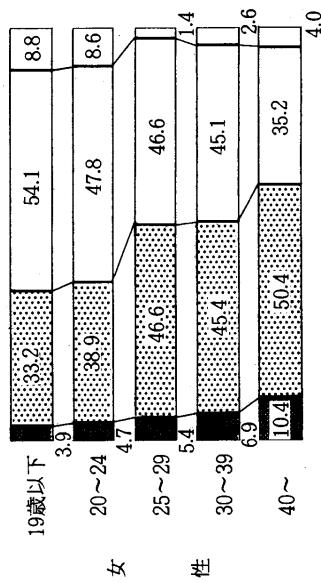


図 4-95-4 追い越されの難易度

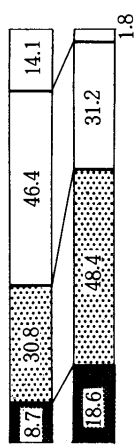
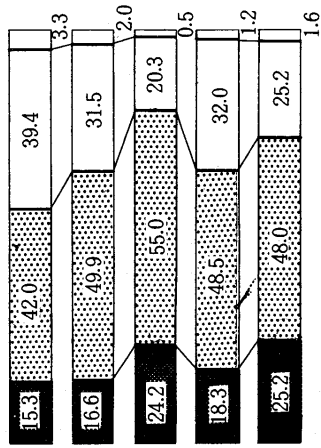
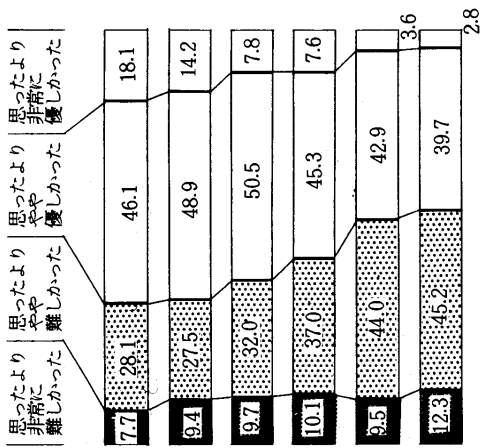


図 4-95-5 交差点での右折の難易度

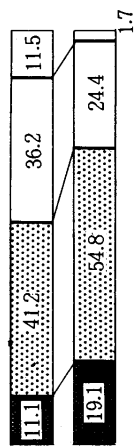
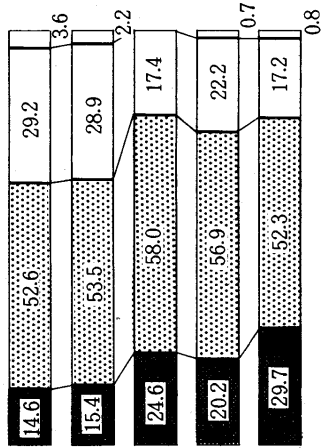
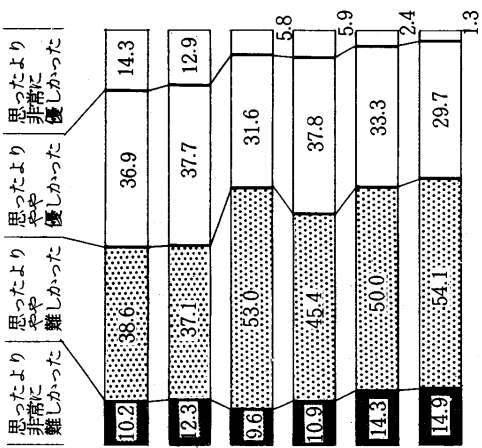


図 4-95-6 交差点での車両相互間の優先関係の難易度



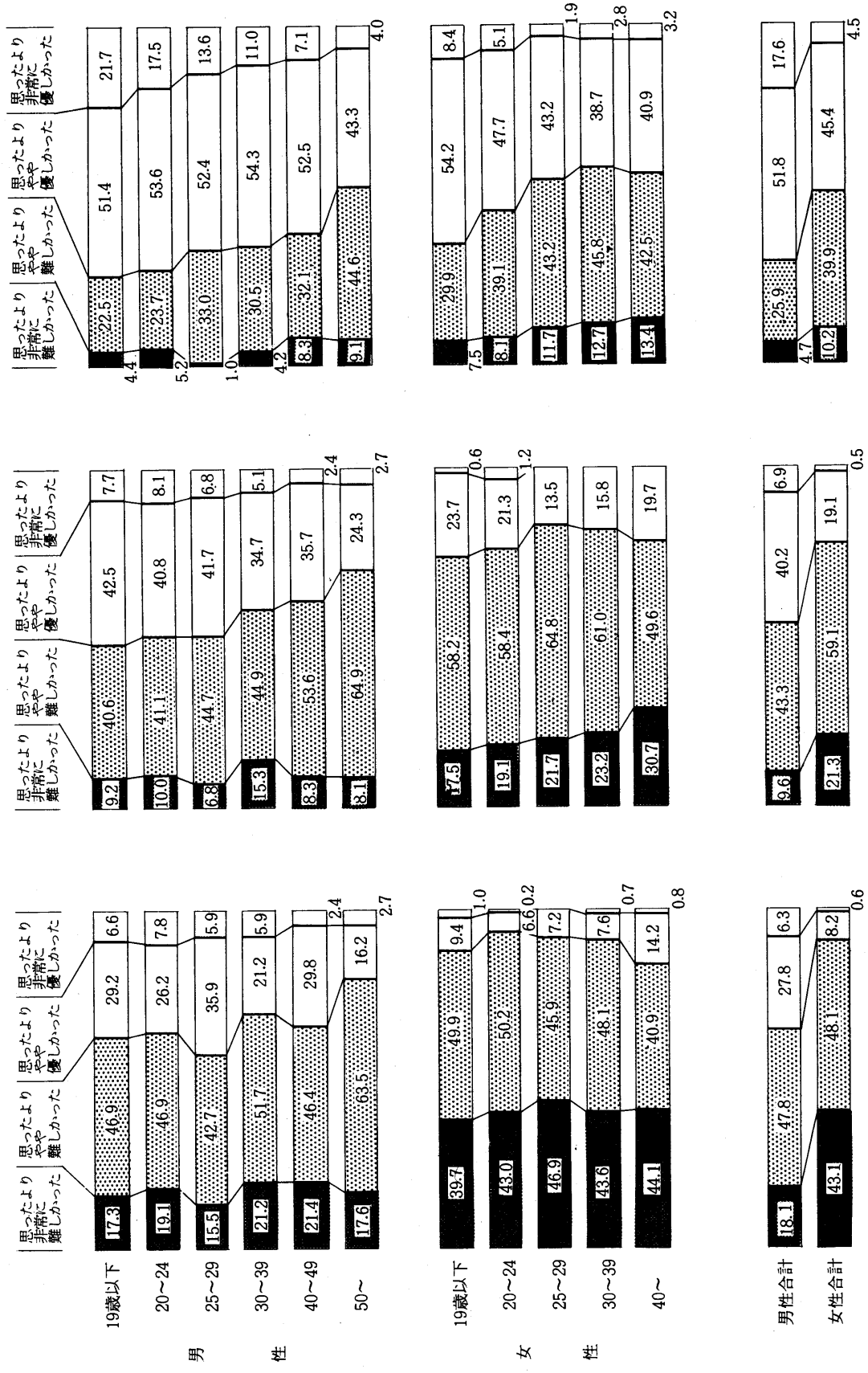


図 4-95-7 狭路での対向車との行き違いの難易度  
図 4-95-8 歩道の区別のない道路の走行の難易度  
図 4-95-9 坂道の運転の難易度

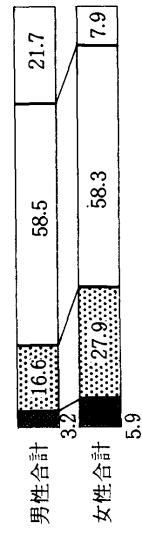
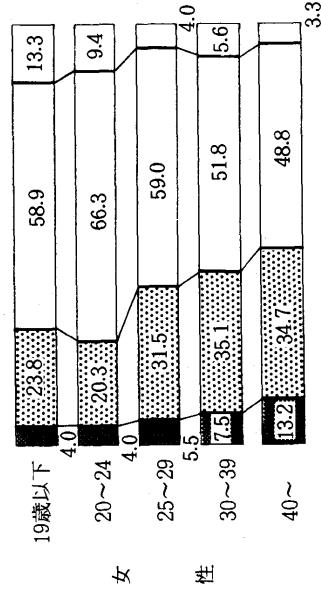
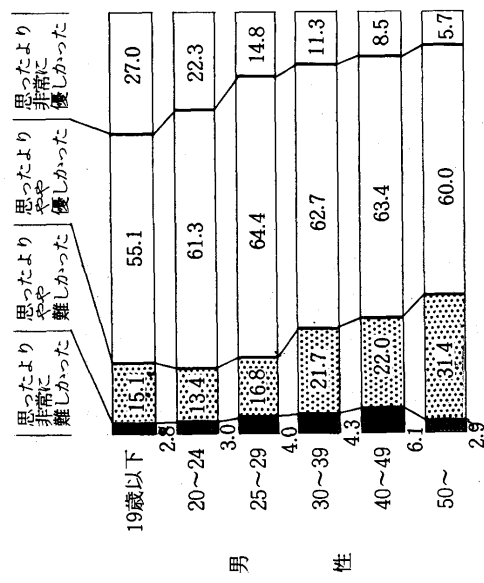


