

学科教本 統合版 改訂表

(令和5・7・1改訂版 対応)

P.5 『4.原動機付自転車』を以下のように変更します。

4. 原動機付自転車

原動機を用い、かつレールまたは架線によらないで運転する車で、次のいずれかに該当するもののうち、軽車両、移動用小型車、身体障がい者用の車、遠隔操作型小型車、歩行補助車など以外のものをいいます。

● 一般原動機付自転車

総排気量50cc以下または定格出力0.60kw以下の原動機を用いる二輪または三輪の車（三輪以上の車であっても、左右の車輪の距離が0.5mをこえ、車室を有するものは総排気量20cc以下または定格出力0.25kw以下の車）であって次に該当しないもの

● 特定小型原動機付自転車

車体の大きさや構造が自転車道における他の車両の通行を妨げないもので、運転に高い技能を必要としないものとして法令で定められた基準に該当するもの（そのうち、歩道等を通行できるものとして法令で定められた基準を満たすものを特例特定小型原動機付自転車といいます。）

P.20 表中の見出しをそれぞれ以下のように変更します。

信号の種類

● 軽車両や二段階右折の原動機付自転車の右折方法

→ ● 二段階の右折方法

信号の意味

② 車（軽車両を除く）や路面電車は…

→ ② 車（特定小型原動機付自転車と軽車両を除く）や路面電車は…

信号の意味

③ 軽車両（自転車、荷車など）は…

→ ③ 特定小型原動機付自転車と軽車両（自転車、荷車など）は…

P.21 表中を以下のように変更します。

● 赤色の灯火 『④』の2段落目

ただし、特定小型原動機付自転車や軽車両、二段階の右折方法により右折する一般原動機付自転車は、右折方向の信号が赤のときは、その右折している地点で停止していません。

P.22 表中を以下のように変更します。

● 青色の灯火の矢印 『①』の2段落目

しかし、右向きの矢印の場合には、特定小型原動機付自転車や軽車両、二段階の右折方法により右折する一般原動機付自転車は進むことができません。

P.23 『① 人の形の記号のある信号』本文中の単語を以下のように変更し、『*1』を『*2』に練り下げます。また、欄外に『*1』を追加し、『*1』を『*2』に練り下げます。

3行目： 自転車 → 特例特定小型原動機付自転車、普通自転車*1

4行目： その他の自転車 → 特定小型原動機付自転車やその他の自転車

*1
普通自転車…
車体の大きさと構造が一定の要件を満たした自転車をいいます。詳しくはP.50を参照。

*2
「歩行者・自転車専用」の標示板



P.23 『● 人の形の記号のある信号（歩行者用信号）の種類と意味』の表中を以下のように変更します。

青色の灯火 3行目
青色の灯火の点滅 8行目
赤色の灯火 4行目
普通自転車は → 特例特定小型原動機付自転車と普通自転車は

P.26 『5 左折可の標示板があるとき』9行目の単語を以下のように変更します。

自転車の → 特定小型原動機付自転車、自転車の

8. 二輪の自動車・一般原動機付自転車通行止め



二輪の自動車、一般原動機付自転車は通行できません。

(307)

10. 特定小型原動機付自転車・自転車通行止め



特定小型原動機付自転車と自転車は通行できません。

(309)

31. 特定小型原動機付自転車・自転車専用



- ① 自転車道や自転車専用道路を示します。
- ② 特定小型原動機付自転車と自転車（自転車道を通行してはならないものを除く。）以外の車と歩行者・遠隔操作型小型車は、通行できません。

(325の2)

32. 普通自転車等及び歩行者等専用



- ① 自転車歩行者専用道路を示します。
- ② 特定小型原動機付自転車と自転車（自転車道を通行してはならないものを除く。）が通行できる歩行者用道路であることを示します。
- ③ 特例特定小型原動機付自転車と普通自転車が通行できる歩道であることを示します。

(325の3)

38. 特定小型原動機付自転車・自転車一方通行



特定小型原動機付自転車と自転車は、矢印の示す方向の反対方向には通行できません。

(326の2-A・B)

47. 一般原動機付自転車の右折方法（二段階）



一般原動機付自転車は、右折するとき、交差点の側端に沿って通行し、二段階右折をしなければなりません。

(327の8)

48. 一般原動機付自転車の右折方法（小回り）



一般原動機付自転車は、右折するとき、あらかじめ道路の中央に（一方通行路は右端に）寄り、右折しなければなりません。

(327の9)

