平成 15 年度調査研究報告書

運転者教育の高度化に関する調査研究

平成１６年３月

自動車安全運転センター

運転者教育の高度化に関する調査研究報告書

正誤表

- p.135 図 3-1-70 凡例及び下表１段目
  （誤）法定講習課程(n=368)
  （正）法定講習課程(n=405)
- p.136 図 3-1-71 凡例及び下表１段目
  （誤）法定講習課程(n=368)
  （正）法定講習課程(n=405)
- p.261 表 5-1-1 最下欄
  （誤） 78 名（研修生 151 名）
  （正） 96 名（研修生 184 名）
- p.265 図 5-2-3 下から２行目
  （誤）全長 1,885mm、全幅 4,900mm
  （正）全長 4,900mm、全幅 1,885mm
- p.300 図 5-3-14 下表　上から４段目、左から３列目の欄
  （誤）＊　1
  （正）　1

運転者教育の高度化に関する調査研究報告書　正誤表

- p.135 図 3-1-70 凡例及び下表 1 段目

  （誤）法定講習課程(n=368)

  （正）法定講習課程(n=405)

- p.136 図 3-1-71 凡例及び下表 1 段目

  （誤）法定講習課程(n=368)

  （正）法定講習課程(n=405)

- p.242 末尾に以下を挿入

  善されていた。また、個別研修項目への期待と実際との比較では、「ブレーキング」、「基本走行」、「夜間研

- p.261 表 5-1-1 最下欄

  （誤）78 名（研修生 151 名）

  （正）96 名（研修生 184 名）

- p.265 図 5-2-3 下から 2 行目

  （誤）全長 1,885mm、全幅 4,900mm

  （正）全長 4,900mm、全幅 1,885mm

- p.300 図 5-3-14 下表　上から 4 段目、左から 3 列目欄

  （誤）＊　1　　（正）　1

は じ め に

安全運転教育・指導を行う施設における教育指導の内容やその手法については、関係者により日々改善の努力がなされていますが、それらが運転者の技能等の向上にどの程度寄与しているかについては必ずしも明らかではありません。また、交通事故防止対策の一層の推進のためには、ハード面の改善の他に運転者教育というソフト面の改善が緊急課題となっています。

本調査研究においては、このような安全運転教育･指導機関における教育・指導の内容や方法の高度化に向け､個々のドライバーの技量等の改善効果について検討するとともに、教育・指導の内容や方法の改善策について検討を行ったものです。

具体的には、自動車安全運転センター安全運転中央研修所及び㈱クレフィール湖東交通安全研修所の研修修了者等を対象に、アンケート調査、事業所での面接調査、交通事故関係データ分析、各種走行実験等を行い、研修前後の運転行動、安全運転意識、事故・違反の発生状況等を調査して研修効果等を明らかにするとともに､今後の研修内容の見直し等、研修の高度化を図るための検討を行いました。

本報告書は、この調査研究の結果をまとめたものであり、今後、各方面で運転者教育の高度化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 16 年３月

自動車安全運転センター

理事長　　安　藤　忠　夫

「運転者教育の高度化に関する調査研究」委員会委員名簿

（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
	岡村　和子	(財)交通事故総合分析センター研究部研究第一課長
	西條　久義	日本通運(株)作業管理部作業管理専任課長
	伊藤　誠吾(前任者)	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運用課長
	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
	青木　喜一	茨城県警察本部交通部交通企画課課長補佐
	難波　正樹	警察庁交通局交通企画課課長補佐
	遠藤　顕史(前任者)	警察庁交通局交通企画課課長補佐
	野崎　美仁	警察庁交通局交通企画課係長
	木庭　　強	警察庁交通局交通部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
松浦　常夫	調査研究部調査研究課長
倉内　麻美	調査研究部調査研究課係員
小野　吉朗	安全運転中央研修所研修部長
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　全体構成 …… 2
第３章　結果及びまとめ …… 4

第２部　事業所を対象とした研修効果等に関する調査 …… 9
第１章　事業所アンケート調査 …… 9
１－１　目的 …… 9
１－２　方法 …… 9
１－３　結果 …… 11
１－３－１　事業所の概要 …… 11
１－３－２　事業所における安全運転教育、指導状況 …… 19
１－３－３　中央研修所の研修効果と評価 …… 34
第２章　事業所に対する面接調査 …… 44
２－１　目的 …… 44
２－２　方法 …… 44
２－３　調査結果の概要 …… 45
第３章　まとめ …… 64

第３部　研修終了者を対象とした研修効果等に関する調査 …… 65
第１章　中央研修所における研修修了者アンケート調査 …… 65
１－１　目的 …… 65
１－２　方法 …… 65
１－３　結果 …… 68
１－３－１　回答者の属性と運転実態 …… 68
１－３－２　受講動機と受講経験 …… 76
１－３－３　研修受講による安全運転意識、運転行動等の変化 …… 80
１－３－４　運転姿勢 …… 101
１－３－５　研修で得た技能、知識の職務への反映 …… 107
１－３－６　中央研修所の研修に対する評価・意見 …… 129
第２章　研修直前直後アンケート調査 …… 164
２－１　目的 …… 164
２－２　方法 …… 164
２－３　結果 …… 165

２－３－１　回答者の属性と運転実態 …… 165
２－３－２　研修前後の意識・態度にみる研修効果 …… 170
２－３－３　研修生アンケートとの比較にみる研修効果 …… 183
第３章　クレフィール湖東の研修修了者アンケート結果 …… 188
３－１　目的 …… 188
３－２　方法 …… 188
３－３　結果 …… 189
３－３－１　回答者の属性と運転実態 …… 189
３－３－２　クレフィール湖東の利用動向 …… 194
３－３－３　研修受講による安全運転意識、運転行動の変化 …… 197
３－３－４　教示を受けた研修内容の勧め …… 213
３－３－５　研修で得た技能・知識の職務への反映 …… 215
３－３－６　クレフィール湖東の研修に対する評価・意見 …… 225
第４章　まとめ …… 241

第４部　研修終了者を対象とした事故・違反調査 …… 244
第１章　事故・違反調査 …… 244
１－１　目的 …… 244
１－２　方法 …… 244
１－３　事故・違反調査対象者の属性 …… 245
１－４　結果 …… 249
１－４－１　事故件数 …… 249
１－４－２　違反件数、違反者数 …… 250
１－４－３　違反点数 …… 253
１－４－４　違反率のクロス集計 …… 254
第２章　物損事故・もらい事故調査 …… 257
２－１　方法等 …… 257
２－２　中央研修所修了者の物損事故率等の調査 …… 257
２－３　クレフィール湖東研修修了者の物損事故率等の調査 …… 259
第３章　まとめ …… 260

第５部　研修者の入所前後の運転行動に関する走行実験 …… 261
第１章　実験の概要 …… 261
１－１　目的 …… 261
１－２　調査対象の研修課程 …… 261

第２章　方法 …… 262
２－１　実験の概要 …… 262
２－２　実験場所 …… 263
２－３　実験の日程 …… 264
２－４　被験者 …… 264
２－５　車両・計測機器 …… 265
２－６　実験方法 …… 268
第３章　実験の結果 …… 286
３－１　車体回りの確認 …… 286
３－２　運転姿勢 …… 290
３－３　発進時、交差点における確認 …… 299
３－４　緊急ブレーキ …… 307
３－５　高速走行時の車間距離 …… 312
３－６　緊急走行 …… 315
３－７　アンケートの結果 …… 320
第４章　まとめ …… 343

第６部　まとめ …… 344

付録 …… 347

第１部　調査研究の概要

第１章　目的

交通事故は依然として後を絶たず、この減少のための安全運転の教育・指導は重要な施策である。ところで、安全運転教育・指導を行う施設における教育指導の内容やその手法については、関係者により日々改善の努力がなされているものの、それらが交通事故防止にどの程度寄与しているかについては必ずしも明らかでない。さらに、交通事故死者数等の一層の削減が求められているところであり、ハード面の改善の他に運転者教育というソフト面の改善が緊急課題となっている。

そこで本調査研究においては、このような安全運転教育･指導機関における教育・指導の内容や方法の高度化に向け、個々のドライバーの技量等の改善効果について検討するとともに、教育・指導の内容・方法の改善策について検討を行うことを目的とした。

具体的には、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の安全運転教育・指導機関及びその研修修了者を対象として、研修前後の運転行動、事故・違反の状況を調査し、研修効果等を明らかにするとともに、今後の安全運転教育・指導機関における教育・指導、研修内容の見直し等、研修の高度化を図るための検討を行うものとした。

第 2 章　全体構成

本調査研究の全体構成を示すと、以下のとおりである。

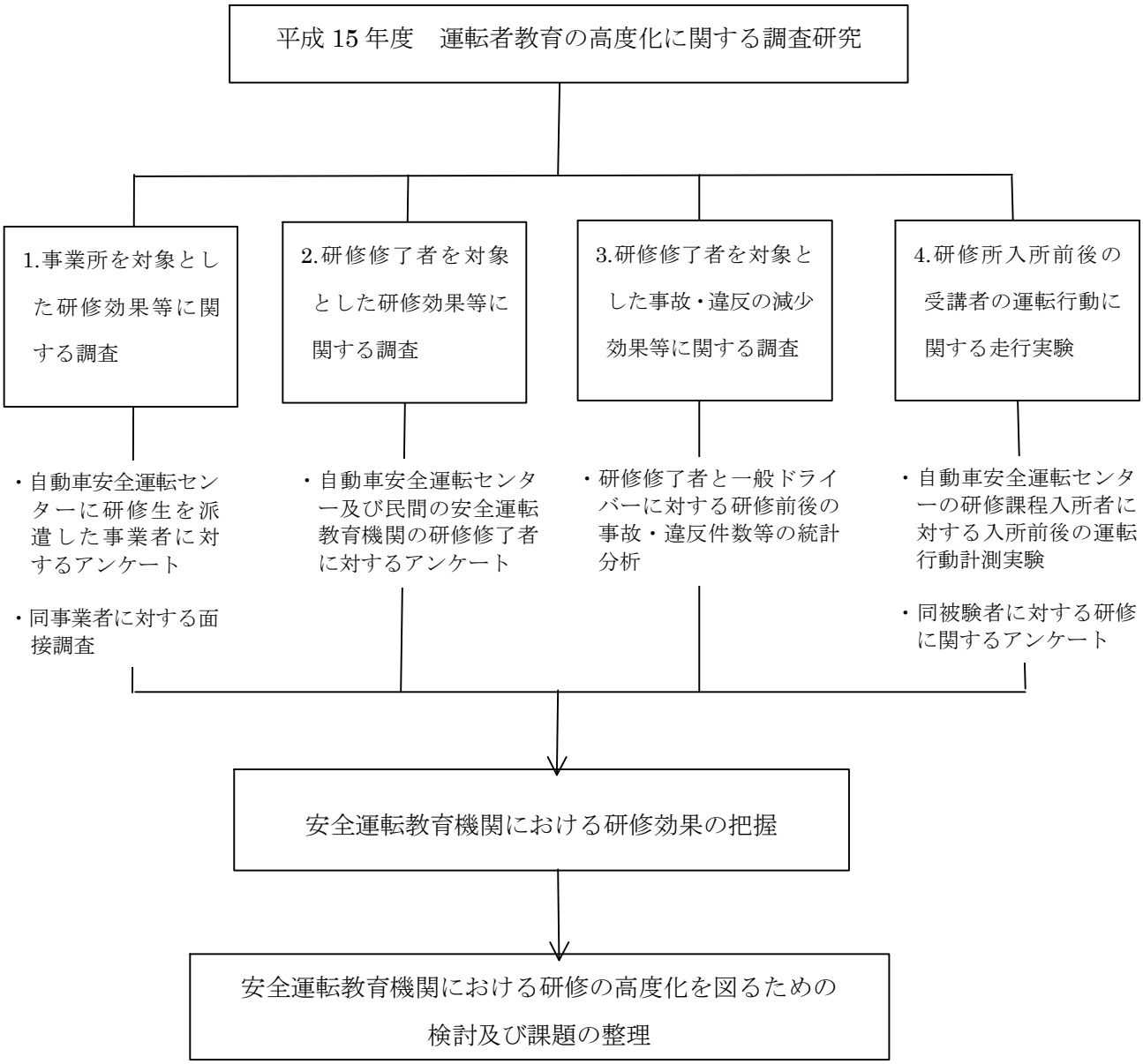


図 1-2-1　調査研究の構成

本調査研究は、上記に示したとおり 4 つの項目から構成されている。各調査項目の内容は、以下のとおりである。

２－１　事業所を対象とした研修効果等に関する調査

平成 11 年から 14 年に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 250 社に対して、アンケートを実施し、安全運転

教育・指導の実態を把握する。なお、これら事業者の一部に対して面接調査を実施し、より詳細な情報の収集を行う。

２－２　研修修了者を対象とした研修効果等に関する調査

平成 13 年、14 年に中央研修所の研修課程を修了した者約 6,500 名のほか、㈱クレフィール湖東交通安全研修所（以下「クレフィール湖東」という）の研修課程を修了した者約 600 名を加えた合計約 7,100 名に対して、アンケートを実施し、研修修了者の安全運転意識や職務への反映状況等について調査する。

２－３　研修修了者を対象とした事故・違反の減少効果等に関する調査

上記２－２で対象とした研修課程修了者のうち、中央研修所の一般課程の修了者約1,400名を対象に、研修前後の事故・違反状況の変化、一般のドライバーとの事故・違反状況の相違等について統計的に分析する。

２－４　受講者の研修所入所前後の運転行動に関する走行実験

中央研修所の入所者約 100 名に対し、研修前と研修後の運転行動等について、中央研修所のコースを使用した実車走行実験及びアンケートを実施し、研修効果の状況について調査する。

２－５　まとめ

以上の調査から得られた知見をもとに、総合的なとりまとめを行う。

第３章　結果及びまとめ

３－１　事業所を対象とした研修効果等に関する調査

（１）安全運転教育の実施状況

安全運転教育を実施していると回答した事業所は、「実車を使った技術指導」で４割、「その他の安全教育講習等」、「社外機関等への派遣」で６割程度であった。

派遣のきっかけとしては、「自社の質の向上」、「評判を聞いて」、「自社内で十分に安全運転教育ができない」を挙げた事業所が多かった。

（２）安全運転管理のための施策の実施状況

実施している施策については、全体として多い順に「車両の鍵の管理」、「運転日報管理」、「日常点検」などであり、派遣した課程別にみると、貨物課程、旅客課程で多くの項目が実施されていた。この他、項目別にみると、「運転者の健康管理」、「朝礼（点呼)」が貨物課程、旅客課程で、「適性検査による個別指導」が旅客課程で、「運転経歴証明書の活用」が貨物課程で、「事故原因分析制度」が一般・企業課程で多かった。

（３）研修効果の評価

安全運転管理・指導者として研修を受けた者に対して、研修で得た知識の役立ち度を質問したところ、「実技指導」等全８項目中７項目で、肯定的な回答（「大いに役立った」と「ある程度役立った」の合計）が８～９割に達し、評価が高かった。一方、「地域の交通安全」については、「その機会がなかった」が３割程度を占め、肯定的な回答は５割台であった。

（４）研修設備等の評価

全体では、「余暇を過ごす設備等」で肯定的な評価（「大変よかった」と「よかった」の合計）が 39％と低いほかは、評価が高かった。このうち特に研修コースの評価が高く（肯定的評価が 98％)、「食堂、売店等のサービス」が比較的低かった（同 68％)。また、「研修車両」について派遣課程別にみると、貨物課程、旅客課程で肯定的評価がそれぞれ 55％、60％と比較的低かった。

（５）研修に対する希望、意見

「研修効果判定表があると役立つ」、「研修費用が高い」、「走行状況等のビデオがほしい」、「事故を想定した座学」、「カリキュラムを選択したい」などが多かった。派遣課程別にみると、安全管理課程と旅客課程で「走行状況等のビデオ」が、貨物課程で「研修効果判定表」が、一般・企業課程で「研修費用が高い」が特に多かった。

３－２　研修修了者を対象とした研修効果等に関する調査（中央研修所）

（１）研修前後の運転行動の変化

望ましい運転行動を現在も行っている者の割合は、全体的には「右左折等の目視確認」等の６項目全てについて８～10 割近くに達し、評価が高かった。研修課程別にそ

の割合をみると、青少年課程の「運転前に１か所でも点検を実施」で６割など、比較的低いものが一部にみられた。年齢層別では 25 歳未満で、受講動機別では「事故、違反等を起こし職場の指示で参加」で比較的評価が低いものがみられた。また、研修後に改善が見られた者の割合は３割（「運転前に体調を心配りする」）～６割（「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」）に達し、研修効果が認められた。

研修で教えられた運転姿勢の維持期間については、「今でも続けている」が 75%に達し、効果が持続していた。なお、研修課程別にその割合をみると、青少年課程の４～５割など比較的低いものも一部にみられた。

（２）研修で得た技能・知識の職務への反映

研修で得た知識の職場等での評価について、肯定的な回答（「大いに評価され、資格や特別な処遇をしてもらった」、「特段の処遇はないが、大いに評価された」の合計）は５割近くであった。研修課程別にみると、肯定的な回答は教習所関係課程で７割を超えたが、青少年課程では２割であり、年齢層別、受講動機別でも差がみられた。

（３）指導的な立場からみた研修効果の評価

職場、地域の安全運転教育について指導的立場にある者に対して、指導する立場から「運転者に対する指導方法についての自信がもてるようになったか」、「指導者としての勉強、努力の必要性を痛感するようになったか」を質問したところ、肯定的な回答（「非常に当てはまる」と「かなり当てはまる」の合計）が８～９割に達した。

また、研修で得た知識の役立ち度は、「実技指導」等８項目中７項目で肯定的な回答が８～９割に達し、評価が高かったが、「地域の交通安全」については５割台であった。

（４）研修の役立ち度等についての評価

研修の役立ち度については、全体では、「大変役立った」との回答が 64%、「役に立った」を合わせた値では 97%に上り、評価が高かった。研修課程別にみて最も低い値は青少年二輪課程の 84%、年齢層別にみて最も低い値は 20 歳未満の 79%であった。

研修を他の人に勧めるかについては、肯定的な回答（「ぜひ、受けるべきと勧める」と「出来れば受けた方が良いと勧める」の合計）が 92%に達した。

（５）研修科目についての評価

実技研修で役立った科目として挙げられた割合は、全体的には「夜間研修」、「基本走行」、「ブレーキング」などで８～９割に達し、評価が高かった。一方、警察課程の「ハイドロプレーニング現象同乗体験」、法定講習所課程、教習所課程の「集団討議法」、一般課程の「悪路における運転テクニック」など５割を割ったものも一部にみられた。

理論研修科目については、警察課程、緊急課程、一般課程の「車両の特性と限界」、「交通危険学」、法定講習課程の「二輪免許の現状と教習所の社会的使命」、教習所課程の「高齢運転者を取り巻く現状と問題点」などで役立ち度が６～８割に達し、評価

が高かった。一方、法定講習課程の「集団討論技法の基礎理論」、教習所課程の「効果測定法」、一般課程の「交通教育概論」など、役立ち度が１～３割前後のものも一部にみられた。

（６）教官、研修設備等の評価

教官の指導について、全体では肯定的な評価（「大変よかった」、「よかった」の合計）が実技教官で 98%、理論教官で 87%に達した。なお、青少年二輪課程、安全運転管理４日課程、20 歳未満の理論教官の評価など肯定的な評価が 70%台のものもみられた。

研修設備については、事業所を対象とした調査結果と同様、「余暇を過ごす設備等」を除き、「研修コース」を始めとして肯定的な評価が多かった。なお、青少年二輪課程では、「研修車両」に対して肯定的な評価が 59%となるなど比較的評価が低かった。

（７）研修に対する希望、意見

全体的に多いものは、「実技研修での体験回数が少ない」、「自分の走行データと理想的データとの比較表作成」、「走行状態等をビデオで見たい」、「普段どおりの運転行動に対する評価、指導」などであった。この他、研修課程別にみて多いものは「研修カリキュラムの選択」（法定講習課程）、「空き時間でのシミュレータ利用」（一般緊急課程）、「高齢者等の運転挙動体感」（貨物課程、旅客課程）などであった。

３－３　クレフィール湖東研修修了者を対象とした研修効果等の調査

研修施設の規模、研修課程、職場での受講者の立場等が異なるため単純な比較はできないが、中央研修所と概ね同様の結果であり、全体的に研修修了者の評価は高かった。また、実技・理論研修の科目別では、役立ち度の評価に中央研修所と同様に差がみられたが、年齢層別、研修経験別、受講動機別等では、研修の評価に大きな差はなかった。

３－４　研修修了者を対象とした事故・違反の減少効果等に関する調査

（１）人身事故件数

１人当たり平均事故件数（対象期間内の人身事故件数の総和/対象人数）は、全課程合計では中央研修所の研修修了者（受講者群）の方が研修を受講しない一般の者（対照群）よりも低かった。なお、受講者群の調査対象期間内の人身事故件数の総和は研修前後とも７件と少なく、研修前後の比較など詳細な分析はできなかった。

（２）違反件数

１人当たり平均違反件数（対象期間内の違反件数の総和/対象人数）は、緊急、指導員・管理者、旅客・貨物の各課程受講者群では対照群より低く、施策の積み重ねによる効果が表れていると考えられる。また、一般・企業課程受講者群では、研修後の値が研修前に比べて低く、違反減少効果が見られた。一方、青少年課程受講者群の違反率は研修後に増加したが、この理由は運転機会が研修後に増えたことによると考えら

れる。

（３）違反点数

１人当たり平均違反点数（対象期間内の違反点数の総和/対象人数）は、１人当たり平均違反件数と同様の傾向にあり、一般・企業課程受講者群では研修後に低下したのに対し、青少年課程受講者群では研修後に増加した。

（４）物損事故件数、もらい事故件数

３－２の中央研修所、クレフィール湖東の研修修了者アンケート結果をもとに、研修前後各１年間の１人当たり平均物損事故件数（物損事故件数の総和/調査対象人数）を算出すると、いずれの課程においても研修後に大きく低下し、物損事故低減効果がみられた。また、緊急課程、指導員・管理者課程の受講者群では比較的物損事故率が低かった。同様に研修前後各１年間の１人当たり平均もらい事故件数（もらい事故件数の総和/調査対象人数）を算出すると、ほとんどの課程で研修後の値が研修前より低かった。

３－５　研修所入所前後の受講者の運転行動に関する走行実験

（１）車体周りの確認状況

その日に初めて走行することを想定した実験において、乗車前に車両周囲の点検を行った者は、研修前の 54%から研修後には 88%に増加した。また、左前タイヤに置いた空き缶を発見した者は、31%から 69%に増加した。

（２）運転姿勢の評価

被験者の乗車後にシート位置、背もたれ角度を計測するとともに、乗車姿勢を撮影し、教官による５段階評価をした結果、受講者では平均点が 2.6 から 3.5 に向上した。

（３）走行時の確認状況

発進時及び交差点通過時に目視確認した者は、研修前の 37%、83%から、研修後にはそれぞれ66%、93%に増加した。交差点通過時に一時停止したケースも41%から59%に増加した。

（４）緊急ブレーキ計測

一般緊急課程、一般・企業課程、青少年課程の受講者では停止距離が研修後で短く、特に一般・企業課程では研修後の平均値で研修前より 17%（２日課程）、23%（３日課程）短くなるなど顕著な差が見られた。

（５）高速走行時の車間時間の計測

研修前に車間時間が長いケースが見受けられたが、研修前後を比較すると、顕著な差は見られなかった。これは、車間距離について研修を行っていないためと考えられる。

（６）緊急走行の評価

緊急時を想定した走行時の判定結果をみると、研修前に警察課程で 11%、一般緊急課程で 21%あった「要注意」項目は研修後になくなり、「最も良い」の項目が過半数となった。平均評価点も警察課程で 62 点から 91 点に、一般緊急課程で 46 点から 86 点に向上した。

３－６　まとめ

① 事業所及び研修修了者に対するアンケート結果から、中央研修所等の研修に対する評価が全体では非常に高いことが確認された。一方で、研修課程、研修科目、研修回数等によっては評価が比較的低いものもみられることから、研修内容の一層の改善のための具体策、体制等を検討するとともに、研修効果を更に上げるための関係機関から職場等への働きかけ等も検討する必要がある。

② 事故率、違反率等の統計分析結果から、全体的には研修による事故・違反の減少効果が表れていることが認められた。なお、青少年課程受講者群等については違反率の数値からは明確な研修効果が認められず、研修効果を高め、研修後の違反率を低くするための検討が望まれる。

③ 運転行動に関する走行実験結果から、受講者群では研修により運転行動が大きく改善していると認められた。一方で、技能等の受講者間のレベル差も大きく、効果が小さい者などもみられることから、研修の中で受講者の運転行動の変化を測定して個別にフィードバックする、受講者のレベル別課程区分を設けるなど、より研修効果を上げるためのきめ細かな対応が望まれる。

第２部　事業所を対象とした研修効果等に関する調査

第１章　事業所に対するアンケート調査

１－１　目的

自動車安全運転センター安全運転中央研修所(注)（以下「中央研修所」という。）の一般課程に研修生を派遣した 250 社に対するアンケートによって、安全運転教育・指導の実態、並びに中央研修所に対する意見、評価について把握することを目的とした。

注　茨城県ひたちなか市にあり、資質の高い運転者や運転指導者等を育成することを目的とする、我が国唯一の総合的な自動車安全運転者教育施設。

１－２　方法

１－２－１　調査方法

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者で、一般課程の５種類の研修課程に派遣した事業所の中から、各研修課程別に過去５年間に派遣者数の多い事業者各 50 事業所合計 250 事業所を選定して、アンケート調査を行った。

アンケートは、対象事業所の安全運転の管理・指導の長となる者あてに郵送し、担当者が記入後、郵送回収する方式を用いた。

１－２－２　調査項目

今回実施したアンケートの調査項目は、以下のとおりである。

① 事業所概要（資本金、業種、会社総従業員数、事業所従業員数、事業所内保有車両数、研修経験別事業所内運転者数）
② 研修経験別事故・違反状況
③ 安全運転管理者数
④ 安全運転施策の実施状況（実施の有無と全運転者に対する指導割合、実施した施策）
⑤ 安全運転中央研修所への研修生派遣状況（派遣理由、昨年度の派遣状況）
⑥ 安全運転中央研修所に対する評価と希望等（役立った内容、評価、希望、意見）

調査に使用したアンケートは、付録１に示す。

１－２－３　アンケート実施期間

アンケートは、平成 15 年 10 月 10 日に発送し、同月末日までに回答が到着したものを集計対象とした。

１－２－４　アンケート回収状況

全 250 事業所に対するアンケート回収状況は下表のとおりである。

表 2-1-1　アンケート回収状況

研修生を派遣した研修課程	（略称）	配布数（枚）①	回収数（枚）②	回収率（%）②/①×100	集計対象数（枚）③	有効回答率（%）③/①×100
一般緊急自動車運転者課程	一般緊急課程	50	27	54.0	25	50.0
安全運転管理者課程	安管課程	50	26	52.0	25	50.0
貨物自動車運転者課程	貨物課程	50	34	68.0	34	68.0
旅客自動車運転者課程	旅客課程	50	31	62.0	31	62.0
一般・企業運転者課程	一般・企業課程	50	20	40.0	20	40.0
	計	250	138	55.2	135	54.0

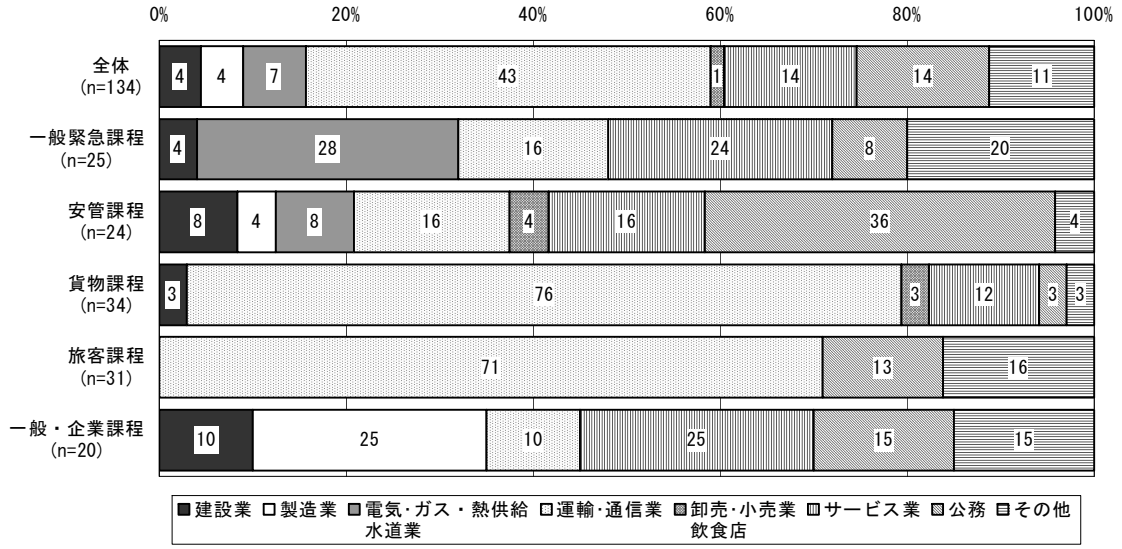
１－３　結果

１－３－１　事業所の概要

（１）事業所の業種

全体では運輸･通信業が 43％で最も多く、次いでサービス業、公務がともに 14％となっている。

派遣した研修課程別にみると、一般緊急課程では電気・ガス・熱供給・水道業が 28％で最も多く､次いでサービス業が 24％となっている｡安管課程では､公務が 36％で最も多く、次いで運輸・通信業、サービス業が 16％となっている。貨物課程、旅客課程では、運輸･通信業がそれぞれ 76％、71％を占めている。一般・企業課程では、製造業、サービス業がともに 25％でこれらが半数を占めており、他の研修課程とやや異なる傾向を示している。



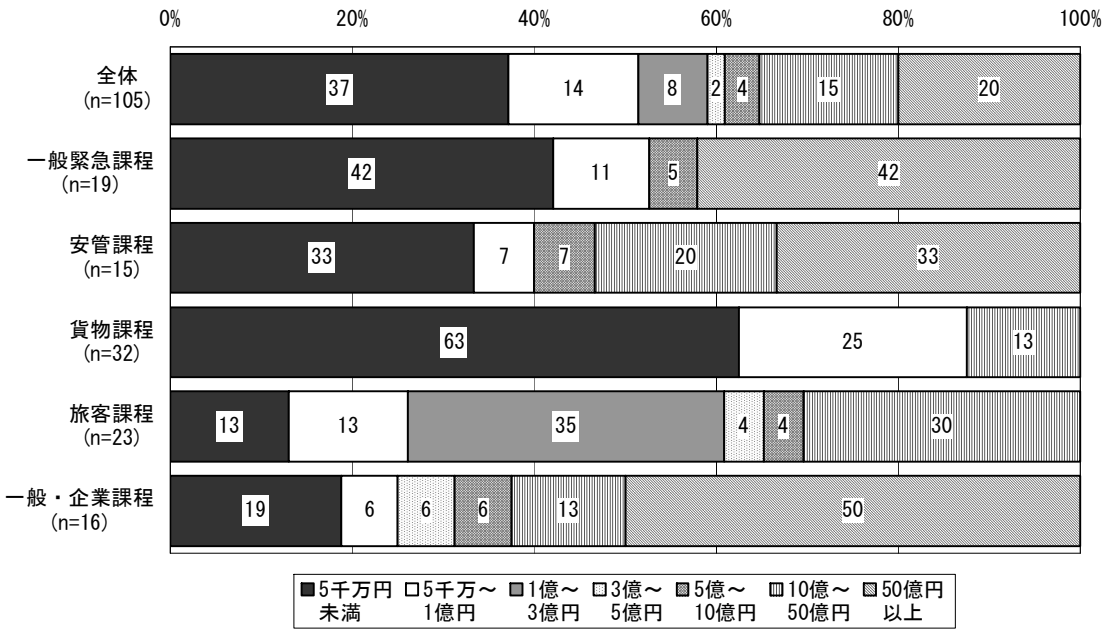
課程	事業所数	有効回答数	建設業	製造業	電気･ガス熱供給水道業	運輸通信業	卸売小売業飲食店	サービス業	公務	その他
全体	135	134	6	6	9	58	2	19	19	15
一般緊急課程	25	25	1	0	7	4	0	6	2	5
安管課程	25	24	2	1	2	4	1	4	9	1
貨物課程	34	34	1	0	0	26	1	4	1	1
旅客課程	31	31	0	0	0	22	0	0	4	5
一般・企業課程	20	20	2	5	0	2	0	5	3	3

図 2-1-1　派遣した研修課程別にみた調査対象事業所の業種

（2）事業所の資本金

全体では 5 千万円未満が 37%で最も多く、次いで 50 億円以上が 20%となっており、比較的小額の事業所と多額の事業所に分類される。

派遣した研修課程別にみると、一般緊急課程、安管課程では全体と同じく比較的小額の事業所と多額の事業所の二極に分類される。貨物課程では５千万円未満が最も多く、旅客課程では１億～３億円、10 億～50 億円、一般・企業課程では 50 億円以上が最も多くなっている。



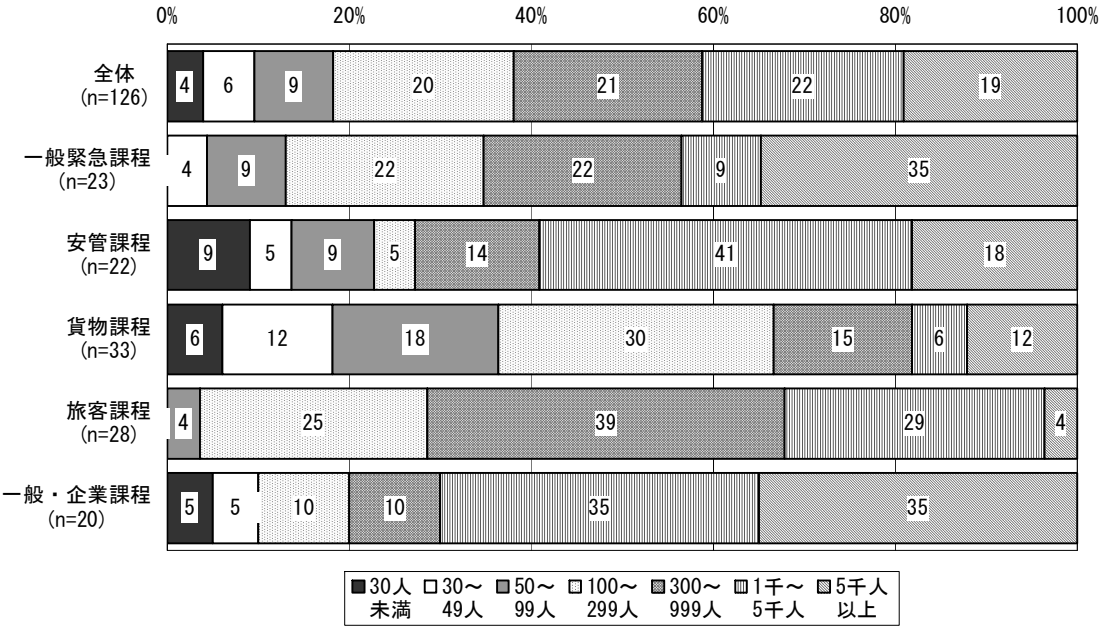
課程	事業所数	有効回答数	5千万円未満	5千万～1億円	1億～3億円	3億～5億円	5億～10億円	10億～50億円	50億円以上
全体	135	105	39	15	8	2	4	16	21
一般緊急課程	25	19	8	2	0	0	1	0	8
安管課程	25	15	5	1	0	0	1	3	5
貨物課程	34	32	20	8	0	0	0	4	0
旅客課程	31	23	3	3	8	1	1	7	0
一般・企業課程	20	16	3	1	0	1	1	2	8

図 2-1-2　派遣した研修課程別にみた調査対象事業所の資本金

（3）会社の総従業員数

全体では１千～５千人が 22%で最も多く、次いで 300～999 人が 21%、100～299 人が 20%となっている。

派遣した研修課程別にみると、一般緊急課程では５千人以上、安管課程では１千～５千人、貨物課程では 100～299 人、旅客課程では 300～999 人、一般・企業課程では１千～５千人及び５千人以上が最も多くなっている。なお、今回の回答について考察すると、調査対象事業所の会社全体の総従業員数ではなく、事業所の総従業員数と混同した回答が一部含まれている可能性がある。



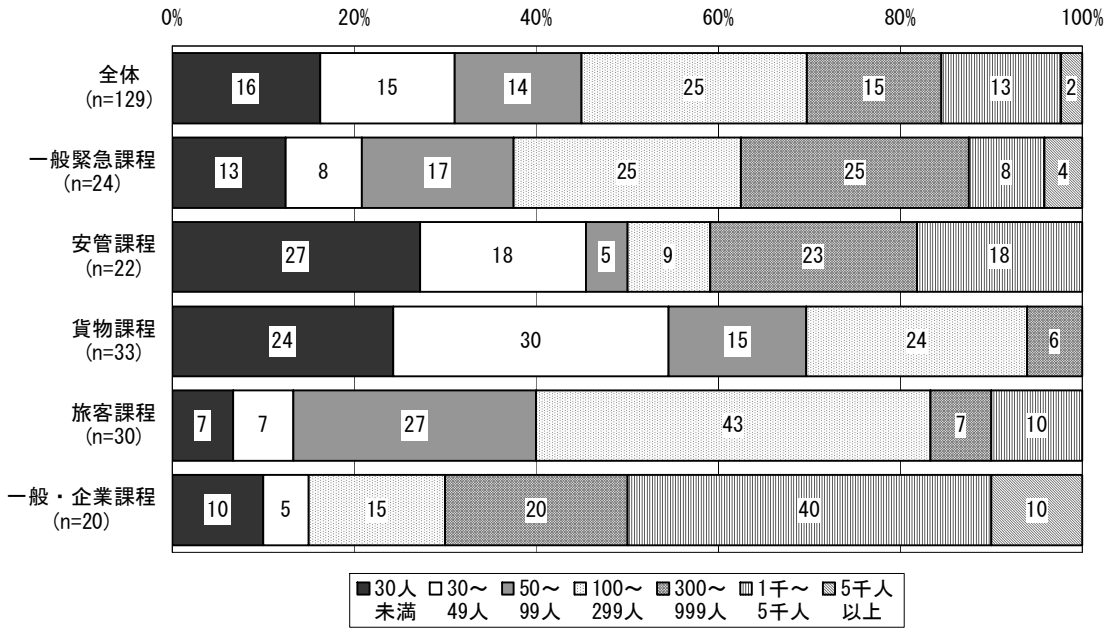
課程	事業所数	有効回答数	30人未満	30～49人	50～99人	100～299人	300～999人	1千～5千人	5千人以上
全体	135	126	5	7	11	25	26	28	24
一般緊急課程	25	23	0	1	2	5	5	2	8
安管課程	25	22	2	1	2	1	3	9	4
貨物課程	34	33	2	4	6	10	5	2	4
旅客課程	31	28	0	0	1	7	11	8	1
一般・企業課程	20	20	1	1	0	2	2	7	7

図 2-1-3　派遣した研修課程別にみた調査対象事業所の会社全体従業員数

（４）事業所の従業員数

全体では 100～299 人が 25%で最も多く、次いで 30 人未満が 16%、30～49 人、300～999 人が 15%となっている。

派遣した研修課程別にみると、一般緊急課程では 100～299 人と 300～999 人、安管課程では 30 人未満、貨物課程では 30～49 人、旅客課程では 100～299 人、一般・企業課程では１千～５千人が最も多くなっている。なお、今回の回答について考察すると、調査対象事業所の会社全体の総従業員数ではなく、会社全体の総従業員数と混同した回答が一部含まれている可能性がある。



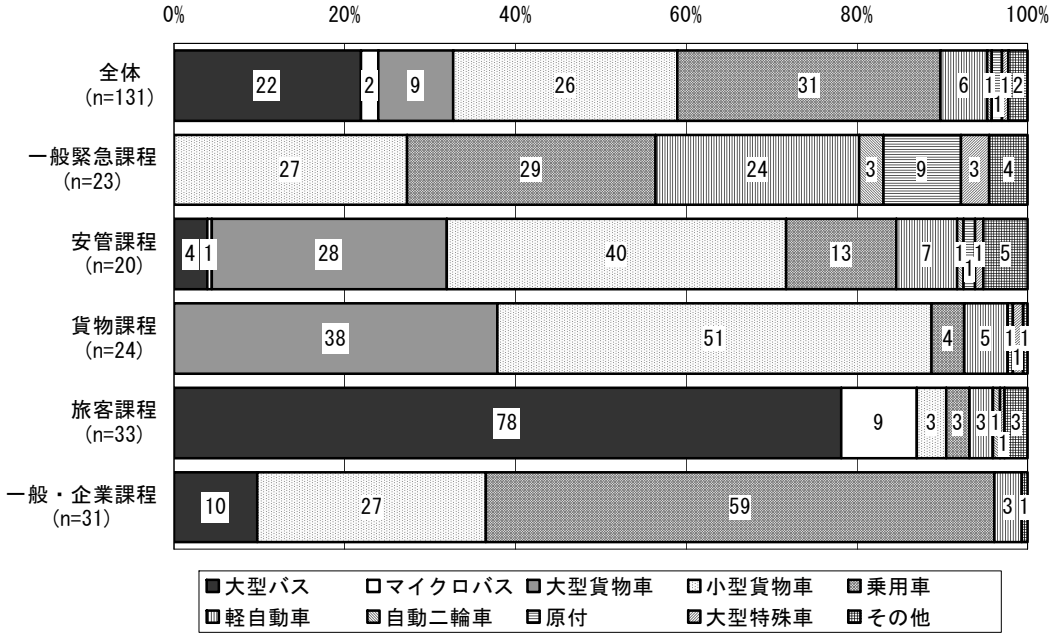
課程	事業所数	有効回答数	30人未満	30～49人	50～99人	100～299人	300～999人	1千～5千人	5千人以上
全体	135	129	21	19	18	32	19	17	3
一般緊急課程	25	24	3	2	4	6	6	2	1
安管課程	25	22	6	4	1	2	5	4	0
貨物課程	34	33	8	10	5	8	2	0	0
旅客課程	31	30	2	2	8	13	2	3	0
一般・企業課程	20	20	2	1	0	3	4	8	2

図 2-1-4　派遣した研修課程別にみた調査対象事業所の従業員数

（５）事業所の車両保有台数

１事業所あたりの平均保有台数でみると、全体では乗用車（軽自動車を除く）が最も多く 58 台（31%）次いで小型貨物車 49 台(26%)、大型バス 41 台(22%)となっている。

派遣した研修課程別にみると、安管課程、貨物課程は小型貨物車、一般緊急課程、一般・企業課程は乗用車、旅客課程は大型バスが最多である。



課程	事業所数	有効回答数	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
全体	135	131	41	4	16	49	58	10	1	2	1	4
一般緊急課程	25	23	0	0	0	22	23	19	2	7	3	4
安管課程	20	20	9	1	63	91	30	16	2	3	2	12
貨物課程	25	24	0	0	36	48	4	5	0	1	1	1
旅客課程	34	33	126	14	1	5	4	4	1	1	1	4
一般・企業課程	31	31	33	0	0	90	200	11	0	1	1	2

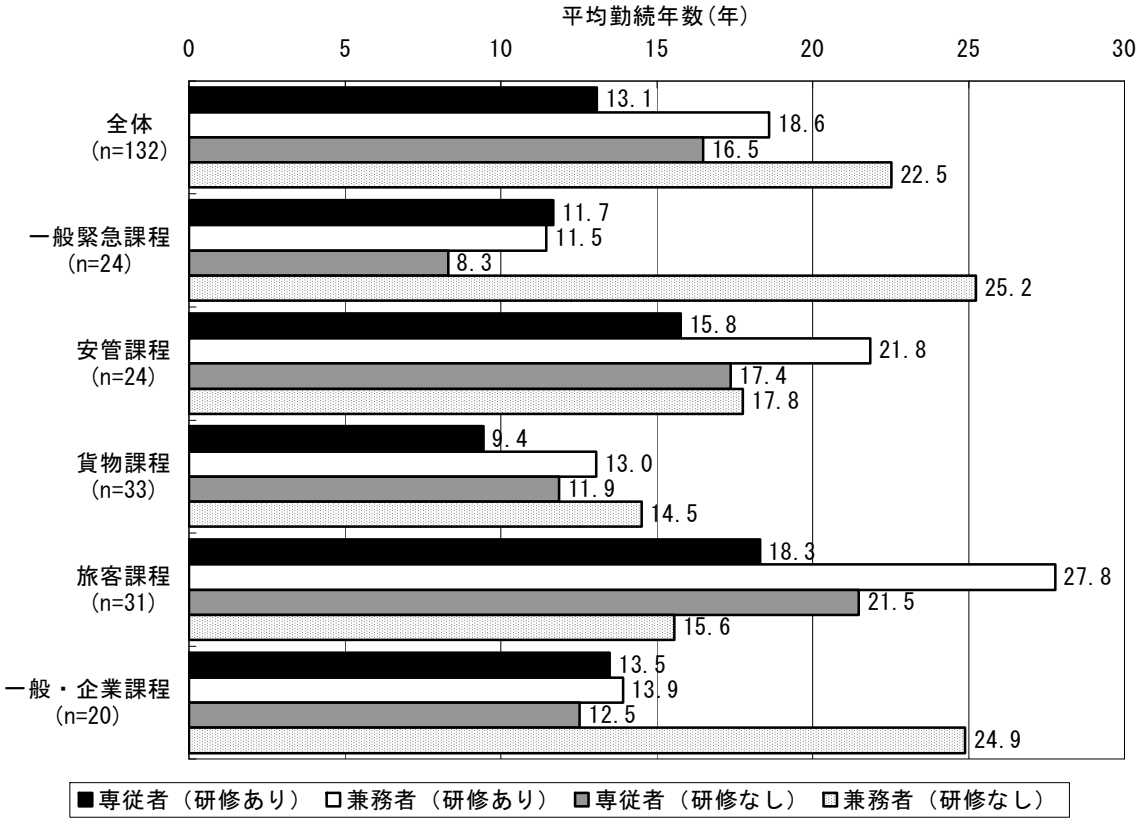
図 2-1-5　派遣した研修課程別にみた平均車両保有台数

（６）事業所の運転者の勤続年数

中央研修所の研修受講有無別に１事業所あたりの運転者の平均勤続年数を求めた。

中央研修所の研修経験がある運転者の平均勤続年数は、全体では運転専従者で 13.1 年、運転兼務者で 18.6 年であり、研修経験がない運転者数の平均勤続年数は、全体では運転専従者で 16.5 年、運転兼務者で 22.5 年となっている。

平均勤続年数を研修課程別、研修経験の有無別にみると、運転専従者については安管課程、貨物課程、旅客課程で研修経験者の平均勤続年数の方が未経験者の平均勤続年数より短くなっている。また、運転兼務者については一般緊急課程、貨物課程、一般・企業課程で研修経験者の平均勤続年数が未経験者より短くなっている。



課程	事業所数	有効回答数	中央研修所研修経験あり		中央研修所研修経験なし	
			専従者	兼務者	専従者	兼務者
全体	135	132	13.1	18.6	16.5	22.5
一般緊急課程	25	24	11.7	11.5	8.3	25.2
安管課程	25	24	15.8	21.8	17.4	17.8
貨物課程	34	33	9.4	13.0	11.9	14.5
旅客課程	31	31	18.3	27.8	21.5	15.6
一般・企業課程	20	20	13.5	13.9	12.5	24.9

図 2-1-6　研修課程別研修受講有無別にみた運転者の平均勤続年数

（7）対象事業所の運転者の事故・違反発生状況

同一年度の受講、未受講欄に件数の記入のある事業所について、次の計算式により運転者千人あたりの事故・違反件数を算出し、比較を行った。なお、集計にあたっては、記入があったものをそのまま加算していること、運転者数についても実際は各年度によって異なることから経年比較はできない。また、死亡事故件数は件数が少ないために比較を行うことはできない。

全体で運転者千人あたりの発生件数をみると、各年度ともに中央研修所研修の未受講グループのほうが傷害、物損、違反とも高い発生件数を示した。

$$\text{運転者千人あたり発生件数} = 1000 \times \frac{\text{事故発生件数の合計}}{\text{現在の運転者数の合計}}$$

表 2-1-2　運転者 1,000 人あたりの事故・違反件数（年度ごと）

受講の有無	年度（平成）		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
	３年間計	死亡	250	11,426	3	0.3
		傷害	237	9,252	47	5.1
		物損	234	9,364	289	30.9
		違反	163	4,166	64	15.4
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
	３年間計	死亡	250	18,593	4	0.2
		傷害	237	19,640	215	10.9
		物損	234	23,076	1,194	51.7
		違反	163	12,372	479	38.7

研修課程別に運転者千人あたりの発生件数について過去３年計でみると、一般緊急課程の傷害、物損、違反、安管課程の違反を除き、各課程の死亡、傷害、物損の各事故、違反ともに研修未受講グループの方が高くなっている。

表 2-1-3　1,000 人単位あたりの事故・違反件数（研修課程別）

受講の有無		一般緊急課程				安管課程			
		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	50	3,774	3	0.8	42	318	0	0.0
	傷害	42	1,677	11	6.6	45	318	0	0.0
	物損	46	1,705	55	32.3	37	285	0	0.0
	違反	35	1,076	23	21.4	24	143	4	28.0
未受講	死亡	50	1,938	3	1.5	42	2,997	0	0.0
	傷害	42	1,620	4	2.5	45	5,835	14	2.4
	物損	46	3,743	38	10.2	37	5,339	66	12.4
	違反	35	3,273	52	15.9	24	696	5	7.2

受講の有無		貨物課程				旅客課程			
		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	72	2,694	0	0.0	52	772	1	1.3
	傷害	71	2,709	29	10.7	46	772	39	50.5
	物損	74	2,718	214	78.7	43	774	222	286.8
	違反	59	2,225	156	70.1	40	256	31	121.1
未受講	死亡	72	2,694	0	0.0	54	774	0	0.0
	傷害	71	2,709	33	12.2	50	774	67	86.6
	物損	74	2,718	293	107.8	45	774	385	497.4
	違反	57	1,773	246	138.7	40	254	26	102.4

受講の有無		一般・企業課程			
		事業所数	運転者数	件数	1000人あたり発生件数
受講	死亡	33	3,663	0	0.0
	傷害	31	3,575	14	3.9
	物損	33	3,711	30	8.1
	違反	6	15	0	0.0
未受講	死亡	33	5,103	0	0.0
	傷害	31	5,318	51	9.6
	物損	33	5,748	180	31.3
	違反	6	1,647	0	0.0

１－３－２　事業所における安全運転教育、指導状況

（１）事業所における安全運転教育の実施状況

事業所が運転者に実施している安全運転教育の状況について調査した。なお、ここでは一般常識の社員教育や日常の朝礼などは含まない。

① 実車を使った技術指導の実施状況

実車を使った技術指導の実施の有無についてみると、全体では 42%の事業所で実施している。研修課程別にみると、実施している事業所の割合は旅客課程では 55%と最も多く、次いで一般・企業課程で 50%、安管課程で 44%の順となっている。一般緊急課程では 28%と最も実施割合が低くなっているが、緊急車両という特殊性によるものとみられる（図 2-1-7)。

事業所の従業員数別に実施割合をみると、30 人未満の事業所で 29%、30～49 人までの事業所で 32%であり、50 人未満の事業所においては事業所内では実車を使った技術指導があまり実施されていないとみられる（図 2-1-8)。

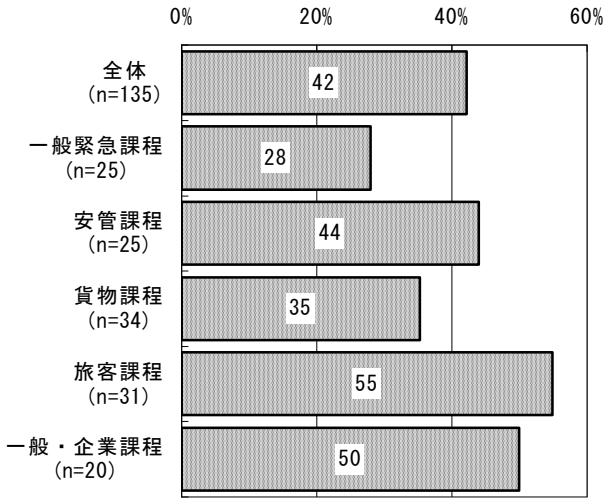


図 2-1-7　実車を使った技術指導を実施している事業所の割合（研修課程別）

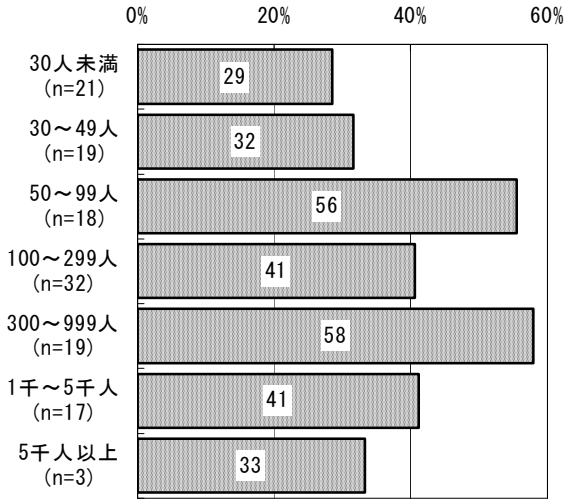
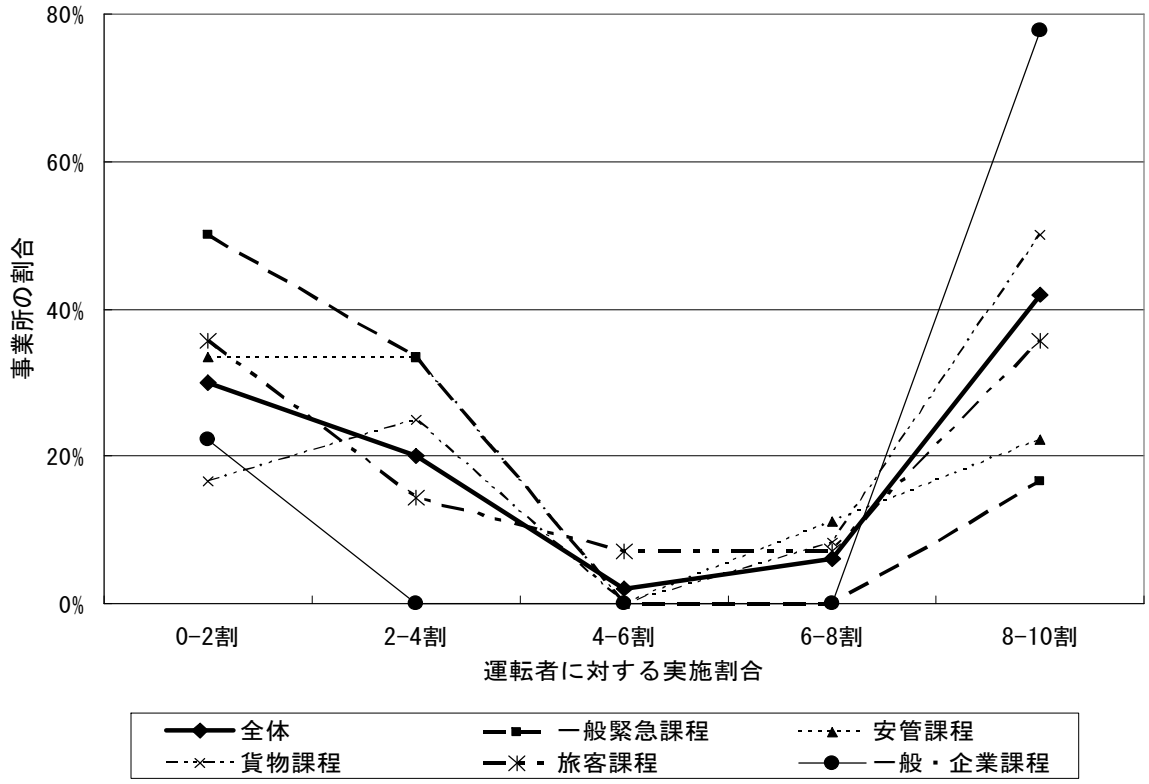


図 2-1-8　実車を使った技術指導を実施している事業所の割合（従業員ランク別）

次に、事業所内で実車を使った技術指導を実施している事業所について、全運転者に対する指導・講習実施割合をみると、全体では「全運転者の 8～10 割」が最も多く、次いで「0～2 割」、「2～4 割」となっている。

研修課程別にみると、一般緊急課程では「0～2 割」、安管課程では「0～2 割」、「2～4 割」、貨物課程では「8～10 割」、旅客課程では「0～2 割」、「8～10 割」、一般・企業課程では「8～10 割」が最も多くなっている。



課程	事業所数	有効回答数	0-2割	2-4割	4-6割	6-8割	8-10割
全体	135	50	15	10	1	3	21
一般緊急課程	25	6	3	2	0	0	1
安管課程	25	9	3	3	0	1	2
貨物課程	34	12	2	3	0	1	6
旅客課程	31	14	5	2	1	1	5
一般・企業課程	20	9	2	0	0	0	7

図 2-1-9　全運転者に対する指導・実施割合（実車を使った技術指導）

② その他の安全教育講習等の実施状況

その他の安全教育講習等の実施の有無についてみると、全体では60%の事業所で何らかの安全教育指導を実施している。研修課程別にみると、実施している事業所数の割合は一般・企業課程で75%と最も多く、次いで貨物課程で65%、安管課程で64%の順となっている。一般緊急課程では36%と最も実施割合が低くなっている（図2-1-10）。

事業所の従業員数別に実施状況についてみると、実施している事業所はどの従業員数の区分をみても５～７割程度を示しており、その他の安全教育講習等の実施については事業所の従業員数とはあまり関連がみられない（図2-1-11）。

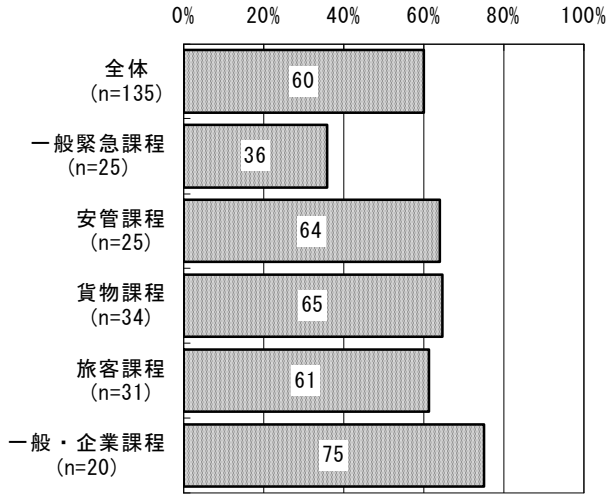


図2-1-10　その他の安全教育講習等を実施している事業所の割合
（研修課程別）

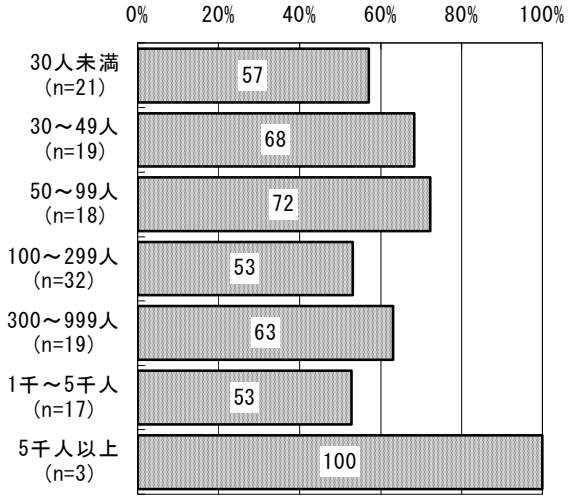
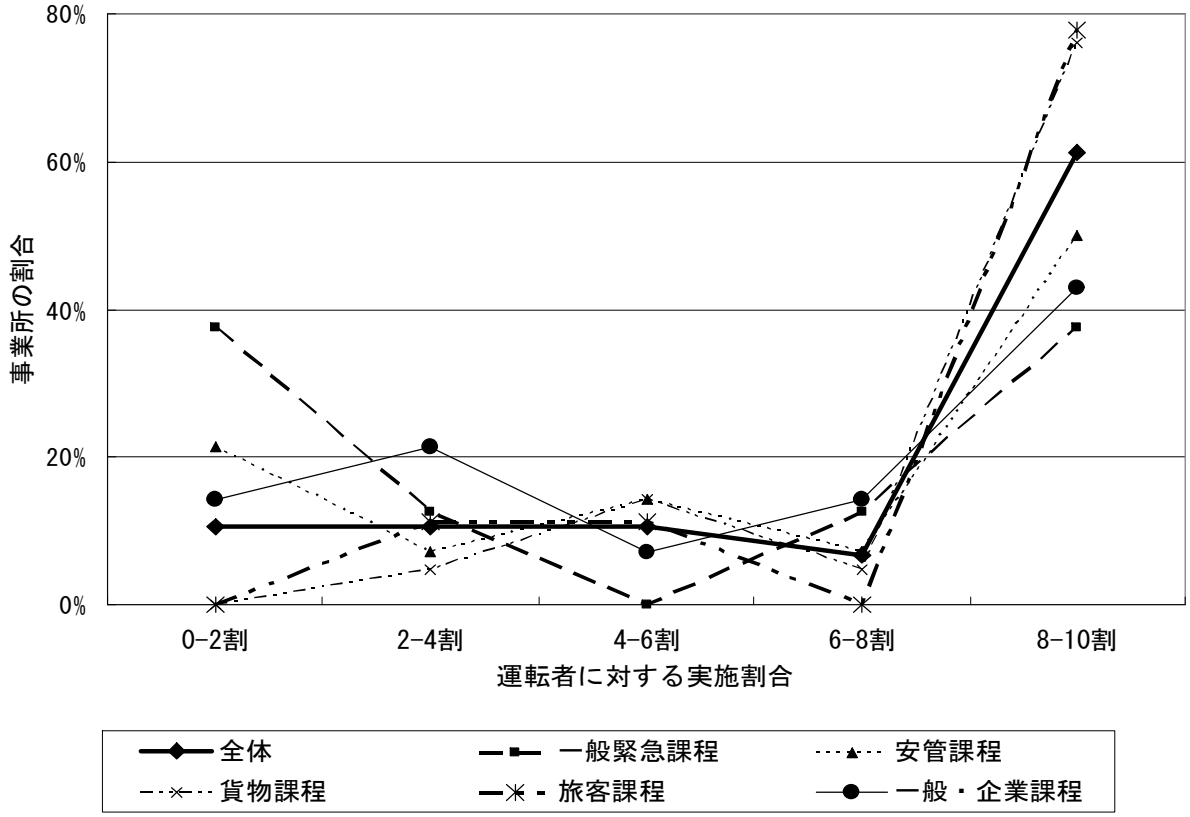


図2-1-11　その他の安全教育講習等を実施している事業所の割合
（従業員ランク別）

次に、事業所内でその他の安全教育講習等を実施している事業所について、全運転者に対する指導・講習実施割合についてみると、全体では「全運転者の 8～10 割」が最も多い。

研修課程別にみると、一般緊急課程を除き、「全運転者の 8～10 割」が占める割合が最も高く、特に旅客課程、貨物課程で指導割合は高い。一般緊急課程では「0～2 割」が最も高く、指導は一部の従業員のみを対象としている。



課程	事業所数	有効回答数	0-2割	2-4割	4-6割	6-8割	8-10割
全体	135	75	8	8	8	5	46
一般緊急課程	25	8	3	1	0	1	3
安管課程	25	14	3	1	2	1	7
貨物課程	34	21	0	1	3	1	16
旅客課程	31	18	0	2	2	0	14
一般・企業課程	20	14	2	3	1	2	6

図 2-1-12　全運転者に対する指導・実施割合（その他の安全教育講習等）

③ 社外安全運転機関等への派遣の実施状況

社外安全運転機関等への派遣の実施の有無についてみると、全体では 63%の事業所で実施している。なお、社外安全運転機関として中央研修所も含まれるとみられる。研修課程別にみると、実施している事業所数の割合は一般・企業課程では 80%と最も多い。次いで貨物課程で 71%、一般緊急課程、安管課程で 60%の順となっている（図 2-1-13)。

事業所の従業員数別に実施状況についてみると、実施している事業所はどの従業員数の区分をみてもその実施の割合が半数以上を占めており、特に 30 人未満の事業所で 81%、50～99 人の事業所で 78%と多くなっている（図 2-1-14)。

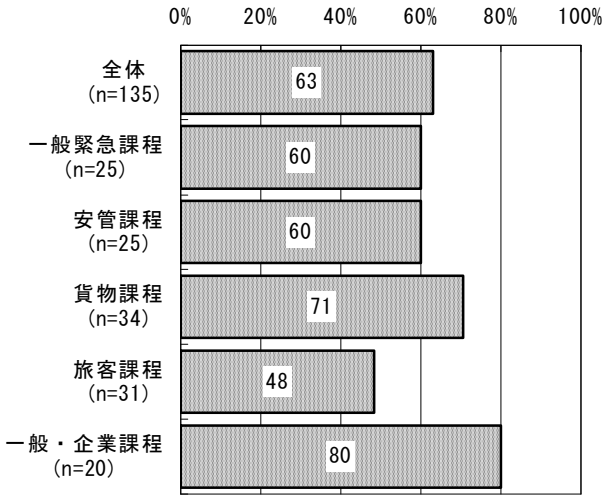


図 2-1-13　社外安全運転機関等への派遣を実施している事業所の割合（研修課程別）

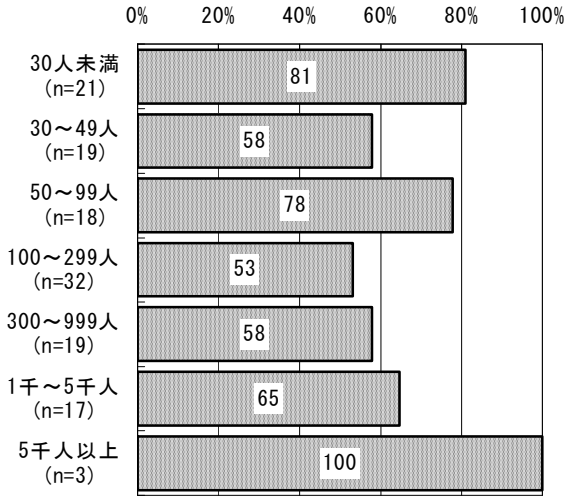
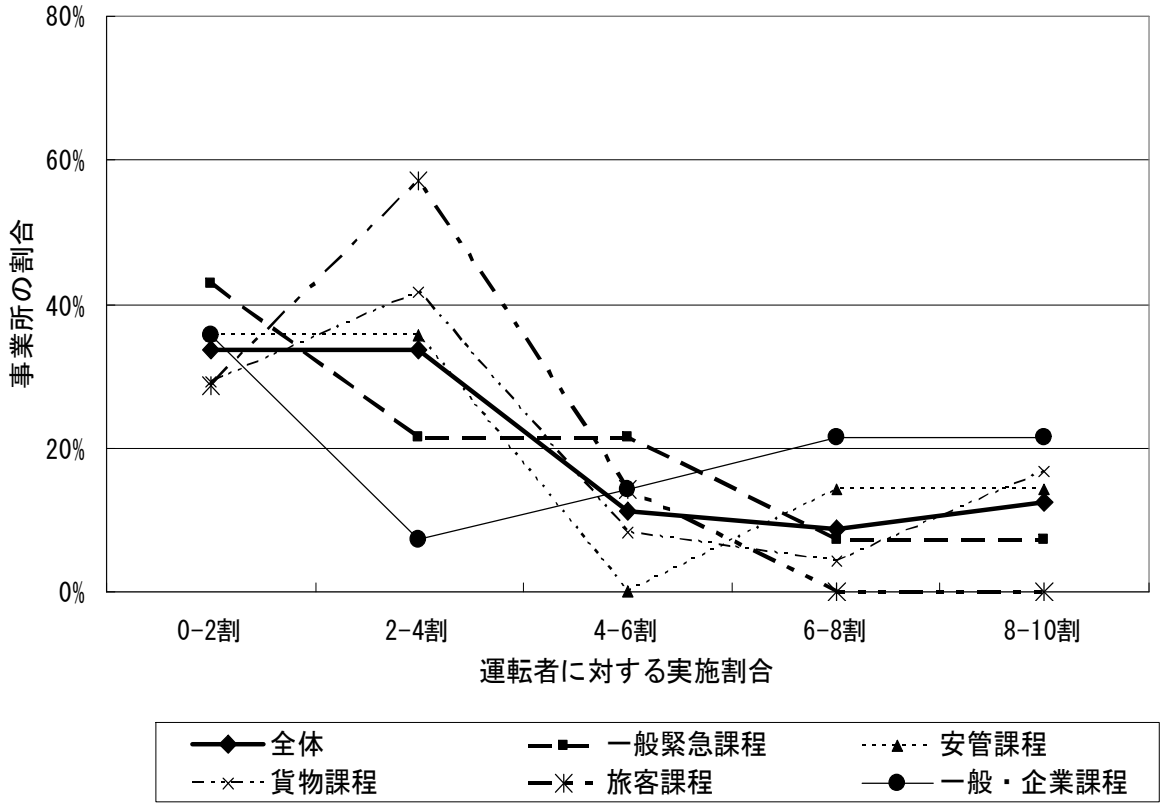


図 2-1-14　社外安全運転機関等への派遣を実施している事業所の割合（従業員ランク別）

次に、社外安全運転機関等への派遣を実施している事業所について、全運転者に対する指導・講習実施割合についてみると、全体では「0～2 割」、「2～4 割」が多くなっており、指導的役割を持つ一部の運転者を社外安全運転機関等へ派遣するケースが多いとみられる。



課程	事業所数	有効回答数	0-2割	2-4割	4-6割	6-8割	8-10割
全体	135	80	27	27	9	7	10
一般緊急課程	25	14	6	3	3	1	1
安管課程	25	14	5	5	0	2	2
貨物課程	34	24	7	10	2	1	4
旅客課程	31	14	4	8	2	0	0
一般・企業課程	20	14	5	1	2	3	3

図 2-1-15　全運転者に対する指導・実施割合（社外安全運転機関等への派遣）

（2）安全運転管理のための施策実施状況

ここでは、安全運転管理のための施策について、事業所における過去３年間の実施状況を調査した。

ここでは、「特に力を入れて行った」、「行った」と回答した割合をもとに、施策実施項目ごとに評価点を算出した。評価点は全ての対象事業所が施策を「特に力を入れて行った」と回答した場合に 100 点満点となるように以下の式で算出した。

$$\text{施策項目別評価点} = \frac{\text{「行った」と回答した事業所数}\times 50 + \text{「特に力を入れて行った」と回答した事業所数}\times 100}{\text{対象事業所数}}$$

全事業所の施策項目別評価点は、「車両の鍵の保管･管理」が最も高く、次いで「運転日報などの日報管理」、「日常点検（始業点検）」、「全社的な交通安全運動」となっている。また、「運転者の勤務評定制度」、「休憩室等の運転者のための施設整備」、「マニュアル類の整備」において「特に力を入れて行った」と回答した割合は比較的少ない。

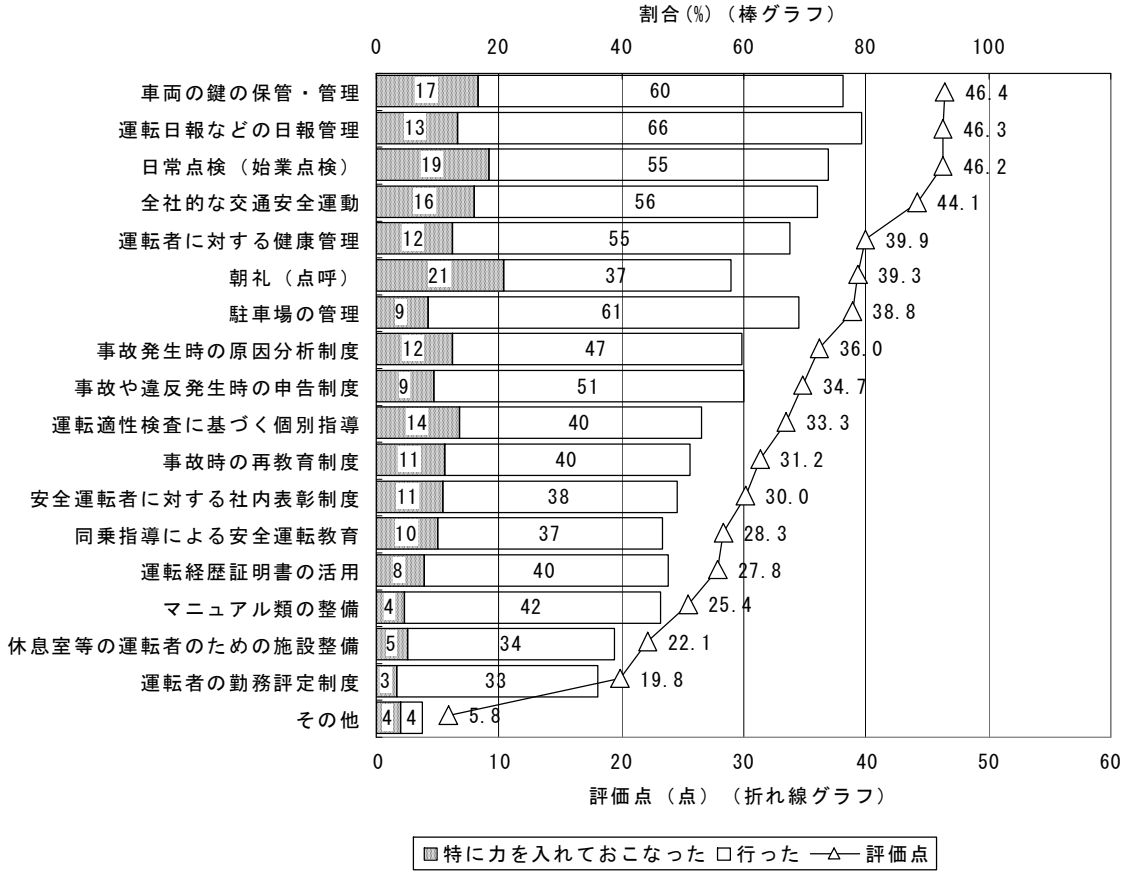


図 2-1-16　安全運転管理のための施策実施状況（全体）

研修課程別にみると、一般緊急課程では全体における上位３項目については評価点が高い。また「事故発生時の原因分析制度」、「運転適性検査に基づく個別指導」は比較的低い（図 2-1-17)。

安管課程においては、「全社的な交通安全運動」の評価点が高い。また、それ以外の項目については全体的に評価点が低い（図 2-1-18)。

貨物課程においては、「朝礼（点呼)」、「運転経歴証明書の活用」の評価点が高い。特に朝礼に関しては「特に力を入れて行っている」割合が高い（図 2-1-19)。

旅客課程においては、全ての項目において評価点が比較的高く、特に「日常点検（始業点検)」、「同乗指導による安全運転教育」について「特に力を入れて行っている」割合が高い（図 2-1-20)。

一般・企業課程においては、「事故発生時の原因分析制度」、「事故や違反発生時の申告制度」を「特に力を入れて行っている」の評価点が高い。また、「日常点検」、「朝礼（点呼)」、「事故時の再教育制度」、「運転適性検査に基づく個別指導」は、他の研修課程に比べ評価点が低い（図 2-1-21)。

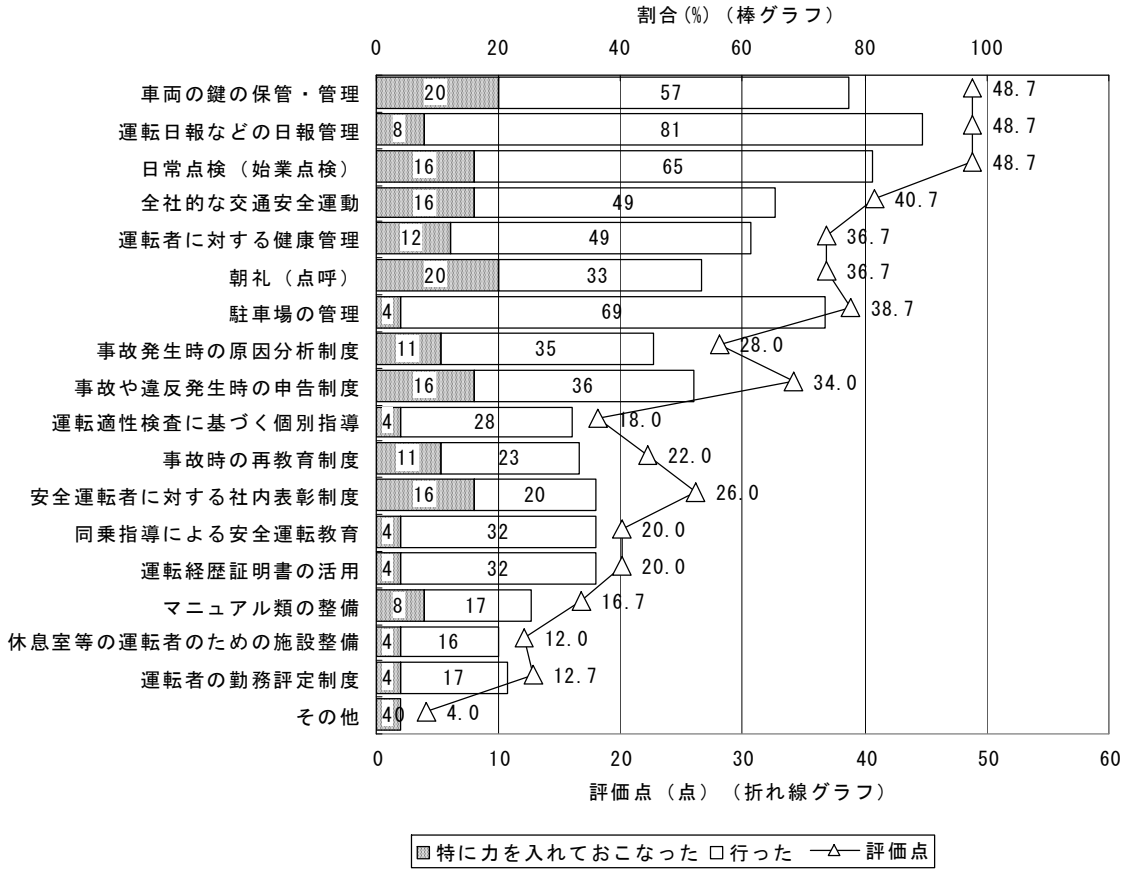


図 2-1-17　安全運転管理のための施策実施状況(一般緊急課程)

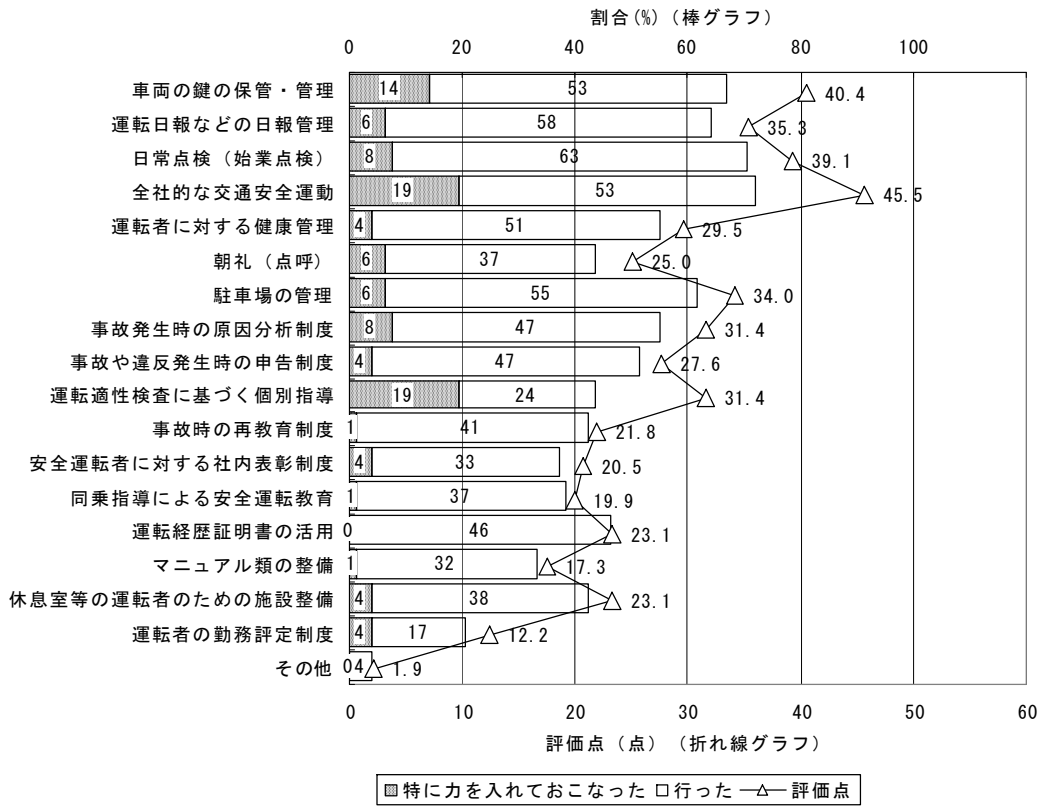


図 2-1-18　安全運転管理のための施策実施状況（安管課程）

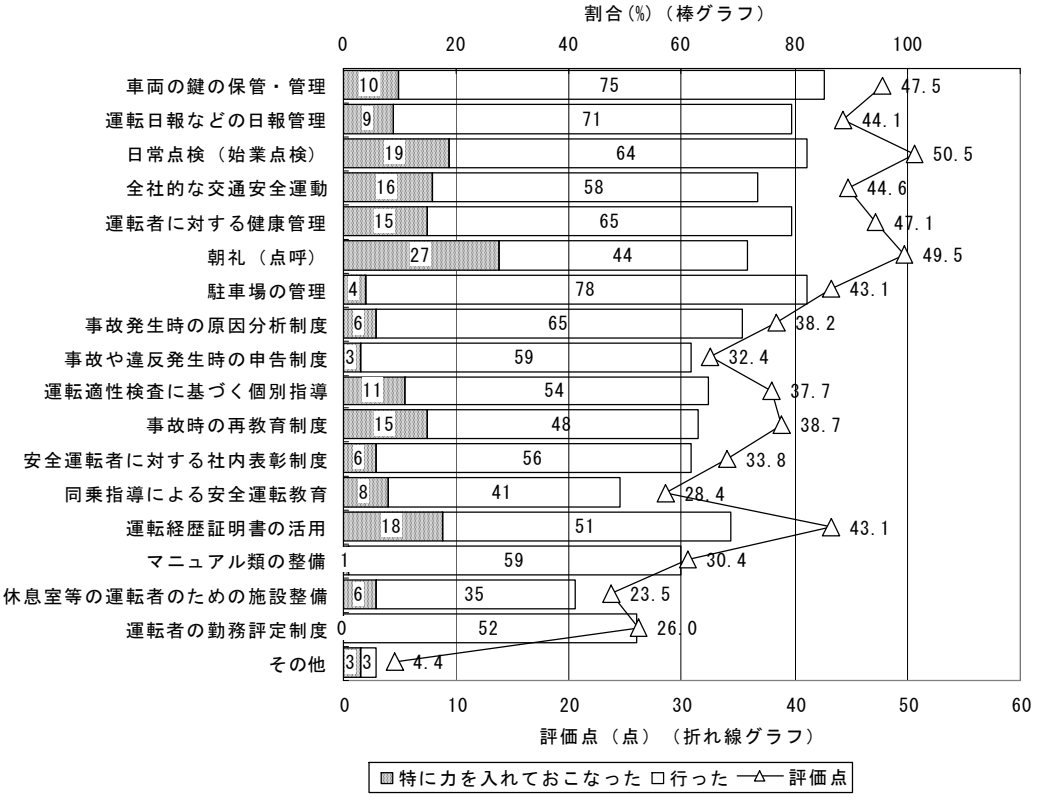


図 2-1-19　安全運転管理のための施策実施状況（貨物課程）

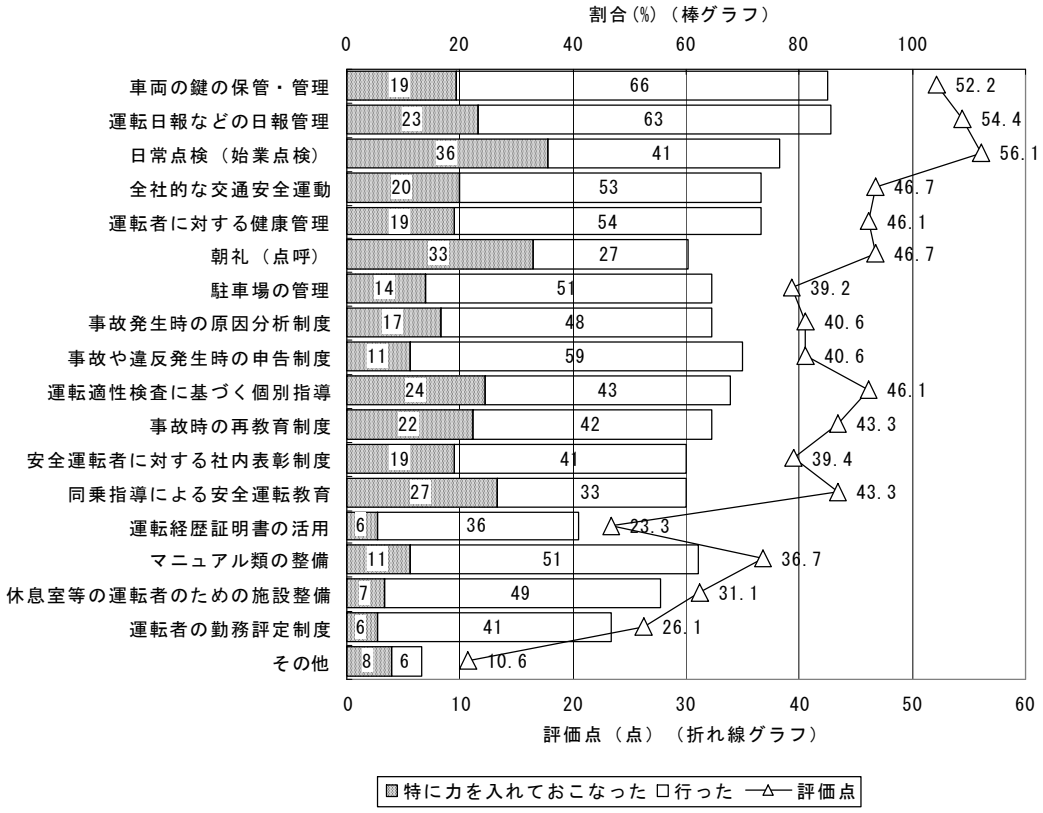


図 2-1-20　安全運転管理のための施策実施状況(旅客課程)

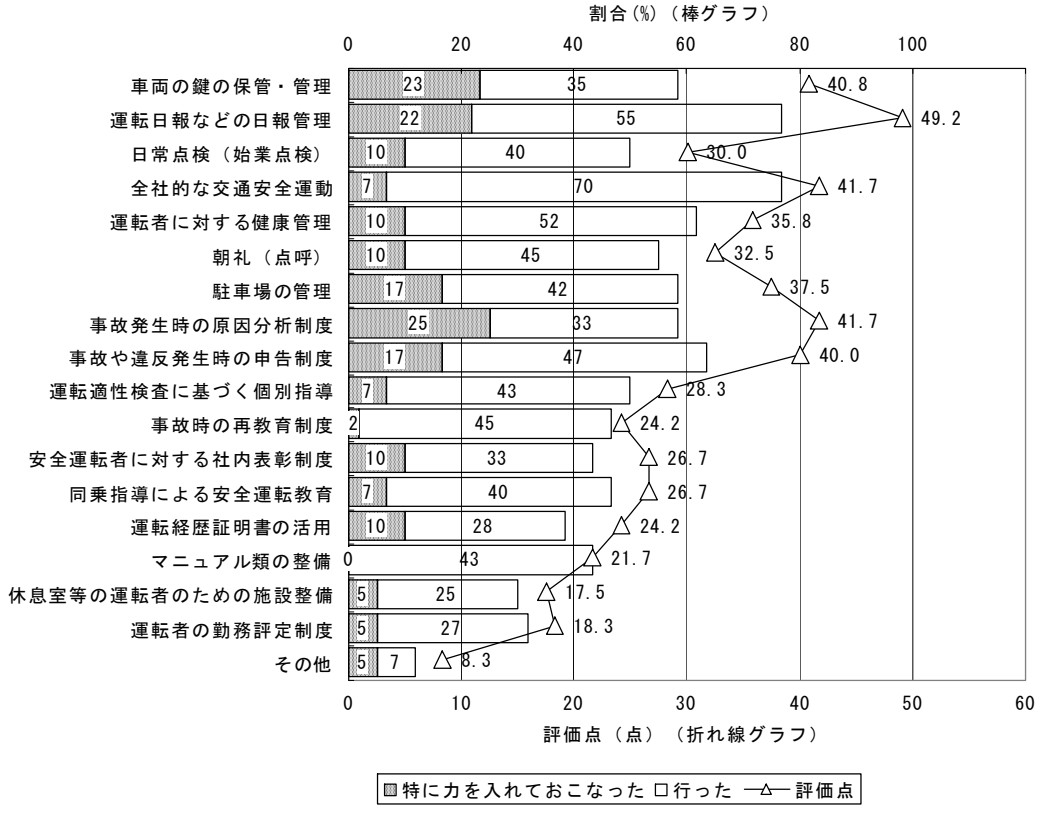


図 2-1-21　安全運転管理のための施策実施状況（一般・企業課程）

全体の評価点について年度別に見ると、大きな差はないが、評価点はわずかに増加している。これらの項目については事業所が研修に派遣する前よりすでに行われている施策であると推察される（図 2-1-22～図 2-1-24)。

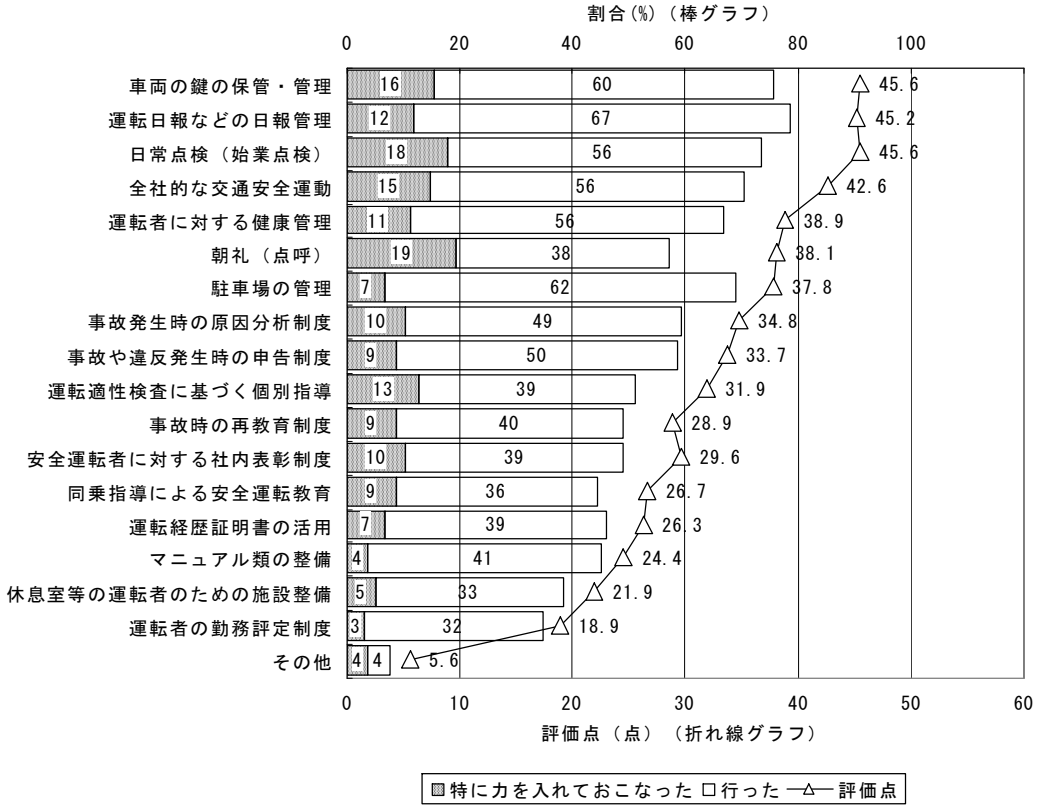


図 2-1-22　安全運転管理のための施策実施状況（平成 12 年度）

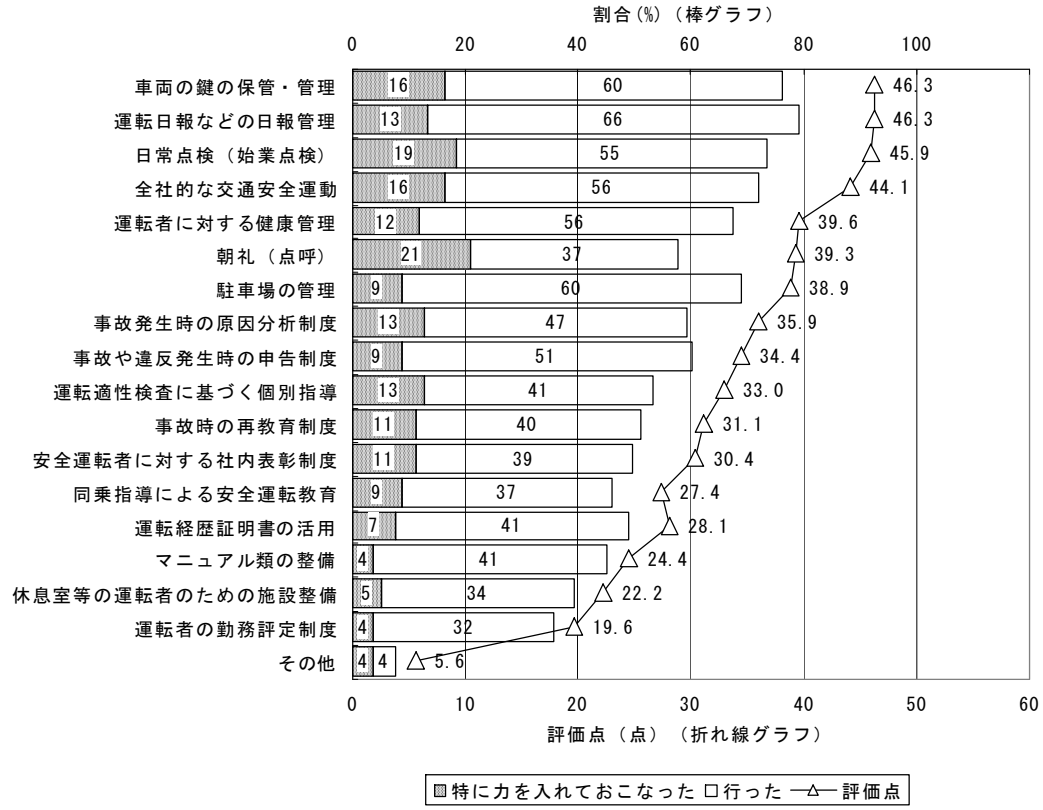


図 2-1-23　安全運転管理のための施策実施状況（平成 13 年度）

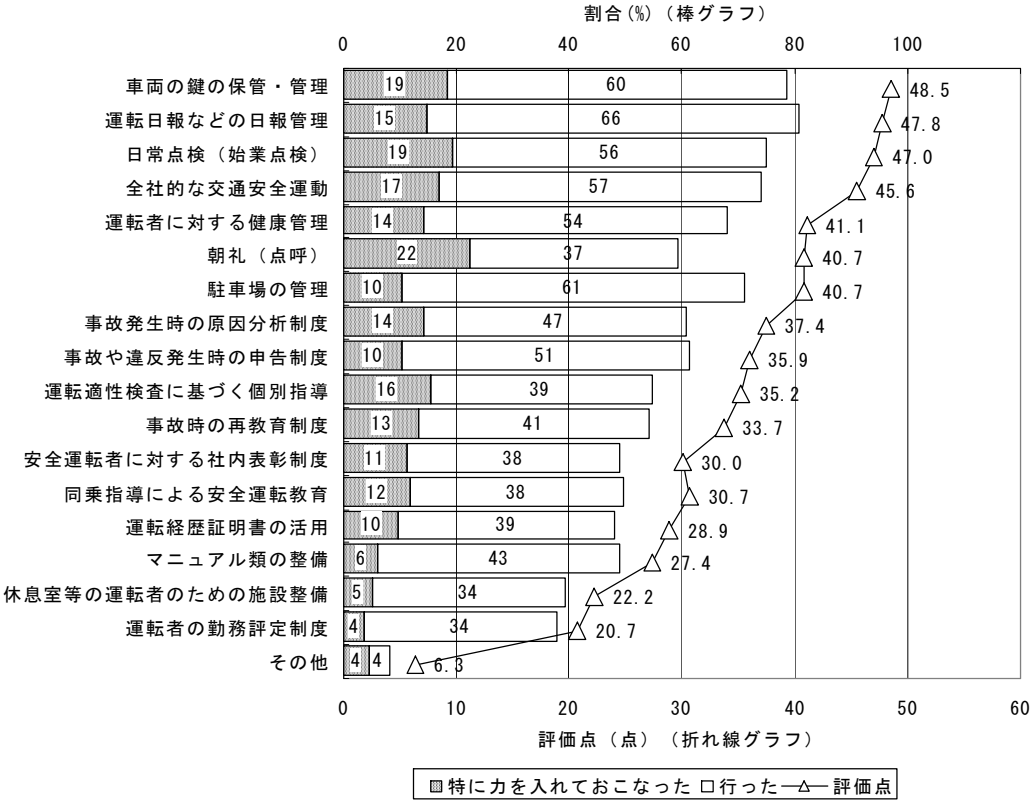


図 2-1-24　安全運転管理のための施策実施状況（平成 14 年度）

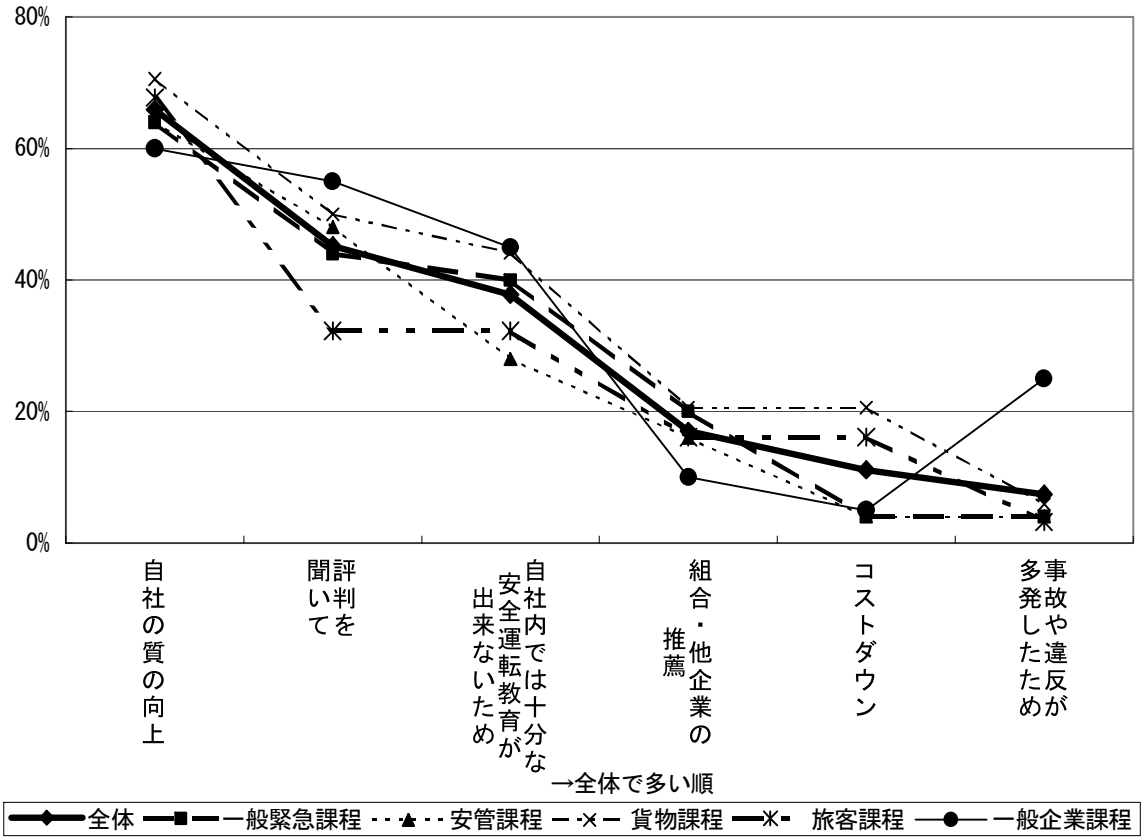
（３）中央研修所への研修生派遣について

ここでは事業所において、中央研修所へ研修生として社員を派遣させたきっかけ、派遣状況等について調査した。

① 研修生派遣のきっかけ

中央研修所へ研修生として社員を派遣させたきっかけとして７項目を提示し、複数回答可とする設問とした。その結果、全体でみると、「安全管理が自社の質の向上に繋がるため」が各派遣理由の中で最も多い。「中央研修所の評判を聞いて」が２番目に多く、中央研修所の評判を認めているとみられる。「自社内では十分な安全運転教育ができないため」は３番目であり、施設や研修内容に対し高い評価がなされていると推察される。また、「事故や違反が多発したため」は最も低く、事故・違反の多発＝派遣といった考えは少ない。

いずれの研修課程についてみても、全体と同じく「安全管理が自社の質の向上に繋がるため」、「中央研修所の評判を聞いて」、「自社内では十分な安全運転教育ができないため」の順で挙げられており、特に貨物課程では「自社の質の向上」が多くなっている。そのほか、貨物課程、旅客課程では「事故・違反の低下が全体的なコストダウンになるため」が２割程度挙げられており、運輸業者においてはこの意識が強いと推察される。また、一般・企業課程では「事故や違反が多発したため」が３割弱であり、他の研修課程よりやや多い（図 2-1-25）。

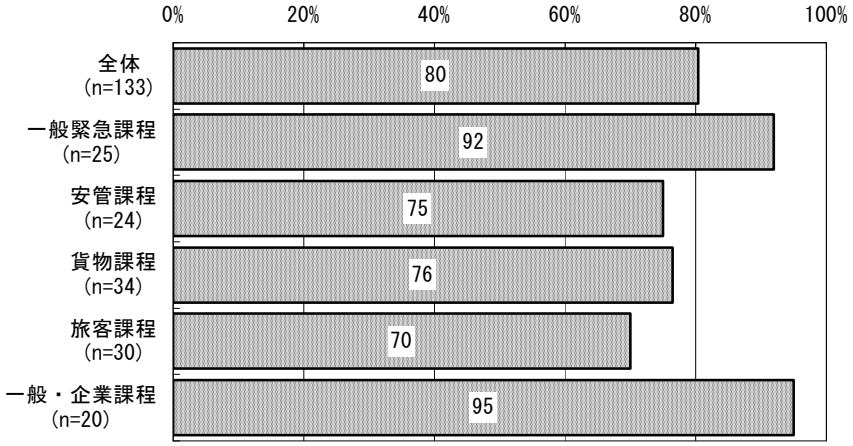


項目	全体 (n=135)	一般緊急課程 (n=25)	安管課程 (n=25)	貨物課程 (n=34)	旅客課程 (n=31)	一般・企業課程 (n=20)
評判を聞いて	61	11	12	17	10	11
組合・他企業の推薦	23	5	4	7	5	2
自社内では十分な 安全運転教育が出来ないため	51	10	7	15	10	9
事故や違反が多発したため	10	1	1	2	1	5
コストダウン	15	1	1	7	5	1
自社の質の向上	89	16	16	24	21	12
その他	22	4	5	4	7	2

図 2-1-25　研修生派遣のきっかけ

② 昨年度の研修生派遣状況

全体では、昨年度に中央研修所に研修生を 80%の事業所で派遣している。課程別にみると一般・企業課程が 95%で最も多く、次いで一般緊急課程が 92%、貨物課程が 76%となっている。



課程	事業所数	有効回答数	派遣した事業所数
全体	135	133	107
一般緊急課程	25	25	23
安管課程	25	24	18
貨物課程	34	34	26
旅客課程	31	30	21
一般・企業課程	20	20	19

図 2-1-26　昨年度の研修生派遣の有無

③ 研修生を派遣しなかった理由

昨年度には研修生を派遣しなかった事業者について、その理由をみると、全体では「コストがかかるため」が最も多く、次いで「他の研修期間に派遣するようになったため」、「既に一定の効果が見られたため」といった理由が挙げられている。これらは、アンケート対象事業者全体からみるとわずかな数であるが、中央研修所の今後のあり方を検討する上では把握しておく必要があるとみられる。

表 2-1-4　昨年度に研修生を派遣しなかった理由

課程	対象事業所数	全社員を派遣	一定の効果見られた	効果が見られない	社員の理解得られず	妥当な研修課程なし	コストが掛かる	他研修機関に派遣	自社内で研修	その他
全体	26	2	4	1	1	1	8	6	2	11
一般緊急課程	2	0	1	0	0	0	0	1	0	1
安管課程	6	0	1	0	0	0	1	0	0	3
貨物課程	8	1	1	0	0	0	2	2	1	2
旅客課程	9	1	1	1	1	1	5	3	1	4
一般・企業課程	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1

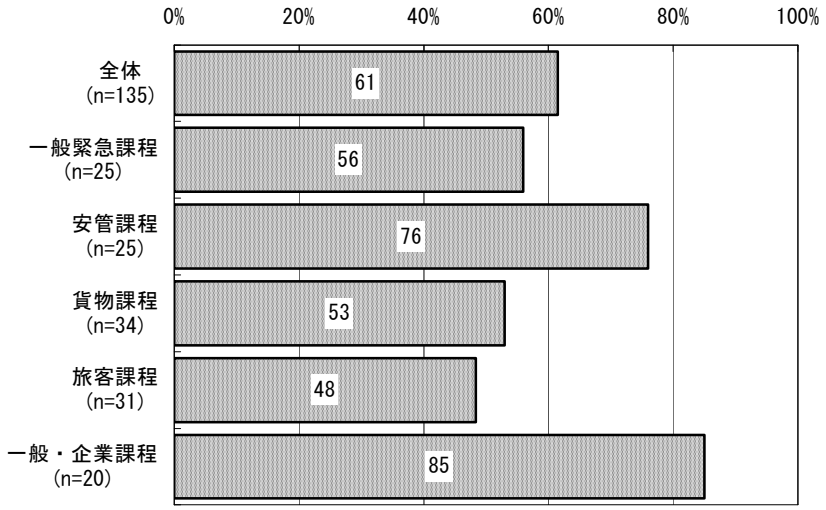
１－３－３　中央研修所の研修効果と評価

（１）安全運転管理・指導者の研修経験と研修効果

ここでは、事業所における安全運転管理・指導者の中央研修所への研修状況について調査した。

① 研修の経験

事業所における安全運転管理･指導者の中央研修所での研修の研修経験についてみると、全体では 61%の者が研修を受けている。研修課程別にみると研修を受けた割合は一般・企業課程が 85%で最も多く、次いで安管課程で 76%の順となっている。旅客課程では、研修を受けた安全運転管理・指導者は半数以下となっている。



課程	事業所数	有効回答数	研修を受けた事業所数
全体	135	135	83
一般緊急課程	25	25	14
安管課程	25	25	19
貨物課程	34	34	18
旅客課程	31	31	15
一般・企業課程	20	20	17

図 2-1-27　安全運転管理・指導者の研修経験

② 研修経験の反映状況

中央研修所の研修経験がある安全運転管理・指導者に対し、研修によって役立つと期待される８項目を提示し、役立ち度を調査した。

全体では、「大いに役立った」、「ある程度役立った」を合わせると全ての項目において50%を超えており、研修で得た知識、経験が職場の安全管理等に有効利用されているといえる（図 2-1-28)。

「大いに役立った」の割合を役立った項目別にみると、「実技や実演指導のとき」が 68%と最も高く、次いで「説得力ある話し方、教え方」が 56%であり、教官の指導手法や研修での体験がそのまま反映されていると推察される。なお、「地域の交通安全の改善」については、「大いに役立った」の割合が 19%、「その機会がなかった」の割合が 27%であり、地域への貢献はやや低いとみられる。

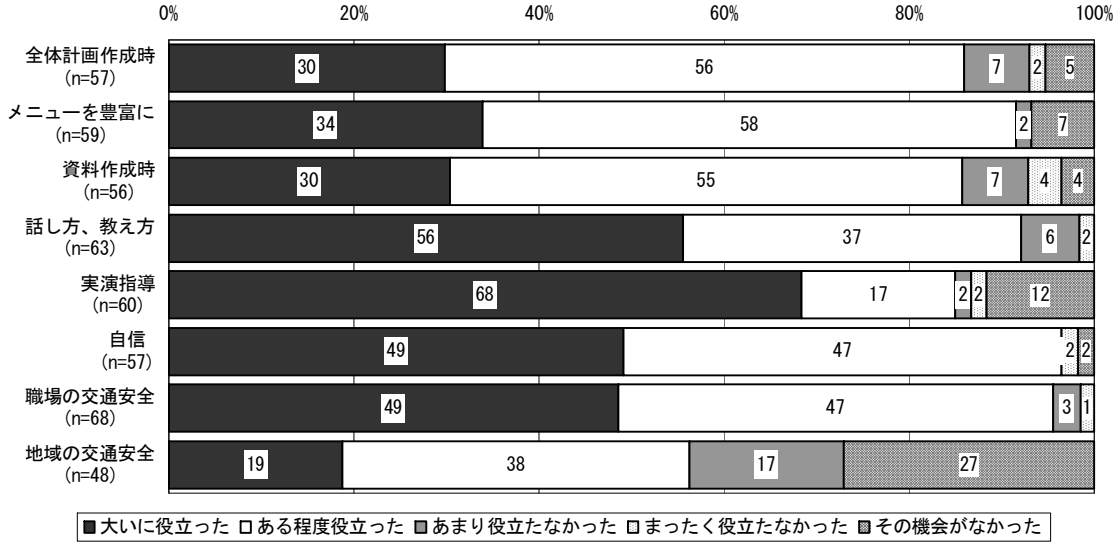
課程別にみると、一般緊急課程では「実技や実演指導のとき」、「専門家として自信を持つこと」に「大いに役立った」とする割合が多い（図 2-1-29)。

安管課程では、「実技や実演指導のとき」、「職場や会社全体の交通安全の改善」に「大いに役立った」とする割合が多い（図 2-1-30)。

貨物課程では、「実技や実演指導のとき」以外の項目について「ある程度役立った」とする割合が多い（図 2-1-31)。

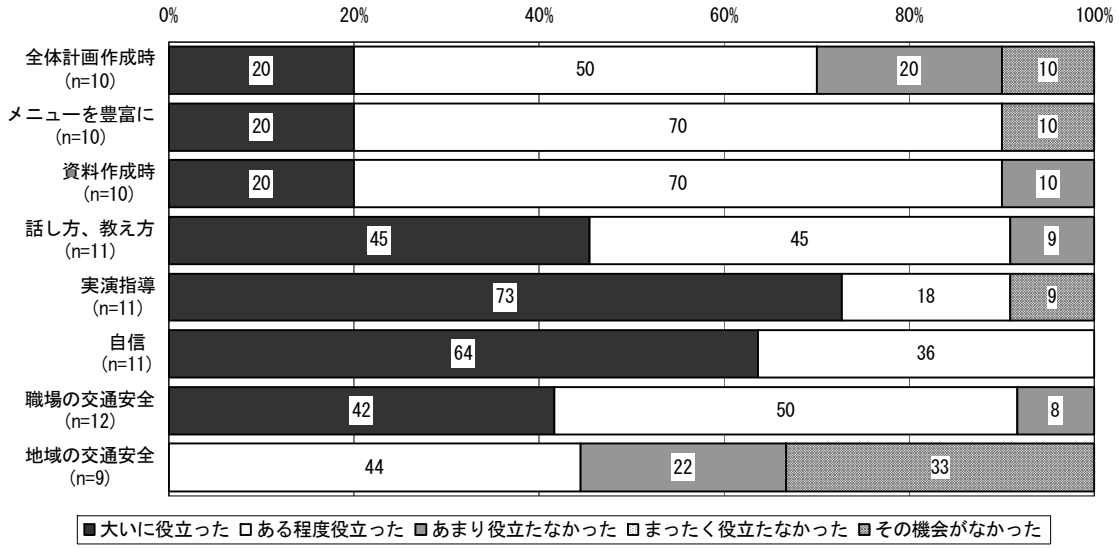
旅客課程では、「説得力ある話し方、教え方」、「資料や教材を作成するとき」、「指導の全体計画を作るとき」、「指導のメニューを豊富にするとき」に「大いに役立った」とする割合が多い（図 2-1-32)。

一般・企業課程では、「職場や会社全体の交通安全の改善」に「大いに役立った」とする割合が多く、「資料や教材を作成するとき」、「専門家として自信を持つこと」に「ある程度役立った」とする割合が多い（図 2-1-33)。



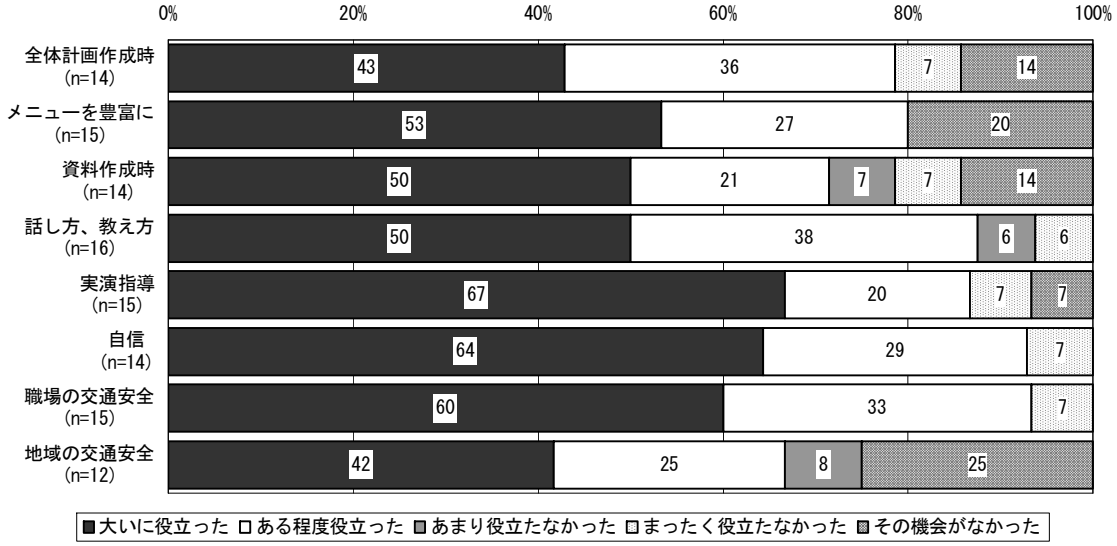
設問	事業所数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	まったく役立たなかった	その機会がなかった
全体計画作成時	83	57	17	32	4	1	3
メニューを豊富に	83	59	20	34	1	0	4
資料作成時	83	56	17	31	4	2	2
話し方、教え方	83	63	35	23	4	1	0
実演指導	83	60	41	10	1	1	7
自信	83	57	28	27	0	1	1
職場の交通安全	83	68	33	32	2	1	0
地域の交通安全	83	48	9	18	8	0	13

図 2-1-28　研修経験の反映状況（全体）



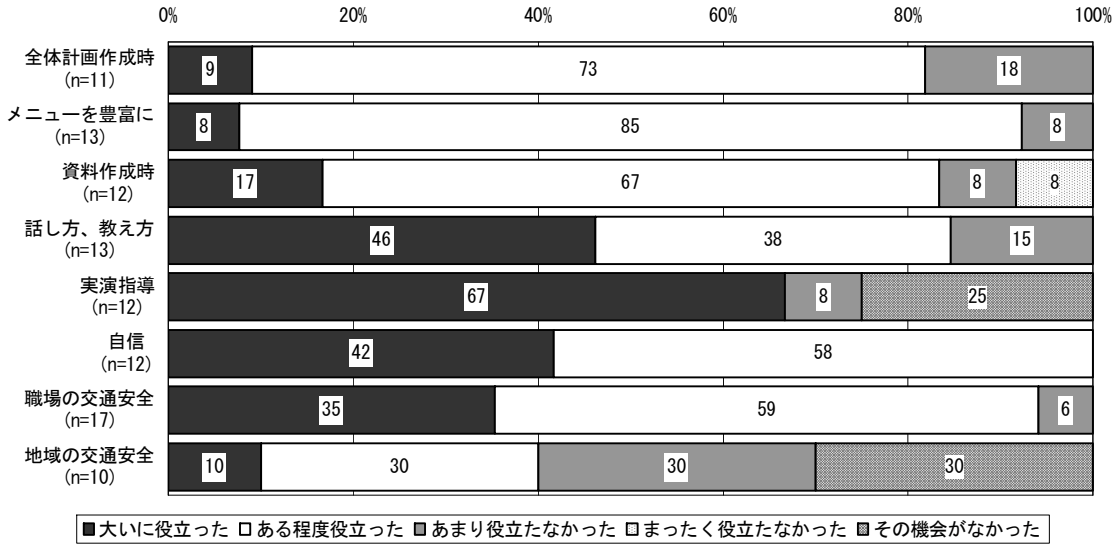
設問	事業所数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	まったく役立たなかった	その機会がなかった
全体計画作成時	14	10	2	5	2	0	1
メニューを豊富に	14	10	2	7	0	0	1
資料作成時	14	10	2	7	1	0	0
話し方、教え方	14	11	5	5	1	0	0
実演指導	14	11	8	2	0	0	1
自信	14	11	7	4	0	0	0
職場の交通安全	14	12	5	6	1	0	0
地域の交通安全	14	9	0	4	2	0	3

図 2-1-29　研修経験の反映状況（一般緊急課程）



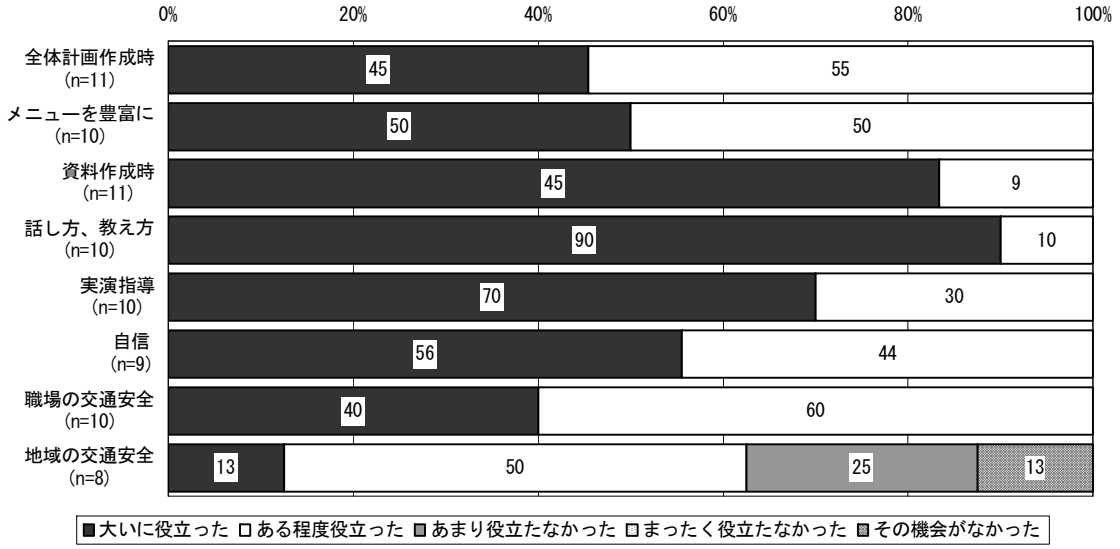
設問	事業所数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	まったく役立たなかった	その機会がなかった
全体計画作成時	19	14	6	5	0	1	2
メニューを豊富に	19	15	8	4	0	0	3
資料作成時	19	14	7	3	1	1	2
話し方、教え方	19	16	8	6	1	1	0
実演指導	19	15	10	3	0	1	1
自信	19	14	9	4	0	1	0
職場の交通安全	19	15	9	5	0	1	0
地域の交通安全	19	12	5	3	1	0	3

図 2-1-30　研修経験の反映状況（安管課程）



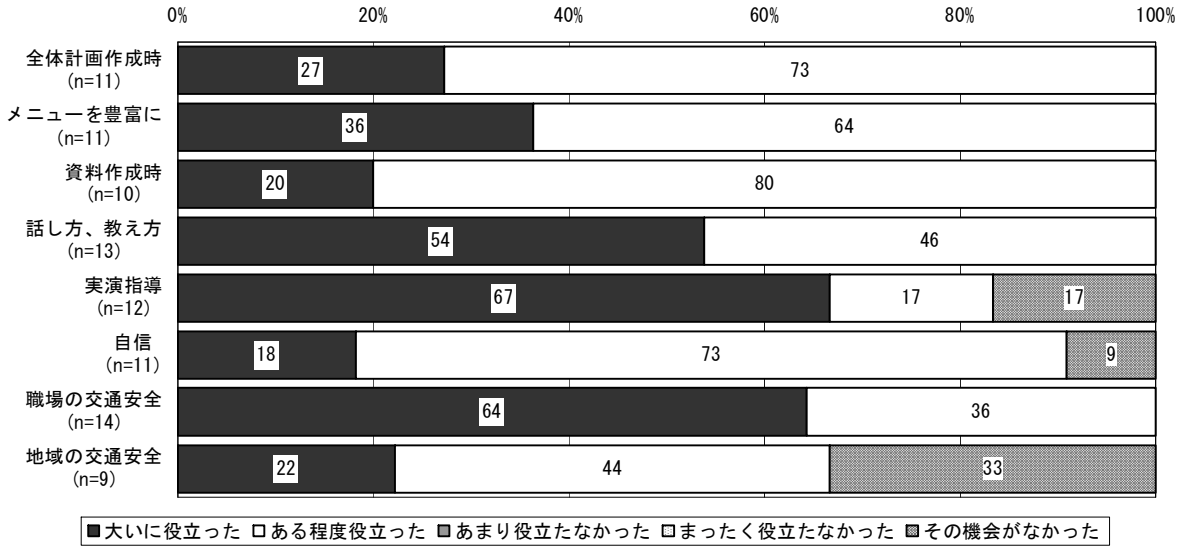
設問	事業所数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	まったく役立たなかった	その機会がなかった
全体計画作成時	18	11	1	8	2	0	0
メニューを豊富に	18	13	1	11	1	0	0
資料作成時	18	12	2	8	1	1	0
話し方、教え方	18	13	6	5	2	0	0
実演指導	18	12	8	0	1	0	3
自信	18	12	5	7	0	0	0
職場の交通安全	18	17	6	10	1	0	0
地域の交通安全	18	10	1	3	3	0	3

図 2-1-31　研修経験の反映状況（貨物課程）



設問	事業所数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	まったく役立たなかった	その機会がなかった
全体計画作成時	15	11	5	6	0	0	0
メニューを豊富に	15	10	5	5	0	0	0
資料作成時	15	11	5	1	0	0	0
話し方、教え方	15	10	9	1	0	0	0
実演指導	15	10	7	3	0	0	0
自信	15	9	5	4	0	0	0
職場の交通安全	15	10	4	6	0	0	0
地域の交通安全	15	8	1	4	2	0	1

図 2-1-32　研修経験の反映状況（旅客課程）



設問	事業所数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	まったく役立たなかった	その機会がなかった
全体計画作成時	17	11	3	8	0	0	0
メニューを豊富に	17	11	4	7	0	0	0
資料作成時	17	10	2	8	0	0	0
話し方、教え方	17	13	7	6	0	0	0
実演指導	17	12	8	2	0	0	2
自信	17	11	2	8	0	0	1
職場の交通安全	17	14	9	5	0	0	0
地域の交通安全	17	9	2	4	0	0	3

図 2-1-33　研修経験の反映状況（一般・企業課程）

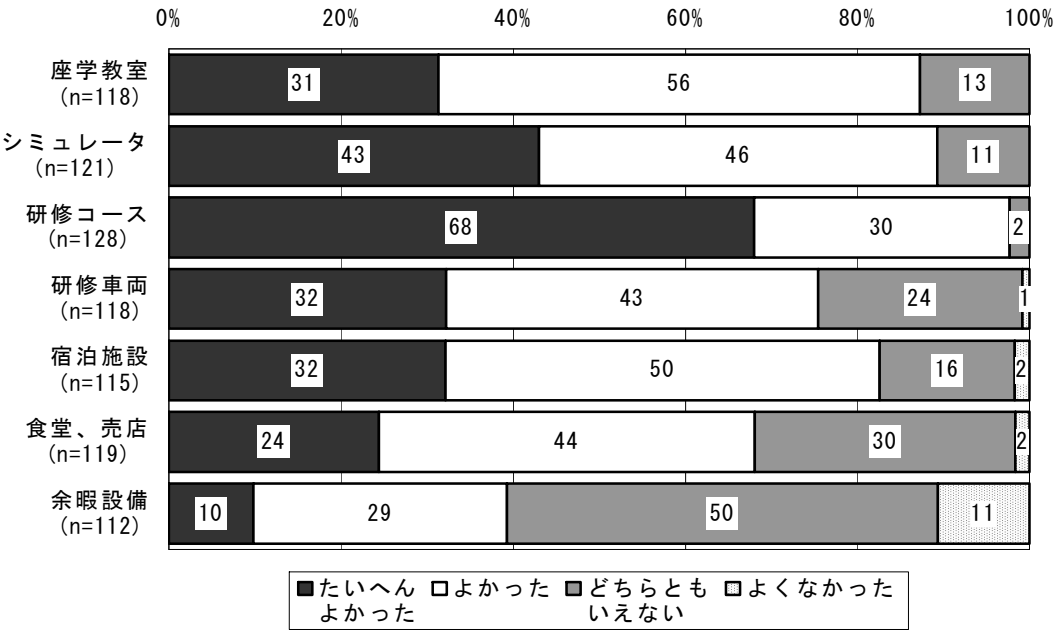
（2）研修設備等に対する評価

中央研修所の施設の設備等を７項目挙げ、評価を調査した。

「たいへんよかった」、「よかった」の合計をみると、全体では「余暇を過ごす設備等」を除き、ほとんどの者が肯定的に評価している。「余暇を過ごす設備等」については、「どちらともいえない」の評価が 50%を占めている（図 2-1-34）。

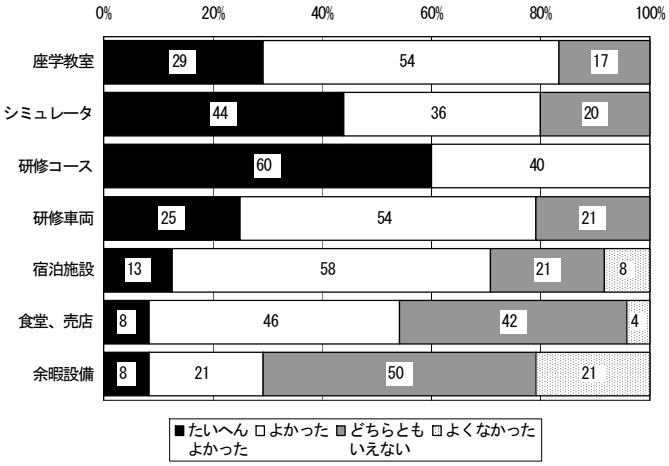
「たいへんよかった」の評価の割合を項目別にみると、「研修コース」で 68%と最も高く、研修課程別にみても全ての課程で最も評価が高かった。次いで、「シミュレータ等の設備」で 43%となっており、「研修コース」とともに中央研修所の設備の充実度に対する評価が高い。その他、「座学の教室」、「研修車両」、「宿泊施設」については、ともに３割程度が「たいへんよかった」と評価している。

研修課程別にみると、一般緊急課程、貨物課程、旅客課程においては、「研修車両」に対し「たいへんよかった」の評価は他の研修課程よりやや低い結果であった。これは、研修に使用する車両が実際の職場で使用する車両と異なるためであると考えられる（図 2-1-35）。

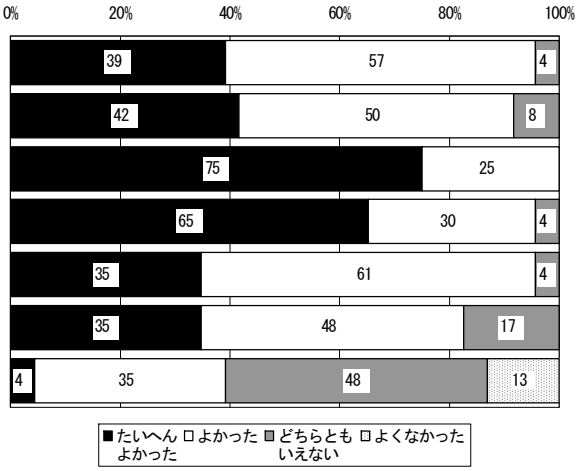


設問	事業所数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
座学教室	135	118	37	66	15	0
シミュレータ	135	121	52	56	13	0
研修コース	135	128	87	38	3	0
研修車両	135	118	38	51	28	1
宿泊施設	135	115	37	58	18	2
食堂、売店	135	119	29	52	36	2
余暇設備	135	112	11	33	56	12

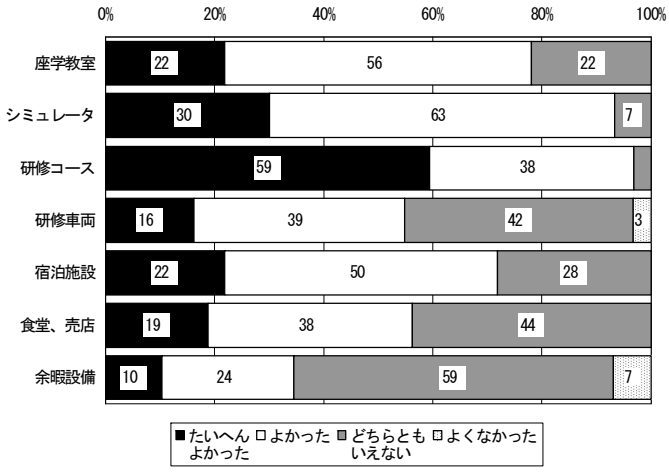
図 2-1-34　施設の設備等に対する評価（全体）



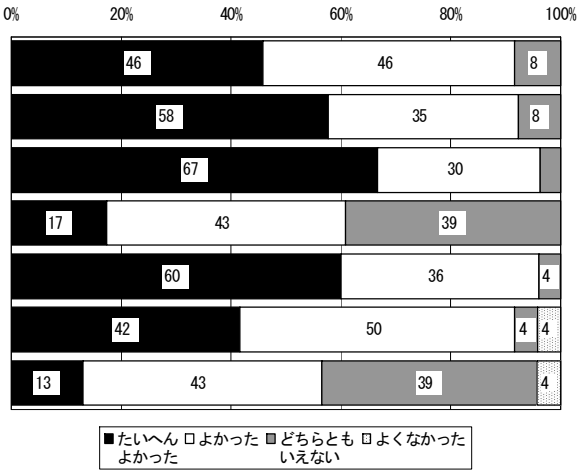
一般緊急課程



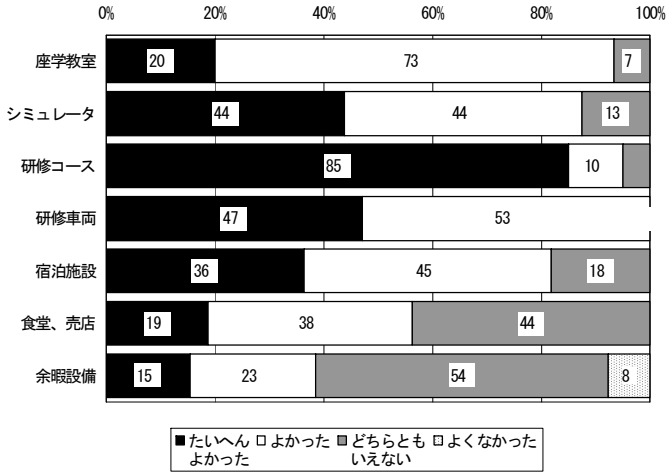
安管課程



貨物課程



旅客課程



一般・企業課程

図 2-1-35　施設の設備等に対する評価（研修課程別）

（3）研修に対する希望・意見

中央研修所の研修に対する希望・意見を 11 項目提示して調査した。

対象とした事業所全体でみると、「研修効果判定表（成績表）」が最も高く、研修生に対する評価の実施が求められている。次いで「研修時の走行・操作状況のビデオ」であり、ビデオ映像により研修生自身が自分の運転状況を見ることで、教官、他の研修生との相違について把握、検討させることが望まれていると言える。なお、同一割合で「研修費用が高い」といった意見も出されている（図 2-1-36）。

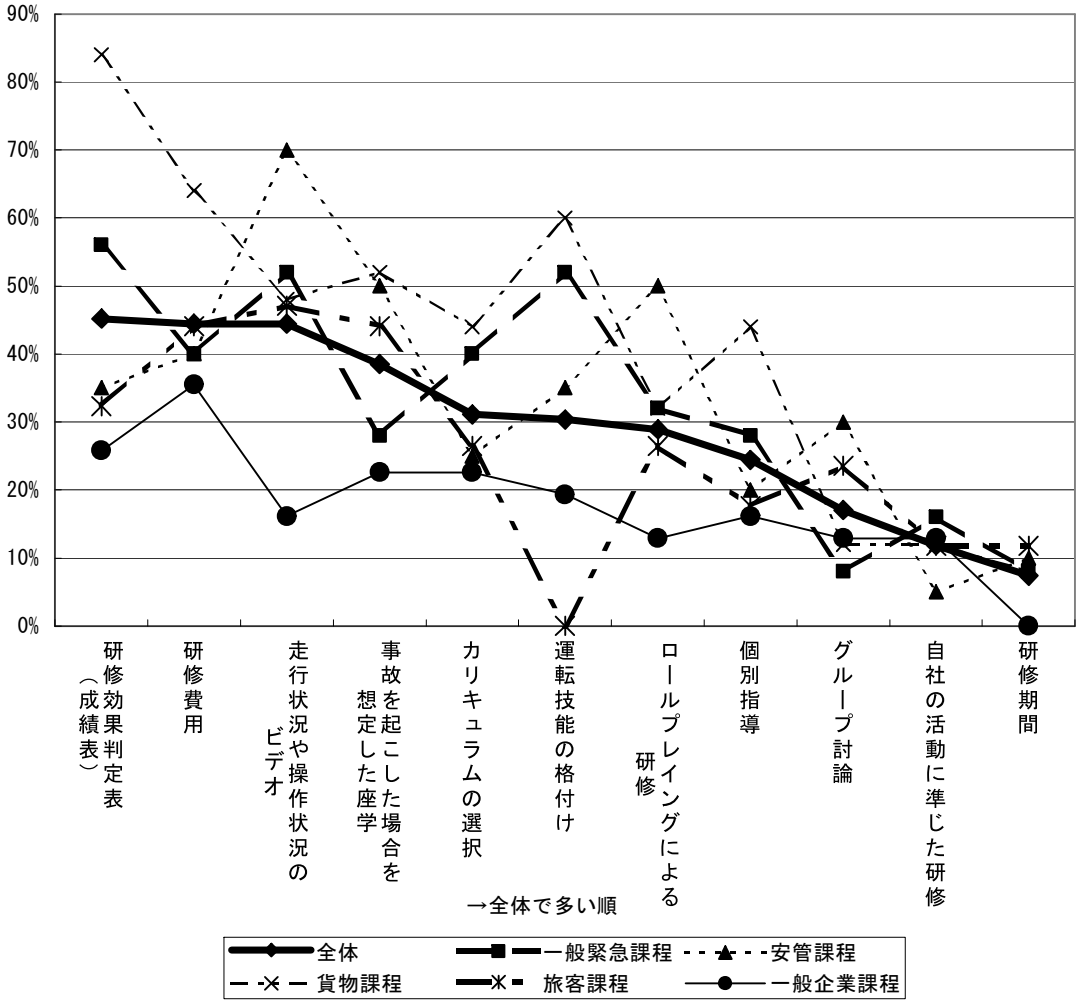
その他、「事故を起こした場合を想定した仕事、家庭、お金などを巡る座学」の希望も多く、万が一事故を起こした場合に発生する自分自身にとっての損失を把握させることで、事故抑制を期待していると考えられる。

研修課程別にみると、一般緊急課程では、「研修効果判定表（成績表）」の希望が最も多く、次いで「研修時の走行・操作状況のビデオ」、「運転技能の格付け」の順となっている。研修生に対する格付けされた評価が望まれており、これらの実施により、ひいては格付けによるレベルアップのための再受講（リピーター）需要も見込まれると想定される。

安管課程では、「研修時の走行・操作状況のビデオ」の希望が特に多くなっている。次いで、「事故を起こした場合を想定した仕事、家庭、お金などを巡る座学」、「教える立場に立ったロールプレイングによる研修」の順となっており、管理者としての更なる経験、知識が求められている。

旅客課程では、「研修時の走行・操作状況のビデオ」の希望が最も多く、次いで「研修費用が高い」、「事故を起こした場合を想定した仕事、家庭、お金などを巡る座学」の順となっている。

一般・企業課程では、「研修費用が高い」の意見が最も多く、次いで「研修効果判定表（成績表）」、「事故を起こした場合を想定した仕事、家庭、お金などを巡る座学」、「研修カリキュラムの選択」の順となっている。



	全体 (n=135)	一般緊急課程 (n=25)	安管課程 (n=20)	貨物課程 (n=25)	旅客課程 (n=34)	一般・企業課程 (n=31)
研修効果判定表（成績表）	61	14	7	21	11	8
研修費用	60	10	8	16	15	11
走行状況や操作状況のビデオ	60	13	14	12	16	5
事故を起こした場合を想定した座学	52	7	10	13	15	7
カリキュラムの選択	42	10	5	11	9	7
運転技能の格付け	41	13	7	15	0	6
ロールプレイングによる研修	39	8	10	8	9	4
個別指導	33	7	4	11	6	5
グループ討論	23	2	6	3	8	4
自社の活動に準じた研修	16	4	1	3	4	4
研修期間	10	2	2	2	4	0

注　希望・意見の項目は挙げた人数の多い順に並べた。

図 2-1-36　研修に対する希望・意見（事業所全体）

（4）その他の意見

事業所アンケートの自由回答に記述された内容のうち多かったものについて以下に示す。

① 研修について

・指導者育成用の課程があるとよい。
・初心者向けの課程があるとよい。
・ステップアップできる課程があるとよい。
・１クラスあたりの人数が多い。
・研修後に持ち帰れるもの（資料など）がほしい。
・個人が反復学習できるようなカリキュラムを行ってほしい。
・飲酒による影響を教えてほしい。
・悪路・高速走行の時間を増やしてほしい。
・実技開始前にテキストで内容を教えてほしい。
・現場で起きるようなわき見、交差点事故についての研修を行ってほしい。
・講習にかかる費用が高い。
・同じ内容が何年も続いている。

② 宿泊施設、その他施設について

・浴室の使用時間延長・増設、内装の改善。
・売店、その他設備の充実。

第２章　事業所に対する面接調査

２－１　目的

事業所を対象とした研修効果等に関するアンケートに回答した事業者の一部に対し、回答内容の詳細把握、中央研修所に対する更なる意見、希望を把握することを目的として面接調査を行った。

２－２　方法

２－２－１　対象事業所

アンケートに対する回答があった事業所の中から抽出して、面接調査を依頼し、了解が得られた９事業所について実施した。（以下、対象事業所名等については、了承を得られたものを除き、記号により記載。）

表 2-2-1　対象事業所一覧

主な研修課程	対象事業所
一般緊急課程	Ａ社
安管４日課程	Ｂ社
貨物大型課程	Ｃ社
貨物普通課程	京葉道路メンテナンス(株)新木場事業所
旅客課程	名鉄東部観光バス(株) Ｄ社
一般・企業２日課程	Ｅ社 Ｆ社
一般・企業１日課程	(株)共進

２－２－２　調査方法

調査員２～３名が対象事業所を訪問し、アンケート票に記入した安全運転の管理・指導者の長となる者に面会し、インタビュー形式で実施した。

２－２－３　調査期間

事業所の都合に合わせ平成 15 年 11 月から 16 年１月における平日の１時間程度とした。

２－２－４　調査項目

基本的にアンケートの設問に準じて、以下の項目について調査した。

① 事業所概要と使用車両
② 中央研修所等への派遣状況
③ 事故・違反の状況
④ 運転者教育の実施状況
⑤ 中央研修所に対する要望等

２－３　調査結果の概要

面接調査を行った事業所では業務で使用する車両に応じ、派遣する課程を決めている。ただし、日程の都合によっては違う課程を選択する事業所もある。

中央研修所への派遣状況は、社員全員に対して派遣を行う事業所と、社員を指導的立場とする事を目的として派遣を行う事業所がある。前者は勤続年数が短く、採用後すぐに派遣を行うことが多い。後者は勤続年数が長く、事故、違反の少ない社員が派遣されることが多い。

事故違反の状況は、人身事故はほとんど無い。物損事故は多少あるが、事業所で把握している物損事故は、届出の必要が無い軽微なものも含まれていることが多い。

運転者教育の実施状況は、業務に使用する車両を用いて添乗指導をほとんどの事業所で行っている。また、運転経歴証明書はほとんどの事業所で活用されており、採用時に取得することも多い。その他、事故違反発生時の申告制度、事故分析制度、社内表彰の制度を行っている事業所が多い。

中央研修所に対する要望として､ほとんどの事業所で研修費用が高いことを挙げている。また、社内教育に活用できる資料等を望む事業所が多い。

２－４　各社ごとの調査結果

２－４－１　Ａ社（一般緊急課程に派遣）

所在地：東京都港区

面接対応者：総務部企画課長

訪問日：平成 15 年 11 月 26 日（水）

（１）事業所概要と使用車両

Ａ社は関東を中心として６事業所あり、社員数は全事業所合計で 133 名である。

使用車両は全事業所合計で緊急自動車18台､その他連絡車､役員車等に乗用車９台、小型貨物車４台を使用している。

社員のうち運転専従者 30 名、運転兼務者 13 名で平均勤続年数は 10 年を超える。

（２）中央研修所への派遣状況

中央研修所の研修受講者は 31 名である。

業務で運転を行う者全てを中央研修所へ派遣することとしているため、研修を受けていない者は入社後日の浅い者である。また夜間は当直として緊急自動車を運転する必要があるため、管理職以下の全員が派遣の対象となっている。

（３）事故･違反の発生状況

平成 12 年度から 14 年度の間に死亡事故：０件、傷害事故：０件、物損事故：37 件、違反：２件である。物損事故件数には警察へ届出のない軽微な事故も含まれている。

また、配属間もない者の事故が目立つとのことである。

（４）運転者教育の実施状況

① 安全運転管理者の在籍

安全運転管理者は１名在籍しており、全事業所の総括的な立場となっている。また各事業所では副安全運転管理者が配属されている。

② 実車を用いた技術指導

実車を使用した実技指導として、指導役の添乗による緊急走行の指導を行っている。

③ 社内の安全運転講習など

特に講習という形では行っていないが、業務中に事故を起こした場合は朝礼において運転者から報告させ、同種事故の再発防止を図っている。

④ 社内表彰制度

全社員を対象に１年に１回無事故･無違反の表彰を行っている。なお、ここでは軽微な物損も含めて評価される。

⑤ 事故･違反時の申告制度、原因分析制度

事故発生時には報告が義務付けられている。重大な過失の場合を除き社員を処分する規定は設けていない。

（5）中央研修所など社外の施設を利用するようになった経緯

当初警視庁交通安全指導センターへ社員を派遣していた。そのころ、中央研修所が設立され、関係者より紹介された。この時期と前後して事故が多発したため、中央研修所へ全社員を派遣することとなった。

（6）中央研修所研修に対する要望

- 予約は１年前からとなるため対象となった社員の異動があると調整が難しい。
- 実技の時間を多くとってほしい。緊急車両の技能向上を目的とした講習を行ってほしい。

２－４－２　Ｂ社（安管４日課程に派遣）
所在地：新潟県十日町市
面接対応者：工事課長
訪問日：平成 16 年１月 20 日（火）

（１）事業所概要と使用車両

Ｂ社は新潟県と中心として舗装工事および道路の除雪作業を主な業務とし、社員は 56 名、平均勤続年数は 10 年を超える。

使用車両は、工事用として大型貨物車５台、小型貨物車 12 台、重機の積載用として大型特殊車 11 台、営業や連絡用として乗用車 11 台、軽自動車９台を使用している。

（２）中央研修所への派遣状況

中央研修所の研修受講者は運転専従者２名、運転兼務者８名である。

運転専従者は重機、資材の運搬を担当しており、平均勤続年数は 30 年である。また、運転兼務者は工事現場での作業を主に行っており、会社より専用の車両（乗用、ワゴン車）が割り当てられており、平均勤続年数は 10 年となっている。

派遣される社員は模範的な運転を行い、他の社員を指導する立場にあるため、安全運転管理者課程に派遣している。

（３）事故･違反の発生状況

平成 12 年から 14 年の間に死亡事故、傷害事故：０件、物損事故：１件、違反：16 件となっている。なお、中央研修所の研修受講者による事故、違反は発生していない。また、違反について主なものは、スピード違反、一旦停止不履行、シートベルト非着用である。

（４）運転者教育の実施状況

① 安全運転管理者の在籍

安全運転管理者２名が所属しており、役員と社員がそれぞれ任命されている。

② 実車を用いた技術指導

運転姿勢について中央研修所の研修受講者が教えることとなっている。基本的に全員が参加することとなっており、約８割が参加している。

③ 社内の安全運転講習など

警察職員を招いての安全講話等を１年に１回行っている。全員が参加することとなっている。なお、この講習は実車を用いた技術指導とともに１日で行っている。

④ 社外安全運転教育機関等への派遣

全社員の３割を中央研修所へ派遣している。

⑤ 安全運転者に対する社内表彰制度

無事故･無違反を 10 年、15 年継続すると表彰を行うこととしている。

また、Ｂ社の所在する地区において交通安全大会が開催され、ここでも無事故･無違反を継続することで表彰が行われる。

⑥ 事故や違反発生時の申告制度

事故や違反発生時には申告制度、報告書の提出があり、軽微な事故であっても報告義務を社員に課している。

⑦ 運転経歴証明書の活用

運転免許を所持する全社員の運転経歴証明書を利用し、勤務時以外の事故･違反の状況について把握している。

（５）中央研修所など社外の施設を利用するようになった経緯

安全運転協会による推薦、同じ地域にある他社からの紹介による。その他、自社内では十分な安全運転教育が行うことが困難なことも理由として挙げている。

（６）中央研修所研修に対する要望

- 研修費用をもう少し安くしてほしい。研修内容に対しては妥当なところであるが、会社で継続的に派遣することを考えると、少し高いような気がする。もし、金額が安くなった場合は、業務との折り合いがつけば参加させたい。
- 走行方法などについてグループでの討論を充実してほしい。実技、学科の研修ともに教官の投げかけた質問に対する議論や意見交換があっても良い。
- 事故を起こした場合を想定した仕事、家庭、お金等をめぐる座学があると良い。安全講話などで出されるものだけではなく、保険など具体的なものを教えてほしい。
- 研修効果判定表（成績表）があると社内指導に役立つ。復習のためにも研修前後の比較を行うことのできる資料があれば利用したい。
- 教える立場に立ったロールプレイングによる研修があると良い。社内で教える立場となったときに役立つ教え方、指導手順についてあれば良い。

２－４－３　Ｃ社（貨物大型課程に派遣）

所在地：東京都足立区

面接対応者：取締役業務部長、業務部運行課長

訪問日：平成 16 年２月３日（火）

（１）事業所概要と使用車両

Ｃ社は郵便物の配送を行い、社員数は全社で 100 人を超える。本社は東京都足立区で仙台に営業所がある。

使用車両は全社で大型貨物車 66 台、小型貨物車３台、乗用車３台、軽自動車９台である。

（２）中央研修所等への派遣状況

中央研修所の研修受講者は専従者 54 名、平均勤続年数は 12 年である。

中央研修所へは毎年４名程度を主に勤続年数の長い者を貨物自動車運転者課程および安全運転指導者課程に派遣している。また中央研修所以外の施設には、昨年度に高速郵便自動車協議会の講習会に２名を派遣している。