図4-95-10 踏切の通過の難易度

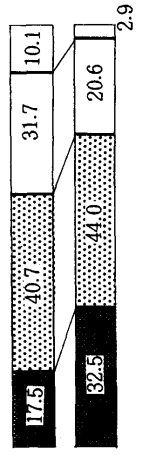
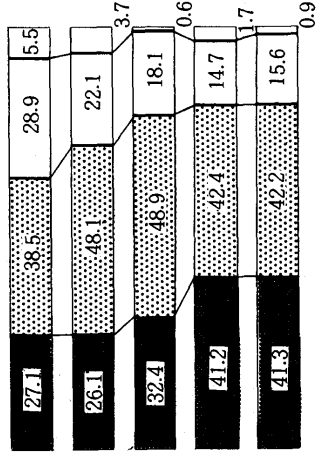
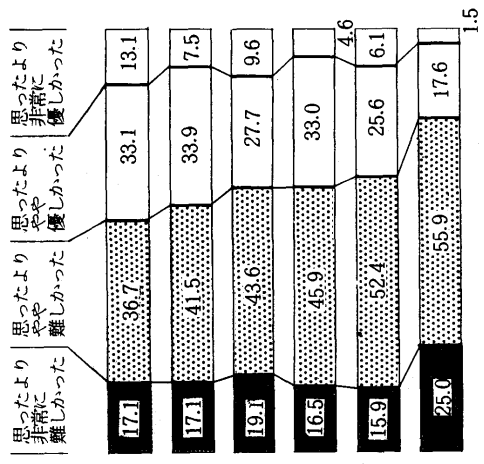


図4-95-11 夜間の運転の難易度

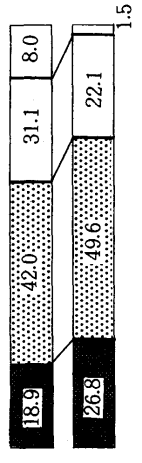
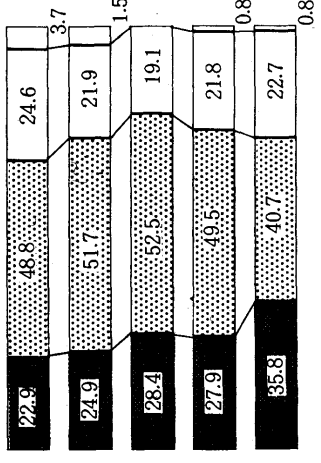
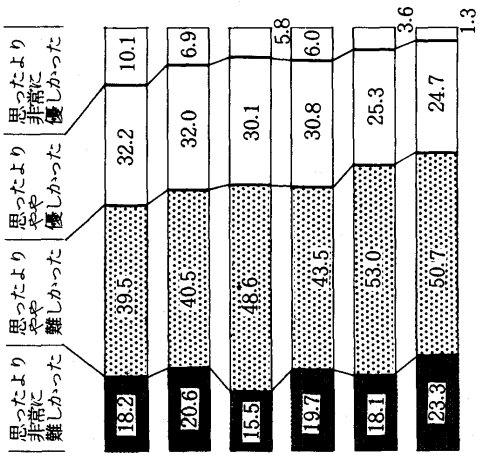


