

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における 安全運転研修業務の見直しに関する提言

(行政改革の重要方針等を踏まえた安全運転中央研修所業務見直し検討委員会決議)

平成18年7月

自動車安全運転センター

行政改革の重要方針等を踏まえた
安全運転中央研修所業務見直検討委員会

委 員 名 簿

(順不同、敬称略)

(委員会委員)

委員長	岡野 道治	日本大学理工学部教授
	井出 廣久	全日本トラック協会交通・環境部部长
	鈴木 博治	本田技研工業(株)安全運転普及本部 主幹
	菅原 英喜	トヨタ自動車(株)社会貢献推進部 交通安全推進室 室長
	小佐野 喜暉	佐川急便(株) 関東支社 部長 (管理部付)
	坂部 宣吉	三球電機(株) 取締役部長
	松本 真樹夫	センコー(株)クレフィール湖東担当 営業課長
	稲盛 久人	警察庁交通局交通企画課課長補佐(当時)
	中村 彰宏	警察庁交通局交通企画課課長補佐

(自動車安全運転センター)

	熊崎 義純	総務部長
	丸山 富士雄	中央研修所研修部長(当時)

(事務局)

	大橋 章雄	総務部研修企画室長(当時)
	飯田 輝彦	総務部研修企画室係長
	西村 仁崇	総務部総務課係長

平成18年7月27日

安全運転研修業務の見直しに関する「提言」について

はじめに

安全運転研修業務については、運転免許を受けた者で自動車の運転に関し高度の技能及び知識を必要とする業務に従事するもの又は運転免許を受けた青少年に対し、その業務の態様に応じて必要とされ、又はその資質の向上を図るために必要とされる自動車の運転に関する研修を実施してきたところである。しかしながら、規制改革・民間開放推進3か年計画において、「安全運転研修業務のうち、一般ドライバー等に対するものについて、社会的ニーズや他の民間事業者における継続的実施可能性を踏まえつつ、その廃止・縮小について検討する」こととされたことなどを受け、委員会を設置し6月中3回の審議の後、安全運転研修業務の見直しについて提言を行った。

1 基本的な考え方

自動車安全運転センター（以下「センター」という。）の設立趣旨にかんがみれば、センターには、自動車の運転に関し高度の技能及び知識が要求される警察、消防等の緊急自動車等の運転者に対する研修を実施し、全国的水準を確保するとともに、自動車教習所の指導員等、自動車の安全運転に関する指導的立場にある者等を対象とした研修を実施し、運転者教育の全国的水準の向上を図ることが求められる。また、青少年運転者の死亡事故率が高いこと等から、交通事故の減少を図る上で、青少年運転者に対する研修を実施し、これらの者の資質の向上を図ることが求められる。

センターが行っている安全運転研修は、「法定講習関係」、「警察関係」、「自動車教習所関係」及び「一般」に区分されるが、上記の考え方を踏まえると、「法定講習関係」、「警察関係」及び「自動車教習所関係」については、今後とも継続していく必要がある。また、「一般」に区分されるものについては、本委員会で検討を行い、高度な設備・施設、スタッフを必要とするものなどについて継続すべきであるが、他の民間事業者が実施することが可能なものについては、廃止・縮小する方向で見直すべきとの方針を示すこととした。

2 継続する研修

(1) 自動車運転者の安全運転に関する指導的立場にある者に対する研修

安全運転管理者等、自動車運転者の安全運転に関する指導的立場にある者については、運転者教育の全国的水準の向上を図るため、自動車運転に

関する高度な実技研修に必要な各種設備・施設、スタッフを一体的に備えているセンターにおいて、研修を実施する必要がある。

(2) 緊急自動車運転者に対する研修

緊急自動車については、道路交通法令上、他の車両と異なる特別の通行方法を認めているため、緊急自動車の運転者は、危険回避、悪路走行など緊急走行に必要な高度な運転技能を必要とする。このように、業務上高度な運転技能を必要とする運転者については、自動車運転に関する高度な実技研修に必要な各種設備・施設、スタッフを一体的に備えているセンターにおいて研修を実施する必要がある。

(3) 貨物自動車、旅客自動車（バス）の運転者に対する研修

貨物自動車又は旅客自動車（バス）の運転者については、車両が特殊であること、業務として高速道路を運転する場合があることなどから、普通自動車の運転よりも高度な運転技能を必要とするため、センターにおいて研修を実施しているものである。

他方、近年、交通安全に対する国民の意識が高まり、貨物自動車又は旅客自動車（バス）の運転者に対する研修は、他の民間事業者においても実施されてきている。しかしながら、当該研修を実施している民間事業者の数、施設の規模等をかんがみると、今後、中央研修所で当該研修を実施しないこととした場合、受講希望者側の需要に対して、研修を実施する側の供給が十分に行えなくなる。

研修の内容についても、中央研修所では、実際の交通状況に応じた安全運転の方法を習得させるため、基本走行、スキッド走行、夜間走行等の他の民間事業者で行われている研修のほか、山道、高速道路等を再現した施設を活用して、危険な運転場面を安全に体験させるなど、実践的かつ総合的な研修を行っている。他の民間事業者では、中央研修所と同程度の施設を有していないことから、このような研修を実施することはできない。

