

平成 29 年度調査研究報告書

運転免許制度の在り方に関する調査研究
— 普通免許等保有者の A T 小型限定普通二輪免許取得の在り方 —

報 告 書

平成 30 年 3 月

自動車安全運転センター

はじめに

自動車安全運転センターの平成29年度の調査研究のテーマは、普通免許等保有者がAT小型限定普通二輪免許を取得する際の教習時限の短縮の可否を取り上げました。

この免許を取得するには、法令上、技能教習8時限、学科教習1時限を受講しなければなりません。安全上の理由等から、1日の技能教習時限の上限が3時限と定められているため、最短でも3日間を要します。

AT小型限定普通二輪車の利便性からその普及促進のために、2日間で教習が終了できるようにして欲しいとの社会的需要も存在するものの、現行制度が所期している安全性を確保するための効果的な教習方法を維持する必要があります。

そこで、首都圏の自動車教習所の御協力の下、技能教習時限数の上限（現行、第1段階2時限、第2段階3時限、1日3時限）をそれぞれ1時限延長して実験教習を実施しました。本報告書は、この結果をとりまとめたものです。関係機関において参考資料として活用いただくとともに、安全性を維持しつつ、社会のニーズに即応した制度改正につなげていただければ幸いです。

本調査研究にご参加くださり、ご指導いただいた委員の皆様並びにご協力いただいた関係各位に深く感謝致します。

平成30年3月

自動車安全運転センター
理事長 種谷良二

平成 29 年度調査研究

「運転免許制度の在り方に関する調査研究」委員会委員名簿
(順不同、敬称略)

(委員会委員)

委員長 鈴木 春男 千葉大学名誉教授
委員 関根 太郎 日本大学理工学部機械工学科教授
牧下 寛 警察庁科学警察研究所交通科学部交通学科第一研究室特任研究官
箕輪 浩之 警視庁運転免許本部運転教育者教育課長
大野 良治 警視庁運転免許本部運転教育者教育課長 (前任者)
吹浦 秀俊 (一社) 全日本指定自動車教習所協会連合会教習教育部長
宮下 直伸 (一社) 全日本指定自動車教習所協会連合会教習教育部長 (前任者)
有馬 洋一 (株) 阪神ライディングスクール代表取締役社長
(一社) 全日本指定自動車教習所協会連合会
市川 操 尾久自動車学校教習部課長
日南田友行 (株) コヤマドライビングスクール二子玉川校副管理者
吉原 豊 (株) レインボーモータースクール和光教育課課長
川床 哲也 柏南自動車教習所教務部長

(オブザーバー)

田邊 雄治 警視庁鮫洲運転免許試験場試験課技能試験係副主査
相馬 文寿 埼玉県警察本部交通部運転免許本部運転免許試験課技能試験補佐
飯田 榮一 千葉県警察本部交通部運転免許本部千葉運転免許センター
運転免許技能試験官

(警察庁)

早川 智之 警察庁交通局運転免許課課長
郷治 知道 警察庁交通局運転免許課課長 (前任者)
高木 淳 警察庁交通局運転免許課課長補佐
成富 則宏 警察庁交通局運転免許課課長補佐 (前任者)
高野 磨央 警察庁交通局運転免許課課長補佐
高梨 辰聡 警察庁交通局運転免許課課長補佐 (前任者)
加波 大洋 警察庁交通局運転免許課係長
石上 勝 警察庁交通局運転免許課係長 (前任者)

(自動車安全運転センター)

中川 正浩 調査研究部部長
萩田 賢司 総務部調査役
金子 陽子 調査研究部調査研究課係長
滝口 禎雅 安全運転中央研修所研修統括

(株式会社 計画研究所)

高嶺 一男 取締役
早川 敬一 所長

目 次

第1章 調査研究の概要	1
1-1 調査研究の目的	1
1-2 調査研究の概要	1
1-2-1 実験教習	1
1-2-2 通常教習アンケート	5
1-2-3 報告書の作成	5
1-2-4 委員会の開催	5
第2章 調査研究結果	6
2-1 実験教習結果	6
2-1-1 被験者の属性	6
2-1-2 実験教習アンケート結果	17
2-1-3 フリッカー検査結果	33
2-1-4 自覚症しらべ集計結果	35
2-1-5 実験教習結果	39
2-2 通常教習アンケート結果	40
2-2-1 被験者の属性	40
2-2-2 通常教習アンケート結果	44
2-3 指導員アンケート結果	51
2-3-1 指導員の属性	51
2-3-2 指導員アンケート結果	53
2-4 まとめ	58
2-4-1 1日の教習時限数の上限について	58
2-4-2 休憩時間について	58
2-4-3 教習の運用等の課題	59
第3章 結論	60
3-1 1日の教習時限数の上限について	60
3-2 休憩時間について	60
3-3 具体的な教習の在り方について	60
資料編	
資料1 実験教習アンケート票	資料-1
資料2 通常教習アンケート票	資料-5
資料3 指導員アンケート票	資料-9
資料4 自覚症しらべ（フリッカー検査）調査票	資料-12

第1章 調査研究の概要

1-1 調査研究の目的

本調査研究は普通免許等保有者のAT小型限定普通二輪免許（以下「AT小型二輪免許」という。）の取得の在り方に関するものである。

現状において、AT小型二輪免許に関する指定自動車教習所の教習時限は、最短、技能教習8時限、学科教習1時限とされている。現行制度では、この教習を終了するためには、1日の技能教習時限の上限の制約等により、最低でも3日間を必要とする。

他方、手軽に利用できるAT小型二輪車の普及促進のためには、普通免許等保有者が法令上2日間でAT小型二輪免許の教習が終了できる制度の実現が求められている。この制度の実現には、現行と同様の交通安全を維持させるための効果的な教習の実施が不可欠となる。

自動車安全運転センター（以下「センター」という。）は、安全運転中央研修所において自動車教習所の指導員等の研修に携わっており、当該制度に関わる課題は、今後の研修の在り方にも影響を及ぼすため、センターとしても関係機関と連携を図りつつ、実験教習等を通じて安全性を確保しつつ、法定の技能検定に合格できるだけの実験運転技能を習得できるか否かという観点からの調査研究を実施するものである。

注1：「普通免許等保有者」とは、大型免許、中型免許、準中型免許、普通免許、大型特殊免許（カタピラを有する大型特殊自動車のみに係る大型特殊免許を除く。）、大型第二種免許、中型第二種免許、普通第二種免許又は大型特殊第二種免許（カタピラを有する大型特殊自動車のみに係る大型特殊第二種免許を除く。）を現に受けている者である。

注2：「AT小型限定普通二輪」とは、オートマチック・トランスミッション（自動変速機）を搭載した、排気量50ccを超え125cc以下の自動二輪車である。

1-2 調査研究の概要

1-2-1 実験教習

（1）実験概要

普通免許等保有者が、AT小型二輪免許を取得する場合の技能教習時限は、第1段階（基本操作及び基本走行）3時限、第2段階（応用走行）5時限の合計8時限であるが、1日当たりの教習時限については、第1段階が2時限まで、第2段階が3時限までで、第1段階と第2段階の教習を合わせても1日あたり3時限までとなっており、教習を終了するには最短3日間を要している。なお、技能教習については、一部の例外を除き、連続3時限での実施を認めていない。

そこで、2日間で教習を終了できるようにするため、教習時限の上限をそれぞれ1時限ずつ延長し、第1段階3時限、第2段階4時限、1日最大4時限として実験教習を実施した。併せて、教習時限数の上限を緩和した場合における必要な休憩時間について検討するため、2時限目と3時限目の間の休憩時間を1時限と2時限の場合でそれぞれ実験教習を実施した。

図1-2-1は、現行の教習と実験教習との教習スケジュールの違いを図示したものである。

二輪免許の教習については、第2段階の項目名1「路上運転にあたっての注意と法規走行」及び項目名15「危険を予測した運転」については、シミュレーターを使用することとされており、項目名15「危険を予測した運転」は連続して学科教習を実施することとされている。

また、第1段階の項目名12「車両特性を踏まえた運転」にかかる項目については、実車に替えてシミュレーターによる教習を行うことができることから、実験教習においては、柏南自動車教習所が実車により行い、他の3箇所の教習所はシミュレーターによる教習を実施した。

教習原簿とは、教習生個々人の教習進度が記録された書類である。担当指導員の押印、実施日時、実施時限、実施教習項目等の記録の他、入校年月日、視力、保有運転免許等についても記録されている。

④フリッカー検査結果

フリッカー検査とは、疲労度の測定に用いられ、光を高速で点滅させたとき、光のちらつきを目で判別出来るか、出来ないかの境目の周波数を測る検査である。

平常値は 35Hz～50Hz とされ、疲労度が大きくなると数値が減少する。

実験教習では点滅周波数を高い状態から低い状態に徐々に下げた時に、光のちらつきが判別できた最大周波数を測定した。検査は 1 日あたり 4 回、2 日間で 8 回実施した。実施のタイミングは図 1-2-1 のとおりである。

なお、測定誤差に配慮し、1 回の検査で 3 回測定し、その平均値をフリッカー値とした。

表 1-2-1 検査機器諸元

メーカー名	竹井機器工業株式会社	
製品名	フリッカー値測定器Ⅱ型(自動型)	
品番	T.K.K.501c	
仕様	フリッカー値表示	LED
	チラツキ視野照度	500Lux±10%
	周辺視野照度	100Lux±40%
	可変範囲	20～60Hz±10%
	フリッカー変化方法	自動型
	電源	本体DC12V ACアダプタ付属
	消費電力	約7W
	寸法	約157(W)×355(D)×135(H)mm
質量	約1kg	



図 1-2-2 検査に使用した機器

⑤自覚症しらべ調査結果

自覚症しらべとは、日本産業衛生学会産業疲労研究会が開発した、作業に伴う疲労状況の経時的変化をとらえることを目的とした指標である。調査項目数が 25 項目あり、各項目は 5 点尺度で構成されている。調査回数及び、調査のタイミングはフリッカー検査と同一である。

⑥技能試験の合否

被験者は実験教習終了後、後日、当該教習所において運転免許技能試験官による技能試験を受検した。

(6) 実験教習風景写真

実験教習の風景写真は以下のとおりである。



コヤマドライビングスクール二子玉川校



レインボーモータースクール



レインボーモータースクール



柏南自動車教習所



フリッカー検査実施風景
(レインボーモータースクール)



シミュレーター教習実施風景
(レインボーモータースクール)

図 1-2-3 実験教習風景写真

1-2-2 通常教習アンケート

(1) 調査概要

実験教習校4校において、AT小型二輪免許を取得するための教習を受講した教習生に対し、教習終了後にアンケートを実施した。

アンケートは、実験教習に参加した被験者との属性や意識の違いを把握するだけでなく、実際のAT小型二輪免許取得者からみた教習時限の妥当性や、制度変更に対するニーズ等を把握することを目的としている。

(2) 調査期間

平成29年9月～12月

(3) 調査場所

- ・尾久自動車学校
- ・コヤマドライビングスクール二子玉川校
- ・レインボーモータースクール
- ・柏南自動車教習所

(4) 回答者数

50名

1-2-3 報告書の作成

実験教習で収集した教習原簿、被験者アンケート、フリッカー検査結果、自覚症しらべ、教習指導員アンケート、技能試験結果及び、通常教習受講者アンケートを整理・分析し、教習を2日で終了するために技能教習時限数の上限を1時限延長することの妥当性や休憩時限の設定についての検討を行った。

1-2-4 委員会の開催

本調査研究では、有識者による委員会を設置した。委員会では、事務局で作成した各種資料に対する協議や、各関係機関の立場からの知見を教示された。委員会は、以下の日程・内容で3回開催した。

第1回委員会 平成29年8月9日(水)

調査研究の趣旨確認

実験教習内容の検討・確認

第2回委員会 平成29年12月21日(木)

実験教習結果速報に基づき、技能教習時限数の上限を1時限延長することの妥当性や休憩時限の設定についての検討を行った。

第3回委員会 平成30年2月21日(水)

報告書案の検討

第2章 調査研究結果

2-1 実験教習結果

2-1-1 被験者の属性

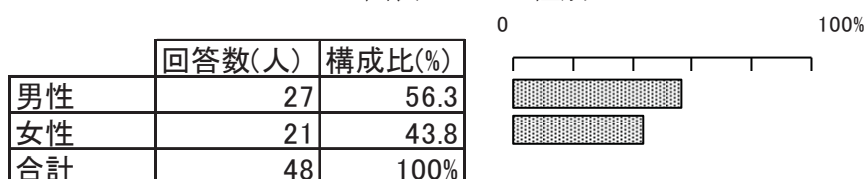
被験者の属性は、アンケート項目と教習原簿により取得した。以下では、まず単純集計結果を示し、さらに属性間のクロス集計結果を示す。

(1) 単純集計

①性別

単純集計は回答数（データ数）と構成比で示し、その右側に構成比を棒グラフで示している。男性が27人、女性が21人の計48人であり、男性が6人多い。

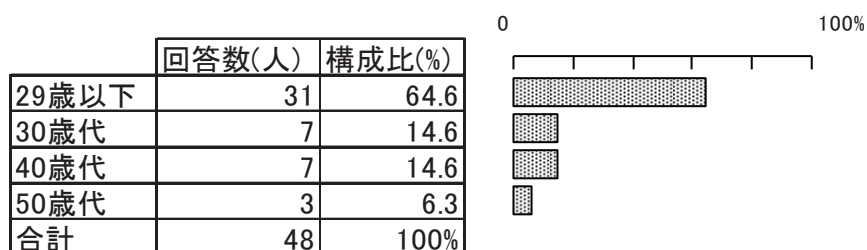
図表 2-1-1 性別



②年齢

若年層が多く、29歳以下が全体の約2/3を占める。

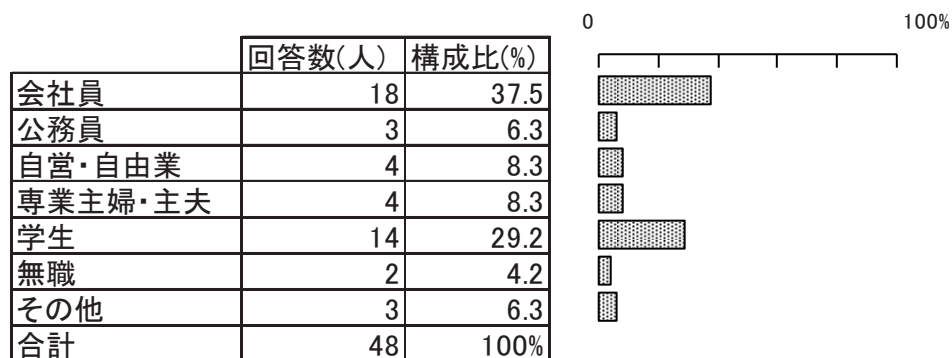
図表 2-1-2 年齢



③職業

会社員が約4割と最も多いが、若年層が多いことを反映して、約3割が学生である。

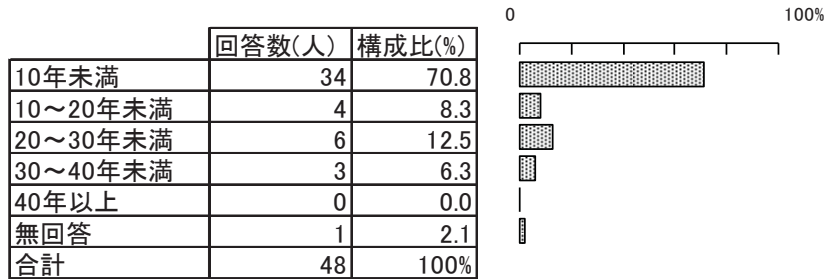
図表 2-1-3 職業



④運転免許保有年数

若年層に偏っていたことが影響し、保有年数が10年未満の者が全体の7割以上を占める。

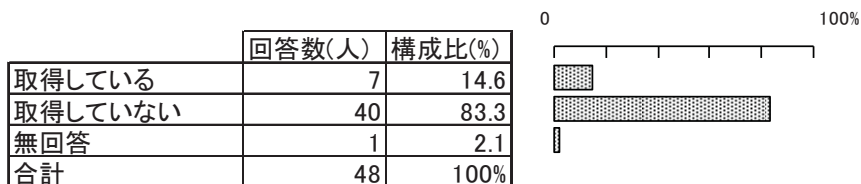
図表 2-1-4 運転免許保有年数



⑤原付免許の取得状況

「取得していない」とする比率が8割を超える。

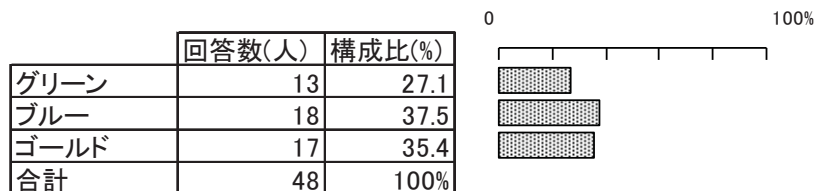
図表 2-1-5 原付免許の取得状況



⑥運転免許の色

各色の比率に大きな差は見られない。ただし、ここでも若年層の影響が表れており、3割近くの者はグリーンである。

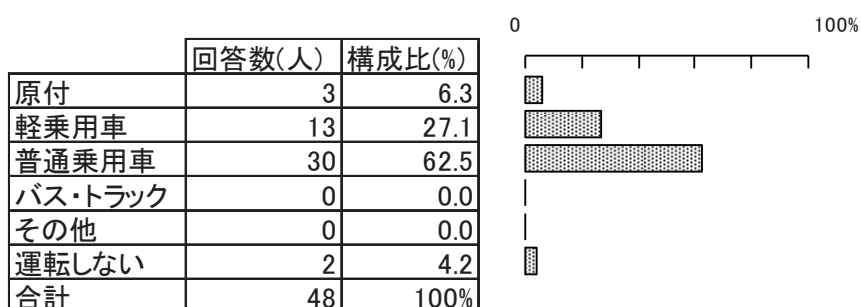
図表 2-1-6 運転免許の色



⑦主に運転する車種

普通乗用車が30人(62.5%)と最も多く、続いて軽乗用車13人(27.1%)であり、原付は3人(6.3%)である。

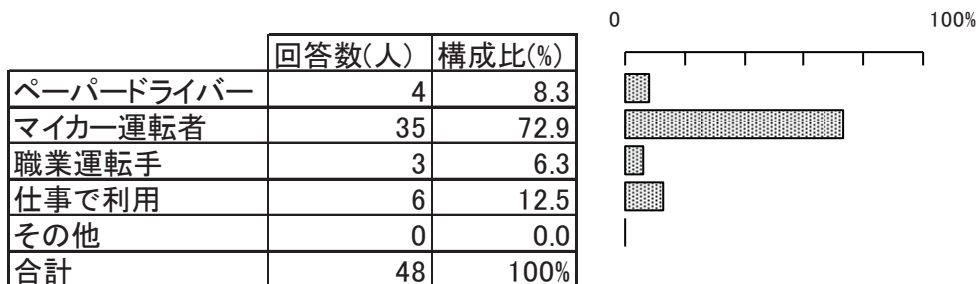
図表 2-1-7 主に運転する車種



⑧ドライバーのタイプ

「マイカー運転者」が7割以上を占めており、「職業運転手」あるいは「仕事で利用」という回答者は2割にも満たない。

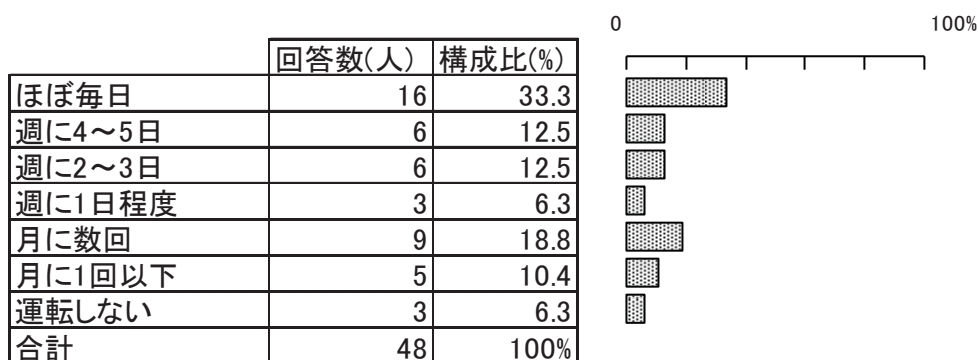
図表 2-1-8 ドライバーのタイプ



⑨運転頻度（四輪車）

「ほぼ毎日」が16人（33.3%）と最も多い。それ以外では、「週に4～5日」から「運転しない」まで、ほぼ均等に散布している。

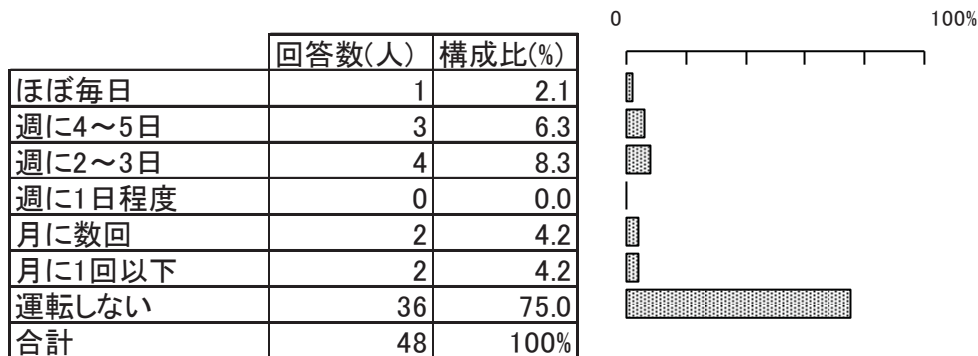
図表 2-1-9 運転頻度（四輪車）



⑩運転頻度（原付）

「運転しない」が全体の3/4（36人）であり、週に1日以上運転する者が2割弱である。

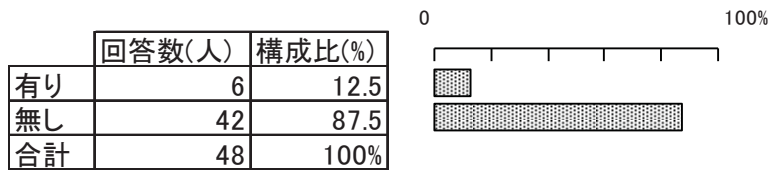
図表 2-1-10 運転頻度（原付）



⑪交通事故経験の有無

交通事故経験「有り」は6人(12.5%)であり、多くは交通事故の経験がない。

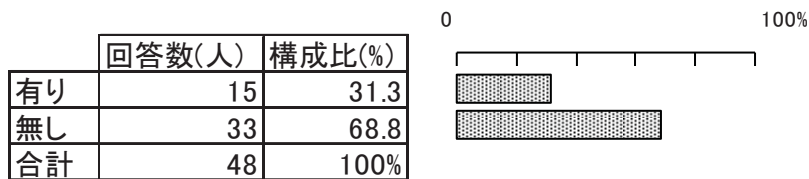
図表 2-1-11 交通事故経験の有無



⑫違反の有無

交通事故経験の結果とは異なり、全体の1/3近くが「有り」である。

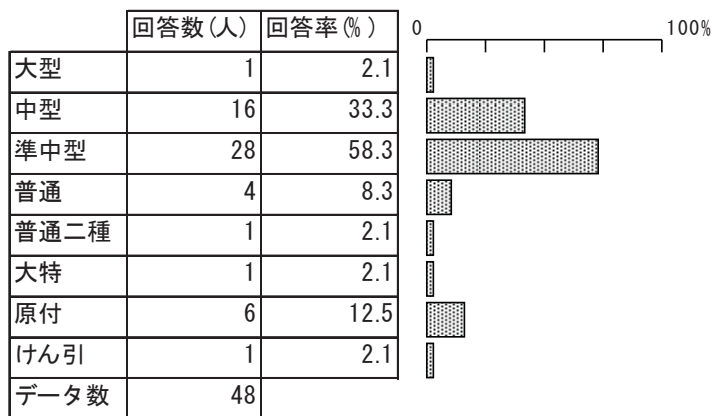
図表 2-1-12 違反の有無



⑬保有運転免許の種類 (複数回答可)

「準中型免許」が最も多く、28人(58.3%)である。以下、「中型免許」が16人(33.3%)、原付が6人(12.5%)である。

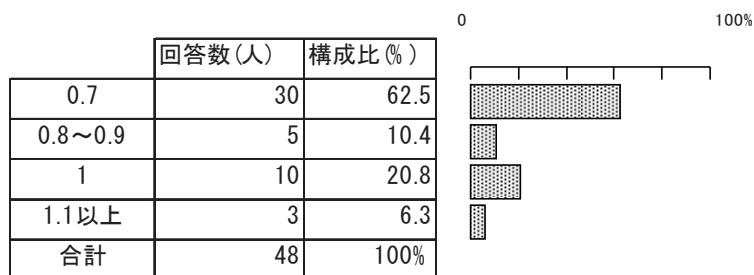
図表 2-1-13 運転免許の種類



⑭視力

裸眼、矯正問わず、両眼の視力を集計した。最低限の視力である「0.7」が最も多く、6割を超える。

図表 2-1-14 視力



(2) クロス集計 (性別・年齢・視力・保有運転免許)

属性間のクロス集計として、性別・年齢・視力・保有運転免許との関係について示す。

①性別と視力

女性の方が視力は低く、7割が0.7である。

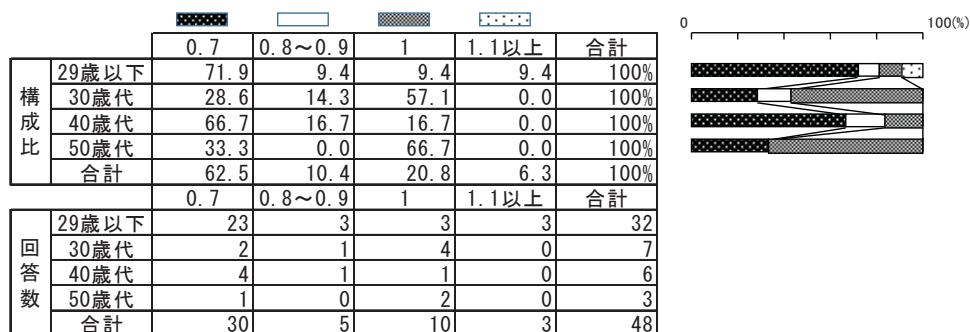
図表 2-1-15 性別と視力



②年齢と視力

年齢と視力には単調な関連は認められない。0.7の比率は29歳以下が最も多い。

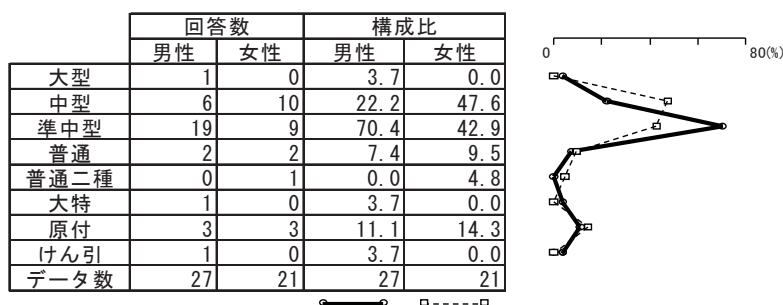
図表 2-1-16 年齢と視力



③性別と運転免許の種類

右側の折れ線グラフは構成比を作図したものである。中型では女性が、準中型では男性の保有が多く、保有する運転免許に差が表れている。

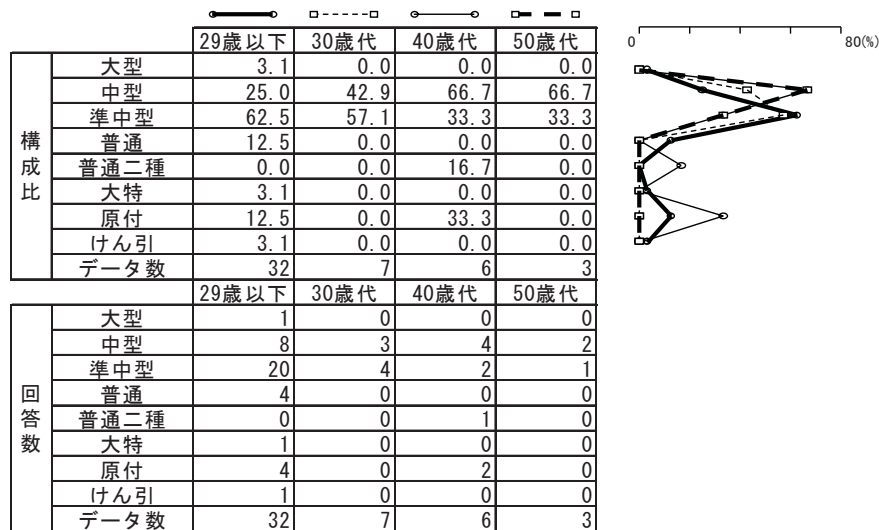
図表 2-1-17 性別と運転免許の種類



④年齢と運転免許の種類

中型と準中型で年齢別の保有傾向が異なる。中型は年齢の高いほど保有率が高くなり、準中型は年齢が低いほど保有率が高くなる傾向がある。

図表 2-1-18 年齢と運転免許の種類



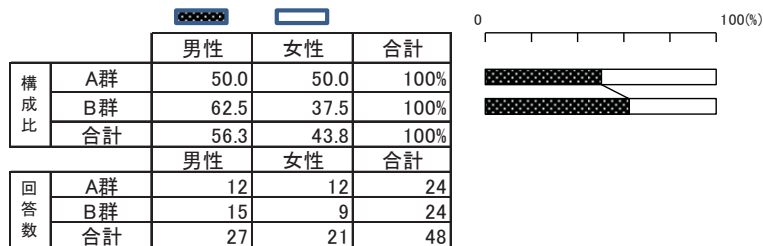
(3) クロス集計（実験群別の属性構成）

ここでは、実験条件の異なるA、B群の属性の違いをクロス表で検討する。

①性別

A群は男女比が12人(50.0%)と同じであるが、B群は男性15人(62.5%)、女性9人(37.5%)と男性の比率が若干高い。

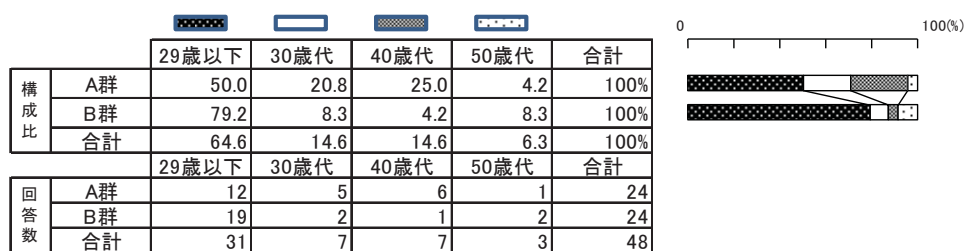
図表 2-1-19 実験群と性別



②年齢別

両群とも「29歳以下」が最も高く、A群50.0%、B群79.2%である。

図表 2-1-20 実験群と年齢



③職業

両群ともに、「会社員」、「学生」の比率が高い。

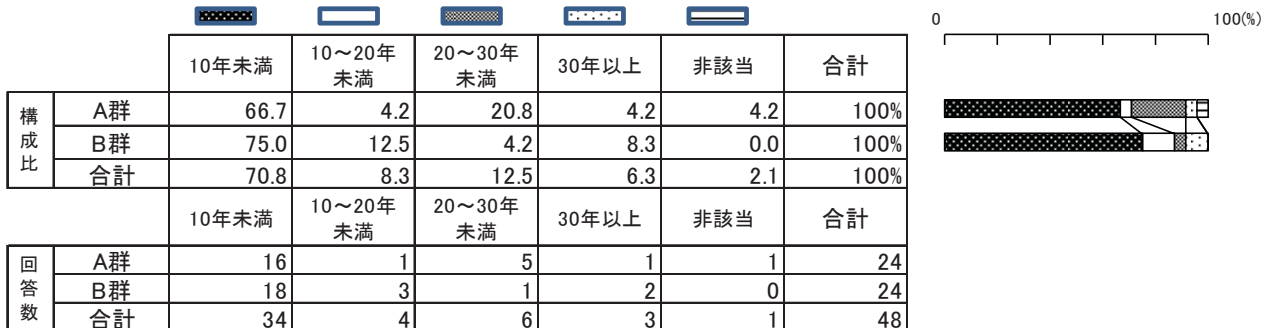
図表 2-1-21 実験群と職業



④運転免許保有年数

両群とも「10年未満」の比率が最も高く、A群16人(66.7%)、B群18人(75.0%)である。

図表 2-1-22 実験群と運転免許保有年数



⑤原付免許の取得

両群とも「取得していない」の比率が高く、A群19人(79.2%)、B群21人(87.5%)である。

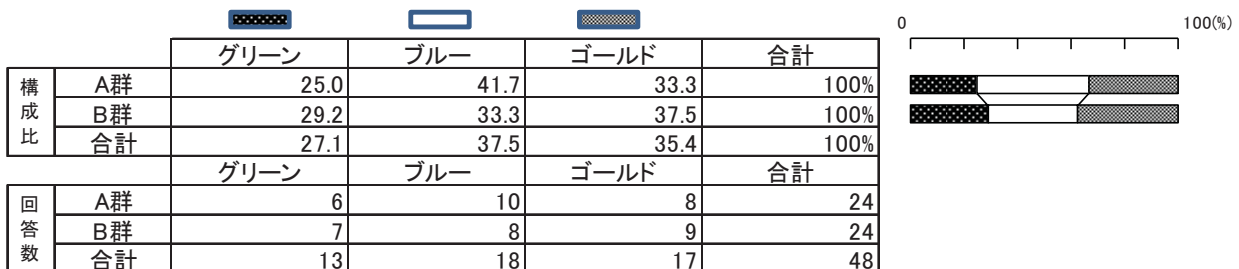
図表 2-1-23 実験群と原付免許の取得



⑥運転免許の色

両群ともに、運転免許の色についての構成比に大きな差は認められない。各色ともに概ね3割から4割ずつとなっている。

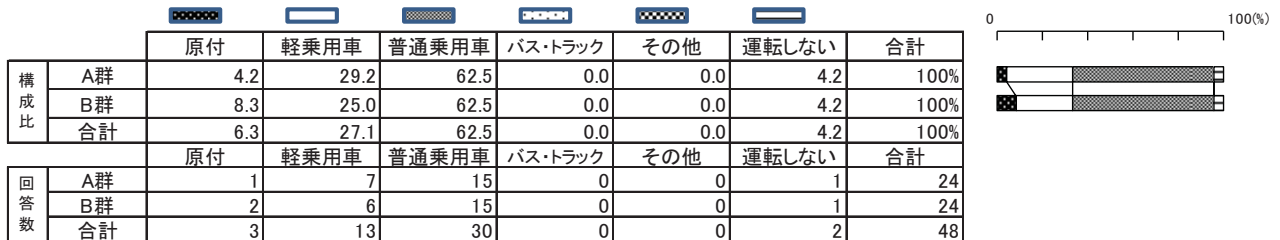
図表 2-1-24 実験群と運転免許の色



⑦主に運転する車種

両群間にはほとんど差は認められない。最も多い車種は両群とも「普通乗用車」で6割強であり、次に「軽自動車」が約3割である。

図表 2-1-25 実験群と主に運転する車種



⑧ドライバーのタイプ

両群とも「マイカー運転者」の比率が最も高く、7割を超えている。

図表 2-1-26 実験群とドライバータイプ



⑨運転頻度（四輪車）

両群とも「ほぼ毎日」の比率が最も高く、A群41.7%(10人)、B群25.0%(6人)である。

図表 2-1-27 実験群と運転頻度（四輪車）



⑩運転頻度（原付）

両群とも「運転をしない」の比率が最も高く、A群は8割、B群は7割弱である。

図表 2-1-28 実験群と運転頻度（原付）

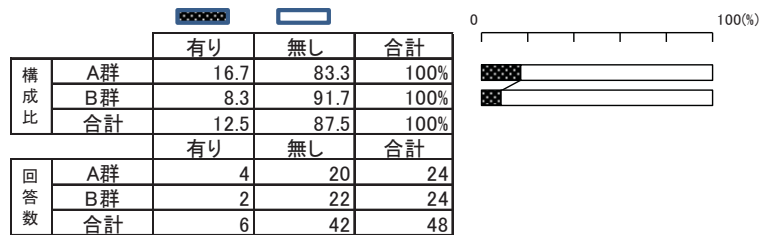


⑪交通事故経験の有無

両群ともに交通事故経験「無し」が大多数を占めており、A群20人(83.3%)、B群22人(91.7%)である。

交通事故経験「有り」の比率はA群が16.7%（4人）、B群が8.3%（2人）である。

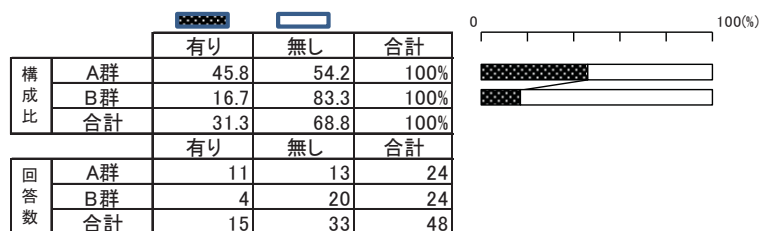
図表 2-1-29 実験群と交通事故経験の有無



⑫違反の有無

両群ともに違反「無し」が最も多く、A群13人(54.2%)、B群20人(83.3%)である。違反「有り」の比率はA群45.8%（11人）、B群16.7%（4人）である。

図表 2-1-30 実験群と違反の有無



⑬視力

両群とも両眼視力「0.7」の比率が最も高い。A群7割弱、B群6割弱である。

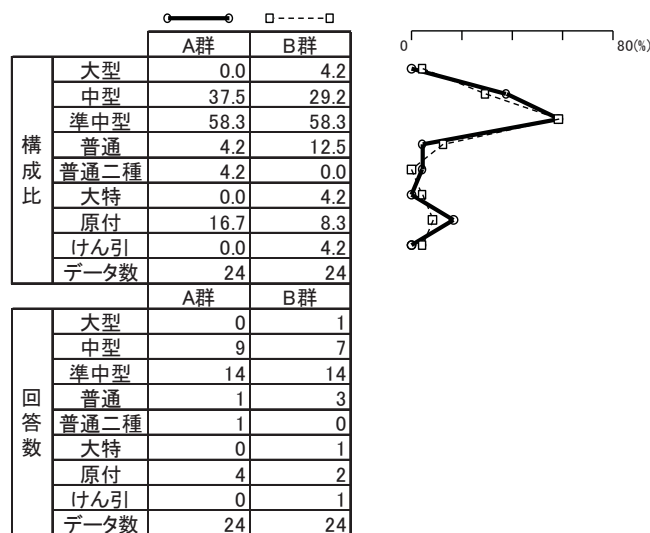
図表 2-1-31 実験群と視力



⑭運転免許の種類

両群ともに「準中型免許」が最も多く、次に「中型免許」が多い。両群に大きな差はない。

図表 2-1-32 実験群と運転免許の種類



⑮実験群別の属性比較（まとめ）

上述の分析結果から両群の属性に大きな差はないものと判断し、次頁以降、実験条件の違いに伴う疲労度や意識の違いについての分析を実施する。

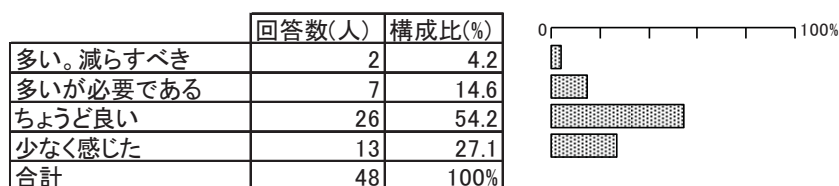
2-1-2 実験教習アンケート結果

(1) 単純集計

①合計8時限の時限数に対する評価

「ちょうど良い」との回答が半分以上を占め、「少なく感じた」も3割近くの比率である。さらに「多いが必要である」も加えれば、8時限の技能教習に対しては95%以上が肯定的な感想である。

図表 2-1-33 合計8時限の時限数に対する評価



②1日に受講可能な技能教習の上限（3時限／4時限）に係る教育効果の比較

教育効果について、「3時限以下でも4時限でも同じ程度」及び、「4時限の方が効果的」とする回答が8割を超える。教育効果という意味でも4時限教習に対して肯定的な評価である。

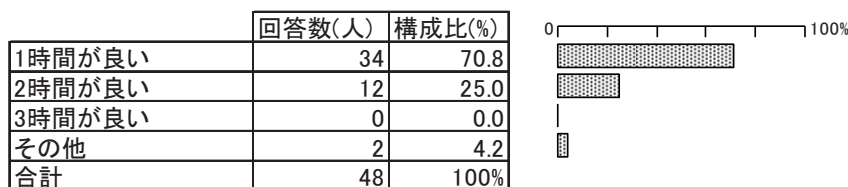
図表 2-1-34 3時限／4時限の教育効果の比較



③休憩時間の評価（1日目）

技能教習2時限後の休憩時間については、「1時間が良い」旨の回答が7割を超える。但し、全体の1/4は「2時間が良い」旨の回答である。

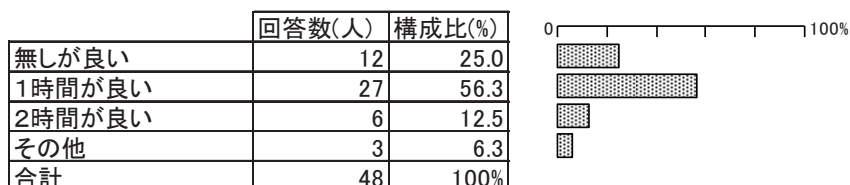
図表 2-1-35 技能教習2時限後の休憩時間に対する評価（1日目）



④休憩時間の評価（2日目）

技能教習を2時限実施後、学科教習を実施し、その後技能教習を実施する場合において、学科教習の後の休憩時間については「1時間が良い」旨の回答が56.3%、「無しが良い」旨の回答が25.0%である。また「2時間が良い」旨の回答比率は1日目と比較して減少している。

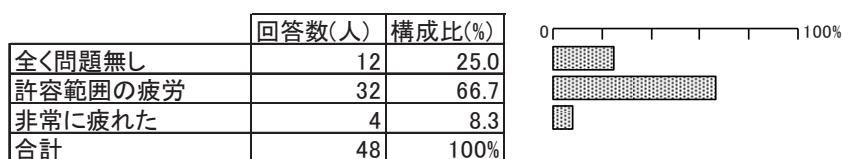
図表 2-1-36 技能教習2時限・学科教習実施後の休憩時間に対する評価（2日目）



⑤技能教習を1日4時限受講した場合の疲労感

「多少疲れを感じたが、許容範囲内」、「全く問題無い」とする回答は併せて9割を超える。但し、8.3%（4人）は「非常に疲れた」と回答した。

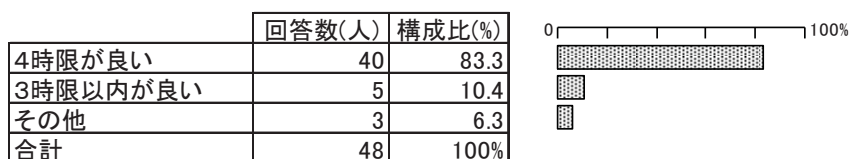
図表 2-1-37 疲労感



⑥技能教習を1日4時限受講した場合の感想

「1日4時限受講できて良かった」旨の回答が8割を超えている。

図表 2-1-38 受講後の感想

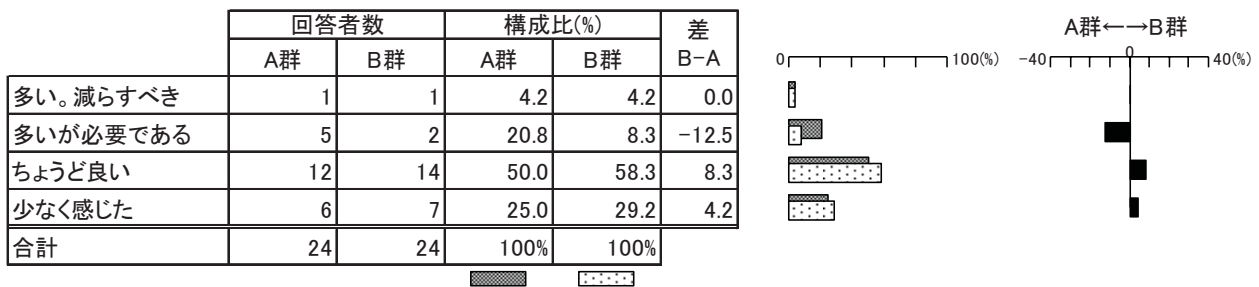


(2) 実験教習に対する評価 実験群間での比較

①合計8時限の時限数に対する評価

以下は、時限数に対する評価を、実験群（A群）間で比較した結果で、表中の差は、「B群－A群」の値である。また、比較図表の左側の図は、回答比率を棒グラフで比較したもの、右側の図は2群間の差（B－A）を作図したもので、右側に棒グラフが表れていればB群、左側に表れていればA群の比率が高いことを示す。図表によれば、B群は「ちょうど良い」、「少なく感じた」の2つの回答併せて9割近くになっており、A群と比較して時限数に関して肯定的な感想が多い。

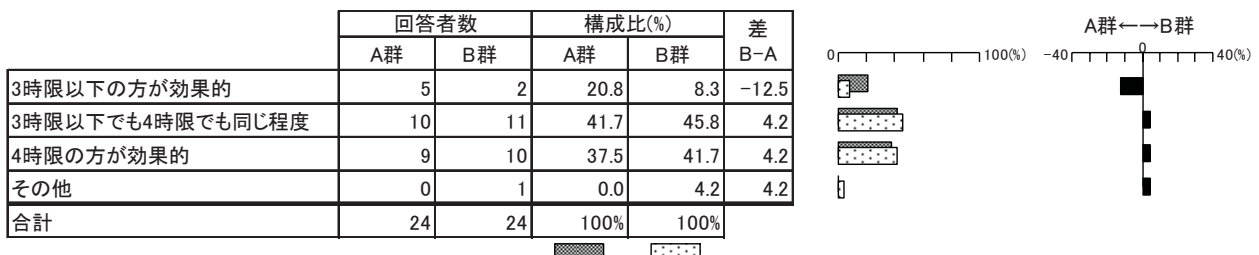
図表 2-1-39 合計8時限の時限数に対する評価と実験群間比較



②1日に受講可能な技能教習の上限（3時限／4時限）に係る教育効果の比較

全体的には、両群の比率には大きな差は見られないが、A群の方が「3時限以下の方が効果的」とする回答がB群よりも多く、その差は10ポイント以上である。つまり、4時限の教習に対する評価はB群の方が高い。

図表 2-1-40 3時限／4時限の教育効果に対する評価と実験群間比較



●その他の自由回答

< B群 >

- ・時間に限りがあるため、集中して行うことができた。

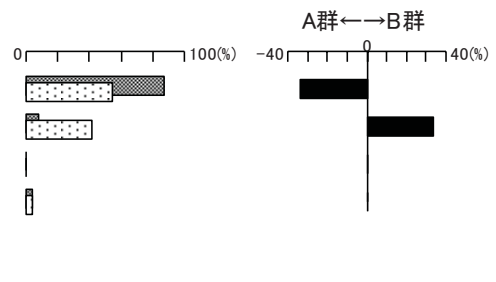
③休憩時間の評価（1日目）

技能教習2時限後の休憩時間については、A群1時間、B群2時間を設けたものであるが、両群とも「1時間が良い」旨の回答が最も高く、A群87.5%（21人）、B群54.2%（13人）である。

但し、B群では「2時間が良い」との回答比率が41.7%（10人）とA群と比較して高く、その差は30ポイントを超える。A群は2時間の休憩時間を実際に経験していないため、評価が難しかったものと思われる。

図表 2-1-41 技能教習2時限後の休憩時間の評価（1日目）に関する実験群間比較

	回答者数		構成比(%)		差 B-A
	A群	B群	A群	B群	
1時間が良い	21	13	87.5	54.2	-33.3
2時間が良い	2	10	8.3	41.7	33.3
3時間が良い	0	0	0.0	0.0	0.0
その他	1	1	4.2	4.2	0.0
合計	24	24	100%	100%	



●その他の自由回答

< A群 >

- ・体力的につらい。

< B群 >

- ・特に何も思わなかった。

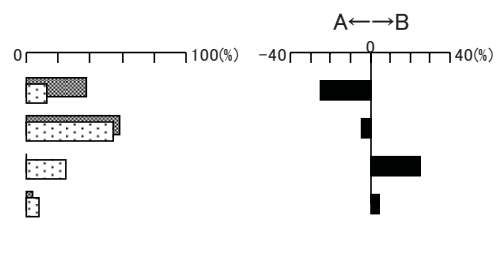
④休憩時間の評価（2日目）

技能教習2時限実施後、学科教習を実施し、その後技能教習を実施する場合において、学科教習の後の休憩時間については、A群は休憩なし、B群は1時間を設けたものであるが、両群ともに「1時間が良い」が最も高く、A群は58.3%（14人）、B群は54.2%（13人）である。

但し、「無しが良い」と「2時間が良い」における差は両群で顕著であり、「無しが良い」はA群が25ポイント高いのに対し、B群は「2時間が良い」が25ポイント高い。B群の方が、時間的に余裕のある教習を好んでいるようである。また前問と同様、A群は2時間の空き時間を経験していないことが回答に影響を与えているものと思われる。

図表 2-1-42 技能教習2時限・学科教習実施後の休憩時間の評価（2日目）に関する実験群間比較

	回答者数		構成比(%)		差 B-A
	A群	B群	A群	B群	
無しが良い	9	3	37.5	12.5	-25.0
1時間が良い	14	13	58.3	54.2	-4.2
2時間が良い	0	6	0.0	25.0	25.0
その他	1	2	4.2	8.3	4.2
合計	24	24	100%	100%	



●その他の自由回答

< A群 >

- ・体力的につらい。

< B群 >

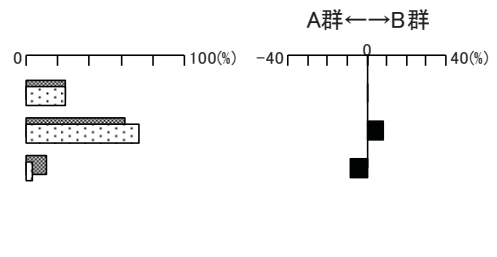
- ・技能教習 2 時限実施後、空き時間を設けた方が良かった。
- ・特に何も思わなかった。

⑤技能教習を 1 日 4 時限受講した場合の疲労感

全体的にそれ程大きな差は見られないが、「非常に疲れた」は A 群で高く、「多少疲れを感じたが、許容範囲内」は B 群が高く、その差はともに 8.3 ポイントである。若干ながら、A 群の方が疲労は大きかったようである。

図表 2-1-43 疲労感に関する実験群間比較

	回答者数		構成比(%)		差
	A群	B群	A群	B群	
全く問題無し	6	6	25.0	25.0	0.0
許容範囲の疲労	15	17	62.5	70.8	8.3
非常に疲れた	3	1	12.5	4.2	-8.3
合計	24	24	100%	100%	

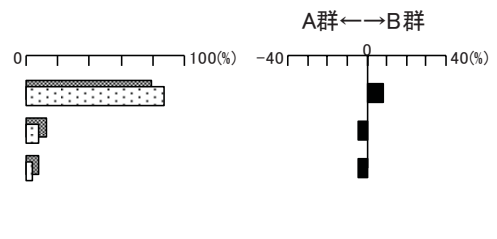


⑥技能教習を 1 日 4 時限受講した場合の感想

両群共に「4 時限が良い」との回答比率が 8 割弱 (A 群)、9 割近く (B 群) で、4 時限での実施に肯定的な感想が多い。但し、「3 時限以内が良い」との回答も 1 割程度含まれている。

図表 2-1-44 受講後の感想に関する実験群間比較

	回答者数		構成比(%)		差 B-A
	A群	B群	A群	B群	
4時限が良い	19	21	79.2	87.5	8.3
3時限以内が良い	3	2	12.5	8.3	-4.2
その他	2	1	8.3	4.2	-4.2
合計	24	24	100%	100%	



●その他の自由回答

< A群 >

- ・天候が良ければ、連続受講も良いと思います。
- ・4 時限受講でもよいが途中にインターバルが欲しい。

< B群 >

- ・とても効率良く感じた。

⑦教習内容についての改善点及びその理由（自由回答）

自由回答を「疲労・休憩」、「教習内容」に分類した。両群とも「疲労・休憩」に関する回答が最も多く、A群6件、B群7件である。但し、A群については、2日目の教習で休憩時間が皆無だったことについての指摘が多く、B群については、休憩時間が長いことに関する指摘が多い。

表 2-1-1 教習内容についての改善点及びその理由（A群）

	教習内容についての改善点	理由
疲労・休憩	2日目の学科後、すぐに技能に移った事について	学科後30分～1時間ほど休みがほしいと感じた。特に身体をストレッチするような時間があれば、もう少し疲労度も違うのではないかと思います。
	10分休みを少し長くする。	準備が大変だと思うため。
	2日目の教習が続いていて、ゆっくりする暇がなかったところを改善した方が良いと感じた。	連続で5時限というのは気持ち的にもゆっくりできず、いまいちかと思った。食べたり飲んだりする時間もほぼないので。雨の日だと準備に時間がかかるため、なおさらだと思った。
	2日目の技能教習とセット教習の間の空き時間がない。コースを憶える時間が少ない（ほぼない）。	毎時間休憩時間がとても少ない。技量に個人差があるのに送りがない。きちんと習得できないまま次へ進む。トイレに行く余裕も無かったです。連続教習すぎて良く理解しないまま先へ進んでしまう場合がある。原付持ちもいれば、免無し（車も普段乗っていない人など）もいるのでスタートから個人差が大きい。若い人はある程度疲労度は少ないと感じるが、その他の人にはこのスケジュールは過密です。
	連続での受講は改善した方が良い。	集中力も体力も続かないため。初日のように、2時限受講で休憩が入った方が良い。
	時間が短いので忙しい。1日目の方がスケジュールにゆとりがあるので、予習や復習等しやすい。2日目スケジュールの最終限目は、体が疲れてだれてしまいました。	2日目の技能の後に休憩時間が欲しい。少し疲れが出ます。集中力を上げるために必要かと思いました。
教習内容	シミュレーターよりも実技の方が効果的と感じた。	シミュレーターは実際の運転と比べて差異を感じたから。
	シミュレーターは減らしてもよいのでは？	必要性を感じない。
	シミュレーターが1日に2時限あると、とても疲労を感じた。	
	検定コースを憶えるために予習が必要だと感じました。コースの種類を少なくした方が良いと思いました。	原付に乗っていたので、運転感覚は似ていましたが、全く乗っていない人は厳しいと思いました。
	個々の習得状況に関係なく教習が進む点。	早く運転免許を取りたい！という気持ちだけでは技能の習得はむずかしいので、やはりきちんと習得状況を見極めてから教習を進めた方が良いと思います。あまりに詰め込み過ぎると好きだったものも嫌いになってしまいます。あとかなり体力が必要です。

表 2-1-2 教習内容についての改善点及びその理由（B群）

	教習内容についての改善点	理由
疲労・休憩	お昼休憩 2 時間の 1 日目はかえって疲れてしまった。コースを渡されて注意点を書き込む時間を取りたかったです。	
	初日の 2 時限分の休憩は必要なく 1 時限分だけの休憩で充分だと感じた。	疲れもあまりなく、1 時間休めば疲れがほぼとれたため。また、終了時刻等も変わるため、取れる人が増えると思う。
	休憩時間の確保	慣れない乗り物に乗っているため、通常よりも気を張っている時間が多いので、疲労が蓄積している。二輪車を降りて、安全運転についての話をしてもらえれば、リラックスできたと思う。
	私のように、バイク運転の経験にブランクが有る、または経験が無い人には、2 日目も休憩時間を 2 時間取った方が良くと思う。	1 日目は身体を休め、教習内容をふりかえるゆとりが有ったが、2 日目は、少しせわしく感じた。
	2 日目スケジュールについて、技能教習を 2 時間実施後に空き時間を設けるほうが良いと思いました。	技能教習後すぐ学科教習をした時、少しバタバタしたのと、学科教習中少し疲れを感じたため。
	休憩時間が長く感じた。	拘束時間が長いと若干集中力が落ちる。
	休憩時間	技能教習を実施した後、休憩時間が 2 時間あったが、1 時間でも疲労の問題はなかった。
教習内容	平均台の練習をもう少し走りたかった。シミュレーターよりも実走をもっとたくさんやりたかった。	一番苦戦したため、検定の際、落ちてしまいそうで怖い。シミュレーターも大切だが、実走の方を練習したかった。
	1 日目の実車が少ない。	実車が少ない分、内容を詰め込み過ぎると思うから。
	教習が少々急ぎ足だった点	ゆっくり受講したい人等もいると思われるため。
	もう少しだけ練習する点	不安が少し残っていて試験を受けるため。もう少し練習したいなと思ったからです。
	細かく注意やアドバイスがもらえて良かったです。	
	検定コースをもう少し走りたかった。	合図や寄せのタイミングなど、細かい点は次に走る時には忘れてしまいそうなのでたくさん反復して、身体で覚える時間が欲しかった。

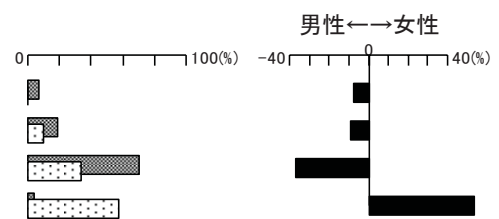
(3) 実験教習に対する評価 男女間での比較

①合計 8 時限の時限数に対する評価

以下に、時限数に対する評価を性別で比較した結果を示す。表中の差は、「女性－男性」の値である。また、比較図表の左側の図は、回答比率を棒グラフで比較したもの、右側の図は2群間の差（女性－男性）を作図したもので、右側に棒グラフが表れていれば女性、左側に表れていれば男性の比率が高いことを示す。図表によれば、男性は「ちょうど良い」とする比率が7割を超え、逆に女性では「少なく感じた」とする比率が半分を超えている。男性と女性で時限数に関する評価は大きく異なる。

図表 2-1-45 合計 8 時限の時限数に対する評価と男女間比較

	回答者数		構成比(%)		差 女-男
	男性	女性	男性	女性	
多い。減らすべき	2	0	7.4	0.0	-7.4
多いが必要である	5	2	18.5	9.5	-9.0
ちょうど良い	19	7	70.4	33.3	-37.0
少なく感じた	1	12	3.7	57.1	53.4
合計	27	21	100%	100%	

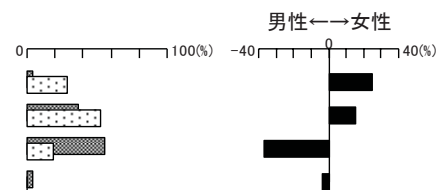


② 1日に受講可能な技能教習の上限（3時限／4時限）に係る教育効果の比較

教育効果に関しても男女で差が見られる。男性は「4時限の方が効果的」が半数を超えるのに対して、女性は「3時限以下の方が効果的」とする比率が3割近くであり、その差は20ポイント、30ポイントを超える。全体として、男性の方が4時限の教習を肯定的に評価している。

図表 2-1-46 3時限／4時限の教育効果に関する男女間比較

	回答者数		構成比(%)		差 女-男
	男性	女性	男性	女性	
3時限以下の方が効果的	1	6	3.7	28.6	24.9
3時限以下でも4時限でも同じ程度	10	11	37.0	52.4	15.3
4時限の方が効果的	15	4	55.6	19.0	-36.5
その他	1	0	3.7	0.0	-3.7
合計	27	21	100%	100%	

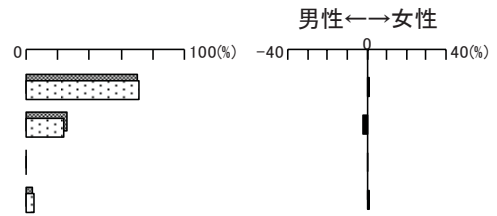


③休憩時間の評価（1日目）

男女間には差は見られず、技能教習2時限後の休憩時間については、「1時間が良い」旨の回答が男女とも7割である。

図表 2-1-47 技能教習2時限後の休憩時間の評価（1日目）に関する男女間比較

	回答者数		構成比(%)		差 女-男
	男性	女性	男性	女性	
1時間が良い	19	15	70.4	71.4	1.1
2時間が良い	7	5	25.9	23.8	-2.1
3時間が良い	0	0	0.0	0.0	0.0
その他	1	1	3.7	4.8	1.1
合計	27	21	100%	100%	

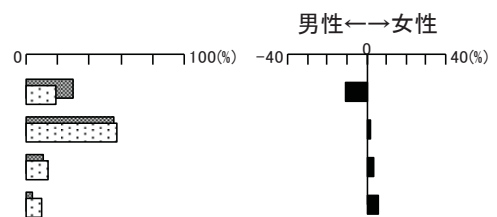


④休憩時間の評価（2日目）

技能教習を2時限実施後、学科教習を実施し、その後技能教習を実施する場合において、学科教習後の休憩時間については、男性の方が、「無しが良い」及び「1時間が良い」を合わせた短い休憩時間でも良いとする回答が多いが、その差は小さい。

図表 2-1-48 技能教習2時限・学科教習実施後の休憩時間の評価（2日目）に関する男女間比較

	回答者数		構成比(%)		差 女-男
	男性	女性	男性	女性	
無しが良い	8	4	29.6	19.0	-10.6
1時間が良い	15	12	55.6	57.1	1.6
2時間が良い	3	3	11.1	14.3	3.2
その他	1	2	3.7	9.5	5.8
合計	27	21	100%	100%	

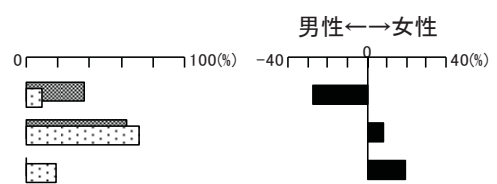


⑤技能教習を1日4時限受講した場合の疲労感

男女ともに「多少疲れを感じたが、許容範囲内」が最も高く、男性63.0%（17人）、女性71.4%（15人）であるが、男性は「全く問題無い」が、女性では「非常に疲れた」とする比率が高く、女性の方が疲労度は高いようである。なお、「非常に疲れた」とする回答は4人の女性に限られている。

図表 2-1-49 疲労感に関する男女間比較

	回答者数		構成比(%)		差 女-男
	男性	女性	男性	女性	
全く問題無し	10	2	37.0	9.5	-27.5
許容範囲の疲労	17	15	63.0	71.4	8.5
非常に疲れた	0	4	0.0	19.0	19.0
合計	27	21	100%	100%	

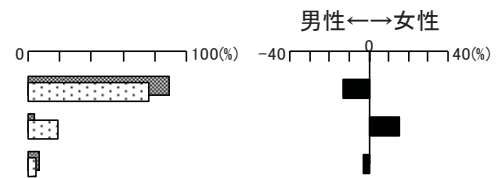


⑥技能教習を1日4時限受講した場合の感想

共に「1日4時限受講できて良かった」旨の回答比率が9割近く（男性）、7割以上（女性）で、4時限での実施に肯定的な感想が多くを占める。但し、女性では「3時限以内が良い」とする意見も2割近く含まれている。前問では、女性の一部に「非常に疲れた」と回答した者がいたが、この結果と関連しているものと思われる。

図表 2-1-50 受講後の感想に関する男女間比較

	回答者数		構成比(%)		差 女-男
	男性	女性	男性	女性	
4時限が良い	24	16	88.9	76.2	-12.7
3時限以内が良い	1	4	3.7	19.0	15.3
その他	2	1	7.4	4.8	-2.6
合計	27	21	100%	100%	



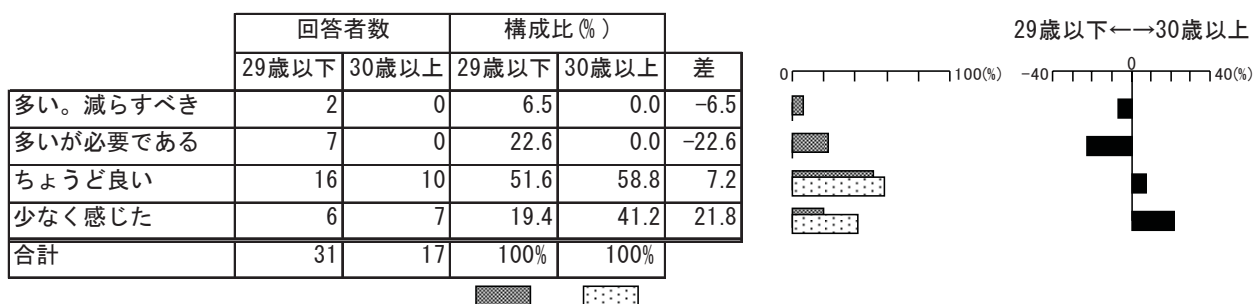
(4) 実験教習に対する評価 年齢層比較

データ数が少なかったため、年齢層は29歳以下と30歳以上の2群に分けた。

①合計8時限の時限数に対する評価

以下に、時限数に対する評価を、年齢層間で比較した結果を示す。表中の差は、「30歳以上－29歳以下」の値である。また、比較図表の左側の図は、回答比率を棒グラフで比較したもの、右側の図は2群間の差（30歳以上－29歳以下）を作図したもので、右側に棒グラフが表れていれば30歳以上、左側に表れていれば29歳以下の比率が高いことを示す。図表によれば、時限数に対する評価は年齢によって大きく異なっており、「多い。減らすべき」、「多いが、必要である」との回答は29歳以下のみ表れており、30歳以上には「多い」との評価は表れていない。

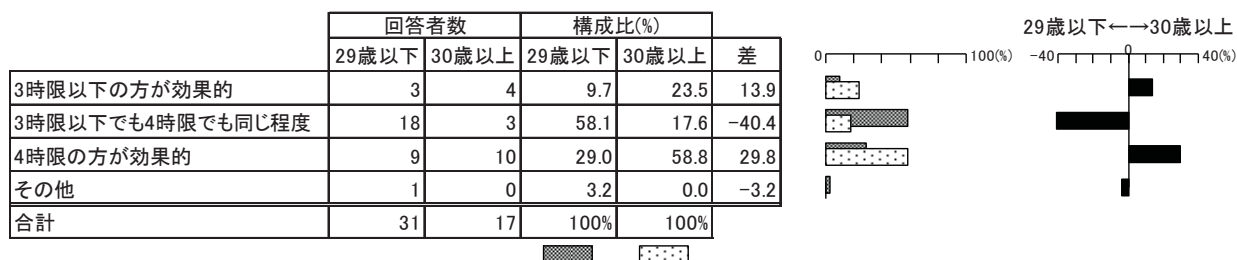
図表 2-1-51 合計8時限の時限数に対する評価に関する年齢層間比較



②1日に受講可能な技能教習の上限（3時限／4時限）に係る教育効果の比較

教育効果に関しても年齢層によって大きな差が表れている。つまり、29歳以下は「3時限以下でも4時限でも同じ程度」とする回答が最も多く全体の半数を超えており、30歳以上との差は40ポイントを上回る。一方、30歳以上では、「3時限以下の方が効果的」、「4時限の方が効果的」とする回答が共に29歳以下を上回っており、特に「4時限の方が効果的」では29歳以下との差が30ポイント近い。

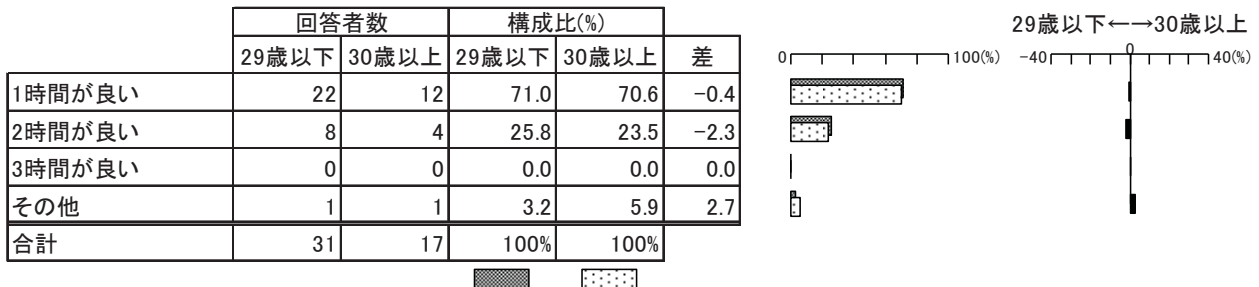
図表 2-1-52 3時限／4時限の教育効果に関する年齢層間比較



③休憩時間の評価（1日目）

技能教習2時限後の休憩時間の評価については、両群の間にほとんど差は認められない。そして両群とも「1時間が良い」の比率が高く、共に7割を超えている。

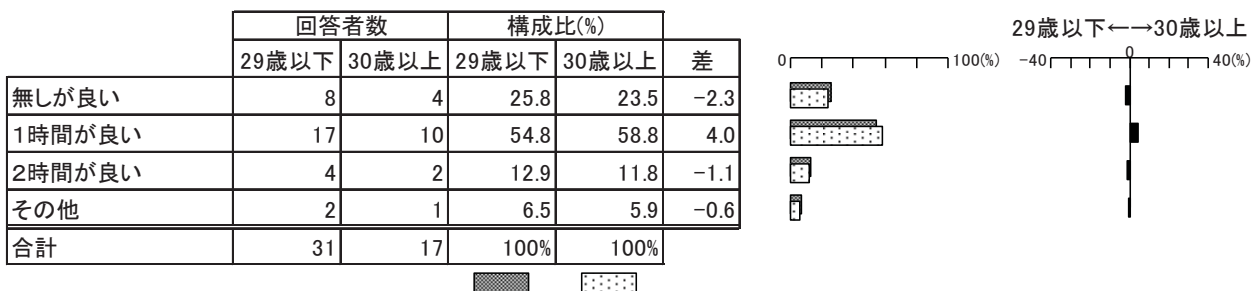
図表 2-1-53 技能教習2時限後の休憩時間の評価（1日目）に関する年齢層間比較



④休憩時間の評価（2日目）

2日目についても1日目と同様で、両群の間にほとんど差は認められない。そして1日目と同様、「1時間が良い」の比率が高く、共に5割を超えている。

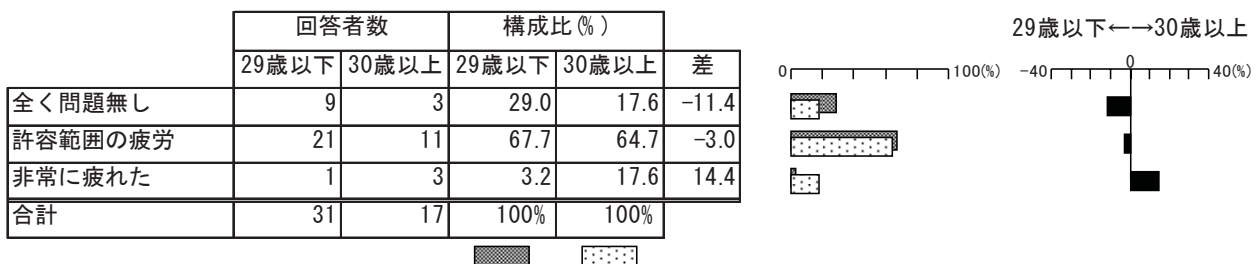
図表 2-1-54 技能教習2時限・学科教習実施後の休憩時間の評価（2日目）に関する年齢層間比較



⑤技能教習を1日4時限受講した場合の疲労感

年齢によって疲労感に若干の差が見られる。両群とも、「多少疲れを感じたが、許容範囲内」の比率が7割弱を占めるが、29歳以下では「全く問題無い」が、30歳以上では「非常に疲れた」とする回答がもう一方の群より多くなっている。つまり、小さな差ではあるが、年齢の高い方が疲労感を強く感じていることになる。

図表 2-1-55 疲労感に関する年齢層間比較

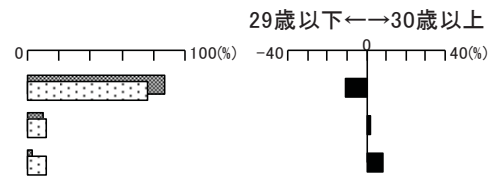


⑥技能教習を1日4時限受講した場合の感想

共に「1日4時限受講できて良かった」旨の比率が最も高く、29歳以下で9割弱、30歳以上で8割弱であり、4時限での実施に肯定的な感想が多い。

図表 2-1-56 受講後の感想に関する年齢層間比較

	回答者数		構成比(%)		差
	29歳以下	30歳以上	29歳以下	30歳以上	
4時限が良い	27	13	87.1	76.5	-10.6
3時限以内が良い	3	2	9.7	11.8	2.1
その他	1	2	3.2	11.8	8.5
合計	31	17	100%	100%	



(5) 実験教習に対する評価 原付経験の有無間比較

原付経験の有無が実験教習に対する評価に与える影響について検討する。原付経験については、アンケートの問5「原付免許取得の有無」と問10「日頃の運転頻度(原付)」で質問している。そこで、ここでは

*原付免許を取得した。

*月に1回以下でも、原付を運転している。

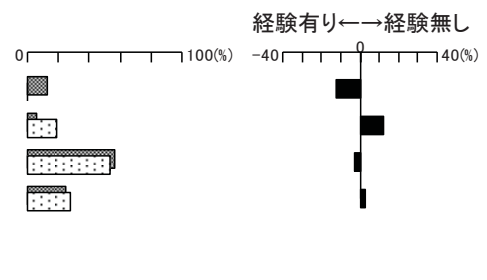
のいずれかに該当する場合に「原付経験有り」(16人)、それ以外を「原付経験無し」(32人)とし、この2分類と実験教習に対する評価との関連を検討した。

①合計8時限の時限数に対する評価

以下に、時限数に対する評価を、原付経験の有無で比較した結果を示す。表中の差は、「経験無し-経験有り」の値である。また、比較図表の左側の図は、回答比率を棒グラフで比較したもの、右側の図は2群間の差(経験無し-経験有り)を作図したもので、右側に棒グラフが表れていれば「経験無し」、左側に表れていれば「経験有り」の比率が高いことを示す。図表によれば、「多い。減らすべき」と「多いと感じたが、必要である」の2つのカテゴリに対する回答比率に差が見られ、前者は「経験有り」、後者は「経験無し」の比率が高い。

図表 2-1-57 合計8時限の時限数の評価に関する原付経験有無間比較

	回答者数		構成比(%)		差 無し-有り
	経験有り	経験無し	経験有り	経験無し	
多い。減らすべき	2	0	12.5	0.0	-12.5
多いが必要である	1	6	6.3	18.8	12.5
ちょうど良い	9	17	56.3	53.1	-3.1
少なく感じた	4	9	25.0	28.1	3.1
合計	16	32	100%	100%	

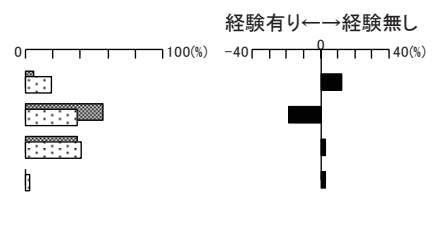


②1日に受講可能な技能教習の上限(3時限/4時限)に係る教育効果の比較

教育効果に関しても原付経験の有無によって若干の差が見られる。つまり、「経験有り」は「3時限以下でも4時限でも同じ程度」とする回答が最も多く、5割を超える。一方「経験無し」では、特に「3時限以下の方が効果的」とする回答が「経験有り」を上回る。

図表 2-1-58 3時限/4時限の教育効果に関する原付経験有無間比較

	回答者数		構成比(%)		差 無し-有り
	経験有り	経験無し	経験有り	経験無し	
3時限以下の方が効果的	1	6	6.3	18.8	12.5
3時限以下でも4時限でも同じ程度	9	12	56.3	37.5	-18.8
4時限の方が効果的	6	13	37.5	40.6	3.1
その他	0	1	0.0	3.1	3.1
合計	16	32	100%	100%	

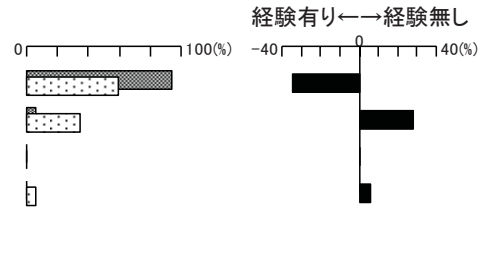


③休憩時間の評価（1日目）

技能教習2時限後の休憩時間については、原付経験の有無でかなり大きな差が見られる。「経験有り」は「1時間が良い」の比率が9割を超えるが、「経験無し」では「2時間が良い」の回答比率も高い。

図表 2-1-59 技能教習2時限後の休憩時間の評価（1日目）に関する原付経験の有無間比較

	回答者数		構成比(%)		差 無し-有り
	経験有り	経験無し	経験有り	経験無し	
1時間が良い	15	19	93.8	59.4	-34.4
2時間が良い	1	11	6.3	34.4	28.1
3時間が良い	0	0	0.0	0.0	0.0
その他	0	2	0.0	6.3	6.3
合計	16	32	100%	100%	

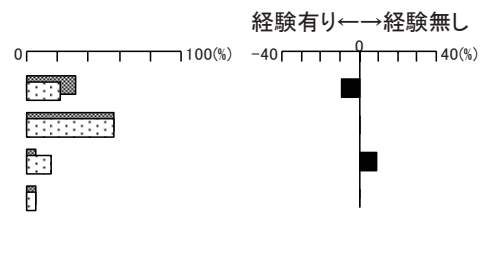


④休憩時間の評価（2日目）

技能教習2時限実施後、学科教習を実施し、その後技能教習を実施する場合において、学科教習後の休憩時間については、両群間の差はそれ程大きくはないが、2日目についても1日目と同様の傾向であり、「経験有り」では「無しが良い」の回答比率が高く、「経験無し」では「2時間が良い」の回答比率が高い。

図表 2-1-60 技能教習2時限・学科教習実施後の休憩時間の評価（2日目）に関する原付経験の有無間比較

	回答者数		構成比(%)		差 無し-有り
	経験有り	経験無し	経験有り	経験無し	
無しが良い	5	7	31.3	21.9	-9.4
1時間が良い	9	18	56.3	56.3	0.0
2時間が良い	1	5	6.3	15.6	9.4
その他	1	2	6.3	6.3	0.0
合計	16	32	100%	100%	

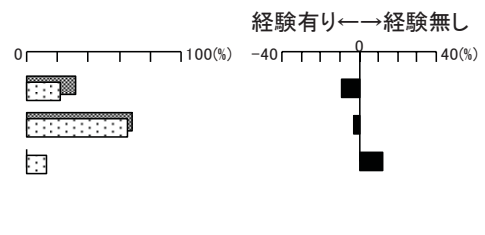


⑤技能教習を1日4時限受講した場合の疲労感

大きな差ではないが、「経験有り」と比較し「経験無し」の方が疲労感はより明確に表れている。なお、「非常に疲れた」との回答は、全員「経験無し」群である。

図表 2-1-61 疲労感に関する原付経験の有無間比較

	回答者数		構成比(%)		差 無し-有り
	経験有り	経験無し	経験有り	経験無し	
全く問題無し	5	7	31.3	21.9	-9.4
許容範囲の疲労	11	21	68.8	65.6	-3.1
非常に疲れた	0	4	0.0	12.5	12.5
合計	16	32	100%	100%	

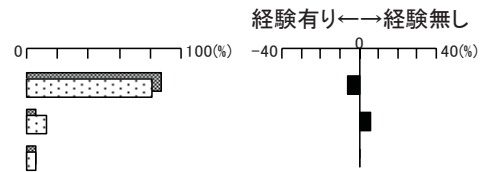


⑥技能教習を1日4時限受講した場合の感想

共に「1日4時限受講できて良かった」とする比率が8割を超えるが、「経験無し」では「3時限以内が良い」とする意見も表れている。

図表 2-1-62 受講後の感想に関する原付経験の有無間比較

	回答者数		構成比(%)		差 無し-有り
	経験有り	経験無し	経験有り	経験無し	
4時限が良い	14	26	87.5	81.3	-6.3
3時限以内が良い	1	4	6.3	12.5	6.3
その他	1	2	6.3	6.3	0.0
合計	16	32	100%	100%	



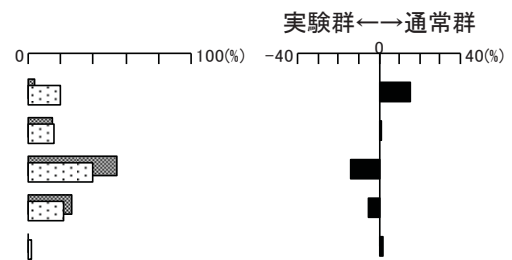
(6) 通常群との比較 (合計8時限の時限数に対する評価)

合計8時限の時限数に対する評価は、通常群でも行っている。以下は、この質問に対する実験群と通常群との比較結果である。差は「実験群-通常群」で、それを棒グラフで表したのが右端の図で、棒が左側に表れていれば実験群、右側に表れていれば通常群の方が値は高い事を示す。

全体的には類似した結果であるが、実験群では「多い。減らすべき」との回答はわずかであり(2人)、「ちょうど良い」、「少なく感じた」など全体的に肯定的な評価が多い。これに対して、通常群は「ちょうど良い」の比率が実験群と比較して14ポイント下回ると共に、「多い。減らすべき」が2割(10人)表れている。

図表 2-1-63 合計8時限の時限数の評価に関する実験群・通常群間比較

	回答者数		構成比(%)		差
	実験群	通常群	実験群	通常群	
多い。減らすべき	2	10	4.2	20.0	15.8
多いが必要である	7	8	14.6	16.0	1.4
ちょうど良い	26	20	54.2	40.0	-14.2
少なく感じた	13	11	27.1	22.0	-5.1
無回答	0	1	0.0	2.0	2.0
合計	48	50	100%	100%	



2-1-3 フリッカー検査結果

フリッカー値の測定は2日とも4回ずつ実施している。測定のタイミングは、教習の開始前（測定1）、3時限目の開始前（測定2）、4時限目の開始前（測定3）、教習終了後（測定4）である。また、1測定ごとに3回測定を行っており、以下ではこの3つの測定値の平均値を用いて分析を行う。なお、以下では3測定値の平均値をフリッカー値として議論する。

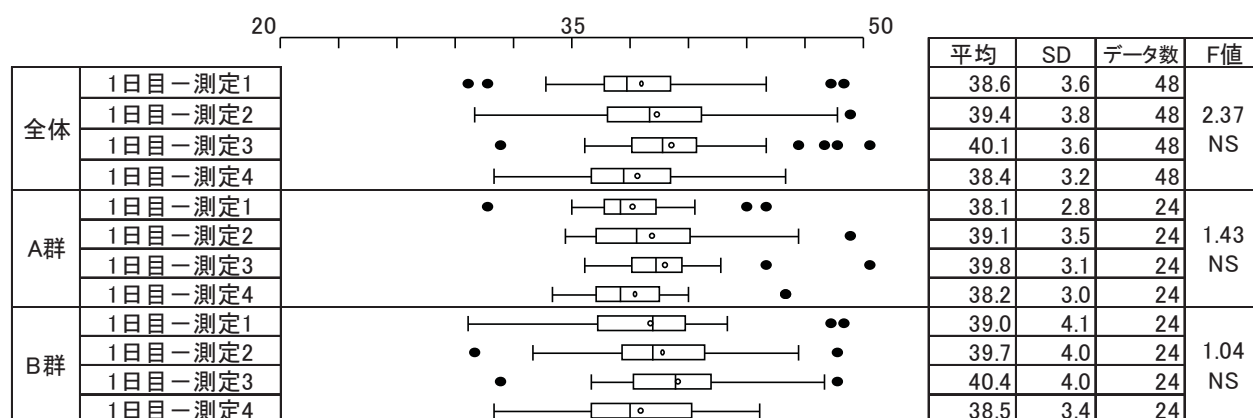
(1) 測定時期によるフリッカー値の変化

1日目と2日目で異なった変動傾向を示している。以下、実施日ごとにその傾向を述べる。

① 1日目

測定1から測定3まで増加し、測定4で減少するパターンである。この傾向は、全体でも実験群別でも同様であるが、データの散布の幅はA群よりB群の方が広い。

図表 2-1-64 フリッカー値の測定時期による変化（1日目）



注1：この図は箱形図と呼ばれるもので、長方形の中の縦棒が中央値、箱内の○印が平均値である。長方形の下端は25パーセンタイル値、上端は75パーセンタイル値を示す。箱の左右端から箱の幅（25パーセンタイル値から75パーセンタイル値まで）の1.5倍の範囲内の最小値と最大値を水平線の広がり（ひげ）で表示している。正規分布であるとすれば、「ひげ」の範囲内に99.3%が分布する計算になる。●印は「ひげ」の外側の値（はずれ値）である。

注2：表中のSDとは、Standard Deviation（標準偏差）の略である。

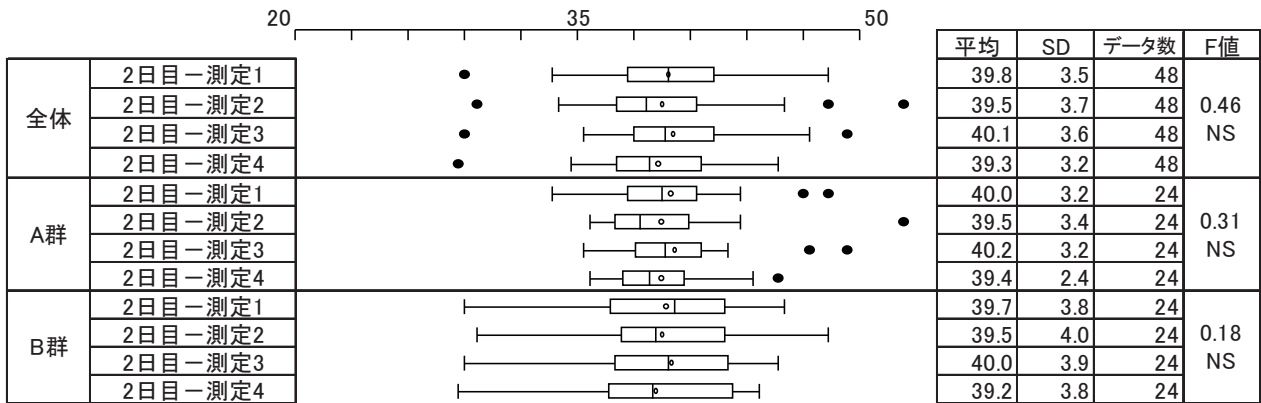
注3：表中のF値とは、平均値の分散の誤差分散に対する比のことである。ここでは1要因の分散分析を実施しており、その値が大きい程平均値のばらつきが大きいこと、つまり測定時期による差異が大きいことを意味する。

注4：表中のNSとは、Not Significant（有意ではない）の略である。

② 2日目

測定1から測定2で減少し、測定3では増加、そして測定4で再び減少するパターンである。ただし、全体としては変動幅が1日目より小さい。この傾向は、全体でも実験群別でも同様であるが、データの散布の幅はA群よりB群の方が広く、その傾向は2日目ほど、明瞭である。

図表 2-1-65 フリッカー値の測定時期による変化（2日目）

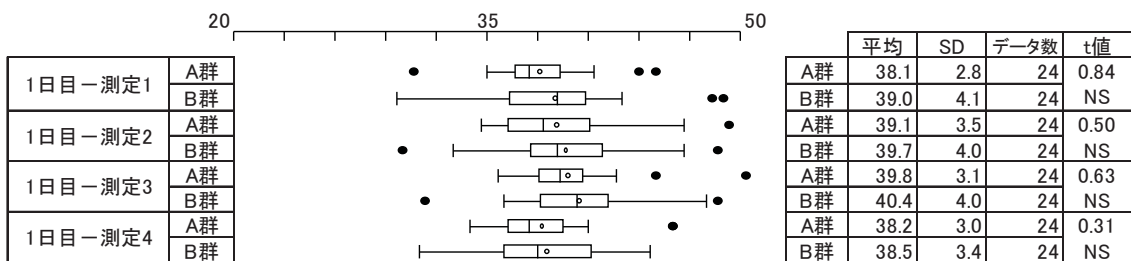


(2) フリッカー値の実験群間比較

① 1日目

全ての測定でB群がA群を上回っており、散布の幅も広い。

図表 2-1-66 フリッカー値の実験群間の比較（1日目）

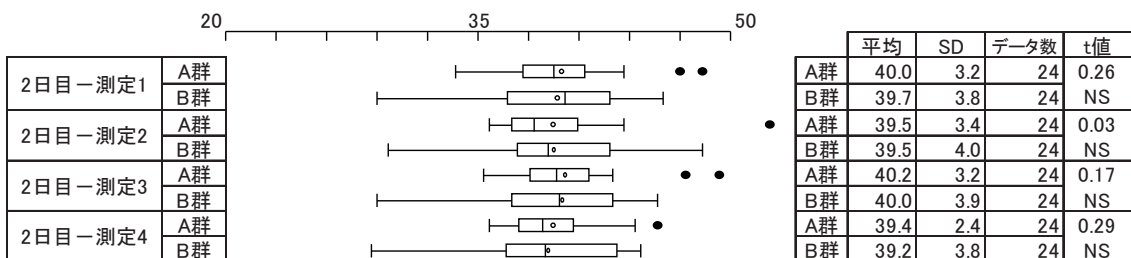


注5：t値とは、2群間の平均値の差の検定に用いる値である。

② 2日目

両群の平均値の差は小さくなり、むしろA群の方が若干高い傾向が見られる。これに対して、散布の幅はB群が広く、2日間を通してこの傾向は変わらない。

図表 2-1-67 フリッカー値の実験群間の比較（2日目）



2-1-4 自覚症しらべ集計結果

自覚症しらべの測定回数及び、測定のタイミングはフリッカー検査と同様である。疲労自覚症の項目数は25項目であり、各項目が5点尺度で測定されているが、ここでは以下の2つの尺度得点を算出し、分析に用いた。

①合計点：25項目の総合計点である。最小が25点、最大が125点である。

②該当項目数：項目に対する回答が2点以上の場合にその症状があるとしてその個数を求めた指標である。最小値は0で最大値は25である。

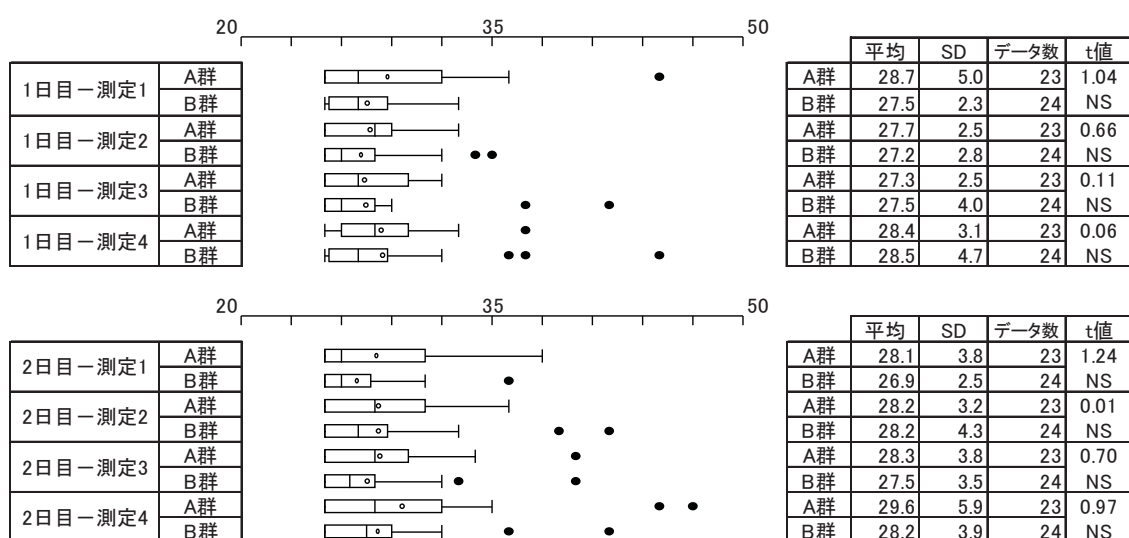
これらの合成得点は、値が大きい程、疲労度が高いことを意味する。なお、A群には合計点が極めて高い被験者がおり、それは外れ値と考えられたためこの分析では除外し、A群23名で分析を行った。

(1) 疲労度合計点による実験群（A B群）間の比較

1日目については、前半（測定1～2）はA群の方が平均値は高いが、後半（測定3～4）はB群の方が平均値は高い。2日目については、測定1、3、4はA群の方が平均値は高く、測定2はA、B群で同値である。つまり、2日目の場合、2群間に疲労度の差が認められ、A群の方が疲労度は高い。但し、統計的有意差は得られていない。

さらに、分布の違いとしては、A群では値の大きい方に分布の裾が伸びる傾向がある。この傾向は1日目、2日目を通して同じであるが、裾は2日目の方が長くなっている。つまり、A群の一部には、疲労度の高い被験者が含まれている可能性がある。アンケートによる評価では、A群で「非常に疲れた」と回答した人が4名（B群は1名）いたが、ここでの結果はそれに対応している。

図表 2-1-68 疲労度合計点分布の実験群間比較

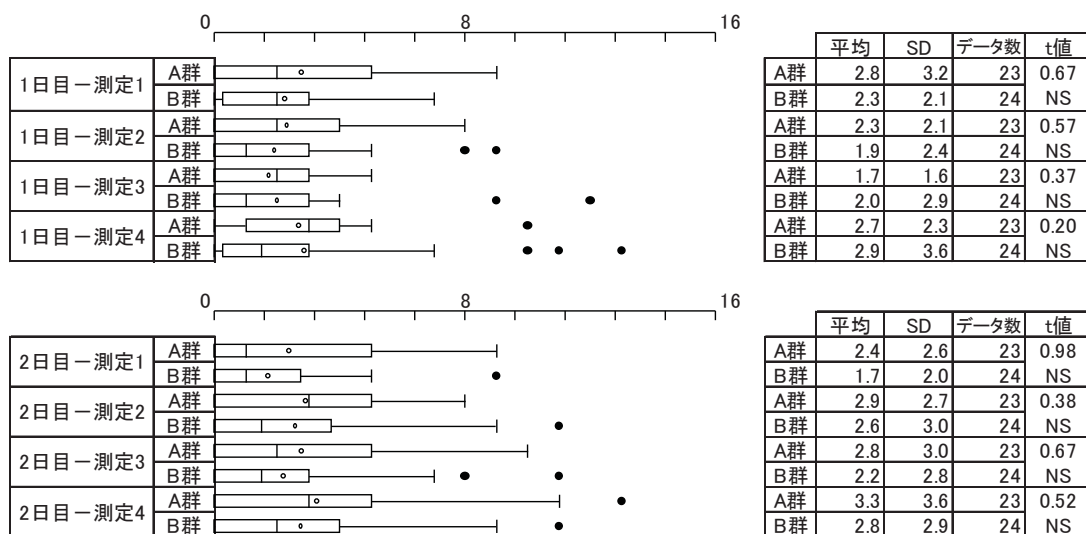


(2) 該当項目数による実験群 (A群) 間の比較

1日目については、前半(測定1~2)はA群の方が平均値は高いが、後半(測定3~4)はB群の方が平均値は高く、合計点と同様の傾向である。2日目については、全ての測定でA群の方が平均値は高い。統計的有意差は得られていないが、2日目では、A群の方が疲労度は高い。

さらに、分布の違いは、A群では値の大きい方向に分布の裾が伸びる傾向があることである。この傾向は1日目、2日目を通して同じであるが、裾は2日目の方が長くなっている。つまり、A群の一部には、疲労度の高い被験者が含まれている可能性がある。また、両群とも測定の進行とともに、疲労度が高くなる傾向がある。このような傾向は合計点でも見られたが、該当項目数ではより明確に表れている。

図表 2-1-69 疲労度該当項目数分布の実験群間比較

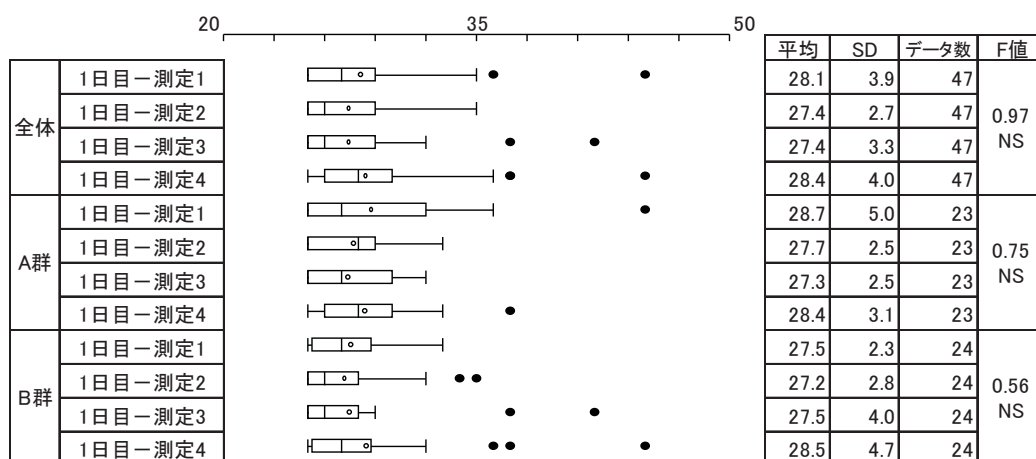


(3) 疲労自覚症合計の測定回による変化

① 1日目

A群の平均値は測定1~3で減少し、測定4で増加する。B群の平均値は測定1~2で減少した後、測定3~4で増加する。時間進行に伴う変化は、単調ではなく、群によっても異なる。

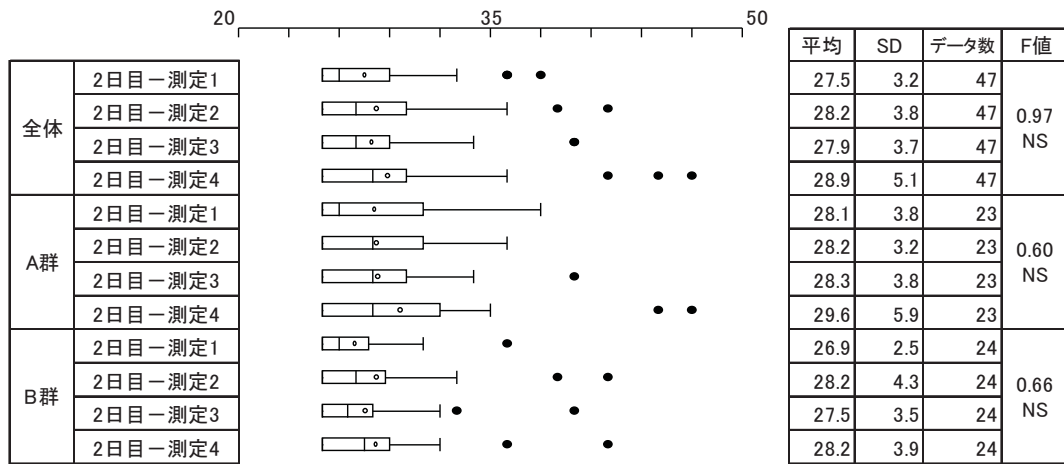
図表 2-1-70 疲労度合計点分布の測定間比較 (1日目)



② 2日目

A群の平均値は、測定1～3まで微増傾向であり、測定3～4で増加幅が増える傾向である。B群は測定1～2で増加後、測定3で減少し、測定4で再び増加に転じる。

図表 2-1-71 疲労度合計点分布の測定間比較 (2日目)



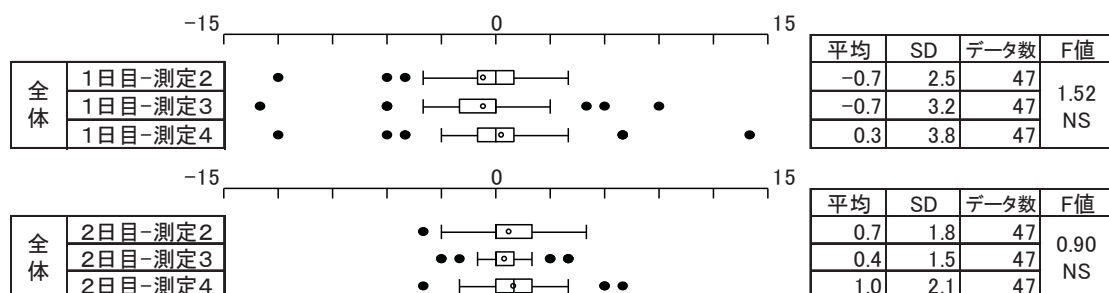
(4) 測定開始からの変化

疲労自覚症得点は絶対的な尺度ではなく、個人によってその水準が異なることが考えられる。日常的に疲労を感じやすい人は得点が高く表れるし、あまり疲労を感じない人は低い得点となる。問題は、技能教習の進行に伴って、疲労感がどのように変化していくかであり、それは個人ごとの尺度の中で捉える必要がある。ここでは測定開始時点での各個人の得点を尺度の原点とし、原点からの差を変化として捉えることとする。

①測定開始からの差

以下は、1日目、2日目ごとの測定1の疲労自覚症合計点を原点とし、それとの差として測定2～測定4における合計点の分布を示したものである。図表によれば、1日目は測定2、測定3と合計点は低下し、測定4で初めて合計点が開始時点を上回っている。2日目は、測定2で増加した後、測定3で減少し、測定4で再び増加するという結果である。このように開始からの変化として捉えた場合にも、教習の進行に伴う疲労感には単調な変化は見られない。

図表 2-1-72 疲労度合計点の測定開始時点 (測定1) との差の分布

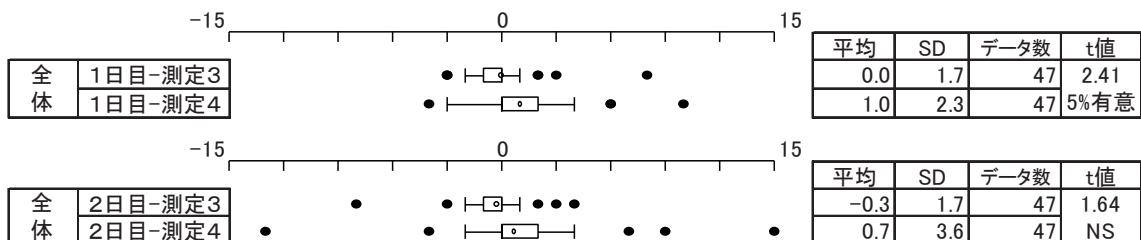


② 2回目の測定結果との差

1回目の測定は、教習開始前に行っている。従って、そこに反映されるのは、技能教習に伴う疲労ではなく、教習が開始されることによる緊張感や期待感等と考えられる。1日目の結果で、測定2で合計点が低下したのは、測定1が開始前の緊張感等に影響を受けたことを示している。これに対して2回目の測定は、開始前の緊張感ではなく教習の実施に伴って得られたものであり、従って個人ごとの原点は、測定2とするのが妥当であると考えられる。

以下は、1日目、2日目ごとの測定2の疲労自覚症合計点を原点とし、それとの差として測定3、測定4における合計点の分布を示したものである。図表によれば、測定3から測定4に値は増加しており、特に1日目に関しては有意水準5%で統計的有意差が得られている。2日目は統計的有意差は得られていないが、やはり測定3から4へ値は増加しており、疲労度が高まっていることが分かる。また箱ヒゲ図によれば、測定4の分布で箱の左端が0以上となっていることから、全体の3/4は合計点が増加したことが分かる。

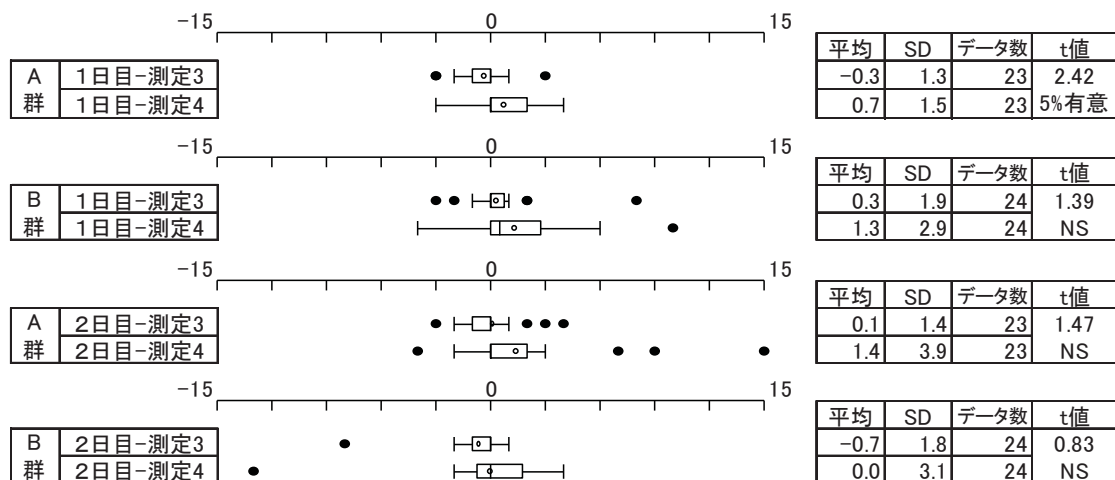
図表 2-1-73 疲労度合計点の2回目の測定結果との差の分布



③ 2回目の測定結果との差（実験群間の比較）

次に実験群別に、測定2との差として測定3、測定4における合計点の分布を示したものである。全体と同様、測定3から測定4へ疲労度合計点は増加しており、その傾向はA、B群に共通している。さらに、増加の傾向はA群の方が強く、1日目では有意水準5%で統計的有意差も得られている。

図表 2-1-74 疲労度合計点の2回目の測定結果との差の分布（実験群間比較）



2-1-5 実験教習結果

(1) 実験教習時限数について

技能教習の規定時限である8時限で教習を終了できた被験者は、A群23人(95.8%)、B群24人(100.0%)である。規定時限で終了出来なかった被験者(A群)の1人は、原付経験の無い者で、第2段階のみきわめ不良により、8時限で終了できず、10時限受講した。

なお、平成28年中に実験教習校4校において教習生が規定時限で終了した率は80.7%(警察庁調べ)である。

表 2-1-75 実験教習時限数

(人)

	全体	8時限 (2日間) で終了	10時限 (3日以上) で終了	2日間で終 了した割合
A群	24	23	1	95.8%
B群	24	24	0	100.0%
合計	48	47	1	97.9%

(2) 技能試験結果

教習を終了したものの、技能試験までの間に負傷したため、技能試験を辞退した1人(A群)を除く47人が技能試験を受検した。1回目での合格者数はA群で20人(87.0%)、B群で23人(95.8%)であり、全体で43人(91.5%)である。

また、これを原付経験の有無により分けた場合、1回目での合格者数は、原付経験有りが16人(100.0%)、原付経験無しが27人(87.1%)である。

平成28年中の実験教習校4校における1回目での技能検定合格率は86.3%(警察庁調べ)である。

なお、1回目の技能試験を不合格となった被験者のうち3人が2回目の技能試験で合格し、1人は技能試験を辞退した。

表 2-1-76 技能試験結果 (実験群間の比較)

(人)

	全体	1回目 合格	1回目 不合格	合格率
A群	23	20	3	87.0%
B群	24	23	1	95.8%
合計	47	43	4	91.5%

表 2-1-77 技能試験結果 (原付経験の有無間比較)

(人)

	1回目合格		1回目不合格		合格率	
	経験有り	経験無し	経験有り	経験無し	経験有り	経験無し
A群	7	13	0	3	100.0%	81.3%
B群	9	14	0	1	100.0%	93.3%
合計	16	27	0	4	100.0%	87.1%

2-2 通常教習アンケート結果

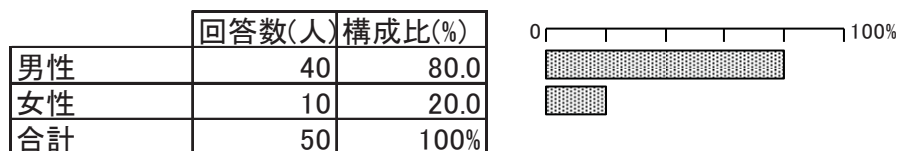
2-2-1 被験者の属性

以下に単純集計結果を示す

(1) 性別

男性が8割であり、受講者は男性中心である。

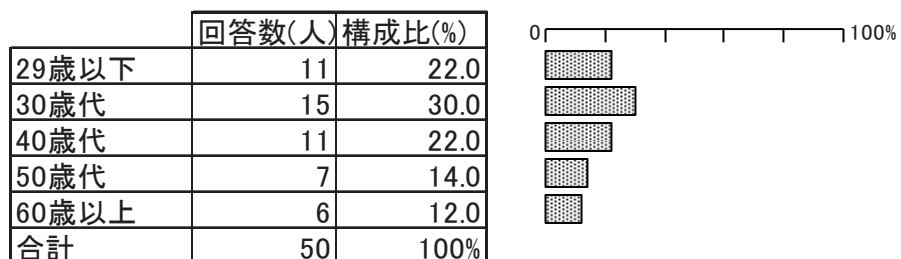
図表 2-2-1 性別



(2) 年齢

50歳以上は若干少ないが、全ての年齢層にほぼ均等に分布している。

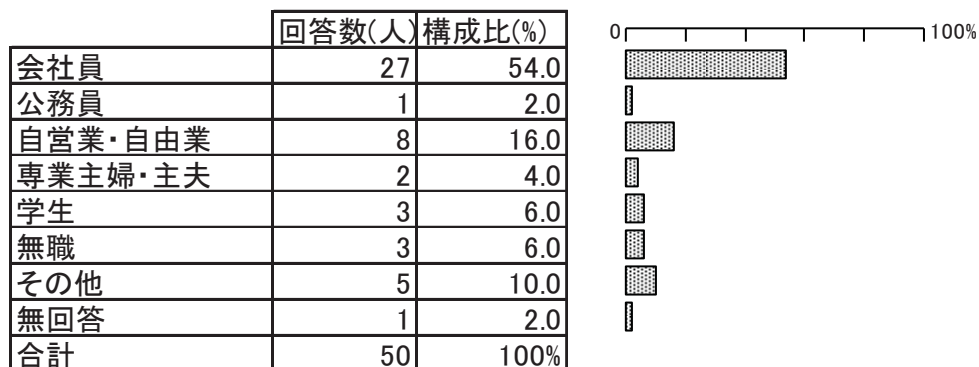
図表 2-2-2 年齢



(3) 職業

会社員が54.0% (27人) を超え、半数を占めるが、それ以外の職業についても頻度は少ないがほぼ万遍なく表れている。

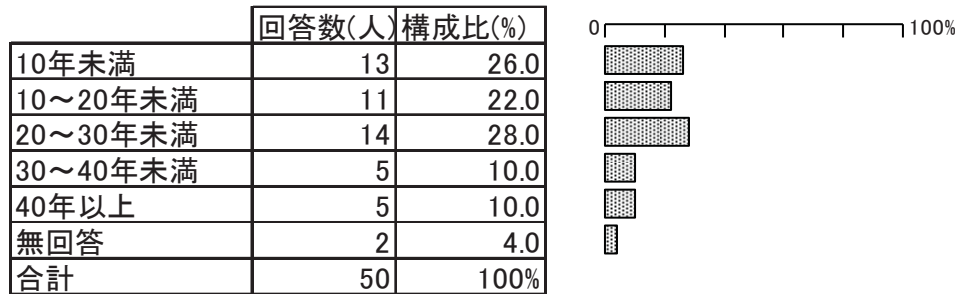
図表 2-2-3 職業



(4) 運転免許保有年数

年齢の傾向と類似しており、30年以上は若干少ないが、それ以外は大きな偏りもなく分布している。

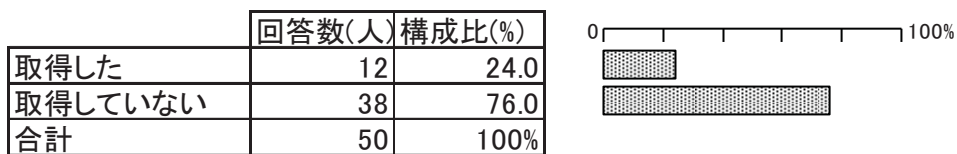
図表 2-2-4 運転免許保有年数



(5) 原付免許の取得状況

「取得した」が12人(24%)、「取得していない」が38人(76%)である。

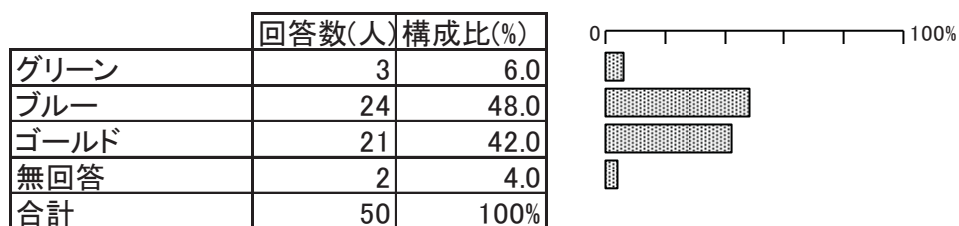
図表 2-2-5 原付免許の取得状況



(6) 運転免許の色

グリーンは少なく、ブルーとゴールドがほぼ半数ずつである。

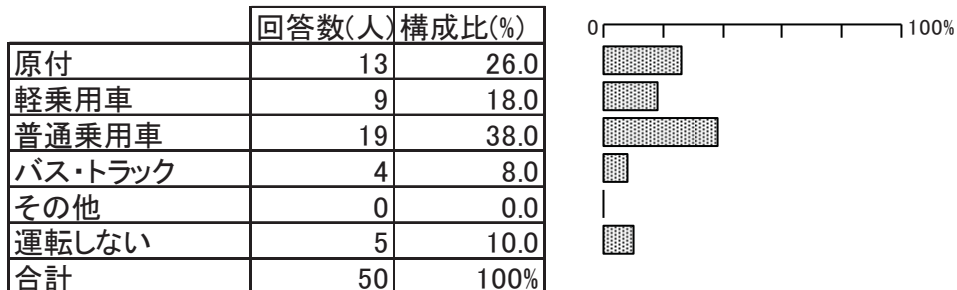
図表 2-2-6 運転免許の色



(7) 主に運転する車種

「普通乗用車」が19人(38%)で最も多く、次に多い車種が「原付」13人(26%)である。

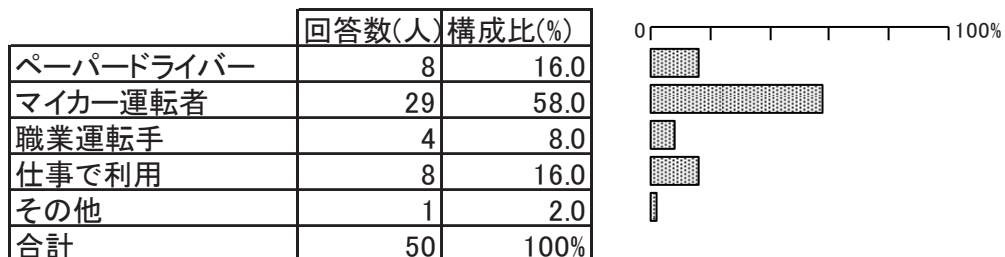
図表 2-2-7 主に運転する車種



(8) ドライバーのタイプ

「マイカー運転者」が29人(58%)で最も多く、「仕事で利用」、「ペーパードライバー」がそれぞれ8人(16%)である。前問で「バス・トラック」と回答した4人が職業運転手である。

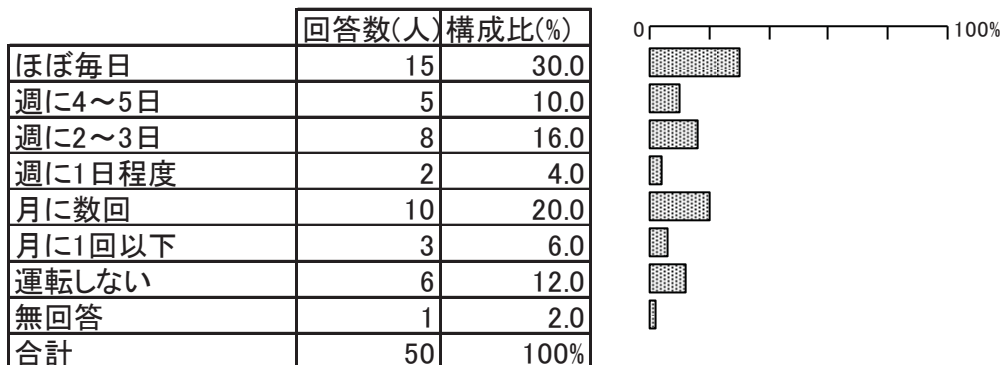
図表 2-2-8 ドライバーのタイプ



(9) 運転頻度(四輪車)

「ほぼ毎日」が3割と最も多いが、運転しないも含め、運転頻度は多様である。

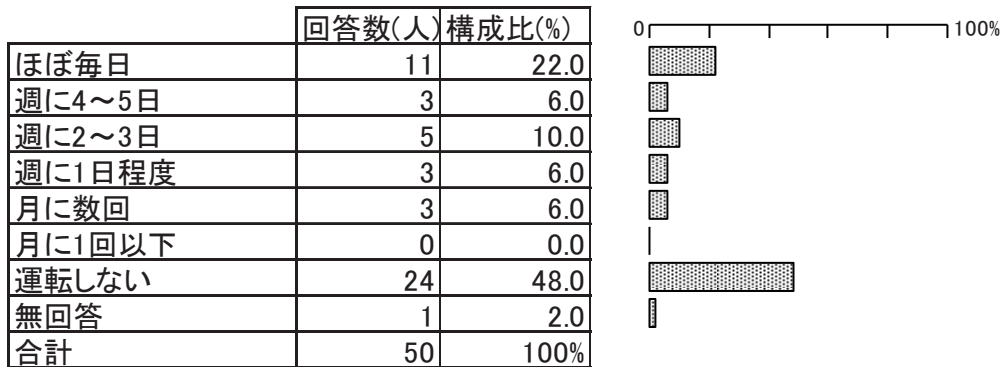
図表 2-2-9 運転頻度(四輪)



(10) 運転頻度 (原付)

「運転しない」が24人(48%)と最も多い。次に多い回答は「ほぼ毎日」で11人(22.0%)である。全体の約半数が月に数回以上運転している。

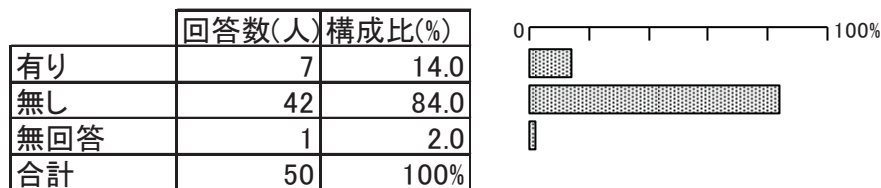
図表 2-2-10 運転頻度 (原付)



(11) 交通事故経験の有無

8割以上が交通事故経験「無し」との回答であるが、交通事故経験「有り」との回答も7人(14%)含まれる。

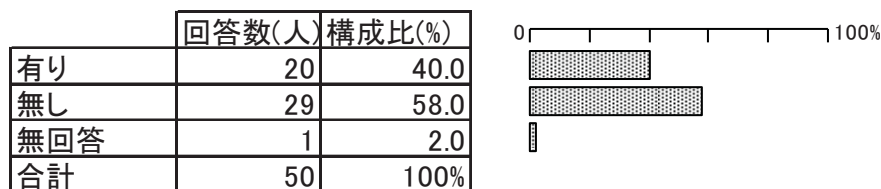
図表 2-2-11 交通事故経験の有無



(12) 違反の有無

交通事故経験「有り」よりも比率が高くなり、全体の4割が「有り」と回答している。

図表 2-2-12 違反の有無

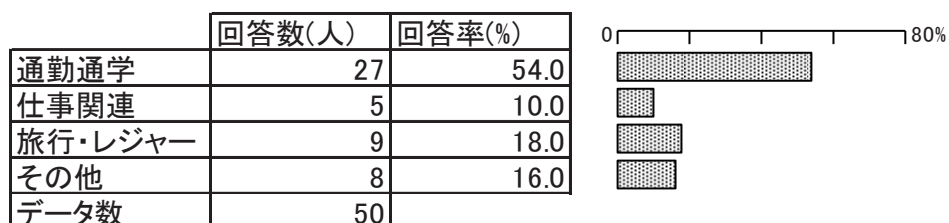


2-2-2 通常教習アンケート結果

(1) 運転免許取得の理由

多重回答形式で回答を求めた結果である。「通勤通学」が27人(54%)と最も多く、以下、「旅行・レジャー」が9人(18%)、である。「仕事関連」は5人(10%)である。

図表 2-2-13 運転免許取得の理由 (多重回答)



●その他の自由回答

- ・子どもの送り迎え
- ・カブのボアアップのため
- ・譲られた。
- ・原付が故障しそうなため、これを機会に買い換え。
- ・近所に買い物に行く際などで利用するため。
- ・2人で乗れるから。原付では物足りないから。
- ・原付の取り締まりがふざけているから
- ・子供の送り迎え

(2) 教習内容に関する評価

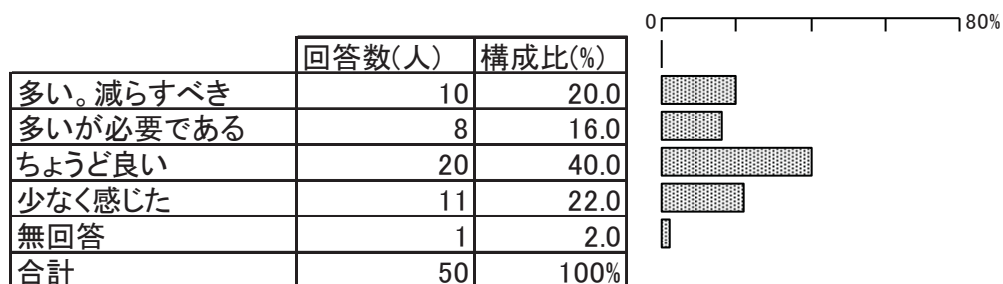
評価項目に対する単純集計、及び評価項目と年齢、原付経験の有無との関連を検討する。年齢は「39歳以下」、「40歳以上」の2分類、原付経験は実験教習と同様、原付免許の有無と日頃の原付運転経験を用いて「経験有り」、「経験無し」の2カテゴリを設定した。

①合計8時限の教習に関する感想

●単純集計

「多い。減らすべき」との回答が10人(20%)で、それ以外は8時限の教習に対して肯定的な感想である。「少なく感じた」とする者も2割強である。

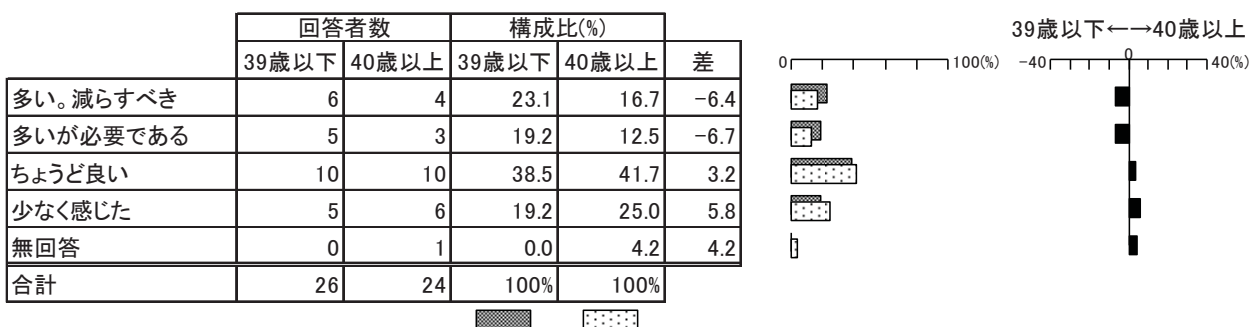
図表 2-2-14 合計8時限の教習内容に関する評価



●年齢とのクロス集計

以下に、時限数に対する評価を、年齢層で比較した結果を示す。表中の差は、「40歳以上－39歳以下」の値である。また、比較図表の左側の図は、回答比率を棒グラフで比較したもの、右側の図は2群間の差（40歳以上－39歳以下）を作図したもので、右側に棒グラフが表れていれば「40歳以上」、左側に表れていれば「39歳以下」の比率が高いことを示す。図表によれば、それ程明確な傾向ではないが、39歳以下では「多い」（減らすべき、必要の両方）との回答が多くなっていることが分かる。

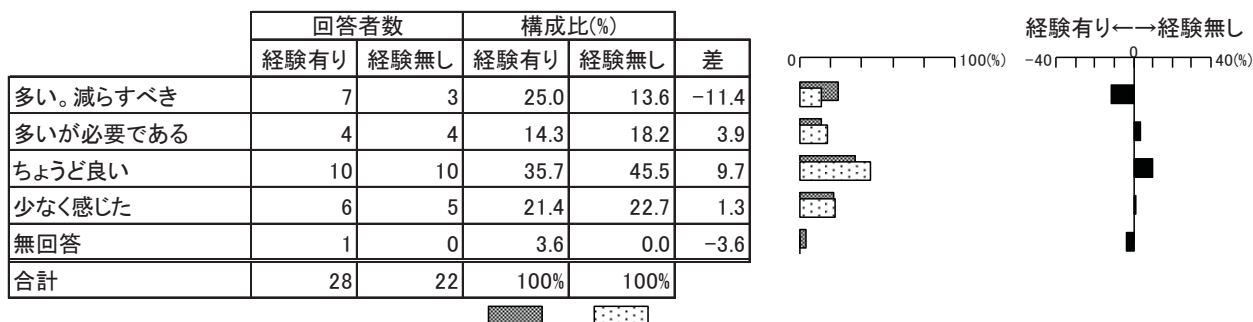
図表 2-2-15 合計8時限の教習内容に関する評価の年齢層別比較



●原付経験の有無とのクロス集計

以下は、時限数に対する評価を、原付経験の有無で比較した結果である。表中の差は、「経験無し－経験有り」の値である。また、比較図表の左側の図は、回答比率を棒グラフで比較したもの、右側の図は2群間の差（経験無し－経験有り）を作図したもので、右側に棒グラフが表れていれば「経験無し」、左側に表れていれば「経験有り」の比率が高いことを示す。図表によれば、「多い。減らすべき」と「ちょうど良い」で若干の差が表れており、前者は「経験有り」、後者は「経験無し」の回答比率が高い。

図表 2-2-16 合計8時限の教習内容に関する評価の原付経験有無間比較



②仮に1日4時限の教習を実施することに対する評価

●単純集計

教習期間中、1日に3時限の技能教習を受けたことのある者25人に質問した。「疲れ無し（4時限の受講でも良い）」が13人（52%）である。但し、「4時限を望まない」とする回答も6人（24%）あった。

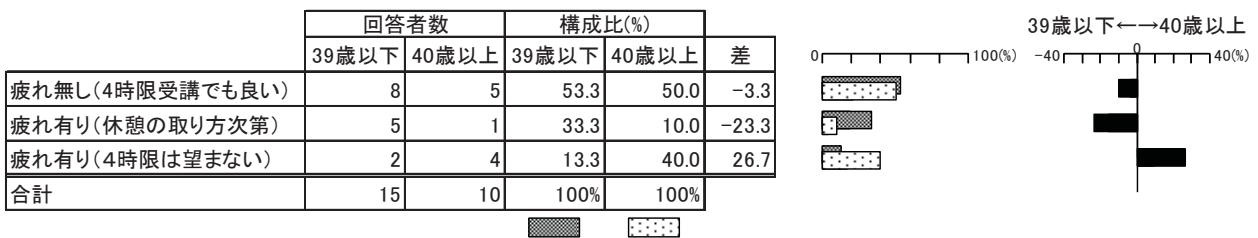
図表 2-2-17 1日4時限での実施に対する評価



●年齢とのクロス集計

データ数は少ないが、「疲れ有り（休憩の取り方次第）」と「疲れ有り（4時限は望まない）」で差が表れており、前者は39歳以下、後者は40歳以上の比率が高い。4時限の教習は年齢の高い層には負担が大きいものと考えられる。なお、両群とも半数は「疲れ無し」と回答している。

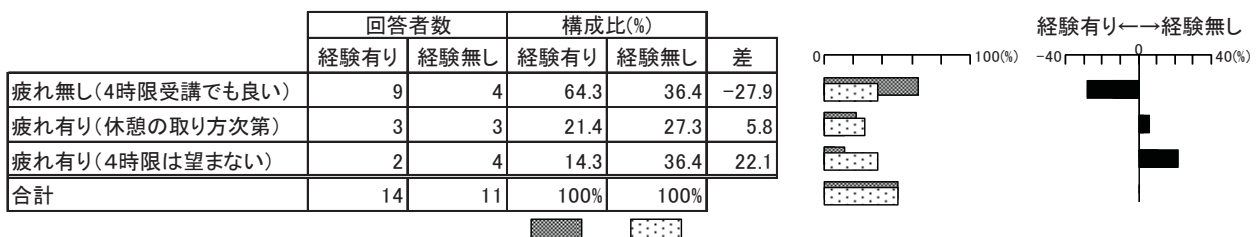
図表 2-2-18 1日4時限での実施に対する評価の年齢層別比較



●原付経験の有無とのクロス集計

「疲れ無し（4時限受講でも良い）」と「疲れ有り（4時限は望まない）」に差が表れており、前者は「経験有り」、後者は「経験無し」群で回答比率が高い。4時限の教習は、原付経験の無い者にとっては負担が大きいようである。

図表 2-2-19 1日4時限での実施に対する評価の原付経験有無間比較



③仮に最短2日間で教習を終了できるとした場合の利用意向

●単純集計

「利用したいと思う」が34人(68%)であるが、「利用したいとは思わない」も14人(28%)含まれている。

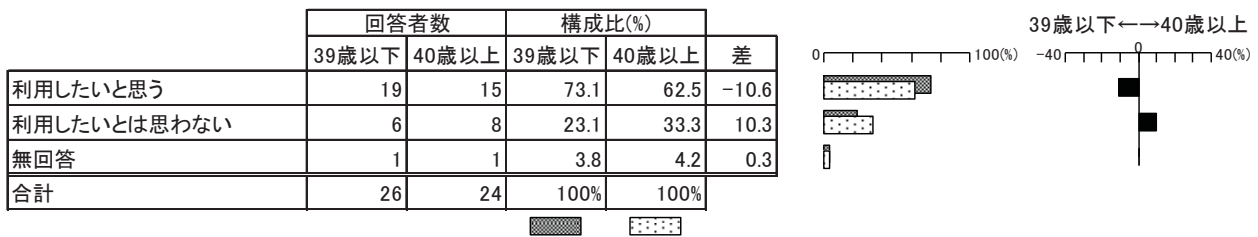
図表 2-2-20 仮に最短2日間で教習を終了できるとした場合の利用意向



●年齢とのクロス集計

それ程大きな差ではないが、「39歳以下」の方が、利用意向比率は高い。「40歳以上」では4割程度受講を望まない者が4割程度表れていたことを見たが、それがここでの結果に対応しているものと考えられる。

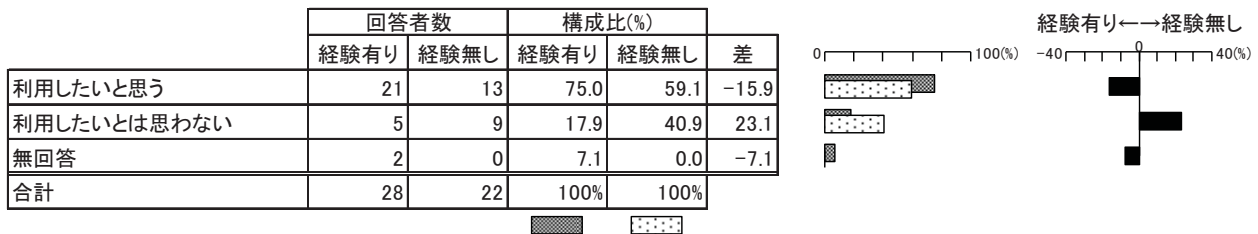
図表 2-2-21 仮に最短2日間で教習を終了できるとした場合の利用意向の年齢層別比較



●原付経験の有無とのクロス集計

利用意向と原付経験の間には明確な関連が見られ、原付経験が有る者の方が利用意向は強い。経験が有る者は21人(75.0%)が「利用したいと思う」と回答している。

図表 2-2-22 仮に最短2日間で教習を終了できるとした場合の利用意向の原付経験有無間比較



●回答理由（自由回答）

仮に最短2日間で教習を終了できるとした場合の利用意向について、「利用したいと思う」と「利用したいとは思わない」別にその理由を整理した。「利用したいと思う」理由については、「利便性の向上」、「教習の難易度」、「その他」に分類した。「利用したいとは思わない」理由については「教習の難易度」のみの分類となった。

「利用したいと思う」理由は「利便性の向上」が最も多く18件、「教習の難易度」については、「利用したいと思う」が5件、「利用したいとは思わない」が10件である。

表 2-2-1 仮に最短2日間で教習を終了できるとした場合の利用意向回答理由
(利用したいと思う)

利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・1日の時間が少し長くなったとしても時間が早く取れるのは助かります。 ・仕事で時間を作るのが難しいと思い、あきらめている人がいると思う。 ・短く終わるため ・通う日数が少ないのは便利で取得しやすくなるので良いと思います。 ・負担が少ない方が良いので。 ・ただ早く終わらせたい。 ・負担が少ない方がよいので。 ・会社を休む日を少なく出来る。 ・仕事で時間確保が難しいため、2日間は便利に思う。 ・仕事の休みを利用して短期間で教習が可能なのは便利だと考えるため。 ・休み（仕事）の関係で教習を受ける時間が多くなるため、できるだけ早く取りたいから。 ・小さな子どもがいて、仕事をしているので短い時間（日数）で取得できる事はうれしいです。 ・土日の2日間で教習を終了できれば便利であり、より集中して受講できると思います。（個人的には平均台を体得するのに時間がかかり、緊張感で押しつぶされそうになりましたが、有意義な時間を過ごせたことに感謝しています。） ・便利になるため ・教習所に通う、時間的、経済的な負担が減少するため。 ・2連休で出来るならありがたい。 ・週末のみで終了できるのなら便利なため。 ・3連休などで取得できるため。
教習の難易度	<ul style="list-style-type: none"> ・連続して教習した方が、身体が慣れて良い。 ・教習内容は難しくなかったので2日間でも充分だと思います。 ・2時限でも、あまり疲れがないため、休憩をはさめば、4時限もできると思うため。 ・普段原付バイクに乗っている人なら2日間の教習で運転免許が取得できて良いと思う。 ・AT限定であれば、操作もさほど難しくないので、原付の経験者には良いと思うし、その分、審査は厳しめでも良いと思う。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・仕事の都合でAT小型二輪が必要な方にとっては、運転免許の取得が急務であるため ・運転免許自体は簡単に取れた方がいい（生活がかかっているため）。そのかわり、練習の機会を増やして欲しい。原付一種なども、急に路上に出るのはこわい。教習所や公園のような所で気軽に練習したい。 ・かけた日数よりも、乗った実績時間が長い方が、教習効果が向上するように思うため。1日に集中して多くの時間乗りたいため。 ・普通免許等の講義・コースにオプションとしてつけるような形がとれば良いと感じた。

表 2-2-2 仮に最短2日間で教習を終了できるとした場合の利用意向回答理由
(利用したいとは思わない)

教習の難易度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2日間で教習内容を理解・体得するのは難しい。 ・ 普段乗り慣れていないバイクの操作はたとえATでも難しいと思うから。AT普通車のクリープ現象みたいな状態を自分のアクセルで作りに出さないといけないかなとイメージをつかむまで、時間がかかってしまった。 ・ 普段、原付を乗っていても、125ccとの違いになれるには2日では短いと思う。教習が急ぎ足にならないようにした方がよい。 ・ 2日では教習内容を理解・体得するのは難しいと思うため。 ・ できるだけ、教習は受けたいと思うため。 ・ 私にはじっくり受講の方が合っていると思います。受ける前はさっさと終わらせる気でいましたが。 ・ 駆け足での教習は無理だと思うため。 ・ 反復できないので、今くらいでちょうどよい。 ・ 大変だから。 ・ 運転に慣れが必要なため、普段二輪に乗っていないので不安を感じる。通常、原付に乗り慣れている人であれば2日間でも大丈夫と思う。
--------	--

④教習内容についての改善点及びその理由 (自由回答)

自由回答を「教習内容」、「その他」に分類した。

表 2-2-3 教習内容についての改善点及びその理由

	教習内容についての改善点	理由
教習内容	シミュレーターが3回もあって、少なくない。	9分の3がシミュレーターは多い。1段階は1回、2段階は2回でまとめられると思いました。
	シミュレーターの回数を減らす。	実際に運転する機会が多い方がよい。
	シミュレーター後は1時間の休憩を挟むべき。	連続しての受講だと、コースやポイント確認をする間もなく教習が始まってしまう。防具の準備で精一杯。
	シミュレーターのマシンの精度	画像とマシンの動きが一致しない。
	シミュレーター教習が多い。	シミュレーター教習も大切ですが、小型の半分はシミュレーターだったので。
	シミュレーターが多すぎる点	何事もやらなければ身につかないと思うので、実車での練習を1時間でも増やした方がよいと思うため。
	授業の短縮。学科は無くてもよい。	
	原付に乗った経験の有無で教習を変えていただいた方がよい。	灯火類や、その他の運転装置の基本的な操作等についても学習してから実車に臨みたいため。
	簡単な整備・点検や、二輪車特有の交通規則を学ぶ時間があったらよいと思う。	現状、普通免許等があれば左記は自分で調べるしかない。
	路上教習があるとよい。	車との距離の取り方を知りたいから。
平均台の制限走行の必要性に疑問がある。	出来なくともああいう場所は降りて引っ張れば良いかと思う。	

表 2-2-3 教習内容についての改善点及びその理由（続き）

	教習内容についての改善点	理由
その他	検定の段取りをもっとスムーズに。	疲れる。
	インストラクターによって接し方にかなりバラツキがあると感じたので指導方法は平準化した方が良いと思います。名刺をいただいた方と、そうでない方がいるので受講後に全員名刺があれば良かった。	最初MT小型二輪を受講していましたが、一番最初のインストラクターの高圧的な姿勢がとてもしやでした。他の受講生とも話した時に同じ話がでたのでそう感じているのは私だけではないと思います。他のインストラクターはとても良かったです。
	休憩が15分くらいあるとだいぶ楽になりそう。	
	とにかくシステムがわかりにくい	
	交差点に注意	
	1日の上限が2単位はやはり運転免許取得までに時間がかかるという印象がある。	8時限と聞いていたが、1日あたり2単位の制約があり結果として入校から1ヶ月強かかってしまった。
	予約がとりづらいですね。	

2-3 指導員アンケート結果

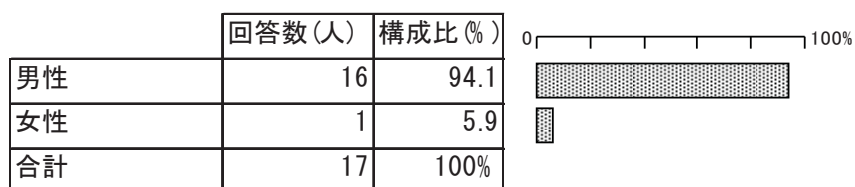
2-3-1 指導員の属性

以下に単純集計結果を示す

(1) 性別

男性 16 人、女性 1 人、合計 17 人である。

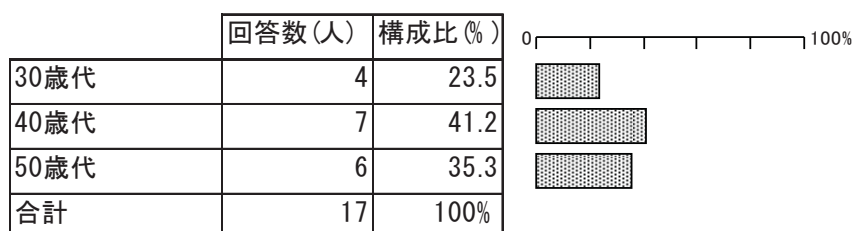
図表 2-3-1 性別



(2) 年齢

「30 歳代」 4 人、「40 歳代」 7 人、「50 歳代」 6 人である。年齢層には大きな差は見られない。

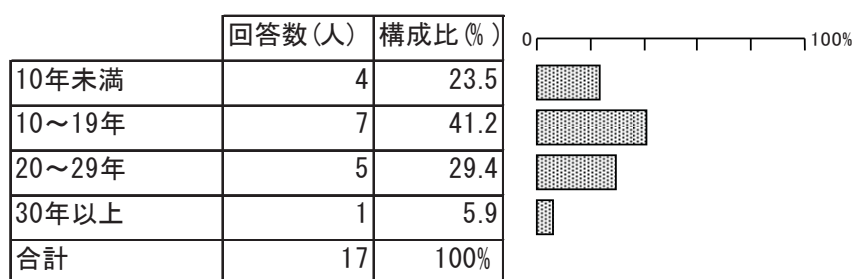
図表 2-3-2 年齢



(3) 指導員経験年数

「10 年未満」 4 人、「10～19 年」 7 人、「20～29 年」 5 人、「30 年以上」 1 人である。

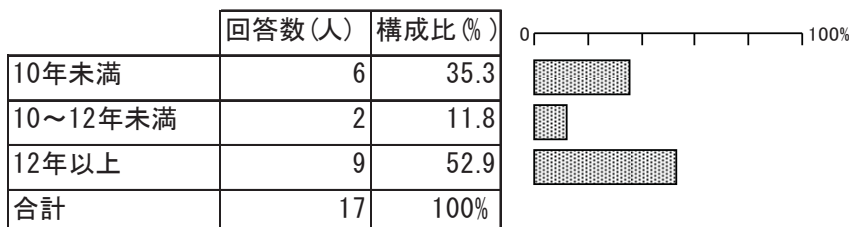
図表 2-3-3 指導員経験年数



(4) AT小型二輪教習経験年数

12年以上が9人、12年未満が8人である。

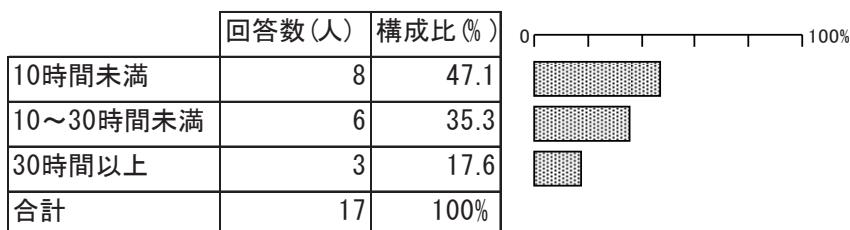
図表 2-3-4 AT小型二輪教習経験年数



(5) 1ヶ月あたりのAT小型二輪教習の担当時間

「10時間未満」が8人と約半数を占めるが、「30時間以上」も3人含まれる。

図表 2-3-5 1ヶ月あたりのAT小型二輪教習の担当時間



(6) AT小型二輪教習における担当時限数

普段の教習では指導員全員が8時限全てを担当したことがあるが、実験教習では分担して実施したようである。

図表 2-3-6 AT小型二輪教習における担当時限数

		構成比(%)		データ数			
		担当	担当せず				
普段の担当	第1段階	1時限	100.0	0.0	17	※シミュレーターまたは実習による教習	
		2時限	100.0	0.0	17		
		3時限	100.0	0.0	17		
	第2段階	1時限	100.0	0.0	17		※シミュレーターによる教習
		2時限	100.0	0.0	17		
		3時限	100.0	0.0	17		
		4時限	100.0	0.0	17		※シミュレーターによる教習
		5時限	100.0	0.0	17		
で実験担当	第1段階	1時限	82.4	17.6	17	※シミュレーターまたは実習による教習	
		2時限	76.5	23.5	17		
		3時限	76.5	23.5	17		
	第2段階	1時限	82.4	17.6	17		※シミュレーターによる教習
		2時限	76.5	23.5	17		
		3時限	64.7	35.3	17		
		4時限	76.5	23.5	17		※シミュレーターによる教習
		5時限	52.9	47.1	17		

2-3-2 指導員アンケート結果

(1) 1日に受講可能な技能教習の上限（3時限／4時限）に係る教育効果の比較

「3時限以下が効果的」とする評価は2人と少なく、「3時限以下でも4時限でも同じ」が6人、「4時限の方が効果的」が4人と計10人が1日4時限の教習に肯定的な評価である。

図表 2-3-7 3時限／4時限の教育効果の比較について



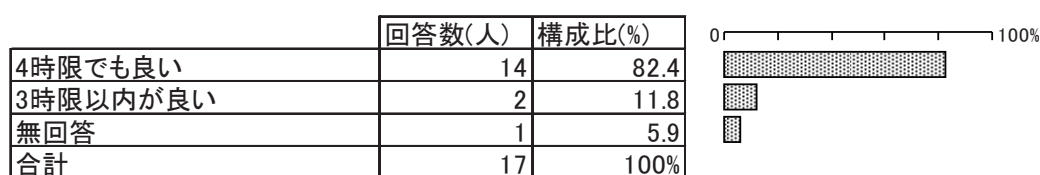
●その他の自由回答

- ・原付の乗車経験・乗車頻度・年齢・性別等、個人差が著しく一概には言えないが、操作に余裕がない場合は、4時限は負担が大きい。
- ・シミュレーターより実車の方が上達すると思う。限られた時間であり、シミュレーターは無くても良いのでは。
- ・受講者により差異が大きいと思う。
- ・人により差がある。
- ・年齢か経験者によって差が大きく開く。

(2) 技能教習を1日4時限とすることの是非（実験教習の感想）

「4時限でも良い」とする回答が14人と大多数である。

図表 2-3-8 技能教習の4時限に対する評価



●回答の理由（自由回答）

自由回答を回答の理由別に分類した（表 2-3-1）。

表 2-3-1 技能教習を1日4時限とすることの是非（回答の理由）

<p>4時限でも良い</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の実験教習において、1日4時限実施で良いと思う事は、実車教習とシミュレーターのサンドイッチ教習なので、実車教習時の問題点や疑問点等のサポートがシミュレーター教習時に行える。また、AT車という点で操作的な難しさは軽減され、それに伴う本人の疲労度も少ない。以上が理由としてあげられます。 ・教習自体は短期間で集中的に練習した方が効果的だと思います。しかし検定の時間帯等を考慮すると2日間で終了するのは難しいと考えます。 ・体力的には問題ないと思われますし、特に原付経験者にとっては2日で取得出来る事は魅力的で、取得意欲が高くなると思われます。 ・4時限の実施につきましては、教習生も実車とシミュレーターとの教習で理解度が高いと思いました。 ・3時限と4時限で教習生の負担に大きな差はないと感じたため。 ・1日4時限実施しても良いと思いますが、年齢が高いと厳しいとも思います。 ・1時限当たりの教習内容が非常に多く、進度も極端に速い。知識、経験が豊富で操作に余裕のある者は4時限が可能であるが、一方で負担が大きく危険が生じる者も少なくない。入校時等に個別に十分な相談をする必要がある。 ・特に問題が発生していないと思われるため。 ・効果が上がる場合もあると思うため。しかし現行のカリキュラムは見直した方が良いと思う。 ・短い期間だと習得するのが早い。早く運転免許取得したい方には有効。 ・被験者の疲労の様子から考えて、実施しても良い。制度上、1日4時限教習を認め、実際に4時限実施するかは運転免許取得者に選択肢があって良いと思う。 ・個人差はあると思いますが、私が担当した3名は体力、集中的には問題がなく感じました。強いて言えば、原付免許所持者が2日目後半に多少飽きがきている感じを受けたので、集中力を高めるための気分転換をしてもらいましたが、余裕からくるものだったと思うので問題はないと考えます。 ・普段から原付を乗られていて比較的若い方であれば1日4時限実施しても問題はないと思います。不安材料は普段原付等を乗られている方でも年配の方に関しては、夏場の体力面が懸念されます。その場合、教習効果は薄くなると思います。また普段乗られていない方は短時間すぎて逆効果になると考えます。 ・教習と教習の間が空かないので、技術がより向上すると思うし、習った内容を忘れないうちに実践できるから。多少疲労度はあると思うけど、合宿免許と同じような感覚で早く運転免許が取れるのは良いと思います。
<p>3時限以内が良い</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・1日4時限実施だと覚えることが多すぎて教習効果が低くなると思うので、1日3時限の方が良いと思います。 ・原付に乗っている方は4時限でも良いと思います。しかし、未経験者やご年配の方は4時限実施の教習では厳しいと思います。また、無理に教習を進めても怪我や事故の心配があります。
<p>無回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・原付の経験がある人と無い人で習熟度が違う。無い人は無駄になると思う。経験がある人は良いと思う。

(3) 休憩時間の評価（1日目）

技能教習2時限後の休憩時間は、ほぼ全員（16人）が「1時間が良い」とする案を支持している。

図表 2-3-9 休憩時間の評価（1日目）



●その他の自由回答

- ・休憩時間の必要性を感じません。

(4) 休憩時間の評価（2日目）

技能教習2時限実施後、学科教習を実施し、その後技能教習を実施する場合において、学科教習の後の休憩時間については、「無しが良い」が9人、「1時間が良い」が7人である。

図表 2-3-10 休憩時間の評価（2日目）



●その他の自由回答

- ・担当していません。

(5) 教習内容についての改善点及びその理由（自由回答）

自由回答を「教習内容」、「検定コース」、「実験教習」に分類した(表 2-3-2)。

表 2-3-2 教習内容についての改善点及びその理由（自由回答）

	教習内容についての改善点	理由
教習内容	第1段階のシミュレーターは不要。	乗車時間を増やした方が良いから。
	シミュレーター教習「車両特性を踏まえた運転」「路上運転にあたっての注意と法規走行」については実車で行う。	教習内容に対して時限数が極端に少ないため、当該教習項目を履修する上でも、全体のスキルを上げるためにも実車で行うことが望ましい。
	シミュレーターを実施しなくても良いと思います。	実車に乗る時間を増やした方が効果的だと思います。
	シミュレーターの時限を減らした方が良いと思います。	実車の時間が少ないため、運転に余裕がなくなります。
	シミュレーター教習を少なくし、実車を多くした方が良く思う。	カリキュラムの見直しを考えた方が良い。同じ事を伝えるのにもう少し効果的な進め方があると思う。小型二輪専用のカリキュラムでなく、乗車時限も少なく技量向上につながらないと思うため。
	現時点で行っている12のシミュレーターを廃止し、実車での教習に変えた方が良く思います（実車でを行う時限数が少ないので）	車体特性に関しては、実車でも行える観点から（例えば、カーブの体感、体験走行、ブレーキングなど）教習生に少しでも実車で経験してもらいたいと思います。
	段階に分けて教習を行っていますが、限定解除と同じ様な段階の無いカリキュラムで行った方が効果的と感じます。	基本走行から応用走行へは操作面が落ち着けば、より実際の交通に準ずる応用走行で状況判断等の練習量が多くなるので良いと思います。
	新規の教習は単独での教習が良いと思います。	原付経験者と、全く初めての人とは技量の差が激しいです。技量不足の方は事故になる可能性が高く、一緒に教習をした場合、どうしても技量不足の方にウエイトをおかねばならず、原付経験者の教育効果が低くなり、最悪2日間で取得出来なくなる事も起こり得ると思います。
	一本橋、平均台は2段階の高度なバランスに入れていただきたい。	練習量が少なすぎる。
検定コース	所内検定コースの一本化	当教習所においては、検定コースが2コース設定してあります。今回の実験教習について、2日間で2つの検定コースを覚える事が教習生本人にとって大変難しかったような気がします。よって、検定コースの一本化を図り、運転免許取得の負担軽減につながると思えます。
	検定コースを1つに限定できると良い。他の車種との合同・混合にならない方が良い。	限られた時間の中でコースが1つになれば、より教習内容が深まる事と、原付の経験がある人と無い人もいますので合同・混合教習にならない方が事故防止になると思ったため。
実験教習	2日目のスケジュールについて、学科教習実施後に1時間空けて技能教習を実施する方が良く感じました。	5時間連続教習は教習生の負担が大きいと感じたため。

(5) その他AT小型二輪免許教習についての意見（自由回答）

自由回答を「教習内容」、「実験教習」に分類した。

表 2-3-3 その他AT小型二輪免許教習についての意見（自由回答）

教習内容	<p>車両特性として、小型で低速時のバランスの取り方が難しいうえ、経験の無い人のニーズが多いことから、実車での走行する時間をもう少し取り入れた方が良いかと思えます。特に第一段階における、シミュレーター教習については、車両特性等の説明の必要性も有りますが、実車教習時の体験及び、コメンタリー等で補充できるのではないかと思います。</p>
	<p>以前にシミュレーターを実車にしてはどうかというお話がありましたが、AT小型二輪は実車の教習が少ないので、出来る限り実車教習を増やして、アクセルとブレーキの加減を練習した方が、効果が高くなると思えます。</p>
	<p>シミュレーターの内容をまとめて短縮できると実技の時間を有効にできると思いました。直線狭路を平坦な場所で別の形にて実施できると良いと思いました。</p>
	<p>教習時限が短いカリキュラムなので、シミュレーター教習の回数を少なくして実車での教習を増やした方が教育効果は上がるのではないかと感じています。</p>
	<p>一本橋の課題について、小型の車両において直線バランスを一本橋で行うには、ホイールベースも短く、課題条件としては難易度が高く感じます。直線バランスは立体障害物の通過や、他の方法でも良いと思えます。</p>
	<p>法定速度が同じなので急制動も40km/hで良いと思えます。</p>
	<p>平均台を小型ATだけは廃止してもよろしいかと思えます（転倒が多いので）。</p>
	<p>平均台の必要性。教習の中で低速で安定した走行ができるかどうかは、平均台を通らなくてもある程度見極められるし、路上走行で平均台のような道を通ることはまずないから。小型AT（MTも）でスラロームが試験課題でないなら、平均台も無くして良いのではないのでしょうか。小型ATを取りたいという年配の方や女性の方（が多い）にはかなり難しい課題だと思います。</p>
実験教習	<p>第1段階の1時限目の教習は、原付経験者の方は問題無く運転していますが、原付未経験者や運転免許がない方にとっては項目が多く、教習が申し送りになっているケースが多くあります。従って、原付未経験者や運転免許がない方は、教習計画を増やして練習する時間を多くした方が良いのではないかと考えます。</p>
	<p>取得しやすい環境を作るのは良いと思えます。そのためには、専用のカリキュラムが必要と思えます。</p>
	<p>1日4時限の教習を行う場合には、教習生の体調等を注意して教習を実施する必要がある。特にシミュレーターで気分が悪くなる場合がある。</p>
	<p>1日のうちで余裕のあるスケジュールがあっても良いと思えます。着替えたり、水分補給をしていたら4時間拘束している事になる人も出て来てしまう。</p>

2-4 まとめ

本章では、実験教習に伴い収集した教習原簿、実験教習アンケート、フリッカー検査結果、自覚症しらべ結果、指導員アンケート、技能試験結果並びに、実験教習校4校においてAT小型二輪免許教習の受講者から収集した通常教習アンケートを集計分析した。

ここでは、そのまとめとして、「1日の教習時限数の上限について」及び「休憩時間について」の2つの論点から調査結果を整理する。

2-4-1 1日の教習時限数の上限について

普通免許等を保有している者で、AT小型二輪免許取得のための技能教習を受ける者に対する1日の教習時限数の上限(基本操作及び基本走行：2時限、応用走行：3時限、1日合計3時限。以下同じ。)を、それぞれ1時限ずつ延長することについては、以下の調査結果であった。

現行の合計8時限の技能教習についての評価は、実験教習アンケートでは、「多いが必要である」及び、「ちょうど良い」との回答が68.8% (33人/48人)、通常教習アンケートでは56.0% (28人/50人)であり、いずれも過半数が合計8時限の技能教習に肯定的という結果となった。

1日の教習時限の上限を現行の3時限とするか、1時限延長して4時限とするかについて、まずは教育効果の観点から評価する。実験教習アンケートでは、「4時限の方が効果的」及び、「3時限以下でも4時限でも同じ程度」との回答が83.4% (40人/48人)、指導員アンケートでは58.8% (10人/17人)と、いずれも教育効果について肯定的な意見が過半数を占める結果となった。

1日4時限の技能教習に対する需要については、自らの意思で教習を受講した者の回答であり、現実の需要を代表すると考えられる通常教習アンケートでは「利用したい」が68.0% (34人)と過半数を占める結果となった。

1日4時限の教習を受講した感想は「4時限が妥当」とする回答が83.3% (40人/48人)と大多数を占めた。

実験教習において、技能教習の規定時間である8時限で教習を終了できた被験者は、全体で97.9% (47人/48人)であり、平成28年における実験教習校4校の教習生が規定時限で終了した率である80.7%を上回る結果となった。また、技能試験結果においても、1回目での合格者数は91.5% (43人/47人)であり、平成28年における実験教習校4校の1回目での技能検定合格率である86.3%を上回る結果となった。

以上の結果から、1日の教習時限の上限をそれぞれ1時限ずつ延長しても、教習効果への影響はないものと判断する。

2-4-2 休憩時間について

実験教習は、休憩時間の差異による影響を検討するため、技能教習を2時限実施後、空き時間を1時間(2日目は学科教習を挟んだため休憩時間は皆無)入れた群(A群)、技能教習を2時限実施後、空き時間を2時間(2日目は学科教習を挟んだため休憩時間は1時間)入れた群(B群)の2群で実施した。

疲労度を計測するフリッカー検査においては、測定時期に伴う変動傾向が異なるものの、両群ともに平均値は正常範囲内に分布した。

自覚症しらべの疲労度合計点による評価では、特に2日目の後半において、A群の疲労度（平均値：3回目 28.3、4回目 29.6）がB群の疲労度（平均値：3回目 27.5、4回目 28.2）を上回る結果となった。

実験教習アンケートでは、1日目は、両群とも休憩「1時間が良い」との回答が最も多く、A群 87.5%（21人/24人）、B群 54.2%（13人/24人）となった。

また、2日目についても、両群とも休憩「1時間が良い」との回答が最も多く、A群 58.3%（14人/24人）、B群 54.2%（13人/24人）となった。

教習内容に関する改善点（自由回答）については、A群では、2日目は休憩時間が皆無であったため、休憩時間が必要であるとする意見が5名あった。一方、B群では1日目に休憩時間を2時間でなく1時間で良いとする意見が4名あった。

以上の結果から、休憩時間は、教習所の教習が1時限（50分）を単位に行われていることを考慮すると、1日目は1時限、2日目は学科教習の他に1時限が妥当であると判断する。

2-4-3 教習の運用等の課題

実験教習アンケートでは、教育効果について「1日3時限の方が効果的」とする回答が14.6%（7人/48人）、通常教習アンケートでは「4時限を望まない」とする回答が24.0%（6人/25人）、1日4時限の技能教習に対する需要については「利用したいとは思わない」とする回答が28.0%（14人/50人）であった。

また、指導員アンケートでは、教育効果について「3時限以下が効果的」とする回答が2人いるなど、技能教習を1日4時限実施することに対し慎重な意見も少なからずあり、特に指導員アンケートの自由意見では、原付の運転経験が無い方や、年配の方には1日に4時限の教習を実施することは厳しいとする意見もある。

特に、2日目の教習終了後に技能検定を受検することとなった場合には、技能教習4時限、学科教習1時限、休憩時間、技能検定等により、計7時間以上を要することから教習生側の負担となることもあり得る。

したがって、教習の実施にあたっては、1日あたり4時限の教習を画一的に行うという制度や運用ではなく、教習生の希望等に応じた柔軟な教習が望まれる。

第3章 結論

3-1 1日の教習時限の上限について

普通免許等を保有している者であって、AT小型二輪免許の技能教習を受ける者に対する1日の教習時限の上限については、実験教習の結果、安全性を確保しつつ法定の技能検定に合格できるだけの安全運転技能を有するものと認められることから、それぞれ1時限ずつ延長することが可能である（基本操作及び基本走行：3時限、応用走行：4時限、1日合計4時限）。

3-2 休憩時間について

1日4時限の技能教習を行う場合には、教習における事故防止の観点から、教習生の身体的な疲労に配慮する必要があるとあり、技能教習の間に学科教習を挟む以外に、2時限目、3時限目、4時限目の技能教習のいずれかの前に1時限分の休憩時間を置くことが望ましい。

3-3 具体的な教習の在り方について

本調査研究では、上で述べられたように2日間で教習が可能という結論が得られたが、2日目の教習終了後に技能検定を受検することとなった場合には、技能教習4時限、学科教習1時限、休憩時間、技能検定等により、計7時間以上の時間を要することから、教習生側の負担となることもあり得る。また、被験者の中には、1日に3時限以下の教習を受けることを望む者もいたことから、全ての指定自動車教習所において一律1日4時限の技能教習を実施させるのではなく、1日に技能教習を何時限受け、また、何時限行うかについては、教習生の希望や教習体制等も踏まえつつ、各指定自動車教習所において適切なコースやカリキュラムを設けることが望ましい。

資料編

A T 小型二輪免許教習の受講者(普通免許取得済み)アンケート(実験教習)

- 問 1 あなたの性別を以下より選択して下さい(1つに○)。
1. 男性
 2. 女性
- 問 2 あなたの年齢をお教え下さい。
- () 歳
- 問 3 あなたの職業を以下より選択して下さい(1つに○)。
1. 会社員
 2. 公務員(公団、公社を含む)
 3. 自営業・自由業
 4. 専業主婦・主夫
 5. 学生
 6. 無職
 7. その他()
- 問 4 普通自動車を運転できる免許を最初に取得したのはいつ頃ですか。
- 取得年月 昭和・平成 年 月
- 問 5 あなたは、上記の免許を取得する前に原付免許を取得しましたか。
1. 取得した。
 2. 取得していない。
- 問 6 あなたが持っている運転免許の色(有効期限が書かれている部分の背景色)は何色ですか(1つに○)。
1. グリーン(緑色)
 2. ブルー(青色)
 3. ゴールド(金色)
- 問 7 あなたが普段、主に運転している車は次のどれでしょうか。複数の車種を運転する場合は最も走行距離が長い車種をお答え下さい(1つに○)。
1. 原動機付き自転車(原付)
 2. 軽乗用車(ライトバン、ワゴン、RV車を含む)
 3. 普通乗用車(ライトバン、ワゴン、RV車を含む)
 4. バス、トラック等
 5. その他()
 6. 運転していない
- 問 8 あなたはドライバーとして次のどれにあてはまりますか(1つに○)。
1. ペーパードライバー(運転していない)
 2. マイカー運転者(通勤・通学を含む個人的な用事だけで運転)
 3. 車の運転を職業としている(タクシー、トラックなど、車の運転が主たる業務の人)
 4. 仕事の必要から車を運転する(配達、セールスなど、仕事の上で運転する人)
 5. その他()

- 問 13 あなたがA T小型限定普通二輪免許を取得しようとしたのは、どのような理由からですか。
1. 通勤・通学の手段とするため
 2. 仕事等の都合でA T小型二輪の運転の必要があるため
 3. 旅行等のレジャーにA T小型二輪を利用するため
 4. その他 ()
- 問 14 あなたが今回受講された技能教習は、8時限分の内容を終了したこととなっています。今回、実際に教習を受講されて時限数についてどのように感じましたか (1つに○)
1. 多く感じたので、時限数を減らしてもよいと思う
 2. 多く感じたが必要な技能を身につけるためには、必要と感じた
 3. ちょうど良いと感じた
 4. 少なく感じた
- 問 15 現行では、1日に受講可能な技能教習の上限は3時限ですが、今回は試験的に技能教習を1日4時限実施しました。これによる教育効果の差異について、あなたはどのように思いますか (1つに○)。
1. 1日3時限以下の方が、教育効果が高いと思う
 2. 1日3時限以下でも1日4時限でも、教育効果は同じであると思う
 3. 1日4時限の方が、教育効果が高いと思う
 4. その他 ()
- 問 16 1日目の教習スケジュールについてお尋ねします。今回は技能教習を2時限実施後、時間を空けて再度技能教習を実施しましたが、この空き時間について、あなたはどのように思いますか (1つに○)。
1. 技能教習を2時限実施後、1時間空けて再度技能教習を実施する方が良い
 2. 技能教習を2時限実施後、2時間空けて再度技能教習を実施する方が良い
 3. 技能教習を2時限実施後、3時間空けて再度技能教習を実施する方が良い
 4. その他 ()
- 問 17 2日目の教習スケジュールについてお尋ねします。今回は技能教習を2時限実施後、学科教習を実施し、再度技能教習を実施しました。空き時間について、あなたはどのように思いますか (1つに○)。
1. 技能教習を2時限実施後、学科教習を実施し、空き時間を設けず技能教習を実施する方が良い
 2. 学科教習の後に、1時間空けて再度技能教習を実施する方が良い
 3. 学科教習の後に、2時間空けて再度技能教習を実施する方が良い
 4. その他 ()

問 18 今回、技能教習を1日4時限受講して、あなたは疲れを感じましたか（1つに○）。

1. 全く問題ない
2. 多少疲れを感じたが、疲労は許容の範囲内である
3. 非常に疲れた

問 19 技能教習を1日4時限受講してみて、あなたはどのように思いますか（1つに○）。

1. 1日4時限受講できて良かった
2. 1日3時限以内の受講の方が良かった
3. その他（ ）

問 20 あなたは、現在目の病気にかかっていますか。

1. 目の病気にはかかっていない
2. 目の病気にかかっている（病名： ）

問 21 今回の教習内容について、改善したほうが良いと思った点などがあれば、その理由を含めて教えてください。

改善したほうが良い点
理由

教習原簿の結果とアンケートに記入頂いた内容は個人を特定できない形にして、他の方の結果とまとめて統計処理し、報告書として一般に公表します。自由記述欄の回答も記入された方を特定できないようにした上で、公表することがあります。

私は、教習原簿のデータとアンケートのデータが、より良い教習を検討するために、研究責任者によって、研究のために利用されることに同意します。

平成 年 月 日

署名 _____

問 13 あなたがA T小型限定普通二輪免許を取得しようとしたのは、どのような理由からですか。

1. 通勤・通学の手段とするため
2. 仕事等の都合でA T小型二輪の運転の必要があるため
3. 旅行等のレジャーにA T小型二輪を利用するため
4. その他 ()

問 14 あなたが今回受講された技能教習は、8時限分の内容を終了したこととなっています。今回、実際に教習を受講されて時限数についてどのように感じましたか（1つに○）

1. 多く感じたので、時限数を減らしてもよいと思う
2. 多く感じたが必要な技能を身につけるためには、必要と感じた
3. ちょうど良いと感じた
4. 少なく感じた

問 15 教習期間中、1日に3時限の技能教習を受けたことのある方にお尋ねします。（あなたが該当者であるかどうかわからない場合は、教習所に確認をしてください。）仮に1日4時限の教習を実施した場合、これについて、どのように思うか教えてください。

1. 3時限目が終了した後でも疲れが無かったため、4時限目を受講してもよい
2. 3時限目の終了後、疲れを感じたが休憩の取り方次第で4時限目を受講してもよい
3. 3時限目の終了後、疲れがあったため4時限目の受講は望まない

問 16 あなたが今回受講された教習を終了するためには、現在最短でも3日間かかります。仮に最短2日間で教習を終了できるとした場合、あなたはどのように思うか教えてください。

1. 利用したいと思う
2. 利用したいと思わない

回答の理由を以下に記載してください。

<参考記載例>

- 「1. 利用したいと思う」と回答した場合：
土日の2日間で教習を終了できるのであれば、便利だと思うため。
- 「2. 利用したいと思わない」と回答した場合：
2日間で教習内容を理解・体得するのは難しいと思うため。

問 17 今回の教習内容について、改善したほうが良いと思った点などがあれば、その理由を含めて教えてください。

改善したほうが良い点
理由

教習原簿の結果とアンケートに記入頂いた内容は個人を特定できない形にして、他の方の結果とまとめて統計処理し、報告書として一般に公表します。自由記述欄の回答も記入された方を特定できないようにした上で、公表することがあります。

私は、教習原簿のデータとアンケートのデータが、より良い教習を検討するために、研究責任者によって、研究のために利用されることに同意します。

平成 _____ 年 _____ 月 _____ 日

署 名 _____

A T 小型二輪免許教習の指導員アンケート

問 1 あなたの性別を以下より選択して下さい（1つに○）。

1. 男性 2. 女性

問 2 あなたの年齢をお教え下さい。

（ ） 歳

問 3 指導員としての経験年数をお教え下さい。

指導員としての経験年月： _____ 年 _____ 月程度

（うち、A T 小型二輪指導員としての経験年月： _____ 年 _____ 月程度）

問 4 あなたが A T 小型二輪教習を担当する頻度をお教えください。

1ヶ月あたり、概ね 時間程度

問 5 A T 小型二輪教習(普通免許取得済み)の技能教習のうち、あなたが一度でも担当したことがある時限、普段担当している時限、今回の実験教習で担当した時限はどれですか。あてはまるものすべてに○印をご記入下さい。

		普 段 担 当 し て い る 時 限	今 回 の 実 験 教 習 で 担 当 し た 時 限
第 1 段 階	第 1 時限（実車）		
	第 2 時限（シミュレーター）		
	第 3 時限（実車・みきわめ）		
第 2 段 階	第 1 時限（シミュレーター）		
	第 2 時限（実車）		
	第 3 時限（実車）		
	第 4 時限（シミュレーター）		
	第 5 時限（実車・みきわめ）		

問 6 今回の実験教習では、技能教習を 1 日 4 時限実施しましたが、現行の上限 3 時限と比較して、教育効果に差異があると感じますか（1つに○）。

1. 1日3時限以下の方が、教育効果が高いと思う
2. 1日3時限以下でも1日4時限でも、教育効果は同じであると思う
3. 1日4時限の方が、教育効果が高いと思う
4. その他（ ）

問7 今回は試験的に技能教習を1日4時限実施しましたが、あなたはどのように思いますか（1つに○）。また回答の理由もお教え下さい。

1. 1日4時限実施しても良いと思う
2. 1日3時限以内の方が良いと思う（現行どおり）

回答の理由を以下に記載してください。

問8 1日目の教習スケジュールについてお尋ねします。今回は技能教習を2時限実施後、時間を空けて再度技能教習を実施しましたが、この空き時間について、あなたはどのように思いますか（1つに○）。

1. 技能教習を2時限実施後、1時間空けて再度技能教習を実施する方が良い
2. 技能教習を2時限実施後、2時間空けて再度技能教習を実施する方が良い
3. 技能教習を2時限実施後、3時間空けて再度技能教習を実施する方が良い
4. その他（ ）

問9 2日目の教習スケジュールについてお尋ねします。今回は技能教習を2時限実施後、学科教習を実施し、再度技能教習を実施しました。空き時間について、あなたはどのように思いますか（1つに○）。

1. 技能教習を2時限実施後、学科教習を実施し、空き時間を設けず技能教習を実施する方が良い
2. 学科教習の後に、1時間空けて再度技能教習を実施する方が良い
3. 学科教習の後に、2時間空けて再度技能教習を実施する方が良い
4. その他（ ）

問 10 教習内容について、改善したほうが良いと思う点などがあれば、その理由を含めて教えてください。

改善したほうが良い点
理由

問 11 その他、A T 小型二輪免許教習についてご意見があれば以下にご記入下さい。

--

自覚症しらべの使い方

「自覚症しらべ」を利用されるときには、つぎのことに気をつけながらご使用ください。

1)本調査票は、作業に伴う疲労状況の経時的変化をとらえることを目的としています。したがって、調査は作業の進行に伴って繰り返し行ってください。調査時点は、原則として1時間間隔で行うこととし、最小限の測定点として、作業開始時、昼休みなどの大休憩の前と、大休憩後、定時の終了時、残業があるときは超過勤務終了時に実施することとします。

2)測定前の作業状況・内容を把握し、調査票データとリンクしてください。

3)本調査票は5つの群別に評価できますが、群別比較の前に、各設問項目おのをおのを観察し、評価しておいてください。その後、以下の5つの群別に合計スコア(またはそれを5で除した平均値)を求め、群別に疲労状況を評価してください。

I 群 ねむけ感: ねむい、横になりたい、あくびがでる、やる気がとぼしい、全身がだるい

II 群 不安定感: 不安な感じがする、ゆううつな気分だ、おちつかない気分だ、いらいらする、考えがまとまりにくい

III 群 不快感: 頭がいたい、頭がおもい、気分がわるい、頭がぼんやりする、めまいがする

IV 群 だるさ感: 腕がだるい、腰がいたい、手や指がいたい、足がだるい、肩がこる

V 群 ぼやけ感: 目がしょぼつく、目がつかれる、目がいたい、目がかわく、ものがぼやける

4)本調査票は自由にご活用ください。

自覚症しらべ

No.

氏名 _____ (男・女 _____ 歳)

記入日・時刻 _____ 月 _____ 日 午前・午後 _____ 時 _____ 分記入

いまのあなたの状態についてお聞きします。 つぎのようなことについて、どの程度あてはまりますか。すべての項目について、1「まったくあてはまらない」～ 5「非常によくあてはまる」までの5段階のうち、あてはまる番号1つに○をつけてください。

	まったくあてはまらない	わずかにあてはまる	すこしあてはまる	かなりあてはまる	非常によくあてはまる
1 頭がおもい	1	2	3	4	5
2 いらいらする	1	2	3	4	5
3 目がかわく	1	2	3	4	5
4 気分がわるい	1	2	3	4	5
5 おちつかない気分だ	1	2	3	4	5
6 頭がいたい	1	2	3	4	5
7 目がいたい	1	2	3	4	5
8 肩がこる	1	2	3	4	5
9 頭がぼんやりする	1	2	3	4	5
10 あくびがでる	1	2	3	4	5
11 手や指がいたい	1	2	3	4	5
12 めまいがする	1	2	3	4	5
13 ねむい	1	2	3	4	5
14 やる気がとぼしい	1	2	3	4	5
15 不安な感じがする	1	2	3	4	5
16 ものがぼやける	1	2	3	4	5
17 全身がだるい	1	2	3	4	5
18 ゆうつな気分だ	1	2	3	4	5
19 腕がだるい	1	2	3	4	5
20 考えがまとまりにくい	1	2	3	4	5
21 横になりたい	1	2	3	4	5
22 目がつかれる	1	2	3	4	5
23 腰がいたい	1	2	3	4	5
24 目がしょぼつく	1	2	3	4	5
25 足がだるい	1	2	3	4	5

前日の睡眠時間(1回目の教習前のみ) ()時間

フリッカー値 1回目() 2回目() 3回目()

平成 29 年度調査研究報告書
運転免許制度の在り方に関する調査研究

この著作物の著作権は、自動車安全運転センターに属します。
無断使用を禁じます。

平成 30 年 3 月



自動車安全運転センター調査研究部
〒102-0084 東京都千代田区二番町 3 番地
URL <https://www.jsdc.or.jp/library/tabid/122/Default.aspx>