

## 指定自動車教習所指導員の研修カリキュラムの研究

## A Research for Curriculum to Train Instructors at Driving School

## 318 &lt;そのIV-A&gt; プロジェクト

PL・小口 泰平\*

《目的と結果》自動車安全運転センター法第29条第1項第4号に規定されている「運転免許を受けた者で自動車の運転に関し高度の技術及び知識を必要とする業務に従事するもの、又は運転免許を受けた青少年に対し、その業務の対応に応じて必要とされ、又はその資質の向上を図るために必要とされる自動車の運転に関する研究」に基づいて、昭和56年度は、「指定自動車教習所の中堅指導員を対象にした研修カリキュラムの作成」に関する委託研究(特殊法人・自動車安全運転センターからの委託)を行った。

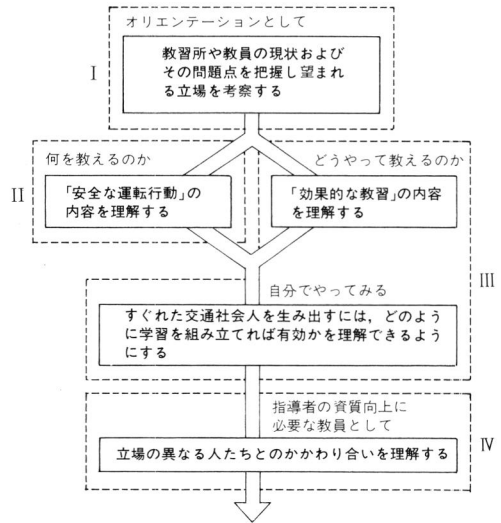
本研究は、上記の委託研究の目的に沿うように、まず研修の目標と意義を明確にし、これを具体化するための4つの柱、「教習所指導員の社会的使命」、「安全運転の基本と応用」、「効果的な運転教習の技法」、そして「指導員としての高度の知識と教養」をたて、これらを展開した具体的な研修科目とその内容づくりを行った。次に、研修科目と内容をさらに厳選して体系だて、研修方法には講義、実技に加えて実験・実習・ゼミナールをとり入れ、これらを有機的に構成し、実効を伴うよう配慮した中堅指導員の研修カリキュラムを作成した。

1) 研修の基本的な考え方：指定自動車教習所の初心運転者教習の基本理念は、運転技能の修得とともに交通の安全と円滑を図り、まわりの人や車などに気づかひのできる、優れた交通社会人としての基本を身につけた運転者を育成することにある。指導員にあっては、こうした目標に対する確固たる意識と高度な知識・技能を有し、かつ効果的な教育技法を身につけ、教育にたずさわる者としての情熱と信頼される人格をそなえ、たえず自己啓発に努める資質をそなえていることが望まれる。

2) 研修の対象者：本研修は「指定自動車教習所の技能指導員のうち、幹部または指導的立場にある者」を対象にしている。

3) 研修カリキュラムの構成：Fig.1に研修カリキュラムの4つの柱とその流れを示す。

I 教習所指導員の社会的使命——ここでは研修の



はじめにあたり、交通社会人の育成がいかに重要であるかを中心にして、①研修の目的と意義、②教習所における運転者教育の基本理念など研修項目を3項目としている。

II安全運転の基本と応用——①安全のための運転者要件、②運転における危険の予知と応答、③基本走行訓練、④高度な走行訓練、⑤運転にかかわる車両の特殊現象体験、⑥共感性体験など10項目を設けている。

III効果的な運転者教習の技法——①実技指導法、②教習における人間関係、③技能教習用機器および教材の活用、④青少年教習生に対する指導、⑤教習計画の立案と実習など6項目によって、構成している。

IV指導員としての高度の知識と教養——①道路交通関係法冷の理解、②身体の不自由な人の交通への参加、③交通事情の現況と事故分析など9項目を設けている。

なお、これら28項に重要度を付し、研修期間に応じてカリキュラムを組立てられるようになっている。例示として、10日間および1週間コースを付記した。

4) 昭和57年度の研究テーマ：大型貨物自動車および安全運転管理者の研修カリキュラムに関する研究を計画している。

\* 芝浦工業大学教授(自動車工学)  
Professor, Shibaura Institute of Technology

## 青少年運転者のための指導者研修カリキュラムの研究

### A Research for Curriculum to Train Instructors for Young Drivers

318 <そのIV—B> プロジェクトチーム

PL・長山泰久\*

国民皆免許時代を迎え、運転者の質の向上の重要性が再認識されだした。運転者と彼らの運転行動を良質化するためには、運転者前段階教育、免許取得時教育、運転者再教育と不断の働きかけが必要である。だが、その中でも新しく車社会に参加してくる青少年に対して、最適の教育・訓練・指導を実施することが急務である。

現実に20歳台前半の青少年で男性では87%、女性では51%が運転免許保持者である。指定自動車教習所での普通免許取得者の80%弱が24歳以下の青少年で占められている。青少年運転者は他の年代に比べて交通事故、交通違反を最もおこし易い存在でもある。