したがって、センターにおいて、貨物自動車等の運転者に対する研修を今後も継続していく必要がある。特に、貨物自動車等の運転者は、普通乗用車等の運転者に比べて、高速道路において人身事故を起こす割合が高いことから、貨物自動車等の運転者に対し、高速道路における運転方法についての研修を受ける場をさらに提供する必要がある。

(4) 青少年運転者に対する研修

青少年運転者課程について、16歳以上24歳以下の死者数が他の年齢層と比較して高い構成率を占めており、また、運転免許保有者10万人当たりの死亡事故件数も他の年齢層に比較して高いことから、交通事故の減少を図る上で、こうした年齢層を中心とする青少年の資質の向上を図るこ

とが特に必要であるため、法律上、センターが実施することとされているものであり、依然として、青少年に対する交通安全対策が重要であることを考えると、今後ともセンターにおいて実施する必要がある。

3 廃止・縮小する研修

(1) 廃止・縮小の対象

普通自動車、二輪車の一般運転者に対する研修について、これまで、センターの施設を活用して高度の知識及び技能を習得することを特に希望する者に対しても研修を実施してきたところであるが、他の民間事業者における研修が広がりつつある現状から、当該研修と類する研修を他の民間事業者が実施することは可能である。

また、センターの本来の役割である指導者・管理者の育成及び高度な技能を要する運転者の研修に対する社会的ニーズが増大しており、中央研修所の限られた事業量の中でこうしたニーズに対応していくためには、普通自動車、二輪車の一般運転者に対する研修を廃止の方向で見直すことはやむを得ない。

これらの研修は、センターでは、一般・企業運転者課程として実施されているところであるが、同課程には、警察関係の研修及び貨物、旅客自動車を使用した研修も含まれている。このため、警察関係の研修及び貨物、旅客自動車を使用した研修については継続できるように別の課程を設けるなどの措置を講じつつ、一般・企業運転者課程を廃止する方向で見直しを行うものとする。

(2) 廃止・縮小に当たっての留意事項

普通自動車、二輪車の一般運転者に対する研修の見直しを行うに当たって、一方的に廃止することは、企業等の交通安全活動の推進に影響を与えることから、適切ではなく、これまでセンターで研修を受けてきた利用者の事情、例えば、センターでの研修が年中行事化し定着していること、身近に他の研修施設がないこと、他の民間事業者についての情報が乏しいこと等に十分に配慮して、利用者が安全運転教育を円滑に継続できるような措置を講ずべきである。さらに、他の民間事業者が、これまでセンターで継続的に研修を受けてきた利用者を受け入れるためには、ある程度時間をかけて研修ニーズを把握し、それに適合したカリキュラム等を構築する必要があるため、センターと他の民間事業者が連携して受け入れ体制を整える措置を講ずべきである。

具体的に、一般・企業運転者課程を廃止するに当たっては、継続利用者等が研修を受ける機会を失うことのないよう、廃止までに期間を置くこと

とし、その間に上記措置を適切に行い、利用者が民間施設へ円滑に移行できるようにすべきである。

また、企業等においては、将来の指導者・管理者を養成していくことも重要な施策であり、こうしたニーズに応える研修の場を提供することはセンターの本来的な役割と考えるので、指導者等の養成に資する課程を新設すべきである。

おわりに

他の民間事業者における研修が広がりつつある現状を踏まえると、センターが行う一般・企業運転者課程の研修については、廃止する方向で見直しを行い、センターは、本来的な役割である指導者・管理者の育成及び高度な技能を必要とする運転者の研修を推進していくことが望ましい。一方、一般・企業運転者課程を廃止するに当たっては、企業等の交通安全活動の推進に影響を与えることから、利用者が安全運転教育を円滑に継続できるような措置を講ずる必要がある。そのためには、センターと他の民間事業者が連携して受け入れ体制を整えていくことが不可欠である。

本委員会において検討された安全運転研修業務の見直しに関する提言を踏まえ、センターにおいては、安全運転研修業務の見直しを行うとともに、他の民間事業者と協力して安全運転教育を推進していくべきである。

第1回「行政改革の重要方針等を踏まえた安全運転中央研修所業務見直し検討委員会」議事録(抄)

1 日 時

平成18年6月1日 15時から17時10分まで

2 出席者

岡野道治委員長（日本大学理工学部教授）、井出廣久委員（全日本トラック協会交通・環境部長）、鈴木博治委員（本田技研工業株式会社安全運転普及本部主幹）、菅原英喜委員（トヨタ自動車株式会社社会貢献推進部交通安全推進室長）、小佐野喜暉委員（佐川急便株式会社関東支社部長）坂部宣吉委員（三球電機株式会社取締役部長）、松本真樹夫委員（センコー株式会社クレフィール湖東担当営業課長）、稲盛久人委員（警察庁交通局交通企画課課長補佐）、熊崎義純自動車安全運転センター総務部長（以下「センター総務部長」と呼称）、丸山富士雄中央研修所研修部長（以下「研修部長」と呼称）

3 議事録

（岡野委員長）

まずは、現在、中研以外の民間事業者において実施されている研修について、それぞれの委員から御紹介いただけないか。

（鈴木委員）

ホンダは、1964年鈴鹿に最初の交通安全教育専用施設を開設以来、現在国内8箇所の研修施設をもっている。

このうち3箇所は教習所を兼ねており、純然たる研修専門施設は5箇所となる。

年間研修人員は約7万人日であり、その内、約2万人日は車庫入れ等が苦手な個人受講者であり、残りの4～5万人日は官公庁、一般企業、専門学校、ディーラー関連等からの受講者である。

