

指導講習・適性診断業務のあり方等検討会  
中間報告書

平成 17 年 3 月

独立行政法人 自動車事故対策機構

# 目 次

## 委員名簿

## 第1章 検討概要

1.1 検討目的 .....	1
1.2 検討内容 .....	1
1.3 検討方法 .....	2
1.4 検討フロー .....	3

## 第2章 指導講習・適性診断業務の中期計画の進捗状況

2.1 中期計画の背景 .....	4
2.2 現中期計画の内容 .....	5
2.3 指導講習業務に係る現中期計画と進捗状況 .....	7
2.4 適性診断業務に係る現中期計画と進捗状況 .....	8
2.5 国土交通省独立行政法人評価委員会による評価 .....	9

## 第3章 ヒアリング調査

3.1 ヒアリング調査概要 .....	20
3.2 ヒアリング調査 .....	21
3.2.1 バス事業者 .....	23
3.2.2 ハイタク事業者 .....	31
3.2.3 トラック事業者 .....	40
3.2.4 教育実施機関 .....	48
3.2.5 受講者・受診者からの意見・要望 .....	55
3.3 ヒアリングまとめ .....	59
3.3.1 ヒアリング結果等からの検討項目 .....	59
3.3.2 教育実施機関へのヒアリング結果からの検討項目 .....	61
3.3.3 受講者・受診者からの意見・要望 などからの検討項目 .....	62
3.4 現中期計画または次期中期計画への検討項目 .....	63
3.4.1 指導講習に関する現中期計画及び次期中期計画に盛り込むべき検討項目 .....	63
3.4.2 適性診断に関する現中期計画及び次期中期計画に盛り込むべき検討項目 .....	64

## 第4章 事故防止効果の検証

.....	65
-------	----

## 第5章 今後の課題

5.1 中期計画内容に係る問題と課題 .....	67
5.1.1 評価委員会の指摘内容 .....	67
5.1.2 事業者ヒアリングの指摘内容 .....	68
5.1.3 教育機関のヒアリング .....	72

5.1.4 受講者・受診者からの意見・要望等 ~ 主管支所報告 .....	74
5.2 現中長期計画及び次期中期計画における指導講習・適性診断業務に係る検討項目 .....	75
5.2.1 業務運営の効率化に係る項目 .....	75
5.2.2 業務の質の向上に係る項目 .....	76
5.3 新たな事業展開に向けた取組み .....	78

## 資料編

## 第1章 検討の概要

### 1.1 検討目的

わが国における自動車交通の発展は、大きな社会的、経済的便益をもたらす一方で、死者数は昭和45年の交通安全対策基本法に基づく死者数の半減の目標を達成するものの、事故件数、負傷者数は増加傾向にあるなど自動車事故の状況は依然として厳しい状況が続いている。

この背景にあり、平成15年10月から新たな組織として独立行政法人自動車事故対策機構（以下「機構」という。）となり、運行管理者に対する指導講習、運転者に対する適性診断、重度後遺障害者に対する援護、交通遺児に対する支援等、機構は、業務全般にわたる効率化とサービス内容の向上を強力に推進し、自動車事故の防止と被害者の保護の増進に最大限貢献していくことが求められている。

このため、平成15年10月から平成19年3月31日の3年6ヶ月の期間に機構が達成すべき業務運営に関する計画（以下「現中期計画」という。）において各業務に係る計画が策定された。

本検討は、中期計画のうち、「指導講習」「適性診断」に係る計画の一層の充実を目指し、事故防止への効果、診断評価のあり方、人材の活用、全国的な展開等、中期計画の現段階における実績・見通しのフォローと次期中期計画（仮称、以下同じ。）に向けた提言の策定を目的とする。

### 1.2 検討内容

#### （1）現中期計画のフォローアップ

「指導講習」「適性診断」に係る前掲の中期計画の取組の実績を、「平成15年度業務実績報告書」「中期計画の業績評価指標」「平成16年度計画の概要及び平成17年度概算要求の概要」等からとりまとめ整理・把握する。

- ・ 実施項目の実績内容と評価
- ・ 今後実施予定の内容と実施計画
- ・ 現中期計画の期間中に新たに取り込むべき項目の検討

#### （2）次期中期計画（提言）の策定

現中期計画の終了（平成19年3月31日）に伴う次期中期計画を検討する。検討にあたっては、以下のとおりとする。

現中期計画のフォローアップ（上記(1)）及び事故防止効果（次項(3)）の検討結果等並び

に、業態別（バス・ハイタク・トラック）の事業者・運行管理者及び教育実施機関に対するヒアリングの実施により得られた結果等を基に、利用者ニーズに対応した指導講習業務、適性診断業務に係るカリキュラムの内容及びツールの改善を検討するほか、将来的に展開の必要性が高い新規事業について検討し、自動車事故防止施策における機構の役割を踏まえた次期中期計画として盛り込むべき項目を検討・整理する。

