

運転免許制度の在り方に関する調査研究

一 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一



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 麹町スクエア 6F

<https://www.jsdc.or.jp/library/tabid/122/Default.aspx>



運転免許制度の在り方に関する調査研究として、普通免許等保有者の A T 小型限定普通二輪免許（以下「A T 小型二輪免許」とします。）が最短 2 日間で取得可能かどうかを検討するための調査研究を実施しました。実験教習を実施し、疲労度や技能試験結果を調査したうえで、実験教習の被験者、教習指導員等に対してアンケート調査を実施しました。

これらの結果を分析したところ、1 日最大 3 時限まで実施可能であった技能教習が、1 日最大 4 時限まで実施可能ということになり、1 日 4 時限の技能教習を実施する際には、休憩時間を入れることにより、2 日間で教習が終了可能という結論が得られました。

1 調査研究の目的

本調査研究は普通免許等保有者の A T 小型二輪免許の取得の在り方に関するものです。現状において、A T 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 時限とされています。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 日間を必要とします。他方、手軽に利用できる A T 小型二輪車の普及促進のために、普通免許等保有者が法令上 2 日間で A T 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おり、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ります。

2 実験教習

現行の技能教習の最短モデルは、**図-1**に示すように、1 日目が 2 時限、2 日目が 3 時限、3 日目が 3 時限で、3 日目は学科教習を挟んでおります。普通免許等保有者が A T 小型二輪免許を 2 日間で取得できるようにするため、平成 29 年 9 月～11 月にかけて、首都圏にある 4 つの指定自動車教習所(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)で実験教習を実施しました。被験者は各教習所 12 名の計 48 名です。

1 日の教習時限の上限を 4 時限に延長し、**図-1**に示すように、1 日最大 4 時限として実験教習を実施しました。そのうえで、教習時限数の上限を 4 時限とした場合における必要な休憩時間を検討するため、A 群は 2 時限目と 3 時限目の間の休憩時間を 1 時限又は学科教習のみとして、B 群は休憩時間を 2 時限又は学科教習と休憩 1 時限とし、それぞれ 24 名ずつ実施しました。収集した資料は、教習進度が記録されている教習原簿、疲労度を調べるためのフリ

フリッカー検査の結果、自覚症しらべ調査の結果、被験者アンケート、指導員アンケート、技能試験の合否結果等です。以下では、これらの収集した資料を分析した結果を示します。

