原付、二輪、四輪の免許取得順と運転技能の関連

○中井 宏^{1, 2}・臼井伸之介²

(¹神戸大学大学院海事科学研究科附属国際海事研究センター・²大阪大学大学院人間科学研究科)

キーワード: 運転技能・二輪免許・原付免許・自動車教習所・自己評価

The Effects of One's Motorcycle Experience on a Driving Test

Hiroshi NAKAI^{1, 2}, Shinnosuke USUI²

(¹IMaRC, Graduate School of Maritime Sciences, Kobe Univ., ² Graduate School of Human Sciences, Osaka Univ.)

Key words: driving skills, motorcycle driver license, driving school, self-confidence

目 的

我が国では、原付免許や普通二輪免許は 16 歳から、普通一種免許や大型二輪免許は 18 歳から取得可能である。そのため、普通一種免許を取得する際、原付や二輪の運転経験がある者と、運転者としての交通参加経験がない者が混在する。そこで本研究では、指定自動車教習所を経て普通一種免許取得を目指す者を対象に、それ以前の原付・二輪の運転経験が卒業検定での運転パフォーマンス(検定員による評価)に及ぼす影響を検討した。また自己評価と検定員評価を比較し、既得免許別に自己評価スキルを併せて検討した。

方 法

調査対象者

月の輪自動車教習所(滋賀県大津市)において、普通一種免許の卒業検定を受検し合格した教習生からデータを収集し、分析には研究協力への同意を得た 2020 名分を使用した。

手続き

卒業検定終了後、検定員は合格者の運転ぶりに対して本研究用の評価表へ記入した。その後、研究協力への同意を得た教習生には、卒業検定での自身の運転パフォーマンスを評価表へマークするよう依頼した。なお教習生用の評価表は、検定員用と同一形式であったが、事前に検定員が評価していることは自己評価を記入し終えるまで伝えなかった。また、自己評価と検定員評価を比較するために、10 桁の教習生番号および氏名を付すよう求めた。さらにこの際、教習生の性別、年齢、合格までの受検回数、免許の種類(MT/AT)、既得免許の種類(原付/二輪/なし/その他)を尋ねた。

評価項目と評価基準

評価項目は左折や右折など 6 場面であり、各場面に 2 から 4 個の小項目が含まれた。これらについて 5 段階で評価を依頼し、分析においては、各場面の小項目に対する素点の平均値を算出した。これら 6 場面の点数について、評価者(検定員/自己)と既得免許(なし/原付/二輪)を要因とした二元配置の分散分析を行った。なお原付と自動二輪の免許をいずれも有する場合は二輪免許保持者として扱った。また自動二輪免許の排気量は問わなかった。

結 果

6 場面の得点に対する二元配置の分散分析結果を表 1 に示す。左折得点では交互作用が有意であったため、単純主効果の検定を行ったところ、図 1 の通り、二輪免許保有の教習生は、原付保有者や既得免許なしの教習生に比べて検定員評価が高いことが示された。一方、自己評価においては、二輪保有者だけでなく原付保有者も、既得免許なしの教習生よりも高評価であった。また既得免許無しの教習生と原付免許を有する教習生においては、自己評価が検定員評価よりも有意に高く、自身の技能を過大評価することが示された。右折においても同様の結果であったため、紙数の都合で割愛する。

バックを除く他の 3 場面の評価得点においても、二輪免許

表 1 各場面の検定員評価と自己評価および分散分析の結果

	なし n = 1535	原付 n = 356	二輪 n = 129	評価者の 主効果	既得免許の 主効果	交互作用
左折	3.99 4.05	4.01 4.15	4.19 4.16	F = 5.25 *	F = 9.57 ***	F = 3.44 *
右折	3.99 4.03	4.01 4.17	4.18 4.22	F = 10.15 **	F = 14.85 ***	F = 3.97 *
車線変更	3.89 4.09	3.97 4.23	4.18 4.33	F = 51.25 ***	F = 21.40 ***	F = 1.33
歩行者・自転車	3.87 4.13	3.93 4.15	4.07 4.19	F = 43.57 ***	F = 4.37 *	F = 1.47
他車両	3.76 3.89	3.84 3.96	3.99 4.05	F = 13.18 ***	F = 11.72 ***	F = 0.47
バック	4.02 4.08	4.01 4.07	4.10 4.19	F = 5.74 *	F = 2.20	F = 0.11

上段は検定員評価、下段は自己評価

*: p < .05, **: p < .01, ***: p < .001

*: p < .05, **: p < .01, ***: p < .001, 誤差棒は標準誤差を表す

図 1 既得免許別に見た左折に対する両者の評価

を有する教習生ほど原付免許保有者や既得免許なしの者よりも両者による評価が総じて高かった。また、いずれの場面においても評価者の主効果が有意であり、本サンプルにおいては全般的に過大評価傾向が認められた。

さらに、合格までに要した受検回数を従属変数とした一元配置の分散分析を行ったところ、既得免許がない者では平均 1.14 回、原付免許を有する者で 1.08 回、二輪免許保有者で 1.05 回であり、既得免許のない教習生ほど受検回数が多い(ともに $p < .05$)ことが明らかとなった。

考 察 と 今 後 の 課 題

多くの場面において、二輪免許を有する教習生は既得免許のない教習生に比べて検定員評価が高く、また少ない受検回数で合格していることが明らかとなった。このことから、二輪の運転経験が四輪の免許取得時に好ましい影響を及ぼしていると考えられる。原付免許を有する者にも同様の傾向は認められたが、一部には二輪免許保有者と原付免許保有者では差異が見られた。例えば左折に関して、原付免許保有者と既得免許なしの教習生では、両者とも検定員評価は同程度であるが、自己評価は原付免許保有者が高かった。一方、二輪免許保有者では、自己評価が高いものの検定員評価も高かった。この後は、原付免許と二輪免許で結果が異なる点について、車両特性間の違い(速度や車体の大きさなど)によるものか、教習制度の違い(原付の学科は普通一種や二輪の学科とは異なる上、二輪には技能試験もある)によるものか、検討する必要がある。