### （３）事故防止効果の検討

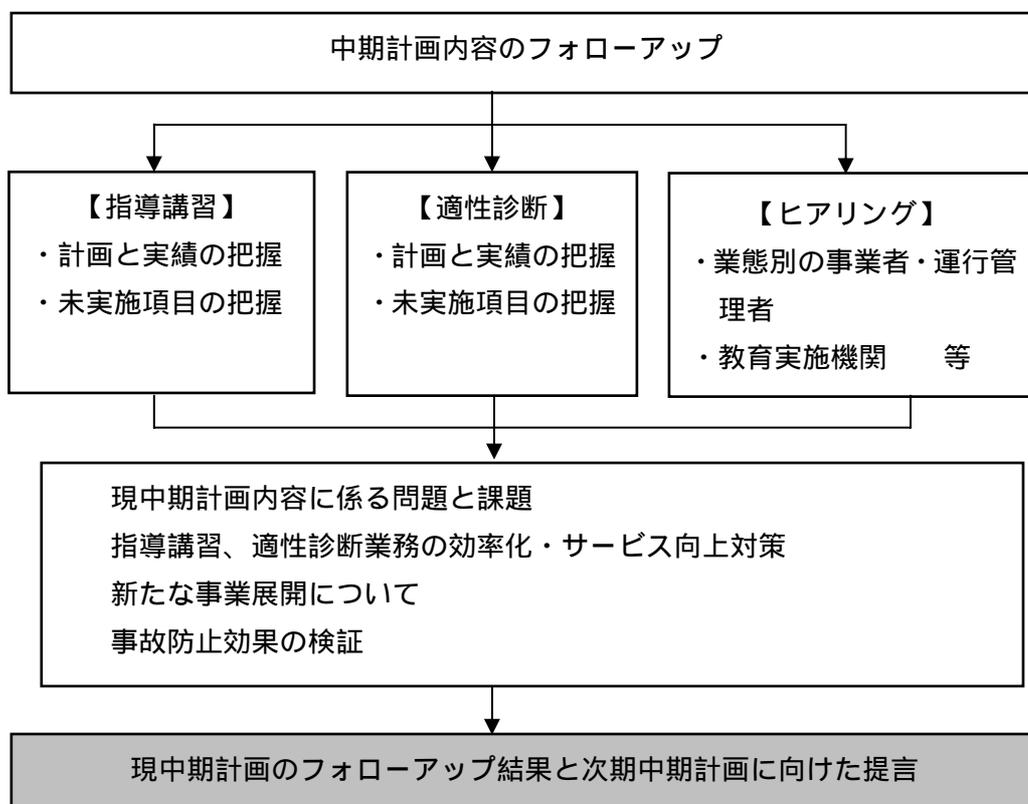
機構の行う「指導講習」「適性診断」の事故防止への寄与率及びその経済損失軽減効果等について、交通事故データと適性診断受診状況などからの検討を行う。検討にあたっては、本検討会とは別途に進められている国土交通省と機構とで共同で行う調査の検討結果を参考とする。

## １．３ 検討方法

「指導講習」「適性診断」に係る検討は、検討会による検討のほか、利用者の課題やニーズの把握を目的とするヒアリング調査を実施する。

ヒアリング対象は、業態別（バス・ハイタク・トラック）の事業者・運行管理者及び教育実施機関を対象とし「指導講習」「適性診断」の現行カリキュラムの内容、ツール等に対する意見・要望を把握し、将来的に機構が新規事業として検討すべきと考えられるニーズの把握を行う。

