平成１６年度調査研究報告書

運転者教育の効果測定と有効な改善策に関する調査研究

平成１７年３月

自動車安全運転センター

は　じ　め　に

交通事故防止を図るためには運転者に対する安全運転教育・指導が大変重要であることから、当センター安全運転中央研修所においては、14 年前から種々の運転者向けの研修課程を設定し、実技、理論の両面から多岐にわたる研修を実施しています。しかし、その効果は必ずしも明らかになってはおらず、有効な改善策も明確ではないのが実状です。

当センターでは、平成 15 年度に「運転者教育の高度化に関する調査研究」を実施し、研修全体に対する評価、研修による運転行動の改善効果等を調べました。

本調査研究においては、昨年度調査で提示された意見・問題点等も踏まえ、研修に派遣した事業所や研修生に対して研修効果や改善策の評価・要望等を詳しく調べるとともに、交通安全に関係する専門家に対する意見聴取、他の運転者教育機関に対する現地調査、研修終了後の事故・違反状況の追跡調査等を行いました。また、これら調査をもとに、運転者教育の効果、安全運転研修に対するニーズを把握し、より一層の研修改善策について具体的な検討を行いました。

本報告書は、これらの調査・検討の結果をまとめたものであり、今後、関係者において、研修効果の向上、研修内容の改善を進めていくための基礎資料として活用していただければ幸いです。

本調査研究にご参加下さり、ご指導いただいた委員の皆様並びに調査研究にご協力いただいた関係各位に深く感謝の意を表します。

平成 17 年 3 月

自動車安全運転センター

理事長　　安　藤　忠　夫

平成 16 年度調査研究

「運転者教育の効果測定と有効な改善策に関する調査研究」委員会委員名簿（順不同）

（委員会委員）

委員長	西山　啓	広島大学名誉教授
副委員長	山田　稔	茨城大学工学部都市システム工学科助教授
	西條　久義	日本通運(株)作業管理部作業管理専任課長
	坂上　健	(社)日本自動車連盟ロードサービス部管理課長
	杉田　清	(株)クレフィール湖東交通安全研修所所長
	野澤　勝	(社)全日本指定自動車教習所協会連合会
	萩田　賢司	(財)交通事故総合分析センター研究部研究第一課長
	岡村　和子（前任者）	同　　上
	青木　喜一	茨城県警察本部交通部交通企画課課長補佐
	楠　　芳伸	警察庁交通局交通企画課理事官
	児玉　誠司	警察庁交通局交通企画課係長
	野崎　美仁（前任者）	同　　上
	赤坂　正行	警察庁交通局運転免許課課長補佐
	矢野　伸裕	警察庁科学警察研究所交通部交通安全研究室主任研究官

（自動車安全運転センター）

山田　孝夫	理事
向　　良一	調査研究部長
舟木　賢徳	調査研究部主任研究員
倉内　麻美	調査研究部調査研究課係員
丸山　富士雄	安全運転中央研修所研修部長
小野　吉朗（前任者）	同　　上
佐藤　直方	安全運転中央研修所研修部実技統括
柏原　崇	安全運転中央研修所研修部理論教官

目　　次

第１部　調査研究の概要 …… 1
第１章　目的 …… 1
第２章　調査研究の構成 …… 2

第２部　事業所を対象とした調査結果 …… 4
第１章　事業所調査の概要 …… 4
１－１　調査の目的 …… 4
１－２　調査実施の概要 …… 4
第２章　調査結果 …… 6
２－１　事業所概要 …… 6
２－２　安全運転のための施策実施状況 …… 12
２－３　中央研修所の研修や施設への改善期待 …… 18
２－４　中央研修所の研修へ期待 …… 22
２－５　研修方針に対する意見 …… 26
２－６　研修受講者と非受講者の事故・違反 …… 31
２－７　中央研修所への要望等自由意見 …… 33
第３章　事業所調査結果のまとめ …… 35

第３部　研修修了者を対象とした調査結果 …… 37
第１章　研修修了者調査の概要 …… 37
１－１　調査の目的 …… 37
１－２　調査実施の概要 …… 37
第２章　調査結果 …… 40
２－１　回答者の属性と運転実態 …… 40
２－２　研修受講による安全運転意識、運転行動の変化 …… 48
２－３　研修の評価 …… 55
２－４　中央研修所への期待と役立ち度 …… 62
２－５　中央研修所の研修や施設への改善期待 …… 67
２－６　研修方針に対する意見 …… 74
２－７　年度別物損事故、もらい事故 …… 80
２－８　中央研修所への要望等自由意見 …… 81
第３章　研修修了者調査結果のまとめ …… 86

第４部　研修前後の事故・違反分析 …… 88
第１章　研修前後の事故・違反分析の概要 …… 88
１－１　調査の目的 …… 88
１－２　調査分析方法 …… 88
第２章　調査結果 …… 90
２－１　研修前後の事故・違反件数 …… 90
２－２　研修前後の違反内容 …… 93
２－３　研修前後の違反点数 …… 93
２－４　研修前後の期間別違反件数 …… 95
第３章　研修前後の事故・違反分析結果のまとめ …… 96

第５部　専門家調査結果 …… 97
第１章　専門家調査の概要 …… 97
１－１　調査の目的 …… 97
１－２　調査実施の概要 …… 97
第２章　調査結果 …… 99
２－１　調査対象者の概要 …… 99
２－２　中央研修所の研修や施設への改善期待 …… 101
２－３　研修方針に対する意見 …… 106
２－４　研修側企業・団体での研修効果向上策 …… 110
２－５　望ましい研修時期と内容 …… 111
２－６　中央研修所以外で効果的と思われる研修コース …… 112
２－７　その他中央研修所への期待 …… 113
第３章　専門家調査結果のまとめ …… 115

第６部　安全運転研修施設調査結果 …… 116
第１章　安全運転研修施設調査の概要 …… 116
１－１　調査の目的 …… 116
１－２　調査実施の概要 …… 116
第２章　調査結果 …… 117
２－１　クレフィール湖東訪問調査結果 …… 117
２－２　交通教育センターレインボー浜名湖訪問調査結果 …… 122
第３章　安全運転研修施設調査結果のまとめ …… 127

第７部　まとめ ･･･ 129
第１章　調査結果の要約 ･･･ 129
１－１　アンケート、ヒアリング等の結果概要 ･････････････････････････････ 129
１－２　事故・違反減少効果分析結果･････････････････････････････････････ 131
第２章　今後の課題 ･･･ 133

付録

資料１　研修効果等に関する実態調査票（事業所用） ･････････････････････････ 136
資料２　研修効果等に関する実態調査票（研修修了者用） ･････････････････････ 142
資料３　安全運転中央研修所の研修に関する調査票（専門家調査） ･････････････ 150
資料４　専門家調査自由記述内容要約･････････････････････････････････････ 162

第１部　調査研究の概要

第１章　目的

運転者に対する研修は警察、自動車教習所、安全運転中央研修所、一般企業等、様々な機関で実施されており、交通安全に寄与している。しかし、その効果測定は必ずしも十分に行われていないため、その効果や有効な改善策については不明な点も多い。

自動車安全運転センターでは、「運転者教育の高度化に関する調査研究」を平成 15 年度に実施し、研修修了生による理論・技能研修の評価と意見、運転行動の改善や事故・違反の減少効果、研修によって得た知識や技能の職務等への反映等を調べた。

昨年度調査で明らかになった研修後の事故・違反者の状況、研修生から提示された研修に関する意見・問題点等の調査結果を踏まえ、今年度においては次の諸点を調査する。

① 研修生を派遣した事業所を対象にした、その後の中央研修所に対する意見、評価、要望把握
② 研修修了者を対象にした、その後の中央研修所に対する意見、評価、要望把握
③ 安全運転研修などに関する専門家の意見把握
④ 他の運転者教育機関の研修への取り組み状況の把握
⑤ 研修修了者の研修前後の事故・違反の詳細分析

これらの調査を通じて、各関係者の意見、評価、要望把握、研修の事故・違反防止効果等を把握し、より一層の研修効果向上策を検討する。

第 2 章　調査研究の構成

本調査研究の全体フローを示すと図 1-2-1 のようになる。

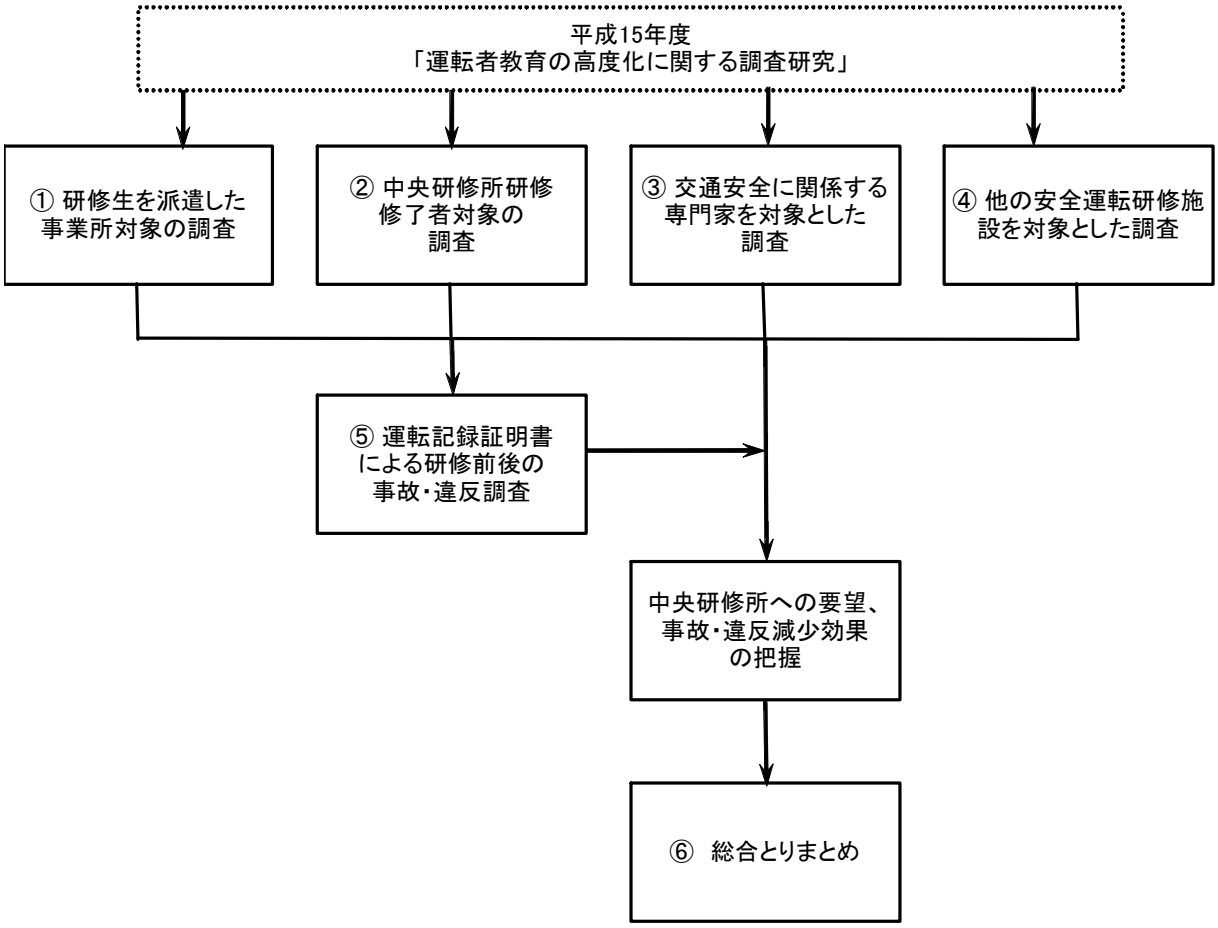


図 1-2-1　調査の全体フロー

本調査研究は平成 15 年度に実施した「運転者教育の高度化に関する調査研究」の結果を踏まえて実施するもので、①研修生を派遣した事業所、②研修修了対象者の調査、③交通安全に関する専門家を対象とした調査、④他の安全運転研修施設を対象とした調査、⑤運転記録証明書による研修前後の事故・違反発生状況調査の 5 つから構成される。それぞれ以下のような調査内容である。

２－１　研修派遣事業所調査

昨年度実施した事業所調査で回答のあった 135 事業所（平成 11 年から同 14 年にかけて自動車安全運転センター安全運転中央研修所（以下、本報告書では「中央研修所」と略称する）の一般課程に研修生を派遣した事業所）を対象に郵送配布郵送回収法による調査を実施し、中央研修所に対する意見、評価、要望等を把握する。また、中央研修所の研修を修了した運転者と研修を受けていない運転者について事故・違反発生状況を把握し、研修

の効果を推定する。

２－２　研修修了者調査

昨年度実施した研修修了者調査の回答者（平成 13 年度、14 年度に中央研修所の研修を修了した者）のうち、中央研修所の研修改善に積極的な意見提案等が期待される 1,869 人を対象に、郵送配布郵送回収法による調査を実施し、中央研修所に対する意見、評価、要望等を把握する。

２－３　専門家調査

交通安全に関係する専門家 39 人を対象に、郵送配布郵送回収法と訪問調査により、中央研修所に対する意見、評価、要望等を把握する。

２－４　安全運転研修施設調査

中央研修所以外の安全運転研修施設 2 カ所を訪問し、安全運転研修の実施状況、研修効果向上のための施策等を把握する。

２－５　研修前後の事故・違反調査

研修修了者調査において、運転記録証明書による事故・違反調査に同意した運転者を対象に、過去 5 年間の事故・違反発生状況を調査する。このデータを研修前後の時期に分け、研修後の事故・違反減少効果を把握する。

２－６　総合とりまとめ

これまでの調査結果から中央研修所への意見、評価、要望等を総合的に把握するとともに、研修の事故・違反減少効果を推計する。それらを踏まえて、今後の中央研修所の課題等を整理する。

第２部　事業所を対象とした調査結果

第１章　事業所調査の概要

１－１　調査の目的

中央研修所に対する意見、評価、要望などを把握する目的で、自動車安全運転センター安全運転中央研修所（以下「中央研修所」という）の一般課程に研修生を派遣した事業所を対象に郵送配布郵送回収によるアンケートを実施した。

１－２　調査実施の概要

１－２－１ 調査対象事業所

昨年度実施した事業所調査に回答があった 135 事業所に対して、今年度、再度アンケートを実施した。なお、昨年度調査は、平成 11 年から 14 年に中央研修所に研修生を派遣した事業所の中から、一般課程 5 種類について、過去 5 年間の派遣者数が多い 50 事業所、合計 250 事業所を調査対象としたものである。

１－２－２　調査項目

調査項目は次の通りである。

① 事業所概要（従業員数、車両数、運転者の研修経験等）
② 研修経験の有無別事故・違反件数
③ 安全運転管理施策の実施状況
④ 中央研修所の研修や施設の改善案評価
⑤ 中央研修所の研修への期待内容
⑥ 中央研修所の方針評価
⑦ その他自由意見

調査に使用した調査票は、巻末（資料 1）に示した。

１－２－３　調査実施期間

調査は次の日程で実施した。

- 調査票発送　　平成 16 年 10 月 12 日（火）
- 第一次締切り　　平成 16 年 11 月 4 日（木）
- 督促状発送　　平成 16 年 11 月 10 日（水）
- 第二次締切り　　平成 16 年 11 月 24 日（水）

集計対象は、平成 16 年 11 月末日までに当自動車安全運転センターに到着した調査票と

した。

１－２－４　回収状況

回収状況は表 2-1-1 に示す通りで、全体では 77.8%の回収率となった。

表 2-1-1　事業所調査の回収状況

課程別	課程略称	配布数	回収数	回収率（%）
一般緊急自動車運転者課程	一般緊急課程	25	14	56.0
安全運転管理者課程	安管課程	25	22	88.0
貨物自動車運転者課程	貨物課程	34	31	91.2
旅客自動車運転者課程	旅客課程	31	23	74.2
一般・企業運転者課程	一般・企業課程	20	15	75.0
全体	全体	135	105	77.8

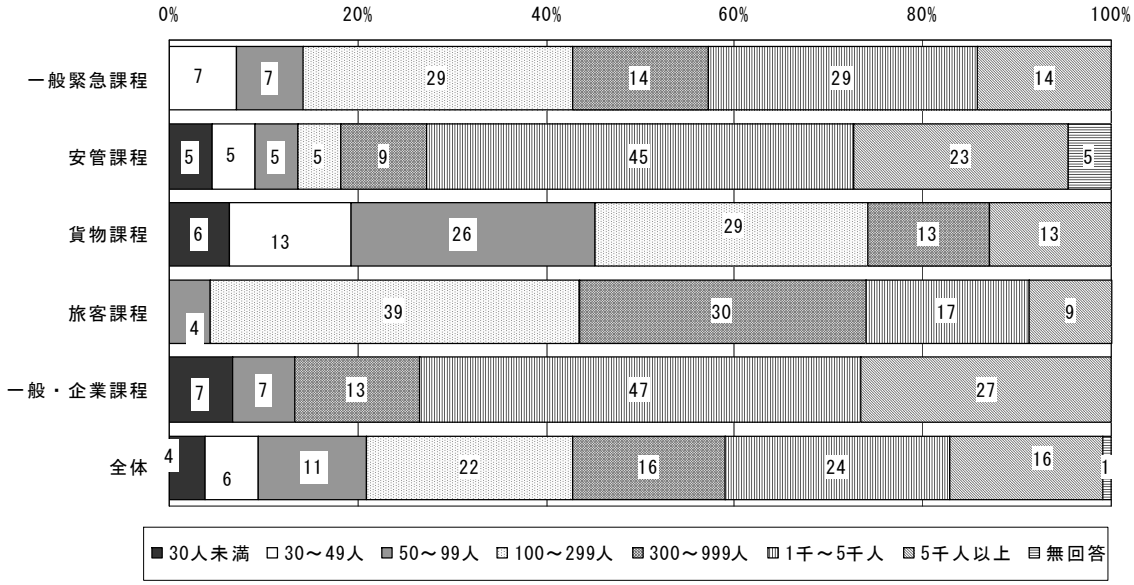
第２章　調査結果

２－１　事業所概要

（１）　会社の総従業員数

会社従業員数を全体でみると１千～5 千人が 25 事業所（24%）で最も多く、次いで 100～299 人が 23 事業所（22%）、300～999 人と 5 千人以上が同数 17 事業所（16%）である。

課程別にみると安管課程と一般・企業課程に 5 千人以上の大規模事業所が多く、貨物課程に 99 人以下の比較的小規模な事業所が多い（図 2-2-1）。



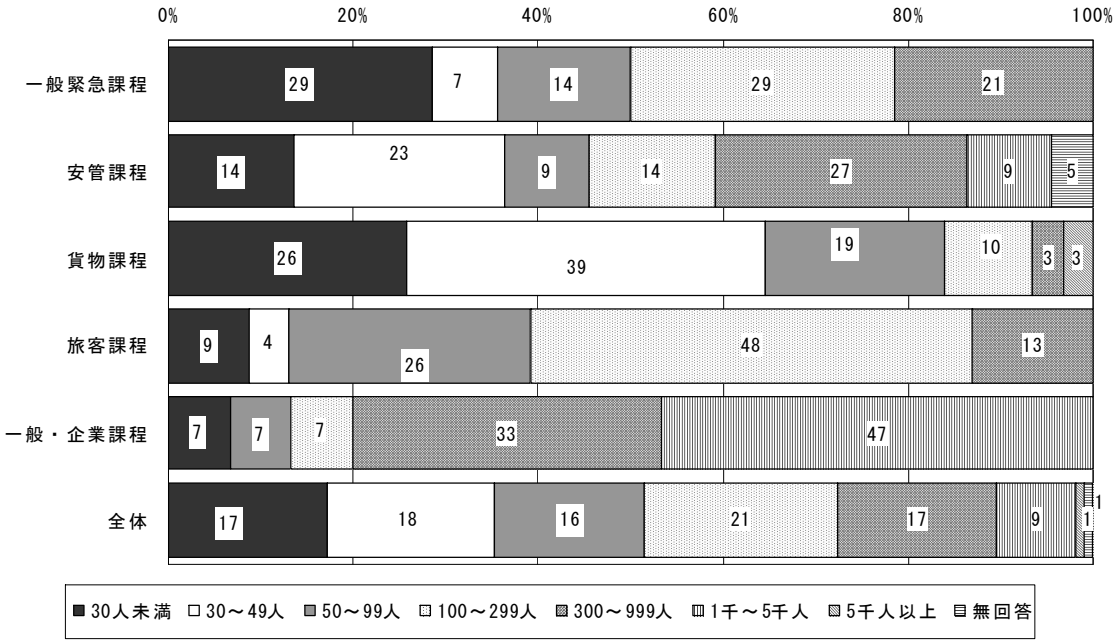
	30人未満	30～49人	50～99人	100～299人	300～999人	1千～5千人	5千人以上	無回答	全体
一般緊急課程	0	1	1	4	2	4	2	0	14
安管課程	1	1	1	1	2	10	5	1	22
貨物課程	2	4	8	9	4	0	4	0	31
旅客課程	0	0	1	9	7	4	2	0	23
一般･企業課程	1	0	1	0	2	7	4	0	15
全体	4	6	12	23	17	25	17	1	105

図 2-2-1　課程別調査対象事業所の会社従業員数

（２）　事業所従業員数

全体では 100～299 人が 22 事業所（21%）と最も多く、次いで 30～49 人が 19 事業所（18%）、30 人未満と 300～999 人が 18 事業所（17%）である。

課程別には一般・企業課程に 1 千人以上の大規模事業所が多く、一般緊急課程と貨物課程に 30 人未満の小規模事業所が多い（図 2-2-2）。



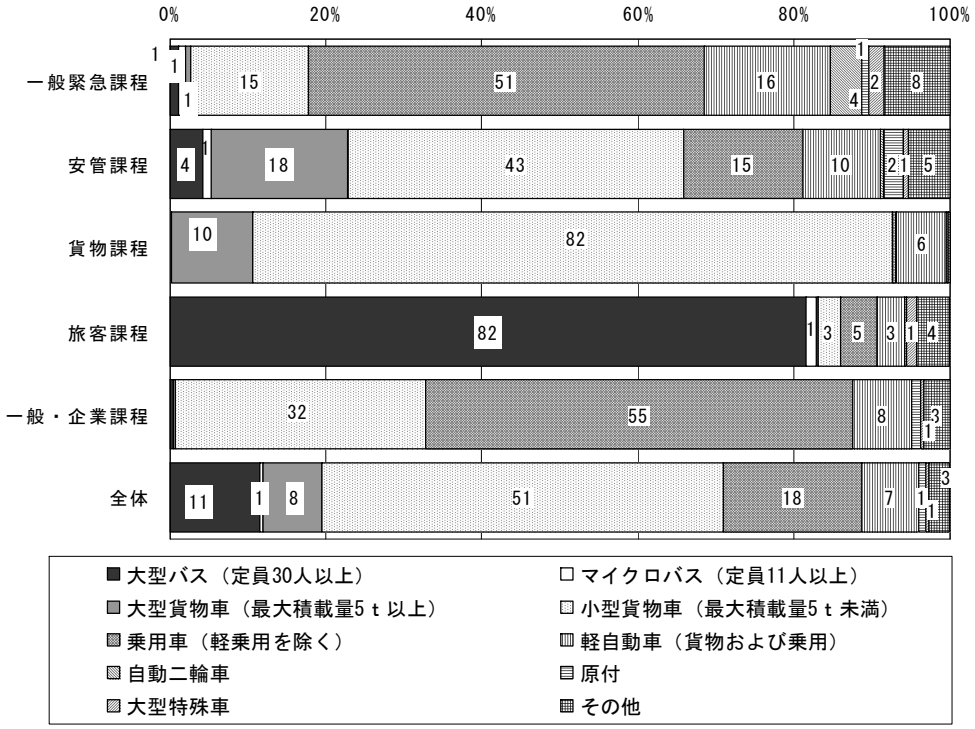
	30人未満	30～49人	50～99人	100～299人	300～999人	1千～5千人	5千人以上	無回答	全体
一般緊急課程	4	1	2	4	3	0	0	0	14
安管課程	3	5	2	3	6	2	0	1	22
貨物課程	8	12	6	3	1	0	1	0	31
旅客課程	2	1	6	11	3	0	0	0	23
一般･企業課程	1	0	1	1	5	7	0	0	15
全体	18	19	17	22	18	9	1	1	105

図 2-2-2　課程別調査対象事業所の従業員数

（3）　事業所の保有車両台数

1 事業所当たりの車両平均保有台数をみると、全体では小型貨物車が最も多く 1 事業所当たり平均 112 台、以下、乗用車が 39 台、大型バスが 25 台、大型貨物車が 17 台、軽自動車が 16 台である。これ以外の車種は 1 事業所当たり 1 桁の保有台数である。

課程別に見ると一般緊急課程と一般・企業課程では乗用車、安管課程と貨物課程では小型貨物車、旅客課程では大型バスが最も多い（図 2-2-3）。



	大型バス	マイクロバス	大型貨物車	小型貨物車	乗用車	軽自動車	自動二輪車	原付	大型特殊車	その他	回答事業所数
一般緊急課程	0.4	0.3	0.2	5.2	17.5	5.5	1.4	0.3	0.7	2.9	13
安管課程	8.3	2.0	33.9	83.0	29.8	19.4	0.6	4.7	1.5	10.2	21
貨物課程	0.5	0.3	32.0	254.1	1.4	20.1	0.0	0.0	0.7	0.7	31
旅客課程	103.1	1.6	0.1	3.7	6.0	4.4	0.0	0.3	1.8	5.2	23
一般・企業課程	1.6	1.1	0.1	117.4	199.6	27.4	0.1	4.3	1.1	12.5	15
全体	25.1	1.1	16.6	112.0	39.1	15.7	0.3	1.7	1.2	5.7	103

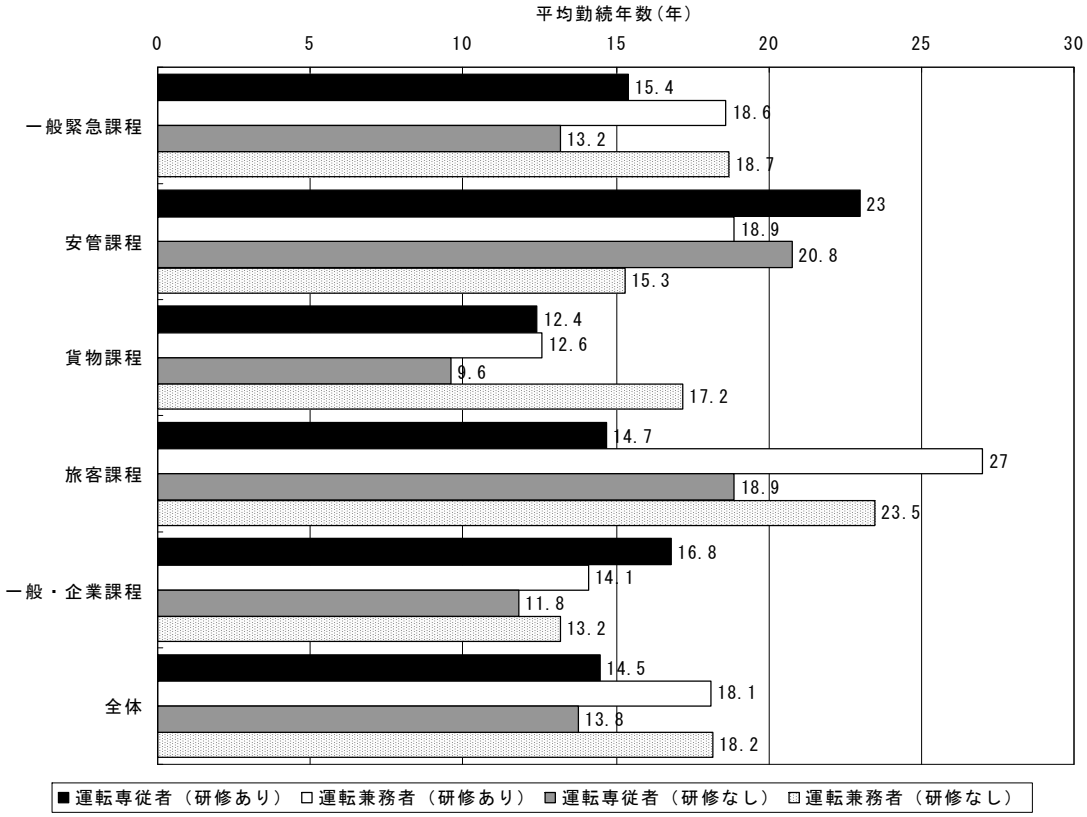
図 2-2-3　課程別平均車両保有台数

（4）　運転者の平均勤続年数

運転専従者と運転兼務者に分けて中央研修所の研修受講経験の有無別に運転者の平均勤続年数を調査した。運転専従者と運転兼務者の定義は次の通りである。

- 運転専従者：車両の運転を主たる業務としている者
- 運転兼務者：車両の運転を主たる業務としていないが、業務で車両の運転を行う者

全体では運転専従者の受講経験者が 14.5 年、非経験者が 13.8 年、運転兼務者では受講経験者が 18.1 年、非経験者が 18.2 年で、運転専従者は中央研修所受講経験者の勤続年数の方がわずかに長い。運転兼務者は大きな差は見られない。課程別にみると、貨物課程と一般緊急課程の運転兼務者を除いていずれも中央研修所研修受講者の方が勤続年数が長い。これは永年勤続者を優先して中央研修所の研修に派遣している事業所が多いためとみられる（図 2-2-4）。

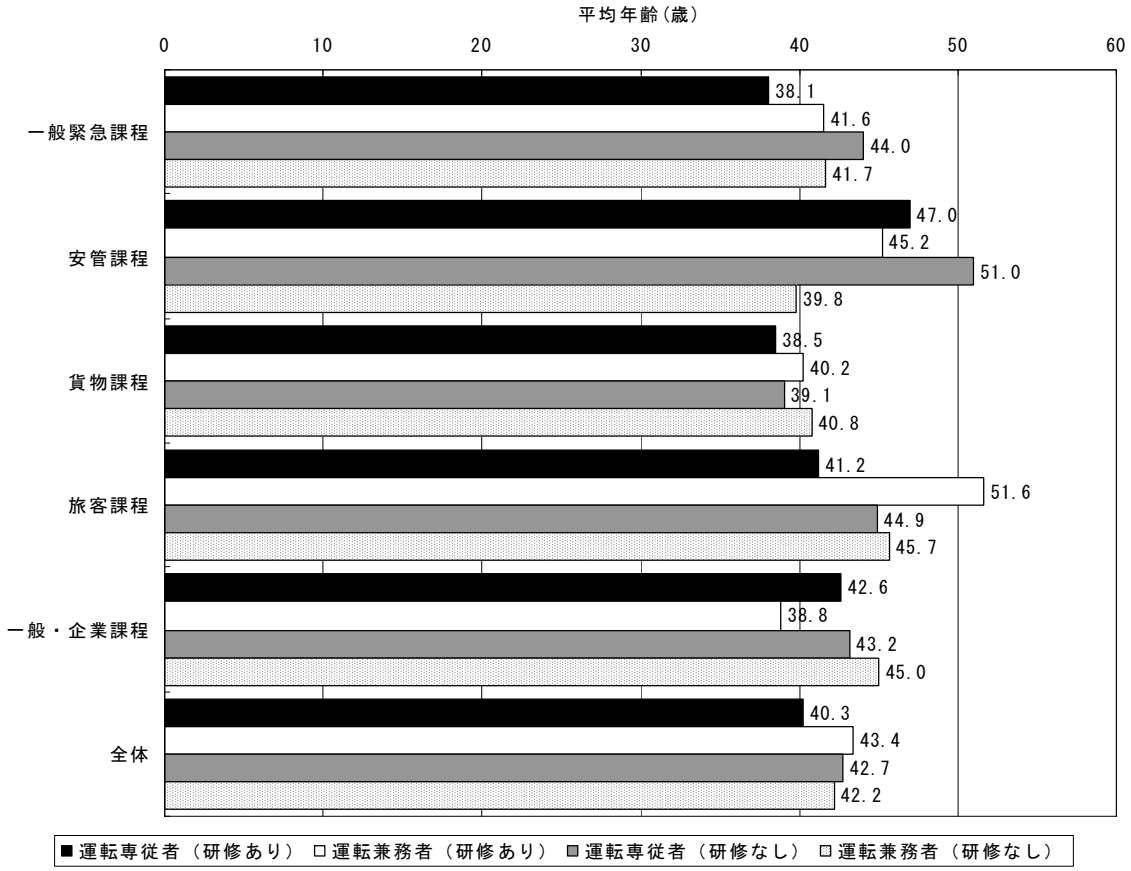


	区分	一般緊急課程	安管課程	貨物課程	旅客課程	一般・企業課程	全体	回答事業所数
これまでに自動車安全運転センター安全運転中央研修所などの安全運転教育を受けたことがある者	運転専従者	15.4	23.0	12.4	14.7	16.8	14.5	54
	運転兼務者	18.6	18.9	12.6	27.0	14.1	18.1	53
これまでに自動車安全運転センター安全運転中央研修所などの安全運転教育を受けたことがない者	運転専従者	13.2	20.8	9.6	18.9	11.8	13.8	54
	運転兼務者	18.7	15.3	17.2	23.5	13.2	18.2	52

図 2-2-4　研修課程別平均勤続年数

（５）　平均年齢

運転専従者と運転兼務者に分けて中央研修所の研修受講経験有無別に運転者の平均年齢をみる。全体の運転専従者で受講経験者は 40.3 歳、非経験者は 42.7 歳、運転兼務者で受講経験者は 43.4 歳、非経験者は 42.2 歳で、運転専従者は経験者の方がわずかに若く、運転兼務者では逆に非経験者の方が若い。運転専従者はいずれの課程でも研修経験者年齢の方が若い。運転兼務者は安管課程と旅客課程を除いて研修経験者年齢の方が若い(図 2-2-5)。

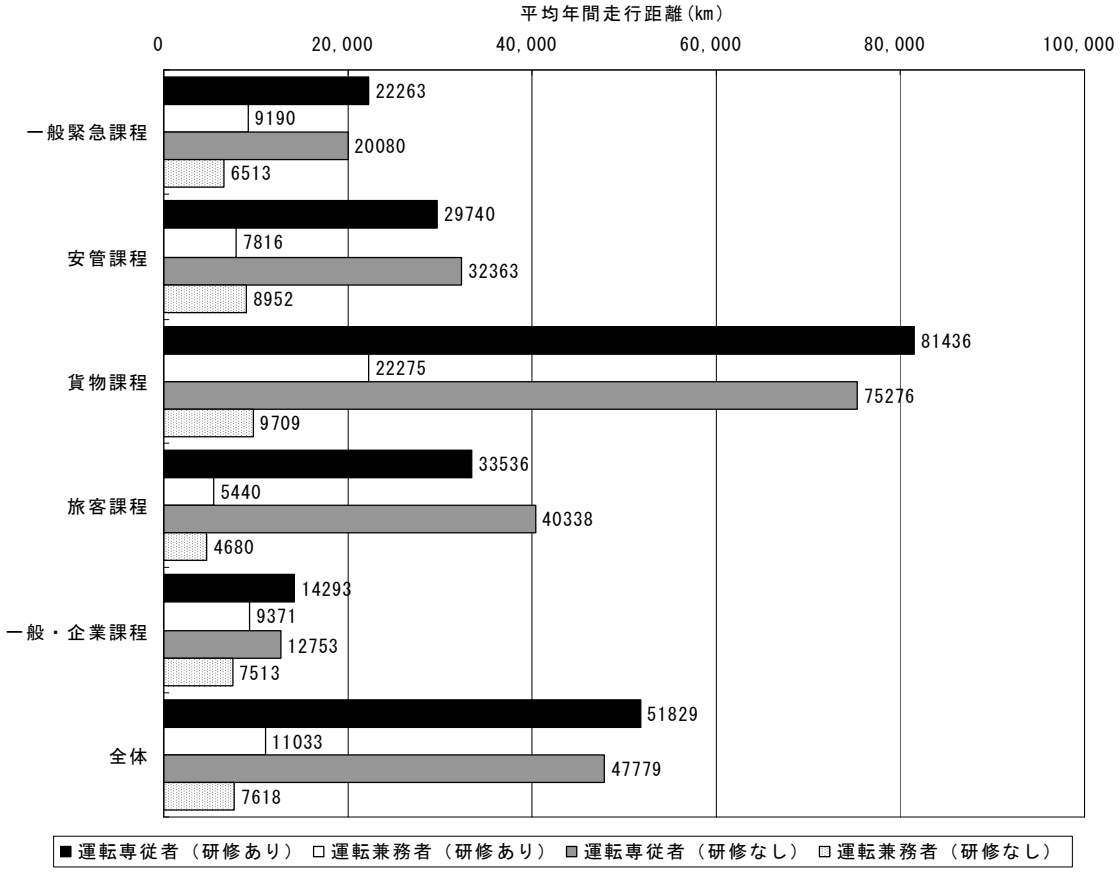


	区分	一般緊急課程	安管課程	貨物課程	旅客課程	一般･企業課程	全体	回答事業所数
これまでに自動車安全運転センター安全運転中央研修所などの安全運転教育を受けたことがある者	運転専従者	38.1	47.0	38.5	41.2	42.6	40.3	52
	運転兼務者	41.6	45.2	40.2	51.6	38.8	43.4	53
これまでに自動車安全運転センター安全運転中央研修所などの安全運転教育を受けたことがない者	運転専従者	44.0	51.0	39.1	44.9	43.2	42.7	54
	運転兼務者	41.7	39.8	40.8	45.7	45.0	42.2	52

図 2-2-5　研修課程別平均年齢

（６）　平均年間走行距離

全体の平均年間走行距離は運転専従者の受講経験者が５万２千km、非経験者が４万８千km、運転兼務者では受講経験者が１万１千km、非経験者が８千kmで、運転専従者、運転兼務者ともに受講経験者の走行距離の方が長い。課程別にみると、安管課程と旅客課程の運転専従者を除いて、いずれも研修経験者の走行距離の方が長い（図 2-2-6)。



	区分	一般緊急課程	安管課程	貨物課程	旅客課程	一般･企業課程	全体	回答事業所数
これまでに自動車安全運転センター安全運転中央研修所などの安全運転教育を受けたことがある者	運転専従者	22,263	29,740	81,436	33,536	14,293	51,829	46
	運転兼務者	9,190	7,816	22,275	5,440	9,371	11,033	47
これまでに自動車安全運転センター安全運転中央研修所などの安全運転教育を受けたことがない者	運転専従者	20,080	32,363	75,276	40,338	12,753	47,779	48
	運転兼務者	6,513	8,952	9,709	4,680	7,513	7,618	45

図 2-2-6　研修課程別平均年間走行距離

２－２　安全運転のための施策実施状況

安全運転管理のために平成 15 年度中に実施した施策とその中で特に力を入れて実施した施策を質問した。実施した施策の上位 5 項目をみると「全社的な交通安全運動」（実施した比率が 89%）、「運転日報などの日報管理」（同 88%）、「日常点検」（同 84%）、「車両の鍵の保管・管理」（同 82%）、「運転者に対する健康管理」(同 76%)などである。

特に力を入れて実施した比率が高い項目は「全社的な交通安全運動」（特に力を入れたとする比率が 48%）、「日常点検」（同 37%）、「運転日報などの日報管理」（同 29%）、「朝礼（点呼）」（同 27%）、「運転経歴証明書の活用」（同 26%）、「事故時の再教育制度」（同 26%）である。

実施率が低いのは「休息室等の運転者のための施設整備」（同 30%、6%）、「運転者の勤務評定制度」（同 38%、11%）、「マニュアル類の整備」（同 46%、17%）である（図 2-2-7）。

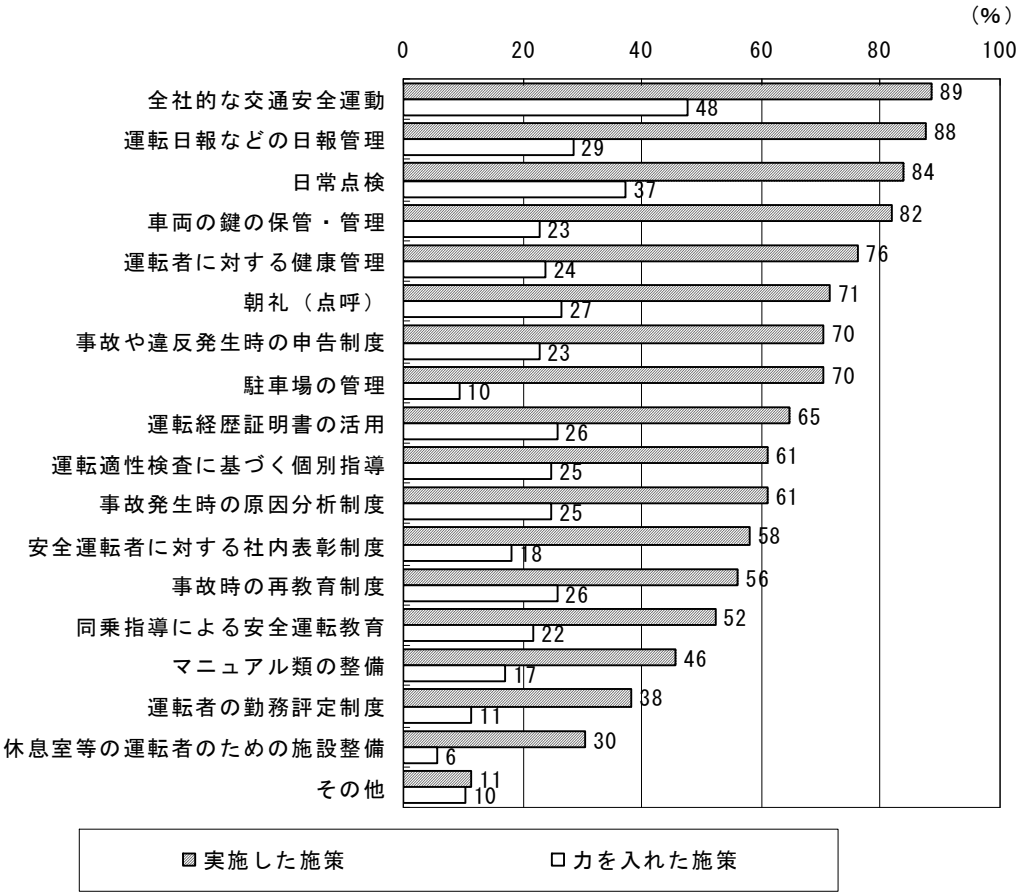


図 2-2-7　平成 15 年度中に実施した安全運転管理のための施策（全体）

一般緊急課程でも上位項目はほとんど全体と同じであるが、「駐車場の管理」を実施した比率が 79%で、全体の 70%に比べてやや高い比率である。

特に力を入れたとする比率では「全社的な交通安全運動」（力を入れたとする比率が 36%）、以下、4 項目同比率で「日常点検」、「車両の鍵の保管・管理」、「駐車場の管理」、「事故時の再教育制度」（同 21%）となっている（図 2-2-8）。

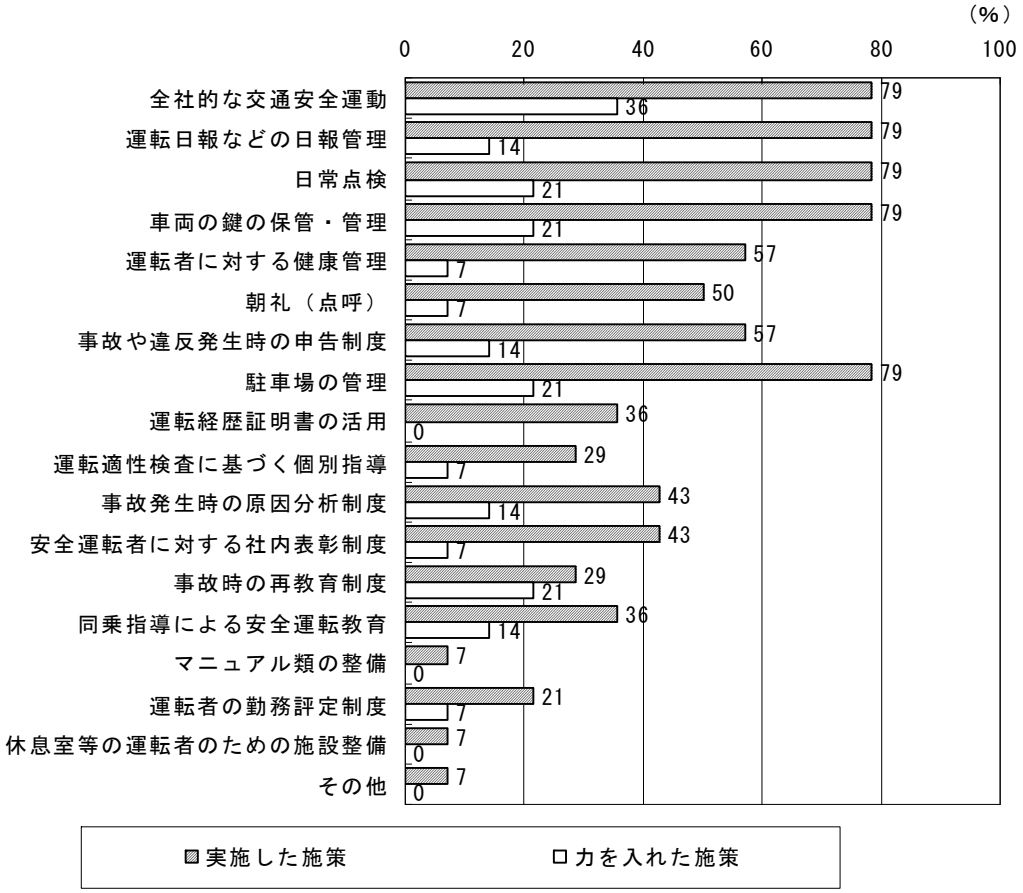


図 2-2-8　平成 15 年度中に実施した安全運転管理のための施策（一般緊急課程）

安管課程で実施している安全運転管理のための施策の上位5位のうち全体と異なるのは「事故や違反発生時の申告制度」で実施した比率が77%で、全体の70%を上回っている。

特に力を入れた施策の上位は「全社的な交通安全運動」(力を入れたとする比率が59%)、「車両の鍵の保管・管理」(同36%)、以下5項目が同比率で「運転日報などの日報管理」、「日常点検」、「事故や違反発生時の申告制度」、「運転経歴証明書の活用」、「事故発生時の原因分析制度」(同32%)となっている(図2-2-9)。

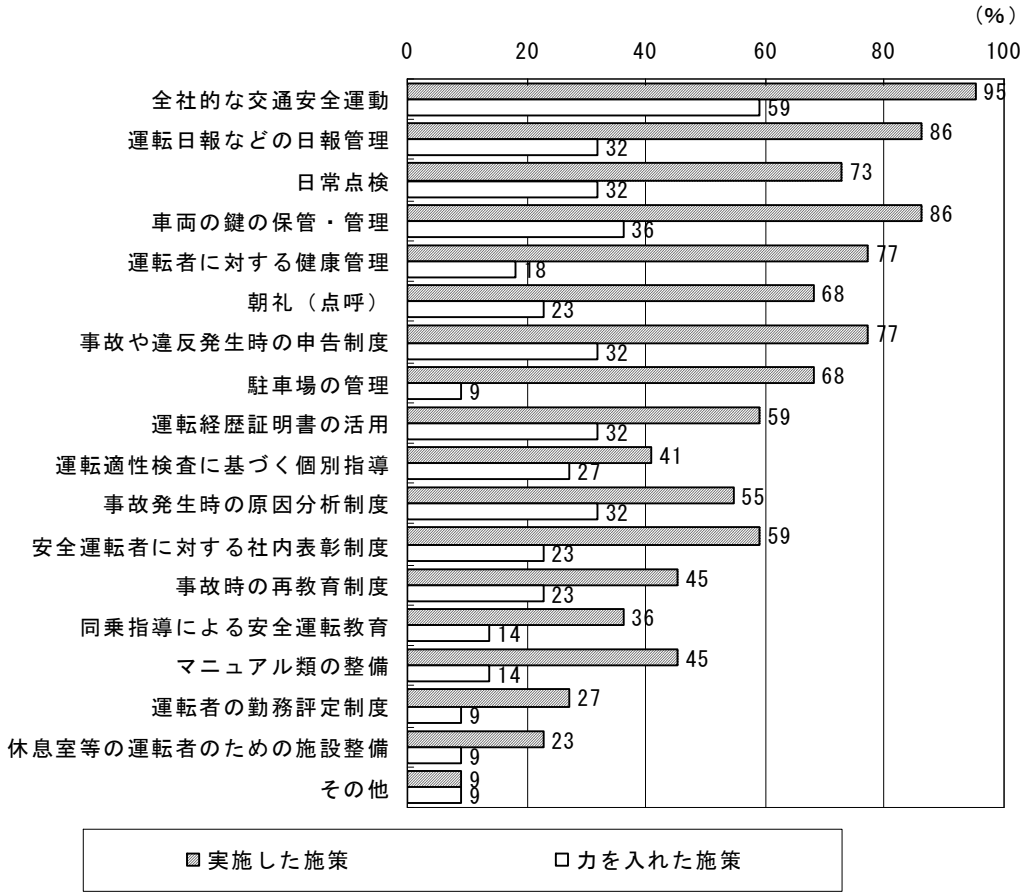


図2-2-9　平成15年度中に実施した安全運転管理のための施策(安管課程)

貨物課程で実施している安全運転管理のための施策の上位5項目は全体と同様であるが、「朝礼（点呼）」の実施率が90%と、全体の71%を大きく上回っている。

特に力を入れた比率が高いのは「全社的な交通安全運動」（力を入れたとする比率が42%）、「日常点検」（同39%）、以下同比率で「運転適性検査に基づく個別指導」と「事故時の再教育制度」（各同32%）と続いている（図2-2-10）。

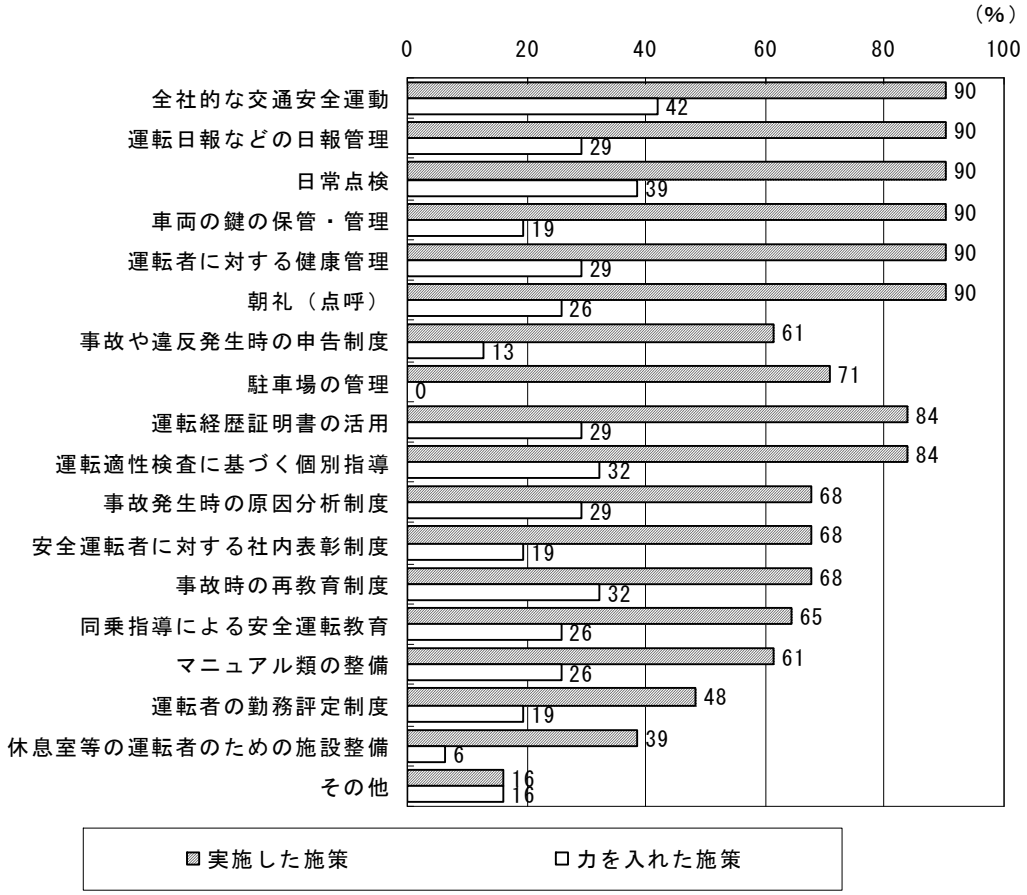


図2-2-10　平成15年度中に実施した安全運転管理のための施策（貨物課程）

旅客課程に派遣した事業所で実施している上位 5 項目は全体と同一である。特に力を入れている施策は「日常点検」(特に力を入れたとする比率が 57%)、「全社的な交通安全運動」(同 52%)、「朝礼（点呼)」(同 52%)、「運転者に対する健康管理」(同 43%)、「事故や違反発生時の申告制度」(同 39%）である（図 2-2-11)。

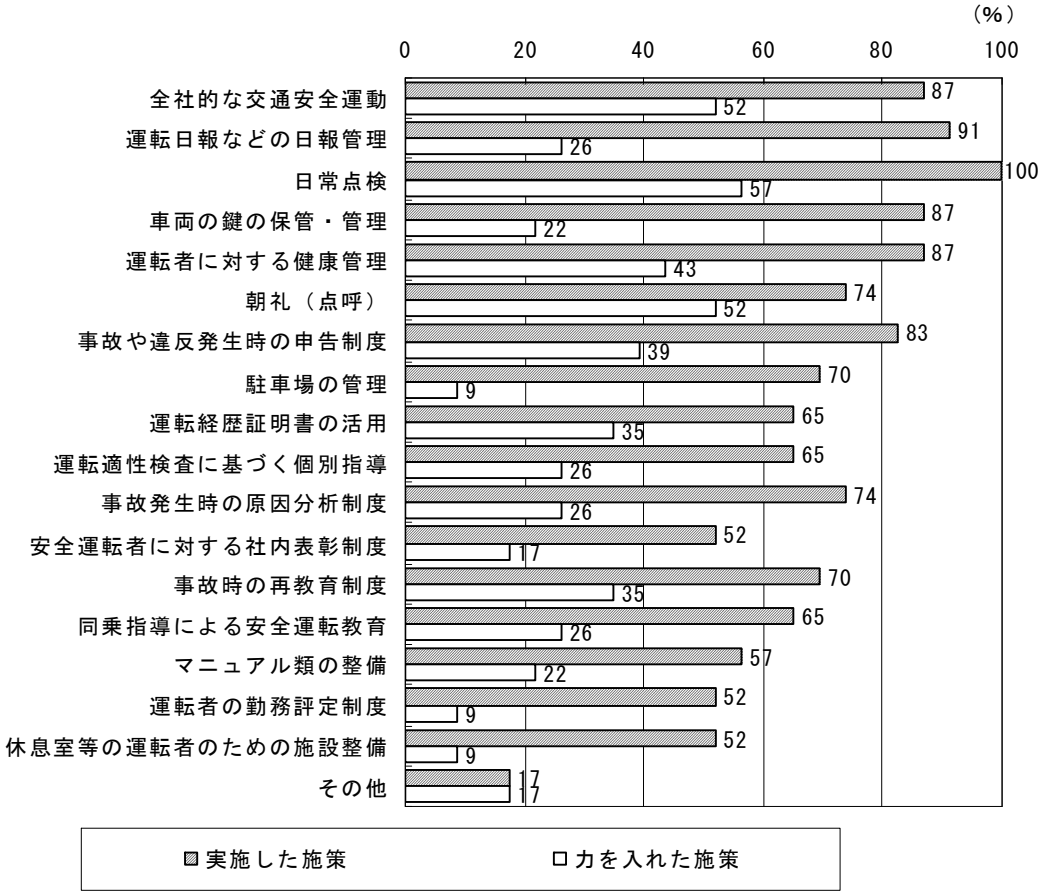


図 2-2- 11　平成 15 年度中に実施した安全運転管理のための施策（旅客課程）

一般・企業課程へ派遣している事業所の実施施策で全体と異なって上位に入っているのは「事故や違反発生時の申告制度」（実施した比率が 73%）、「駐車場の管理」（同 67%）、「運転経歴証明書の活用」（同 60%）、「運転適性検査に基づく個別指導」（同 67%）である。

特に力を入れたとする比率が高いのは「全社的な交通安全運動」（力を入れたとする比率が 47%）、「運転日報などの日報管理」（同 40%）、「日常点検」、「同乗指導による安全運転教育」（いずれも同 27%）、以下同率で「駐車場の管理」、「運転経歴証明書の活用」、「運転適性検査に基づく個別指導」、「安全運転者に対する社内表彰制度」（各同 20%）である（図 2-2-12）。

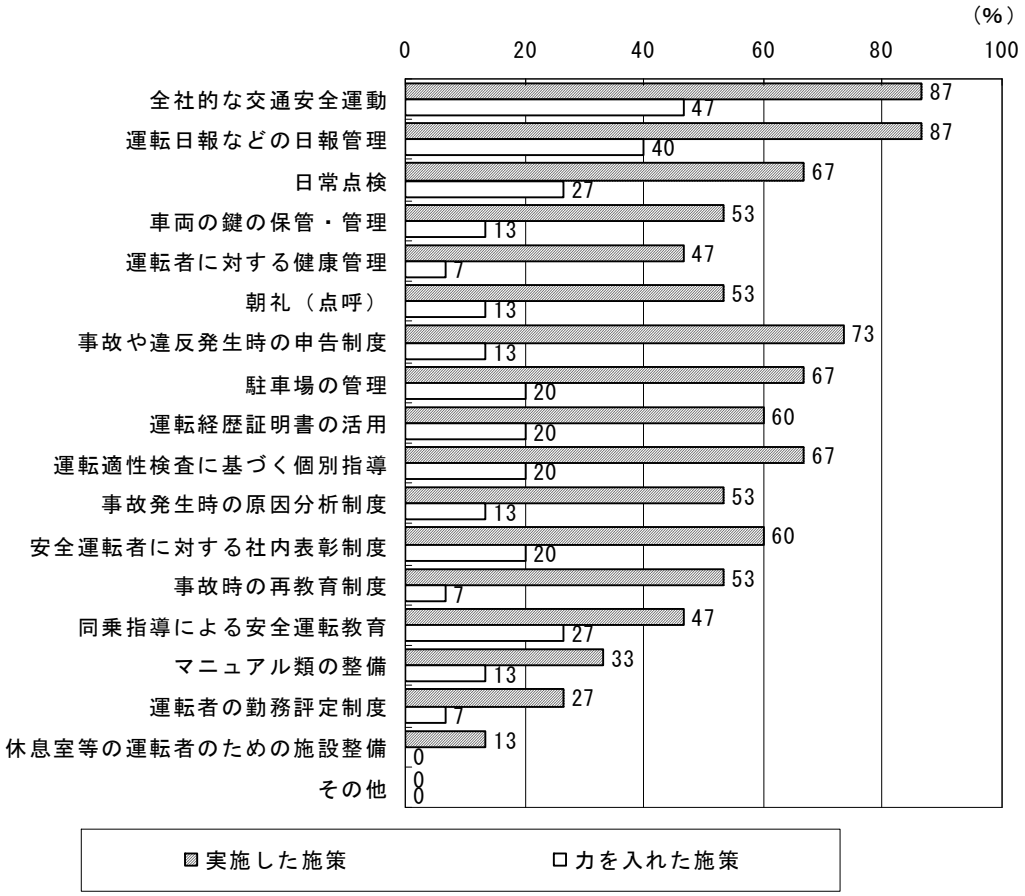


図 2-2-12　平成 15 年度中に実施した安全運転管理のための施策（一般・企業課程）

２－３　中央研修所の研修や施設への改善期待

中央研修所の研修や施設の改善案を 10 項目提示し､それぞれについて｢強く希望する｣、「希望する｣、｢余り希望しない｣、｢希望しない｣ の 4 つの選択肢で質問した。ここではそれぞれの選択肢に次のような得点を与え、平均値で分析していく。

強く希望する	4 点
希望する	3 点
余り希望しない	2 点
希望しない	1 点

この得点が高いほど強く希望されていることになる。強く要望されているのは「特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修」（全体で評価点 3.30）や「普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修」（同 3.20）で、危険体験や特殊環境での運転を学び運転技術を高めたいとするものである。3 位は「研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修」（同 3.03）で、参加型研修を通じて研修効果を高めてほしいとの要望とみられる。4 位は「安全運転研修のテキストや教材などの頒布」（同 3.00）で、社内などで研修を実施する際の資料等が求められている。5 位は「視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修」（同 2.97）である。

研修課程別にみると、いずれの課程でも上位 5 位の項目は同じである。ただし、多少の順位の入れ替わりがあり、一般緊急課程では「普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修」が 1 位となっている。また安管課程では社内で安全運転教育を実施する必要性からか「安全運転研修のテキストや教材などの頒布」が 3 位と全体より上位にあげられている。

要望が少ない項目は「長期で交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修」（評価点が 1.80）、「特殊車の安全運転や安全運転管理指導技術など特定分野の研修」（同 2.26）で比較的長期で、特殊な内容の研修に対する要望が少ない。また、「研修終了後 1 年程度経過した時点で行う集合型フォローアップ研修」（同 2.38）も比較的要望が少ない。同様の研修で「研修終了後 1 年程度経過した時点で行う非集合型フォローアップ研修」（同 2.60）は 6 位と集合型よりも上位であり、企業としては費用のかかる集合型よりも、非集合型フォローアップ研修への期待が強い（表 2-2-1、図 2-2-13～14）。

表 2-2-1　研修や施設の改善案評価

	特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修	普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修	研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修	安全運転研修のテキストや教材などの頒布	視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修	研修終了後1年程度経過した時点で行う非集合型フォローアップ研修	交通安全に関する資料を収集した資料室整備	研修終了後1年程度経過した時点で行う集合型フォローアップ研修	特殊車の安全運転や安全運転管理指導技術など特定分野の研修	長期で交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修	サンプル数
一般緊急課程	2.86	3.00	2.79	2.71	2.79	2.43	2.36	2.54	2.29	1.64	14
安管課程	3.32	3.27	3.10	3.14	3.00	2.62	2.86	2.29	2.10	1.86	21
貨物課程	3.37	3.23	3.03	3.00	3.00	2.73	2.27	2.27	2.30	1.73	30
旅客課程	3.44	3.22	3.04	3.00	2.96	2.70	2.65	2.48	2.48	2.13	23
一般・企業課程	3.39	3.15	3.15	3.08	3.08	2.31	2.69	2.46	2.00	1.46	13
全体	3.30	3.20	3.03	3.00	2.97	2.60	2.55	2.38	2.26	1.80	101