研修内容は、中研における研修内容が広汎に亘っていることから、中研に近いものがあると言えなくもないが、その違いについてはよく比較しないと何とも言えない。

いずれにせよ、中研利用者の75%が東北・関東圏であるため、中研の存在は、東北や関東付近の者にとって大きいものであると思われる。

（岡野委員長）

ホンダさんは研修施設の設立当初から、一般人を対象とした研修を念頭に

置いており、中研は「プロや指導者の育成」を目的とした研修を実施してきており、目的に違いはあると思われるが、一般ユーザーにとってはその違いは大した問題ではないかもしれない。

(菅原委員)

トヨタには、「トヨタ安全運転センターモビリティ」という研修施設がある。

この施設は、「富士スピードウェイ」の敷地内に開設したものであるが、専用施設としての歴史はごく浅く、昨年4月にオープンしたばかりであり、研修プログラム自体も固まっている訳ではない。

研修は「企業・団体向け」と「個人向け」の2つを対象としており、年間研修実績は、実人員で約5,000人となっている。

そのうち、7～8割は首都圏からの利用者となっている。

モビリティにおける研修の目的は、「車の性能のPR」ではなく、「安全意識の向上」であるが、「安全意識の向上」という目的を全国に波及させるためには、モビリティ等の安全教育施設だけでは対応できず、中研に頼らざるを得ない。

なお、研修内容については、中研におけるものを踏まえた内容としている。

(松本委員)

クレフィール湖東は、平成8年に「21世紀のプロドライバーを育成」する目的で当社の50周年記念に設立した施設である。

設立時に約8万坪の土地を購入し、そのうち5万坪を利用して研修を行っている。

現在の年間研修人員については、運送関連が9,000人日（センコー関連が1,500人日、その他が7,500人日）、運送関連以外のものが約3,000人日であり、合計12,000人日となっている。

地域別にみると、近畿圏の利用者が約70%、他が約30%（関西圏が主体）となっている。

運送関連以外の研修については、ライフライン系企業（電話・電力・消防・ガス）から委託される研修が多く、バス（貸切り・路線）関係の研修にも力を入れているが、現場のニーズに合わせていることから、最近では走行の安全よりも、客の安全を確保するための研修が中心となっている。

また、全ト協指定の研修も受けており、エコ・ドライブ等の研修もユーザーの要望に応じて実施している。

正月、盆、暮れ、GW等の連休以外は営業している。

難点としては、周囲1kmの施設であり、スラロームやブレーキングを行うところが1か所しかないことである。

施設の増設についても収支が問われるので、今のところできない現状であ

る。

中研と比較して複数の研修を同時に実施できないし、今年は指導員1名の増員を図っても、全ての企業ニーズに応えた研修は実施できていない。

(岡野委員長)

ユーザー側の意見はどうか。

(小佐野委員)

国の機関として立ち上げた安全運転研修施設は中研しかなく、中研は全国の中心的な機関であるべきであり、世界に誇るべきものである。

また、立地条件的にも、関東・東北の企業や一般ドライバー等は、相当頼りにしている。

佐川も自前で約1万坪の施設を保有しているので、新人をはじめとした各種運転教育を実施しているが、中研を利用させていただいている理由は、「危険な状況等を体験させるための施設」が他の施設には無いためであり、「指導者・管理者の教育機関」として中研が最も適切であるためである。

中研には、各営業所長等の管理職をはじめ、これまで約1,300人くらい入所させていただいた。

今後は、貨物や旅客の課程にも、もっと期待するものが大きくなっていくのではないかと。

また、顧客のニーズを取り入れた研修（例えば理論研修は実施せず、実技研修のみ行うといったもの）を実施してもらいたい。

現在は、警察行政主体の研修（安全運転管理者のための研修）を実施しているが、国交省主体の研修（運行管理者のための研修）にも目を向けていただくと助かります。

(松本委員)

中研以外には、高速コースが無く、80km/h以上で走行したり、50キロメートル以上の長い距離を走行可能な施設がないため、道路での臨場感を持つことは難しい。

中研の存在は、トラックやバスの研修を行う上で非常に大きいものとなっている。

また、九州には研修施設としてオンガさんがあるが、収容力が足りないので、九州からのお客さんがクレフィールまで来ている状況もある。

その点からすると、中研のように、収容力があって、かつ、広大で充実した施設があることは、企業にとっても、一般の人にとってもありがたいことである。

(鈴木委員)

トラックやバスと言っても、大型車から小型車まであり異質ではないかと

思う。

HONDAの交通教育センターでは、顧客からの要望があれば、トラックやバスの研修車両は保有していないが日頃使われている車両を持ち込んでいただくか、又は類似の車両をレンタカーなどから借りて研修を実施しているが、大型トラックや大型バスについてではなく、小型のトラック等についてのもが多いと聞いている。

(松本委員)

クレフィールの場合、乗合バス等の研修も中心に実施している。

運転者が「客」の立場になって乗車する研修を行っており、中には車酔いする者もいるが、客の立場を経験させる研修方法を取り入れて良かったと思うので、これからもこのような研修のニーズが求められるのではないかと思う。

バスの運転手自身が、ABSの機能を意外と知らないことが多い。

(井出委員)