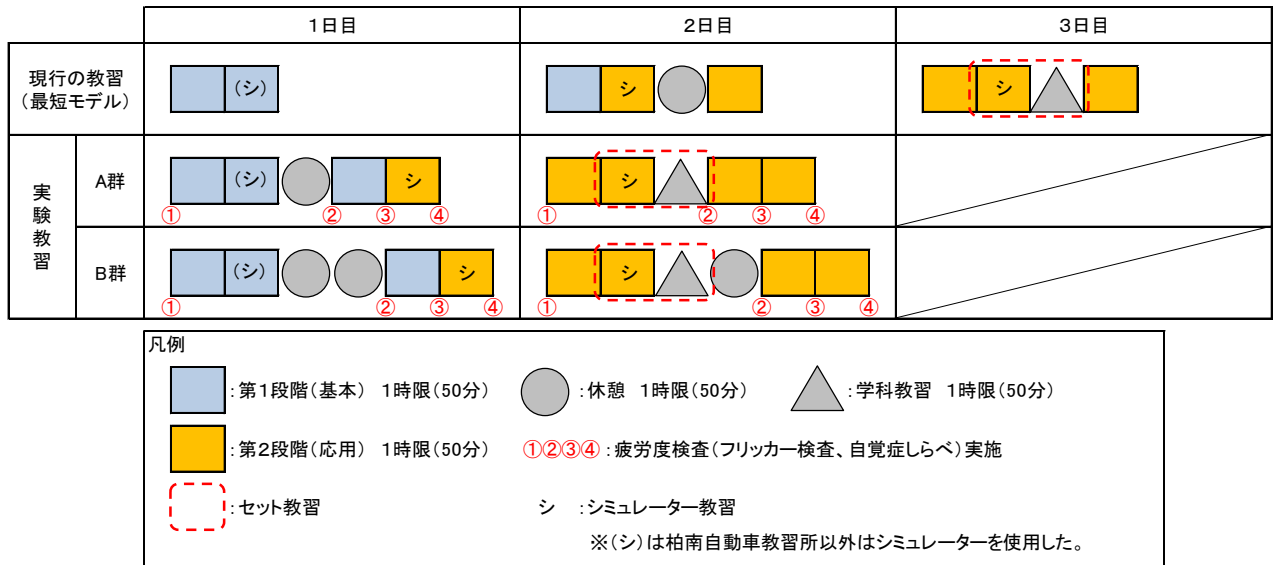


図-1 現行の教習と実験教習との教習スケジュールの違いについて (概念図)



技能教習実施風景



技能教習実施風景



フリッカー検査実施風景



シミュレーター教習実施風景

図-2 実験教習写真

3 結果の概要

(1) 技能試験の結果

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ました。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%）です。

表 技能試験結果

	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%

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）です。

(2) 実験教習アンケートの結果

実験教習の教習生に質問した、時限数や休憩時間に関するアンケート結果を抜粋したものが図-3です。合計8時限の時限数に対する評価は、大半が肯定的な意見です。1日の教習時限に関する教育効果は、「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40名で80%を超えています。教育効果という意味でも1日4時限教習に対して肯定的な評価です。1日目の技能教習2時限後の休憩時間については、「1時間が良い」の回答が34名で70%を超えています。2日目の技能教習を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」の回答が27名（56.3%）でした。

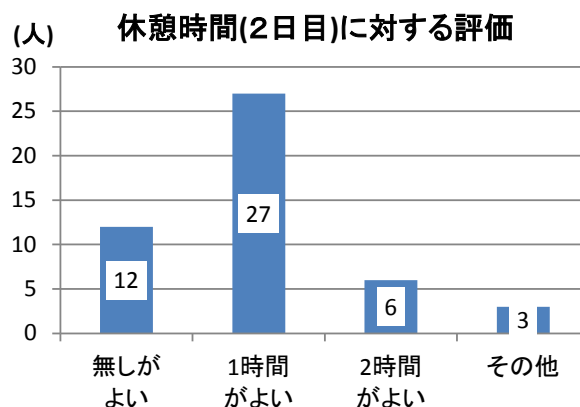
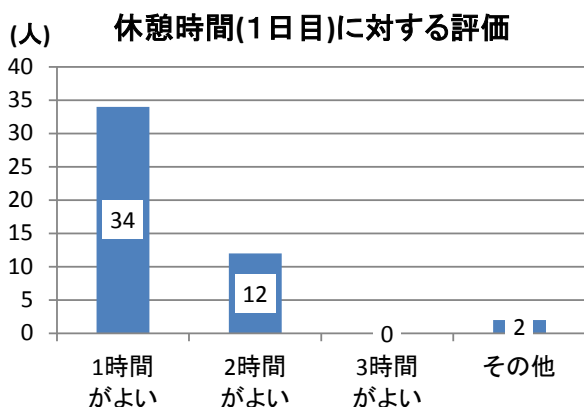
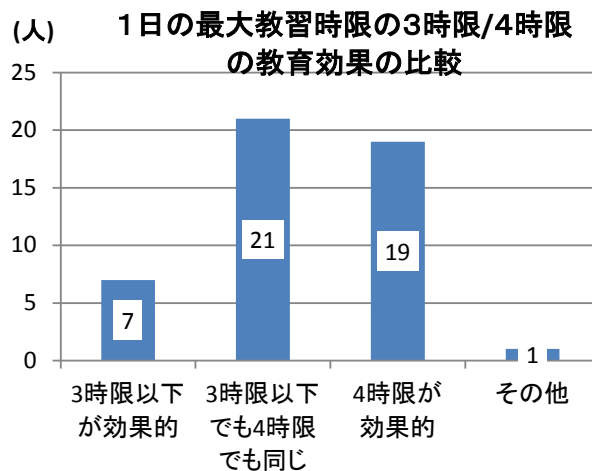
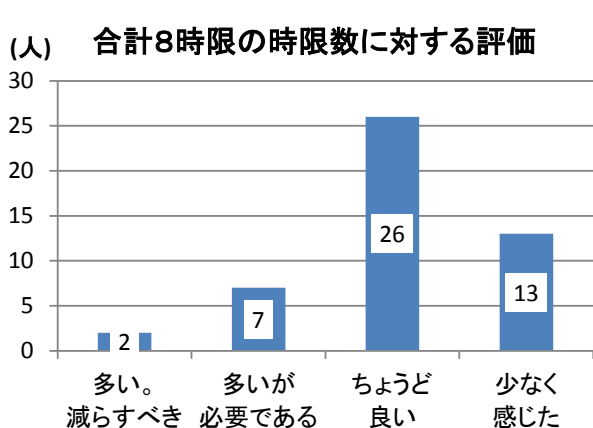