注：強く希望する（4 点）、希望する（3 点）、余り希望しない（2 点）、希望しない（1 点）として平均値を算出

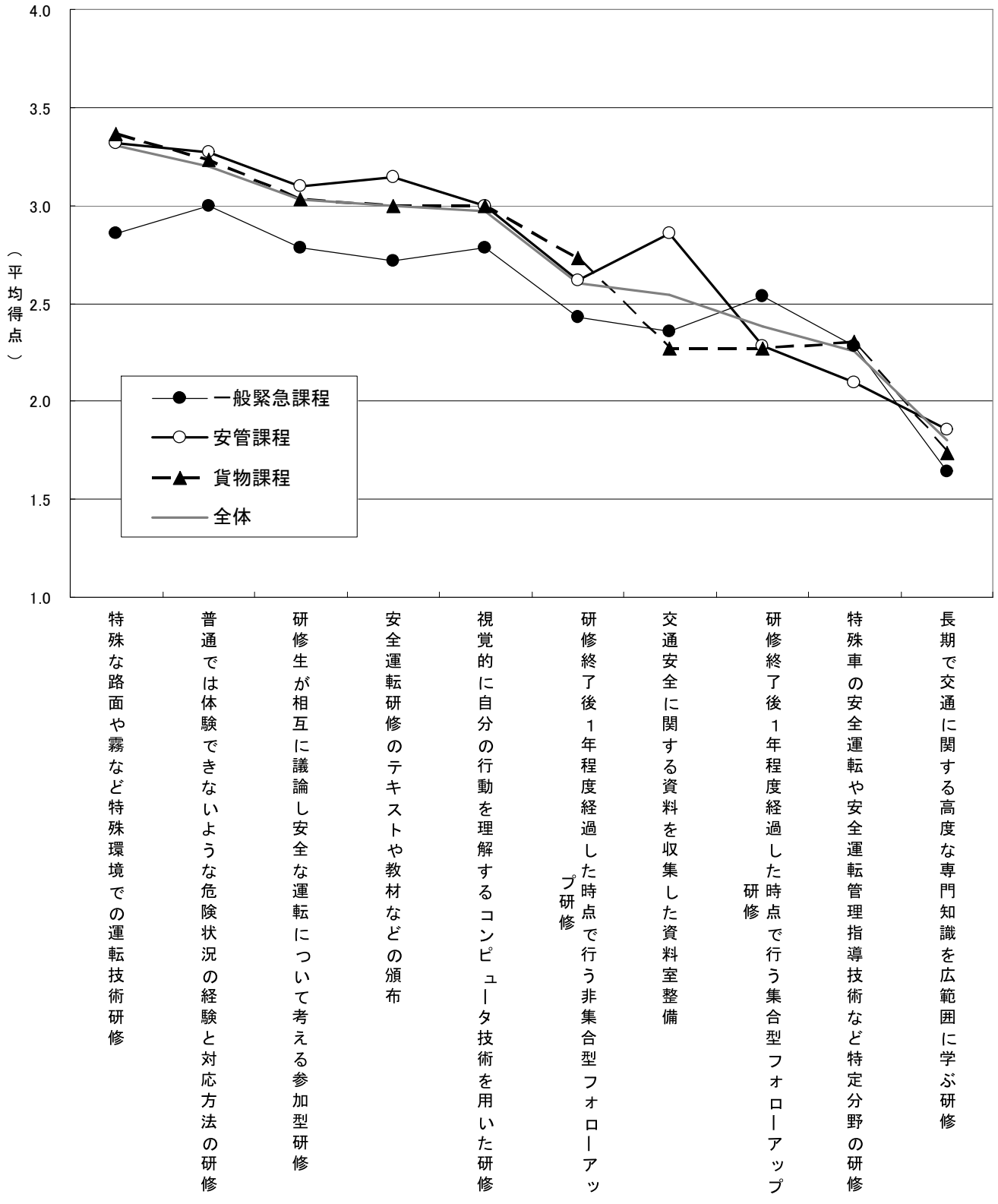


図 2-2-13　研修や施設の改善案評価（その 1）

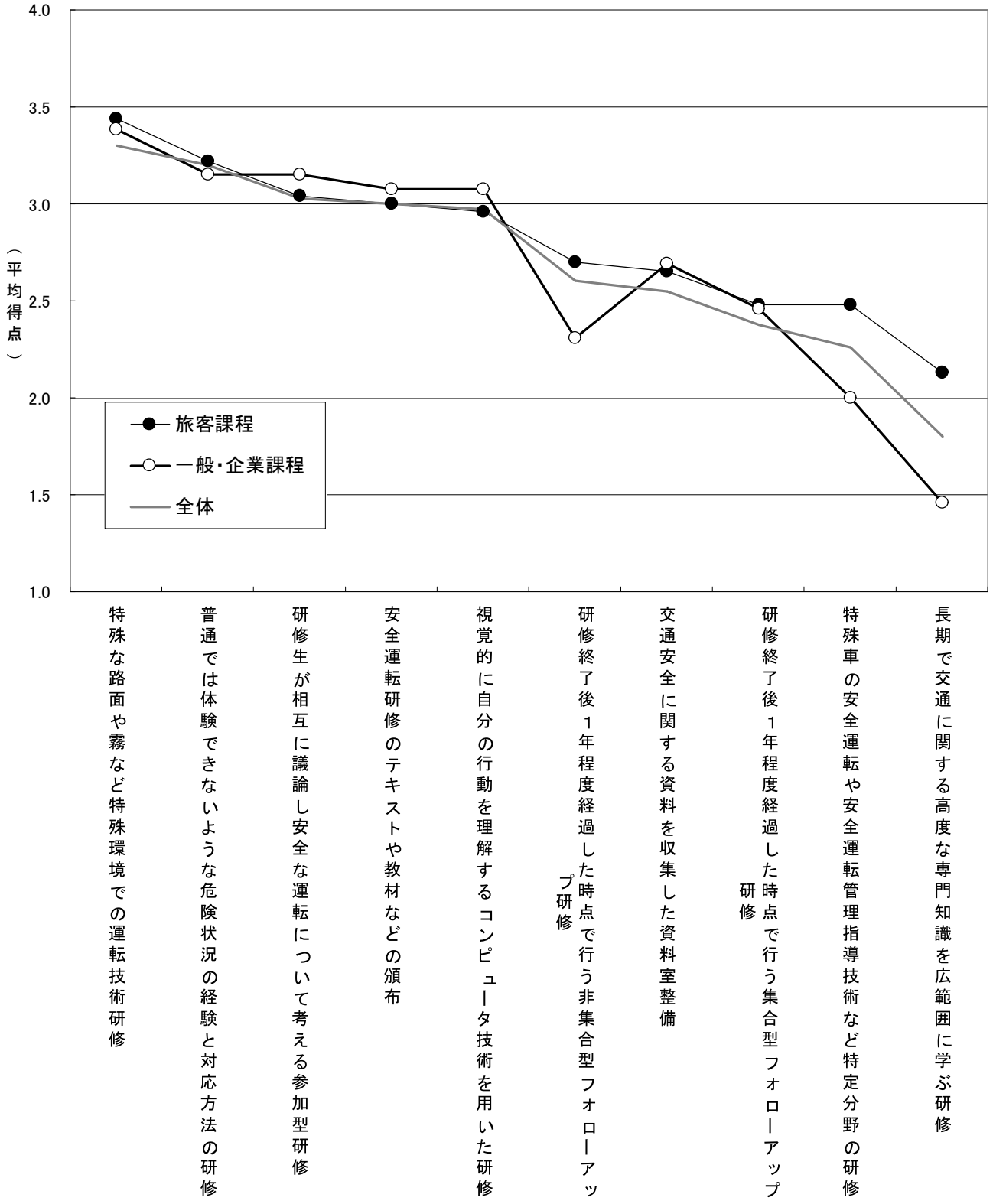


図 2-2-14　研修や施設の改善案評価（その 2）

２－４　中央研修所の研修への期待

中央研修所の研修内容としてどのような内容を期待しているか、12 項目をあげて期待の程度を質問した。質問では「期待している」、「多少は期待している」、「期待していない」の 3 段階で質問した。ここではそれぞれの選択肢に次の得点を与え、平均値で分析していく。

期待している	3 点
多少は期待している	2 点
期待していない	1 点

この得点が高いほど期待されている内容となる。全体でみて期待が強いのは「急ブレーキなどの極限での危険回避運転技術の習得」（評価点が 2.81）と「極限状態にならないように危険を避けて運転する技術の習得」（同 2.73）で、極限状態への対応とその状態回避に関する内容が上位となっている。続いて「雪道などの滑りやすい危険道路での運転技術」(同 2.72)と危険な道での運転技術習得の要望がある。さらに「ハイドロプレーニング現象など普通では体験できないような極限の危険状況の体験」(同 2.71)と普段は体験できないような経験への期待がある。5 位には「現在の職務に直接役立つ運転技術」（同 2.71）と実務的な内容への期待も大きい。

上位 5 項目は派遣している課程によって違いがみられる。全体であげた上位 5 項目以外を 5 位以内にあげている項目を課程別に見ると、一般緊急課程は「交通事故が発生した時の対応方法などの知識の習得」、「自分の会社や組織内の他の運転者を教育する技術の習得」で、いずれも同評価点で 3 位に入っている。安管課程では「狭い道やバックなど一般道路での運転技術の向上」が 2 位、「交通事故が発生した時の対応方法などの知識の習得」と「自分の会社や組織における安全運転のための制度や管理体制の整備方法」が同評価点で 4 位に入っている。貨物課程では「狭い道やバックなど一般道路での運転技術の向上」が 5 位に、旅客課程では「交通事故が発生した時の対応方法などの知識の習得」が 5 位に、一般・企業課程では「運転適性を評価する技術の習得」が 5 位に入っている。いずれもそれぞれの業務に必要な研修内容が上位にあげられている（表 2-2-2、図 2-2-15～16）。

表 2-2-2　中央研修所の研修に期待する内容

	急ブレーキなどの極限での危険回避運転技術の習得	極限状態にならないように危険を避けて運転する技術の習得	雪道などの滑りやすい危険道路での運転技術	ハイドロプレーニング現象など普通では体験できないような極限の危険状況の体験	現在の職務に直接役立つ運転技術	交通事故が発生した時の対応方法などの知識の習得	狭い道やバックなど一般道路での運転技術の向上	自分の会社や組織内の他の運転者を教育する技術の習得	運転適性を評価する技術の習得	交通危険学などの安全運転のための専門的知識の習得	自分の会社や組織における安全運転のための制度や管理体制の整備方法	その他	サンプル数
一般緊急課程	2.50	2.79	2.50	2.43	2.71	2.50	2.43	2.50	2.43	2.21	2.21	1.00	14
安管課程	2.82	2.59	2.46	2.68	2.64	2.64	2.68	2.55	2.27	2.41	2.64	2.40	22
貨物課程	2.93	2.73	2.87	2.77	2.70	2.60	2.72	2.47	2.40	2.33	2.17	1.00	30
旅客課程	2.83	2.74	2.83	2.82	2.87	2.78	2.61	2.57	2.52	2.44	2.39	1.50	23
一般・企業課程	2.85	2.85	2.85	2.77	2.54	2.62	2.54	2.54	2.69	2.46	2.23	－	13
全体	2.81	2.73	2.72	2.71	2.71	2.64	2.62	2.52	2.44	2.37	2.33	1.80	102

注：期待している（3 点）、多少は期待している（2 点）、期待していない（1 点）として平均値を算出。

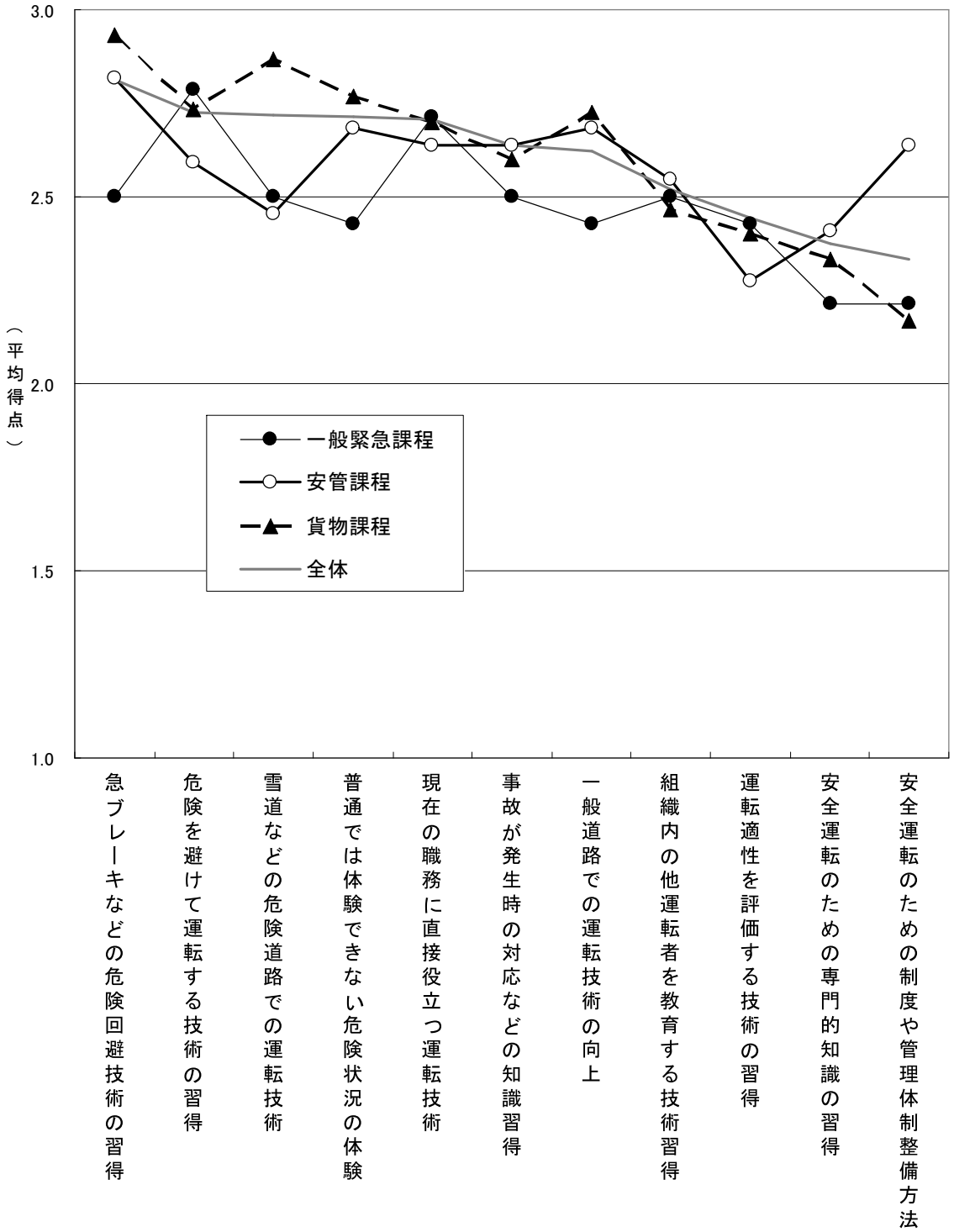


図 2-2-15　中央研修所の研修に期待する内容（その 1）

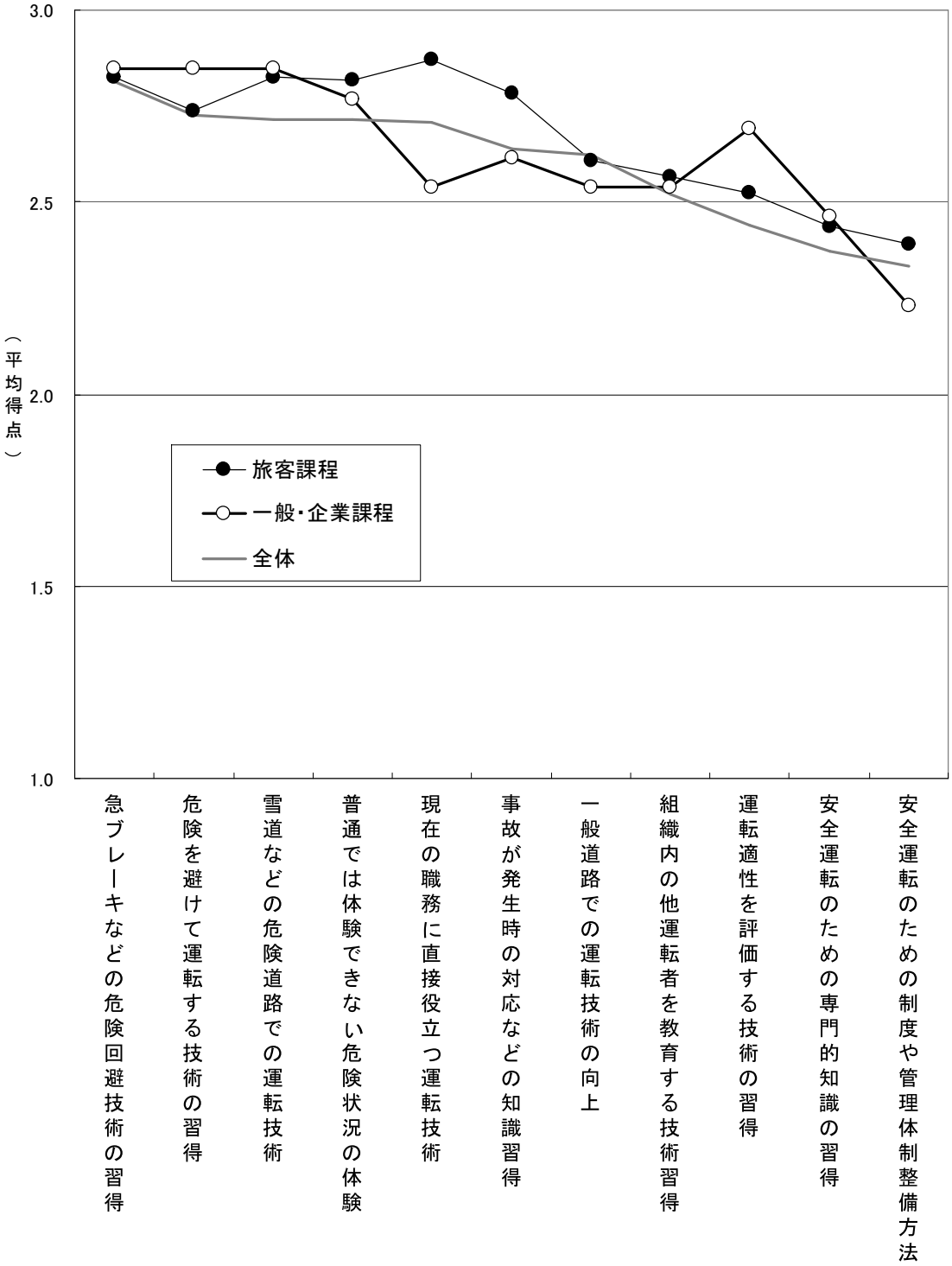


図 2-2-16　中央研修所の研修に期待する内容（その 2）

２－５　研修方針に対する意見

ここでは中央研修所の研修方針として異なるＡ、Ｂ、2 案を提示して、どちらを支持するかを質問した。

２－５－１　危険体験研修に対する考え方

次の 2 案を提示して「Ａの意見に賛成」、「どちらかといえばＡの意見に賛成」、「どちらかといえばＢの意見に賛成」、「Ｂの意見に賛成」、そして「分からない」を加えた 5 つの選択肢で質問した。

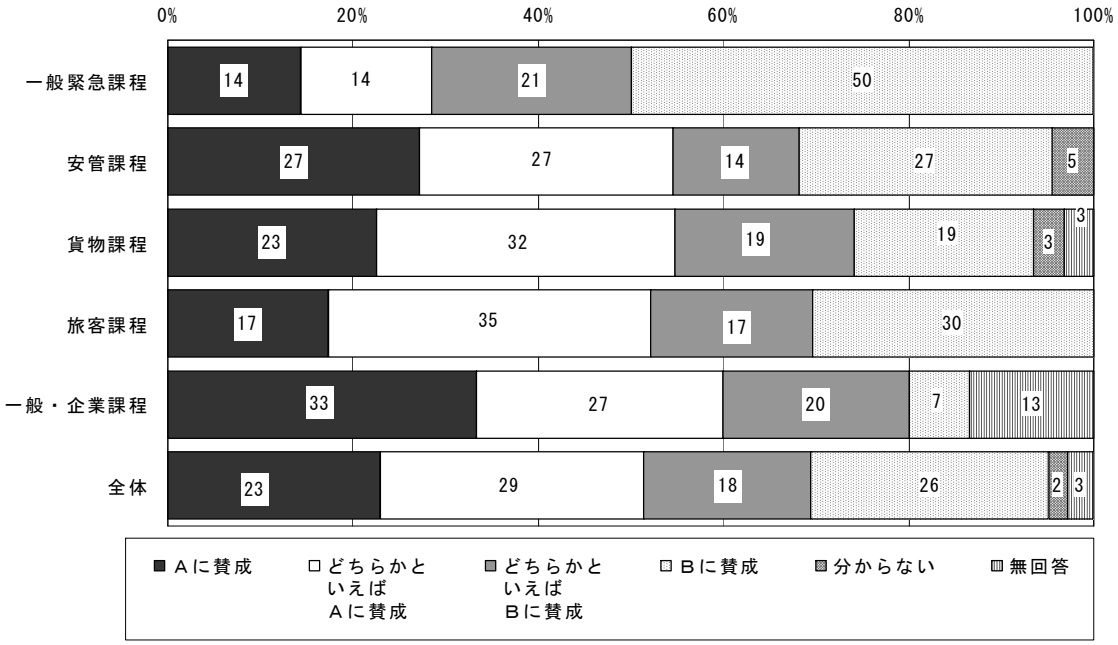
- Ａの意見：スリップや車輪のロックなど危険な極限状態の運転を体験する研修を増やすことは安全運転の役に立つ
- Ｂの意見：危険な極限状態の運転を体験することより、極限状態にならないことを学ぶ機会を増やす方が安全運転の役に立つ

全体ではＡの意見支持（「Ａの意見に賛成」と「どちらかといえばＡの意見に賛成」の合計）が 51%、Ｂの意見支持（「Ｂの意見に賛成」と「どちらかといえばＢの意見に賛成」の合計）が 44%でわずかにＡの危険体験が安全の役に立つとする意見が多い。

課程別にみるとＡの意見支持が多いのは、一般･企業課程（Ａ支持が 60%、Ｂ支持が 27%、差が 33 ポイント）、貨物課程（同 55%、39%、16 ポイント）、安管課程（同 55%、41%、14 ポイント）などで、Ｂの意見支持比率が多いのは一般緊急課程（同 29%、71%、42 ポイント）のみである（図 2-2-17）。

Ａ、Ｂ意見の賛成者比率だけでは強く賛成している意見のウェイトを考慮しておらず、不十分である。そこで、「A、B どちらの意見に賛成かわからない」を除いて「A の意見に賛成」に 1 点、「どちらかといえば A の意見に賛成」に 2 点、「どちらかといえば B の意見に賛成」に 3 点、「B の意見に賛成」4 点として平均値を算出してみると図 2-2-18 のようになる。この評価点は低いほどＡの意見支持、高いほどＢの意見支持で、評価点 2.5 がちょうど中間的な意見になる。全体では 2.49 と中間値に近い値である。

Ａの危険体験が安全の役に立つとする意見を支持する傾向にある課程から並べると「一般・企業課程」（評価点 2.00）、「貨物課程」(同 2.38)、「安管課程」（同 2.43）となり、続いて評価点がＢ意見支持に近い「旅客課程」（同 2.61）、「一般緊急課程」（同 3.07）となる（図 2-2-18）。

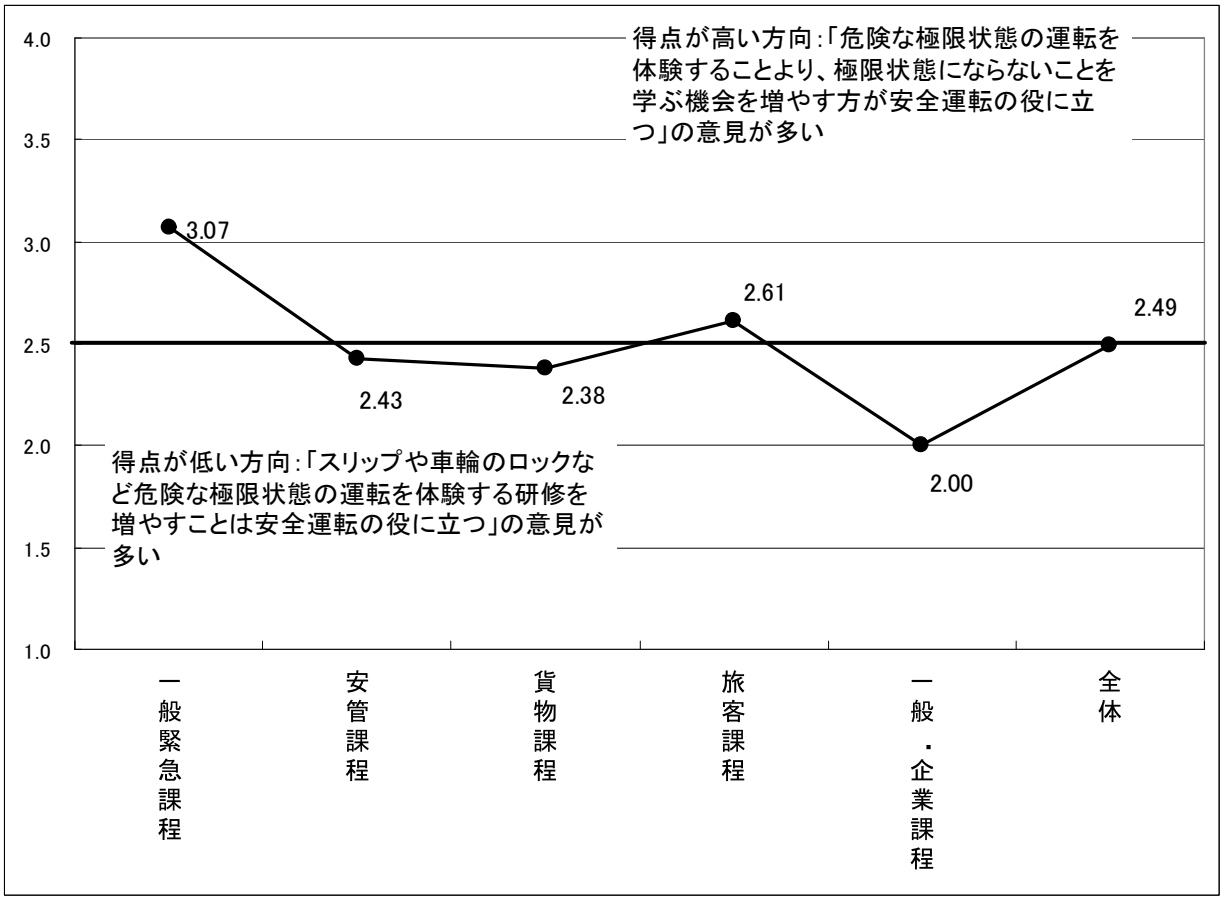


	Aに賛成	どちらかといえばAに賛成	どちらかといえばBに賛成	Bに賛成	分からない	無回答	全体
一般緊急課程	2	2	3	7	0	0	14
安管課程	6	6	3	6	1	0	22
貨物課程	7	10	6	6	1	1	31
旅客課程	4	8	4	7	0	0	23
一般･企業課程	5	4	3	1	0	2	15
全体	24	30	19	27	2	3	105

注：Ａ、Ｂの意見とは次の通りである。

- Ａの意見:スリップや車輪のロックなど危険な極限状態の運転を体験する研修を増やすことは安全運転の役に立つ
- Ｂの意見:危険な極限状態の運転を体験することより、極限状態にならないことを学ぶ機会を増やす方が安全運転の役に立つ

図 2-2-17　危険体験研修に対する意見支持



注：A の意見に賛成（1 点）、どちらかといえば A の意見に賛成（2 点）、どちらかといえば B の意見に賛成（3 点）、B の意見に賛成（4 点）として平均値を算出。なお、「A、B どちらの意見に賛成かわからない」は平均算出から除いた。

図 2-2-18　危険体験研修に対する評価点

２－５－２　一般運転者研修に対する考え方

中央研修所で一般運転者教育を実施することに関して、前問と同様に次の 2 案を提示して「Ａの意見に賛成」、「どちらかといえばＡの意見に賛成」、「どちらかといえばＢの意見に賛成」、「Ｂの意見に賛成」、「分からない」の 5 選択肢で質問した。

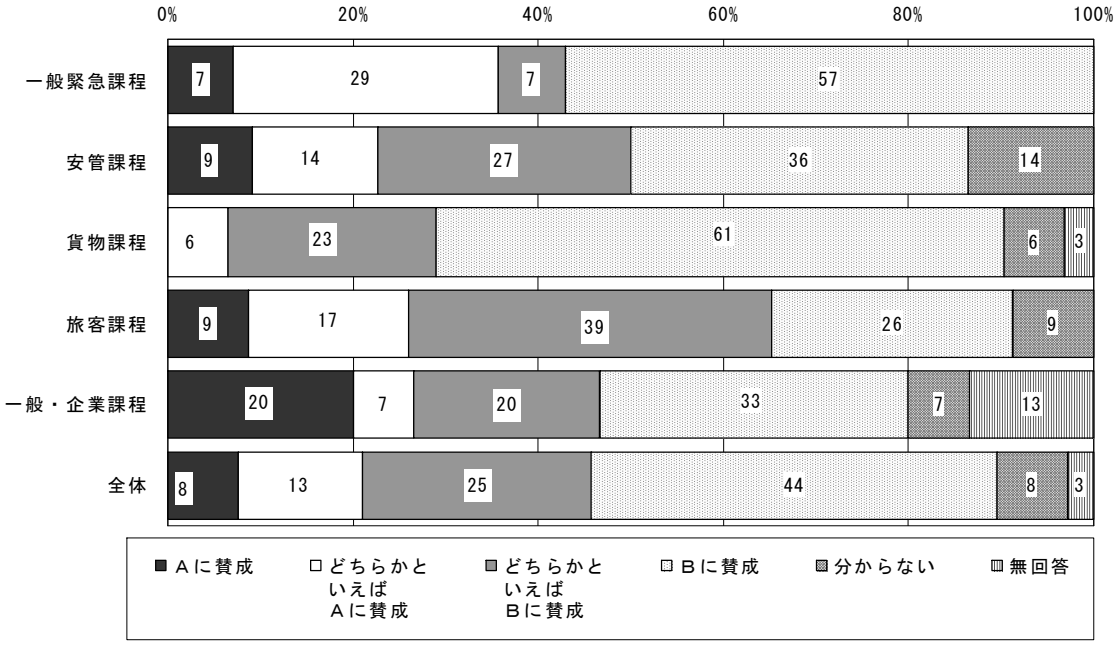
- Ａの意見：一般運転者の研修は民間でも実施しているので、安全運転中央研修所は安全運転の指導者研修に精力を傾けるべきである
- Ｂの意見：安全運転中央研修所は安全運転の指導者研修だけではなく、一般運転者の研修にも精力を傾けるべきである

全体ではＢの意見支持が 69%、Ａの意見支持が 21%、差が 48 ポイントで圧倒的にＢの一般運転者の研修にも精力を傾けるべきであるとする意見の支持者が多い。Ｂの意見支持者が A 案の支持者より多い順に課程をあげると「貨物課程」（Ｂ支持が 84%、Ａ支持が 6%、差が 77 ポイント）、「安管課程」（同 64%、23%、41 ポイント）、「旅客課程」（同 65%、26%、

39 ポイント)、「一般緊急課程」(同 64%、36%、29 ポイント)、「一般・企業課程」(同 53%、27%、27 ポイント）となる（図 2-2-19)。

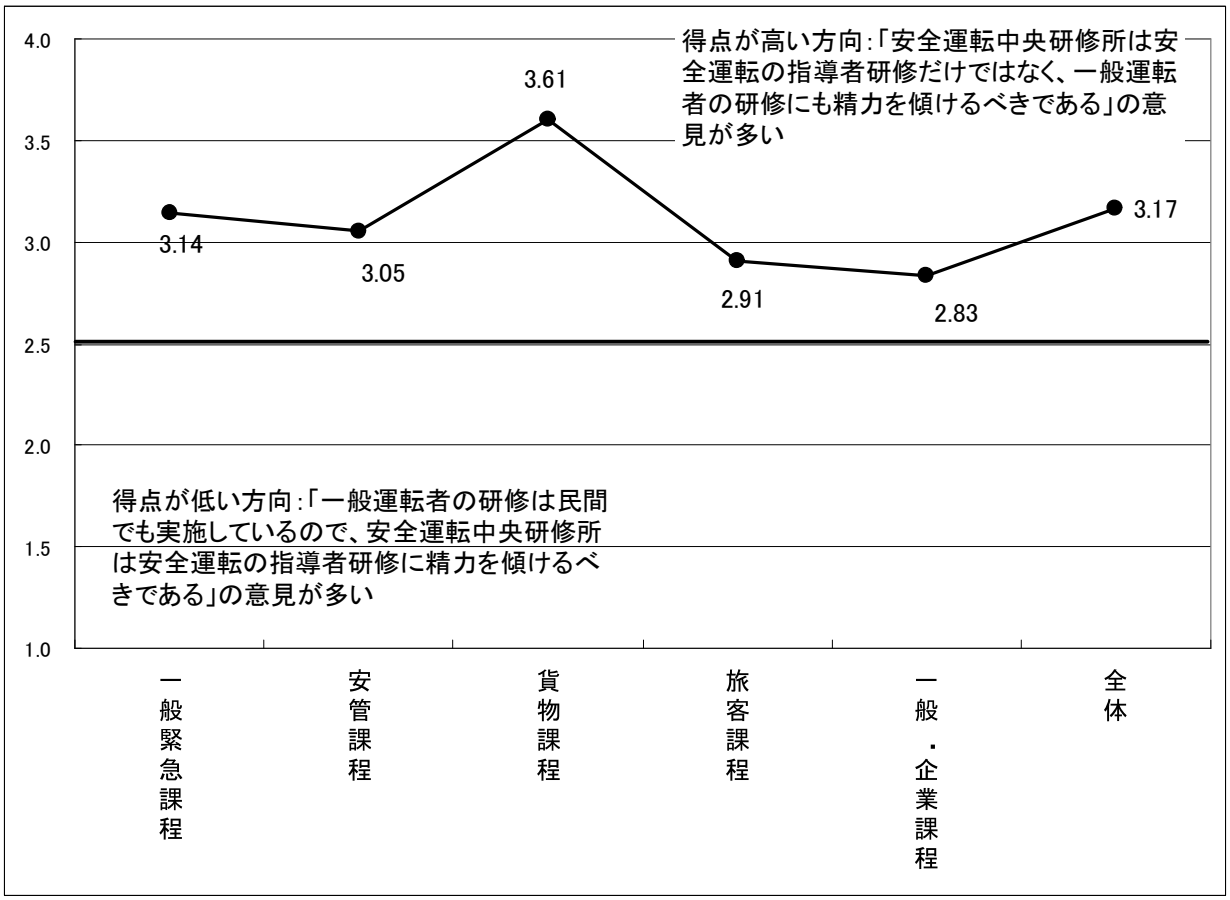
ここでも「A、B どちらの意見に賛成かわからない」を除いて「A の意見に賛成」に 1 点、「どちらかといえばＡの意見に賛成」に 2 点、「どちらかといえばＢの意見に賛成」に 3 点、「Ｂの意見に賛成」4 点として平均値を算出してみると図 2-2-20 のようになる。全体では 3.17 の評価点になりＢの一般運転者の研修にも精力を傾けるべきであるとする意見の支持が強い。いずれの課程でも同様にＢの意見支持が強い。

（注：四捨五入誤差により数値には１％前後、加減が合わない場合がある。以下同様である。）



	Aに賛成	どちらかといえばAに賛成	どちらかといえばBに賛成	Bに賛成	分からない	無回答	全体
一般緊急課程	1	4	1	8	0	0	14
安管課程	2	3	6	8	3	0	22
貨物課程	0	2	7	19	2	1	31
旅客課程	2	4	9	6	2	0	23
一般･企業課程	3	1	3	5	1	2	15
全体	8	14	26	46	8	3	105

図 2-2-19　一般運転者研修に対する意見支持



注：A の意見に賛成（1 点）、どちらかといえば A の意見に賛成（2 点）、どちらかといえば B の意見に賛成（3 点）、B の意見に賛成（4 点）として平均値を算出。なお、「A、B どちらの意見に賛成かわからない」は平均算出から除いた。

図 2-2-20　一般運転者研修に対する評価点

２－６　研修受講者と非受講者の事故・違反

調査票では、中央研修所の研修を受講したグループと受講していないグループに分けて事故・違反発生件数（総合計）を質問した。一方で受講経験の有無別に運転者数を質問しており、両者の調査結果から次式で中央研修所の研修受講経験有無別運転者千人当たり事故・違反発生件数を算出した。

$$\text{運転者千人当たり発生件数} = \frac{\text{事故・違反発生件数}}{\text{運転者数}} \times 1000$$

同様の調査を昨年度も実施しており、今年度調査した平成 15 年度発生件数とともに示すと表 2-2-3 のようになる。

表 2-2-3　運転者千人当たり事故・違反発生件数

受講の有無	年 度(平成)	事故・違反区分	事 業 所数	運 転 者数	事 故件 数	1000人あたり発生件数
受講	12年度	死亡	82	3,800	1	0.3
		傷害	78	3,065	15	4.9
		物損	77	3,110	100	32.2
		違反	53	1,511	26	17.2
	13年度	死亡	84	3,813	1	0.3
		傷害	79	3,120	10	3.2
		物損	78	3,117	95	30.5
		違反	55	1,327	14	10.6
	14年度	死亡	84	3,813	1	0.3
		傷害	80	3,067	22	7.2
		物損	79	3,137	94	30.0
		違反	55	1,328	24	18.1
	15年度	死亡	90	2,660	1	0.4
		傷害	87	2,401	15	6.2
		物損	85	2,401	61	25.4
		違反	68	1,771	30	16.9
	４年間計	死亡	340	14,086	4	0.3
		傷害	324	11,653	62	5.3
		物損	319	11,765	350	29.7
		違反	231	5,937	94	15.8
未受講	12年度	死亡	82	6,197	2	0.3
		傷害	78	6,419	84	13.1
		物損	77	7,642	390	51.0
		違反	53	4,075	178	43.7
	13年度	死亡	84	6,198	1	0.2
		傷害	79	6,676	66	9.9
		物損	78	7,706	408	52.9
		違反	55	3,939	157	39.9
	14年度	死亡	84	6,198	1	0.2
		傷害	80	6,545	65	9.9
		物損	79	7,728	396	51.2
		違反	55	4,358	144	33.0
	15年度	死亡	90	11,211	0	0.0
		傷害	87	10,640	77	7.2
		物損	85	10,615	512	48.2
		違反	68	6,850	327	47.7
	４年間計	死亡	340	29,804	4	0.1
		傷害	324	30,280	292	9.6
		物損	319	33,691	1,706	50.6
		違反	231	19,222	806	41.9

平成 15 年度でみると死亡事故は全事業所で 1 件しか発生しておりおらず、分析の対象とはできない。傷害事故は受講者が 6.2 件/千人、非受講者が 7.2 件/千人、物損事故は受講者が 25.4 件/千人、非受講者が 48.2 件/千人、違反は受講者が 16.9 件/千人、非受講者が 47.7 件/千人といずれも中央研修所の研修を受講したグループの方が低い。特に受講しているグループの違反は受講していないグループの 3 分の 1 近い水準である。4 年間合計でみても死亡事故を除いて研修を受講しているグループの事故・違反件数が少なく、非受講者の半分から 3 分の 1 近い水準である。

研修課程別にみたのが表 2-2-4 である。ほとんどの課程で研修を受講したグループの事故・違反件数の方が少なくなっている。

表 2-2-4　研修課程別運転者千人当たり事故・違反件数（平成 15 年度）

		一般緊急課程				安管課程			
受講の有無	種類	事業所数	運転者数	件数	1000人あたり発生件数	事業所数	運転者数	件数	1000人あたり発生件数
受講	死亡	12	234	0	0.0	19	570	0	0.0
	傷害	11	223	2	9.0	18	560	1	1.8
	物損	10	223	4	17.9	17	560	0	0.0
	違反	9	218	1	4.6	16	548	3	5.5
未受講	死亡	12	1,301	0	0.0	19	3,077	0	0.0
	傷害	11	1,220	1	0.8	18	2,587	27	10.4
	物損	10	1,197	12	10.0	17	2,585	85	32.9
	違反	9	1,164	11	9.5	16	2,263	37	16.3

		貨物課程				旅客課程			
受講の有無	種類	事業所数	運転者数	件数	1000人あたり発生件数	事業所数	運転者数	件数	1000人あたり発生件数
受講	死亡	27	394	0	0.0	19	217	0	0.0
	傷害	27	394	6	15.2	19	217	1	4.6
	物損	27	394	26	66.0	19	217	18	82.9
	違反	20	291	19	65.3	16	202	0	0.0
未受講	死亡	27	961	0	0.0	19	1,685	0	0.0
	傷害	27	961	17	17.7	19	1,685	16	9.5
	物損	27	961	94	97.8	19	1,685	156	92.6
	違反	20	738	79	107.0	16	1,447	15	10.4

		一般・企業課程			
受講の有無		事業所数	運転者数	件数	1000人あたり発生件数
受講	死亡	13	1,245	1	0.8
	傷害	12	1,007	5	5.0
	物損	12	1,007	13	12.9
	違反	7	512	7	13.7
未受講	死亡	13	4,187	0	0.0
	傷害	12	4,187	16	3.8
	物損	12	4,187	165	39.4
	違反	7	1,238	185	149.4

２－７　中央研修所への要望等自由意見

調査票の最後で中央研修所の評価、意見、希望などを自由記述方式で記入依頼した。その結果が表 2-2-5 である。最も多い要望は「料金引き下げや補助制度の要望」（7 件）で、安管課程、貨物課程、旅客課程から各 2 件、一般・企業課程から 1 件出ている。具体的には「料金が高い」などと料金の引き下げを望む意見だが、中には「研修料金がもう少し安価になれば、さらに参加人数を増やすことができる」と料金引き下げが安全運転研修受講者を増やす効果があると指摘する意見もある。この他「公的な補助をもっと増やす努力を望む」と補助金の要望が見られる。

同じく 7 件と多い要望は「研修内容に関する要望」（7 件）で、安管課程から 4 件、貨物課程から 2 件、一般・企業課程から 1 件である。具体的には「添乗指導する場合の指導要領、評点のつけ方等を研修科目に入れてもらいたい」、「実車を使った技術指導をする時間を増やすべきである」、「交通事故が発生した時の対応方法を教えてほしい」、「命に対する精神教育をもっと進めてほしい」、「管理者の体験研修会等を企画してはどうか」、「雨天時の視界等の研修も取り入れてもらいたい」といった要望で、中には「研修内容が毎年同じ、やむを得ないとは思うが年によって内容を変えることも必要」と複数回受講者への配慮を望む声も見られる。

「研修内容の評価」（5 件）については、貨物課程から 4 件、一般・企業課程から 1 件である。内容としては「普段体験できないような研修が好評である」、「普通は体験できないことを体験できて良かった」、「研修内容については満足している」などで、いずれも好意的な内容である。

研修方法への要望（3 件）は「1 日の授業時間を増やして期間を短くしてほしい」、「研修日は、土・日・祭日を除いてほしい」、「出来れば 3 人程度の少人数での研修を実施してほしい」である。

「フォローアップ研修への期待」（3 件）も同じ件数で、貨物課程から 2 件と多い。内容は「グレードの高いフォローアップ研修の実施を期待している」とフォローアップ研修への期待の他、「フォローアップ研修は中央研修所で実施すると経費が嵩むので、低価格あるいは地方の安全運転センターで実施できないか」といった要望もある。

中央研修所の知名度が低いとして「知名度向上の工夫」（2 件）についての意見が出ており「知名度が低いのではないか、名称も堅く馴染みにくい、もっと広報活動を工夫すべきである」、そして「一般の人は中央研修所の存在を知らないので、自発的な広報活動の実施が必要」としている。

「研修施設への要望」（2 件）として「ＰＨＳのアンテナを設置してほしい」、「研修施設を首都圏へ建設してほしい」等がある。

その他（4 件）、「少ないスタッフでの研修は大変であり、スタッフを増やしてはどうか」、「研修時期、期間の多様化を望む」、「デイライト運動（昼間もライト点灯）を進めていて

効果をあげている、ぜひ全国ベースで取り上げてほしい」、「危険予知等意識の向上を高めるための資料や手軽な教材を望む」などがみられる。

表 2-2-5　中央研修所への自由意見要約結果

意見内容		派遣課程
料金引き下げや補助制度の要望（7件）		
	料金が高い	安管課程
	一般の人が入所しやすい手頃な料金設定と課程の検討	安管課程
	研修費用の見直しをしてほしい	貨物課程
	私企業にとって経費負担は大きい。公的な補助をもっと増やす努力を望む	貨物課程
	費用負担が大きい	旅客課程
	研修料を抑えてもらえれば、もう少し多くの運転者に研修を受けさせることができる	旅客課程
	研修料金がもう少し安価になれば、さらに参加人数を増やすこともできる	一般・企業課程
研修内容に関する要望（7件）		
	添乗指導する場合の指導要領評点のつけ方等をカリキュラムに入れてもらいたい。	安管課程
	実車を使った技術指導をする時間を増やすべきである。	安管課程
	交通事故が発生した時の対応方法を教えてほしい。	安管課程
	命に対する精神教育をもっと進めて欲しい。	安管課程
	管理者の体験研修会等を企画してはどうか。	貨物課程
	雨天時の視界等の研修も取り入れてもらいたい。	貨物課程
	研修内容が毎年同じ。やむを得ないとは思うが年によって内容を変えることも必要。	一般・企業課程
研修内容の評価（5件）		
	普段体験できないような研修が好評である。	貨物課程
	普通は体験できないことを体験できて良かった。	貨物課程
	センター研修を実施した人の事故発生率は、限りなく０に近づいている。	貨物課程
	夜間教習が役立った。	貨物課程
	研修内容については満足している。	一般・企業課程
研修方法への要望（3件）		
	1日の授業時間は増やしていいので、期間は短くしてほしい。	安管課程
	研修日は、土・日・祭日を除いてほしい。	安管課程
	出来れば３人程度の少人数での研修を実施して欲しい。	旅客課程
フォローアップ研修への期待（3件）		
	グレードの高いフォローアップ研修の実施を期待している。	一般緊急課程
	受講者の、フォローアップに大いに期待をしている。	貨物課程
	フォローアップ研修は中央研修所で実施すると経費が嵩む点が困るので、低価格あるいは地方の運転センターで実施できないか。	貨物課程
知名度向上の工夫（2件）		
	知名度が低いのではないか。名称も堅く馴染みにくい。もっと広報活動を工夫すべきである。	安管課程
	一般の人は「自動車安全運転センター中央研修所」の存在を知らないので、自発的な広報活動の実施が必要。	安管課程
研修施設への要望（2件）		
	ＰＨＳのアンテナを設置して欲しい。	貨物課程
	研修施設を首都圏へ設置して欲しい。	一般・企業課程
その他（4件）		
	少ないスタッフでの研修は大変であり、スタッフを増やしてはどうかと思う。	一般緊急課程
	研修時期、期間の多様化を望む。	一般緊急課程
	「デイライト運動」＝昼間もライト点灯=を進めていて効果をあげている。ぜひ全国ベースで取り上げて欲しい。	安管課程
	「危険予知」等意識の向上を高めるための資料や手軽な教材を望む。	一般・企業課程

第 3 章　事業所調査結果のまとめ

中央研修所に対する意見、評価、要望などを把握する目的で、中央研修所の研修生を派遣している 135 事業所を対象にアンケートを実施し、105 事業所からの回答を得た。

（1）　安全運転のための施策実施状況

平成 15 年度中に実施した安全運転のための施策として多いのは「全社的な交通安全運動」、「運転日報などの日報管理」、「日常点検」、「車両の鍵の保管・管理」などでいずれも 80%以上の事業所が実施している。特に力を入れて実施している施策として「全社的な交通安全運動」を半数近くが、「日常点検」を 4 割弱が、「運転日報などの日報管理」、「朝礼（点呼）」、「運転経歴証明書の活用」、「事故時の再教育制度」を 3 割弱があげている。

（2）　中央研修所の研修や施設への改善期待

中央研修所の研修や施設の改善案を 10 項目提示し、それぞれについて 4 段階の希望度で質問した。強く要望されているのは「特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修」、「普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修」、「研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修」、「安全運転研修のテキストや教材などの頒布」、「視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修」などである。

（3）　中央研修所の研修への期待

中央研修所の研修内容としてどのような内容を期待しているか、12 項目をあげて期待の程度を 3 段階で質問した。全体でみて期待が強いのは「急ブレーキなどの極限での危険回避運転技術の習得」、「極限状態にならないように危険を避けて運転する技術の習得」、「雪道などの滑りやすい危険道路での運転技術」、「ハイドロプレーニング現象など普通では体験できないような極限の危険状況の体験」、「現在の職務に直接役立つ運転技術」である。

（4）　研修方針に対する意見

「極限状態を体験する研修を増やすことは安全運転の役に立つ」と「危険体験より危険状態にならないことを学ぶ機会を増やす方が安全運転の役に立つ」の 2 つの意見を提示してどちらを支持するかを質問した。全体でみるとちょうど両者の中間的意見である。課程別にみると危険体験が安全の役に立つとする意見を支持する傾向にあるのは「一般・企業課程」で、逆に「一般緊急課程」は危険状態にならないことを学ぶ機会を増やす方を支持している。

中央研修所は「もっと安全運転指導者研修に精力を傾けるべきである」と「安全運転の指導者研修だけではなく一般運転者の研修にも精力を傾けるべきである」の 2 つの意見を提示してどちらを支持するかを質問した。その結果、一般運転者の研修にも精力を傾ける

べきであるとする意見の支持が強く、いずれの課程でも一般研修にも精力を傾けるべきであるとの意見支持が多い。

（5）　研修受講者と非受講者の事故・違反

中央研修所の研修を受講したグループと受講していないグループに分けて 1 人当たり事故・違反発生件数を分析した。平成 15 年度でみると傷害事故、物損事故、違反ともに研修受講者の発生件数の方が少なく、特に違反は受講しているグループはしていないグループの 3 分の 1 近い水準である。過去 4 年間合計でみても死亡事故を除いて研修を受講しているグループの事故・違反件数の方が少なく、非受講者の半分から 3 分の 1 近い水準である。

第３部　研修修了者を対象とした調査結果

第１章　研修修了者調査の概要

１－１　調査の目的

中央研修所研修修了者の中央研修所に対する意見、評価、要望などを把握する目的で修了者を対象に郵送配布郵送回収のアンケートを実施した。

１－２　調査実施の概要

１－２－１ 調査対象

調査対象者 1,869 人は、昨年度実施した研修修了者アンケートの回答者から以下により選定した。

昨年度調査では平成 13､14 年に研修課程を修了した合計 6,538 名を調査対象とし､2,970 人から回答を得たが、今年度はこの 2,970 人のうち次の①、②により対象者を選定した。

① 昨年度調査で事故・違反調査に同意した回答者 1,433 人。今年度も事故・違反調査の実施を計画しており、今年度の事故・違反調査に協力を得やすい対象者を選定した。

② 昨年度調査で自由意見として中央研修所の改善提案等を記入した回答者 436 人。今年度も積極的な意見提案を期待して設けた基準である。

１－２－２　調査項目

調査項目は次の通りである。

① 回答者属性（年齢、性別、主運転車種、運転頻度）
② 研修受講による安全運転意識、運転行動の変化
③ 研修の科目別評価、総合評価
④ 中央研修所の研修や施設への事前の期待と事後の役立ち度
⑤ 中央研修所の研修や施設への改善期待
⑥ 中央研修所の方針評価
⑦ 研修前後の事故
⑧ その他自由意見

調査に使用した調査票は、巻末（資料 2）に示した。

１－２－３　調査実施期間

調査は次の日程で実施した。

- 調査票発送　　平成 16 年 10 月 12 日（火）
- 第一次締切り　　平成 16 年 11 月 4 日（木）
- 督促状発送　　平成 16 年 11 月 10 日（水）
- 第二次締切り　　平成 16 年 11 月 24 日（水）

集計対象は、平成 16 年 11 月末日までに当自動車安全運転センターに到着した調査票とした。

１－２－４　回収状況

回収状況は表 3-1-1 に示す通りで、全体の実質回収率は 72.2%となった。

表 3-1-1　修了者調査の回収率

	発送数	宛先不明数	不明率(%)	実質配布数	回収数	実質回収率(%)
	①	②	②/①*100	③=①－②	④	④/③*100
事故・違反調査同意者	1,433	74	5.2	1,359	962	70.8
積極的自由意見記述者	436	23	5.3	413	317	76.8
修了者調査全体	1,869	97	5.2	1,772	1,279	72.2

２－２－５　調査対象課程とその略称

調査対象としている研修課程は表 3-1-2 に示す通りである。また、本報告書で使用する各研修課程の略称を同表中に示しておく。

研　修　課　程	略　称
警察関係課程	警察課程
・　警察緊急自動車運転技能者課程(普通車)(4日) ・　警察緊急自動車運転技能者課程(二輪車)(4日) ・　警察緊急自動車運転技能中堅指導者課程(普通車)(10日) ・　警察緊急自動車運転技能中堅指導者課程(二輪車)(10日) ・　交通警察上級指導者課程(3日)	
法定講習課程	法定講習課程
・　新任運転適性指導員課程(11日) ・　運転適性講習指導員課程(8日) ・　違反者・停止処分者講習指導員課程(6日) ・　高齢者講習指導員課程(4日) ・　新任運転習熟指導員課程(普通車)(7日) ・　新任運転習熟指導員課程(二輪車・普通車兼任)(11日) ・　現任運転習熟指導員課程(普通車)(4日)	
自動車教習所関係課程	教習所課程
・　新任教習指導員課程(普通車)(18日) ・　新任大型二輪教習指導員課程(5日) ・　新任大型二輪技能検定員・教習指導員課程(7日) ・　新任普通二種教習指導員・検定員課程(6日) ・　新任大型二種・普通二種教習指導員・検定員課程(12日) ・　届出教習所指導員課程(普通車)(5日)	
一般課程	
・　一般緊急自動車運転技能者課程(4日)	一般緊急課程
・　消防・救急緊急自動車運転技能者課程(4日)	消防緊急課程
・　安全運転実技指導員課程	安全指導員課程
・　安全運転管理者課程(5日) ・　安全運転管理者課程(4日)	安管４・５日課程
・　貨物自動車運転者課程(大型車)　(4日) ・　貨物自動車運転者課程(普通車)　(4日)	貨物大型・普通課程
・　旅客自動車運転者課程(バス)(4日)	旅客課程
・　一般・企業運転者課程(普通車)(4日) ・　一般・企業運転者課程(普通車)(3日)	一般・企業３・４日課程
・　一般・企業運転者課程(普通車)(2日) ・　一般・企業運転者課程(普通車)(1日) ・　一般・企業運転者課程(二輪車)(1日)	一般・企業二輪・１・２日課程
・　青少年運転指導者課程(普通車)	青少年指導者課程
・　青少年運転者課程(普通車)(2日) ・　青少年運転者課程(普通車)(1日) ・　青少年運転者課程(二輪車)(1日)	青少年二輪・１・２日課程

表 3-1-2　調査対象の研修課程とその略称

第２章　調査結果

２－１　回答者の属性と運転実態

２－１－１　研修課程別人数

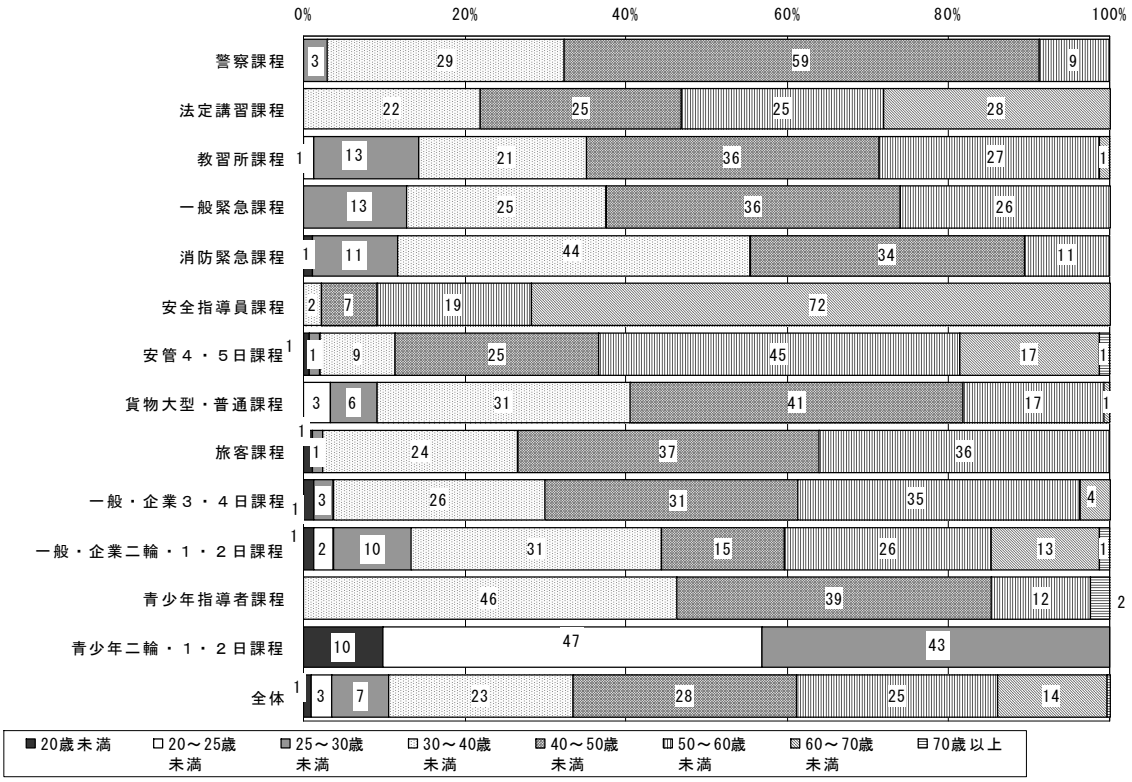
全回答者 1,279 人中男性が 1,229 人（96%）とほとんどで、女性は 34 人（3%）と少ない。女性が多いのは一般・企業二輪・１・２日課程（女性が 22 人、本課程の回答者全体の 13%）、教習所課程（同 10 人、12%）、青少年二輪・１・２日課程（同 9 人、18%）である（表 3-2-1）。

表 3-2-1　調査対象者の研修課程別人数

	男性	女性	全体
警察課程	34	0	34
法定講習課程	93	3	96
教習所課程	67	10	77
一般緊急課程	157	0	157
消防緊急課程	94	0	94
安全指導員課程	126	5	131
安管４・５日課程	150	0	150
貨物大型・普通課程	121	0	121
旅客課程	83	0	83
一般・企業３・４日課程	79	1	80
一般・企業二輪・１・２日課程	142	22	164
青少年指導者課程	41	0	41
青少年二輪・１・２日課程	42	9	51
全体	1,229	50	1,279

２－１－２　年齢

年齢層で多いのは 40～50 歳未満で 28%、次いで 50～60 歳未満が 25%、30～40 歳未満が 23%である。50 歳以上の高年齢層が多いのは安全指導員課程（50 歳以上が 91%）、安管４・５日課程（同 63%）、法定講習課程（同 53%）などである。青少年二輪・１・２日課程は 25 歳未満の若い層が多く、25 歳未満が 57%を占める（図 3-2-1）。

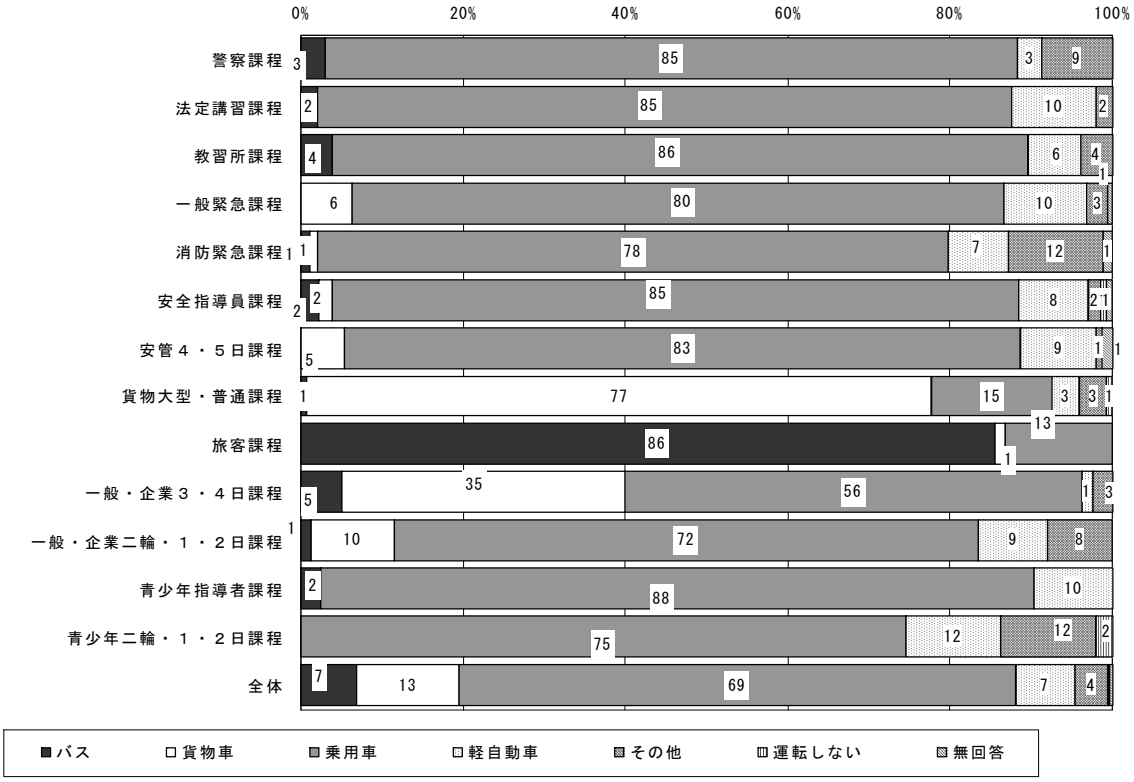


	20歳未満	20～25歳未満	25～30歳未満	30～40歳未満	40～50歳未満	50～60歳未満	60～70歳未満	70歳以上	全体
警察課程	0	0	1	10	20	3	0	0	34
法定講習課程	0	0	0	21	24	24	27	0	96
教習所課程	0	1	10	16	28	21	1	0	77
一般緊急課程	0	0	20	39	57	41	0	0	157
消防緊急課程	1	0	10	41	32	10	0	0	94
安全指導員課程	0	0	0	3	9	25	94	0	131
安管4･5日課程	1	0	2	14	38	67	26	2	150
貨物大型･普通課程	0	4	7	38	50	21	1	0	121
旅客課程	1	0	1	20	31	30	0	0	83
一般･企業3･4日課程	1	0	2	21	25	28	3	0	80
一般･企業二輪･1･2日課程	2	4	16	51	25	42	22	2	164
青少年指導者課程	0	0	0	19	16	5	0	1	41
青少年二輪･1･2日課程	5	24	22	0	0	0	0	0	51
全体	11	33	91	293	355	317	174	5	1,279

図 3-2-1　年齢

２－１－３　主な運転車種

主に運転する車種を１つだけあげる方法で質問した。全体で最も多いのは乗用車(69%)、次いで「貨物車」（13%）である。受講した課程別にみると、ほとんどの課程で乗用車が最も多いが、貨物大型・普通課程では貨物車が、旅客課程ではバスが最も多い（図 3-2-2)。

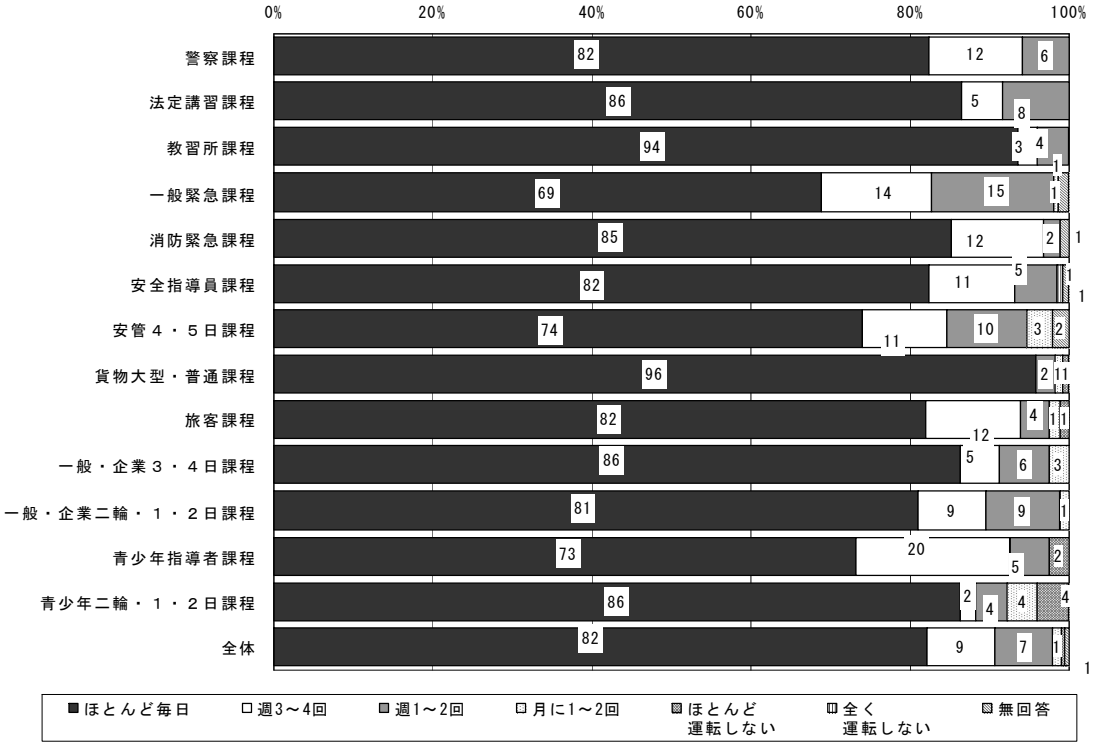


	バス	貨物車	乗用車（軽除く）	軽自動車	その他	運転しない	無回答	全体
警察課程	1	0	29	1	3	0	0	34
法定講習課程	2	0	82	10	2	0	0	96
教習所課程	3	0	66	5	3	0	0	77
一般緊急課程	0	10	126	16	4	0	1	157
消防緊急課程	1	1	73	7	11	0	1	94
安全指導員課程	3	2	111	11	2	1	1	131
安管4･5日課程	0	8	125	14	1	0	2	150
貨物大型･普通課程	1	93	18	4	4	1	0	121
旅客課程	71	1	11	0	0	0	0	83
一般･企業3･4日課程	4	28	45	1	2	0	0	80
一般･企業二輪･1･2日課程	2	17	118	14	13	0	0	164
青少年指導者課程	1	0	36	4	0	0	0	41
青少年二輪･1･2日課程	0	0	38	6	6	1	0	51
全体	89	160	878	93	51	3	5	1,279

図 3-2-2　主な運転車種

２－１－４　運転頻度

運転頻度は「ほとんど毎日」が 82%、「週 3～4 回」が 9%、「週 1～2 回」が 7%で、週に１回以上運転する運転者が 98%になる。課程別にみると、いずれの課程でも「ほとんど毎日」が最も多いが、一般緊急課程では「ほとんど毎日」が 69%、青少年指導者課程では 73%、安管４・５日課程では 74%と比較的毎日運転する比率が低い（図 3-2-3）。