9. 路側帯

(1) 歩行者と軽車両が通行できます。



(1) 歩行者と特例特定小型原動機付自転車、軽車両が通行できます。

10. 駐停車禁止路側帯

(1) 歩行者と軽車両が通行できます。



(1) 歩行者と特例特定小型原動機付自転車、軽車両が通行できます。

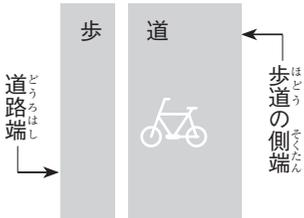
26. 特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可



特例特定小型原動機付自転車と普通自転車が歩道を通行することができることを示します。

(114の2)

27. 特例特定小型原動機付自転車・普通自転車の歩道通行部分



特例特定小型原動機付自転車と普通自転車が歩道を通行することができること、その場合の通行すべき部分を示します。

(114の3)

『1 車道通行の原則と例外』の本文と『Pick up **ピックアップ** 路側帯の種類と通行』の表をそれぞれ以下のように変更し、本文『*3』を『*2』に繰り上げ、欄外『*2』は『*1』の中に編入します。

- 【①】 2行目： また、普通自転車*2以外の車は、自転車歩行者専用道路を通行してはいけません。 → また、特定小型原動機付自転車と二輪または三輪の自転車以外の車は、自転車道を通行してはいけません。
- 【③】 1行目： 軽車両は、道路の左側に設けられた路側帯を通行することができます。 → 特例特定小型原動機付自転車と軽車両は、道路の左側に設けられた路側帯を通行することができます。

ろそくたい 路側帯	ちゅうていしやきんしろそくたい 駐停車禁止路側帯	ほこうしやようろそくたい 歩行者用路側帯
ほこうしやとくれいとくていこがたげんどうき歩行者と特例特定小型原動機付自転車、軽車両が通行できる	ほこうしやとくれいとくていこがたげんどうき歩行者と特例特定小型原動機付自転車、軽車両が通行できる	ほこうしや、つうこう歩行者が通行できる

P.53

『3車両通行帯のない道路における通行』の1・2行目を以下のように変更します。

車両通行帯のない道路*1では、自動車や一般原動機付自転車は道路の左側に寄って、特定小型原動機付自転車や軽車両は道路の左側端に寄って通行しなければなりません。

P.62

『Pick up **ピックアップ** 自転車専用通行帯』を以下のように変更します。

標識や標示によって普通自転車の専用通行帯が指定されることがあります。この場合は、特定小型原動機付自転車と普通自転車を含む軽車両以外の車は、その通行帯を通行してはいけません。

『4 進行方向別による通行区分』

の8行目以降を以下のように変更し、欄外に

P.69

『**ちょっと注目**』を追加します。

なお、特定小型原動機付自転車や軽車両、二段階の右折方法が指定された交差点を右左折しようとする一般原動機付自転車は、道路の左端に寄って通行しなければなりません。

ちょっと注目
一般原動機付自転車は、二段階の右折方法により右折する交差点(前ページ参照)では、進行方向別の通行区分にかかわらず、道路の左端に寄って交差点の向こう側まで直進しなければなりません。

P.71

『2 右、左折時の巻き込み(巻き込まれ)防止』の本文5行目の単語を以下のように変更します。

歩行者や自転車など → 歩行者や特定小型原動機付自転車、自転車など

P.83

欄外の『**ちょっと注目**』内、最終行の後に以下の文章を追加します。

- 特定小型原動機付自転車は構造上20km/hをこえる速度を出すことができません。

1 自転車などへの思いやり

特定小型原動機付自転車や自転車は、歩道と車道の区別のある道路では、車道を通るのが原則です(車道通行の例外については、50ページ参照)。また、自転車道のあるところでは、自転車道を通行します。車の運転者は、車道を走行する特定小型原動機付自転車や自転車に注意し、特定小型原動機付自転車や自転車が安全に通行できるように思いやりのある運転をしなければなりません。

2 自転車のそばを通るとき

特定小型原動機付自転車や自転車のそばを通るときは、特定小型原動機付自転車や自転車のふらつきなどを予想し、特定小型原動機付自転車や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。また交差点では、左側を通行している特定小型原動機付自転車や自転車の巻き込みなどに十分注意するとともに、それらの運転者がこちらに気づいているか確認しながら通行しましょう。