図4-95-12 降雨時の運転の難易度

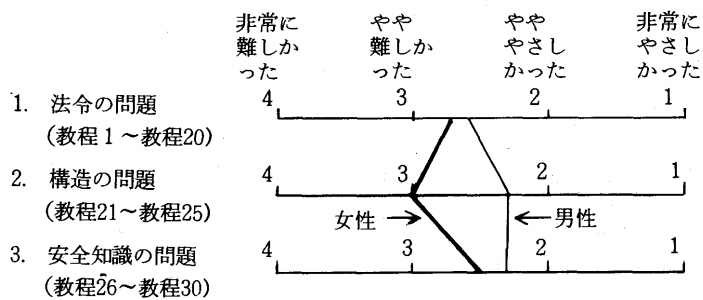


図4-96 学科試験の性別プロフィール

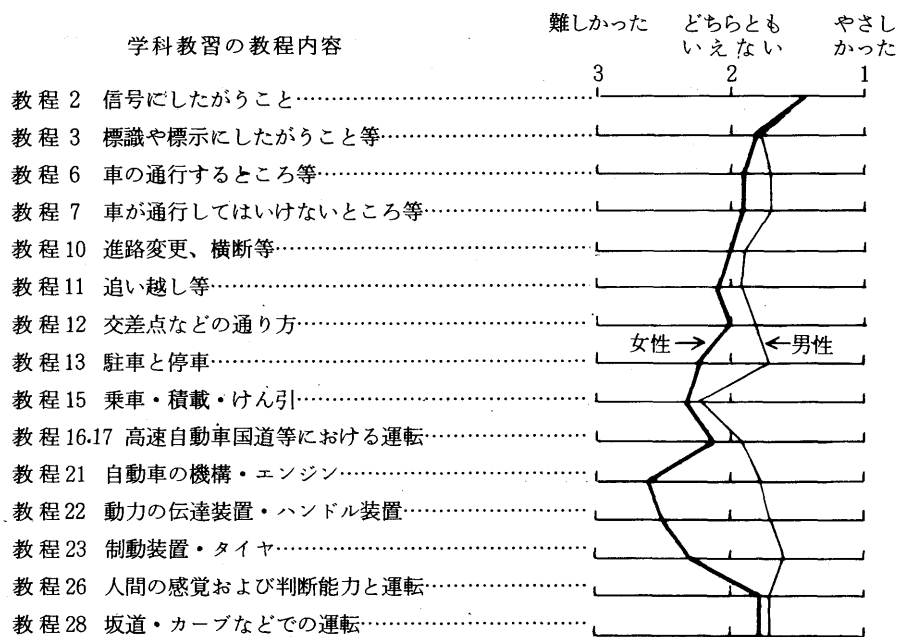


図4-97 学科教習の性別・項目別プロフィール

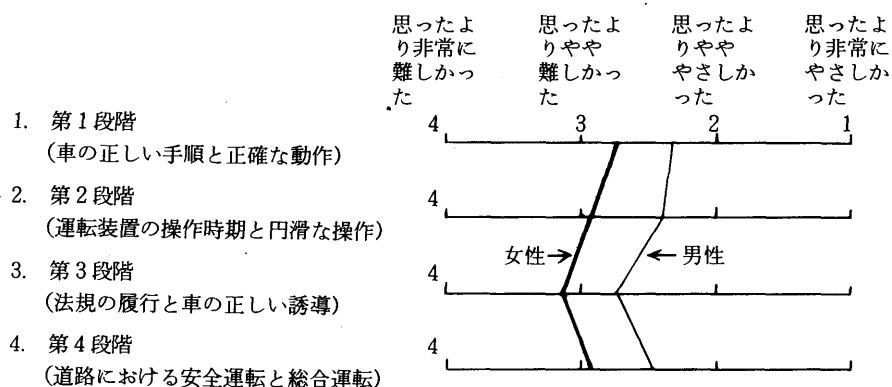


図4-98 段階別運転技能のプロフィール

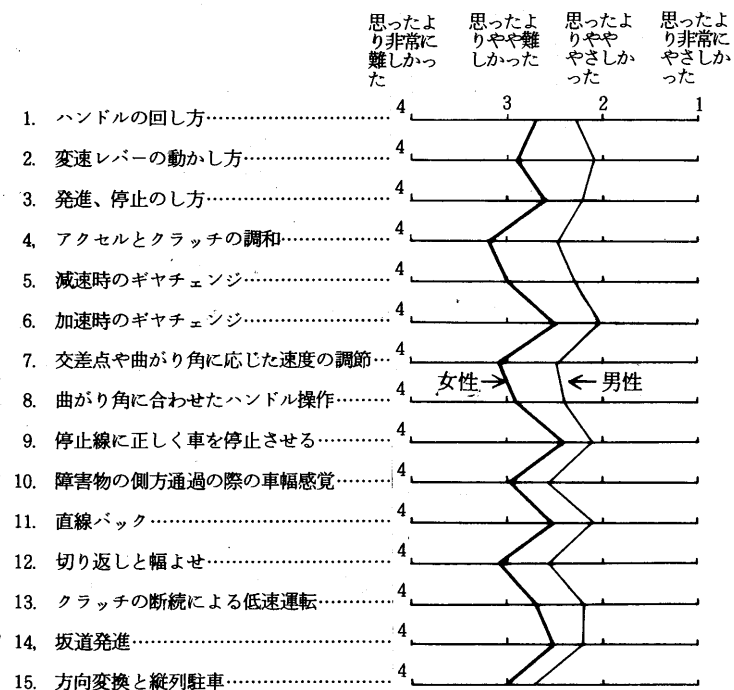


図 4-99 第1段階から第3段階までの性別、項目別・プロフィール

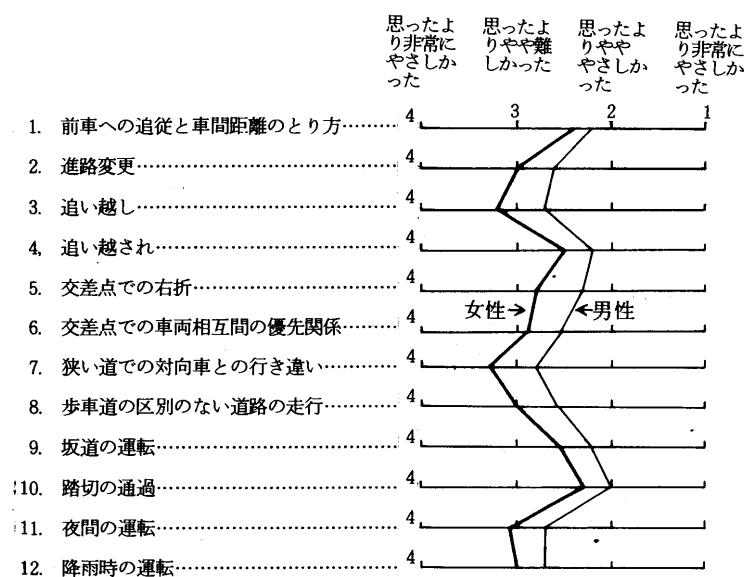


図 4-100 路上教習の性別、項目プロフィール

### (3) 不安感に関する問題

これから運転する際に不安に思うとする項目を5つまであげさせた結果は図4-101である。  
全体として、次のものが高い。

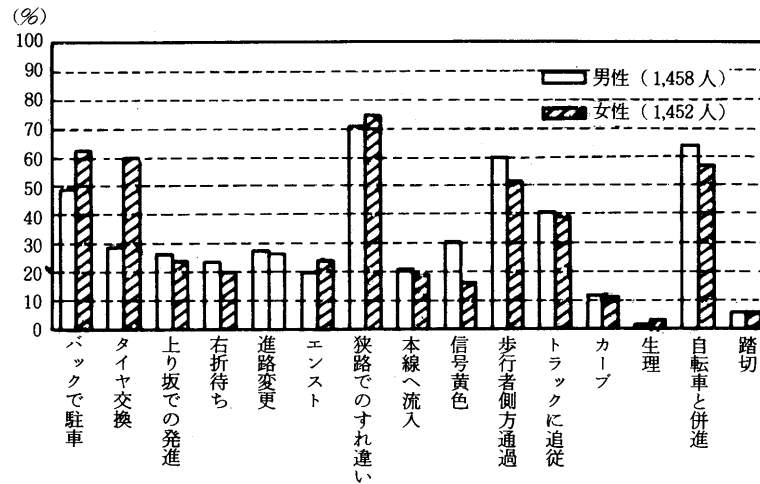


図4-101 運転に対する不安感

- ① 狭い路でのすれ違い
- ② 自転車との併進
- ③ 歩行者の側方通過
- ④ バックで駐車

これらは男、女に共通して高いものだが、初心者では狭い道、自転車、歩行者といった動きの予測がむずかしいものに対する不安感がきわめて高いことが判る。また、駐車動作のうち、バックが不安感の高いことも特徴的である。

女性が男性にくらべて特に不安感の高い項目は、「タイヤ交換」の不安であり、タイヤ交換を苦手とする一面をのぞかせている。また、踏切、カーブ、流入、右折待ちなどは性差なく低い不安感を示している。

次にこれを性別、年齢層別にみたのが図4-102-1～6までであるが、男性では年齢層が高くなるにつれて、「交差点直前で信号が黄に変った時」に生ずるであろう不安感が高くなり、20歳前半では32パーセントであったものが50以上では44パーセントにまであがっている。同様な傾向は「進路変更」の不安感にもみられる。しかし、全体としての傾向は年齢層別に差はみとめられない。

また、女性の場合では、加齢と共に先頭車で「右折待ち」の不安感は低くなり、20～24歳で21パーセントあったものが、50歳以上では、10パーセントまでに低下する。また「タイヤ交換」の不安感は、30歳代から高くなり、50歳以上では70パーセントにも達する。このような事は中年以降で面倒くさいという心理が不安感に転化している好例といえる。バックの駐車は年齢層別に大きな差はない。