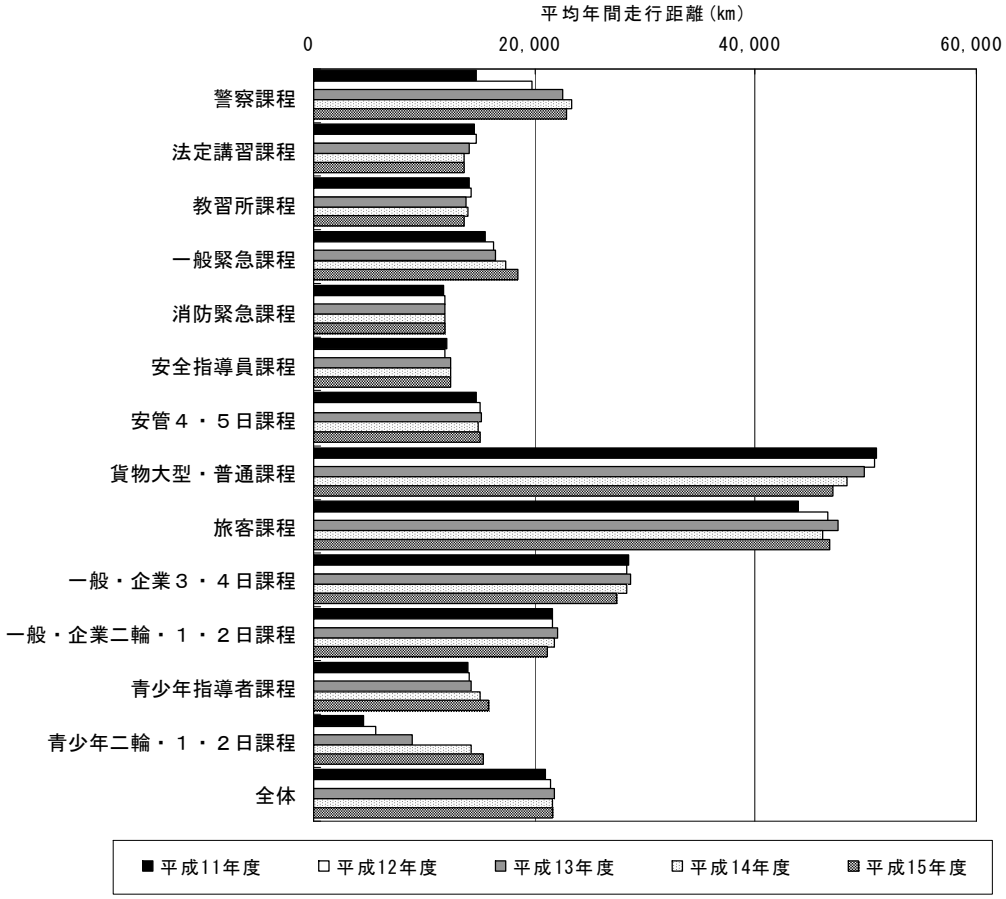


	ほとんど毎日	週3～4回	週1～2回	月に1～2回	ほとんど運転しない	全く運転しない	無回答	全体
警察課程	28	4	2	0	0	0	0	34
法定講習課程	83	5	8	0	0	0	0	96
教習所課程	72	2	3	0	0	0	0	77
一般緊急課程	108	22	24	1	0	0	2	157
消防緊急課程	80	11	2	0	0	0	1	94
安全指導員課程	108	14	7	0	0	1	1	131
安管4･5日課程	111	16	15	5	0	0	3	150
貨物大型･普通課程	116	0	3	1	1	0	0	121
旅客課程	68	10	3	1	1	0	0	83
一般･企業3･4日課程	69	4	5	2	0	0	0	80
一般･企業二輪･1･2日課程	133	14	15	2	0	0	0	164
青少年指導者課程	30	8	2	0	1	0	0	41
青少年二輪･1･2日課程	44	1	2	2	2	0	0	51
全体	1,050	111	91	14	5	1	7	1,279

図 3-2-3　運転頻度

２－１－５　年間走行距離

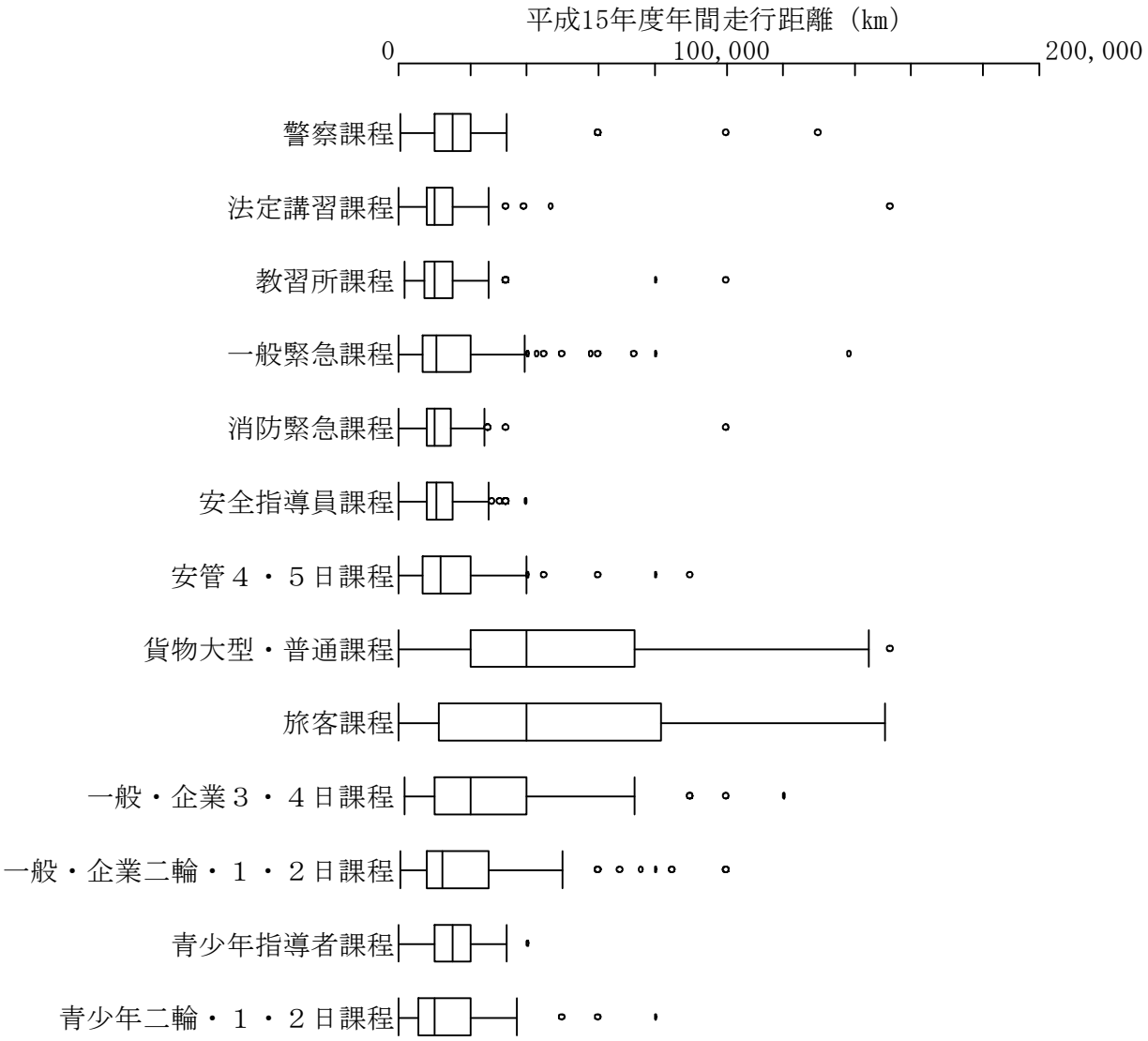
全体の年間走行距離は平成 11 年から 15 年にかけてほとんど変化はなく、数%の変動範囲である。課程別の走行距離は差が大きく、平成 15 年の走行距離でみると、貨物大型・普通課程、旅客課程が 4 万 7 千kmと特に長く、以下、一般・企業３・４日課程が 2 万 7 千km、警察課程が 2 万 3 千km、一般・企業二輪・１・２日課程が 2 万 1 千kmと続いている（図 3-2-4）。



	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
警察課程	14,774	19,791	22,554	23,371	22,921
法定講習課程	14,517	14,779	14,144	13,661	13,585
教習所課程	14,063	14,326	13,853	13,925	13,642
一般緊急課程	15,517	16,262	16,522	17,442	18,532
消防緊急課程	11,789	11,917	11,847	11,965	11,923
安全指導員課程	12,018	11,952	12,338	12,372	12,396
安管4･5日課程	14,695	15,049	15,131	14,960	15,116
貨物大型･普通課程	50,896	50,783	49,836	48,175	47,072
旅客課程	43,873	46,550	47,519	46,014	46,761
一般･企業3･4日課程	28,563	28,373	28,671	28,421	27,394
一般･企業二輪･1･2日課程	21,584	21,667	22,068	21,716	21,129
青少年指導者課程	13,907	14,059	14,312	15,046	15,849
青少年二輪･1･2日課程	4,569	5,616	8,935	14,182	15,374
全体	20,939	21,433	21,705	21,695	21,693

図 3-2-4　年間走行距離

平成 15 年度の走行距離を図 3-2-5 に示す。図にみるように旅客課程と貨物大型・普通課程で大きく、また、バラツキが大きくなっており、両課程の受講者の走行距離に個人差が大きい。この他、一般・企業３・４日課程についても比較的個人差が大きい課程である。



注：長方形の中の縦棒が中央値を、長方形の下端が 25 パーセンタイル値、上端が 75 パーセンタイル値を表している。したがって箱の範囲に全体の 50%が分布していることになる。長方形の左右の水平線の広がり（ひげ）は正規分布の場合、全体の 99.3 パーセントが含まれる範囲である。○印の点は、ひげの外側にあるデータの分布である。なお、この図では 20 万km以上の分布は省略している。

図 3-2-5　平成 15 年度の走行距離の分布（箱ひげ図）

２－１－６　研修の受講回数

平成15年度以降の中央研修所及び他施設の安全運転のための研修受講経験を質問した。全体で中央研修所の受講回数をみると1回が12%、2回が2%、3回以上が1%で、合計15%となり、平成15年度以降、15%が再度中央研修所の研修を受講している。中央研修所以外の研修を1回受講したのが16%、2回が7%、3回以上が2%と、合計25%が平成15年度以降に他の研修施設の安全運転に関する研修を受講している。

課程別にみて中央研修所の再受講者率が高いのは、教習所課程（再受講者比率が30%）、一般・企業３・４日課程（同21%）、貨物大型・普通課程(同20%)などである。中央研修所の再受講者比率が低いのは安管４・５日課程（再受講者比率が5%）、旅客課程（同9%）、消防緊急課程（同10%）などである。

中央研修所以外の研修施設の再受講者比率が高いのは安管４・５日課程（再受講者比率が43%）、一般・企業３・４日課程（同34%）、貨物大型・普通課程（同28%）などで、再受講者比率が低いのは消防緊急課程（同14%）、青少年二輪・１・２日課程（同16%）、教習所課程（同17%）などである（図3-2-6）。

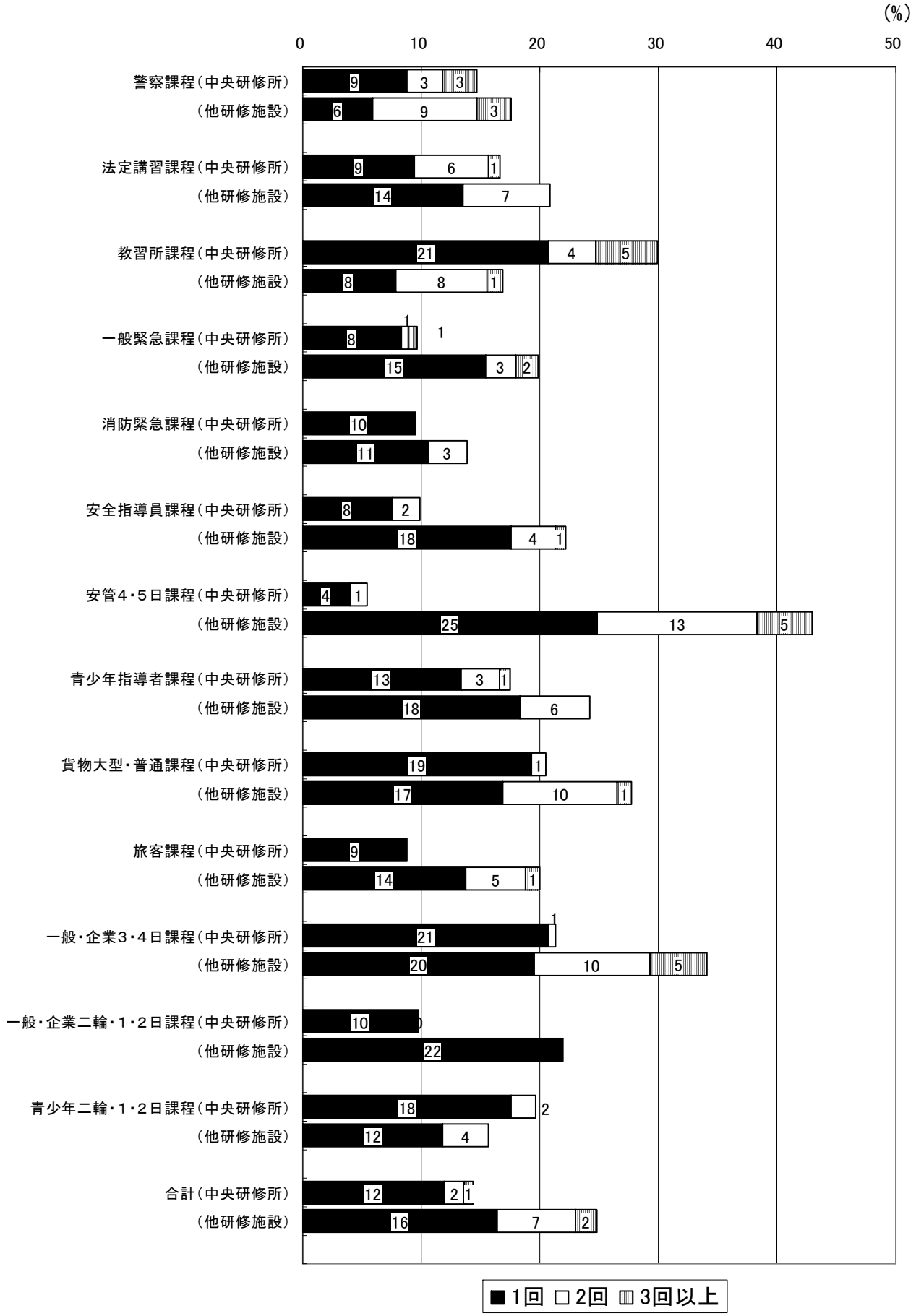


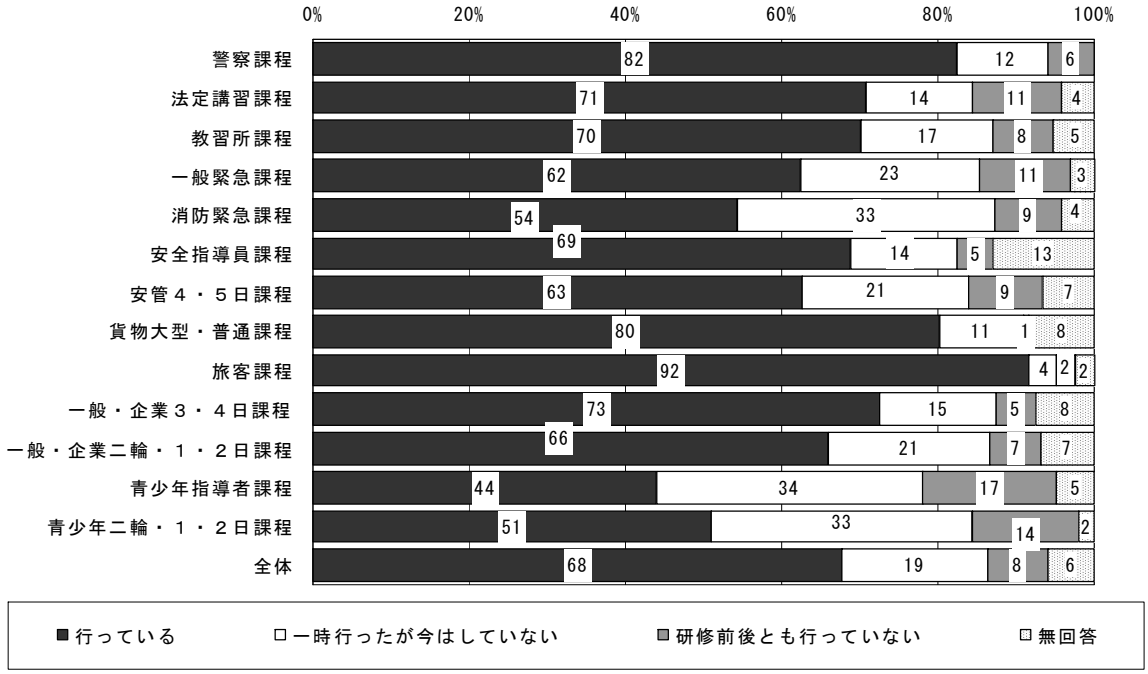
図 3-2-6　研修経験回数別比率

２－２　研修受講による安全運転意識、運転行動の変化

研修で教示された運転行動の継続状況を「現在も行っている」、「研修後、一時は行っていたが現在は行っていない」、「研修前も研修後も行っていない」の３つの選択肢で質問した。

２－２－１　運転前の車両点検

「運転する前に車両点検を１箇所でも実施する」について、現在も行っていると回答した者は 68%、一時行っていたが現在は行っていないが 19%、行っていないが 8%である。課程別にみて現在も行っている比率が高いのは旅客課程（92%）、警察課程（82%）、貨物大型・普通課程（80%）などである。逆に行っている比率が低いのは青少年指導者課程（44%）、青少年二輪・１・２日課程（51%）、消防緊急課程（54%）などである（図 3-2-7）。

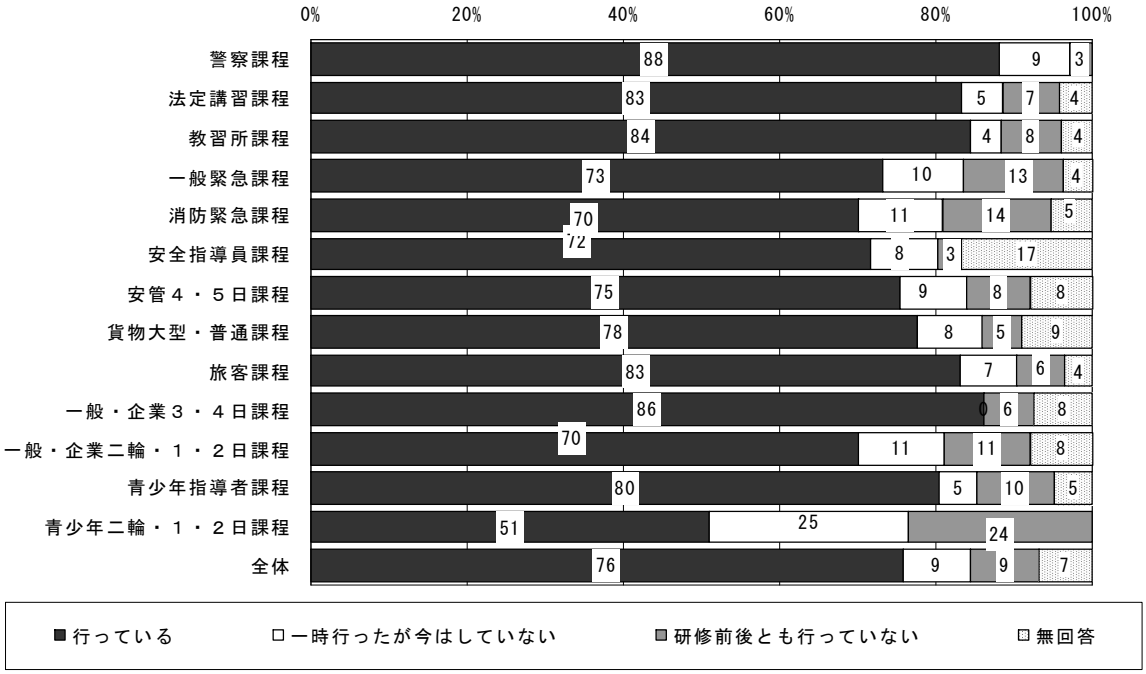


	行っている	一時行ったが今はしていない	研修前後とも行っていない	無回答	全体
警察課程	28	4	2	0	34
法定講習課程	68	13	11	4	96
教習所課程	54	13	6	4	77
一般緊急課程	98	36	18	5	157
消防緊急課程	51	31	8	4	94
安全指導員課程	90	18	6	17	131
安管4･5日課程	94	32	14	10	150
貨物大型･普通課程	97	13	1	10	121
旅客課程	76	3	2	2	83
一般･企業3･4日課程	58	12	4	6	80
一般･企業二輪･1･2日課程	108	34	11	11	164
青少年指導者課程	18	14	7	2	41
青少年二輪･1･2日課程	26	17	7	1	51
全体	866	240	97	76	1,279

図 3-2-7　運転前の点検実行状況

２－２－２　運転時の体調への気配り

「運転する前に自分の体調を心配りする」について、現在も行っていると回答した者は76%、一時行っていたが現在は行っていないが 9%、行っていないが 9%である。課程別にみて現在も行っている比率が高いのは警察課程(88%)、一般･企業３・４日課程(86%)、教習所課程（84%）などである。逆に行っている比率が低いのは青少年二輪・１・２日課程（51%)、一般・企業二輪・１・２日課程（70%)、消防緊急課程（70%）などである（図3-2-8)。

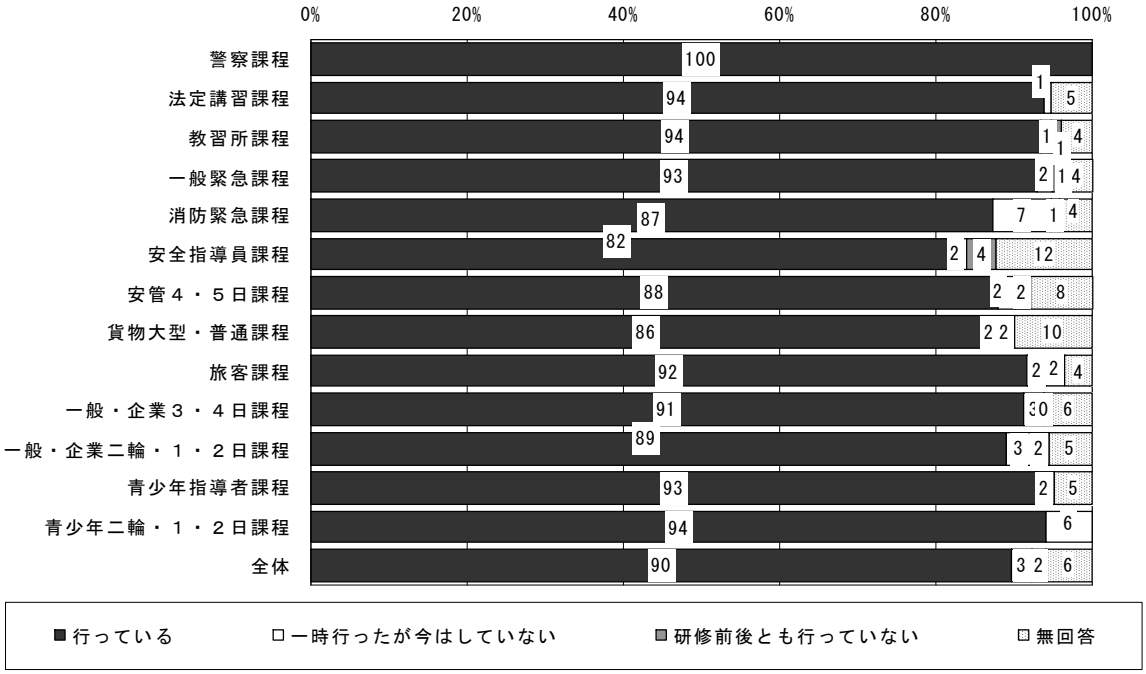


	行っている	一時行ったが今はしていない	研修前後とも行っていない	無回答	全体
警察課程	30	3	1	0	34
法定講習課程	80	5	7	4	96
教習所課程	65	3	6	3	77
一般緊急課程	115	16	20	6	157
消防緊急課程	66	10	13	5	94
安全指導員課程	94	11	4	22	131
安管4･5日課程	113	13	12	12	150
貨物大型･普通課程	94	10	6	11	121
旅客課程	69	6	5	3	83
一般･企業3･4日課程	69	0	5	6	80
一般･企業二輪･1･2日課程	115	18	18	13	164
青少年指導者課程	33	2	4	2	41
青少年二輪･1･2日課程	26	13	12	0	51
全体	969	110	113	87	1,279

図 3-2-8　運転時の体調への気配り実行状況

２－２－３　右左折するときには目視確認する

「右左折時には、ミラーのほか、目視確認を行う」について、現在も行っていると回答した者は 90%、一時行っていたが現在は行っていないが 3%、行っていないが 2%である。課程別にみて現在も行っている比率が高いのは警察課程（100%）、青少年二輪・１・２日課程（94%）、法定講習課程（94%）、教習所課程（94%）などである。逆に行っている比率が低いのは安全指導員課程（82%）、貨物大型・普通課程（86%）、消防緊急課程（87%）などである（図 3-2-9）。

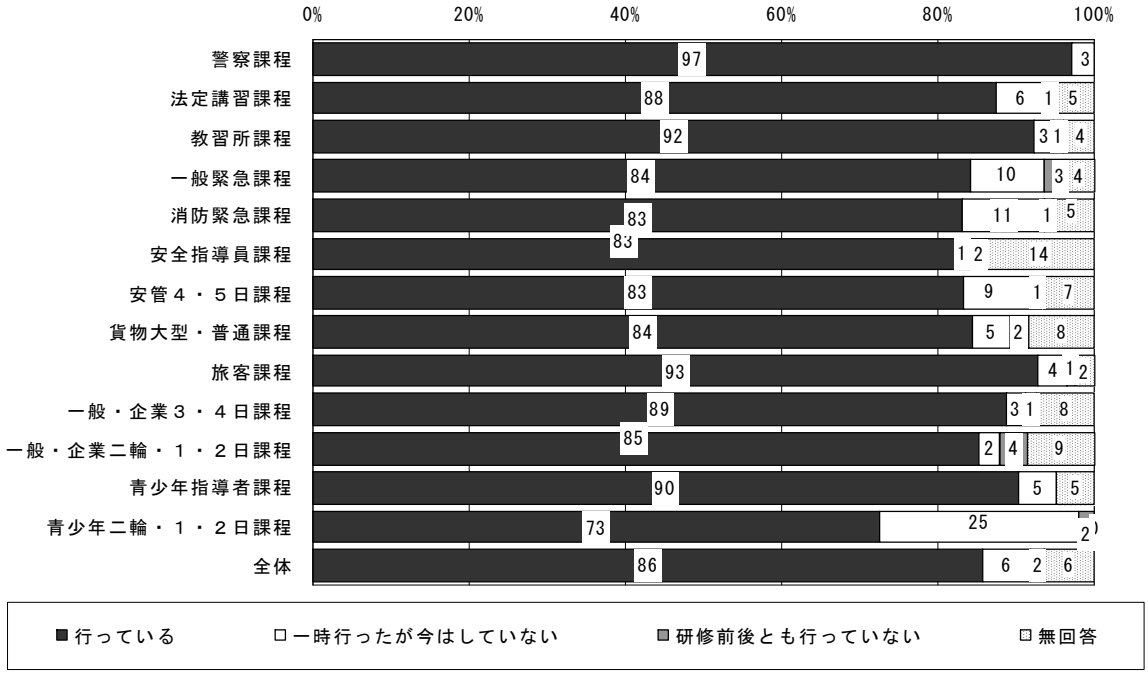


	行っている	一時行ったが今はしていない	研修前後とも行っていない	無回答	全体
警察課程	34	0	0	0	34
法定講習課程	90	1	0	5	96
教習所課程	72	1	1	3	77
一般緊急課程	146	3	2	6	157
消防緊急課程	82	7	1	4	94
安全指導員課程	107	3	5	16	131
安管4･5日課程	132	3	3	12	150
貨物大型･普通課程	104	2	3	12	121
旅客課程	76	2	2	3	83
一般･企業3･4日課程	73	2	0	5	80
一般･企業二輪･1･2日課程	146	5	4	9	164
青少年指導者課程	38	0	1	2	41
青少年二輪･1･2日課程	48	3	0	0	51
全体	1,148	32	22	77	1,279

図 3-2-9　右左折時の目視確認実行状況

２－２－４　あせった運転をしないように注意する

「イライラやあせりの気持ちで運転することのないように注意する」について、現在も行っていると回答した者は 86%、一時行っていたが現在は行っていないが 6%、行っていないが 2%である。課程別にみて現在も行っている比率が高いのは警察課程（97%）、旅客課程（93%）、教習所課程（92%）などである。逆に行っている比率が低いのは青少年二輪・１・２日課程（73%）、消防緊急課程（83%）、安全指導員課程（83%）などである（図 3-2-10）。

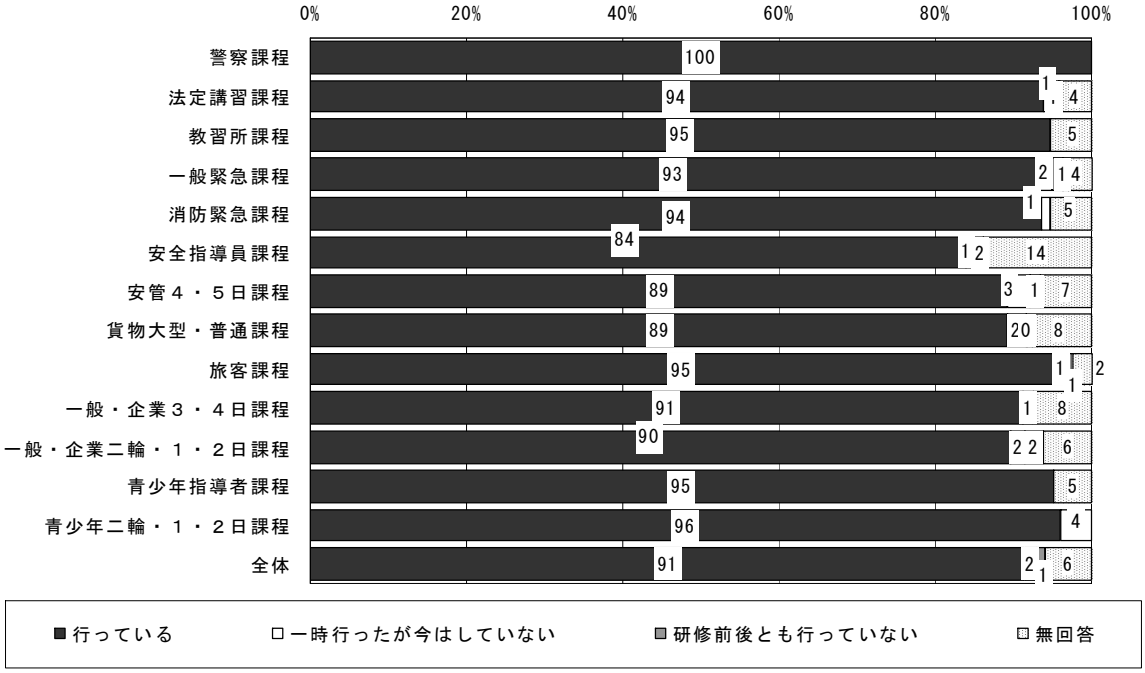


	行っている	一時行ったが今はしていない	研修前後とも行っていない	無回答	全体
警察課程	33	1	0	0	34
法定講習課程	84	6	1	5	96
教習所課程	71	2	1	3	77
一般緊急課程	132	15	4	6	157
消防緊急課程	78	10	1	5	94
安全指導員課程	109	1	3	18	131
安管4･5日課程	125	13	2	10	150
貨物大型･普通課程	102	6	3	10	121
旅客課程	77	3	1	2	83
一般･企業3･4日課程	71	2	1	6	80
一般･企業二輪･1･2日課程	140	4	6	14	164
青少年指導者課程	37	2	0	2	41
青少年二輪･1･2日課程	37	13	1	0	51
全体	1,096	78	24	81	1,279

図 3-2-10　あせった運転をしないように注意の実行状況

２－２－５　天候や路面に応じたブレーキに注意する

「天候や路面変化によりスピードやブレーキの踏み方に注意する」について、現在も行っていると回答した者は 91%、一時行っていたが現在は行っていないが 2%、行っていないが 1%である。課程別にみて現在も行っている比率が高いのは警察課程（100%）、青少年二輪・１・２日課程（96%）、旅客課程（95%）、青少年指導者課程（95%）、教習所課程（95%）などである。逆に行っている比率が低いのは安全指導員課程（84%）、貨物大型・普通課程（89%）、安管４・５日課程（89%）などであるが、いずれも 8 割を超える極めて高い実行率である（図 3-2-11）。

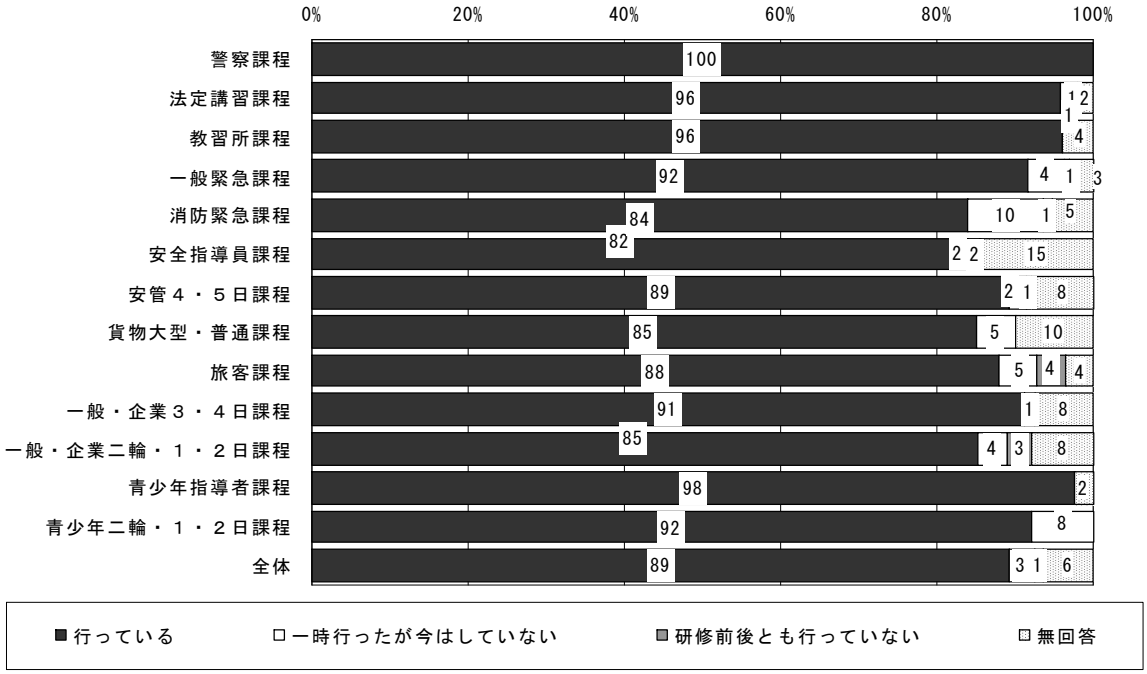


	行っている	一時行ったが今はしていない	研修前後とも行っていない	無回答	全体
警察課程	34	0	0	0	34
法定講習課程	90	1	1	4	96
教習所課程	73	0	0	4	77
一般緊急課程	146	3	2	6	157
消防緊急課程	88	1	0	5	94
安全指導員課程	110	1	2	18	131
安管4･5日課程	134	4	2	10	150
貨物大型･普通課程	108	3	0	10	121
旅客課程	79	1	1	2	83
一般･企業3･4日課程	73	1	0	6	80
一般･企業二輪･1･2日課程	147	3	4	10	164
青少年指導者課程	39	0	0	2	41
青少年二輪･1･2日課程	49	2	0	0	51
全体	1,170	20	12	77	1,279

図 3-2-11　天候や路面に応じたブレーキの実行状況

２－２－６　他車にヒヤリ・ハットさせないようにする

「運転中は、他車、歩行者等に対してヒヤリ・ハットさせないように心掛ける」について、現在も行っていると回答した者は89%、一時行っていたが現在は行っていないが3%、行っていないが 1%である。課程別にみて現在も行っている比率が高いのは警察課程（100%）、青少年指導者課程（98%）、教習所課程（96%）、法定講習課程（96%）などである。逆に行っている比率が低いのは安全指導員課程（82%）、消防緊急課程（84%）、貨物大型・普通課程（85%）などである（図 3-2-12）。

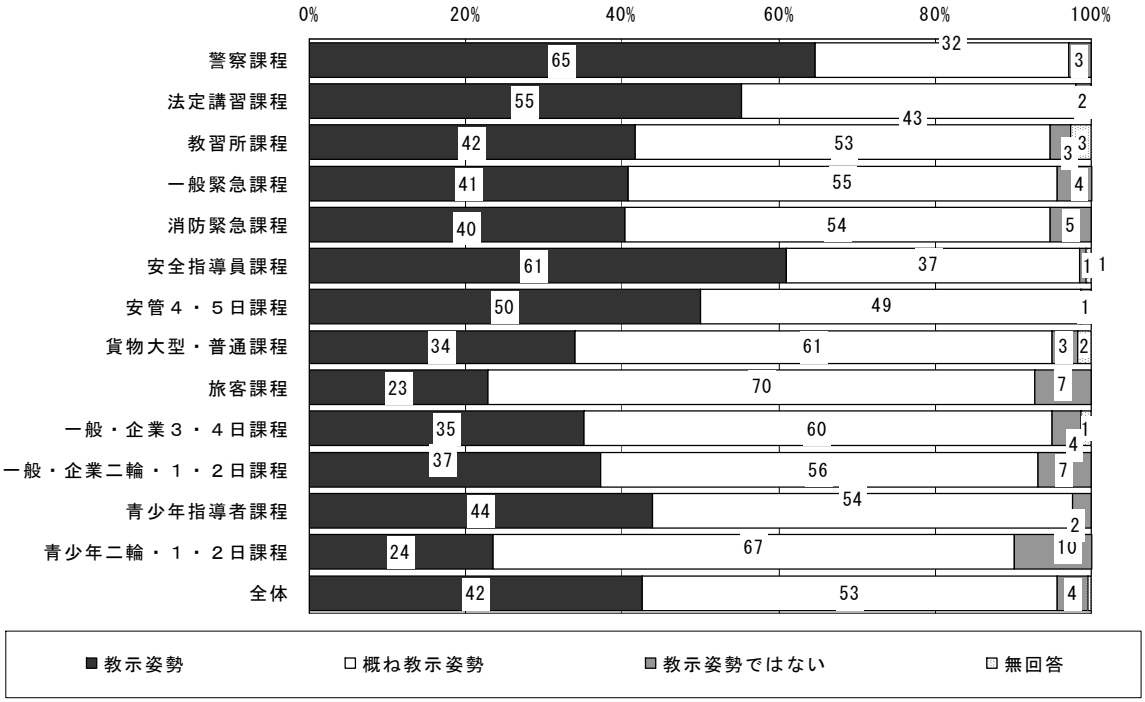


	行っている	一時行ったが今はしていない	研修前後とも行っていない	無回答	全体
警察課程	34	0	0	0	34
法定講習課程	92	1	1	2	96
教習所課程	74	0	0	3	77
一般緊急課程	144	7	1	5	157
消防緊急課程	79	9	1	5	94
安全指導員課程	108	2	2	19	131
安管4･5日課程	134	3	1	12	150
貨物大型･普通課程	103	6	0	12	121
旅客課程	73	4	3	3	83
一般･企業3･4日課程	73	1	0	6	80
一般･企業二輪･1･2日課程	140	6	5	13	164
青少年指導者課程	40	0	0	1	41
青少年二輪･1･2日課程	47	4	0	0	51
全体	1,141	43	14	81	1,279

図 3-2-12　他車にヒヤリ・ハットさせないようにすることの実行状況

２－２－７　教示された運転姿勢の維持

研修で教示を受けた運転姿勢は現在も維持できているかを質問した。「教示を受けた運転姿勢を続けている」は 42%、「おおむね教示を受けた運転姿勢を続けている」が 53%、「教示を受けた運転姿勢を続けていない」はわずかに 4%に過ぎない。課程別にみて現在も教示を受けた姿勢を続けている比率が高いのは警察課程（65%）、安全指導員課程（61%）、法定講習課程（55%）などである。逆に行っている比率が低いのは旅客課程（23%）、青少年二輪・１・２日課程（24%）、貨物大型・普通課程（34%）などである（図 3-2-13）。



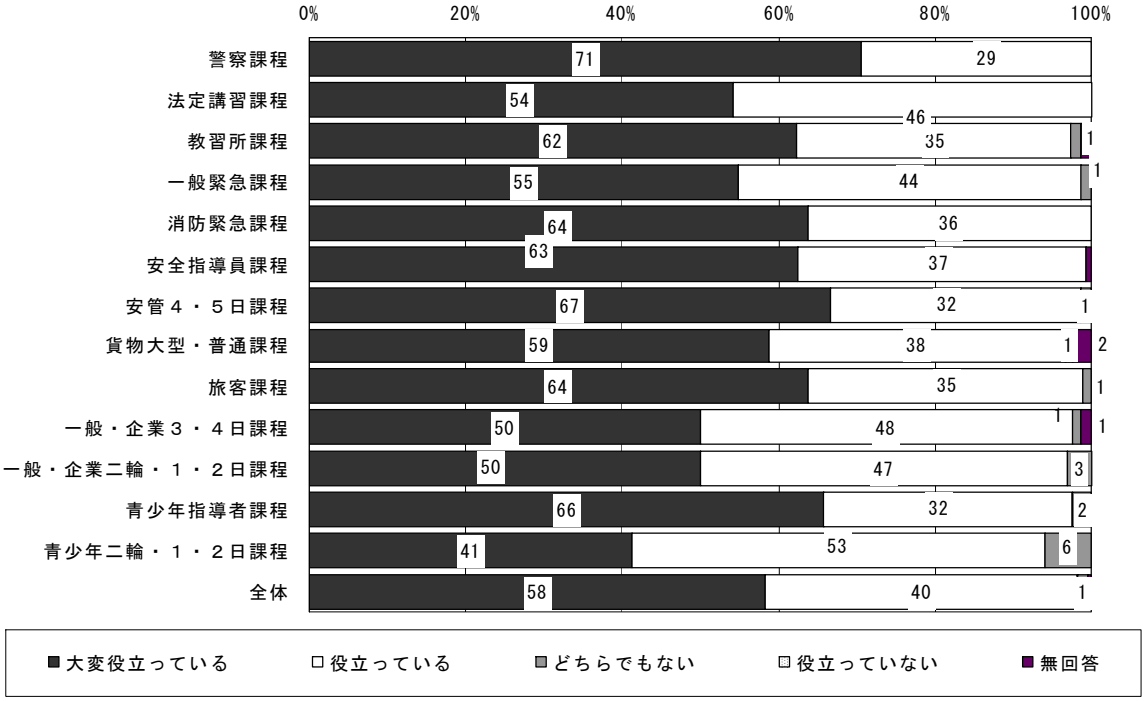
	教示姿勢	概ね教示姿勢	教示姿勢ではない	無回答	全体
警察課程	22	11	1	0	34
法定講習課程	53	41	2	0	96
教習所課程	32	41	2	2	77
一般緊急課程	64	86	7	0	157
消防緊急課程	38	51	5	0	94
安全指導員課程	80	49	1	1	131
安管4･5日課程	75	73	2	0	150
貨物大型･普通課程	41	74	4	2	121
旅客課程	19	58	6	0	83
一般･企業3･4日課程	28	48	3	1	80
一般･企業二輪･1･2日課程	61	92	11	0	164
青少年指導者課程	18	22	1	0	41
青少年二輪･1･2日課程	12	34	5	0	51
全体	543	680	50	6	1,279

図 3-2-13　教示された運転姿勢の維持状況

２－３　研修の評価

２－３－１　研修の役立ち度

「研修で教えられたことは現在でも安全運転に役立っていると思いますか」と質問した結果、「大変役に立っている」が 58%、「役に立っている」が 40%で、役に立ったとの評価が 98%に達する。「どちらとも言えない」は 1%、「役に立っていない」とする修了者は皆無である。課程別にみて「大変役に立っている」とする比率が高いのは警察課程（71%）、安管４・５日課程（67%）、青少年指導者課程（66%）などである。「大変役に立っている」とする比率が低いのは青少年二輪・１・２日課程（41%）、一般・企業二輪・１・２日課程（50%）、一般・企業３・４日課程（50%）などであるが、これに「役に立っている」を加えるといずれも 94～98%と高水準の評価である（図 3-2-14）。



	大変役立っている	役立っている	どちらでもない	役立っていない	無回答	全体
警察課程	24	10	0	0	0	34
法定講習課程	52	44	0	0	0	96
教習所課程	48	27	1	0	1	77
一般緊急課程	86	69	2	0	0	157
消防緊急課程	60	34	0	0	0	94
安全指導員課程	82	48	0	0	1	131
安管4･5日課程	100	48	2	0	0	150
貨物大型･普通課程	71	46	1	0	3	121
旅客課程	53	29	1	0	0	83
一般･企業3･4日課程	40	38	1	0	1	80
一般･企業二輪･1･2日課程	82	77	5	0	0	164
青少年指導者課程	27	13	1	0	0	41
青少年二輪･1･2日課程	21	27	3	0	0	51
全体	746	510	17	0	6	1,279

図 3-2-14　研修の役立ち度

２－３－２　研修科目別評価

研修科目別に役立ち度を「役に立っている」、「多少は役に立っている」、「どちらとも言えない」、「役立っていない」、「覚えていない」の選択肢で質問した。ここでは「役立っている」に 4 点、「多少は役立っている」に 3 点、「どちらとも言えない」に 2 点、「役立っていない」に 1 点を与えて評価点を算出し分析していく。なお「覚えていない」は評価点集計の対象外としている。

全体でみると評価点が高いのは危険予測と危険回避（評価点 3.77）、ブレーキング（同 3.71）、夜間研修・夜間特性（同 3.71）、基本走行（運転姿勢）(同 3.69)、狭隘路走行・バック走行（同 3.58）などでいずれも実技研修である。逆に評価点が低いのは集団討議法（評価点 2.89）、交通教育概論（同 3.07）、青少年運転者の特性（同 3.15）、安全運転理論（同 3.16）、貨物輸送の現状と運転者の役割（同 3.20）などで、いずれも理論研修科目である。ただし、いずれも評価点が 3 前後あるいはそれを超えており、「多少は役立っている」の 3 点前後あるいはそれ以上であり、役に立っているとの評価である。理論研修の中で評価点が高いのは車両の特性と限界（評価点 3.38）、交通社会と旅客自動車（同 3.37）、安全運転と安全管理（同 3.35）である（表 3-2-2、図 3-2-15）。

警察課程で評価が高いのはブレーキング（評価点 3.88）、夜間研修・夜間特性（同 3.88）、基本走行（運転姿勢）（同 3.82）、緊急走行（同 3.78）、スラローム走行（同 3.76）などである。一般緊急課程では基本走行（運転姿勢）（評価点 3.74）、夜間研修・夜間特性（同 3.67）、ブレーキング（同 3.66）、スキッド走行（車両の限界）（同 3.42）、緊急走行（同 3.35）などの評価が高い。消防緊急課程ではブレーキング（評価点 3.80）、夜間研修・夜間特性（同 3.80）、緊急走行（同 3.73）、基本走行（運転姿勢）（同 3.71）、安全補助要領（同 3.58）などの評価が高い。なお、この 3 課程いずれでも上位 5 位以内の科目は実技研修である（図 3-2-16）。

表 3-2-2　研修科目別役立ち度評価点

	研修科目	警察課程	法定講習課程	教習所課程	一般緊急課程	消防緊急課程	安全指導員課程	安管4・5日課程	貨物大型・普通課程	旅客課程	一般・企業3・4日課程	一般・企業二輪・1・2日課程	青少年指導者課程	青少年二輪・1・2日課程	全体
実技研修	危険予測と危険回避						3.77								3.77
	ブレーキング	3.88	3.67	3.68	3.66	3.80	3.78	3.73	3.73	3.81	3.56	3.63	3.85	3.69	3.71
	夜間研修・夜間特性	3.88	3.69	3.67	3.67	3.80	3.75	3.68	3.77	3.76	3.58		3.53		3.71
	基本走行（運転姿勢）	3.82	3.67	3.62	3.74	3.71	3.84	3.84	3.63	3.63	3.72	3.58	3.73	3.33	3.69
	狭隘路走行・バック走行	3.68				3.54									3.58
	緊急走行	3.78			3.35	3.73									3.53
	日常点検（車両管理）	3.62	3.51	3.55	3.34	3.50	3.70	3.37	3.52	3.76	3.58	3.48	3.38	2.96	3.49
	スキッド走行（車両の限界）	3.71	3.44	3.35	3.42	3.52	3.49	3.47	3.50	3.71	3.47	3.41	3.60	3.37	3.48
	運転実技指導実習							3.46							3.46
	ハイドロプレーニング現象体験	3.52			3.30	3.47	3.52		3.45	3.53	3.38		3.39		3.43
	高速周回路走行	3.53	3.40	3.33	3.27	3.40	3.50		3.29	3.58	3.28		3.29		3.38
	スラローム走行	3.76			3.28	3.45	3.42				3.30	3.39	3.25	3.29	3.37
	安全補助要領	3.48			3.15	3.58									3.34
	コーナリングと悪路走行								3.23						3.23
理論研修	車両の特性と限界	3.50	3.43	3.31	3.28	3.49	3.44	3.30	3.39	3.47	3.54	3.34	3.39	3.14	3.38
	交通社会と旅客自動車									3.37					3.37
	安全運転と安全管理							3.35							3.35
	交通危険学	3.41	3.37	3.36	3.14	3.40	3.39	3.28	3.34	3.44	3.48	3.25	3.28	3.19	3.32
	運転適性	3.38	3.41	3.16	2.97	3.11	3.44	3.22	3.14	3.38	3.53	3.28	3.05	3.00	3.23
	安全運転管理者の使命及び業務基準							3.23							3.23
	生理的条件と安全運転	3.27	3.35	3.14	3.02	3.18	3.33		3.15	3.35	3.33		3.00		3.21
	貨物輸送の現状と運転者の役割								3.20						3.20
	安全運転理論						3.31		3.04				3.03		3.16
	青少年運転者の特性												3.15		3.15
	交通教育概論						3.07								3.07
	集団討議法							2.89							2.89

注：空欄は当該課程で実施していない研修科目である。

安全指導員課程では基本走行（運転姿勢）（評価点 3.84）、ブレーキング(同 3.78)、危険予測と危険回避（同 3.77）、夜間研修・夜間特性（同 3.75）、日常点検（車両管理）（同 3.70）の評価が高い。安管４・５日課程では基本走行（運転姿勢）（評価点 3.84）、ブレーキング（同 3.73）、夜間研修・夜間特性（同 3.68）、スキッド走行（車両の限界）（同 3.47）、運転実技指導実習（同 3.46）等の評価が高い。青少年指導者課程ではブレーキング（評価点 3.85）、基本走行（運転姿勢）（同 3.73）、スキッド走行（車両の限界）（同 3.60）、夜間研修・夜間特性（同 3.53）、ハイドロプレーニング現象体験（同 3.39）などの評価が高い（図 3-2-18）。

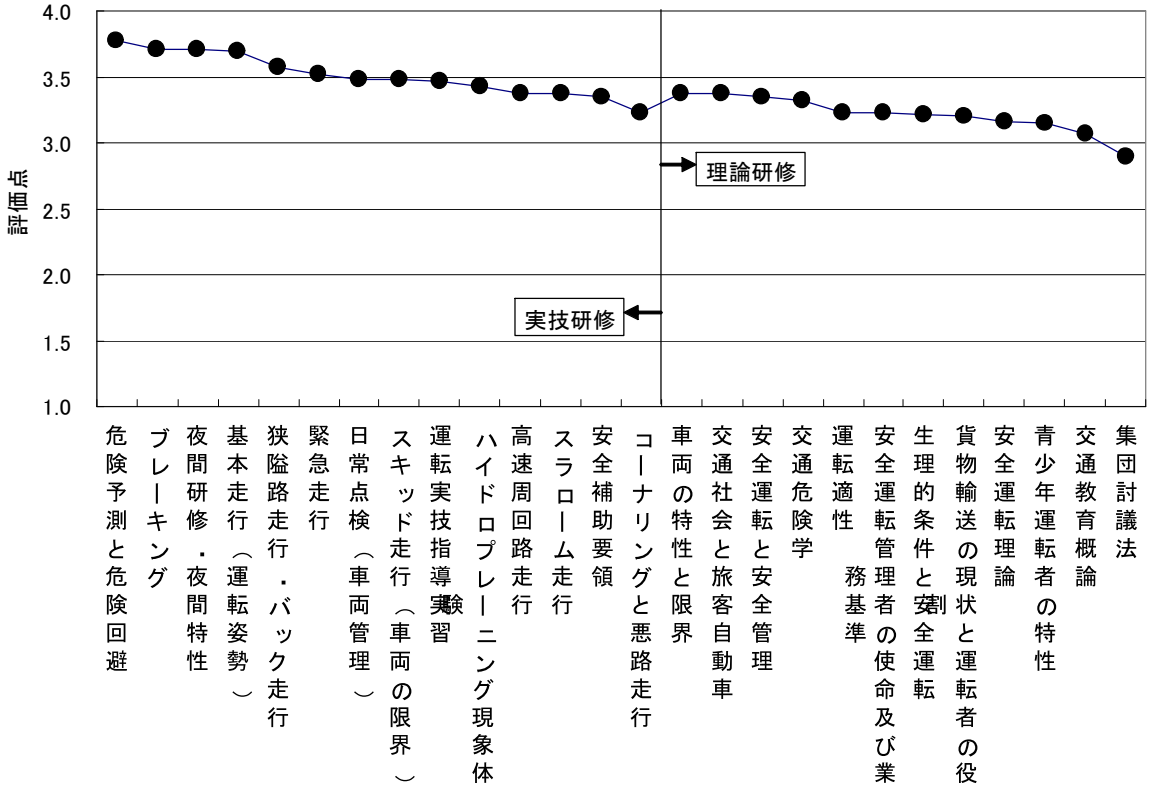


図 3-2-15　研修科目別役立ち度評価点（全体）

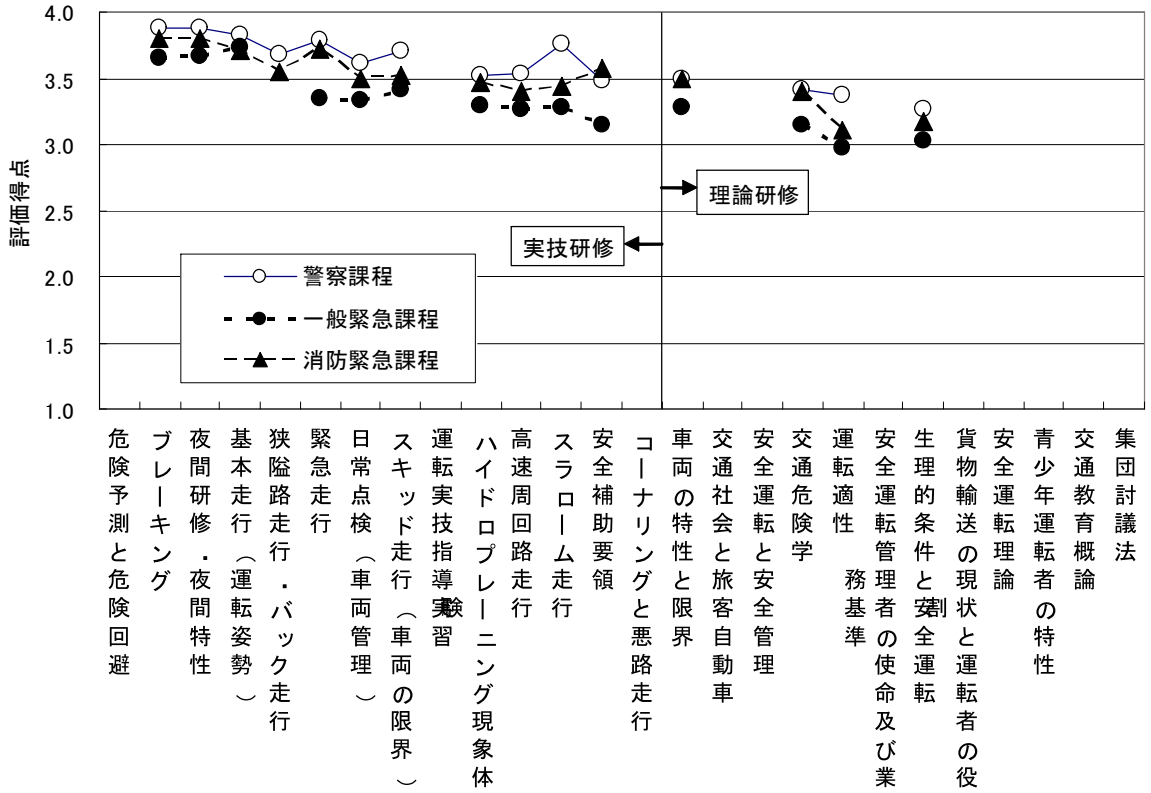


図 3-2-16　研修科目別役立ち度評価点（警察課程、一般緊急課程、消防緊急課程）

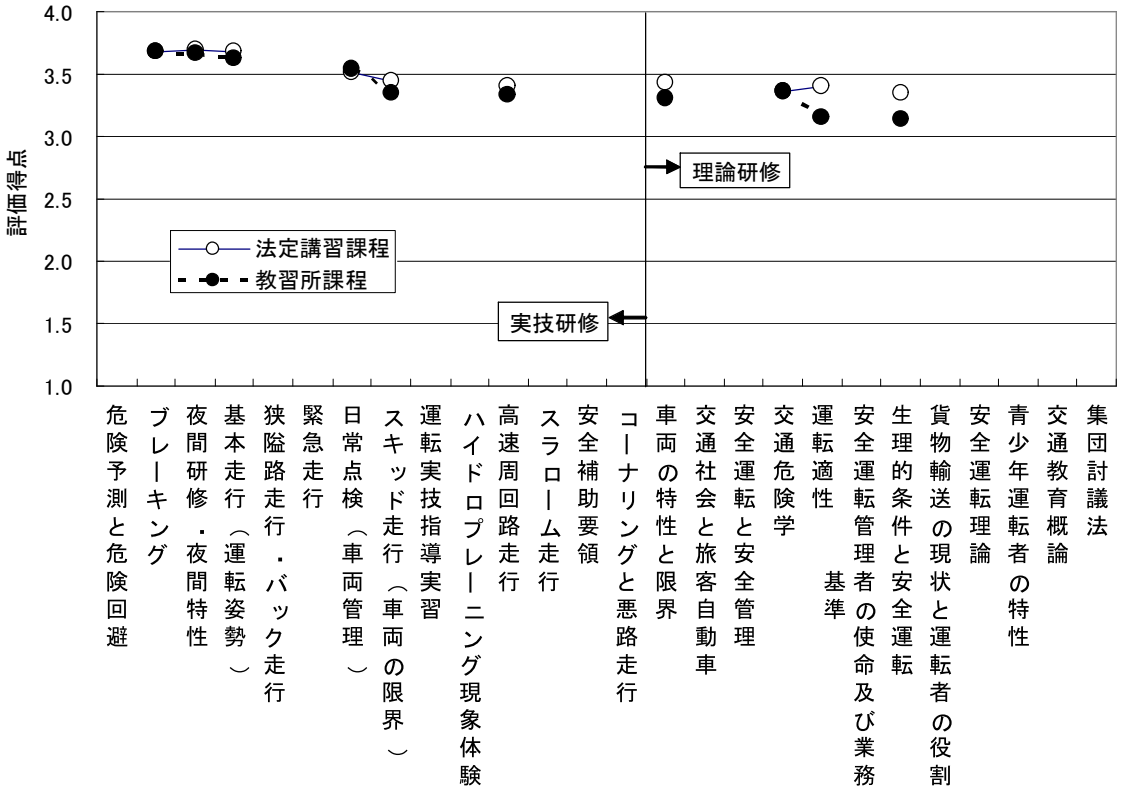


図 3-2-17　研修科目別役立ち度評価点（法定講習課程、教習所課程）

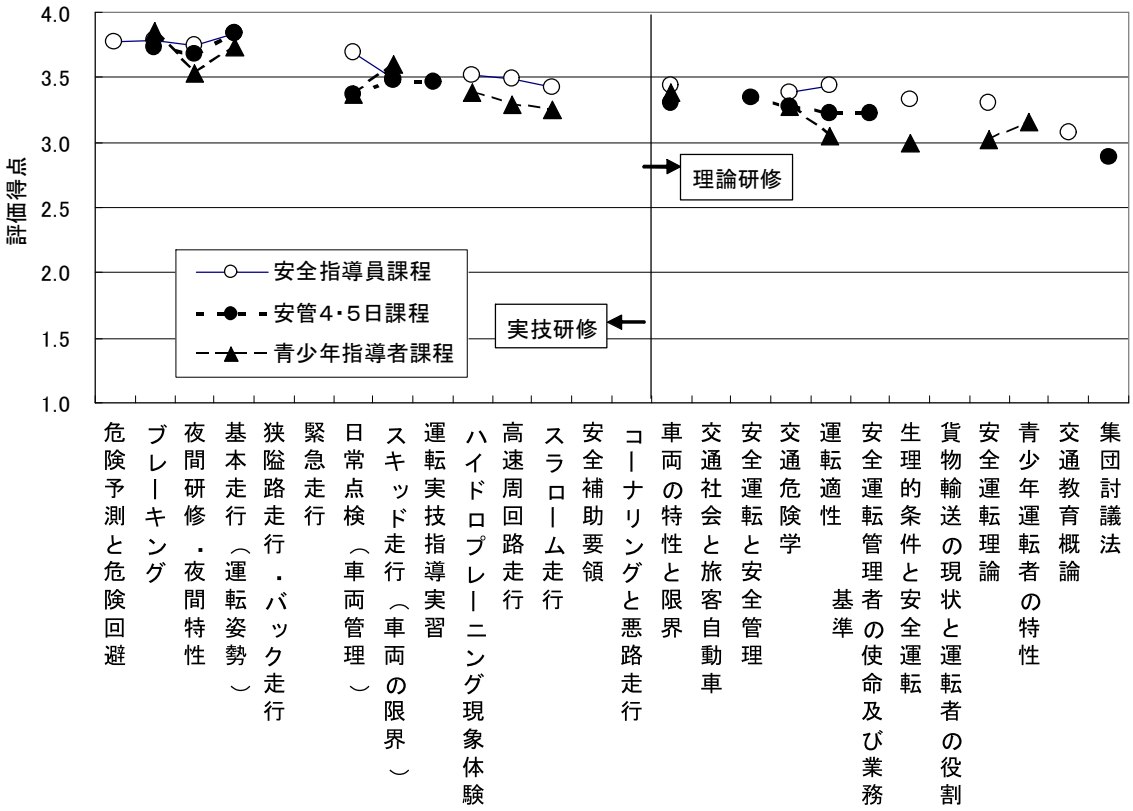


図 3-2-18　研修科目別役立ち度評価点
（安全指導員課程、安管４・５日課程、青少年指導者課程）

貨物大型・普通課程では夜間研修・夜間特性（評価点 3.77）、ブレーキング（同 3.73）、基本走行（運転姿勢）（同 3.63）、日常点検（車両管理）（同 3.52）、スキッド走行（車両の限界）（同 3.50）の評価が高い。旅客課程ではブレーキング（評価点 3.81）、夜間研修・夜間特性（同 3.76）、日常点検（車両管理）（同 3.76）、スキッド走行（車両の限界）（同 3.71）、基本走行（運転姿勢）（同 3.63）などの評価が高い（図 3-2-19）。

一般・企業３・４日課程では基本走行（運転姿勢）（評価点 3.72）、夜間研修・夜間特性（同 3.58）、日常点検（車両管理）（同 3.58）、ブレーキング（同 3.56）と続き、理論研修の車両の特性と限界（同 3.54）が 5 位になっている。一般・企業二輪・１・２日課程ではブレーキング（評価点 3.63）、基本走行（運転姿勢）（同 3.58）、日常点検（車両管理）（同 3.48）、スキッド走行（車両の限界）（同 3.41）、スラローム走行（同 3.39）などの評価が高い。青少年二輪・１・２日課程ではブレーキング（評価点 3.69）、スキッド走行（車両の限界）（同 3.37）、基本走行（運転姿勢）（同 3.33）、スラローム走行（同 3.29）、そして理論研修の交通危険学（同 3.19）が 5 位である（図 3-2-20）。

