

# Sj

人とクルマのいい関係をめざして

6

2007 JUNE

●編集室：〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1  
本田技研工業株式会社  
安全運転普及本部内  
電話 03(5412)1736

●編集人：千葉英雄

●年間購読料：1200円(定価1部100円・消費税込)  
※郵便振替 口座番号：00170-7-173273  
※加入者名：(株)アストクリエイティブ  
安全運転普及本部係

今月の  
スポット

若い人のほとんどが  
免許を取るとことは、  
初心運転者教育は、  
もはや社会人教育として  
考える時代になって  
いるということです。

(特集より)

## CONTENTS

- 座談会：初心運転者教育の現状と今後の課題—指定自動車教習所が交通社会に果たすもの—  
初心運転者教育から社会人教育への広がり  
TRAFFIC ADVICE ..... ④  
●ヤマト運輸労働組合全国安全大会／エコドライブの実践は、安全運転意識の向上にもつながる
- SAFETY REPO ..... ④  
●Honda DREAM関東スポーツライディングスクール／初心者ライダーに、安全運転の知識と技術を楽しみ身につけてもらう
- NEWS REVIEW ..... ④  
●安全 健康 快適フェア2007—安全衛生総合展—  
●活動短信／交通安全センター5月
- OPINION ..... ⑤  
●守谷俊／事故で受傷してから1時間以内の治療で多くの命が救われる
- HOW TO LEAD ..... ⑤  
●Honda スーパースポーツライディングスクール／大型二輪のライダーに安全な走行に必要な運転技術を身につけてもらう
- DOCUMENT EYE ..... ⑥  
●ライダーとパッセンジャーが着用しているヘルメットの形状と着用状況を観察する

座談会：初心運転者教育の現状と今後の課題—指定自動車教習所が交通社会に果たすもの—

# 初心運転者教育から社会人教育への広がり

初心運転者教育の中心的役割を担う指定自動車教習所は交通社会にどのように貢献してきたのだろうか。指定自動車教習所制度の現状や地域の交通安全センターとして果たしてきた役割、そして、今後のあり方について識者と交通安全教育研究会会員の教習所の方に話し合っていた。



## ※交通安全教育研究会

全国35校の自動車教習所が連携して安全運転教育・講習などに資する研究・活動を通じて、初心運転者教育の質の向上をはかる。また、社会、行政への提言なども行うことを目的として、1982年に設立された(代表幹事：レインボーモータースクール社長 入野吉勝)。主な取り組みは、教習カリキュラムの研究・提案、シミュレーター教習の研究・提案、全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会\*1への参加・各種研修会など教習指導員の資質向上活動など。

## &lt;出席者&gt;

**長江啓泰**  
日本大学名誉教授

**塩地茂生**  
尾久自動車学校会長

**有馬洋一**  
柏南自動車教習所社長

**入野吉勝**  
レインボーモーター  
スクール社長



はじめに、免許を取る人  
にどのようなことを教えれば  
良い運転者になっていくのか、  
初心運転者教育のあり方につ  
いてお話しいただきたいと思  
います。有馬さんは全日本指定  
自動車教習所協会連合会(以  
下全指連)の研究プロジェクト  
の責任者として提言を出さ  
れたとうかがっていますが、  
どのような提言ですか。