中研において実施している貨物関係課程の研修については、今後とも継続されることを強く希望する。

現在、全ト協ではドライバー等の研修施設として、中研、埼玉県総合教育センター、中部総合研修センター、クレフィール、オングの5ヶ所を指定し、安全教育訓練を促進しているが、中研の貨物関係の研修がなくなったり、課程数が減少した場合、関東圏では、規模の小さい埼玉の施設しか残っていない。

今後、新大型免許もできるし、充実した施設を有する中研の存在意義は、ますます大きくなっている。

(松本委員)

大型車の交通事故発生件数と普通免許で運転できる2トン・4トン車のそれとを比較してみると、前者より後者のほうが多いので、2トン・4トン車のドライバーに対する研修について、中研で是非継続して行ってほしい。

(小佐野委員)

佐川急便に入社した新人のほとんどが普通免許しかもっておらず、しかも、普通乗用車しか運転したことのない者である。

仕事のため、これらの者がトラックを運転するようになり、更にオートマ車ではなくマニュアル車を運転するようになると、自社研修では対応できないといった事情があり、中研の力を借りる必要がある。

(坂部委員)

当社は電機通信のメンテを中心とした社員400名ほどの会社であるが、約8年ほど前から中研を利用させていただいている。

会社の所在地からの距離を考慮すると、研修を行う場所としては中研を利用せざるを得ない。

他にもホンダさんやトヨタさんの施設もあるが、距離等の問題がある。

官から民へ移行する趣旨については理解できるが、中研で一般向けの研修

がなくなってしまうと、当社としては、一貫した安全運転教育ができなくなってしまう。

本社では約130台ほどの車両を保有しているが、「うちのような中小企業の社員でも中研のような立派な研修所に入所できる」というだけで、社員の安全意識が高揚する。

研修カリキュラムについて何点か要望はあるが、「一般・企業運転者課程」は、今後も継続していただきたい。

(菅原委員)

「一般・企業運転者課程を継続してほしい」という意見に同意する。

四輪車や二輪車の一般運転者に対する研修を民間に、というのが、わずかな受け皿にまかせると言われても困る。

中研の研修を継続していただき、可能であれば、より充実させてほしい。

また、免許人口から考えても、研修は縮小するというよりも、むしろ拡大すべきである。

トヨタも社会への安全運転の普及を目的として研修を実施しているが、中研の研修は安全マインドを全国展開するリーディングケースとなってほしい。

安全運転研修は、その運営にも施設の建設にも金がかかるので、社会貢献の一環として行っている民間事業者が、大規模且つ安定的に行うことには限界がある。

むしろ、このような安全運転研修は、国が強化していくべきものである。

(岡野委員長)

確かに、中研での研修は非常に有効な研修であることはわかる。

しかし、皆さんの話を聞いた結果、それぞれの研修施設にも、いろいろと特徴があることがわかったので、共存共栄できるよう中研の研修を考えていくべきであり、相互に有効性や効率性を高める方向に、検討を進めた方がよいと考える。

(熊崎センター総務部長)

非常に有難いご意見ではある。

政府の方針を踏まえ、一般関係の課程については、旅客・貨物関係の研修は引続き中研で行うこととした上で、普通車・二輪車の研修について、見直しの方向性を検討していくこととしたい。

(岡野委員長)

顧客のニーズとか他の研修施設での実態を踏まえて、研修のニーズが拾えるところは、まかせていく。

また、他のニーズがあれば、それを実施していくということも必要ではないか。

(稲盛委員)

中研の設立趣旨は、国の交通安全対策上、警察、消防等の緊急自動車の運転者、指定自動車教習所の教習指導員等、自動車の安全な運転に関し高度の技能及び知識を必要とする者について、その資質の維持向上を図り、全国的

な水準を確保することにあることから、中研で実施すべき研修は、「自動車運転者の安全運転に関する指導的立場にある者」や「業務上高度な運転技能を必要とする運転者」であるので、その存在意義を踏まえ、検討する必要がある。

行革の方針については、皆さんに良く理解していただいていると思うが、研修の見直しについて、見直した場合に生じる問題点等についての率直な御意見を伺いながら、検討できればと考えている。

(岡野委員長)

中研が実施しているような研修は、本来、国が率先して実施すべきものであり、実際、中研でしか実施できない研修も相当の部分を占めている。

(鈴木委員)

今後の交通安全を考えていく上で、実技や参加・体験型の教育はますます重要であり、増やすべきである

一方、そのような研修は、採算性の観点からいえば難しい事も事実ではある。

このため、トヨタさんやクレフィールさんもそうであるが、民間企業である以上、各社なりの志に基づき精一杯やろうと思っても、おのずと限界があり、広く世の中に普及を図っていく上では、公に頼らざるを得ない。

官と民で、研修内容または、研修対象者の分担を決めるのではなく、むしろ、実態を踏まえた上での「官民協力」という検討の方向性もあるのではないか。

(熊崎センター総務部長)

研修業務について、どこを見直し、削減していくべきか、政府の方針を踏まえつつ、やっていきたい。

また、一般・企業関係についても、社会貢献の色彩が強い業務と言えることから、無責任と言われたいよう、十分配意して検討していきたいと考えている。

今回は、見直し対象である「一般・企業運転者課程」の実施状況を説明して、その見直しの方向性を検討して、議論していきたい。

第2回「行政改革の重要方針等を踏まえた安全運転中央研修所業務見直し検討委員会」議事録(抄)