理解度CHECK

ここまでの内容が理解できているか、○×問題で自己チェックしてみましょう。

1. 歩行者や特定小型原動機付自転車、自転車のそばを通るときは、安全な間隔をあけるか徐行しなければならない。



ちょっと注目

特定小型原動機付
自転車…

特定小型原動機付自転車は、16歳以上であれば、免許を持っていない人でも運転することができます。そのため、交通ルールを十分に理解しない状態で道路を走行しているかもしれません。

歩行者や自転車のそばを通るときと同様に、思いやりのある運転をしましょう。

P.112 欄外『*1』を以下のように変更します。

***1**
軽車両は…
追い越し禁止場所
であっても、自転車な
どの軽車両や特定小型
原動機付自転車は追い
越すことができます。

P.139 『● 主な交通違反の点数と反則金の額』の表中の違反名を以下のように変更します。

右欄25行目：交差点右左折方法違反 → 自動車等交差点右左折方法違反

P.227 『2 緊急地震速報が発表されたとき』の1段落目を以下のように変更します。

緊急地震速報は、気象庁が、予想される地震動の大きさがおおむね震度5弱
以上である場合などに、震度4以上を予想した区域などを、その揺れがくる
前に発表するものです。

P.263 『(2) 運転席での点検』の表中、『四輪車の点検の実施方法』内、
最終行の後に以下の内容を追加します。

駐車ブレーキレバー
(ペダル)の引きしろ
(踏みしろ)

※電動式駐車ブレーキが装着されている
自動車では、制動装置に関する警告灯が点
灯していないかを目で見えて点検します。

P.266 『(4) 車のまわりからの点検』の表中、『四輪車の点検の実施方法』内、
最終行の後に以下の内容を追加します。

タイヤの
空気圧

※タイヤ空気圧監視装置が装着されている自動車は、運転席で空気圧表示の値が規定値で
あるかを目で見えて点検します。

P.298 『1 自動車の登録(届け出)』を『1 自動車の登録(届け出)など』に変更し、
本文3行目の後に以下の文章を追加します。

また、原動機付自転車は申告をして標識(ナンバープレート)をつけなければなりません。

P.299 『(2) 検査標章』の本文2行目の文言を以下のように変更します。

前方から見やすいように → 前方と運転者席の両方から見やすいように

法改正に伴う用語の定義変更により、以下のページ内に記載されている「原動機付自転車」を「一般原動機付自転車」に変更します。

15 / 17 / 20 / 21 / 22 / 32 / 40 / 53 / 56 / 68 / 69 / 73 / 82 / 83 /
85 / 112 / 114 / 124 / 125 / 126 / 131 / 133 / 201 / 240 / 285 / 288 /
316

※ただし、以下の箇所については従来通り『原動機付自転車』の記載のままとします。

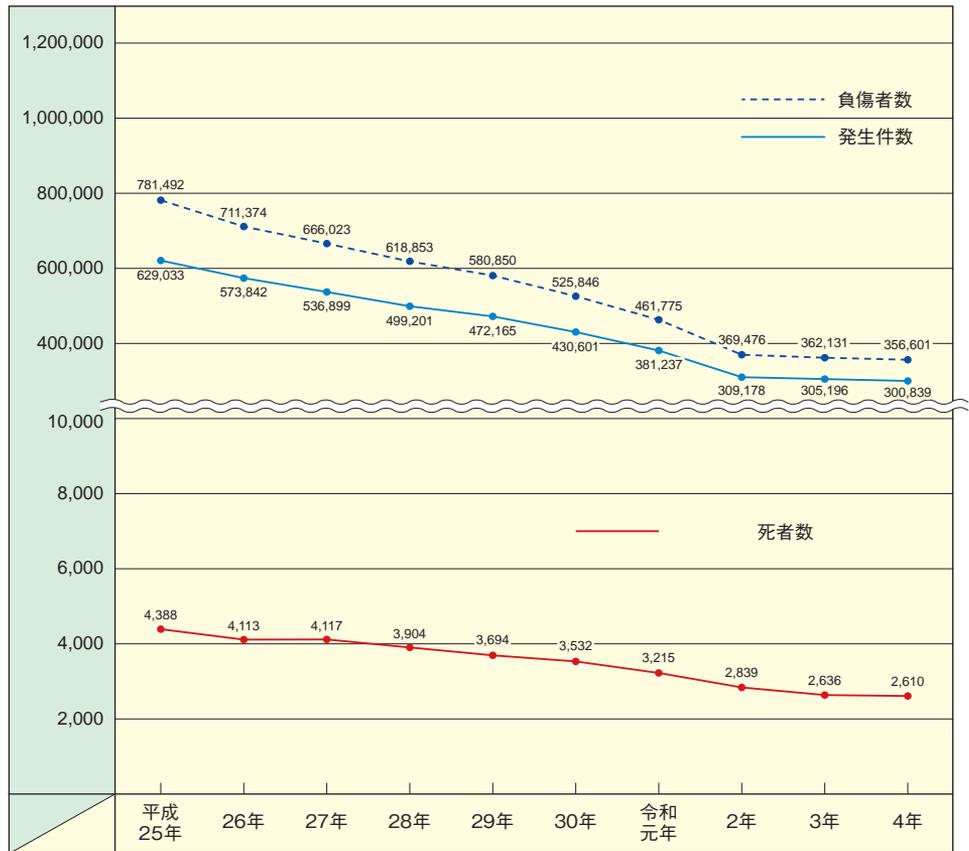
17: **5** (3) 2行目 / 53: 欄外下部  **ちょっと注目** / 62 / 63 /
83: 表中、項目名 / 83: **Pick up** **ピックアップ** 本文1行目 / 137: **7** **1** 本文1行目 /
298 / 299 / 302 / 339