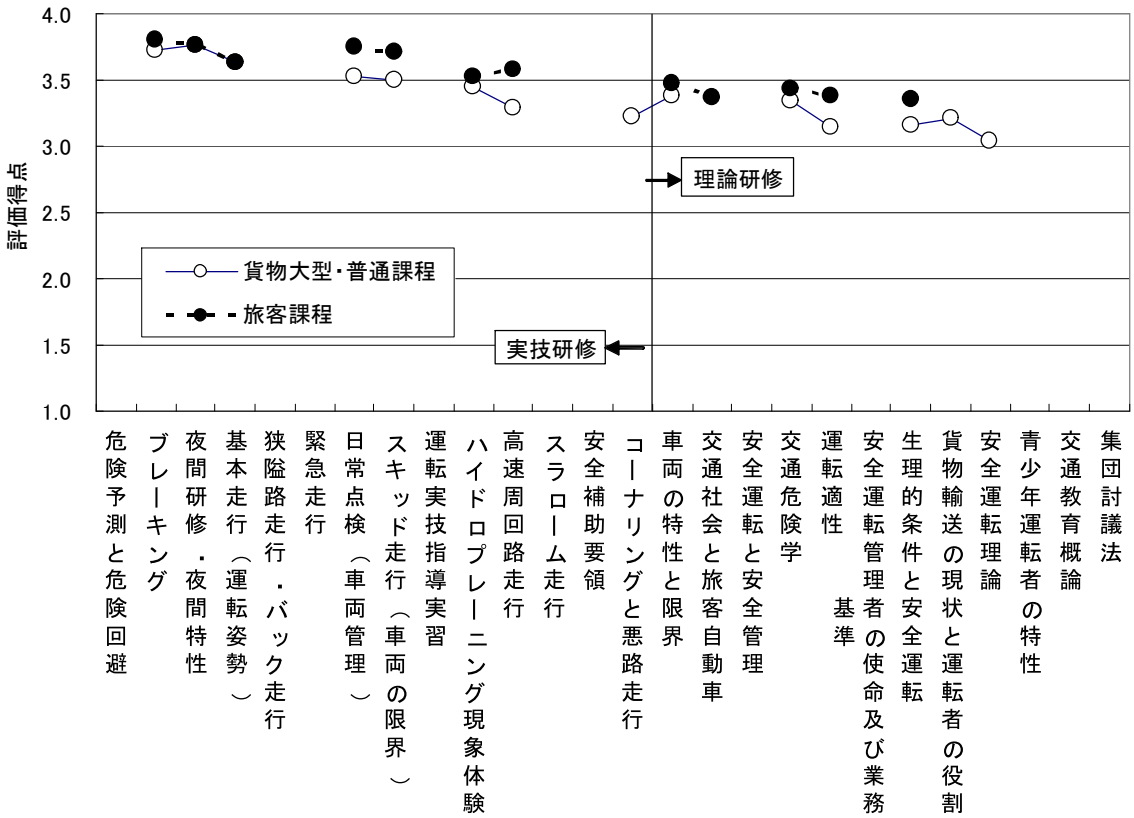


図 3-2-19　研修科目別役立ち度評価点（貨物大型・普通課程、旅客課程）

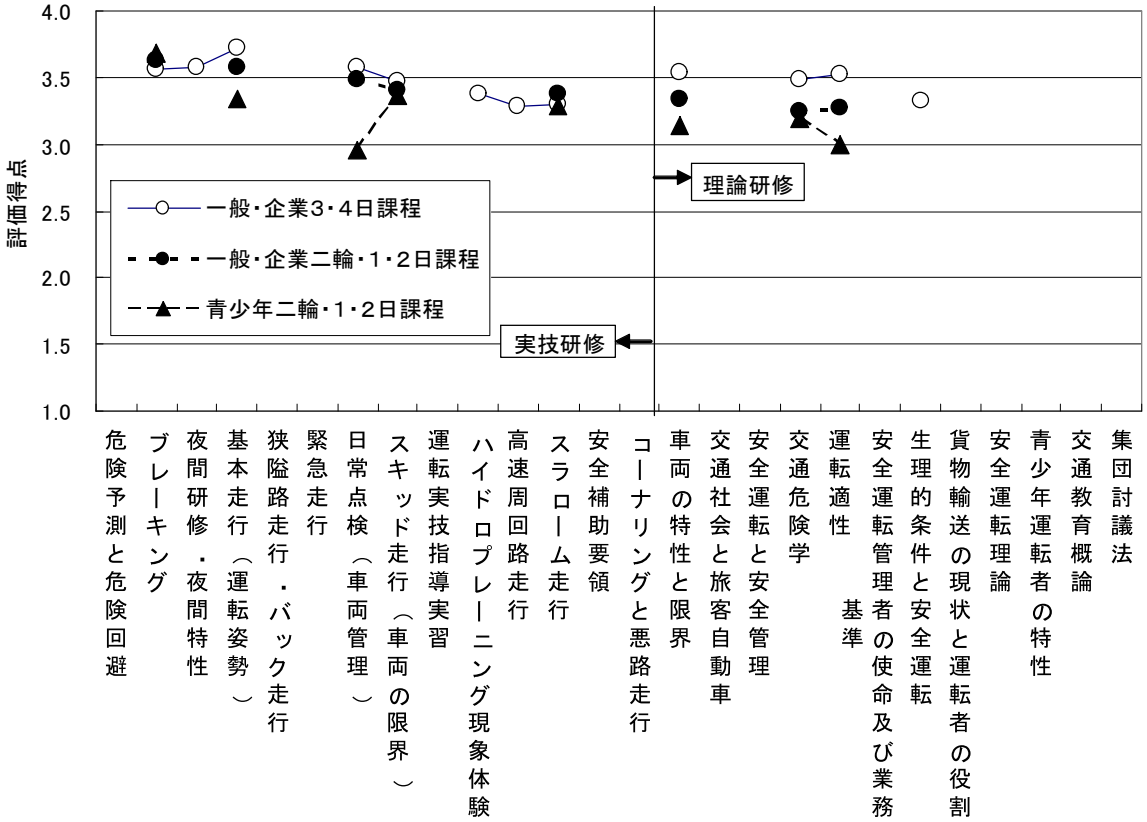


図 3-2-20　研修科目別役立ち度評価点（一般・企業３・４日課程、一般・企業二輪・１・２日課程、青少年二輪・１・２日課程）

２－４　中央研修所への期待と役立ち度

12 の研修項目を示して、事前の期待と実際に研修を受けての役立ち度の両方を質問した。事前の期待は「期待していた」、「多少は期待していた」、「あまり期待していなかった」の 3 段階、役立ちの程度は「役立っている」、「多少は役立っている」、「あまり役立っていない」の 3 段階である。この他に「当該の研修を受けていない」との選択肢を用意した。ここでは事前の期待度の選択肢「期待していた」に 3 点、「多少は期待していた」に 2 点、「あまり期待していなかった」に 1 点を与えて評価点を算出した。研修の役立ちの程度の選択肢には「役立っている」に 3 点、「多少は役立っている」に 2 点、「余り役立っていない」に 1 点を与えて評価点を算出した。なお「覚えていない」は平均算出から除外した。

評価点を表 3-2-3 に示す。表中の事前期待と役立ち度の差とは「研修後の役立ち度」から「事前の期待度」を減じた値で、差がプラスは研修後の役立ち度が高いことを、マイナスは事前の期待が高いことを示している。

事前の期待度が高いのは「極限での危険回避運転技術の習得」（評価点が 2.57）、「普通では体験できない危険状況体験」（同 2.54）、「現在の職務に直接役立つ運転技術」（同 2.43）などである。役立ち度の評価が高いのは「極限での危険回避運転技術の習得」（評価点が 2.64）、「普通では体験できない危険状況体験」（同 2.54）、「現在の職務に直接役立つ運転技術」（同 2.44）と事前の期待値が高い項目と一致している。比較的役立ち度の評価が低いのは「安全運転制度や管理体制の整備方法」（評価点 1.97）、「運転適性を評価する技術の習得」（同 2.06）、「交通事故発生時の対応方法など」（同 2.07）などである。

事前期待と役立ち度の差がプラスに大きく期待に対して役立ち度の評価が高いのは「狭い道やバックなど一般の運転技術向上」（評価点の差が 0.18）、「組織内の他運転者を教育する技術習得」（同 0.09）、「危険を避けて運転する技術の習得」（同 0.09）などである（図 3-2-21）。

役立ち度評価を課程別にみると、ほとんどの課程で全体の上位 3 項目と同一である。その中で「その他」を除いて全体と異なる項目が上位 3 位にあげられている課程は、一般緊急課程、消防緊急課程、青少年指導者課程で、「雪道などの危険道路での運転技術」が 3 位に、青少年二輪・１・２日課程で、「雪道などの危険道路での運転技術」が 2 位にあげられている（図 3-2-22～26）。

表 3-2-3　事前の期待と研修後の役立ち度、その差の総括表

		極限での危険回避運転技術の習得	普通では体験できない危険状況体験	現在の職務に直接役立つ運転技術	雪道などの危険道路での運転技術	危険を避けて運転する技術の習得	狭い道やバックなど一般の運転技術向上	組織内の他運転者を教育する技術習得	交通危険学など安全運転の専門的知識習得	交通事故発生時の対応方法など	運転適性を評価する技術の習得	安全運転制度や管理体制の整備方法	その他	サンプル数
事前の期待度	警察課程	2.84	2.76	2.67	2.63	2.50	2.39	2.43	2.12	1.96	1.90	2.00	2.25	34
	法定講習課程	2.51	2.56	2.57	2.34	2.18	1.86	2.23	2.24	1.93	2.46	1.94	2.41	96
	教習所課程	2.53	2.53	2.54	2.27	2.06	1.67	2.20	2.20	1.79	2.13	1.82	2.39	77
	一般緊急課程	2.51	2.49	2.33	2.33	2.10	2.03	1.94	1.81	1.98	1.86	1.80	1.95	157
	消防緊急課程	2.68	2.60	2.66	2.49	2.35	2.52	2.09	2.10	1.98	1.98	1.86	2.43	94
	安全指導員課程	2.61	2.56	2.56	2.33	2.35	2.03	2.46	2.23	1.89	2.36	2.11	2.50	131
	安管４・５日課程	2.59	2.50	2.31	2.34	2.32	1.93	2.39	2.14	2.18	2.16	2.26	2.48	150
	貨物大型・普通課程	2.45	2.48	2.35	2.36	2.22	1.98	2.07	1.97	2.04	1.95	1.88	2.17	121
	旅客課程	2.59	2.61	2.57	2.58	2.28	2.01	1.95	1.85	1.96	1.98	1.85	2.00	83
	一般・企業 ３・４日課程	2.63	2.61	2.53	2.53	2.28	2.17	2.14	1.99	1.92	2.03	1.90	2.14	80
	一般・企業 二輪・１・２日課程	2.56	2.44	2.26	2.41	2.26	2.03	1.91	1.97	2.09	2.12	1.85	2.24	164
	青少年指導者課程	2.65	2.62	2.18	2.43	2.03	2.20	2.30	2.00	1.85	1.86	1.94	3.00	41
	青少年 二輪・１・２日課程	2.53	2.58	2.09	2.46	2.13	2.16	1.64	1.88	2.07	2.00	1.68	1.67	51
	全体	2.57	2.54	2.43	2.40	2.24	2.07	2.14	2.04	2.00	2.09	1.94	2.27	1,279
事後の役立ち度	警察課程	2.78	2.64	2.58	2.48	2.43	2.54	2.23	2.12	2.21	1.76	2.05	2.25	34
	法定講習課程	2.60	2.67	2.51	2.39	2.27	2.05	2.46	2.36	2.24	2.37	2.03	2.46	96
	教習所課程	2.53	2.58	2.52	2.23	2.25	1.97	2.27	2.31	1.95	2.13	1.89	1.90	77
	一般緊急課程	2.59	2.45	2.28	2.42	2.28	2.20	2.06	1.91	2.01	1.90	1.90	2.14	157
	消防緊急課程	2.80	2.64	2.56	2.60	2.49	2.55	2.37	2.13	2.10	2.07	2.01	2.77	94
	安全指導員課程	2.76	2.58	2.49	2.45	2.39	2.22	2.40	2.13	2.03	2.16	2.03	2.41	131
	安管４・５日課程	2.65	2.51	2.45	2.43	2.39	2.17	2.40	2.11	2.10	1.99	2.11	2.50	150
	貨物大型・普通課程	2.68	2.57	2.43	2.37	2.34	2.04	1.98	1.97	1.99	1.95	1.81	2.60	121
	旅客課程	2.70	2.60	2.67	2.57	2.41	2.31	2.20	2.07	2.15	2.07	1.90	2.44	83
	一般・企業 ３・４日課程	2.43	2.52	2.40	2.38	2.20	2.18	2.15	2.08	1.98	2.08	2.06	2.50	80
	一般・企業 二輪・１・２日課程	2.58	2.44	2.36	2.34	2.28	2.30	2.11	2.04	2.17	2.20	1.99	2.64	164
	青少年指導者課程	2.75	2.55	2.25	2.49	2.28	2.27	2.30	2.11	2.04	1.91	1.83	3.00	41
	青少年 二輪・１・２日課程	2.56	2.38	2.34	2.41	2.15	2.26	1.89	1.89	1.85	1.89	1.62	2.00	51
	全体	2.64	2.54	2.44	2.43	2.33	2.24	2.23	2.08	2.07	2.06	1.97	2.43	1,279
事前期待と役立ち度の差	警察課程	-0.06	-0.12	-0.09	-0.14	-0.07	0.15	-0.20	0.00	0.25	-0.14	0.05	0.00	34
	法定講習課程	0.09	0.10	-0.06	0.05	0.09	0.19	0.22	0.11	0.32	-0.09	0.09	0.04	96
	教習所課程	0.00	0.04	-0.01	-0.04	0.19	0.30	0.07	0.11	0.16	0.01	0.06	-0.49	77
	一般緊急課程	0.08	-0.04	-0.05	0.09	0.19	0.17	0.12	0.09	0.03	0.03	0.10	0.20	157
	消防緊急課程	0.12	0.05	-0.10	0.12	0.14	0.03	0.28	0.04	0.12	0.09	0.15	0.34	94
	安全指導員課程	0.15	0.02	-0.07	0.12	0.04	0.19	-0.06	-0.11	0.14	-0.20	-0.08	-0.09	131
	安管４・５日課程	0.05	0.01	0.14	0.09	0.07	0.25	0.01	-0.03	-0.08	-0.17	-0.16	0.02	150
	貨物大型・普通課程	0.23	0.09	0.08	0.00	0.12	0.06	-0.09	0.00	-0.06	-0.01	-0.07	0.43	121
	旅客課程	0.11	-0.01	0.10	-0.01	0.13	0.29	0.24	0.22	0.19	0.09	0.05	0.44	83
	一般・企業 ３・４日課程	-0.20	-0.09	-0.13	-0.16	-0.07	0.01	0.02	0.09	0.06	0.04	0.16	0.36	80
	一般・企業 二輪・１・２日課程	0.02	0.00	0.10	-0.08	0.02	0.27	0.20	0.08	0.08	0.07	0.14	0.41	164
	青少年指導者課程	0.10	-0.07	0.07	0.06	0.25	0.06	0.01	0.11	0.18	0.05	-0.11	0.00	41
	青少年 二輪・１・２日課程	0.03	-0.20	0.25	-0.04	0.02	0.09	0.25	0.01	-0.22	-0.11	-0.06	0.33	51
	全体	0.07	0.00	0.02	0.03	0.09	0.18	0.09	0.05	0.07	-0.02	0.03	0.15	1,279

注：「事前期待と役立ち度の差」は「研修後の役立ち度」から「事前の期待度」を減じた値である。
　　差がプラスは研修後の役立ち度が高いことを、マイナスは事前の期待の方が高いことを示している。

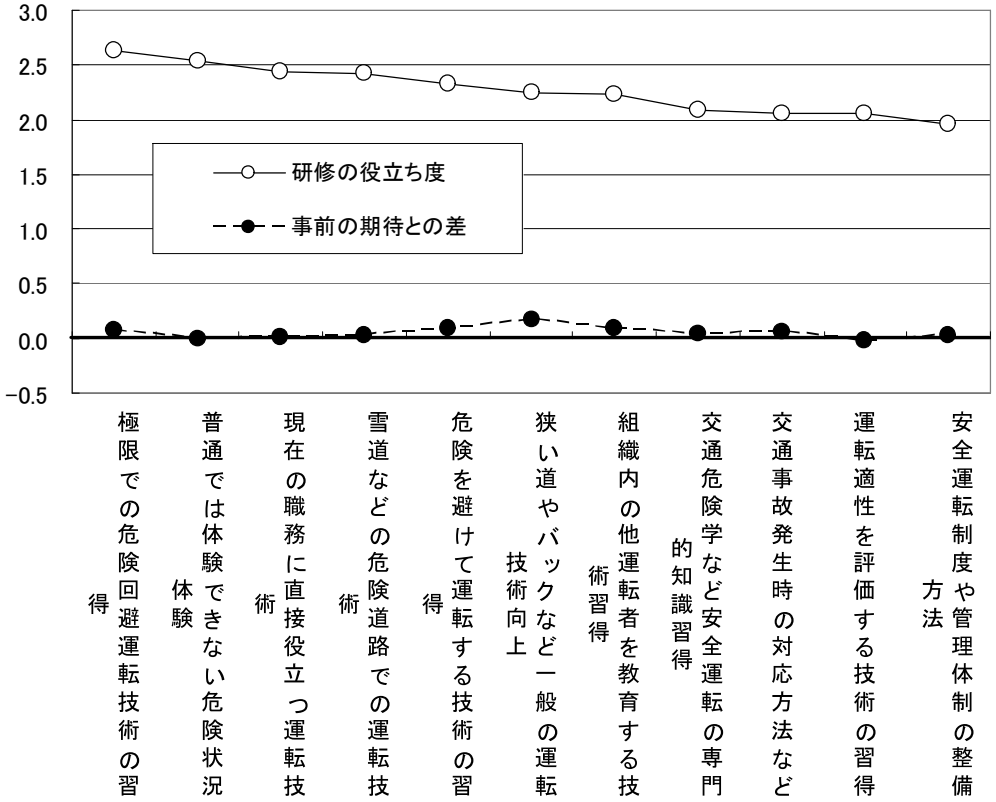


図 3-2-21　研修の役立ち度と事前の期待と役立ち度の差（全体）

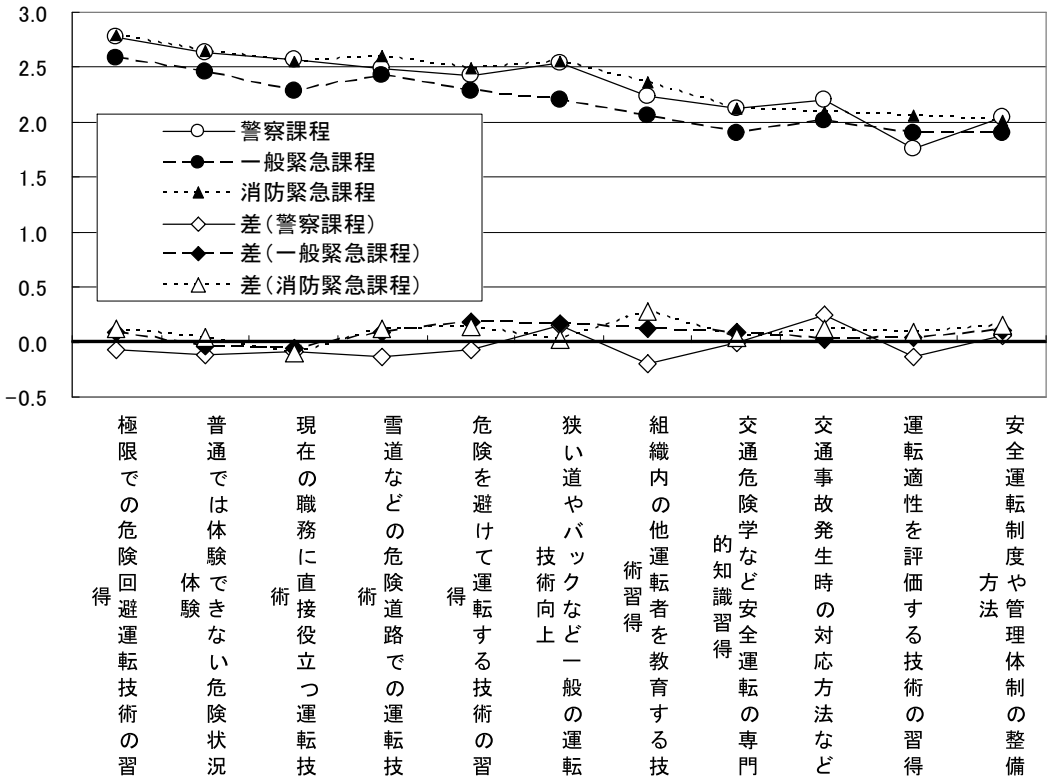


図 3-2-22　研修の役立ち度と事前の期待と役立ち度の差
（警察課程、一般緊急課程、消防緊急課程）

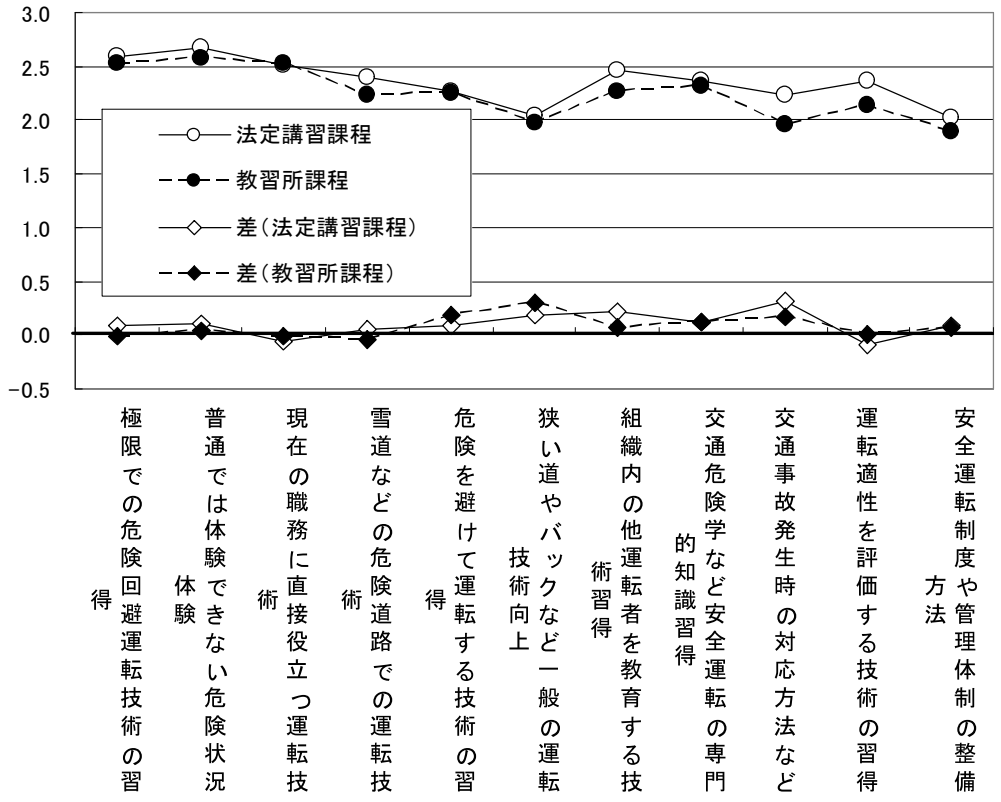


図 3-2-23　研修の役立ち度と事前の期待と役立ち度の差
（法定講習課程、教習所課程）

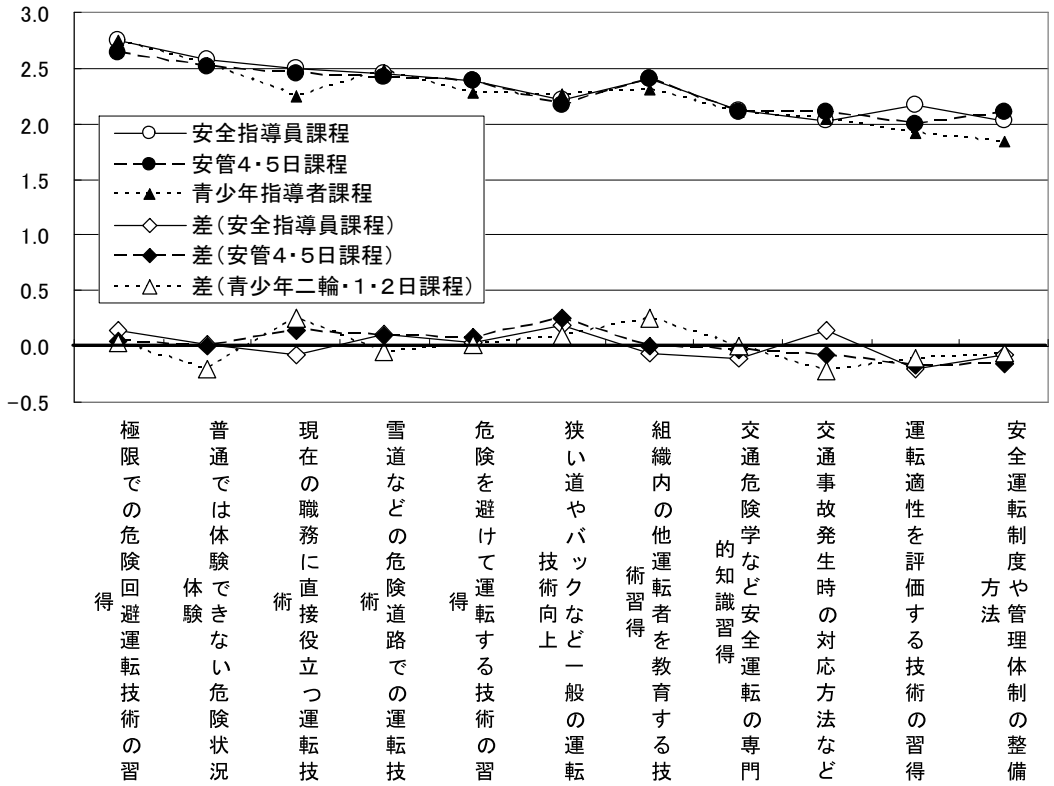


図 3-2-24　研修の役立ち度と事前の期待と役立ち度の差
（安全指導員課程、安管４・５日課程、青少年指導者課程）

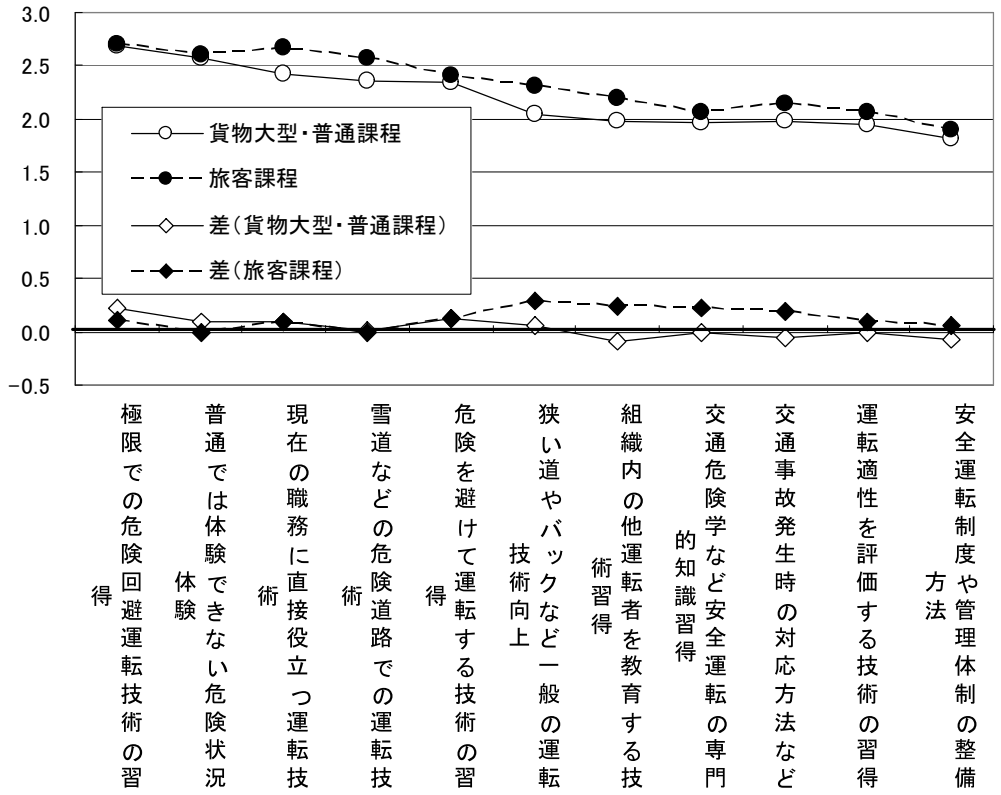


図 3-2-25　研修の役立ち度と事前の期待と役立ち度の差
（貨物大型・普通課程、旅客課程）

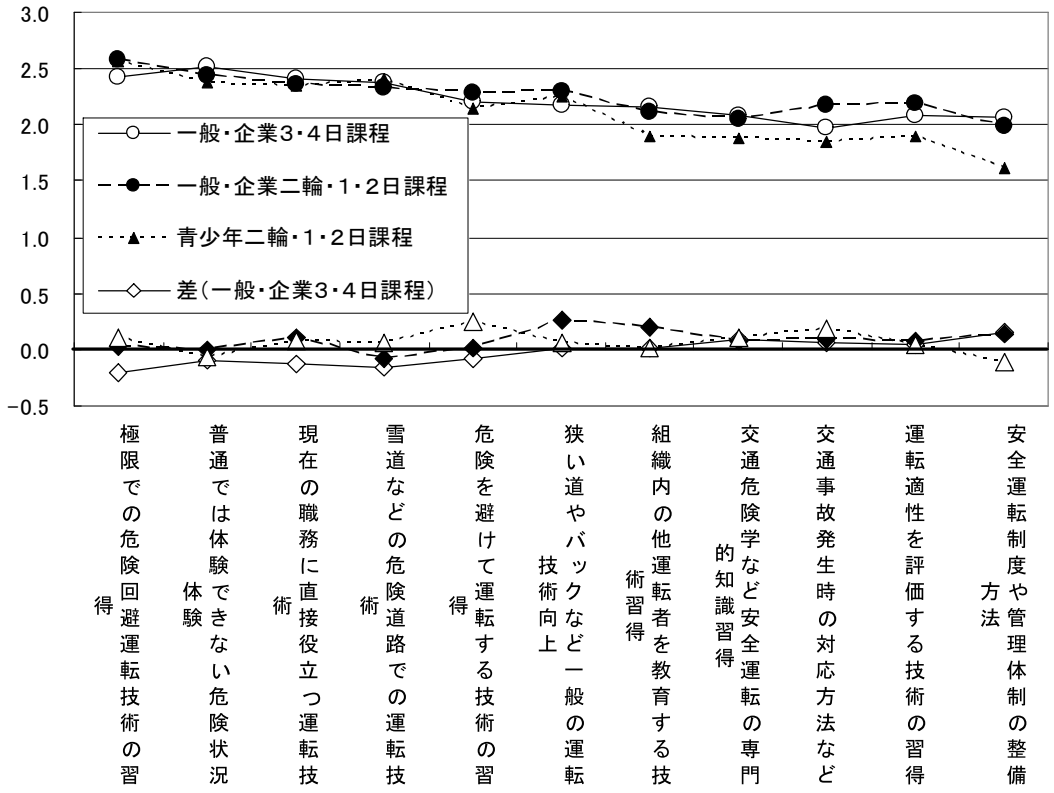


図 3-2-26　研修の役立ち度と事前の期待と役立ち度の差
（一般・企業３・４日課程、一般・企業二輪・１・２日課程、青少年二輪・１・２日課程）

２－５　中央研修所の研修や施設への改善期待

事業所調査と同様に、中央研修所の研修や施設の改善案を 10 項目提示し、それぞれについて「強く希望する」、「希望する」、「余り希望しない」、「希望しない」の 4 つの選択肢で質問した。ここではそれぞれの選択肢に次の得点を与え、平均値を分析していく。

強く希望する	4 点
希望する	3 点
余り希望しない	2 点
希望しない	1 点

この得点が高いほど強く希望されていることになる。強く要望されているのは「普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修」（評価点が 3.42）、「特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修」（同 3.39）、「視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修」（同 2.99）、「安全運転研修のテキストや教材などの頒布」（同 2.95）、「研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修」（同 2.84）などである。

課程別にみると、おおむね全体の上位 5 項目と同様であるが、5 位以内に他の項目が含まれている課程は一般緊急課程、消防緊急課程、旅客課程、青少年指導者課程、青少年二輪・1・2 日課程で、「研修終了後 1 年程度経過した時点で行う集合型フォローアップ研修」が入っている。また法定講習課程と教習所課程では「交通安全に関する資料を収集した資料室整備」が 4～5 位に、警察課程と消防緊急課程では「特殊車の安全運転や安全運転管理指導技術など特定分野に特化した研修」が 3～4 位に入っている。

要望が少ない項目は「長期で交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修」（評価点が 2.16）で、長期の研修に対するニーズが少ない。次いで「研修終了後 1 年程度経過した時点で行う非集合型フォローアップ研修」（同 2.29）の評価点が低い。同様の集合型フォローアップ研修は 6 位になっており、修了者は集合型フォローアップ研修に対するニーズの方が強い。次いで「特殊車の安全運転や安全運転管理指導技術など特定分野に特化した研修」（同 2.64）の評価点が低い（表 3-2-4、図 3-2-27～32）。

表 3-2-4　研修や施設の改善案評価

	普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修	特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修	視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修	安全運転研修のテキストや教材などの頒布	研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修	研修終了後1年程度経過した時点で行う集合型フォローアップ研修	交通安全に関する資料を収集した資料室整備	特殊車の安全運転や安全運転管理指導技術など特定分野に特化した研修	研修終了後1年程度経過した時点で行う非集合型フォローアップ研修	長期で交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修	サンプル数
警察課程	3.82	3.73	3.27	2.94	2.85	2.70	2.64	3.21	2.06	2.67	34
法定講習課程	3.38	3.25	3.01	3.19	2.98	2.60	3.08	2.78	2.40	2.40	96
教習所課程	3.47	3.13	2.95	3.11	2.79	2.66	2.92	2.89	2.34	2.51	77
一般緊急課程	3.34	3.35	2.90	2.76	2.74	2.80	2.55	2.44	2.23	2.03	157
消防緊急課程	3.54	3.56	2.97	3.10	2.71	3.00	2.60	3.10	2.53	2.36	94
安全指導員課程	3.40	3.35	3.10	3.13	2.95	2.83	2.89	2.56	2.18	2.24	131
安管４・５日課程	3.20	3.30	2.99	2.99	2.88	2.69	2.67	2.50	2.41	1.97	150
貨物大型・普通課程	3.43	3.44	2.85	2.92	2.79	2.71	2.70	2.74	2.30	2.20	121
旅客課程	3.68	3.60	2.95	2.87	2.89	2.89	2.61	2.79	2.20	2.14	83
一般・企業 ３・４日課程	3.39	3.33	3.18	3.03	2.91	2.69	2.76	2.68	2.29	2.18	80
一般・企業 二輪・１・２日課程	3.37	3.38	2.98	2.79	2.80	2.65	2.60	2.40	2.26	2.00	164
青少年指導者課程	3.38	3.33	2.98	2.88	2.60	2.88	2.53	2.39	2.22	1.78	41
青少年 二輪・１・２日課程	3.63	3.61	3.12	2.75	2.96	2.80	2.77	2.53	2.08	2.02	51
全体	3.42	3.39	2.99	2.95	2.84	2.75	2.71	2.64	2.29	2.16	1,279

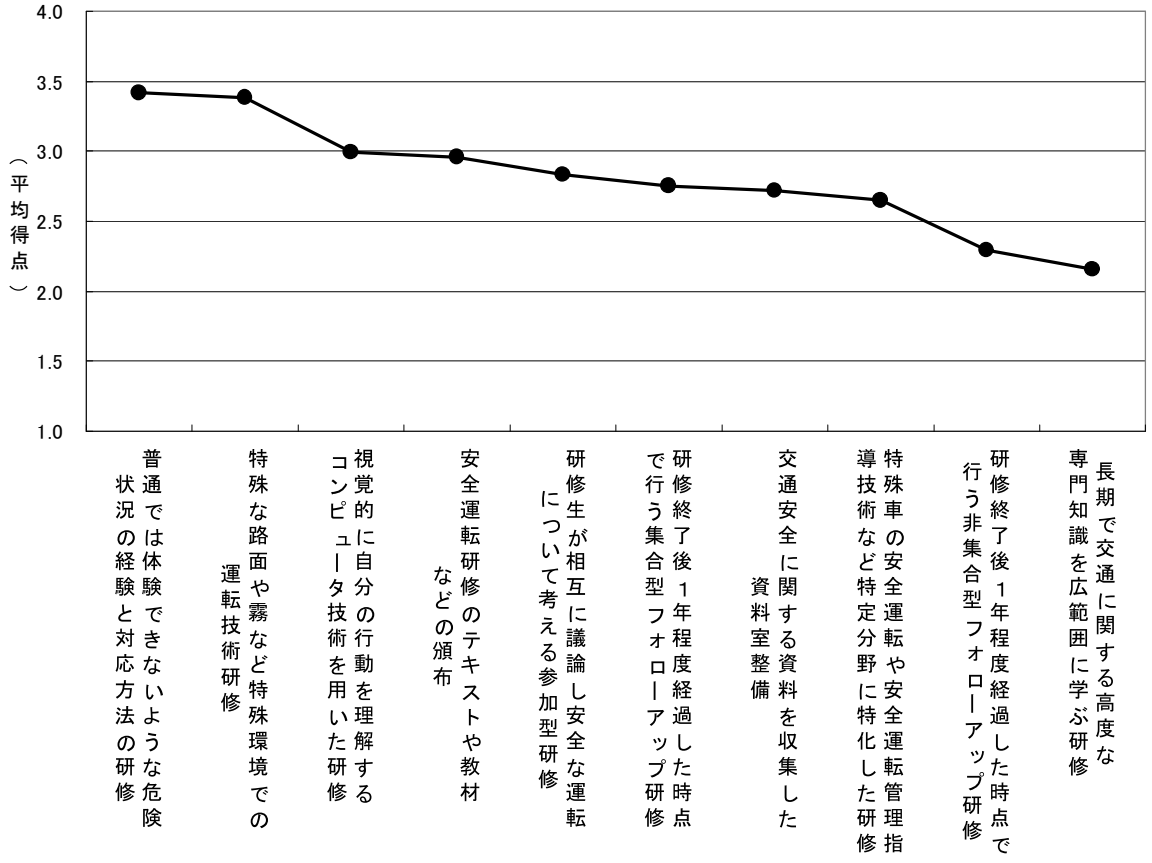


図 3-2-27　研修や施設の改善案評価（全体）

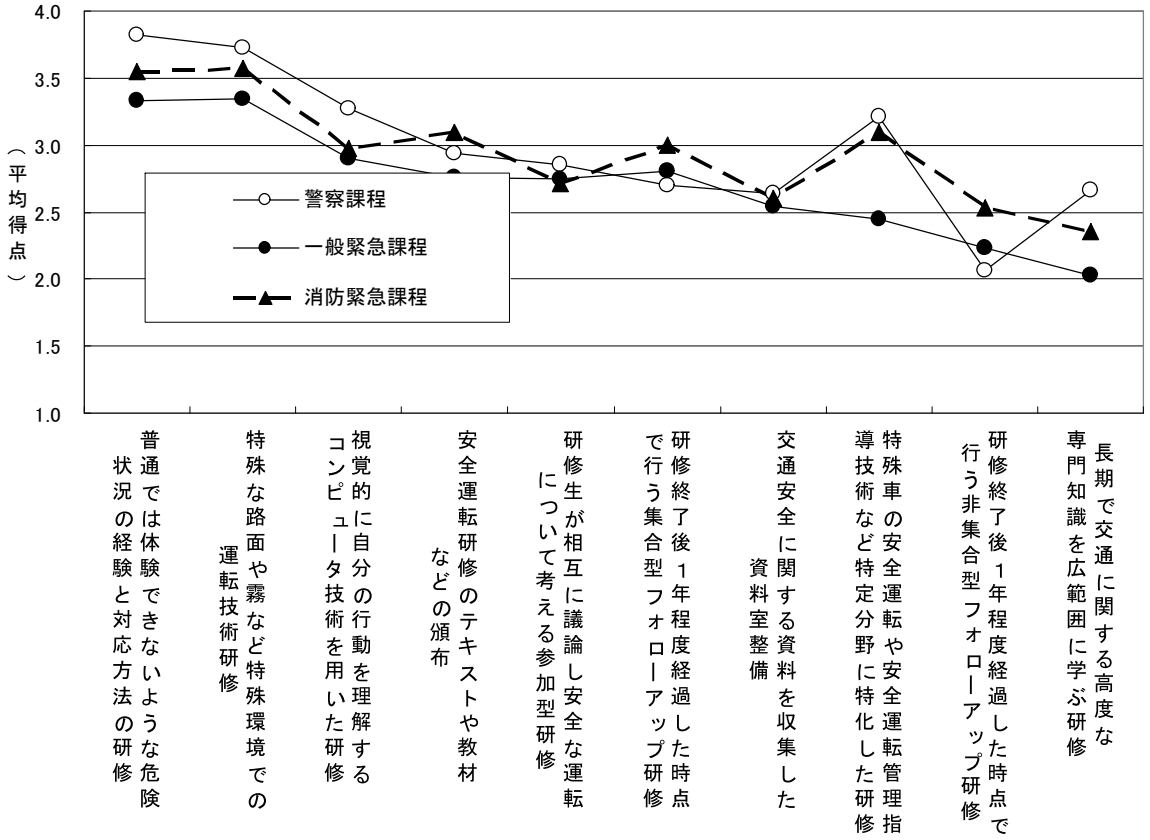
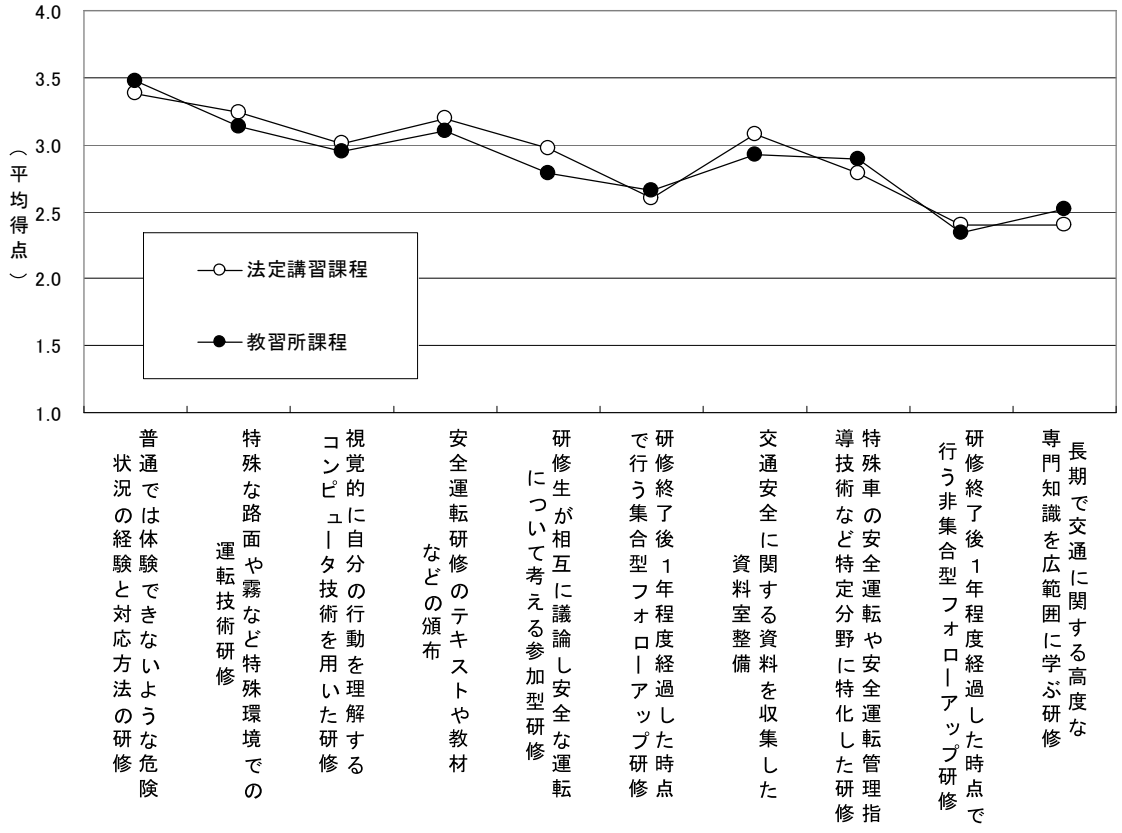


図 3-2-28　研修や施設の改善案評価（警察課程、一般緊急課程、消防緊急課程）



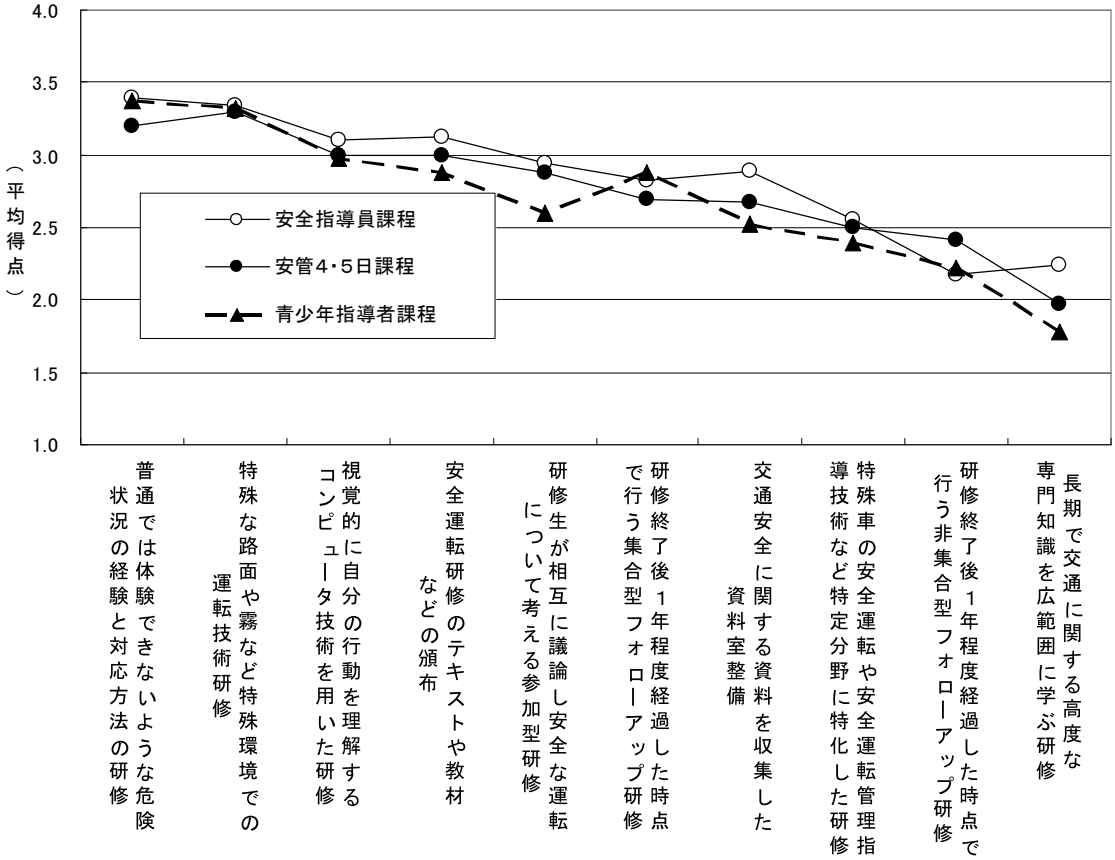


図 3-2-30　研修や施設の改善案評価（安全指導員課程、安管４・５日課程、青少年指導者課程）

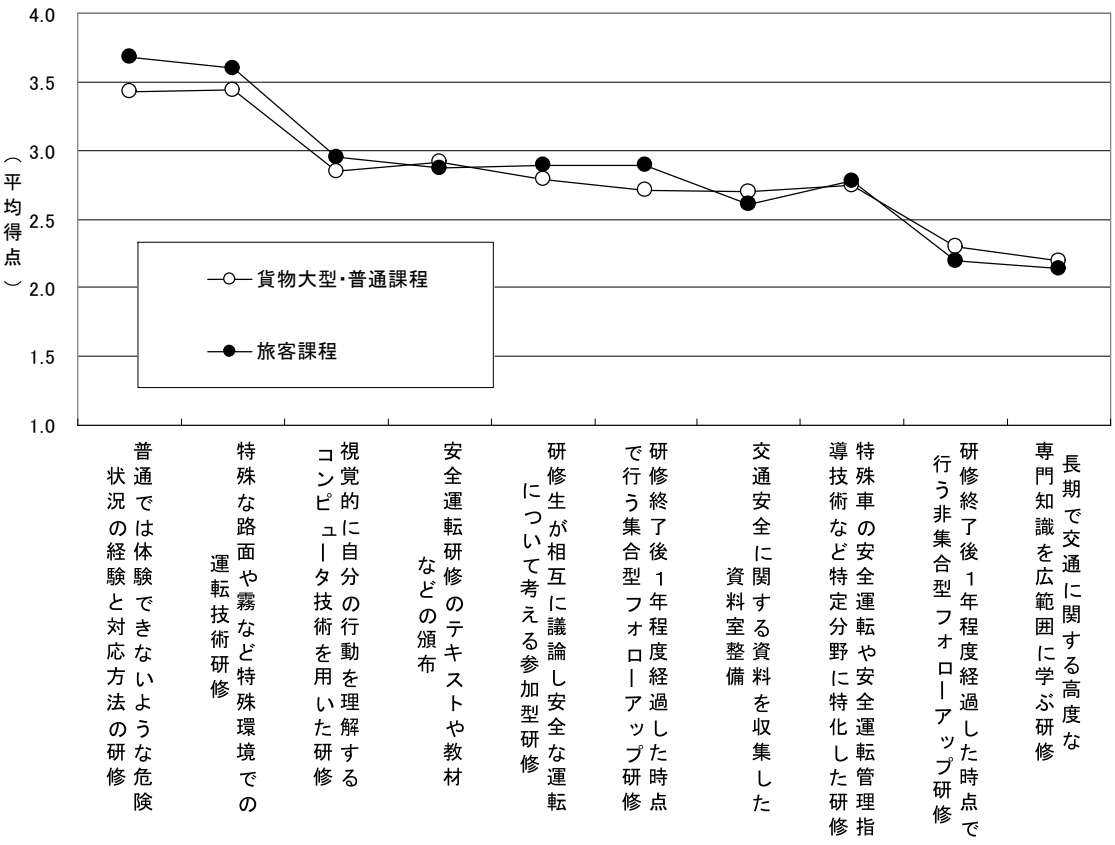


図 3-2-31　研修や施設の改善案評価（貨物大型・普通課程、旅客課程）

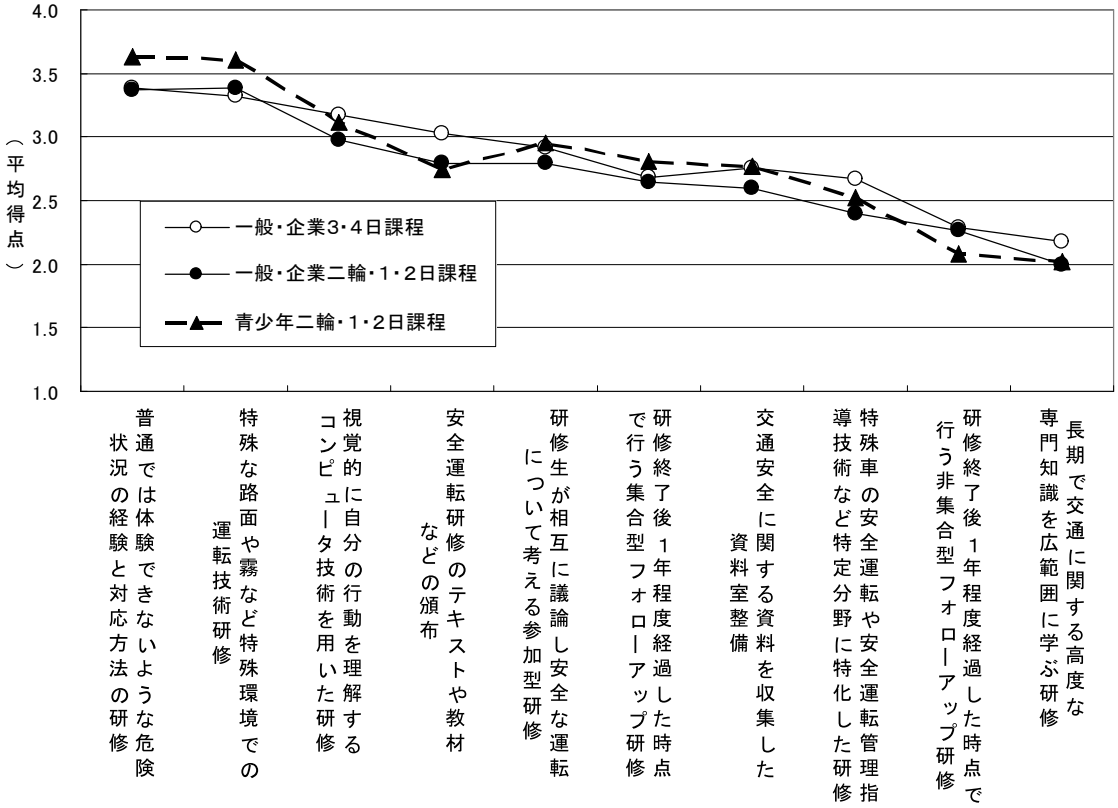
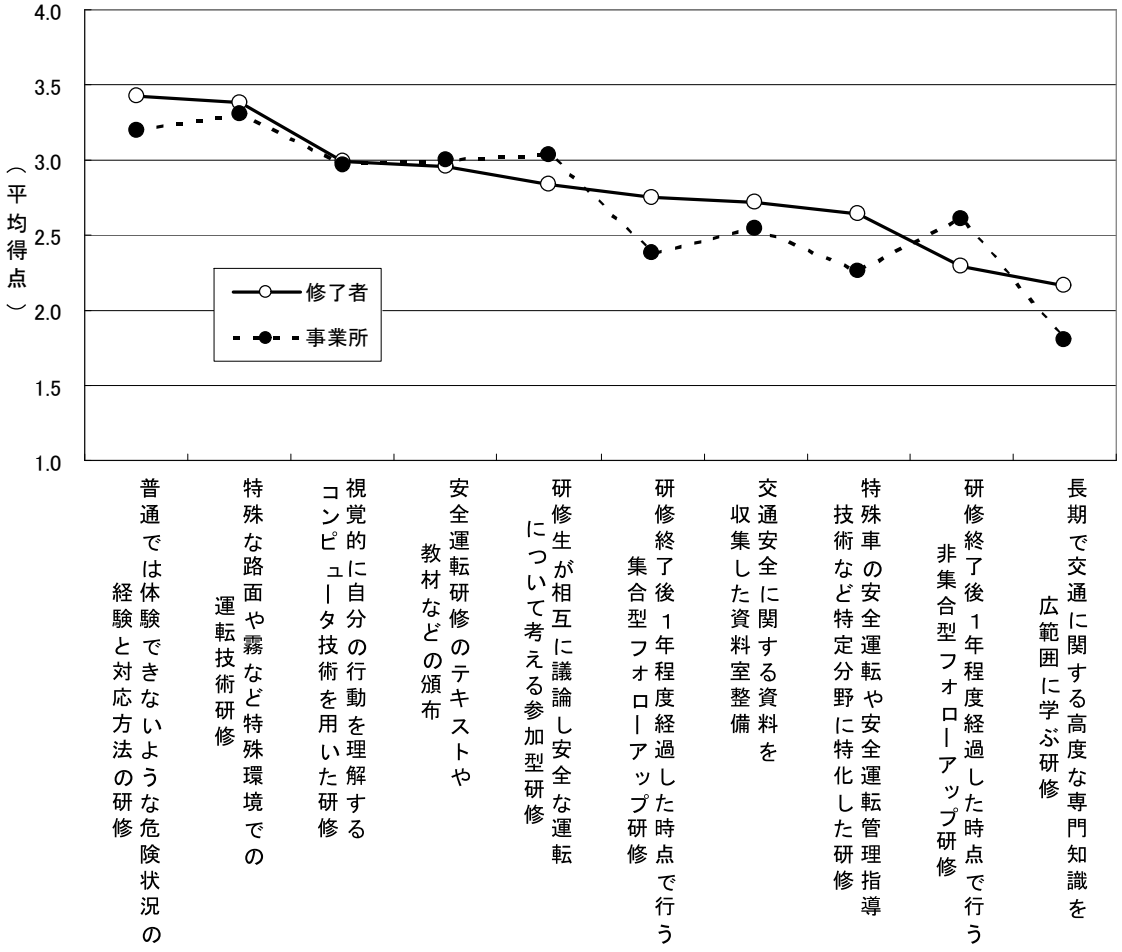


図 3-2-32　研修や施設の改善案評価（一般・企業３・４日課程、一般・企業二輪・１・２日課程、青少年二輪・１・２日課程）

事業所調査でも全く同一の項目、同一の質問方法で調査を行っており、両調査結果を比較して図 3-2-33 に示す。両調査結果を比較すると、上位 2 項目は順位が入れ替わっているが同一項目である。3 位は研修生が「視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修」をあげているのに対して、事業所は「研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修」で、研修生の 3 位は事業所では 5 位である。4 位は共通して「安全運転研修のテキストや教材などの頒布」である。

両者の差をみると、修了者調査の評価点の方が大きいのは「特殊車の安全運転や安全運転管理指導技術など特定分野に特化した研修」（差が 0.39）、「研修終了後 1 年程度経過した時点で行う集合型フォローアップ研修」（同 0.37）、「長期で交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修」（同 0.36）などである。逆に事業所調査の評価点の方が大きいのは「研修終了後 1 年程度経過した時点で行う非集合型フォローアップ研修」（差が－0.32）、「研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修」（同－0.19）、「安全運転研修のテキストや教材などの頒布」（同－0.05）などである。フォローアップ研修については集合型が研修生に、非集合型が事業所に要望が強い。



	評価値			順位	
	修了者	事業所	差	修了者	事業所
普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修	3.42	3.20	0.22	1	2
特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修	3.39	3.30	0.08	2	1
視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修	2.99	2.97	0.02	3	5
安全運転研修のテキストや教材などの頒布	2.95	3.00	-0.05	4	4
研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修	2.84	3.03	-0.19	5	3
研修終了後１年程度経過した時点で行う集合型フォローアップ研修	2.75	2.38	0.37	6	8
交通安全に関する資料を収集した資料室整備	2.71	2.55	0.17	7	7
特殊車の安全運転や安全運転管理指導技術など特定分野に特化した研修	2.64	2.26	0.39	8	9
研修終了後１年程度経過した時点で行う非集合型フォローアップ研修	2.29	2.60	-0.32	9	6
長期で交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修	2.16	1.80	0.36	10	10

注：差は修了者の評価点から事業所の評価点を減じた値。

図 3-2-33　研修や施設の改善案評価

２－６　研修方針に対する意見

中央研修所の研修方針として異なるＡ、Ｂ、2 案を提示して、どちらを支持するかを質問した。この質問内容は事業所調査と同一である。

２－６－１　危険体験研修に対する考え方

次の 2 案を提示して「Ａの意見に賛成」、「どちらかといえばＡの意見に賛成」、「どちらかといえばＢの意見に賛成」、「Ｂの意見に賛成」、そして「分からない」を加えた 5 つの選択肢で質問した。

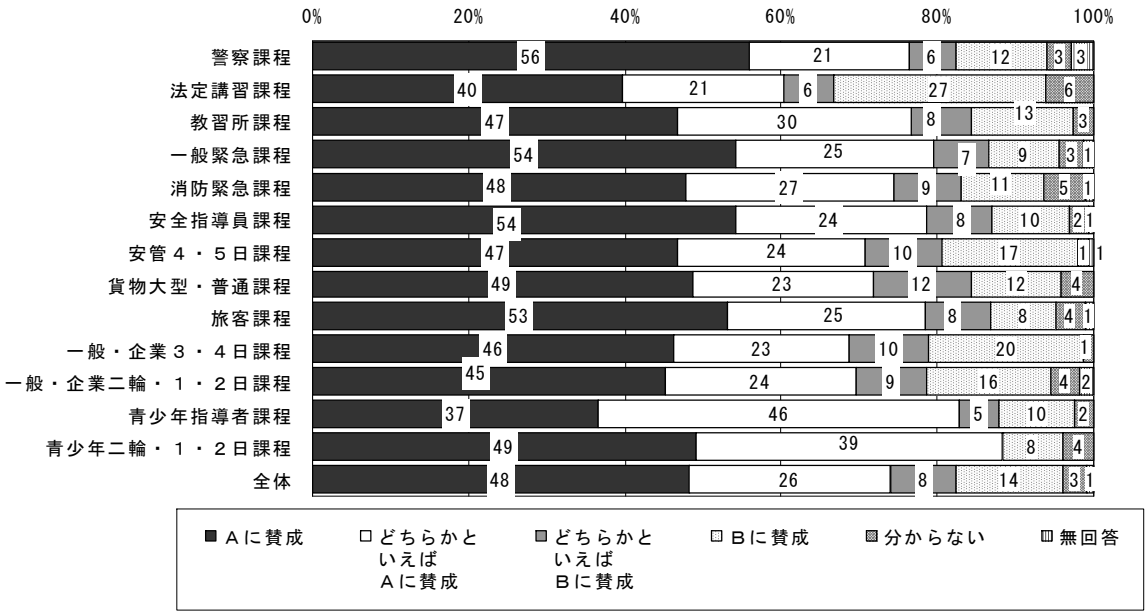
- Ａの意見 : スリップや車輪のロックなど危険な極限状態の運転を体験する研修を増やすことは安全運転の役に立つ
- Ｂの意見 : 危険な極限状態の運転を体験することより、極限状態にならないことを学ぶ機会を増やす方が安全運転の役に立つ

全体ではＡの意見支持（「Ａの意見に賛成」と「どちらかといえばＡの意見に賛成」の合計）が 74 %、Ｂの意見支持（「Ｂの意見に賛成」と「どちらかといえばＢの意見に賛成」の合計）が 22%で、Ａの危険体験が安全の役に立つとする意見が多い。

課程別にみるとＡの意見支持者が多いのは青少年二輪・１・２日課程（Ａ支持が 88%、Ｂ支持が 8%、差が 80 ポイント）、青少年指導者課程（同 83%、15%、68 ポイント）、一般緊急課程（同 80%、16%、64 ポイント）などである。すべての課程でＡ意見支持者がＢ意見支持者を上回っているが、比較的Ａ意見支持者が少ないのは法定講習課程（Ａ支持が 60%、Ｂ支持が 33%、差が 27 ポイント）、一般・企業３・４日課程（同 69%、30%、39 ポイント）、一般・企業二輪・１・２日課程（同 70%、25%、45 ポイント）などである（図 3-2-34）。

Ａ、Ｂ意見の賛成者比率だけでは強く賛成している意見のウェイトを考慮しておらず、不十分である。そこで、「A、B どちらの意見に賛成かわからない」を除いて「A の意見に賛成」に 1 点、「どちらかといえば A の意見に賛成」に 2 点、「どちらかといえば B の意見に賛成」に 3 点、「B の意見に賛成」4 点として平均値を算出してみると図 3-2-35 のようになる。この評価点は低いほどＡの意見支持、高いほどＢの意見支持で、評価点 2.5 がちょうど中間的な意見になる。全体では 1.87 と危険体験研修は安全運転の役に立つとの意見が強い。

課程別にみて得点が低く危険体験研修は安全運転の役に立つとの意見が強いのは青少年二輪・１・２日課程（評価点が 1.65）、一般緊急課程（同 1.69）、旅客課程（同 1.71）などである。評価点が高くやや危険体験研修は安全運転の役に立つとの意見が弱いのは法定講習課程（評価点が 2.22）、一般・企業３・４日課程（同 2.04）、安管４・５日課程（同 1.98）などである。

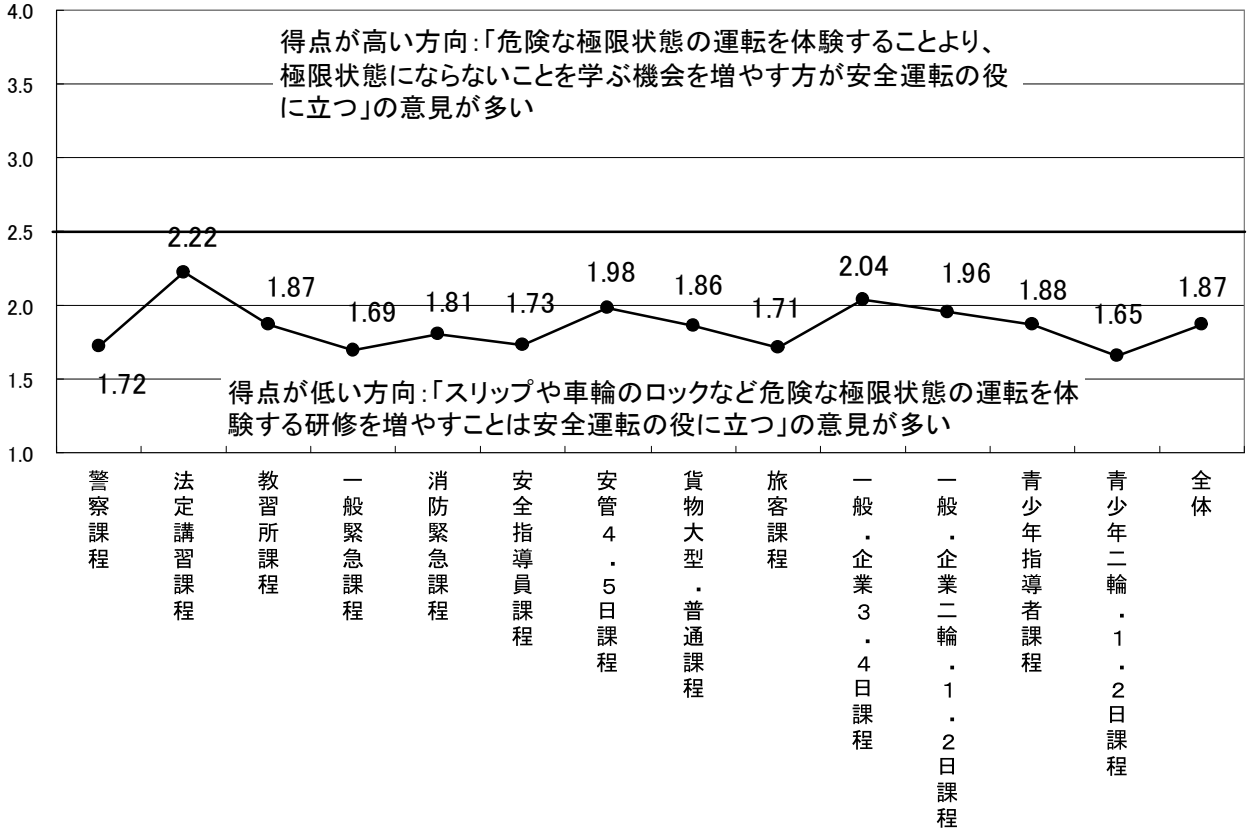


	Aに賛成	どちらかといえばAに賛成	どちらかといえばBに賛成	Bに賛成	分からない	無回答	全体
警察課程	19	7	2	4	1	1	34
法定講習課程	38	20	6	26	6	0	96
教習所課程	36	23	6	10	2	0	77
一般緊急課程	85	40	11	14	5	2	157
消防緊急課程	45	25	8	10	5	1	94
安全指導員課程	71	32	11	13	3	1	131
安管4･5日課程	70	36	15	26	2	1	150
貨物大型･普通課程	59	28	15	14	5	0	121
旅客課程	44	21	7	7	3	1	83
一般･企業3･4日課程	37	18	8	16	1	0	80
一般･企業二輪･1･2日課程	74	40	15	26	6	3	164
青少年指導者課程	15	19	2	4	1	0	41
青少年二輪･1･2日課程	25	20	0	4	2	0	51
全体	618	329	106	174	42	10	1,279

注：Ａ、Ｂの意見とは次の通りである。

- Ａの意見:スリップや車輪のロックなど危険な極限状態の運転を体験する研修を増やすことは安全運転の役に立つ
- Ｂの意見:危険な極限状態の運転を体験することより、極限状態にならないことを学ぶ機会を増やす方が安全運転の役に立つ

図 3-2-34　危険体験研修に対する意見支持



注：A の意見に賛成（1 点）、どちらかといえば A の意見に賛成（2 点）、どちらかといえば B の意見に賛成（3 点）、B の意見に賛成（4 点）として平均値を算出。なお、「A、B どちらの意見に賛成かわからない」は平均算出から除いた。