スポーツ等をはじめとした青少年指導活動が、行政機関、民間団体によって積極的に展開されてきたことに比べると、車の運転に関しては、青少年を適切に指導する体制は充分ではなかった。

本プロジェクトは、A)地域・職域および公益団体関係指導者、B)学校教育関係指導者、C)地方公共団体交通関係指導者、に対しての研修カリキュラムを検討した。研修内容としては次の5側面が必要であると考えられる。

1. 交通概論……交通に関する幅広い知識と深い理解を得るための研修内容
2. 青少年指導理論……青少年に関する幅広い知識と深い理解を得るための研修内容
3. 青少年運転者指導技法……青少年運転者の指導技法に関する研修内容
4. 運転技能指導実習……安全運転の実技訓練とその指導に関する研修内容
5. 安全運転スキル指導実習……安全運転の理論と精神的スキル (mental skill) の学習とその指導に関する研修内容

また、研修内容としては38研修科目を提示し、各科目に対して目標と狙い、内容、教授法、留意点、教材を明示した。さらに、各科目に関連する参考文献を示すとともに、270ページにわたる資料を収集

し、報告書に印刷し記録にとどめた。

本研修コースに参加した指導者たちに、充実した学習体験を得てもらうために、研修の場が次のような特色をもつことが望ましいと考える。

- 1)新しい視点と考え方を習得可能とする場
- 2)実体験を得る場
- 3)体験交流の場
- 4)理論と実技の融合がはかれる場
- 5)生きた指導方法の習得の場
- 6)各人に適したプログラム選定の場

青少年運転者指導者には各種、各層、各レベルの人たちが想定されるので、

- a)理論に重点をおいたプログラム
- b)理論と技能にバランスをもたせたプログラム
- c)技能に重点をおいたプログラム

を考え、また、

- 1)研修生自身の実技体験だけを行えば十分な指導者群 (初級)
- 2)基本的実技について青少年運転者を指導する必要がある指導者群 (中級)
- 3)高度な実技指導を行う必要がある指導者群 (上級)

のグループ分けをも考慮し、それぞれに対し、3日間プログラム、6日間プログラム、12日間プログラムの案を提起した。

本プロジェクトは、これまでにまだ実施されたことのない、対象層に対する新しい指導のカリキュラムの提案という意味も持っている。

\*大阪大学助教授 (交通心理学)  
Associate Professor, Osaka University

## 交通の記録 History of Transportation

## 421 プロジェクト

PL・岡田 清\*

本年度は当初の計画に沿って、第一段階の出版を目指すことになった。4月の研究会において、出版にあたっての編集方針、テーマおよびテーマの捉え方、構成内容、体裁、出版社の選択、資料収集並びに取材方法等の検討を行い、出版社に提示する魅力ある内容の企画書の作成にとりかかった。

ここでは、この企画書について、概略を記すこととする。

〈タイトル〉

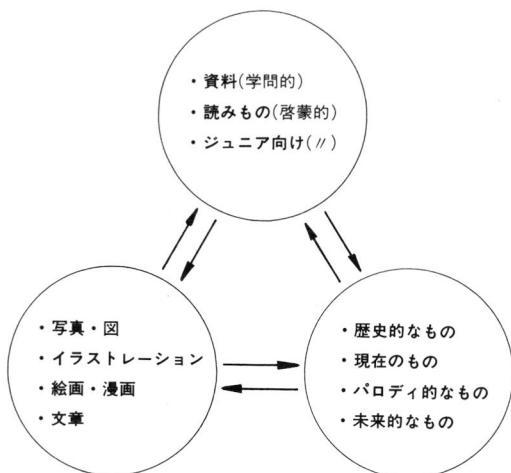
都市と交通の記録 (仮題)

〈編集方針〉

## ●視点となる3つの柱

- 1) 生活を感じさせる構成……どのテーマについても、人を主体とし、その時に何故そのような交通が求められ、その方法・手段が開発され、その時代の人々の生活にどのように影響したか。
- 2) VISUAL な構成……写真、図、イラスト、絵画、漫画を多用し、一見して意図するものが分かり、読み易く、興味、共感を呼び、年代を越えて楽しめる内容。
- 3) 記録性の高い内容……交通にかかわる人と社会生活の記録、資料として評価され、保存に耐えるもの。子孫に残せるものを目指す。

〈構成内容の3要素〉



これら3要素を自由自在に組合せ、味付けることにより、「交通の記録」シリーズからは、何が、どういう形で出てくるか、予想がつかない、という期待感を醸成する。

〈体裁〉

A5判、モノクロまたはカラー、各テーマ100頁程度 (ハンディで、取出し、持ち歩きが容易なこと)。

〈テーマ案〉

## ●シリーズ No. 1……歴史シリーズ

1. 都市交通ルールの歴史
2. 乗り物の歴史
3. 江戸の都市内交通

・視点：日本において、交通は社会の発展にどのように役立ってきたか、社会はその発展のために、どのような交通を求めたか。

## ●シリーズ No. 2……乗りものシリーズ

1. 世界のタクシー
2. 世界のバス
3. 世界の市街電車

・視点：これらの乗り物は、どのように造られ、どのように利用され、役立っているか。

## ●シリーズ No. 3……東京シリーズ

1. 東京の街並
2. 東京の坂道・石段
3. 東京の橋

・視点：東京の街並の美観は維持されているか。生活と環境はどう影響しあったか。

## ●シリーズ No. 4……レース・シリーズ

1. 2輪レース
2. 4輪レース

・視点：レース車の変遷、世界のサーキット、レース・コースのレイアウト。レースにかかわる人々とそのドラマ。

以上、本企画の一部を記したが、家族で楽しむことができ、資料として次の世代の役に立ち、全国の図書館、学校等の蔵書としても耐え得るものを目指したい。

\*成城大学教授 (経済学)  
Professor, Seijo University

## 動的な環境における視覚的特性—接近現象の生起する条件—

Characteristics of Visual Reaction to Dynamic Environment—Condition of Closing-up Phenomenon—  
527 プロジェクト

PL・中島源雄\*

この研究は、交通のフィールドにおける昼夜間という環境条件の下で、高速道路を走行中の一車系の挙動から、動的な環境認知を明らかにすることを目標としている。

56年度は初年度に行った“車間距離の選定”を基本において、“接近現象の生起する条件”を課題として、1) 車間距離を決定している要因、2) 後続車の追越し、追従特性、3) 一車系のプロキシミック、以上の3つの側面からの研究を行った。

## 1) 車間距離を決定している要因

一般に高速道路を走行中の車集団には、行き先、速度、道路の混雑度などの周囲の環境によって、相互の車の間に類似した運転行動が現れる。このような行動が生まれる背景には、それぞれの道路の特有な交通事情によって、集団の基準のようなものに結びつけようとする力が働いていることが、経験的にも説明できる。ここに出来た基準または規範は、一般的に、フォーマルな交通法規による規範とは異なる内容を持ち、車集団に与える影響力もきわめて大きいものである。

今回は、このようなインフォーマルな規範に観点において、同調行動の面から接近現象に関する追跡、追従の問題をとり上げた。そして、とくに他の研究文献の調査も行った。

同調行動に関しては、F. H. Allport (1934) が各種の同調行動を観察した結果、同調行動のJ曲線仮説を提唱している。このJ曲線は、すでに完了した214プロジェクトで、接近現象の観測を行った際に示した車間距離の分布曲線と類似したもので、規準的な行動のモードは尖ったピークに一致したカスプ型曲線で表されている。そこで、接近現象の要因を昼夜間の車間距離の規準値に同調する行為とみなし、交通密度と危険感、走行速度と危険感の相互作用として考察を加え、数値的には明らかにするまでに至らないが、発生のプロセスについて説明を行った。

この過程で、交通量が東名の約半分以下に相当する九州縦貫道について、新たに車間距離の測定を行

った。その結果は、東名と同じ接近現象が存在することが明らかとなった。

追跡、追従などの運転行動に関しては、古谷(1976)はプロキシミックとカタストロフィによる新しい発展をとり入れて、交通行動の諸問題を個々の一車系の挙動から演繹的に説明したユニークな研究を発表した。しかし、これはわれわれの基本的な立場として、観測と実験から交通行動を定量化しようとする研究とは異なるので、とくに立ち入った考察は行わなかった。

## 2) 後続車の追越し、追従特性

前年度に行った追従車の接近挙動の実験は、前方車との関係に限定したが、今回は周囲の車との相互作用を明らかにすることを目標に、拡大した実験を行った。まず、測定装置をもつ実験車を先行車として、速度などの後続車に影響を与える条件をコントロールさせながら、後続車の追跡、追従、追越しの挙動を観測した。この方法によって異なる条件の下に、多量のデータを得ることができた。とくに、追従状態における接近挙動は、先行車の速度変化に反応していることが明確に把握できた。また、追越しの挙動と車間距離、相互の速度の関係も明らかとなった。

## 3) 一車系のプロキシミック

一車系を基本的な単位として、その挙動を通して動的な環境認知を明らかにしようとするわれわれのアプローチでは、一車系を一種の統合的有機体とみなした、静的な距離地帯というものを検討することから始めた。基本的には、E. T. Hall (1959, 60) がつくった概念を拡大して、これまでにわれわれが行ってきた近接学的な観点にたった諸実験を適用して、さらに追従、追跡、自由走行という挙動が局所空間、移動空間とおおよそ対応する範囲を検討して設定したものである。

57年度の研究の方向は、このような近接学的なランドマークの研究をさらに深化させることと、動的な環境認知に関するシュミレートの可能性を確立することである。

\* 本田技術研究所次席研究員  
Executive Chief Engineer, Honda R. & D. Co., Ltd.

## 東南アジアの交通に対するフィージビリティ・スタディ

### Feasibility Study on Transportation in Southeast Asian Countries

#### 528プロジェクト

PL・岡 並木

このプロジェクトは、2年目も予備研究の範囲に納めた。メンバーの全員が、東南アジアの現地について、一応の共通の認識を持つ必要があるので、初年度に続いて現地調査を行った。今年のメンバーは、浅井、太田、辻村の各委員と、事務局から尾崎の4人であった。

ただ、初年度よりは調査内容を深めるために、訪問都市をマニラ、バンコクの2都市にしぼり、両都市でそれぞれ階層別のグループ・インタビューを行った。

この調査によって、両都市の住民の移動のパターン、生活費に占める交通費の割合、あるいは時間に対する関心度など、今後の本格調査の計画を設計するための基礎データが、かなり明確になってきた。

調査チームの帰国後、これらの調査分析データを補強するために、プロジェクト・メンバーが、それぞれ在京の東南アジア各国留学生を個々に招き、メンバーそれぞれの関心に基づいてインタビュー調査を行った。

これは、このインタビューの結果を整理し、持ち寄って、本格調査の方針を決め、さらに、調査計画の設計、調査項目の作成をするためであった。

ところが、個別インタビューがひと通り終わったころ、カナダの研究所が、東南アジアの各都市で、現地の大学を動員して、われわれの考えていたような調査を、かなり細かく行い、その結果が刊行されはじめていることがわかった。

さっそく太田を通じて、そのレポートを入手し、検討をした。その内容は、必ずしもわれわれの意図を満足させるものではなかった。たとえば、われわれがいちばん基礎的な視点のひとつとして重視している徒歩距離に関する調査などは、熱帯地方の歩行環境、あるいは歩行能力の特色をつかむ観点が、全く欠けている。

また、カナダの調査には、われわれの関心のひとつである文化人類学的な観点もない。その意味でカナダの調査は、われわれの意図している調査とは、

異質な面があるともいえる。しかし、かなりの部分で重複する可能性があるのも事実であり、また、予算の規模、したがって調査対象の母数の規模からみて、いまの段階では、カナダの調査に劣らざるを得ないのも事実であるといわざるを得ない。

そこで、いずれは、当初の計画の調査をするにしても、当面は、カナダの調査とは全く違う観点からの調査に切りかえることにした。それは、マニラに建設が始まったLRT（新しい市電）についての調査である。さいわい、小林のLRTについての詳しい資料を入手したために、この決断を早く出すことができた。

これは、マニラの都心に初めて姿を現わす軌道交通機関である。つまりマニラの市民にとっては、一種の新しい異種の文化との出会いになる。この異種の文化に接して、マニラ市民の文化が何らかの影響を受けるのではないか、というのが、われわれの関心である。

56年度に、われわれのプロジェクトは、新メンバーとして、文化人類学専攻の荻原を迎えた。また辻村が、かつて沖縄の宮古島にテレビが入る前と後の住民の生活の変化を調べる調査プロジェクトに参加した経験がある。二人の専攻と経験に加え、浅井、太田、越、小林、新谷の心理学、都市工学、交通工学の専門を生かして、LRT導入の以前と以後の調査を現地で行い、LRTがマニラ市民の生活文化に与えるであろう一種の文化変容を調べようというのである。

これによって、何が、どう受け入れられ、何が、なぜ、どんな拒絶反応をひき起こすかを、つかむことができれば、今後の日本の東南アジアへの技術協力にも役立つことになると思われる。われわれは考えている。

57年秋までに予備調査を終え、58年1月ごろに、まずLRT導入以前の調査を行う。導入以後の調査は、完成後の59年以後を予定している。

\*朝日新聞社編集委員  
Editorial Writer, Asahi Shimbun

## 自動車の利用に関する政策の研究

### A Research on Automobile Usage Strategies

529プロジェクトチーム

PL・越 正毅\*

#### 1. プロジェクト発足の経過

この研究は、俗称 MIT プロジェクトと呼ばれる、「自動車の将来 (Future of the Automobiles) プロジェクト」の一環として行われているものである。「自動車の将来プロジェクト」は、MIT (マサチューセッツ工大) が、主に German Marshal Fund からの資金を得て、日欧諸国に参加を働きかけ、国際協同研究として発足させたものである。

当初 MIT から東大工学部との共同研究として打診があり、これが八十島副会長を通じて当学会に伝えられ、当面の対応についての検討を示唆されたのが、当学会とこのプロジェクトとの関わりの初めであった。これが一昨年、昭和54年冬のことである。

MIT の研究提案書の検討の結果、この国際プロジェクトには日本も参加する方がよいであろうという結論に達し、結局、日本自動車工業会から費用の援助を受けることになってスタートした。この時までには当学会の御好意によって活動してきたが、これ以後はプロジェクト全体については日本交通政策研究会が日本チームの本部となり、当学会はそのサブテーマのひとつを分担するという形で、引き続き参画することとなった。

現在、このプロジェクトには日、米、英、仏、西独、スウェーデン、伊 (部分参加) の自由世界主要自動車生産国7か国が参加しており、各国とも研究費はそれぞれの国内で調達している。

#### 2. プロジェクトの概要

このプロジェクトは2つの並行的な活動から構成されており、ひとつがフォーラム、もうひとつが研究活動である。

フォーラムは、いわば意見交換の場であり、各国の自動車メーカー、部品メーカー、労働界、政府、学者など40～50名が出席している。これまでに、第1回が昨56年5月にフィラデルフィアで、第2回が今年5月に箱根で、それぞれ開催された。第3回目は来年6月にスウェーデンで予定されており、第4回を昭和59年5月頃に再び米国で開いて終了するこ

とになっている。

研究活動は、フォーラムに情報を提供し、あるいはフォーラムで問題にされた課題について掘り下げるといった任務のほか、これとはある程度独立して国際共同研究を進めるという目的を持っている。研究は、次のような Part A から D までの4つの分野から成っている。

Part A: 政府の対自動車産業政策

Part B: 企業の戦略

Part C: 製品および製造の技術

Part D: 自動車の利用および保有に関する政府の政策

各 Part はそれぞれ国際的に、相互に連絡を取りながら研究を進めており、上記のフォーラムの際に、研究チームが打合わせを行うほか、年に1～2回程度連絡会議を開いている。

#### 3. Part D の概要

本学会の「自動車の利用に関する政策の研究」プロジェクトは、上述の Part D である。現在進行中ないしは着手予定の作業は次のようである。

(1)国際データブック：様々な国際比較をするための基礎的データ (一般、運輸、道路交通の3部より成立) の作成。これは特に日本チームの提唱と主導によって進行中。

(2)自動車利用政策インベントリー：駐車、税制等、約20の政策を取り上げ、各約3～4ページのノートを各国が作成する。

(3)利用政策の国際比較：上記インベントリーに基づいて、各政策について国際比較ノートを作成する。

(4)特に興味あるトピックについての研究：これについては現在2つのトピックがあり、ひとつは「車検制度の車両の寿命に及ぼす影響」で、日本とスウェーデンとの比較研究。もうひとつは、「テレコミュニケーションの発達が自動車利用に及ぼす影響」で、日、英、西独、スウェーデンの共同研究となる予定である。

\*東京大学教授  
Profesor, University of Tokyo

## 社会的速度と精神的疾患——本四架橋前の四国調査——

## Social Speed and Mental Disease

—Shikoku Survey before the completion of Honshu-Shikoku Bridge—

## 530 プロジェクト

PL・辻村 明\*

以前、112プロジェクト「運転行動と地域特性」(社会的速度の指標化)を手掛け、この成果は国際シンポジウム「高速社会と人間」(1980年)で発表し、また、同名の図書として刊行され(かんき出版、1980年)、一応の完了をみた。「社会的速度」という新しい概念も、『現代用語の基礎知識』(自由国民社)に採用され、「高速社会」という用語もかなり定着しつつあるように思われる。その意味でも、一応の成果があげられたものといっていいていいであろう。

530プロジェクトはその延長線上にあるものであるが、少し長期にわたる研究であるため、別個の研究計画とした。本研究の基本的な狙いは、本州と四国との間に、本四架橋が実現した場合、四国の「社会的速度」が変化し、社会的病理現象が多発するのではないか、という仮説を実証することにある。

四国は四国なりに、モータリゼーションがすでに進み、かなり「社会的速度」も高まっているものと思われるが、まだ新幹線はないし、本州に渡ろうとすれば、飛行機のほかは、連絡船によって、いったんスピード・ダウンせざるをえない交通状態にある。そうしたことの複合的な結果として、まだ「社会的進歩」は本州の諸都市と比べて、低いことが予想される。それは112プロジェクトのなかで行った高松市の歩行速度にも現れていた。

そこで、本四架橋の実現する以前の「社会的速度」ならびに住民の意識調査を実施し、事故調査と比較できるように計画した。高松市については、112プロジェクトですで行っているのので、昭和56年度、57年度には、松山市と高知市をとりあげ、多少、質問文に変更が加えられているが、基本的には同じ趣旨の質問紙調査を行った。松山市についてはすでに集計が終っているが、高知市については集計中である。

この事前調査は、これだけでは余り意味はなく、本四架橋実現以後の事後調査と照合することによって、初めて大きな意味をもってくるものである。そして、本四架橋の実現には、政治や経済の条件が絡

んで、いつ実現するのか、はっきりと予想をたてることは困難であるが、架橋実現後、2～3年経過した段階で、同じ調査を反復実施することによって、本四架橋の実現という交通体系の変化が、四国の社会全体にどのような変化をもたらしたかを追跡していくことを考えている。その意味で、本研究は長期的な展望にたった計画であるが、昭和57年度の高知調査が終了すれば、次は本四架橋の実現まで、しばらくは放っておくという形になる。

なお四国調査において、高知県は精神病患者数が全国一であることから(『民力』朝日新聞社)、質問紙調査のほか、精神衛生研究センターの専門医や、NHK高知放送局の担当記者などにヒヤリング調査を行った。また、四国とは関係ないが、鳥根県が自殺率日本一であるため、松江市についても、ヒヤリング調査を行った。その結果についての印象は、専門医やジャーナリストも、原因についての組織だった分析は行っておらず、未開拓な研究分野のように思われた。

ヒヤリングの合い間に印象に残ったことといえば、高知では酒どころの故に、酒が原因になってのトラブルが多いこと、高知も松江も老人の精神疾患が多いことであった。しかしいずれにせよ、こうした「精神的疾患」に関する側面は、2～3日の滞在によるヒヤリング調査では、十分に情報をつかむことはできないので、おそらく半月から1か月くらい現地帯在して、情報を集めることが必要であるように思われた。

また同じ「精神的疾患」でも、老人などの「過疎」現象からくるものと、青年の適応不全という「過密」現象からくるもの(「過密」の大都会に就職して、不適応をひきおこし、田舎に帰郷するという現象)を、詳しく類別して、分析していくことが必要であるようにも思われた。

\*東京大学教授(社会心理学)  
Professor, University of Tokyo



## 交通安全対策の総合評価

### Comprehensive Evaluation of Traffic Safety Measures

#### 634プロジェクト

PL・越 正毅\*

#### 1. プロジェクトの目的

このプロジェクトの目的は、いわば民間版の交通安全白書を作ろうということにある。

これまで、政府による交通安全白書は毎年世に出されており、重要な資料となつてはいるが、事故の推移や安全対策事業を、おそらくは意識的にやや平板に記述するにとどまり、事故の背景についての洞察や、安全対策の評価などについては、どちらかといえば物足りない感がある。

われわれが自問し、また、外国人からもよく尋ねられる質問は、つい2～3年前までの約10年間に、日本の交通事故がほぼ半分にまで減少したのは何故か、最近増勢に転じたのは何故か、今後どうしたら再び減少させることができるのか、である。政府の白書は、おそらくこのような間に答えることを目的としていないのであろうし、事実また答えているように見えない。

そこで、純粋に民間の立場から、独断と偏見に陥ることを、できるだけ避ける努力をしながらも、しかしある程度は覚悟の上で、このような問いに答えるような白書を作ってみたらどうか、というのがこのプロジェクト発足の動機である。

成果品としての白書は、英文版も出版して海外へも配布しようという前提で考えている。

#### 2. これまでの進捗

昭和56年度には、白書の構成と目次案とを検討し、一応以下のような案をまとめた。全体を4章から構成し、各章の内容はほぼ次のようにする。

##### 第1章 過去20年間の変化の概観

###### 1-1 現象上の変化

自動車の役割、保有台数、交通事故その他。

###### 1-2 人々の意識の変化

安全、余暇、環境、エネルギー、取締りなどに関する意識の変化。

###### 1-3 安全に関する動機づけの変化

標語、保険、賠償金、罰則、責任感、その他の変化。

###### 1-4 人々の行動の変化

運転行動、歩行、飲酒、その他の変化。

###### 1-5 変化しなかったものは何か

たとえば、違法駐車、警察の態度その他。

#### 第2章 人々の交通行動に影響を及ぼした要因

##### 2-1 政策決定のメカニズム—日本の特長—

安全が国民的支持を得た理由。コンセンサスをいかに得、あるいは得なかったか。ジャーナリズムの態度。民間団体、産業界、学界の役割。

##### 2-2 交通安全対策の枠組み

諸制度、省庁間の関係と連れ合い。地域、学校等の諸組織の運営と予算の推移。

##### 2-3 費用と便益の認識

保険料、罰則、社会的圧力あるいは制裁等。

#### 第3章 重要な対策とその効果

安全施設、運転者管理、教育、車輛管理、交通規制、救急医療、その他。

#### 第4章 今後の対策と展望

##### 4-1 今後に必要な変革

##### 4-2 80年代の優先順位の考え方

##### 4-3 今後の対策の提言

##### 4-4 海外への転移の可能性

#### 3. 今後の予定

上の目次案に沿って、今年度中にひとまず原稿を書き上げる予定である。初めは内容の箇条書き程度から始め、必要な資料を集めながら進めてゆきたいと考えている。

\* 東京大学教授

Professor, University of Tokyo



## 青少年ドライバーに関する調査研究

### A Research on Young Drivers

#### 635プロジェクトチーム

PL・長山 泰久\*

本研究は総理府交通安全対策室の委託によって行ったものである。

本研究報告書は次の5章から構成されている。

- 第1章 青少年ドライバーに関する調査研究の意義と目的
- 第2章 交通事故統計の分析
- 第3章 事故事例の分析
- 第4章 運転についての意識調査
- 第5章 今後の交通安全教育についての提言

本研究は、統計、事例、意識分析とデータをもとにした実証的研究であるが、青少年ドライバーと交通事故に関しては内外の研究を広く概観し、彼らのもつ問題行動の背後にある要因を抽出整理し、また、データの分析に基づいて、今後の青少年ドライバー問題解決の方法としての、交通安全教育のあり方について提言を行ったところに特色がある。

事故統計は昭和55年1年間の事故を、①年齢別を軸として、②職業別、③車種別に分析した。免許人口当りの事故率は年齢と関連し、青少年において高い。事故と関連する違反を分析すると、青少年では通行区分違反、最高速度違反、追越し違反、無免許、ハンドル操作不適、ブレーキ操作不適、安全速度違反などがあがってくる。彼らの事故の背後要因としてはスピード志向、運転経験不足、自己能力の過大視、安全運転遵守態度の欠如があると判断できる。

事故事例は、神奈川県警小田原警察署管内で発生した事故のうち、第1当事者が24歳以下のものについて176件をランダムに抽出して分析した。青少年の事故のみを分析したので、他の年齢層との比較で青少年の事故の特質を明確に示すことができなかったが、スピードの出すぎによる事故、危険に対する自覚のなさによる事故、運転の基本を守らないことに伴う事故などが、若者に多いことが推定できた。今回の事例の中に、スピードの出すぎでカーブが曲がり切れずに起きた事故が多く、それも特にカーブで圧倒的に多い（全体の事故例の10%）ことが注目された。

運転についての意識調査は、免許所有者全年齢層に対して行ったので、青少年ドライバーの特色を抽出することができた。

調査内容としては調査対象者の各種属性のほか、運転に対する態度と行動、車に対する態度、他者(他車)に対する態度、規制に対する態度と行動、運転中の心理状態等47項目からなっている。対象者は神奈川、大阪、兵庫のドライバー計3,407名である。

意識調査からみても、青少年層はスピード志向が顕著に強く、スピードそのものに快を感じ、自分の能力の限界をスピードでためすなど、スリルを伴ったスピード運転への傾向性をもっている。車そのもの、また、運転に対して強い関心を示す一方で、ルール軽視の傾向があり、特に一時停止不履行、無免許運転容認の態度が特徴的である。攻撃性は全年齢層に見られるが、実際の車の動きで攻撃性をあらわしてくるところに青少年の特徴がみられる。

青少年ドライバーの問題性は、スピード志向性と遵法精神の欠如、そして、運転未熟性にあるといえる。これらの問題を運転免許取得時の教育だけで解決することは不可能である。

本報告書では、幼児からの一貫した交通安全教育の必要性、それも一貫した内容を発達段階を通して継続して教育し、習慣づける必要性と有効な方法について示している。また、抑制機能を高める充実した運転者教育内容と方法として、次の項目について論じた。①心の働かせ方の訓練、②道交法の徹底的教育、③安全運転態度の養成、④スピード抑制的教育、⑤運転時の心を内省する教育・訓練、などである。

\*大阪大学助教授  
Associate Professor, Osaka University

## 運転免許更新時講習の評価に関する調査研究

### A Research on Re-education of Driving License Renewal

#### 636プロジェクト

PL・長山 泰久\*

本調査研究は、全日本交通安全協会の委託によって行ったものである。

更新時講習は、運転者に対する再教育の場であるとともに、一層の向上を求めるという意味では、向上教育としての機能をもったものである。

第2次臨時行政調査会によって免許更新制度の問題がとり上げられると同時に、更新時講習のあり方についても、論議が加えられた。

講習が実際に有効なものであるかどうかを論議するに当たっては、講習が受講者からどのように受けとめられているか、実際に受渡したことによって、どのような影響が運転者に及んでいるかなどの客観的なデータを収集し、それに基づいて論議が展開されなければならない。

更新時講習は昭和46年に法制化されたが、講習時間、実施場所、会場の条件、使用教材講師の関与度など、実施方式の点である程度の相違が各都道府県の間に認められる。県によって効果の違いが認められたり、あるいは同一の県であっても講師によって違いが認められた場合、講習の内容、方法、教材、講師をより良くすることによって、より有効な講習を実施することの可能性が示唆されることになる。

「講習内容および方法によって効果は異なる」ということを調査仮説として調査を実施した。調査は、東京、神奈川、山梨、富山、大阪の5都府県の免許更新時講習受講者4,204名に対して質問紙法を用いて行った。調査は、無記名式で講習前後に分けて行い、前では、各種属性、講習に対する気持ちと期待、運転態度、後には講習に対する印象・評価・知識の獲得度、講習時間の感じ方、さらにまた、運転態度などについての反応を求めた。

調査結果は25の点についてまとめられたが、重要ポイントのみを記すると次のようになる。

- 1) 講習内容および方法によって、講習効果は大きく異なるという仮説は検証された。すなわち、講習に対する全体評価、講習時間の感じ方、運転態度の講習前後の変容度などの点で、明らか

に都府県間に差が認められた。

- 2) 更新時講習に対しては、7割の者が肯定的であり、否定的な者は6%程度であった。
- 3) 講習が「役に立った」と認める者は、受講者の8割を占める。
- 4) 女性、中高年層、自営業の仕事をしている者、運転経験の長い者、無事故、無違反者などが講習に対する肯定的態度の比率が高い。
- 5) 講習に先立って、講習に対して肯定的な態度をもつ者ほど「役に立った」として、講習の効果認める者の率が高い。すなわち、講習を「積極的に受けようと思っている」とした者では、講習後に講習が「役立った」とする者の比率が95%。「講習を受けるのは当然のことと思っている」とする者では90%。「免許をもらうためには、やむおえない」とする者67%。「講習は不必要だと思う」とする者では41%と、講習前の態度によって、同じ講習を受けても評価の違いが生じてしまう。
- 6) 同一都府県内においても、講師によって講習の評価の違いが生ずる。
- 7) 講習は、選択態度変容をもたらした。特に「法規に対する考え方」「他者への配慮」「交通センス」に対しての変容が大きかった。

本研究においては、更新時講習の制度と実情について触れるとともに、講習内容、講習方法講師に関連する問題、予めの受講態度形成に対する方策などについての具体的提言を行った。

\*大阪大学助教授  
Associate Professor, Osaka University

# 昭和57年度研究プロジェクト一覧

## Table of IATSS project research (1982)

プロジェクト名とプロジェクトテーマ	プロジェクトメンバー
318プロジェクト A. 大型貨物自動車運転者の研修カリキュラムの研究	PL: 小口泰平 (芝浦工業大学教授)、伊藤喜八 (日立運輸八ヶ崎研修所所長)、清水昭 (警視庁運転免許本部教習所課長)、鈴木春男 (千葉大学助教授)、野口薫 (千葉大学教授)、松久久仁夫 (警察庁交通局運転免許課専門官)、松村英二 (日本通運輸送推進部車両課長)
B. 安全運転管理者選任事業所指導者の研修カリキュラムの研究	PL: 堀内数 (北海道工業大学教授)、今内孜 (東京ガス深川営業所設備技術課長)、植田厚生 (東京電力安全部安全管理担当課長)、小林實 (自動車安全運転センター調査課長)、坂崎善之 (『運転管理』編集長)、佐々木晶敏 (警察庁交通局交通企画課課長補佐)、長山泰久 (大阪大学助教授)、山田安幸 (大同通信工業取締役社長)
421プロジェクト 交通の記録	PL: 岡田清 (成城大学教授)、岡並木 (朝日新聞社編集委員)、岡部冬彦 (漫画家)、新谷洋二 (東京大学教授)、宮崎正雄 (防衛庁防衛研修所)、吉田信美 (実業の日本社編集長)
525プロジェクト “車”社会をめぐる安全問題	PL: 中島源雄 (本田技術研究所次席研究員)、江守一郎 (成蹊大学教授)、鈴木春男、宮原守男 (弁護士)、森潔 (本田技研工業品質保証部技師長)
527プロジェクト 動的な環境における視覚的特性	PL: 中島源雄、鈴木昭弘 (愛知医科大学教授)、末永一男 (久留米大学名誉教授)、船津孝行 (九州大学教授)、堀内数、松永勝也 (九州大学助教授)
528プロジェクト 東南アジアの交通に対するフィージビリティ・スタディ	PL: 岡並木、浅井正昭 (日本大学教授)、太田勝敏 (東京大学助教授)、萩原真子 (国際商科大学助教授)、越正毅 (東京大学教授)、小林實、辻村明 (東京大学教授)、新谷洋二
529プロジェクト 自動車使用に関する対策の研究	PL: 越正毅、岡並木、高橋洋二 (地域振興整備公団課長)、鹿島茂 (中央大学助教授)、月尾嘉男 (名古屋大学助教授)、中村英夫 (東京大学教授)、本多均 (三菱総合研究所副研究員)、森地茂 (東京工業大学助教授)、宮崎正雄
530プロジェクト 社会的速度と精神的疾患	PL: 辻村明、飽戸弘 (東京大学教授)、稲村博 (筑波大学助教授)、鈴木春男、滝沢清人 (自治医科大学教授)
633プロジェクト 交通と通信の代替・補完関係	PL: 宮川洋 (東京大学教授)、岡並木、岡田清、越正毅、後藤和彦 (NHK総合放送文化研究所主任研究員)、鈴木春男、高羽禎雄 (東京大学教授)、詫間晋平 (特殊教育総合研究所研究部長)、新谷洋二、野口薫、月尾嘉男
634プロジェクト 交通安全対策の総合評価	PL: 越正毅、栗山定幸 (日刊自動車新聞論説室長)、小林實、長山泰久、宮崎正雄
737プロジェクト 空間認識とモビリティ	未定
738プロジェクト 高齢化社会と車との調和	PL: 鈴木昭弘、長江啓泰 (日本大学教授)、長町三生 (広島大学教授)
739プロジェクト 交通安全教育の総合的計画的推進に関する調査研究	PL: 長山泰久、齊藤敦能 (横浜国立大学助教授)、滝田一成 (内閣総理大臣官房交通安全対策室長)、福島静雄 (警察庁交通局交通企画課長)、森田孝 (大阪大学教授)、森脇英一 (文部省体育局学校保健課長)、芳野幸男 (内閣総理大臣官房参事官)
740プロジェクト 運転者的要因からみた交通事故発生原因の研究	PL: 長山泰久、浅井正昭、大塚博保 (科学警察研究所交通安全研究室長)、小林實、長江啓泰、藤本忠明 (追手門学院大学助教授)、三浦利章 (大阪大学助手)、森田敦信 (京都学園大学講師)