#### 1.4 検討フロー



## 第2章 指導講習・適性診断業務に係る中期計画の進捗状況

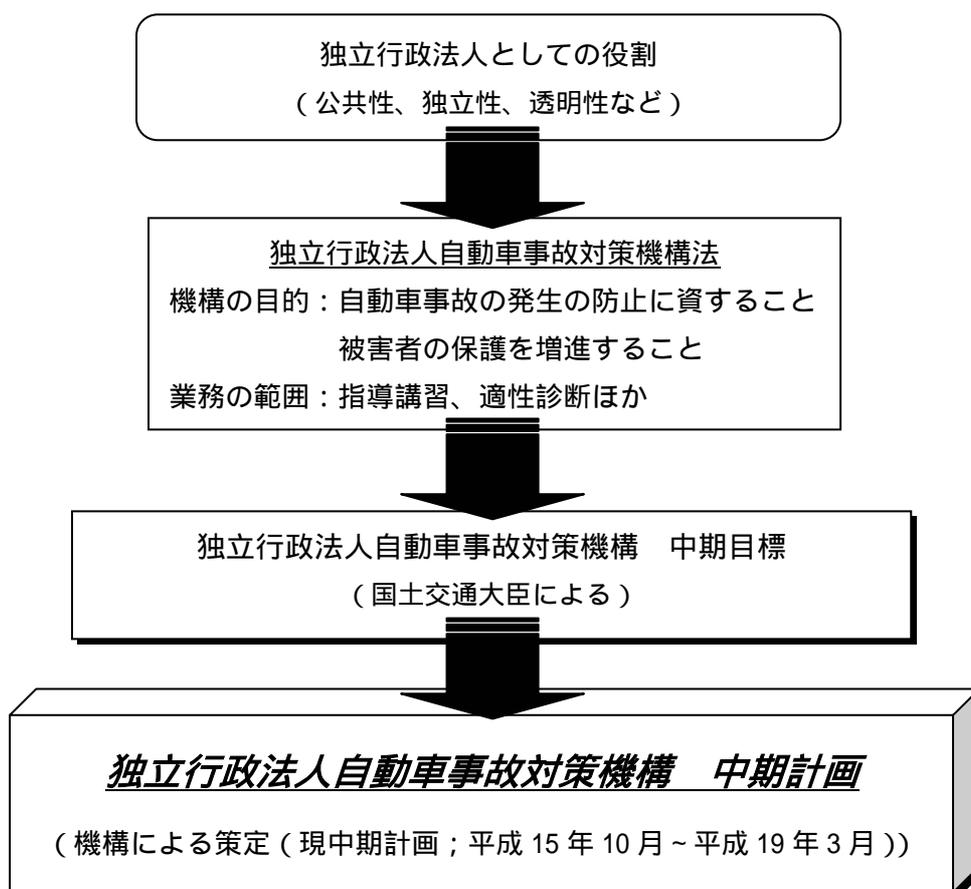
### 2.1 中期計画の背景

中期計画の進捗状況を整理するにあたって、中期計画が策定された背景の概略を取りまとめる。

中期計画は、全ての独立行政法人について、各主務大臣が定める中期目標に基づく実施事業の計画の策定が義務付けられており、年度計画とともに各法人が作成するもので、業務はこれらの計画に沿って行われることとなっている。

機構の中期計画は、国土交通大臣が作成した中期目標に基づいて策定され、「独立行政法人自動車事故対策機構法」に規定される機構の目的および業務の範囲に基づいて定められている。

図2.1.1 中期計画の位置付け



## 2.2 現中期計画の内容

指導講習・適性診断に係る現中期計画の内容は、以下のとおりである。

### 1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置

#### (3) 業務の運営の効率化

##### 指導講習業務

- ア 職員に対する研修制度を拡充し、職員の能力開発を促進することにより、指導講習に係る講義の業務の一部を職員が実施できるよう育成を図り、業務経費を削減する。
- イ 効果を勘案しつつ、ITを活用した全国統一の受講者管理システムの構築など、業務全般の見直しにより、業務の効率化を図る。
- ウ 受講者が少ない開催場所について、隣接県との共同講習を行う等により、中期目標期間中に10会場以上について集約化を行う。
- エ 講習内容の充実や受講者・事業者の利便性向上等により、自己収入の増加を図る。
- オ 以上の措置を講ずる等により、自己収入比率<sup>(注2)</sup>について、中期目標期間の最後の事業年度において35%以上(認可法人時32.7%)に引き上げる

(注2) 自己収入比率 = 自己収入(手数料収入等) / 総収入 (= 総経費)

##### 適性診断業務

- ア 専門委員大学教授等による職員の助言指導能力の育成を行うことにより適性診断後のカウンセリングの業務を職員が実施できるように育成し、業務経費を削減する。
- イ 受付時点から全ての業務プロセスの見直しを実施し、効果を勘案しつつ、統計業務のオンライン化や業務のマニュアル化等を図り、業務全体の効率化を図る。
- ウ 診断内容の高度化や受診者・事業者の利便性向上等により、自己収入の増加を図る。
- エ 以上の措置を講ずる等により、自己収入比率について、中期目標期間の最後の事業年度において、35%以上(認可法人時30.1%)に引き上げる。

### 2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためにとるべき措置

#### (1) 指導講習業務

講習回数の増回、業態別や事業規模別の講習の実施等を行い、受講者の講習環境を向上させる。

少人数による受講者参加型講習の推進、最新の事故事例研究・分析に基づく再発防止のための運行管理改善手法の導入、効果的な教材の活用等指導講習の内容の充実を図る。

職員の資質向上を図るため研修制度の充実を行うとともに、事故防止相談や事故防止のための企業コンサルティングを試行的に実施する。

運行管理における診断結果の活用を促進するため、適性診断活用講座の実施等を通じた適性診断活用法を取り入れた講習を実施する。

定期的に受講者・事業者に対する調査を実施し、ニーズ等を踏まえ、指導講習の内容の充実に反映する。

以上の施策を実施することにより、受講者・事業者に対する5段階評価の調査における安全対策への支援効果に関する評価度について、中期目標期間の最後の事業年度までに4.0以上とする。

## (2) 適性診断業務

効果を勘案しつつ、自動視野測定機の導入、アイカメラ・シミュレーターの開発・試行導入など機器の充実を行い認知分野も含めた診断内容の高度化を図る。さらに貸出し用自動診断機器の開発を行い、全国に配備し、受診者・事業者の利便性を向上させる。

業態別等の診断結果の助言内容の充実、最新の事故事例研究・分析に基づくカウンセリング技法や小集団技法等の向上による助言指導の充実を図るとともに、運行管理者を対象とした適性診断活用講座を中期目標期間中に全支所において実施する。

職員の資質を向上させ、助言指導を充実するため、計画的に職員への研修を実施し、中期目標期間中に診断業務担当職員の80%以上に産業カウンセラー資格を取得させる。

事業者の運行管理における診断結果の活用を促進するため、支所からオンライン化により得られた全国的な診断結果データを地域別、事業者別、業態別、年齢別に解析し、個人情報の保護を図りつつ、事故防止に資する情報として事業者及び関係者に提供する。

定期的に受診者・事業者に対する調査を実施し、ニーズ等を踏まえ、適性診断の内容の充実に反映する。

以上の施策を実施することにより、受診者・事業者に対する5段階評価の調査における安全対策への支援効果に関する評価度について、中期目標期間の最後の事業年度までに4.0以上とする。