以上の様にみると、技能教習の段階で難易度の高いものと、不安感との相関性は高いものと考えられる。

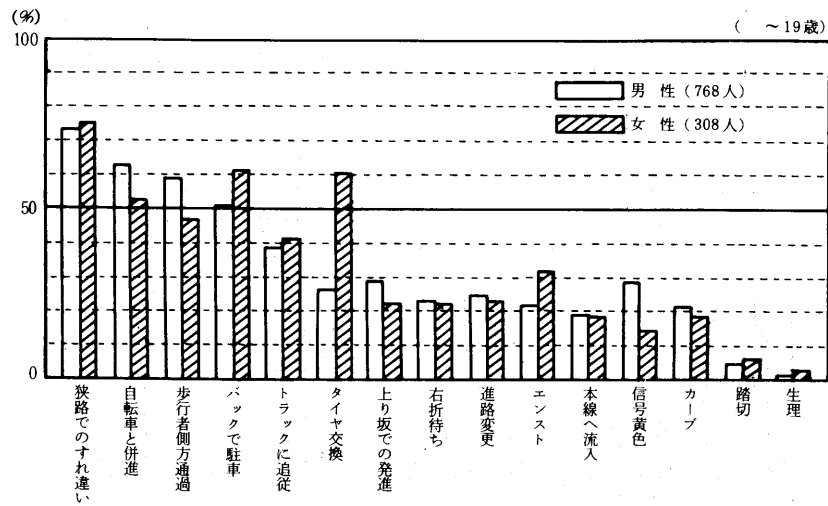


図4-102-1 運転に対する不安感

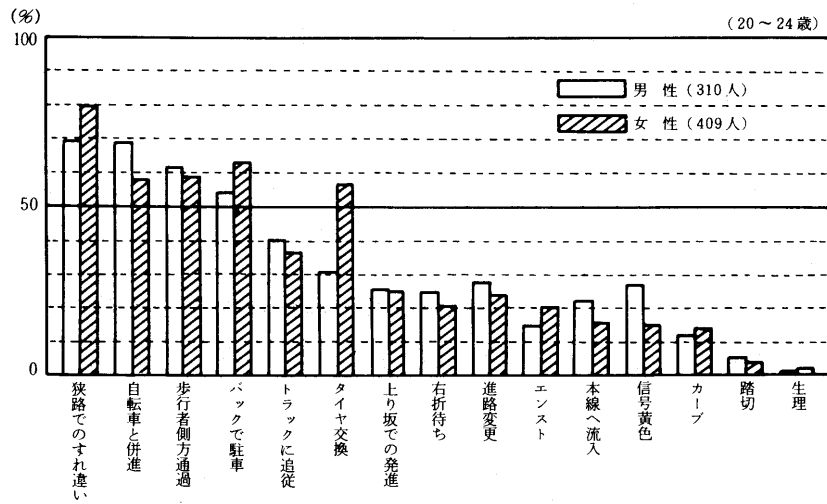


図4-102-2 運転に対する不安感

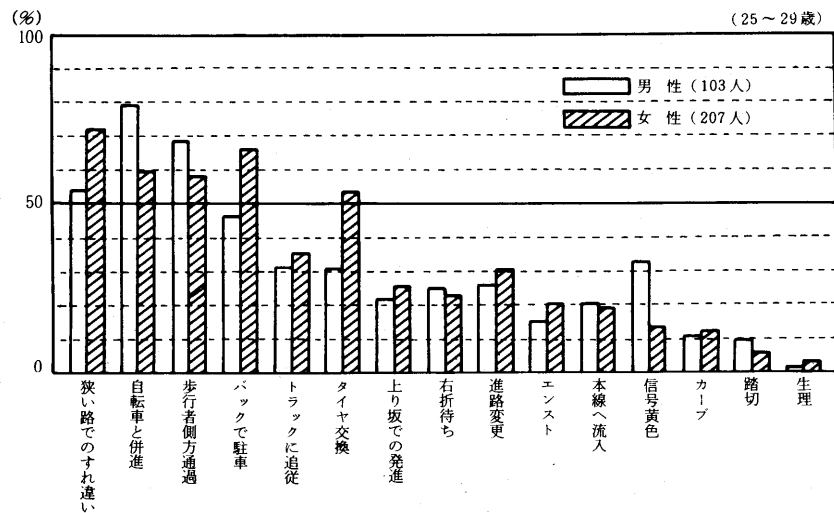


図4-102-3 運転に対する不安感

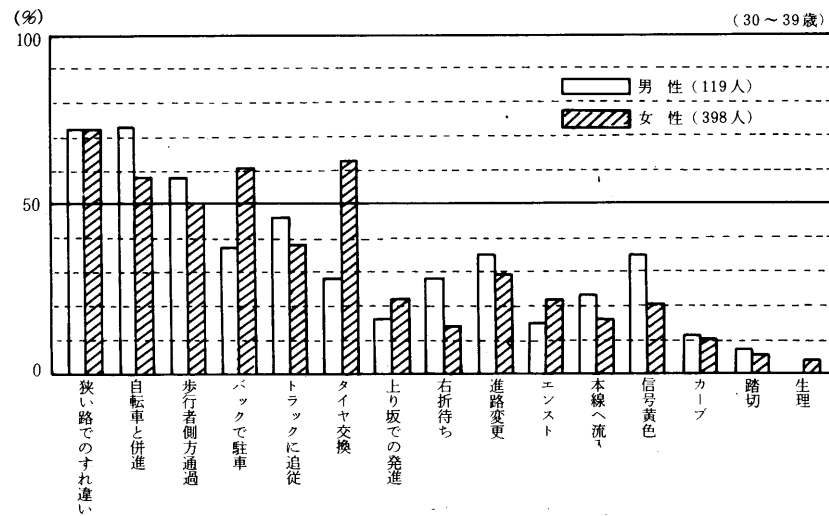


図4-102-4 運転に対する不安

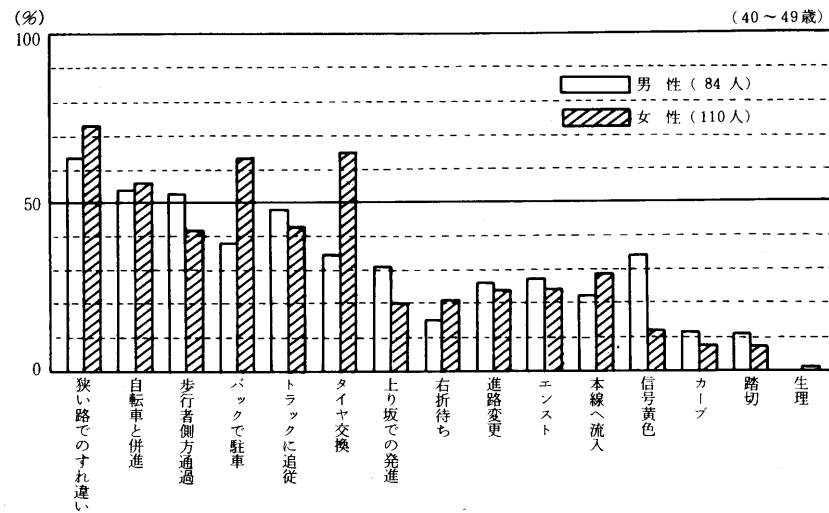


図4-102-5 運転に対する不安感

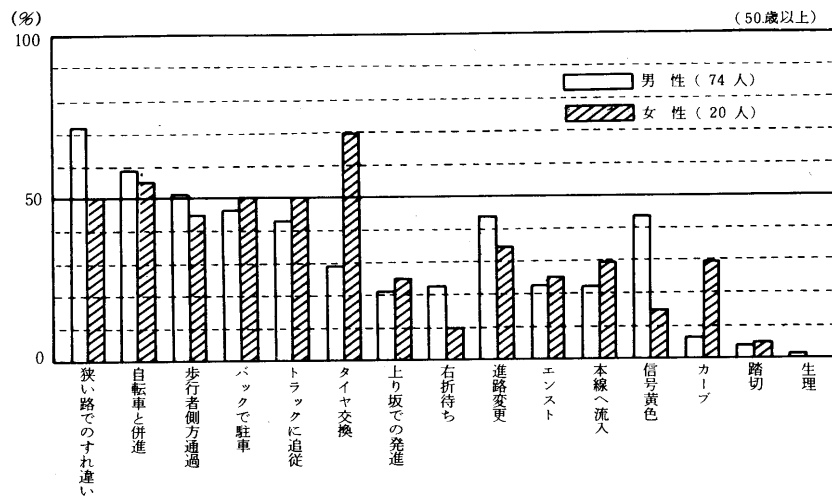


図4-102-6 運転に対する不安感

# 付 録



付録1. 教習原簿サンプル

No.

|    |  |
|----|--|
| 氏名 |  |
|----|--|

|     |     |
|-----|-----|
| 入校時 | 訓練時 |
|-----|-----|

|           |                    |        |              |        |     |                |                 |                |                |       |
|-----------|--------------------|--------|--------------|--------|-----|----------------|-----------------|----------------|----------------|-------|
| 入校        | 年                  | 月      | 日            | 種別     | 期別  | 部別             | 技能担当            |                |                |       |
| 教習カード     |                    |        |              |        |     |                |                 |                |                |       |
| ふりがな      | 明大昭                |        |              |        |     |                | TEL             |                |                |       |
| 氏名        | 年 月 日生<br>男・女 ( 年) |        |              |        |     |                | 自宅<br>勤務先<br>呼出 |                |                |       |
| 本籍        |                    |        |              |        |     |                | 写真              |                |                |       |
| 住所        |                    |        |              |        |     |                |                 |                |                |       |
| 現有免許      | 大型普通               | 普通(未済) | けん引          | 大特(装軌) | 自二  | 自二(未済)         | 小特              | 原付             | 免許の条件、その他      |       |
| 交付公安委員会   | 免許番号               |        | 第            |        | 一   |                |                 | 号              |                |       |
| 交付年月日     | 年                  | 月      | 日            | 免年月日   | 自二  | 小特             | 原付              | 年              | 月              | 日     |
| 有効年月日     | 年                  | 月      | 日            | 許月日    | その他 | 年              |                 |                | 月              | 日     |
| 適性        | 裸眼                 | 矯正     | めがね<br>コンタクト | 適弱     | 聴力  | 適否             | 視左              | 視右             | 計              | 適性確認印 |
|           | 視左                 | 力右     | 両眼           | 両眼     | 適弱  | 適否             | 適野              | 計              |                |       |
| 技能教習時限    | 補修時限               |        |              |        |     |                |                 |                | 合計             |       |
|           | 1                  | 2      | 3            | 4      | 計①  | 修了検定不合格後の規定補修② |                 | 卒業検定不合格後の規定補修③ | 基準 + ① + ② + ③ |       |
| 修了検定合格証明書 | 第                  |        | 号            |        | 年   |                | 月               |                | 日              | 発行    |
| 仮運転免許証    | 第                  |        | 号            |        | 年   |                | 月               |                | 日              | 交付    |
| 卒業証明書     | 第                  |        | 号            |        | 年   |                | 月               |                | 日              | 発行    |
| 備考        |                    |        |              |        |     |                |                 |                |                |       |