1 特徴的な事故実態

車は便利で快適な乗り物ですが、その反面、使いかたを誤ると悲惨な交通事故を起こす恐ろしい凶器にもなります。交通事故は大きな社会問題であり、毎年多くの人々が交通事故で死傷しています。

令和4年中の死者数は、2,610人（前年比-26人）で、過去最悪であった昭和45年（16,765人）の2割以下となっています。

また、交通事故発生件数（300,839件）、負傷者数（356,601人）は、過去最悪であった平成16年から引き続き減少しており、17年以来18年連続の減少となりました。

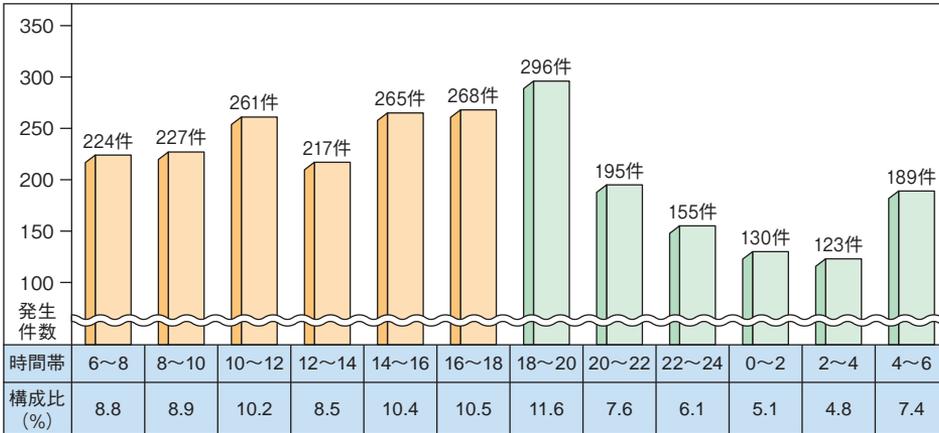


1 交通事故の特徴

(1) 発生時間帯

死亡事故は16時から20時の時間帯に多く発生しています。この時間帯に多発生しているのは、昼間に比べて運転に必要な情報がとりにくく、認知判断が遅れること、交通量が少なくなって速度を出しやすく、また、注意力が散漫になることなどが原因としてあげられます。

死亡事故の時間帯別発生状況 (件数) (令和4年)



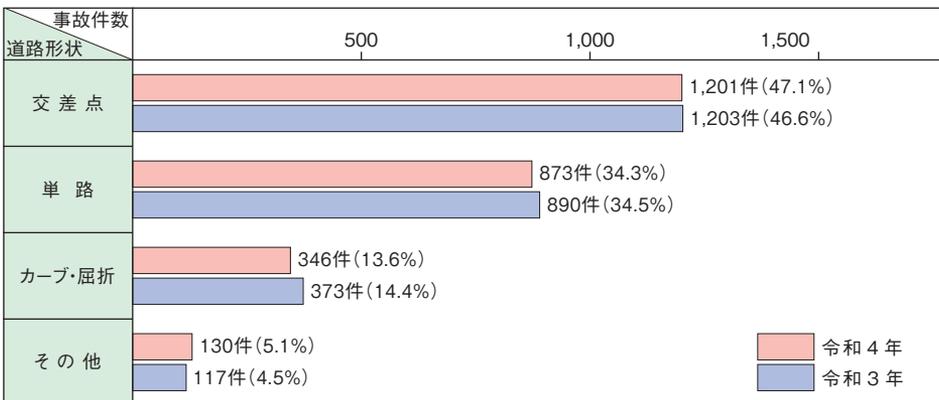
(2) 発生場所

死亡事故は交差点とその付近で最も多く発生しています。交差点は上り下りの交通だけでなく、左右の交通も加わり、また、車両や歩行者が交わりあい、他の交通とかがわりあいながら通行する場所だからです。

これについて単路の事故が多くなっています。単路は速度を出しやすいこと、無謀運転をしがちなことなどが関係しています。

つぎにカーブ・屈折地点が続きます。速度の出しすぎやハンドル操作のミスなど、安全を無視した運転が原因となっています。

死亡事故の道路形状別発生状況 (件数)

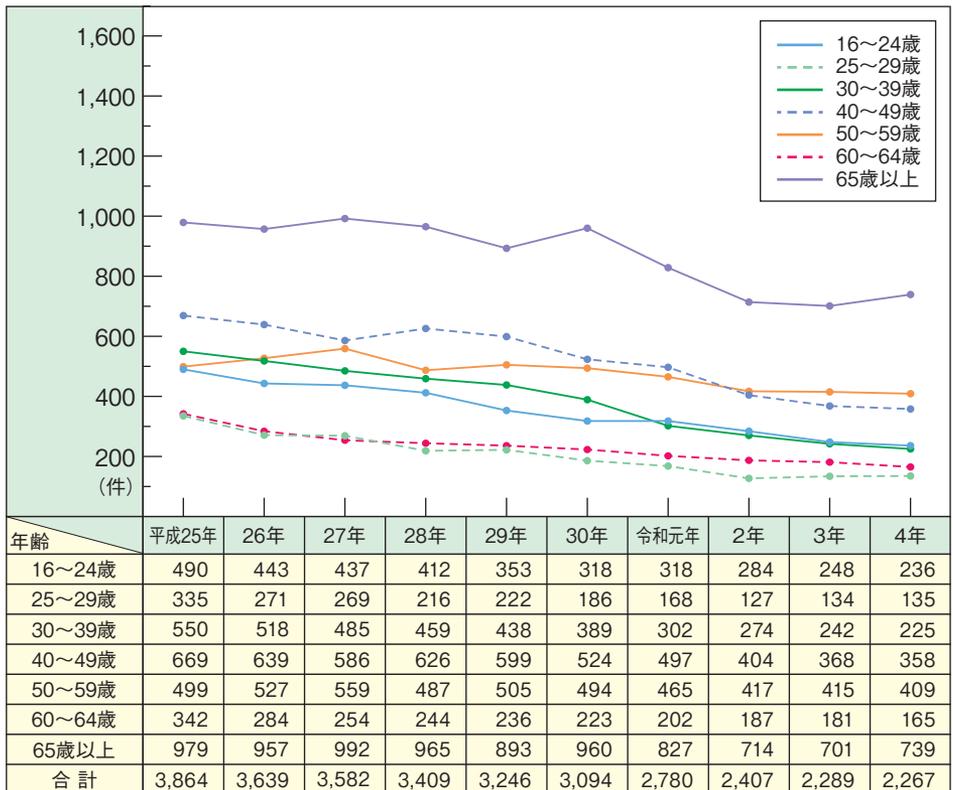


(3) 運転者の年齢

死亡事故件数を年齢層別に見ると、高齢者が最も多く、ついで50歳代、40歳代の順に多くなっています。前年と比較すると、30歳代が最も減少しました。

若者の運転による死亡事故は、昭和50年代半ばから増加傾向にありましたが、平成2年（3,828件）をピークに減少に転じ、その後はほぼ一貫して減少し、10年間で3分の1以下となり、17年には30歳代を下回りました。一方、高齢運転者による死亡事故は、運転免許保有者数が10年間で約1.5倍に増加していることなどを背景に、減少傾向にはあるものの依然高い水準にあり、20年以降連続して最多の年齢層となりました。中でも75歳以上は、より高い水準にあります。

年齢層別第一当事者（原付以上運転者）の死亡事故件数の推移



若年運転者の死亡事故を見ると、とくに正面衝突、出会い頭の事故が目立っています。無謀な運転をしたり、漫然とした運転をしたりする傾向があることが関係していると考えられます。