## 2.3 指導講習業務に係る現中期計画と進捗状況

中期計画において示された指導講習に係る内容と具体的な進捗状況については、下表のとおりである。

表2.3.1 指導講習業務に係る現中期計画と進捗状況

	中期計画に係る目標値 (平成18年度末まで)	実績 (平成15年度まで、 一部は16年度上期まで)
業務運営の効率化		
ア 内部講師化		
・外部研修の実施	50人に実施	35人に実施
・内部研修の実施	25人に実施	25人に実施
・諸謝金の削減	30%以上削減	-
イ 業務のIT化		
・受講者管理システム	受講者データの電子化	完了
・インターネット予約システム	全支所で導入	東京主管支所における入力データの精査終了
ウ 会場の集約化	10会場を集約	2会場を集約
エ 自己収入の増加	各年度において、前年度収入より向上	H15年度は464百万円を確保
オ 自己収入比率の向上	36%以上	33.2%
講習の質等の向上		
講習環境の向上		
・増回	前年度より増回	(H15年度は818回) 22回増回(H16上期)
・業態別	全支所の一般講習で実施	42支所で実施済み
・事業規模別	全支所で実施	東京主管支所で実施済み
講習内容の充実		
・少人数受講者参加型	全特別講習で実施	H15:71回の特別講習で実施 H16上:52回の特別講習で実施
・事故事例による運行管理改善	全特別講習で実施	H15:71回の特別講習で実施
・視聴覚機器等利用の講習	25支所で実施	10支所で試行完了
コンサルティング		
・相談窓口	全支所に設置	本部及び全主管支所に設置完了
・コンサルティング	9社に対し試行実施	2社に対し試行完了
診断結果の活用促進	適性診断活用講座の実施結果を踏まえ教材に反映	講習用教材(ビデオ含む)を作成中
受講者等のニーズ等調査	調査を実施、講習内容を充実	H15:1~3月に調査完了し、16年度計画に反映
実施結果の評価		
・5段階調査の実施	評価4.0以上とする	H15:評価4.10を獲得

## 2.4 適性診断業務に係る現中期計画と進捗状況

中期計画において示された適性診断に係る内容と具体的な進捗状況については、下表のとおりである。

表2.4.1 適性診断業務に係る現中期計画と進捗状況

	中期計画に係る目標値 (平成18年度末まで)	実績 (平成15年度まで、 一部は16年度上期まで)
業務運営の効率化		
ア 特別・特定 助言指導職員の養成		
・研修の実施及び経費の削減	職員研修を実施し、経費の3割を削減	25人の基礎研修を完了
イ 業務のマニュアル化		
・統計業務のオンライン化	本支部所間のオンライン化の実施	本支部所間のオンライン化を完了
・業務のマニュアル化	業務マニュアルの作成	実態調査を完了
・インターネット予約システム	全支所で導入	-
ウ 自己収入の増加	前年度収入より向上	自己収入1,037百万円を確保(前年度918百万円)
エ 自己収入比率の向上	36%以上	33.9%
業務の質の向上		
診断内容の高度化・利便向上		
・自動視野測定器の導入	全主管支所及び沖縄支所に計10台以上導入	全主管支所及び沖縄支所に計10台を導入 H16:10台を導入手続き中
・貸出自動診断機器の導入	全支所に計50台以上導入	全支所に計50台を導入 H16:50台を導入手続き中
・アイカメラの開発	主管支所に試行導入	試作機の開発及び試験を完了 ソフトウェア開発中
適性診断の質の向上		
・コメントの改良	性格・安全態度テスト、処置判断・速度見越テスト、危険感受性・重複作業反応テスト、それぞれの改良実施	性格・安全態度テスト及び処置判断・速度見越テストの改良を完了
・カウンセリング職員の研修	全カウンセリング職員に対する研修の実施	146名に研修を実施
・適性診断活用講座	全支所で実施	実施マニュアルの策定完了
職員の資質の向上		
・産業カウンセラー資格の取得	担当職員の80%以上に資格取得	担当職員の71%(77人)が資格取得
診断結果の活用促進	診断結果情報の提供	実施中
適性診断内容の充実		
・受診者等に対する調査	調査の実施、診断内容の充実	16年1~3月に調査を実施
事故防止効果を向上		
・5段階評価調査	評価4.0以上とする	H16:4.06を獲得

## 2.5 国土交通省独立行政法人評価委員会による評価（平成15年度業務について 平成16年8月）

国土交通省では、独立行政法人評価委員会を設け、所管の各法人における中期計画の達成状況について評価している。自動車事故対策機構に関しては、平成15年度業務についての評価が行われている。

評価結果は、0～3点の4段階評価で表されており、大半の項目が「2点」の評価点を得ている。ここでは、業務全般に係るもの及び指導講習および適性診断に係る業務の評価項目について、表2.5.1に抜粋する。

<p>評価 3点：中期目標の達成に向けて特に優れた実施状況にあると認められる。 2点：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる 1点：中期目標の達成に向けて概ね着実な実施状況にあると認められる 0点：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められず、業務改善が必要である。 (必要な場合には意見を記入)</p>
---

表 2.5.1 国土交通省独立行政法人評価委員会による評価  
 (平成 15 年度業務について 指導講習・適性診断に係る項目等を抜粋)