有馬 21世紀教習プロジェクト  
チームによる「初心運転者  
事故削減のための効果的な教  
習のあり方に関する調査研  
究」という研究で、私が推進  
統括責任者でした。学科教習  
については、いままでの法令  
解釈を中心とした教え方だけでは事故を防ぐ  
ことはむずかしいということで、危険学、ヒ  
ヤリハットを学科の中にも取り入れてい  
くことを提言しています。例えば、交差点の  
正しい通行方法だけではなく、交差点にど  
のような危険があるのかなどを入れていく。  
その他には、最近、問題とされている交通コ  
ミュニケーション、自己抑制とはどういうも  
のなのかとか、「若者」というテーマも入れ  
ています。また、事故形態別の教習や、AB  
S(アンチロック・ブレーキ・システム)と  
ナビゲーションシステムといったハードに  
関する正しい知識も入れていくということ  
です。教習所で1回免許を取れば終わりでは  
なくて、大型免許とか二輪免許など、さらに、  
普通自動車以外の免許も取りにきてもらうシ  
ステムをつくる。教育所に再び来てもらうこ  
とが再教育の大きなポイントになる。2度目  
に来る時にはある程度ベテランですから、レ  
ベルの高い教習ができるのではないかととい  
うことを考えてみました。教習の方法では、大  
画面方式を取り入れ、シミュレーターの画像  
とリンクさせて、もっと多くの人とディスカ  
ッションしながら学科教習をする。パソコン  
を利用し、ヘッドホンをつけてやるような教  
室といったことも研究しました。技能教習で  
は法令の採点基準に則れば良いということでは  
なくて、もっと交通事故を意識した体験型  
の教習、あるいは二輪でいま行っているケー  
スタディを四輪教習でできないかという研





長江啓泰  
Hiroyasu Nagae

究などです。その他、シミュレーターでは酔いの問題も含めて、ソフトおよびハードの開発もいろいろ提言しました。

**塩地** 何十年と教習をやってきて、最近つくづく思うのは、若い人のほとんどが免許を取るということは、初心運転者教育は、もはや社会教育として考える時代になっているということ。運転者教育を、社会人教育、成人教育として考えた場合、初心運転者に何を教えるかを従来の延長線ではなく見直すべきです。まず、心の教育を根幹にすえる。「心正しからざれば、行い正しからず」ですから。運転の場合はもちろん、歩く場合も穏やかな心で正しい考えを持っていたら、仮に交通規則を知らなくても、相手のことを考え、交通秩序を守ることになります。交通法令を教える場合にしても、規則を教えるのではなく、法の心を教える。正しい運転があつて、規則がそのように決められているわけですから。次に、もっと事故の防止に直結する、実践に役立つことを教えるべきです。さらに、運転者は、大変責任の重い立場になるという認識を持たせないとけません。そして、教育方法も変えなくてはいけないと思います。教え込むのではなく、学ばせるというか、自ら進んでものを吸収していくようにしないと教育は身につかないからです。そのためには運転を好きにさせ、練習が楽しいというようにしなくてはいけないと思います。またシステムの問題もあります。教育というものは一回で終わるものではないありません。私が理想と考えているのは2段階免許です。まず仮の免許を与えて、半年後にもう一回教育をする。そうすると、ある程度運転に理解力ができてくるので、そこで教えると教育効果が上がると思いま

す。  
**有馬** あまりこれは知られていないのですが、自動車教習所では、初心運転者講習というのを行っています。これは免許を取って1年以内に3点の違反点数に達した者は、もう一回教習所に帰って教育を受けるという制度です。それを拡大して、二段階免許にできないかの研究です。  
**入野** 教習については、少子化がどんどん進展してきて、ピークだった平成2、3年頃と比べて18歳人口も免許取得者も30%くらい減っている状況にあります。これからは今までもまして質の高い教育をいかに推進するかが初心運転者教育の課題だと思います。私もレインボーマータースクールの場合は初心者教育と免許を取ったあとの既得者の研修という二本立ての体制があります。しかし、教習の部分と研修の部分がつながって、体系化されているかというところ、もっと工夫する必要も感じています。これから生涯にわたる安全運転教育の体制をどのように作っていくのが私どもの課題だと認識しています。  
**長江** 前向きのお話があるいろいろな出ましが、現実問題として教習にはしぼりがかかっています。学科教習は学科試験に合格するため、技能教習は基本的には検定に合格するためという形になっているわけです。しかも技能教習の進め方についても、足りない所を反復学習するようなことが必ずしも許されていません。また、教習所は教育に対して情熱を燃やしていても、教習を受ける人たちは、なるべく早く免許を取りたい