1 日 時

平成18年6月29日 15時から17時まで

2 出席者

岡野道治委員長（日本大学理工学部教授）、井出廣久委員（全日本トラック協会交通・環境部長）、鈴木博治委員（本田技研工業株式会社安全運転普及本部主幹）、菅原英喜委員（トヨタ自動車株式会社社会貢献推進部交通安全推進室長）、坂部宣吉委員（三球電機株式会社取締役部長）、松本真樹夫委員（センコー株式会社クレフィール湖東担当営業課長）、稲盛久人委員（警察庁交通局交通企画課課長補佐）、熊崎義純（自動車安全運転センター総務部長、以下「センター総務部長」と呼称）、丸山富士雄中央研修所研修部長（以下「研修部長」と呼称）

3 議事録

（熊崎センター総務部長）

委員長から了解をいただき、センター側から問題提起をさせていただきたい。

一般企業運転者課程は、もともと、企業、団体等の運転者を対象とする、普通車や二輪車の安全運転研修として実施したものであるが、いろいろな利用者からのニーズに対応し、中身にかなり変更が加えられ、異なる内容のものが混在してしまった。

大きく区分すると、まず、4日間課程、これは警察庁関係の課程であるが、暫定的に入っているものである。

次に、トラック、バス関係の課程が3日から1日の課程に入っているが、約1,900人とかなり大きな割合を占めている。

それから、本来の課程である、普通車、二輪車関係が1,100人となっている。

警察庁関係は継続の必要性があるが、一般・企業運転者課程として行うのはそぐわないので、警察関係の課程として正規に設け、一般・企業運転者課程としては、外すという方針である。

これについては、異論がないと考えている。

二つめの、トラック、バス関係の課程であるが、前回の委員会において、

継続していくべきだという御意見をいただいた。

現行において、貨物、旅客運転者に対する研修については、貨物、旅客運転者の4日間課程が存在している。

これは、料理で言えばフルコースであるが、もう少し柔軟なカリキュラムで研修を受けさせたいという企業側のニーズがあり、それに応えるために、一般・企業運転者課程でトラック、バスの運転者に対する研修を行ってきた経緯がある。

仮に、今後、貨物、旅客運転者課程に一本化する場合、このようなニーズをどのように受け止めて、課程を充実させていくべきかという問題がある。

最後に、普通車、二輪車関係であるが、政府の方針を踏まえれば、一般・企業運転者課程は廃止せざるを得ないということが一つある。

また、中研の基本理念から見れば、中研の研修は、自動車の運転に関し、高度な技能及び知識を有する者に対するもの、すなわち、指導的立場にある者、普通の者より高度な技能を必要とする者に対するものである。

このようなものに志向していくべきであるということと言える。

ただし、前回の委員会で一方的に廃止するのは、適切ではないとの意見があった。

廃止した場合、どのような問題があるのか。

従来から継続して団体で利用されている方はなかなか移りにくいという問題もある。

それから、近場の利用者が大半を占めているが、前回の委員会において、関東、東北には研修の需要に対し研修施設が少ないとの指摘もあった。

このようなニーズを踏まえた場合、どのような対応が望まれるのかということについて、御意見をいただきたい。

(岡野委員長)

まず、前回の委員会について、補足の意見はあるか。

なければ、熊崎センター総務部長から問題提起されたことについて議論することとしたい。

一般・企業運転者課程について、只今、総務部長から、様々な内容のものが含まれているという話があった。

まず、警察関係の課程が4日間課程として入っている。

これは、警察関係に移行させたいということである。

それから、3日から1日の課程を、大きく分けると、トラック、バス、普通車、二輪車であるが、トラック、バスが、一般・企業運転者の項目にふさわしいかという問題が一つある。

そこで、一般・企業運転者課程において行われているトラック、バスの研

修を貨物、旅客課程に移してはいかがかということである。

については、受講者が一番多いのが2日間課程であるという話があった。

それから、普通車と二輪車について、これもあまり高度なものを求めなければ、他の民間事業者の研修で対応できると考えるが、一般・企業運転者課程の受講者の方は関東圏の方が非常に多いという問題がある。

突然なくなってしまうと、そのような方達の交通安全研修の機会が奪われかねないという問題もある。

一方、この部分については、中央研修所の目的にあまり沿っていないということは事実である。

また、高度な運転技術を一般に普及させるという社会貢献が必要であるという気もする。

これらの点についていかがか。

(井出委員)

私どもとしては、自前で研修施設を持っていない以上、関東エリアについては中研で行っている職業運転者に対する再教育の機会を重視している。

確かに、例えば、2泊3日のように拘束されるものばかりだと、事業者全部を補えないという問題があるため、少し短縮するコースもあってよいのではないかと考える。

また、私どもの方も、教育施設に参加した者に助成金を交付しているが、会員の方々が受けたくても受ける場所がないということになってしまうと困るので、ぜひ、利用者のニーズを組み込むことを特にお願いをしたい。

(岡野委員長)

トラックについて、キャパシティの問題で削るわけにはいかないという話があったが、普通車は、ホンダさん、トヨタさんで、十分に対応できるという気がする。

高速周回路という話であれば違う感じがするが。

(坂部委員)

前回の委員会でも話があったとおり、民間事業者における、インストラクター、施設等の問題を考えたときに、まだまだ中央研修所がなくてはならないという部分があると考えます。