項目		評価	評価理由	意見
中期計画	平成15年度計画			
1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置				
<p>(1) 組織運営の効率化                      業務の繁閑に応じて柔軟かつ機動的に業務を担当できる体制を整備する。                      このため課制を廃止し、固定的な課単位の組織に制約されず、機動的な人材運用を可能とするマネージャー制を導入する。</p>	<p>(1) 組織運営の効率化                      マネージャー制の導入のための検討委員会を設置し、現行の組織運営等の分析を行った上で、本部組織の一部においてマネージャー制を試行的に導入する。</p>	1	<p>本部の一部について組織運営の分析を行っている。                      試行的に導入したマネージャー制は、現場における業務運営の自由度の拡大、増加する業務に対する迅速かつ柔軟に対応するという本来の目的に対し十分に機能しているとはいえず、試行導入における課題の分析も行っていないことから、今後、地方組織等に拡大導入していくことにより、組織をどのように構築していくか展望がみえない。                      以上により、中期目標の達成にむけて概ね着実な実施状況にあると認められる。</p>	<p>設立後の半年の実績としては、概ね順調であるとしても、中期目標の達成に対する次年度以降の進捗見通しに対する考え方が明確ではない。</p>
<p>(2) 人材の活用                      業務に必要な役職員を確保するとともに、産業カウンセラー等の資格を取得した職員を積極的に活用するなど組織の活性化を図る。                      また、職員の能力・実績をより適正に評価する仕組みを構築する。</p>	<p>(2) 人材の活用                      適性診断業務において産業カウンセラー等の資格を取得した職員を全国的に76人以上適正に配置するなど、職員を積極的に活用する。                      また、職員の能力・実績をより適正に評価する仕組みを構築するための検討委員会を設置し、現行の評価方法等の分析を行う。</p>	1	<p>産業カウンセラー等の資格を取得させた職員を、人配置している。職員の能力・実績の評価方法等についての現行の課題の検討を含めた分析が十分に行われていないため、次年度以降の見通しにおいても、組織の一層の活性化を図るとした中期目標をどのように達成していくのか具体的な計画がたてられていない。                      以上により、中期目標の達成にむけて概ね着実な実施状況にあると認められる。</p>	<p>設立後の半年の実績としては、概ね順調であるとしても、中期目標の達成に対する次年度以降の進捗見通しに対する考え方が明確ではない。</p>

項目		評価	評価理由	意見
中期計画	平成15年度計画			
<p>(3) 業務運営の効率化 指導講習業務 ア 職員に対する研修制度を拡充し、職員の能力開発を促進することにより、指導講習に係る講義の業務の一部を職員が実施できるよう育成を図り、業務経費を削減する。</p>	<p>(3) 業務運営の効率化 指導講習業務 ア 専任講師と同様の講習を行う職員を育成するために、外部研修を25人に対して実施するとともに、専任講師による講習の一部を行う職員を育成するために、運行管理業務等に関する内部研修を10人に対して実施する。</p>	1	<p>専門講師の行う講習を職員が行えるよう職員の育成を図っている。 外部研修を、年度計画のとおり、25人に実施している。 内部研修を年度計画で10人に実施するところ7人に実施し、3人が研修の一部を16年度初に繰り越して実施している。 以上により、中期目標の達成にむけて概ね着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>イ 効果を勘案しつつ、ITを活用した全国統一の受講者管理システムの構築など、業務全般の見直しにより、業務の効率化を図る。</p>	<p>イ 汎用ソフトを活用した受講管理及び受講通知に関するプログラムの作成と受講者データベースの入力作業を完了することにより、全国統一の受講者管理システムを構築し、現在、職員が手作業により処理している案内通知、受講者集計業務等のIT化を行う。</p>	2	<p>手作業で行っていた受講者台帳作成等の業務のIT化のための受講者データの入力作業を終了し、業務の効率化を16年度に実施することとしており、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。</p>	<p>着実な実施状況であるが、計画の内容自体は遅きに失したものである。</p>
<p>ウ 受講者が少ない開催場所について、隣接県との共同講習を行う等により、中期目標期間中に10会場以上について集約化を行う。</p>	<p>ウ 受講者が少ない開催場所を対象に、隣接県との共同講習を実施して2会場以上の集約化を行う。</p>	2	<p>15年度は計画のとおり、2講習会場の集約化を行っており、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>エ 講習内容の充実や受講者・事業者の利便性向上等により、自己収入の増加を図る。</p>	<p>エ 講習内容の充実や受講者・事業者の利便性向上等により、自己収入(平成15年度)を認可法人時の最終年度(平成14年度)より向上させる。</p>	2	<p>受講者数を増加させ自己収入を、5.2%増加させており、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。</p>	