### 教習所からの研究・活動の場づくり

いと思つているから、そうした要望に応えざるをえない。例えば学科教習についても本来は運転に必要な運転者の心得、危険に對しての対応などを学ばなくてはいけないのに、学科試験に合格するための暗記に専念するから、合格したら忘れてしまうという悪循環があると思います。それに輪をかけてのが少子化の問題で、お客様の奪い合いをする。安くて早く免許が取れる所にお客様が流れるという中で、教習所はどうしたら安全運転が実践できる運転者を育成していくのか苦慮していると思います。ですから基本的には、いままでお話になった先進的な考え方をスムーズに実践に移せるようなシステムを構築していかないと、ただの机上の空論で終わってしまう可能性がある。いま全指連で学科教習のあり方の検討会が開かれていまして、実技と学科、いわゆる学技一体で考えていくということ、受ける人のレベルに応じて教育の内容を変えていくような教育手法を考えることを検討しています。教習時間についても、規定の教習時間数は、6割とか7割の方がその時間で取れるのであつて、すべての人がその時間と取れるはずではないのに、教習時間数があるとなんとなくその時間でクリアしないとイケないという形へと変わっていく。ですから、教習がめざすものと現実との乖離が出てきている現状で、先進的な提言を実現するには、このへんできちんと問題を整理していく必要があると考えています。  
**塩地** 教習や教習のあり方については、専門家である我々教習所が考えなくてはいけないわけ。そうした教習所の研究活動の場として25年前に結成された交通安全教育研究会(一面コラム参照)があります。教習カリキュラムの改善などを具体的にまとめて行政の方に進言してきました。例えば、10年ほど前になりましたが、大型二輪のカリキュラム改善に際しては、学技一体の導入をあげ、危険予知教習、ディスカッション方式の採用などを提言しています。長江先生が言われるように、そうしたことがどれだけ実現するかは、やはりみんなの声にしていかないと難しいです。  
**有馬** 実現性については、塩地さんたちが教習のあり方について考え始めた頃から、

教習所も少しずつ力をつけてきました。教習プロジェクトが次々に生まれてきています。また、長江先生をはじめとする研究者の方々や、メーカーなども連携して、運転者教育のあり方などについて意見を出していくことによって、行政の方も教習所だけの問題ではないということ、我々の意見を聞くという方向になってきていると思います。

**塩地** 学技一体教習では複数の教習生によるディスカッション方式の採用で、シミュレーターを活用して、今までより多くの教習生を対象とすることが可能となりました。  
**入野** 国が掲げた交通事故死者を半減して世界一安全な国にするという政策を実現するには、いろいろな人たちが、機関との協力がなければできないという認識は広がっていますので、教習所などからの意見を受け入れる客観的状況は基本的にはできていますように思います。

### 高齢者講習の見直しに高齢者の意見を

——高齢ドライバーに対する教育については、教習所では法定の高齢者講習を行っています。教習所としてどのような課題があるのでしょうか  
**塩地** 高齢者講習のシステムは日本が世界で先進的に始めたことで、世界的にも大変評価されています。しかし、始めて9年たち、2回、3回と受講される人も出てくる。内容を検討する時期にきていると思います。その場合、もっと高齢者の意見を入れて考えないといけないでしょう。歳をとってみないとわからないことが多くありま

すから。その例として、私が運転をしていて気づいたことは、衰えたといえ、自動車を動かすという操縦に関する能力は一応そんなに変わらないので、その前段の情報の取り方、判断力、それから決断の速さといった能力が衰えているにもかかわらず、操縦が衰えてないから、運転能力全体も衰えていないという錯覚があるのではないかと。多いと思います。自分の衰えを上手に知ってもらうような内容にしていくことを考えています。