図 3-2-35　危険体験研修に対する評価点

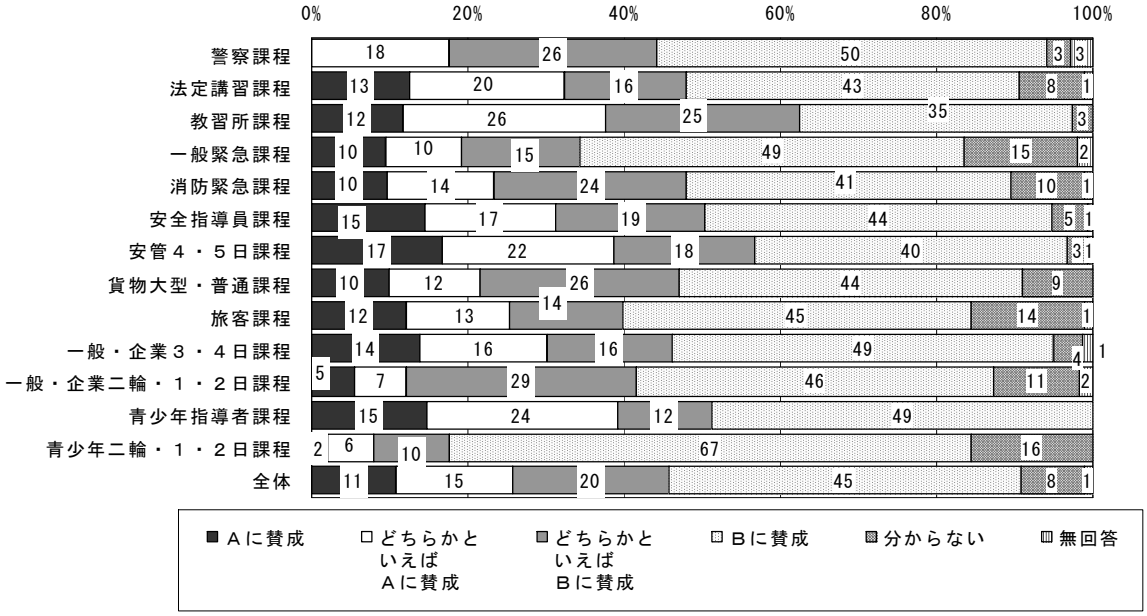
２－６－２　一般運転者研修に対する考え方

中央研修所で一般運転者教育を実施することに関して、前問と同様に次の 2 案を提示して「Ａの意見に賛成」、「どちらかといえばＡの意見に賛成」、「どちらかといえばＢの意見に賛成」、「Ｂの意見に賛成」、「分からない」の 5 選択肢で質問した。

- Ａの意見：一般運転者の研修は民間でも実施しているので、安全運転中央研修所は安全運転の指導者研修に精力を傾けるべきである
- Ｂの意見：安全運転中央研修所は安全運転の指導者研修だけではなく、一般運転者の研修にも精力を傾けるべきである

全体ではＢの意見支持が 65 %、Ａの意見支持が 26 %、差が 39 ポイントで圧倒的にＢの一般運転者の研修にも精力を傾けるべきであるとする意見の支持者が多い。Ｂの意見支持者がＡ案の支持者より多い順に課程をあげると「青少年二輪・１・２日課程（Ｂ支持が 76%、Ａ支持が 8%、差が 69 ポイント）、一般・企業二輪・１・２日課程（同 75%、12%、

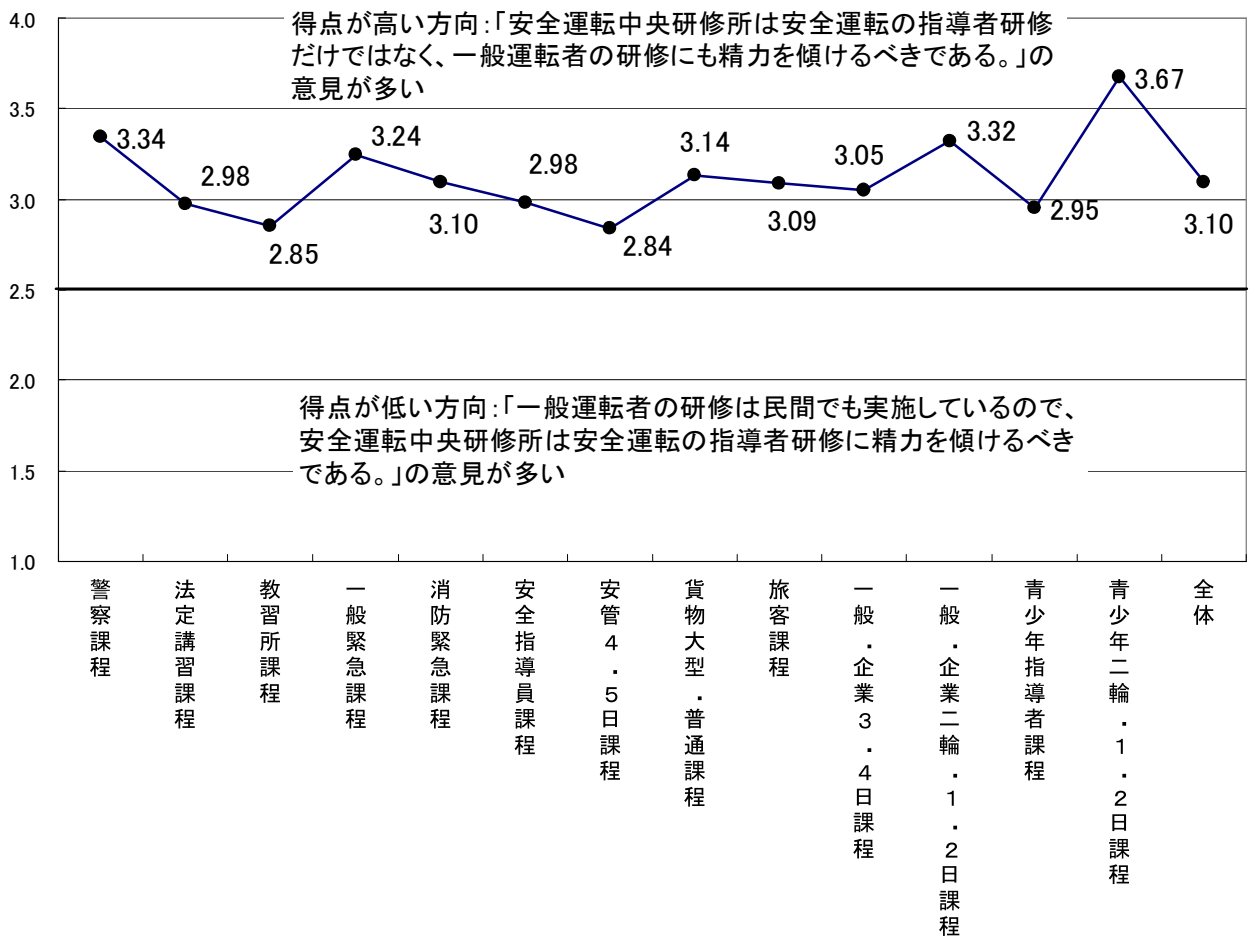
63 ポイント)、警察課程（同 76%、18%、59 ポイント）などである。いずれの課程でもＢ意見支持比率の方が高いが、比較的Ａ意見支持者との差が少ないのは安管４・５日課程（Ｂ支持が 58%、Ａ支持が 39%、差が 19 ポイント)、青少年指導者課程（同 61%、39%、22 ポイント)、教習所課程（同 60%、38%、22 ポイント）などである（図 3-2-36)。



	Aに賛成	どちらかといえばAに賛成	どちらかといえばBに賛成	Bに賛成	分からない	無回答	全体
警察課程	0	6	9	17	1	1	34
法定講習課程	12	19	15	41	8	1	96
教習所課程	9	20	19	27	2	0	77
一般緊急課程	15	15	24	77	23	3	157
消防緊急課程	9	13	23	39	9	1	94
安全指導員課程	19	22	25	58	6	1	131
安管4･5日課程	25	33	27	60	4	1	150
貨物大型･普通課程	12	14	31	53	11	0	121
旅客課程	10	11	12	37	12	1	83
一般･企業3･4日課程	11	13	13	39	3	1	80
一般･企業二輪･1･2日課程	9	11	48	75	18	3	164
青少年指導者課程	6	10	5	20	0	0	41
青少年二輪･1･2日課程	1	3	5	34	8	0	51
全体	138	190	256	577	105	13	1,279

図 3-2-36　一般運転者研修に対する意見支持

ここでも「A、B どちらの意見に賛成かわからない」を除いて「A の意見に賛成」に 1 点、「どちらかといえばＡの意見に賛成」に 2 点、「どちらかといえばＢの意見に賛成」に 3 点、「Ｂの意見に賛成」4 点として平均値を算出してみると図 3-2-37 のようになる。全体では 3.10 の評価点になり、Ｂの一般運転者の研修にも精力を傾けるべきであるとする意見の支持が強い。いずれの課程でも同様にＢ意見支持が多いが、特に得点が高くＢ意見支持が強いのは青少年二輪・１・２日課程（評価点が 3.67)、警察課程（同 3.34)、一般・企業二輪・１・２日課程（同 3.32）などである（図 3-2-37)。

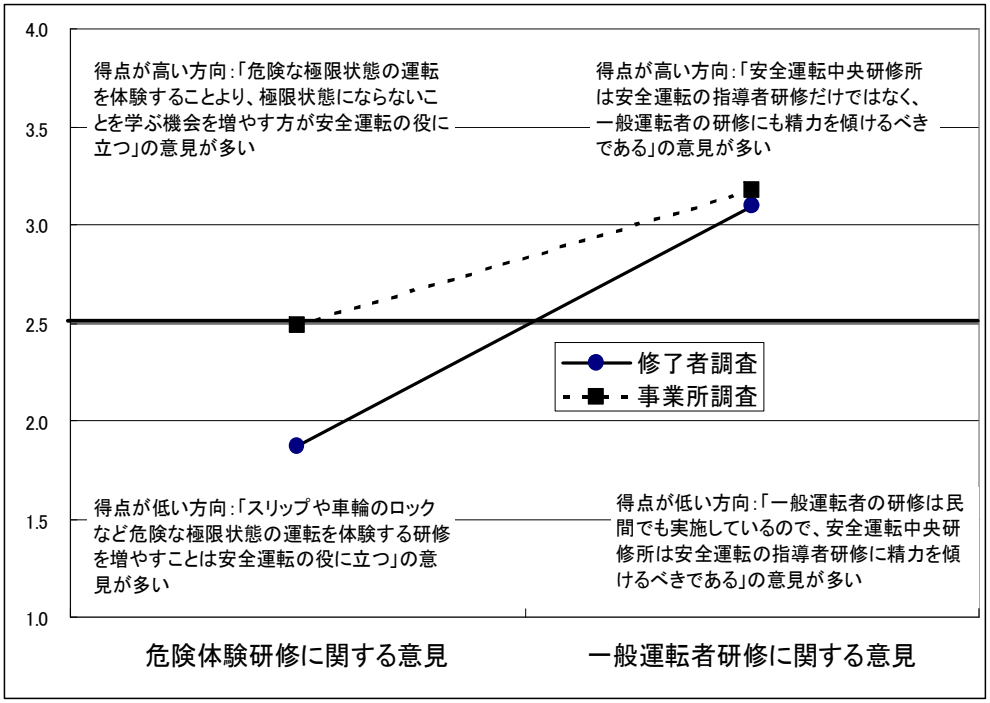


注：A の意見に賛成（1 点）、どちらかといえば A の意見に賛成（2 点）、どちらかといえば B の意見に賛成（3 点）、B の意見に賛成（4 点）として平均値を算出。なお、「A、B どちらの意見に賛成かわからない」は平均算出から除いた。

図 3-2-37　一般運転者研修に対する評価点

２－６－３　事業所調査結果との比較

この研修方針に関する意見は事業所調査でも同一内容で質問している。両調査結果の評価点を比較すると図 3-2-38 のようになる。危険体験研修に関しては、修了者が安全運転に役立つとしているのに対して事業所はちょうど中間的な回答である。一般運転者研修に関しては、いずれの調査でも同様の評価点で、中央研修所は一般運転者の研修にも精力を傾けるべきであるとしている。



Aの意見	修了者調査	事業所調査	Bの意見
スリップや車輪のロックなど危険な極限状態の運転を体験する研修を増やすことは安全運転の役に立つ。	1.87	2.49	危険な極限状態の運転を体験することより、極限状態にならないことを学ぶ機会を増やす方が安全運転の役に立つ。
一般運転者の研修は民間でも実施しているので、安全運転中央研修所は安全運転の指導者研修に精力を傾けるべきである。	3.10	3.17	安全運転中央研修所は安全運転の指導者研修だけではなく、一般運転者の研修にも精力を傾けるべきである。

図 3-2-38　研修方針に対する意見の修了生、事業所調査比較

２－７　年度別物損事故、もらい事故

後述する運転記録証明書による事故・違反調査では把握できない物損事故、もらい事故について調査票で質問した。物損事故について全体でみると、平成 13 年から 14 年にかけて減少を示しているが 15 年度では、ほぼ横這いになっている。もらい事故については平成 13 年から 14 年にかけて横這いで、その後の平成 15 年には増加をしている（表 3-2-5）。この結果からは研修後の事故減少効果を把握できなかったが、この値は修了者自身の記憶に頼った調査であるため、信頼性に問題がある。研修による事故・違反減少効果は第４部で分析する運転記録証明書に基づいた分析の信頼性の方が高い。

表 3-2-5　年度別物損事故、もらい事故調査結果

		平成13年			平成14年			平成15年		
		サンプル数	総事故件数	1人当たり平均件数	サンプル数	総事故件数	1人当たり平均件数	サンプル数	総事故件数	1人当たり平均件数
物損事故	警察課程	34	3	0.088	34	4	0.118	34	2	0.059
	法定講習課程	93	5	0.054	94	0	0.000	94	0	0.000
	教習所課程	73	1	0.014	74	1	0.014	74	1	0.014
	一般緊急課程	153	5	0.033	154	10	0.065	155	3	0.019
	消防緊急課程	94	3	0.032	94	1	0.011	94	2	0.021
	安全指導員課程	127	6	0.047	128	5	0.039	129	4	0.031
	安管４・５日課程	149	1	0.007	149	5	0.034	149	4	0.027
	貨物大型・普通課程	118	4	0.034	119	3	0.025	119	3	0.025
	旅客課程	80	15	0.188	80	5	0.063	82	11	0.134
	一般・企業 ３・４日課程	78	3	0.039	79	3	0.038	79	4	0.051
	一般・企業 二輪・１・２日課程	158	9	0.057	158	7	0.044	161	9	0.056
	青少年指導者課程	39	2	0.051	39	0	0.000	39	1	0.026
	青少年 二輪・１・２日課程	49	8	0.163	50	7	0.140	51	12	0.235
	全体	1,245	65	0.052	1,252	51	0.041	1,260	56	0.044
もらい事故	警察課程	34	1	0.029	34	1	0.029	34	4	0.118
	法定講習課程	93	3	0.032	94	3	0.032	94	2	0.021
	教習所課程	73	1	0.014	74	3	0.041	74	5	0.068
	一般緊急課程	153	1	0.007	154	3	0.020	155	8	0.052
	消防緊急課程	94	5	0.053	94	2	0.021	94	6	0.064
	安全指導員課程	127	5	0.039	128	2	0.016	129	7	0.054
	安管４・５日課程	149	1	0.007	149	3	0.020	149	7	0.047
	貨物大型・普通課程	118	6	0.051	119	6	0.050	119	11	0.092
	旅客課程	80	3	0.038	80	4	0.050	82	6	0.073
	一般・企業 ３・４日課程	78	1	0.013	79	3	0.038	79	5	0.063
	一般・企業 二輪・１・２日課程	158	9	0.057	158	6	0.038	161	9	0.056
	青少年指導者課程	39	2	0.051	39	1	0.026	39	1	0.026
	青少年 二輪・１・２日課程	49	6	0.122	50	4	0.080	51	5	0.098
	全体	1,245	44	0.035	1,252	41	0.033	1,260	76	0.060

２－８　中央研修所への要望等自由意見

調査票の最後で中央研修所の評価、意見、希望などを自由記述方式で記入依頼した。意見の記入があったのは556人であるが、1人で複数の意見を記述している対象者がいるため意見総数としては664件となった。その意見内容を集計した結果が表3-2-6～7である。

大分類で見て最も意見が多いのは「研修全般」の210件で、全体664件の32%を占める。具体的な項目で上位は「指導方法、指導技術に関する研修の充実」（33件、5%）、「車両の構造、整備、メンテナンス、メカニズム等についての研修」（23件、3%）、「研修後のフォローアップ」（18件、3%）、「高齢者教育、あるいは高齢者指導に役立つ研修」（16件、2%）、「特定車種（トレーラー、バス等）向け研修の新設」（14件、2%）などの要望である。

次いで「実技研修関連」が191件（全体の29%）である。実技関連の要望として多いのは「普通では経験できないような限界や危険状況、高度な運転の体験」（38件、6%）、「種類の違う車やいろいろな状態の車の運転経験」（26件、4%）、「高速走行に関する実習の充実」（20件、3%）、「実習・実技研修の時間を長く（実技研修中心の研修）」（18件、3%）、「制動技術（ブレーキ操作）に関する研修」（14件、2%）などの要望である。

「研修の感想等」が65件（10%）で、具体的には「役に立った、役に立っている、参考になった」（30件、5%）、「再度研修を受けたい」（12件、2%）などで、いずれも研修に対して好意的な感想がよせられている。

「運転環境に応じた運転技術」は47件（7%）で、「悪路、雪道、凍結路など特殊な路面や霧などの特殊状況での運転」（33件、5%）、「夜間、夕暮れ時の運転に関する研修」（8件、1%）、「雨天、霧、夜間など悪条件下での運転」（5件、1%）などの要望がみられる。

「理論研修関連」は39件（全意見数の6%）である。具体的意見は「心理学（交通心理学）などの講習の充実」（11件、2%）、「危険予知トレーニング（KYT)についての研修」（6件、1%）、「適性検査講習の充実」（5件、1%）、「法律に関する研修の充実」（5件、1%）などの要望である。

「交通事故関連研修」を充実してほしいとする意見は28件（4%）で、「事故時、故障時の対応についての教育」（9件、1%）、「交通事故分析研修の充実」（4件、1%）などがある。

「中央研修所の施設等全般」に関する意見は15件（2%）で、現在の場所以外への「施設増設の希望」（8件、1%）などがある。

「研修期間・時間」に関する意見は11件（2%）で、「研修期間をもっと長く」（8件、1%）があり、自由意見としては研修期間を短くとの要望はみられない。

最後に「料金への要望」が13件（2%）あり、「研修料金を安く、安いコース開発の要望」（9件、1%）、「研修参加者の保険料割引などメリットを付与してほしい」（1件、0%）などがみられる。

表 3-2-6　中央研修所への要望等自由意見集計結果（その 1）

（単位：件）

大分類		警察課程	法定講習課程	教習所課程	一般緊急課程	消防緊急課程	安全指導員課程	安管4・5日課程	貨物大型・普通課程	旅客課程	一般・企業3・4日課程	一般・企業二輪・1・2日課程	青少年指導者課程	青少年二輪・1・2日課程	全体
実技研修関連	普通では経験できないような限界や危険状況、高度な運転の体験	1	2	3	3	3	7	3		3	4	7		2	38
	種類の違う車やいろいろな状態の車の運転経験	1		4	4	4	1		2		2	3	3	2	26
	高速走行に関する実習の充実		2	1	2	2	1	4	1	1	2	3		1	20
	実習・実技研修の時間を長く（実技研修中心の研修）	3	1		6		3	2	1			2			18
	制動技術（ブレーキ操作）に関する研修			3	2	2		1		2	1	2	1		14
	他車種との関係についての実技研修（二輪から見た四輪、歩行者から見た車など）		1		2	1			1			2	1	1	9
	一般的な運転技術向上の研修	1		1		2		1			1			1	7
	普段運転している車（あるいは同じ車種）や環境での研修					3						2		1	6
	飲酒運転などの危険状況の経験				1	1						1	1	2	6
	繰り返し経験する実習・実技研修を望む	1			1	1		1	1						5
	事故を体験する研修						1			1	2				4
	見るだけではなく実際に極限状態などの経験をしたい				2										2
	客観データを活用した研修				1									1	2
	ビデオや画像を活用しての実技指導				1										1
	実務を想定した実技研修の充実									1					1
	特殊車両の研修の充実				1										1
	周辺の市街路走行による指導						1								1
	その他		1	5	4	4	3	3		3		2		5	30
	小計	7	7	17	30	23	17	15	6	11	12	24	6	16	191
環境に応じた運転技術	悪路、雪道、凍結路など特殊な路面や霧などの特殊状況での運転		2	4	7	2	2		2	4	4	2	3	1	33
	夜間、夕暮れ時の運転に関する研修				1	2	1	1	1				2		8
	雨天、霧、夜間など悪条件下での運転							1	1	2		1			5
	その他								1						1
	小計	0	2	4	8	4	3	2	5	6	4	3	5	1	47
理論講習関連	心理学（交通心理学）などの講習の充実		3	3		1	1	1	1			1			11
	危険予知トレーニング（KYT)についての研修							1		1	1	2	1		6
	適性検査講習の充実			3			2								5
	法律に関する研修の充実		1		2	1		1							5
	交通危険学に関する幅広い知識の研修								2						2
	講習（座学）の充実		1				1								2
	事例研修の充実					1									1
	理論研修の時間をもっと長く										1				1
	その他	3	1	1		1									6
	小計	3	6	7	2	4	4	3	3	1	2	3	1	0	39
交通事故関連研修	事故時、故障時の対応についての教育		1		1	2	1	1	1		1			1	9
	交通事故分析				1	1	1					1			4
	事故後の状況（たとえば裁判や処罰など）についての研修、講義					1		1							2
	応急救護に関する研修				1										1
	その他	1	1	2	1	1		1			2		1	2	12
	小計	1	2	2	4	5	2	3	1	0	3	1	1	3	28

表 3-2-6　中央研修所への要望等自由意見集計結果（その 2）

（単位：件）

大分類		警察課程	法定講習課程	教習所課程	一般緊急課程	消防緊急課程	安全指導員課程	安管4・5日課程	貨物大型・普通課程	旅客課程	一般・企業3・4日課程	一般・企業二輪・1・2日課程	青少年指導者課程	青少年二輪・1・2日課程	全体
研修期間・時間	研修期間をもっと長く	1				3	1	1				2			8
	1日の研修時間を短く									1					1
	その他			2											2
	小計	1	0	2	0	3	1	1	0	1	0	2	0	0	11
研修全般	指導方法、指導技術に関する研修の充実	1	4	5		2	6	6	2	1	3	1	2		33
	車両の構造、整備、メンテナンス、メカニズム等についての研修	3		2		7	3	1	1		2	2	1	1	23
	研修後のフォローアップ		1	2	7	4		2		1	1				18
	高齢者教育、あるいは高齢者指導に役立つ研修	1	3				4	3	1		2	1	1		16
	特定車種（トレーラー、バス等）向け研修の新設		1					1	10		2				14
	研修コースの種類の増加	1	1	4	1		1	1	2				1	1	13
	いろいろな機器（CG技術、シミュレーターなど）を活用した指導		1	1	1	1			1		2	1		1	9
	一般運転者向け研修の充実	1				2	2	1				2			8
	グループ討議などの参加型研修の充実		2	3			1					1		1	8
	テキスト、マニュアル等の充実	2	1	1	1			1	1						7
	若年者教育、あるいは若年者指導に役立つ研修	1	1				2	1					1		6
	車の新技術（ＡＢＳ、エアバック、トラクションコントロール等）についての研修		1	2							1		1	1	6
	少人数研修の要望	1		1					2			1			5
	AV等を活用した研修		1		1			1	1			1			5
	技術レベル別（技量別）や年齢別クラス編成		2	1	1										4
	基礎的な運転マナーに関する研修		1				1				1				3
	カリキュラム選択制の要望				2			1							3
	実務に直結した研修の実施	1	2												3
	資格取得に役立つ研修、資格付与など				1										1
	再研修者でも新鮮に感じるような工夫										1				1
	初心者（免許取り立て、ペーパードライバー等）研修の充実				1										1
	楽しめる研修の工夫						1								1
	基本に絞り込んだ研修の充実							1							1
	危険状況にならないための研修									1					1
	その他		1	2	2	2	7	5	3	3	4	3		1	33
	小計	12	23	24	18	18	28	25	24	6	19	13	7	6	223
中央研修所全般	施設増設の希望		1	1		1		2	1				1	1	8
	中央研修所の認知を広めること				2							1			3
	食事の改善要望			1									1		2
	ホームページの充実						1								1
	その他		1												1
	小計	0	2	2	2	1	1	2	1	0	0	1	2	1	15
研修の感想等	役に立った、役に立っている、参考になったなど	2	1	1	6	2	8	4	3	2	1				30
	再度研修を受けたい		3	1	1			4		1		1		1	12
	その他	1	7	1			1	6				6		1	23
	小計	3	11	3	7	2	9	14	3	3	1	7	0	2	65
料金への要望	研修料金を安く、安いコース開発の要望		1	1			3	1	1	2					9
	研修参加者の保険料割引などメリットの付与				1										1
	その他	1			1				1						3
	小計	1	1	1	2	0	3	1	2	2	0	0	0	0	13
その他		2	7	5	1	3	4	2	1	3	1	2		1	32
合計		30	61	67	74	63	72	68	46	33	42	56	22	30	664

小項目でみて意見数が多い上位 10 項目をあげると次のようになる。

① 普通では経験できないような限界や危険状況、高度な運転の体験（38 件、6%）

最も多いのは一般の道路では経験できないような限界に近く、危険な運転を経験してみたいというものである。具体的には「車両の限界を経験してみたい」、「スリップ、スライドなど普段は経験できない状態を経験してみたい」などである。この他、教官が運転する車への同乗体験ではなく「ハイドロプレーニング現象は自身が運転して体験したい」といった意見も出ている。

② 悪路、雪道、凍結路など特殊な路面や霧などの特殊状況での運転（33 件、5%）

悪路、凍結路、雪道など危険な路面での運転を経験したいとする要望である。これらの意見の中には、実際に運転経験をしたいとするものが多いが、実際の走行が無理ならば座学、あるいはシミュレータ研修でもよいとする意見もみられる。

③ 指導方法、指導技術に関する研修の充実（33 件、5%）

指導方法そのものの研修要望で、「安全運転の効果的な指導方法をもっと学びたい」、「事故を起こした運転者の指導方法を具体的に学びたい」などの意見がある。

④ 種類の違う車やいろいろな状態の車の運転経験（26 件、4%）

いろいろな車種や状態の車を運転してみたいというものである。特に大型車の研修では「荷物を載せない状態だけではなく、満載、過積載などいろいろな状態で研修したい」といった意見が多く出ている。この他、「ＦＦ、ＦＲ、ミッドシップ等などいろいろな車種を経験したい」、「４駆と２駆の違いを経験したい」など多くの車種での運転を経験したいとする意見がある。

⑤ 役に立った、役に立っている、参考になったなど（26 件、4%）

研修全体の印象として「大変役に立っている」、「良い研修だった」などの意見が中心である。いずれも中央研修所に好印象を持ったとの意見で、非好意的な意見はみられない。

⑥ 車両の構造、整備、メンテナンス、メカニズム等についての研修（23 件、3%）

「車両の整備要領、簡単なメンテナンス等」、「車両自体のメカニズムを学んでみたい」などの意見の他、「電気自動車など最新のメカニズムを学んでみたい」とする意見もある。

⑦ 高速走行に関する実習の充実（20%、3 件）

研修に高速走行が含まれていなかった課程では「ぜひ高速走行の実習をして欲しかった」

とする意見が出ており、高速走行が含まれていた課程では「高速走行実習の充実を望む」とする意見がでている。「高速走行時の緊急ブレーキ操作」の研修を望む声も多い。

⑧ 実習・実技研修の時間を長く（実技研修中心の研修を望む）（18 件、3%）

主には座学の時間を短くして、実習・実技研修の時間を長くしてほしいとする意見である。「理論研修は印象が薄いが実技研修は貴重な経験として残っている」とした上で「実技研修の時間を増やしてほしい」とする意見がみられる。なお、理論研修時間を減らすのではなく「1 クラスの人数を減らして実習のチャンスを増やしてほしい」との意見も見られる。

⑨ 研修後のフォローアップを望む（18 件、3%）

今年度調査ではフォローアップ研修についての質問が含まれていたせいか「新しいフォローアップ研修に期待する」といった意見が多くみられる。

⑩ 高齢者教育、あるいは高齢者指導に役立つ研修（16 件、2%）

「高齢者の交通事故多発の現状から中央研修所でも高齢者向け研修を望む」といった意見が多い。また高齢者向け研修のみではなく「高齢者の事故防止方法を指導してほしい」と高齢者指導技術の研修要望もある。

第 3 章　研修修了者調査結果のまとめ

中央研修所に対する意見、評価、要望などを把握する目的で、中央研修所の研修修了者 1,869 人を対象にアンケートを実施し 1,279 人からの回答を得た。

（1）　研修での教示内容の維持状況

研修で教示された運転行動を「現在も行っている」とする比率は「天候や路面に応じたブレーキ」が 91%、「右左折するときの目視確認」が 90%、「他車にヒヤリ・ハットさせない」が 89%と、これらの項目に関しては 9 割前後が現在も実行している。この他「あせった運転をしない」が 86%、「運転時の体調への気配り」が 76%、「運転前の車両点検」が 68%といずれも高い比率で教示内容を実行している。

教示された運転姿勢の維持については「教示を受けた運転姿勢を続けている」は 42%、「おおむね教示を受けた運転姿勢を続けている」が 53%で、「教示を受けた運転姿勢を続けていない」はわずかに 4%に過ぎない。

（2）　研修の評価

研修で教えられたことは現在でも安全運転に役立っているかを質問した結果、「大変役立っている」が 58%、「役に立っている」が 40%で、役に立ったとの評価が 98%に達する。「役に立っていない」とする修了者は皆無である。研修科目別にみて役に立ったとする評価が高いのは危険予測と危険回避、ブレーキング、夜間研修・夜間特性、基本走行（運転姿勢）、狭隘路走行・バック走行などでいずれも実技研修である。いずれも役に立っているとの評価ではあるが、比較的評価点が低かったのは集団討議法、交通教育概論、青少年運転者の特性などである。

（3）　中央研修所への期待と役立ち度

事前の期待と実際に研修を受けての役立ち度を 3 段階で質問した。事前の期待度が高いのは「極限での危険回避運転技術の習得」、「普通では体験できない危険状況体験」、「現在の職務に直接役立つ運転技術」などである。役立ち度の評価が高いのは「極限での危険回避運転技術の習得」、「普通では体験できない危険状況体験」、「現在の職務に直接役立つ運転技術」で、事前の期待値が高い項目と一致している。

（4）　中央研修所の研修や施設への改善期待

中央研修所の研修や施設の改善案を 10 項目提示し、それぞれについて 4 段階の希望度で調査した。強く要望されているのは「普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修」、「特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修」、「視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修」、「安全運転研修のテキストや教材などの頒布」、

「研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修」などである。

比較的要望が少ないのは「長期で交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修」、「研修終了後１年程度経過した時点で行う非集合型フォローアップ研修」などである。

同一項目で調査した事業所調査と比較すると、上位２項目は順位が入れ替わっているが同一項目である。3 位は研修生が「視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修」をあげているのに対して、事業所は「研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修」で、研修生の３位は事業所では５位である。4 位は共通して「安全運転研修のテキストや教材などの頒布」となっている。

（５）　研修方針に対する意見

「極限状態を体験する研修を増やすことは安全運転の役に立つ」と「危険体験より危険状態にならないことを学ぶ機会を増やす方が安全運転の役に立つ」の２つの意見を提示して、どちらを支持するかを質問した。全体でみると、危険体験研修は安全運転の役に立つとの意見が強い。研修課程別にみると、いずれの課程でも危険体験研修は安全運転の役に立つとの意見が強い。事業所調査では中間的な意見であったが、修了生は極限状態の体験を役立つと評価している。

中央研修所は「もっと安全運転指導者研修に精力を傾けるべきである」と「安全運転の指導者研修だけではなく一般運転者の研修にも精力を傾けるべきである」の２つの意見を提示して、どちらを支持するかを質問した。その結果、一般運転者の研修にも精力を傾けるべきであるとする意見の支持が強く、いずれの課程でも一般研修にも精力を傾けるべきであるとの意見支持が多い。この結果は事業所調査結果と共通している。

第４部　研修前後の事故・違反分析

第１章　研修前後の事故・違反分析の概要

１－１　調査の目的

研修前後の事故・違反発生状況を分析し、研修による事故・違反減少効果を検討する。なお、ここでの「事故」とは違反点数を伴った事故で、そのほとんどが第一当事者になった事故である。

１－２　調査分析方法

（１）　分析対象

研修修了者調査対象者に運転記録証明書による事故・違反調査協力の可否を質問し、了解を得た 815 人について運転記録証明書により事故・違反調査を実施した。運転記録証明書による事故・違反調査期間は過去 5 年間である。具体的な調査期間は対象者によって若干の違いがあるが、概ね平成 11 年 12 月から 16 年 12 月の 5 年間である。運転記録証明書により把握できたのは、事故が 19 件、違反が 297 件、合計 316 件である。なお、ここでの分析に警察課程、法定講習課程、教習所課程修了者は含まれていない。

注：運転記録証明書は当自動車安全運転センターが発行しているもので、過去５年間の交通違反、交通事故、運転免許の行政処分の記録について証明するものである。

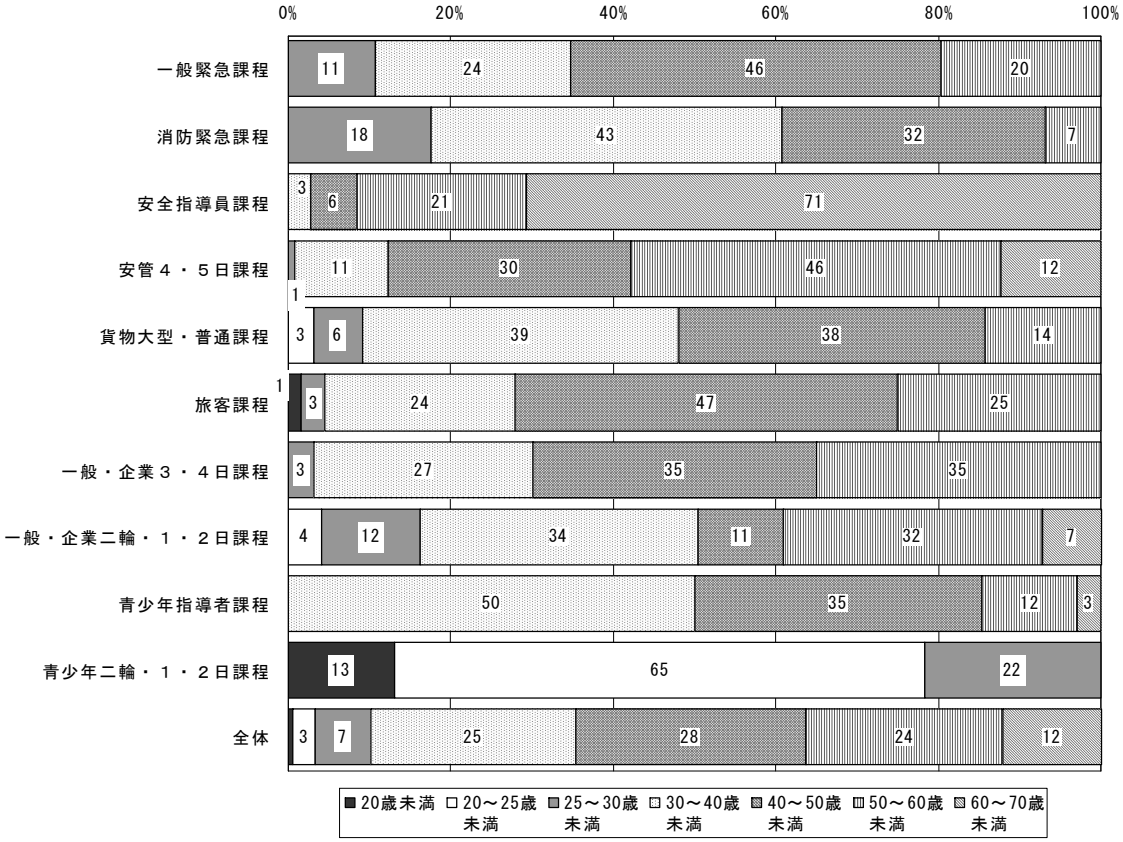
（２）　分析対象者の属性

分析対象とする 815 人の研修課程人数を表 4-1-1 に示す。815 人中女性は 24 人（2.9%）と少数である。

表 4-1-1　運転記録証明書による事故・違反分析対象者の研修課程別人数

	男性	女性	合計
一般緊急課程	112		112
消防緊急課程	74		74
安全指導員課程	103	3	106
安管４・５日課程	114		114
貨物大型・普通課程	98		98
旅客課程	68		68
一般・企業３・４日課程	62	1	63
一般・企業二輪・１・２日課程	107	16	123
青少年指導者課程	33	1	34
青少年二輪・１・２日課程	20	3	23
全体	791	24	815

年齢層を見たのが図 4-1-1 で、全体では 40～50 歳未満が最も多く 28%、以下、30～40 歳未満が 25%、50～60 歳未満が 24%と続く。課程別に見ると青少年二輪・１・２日課程に若年層が多く、安全指導員課程、安管４・５日課程に 60 歳以上の高年齢層が多い。



	20歳未満	20～25歳未満	25～30歳未満	30～40歳未満	40～50歳未満	50～60歳未満	60～70歳未満	全体
一般緊急課程	0	0	12	27	51	22	0	112
消防緊急課程	0	0	13	32	24	5	0	74
安全指導員課程	0	0	0	3	6	22	75	106
安管4･5日課程	0	0	1	13	34	52	14	114
貨物大型･普通課程	0	3	6	38	37	14	0	98
旅客課程	1	0	2	16	32	17	0	68
一般･企業3･4日課程	0	0	2	17	22	22	0	63
一般･企業二輪･1･2日課程	0	5	15	42	13	39	9	123
青少年指導者課程	0	0	0	17	12	4	1	34
青少年二輪･1･2日課程	3	15	5	0	0	0	0	23
全体	4	23	56	205	231	197	99	815

図 4-1-1　運転記録証明書による事故・違反分析対象者の年齢層

（３）　本分析で用いる用語の定義

この第４部で、用語は次のように定義する。

- 研修前の事故・違反

  研修最終日を含めてそれより以前の事故・違反。

- 研修後の事故・違反

  研修最終日の翌日以降の事故・違反。

- 研修前の調査期間日数

  運転記録証明調査開始時点から研修最終日までの日数。運転免許取得年月日が調査開始時点より後の場合は免許取得日から研修最終日までの日数。

- 研修後の調査期間日数

  研修最終日翌日から運転記録証明調査終了日までの日数。

第２章　調査結果

２－１　研修前後の事故・違反件数

２－１－１　研修前後の事故・違反件数分析

研修前後の事故・違反件数を分析する。研修前の事故件数は 9 件、違反件数は 149 件、研修後の事故は 10 件、違反は 148 件である。研修前後の期間日数は修了者によって異なっており、当然、期間日数が長いほど事故・違反の発生率が高くなる。そこで、各サンプル別に次式で年間事故・違反件数を算出し、それを集計して分析する。

$$\text{研修前の年間事故・違反件数} = \frac{\text{研修前の事故・違反件数}}{\text{研修前の調査期間日数}} \times 365\text{日}$$

$$\text{研修後の年間事故・違反件数} = \frac{\text{研修後の事故・違反件数}}{\text{研修後の調査期間日数}} \times 365\text{日}$$

１人当たり年間事故・違反件数を算出した結果を表 4-2-1、図 4-2-1 に示す。

表 4-2-1　研修前後の年間事故・違反件数

区分	課程	研修前			研修後			検定結果	
		標本数	平均値	標準偏差	標本数	平均値	標準偏差	t 値	検定結果
事故件数（件／年）	一般緊急課程	112	0.000	0.000	112	0.000	0.000	－	
	消防緊急課程	74	0.006	0.054	74	0.000	0.000	1.00	
	安全指導員課程	106	0.000	0.000	106	0.000	0.000	－	
	安管４・５日課程	114	0.004	0.038	114	0.000	0.000	1.00	
	貨物大型・普通課程	98	0.003	0.032	98	0.007	0.042	0.76	
	旅客課程	68	0.013	0.077	68	0.004	0.031	0.92	
	一般・企業 ３・４日課程	63	0.000	0.000	63	0.004	0.031	1.00	
	一般・企業 二輪・１・２日課程	123	0.014	0.078	123	0.007	0.038	0.93	
	青少年指導者課程	34	0.000	0.000	34	0.000	0.000	－	
	青少年 二輪・１・２日課程	23	0.000	0.000	23	0.009	0.042	1.00	
	全体	815	0.005	0.045	815	0.003	0.025	1.06	
違反件数（件／年）	一般緊急課程	112	0.053	0.160	112	0.038	0.122	0.94	
	消防緊急課程	74	0.092	0.235	74	0.066	0.176	0.98	
	安全指導員課程	106	0.016	0.080	106	0.022	0.076	0.60	
	安管４・５日課程	114	0.090	0.253	114	0.055	0.133	1.66	†
	貨物大型・普通課程	98	0.101	0.210	98	0.045	0.111	2.45	*
	旅客課程	68	0.077	0.246	68	0.024	0.073	1.83	†
	一般・企業 ３・４日課程	63	0.065	0.226	63	0.045	0.133	0.78	
	一般・企業 二輪・１・２日課程	123	0.142	0.331	123	0.066	0.132	2.70	**
	青少年指導者課程	34	0.059	0.213	34	0.018	0.058	1.60	
	青少年 二輪・１・２日課程	23	0.060	0.159	23	0.102	0.160	0.86	
	全体	815	0.080	0.229	815	0.046	0.123	4.25	**

注：検定結果欄の**印は危険率1%以下、*印は危険率5%以下、†印は危険率10%以下、
空欄は危険率10%超を示す。

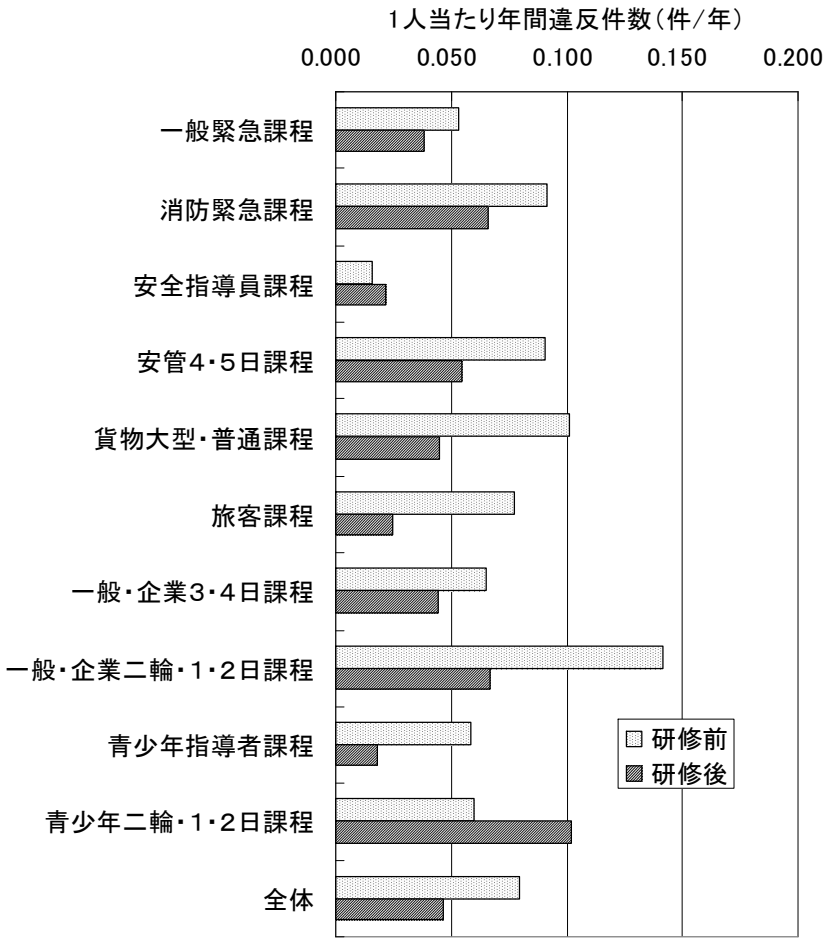


図 4-2-1　研修前後の違反件数

前記のように事故件数は研修前が 9 件、研修後が 10 件と少数であり検定でも有意ではないが、全体で研修前が 0.005 件/年に対して研修後は 0.003 件/年と減少が見られる。

違反を全体でみると危険率 1%以下で有意となっており、研修前が 0.080 件/年、研修後が 0.046 件/年と研修前の 6 割程度の水準に低下している。この他一般・企業二輪・１・２日課程も危険率 1%以下で有意となっており、研修前が 0.142 件/年に対して研修後は 0.066 件/年と半減している。貨物大型・普通課程は危険率 5%以下で有意で、研修前が 0.101 件/年、研修後が 0.045 件/年と同じように半減している。これ以外の課程の検定は有意ではないが、ほとんどの課程の違反件数が減少している。その中で青少年二輪・１・２日課程は研修後の違反件数の方が特に多いが、23 人と分析対象数が少なく、検定結果の t 値も低く、差に統計的な意味はない。

２－１－２　研修前後の走行距離当たり違反件数分析

ここでは参考として修了者調査で質問した年間走行距離を用いて、研修前後の走行距離当たりの違反件数を算出する。なお、ここでは件数が少ない事故は対象とせず、違反のみを分析対象とする。

修了者調査で平成 11 年から 15 年までの 5 年間の年別年間走行距離を質問しており、この調査結果から研修前後の年間走行距離を算出した。前記の研修前後の違反件数を研修前後の平均走行距離で除して走行距離 1 万km当たり違反件数を算出した結果が表 4-2-2、図 4-2-2 である。研修前後で走行距離に大きな変化がない課程がほとんどであり、結果は違反件数の分析結果と同様である。ただし、青少年二輪・１・２日課程は研修後の走行距離が大きく増加しており、走行距離で基準化したことにより、単純な件数で分析した結果に比べ、差が縮小している。

表 4-2-2　走行距離当たり違反件数

課程	研修前			研修後		
	1人当たり年間違反件数	平均走行距離	走行距離1万km当たり違反件数	1人当たり年間違反件数	平均走行距離	走行距離1万km当たり違反件数
	件/年	km/年	件/1万km/年	件/年	km/年	件/1万km/年
一般緊急課程	0.053	17,134	0.031	0.038	19,396	0.020
消防緊急課程	0.092	11,270	0.081	0.066	10,991	0.060
安全指導員課程	0.016	13,109	0.012	0.022	13,051	0.016
安管４・５日課程	0.090	14,844	0.061	0.055	14,797	0.037
貨物大型・普通課程	0.101	49,632	0.020	0.045	47,311	0.009
旅客課程	0.077	47,597	0.016	0.024	46,808	0.005
一般・企業３・４日課程	0.065	29,811	0.022	0.045	29,457	0.015
一般・企業二輪・１・２日課程	0.142	22,987	0.062	0.066	22,248	0.030
青少年指導者課程	0.059	13,973	0.042	0.018	15,698	0.011
青少年二輪・１・２日課程	0.060	8,985	0.066	0.102	12,128	0.084
全体	0.080	23,811	0.033	0.046	23,685	0.020

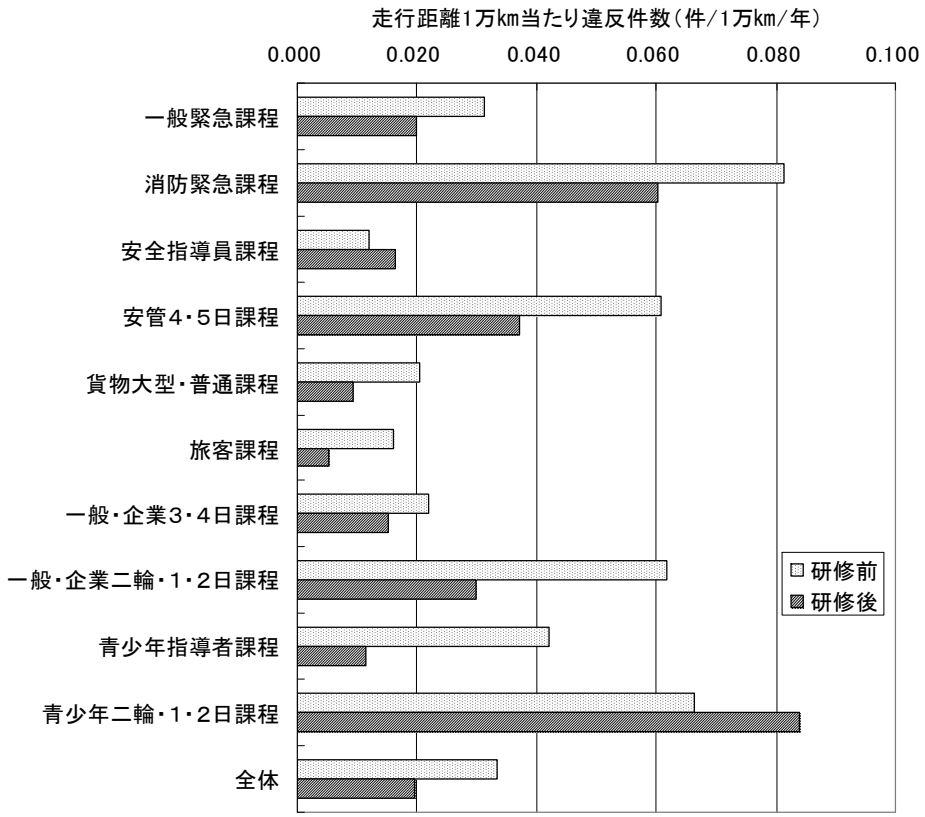
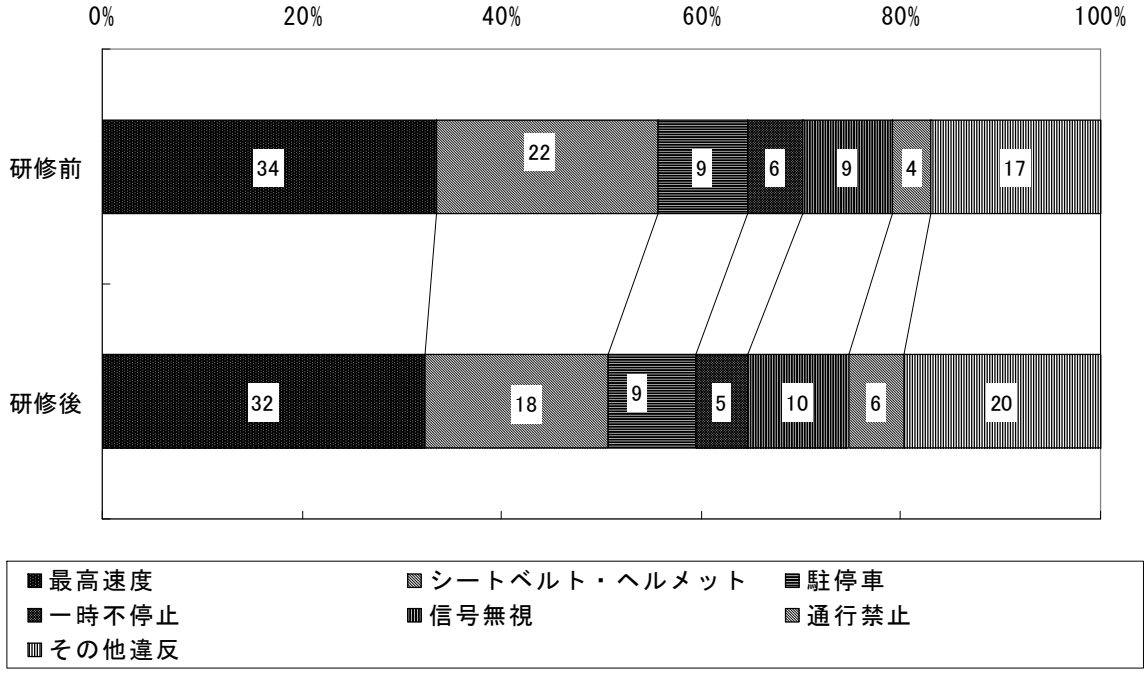


図 4-2-2　走行距離当たり違反件数

２－２　研修前後の違反内容

研修の前と後の違反内容をみたのが図 4-2-3 である。研修前後の違反内容構成に有意な差は見られず（χ^2検定による)、研修前後で大きな差はないが、その中でも研修後に最も減少している違反種類は「シートベルト・ヘルメット」で、運転前の心構えで防止できるミスが減少しているものと考えられる。一方「信号無視」や「通行禁止」などうっかりミス、漫然運転によるミスなどの可能性がある違反は減少がみられない。



		研修前		研修後		合計	
		件数	構成比(%)	件数	構成比(%)	件数	構成比(%)
全体	最高速度	53	33.5	51	32.3	104	32.9
	シートベルト・ヘルメット	35	22.2	29	18.4	64	20.3
	駐停車	14	8.9	14	8.9	28	8.9
	一時不停止	9	5.7	8	5.1	17	5.4
	信号無視	14	8.9	16	10.1	30	9.5
	通行禁止	6	3.8	9	5.7	15	4.7
	その他違反	27	17.1	31	19.6	58	18.4
	合計	158	100.0	158	100.0	316	100.0

図 4-2-3　研修前後の違反内容（全体）

２－３　研修前後の違反点数

研修前後の違反点数変化をみる。違反点数に関しても次式で年間当たり違反点数に変換している。

$$\text{研修前の年間違反点数} = \frac{\text{研修前の違反点数}}{\text{研修前の調査期間日数}} \times 365\text{日}$$

$$\text{研修後の年間違反点数} = \frac{\text{研修後の違反点数}}{\text{研修後の調査期間日数}} \times 365\text{日}$$

結果が表 4-2-3、図 4-2-4 である。検定結果はすべて危険率 5%を上回っているが、全体でみると研修前が 0.159 点/年に対して研修後は 0.144 点/年と低下している。ここでも青少年二輪・１・２日課程の修了者は研修後の違反点数が大きくなっている。全体に違反件数でみるよりも違反点数の方が研修前後の差が少なくなっている。これは研修後に大きな違反点数が発生している運転者が含まれているためである。なお、平成 14 年 6 月 1 日より新道路交通法施行令が適用となったが、適用前後で異なる違反点数の違反は 1 件のみであり、これによる影響は少ないと判断される。

表 4-2-3　研修前後の年間違反点数

	研修前			研修後			検定結果	
	標本数	平均値	標準偏差	標本数	平均値	標準偏差	t 値	検定結果
一般緊急課程	112	0.120	0.488	112	0.117	0.555	0.04	
消防緊急課程	74	0.163	0.399	74	0.122	0.368	0.72	
安全指導員課程	106	0.028	0.150	106	0.053	0.192	1.14	
安管４・５日課程	114	0.194	0.534	114	0.187	0.533	0.14	
貨物大型・普通課程	98	0.239	0.586	98	0.118	0.306	1.79	†
旅客課程	68	0.139	0.467	68	0.061	0.208	1.33	
一般・企業 ３・４日課程	63	0.125	0.438	63	0.146	0.490	0.32	
一般・企業 二輪・１・２日課程	123	0.269	0.625	123	0.247	0.555	0.33	
青少年指導者課程	34	0.090	0.383	34	0.054	0.194	0.48	
青少年 二輪・１・２日課程	23	0.097	0.262	23	0.498	1.159	1.58	
全体	815	0.159	0.485	815	0.144	0.472	0.70	

注：検定結果欄の**印は危険率1%以下、*印は危険率5%以下、†印は危険率10%以下、
空欄は危険率10%超を示す。

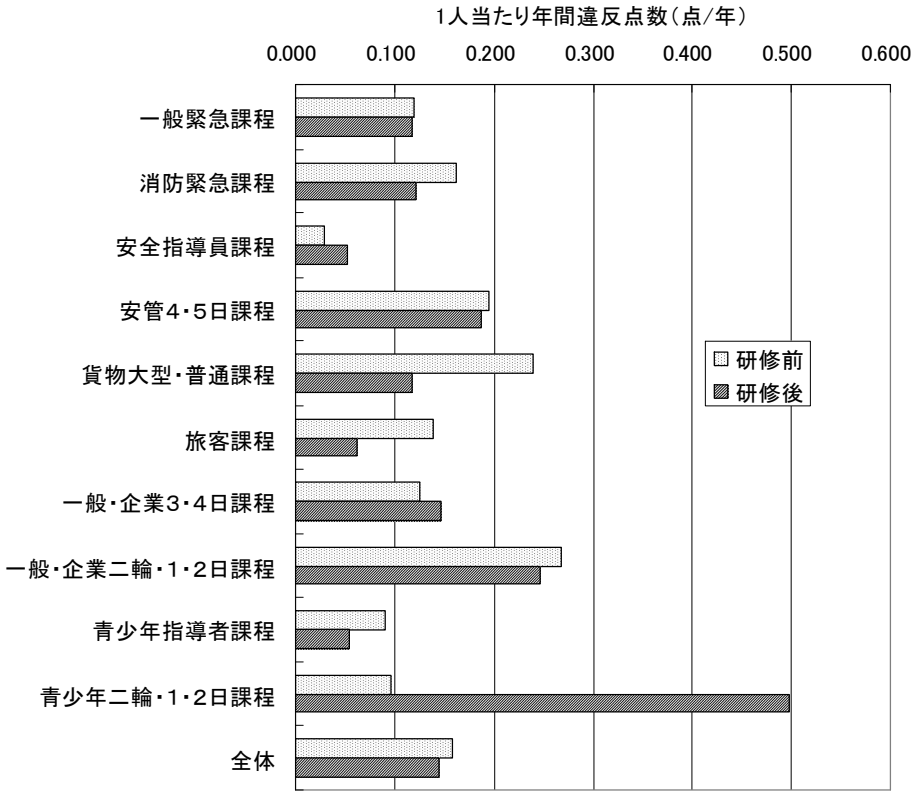


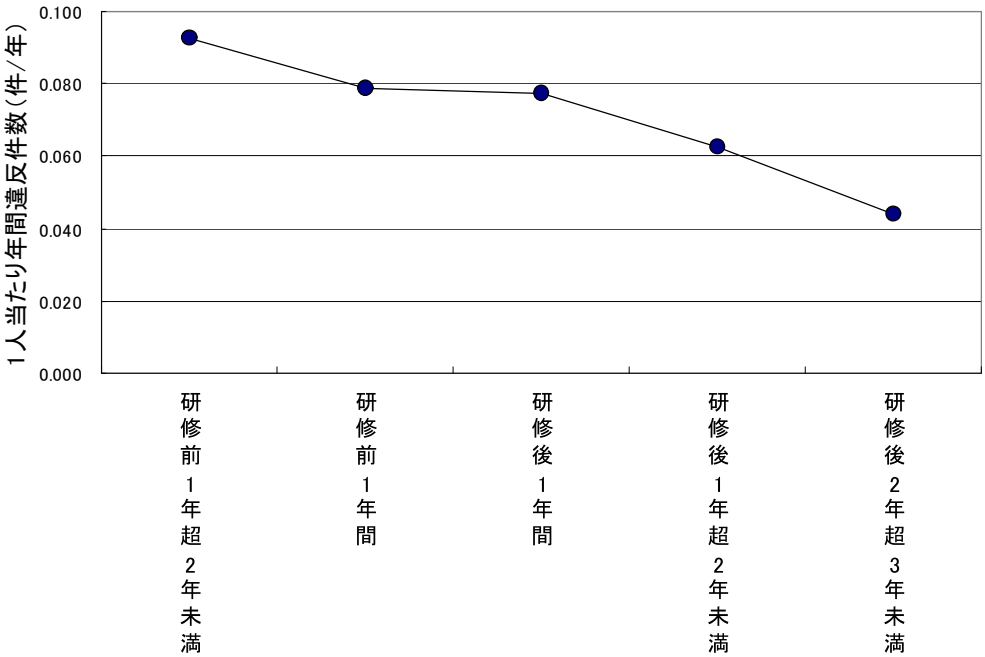
図 4-2-4　研修前後の年間違反点数

２－４　研修前後の期間別違反件数

研修前後の期間を１年毎に区切り期間別１人当たり違反件数を算出する。分析する対象者は、当該期間の 1 年間が運転記録証明書による調査期間となっているサンプルである。たとえば平成 14 年 10 月に研修を受けた修了者は､平成 15 年 10 月までが研修後１年間、それから平成 16 年 10 月までが研修後１年を超え２年未満となる。しかし研修後２年を超え３年未満の期間は運転記録証明書による調査期が平成 16 年 12 月までで１年に満たないため分析対象とはしない。また、ここでは件数が少ない事故は分析対象とせず、違反のみを分析対象とする。

研修前後の期間別１人当たり違反件数が図 4-2-5 である。研修後１年間は研修前１年間より多少は減少するものの、ほぼ横這いの違反件数である。その後、年間違反件数は減少し研修後２年を超え３年未満まで減少している。研修後２年を超え３年未満の違反件数は研修前１年間の半分に近い水準である。

研修直後の１年間の減少効果が顕著ではないが、研修前１年を超え２年間未満の違反件数が大きく、研修前２年間をまとめて研修前とすると研修直後から減少し、年を追う毎に違反件数が減少している傾向と読み取れる。



	研修前 1年超 2年未満	研修前 1年間	研修後 1年間	研修後 1年超 2年未満	研修後 2年超 3年未満
サンプル数	595	811	815	813	227
1人当たり 年間事故件数	0.092	0.079	0.077	0.063	0.044
標準偏差	0.333	0.316	0.289	0.262	0.226

図 4 -2-5　研修前後の期間別１人当たり年間違反件数

第 3 章　研修前後の事故・違反分析結果のまとめ

運転記録証明書による事故・違反調査に同意した 815 人について、中央研修所の研修修了前後の事故・違反件数、違反内容、違反点数および期間別違反件数を分析した。

（1）　研修前後の年間事故・違反件数

事故件数については研修前が 9 件、研修後が 10 件と少数であり統計的に意味のある分析とはならなかったが、研修後の方が減少している傾向はみられた。

研修前後の 1 人当たり年間違反件数をみると、研修前が 0.080 件/年に対して研修後は 0.046 件/年と 6 割程度の水準に低下している。この結果は危険率 1%で有意である。青少年課程の受講者の 1 人当たり違反件数は走行距離で基準化しても研修後に増えているが、統計的に意味のある差ではない。

（2）　研修前後の違反内容

研修前後の違反内容を比較したが、顕著な差は見られなかった。わずかであるが、研修後に減少している違反種類は「シートベルト・ヘルメット」で、運転前の心構えで防止できるミスが減少している。

（3）　研修前後の違反点数

違反点数でみると、違反件数と同様に研修後の方が減少している傾向が見られた。ただし研修前後の差は有意ではない。

（4）　研修前後の期間別違反件数

研修前後の期間を 1 年毎に区切って違反率をみた結果、研修直後 1 年間の違反件数は研修前 1 年間よりわずかに低下し、その後は年毎に安定して低下している。研修後 2 年を超え 3 年未満の違反件数は研修前 1 年間の半分に近い水準である。

第５部　専門家調査結果

第１章　専門家調査の概要

１－１　調査の目的

交通安全に関係する専門家が自動車安全運転センター中央研修所に対してどのような要望を持っているか、また、研修コース等の改善案をどのように評価するかを把握する目的で調査を行った。調査に使用した調査票は、巻末（資料 3）に示した。

１－２　調査実施の概要

調査対象者は 39 人で、うち 8 人は訪問調査で実施し、残りの 31 人は郵送配布郵送回収により調査した。回収は 28 人で、回収率は 71.8%である。

分野別調査対象者、回収数等は表 5-1-1 の通りである。

表 5-1-1　専門家調査の分野別対象者数

区分	分野	郵送調査対象	訪問調査対象	合計
配布数（人）	大学等	4	1	5
	研究機関等	4	1	5
	地方自治体、警察、消防、学校	10	1	11
	自動車関係団体	7	1	8
	運転者教育機関	1	3	4
	企業	5	1	6
	合計	31	8	39
回収数（人）	大学等	3	1	4
	研究機関等	4	0	4
	地方自治体、警察、消防、学校	4	1	5
	自動車関係団体	5	1	6
	運転者教育機関	1	3	4
	企業	4	1	5
	合計	21	7	28

今回の調査で協力を頂いた方のリストを表 5-1-2 に示す。このリスト 23 人の他に、5 人の匿名希望の方からの協力を得ている。

表 5-1-2　専門家調査に協力いただいた方

（順不同、敬称略）

勤務先、役職等	氏名
健康科学研究所　主任研究員	大久保　尭夫
東京大学　名誉教授	越　正毅
愛国学園大学　教授	鈴木　由紀生
日本大学　名誉教授	長江　啓泰
独立行政法人 産業技術総合研究所　特別研究員	石松　一真
交通安全研究所　所長	大塚　博保
（財）日本自動車研究所　主管	片山　硬
（財）鉄道総合技術研究所　主任研究員	深沢　伸幸
茨城県生活環境部生活文化課 安全なまちづくり推進室主査	直江　克也
千葉県自動車整備専門学校　２級自動車整備科学年主任	墨田　剛
（社）日本自動車連盟　広報室（次長）	薮下　正三
湘南鴨宮自動車学校　校長	井上　三郎
（社）東京指定自動車教習所協会 専務理事	新田　勇
（社）日本自動車工業会　交通統括部長	大越　茂
尾久自動車学校　会長	塩地　茂生
（株）トヨタ名古屋教育センター　中部日本自動車学校　副管理者	金田　一秀
クレフィール湖東　交通安全研修所　所長	杉田　清
安全コンサルタント、元東京ガス（株）安全担当課長	阿部　定助
日本通運（株）　熊本支店自動車営業課技能長	石井　吉征
元（株）日立物流　技術開発部技術部長	宮崎　保男
ジェイアールバス関東（株）　安全整備部担当課長	室井　幸男
佐川急便（株）関東支社　労務運行管理部安全推進課係長	福田　弘
（株）レインボーモータースクール＜和光＞	