項目		評価	評価理由	意見
中期計画	平成15年度計画			
オ 以上の措置を講ずる等により、自己収入比率について、中期目標期間の最後の事業年度において、35%以上(認可法人時32.7%)に引き上げる。	オ 以上の措置を講ずることにより自己収入比率(平成15年度)を認可法人時の最終年度(平成14年度)より向上させる。	2	自己収入比率を、前年度より0.4ポイント向上させ、33.2%としており、中期、目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。	
適性診断業務 ア 専門委員(大学教授等)による職員の助言指導能力の育成を行うことにより、適性診断後のカウンセリングの業務を職員が実施できるように育成し、業務経費を削減する。	適性診断業務 ア 現在、専門委員(大学教授等)により実施している特別診断及び特定診断の助言指導を行う職員の育成並びに当該職員によるカウンセリング業務の実施を通じた経費削減を平成18年度末までに行うために、基礎的研修を20人に対して実施する。	2	専門委員の行う助言指導を職員が行えるよう職員の育成を図っている。 基礎的研修を20人に対して実施する計画のところ、助言指導を伴う診断が増えたことに対応するため、25人に研修を実施している。 以上により、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。	
イ 受付時点から全ての業務プロセスの見直しを実施し、効果を勘案しつつ、統計業務のオンライン化や業務のマニュアル化等を図り、業務全体の効率化を図る。	イ 診断結果の統計業務のオンライン化を完了するとともに、業務のマニュアル化のための業務実態を分析する。	2	業務ミスの少ない効率的な事務処理、迅速な情報の共有化等を図るため本部・主管・支所間のオンライン化による統計業務のIT化を終了している。 業務のマニュアル化に向けた業務実態の分析を適切に行っている。 業務の効率化を16年度に実施することとしている。 以上により、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。	
ウ 診断内容の高度化や受診者・事業者の利便性向上等により、自己収入の増加を図る。	ウ 診断内容の高度化や受診者・事業者の利便性向上により、自己収入(平成15年度)を認可法人時の最終年度(平成14年度)より向上させる。	2	受診者数を増加させ、自己収入を12.9%増加させており、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。	

項目		評価	評価理由	意見
中期計画	平成15年度計画			
エ 以上の措置を講ずる等により、自己収入比率について、中期目標期間の最後の事業年度において、35%以上（認可法人時30.1%）に引き上げる。	エ 以上の措置を講ずることにより、自己収入比率（平成15年度）を認可法人時の最終年度（平成14年度）より向上させる。	2	自己収入比率を、前年度より3.8ポイント向上させ、33.9%としており、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。	着実な実施状況であるが、目標がこの数値でいいかどうかは別である。
業務全般 業務プロセスの見直しを実施し、業務運営の効率化を図る。特に、一般管理費について、より一層の業務運営の効率化を図ることにより、中期目標期間の最後の事業年度において、認可法人時の最終年度（平成14年度）比で10%程度に相当する額を削減する。	業務全般 業務プロセスの見直しを実施し、業務運営の効率化を図るとともに、一般管理費について、効率化に向けた組織体制及び給与体系の抜本的な見直しを含む経費節減のための方策を策定する。	1	財務会計システムのオンライン化・パソコンバンキング等により業務処理の情報化、電子化等業務運営の効率化を図っている。 一般管理費について、人件費・物件費の節約の方策を策定し、16年度以降実施することとしているが、中期計画を達成するのに必要十分な方策を策定したとはいえない。 以上により、中期目標の達成にむけて概ね着実な実施状況にあると認められる。	
<b>2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を達成するためとるべき措置</b>				
(1) 指導講習業務 講習回数の増回、業態別や事業規模別の講習の実施等を行い、受講者の講習環境を向上させる。	(1) 指導講習業務 一般講習を2回以上開催している全支所について、旅客・貨物別の業態別講習を実施するとともに、試行的に東京主管支所において事業規模別の講習を実施する。	2	一般講習を2回以上開催する38支所において業態別講習を行うとともに、東京主管支所において試行的に実施した事業規模別講習について受講者・事業者のニーズを踏まえつつ16年度以降も実施していくとしているほか、ニーズを踏まえた出張講習を行っており、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。	

項目		評価	評価理由	意見
中期計画	平成15年度計画			
<p>少人数による受講者参加型講習の推進、最新の事故事例研究・分析に基づく再発防止のための運行管理改善手法の導入、効果的な教材の活用等指導講習の内容の充実を図る。</p>	<p>特別講習における少人数受講者参加型のグループ討議を盛り込んだ講習、最新の事故事例の研究分析に基づく事故再発防止のための運行管理改善手法を盛り込んだ講習を全支所で実施する。また、試行的に東京主管支所をはじめとする10支所において視聴覚機器を用いた講習を実施する。</p>	2	<p>少人数受講者参加型のグループ討議を盛り込んだ講習、最新の事故事例の研究分析に基づく事故再発防止のための運行管理改善手法を盛り込んだ講習を全支所で実施している。</p> <p>受講者の多い10支所において試行的に実施した視聴覚機器を用いた講習について効果の検証を行いつつ実施支所の拡大を図るとしているなど、指導講習の内容を充実している。</p> <p>以上により、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>職員の資質向上を図るため研修制度の充実を行うとともに、事故を含む)に事故防止相談窓口を設け防止相談や事故防止のための企業コンサルティングを試行的に実施する。</p>	<p>本部及び全主管支所(沖縄支所置し、事故防止コンサルティングに係る企業のニーズを収集するとともに、試行的に2社程度の事業者に対して企業コンサルティングを実施し、コンサルティングを行うための知見の蓄積を行う。</p>	2	<p>本部・全主管支所に事故防止相談窓口を設置し、事故防止コンサルティングに係る企業のニーズを収集するとともに、東京、高松において、2事業者に対し企業コンサルティングを実施し、本格実施に向けた知見の蓄積を行っており、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。</p>	