中央研修所の基本理念が、高度な者に対する研修ということは理解しているが、交通の安全を目的としている中央研修所が、プロのドライバーだけを指導してよいのか、一般の者に対する研修は行わなくてもよいのか。

(熊崎センター総務部長)

対応できるものであれば、対応すべきであるが、すべて対応していくことは難しい。

そこで、対応すべきものを選別していかなければならない。

(岡野委員長)

今の意見は、交通安全というものが一部の高度な運転者を養成することによって達成されるものではなく、広く国民が研修を受けることによって達成されるものであるという意見であるが、確かに、あれだけの施設を一般の者に社会還元として利用させることも、ある意味では、行政改革のうちの一環かもしれない。

ただ、中央研修所の交通安全における役割というものを強調すると、説得性がない。

(坂部委員)

何でもかんでも民間に開放するというのではなく、抑えるべきところは、センターに抑えてもらいたい。

また、民間において、ある程度、研修の体制が整い、今後、5年、10年後によりいいものができるということであれば、中研が手を引いてもよいと思うが、現状では、まだ、体制が整っていないと考える。

(岡野委員長)

中研の研修においては、指導者の養成というものが一番大きなミッションであると考えます。

指導者を養成し、その指導者達が皆さんを指導していくことによって、中央研修所の目的が達成される。

(熊崎センター総務部長)

企業側の指導者を養成していくというものが他の課程にはないため、現在、一般・企業運転者課程において行っているところであるが、そのような研修を行うこともセンターの役割として残されていると考えられる。

(稲盛委員)

センターでも1日、2日の課程があるように、ホンダさん、トヨタさんでも企業に対する1日、2日の課程があるが、その内容に違いはあるのか。

(鈴木委員)

違いというのは、一言でいうと、当社の研修は、全部、オーダーメイドということである。

スタンダードというものはなく、お客様のニーズ次第である。

もう一つ、プライベート向けのものもあるが、基本的には、楽しみという部分がかかなり大きい。

また、例えば、車庫入れやペーパードライバー向けなど、お客様の御要望に応じて行っているものであるので、中研のバックされたプログラムとどう違うのかというのは、分からない。

(熊崎センター総務部長)

オーダーメイドを組む際に、基本的な素材から組んでいると考えるが、素材の内容には中研と違いがないものとする。

組み立て方には違いがあるとするが、素材的には違いがないのでは。

(丸山研修部長)

大きな違いは、理論と実技の組み合わせであるとする。

中研の場合は、理論があって、それを体験し、理論どおりであることを理解してもらうものである。

したがって、理論と実技の組み合わせ、時間の兼ね合いというところが企業の研修と違うかもしれない。

(熊崎センター総務部長)

ホンダさんでは、オーダーメイドで中研と同様の研修を行うことは可能か。

(鈴木委員)

二つの問題がある。

まず、一つは、高速周回路の研修は物理的に不可能である。

もう一つが、丸山研修部長から話のあった理論の部分である。

当社では、独自にこれまでの実績に基づき研究を進めている部分もあるため、必ずしも同じ内容の研修が行えるかは判断しかねる。

したがって、中研の理論とホンダの理論の中身を精査してみないと分からない。

また、単純に、1日の時間割を何時間、何時間とカリキュラムを組むことはできると考えるが、一方で、御指導のまま行うという事になると、我々がやりたかったものがどこに行くのか、という気がする。

また、お話を聞いていると、当社にお客様が求めているものと中研にお客様が求めているものとは、異質ではあるという気がする。

当社では、例えば、いくつかの拠点を持っている企業さんで、ある拠点だけが事故が減らない、どうしてなんだろうとか、ある意味では、コンサルティング的なものから入って、例えば、朝の点呼のルール化はどうなっているのかというものから入り、そして実際に当社のインストラクターが、1日、中に入ってみるなどのアプローチをしているが、これは中研とは違うのではないか。

中研のお客様の中研に求めているものが、当社に求めているものと同じであれば、御指導をいただければお客様にご納得いただけるものができると思うが、お客様の求められているものは違うという気がする。

中研のお客様が何を求めているのかというところにヒントがあるのではないか。

(坂部委員)

当社では、会社の若い者を一般・企業運転者課程に入所させているが、なぜ、中研で受けさせるのかということ、中研以外で行っていることを知らなかったということが一つある。

あとは、自分が中研に入所し、これは一般ではできない、これだけの広いところでなければできないと考えたからである。

先日、ホンダさんのパンフレットを拝見したが、企業のPRというものも含まれているのではないか。

そういうものを求める人は、ホンダさんに行かれるのではないか。

ホンダさんの車が好きであれば、ホンダさんの研修に行かれるだろうし、トヨタさんの車が好きな人はトヨタさんの研修に行かれると思うし、そういう部分で違うのではないか。

(鈴木委員)

確認させていただきたいが、議論はこの資料にあるとおり、一般・企業運転者課程だけで、青少年課程は対象ではないのか。

(熊崎センター総務部長)

青少年課程について、一般に、青少年だけを対象に行う研修は、事業の対象にはなりにくいものであるため、社会貢献的なものとして行っている。

したがって、センターとしてかかえていかなければならない部分であると考えている。

(鈴木委員)

当社でも、四輪の新入社員研修を実施しているが、問題は内容である。

中研のように法律から入って組まれたプログラムではなく、企業からのニーズによってプログラム構成をしているので、この部分が似て否なる部分ではないか。

(岡野委員長)