第 2 章　調査結果

２－１　調査対象者の概要

２－１－１　専門分野

回答者の専門分野を図 5-2-1 に示す 7 分野からいくつでも選択する方式で質問した。最も多いのは「企業・団体の安全運転教育担当」で 9 人（32%）が該当している。次いで「運転者教育機関職員」が 6 人（21%）、「心理学」と「その他」が 5 人（18%）と続いている。「その他」の内容は「人間工学・労働生理学・交通生理、心理学」、「公務員」、「自動車整備の専門学校」、「企業の運行管理者・整備管理者、安全運転教育担当」などである。

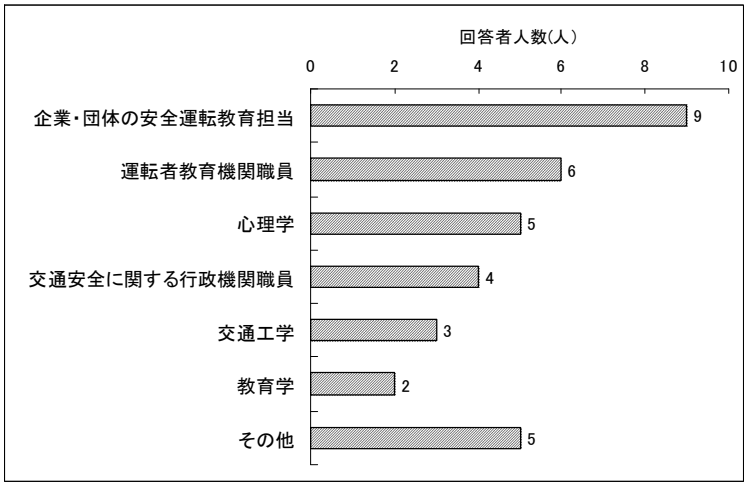


図 5-2-1　専門分野（複数回答）

２－１－２安全運転に関する研修受講の有無と研究実績

中央研修所の研修を受講した経験があるのは 7 人（25%）で、17 人（61%）は受講経験がない(図 5-2-2)。受講経験がある専門家の受講回数は 1～3 回である。

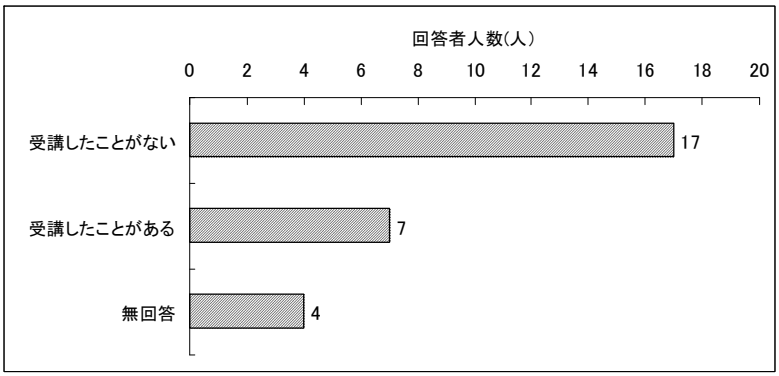


図 5-2-2　　中央研修所研修受講経験

中央研修所以外の研修施設で交通安全に関する研修を受けた経験があるのは 12 人（43%）である（図 5-2-3)。受講回数が多い専門家は 14～15 回の受講経験があるが、平均的には 4 回程度の受講回数である。

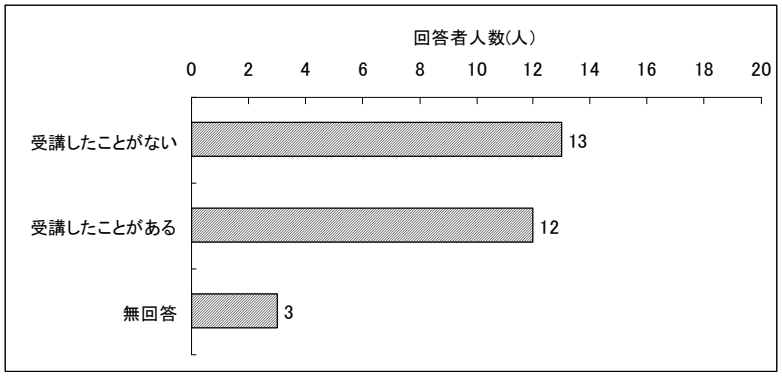


図 5-2-3　中央研修所以外での運転者教育コースを受講した経験

これまでに運転者教育コースの開発に参加したことがあるかを質問した結果が図 5-2-4 である。14 人と半数の回答者が参加したことがあると回答している。

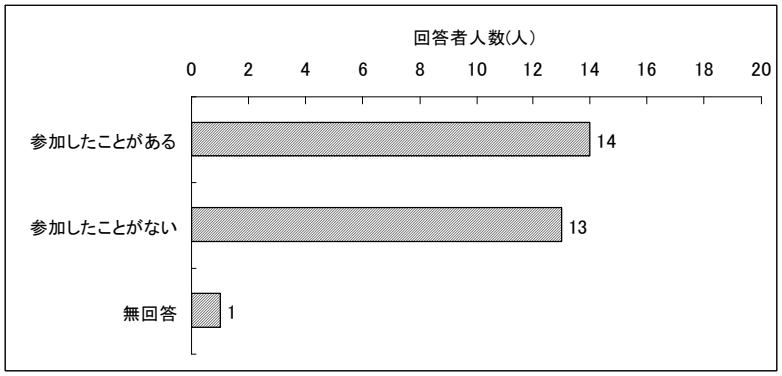


図 5-2-4　運転者教育コースの開発参加の有無

これまでに運転者教育に関する調査研究への参加経験を質問した結果が図 5-2-5 である。16 人と過半数の回答者が参加したことがあるとしている。

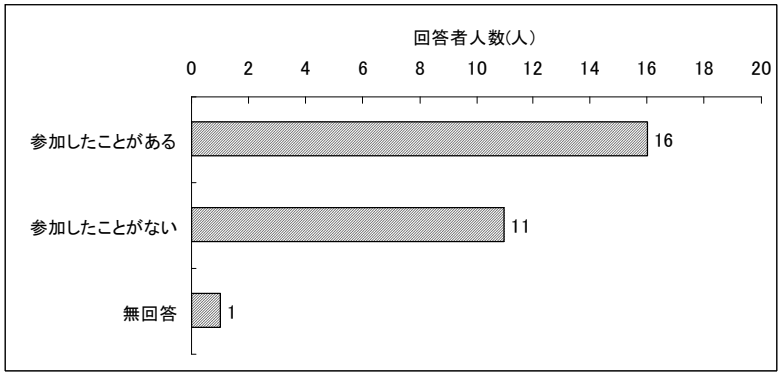


図 5-2-5　運転者教育コースへの参加経験の有無

２－２　中央研修所の研修や施設への改善期待

２－２－１　研修コース開発優先度の評価結果

安全運転中央研修所で開発を検討している表 5-2-1 の 10 種類の研修コースを提示し、それぞれ開発の優先度を「優先すべき」、「やや優先すべき」、「あまり優先する必要はない」の３段階で評価を依頼した。この提示した 10 種類の研修コースは事業所調査、研修修了者調査でも共通して調査した項目である。

表 5-2-1 では、「優先すべき」を 3 点、「やや優先すべき」を 2 点、「あまり優先する必要はない」を 1 点として評価点を算出し、併せて評価点の標準偏差を示している。平均点が高いほど優先して開発すべきと評価されており、また、標準偏差が大きいほど評価にばらつきがあることになる。評価点の平均値を示したのが図 5-2-6 である。

最も評価が高いのは「視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修」で、ほとんどの専門家が「優先して開発すべき」と評価している。また、このコースの評価値の標準偏差は 0.56 と他の項目の 0.7～0.8 に比べて低く、安定して優先すべきと評価されている。

表 5-2-1　提示した 10 種類の開発候補研修コースと評価点

研修や施設の改善案	平均値	標準偏差
研修生の運転行動やコメント内容を車内カメラで記録したり、車載ＧＰＳより得られたデータに基づき車両の挙動をＣＧ映像で再現し、視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修。	2.61	0.56
教官が一方的に教えるのではなく、上記のＣＧで車体の動きを再現する装置などを使いながら研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修。	2.54	0.73
国内外の交通安全に関する資料を収集した資料室を整備し、研修生や一般の交通安全の研究者に開放し情報提供をすること。	2.32	0.71
職場や地域の安全運転指導者のために、安全運転研修のテキストや教材などを頒布すること。	2.32	0.76
研修修了後１年程度経過した時点で行うフォローアップ研修。研修は中央研修所に集合して１～２日程度で行う。	2.15	0.70
悪路、雪道、凍結路など特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修。ただし実際の路面や環境を再現するのは困難なので、一部の研修は滑りやすく加工した路面やシミュレーターでの研修となる。	2.11	0.72
特殊車の安全運転や安全運転管理指導技術など特定分野に特化した研修で、当該分野の高度な専門知識を学ぶ研修。研修期間は5～10日である。	1.89	0.77
高速でのスリップやスライドなど普通では体験できないような危険状況の経験とそれへの対応方法などの高度な運転技術の研修。	1.75	0.83
やはり研修修了後１年程度経過した時点で行うフォローアップ研修であるが、中央研修所に集合するのではなくテキストなどを郵送して行う非集合型研修。	1.67	0.77
研修期間が１カ月以上で、交通危険学、交通心理学、安全教育指導法などの交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修。	1.64	0.77

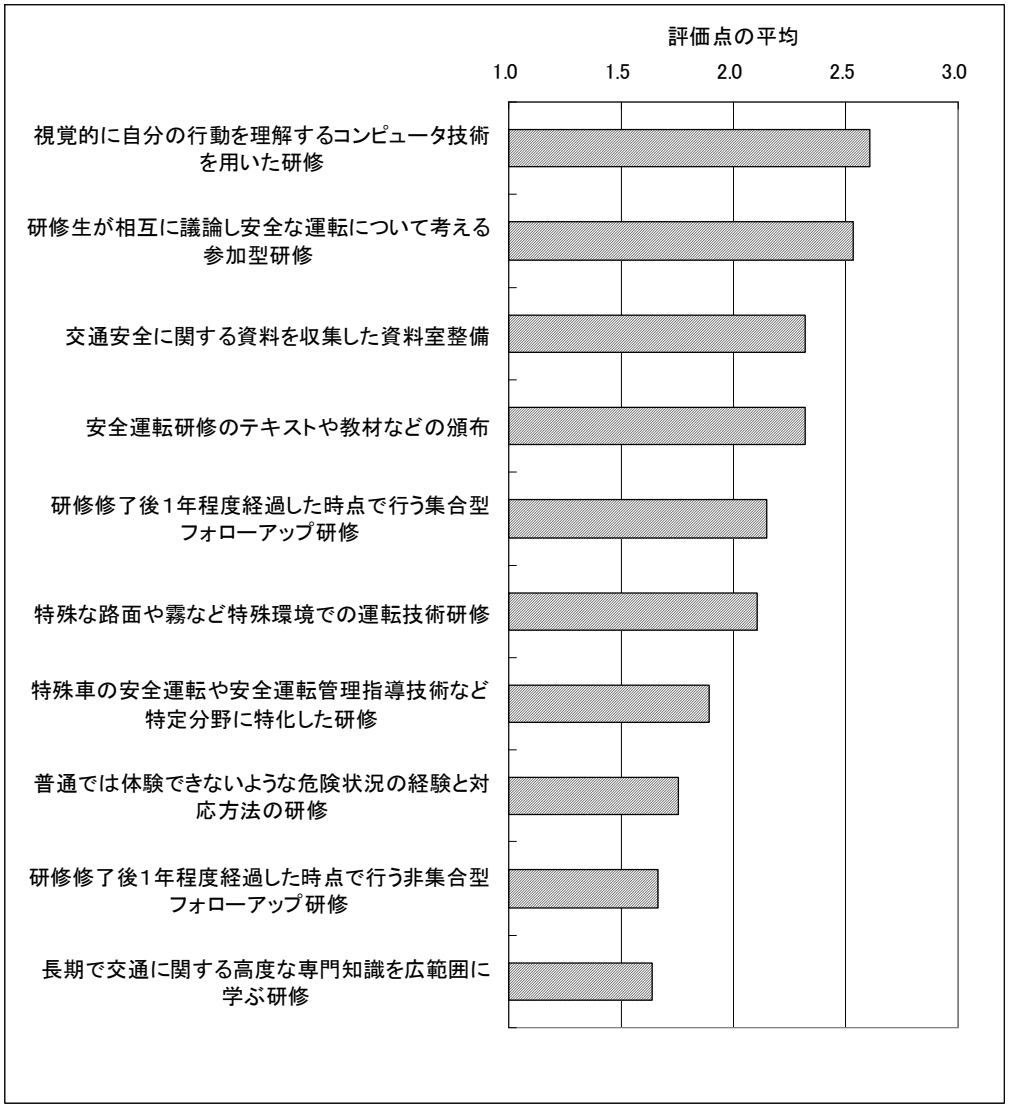


図 5-2-6　10 種類の研修コースの評価点の平均

次いで「研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修」の評価点が高い。この研修生の相互議論による参加型研修は、最も評価点が高い「視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修」と組み合わせることを想定している研修である。このように先端技術を用いて客観的に自分の運転行動を確認し、それに基づいて参加型研修を行うコースの開発優先度が高いと評価されている。

3 番目と 4 番目は同じ評価値で「交通安全に関する資料を収集した資料室整備」と「安全運転研修のテキストや教材などの頒布」で、テキストや資料の整備が要望されている。5 番目は「研修修了後 1 年程度経過した時点で行う集合型フォローアップ研修」である。

逆に評価値が低いのは「長期で交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修」で、後述するようにこのような研修に対する社会的ニーズが低いのではないかとの声が多い。次いで評価値が低いのは「研修修了後 1 年程度経過した時点で行う非集合型フォローアップ研修」で、集合型フォローアップ研修が 5 位にあるのに対して、非集合型では研修効果

が低いとして優先度が低く評価されている。3 番目に優先度評価が低いのは「普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修」である。この意見の評価値の標準偏差は 0.83 と最も高く、専門家によって意見が分かれている研修コースでもある。

２－２－１　研修コース開発に関する意見

各研修コースの開発に際して工夫すべき点、注意すべき点などを自由記述方式で質問した。回答の中から主なものを紹介しておく。

① 視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修

この研修を高く評価する意見は、ビデオなどを利用して客観的に自分の運転を見せることを工夫して運転者教育を行っている専門家に多い。「自分自身の運転特性を理解することは大事なことである。現在はビデオを利用しているが、より簡単に詳細に再現できるならば教育効果は大きい」（運輸会社教育担当者）、「ビデオを利用しているが、危険箇所をより詳細に再現できるならば教育効果は大きい」（運転者教育機関職員）などの意見がある。

一方、この研修コース開発に際して注意を要するとの意見もある。「このシステムではデータ採取に時間がかかるのではないか」（交通問題研究者）とし、データ収集時間が長くなり実際の教育時間が短くなることを懸念する声がある。また、シミュレーターなどのように違和感があり研修効果が上がらないことを心配する声も見られる。

このシステム開発に疑問を呈する意見としては「システムの開発費用が膨大な金額とならないか、開発時の費用の他、後で機能追加をするのに大きな費用がかかる」（運転者教育機関職員）と開発費用が膨らむことを懸念している。

② 研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修

参加型研修の効果を評価する声が多い。「参加型であることの重要性は高い。効果が期待できる」（交通問題研究者）、「参加型でなければ納得が得られない。さらにこれを裏付けるデータが参加者に提示できればより効果的である」（大学等の研究者）、「教官が一方的に教える受け身型研修よりも参加型研修の方が、受講者もテーマを身近な問題として捉えることができる」（研究機関研究者）などの意見がみられる。さらに「研修生相互が議論し、問題を指摘し合うのが効果的な教育となる」（運転者教育機関職員）としている。

この方式の教育は「少人数で行う必要がある」（研究機関研究者）と大人数での教育では時間がかかり効果的でないとの指摘がある。今回、訪問調査したドライバースクール等で参加型研修は効果的であるとの意見が多いが、そこでの参加型研修は教官 1 人に研修生が 3 人程度と少人数教育である。参加型研修が効果的とする意見の多くが、この程度の少人数での参加型研修をイメージしている可能性があり、中央研修所の研修で多い 30 人程度のクラスでの参加型研修は工夫を要する。

さらに「好ましくない運転行為はその場で矯正、助言することが効果的、研修生同士の討議は余り価値がない」（交通問題研究者）との意見もある。

③ 交通安全に関する資料を収集した資料室整備

「我が国においては未だ整備されていない資料も多いが、可能であれば少なくとも交通安全に関わる資料を総合的に収集すべきである」（大学等の研究者）と期待する声が多い。さらに「可能であればオーディオ・ビジュアル的なものも収集すれば一層効果的である」（交通問題研究者）と、文献や論文だけでなくビデオ等の資料収集を期待する声もある。「必要であり期待したい」としながらも「費用・人員面で大変な負担であり覚悟が必要」、「すでに交通関連資料を収集している組織があるが、系統的に整理されていないので利用しにくい」（交通問題研究者）との指摘がある。

ほとんどの専門家が期待するとしているのに対して「中央研修所教官のレベル維持のために定期刊行物などの資料収集は必要であるが、中央研修所は研究施設ではなく長期に大量の文献を収集する必要性は低い」（大学等の研究者）との声もある。

訪問調査では、研修生が資料室を研究に役立てる可能性について意見を求めたが、「一般の研修生が専門的な交通関連資料を活用する可能性は低い」とする声が圧倒的である。

④ 安全運転研修のテキストや教材などの頒布

これについても「現状では安全運転のための教材が不足しており、紙資料にとどまらずビデオ、プレゼンテーション資料なども含めて配布することが望まれる」（交通問題研究者）、「交通安全の取り組みは企業にとって重要であり、社員教育の教材として提供してもらいたい」（交通関連企業職員）と積極的に要望する意見が多い。

一部には「現状の中央研修所のテキストは説明不足であり、さらに工夫する必要がある」と苦言を呈した上で、「テキストの頒布自体は必要であり、良いことだと考える」とする意見もある。さらに「近年はＩＴの普及が盛んになってきておりＩＴを通じたテキスト・教材の提供を望む」とインターネット等を通じてのテキスト、資料配付を望む意見もある。

⑤ 修了後１年程度経過した時点で行う集合型フォローアップ研修

交通安全教育を実施している組織の職員は「研修で学んだ内容を１年程度で忘れてしまう人が多く、フォローアップ研修が大切」、「反復訓練を行うことが効果的」などとフォローアップが必要との意見が多い。この他「フォローアップ研修は研修時にマスターした事をどの程度実践面で活用できているかを点検するためにも意義がある」（交通問題研究者）などがみられる。教育する側だけではなく「企業としても、受講した研修生の技量確認のためにフォローアップ研修は有意義である」と研修を受ける側にも評価する意見がみられる。

運転は特殊な技術ではないとした上で、「フォローアップ研修の内容にもよるが、一般ドライバー対象ではフォローアップ研修の必要性は低い」とし、「ドライバーの管理者が対象であればフォローアップ研修の意味がある」（交通問題研究者）と一般ドライバー対象のフォローアップ研修の必要性に対して否定的な意見も見られる。

なお訪問調査で「フォローアップ研修はいつ頃の時期が適切か」と質問した結果では、1 年以内とする意見が圧倒的である。中には「3 カ月程度で悪い癖が戻ることがある」ので最初の研修後 3 カ月程度で再チェックをするのが効果的との意見もある。

⑥ 特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修

この研修に関しては「特殊な環境下での技術研修であり、受講者の要望で選択可能なオプション研修にするのが良い」（交通問題研究者）との意見が多い。例えば「雪道での運転は東北や北海道等のドライバー対象であれば重要であるが、南の地域の運転者には不要」として、「一律の教育ではなく必要に応じて取り入れる工夫が必要である」（運転者教育機関職員）と指摘している。さらに「必要な地域が限られるので、各地域の教育機関が教えるのが良い」（運転者教育機関職員）、「もし中央研修所が雪道走行などを教育するならば、教官が地域に出向いて教育するなどの発想が必要ではないか」(同)などの意見がある。

シミュレーター教育に関しては「シミュレーター教習で雪、凍結路などの特殊道路走行の訓練を行っているが、実車体験のような効果は期待できない」（運転者教育機関職員）との指摘もある。

⑦ 特殊車の安全運転や安全運転管理指導技術など特定分野に特化した研修

この研修の優先度評価は 10 コース中の 7 位と高くはないが、自社内での教育が難しい中小企業でも社員がフォークリフトや高所作業車、クレーンなどの特殊車を運転する機会が増えており「至急実施すべき」（運輸会社職員）との意見がある。また、「受講者が運転する車や運転環境などに応じてカスタマイズされた研修メニューの必要性は高い」（交通問題研究者）と、カスタマイズ研修として必要性が高いとする意見もみられる。

しかし「特殊車研修は当該車両利用機関に任せた方がよい」（交通問題研究者）など特殊な車を利用する機関自身で工夫し、専門的教育をするべきとの意見もみられる。

⑧ 普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修

この研修に関しては「優先すべき」とする意見と「余り優先する必要はない」とする意見とに分かれている。優先すべきとの意見の側からは「中央研修所でなければ体験できないような研修は重要であり、高度な運転技術を多くの人が気軽に学ぶことができるよう配慮してほしい」（地方自治体職員）、「一般の路上では絶対にできず、危険を体験・経験することで安全を学ぶ良い方策である」（交通問題研究者）等の積極的意見が見られる。しかし

「限りある研修時間の中では危険状況の経験よりも、危険状況にならない方法を教えることを優先すべきである」（交通問題研究者）との意見も多い。中央研修所の研修に職員を派遣している企業からも「当社の受講生の意見でも、大半が研修は面白かったと言って戻って来るが、危険体験の内容は余りつかんでいない」、「対応策を練習するより、そうならないような運転操作を指導すべきである」と否定的意見が出ている。

危険を体験させるにしても「単に体験させるのではなく、体験させる目的、意図を十分に説明する必要がある」（交通問題研究者）が専門家の代表的意見である。

⑨ 研修修了後１年程度経過した時点で行う非集合型フォローアップ研修

集合型フォローアップ研修の開発優先度評価が５位であるのに対して、この非集合型の研修の優先度評価は低い。このように評価する背景としては「紙資料の配布やネット利用での研修ではインパクトが弱く、フォローアップの効果は望めない」、「テキストを郵送されただけで、どの程度フォローアップにつながるか疑問が残る」（いずれも交通問題研究者）との考えがある。

しかし「非集合型フォローアップ研修は良いアイディアであり、是非、実施してほしい」として「現状ではパソコンが使える運転者は少ないが、10 年後には現在の電話と同じように使えるのが当たり前になる」、さらに「インターネットなどを活用した非集合型フォローアップ研修などを今から工夫すべきである」と積極的な意見もある。特に遠方の研修生が再度フォローアップ研修のために中央研修所に集合するのは費用面から困難であり、効果的な非集合型フォローアップ研修開発を期待したいとの意見もある。その他「研修が修了した直後からテレビ電話のような通信手段を使って疑問点やその後の問題に答えるなどの工夫は効果的である」（交通問題研究者）と指摘する専門家もいる。

⑩ 長期で交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修

今回提示した 10 種類の研修コースの中では、最も優先度評価が低いコースである。代表的な意見は「このような長期間の教育に対する需要があるか疑問である」、「需要があるのか十分に分析してから開発する必要がある」、「運転や運転者管理をする人にそれほど長期の研修が必要とは思えない」（交通問題研究者）などで、社会的ニーズがないのではないかという指摘が多い。

「本来、自動車学校の教員は危険学や心理学などの研修が必要であるが、残念ながらそれだけの時間的余裕がない」（運転者教育機関職員）と、必要性は認めるが時間的に余裕がないとする意見もある。

２－３　研修方針に対する意見

中央研修所が「危険体験教育」と「一般運転者教育」を実施することに関して専門家の

意見を聴取した。

２－３－１　「危険体験教育」の評価

調査では次のように質問して意見を求めた。

【調査票の設問】

問　安全運転中央研修所では、「一般の公道では試すことのできない運転上の危険な状況を安全に体験する」をキャッチフレーズにスキッド走行やハイドロプレーニング現象体験などを研修に取り入れています。一方、「危険体験は必ずしも安全運転に役立たない」との意見があり、「危険体験よりも危険に遭遇しない技術を学ばせる時間を増やすべきだ」との意見があります。

現状の安全運転中央研修所の研修に関して、あなたは危険体験（極限状況の体験）を減らしても「危険に遭遇しない技術」を学ぶ時間を増やすべきだとお考えでしょうか。それとも現状程度の危険体験（極限状況の体験）は交通安全に役立つとお考えでしょうか。以下の選択肢からあなたのお考えに近いもの１つを選び、選択肢番号の先頭に○印を入力してください。さらにこの件に関して自由に意見をご記入ください。

【選択肢】

1.現在の安全運転中央研修所での危険体験（極限状況の体験）は交通安全に役立つので現状程度で継続すべきである。

2. 危険体験（極限状況の体験）を減らしても「危険に遭遇しない技術」を学ぶ時間を増やすべきである。

3. 危険体験（極限状況の体験）は交通安全に役立つので、現状よりも学ぶ時間を増やすべきである。

まず、選択肢の回答状況を見ると図 5-2-7 の通りである。最も多いのは「現在の安全運転中央研修所での危険体験（極限状況の体験）は交通安全に役立つので現状程度で継続すべきである」と現状維持の意見で、54％と過半数を占めている。次いで「危険体験（極限状況の体験）は交通安全に役立つので、現状よりも学ぶ時間を増やすべきである」が 25％、「危険体験（極限状況の体験）を減らしても『危険に遭遇しない技術』を学ぶ時間を増やすべきである」が 18％である。

自由意見をみると、上記のように多くの専門家は現状程度の危険体験は交通安全に効果的と見ているが「危険体験の意義は、怖いからこんな事態にならないように気をつけようという気持ちを育てることである」（大学等研究者）、「おどかしの教育には限界があるといわれているが，危険体験は安全運転の動機付けとして効果が高い」（公共団体職員）、「危険状況になったら立ち直らせることは無理であることを十分に教え、その上で教育することが大切である」（運転者教育機関職員）と危険状況から立ち直る技術を教えるのではなく、

危険状況になったら一般ドライバーには車をコントロールするのは無理であることを十分に教えるべきとしている。

危険体験教育の時間を積極的に増やすべきとする意見の例は「参加者に普段の運転をさせ極限状態に出合わせ、どのようにして危険を避けられるかを考えさせることが必要」とした上で「そのためには危険体験時間を今以上に取ることが必要ではないか」（大学職員）というものである。

危険体験教育に消極的意見としては「どこに危険が隠れているのかを理解・認識するためにも，危険に遭遇しない技術を学ぶ時間を増やすことが必要である」（公共団体職員）がある。

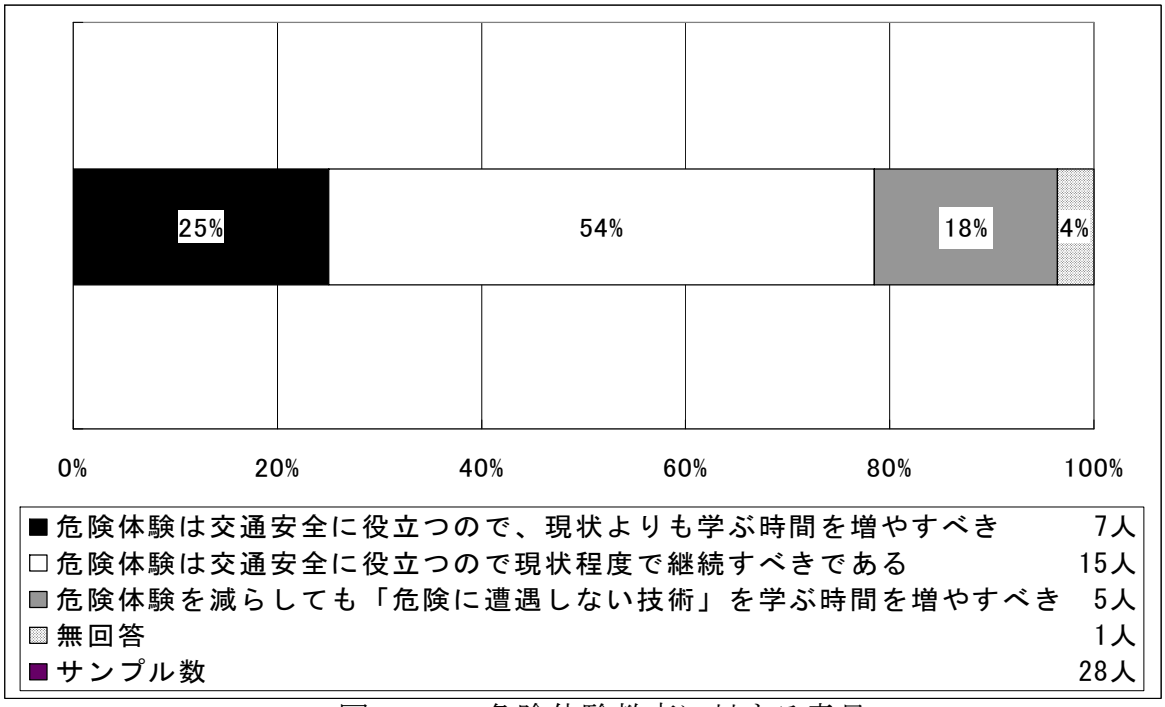


図 5-2-7　危険体験教育に対する意見

２－３－２　「一般運転者教育」の評価

調査では次のように質問して意見を求めた。

【調査票の設問】

問　安全運転中央研修所では、地域、職域などの交通安全の指導的立場にあるかた向けのコースから一般運転者向けのコースまで幅広く安全運転教育コースを設けています。一方、「安全運転中央研修所で研修できる人数は限られており、従って交通安全の指導的立場にあるかた向けのコースに絞り、一般運転者向けの教育は自動車教習所や民間の安全運転教育機関に任せるべきである」との意見があります。

あなたは、この意見に対してどのようにお考えでしょうか。以下の選択肢からあなたのお考えに近いもの１つを選び、選択肢番号の先頭に○印を入力してください。さらにこの件に関して自由に意見をご記入ください。

【選択肢】

1. 安全運転中央研修所は、一般運転者向け教育のウェイトを減らし、指導者教育のコースに絞り込むべきである。

2. 安全運転中央研修所は、一般運転者向け教育と指導者教育のウェイトを現状程度、あるいは多少のウェイト変更程度で両者向け教育を続けていくべきである。

3. 安全運転中央研修所は、交通安全の指導者教育のウェイトを減らし、一般運転者向けコースに力を入れるべきである。

選択肢の回答状況を見ると図 5-2-8 の通りである。最も多いのは「一般運転者向け教育と指導者教育のウェイトを現状程度、あるいは多少のウェイト変更程度で両者向け教育を続けていくべきである」（75%）と現状を是認する意見である。次いで「一般運転者向け教育のウェイトを減らし、指導者教育のコースに絞り込むべきである」（14%）で、「交通安全の指導者教育のウェイトを減らし、一般運転者向けコースに力を入れるべきである」は 4%と少数である。

自由意見を見ると、多くは「中央研修所でしか体験することができない講習内容が少なくない現状では、今まで同様に一般向け・指導者向けを両立して行うべきである」（運輸会社職員）、「レベルの高い指導者教育のコースに絞り込んでの教育指導が望ましいとは思うが、この設備は日本最大の教育訓練施設であり、有効活用を計った教育訓練は他の施設ではできない」などの意見で、中央研修所の高度な施設を利用した研修を一般ドライバーにも開放し、活用してもらうべきであるとの考えが多い。

「一般運転者も高度な運転者教育を受けることが望ましいが、一般運転者教育は近隣教習所での教育で目的は達成できる」（自動車関係団体職員）と専門家教育に絞り込むべきとする意見は少数である。

なお「中央研修所が一般ドライバーを教育する立場にある人を教育する以上、直接一般ドライバー教育を行い、中央研修所に一般ドライバー教育のノウハウを蓄積していくべきである」（運輸会社職員）との意見が見られた。

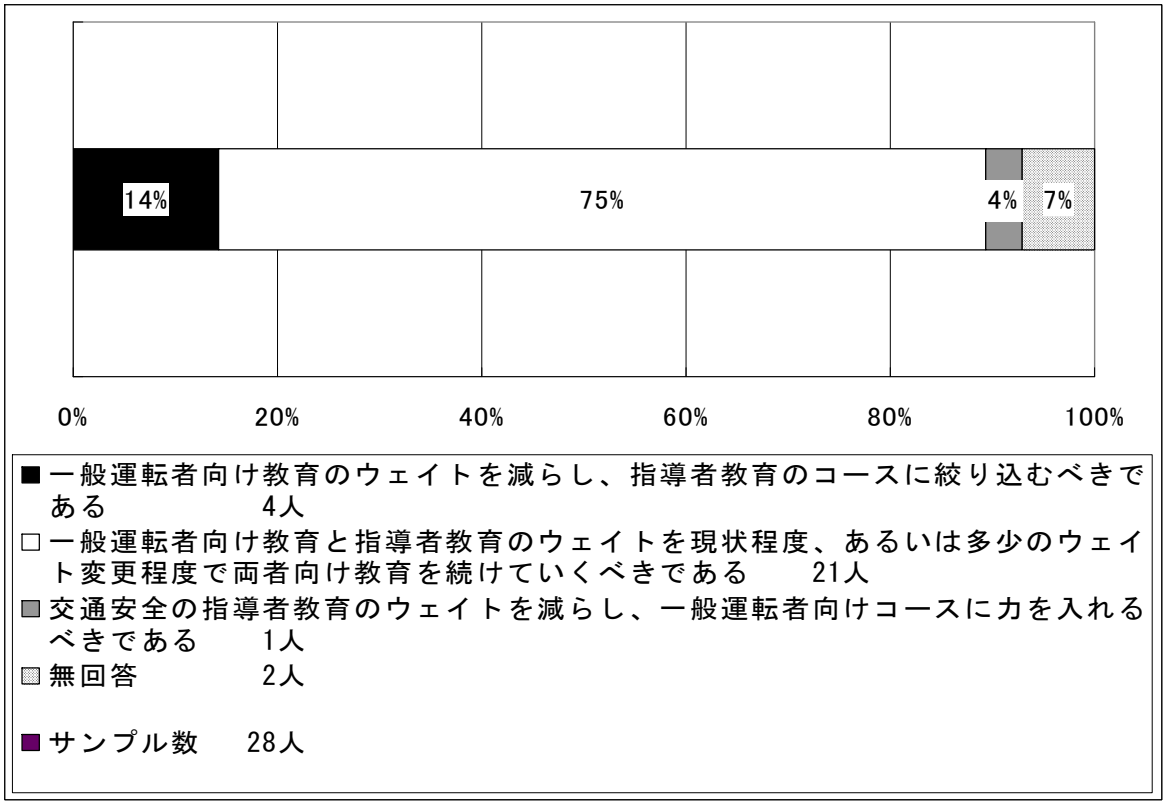


図 5-2-8　一般運転者教育に対する意見

２－４　研修側企業・団体での研修効果向上策

調査では次のように質問して意見を求めた。

【調査票の設問】

> 問　外部の専門機関での交通安全研修の効果を高めるためには、研修の実施団体側だけの努力ではなく送り出す企業や団体側の工夫も必要だと考えられます。たとえば、社外研修後の企業側でのフォローアップ研修、研修後に長期無事故・無違反の運転者に対する表彰制度等です。
>
> 外部の専門機関での交通安全研修へ送り出す企業や団体側がどのような工夫、施策を組み合わせるのが研修の効果を上げるとお考えになるでしょうか。ご意見をお聞かせください。また、ご存じの企業や団体で、外部団体での交通安全研修と企業や団体側の工夫を組み合わせることで効果を上げている事例などをご存じでしたら、ご紹介ください。

この設問は自由意見記述方式で実施した。この設問に対する回答者は少ないが、回答内容を分類すると次のようになる。

- 安全運転実践者の表彰(3 人)
- 有効期間のある社内免許制度の制定（2 人）
- 無事故無違反の運転者や管理者のノウハウ発表制度等の制定（1 人）
- 交通安全を一時的な活動ではなく定期的活動とすること（1 人）
- 運転者を管理する立場の人を十分に教育すること（1 人）

- 組織内に安全運転指導員（トレーナー）制度を定着させること（1 人）
- 社外の教育機関に任せるのではなく社内でもフォローアップをすること（1 人）

多いのは「社内表彰制度」で、特に長期無事故・無違反者を表彰することを指摘している専門家が 3 人と多い。次いで「社内免許制度」を 2 人の専門家があげている。

２－５　望ましい研修時期と内容

調査では次のように質問して意見を求めた。

【調査票の設問】

> 問　一般の企業・団体等に勤務する運転者を念頭に置いた場合、どのような時期に、どのような内容の研修を社外の安全運転研修施設で行うことが効果的とお考えでしょうか。また、そのような研修を実施する施設は質量ともに十分に供給されているでしょうか。
>
> なお、研修機会は多いほど効果的だと思われますが、一般的な企業・団体等で実施可能と思われる範囲の回数、頻度内でお答えください。また、運転者は次の２種類に分けてご記入ください。
>
> - 運転専業者 …車両の運転を主たる業務としている運転者。たとえば社用車や貨物車の運転手など。
> - 運転兼務者 …車両の運転を主たる業務としていないが、業務で車両の運転を行う運転者。たとえば営業職で営業活動のために運転する運転者など。

運転専業者と運転兼務者に分けて回答を求めたが、ほとんどが両者共通の回答である。そこで、ここでは運転専業者の回答を中心に結果を見ていく。

この設問に対する回答者は少なく、運転専業者について回答したのは 13 人である。まず、研修を実施すべき時期から見ていく。運転専業者の研修時期としてあげているのは、次のような時期である。

- 新入社員あるいは入社後初めて運転するとき（13 人）
- 入社後年に 1 回（1 人）
- 入社後 3～5 年に 1 回（1 人）
- 入社後 5～6 年に 1 回（2 人）
- 入社後 5～7 年に 1 回（1 人）
- 入社後 7～8 年に 1 回（1 人）
- 入社後 5～10 年に 1 回（1 人）
- 入社後 10～15 年に 1 回（1 人）
- 事故・違反の発生時（2 人）
- 転勤、勤務内容の変化など運転環境に変化があったとき（1 人）

「新入社員あるいは入社後初めて運転するとき」をあげているのは 13 人全員で、いずれの専門家も企業・団体で運転を始める時期に安全運転教育が必要であると考えている。

その後の研修サイクルについては様々な意見があり、短いケースでは1年に1回、長い場合では10～15年に1回程度の運転者教育が必要であるとしている。平均的には5～10年に1回程度の再教育が必要と考えている専門家が多い。

新入社員教育時に必要な教育内容としてあげているのは、次のような内容である。

- 安全確認など基礎的項目（2人）
- 同乗安全運転指導（1人）
- 運転者の責任教育（1人）
- 技術面より人間面の教育（1人）
- プロの自覚（1人）
- 運転車両の特性（1人）
- 車両点検の方法（1人）
- 大型車などの車両特性（1人）

新入社員教育の期間は次のようになっている。

- 1～2日（1人）
- 3日（3人）
- 3～5日（1人）
- 4日（2人）
- 1週間（1人）
- 6カ月（1人）

長い場合は6カ月との回答があるが、これは一般社員教育を含めた期間で、安全運転の教育期間はこの中の一部である。回答が多いのは3日から4日の範囲である。

望ましい研修場所を記述している回答者は少ないが、一般の教習所で可能としているのが5人、民間の交通安全専門教育期間が必要とする意見が1人、中央研修所が必要とするのが3人である。新入社員教育に関しては、いずれの専門家も教習所の施設でも可能としている。

２－６　中央研修所以外で効果的と思われる研修コース

安全運転中央研修所の研修コース以外で、安全運転に効果的と思われる研修コース、あるいは興味深い研修コースなど国内外の事例の紹介を依頼した。

この設問に対する回答のほとんどが他の安全運転教育施設を紹介するもので、具体的には次のような施設で興味深い研修を実施しているとしている。

- アクティブセーフティトレーニングもてぎ（栃木）（2人）
- 鈴鹿サーキット交通教育センター（2人）
- レインボーモータースクール（1人）

- クレフィール湖東（1 人）
- 西鉄自動車教習所（梅林）（1 人）
- トヨタ交通安全センター（1 人）

２－７　その他中央研修所への期待

最後に中央研修所への要望、希望などがあれば自由に記述することを依頼した。ここでは、記入のあった意見の中から主なものを要約して示しておく。なお、ここでは「課程」とは「法定講習課程」、「一般緊急課程」など中央研修所の研修課程そのものを、カリキュラムとは課程の内容を示す。

① カリキュラム内容の重複回避

- 各課程の内容重複をさけるようカリキュラムの整合を図ってもらいたい。（運転者教育機関職員）
- 何回も中央研修所の課程に参加すると、重複しているカリキュラムが多いことに気付く。これを整理して重複するカリキュラムは受講しなくてもよいようにならないか。また、受講者の要望に応じてある程度カリキュラムを変更できるような融通性がほしい。（運転者教育機関職員）
- 教習所指導員はいろいろな課程を受講するため重複したカリキュラムを受けることになり、無駄が多い。また、それにより経費的にも負担が大きくなっている。（運転者教育機関職員）
- 中央研修所での座学には、他の課程と重複していたりして必要性が低いものが多い。これを見直す必要がある。（運転者教育機関職員）

② 課程あるいはカリキュラム開発、改善体制に関して

- 少なくとも 10 年程度の周期で教育メニューや教育内容を見直すべきである。（運転者教育機関職員）
- 最低、３年に１回は関係者、受講者、教育関係者を交えた中央研修所のあり方についての研究会を開催するべきではないか。この研究会は、一部の知識人、センター関係者だけが参加するのではなく、研修を受ける側の意見を聞くことに重点を置いてほしい。これを課程やカリキュラム改善に役立ててほしい。（運転者教育機関職員）
- 中央研修所では講師同士の連携が弱い。それぞれの専門家が、それぞれの分野を自身の経験から組み立てており、教育がバラバラになっている。もっと講師間の連携が工夫される必要がある。特に理論教官の間の連携が不足している。各教官の力量で教育するのではなく、組織として安全運転教育に取り組むことが望まれる。（地方自治体・警察・消防職員）
- 中央研修所で教育を担当していたが、中央研修所の教育カリキュラム全体の中で自分がどのような役割を果たさなければならないか明確でない。テーマだけ与えられて教育内容は任されるが、当該研修カリキュラム全体が分からず戸惑うことが多い。（地方自治体・警察・消防職員）

③ 研修費用、期間の軽減・短縮

- 各種指導員講習料をもっと安くしてほしい。食費などの実費はやむを得ないが、講習料は高すぎる。各地からの参加旅費や職員が研修に参加することによる機会損失などを考えると自動車学校の負担が大きすぎる。（運転者教育機関職員）
- 研修費の軽減について配慮していただきたい。（運転者教育機関職員）
- 中央研修所は教育期間が長いコースが多い。期間を短くする工夫が必要。教育期間が短くなればそれだけ教育費用も安くなり、また、業務への影響も少なくなる。（運転者教育機関職員）
- 中央研修所の研修は 4～5 日の研修が多いが、企業はもっと短い研修を望んでいる。一般的に研修期間は 2 日間程度とすることが望ましい。利用者にアンケートを行い、送り出す側の要望を確認したらどうか。（運転者教育機関職員）

④ 中央研修所職員、組織問題

- 中央研修所の教官が多忙過ぎると感じられる。学会出席、カリキュラム開発などの時間も、業務時間内に持てるようにするべきである。（地方自治体・警察・消防職員）
- 中央研修所の教官の待遇に問題がないか。新カリキュラム開発も教官の業務として明確に位置づけるとともに、その成果も評価した処遇をしなければならない。（地方自治体・警察・消防職員）
- 中央研修所組織の改革も必要ではないか。担当教官のやる気を促す施策こそ必要である。（地方自治体・警察・消防職員）

⑤ 施設改善に関して

- 模擬市街路コースに、本当の建物等が建てられていれば、リアルな研修ができると思う。（企業職員）

⑥ その他

- 中央研修所の研修受講者の会員制度を作り、安全運転指導者が困ったときに相談できるようにしたらどうか。有料であってもよいので、メールや電話などで気軽に相談できる会員組織があれば、研修参加者に喜ばれる。（地方自治体・警察・消防職員）
- 研修所内に（あるいは安全運転センター内に）出版部を持つことが重要。これは教科書編集時にも役立つ。（研究機関研究者）
- 免許を取って運転をしている一般ドライバーに対して、交通危険学や心理学などの学問が必要とは思えない。大げさに構えて教育するのではなく、楽しく安全を学べるようにすることが大切である。（大学等の研究者）

なお、専門家調査の自由記述意見内容を巻末（資料 4）に示した。

第 3 章　専門家調査結果のまとめ

28 名の交通安全教育等の専門家に郵送調査あるいは訪問調査で意見を聴取した結果次のような諸点が指摘された。

（1）　開発を優先するべき研修コース

10 種類の開発候補コースを提示してどのコース開発を優先するべきかを調査した結果、優先度上位 5 コースは次のようになった。

- 視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修
- 研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修
- 交通安全に関する資料を収集した資料室整備
- 安全運転研修のテキストや教材などの頒布
- 研修修了後 1 年程度経過した時点で行う集合型フォローアップ研修

特に「視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修」には、開発を優先するべきとの意見が集中している。このコンピュータ技術を利用した研修コースは、同時に参加型研修と組み合わされることが望まれている。

（2）　研修方針への意見

危険体験学習については現状程度のウェイトで継続するべきとの意見が過半を占めている。先の開発を優先するべき 10 種類の研修コースの中に類似の「普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修」があるが、このコースの開発優先度評価はそれほど高くない。このことと組み合わせて考えると、危険体験を中心とした新しいコースを積極的に開発する必要はないが、現状の危険体験は継続するべきと判断されていることになる。

一般運転者教育のウェイトを上げて専門家教育に特化するべきかについては、現状程度のウェイトで一般運転者教育を続けるべきとの意見が 4 分の 3 と圧倒的に多い。

（3）　その他の要望事項

中央研修所への要望等を自由に記入する方式で質問したところ､「カリキュラム内容の重複回避の工夫」が 4 件、「課程あるいはカリキュラム開発、改善体制に関する要望」が 4 件と研修課程あるいはカリキュラムの見直しに関する要望が多くみられた。また、研修費用の軽減、研修期間の短縮要望も 4 件あり、これもカリキュラム内容の見直しを望んでいる声とみられる。

第６部　安全運転研修施設調査結果

第１章　安全運転研修施設調査の概要

１－１　調査の目的

中央研修所と同様に安全運転のための研修を実施している教育機関に訪問し、研修内容、研修効果向上のための施策、工夫等を調査した。訪問先は次の２カ所である。

- クレフィール湖東（滋賀県東近江市）
- 交通教育センターレインボー浜名湖（静岡県引佐郡細江町）

１－２　調査実施の概要

訪問調査では、次の点をヒアリングすることとした。ただし訪問先に応じてヒアリング内容は若干、変更している。

- 施設概要（広さ、主な施設、教官数、研修受講者数、主要研修コース等）
- 研修の内容（コース種類、研修内容など）と特徴
- 研修効果向上のための研修コースの工夫
- 研修参加者や研修派遣企業の要望の把握方法、活用方法
- 研修コースの改善制度（研修内容の改善頻度、改善方法等）
- 研修効果向上のための研修コース以外での施策実施状況
  （例 : 研修参加事業所へのコンサルティング活動、研修受講者へのフォローアップ制度等）
- その他研修効果向上のための工夫・施策等

第２章　調査結果

２－１　クレフィール湖東訪問調査結果

２－１－１　施設概要

（１）　施設の概要

ＪＲ東海道本線能登川駅より車にて約 20 分の位置にある。車の場合は名神高速、八日市ＩＣより約 15 分（10 ㎞）、名神高速彦根ＩＣより約 20 分（15 ㎞）である。

施設の総面積は 266,000 ㎡で、施設は次の 4 つのゾーンで構成されている。

- センターゾーン（16,000 ㎡）　…… 宿泊棟、研修棟のゾーン
- 交通教育ゾーン（66,000 ㎡）　…… 安全運転のための各種研修を行うゾーン
- 物流教育ゾーン（10,000 ㎡）　…… 荷役機器操作や倉庫内商品管理技術を研修するゾーン
- スポーツゾーン（14,000 ㎡）　…… 多目的利用可能なゾーン

（２）　交通教育ゾーンの概要

交通安全教育を行っているゾーンで、図 6-2-1 のような施設で構成されている。各施設の概要は次の通りである。

- 基礎訓練エリア（6,000 ㎡）

  基本的な車両感覚訓練やドライバーコンテストにも使用できるＳ字、クランク、鋭角、車庫入れのコースを、10 トン車、４トン車用に設けている。
- 高速周回コース・バンク（コース延長 960m、最大傾斜角 27 度のバンク）

  中高速での加減速、速度感覚、車両距離などの技術を習得するコースである。
- 一般走行コース（850m）

  バイクやほかの車を交えた走行や追い越し、対面交通など、安全運転を訓練するコースである。
- 回避訓練エリア（4,500 ㎡）

  人の飛び出しや前車の急停止など、衝突や追突事故の原因となる交通場面を想定し、体験を通して車間距離やスピードについて学ぶエリアである。
- 特殊路（160m）

  特殊な路面、不整地路面を走行する際の運転感覚、積み荷やロープなどの治具に及ぼす影響を体験するコースである。
- 制動訓練コース（200m）

  ドライ路面、ウェット路面を用いて、速度を変えながら安全にブレーキングできる訓練を行うコース。

  自由訓練エリア（8,000 ㎡）

  ハンドリング訓練やカーブの限界速度体験など、パイロンを用いていろいろな

コースを設定できるエリアである。

- 整備棟

　研修車両の整備を行う施設であるが、車両の整備技術も習得できる施設となっている。

- 交通安全研修棟

　交通教育専用の研修所で、研修室や交通訓練コースの管制室、運転適性検査室などを設置している。交通安全教育に関連する研修はセンターゾーンの研修棟ではなく、この交通安全研修棟で実施している。

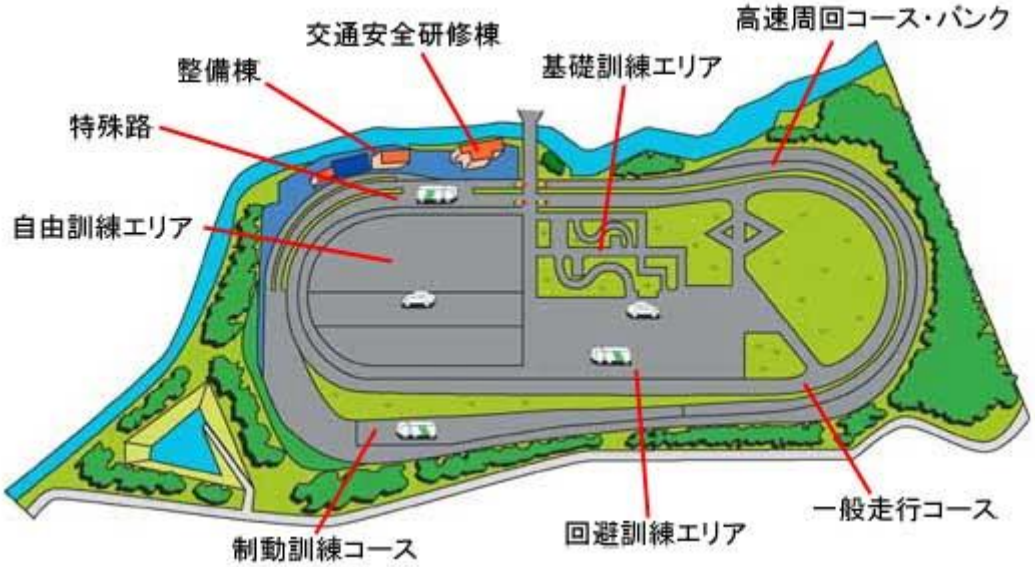


図 6-2-1　クレフィール湖東の交通教育ゾーン施設概要図

２－１－２主な研修コース

主な研修コースとその概要は表 6-2-1 に示す通りである。この他、企業などのニーズに応じてのオーダーメイド・プログラム研修も可能である。

表 6-2-1 クレフィール湖東の主な研修コースと概要

研修コース	研修内容の概要
一般ドライバー・安全運転研修	公道では体験できない運転上の危険な状況を安全に体験しながら、運転の限界体験を通して安全運転の基本技術や危険回避技術の習得、事故未然防止の予知・予測能力の向上など、企業の営業車などを運転する一般・企業ドライバーとして必要な知識・技能を研修する。
貨物自動車ドライバー・安全運転研修	公道では体験できない運転上の危険な状況を安全に体験しながら、運転の限界体験を通して安全運転の基本技術や危険回避技術の習得、事故未然防止の予知・予測能力の向上など、貨物自動車ドライバーとして必要な知識・技能を研修する。
貨物自動車新人ドライバー・安全運転研修	視界や死角など貨物自動車が持つ車両特性や基本走行、整備や積み付けなど、貨物自動車ドライバーとしての基本知識と技能、安全運転の基本と応用を研修する。
消防・救急緊急自動車ドライバー・安全運転研修	運転の限界体験を通して安全運転の基本技術や危険回避技術の習得、事故未然防止の予知・予知能力の向上など、消防・救急緊急自動車ドライバーとして必要な知識・技能を研修する。
旅客自動車(乗合・貸切バス)ドライバー・安全運転研修	運転の限界体験を通して運転技術や危険回避技術の習得、事故未然防止の予知・予知能力の向上など、旅客自動車(バス)のドライバーとして必要な運転知識・技能を研修する。
安全管理指導者研修	一人ひとりの癖や性格を把握し、それに対応した安全指導をすること、安全運転の基本を指導することなど、安全管理指導者として必要な指導管理技術や技能を研修する。
ペーパードライバー研修	個人レッスン方式で一人でも公道で安心して運転できるように研修する。
エコドライブ（省燃費運転）研修	エコドライブは一人ひとりの意識と運転テクニックにかかっている。環境保護につながり、しかも燃料削減と安全面に効果のある運転知識や技能を研修する。

資料：クレフィール湖東のホームページ（http://www.senko.co.jp/crefeel/）をもとに作成した。

２－１－３　研修効果向上のための研修コースの工夫内容

（１）オーダーメイド・プログラム研修

企業や団体の個別ニーズに対応した安全運転研修コースを作成することが可能である。車両の使用状況、事故傾向、初級・中級・上級といったドライバーレベルに合ったオリジナルプログラムの研修を作成できる。

（２）実技中心の体験研修

座学よりも実技研修を重視したプログラムとしている。公道では体験できない危険な状況を安全に体験しながら、安全運転の基礎と応用を習得する実技中心の研修を実施している。たとえば、主な研修コースの座学比率は表 6-2-2 のようになっている。

表 6-2-2　クレフィール湖東主要研修における座学比率

コース名	研修日数	座学時間（分）	実技時間（分）	合計時間（分）	座学比率（%）
一般ドライバー・安全運転研修	1日	0	380	380	0.0
	2日	180	540	720	25.0
貨物自動車ドライバー・安全運転研修	2日	180	540	720	25.0
貨物自動車ドライバー・安全&エコドライブ研修	2日	60	620	680	8.8
貨物自動車新人ドライバー・安全運転研修	4日	320	1,250	1,570	20.4
消防・救急緊急自動車ドライバー・安全運転研修	2日	0	670	670	0.0
旅客自動車(乗合バス)ドライバー・安全運転研修	2日	180	670	850	21.2
旅客自動車(貸切バス)ドライバー・安全運転研修	2日	90	670	760	11.8
安全管理指導者研修	4日	320	1,250	1,570	20.4

座学のないコースもあり、多くても全研修時間の４分の１程度にとどめている。この座学の中には運転適性診断が含まれており、単に教官の話を聞く座学時間はきわめて少ない。また、クレフィール湖東の研修では、学ぶべき理論は実技研修をしながらその場で学ぶ工夫をしている。

（３）客観的計測結果の研修への導入

現在、バスの運転者研修で加速度計とＸＹレコーダーを使って計測を行い、それに基づく指導を行っている。バスの場合、乗客が車内で転倒する事故が多い。一般に 0.2～0.3G 程度を越えると乗客の転倒事故の危険性が増す。そこで加速度を計測する機器をバスの運転者教育に利用し、常に 0.2～0.3G を超えない運転を行う研修を実施して好評を得ている。計測結果は、わかりやすい図で出力し、理解されやすいように工夫している。

運転者研修では教官による指導だけではなく、客観的に計測を行った結果のデータを使って指導することが効果的であるとしている。

（４）安全運転研修以外の研修の実施

安全運転だけではなくエコドライブ（省燃費運転）研修や応急・救護講習なども実施し

ている。また「貨物自動車新人ドライバー・安全運転研修」では、座学の中に「礼節訓練（礼儀作法、言葉遣い、服装・態度マナーなどの訓練）」が含まれており、安全運転技術のみではなく新人ドライバーに必要な技能と能力を総合的に育成するように工夫している。

（５）２日間研修コース以上には「夜間検証」を標準カリキュラム化

２日間以上の研修では「夜間検証」を標準カリキュラムとして取り入れている。「夜間検証」では、蒸発現象、眩惑現象の実際、色彩による夜間視認性の差など、夜間現象でしか体験できない危険要素や留意点を研修する。

（６）　制動研修を中心とした研修

車の運転技術を「走る」、「曲がる」、「止まる」の３つに分けると、「止まる」が最も重要である。止まれたか、止まれなかったかで事故になるかどうかが決まる。研修コースの中で最も時間をかけているのがブレーキ研修である。貨物車の例では空車時、貨物を積んだ状態（研修はコンクリート塊を積載した状態で実施）などいろいろな車の状態、40 ㎞/h、60 ㎞/h、80 ㎞/h などいろいろな速度、さらにさまざまな路面状でのブレーキ研修を通じて車のブレーキ特性を学ぶようにしている。

（７）　可能な限り全員が体験する研修

中央研修所では研修生の中の数名のみが実際に体験するケースもあるが、クレフィール湖東では可能な限り全員が体験するように研修プログラムを工夫している。

２－１－４　研修参加者や研修派遣企業・団体の要望の把握方法、活用方法

研修終了後にアンケートを実施して、研修の評価、問題点などを把握している。この他、研修を受講した企業・団体に訪問した時に研修派遣企業・団体のニーズ、要望などを把握するようにしている。

２－１－５研修コースの改善制度

改善制度として決まったルールは設けていない。ただし、当研修所も開設して８年が経過し、現在、各研修コースの見直しを進めているところである。

２－１－６その他研修効果向上のための工夫・施策等

バス運転者コースでフォローアップ研修を考えている。某バス会社の運転手研修が６年経過して一巡し、2005 年 4 月からフォローアップを行う計画がある。フォローアップ研修は大切な研修だと考える。可能であれば３年周期程度で研修を重ねていくことが効果的である。

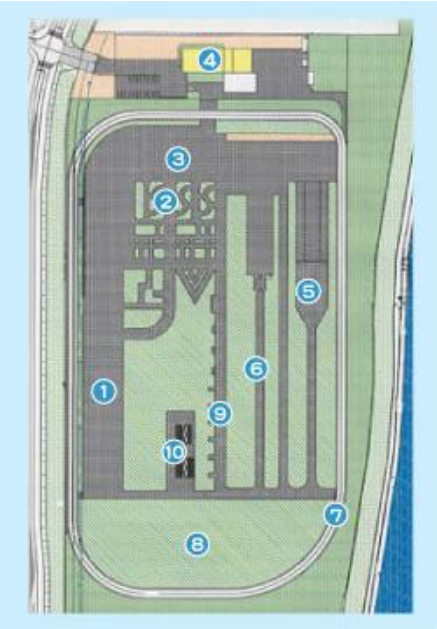
２－２　交通教育センターレインボー浜名湖訪問調査結果

２－２－１　施設概要

ＪＲ浜松駅より車で約 40 分、三ヶ日 IC より 8.1km、浜松西 IC より 10.6km の位置にある。施設の面積等は以下のとおりである。

- コース面積　約 104,400 ㎡（管理等含む）
- コース種類　周回コース（約 1km）、反応回避コース、狭路屈折・曲線コース、バリアブルコース、縦列駐車コース、バランスコース、ブレーキングコース、低μ（ミュー）路コース、狭路鋭角コース、車庫入れコース、模擬市街地コース、不整地コース　他、
- 教室等　視聴覚教室（２室）、ミーティングルーム（１室）、ロッカールーム、シミュレーター室（2・4 輪等）、シャワー室　他
- 付帯設備　車両格納庫、洗車場、整備室　他
- 車両　４輪車：３０台、２輪車：１００台

施設図は以下のとおりである。



① ブレーキングコース
② 模擬市街地コース
③ バリアブルコース
④ 2 輪 4 輪シミュレーター室
⑤ 低μ（ミュー）路コース
⑥ 反応回避コース
⑦ 1 周 1.1km の周回高速コース
⑧ バリアブルコース（不整地）
⑨ 車庫入れ・縦列駐車
⑩ バランスコース

図 6-2-2　交通教育センターレインボー浜名湖の施設概要図

インストラクターは現在 14 名で、理論教官、実技教官に分かれておらず、いずれも担当できる能力を身につけている。このほか営業担当が１名である。

２－２－２　主な研修コース

交通教育センターレインボー浜名湖では免許取得のための教育は行っておらず、免許保有者向けの教育コースのみである。主な企業向けのコースと概要は表 6-2-3 の通りで、こ

の他「自己診断コース」、「事故再発防止コース」、「緊急自動車コース」の３コースが追加になっている。

個人向けコースのうち二輪車では初級、中上級、バランス、レディース、タンデム、トライアル、オフロード親子でバイクを楽しむ会の８コースがある。四輪では「スポーティ＆セーフティ」、「ハンドリング＆自己診断コース」が用意されている。この他、個人対象にプライベートレッスンコースがある。なお、表中にある「アドバイスカード」については後述する。

表 6-2-3　交通教育センターレインボー浜名湖の企業向け主要コース

研修名		対象	研修項目	内容
新入社員	１日コース	運転経験者 中途採用の 新入社員	座学：安全の基本、目の特性 実技：基本操作、制動、反応 アドバイスカード：発行あり	新入社員を対象に社会人、企業人としての責任と安全運転の意識付けを行う研修。危険体験と運転診断を研修メニューの中心として、体験とデータの裏づけにより安全意識向上と運転行動の変化を促進する。
	２日コース	運転経験の 少ない 新入社員	座学：安全の基本、目の特性 演習：危険予知トレーニング 実技：基本操作、制動、反応 アドバイスカード：発行あり	新卒で運転経験の少ない新入社員を対象に運転操作に慣れると共に社会人および企業人としての責任と安全運転の意識付けを行う研修。１日目は運転操作に慣れ２日目には安全意識を高める為の危険体験と運転診断から体験とデータの裏づけにより運転行動の変化を促進する。更に初心運転者に多い、危険予測のKYTトレーニングも加えて運転者に必要な危険予測能力向上を図る。
	３日コース	運転経験の 少ない 新入社員	座学：安全の基本、目の特性 演習：危険予知トレーニング 実技：基本操作、制動、反応、車の特性 実技：車庫入れ,危険予測＆総合運転 アドバイスカード：発行あり	新卒で運転経験の少ない新入社員で入社後すぐに運転業務に就く方に最適のコース。内容は運転操作に慣れると共に社会人、企業人としての責任と安全運転の意識付けを行う研修。3日目には2日コースに加えて、車庫入れ、縦列などの車両運転感覚訓練と危険予測を取り入れた一般道路における交通ルール走行も実践的に行い、即戦力の安全運転者を育成する。
一般社員	１日コース	運転経験者 業務､通勤等で 運転する方	座学：安全の基本、目の特性 実技：基本操作、制動、反応 アドバイスカード：発行あり	全社員を対象に定期的に安全運転の意識付けを行う研修。定期的健康診断の位置付けとして活用できる研修である。個人別カルテ化された動体視力、運転習慣、反応時間等のデータで運転に関する安全性を経年変化で確認できる。更に、研修メニューは社員一巡毎にステップアップメニューも用意している。
	２日コース	運転経験者 業務､通勤等で 運転する方	座学：安全の基本、目の特性 実技：基本操作、制動、反応制動、回避 実技：車の特性体験、混合交通総合 アドバイスカード：発行あり	1日コースに加えて、人と車が持つ危険性と限界レベルを各種の体験を通じて知り、安全意識を高める。更に危険予測を取り入れた一般道路における実践的交通ルールに沿った走行で、より安全な運転者を育成する。
指導者	２日コース	運転経験者 安全運転指導 普及担当者	座学：安全の基本、指導者とは 実技：基本操作、制動、反応 実技：車の特性体験、混合交通総合 指導方法：危険予測、運転適性検査 アドバイスカード：発行あり	指導者としての役割と心構えを理解し、社内活動で具体的に行動できるような人材の育成を目指す。人と車が持つ危険性と限界レベルを各種の体験を通じて習得、模範的な安全運転行動への変革を図り、指導力に自信と迫力を付与する。具体的な指導方法修得には危険予測ﾄﾚｰﾆﾝｸﾞと運転適性検査の結果の見方と活用方法を取り入れ、指導者としてより実践で活用できる内容となっている。
	３日コース	運転経験者 安全運転指導 普及担当者	座学：安全基本、指導者 実技：基本操作、制動、反応、回避 実技：車特性、混合交通総合、車庫入れ 指導方法：危険予測、運転適性検査 アドバイスカード：発行あり	2日コースに加えて、幅広い体験で人と車の特性と潜在的危険を理解し、指導者としての実力向上を図る。具体的指導法にはより具体的な内容に加えて、新人の運転者に多い、駐車場における運転方法を指導するポイントをマスターすることでより実践的な指導力に自信と迫力を付与する。指導者育成には12日間育成コースもある。
運転 管理者	１日コース	運転経験者 安全運転管理者 責任者	座学：安全の基本、ﾘｽｸﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄ 実技：基本操作、制動、反応 アドバイスカード：発行あり	管理者として運転の潜在危険を安全に体験し、体験教育効果を理解のうえで今後の指導管理の自信に繋げる内容である。又、社内の事故実態を把握し経営の視点でリスクマネジメントを学ぶ。
	２日コース	運転経験者 安全運転管理者 責任者	座学：安全の基本、ﾘｽｸﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄ 実技：基本操作、制動、反応 実技：車特性、混合交通総合、車庫入れ 演習：交通事故対策、運転適性検査 アドバイスカード：発行あり	1日コースに加えて更に経営的視点でリスクマネジメント能力向上を目指し、管理者として何をすべきかを理解する。又、実際の業務でも管理者として、指導者への指導や運転管理について実技体験を通じて自信の持てる内容である。