（３）事故･違反の発生状況

平成 12 年度から 14 年度の間に死亡事故：０件、傷害事故：０件、物損事故：５件、違反は発生していない。

（４）運転管理者教育の実施状況

① 安全運転管理者の在籍人数

運行管理者が本社に３名、営業所に２名所属している。事務作業を行う全員が運行管理者の資格を所有している。

② 実車を用いた技術指導

初めて乗務するルートに関しては、指導的立場の者が添乗指導を行っている。

③ その他の社内の安全運転講習等

全員を１年に３回安全運転業務研究会に出席させている。

④ 安全運転者に対する社内表彰制度

１年間無事故を継続した場合の表彰、無事故手当、グループ別に 100 日無事故の表彰を行っている。

⑤ 事故発生時の申告制度、原因分析制度

事故発生の申告があった場合は、事故回数も含め社内に速報を掲示し、毎月行われる重点指導の対象となる。

⑥ 朝礼(点呼)

就業時間の関係上、全員を集めての朝礼は行ってないが、出勤時はアルコールチェッカーを使用してのチェックを行い、出発前および終業時に点呼を行っている。

運行管理者については、引継ぎ時に点呼を行っている。

⑦ 運転経歴証明書の活用

業務外の事故について把握するために取得している。

⑧ その他の安全運転管理のための施策

デジタルタコグラフを使用した運転状況のチェックを行っている。記録されたデータによっては、指導を行うこととしている。

（5）中央研修所などの社外の施設を利用するようになった経緯

業界紙に掲載された記事がきっかけとなり、模擬運転の可能な中央研修所を利用するようになった。

（6）中央研修所研修に対する要望

- 研修日程および期間の選択肢を多くしてほしい。また研修申し込みの締め切りが早い。
- 研修費用についてもう少し安価にしてほしい。
- 派遣した社員が研修により学んだことの客観的な評価を行うために研修効果判定表や運転技能の格付けを行ってほしい。
- 研修内容については、運転技能のみでなく運転操作の基本、運転マナーの指導、エコドライブの指導についても行ってほしい。

２－４－４　京葉ロードメンテナンス（株）（貨物普通課程に派遣）

所在地：東京都江東区

面接対応者：営業部長　舌間 叶氏

訪問日：平成 15 年 12 月 10 日（水）

（１）事業所概要と使用車両

京葉ロードメンテナンス（株）は高速道路の維持、修繕、清掃等を行い、社員数は 40 名程度である。

使用車両は大型貨物車 11 台、小型貨物車 31 台、乗用車 4 台、大型特殊車１台を使用しており、運転兼務者 35 名、平均勤続年数は 10 年を超える。

（２）中央研修所への派遣状況

中央研修所の研修受講者は 32 名、平均勤続年数は 12 年である。採用されるとすぐに貨物自動車運転者課程へ派遣することとしており、ほぼ全員が研修を受けている。

（３）事故･違反の発生状況

平成 12 年度から 14 年度の間に第１当事者となった死亡事故、傷害事故、物損事故、違反は発生していない。ただし、高速道路上で作業を行う業務のため、第２当事者となる事故は数件発生している。

（４）運転者教育の実施状況

① 安全運転管理者の在籍

安全運転管理者は３名在籍しており、そのうち２名は副安全運転管理者である。

② 社内の安全運転講習など

全員に対し、警察職員等による安全講話等を行っている。

③ 社外研修施設への派遣

約９割の者を中央研修所へ派遣している。

④ 運転適性検査に基づく個人指導

１年に１回全社員に対し CRT 方式の適性検査結果を基に行っている。診断結果を自己分析して安全運転に役立てている。

⑤ 事故や違反発生時の申告制度

事故を起こした場合は、当事者が事故報告書を作成し、上司に提出することとしている。また、免許停止以上の処分を受けた場合は上司へ申告することとなっている。

⑥ 朝礼（点呼）

夜間から業務を開始するため、夜に点呼を行っている。この際、免許証の提示、体

調のチェックを行う。

⑦ 日常点検

作業に出発する前に始業点検を行う。点検票に記載された項目を行い、不具合箇所の修理後に出発することとなっている。

また、車両管理のために日報の記載も行っている。

⑧ 運転経歴証明書の活用

毎年全員の運転経歴証明書を取得し事故、違反を把握している。

（5）中央研修所など社外の施設を利用するようになった経緯

当初は交通教育センターレインボー、中央研修所の研修機関を考えていたが、業務で使用する車両に近い貨物自動車の研修を行うことが可能な施設を選択し、平成９年より利用している。

（6）中央研修所研修に対する要望

- 各自の運転を振り返るために研修時の走行状況や操作状況のビデオを用いたい。
- ビデオによる復習は事故の運転スタイルの再確認やフィードバックを行うために重要であり、社内でほかの社員に説得力のある指導をすることが可能となると思われる。

２－４－５　名鉄東部観光バス（株）（旅客課程に派遣）

所在地：愛知県岡崎市

面接対応者：運輸部部長　松澤 幸雄　氏

運輸部部長　稲垣 均　氏

訪問日：平成 15 年 11 月 27 日（木）

（１）事業所概要と使用車両

名鉄東部観光バス（株）は愛知県を中心とした貸切バス、乗合バスの運行等を行う企業である。３営業所に 450 名が在籍している。

業務で使用する車両は、貸切バス 134 台、乗合バス 19 台、業務委託により運行する車両 28 台となっている。また、社用車として乗用車 16 台、軽自動車 10 台を使用している。

（２）中央研修所への派遣状況

中央研修所の研修受講者は９名、平均勤続年数は 11 年である。

社内の指導役とする目的として勤続年数が長い６名、運転の基本動作の研修を目的として事故の多い３名を派遣している。

（３）事故･違反の発生状況

平成 12 年度から 14 年度の間に死亡事故：０件、傷害事故：３件、物損事故：53 件となっている。なお、物損事故は警察へ届出のない軽微な事故も含まれている。また、違反：10 件で全てシートベルト非着用で取締りを受けている。

（４）運転者教育の実施状況

① 安全運転管理者の在籍

全社で運行管理者 10 名、代務者 14 名が在籍している。

② 実車を用いた技術指導

採用時の研修として指導役同乗による１～２ヶ月程度の添乗教習を行っている。

また、事故を起こした社員に対しても２～３日程度添乗教習を行うこととしている。

③ 社内の安全運転講習など

警察職員を招いての安全講話等を定期的に行っている。参加は全員に対し義務付けられている。

④ 社外安全運転教育機関等への派遣

社外教育機関等への派遣は全社員の５割が行っており、独立行政法人　自動車事故対策機構および（社）日本バス協会への派遣が主なものである。

⑤ 社内表彰制度

無事故を１、３、５、10 年間続けることで表彰が行われる。また、５～６人を１グループとして、グループ内における無事故を表彰する制度も行っている。

⑥ 運転適性検査に基づく個別指導

２年に１度事故対策センターの適性検査を行っている。

⑦ 事故発生時の原因分析制度

事故を起こした者に対し事故の分析、対策を検討させている。その際、必要があれば管理者がアドバイスを行うなどを行っている。

⑧ 朝礼

朝礼時には必ず免許証の提示を求めている。また、アルコール検知器を用いた飲酒のチェックを徹底して行っている。また、貸切バスが出先にいるために朝礼でのチェックができない場合は、社員への酒類の販売を取りやめるよう、宿泊先への協力を要請している。

（５）中央研修所など、社外の施設を利用するようになった経緯

バス協会などの紹介により評判を聞き利用するようになった。

（６）中央研修所研修に対する要望

- 研修に参加させたことを社内教育に活用できるような何らかのフィードバックを行ってほしい。
- 座学による研修時間を多くし、研修生に何らかの感慨を与えるような研修を行ってほしい。

２－４－６　Ｄ社（旅客課程に派遣）

所在地：東京都大田区

面接対応者：営業管理部　総務担当課長

総務担当

訪問日：平成 15 年 11 月 21 日（金）

（１）事業所概要と使用車両

Ｄ社は主に路線バスを運営し、社員数は 200 名程度である。使用車両は 57 台が路線バス、４台が都市間高速バスである。

運転専従者は 129 名で、平均勤続年数は２年程度である。

（２）中央研修所への派遣状況

中央研修所の研修受講者は５名、平均勤続年数は３年である。研修後に他の社員を指導することを目的として派遣しているため、派遣者は勤続年数が比較的長い、都市間高速バスの運転者となっている。

昨年度は人手不足のため派遣は行わなかった。今年度は行う予定である。

（３）事故･違反の発生状況

平成 12 年度から 14 年度の間に死亡事故：１件、傷害事故：22 件、物損事故：72 件となっている。また、研修を受けた社員の事故は統計の数％程度である。また、違反は０件となっている

（４）運転者教育の実施状況

① 運行管理者の在籍

運行管理者は９名在籍しており、全員が専任で業務を行っている。担当となるのは管理職が多い。また、担当係長１名が中央研修所による研修を受講している。

② 実車を用いた技術指導

安全運転教育、接客･サービスの向上を図る目的で添乗指導を行っている。対象者は乗務が変更（路線バスから高速都市間バスへの変更など）となる者や、事故･乗客からの苦情が多い者に対して行う。また、その他の者についても抜き打ち的に行うこととしている。

③ 社内の安全運転講習など

１ヶ月に１回、事故防止懇談会を開催している。ここでは事故を起こした事例をもとに原因分析等を行っている。

就業時間の関係で全運転者を一度に集合することは不可能であるため、１ヶ月の間

に３回程度行い、全運転者が必ず１度は出席するよう義務付けている。

④ 社内表彰制度

社内表彰は毎月行っており、安全運転はもとより、お客様からのご意見も評価して対象者を決定している。

⑤ 違反時の申告制度

業務中に事故･違反を起こした場合の対応として、「事故対処カード」を配布している。運転者はこのカードに基づいて対処し、最終的に運行管理者が現場に向かうよう取り決められている。このため、事故･違反を起こせば必ず運行管理者が把握できるようになっている。

⑥ 個別指導

安全運転に関するする相談等について、運行管理者によるカウンセリングを受けることのできる制度を取り入れている。

（５）中央研修所など社外の施設を利用するようになった経緯

Ｄ社の親会社の事故防止担当者からの推薦による。

（６）中央研修所研修に対する要望

- 研修効果判定表（成績表）があると指導に役立つ。研修では結果を出すことは難しいが、アドバイスを行うときに役立つのではないか。
- 実技主体の教育以外にもサービス業としての安全運転に関するカリキュラムなど、机上講習を実施してほしい。

２－４－７　Ｅ社（一般・企業２日課程に派遣）
所在地：東京都千代田区
面接対応者：人事総務部　安全管理担当部長
訪問日：平成 15 年 12 月 16 日（日）

（１）事業所概要と使用車両

Ｅ社は製造業、サービス（販売）業を行う企業である。社員数はグループ全体で 1,600 名である。本社は東京都千代田区にあり、全国に 100 程度の営業所がある。

使用車両はレンタカー、リースも含め全社で乗用車 1,100 台あり、営業および在宅サービスに半数ずつ利用されている。

（２）中央研修所への派遣状況

中央研修所の研修受講者は運転兼務者が主で約 800 名、平均勤続年数は 10 年である。未受講の社員は主に役職者、運転兼務者で 200 名、平均勤続年数は 10 年である。研修所への派遣は採用の際と事故の多い者に対して行われている。

（３）事故･違反の発生状況

平成 12 年度から 14 年度の間に業務中、プライベートにおいて報告されたものは、加害、被害を合わせて死亡事故：１件、傷害事故：90 件、物損事故：500 件で追突が多く、新人が事故を起こす場合が多い。また、違反は 450 件となっており、スピード違反が多い。

（４）運転者教育の実施状況

① 安全運転管理者の在籍

安全運転管理者は営業所毎に 100 名在籍している。

② 実車を使った技術指導

全員に対し実車を使った技術指導を行っている。指導は営業所単位で行われており、チェックシートを作成して実際の業務内で運転をさせながら同乗車がチェックを行い、合格した者に乗車を許可することとしている。

③ 安全運転講習等

全員に対して安全運転講習を行っている。内容は一般的なレベルの講習であり、営業所の判断で行っている。

④ 社外の安全運転教育機関等への派遣

これまで約８割の者を、社外の安全運転教育機関等に派遣している。基本的には本社から中央研修所への派遣（一般・企業１日課程、一般・企業２日課程）となってい

る。

⑤ 事故や違反発生時の申告制度

過去３年間に３回以上の事故･違反がある場合は、運転、業務に問題があると判断し、本人および上司へ報告することとしている。中央研修所への派遣を行う場合もある。

免許停止の処分を受けた場合は、乗車停止の処分を行っている。業務として運転する者が処分を受けた場合は始末書、配置転換などの処分を行っている。優良運転者の場合は、５、10、15 年で表彰を行っている。

⑥ 事故発生時の原因分析制度

運転経歴証明書にある事故分析を収集している。個々の事故に対しては事故の内容を収集する程度である。

⑦ マニュアル類の整備

本社により共通マニュアルを作成している。

（５）中央研修所など社外の施設を利用するようになった経緯

同部長が現職に就く前より派遣が行われており、詳細は不明である。

（６）安全運転に関する管理･指示の長となる方の意見

同部長が安全運転管理者の状況を見ての意見として、中央研修所の指導は指導のメニューを豊富にすることに役立っているとのことである。中央研修所に派遣した後にレポートを提出させ、その際の意見として出ている。

（７）中央研修所研修に対する要望

- 運転の初心者レベルの研修も考慮してほしい。
- 研修を受けた効果を維持するための教育が実習だけでなくあれば良い。

２－４－８　Ｆ社（一般・企業２日課程に派遣）
所在地：東京都新宿区
面接対応者：本部教育担当部長
訪問日：平成 15 年 11 月 20 日（木）

（１）事業所概要と使用車両

Ｆ社は警備業務、ホームセキュリティー等を行い、社員数は全社で 3,000 名を超える。全国 18 箇所に支社・営業所がある。

使用車両は全社で小型貨物車 97 台、乗用車 153 台であり、運転専従者数は 300 名を超え、中央研修所の研修受講者は、４年間で 80 名、平均勤続年数は約７年である。

（２）中央研修所への派遣状況

新入社員全員を教育の一環で派遣を行いたいが、人数が多くなるため、指導者を養成して指導者により新人教育を行うこととしており、毎年中央研修所に 20 名、クレフィール湖東に 12 名程度を指導者養成を目的に派遣している。研修課程はコストや業務の都合上、一般・企業２日課程を選択しているが、実技による研修が主なものであるため、研修修了者が会社に戻ってから他の者を教育することは難しい。

（３）事故･違反の発生状況

平成 12 年度から 14 年度の間に死亡事故は０件、傷害事故は年間一桁台、物損事故はほぼ 100％の車両で発生している。これらを含めた事故は 12 年：41 件、13 年：36 件、14 年：48 件となっており、使用車両数の 10％程度となっている。また、研修を受けた者の事故は統計の数%程度である。また、違反は一部の支社で数件ある他、ほとんどない。

（４）運転者教育の実施状況

① 安全運転管理者の指導

安全運転管理者は 25 名在籍しており、全ての管理者を１年に２回全国より招集し、それぞれの所属における事故の傾向をもとに同部長がアドバイスを行い、その後半年間の安全運転施策を提出させている。また、その際に外部から講師を呼び、レクチャーも行っている。なお、安全運転管理者に任命しても毎年 30％程度が別の部署に異動するなどの理由により変更を余儀なくされている。

② 実車を用いた技術指導

役職者が添乗して運転技能のチェック、指導を日常的に行っている。

③ その他の社内の安全運転講習等

支社ごとに独自に教育体制を整えている。例として東京では、教習所を貸し切ってスラローム、タイヤ交換、S字カーブ、クランク等の教育を行っている。また、関西ではKYTを用いた教育も行っている。

④ 事故･違反時の申告制度、原因分析

事故違反時の申告制度を実施している。事故の原因分析について以前は本社で行っていたが、最近は支社単位で行うようになった。検討会制度を設け、事故が起きた場合にはすぐに検討会を開き、その結果を本社担当に報告するような制度とした。

⑤ 運転経歴証明書の活用

採用の段階で全員に提出させるほか、表彰を行う場合にも取得している。

（5）中央研修所など社外の施設を利用するようになった経緯

同部長が交通安全担当となった平成10年当時､事故が多く､保険料率が20%上昇し、保険会社から事故防止対策としてクレフィール湖東を紹介された。その後、関東以北の社員向けに同様な施設を探したところ、中央研修所を見つけ、利用するようになった。

研修受講者に対し、研修についての感想文を提出させている。この中では否定的なものは一切無く、全員研修を受けた方が良いとの意見である。

（6）中央研修所研修に対する要望

- クレフィール湖東と比較として費用がかかるため、講習費用を安価にしてほしい。また、個別の指導、運転技能の格付けについては無理を承知で挙げたとのこと。
- 個別研修の要望としては、警備会社のため24時間運転する必要があり、夜間の運転についてもカリキュラムを追加してほしい。
- 実際に研修を受けて実感した項目としては、クレフィール湖東、中央研修所ともドライビングポジションである。
- 交通安全に対する取り組みとして、業務で使用する車両に運転者の名前を貼り付け、車両を常にきれいにすることで、精神的な面での教育を行っている。
- クレフィール湖東では、テキストを資料として持ち帰ることができ、指導係となったときに比較的簡単に指導を進めることができるが、中央研修所では実技がメインで指導することが難しいため、資料を充実させてほしい。

２－４－９　（株）共進（一般・企業１日課程に派遣）
所在地：東京都目黒区
面接対応者：業務部　課長　前田 義則　氏
訪問日：平成 15 年 11 月 28 日（金）

（１）事業所概要と使用車両

同社は東京およびその近郊を中心として、車両の運転、車両管理を行い、社員は 130 名で、客先へドライバーを派遣している。

使用車両は、運行委託を受けている車両として大型バス１台、小型貨物車６台、乗用車 116 台である。

（２）中央研修所への派遣状況

中央研修所の研修受講者は 108 名であり、基本的には全員を研修に派遣することとしているが、遠隔地に派遣されているなど、時間的に派遣が難しい者 15 名は研修を受けていない。また、安全運転に関する管理、指示の長は、社長以下全員中央研修所による研修を受けている。

（３）事故･違反の発生状況

平成 12 年度から 14 年度の間に死亡事故：０件、傷害事故：６件、物損事故：13 件となっている。なお、物損事故は自損事故も含めた事業所が把握している件数となっている。また、研修を受けたものの事故は統計の 30％程度となっている。

（４）運転者教育の実施状況

① 安全運転管理者の在籍

安全運転管理者は２名が在籍しており、職場における責任者として任命されている。

② 実車を用いた技術指導

中央研修所の研修を受け、指導員として任命された者による添乗指導を行っている。指導は毎年全員に対して行われており、その他要請がある場合、事故を起こした場合、転属により運転する車両が変更となる場合にも行われている。

③ 社内の安全運転講習など

社内での講習として全員に対し、（社）日本自家用自動車管理業協会作成の VTR による講習等のディスカッション、事故の実例を示しての研究を主に行っている。その他、警察職員を招待しての安全講話も不定期に行っている。

④ 社外安全運転教育機関等への派遣

これまでは全社員の８割を派遣し、中央研修所のほか、（社）日本自家用自動車管理

業協会で行われている新人研修に派遣をしている。

⑤ 全社的な交通安全運動

平成 14 年度に安全運転キャンペーンを全社的に行い、一定の効果を見たため、セーフティー･ラリーと名前を変え、通年で交通安全運動を行っている。

⑥ 運転適性検査に基づく個別指導

２年に一度事故対策センターの適性検査を受けている。

⑦ 事故や違反発生時の申告制度

事故を起こした場合には会社に対して事故報告書を提出させている。また、会社は派遣先に対し事故報告書を提出することとなっている。

⑧ マニュアル類の整備

車両の運転、管理等に分類してマニュアルの整備を行い、社員に配布している。

⑨ 車両の鍵の保管、管理、駐車場の管理

車両の盗難対策として、エンジンキーを抜かない限り車両から離れないように、エンジンキーとドライバーを結ぶチェーンを利用している。また、車上荒らし対策のため、駐車場の管理も行っている。

（５）中央研修所の研修について

研修によるメリットとして、危険な状況を体験することにより、安全運転に対する意識が変化したことを挙げている。なお、社員のほぼ全員が研修を受けることにより社内の意識も変化したとのことである。また、社員を派遣する際に事業所は自己の性格を把握し、判断能力を高め、自己流の運転を改めさせることを目的に派遣している。

（６）中央研修所研修に対する要望

- 社内での指導は立場が上の人からの指導となってしまうため、同一の立場で行うグループでの討議を充実してほしい。
- 時間的に派遣が難しいため、都内にシミュレータ等の設備や適性テスト等の可能な施設を用意してほしい。
- 研修はいつも同じカリキュラムを行っているため、２度目以降に受ける研修では、ステップアップした内容で研修を行ってほしい。

第３章　まとめ

（１）安全運転教育の実施状況

安全運転教育を実施していると回答した事業所は、「実車を使った技術指導」で４割、「その他の安全教育講習等」、「社外機関等への派遣」で６割程度であった。

派遣のきっかけとしては、「自社の質の向上」、「評判を聞いて」、「自社内で十分に安全運転教育ができない」を挙げた事業所が多かった。

（２）安全運転管理のための施策の実施状況

実施している施策については、全体として多い順に「車両の鍵の管理」、「運転日報管理」、「日常点検」などであり、派遣した課程別にみると、貨物課程、旅客課程で多くの項目が実施されていた。この他、項目別にみると、「運転者の健康管理」、「朝礼（点呼)」が貨物課程、旅客課程で、「適性検査による個別指導」が旅客課程で、「運転経歴証明書の活用」が貨物課程で、「事故原因分析制度」が一般・企業課程で多かった。

（３）研修効果の評価

安全運転管理・指導者として研修を受けた者に対して、研修で得た知識の役立ち度を質問したところ、「実技指導」等全８項目中７項目で、肯定的な回答（「大いに役立った」と「ある程度役立った」の合計）が８～９割に達し、評価が高かった。一方、「地域の交通安全」については、「その機会がなかった」が３割程度を占め、肯定的な回答は５割台であった。

（４）研修設備等の評価

全体では、「余暇を過ごす設備等」で肯定的な評価（「大変よかった」と「よかった」の合計）が 39％と低いほかは、評価が高かった。このうち特に研修コースの評価が高く（肯定的評価が 98％)、「食堂、売店等のサービス」が比較的低かった（同 68％)。また、「研修車両」について派遣課程別にみると、貨物課程、旅客課程で肯定的評価がそれぞれ 55％、60％と比較的低かった。

（５）研修に対する希望、意見

「研修効果判定表があると役立つ」、「研修費用が高い」、「走行状況等のビデオがほしい」、「事故を想定した座学」、「カリキュラムを選択したい」などが多かった。派遣課程別にみると、安管課程と旅客課程で「走行状況等のビデオ」が、貨物課程で「研修効果判定表」が、一般・企業課程で「研修費用が高い」が特に多かった。

第３部　研修修了者を対象とした研修効果等に関する調査

第１章　中央研修所の研修修了者アンケート調査

１－１　目的

自動車安全運転センター安全運転中央研修所の研修修了者 6,538 名に対してアンケートを実施し、研修修了者の安全運転意識や職務への反映状況、並びに安全運転研修に対する意見等について把握することを目的とした。

１－２　方法

１－２－１　調査方法

中央研修所については、平成 13、14 年に以下の 35 研修課程を修了した合計 6,538 名に対してアンケートを発送した。

表 3-1-1（その１）　研修課程別調査対象者（中央研修所）

研　修　課　程	略　称	対象者数(人)
警察関係課程	警察課程	計３６０
・　警察緊急自動車運転技能者課程(普通車)(4 日)		６０
・　警察緊急自動車運転技能者課程(二輪車)(4 日)		６０
・　警察緊急自動車運転技能中堅指導者課程(普通車)(10 日)		６０
・　警察緊急自動車運転技能中堅指導者課程(二輪車)(10 日)		６０
・　交通警察上級指導者課程(3 日)		１２０
法定講習課程	法定講習課程	計６６０
・　新任運転適性指導員課程(11 日)		６０
・　運転適性講習指導員課程(8 日)		６０
・　違反者・停止処分者講習指導員課程(6 日)		１２０
・　高齢者講習指導員課程(4 日)		１８０
・　新任運転習熟指導員課程(普通車)(7 日)		６０
・　新任運転習熟指導員課程(二輪車・普通車兼任)(11 日)		６０
・　現任運転習熟指導員課程(普通車)(4 日)		１２０
自動車教習所関係課程	教習所課程	計６６０
・　新任教習指導員課程(普通車)(18 日)		１２０
・　新任大型二輪教習指導員課程(5 日)		１２０
・　新任大型二輪技能検定員・教習指導員課程(7 日)		１２０
・　新任普通二種教習指導員・検定員課程(6 日)		１２０
・　新任大型二種・普通二種教習指導員・検定員課程(12 日)		１２０
・　届出教習所指導員課程(普通車)(5 日)		６０

表 3-1-1（その２） 研修課程別調査対象者（中央研修所）

研　修　課　程	略　称	対象者数(人)
一般課程		計４，８５８
・ 一般緊急自動車運転技能者課程(4 日)	一般緊急課程	６００
・ 消防・救急緊急自動車運転技能者課程(4 日)	消防救急課程	２４０
・ 安全運転実技指導員課程	安全指導員課程	２４０
・ 安全運転管理者課程(5 日)	安管５日課程	１２０
・ 安全運転管理者課程(4 日)	安管４日課程	２４０
・ 貨物自動車運転者課程(大型車) (4 日)	貨物大型課程	２４０
・ 貨物自動車運転者課程(普通車) (4 日)	貨物普通課程	２４０
・ 旅客自動車運転者課程(バス)(4 日)	旅客課程	２４０
・ 一般・企業運転者課程(普通車)(4 日)	一般･企業４日課程	１００
・ 一般・企業運転者課程(普通車)(3 日)	一般･企業３日課程	２４０
・ 一般・企業運転者課程(普通車)(2 日)	一般･企業２日課程	４８０
・ 一般・企業運転者課程(普通車)(1 日)	一般･企業１日課程	４８０
・ 一般・企業運転者課程(二輪車)(1 日)	一般･企業二輪課程	１２０
・ 青少年運転指導者課程(普通車)	青少年指導者課程	１２０
・ 青少年運転者課程(普通車)(2 日)	青少年２日課程	４８０
・ 青少年運転者課程(普通車)(1 日)	青少年１日課程	２４０
・ 青少年運転者課程(二輪車)(1 日)	青少年二輪課程	４３８
合計		６，５３８

１－２－２　調査項目

アンケートの調査項目は、以下のとおりである。

○ 被験者の属性（性別、年齢層、免許取得年数、通常の運転車両、運転頻度、年間走行距離）
○ 研修受講動機
○ 過去における研修受講状況
○ 安全意識の維持状況
○ 研修で得た技能・知識の職務への反映状況
○ 受講した研修に関する評価、意見
○ 物損事故、もらい事故状況（第４部第２章参照）

調査に使用したアンケートは、付録２に示す。

１－２－３　アンケート実施期間

アンケートは平成 15 年 10 月 10 日に発送し、12 月 12 日までに回答が到着したものを集計対象とした。

１－２－４　アンケート回収状況

アンケートの回収状況は下表のとおりである。

表 3-1-2　アンケート回収状況

研修課程	郵送数 （枚） ①	宛先不明 （枚） ②	配布数 （枚） ①-②	回収数 （枚） ③	回収率（%） ③/(①-②) ×100
警察課程計	360	20	340	135	39.7
法定講習課程計	660	0	660	405	61.4
教習所課程計	660	0	660	300	45.5
一般緊急課程	600	11	589	305	51.8
消防救急課程	240	3	237	159	67.1
安全指導員課程	240	8	232	183	78.9
安管５日課程	120	2	118	85	72.0
安管４日課程	240	6	234	155	66.2
貨物大型課程	240	7	233	114	48.9
貨物普通課程	240	2	238	101	42.4
旅客課程	240	3	237	148	62.4
一般・企業４日課程	100	2	98	59	60.2
一般・企業３日課程	240	2	238	103	43.3
一般・企業２日課程	480	1	479	197	41.1
一般・企業１日課程	480	4	476	171	35.9
一般・企業二輪課程	120	0	120	74	61.7
青少年指導者課程	120	6	114	72	63.2
青少年２日課程	480	25	455	93	20.4
青少年１日課程	240	1	239	54	22.6
青少年二輪課程	438	8	430	57	13.3
一般課程計	4,858	91	4,767	2,130	44.7
計	6,538	111	6,427	2,970	46.2

１－３　結果

１－３－１　回答者の属性と運転実態

（１）性別

全体では95%が男性である。研修課程別にみると、ほとんどの課程で圧倒的に男性が占めているものの、一般・企業二輪課程では74名中54名、青少年二輪課程では57名中10名、青少年１日課程では54名中14名が女性である。

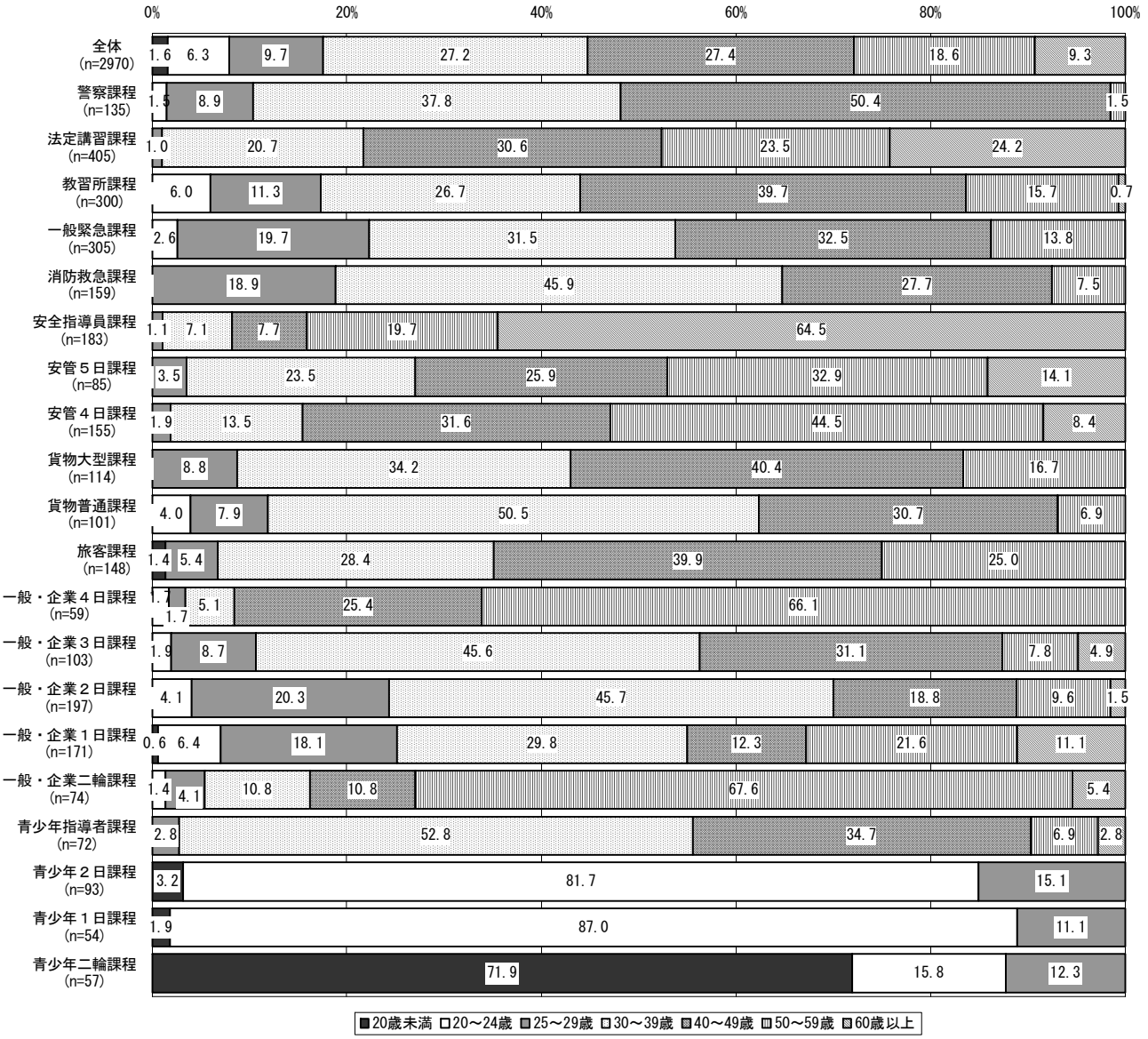
表3-1-3　研修課程別にみた回答者の性別

課　程	回答者数	男　性	女　性
全体	2,970	2,828 （ 95.2％）	142 （ 4.8％）
警察課程	135	134 （ 99.3％）	1 （ 0.7％）
法定講習課程	405	402 （ 99.3％）	3 （ 0.7％）
教習所課程	300	276 （ 92.0％）	24 （ 8.0％）
一般緊急課程	305	304 （ 99.7％）	1 （ 0.3％）
消防救急課程	159	158 （ 99.4％）	1 （ 0.6％）
安全指導員課程	183	177 （ 96.7％）	6 （ 3.3％）
安管５日課程	85	85 （ 100.0％）	0 （ 0.0％）
安管４日課程	155	155 （ 100.0％）	0 （ 0.0％）
貨物大型課程	114	113 （ 99.1％）	1 （ 0.9％）
貨物普通課程	101	100 （ 99.0％）	1 （ 1.0％）
旅客課程	148	148 （ 100.0％）	0 （ 0.0％）
一般・企業４日課程	59	58 （ 98.3％）	1 （ 1.7％）
一般・企業３日課程	103	101 （ 98.1％）	2 （ 1.9％）
一般・企業２日課程	197	190 （ 96.4％）	7 （ 3.6％）
一般・企業１日課程	171	159 （ 93.0％）	12 （ 7.0％）
一般・企業二輪課程	74	20 （ 27.0％）	54 （ 73.0％）
青少年指導者課程	72	70 （ 97.2％）	2 （ 2.8％）
青少年２日課程	93	91 （ 97.8％）	2 （ 2.2％）
青少年１日課程	54	40 （ 74.1％）	14 （ 25.9％）
青少年二輪課程	57	47 （ 82.5％）	10 （ 17.5％）

（２）年齢層

全体では「40～49歳」、「30～39歳」がそれぞれ27%で最も多く、全体では８割以上が30歳以上である（図3-1-1）。

研修課程別にみると、青少年２日、１日、二輪課程で24歳以下の者が占める割合が高く、特に青少年二輪課程では7割が20歳未満である。一方、安全指導員課程で「60歳以上」の占める割合が６割台に上り、一般・企業二輪課程、一般・企業４日課程では「50～59歳」の占める割合が７割近くに達している。



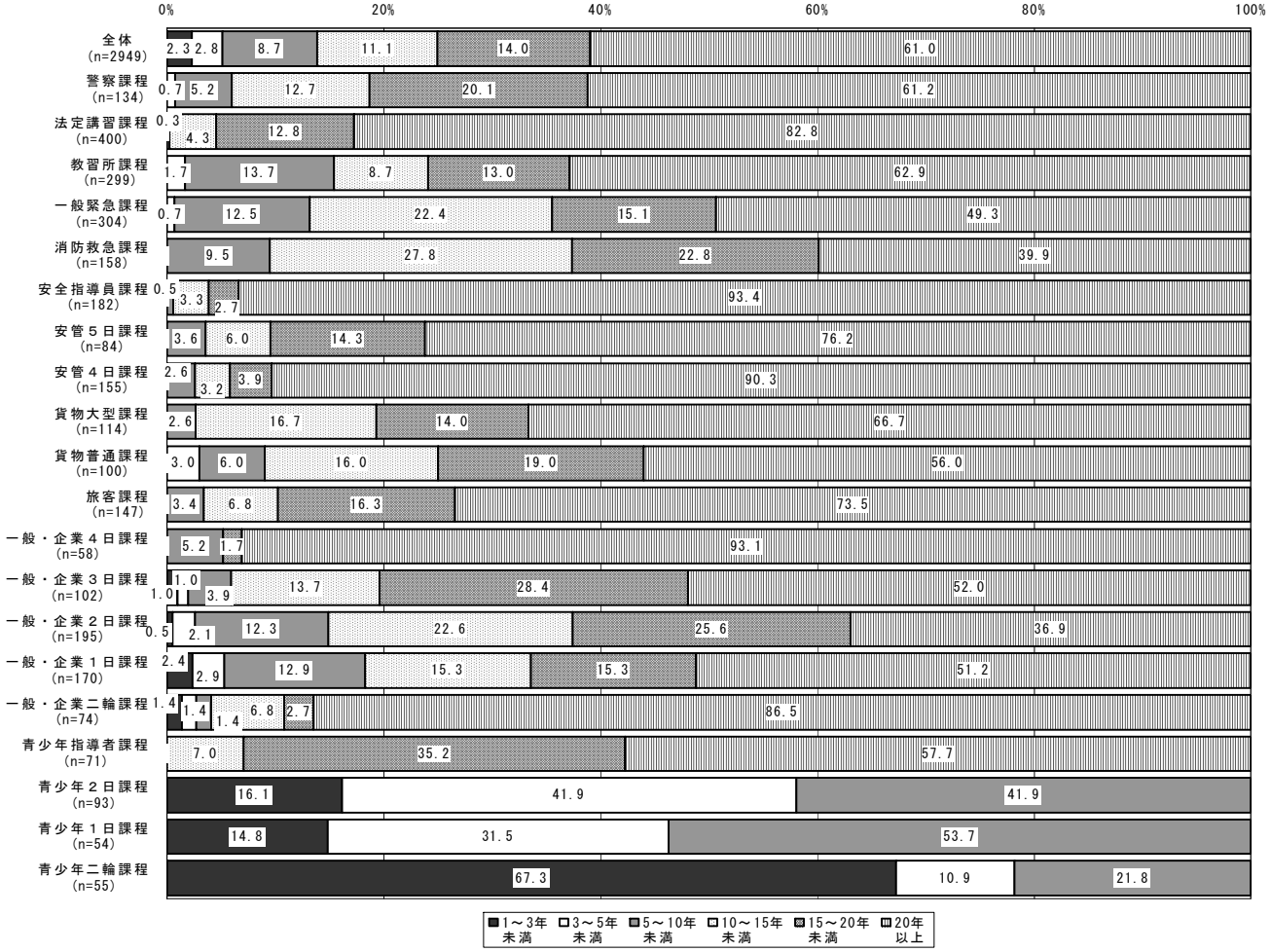
課程	回答者数	20歳未満	20～24歳	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上
全体	2,970	48	187	287	807	813	552	276
警察課程	135	0	2	12	51	68	2	0
法定講習課程	405	0	0	4	84	124	95	98
教習所課程	300	0	18	34	80	119	47	2
一般緊急課程	305	0	8	60	96	99	42	0
消防救急課程	159	0	0	30	73	44	12	0
安全指導員課程	183	0	0	2	13	14	36	118
安管５日課程	85	0	0	3	20	22	28	12
安管４日課程	155	0	0	3	21	49	69	13
貨物大型課程	114	0	0	10	39	46	19	0
貨物普通課程	101	0	4	8	51	31	7	0
旅客課程	148	2	0	8	42	59	37	0
一般・企業４日課程	59	0	1	1	3	15	39	0
一般・企業３日課程	103	0	2	9	47	32	8	5
一般・企業２日課程	197	0	8	40	90	37	19	3
一般・企業１日課程	171	1	11	31	51	21	37	19
一般・企業二輪課程	74	0	1	3	8	8	50	4
青少年指導者課程	72	0	0	2	38	25	5	2
青少年２日課程	93	3	76	14	0	0	0	0
青少年１日課程	54	1	47	6	0	0	0	0
青少年二輪課程	57	41	9	7	0	0	0	0

図 3-1-1　研修課程別にみた回答者の年齢層

（3）免許取得年数

最初に運転免許を取得（普通免許取得後。ただし、二輪車課程修了者は二輪免許取得後。）してからの年数をみると、対象者全体では「20 年以上」が 61%である。次いで、「15～20 年」が 14%、「10～15 年」が 11%となっており、ほとんどがベテランドライバーである。

研修課程別にみると、青少年２日、１日、二輪課程において 10 年以下の割合が多く、年齢層と同じ傾向を示している。

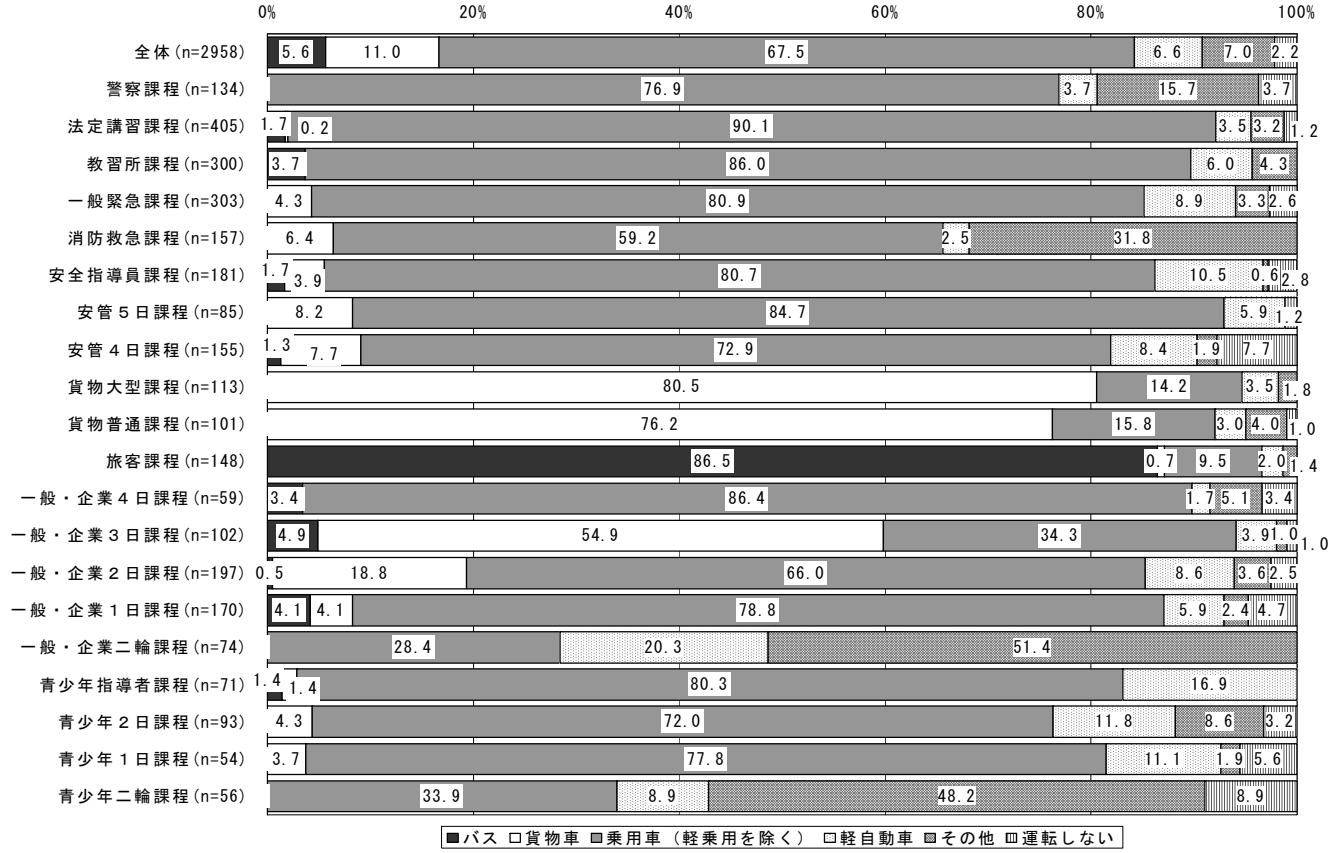


課程	回答者数	有効回答数	1～3年未満	3～5年未満	5～10年未満	10～15年未満	15～20年未満	20年以上	平均の年数
全体	2,970	2,949	67	84	258	327	414	1,799	23.0
警察課程	135	134	0	1	7	17	27	82	20.7
法定講習課程	405	400	0	0	1	17	51	331	29.9
教習所課程	300	299	0	5	41	26	39	188	21.8
一般緊急課程	305	304	0	2	38	68	46	150	20.0
消防救急課程	159	158	0	0	15	44	36	63	18.6
安全指導員課程	183	182	0	0	1	6	5	170	36.6
安管５日課程	85	84	0	0	3	5	12	64	28.2
安管４日課程	155	155	0	0	4	5	6	140	29.7
貨物大型課程	114	114	0	0	3	19	16	76	23.5
貨物普通課程	101	100	0	3	6	16	19	56	19.8
旅客課程	148	147	0	0	5	10	24	108	25.8
一般・企業４日課程	59	58	0	0	3	0	1	54	30.4
一般・企業３日課程	103	102	1	1	4	14	29	53	21.0
一般・企業２日課程	197	195	1	4	24	44	50	72	18.4
一般・企業１日課程	171	170	4	5	22	26	26	87	21.8
一般・企業二輪課程	74	74	1	1	1	5	2	64	26.8
青少年指導者課程	72	71	0	0	0	5	25	41	21.6
青少年２日課程	93	93	15	39	39	0	0	0	4.2
青少年１日課程	54	54	8	17	29	0	0	0	4.5
青少年二輪課程	57	55	37	6	12	0	0	0	2.8

図 3-1-2　研修課程別にみた回答者の免許取得年数

（4）仕事で主に運転している車種

仕事（通勤も含む）での運転車種は、全体では乗用車（軽乗用を除く）が 68%を占めている。研修課程別にみると、貨物大型、普通課程ともに貨物車の割合が最も高く、８割前後を示している。また、一般・企業３日課程でも貨物車が 55%を占めている。一般・企業二輪課程、青少年二輪課程では、その他の割合が高く、二輪車であることが考えられる。旅客課程ではバスの割合が圧倒的に高い。

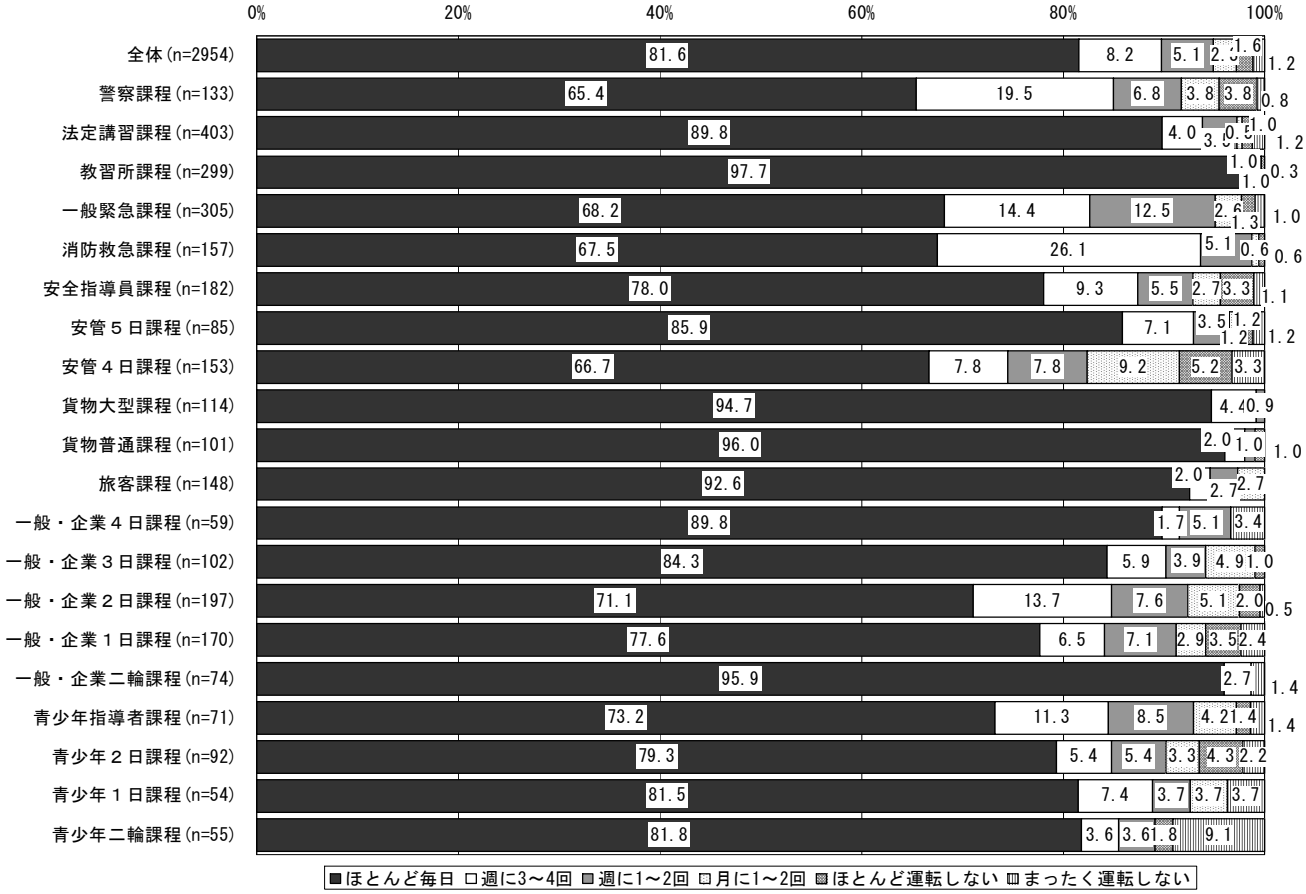


課程	回答者数	有効回答数	バス	貨物車	乗用車（軽除く）	軽自動車	その他	運転しない
全体	2,970	2,958	167	326	1,997	196	208	64
警察課程	135	134	0	0	103	5	21	5
法定講習課程	405	405	7	1	365	14	13	5
教習所課程	300	300	11	0	258	18	13	0
一般緊急課程	305	303	0	13	245	27	10	8
消防救急課程	159	157	0	10	93	4	50	0
安全指導員課程	183	181	3	7	146	19	1	5
安管５日課程	85	85	0	7	72	5	0	1
安管４日課程	155	155	2	12	113	13	3	12
貨物大型課程	114	113	0	91	16	4	2	0
貨物普通課程	101	101	0	77	16	3	4	1
旅客課程	148	148	128	1	14	3	2	0
一般・企業４日課程	59	59	2	0	51	1	3	2
一般・企業３日課程	103	102	5	56	35	4	1	1
一般・企業２日課程	197	197	1	37	130	17	7	5
一般・企業１日課程	171	170	7	7	134	10	4	8
一般・企業二輪課程	74	74	0	0	21	15	38	0
青少年指導者課程	72	71	1	1	57	12	0	0
青少年２日課程	93	93	0	4	67	11	8	3
青少年１日課程	54	54	0	2	42	6	1	3
青少年二輪課程	57	56	0	0	19	5	27	5

図 3-1-3　研修課程別にみた仕事で主に運転している車種

（５）仕事での普段の運転頻度

仕事（通勤を含む）での運転頻度は、全体では「ほとんど毎日」が 82%であり、ほとんどの者が毎日運転している。研修課程別にみると、どの研修課程でも「ほとんど毎日」の割合が５割以上占めているが、警察課程、一般緊急課程、消防救急課程、安管４日課程、および一般・企業２日課程では、「ほとんど毎日」の回答割合がやや少ない。



課程	回答者数	有効回答数	ほとんど毎日	週に3～4回	週に1～2回	月に1～2回	ほとんど運転しない	まったく運転しない
全体	2,970	2,954	2,410	241	152	68	48	35
警察関係	135	133	87	26	9	5	5	1
法定講習関係	405	403	362	16	14	2	4	5
教習所関係	300	299	292	3	3	0	1	0
一般緊急課程	305	305	208	44	38	8	4	3
消防救急課程	159	157	106	41	8	1	1	0
安全指導員課程	183	182	142	17	10	5	6	2
安管５日課程	85	85	73	6	3	1	1	1
安管４日課程	155	153	102	12	12	14	8	5
貨物大型課程	114	114	108	5	1	0	0	0
貨物普通課程	101	101	97	2	1	0	1	0
旅客課程	148	148	137	3	4	4	0	0
一般・企業４日課程	59	59	53	1	3	0	0	2
一般・企業３日課程	103	102	86	6	4	5	1	0
一般・企業２日課程	197	197	140	27	15	10	4	1
一般・企業１日課程	171	170	132	11	12	5	6	4
一般・企業二輪課程	74	74	71	2	0	0	0	1
青少年指導者課程	72	71	52	8	6	3	1	1
青少年２日課程	93	92	73	5	5	3	4	2
青少年１日課程	54	54	44	4	2	2	0	2
青少年二輪課程	57	55	45	2	2	0	1	5

図 3-1-4　研修課程別にみた仕事での普段の運転頻度

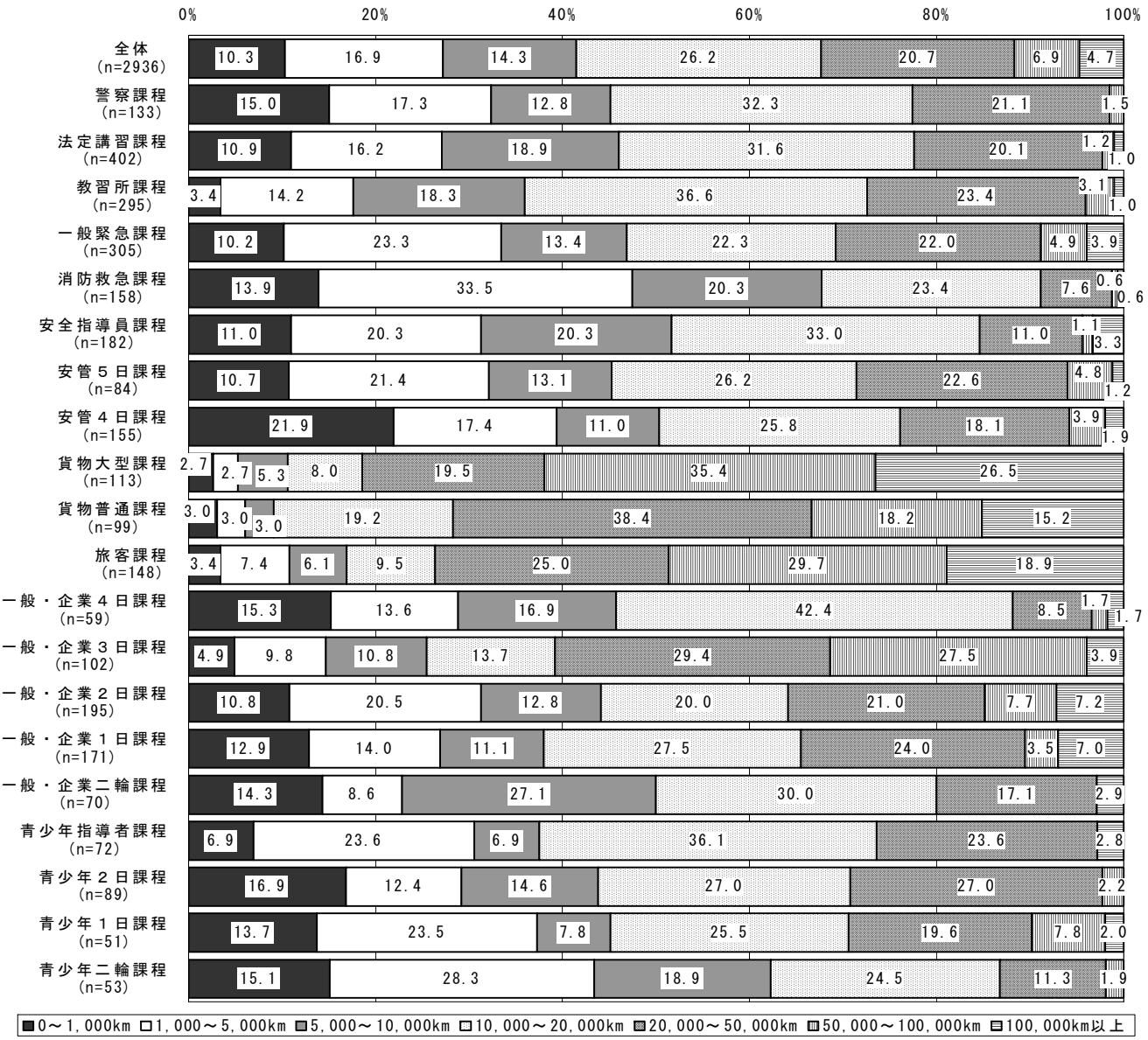
（６）年間走行距離

① 仕事（通勤も含む）

全体では「10,000～20,000km」が 26％で最も多く、次いで「20,000～50,000km」が 21％である。なお、5,000km 以下と比較的走行距離が少ない者も３割弱ある。研修課程別にみると、貨物大型課程、貨物普通課程、旅客課程といった運転を仕事とする課程においては特に走行距離が長く、一般・企業３日課程においても比較的長い。逆に、走行距離が少ない 1,000km 未満についてみると、安管４日課程で 22％、青少年２日課程で 17％、一般・企業４日課程で 15％となっている（図 3-1-5）。

② 私用

全体では「10,000～20,000km」が 31％で最も多く、次いで「5,000～10,000km」が 28％、「1,000～5,000km」が 26％となっており、仕事に比べやや走行距離が短い（図 3-1-6）。



課程	回答者数	有効回答数	0～1,000km	1,000～5,000km	5,000～10,000km	10,000～20,000km	20,000～50,000km	50,000～100,000km	100,000以上
全体	2,970	2,936	303	496	419	769	607	203	139
警察課程	135	133	20	23	17	43	28	2	0
法定講習課程	405	402	44	65	76	127	81	5	4
教習所課程	300	295	10	42	54	108	69	9	3
一般緊急課程	305	305	31	71	41	68	67	15	12
消防救急課程	159	158	22	53	32	37	12	1	1
安全指導員課程	183	182	20	37	37	60	20	2	6
安管５日課程	85	84	9	18	11	22	19	4	1
安管４日課程	155	155	34	27	17	40	28	6	3
貨物大型課程	114	113	3	3	6	9	22	40	30
貨物普通課程	101	99	3	3	3	19	38	18	15
旅客課程	148	148	5	11	9	14	37	44	28
一般・企業４日課程	59	59	9	8	10	25	5	1	1
一般・企業３日課程	103	102	5	10	11	14	30	28	4
一般・企業２日課程	197	195	21	40	25	39	41	15	14
一般・企業１日課程	171	171	22	24	19	47	41	6	12
一般・企業二輪課程	74	70	10	6	19	21	12	0	2
青少年指導者課程	72	72	5	17	5	26	17	0	2
青少年２日課程	93	89	15	11	13	24	24	2	0
青少年１日課程	54	51	7	12	4	13	10	4	1
青少年二輪課程	57	53	8	15	10	13	6	1	0

図 3-1-5　研修課程別にみた年間走行距離（仕事）

課程	回答者数	有効回答数	0～1,000km	1,000～5,000km	5,000～10,000km	10,000～20,000km	20,000～50,000km	50,000～100,000km	100,000以上
全体	2,970	2,936	215	761	834	921	162	14	29
警察課程	135	133	13	29	40	49	2	0	0
法定講習課程	405	402	21	125	130	105	16	1	4
教習所課程	300	295	11	99	94	82	7	1	1
一般緊急課程	183	182	17	50	54	51	6	1	3
消防救急課程	305	305	13	65	93	104	26	1	3
安全指導員課程	159	158	4	19	47	73	14	1	0
安管５日課程	85	84	4	28	14	30	6	0	2
安管４日課程	155	155	19	47	44	40	2	2	1
貨物大型課程	114	113	9	28	36	33	7	0	0
貨物普通課程	101	99	7	20	31	37	4	0	0
旅客課程	148	148	10	34	41	52	8	1	2
一般・企業４日課程	59	59	3	15	15	21	4	0	1
一般・企業３日課程	103	102	6	15	28	43	8	0	2
一般・企業２日課程	197	195	16	55	48	55	17	1	3
一般・企業１日課程	171	171	20	57	35	45	9	1	4
一般・企業二輪課程	74	70	16	17	17	14	4	1	1
青少年指導者課程	72	72	1	13	31	21	4	0	2
青少年２日課程	93	89	10	22	21	27	7	2	0
青少年１日課程	54	51	5	6	8	25	6	1	0
青少年二輪課程	57	53	10	17	7	14	5	0	0

図 3-1-6　研修課程別にみた年間走行距離（私用）

１－３－２　受講動機と受講経験

（１）研修受講の動機

中央研修所の研修に受講した動機（きっかけ）についてみると、全体では「その他の理由による職場の指示」が 40%で最も多く、次いで「入所する順番で職場の指示」が 29%、「仕事で車を使用するために職場の指示」が 23%となっており、自発的な動機を回答した者は少数である（図 3-1-7)。

研修課程別にみると、いずれの課程も受講の動機が職場の指示とするものが大半を占めており、警察課程、法定講習課程、教習所課程では全体と同じく「その他の理由による職場の指示」が最も多く、職場で用いる資格等の取得目的と推察される。一般・企業３日、２日、１日、二輪課程、青少年２日、１日、二輪課程などでは数は少ないものの「事故・違反等による職場の指示」が数%ある。また、安管５日、４日課程、一般・企業１日、２日、３日課程、青少年２日、１日、二輪課程では自発的な参加が比較的多い。特に青少年２日、１日、二輪課程においては「その他の理由による自発的な参加」が１割から２割程度あり、学校内等で募集した研修参加に対する自発的な申し込みと推察される。

なお、中央研修所の受講の動機について、クレフィール湖東のアンケート結果と比較すると、課程等が異なるため単純な比較はできないものの事故、違反等による職場の指示や自発的参加による者の割合は低くなっている。

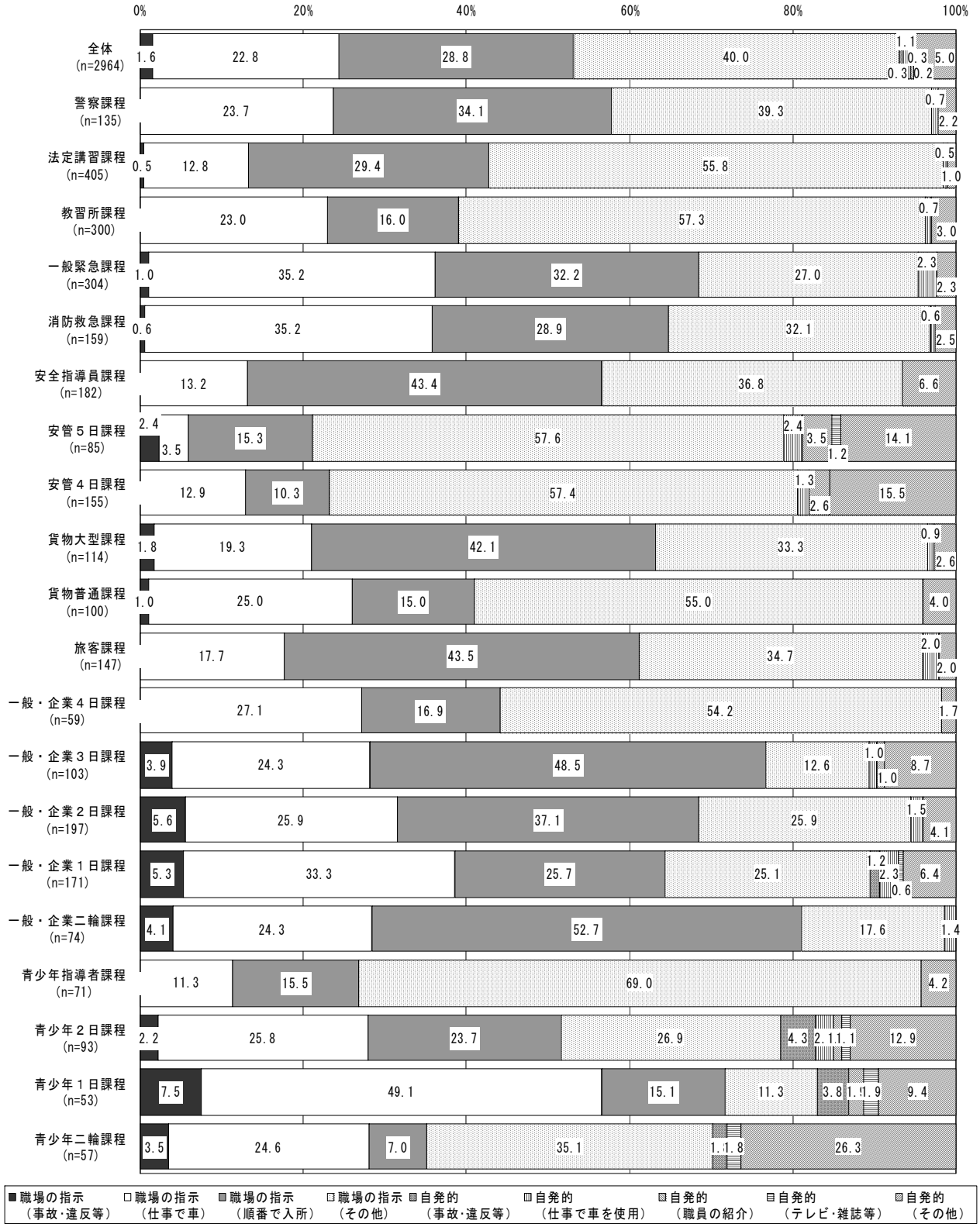


図 3-1-7（その１） 研修受講の動機

課程	回答者数	有効回答数	職場の指示				自発的				
			事故･違反等	仕事で車を使用	順番で入所	その他	事故･違反等	仕事で車を使用	職員の紹介	テレビ･雑誌等	その他
全体	2,970	2,964	46	675	853	1,185	9	32	10	5	149
警察課程	135	135	0	32	46	53	0	1	0	0	3
法定講習課程	405	405	2	52	119	226	0	2	0	0	4
教習所課程	300	300	0	69	48	172	0	2	0	0	9
一般緊急課程	305	304	3	107	98	82	0	7	0	0	7
消防救急課程	159	159	1	56	46	51	0	1	0	0	4
安全指導員課程	183	182	0	24	79	67	0	0	0	0	12
安管５日課程	85	85	2	3	13	49	0	2	3	1	12
安管４日課程	155	155	0	20	16	89	0	2	4	0	24
貨物大型課程	114	114	2	22	48	38	0	1	0	0	3
貨物普通課程	101	100	1	25	15	55	0	0	0	0	4
旅客課程	148	147	0	26	64	51	0	3	0	0	3
一般・企業４日課程	59	59	0	16	10	32	0	0	0	0	1
一般・企業３日課程	103	103	4	25	50	13	0	1	1	0	9
一般・企業２日課程	197	197	11	51	73	51	0	3	0	0	8
一般・企業１日課程	171	171	9	57	44	43	2	4	0	1	11
一般・企業二輪課程	74	74	3	18	39	13	0	1	0	0	0
青少年指導者課程	72	71	0	8	11	49	0	0	0	0	3
青少年２日課程	93	93	2	24	22	25	4	2	1	1	12
青少年１日課程	54	53	4	26	8	6	2	0	1	1	5
青少年二輪課程	57	57	2	14	4	20	1	0	0	1	15

図 3-1-7（その２） 研修受講の動機

（２）研修の受講経験

安全運転に関する研修受講経験についてみると、中央研修所のみ受講経験のある者は 24%、中央研修所と他施設の受講経験がある者は 7%となっており、リピーターは全体の３割である。

また、過去に受講経験がない者は 47%、他施設のみ受講経験のあるものは 22%で、中央研修所で初めて受講する者は全体の７割に達している。

研修課程別にみると、警察課程、法定講習課程、教習所課程で「異なる研修課程」の受講経験がある者がやや多い。その他、一般緊急課程、安管５日、４日課程、貨物大型、普通課程、一般・企業４日課程、一般・企業２輪課程、青少年指導員課程において「他の施設の研修」の受講経験を有するものが多い（図 3-1-9)。

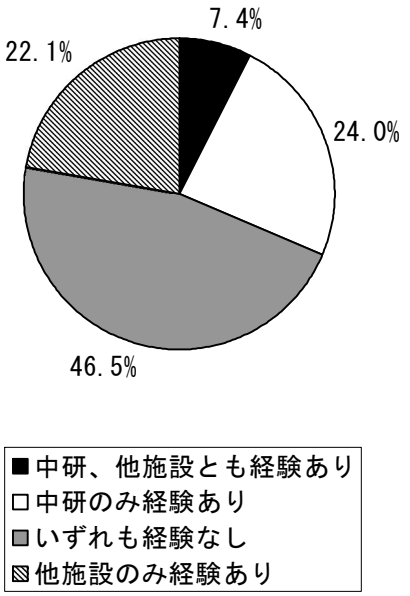


図 3-1-8 中研受講経験の有無

また、受講の回数を見ると、経験がある者の多くは１回の経験であるが、教習所課程、一般・企業４日課程、一般・企業二輪課程では、「他の施設の研修」を３回以上経験している者が多い。

なお、他の研修機関における研修効果に関する調査として同時に行ったクレフィール湖東交通安全研修所のアンケート結果と比較すると、単純な比較はできないものの、中央研修所におけるリピーターの割合がやや低い結果となった。

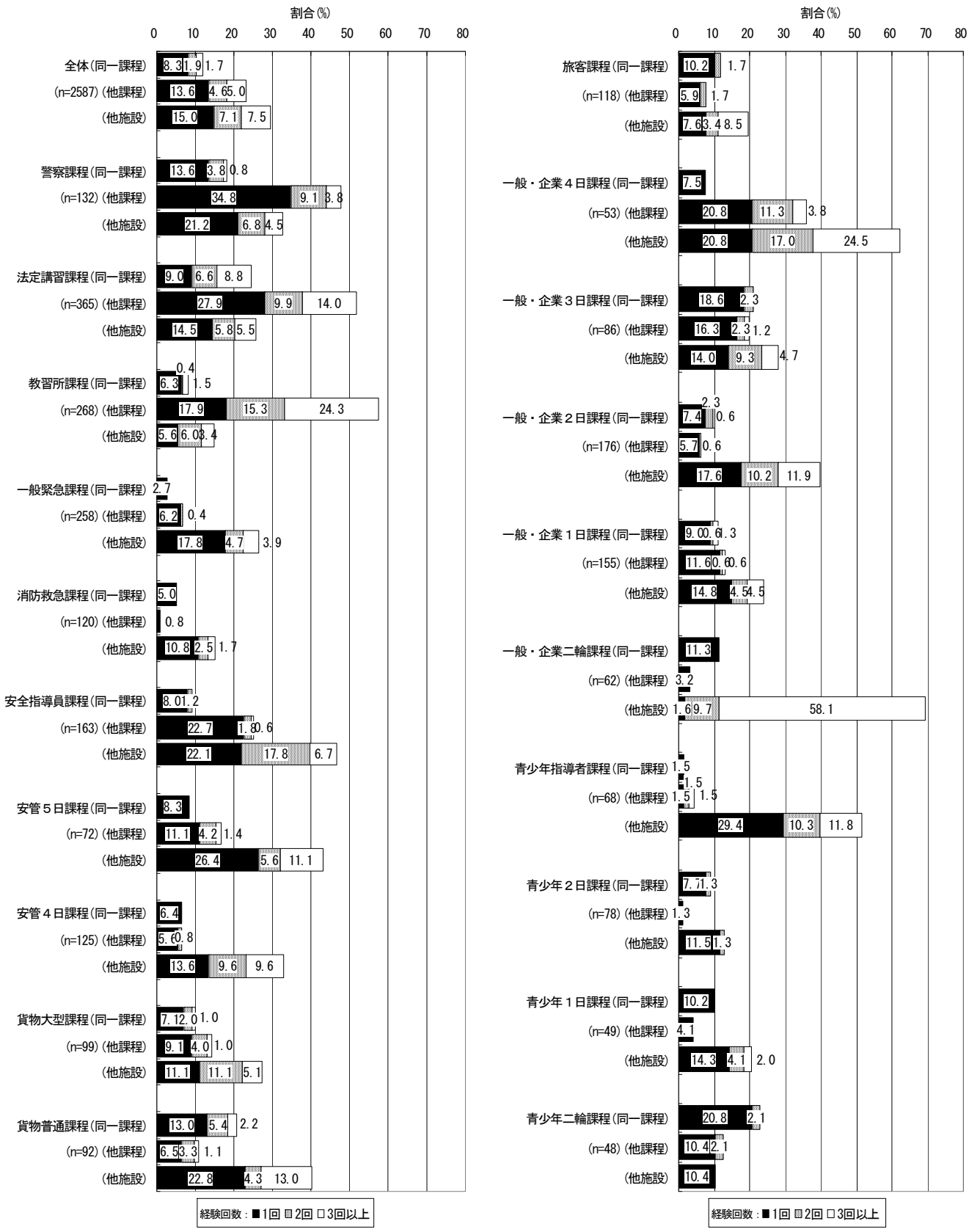
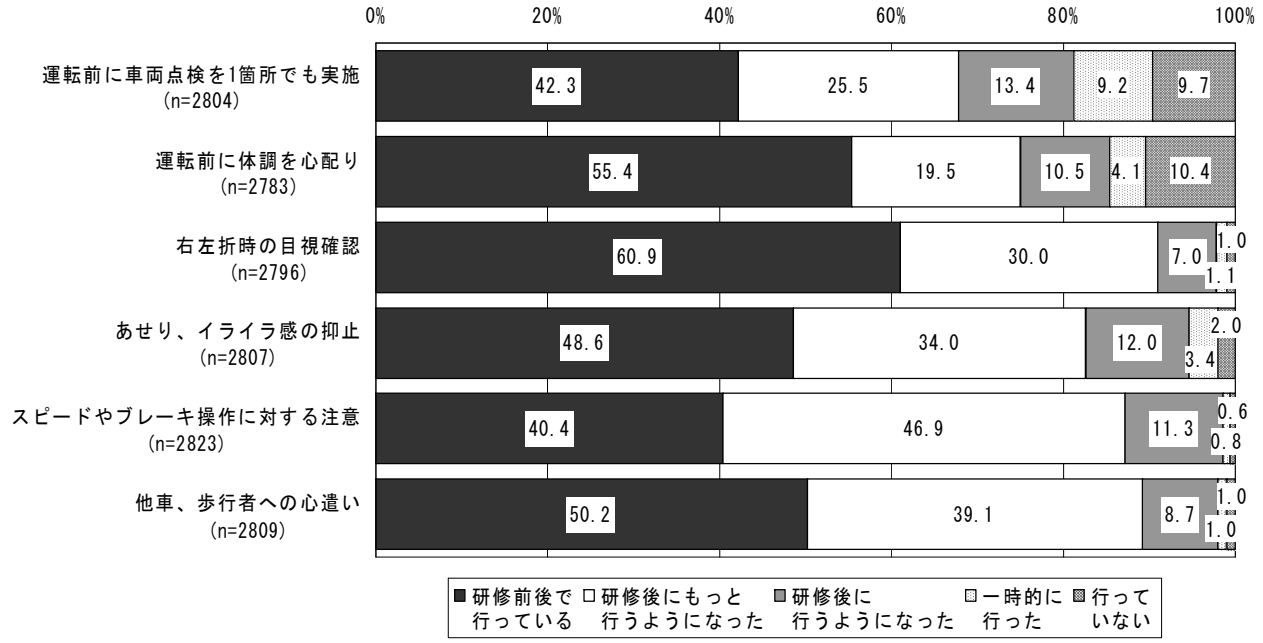


図 3-1-9　研修課程別にみた研修経験の有無

１－３－３　研修受講による安全運転意識、運転行動等の変化

研修前と比べて、研修を受けてから安全運転意識、運転行動等にどのように変化があったかについて調査した。

全体ではいずれの項目も「研修前後で行っている」が４～６割を占めている。また、研修効果があったといえる「研修後にもっと行うようになった」、「研修後に行うようになった」を合わせると３～５割に研修効果があったといえる。



	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
運転前に車両点検を1箇所でも実施	2,970	2,804	1,186	715	375	257	271
運転前に体調を心配り	2,970	2,783	1,543	543	293	114	290
右左折時の目視確認	2,970	2,796	1,703	839	195	31	28
あせり、イライラ感の抑止	2,970	2,807	1,365	953	337	96	56
スピードやブレーキ操作に対する注意	2,970	2,823	1,141	1,323	318	23	18
他車、歩行者への心遣い	2,970	2,809	1,411	1,097	244	29	28

図 3-1-10　実施状況（全体）

（１）運行前点検

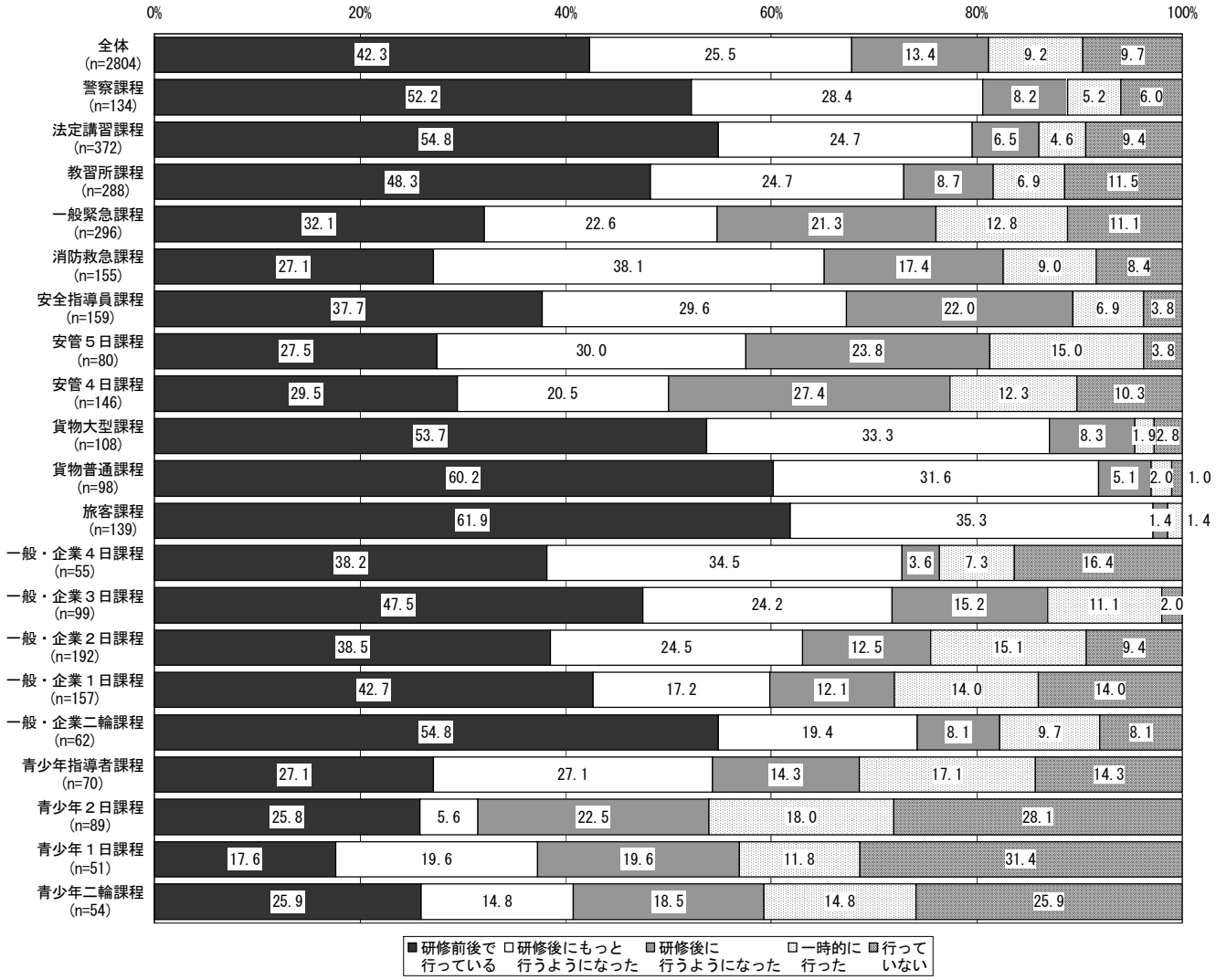
運行前点検（運転する前に車両点検を１箇所でも実施する）の実施状況をみると、全体では「研修前後ともに同じように実施」が最も高いが、「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」と合わせて４割近くに研修による効果があったといえる。また、「研修後一時的に実施」、「研修前後とも未実施」がともに１割弱である（図 3-1-11）。

研修課程別にみると、警察課程、法定講習課程、教習所課程では「研修前後ともに同じように実施」が５割以上ある。貨物大型、普通課程、旅客課程では「研修後にもっと実施」の割合も高い。消防救急課程、安管５日、４日課程では、「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせて５割以上である。一般・企業４日、３日、２日、１日、二輪課程では、「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせて概ね３割前後である。青少年２日、１日、二輪課程においても上記ケースは２～３割あるものの、「研修後一時的に実施」、「研修前後とも未実施」の割合は４割程度ある。

年齢層別にみると、「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると、20 歳未満を除きどの年齢層でも３割以上あるものの、年齢層が低くなるほど「研修後一時的に実施」、「研修前後とも未実施」の割合が高く、特に 24 歳以下では未実施の割合が高い（図 3-1-12）。

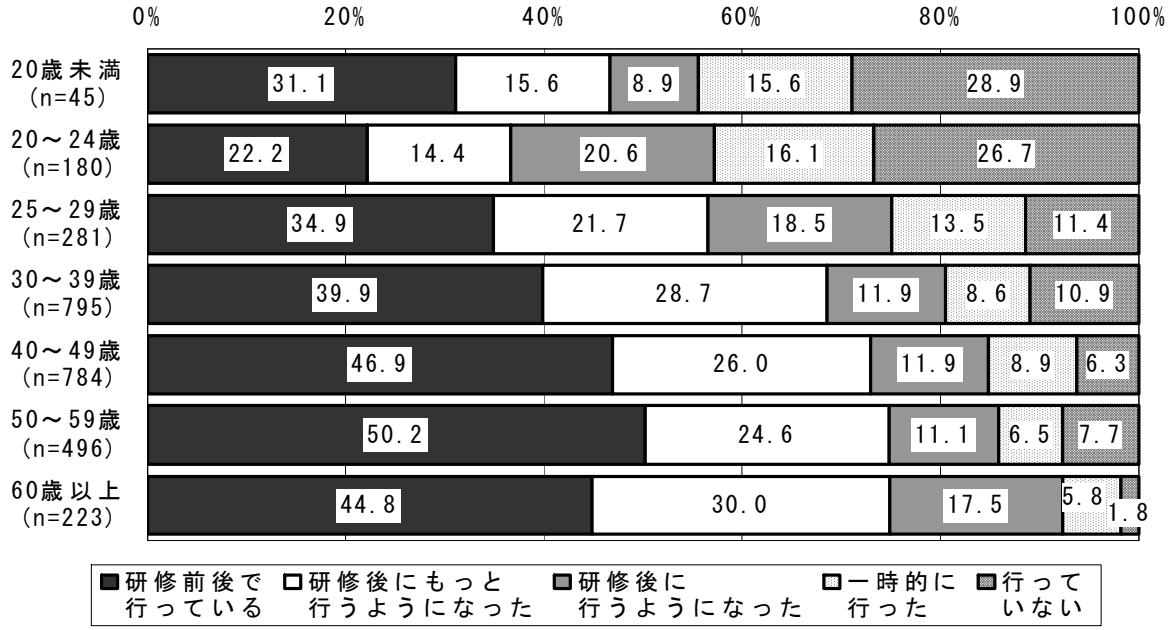
中央研修所の研修経験の有無別にみると、研修経験があるグループは「研修前後ともに同じように実施」の割合が高い。また、研修経験があっても「研修前後とも未実施」が１割弱である（図 3-1-13）。

研修受講動機別にみると、「事故・違反等による職場の指示」のグループは「研修前後ともに同じように実施」の割合が高いが、他のグループと比べ「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」の合計は３割弱で最も少ない（図 3-1-14）。



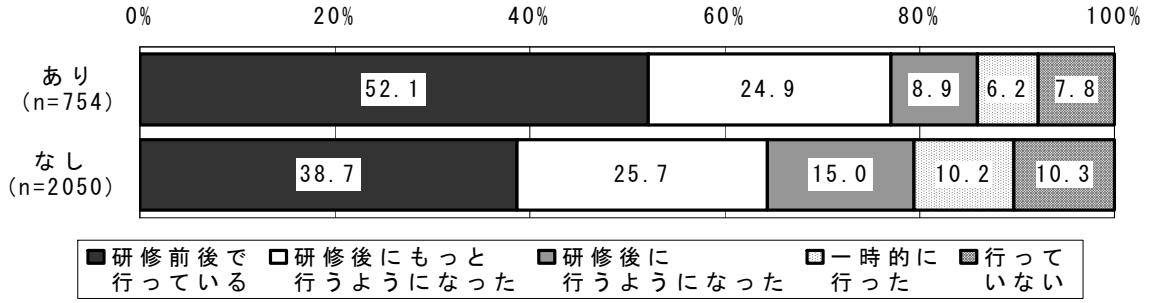
課程	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
全体	2,970	2,804	1,186	715	375	257	271
警察課程	135	134	70	38	11	7	8
法定講習課程	405	372	204	92	24	17	35
教習所課程	300	288	139	71	25	20	33
一般緊急課程	305	296	95	67	63	38	33
消防救急課程	159	155	42	59	27	14	13
安全指導員課程	183	159	60	47	35	11	6
安管５日課程	85	80	22	24	19	12	3
安管４日課程	155	146	43	30	40	18	15
貨物大型課程	114	108	58	36	9	2	3
貨物普通課程	101	98	59	31	5	2	1
旅客課程	148	139	86	49	2	2	0
一般・企業４日課程	59	55	21	19	2	4	9
一般・企業３日課程	103	99	47	24	15	11	2
一般・企業２日課程	197	192	74	47	24	29	18
一般・企業１日課程	171	157	67	27	19	22	22
一般・企業二輪課程	74	62	34	12	5	6	5
青少年指導者課程	72	70	19	19	10	12	10
青少年２日課程	93	89	23	5	20	16	25
青少年１日課程	54	51	9	10	10	6	16
青少年二輪課程	57	54	14	8	10	8	14

図 3-1-11　運行前点検の実施状況（研修課程別）



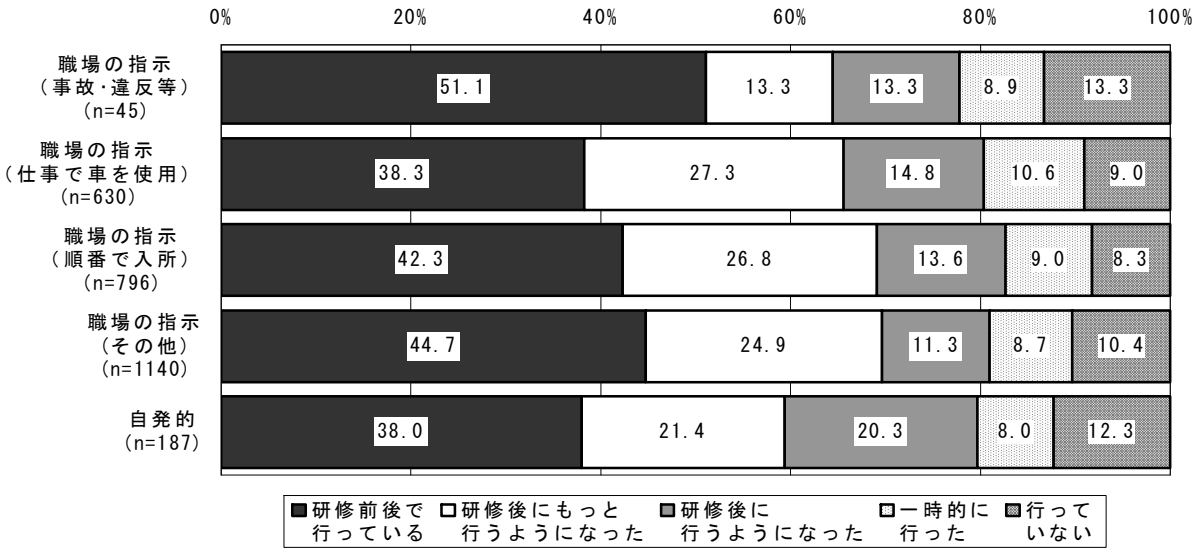
年齢層	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
20歳未満	48	45	14	7	4	7	13
20～24歳	187	180	40	26	37	29	48
25～29歳	287	281	98	61	52	38	32
30～39歳	807	795	317	228	95	68	87
40～49歳	813	784	368	204	93	70	49
50～59歳	552	496	249	122	55	32	38
60歳以上	276	223	100	67	39	13	4

図 3-1-12　運行前点検の実施状況（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
あり	812	754	393	188	67	47	59
なし	2,158	2,050	793	527	308	210	212

図 3-1-13　運行前点検の実施状況（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
職場の指示　（事故･違反等）	46	45	23	6	6	4	6
職場の指示　（仕事で車を使用）	675	630	241	172	93	67	57
職場の指示　（順番で入所）	853	796	337	213	108	72	66
職場の指示　（その他）	1,185	1,140	510	284	129	99	118
自発的	205	187	71	40	38	15	23

図 3-1-14　運行前点検の実施状況（受講動機別）

（２）体調管理

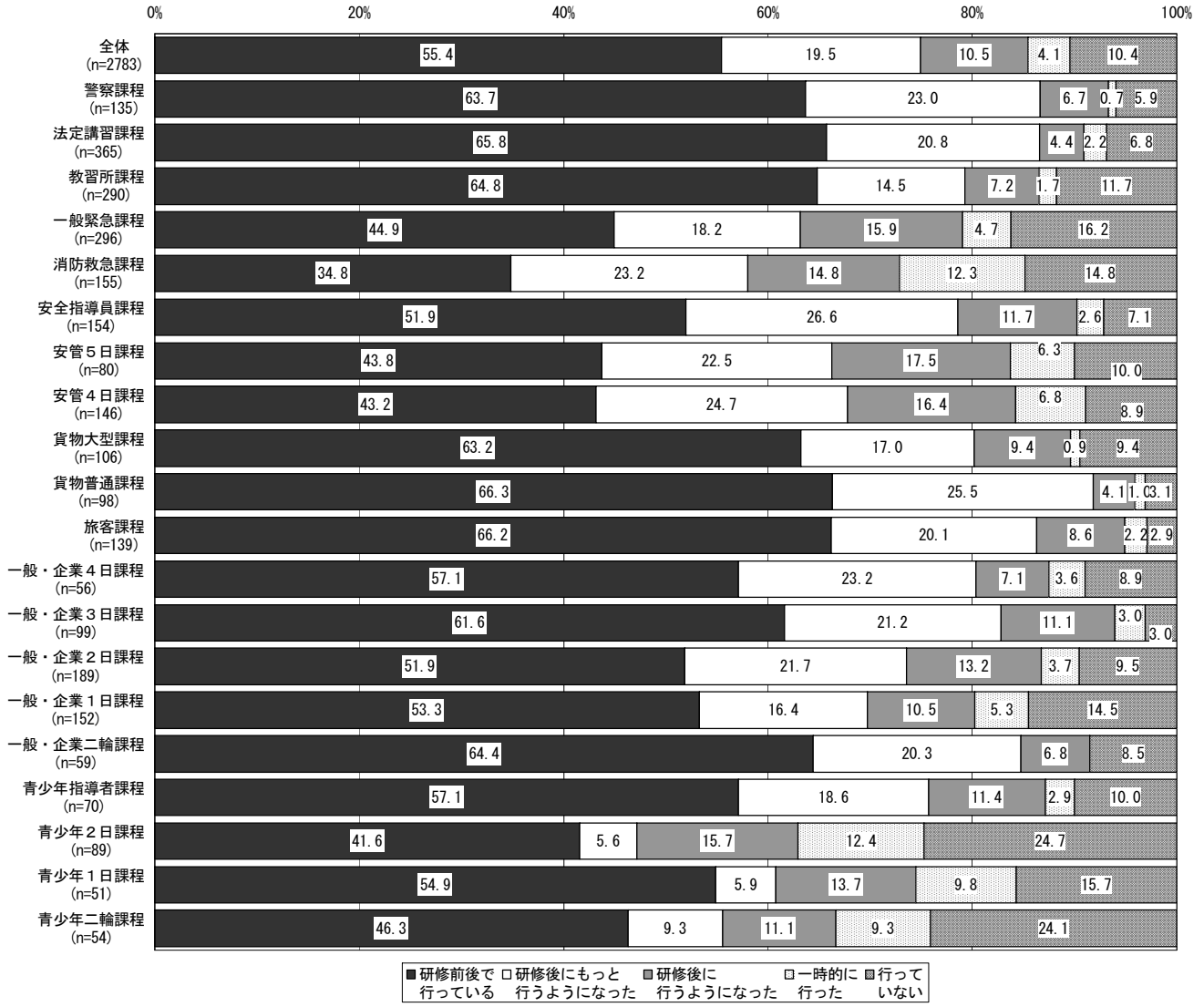
体調管理（運転前に自分の体調を心配りする）の実施状況をみると、全体では「研修前後ともに同じように実施」が最も多い。また「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」と合わせて３割近くの者に研修による効果があったといえる。また、「研修前後とも未実施」が１割前後あり、研修を受けても体調を考慮していない者もみられる（図 3-1-15)。

研修課程別にみると、警察課程、法定講習課程、教習所課程では「研修前後ともに同じように実施」が６割以上で、業務上からも必要な項目と考えられる。安全指導員課程、安管５日、４日課程、一般・企業二輪課程において同じ傾向にある。一般緊急課程、消防救急課程、貨物大型、普通課程、旅客課程、一般・企業４日、３日、２日、１日、二輪課程では、「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると３割程度である。青少年２日、１日、二輪課程においては、「研修前後とも未実施」の割合が多く、年齢層が若い分、研修を受けても気にしていないとも考えられる。

年齢層別にみると、「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると 25 歳以上の年齢層で３割前後であり、それ以下の年齢層では効果が低く、逆に「研修前後とも未実施」の割合が高い（図 3-1-16)。

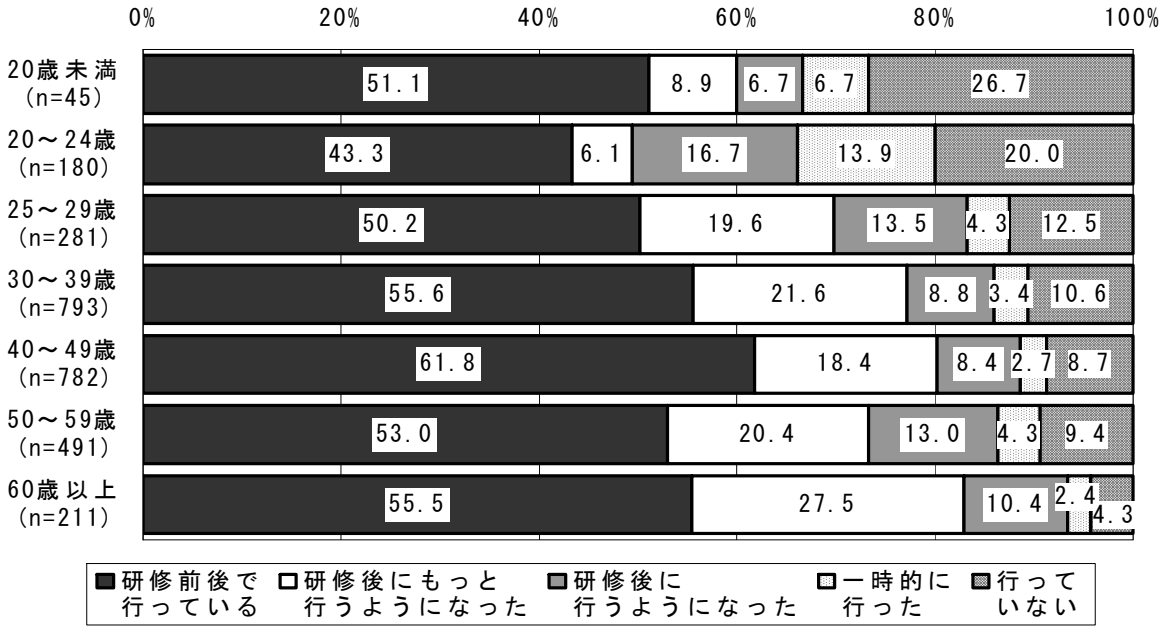
中央研修所の研修経験の有無別にみると、経験があるグループは「研修前後ともに同じように実施」の割合が高い。また、経験があっても「研修後にもっと実施」が２割以上であり、経験なしと比べ「研修後一時的に実施」の割合が少なくなっていることから、繰り返して指導することが有効と推察される（図 3-1-17)。

研修受講動機別にみると、「事故･違反等による職場の指示」のグループは「研修前後とも未実施」の割合が 21％で比較的高い。「自発的に参加」のグループは他のグループと比べ「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると３割強である（図 3-1-18)。



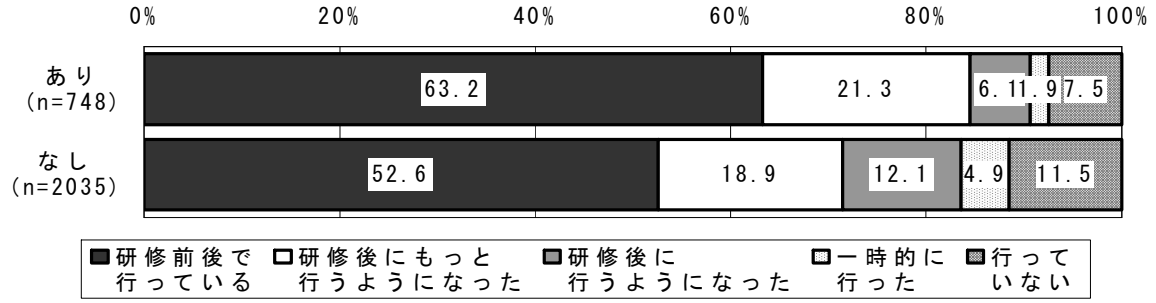
課程	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
全体	2,970	2,783	1,543	543	293	114	290
警察課程	135	135	86	31	9	1	8
法定講習課程	405	365	240	76	16	8	25
教習所課程	300	290	188	42	21	5	34
一般緊急課程	305	296	133	54	47	14	48
消防救急課程	159	155	54	36	23	19	23
安全指導員課程	183	154	80	41	18	4	11
安管５日課程	85	80	35	18	14	5	8
安管４日課程	155	146	63	36	24	10	13
貨物大型課程	114	106	67	18	10	1	10
貨物普通課程	101	98	65	25	4	1	3
旅客課程	148	139	92	28	12	3	4
一般・企業４日課程	59	56	32	13	4	2	5
一般・企業３日課程	103	99	61	21	11	3	3
一般・企業２日課程	197	189	98	41	25	7	18
一般・企業１日課程	171	152	81	25	16	8	22
一般・企業二輪課程	74	59	38	12	4	0	5
青少年指導者課程	72	70	40	13	8	2	7
青少年２日課程	93	89	37	5	14	11	22
青少年１日課程	54	51	28	3	7	5	8
青少年二輪課程	57	54	25	5	6	5	13

図 3-1-15　体調管理の実施状況（研修課程別）



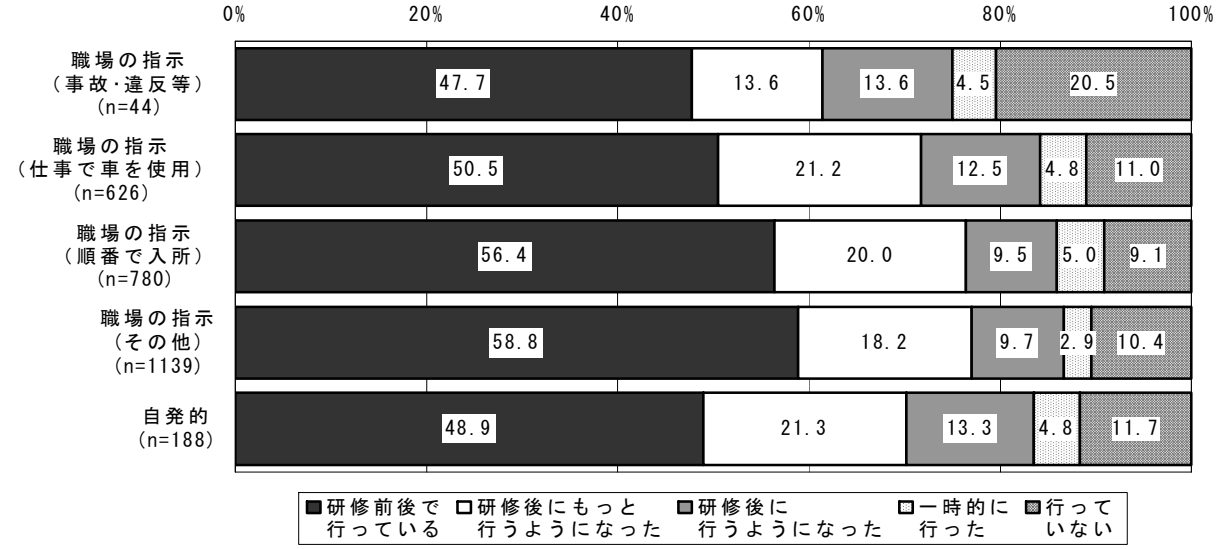
年齢層	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
20歳未満	48	45	23	4	3	3	12
20～24歳	187	180	78	11	30	25	36
25～29歳	287	281	141	55	38	12	35
30～39歳	807	793	441	171	70	27	84
40～49歳	813	782	483	144	66	21	68
50～59歳	552	491	260	100	64	21	46
60歳以上	276	211	117	58	22	5	9

図 3-1-16　体調管理の実施状況（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
あり	812	748	473	159	46	14	56
なし	2,158	2,035	1,070	384	247	100	234

図 3-1-17　体調管理の実施状況（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
職場の指示　（事故･違反等）	46	44	21	6	6	2	9
職場の指示　（仕事で車を使用）	675	626	316	133	78	30	69
職場の指示　（順番で入所）	853	780	440	156	74	39	71
職場の指示　（その他）	1,185	1,139	670	207	110	33	119
自発的	205	188	92	40	25	9	22

図 3-1-18　体調管理の実施状況（受講動機別）

（3）目視確認

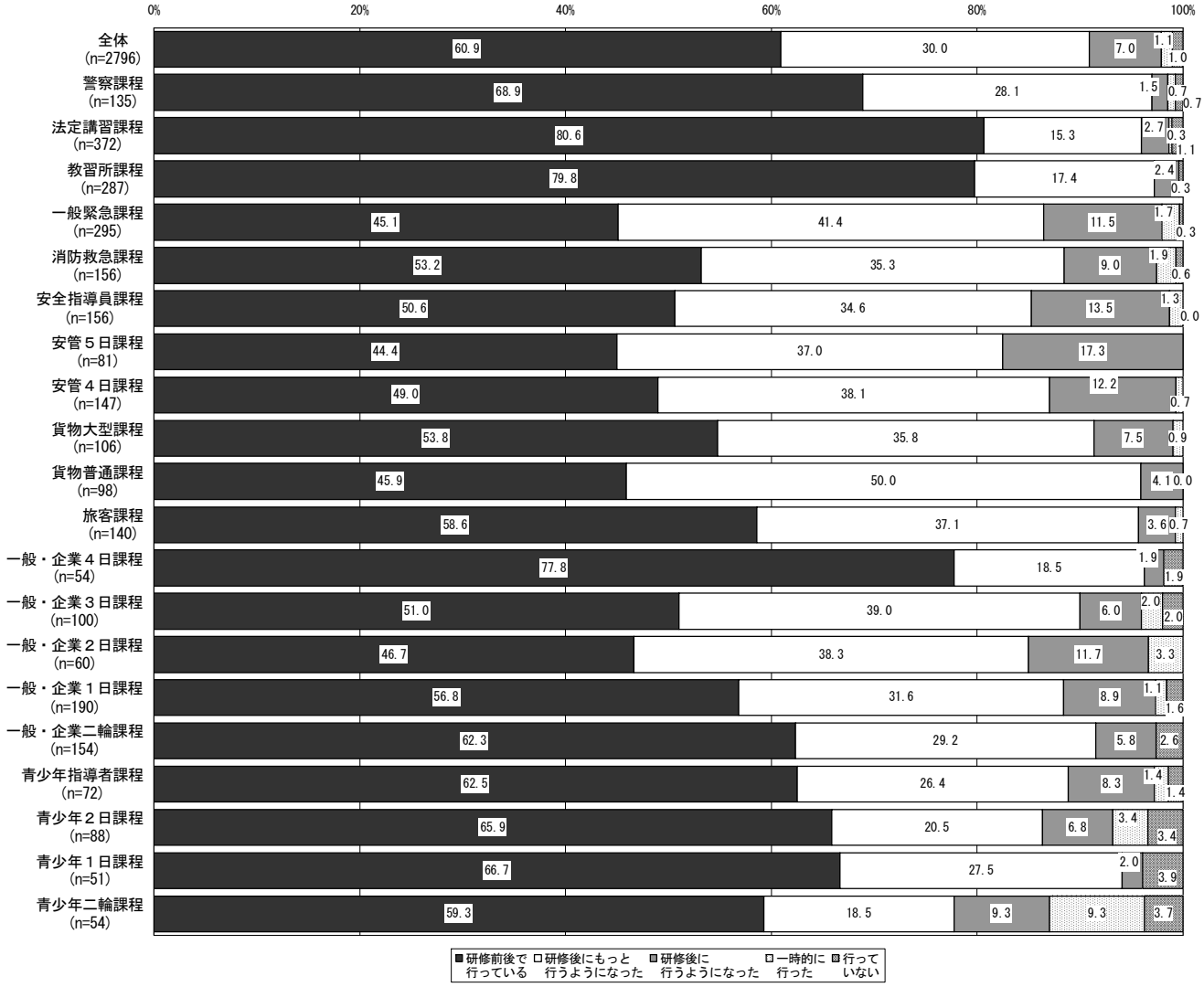
目視確認（右左折時にはミラーのほか目視確認を行う）の実施状況をみると、全体では「研修前後ともに同じように実施」が最も多い。また「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」と合わせると４割近くの者に研修による効果があったといえる（図 3-1-19)。

研修課程別にみると、法定講習課程、教習所課程では「研修前後ともに同じように実施」の割合が８割前後に達している。一方、一般緊急課程、安管５日課程、貨物普通課程、旅客課程では「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると５割以上に達し、研修効果が大きい。

年齢層別にみると、20 歳未満では「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせた割合が少ない。それ以外の年齢層ではほぼ同じ傾向にあるが、60 歳以上では「研修後に実施」が 14%と他の年齢層に比べ、研修によって改めてその必要性を感じて実施するようになった者が多い（図 3-1-20)。

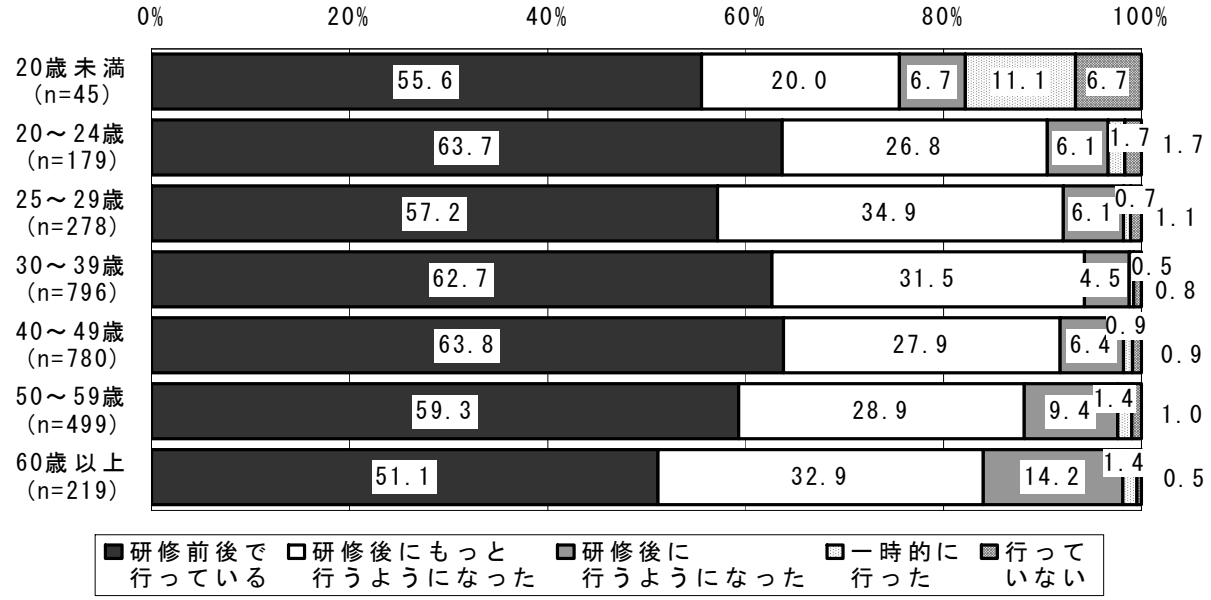
研修経験の有無別にみると、経験があるグループは「研修前後ともに同じように実施」の割合が高い。研修なしのグループでは「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせて４割以上である（図 3-1-21)。

研修受講動機別にみると、「自発的に参加」のグループでは他のグループと比べ「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると４割強で最も高い（図 3-1-22)。



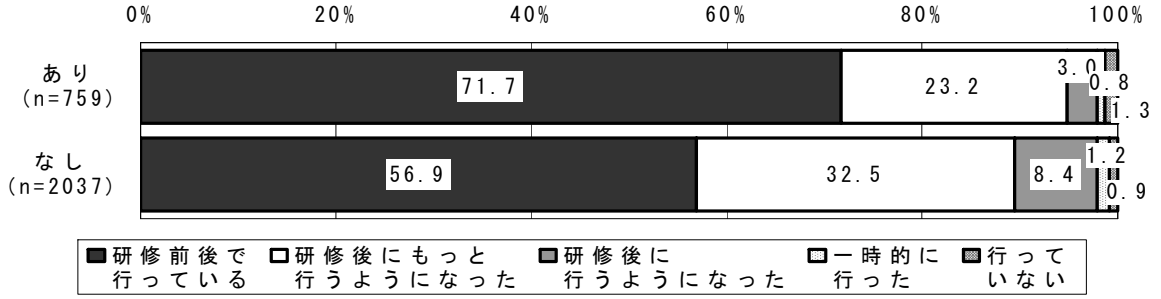
課程	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
全体	2,970	2,796	1,703	839	195	31	28
警察課程	135	135	93	38	2	1	1
法定講習課程	405	372	300	57	10	1	4
教習所課程	300	287	229	50	7	0	1
一般緊急課程	305	295	133	122	34	5	1
消防救急課程	159	156	83	55	14	3	1
安全指導員課程	183	156	79	54	21	2	0
安管５日課程	85	81	36	30	14	1	0
安管４日課程	155	147	72	56	18	1	0
貨物大型課程	114	106	57	38	8	1	2
貨物普通課程	101	98	45	49	4	0	0
旅客課程	148	140	82	52	5	1	0
一般・企業４日課程	59	54	42	10	1	0	1
一般・企業３日課程	103	100	51	39	6	2	2
一般・企業２日課程	74	60	28	23	7	2	0
一般・企業１日課程	197	190	108	60	17	2	3
一般・企業二輪課程	171	154	96	45	9	0	4
青少年指導者課程	72	72	45	19	6	1	1
青少年２日課程	93	88	58	18	6	3	3
青少年１日課程	54	51	34	14	1	0	2
青少年二輪課程	57	54	32	10	5	5	2

図 3-1-19　目視確認の実施状況（研修課程別）



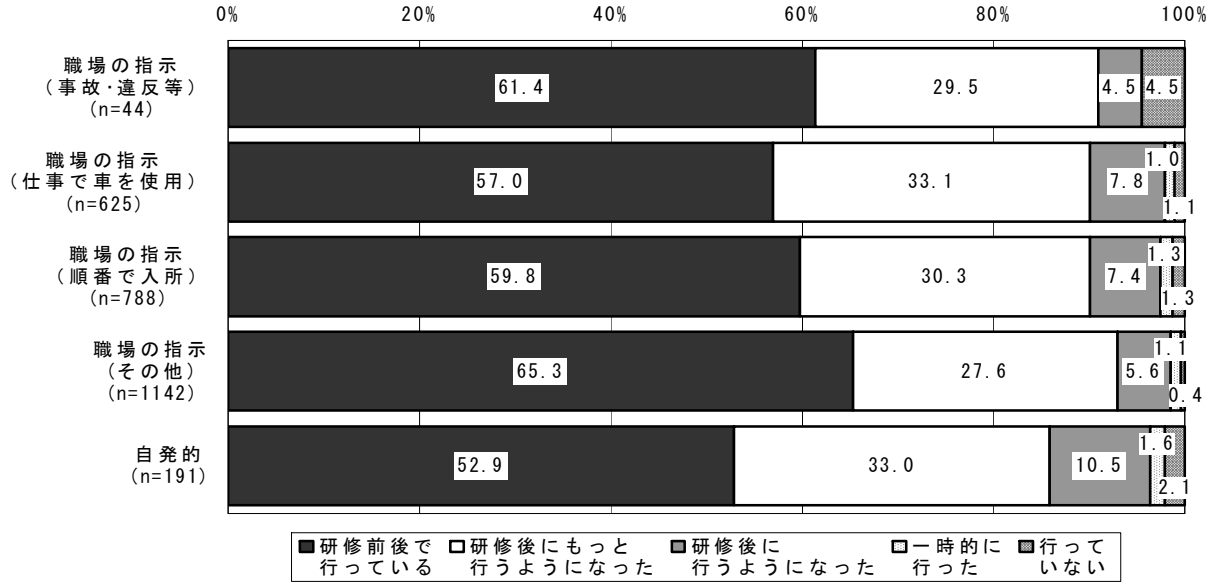
年齢層	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
20歳未満	48	45	25	9	3	5	3
20～24歳	187	179	114	48	11	3	3
25～29歳	287	278	159	97	17	2	3
30～39歳	807	796	499	251	36	4	6
40～49歳	813	780	498	218	50	7	7
50～59歳	552	499	296	144	47	7	5
60歳以上	276	219	112	72	31	3	1

図 3-1-20　目視確認の実施状況（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
あり	812	759	544	176	23	6	10
なし	2,158	2,037	1,159	663	172	25	18

図 3-1-21　目視確認の実施状況（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
職場の指示　（事故･違反等）	46	44	27	13	2	0	2
職場の指示　（仕事で車を使用）	675	625	356	207	49	6	7
職場の指示　（順番で入所）	853	788	471	239	58	10	10
職場の指示　（その他）	1,185	1,142	746	315	64	12	5
自発的	205	191	101	63	20	3	4

図 3-1-22　目視確認の実施状況（受講動機別）

（4）あせり、イライラ感の抑止

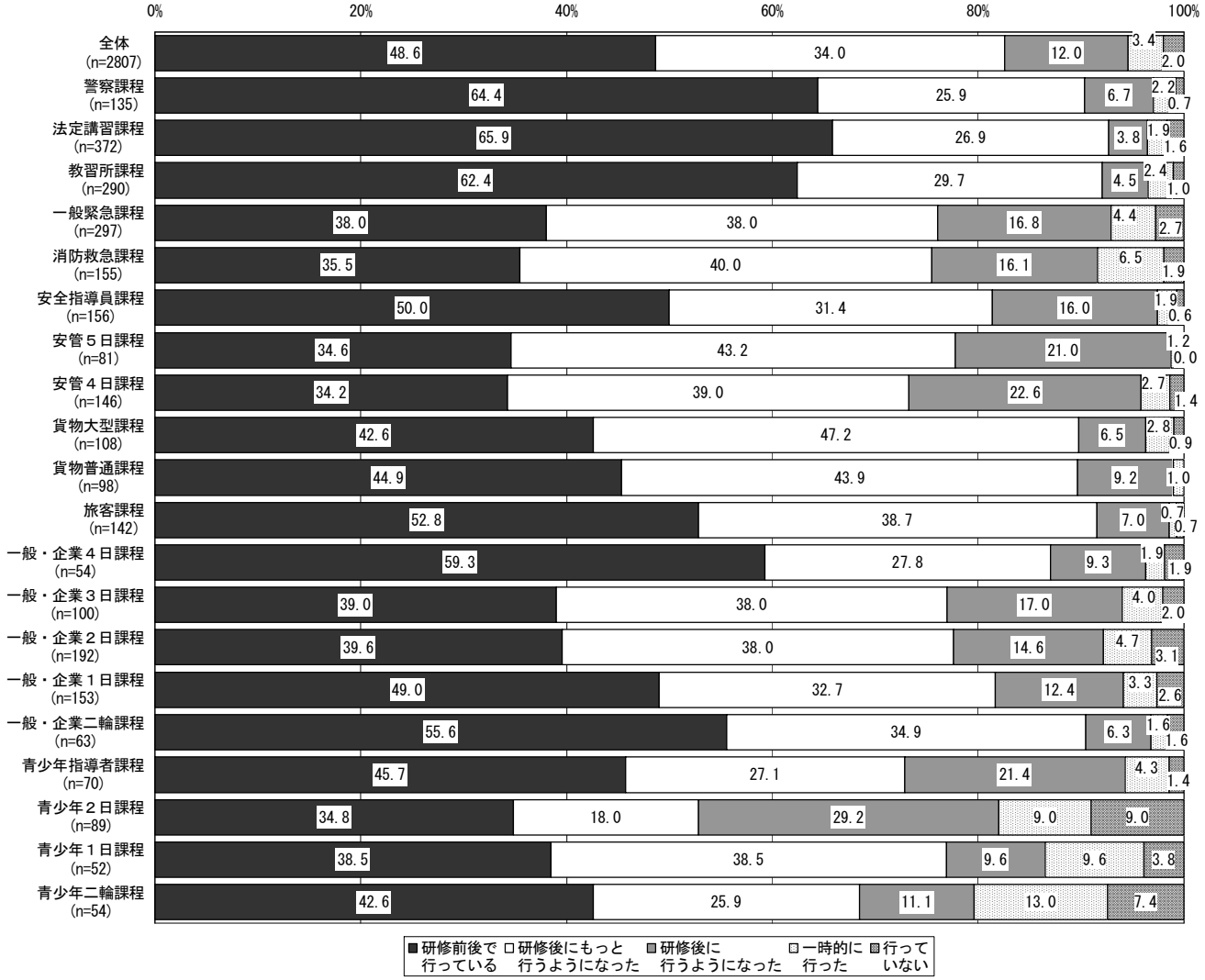
運転中のあせり、イライラ感の抑止（あせりやイライラの気持ちで運転することがないように注意する）の実施状況をみると、全体では「研修前後ともに同じように実施」が最も多い。また「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」と合わせて４割以上の者に研修による効果があるといえる（図 3-1-23)。

研修課程別にみると、警察課程、法定講習課程、教習所課程では「研修前後ともに同じように実施」の割合が６割以上である。また、その他の課程についても、一般・企業４日、一般・企業二輪、青少年二輪課程を除き、「研修後にもっと実施」と「研修後に実施」を合わせると５～６割に達し、研修効果が大きい。

年齢層別にみると、どの年齢層においても概ね同じ傾向を示しているが、25～29 歳では「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると５割以上であり、効果が最も高い年齢層である（図 3-1-24)。

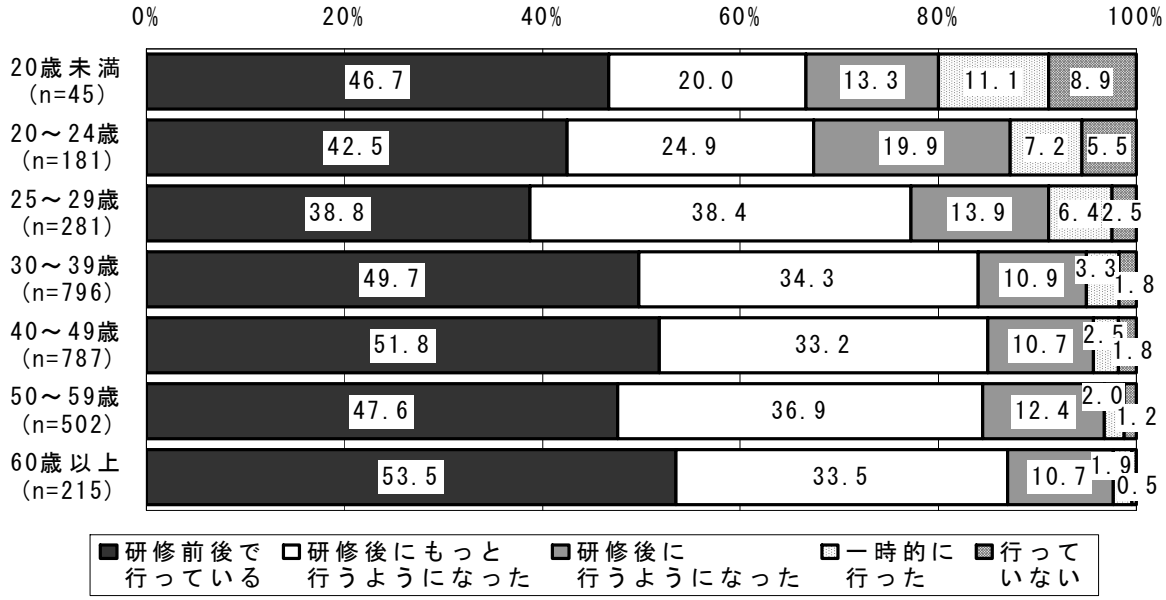
研修経験の有無別にみると、経験があるグループは「研修前後ともに同じように実施」の割合が高い。研修なしのグループでは「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると５割近くである（図 3-1-25)。

研修受講動機別にみると、「事故･違反等による職場の指示」のグループは「研修後一時的に実施」が９％、「研修前後とも未実施」が 11％で効果がみられなかった割合が比較的高い。「自発的に参加」のグループは他のグループと比べ「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると５割近くと最も高い（図 3-1-26)。



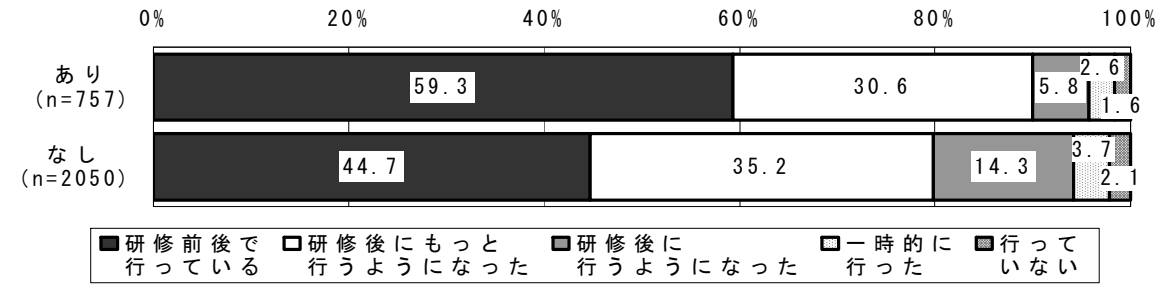
課程	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
全体	2,970	2,807	1,365	953	337	96	56
警察課程	135	135	87	35	9	3	1
法定講習課程	405	372	245	100	14	7	6
教習所課程	300	290	181	86	13	7	3
一般緊急課程	305	297	113	113	50	13	8
消防救急課程	159	155	55	62	25	10	3
安全指導員課程	183	156	78	49	25	3	1
安管５日課程	85	81	28	35	17	1	0
安管４日課程	155	146	50	57	33	4	2
貨物大型課程	114	108	46	51	7	3	1
貨物普通課程	101	98	44	43	9	1	1
旅客課程	148	142	75	55	10	1	1
一般・企業４日課程	59	54	32	15	5	1	1
一般・企業３日課程	103	100	39	38	17	4	2
一般・企業２日課程	197	192	76	73	28	9	6
一般・企業１日課程	171	153	75	50	19	5	4
一般・企業二輪課程	74	63	35	22	4	1	1
青少年指導者課程	72	70	32	19	15	3	1
青少年２日課程	93	89	31	16	26	8	8
青少年１日課程	54	52	20	20	5	5	2
青少年二輪課程	57	54	23	14	6	7	4

図 3-1-23　あせり、イライラ感の抑止の実施状況（研修課程別）



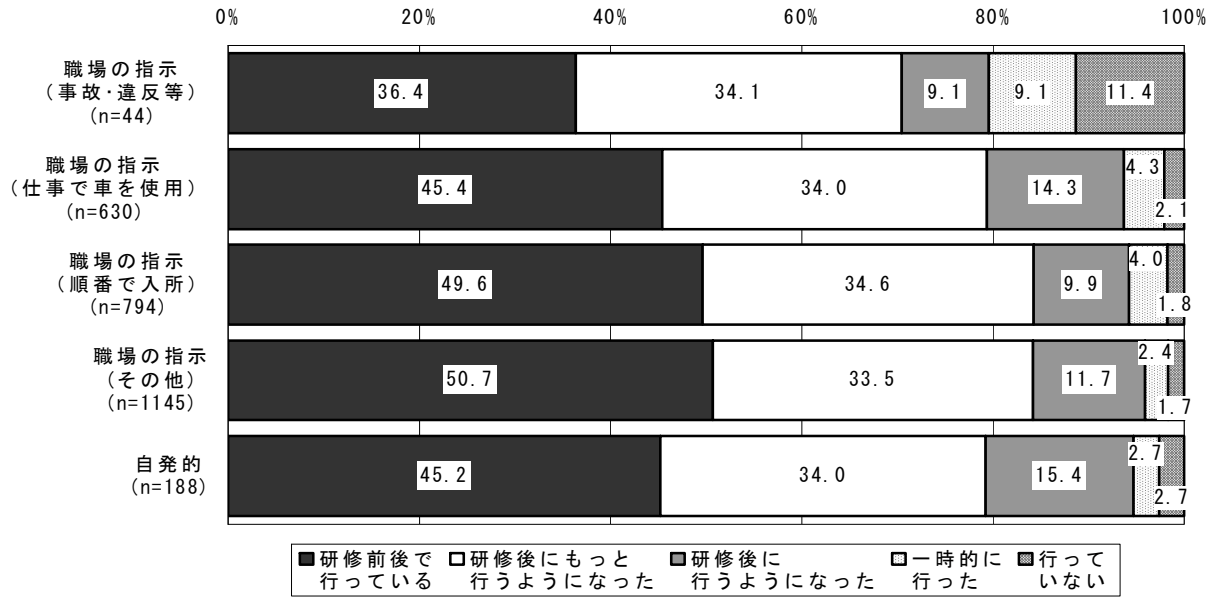
年齢層	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
20歳未満	48	45	21	9	6	5	4
20～24歳	187	181	77	45	36	13	10
25～29歳	287	281	109	108	39	18	7
30～39歳	807	796	396	273	87	26	14
40～49歳	813	787	408	261	84	20	14
50～59歳	552	502	239	185	62	10	6
60歳以上	276	215	115	72	23	4	1

図 3-1-24　あせり、イライラ感の抑止の実施状況（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
あり	812	757	449	232	44	20	12
なし	2,158	2,050	916	721	293	76	44

図 3-1-25　あせり、イライラ感の抑止の実施状況（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
職場の指示　（事故･違反等）	46	44	16	15	4	4	5
職場の指示　（仕事で車を使用）	675	630	286	214	90	27	13
職場の指示　（順番で入所）	853	794	394	275	79	32	14
職場の指示　（その他）	1,185	1,145	580	384	134	28	19
自発的	205	188	85	64	29	5	5

図 3-1-26　あせり、イライラ感の抑止の実施状況（受講動機別）

（5）スピードやブレーキ操作に対する注意

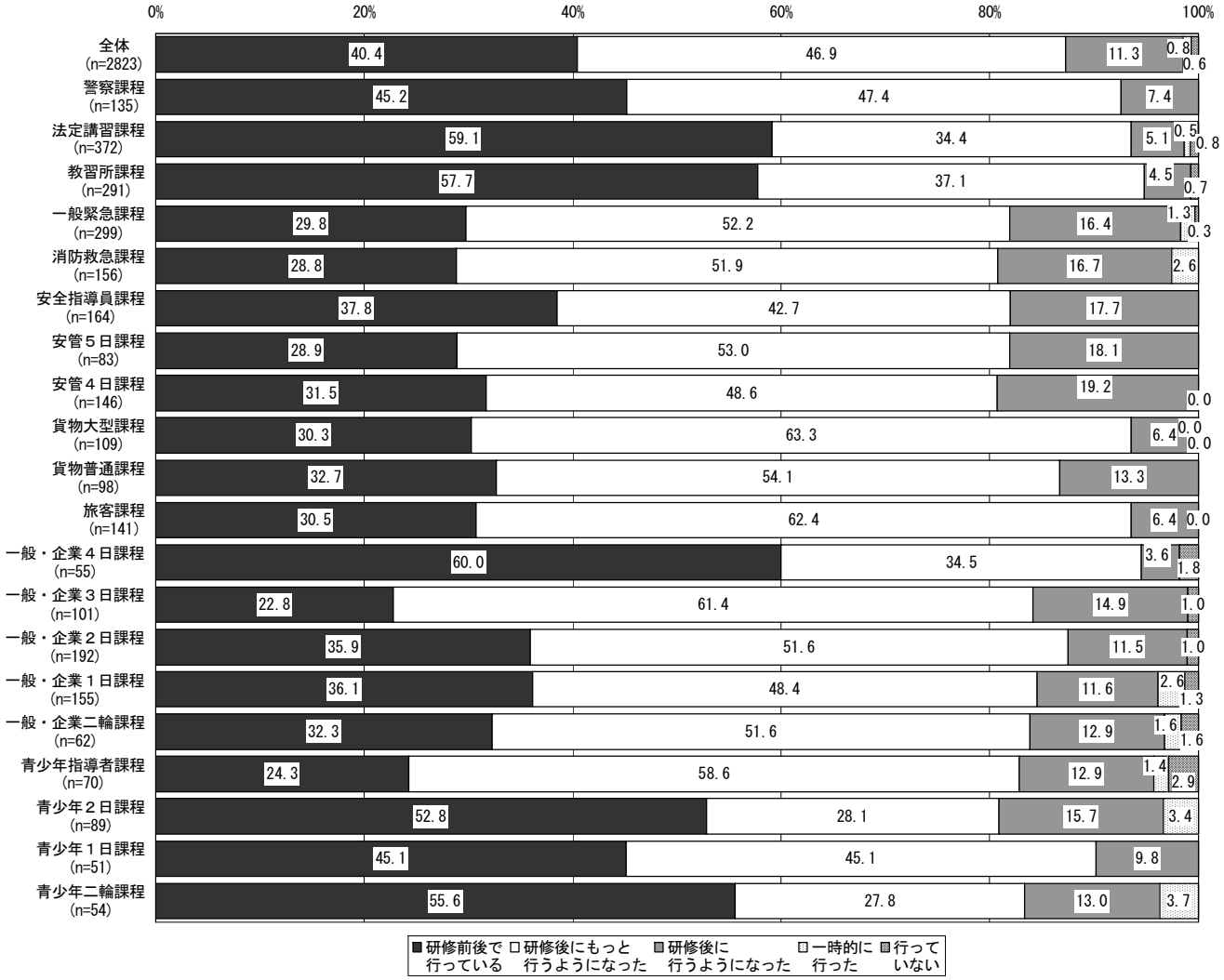
スピードやブレーキ操作に対する注意（天候や路面変化によりスピードやブレーキの踏み方に注意する）をみると、全体では「研修後にもっと実施」が最も多く、次いで「研修後に実施」であり、合計で６割近くの対象者に効果があったといえる（図 3-1-27)。

研修課程別にみると、「研修後にもっと実施」の割合が高く、安全指導員課程、安管４日課程、一般・企業３日課程では６割以上を占めている。

年齢層別にみると、25～29 歳では「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると７割近くで効果が最も高い年齢層であるが、24 歳以下では比較的この割合が小さく、20 歳未満では合計で３割程度である（図 3-1-28)。

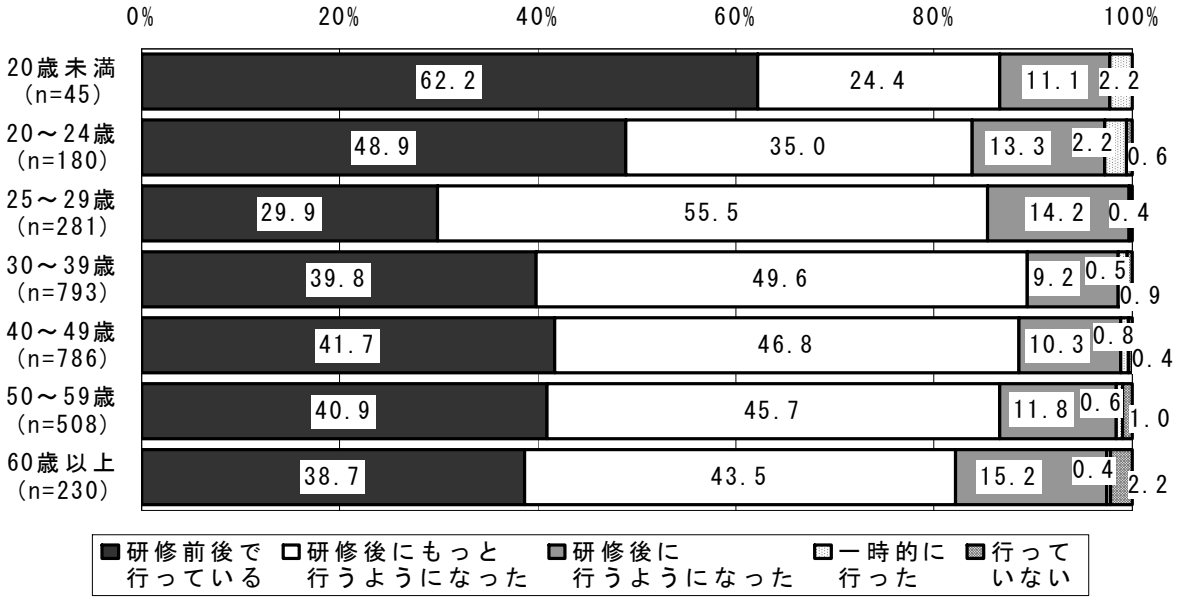
研修経験の有無別にみると、経験があるグループは「研修前後ともに同じように実施」の割合が高い。研修なしのグループでは「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると６割以上である（図 3-1-29)。

研修受講動機別にみると、どのグループも同じく研修効果がある回答といえる（図 3-1-30)。



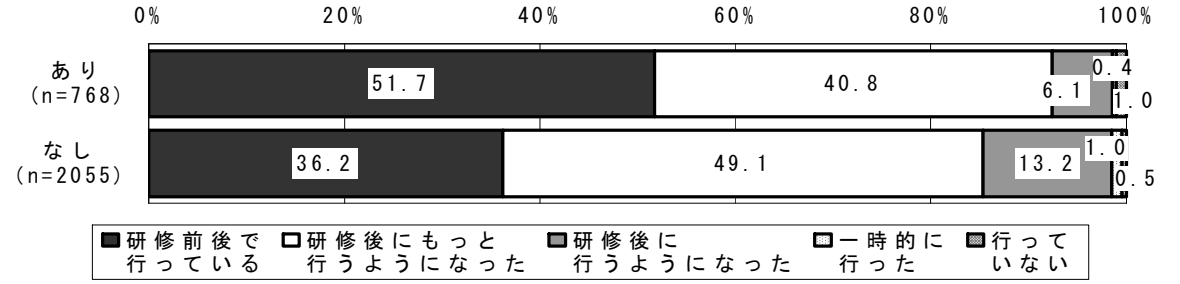
課程	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
全体	2,970	2,823	1,141	1,323	318	23	18
警察課程	135	135	61	64	10	0	0
法定講習課程	405	372	220	128	19	2	3
教習所課程	300	291	168	108	13	0	2
一般緊急課程	305	299	89	156	49	4	1
消防救急課程	159	156	45	81	26	4	0
安全指導員課程	183	164	62	70	29	1	2
安管５日課程	85	83	24	44	15	0	0
安管４日課程	155	146	46	71	28	0	1
貨物大型課程	114	109	33	69	7	0	0
貨物普通課程	101	98	32	53	13	0	0
旅客課程	148	141	43	88	9	1	0
一般・企業４日課程	59	55	33	19	2	0	1
一般・企業３日課程	103	101	23	62	15	0	1
一般・企業２日課程	197	192	69	99	22	0	2
一般・企業１日課程	171	155	56	75	18	4	2
一般・企業二輪課程	74	62	20	32	8	1	1
青少年指導者課程	72	70	17	41	9	1	2
青少年２日課程	93	89	47	25	14	3	0
青少年１日課程	54	51	23	23	5	0	0
青少年二輪課程	57	54	30	15	7	2	0

図 3-1-27　スピードやブレーキ操作に対する注意の実施状況（研修課程別）



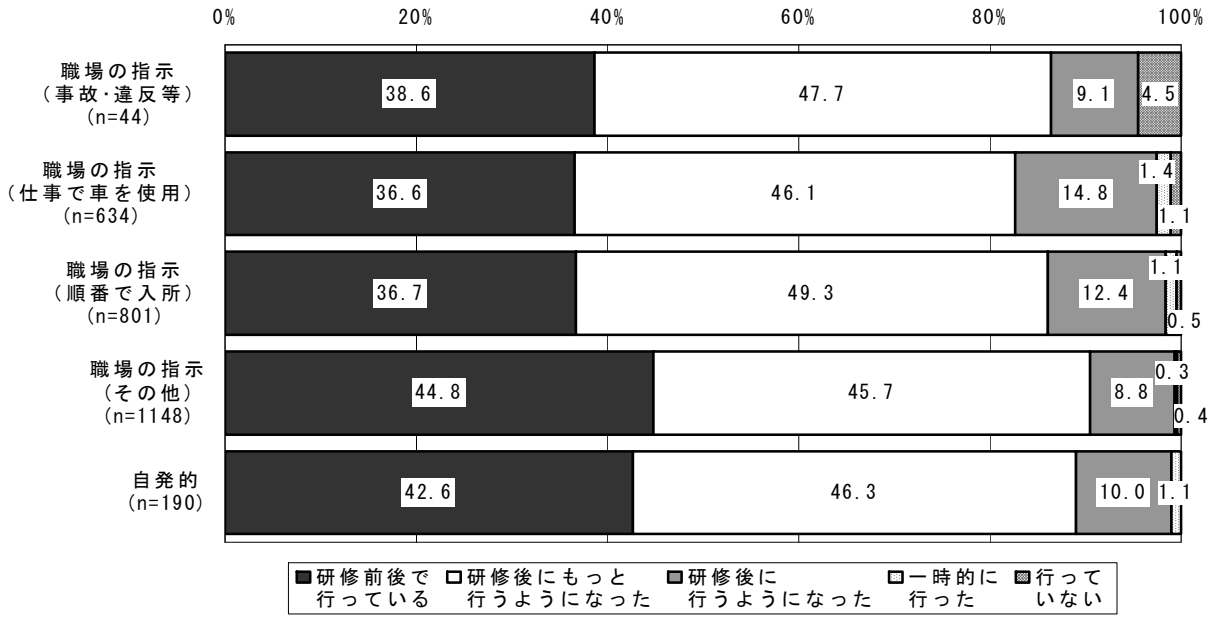
年齢層	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
20歳未満	48	45	28	11	5	1	0
20～24歳	187	180	88	63	24	4	1
25～29歳	287	281	84	156	40	1	0
30～39歳	807	793	316	393	73	7	4
40～49歳	813	786	328	368	81	6	3
50～59歳	552	508	208	232	60	3	5
60歳以上	276	230	89	100	35	1	5

図 3-1-28　スピードやブレーキ操作に対する注意の実施状況（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
あり	812	768	397	313	47	3	8
なし	2,158	2,055	744	1,010	271	20	10

図 3-1-29　スピードやブレーキ操作に対する注意の実施状況（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
職場の指示　（事故･違反等）	46	44	17	21	4	0	2
職場の指示　（仕事で車を使用）	675	634	232	292	94	9	7
職場の指示　（順番で入所）	853	801	294	395	99	9	4
職場の指示（その他）	1,185	1,148	514	525	101	3	5
自発的	205	190	81	88	19	2	0

図 3-1-30　スピードやブレーキ操作に対する注意の実施状況（受講動機別）

（6）他車、歩行者等への心遣い

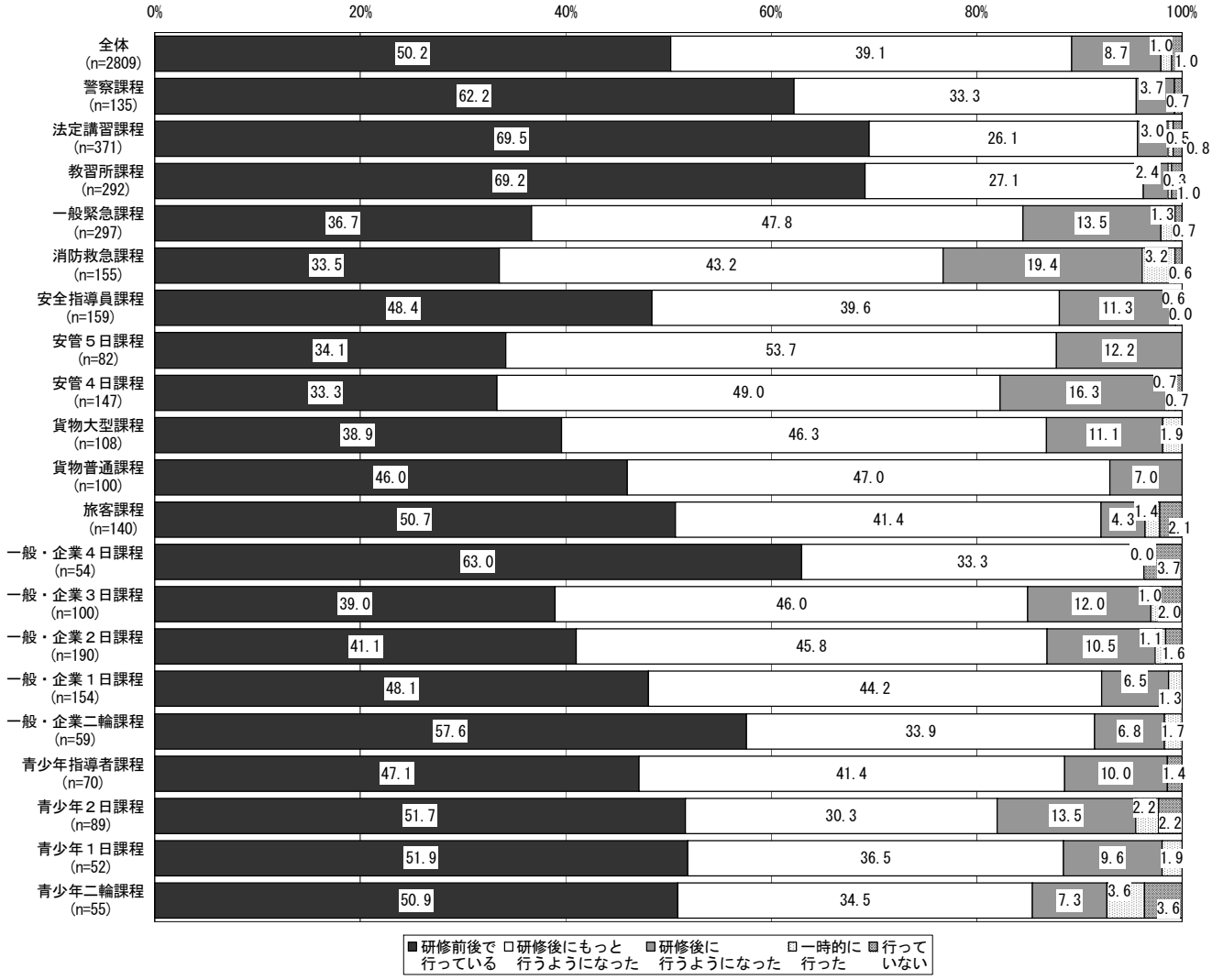
他車、歩行者等への心遣い（運転中は他車、歩行者等に対して「ヒヤリ・ハット」させないように心掛ける）をみると、全体では「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせて約５割に効果があった（図 3-1-31）。

研修課程別にみると、警察課程、法定講習課程、教習所課程、一般・企業４日課程では「研修前後ともに同じように実施」が多いが、その他の課程では青少年２日、１日、二輪課程を除き、「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせた割合が５～６割となっている。

年齢層別にみると、概ねどの年齢層の同じ傾向を示しているが、25～29 歳、60 歳以上では「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると５割以上に上る（図 3-1-32）。

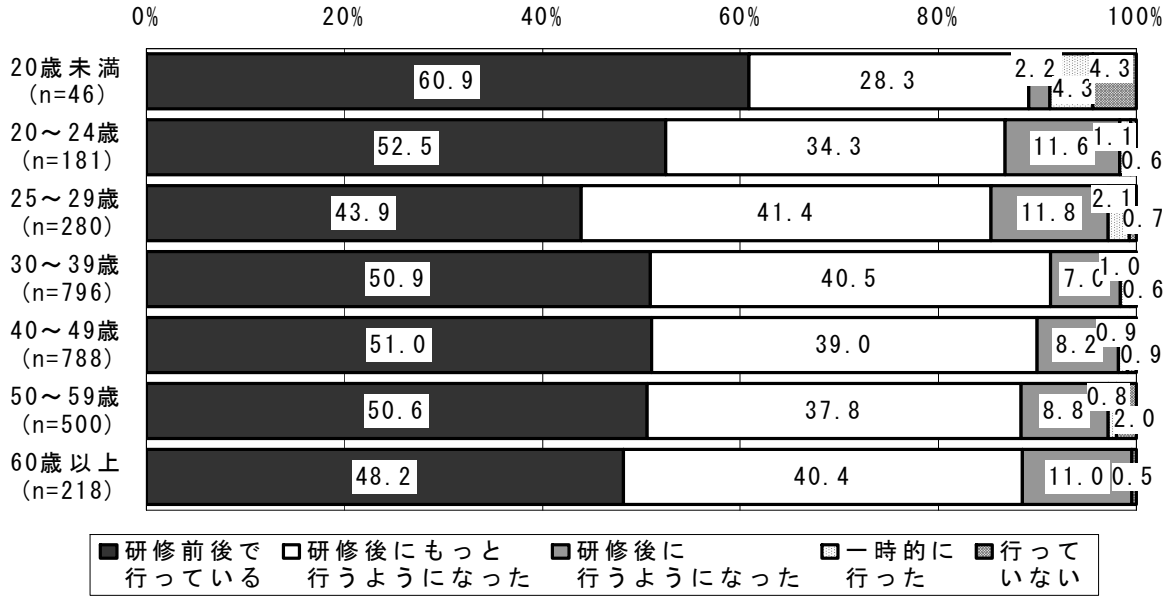
研修経験の有無別にみると、経験があるグループは「研修前後ともに同じように実施」の割合が高い。研修なしのグループでは「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせて５割以上である（図 3-1-33）。

研修受講動機別にみると、どのグループも研修効果があったとの回答が多く、「仕事で車を使うために職場の指示」、「自発的に参加」のグループにおいては「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせて５割以上である（図 3-1-34）。



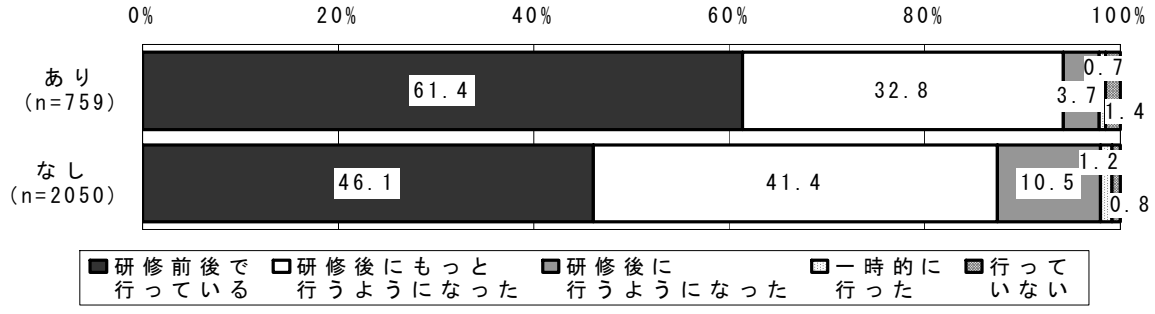
課程	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
全体	2,970	2,809	1,411	1,097	244	29	28
警察課程	135	135	84	45	5	0	1
法定講習課程	405	371	258	97	11	2	3
教習所課程	300	292	202	79	7	1	3
一般緊急課程	305	297	109	142	40	4	2
消防救急課程	159	155	52	67	30	5	1
安全指導員課程	183	159	77	63	18	1	0
安管５日課程	85	82	28	44	10	0	0
安管４日課程	155	147	49	72	24	1	1
貨物大型課程	114	108	42	50	12	2	2
貨物普通課程	101	100	46	47	7	0	0
旅客課程	148	140	71	58	6	2	3
一般・企業４日課程	59	54	34	18	0	0	2
一般・企業３日課程	103	100	39	46	12	1	2
一般・企業２日課程	197	190	78	87	20	2	3
一般・企業１日課程	171	154	74	68	10	2	0
一般・企業二輪課程	74	59	34	20	4	1	0
青少年指導者課程	72	70	33	29	7	0	1
青少年２日課程	93	89	46	27	12	2	2
青少年１日課程	54	52	27	19	5	1	0
青少年二輪課程	57	55	28	19	4	2	2

図 3-1-31　他車、歩行者等への心遣いの実施状況（研修課程別）



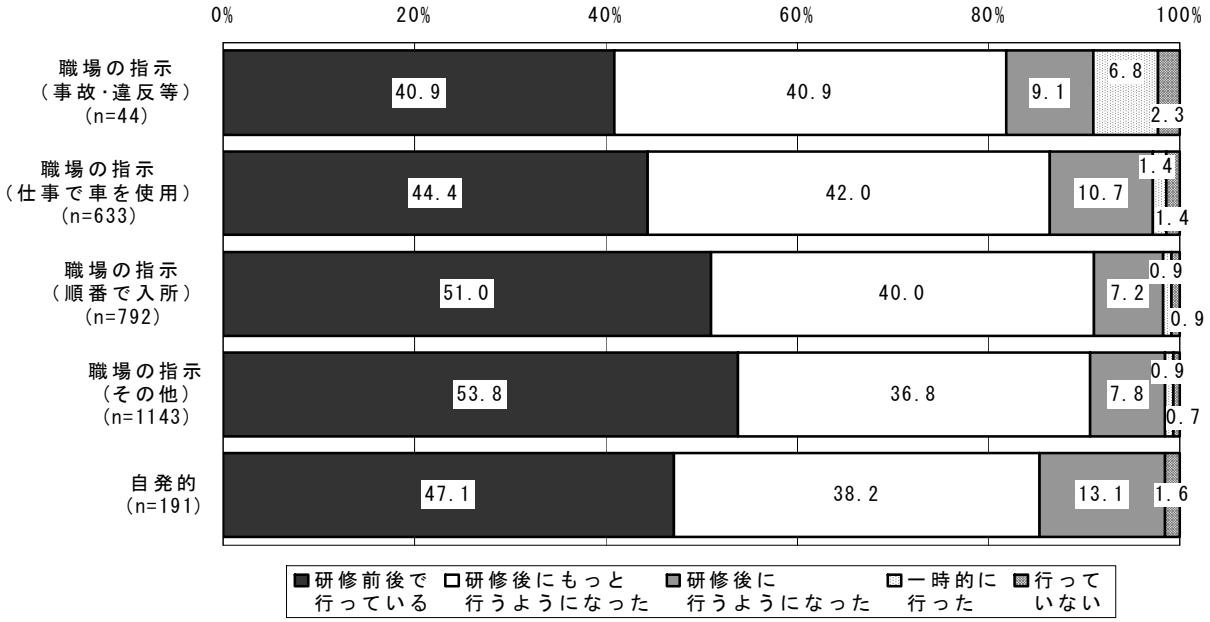
年齢層	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
20歳未満	48	46	28	13	1	2	2
20～24歳	187	181	95	62	21	2	1
25～29歳	287	280	123	116	33	6	2
30～39歳	807	796	405	322	56	8	5
40～49歳	813	788	402	307	65	7	7
50～59歳	552	500	253	189	44	4	10
60歳以上	276	218	105	88	24	0	1

図 3-1-32　他車、歩行者等への心遣いの実施状況（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
あり	812	759	466	249	28	5	11
なし	2,158	2,050	945	848	216	24	17

図 3-1-33　他車、歩行者等への心遣いの実施状況（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
職場の指示　（事故･違反等）	46	44	18	18	4	3	1
職場の指示　（仕事で車を使用）	675	633	281	266	68	9	9
職場の指示　（順番で入所）	853	792	404	317	57	7	7
職場の指示（その他）	1,185	1,143	615	421	89	10	8
自発的	205	191	90	73	25	0	3

図 3-1-34　他車、歩行者等への心遣いの実施状況（受講動機別）

１－３－４　運転姿勢

（１）運転姿勢の維持

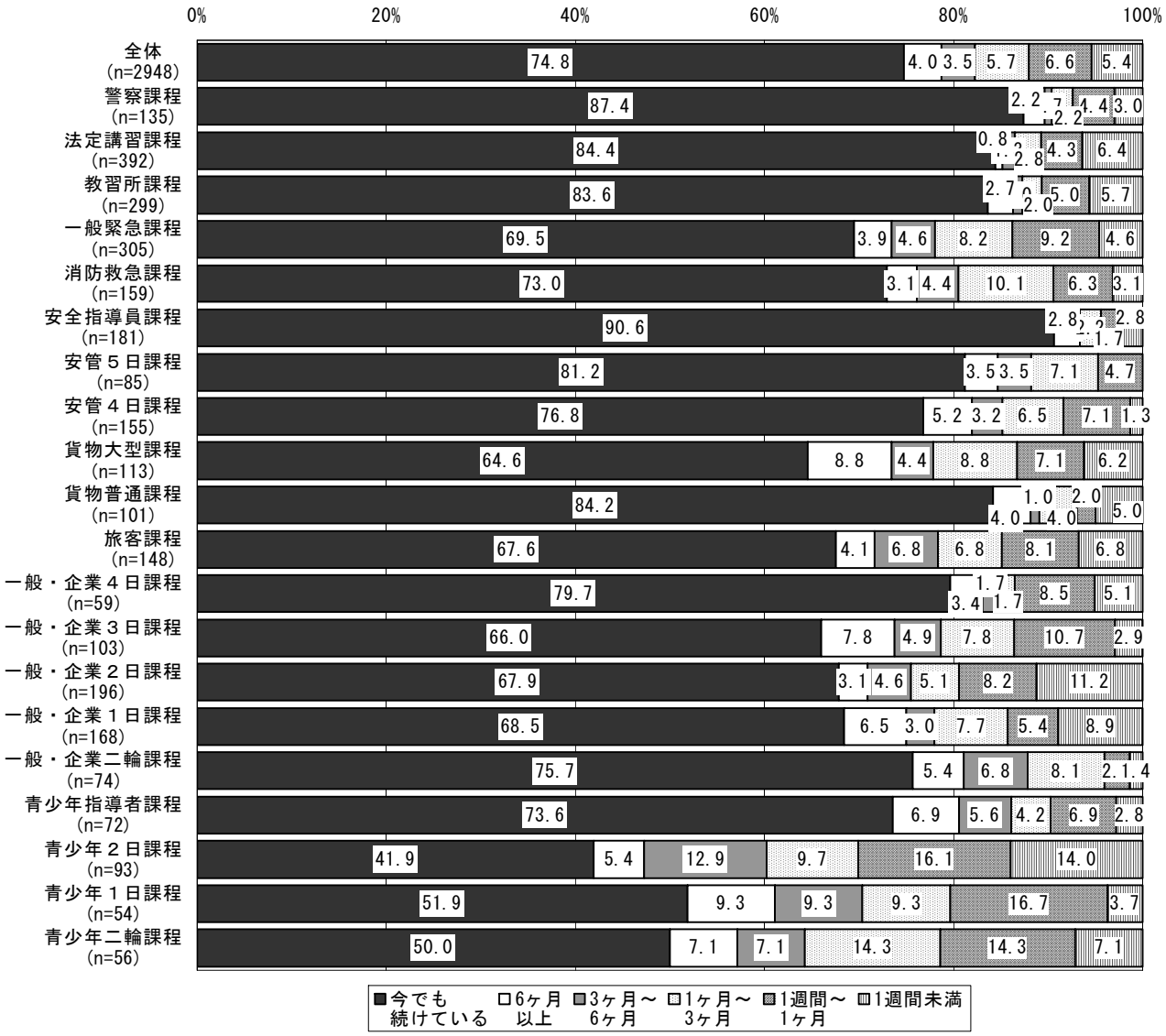
研修によって教官より教示を受けた運転姿勢の維持期間についてみると、全体では 75%が「今でも継続」と回答しており、運転姿勢については、研修の効果が高いといえる。また、「１週間未満」では５％、「１週間から１ヶ月程度」では７％、「１ヶ月から３ヶ月程度」では６％、「３ヶ月から６ヶ月程度」では４％となっており、合わせて２割の者は持続期間が半年以下である（図 3-1-35)。

研修課程別にみると、警察課程、法定講習課程、教習所課程、安管５日、４日課程、安全指導者課程、貨物普通課程において、「今でも継続」の回答割合が高い。青少年２日、１日、二輪課程では「今でも継続」の回答割合が５割程度であり、持続性が低い。

年齢層別にみると、年齢層が低くなるほど運転姿勢の持続期間が短くなる傾向を示しており、20 歳未満で「今でも継続」が 49%となっている（図 3-1-36)。

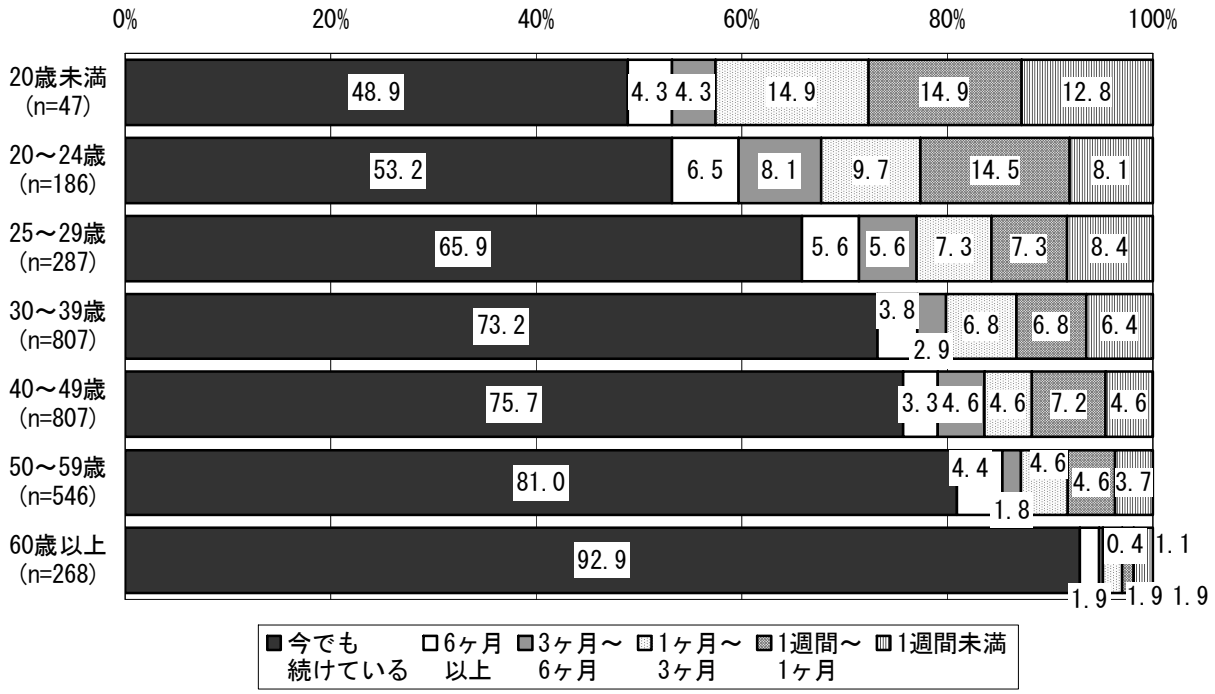
研修経験の有無別にみると、経験があるグループの方が「今でも継続」の回答割合が高い（図 3-1-37)。

中央研修所の研修受講動機別にみると「事故･違反等による職場の指示」のグループを除き、「今でも継続」が７割以上である。「事故･違反等による職場の指示」のグループでは、「１週間未満」、「１週間から１ヶ月程度」、「３ヶ月から６ヶ月程度」の回答がともに１割前後で他のグループより多く、やや持続期間が短い（図 3-1-38)。



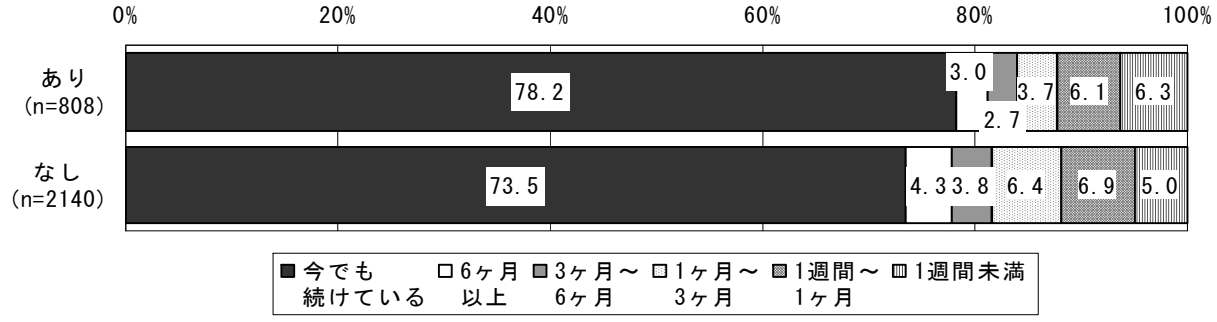
課程	回答者数	有効回答数	今でも続けている	6ヶ月以上	3ヶ月～6ヶ月	1ヶ月～3ヶ月	1週間～1ヶ月	1週間未満
全体	2,970	2,948	2,204	117	104	168	196	159
警察課程	135	135	118	3	1	3	6	4
法定講習課程	405	392	331	3	5	11	17	25
教習所課程	300	299	250	8	3	6	15	17
一般緊急課程	305	305	212	12	14	25	28	14
消防救急課程	159	159	116	5	7	16	10	5
安全指導員課程	183	181	164	5	0	4	3	5
安管５日課程	85	85	69	3	3	6	4	0
安管４日課程	155	155	119	8	5	10	11	2
貨物大型課程	114	113	73	10	5	10	8	7
貨物普通課程	101	101	85	4	1	4	2	5
旅客課程	148	148	100	6	10	10	12	10
一般・企業４日課程	59	59	47	2	1	1	5	3
一般・企業３日課程	103	103	68	8	5	8	11	3
一般・企業２日課程	197	196	133	6	9	10	16	22
一般・企業１日課程	171	168	115	11	5	13	9	15
一般・企業二輪課程	74	74	56	4	5	6	2	1
青少年指導者課程	72	72	53	5	4	3	5	2
青少年２日課程	93	93	39	5	12	9	15	13
青少年１日課程	54	54	28	5	5	5	9	2
青少年二輪課程	57	56	28	4	4	8	8	4

図 3-1-35　運転姿勢の維持状況（研修課程別）



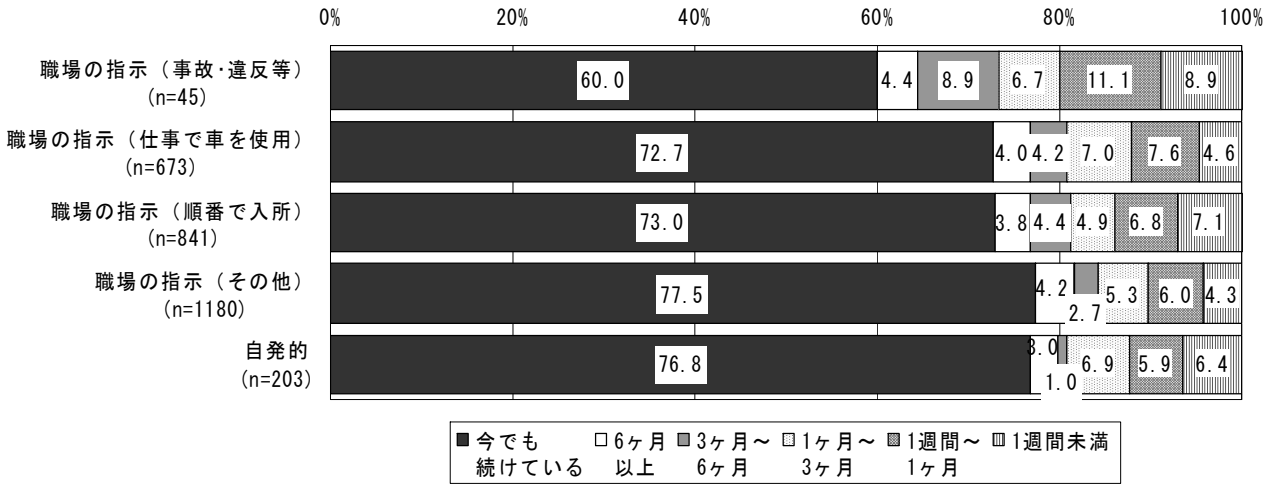
年齢層	回答者数	有効回答数	今でも続けている	6ヶ月以上	3ヶ月～6ヶ月	1ヶ月～3ヶ月	1週間～1ヶ月	1週間未満
20歳未満	48	47	23	2	2	7	7	6
20～24歳	187	186	99	12	15	18	27	15
25～29歳	287	287	189	16	16	21	21	24
30～39歳	807	807	591	31	23	55	55	52
40～49歳	813	807	611	27	37	37	58	37
50～59歳	552	546	442	24	10	25	25	20
60歳以上	276	268	249	5	1	5	3	5

図 3-1-36　運転姿勢の維持状況（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	今でも続けている	6ヶ月以上	3ヶ月～6ヶ月	1ヶ月～3ヶ月	1週間～1ヶ月	1週間未満
あり	812	808	632	24	22	30	49	51
なし	2,158	2,140	1,572	93	82	138	147	108

図 3-1-37　運転姿勢の維持状況（研修受講の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	今でも続けている	6ヶ月以上	3ヶ月～6ヶ月	1ヶ月～3ヶ月	1週間～1ヶ月	1週間未満
職場の指示（事故･違反等）	46	45	27	2	4	3	5	4
職場の指示（仕事で車を使用）	675	673	489	27	28	47	51	31
職場の指示（順番で入所）	853	841	614	32	37	41	57	60
職場の指示（その他）	1,185	1,180	914	49	32	63	71	51
自発的	205	203	156	6	2	14	12	13

図 3-1-38　運転姿勢の維持状況（受講動機別）

（２）教示を受けた運転姿勢の勧め

全体でみると、84%が他者に「勧めた」と回答しており、研修によって運転姿勢の重要度を理解して勧めたものと推察される。研修課程別にみると、安管５日、４日課程、青少年指導者課程といった指導的な立場にある者を対象とした研修の受講者は特にその割合が高い。一方、青少年２日、１日、二輪課程では他の研修課程に比べその割合が低い（図 3-1-39)。

運転姿勢について勧めた相手（複数回答）についてみると、全体では「職場の同僚」が 65%で最も高く、次いで「家族」が 45%、「友人」が 29%となっている（図 3-1-40)。

他者に「勧めた」割合を年齢層別にみると、20 歳未満では 47%であるが、年齢層が上がるに従ってその割合が高くなっており、60 歳以上では 93%である。なお、20 歳未満の場合、研修課程が二輪車課程の場合が多いため、二輪車の運転姿勢を勧める相手が少なかったとも考えられる（図 3-1-41)。

他者に「勧めた」割合を中央研修所の経験の有無別にみると、経験の有無による違いはない（図 3-1-42)。

他者に「勧めた」割合を研修受講動機別にみると、概ね同じ傾向を示すものの、「事故･違反等による職場の指示」のグループでは 70%で比較的少ない（図 3-1-43)。

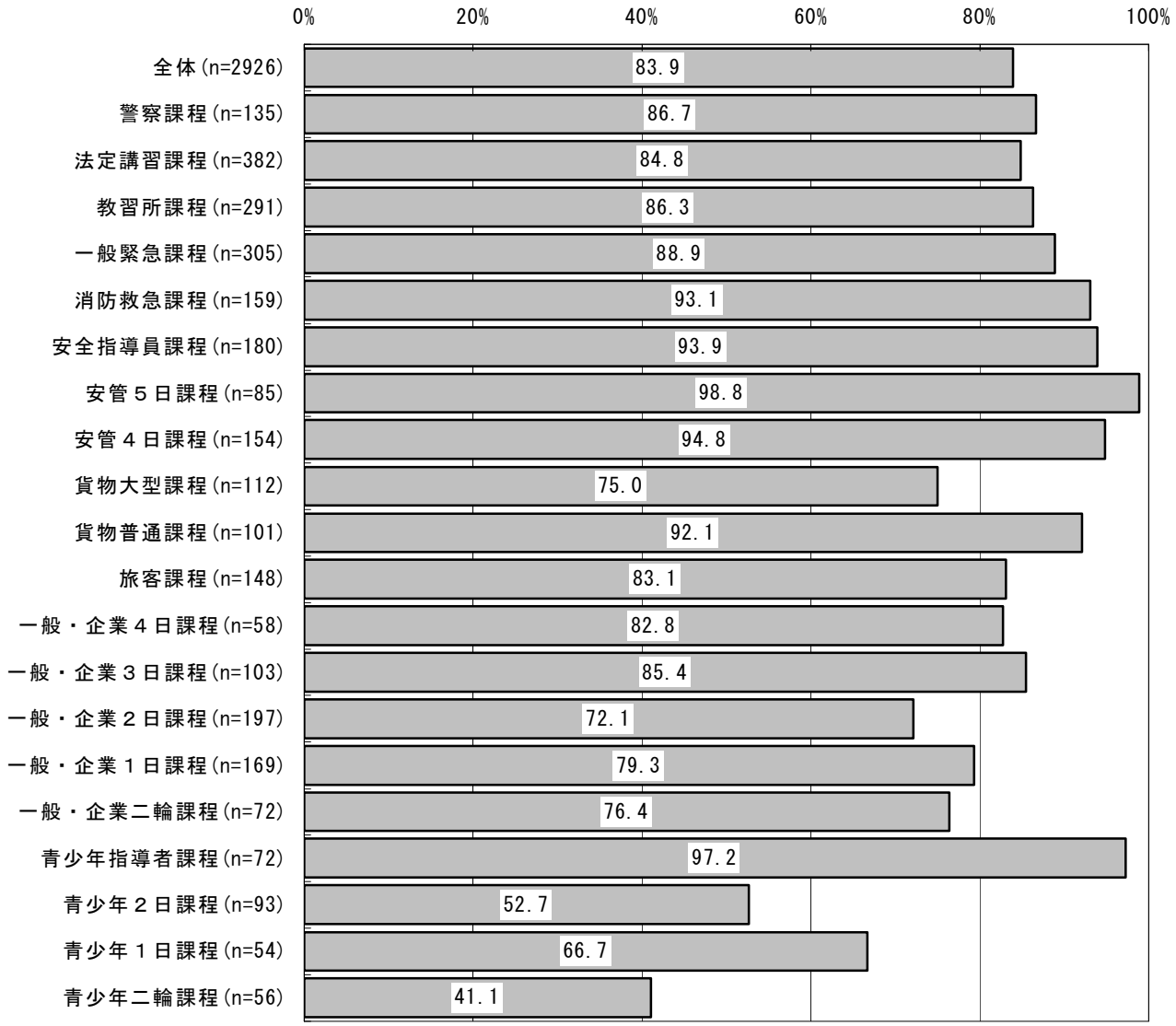


図 3-1-39　運転姿勢を勧めた割合（研修課程別）

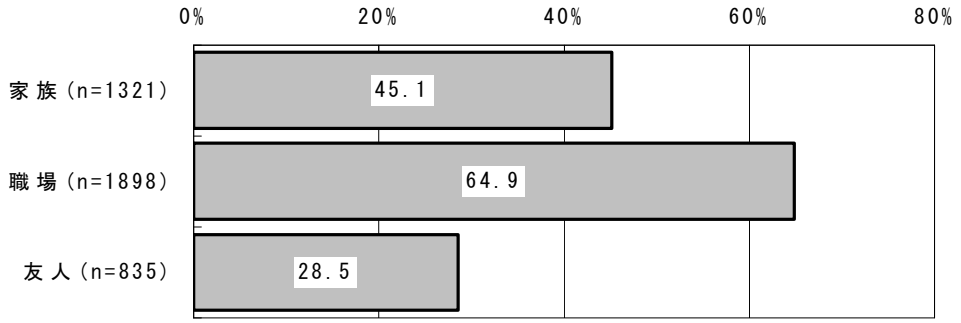


図 3-1-40　運転姿勢を勧めた相手

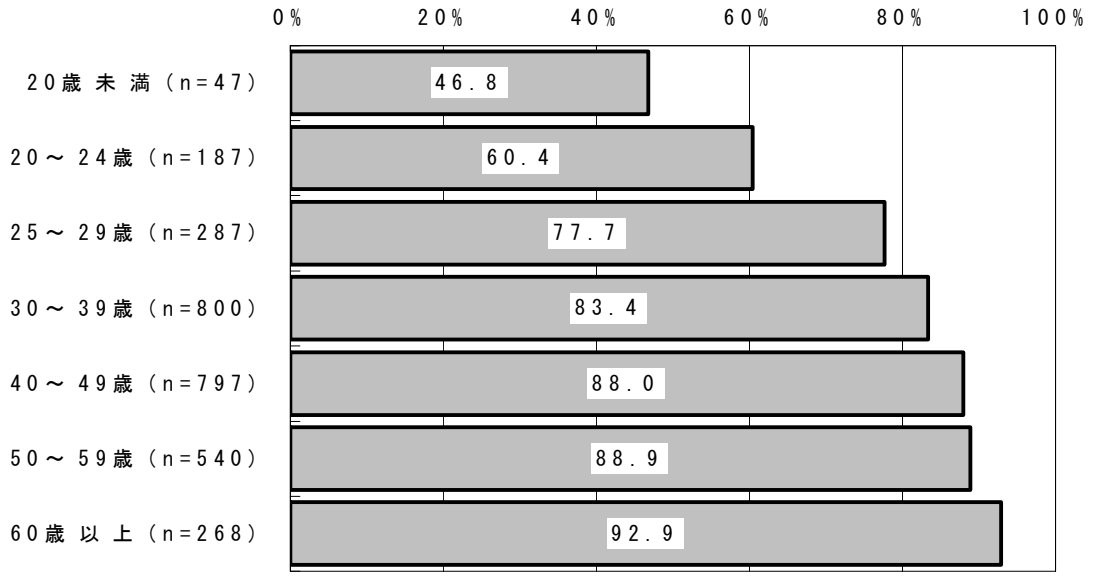


図 3-1-41　運転姿勢を勧めた割合（年齢層別）

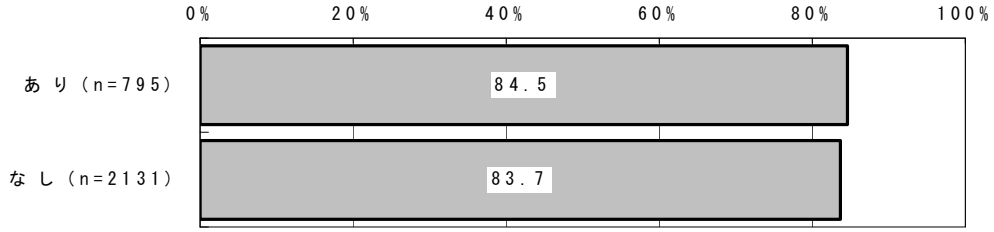


図 3-1-42　運転姿勢を勧めた割合（研修経験の有無別）

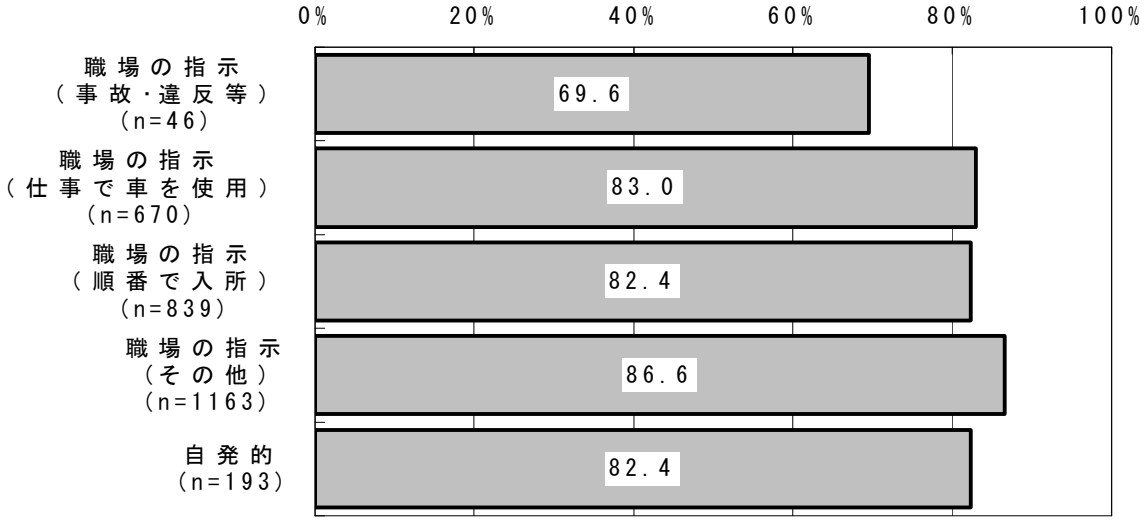


図 3-1-43　運転姿勢を勧めた割合（受講動機別）

１－３－５　研修で得た技能・知識の職務への反映

（１）研修受講に対する職場での評価

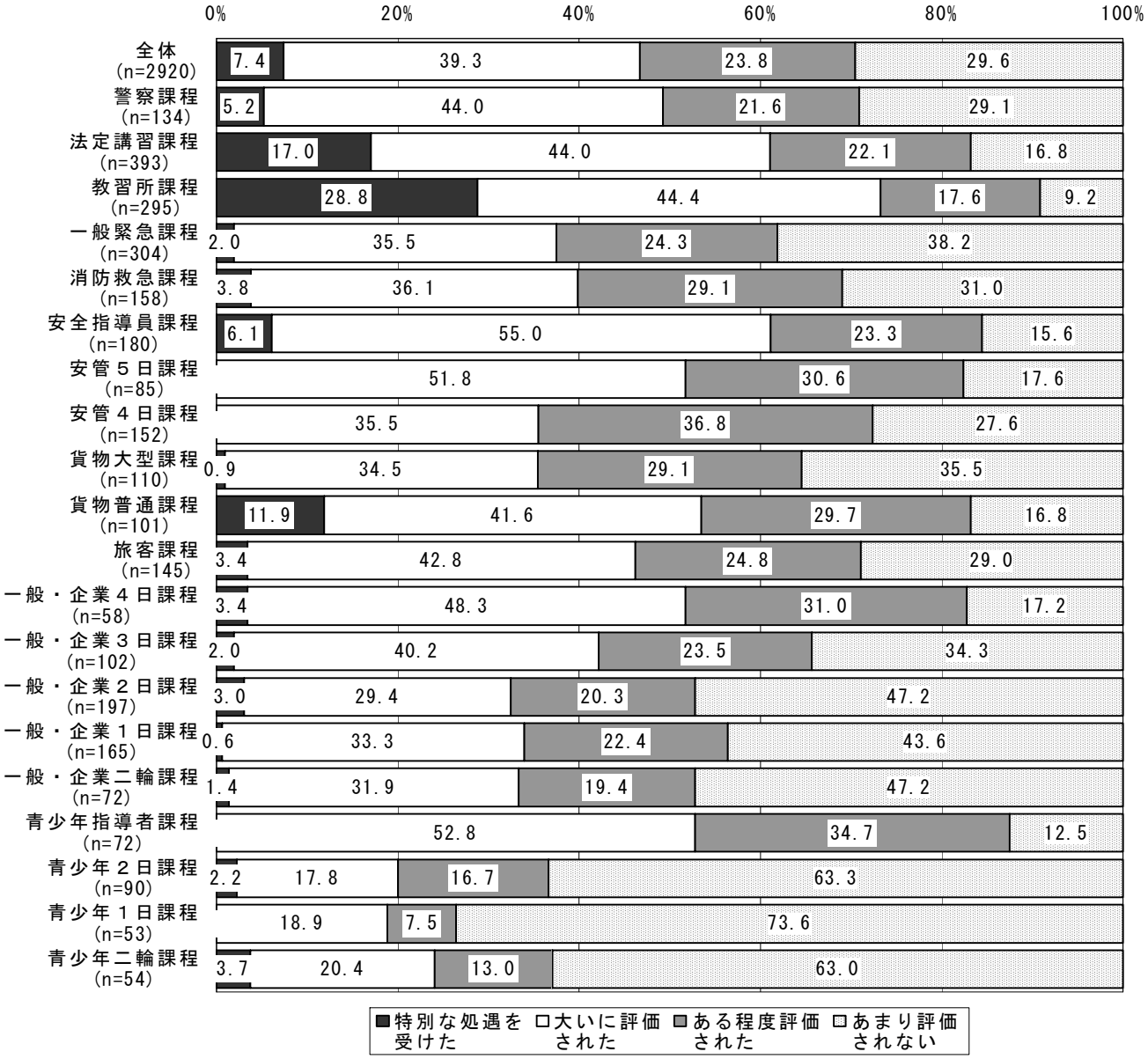
研修で得た知識や経験に対する職場での評価について全体でみると、「特段の処遇はないが大いに評価」が 39%で最も高く、次いで「あまり評価されない」が 30%、「ある程度評価されたがやや不充分」が 24%、「資格や特別な処遇があり大いに評価」が７％となっている（図 3-1-44)。

研修課程別にみると、「資格や特別な処遇があり大いに評価」は、教習所課程が 29%、法定講習課程が 17%となっており、研修による資格の取得等と推察される。貨物普通課程においても 12%であった。また、「特段の処遇はないが大いに評価」の割合をみると、安管５日課程、安全指導員課程、一般・企業４日課程、青少年指導者課程において５割近くを占めている。一方、「あまり評価されなかった」の割合は、青少年２日、1 日、二輪課程において多くなっている。

年齢層別にみると、20 歳未満では「あまり評価されなかった」が 64%で６割以上を占めるが、年齢層が上がるに従い、「あまり評価されなかった」の割合が少なくなっており、60 歳以上では 14%となり、「特段の処遇はないが大いに評価」」の割合が 57%を占めている(図 3-1-45)。

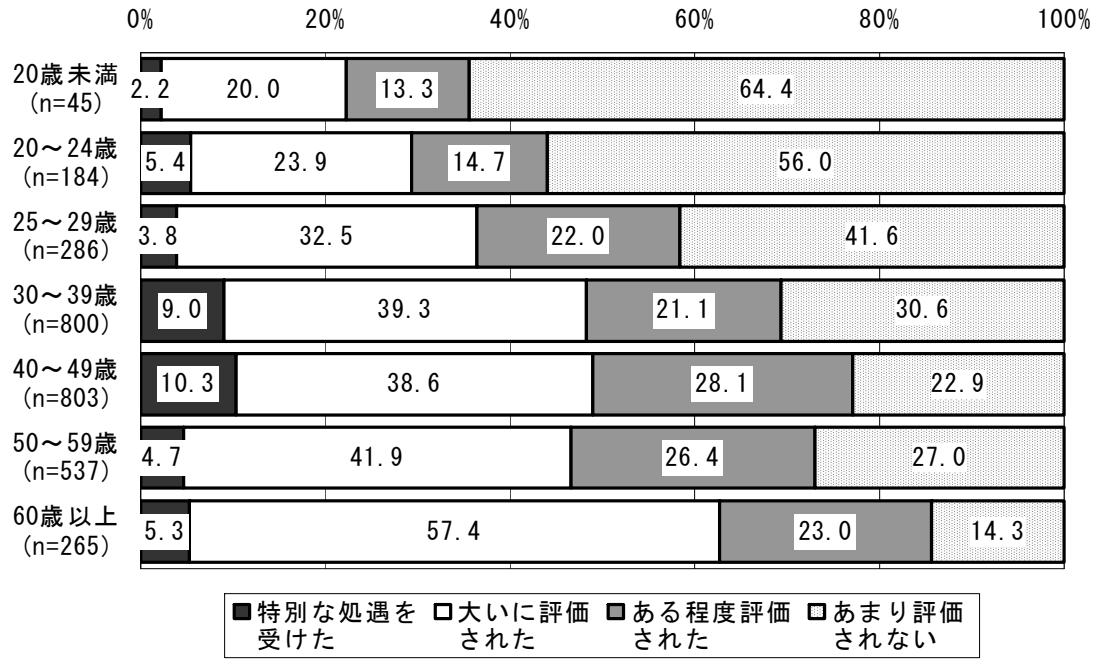
研修経験の有無別にみると、経験があるグループでは「資格や特別な処遇があり大いに評価」の割合が 13%で経験がないグループより高くなっており、研修課程別にみた評価結果と勘案するとリピーターで資格取得のために受講した者と推察される（図 3-1-46)。

研修受講動機別にみると、「事故･違反等による職場の指示」のグループでは「あまり評価されなかった」が５割を占めている。一方、「その他の理由による職場の指示」のグループでは「特別な処遇を受けた」が 11%と最も多くなっているが、「その他の理由」が指導上又は業務上必要な資格取得等に関するものであると推察される（図 3-1-47)。



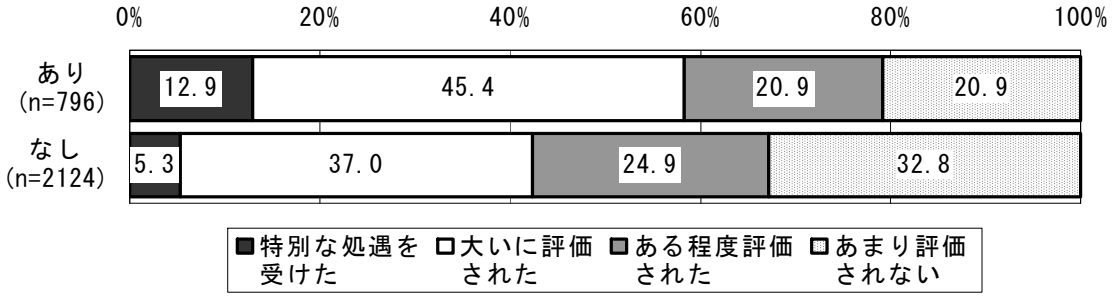
課程	回答者数	有効回答数	特別な処遇を受けた	大いに評価された	ある程度評価された	あまり評価されない
全体	2,970	2,920	216	1,147	694	863
警察課程	135	134	7	59	29	39
法定講習課程	405	393	67	173	87	66
教習所課程	300	295	85	131	52	27
一般緊急課程	305	304	6	108	74	116
消防救急課程	159	158	6	57	46	49
安全指導員課程	183	180	11	99	42	28
安管５日課程	85	85	0	44	26	15
安管４日課程	155	152	0	54	56	42
貨物大型課程	114	110	1	38	32	39
貨物普通課程	101	101	12	42	30	17
旅客課程	148	145	5	62	36	42
一般・企業４日課程	59	58	2	28	18	10
一般・企業３日課程	103	102	2	41	24	35
一般・企業２日課程	197	197	6	58	40	93
一般・企業１日課程	171	165	1	55	37	72
一般・企業二輪課程	74	72	1	23	14	34
青少年指導者課程	72	72	0	38	25	9
青少年２日課程	93	90	2	16	15	57
青少年１日課程	54	53	0	10	4	39
青少年二輪課程	57	54	2	11	7	34

図 3-1-44　研修課程別にみた研修受講に対する職場での評価



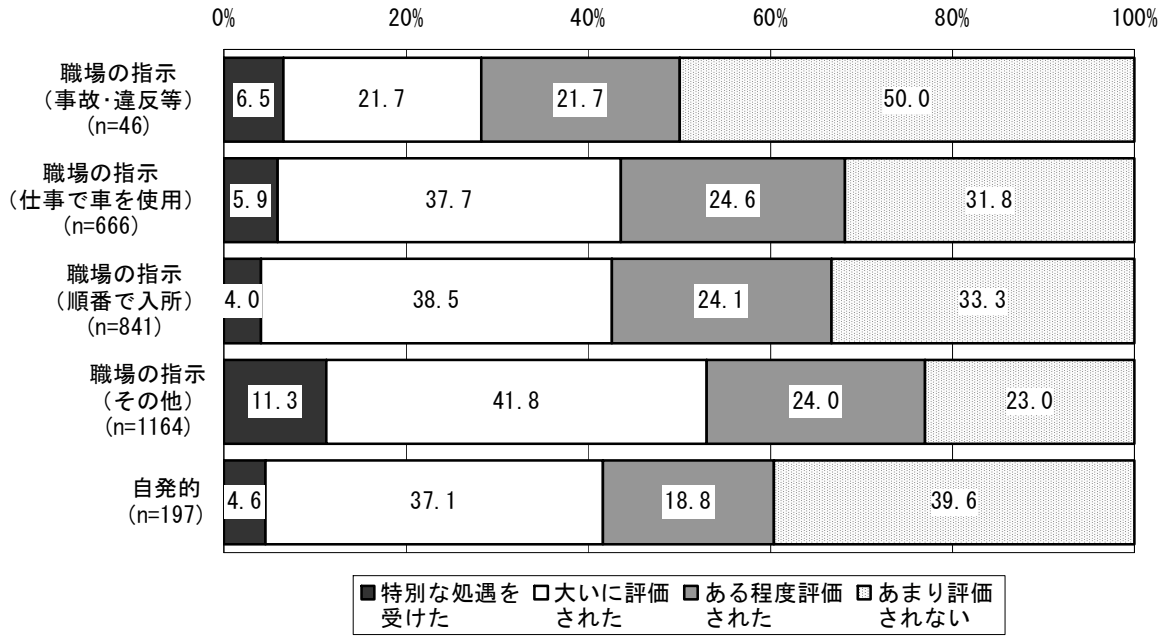
年齢層	回答者数	有効回答数	特別な処遇を受けた	大いに評価された	ある程度評価された	あまり評価されない
20歳未満	48	45	1	9	6	29
20～24歳	187	184	10	44	27	103
25～29歳	287	286	11	93	63	119
30～39歳	807	800	72	314	169	245
40～49歳	813	803	83	310	226	184
50～59歳	552	537	25	225	142	145
60歳以上	276	265	14	152	61	38

図 3-1-45　研修受講に対する職場での評価（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	特別な処遇を受けた	大いに評価された	ある程度評価された	あまり評価されない
あり	812	796	103	361	166	166
なし	2,158	2,124	113	786	528	697
全体	2,970	2,920	216	1,147	694	863

図 3-1-46　研修受講に対する職場での評価（研修受講の有無別）



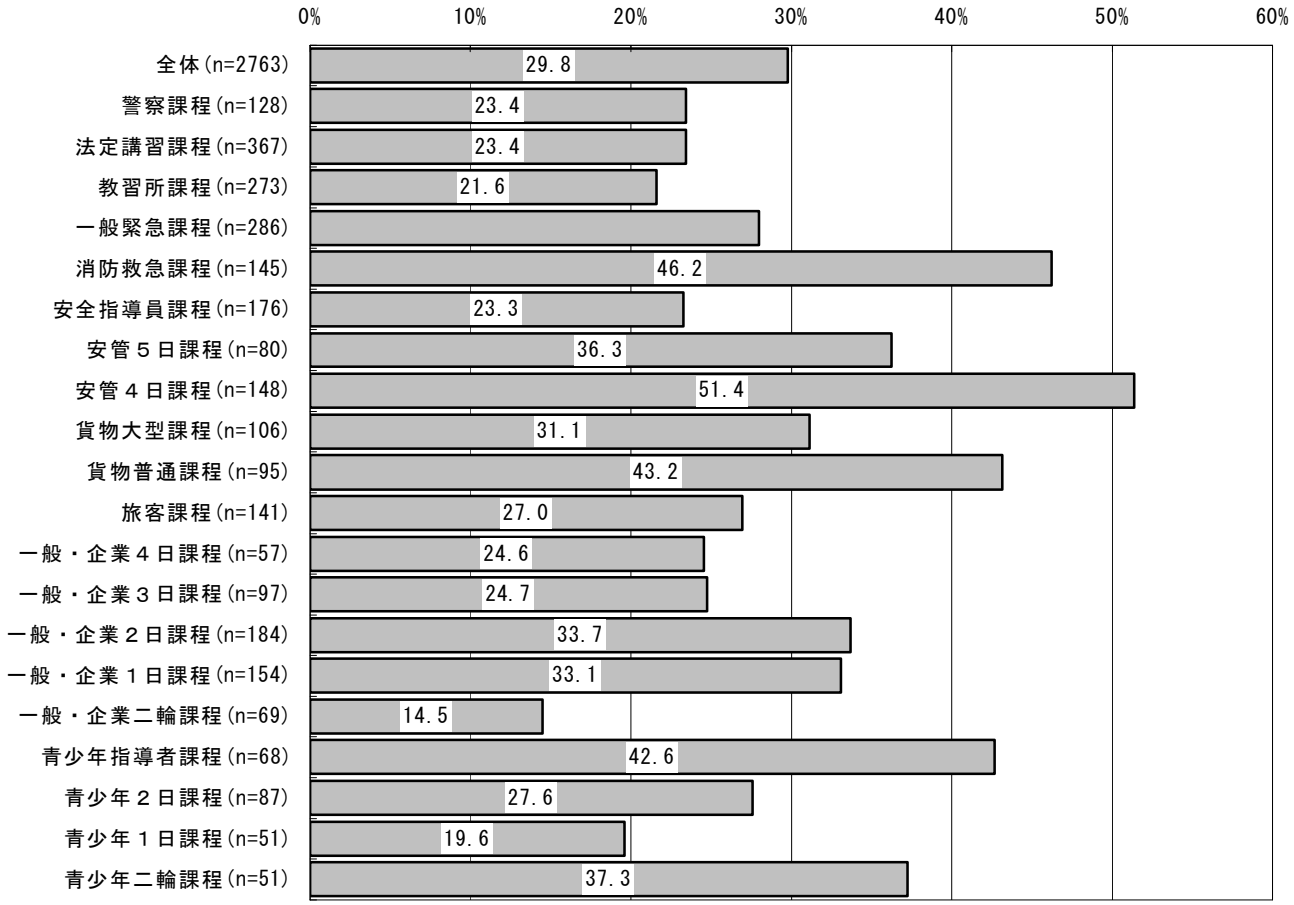
受講動機	回答者数	有効回答数	特別な処遇を受けた	大いに評価された	ある程度評価された	あまり評価されない
職場の指示　(事故･違反等)	46	46	3	10	10	23
職場の指示　(仕事で車を使用)	675	666	39	251	164	212
職場の指示　(順番で入所)	853	841	34	324	203	280
職場の指示　(その他)	1,185	1,164	131	486	279	268
自発的	205	197	9	73	37	78

図 3-1-47　研修受講に対する職場での評価（受講動機別）

（２）職場等における成果の反映

研修で得た知識や経験を職場等で成果を生かす上での不都合について５項目を挙げ、あてはまるものを回答させた。（複数回答可）

不都合の有無について全体では30%の者が不都合ありと回答している。



課程	回答者数	有効回答数	不都合あり
全体	2,970	2,763	823
警察課程	135	128	30
法定講習課程	405	367	86
教習所課程	300	273	59
一般緊急課程	305	286	80
消防救急課程	159	145	67
安全指導員課程	183	176	41
安管５日課程	85	80	29
安管４日課程	155	148	76
貨物大型課程	114	106	33
貨物普通課程	101	95	41
旅客課程	148	141	38
一般・企業４日課程	59	57	14
一般・企業３日課程	103	97	24
一般・企業２日課程	197	184	62
一般・企業１日課程	171	154	51
一般・企業二輪課程	74	69	10
青少年指導者課程	72	68	29
青少年２日課程	93	87	24
青少年１日課程	54	51	10
青少年二輪課程	57	51	19

図 3-1-48　成果反映のための不都合がある者の割合（研修課程別）

不都合があった項目別にみると全体では「自分の努力が足りない」が 12%で最も高く、次いで「時間、費用が足りない」、「研修内容と職場の実態の相違」、「会社や職場が無理解」の順になっている（図 3-1-49）。

研修課程別にみると、その多くが「自分の努力が足りない」や「時間、費用が足りない」といった理由の割合が高い。また、貨物普通課程、旅客課程、一般・企業１日課程、青少年１日課程、青少年２日課程では「研修内容と職場の実態の相違」といった理由が高くなっている（図 3-1-50)。

その他の不都合として出された意見としては､｢実技で学んだことを､職場で教えるのは､場所･設備の問題があって困難｣､｢研修で使用した車両と日常で使用している車両が違う｣､｢配置転換や業務内容が変わり､成果を反映させる機会がなかった｣などの意見があった。

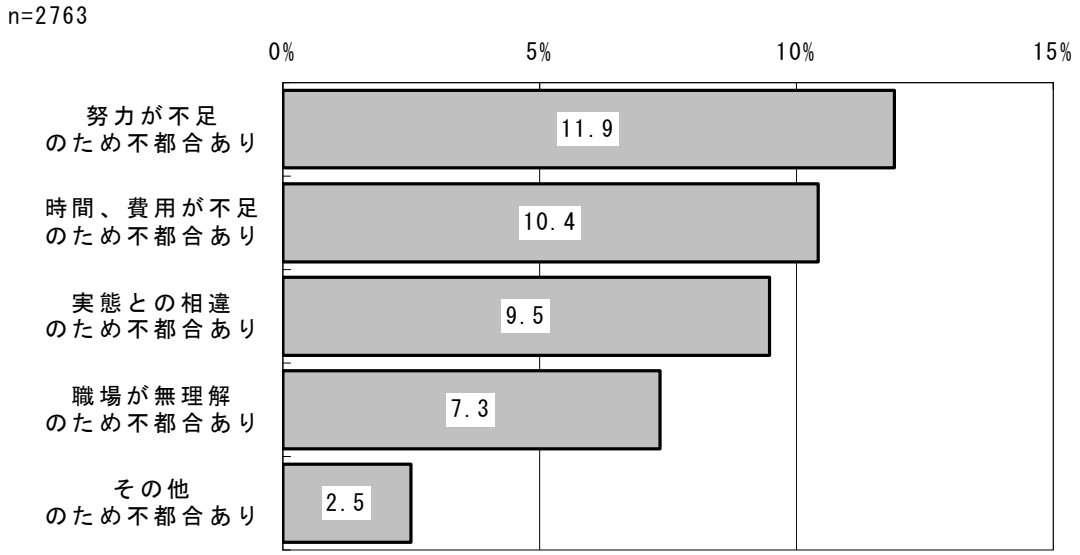


図 3-1-49　不都合がある場合の理由（全体）（複数回答）

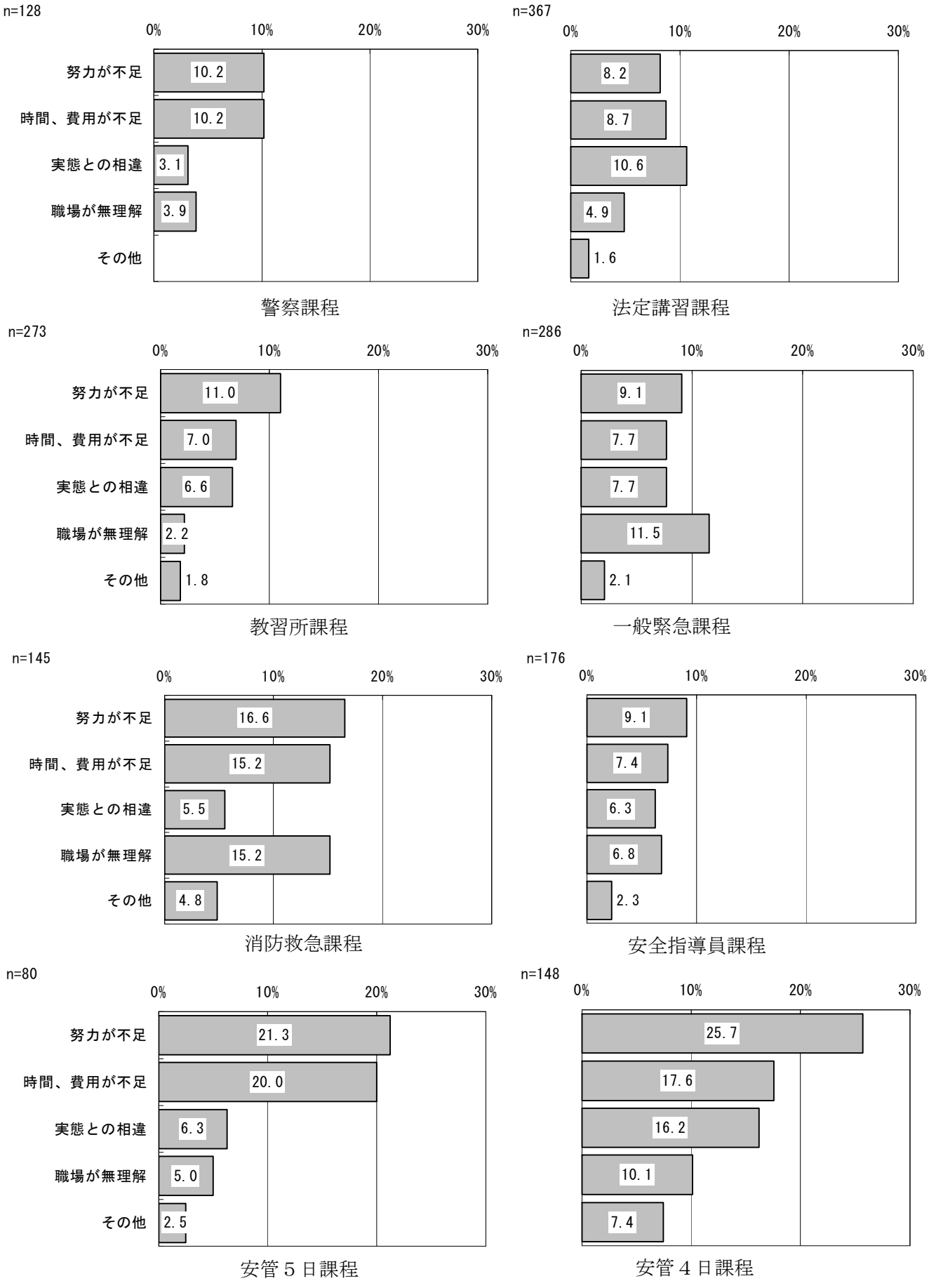


図 3-1-50（その１） 不都合がある場合の理由（研修課程別）（複数回答）

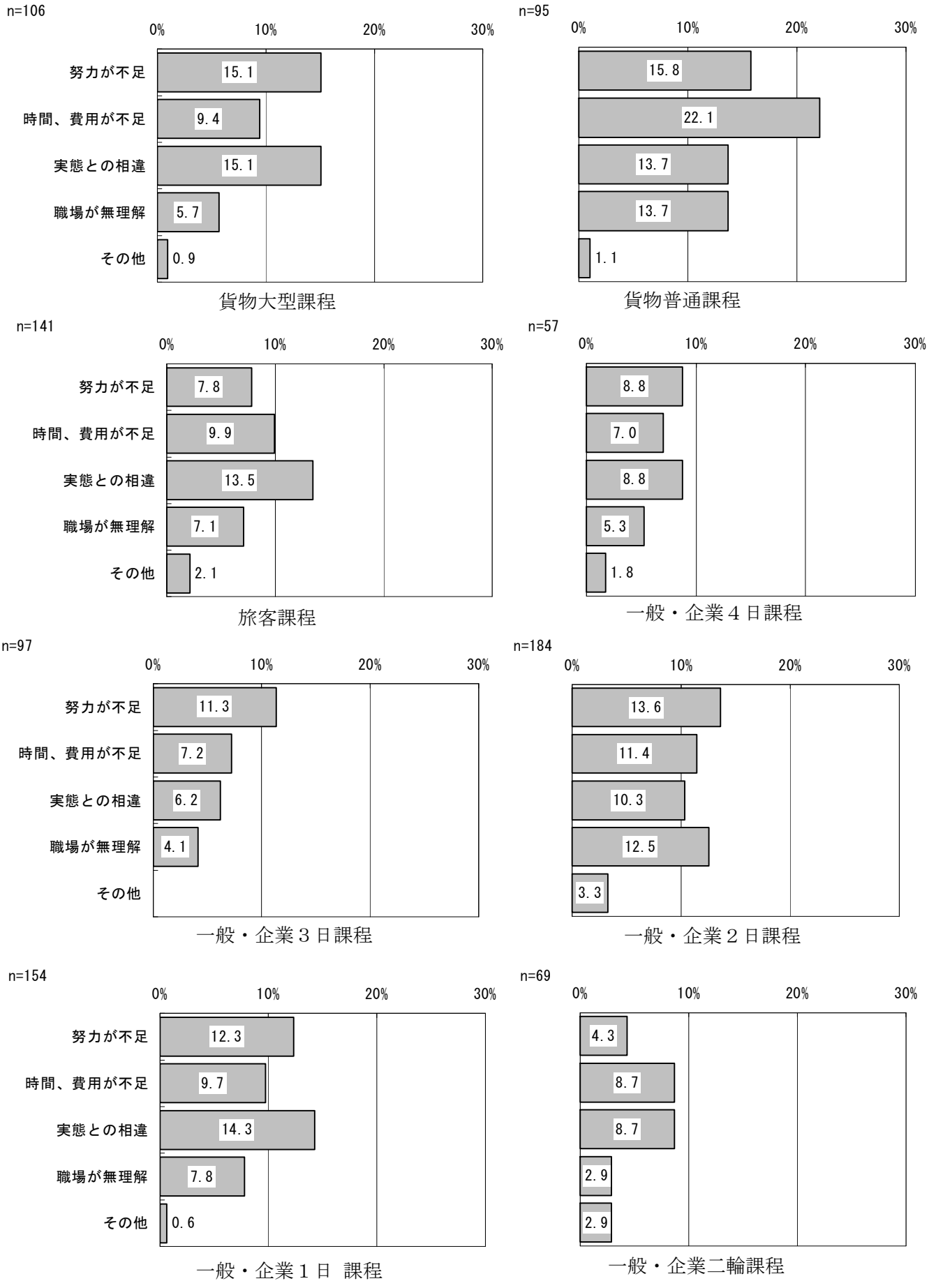


図 3-1-50（その２） 不都合がある場合の理由（研修課程別）（複数回答）

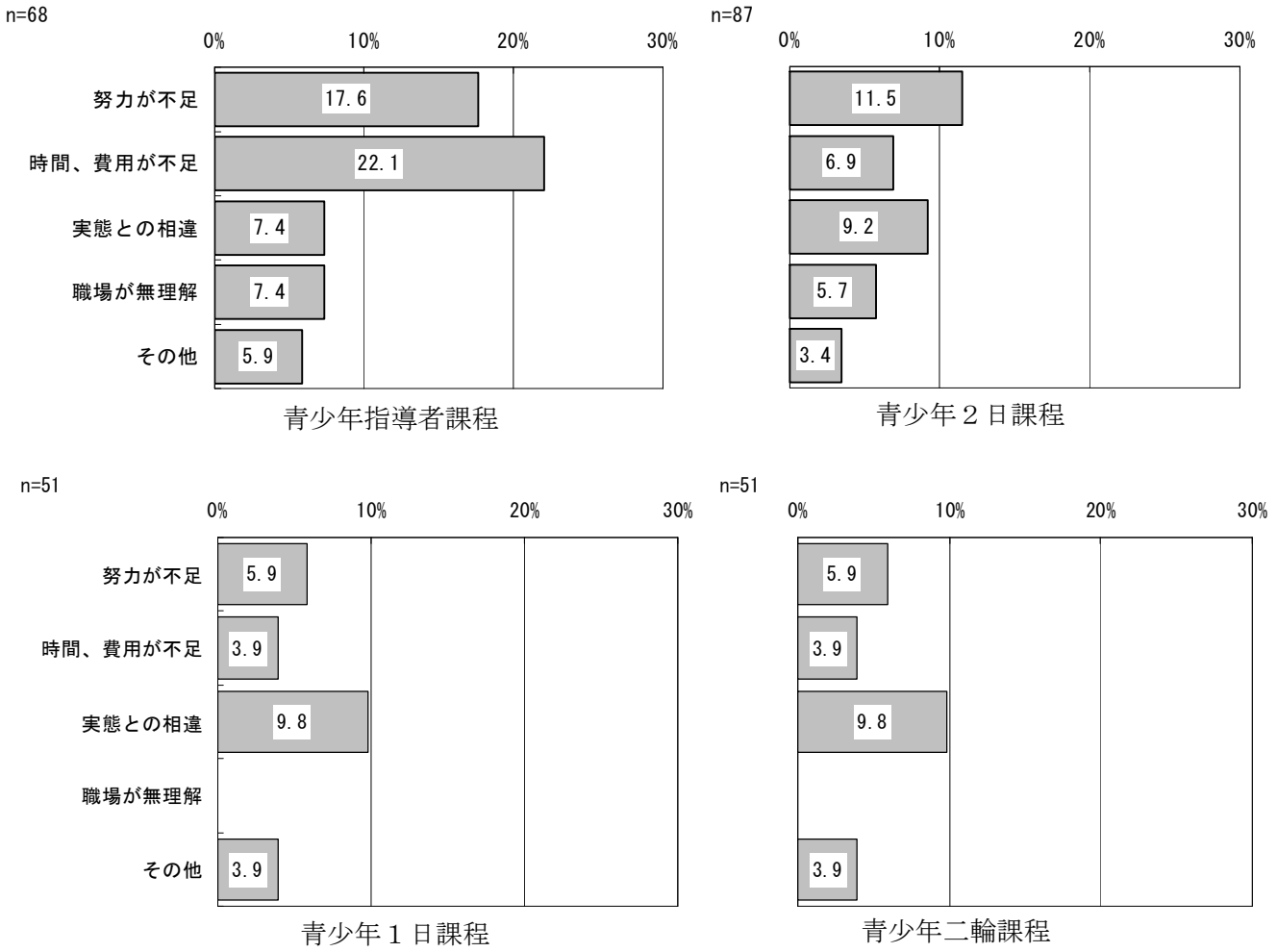


図 3-1-50（その３） 不都合がある場合の理由（研修課程別）（複数回答）

（３）職場、地域等で指導的立場にある者の研修効果

職場、地域等における指導的な立場にある者は全体の 55%であり、課程別にみると警察課程、法定講習課程、教習所課程、安管５日、４日課程、安全指導者課程、貨物普通課程、一般・企業４日課程、青少年指導者課程では７～９割近くを占めている。

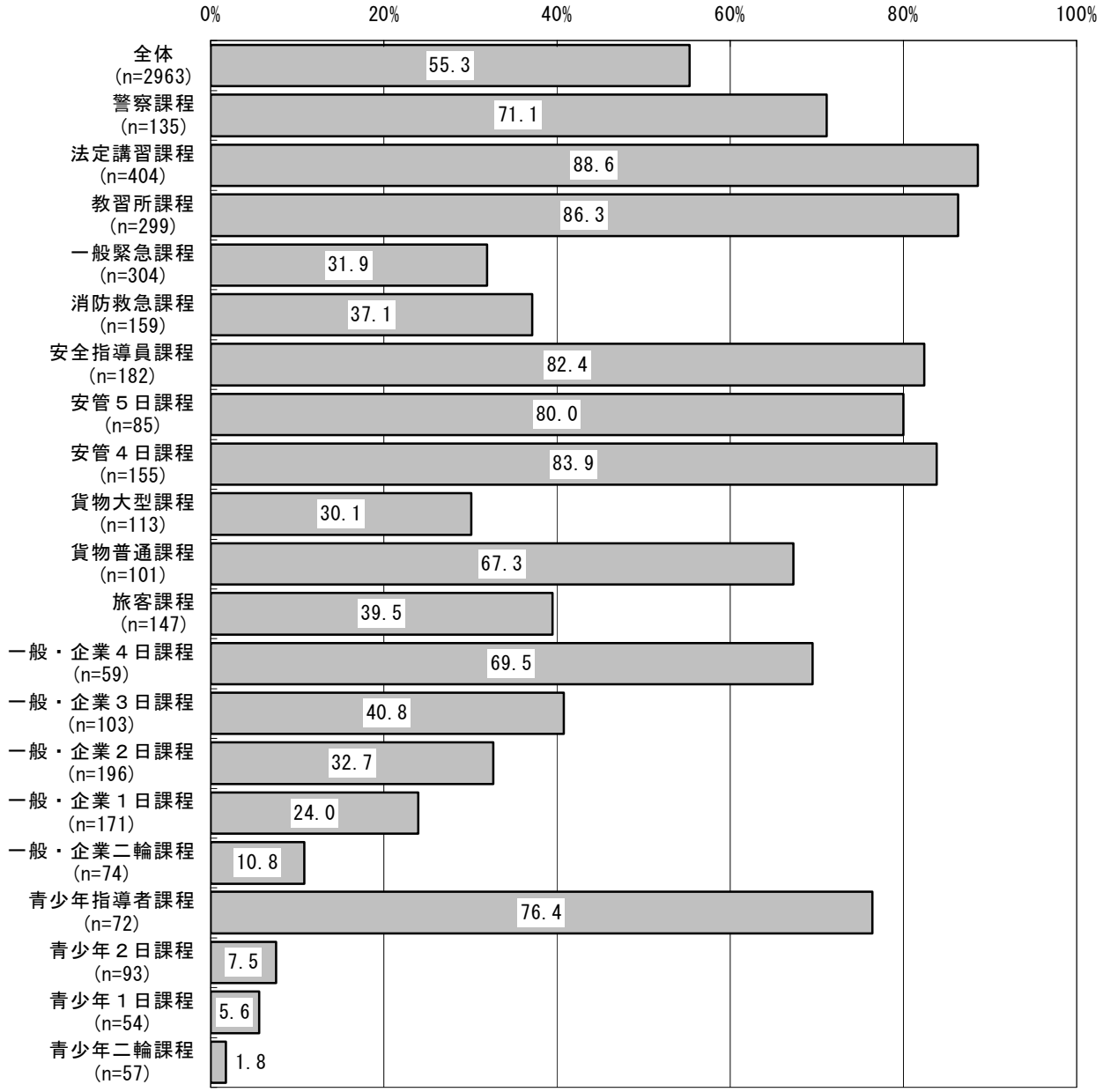
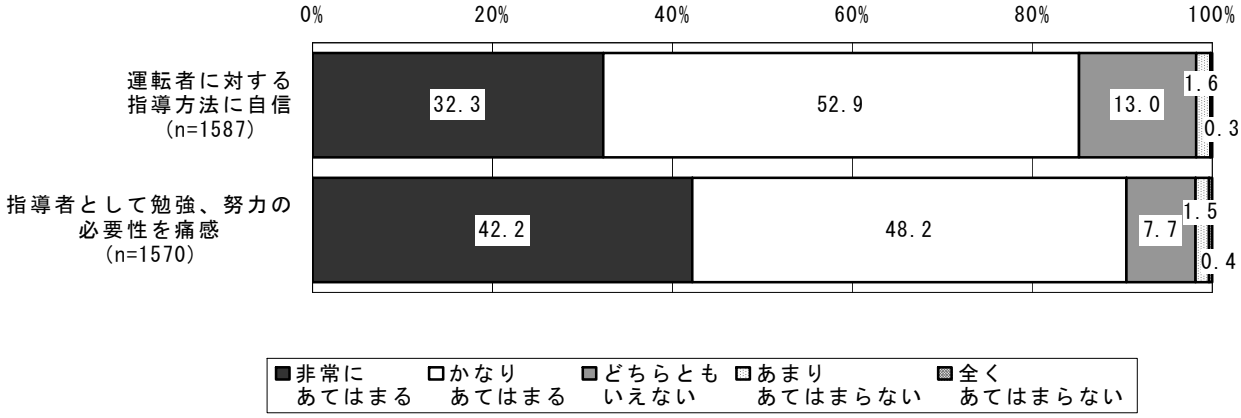


図 3-1-51　職場、地域等で指導的立場にある者の割合（研修課程別）

注：　指導的立場にある者が少ないため、以下の分析においては、安管、指導員課程（安全指導員課程、安管５日、４日課程、青少年指導者の各課程計）、貨物、旅客課程（貨物大型、貨物普通、旅客の各課程計）、一般・企業課程（一般・企業４日、３日、２日、１日、二輪課程の合計）、青少年課程（青少年２日、１日、二輪の合計）をまとめて分析した。

① 研修所での研修効果

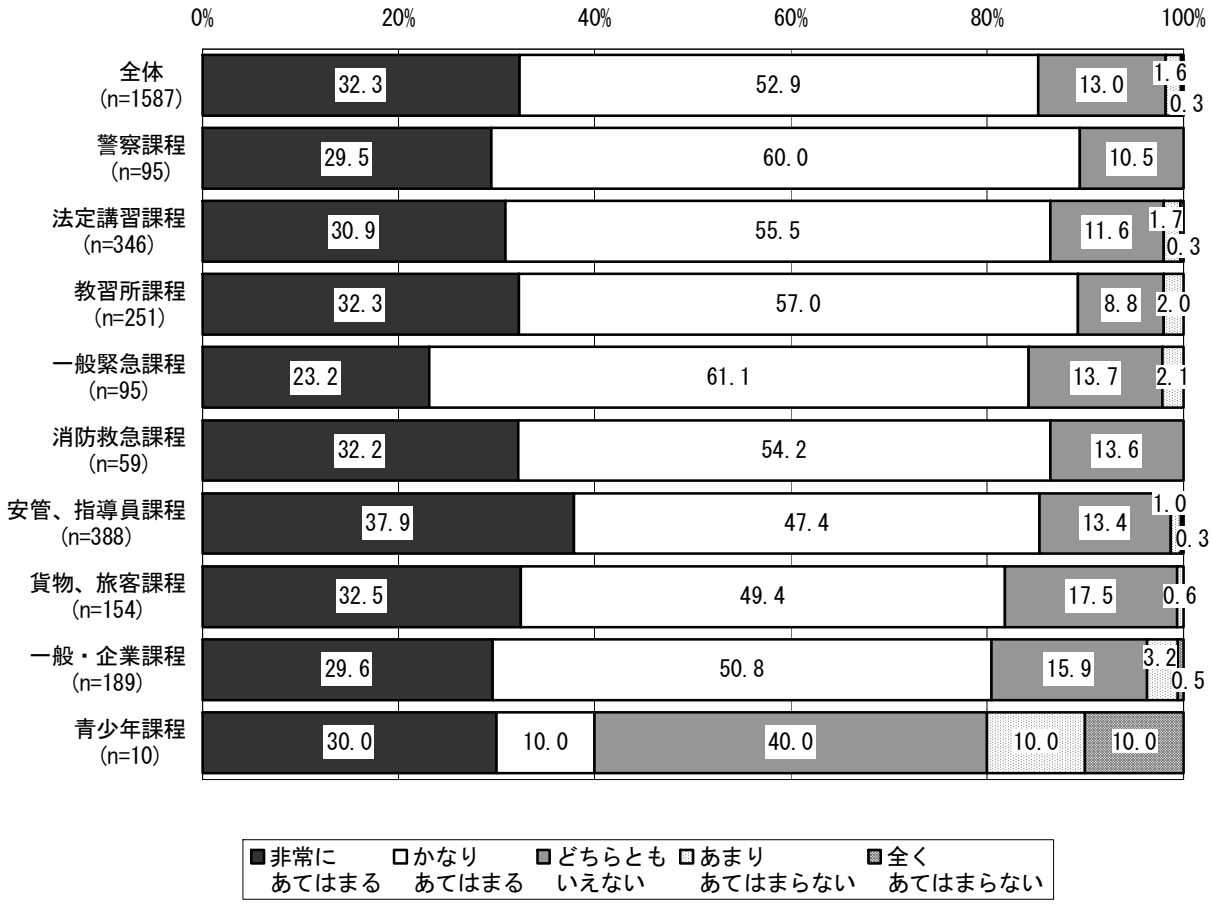
指導的立場にあると回答した者についてみると、指導方法に対する自信を持てるようになったかについては「かなりあてはまる」が 53%で最も多く、次いで「非常にあてはまる」が 32%となっており、自身でも研修による効果が大きかったと評価している。指導者としての勉強､努力の必要性を痛感したかについては｢かなりあてはまる｣が 48%で最も多く、次いで「非常にあてはまる」が 42%となっており、自分自身を自覚し、更なる勉強、努力の必要性を痛感させたことは研修効果のひとつといえる。



	回答者数	有効回答数	非常にあてはまる	かなりあてはまる	どちらともいえない	あまりあてはまらない	全くあてはまらない
運転者に対する指導方法に自信	1638	1587	513	839	206	25	4
指導者として勉強、努力の必要性を痛感	1638	1570	663	757	121	23	6

図 3-1-52　研修所での研修効果(全体)

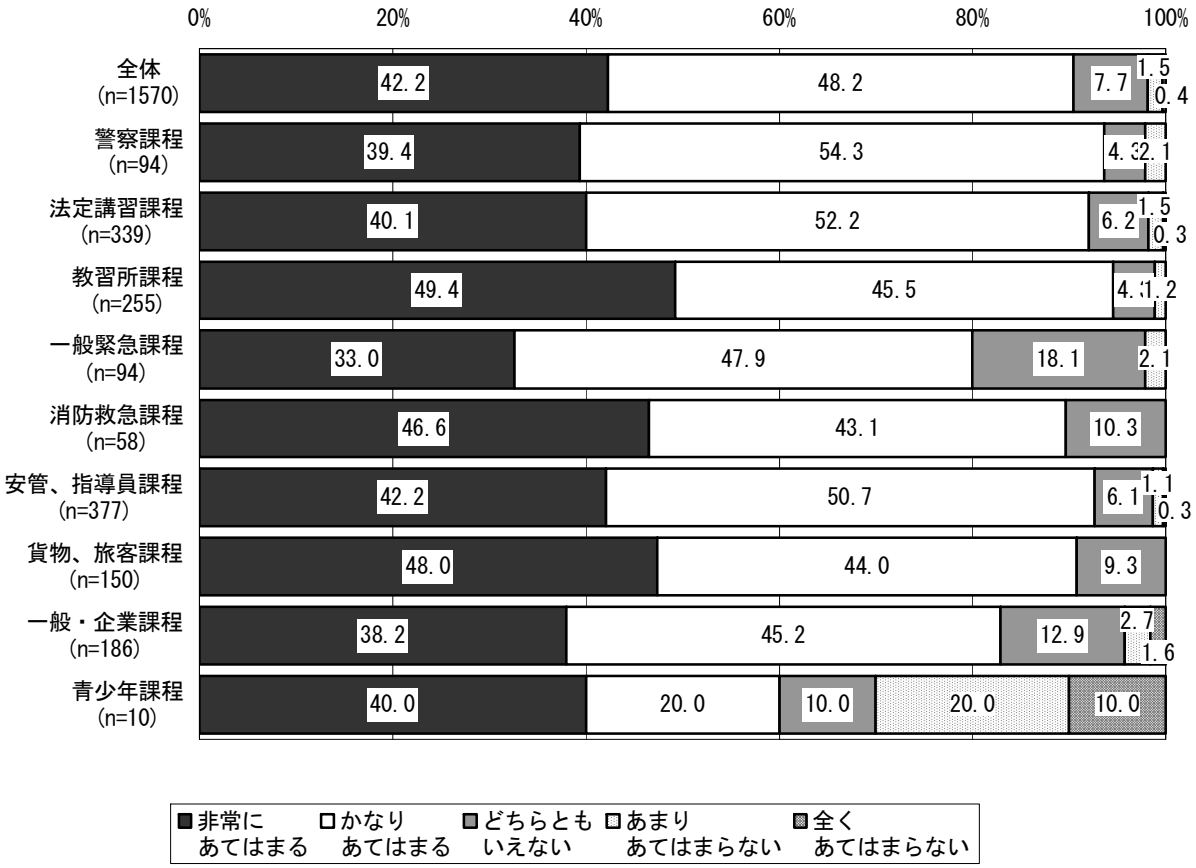
研修課程別にみると、「指導方法に対する自信を持てるようになった」では安管、指導員課程において「非常にあてはまる」の回答割合が高い。



課程	回答者数	有効回答数	非常にあてはまる	かなりあてはまる	どちらともいえない	あまりあてはまらない	全くあてはまらない
全体	1638	1587	513	839	206	25	4
警察課程	96	95	28	57	10	0	0
法定講習課程	358	346	107	192	40	6	1
教習所課程	258	251	81	143	22	5	0
一般緊急課程	97	95	22	58	13	2	0
消防救急課程	59	59	19	32	8	0	0
安管、指導員課程	403	388	147	184	52	4	1
貨物、旅客課程	160	154	50	76	27	1	0
一般・企業課程	196	189	56	96	30	6	1
青少年課程	11	10	3	1	4	1	1

図 3-1-53　研修所での研修効果（指導方法に対する自信をもてるようになったこと）

「指導者としての勉強、努力の必要性を痛感したか」では、教習所課程、貨物、旅客課程、消防救急課程において「非常にあてはまる」の回答割合が高い。

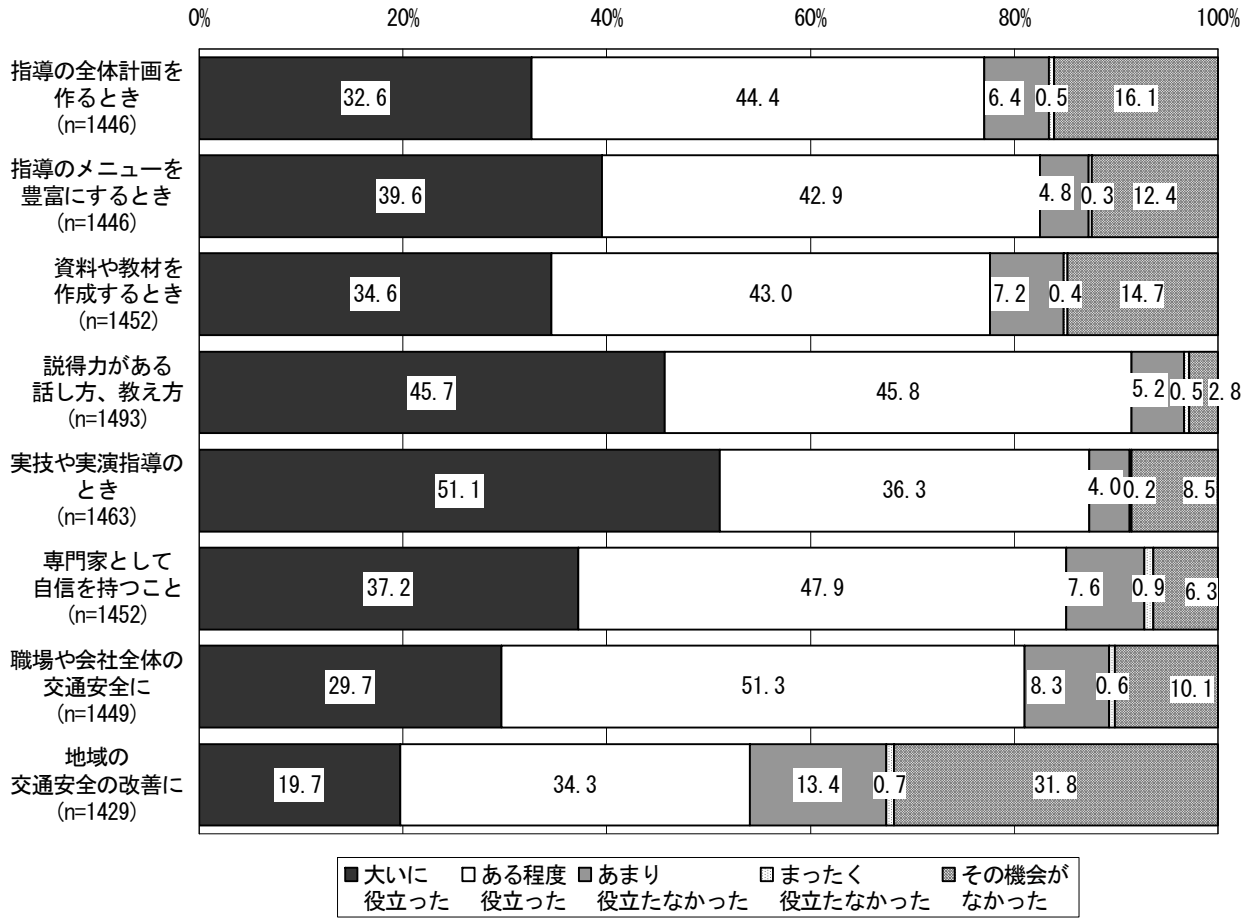


課程	回答者数	有効回答数	非常にあてはまる	かなりあてはまる	どちらともいえない	あまりあてはまらない	全くあてはまらない
全体	1638	1570	663	757	121	23	6
警察課程	96	94	37	51	4	2	0
法定講習課程	358	339	136	177	21	5	1
教習所課程	258	255	126	116	11	3	0
一般緊急課程	97	94	31	45	17	2	0
消防救急課程	59	58	27	25	6	0	0
安管、指導員課程	403	377	159	191	23	4	1
貨物、旅客課程	160	150	72	66	14	0	0
一般・企業課程	196	186	71	84	24	5	3
青少年課程	11	10	4	2	1	2	1

図 3-1-54　研修所での研修効果（指導者としての勉強、努力の必要性を痛感したこと）

② 研修で得た知識や経験の役立ち度

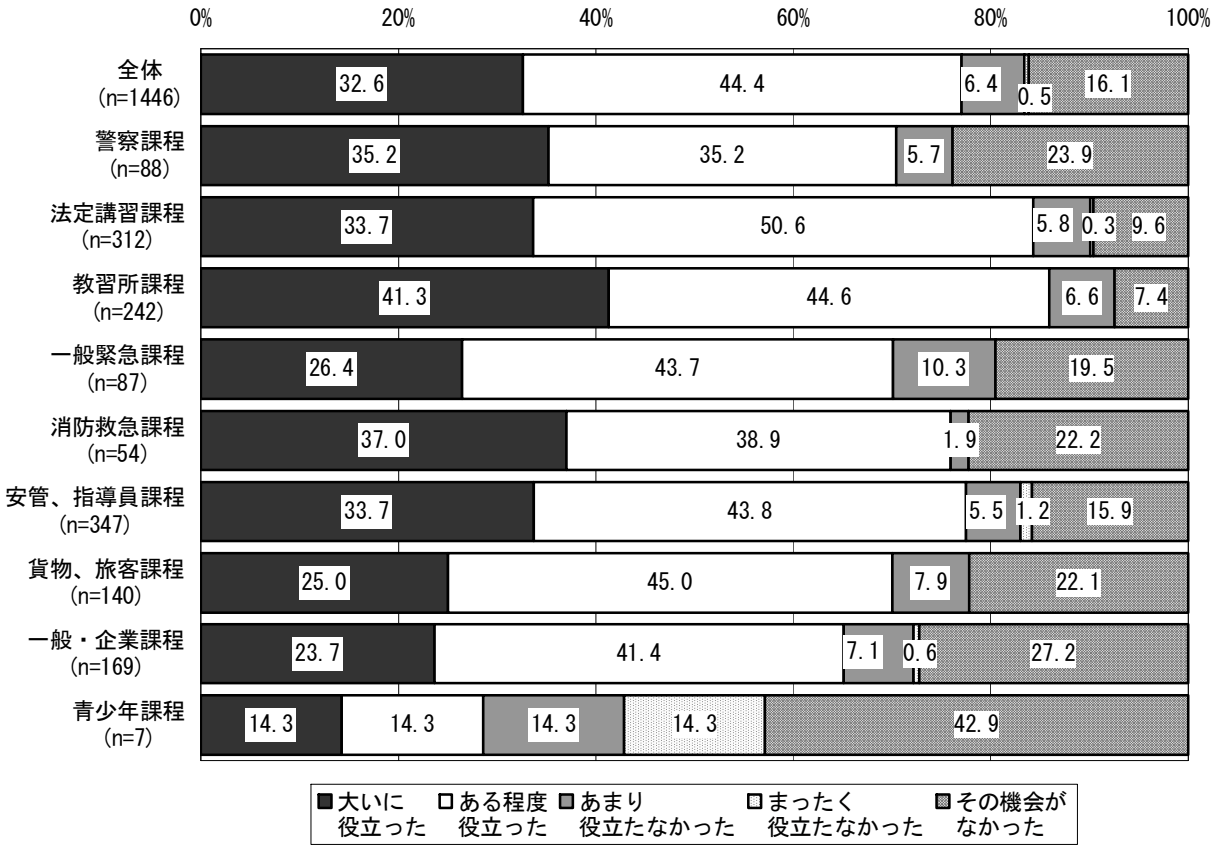
指導的立場にある者について、全体では「地域の交通安全改善」以外の各項目とも「大いに役立った」、「ある程度役立った」を合わせて８～９割に達している。



設問	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	まったく役立たなかった	その機会がなかった
指導の全体計画を作るとき	1638	1446	472	642	92	7	233
指導のメニューを豊富にするとき	1638	1446	572	621	69	5	179
資料や教材を作成するとき	1638	1452	502	625	105	6	214
説得力がある話し方、教え方	1638	1493	682	684	77	8	42
実技や実演指導のとき	1638	1463	747	531	58	3	124
専門家として自信を持つこと	1638	1452	540	696	111	13	92
職場や会社全体の交通安全に	1638	1449	430	744	120	8	147
地域の交通安全の改善に	1638	1429	282	490	192	10	455

図 3-1-55　研修で得た知識や経験の役立ち度(全体)

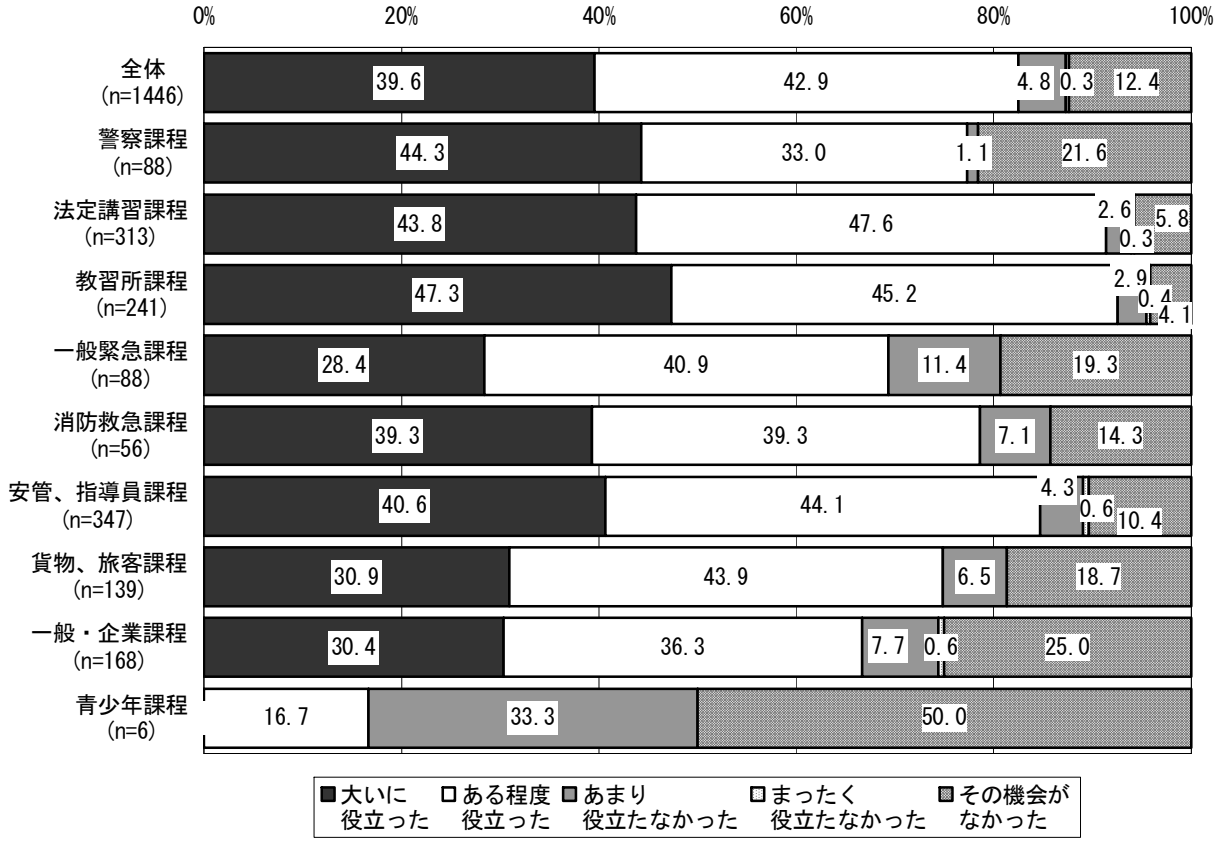
研修課程別にみると「指導の全体計画作成」では教習所課程において「大いに役立った」の回答割合が高い。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	まったく役立たなかった	その機会がなかった
全体	1638	1446	472	642	92	7	233
警察課程	96	88	31	31	5	0	21
法定講習課程	358	312	105	158	18	1	30
教習所課程	258	242	100	108	16	0	18
一般緊急課程	97	87	23	38	9	0	17
消防救急課程	59	54	20	21	1	0	12
安管、指導員課程	403	347	117	152	19	4	55
貨物、旅客課程	160	140	35	63	11	0	31
一般・企業課程	196	169	40	70	12	1	46
青少年課程	11	7	1	1	1	1	3

図 3-1-56　指導の全体計画作成時における役立ち度

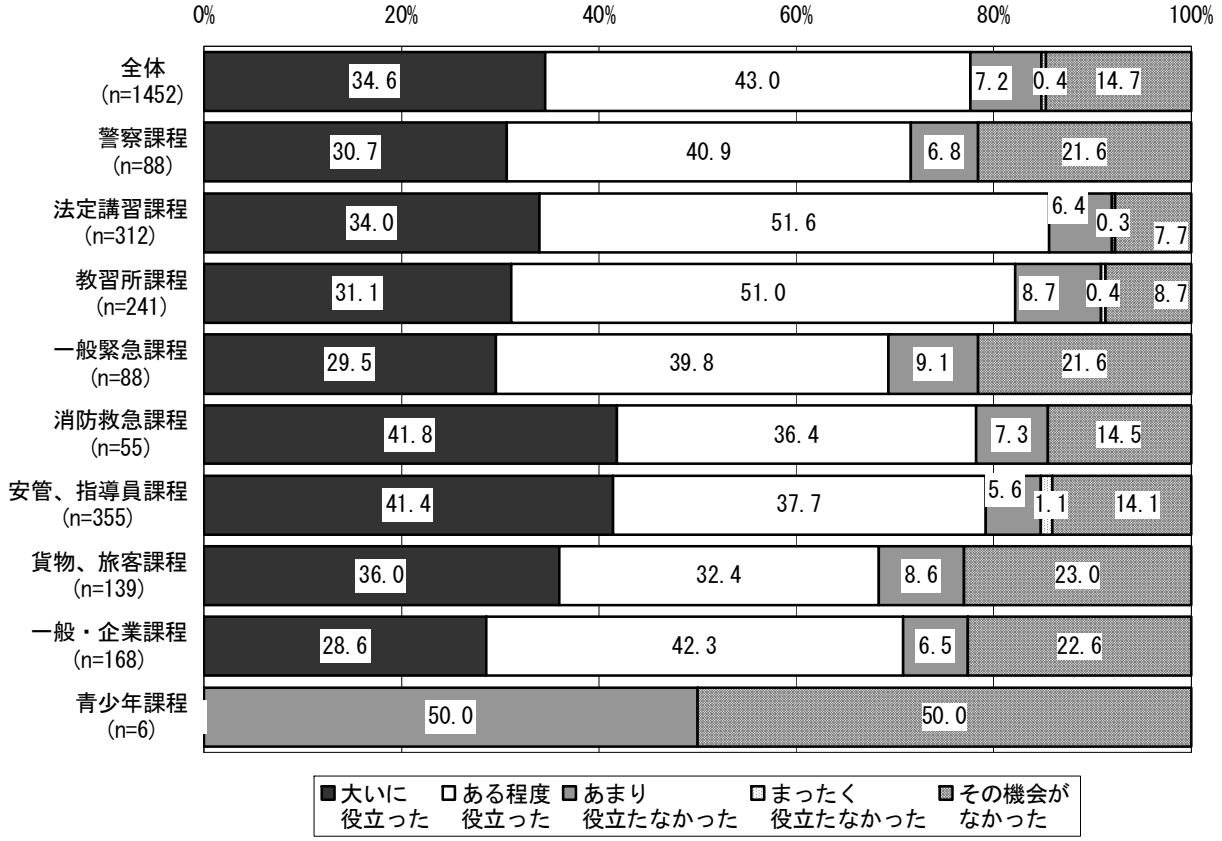
「指導のメニューを豊富にする」では、「大いに役立った」、「ある程度役立った」を合わせると教習所課程、法定講習課程で９割以上となっている。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	まったく役立たなかった	その機会がなかった
全体	1638	1446	572	621	69	5	179
警察課程	96	88	39	29	1	0	19
法定講習課程	358	313	137	149	8	1	18
教習所課程	258	241	114	109	7	1	10
一般緊急課程	97	88	25	36	10	0	17
消防救急課程	59	56	22	22	4	0	8
安管、指導員課程	403	347	141	153	15	2	36
貨物、旅客課程	160	139	43	61	9	0	26
一般・企業課程	196	168	51	61	13	1	42
青少年課程	11	6	0	1	2	0	3

図 3-1-57　指導メニュー検討時の役立ち度

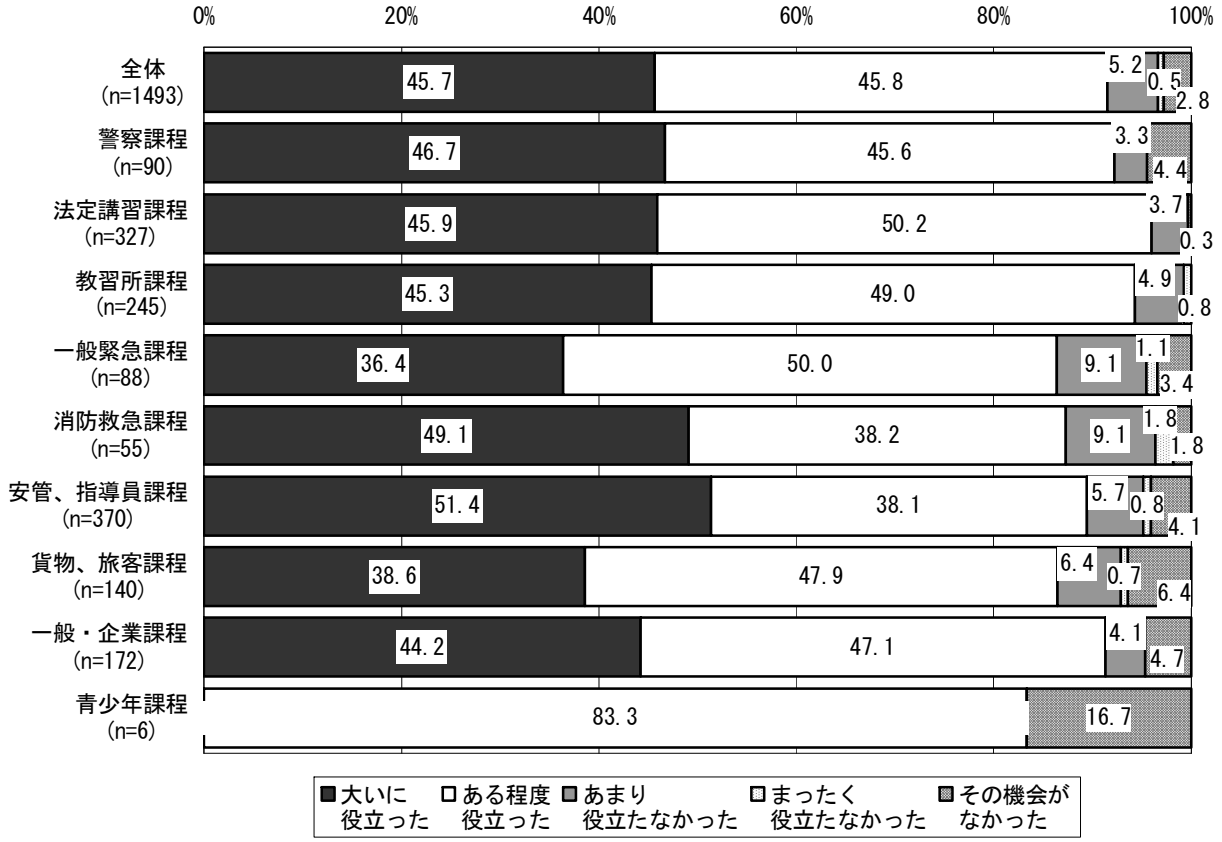
「資料、教材の作成」では、消防救急課程、安管、指導員課程で「大いに役立った」の回答割合が高い。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	まったく役立たなかった	その機会がなかった
全体	1638	1452	502	625	105	6	214
警察課程	96	88	27	36	6	0	19
法定講習課程	358	312	106	161	20	1	24
教習所課程	258	241	75	123	21	1	21
一般緊急課程	97	88	26	35	8	0	19
消防救急課程	59	55	23	20	4	0	8
安管、指導員課程	403	355	147	134	20	4	50
貨物、旅客課程	160	139	50	45	12	0	32
一般・企業課程	196	168	48	71	11	0	38
青少年課程	11	6	0	0	3	0	3

図 3-1-58　資料、教材の作成時の役立ち度

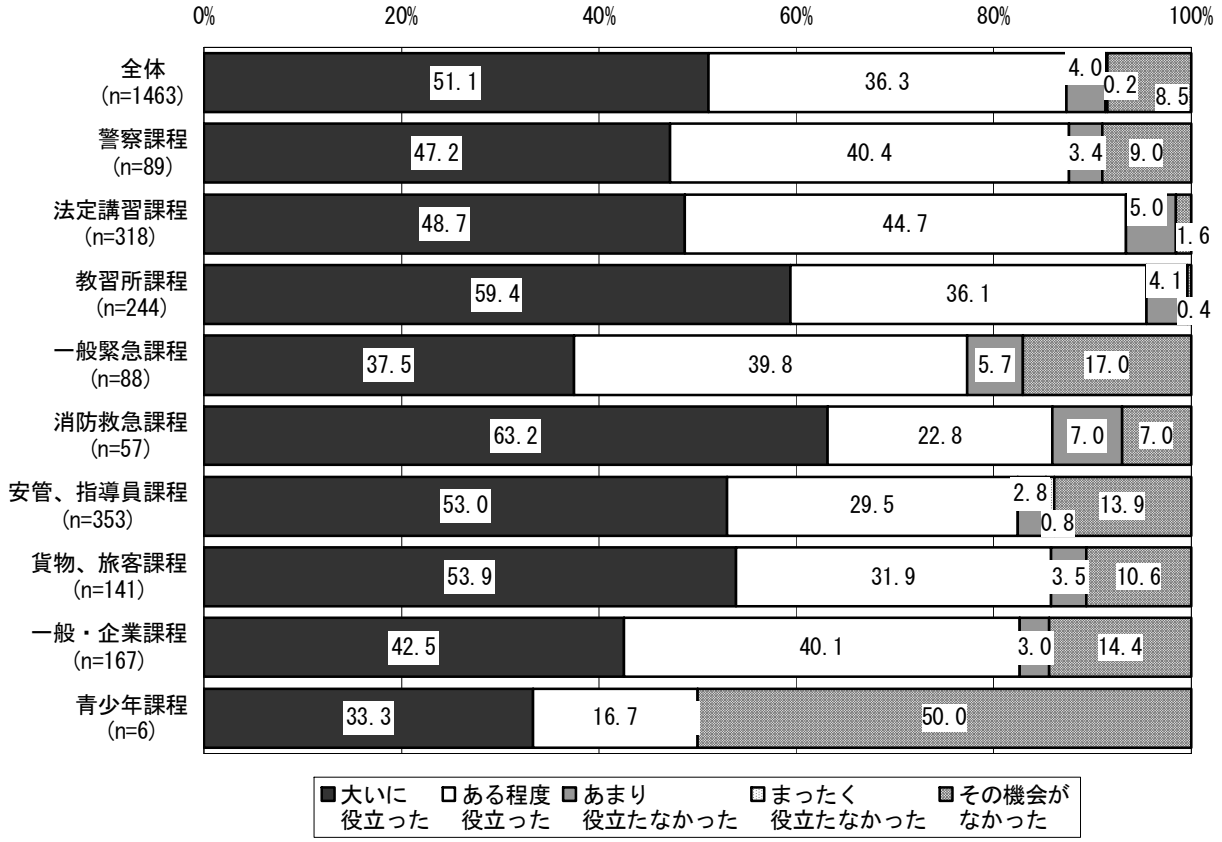
「説得力がある話し方、教え方」では、どの課程でも「大いに役立った」、「ある程度役立った」を合わせると８～９割前後を示しているものの、一般緊急課程、貨物、旅客課程ではやや低い。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	まったく役立たなかった	その機会がなかった
全体	1638	1493	682	684	77	8	42
警察課程	96	90	42	41	3	0	4
法定講習課程	358	327	150	164	12	0	1
教習所課程	258	245	111	120	12	2	0
一般緊急課程	97	88	32	44	8	1	3
消防救急課程	59	55	27	21	5	1	1
安管、指導員課程	403	370	190	141	21	3	15
貨物、旅客課程	160	140	54	67	9	1	9
一般・企業課程	196	172	76	81	7	0	8
青少年課程	11	6	0	5	0	0	1

図 3-1-59　説得力がある話し方、教え方における役立ち度

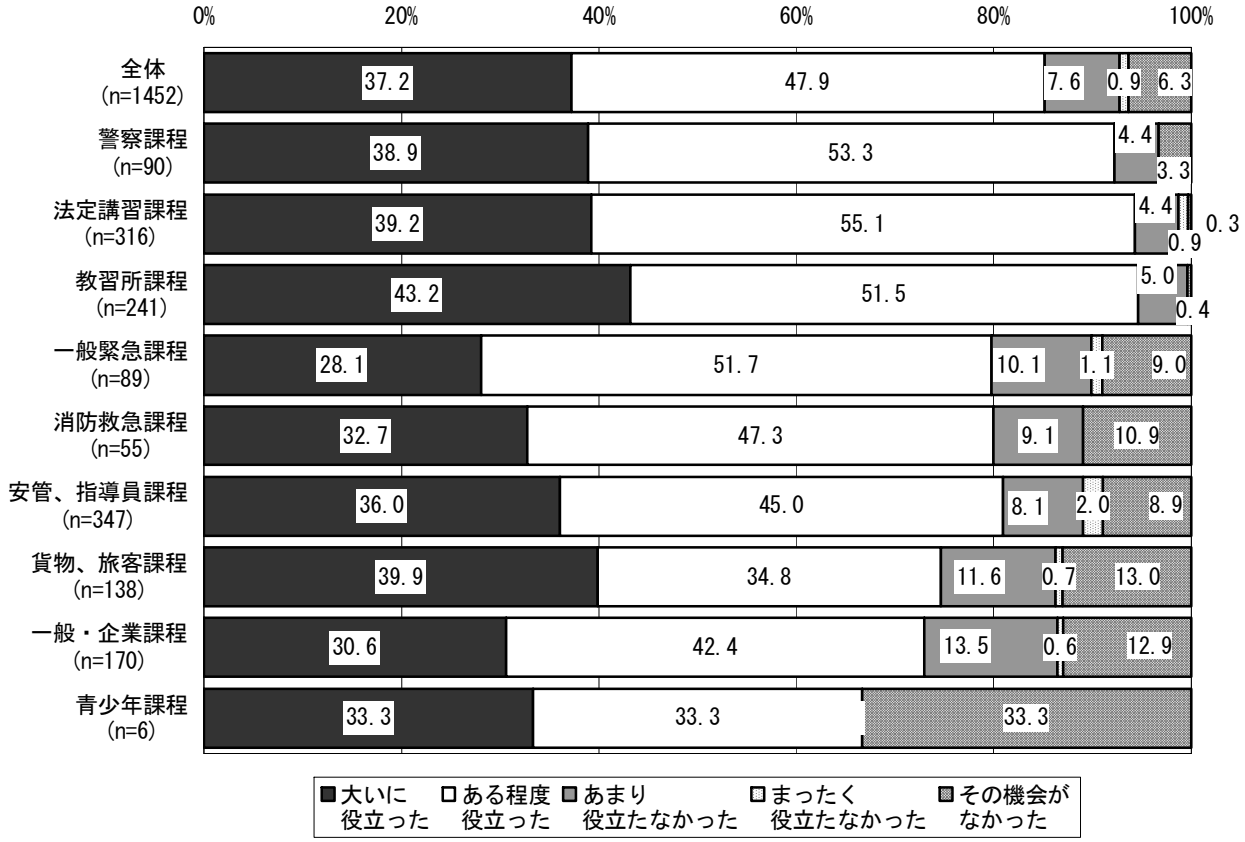
「実技や実演指導」では、消防救急課程、教習所課程で「大いに役立った」の割合が高く、一般緊急課程、一般・企業課程では比較的低い。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	まったく役立たなかった	その機会がなかった
全体	1638	1463	747	531	58	3	124
警察課程	96	89	42	36	3	0	8
法定講習課程	358	318	155	142	16	0	5
教習所課程	258	244	145	88	10	0	1
一般緊急課程	97	88	33	35	5	0	15
消防救急課程	59	57	36	13	4	0	4
安管、指導員課程	403	353	187	104	10	3	49
貨物、旅客課程	160	141	76	45	5	0	15
一般・企業課程	196	167	71	67	5	0	24
青少年課程	11	6	2	1	0	0	3

図 3-1-60　実技や実演指導における役立ち度

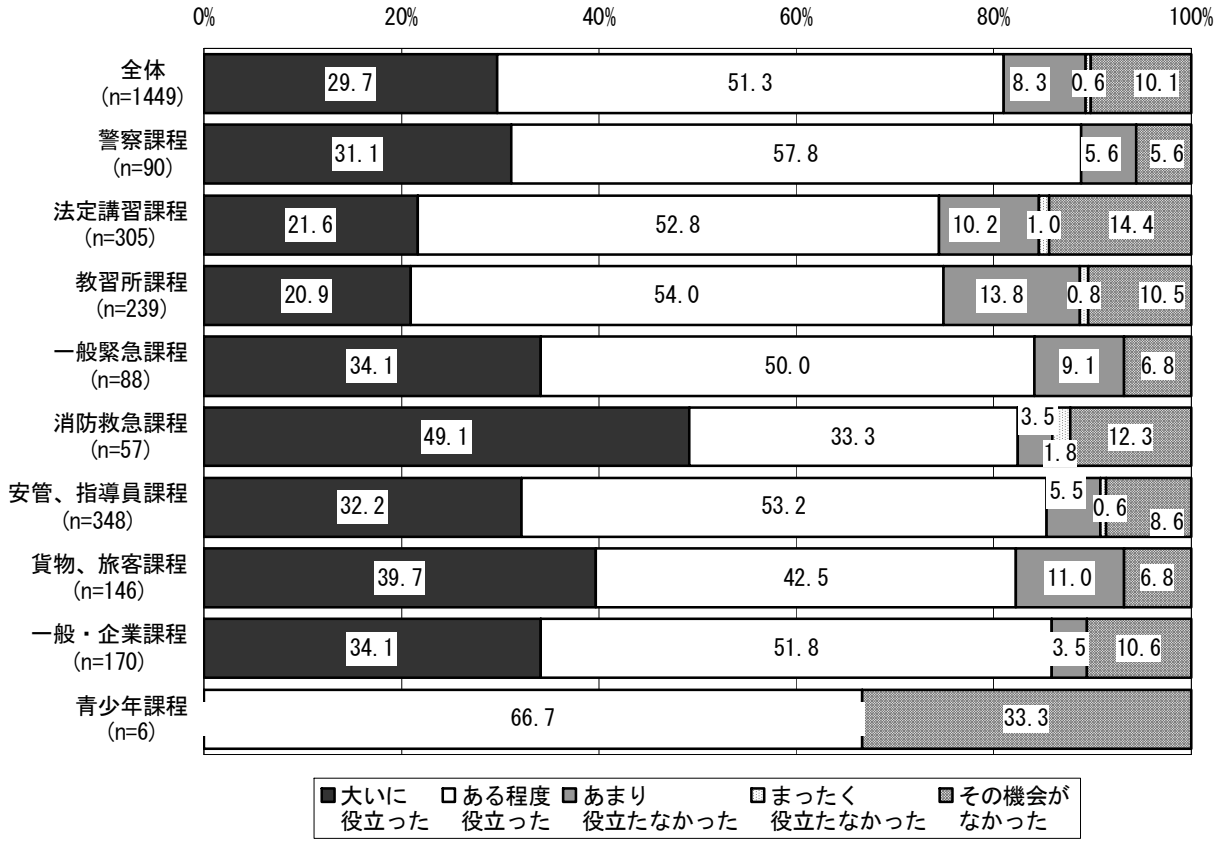
「専門家としての自信」では、警察課程、法定講習課程、教習所課程において役立ったとした割合が高いが、一般・企業課程では比較的低い。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	まったく役立たなかった	その機会がなかった
全体	1638	1452	540	696	111	13	92
警察課程	96	90	35	48	4	0	3
法定講習課程	358	316	124	174	14	3	1
教習所課程	258	241	104	124	12	0	1
一般緊急課程	97	89	25	46	9	1	8
消防救急課程	59	55	18	26	5	0	6
安管、指導員課程	403	347	125	156	28	7	31
貨物、旅客課程	160	138	55	48	16	1	18
一般・企業課程	196	170	52	72	23	1	22
青少年課程	11	6	2	2	0	0	2

図 3-1-61　専門家としての自信に対する役立ち度

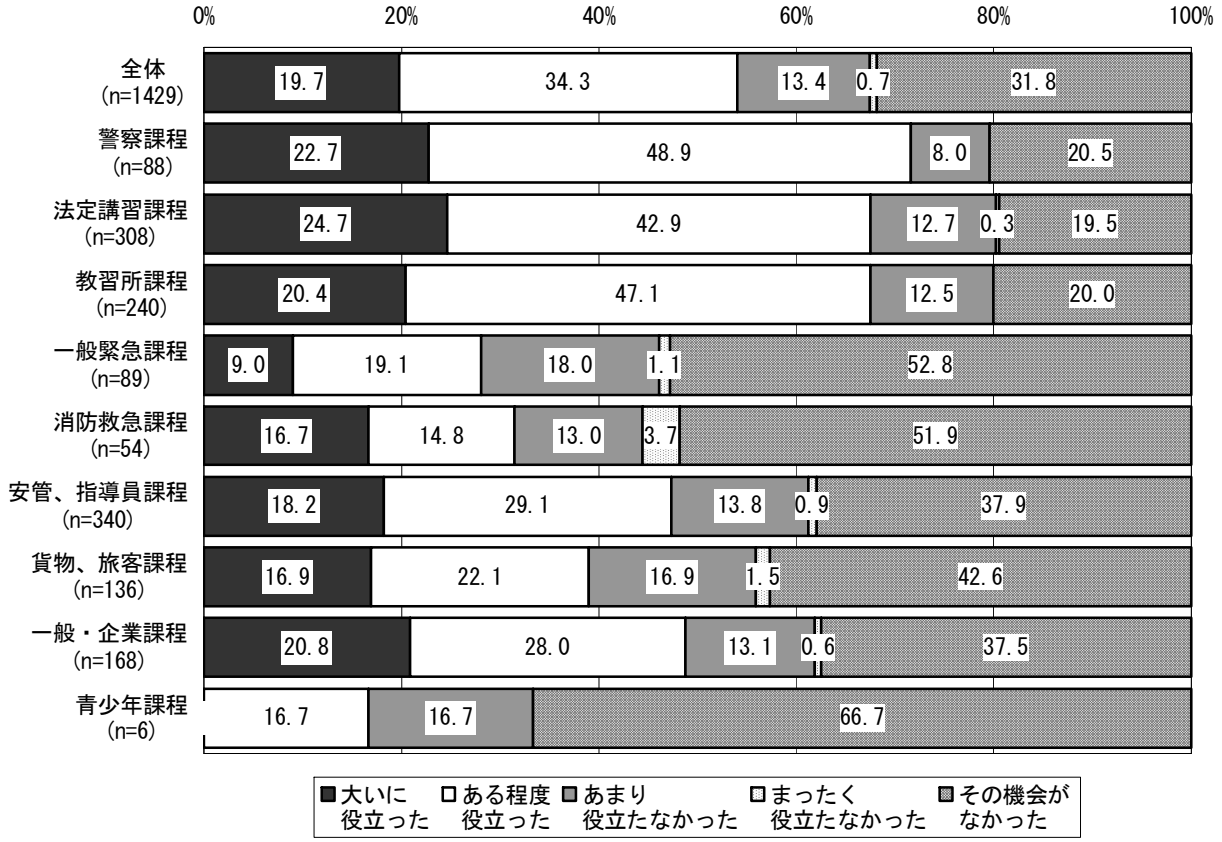
「職場や会社全体の交通安全の改善」では「大いに役立った」の回答割合では消防救急課程において５割近くを占めるものの、その他の研修課程では概ね３～４割程度の回答割合であり、法定講習課程、教習所課程では２割程度である。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	まったく役立たなかった	その機会がなかった
全体	1638	1449	430	744	120	8	147
警察課程	96	90	28	52	5	0	5
法定講習課程	358	305	66	161	31	3	44
教習所課程	258	239	50	129	33	2	25
一般緊急課程	97	88	30	44	8	0	6
消防救急課程	59	57	28	19	2	1	7
安管、指導員課程	403	348	112	185	19	2	30
貨物、旅客課程	160	146	58	62	16	0	10
一般・企業課程	196	170	58	88	6	0	18
青少年課程	11	6	0	4	0	0	2

図 3-1-62　職場等の交通安全改善に対する役立ち度

「地域の交通安全改善」では、「大いに役立った」、「ある程度役立った」の合計が警察課程、法定講習課程、教習所課程で５割以上を占めているが、その他の課程では「その機会がなかった」と回答したものが多い。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	まったく役立たなかった	その機会がなかった
全体	1638	1429	282	490	192	10	455
警察課程	96	88	20	43	7	0	18
法定講習課程	358	308	76	132	39	1	60
教習所課程	258	240	49	113	30	0	48
一般緊急課程	97	89	8	17	16	1	47
消防救急課程	59	54	9	8	7	2	28
安管、指導員課程	403	340	62	99	47	3	129
貨物、旅客課程	160	136	23	30	23	2	58
一般・企業課程	196	168	35	47	22	1	63
青少年課程	11	6	0	1	1	0	4

図 3-1-63　地域の交通安全改善に対する役立ち度

１－３－６　中央研修所の研修に対する評価･意見

（１）研修全般に対する役立ち度

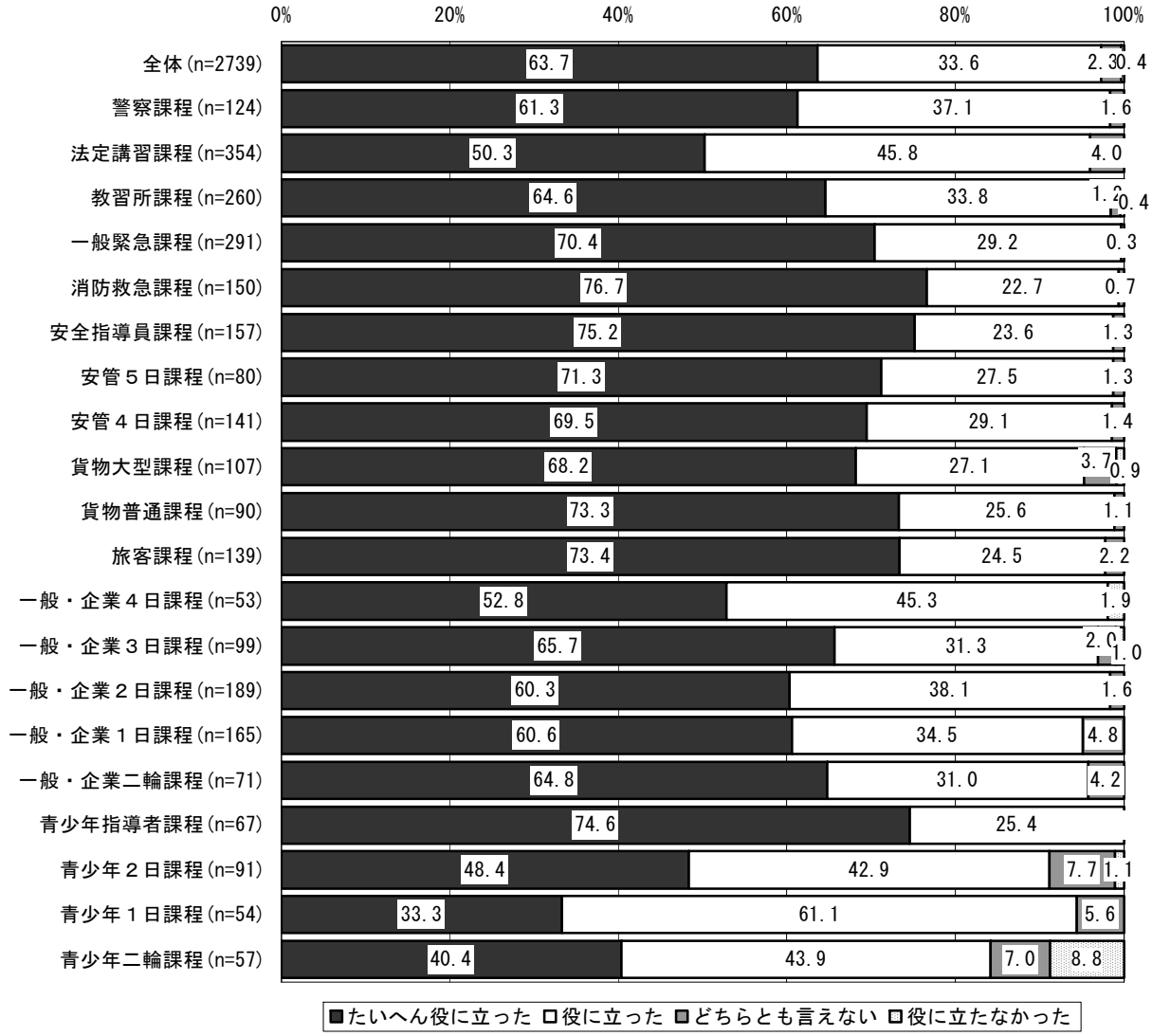
中央研修所の研修全般に対する役立ち度についてみると、全体では「たいへん役に立った」が 64%であり、次いで「役に立った」が 34%となっており、合わせて９割以上の者は研修が役に立ったと回答している。研修課程別にみると、「たいへん役に立った」の回答は一般緊急課程、消防救急課程、安全指導員課程、安管５日課程、貨物大型、普通課程、旅客課程、青少年指導者課程において７割以上を占めている。一方、一般・企業４日課程では 53%、青少年２日課程では 48%、青少年１日課程では 33%、青少年二輪課程では 40%と比較的低い（図 3-1-64)。

なお、他の研修機関における研修効果に関する調査として同時に行ったクレフィール湖東のアンケート結果（第３章参照）と比較すると、全体で傾向は似たものとなっている。ただし、課程別にみると中央研修所は「たいへん役に立った」、「役に立った」の割合にばらつきがみられる。

年齢層別にみると、20 歳以上の年齢層では「たいへん役に立った」、「役に立った」を合わせると９割以上を占めており、特に 30～39 歳では「たいへん役に立った」が 71%を占めている。20 歳未満については、「役に立った」が 48%で最も多く、次いで「役に立った」が 31%と他の年齢層に比べて役立ち度がやや低く、「役に立たなかった」が 10%であった。研修修了者の職場での立場、研修課程の内容等が異なるため、単純な比較はできないものの、クレフィール湖東のアンケートと比較すると、若年層において評価が低くなる結果となった（図 3-1-65)。

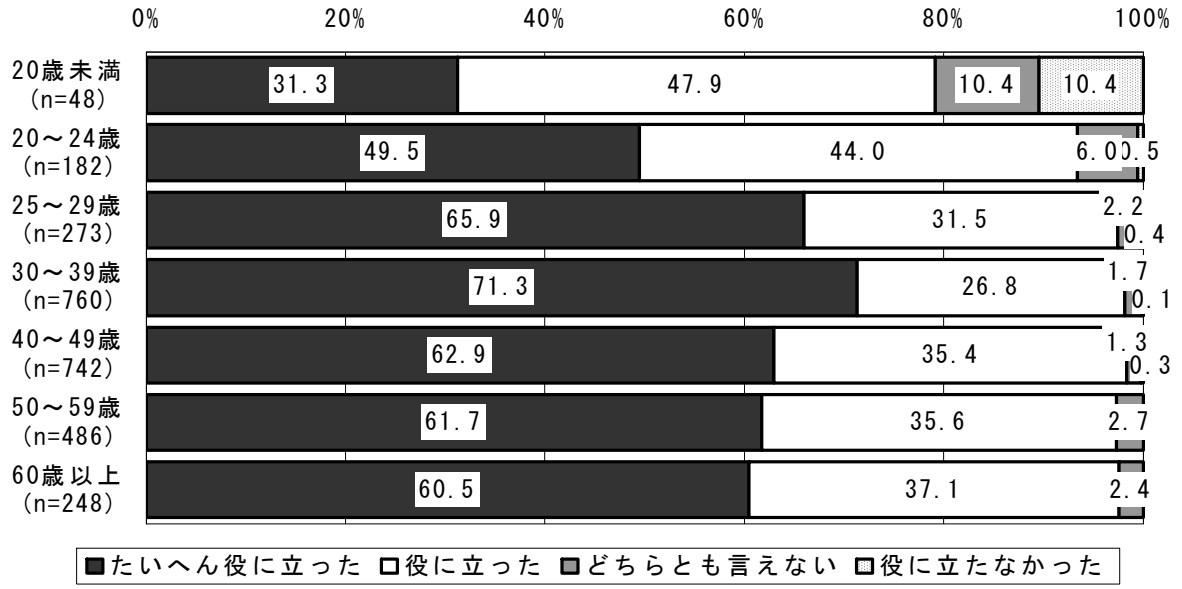
中央研修所の研修経験の有無別にみると、研修経験がないグループのほうが「たいへん役に立った」の割合がやや高い。これは、クレフィール湖東のアンケート結果と同じ傾向を示している（図 3-1-66)。

研修受講動機別にみると、「事故･違反等による職場の指示」のグループでは「たいへん役に立った」が 44%で、他のグループに比べやや低いものの、「たいへん役に立った」、「役に立った」の合計はいずれも９割以上を占めている。クレフィール湖東のアンケートと比較すると、単純な比較はできないものの、「事故･違反等による職場の指示」、「自発的に参加」のグループで評価が低く、「仕事で車を使うことになり、職場の指示で参加」のグループでは評価が高い結果となった（図 3-1-67)。



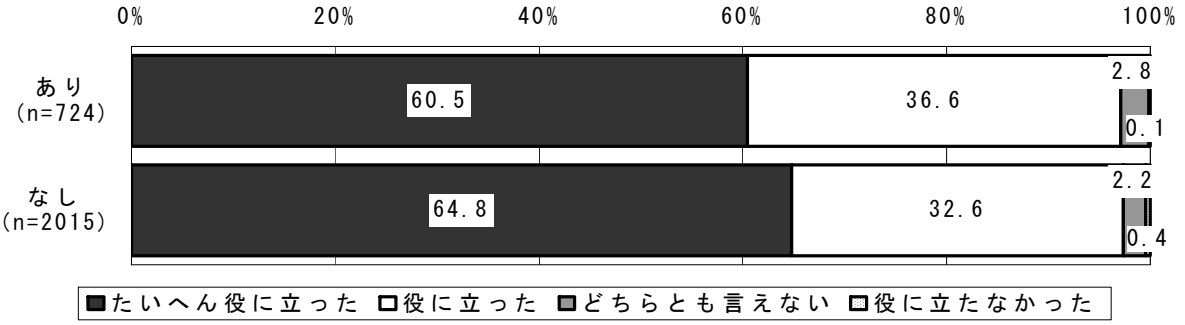
課程	回答者数	有効回答数	たいへん役に立った	役に立った	どちらとも言えない	役に立たなかった
全体	2,970	2,739	1,744	921	64	10
警察課程	135	124	76	46	2	0
法定講習課程	405	354	178	162	14	0
教習所課程	300	260	168	88	3	1
一般緊急課程	305	291	205	85	1	0
消防救急課程	159	150	115	34	1	0
安全指導員課程	183	157	118	37	2	0
安管５日課程	85	80	57	22	1	0
安管４日課程	155	141	98	41	2	0
貨物大型課程	114	107	73	29	4	1
貨物普通課程	101	90	66	23	1	0
旅客課程	148	139	102	34	3	0
一般・企業４日課程	59	53	28	24	0	1
一般・企業３日課程	103	99	65	31	2	1
一般・企業２日課程	197	189	114	72	3	0
一般・企業１日課程	171	165	100	57	8	0
一般・企業二輪課程	74	71	46	22	3	0
青少年指導者課程	72	67	50	17	0	0
青少年２日課程	93	91	44	39	7	1
青少年１日課程	54	54	18	33	3	0
青少年二輪課程	57	57	23	25	4	5

図 3-1-64　研修課程別にみた研修全般に対する役立ち度



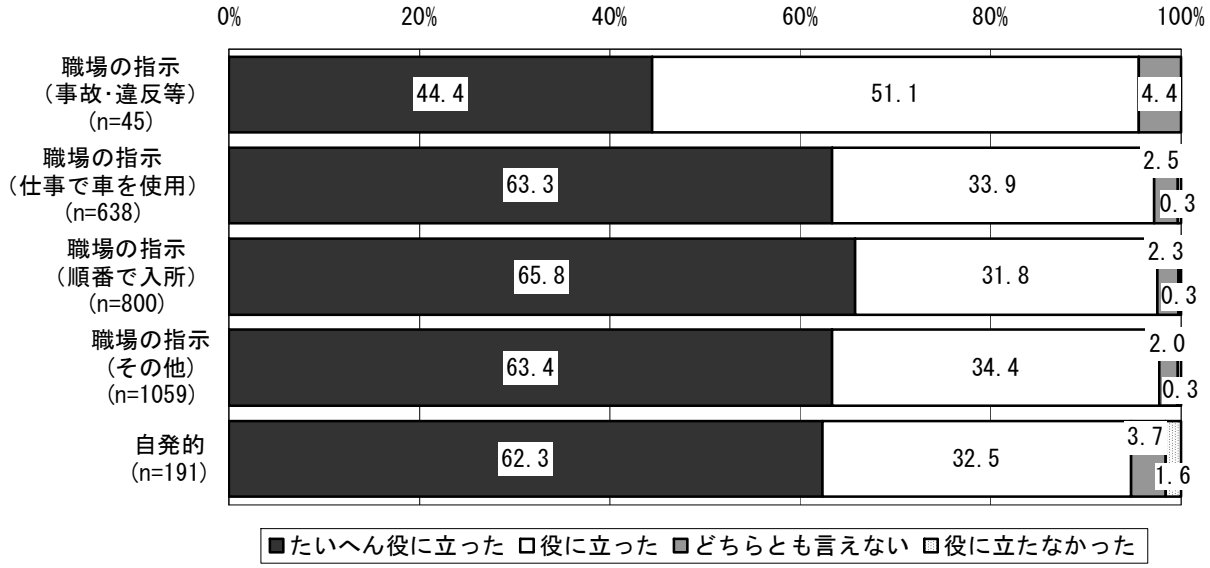
年齢層	回答者数	有効回答数	たいへん役に立った	役に立った	どちらとも言えない	役に立たなかった
20歳未満	48	48	15	23	5	5
20～24歳	187	182	90	80	11	1
25～29歳	287	273	180	86	6	1
30～39歳	807	760	542	204	13	1
40～49歳	813	742	467	263	10	2
50～59歳	552	486	300	173	13	0
60歳以上	276	248	150	92	6	0

図 3-1-65　研修全般に対する役立ち度（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	たいへん役に立った	役に立った	どちらとも言えない	役に立たなかった
あり	812	724	438	265	20	1
なし	2,158	2,015	1,306	656	44	9

図 3-1-66　研修全般に対する役立ち度（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	たいへん役に立った	役に立った	どちらとも言えない	役に立たなかった
職場の指示　（事故･違反等）	46	45	20	23	2	0
職場の指示　（仕事で車を使用）	675	638	404	216	16	2
職場の指示　（順番で入所）	853	800	526	254	18	2
職場の指示（その他）	1,185	1,059	671	364	21	3
自発的	205	191	119	62	7	3

図 3-1-67　研修全般に対する役立ち度（受講動機別）

（２）研修課程別にみた役立った研修科目

役立ち度について、研修課程ごとに役立ったとして選択された回答数をもとに、当該研修課程の回答者全員に対する割合を算出した。

以下、研修科目に共通点の多い課程ごとにまとめ、実技研修と理論研修に分けて比較を行う。

① 警察課程、一般緊急課程、消防救急課程

警察課程、一般緊急課程、消防救急課程の実技研修における研修科目についてみると、「夜間研修」がいずれの課程においても最多で９割以上が役立ったと挙げている。次いで、「基本走行」、「ブレーキング」となっている。一方、「現場臨場要領」、「ハイドロプレーニング現象同乗体験」については５割を割っている（図 3-1-68)。

理論研修における研修科目についてみると、警察課程では「交通危険学(シミュレータ)」、「車両の特性と限界」を挙げたものの割合が高く、７割台に上っている。一般緊急課程では「車両の特性と限界」が最多で、次いで「生理的条件と安全運転」となっている。消防救急課程では「車両の特性と限界」で８割に達し、次いで「交通危険学」となっている。

一方、警察課程において「安全運転理論」、「交通教育概論」が役立ったと回答した割合は５割を割っている（図 3-1-69)。

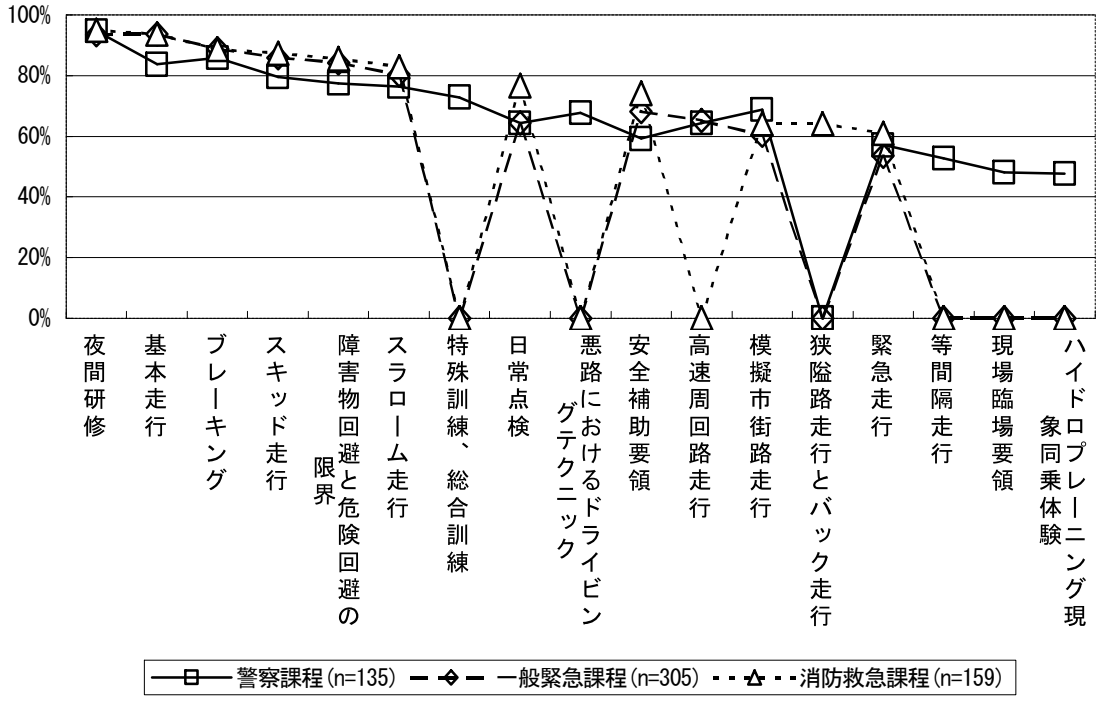


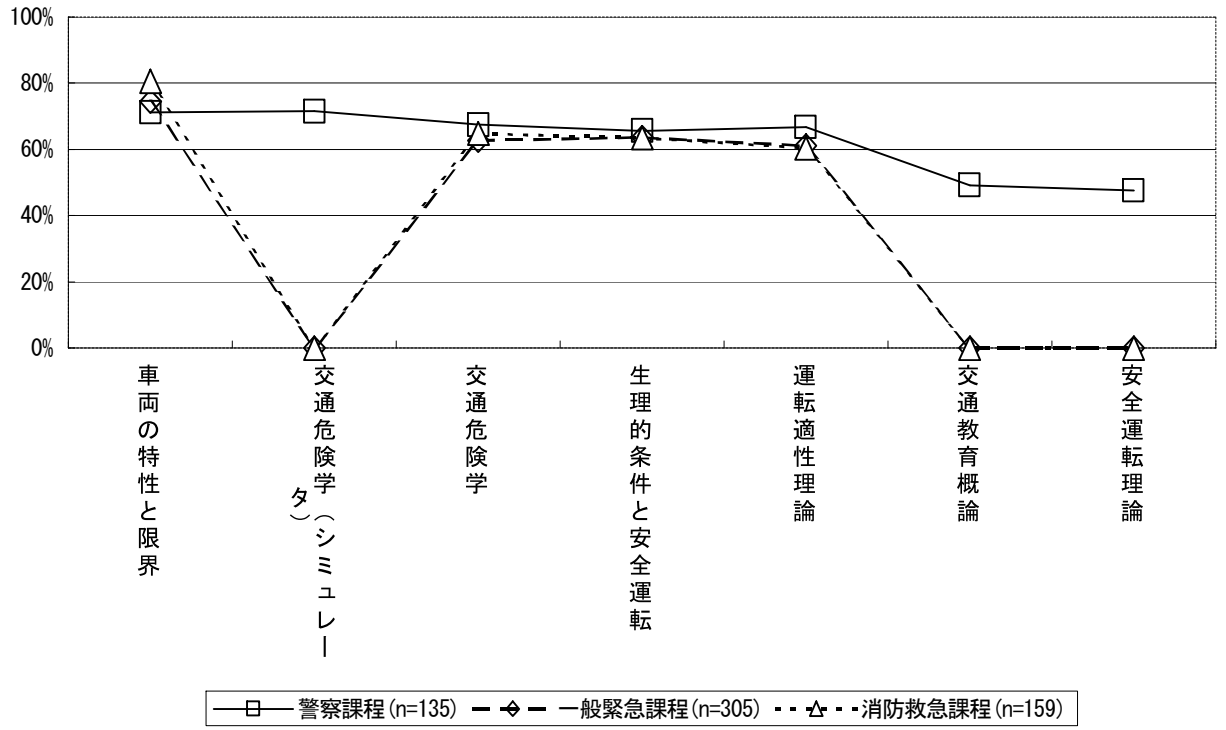
図 3-1-68（その１） 実技研修科目別に見た役立ち度

科目	警察課程(n=135)		一般緊急課程(n=305)		消防救急課程(n=159)	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
夜間研修	128	94.8	285	93.4	151	95.0
基本走行	113	83.7	286	93.8	149	93.7
ブレーキング	116	85.9	271	88.9	141	88.7
スキッド走行	78	79.6	262	85.9	139	87.4
障害物回避と危険回避の限界	72	77.4	257	84.3	136	85.5
スラローム走行	71	76.3	245	80.3	132	83.0
特殊訓練、総合訓練	43	72.9	---	---	---	---
日常点検	87	64.4	196	64.3	122	76.7
悪路におけるドライビングテクニック	40	67.8	---	---	---	---
安全補助要領	58	59.2	208	68.2	118	74.2
高速周回路走行	87	64.4	199	65.2	---	---
模擬市街路走行	64	68.8	184	60.3	102	64.2
狭隘路走行とバック走行	---	---	---	---	102	64.2
緊急走行	77	57.0	163	53.4	97	61.0
等間隔走行	49	52.7	---	---	---	---
現場臨場要領	65	48.1	---	---	---	---
ハイドロプレーニング現象同乗体験	20	47.6	---	---	---	---
その他	10	7.4	14	4.6	11	6.9

注１　科目について、役立ったとして挙げた者の割合が多い順に並べた(以下同じ)。

2　折れ線グラフの値が 0%のもの、表中の---は、当該課程の研修科目にないことを示す（以下同じ)。

図 3-1-68（その２）　実技研修科目別に見た役立ち度(警察課程、一般緊急課程、消防救急課程)



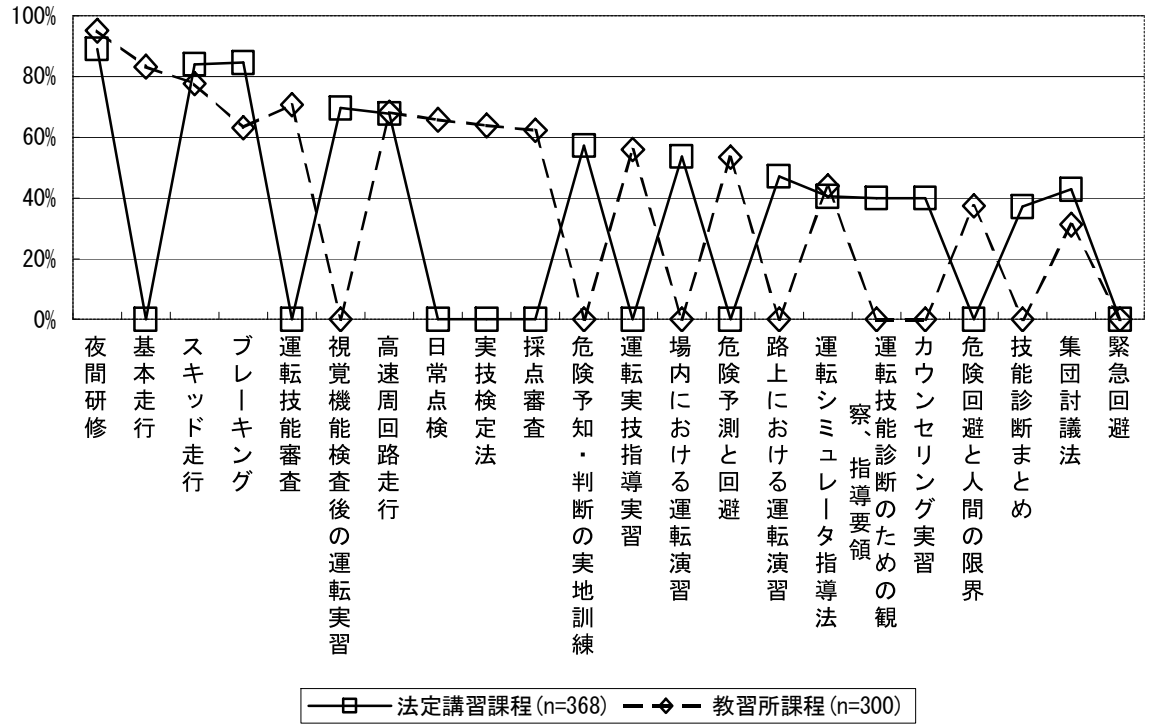
科目	警察課程(n=135)		一般緊急課程(n=305)		消防救急課程(n=159)	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
車両の特性と限界	96	71.1	227	74.4	128	80.5
交通危険学（シミュレータ)	25	71.4	---	---	---	---
交通危険学	91	67.4	191	62.6	103	64.8
生理的条件と安全運転	61	65.6	194	63.6	101	63.5
運転適性理論	16	66.7	186	61.0	96	60.4
交通教育概論	29	49.2	---	---	---	---
安全運転理論	20	47.6	---	---	---	---
その他	21	15.6	29	9.5	21	13.2

図 3-1-69　理論研修科目別に見た役立ち度(警察課程、一般緊急課程、消防救急課程)

② 法定講習課程、教習所課程

法定講習課程、教習所課程の実技研修における研修科目についてみると、「夜間研修」がいずれの課程においても最多で９割前後が役立ったと挙げている。次いで、法定講習課程では「ブレーキング」、教習所課程では「基本走行」となっている。

一方、法定講習課程の「技能診断まとめ」、「カウンセリング実習」、「運転技能診断のための観察、指導要領」、教習所課程の「集団討議法」、「危険回避と人間の限界」において役立ったと回答した割合は４割前後にとどまっている。

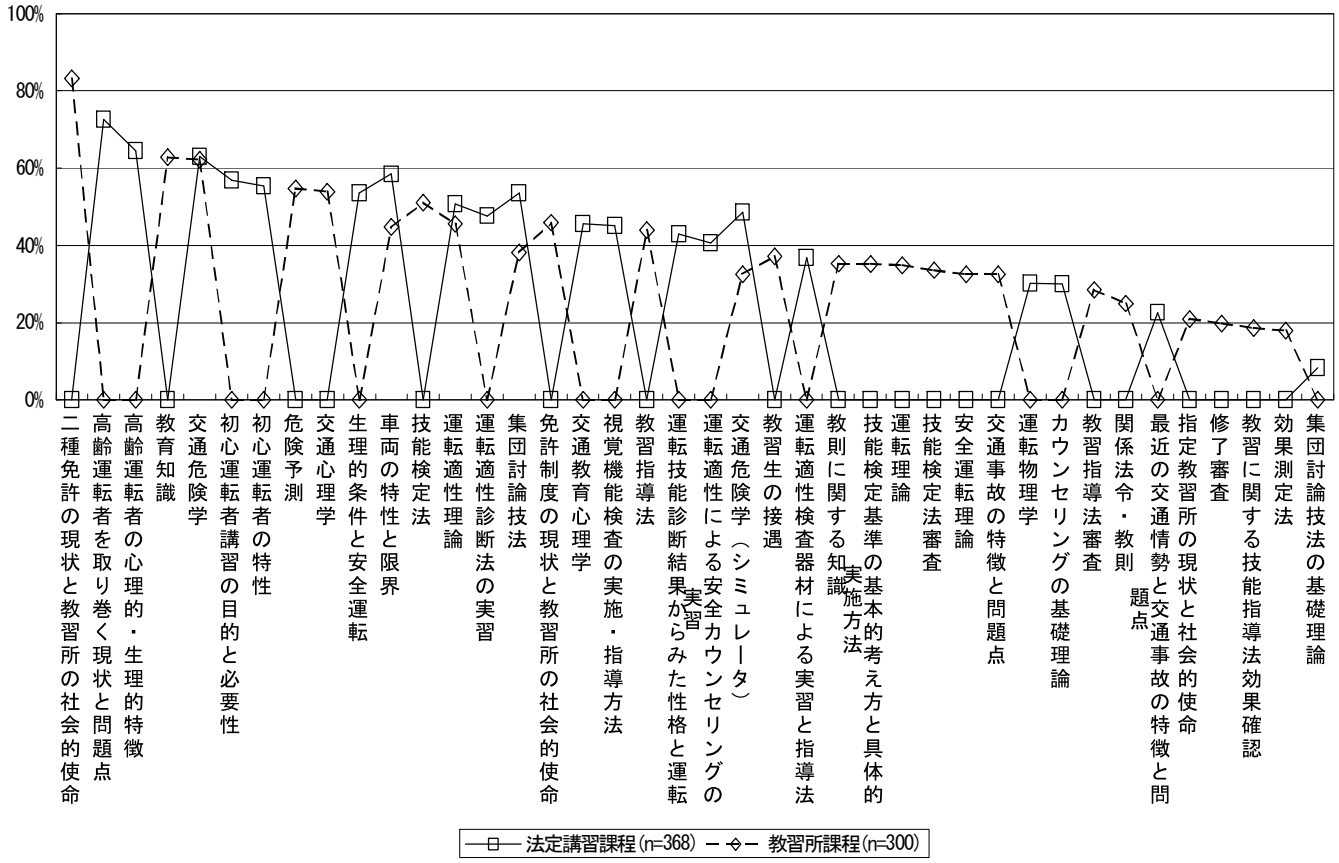


科目	法定講習課程(n=368)		教習所課程(n=300)	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
夜間研修	361	89.1	194	95.1
基本走行	---	---	250	83.3
スキッド走行	116	84.1	140	77.8
ブレーキング	55	84.6	103	63.2
運転技能審査	---	---	97	70.8
視覚機能検査後の運転実習	71	69.6	---	---
高速周回路走行	44	67.7	146	68.2
日常点検	---	---	169	65.8
実技検定法	---	---	122	63.9
採点審査	---	---	119	62.3
危険予知・判断の実地訓練	79	57.2	---	---
運転実技指導実習	---	---	168	56.0
場内における運転演習	74	53.6	---	---
危険予測と回避	---	---	23	53.5
路上における運転演習	65	47.1	---	---
運転シミュレータ指導法	108	40.4	113	44.0
運転技能診断のための観察、指導要領	107	40.1	---	---
カウンセリング実習	107	40.1	---	---
危険回避と人間の限界	---	---	9	37.5
技能診断まとめ	99	37.1	---	---
集団討議法	59	42.8	30	31.3
緊急回避	---	---	0	0.0
その他	17	4.2	15	5.0

図 3-1-70　実技研修科目別に見た役立ち度(法定講習課程、教習所課程)

理論研修における研修科目についてみると、法定講習課程では「高齢運転者を取り巻く現状と問題点」が７割台、次いで「高齢運転者の心理的・生理的特徴」となっている。

教習所課程では、「二種免許の現状と教習所の社会的使命」が８割台、次いで「教育知識」となっている。一方、法定講習課程の「集団討論技法の基礎理論」、「最近の交通情勢と交通事故の特徴と問題点」、教習所課程の「効果測定法」、「教習に関する技能指導法効果確認」、「修了審査」が役立ったと回答した割合は２割前後にとどまっている。



科目	法定講習課程(n=368)		教習所課程(n=300)	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
二種免許の現状と教習所の社会的使命	---	---	114	83.2
高齢運転者を取り巻く現状と問題点	74	72.5	---	---
高齢運転者の心理的・生理的特徴	20	64.5	---	---
教育知識	---	---	27	62.8
交通危険学	87	63.0	127	62.3
初心運転者講習の目的と必要性	37	56.9	---	---
初心運転者の特性	36	55.4	---	---
危険予測	---	---	75	54.7
交通心理学	---	---	110	53.9
生理的条件と安全運転	74	53.6	---	---
車両の特性と限界	38	58.5	43	44.8
技能検定法	---	---	70	51.1
運転適性理論	37	50.7	82	45.6
運転適性診断法の実習	61	47.7	---	---
集団討論技法	74	53.6	98	38.1
免許制度の現状と教習所の社会的使命	---	---	11	45.8
交通教育心理学	63	45.7	---	---
視覚機能検査の実施・指導方法	46	45.1	---	---
教習指導法	---	---	132	44.0
運転技能診断結果からみた性格と運転	55	43.0	---	---

図 3-1-71（その１）　理論研修科目別に見た役立ち度

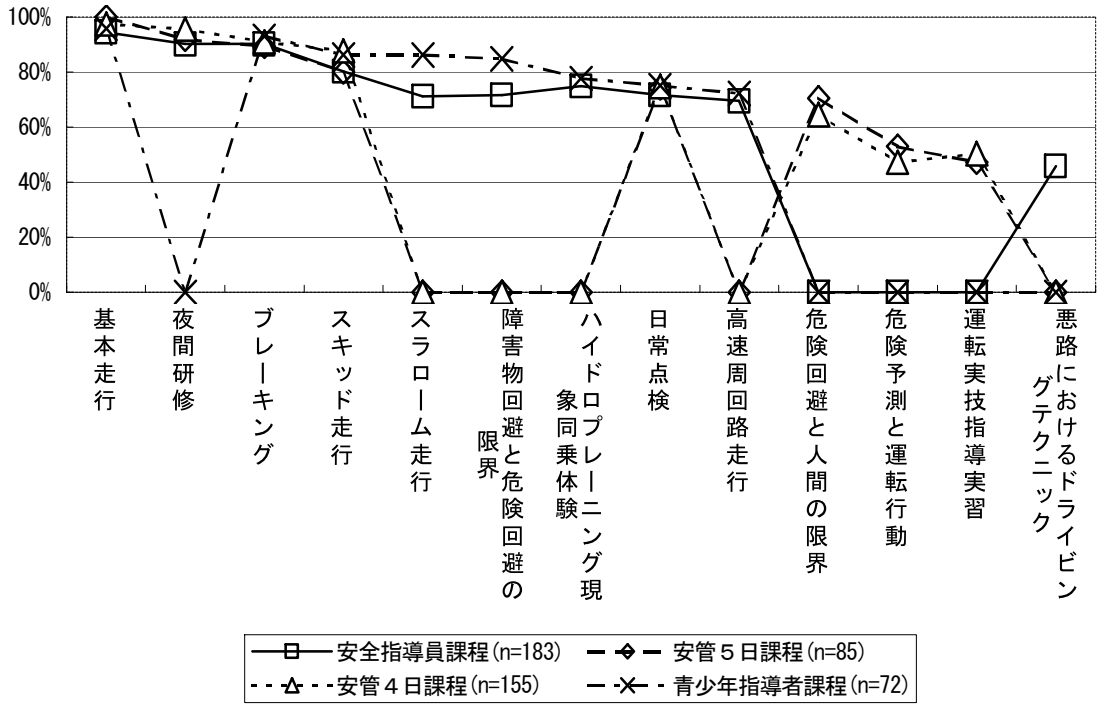
科目	法定講習課程(n=368)		教習所課程(n=300)	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
運転適性による安全カウンセリングの実習	52	40.6	---	---
交通危険学（シミュレータ）	67	48.6	14	32.6
教習生の接遇	---	---	16	37.2
運転適性検査器材による実習と指導法	49	36.8	---	---
教則に関する知識	---	---	49	35.3
技能検定基準の基本的考え方と具体的実施方法	---	---	19	35.2
運転理論	---	---	15	34.9
技能検定法審査	---	---	46	33.6
安全運転理論	---	---	14	32.6
交通事故の特徴と問題点	---	---	14	32.6
運転物理学	22	30.1	---	---
カウンセリングの基礎理論	40	30.1	---	---
教習指導法審査	---	---	39	28.5
関係法令・教則	---	---	6	25.0
最近の交通情勢と交通事故の特徴と問題点	29	22.7	---	---
指定教習所の現状と社会的使命	---	---	9	20.9
修了審査	---	---	19	19.8
教習に関する技能指導法効果確認	---	---	8	18.6
効果測定法	---	---	12	17.9
集団討論技法の基礎理論	8	8.2	---	---
その他	10	2.7	5	1.7

図 3-1-71（その２） 理論研修科目別に見た役立ち度(法定講習課程、教習所課程)

③ 安全指導員課程、安管課程、青少年指導者課程

安全指導員課程、安管５日課程、同４日課程、青少年指導者課程の実技研修における研修科目についてみると、「基本走行」がいずれの課程においても最多で、次いで「夜間研修」、「ブレーキング」などとなっており、９割前後の者がこれらを役立った科目として挙げている。

一方、安全指導員課程の「悪路におけるドライビングテクニック」、安管５日課程の「運転実技指導実習」、安管４日課程の「危険予測と運転行動」が役立ったと回答した割合は５割を割っている。



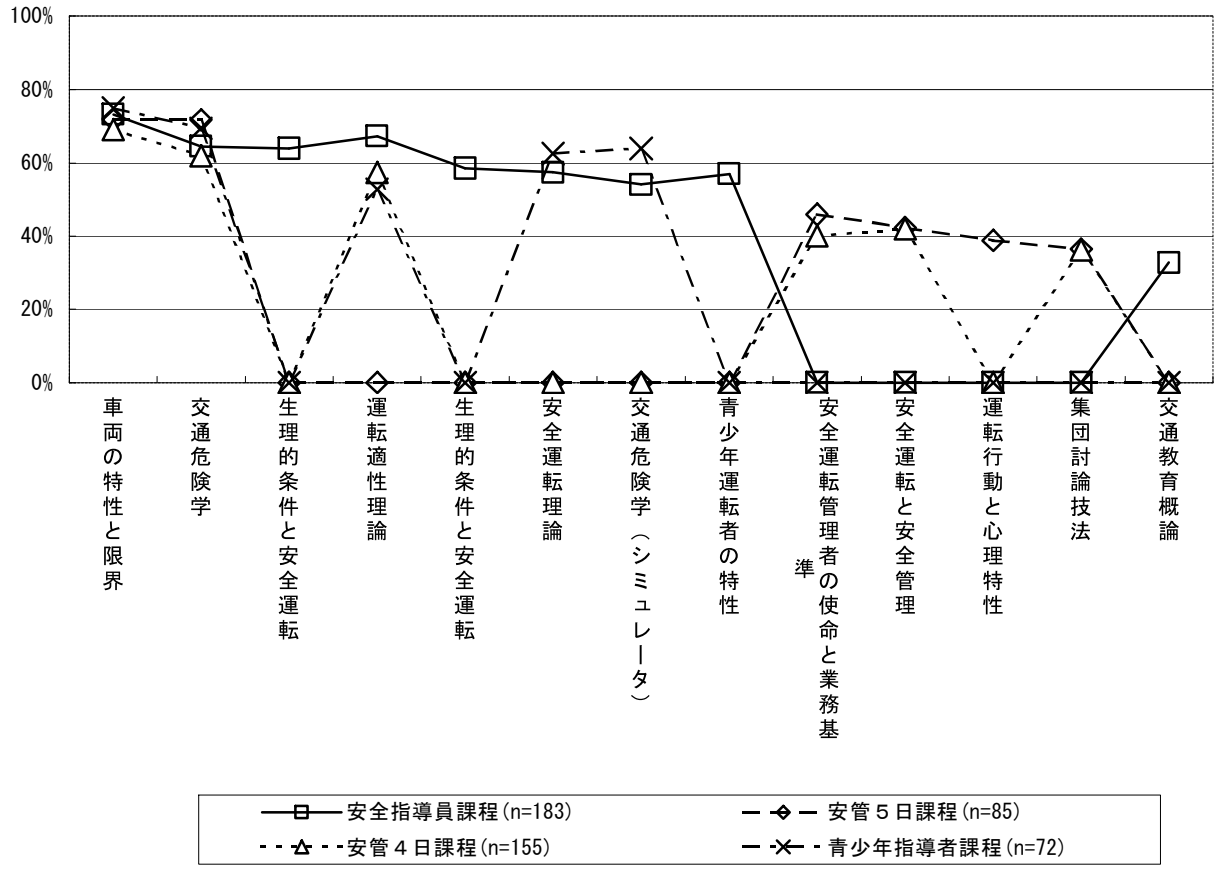
科目	安全指導員課程(n=183)		安管５日課程(n=85)		安管４日課程(n=155)		青少年指導者課程(n=72)	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
基本走行	173	94.5	85	100.0	151	97.4	69	95.8
夜間研修	165	90.2	78	91.8	148	95.5	—	—
ブレーキング	165	90.2	76	89.4	141	91.0	67	93.1
スキッド走行	147	80.3	68	80.0	136	87.7	62	86.1
スラローム走行	130	71.0	—	—	—	—	62	86.1
障害物回避と危険回避の限界	131	71.6	—	—	—	—	61	84.7
ハイドロプレーニング現象同乗体験	137	74.9	—	—	—	—	56	77.8
日常点検	131	71.6	63	74.1	116	74.8	54	75.0
高速周回路走行	127	69.4	—	—	—	—	52	72.2
危険回避と人間の限界	—	—	60	70.6	100	64.5	—	—
危険予測と運転行動	—	—	45	52.9	73	47.1	—	—
運転実技指導実習	—	—	40	47.1	78	50.3	—	—
悪路におけるドライビングテクニック	84	45.9	—	—	—	—	—	—
その他	17	9.3	6	7.1	9	5.8	6	8.3

図 3-1-72 実技研修科目別に見た役立ち度(安全指導員課程、安管課程、青少年指導者課程)

理論研修における研修科目についてみると、いずれの課程においても「車両の特性と限界」が最多で、役立ったと回答した割合が７割に上っている。安管５日課程では「交通危険学」も同数である。

次いで、安全指導員課程では「運転適性理論」、安管５日課程では「安全運転管理者の使命と業務基準」、安管４日課程では「交通危険学」となっている。

一方、安全指導員課程の「交通教育概論」、安管５日課程の「集団討論技法」、「運転行動と心理特性」、安管４日課程の「集団討論技法」が役立ったと回答した割合は４割程度にとどまっている。



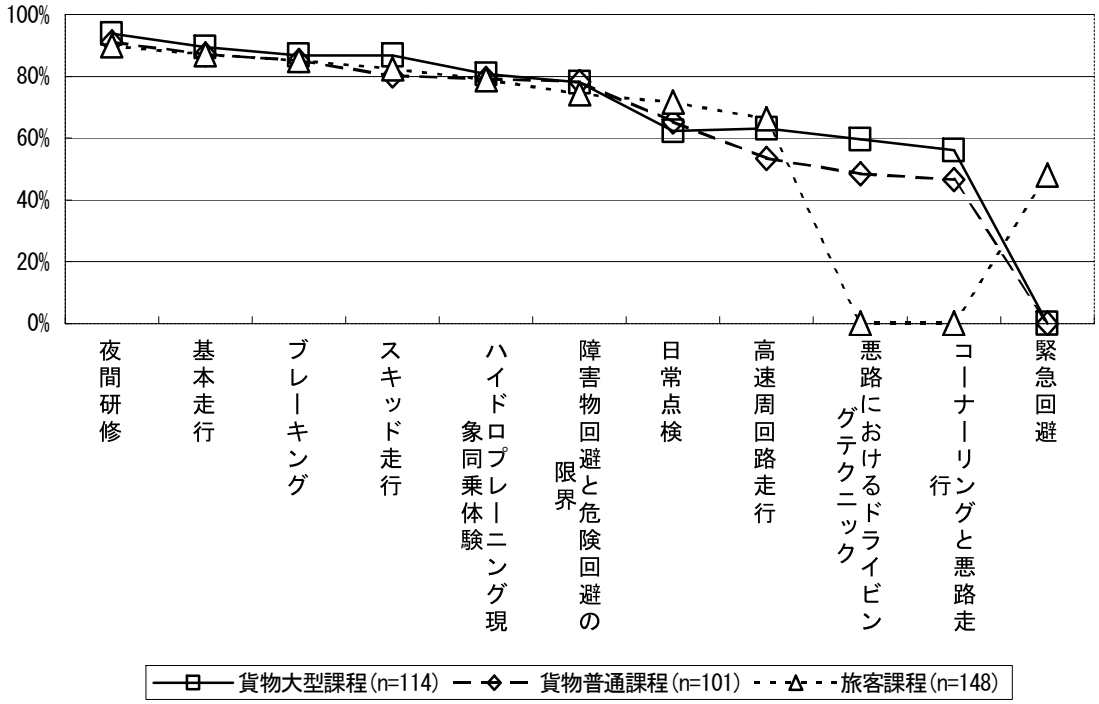
科目	安全指導員課程(n=183)		安管５日課程(n=85)		安管４日課程(n=155)		青少年指導者課程(n=72)	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
車両の特性と限界	134	73.2	61	71.8	107	69.0	54	75.0
交通危険学	118	64.5	61	71.8	96	61.9	50	69.4
生理的条件と安全運転	46	63.9	—	—	—	—	—	—
運転適性理論	123	67.2	—	—	89	57.4	38	52.8
生理的条件と安全運転	107	58.5	—	—	—	—	—	—
安全運転理論	105	57.4	—	—	—	—	45	62.5
交通危険学（シミュレータ）	99	54.1	—	—	—	—	46	63.9
青少年運転者の特性	41	56.9	—	—	—	—	—	—
安全運転管理者の使命と業務基準	—	—	39	45.9	62	40.0	—	—
安全運転と安全管理	—	—	36	42.4	65	41.9	—	—
運転行動と心理特性	—	—	33	38.8	—	—	—	—
集団討論技法	—	—	31	36.5	56	36.1	—	—
交通教育概論	60	32.8	—	—	—	—	—	—
その他	14	7.7	6	7.1	12	7.7	4	5.6

図 3-1-73 理論研修科目別に見た役立ち度(安全指導員課程、安管課程、青少年指導者課程)

④ 貨物課程、旅客課程

貨物大型課程、貨物普通課程、旅客課程の実技研修における研修科目についてみると、「夜間研修」がいずれの課程においても最多で、役立ったと回答した割合が 9 割に上り、次いで「基本走行」、「ブレーキング」などとなっている。

一方、貨物普通課程の「コーナリングと悪路走行」、「悪路におけるドライビングテクニック」、旅客課程の「緊急回避」が役立ったと回答した割合は５割を割っている。



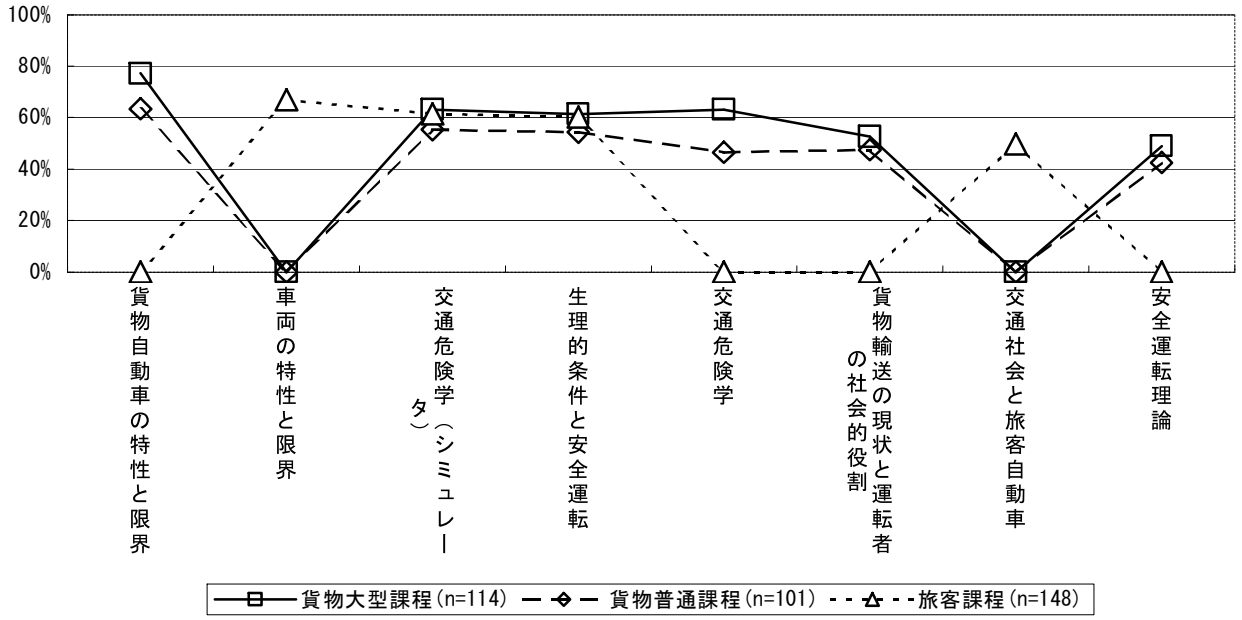
科目	貨物大型課程(n=114)		貨物普通課程(n=101)		旅客課程(n=148)	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
夜間研修	107	93.9	92	91.1	133	89.9
基本走行	102	89.5	88	87.1	129	87.2
ブレーキング	99	86.8	86	85.1	126	85.1
スキッド走行	99	86.8	81	80.2	122	82.4
ハイドロプレーニング現象同乗体験	92	80.7	80	79.2	117	79.1
障害物回避と危険回避の限界	89	78.1	79	78.2	110	74.3
日常点検	71	62.3	66	65.3	106	71.6
高速周回路走行	72	63.2	54	53.5	98	66.2
悪路におけるドライビングテクニック	68	59.6	49	48.5	---	---
コーナーリングと悪路走行	64	56.1	47	46.5	---	---
緊急回避	---	---	---	---	71	48.0
その他	8	7.0	4	4.0	10	6.8

図 3-1-74　実技研修科目別に見た役立ち度(貨物課程、旅客課程)

理論研修における研修科目についてみると、貨物大型課程、貨物普通課程では「貨物車両の特性と限界」、旅客課程では「車両の特性と限界」が最多で、６～７割台に上っている。

次いで、「交通危険学(シミュレータ)」が多く、貨物大型課程では「交通危険学(理論)」も同数である。

一方、貨物大型課程の「安全運転理論」、貨物普通課程の「安全運転理論」、「貨物輸送の現状と運転者の社会的役割」、「交通危険学」が役立ったと回答した割合は５割を割っている。



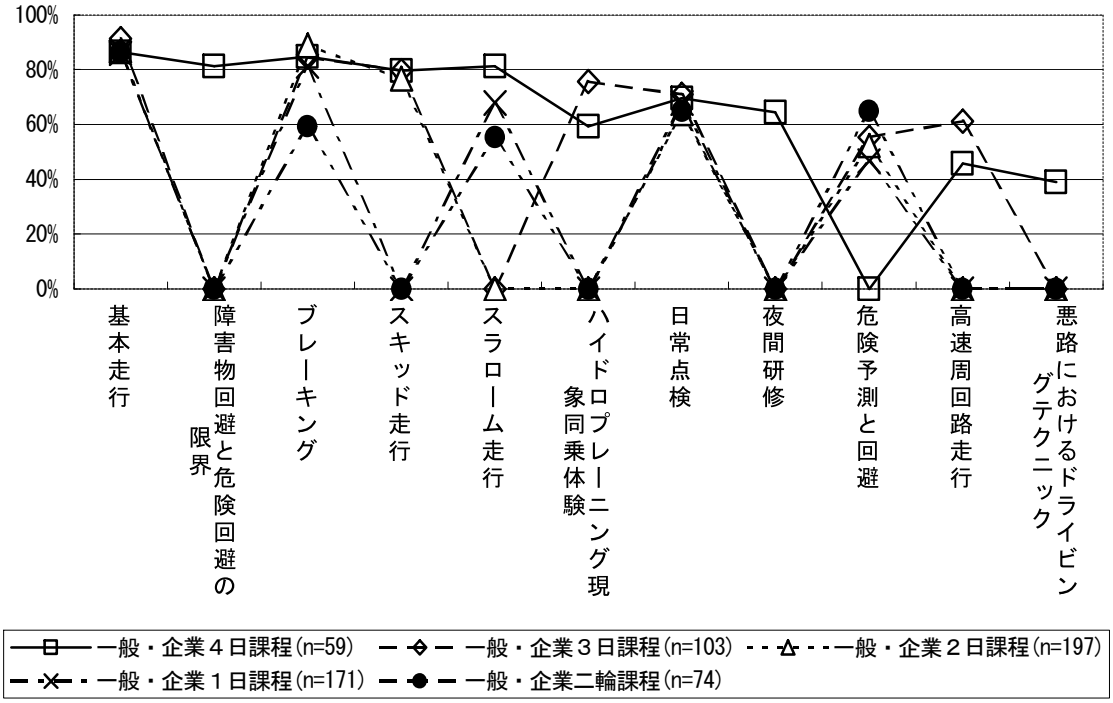
科目	貨物大型課程(n=114)		貨物普通課程(n=101)		旅客課程(n=148)	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
貨物自動車の特性と限界	88	77.2	64	63.4	---	---
車両の特性と限界	---	---	---	---	99	66.9
交通危険学（シミュレータ）	72	63.2	56	55.4	91	61.5
生理的条件と安全運転	70	61.4	55	54.5	89	60.1
交通危険学	72	63.2	47	46.5	---	---
貨物輸送の現状と運転者の社会的役割	60	52.6	48	47.5	---	---
交通社会と旅客自動車	---	---	---	---	74	50.0
安全運転理論	56	49.1	43	42.6	---	---
その他	8	7.0	3	3.0	10	6.8

図 3-1-75　理論研修科目別に見た役立ち度(貨物課程、旅客課程)

⑤ 一般・企業課程

一般・企業課程の実技研修における研修科目についてみると、一般・企業４日、３日、１日課程において「基本走行」が最多で９割台に達し、次いで「ブレーキング」となっている。一般・企業２日課程では、「ブレーキング」が最多で、次いで「基本走行」となっている。一般・企業二輪課程では、「基本走行」が最多で、次いで「日常点検」、「危険予測と回避」となっている。

一方、一般・企業４日課程の「悪路におけるドライビングテクニック」、「高速周回路走行」、一般・企業１日課程の「危険予測と回避」が役立ったと回答した割合は５割を割っている。



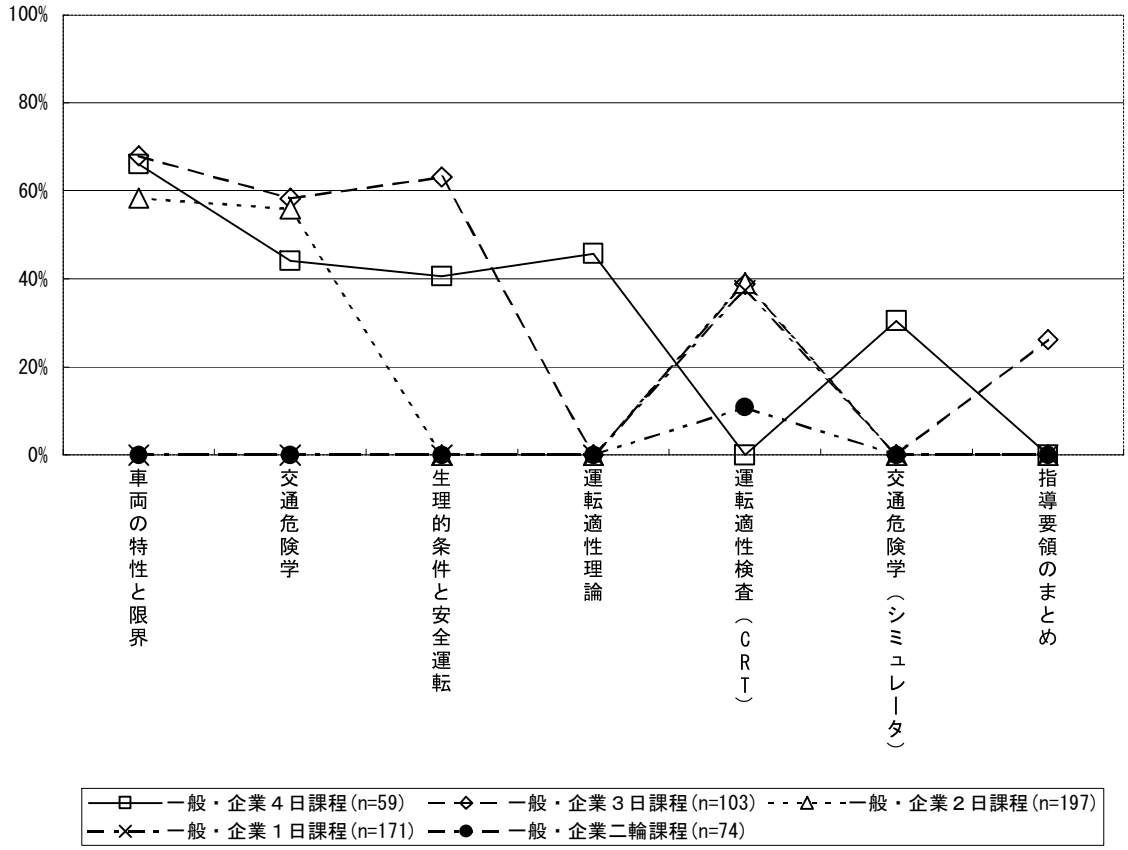
科目	一般・企業４日(n=59)		一般・企業３日(n=103)		一般・企業２日(n=197)		一般・企業１日(n=171)		一般・企業二輪(n=74)	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
基本走行	51	86.4	94	91.3	171	86.8	147	86.0	64	86.5
障害物回避と危険回避の限界	48	81.4	---	---	---	---	---	---	---	---
ブレーキング	50	84.7	87	84.5	175	88.8	139	81.3	44	59.5
スキッド走行	47	79.7	82	79.6	151	76.6	---	---	---	---
スラローム走行	48	81.4	---	---	---	---	116	67.8	41	55.4
ハイドロプレーニング現象同乗体験	35	59.3	78	75.7	---	---	---	---	---	---
日常点検	41	69.5	73	70.9	126	64.0	116	67.8	48	64.9
夜間研修	38	64.4	---	---	---	---	---	---	---	---
危険予測と回避	---	---	57	55.3	103	52.3	80	46.8	48	64.9
高速周回路走行	27	45.8	63	61.2	---	---	---	---	---	---
悪路におけるドライビングテクニック	23	39.0	---	---	---	---	---	---	---	---
その他	6	10.2	8	7.8	18	9.1	8	4.7	5	6.8

図 3-1-76　実技研修科目別に見た役立ち度(一般・企業課程)

理論研修における研修科目についてみると、一般・企業４日、３日、２日課程において「車両の特性と限界」、一般・企業２日課程では「運転適性検査」が最多で、役立ったと回答した割合が６割前後である。

次いで、一般・企業４日課程では「運転適性理論」、一般・企業３日、２日課程では「交通危険学」となっている。

一方、一般・企業４日課程の「交通危険学（シミュレータ）」、一般・企業３日課程の「指導要領のまとめ」、「運転適性検査(CRT)」、一般・企業２日、１日課程の「運転適性検査(CRT)」が役立ったと回答した割合が４割程度にとどまり、一般・企業二輪課程で「運転適性検査(CRT)」を挙げた者はわずか１割である。



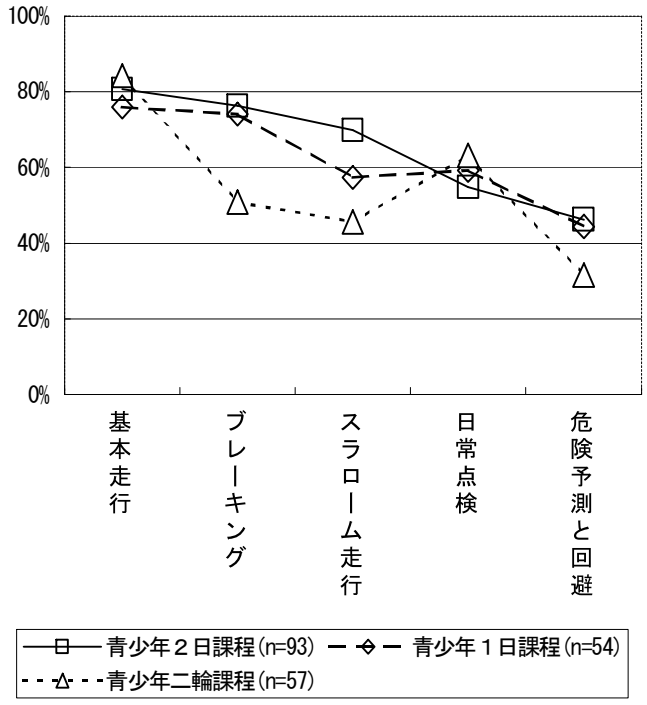
科目	一般・企業４日(n=59)		一般・企業３日(n=103)		一般・企業２日(n=197)		一般・企業１日(n=171)		一般・企業二輪(n=74)	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
車両の特性と限界	39	66.1	70	68.0	115	58.4	---	---	---	---
交通危険学	26	44.1	60	58.3	110	55.8	---	---	---	---
生理的条件と安全運転	24	40.7	65	63.1	---	---	---	---	---	---
運転適性理論	27	45.8	---	---	---	---	---	---	---	---
運転適性検査（CRT）	---	---	40	38.8	77	39.1	64	37.4	8	10.8
交通危険学（シミュレータ）	18	30.5	---	---	---	---	---	---	---	---
指導要領のまとめ	---	---	27	26.2	---	---	---	---	---	---
その他	3	5.1	14	13.6	14	7.1	8	4.7	4	5.4

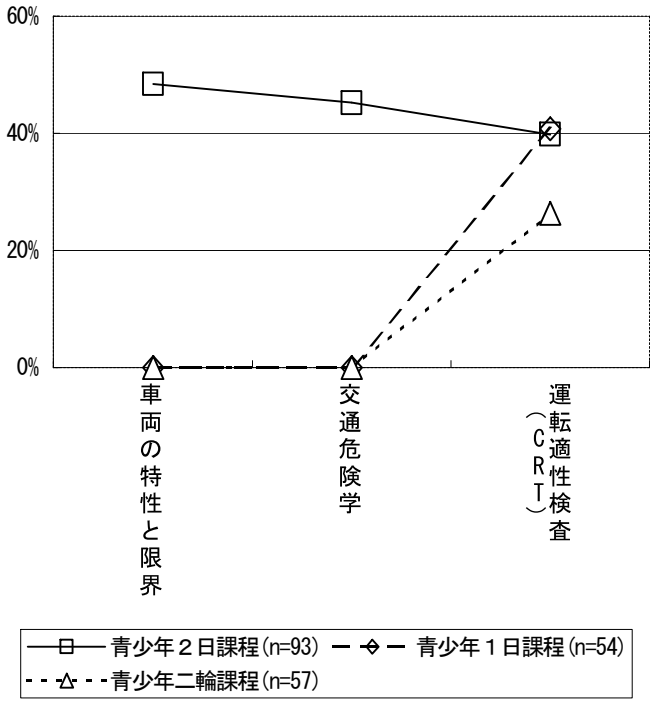
図 3-1-77　理論研修科目別に見た役立ち度(一般・企業課程)

⑥ 青少年課程

青少年課程における研修科目についてみると、いずれの課程においても「基本走行」が最多で、役立ったと回答した割合が８割に上っている。次いで、青少年２日、１日課程では「ブレーキング」、青少年二輪課程では「日常点検」となっている。一方、青少年２日、１日課程では「危険予測と回避」、青少年１日課程では「危険予測と回避」、「スラローム走行」において役立ったと回答した割合が５割を割った。

理論研修における研修科目についてみると、青少年２日課程では「車両の特性と限界」が最多であるが５割を割っており、次いで「交通危険学」となっている。一方、青少年２日、１日課程で「運転適性検査（CRT)」が役立ったと回答した割合は４割程度、青少年二輪課程では２割台である。





実技科目	青少年２日課程(n=93)		青少年１日課程(n=54)		青少年二輪課程(n=57)	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
基本走行	75	80.6	41	75.9	48	84.2
ブレーキング	71	76.3	40	74.1	29	50.9
スラローム走行	65	69.9	31	57.4	26	45.6
日常点検	51	54.8	32	59.3	36	63.2
危険予測と回避	43	46.2	24	44.4	18	31.6
その他	6	6.5	3	5.6	2	3.5

理論科目	青少年２日課程(n=93)		青少年１日課程(n=54)		青少年二輪課程(n=57)	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
車両の特性と限界	45	48.4	―	―	―	―
交通危険学	42	45.2	―	―	―	―
運転適性検査（CRT)	37	39.8	22	40.7	15	26.3
その他	6	6.5	2	3.7	3	5.3

図 3-1-78　実技・理論研修科目別に見た役立ち度(青少年課程)

（３）受講した研修課程に対する勧め

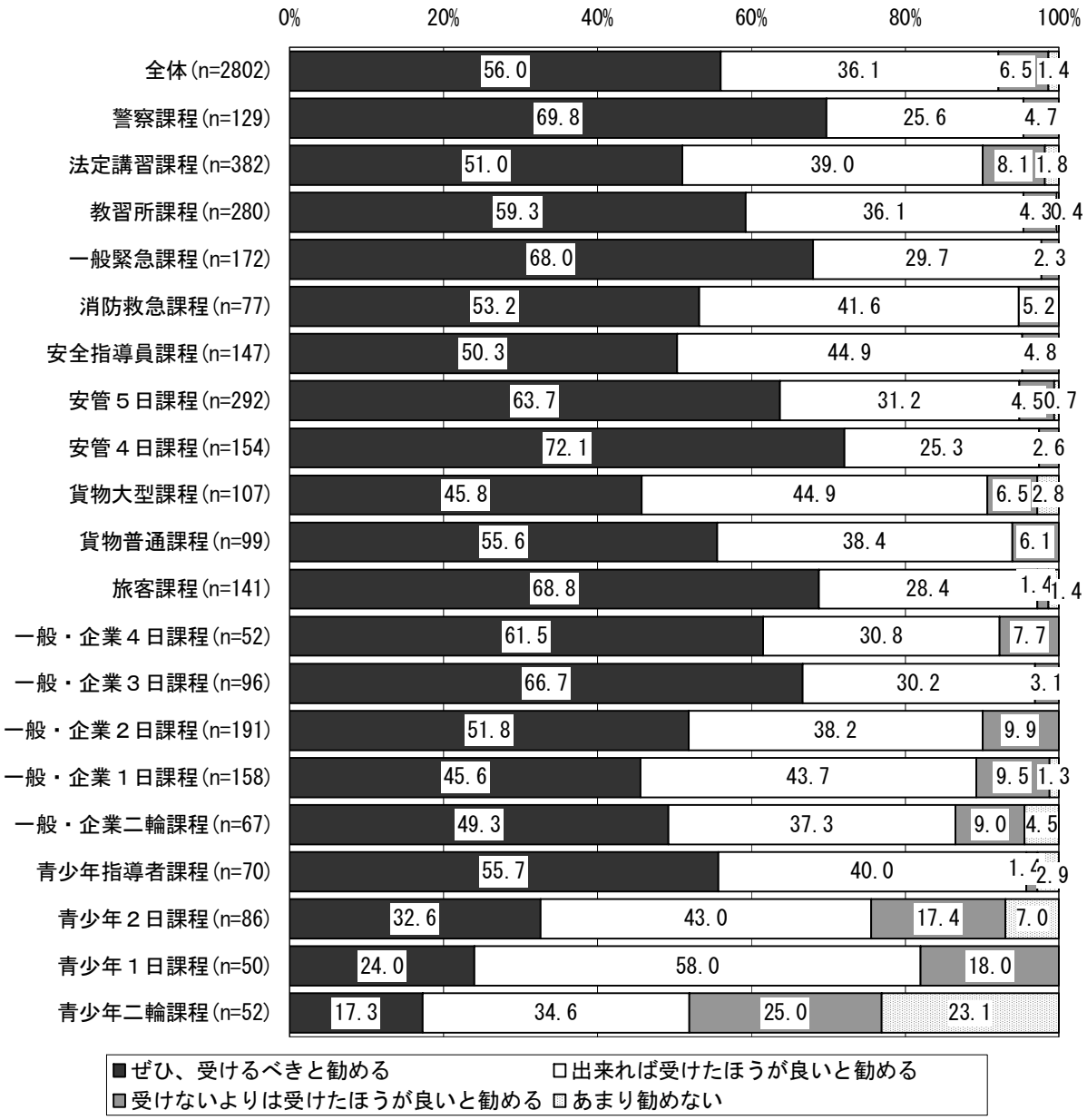
受講した研修課程について、職場等の同僚、後輩に勧めるかについてみると、全体では「ぜひ、受けるべきと勧める」が 56%であり、受講した研修の評価は高く、他者に推薦できる研修であるといえる。次いで「出来れば受けたほうが良いと勧める」が 36%となっており、９割以上の者は研修受講を奨励している（図 3-1-79)。

研修課程別にみると、「ぜひ、受けるべきと勧める」の回答は警察課程、一般緊急課程、安管４日課程において特に高くなっている。一方、青少年２日課程では 33%、青少年１日課程では 24%、青少年二輪課程では 17%と比較的低く、特に青少年二輪課程では「あまり勧めない」が 23%であった。

年齢層別にみると、25 歳以上の年齢層で「ぜひ、受けるべきと勧める」が５割以上を占めており、特に 30～39 歳では 64%を占めている。一方、20～24 歳では「出来れば受けたほうが良いと勧める」が 45%、「ぜひ、受けるべきと勧める」が 34%など研修を勧める割合がやや低い。20 歳未満については、「出来れば受けたほうが良いと勧める」が 33%、「ぜひ、受けるべきと勧める」が 20%であり、勧める者の割合がさらに低くなっている（図 3-1-80)。

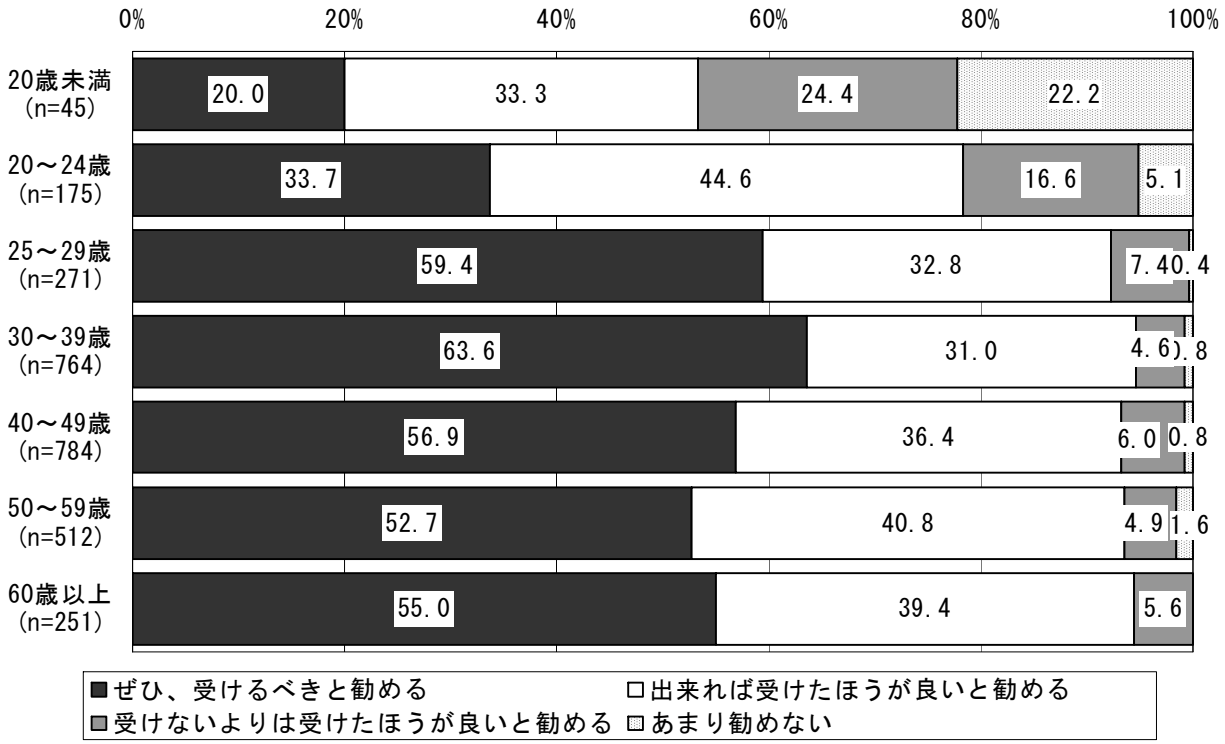
中央研修所の研修経験の有無別にみると、研修経験があるグループは「ぜひ、受けるべきと勧める」の割合がやや高い（図 3-1-81)。

研修受講動機別にみると、「事故･違反等による職場の指示」のグループでは「ぜひ、受けるべきと勧める」が 32%で、他のグループに比べやや低い。また、「自発的に参加」のグループでは「ぜひ、受けるべきと勧める」が 47%であり、「あまり勧めない」が６%と他のグループに比べ、やや多くなっている（図 1-3-82)。



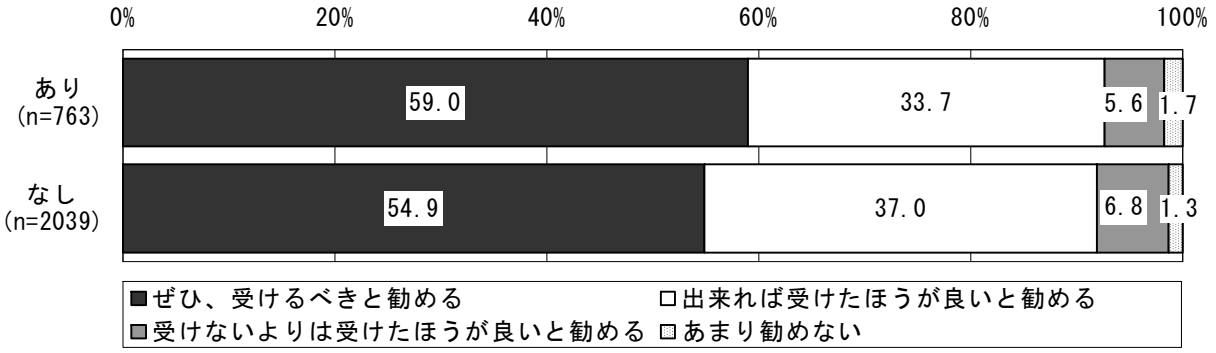
課程	回答者数	有効回答数	ぜひ、受けるべきと勧める	出来れば受けたほうが良いと勧める	受けないよりは受けたほうが良いと勧める	あまり勧めない
全体	2970	2802	1569	1012	181	40
警察課程	135	129	90	33	6	0
法定講習課程	405	382	195	149	31	7
教習所課程	300	280	166	101	12	1
一般緊急課程	183	172	117	51	4	0
消防救急課程	85	77	41	32	4	0
安全指導員課程	155	147	74	66	7	0
安管５日課程	305	292	186	91	13	2
安管４日課程	159	154	111	39	4	0
貨物大型課程	114	107	49	48	7	3
貨物普通課程	101	99	55	38	6	0
旅客課程	148	141	97	40	2	2
一般・企業４日課程	59	52	32	16	4	0
一般・企業３日課程	103	96	64	29	3	0
一般・企業２日課程	197	191	99	73	19	0
一般・企業１日課程	171	158	72	69	15	2
一般・企業二輪課程	74	67	33	25	6	3
青少年指導者課程	72	70	39	28	1	2
青少年２日課程	93	86	28	37	15	6
青少年１日課程	54	50	12	29	9	0
青少年二輪課程	57	52	9	18	13	12

図 3-1-79　受講した研修課程に対する勧め（研修課程別）



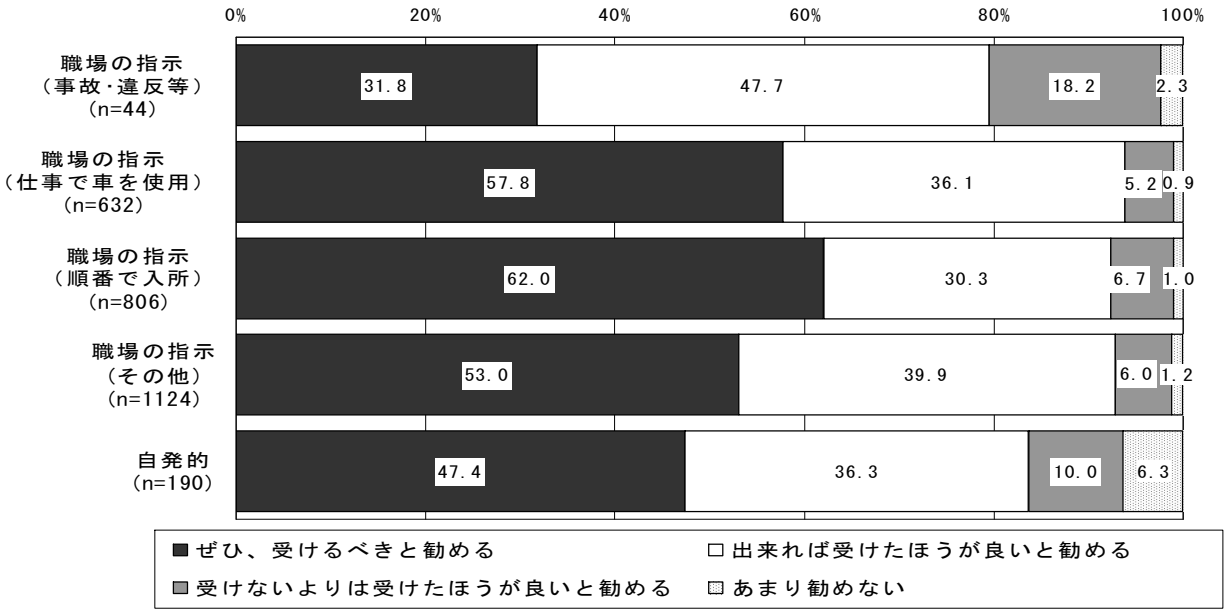
年齢層	回答者数	有効回答数	ぜひ、受けるべきと勧める	出来れば受けたほうが良いと勧める	受けないよりは受けたほうが良いと勧める	あまり勧めない
20歳未満	48	45	9	15	11	10
20～24歳	187	175	59	78	29	9
25～29歳	287	271	161	89	20	1
30～39歳	807	764	486	237	35	6
40～49歳	813	784	446	285	47	6
50～59歳	552	512	270	209	25	8
60歳以上	276	251	138	99	14	0

図 3-1-80　受講した研修課程に対する勧め（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	ぜひ、受けるべきと勧める	出来れば受けたほうが良いと勧める	受けないよりは受けたほうが良いと勧める	あまり勧めない
あり	812	763	450	257	43	13
なし	2158	2039	1119	755	138	27

図 3-1-81　受講した研修課程に対する勧め（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	ぜひ、受けるべきと勧める	出来れば受けたほうが良いと勧める	受けないよりは受けたほうが良いと勧める	あまり勧めない
職場の指示（事故･違反等）	46	44	14	21	8	1
職場の指示（仕事で車を使用	675	632	365	228	33	6
職場の指示（順番で入所）	853	806	500	244	54	8
職場の指示(その他)	1185	1124	596	448	67	13
自発的	205	190	90	69	19	12

図 1-3-82　受講した研修課程に対する勧め（受講動機別）

（4）受講した研修に対する希望、評価

アンケートでは受講した研修課程に対する評価、希望について 18 項目を提示し、該当する項目を選択させた。(複数回答可)

全体では、「実技研修での体験回数が少ない」が最も多く、３番目に多い「実技研修に充てる時間が短い」と合わせ、実技研修による更なる体験が最も望まれている。また、「自身の走行データと理想的なデータとの比較」も多く、４番目に多い「自分の走行状態等のビデオ」と合わせ、自分の運転についての比較・検討について強い希望がある。

研修課程別に回答割合が高い項目についてみると、ほとんどの課程で「体験回数が少ない」の割合が高く、一般緊急課程、消防救急課程、貨物・旅客課程では５割以上か希望している。また「自身の走行データと理想的なデータとの比較」についても回答割合が高く、貨物・旅客課程では５割以上が希望している。また、「自分の走行状態のビデオ」、「普段どおりの運転行動に対する評価、指導」についても各研修課程受講者から希望が多くなっている。その他、貨物・旅客課程では「高齢者の挙動の体験」についてほぼ４割の者が希望として挙げている。

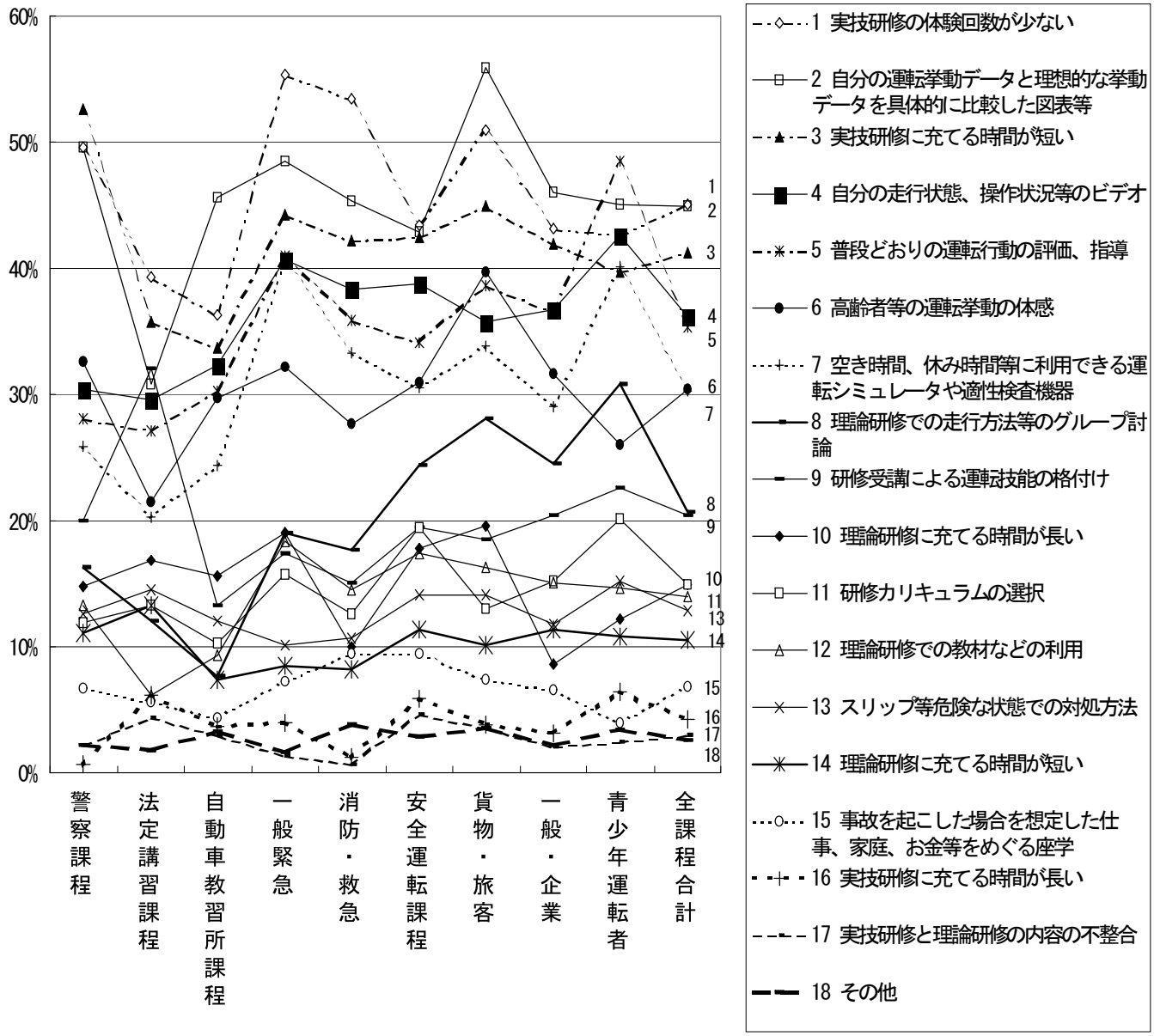


図 3-1-83　受講した研修に対する評価・希望の割合

（５）教官に対する評価

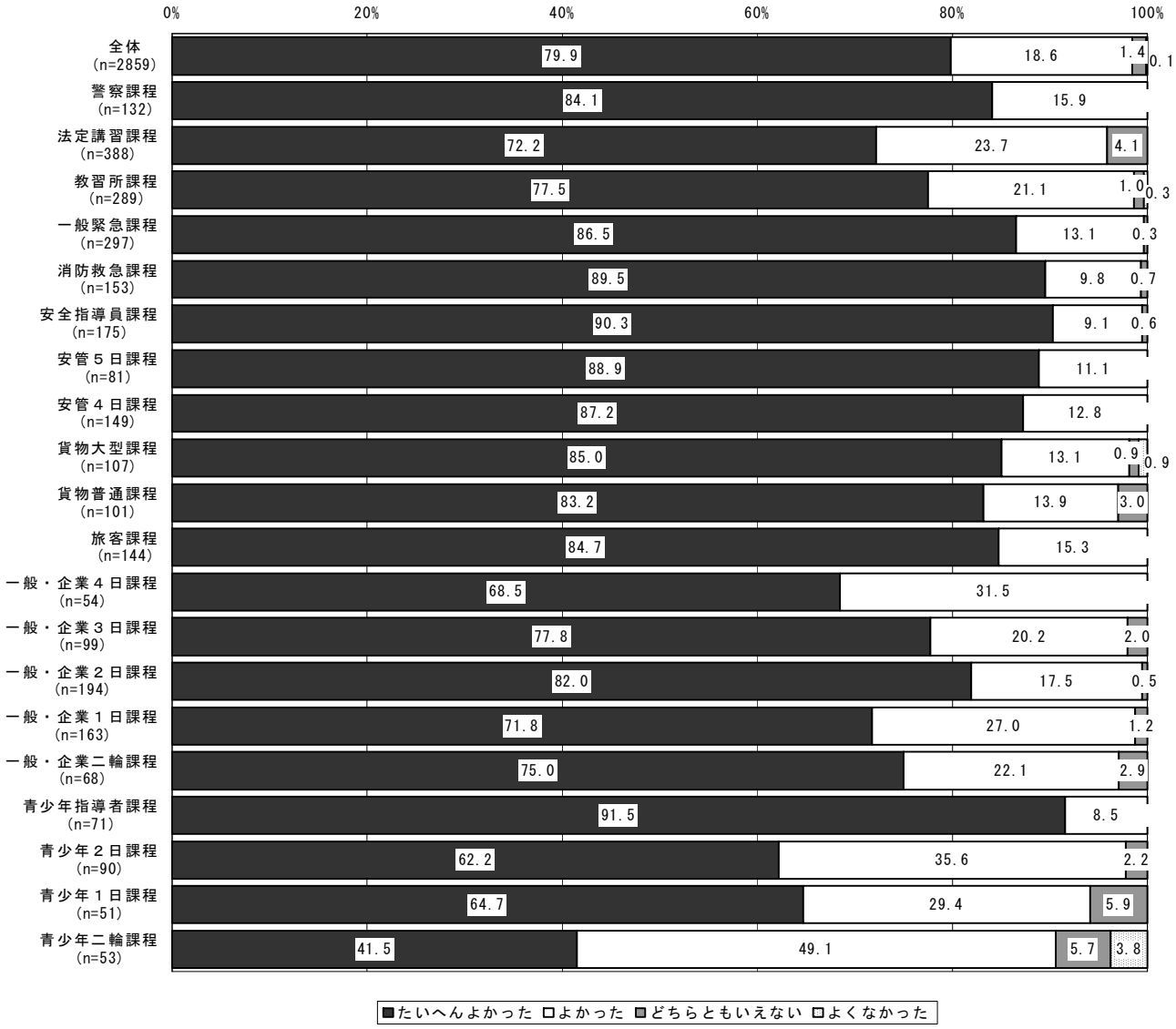
① 実技研修に対する教官の指導

実技研修に対する教官の指導に関する評価をみると、全体では 80%が「たいへんよかった」と回答しており、「よかった」を含めると全体の 98%がよかったと評価している。研修課程別にみると、「たいへんよかった」、「よかった」の合計はいずれの研修課程でも９割を占めており、評価が高い。「たいへんよかった」と回答した割合は、一般・企業４日課程、青少年２日、１日、二輪課程においてやや低くなっている（図 3-1-84）。

年齢層別にみると、20 歳以上は「たいへんよかった」の割合はいずれも７割以上である。20 歳未満については、「たいへんよかった」、「よかった」の合計は８割以上を示すが、「たいへんよかった」の回答割合が 26%でやや低い。20 歳未満は、教官に対する評価が厳しいとみられるものの、素直に納得しない若年層の特性もあると推察される。なお、20 歳未満の者は先に示した青少年運転者課程にほとんど含まれる（図 3-1-85）。

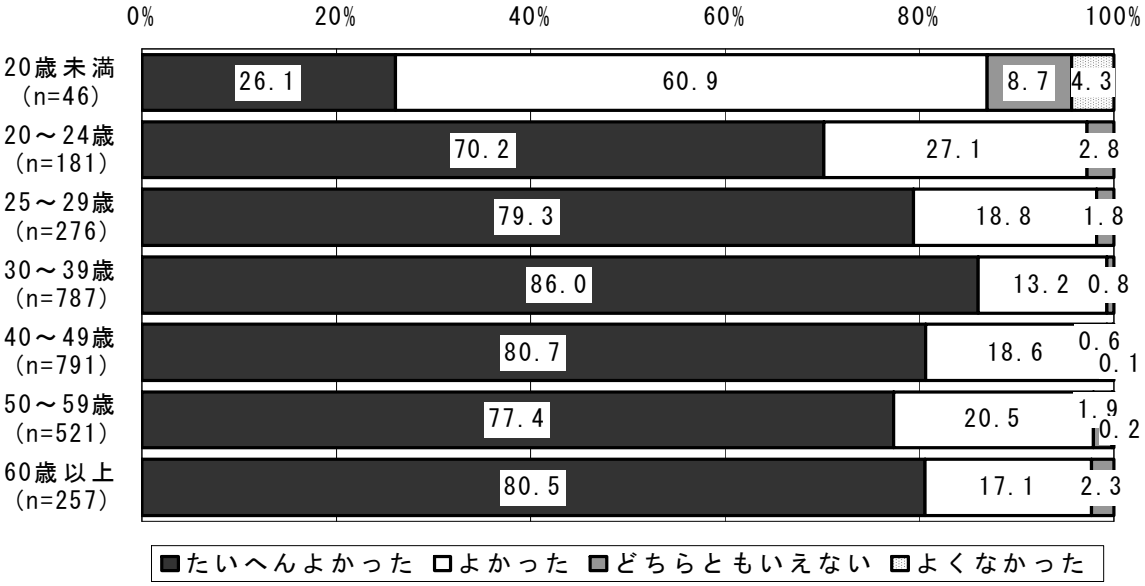
中央研修所の研修経験の有無別にみると、研修経験があるグループは「たいへんよかった」の割合がわずかに低い（図 3-1-86）。

中央研修所の研修受講動機別にみると、「事故･違反等による職場の指示」のグループでは「たいへんよかった」の割合が他のグループに比べやや低い（図 3-1-87）。



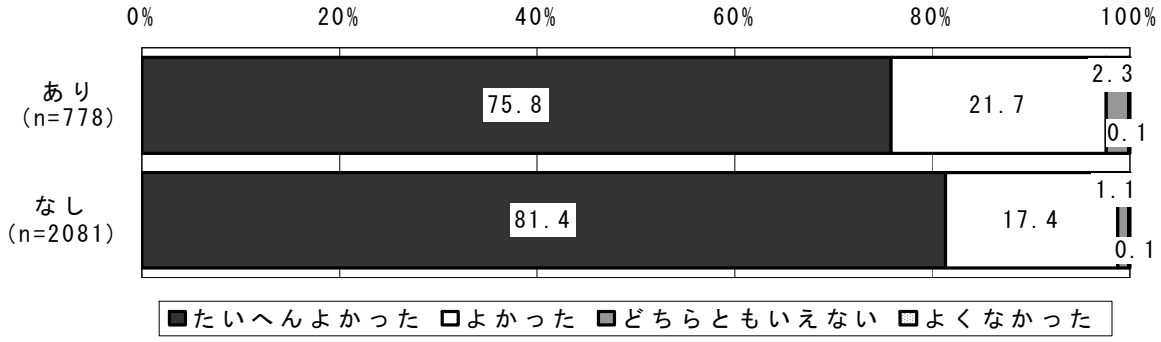
課程	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
全体	2970	2859	2283	531	41	4
警察課程	135	132	111	21	0	0
法定講習課程	405	388	280	92	16	0
教習所課程	300	289	224	61	3	1
一般緊急課程	305	297	257	39	1	0
消防救急課程	159	153	137	15	1	0
安全指導員課程	183	175	158	16	1	0
安管５日課程	85	81	72	9	0	0
安管４日課程	155	149	130	19	0	0
貨物大型課程	114	107	91	14	1	1
貨物普通課程	101	101	84	14	3	0
旅客課程	148	144	122	22	0	0
一般・企業４日課程	59	54	37	17	0	0
一般・企業３日課程	103	99	77	20	2	0
一般・企業２日課程	197	194	159	34	1	0
一般・企業１日課程	171	163	117	44	2	0
一般・企業二輪課程	74	68	51	15	2	0
青少年指導者課程	72	71	65	6	0	0
青少年２日課程	93	90	56	32	2	0
青少年１日課程	54	51	33	15	3	0
青少年二輪課程	57	53	22	26	3	2

図 3-1-84　実技教官の指導に関する評価割合（研修課程別）



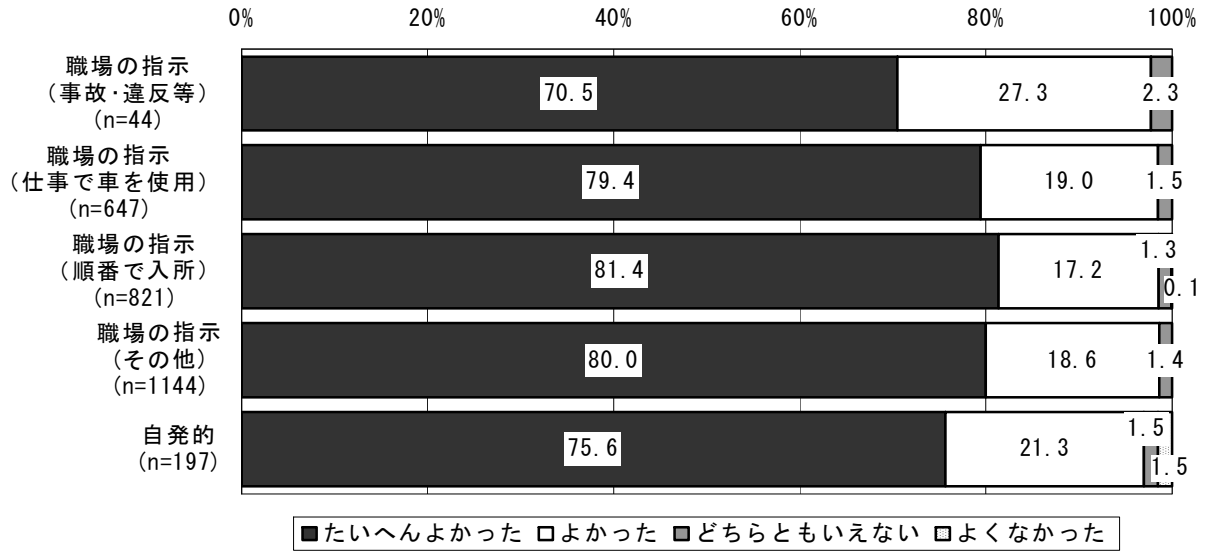
年齢層	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
20歳未満	48	46	12	28	4	2
20～24歳	187	181	127	49	5	0
25～29歳	287	276	219	52	5	0
30～39歳	807	787	677	104	6	0
40～49歳	813	791	638	147	5	1
50～59歳	552	521	403	107	10	1
60歳以上	276	257	207	44	6	0

図 3-1-85　実技教官の指導に関する評価割合（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
あり	812	778	590	169	18	1
なし	2158	2081	1693	362	23	3

図 3-1-86　実技教官の指導に関する評価割合（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
職場の指示　（事故･違反等）	46	44	31	12	1	0
職場の指示　（仕事で車を使用）	675	647	514	123	10	0
職場の指示　（順番で入所）	853	821	668	141	11	1
職場の指示　（その他）	1185	1144	915	213	16	0
自発的	205	197	149	42	3	3

図 3-1-87　実技教官の指導に関する評価割合（受講動機別）

② 理論研修に対する教官の指導

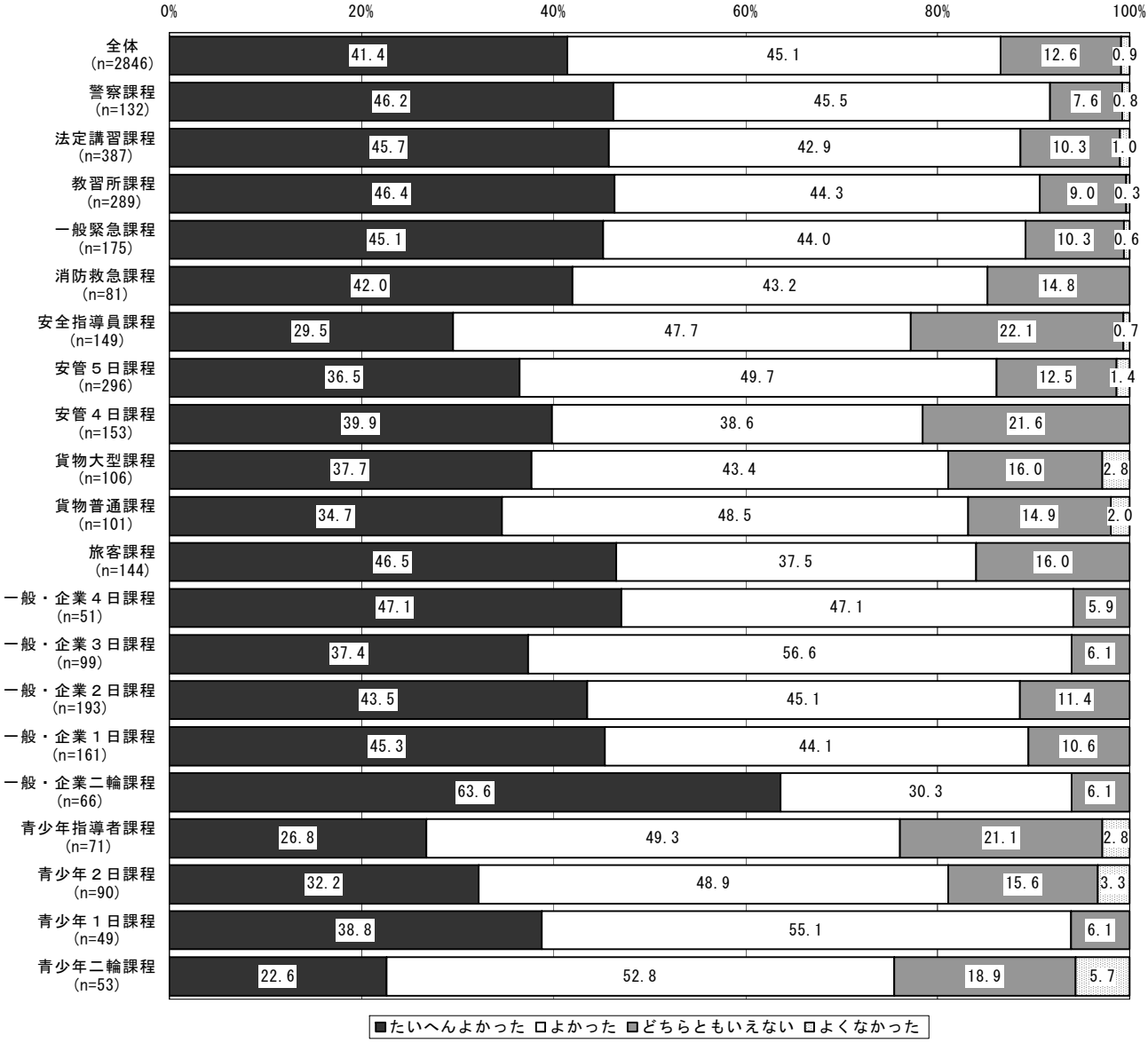
理論研修に対する教官の指導に関する評価をみると、実技研修と比べるとやや低いものの、全体では 41%が「たいへんよかった」と回答しており、「よかった」を含めると全体の８割以上がよかったと評価している（図 3-1-88)。

研修課程別にみると、「たいへんよかった」、「よかった」の合計は消防救急課程、安全指導者課程、安管４日課程、青少年指導者課程、青少年二輪課程でやや低くなっているものの、いずれの研修課程でもよかったとする回答は７割以上を占めている。「たいへんよかった」の回答割合をみると、一般・企業二輪課程で 64%と高くなっている。

年齢層別にみると、20 歳以上は概ね同じ傾向を示しており、「たいへんよかった」の回答割合はいずれも４割前後を示している。20 歳未満については、「たいへんよかった」、「よかった」の合計は７割以上を示すが、「たいへんよかった」の割合が 20%でやや低い（図 3-1-89)。

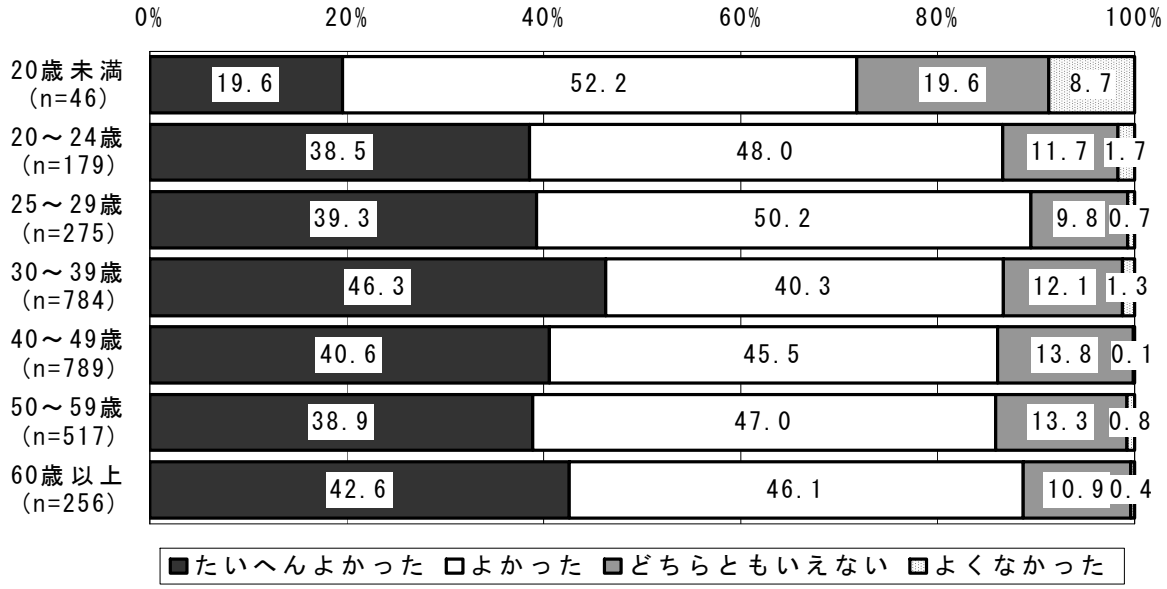
中央研修所の研修経験の有無別にみると、ほぼ同じ傾向を示すものの研修経験があるグループは「たいへんよかった」の割合がわずかに高く、「どちらともいえない」の割合が低くなっている（図 3-1-90)。

研修受講動機別にみると、概ね同じ傾向を示すものの、「自発的に参加」のグループでは「どちらともいえない」の割合が他のグループに比べやや高い（図 3-1-91)。



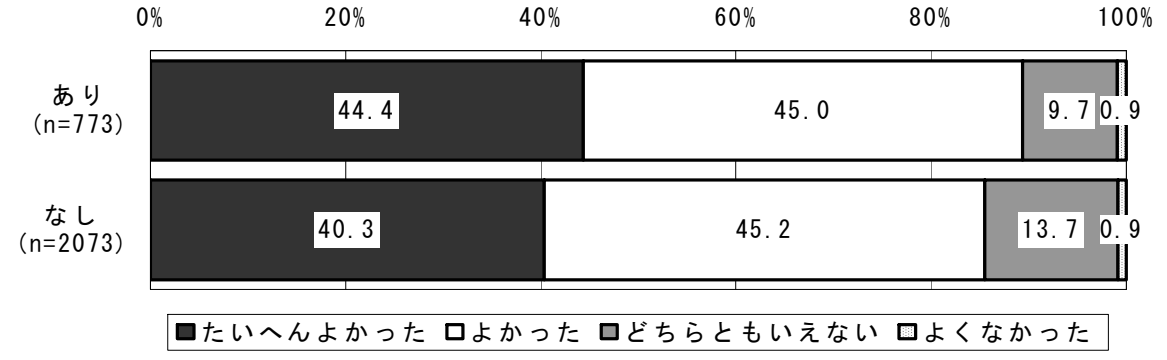
課程	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
全体	2970	2846	1179	1284	358	25
警察課程	135	132	61	60	10	1
法定講習課程	405	387	177	166	40	4
教習所課程	300	289	134	128	26	1
一般緊急課程	183	175	79	77	18	1
消防救急課程	85	81	34	35	12	0
安全指導員課程	155	149	44	71	33	1
安管５日課程	305	296	108	147	37	4
安管４日課程	159	153	61	59	33	0
貨物大型課程	114	106	40	46	17	3
貨物普通課程	101	101	35	49	15	2
旅客課程	148	144	67	54	23	0
一般・企業４日課程	59	51	24	24	3	0
一般・企業３日課程	103	99	37	56	6	0
一般・企業２日課程	197	193	84	87	22	0
一般・企業１日課程	171	161	73	71	17	0
一般・企業二輪課程	74	66	42	20	4	0
青少年指導者課程	72	71	19	35	15	2
青少年２日課程	93	90	29	44	14	3
青少年１日課程	54	49	19	27	3	0
青少年二輪課程	57	53	12	28	10	3

図 3-1-88　理論教官の指導に関する評価割合（研修課程別）



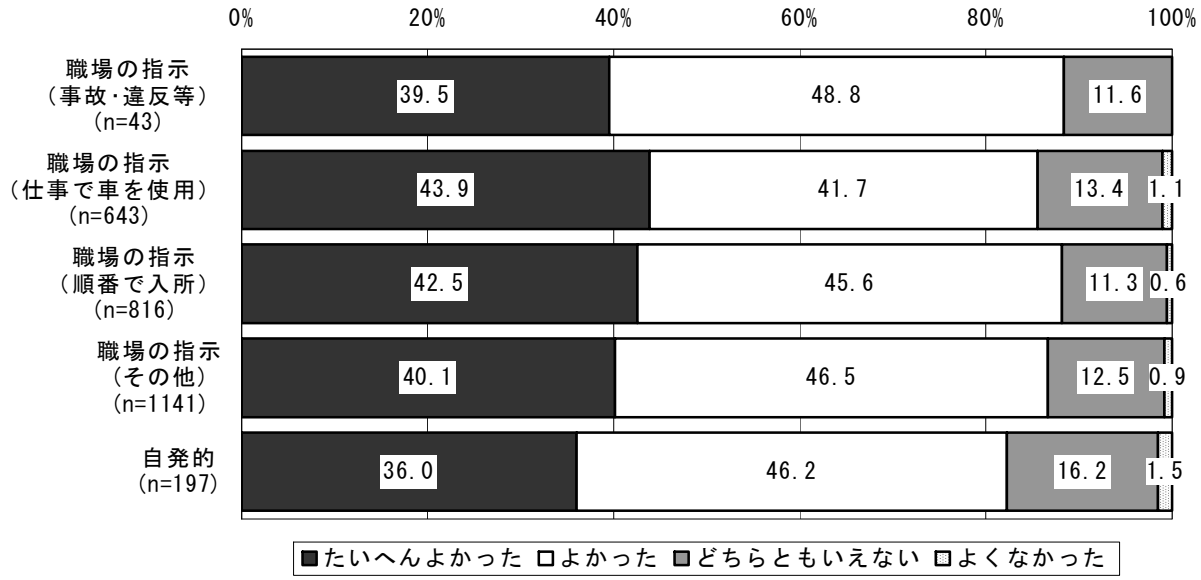
年齢層	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
20歳未満	48	46	9	24	9	4
20～24歳	187	179	69	86	21	3
25～29歳	287	275	108	138	27	2
30～39歳	807	784	363	316	95	10
40～49歳	813	789	320	359	109	1
50～59歳	552	517	201	243	69	4
60歳以上	276	256	109	118	28	1

図 3-1-89　理論教官の指導に関する評価割合（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
あり	812	773	343	348	75	7
なし	2158	2073	836	936	283	18

図 3-1-90　理論教官の指導に関する評価割合（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
職場の指示　（事故･違反等）	46	43	17	21	5	0
職場の指示　（仕事で車を使用）	675	643	282	268	86	7
職場の指示　（順番で入所）	853	816	347	372	92	5
職場の指示　（その他）	1185	1141	458	530	143	10
自発的	205	197	71	91	32	3

図 3-1-91　理論教官の指導に関する評価割合（研修受講動機別）

（６）施設の設備等に対する評価

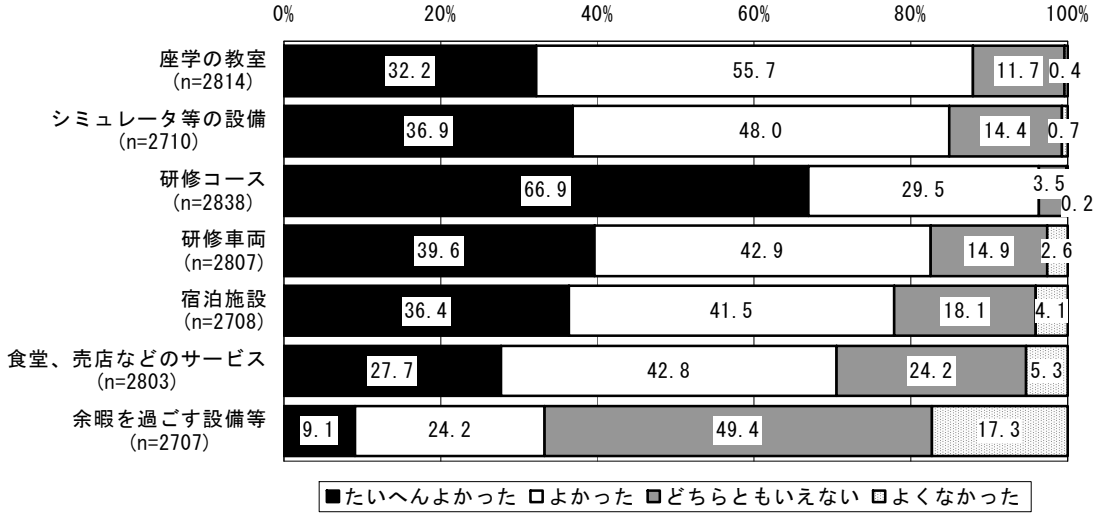
中央研修所の施設の設備等に対する評価について全体でみると、「余暇を過ごす設備等」を除き「たいへんよかった」、「よかった」の合計が７割以上を占めている。特に、「研修コース」については 67%が「たいへんよかった」、22%が「よかった」と回答しており、合計で９割を超える。また、「余暇を過ごす設備等」については、「どちらともいえない」の評価が５割を占めている（図 3-1-92）。

なお、他の研修機関における研修効果に関する調査として同時に行ったクレフィール湖東交通安全研修所のアンケート結果と比較すると、単純な比較はできないものの「宿泊施設」と「食堂、売店のサービス」といった評価がやや低い結果となった。

課程毎にみると、どの課程でも「研修コース」に対する評価が高い。また、一般緊急課程、貨物大型課程、旅客課程、青少年二輪課程では「研修車両について」の評価で「たいへんよかった」又は「よかった」と回答した割合が比較的低くなっている（図 3-1-93）。

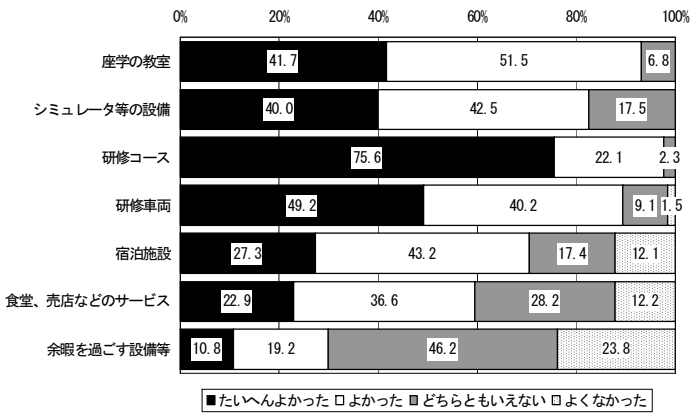
年齢層別でみると、20 歳以上の評価についてはほぼ同じ傾向となっている。20 歳未満については、他の年齢層と比較して「たいへんよかった」の割合が少なく、「よかった」、「どちらともいえない」が多くなっている。特に「宿泊施設」、「食堂、売店などのサービス」、「余暇を過ごす設備等」については「どちらともいえない」が多くなっている（図 3-1-94）。

中央研修所の研修経験の有無別にみると、ほぼ同じ傾向を示すものの、研修経験の無いグループは「宿泊施設」、「食堂、売店などのサービス」、「余暇を過ごす設備等」以外の項目において「たいへんよかった」がわずかに多い（図 3-1-95）。

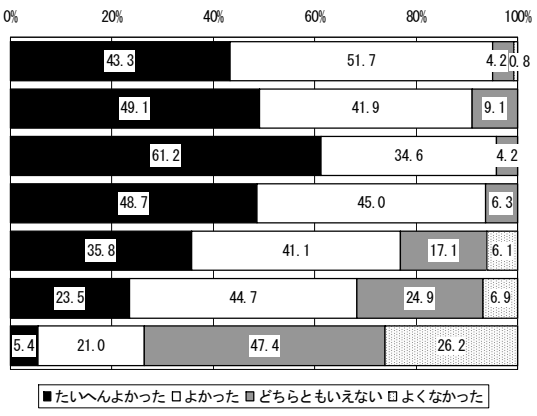


項目	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
座学の教室	2970	2814	907	1568	328	11
シミュレータ等の設備	2970	2710	1000	1301	389	20
研修コース	2970	2838	1899	836	98	5
研修車両	2970	2807	1112	1205	417	73
宿泊施設	2970	2708	986	1123	489	110
食堂、売店などのサービス	2970	2803	776	1201	678	148
余暇を過ごす設備等	2970	2707	246	655	1337	469

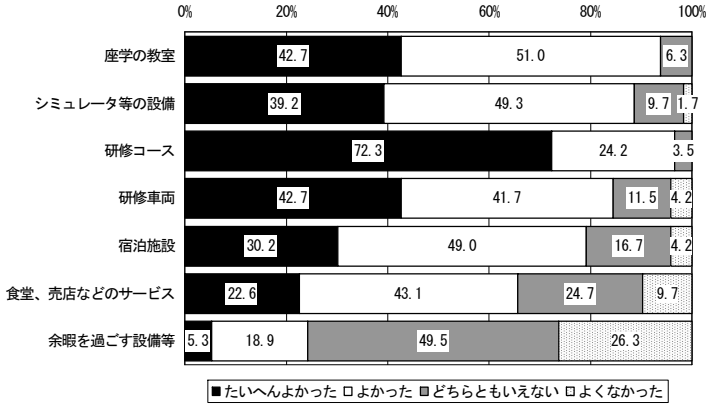
図 3-1-92　施設の設備等に対する評価（全体）



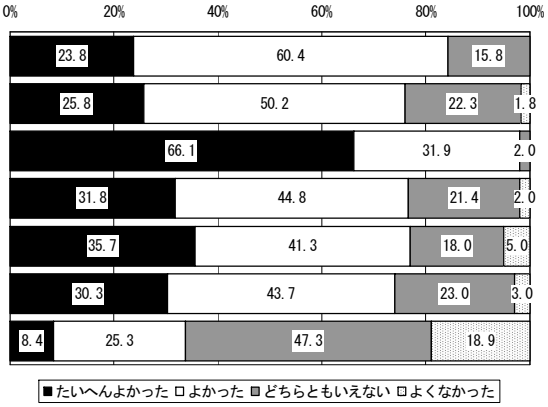
警察課程



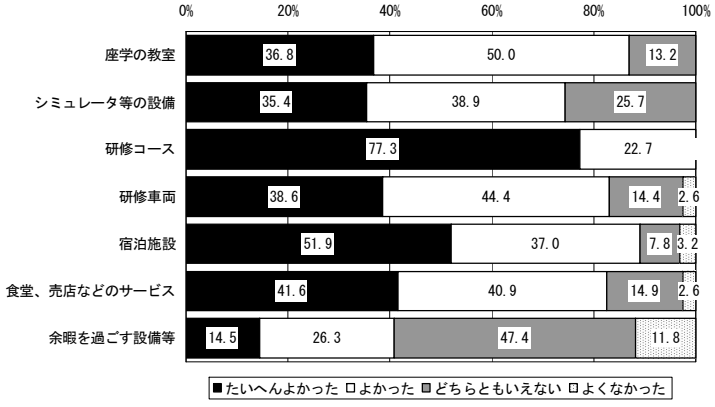
法定講習課程



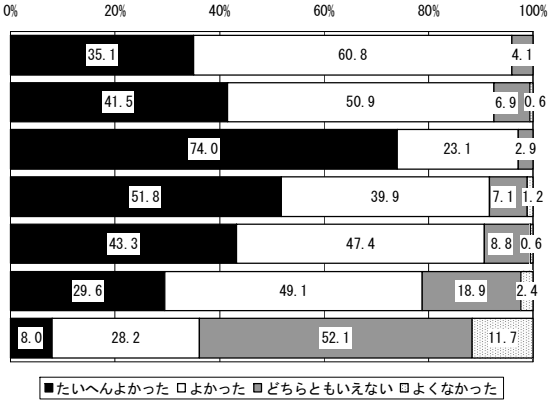
教習所課程



一般緊急課程

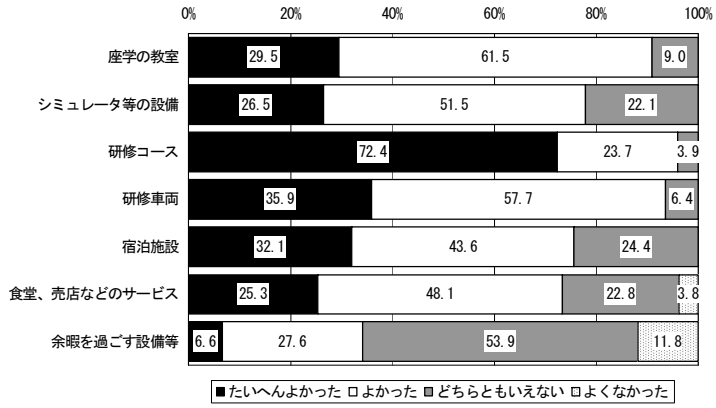


消防救急課程

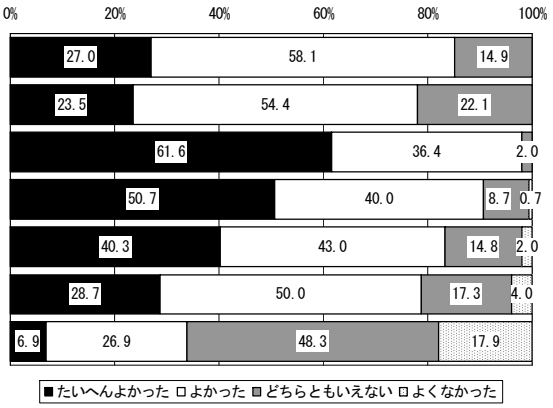


安全指導員課程

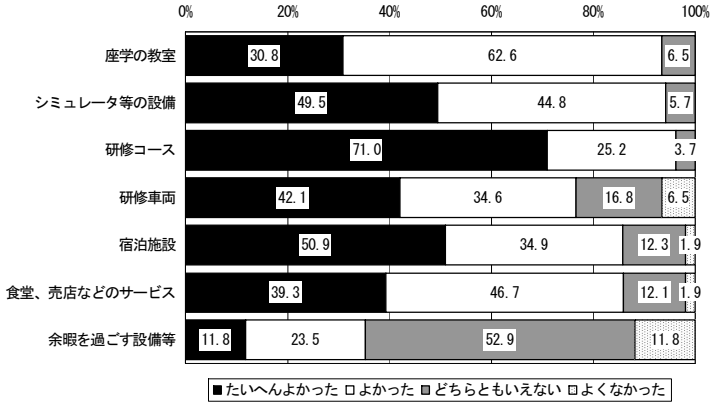
図 3-1-93(その１) 施設の設備等に関する評価（研修課程別）



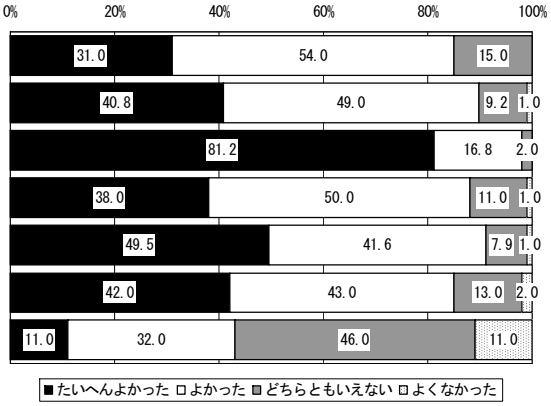
安管５日課程



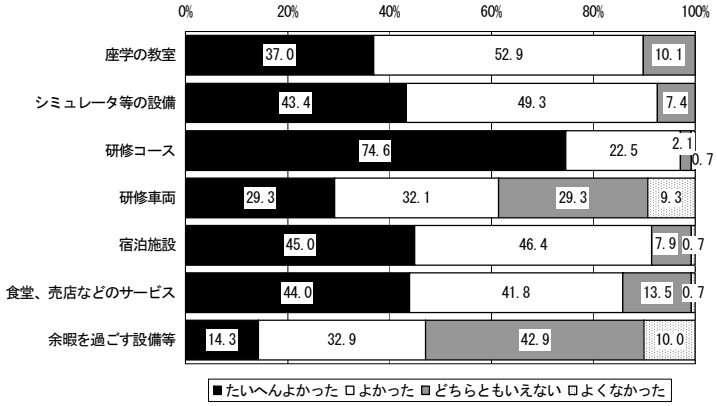
安管４日課程



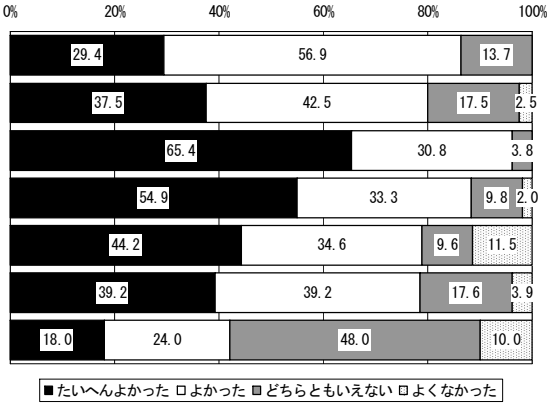
貨物大型課程



貨物普通課程

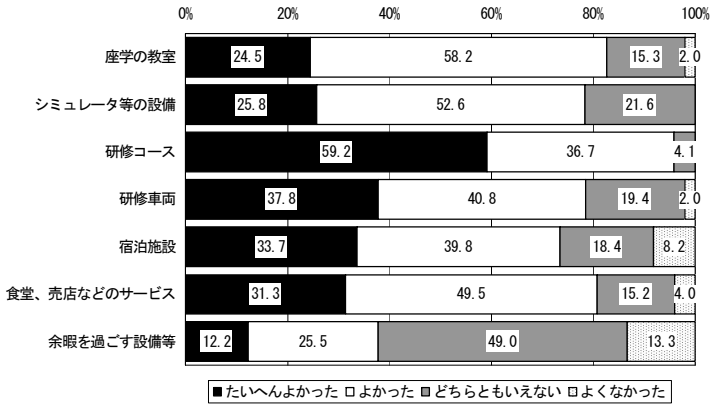


旅客課程

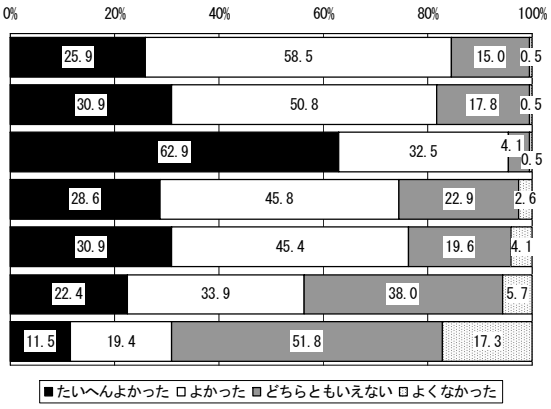


一般・企業４日課程

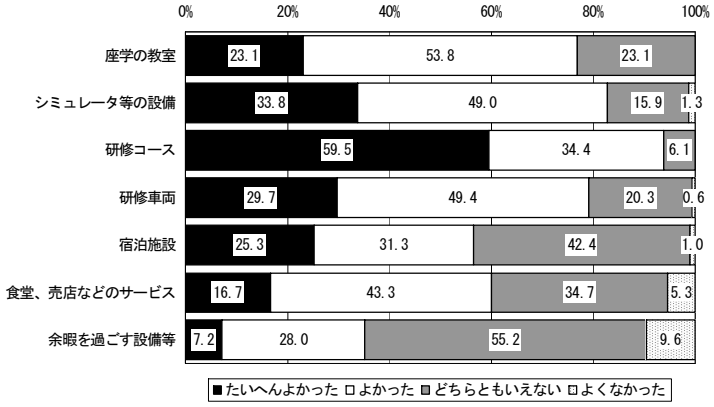
図 3-1-93(その２) 施設の設備等に関する評価（研修課程別）



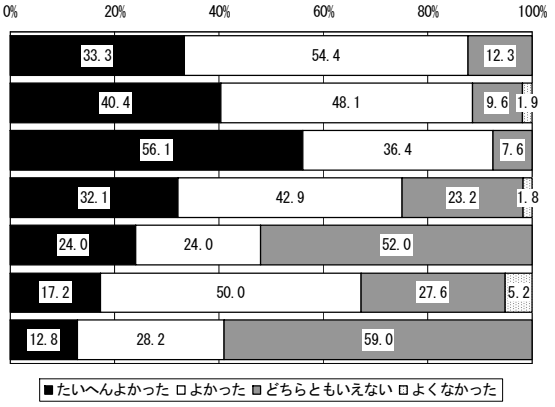
一般・企業３日課程



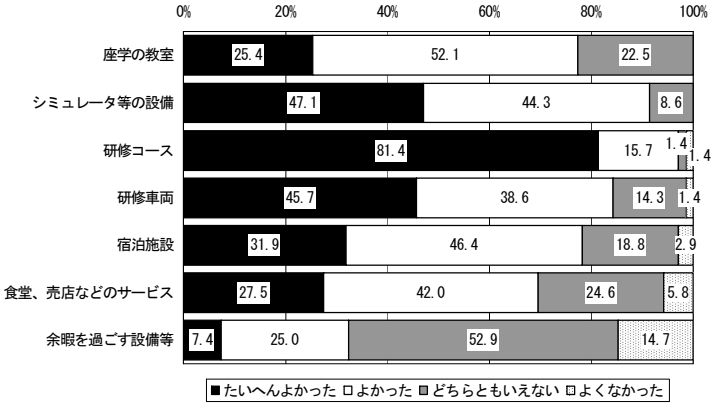
一般・企業２日課程



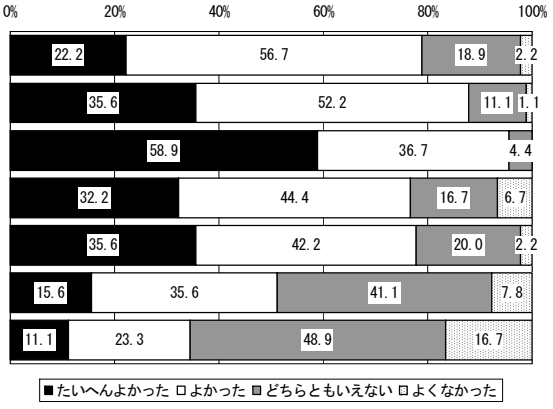
一般・企業１日課程



一般・企業二輪課程

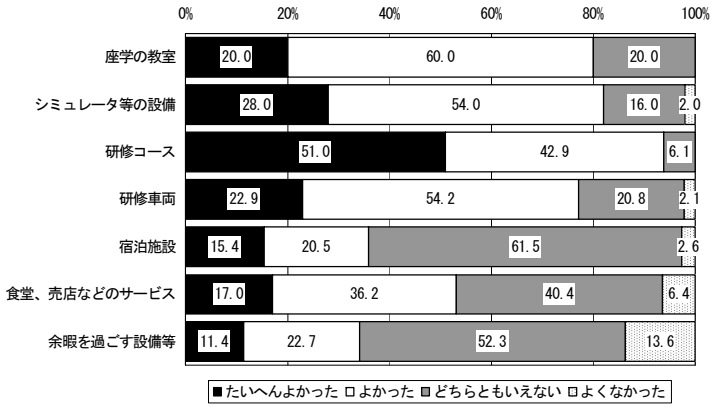


青少年指導者課程

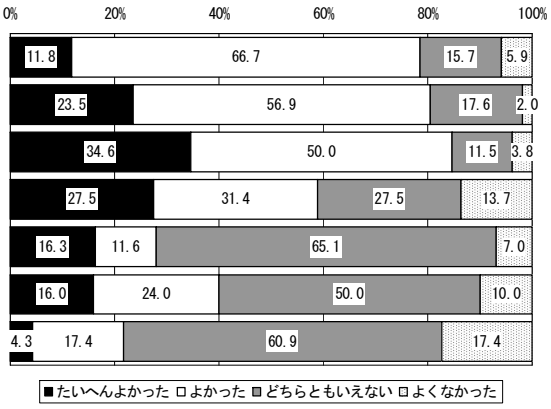


青少年２日課程

図 3-1-93(その３) 施設の設備等に関する評価（研修課程別）

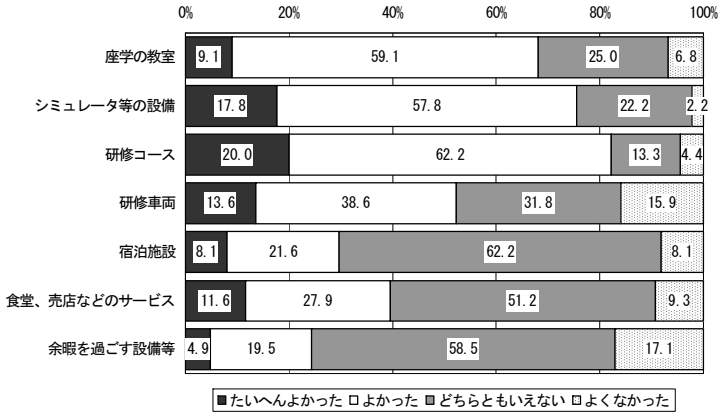


青少年１日課程

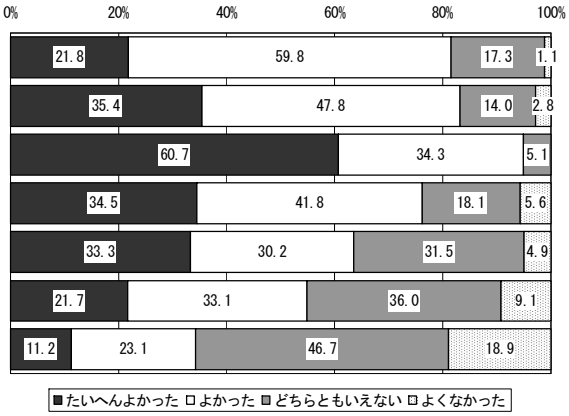


青少年二輪課程

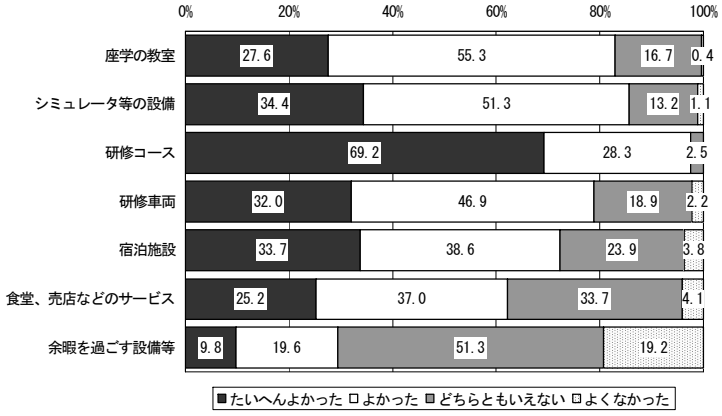
図 3-1-93(その４) 施設の設備等に関する評価（研修課程別）



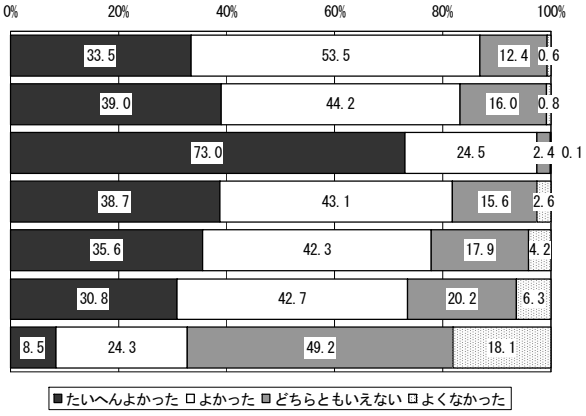
20 歳未満



20～24 歳

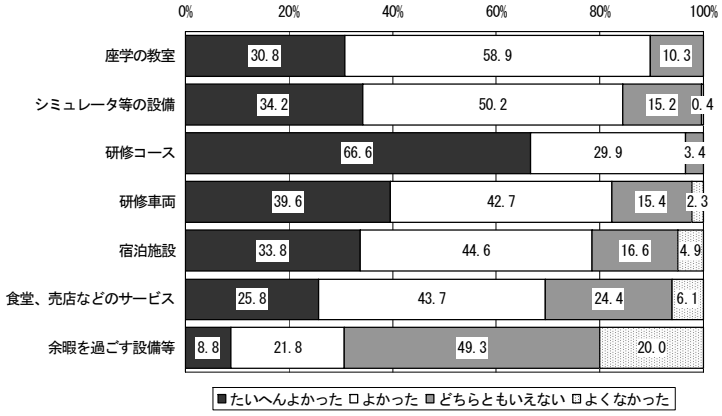


25～29 歳

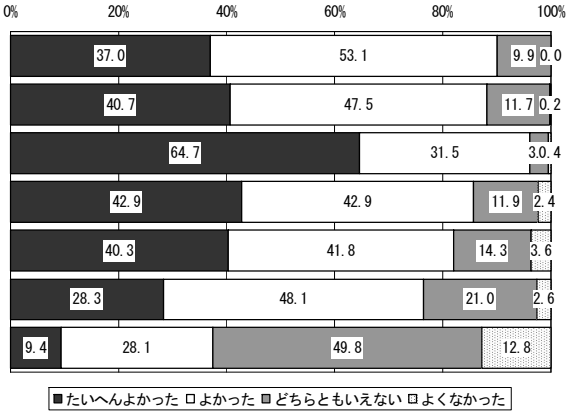


30～39 歳

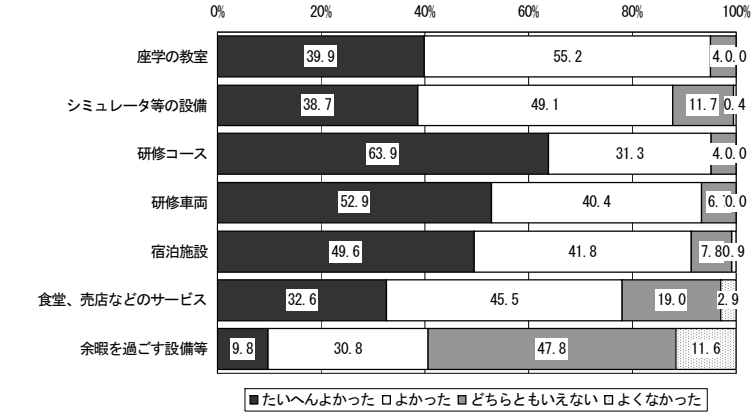
図 3-1-94(その１) 施設の設備等に関する評価（年齢層別）



40～49 歳

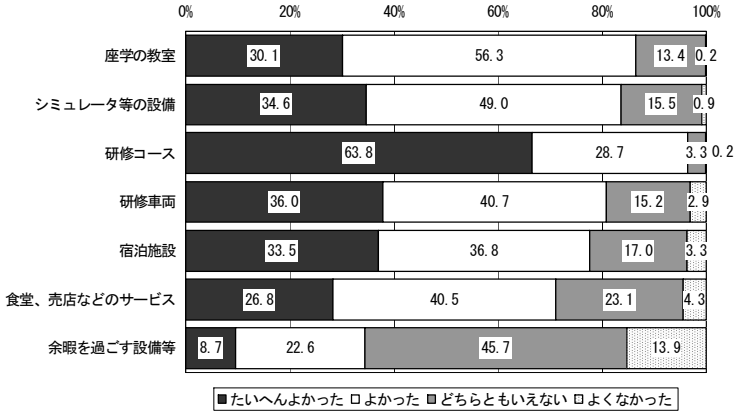


50～59 歳

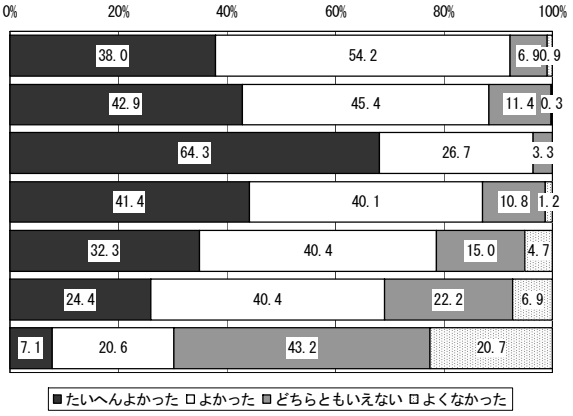


60 歳以上

図 3-1-94(その２) 施設の設備等に関する評価（年齢層別）



研修経験あり



研修経験なし

図 3-1-95　施設の設備等に関する評価（研修経験の有無別）

（7）その他の意見

研修修了者アンケートの自由回答に記述された内容のうち、多かったものについて以下に示す。

① 実技研修について

・雪上、凍結路面運転を体験したい。
・オフロードでの運転を体験したい。
・飲酒運転による運転挙動の違いについて体験したい。
・ハイドロプレーニング現象を同乗ではなく自分で体験したい。
・AT 車と MT 車の比較を行いたい。
・駆動方式の違いによる挙動の違いを体験したい。
・車１台に対する人数が多い。
・実際に仕事で使用している車両で研修を行いたい。
・運転支援装置など、最新の装備がある車両を使用した講習を行ってほしい。

② 理論研修について

・応急処置（車、人ともに）について学びたい。

③ 研修全般について

・運転レベルや会社、個人参加ごとにわけて行ってほしい。
・何度も受けているものと同じ内容である。

④ 宿泊施設、その他施設について

・売店をコンビニ並にするか、コンビニを誘致してほしい。
・売店の営業時間を長くしてほしい。
・売店に銀行 ATM を設置してほしい。
・食堂のメニューを豊富にしてほしい。
・食堂の営業時間を長くしてほしい。
・部屋の設備をビジネスホテル並にしてほしい。
・遠方からの参加者のため前泊、後泊できるようにしてほしい。

第２章　研修直前直後アンケート調査結果

２－１　目的

第１章で述べた平成 13 年、14 年の研修修了生に対するアンケート（以下「13,14 年研修修了者アンケート」という）は、１～２年前の研修を振り返って研修効果を記入させたものである。これに対して、研修直前直後アンケートでは、研修修了者の研修直前、直後における意識や意見から研修効果を調査し、必要に応じて 13,14 年研修修了者アンケートと比較した。

２－２　方法

中央研修所に入所した研修生に対し、研修１日目のオリエンテーション時に研修直前アンケートを、研修最終日のエバリュエーション時に研修直後アンケートを実施した。

アンケート調査の対象とした研修課程等は以下の通りである。

表 3-2-1　研修直前直後アンケート調査回答者

研修課程名（クラス数）	略称	回答者数（名）
一般緊急自動車運転技能者課程（１クラス）	一般緊急課程	24
消防・救急緊急自動車運転技能者課程（２クラス）	消防救急課程	59
安全運転管理者課程（２クラス）	安管課程	62
貨物自動車運転者課程（１クラス）	貨物課程	31
旅客自動車運転者課程（３クラス）	旅客課程	81
計		257

２－３　結果

２－３－１　回答者の属性と運転実態

直前直後アンケート調査回答者の属性等をみると、平成 13,14 年研修修了者アンケート回答者と大きな差はない。

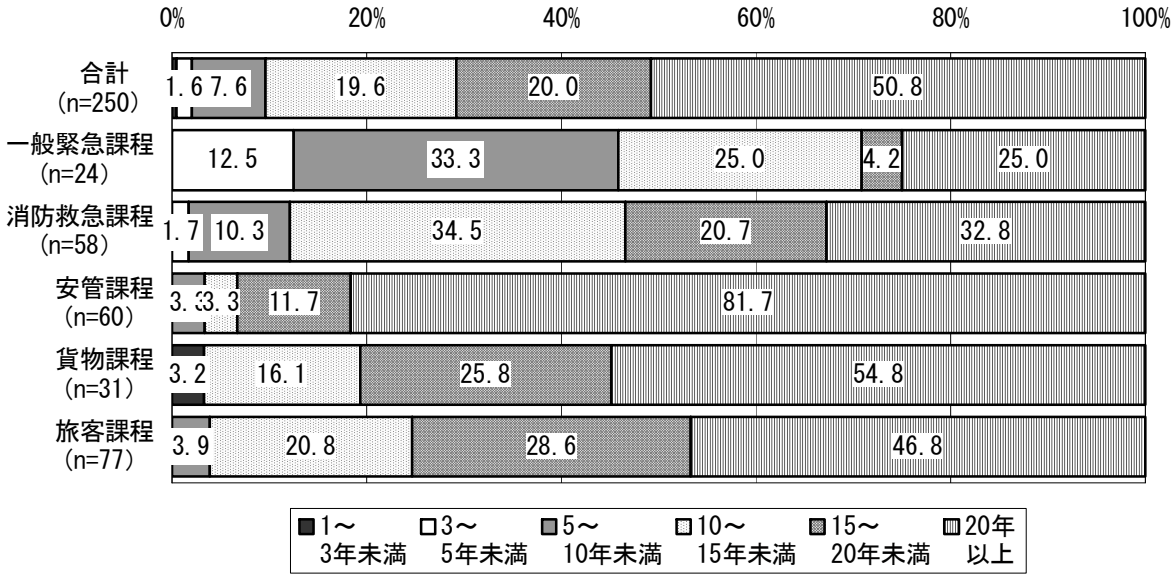
（１）性別

調査回答者の性別は、全員が男性である。

（２）免許取得年数

最初に免許を取得（普通免許取得後）してからの年数をみると、全体では「20 年以上」が 51%である。次いで「10～20 年」、「15～20 年」が 20%となっており、ほとんどがベテランドライバーである。

研修課程別にみると、一般緊急課程では「5～10 年」が 33%、消防救急課程では「10～15 年」が 35%と比較的免許取得年数の少ない回答者が多い。



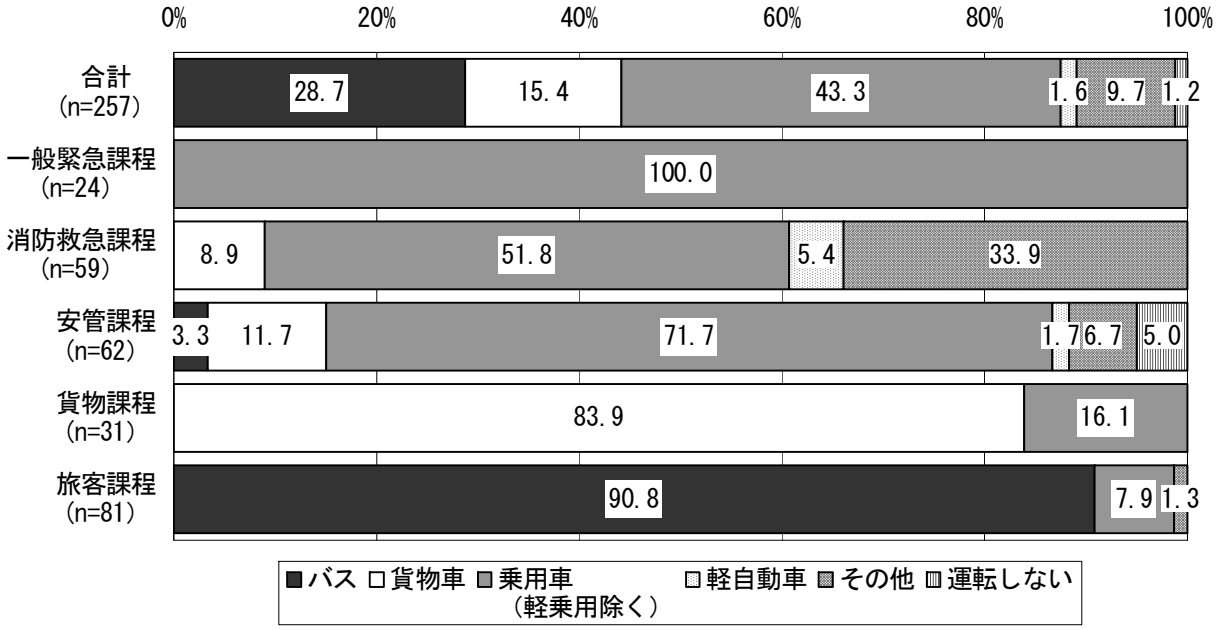
課程	回答者数	有効回答数	1～3年未満	3～5年未満	5～10年未満	10～15年未満	15～20年未満	20年以上	平均の年数
合計	257	250	1	4	19	49	50	127	20.1
一般緊急課程	24	24	0	3	8	6	1	6	11.9
消防救急課程	59	58	0	1	6	20	12	19	16.3
安管課程	62	60	0	0	2	2	7	49	27.0
貨物課程	31	31	1	0	0	5	8	17	20.0
旅客課程	81	77	0	0	3	16	22	36	20.2

図 3-2-1　調査回答者の免許取得年数

（３）仕事で主に運転している車種

全体では乗用車が 43%、次いでバスが 29%である。

研修課程別にみると、一般緊急課程では全て乗用車、貨物課程では貨物車が 84%、旅客自動車課程ではバスが 91%となっている。これは、14,15 年研修修了者アンケートと同様の傾向である。



課程	回答者数	有効回答数	バス	貨物車	乗用車（軽乗用除く）	軽自動車	その他	運転しない
合計	257	247	71	38	107	4	24	3
一般緊急課程	24	24	0	0	24	0	0	0
消防救急課程	59	56	0	5	29	3	19	0
安管課程	62	60	2	7	43	1	4	3
貨物課程	31	31	0	26	5	0	0	0
旅客課程	81	76	69	0	6	0	1	0

図 3-2-2　研修課程別にみた仕事で主に運転している車種

（４）年間走行距離

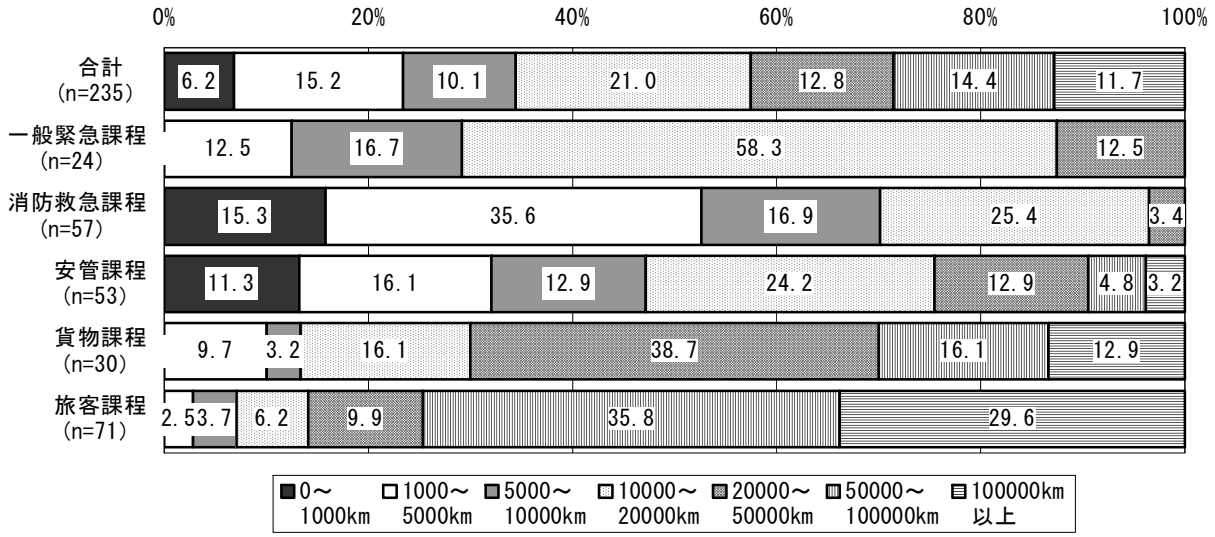
① 仕事

全体では「10,000～20,000km」が 21%で最も多い。5,000km 以下と比較的走行距離が少ない回答者も２割程度ある。これは、研修修了者アンケートと同様の傾向である。

研修課程別にみると、旅客課程は「50,000～100,000km」が 36%、「100,000km 以上」が 30%と走行距離が多い。また、消防救急課程では、「1,000～5,000km」が 36%、「0～1,000km」が 15%と比較的走行距離が少ない（図 3-2-3)。

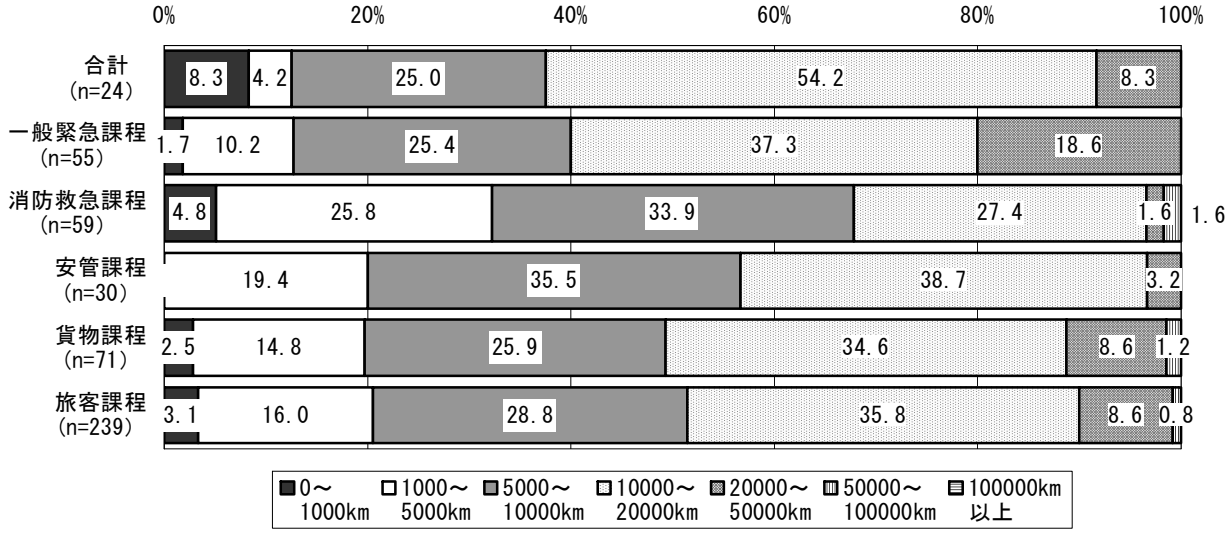
② 私用

全体では「10,000～20,000km」が 54%と最も多く、次いで「5,000～10,000km」が 25%であり、仕事での走行距離と比較して短くなっている。これは、14,15 年研修修了者アンケートと同様の傾向である（図 3-2-4)。



課程	回答者数	有効回答数	0～1,000km	1,000～5,000km	5,000～10,000km	10,000～20,000km	20,000～50,000km	50,000～100,000km	100,000km以上
合計	257	235	16	39	26	54	33	37	30
一般緊急課程	24	24	0	3	4	14	3	0	0
消防救急課程	59	57	9	21	10	15	2	0	0
安管課程	62	53	7	10	8	15	8	3	2
貨物課程	31	30	0	3	1	5	12	5	4
旅客課程	81	71	0	2	3	5	8	29	24

図 3-2-3　研修課程別にみた年間走行距離（仕事）



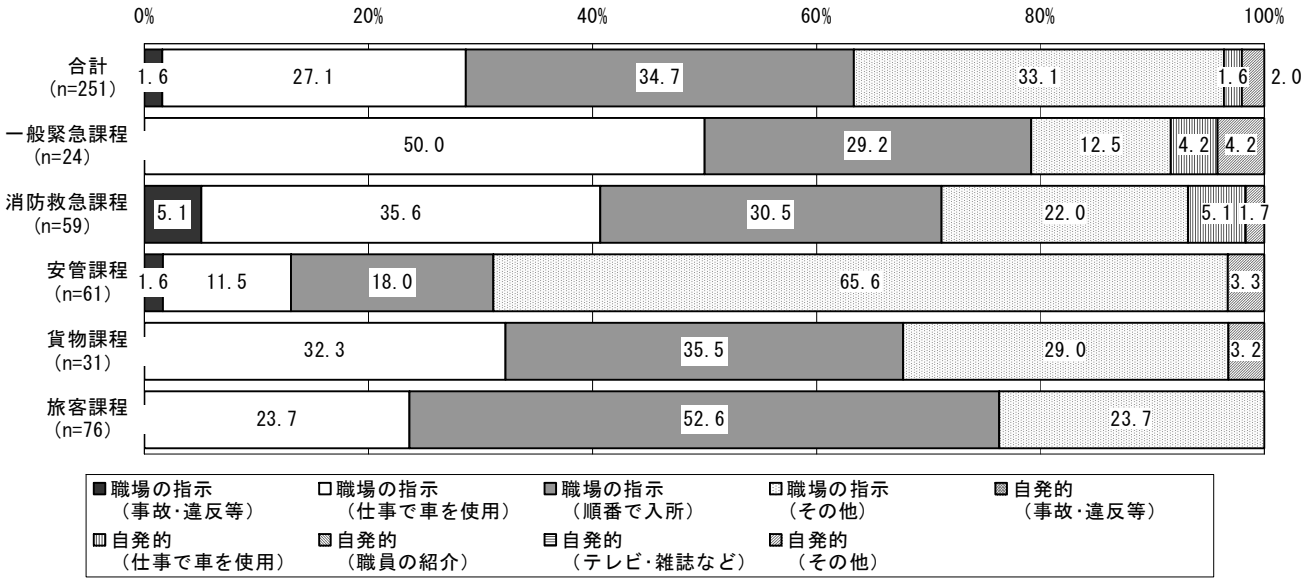
課程	回答者数	有効回答数	0～1,000km	1,000～5,000km	5,000～10,000km	10,000～20,000km	20,000～50,000km	50,000～100,000km	100,000km以上
合計	24	24	2	1	6	13	2	0	0
一般緊急課程	59	55	1	6	15	22	11	0	0
消防救急課程	62	59	3	16	21	17	1	1	0
安管課程	31	30	0	6	11	12	1	0	0
貨物課程	81	71	2	12	21	28	7	1	0
旅客課程	257	239	8	41	74	92	22	2	0

図 3-2-4　研修課程別にみた年間走行距離（私用）

（５）研修受講の動機

全体では、「順番で入所することとなっており、職場の指示で参加」が 35％で最も多く、次いで、「その他の理由により、職場の指示で参加」が 33％となっている。研修修了者アンケートにおいてもこれらの理由が１、２位を占めている。

研修課程別にみると、安管課程では「その他の理由により、職場の指示で参加」が 66％、旅客自動車課程では「その他の理由により、職場の指示で参加」が 53％で最多になっている。



課程	回答者数	有効回答数	職場の指示				自発的				
			事故･違反等	仕事で車を使用	順番で入所	その他	事故･違反等	仕事で車を使用	職員の紹介	テレビ･雑誌等	その他
合計	257	251	4	68	87	83	0	4	0	0	5
一般緊急課程	24	24	0	12	7	3	0	1	0	0	1
消防救急課程	59	59	3	21	18	13	0	3	0	0	1
安管課程	62	61	1	7	11	40	0	0	0	0	2
貨物課程	31	31	0	10	11	9	0	0	0	0	1
旅客課程	81	76	0	18	40	18	0	0	0	0	0

図 3-2-5　研修受講の動機

（６）研修の受講経験

中央研修所の受講経験についてみると、中央研修所のみ受講経験のある者は11%、中央研修所と他施設の受講経験のある者は１％となっており、リピーターは全体の約１割である。

また、過去に受講経験のない者は68%、他施設のみ経験のある者は20%となっており、中央研修所で初めて受講する者は全体の９割近くに達している。

研修課程別にみると、貨物課程において58%が「今回と異なる課程」を受講しており、リピーターが多くなっている。また、一般緊急課程では「その他の研修機関による課程」が20%と多くなっている。

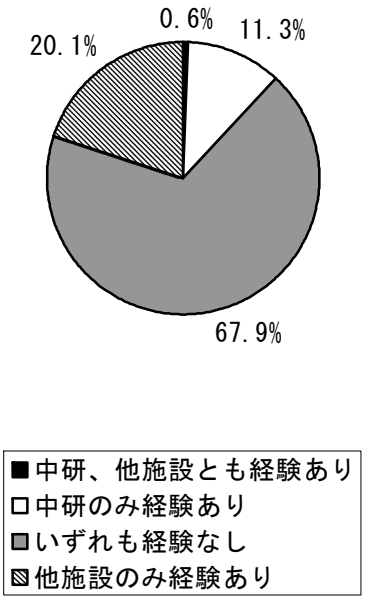


図 3-2-6　中央研修所受講経験の有無

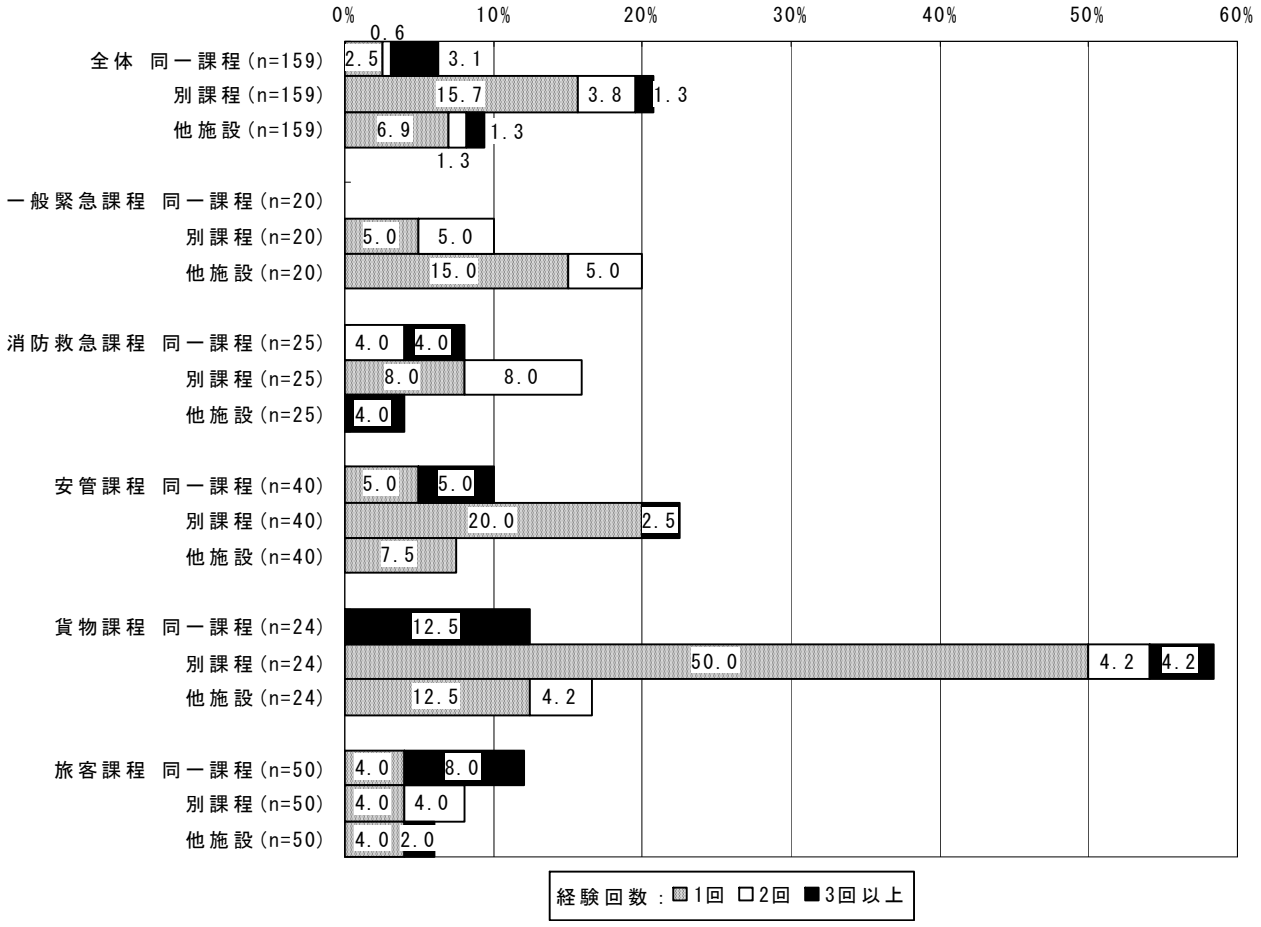


図 3-2-7　研修課程別にみた研修経験の有無

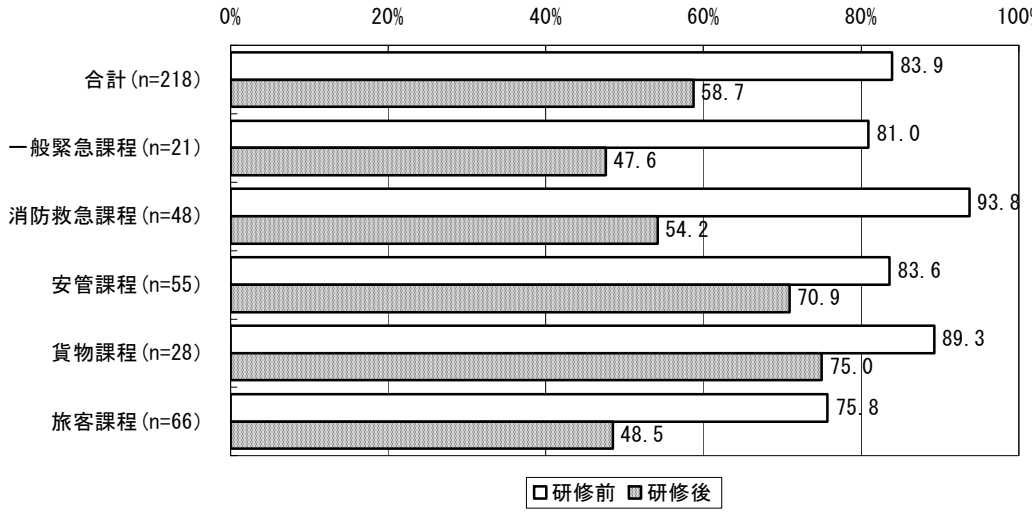
２－３－２　研修前後の意識・態度にみる研修効果

（１）研修のイメージと実際

研修に関わるイメージについて５項目を挙げ、研修前後であてはまるか解答させ、研修前後における研修に対するイメージの変化をみた。

① 運転の態度、安全運転の考え方に対して厳しい指導

全体で「あてはまる」と回答した者をみると、研修前は 84%、研修後は 59%となっており、厳しい指導を行うというイメージは、研修前の印象と比較して和らいでいる。

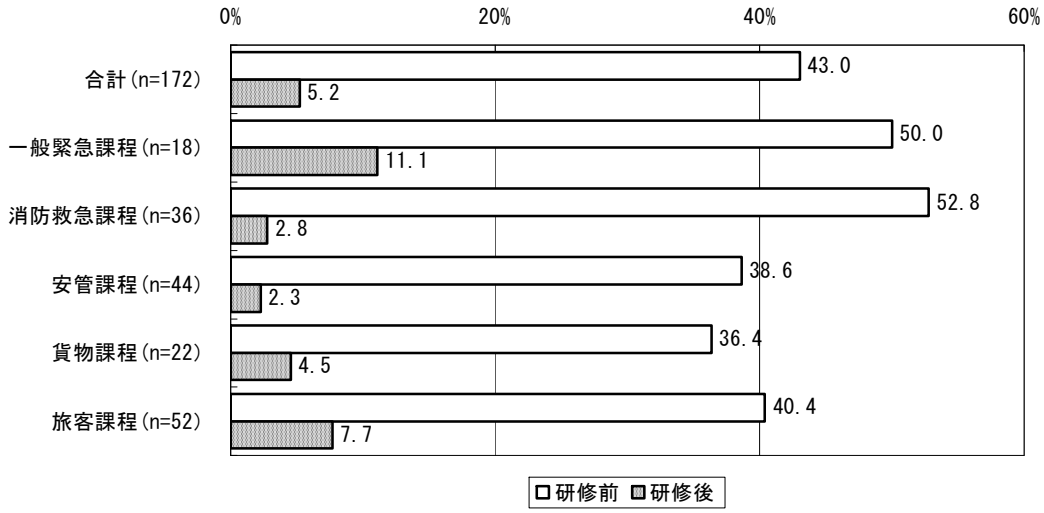


課程	回答者数	有効回答数	研修前	研修後
合計	257	218	183	128
一般緊急課程	24	21	17	10
消防救急課程	59	48	45	26
安管課程	62	55	46	39
貨物課程	31	28	25	21
旅客課程	81	66	50	32

図 3-2-8　研修イメージ（運転の態度、安全運転の考え方に対して厳しい指導）

② 教習所で習った内容の復習

全体で「あてはまる」と回答した者をみると、研修前は 43%の者が研修で行う内容は教習所で習った内容の復習を行うとのイメージを持っていたが、研修後はそのイメージを持つ者は５%に低下した（図 3-2-9）。

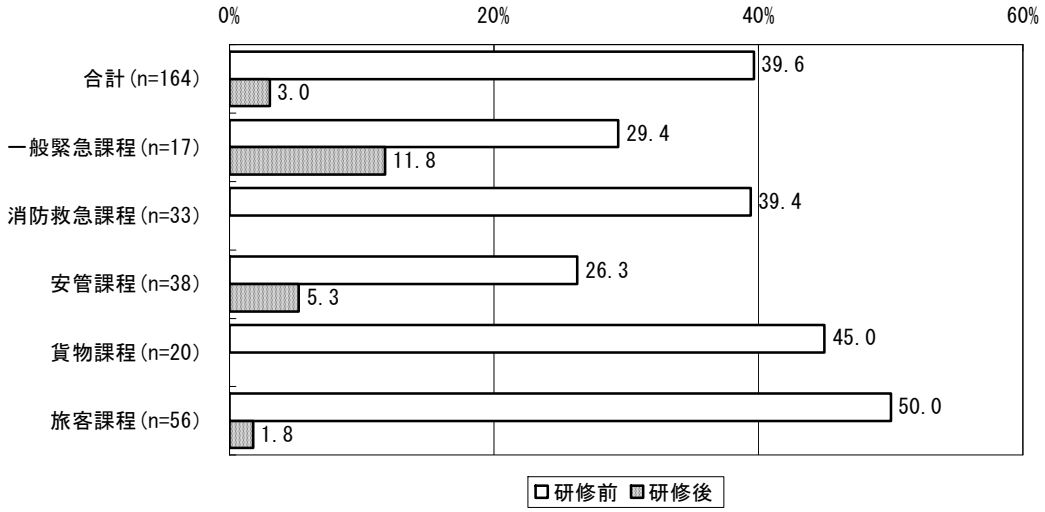


課程	回答者数	有効回答数	研修前	研修後
合計	257	172	74	9
一般緊急課程	24	18	9	2
消防救急課程	59	36	19	1
安管課程	62	44	17	1
貨物課程	31	22	8	1
旅客課程	81	52	21	4

図 3-2-9　研修イメージ（教習所で習った内容の復習）

③「硬い」感じで質問しにくい

全体で「あてはまる」と回答した者をみると、研修前は 40%、研修後は３％となっており、研修前に持っていたイメージは修了までに改善されているといえる。

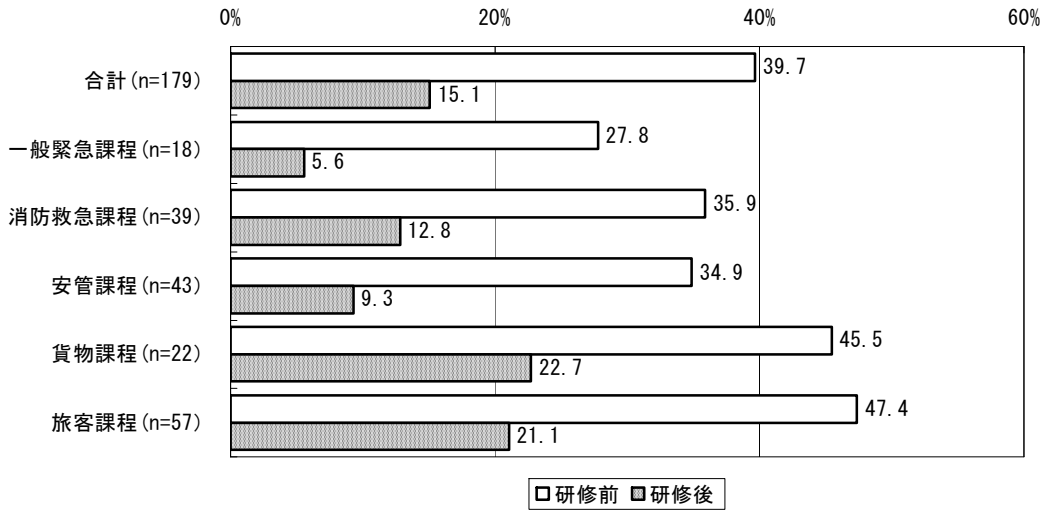


課程	回答者数	有効回答数	研修前	研修後
合計	257	164	65	5
一般緊急課程	24	17	5	2
消防救急課程	59	33	13	0
安管課程	62	38	10	2
貨物課程	31	20	9	0
旅客課程	81	56	28	1

図 3-2-10　研修イメージ（「硬い」感じで質問しにくい）

④ 実際の交通環境では応用できそうもないことを指導される

全体で「あてはまる」と回答した者をみると、研修前は 40%、研修後は 15%となっており、研修前に持っていたイメージは修了までに改善されていることがいえる。

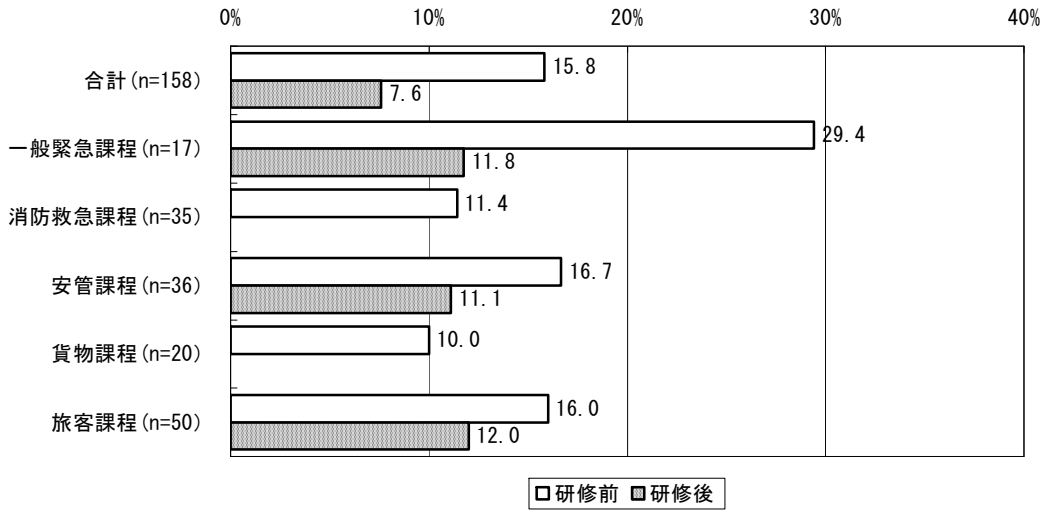


課程	回答者数	有効回答数	研修前	研修後
合計	257	179	71	27
一般緊急課程	24	18	5	1
消防救急課程	59	39	14	5
安管課程	62	43	15	4
貨物課程	31	22	10	5
旅客課程	81	57	27	12

図 3-2-11　研修イメージ（実際の交通環境では応用できそうもないことを指導される）

⑤ 職場等では役立つ内容が少ない

全体で「あてはまる」と回答した者をみると、研修前は 16%、研修後は８%となっており、役立つ内容が少ないというイメージを持つ者の割合は全体では大きく減少している(図 3-2-12)。



課程	回答者数	有効回答数	研修前	研修後
合計	257	158	25	12
一般緊急課程	24	17	5	2
消防救急課程	59	35	4	0
安管課程	62	36	6	4
貨物課程	31	20	2	0
旅客課程	81	50	8	6

図 3-2-12　研修イメージ（職場等では役立つ内容が少ない）

（2）個別研修項目への期待と実際

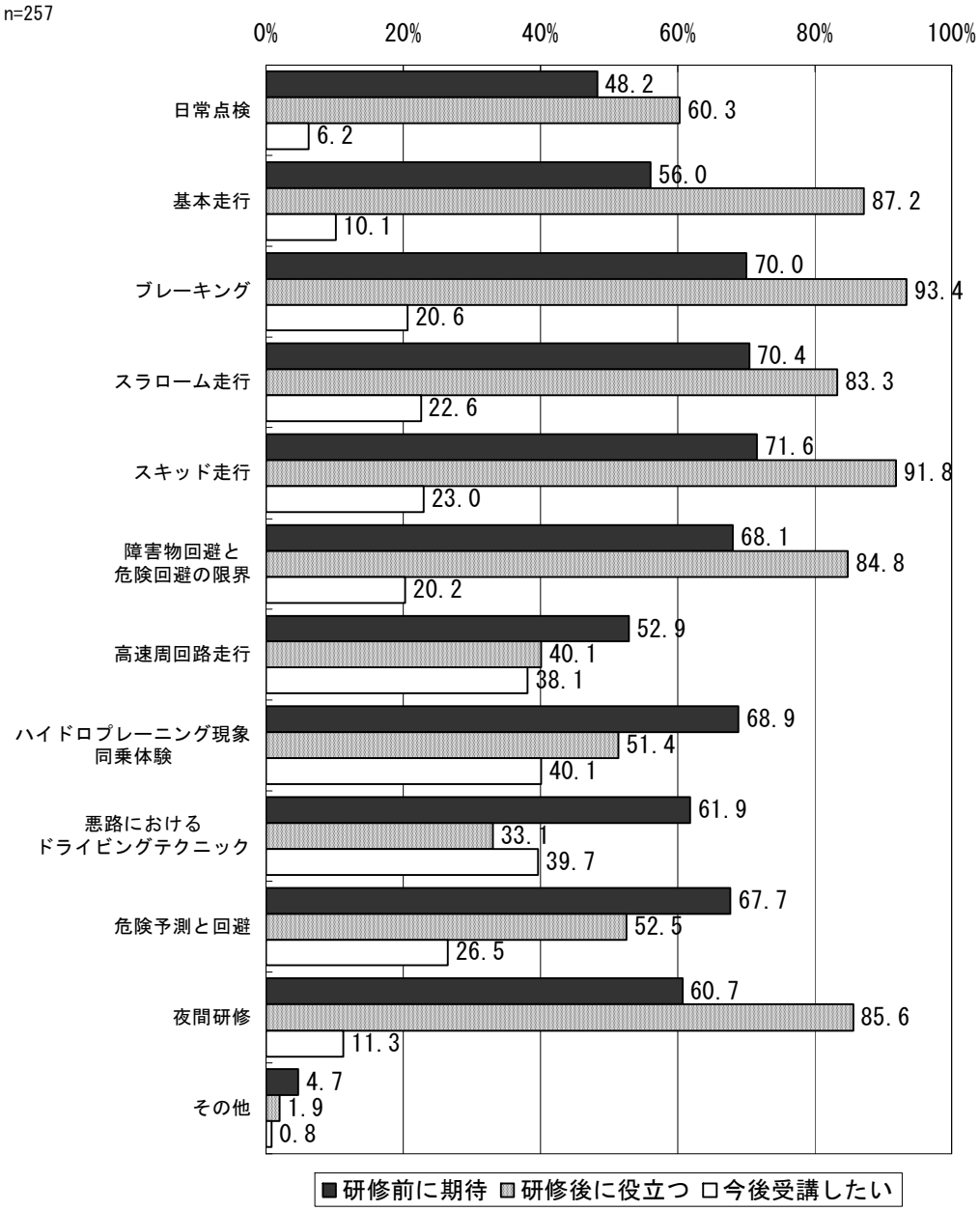
① 実技研修

全体では、研修前に期待している研修科目は、「スキッド走行」が 72%で最も多く、次いで「スラローム走行」が 70%、「ブレーキング」が 70%である（図 3-2-13)。

研修後に役立った科目は、「ブレーキング」が 93%で最も多く、次いで「スキッド走行」が 92%、「基本走行」が 87%である。

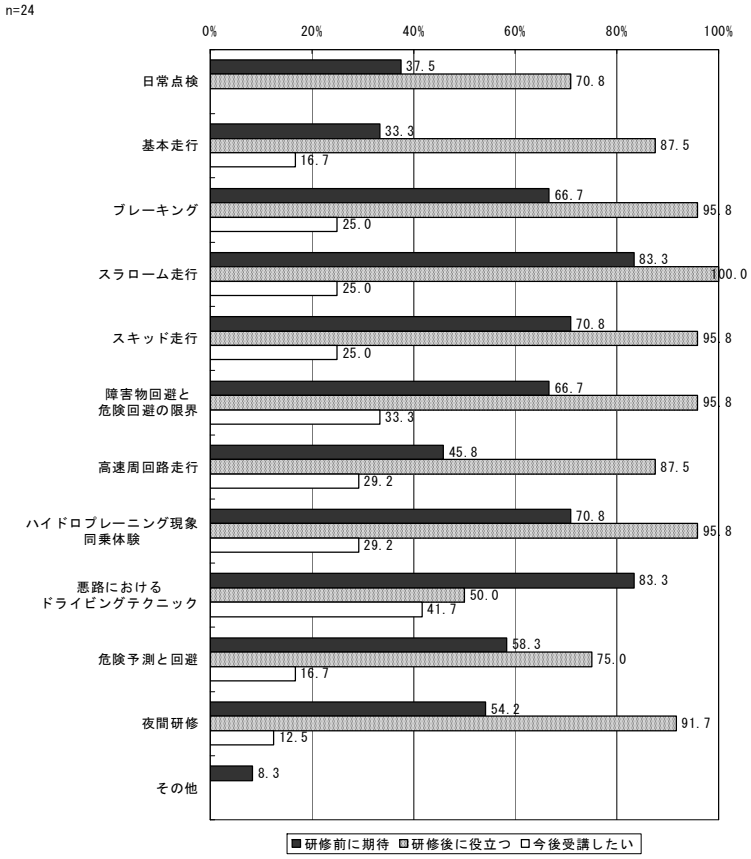
今後受講したい科目は、「ハイドロプレーニング現象同乗体験」が 40%で最も多く、次いで「悪路におけるドライビングテクニック」が 40%、「高速周回路走行」が 38%となっている。

研修課程別にみると、研修前に期待している科目については、どの課程でも似た傾向を示している。ただし、研修後に役立った科目については、消防救急課程および安管課程において「高速周回路走行」、「ハイドロプレーニング現象同乗体験」、「悪路におけるドライビングテクニック」の割合が少なくなっている。また、今後受講したい科目については、消防救急課程において、「高速周回路走行」、「ハイドロプレーニング現象同乗体験」、「悪路におけるドライビングテクニック」の割合が多くなっている（図 3-2-14)。

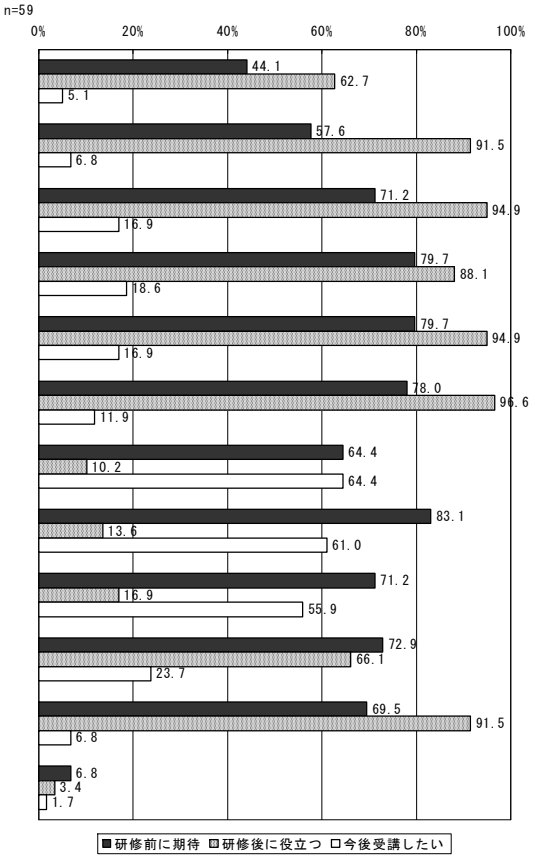


科目	研修前に期待	研修後に役立つ	今後受講したい
日常点検（車両管理）	124	155	16
基本走行（運転姿勢確認）	144	224	26
ブレーキング（ＡＢＳ、ノンロック）	180	240	53
ｽﾗﾛｰﾑ走行（ｱｸｾﾙ､ﾌﾞﾚｰｷ操作、限界走行危険性）	181	214	58
スキッド走行（車両の限界）	184	236	59
障害物回避と危険回避の限界（信号回避、ｳｫｰﾀｰﾊﾞﾘｱ）	175	218	52
高速周回路走行	136	103	98
ハイドロプレーニング現象同乗体験	177	132	103
悪路におけるドライビングテクニック	159	85	102
危険予測と回避（信号機を使用した右直事故、人形飛出し）	174	135	68
夜間研修（色の視認性、蒸発、眩惑現象）	156	220	29
その他	12	5	2

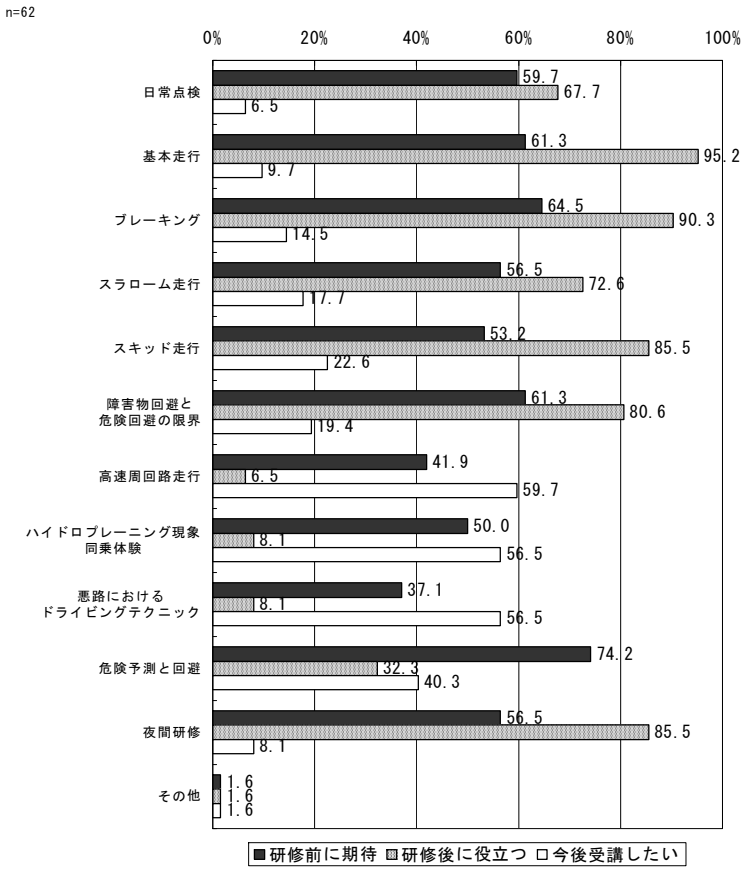
図 3-2-13　実技研修科目に対する期待と実際（全体）



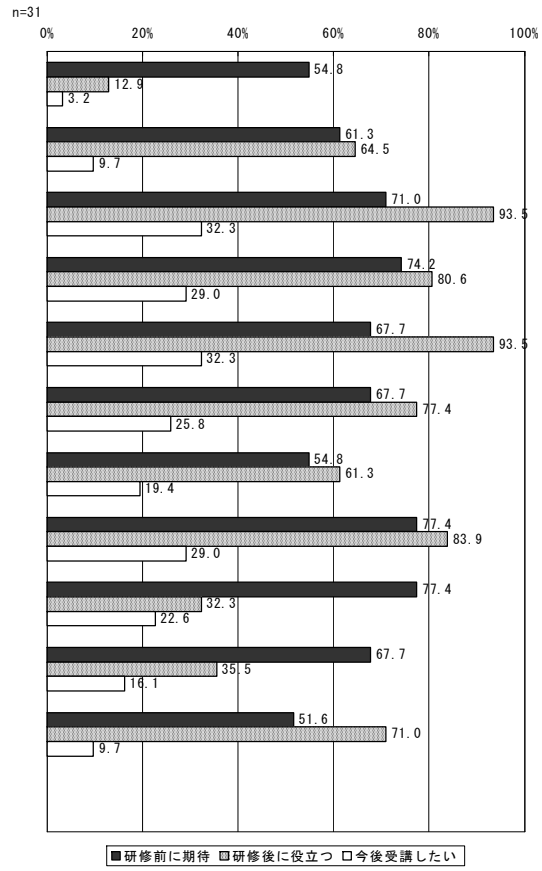
一般緊急課程



消防救急課程

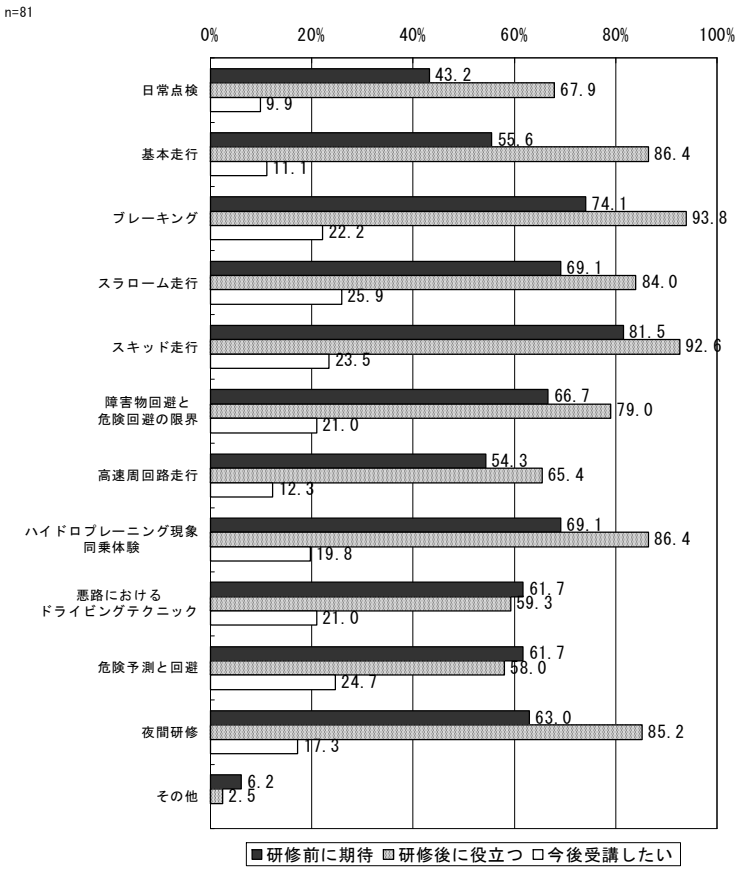


安管課程



貨物課程

図 3-2-14（その１） 実技研修科目に対する期待と実際（研修課程別）



旅客自動車課程

図 3-2-14（その２） 実技研修科目に対する期待と実際（研修課程別）

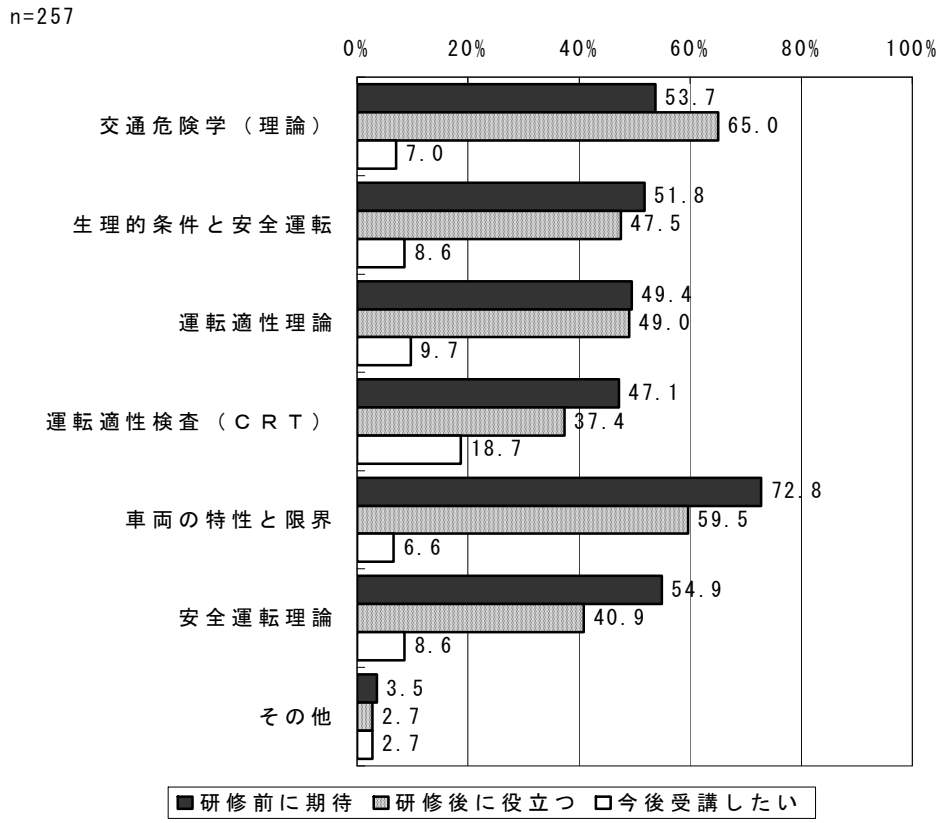
② 理論研修

全体では、研修前に期待している研修科目は、「車両の特性と限界」が 73%で最も多く、次いで「安全運転理論」が 55%、「交通危険学」が 54%である（図 3-2-15)。

研修後に役立った科目は、「交通危険学」が 65%で最も多く、次いで「車両の特性と限界」が 60%、「運転適性理論」が 49%である。

今後受講したい科目としては、「運転適性検査（CRT)」が 19%で最も多く、次いで「運転適性理論」が 10%、「生理的条件と安全運転」および「安全運転理論」が９％となっている。

研修課程別にみるとどの課程でも傾向は似ているが、研修後に役立った科目では、貨物課程と旅客課程において「生理的条件と安全運転」が、他課程と比較し少なくなっている（図 3-2-16)。



科目	研修前に期待	研修後に役立つ	今後受講したい
交通危険学（理論）	138	167	18
生理的条件と安全運転	133	122	22
運転適性理論	127	126	25
運転適性検査（ＣＲＴ）	121	96	48
車両の特性と限界	187	153	17
安全運転理論	141	105	22
その他	9	7	7

図 3-2-15　理論研修科目に対する期待と実際（全体）

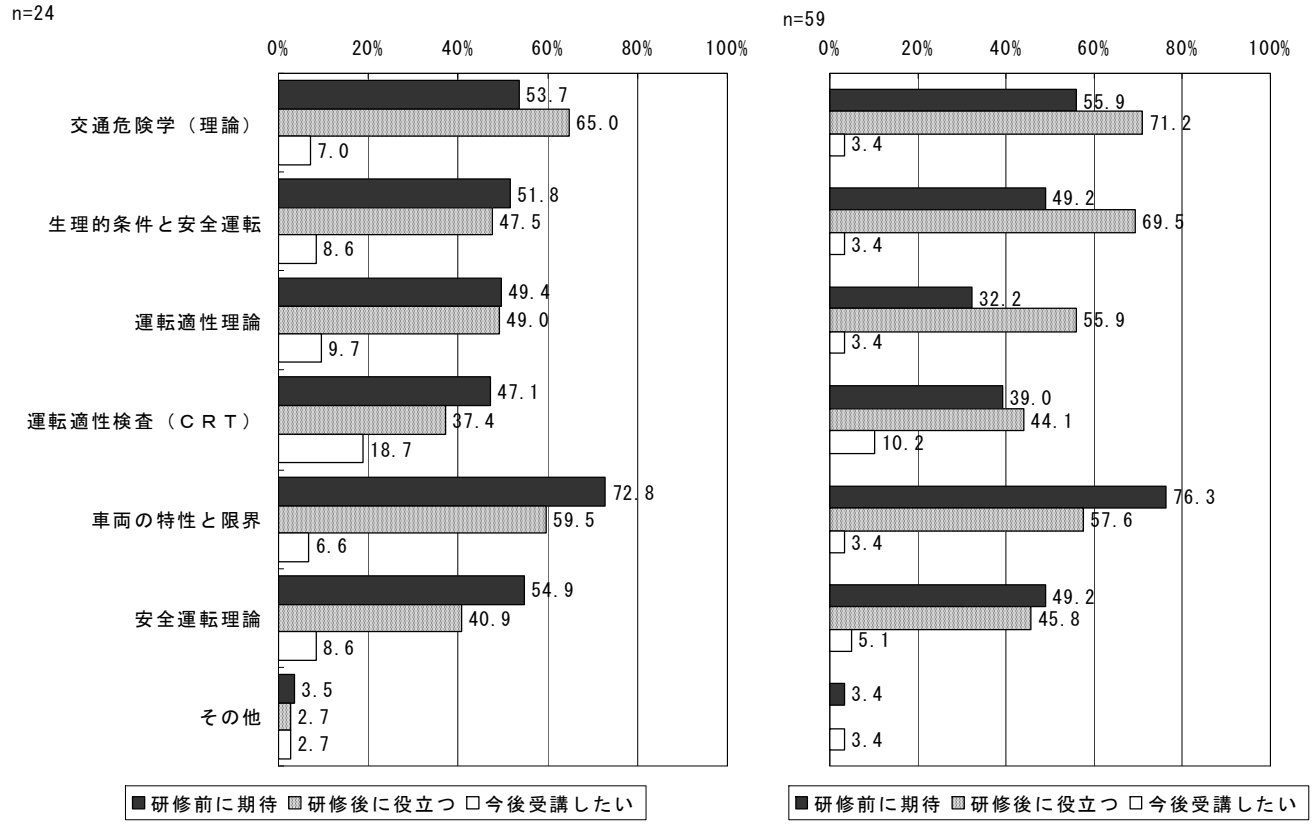
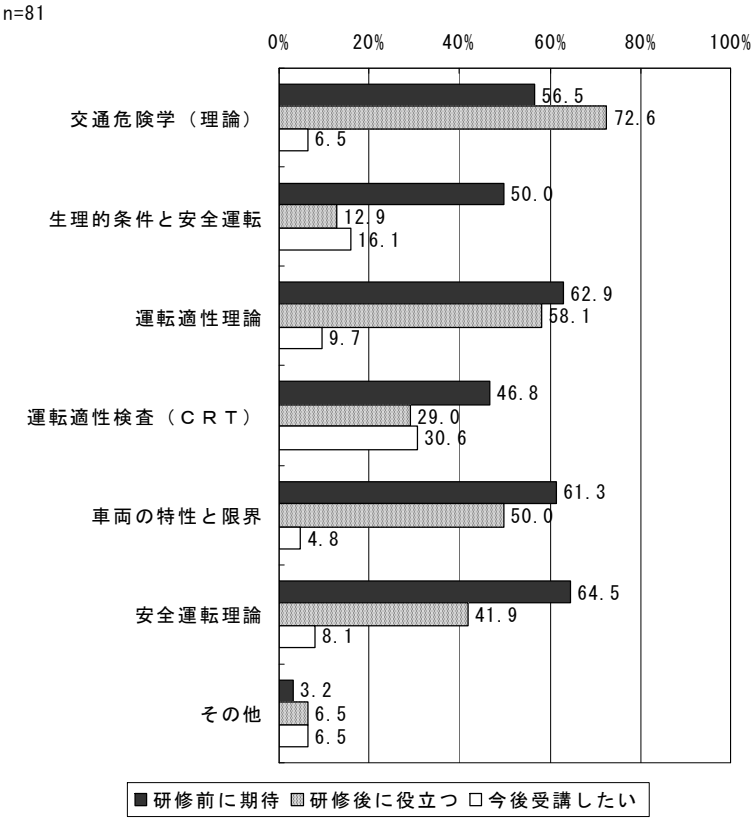


図 3-2-16（その１）　理論研修科目に対する期待と実際（研修課程別）



旅客自動車課程

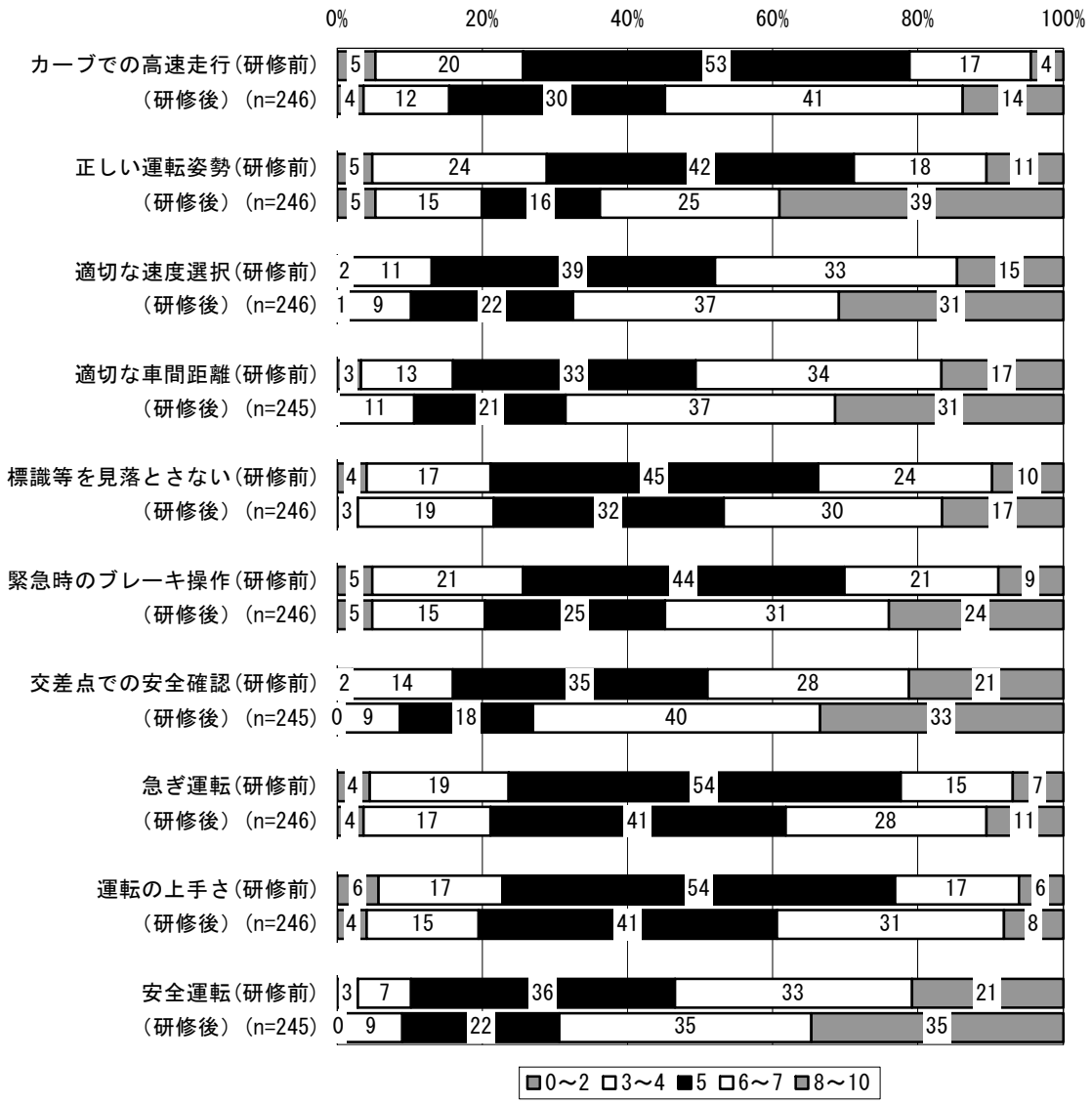
図 3-2-16 （その２） 理論研修科目に対する期待と実際（研修課程別）

（３）運転に対する自信の変化

全体では、どの項目についても研修前は５（どちらでもない）の回答が最も多く、６以上（自信あり）が４以下（自信なし）の回答よりも若干多い程度であるが、研修後には４以下の回答が減少し、５以上の回答が多くなっている(図 3-2-17)。

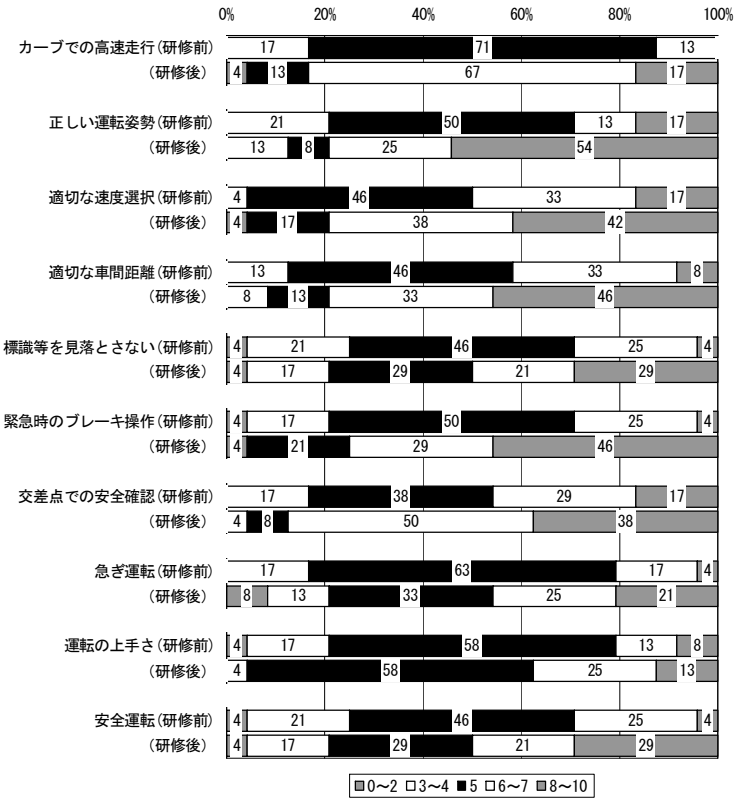
この傾向は、「カーブでの高速走行」、「正しい運転姿勢」において顕著で、これらが研修により身についたためと推察される。

課程別でみると、全ての課程で全体と類似傾向を示している(図 3-2-18)。

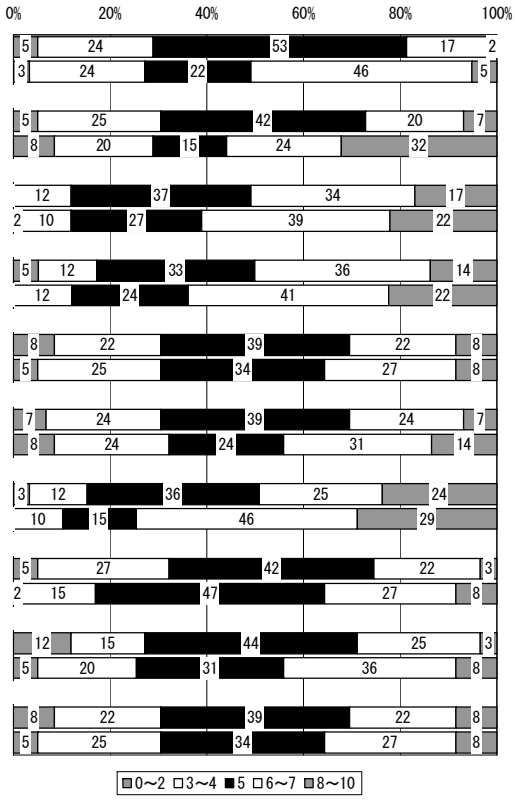


設問	回答者数	有効回答数	研修前後	自信なし ← どちらでもない → 自信あり				
				0～2	3～4	5	6～7	8～10
カーブでの高速走行	257	246	前	13	50	131	41	11
			後	9	29	73	101	34
正しい運転姿勢	257	246	前	12	59	104	45	26
			後	13	36	40	61	96
適切な速度選択	257	246	前	5	27	96	82	36
			後	3	22	55	90	76
適切な車間距離	257	245	前	8	31	82	83	41
			後	0	26	51	91	77
標識等を見落とさない	257	246	前	10	42	111	59	24
			後	7	46	78	74	41
緊急時のブレーキ操作	257	246	前	12	51	109	52	22
			後	12	38	61	76	59
交差点での安全確認	257	245	前	5	34	86	68	52
			後	0	21	45	97	82
急ぎ運転	257	246	前	11	47	133	38	17
			後	9	43	100	68	26
運転の上手さ	257	246	前	14	42	133	42	15
			後	10	38	101	77	20
安全運転	257	245	前	7	18	89	80	51
			後	1	21	53	85	85

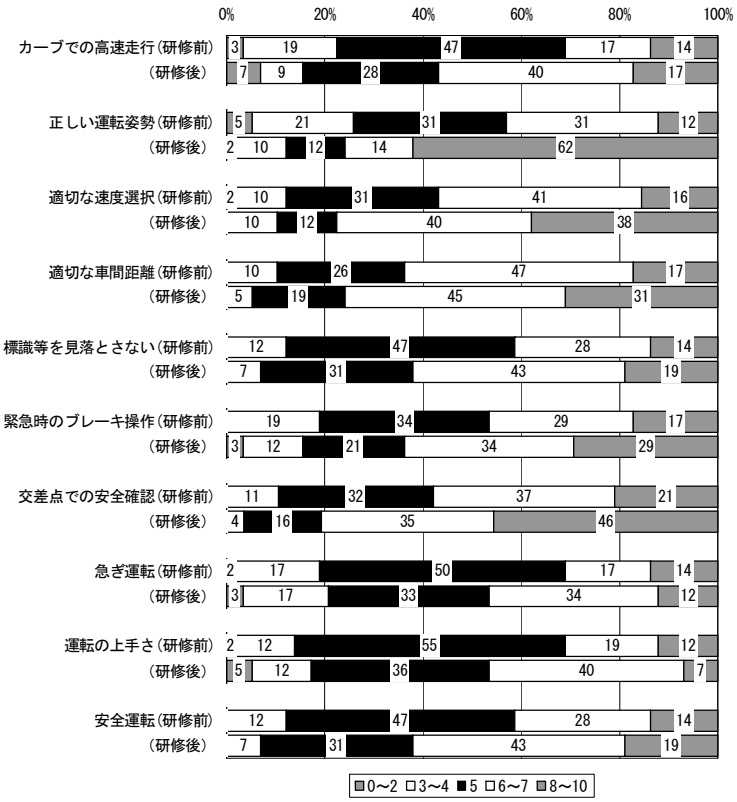
図 3-2-17　運転に対する自信（全体）



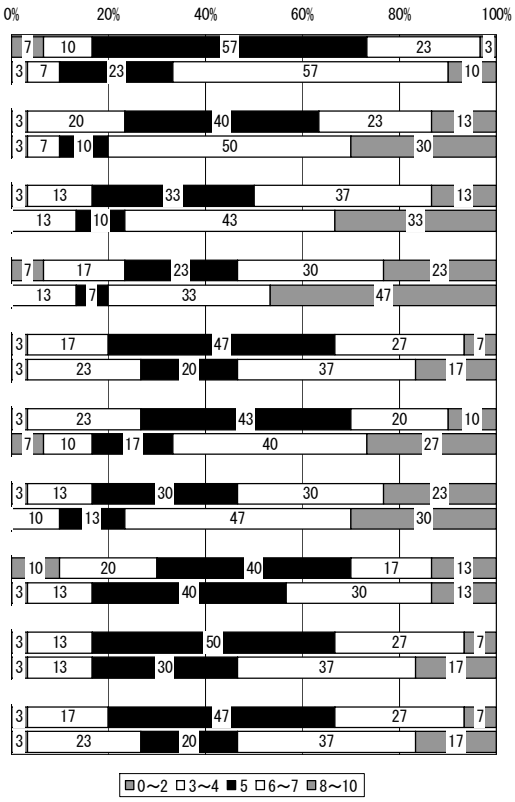
一般緊急課程



消防救急課程

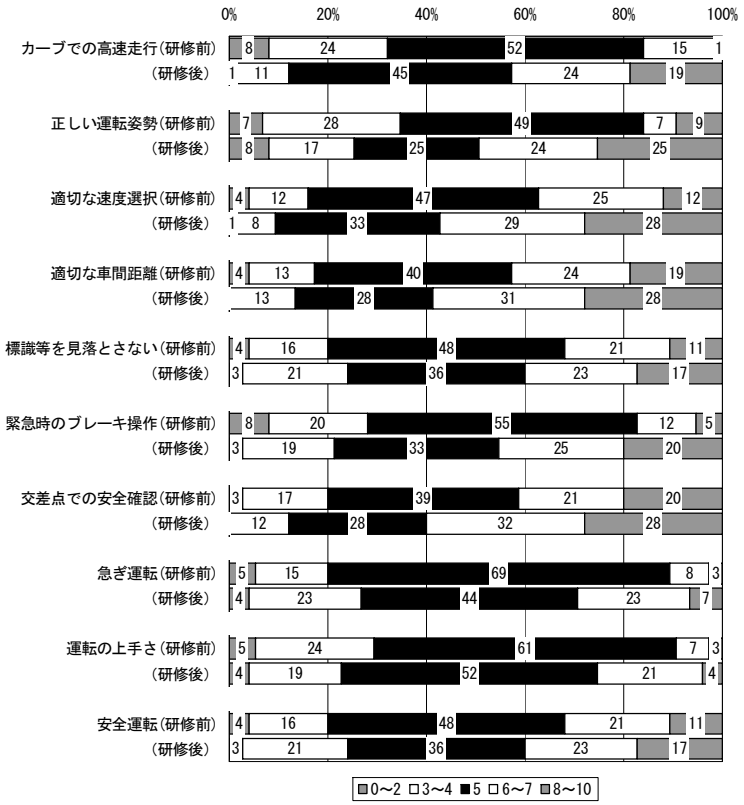


安管課程



貨物課程

図 3-2-18（その１） 運転に対する自信（研修課程別）



旅客自動車課程

図 3-2-18（その２） 運転に対する自信（研修課程別）

２－３－３　研修生アンケートとの比較にみる研修効果

研修直前・直後アンケートと 13、14 年研修修了者アンケート結果を比較し、研修直後と研修後１～２年程度時間が経過したときにおける印象の変化を見ることとした。

なお、13、14 年研修修了者アンケートでの役立ち度の割合を算出するにあたっては、各研修課程毎の割合を直前・直後アンケートの各課程毎の回答者数で加重平均して求めた。

（１）研修の役立ち

研修直前・直後アンケートでは、「たいへん役に立った」が 83%、次いで「役に立った」が 16%となっている。一方、13、14 年研修修了者アンケート結果では「たいへん役に立った」が 73%、次いで「役に立った」が 26%と「たいへん役に立った」が少なく、「役に立った」が多い傾向となった。

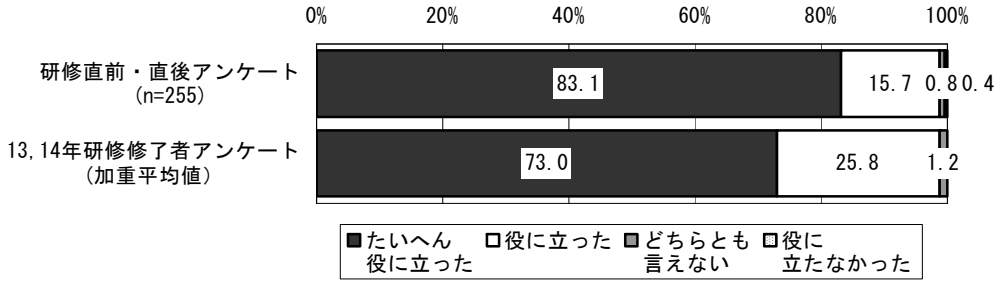


図 3-2-19　研修の役立ち度

（２）教官の指導に対する評価

① 実技指導の教官に対する評価

研修直前・直後アンケートでは、「たいへん役に立った」が 92%に達し、「役に立った」が８%となっている。

13、14 年研修修了者アンケートでは「たいへん役に立った」が 87%となっており、研修直前直後アンケートに比べやや少ない。

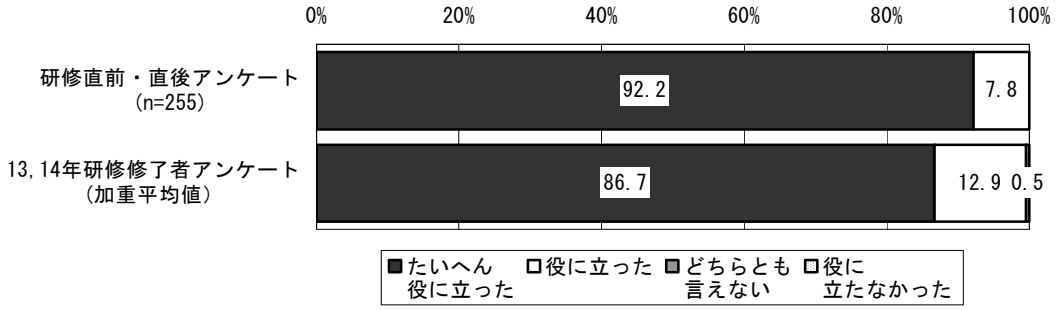


図 3-2-20　実技教官の評価

② 理論指導の教官に対する評価

研修直前・直後アンケートでは、「役に立った」が 50%と最も多く、次いで「たいへん役に立った」が 36%となっている。

13,14 年研修修了者アンケートでは「役に立った」が 43%、次いで「たいへん役に立った」が 42%となっており、研修直前・直後アンケートに比べて「たいへん役に立った」が多くなっている。

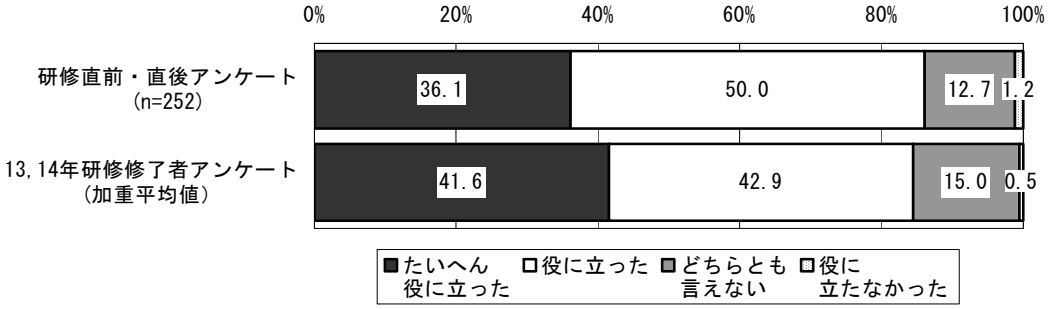


図 3-2-21　理論教官の評価

（３）研修への要望や意見

研修直前・直後アンケートでは、「実技研修で体験する回数が少ない」が 56%で最も多く、次いで「自分の運転挙動データと理想的な挙動データを具体的に比較した図表等がほしい」、「空き時間、休み時間等に利用できる運転シミュレータや適性検査機器があればよい」が 51%となっている（図 3-2-22)。

13,14 年研修修了者アンケートと比較すると結果の傾向は似ている。ただし、「空き時間、休み時間等に利用できる運転シミュレータや適性検査機器があればよい」については、研修直前・直後アンケートにおいて割合が大きくなっており、研修中の要望として挙げていることがうかがえる。

一方、「自分の走行状態、操作状況等をビデオで見たい」、「普段どおりの運転行動について、評価、指導するとよい」は研修修了者アンケートにおいて多くなっており、研修終了後、職場などで出る要望として挙げていることがうかがえる。

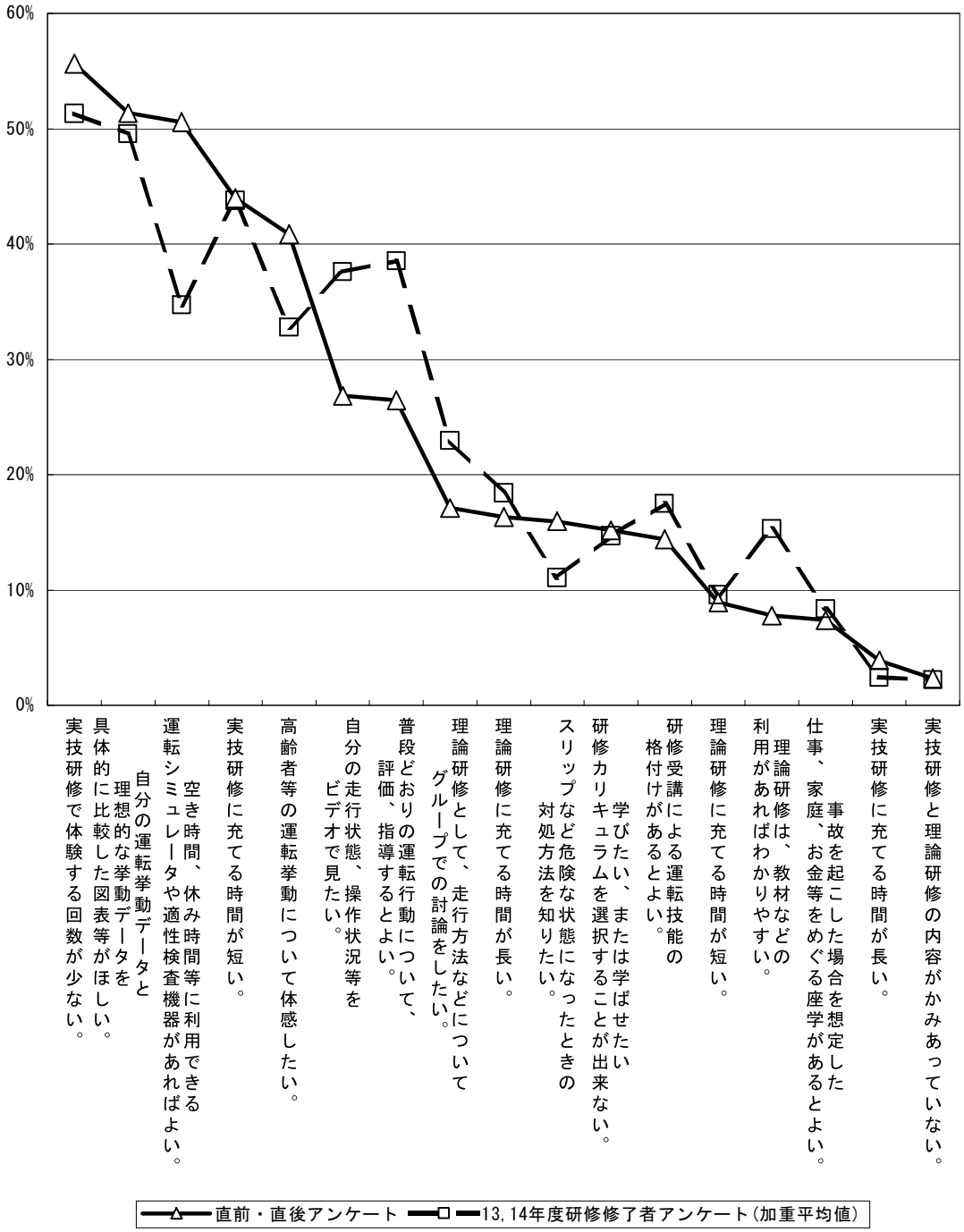


図 3-2-22　研修への要望や意見

（４）研修の同僚等への勧め

研修直前・直後アンケートでは、「是非、受けるべきだと進める」が 72%、「出来れば受けたほうがよい」が 28%となっている。

一方、13,14 年研修修了生アンケートについては、「是非、受けるべきだと進める」が 65%とやや少なくなっている。

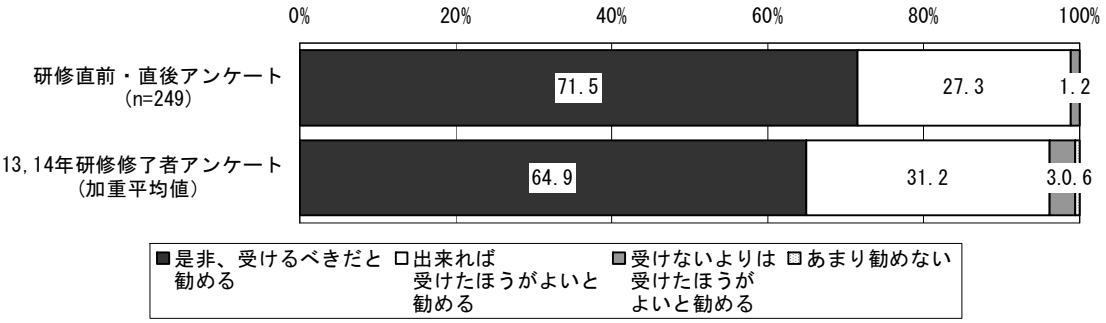


図 3-2-23　研修の同僚等への勧め

（５）施設に対する評価

研修直前・直後アンケートでは、「たいへんよかった」の割合が多い項目は、「研修コース」が 75%で最も多く、次いで「研修車両」が 53%、「食堂、売店などのサービス」が 29%となっている（図 3-2-24)。

他の項目については、「余暇を過ごす設備等」、「シミュレータ等の設備」以外は「たいへんよかった」、「よかった」を合わせると 7 割を超えている。

直前・直後アンケートでは、13,14 年研修修了生アンケートと比較し、「座学の教室」、「シミュレータ等の設備」、「宿泊施設」、「食堂、売店などのサービス」について「たいへんよかった」の割合が少なく、「よかった」、「どちらともいえない」とする割合が多くなっている。

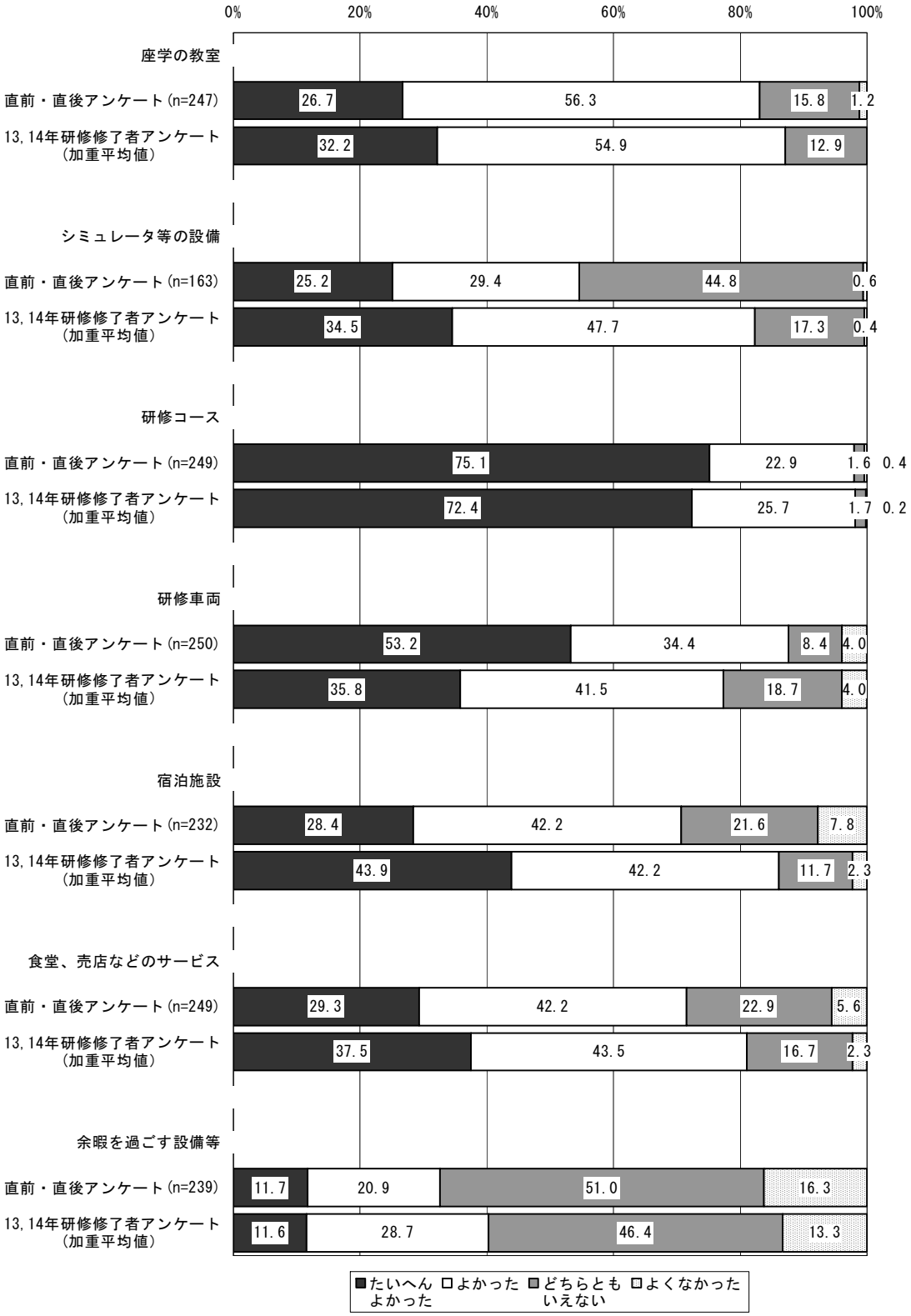


図 3-2-24　研修設備の評価

第３章　クレフィール湖東の研修修了者アンケート結果

３－１　目的

（株）クレフィール湖東（注）交通安全研修所（以下「クレフィール湖東」という。）の研修課程修了者 617 名の安全運転意識や職務への反映状況、並びに安全運転研修に対する意見等について把握することを目的とした。

注　滋賀県愛知郡湖東町にあり、交通訓練コースをはじめとする各種研修施設、宿泊・飲食・スポーツ施設など、充実した教育施設を備えた民間の総合教育センター。

３－２　方法

３－２－１　調査方法

平成 12 年、13 年の研修修了者で、以下に示す３研修課程別に合計 617 名に対してアンケートを発送し、該当者が記入後、郵送回収する方式を用いた。

アンケートは平成 15 年 12 月 15 日に郵送し、16 年 1 月 13 日までに到着したものを集計対象とした。

なお、調査に使用したアンケートは付録３に示す。

表 3-3-1　研修課程別調査対象者数（クレフィール湖東）

対象研修課程	略称	調査対象者数（人）
一般企業乗用車課程	一般企業乗用車課程	２００
一般貨物自動車課程	一般貨物自動車課程	２００
旅客自動車（乗合バス・貸切バス）課程	旅客自動車課程	２１７
合計		６１７

３－２－２　アンケート回収状況

アンケート回収状況は以下のとおりである。

表 3-3-2　アンケート回収状況

研修課程	郵送数（枚）①	宛先不明（枚）②	配布数（枚）①-②	回収数（枚）③	回収率（%）③/(①-②)×100
一般企業乗用車課程	200	20	180	79	43.9
一般貨物自動車課程	200	26	174	44	25.3
旅客自動車課程	217	13	204	111	54.4
計	617	59	558	234	41.9

３－３　結果

３－３－１　回答者の属性と運転実態

（１）性別

回答者の性別は、全体で 98%が男性である。研修課程別にみると、一般企業乗用車課程では 79 名中女性は５名で、94%が男性である。一般貨物自動車課程では 44 名全て、旅客自動車課程では 111 名全て男性である。

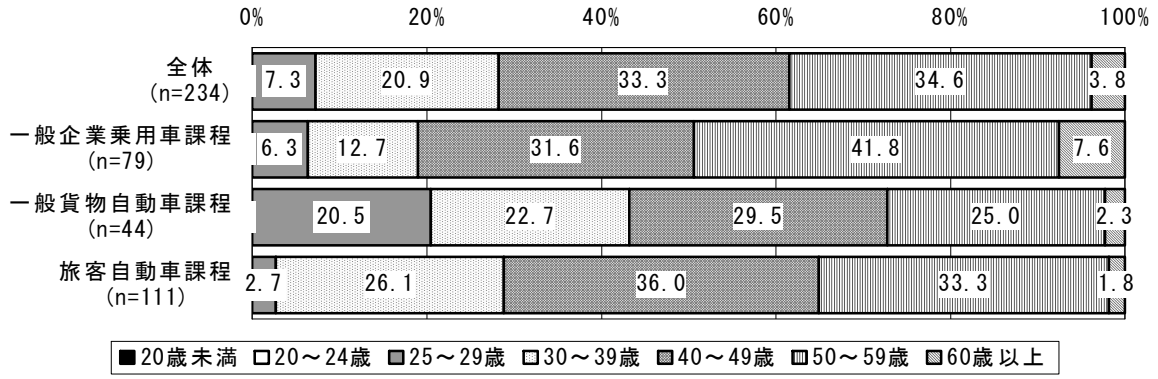
表 3-3-3　研修課程別にみた回答者の性別

課程	回答者数	男性	女性
全体	234	229　（　97.9　%）	5　（　2.1　%）
一般企業乗用車課程	79	74　（　93.7　%）	5　（　6.3　%）
一般貨物自動車課程	44	44　（ 100.0　%）	0　（　0.0　%）
旅客自動車課程	111	111　（ 100.0　%）	0　（　0.0　%）

（２）年齢層

回答者の年齢層は、全体では「50～59 歳」が 35%で最も多く、次いで「40～49 歳」が 33%となっており、全体の約９割以上が 30 歳以上である。

研修課程別にみると、一般貨物自動車課程の「25～29 歳」が 21%、旅客自動車課程は「30～39 歳」が 26%と他の課程より割合が高くなっている。



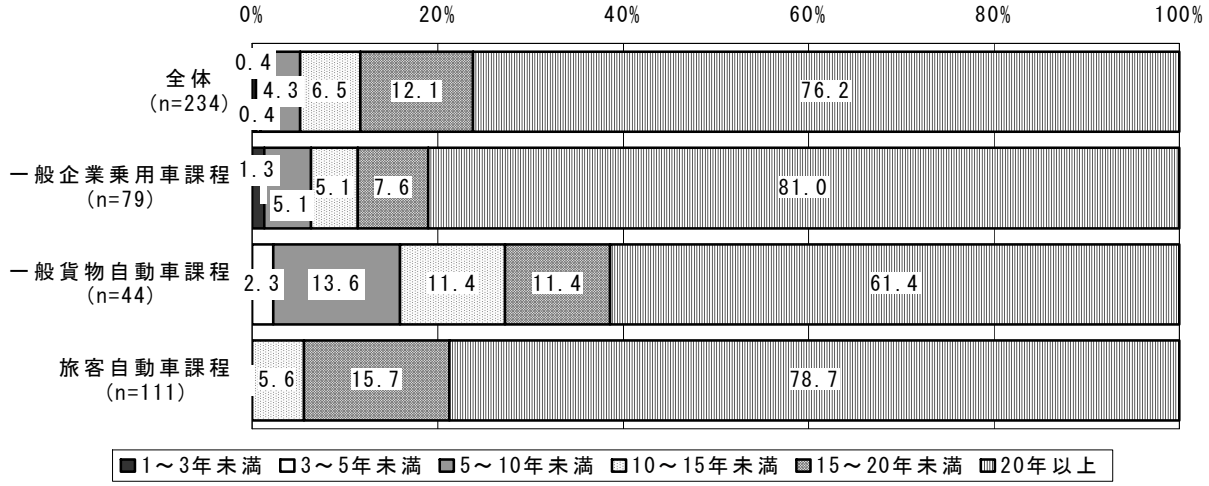
課程	回答者数	20歳未満	20～24歳	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上
全体	234	0	0	17	49	78	81	9
一般企業乗用車課程	79	0	0	5	10	25	33	6
一般貨物自動車課程	44	0	0	9	10	13	11	1
旅客自動車課程	111	0	0	3	29	40	37	2

図 3-3-1　研修課程別にみた回答者の年齢層

（3）免許取得年数

最初に普通免許を取得してからの年数をみると、全体では「20 年以上」が 76%であり、大半がベテランドライバーである。次いで、「15～20 年未満」が 12%、「10～15 年未満」が 7%となっている。

研修課程別にみると、一般貨物自動車課程において「5～10 年未満」が他の課程より多くなっている。

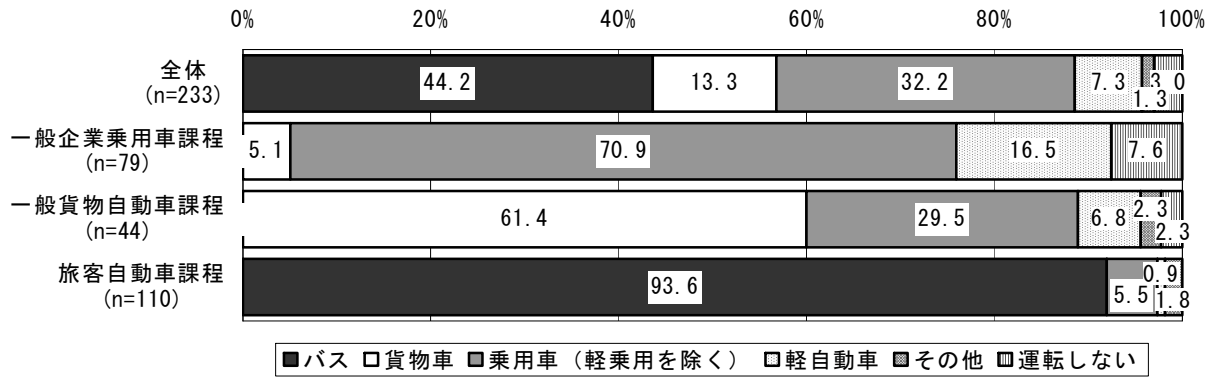


課程	回答者数	有効回答数	1～3年未満	3～5年未満	5～10年未満	10～15年未満	15～20年未満	20年以上	平均の年数
全体	234	231	1	1	10	15	28	176	26.1
一般企業乗用車課程	79	79	1	0	4	4	6	64	26.7
一般貨物自動車課程	44	44	0	1	6	5	5	27	22.3
旅客自動車課程	111	108	0	0	0	6	17	85	27.2

図 3-3-2　研修課程別にみた調査の免許取得年数

（4）仕事で主に運転している車種

仕事（通勤も含む）で主に運転している車種についてみると、全体ではバスが 44%を占めており、次いで乗用車が 32%となっている。研修課程別にみると、一般企業乗用車課程では乗用車が 71%、一般貨物自動車課程では貨物車が 61%、旅客自動車課程ではバスが 94%を占めている。

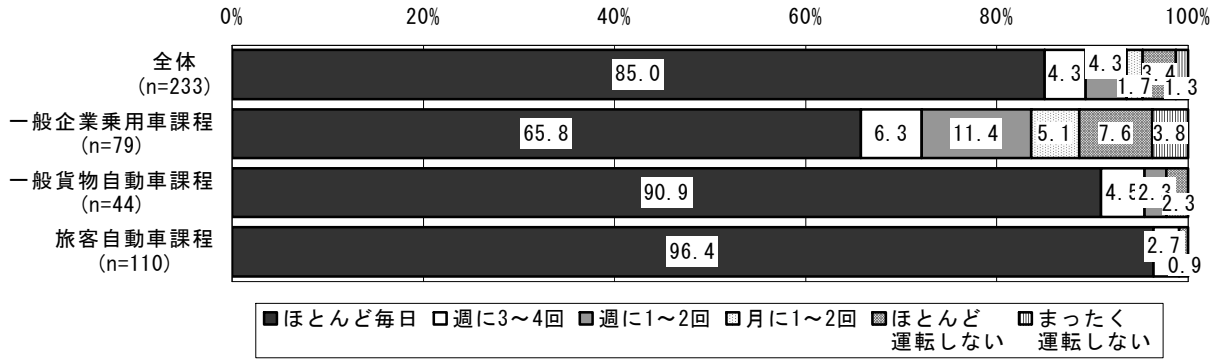


課程	回答者数	有効回答数	バス	貨物車	乗用車	軽自動車	その他	運転しない
全体	234	233	103	31	75	17	3	7
一般企業乗用車課程	79	79	0	4	56	13	0	6
一般貨物自動車課程	44	44	0	27	13	3	1	1
旅客自動車課程	111	110	103	0	6	1	2	0

図 3-3-3　研修課程別にみた仕事で主に運転している車種

（5）仕事での普段の運転頻度

仕事（通勤を含む）での普段の運転頻度についてみると、全体では「ほとんど毎日」が85%と多数を占めている。研修課程別にみると、どの研修課程でも「ほとんど毎日」の割合が半数以上を占めているが、一般企業自動車課程では「ほとんど毎日」の回答割合がやや少ない。



課程	回答者数	有効回答数	ほとんど毎日	週に3～4回	週に1～2回	月に1～2回	ほとんど運転しない	まったく運転しない
全体	234	233	198	10	10	4	8	3
一般企業乗用車課程	79	79	52	5	9	4	6	3
一般貨物自動車課程	44	44	40	2	1	0	1	0
旅客自動車課程	111	110	106	3	0	0	1	0

図 3-3-4　研修課程別にみた仕事での普段の運転頻度

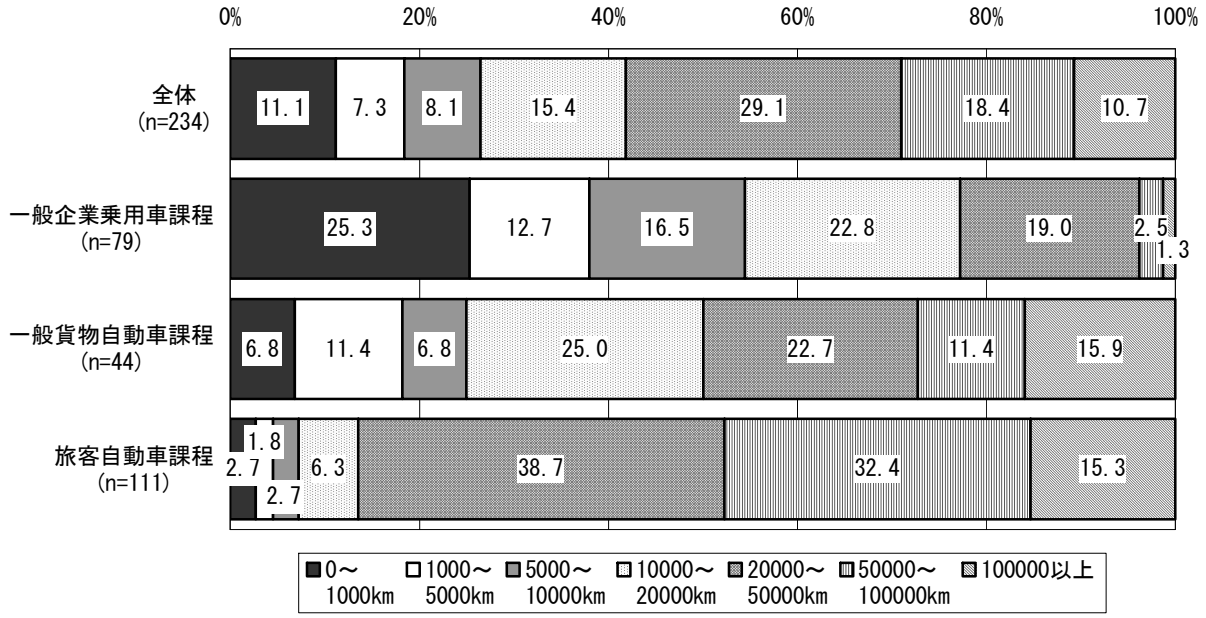
（６）年間走行距離

① 仕事

仕事（通勤も含む）での概ねの年間走行距離についてみると、全体では「20,000～50,000km」が 29%で最も多く、次いで「50,000～100,000km」が 18%である。なお、5､000km 以下と比較的走行距離が少ない者も２割弱ある。研修課程別にみると、一般貨物自動車課程および旅客自動車課程では 20,000km 以上が占める割合が大きく、一般企業自動車課程では 20,000km 以下の割合が多い（図 3-3-5)。

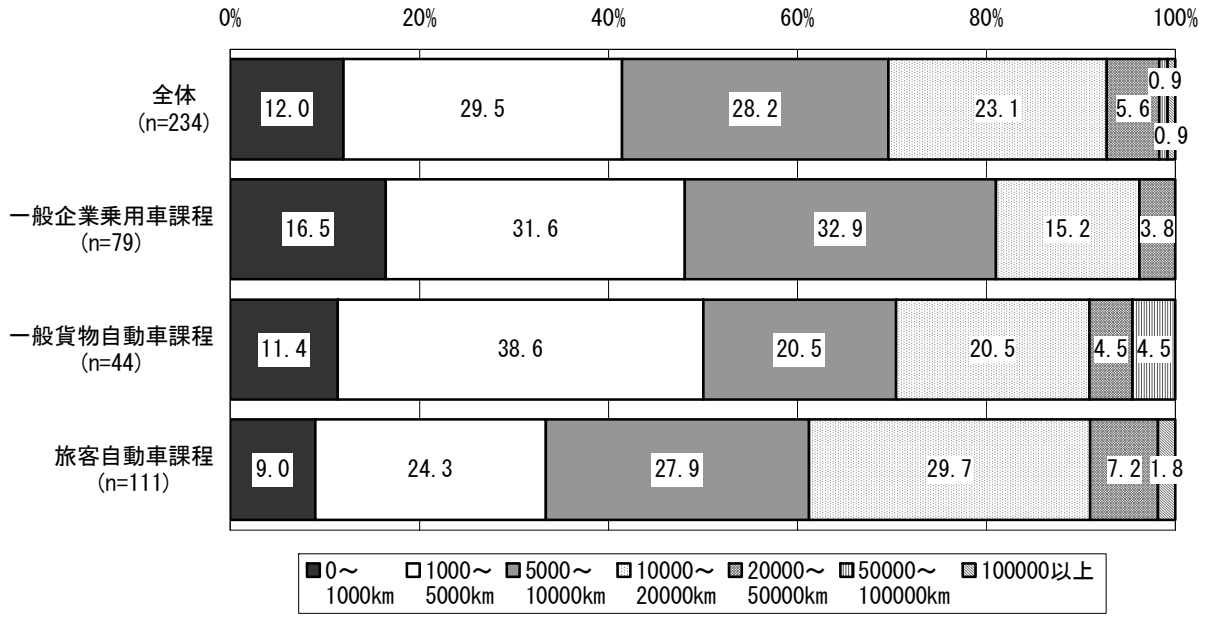
② 私用

私用での概ねの年間走行距離についてみると、全体では「1,000～5,000km」が 30%で最も多く、次いで「5,000～10,000km」が 28%、「10,000～20,000km」が 23%となっており、仕事に比べやや走行距離が短い（図 3-3-6)。



課程	回答者数	有効回答数	0～1000km	1000～5000km	5000～10000km	10000～20000km	20000～50000km	50000～100000km	100000以上
全体	234	234	26	17	19	36	68	43	25
一般企業乗用車課程	79	79	20	10	13	18	15	2	1
一般貨物自動車課程	44	44	3	5	3	11	10	5	7
旅客自動車課程	111	111	3	2	3	7	43	36	17

図 3-3-5　研修課程別にみた年間走行距離（仕事）



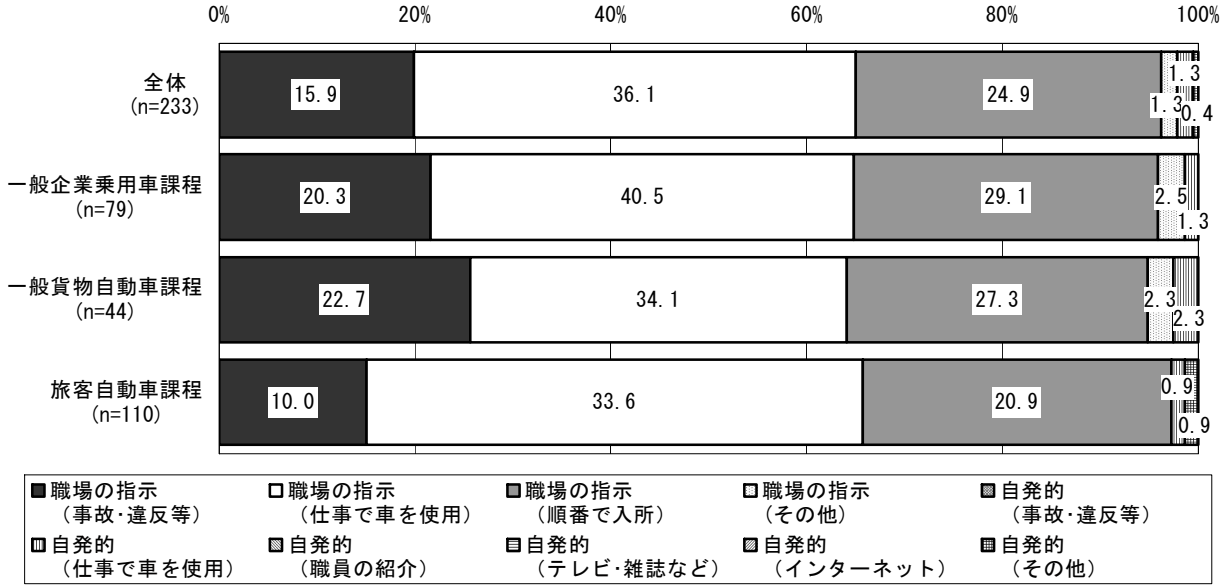
課程	回答者数	有効回答数	0～1000km	1000～5000km	5000～10000km	10000～20000km	20000～50000km	50000～100000km	100000以上
全体	234	234	28	69	66	54	13	2	2
一般企業乗用車課程	79	79	13	25	26	12	3	0	0
一般貨物自動車課程	44	44	5	17	9	9	2	2	0
旅客自動車課程	111	111	10	27	31	33	8	0	2

図 3-3-6　研修課程別にみた年間走行距離（私用）

３－３－２　クレフィール湖東の利用動向

（１）研修受講の動機

クレフィール湖東の研修に受講した動機（きっかけ）についてみると、全体では「仕事で車を使用するために職場の指示」が 36%で最も多く、次いで「職場の指示で順番に入所」が 25%、「事故・違反等による職場の指示」が 16%あり、自発的なきっかけを回答した者はごく少数である。



課程	回答数	有効回答数	職場の指示				自発的					
			事故･違反等	仕事で車を使用	順番で入所	その他	事故･違反等	仕事で車を使用	職員の紹介	テレビ･雑誌など	インターネット	その他
全体	234	233	37	84	58	3	0	3	0	0	0	1
一般企業乗用車課程	79	79	16	32	23	2	0	1	0	0	0	0
一般貨物自動車課程	44	44	10	15	12	1	0	1	0	0	0	0
旅客自動車課程	111	110	11	37	23	0	0	1	0	0	0	1

図 3-3-7　研修受講の動機

（２）研修の受講経験

クレフィール湖東等の研修受講経験についてみると、クレフィール湖東のみ受講経験のある者は 14%、クレフィール湖東と他施設の受講経験がある者は６％となっており、リピーターは全体の約２割である（図 3-3-8）。

また、過去に受講経験のない者は 52%、他施設のみ受講経験のある者は 29%となっており、クレフィール湖東において初めて受講する者は全体の８割に達している。

研修課程別にみると、一般貨物自動車課程、旅客自動車課程では別課程の研修経験が少なく、「他の施設の研修受講」経験がある者が３割を超えている（図 3-3-9）。

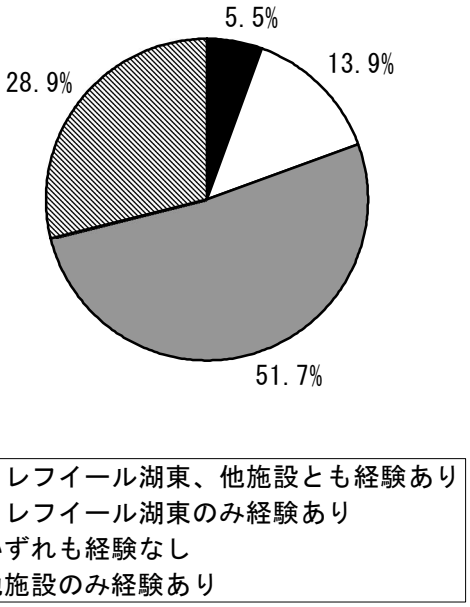
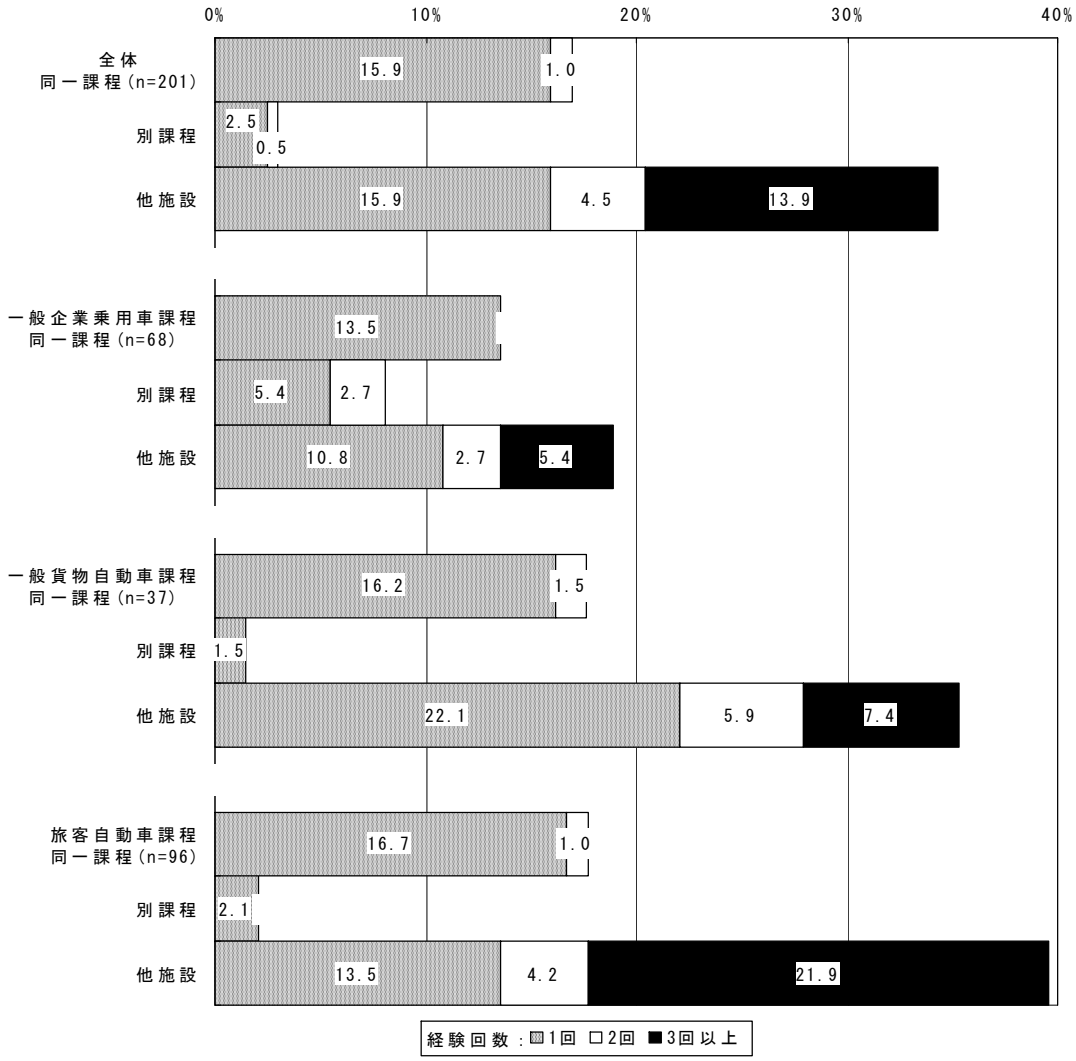


図 3-3-8　クレフィール湖東受講経験の有無

受講の回数をみると、アンケートが対象とした研修課程と同一の課程については、全体では 16%が「１回」の経験であり、研修経験がある者の大半がこれに該当する。

アンケートが対象とした研修課程と異なる課程の経験回数をみると、全体では「1 回」が３％と最も多く、次いで「２回」が１％となっている。

クレフィール湖東以外の他施設の研修経験回数をみると、全体では「1 回」が 16%で最も多く、次いで「３回以上」が 14%となっている。研修課程別にみると、旅客自動車課程において、22%が「３回以上」となっている。



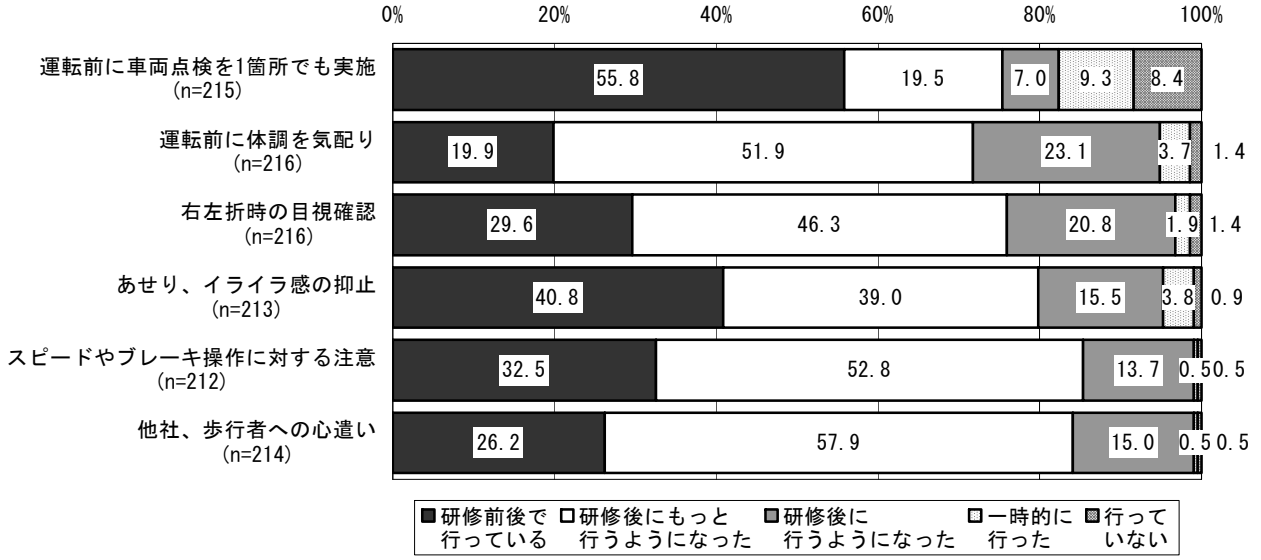
課程		回答者数	0回	1回	2回	3回以上
全体	同一課程	234	200	32	2	0
	別課程	234	228	5	1	0
	他施設	234	165	32	9	28
一般企業乗用車課程	同一課程	44	39	5	0	0
	別課程	44	41	2	1	0
	他施設	44	37	4	1	2
一般貨物自動車課程	同一課程	79	67	11	1	0
	別課程	79	78	1	0	0
	他施設	79	55	15	4	5
旅客自動車課程	同一課程	111	94	16	1	0
	別課程	111	109	2	0	0
	他施設	111	73	13	4	21

図 3-3-9　研修課程別にみた研修経験の有無

３－３－３　研修受講による安全運転意識、運転行動等の変化

研修前と比較して、研修を受けてから安全運転意識、運転行動等にどのように変化があったかについて調査した。

全体では、「運転前に車両点検を１箇所でも実施」を「研修前後で行っている」者が５割を超えている。その他の項目では２～４割であるものの、全ての項目で効果のあった「研修後ににもっと実施」、「研修後に行うようになった」を合わせると５～７割を占めている。



	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
運転前に車両点検を1箇所でも実施	234	215	120	42	15	20	18
運転前に体調を気配り	234	216	43	112	50	8	3
右左折時の目視確認	234	216	64	100	45	4	3
あせり、イライラ感の抑止	234	213	87	83	33	8	2
スピードやブレーキ操作に対する注意	234	212	69	112	29	1	1
他社、歩行者への心遣い	234	214	56	124	32	1	1

図 3-3-10　実施状況（全体）

（１）運行前点検

運行前点検（運転する前に車両点検を１箇所でも実施する）の実施状況をみると、全体では「研修前後ともに同じように実施」が 56%と最も高く、「研修後にもっと実施」が 20%、「研修後に実施」の 7%と合わせて３割近くに研修による効果がみられる。また、「研修後一時的に実施」、「研修前後とも未実施」は１割弱である（図 3-3-11）。

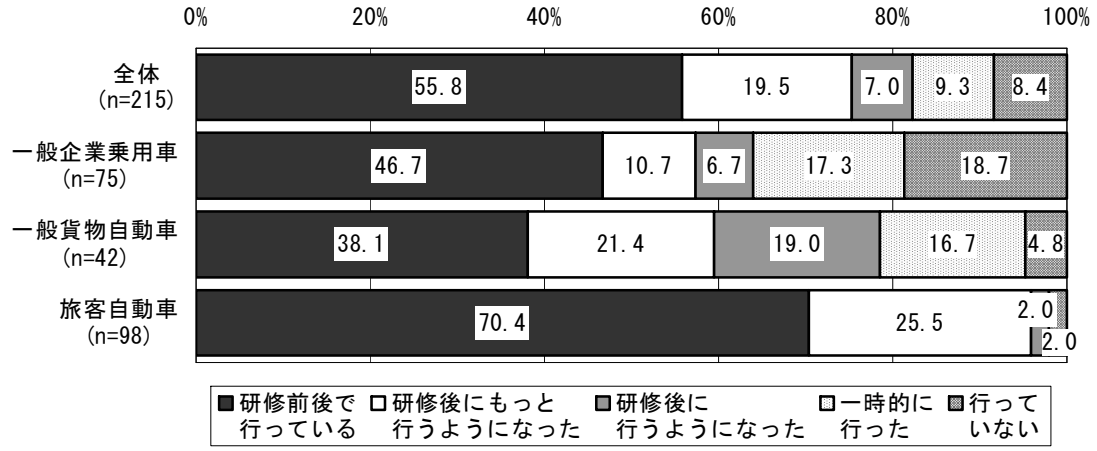
研修課程別にみると、旅客自動車課程では「研修前後ともに同じように実施」の割合が 70%あり、始業点検として普段より毎日実施している項目とみられる。また、「研修後にもっと実施」が 26%となっている。一般企業乗用車課程と一般貨物自動車課程では、「研修後一時的に実施」、「研修前後とも未実施」が２～３割ある。

年齢層別にみると、「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると 25～29 歳を

除き２割以上ある。25～29 歳では、「研修後一時的に実施」の割合が 40%で最多となっている。また、60 歳以上では、「研修後一時的に実施」の割合が 22%となっている(図 3-3-12)。

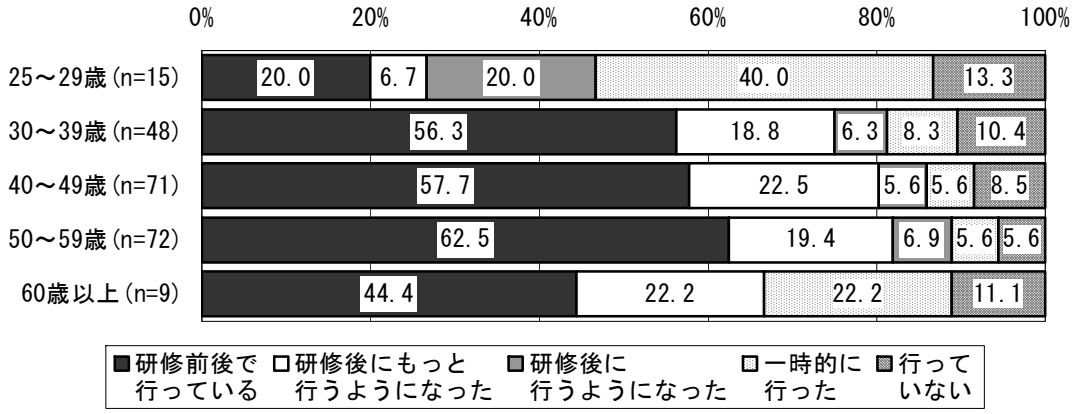
クレフィール湖東の研修経験の有無別にみると、研修経験があるグループのほうが「研修前後ともに同じように実施」の割合が低くなっており、「研修後一時的に実施」が２割、「研修前後とも未実施」が１割弱である（図 3-3-13)。

研修受講動機別にみると、明確な傾向は見られない（図 3-3-14)。



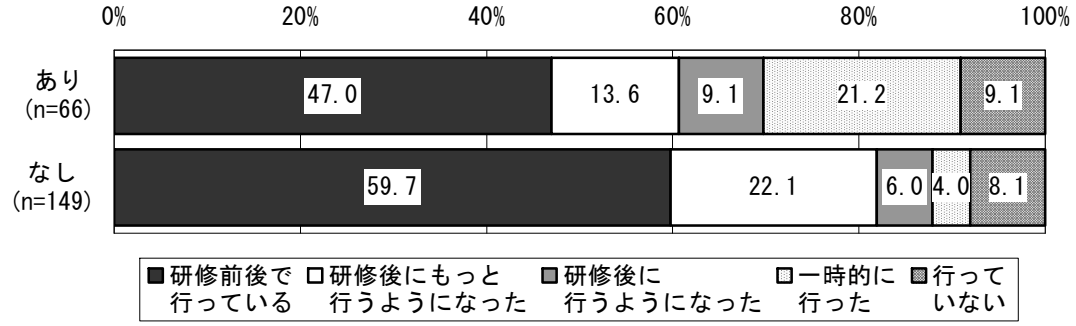
課程	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
全体	234	215	120	42	15	20	18
一般企業乗用車	79	75	35	8	5	13	14
一般貨物自動車	44	42	16	9	8	7	2
旅客自動車	111	98	69	25	2	0	2

図 3-3-11　運行前点検の実施状況（研修課程別）



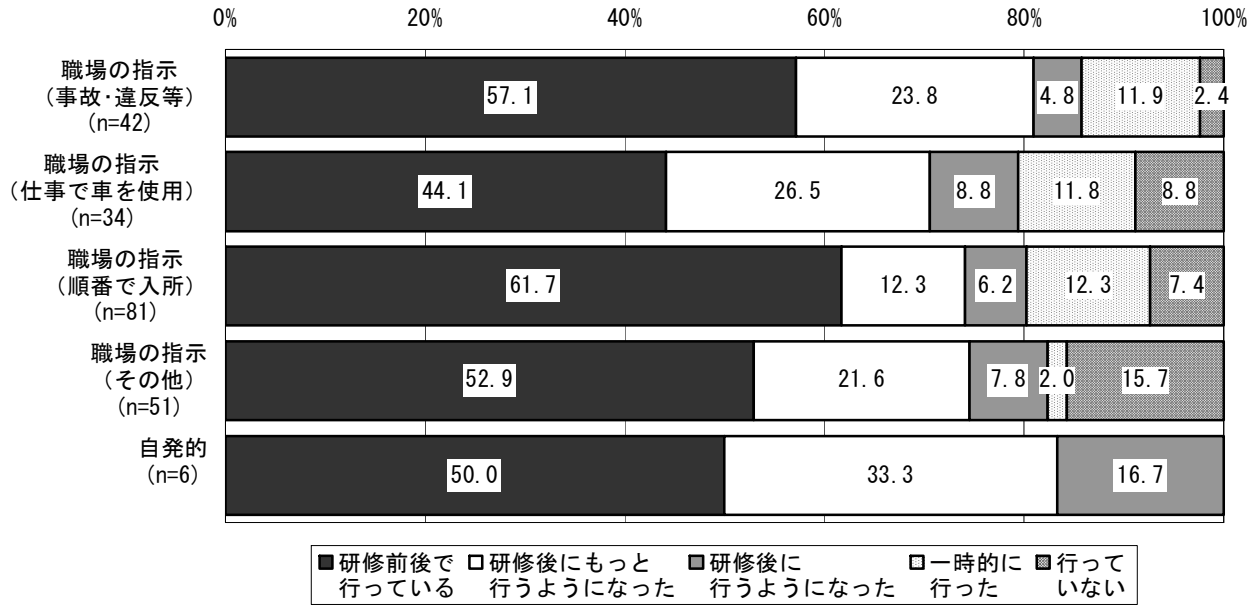
年齢層	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
25～29歳	17	15	3	1	3	6	2
30～39歳	49	48	27	9	3	4	5
40～49歳	78	71	41	16	4	4	6
50～59歳	81	72	45	14	5	4	4
60歳以上	9	9	4	2	0	2	1

図 3-3-12　運行前点検の実施状況（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
あり	72	66	31	9	6	14	6
なし	162	149	89	33	9	6	12

図 3-3-13　運行前点検の実施状況（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
職場の指示　（事故･違反等）	48	42	24	10	2	5	1
職場の指示　（仕事で車を使用）	37	34	15	9	3	4	3
職場の指示　（順番で入所）	84	81	50	10	5	10	6
職場の指示　（その他）	58	51	27	11	4	1	8
自発的	6	6	3	2	1	0	0

図 3-3-14　運行前点検の実施状況（受講動機別）

（２）体調管理

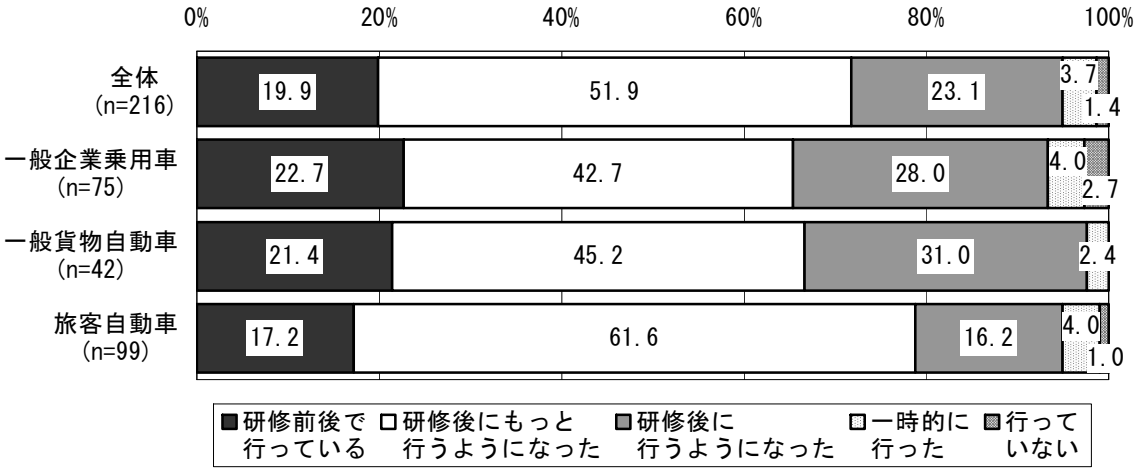
体調管理（運転前に自分の体調を心配りする）に対する実施状況をみると、全体では「研修後にもっと実施」が過半数を占め、「研修後に実施」と合わせて８割近くに研修による効果がみられる（図 3-3-15）。

研修課程別にみると、旅客自動車課程では「研修後にもっと実施」の割合が６割以上となっている。

年齢層別にみると、25～29 歳で「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると８割前後ある。一方、60 歳以上ではサンプル数が少ないが、「研修後一時的に実施」、「研修前後とも未実施」が３割弱ある（図 3-3-16）。

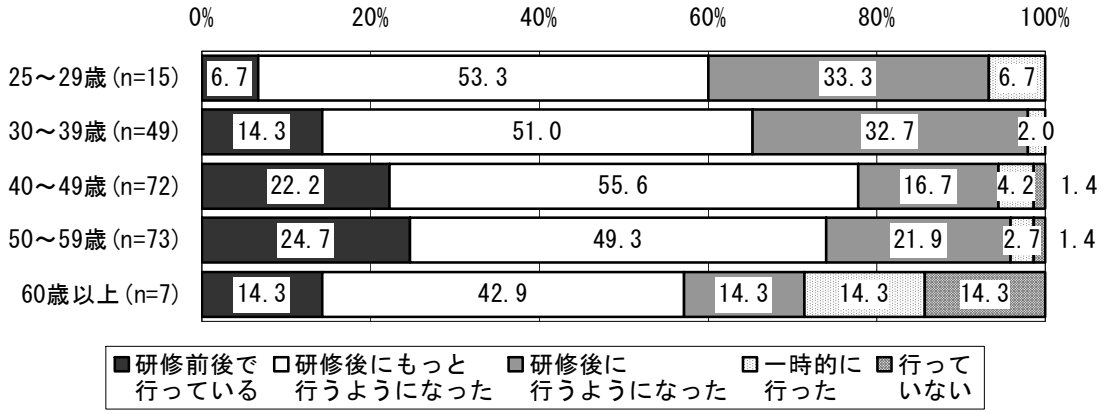
クレフィール湖東の研修経験の有無別にみると、研修経験ありのグループにおいて「研修後にもっと実施」が３割前後あり、研修なしのグループと比較して「研修後一時的に実施」が少なくなっている（図 3-3-17）。

研修受講動機別にみると、いずれのグループとも「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると７～８割に達している（図 3-3-18）。



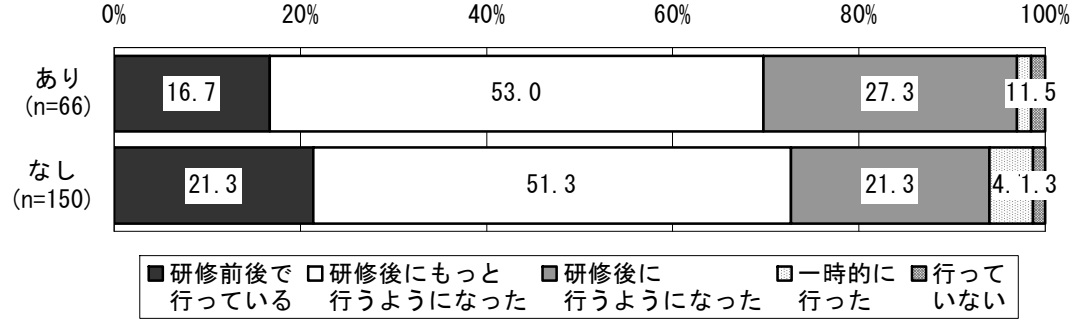
課程	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
全体	234	216	43	112	50	8	3
一般企業乗用車	79	75	17	32	21	3	2
一般貨物自動車	44	42	9	19	13	1	0
旅客自動車	111	99	17	61	16	4	1

図 3-3-15　体調管理の実施状況（研修課程別）



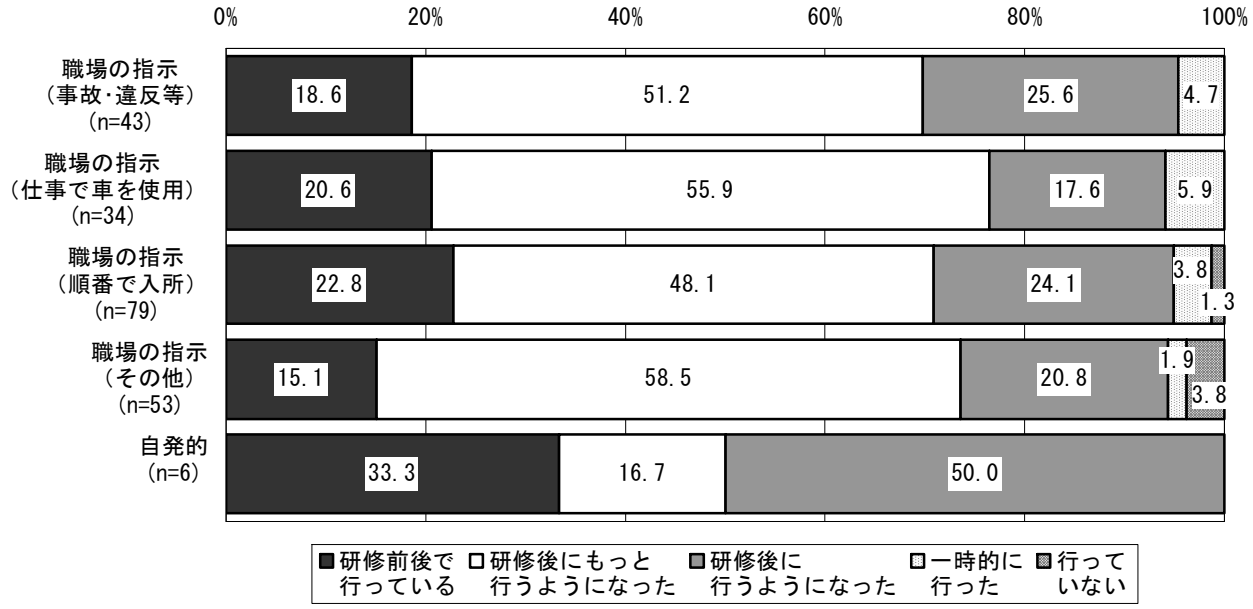
年齢層	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
25～29歳	17	15	1	8	5	1	0
30～39歳	49	49	7	25	16	1	0
40～49歳	78	72	16	40	12	3	1
50～59歳	81	73	18	36	16	2	1

図 3-3-16　体調管理の実施状況（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
あり	72	66	11	35	18	1	1
なし	162	150	32	77	32	7	2

図 3-3-17　体調管理の実施状況（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
職場の指示　(事故･違反等)	48	43	8	22	11	2	0
職場の指示　(仕事で車を使用)	37	34	7	19	6	2	0
職場の指示　(順番で入所)	84	79	18	38	19	3	1
職場の指示　(その他)	58	53	8	31	11	1	2
自発的	6	6	2	1	3	0	0

図 3-3-18　体調管理の実施状況（受講動機別）

（３）目視確認

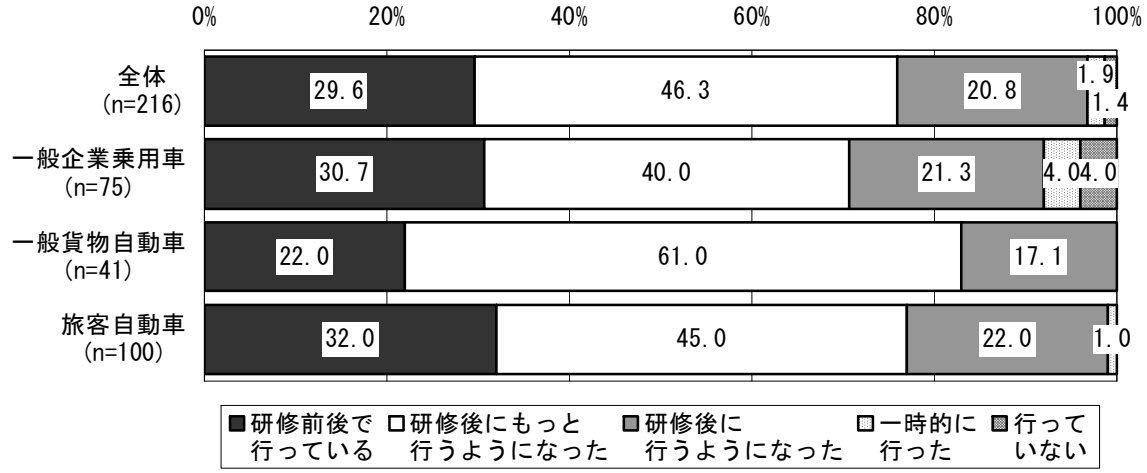
目視確認（右左折時にはミラーのほか目視確認を行う）に対する実施状況をみると、全体では「研修後にもっと実施」が５割近くを占め、「研修後に実施」と合わせて７割近くに研修による効果がみられた（図 3-3-19)。

研修課程別にみると、一般貨物自動車課程では「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると全体の８割近くとなっており研修の効果が大きい。

年齢層別にみると、60 歳以上では「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」で全数を占めており、研修により改めて必要性を感じて実施するようになった者が多い（図 3-3-20)。

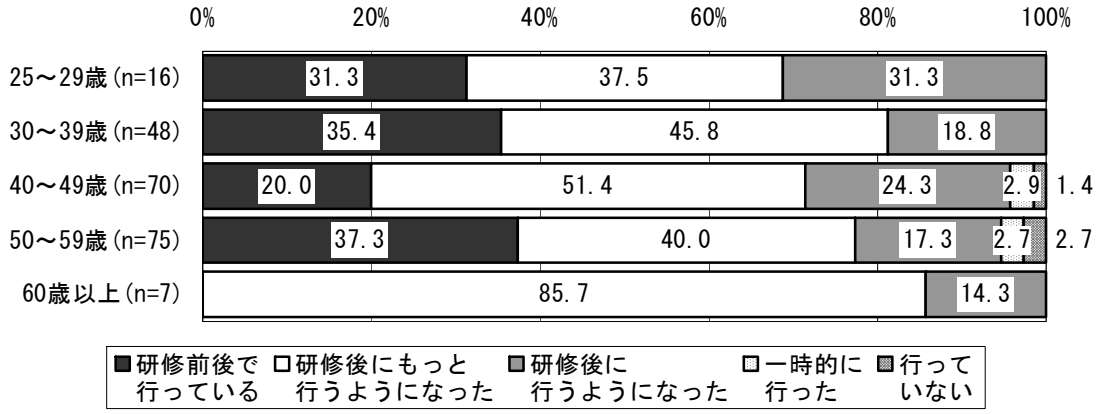
クレフィール湖東の研修経験の有無別にみると、研修経験がないグループは「研修前後ともに同じように実施」の割合が高い。研修なしのグループでは「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると６割以上である（図 3-3-21)。

研修受講動機別にみると、「事故・違反等による職場の指示」のグループは「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると８割近くを占めている（図 3-3-22)。



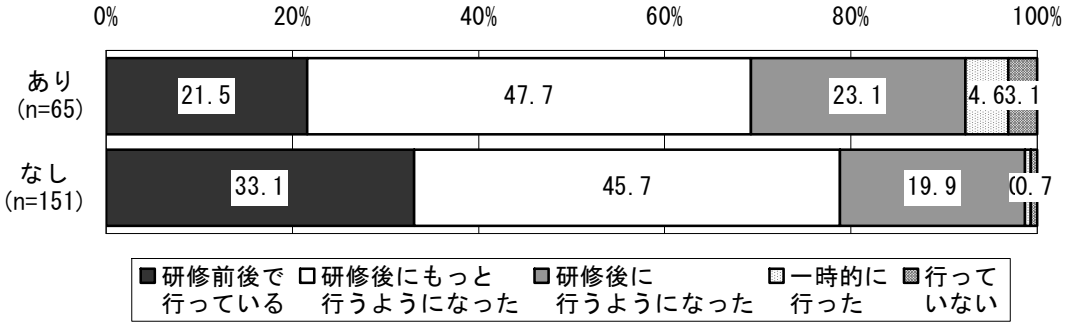
課程	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
全体	234	216	64	100	45	4	3
一般企業乗用車	79	75	23	30	16	3	3
一般貨物自動車	44	41	9	25	7	0	0
旅客自動車	111	100	32	45	22	1	0

図 3-3-19　目視確認の実施状況（研修課程別）



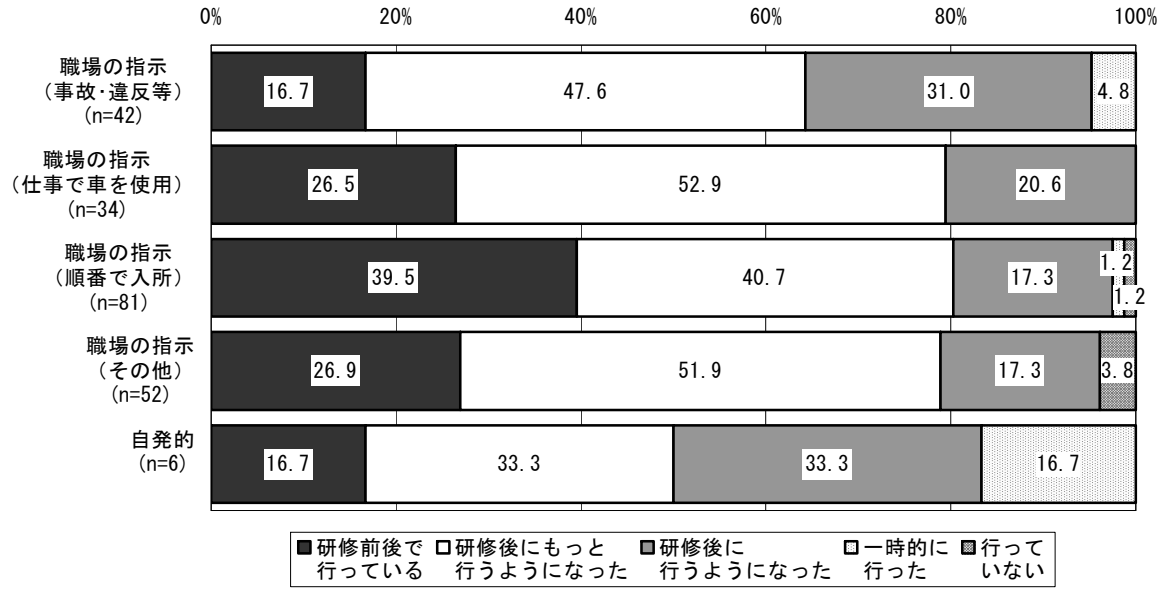
年齢層	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
25～29歳	17	16	5	6	5	0	0
30～39歳	49	48	17	22	9	0	0
40～49歳	78	70	14	36	17	2	1
50～59歳	81	75	28	30	13	2	2
60歳以上	9	7	0	6	1	0	0

図 3-3-20　目視確認の実施状況（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
あり	72	65	14	31	15	3	2
なし	162	151	50	69	30	1	1

図 3-3-21　目視確認の実施状況（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
職場の指示　（事故･違反等）	48	42	7	20	13	2	0
職場の指示　（仕事で車を使用）	37	34	9	18	7	0	0
職場の指示　（順番で入所）	84	81	32	33	14	1	1
職場の指示　（その他）	58	52	14	27	9	0	2
自発的	6	6	1	2	2	1	0

図 3-3-22　目視確認の実施状況（受講動機別）

（4）あせり、イライラ感の抑止

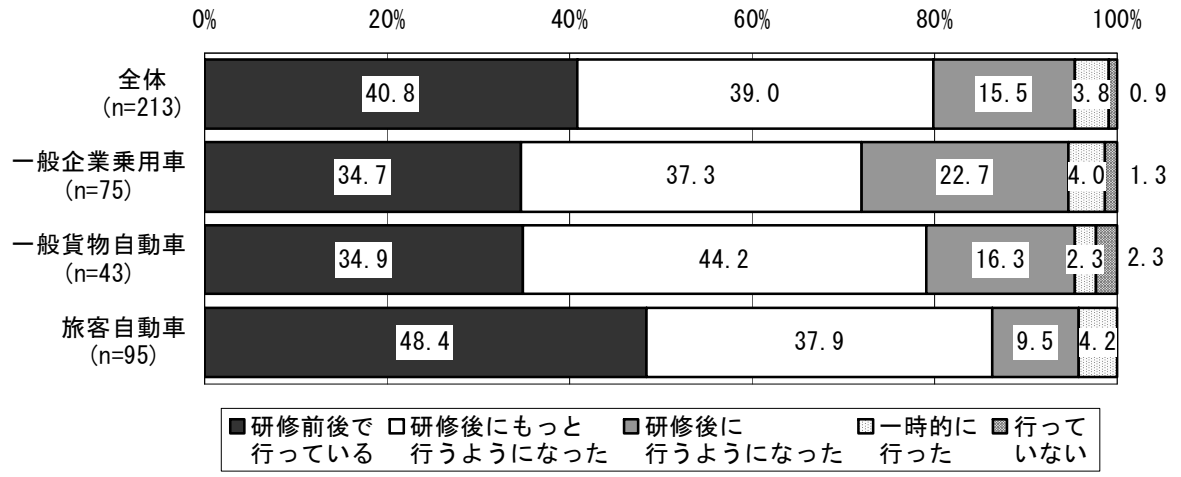
運転中のあせり、イライラ感の抑止（あせりやイライラの気持ちで運転することがないように注意する）に対する実施状況をみると、全体では「研修前後ともに同じように実施」が４割を占めている。また「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると５割以上に研修による効果がみられる（図 3-3-23)。

研修課程別にみると、旅客自動車課程では半数近くが「研修前後ともに同じように実施」であり、一般貨物自動車課程では、「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると６割以上であり効果が大きい。

年齢層別にみると、25～29 歳、60 歳以上では「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると６割以上である（図 3-3-24)。

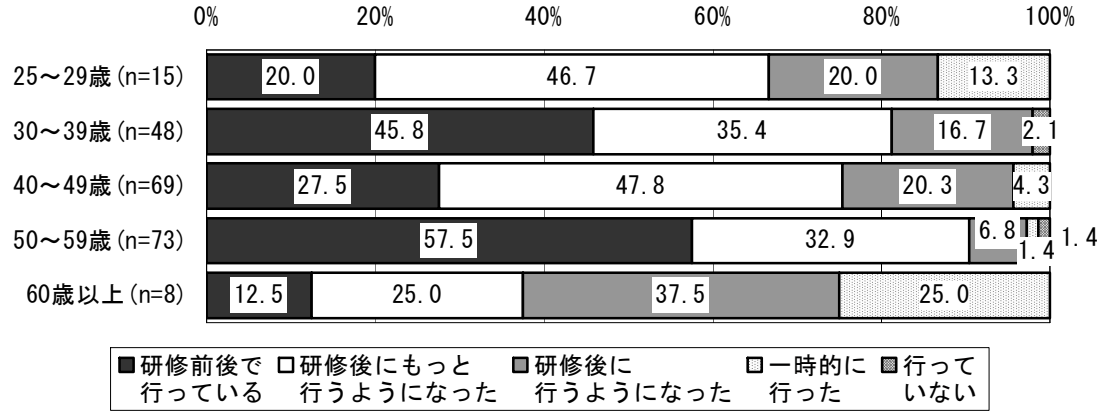
クレフィール湖東の研修経験の有無別にみると、研修経験がないグループは「研修前後ともに同じように実施」の割合が高い。研修経験ありのグループでは「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると６割以上である（図 3-3-25)。

研修受講動機別にみると、「事故･違反等による職場の指示」のグループは「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると７割以上である（図 3-3-26)。



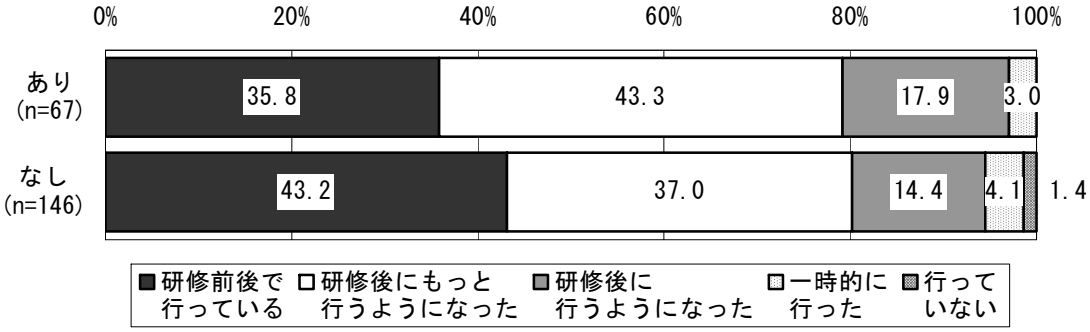
課程	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
全体	234	213	87	83	33	8	2
一般企業乗用車	79	75	26	28	17	3	1
一般貨物自動車	44	43	15	19	7	1	1
旅客自動車	111	95	46	36	9	4	0

図 3-3-23　あせり、イライラ感の抑止の実施状況（研修課程別）



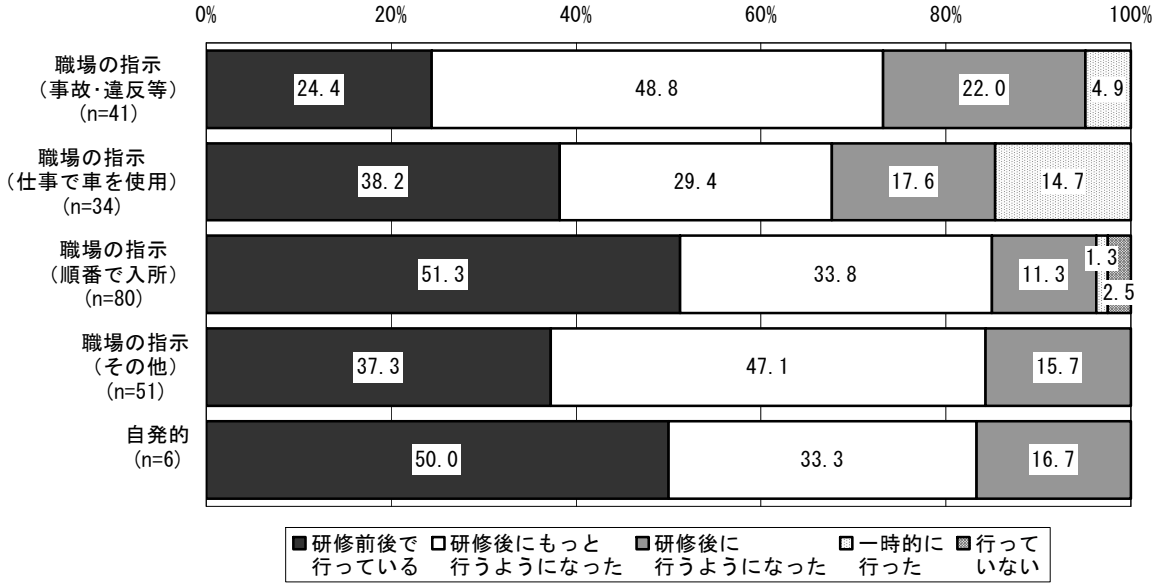
年齢層	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
25～29歳	17	15	3	7	3	2	0
30～39歳	49	48	22	17	8	0	1
40～49歳	78	69	19	33	14	3	0
50～59歳	81	73	42	24	5	1	1
60歳以上	9	8	1	2	3	2	0

図 3-3-24　あせり、イライラ感の抑止の実施状況（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
あり	72	67	24	29	12	2	0
なし	162	146	63	54	21	6	2

図 3-3-25　あせり、イライラ感の抑止の実施状況（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
職場の指示　(事故･違反等)	48	41	10	20	9	2	0
職場の指示　(仕事で車を使用)	37	34	13	10	6	5	0
職場の指示　(順番で入所)	84	80	41	27	9	1	2
職場の指示　(その他)	58	51	19	24	8	0	0
自発的	6	6	3	2	1	0	0

図 3-3-26　あせり、イライラ感の抑止の実施状況（受講動機別）

（５）スピードやブレーキ操作に対する注意

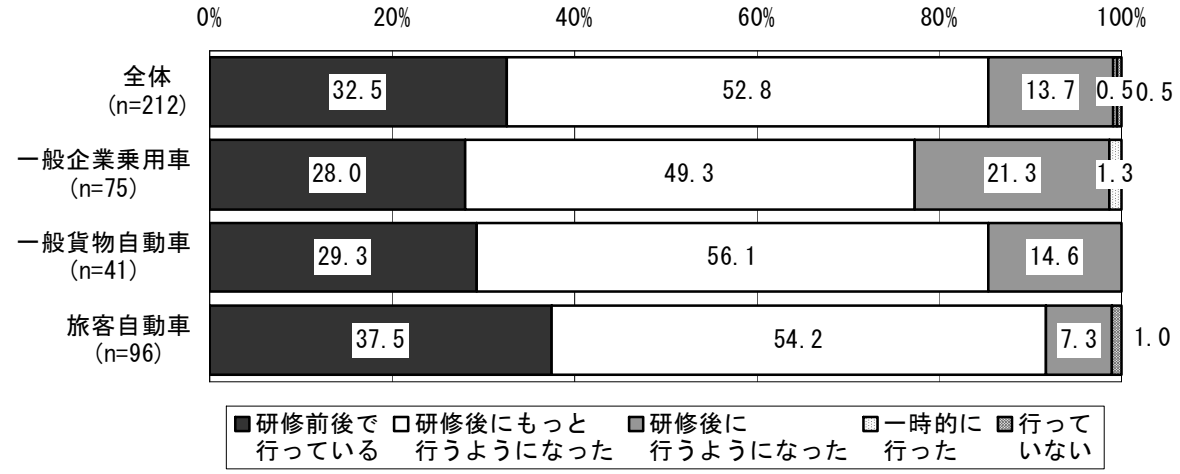
スピードやブレーキ操作に対する注意（天候や路面変化によりスピードやブレーキの踏み方に注意する）に対する実施状況をみると、全体では「研修後にもっと実施」が過半数を占め、「研修後に実施」と合わせて６割以上に効果がみられる（図 3-3-27)。

研修課程別にみると、一般企業乗用車課程で「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると７割以上に効果が見られた。また、旅客自動車課程では、「研修前後で実施」が４割近くに達している。

年齢層別にみると、25～29 歳では「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせて８割に達している（図 3-3-28)。

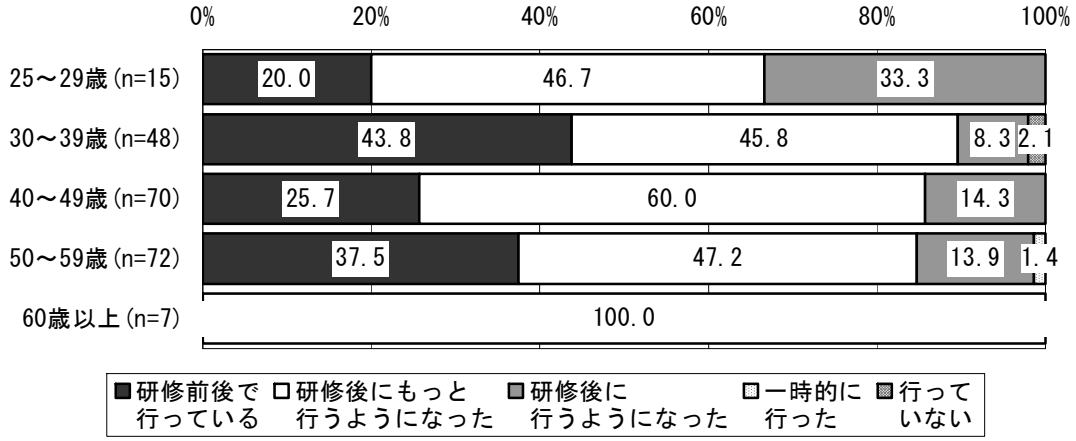
クレフィール湖東の研修経験の有無別にみると、研修経験ありのグループは「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると７割以上となっている（図 3-3-29)。

研修受講動機別にみると、自発的参加のグループを除き各グループとも「研修後にもっと実施」、「研修後に実施」を合わせると６割～８割近くに達している（図 3-3-30)。



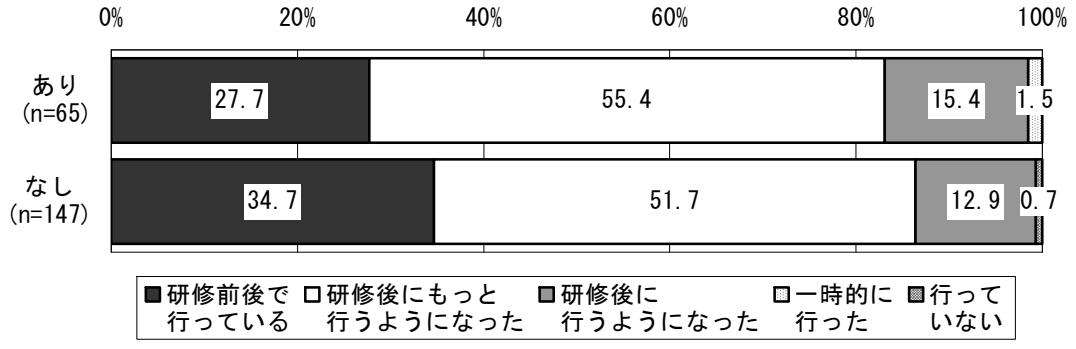
課程	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
全体	234	212	69	112	29	1	1
一般企業乗用車	79	75	21	37	16	1	0
一般貨物自動車	44	41	12	23	6	0	0
旅客自動車	111	96	36	52	7	0	1

図 3-3-27　スピードやブレーキ操作に対する注意の実施状況（研修課程別）



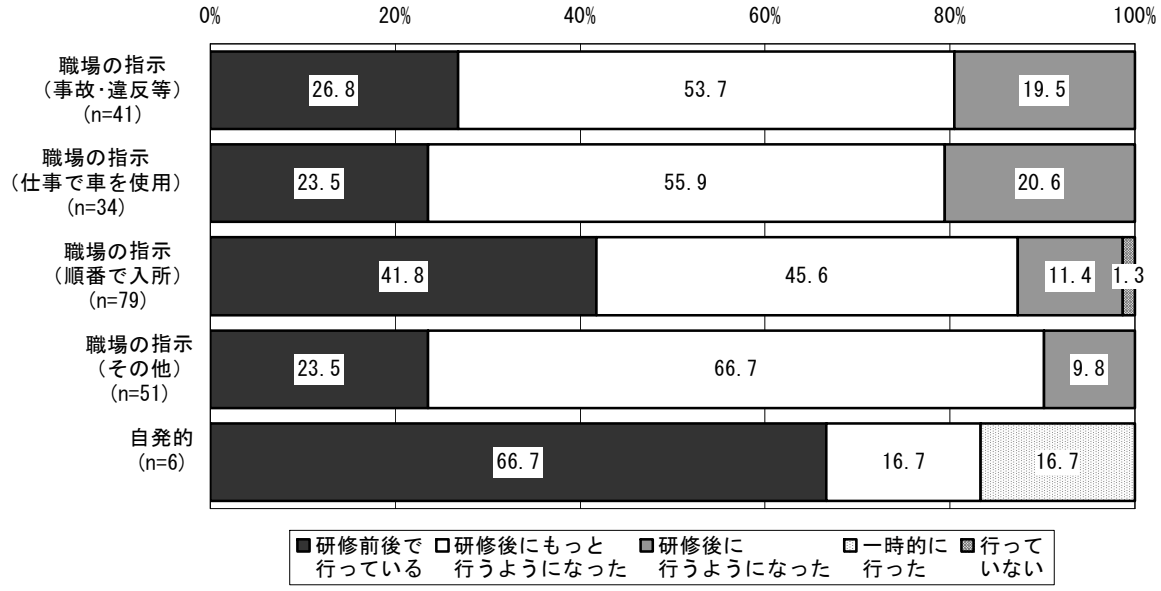
年齢層	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
25～29歳	17	15	3	7	5	0	0
30～39歳	49	48	21	22	4	0	1
40～49歳	78	70	18	42	10	0	0
50～59歳	81	72	27	34	10	1	0
60歳以上	9	7	0	7	0	0	0

図 3-3-28　スピードやブレーキ操作に対する注意の実施状況（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
あり	72	65	18	36	10	1	0
なし	162	147	51	76	19	0	1

図 3-3-29　スピードやブレーキ操作に対する注意の実施状況（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
職場の指示　（事故･違反等）	48	41	11	22	8	0	0
職場の指示　（仕事で車を使用）	37	34	8	19	7	0	0
職場の指示　（順番で入所）	84	79	33	36	9	0	1
職場の指示　（その他）	58	51	12	34	5	0	0
自発的	6	6	4	1	0	1	0

図 3-3-30　スピードやブレーキ操作に対する注意の実施状況（受講動機別）

（６）他車、歩行者等への心遣い

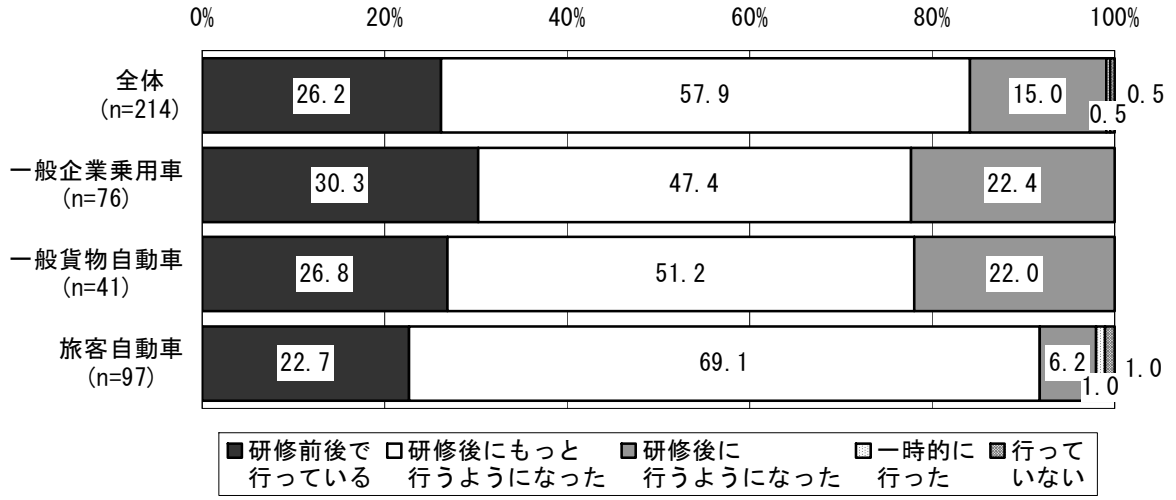
他車、歩行者等への心遣い（運転中は他車、歩行者等に対して「ヒヤリ・ハット」させないように心掛ける）に対する実施状況をみると、全体では「研修後にもっと実施」が最多で、「研修後に行うようになった」と合わせると７割以上に効果がみられる（図 3-3-31）。

研修課程別にみると、旅客自動車課程において「研修後にもっと実施」、「研修後に行うようになった」を合わせると７割を超える。

年齢層別にみると、25～29 歳において「研修後に実施」が 1/3 を占めている（図 3-3-32）。

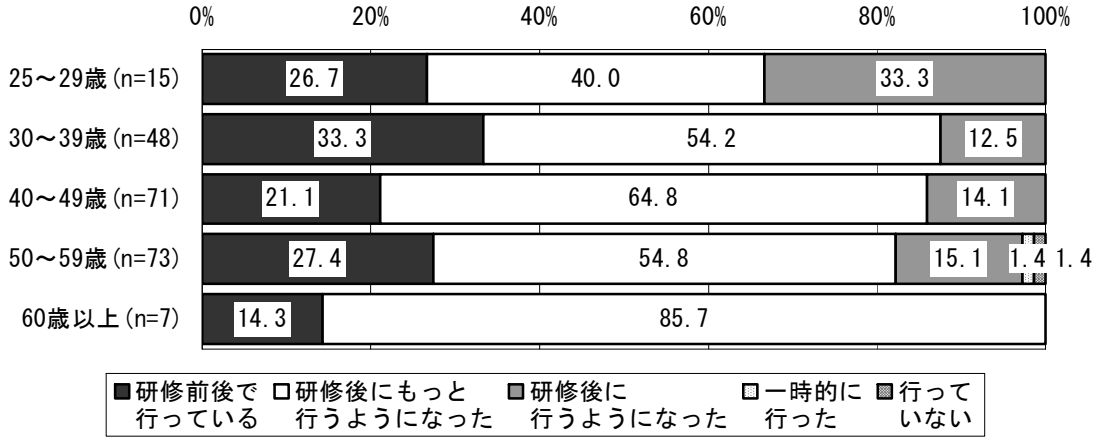
クレフィール湖東の研修経験の有無別にみると、研修経験ありのグループは「研修後に実施」が２割以上となっている（図 3-3-33）。

研修受講動機別にみると、各グループとも「研修後にさらに実施」、「研修後に実施」を合わせると７～８割に達する（図 3-3-34）。



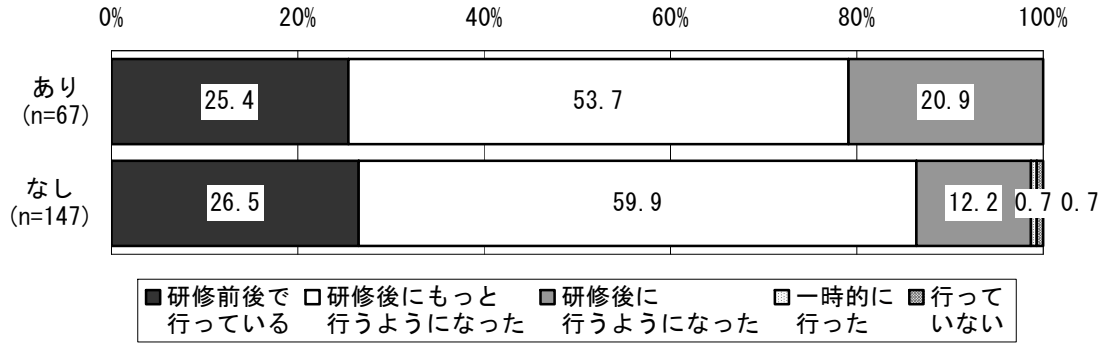
課程	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
全体	234	214	56	124	32	1	1
一般企業乗用車	79	76	23	36	17	0	0
一般貨物自動車	44	41	11	21	9	0	0
旅客自動車	111	97	22	67	6	1	1

図 3-3-31　他車、歩行者等への心遣いの実施状況（研修課程別）



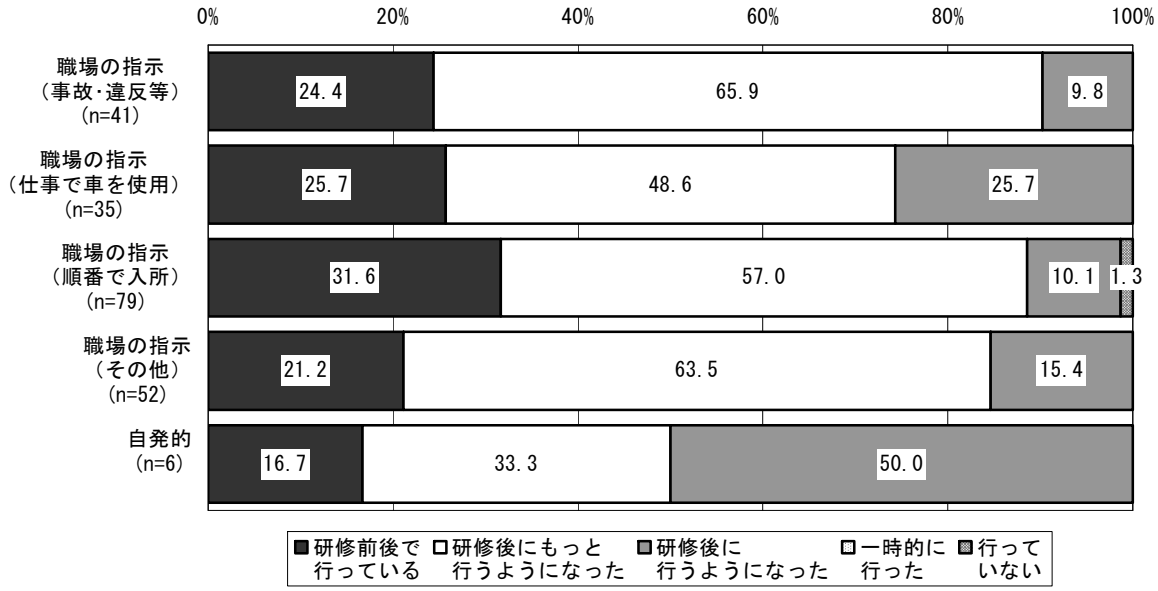
年齢層	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
25～29歳	17	15	4	6	5	0	0
30～39歳	49	48	16	26	6	0	0
40～49歳	78	71	15	46	10	0	0
50～59歳	81	73	20	40	11	1	1
60歳以上	9	7	1	6	0	0	0

図 3-3-32　他車、歩行者等への心遣いの実施状況（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
あり	72	67	17	36	14	0	0
なし	162	147	39	88	18	1	1

図 3-3-33　他車、歩行者等への心遣いの実施状況（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	研修前後で行っている	研修後にもっと行うようになった	研修後に行うようになった	一時的に行った	行っていない
職場の指示　(事故･違反等)	48	41	10	27	4	0	0
職場の指示　(仕事で車を使用)	37	35	9	17	9	0	0
職場の指示　(順番で入所)	84	79	25	45	8	0	1
職場の指示　(その他)	58	52	11	33	8	0	0
自発的	6	6	1	2	3	0	0

図 3-3-34　他車、歩行者等への心遣いの実施状況（研修受講動機別）

３－３－４　教示を受けた研修内容の勧め

全体でみると、88%が他者に勧めたと回答しており、研修内容の重要度を理解して、他者に勧めたものとみられる。

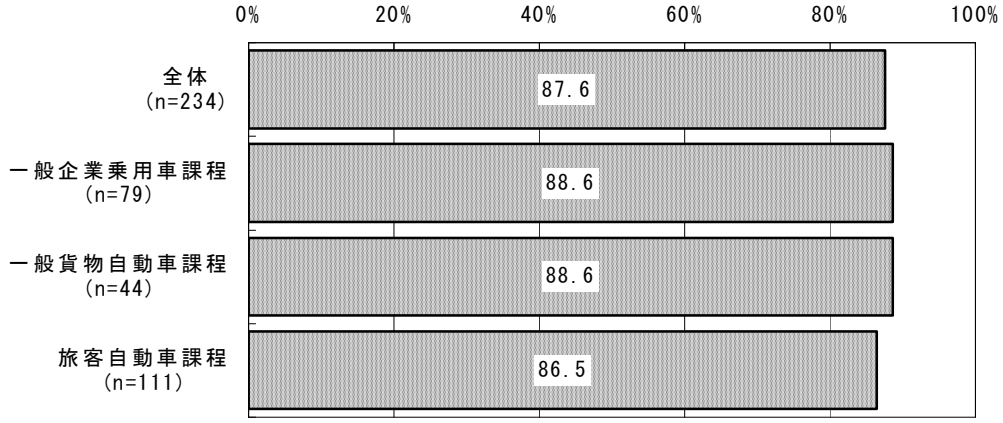


図 3-3-35　研修内容を勧めた割合（研修課程別）

また、研修内容を勧めた相手についてみると、全体では「職場の同僚」が 73%で最も多く、次いで「家族」が 34%、「友人」が 29%となっている。

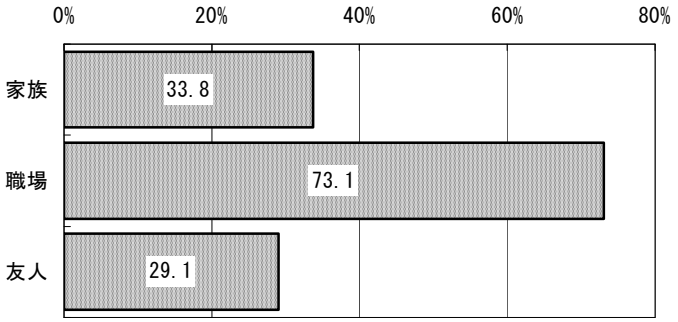


図 3-3-36　研修内容を勧めた相手

年齢層別にみると、25～29 歳では全員が研修内容を勧めており、以降年齢層が上がるに従い、「勧めた」の割合が低くなっている（図 3-3-37)。

また、クレフィール湖東の研修経験の有無別にみると、ほぼ同じ傾向を示しており、研修経験の有無による違いはない（図 3-3-38)。

研修受講動機別にみると「自発的に参加」のグループを除き、概ね同じ傾向を示している（図 3-3-39)。

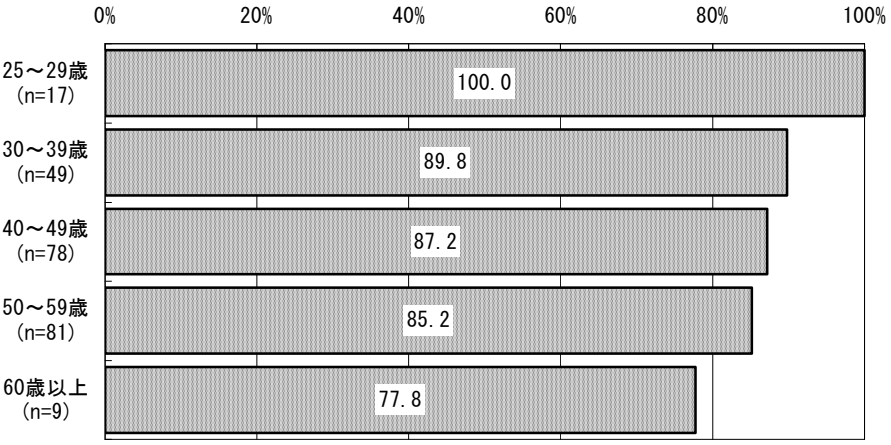


図 3-3-37　研修内容を勧めた割合（年齢層別）

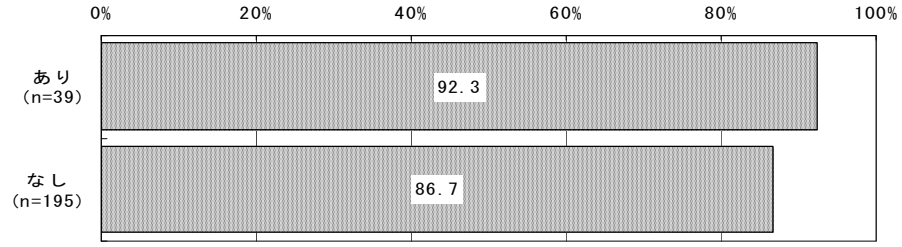


図 3-3-38　研修内容を勧めた割合（研修受講の有無別）

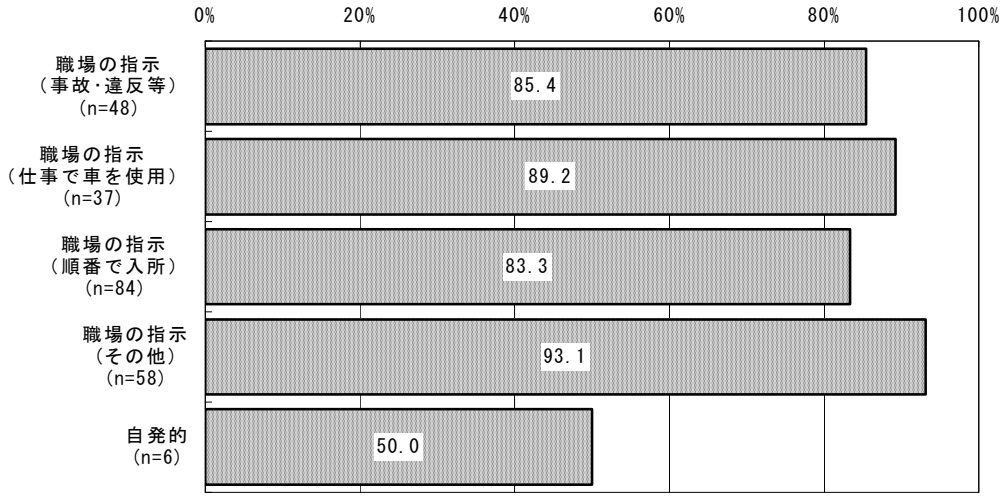


図 3-3-39　研修内容を勧めた割合（受講動機別）

３－３－５　研修で得た技能・知識の職務への反映

（１）研修受講に対する職場での評価

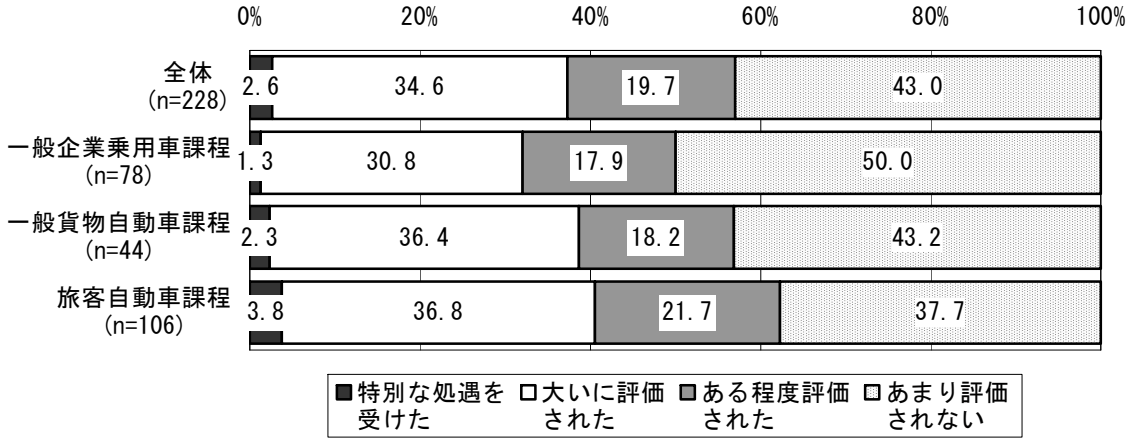
研修で得た知識や経験に対する職場での評価について全体でみると、「あまり評価されない」が 43%で最も多く、次いで、「特別な処遇はないが、大いに評価された」が 35%となっている（図 3-3-40）。

研修課程別にみると、一般企業乗用車課程において「あまり評価されない」が５割を占め、その他の課程では４割前後となっている。

年齢層別にみると、25～29 歳において「資格や特別な処遇があり大いに評価」が無く、「あまり評価されなかった」が 71%となっている。その他の年齢層では、「あまり評価されなかった」は４割程度となっている（図 3-3-41）。

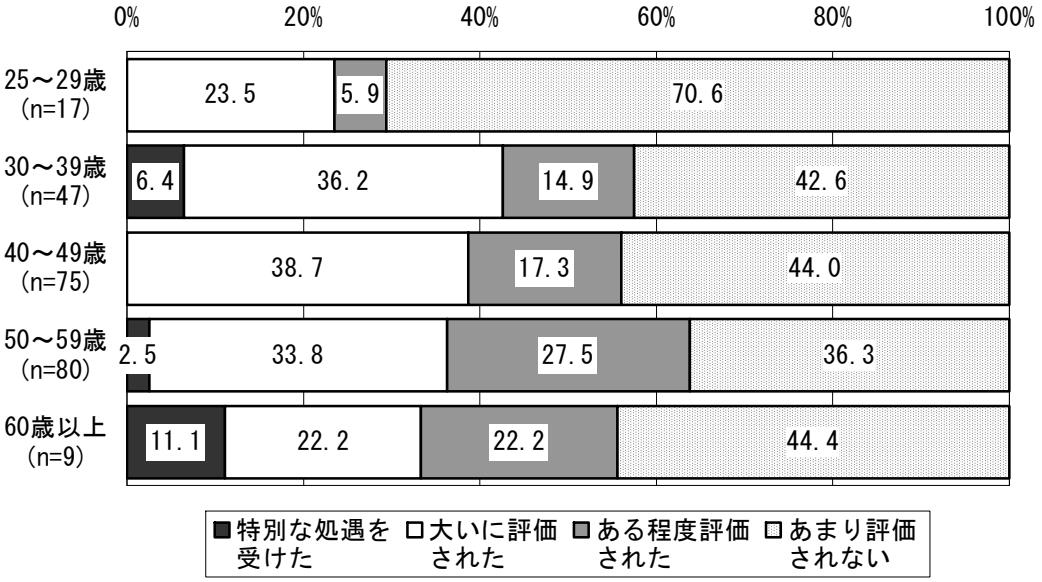
クレフィール湖東の研修経験の有無別にみると、研修経験ありのグループは「特別な処遇はないが、大いに評価された」が 42%で、研修経験なしのグループと比較して多い（図 3-3-42）。

研修受講動機別にみると、自発的参加グループを除き、各グループとも「あまり評価されなかった」が４割前後を占めている（図 3-3-43）。



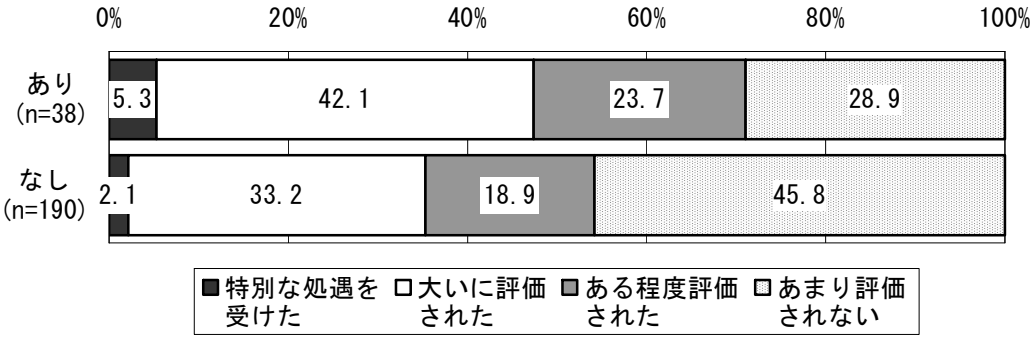
課程	回答者数	有効回答数	特別な処遇を受けた	大いに評価された	ある程度評価された	あまり評価されない
全体	234	228	6	79	45	98
一般企業乗用車課程	79	78	1	24	14	39
一般貨物自動車課程	44	44	1	16	8	19
旅客自動車課程	111	106	4	39	23	40

図 3-3-40　研修受講に対する職場での評価（研修課程別）



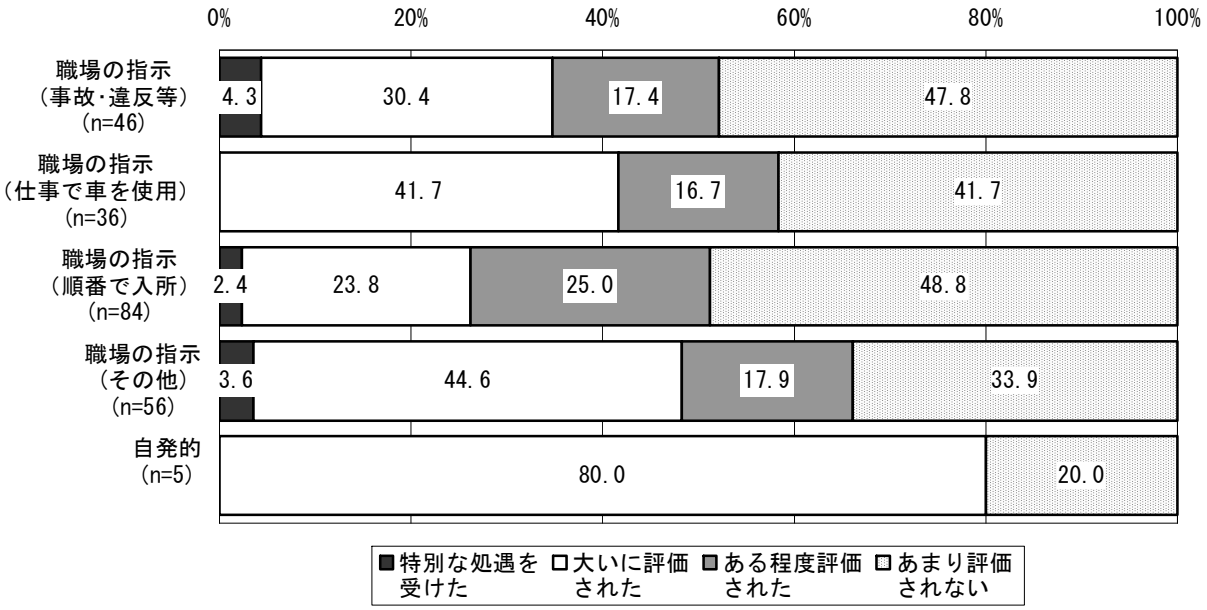
年齢層	回答者数	有効回答数	特別な処遇を受けた	大いに評価された	ある程度評価された	あまり評価されない
25～29歳	17	17	0	4	1	12
30～39歳	49	47	3	17	7	20
40～49歳	78	75	0	29	13	33
50～59歳	81	80	2	27	22	29
60歳以上	9	9	1	2	2	4

図 3-3-41　研修受講に対する職場での評価（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	特別な処遇を受けた	大いに評価された	ある程度評価された	あまり評価されない
あり	39	38	2	16	9	11
なし	195	190	4	63	36	87

図 3-3-42　研修受講に対する職場での評価（研修受講の有無別）



受講理由	回答者数	有効回答数	特別な処遇を受けた	大いに評価された	ある程度評価された	あまり評価されない
職場の指示　（事故･違反等）	48	46	2	14	8	22
職場の指示　（仕事で車を使用）	37	36	0	15	6	15
職場の指示　（順番で入所）	84	84	2	20	21	41
職場の指示　（その他）	58	56	2	25	10	19
自発的	6	5	0	4	0	1

図 3-3-43　研修受講に対する職場での評価（受講動機別）

（2）指導的立場にある回答者の研修効果

職場、地域等における指導的な立場にある者は、全体の 24%を占めている。課程別では、一般貨物自動車課程において 30%とやや多くなっている。

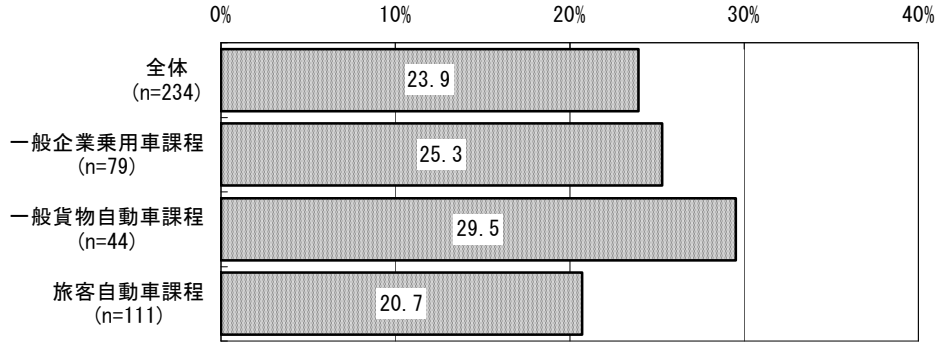
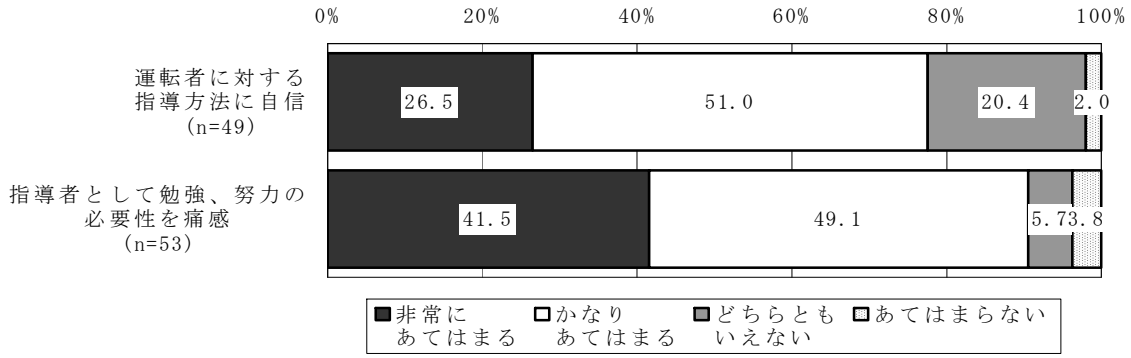


図 3-3-44　職場等で指導的立場にある者の割合（研修課程別）

① クレフィール湖東での研修効果

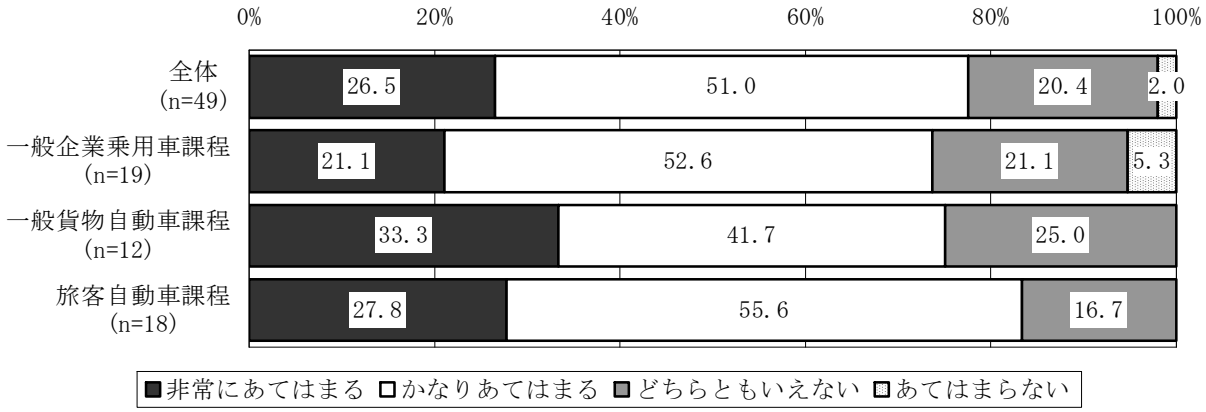
指導方法に対する自信を持てるようになったかについては「かなりあてはまる」が 51%、「非常にあてはまる」が 27%となっている。指導者としての勉強、努力の必要性を痛感したかについては「かなりあてはまる」が 49%、「非常にあてはまる」が 42%となっている。



	回答者数	有効回答数	非常にあてはまる	かなりあてはまる	どちらともいえない	あてはまらない
運転者に対する指導方法に自信	56	49	13	25	10	1
指導者として勉強、努力の必要性を痛感	56	53	22	26	3	2

図 3-3-45　クレフィール湖東での研修効果（全体）

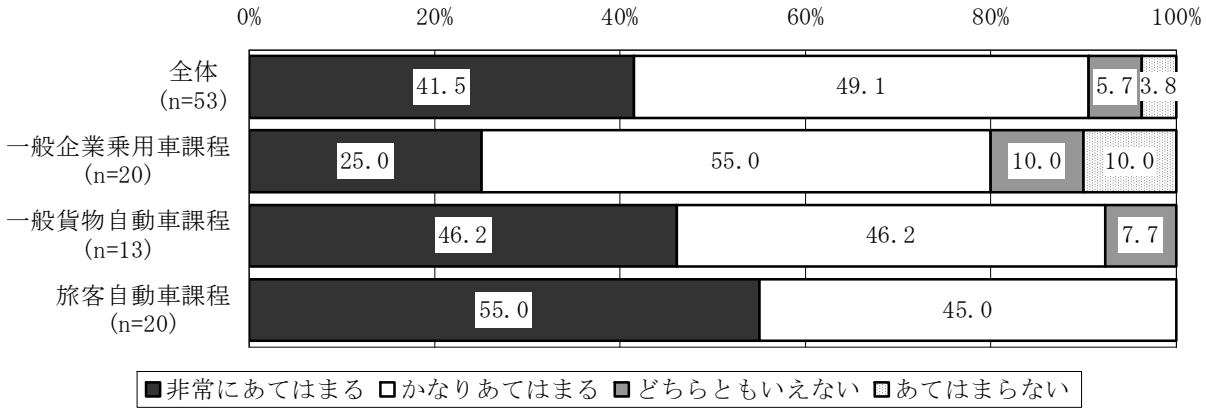
研修課程別にみると、「指導方法に対する自信を持てるようになった」では一般貨物自動車課程において「非常にあてはまる」の回答割合が高い。



課程	回答者数	有効回答数	非常にあてはまる	かなりあてはまる	どちらともいえない	あてはまらない
全体	56	49	13	25	10	1
一般企業乗用車課程	20	19	4	10	4	1
一般貨物自動車課程	13	12	4	5	3	0
旅客自動車課程	23	18	5	10	3	0

図 3-3-46　指導方法に対する自信

「指導者としての勉強、努力の必要性を痛感した」では、旅客自動車課程において「非常にあてはまる」の回答割合が高い。

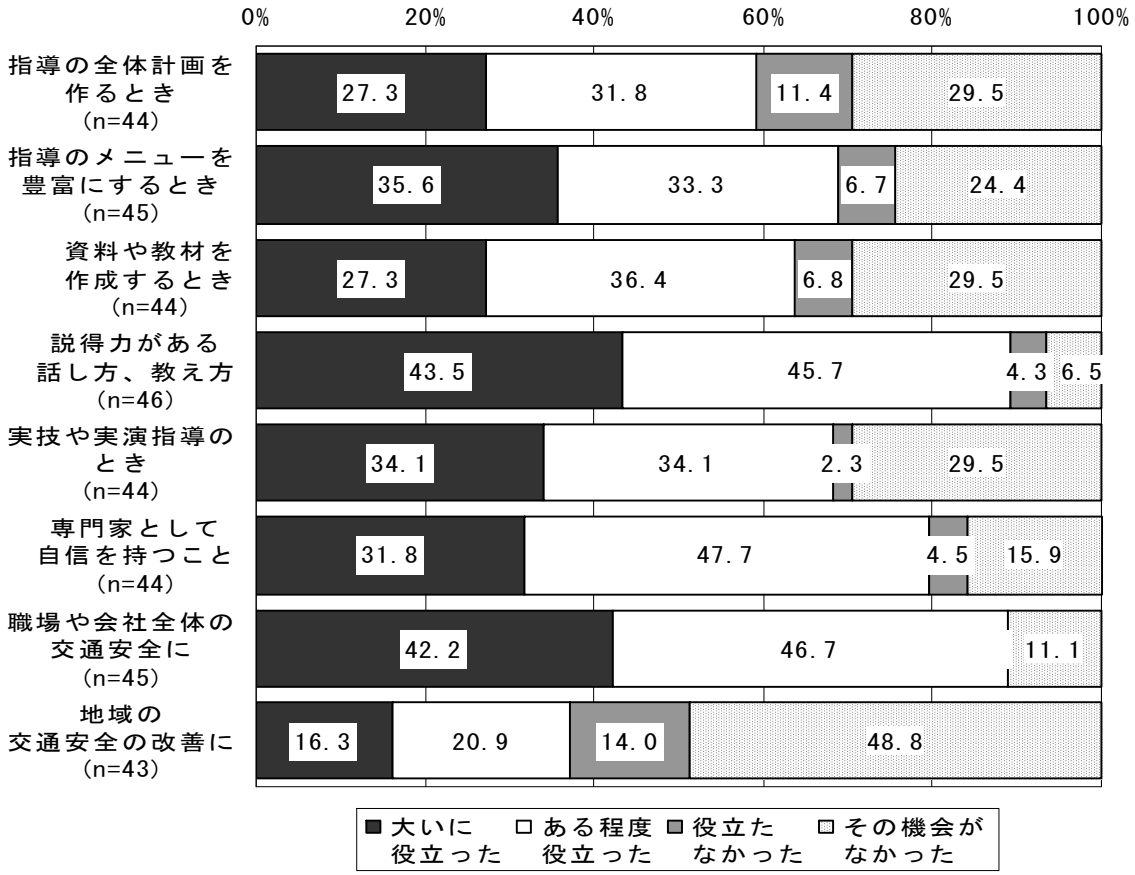


課程	回答者数	有効回答数	非常にあてはまる	かなりあてはまる	どちらともいえない	あてはまらない
全体	56	53	22	26	3	2
一般企業乗用車課程	20	20	5	11	2	2
一般貨物自動車課程	13	13	6	6	1	0
旅客自動車課程	23	20	11	9	0	0

図 3-3-47　指導者としての勉強、努力の必要性

② 研修で得た知識や経験の役立ち度

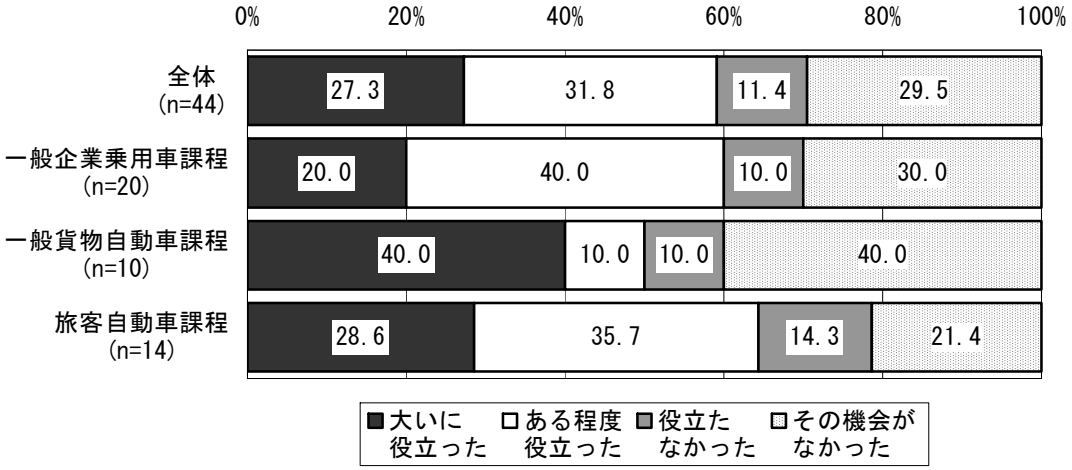
指導的立場のものについて、全体では「地域の交通安全改善」以外の各項目とも「大いに役立った」、「ある程度役立った」を合わせると６～９割に達している。



	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	役立たなかった	その機会がなかった
指導の全体計画を作るとき	56	44	12	14	5	13
指導のメニューを豊富にするとき	56	45	16	15	3	11
資料や教材を作成するとき	56	44	12	16	3	13
説得力がある話し方、教え方	56	46	20	21	2	3
実技や実演指導のとき	56	44	15	15	1	13
専門家として自信を持つこと	56	44	14	21	2	7
職場や会社全体の交通安全に	56	45	19	21	0	5
地域の交通安全の改善に	56	43	7	9	6	21

図 3-3-48　研修で得た知識や経験の役立ち度（全体）

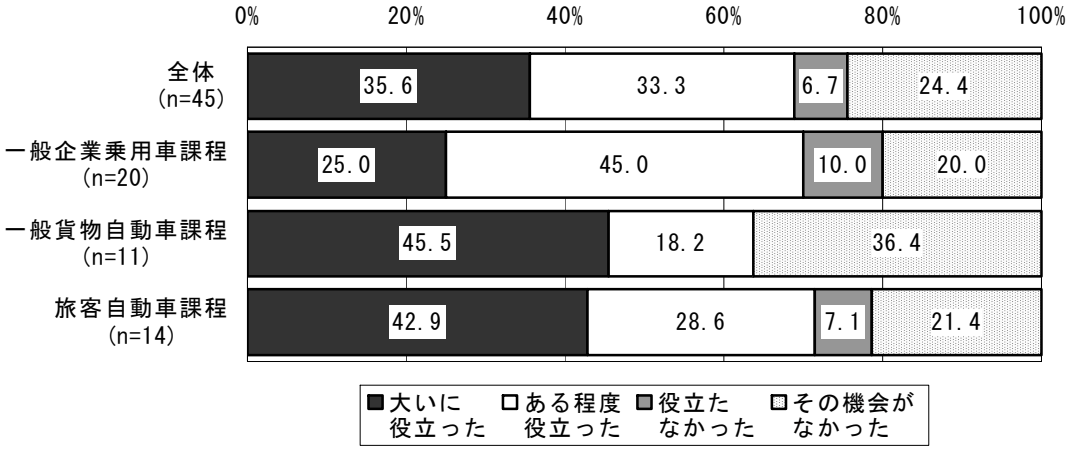
研修課程別にみると、「指導の全体計画作成時」では一般貨物自動車課程において「大いに役立った」が 40%と回答割合が高い。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	役立たなかった	その機会がなかった
全体	56	44	12	14	5	13
一般企業乗用車課程	20	20	4	8	2	6
一般貨物自動車課程	13	10	4	1	1	4
旅客自動車課程	23	14	4	5	2	3

図 3-3-49　指導の全体計画作成時における役立ち度

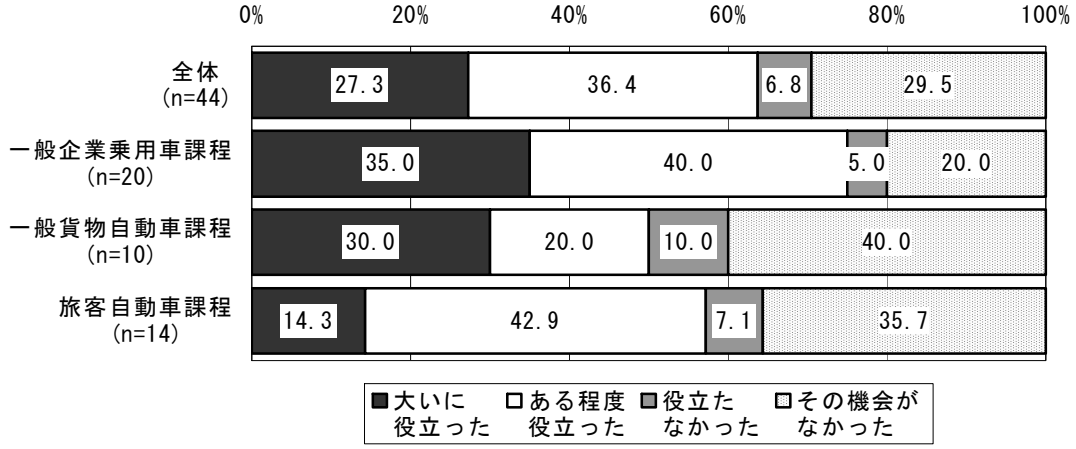
「指導のメニューを豊富にする」では、一般貨物自動車課程および旅客自動車課程で、「大いに役立った」が４割を超えている。また、一般貨物自動車課程で「その機会がなかった」が 36%となっている。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	役立たなかった	その機会がなかった
全体	56	45	16	15	3	11
一般企業乗用車課程	20	20	5	9	2	4
一般貨物自動車課程	13	11	5	2	0	4
旅客自動車課程	23	14	6	4	1	3

図 3-3-50　指導メニュー検討時の役立ち度

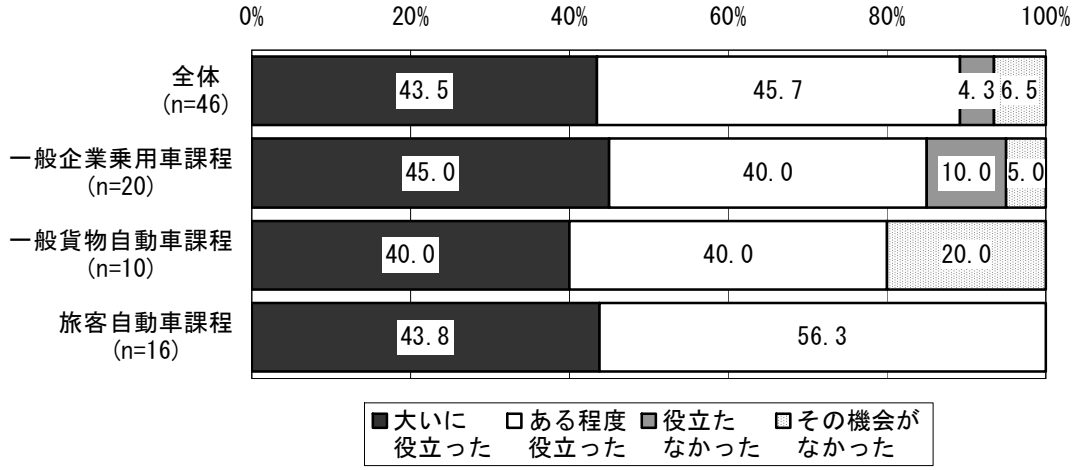
「資料、教材の作成時」では、一般企業乗用車課程において「大いに役立った」の回答割合が高い。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	役立たなかった	その機会がなかった
全体	56	44	12	16	3	13
一般企業乗用車課程	20	20	7	8	1	4
一般貨物自動車課程	13	10	3	2	1	4
旅客自動車課程	23	14	2	6	1	5

図 3-3-51　資料、教材の作成時の役立ち度

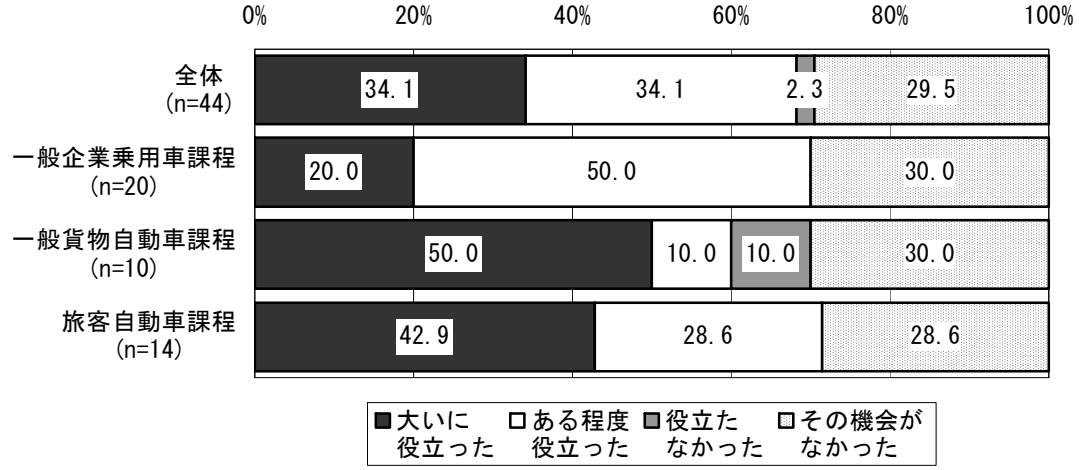
「説得力がある話し方、教え方」では、どの課程でも役立ったとする回答の合計が８割前後となっている。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	役立たなかった	その機会がなかった
全体	56	46	20	21	2	3
一般企業乗用車課程	20	20	9	8	2	1
一般貨物自動車課程	13	10	4	4	0	2
旅客自動車課程	23	16	7	9	0	0

図 3-3-52　説得力がある話し方、教え方における役立ち度

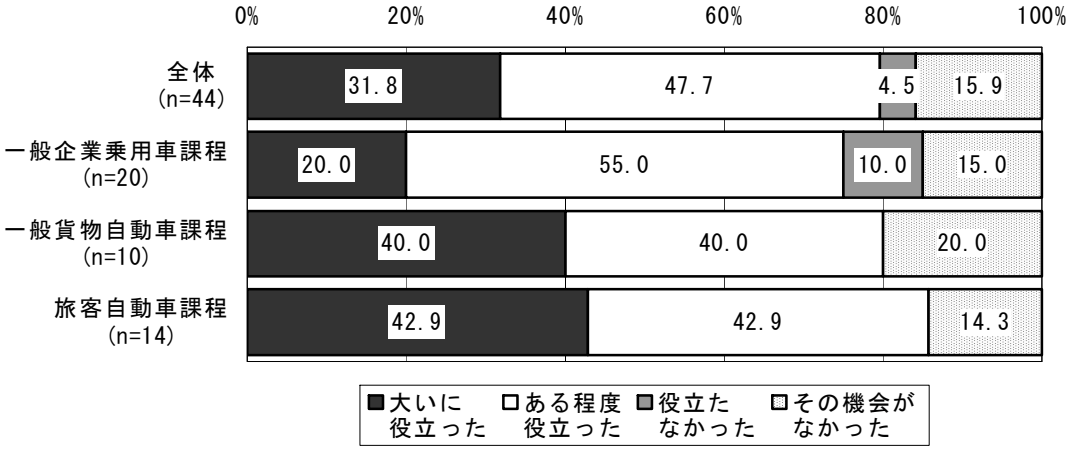
「実技や実演指導」では、一般貨物自動車課程では 50%、旅客自動車課程では 43%が「大いに役立った」と回答している。一方、一般企業自動車課程では、20%と「大いに役立った」と回答する割合が少ない。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	役立たなかった	その機会がなかった
全体	56	44	15	15	1	13
一般企業乗用車課程	20	20	4	10	0	6
一般貨物自動車課程	13	10	5	1	1	3
旅客自動車課程	23	14	6	4	0	4

図 3-3-53　実技や実演指導における役立ち度

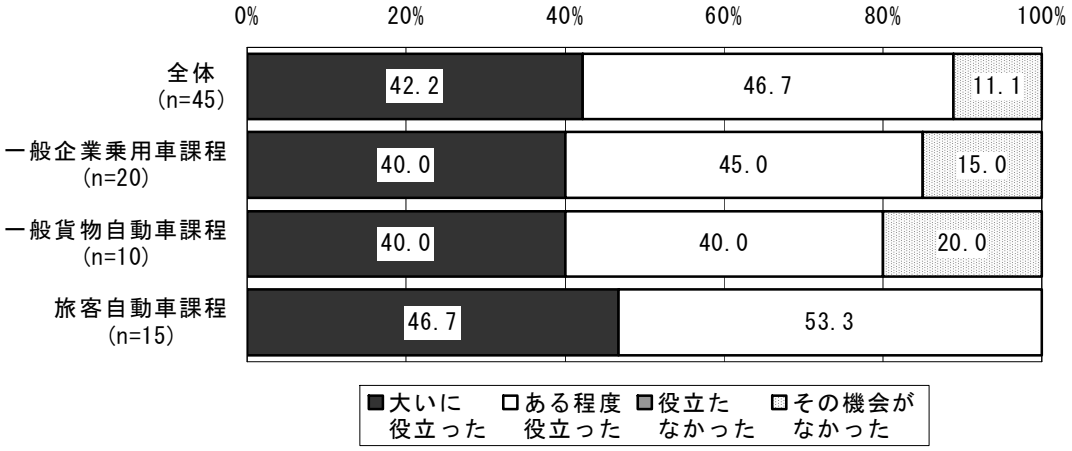
「専門家としての自信」では、一般貨物自動車課程、旅客自動車課程においては「大いに役立った」の回答割合が４割以上を占めている。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	役立たなかった	その機会がなかった
全体	56	44	14	21	2	7
一般企業乗用車課程	20	20	4	11	2	3
一般貨物自動車課程	13	10	4	4	0	2
旅客自動車課程	23	14	6	6	0	2

図 3-3-54　専門家としての自信に対する役立ち度

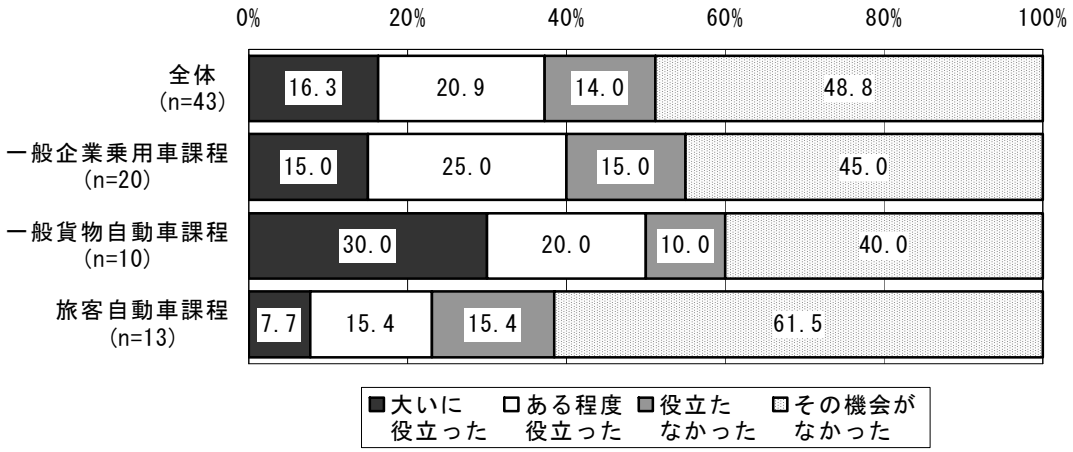
「職場や会社全体の交通安全の改善」では、旅客自動車課程では 47%が「大いに役立った」と回答している。また、一般貨物自動車課程では 20%が「その機会がなかった」と回答している。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	役立たなかった	その機会がなかった
全体	56	45	19	21	0	5
一般企業乗用車課程	20	20	8	9	0	3
一般貨物自動車課程	13	10	4	4	0	2
旅客自動車課程	23	15	7	8	0	0

図 3-3-55　職場等の交通安全改善に対する役立ち度

「地域の交通安全改善」では、旅客自動車課程において「その機会がなかった」の割合が多くなっている。



課程	回答者数	有効回答数	大いに役立った	ある程度役立った	役立たなかった	その機会がなかった
全体	56	43	7	9	6	21
一般企業乗用車課程	20	20	3	5	3	9
一般貨物自動車課程	13	10	3	2	1	4
旅客自動車課程	23	13	1	2	2	8

図 3-3-56　地域の交通安全改善に対する役立ち度

３－３－６　クレフィール湖東の研修に対する評価･意見

（１）研修全般に対する役立ち度

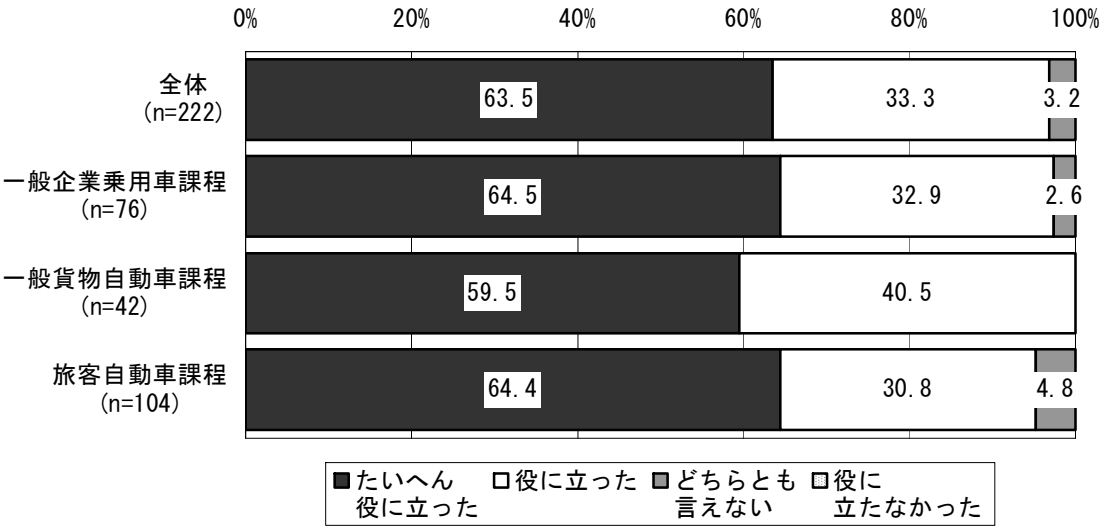
クレフィール湖東の研修全般に対する役立ち度についてみると、全体では「たいへん役に立った」が 64%であり、次いで「役に立った」が 33%となっており、合わせて９割以上の者は研修が役に立ったと回答している（図 3-3-57)。

研修課程別にみると、一般貨物自動車課程では「たいへん役に立った」が比較的少ないものの、どの課程でも「たいへん役に立った」､「役に立った」がほとんどを占めている。

年齢層別にみると、すべての年齢層で「たいへん役に立った」､「役に立った」を合わせると９割以上を占めており、特に 25～29 歳では「たいへん役に立った」が 71%を占めている。60 歳以上については､「たいへん役に立った」が 44%で、他の年齢層より少なくなっている（図 3-3-58)。

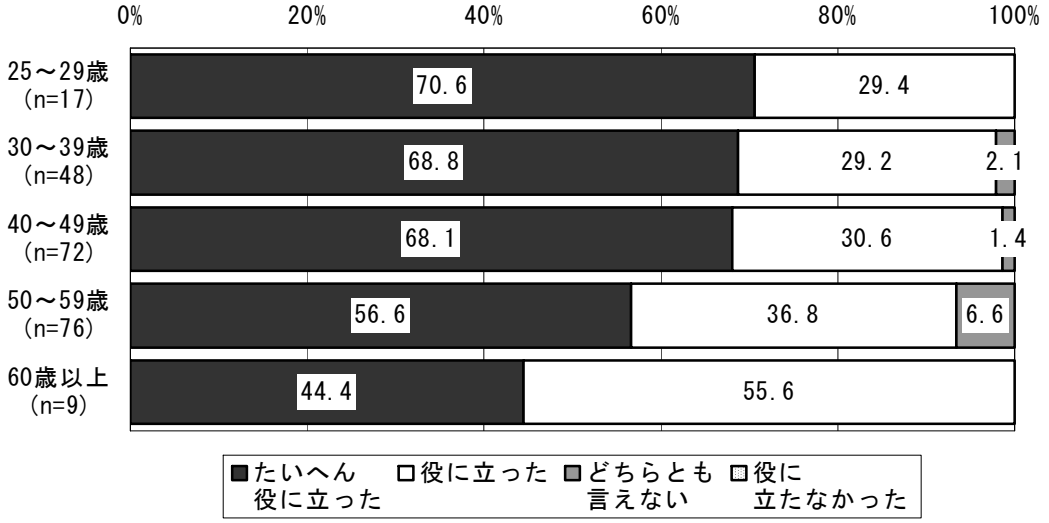
クレフィール湖東の研修経験の有無別にみると、どちらのグループともほぼ同じ傾向である（図 3-3-59)。

研修受講動機別にみると､「仕事で車を使うようになり､職場の指示」のグループでは「たいへん役に立った」が 53%と他のグループに比べやや低い。しかし、「たいへん役に立った」､「役に立った」を合わせるといずれも９割以上を占めている（図 3-3-60)。



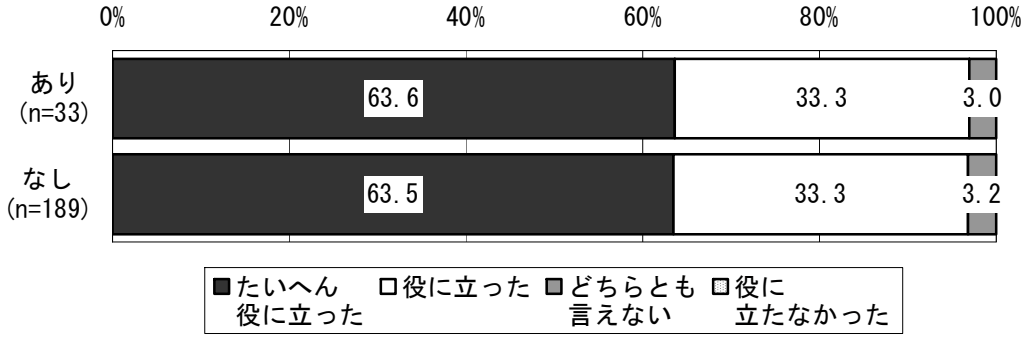
課程	回答者数	有効回答数	たいへん役に立った	役に立った	どちらとも言えない	役に立たなかった
全体	234	222	141	74	7	0
一般企業乗用車課程	79	76	49	25	2	0
一般貨物自動車課程	44	42	25	17	0	0
旅客自動車課程	111	104	67	32	5	0

図 3-3-57　研修全般に対する役立ち度（研修課程別）



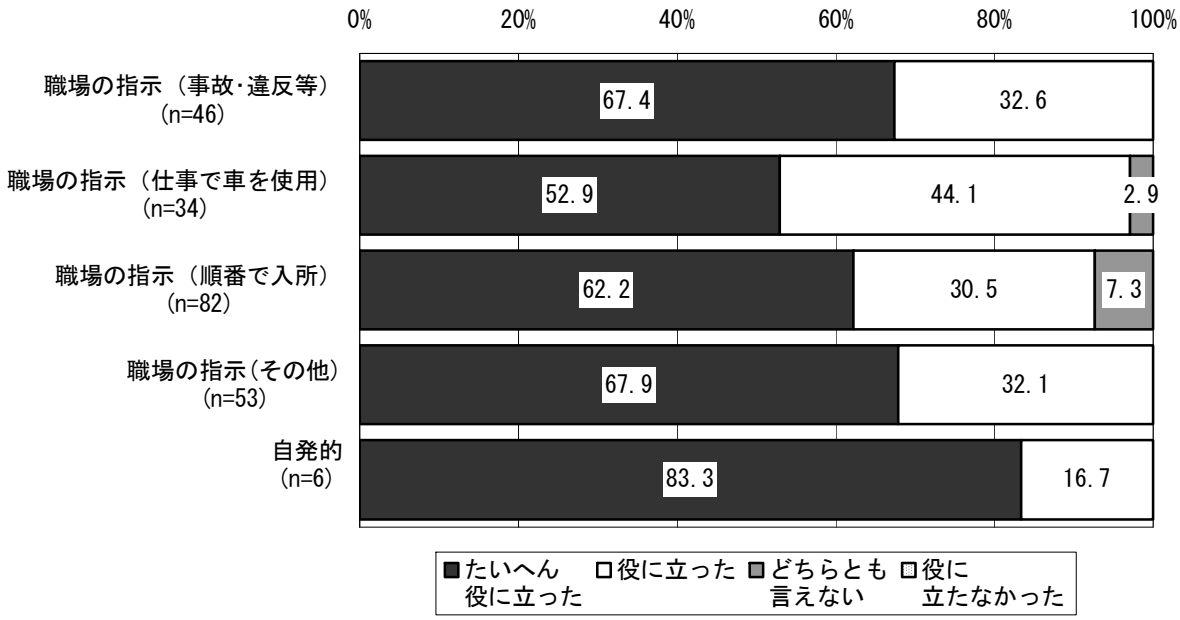
年齢層	回答者数	有効回答数	たいへん役に立った	役に立った	どちらとも言えない	役に立たなかった
25～29歳	17	17	12	5	0	0
30～39歳	49	48	33	14	1	0
40～49歳	78	72	49	22	1	0
50～59歳	81	76	43	28	5	0
60歳以上	9	9	4	5	0	0

図 3-3-58　研修全般に対する役立ち度（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	たいへん役に立った	役に立った	どちらとも言えない	役に立たなかった
あり	39	33	21	11	1	0
なし	195	189	120	63	6	0

図 3-3-59　研修全般に対する役立ち度（研修経験の有無別）



受講理由	回答者数	有効回答数	たいへん役に立った	役に立った	どちらとも言えない	役に立たなかった
職場の指示（事故･違反等）	48	46	31	15	0	0
職場の指示（仕事で車を使用）	37	34	18	15	1	0
職場の指示（順番で入所）	84	82	51	25	6	0
職場の指示(その他)	58	53	36	17	0	0
自発的	6	6	5	1	0	0

図 3-3-60　研修全般に対する役立ち度（受講動機別）

（２）研修課程別にみた役立った研修科目

役立ち度について、研修課程ごとに役立ったとして選択された回答数をもとに、当該研修課程の回答者全員に対する割合を算出した。

以下、研修科目に共通点の多い課程ごとにまとめ、実技研修と理論研修に分けて比較を行う。

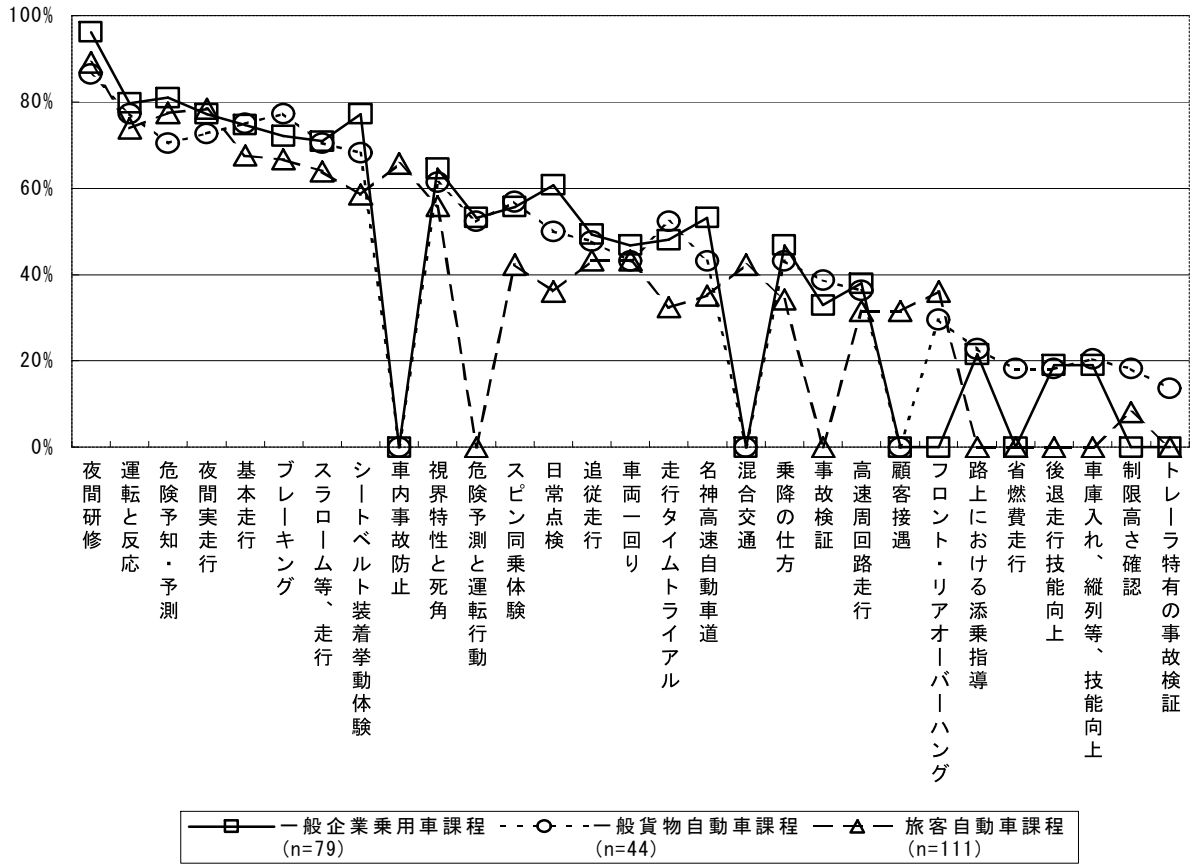
① 実技研修

一般企業乗用車課程の回答者 79 名の実技研修における研修科目についてみると、「夜間研修」が 96％で最も高く、次いで「危険予知・予測」が 81％、「運転と反応」が 80％、「シートベルト装着（有・無）挙動体験」が 77％となっている（図 3-3-61）。

一般貨物自動車課程の回答者 44 名の実技研修における研修科目についてみると、「夜間研修」が 86％で最も高く、次いで「ブレーキング」および「運転と反応」が 77％となっている。

旅客自動車課程の回答者 101 名の実技研修における研修科目についてみると、「夜間研修」が 89％で最も高く、次いで「夜間実走行」が 78％、「危険予知・予測」が 78％、「運転と反応」が 74％となっている。

一方、一般企業乗用車課程の「車庫入れ、縦列等、技能向上」、「後退走行技能向上」、一般貨物自動車課程の「省燃費走行」、「後退走行技能向上」、「制限高さ確認」、「トレーラ特有の事故検証」、旅客自動車課程の「制限高さ確認」の各科目については、役立ったと回答する割合が２割を割っている。



科目	一般企業乗用車課程 (n=79)		一般貨物自動車課程 (n=44)		旅客自動車課程 (n=111)	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
夜間研修	76	96.2	38	86.4	99	89.2
運転と反応	63	79.7	34	77.3	82	73.9
危険予知・予測	64	81.0	31	70.5	86	77.5
夜間実走行	61	77.2	32	72.7	87	78.4
基本走行	59	74.7	33	75.0	75	67.6
ブレーキング	57	72.2	34	77.3	74	66.7
スラローム等、走行	56	70.9	31	70.5	71	64.0
シートベルト装着挙動体験	61	77.2	30	68.2	65	58.6
車内事故防止	-----	-----	-----	-----	73	65.8
視界特性と死角	51	64.6	27	61.4	62	55.9
危険予測と運転行動	42	53.2	23	52.3	-----	-----
スピン同乗体験	44	55.7	25	56.8	47	42.3
日常点検	48	60.8	22	50.0	40	36.0
追従走行	39	49.4	21	47.7	48	43.2
車両一回り	37	46.8	19	43.2	48	43.2
走行タイムトライアル	38	48.1	23	52.3	36	32.4
名神高速自動車道	42	53.2	19	43.2	39	35.1
混合交通	-----	-----	-----	-----	47	42.3
乗降の仕方	37	46.8	19	43.2	38	34.2
事故検証	26	32.9	17	38.6	-----	-----
高速周回路走行	30	38.0	16	36.4	35	31.5
顧客接遇	-----	-----	-----	-----	35	31.5
フロント・リアオーバーハング	-----	-----	13	29.5	40	36.0
路上における添乗指導	17	21.5	10	22.7	-----	-----
省燃費走行	-----	-----	8	18.2	-----	-----
後退走行技能向上	15	19.0	8	18.2	-----	-----
車庫入れ、縦列等、技能向上	15	19.0	9	20.5	-----	-----
制限高さ確認	-----	-----	8	18.2	9	8.1
トレーラ特有の事故検証	-----	-----	6	13.6	-----	-----
その他	4	5.1	2	4.5	4	3.6

注１　科目について、役立ったとして挙げた者の割合が多い順に並べた（以下同じ）。

２　折れ線グラフの値が0%のもの、表中の---は、当該課程の研修科目にないことを示す（以下同じ）。

図 3-3-61　実技研修科目別にみた役立ち度

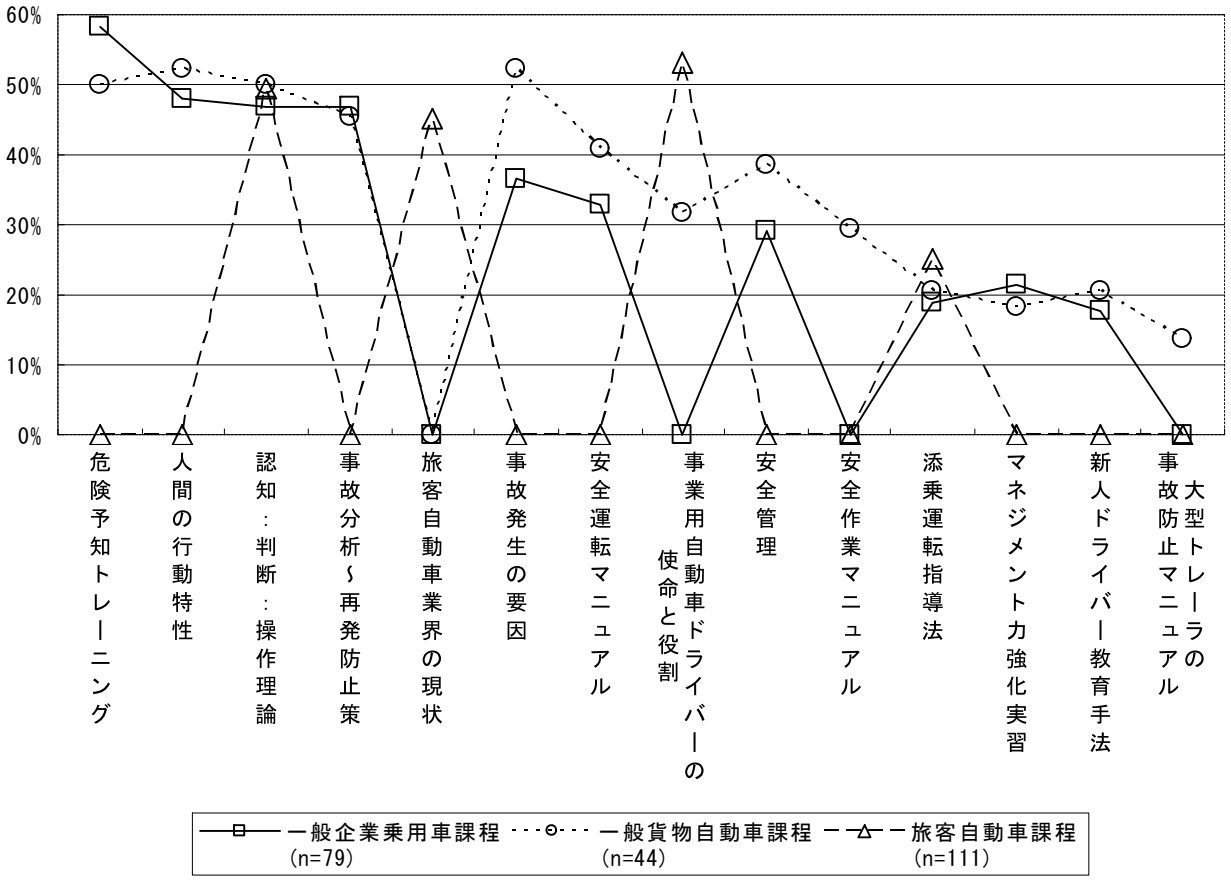
② 理論研修

一般企業乗用車課程の回答者 79 名の理論研修における研修科目についてみると、「危険予知トレーニング」が 58%と最も高く、次いで「人間の行動特性」が 48%、「事故分析～再発防止策」、「認知：判断：操作理論」がともに 47%となっている（図 3-3-62)。

一般貨物自動車課程の回答者 44 名の理論研修における研修科目についてみると、「事故発生の要因」、「人間の行動特性」が 52%と最も高く、「危険予知ﾄﾚｰﾆﾝｸﾞ」、「認知：判断：操作理論」が 50%となっている。

旅客自動車課程の回答者 101 名の理論研修における研修科目についてみると、「事業用自動車ドライバーの使命と役割」が 53%と最も高く、次いで「認知:判断:操作理論」が 50%、「旅客自動車業界の現状」が 45%となっている。

一方、一般企業乗用車課程の「新人ドライバー教育手法」、「添乗運転指導法」、一般貨物自動車課程の「大型トレーラの事故防止マニュアル」、「マネジメント力強化実習」の各科目については、役立ったと回答する割合が２割を割っている。



科目	一般企業乗用車課程 (n=79)		一般貨物自動車課程 (n=44)		旅客自動車課程 (n=111)	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
危険予知トレーニング	46	58.2	22	50.0	-----	-----
人間の行動特性	38	48.1	23	52.3	-----	-----
認知：判断：操作理論	37	46.8	22	50.0	55	49.5
事故分析～再発防止策	37	46.8	20	45.5	-----	-----
旅客自動車業界の現状	-----	-----	-----	-----	50	45.0
事故発生の要因	29	36.7	23	52.3	-----	-----
安全運転マニュアル	26	32.9	18	40.9	-----	-----
事業用自動車ドライバーの使命と役割	-----	-----	14	31.8	59	53.2
安全管理	23	29.1	17	38.6	-----	-----
安全作業マニュアル	-----	-----	13	29.5	-----	-----
添乗運転指導法	15	19.0	9	20.5	28	25.2
マネジメント力強化実習	17	21.5	8	18.2	-----	-----
新人ドライバー教育手法	14	17.7	9	20.5	-----	-----
大型トレーラの事故防止マニュアル	-----	-----	6	13.6	-----	-----
その他	5	6.3	5	11.4	3	2.7

図 3-3-62　研修科目別にみた役立ち度

（3）受講した研修に対する希望、評価

アンケートでは受講した研修課程に対する評価、希望について 18 項目を提示し、該当する項目を選択させた。(複数回答可)

全体では「自身の走行データと理想的なデータとの比較」が最も多く、「普段どおりの運転行動に対する評価、指導」、「自分の走行状態のビデオ」と合わせ、自分の運転についての比較・検討について強い希望がある。

研修課程別に比較的回答割合が高い項目についてみると、一般企業乗用車課程では、「普段どおりの運転行動に対する評価、指導」を希望する割合が多くなっている。

また、一般貨物自動車課程については、「自分の走行状態のビデオ」、「高齢者の挙動の体験」、「実技研修の体験回数が少ない」が多くなっている。

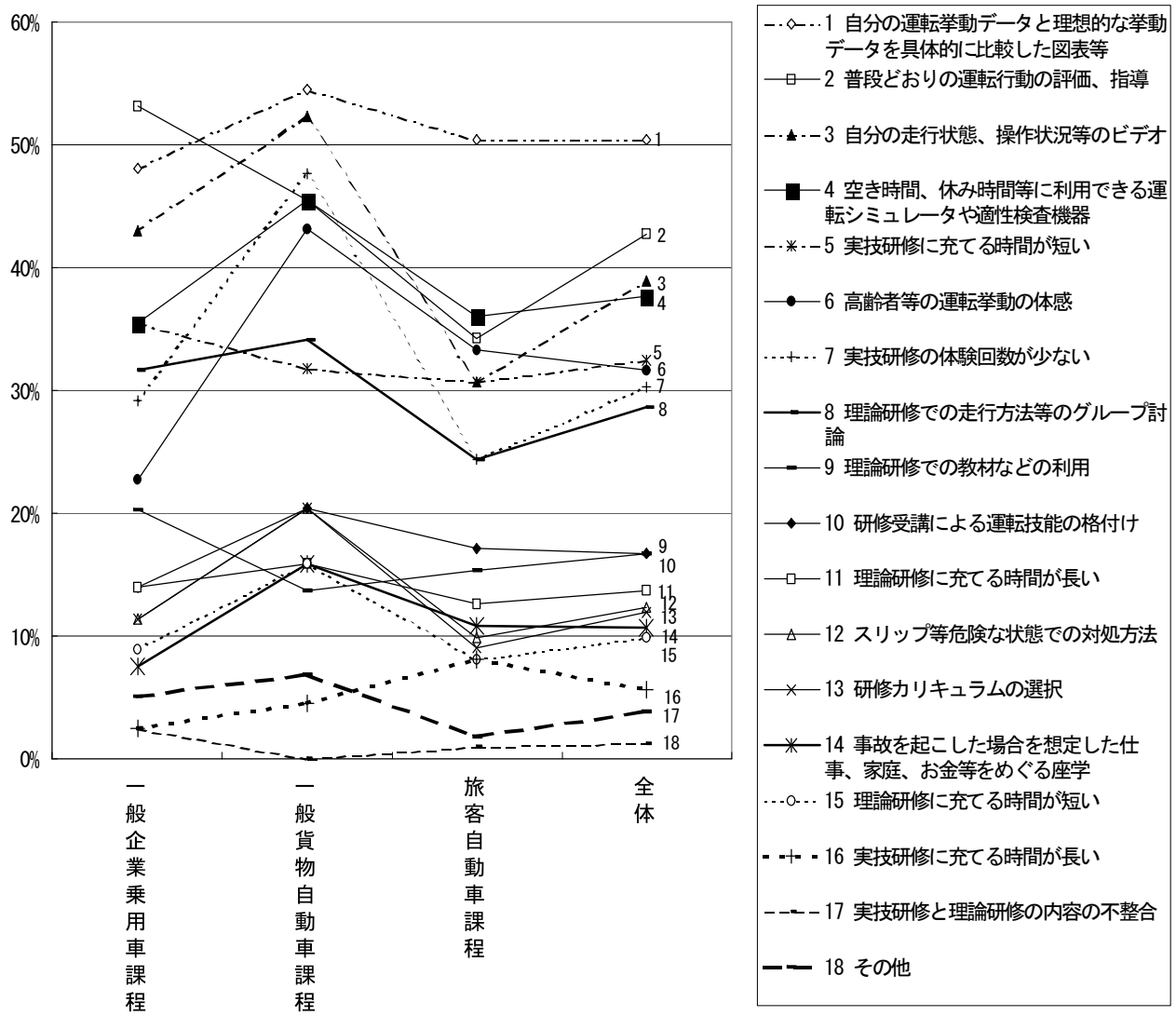


図 3-3-63　受講した研修に対する評価・希望の割合

（４）教官に対する評価

① 実技研修に対する教官の指導

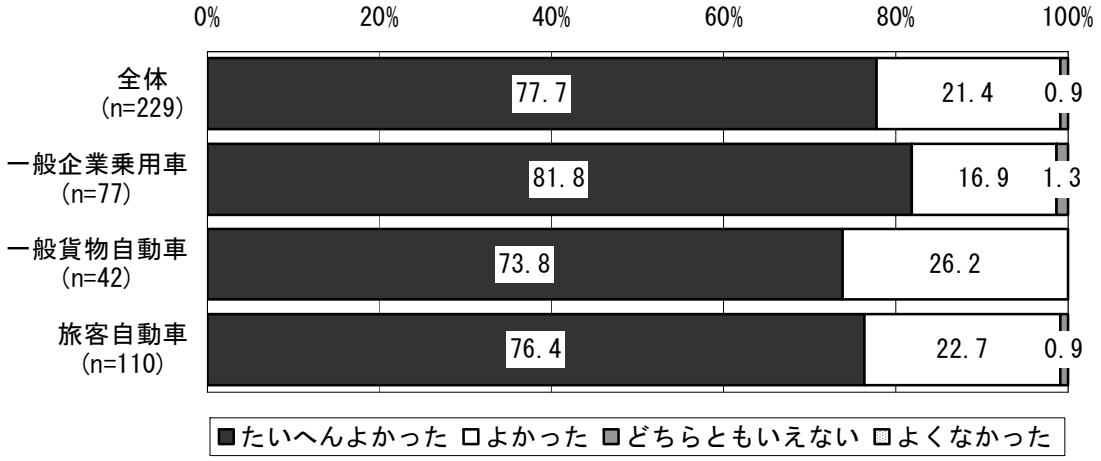
実技研修に対する教官の指導に関する評価をみると、全体では 78%が「たいへんよかった」と回答しており、「よかった」を含めると全体の９割以上がよかったと評価している（図 3-3-64）。

研修課程別にみると「たいへんよかった」、「よかった」を合わせるといずれの研修課程でも９割を占めており、評価が高い。

年齢層別にみると、全ての年齢層で「たいへんよかった」の回答割合が７割を超えている。39 歳以下では「たいへんよかった」の回答割合が９割前後となっている（図 3-3-65）。

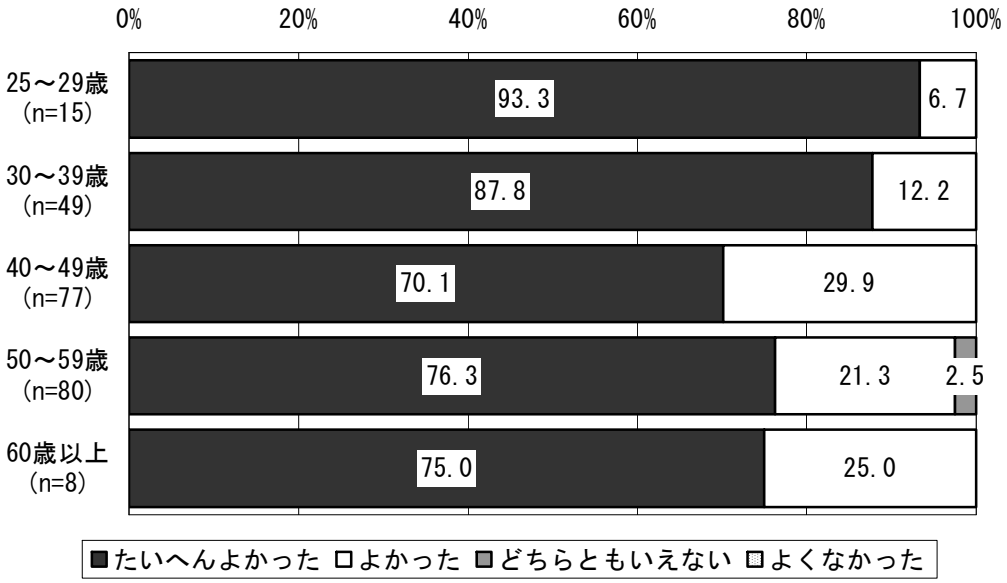
クレフィール湖東の研修経験の有無別にみると、研修経験無しのグループで「たいへんよかった」が比較的少ないものの、ほぼ同じ傾向をしている（図 3-3-66）。

研修受講動機別にみると、「事故・違反等による職場の指示」のグループにおいて、「たいへんよかった」が 87%、「自発的に参加」グループでは全員「たいへんよかった」と回答している（図 3-3-67）。



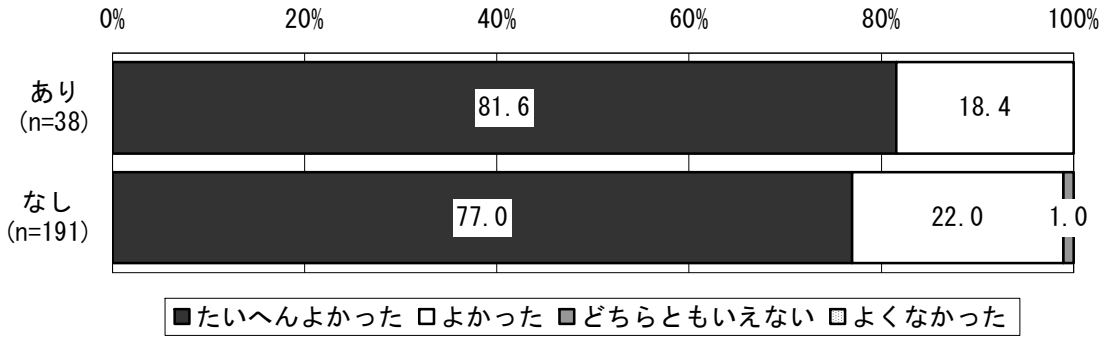
課程	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
全体	234	229	178	49	2	0
一般企業乗用車	79	77	63	13	1	0
一般貨物自動車	44	42	31	11	0	0
旅客自動車	111	110	84	25	1	0

図 3-3-64　実技研修教官の指導に関する評価割合（研修課程別）



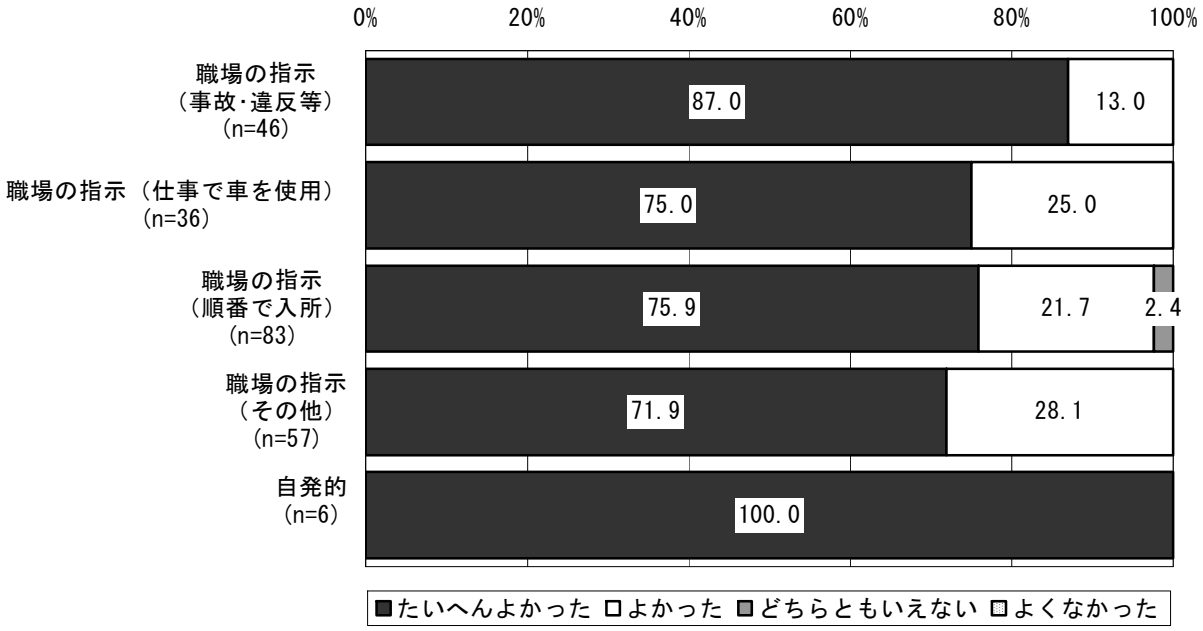
年齢層	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
25～29歳	17	15	14	1	0	0
30～39歳	49	49	43	6	0	0
40～49歳	78	77	54	23	0	0
50～59歳	81	80	61	17	2	0
60歳以上	9	8	6	2	0	0

図 3-3-65　実技研修教官の指導に関する評価割合（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
あり	39	38	31	7	0	0
なし	195	191	147	42	2	0

図 3-3-66　実技研修教官の指導に関する評価割合（研修経験の有無別）



受講動機	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
職場の指示　（事故･違反等）	48	46	40	6	0	0
職場の指示（仕事で車を使用）	37	36	27	9	0	0
職場の指示　（順番で入所）	84	83	63	18	2	0
職場の指示　（その他）	58	57	41	16	0	0
自発的	6	6	6	0	0	0

図 3-3-67　実技教官の指導に関する評価割合（受講動機別）

② 理論研修に対する教官の指導

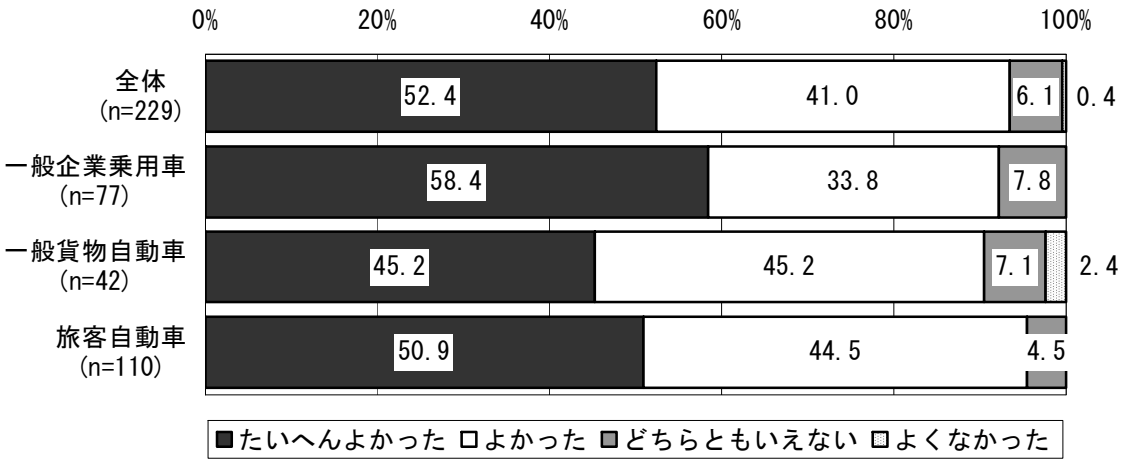
理論研修に対する教官の指導に関する評価をみると、全体では 52%が「たいへんよかった」と回答しており、「よかった」を含めると全体の９割以上がよかったと評価している。実技研修と比べると、やや評価が厳しいものの、回答者にとって実技による体験が非常に強いための評価と想定される（図 3-3-68)。

研修課程別にみると、一般貨物自動車課程において「たいへんよかった」の割合がやや少なくなっている。

年齢層別にみると、25～29 歳と 60 歳以上を除き、「たいへんよかった」の回答割合は５割前後を示している。25～29 歳は 73%、60 歳以上では 63%が「たいへんよかった」と回答しており、他の年齢層より多くなっている（図 3-3-69)。

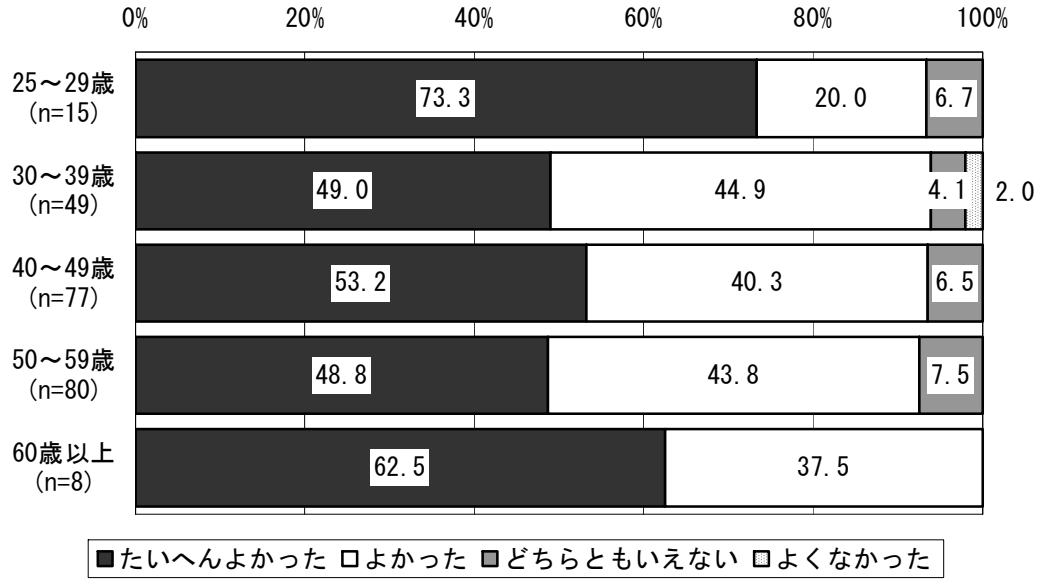
クレフィール湖東の研修経験の有無別にみると、研修経験があるグループは「たいへんよかった」の割合がわずかに高く、「どちらともいえない」の割合が低くなっている（図 3-3-70)。

研修受講動機別にみると、「自発的に参加」のグループでは「たいへんよかった」の割合が 66.7%と他のグループより比較的多くなっている。「順番で入所することとなっており、職場の指示で参加」のグループについては、「たいへんよかった」が 48%と他のグループに比べ比較的少なくなっている（図 3-3-71)。



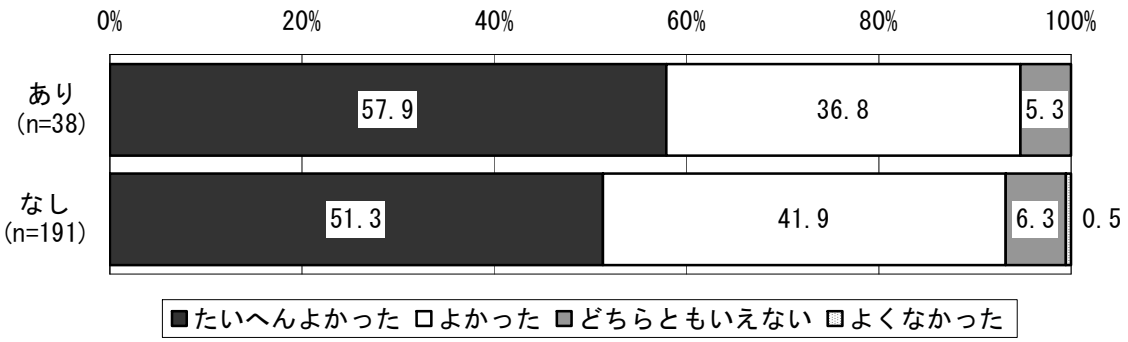
課程	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
全体	234	229	120	94	14	1
一般企業乗用車	79	77	45	26	6	0
一般貨物自動車	44	42	19	19	3	1
旅客自動車	111	110	56	49	5	0

図 3-3-68　理論教官の指導に関する評価割合（研修課程別）



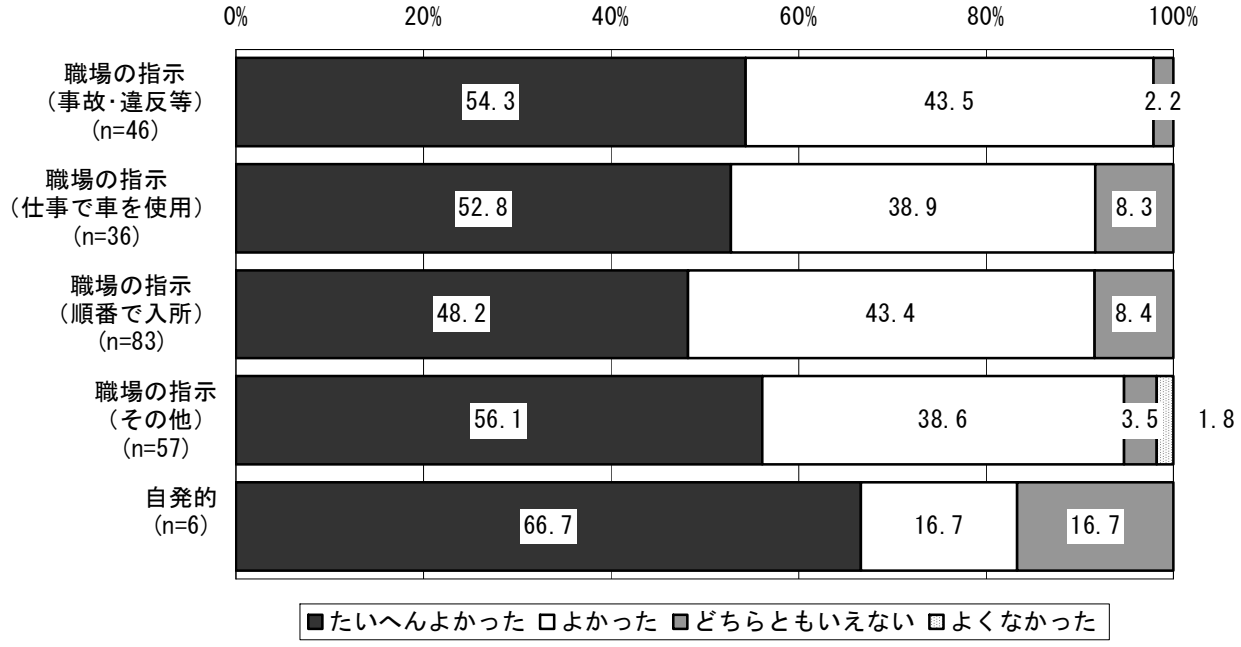
年齢層	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
25～29歳	17	15	11	3	1	0
30～39歳	49	49	24	22	2	1
40～49歳	78	77	41	31	5	0
50～59歳	81	80	39	35	6	0
60歳以上	9	8	5	3	0	0

図 3-3-69　理論教官の指導に関する評価割合（年齢層別）



受講経験	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
あり	39	38	22	14	2	0
なし	195	191	98	80	12	1

図 3-3-70　理論教官の指導に関する評価割合（研修経験の有無別）



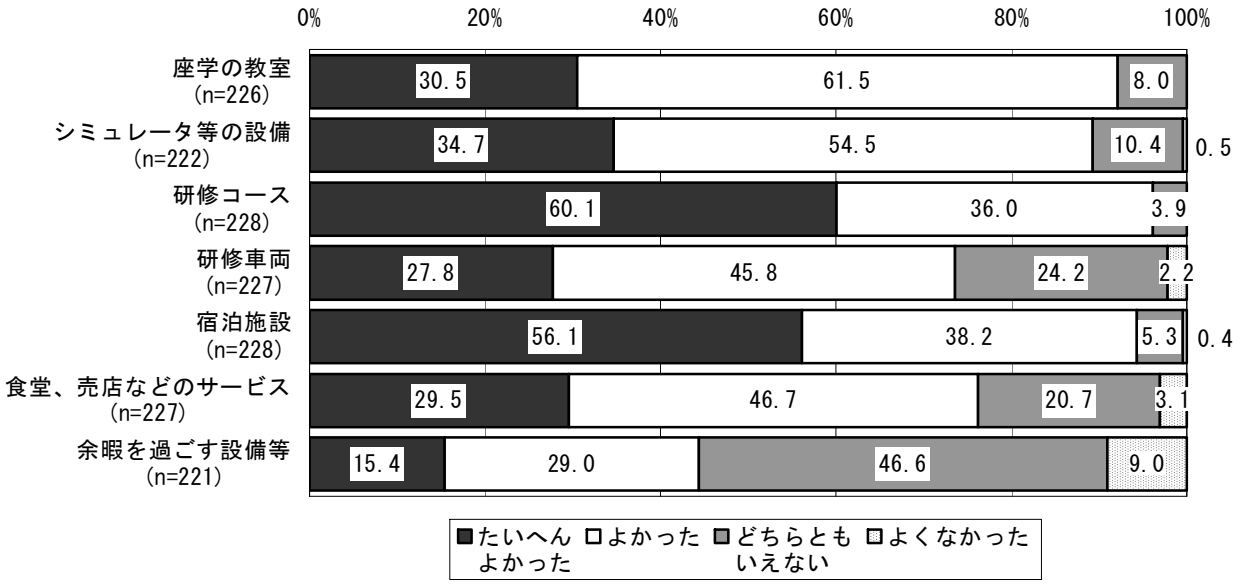
受講動機	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
職場の指示　(事故･違反等)	48	46	25	20	1	0
職場の指示　(仕事で車を使用)	37	36	19	14	3	0
職場の指示　(順番で入所)	84	83	40	36	7	0
職場の指示　(その他)	58	57	32	22	2	1
自発的	6	6	4	1	1	0

図 3-3-71　理論教官の指導に関する評価割合（受講動機別）

（５）施設の設備等に対する評価

対象とした研修者全体でみると、「座学の教室」、「シミュレータ等の設備」、「研修コース」、「宿泊施設」については９割以上が「たいへんよかった」、「よかった」と回答している。特に、「研修コース」、「宿泊施設」については６割程度が「たいへんよかった」と回答している。また、「研修車両」、「食堂、売店などのサービス」については、７割程度が「たいへんよかった」、「よかった」と回答しているが、「どちらともいえない」が２割程度ある。

「余暇を過ごす設備等」については、「どちらともいえない」が半数近くを占めている。



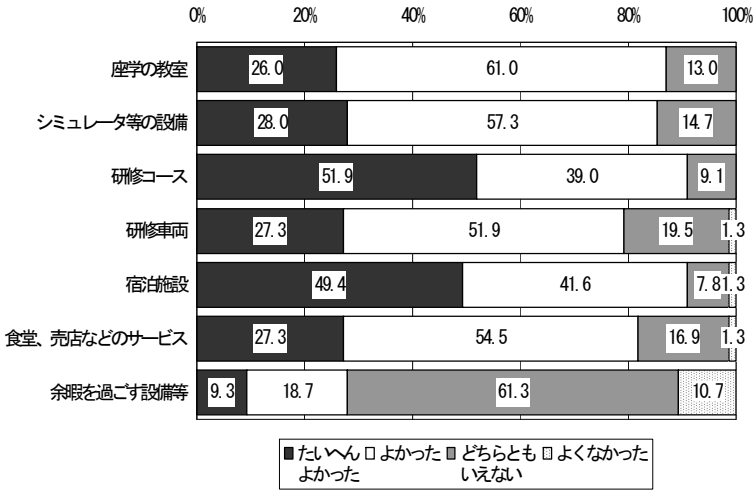
設問	回答者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
座学の教室	234	226	69	139	18	0
シミュレータ等の設備	234	222	77	121	23	1
研修コース	234	228	137	82	9	0
研修車両	234	227	63	104	55	5
宿泊施設	234	228	128	87	12	1
食堂、売店などのサービス	234	227	67	106	47	7
余暇を過ごす設備等	234	221	34	64	103	20

図 3-3-72　施設の設備等に対する評価(全体)

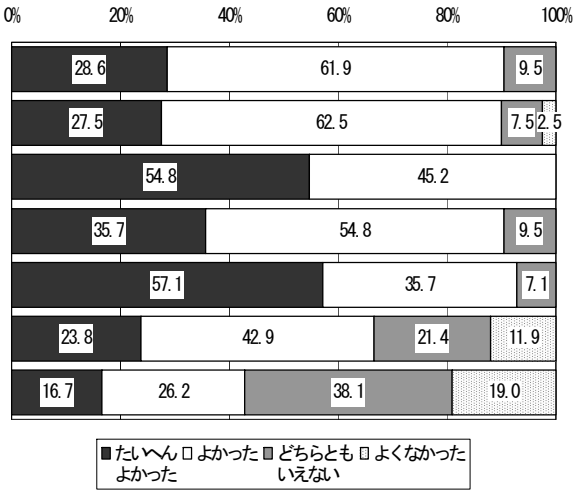
課程別にみると、全体の評価と似た状況となっているが、旅客自動車課程において「研修車両」について「どちらともいえない」の回答が 33%となっており、他課程と比較して多くなっている。また、一般企業自動車課程において「余暇を過ごす設備等」について「どちらともいえない」が 61%と他課程と比較して多くなっている（図 3-3-73)。

年齢層別にみると、どの年齢層でも同じ状況となっているが、60 歳以上のグループでは、「宿泊施設」が「たいへんよかった」とする割合が多かった（図 3-3-74)。

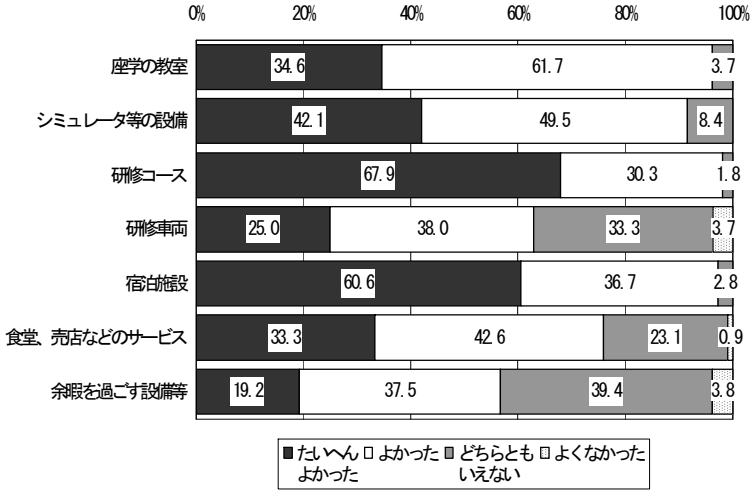
また、クレフィール湖東の研修経験の有無別にみると、双方のグループとも似た傾向を示している（図 3-3-75)。



一般企業乗用車課程

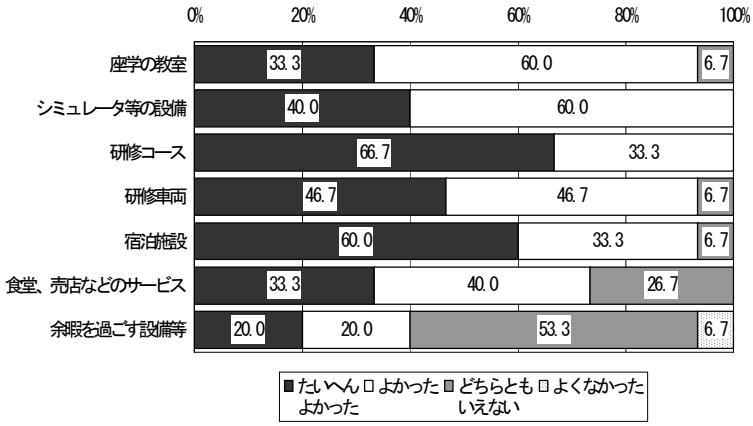


一般貨物自動車課程

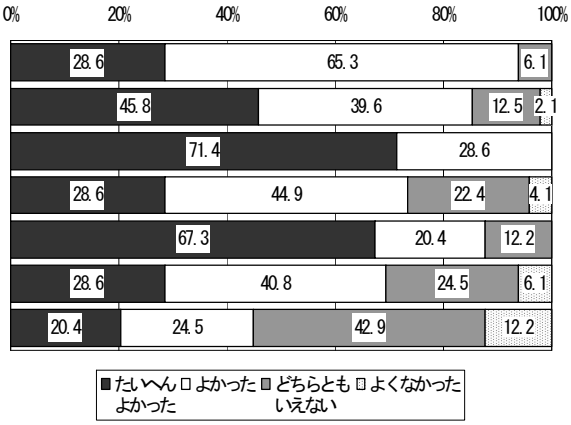


旅客自動車課程

図 3-3-73　施設の設備等に対する評価(研修課程別)

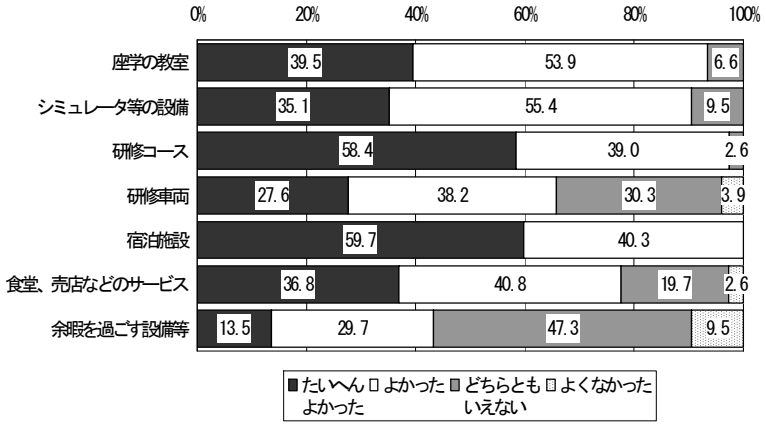


25～29 歳

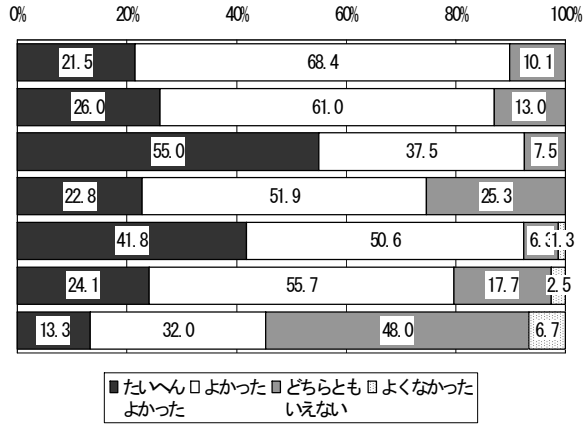


30～39 歳

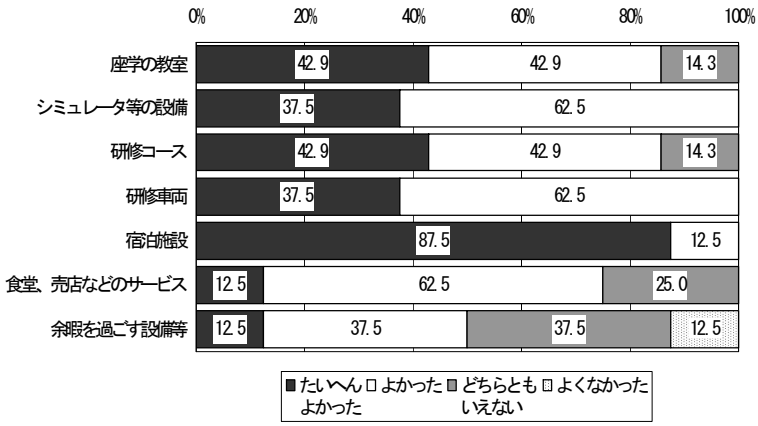
図 3-3-74（その１）　施設の設備等に対する評価(年齢層別)



40～49 歳

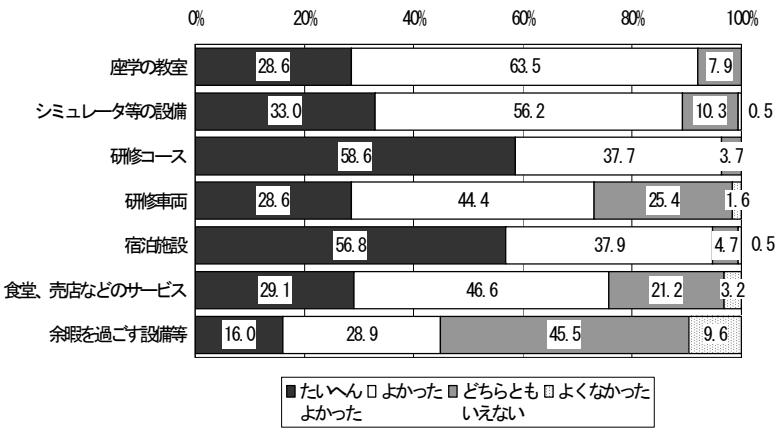


50～59 歳

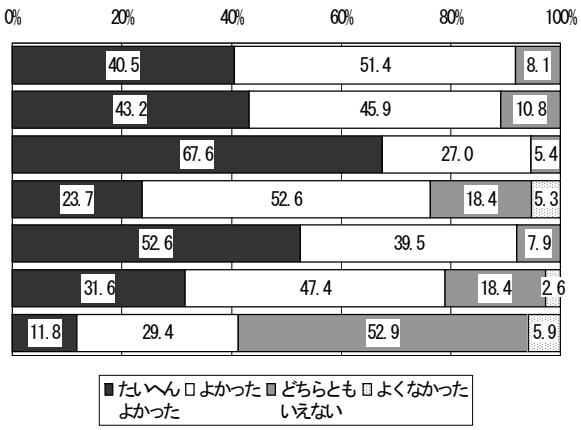


60 歳以上

図 3-3-74（その２） 施設の設備等に対する評価(年齢層別)



研修経験なし



研修経験あり

図 3-3-75 施設の設備等に対する評価(研修経験別)

第４章　まとめ

４－１　研修修了者を対象とした研修効果等に関する調査（中央研修所）

（１）研修前後の運転行動の変化

望ましい運転行動を現在も行っている者の割合は、全体的には「右左折等の目視確認」等の６項目全てについて８～９割に達し、評価が高かった。研修課程別にその割合をみると、青少年課程の「運転前に１か所でも点検を実施」で６割など、比較的低いものが一部にみられた。年齢層別では 25 歳未満で、受講動機別では「事故、違反等を起こし職場の指示で参加」で比較的評価が低いものがみられた。また、研修後に改善が見られた者の割合は３割（「運転前に体調を心配りする」）～６割（「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」）に達し、研修効果が認められた。

研修で教えられた運転姿勢の維持期間については、「今でも続けている」が 75%に達し、効果が持続していた。なお、研修課程別にその割合をみると、青少年課程の４～５割など比較的低いものも一部にみられた。

（２）研修で得た技能・知識の職務への反映

研修で得た知識の職場等での評価について、肯定的な回答（「大いに評価され、資格や特別な処遇をしてもらった」、「特段の処遇はないが、大いに評価された」の合計）は５割近くであった。研修課程別にみると、肯定的な回答は教習所関係課程で７割を超えたが、青少年課程では２割であり、年齢層別、受講動機別でも差がみられた。

（３）指導的な立場からみた研修効果の評価

職場、地域の安全運転教育について指導的立場にある者に対して、指導する立場から「運転者に対する指導方法についての自信がもてるようになったか」、「指導者としての勉強、努力の必要性を痛感するようになったか」を質問したところ、肯定的な回答（「非常に当てはまる」と「かなり当てはまる」の合計）が８～９割に達した。

また、研修で得た知識の役立ち度は、「実技指導」等８項目中７項目で肯定的な回答が８～９割に達し、評価が高かったが、「地域の交通安全」については５割台であった。

（４）研修の役立ち度等についての評価

研修の役立ち度については、全体では、「大変役立った」との回答が 64%、「役に立った」を合わせた値では 97%に上り、評価が高かった。研修課程別にみて最も低い値は青少年二輪課程の 84%、年齢層別にみて最も低い値は 20 歳未満の 79%であった。

研修を他の人に勧めるかについては、肯定的な回答（「ぜひ、受けるべきと勧める」と「出来れば受けた方が良いと勧める」の合計）が 92%に達した。

（５）研修科目についての評価

実技研修で役立った科目として挙げられた割合は、全体的には「夜間研修」、「基本走行」、「ブレーキング」などで８～９割に達し、評価が高かった。一方、警察課程の「ハイドロプレーニング現象同乗体験」、法定講習課程、教習所課程の「集団討議法」、一般課程の「悪路における運転テクニック」など５割を割ったものも一部にみられた。

理論研修科目については、警察課程、緊急課程、一般課程の「車両の特性と限界」、「交通危険学」、法定講習課程の「二輪免許の現状と教習所の社会的使命」、教習所課程の「高齢運転者を取り巻く現状と問題点」などで役立ち度が６～８割に達し、評価が高かった。一方、法定講習課程の「集団討論技法の基礎理論」、教習所課程の「効果測定法」、一般課程の「交通教育概論」など、役立ち度が１～３割前後のものも一部にみられた。

（６）教官、研修設備等の評価

教官の指導について、全体では肯定的な評価（「大変よかった」、「よかった」の合計）が実技教官で 98%、理論教官で 87%に達した。なお、青少年二輪課程、安管４日課程、20 歳未満の理論教官の評価など肯定的な評価が 70%台のものもみられた。

研修設備については、事業所を対象とした調査結果と同様、「余暇を過ごす設備等」を除き、「研修コース」を始めとして肯定的な評価が多かった。なお、青少年二輪課程では、「研修車両」に対して肯定的な評価が 59%となるなど比較的評価が低かった。

（７）研修に対する希望、意見

全体的に多いものは、「実技研修での体験回数が少ない」、「自分の走行データと理想的データとの比較表作成」、「走行状態等をビデオで見たい」、「普段どおりの運転行動に対する評価、指導」などであった。この他、研修課程別にみて多いものは「研修カリキュラムの選択」（法定講習課程）、「空き時間でのシミュレータ利用」（一般緊急課程）、「高齢者等の運転挙動体感」（貨物課程、旅客課程）などであった。

４－２　中央研修所の研修直前・直後のアンケート調査

４－１のアンケート調査では、平成 13、14 年の研修修了者に対して、１、２年前の研修を振り返って研修効果を記入させたが、これに加え、平成 15 年度に中央研修所に入所した研修生に対し、研修直前、直後の意識・態度等からみた研修効果を調査した結果、研修直前・直後においても、研修全般に対する評価が高かった。。

研修前のイメージと研修後の感想を比較すると、研修前に強かった「運転の態度、安全運転の考え方に対して厳しい指導がある」、「「硬い」感じで質問しにくい」、「実際の交通環境では応用できそうもないことを指導される」といったイメージは、研修後には大きく改

善されていた。また、個別研修項目への期待と実際との比較では、「ブレーキング」、「基本走行」、「夜間研修」、「交通危険学（理論）」等の科目で、研修前の期待以上に研修が役立つと高く評価された。さらに、研修後には「正しい運転姿勢」や「カーブでの高速走行」等について「自信あり」の傾向が強まっており、これらが研修により身に付いたものと推察される。

４－３　クレフィール湖東研修修了者を対象とした研修効果等の調査

研修施設の規模、研修課程、職場での受講者の立場等が異なるため単純な比較はできないが、４－１の中央研修所修了者を対象とした研修効果等の調査結果と概ね同様の結果であり、全体的に研修修了者の評価は高かった。また、実技・理論研修の科目別では、役立ち度の評価に中央研修所と同様に差がみられたが、年齢層別、研修経験別、受講動機別等では、研修の評価に大きな差はなかった。

第４部　研修修了者を対象とした事故・違反調査

第１章　人身事故・違反調査

１－１　目的

研修修了者とその比較対照群の研修前後の事故（注)、違反等について、(財）交通事故総合分析センター（以下、分析センターという）のデータを用いて調査し、研修効果を明らかにする。

注：人身事故（違反点数を伴った事故。そのほとんどは第一当事者となった人身事故）をいう。以下同じ。

１－２　方法

（１）対象者

平成 13 年度と 14 年度（ただし、平成 14 年 12 月までに限定）に中央研修所の各課程を修了した者で「研修終了者を対象とした研修効果に関する調査」アンケート（第３部第１章参照）に回答し、免許番号からの事故違反調査に同意した 1,411 人を対象とした。ただし、事故違反のデータファイルにヒットし、分析対象となった人数は 1,391 人である。

また、それと約３倍の比較対照群の運転者についても調査を行った。

（２）調査手続き

分析センターに集計を依頼し、研修前後における対象者の事故・違反の変化等について調べた。

分析センターに渡した対象者のデータは、免許番号とそこから得られる最初の免許取得年の他に、「研修終了者を対象とした研修効果に関する調査」から得られた住所地の都道府県名、性別、年齢(14 年 12 月末現在)、年間走行距離、研修理由、研修受講回数、研修修了年月日、最上位免許、および研修課程名である。

分析センターでは、比較対照群として事故、違反の有無を勘案した上で、最初の免許取得年、住所地都道府県名、性別、年齢（14 年 12 月 31 日現在)、及び最上位免許が同じであることを抽出条件とし、対象者１人につき３人を任意に選び、その対象とした。

（３）分析方法

対象者を研修課程別に分け、研修前後の事故回数、違反回数等を単純集計し、また研修前後の事故・違反と研修理由、研修受講回数等についてクロス集計した。

１－３　事故・違反調査対象者の属性

（１）性別、年齢

第３部第１章のアンケート調査をもとに、事故・違反調査対象者について 15 研修課程別にみた性別、年齢層の分布を次表に示す。アンケート調査と概ね同様の傾向となっているが、アンケート調査と比較すると、青少年課程や 20 歳未満の者の占める割合がやや少なくなっている。

表 4-1-1　事故・違反調査の研修課程別対象者数（性別）

（人）

	受講者群			対照群		
		男性	女性		男性	女性
全課程計	1,391	1,344	47	4,173	4,033	140
一般緊急課程	220	220	0	681	681	0
消防・救急課程	102	102	0	280	280	0
安全実技指導員課程	138	135	3	382	373	9
安管５日課程	61	61	0	178	178	0
安管４日課程	112	112	0	330	330	0
貨物大型課程	79	78	1	244	241	3
貨物普通課程	79	79	0	256	256	0
旅客課程	109	109	0	312	312	0
一般・企業４日課程	35	35	0	108	108	0
一般・企業３日課程	65	64	1	210	207	3
一般・企業２日課程	124	122	2	381	375	6
一般・企業１日課程	111	105	6	351	332	19
一般・企業二輪課程	35	8	27	107	25	82
青少年指導者課程	45	45	0	130	130	0
青少年課程	76	69	7	223	205	18

注　課程名（略称）については第３部第１章 表 3-1-1 参照。なお、青少年運転者２日課程、同１日課程、青少年運転者二輪課程については、対象者数が少なかったため、これら３課程をまとめて「青少年課程」とした（以下同じ）。

表 4-1-2　事故・違反調査対象者の年齢層(受講者群)

（人）

	全体	20歳未満	20～24歳	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上
全課程計	1,391	13	68	132	381	360	285	152
	100.0	0.9	4.9	9.5	27.4	25.9	20.5	10.9
一般緊急課程	220	0	5	36	66	77	36	0
	100.0	0.0	2.3	16.4	30.0	35.0	16.4	0.0
消防・救急課程	102	0	0	22	41	33	6	0
	100.0	0.0	0.0	21.6	40.2	32.4	5.9	0.0
安全実技指導員課程	138	0	0	0	8	9	22	99
	100.0	0.0	0.0	0.0	5.8	6.5	15.9	71.7
安管５日課程	61	0	0	2	12	15	21	11
	100.0	0.0	0.0	3.3	19.7	24.6	34.4	18.0
安管４日課程	112	0	0	1	13	37	49	12
	100.0	0.0	0.0	0.9	11.6	33.0	43.8	10.7
貨物大型課程	79	0	0	8	25	28	18	0
	100.0	0.0	0.0	10.1	31.6	35.4	22.8	0.0
貨物普通課程	79	0	4	6	36	28	5	0
	100.0	0.0	5.1	7.6	45.6	35.4	6.3	0.0
旅客課程	109	0	0	4	36	38	31	0
	100.0	0.0	0.0	3.7	33.0	34.9	28.4	0.0
一般・企業４日課程	35	0	0	0	1	12	22	0
	100.0	0.0	0.0	0.0	2.9	34.3	62.9	0.0
一般・企業３日課程	65	1	1	4	30	20	8	1
	100.0	1.5	1.5	6.2	46.2	30.8	12.3	1.5
一般・企業２日課程	124	0	3	19	54	32	12	4
	100.0	0.0	2.4	15.3	43.5	25.8	9.7	3.2
一般・企業１日課程	111	0	4	16	34	14	26	17
	100.0	0.0	3.6	14.4	30.6	12.6	23.4	15.3
一般・企業二輪課程	35	0	0	1	2	2	23	7
	100.0	0.0	0.0	2.9	5.7	5.7	65.7	20.0
青少年指導者課程	45	0	0	0	23	15	6	1
	100.0	0.0	0.0	0.0	51.1	33.3	13.3	2.2
青少年課程	76	12	51	13	0	0	0	0
	100.0	15.8	67.1	17.1	0.0	0.0	0.0	0.0

注　上段は人数、下段は各課程での百分率（以下同じ）。

（２）走行距離

① 年間走行距離

第３部第１章のアンケート調査をもとに、事故・違反調査対象者の研修課程別にみた年間走行距離（仕事と私用の合計）の分布を次表に示す。アンケート調査と概ね同様の傾向となっている。

表 4-1-3　事故・違反調査対象者の走行距離(受講者群)

（人）

	対象者数	有効回答数	0～5,000 km	5,000～10,000 km	10,000～20,000 km	20,000～50,000 km	50,000～100,000 km	100,000 km以上
全課程計	1,391	1,278	105	147	388	436	151	51
		100.0	8.2	11.5	30.4	34.1	11.8	4.0
一般緊急課程	220	204	21	27	67	76	10	3
		100.0	10.3	13.2	32.8	37.3	4.9	1.5
消防・救急課程	102	97	4	16	46	30	1	0
		100.0	4.1	16.5	47.4	30.9	1.0	0.0
安全実技指導員課程	138	127	9	20	58	36	4	0
		100.0	7.1	15.7	45.7	28.3	3.1	0.0
安管５日課程	112	106	21	14	35	28	7	1
		100.0	19.8	13.2	33.0	26.4	6.6	0.9
安管４日課程	61	57	3	9	22	19	4	0
		100.0	5.3	15.8	38.6	33.3	7.0	0.0
貨物大型課程	79	75	2	1	12	28	19	13
		100.0	2.7	1.3	16.0	37.3	25.3	17.3
貨物普通課程	79	74	1	2	7	20	27	17
		100.0	1.4	2.7	9.5	27.0	36.5	23.0
旅客課程	109	98	6	8	10	30	31	13
		100.0	6.1	8.2	10.2	30.6	31.6	13.3
一般・企業４日課程	35	32	3	0	18	10	1	0
		100.0	9.4	0.0	56.3	31.3	3.1	0.0
一般・企業３日課程	65	60	2	3	11	18	25	1
		100.0	3.3	5.0	18.3	30.0	41.7	1.7
一般・企業２日課程	124	112	13	10	31	46	9	3
		100.0	11.6	8.9	27.7	41.1	8.0	2.7
一般・企業１日課程	111	96	7	13	36	31	9	0
		100.0	7.3	13.5	37.5	32.3	9.4	0.0
一般・企業二輪課程	35	31	4	8	9	10	0	0
		100.0	12.9	25.8	29.0	32.3	0.0	0.0
青少年指導者課程	45	42	2	7	8	25	0	0
		100.0	4.8	16.7	19.0	59.5	0.0	0.0
青少年課程	76	67	7	9	18	29	4	0
		100.0	10.4	13.4	26.9	43.3	6.0	0.0

② 研修前後の走行距離の比較

研修修了生に対する質問紙調査の研修後年間走行距離に回答した者のうち、研修した課程が貨物普通課程、貨物大型課程、一般・企業１日、２日課程、青少年２日課程である 676 人を対象とし、研修前の走行距離を問う質問紙を配布した。

全体では研修の前後で走行距離に変化は認められなかった。ただし、青少年２日課程の研修修了生のみは、研修後の方が研修前よりも走行距離が長かった。後述１－４－１で青少年課程の違反件数が研修後に増加した理由の１つは、この走行距離の増加に起因すると考えられる。

表 4-1-4　研修前と研修後の年間走行距離　(km)

課程	回答者数	研修前平均走行距離	標準偏差	研修後平均走行距離	標準偏差	t 検定結果（対応あり）	有意差
貨物大型課程	46	68,450	31,890	70,817	35,389	0.79	なし
貨物普通課程	46	50,130	34,992	50,733	36,735	0.21	なし
一般・企業２日課程	64	27,172	33,379	24,563	28,909	-0.99	なし
一般・企業１日課程	44	21,657	21,500	18,809	15,004	-1.20	なし
青少年２日課程	25	13,654	21,009	18,452	22,031	2.31	5%水準で有意差あり
合計	225	37,724	35,670	37,566	35,690	-0.13	なし

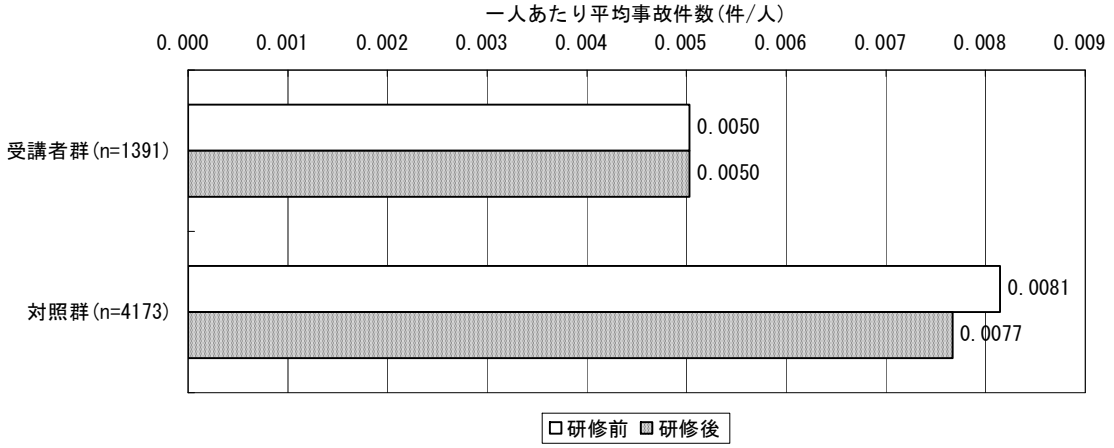
１－４　結果

事故・違反調査対象期間（平均９か月）における事故、違反の件数は少ないため、以下の事故・違反調査件数等の分析に当たっては、15 課程のうち関連する課程をまとめ、緊急課程（一般緊急と消防救急の２課程計)、指導員・管理者課程（安全実技指導員、安全運転管理者５日、同４日、青少年指導者の４課程)、旅客・貨物課程（貨物運転者大型、同普通、旅客運転者の３課程計)、一般・企業課程（一般・企業運転者４日、同３日、同２日、同１日、同二輪車の５課程計)、青少年課程の５つの受講者群にまとめて分析した。

１－４－１　事故件数

一人当たり平均事故件数（調査対象期間内の人身事故件数の総和/調査対象人数）は受講者群が対照群より小さい。

ただし､研修受講グループにおける調査期間内の人身事故発生件数の総和は１桁であり、研修課程別の比較、クロス集計等はできない。



課程	受講者群				未受講			
	事前総事故件数	事後総事故件数	事後－事前	サンプル人数	事前総事故件数	事後総事故件数	事後－事前	サンプル人数
全課程計	7	7	0	1,391	34	32	-2	4,173
緊急課程	2	1	-1	322	11	7	-4	961
指導員・管理者課程	1	0	-1	356	5	4	-1	1,020
旅客・貨物運転者課程	0	2	2	267	7	6	-1	812
一般・企業運転者課程	3	4	1	370	9	11	2	1,157
青少年運転者課程	1	0	-1	76	2	4	2	223

図 4-1-1　１人あたり平均事故件数

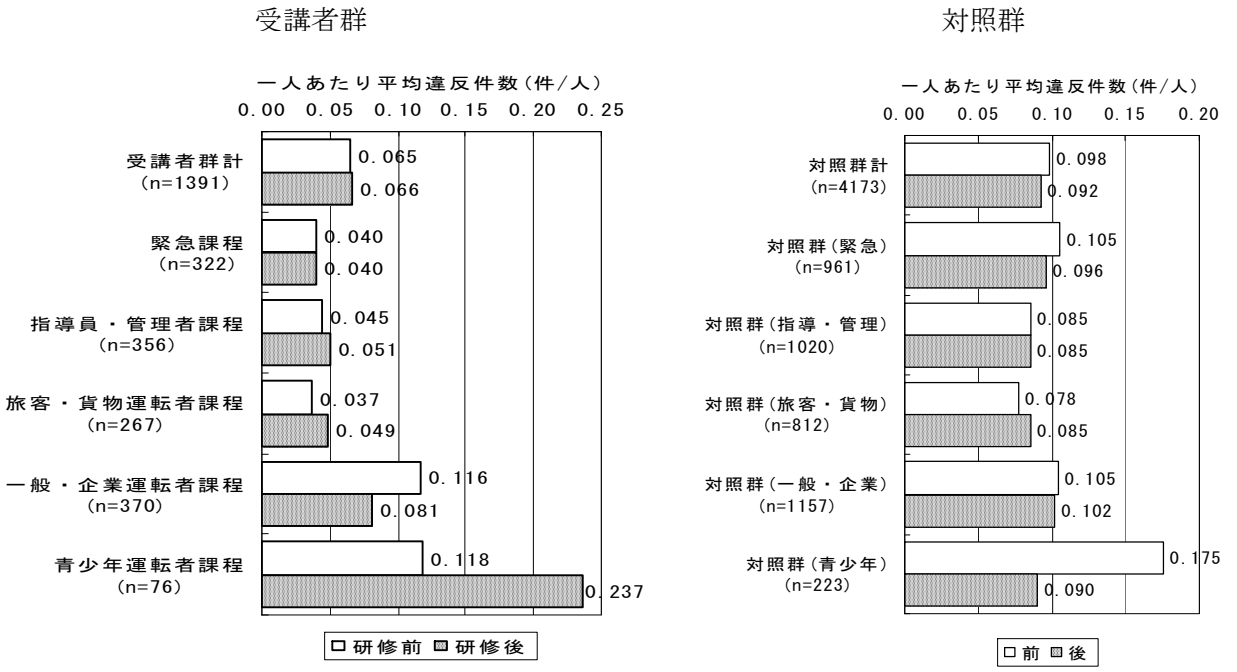
１－４－２　違反件数、違反者数

１人あたり平均違反件数（調査対象期間内の違反件数(事故に伴うものを除く)の総和/調査対象人数。以下「違反率」という。）は、緊急課程、指導員・管理者課程、旅客・貨物課程の受講経験者ではもともと低く、研修前後での違いは見られない。

一般・企業課程受講群では、研修後の平均違反件数が研修前と比較して少なくなっている。また、青少年課程受講者群では研修後に大きく増加している。これは、研修前には運転する機会が少なく､研修後に運転する機会が増えたことが大きく影響したと考えられる。

なお、研修前後の運転機会については上記１－３　事故・違反調査対象者の属性において追加調査しており、青少年課程の研修受講者群の年間平均走行距離は、研修前で13,000km 台と他の課程に比べて少なく、研修後には 22,000km と研修前の 1.6 倍に増加したとの結果を得ている（表 4-1-4 参照)。

対照群では、青少年課程対照群における研修後の違反率が研修前と比較して小さくなっている。これは、受講者群と逆に、前の時点では運転する機会が受講者群より多く、後の時点では運転経験を積んでいたことが考えられる。



課程	受講者群				対照群			
	事前総違反件数	事後総違反件数	事後－事前	サンプル人数	事前総違反件数	事後総違反件数	事後－事前	サンプル人数
全課程計	91	92	1	1,391	411	386	-25	4,173
緊急課程	13	13	0	322	101	92	-9	961
指導員・管理者課程	16	18	2	356	87	87	0	1,020
旅客・貨物運転者課程	10	13	3	267	63	69	6	812
一般・企業運転者課程	43	30	-13	370	121	118	-3	1,157
青少年運転者課程	9	* 18	9	76	39	** 20	-19	223

注　*、**はそれぞれ危険率 5%,1%で研修前後に有意差（χ^2検定結果）があることを示す（以下同じ）。

図 4-1-2　１人当たり平均違反件数

次に､違反者割合(調査対象期間内に１回以上違反した者の数/調査対象人数)をみると、１人当たり平均違反件数と同じ傾向にある。なお、調査対象期間内（平均９か月）の違反者の違反回数をみると、１回の者がほとんどであり、２回以上の者は少ない。

緊急、指導員・管理者、旅客・貨物の受講者群の違反者割合をみると、他のグループに比べてもともと低く、研修前後に差は認められない。

また、一般・企業課程受講者群では、研修後の違反者割合が研修前に比べて小さくなっている。一方、青少年課程受講者群の違反者割合は、研修後に多くなっている。なお、対照群では、青少年課程対照群の研修後の違反者割合が研修前に比べて小さくなっている。

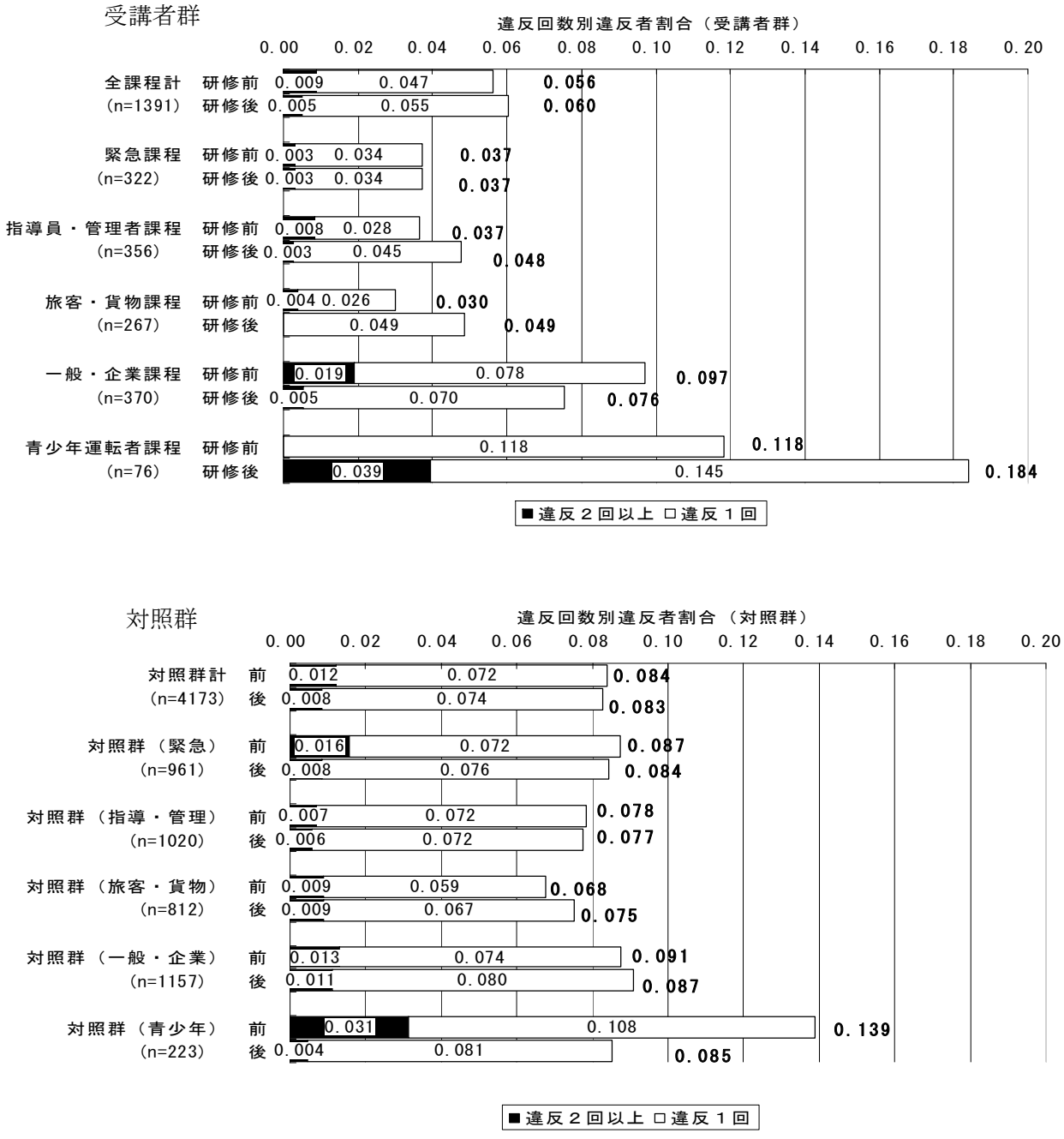


図 4-1-3（その１） 違反回数別違反者割合

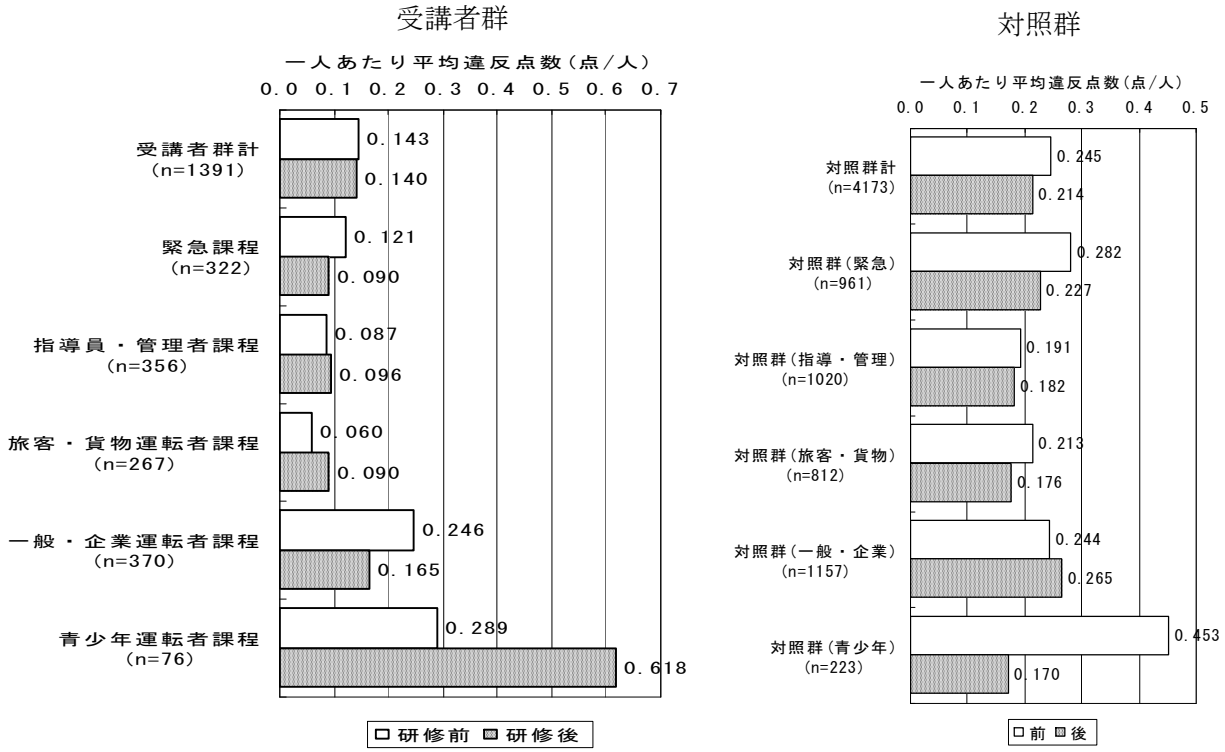
			違反２回以上	違反１回	違反者数小計	無違反者数	サンプル人数
受講者群	全課程計	研修前	12	66	78	1313	1391
		研修後	7	77	84	1307	1391
	緊急課程	研修前	1	11	12	310	322
		研修後	1	11	12	310	322
	指導員・管理者課程	研修前	3	10	13	343	356
		研修後	1	16	17	339	356
	旅客・貨物課程	研修前	1	7	8	259	267
		研修後	0	13	13	254	267
	一般・企業課程	研修前	7	29	36	334	370
		研修後	2	26	28	342	370
	青少年運転者課程	研修前	0	9	9	67	76
		研修後	3	11	14	62	76
対象群	対照群計	前	51	300	351	3822	4173
		後	35	310	345	3828	4173
	対照群（緊急）	前	15	69	84	877	961
		後	8	73	81	880	961
	対照群（指導・管理）	前	7	73	80	940	1020
		後	6	73	79	941	1020
	対照群（旅客・貨物）	前	7	48	55	757	812
		後	7	54	61	751	812
	対照群（一般・企業）	前	15	86	101	1056	1157
		後	13	92	105	1052	1157
	対照群（青少年）	前	7	24	† 31	† 192	223
		後	1	18	† 19	† 204	223

注　†は危険率 10%で研修前後に有意差（χ^2検定結果）があることを示す（以下同じ）。

図 4-1-3（その２）　違反回数別違反者割合

１－４－３　違反点数

１人当たり平均違反点数（調査対象期間内の違反点数（事故に伴うものを含む）の総和/調査対象人数）は、１人当たり平均違反件数と同様の傾向にあり、緊急、指導員・管理者、旅客・貨物課程の受講者群では研修前後に差は認められず、一般・企業運転者課程受講者群では研修後に低下し、青少年課程受講者群では研修後に著しく増加している。受講者群と逆に、対照群では一般・企業対照群で増加し、青少年対照群で低下している。



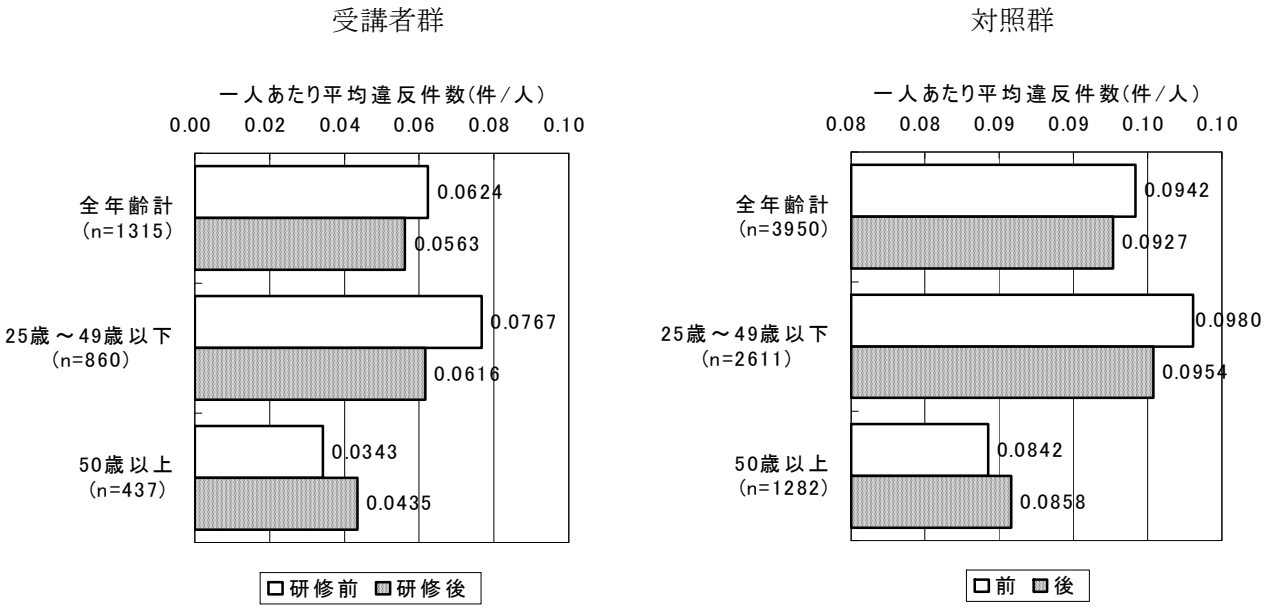
課程	受講者群				対照群			
	事前総違反点数	事後総違反点数	事後－事前	サンプル人数	事前総違反点数	事後総違反点数	事後－事前	サンプル人数
全課程計	199	195	-4	1,391	1022	892	-130	4,173
緊急課程	39	29	-10	322	271	† 218	-53	961
指導員・管理者課程	31	34	3	356	195	186	-9	1,020
旅客・貨物運転者課程	16	24	8	267	173	† 143	-30	812
一般・企業運転者課程	91	* 61	-30	370	282	* 307	25	1,157
青少年運転者課程	22	** 47	25	76	101	** 38	-63	223

図 4-1-4　１人あたり違反点数

１－４－４　違反率のクロス集計

（１）年齢層別違反率

青少年を除く課程の受講者について違反率を年齢層別にみると、25～49 歳では研修後は研修前と比較して小さくなっている。一方、50 歳以上については、もともと違反率が低く、前後に差は認められない。また、対照群についても研修前後の差は見られない。なお、25 歳以下の者は人数が少ないため分析できない。

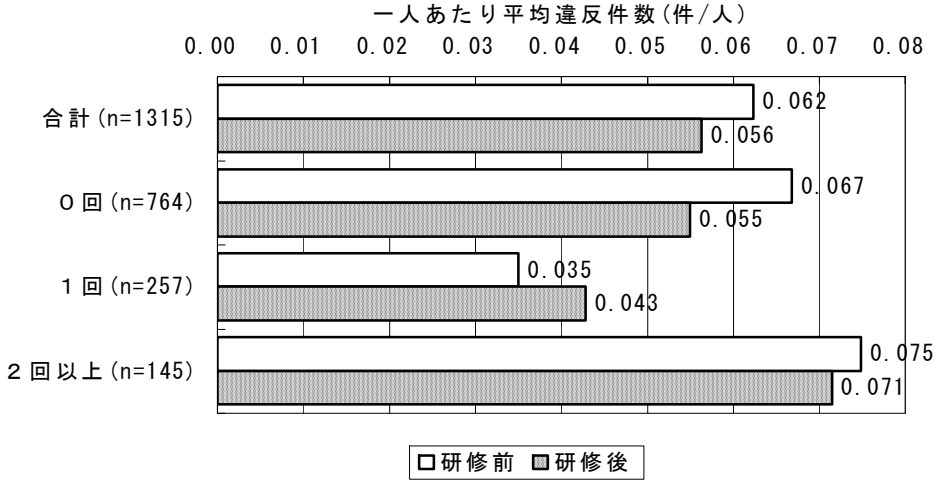


年齢層	受講者群				対照群			
	事前総違反件数	事後総違反件数	事後－事前	サンプル人数	事前総違反件数	事後総違反件数	事後－事前	サンプル人数
全年齢計	82	74	-8	1,315	372	366	-6	3,950
25歳～49歳以下	66	53	-13	860	256	249	-7	2,611
50歳以上	15	19	4	437	108	110	2	1,282

図 4-1-5　年齢層別 1 人あたり平均違反件数(青少年課程除く)

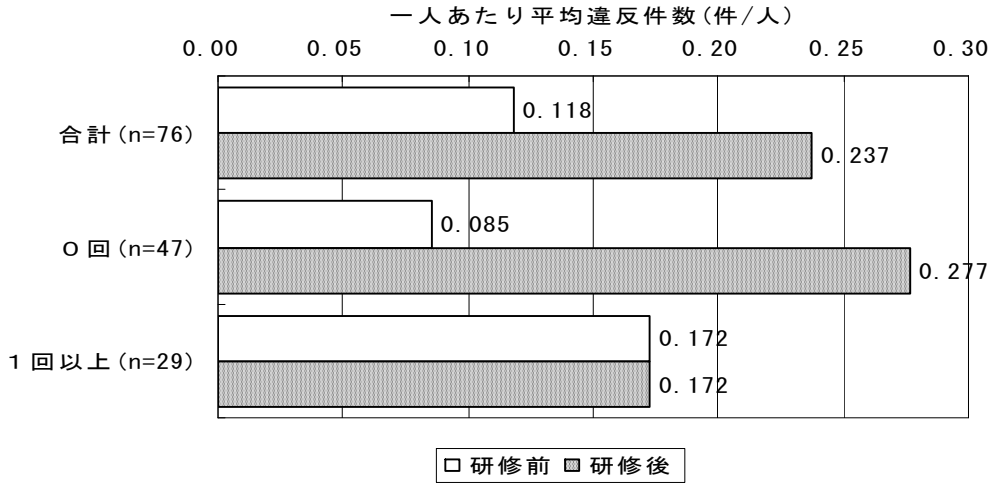
（２）受講回数別違反率

違反率を過去に受けた安全運転研修の回数(第３部第１章　研修修了者アンケート調査による）別にみると、青少年課程を除く受講者群では、受講経験のない者は研修後の違反率が研修前より小さい(図 4-1-6)。一方、青少年課程では、受講経験のない者は研修後に違反率が増加しており、この理由として研修後の運転機会の増加が考えられる(図 4-1-7)。



受講回数	事前 総違反件数	事後 総違反件数	事後－事前	サンプル 人数
合計	82	74	-8	1,315
0回	51	42	-9	764
1回	9	11	2	257
2回以上	22	21	-1	294

図 4-1-6　受講回数別１人あたり平均違反件数(青少年課程除く)

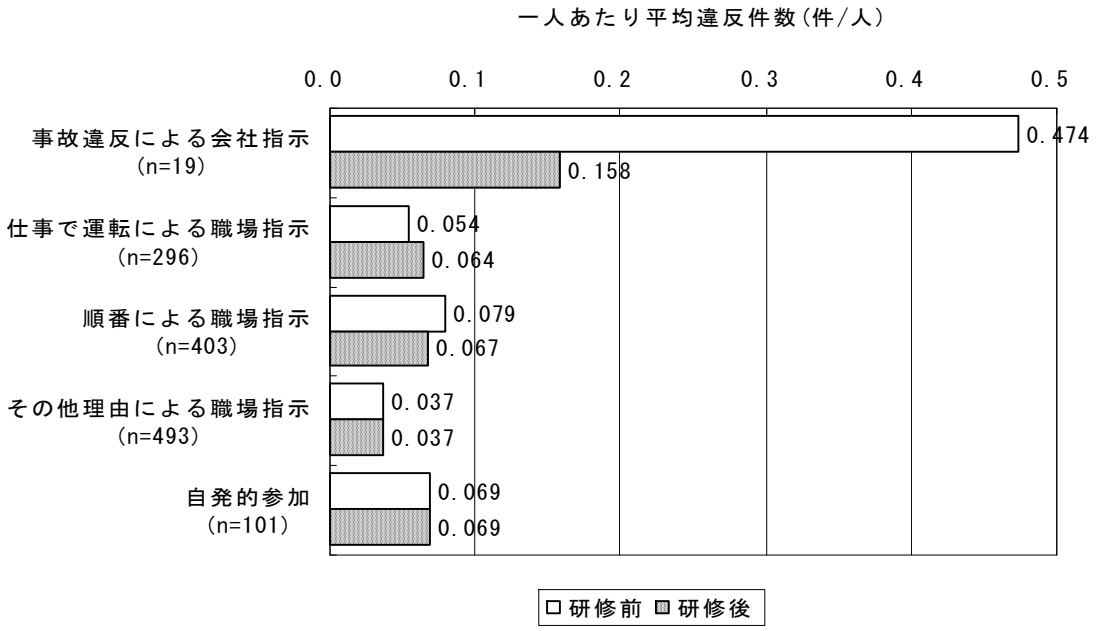


受講回数	事前 総違反件数	事後 総違反件数	事後－事前	サンプル 人数
合計	9	18	9	76
0回	4	* 13	9	47
1回以上	5	5	0	29

図 4-1-7　受講回数別１人あたり平均違反件数(青少年課程)

（３）受講動機別違反率

違反率を受講動機（第３部第１章　研修修了者アンケート調査による）の別にみると、青少年課程を除く受講者群については「事故違反による職場指示」の事故率が研修前には極めて高いが、研修後に事故率が低下している。なお、青少年課程については、人数が少ないため、分析できない。



受講動機	事前 総違反件数	事後 総違反件数	事後－事前	サンプル 人数
事故違反による会社指示	9	† 3	-6	19
仕事で運転による職場指示	16	19	3	296
順番による職場指示	32	27	-5	403
その他理由による職場指示	18	18	0	493
自発的参加	7	7	0	101

図 4-1-8　受講動機別１人あたり平均違反件数(青少年運転者課程除く)

第２章　物損事故・もらい事故調査

２－１　方法等

第３部の中央研修所及びクレフィール湖東の研修修了者に対するアンケート調査の中で、物損事故(注１)及びもらい事故(注２)の件数についても合わせて質問しており、これらについても同様な統計的分析を行った。

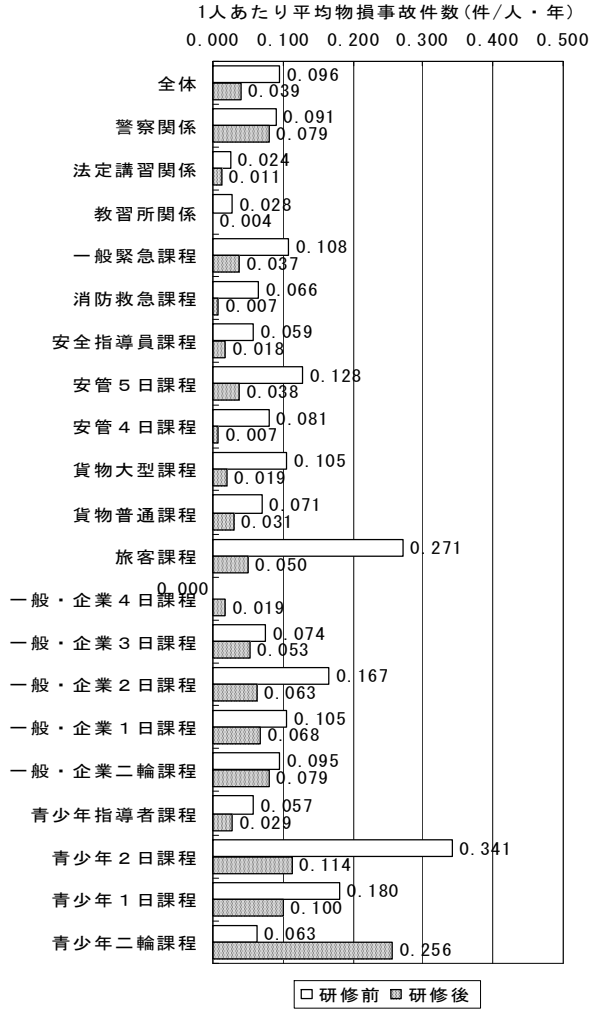
注１　人にケガがなく、車が破損したり、建物などの施設が壊れただけですむ事故。
　２　過失が最も大きくなかった事故。

２－２　中央研修所研修修了者の物損事故率等の調査

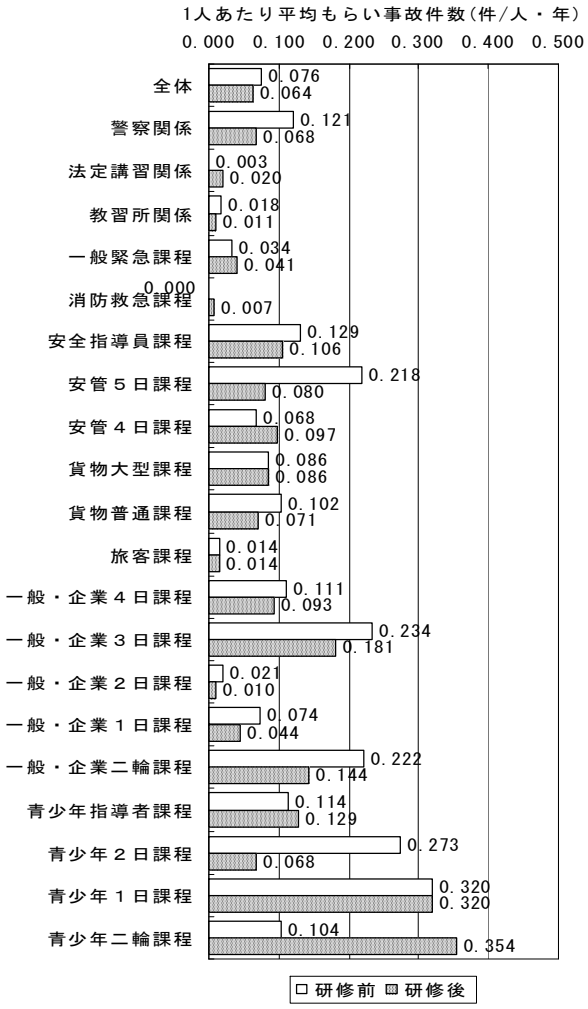
第３部　研修修了者アンケート調査の結果をもとに、研修前後各１年間の１人当たり平均物損事故件数（物損事故件数の総和/調査対象人数）を算出すると、青少年二輪課程を除きいずれの課程も研修後に大きく低下し、全体では研修前の半分以下になっている。また、法定講習、教習所、緊急、指導員、管理者関係の受講者は、他の課程に比較して１人あたり物損事故件数が小さい傾向にある(図 4-2-1)。

同様に研修前後１年間の１人当たり平均もらい事故件数(もらい事故件数の総和/調査対象人数）を算出すると、青少年二輪課程を除くほとんどの課程で研修後の値が研修前より小さく、全体では研修前後で差が認められる。

物損事故



もらい事故



課程	回答者数	有効回答数	年間物損事故件数 研修前		研修後	研修後-前	年間もらい事故件数 研修前		研修後	研修後-前
全体	2970	2792	267	**	109.9	-157.1	213	†	177.3	-35.7
警察関係	135	132	12		10.5	-1.5	16		9.0	-7.0
法定講習関係	405	371	9		4.2	-4.8	1	*	7.3	6.3
教習所関係	300	283	8	**	1.0	-7.0	5		3.0	-2.0
一般緊急課程	305	295	32	**	11.0	-21.0	10		12.2	2.2
消防救急課程	159	151	10	**	1.0	-9.0	0		1.0	1.0
安全指導員課程	183	170	10	†	3.0	-7.0	22		18.0	-4.0
安管(5日)課程	85	78	10	†	3.0	-7.0	17	*	6.3	-10.7
安管(4日)課程	155	148	12	**	1.0	-11.0	10		14.4	4.4
貨物大型課程	114	105	11	**	2.0	-9.0	9		9.0	0.0
貨物普通課程	101	98	7		3.0	-4.0	10		7.0	-3.0
旅客課程	148	140	38	**	7.0	-31.0	2		2.0	0.0
一般(普通4日)課程	59	54	0		1.0	1.0	6		5.0	-1.0
一般(普通3日)課程	103	94	7		5.0	-2.0	22		17.0	-5.0
一般(普通2日)課程	197	192	32	**	12.0	-20.0	4		2.0	-2.0
一般(普通1日)課程	171	162	17		11.0	-6.0	12		7.2	-4.8
一般(二輪1日)課程	74	63	6		5.0	-1.0	14		9.0	-5.0
青少年指導者課程	72	70	4		2.0	-2.0	8		9.0	1.0
青少年(普通2日)課程	93	88	30	**	10.0	-20.0	24		6.0	-18.0
青少年 (普通1日)課程	54	50	9		5.0	-4.0	16	**	16.0	0.0
青少年(二輪1日)課程	57	48	3	**	12.3	9.3	5	**	17.0	12.0

注　研修を修了してからアンケート記入までの期間（調査対象期間）が１年に満たないものの研修後件数については、アンケートに記載された件数を元に調査対象期間を１年に換算した推定件数とした。

図 4-2-1　年間１人あたり平均物損事故件数、平均もらい事故件数（中央研修所受講者）

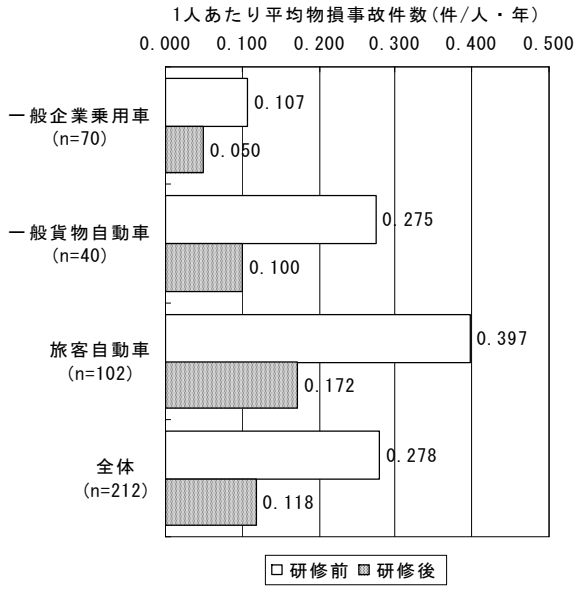
２－３　クレフィール湖東研修修了者の物損事故率等の調査

クレフィール湖東の研修前後における物損事故およびもらい事故の変化についても同様の方法で分析した。

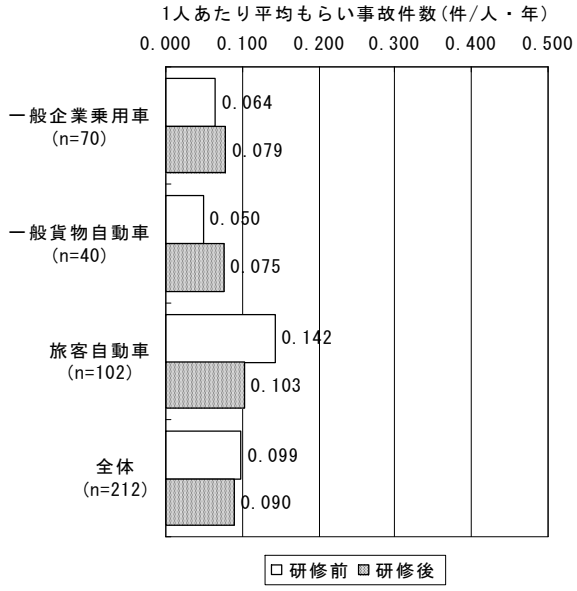
アンケートに記入された研修前後各２年間の物損事故件数をもとに、研修前後各１年間の１人あたり平均物損事故件数（物損事故件数の総和／調査対象人数）を算出すると、いずれの課程も研修後に大きく低下している。特に、一般貨物自動車課程、旅客自動車課程については、研修前の半分以下になっている。

物損事故と同様にもらい事故について研修前後１年間の１人あたり物損事故件数を求めたところ、研修前後で大きな変化は見られない。

物損事故



もらい事故



課程	回答者数	有効回答数	年間物損事故件数			年間もらい事故件数		
			研修前	研修後	研修後-前	研修前	研修後	研修後-前
全体	234	212	59.0	** 25.0	-34.0	21.0	19.0	-2.0
一般企業乗用車課程	79	70	7.5	† 3.5	-4.0	4.5	5.5	1.0
一般貨物自動車課程	44	40	11.0	** 4.0	-7.0	2.0	3.0	1.0
旅客自動車課程	111	102	40.5	** 17.5	-23.0	14.5	10.5	-4.0

図 4-2-2　年間１人あたり平均物損事故件数、平均もらい事故件数（クレフィール湖東研修受講者）

第３章　まとめ

（１）人身事故件数

１人当たり平均事故件数（対象期間内の人身事故件数の総和/対象人数）は、全課程合計では中央研修所の研修修了者（受講者群）の方が研修を受講しない一般の者（対照群）よりも低かった。なお、受講者群の調査対象期間内の人身事故件数の総和は研修前後とも７件と少なく、研修前後の比較など詳細な分析はできなかった。

（２）違反件数

１人当たり平均違反件数（対象期間内の違反件数の総和/対象人数）は、緊急、指導員・管理者、旅客・貨物の各課程受講者群では対照群より低く、施策の積み重ねによる効果が表れていると考えられる。また、一般・企業課程受講者群では、研修後の値が研修前に比べて低く、違反減少効果が見られた。一方、青少年課程受講者群の違反率は研修後に増加したが、この理由は運転機会が研修後に増えたことによると考えられる。

（３）違反点数

１人当たり平均違反点数（対象期間内の違反点数の総和/対象人数）は、１人当たり平均違反件数と同様の傾向にあり、一般・企業課程受講者群では研修後に低下したのに対し、青少年課程受講者群では研修後に増加した。

（４）物損事故件数、もらい事故件数

３－２の中央研修所、クレフィール湖東の研修修了者アンケート結果をもとに、研修前後各１年間の１人当たり平均物損事故件数（物損事故件数の総和/調査対象人数）を算出すると、いずれの課程においても研修後に大きく低下し、物損事故低減効果がみられた。また、緊急課程、指導員・管理者課程の受講者群では比較的物損事故率が低かった。同様に研修前後各１年間の１人当たり平均もらい事故件数（もらい事故件数の総和/調査対象人数）を算出すると、ほとんどの課程で研修後の値が研修前より低かった。

第５部　研修者の入所前後の運転行動に関する走行実験

第１章　目的等

１－１　目的

中央研修所の研修受講によって、安全運転に対する意識、運転行動がどのように変化するかを把握し、今後の安全運転教育・指導のあり方を検討するに資するとりまとめを行うことを目的とした。

１－２　調査対象の研修課程

H15 年 10 月から 11 月の間に、中央研修所における下記の課程を受講した者の一部に対し、研修で使用した車両と同一車両を用いた走行実験及びアンケートを実施し、研修前後の運転行動等の比較により研修効果を把握した（表 5-1-1)。

このほか比較対照群として、研修を受講していない者に対して研修期間と同程度の２、３日の期間をおいて同様の走行実験およびアンケートを実施した（表 5-1-2)。

表 5-1-1　実験対象の研修課程、被験者数等

実験対象の研修課程	略称	実験使用車種	被験者数等
警察緊急自動車運転技能者課程（４日）	警察緊急課程	乗用車(パトカー仕様)	33 名（研修生 33 名）
一般緊急自動車運転技能者課程（４日）	一般緊急課程	乗用車(緊急走行のみパトカー仕様)	9 名（研修生 30 名）
貨物自動車運転者課程(普通車)（４日）	貨物課程	２トントラック	19 名（研修生 33 名）
一般・企業運転者課程(３日)	一般･企業３日課程	乗用車、小型貨物	17 名（研修生 49 名）
一般・企業運転者課程(２日)	一般･企業２日課程	乗用車	9 名（研修生 30 名）
青少年運転者課程（２日）	青少年課程	２トントラック	9 名（研修生 9 名）
計			78 名（研修生 151 名）

表 5-1-2　比較対照群

比較対照群	略称	実験使用車種	被験者数
研修未受講グループ(その 1)	未受講１	乗用車	3 名
研修未受講グループ(その 2)	未受講２	乗用車	4 名

第２章　方法

２－１　実験の項目

実験は各研修課程別に行い、以下の計測等を実施した。

① 乗車前の車体まわりの確認：その日に初めて走行することを想定して、乗車前における車体まわりの確認の有無を計測した。
② 運転姿勢：運転時における着座姿勢の研修に着目し、シートの前後スライド量、シート背もたれ角度等を計測した。
③ 発進時及び交差点での目視確認：安全確認の研修に着目し、発進時の目視確認の有無、模擬市街路走行時に通過する交差点での目視確認の有無、一時停止交差点における停止状況等を計測した。
④ 緊急ブレーキ：緊急ブレーキの研修に着目し、一定速度からの緊急ブレーキ操作を実施させ、停止距離、停止状態等を計測した。
⑤ 高速走行時の車間距離：追従走行時の車間距離を計測した。
⑥ 緊急走行（現場臨場）：模擬市街路における緊急走行（現場臨場）の研修に着目し、走行状況（安全確保、走行操作、危険対応等）を計測した。
⑦ 研修前後のアンケート：被験者に対して、中央研修所に関する主観的な評価について質問した。

各研修課程ごとの計測項目を下表に示す。

表 5-2-1　課程別計測項目一覧

課程等	①乗車前車体まわりの確認	②運転姿勢	③発進時及び交差点での目視確認	④緊急ブレーキ	⑤高速走行時の車間時間	⑥緊急走行(現場臨場)	⑦研修前後アンケート
警察緊急課程				○		○	○
一般緊急課程		○		○		○	○
貨物課程		○		○			○
一般・企業３日課程	○	○	○	○	○		○
一般・企業２日課程	○	○	○	○	○		○
青少年課程		○	△ (発進のみ)	○	○		○
未受講１	○	○	○	○	○		○（研修前のみ)
未受講２	○	○	○	○			○（研修前のみ)

２－２　実験場所

実験は中央研修所内の走行コースにおいて実施した。

運転姿勢の計測、発進時の確認状況の計測は、基本的に研修棟前の走行開始場所で行ったが、貨物課程、青少年課程では自由訓練コースで行った。

交差点等における確認状況の計測は、走行開始場所から周回路に向かう際に通過する模擬市街路の交差点で行った。また、高速走行時の車間距離計測は当日の研修コースの使用状況により、高速周回路上又は中低速周回路上のいずれかで行った。急ブレーキ計測は、高速走行時の車間距離計測とともに当日に使用可能であったいずれかの周回路上で行った。

実験に使用したコース図を以下に示す。

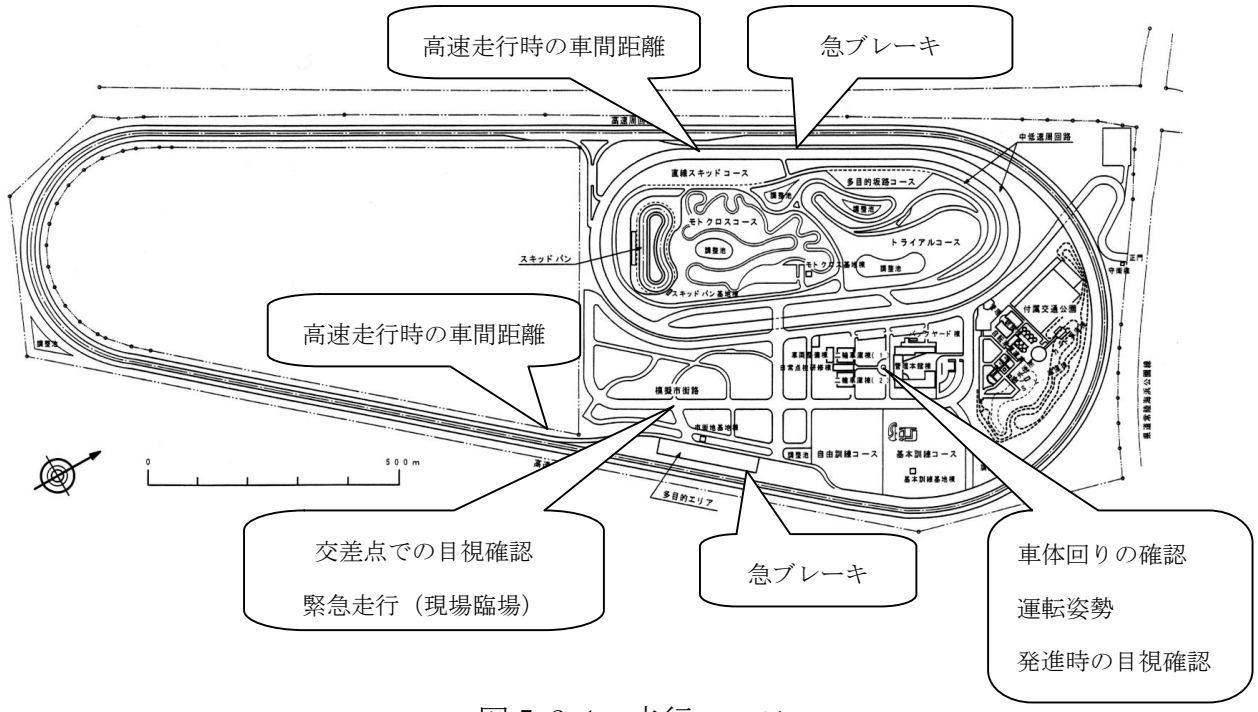


図 5-2-1　走行コース

２－３　実験の日程

以下に示す日程で実験を行った。基本的に研修所入所前および研修修了後に計測を実施した。なお、貨物課程は研修前の計測のみ研修入所前に実施し、警察緊急課程、一般緊急課程、青少年課程は、研修カリキュラムの日程の中で計測を実施した。

また、各実験日程において、路面は貨物課程を除き乾燥状態であり、また、強風等はなかった。

表 5-2-2　研修課程別計測項目別計測日と天候

対象研修課程	研修期間	計測項目	研修前の計測		研修後の計測	
			計測日	路面	計測日	路面
警察緊急課程	H15/11/3～6	緊急ブレーキ	11/4	乾燥	11/4	乾燥
		緊急走行	11/6	乾燥	11/6	乾燥
一般緊急課程	H15/11/13～16	運転姿勢	11/13	乾燥	11/16	乾燥
		緊急ブレーキ	11/14	乾燥	11/16	乾燥
		緊急走行	11/16	乾燥	11/16	乾燥
貨物課程	H15/11/10～13	運転姿勢	11/10	湿潤	11/10	湿潤
		緊急ブレーキ	11/10	湿潤	11/11	湿潤
一般・企業３日課程	H15/10/8～10	全て	10/8	乾燥	10/10	乾燥
一般・企業３日課程	H15/10/25～27	全て	10/25	乾燥	10/27	乾燥
一般・企業２日課程	H15/11/7～8	全て	11/6	乾燥	11/8	乾燥
青少年課程	H15/10/8～9	全て	10/8	乾燥	10/9	乾燥
未受講１		全て	10/8	乾燥	10/10	乾燥
未受講２		全て	11/6	乾燥	11/8	乾燥

２－４　被験者

被験者は、調査対象とした研修課程の入所申し込み者のうち、実験参加を承諾した 78 名とした。また、未受講１、２の被験者は、一般公募により運転経験１年以上で、普段より自動車の運転を実施している７名とした。被験者の詳細については３－７－１　被験者の属性と運転実態を参照のこと。

２－５　車両・計測機器

２－５－１　実験車両

（１）乗用車

警察緊急課程、一般緊急課程、一般・企業３日(乗用車)課程、一般・企業２日課程の各研修課程は、乗用車を用いた研修であり、実験専用場面では中央研修所で研修車両として保有している右記の乗用車を実験専用車として使用した。また、未受講１、２に対しても実験専用車を使用した。なお、研修カリキュラム内で実験を行う場合は、その時点で研修に用いている車両をそのまま用いた。

車名：トヨタコロナ（オートマチック変速機の小型乗用車)
全長 4,600㎜、全幅 1,695㎜、全高 1,410㎜、総排気量 1,800cc

図 5-2-2　実験車両（乗用車）

（２）２トントラック

貨物課程、青少年課程、一般・企業３日課程(貨物車)の各研修課程では、２トントラックを用いた研修であったため、実験専用場面では中央研修所で研修車両として保有している右記の２トントラックを実験専用車として使用した。なお、研修カリキュラム内で実験を行う場合は、その時点で研修に用いている車両をそのまま用いた。

車名：トヨタトヨエース（H8 年式、マニュアル変速機でパネルバン型２トントラック）
全長 1,885㎜、全幅 4,900㎜、全高 2,945㎜、総排気量 4,100cc

図 5-2-3　実験車両（２トントラック）

２－５－２　先行車両

高速走行時の車間距離計測では、車間距離を計測するために、上記実験車両のほか先行車両として小型乗用車を使用した。この乗用車は、クルーズコントロール機能（あらかじめ運転者が指定した速度で一定走行できる機能）を有しており、計測時には先行車両の速度が一定になるように調整した。

車名：ニッサンクルー（Ｈ６年式、オートマチック変速機の小型乗用車）
全長　4,590ｍｍ、全幅　1,690ｍｍ、全高　1,460ｍｍ、総排気量　2,000cc

図 5-2-4　先行車両

２－５－３　その他の使用機器

研修カリキュラムの日程の中で計測した課程を除き、実験車両内に以下の機器を搭載した。

（１）制御用パソコン
(Sharp Mebius PC-MJ120M)

ブレーキ、光電スイッチの情報を用い、緊急ブレーキに使用したランプの点灯を制御した。

図 5-2-5　制御用パソコン

（２）計測 BOX

ブレーキ、光電スイッチの計測値を変換し、制御用パソコンへ出力する回路を作成した。

図 5-2-6　計測 BOX

（３）光電スイッチ（オムロン E3G-R13）

緊急ブレーキのブレーキ開始地点設定を判定するため、光電スイッチを車両に取り付け、計測 BOX へ入力した。

図 5-2-7　光電スイッチ

２－６　実験方法

２－６－１　実験の手順

実験は、基本的に研修課程の入所前、修了後に下記の手順で、あらかじめ設定した走行コースを順番に巡って各計測を実施した。

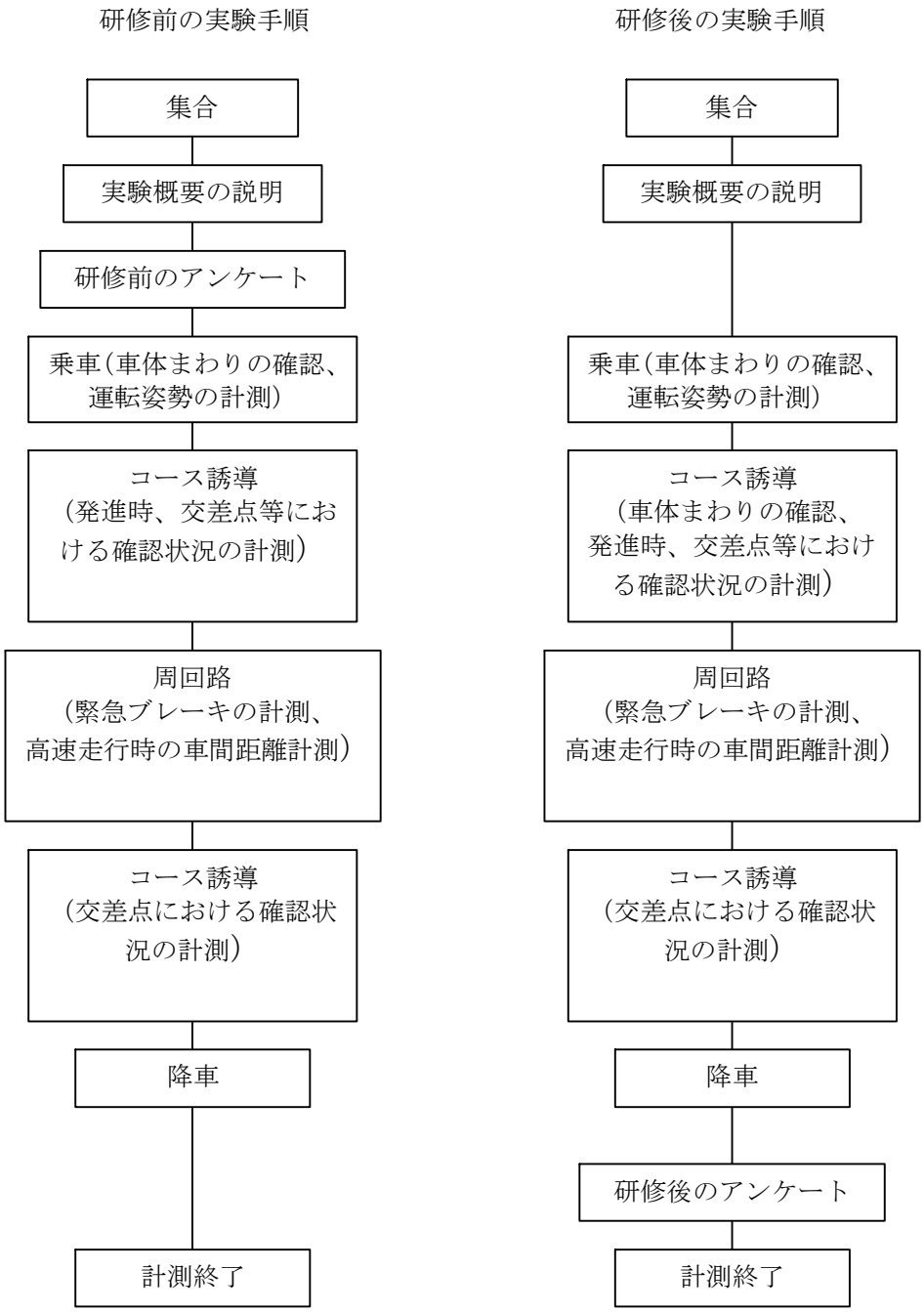


図 5-2-8　実験手順フロー（通常パターン）

研修カリキュラムの日程の中で計測を実施した警察緊急課程、青少年課程では、アンケートを研修入所時、修了時に実施し、各計測項目については当該計測項目に関する研修の直前と直後に計測を実施した（図 5-2-9)。

また、一般緊急課程では研修入所前にアンケート、運転姿勢の計測（研修前)、研修カリキュラム内で緊急ブレーキ（研修前)、緊急走行の計測（研修前後）を実施し、研修修了後に運転姿勢の計測（研修後)、緊急ブレーキ（研修後）を実施した。さらに、貨物課程では、研修入所前にアンケート、運転姿勢の計測、緊急ブレーキの計測を実施し、研修カリキュラム内の当該研修後にそれら各計測項目の研修後の計測を実施した（図 5-2-10)。

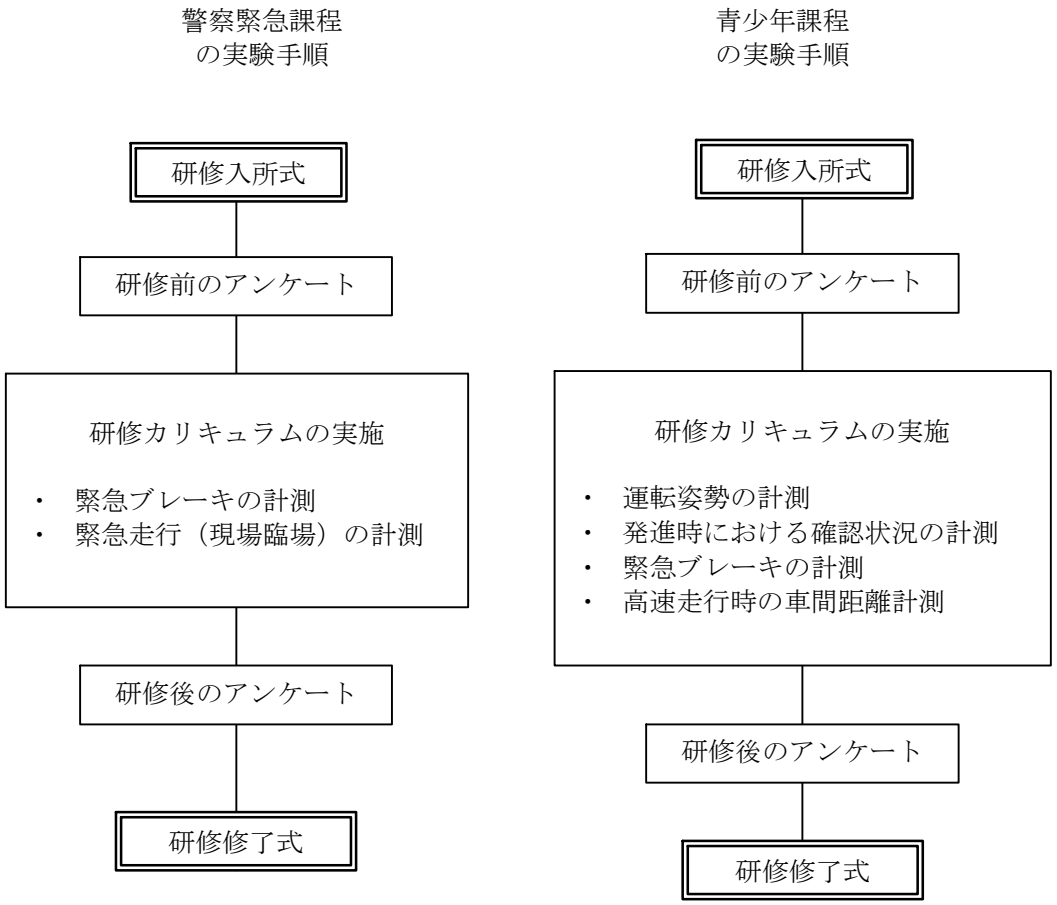


図 5-2-9　実験手順フロー（その他パターン１）

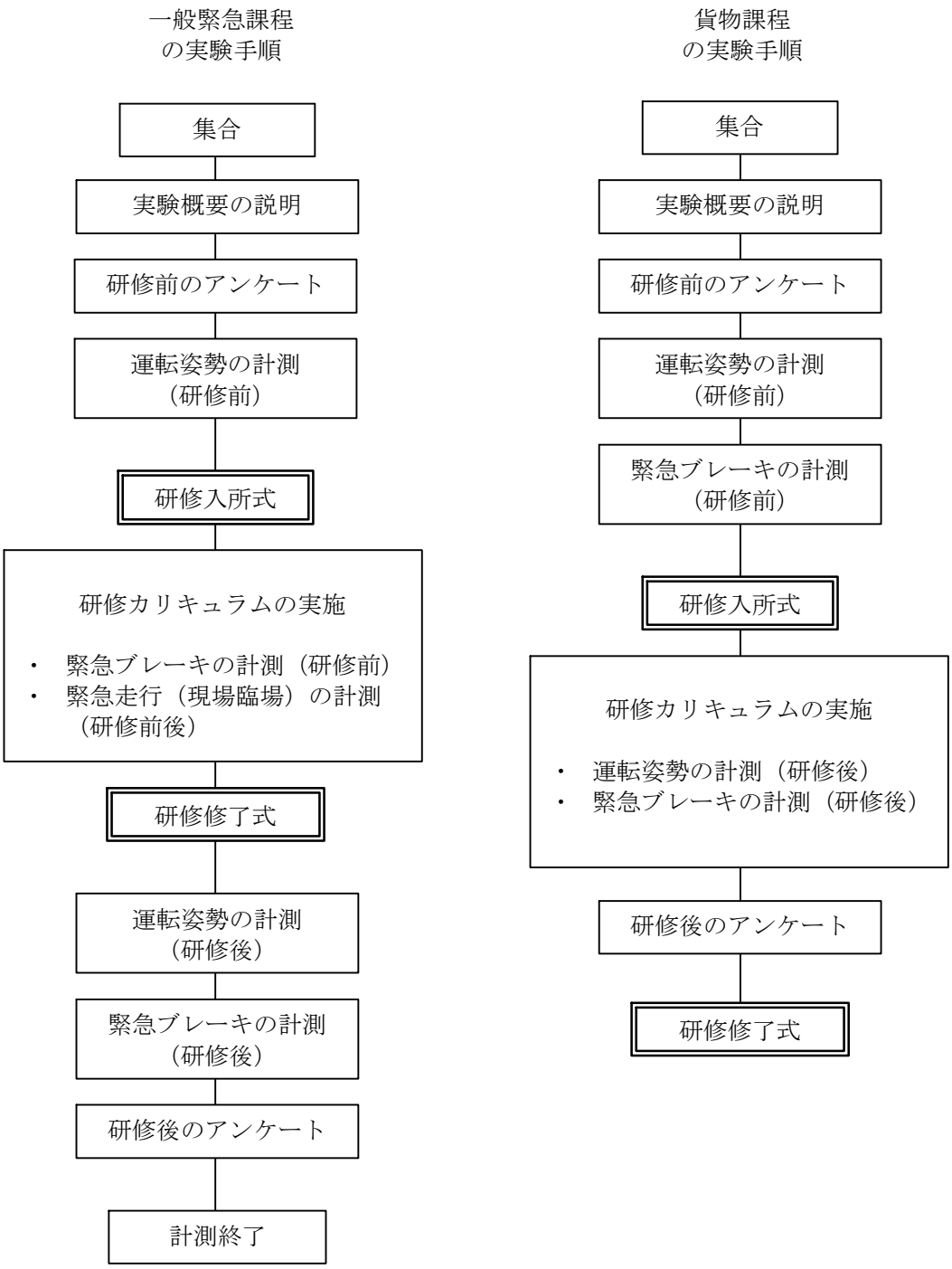


図 5-2-10　実験手順フロー（その他パターン２）

２－６－２　車体まわりの確認状況の計測

（１）実験要領

整備不良による故障や事故を防止するには、日常点検を確実に実施し、常に安全で良好な状態を維持することが必要であり、研修においても「日常点検」の研修カリキュラムが実施されている。ここでは、車体まわりの確認に着目し、被験者が実験車両に誘導された際、本日はじめて走行する車両であることを教示して、車両に乗車する前に車両まわりの確認実施の有無を計測した。

（２）被験者数

研修課程別の被験者数は以下のとおり。

研修課程	被験者数
一般・企業３日課程	17 名
一般・企業２日課程	9 名
未受講１，２	7 名
計	33 名

（３）被験者に対する教示

被験者に対し、実験車両に誘導する際に以下の教示を行った.

「本日はじめて走行する車両です。エンジン関係のみ確認を終えていますので、それ以外を確認の上、乗車して出発できる状態にしてください。」

（４）計測項目

・車体周りに対する一順の有無

・左前タイヤの前方に配置した障害物（空き缶）の有無

２－６－３　運転姿勢の計測

（１）実験要領

運転中に周囲の状況をできるだけ早く、広く、正確に収集し、その情報を適切に判断して、正確に操作することが肝要である。そのため「基本走行」の研修カリキュラムにおいては、情報収集、的確な操作、疲労の面から正しい運転姿勢について教習を行っている。ここでは、被験者が乗車して発進できる状態になったときに、運転状態の姿勢を採らせて、調整されているシートポジションを係員が計測し、研修前後の変化をみた。

（２）被験者数

研修課程別の被験者数は以下のとおり。

研修課程	被験者数
一般緊急課程	9名
貨物課程	19名
一般・企業３日課程(乗用車)	2名
一般・企業３日課程(貨物車)	15名
一般２日課程	9名
青少年課程	9名
未受講１，２	7名
計	70名

（３）被験者に対する教示

被験者に対しては、ハンドルを握ってブレーキペダルを踏んだ状態を維持させることのみ伝えた。

（４）計測項目

・シート背もたれの角度
・シートスライド長
・運転姿勢の写真撮影

２－６－４　発進時及び交差点での目視確認状況の計測

（１）実験要領

道路には、交差点、カーブ、直線などのさまざまな環境に、それぞれ特有の危険が潜んでおり、「基本走行」「危険予測と回避」の研修カリキュラム内において適切な目視による確認（チェック）を教示している。ここでは、発進時、交差点等における確認状況に着目し、スタート地点からの発進時、並びに緊急ブレーキの計測を行うコースまでの誘導中に通過する交差点での目視確認の有無を計測するとともに、車両の一時停止の有無についても研修前後の変化をみた。

計測は、基本的には「止まれ」標識ありの交差点３箇所、「止まれ」標識が存在しない４車線道路の交差点２箇所について、同乗した係員の目視によって計測した。

（２）被験者数

研修課程別の被験者数は以下のとおり。

研修課程	被験者数	備考
一般・企業３日課程(乗用車)	2 名	
一般・企業３日課程(貨物車)	15 名	
一般・企業２日課程	9 名	
青少年課程	9 名	発進時確認状況のみ計測
未受講１，２	7 名	
計	42 名	

（３）被験者に対する教示

被験者に対しては、コースの誘導を行うのみで、特に教示をすることなく各自が行う運転行動をそのまま調査した。

（４）計測項目

・発進時における目視確認の有無
・「止まれ」標識ありの交差点における目視確認の有無と停止の有無
・「止まれ」標識なしの交差点における目視確認

なお、観測地点については、高速周回路を利用した場合を図 5-2-11、図 5-2-12 に、中低速周回路を利用した場合を図 5-2-13、図 5-2-14 に示す。また、観測地点とした交差点の写真を図 5-2-15 に示す。

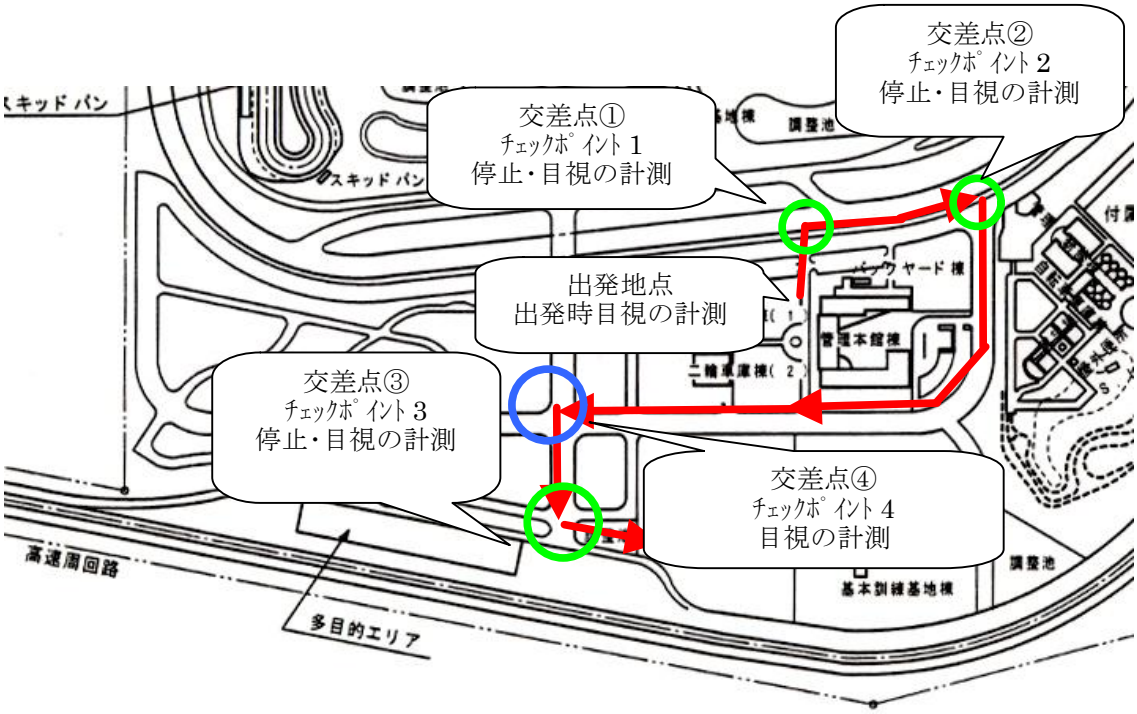


図 5-2-11　高速周回路を利用した場合の観測地点(往路)

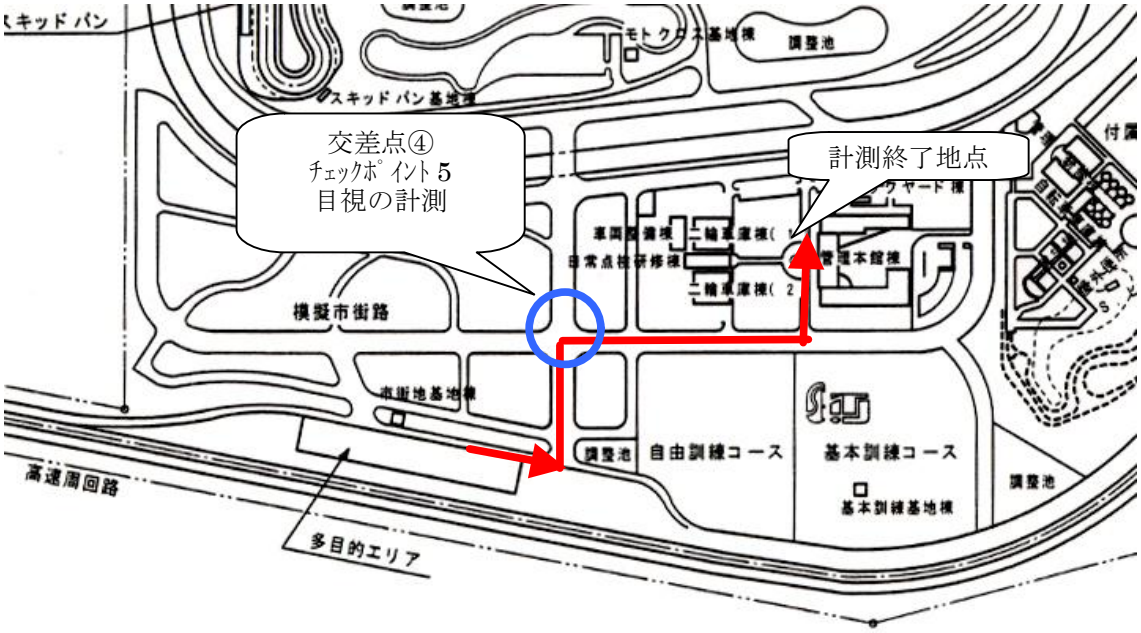


図 5-2-12　高速周回路を利用した場合の観測地点(復路)

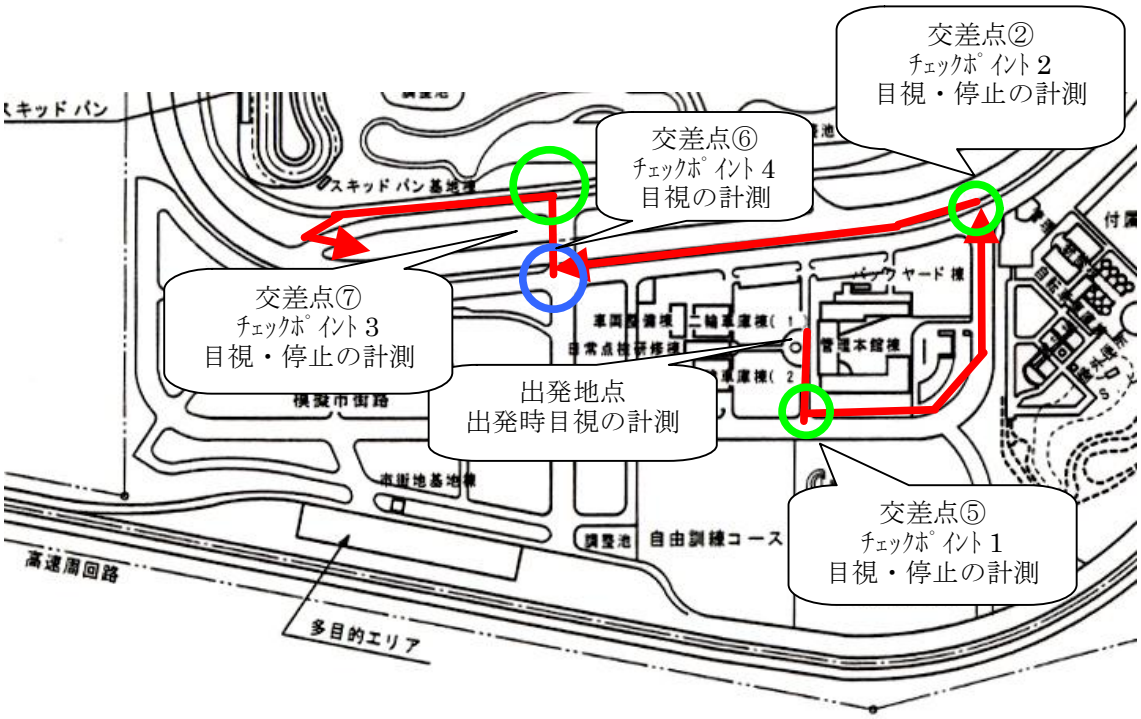


図 5-2-13　中低速周回路を利用した場合の観測地点(往路)

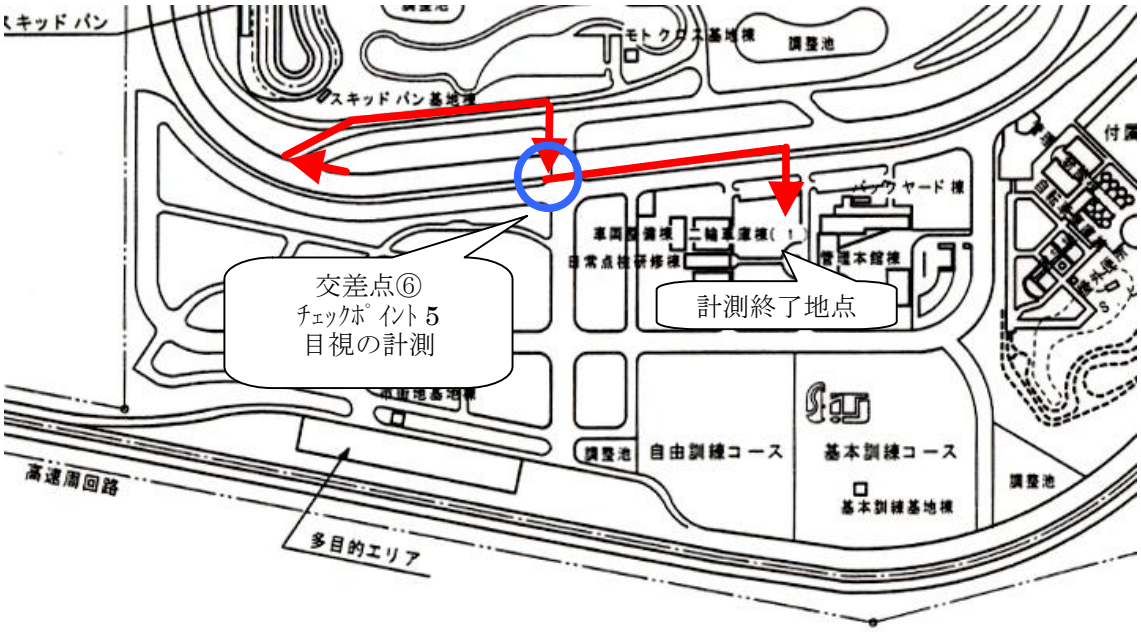


図 5-2-14　中低速周回路を利用した場合の観測地点(復路)

交差点①

交差点②

交差点③

往路

復路

交差点④

交差点⑤

往路

復路

交差点⑥

交差点⑦

図 5-2-15　観測地点とした交差点の状況

２－６－５　緊急ブレーキ計測

（１）実験要領

ブレーキングには、通常時に実施する「通常ブレーキ」のほか、緊急時に車をできるだけ短い距離で安定して停止させる「緊急ブレーキ」があり、研修カリキュラムにおいては普段実施することが少ない「緊急ブレーキ」に関する研修を行っている。

計測は、スタート地点において発進後、指定速度まで加速させ、その後速度を維持したまま、下表の通りランプの点灯時（研修課程入所前、修了後に計測した課程)、又はパイロンの通過時（研修カリキュラム内で計測した課程）に緊急ブレーキを操作させ、当該位置から車両が完全に停止した位置までの距離、タイヤの鳴きの有無を計測した。

表 5-2-3　緊急ブレーキを操作させるタイミング

ランプ点灯 （実験専用車での計測）	パイロン通過 （研修カリキュラム内での計測）
一般・企業３日課程 一般・企業２日課程 未受講１，２	警察緊急課程 一般緊急課程 貨物課程 青少年課程

なお、実験専用で計測した研修課程では１被験者につき２回ずつ計測し、研修カリキュラム内で計測した研修課程では１被験者につき１回ずつ計測した。

実験専用で計測を実施した課程に対しては、次に示す計測コースを設定した。

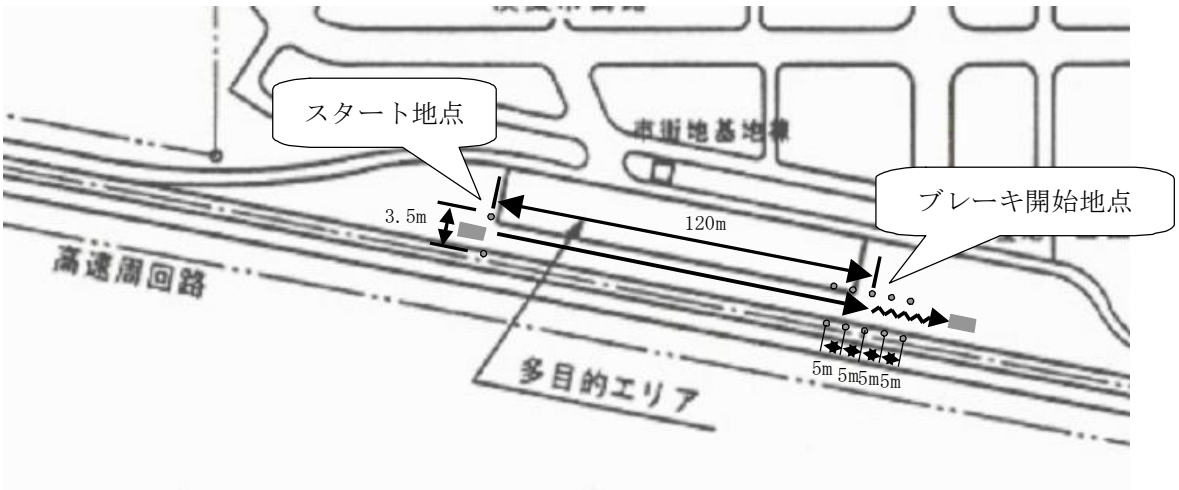


図 5-2-16　緊急ブレーキ計測コースの概要（使用コース：高速周回路）

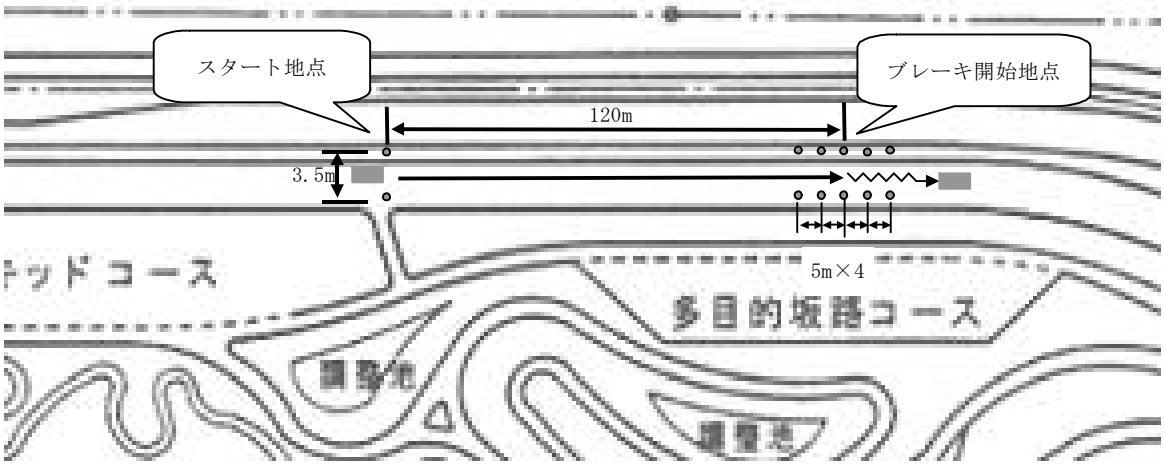


図 5-2-17　緊急ブレーキ計測コースの概要（使用コース：中低速周回路）

また、研修カリキュラム内で計測を実施した課程では、以下の地点で計測を実施した。

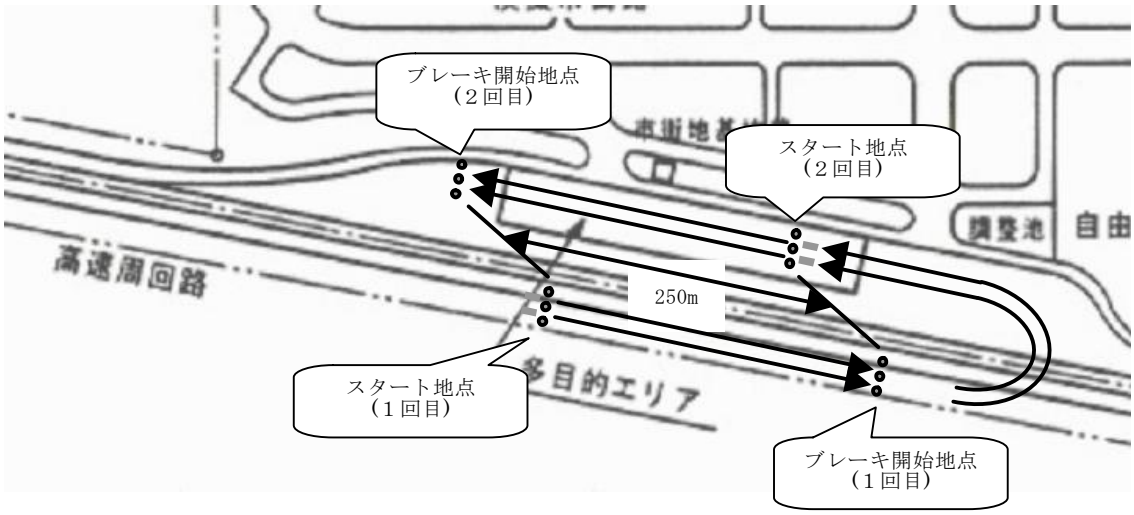


図 5-2-18　緊急ブレーキ計測コースの概要（使用コース：高速周回路）

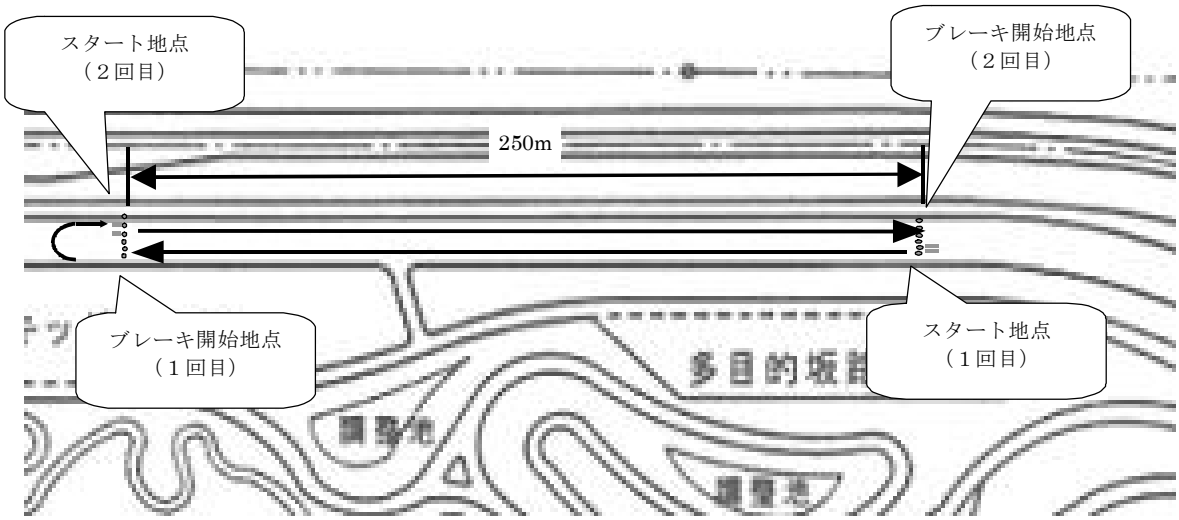


図 5-2-19　緊急ブレーキ計測コースの概要（使用コース：中低速周回路）

（2）研修課程別対象者数等

計測を実施した被験者数、走行速度、ＡＢＳの有無等は以下のとおりである。

研修課程	被験者数	走行速度	ＡＢＳの有無	計測場面
警察緊急課程	33 名	60km/h	あり	研修内
一般緊急課程	9 名	60km/h	あり	研修内
貨物課程	19 名	60km/h	なし	研修内
一般・企業３日課程(乗用車)	2 名	40km/h	なし	実験専用
一般・企業３日課程(貨物車)	15 名	40km/h	なし	実験専用
一般・企業２日課程	9 名	40km/h	なし	実験専用
青少年課程	9 名	40km/h	なし	研修内
未受講１，２	7 名	40km/h	なし	実験専用
計	103 名			

（3）被験者に対する教示

研修カリキュラム内で計測した課程については、基本的に教官の研修上の教示のみであり、スタート地点から発進して指定速度を維持して走行し、目標のパイロン位置でブレーキを実施し、できるだけ短い距離で停止するという内容である。

実験専用で計測を実施した課程に対しては、スタート地点に到着後、以下の教示を行った。

「ここからまっすぐに直進し、指定速度まで加速します。速度が一定になったらアクセルに足を置いたまま速度を維持し、直進した先にあるパイロン付近でダッシュボード上の正面にあるランプが点灯しますので、ランプが点灯したら素早くブレーキを実施してできるだけ短い距離で完全停止してください。」

（4）計測項目

・ブレーキ位置から完全停止した位置までの停止距離

・停止時のタイヤの鳴きの有無

２－６－６　高速走行時の車間時間計測

（１）実験要領

高速走行時の車間時間に着目し、高速周回路又は中低速周回路を利用して、一定の速度で走行する先行車両との車間時間を計測し、研修前後の変化をみた。

中低速周回路を利用した課程では、先行車両に追従して周回を行い、高速周回路を利用した課程では、コースの直線部約２ｋｍのみを使用して先行車両に追従させた。

計測は、直線部で安定した追従走行状態となる２ヵ所にビデオカメラを配置し、通過する車両間の時間を映像で捉えて車間時間を算出した。なお、１被験者に対し、２台のカメラ前を２回ずつ通過させ、計４回分のデータを収集した。

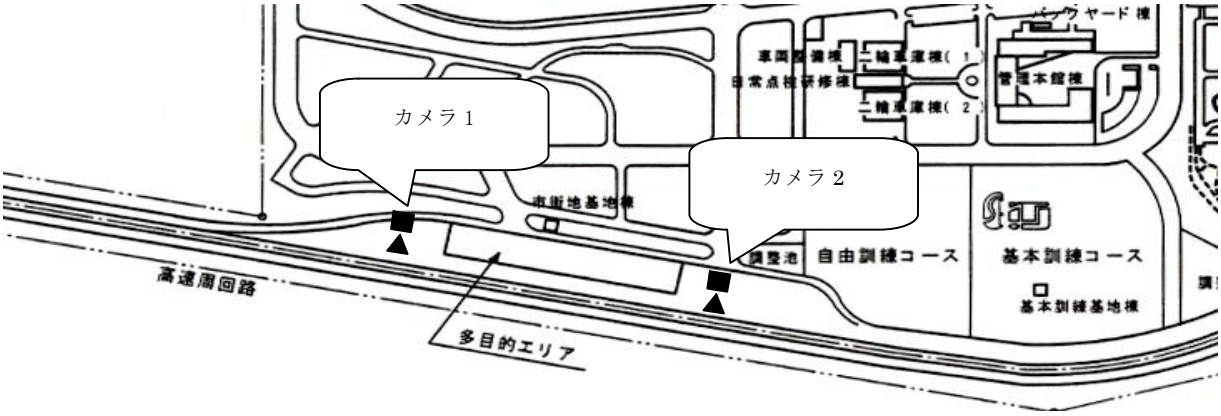


図 5-2-20　車間時間計測時のカメラ設置箇所（高速周回路使用時）

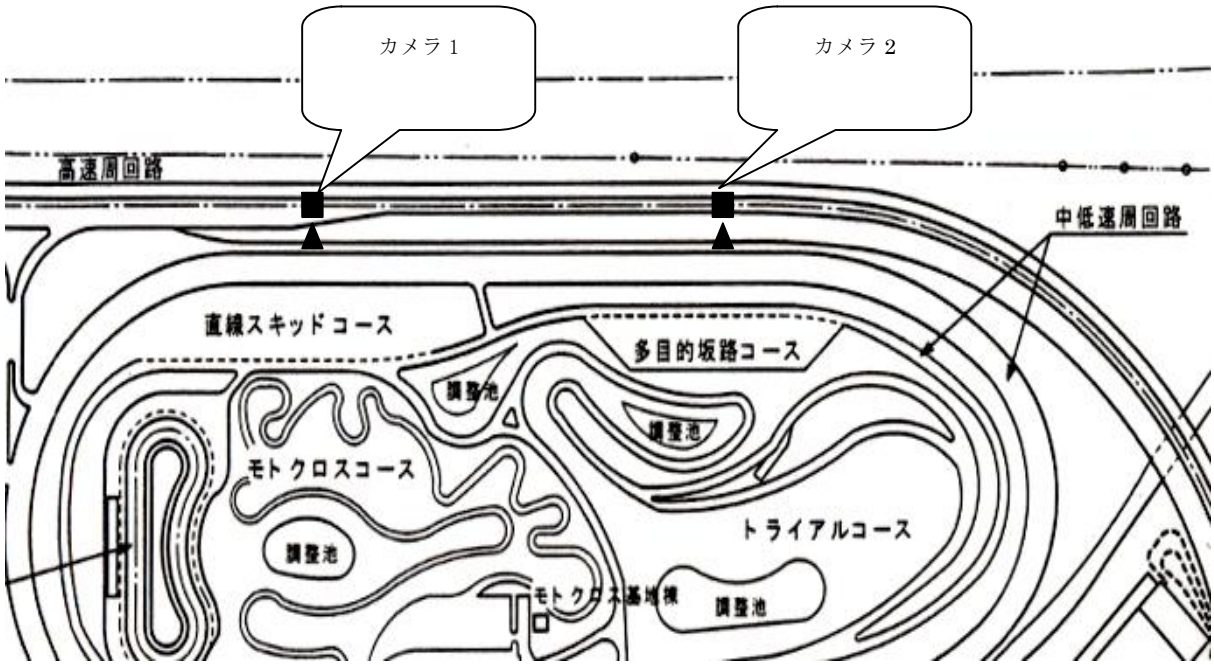


図 5-2-21　車間時間計測時のカメラ設置箇所（中低速周回路使用時）

（2）研修課程別対象者数等

計測を実施した被験者数、使用コース、及び走行速度は以下のとおりである。

研修課程	被験者数	使用コース	走行速度
一般・企業３日課程(乗用車)	2 名	中低速周回路	80km/h
一般・企業３日課程(貨物車)	15 名	高速周回路	80km/h
一般・企業２日課程	9 名	高速周回路	100km/h
青少年課程	9 名	中低速周回路	70km/h
未受講１	3 名	中低速周回路	80km/h
計	38 名		

（3）被験者に対する教示

被験者に対しては、以下の教示を行った。

「この計測では、高速道路における追従走行状態を計測します。走行方法は、一定の速度で走行する先行車両に追従する走行を行うものですので、先行車両に遅れないように追従してください。」

（4）計測項目

・定速走行する先行車両に対する車間時間

２－６－７　緊急走行（現場臨場）

（１）実験要領

「緊急走行」の研修カリキュラムでは、緊急時の人と車の特性を熟知し、安全優先の意識で平常心をもって運転することを教示している。ここでは、現場臨場に着目し、チェックシートに基づく実技指導教官の採点によって指導前と指導後の走行を計測した。計測は、研修カリキュラム内に行い、研修で行う全３周の周回走行（うち、２周目のみ交差点での車両飛び出し等の危険事象を作為的に発生させている）のうち、１周目（教官による指導がなされる前）及び３周目の走行を計測した。

計測は以下に示す研修用走行コースで行った。

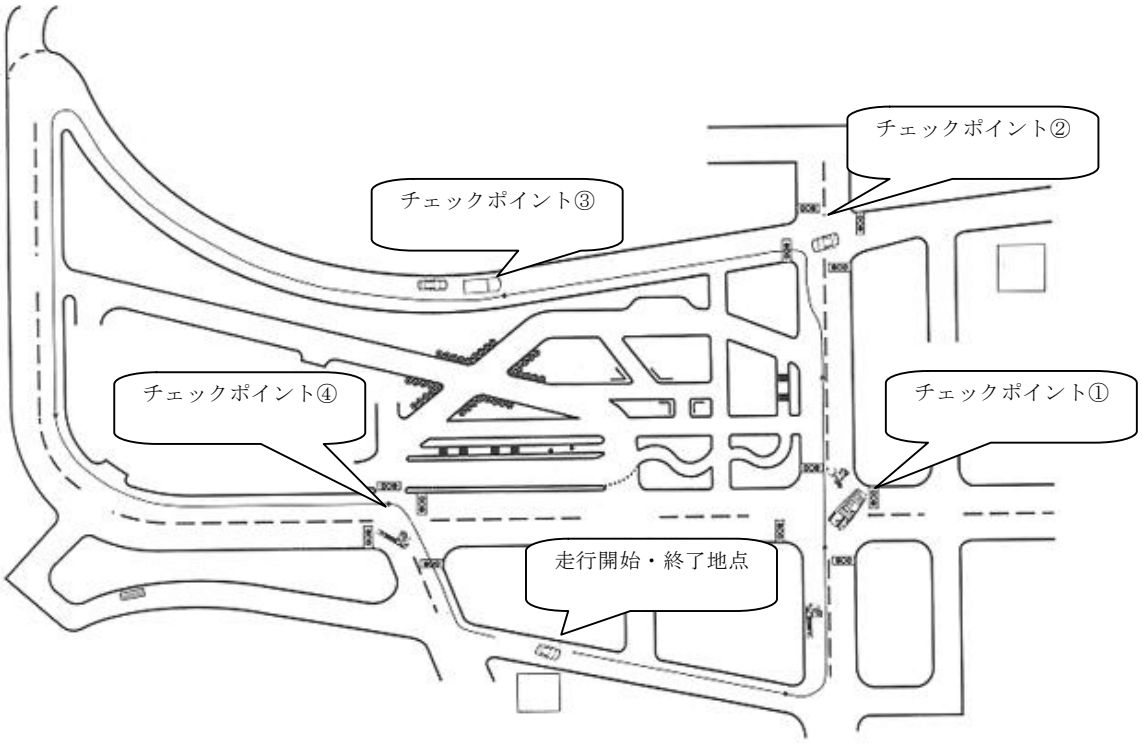


図 5-2-22　緊急走行（現場臨場）計測の走行コース

（２）研修課程別対象者数

計測を実施した被験者数は以下のとおりである。

研修課程	被験者数
警察緊急課程	16 名
一般緊急課程	9 名
計	25 名

（３）被験者に対する教示

研修カリキュラム内での計測であり、走行にあたっては周回して現場に急行すること以外は、特に教示はない。

（4）計測項目

使用したチェックシートは、先に示した模擬市街路に設定した周回コース上に４箇所のチェックポイントを設定し、以下の項目の評価をA（よくできている）からD（要注意）までの４段階で実施した。

表 5-2-4　緊急走行のチェック項目等

<table>
<tr><th colspan="2">チェック項目</th><th>チェック内容</th><th colspan="2">チェック／判定基準</th></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="4">安全確保</td><td>安全の確認</td><td colspan="2">バックミラーと目視確認</td></tr>
<tr><td>安全距離の確保</td><td colspan="2">側方及び前方の安全距離</td></tr>
<tr><td>走行位置</td><td colspan="2">危険回避を考えた位置</td></tr>
<tr><td>交差点の通過</td><td rowspan="2">信号</td><td>青：安全が確保できる速度での走行
赤：一時停止の実施</td></tr>
<tr><td colspan="2">なし：安全が確認できる速度での走行</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="4">走行操作
（合図とタイミング）</td><td>方向指示器</td><td colspan="2">点灯なし、点灯遅れ等</td></tr>
<tr><td rowspan="2">赤灯点灯</td><td colspan="2">追尾、緊急時の点灯</td></tr>
<tr><td colspan="2">停止、誘導時の点灯</td></tr>
<tr><td>サイレン吹鳴</td><td colspan="2">緊急、誘導時の使用</td></tr>
<tr><td colspan="2">危険場面</td><td>マイク広報</td><td colspan="2">マイク広報の有無、適性使用等</td></tr>
<tr><td colspan="2">危険場面</td><td>危険事象の発生</td><td colspan="2">衝突寸前の回避</td></tr>
<tr><td rowspan="5">危険対応</td><td>危険源の発見</td><td>危険車両の発見</td><td colspan="2">認知判断について</td></tr>
<tr><td>状況の予測</td><td>危険車両の行動予測</td><td colspan="2">事前減速の有無</td></tr>
<tr><td rowspan="2">ブレーキング</td><td>減速操作</td><td colspan="2">構え等</td></tr>
<tr><td>急ブレーキ操作</td><td colspan="2">ブレーキのかけ過ぎによる挙動の有無</td></tr>
<tr><td>回避方向の妥当性</td><td>ハンドル回避</td><td colspan="2">安全方向への回避</td></tr>
<tr><td colspan="2">技量に応じた走行</td><td>不安全行動</td><td colspan="2">技量の限界を越えた走行</td></tr>
</table>

２－６－８　実験被験者アンケート

（1）アンケート実施要領

アンケートは、未受講グループについては研修前の 1 回のみ、それ以外の課程では研修の受講前と受講後の２回実施した。

（2）研修課程別対象者数

アンケートを実施した対象者数は以下のとおりである。

研修課程	対象者数
警察緊急課程	33 名
一般緊急課程	9 名
貨物課程	19 名
一般・企業３日課程(乗用車)	2 名
一般・企業３日課程(貨物車)	15 名
一般・企業２日課程	9 名
青少年課程	9 名
未受講	7 名
計	103 名

（３）アンケート項目

研修受講前に実施したアンケートの項目は以下のとおりである（付録４参照)。

- 被験者属性（受講研修課程、性別、年齢層、免許保有年数、運転頻度など）
- 研修受講のきっかけ
- 過去の研修経験
- 期待する研修カリキュラム
- 運転に対する自信の程度
- 研修のイメージ

研修受講後に実施したアンケートの項目は以下のとおりである（付録４-2 参照)。

- 研修のイメージ
- 教官に対する感想
- 役立った研修カリキュラムと今後受講したい研修カリキュラム
- 研修に対する評価
- 研修に対する他への勧誘
- 運転に対する自信の程度
- 施設、設備などの感想
- その他、意見等

第３章　結果

実験によって得られた結果を以降に示す。なお、一般・企業３日課程（乗用車）の被験者２名であったことから、集計時には同じ研修課程である一般・企業３日課程（貨物車）の 15 名と合わせて検討を行った。但し、研修車両が異なることから、計測項目によっては分類した。また、未受講１の被験者は３名、未受講２の４名と合わせて７名で検討を行った。ただし、高速走行時の車間時間については、未受講１のみ計測が行われているため、分類した。

３－１　車体回りの確認

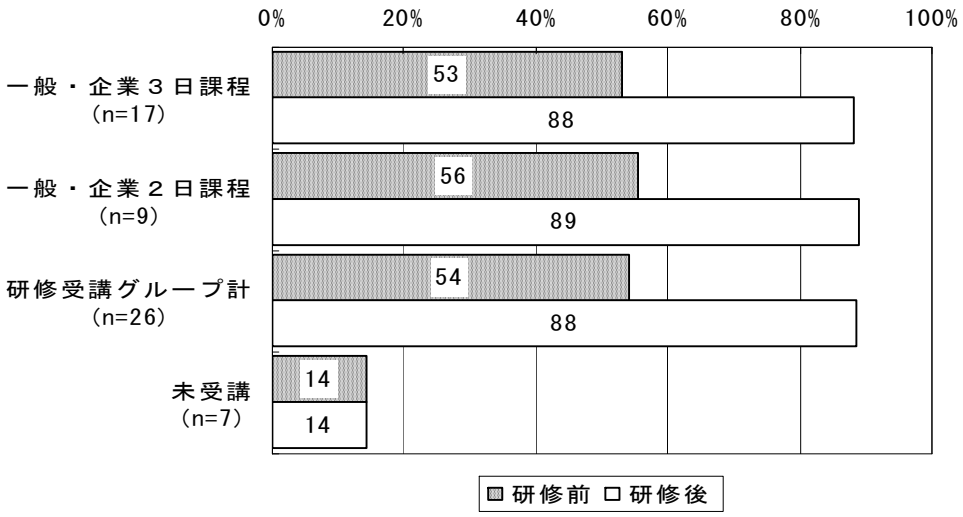
車体回りの確認の計測は、各研修課程ともに研修入所式前、研修修了式後に計測を実施した。なお、未受講グループは、１回目計測後、１日おいて２回目の計測を行った。

３－１－１　車両一巡による確認の有無

車体回りの確認のうち、車両を一巡して車両の状況の確認を実施したか研修前後で比較した。

研修受講グループにおける実施割合は研修前 54%、研修後 88%と大幅に上がった。研修課程別にみても研修日数が異なる２つの一般・企業運転者課程ともに、ほぼ同じ割合で研修後に実施割合が高くなった。未受講グループでは変化がなく、車両一巡による確認はほとんど実施されていない（図 5-3-1)。

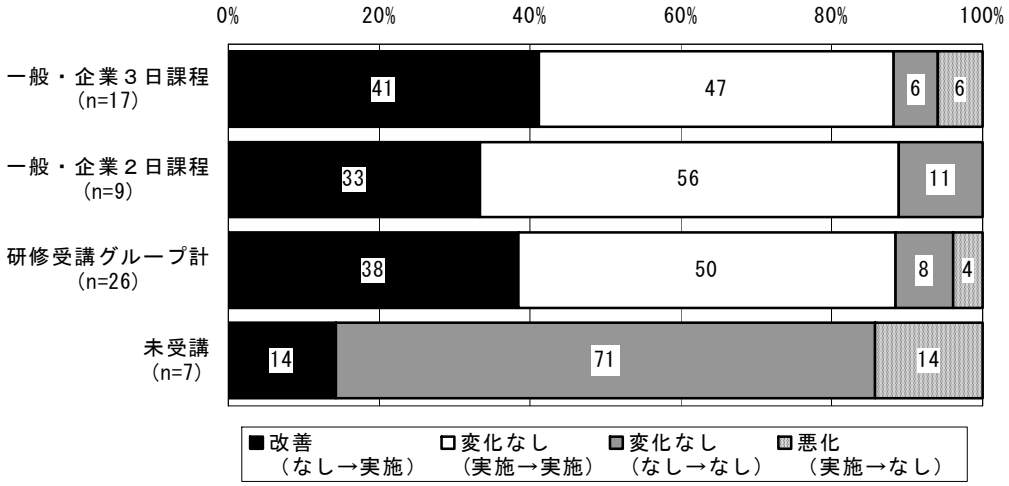
同一被験者の変化について研修受講グループでは、50%が研修前後ともに確認を実施している。また、研修前は確認を実施しなかったが研修後には実施するようになった者が全体の 38%である。一方、未受講グループでは、２回目には確認を実施した者が１名いたものの、全体の７割以上は１、２回目ともに確認を実施していない（図 5-3-2)。



課程	研修前			研修後		
	被験者数	実施	なし	被験者数	実施	なし
一般・企業３日課程	17	9	8	17	＊ 15	＊ 2
一般・企業２日課程	9	5	4	9	8	1
研修受講グループ計	26	14	12	26	＊＊ 23	＊＊ 3
未受講	7	1	6	7	1	6

注　*, ** はそれぞれ危険率 5%, 1%で研修前後で有意差（χ^2検定結果）があることを示す(以下同じ)。

図 5-3-1　車両一巡による確認の有無



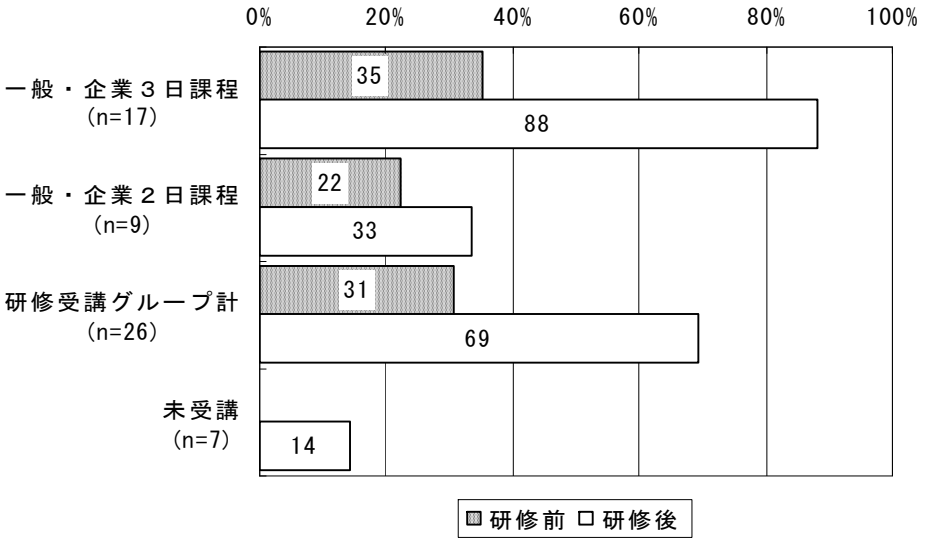
課程	実験 実施人数	改善 （なし→実施）	変化なし （実施→実施）	変化なし （なし→なし）	悪化 （実施→なし）
一般・企業３日課程	17	7	8	1	1
一般・企業２日課程	9	3	5	1	0
研修受講グループ計	26	10	13	2	1
未受講	7	1	0	5	1

図 5-3-2　同一被験者でみた車両一巡確認状況の変化

３－１－２　障害物の発見の有無

車体回りの確認のうち、障害物として作為的に左前方に配置した空き缶の発見の有無について研修前後で比較した。

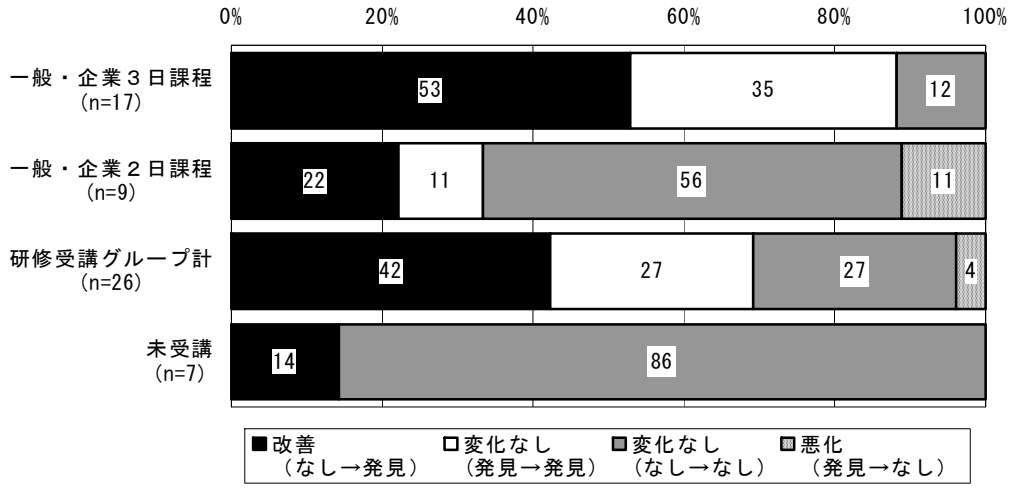
研修受講グループにおける発見した割合は研修前 31%、研修後 69%に上がった。研修課程別にみると、一般・企業３日課程では研修前 35%、研修後 88%と大幅に上がった。未受講グループでは、１回目に発見した者はなく、２回目に１名のみ発見した（図 5-3-3)。



課程	研修前			研修後		
	被験者数	実施	なし	被験者数	実施	なし
一般・企業３日課程	17	6	11	17	** 15	** 2
一般・企業２日課程	9	2	7	9	3	6
研修受講グループ計	26	8	18	26	** 18	** 8
未受講	7	0	7	7	1	6

図 5-3-3　障害物の発見の有無

同一被験者の変化について研修受講グループでは、「研修前は発見しなかったが研修後には発見した」者が 42%と最も多い。次いで「研修前後ともに発見」、「研修前後ともに発見せず」がともに 27%となった。研修課程別にみると、一般・企業３日課程では、「研修前は発見しなかったが研修後には発見した」者が半数以上であった（図 5-3-4)。



課程	実験 実施人数	改善 （なし→発見）	変化なし （発見→発見）	変化なし （なし→なし）	悪化 （発見→なし）
一般・企業３日課程	17	9	6	2	0
一般・企業２日課程	9	2	1	5	1
研修受講グループ計	26	11	7	7	1
未受講	7	1	0	6	0

図 5-3-4　同一被験者でみた障害物の発見状況の変化

３－１－３　車体回りの確認に対する評価

車両一巡による確認の有無、障害物発見の有無の結果について総合的にみると、研修受講グループでは、研修後に確認を実施するようになった者が増加したといえ、未受講グループと比べると明らかである。一般・企業２日課程では運転席からの死角について、一般・企業３日課程では車体周りの死角について教えており、それまで各確認を行っていなかった多くの被験者に対して高い割合で研修効果があったといえる。しかし、全ての者に改善が見られたわけではなく、数は少ないが依然として確認を行わない者もおり、これらについては意識的、かつ習慣的なものとして身につけさせるための手法の検討が望まれる。

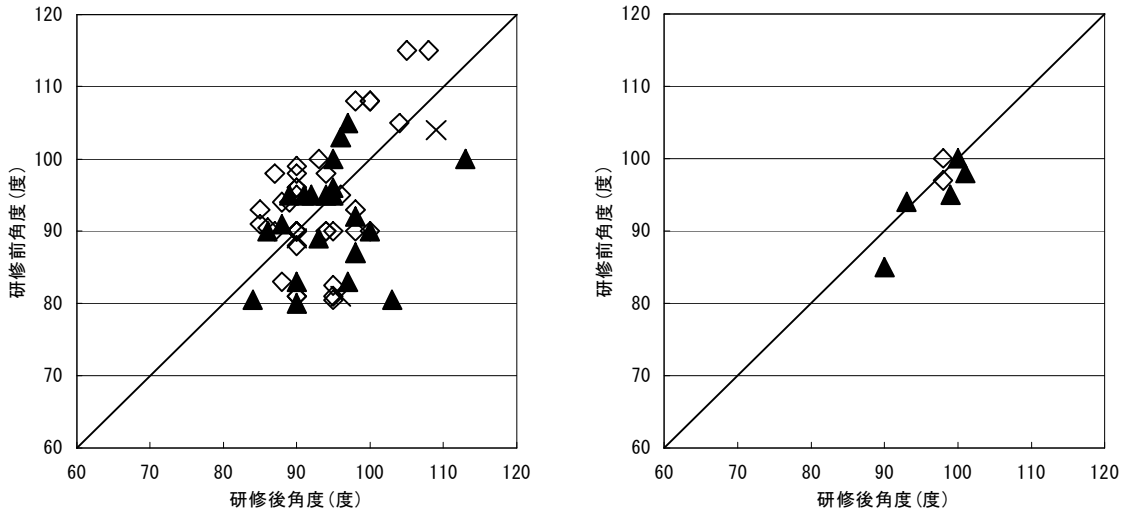
３－２　運転姿勢

運転姿勢の計測は、基本的に研修入所前、研修修了式後に実施した。但し、貨物課程では､研修入所前に研修前の計測を実施し､｢基本走行｣研修終盤に研修後の計測を実施した。また、青少年課程では「基本走行」研修初回走行で研修前の計測を実施し、研修終盤に研修後の計測を実施した。なお、未受講グループは、１回目計測後、１日おいて２回目の計測を行った。

３－２－１　背もたれの角度

運転姿勢のうち、背もたれの研修前後の角度について、同一被験者の研修前後で比較した。なお、角度は数値が大きくなるほど、背もたれを倒した状態であったことを示す。また､後述の写真判定による評価結果から､下図中◇は改善したもの､▲は変化がないもの､×は悪化したものを示す。

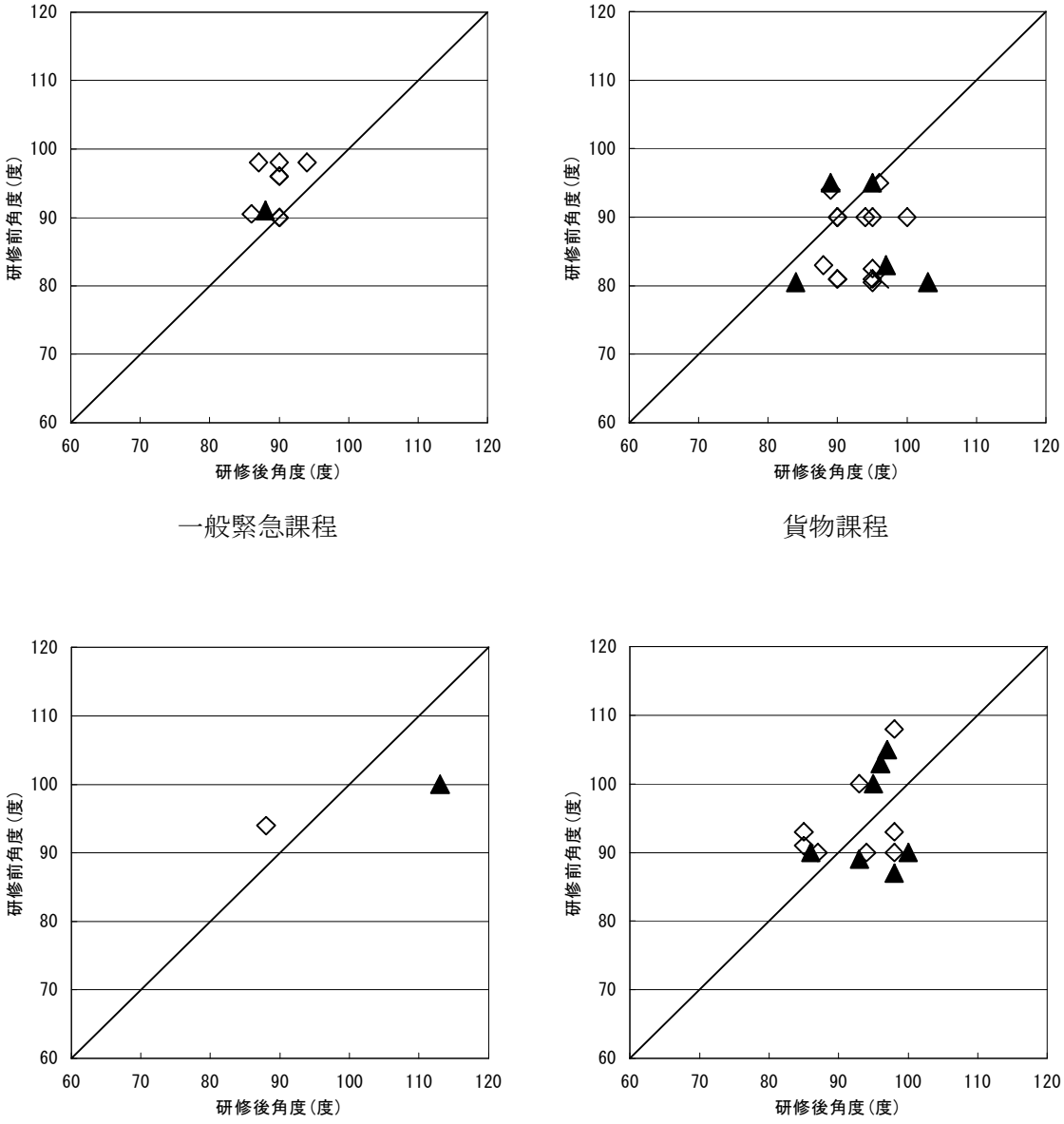
研修受講グループでは、僅かな差であるが研修後に背もたれの角度が起きた状態になったグループと、寝た状態になったグループに分類される。評価結果による分類でみると、改善、変化なしともに同じように散在しているものの、研修前に特に角度が大きい被験者群は研修後に角度が小さくなり、評価もよくなっている。未受講グループでは1、2回目ともにほとんど差はない（図 5-3-5)。



研修受講グループ　　未受講

図 5-3-5　背もたれの前後の角度

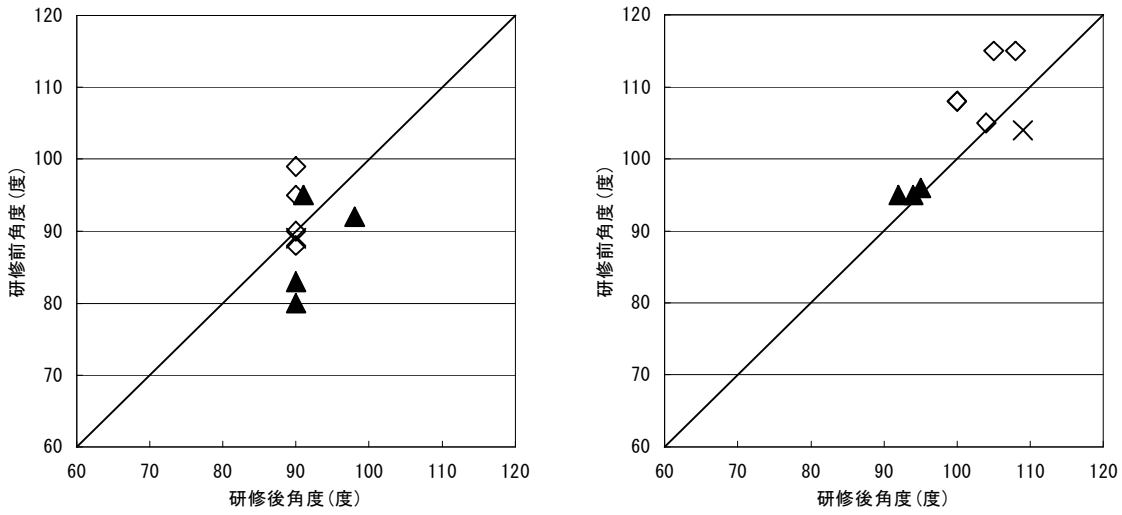
研修課程別にみると、一般・企業３日課程では研修後に背もたれの角度が起きた状態になった被験者と、寝た状態になった被験者の２名であった。一般・企業２日課程では、研修前後ともに変化なしのグループ、研修後に背もたれの角度が起きた状態になったグループ、寝た状態になったグループに分類される。青少年課程、一般緊急課程では、多くが研修後に背もたれの角度が起きた状態になっており、評価結果も改善した被験者と判定された。貨物課程では、多くが研修後に背もたれの角度が寝た状態になり、評価結果も改善、変化なしが散在している（図 5-3-6)。



一般緊急課程　　貨物課程

一般・企業３日課程(乗用車)　　一般・企業３日課程(貨物車)

図 5-3-6（その１） 背もたれの前後の角度（研修課程別）



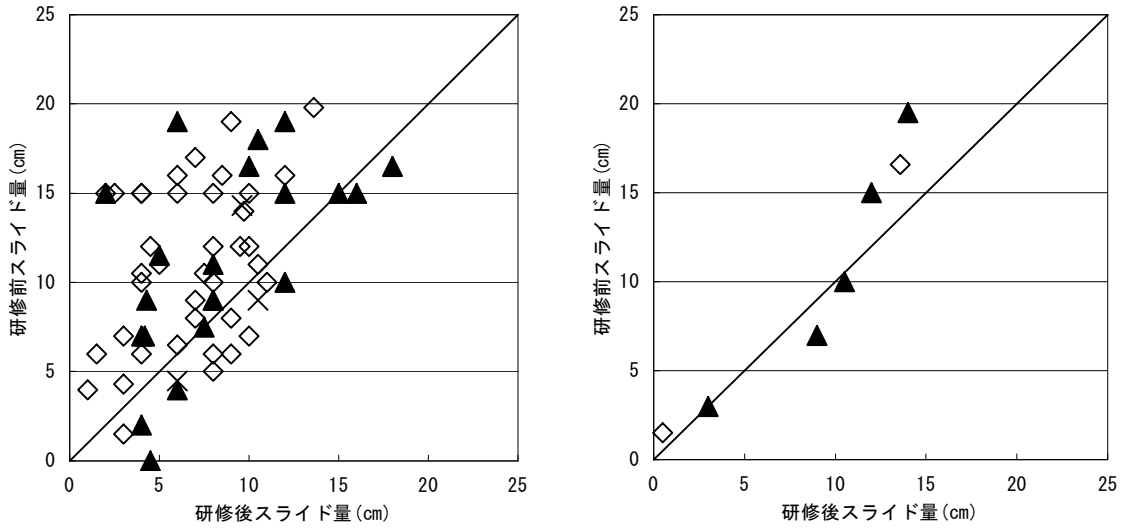
一般・企業２日課程　　青少年課程

図 5-3-6（その 2）背もたれの前後の角度（研修課程別）

３－２－２　シートスライド量

運転姿勢のうち、シートの研修前後のスライド量について、同一被験者の研修前後で比較した。なお、シートスライド量は被験者が乗車前にシートを一番前まで移動しておき、この状態を０cm として、被験者乗車後に調整したシートのスライド量（長さ）を示し、数値が大きくなるほど、シートを後ろに移動させた状態であったことを示す。また、後述の写真判定による評価結果から、下図中◇は改善したもの、▲は変化がないもの、×は悪化したものを示す。

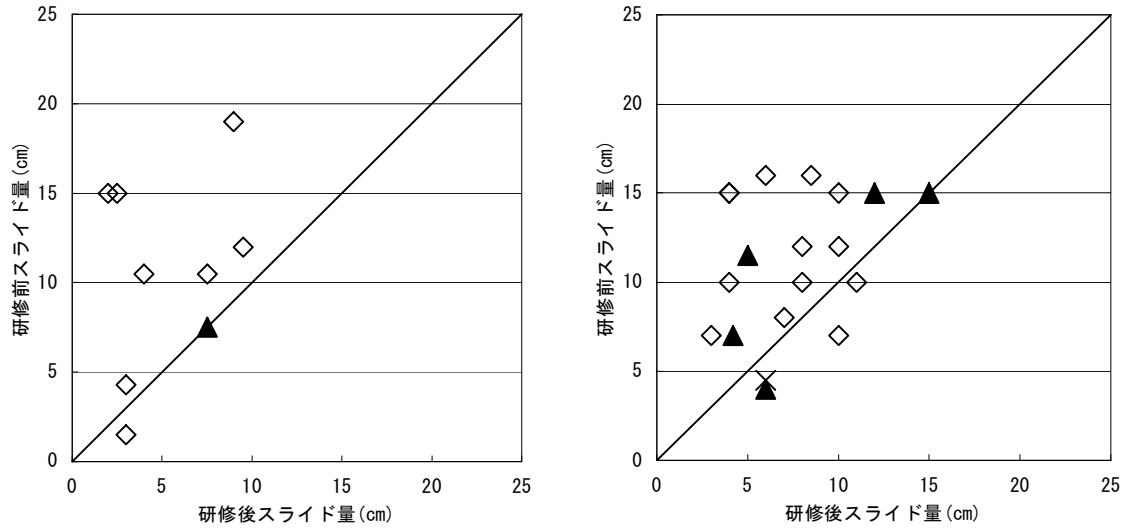
研修受講グループでは、被験者の大半が研修前に比べ研修後のシートスライド量が少なくなっており、シート位置は研修前と比較すると前よりに調整していたことが窺える。なお、評価結果からみると、改善、変化なしが散在している。未受講グループでは、２回目のほうがややシートスライド量が少なくなっている者がいたものの、概ね変化はみられないといえる（図 5-3-7)。



研修受講グループ計　　未受講

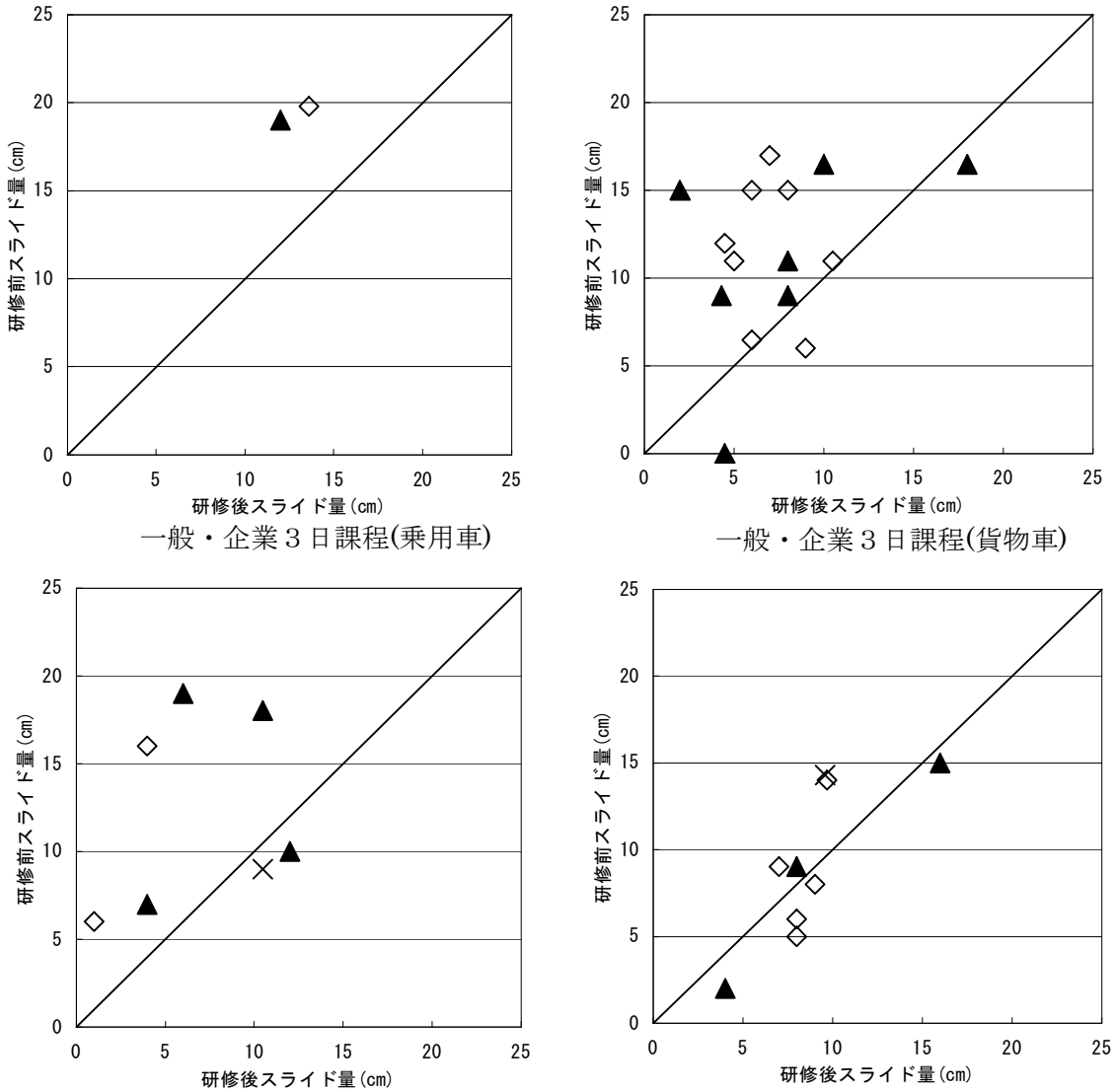
図 5-3-7　シートの前後のスライド量

研修課程別にみると、青少年課程では研修前後ともに大きな変化を示していないが、その他の各研修課程では研修前に比べ研修後のシートスライド量が少なくなっており、一般・企業３日課程、貨物課程では、研修前 15ｃｍ、研修後は 10ｃｍ以下でハンドルに近づいた姿勢に変化した。また、一般緊急課程では、スライド量が少なくなった者は評価結果も改善となっている（図 5-3-8)。



一般緊急課程　　貨物課程

図 5-3-8（その１）　シートの前後のスライド量（研修課程別）



一般・企業３日課程(乗用車)　　一般・企業３日課程(貨物車)

一般・企業２日課程　　青少年課程

図 5-3-8（その２）　シートの前後のスライド量（研修課程別）

３－２－３　背もたれの角度とシートの前後のスライド量

背もたれの角度とシートスライド量について、研修前後の差を求め、運転姿勢全体の変化について調査した。

値は、背もたれの角度ではプラス値が背もたれが起きた状態、シートスライド位置ではマイナス値が前よりの位置になった状態を示しており、下記に示す図は、左上が研修後に背もたれが寝てシートが前よりの位置になった被験者、右上が研修後に背もたれが起きてシートが前よりの位置になった被験者、左下が研修後に背もたれが寝てシートが後ろに下がった被験者、右下が研修後に背もたれが起きてシートが後ろに下がった被験者を示す。また、後述の写真判定による評価結果から、下図中◇は改善したもの、▲は変化がないもの、×は悪化したものを示す。

研修受講グループでは、研修後は背もたれが起きてシートが前よりの位置になった被験者、及び背もたれが起きてシートが後ろに下がった被験者がともに多い。また、背もたれ

がやや倒れてシートが前よりになった被験者、後ろに下がった被験者は、ともに同程度であった。評価結果をみると、改善、変化なしは散在するものの、悪化は背もたれの角度がマイナスに変化した被験者であった（図 5-3-9）。

未受講グループでは、シートの前後位置はほとんど変わらず、背もたれのみが変化した。

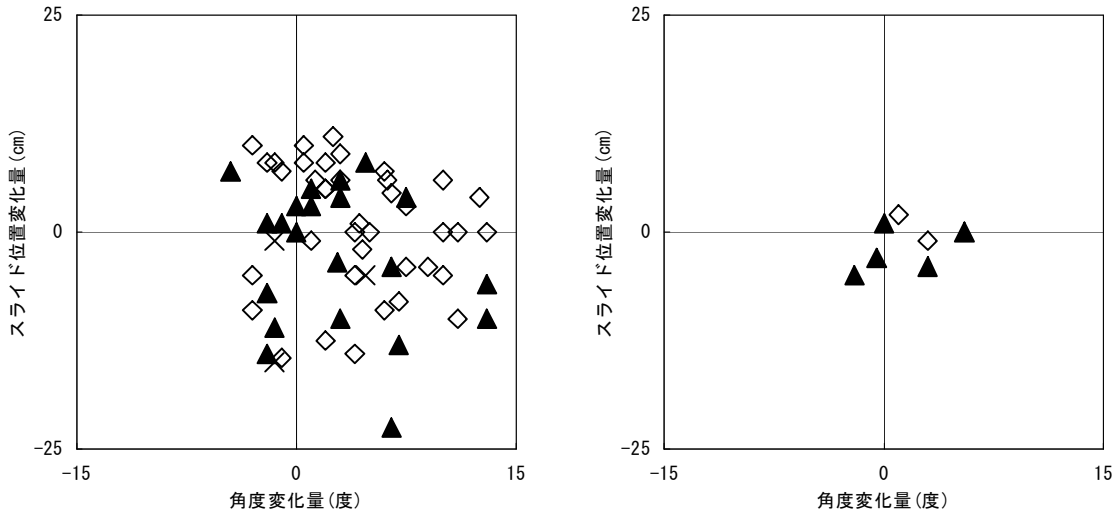
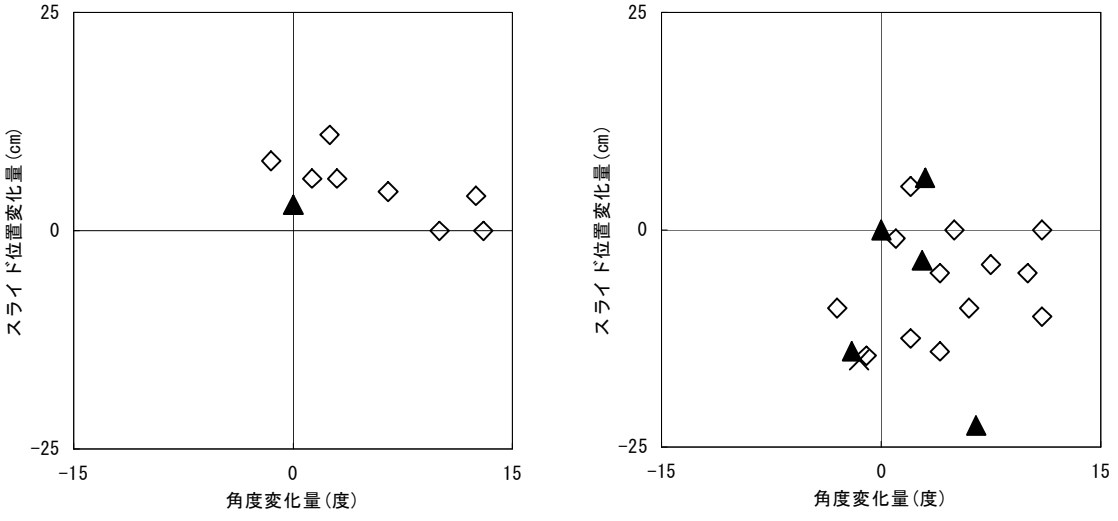
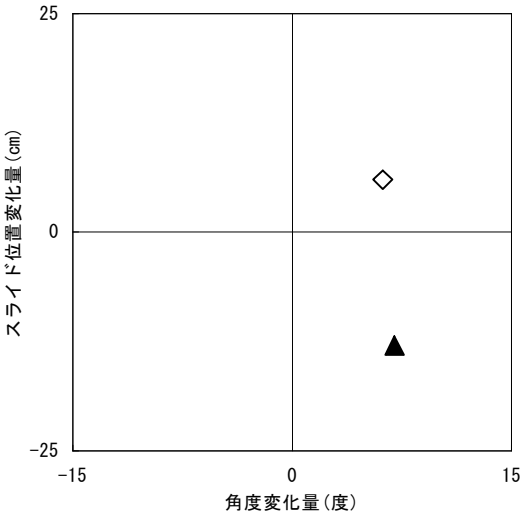


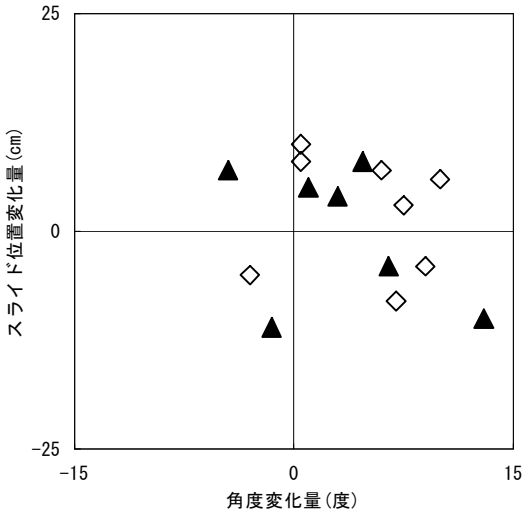
図 5-3-9　背もたれの角度とシートの前後のスライド量

研修受講グループについて研修課程別にみると、一般・企業３日課程では研修後は背もたれが起きてシートが前よりの位置になった被験者が多いものの、背もたれが起きてシートが後ろに下がった被験者も４名程度であった。他の一般・企業運転者課程では、背もたれが起きてシートが前よりになった被験者、後ろに下がった被験者が同程度であった。青少年課程では、ほとんどの被験者はシートが前よりの位置になったものの、背もたれが起きた被験者と寝た被験者がいた。貨物課程では、その多くの被験者が研修後に背もたれが起きてシートが後ろに下がった。一般緊急課程では、その多くの被験者が研修後に背もたれが起きてシートが前よりの位置になった（図 5-3-10）。

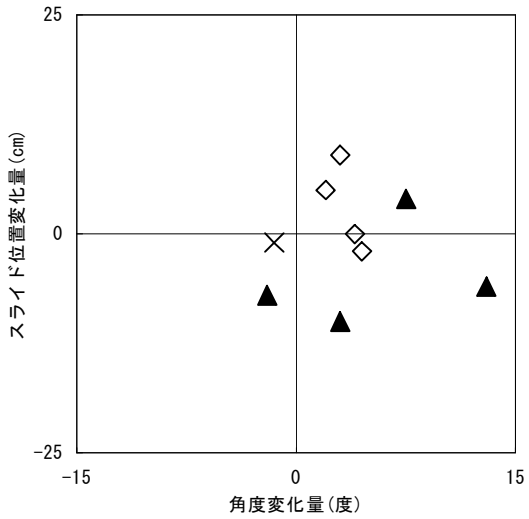




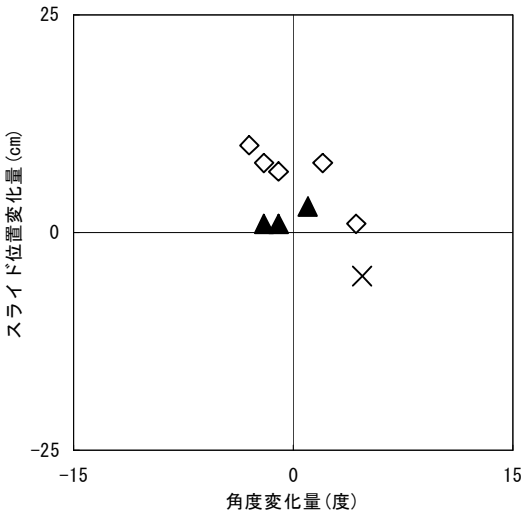
一般・企業３日課程(乗用車)



一般・企業３日課程(貨物車)



一般・企業２日課程



青少年課程

図 5-3-10　背もたれの角度とシートの前後のスライド量（研修課程別）

３－２－４　写真判定による運転姿勢の評価

背もたれの角度やシートスライド量の適正値は運転者の体格により異なるため、研修の効果判定として、研修前後の計測時に撮影した運転姿勢の写真を用い、中央研修所の実技教官により運転姿勢の変化について評価を行った。

実技教官には被験者ごとの研修前後の写真を背もたれの角度、シートスライド量とともに示し（前後の順番はランダム)、姿勢が「悪い」、「やや悪い」、「普通」、「やや良い」、「良い」の５段階で判定させた。集計にあたっては、この５段階の評価に対して１点「悪い」から５点「良い」までの評価点を割り当てた。

注：ここでは、点数等の分布を示すために以下に示すような箱ひげ図を用いた。箱ひげ図は、データの分布状態を図化して示すもので、長方形の箱の中には全データの半分が含まれ、箱の中の中央の線は中央値を示している。箱の左端を下ヒンジ、右端を上ヒンジといい、上ヒンジから下ヒンジの間をヒンジ散布度と呼ぶ。また、上下２つの内境界点があり、次のように定義される。

下内境界点 ＝ 下ヒンジ－1.5×ヒンジ散布度，上内境界点 ＝ 上ヒンジ＋1.5×ヒンジ散布度

この内境界点の内側のデータのうち、最大の値のデータと最小の値のデータを「隣接値」と呼ぶ。箱ひげ図のひげは、この隣接値を結んだものであり、内境界点内でのデータ分布の幅を示しており、データが正規分布しているとすれば、この幅の中に 99.3%のデータが含まれる。

内境界点の外側のデータを「はずれ値」と呼ぶ。はずれ値には外測値（外境界点の内側）と極外値（外境界点の外側）に区分され、それぞれ△、▲で示す。なお、外境界点の定義は以下のとおり。

下外境界点 ＝ 下ヒンジ－ ３×ヒンジ散布度，上外境界点 ＝ 上ヒンジ＋ ３×ヒンジ散布度

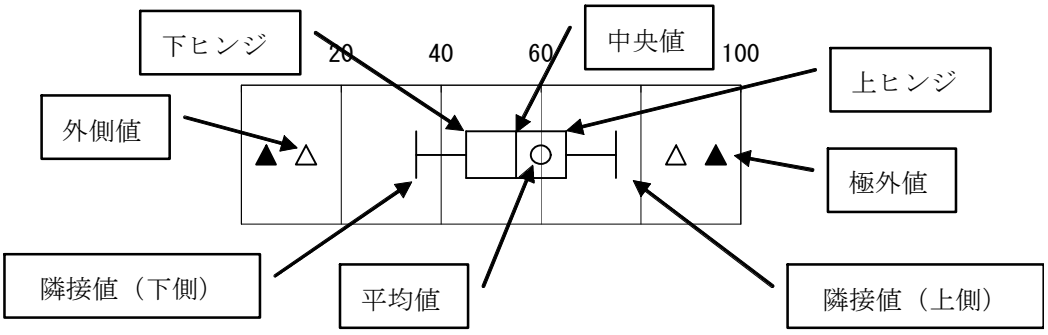
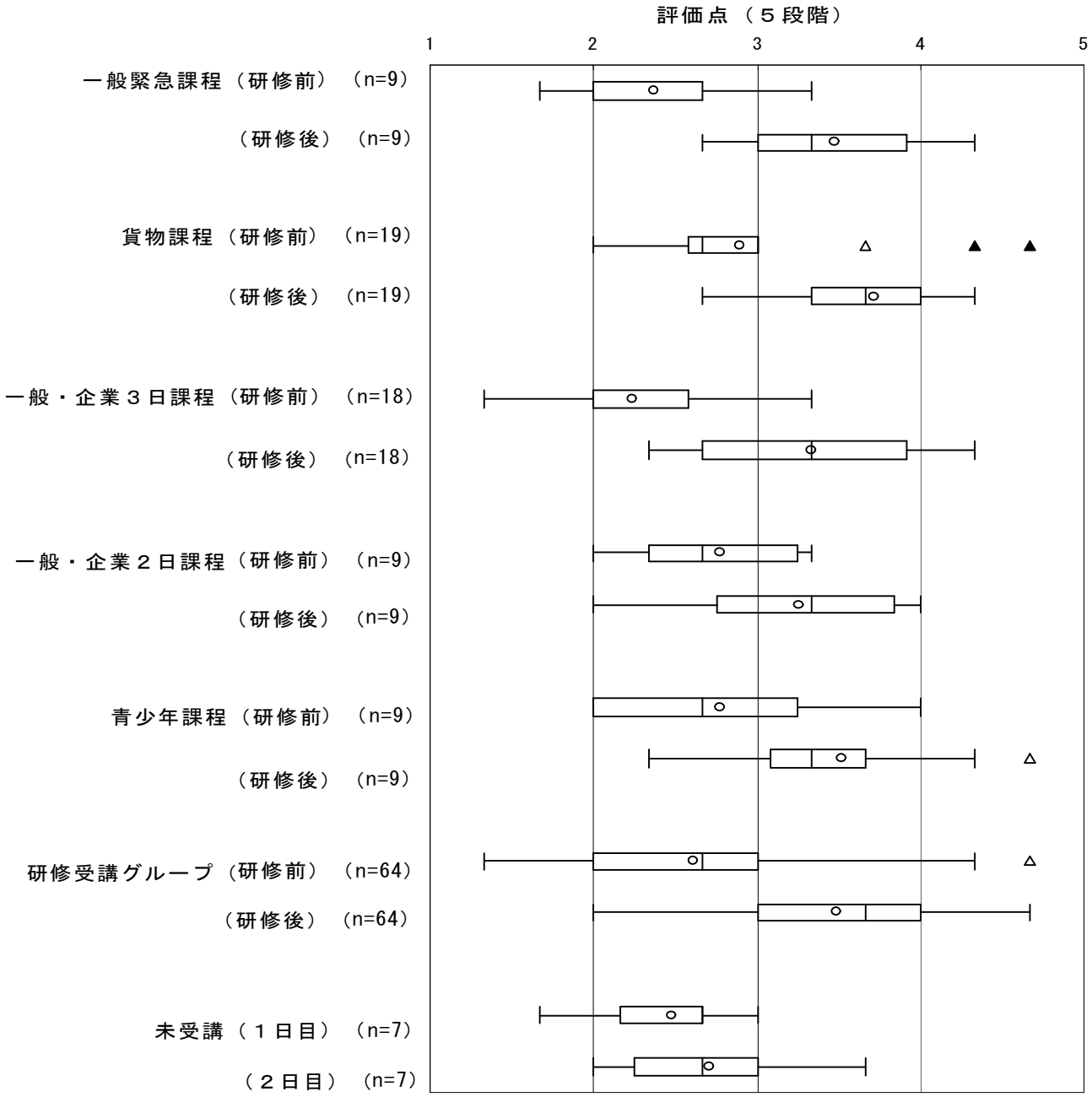


図 5-3-11　箱ひげ図の例

受講グループでは、研修前の評価点の平均は 2.6 点、研修後は 3.5 点となっており、研修前後で 0.9 点の向上が見られた。また未受講グループは、研修前は 2.5 点、研修後は 2.7 点で変化が見られない（図 5-3-12)。

研修課程ごとにみると、いずれの課程でも評価点の平均が向上している。



	一般緊急課程		貨物課程		一般・企業3日課程		一般・企業2日課程		青少年課程		研修受講グループ		未受講	
	研修前	研修後	研修前	研修後	研修前	研修後	研修前	研修後	研修前	研修後	研修前	研修後	1日目	2日目
被験者数	9	9	19	19	18	18	9	9	9	9	64	64	7	7
最大値	3.3	4.3	4.7	4.3	3.3	4.3	3.3	4.0	4.0	4.7	4.7	4.7	3.0	3.7
平均値	2.4	** 3.5	2.9	** 3.7	2.2	** 3.3	2.8	3.3	2.8	* 3.5	2.6	** 3.5	2.5	2.7
中央値	2.0	3.3	2.7	3.7	2.0	3.3	2.7	3.3	2.7	3.3	2.7	3.7	2.7	2.7
最小値	1.7	2.7	2.0	2.7	1.3	2.3	2.0	2.0	2.0	2.3	1.3	2.0	1.7	2.0
標準偏差	0.6	0.6	0.7	0.5	0.5	0.7	0.5	0.7	0.8	0.7	0.6	0.6	0.4	0.6

注　*, ** はそれぞれ危険率 5%, 1%で研修前後の平均値に有意差（t 検定結果）があることを示す(以下同じ)。

図 5-3-12　運転姿勢評価点

３－３　発進時、交差点における確認等

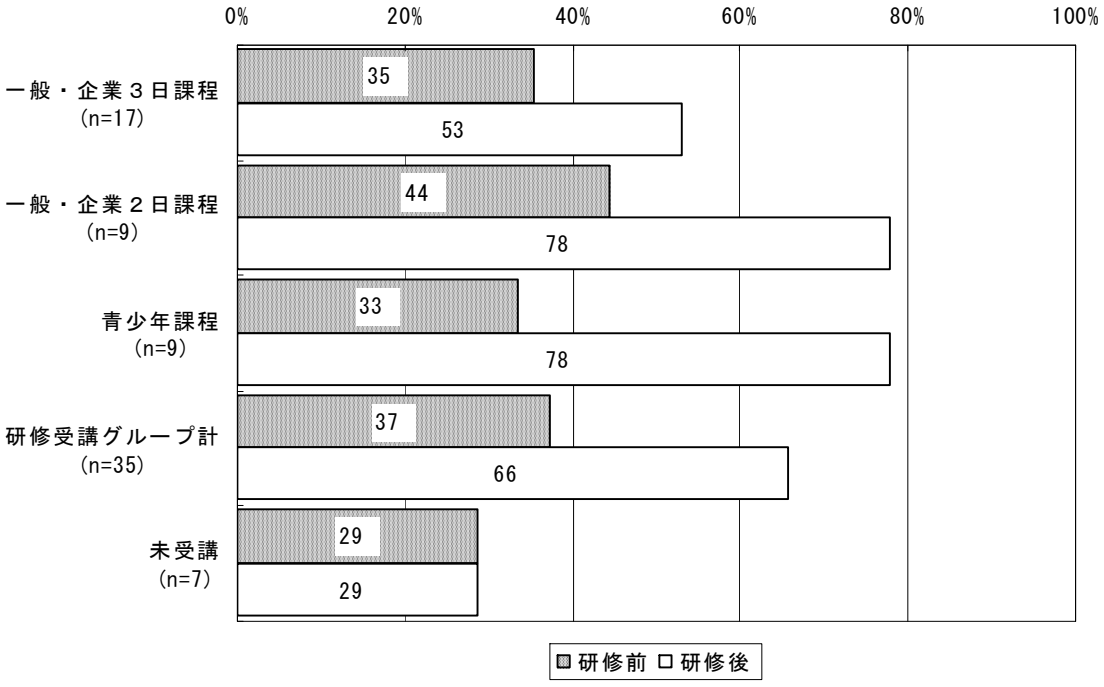
発進時、交差点における確認状況の計測は、基本的に研修入所前、研修修了式後に実施した。ただし、青少年課程は発進時の確認状況のみ計測し、研修カリキュラムの「基本走行」研修の初回走行で研修前の計測を実施し、「基本走行」研修の終盤に研修後の計測を実施した。なお、未受講グループは、１回目計測後、１日おいて２回目の計測を行った。

３－３－１　発進時の目視確認

発進時に、目視による右後方確認を実施したか研修前後で比較した。

研修受講グループでは、実施割合は研修前 39%、研修後 78%と大幅に上がった（図 5-3-13)。

研修課程別にみると、一般・企業２日課程では 44%から 78%、一般・企業３日課程では 35%から 53%、青少年課程では 33%から 78%となっており、一般・企業３日課程ではやや研修後の実施割合が低いものの、いずれも研修後は高くなった。未受講グループでは変化がなく、目視確認はほとんど実施されていない。



課程	研修前			研修後		
	被験者数	実施	実施せず	被験者数	実施	実施せず
一般・企業３日課程	17	6	11	17	9	8
一般・企業２日課程	9	4	5	9	7	2
青少年課程	9	3	6	9	7	2
研修受講グループ計	35	13	22	35	＊ 23	＊ 12
未受講	7	2	5	7	2	5

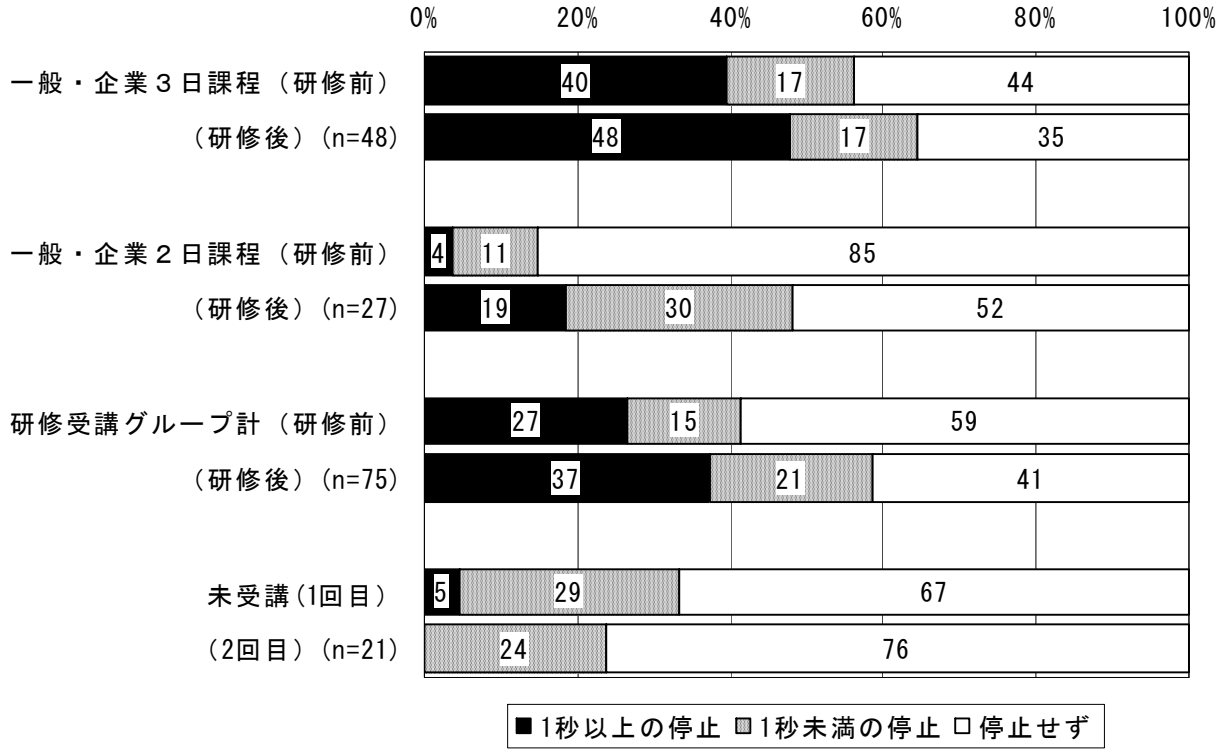
図 5-3-13　発進時の目視確認実施割合

３－３－２　一時停止交差点における停止状況

一時停止交差点３ヶ所をチェックポイントとし（２－６－４参照)、停止状況を研修前後で比較した。

チェックポイント全体でみると、受講グループは研修前に１秒未満の停止 15%、１秒以上の停止 27%、研修後に１秒未満の停止 21%、１秒以上の停止 37%であり、研修後に１秒以上の停止を行う被験者が増えた（図 5-3-14)。

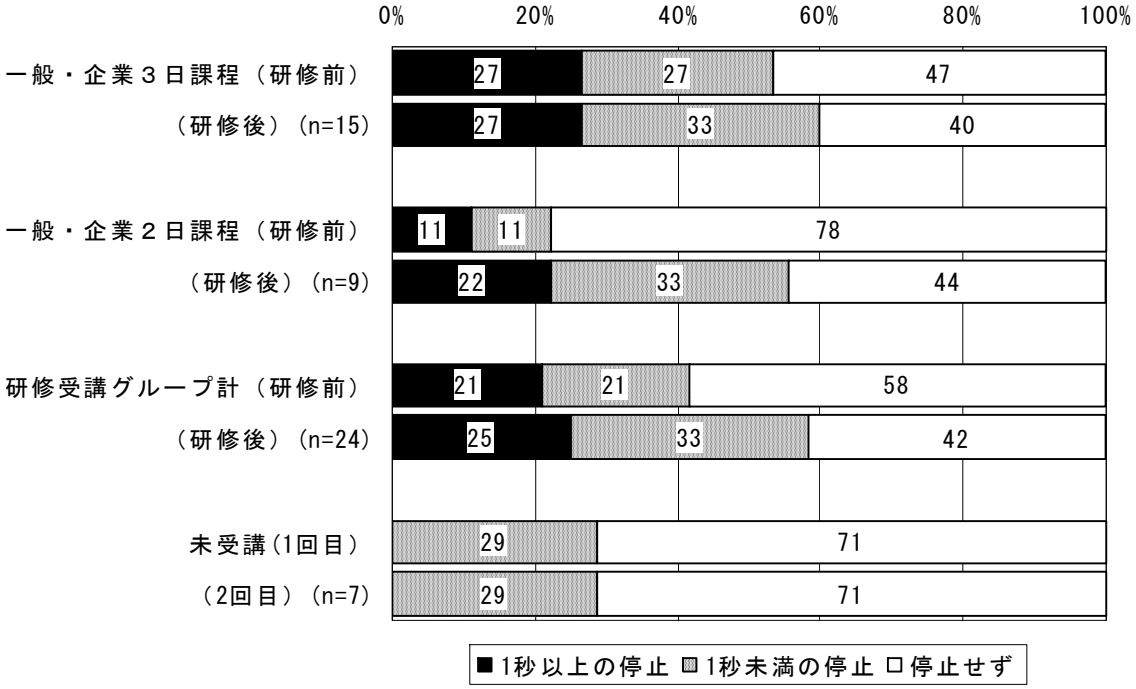
研修課程別に１秒未満の停止、１秒以上の停止実施割合の合計をみると、一般・企業２日課程では 15%から 49%に、一般・企業３日課程では 57%から 65%に増えた。一方、未受講グループでは、１、２回目ともにその半数以上が停止せず、改善はみられない。



課程	被験者数	研修前			研修後		
		1秒以上の停止	1秒未満の停止	停止せず	1秒以上の停止	1秒未満の停止	停止せず
一般・企業３日課程	48	19	8	21	23	8	17
一般・企業２日課程	27	＊ 1	3	23	＊ 5	＊ 8	＊ 14
研修受講グループ計	75	20	11	44	28	16	31
未受講	21	1	6	14	0	5	16

図 5-3-14　一時停止交差点における停止状況（全チェックポイント計）

３つのチェックポイント別にみると、いずれのチェックポイントにおいても受講グループは研修後に一時停止を行った割合が増加しているが、未受講グループは変化は無く、全チェックポイントの合計でみた場合と同様の傾向となっている（図 5-3-15～図 5-3-17)。



課程	被験者数	研修前			研修後		
		1秒以上の停止	1秒未満の停止	停止せず	1秒以上の停止	1秒未満の停止	停止せず
一般・企業３日課程	15	4	4	7	4	5	6
一般・企業２日課程	9	1	1	7	2	3	4
研修受講グループ計	24	5	5	14	6	8	10
未受講	7	0	2	5	0	2	5

図 5-3-15　一時停止交差点における停止状況（チェックポイント１）

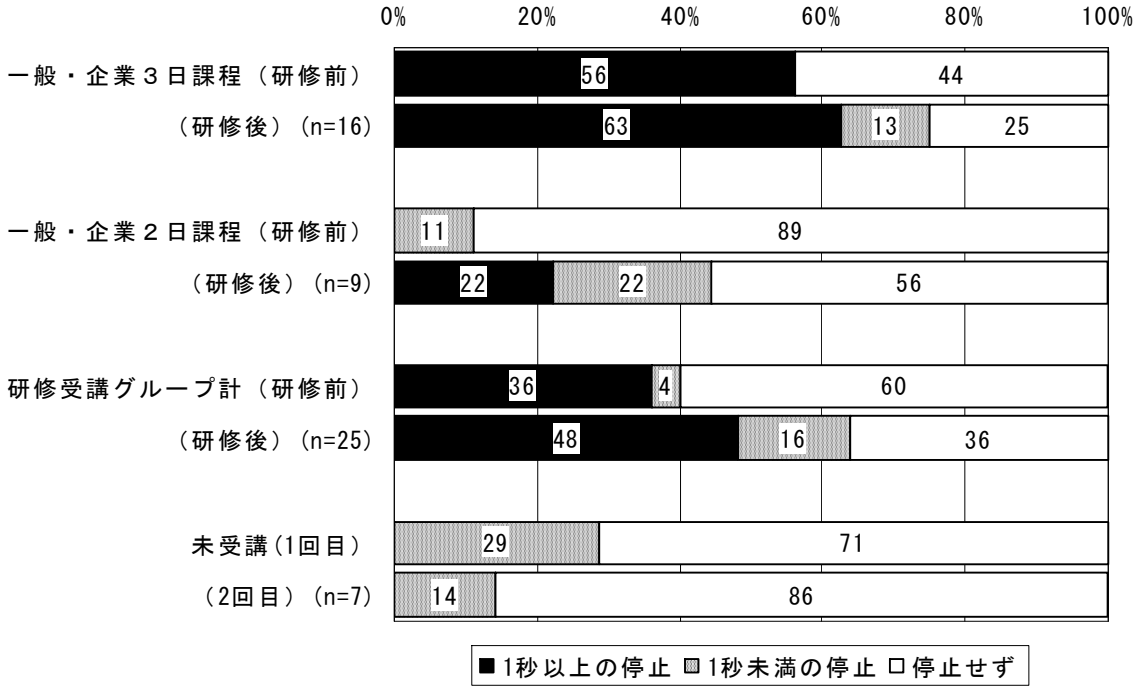
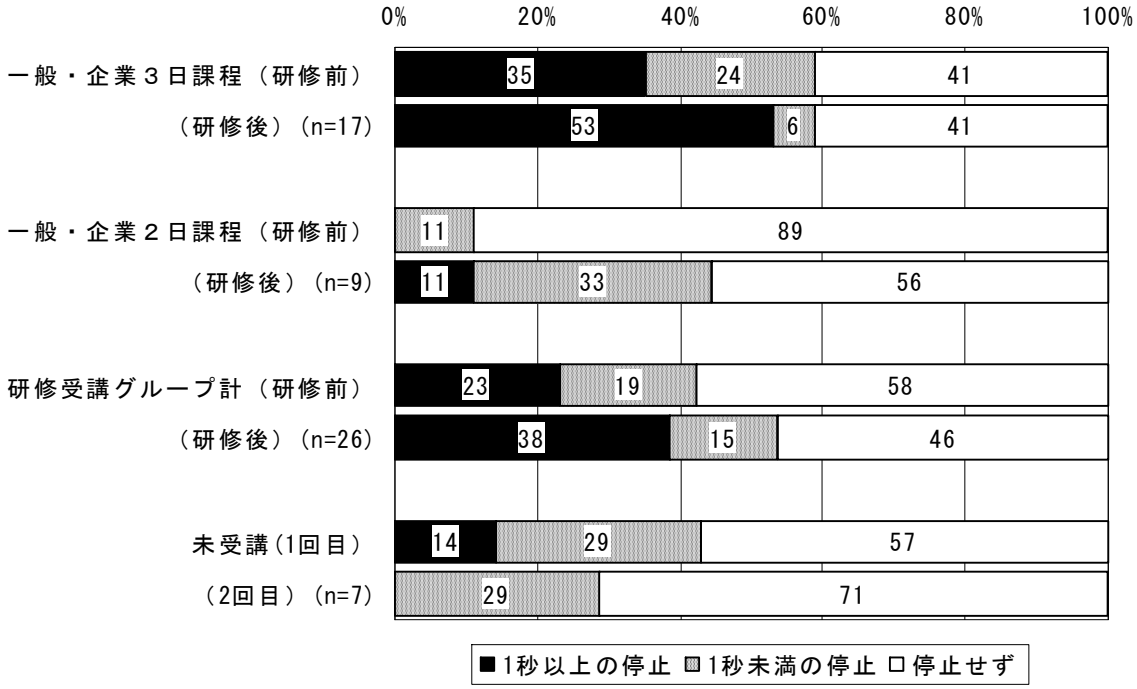


図 5-3-16（その 1）　一時停止交差点における停止状況（チェックポイント２）

課程	被験者数	研修前			研修後		
		1秒以上の停止	1秒未満の停止	停止せず	1秒以上の停止	1秒未満の停止	停止せず
一般・企業３日課程	16	9	0	7	10	2	4
一般・企業２日課程	9	0	1	8	2	2	5
研修受講グループ計	25	9	1	15	12	4	9
未受講	7	0	2	5	0	1	6

図 5-3-16（その２） 一時停止交差点における停止状況（チェックポイント２）



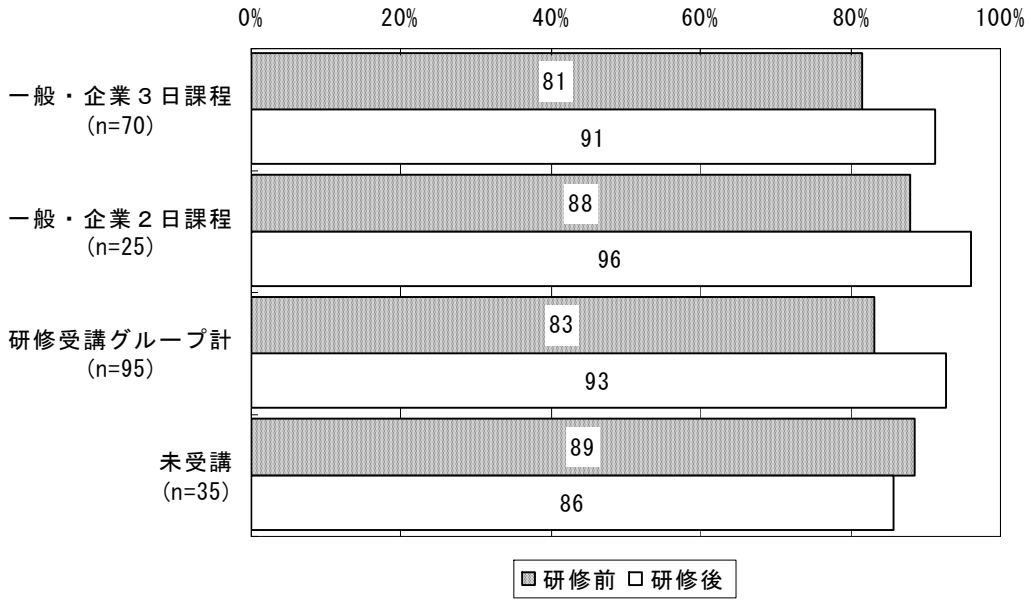
課程	被験者数	研修前			研修後		
		1秒以上の停止	1秒未満の停止	停止せず	1秒以上の停止	1秒未満の停止	停止せず
一般・企業３日課程	17	6	4	7	9	1	7
一般・企業２日課程	9	0	1	8	1	3	5
研修受講グループ計	26	6	5	15	10	4	12
未受講	7	1	2	4	0	2	5

図 5-3-17 一時停止交差点における停止状況（チェックポイント３）

３－３－３　交差点における目視確認状況

５ヶ所の交差点をチェックポイントとし、通過時に目視による左右確認を実施したかについて、研修前後で比較した。

目視確認の実施率をチェックポイント全体でみると、受講グループは研修前 83%から93%に増加した。研修課程別に見ると、一般・企業２日課程が 88%から 96%、一般・企業３日課程は 81%から 91%に増加した。未受講グループ計では 89%から 86%と減少した(図5-3-18)。

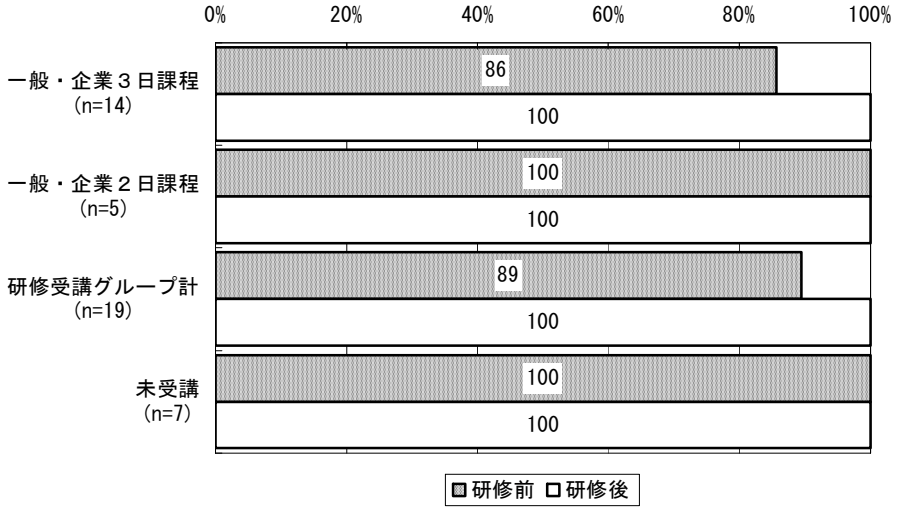


課程	被験者数	研修前		研修後	
		実施	実施せず	実施	実施せず
一般・企業３日課程	70	57	13	† 64	† 6
一般・企業２日課程	25	22	11	** 24	** 1
研修受講グループ計	95	79	24	** 88	** 7
未受講	35	31	4	30	5

注　†は危険率 10%で研修前後で有意差（χ^2検定結果）があることを示す(以下同じ)

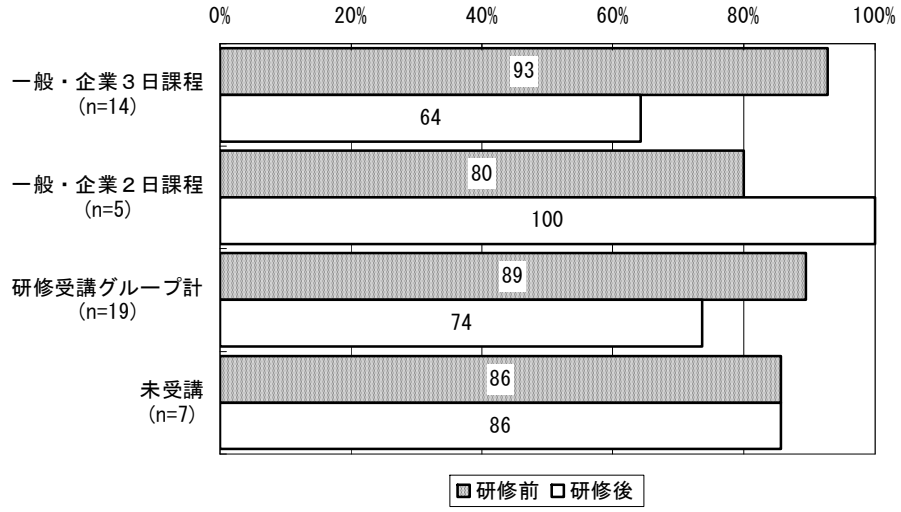
図 5-3-18　交差点における目視確認割合（全チェックポイント計）

チェックポイント別にみると、一部ばらつきはあるものの、受講グループでは実施率が研修後に増加したケースが多い（図 5-3-19～図 5-3-23)。



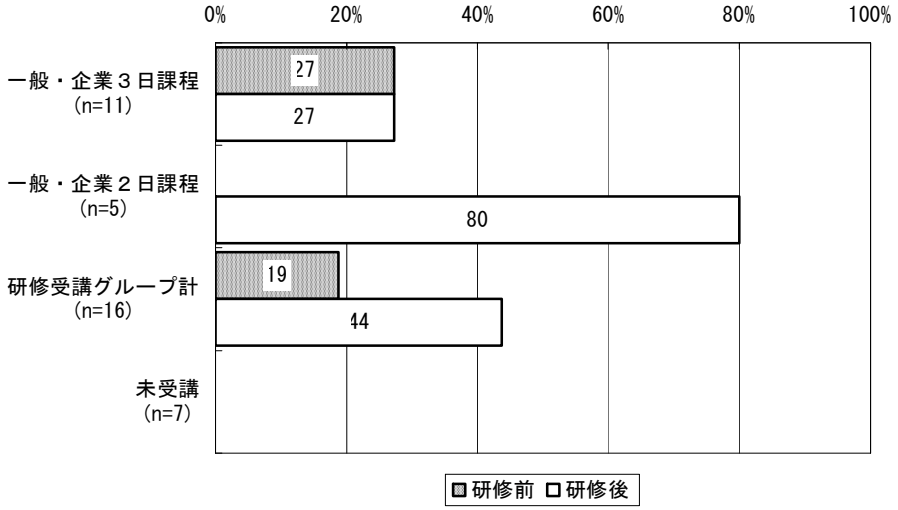
課程	被験者数	研修前		研修後	
		実施	実施せず	実施	実施せず
一般・企業３日課程	14	12	2	14	0
一般・企業２日課程	5	5	0	5	0
研修受講グループ計	19	17	2	19	0
未受講	7	7	0	7	0

図 5-3-19　交差点における目視確認割合（チェックポイント１）



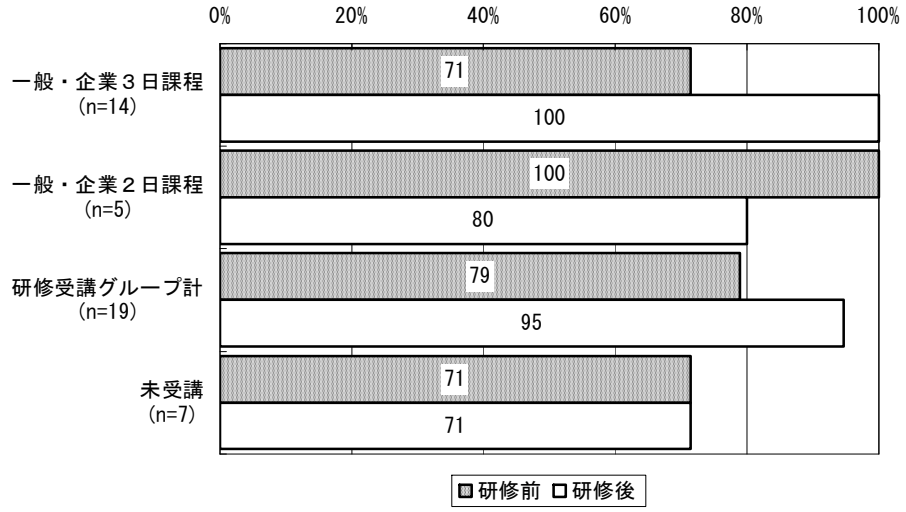
課程	被験者数	研修前		研修後	
		実施	実施せず	実施	実施せず
一般・企業３日課程	14	13	1	9	5
一般・企業２日課程	5	4	1	5	0
研修受講グループ計	19	17	2	14	5
未受講	7	6	1	6	1

図 5-3-20　交差点における目視確認割合（チェックポイント２）



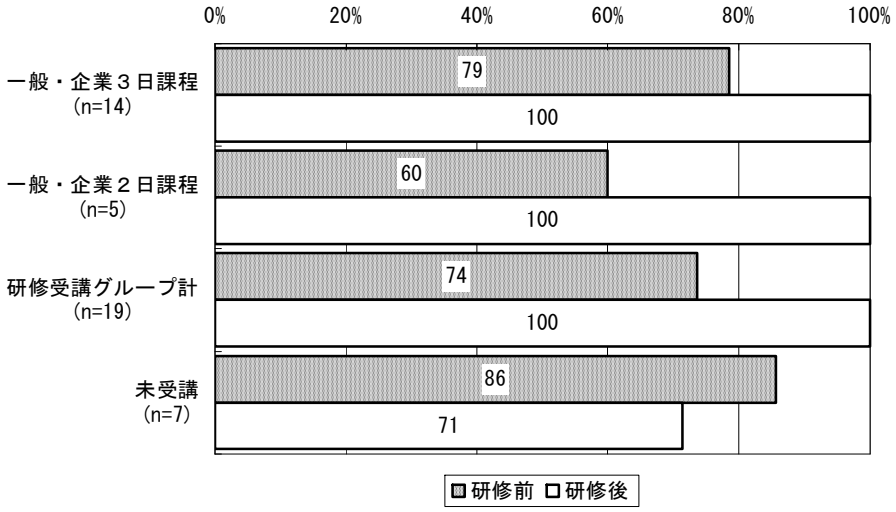
課程	被験者数	研修前		研修後	
		実施	実施せず	実施	実施せず
一般・企業３日課程	11	3	3	3	17
一般・企業２日課程	5	0	4	4	9
研修受講グループ計	16	3	7	7	26
未受講	7	0	0	0	7

図 5-3-21　交差点における目視確認割合（チェックポイント３）



課程	被験者数	研修前		研修後	
		実施	実施せず	実施	実施せず
一般・企業３日課程	14	10	4	14	0
一般・企業２日課程	5	5	0	4	1
研修受講グループ計	19	15	4	18	1
未受講	7	5	2	5	2

図 5-3-22　交差点における目視確認割合（チェックポイント４）



課程	被験者数	研修前		研修後	
		実施	実施せず	実施	実施せず
一般・企業３日課程	14	11	3	14	0
一般・企業２日課程	5	3	2	5	0
研修受講グループ計	19	14	5	19	0
未受講	7	6	1	5	2

図 5-3-23　交差点における目視確認割合（チェックポイント５）

３－３－４　発進時、交差点における確認等に対する評価

発進時、交差点における確認状況と一時停止交差点の通過状況の計測結果について総合的にみると、特に研修項目（科目）として指導していないが、研修の中で目視確認未実施や一時停止の未実施による危険性を教示しており、自身の「気をつけ方」として研修効果をみることが出来る視点の一つといえる。未受講グループでは確認を実施するようになった者はほとんどいないが、受講グループは、研修によって確認を実施するようになった者が増加しており、研修により「気をつける」という行動に変化している。これらの点から、漫然となっていた運転行動に対し、改めて見直すようになるという意味で研修効果があったといえる。

３－４　緊急ブレーキ

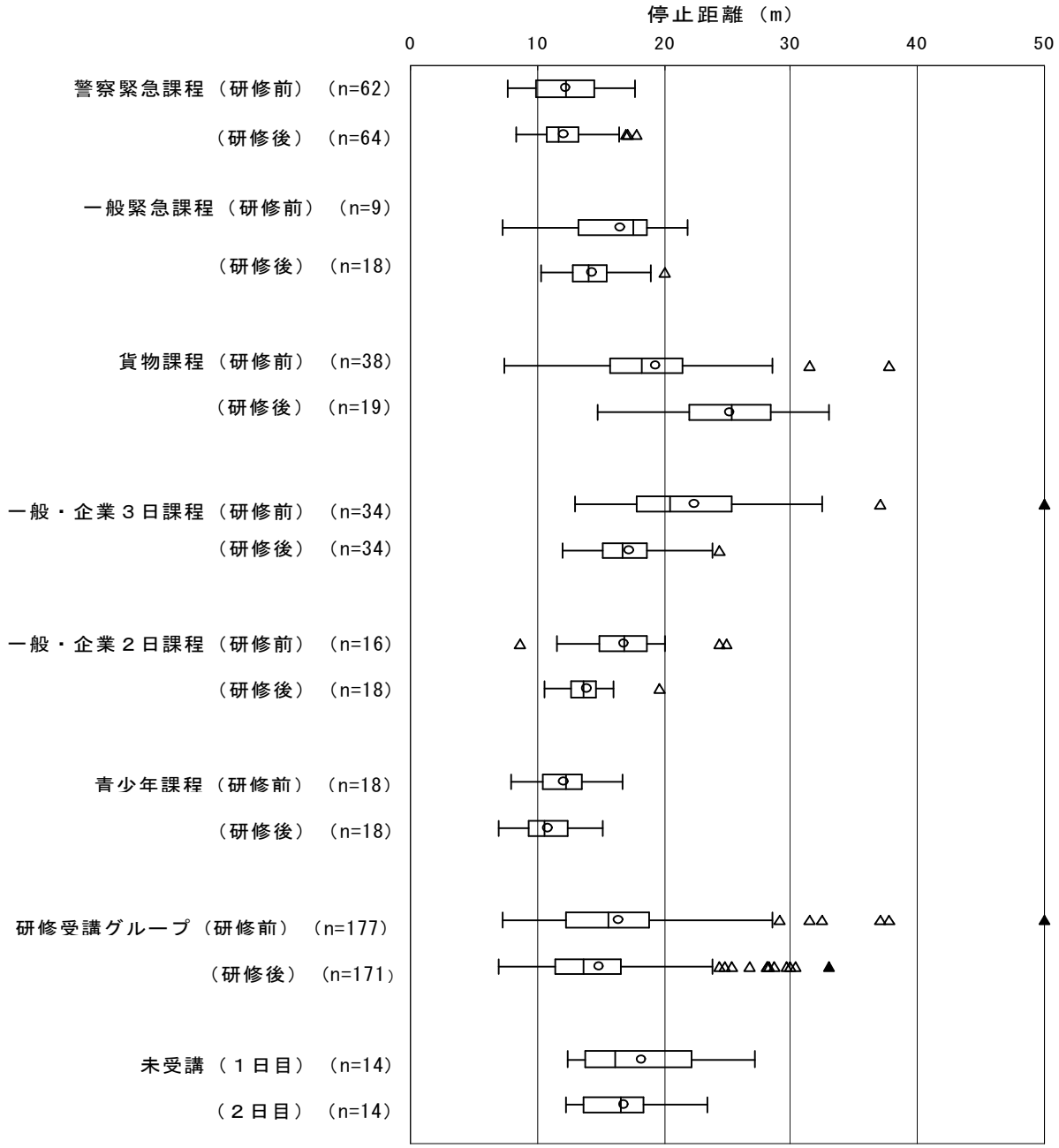
緊急ブレーキの計測は、基本的に研修入所前、研修修了式後に計測を２回ずつ実施した。但し、警察課程、青少年課程は、「ブレーキング」研修初回走行で「研修前」の計測を実施し、「ブレーキング」研修終盤に「研修後」の計測を２回ずつ実施した。一般緊急課程では、「ブレーキング」研修初回走行で「研修前」の計測を実施し、「ブレーキング」研修の終盤に「研修後」の計測を１回ずつ実施した。また、貨物課程では研修入所前に「研修前」の計測を実施し、研修終盤に「研修後」の計測を１回ずつ実施した。なお、未受講グループは、１日目の計測後に１日おいて２日目の計測をそれぞれ２回ずつ実施した。

３－４－１　研修前後の停止距離の比較

研修前後の停止距離を課程別に分類し、比較を行った。

停止距離の平均値で比較すると、研修受講グループでは研修後に研修前よりも 2.5m短縮している。また、未受講グループでは２日目には１日目よりも 1.3m短縮している（図5-3-24)。

研修課程別にみると、警察課程、貨物課程を除き、研修後の停止距離が短くなった者が多い。なお、警察課程では、研修前、研修後ともに 12m 前後と特に短い停止距離であり、研修以前より緊急ブレーキ操作に長けていたといえる。また、貨物課程については、研修前 19.4m、研修後 25.2mと停止距離が長くなっているが、計測時の天候が雨天であったため、研修後にほとんどの者がスリップしない安全なブレーキングを行ったためである。



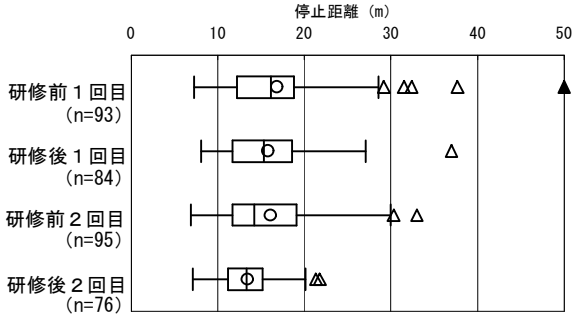
	警察緊急課程		一般緊急課程		貨物課程		一般・企業3日課程		一般・企業2日課程		青少年課程		研修受講グループ		未受講	
	研修前	研修後	研修前	研修後	研修前	研修後	研修前	研修後	研修前	研修後	研修前	研修後	研修前	研修後	1日目	2日目
データ数	62	64	9	18	38	19	34	34	16	18	18	18	177	171	14	14
最大値	17.7	17.8	21.8	20.0	37.7	33.0	50.0	24.4	24.9	19.6	16.7	15.2	50.0	33.0	27.2	23.4
平均値	12.3	12.1	16.5	14.4	19.4	25.2	22.5	**17.3	16.8	**14.0	12.1	10.9	16.4	**14.9	18.2	* 16.9
中央値	12.2	11.7	17.5	14.1	18.3	25.3	20.5	16.7	16.8	13.6	12.3	10.7	15.6	13.6	16.2	16.6
最小値	7.7	8.3	7.3	10.3	7.4	14.8	13.0	12.0	8.7	10.6	8.0	6.9	7.3	6.9	12.4	12.2
標準偏差	2.7	2.2	4.4	2.6	5.6	4.6	7.2	3.1	4.3	2.0	2.2	2.3	6.2	5.0	5.2	3.6

注　*, ** はそれぞれ危険率５％，１％で研修前後の平均値に有意差（t 検定結果）があることを示す。

図 5-3-24　停止距離の変化（研修前後）

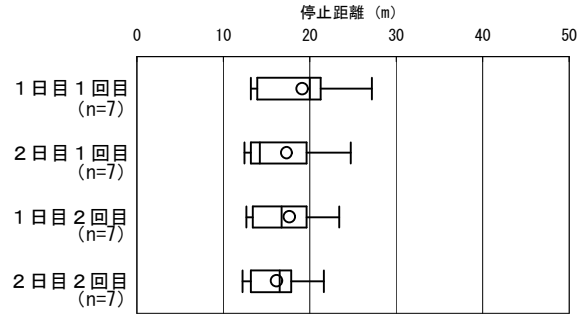
次に、研修前後の停止距離の比較として、研修前、研修後ともに１回目の計測結果同士、２回目の計測結果同士で比較を行った。

研修受講グループでは、研修前後ともに１回目の停止距離は２回目よりもややばらついた傾向を示した。また、研修後は研修前よりもばらつきは小さくなっている。研修前後の平均値は、１回目は研修前 16.9m から 16.1m、２回目は 15.8m から 13.5m となっており、研修後の停止距離がやや短くなっている（図 5-3-25)。



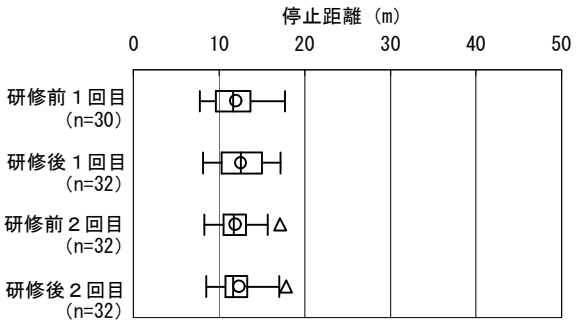
	研修前 １回目	研修後 １回目	研修前 ２回目	研修後 ２回目
データ数	93	84	95	76
最大値	50.0	33.0	37.0	21.8
平均値	16.9	16.1	15.8	13.5
中央値	16.1	14.2	15.3	13.3
最小値	7.3	6.9	8.1	7.1
標準偏差	7.0	6.0	5.2	2.9

研修受講グループ



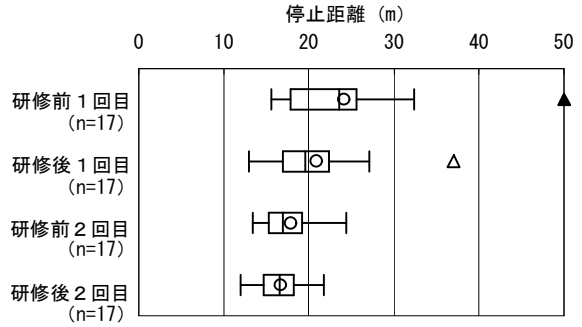
	研修前 １回目	研修後 １回目	１日目 ２回目	２日目 ２回目
データ数	7	7	7	7
最大値	27.2	23.4	24.7	21.6
平均値	19.1	17.6	17.3	16.2
中央値	20.0	16.7	14.2	16.5
最小値	13.2	12.6	12.4	12.2
標準偏差	5.6	4.0	5.2	3.3

未受講



	研修前 １回目	研修後 １回目	研修前 ２回目	研修後 ２回目
データ数	30	32	32	32
最大値	17.7	17.1	17.2	17.8
平均値	12.0	11.9	12.5	12.4
中央値	11.7	11.7	12.5	11.7
最小値	7.7	8.3	8.1	8.5
標準偏差	2.7	2.0	2.7	2.3

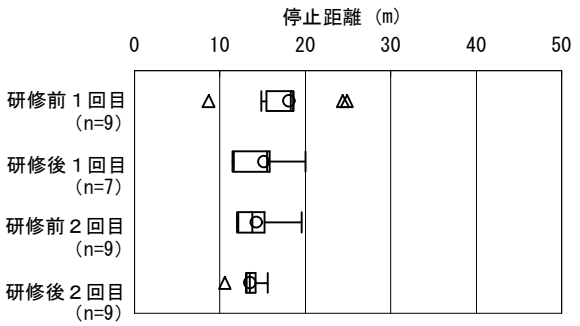
警察課程



	研修前 １回目	研修後 １回目	研修前 ２回目	研修後 ２回目
データ数	17	17	17	17
最大値	50.0	24.4	37.0	21.8
平均値	24.1	17.9	20.9	16.7
中央値	23.6	16.9	19.6	16.6
最小値	15.6	13.4	13.0	12.0
標準偏差	8.3	3.4	5.7	2.8

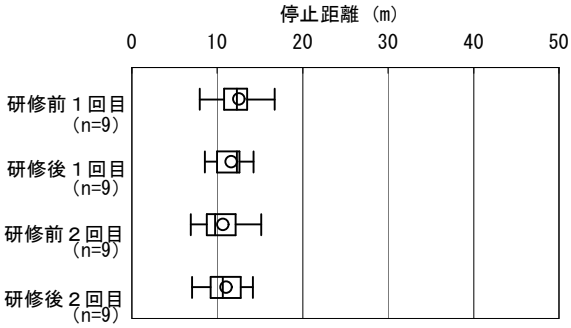
一般・企業３日課程

図 5-3-25（その１） 停止距離の比較（１回目と２回目）



	研修前 １回目	研修後 １回目	研修前 ２回目	研修後 ２回目
データ数	9	7	9	9
最大値	24.9	19.6	20.0	15.6
平均値	18.1	14.3	15.2	13.6
中央値	18.3	13.8	15.5	13.5
最小値	8.7	12.0	11.5	10.6
標準偏差	4.8	2.5	2.9	1.4

一般・企業２日課程



	研修前 １回目	研修後 １回目	研修前 ２回目	研修後 ２回目
データ数	9	9	9	9
最大値	16.7	15.2	14.3	14.2
平均値	12.6	10.7	11.7	11.1
中央値	12.3	9.8	12.3	10.7
最小値	8.0	6.9	8.6	7.1
標準偏差	2.5	2.5	1.9	2.3

青少年課程

図 5-3-25（その２） 停止距離の比較（１回目と２回目）

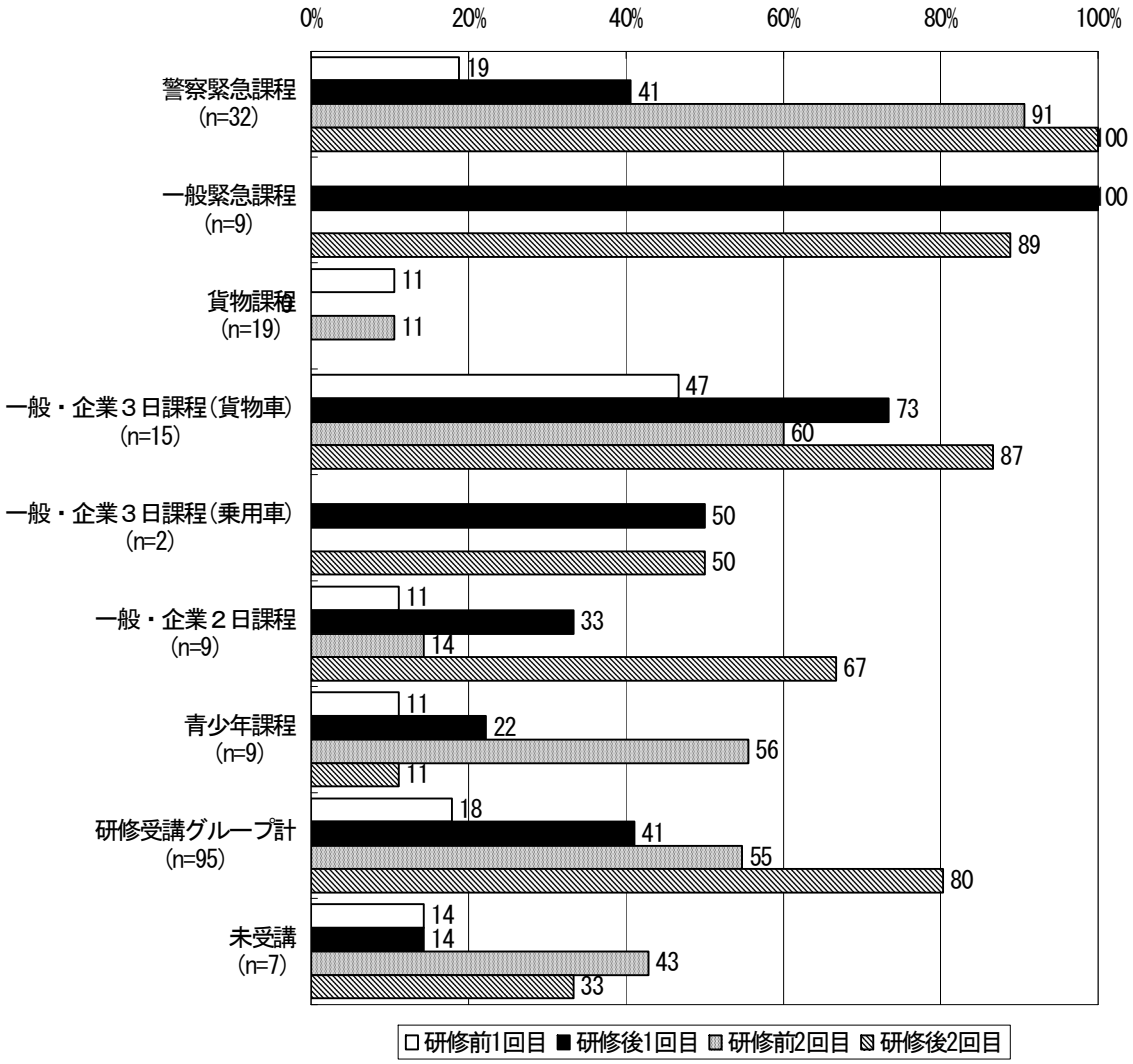
３－４－２　停止時におけるタイヤ鳴きの割合

緊急ブレーキ時にタイヤの鳴いた割合について受講グループでは、研修前１回目が 18%、２回目が 55%に対し、研修後は１回目 41%、２回目 80%となっている（図 5-3-26)。

研修課程別にみると、貨物課程と青少年課程の２回目を除き、研修後にタイヤ鳴きの割合が増えており､研修により強くブレーキを踏むことが出来るようになったと推察される。なお、未受講グループでは変化がみられない。

３－４－３　緊急ブレーキに対する評価

緊急ブレーキに対する計測結果についてみると、それまであまり体験することがないと考えられる緊急ブレーキ操作に対し、操作方法の教示と体験によって短い停止距離で停止できるようになる傾向が窺え、研修効果があったといえる。しかし、全ての被験者が研修前より短く停止できるわけではなく、タイヤの鳴きが発生したり、車体が不安定になったり、停止距離が短くならない場面もあった。この原因として、限られた時間で受講者全員に体験させるために、一人あたりの指導時間、体験回数が十分でなく、やり方を覚えても実走行による十分な習得が得られていない部分があると推察される。総合的にみると、研修においては数回の体験であるが、その少ない体験により多くの者が停止距離を短縮できたことは研修効果が大きいといえる。



課程	研修前1回目		研修後1回目		研修前2回目		研修後2回目	
	被験者数	タイヤが鳴った被験者数	被験者数	タイヤが鳴った被験者数	被験者数	タイヤが鳴った被験者数	被験者数	タイヤが鳴った被験者数
警察緊急課程	32	6	32	13	32	29	32	32
一般緊急課程	9	0	9	9	0	0	9	8
貨物課程	19	2	19	0	19	2	0	0
一般・企業３日課程(貨物車)	15	7	15	11	15	9	15	13
一般・企業３日課程(乗用車)	2	0	2	1	2	0	2	1
一般・企業２日課程	9	1	9	3	7	1	9	6
青少年課程	9	1	9	2	9	5	9	1
研修受講グループ計	95	17	95	39	84	46	76	61
未受講	7	1	7	1	7	3	6	2

図 5-3-26　緊急ブレーキ時にタイヤが鳴いた割合

３－５　高速走行時の車間時間

高速走行時における車間時間の計測は、基本的に研修入所前、研修修了式後に計測を実施した。但し、青少年課程は研修期間中の前半に研修前の計測を実施し、後半に研修後の計測を実施した。なお、未受講グループは３名のみ計測を行い、１日目計測後、１日おいて２日目の計測を行った。

３－５－１　車間時間の比較

研修受講グループでは、４回の計測を研修前後で対応させ比較すると、多くは研修前後ともに２～４秒に集中しているものの、研修前の車間時間が２秒以下の者は研修後に２秒以上になり、研修前に５秒以上の者は研修後に短くなる者が多い（図 5-3-27)。被験者ごとの平均値を研修前後で対応させた図をみると、研修前に２～４秒前後の者は研修後は同じかやや長くなる者が多い（図 5-3-28)。

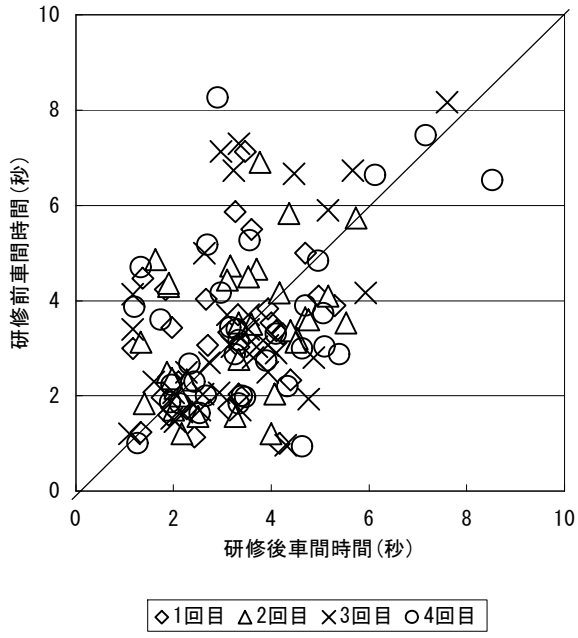


図 5-3-27　研修前後の車間時間の比較
（研修受講グループ計）

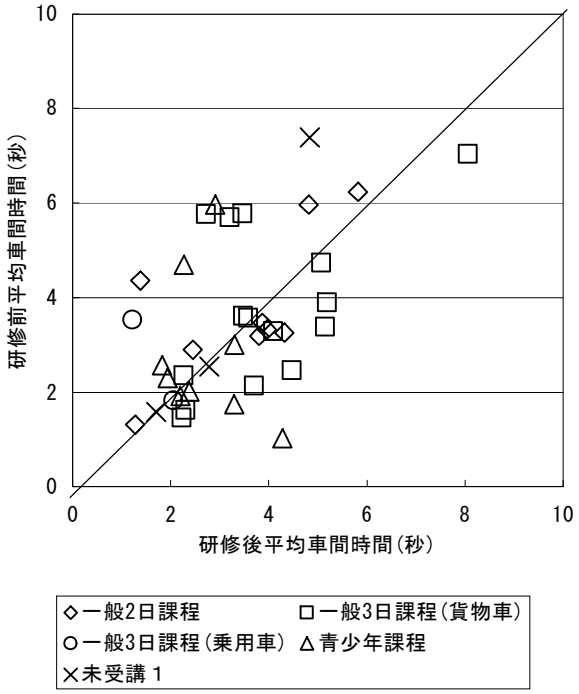
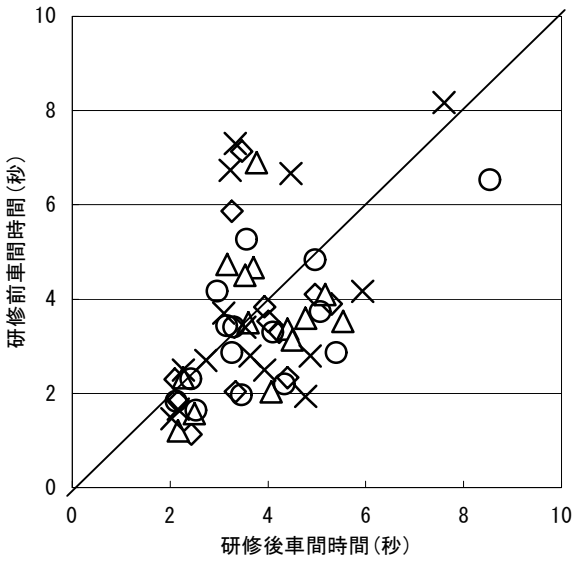
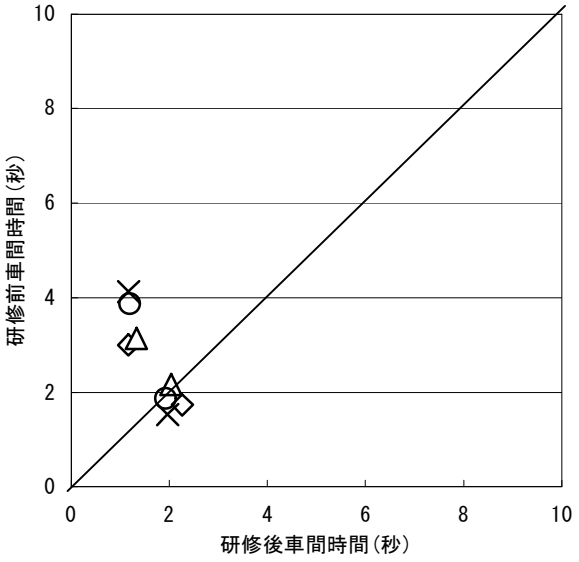


図 5-3-28　研修前後の車間時間の比較
（研修課程別の４回計測平均値）

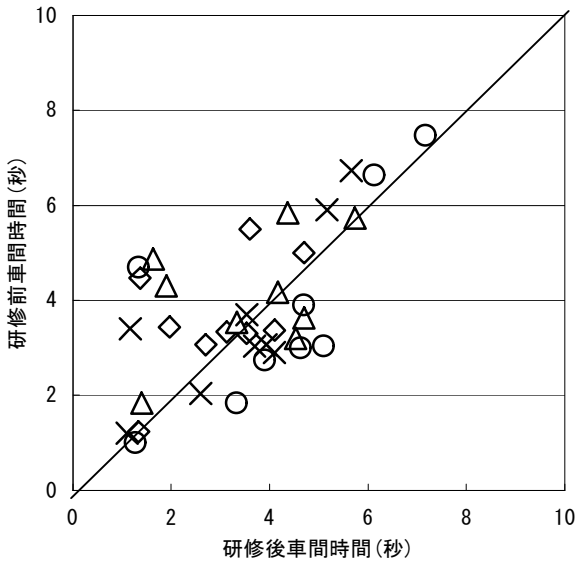
４回の計測を研修前後で対応させて研修課程別にみると、一般・企業２日課程では、研修前後ともに同じ車間時間となる傾向にあり、一般・企業３日課程(乗用車)では研修前後ともに同じか研修後に短くなる者、一般・企業３日課程(貨物車)では研修前に４秒以下が研修後にはそれ以上になる者が多くみられる。なお、未受講１のグループは回を重ねてもほぼ同じ車間時間を示した（図 5-3-29)。



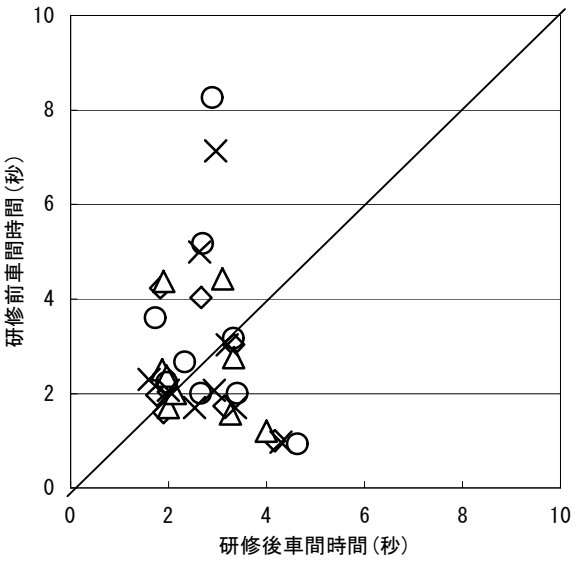
一般・企業３日課程(貨物車)



一般３日企業課程(乗用車)

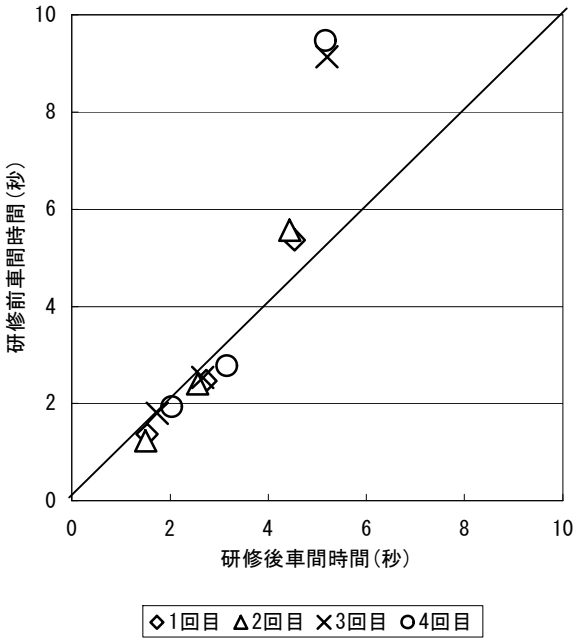


一般・企業２日課程



青少年課程

図 5-3-29（その１） 研修前後の車間時間の比較（研修課程別）



未受講１

図 5-3-29（その２） 研修前後の車間時間の比較（研修課程別）

３－５－２　高速走行時の車間時間に対する評価

この実験は、他に走行する車両のない状況で行っており、計測した高速走行時の車間時間をみると、ほとんどの者が研修前後とも充分な車間距離をとっているといえ、車間時間が２秒以下の者も、極めて少数であった。

また、実験の対象とした研修課程では、車間距離について一部理論科目で触れる程度であり、実技科目では研修・指導を行っていない。

このため、研修前後の車間時間に差が見られなかったものと考えられる。

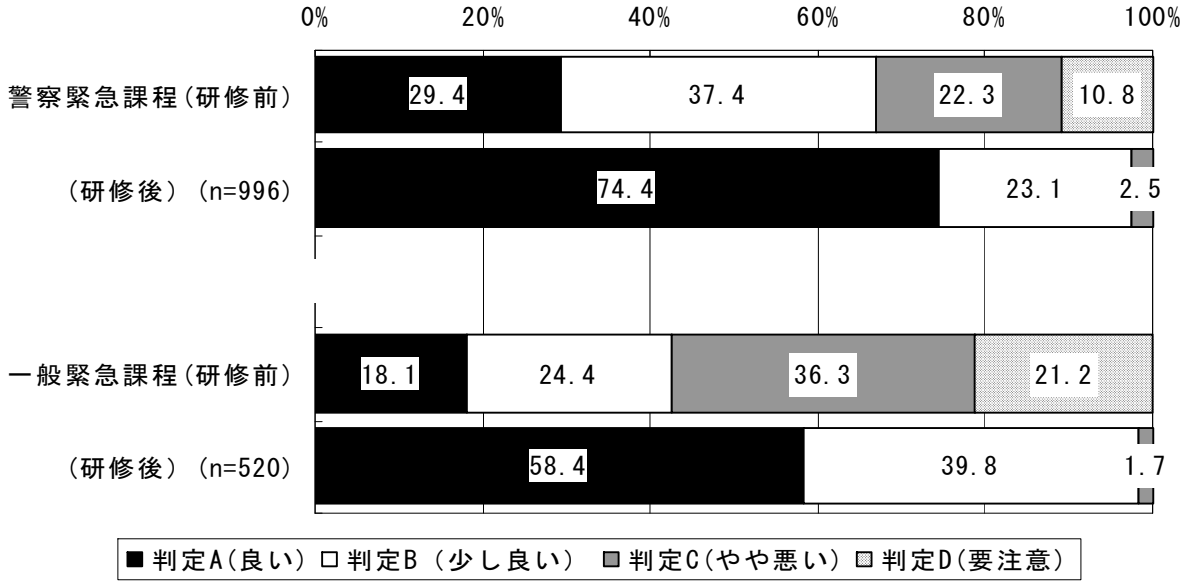
３－６　緊急走行

緊急走行の計測は「現場臨場」の課程内で、あらかじめ設定したコースを指導前、指導後に走行し、指導教官による採点結果を比較した。

チェックシートを用いた採点結果については、４箇所のチェック地点ごとに 16 のチェック項目を設け（２－６－７参照）、Ａ（よくできている）からＤ（要注意）までの４段階評価に基づき、それぞれ「３点」から「０点」までの評価点を与え、研修前後での評価点を比較した。

３－６－１　総合評価点の比較

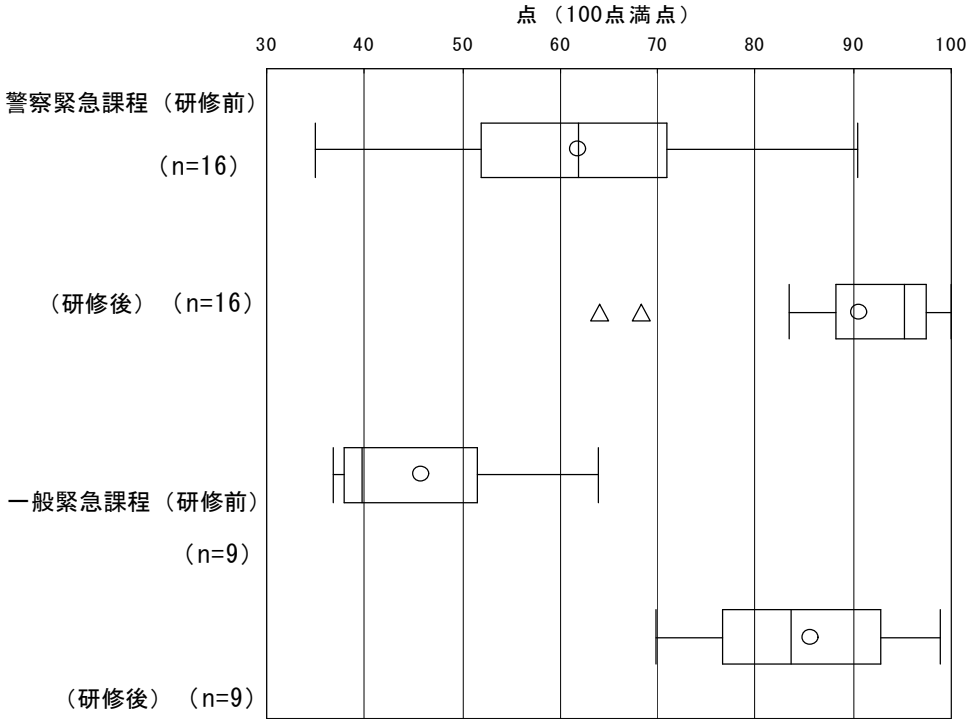
緊急走行での判定別項目数を見ると、警察緊急課程、一般緊急課程とも、研修後には判定Ａ（よくできている）の項目が増加し、判定Ｄ（要注意）の項目は皆無となった（図 5-3-30）。



課程	研修前後	判定A	判定B	判定C	判定D
警察緊急課程	前	293	373	222	108
	後	** 748	** 232	** 25	** 0
一般緊急課程	前	94	127	189	110
	後	** 305	** 208	** 9	** 0

図 5-3-30　緊急走行での判定別項目数の変化

被験者の緊急走行の評価点の分布をみると、研修前後ともに警察緊急課程がやや高い傾向を示している。研修後は警察緊急課程では 100 点満点換算で、86 点から 91 点に、一般緊急課程では 46 点から 86 点に評価点が向上している（図 5-3-31）。

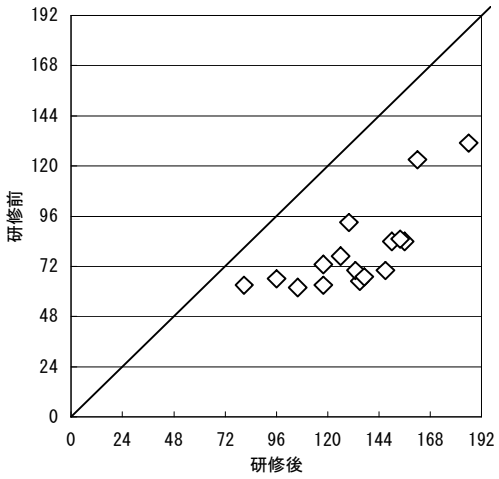


	警察緊急課程		一般緊急課程	
	研修前	研修後	研修前	研修後
被験者数	16	16	9	9
最大値	90.5	100.0	63.9	98.9
平均値	61.9	** 90.6	45.9	** 85.6
中央値	61.9	95.2	39.7	83.7
最小値	34.9	64.0	36.7	69.8
標準偏差	13.5	10.7	10.2	10.3

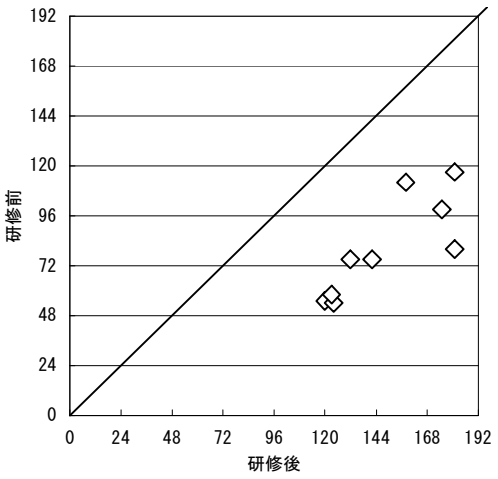
図 5-3-31　緊急走行評価点（100 点満点に換算）の変化

算出されたチェックポイント別項目別の評価点について、被験者単位で全ての評価点を合計した総合評価点を求め、研修前後の比較を行った。

総合評価点では、警察課程、一般緊急課程ともに研修後の総合評価点が高くなった（図 5-3-32)。



警察課程



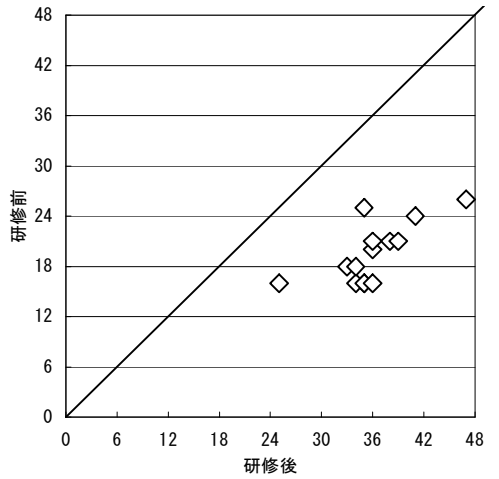
一般緊急課程

図 5-3-32　全チェックポイント、チェック項目合計で見た評価点の変化（研修生ごと）

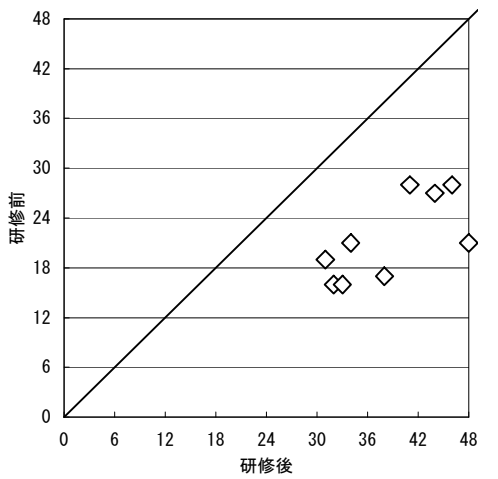
３－６－２　チェックポイント別にみた評価点の比較

被験者単位の総合評価点をチェックポイント別に比較した。

チェックポイント１は、往復４車線の道路が交差する信号がある交差点で、対向する車線に右折待ちのマイクロバスがおり、その影には原動機付自転車が右折待ちを想定して隠れている。このチェックポイントにおいては、警察課程、一般緊急課程ともに全て研修後の評価点が高い（図 5-3-33)。



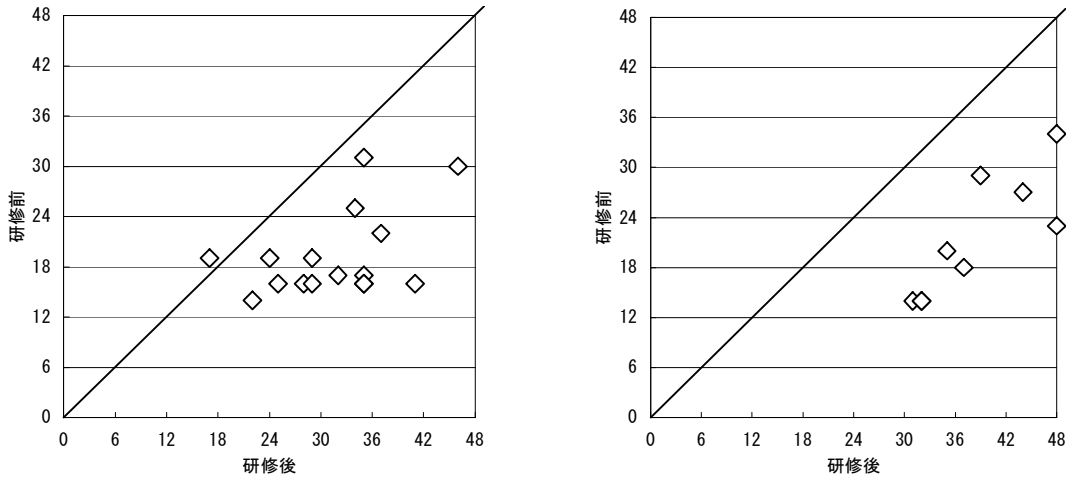
警察課程



一般緊急課程

図 5-3-33　チェックポイント１における全体の評価点の変化（研修生ごと）

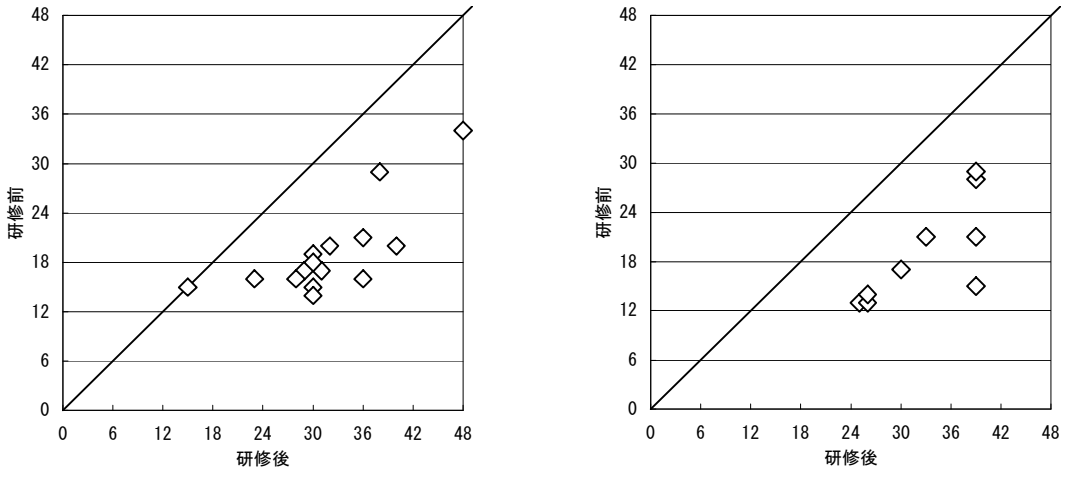
チェックポイント２は、往復４車線の道路が交差する信号がある交差点で、見通しが利かない交差する道路の右側から車両が飛び出す地点である。このチェックポイントにおいては、警察課程、一般緊急課程ともにほとんどの者は研修後の評価点が高いが、警察課程の１名のみ研修後の走行で飛び出してくる車両を見落としたため、やや研修後の評価点が低い（図 5-3-34)。



警察課程　　一般緊急課程

図 5-3-34　チェックポイント２における全体の評価点の変化（研修生ごと）

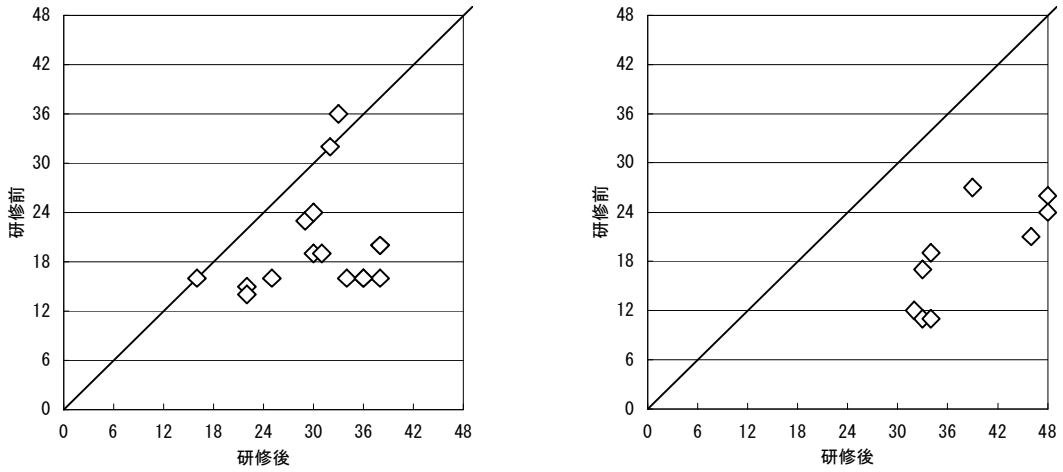
チェックポイント３は、往復２車線で緩やかな右カーブの道路であり、対向車線には停止している大型車両､小型車両が存在する地点である｡このチェックポイントにおいては、警察課程、一般緊急課程ともに全て研修後の評価点が高い（図 5-3-35)。



警察課程　　一般緊急課程

図 5-3-35　チェックポイント３における全体の評価点の変化（研修生ごと）

チェックポイント４は、往復４車線の信号がある交差点を右折待ちで停車しているマイクロバスを避けて、右折を行う地点である。このチェックポイントにおいては、警察課程、一般緊急課程ともにほとんどの者は研修後の評価点が高いが、警察課程の１名のみ研修後の走行で安全距離の確保、回避方法の妥当性といった項目でやや研修後の評価点が低い(図5-3-36)。



警察課程　　一般緊急課程

図 5-3-36　チェックポイント４における全体の評価点の変化（研修生ごと）

３－６－３　緊急走行に対する評価

緊急走行の計測結果は、総合的には非常に効果があったといえる。とくに一般緊急課程の受講者は、このような走行を体験し教示を受けることが少ないため、研修が有効なものであったと推察される。また、警察緊急課程の受講者も改めて自身の運転を見直す上で有効な研修であったといえる。しかしながら、個別のチェックポイントでは評価が低い被験者もあり、更なる体験と個別指導が可能となれば研修効果も更に高くなると推察される。

３－７　アンケートの結果

走行実験の前後において被験者（警察緊急課程については、被験者以外の研修受講者を含む。以下同じ）に対しアンケート（付録４－１、付録４－２を参照）を実施し、被験者の属性、研修に対するイメージ、評価、意見等について調査した。

３－７－１　被験者の属性と運転実態

（１）性別

被験者の性別は、ほとんどの課程で全員が男性であるが、警察緊急課程に１名、一般・企業２日課程に２名、未受講グループに２名女性が参加している。

表 5-3-1　調査対象者の性別

課程	被験者数	男性	女性
警察緊急課程	32	31 (96.9%)	1 (3.1%)
一般緊急課程	9	9 (100.0%)	0 (0.0%)
貨物課程	19	19 (100.0%)	0 (0.0%)
一般・企業３日課程	17	17 (100.0%)	0 (0.0%)
一般・企業２日課程	9	7 (77.8%)	2 (22.2%)
青少年課程	9	9 (100.0%)	0 (0.0%)
研修受講グループ計	95	92 (96.8%)	3 (3.2%)
未受講	7	5 (71.4%)	2 (28.6%)

（２）年齢層

研修受講グループの年齢層は、「30～39 歳」が最も多く、次いで「25～29 歳」、「40～49 歳」である。受講課程別にみると、貨物課程は全員 30 歳以上である。青少年課程については、全員 40 歳未満である。未受講グループは全員が「20～24 歳」である。

表 5-3-2　被験者の年齢層

課程	被験者数	有効回答数	20歳未満	20～24歳	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上
警察緊急課程	32	32	0	1	11	12	6	2	0
一般緊急課程	9	9	0	0	3	4	1	1	0
貨物課程	19	18	0	0	0	11	7	0	0
一般・企業３日課程	17	17	0	0	2	8	7	0	0
一般・企業２日課程	9	9	0	1	1	4	0	2	1
青少年課程	9	9	0	1	4	4	0	0	0
研修受講グループ計	95	94	0	3	21	43	21	5	1
未受講	7	7	0	7	0	0	0	0	0

（３）免許取得年数

最初に免許を取得（普通免許取得後）してからの年数をみると、研修受講グループでは「20 年以上」が最多であり、次いで「15～20 年」、「10～20 年」である。研修課程別にみると、警察緊急課程、一般緊急課程、青少年課程では 15 年未満が多くなっている。未受講グループでは、５年未満が多い（表 5-3-3）。

表 5-3-3　被験者の免許取得年数

課程	被験者数	有効回答数	1～3年未満	3～5年未満	5～10年未満	10～15年未満	15～20年未満	20年以上	平均の年数
警察緊急課程	32	32	0	0	8	7	7	10	15.1
一般緊急課程	9	9	0	0	1	4	3	1	13.8
貨物課程	19	19	0	0	0	3	8	8	19.1
一般・企業３日課程	17	17	0	0	0	5	5	7	18.9
一般・企業２日課程	9	9	0	0	2	1	3	3	20.9
青少年課程	9	9	1	1	2	2	1	2	11.9
研修受講グループ計	95	95	1	1	13	22	27	31	16.7
未受講	7	7	3	3	1	0	0	0	2.6

（４）仕事で主に運転している車種

仕事で主に運転している車種についてみると、研修受講グループでは乗用車が最多である。研修課程別にみると、警察緊急課程では２名を除き乗用車、一般緊急課程では全数が乗用車、貨物課程、青少年課程の半数以上が貨物車である。未受講のグループは「運転しない」の１名を除き乗用車である。

表 5-3-4　仕事で主に運転している車種

課程	被験者数	有効回答数	バス	貨物車	乗用車(軽を除く)	軽自動車	その他	運転しない
警察緊急課程	32	32	0	0	30	1	1	0
一般緊急課程	9	9	0	0	9	0	0	0
貨物課程	19	19	0	16	2	1	0	0
一般・企業３日課程	17	17	0	6	11	0	0	0
一般・企業２日課程	9	9	1	1	3	2	0	2
青少年課程	9	9	0	6	3	0	0	0
研修受講グループ計	95	95	1	29	58	4	1	2
未受講	7	7	0	0	6	0	0	1

（５）運転頻度

運転頻度についてみると、研修受講グループでは「ほとんど毎日」が最多である。次いで「週３～４回」である。研修課程別にみると、青少年課程で全員「ほとんど毎日」となっている。

未受講グループでは、「週１～２回」が最多、次いで「週３～４回」となっている。

表 5-3-5　運転頻度

課程	被験者数	有効回答数	ほとんど毎日	週3～4回	週1～2回	月1～2回	ほとんどしない	まったくしない
警察緊急課程	32	32	25	7	0	0	0	0
一般緊急課程	9	9	5	2	1	1	0	0
貨物課程	19	19	17	1	0	0	0	1
一般・企業３日課程	17	17	14	1	2	0	0	0
一般・企業２日課程	9	9	6	0	2	0	0	1
青少年課程	9	9	9	0	0	0	0	0
研修受講グループ計	95	95	76	11	5	1	0	2
未受講	7	7	1	2	3	0	0	1

（６）年間走行距離

① 仕事

仕事（通勤も含む）での走行距離についてみると、研修受講グループでは「10,000～20,000km」が最も多く、次いで「20,000～50,000km」である。

研修課程別にみると、貨物課程では53%が「20,000～50,000km」と比較的走行距離が長い。また、一般・企業２日課程では、「1,000～5,000km」が最多であり、比較的走行距離が短い。

未受講グループでは、「1,000～5,000km」が最多であり、比較的走行距離が短い。

表 5-3-6　年間走行距離（仕事）

課程	被験者数	有効回答数	0～1,000km	1,000～5,000km	5,000～10,000km	10,000～20,000km	20,000～50,000km	50,000～100,000km	100,000km以上
警察緊急課程	32	32	0	3	1	17	9	1	1
一般緊急課程	9	9	1	1	2	1	2	1	1
貨物課程	19	19	1	2	0	2	10	4	0
一般・企業３日課程	17	17	1	5	3	4	1	3	0
一般・企業２日課程	9	5	1	2	0	1	1	0	0
青少年課程	9	9	0	1	2	2	3	1	0
研修受講グループ計	95	91	4	14	8	27	26	10	2
未受講	7	5	1	3	0	1	0	0	0

② 私用

私用での年間走行距離についてみると、研修受講グループでは「10,000～20,000km」が最多である。次いで「5,000～10,000km」であり、仕事での走行距離より比較的短くなっている。

表 5-3-7　研修課程別にみた年間走行距離（私用）

課程	被験者数	有効回答数	0～1,000km	1,000～5,000km	5,000～10,000km	10,000～20,000km	20,000～50,000km	50,000～100,000km	100,000km以上
警察緊急課程	32	32	1	4	11	10	5	0	1
一般緊急課程	9	9	1	1	3	4	0	1	0
貨物課程	19	19	3	4	2	7	2	2	1
一般・企業３日課程	17	17	3	4	5	5	0	3	0
一般・企業２日課程	9	7	2	0	1	4	0	4	0
青少年課程	9	8	1	2	1	3	1	5	0
研修受講グループ計	95	92	11	15	23	33	8	15	2
未受講	7	7	0	2	4	1	0	6	0

（７）研修受講の動機

研修受講グループでは、「仕事で車を使用することになり、職場の指示で参加」が最多である。研修直前直後アンケートで最多の「順番で入所することとなっており、職場の指示で参加」は「その他の理由により、職場の指示で参加」とともに２位である。

研修課程別にみると、一般緊急課程では「順番で入所することとなっており、職場の指示で参加」、青少年課程では「仕事で車を使用することになり、職場の指示で参加」が他課程と比較して多い（表 5-3-8）。

表 5-3-8　研修受講の動機

課程	被験者数	有効回答数	職場の指示				自発的				
			事故・違反等	仕事で車を使用	順番で入所	その他	事故・違反等	仕事で車を使用	職員の紹介	テレビ・雑誌など	その他
警察緊急課程	32	32	0	11	11	8	0	2	0	0	0
一般緊急課程	9	9	0	3	5	1	0	0	0	0	0
貨物課程	17	17	0	6	5	6	0	0	0	0	0
一般・企業３日課程	9	9	1	3	2	1	0	0	0	1	1
一般・企業２日課程	19	19	0	5	4	10	0	0	0	0	0
青少年課程	9	9	3	5	0	1	0	0	0	0	0
研修受講グループ計	95	95	4	33	27	27	0	2	0	1	1

（８）研修の受講経験

自動車安全運転センター中央研修所の受講経験として、研修受講グループにおいて過去に「今回と同一課程」を受講した者は６名、「今回と異なる課程」は７名、「その他の研修機関による課程」は 14 名である。

研修課程別にみると、青少年課程で９名中３名が「今回と同一課程」、貨物運転者課程では 18 名中５名が「今回と異なる課程」を受講している。また、貨物運転者課程では「その他の研修機関による課程」の受講者が 10 名である。

また、未受講グループでは過去に１回研修を受けた者が１名いた。

表 5-3-9　研修課程別にみた研修経験の有無

課程		被験者数	有効回答数	0回	1回	2回	3回以上
警察緊急課程	同一課程	32	20	1	0	0	0
	別課程	32	20	0	0	0	0
	他施設	32	20	0	0	0	0
一般緊急課程	同一課程	9	6	0	0	0	0
	別課程	9	6	0	0	0	0
	他施設	9	6	0	0	0	0
貨物課程	同一課程	19	18	1	0	0	0
	別課程	19	18	5	0	0	0
	他施設	19	18	8	0	2	0
一般・企業３日課程	同一課程	17	16	0	0	0	0
	別課程	17	16	0	0	0	0
	他施設	17	16	1	0	0	0
一般・企業２日課程	同一課程	9	8	1	0	0	0
	別課程	9	8	1	0	0	0
	他施設	9	8	2	0	0	0
青少年課程	同一課程	9	6	1	0	2	0
	別課程	9	6	1	0	0	0
	他施設	9	6	1	0	0	0
研修受講グループ計	同一課程	96	81	4	0	2	0
	別課程	96	80	7	0	0	0
	他施設	96	81	12	0	2	0
未受講	同一課程	7	7	0	0	0	0
	別課程	7	7	1	0	0	0
	他施設	7	7	0	0	0	0

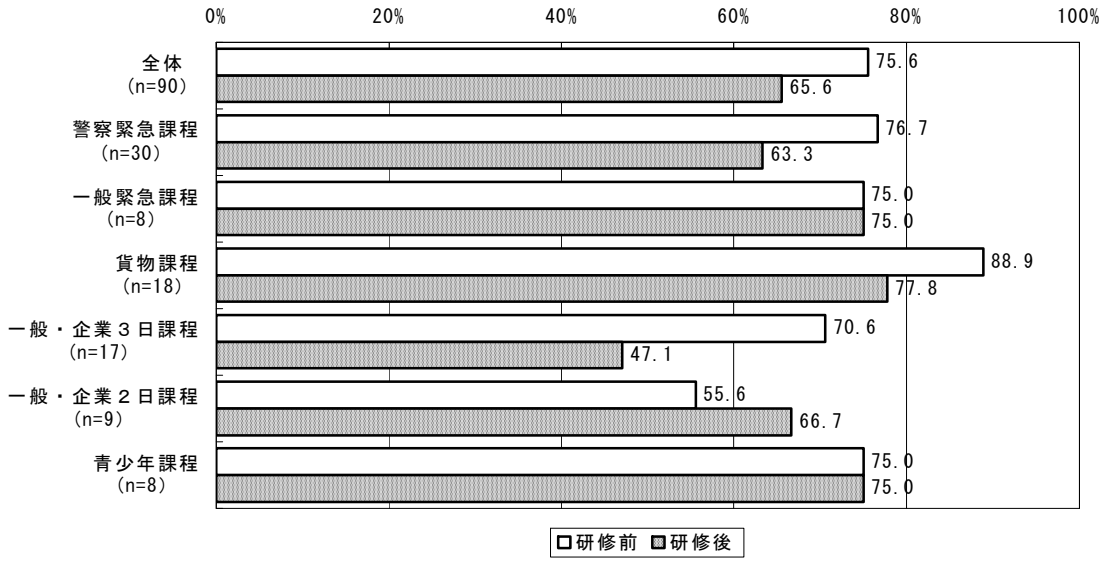
３－７－２　研修前後の意識・態度に見る研修効果

（１）研修のイメージと実際

研修に関わるイメージについて５項目を挙げ、研修前後であてはまるか回答させ、研修前後における研修に対するイメージの変化をみた。結果は研修直前直後アンケートと概ね同じ傾向であった。

① 運転の態度、安全運転の考え方に対して厳しい指導

全体で「あてはまる」と回答した者をみると、研修前は 76%、研修後は 66%となっており、厳しい指導を行うというイメージは、研修前の印象と比較して若干和らいでいる。研修直前直後アンケートでは､研修前 84%が 59%となっており､傾向は同じであるといえる。課程別にみると一般・企業２日課程で研修後が多く、一般緊急課程、青少年課程で変化なしとなっている。

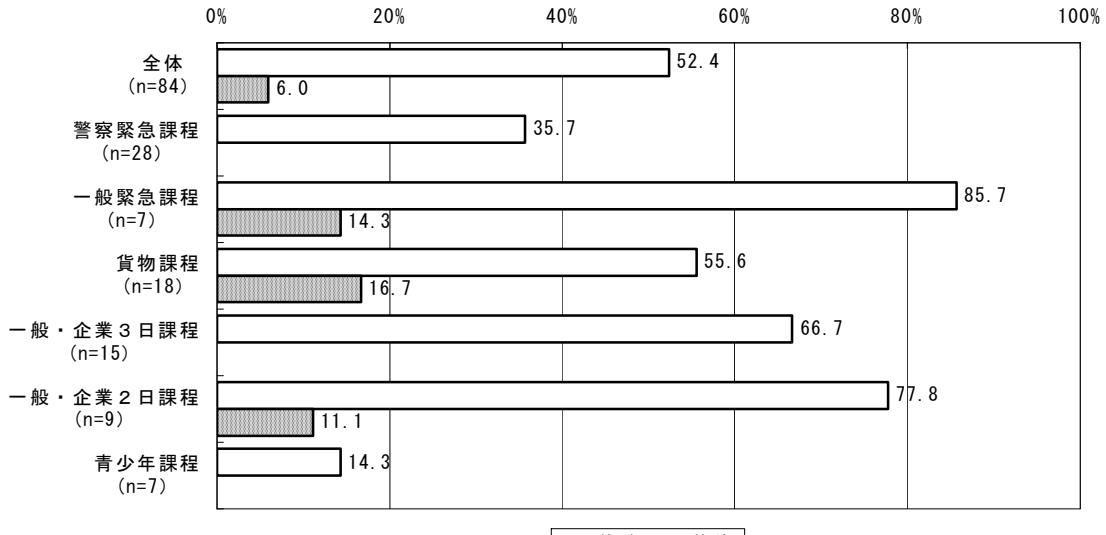


課程	被験者数	有効回答数	研修前	研修後
全体	95	90	68	59
警察緊急課程	32	30	23	19
一般緊急課程	9	8	6	6
貨物課程	19	18	16	14
一般・企業３日課程	17	17	12	8
一般・企業２日課程	9	9	5	6
青少年課程	9	8	6	6

図 5-3-37　研修イメージ（運転の態度、安全運転の考え方に対して厳しい指導）

② 教習所で習った内容の復習

全体で「あてはまる」と回答した者をみると研修前は 52%となっており、研修で行う内容は教習所と同じイメージを持ち、参加している者が多いが、研修後は６%に低下した（図 5-3-38)。

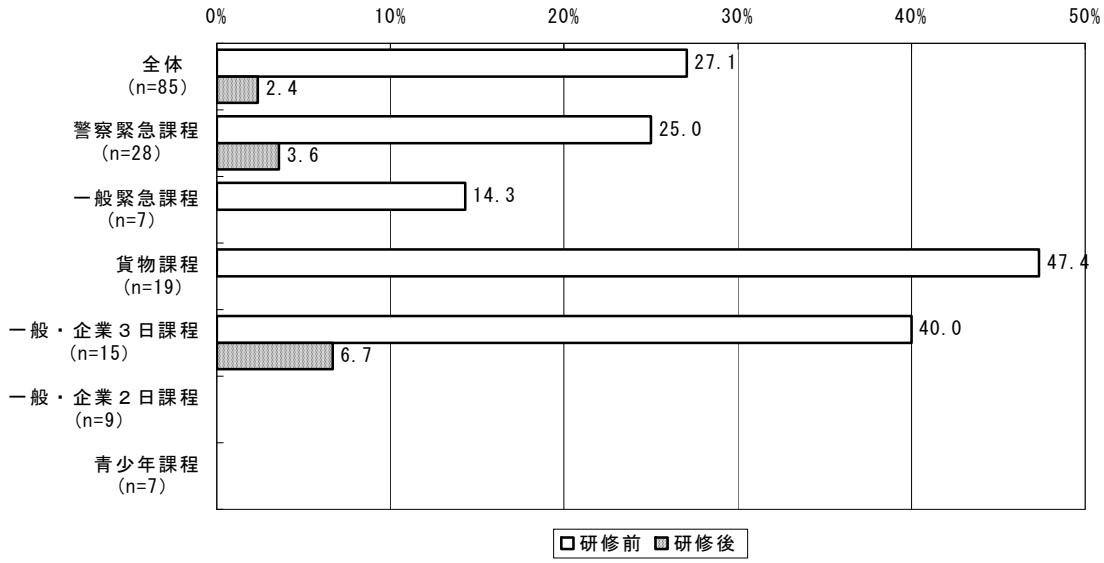


課程	被験者数	有効回答数	研修前	研修後
全体	95	84	44	5
警察緊急課程	32	28	10	0
一般緊急課程	9	7	6	1
貨物課程	19	18	10	3
一般・企業３日課程	17	15	10	0
一般・企業２日課程	9	9	7	1
青少年課程	9	7	1	0

図 5-3-38　研修イメージ（教習所で習った内容の復習）

③「硬い」感じで質問しにくい

全体で「あてはまる」と回答した者をみると、研修前は 27%、研修後は２%となっており、「「硬い」感じで質問しにくい」というイメージは修了までに改善されているといえる。

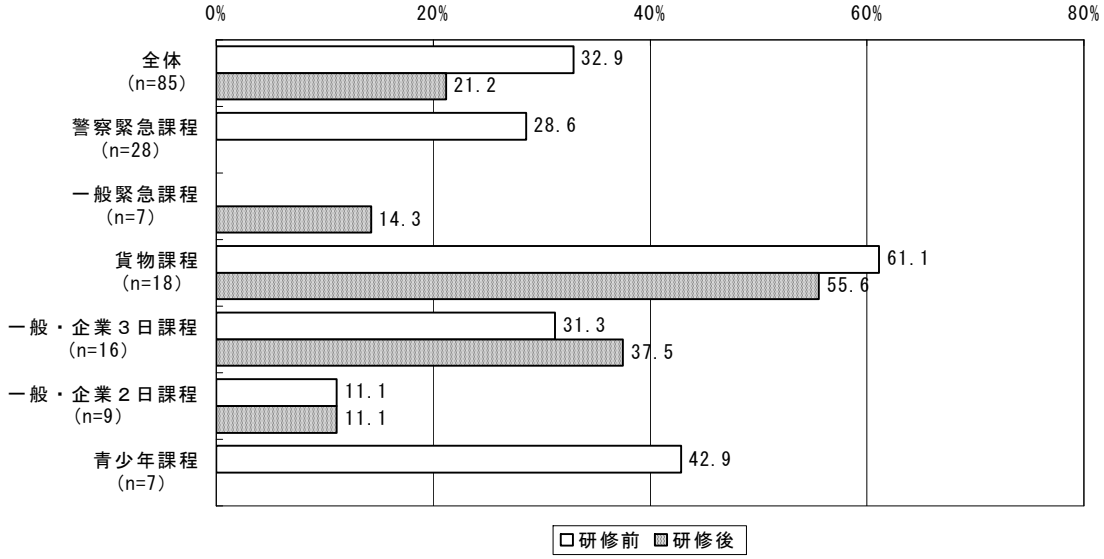


課程	被験者数	有効回答数	研修前	研修後
全体	95	85	23	2
警察緊急課程	32	28	7	1
一般緊急課程	9	7	1	0
貨物課程	19	19	9	0
一般・企業３日課程	17	15	6	1
一般・企業２日課程	9	9	0	0
青少年課程	9	7	0	0

図 5-3-39　研修イメージ（「硬い」感じで質問しにくい）

④ 実際の交通環境では応用できそうもないことを指導される

全体で「あてはまる」と回答した者をみると、研修前は 32%、研修後は 21%となっている。研修課程別にみると、一般緊急課程では０%から 14%、一般・企業３日課程が 31%から 38%に増加しているが、その他の課程については、減少する傾向となっている。これは、研修直前直後アンケートでも同じ傾向を示している。

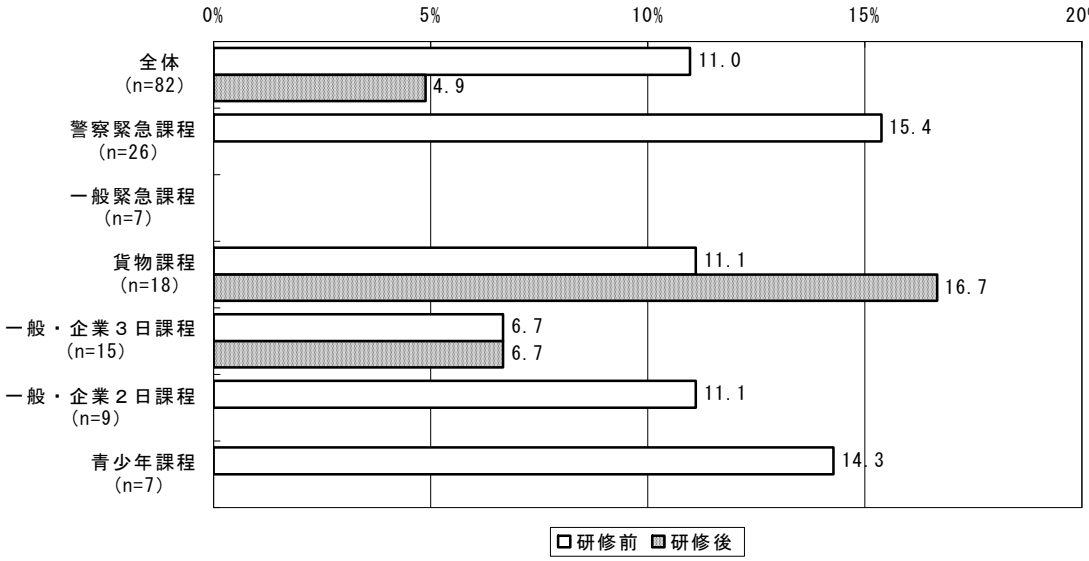


課程	被験者数	有効回答数	研修前	研修後
全体	95	85	28	18
警察緊急課程	32	28	8	0
一般緊急課程	9	7	0	1
貨物課程	19	18	11	10
一般・企業３日課程	17	16	5	6
一般・企業２日課程	9	9	1	1
青少年課程	9	7	3	0

図 5-3-40　研修イメージ（実際の交通環境では応用できそうもないことを指導される）

⑤ 職場等では役立つ内容が少ない

全体で「あてはまる」と回答した者をみると、研修前は 11%、研修後は５%となっている。研修課程別にみると、警察緊急課程、一般・企業２日課程、青少年課程では研修後に０%となっている。また、貨物課程については、11%から 17%に増加している。これは、研修直前直後アンケートでも同じ傾向を示している（図 5-3-41）。



課程	被験者数	有効回答数	研修前	研修後
全体	95	82	9	4
警察緊急課程	32	26	4	0
一般緊急課程	9	7	0	0
貨物課程	19	18	2	3
一般・企業３日課程	17	15	1	1
一般・企業２日課程	9	9	1	0
青少年課程	9	7	1	0

図 5-3-41　研修イメージ（職場等では役立つ内容が少ない）

（２）個別研修項目への期待と実際

① 実技研修

全体では、研修前に期待する科目として「ブレーキング」、「スキッド走行」が多い。研修後に役立った科目としては「ブレーキング」、「基本走行」、「スラローム走行」、今後受講したい科目としては「ブレーキング」、「スキッド走行」が多くなっている（図 5-3-42)。

研修課程別でみると、警察緊急課程では研修前に「緊急走行」が最多である。研修後は、「ブレーキング」が最多である。今後受講したい科目は、「集団討議法」、「特殊訓練、総合訓練」が多い（図 5-3-43)。

一般緊急課程では、研修前は「ブレーキング」、「スラローム走行」、「スキッド走行」が多い。研修後は、「ブレーキング」、「スキッド走行」、「スラローム走行」、「ハイドロプレーニング現象同乗体験」が多い。今後受講したい科目としては、「特殊訓練、総合訓練」、「狭隘路走行とバック走行」、「悪路におけるドライビングテクニック」が多い。

貨物自動車課程では、研修前に「ブレーキング」、「スキッド走行」、研修後に「基本走行」、「ブレーキング」、「夜間研修」、今後受講したい科目は「コーナリングと悪路走行」、「ブレーキング」の割合が多い。

一般・企業３日課程では、研修前に「スキッド走行」、「ブレーキング」、研修後には「ブレーキング」、「ハイドロプレーニング現象同乗体験」、「基本走行」が多い。今後受講したい科目は「スキッド走行」、「ハイドロプレーニング現象同乗体験」が多い。

一般・企業２日課程では、研修前は「危険予測と回避」、研修後にはほとんどの項目に浮いて「役立つ」と回答した。今後受講したい科目としては、「ブレーキング」、「スキッド走行」を挙げている。

青少年課程では、研修前は「スラローム走行」、「危険予測と回避」が多くなっている。研修後は「基本走行」、「ブレーキング」、「スラローム走行」で割合が多い。今後受講したい科目は「ブレーキング」、「危険予測と回避」を挙げている。

研修直前直後アンケートでも、研修前に期待する科目、研修後に役立つ科目は「ブレーキング」、「スラローム走行」が多く、似た傾向を示している。

② 理論研修

全体では研修前に期待する科目として「車両の特性と限界」、「貨物自動車の特性と限界」が多かった。研修後に役立った科目についても研修前と同様に「車両の特性と限界」、「貨物自動車の特性と限界」が多い。今後受講したい科目は「交通危険学（シミュレータ）」が多い（図 5-3-44）。

研修課程別にみると、警察緊急課程では研修前に「車両の特性と限界」多い。研修後には「車両の特性と限界」、「交通危険学（理論）」、今後受講したい科目として「交通危険学（シミュレータ）」が多い（図 5-3-45）。

一般緊急課程では、研修前に「車両の特性と限界」、「交通危険学（シミュレータ）」、研修後に「交通危険学」、「車両の特性と限界」、「生理的条件を安全運転」が多い。

貨物自動車課程では、研修前に「貨物自動車の特性と限界」、「交通危険学（シミュレータ）」、「貨物輸送の現状と運転者の社会的役割」といった貨物自動車に関する科目が多く、研修後は「貨物自動車の特性と限界」、「貨物輸送の現状と運転者の社会的役割」、「安全運転理論」、今後受講したい科目として「交通危険学（シミュレータ）」、「交通危険学（理論）」が多い。

一般・企業３日課程では、研修前に「車両の特性と限界」、研修後に「車両の特性と限界」、「交通危険学（理論）」、「生理的条件と安全運転」、今後受講したい科目として「生理的条件と安全運転」が多い。

一般・企業２日課程では、研修前に「運転適性検査」、研修後に「車両の特性と限界」が多い。

青少年課程では、研修前に「車両の特性と限界」、研修後に「車両の特性と限界」、今後受講したい科目は「交通危険学（理論）」が多い。

研修直前直後アンケートでも、研修前に期待する科目は「車両の特性と限界」、研修後に役立つ科目は「交通危険学（理論）」が多く、似た傾向を示している。

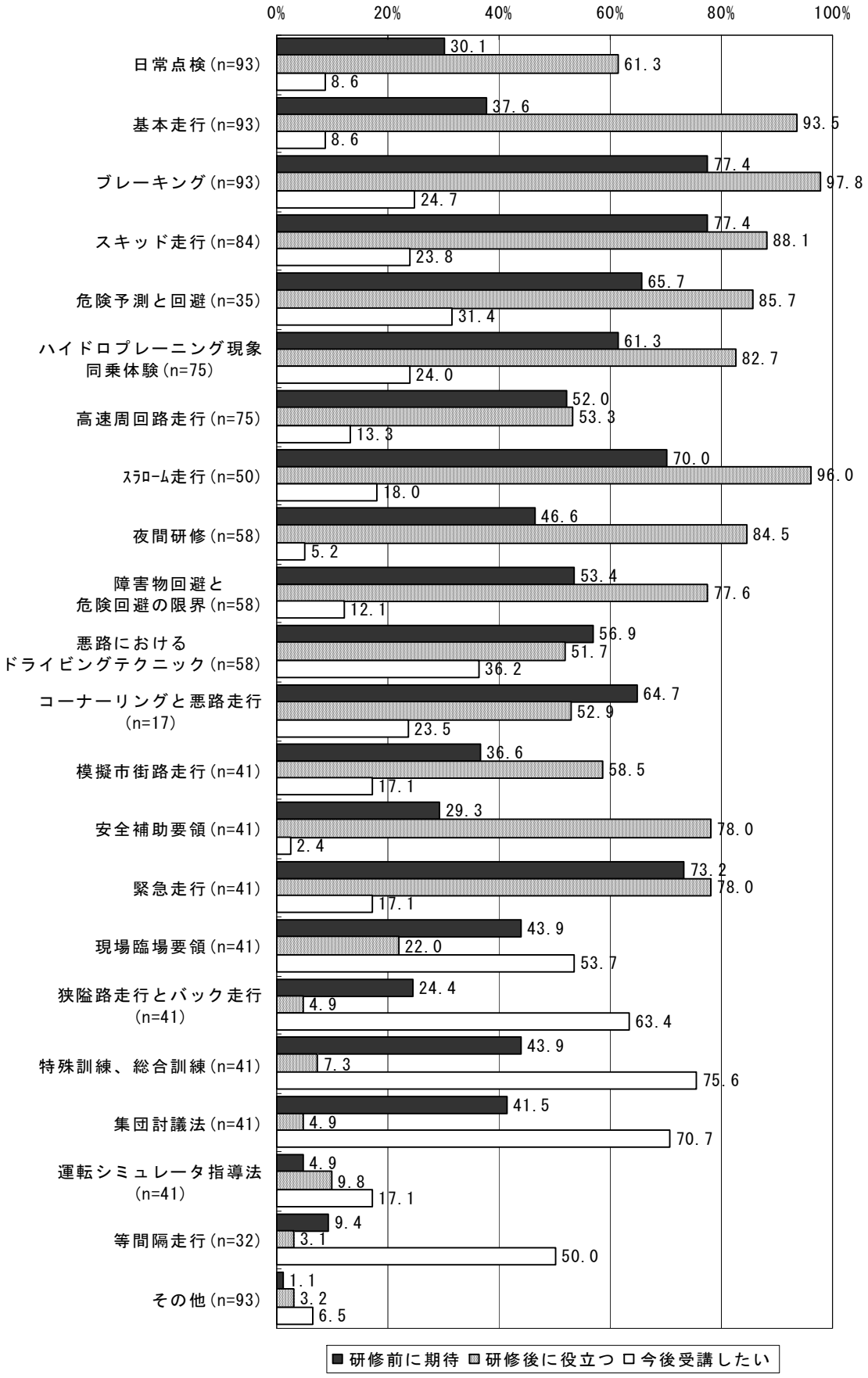
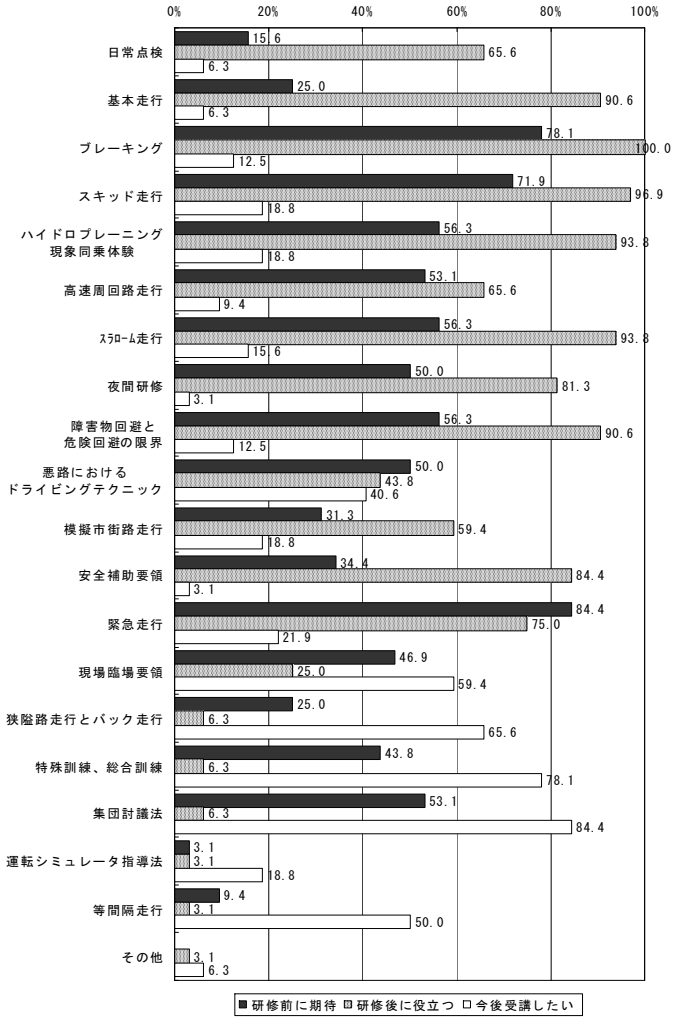
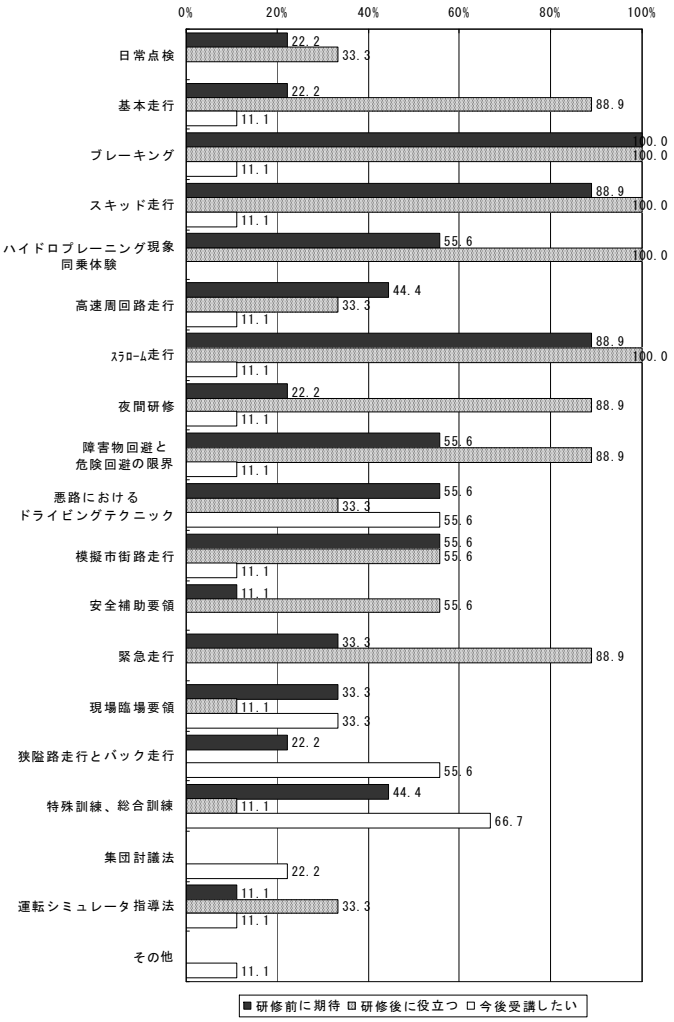


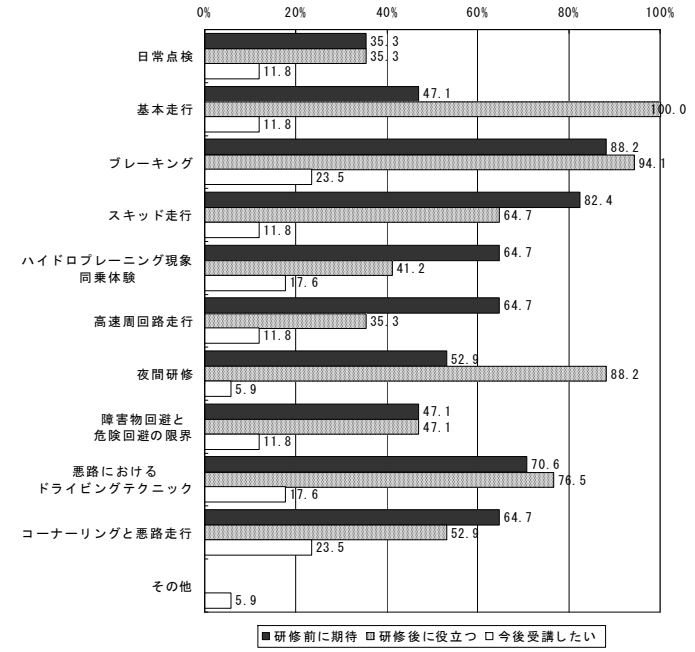
図 5-3-42　実技研修項目への期待と実際（全体）



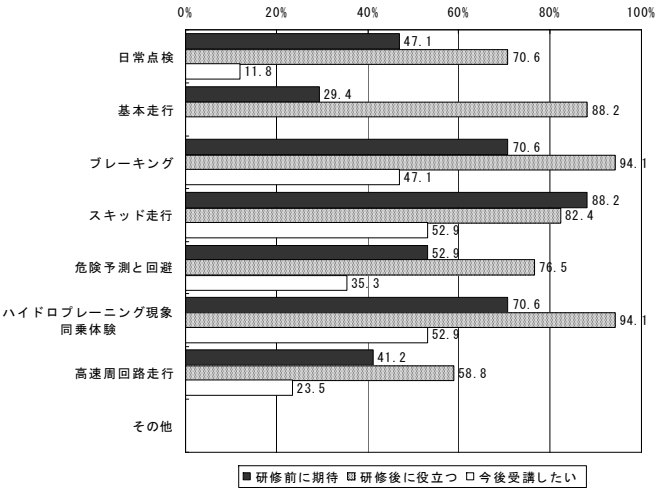
警察緊急課程



一般緊急課程

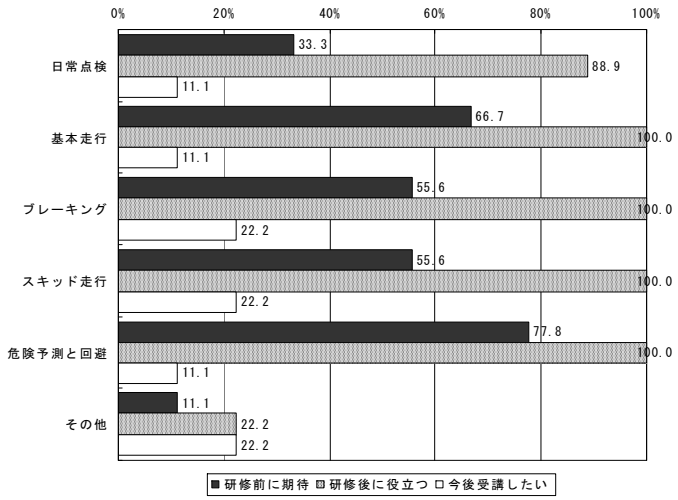


貨物課程

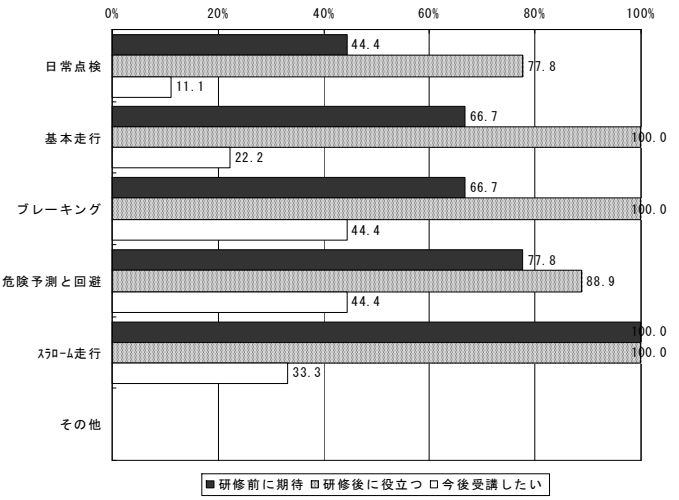


一般・企業３日課程

図 5-3-43(その１) 実技研修項目への期待と実際（受講課程別）



一般・企業２日課程



青少年課程

図 5-3-43(その２) 実技研修項目への期待と実際（受講課程別）

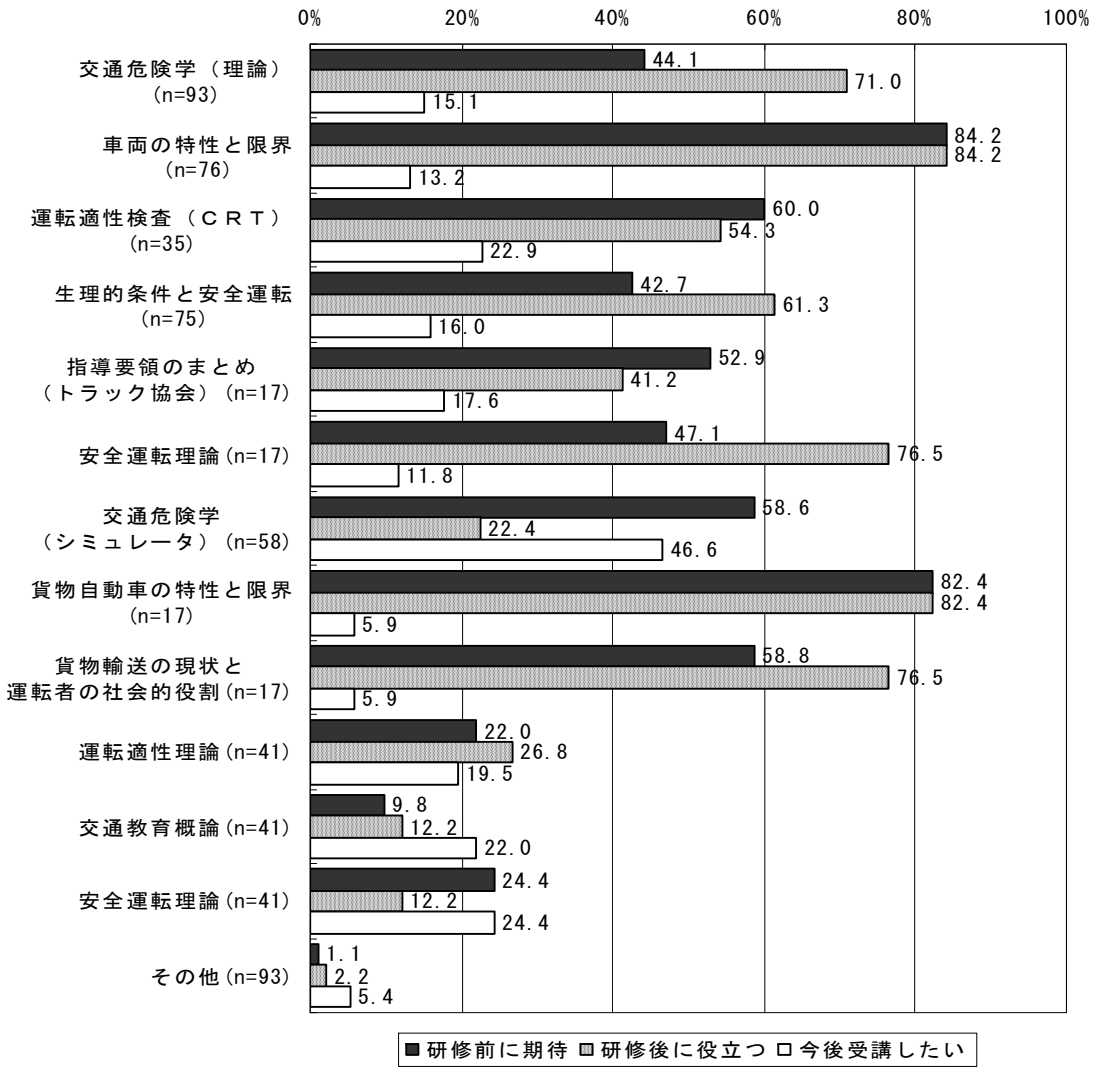
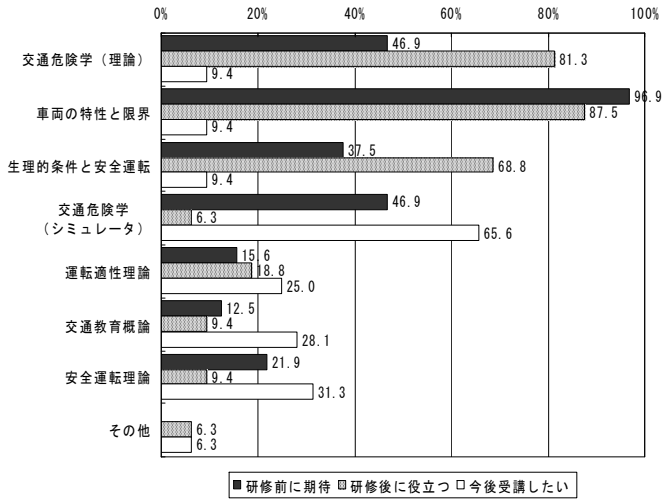
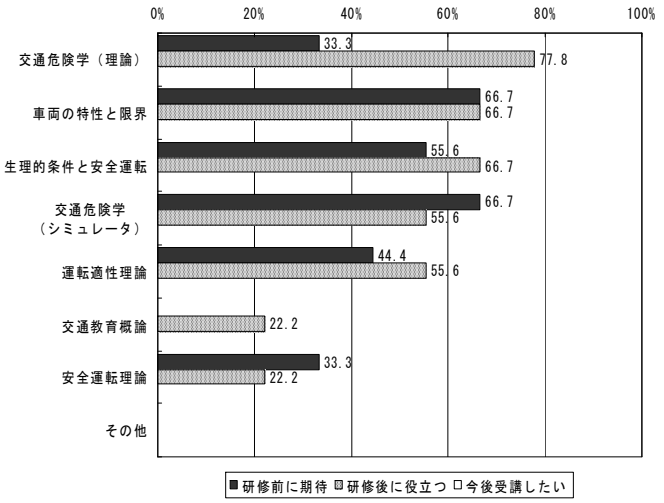


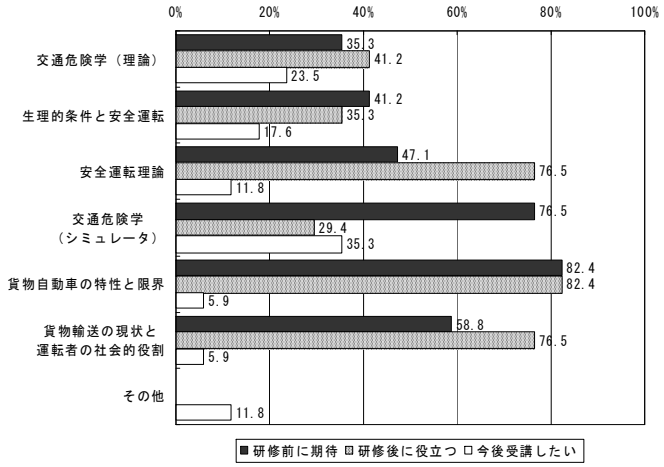
図 5-3-44　理論研修項目への期待と実際（全体）



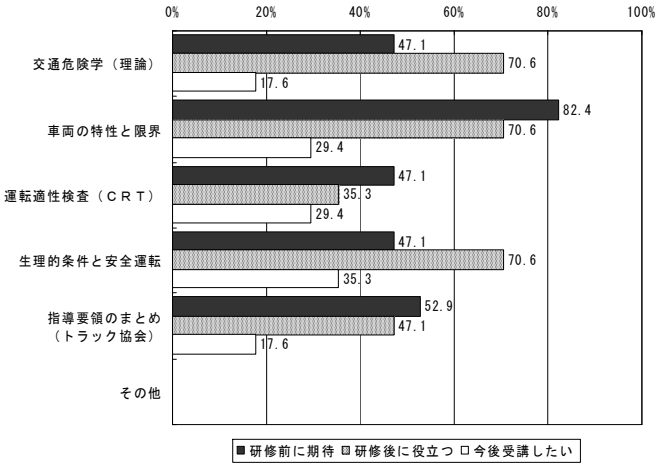
警察緊急課程



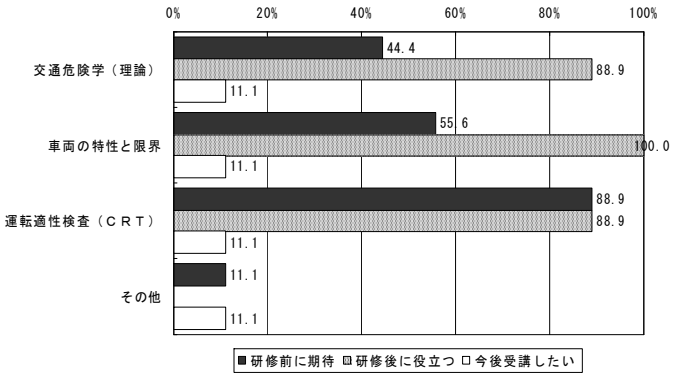
一般緊急課程



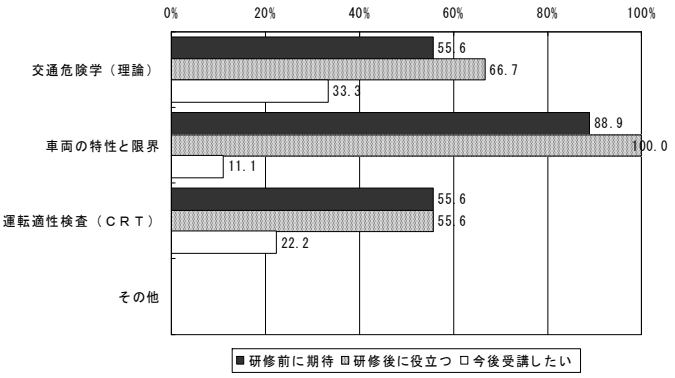
貨物課程



一般・企業３日課程



一般・企業２日課程



青少年課程

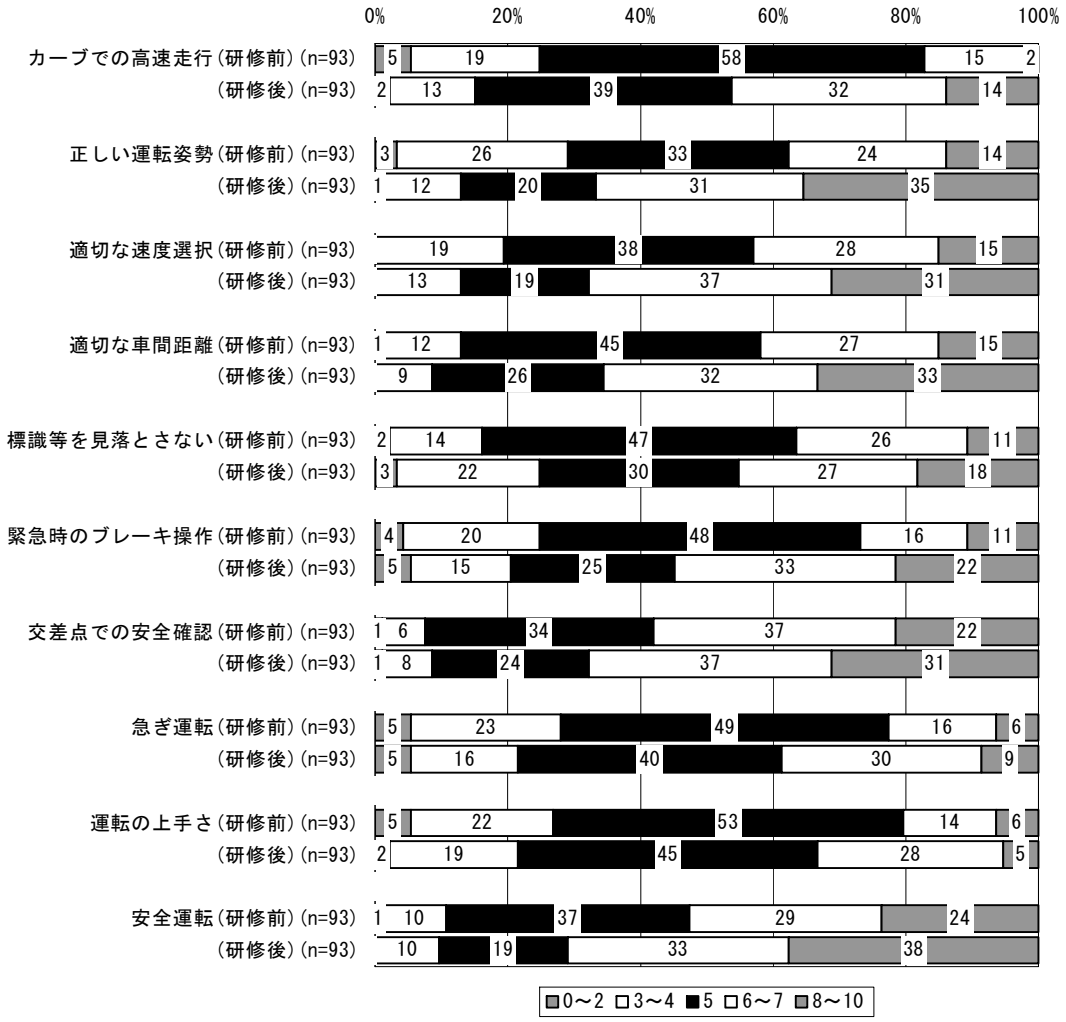
図 5-3-45　理論研修項目への期待と実際（研修課程別）

（３）運転に対する自信の変化

全体では、どの項目についても研修前は５（どちらでもない）と回答する対象者が最も多く、６以上（自信あり）が４以下（自信なし）より若干多い程度であるが、研修後には４以下の回答が減少し、５以上の回答が多くなっている。この傾向は、「正しい運転姿勢」、

「緊急時のブレーキ操作」において顕著で、これらは研修により身についたものと推察される（図 5-3-46)。また、研修直前直後アンケートでも同様の傾向を示している。

課程別で見ると、すべての課程で全体の場合と似た傾向を示している（図 5-3-47)。

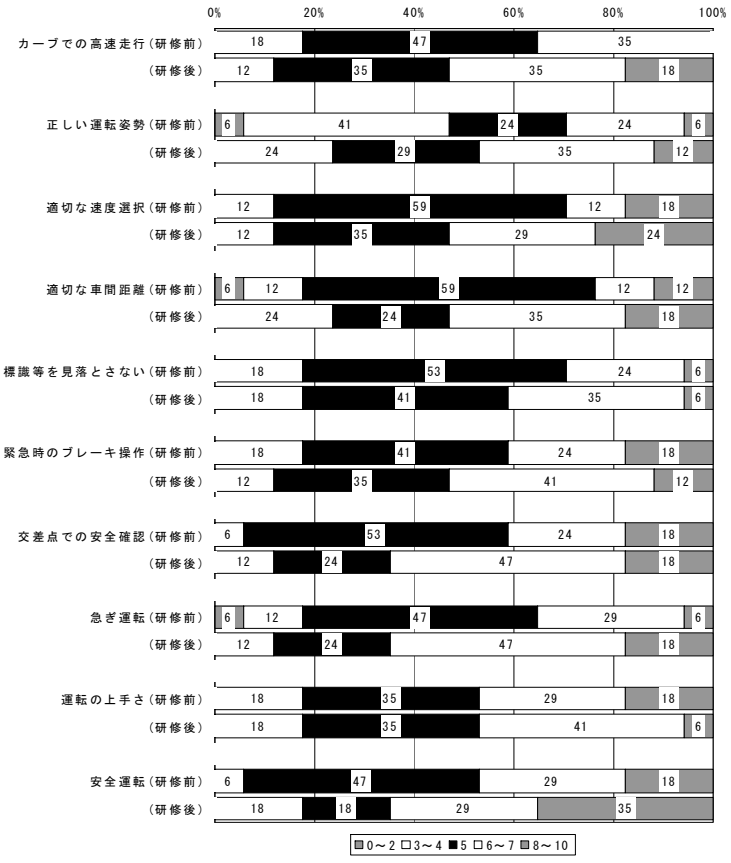


設問	被験者数	有効回答数	自信なし ← どちらでもない → 自信あり				
			0～2	3～4	5	6～7	8～10
カーブでの高速走行	95	93	5	18	54	14	2
	95	93	2	12	36	30	13
正しい運転姿勢	95	93	3	24	31	22	13
	95	93	1	11	19	29	33
適切な速度選択	95	93	0	18	35	26	14
	95	93	0	12	18	34	29
適切な車間距離	95	93	1	11	42	25	14
	95	93	0	8	24	30	31
標識等を見落とさない	95	93	2	13	44	24	10
	95	93	3	20	28	25	17
緊急時のブレーキ操作	95	93	4	19	45	15	10
	95	93	5	14	23	31	20
交差点での安全確認	95	93	1	6	32	34	20
	95	93	1	7	22	34	29
急ぎ運転	95	93	5	21	46	15	6
	95	93	5	15	37	28	8
運転の上手さ	95	93	5	20	49	13	6
	95	93	2	18	42	26	5
安全運転	95	93	1	9	34	27	22
	95	93	0	9	18	31	35

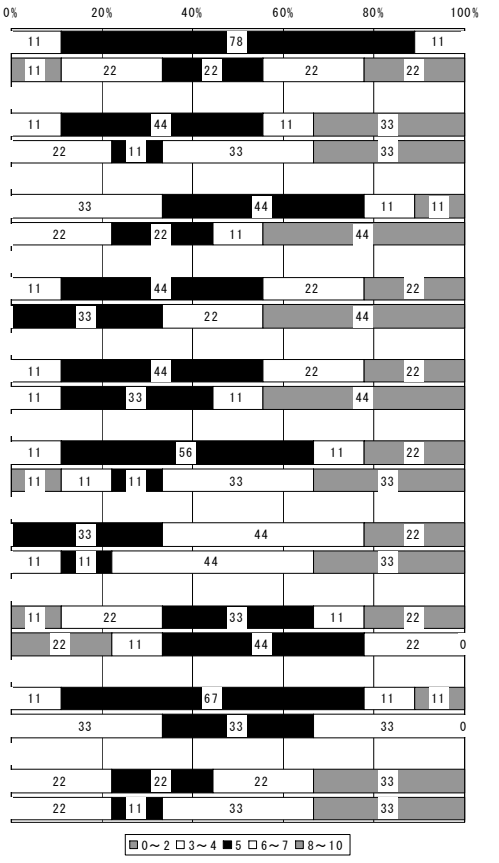
図 5-3-46　運転に対する自信の変化（研修受講グループ全体）

警察緊急課程

一般緊急課程



貨物運転者課程



一般・企業３日課程

図 5-3-47（その１） 運転に対する自信の変化（研修課程別）

一般・企業２日課程　　青少年課程

図 5-3-47（その２）　運転に対する自信の変化（研修課程別）

３－７－３　研修に対する評価、意見

（１）研修の役立ち

全体では、94 名中 75 名が研修は「たいへん役立った」、「役に立った」と回答しており、ほとんどの者は研修が役に立ったとの印象を持っている。これは、研修直前直後アンケートでも同様の傾向を示している（表 5-3-10）。

研修課程別にみると、一般・企業２日課程と青少年課程で全員が「大変役立った」と回答しているが、貨物自動車課程、一般・企業３日課程では比較的少なくなっている。

年齢層別に見ると、有効回答数の少ない 20～24 歳、60 歳以上では全員が「たいへん役立った」と回答している。それ以外の年齢層でも７割以上の対象者が「たいへん役立った」と回答している（表 5-3-11）。

受講経験有無別に見ると、どちらのグループとも似た傾向を示しており、「たいへん役立った」、「役に立った」にほぼ全員が回答している（表 5-3-12）。

受講動機別にみると、有効回答数の少ない「事故・違反等のため、職場の指示で参加」、「自発的に参加」が全員「たいへん役に立った」と回答している。「順番に入所することとなっており、職場の指示で参加」は比較的少ない（表 5-3-13）。

表 5-3-10　研修に対する印象（研修課程別）

課程	被験者数	有効回答数	たいへん役に立った	役に立った	どちらとも言えない	役に立たなかった
警察緊急課程	32	32	25	6	1	0
一般緊急課程	9	9	8	1	0	0
貨物課程	19	18	12	5	1	0
一般・企業３日課程	17	17	12	5	0	0
一般・企業２日課程	9	9	9	0	0	0
青少年課程	9	9	9	0	0	0
研修受講グループ計	95	94	75	17	2	0

表 5-3-11　研修に対する印象（年齢層別）

年齢層	被験者数	有効回答数	たいへん役に立った	役に立った	どちらとも言えない	役に立たなかった
20～24歳	3	3	3	0	0	0
25～29歳	21	21	15	6	0	0
30～39歳	43	42	36	5	1	0
40～49歳	21	21	16	5	0	0
50～59歳	5	5	4	0	1	0
60歳以上	1	1	1	0	0	0

表 5-3-12　研修に対する印象（受講経験有無別）

受講経験	被験者数	有効回答数	たいへん役に立った	役に立った	どちらとも言えない	役に立たなかった
あり	11	11	9	2	0	0
なし	84	83	66	15	2	0

表 5-3-13　研修に対する印象（受講動機別）

受講動機	被験者数	有効回答数	たいへん役に立った	役に立った	どちらとも言えない	役に立たなかった
職場の指示（事故･違反等）	4	4	4	0	0	0
職場の指示（仕事で車を使用）	33	33	28	4	1	0
職場の指示（順番で入所）	27	27	19	7	1	0
職場の指示(その他)	27	26	20	6	0	0
自発的	4	4	4	0	0	0

（２）教官の指導に対する評価

① 実技指導の教官に対する評価

全体では 94 名中 92 名が「たいへんよかった」、「よかった」と回答している。これは、研修直前直後アンケートでも同様の傾向を示している（表 5-3-14）。

課程別にみると、一般・企業２日課程および青少年課程で全員が「たいへんよかった」と回答しているが、貨物課程では他課程よりも比較的少ない。

年齢層別にみると、30～49 歳以外は全員「たいへんよかった」と回答している。30～39 歳では５名、40～49 歳では２名が「よかった」と回答している（表 5-3-15）。

受講経験の有無別にみると、「受講経験なし」は 75 名、「受講経験あり」は９名が「たいへんよかった」と回答している（表 5-3-16）。

受講動機別にみると、「事故・違反等を起こし、職場の指示で参加」、「自発的に参加」のグループが全員「たいへんよかった」と回答しているが、「仕事で車を使用することとなり、職場の指示で参加」、「その他の理由により職場の指示で参加」は他のグループよりも比較的少ない（表 5-3-17）。

表 5-3-14　教官の指導に対する評価（実技）（研修課程別）

課程	被験者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
警察緊急課程	32	32	30	2	0	0
一般緊急課程	9	9	8	1	0	0
貨物課程	19	18	13	5	0	0
一般・企業３日課程	17	17	15	0	2	0
一般・企業２日課程	9	9	9	0	0	0
青少年課程	9	9	9	0	0	0
研修受講グループ計	95	94	84	8	2	0

表 5-3-15　教官の指導に対する評価（実技）（年齢層別）

年齢層	被験者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
20～24歳	3	3	3	0	0	0
25～29歳	21	21	21	0	0	0
30～39歳	43	42	36	5	1	0
40～49歳	21	21	18	2	1	0
50～59歳	5	5	5	0	0	0
60歳 以上	1	1	1	0	0	0

表 5-3-16　教官の指導に対する評価（実技）（受講経験有無別）

受講経験	被験者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
なし	84	83	75	6	2	0
あり	11	11	9	2	0	0

表 5-3-17　教官の指導に対する評価（実技）（受講動機別）

受講動機	被験者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
職場の指示（事故･違反等）	4	4	4	0	0	0
職場の指示（仕事で車を使用）	33	33	28	4	1	0
職場の指示（順番で入所）	27	27	26	1	0	0
職場の指示(その他)	27	26	22	3	1	0
自発的	4	4	4	0	0	0

② 理論指導の教官に対する評価

全体では 94 名中「たいへんよかった」が 54 名、「よかった」が 32 名となっており、実技指導の評価と比較すると、「たいへんよかった」、「よかった」の合計は似た傾向であるものの、「たいへんよかった」が少ない。研修直前直後アンケートと比較すると、「たいへんよかった」、「よかった」の合計はほぼ同じであるが、「たいへんよかった」が多くなっている（表 5-3-18)。

課程別にみると、警察緊急課程で「たいへんよかった」が他課程より比較的少ない。また、一般・企業２日課程では２名が「どちらともいえない」と回答している。

年齢層別にみると、25～50 歳で５割以上が「たいへんよかった」と回答している。20～25 歳では７割近くが「よかった」、50～60 歳では６割が「どちらともいえない」と回答している（表 5-3-19)。

受講経験有無別にみると、受講経験なしのグループで５割以上、受講経験ありのグループで７割以上が「たいへんよかった」と回答している。これは、実技指導と逆の傾向を示しており、リピーターの評価が高くなっている（表 5-3-20)。

受講動機別にみると、有効回答数の少ない「事故・違反等を起こし、職場の指示で参加」と「自発的に参加」を除いて似た傾向を示しており、全体の６割程度が「たいへんよかった」と回答している（表 5-3-21)。

表 5-3-18　教官の指導に対する評価（理論）（研修課程別）

課程	被験者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
警察緊急課程	32	32	14	15	3	0
一般緊急課程	9	9	6	2	1	0
貨物課程	19	18	10	6	1	1
一般・企業３日課程	17	17	11	6	0	0
一般・企業２日課程	9	9	7	0	2	0
青少年課程	9	9	6	3	0	0
研修受講グループ計	95	94	54	32	7	1

表 5-3-19　教官の指導に対する評価（理論）（年齢層別）

年齢層	被験者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
20～24歳	3	3	1	2	0	0
25～29歳	21	21	15	4	2	0
30～39歳	43	42	22	19	0	0
40～49歳	21	21	14	7	0	1
50～59歳	5	5	2	0	3	0
60歳 以上	1	1	0	0	1	0

表 5-3-20　教官の指導に対する評価（理論）（受講経験有無別）

受講経験	被験者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
なし	84	83	46	29	7	1
あり	11	11	8	3	0	0

表 5-3-21　教官の指導に対する評価（理論）（受講動機別）

受講動機	被験者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
職場の指示（事故･違反等）	4	4	3	1	0	0
職場の指示（仕事で車を使用）	33	33	19	13	0	1
職場の指示（順番で入所）	27	27	15	7	5	0
職場の指示(その他)	27	26	15	10	1	0
自発的	4	4	2	1	1	0

（３）研修への要望や意見

全体では「実技研修で体験する回数が少ない」が最多、「実技研修に充てる時間が短い」が４位であり、実技研修に対する要望が多い。また、理論研修に関する項目は１割程度で要望があるものの、要望は少なくなっている（表 5-3-22）。

そのほか、「自分の走行状態、操作状況等をビデオにして見たい」、「自分の運転挙動データと理想的な挙動データを具体的に比較した図表等がほしい」、「空き時間、休み時間等に利用できる運転シミュレータや適性検査機器があればよい」といった、自習、復習に関する要望が上位を占めている。これは、研修直前直後アンケートでも同様の傾向を示している。

表 5-3-22　研修への要望や意見（被験者全体）

設問	回答数	割合(%)
実技研修で体験する回数が少ない。	54	56.8
自分の走行状態、操作状況等をビデオで見たい。	52	54.7
空き時間、休み時間等に利用できる運転シミュレータや適性検査機器があればよい。	46	48.4
実技研修に充てる時間が短い。	40	42.1
自分の運転挙動データと理想的な挙動データを具体的に比較した図表等がほしい。	39	41.1
事故を起こした場合を想定した仕事、家庭、お金等をめぐる座学があるとよい。	27	28.4
スリップなど危険な状態になったときの対処方法を知りたい。	26	27.4
高齢者等の運転挙動について体感したい。	19	20.0
普段どおりの運転行動について、評価、指導するとよい。	18	18.9
学びたい、または学ばせたい研修カリキュラムを選択することが出来ない。	16	16.8
理論研修に充てる時間が短い。	12	12.6
理論研修は、教材などの利用があればわかりやすい。	12	12.6
研修受講による運転技能の格付けがあるとよい。	10	10.5
理論研修に充てる時間が長い。	9	9.5
理論研修として、走行方法などについてグループでの討論をしたい。	6	6.3
実技研修に充てる時間が長い。	4	4.2
実技研修と理論研修の内容がかみあっていない。	2	2.1

研修課程別にみると、貨物自動車課程において「実技研修で体験する回数が少ない」が９割を超えており、実技教習への要望が強い。また、青少年課程では、「自分の走行状態、操作状況等をビデオにして見たい」、「高齢者との運転挙動について体感したい」、「普段どおりの運転行動について評価、指導するとよい」の意見が比較的多かった。

表 5-3-23（その１）研修への要望や意見（研修課程別）

設問	警察緊急課程		一般緊急課程		貨物課程	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
実技研修で体験する回数が少ない。	16	50.0	5	55.6	18	94.7
自分の走行状態、操作状況等をビデオで見たい。	18	56.3	5	55.6	7	36.8
空き時間、休み時間等に利用できる運転シミュレータや適性検査機器があればよい。	14	43.8	3	33.3	9	47.4
実技研修に充てる時間が短い。	12	37.5	1	11.1	11	57.9
自分の運転挙動データと理想的な挙動データを具体的に比較した図表等がほしい。	14	43.8	3	33.3	5	26.3
事故を起こした場合を想定した仕事、家庭、お金等をめぐる座学があるとよい。	10	31.3	1	11.1	5	26.3
スリップなど危険な状態になったときの対処方法を知りたい。	6	18.8	0	0.0	8	42.1
高齢者等の運転挙動について体感したい。	5	15.6	2	22.2	2	10.5
普段どおりの運転行動について、評価、指導するとよい。	4	12.5	1	11.1	4	21.1
学びたい、または学ばせたい研修カリキュラムを選択することが出来ない。	4	12.5	0	0.0	5	26.3
理論研修に充てる時間が短い。	2	6.3	0	0.0	4	21.1
理論研修は、教材などの利用があればわかりやすい。	4	12.5	0	0.0	3	15.8
研修受講による運転技能の格付けがあるとよい。	2	6.3	0	0.0	1	5.3
理論研修に充てる時間が長い。	2	6.3	1	11.1	1	5.3
理論研修として、走行方法などについてグループでの討論をしたい。	2	6.3	1	11.1	0	0.0
実技研修に充てる時間が長い。	1	3.1	0	0.0	1	5.3
実技研修と理論研修の内容がかみあっていない。	0	0.0	1	11.1	0	0.0

表 5-3-23（その２） 研修への要望や意見（研修課程別）

設問	一般・企業３日課程		一般・企業２日課程		青少年課程	
	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)	回答数	割合(%)
実技研修で体験する回数が少ない。	11	64.7	2	22.2	2	22.2
自分の走行状態、操作状況等をビデオで見たい。	12	70.6	3	33.3	7	77.8
空き時間、休み時間等に利用できる運転シミュレータや適性検査機器があればよい。	14	82.4	3	33.3	3	33.3
実技研修に充てる時間が短い。	10	58.8	4	44.4	2	22.2
自分の運転挙動データと理想的な挙動データを具体的に比較した図表等がほしい。	10	58.8	3	33.3	4	44.4
事故を起こした場合を想定した仕事、家庭、お金等をめぐる座学があるとよい。	6	35.3	3	33.3	2	22.2
スリップなど危険な状態になったときの対処方法を知りたい。	7	41.2	4	44.4	1	11.1
高齢者等の運転挙動について体感したい。	3	17.6	1	11.1	6	66.7
普段どおりの運転行動について、評価、指導するとよい。	3	17.6	2	22.2	4	44.4
学びたい、または学ばせたい研修カリキュラムを選択することが出来ない。	4	23.5	2	22.2	1	11.1
理論研修に充てる時間が短い。	4	23.5	2	22.2	0	0.0
理論研修は、教材などの利用があればわかりやすい。	3	17.6	1	11.1	1	11.1
研修受講による運転技能の格付けがあるとよい。	5	29.4	2	22.2	0	0.0
理論研修に充てる時間が長い。	4	23.5	1	11.1	0	0.0
理論研修として、走行方法などについてグループでの討論をしたい。	1	5.9	1	11.1	1	11.1
実技研修に充てる時間が長い。	2	11.8	0	0.0	0	0.0
実技研修と理論研修の内容がかみあっていない。	1	5.9	0	0.0	0	0.0

（４）研修の同僚等への勧め

全体では「是非受けるべきだと勧める」、「できれば受けたほうがよいと勧める」と回答した者が９割を超えている。これは、研修直前直後アンケートでも同様の傾向を示している（表 5-3-24)。

年齢層別にみると、25～39 歳で「是非受けるべきだと勧める」の割合が多い(表 5-3-25)。

受講経験別にみると、受講経験のある者の８割以上が「是非、受けるべきだと勧める」と回答しており、リピーターが同僚等に勧めようとする割合が多いといえる(表 5-3-26)。

受講動機別にみると、「事故・違反等を起こし、職場の指示で参加」のグループで「是非、受けるべきだと勧める」が比較的少なくなっている。その他のグループについては似た傾向となっている（表 5-3-27)。

表 5-3-24　研修内容の同僚等への勧め（研修課程別）

課程	被験者数	有効回答数	是非、受けるべきだと勧める	出来れば受けたほうがよいと勧める	受けないよりは受けたほうがよいと勧める	あまり勧めない
警察緊急課程	32	32	25	6	1	0
一般緊急課程	9	9	7	2	0	0
貨物課程	19	18	13	5	0	0
一般・企業３日課程	17	17	11	5	1	0
一般・企業２日課程	9	9	6	3	0	0
青少年課程	9	9	6	3	0	0
研修受講グループ計	95	94	68	24	2	0

表 5-3-25　研修内容の同僚等への勧め（年齢層別）

年齢層	被験者数	有効回答数	是非、受けるべきだと勧める	出来れば受けたほうがよいと勧める	受けないよりは受けたほうがよいと勧める	あまり勧めない
20～24歳	3	3	2	1	0	0
25～29歳	21	21	16	5	0	0
30～39歳	43	42	34	7	1	0
40～49歳	21	21	13	7	1	0
50～59歳	5	5	3	2	0	0
60歳 以上	1	1	0	1	0	0

表 5-3-26　研修内容の同僚等への勧め（受講経験別）

受講経験	被験者数	有効回答数	是非、受けるべきだと勧める	出来れば受けたほうがよいと勧める	受けないよりは受けたほうがよいと勧める	あまり勧めない
なし	84	83	59	22	2	0
あり	11	11	9	2	0	0

表 5-3-27　研修内容の同僚等への勧め（受講動機別）

受講動機	被験者数	有効回答数	是非、受けるべきだと勧める	出来れば受けたほうがよいと勧める	受けないよりは受けたほうがよいと勧める	あまり勧めない
職場の指示（事故･違反等）	4	4	1	3	0	0
職場の指示（仕事で車を使用）	33	33	27	5	1	0
職場の指示（順番で入所）	27	27	18	9	0	0
職場の指示(その他)	27	26	19	6	1	0
自発的	4	4	3	1	0	0

（５）施設に対する評価

全体では、「研修コース」、「研修車両」で「たいへんよかった」が７割を超えている。その他の項目でも、「よかった」と合わせると５割以上を占めているが、「余暇を過ごす設備等」については、「どちらともいえない」が５割を超えている。

研修直前直後アンケートにおいても同様の傾向であるが、「研修コース」、「研修車両」については「たいへんよかった」と回答する者が多い。

表 5-3-28　施設に対する評価（全体）

設問	被験者数	有効回答数	たいへんよかった	よかった	どちらともいえない	よくなかった
座学の教室	95	93	34	48	11	0
シミュレータ等の設備	95	77	27	21	29	0
研修コース	95	93	77	15	1	0
研修車両	95	93	66	17	7	3
宿泊施設	95	93	36	30	21	6
食堂、売店などのサービス	95	92	20	37	28	7
余暇を過ごす設備等	95	90	11	17	46	16

第４章　まとめ

（１）車体周りの確認状況

その日に初めて走行することを想定した実験において、乗車前に車両周囲の点検を行った者は、研修前の 54%から研修後には 88%に増加した。また、左前タイヤに置いた空き缶を発見した者は、31%から 69%に増加した。

（２）運転姿勢の評価

被験者の乗車後にシート位置､背もたれ角度を計測するとともに､乗車姿勢を撮影し、教官による５段階評価をした結果、受講者では平均点が 2.6 から 3.5 に向上した。

（３）走行時の確認状況

発進時及び交差点通過時に目視確認した者は､研修前の 37%､83%から､研修後には 66%、93%に増加した。交差点通過時に一時停止したケースも 41%から 59%に増加した。

（４）緊急ブレーキ計測

一般緊急課程、一般・企業課程、青少年課程の受講者では停止距離が研修後で短く、特に一般・企業課程では研修後の平均値で研修前より 17%（２日課程)、23%（３日課程）短くなるなど顕著な差が見られた。

（５）高速走行時の車間時間の計測

研修前に車間時間が長いケースが見受けられたが、研修前後を比較すると、顕著な差は見られなかった。これは、車間距離について研修を行っていないためと考えられる。

（６）緊急走行の評価

緊急時を想定した走行時の判定結果をみると、研修前に警察課程で 11%、一般緊急課程で 21%あった｢要注意｣項目は研修後になくなり､｢最も良い｣の項目が過半数となった。平均評価点も警察課程で 62 点から 91 点に､一般緊急課程で 46 点から 86 点に向上した。

（７）被験者に対するアンケート調査

第３部第２章の研修直前直後アンケート調査と概ね同様に、被験者の中央研修所の研修イメージが研修後に大きく改善されるとともに、研修効果の評価についても、多くの項目で研修前の予想を大きく上回り、被験者の評価が高かった。

第６部　まとめ

（１）事業所及び研修修了者に対するアンケート結果

過去に中央研修所又はクレフィール湖東の研修を修了した者に対し、研修後の運転行動の変化、研修の役立ち度、研修教官・研修施設等についての評価を聞いた結果、全体では、望ましい運転行動を現在も行っている者が７～９割、研修が役立ったと評価する者が 10 割近く、研修を他の人に勧めた者が９割、研修教官・研修施設が良かったと評価する者が７～10 割近くに達し、役立った研修科目についても多くの科目が挙げられるなど、肯定的な回答が非常に多かった。研修生を派遣した事業所の回答においても、研修効果の評価が同様に高い結果となった。

一方、研修受講者について課程別、年齢層別、研修経験別、受講動機別にみると、青少年課程受講者、若年層、高齢者層、研修経験者、事故・違反に伴う職場指示による受講者等とそれ以外の受講者との間で評価に差が見られ、研修施設については余暇を過ごす設備などで評価が低かった。また、研修科目別では役立ち度の評価に差が見られ、研修修了者からは自分の走行データと理想的なデータとの比較表作成、実技研修の体験回数増加など､事業所からは研修効果判定表作成や研修費用など多くの要望が挙げられた。

また、研修で得た知識の職場への反映については、肯定的な回答が半数を割り、特に若年層等で低いほか、職場で活かす上で何らかの不都合があると回答した者も３割近くに達した。この他、地域の交通安全について役立てる機会がないとの回答が、安全運転に関して指導的立場にある者のうち３～４割あった。

このように、中央研修所等の研修に対する評価は全体では高いことが確認された。一方で、研修課程、研修科目、研修回数等によっては評価が低いものもみられ、研修内容の一層の改善のための具体策、体制等を検討する必要がある。また、研修成果の職場等への反映も充分ではないことから、研修効果を更に上げるための関係機関から職場等への働きかけ等も検討すべきである。

（２）研修修了者を対象とした事故・違反の減少効果に関する調査

過去に中央研修所で研修を受講したグループ（受講者群）及び年齢、免許取得時期等が受講者群と同じ条件のグループ（対照群）が一定期間に起こした交通事故・違反について、交通事故・違反データをもとに統計的分析を行った。

受講者群の事故率（人身事故）については、事故件数が少ないため、前後の比較はできなかったが、同じ条件の対照群と比較すると事故率は低かった。

受講者群の違反率については、受講課程グループ別にみると、緊急課程群、指導員・管理者課程群、旅客・貨物課程群では研修前後の差は認められなかったが、他の受講者群や対照群と比較すると違反率が低いと認められた。これらの受講者の属する事業所で

は研修生派遣も含め安全運転のための各種施策が多く実施されていることから、施策の積み重ねの効果が表れた結果と考えられる。

また、一般・企業課程受講者群では研修後の違反率の低下が認められ、研修効果が表れている。一方、青少年課程受講者群では違反率が増加したが、この理由は研修後に走行距離が増加したことが大きく影響したと考えられる。さらに、受講者群全体のうち、初めて研修を受けた者では研修後の違反率が研修前に比べて低下した。一方、研修経験者は研修前後で差は認められなかったが、経験なしの者に比較して違反率が低かった。

この他、上記１の中央研修所又はクレフィール湖東の研修修了者に対するアンケート調査の中で、物損事故、もらい事故の件数についても合わせて聞いた結果、研修前後の物損事故発生率を比較すると、各課程の受講者群とも研修後に大きく低下したことが認められ、研修の効果が大きい。もらい事故発生率も、研修前に比べて研修後は低く、研修の効果が表れているといえる。

このように、事故率、違反率等について全体的には研修効果が表れていることが認められた。一方、青少年課程受講者群等については違反率の数値からは明確な研修効果が認められず、研修効果を高め、研修後の違反率を低くするための検討が望まれる。なお、事故率、違反率等のより明確な傾向を知るためには、サンプル数を増した継続的なデータ分析が必要である。

（３）研修者の入所前後の運転行動に関する走行実験結果

研修前後の運転行動を比較するため、中央研修所の研修受講者（受講者群）及び研修を受講しない一般の者（未受講者群）を対象に、中央研修所のテストコースを用いて、① 車体まわりの確認状況（乗車前の車両周囲の点検、あらかじめタイヤの前に置いた空き缶の発見等）、② 運転姿勢（シートの位置、背もたれの角度等）、③ 走行時の確認状況（発進時と交差点通過時の目視確認の実施率、一時停止交差点での停止率等）、④ 急制動時の停止距離、⑤ 高速走行時の車間距離、⑥ 緊急自動車の緊急走行状況（安全確保、走行中の操作、危険対応等）について計測した。

計測結果をみると、研修で教える機会がほとんどなかった高速走行時の車間距離を除き、いずれの実験においても、受講者群では研修前に比較して運転行動が大きく改善していると認められたが、未受講者群ではほとんど差が認められなかった。これらの改善のみられた項目は、研修で教えている内容と直接関連しており、運転行動の改善についての研修効果は全体では大きいといえる。

一方で、計測結果を受講者ごとにみると、技能等の受講者間のレベル差も大きく、また、研修後の改善がみられない者、効果が小さい者もみられた。このため、研修を実施する中で受講者の運転行動の変化を測定して個別にフィードバックする、受講者のレベル別課程区分を設けるなど、より研修効果を上げるためのきめ細かな対応が望まれる。

付　録

付録　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：松浦、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。

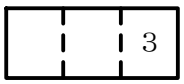
２．本調査は、事業所を対象とした調査です。特にことわりがない限り、会社の状況ではなく、貴事業所の状況をご記入ください。

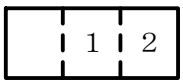
３．本調査では、運転専従者、運転兼務者、運転者を次のように定義しています。
- 運転専従者：車両の運転を主たる業務としている者
- 運転兼務者：車両の運転を主たる業務としていないが、業務で車両の運転を行う者。
- 運　転　者：運転専従者および運転兼務者の総称。

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。





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。

○　貴社および貴事業所の概要、使用車両、運転者等についておたずねします。

問１　貴社および貴事業所の概要を記入してください。

(1)資本金 回答欄 □	1　5千万円未満 2　5千万～1億円 3　1億～3億円 4　3億～5億円 5　5億～10億円 6　10億～50億円 7　50億円以上	(2)会社総従業員数 回答欄 □	1　30人未満 2　30～49人 3　50～99人 4　100～299人 5　300～999人 6　1千～5千人 7　5千人以上
(3)業　種 下表から主な業種の番号を選択 回答欄 □		(4)事業所の従業員数 回答欄 □	1　30人未満 2　30～49人 3　50～99人 4　100～299人 5　300～999人 6　1千～5千人 7　5千人以上

⇧

業種番号	1　農業	2　林業	3　漁業	4　鉱業	5　建設業	6　製造業
	7　電気･ガス･熱供給･水道業	8　運輸･通信業	9　卸売･小売業･飲食店			10　金融･保険業
	11　不動産業	12　サービス業	13　公務	14　その他（　　）		

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（概数可）を記入してください。

		a.人　数（人）	b.平均勤続年数(年)
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	(1)運転専従者		
	(2)運転兼務者		
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	(3)運転専従者		
	(4)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、過去３年間に業務中（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 12 年度	b. 平成 13 年度	c. 平成 14 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				

○　貴事業所の安全運転管理体制と教育･指導等についておたずねします。

問５　現在、安全運転管理者は在籍していますか。その在籍人数を記入してください。

（不在の場合は「０」を記入。）

安全運転管理者の在籍人数	人

問６　運転者に対して安全運転教育を実施していますか。項目別に、実施している場合には回答欄に数字の「１」を記入してください。

また、実施している場合は、貴事業所の全運転者に対する指導・講習実施割合について回答欄に概ねの数値で記入してください。

なお、ここで言う安全運転教育とは、運転者に対して安全運転を実行させる目的で実施している教育で、一般常識などの社員教育や、日常の朝礼などは含みません。

	a. 実施の回答欄（実施している場合のみ「1」を記入）	b. 全運転者に対する指導・講習実施割合
(1)　実車を使った技術指導		約　　割
(2)　その他の安全教育講習等		約　　割
(3)　社外の安全運転教育機関等への派遣		約　　割

注：「貴事業所の全運転者に対する指導・講習実施割合」は、指導・講習を受講した運転者数を事業所の全運転者数で除して算出してください。例えば、10 人の運転者がいて、そのうち３人を社外の安全運転教育機関に派遣した場合、「貴事業所の全運転者に対する指導・講習実施割合」は、

３人　÷　１０人　＝　０．３３３３３

計算の結果、「約３割」となります。

問７　貴事業所では、過去３年間に以下のような安全運転管理のための施策を実施していましたか。年度別に実施していた項目の回答欄に数字の「１」を記入してください。
なお、事業所にて特に力を入れた施策については、数字の「２」を記入してください。

安全運転管理のための施策	回答欄		
	a. 平成12年度	b. 平成13年度	c. 平成14年度
（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８　貴事業所の社員を自動車安全運転センター安全運転中央研修所（以下、安全運転中央研修所と言う）に研修生として派遣させたことについてお尋ねします。

（１）　社員を研修生として派遣したきっかけはどのような理由ですか。該当する理由として当てはまるものに対して、回答欄に数字で「１」を記入してください。

	派遣した理由	回答欄
ａ．	自動車安全運転センター安全運転中央研修所の評判を聞いて。	
ｂ．	組合や他の企業等からの推薦によって。	
ｃ．	自社内では十分な安全運転教育ができないため。	
ｄ．	事故や違反が多発したため。	
ｅ．	事故･違反の低下による全体的なコストダウンできるため。	
ｆ．	安全管理が、自社の質の向上に繋がるため。	
ｇ．	その他（　　）	

（２） 昨年度は社員を安全運転中央研修所に研修生として派遣されましたか。また、派遣されなかった場合は該当する理由の回答欄に数字で「１」を記入してください。

	（３）派遣されなかった理由 （左の回答欄に「２」を回答した場合のみ）	回答欄
１派遣した ２派遣しなかった 回答欄	ａ． 全ての社員を派遣したため。	
	ｂ． 既に、一定の効果が見られたため。	
	ｃ． 研修効果が見られなかったため。	
	ｄ． 社員の理解が得られなかったため。	
	ｅ． 妥当な研修課程が存在しないため。	
	ｆ． コストが掛かるため。	
	ｇ． 他の研修機関に派遣するようになったため。	
	ｈ． 自社内にて研修できるようになったため。	
	ｉ． その他（ ）	

○ 安全運転中央研修所の課程等についてお尋ねします。

問９ 安全運転に関する管理、指示の長となる方は、安全運転中央研修所の研修を受けていますか。
また、受けている場合、研修で得た知識や経験は、職場の交通安全教育や指導に、どの程度役立てる機会がありましたか。以下の項目に対し、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 大いに役立った。	４ まったく役立たなかった。
２ ある程度役立った。	５ その機会がなかった。
３ あまり役立たなかった。	

（１）研修の経験	（２）役立った項目	回答欄 （受けたを選択した場合のみ回答）
１受けた ２受けていない 回答欄	ａ． 指導の全体計画を作るとき	
	ｂ． 指導のメニューを豊富にするとき	
	ｃ． 資料や教材を作成するとき	
	ｄ． 説得力がある話し方、教え方	
	ｅ． 実技や実演指導のとき	
	ｆ． 専門家として自信を持つこと	
	ｇ． 職場や会社全体の交通安全の改善に	
	ｈ． 地域の交通安全の改善に	

問 10　安全運転中央研修所の研修についてお伺いします。研修に対する希望や意見として該当するものはありますか。

あてはまる内容すべてについて回答欄に数字の「１」を記入してください。

受講させた研修に対する評価、希望	回答欄
(1) 研修期間が長い。	
(2) 研修費用が高い。	
(3) 走行方法などについてグループでの討論を充実してほしい。	
(4) 個別の指導を充実してほしい。	
(5) 事故を起こした場合を想定した仕事、家庭、お金等をめぐる座学があるとよい。	
(6) 研修効果判定表（成績表）があると社内指導に役立つ。	
(7) 各自、運転を振り返るために、研修時の走行状況や操作状況のビデオがあるとよい。	
(8) 学びたい、または学ばせたい研修カリキュラムを選択できるようにしてほしい。	
(9) 研修受講による運転技能の格付けがあるとよい。	
(10)自社の安全運転活動に準じた研修を依頼したい。	
(11)教える立場に立ったロールプレイングによる研修があるとよい。	

問 11　安全運転中央研修所における施設の設備等について、研修受講者からどのような評価が出されていましたか。選択肢の番号でお答えください。

選択肢	
1	たいへんよかった
2	よかった
3	どちらともいえない
4	よくなかった

	回答欄
(1)　座学の教室について	
(2)　シミュレータ等の設備について	
(3)　研修コースについて	
(4)　研修車両について	
(5)　宿泊施設について	
(6)　食堂、売店などのサービスについて	
(7)　余暇を過ごす設備等について	

問 12　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。－

付録　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：松浦、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．回答は、質問番号順に記入漏れがないようにお願いします。なお、質問によっては途中で枝分かれする場合があります。選択した回答にあわせて、→印の問に進んでください。

１０．　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。

本アンケートが対象とするあなたが受講した研修課程は、封筒表紙に記述してあります。

○　あなた自身の属性、研修受講状況についてお尋ねします。

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　5　40～50 歳未満 2　20～25 歳未満　6　50～60 歳未満 3　25～30 歳未満　7　60 歳以上 4　30～40 歳未満 回答欄 □
(3)　最初に運転免許を取得してからの年数	約　回答欄 □□　年　（普通免許取得後、但し二輪車課程修了者は、普通二輪免許取得後）		
(4)　仕事（通勤も含む）で、あなたが主に運転している車両（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)　仕事（通勤も含む）での普段の運転頻度（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 □		
(6)　概ねの年間走行距離	a．仕事（通勤も含む） 10 万　万　千　百 約 □□□□　００ｋｍ程度	b．私用 10 万　万　千　百 約 □□□□　００ｋｍ程度	

問２　あなたが、研修を受けた一番大きな動機（きっかけ）はどんなことですか。

回答欄 □

1　事故･違反等を起こし、職場の指示で参加
2　仕事で車を使うようになり、職場の指示で参加
3　順番で入所することになっており、職場の指示で参加
4　その他の理由により、職場の指示で参加
5　事故･違反等を起こし、自発的に参加
6　仕事で車を使うようになり、自発的に参加
7　安全運転中央研修所の職員の紹介で自発的に参加
8　テレビ･雑誌などで知って自発的に参加
9　その他の理由により、自発的に参加

問３　あなたは、同様な安全運転に関する研修を過去に受講した経験がありますか。下記の区分ごとに経験した回数を記入してください。

主催	研修課程	経験回数
自動車安全運転センター安全運転中央研修所	(1)　今回と同じ研修課程	回
	(2)　今回と異なる研修課程	回
その他の機関	(3)　その他の研修機関による課程	回

○　研修受講による安全運転意識、運転行動等の変化についてお尋ねします。

問４　研修前と比べて、研修を受けてから運転行動は変化しましたか。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　研修前も研修後も同じように行っている。
2　研修前も行っていたが、研修後にはもっと行うようになった。
3　研修を受けてから行うようになった。
4　研修を受けてから一時的に行うようになったが、今は行っていない。
5　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どのくらいの期間、維持できましたか。

1　１週間未満。
2　１週間から１ヶ月程度。
3　１ヶ月から３ヶ月程度。
4　３ヶ月から６ヶ月程度。
5　それ以上。
6　今でも続けている。

回答欄 [　]

問６　研修で教示を受けた運転姿勢は、誰かに勧めましたか。該当する項目の番号を全て選んでください。

1　家族に勧めた。
2　職場の同僚に勧めた。
3　友人に勧めた。
4　誰にも勧めなかった。

回答欄 [　][　][　]

○　研修で得た技能・知識の職務への反映についてお尋ねします。

問７　研修で得たあなたの経験や知識は、職場等でどのように評価されましたか。

1　大いに評価され、資格や特別な処遇をしてもらった。
2　特段の処遇はないが、大いに評価された。
3　ある程度評価されたが、やや不充分な気がする。
4　あまり評価されなかった。

回答欄 [　]

問８　研修で得たあなたの経験や知識を、職場等で成果を生かす上で何か不都合がありましたか。
あてはまる内容すべてについて回答欄に数字の「１」を記入してください。

内　容	回答欄
(1)　会社や職場が無理解で、経験を生かす場を持つことが出来なかった。	
(2)　研修の経験を生かすための時間や費用が足りなかった。	
(3)　研修で受けたことと職場の実態が違いすぎて、役立てることが出来なかった。	
(4)　自分の努力が足りず、研修の経験をうまく生かせなかった。	
(5)　その他の不都合があった。（具体的に：　　）	
(6)　特に不都合はなかった。	

問９　安全運転教育等について、あなたの立場は次のどちらの立場に近いですか。

回答欄 [　]

1　職場、地域等における指導的立場　→　問 10 にお進みください。
2　その他の一般的立場　→　問 12 にお進みください。

問 10　安全教育運転について、指導的な立場の方にお伺いします。

あなたは研修所での研修効果をどのように評価しますか。以下の設問に対し、選択肢から該当する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　非常にあてはまる
2　かなりあてはまる
3　どちらともいえない
4　あまりあてはまらない
5　全くあてはまらない

内　　容	回答欄
(1)運転者に対する指導方法に自信が持てるようになった。	
(2)指導者としての勉強、努力の必要性を痛感するようになった。	

問 11　安全運転教育について、指導的な立場の方にお伺いします。

あなたが研修で得た知識や経験は、交通安全教育や指導に、どの程度役立てる機会がありましたか。以下の設問に対し、選択肢から該当する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　大いに役立った。
2　ある程度役立った。
3　あまり役立たなかった。
4　まったく役立たなかった。
5　その機会がなかった。

項　目	回答欄
(1)　指導の全体計画を作るとき	
(2)　指導のメニューを豊富にするとき	
(3)　資料や教材を作成するとき	
(4)　説得力がある話し方、教え方	
(5)　実技や実演指導のとき	
(6)　専門家として自信を持つこと	
(7)　職場や会社全体の交通安全の改善に	
(8)　地域の交通安全の改善に	

○　研修に関しての評価・意見をお尋ねします。

問 12　あなたにとって、研修は役に立ったと思いますか。

回答欄

1　たいへん役に立った。
2　役に立った。
3　どちらとも言えない。
4　役に立たなかった。

問 13　以下に 3 つの大分類で研修課程別に実施した科目を「○」で示しています。あなたが今回役立ったと思う研修項目の全てについて「○」印がある科目の中から該当する回答欄に数字の「１」を記入してください。

（１）実技研修（役立ったすべての科目の回答欄に数字の「１」を記入）

研修科目		研修課程別にみた研修の有無（○：研修実施）			回答欄
		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	
1	日常点検(車両管理)	○	○	○	
2	基本走行(運転姿勢確認)	○	○	○	
3	夜間研修(色の視認性、蒸発、眩惑現象)	○	○	○	

4	ブレーキング（ABS、ノンロック）	○	○	○	
5	ｽﾗﾛｰﾑ走行（ｱｸｾﾙ､ﾌﾞﾚｰｷ操作、限界走行危険性）		○	○	
6	スキッド走行（車両の限界）	○	○	○	
7	障害物回避と危険回避の限界（信号回避、ｳｫｰﾀｰﾊﾞﾘｱ）		○	○	
8	高速周回路走行	○	○	○	
9	ハイドロプレーニング現象同乗体験		○	○	
10	模擬市街路走行（右折直進事故検証、人形飛び出し）		○		
11	悪路におけるドライビングテクニック		○	○	
12	安全補助要領（赤灯の見え方、ｻｲﾚﾝの聞こえ方、ﾏｲｸ広報）		○		
13	緊急走行（現場臨場、追跡）		○		
14	現場臨場要領（速度差による衝突衝撃の違い、追従時におけるブレーキング）		○		
15	等間隔走行（速度違反車両追尾）		○		
16	狭隘路走行とバック走行（小スペースでUターン）		○		
17	特殊訓練、総合訓練（スピンターン、リバースターン）		○		
18	集団討議法（実習、現場教養のレポート作成、発表）	○	○		
19	運転シミュレータ指導法	○	○		
20	危険予測と回避（信号機を使用した右直事故、人形飛出し）	○		○	
21	危険回避と人間の限界（ｳｫｰﾀｰﾊﾞﾘｱ、情報版を用いた研修）	○		○	
22	危険予測と運転行動（右直事故検証、人形飛び出し）			○	
23	運転実技指導実習	○		○	
24	コーナーリングと悪路走行			○	
25	緊急回避			○	
26	運転技能審査（新任研修・二種）	○			
27	実技検定法	○			
28	採点審査	○			
29	場内における運転演習（習熟指導員課程）	○			
30	危険予知・判断の実地訓練（習熟指導員課程）	○			
31	路上における運転演習（習熟指導員課程）	○			
32	運転技能診断のための観察、指導要領	○			
33	技能診断まとめ（導入・観察ポイント検討）	○			
34	カウンセリング実習	○			
35	視覚機能検査後の運転実習（高齢者指導員課程）	○			
36	その他（　　）	○	○	○	

（２）理論研修（役立ったすべての科目の回答欄に数字の「１」を記入）

研修科目		研修課程別にみた研修の有無（○：研修実施）			回答欄
		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	
1	交通危険学（理論）	○	○	○	
2	集団討論技法	○		○	
3	交通心理学	○			
4	交通教育心理学	○			
5	生理的条件と安全運転	○	○	○	

6	運転適性理論	○	○	○	
7	危険予測(コメンタリードライビング)	○			
8	交通危険学(シミュレータ)	○	○	○	
9	二種免許の現状と教習所の社会的使命	○			
10	教則に関する知識	○			
11	運転技能診断結果からみた性格と運転	○			
12	運転適性診断法の実習	○			
13	運転適性による安全ｶｳﾝｾﾘﾝｸﾞの実習	○			
14	関係法令・教則	○			
15	教習指導法	○			
16	教習指導法審査	○			
17	効果測定	○			
18	最近の交通情勢と交通事故の特徴と問題点	○			
19	車両の特性と限界	○	○	○	
20	初心運転者講習の目的と必要性	○			
21	初心運転者の特性	○			
22	免許制度の現状と教習所の社会的使命	○			
23	安全運転理論	○	○	○	
24	運転適性検査の検査方法、採点、評価、判定	○		○	
25	運転適性検査器材による実習と指導法	○		○	
26	運転物理学	○			
27	運転理論	○			
28	ｶｳﾝｾﾘﾝｸﾞの基礎理論	○			
29	技能検定法	○			
30	技能検定法審査	○			
31	教育知識	○			
32	教習関係法令に関する知識	○			
33	教習指導法	○			
34	教習生の接遇	○			
35	教習に関する技能指導法効果確認	○			
36	効果測定法(学科)	○			
37	交通事故の特徴と問題点	○			
38	指定教習所の現状と社会的使命	○			
39	集団討論技法の基礎理論	○			
40	安全ｶｳﾝｾﾘﾝｸﾞの実習・普通車運転のまとめ	○			
41	運転技能診断のまとめ	○			
42	運転技能診断表のﾁｪｯｸに基づくｶｳﾝｾﾘﾝｸﾞの実習	○			
43	技能検定基準の基本的考え方と具体的実施方法	○			
44	高齢運転者の心理的・生理的特徴	○			
45	高齢運転者を取り巻く現状と問題点	○			
46	視覚機能検査の実施・指導方法	○			
47	修了審査(理論・検定)	○			
48	運転適性検査(CRT)			○	
49	安全運転管理者の使命と業務基準			○	
50	安全運転と安全管理			○	
51	貨物自動車の特性と限界			○	
52	貨物輸送の現状と運転者の社会的役割			○	
53	青少年運転者の特性			○	
54	運転行動と心理特性			○	

55	交通教育概論		○	○	
56	交通社会と旅客自動車			○	
57	指導要領のまとめ(トラック協会)			○	
58	その他(　　)	○	○	○	

問 14　あなたがお受けになったような研修を、職場等の同僚、後輩に勧めますか。

1　是非、受けるべきだと勧める。
2　出来れば受けたほうがよいと勧める。
3　受けないよりは受けたほうがよいと勧める。
4　あまり勧めない。

回答欄

問 15　今回受講した研修に対する評価、希望として該当するものはありますか。

あてはまる内容すべてについて回答欄に数字の「１」を記入してください。

受講した研修に対する評価、希望	回答欄
(1)　実技研修に充てる時間が長い。	
(2)　実技研修に充てる時間が短い。	
(3)　実技研修で体験する回数が少ない。	
(4)　理論研修に充てる時間が長い。	
(5)　理論研修に充てる時間が短い。	
(6)　実技研修と理論研修の内容がかみあっていない。	
(7)　学びたい、または学ばせたい研修カリキュラムを選択することが出来ない。	
(8)　理論研修は、教材などの利用があればわかりやすい。	
(9)　スリップなど危険な状態になったときの対処方法を知りたい。	
(10)　普段どおりの運転行動について、評価、指導するとよい。	
(11)　理論研修として、走行方法などについてグループでの討論をしたい。	
(12)　事故を起こした場合を想定した仕事、家庭、お金等をめぐる座学があるとよい。	
(13)　自分の走行状態、操作状況等をビデオで見たい。	
(14)　自分の運転挙動データと理想的な挙動データを具体的に比較した図表等がほしい。	
(15)　高齢者等の運転挙動について体感したい。	
(16)　研修受講による運転技能の格付けがあるとよい。	
(17)　空き時間、休み時間等に利用できる運転シミュレータや適性検査機器があればよい。	
(18)　その他（　　）	

問 16　教官の指導については、どのように感じましたか。実技、理論に分けて番号でお答えください。

選　択　肢
1　たいへんよかった
2　よかった
3　どちらともいえない
4　よくなかった

(1)実技指導　回答欄

(2)理論指導　回答欄

問 17　受講した研修機関等における施設の設備等について、どのように感じましたか。選択肢の番号でお答えください。

選択肢
1　たいへんよかった
2　よかった
3　どちらともいえない
4　よくなかった

	回答欄
(1)　座学の教室について	
(2)　シミュレータ等の設備について	
(3)　研修コースについて	
(4)　研修車両について	
(5)　宿泊施設について	
(6)　食堂、売店などのサービスについて	
(7)　余暇を過ごす設備等について	

問 18　車を運転しているときに発生した事故のうち、「物損事故」や「もらい事故」の経験がありますか。研修受講前 1 年間と受講後 1 年間について、その件数を数字で記入してください。経験がない方は「0」を記入してください。

	a．研修受講前 1 年間	b．研修受講後 1 年間
(1)「物損事故」の経験	件	件
(2)「もらい事故」の経験	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。

問 19　今後、学んでみたい項目、検討してもらいたい内容等がありましたら、具体的にご記入ください。

問 20　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。

＊　最後に、今後の交通安全教育の参考とするために、事故・違反について客観的に調べたいと考えております。特に差し支えがなければ、あなたの自動車運転免許証番号を教えてください。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。

第 | | | | | | | | | | | | 号

－ご協力ありがとうございました。－

付録　３

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 12 年度、平成 13 年度に安全運転に関する研修（クレフィール湖東　交通安全研修所）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。

クレフィール湖東　交通安全研修所（担当：杉田、内潟、山田）
〒527-0102　滋賀県愛知郡湖東町平柳 22-3 番地
TEL：0749-45-3872　FAX：0749-45-3877

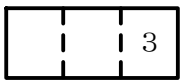
アンケートご記入上のお願い

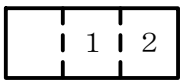
１１．　本調査は、安全運転に関する研修を受講した方を対象とした調査です。調査票への記入は、御本人にお願い致します。

１２．　ご記入は、黒色の濃い鉛筆かボールペンでお願いします。

１３．　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。





また、（　　）内には、具体的なご意見をご記入ください。

１４．　回答は、質問番号順に記入漏れがないようにお願いします。なお、質問によっては途中で枝分かれする場合があります。選択した回答にあわせて、→印の問に進んでください。

１５．　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。

本アンケートが対象とするあなたが受講した研修課程は、封筒表紙に記述してあります。

○　あなた自身の属性、研修受講状況についてお尋ねします。

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　　5　40～50 歳未満 2　20～25 歳未満　　6　50～60 歳未満 3　25～30 歳未満　　7　60 歳以上 4　30～40 歳未満　　回答欄 □
(3)　最初に運転免許を取得してからの年数	回答欄 □□ 約　　年　（普通免許取得後）		
(4)　仕事（通勤も含む）で、あなたが主に運転している車両（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　緊急自動車 6　運転しない　　回答欄 □		
(5)　仕事（通勤も含む）での普段の運転頻度（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 □		
(7)　概ねの年間走行距離	a．仕事（通勤も含む） 10 万　万　千　百 約 □□□□ ００ｋｍ程度	b．私用 10 万　万　千　百 約 □□□□ ００ｋｍ程度	

問２　あなたが、研修を受けた一番大きな動機（きっかけ）はどんなことですか。

回答欄 □

1　事故･違反等を起こし、職場の指示で参加
2　仕事で車を使うようになり、職場の指示で参加
3　順番で入所することになっており、職場の指示で参加
4　その他の理由により、職場の指示で参加
5　事故･違反等を起こし、自発的に参加
6　仕事で車を使うようになり、自発的に参加
7　クレフィール湖東の営業担当者の紹介で自発的に参加
8　テレビ･雑誌などで知って自発的に参加
9　インターネットを見て参加
10　その他の理由により、自発的に参加

問３　あなたは、同様な安全運転に関する研修を過去に受講した経験がありますか。下記の区分ごとに経験した回数を記入してください。

主催	研修課程	経験回数
クレフィール湖東　交通安全研修所	(1)　今回と同じ研修課程	回
	(2)　今回と異なる研修課程	回
その他の機関（主な機関名：　　）	(3)　その他の研修機関による課程	回

○　研修受講による安全運転意識、運転行動等の変化についてお尋ねします。

問 4　研修前と比べて、研修を受けてから運転行動は変化しましたか。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　研修前も研修後も同じように行っている。
2　研修前も行っていたが、研修後にはもっと行うようになった。
6　研修を受けてから行うようになった。
7　研修を受けてから一時的に行うようになったが、今は行っていない。
8　研修前も研修後も行っていない。

	回答欄
（1）　運転する前に何らかの車両点検を実施する。	
（2）　基本姿勢、視界と死角と視覚を考え、よく見える、よく見せる運転をする。	
（3）　車の限界、自分の限界を考え運転する。	
（4）　車間距離を充分にとり運転する。	
（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）　夜間走行時は見えにくい事を考慮し、より慎重な運転をする	

問 5　研修で教示を受けた研修内容を、誰かに勧めましたか。該当する項目の番号を全て選んでください。

1　家族に勧めた。　　3　友人に勧めた。
2　職場の同僚に勧めた。　　4　誰にも勧めなかった。

回答欄 [　][　][　]

○　研修で得た技能・知識の職務への反映についてお尋ねします。

問 6　研修で得たあなたの経験や知識は、職場等でどのように評価されましたか。

1　大いに評価され、資格や特別な処遇をしてもらった。
2　特段の処遇はないが、大いに評価された。
3　ある程度評価されたが、やや不充分な気がする。
4　あまり評価されなかった。

回答欄 [　]

問 7　安全運転教育等について、あなたの立場は次のどちらの立場に近いですか。

回答欄 [　]

1　職場、地域等における指導的立場　→　問 8 にお進みください。
2　その他の一般的立場　→　問 10 にお進みください。

問 8　安全教育運転について、指導的な立場の方にお伺いします。
あなたは研修所での研修効果をどのように評価しますか。以下の設問に対し、選択肢から該当する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　非常にあてはまる
2　かなりあてはまる
3　どちらともいえない
4　あてはまらない

内　　容	回答欄
(1)運転者に対する指導方法に自信が持てるようになった。	
(2)指導者としての勉強、努力の必要性を痛感するようになった。	

問 9　安全運転教育について、指導的な立場の方にお伺いします。

あなたが研修で得た知識や経験は、交通安全教育や指導に、どの程度役立てる機会がありましたか。以下の設問に対し、選択肢から該当する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　大いに役立った。 2　ある程度役立った。 3　役立たなかった。 4　その機会がなかった。

項　目	回答欄
(1)　指導の全体計画を作るとき	
(2)　指導のメニューを豊富にするとき	
(3)　資料や教材を作成するとき	
(4)　説得力がある話し方、教え方	
(5)　実技や実演指導のとき	
(6)　専門家として自信を持つこと	
(7)　職場や会社全体の交通安全の改善に	
(8)　地域の交通安全の改善に	

○　研修に関しての評価・意見をお尋ねします。

問 10　あなたにとって、研修は役に立ったと思いますか。

回答欄 [　]

1　たいへん役に立った。
2　役に立った。
3　どちらとも言えない。
4　役に立たなかった。

問 11　以下に 3 つの大分類で研修課程別に実施した科目を「○」で示しています。あなたが今回役立ったと思う研修項目の全てについて「○」印がある科目の中から該当する回答欄に数字の「１」を記入してください。

（１）　実技研修（役立ったすべての科目の回答欄に数字の「１」を記入）

	研修科目	研修課程別にみた研修の有無（○：研修実施）			回答欄
		貸切ﾊﾞｽ・路線バス関係の研修課程	警察関係、消防･救急緊急自動車関係の研修課程	その他一般・貨物関係の研修課程	
1	日常点検(車両管理)	○	○	○	
2	基本走行(運転姿勢確認)	○	○	○	
3	ｽﾗﾛｰﾑ等、走行(ｱｸｾﾙ操作、ﾊﾝﾄﾞﾙ操作、ﾌﾞﾚｰｷ操作)	○	○	○	
4	走行ﾀｲﾑﾄﾗｲｱﾙ	○	○	○	
5	車両一回り	○	○	○	
6	乗降の仕方	○	○	○	
7	名神高速自動車道(走行実態検証)	○	○	○	
8	シートベルト装着(有･無)挙動体験	○	○	○	
9	運転と反応(認知:判断:操作のﾒｶﾆｽﾞﾑ体得)	○	○	○	
10	危険予知･予測(かまえ運転)	○	○	○	
11	夜間研修(色の視認性、蒸発、眩惑、錯覚現象)	○	○	○	
12	夜間実走行	○	○	○	

13	ブレーキング(ABS、ﾌﾙﾛｯｸ)	○	○	○	
14	スピン同乗体験	○	○	○	
15	高速周回路走行	○	○	○	
16	追従走行(車間距離の必要性)	○	○	○	
17	危険予測と運転行動(右直事故検証、人形飛び出し)			○	
18	路上における添乗指導			○	
19	緊急時走行(警察・消防・その他緊急自動車)		○	○	
20	混合交通(採点)	○			
21	顧客(乗客)接遇	○			
22	車内事故防止(XYﾚｺｰﾀﾞ機器:限界G計測)	○			
23	視界特性と死角	○	○	○	
24	ﾌﾛﾝﾄ・ﾘｱｵｰﾊﾞｰﾊﾝｸﾞ(ﾊﾞｽ・ﾄﾗｯｸ)	○		○	
25	事故検証(右直・飛出し・ｻﾝｷｭｳ・出会い頭・左折時巻き込み)			○	
26	ﾄﾚｰﾗ特有の事故検証			○	
27	車庫入れ(ﾎｰﾑづけ)、縦列等、技能向上	○		○	
28	制限高さ確認	○		○	
29	後退走行技能向上			○	
30	省燃費走行(ｴｺﾄﾞﾗｲﾌﾞ走行)	○		○	
31	その他(　　)	○	○	○	

(2) 理論研修 (役立ったすべての科目の回答欄に数字の「1」を記入)

	研修科目	研修課程別にみた研修の有無(○:研修実施)			回答欄
		貸切ﾊﾞｽ・路線ﾊﾞｽの関係の研修課程	警察関係、消防・救急緊急自動車関係の研修課程	その他一般・貨物関係の研修課程	
1	危険予知ﾄﾚｰﾆﾝｸﾞ(KYT)			○	
2	事故分析～再発防止策			○	
3	認知:判断:操作理論	○	○	○	
4	事業用自動車(ﾊﾞｽ・ﾊｲﾀｸ・ﾄﾗｯｸ)ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの使命と役割	○		○	
5	事故発生の要因・・・事故防止のﾎﾟｲﾝﾄ・・・			○	
6	添乗運転指導法	○		○	
7	安全管理(運行管理者の日常業務)	○		○	
8	新人ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ教育手法			○	
9	安全作業ﾏﾆｭｱﾙ			○	
10	安全運転ﾏﾆｭｱﾙ		○	○	
11	人間の行動特性			○	
12	ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄ力強化実習			○	
13	大型ﾄﾚｰﾗの事故防止ﾏﾆｭｱﾙ			○	
14	旅客自動車業界の現状	○			
15	その他(　　)	○	○	○	

問 12　今回受講した研修に対する評価、希望として該当するものはありますか。

あてはまる内容すべてについて回答欄に数字の「１」を記入してください。

受講した研修に対する評価、希望	回答欄
(1)　実技研修に充てる時間が長い。	
(2)　実技研修に充てる時間が短い。	
(3)　実技研修で体験する回数が少ない。	
(4)　理論研修に充てる時間が長い。	
(5)　理論研修に充てる時間が短い。	
(6)　実技研修と理論研修の内容がかみあっていない。	
(7)　学びたい、または学ばせたい研修カリキュラムを選択することが出来ない。	
(8)　理論研修は、教材などの利用があればわかりやすい。	
(9)　スリップなど危険な状態になったときの対処方法を知りたい。	
(10)　普段どおりの運転行動について、評価、指導するとよい。	
(11)　理論研修として、走行方法などについてグループでの討論をしたい。	
(12)　事故を起こした場合を想定した仕事、家庭、お金等をめぐる座学があるとよい。	
(13)　自分の走行状態、操作状況等をビデオで見たい。	
(14)　自分の運転挙動データと理想的な挙動データを具体的に比較した図表等がほしい。	
(15)　高齢者等の運転挙動について体感したい。	
(16)　研修受講による運転技能の格付けがあるとよい。	
(17)　空き時間、休み時間等に利用できる運転シミュレータや適性検査機器があればよい。	
(18)　その他（　　）	

問 13　教官の指導については、どのように感じましたか。実技、理論に分けて番号でお答えください。

選　択　肢
1　たいへんよかった
2　よかった
3　どちらともいえない
4　よくなかった

(1)実技体験指導　　(2)座学・理論指導

回答欄　　回答欄

問 14　受講した研修機関等における施設の設備等について、どのように感じましたか。選択肢の番号でお答えください。

選択肢
1　たいへんよかった
2　よかった
3　どちらともいえない
4　よくなかった

	回答欄
(1)　座学の教室について	
(2)　検査機器等の設備について	
(3)　研修コースについて	
(4)　研修車両について	
(5)　宿泊施設について	
(6)　食堂、売店などのサービスについて	
(7)　余暇を過ごす設備等について	

問 15　車を運転しているときに発生した事故のうち、「物損事故」や「もらい事故」の経験がありますか。研修受講前２年間と受講後２年間について、その件数を数字で記入してください。経験がない方は「０」を記入してください。

「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。

	a．研修受講前２年間	b．研修受講後２年間
(1)「物損事故」の経験	件	件
(2)「もらい事故」の経験	件	件

問 16　今後、学んでみたい項目、検討してもらいたい内容等がありましたら、具体的にご記入ください。

問 17　クレフィール湖東交通安全研修所について、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。

－ご協力ありがとうございました。－

走行実験用：一般・企業運転者課程（３日）の例

付録　４－１

安全運転に関する実態調査票（研修前用）

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研修課程を受講する方に、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。

アンケートご記入上のお願い

１６．　ご記入は、黒色の濃い鉛筆かボールペンでお願いします。

１７．　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。

問１　受講する研修課程、性別、年齢、免許の取得状況などについてお伺いします。

(1)　受講する研修課程	＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿課程	(2)　期　間	平成 15 年＿＿月　＿＿日から 平成 15 年＿＿月　＿＿日まで
(3)　氏　名	＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿	(4)　性　別	1　男性 2　女性　　回答欄 □
(5)　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 歳以上		回答欄 □
(6)　最初に運転免許を取得してからの年数	回答欄 約 □□ 年　（普通免許取得後、但し二輪車課程修了者は、普通二輪免許取得後）		
(7)　仕事（通勤も含む）で、あなたが主に運転している車両 （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 □
(8)　仕事（通勤も含む）での普段の運転頻度 （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 □
(9)　仕事（通勤も含む）での概ねの年間走行距離	a．仕事（通勤も含む） 10 万　万　千　百 約 □□□□ ００ｋｍ程度	b．私用 10 万　万　千　百 約 □□□□ ００ｋｍ程度	

問２　あなたが、研修を受ける一番大きな動機（きっかけ）はどんなことですか。

回答欄 □

1　事故･違反等を起こし、職場の指示で参加
2　仕事で車を使うようになり、職場の指示で参加
3　順番で入所することになっており、職場の指示で参加
4　その他の理由により、職場の指示で参加
5　事故･違反等を起こし、自発的に参加
6　仕事で車を使うようになり、自発的に参加
7　安全運転中央研修所の職員の紹介で自発的に参加
8　テレビ･雑誌などで知って自発的に参加
9　その他の理由により、自発的に参加

問３　あなたは今回受講する研修課程以外に、過去同様な安全運転に関する研修を受講した経験はありますか。下記の区分ごとに経験した回数を記入してください。

主催	研修課程	経験回数
自動車安全運転センター安全運転中央研修所	(1)　今回と同じ研修課程	回
	(2)　今回と異なる研修課程	回
その他の機関	(3)　その他の研修機関による課程	回

問４　あなたは、今回の研修でどの研修項目に期待をしていますか。研修課程で組み込まれているカリキュラムのうち、期待する研修項目の全ての回答欄に数字の「１」を記入してください。

（１）実技研修（期待するすべての科目の回答欄に数字の「１」を記入）

	研修科目	回答欄
1	日常点検(車両管理)	
2	基本走行(運転姿勢確認)	
3	ブレーキング(ABS、ノンロック)	
4	スキッド走行(車両の限界)	
5	ハイドロプレーニング現象同乗体験	
6	高速周回路走行	
7	危険予測と回避(信号機を使用した右直事故検証、人形飛び出し)	
8	その他(　　)	

（２）理論研修（期待するすべての科目の回答欄に数字の「１」を記入）

	研修科目	回答欄
1	交通危険学(理論)	
2	車両の特性と限界	
3	生理的条件と安全運転	
4	運転適性検査(CRT)	
5	指導要領のまとめ(トラック協会)	
6	その他(　　)	

問５　あなたは以下の項目に示される運転にどのくらい自信を持っていますか。自信の程度を示した 0 から 10 までのいずれかの数字を回答欄に記入してください。

	自信なし　　どちらでもない　　自信あり	回答欄
(1)カーブでの高速走行	0　1　2　3　4　5　6　7　8　9　10	
(2)正しい運転姿勢	0　1　2　3　4　5　6　7　8　9　10	
(3)適切な速度選択	0　1　2　3　4　5　6　7　8　9　10	
(4)適切な車間距離	0　1　2　3　4　5　6　7　8　9　10	
(5)標識等を見落とさない	0　1　2　3　4　5　6　7　8　9　10	
(6)緊急時のブレーキ操作	0　1　2　3　4　5　6　7　8　9　10	
(7)交差点での安全確認	0　1　2　3　4　5　6　7　8　9　10	
(8)急ぎ運転	0　1　2　3　4　5　6　7　8　9　10	
(9)運転の上手さ	0　1　2　3　4　5　6　7　8　9　10	
(10)安全運転	0　1　2　3　4　5　6　7　8　9　10	

問６　これから受講する研修について、どのようなイメージを持っていますか。
あてはまる内容は数字の「１」、あてはまらない内容は数字の「９」を記入してください。

内　容	回答欄
(1)　運転の態度、安全運転の考え方に対して厳しい指導がある。	
(2)　教習所で習った内容の復習を行う。	
(3)　「硬い」感じで質問しにくい。	
(4)　実際の交通環境では応用出来そうもないことを指導される。	
(5)　職場等では役立つ内容が少ない。	

－ご協力ありがとうございました。－

走行実験用：一般・企業運転者課程（３日）の例

付録　４－２

安全運転に関する実態調査票（研修後用）

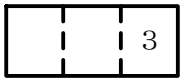
このアンケートは、自動車安全運転センター安全運転中央研修所における研修課程を受講された方に、今後の交通安全教育の参考とするために、自動車安全運転センター調査研究部が行うものです。お答えいただいた内容によって、不利益を受けることはありませんので、ありのままにお答えください。

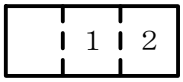
アンケートご記入上のお願い

１．ご記入は、黒色の濃い鉛筆かボールペンでお願いします。

２．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。





また、（　　）内には、具体的なご意見をご記入ください。

問１　受講した研修課程などについてお伺いします。

(1)　受講した研修課程	＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿課程	(2)　氏　名	＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

問２　受講した研修について、どのような感想を持っていますか。

あてはまる内容は数字の「１」、あてはまらない内容は数字の「９」を記入してください。

内　容	回答欄
(1)　運転の態度、安全運転の考え方に対して厳しい指導であった。	
(2)　教習所で習った内容の復習する程度であった。	
(3)　「硬い」感じで質問しにくかった。	
(4)　実際の交通環境では応用出来そうもないことを指導された。	
(5)　職場等では役立つ内容が少ない。	

問３　あなたにとって、今回の研修は役に立ちましたか。

１　たいへん役に立った。
２　役に立った。
３　どちらとも言えない。
４　役に立たなかった。

回答欄 □

問４　教官の指導については、どのように感じましたか。実技、理論に分けて番号でお答えください。

(1)実技指導　　(2)理論指導

選　択　肢
1　たいへんよかった
2　よかった
3　どちらともいえない
4　よくなかった

回答欄 □　　回答欄 □

問５　あなたが今回受講した研修課程で組み込まれている科目のうち、今回役立ったと思う研修項目の全てについて該当する回答欄に数字の「１」を記入してください。また、今後受講してみたい研修項目の全てについて該当する回答欄に数字の「１」を記入してください。

（１）実技研修（役立ったすべての科目の回答欄に数字の「１」を記入）

研修科目		回答欄	
		①今回役立った科目	②今後受講してみたい科目
1	日常点検(車両管理)		
2	基本走行(運転姿勢確認)		
3	ブレーキング(ABS、ノンロック)		
4	スキッド走行(車両の限界)		
5	ハイドロプレーニング現象同乗体験		
6	高速周回路走行		
7	危険予測と回避(信号機を使用した右直事故検証、人形飛び出し)		
8	その他(　　)		

（2）理論研修（役立った全ての科目の回答欄に数字の「1」を記入）

研修科目		回答欄	
		①今回役立った科目	②今後受講してみたい科目
1	交通危険学(理論)		
2	車両の特性と限界		
3	生理的条件と安全運転		
4	運転適性検査(CRT)		
5	指導要領のまとめ(トラック協会)		
6	その他(　　)		

問6　あなたが今回受講した研修についてお伺いします。以下の項目のうち、受講した研修に対する評価、希望として該当する項目の回答欄に数字の「1」を記入してください。

受講した研修に対する評価、希望	回答欄
(1)　実技研修に充てる時間が長い。	
(2)　実技研修に充てる時間が短い。	
(3)　実技研修で体験する回数が少ない。	
(4)　理論研修に充てる時間が長い。	
(5)　理論研修に充てる時間が短い。	
(6)　実技研修と理論研修の内容がかみあっていない。	
(7)　学びたい、または学ばせたい研修カリキュラムを選択することが出来ない。	
(8)　理論研修は、教材などの利用があればわかりやすい。	
(9)　スリップなど危険な状態になったときの対処方法を知りたい。	
(10)　普段どおりの運転行動について、評価、指導するとよい。	
(11)　理論研修として、走行方法などについてグループでの討論をしたい。	
(12)　事故を起こした場合を想定した仕事、家庭、お金等をめぐる座学があるとよい。	
(13)　自分の走行状態、操作状況等をビデオにて見たい。	
(14)　自分の運転挙動データと理想的な挙動データを具体的に比較した図表等がほしい。	
(15)　高齢者等の運転挙動について体感したい。	
(16)　研修受講による運転技能の格付けがあるとよい。	
(17)　空き時間、休み時間等に利用できる運転シミュレータや適性検査機器があればよい。	

問7　あなたがお受けになったような研修を、職場等の同僚、後輩に勧めますか。

1　是非、受けるべきだと勧める。
2　出来れば受けたほうがよいと勧める。
3　受けないよりは受けたほうがよいと勧める。
4　あまり勧めない。

回答欄 [　]

問8　あなたは以下の項目に示される運転にどのくらい自信を持っていますか。自信の程度を示した0から10までのいずれかの数字を回答欄に記入してください。

	自信なし　どちらでもない　自信あり	回答欄
(1)カーブでの高速走行	0　1　2　3　4　5　6　7　8　9　10	

(2)正しい運転姿勢	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
(3)適切な速度選択	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
(4)適切な車間距離	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
(5)標識等を見落とさない	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
(6)緊急時のブレーキ操作	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
(7)交差点での安全確認	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
(8)急ぎ運転	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
(9)運転の上手さ	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
(10)安全運転	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	

問 9　この施設の設備等(研修施設、研修コース、研修車両)について、どのように感じましたか。選択肢の番号でお答えください。

選択肢	
1	たいへんよかった
2	よかった
3	どちらともいえない
4	よくなかった

	回答欄
(1)　座学の教室について	
(2)　シミュレータ等の設備について	
(3)　研修コースについて	
(4)　研修車両について	
(5)　宿泊施設について	
(6)　食堂、売店などのサービスについて	
(7)　余暇を過ごす設備等について	

問 10　今後、学んでみたい項目、検討してもらいたい内容等がありましたら、具体的にご記入ください。

問 11　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。

－ご協力ありがとうございました。－

平成 15 年度調査研究報告書
運転者教育の高度化に関する調査研究

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 16 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/