法律だけの問題かという気がする。

そちらの方に動いたから、中研の入所者数が減ってしまったということもあるかもしれない。

また、いろいろな特徴があっていいのかもしれない。

多様化の時代であるから、ユーザーサイドに色々な選択肢があってよいのではないかと思う。

一般・企業運転者課程の中で何とかできそうなのは、二輪車と普通車であろうか。

また、それを残すのであれば、その理由付けであるが、中研ではこのようなユニークな研修をしているというものであれば、あとは、まだ、民間で十

分に展開されていないということ、地域性の問題でしょうか。

民間に移行するにしても、民間は基本的に営利を追求するものであるということもある。

(熊崎センター総務部長)

一つは、中研の特徴は、基本理念から派生しているもので、その範囲で、どのように対応していけるかというところである。

あとは、継続して来られている方には特別な事情があると思う。

そのような方に対し、できるだけ安全運転に支障がないような措置を講ずる必要がある。

(岡野委員長)

日本全体として抜けがないように推進していくことが、全員一致の要望である。

(鈴木委員)

今まで中研に行かれている企業さんが期待されていることを当社で対応できるかということ、当社が提案している内容と一致しているかという問題もあるので、即答は出来ない。

これをやれと言われても時間をいただかなければ、出来るか否かも含めて答えられない。

中研のお客様が当社にいらっしゃって、同じ事をやれという話であれば、そのように考え方を変えなければならない。

(岡野委員長)

ほかに意見はないか。警察庁からはいかがか。

(稲盛委員)

政府の方針としては、民間でできることは民間にという大きな流れがある。

交通安全の分野にしても、現在、警察のみで行っているのではなく、例えば、駐車違反の取締りについても民間委託しており、交通安全教育の分野についても、これまで民間とともに推進してきた分野である。

これらの点を踏まえて色々な団体と協力して行っていくことが前提だと思っている。

こういう視点から行革の方針を受け止めるべきではないかと考えている。

したがって、先ほど、ホンダさんが言われたとおり、センターに何を求めているのかということが分からないと、民間でできるのかが分からない。

この点をクリアーにしなければならないと考えており、うやむやに、分からないから残すということはできないと思う。

この点をはっきりさせて、委譲できるのであれば、委譲すべきであり、委譲できないのであればその理由を明確にすべきである。

(熊崎センター総務部長)

一般運転者については、施設の規模が大きいからどうこうというものはないと思われる。

研修の組み立て方や指導員という基本的なところの違いはあるが、話を聞いていると、中研よりもむしろ民間の方が幅が広いと考える。

だから、かなり包括できるのではないかと考えており、包括できないのであればどのような部分かということである。

中研でも研修生に対するアンケートを実施しているが、他の施設との比較については、両方経験される方が少ないことから、資料はない。

どういう手法で調べるのかということについても、かなり時間をかけないとできない。

(岡野委員長)

個人的な感覚かもしれないが、二輪車、普通車はそれほど問題はないと思われる。

実際、ホンダさんの研修を見て、中研の教官とホンダさんの教官とは同じレベルの人がやっているし、かなり融通は利くと思う。

また、研修内容について、高速周回路は難しいと考えるが、それ以外の部分は、民間でも効果が期待できる。

(熊崎センター総務部長)

当面、ある程度の課程数は中研にも残して、民間に委譲しきれない部分があるのか、あるとすれば何かということは、その間に調べていきたい。

(岡野委員長)

基準があればよい。

例えば、こういう施設があれば、プログラムしていけるというような基準があれば、中研の一般に対する役割は終わったということが言えると思う。

(熊崎センター総務部長)

それを見極めた上で、最終的に廃止することができるのではないかと考える。

それでは、皆様の御意見を踏まえ、事務局で提言案を作成するので、次回はそれについて検討願いたい。

第3回「行政改革の重要方針等を踏まえた安全運転中央研修所業務見直し検討委員会」議事録(抄)

1 日 時

平成18年6月29日 15時から17時25分まで

2 出席者

岡野道治委員長（日本大学理工学部教授）、井出廣久委員（全日本トラック協会交通・環境部長）、鈴木博治委員（本田技研工業株式会社安全運転普及本部主幹）、菅原英喜委員（トヨタ自動車株式会社社会貢献推進部交通安全推進室長）、坂部宣吉委員（三球電機株式会社取締役部長）、松本真樹夫委員（センコー株式会社クレフィール湖東担当営業課長）、中村彰宏委員（警察庁交通局交通企画課課長補佐）、熊崎義純自動車安全運転センター総務部長（以下「センター総務部長」と呼称）、丸山富士雄中央研修所研修部長（以下「研修部長」と呼称）

3 議事録

（熊崎センター総務部長）

本日の委員会は、予定している最後の委員会であり、6月1日の第1回委員会、6月29日の第2回委員会での検討結果に基づき、事務局で作成した「安全運転研修業務の見直しに関する提言（案）」について、御審議いただきたい。

提言案は、第1回及び第2回の委員会における議論の流れに沿って全体を構成し、また、委員の皆様のお意見をできる限り反映するように工夫を凝らし、研修業務全体の更なる発展に努力を傾注する姿勢で取りまとめたものである。