注：交通教育センターレインボー浜名湖のホームページ資料から作成

２－２－３　研修効果向上のための研修コースの工夫内容

本施設の研修コースの主な特徴は次の３点である。

（１）　運転者診断システム

運転者診断システムの出力用紙が図 6-2-3 にある「アドバイスシート」である。

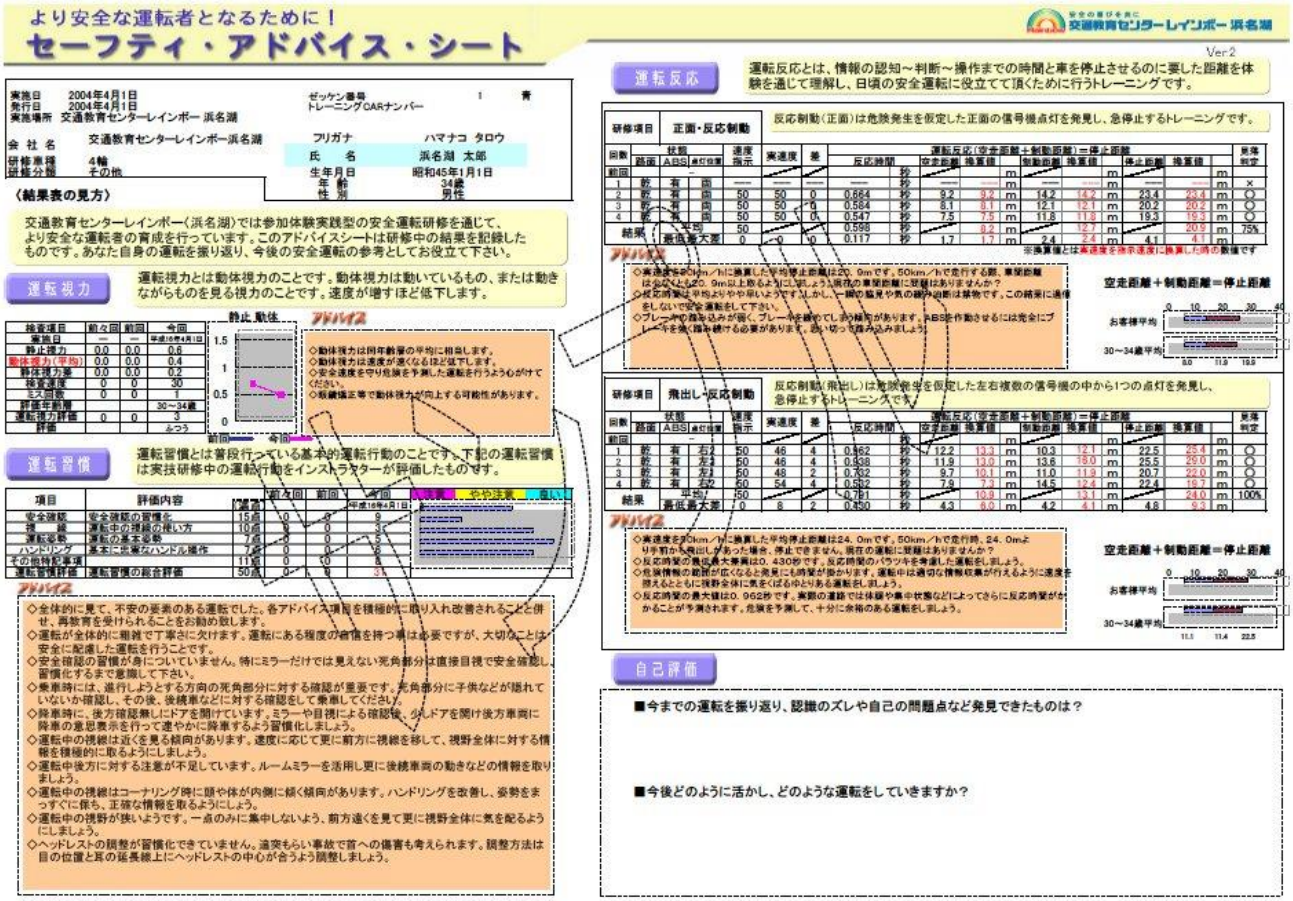


図 6-2-3　アドバイスシートの例

このアドバイスシートは当施設で永久保存され、再度、研修を受けたときにはこれまでの診断結果と併せて出力できるようになっている。アドバイスシートは、自動計測したデータ（制動距離や反応時間、視力など）とインストラクターが入力した結果を中央のコンピュータに無線あるいは有線で転送し、自動的に診断結果とアドバイスを出力できるシステムである。

アドバイスシートの診断、アドバイス内容は次の３点である。

① 運転視力（図 6-2-3 の左上部）

静止視力、動体視力の診断である。同年齢層あるいは研修グループ平均との比較などを行ってアドバイスを出力する。

② 運転習慣（図 6-2-3 の左下部）

運転中の行動、習慣をインストラクターがポータブル入力装置を使って入力し、その結果を「安全確認」、「視線」、「運転姿勢」、「ハンドリング」、「その他」に分けて診断する。診断結果は「注意」、「やや注意」、「良い」の３段階で評価される。また、この運転習慣に基づいたアドバイスも出力される。

③ 運転反応（図 6-2-3 の右半分）

一定速度で走行し正面の信号が点灯したらブレーキを踏む正面反応時間、道路の両側に合計６つの信号があり、いずれかの信号が点灯したらブレーキを踏む飛び出し反応時間の２種類の計測を行った結果である。この結果も同年齢層あるいは研修グループ平均との比較などを行ってアドバイスを出力する。

（２）　インストラクター教育の充実

本施設ではインストラクターの運転技術が高いだけではなく話す技術、接客態度なども高い水準を維持するようにインストラクター教育を行っている。インストラクターには１級から６級までの格付けがあり、また、年に１回、世界中のホンダインストラクターを集めてインストラクター世界大会を実施して優秀者を表彰するなど、インストラクターの質向上に努めている。

（３）　オーダーメード研修の充実

前記のように標準コースを設けているが、この標準コースをそのまま受講する企業・団体は少なく、顧客の要望に応じてコースを変更している。要望の中で多いのは、顧客企業で実際に発生した事故のケーススタディや一般公道での路上運転診断などである。

その他、座学の比率を全体の１割程度に抑えるなど参加者が楽しく、かつ安全運転の効果が最大になるように工夫をしている。また、研修生の一部しか経験できないような体験学習はなく、全員が体験することが前提である。

２－２－４　研修参加者や研修派遣企業の要望の把握方法、活用方法

まず、研修終了後にアンケートを実施しており、このアンケート結果はインストラクター全員が目を通す。

本施設では研修に参加した企業等に１週間後に営業担当者が訪問し、研修の評価、問題点などを確認している。この時点で顧客企業から不満や問題点指摘などがあれば営業担当者とインストラクターの両者で再訪問して確認し、顧客の意見をコース内容に反映させるようにしている。

さらに、少なくとも１年以内に再訪問し、その後の事故・違反の発生状況の確認等も行っている。顧客側の了解があれば、この訪問の際に無料で社内の安全運転チェック、たと

えば日常点検の方法、一時停止の実行状況等をチェックして報告、アドバイスをしている。

２－２－５　研修コースの改善制度

特に制度として設けているわけではないが、常に研修の見直しを行っている。アドバイスシートについては、年に１回程度の頻度でアドバイスの出力内容を見直している。アドバイス内容の表現が不適切であった場合の修正もあるが、再度、診断を受ける研修生に同じアドバイスを繰り返さないための工夫でもある。今後はアドバイスシートにシミュレーターでの計測結果や路上診断データを反映させることが課題である。

２－２－６　研修効果向上のための研修コース以外での施策実施状況

前記のように研修を受講した企業・団体への訪問により研修効果を高めるように工夫している。

第３章　安全運転研修施設調査結果のまとめ

今回訪問した２カ所の施設での交通安全運転教育に次のような特徴が見られた。

（１）　理論と実技の一体教育

今回訪問した施設の規模が中央研修所に比べて小さいこともあろうが、いずれの施設でも理論教官と実技教官に分かれておらず、すべての教官が両方を教育できるトレーニングを受けている。いずれも実車教育の中で理論も教えるとしており、理論教育と実技教育の一体化の工夫がなされている。

また、実技中心教育となっており、いわゆる座学の比率が少ない。受け身の座学は研修効果が低いとの認識で、実車教育、実技教育の中で必要に応じて理論教育を行う工夫をしている。

（２）　客観的計測データとそのアウトプットによる研修効果向上の工夫

クレフィール湖東では、加速度計とＸＹレコーダーを使って客観的計測結果を図化して指導に役立てている。交通教育センターレインボー浜名湖では、自動計測したデータ（制動距離や反応時間、視力など）とインストラクターが入力した結果を中央のコンピュータに転送し、自動的にわかりやすい診断結果（アドバイスシート）を出力して指導に役立てている。両者に共通しているのは客観的計測結果に基づく指導を工夫するだけではなく、その結果をわかりやすい図や表にして指導に役立てていることである。両施設とも、これらの指導方法が好評を得ていると評価している。

（３）　研修生全員が体験する教育の実施

いずれの施設でも一部の研修生のみが体験するような研修ではなく、必ず全員が体験する研修を工夫している。

（４）　オーダーメード教育プログラムの充実

いずれの施設でも、研修生を派遣する企業などの要望に応じたオーダーメード教育に積極的に応じている。特に交通教育センターレインボー浜名湖では、標準コースをそのまま受講する企業はほとんどないとしており、進んで企業などの要望を取り入れる姿勢を見せている。

（５）　研修後のフォローアップ体制の充実

いずれの施設でも研修を受講した企業などのフォローアップに熱心である。クレフィール湖東では所長自らが顧客企業に訪問し、研修ニーズや研修品質をチェックしている。交通教育センターレインボー浜名湖では研修後に営業担当者が訪問し、問題指摘や研修への

要望があれば営業担当者とインストラクターが再訪問し、内容を確認し改善するようにしている。いずれの施設でも研修当事者自らが顧客ニーズや研修の問題点を確認する仕組みが工夫されており、研修の品質管理の重要な要素となっている。

今回の訪問先では定期的あるいは一定の基準で研修カリキュラムを見直す制度を制定していないが、上記のように研修担当者が自ら受講企業などを訪問し、研修後の評価を確認して改善する努力を行っている。

（6）　インストラクター教育の充実

2 カ所の施設を訪問して感じたことは、インストラクターを含めた職員の接客態度が優れていることである。いずれの施設も安全運転教育の工夫はもちろん、教育期間中に快適に研修を受けられるようにする気配りがなされている。また、インストラクター教育が充実しており、特に交通教育センターレインボー浜名湖ではインストラクターの技量に応じた評価制度が定着している。

第７部　まとめ

第１章　調査結果の要約

１－１　アンケート、ヒアリング等の結果概要

（１）　中央研修所研修の評価と問題点

平成 13、14 年度の中央研修所研修に派遣した事業所及び研修を修了した者に対し、昨年度に引き続き郵送によりアンケート調査を実施した。その結果、研修修了者の研修後の運転については、9 割前後の者が、「天候や路面に応じたブレーキ」、「右左折時の目視確認」、「あせった運転をしない」など多くの項目で望ましい行動を現在も持続するとともに、教示された運転姿勢を概ね維持しており、研修の効果が続いている。修了者による研修の評価については、教えられた研修が今でも役立っているとする者が 10 割近くに達するなど全体的に評価は高く、「極限での危険回避運転技術の習得」や「普通では体験できない危険状況体験」が特に役立ったと評価している。さらに、研修科目別の役立ち度評価では「ブレーキング」や「基本走行」を始め、全体的に評価が高いが、理論研修の一部には評価がやや低い科目も見られる。なお、研修に期待する項目として、事業所、修了者ともに「極限での危険回避運転技術の習得」、「雪道などの危険道路での運転技術」、「普通では体験できない危険状況体験」などへの期待が大きい。

交通安全等に関わる専門家に、郵送又は面接により自由に意見を求めた結果では、カリキュラム内容の重複回避の工夫、カリキュラム開発・改善体制の見直し、研修費用の軽減、研修期間の短縮など、カリキュラム内容の見直しや改善を望む声が多い。

他の安全運転研修施設への訪問調査結果ではいずれも、少人数編成による参加体験型研修やオーダーメード型研修に積極的に取り組むとともに、研修後の企業訪問による研修効果確認、研修内容の見直しなども行っており、顧客ニーズの取り込みや企業への働きかけ等に熱心であることが把握できた。また、停止距離や加速度等の客観的計測結果と分かりやすい図表を示した指導が好評を得ている例も紹介された。

（２）　新しい研修コース開発のニーズ

中央研修所で開発候補としている 10 種類の研修コースを提示して、上記の事業所、研修修了者、専門家に対してニーズ調査を行った。各調査対象ごとに調査方法に多少の違いがあり単純な比較はできないが、それぞれの評価値とその順位を表 7-1-1 に示す（表では便宜的に 3 者の評価値合計が高い順に項目を並べた）。表の評価値が高いほど、事業所、修了者調査では研修コース開発が強く望まれていることを、専門家調査では優先して開発すべきと評価されていることを示しており、前者では当該研修コースのニーズを、後者では当該研修コースの効果をより反映していると考えられる。

事業所調査と修了者調査では「特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修」や「普

通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修」が１位と２位で要望が強いが、専門家調査では、これらのコースの開発優先度はそれほど高く評価されていない。専門家調査では「視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修」や「研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修」が１位と２位で非常に高い評価を得ており、これらについては事業所や修了生でも評価が高い。

この他、「安全運転研修のテキストや教材などの頒布」はいずれの調査においても評価が高く、「交通安全に関する資料を収集した資料室整備」は専門家調査で評価が高い。また、「研修終了後１年程度経過した時点での集合型フォローアップ研修」や「特殊車の安全運転や安全運転管理等特定分野の研修」は修了者調査で、「研修終了後１年程度経過した時点での非集合型フォローアップ研修」は事業所調査で評価が比較的高い。

表 7-1-1　新しい研修コース開発のニーズ評価値とその順位

	得点			順位		
	事業所調査	修了者調査	専門家調査	事業所調査	修了者調査	専門家調査
特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修	3.30	3.39	2.11	1	2	6
視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修	2.97	2.99	2.61	5	3	1
研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修	3.03	2.84	2.54	3	5	2
普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修	3.20	3.42	1.75	2	1	8
安全運転研修のテキストや教材などの頒布	3.00	2.95	2.32	4	4	3
交通安全に関する資料を収集した資料室整備	2.55	2.71	2.32	7	7	3
研修終了後１年程度経過した時点で行う集合型フォローアップ研修	2.38	2.75	2.15	8	6	5
特殊車の安全運転や安全運転管理指導技術など特定分野の研修	2.26	2.64	1.89	9	8	7
研修終了後１年程度経過した時点で行う非集合型フォローアップ研修	2.60	2.29	1.67	6	9	9
長期で交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修	1.80	2.16	1.64	10	10	10

注：得点は、事業者調査と修了者調査では４段階（最高４点、最低１点）、専門家調査では３段階（最高３点、最低１点）の評価点の平均値をとった。また、順位は各調査で得点の高い方を１位とする順位である。

（３）　危険体験研修に対する評価

事業所調査と修了者調査において、危険体験研修が安全運転に役立つとする意見と、危険体験よりも危険に遭遇しない技術を教えるべきとする意見の２つを提示して、どちらに賛成かを質問した。

事業所調査全体では役立つとする意見と危険に遭遇しない技術を教えるべきとする意見が拮抗しているが、派遣課程別に見ると一般緊急自動車運転者課程への派遣事業所では危

険に遭遇しない技術を教えるべきとする意見が多く、一般・企業運転者課程への派遣事業所では危険体験が役立つとの意見が多い。ただし、いずれの事業所でも「普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修」コース開発への期待が高く、危険体験が役立たないとの意見は少数であるとみられる。修了者調査では、危険体験は安全運転に役立つとの意見が非常に多い。さらに専門家調査では、過半が危険体験は交通安全に役立つので現状程度で継続すべきと評価している。

（4）　一般運転者教育の評価

一般運転者教育は他の民間安全運転者教育機関や教習所に任せて中央研修所は地域、職域などの交通安全の指導者向け教育に絞るべきとする意見と、一般運転者教育にも精力を傾けるべきとする意見に対する評価を質問した。これについては、事業所調査、修了者調査ともに、一般運転者教育も実施すべきとの意見が強く、特に運転者を対象とする研修課程の修了者で顕著である。専門家調査でも、4 分の 3 が現状程度のウェイトで一般運転者教育を継続すべきであるとしている。

１－２　事故・違反減少効果分析結果

（1）　事業所の研修受講者、非受講者の事故・違反件数分析結果

上記の事業所調査をもとに、当該事業所内で中央研修所の研修を受講した運転者と受講していない運転者の千人当たり事故・違反発生件数を比較した。その結果を平成 15 年度でみると、人身事故、物損事故、違反ともに中央研修所の研修を受講した運転者グループの方が少ない。なお、死亡事故は平成 15 年度中に調査対象事業所で発生した件数が 1 件であり、両グループの比較分析はできなかった。

昨年度の同様調査と統合して平成 12 年度から 15 年度の 4 年間合計でみても、人身事故、物損事故、違反ともに、中央研修所の研修を受講した運転者グループの方が少ない。特に受講グループの違反件数は未受講グループの 3 分の 1 近くにまで少なくなっている。

（2）　研修修了者の事故・違反減少効果

研修修了者調査で運転記録証明による事故・違反調査に同意した 815 人の過去 5 年間の事故・違反状況を分析した。事故件数は合計で 19 件と少なく有意な差は見られなかったが、1 人当たり年間違反件数（違反率）は研修前と後で有意な差がみられ、研修後の違反率は研修前の半分近くに減少していた。研修課程別に見ると貨物運転者課程と一般・企業運転者１・２日課程で有意な差がみられた。

研修後の期間別違反率の推移をみると、研修前 1 年間に比べ、研修直後の 1 年間は低下はわずかであるが、研修後 1 年を過ぎた頃から大きく低下し始め、研修後 2～3 年まで低下が続く傾向がみられた。

また、青少年運転者課程では、数字の上では統計的には意味のある差ではないものの、研修後の事故・違反率が上昇している。この原因として考えられるのは、研修前にはほとんど走行せず、研修後に走行距離が大幅に増えることである。また、青少年運転者課程修了者の事故・違反率は他の課程修了者より高いことから、今後、青少年の事故・違反防止により有効な研修コースの開発が期待される。

第２章　今後の課題

（1）　優先して開発すべき研修コースと課題

どのような研修コースを優先して開発していくべきかについては、今後、他の関係者の意見等も聞きながら、総合的な検討を行うことが必要であるが、本調査結果からみると次のようになる。

専門家調査で開発優先度評価が高く、事業所調査や修了者調査でも高い評価を得ているのは、「視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修」と「研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修」である。他の研修施設調査でも客観的計測を利用した研修が好評を得ていることなどから、優先して開発する研修コースの候補となる。なお、コンピュータ技術を用いた研修に関しては機能追加や仕様変更の費用増大も懸念され、機能変更に柔軟なシステムとすることが望まれる。また、参加型研修開発については、現在の 30 名程度のクラスでどのように実現するか工夫が必要である。

さらに、「特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修」や「普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修」については、事業所調査や修了者調査で最も強い要望があり、専門家調査でも研修の対象や内容によっては研修効果が高いとの見方もあることから、現在実施している危険体験研修の内容等をもとに改善に向けた具体的な検討を進め、例えばオーダーメード型研修に組み込むなどの工夫も考えられる。

この他、全体的に比較的高い優先度評価を得ている「安全運転研修のテキストや教材などの頒布」、「交通安全に関する資料を収集した資料室整備」等の研修改善項目についても、さらなる検討が望まれる。

（2）　研修コース改善に向けての組織体制の整備

専門家調査において、中央研修所の研修内容の重複回避の工夫などカリキュラムの見直しや改善を望む声が出ており、また、研修修了者調査において、研修課程や科目によって評価がやや低い部分もあるなど、研修コースの見直しが望まれている。

全カリキュラムを一気に改善しようとすることは困難であり、継続的に検討を行い、地道に改善を繰り返していくことが必要である。このため、研修コース改善の検討について、中央研修所の定常的業務として位置付け、それに必要な教官の体制を確保することが求められる。具体的には、年度ごとに改善する対象カリキュラムを絞り、責任者、日程計画、担当や分担を明確化し、日程管理を行うとともに、教官の業務として研修コース改善を明確化し、このための検討時間を計画的に確保することも重要であろう。

また、研修対象区分ごとにあらかじめ設定されている研修コースのほか、事業者の様々な要望・ニーズに対応可能となるよう、他の研修施設で重点的に行われ成果をあげているオーダーメード型研修についても、中央研修所の定常的業務として位置付けを明確にし、積極的に取り組むための体制の検討が望まれる。

（３）　危険体験研修及び一般運転者向け研修の課題と中央研修所の役割

各調査結果からみて、中央研修所以外では体験が困難な危険体験研修の評価は高く、研修効果もあげていると考えられる。研修派遣事業所、研修終了者、専門家からは、現状の危険体験研修を減らしても他の研修時間を増やすべきとする意見は少数であり、少なくとも現状程度での危険体験研修の継続が期待されている。ただし、単に「面白かった」で終わるのではなく、危険体験研修の意味を研修生に充分説明し、さらに研修効果を上げる工夫を重ねていくことが望まれる。

一般運転者教育については、継続すべきとの意見・要望が圧倒的であり、中央研修所でしか体験できない研修を一般運転者にも引き続き開放することが望まれている。さらに、一般運転者の指導・教育者を研修の対象とする以上、直接一般運転者にも研修を行うことにより中央研修所内に一般運転者教育のノウハウを蓄積していくことが必要であるとも指摘されている。現状では、一般運転者教育を継続し、顧客ニーズに応えながら研修効果を上げていくことが中央研修所の社会的役割でもあると考えられる。

（４）　研修ニーズ、研修効果の継続的把握の必要性

訪問した安全運転研修施設では、直接研修に携わっているトップやインストラクターなどが顧客の企業等を訪問し、研修の評価、要望を確認し、カリキュラム改善に役立てている。中央研修所の場合は、研修派遣事業所が全国に分布しているなど困難な面もあるが、研修担当者自らが顧客企業・団体等を訪問し、意見を聴取する機会を増やすことが大切である。都道府県単位で設置され、研修申込みの受付窓口となっているセンター事務所の役割も重要であり、中央研修所との一層の連携強化も必要である。

また、研修修了後のアンケートは顧客ニーズ把握の重要な手がかりであり、研修に派遣する企業・団体等の意見も研修の質的向上を考える上で重要である。したがって、今後も研修生、派遣企業・団体等を対象に、研修評価、要望把握を継続していくことが望まれる。

なお、今回の調査からは、中央研修所での研修後３年程度経過した調査時点でも望ましい運転行動が継続し、この間の違反率も低下しているなど、研修効果が具体的に示されたが、一般に交通安全教育の効果把握は難しい課題であり、確実な方法がなかなか開発されない。当センターにおいて、今後とも研修を実施しながら、その研修効果について継続して地道に調査を実施することが望まれる。例えば、研修効果が他の課程に比べて相対的に低かった青少年運転者課程などを取りあげ、カリキュラムの改善と研修効果把握の繰り返しによる研修コース開発など、効果把握を積極的に役立てることも考えられる。これらの調査研究成果を通じて、どのような研修カリキュラムが事故・違反減少に効果的かが明らかになれば、運転者研修全体のレベルアップにも役立つものと期待される。

（5）　その他、研修全体のレベルアップのための課題

前年度調査結果からみても、中央研修所の教官に対する評価は非常に高い。一方、設立後 14 年を経過し、研修内容のマンネリ化を指摘する専門家もおり、また、今後の人事異動や退職者補充の際に、これまで蓄積された高度な研修ノウハウがきちんと受け継がれていくかの懸念も指摘されている。さらには、研修課程の増加等により、教官のローテーション上、教官の本来の専門以外の分野についても可能な範囲で担当せざるを得ないケースも増加している。現在のところ研修内容に直接影響するような事態には至っていないものの、今後の研修レベルの維持・向上に向け、新任教官及び現任教官に対し、総合的かつ体系的な教育を進める必要があり、このための体制を確立することが求められる。

同様に、現在のところ研修施設・設備に対する評価も非常に高いが、近い将来、施設・設備の老朽化や新技術への対応等により、全面改修が必要となる事態も予想される。このため、中長期的観点から施設・設備の整備計画に沿って、適時適切に更新・改善していくことも必要である。

このように、研修カリキュラムの改善のみならず、教官の教育体制や施設・設備の整備計画も含め、ソフト・ハードの両面から見直し、改善を進め、中長期的観点から研修レベルの維持、向上を図っていくことが求められる。

付　　録

資料１

研修効果等に関する実態調査票（事業所用）

このアンケートは、自動車安全運転センター安全運転中央研修所における今後の交通安全教育の参考とするために、平成 13 年度、平成 14 年度に当センターの研修課程に研修生を派遣した事業者に依頼するものです。お答えいただいた内容によって、不利益を受けることはありませんので、ありのままにお答えください。

自動車安全運転センター　調査研究部（担当：向、舟木、倉内）
〒102-0084　東京都千代田区二番町３番地　麹町スクエア６階
TEL　03-3264-8617

アンケートご記入上のお願い

１．調査票への記入は、安全運転に関する管理・指導の長となる方にお願い致します。

２．本調査は、事業所を対象とした調査です。特にことわりがない限り、会社の状況ではなく、貴事業所の状況をご記入ください。

３．本調査では、運転専従者、運転兼務者、運転者を次のように定義しています。
- 運転専従者：車両の運転を主たる業務としている者
- 運転兼務者：車両の運転を主たる業務としていないが、業務で車両の運転を行う者。
- 運　転　者：運転専従者および運転兼務者の総称。

４．ご記入は、黒色の濃い鉛筆かボールペンでお願いします。

５．お答えは、回答欄が指定してある場合には、その回答欄に選択した選択肢の番号あるいは指定された数値を記入し、□ または □□□ のマスがある場合には、選択した選択肢の番号あるいは指定された数字を１マスに１字ずつあてはめて、右詰めでご記入ください。

（例）　記入する数字が「３」の場合。　　記入する数字が「１２」の場合。

		3

	1	2

また、（　　）内には、具体的なご意見をご記入ください。

回答内容は、原則として調査票を受け取った時点の内容をご記入ください。

問１　貴社および貴事業所の概要を記入してください。

（1）会社総従業員数 回答欄 □	1　30 人未満　　5　300～999 人 2　30～49 人　　6　1 千～5 千人 3　50～99 人　　7　5 千人以上 4　100～299 人
（2）事業所の従業員数 回答欄 □	1　30 人未満　　5　300～999 人 2　30～49 人　　6　1 千～5 千人未満 3　50～99 人　　7　5 千人以上 4　100～299 人

問２　貴事業所で通常使用している車両の台数を記入してください。保有台数には、貴事業所で通常使用しているレンタカー、リースカー等も含めて記入してください。ただし、業務に使用している社員等の私有車（いわゆるマイカー）は含みません。

	保有台数	車　種	保有台数
(1)　大型バス（定員 30 人以上）	台	(6)　軽自動車（貨物および乗用）	台
(2)　マイクロバス（定員 11 人以上）	台	(7)　自動二輪車	台
(3)　大型貨物車（最大積載量 5ｔ以上）	台	(8)　原付	台
(4)　小型貨物車（最大積載量 5ｔ未満）	台	(9)　大型特殊車	台
(5)　乗用車（軽乗用を除く）	台	(10)　その他	台

問３　貴事業所の運転者は何人ですか。また、運転者の平均勤続年数、平均年齢、平成 15 年度の年間走行距離を概数でかまいませんのでご記入ください。

	区分	人数（人）	平均勤続（年）	平均年齢（歳）	平均年間走行距離（km）
これまでに自動車安全運転センター安全運転中央研修所などの安全運転教育を受けたことがある者	運転専従者				
	運転兼務者				
これまでに自動車安全運転センター安全運転中央研修所などの安全運転教育を受けたことがない者	運転専従者				
	運転兼務者				

・　運転専従者：車両の運転を主たる業務としている者。
・　運転兼務者：車両の運転を主たる業務としていないが、業務で車両の運転を行う者。

問４　貴事業所では、平成 15 年中に業務中（通勤中も含みます）に第 1 当事者となった事故（貴事業所の運転者の方が責任が重い事故）と、警察の取締りを受けた違反は、どの程度ありましたか。発生した件数を回答欄に記入してください。なお、0 件の場合には数字の「0」、不明の場合は回答欄の各マスを「9」ですべて埋めてください。

			a. 平成 15 年度
自動車安全運転センター安全運転中央研修所などの安全運転教育を受けたことがある者	事故	（1）死亡	
		（2）傷害	
		（3）物損	
	（4）違反		
自動車安全運転センター安全運転中央研修所などの安全運転教育を受けたことがない者	事故	（5）死亡	
		（6）傷害	
		（7）物損	
	（8）違反		

問５　貴事業所では、平成 15 年度に以下のような安全運転管理のための施策を実施しましたか。実施した項目の「平成 15 年度に実施した施策」欄に数字の「１」を記入してください。また平成 15 年度中に特に力を入れた施策については、「平成 15 年度に特に力を入れた施策」欄に「２」を記入してください。

	平成15年度に実施した施策	平成15年度に特に力を入れた施策
（1）　全社的な交通安全運動		
（2）　安全運転者に対する社内表彰制度		
（3）　同乗指導による安全運転教育		
（4）　運転適性検査に基づく個別指導		
（5）　事故や違反発生時の申告制度		
（6）　事故発生時の原因分析制度		
（7）　事故時の再教育制度		
（8）　運転者の勤務評定制度		
（9）　マニュアル類の整備		
(10)　休息室等の運転者のための施設整備		
(11)　朝礼（点呼）		
(12)　日常点検（始業点検）		
(13)　運転日報などの日報管理		
(14)　車両の鍵の保管・管理		
(15)　駐車場の管理		
(16)　運転経歴証明書の活用		
(17)　運転者に対する健康管理		
(18)　その他（　　）		

問６　安全運転中央研修所の研修や施設に対して次のような改善案があります。それぞれの改善案をどの程度希望されますか。それぞれの項目について「強く希望する」、「希望する」、「あまり希望しない」、「希望しない」のいずれかの番号に○印をつけてください。

研修や施設改善案			強く希望する	希望する	あまり希望しない	希望しない
既存カリキュラムの改善	(1)	研修生の運転行動やコメント内容を車内カメラで記録したり、車載ＧＰＳより得られたデータに基づき車両の挙動をＣＧ映像で再現し、視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修。	1	2	3	4
	(2)	教官が一方的に教えるのではなく、上記のＣＧで車体の動きを再現する装置などを使いながら研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修。	1	2	3	4
	(3)	高速でのスリップやスライドなど普通では体験できないような危険状況の経験とそれへの対応方法などの高度な運転技術の研修。	1	2	3	4
	(4)	悪路、雪道、凍結路など特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修。ただし実際の路面や環境を再現するのは困難なので、一部の研修は滑りやすく加工した路面やシミュレーターでの研修となる。	1	2	3	4
高度な運転者教育	(5)	特殊車の安全運転や安全運転管理指導技術など特定分野に特化した研修で、当該分野の高度な専門知識を学ぶ研修。研修期間は5～10日とやや長期である。	1	2	3	4
	(6)	研修期間が１カ月以上と長期で、交通危険学、交通心理学、安全教育指導法などの交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修。	1	2	3	4
フォローアップ研修	(7)	研修終了後１年程度経過した時点で行うフォローアップ研修。研修は中央研修所に集合して１～２日程度で行う。	1	2	3	4
	(8)	やはり研修終了後１年程度経過した時点で行うフォローアップ研修であるが、中央研修所に集合するのではなくテキストなどを郵送して行う非集合型研修。	1	2	3	4
その他	(9)	国内外の交通安全に関する資料を収集した資料室を整備し、研修生や一般の交通安全の研究者に開放し情報提供をすること。	1	2	3	4
	(10)	職場や地域の安全運転指導者のために、安全運転研修のテキストや教材などを頒布すること。	1	2	3	4

問７　安全運転中央研修所の研修にどのようなことを期待していますか。以下にあげるそれぞれの項目に対して、「期待している」から「あまり期待していない」までのいずれかの該当番号に○印をつけてください。

項目	期待度		
	期待している	多少は期待している	あまり期待していない
(1) ハイドロプレーニング現象など普通では体験できないような極限の危険状況の体験	1	2	3
(2) 急ブレーキなどの極限での危険回避運転技術の習得	1	2	3
(3) 雪道などの滑りやすい危険道路での運転技術	1	2	3
(4) 狭い道やバックなど一般道路での運転技術の向上	1	2	3
(5) 現在の職務に直接役立つ運転技術	1	2	3
(6) 交通事故が発生した時の対応方法などの知識の習得	1	2	3
(7) 極限状態にならないように危険を避けて運転する技術の習得	1	2	3
(8) 自分の会社や組織内の他の運転者を教育する技術の習得	1	2	3
(9) 自分の会社や組織における安全運転のための制度や管理体制の整備方法	1	2	3
(10) 交通危険学などの安全運転のための専門的知識の習得	1	2	3
(11) 運転適性を評価する技術の習得	1	2	3
(12) その他（具体的に：　　）	1	2	3

問８　安全運転中央研修所の研修について次のようなＡ、Ｂ２つの意見があるとします。あなたはＡ、Ｂいずれの意見に賛成ですか。それぞれについて、1～５のあなたのお考えに近い回答番号に○印をつけてください。

Ａの意見	Ａの意見に賛成	どちらかといえばＡの意見に賛成	どちらかといえばＢの意見に賛成	Ｂの意見に賛成	Ａ、Ｂのどちらの意見に賛成か分からない	Ｂの意見
スリップや車輪のロックなど危険な極限状態の運転を体験する研修を増やすことは安全運転の役に立つ。	1	2	3	4	5	危険な極限状態の運転を体験することより、極限状態にならないことを学ぶ機会を増やす方が安全運転の役に立つ。
一般運転者の研修は民間でも実施しているので、安全運転中央研修所は安全運転の指導者研修に精力を傾けるべきである。	1	2	3	4	5	安全運転中央研修所は安全運転の指導者研修だけではなく、一般運転者の研修にも精力を傾けるべきである。

問９　自動車安全運転センター安全運転中央研修所について、その他の評価、意見、および希望などがございましたら、ご記入ください。

貴事業所名称 （電話番号）	
回答者氏名	

－ご協力ありがとうございました。－

資料２

研修効果等に関する実態調査票（研修修了者用）

このアンケートは、平成 13 年度、平成 14 年度に安全運転に関する研修（自動車安全運転センター安全運転中央研修所、民間研修機関等）を受講した方に、今後の交通安全教育の参考とするために、自動車安全運転センター調査研究部が行うものです。お答えいただいた内容によって、不利益を受けることはありませんので、ありのままにお答えください。

自動車安全運転センター　調査研究部（担当：向、舟木、倉内）
〒102-0084　東京都千代田区二番町３番地　麹町スクエア６階
TEL　03-3264-8617

アンケートご記入上のお願い

６．本調査は、安全運転に関する研修を受講した方を対象とした調査です。調査票への記入は、御本人にお願い致します。

７．ご記入は、黒色の濃い鉛筆かボールペンでお願いします。

８．お答えは、回答欄が指定してある場合には、その回答欄に選択した選択肢の番号あるいは指定された数値を記入し、□ または □□□ のマスがある場合には、選択した選択肢の番号あるいは指定された数字を１マスに１字ずつあてはめて、特に記載していない限り右詰めでご記入ください。

（例）　記入する数字が「３」の場合。　　記入する数字が「１２」の場合。

		3

	1	2

また、（　　）内には、具体的なご意見をご記入ください。

９．回答内容は、原則として調査票を受け取った時点の内容をご記入ください。
ご回答が終わりましたら、記入済みのこのアンケート用紙を同封の返信用封筒に入れて、ご投函して下さい。

問１　性別、年齢、免許の取得状況などについてお伺いします。

(1)　性別	1　男性 2　女性	回答欄	(2)　年齢層	1　20 歳未満 2　20～25 歳未満 3　25～30 歳未満 4　30～40 歳未満 5　40～50 歳未満 6　50～60 歳未満 7　60～70 歳未満 8　70 歳以上	回答欄
(4)　あなたが主に運転している車両（複数ある場合は走行距離が長い車種）（1 つのみ）	1　バス 2　貨物車 3　乗用車（軽乗用を除く） 4　軽自動車（貨物および乗用） 5　その他 6　運転しない				回答欄
(5)　普段の運転頻度（１つのみ）	1　ほとんど毎日 2　週に 3～4 回 3　週に 1～2 回 4　月に 1～2 回 5　ほとんど運転しない 6　まったく運転しない				回答欄

問２　平成 11 年度から平成 15 年度までの各年度のおおむねの走行距離をご記入ください。だいたいの走行距離でかまいませんのでご記入をお願いします。もし、まだ免許を所有していない年や免許を持っていても運転をしなかった年があれば、その欄には「０（ゼロ）」をご記入ください。

	10万	万	千	百	十	一	
平成11年度							km程度
平成12年度							km程度
平成13年度							km程度
平成14年度							km程度
平成15年度							km程度

注：年度とは当年の 4 月から翌年の 3 月までの 12 カ月です。

問３　あなたは<u>昨年度（平成 15 年度）以降</u>に安全運転に関する研修を受講しましたか。下記の区分ごとに経験した回数を記入してください。なお受講経験がなければ「０（ゼロ）」と記入してください。

主催	経験回数
自動車安全運転センター安全運転中央研修所	回
その他の機関	回

問４　研修を修了して時間が経過しましたが、現在、どの程度運転行動の変化が持続していますか。以下の設問に対し、選択肢から該当する回答の番号を回答欄にひとつだけ選んで記入してください。

選択肢
1　現在も行っている。 2　研修後、一時は行っていたが、現在は行っていない。 3　研修前も研修後も行っていない。

	回答欄
（1）　運転する前に車両点検を１箇所でも実施する。	
（2）　運転する前に自分の体調を心配りする。	
（3）　右左折時には、ミラーのほか、目視確認を行う。	
（4）　イライラやあせりの気持ちで運転することのないように注意する。	
（5）　天候や路面変化によりスピードやブレーキの踏み方に注意する。	
（6）　運転中は、他車、歩行者等に対して「ヒヤリ・ハット」させないように心掛ける。	

問５　研修で教示を受けた運転姿勢は現在も維持できていますか。

1　教示を受けた運転姿勢を続けている
2　おおむね教示を受けた運転姿勢を続けている
3　教示を受けた運転姿勢を続けていない

回答欄

問６　研修で教えられたことは現在でも安全運転に役立っていると思いますか。

回答欄

1　たいへん役に立っている
2　役に立っている
3　どちらとも言えない
4　役に立っていない

問７　平成 11 年度から平成 15 年度までの 5 年間の物損事故、もらい事故の件数を数字で記入してください。事故がない方は必ず「０（ゼロ）」を記入してください。

	「物損事故」の件数	「もらい事故」の件数
平成11年度	件	件
平成12年度	件	件
平成13年度	件	件
平成14年度	件	件
平成15年度	件	件

「物損事故」　：
人にケガがなく、車が破損したり、建物などの施設が壊れただけですむ事故。
たとえば、単独でガードレールに衝突し、破損させてしまった事故など。
「もらい事故」：
過失が最も大きくなかった事故。
たとえば、信号待ちで停止中に、後ろから車に追突された事故など。

注：年度とは当年の 4 月から翌年の 3 月までの 12 カ月です。

問８　以下に研修課程を３つに分類して実施した科目を「○」で示しています。あなたが受講した科目の研修内容は現在でも安全運転に役立っていると思いますか。「役立っている」あるいは「多少は役立っている」、「どちらともいえない」、「役立っていない」のいずれかの番号に○印をつけてください。もし、研修内容を記憶していない場合は「覚えていない」に○印をつけてください、なお、あなたが受講したコースの研修項目欄に「○」印がある科目のみにお答えください。

研修科目		課程別の研修科目（○印が研修を実施した科目）			回答欄（該当欄に○印）				
		法定講習関係、自動車教習所関係の研修課程	警察関係、一般、消防・救急緊急自動車の研修課程	その他一般関係の研修課程	役立っている	多少は役立っている	どちらとも言えない	役立っていない	覚えていない
実技研修	日常点検（車両管理）	○	○	○	1	2	3	4	5
	基本走行（運転姿勢）	○	○	○	1	2	3	4	5
	スキッド走行（車両の限界）	○	○	○	1	2	3	4	5
	ブレーキング	○	○	○	1	2	3	4	5
	高速周回路走行	○	○	○	1	2	3	4	5
	夜間研修・夜間特性	○	○	○	1	2	3	4	5
	危険予測と危険回避	○		○	1	2	3	4	5
	運転実技指導実習	○		○	1	2	3	4	5
	ハイドロプレーニング現象体験		○	○	1	2	3	4	5
	スラローム走行		○	○	1	2	3	4	5
	狭隘路走行・バック走行		○		1	2	3	4	5
	緊急走行		○		1	2	3	4	5
	安全補助要領		○		1	2	3	4	5
	コーナリングと悪路走行			○	1	2	3	4	5
理論研修	運転適性	○	○	○	1	2	3	4	5
	生理的条件と安全運転	○	○	○	1	2	3	4	5
	車両の特性と限界	○	○	○	1	2	3	4	5
	交通危険学	○	○	○	1	2	3	4	5
	安全運転理論	○	○	○	1	2	3	4	5
	集団討議法	○		○	1	2	3	4	5
	交通教育概論		○	○	1	2	3	4	5
	青少年運転者の特性			○	1	2	3	4	5
	安全運転と安全管理			○	1	2	3	4	5
	安全運転管理者の使命及び業務基準			○	1	2	3	4	5
	貨物輸送の現状と運転者の役割			○	1	2	3	4	5
	交通社会と旅客自動車			○	1	2	3	4	5

問９　安全運転中央研修所の研修や施設に対して次のような改善案があります。それぞれの改善案をどの程度希望されますか。それぞれの項目について「強く希望する」、「希望する」、「あまり希望しない」、「希望しない」のいずれかの番号に○印をつけてください。

研修や施設改善案			強く希望する	希望する	あまり希望しない	希望しない
既存カリキュラムの改善	(1)	研修生の運転行動やコメント内容を車内カメラで記録したり、車載ＧＰＳより得られたデータに基づき車両の挙動をＣＧ映像で再現し、視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修。	1	2	3	4
	(2)	教官が一方的に教えるのではなく、上記のＣＧで車体の動きを再現する装置などを使いながら研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修。	1	2	3	4
	(3)	高速でのスリップやスライドなど普通では体験できないような危険状況の経験とそれへの対応方法などの高度な運転技術の研修。	1	2	3	4
	(4)	悪路、雪道、凍結路など特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修。ただし実際の路面や環境を再現するのは困難なので、一部の研修は滑りやすく加工した路面やシミュレーターでの研修となる。	1	2	3	4
高度な運転者教育	(5)	特殊車の安全運転や安全運転管理指導技術など特定分野に特化した研修で、当該分野の高度な専門知識を学ぶ研修。研修期間は5～10日とやや長期である。	1	2	3	4
	(6)	研修期間が１カ月以上と長期で、交通危険学、交通心理学、安全教育指導法などの交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修。	1	2	3	4
フォローアップ研修	(7)	研修終了後１年程度経過した時点で行うフォローアップ研修。研修は中央研修所に集合して１～２日程度で行う。	1	2	3	4
	(8)	やはり研修終了後１年程度経過した時点で行うフォローアップ研修であるが、中央研修所に集合するのではなくテキストなどを郵送して行う非集合型研修。	1	2	3	4
その他	(9)	国内外の交通安全に関する資料を収集した資料室を整備し、研修生や一般の交通安全の研究者に開放し情報提供をすること。	1	2	3	4
	(10)	職場や地域の安全運転指導者のために、安全運転研修のテキストや教材などを頒布すること。	1	2	3	4

問 10　安全運転中央研修所の研修参加に際して、どのようなことを期待していましたか。以下にあげるそれぞれの項目に対して、「期待していた」から「あまり期待していなかった」までのいずれかの番号に○印をつけてください。また、研修後の役立ちの程度について、「役立っている」から「あまり役立っていない」までのいずれかの番号に○印をつけてください。なお、当該項目に対応する研修を受けていない場合は「当該の研修を受けていない」に○印をつけてください。

項目	事前の期待度			研修後の安全運転への役立ち度			
	期待していた	多少は期待していた	あまり期待していなかった	役立っている	多少は役立っている	あまり役立っていない	当該の研修を受けていない
(1) ハイドロプレーニング現象など普通では体験できないような極限の危険状況の体験	1	2	3	1	2	3	4
(2) 急ブレーキなどの極限での危険回避運転技術の習得	1	2	3	1	2	3	4
(3) 雪道などの滑りやすい危険道路での運転技術	1	2	3	1	2	3	4
(4) 狭い道やバックなど一般道路での運転技術の向上	1	2	3	1	2	3	4
(5) 現在の職務に直接役立つ運転技術	1	2	3	1	2	3	4
(6) 交通事故が発生した時の対応方法などの知識の習得	1	2	3	1	2	3	4
(7) 極限状態にならないように危険を避けて運転する技術の習得	1	2	3	1	2	3	4
(8) 自分の会社や組織内の他の運転者を教育する技術の習得	1	2	3	1	2	3	4
(9) 自分の会社や組織における安全運転のための制度や管理体制の整備方法	1	2	3	1	2	3	4
(10) 交通危険学などの安全運転のための専門的知識の習得	1	2	3	1	2	3	4
(11) 運転適性を評価する技術の習得	1	2	3	1	2	3	4
(12) その他（具体的に：　　）	1	2	3	1	2	3	4

問 11　安全運転中央研修所の研修について次のようなＡ、Ｂ２つの意見があるとします。あなたはＡ、Ｂいずれの意見に賛成ですか。それぞれについて、1～4 のあなたのお考えに近い回答番号に○印をつけてください。

Ａの意見	Ａの意見に賛成	どちらかといえばＡの意見に賛成	どちらかといえばＢの意見に賛成	Ｂの意見に賛成	Ａ、Ｂのどちらの意見に賛成か分からない	Ｂの意見
スリップや車輪のロックなど危険な極限状態の運転を体験する研修を増やすことは安全運転の役に立つ。	1	2	3	4	5	危険な極限状態の運転を体験することより、極限状態にならないことを学ぶ機会を増やす方が安全運転の役に立つ。
一般運転者の研修は民間でも実施しているので、安全運転中央研修所は安全運転の指導者研修に精力を傾けるべきである。	1	2	3	4	5	安全運転中央研修所は安全運転の指導者研修だけではなく、一般運転者の研修にも精力を傾けるべきである。

問 12　最後に、今後、学んでみたい項目、検討してもらいたい研修内容等がありましたら、具体的にご記入ください。

※　最後になりますが、今後の交通安全教育の参考とするために、当自動車安全運転センターが発行する運転記録証明書(注)により事故・違反について客観的に調査したいと考えています。

調査にご協力いただける場合には、以下の欄にご記入、ご捺印をお願いします。なお、個人を限定した使用を行いませんので、あなた自身が不利益を受けることは一切ありません。また、ご協力いただいた方には、後ほど運転記録証明書（1 年以上事故・違反等がない方にはさらにＳＤカードを同封）と粗品（センター特製の付箋シート）を郵送させていただきます。

（注）　運転記録証明書：運転者の求めに応じて、過去５年間または３年間の交通違反、交通事故及び運転免許の行政処分の記録について証明したもので、安全運転の励行、安全運転管理、優良運転者の表彰等に広く利用されています。

以下の欄（略）

－　調査にご協力ありがとうございました。－

資料３

安全運転中央研修所の研修に関する調査票（専門家調査）

このアンケートは、自動車安全運転センター安全運転中央研修所の研修内容改善に関して専門家の皆様のご意見を伺うために実施するものです。すべての質問にご記入いただけなくてもかまいませんので、可能な範囲でお答えください。

自動車安全運転センター　調査研究部（担当：向、舟木、倉内）
〒102-0084　東京都千代田区二番町３番地　麹町スクエア６階
TEL　03-3264-8617　　FAX 03-3264-8610

アンケートご記入上のお願い

1.本調査への回答方法

本調査への回答方法には、次の２種類があります。

① この印刷された調査票に回答を直接書き入れる方法。

② 同封のフロッピーディスクに納められている Microsoft 社の Word 形式ファイル（Windows 形式フォーマット）の調査票に回答を入力していただく方法。

いずれの方法でもかまいませんので、ご都合の良い方法をお選びください。

2.ご返送方法

ご記入済みの調査票または入力済みの Word 形式ファイルを同封の返信用封筒で郵送していただくか、ご記入済みファイルを次のアドレス宛に電子メールにてお送りください。お答えに関連して参考資料のコピー等をお送りいただく場合は、同封の返信用封筒をご利用ください。

返送先メールアドレス　　chousa@jsdc.or.jp

【Word 形式ファイルに回答を入力していただく場合のお願い】

（以下略）

まず、あなたご自身についてご記入ください。

回答者氏名：

連絡先住所等

住所　〒

電話：

ＦＡＸ：

電子メール：

専門分野

下記の中から該当する専門分野にいくつでも○印を入力してください。

1.心理学

2.教育学

3.交通工学

4.交通安全に関する行政機関職員

5.企業・団体の安全運転教育担当

6.運転者教育機関職員

7.その他（　　）

安全運転中央研修所の研修に関して

問１　安全運転中央研修所の研修コースを受講したことがありますか。

1.受講したことがある　→　これまでに何回受講しましたか（　　）回

2.受講したことがない

問２　安全運転中央研修所以外の運転者教育コースを受講したことがありますか。

1.受講したことがある　→　これまでに何回受講しましたか（　　）回

2.受講したことがない

問３　これまでに運転者教育コースの開発に参加したことがありますか。

1.参加したことがある

2.参加したことがない

問４　これまでに運転者教育に関する調査研究（文献調査を含む）を行ったことがありますか。

1.調査研究を行ったことがある

2. 調査研究を行ったことがない

問５　安全運転中央研修所では、次のような研修コースの導入や改善を計画しています。しかし新しい研修カリキュラム開発や改善にかけられる資源には限りがあります。そこで、どのコース開発や改善を優先すべきかをお尋ねします。それぞれ「優先すべき」、「やや優先すべき」、「あまり優先する必要はない」の３段階に評価してください。可能であれば、各評価ランクに概ね同数の改善案が該当するように評価してください（各評価ランクに３～４案)。回答は各コースについて該当する欄に○印を入力してください。

		研修や施設改善案	優先すべきである	やや優先すべきである	あまり優先する必要はない
既存カリキュラムの改善	(1)	研修生の運転行動やコメント内容を車内カメラで記録したり、車載ＧＰＳより得られたデータに基づき車両の挙動をＣＧ映像で再現し、視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修。			
	(2)	教官が一方的に教えるのではなく、上記のＣＧで車体の動きを再現する装置などを使いながら研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修。			
	(3)	高速でのスリップやスライドなど普通では体験できないような危険状況の経験とそれへの対応方法などの高度な運転技術の研修。			
	(4)	悪路、雪道、凍結路など特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修。ただし実際の路面や環境を再現するのは困難なので、一部の研修は滑りやすく加工した路面やシミュレーターでの研修となる。			
高度な運転者教育	(5)	特殊車の安全運転や安全運転管理指導技術など特定分野に特化した研修で、当該分野の高度な専門知識を学ぶ研修。研修期間は 5～10 日である。			
	(6)	研修期間が１カ月以上で、交通危険学、交通心理学、安全教育指導法などの交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修。			
フォローアップ研修	(7)	研修終了後１年程度経過した時点で行うフォローアップ研修。研修は中央研修所に集合して１～２日程度で行う。			
	(8)	やはり研修終了後１年程度経過した時点で行うフォローアップ研修であるが、中央研修所に集合するのではなくテキストなどを郵送して行う非集合型研修。			
その他	(9)	国内外の交通安全に関する資料を収集した資料室を整備し、研修生や一般の交通安全の研究者に開放し情報提供をすること。			
	(10)	職場や地域の安全運転指導者のために、安全運転研修のテキストや教材などを頒布すること。			

問５－２　前問の各コースの開発に際して工夫すべき点、注意すべき点などがあれば、自由に意見をご記入ください。

研修や施設改善案 （内容を省略して記述しています）		コース開発に際しての注意点など 自由にご記入ください。
既存カリキュラムの改善	(1) 視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修。	
	(2) 研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修。	
	(3) 普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修。	
	(4) 特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修。	

※ 次ページに続きます。

※　前ページからの続き。

研修や施設改善案 （内容を省略して記述しています）		コース開発に際しての注意点など 自由にご記入ください。
高度な運転者教育	(5) 特殊車の安全運転や安全運転管理指導技術など特定分野に特化した研修。	
	(6) 長期で交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修。	
フォローアップ研修	(7) 研修終了後１年程度経過した時点で行う集合型フォローアップ研修。	
	(8) 研修終了後１年程度経過した時点で行う非集合型フォローアップ研修。	
その他	(9) 交通安全に関する資料を収集した資料室整備。	
	(10) 安全運転研修のテキストや教材などの頒布。	

問６　安全運転中央研修所では､｢一般の公道では試すことのできない運転上の危険な状況を安全に体験する」をキャッチフレーズにスキッド走行やハイドロプレーニング現象体験などを研修に取り入れています。一方､「危険体験は必ずしも安全運転に役立たない」との意見があり、「危険体験よりも危険に遭遇しない技術を学ばせる時間を増やすべきだ」との意見があります。

現状の安全運転中央研修所の研修に関して、あなたは危険体験（極限状況の体験）を減らしても「危険に遭遇しない技術」を学ぶ時間を増やすべきだとお考えでしょうか。それとも現状程度の危険体験（極限状況の体験）は交通安全に役立つとお考えでしょうか。以下の選択肢からあなたのお考えに近いもの１つを選び、選択肢番号の先頭に○印を入力してください。さらにこの件に関して自由に意見をご記入ください。

【選択肢】

1.現在の安全運転中央研修所での危険体験（極限状況の体験）は交通安全に役立つので現状程度で継続すべきである。

2. 危険体験（極限状況の体験）を減らしても「危険に遭遇しない技術」を学ぶ時間を増やすべきである。

3. 危険体験（極限状況の体験）は交通安全に役立つので、現状よりも学ぶ時間を増やすべきである。

自由意見記入欄

問７　安全運転中央研修所では、地域、職域などの交通安全の指導的立場にあるかた向けのコースから一般運転者向けのコースまで幅広く安全運転教育コースを設けています。一方、「安全運転中央研修所で研修できる人数は限られており、従って交通安全の指導的立場にあるかた向けのコースに絞り、一般運転者向けの教育は自動車教習所や民間の安全運転教育機関に任せるべきである」との意見があります。

あなたは、この意見に対してどのようにお考えでしょうか。以下の選択肢からあなたのお考えに近いもの１つを選び、選択肢番号の先頭に○印を入力してください。さらにこの件に関して自由に意見をご記入ください。

【選択肢】

1. 安全運転中央研修所は、一般運転者向け教育のウェイトを減らし、指導者教育のコースに絞り込むべきである。
2. 安全運転中央研修所は、一般運転者向け教育と指導者教育のウェイトを現状程度、あるいは多少のウェイト変更程度で両者向け教育を続けていくべきである。
3. 安全運転中央研修所は、交通安全の指導者教育のウェイトを減らし、一般運転者向けコースに力を入れるべきである。

自由意見ご記入欄

問８　外部の専門機関での交通安全研修の効果を高めるためには、研修の実施団体側だけの努力ではなく送り出す企業や団体側の工夫も必要だと考えられます。たとえば、社外研修後の企業側でのフォローアップ研修、研修後に長期無事故・無違反の運転者に対する表彰制度等です。

外部の専門機関での交通安全研修へ送り出す企業や団体側がどのような工夫、施策を組み合わせるのが研修の効果を上げるとお考えになるでしょうか。ご意見をお聞かせください。また、ご存じの企業や団体で、外部団体での交通安全研修と企業や団体側の工夫を組み合わせることで効果を上げている事例などをご存じでしたら、ご紹介ください。

自由意見記入欄

問９　一般の企業・団体等に勤務する運転者を念頭に置いた場合、どのような時期に、どのような内容の研修を社外の安全運転研修施設で行うことが効果的とお考えでしょうか。また、そのような研修を実施する施設は質量ともに十分に供給されているでしょうか。以下の記入例を参考にお答えください。

なお、研修機会は多いほど効果的だと思われますが、一般的な企業・団体等で実施可能と思われる範囲の回数、頻度内でお答えください。また、運転者は次の２種類に分けてご記入ください。

- 運転専業者 …車両の運転を主たる業務としている運転者。たとえば社用車や貨物車の運転手など。
- 運転兼務者 …車両の運転を主たる業務としていないが、業務で車両の運転を行う運転者。たとえば営業職で営業活動のために運転する運転者など。

【記入例】

研修時期	研修内容	研修実施施設の問題点
入社後初めて運転を許可する前	新任運転者を対象とした○○についての研修。たとえば、安全運転中央研修所の○○コースなど２泊３日程度の研修を行う。	現状の教習所程度の施設では不十分であり、模擬市街路がある研修施設が全国で５カ所以上は必要。
運転開始後５～６年に１回程度	自動車教習所などで２時間程度の研修。１時間は座学で○○についての研修を行い、１時間は教官による同乗安全運転チェックを行う。	教習所程度の施設での対応が可能。
５０歳代前半	加齢に伴う視聴覚機能などの低下をチェックするとともに体力低下に対応した運転方法の研修。たとえば、安全運転中央研修所の○○コースなど１泊２日程度の研修を行う。	施設は教習所程度でよいが、視聴覚機能などの検査機器が不足。また検査技術の向上が課題である。

回答記入欄は次ページにあります。

【回答欄】

※運転専業者

研修時期	研修内容	研修実施施設の 問題点

※運転兼務者

研修時期	研修内容	研修実施施設の 問題点

問１０　安全運転中央研修所の研修コース以外で、安全運転に効果的と思われる研修コース、あるいは興味深い研修コースなど国内外の事例があればご紹介ください。なお、当該コースに関する資料など差し支えない範囲でコピーを添付していただければ幸いです。特になければ空白としてください。

自由意見記入欄

問１１　その他、安全運転中央研修所の研修コースに対して改善すべき点、新たに検討すべき点などがございましたら、自由に意見をご記入ください。

自由意見記入欄

報告書への指名の公表の可否について（略）

－　調査へご協力ありがとうございました　－

資料４

専門家調査・自由回答

本資料は、専門家調査の自由記述欄への記入内容を要約したものである。

問 5-1　「視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修」に関するコメント

自由記述内容	回答者
気質・性格・年齢・疲労やストレス度の大小などにより行動が大きく変化するので行動特性を複合的視点、例えば高齢者などの場合には感覚と運動諸機能の不整合などのＣＧ化などにより理解をしやすくすることが理解促進のために重要と考える。	大学等
教育機器の設備は予算と関連しており、活用できる手法を取り入れることが先決。	大学等
視覚等の材料採取記録を短時間のうちに行い、授業を行うには相当な時間がかかる。極めて効果的な場面に実施するとよい。1 対 3 の研修であればその都度の助言の方が効果があると思われる。	研究機関等
ドライブレコーダーの導入が有効。	研究機関等
研修の導入後、さまざまな研修生から得られた行動や情報をパターン化し、ＨＰ等で一般に公開し、交通安全の一助としてほしい。	地方自治体・警察・消防・学校
スラローム走行研修で体の傾きを指摘されたが、指摘内容の確認ができない。自分の体の傾き等をビデオで確認できれば、意識がより向上するものと思う。	地方自治体・警察・消防・学校
このシステムの開発費用が膨大な金額となることが懸念される。開発時の費用の他、後で機能追加をするのに大きな費用がかかるものである。わずかな機能付加でも大きな金額となることがよくある。 このようなシステムに頼った教育よりも実技教官による一対一の指導の方が効果的ではないか。生きた実技教官の言葉の方が重みを持って伝わり、効果的なことが多い。投資ばかりが大きくて教育効果が低い危険性がある。	地方自治体・警察・消防・学校
・体に何かの装置を付けたときに違和感がないのか。 ・研修前と研修後を比較できる時間は取れるか。 ・自分が見ている場所、方向が分かるとよい。	地方自治体・警察・消防・学校
内容にもよるが、ドライビングシミュレーターのような疑似体験を駆使した研修に頼ると、実際の走行場面と映像との間に臨場感の格差があったり、運転操作面に実際の車とは違った感触があるので、研修生の中には示された結果に素直になれない人も多い。最近のシミュレーターは映像だけは、少しずつ進歩しているが、クルマ側の臨場感が追い付いていないのが現状。 擬似体験は実技というよりも座学的な要素が強いため、実技訓練の時間が短縮されることもあるのではないか。	自動車関係団体
教習生の危険予測教習として８ミリビデオを撮影して行っているが、危険箇所を再現して認識させる方法をさらに高度化したものがあればよい。	自動車関係団体
視線、運転姿勢（身体、手、足）、運転車両の車輪の軌道等が後刻確認可能な方法であること。	自動車関係団体
研修生の「気づき」を促す手法だと思うが、個人の領域まで踏み込むので、研修能率をキープする工夫が必要。	自動車関係団体
重要な教育方法である。自分の運転を客観的に自分自身で見ることはきわめて効果的な教育であり、良い教育方法である。 本人に自覚させる効果が期待できる。話だけでは作り話と取られるケースがあり、この教育方法は大きな効果が期待できる。	運転者教育機関
「研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修」ともに時間がかかる研修になりそうである。このような座学的な研修に時間をかける必要性は低く、実車研修に時間をかけるべきである。	運転者教育機関
運転者が情報を捉え行動に移る過程などを目線や手足の動き、前方状況、いつそれを感じたのか等を理解できるものにすることを期待する。	運転者教育機関

映像の再現による自己の行動を認識させて何処に問題点、修正点があるかを考えさせて自分で改善をはかる。さらに指導員としての専門的な見地から本人の気付かない部分を補充してあげるシステムは良い。	企業
自分自身の運転特性を理解することは大事なことだと思われる。 当社の研修でも、受講生の運転操作をビデオ撮りして見せ、運転特性（癖）を確認させ、安全運転を阻害するおそれのある部分を修正する場合がある。自分自身の運転操作を第３者的立場で確認する事ができるため、繰り返しの練習より運転特性の修正をする時間が少なくてすむ。	企業
自分の運転技術を視覚的に確認できることはとても有意義であり、自分の技量を自ら確認でき運転技術向上に役に立つと考えられる。	企業
急発進・急ブレーキ・急ハンドル等のデータ収集の際に、各Ｇを記録してＧによる危険度を数値的な指導、及び評価として表してみると面白い。	企業

問 5-2　「研修生が相互に議論し安全な運転について考える参加型研修」に関するコメント

自由記述内容	回答者
人間（運転者）・機械（自動車）・環境（道路や走行車両外環境）についての知識が十分に得られるような研修が必要であり、各テーマについて実際のモデルを作って考えさせることも効果的である。特に最近はシステムの高度技術化に伴って従来の考え方では対応できない点も出現しているためこれらについての予防安全に関わる点も取り入れるべきである。	大学等
(1)の「視覚的に自分の行動を理解するコンピュータ技術を用いた研修」とセットであろうが、参加型であることの重要性は高い。参加型研修は優先して開発すべきである。	大学等
参加型でなければ納得が得られない。さらにこれを裏付けるデータが参加者に提示できればより効果的である。講師が話すより参加者の意見を引き出す手法が有効と考える。	大学等
適切なテーマを選定することが重要。 教官が一方的に教授する受身型研修よりも参加型研修の方が受講者もテーマをより自分に身近な問題としてとらえることができる。 実際にグループでの議論にどの程度の時間を割くことができるのかは分からないが、通常の研修の中でもテーマに応じて研修生が議論できる場を作ることは必要。	研究機関等
・ＣＧを含めて映像教材（実測もの）を用いるのは納得性があり効果的であるが、研修効率は高いとは言えない。 ・好ましくない運転行為はその場で矯正、助言することが好ましい。研修生同士の討議はあまり価値がない。	研究機関等
少人数で行う必要がある。	地方自治体・警察・消防・学校
各研修の蓄積された記録を、ＨＰ等で公開してほしい。	地方自治体・警察・消防・学校
相互に議論する形式は、運転業務が日常的な人にとってはそれまでの運転経験や知識等から議論可能であると思うが、運転業務が日常的でない人にとっての議論はあまり成果が期待できない。 実施する際には、具体的な討論内容の提示等が必要である。	地方自治体・警察・消防・学校
複雑なシステムによる教育よりも教官の上手な指導が効果的である。研修生相互が議論し合い、問題を指摘し合うのが効果的な教育となる。	地方自治体・警察・消防・学校
・夜間を利用しての討論会はどうか。 ・教官からのテーマに基づいてのグループディスカッション。 ・教官からテーマをもらい、その研修方法を考えさせる。	地方自治体・警察・消防・学校