(4) 運転経験

運転経験別に見ると、経験年数が短い人ほど事故を起こす割合が高くなっています。これは、危険を予測する能力や安全運転をしようとする心構えが十分でないからといえます。

(5) 法令違反

死亡事故の要因となった法令違反の中では、漫然運転が最も多く、ついで運転操作不適、安全不確認の順になっています。しかし、若年運転者では最高速度違反が、高齢運転者では運転操作不適が最も多くなっています。いずれも運転者の心構えと、ちょっとした注意や危険予測で防げるものです。

要因別死亡事故発生状況 (第一当事者) (令和4年)

違反態様	構成比(%)	5	10	15	20
漫然運転	14.4%	326件			
運転操作不適	13.6%	308件			
安全不確認	10.9%	246件			
歩行者妨害等	10.7%	243件			
脇見運転	10.0%	227件			
通行区分	4.5%	103件			
交差点安全進行	4.5%	103件			
信号無視	4.3%	98件			
最高速度	4.3%	98件			
優先通行妨害	3.4%	76件			
一時不停止	2.6%	60件			
動静不注視	2.3%	52件			
過労運転	1.6%	36件			
安全速度	1.5%	35件			
追越し	0.9%	31件			
横断・転回等	0.8%	19件			
酒酔い運転	0.4%	9件			
その他	9.1%	207件			

2 二輪車の露出性と傷害

二輪車は、全身が常に外部にさらされているため、事故を起こした場合は重大事故となる危険性が非常に高くなります。

(1) 服装など

- ㊦ 体の露出がなるべく少なくなるような服装をし、できるだけプロテクターを着用しましょう。
- ㊧ 他の運転者から見て、よく目につきやすいものを着るようにしましょう。
- ㊨ げたやサンダルなど、運転の妨げになる履き物をはいて運転してはいけません。
- ㊩ 夜間は、反射性の衣服または反射材のついた乗車用ヘルメットを着用するようにしましょう。
- ㊪ 同乗者についても同様です。



(2) ヘルメットの着用

- ㊫ 乗車用ヘルメットをかぶらないで、自動二輪車や一般原動機付自転車を運転してはいけません。また、乗車用ヘルメットをかぶらない人を乗せて自動二輪車を運転してはいけません。
 - 二輪車（一般原動機付自転車を含む）に乗っていて、事故で死亡した人の多くは、頭部のけがが致命傷となっています。
 - ㊬ 乗車用ヘルメットは、PS(C)マークかJISマーク*1のついたものを使い、あごひもを確実にしめるなど正しく着用しましょう。
- 工事用安全帽は、乗車用ヘルメットではありません。

*1

PSCマーク



JISマーク

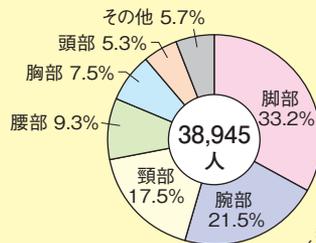


Pick up ピックアップ

交通事故による二輪運転者の傷害部位（全傷害）

脚部の負傷に注意

事故によるけがで最も多いのは、脚部（足）です。万一転倒した場合は、車両に巻き込まれないようにしましょう。



（令和4年）

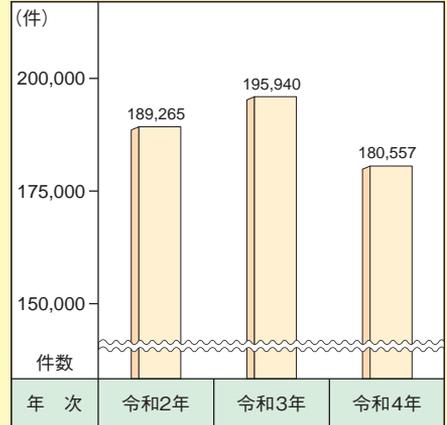
③ 行政処分

令和4年中の運転免許の取り消し件数は32,980件、停止件数は180,557件です。
 運転免許の取り消しに伴う欠格期間（免許を受けることができない期間）は、1
 年から10年までとされているほか、運転免許を取り消された人が運転免許を
 再取得しようとする場合は、取消処分者講習を受けなければなりません。
 運転免許の停止については、30日から180日までの処分日数があります。

運転免許の取り消し件数



運転免許の停止件数



※ 初心取り消し、病気等および重大違反 唆し等による取り消しを含み、申請取り消しを除く