項目		評価	評価理由	意見
中期計画	平成15年度計画			
<p>運行管理における診断結果の活用を促進するため、適性診断活用講座の実施等を通じた適性診断活用方法を取り入れた講習を実施する。</p>	<p>運行管理の現場における適性診断結果の利用実態の調査を行い、事業者の事業種別及び事業規模毎に、運行管理者による内部カウンセリング体制を構築するに当たっての問題点を把握する。</p>	1	<p>一般講習受講者に対する運行管理の現場における適性診断結果の利用実態の調査を行ったが、調査方法について十分な検討が行われたとはいえない。</p> <p>事故防止対策において、適性診断結果に基づく助言・指導は有効であるが、活用状況が消極的であるという問題点を把握したとしているが、さらに踏み込んだ分析、問題点の把握を行うべきである。</p> <p>適性診断結果の活用について、事業者の理解を得られるよう、講習用教材に反映させる等、運行管理者に対するサポートを行うこととしたとしているが、より効果的な対応策を検討するべきである。</p> <p>以上により、中期目標の達成にむけて概ね着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>定期的に受講者・事業者に対する調査を実施し、ニーズ等を踏まえ、指導講習の内容の充実に反映する。</p>	<p>受講者・事業者に対する調査を実施し、調査結果に基づき講習の実施方法等の改善を含めた講習内容の充実を行う。</p>	1	<p>受講者・事業者に対する調査を実施している。</p> <p>調査結果に基づき、講習の実施方法等の改善を含めた講習内容の充実が行われていない。</p> <p>以上から、中期目標の達成にむけて概ね着実な実施状況にあると認められる。</p>	

項目		評価	評価理由	意見
中期計画	平成15年度計画			
<p>以上の施策を実施することにより、受講者・事業者に対する5段階評価の調査における安全対策への支援効果に関する評価度について、中期目標期間の最後の事業年度までに4.0以上とする。</p>	<p>以上の措置を講じることにより、受講者・事業者に対する5段階評価の調査における安全対策への支援効果に関する評価度(平成15年度)について、平成14年度に実施したプレ調査以上の評価を獲得する。</p>	2	<p>受講者・事業者に対する安全対策への支援効果に関する評価度については、運行管理者になろうとする者に対する基礎講習・一般講習は、それぞれ、14年度と比較し、0.33、0.15ポイント向上し3.97、4.01、となっている。</p> <p>事故・違反を惹起した者に対する特別講習は高い評価を得ている。</p> <p>以上により、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>(2) 適性診断業務 効果を勘案しつつ、自動視野測定機の導入、アイカメラ・シミュレーターの開発・試行導入など機器の充実を行い、認知分野も含めた診断内容の高度化を図る。さらに貸出し用自動診断機器の開発を行い、全国に配備し、受診者・事業者の利便性を向上させる。</p>	<p>(2) 適性診断業務 自動視野測定器及び貸出し用自動診断機器について、東京主管支所管内において試行的導入及びその効果の検証を行い、その結果を踏まえて、自動視野測定機は全主管支所(沖縄支所を含む)に、貸出し用自動診断機器は全支所に本格的な導入を行う。</p> <p>また、アイカメラ・シミュレーターについて、効果を検証するために試作機の開発及び実験を行う。</p>	2	<p>自動視野測定機及び貸出し用自動診断機器について、東京主管支所において行った効果の検証を踏まえ、自動視野測定機は沖縄支所を含む全主管支所に、貸出し用自動診断機器は全支所に導入し、診断内容の高度化、受診者・事業者の利便性の向上を図っている。</p> <p>アイカメラ・シミュレーターについても、実用化に向けた開発・データ収集を着実に進めている。</p> <p>以上により、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。</p>	<p>アイカメラのシミュレーションについては、具体的な事故対策に直結するテーマを探して進めるべきである。</p>

項目		評価	評価理由	意見
中期計画	平成15年度計画			
<p>業態別等の診断結果の助言内容の充実、最新の事故事例研究・分析に基づくカウンセリング技法や小集団技法等の向上による助言指導の充実を図るとともに、運行管理者を対象とした適性診断活用講座を中期目標期間中に全支所において実施する。</p>	<p>性格テスト・安全運転態度テスト及びその結果に基づく助言内容を業態別に改良するとともに、最新の事故事例研究・分析に基づく診断技法について、全カウンセリング担当職員に対して研修を実施し、適性診断の質を向上させる。</p> <p>また、運行管理者を対象とした適性診断活用講座の実施に向けて、実施マニュアルの策定を行う。</p>	2	<p>助言内容を業態別に改良するとともに、最新の事故事例研究・分析に基づく診断技法について、全カウンセリング担当職員に対して研修を実施し、適性診断の質を向上させている。</p> <p>運行管理者を対象とした適性診断活用講座の実施に向けた実施マニュアルについても、計画的に策定を行っている。</p> <p>以上により、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>職員の資質を向上させ、助言指導を充実するため、計画的に職員への研修を実施し、中期目標期間中に診断業務担当職員の80%以上に産業カウンセラー資格を取得させる。</p>	<p>産業カウンセラーの資格取得研修を計画的に実施し、適性診断担当職員の70%以上の職員に資格を取得させる。</p>	2	<p>産業カウンセラーの資格取得研修を計画的に実施し、適性診断担当職員の71%（14年度から12ポイント向上）の職員に資格を取得させており、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>事業者の運行管理における診断結果の活用を促進するため、支所からオンライン化により得られた全国的な診断結果データを地域別、事業者別、業態別、年齢別に解析し、個人情報の保護を図りつつ、事故防止に資する情報として事業者及び関係者に提供する。</p>	<p>診断結果データを地域別、事業者別、業態別、年齢別に本部及び全支所において出力可能なシステムを構築し、個人情報の保護を図りつつ、事業者及び関係者に情報提供を行う。</p>	2	<p>診断結果データを地域別、事業者別、業態別、年齢別に出力可能なシステムを構築し、個人情報の保護を図りつつ、事業者及び関係者に、事故防止に資する情報提供を行っており、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。</p>	<p>効果的に行うためには、管理者にフィードバックしない方がいいのではないか。</p>

項目		評定	評定理由	意見
中期計画	平成15年度計画			
<p>定期的に受診者・事業者に対する調査を実施し、ニーズ等を踏まえ、適性診断の内容の充実に反映する。</p>	<p>受診者・事業者に対する調査を実施し、調査結果に基づき診断の実施方法等の改善を含めた診断内容の充実を行う。</p>	1	<p>受診者・事業者に対する調査を実施している。</p> <p>調査結果に基づき診断の実施方法等の改善を含めた診断内容の充実が行われていない。</p> <p>以上により、中期目標の達成にむけて概ね着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>以上の施策を実施することにより、受診者・事業者に対する5段階評価の調査における安全対策への支援効果に関する評価度について、中期目標期間の最後の事業年度までに4.0以上とする。</p>	<p>以上の措置を講じることにより、受診者・事業者に対する5段階評価の調査における安全対策への支援効果に関する評価度(平成15年度)について、平成14年度に実施したプレ調査以上の評価を獲得する。</p>	2	<p>受診者・事業者に対する安全対策への支援効果に関する評価度については、定期的に受診することとされている一般診断・高齢診断は14年度と比較し、それぞれ、0.32、0.13ポイント向上し、3.99、3.96となっている。</p> <p>これからプロドライバーとなる者に対する初任診断、事故・違反を惹起した者に対する特定診断は高い評価を得ている。</p> <p>以上により、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。</p>	

項目		評価	評価理由	意見
中期計画	平成15年度計画			
<p>(7) 情報提供業務 パンフレット配布先の拡大、ホームページの構成の改善等によりアクセスしやすい、分かりやすい情報提供をユーザーに行うとともに、定期的に利用者調査を実施し、業務の改善に反映させる。ユーザーに対する5段階評価の利用度・満足度に関する評価度について、中期目標期間の最後の事業年度までに4.0以上とする。</p>	<p>(7) 情報提供業務 パンフレットの配布について全国の市区町村役場等に協力要請を行い、配布箇所数(平成15年度)を認可法人の最終年度(平成14年度)以上とするとともに、利用者に対する調査を実施し、情報提供の内容の改善を図ることにより、ユーザーに対する5段階評価の調査における利用度・満足度に関する評価度(平成15年度)について、平成14年度に実施したプレ調査以上の評価を獲得する。</p>	2	<p>パンフレットの配布について全国の市区町村役場等に協力要請を行い、配布箇所数を14年度以上としている。</p> <p>ユーザーに対する利用度・満足度に関する評価度については、14年度と比較し、0.23ポイント向上した3.81となっている。</p> <p>以上により、中期目標の達成にむけて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>業務改善状況等についてタスクフォースにより外部評価を行い、その結果をホームページ等で公表する。</p>	<p>業務改善状況等についてタスクフォースにより外部評価を行い、その結果をホームページ等で公表する。</p>	2	<p>タスクフォースによる外部評価を行い、その結果をホームページ等で公表することとしており、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>	

国土交通省独立行政法人評価委員会(2004), 独立行政法人自動車事故対策機構平成15年度業務実績評価調査より抜粋

## 第3章 ヒアリング調査

### 3.1 ヒアリング調査概要

指導講習・適性診断業務のあり方等検討会の実施と並行し、現中期計画及び次期中期計画に盛り込むべき項目を検討するために、今回、事業者及び教育実施機関がどのような意見、要望を持っているか、またどのような事業内容を実施しているかについてヒアリング調査を実施した。

その目的の主旨は、下記のとおりである。

- (1) 機構の実施する「指導講習」「適性診断」をさらに充実するため、現中期計画の終了(平成19年3月31日)までに、それぞれの業務に新たに取り込むべき項目(メニュー)の検討に必要な意見・要望等を収集する。
- (2) 「指導講習」「適性診断」に係る利用者の意見・要望内容及び交通事故防止に関する教育実施機関等の事業内容(カリキュラム、教材、講習方法等)を参考とし、次期中期計画に向けた「指導講習」「適性診断」に係るカリキュラム内容やツールの改善、及び将来的な新規事業への提言をとりまとめる。

ヒアリングの対象先は、機構の実施している指導講習・適性診断に深く関係するバス、ハイタク、トラックの3業態の事業者を対象として、事業規模を考慮して各業態各3社を選定し、各事業者の安全指導管理者、運行管理者等の責任者を対象にