

研修効果評価のための運転技能測定手法に関する調査研究（Ⅲ）（平成7年度）

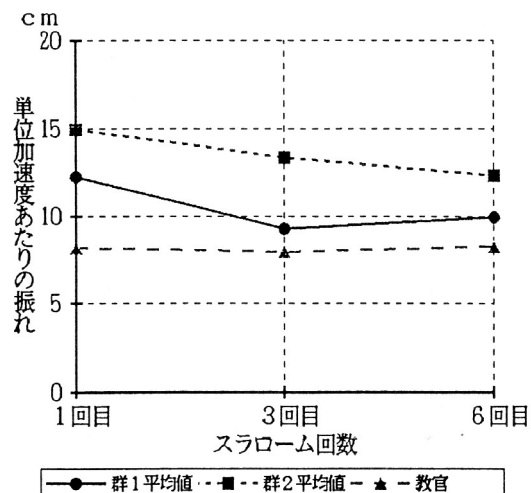
自動車安全運転センター安全運転中央研修所では、研修の内容を一層充実・強化していくために、研修効果を客観的に評価するための運転技能測定手法が求められている。そこで、平成5年度から3ヵ年計画で調査研究を行っており、第3年度は、青少年運転者課程及び一般企業運転者課程の研修受講者の研修後の変化について解析を実施した。

① 青少年運転者課程を1年前に受講した19名の被験者を対象に、スラローム走行時のシートポジション、交差点右折時の車間距離、危険度感受診断テスト、模擬市街路走行の調査を行った。一般・企業運転者課程を2年前に受講した19名の被験者を対象に、スラローム走行時のシートポジション、スキッドパン走行の調査を行った。また、これら走行調査と合わせて、被験者アンケートを行った。

② 青少年運転者課程受講者の走行結果を見る

と、スラローム走行時の体の振れは、走行回数を重ねるにつれて減少した(図)。減少の度合いをシートポジションのビデオ指導を行った群と行わなかった群で比較すると、走行6回目にほとんど違いがなくなった。交差点で右折できる限界と感ずる対向車間距離は、ブザーを用いた擬似的な衝突実験を行ったところ、走行1回目より2回目で長くなり、衝突の可能性が大きい人数は減少した。危険感受度診断テストでは、被験者数の分布が研修前に戻りつつある傾向にあった。模擬市街路走行では、加速度の数値の簡単な説明を行ったところ、被験者全体ではカーブ進入速度等の平均値が小さくなり、6割程度の被験者についてグラフ上で安全サイドへの移動が見られた。

図 単位加速度あたりの頭部の振れ



③ 一般・企業運転者課程受講者の走行結果をみると、スラローム走行時の体の振れは走行回数を重ねるにつれて減少し、ビデオ指導群と未指導群の比較では6回目には違いが小さくなっていった。スキッドパン走行では、「速く走行」と言っても各被験者はかなり慎重に加減して走行し、2年前に体験したスキッドパン研修の印象が大きいことが裏付けられた。

④ アンケート結果をみると、研修は実技項目について印象が深い。青少年運転者課程受講者では加速度の測定値への関心が比較的高く、一般・企業運転者課程受講者ではスキッドコントロールに対する印象が深い。

⑤ 研修への提言として、スラローム走行については、走行中の運転姿勢をビデオで見せる方法や、映像から振れを自動的に計測する機器等の導入、模擬市街路走行については個別安全指導の要素の採用、基本走行についてはセンサーを用いて車両挙動を測ったりする機器等の採用が挙げられた。