○注意 この名簿は大切な書類ですから折り曲げたり、汚したり、勝手に記入しないようにして、使用が終了したら所定の場所に返しておいて下さい。

|                 |                                                                                                                                     |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|---------------------------------------------|--|---|---|
| 第一段階<br>(基準四時限) | 目標＝車の動かし方の正しい手順と正確な操作                                                                                                               |  |  |  |  | 教習効果のみきわめ                                   |  |   |   |
|                 | 1. 車の乗降    2. 運転装置の名称および取扱い<br>3. 運転姿勢    4. 車両感覚(停止中)    5. 発進および停止<br>6. ハンドル操作(その1)    7. 変速操作(その1)<br>8. ブレーキ操作(その1)    9. 総合運転 |  |  |  |  | 月/日                                         |  | / | / |
|                 |                                                                                                                                     |  |  |  |  | 観察基準                                        |  |   |   |
|                 | 1                                                                                                                                   |  |  |  |  | 1. 車の乗り降りの際の安全確認は確実にこなしているか                 |  |   |   |
|                 | 2                                                                                                                                   |  |  |  |  | 2. 運転装置の名称を覚えているか                           |  |   |   |
|                 | 3                                                                                                                                   |  |  |  |  | 3. 運転姿勢が正しく保たれているか                          |  |   |   |
|                 | 4                                                                                                                                   |  |  |  |  | 4. 発進、停止の手順と動作(安全確認を含む)が正確であるか              |  |   |   |
|                 | 5                                                                                                                                   |  |  |  |  | 5. 変速チェンジ(加速、減速)の手順と操作が正確であるか               |  |   |   |
|                 | 6                                                                                                                                   |  |  |  |  | 6. ハンドル操作に著しいふらつきはないか                       |  |   |   |
|                 | 7                                                                                                                                   |  |  |  |  | 総合結果                                        |  | 合 | 不 |
| 備考              | 8                                                                                                                                   |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
|                 | 9                                                                                                                                   |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
|                 | 10                                                                                                                                  |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
|                 | 11                                                                                                                                  |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
|                 | 12                                                                                                                                  |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
| 第二段階<br>(基準四時限) | 目標＝運転装置の操作時期と円滑な操作                                                                                                                  |  |  |  |  | 教習効果のみきわめ                                   |  |   |   |
|                 | 1. 円滑な発進および加速    2. 変速操作(その2)<br>3. 速度の調節    4. ハンドル操作(その2)<br>5. ブレーキ操作(その2)    6. 車両感覚(走行中)<br>7. 坂道の通過    8. 直線バック    9. 総合運転    |  |  |  |  | 月/日                                         |  | / | / |
|                 |                                                                                                                                     |  |  |  |  | 観察基準                                        |  |   |   |
|                 | 1                                                                                                                                   |  |  |  |  | 1. 発進の際の合図と安全確認を確実にこなしているか                  |  |   |   |
|                 | 2                                                                                                                                   |  |  |  |  | 2. アクセル、クラッチの調和がとれているか                      |  |   |   |
|                 | 3                                                                                                                                   |  |  |  |  | 3. 変速チェンジ(加速、減速)の時期が適切で、円滑にできるか             |  |   |   |
|                 | 4                                                                                                                                   |  |  |  |  | 4. 交差点やまがりかどで適当な速度の調節ができるか(エンジン・ブレーキの使用を含む) |  |   |   |
|                 | 5                                                                                                                                   |  |  |  |  | 5. 停止指導線に正しく車を停止できるか                        |  |   |   |
|                 | 6                                                                                                                                   |  |  |  |  | 6. 立体障害物通過の際の車両感覚をおおむね体得しているか               |  |   |   |
|                 | 7                                                                                                                                   |  |  |  |  | 7. 坂道コースでギヤの選択が正確で、降坂時エンジン・ブレーキが使用できるか      |  |   |   |
|                 | 8                                                                                                                                   |  |  |  |  | 8. 後退の際のハンドル操作が正確でおおむね目標位置へ車を誘導できるか         |  |   |   |
|                 | 9                                                                                                                                   |  |  |  |  | 総合結果                                        |  | 合 | 不 |
|                 | 10                                                                                                                                  |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
|                 | 11                                                                                                                                  |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
|                 | 12                                                                                                                                  |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
| 備考              | 13                                                                                                                                  |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
|                 | 14                                                                                                                                  |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
|                 | 15                                                                                                                                  |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
|                 | 16                                                                                                                                  |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
|                 | 17                                                                                                                                  |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
| 自由練習            |                                                                                                                                     |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
|                 |                                                                                                                                     |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
|                 |                                                                                                                                     |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
|                 |                                                                                                                                     |  |  |  |  |                                             |  |   |   |
|                 |                                                                                                                                     |  |  |  |  |                                             |  |   |   |

仮  
免  
時  
話

| 目標＝ 遵法運転と車の正しい誘導                                |                                                                                                    |  |  |  | 教習効果のみきわめ                                    |  |  |  |  |
|-------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|----------------------------------------------|--|--|--|--|
| 第<br>三<br>段<br>階<br><br>(基<br>準<br>九<br>時<br>限) | 1. 通行区分等 2. 進路変更と交差点の通過<br>3. 切り返しおよび幅寄せ 4. 狭路(曲線、屈折)の通過 5. 坂道発進 6. 踏切通過<br>7. 方向変換および縦列駐車 8. 総合運転 |  |  |  | 月/日                                          |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 観 察 基 準                                      |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 1. 通行区分(キープレフトを含む)徐行、一時停止等の道路標識標示に従った運転ができるか |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 2. 右、左折の際の合図の時期と方法が適切であるか                    |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 3. 進路変更の際の合図の時期と方法が適切であるか                    |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 4. 見とおしのきかない交差点の通過の際の一時停止、徐行、安全確認を確実にこなしているか |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 5. 切返しの際のハンドル操作が正確でアクセル、クラッチの調和が適切であるか       |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 6. 狭路通過の際のクラッチの断続による低速調節が正確で円滑な走行ができるか       |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 7. 坂道コースで発進の手順と操作が正確であるか                     |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 8. 踏切通過の際の一時停止と安全確認を確実にこなしているか               |  |  |  |  |
| 備<br>考                                          |                                                                                                    |  |  |  | 9. 方向変換、縦列駐車が正確にできるか                         |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 1～3段階 修了確認                                   |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 総 合 結 果                                      |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 合 不                                          |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 合 不                                          |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 実 施 責 任 印                                    |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 修 了 検 定                                      |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 修了検定不合格後の規定補修教習                              |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 受検資格確認印                                      |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  | 月/日 成績                                       |  |  |  |  |
| 学<br>科<br>教<br>習<br><br>1                       | 1 2 3 4                                                                                            |  |  |  | 第1回                                          |  |  |  |  |
|                                                 | 5 6 7 8                                                                                            |  |  |  | 第2回                                          |  |  |  |  |
|                                                 | 9 10 11 12                                                                                         |  |  |  | 第3回                                          |  |  |  |  |
|                                                 | 13 14                                                                                              |  |  |  | 第4回                                          |  |  |  |  |
|                                                 | 修了検定<br>受検前の<br>修了確認                                                                               |  |  |  |                                              |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  |                                              |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  |                                              |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  |                                              |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  |                                              |  |  |  |  |
|                                                 |                                                                                                    |  |  |  |                                              |  |  |  |  |
| 自由練習                                            |                                                                                                    |  |  |  |                                              |  |  |  |  |

No.