図-3 実験教習の教習生に対するアンケート

(3) 指導員アンケートの結果

1日の教習時限数に関する17名の指導員アンケートの結果を抜粋したものが図-4です。「3時限以下が効果的」とする評価は2人(11.8%)と少なく、「3時限以下でも4時限でも同じ」が6人(35.3%)、「4時限の方が効果的」が4人(23.5%)と計10人(58.8%)が1日4時限の教習に肯定的な評価です。また、1日4時限実施することに関しては、「4時限でも良い」とする回答が14人(82.4%)と大多数です。

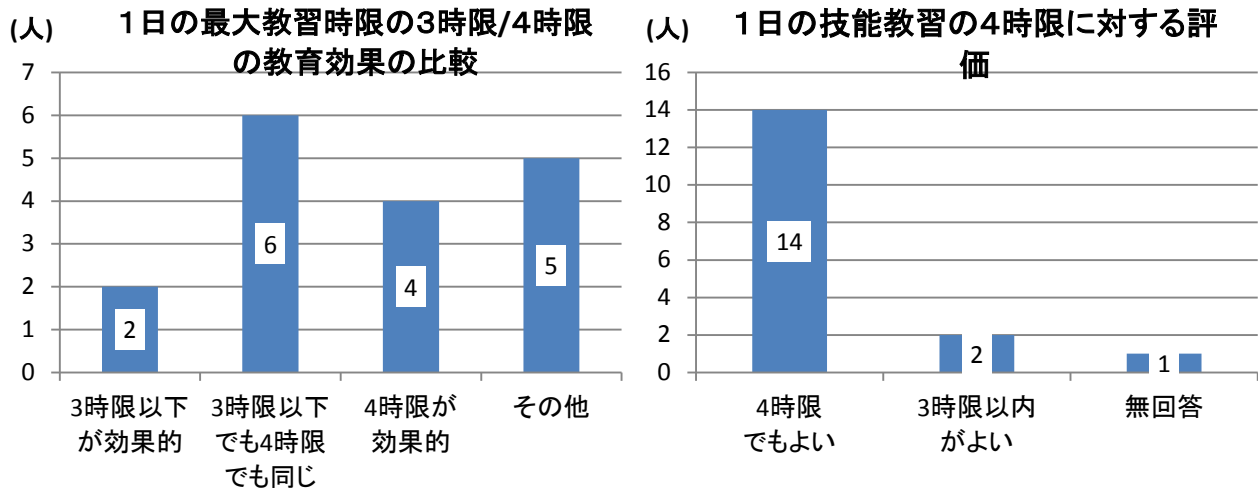


図-4 指導員に対するアンケート

(4) フリッカー検査・自覚症しらべ疲労度検査の結果

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ていました。

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、休憩時間が短いA群の疲労度がB群の疲労度をやや上回る結果となりました。

4 まとめ

実験教習の結果、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は、2日間で教習を終了しても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ということになりました（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）。

ただし、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、少なくとも1時限分の休憩時間を置くことが望ましいという結論になりました。

この冊子は、自動車安全運転センターの平成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」をもとに作成しました。