ドライバーなら、誰しもが自分の運転はまずまずだと思っている。人にはそれぞれ生まれ持った長所と欠点があるように、運転操作においても注意すべき点と、比較的優れている点とがある。他人と自分の運転を客観的に比較することで、今後の運転の戒めとなるような研修会にすることが大切。この手法には賛同できる。	自動車関係団体
運転者教育で最も必要なものは運転技術（テクニック）ではなく、脳の働き（モラルや思いやり）であり、それを自ら考え、行動に移せるような研修にすべきである。	自動車関係団体
研修生に積極的に言葉を引き出すために、観察と傾聴のできるすぐれたモデレータが必要。	自動車関係団体
是非、実行すべき教育方法である。処分者教育でも相互ディスカッションによる教育を取り入れて効果をあげている例がある。一方通行として教えるのではなく、相互に研鑽し合うことは効果的な教育である。 夜間などにこの方法を取り入れた教育をしてはどうか。教官がリードして、夜間に自由参加型で開講してはどうか。	運転者教育機関
参加型の研修は時間がかかる。参加型の座学は、必要性が低いのではないか。議論をする時間よりも実際の運転体験に時間を使う方が安全運転には効果的である。	運転者教育機関
研修生全員に感想を述べてもらい、その中に存在する心理や精神状況に至るまでを議論すべきではないか。	運転者教育機関
今後のスタイルとして、参加型安全研修が主体となるとは思うが、参加者のレベルによって差が出る場合が予想される。従って、研修生に対して指導者として一定の専門的な分野からのコメントを与えた後、相互の議論を行う方法がよいのではないか（議論が噛み合わず批判のための批判になる危険がある）。	企業
車載カメラ等で撮影した交通状況を元にして、危険予知等を行ったり、昨今の交通事故事例を取り上げての類似事故防止のための討議も大事である。 当社では上記の内容を少人数のグループに分け討論させ、また全体の中でグループごとに、まとめた内容を発表させている。 他のグループの発表を聞く事により、情報を共有化する事ができ、討議しなかった内容までも知ることができる。	企業
短い研修期間で研修生相互の議論は現実的には難しい。	企業
指導の際に映像も活用できれば参加型の研修として客観的に自分を見つめることができ、理解しやすい。	企業

問 5-3　「普通では体験できないような危険状況の経験と対応方法の研修」に関するコメント

自由記述内容	回答者
静的・動的視点から見た形態特性、動作特性、感覚・知覚特性、認知や行動特性などが危機的な場面でどのように変化するのか、机上、シミュレーター、コース走行などで実験や実体験が出来るようにすべきである。また、できればそれらが習熟や予知・予見能力の獲得によってどのように成長するかについても体験させる必要がある。	大学等
限りある研修時間の中では危険状況の経験よりも、危険状況にならない方法を教えることを優先すべきである。一度位の危険体験は良いが、１回で十分であり何回も体験させる必要はない。 一般ドライバーにとって危険体験の必要性は低いが、運転の指導者で研修期間が長い場合には、危険体験が役立つ可能性がある。指導者が一般ドライバーに危険状況を教える場合、体験しておくことで、よりリアルに話が出来るようになる。	大学等
施設、臨場感を完備するには限度があり、危険場面での対応策、技能養成は時として危険許容を招く。対応等でも危険に陥らない態度を身につけさせることが必要。	大学等
通常は体験できない危険状況の経験と対応方法を学ぶ機会は必要。「知識として知っている」ことと「実際に出来る」ことは必ずしも一致しないからである。 また、単に実技研修だけではなく、受講者間でヒヤリハット体験等を共有するような試みもあってもよい。	研究機関等

・高速運転の安全性は道路環境との関係で決まってくる。道路にそぐわない高速走行がいかに危険かを教える価値はある。 ・レーサーまがいの運転は不要である。 ・現在の教官主導の高速走行訓練でいいのではないだろうか。	研究機関等
中央研修所でなければ体験できないような研修は重要。 高度な運転技術を多くの人が気軽に学ぶことができるよう配慮してほしい。	地方自治体・警察・消防・学校
このような研修は、危険時の対応が視覚と体験で確認・理解ができて心構えもできるのでよい。実際に経験することが少ないため、理解・実践にはいい機会である。	地方自治体・警察・消防・学校
若い運転者を対象に安易に危険状況を教えると、自分で危険状況への対応を習得しようとして、かえって事故を起こす恐れがある。しかし指導的立場にあるベテラン運転者が対象であれば、危険体験教育をすることにも意義がある。ただし極限状況になれば対応は困難であるということを十分に説明し、納得させることが前提である。	地方自治体・警察・消防・学校
雪道や水溜まりなどからスリップしないで脱出する方法、4WD車のタイトコーナーブレーキング現象の体験、走行中にエンジンが止まってしまってブレーキの効きが悪い状態での制動体験などが有効であろう。	地方自治体・警察・消防・学校
カリキュラムの難易度にもよるが、安全運転センターのように高額な費用を支払う施設では、他の教習所等では出来ないような講習内容でないと送り出す企業側もメリットがない。引き続き、ヒューマンコントロールとマシーンコントロールを両立させるようなカリキュラムの設定が望まれる。	自動車関係団体
初心運転者教育ではあまり必要がない。	自動車関係団体
訓練時の受傷を危惧する声が多い。訓練生の服装（防護衣ヘルメット等）、訓練車両の装備、訓練場所の安全に十分な備えが必要である。	自動車関係団体
危険体験だけに終わらせないでそれを自分の普段の運転とどう関連づけるかのパートを取り入れる必要がある。	自動車関係団体
体験することは重要であるが、単に体験させるのではなく、体験させる目的、意図を十分に説明する必要がある。特に、運転技術の訓練ではないことを強調する事が大切。 教える側も危険体験には一長一短があることを自覚し、中途半端な危険体験をさせないように注意すること。 安全運転の極意は「危険な場面に遭遇しないこと」であることをよく教えるべきである。	運転者教育機関
危険状況への対応方法などの研修は必要ないし、短時間の訓練で習得させるのは無理である。危険状況の経験は必要であろうが、それは危険体験を通じて、そうならないことの大切さを学ぶためである。	運転者教育機関
対応方法においては技術向上を目指さないでほしい。	運転者教育機関
これは、まさに一般の路上では出来ないことであり危険状況をセッティングして、徹底した体験・経験をさせることで危険状態から安全を学ぶ良い方策である。 現在の若者は、車に対する危険性を度外視した傾向があり究極の危険状態を経験させることが大切。	企業
通常のドライバーには事故を起こさないための運転操作を指導している。安全の為に危険経験させることも大事な事だと思うが、対応策まで研修を行うことは、研修が遊びに近い感覚になってしまう。 当社の受講生の意見でも、大半が中研は面白かった、と言って戻って来るが、危険体験の内容は余りつかんでいない。 対応策を練習することより、そうならない様な運転操作を指導すべきである。	企業
スリップや、スライド走行については、安全速度の範囲で体験すれば良い。あえて高速で訓練しなくても良いのではないか。	企業
速度とブレーキの関係を、速度ごとに体験してみても面白いし、本当の意味での安全速度を認識させてみてはどうか。 市街地コースに、本当の家を建て、そのコースで危険体験をさせるのが効果的。	企業

問 5-4　「特殊な路面や霧など特殊環境での運転技術研修」に関するコメント

自由記述内容	回答者
できるに越したことはないと思うが、施設の整備完成度と稼働率の兼ね合いを考えることが必要である。	大学等
必要な研修だと思う。また、特殊な環境下での技術研修になると思われるので、受講者の運転環境を考慮した上で選択可能なオプション研修にしてもいいのかもしれない。技術研修と同時に、そういった状況下での運転に付随する知識（運転者の知覚・認知、運動制御など）もセットにした研修ができれば、有効な研修になるだろう。	研究機関等
特殊施設での技術研修は有効である。ただし、施設設備の建築維持管理そして、施設によっては操作要員の確保が困難な場合がある。金・人をかけない工夫が必要である。	研究機関等
交通事故の 3 要因のひとつである環境に関する研修は、安全運転のためには欠かすことができない重要なものである。	地方自治体・警察・消防・学校
雪道での運転については、東北や北海道等のドライバー対象であれば重要であるが、南の地域の運転者には不要であろう。一律の教育ではなく必要に応じて取り入れる工夫が必要である。 免許停止となった運転者にシミュレーターを使って凍結路走行を経験させ、その危険性を認識させる教育をして効果をあげている。シミュレーターによる教育でも工夫次第で効果をあげることが可能である。	地方自治体・警察・消防・学校
大雨が降っている状態での走行体験。	地方自治体・警察・消防・学校
現在シミュレーター教習で雪、凍結路などの特殊道路走行の訓練を行っているが（ほとんどの自動車学校では任意項目のため実施していない）、実車体験のような効果は期待できない(シミュレーターの場合)。	地方自治体・警察・消防・学校
風への対応（高速トンネル出口等）も検討課題に入れてはどうか。	地方自治体・警察・消防・学校
シミュレーターでの教育ではあまり効果がない。実際の体験が大切であり、シミュレーターでは不十分である。 雪道研修などは沖縄では不要であり必要な地域が限られるので、各地域の教育機関が教えるのがよい。もし中央研修所が雪道走行などを教育するとすれば、中央研修所の教官が北海道に出向いて教育するなどの発想が必要ではないか。	地方自治体・警察・消防・学校
悪路や滑りやすい路面での研修の必要性はある。しかしシミュレーターによる研修では役立たないと思われる。シミュレーターと実際の路面はかなり異なり、シミュレーターで研修すると誤解される可能性がある。実際に滑りやすい路面を実車で走ってみるなどの体験が重要である。	運転者教育機関
技術向上に向かった研修でなければよいのではないか？さらに対象者を限定して実施すべきである。	運転者教育機関
体験させて危険なことを認識させる事は大事だと思われる。安全の許容範囲を指導することも大事である。例えば、路面 μ の違いによる安全速度の限界や、同じくカーブの大きさごとの安全速度など。 霧という特殊な現象も必要だと考えるが、夜間学習での夜間走行の時間も必要ではと思われる。	企業
現実に即した全てを研修体験するのは困難なので、シミュレーターでの訓練も必要と考える。	企業
ドーム型の施設で特殊環境を作り出してみても面白い。	企業

問 5-5　「特殊車の安全運転や安全運転管理指導技術など特定分野に特化した研修」に関するコメント

自由記述内容	回答者
・年齢、気象条件、走行条件、走行環境、性格、健康状態などによってどのように変化するかも十分に理解させることが必要である。また、安全態度教育も最近の風潮では重要と考える。 ・安全運転管理に必要の運転者や管理者からの視点の違いなどについても十分研修をする必要がある。 ・安全教習の構築、リスクマネジメント、安全技術、安全管理、リスクコミュニケーションの教育が必要。	大学等
受講者が運転する車や運転環境などに応じてカスタマイズされた研修メニューの必要性は高い。	大学等
具体的な実習が必要。	大学等
・特殊車研修は当該車両利用機関に任せた方がよい。例えば自衛隊などの研修施設、教員の過剰な手当（用意）が必要となり、採算性の観点からも不要。	研究機関等
日常的に特殊な車両を運転している職業運転者は、毎日の業務が経験の積み重ねになっている。このような業種は中小企業が多いことから安全教育に費用をかけにくい状況下にある。	自動車関係団体
慣性、バランス、死角等特殊車両運転時の特性を体感できる訓練車両、装備が必要。	地方自治体・警察・消防・学校
運行管理者や企業の安全運転管理者の１つ上の層あるいは安全運転担当役員などを対象とした教育が重要であり、そのような研修コースの開発は重要課題である。ただし、5～10 日は長すぎであり、まずは１日コースから開発していくべきである。	地方自治体・警察・消防・学校
指導者を育成する教育は非常に重要である。特に物流に携わる企業にとって指導者育成は重要な課題であるし、ニーズも強い。ただし、実際、計画的に行っているのは物流大手などの企業に限られ、中小企業では社内で特定分野に特化した専門家は育成できていない。企業の大小に関係なく、指導者育成は重要課題である。	地方自治体・警察・消防・学校
個別安全指導（カウンセリングマインド等）を実習する内容が望まれる。	地方自治体・警察・消防・学校
特殊車の運転免許取得時はかなりのハードな教育訓練を受講して免許が交付される。特殊車両の運転手は通常の運転でも無理せず安全運転を励行しており、非常にマナーが良い。一部に悪質なドライバーがおり、その運転者に対しての教育・指導をどうするかが問題である。	企業
職種と年齢、運転経験等により受講生のレベルを均一化して行えば、より効率が良い。座学の講義に参加させてもらっているが、年齢のばらつきが大きい。 ２０代の受講生と５０代の受講生が同じ時間配分で、運転技術を習得できるとは考えにくい。	企業
労働省関連のフォークリフト運転、高所作業車、クレーンの特殊車などの教育を準備し至急実施すべきと考える。	企業
必要なプログラムである。	企業

問 5-6　「長期で交通に関する高度な専門知識を広範囲に学ぶ研修」に関するコメント

自由記述内容	回答者
・運転者側から述べると運転技術に関わる人間のミスや事故と関わる特性、認知過程の各要素における人間のエラー原因、感覚特性、意識に関わる問題、疲労や加齢に関わる問題、気質、性格などの問題、健康状態の問題、ルールと事故防止などユーザー特性につき学習させ実習をさせることが必要。 ・安全教育については企業規模が業態により差があるので、現場に即したものも取り入れること。	大学等
「安全に運転する」という目的のためだけであれば、１カ月という長期の研修は不要である。これから自動車学校の教官になるような人に対して教育方法も含めた研修であれば長期の研修もあり得ようが、一般の運転者や管理者にはここまで長期の研修は不要と考える。ニーズも少ないのではないか。	大学等
望ましいことだが、指導者側の体制整備と受講ニーズを考慮し計画を推進する必要がある。	大学等
対象者によっては１カ月単位での長期研修も可能だとは思うが、例えば、サテライト研修のような形態をとることができれば、参加可能な対象がより広がる。基本的には自習形式にして、通信教育のサマースクールのように１、２週間研修所に集まって意見交換の場を持つという方式が現実的。	研究機関等
・理想的であり必要である。 ・しかし、理論面の強化、充実を計り、いつか近い将来にはあるべきである。	研究機関等
このような長期間の教育に対する需要があるのか疑問である。需要があるのか十分に分析してから開発する必要がある。一般的に考えて、運転や運転者管理をする人にそれほど長期の研修が必要とは思えない。 もし長期の研修を行うならば、何らかの資格付与などの工夫が望まれる。	地方自治体・警察・消防・学校
自動車の構造、機能を学ぶ学科授業が必要。	地方自治体・警察・消防・学校
貴センターや専門の研修センターに従事するようなインストラクターを育成するならともかく、一般の企業人ドライバーに必要以上の費用と期間をかけて高度な運転スキルを指導するよりも、一人でも多くの未体験者の教育をする方が費用効果が図れる。	地方自治体・警察・消防・学校
本来、自動車学校の教員は危険学や心理学などの研修が必要であるが、残念ながらそれだけの時間的余裕がない状況である。	地方自治体・警察・消防・学校
１カ月のコースは長過ぎであり、企業の側は人を出さないであろう。コースを開発しても、生徒が集まらず、成功しないと思う。 教育は繰り返しが必要（分散）。１回集中は就業者には不向きである。長期研修への参加は、企業、特に中小企業には不可能である。	運転者教育機関
１カ月程度の研修の必要性は分かるが、実際に運転者を送り出す企業の方の負担が大きくて無理ではないか。ただし、個別企業の業務に必要な知識までも学べるならば企業側が送り出す可能性はある。しかし、そこまで中央研修所で教育するのは難しいのではないか。	運転者教育機関
発想として必要性はあると思うが、企業サイドで考える場合１カ月の連続ではどうかと思う。交通心理学・交通危険学・安全教育指導法等それぞれを年間の中でトータル１カ月位の設定であればよいのではないか。大学の自動車工学等専門的な場の活用もあるかと思われる。期間を考慮してはどうか。	企業
運転技量を教える企業であれば体験してみたい研修であると考えるが、通常の企業では１カ月以上の研修への参加は困難。	企業

この研修で安全運転指導員みたいな資格を各企業が持たせられるようにしたら効果があると思う。 期間が長ければ見返りもほしいと経営者は考えると思う。 教習所の教官と同じ資格（企業内資格）を企業内の指導員が持っていて指導できたらさらに安全意識も高まる。現在は、そのような資格の取得場所がないのが問題。	企業

問 5-7 「研修修了後１年程度経過した時点で行う集合型フォローアップ研修」に関するコメント

自由記述内容	回答者
・研修による効果がどの程度あったかを自己評価させること。 ・研修で得た経験や知識・技術と実態との類似性教育を自律型教育研修で行うべきである。特に事故事例、解析、失敗知識を盛り込んだフォローアップ研修が必要。 ・企業規模や業態が異なればベースも異なってくるため統一基準を作ることも必要である。その際には安全のみでなく安心とか内面の施策でくくることができる教育効果がどの程度得られたかフォローさせることも重要。	大学等
フォローアップ研修の内容にもよるが、一般ドライバー対象の研修ではフォローアップ研修の必要性は低い。ドライバー管理者が対象であればフォローアップ研修の意味がある。	大学等
リピーター指導方法の確立を目指すことと、受講者ニーズの調査が必要。	大学等
・研修課程を設けることは必要である。 ・ただし、集客的魅力（派遣企業にとって）があるかどうかは分からない。 ・担当する教官には相当な時間がかかる。猛勉が必要となる。	研究機関等
長期研修後の１年程度経過後のフォローアップ研修は意義がある。研修内容の確認もでき、思い起こすことにより再履修ができる。ただ、短期研修後ではあまり意義がないと思われる。	地方自治体・警察・消防・学校
フォローアップ研修は、是非実施すべきである。研修実施１年後は１つの区切りであり、その時点でのフォローアップは効果的と思われる。研修期間は長いほどよいが、派遣企業などの事情を考えると１日が限界ではないか。	地方自治体・警察・消防・学校
・運転管理者などには、有効期限をつけて期限内に義務研修を行わせるのがよい。 ・研修内容もフォローアップだけでなく、最新の技術の紹介なども入れる必要がある。	地方自治体・警察・消防・学校
費用をかけて研修生を送り出している企業側としては、白バイ隊員やレーシングドライバーを育成しているのではないのだから、できる限り１回の研修で職場づくりのリーダーとなりうる人を育てるのが先決。	地方自治体・警察・消防・学校
研修の内容にもよるが、あまり必要性を感じない。	地方自治体・警察・消防・学校
1 年前とフォローアップ時との比較が客観的にできるようなデータベースの整備がほしい。また１年の間のモチベーション維持の手法が必要。	自動車関係団体
フォローアップ教育は重要であり、効果的フォローアップ研修コースの開発が必要である。ただし、１年後では遅く、研修後 1～3 カ月後に教育するのが効果的である。企業の場合、管理者を通じてフォローアップをするのがよい。個人の場合は、様子の確認程度でよい。	運転者教育機関
フォローアップ研修を望む声は多い。研修で学んだ内容を１年程度で忘れてしまう人が多い。フォローアップ研修は大切であり、反復訓練を行うことが効果的である。	運転者教育機関
原因等の追求を中心にした研修が効果的。	運転者教育機関
フォローアップ研修は、研修時にマスターしたことをどの程度実践面で活用できたかを点検する意味合いが大きい。	企業

まず、講習受講後の目的や運転技術向上のための目標を掲げさせ、その目的と目標への到達度を再確認させることも必要。何の目的、目標もないままフォローアップ講習を行ってもあまり成果がでない。	企業
企業としても、受講した研修生の技量確認のためにも、フォローアップ研修は有意義であると考える。	企業
一般の研修生は費用の点から参加は厳しいが、資格者のような人は更新の意味で有効である。	企業

問 5-8 研修修了後１年程度経過した時点で行う非集合型フォローアップ研修」に関するコメント

自由記述内容	回答者
・研修で得た知識や技術に関わる項目が被研修者の現実とどのように乖離または類似したものであり、それをどのように評価するのか。乖離しているものについてはどのようにして最適化をはかるべきか、可能であればインタビュー方式で討論することが効果的である。 ・本人のみならず、運転者に対する就労時の安全には法的責任をもつべき雇用者や管理者にも深く関わる問題であり、このような人達への高度安全教育や安全監査がどのように実行、教育されチェックされているかも個別データが集められるようにすべきである。	大学等
紙資料の配布やネット利用での研修ではインパクトが弱く、フォローアップの効果は望めない。フォローアップ研修を実施するならば集合研修でないと効果は少ない。	大学等
研修効果を向上、確立する上で重要。リピーター需要喚起の効あり。	大学等
テキストを郵送されただけで、どの程度フォローアップにつながるか疑問。理想としては、中央研修所に集まらないまでも、各地域で受講者が集まる機会を作り、そこでテキストをもとにしたフォローアップや意見交換を行えることが望ましい。	研究機関等
・ＤＭまがいのものとなり、期待（効果の）ができない。 ・費用がかかるばかり。	研究機関等
一般の人向けの非集合型研修も導入してほしい。手軽で気軽にインターネット等を介して、安全運転技術が学べるとよい。	地方自治体・警察・消防・学校
このタイプの研修では、会社等で積極的に進める体制をとったうえで研修を進める形でないと、テキストを与えられるだけでは、身につくのが難しい。テキストの選択も難しい。	地方自治体・警察・消防・学校
非集合型フォローアップ研修は良いアイディアであり、ぜひ、実施してほしい。現状ではパソコンが使える運転者は少ないが、10 年後位には現在の電話と同じように使えるのが当たり前になる。インターネットなどを活用した非集合型フォローアップ研修など、今から工夫をすべきである。	地方自治体・警察・消防・学校
フォローアップ研修は、貴センターの派遣制度などによって、一般企業に出張して行える範囲にとどめるか、通信教育的な内容が望ましい。	地方自治体・警察・消防・学校
研修の内容にもよるが、あまり必要性を感じない。	自動車関係団体
テキストを送りつけただけでは、モチベーションが維持されていない状態であり効果が少ない。むしろ１年の間にどうそれを維持させるかの手法が必要。	自動車関係団体
通信教育では難しいのではないか。ただし、研修が修了した直後からテレビ電話のような通信手段を使って疑問点やその後の問題に答えるなどの工夫は効果的である。	運転者教育機関
フォローアップ研修でも実車による研修が大切であり、集合型研修が必要である。ただし、管理者などの研修には非集合型も効果的だと思われる。	運転者教育機関
研修後１年間の実践体験をレポートにして提出する。それを検分してＩＴなどでアドバイスをするのも一方法ではないか。	企業

到達目標等、事前に検討させた内容についての成果を報告させることや、成果が現れない受講生についてのアドバイス的研修でもよい。特に、新しい資料の配布等も有効ではないか。	企業
企業を通じての協調研修とすれば、企業も、個人も安全意識の高揚が図れる。	企業
参加者に対しての意識高揚も含めて定期的に行ってほしい。	企業

問 5-9　「交通安全に関する資料を収集した資料室整備」に関するコメント

自由記述内容	回答者
・我が国においては未だ整備されていない資料も多いが、可能であれば少なくとも交通安全に関わる次の項目に属する資料は準備すべきである。安全哲学、事故事例解析、失敗の実態例、危険性の予測や評価に関わる特に健康、快適性、物理環境に関係する車や運転安全、反射時間におけるプロセス安全、人間工学（エルゴノミックス）、リスクの解析及びリスクマネジメント（またはアセスメント）、安全教育と管理、リスクコミュニケーションと安全。 ・可能であれば、オーディオ・ビジュアル的なものも準備すれば一層効果的である。	大学等
中央研修所教官のレベル維持のために必要な定期刊行物などの資料収集は必要であるが、中央研修所は研究施設ではなく長期に大量の文献を収集する必要性は低い。また、研修生が余裕時間を使って、資料を活用し、研究するとは考えにくい。	大学等
どのレベル、分野の資料を用意するのか、利用者数の見通しと利用率を考えると、まずは資料収集を当面の目標としては如何か。	大学等
様々な観点（工学、心理学、社会学など）からの交通安全に関する資料を収集した資料室の整備は、非常に興味深い。	研究機関等
・必要であり期待したい。 ・募集、管理の大変さを（費用・人員）覚悟することが必要。 ・それに相当するものを持っている組織があるが、組織的収集がなされていないので使いにくい。	研究機関等
誰でも入ることができる環境は難しいと思うが、目から入る情報は印象が強く、資料室であれば、自発的に見ることにより安全運転意識が身につく。	地方自治体・警察・消防・学校
半年や１年など長期の研修を行うようになれば、研修生のための資料室が必要になろうが、現状ではそれほど緊急に整備が必要と思われない。むしろ自動車安全運転センターの各種調査研究資料の積極的情報提供を望む。センターには貴重な調査研究が多いが、どのような調査研究が実施されているか外部からはわかりにくく、活用しにくい。調査研究成果を上手に情報発信する工夫が望まれる。	地方自治体・警察・消防・学校
・研修中の余暇に利用できる図書室など。 ・ビデオ、DVD、パソコンなど視聴覚教材が使用できる場所。	地方自治体・警察・消防・学校
単なる資料館でなく、車の安全対策の進歩や、道路施設の安全資機材の進歩、交通安全教育の歴史などが、参加体験型で見られるような施設がよい。	地方自治体・警察・消防・学校
・検索の容易なデータベースの構築。 ・著作権などのクリア。	自動車関係団体
自動車に関連する資料を幅広く収集してあるような資料室が必要である。図書だけでなくビデオなどの映像も集めた資料室が望まれる。 その他、自動車メーカーの社史、安全協会史等、収集すべき資料は種々ある。	運転者教育機関
ぜひ、資料室整備を進めるべきである。	運転者教育機関
交通安全関係の諸資料（特に外国）等の資料を整備されている場所は少なく是非とも整備してほしい。研修期間の中で有効活用する方法もあると思われる。	企業

各関係機関に関する資料を自由に閲覧できるスペースがあればよい。 警察、自動車学校、運輸産業等々の資料、整備関係や道路交通法等、一番新しい情報がほしい。	企業
全国の交通関連でもこれだけのコース、スタッフを持つ機関は少ない。多種試験を研究しこのデータを反映し資料として整備し販売すべきである。	企業
交通安全教育の発信地として必要である。	企業
専門的な知識の習得及び指導者としての最新情報による現場指導ができる資料を望む。 事故結果の分析、統計資料も必要だが、研究所等による研究結果から生まれた安全対策資料がほしい。	企業

問 5-10　「安全運転研修のテキストや教材などの頒布」に関するコメント

自由記述内容	回答者
・基本的にはテキストや教材は理解しやすく扱いやすい、換言すれば見ただけで拒絶感を生じさせるようなものにすべきでない（特に人間性関連や法律問題など）。 ・経営者や管理者にも分配するのが望ましい。そうすることによって安全風土をその地域や企業に定着させることが可能になる。 ・地域・集団に対しては予算がとれればＤＶＤやビデオ教材として分配することが望ましい。 ・効果測定をする為のチェックリストや問題表アンケート票を同時に配布すべきである。	大学等
現状では安全運転のための教材が不足している。単に紙資料にとどまらずビデオ、プレゼンテーション資料なども含めて配布することが望まれる。	大学等
指導者養成上重要事項。	大学等
・研修に直接用いるものを外に出してはならない（配布してはならない）。 ・研修部職員がある編集方針のもと書き写すとよい。書物としての発刊が必要。	研究機関等
内容にもよるが、日常的に運転をする会社等では利点があるが、運転兼務者は仕事中にテキストや教材を見て学習することは不可能に近い。運転兼務者には研修等の形式をとって習得する等の何らかの手法をとらないと身に付けさせるのは難しい。	地方自治体・警察・消防・学校
海外には交通安全教育のための良い教材が多い。国内には交通安全のための教材を積極的に開発している機関が少ない。 中央研修所の教官でも、企業などから派遣されている方は３年程度で変わってしまい、良い教材を残す余裕がない。中央研修所には教材開発専門の教官を置き、良い教材を送り出す機能を期待したい。	地方自治体・警察・消防・学校
会社などで管理者が、部下に教育できるような教材。	地方自治体・警察・消防・学校
安全運転テキストや交通安全教材は、様々な企業・団体等から良いものが出されている。一般の評価では、役所等が提供する教材は評価が低いのが現状である。「交通安全教育指針」が現場で生かされていないことから、この指針に基づいた貴センター独自のテキストを作ってほしい。	地方自治体・警察・消防・学校
自動車学校では、あらかじめ定められた教習カリキュラムに基づいて教習が行われているが、指導員の経験や勘による指導が多く行われている。さらにレベルの高い安全教育の資料があったらよい。	地方自治体・警察・消防・学校
経営者、運行管理者（安管者）、現場リーダー等個別対象向けで実務にすぐに活用できるテキストが望まれる。	自動車関係団体
・無差別な配布は効率が悪いので、意欲の高い人に配布できる仕組み ・ネットによるダウンロード環境の整備。	自動車関係団体

テキスト頒布よりも交通に関連する統計資料を集大成した資料集を発行することが望まれる。具体的には事故、車両、運転者などの概況をまとめた資料集。詳細のデータは読み切れないので不要である。	運転者教育機関
現状の中央研修所のテキストは説明不足であり、さらに工夫する必要がある。 テキストの頒布自体は必要であり、良いことである。	運転者教育機関
近年はＩＴの普及が盛んになってきたので、ＩＴを通じたテキスト・教材の提供等も一方法である。 テキスト・教材の頒布は良い。	企業
講習コースごとに地元での指導でも使用できるような資料があればと思う。	企業
警察庁から配布される事故データ等に基づきセンターとして研究し原因の究明を論文化するとよい。さらに、その対策を実現する方法をテキストとして販売することが急務。	企業
交通安全の取り組みは企業にとって重要なことであり、無事故への取り組みを推進するため、社員教育の教材として提供が望まれる。	企業
各事業の業種ごとのテキストがあると参考になる。 特に心理面の指導テキストがあると大変参考になる。	企業

問６　「危険体験教育に対する意見」に関するコメント

自由記述内容	回答者
人間特性の視点より見ると、我々の知覚・判断・動作に至る一連の流れに要する許容時間が短くなればなるほど反射的な行動を必要とし、これを実現するには体験以外にない。対応技術を大脳皮質のみでなく筋骨活動に直結させた形で体に覚えこませることが必要不可欠。	大学等
危険体験をさせることは大切であるが、体験させるだけでは意味がない。限界を超えてしまったら、一般ドライバーではどうにもならないことを十分に教えるべきである。 日本では雨天時の事故率が特に高いが、一旦、車が滑り出したらどうにもならない怖さを知らないことが原因の１つである。何処が限界なのかをしっかり教える必要がある。 また、オーバーステアの怖さ、危険性などについても教育する必要がある。	大学等
危険には近寄らないのが最良の安全策である。それでも思わぬ危険に遭遇する時がある。その際に危険回避術を身に付けていれば助かるということはある。しかし、それは例外的なことであって、危険回避術を知っているということで、危険に近づくことは厳に慎まなければならない。 危険体験の意義は、怖いからこんな事態にならないように気をつけようという気持ちを育てることである。	大学等
個人が実体験することが重要だが、そこにはプロセスが大切で、先ずは参加者に普段の運転をさせ極限状態に出合わせ、次に自分なりに考えて行わせた後、どのようにして危険を避けることができるか考えさせ、実走行させ納得させることが必要。そのためには、危険体験学習時間を今以上に取ることが必要。	大学等
「危険体験」、「危険に遭遇しない技術」ともに大切である。 確かに「危険に遭遇しない技術」を学び、危険な状態に陥らなければそれにこしたことはないが、万一危険な状態に陥った際の対処方法を身につけておくことも非常に大切である。 「危険に遭遇しない技術」を学び、さらに危険を体験した上で、その危険から抜け出すための対処方法を身につけておくことは役に立つ。	研究機関等
危険を安全に体験できるのが中央研修所ならではの研修である。もちろん危険に遭遇しない技術を学ぶことは大変重要であるが、これは、どちらかというと初心者教育として、自動車学校で多く取り入れた方がよい。 おどかしの教育には限界があるといわれているが、危険体験は安全運転の動機付けとしても効果が高い。	地方自治体・警察・消防・学校

日常の自動車運転の中で、危険に遭遇する機会は少なく、確率的にも低いが、いつ起こるかわからない事故の危険性を認識するためにも、どのような部分に危険が隠れているのかを理解することが大事であり、また、いかに回避するかを認識することも必要である。今は事故に遭っていないけれども、危険な状況にあったことに気付かずに運転していることもあり、実際に危険な状況にあった時も、そのような状況にあった原因を分析・認識することにより予防ができるようになる。 どこに危険が隠れているのかを理解・認識するためにも、危険に遭遇しない技術を学ぶことは必要である。	地方自治体・警察・消防・学校
危険体験をどのように教えるかが問題である。単に危険体験をさせるだけであれば、かえって危険なことになりかねない。 危険状況になったら立ち直らせることは無理であることを十分に教え、その上で教育することが大切である。危険体験は、教える教官の教育技術にかかっており、一律に教える時間を短縮すべきか否かを判断することはできない。しかし、現状よりも危険体験をする時間を増やす必要性は低く、現状程度の教育時間で教え方を工夫し、教育内容を充実させるべきである。	地方自治体・警察・消防・学校
・人間は経験することにより自分の限界を知ることができる。だから公道で体験できない速度、危険回避など日常では体験できないものには、自分の体で体験が必要である。 ・やはり自分の運転技術を過信しないためにも、最低でも現状維持の危険体験教育が不可欠。 ・ただ危険回避だけでなく、自分の視野はどこを見ているかなどを一緒にやるとよい。	地方自治体・警察・消防・学校
車の性能の向上とともに、それに乗るドライバーの意識も向上させなければせっかくの安全技術も役に立たない。新たな最新技術が生まれると、それが自分の運転能力だと勘違いするという新たなリスクが生まれる。 これからの運転者教育では、これら新しい技術への理解を避けては通れなくなっている。取り扱い説明書によって自分の車には、どのような装備がついているのか、それらがどのような時どのように役立つのかを「知って・掴んで・動かせる」ことが真の安全運転につながる。 「危険に遭遇しない技術」の研修は、他の施設他でも可能。貴センターの特徴を出すべきで、他の施設でもできるようなカリキュラムを中心にすると、一般企業の研修生は減少する。 貴センターに教習生を送り込めるような企業は、ごくわずか。一箇所のグレードを上げることばかりに目を奪われず、多くのドライバー教育を引き受けるための営業努力をするべき。	自動車関係団体
危険状況になるには、その前に道路や車の状況の読み取りや危険予測などの欠如があるわけで、実際に危険になってからの研修より、危険にならないための研修を学習させるべきである。 危険に対する認知の仕方、予知、予測の方法を重点的に行うべきである。	自動車関係団体
危険体験をすることによって、「危険に遭遇しない技術」を学べるものであり、研修所では可能な限り多くの危険体験を行うべきである。	自動車関係団体
中央研修所で危険体験をした運転者の話を聞くと、皆が役立つとの感想を持っている。	自動車関係団体
・安全は危険がわからないと理解できない、それを疑似体験し、頭でなく体で覚えることも一つの手法。問題なのはその危険体験をそのまま体験しただけで終えていること。一般論ではなく個人一人ひとりが自分の問題としてその危険体験を内面化できるかがカギではないか。そのための時間と、それを促す優れた指導者が併せて必要。 ・その上で「危険に遭遇しない技術」の習得に意味がある。 ・そのプロセスのない「危険に遭遇しない技術」もあまり有効な教育とならない。	自動車関係団体

交通法規のみを教えるのではなく、運転中の危険を教えることは大切。しかし、たとえばスリップ研修などを下手にやると研修生は実際に試してみたくなり、かえって危険である。スリップしたときにどうするかの運転テクニックを教えるのは危険を増すだけである。しかしスリップ体験は必要であり、スリップを体験させて、その恐ろしさを教えるべきである。 危険体験と言っても、「子供の飛び出し」、「前車の急停車」、「前車に泥水をかけられて視界を失う」など普段よくある危険体験が大切であり、それを中心に体験させたらどうか。	運転者教育機関
危険に遭遇しない技術を学ばせることは非常に重要なこと。 しかし、安全の限界を体験しない者にとって「危険に遭遇しない技術」は理解し難いもので、安全の限界を体験して、はじめて安全の限界に近づかない運転が理解され、実践される。したがって、危険体験は現状程度を維持した上で、「危険に遭遇しない技術」についての研修をさらに充実すべきである。	運転者教育機関
危険体験そのものは必要である。危険体験をすることにより車の怖さを改めて知ることになる。ただし、危険な状態になった時の対応方法や運転技術を教える必要はない。そのような技術を身につけるには長い時間が必要であるし、下手に学ぶと試したくなり、かえって危険である。危険体験を通じて安全運転を心がけるように研修生の考え方を変えることが重要である。	運転者教育機関
危険体験については対象者を限定し、その原因等を追求すべきである。それにプラス「危険に遭遇しない技術」、プラス心理精神コントロール術を学ぶ時間を増やすべきである。	運転者教育機関
交通法規を遵守する事で事故はなくなるはずだが、依然として事故が増大している。それは、ドライバーの危険体験が少ないからではないか。研修・訓練の中で危険体験を事前に経験することによって危険認識が芽生えてくるものであり、危険体験研修（訓練）を現状よりも増やすべきである。	企業
危険な状況を体験することにより、すべてに基本が大事だということが理解される。危険を体験した後に、ではどうすればその危険な状況に陥らないのか、その危険を回避するにはと、講習内容とともに運転技術もステップアップしていった方が覚えやすい。	企業
事故（危険）は極めて短時間に起こるので、ある程度、体験がないと短時間の処理は意味をなさない。また、体験者こそが遭遇しない技術の修得に強い意欲を持つのではないか。	企業
危険な状態を安全に体験するのがこの研修センターの役割である。したがって、極限状態の体験に軸足を置くのではなく、車を安全に操作する限界の体験と安全に操作するための癖を身につけさせる糸口を見つけてあげることが大切。 社会においては、一般のドライバーの模範となる運転操作とマナーを身につける研修が必要である。 結果、企業においては模範乗務員であり、運転の指導者となり運転操作やマナーを教える教官となり、模範ドライバーを増やす。そのような牽引者を創り出す研修にしてゆくことがよい。	企業
危険体験は増やすべきである。ただし、業種にあった形、もしくは車種による内容のバリエーションで行ってほしい。 速度が出る業種（高速使用）、長距離を走る業種、限られた範囲を扱う業種等、遭遇する内容や指導方法が異なると思うので、この点を考慮した極限状況の体験があればさらに参考になる。 「危険に遭遇しない技術」も必要であり、危険体験も必要である。片方だけが重要と考えるのはおかしいと思う。	企業

問７　「中央研修所での一般運転者教育の必要性」に関するコメント

自由記述内容	回答者
どちらかといえば、中央研修所で教育した人がさらに他の運転者を教育するという「拡大再教育」効果を期待できる教育に力を入れるべきであるが、一般ドライバー教育も継続する必要がある。	大学等
中央研修所の教育は指導者教育に特化すべきであるという考えもよいが、指導者が指導する一般の人の状況把握ということも大切であり、一般の人の教育も並行的に行うべきである。ただし、ウェイトは指導者の教育におくべきであろう。	大学等
指導者養成は重要であり、さらにウェイトを置くべきである。しかし、一方で一般運転者の運転行動を時代の流れと共に把握することが重要であり、そのプログラムも維持しなければならない。指導者養成講習では、自ら体験研修すると同時にその成果を普及、指導する技術も開発、伝達することが大切。	大学等
地域、職域などの交通安全の指導的立場にある方を対象とした指導者教育は大切である。同時に、指導される立場にある方（一般運転者）が自主的に参加可能な研修コースも大切である。交通安全に関する適切な知識を提供できる指導者の育成は必要不可欠であるが、教材を通して間接的に教授されるよりも実際に体験した方が受講者の理解が促進される。しかしながら、一般運転者向け教育を安全運転中央研修所で行う場合は、自動車教習所や民間の安全運転教育機関での教育とは異なる何かしらの特徴が必要である。 多少のウェイト変更を考えながら両者向けの教育を続けて行く方向でよいのではないか。その際に、民間の安全運転教育機関等でも可能なカリキュラムについては、ある程度民間機関に任せてもよいとは思う。	研究機関等
・一般、指導者の両者の研修は平行すべきである。 ・現在は本当の意味での一般が少ない。高専生への研修も必要であるが「一般・企業」コース参加者を増やすようにすべきである。そのような方々の研修参加の反応、意見をしっかり採取し、指導者研修コースに反映する必要があり、その機会を逸してはならない。 ・「一般・企業」コース参加募集には県支所の努力を願うべきである。 ・中研での「一般」を増強することが必要であると考える。	研究機関等
非集合方式とか、インターネットや教材の配布等、工夫によってより多くの人が一般運転者向け研修を受けることができるようにすることが重要。	地方自治体・警察・消防・学校
一般の運転者は、安全運転中央研修所で学ぶような危険な状況に遭遇することはないため、研修所で学ぶような危機的状況を経験することにより、日常の運転がいかに危険を伴うものであるか認識できる。 実際に体験してみて、スラローム走行で回避の仕方を学べ、スキッド走行で安全の限界を知り、ブレーキングでフルブレーキがいかに難しいかわかり、姿勢が悪いと大きな事故につながることを改めて認識した。このようなことは、安全運転中央研修所で研修を受けないと覚えないことで、重要である。	地方自治体・警察・消防・学校
本来、中央研修所は安全運転教育の専門家育成機関である。中央研修所で学んだ専門家が、さらに一般ドライバーを教育し、安全運転を広めていくのが望ましい。 しかし、中央研修所では一般ドライバー教育を行わないと門戸を閉ざすのではなく、高齢者の交通安全教育など社会的に問題が大きくなっているテーマについては、中央研修所でも工夫し実際の教育も行うべきである。なお中央研修所は中心部から遠く、一般ドライバー教育には適さない立地であり、出張教育なども考えたらどうか。	地方自治体・警察・消防・学校
・指導者教育もやはり必要であり、一般運転者教育も必要である。 ・指導者だけが知っていても受講者にはなかなか分かってはもらえないものである。やはり、一般運転者でも研修を望んでいれば参加できるようにすべきである。	地方自治体・警察・消防・学校

貴センターも、一方では、あくまで営業利益を追求する立場にある営利法人と思われる。一定の条件下で駆り出された自動車教習所や警察官を中心とした研修に重点を置いていると、国民から見ると役所の施設とも見られかねない。一般ドライバー教育も今以上に積極的に進める（営業努力）べきである。	自動車関係団体
一般運転者向きの場合、地域的にも数量的にも限界がある。指導者を育成してその輪を広げていくべきである。	自動車関係団体
中研は交通安全の指導者に対し徹底した教育を行う施設とした位置づけが現実的と考える。 一般運転者も高度な運転者教育を受けることが望ましいことは言うまでもないが、現実問題としては、時間・経費等の面から困難であり、運転免許取得者教育（認定教育）を活用した近隣教習所での教育で目的は達成できるものと考える。	自動車関係団体
・中研は全国に１カ所しかなく、一般の人や企業が参加するには不便である。中研はどちらかというと指導者づくりに専念した方がいいと考える。 ・また地域性も考慮すれば地元の機関で気軽に地域の交通事情、生活環境なども入れて教育する方がより親近感も湧くと思われる。	自動車関係団体
一般ドライバーは、免許を取った後に安全運転の教育を受ける機会が少なく、その機会を提供するのは中央研修所の大切な役割である。中央研修所の研修を受けた一般ドライバーが他のドライバーに安全運転を教えるといった良い効果も期待できる。 施設面から教習所ではできない研修もある。中央研修所は施設に恵まれており、その恵まれた施設を使った一般ドライバー教育にも力を入れるべきである。 一般ドライバー教育は中央研修所のメインの教育分野ではないかもしれないが、一般ドライバーに対して門戸を開いておくことは公的性格を持つ安全運転教育施設として社会的な義務である。	運転者教育機関
本来は、安全運転中央研修所は指導者教育のコースに絞り込み、レベルの高い指導者の育成をすべきと思うが、現状では安全運転中央研修所と同等の施設が不足しており、一般運転者向け教育も担うべきである。 全国に安全運転中央研修所と同等の施設が十分な数設置された時点で、一般運転者向け教育は他に委ね、レベルの高い指導者教育のコースに絞り込むべきと考える。	運転者教育機関
一言で言えば中央研修所は管理者教育を中心に実施すべきであるが、管理者教育をした教育機関が実際の運転者教育を行うことが望ましい。管理者に教育した内容と現場の運転者に教育する内容には一貫性が重要であり、当然、同一教育機関が担当するのがよい。 中央研修所は指導者教育を中心にすべきであるが、一般ドライバーの教育についても現状程度のウェイトで継続すべきである。	運転者教育機関
一般運転者向けの教育を充実すべきである。と同時に指導者向け教育を拡大すべきである。	運転者教育機関
この設備は日本最大の教育訓練施設であり、有効活用を計った教育訓練は他の施設ではできない。講師陣の充実と完備した設備を考えた場合、一般向け教育も継続すべきと考える。	企業
中研の規模と設備を考えると、中研でしか体験することができない講習が少なくない。今まで同様に一般向け・指導者向けを両立して行うべきである。 貨物課程が、より実践に近い状況で講習が進むことを期待している。貨物車両はその性質上貨物を積載した場合と積載していない場合では、大きく特性が違ってくる。そのような車両特性と運転特性等を実車と空車での体験学習ができることを期待している。 トレーラーの講習がないのは非常に残念である。	企業
現状は一般運転者向けの教育は極端に少ないが、中には運転技術向上に興味がある一般運転者がいる。一般運転者向けの宣伝活動もしながら、現状の研修をしていけばよいと考える。	企業

多くの管理者が、「ドライバーに中央研修所を体験させたい」との意見である。指導する上で重要な点は、いうだけではなく、実践してみせることで、中央研修所で体験させることは、指導者・運転者双方に意味がある。ただ、一般運転者教育に関しては、座学より体験学習の方が、効果が上がるように思える。指導者は、運転者に対しての意識改革が最大の課題であり、一般運転者と管理者教育の違いを盛り込んだ研修で効果を出してほしい。	企業

問８　「教育効果を高めるための企業側の工夫」に関するコメント

自由記述内容	回答者
・表彰制度を実行するのも有効と考えるが、具体的に企業や団体に関しては何が高い評価を受けたか否かを対象とした表彰をすることが重要であり、例えば安全教育の意識高揚、安全教育の社内体制の確立、現場での安全教育効果の実態把握、法規制の遵守などいろいろと考えられる。各企業や各団体が安全文化構築のため、何が優れており何が欠けているかをこのような形で知らしめるのも重要と考える。 ・実際に表彰を受けた諸団体、諸企業の紹介をいろいろな交通機関メディアや雑誌を通して紹介する、あるいはホームページ上に流すなどが重要。また、このようなグループを地方自治体や国が制定をしている表彰制度に推薦することもその効果をより高める。 ・さらに団体や企業の長、管理者などを個人ベースで表彰することも重要。 ・無事故無違反の運転者や管理者にその活動をまとめたものを発表させるなども多いに効果がある。	大学等
企業等には、研修を受け、安全に貢献するようになった人を賞賛することを求めたい。人材育成につながることは確実である。	大学等
研修内容については、常に企業団体と話し合い実施することが原則。単なる教育受け入れ機関ではなく、コンサルタント的役割をもたせなければならない。	大学等
・企業内資格あるいは表彰制度は企業規模によるところが大きく、簡単には実施できない制度である。 ・むしろ、規模が大きい企業ではすでにやっている。	研究機関等
研修の実施団体側だけの努力ではなく、送り出す企業や団体側の工夫も必要。たとえば、社外研修後の企業側でのフォローアップ研修、研修後に長期無事故・無違反の運転者に対する表彰制度等が効果的。	自動車関係団体
安全運転管理者的立場（ポスト）にある者または、そのような職を前提として研修を受けさせること。	地方自治体・警察・消防・学校
・交通事故は研修のみで減るわけではない。企業、団体の取り組みの総合力である。 ・そのためには企業内でリスクマネジメントの手法を使い、施策のＰＤＣＡ（Ｐｌａｎ=計画：Ｄｏ=試行：Ｃｈｅｃｋ=検討：Ａｃｔｉｏｎ=実行）を回す必要がある。 ・研修はその対策の一つである。	地方自治体・警察・消防・学校
安全運転教育実施の歴史が長く、充実している企業は教育担当者がはっきりと決められている。 企業団体に対する安全運転教育では、教育担当者が決まっていることが連絡上の問題だけでなく、安全運転教育の意識を高めるためにも絶対必要である。	地方自治体・警察・消防・学校
企業等が長期無事故・無違反の運転者に対する表彰制度に併せて有効期間３年～5年程度の運行許可（社内免許）制度のような社内制度を導入することにより、良い効果が期待できる。	地方自治体・警察・消防・学校
企業の安全運転教育は管理者教育→現場の運転者教育の順番で実施するか、管理者と運転者教育を同時に教育するのが効果的である。しかし、実際には現場の運転者教育から入る企業が多いのは残念である。	運転者教育機関

当社では、安全運転指導員（トレーナー）制度を導入して運転者の安全運転意識の向上と指導力の向上に努めて効果をあげている。安全運転指導員には、社内での新規雇用時、あるいは車種を変更する場合、例えば普通車から大型免許を取得後、大型車乗務へ移行する場合など、社内での指導と検定試験を行う任務を与えている。安全運転指導員には、中研での講習終了後、社内研修施設にて再度、社内検定制度や運転技術を学ばせ、講習修了後にドライバー指導員として資格を与えている。 また、２年に一度は社内研修センターでのフォローアップ講習への参加も義務付けている。	企業
企業として研修に参加させることは、指導運転士及び中堅社員の運転技術向上による事故防止対策の一環と考えている。また、事故惹起者の再訓練の場としても効果をあげている。	企業
個人表彰が年１回あり、支店ごとの無事故・無違反表彰は全国規模で行っているが、個々の評価や結果を比べることが難しいのが現実。地域やコースの条件がまちまちで、単に無事故無違反だけでは比べられないので頭を悩ませている。指導者として研修に参加し、研修内容を自分の支店で部下に対して実践し、成果をあげている管理職がいる。	企業

問９　「運転者に対する安全運転研修の時期と内容等」に関するコメント

研修時期	研修内容	研修実施施設の問題点	回答者
①毎年４月初め （入社時） ②社員集合教育 （入社 3～5 年） ③社員個別教育 （入社 3～5 年） ④社員集合教育 （入社 5～10 年）	実務研修よりも少しずらして行い、基本事項習得（運転者と自動車のシステムに関わる） ・災害事例検討を含めて広く安全と衛生（幅広く健康管理など）に関わる研修 ・優良運転専攻者を含めて広く安全教育を社内で推進する責務を任せることが可能な人たちの基礎応用教育（中高齢・身障者教育など）含む ・災害事例研究をまじえて安全管理についての個人ベースでの研修	・教室・教員の確保 オーディオ・ビジュアル施設、実地教育（理想的には北海道・東北・関東・東海・関西・九州・四国） ・教室とシミュレーターなどの確保（①に準じる） ・教習所程度で対応可能（関東）検査（評価）機器の確保、実地教育を含む ・①に準じる	大学等
一般ドライバーを想定する 入社時 その後は５～６年に１回程度の研修	初期の教育は効果があり、重要である。 ２～３年に１回の研修が理想であろうが、企業等ではそれほどの研修負担に耐えられないであろう。現実的には５～６年に１回程度であろう。	（入社時、5～6 年に１回の研修ともに） 一般ドライバー対象の研修では１週間では長すぎ、２日では短すぎる。一般的には３日から５日程度の研修であろう。	大学等

入社直後 入社 10～15 年後	企業として本来業務、運転業務を理解・習得することを目的に、いわば見習いとして同乗指導も含め、中研としては基本安全運転コース 2～3 泊で。 その事務所の初級中堅者として安全管理手法コースを4～５日間。	企業内訓練として。 希望企業が多ければクレフィール湖東とかホンダ系教育施設を借り上げ、中研職員を中心に研修を進める。	研究機関等
入社時教育 5 年程度の間隔での教育 その他、転勤、職務変更、運転コースの変更などがあった時	企業の新入社員教育期間の後半で２泊３日程度の安全運転教育を実施するのがよい。そこでは「運転者の責任」について教育することはもちろんであるが、飲酒運転をしたら解雇など企業としての安全運転に対する態度、スタンスを明確にすることも大切である。 ５年ごとの教育の他、転勤、職務変更、運転コースの変更など運転環境が変わる際の教育が望まれる。	企業の施設あるいは自動車教習所の施設などを利用。 一般の自動車教習所などの手近な施設で実施。	地方自治体・警察・消防・学校
入社後すぐのガイダンスの時に 年 1 回程度は 5 年から 10 年して	安全運転中央研修所の安全運転実技コース 4 日 基礎的な研修 最寄りの教習所等で実施すればよい。 １日程度 運転技術の再度確認と中堅者としての スキルアップを考えた研修内容 （安全運転技術指導員課程） ５日間	研修施設が少なく予約が必要である。 教習所休みの時にやっていただけるか心配である。 研修にあたっての教材や機器が必要である。	地方自治体・警察・消防・学校
新入職員研修 ＯＪＴ実務研修 緊急自動車乗務員研修 安全運転指導者研修	新入職員を対象とした「安全・接客・技術」を目的とした研修（約６ヶ月間） ６ヶ月間の研修期間を終えた職員が乗務する際の運転能力判定研修（評価に応じて段階的に乗務する車両を決める）。 経験２年以上を対象とした緊急車両乗務員養成研修。 実技トレーニングのインストラ養成研修会	問題点は特になし。最近は採用人数も少ないので、比較的社内の教育制度で対応可能。 問題点は特になし。一部（西日本地域）は、鈴鹿交通安全教育センターを活用。 中央研修所に依頼。 中央研修所に依頼。	自動車関係団体

入社直後 従事後 2～3 年経過後	業態ごとに安全運行のための基本を徹底して研修する。（1～2 日間程度） 慣れからくるミスを防止するための短時間（2～4 時間くらいか）の研修を行う。	教習所程度の施設で可能と思われるが、旅客運送（タクシー、路線バス、貸切バス等）、宅配、長距離運送等、業態別に研修の着眼点をまとめたテキスト的なものが必要ではないか。	自動車関係団体
入社後 6 カ月以内に第 1 回を実施する 事故･違反者を対象とする	プロの自覚 運転車両の特性 運転の特性 運転者の心得 事故のリスク （事例等でリスクの大きさを話す。精神論では効果の薄い時代である）	技術面より人間面の教育を考えること。 必ずしも中央研修所に入れる必要はない。 1 日でよいので実施すること。あまりに日数が多くなると企業の負担が大きくなり、結局、事故・違反者教育をしなくなる。	運転者教育機関
運転を許可する前 入社後運転を始める前 運転開始後５年～７年ごと	企業等が採用した者（或いは採用予定者）について、指定自動車教習所等において道路を使用して単独運転が可能か否かの判定を行う。企業･団体等はこの判定に基づいて運転を許可するか否かの判断をする。 企業等において主に運転する車両に対応する研修過程（例えば普通貨物自動車を運転する者であれば普通貨物実技コース）で３～4 日間の研修を行う。 上記と同程度の内容で十分と考える。	教習所程度の施設での対応が可能。実際の道路を使用して判定を行うため、実践的で説得力もある。 教習所では対応不可能な特殊体験を含めた高度な研修を行う。 定期的に繰り返し研修を行う必要があるが、中央研修所のような人材とコースを備えた施設が全国で最低３カ所位が分散して設置されないと、派遣に要する経費の問題で企業等の協力が得られないのではと思う。	運転者教育機関

入社時期 運転開始1年後位 運転開始後3年に1回程度 40歳代～50歳代	通常行っている新任運転者教育が必要。 車に慣れた頃が一番危険。車に全く慣れていない時期の研修も大切であるが、1年位乗った時期のフォローアップ研修が大切。 40～50歳代の中堅に意外と事故が多い。体力的にも低下し始める年齢である。また長い期間運転についての注意を受けることもない人が多く、悪い癖がついていることも多い。これを見直す研修が必要である。	望ましいのは6日間。少なくとも3日間以上が必要である。 2日間程度の研修が望ましい。無理であれば1日でもよいのでこの時期に見直しの研修をすべきである。 3日程度の研修が必要ではないか。どうしても3日間をさけなければ1～2日。	運転者教育機関
入社後すぐの新人教育	安全運転を行うための、車両点検の方法 大型車両の特性（内輪差・外輪差、リヤオーバーハングに伴う振り出し現象） 車両の死角範囲とバックミラーの確認範囲。旋回、制動等の運転特性の研修を３～４日程度。	大型免許の先送りで分かるように、試験場への大型車の乗り入れも出来難い状況だと思われ、大型車での教育を満足に行える場所は少ないと思われる。	企業
入社後７年から１０年に１回程度 事故惹起者の再訓練として随時	安全運転中央研修所の中堅者研修を３泊４日程度で行う。 自動車教習所などで５時間程度の研修。 特別メニューを作成し半分は運転実技、半分を座学とする。	しっかりした施設での研修が望ましい。施設は全国５カ所以上はほしい。 教習所程度の施設でも対応が可能。ただし、指導は厳しく。	企業
新入社員教育研修 フォローアップ研修３年に１度位 継続して３年ごとに実施する。	車の特性・極限状況の体験研修ができる安全運転中央研修所などで、1週間位の期間をかけて基本運転の研修を行う。 運転教習・添乗指導・グループ討議。 適性診断受診・結果に基づく指導。 （安全運転中央研修所で受講ができれば） 適性診断の受診時に研修も実施	本物の市街地のようなコースが地方別にあれば（全国10カ所）（映画のセット位の市街地）。 適性診断受診と同時に行うことから、専門機関でないと不可能で、研修施設で同時に受講できれば。 費用が問題。	企業

問 10　「中央研修所以外の安全運転に効果的な研修」に関するコメント

自由記述内容	回答者
モテギツイン（栃木）、レインボーモータースクール（埼玉、浜松、福岡、熊本など）、鈴鹿、クレフィール湖東、西鉄自動車教習所（梅林）	研究機関等
○鈴鹿サーキット交通教育センター	自動車関係団体
今後はもっと独創的な運転者教育を考えてよいと思う。そのためにも「訓練をしてやる」、「違反者処分者の懲罰のために行う」というような考えは払拭し、楽しさの中に学ぶ、学ばせる研修所であってほしい。	運転者教育機関
○ツインリンク茂木 多彩な研修プログラムに加えオーバルコースの体験走行ができるコースは、研修施設を選択する者にとって魅力的。 ○鈴鹿サーキット交通教育センター ツインリンク茂木同様、レーシングコースの体験走行ができるコースは研修施設を選択する者にとって魅力的。 ○トヨタ交通安全センターモビリタ（2005 年 4 月オープン予定）	運転者教育機関
①トヨタが主催するドライビングスクール（富士スピードウエイ） 研修ではないがプロのドライバーが指導する中で、テクニックではなく、安全に運転するための極限状況の体験と、車に対する優しい運転とは何かが参考になる。 ②栃木県交通安全教育センター 昼間でも蒸発現象が体験できるトンネルが画期的。	企業

問 11　「その他自由意見」の内容

自由記述内容	回答者
免許を取って運転をしている一般ドライバーに対して、交通危険学や心理学などの○○学を教育することが必要だとは思えない。大げさに構えて教育するのではなく、楽しく安全を学べるようにすることが大切である。	大学等
施設の整備、改善は必要だが、研修目的を明確にし、何をどのように進めるかという指導技法と活用時間を受講生の立場で考えることが大切である。大切なのは運転の基本を見直すという原則に従うことではないか。	大学等
人間行動と運転との関連について理論面、実技面からの教授を徹底する（安全運転は心次第であることを教育する）。	研究機関等
すでにある程度はなされていると思うが、交通安全（教育）を研究するセクションを充実し、その成果を教育に反映するシステムにするべきである。	研究機関等

設立趣旨の原点に立ち戻ることが大切。このアンケートが問う事項の前に大儀を前面に据えることによりすべての対策が見えてくる。 ①教育対象者特性を明確にする 例：指導者を対象とする場合と一般運転者とでは、教育内容が異なる。また、指導者であれば教授法についての体験訓練が必要（教え方を学ぶ）。実技体験だけでは不十分。 ②理論学科は体系化を図る 例：現在、各学科は講師にその講義の内容を委ねている点が間違いである。交通心理学を概論とするならば、各論として交通危険学や運転生理を位置づけ、互いに重複しないように調整すると共に、関連を持つように配慮することが大切（人間を別の視点から見ているのだから互いに無関係ではない）。 ③独自の理論学科における教科書を編集する独自の教科書を編集し続けるためには、自前で研究することが大切。自前で研究を行いその成果を教科書に反映していくことが、今後非常に重要となる。 ④研修所内に（あるいは安全運転センター内に）出版部を持つことが重要。これは教科書編集時にも役立つ。 以上により研修所のカリキュラムを開発する一方で組織内の開発も急がれる。担当教官のやる気を促す施策こそ焦眉の急である。	研究機関等
・中央研修所の研修受講者の会員制度を作り、安全運転指導者が困ったときに相談できるようにしたらどうか。有料であってもよいので、メールや電話などで気軽に相談できる会員組織があれば、研修参加者に喜ばれると思われる。 ・中央研修所の教育カリキュラム全体の中で各講師がどのような役割を果たすべきか明確でないようにみえる。 ・講師同士の連携が弱いのではないか。それぞれの専門家が、それぞれの分野を自身の経験から組み立てており、教育がバラバラになっている。もっと講師間の連携が工夫される必要がある。特に理論教官の間の連携が不足している。各教官の力量で教育するのではなく、組織として安全運転教育に取り組むことが必要。 ・中央研修所の教官が多忙すぎると感じられる。学会出席、カリキュラム開発などの時間も、業務時間内に持てるようにすべきである。 ・中央研修所の教官の待遇に問題がないか。新カリキュラム開発も教官の業務として明確に位置づけるとともに、その成果も評価する処遇でなければならない。	地方自治体・警察・消防・学校
・スケジュールには限りがあると思うが、一般の人で研修所を知っている人が少ないと思われる。少しでも浸透できることを期待する。	地方自治体・警察・消防・学校
施設や装備にばかりお金をかけると、研修費用に跳ね返ってくる。貴センターに入所する際には、現地の研修費用と同額程度の費用（交通費・出張手当・売上など）がかかっていることを、考えるべきである。 現状装備であまり費用をかけずにできることとして、安全対策（ABS・トラクション・アクティブ etc・・・）が搭載された訓練車両の装備を解除できるように改造して、補助装置が ON の場合と OFF の場合を体験（もう既にやっておられると思いますが・・・）させてはどうかと思う。	地方自治体・警察・消防・学校
各種指導員講習料をもっと安くしてほしい。食費などの実費はやむを得ないが、講習料は高すぎる。 各地からの参加旅費や講習期間の売り上げ減などを考えると、各自動車学校の負担が大きすぎる。	地方自治体・警察・消防・学校
1、段階的に研修コースに入っているが、各コースの研修内容の重複をさけるようカリキュラムの整合を図ってもらいたい。 2、研修費の軽減について配慮してほしい。	自動車関係団体
研修コースの中の指導者コースについては修了後、何らかの資格を取得できるようにすることによって入所希望が増える。	自動車関係団体

・何回も中央研修所の研修に参加すると重複している科目が多い。これを整理して重複する科目は受講しなくてもよいようにならないか。また、受講者の要望に応じて研修科目を変更できるような融通性がほしい。 ・中央研修所は教育期間が長いコースが多い。期間を短くする工夫が必要。教育期間が短くなればそれだけ教育費用も安くなり、また、業務への影響も少なくなる。教官を研修に出す自動車教習所では、教育の費用の他に教官の稼働がなくなる機会損失費用が発生する。教育期間の短縮は、受講生を送り出す側にとって強い要望である。 ・中央研修所での研修に国などからの補助金が支給されるようになるとよい。 ・少なくとも 10 年程度の周期で教育メニューや教育内容を見直すべきである。 ・中央研修所での座学は必要性が低いものが多い。これを見直す必要がある。 ・最低、３年に１回は関係者、受講者、教育関係者を交えた中央研修所研修のあり方についての研究会を開催すべきではないか。この研究会は、一部の知識人、センター関係者だけが参加するのではなく、研修を受ける側の意見を聞くことに重点を置いてほしい。	運転者教育機関
安全運転中央研修所の研修課程の中に、新任大型二輪検定員課程を設けてほしい。 現状では、大型二輪教習指導員資格を有する者が、普通二輪検定員資格を取得し、新たに大型二輪検定員資格を取得するための研修を受ける場合、新任大型二輪検定員・指導員課程で入所しなくてはならない。これにより、教習指導員課程の内容を重複して研修を受けることになり、経費的に大きな負担となっている。3 日間程度の新任大型二輪検定員課程を希望する。	運転者教育機関
・車は、まだまだ進化し続けている。このような進化し続ける車の知識を研修の中に取り込んでいくことが大切である。たとえば、かつてはＡＢＳが装備されている車はまれであったが、今や当たり前になっており、ＡＢＳ装着を前提にした研修を工夫する必要がある。 ・中央研修所の研修は 4～5 日の研修が多いが、企業はもっと短い研修を望んでいる。一般的には研修期間は 2 日間程度とすることが望ましい。利用者にアンケートを行い、送り出す側の要望を確認したらどうか。	運転者教育機関
車に対する誤解や過度の信頼、運転者自身に芽生える危険補償の心理をとりのぞく研修コースや課程があるといいのではないか。	運転者教育機関
1. 国内外を含めた資料室の設置は参考になる。その中で何に興味を持ったかをレポートに纏めるか、または発表し合って見識を広めることも良い体験になる。 2. ＣＲＴを有効活用した研修ができるとよい。 （運転適性の傾向値の一つとしての判断材料として提供し一部カウンセリングを実施するとなお効果的と思う） 実技指導→実技による体験 意識指導→ＣＲＴを活用したカウンセリングを含む体験	企業
現行のスキッドは周回コースと直線スキッドであるが、カーブのスキッドがあれば、と考える。 周回コースをカーブに見立てて走行しても、なかなかイメージが描けない。 カーブ部分でのスキッドがあれば、実際の道路でのスリップ事故の再現等も行えると思われる。 基本訓練コースが少し狭いように思われる。貨物課程も基本コースを使用したカリキュラムが必要ではと思われる。 普通車課程では行われている様子だが、S 型やクランク等の狭路コースを使用しての、後退走行等も必要なように感じる。	企業
自分の趣味と業務へ生かすための技術向上に向け４～５年前よりドライビングスクールに通うようになり、とても参考になった。 ・今までに参加した研修スクール 「ツインリンクもてぎアクティブトレーニングパーク」 　　企業ドライバー安全運転研修会 ホンダ・ドライビング・スクール（ＨＤＳ）４輪 　　ベーシック、ウインタードライビング、スポーティードライビング	企業

①模擬市街地コースに、本当の建物等が建てられていれば、リアルな研修ができると思う。 ②研修施設を貸し出すことも考えてみてはどうか。講師は自前で行えば、さらに研修機会が増えて利用しやすくなる。	企業

平成 16 年度調査研究報告書
運転者教育の効果測定と有効な改善策に関する調査研究

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 17 年３月

〒102-0084　東京都千代田区二番町３番地
自動車安全運転センター調査研究部
電話　03-3264-8617　　Fax　03-3264-8610
URL　http://www.jsdc.or.jp/