（岡野委員長）

では、本日は事務局の作成した提言案について議論願いたい。

（熊崎センター総務部長）

まず、提言案の考え方について説明させていただきたい。

この委員会は、政府が推進する規制改革・民間開放及び行政改革の一環において、当センターが、「民間で実施可能なものは民間に委ねるべく、一般ドライバー等に対する安全運転研修業務の廃止・縮小について検討する」とされたことなどを受け、関係機関を代表する皆様に御意見を伺うため、開催させていただいた。

第1回委員会では、「民間との役割分担」の観点から、一般運転者に対する研修業務について、センターで継続実施すべきものと他の民間施設でも実施可能なものを区分し、検討した。

- 安全運転の指導的立場にある者、緊急自動車の運転者、貨物・旅客自動車の運転者及び青少年運転者に対する研修業務は継続実施すべきである。
- 普通自動車、二輪車の一般運転者に対する研修業務は、民間でも普及してきているが、民間でも実施可能として廃止・縮小すべきかどうかは、更に検討を要することとされた。

第2回委員会では、センターで実施している「一般・企業運転者課程」について、どのように見直しを行うべきか検討した。

- 同課程の中で実施している警察関係の研修、貨物・旅客自動車を利用した研修は、継続できるように措置すべきである。
- 普通自動車、二輪車の一般運転者に対する研修は、民間で実施可能としても、一方的な廃止は適切ではなく、これまで研修を受けてきた利用者が研修を受ける機会を失わないための措置、民間事業者の受入れ態勢を整えるための措置を講ずることが、まず必要であることとされた。

提言案は、このような議論の流れに沿って構成している。

(岡野委員長)

では、それぞれ御意見をいただきたい。

(坂部委員)

表で仕事をしている企業からしてみると、移動手段は必ず車であり、業務の一部として運転しているので、ホンダさんやトヨタさんのような業者が他にも出てくればよいが、そうであるまでは中研に少しでも受け皿を残す方向で頑張っていたいただきたい。

(熊崎センター総務部長)

第1回委員会で、三球電機さんから会社として青少年課程から一般課程、安全運転管理者課程へと段階的に入所していくという話があった。

現在は指導者となっている者の研修は実施しているところではあるが、それだけではなく、そのような方々を育成していくことも重要な仕事であろうということで委員長からも御示唆があったところである。

また、貨物自動車も、大型、中型に限らず普通貨物も実施する予定である。

普通自動車、二輪車の研修については、他の民間施設と協力しながら受け入れ態勢を整えていただき譲り渡して行く方向である。

企業の側においても研修のニーズをはっきりとお示しいただいて、それに対応して民間との役割分担を果たしていきたい。

(坂部委員)

以前、鈴木さんが言われていたが、ホンダさんの実施している研修は、「こういう形のもので」というのがあっては、なく、「お客様のニーズに合わせた柔軟な形で受け入れてます。」というものであるが、そっくり中研で実施されている内容と同じことができるかということ、それにはやや無理があると思う。

ですから、将来的にはホンダさんも少しでも広げて行こうという話をされていたが、「じゃあ、明日からやりましょう、来年からやりましょう」というところまでは準備できていないでしょうし、私達みたいな団体で使う企業がどれほどあるのか、どのようなニーズを求めているのか等ということも御存知ないかも知れない。

確かに、民間でも研修の実施は可能ではあるけれども、まだ完全な受け皿が整っていない。

(菅原委員)

「このようなものが求められている」というのを我々は十分に把握していないし、キャパ的な話からしても12月まで予約が埋まってしまっている状態である。

ですから、入所を受け入れる目処が現在は立たないということはある。

また、研修を受ける企業によって安全に対する考え方が違う。

例えば、「自社の車両を使用させてもらいたい。」という要望もあるが、私どもはお断りしている。

他にも企業によっては色々な形でのニーズ、要望が細かくあるのではないかと思う。

このようなことを踏まえ、御不便をお掛けすることもあるのではないかと直感する点もある。

(熊崎センター総務部長)

車両の持ち込みについては中研においても御遠慮していただいております、中研よりもむしろ民間のほうが幅が広いと思う。

(岡野委員長)

これまで3回の委員会を開催して、中研は日本の中で唯一の素晴らしい施設であり、優れた指導者育成を絶え間なく続けていかななくてはならない組織として、言い過ぎかも知れないが安全の見張り番的役割を担っているものと考えている。

その考え方を民間の方々にも広げていくことが重要である。

また、一般の方々に触れて頂くことも重要であるが、時代の要請として規制改革、行革の一環として今回お示しいただいた提言案が出された。

各委員の先生方も異論がないということである。

(熊崎センター総務部長)

提言を受け、今後センターで実施すべき事項は、提言の中にほとんど盛り込まれているが、整理すると、

- 平成19年度の「一般・企業運転者課程」の研修は、課程数を縮小して普通自動車、二輪車の一般運転者に対する研修を実施する。

これらについては、利用者の研修目的等をよく把握して、他施設の受け入れ態勢に協力したり、利用者への情報提供等を行い、徐々に移行を促進したい。

- これまで「一般・企業運転者課程」として実施していた警察課程の研修、貨物・旅客自動車を使用した研修については、それぞれ対応する課程を新設し、平成19年度以降は、新たに警察関係課程、貨物・旅客自動車運転者の短期課程として実施していきたい。

- 企業等において安全運転の指導や管理ができる人材を育成するための研修については、具体的なニーズを調査して、課程の新設を検討したい。

これを機会に、研修業務関係者との連携を一層緊密にし、協力しながら安全運転教育の推進に努めていきたい。