**入野** 法定講習ですから決まったとおりにきちっとやるわけですが、70歳を超えてくると、衰えについても個人差が大きくなる。その個人差をどうカバーしていくかについて、現場ではいろいろと苦労があると思います。  
**有馬** 20歳で免許を取った人が50年ぶりに教習所について再教育を受けるわけです。私たちは、それを空白の50年と呼んで、そこをどうするか考えてきました。私もまだ高齢者講習を受けたことがないわけ、塩地さんのように運転者教育に携わった人たちが、高齢者講習を受けている時代になっていますから、そういう人たちの意見を聞いていく必要があると思います。それから講習年齢がいまは70歳からですが、自分のことを考えると55歳を超えたあたりから、衰えの現象が始まっているような気もします。第1回目は65歳ぐらいにして、5年で1度ぐらいの感じで良いのかなと思います。今の3年ごとではなく、少し間隔をあけることでより適切なアドバイスができるという感じがします。

**塩地** 長江先生も昨年、高齢者講習を受けられたのではないですか。



塩地茂生  
Shigeo Shioji

塩地茂生  
Shigeo Shioji



# 座談会：初心運転者教育の現状と今後の課題——指定自動車教習所が交通社会に果たすもの——



有馬洋一  
Yoichi Arima

長江 3時間の講習で、50分で10分休憩。その時間内でやるのがたくさんあります。受ける人によっては、飲み込みの早い人と、飲み込みの遅い人がいますから、どうしても時間に追われて、次から次へいくという感じでした。

有馬 高齢者講習についてアンケートをとりますと、9割ぐらいの人は「非常に良かった」と答えます。何が良かったかというと、「自分がだいぶ衰えたということがわかった」とか、「教習所で習った頃を思い出して、自分の運転もずいぶん変わってしまった」ということです。

塩地 高齢者講習は衰えというか、自分の実態に気づく機会なのですが、高齢の人は全般的に運転に対する考えが古いということですね。この点も気づいてほしいですね。

——高齢ドライバーの教育について、公共交通機関がなくなっていく地域では、70代の高齢者が運転できない同じ世代の女性を3人ぐらい乗せて病院に行くといったことが日常化しています。高齢者の運転寿命を長くさせないと、そうした地域の方々が困ってしまいます。いくらペーパーテストをしても運転寿命が延びるわけではないですから。

長江 高齢者講習には本来そのようなねらいがあります。ところがそれをカリキュラムにすると、これをやれ、あれもやれになって、高齢者が講習を受けにくく時に、ここで駄目だったら免許証は書き換えられないのかという一番心配する点に配慮していないのです。教習所の指導員はわりと若い方ですから、高齢者の気持ちがわかりません。最初に導入する部分で十分な時間が取れないから、わからないままに始まってしまふ。ある教習所では、法定の3時間が終わった

後、1時間ばかりお茶を飲みながら話をする機会を設けています。そこで話をさせると、だんだんといういろいろなことを言います。どういう導入から入れば良いのかというようなことを、これまでの経験をもとにもう一度組み直してみたら、かなり効果があると思います。

塩地 高齢者対策の一つとして、法定の講習とは別に、随時運転について検査・相談・運転訓練を受けられる運転診断所、いわゆる、医療の診療所的なものがあったら良いのではないかと思います。わざわざ悪い規定はせず、種々条件のちがう、個々の人の状態に対応するものであります。いろいろな問題はあるとは思いますが。

長江 高齢者講習は本来、健康診断を受けられるようなものではないかと始まりました。いわゆる生理的な機能とか心理的な機能をチェックできる、一種の心と体の診断というねらいだったのです。

入野 高齢者については、現状では法定講習の中で工夫するといっても限られてしまいますので、日常でも取り組むということになります。私どもでもシルバードライバードックといって地元の交通安全協会とタイアップして高齢ドライバーを対象にした安全運転講習をしています。これはいわば地域活動の一環として行っています。