氏 名

卒業  
時 話

|                                         |                                                                                                                               |          |    |                     |           |                                                      |             |              |            |  |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----|---------------------|-----------|------------------------------------------------------|-------------|--------------|------------|--|
| 第<br>四<br>段<br>階<br><br>(基準<br>十時<br>限) | 目標＝道路における安全運転と総合運転                                                                                                            |          |    |                     |           | 仮免許試験合格日                                             |             |              |            |  |
|                                         | 1. 交通の状況に応じた運転    2. 運転中の歩行者の保護<br>3. 道路環境に応じた運転    4. 運転装置の連けい操作<br>(5) 道路における総合運転    (6) 方向変換および縦列駐車<br>7. 総合運転    ( ) は大型車 |          |    |                     |           | 年    月    日                                          |             |              |            |  |
|                                         |                                                                                                                               |          |    |                     |           | 教習効果のみきわめ                                            |             |              |            |  |
|                                         |                                                                                                                               |          |    |                     |           | 月/日                                                  |             |              |            |  |
|                                         |                                                                                                                               |          |    |                     |           | 観察基準                                                 |             |              |            |  |
|                                         | 1                                                                                                                             |          |    |                     |           | 1. 必修教習細目についての<br>遵法運転が正確にできるか                       |             |              |            |  |
|                                         | 2                                                                                                                             |          |    |                     |           | 2. 道路交通の状況に応じた<br>速度、ハンドル、ブレーキ<br>等の連けい操作ができるか       |             |              |            |  |
|                                         | 3                                                                                                                             |          |    |                     |           | 3. その他全段階における各<br>教習項目について、安全、<br>正確かつ円滑な運転ができ<br>るか |             |              |            |  |
|                                         | 4                                                                                                                             |          |    |                     |           | コース、道路における各教<br>習項目について安全、正確<br>かつ円滑な運転ができるか         |             |              |            |  |
|                                         | 5                                                                                                                             |          |    |                     |           | 総合                                                   |             |              |            |  |
| 6                                       |                                                                                                                               |          |    |                     | 総合結果      |                                                      |             |              |            |  |
| 7                                       |                                                                                                                               |          |    |                     | 合 不       |                                                      |             |              |            |  |
| 8                                       |                                                                                                                               |          |    |                     | 合 不       |                                                      |             |              |            |  |
| 9                                       |                                                                                                                               |          |    |                     | 実 施 責 任 印 |                                                      |             |              |            |  |
| 10                                      |                                                                                                                               |          |    |                     |           |                                                      |             |              |            |  |
| 11                                      |                                                                                                                               |          |    |                     |           |                                                      |             |              |            |  |
| 12                                      |                                                                                                                               |          |    |                     |           |                                                      |             |              |            |  |
| 13                                      |                                                                                                                               |          |    |                     |           |                                                      |             |              |            |  |
| 14                                      |                                                                                                                               |          |    |                     |           |                                                      |             |              |            |  |
| 15                                      |                                                                                                                               |          |    |                     |           |                                                      |             |              |            |  |
| 備考                                      |                                                                                                                               |          |    |                     | 修了確認      |                                                      |             |              |            |  |
| 学<br>科<br>教<br>習<br><br>2               | 15                                                                                                                            | 21       | 26 | 卒業検定                |           |                                                      |             |              |            |  |
|                                         | 16                                                                                                                            | 22       | 27 | 卒業検定不合格後の<br>規定補修教習 |           |                                                      | 受検資格<br>確認印 | 月 / 日<br>成 績 | 検 定 員<br>印 |  |
|                                         | 17                                                                                                                            | 23       | 28 | 第1回                 | 1         | 2                                                    | 3           |              | /          |  |
|                                         | 18                                                                                                                            | 24       | 29 | 第2回                 | 1         | 2                                                    | 3           |              | /          |  |
|                                         | 19                                                                                                                            | 25       | 30 | 第3回                 | 1         | 2                                                    | 3           |              | /          |  |
|                                         | 20                                                                                                                            | 修了<br>確認 |    | 第4回                 | 1         | 2                                                    | 3           |              | /          |  |
|                                         | 自由練習                                                                                                                          |          |    |                     |           |                                                      |             |              |            |  |
|                                         |                                                                                                                               |          |    |                     |           |                                                      |             |              |            |  |
|                                         |                                                                                                                               |          |    |                     |           |                                                      |             |              |            |  |
|                                         |                                                                                                                               |          |    |                     |           |                                                      |             |              |            |  |

## 学科教習効果測定問題

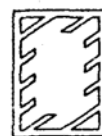
(時間=50分)

次の問題のうち、正しいものには○印を、誤っているものには×印をつけなさい。

- 問1 幅の広い路側帯のある道路で駐車する場合は、路側帯に入り、道路の左側に沿って駐車しなければならない。
- 問2 道路のまがり角付近では、他の車を追い越すために進路を変えたり、その横を通り過ぎたりしてはならない。
- 問3 停止している通学通園バスのそばを通るとき、人影が見えたらなかったので徐行せずに通過した。
- 問4 交差点で交通巡視員が手信号による交通整理をしているときは、歩行者はそれに従い、車は信号機の信号に従わなければならない。
- 問5 シャ断機が上がった直後、車が連続して踏切を通過している場合は一時停止しなくてもよい。
- 問6 自転車のそばを通るときは、自転車との間に安全な間隔をあけるか徐行しなければなりません。
- 問7 右の道路標識がある車両通行帯は、指定された車のほかは通行してはならない。



- 問8 道幅が同じような交通整理が行われていない交差点では、左方からくる車があるときは、その車の進行を妨げてはならない。
- 問9 車両通行帯のある道路では、常にすいている車両通行帯に移りながら通行すると交通渋滞がなくなる。
- 問10 車が故障して動かなくなったときは、修理の車がくるまで、そこに駐車することができる。
- 問11 スピードの出し過ぎ、急ハンドルなどで後輪が横すべりを始めたとき、急ブレーキをかけることは危険である。
- 問12 昼間高速道路で故障したときは、非常点滅表示灯をつけていれば駐車することができる。
- 問13 自動車には発炎筒、赤ランプなどの非常信号用具を備えなければならない。
- 問14 貨物自動車に荷物を積載し、輸送中に自動車の安定が悪くなったが、目的地が近くだったのでそのまま運転した。
- 問15 長距離運転をするときは、運転コース、所要時間、休息場所など前もって計画を立てておくのがよい。
- 問16 マフラーが破損していたが、交通の危険を生じさせるおそれがないのでそのまま運転した。
- 問17 こどもは、興味をひくものに夢中になり、突然路上にとび出したり、無理に道路を横断しようとすることがあるので、十分注意することが必要である。
- 問18 これから車を運転しようとする人に酒を出したり、すすめたりしてはいけません。
- 問19 乗車定員5人の普通乗用自動車に大人3人、小学5年生3人までは乗車することができる。
- 問20 進路変更の行為を終わった約3秒後に合図をやめなければならない。
- 問21 前方の道路が混雑しているため、このような道路標示のある場所に停止しなければならないときは、入ってはならない。
- 問22 運転には自信があり、車も新車なので、発炎筒や赤ランプなどの非常信号用具は備えておかなかった。
- 問23 40キロメートル毎時の速度から20キロメートル毎時の速度に減速することは、徐行したことになる。
- 問24 運転するときは、活動しやすい服装がよい。
- 問25 右の標識のある歩行者用道路は、特に通行の認められた車以外の車は通行することはできない。



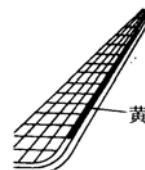
問26 道路に右のような標示があったときは、前方に交差点があることを示している。



問27 故障車をクレーンでけん引するときは、けん引免許が必要である。



問28 右の道路標示は、前方に横断歩道のあることを示している。



問29 歩道の縁石に黄色の実線で示されている場所には、駐車や停車をしてはならない。



問30 車がカーブを回ろうとするときに外に飛び出そうとする力は、カーブが急であればあるほど大きくなる。

問31 普通自動車は6カ月ごとの定期点検をすれば、運行前点検をする必要はない。

問32 右の道路標識は、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止を表わしている。

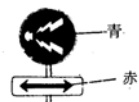


問33 右の道路標識のある道路は、自動車と二輪の自動車、原動機付自転車は通行してはならない。



問34 明るさが急に変わると、視力は一時的に低下するので、トンネルに入る前や出るときは減速したほうがよい。

問35 右の道路標識は、警笛を鳴らしてはいけない区間であることを意味している。



問36 ファンベルトは、中央部を指で押してみても張りぐあいを点検するだけでよい。

問37 道路を通行するときは、自分勝手に通行するのではなく、沿道で生活している人々に不愉快な騒音などの迷惑をかけないようにする。

問38 進路変更するときは、進路を変えようとするときに合図をすればよい。

問39 故障車をロープでけん引するときは、けん引する車と故障車との間に安全な間隔を保ち、ロープに白い布をつけないといけない。

問40 右の道路標示は、「停止禁止部分」を表わしている。



問41 夜間、街路燈や商店街のネオンなどで明かるい道路では、ライトをつけないで運転してよい。

問42 前の車が右折などのため右側に進路を変えようとしているときは、その右側を追い越してはならない。

問43 歩行者専用道路の通行許可をもっているものは、その道路を通行する場合、特に徐行する必要はない。

問44 小学生が乗降中の通学バスの側方を通過するときは、徐行して安全を確かめなければならない。

問45 自動車は強制保険に加入するほか、なるべく任意の自動車保険に加入するとよい。

問46 二輪車は機敏性があるから、車の間をぬって走ったり、ジグザグ運転をしてもかまわない。

問47 車両通行帯のない道路では、道路の左に寄って通行しなければならない。

問48 普通免許を受けている者は、普通自動車と小型特殊自動車と原動機付自転車を運転できる。

問49 安全確認は、発進、後退の際に行えばよく、車に乗る前に確かめる必要はない。

問50 雨の中を高速で走行すると、スリップを起こしたり、タイヤが浮いて、ハンドルやブレーキがきかなくなることもある。

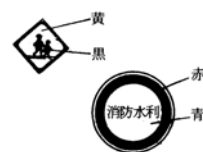
問51 二輪車は、からだで安定を保ちながら走るということで、四輪車とはちがった運転技術を必要とする。

問52 速度は、決められた速度の範囲内で、道路や交通の状況、天候や視界の変化に応じて安全な速度を選ぶのがよい。

- 問53 高速道路を通行するときは、前もって、荷物が転落したり、飛散しないよう車を点検しなければならない。
- 問54 坂道では、上り坂での発進はむずかしいので、下りの車が先に行き、上りの車に広く道をあけてやるとよい。
- 問55 車の内輪差は、大型自動車が生じるもので、普通自動車には生じない。
- 問56 駐車場など、道路外の施設から出入りするため歩道を横切るとき、歩行者の通行を妨げないよう徐行しなければならない。
- 問57 車両通行帯が黄線で区画されている場合は、この黄線をこえて進路を変更してはならない。
- 問58 追い越しを始めるときから終わるまでは、追い越す車との間に、安全な間隔を保たなければならない。
- 問59 右折、左折の合図をする時期は、ハンドルを切るのと同時にするとよい。
- 問60 本線車道へ入ろうとするときは、加速車線で十分加速し、本線車道を通行している車の進行を妨げないようにしなければならない。
- 問61 止まっている車のそばを通るとき、急にドアがあいたり、車のかげから人がとび出したりすることがあるので、安全を確かめたり、徐行したりして間隔をとるとよい。
- 問62 普通トラックをバックで車庫に入れる際、助手に手伝ってもらおうと判断がにぶるので、自分の判断で後退したほうがよい。
- 問63 交差点で右折するときは、あらかじめ道路の中央により、交差点の中心のすぐ内側を徐行しながら通行しなければならない。
- 問64 交差点とその端から5メートル以内の場所は、駐車も停車も禁止されている。
- 問65 深い水たまりを通っても、ブレーキがきかなくなるとか、ききが悪くなることはない。
- 問66 高速道路では、車間距離を十分とって走ることが必要で、例えば時速100キロメートルでは、約100メートルの車間距離をとることが必要である。
- 問67 高速道路から出るときは、あらかじめ出口に接続する車両通行帯(減速車線があるときはその車線)を通り、速度を落とさなければならない。
- 問68 道路外に出るため、右折しようとするときは、道路の中央にあらかじめできるだけ寄って徐行しなければならない。
- 問69 駐停車禁止場所での駐停車は、付近の交通を混雑させるだけでなく、道路の見とおしを悪くするなど、とび出し事故の原因ともなる。
- 問70 長い下り坂で、フットブレーキをひんばんに使いすぎると、急にブレーキがきかなくなることがあり危険である。
- 問71 車両通行止めの標識のある道路を、エンジンのかかった二輪車を押して歩いて入ったが、この場合歩行者として扱われる。
- 問72 ブレーキは数回に分けて踏むと、ブレーキ燈が点滅し、後続車への合図となって追突事故防止となる。
- 問73 交差点付近を通行中、緊急自動車が近づいてきたので、交差点をさけ道路の左側に寄って徐行した。
- 問74 盲導犬を連れた人が歩いていたが、車との間隔があったので、そのままのスピードで通過した。
- 問75 高速道路では、故障などのため路肩や路側帯にやむを得ず駐停車する場合のほかは駐車や停車をしてはならない。
- 問76 塀や生垣で左右の見とおしの悪い住宅街の交差点を通行するときは、徐行の道路標識がなくても徐行しなければならない。

問77 夜間、対向車と行きちがうとき、相手のライトがまぶしいときは、視点をやや左前方に移したほうがよい。

問78 右の標識は、この先に横断歩道があることを表わしている。



問79 右の標識の設けられている位置から10メートル以内の場所は駐車禁止である。

問80 前方の交差点の信号が赤色の点滅をしていたので、停止位置で徐行し、安全確認をして発進した。

問81 車を運転中に警戒宣言が発せられたことを知ったときは、速度を落として、ラジオで地震情報や交通情報を聞き、それに応じて行動すること。

問82 二輪車は、カーブに入ってから減速するよりも、その手前の直線部分で十分速度を落としたほうがよい。

問83 会社に電話連絡のため、2～3分の間、エンジンをかけたまま車から離れた。

問84 大地震が発生したとき、車を使用すると早く避難することができる。

問85 踏切内では、変速ギヤを操作して早めに通過するとよい。

問86 運転中に霧が発生してきたので、早めに前照燈をつけ、中央線などをめやすにして速度を落として運転した。

問87 高速道路の減速車線で故障し、運転することができなくなったので、非常点滅表示燈をつけ、停止表示器材を置いて後続車に停止していることがわかるようにした。

問88 高速道路から一般道路へ出たときは、速度を出しすぎになりがちであるから、速度には十分注意しなければならない。

問89 矢印の方向から進行する交通に対して警察官の手信号の意味は、信号機による赤信号と同じである。

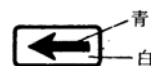


問90 速度が2倍になれば制動距離は4倍になる。

問91 事故や故障して困っている人を見たら、連絡や救護にあたるなど、おたがいに協力しあうとよい。

問92 道路は、多勢の人や車が通行するところであるから、運転者が自分かってに通行すると交通が混乱したり、交通事故が起きたりする。

問93 道路の左端や信号機に、右の標示板があるときは、車は前方の信号が赤であっても、歩行者など、まわりの交通に注意しながら左折することができる。



問94 自動車の座席に荷物を乗せるときは、運転の妨げになるようなのせ方をしてはならない。

問95 運転者は、荷物が転落、飛散したりしないように、ロープやシートを使って荷物を確実に積まなければならない。

問96 右の標識は、優先道路の中央線を表わしている。



問97 右の標識は、本標識が表示する交通規制の終わりを表わしている。



問98 睡眠作用のある薬を飲んだが、運転歴10年の腕前があるので、そのまま運転した。

問99 前の車が踏切で停止しているときは、その前に割り込んだりしてはならない。

問100 右の標示は、転回禁止の区間の終わりを示している。





|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  |  |  |
|--|--|--|--|

## 教習に関するアンケート調査

この調査は、教習所で運転の教習を受けられた皆さんの運転教習に関するご意見を調査して、今後の教習方法のあり方を考える資料を得る目的で行うものです。調査は無記名であり、他の目的以外には利用いたしませんので、この結果であなたが不利になることは一切ありません。よろしくご協力をお願いします。

1. 性別は、 1. 男 性 2. 女 性 ⑤

2. 年齢は、 1. ～19歳 4. 30～39歳 7. 60歳以上  
2. 20～24歳 5. 40～49歳  
3. 25～29歳 6. 50～59歳 ⑥

3. あなたが免許証を交付されてからの運転についておたずねします。次のあてはまるもの一つに○印をつけて下さい。  
1. 直ぐ運転する  
2. 車が入ったら運転する  
3. しばらくは運転しない  
4. 運転はしないつもりである ⑦

### 学科教習についておたずねします

4. 学科教習の内容は、法令、構造、安全知識から構成されていますが、それはやさしかったですか、それとも難しかったですか。内容ごとにあてはまる番号を○印で囲んで下さい。

|                                  | 非常に<br>難しか<br>った | やや難し<br>かった | やや<br>やさし<br>かった | 非常に<br>やさし<br>かった |   |
|----------------------------------|------------------|-------------|------------------|-------------------|---|
|                                  | 1                | 2           | 3                | 4                 |   |
| 1. 法令の問題<br>( 教程 1 ～教程 2 0 )     | -----            |             |                  |                   | ⑧ |
| 2. 構造の問題<br>( 教程 2 1 ～教程 2 5 )   | -----            |             |                  |                   | ⑨ |
| 3. 安全知識の問題<br>( 教程 2 6 ～教程 3 0 ) | -----            |             |                  |                   | ⑩ |

5. 学科教習の次に示す教程は難しかったですか、それともやさしかったですか。あてはまる欄に○印をつけて下さい。

| 学科教習の教程内容                | 難しかったです | どちらともいえない | やさしかったです |   |
|--------------------------|---------|-----------|----------|---|
| 教程 2 信号にしたがうこと           |         |           |          | ⑪ |
| 教程 3 標識や標示にしたがうこと等       |         |           |          | ⑫ |
| 教程 6 車の通行するところ等          |         |           |          | ⑬ |
| 教程 7 車が通行してはいけないところ等     |         |           |          | ⑭ |
| 教程 10 進路変更、横断等           |         |           |          | ⑮ |
| 教程 11 追い越し等              |         |           |          | ⑯ |
| 教程 12 交差点などの通り方          |         |           |          | ⑰ |
| 教程 13 駐車と停車              |         |           |          | ⑱ |
| 教程 15 乗車・積載・けん引          |         |           |          | ⑲ |
| 教程 16, 17 高速自動車国道等における運転 |         |           |          | ⑳ |
| 教程 21 自動車の機構・エンジン        |         |           |          | ㉑ |
| 教程 22 動力の伝達装置・ハンドル装置     |         |           |          | ㉒ |
| 教程 23 制動装置・タイヤ           |         |           |          | ㉓ |
| 教程 26 人間の感覚および判断能力と運転    |         |           |          | ㉔ |
| 教程 28 坂道・カーブなどでの運転       |         |           |          | ㉕ |

### 技能教習についておたずねします

6. 教習所での技能教習は段階別（第1段階～第4段階）に行われていますが、それはやさしかったですか、それとも難しかったですか。それぞれの段階別に、あてはまる番号を○印で囲んで下さい。

|                              | 思ったより<br>非常に<br>難しかった | 思ったより<br>やや難しかった | 思ったより<br>ややしかった | 思ったより<br>非常に<br>やさしかった |   |
|------------------------------|-----------------------|------------------|-----------------|------------------------|---|
| 1. 第1段階<br>(車の正しい手順と正確な動作)   | 1                     | 2                | 3               | 4                      | ㉖ |
| 2. 第2段階<br>(運転装置の操作時期と円滑な操作) | 1                     | 2                | 3               | 4                      | ㉗ |
| 3. 第3段階<br>(法規の履行と車の正しい誘導)   | 1                     | 2                | 3               | 4                      | ㉘ |
| 4. 第4段階<br>(道路における安全運転と総合運転) | 1                     | 2                | 3               | 4                      | ㉙ |

7. 技能教習の第1段階から第3段階(コース内の教習)までの次に示す教習項目は難しかったですか、それともやさしかったですか。あてはまる番号を○印で囲んで下さい。

|                            | 思<br>り<br>難<br>し<br>か<br>っ<br>た | た<br>だ<br>よ<br>に<br>常<br>に<br>か<br>っ<br>た | 思<br>り<br>難<br>し<br>か<br>っ<br>た | た<br>だ<br>よ<br>に<br>常<br>に<br>か<br>っ<br>た | 思<br>り<br>難<br>し<br>か<br>っ<br>た | た<br>だ<br>よ<br>に<br>常<br>に<br>か<br>っ<br>た | 思<br>り<br>難<br>し<br>か<br>っ<br>た | た<br>だ<br>よ<br>に<br>常<br>に<br>か<br>っ<br>た |  |
|----------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------|--|
| 1. ハンドルの回し方 .....          | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 30                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 2. 変速レバーの動かし方 .....        | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 31                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 3. 発進、停止のし方 .....          | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 32                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 4. アクセルとクラッチの調和 .....      | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 33                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 5. 減速時のギヤチェンジ .....        | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 34                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 6. 加速時のギヤチェンジ .....        | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 35                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 7. 交差点や曲がり角に応じた速度の調節 ..... | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 36                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 8. 曲がり角に合わせたハンドル操作 .....   | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 37                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 9. 停止線に正しく車を停止させる .....    | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 38                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 10. 障害物の側方通過の際の車幅感覚 .....  | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 39                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 11. 直線バック .....            | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 40                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 12. 切り返しと幅寄せ .....         | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 41                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 13. クラッチの断続による低速運転 .....   | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 42                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 14. 坂道発進 .....             | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 43                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 15. 方向変換と縦列駐車 .....        | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 44                              |                                           |                                 |                                           |  |

8. 技能教習の第4段階(路上教習)での、次に示す教習はむづかしかったですか、それともやさしかったですか。あてはまる番号を○印で囲んで下さい。

|                          | 思<br>り<br>難<br>し<br>か<br>っ<br>た | た<br>だ<br>よ<br>に<br>常<br>に<br>か<br>っ<br>た | 思<br>り<br>難<br>し<br>か<br>っ<br>た | た<br>だ<br>よ<br>に<br>常<br>に<br>か<br>っ<br>た | 思<br>り<br>難<br>し<br>か<br>っ<br>た | た<br>だ<br>よ<br>に<br>常<br>に<br>か<br>っ<br>た | 思<br>り<br>難<br>し<br>か<br>っ<br>た | た<br>だ<br>よ<br>に<br>常<br>に<br>か<br>っ<br>た |  |
|--------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------|--|
| 1. 前车への追従と車間距離のとり方 ..... | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 45                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 2. 進路変更 .....            | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 46                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 3. 追い越し .....            | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 47                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 4. 追い越され .....           | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 48                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 5. 交差点での右折 .....         | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 49                              |                                           |                                 |                                           |  |
| 6. 交差点での車両相互間の優先関係 ..... | 1                               | 2                                         | 3                               | 4                                         | 50                              |                                           |                                 |                                           |  |

|                         |   |   |   |   |    |
|-------------------------|---|---|---|---|----|
| 7. 狭い道での対向車との行き違い ..... | 1 | 2 | 3 | 4 | ⑤1 |
| 8. 歩車道の区別のない道路の走行 ..... | 1 | 2 | 3 | 4 | ⑤2 |
| 9. 坂道の運転 .....          | 1 | 2 | 3 | 4 | ⑤3 |
| 10. 踏切の通過 .....         | 1 | 2 | 3 | 4 | ⑤4 |
| 11. 夜間の運転 .....         | 1 | 2 | 3 | 4 | ⑤5 |
| 12. 降雨時の運転 .....        | 1 | 2 | 3 | 4 | ⑤6 |

9. あなたがこれから運転するとしたら次の項目の内、なにが不安になりますか（路上教習から得たイメージで書いてください）。次の中から不安と思うものを5つ選んで、番号に○印をつけて下さい。

- |                       |    |
|-----------------------|----|
| 1. バックでの駐車            | ⑤7 |
| 2. 路上でのタイヤ交換          | ⑤8 |
| 3. 上り坂での発進            | ⑤9 |
| 4. 先頭車での右折待ち          | ⑥0 |
| 5. 進路変更               | ⑥1 |
| 6. エンストした時            | ⑥2 |
| 7. 狭い道でのすれ違い          | ⑥3 |
| 8. 脇道から本線へ入る時         | ⑥4 |
| 9. 交差点の直前で信号が黄色に変わった時 | ⑥5 |
| 10. 歩行者や自転車の側方を通過する時  | ⑥6 |
| 11. トラックに追従された時       | ⑥7 |
| 12. カーブの運転            | ⑥8 |
| 13. 生理の時              | ⑥9 |
| 14. 自転車やバイクとの併進       | ⑦0 |
| 15. 踏切の通過             | ⑦1 |

この他、教習の中で気付いたことがありましたら下の欄に書いて下さい。

御協力ありがとうございました。  
安全運転をお祈りします。