有馬 当校では、免許を持っていない高齢者を対象にしたスクールを行っています。これは行政とタイアップして、自動車は止まるのにこれだけ距離がかわるとか、自動車から見たら歩行者はどのように見えるのかといったことを教える講習会で、非常に好評です。自動車教習所ではこうした法定外の講習も企業や行政の求めに応じていろいろやっています。指導員は当然、それに

## 指導員のレベルアップは絶対に欠かせない

——教習所は法定以外の講習も、自転車もあれば歩行者のことも行っているわけですね。指導員も、いろいろなことをやらなくてはいけないとなると、指導員のレベルを上げる必要があるとお考えですか。

塩地 指導員のレベルアップは絶対条件です。教習所は設備などよりも、指導員の質が上がれば良い教育ができる。私が生涯ずっと行ってきたことは指導員教育です。これから初心者教育が心の教育を根幹とするようになれば、いま以上に指導員の人間性そのものが求められます。大切なのは人柄です。知識がいくらあっても人柄が悪いと相手がそれを素直に受け入れてくれませんから。人柄が良いとは、明るくて親切で、人に愛情を持っていることです。

有馬 若い指導員は、昔のようにクルマが好きだという人が少ない。好きこそものの上手なれで、もう少しクルマを好きになっ

て欲しいなということが一番の願いです。それから、もっと学究心を持ってほしいと思います。ある程度の知識を得て、それで給料がもらえれば良いというような指導員ではだめです。安全教育ですから、教えるためのいろいろな知識を勉強することが必要ですが、経営者もそのための機会を与えてあげないけません。しかし、いまはそういう機会を与えることが、とても難しくな

何かレベルを上げるための研修などの機会を設けるわけですか。

有馬 両方やっていますが、私が一番勉強になると思うのは、企業からの依頼で既得免許者の安全運転講習のような機会です。教習所の卒業生の追跡調査はなかなかできませんが、企業は昨年受けた人たちはこうなりましたといった追跡データをしっかり取るわけです。ある会社は2300名が受講します。2300名で18000台の車を動かすので、年間3000件の交通事故があるそうです。事故をどう防いで減らすかに投資するわけですから、きちんとしたデータをとって、それを見ながらプログラムを考えていくという作業がすごく勉強になると思います。結果が1年後、2年後にきちんと出てくるということで、指導員の指導力も客観的に評価されるわけです。

——客観的な評価を受けながら、自分たちのレベルを上げるといってご指摘は重要な点だと思えますが、入野さんのレインボーモータースクールとしては、どのように指導員のレベルアップを図っていますか。

入野 入社した時からいくと、指導員資格を取るための勉強があつて、取ったあとは教養などについては独学と先輩がきちんと教える形です。私どもは教習部門と研修部門がありますから、部門間の人事交流を通じて、初めてハンドルを握る初心運転者からベテランドライバーまで、幅広いドライバーとのコミュニケーションをとる機会が生まれます。それによって、それぞれの人に合った安全の心と技を伝え、レベルを上げることができると考えています。それから毎年行っている全国自動車教習所指導員安全運転競技大会、セーフティジャパンインストラクター競技大会も指導員やイ



入野吉勝  
Yoshikatsu Irino

※1 全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会＝自動車教習所教習指導員の自己研鑽への動機づけや、他の教習所との交流の場を提供することを目的に、鈴鹿サーキット交通教育センターで2001年より毎年開催されている。詳しくは、ホームページを参照。  
[http://www.honda.co.jp/safetyinfo/topics/rally\\_7th/](http://www.honda.co.jp/safetyinfo/topics/rally_7th/)

※2 セーフティジャパンインストラクター競技大会＝安全運転普及の各分野で活躍するHondaの安全運転インストラクターの指導力ならびに安全運転技術の向上と均質化を図る機会の提供を通じ、世界トップレベルのインストラクターづくりをすることを目的に、鈴鹿サーキット交通教育センターで1997年より毎年開催されている。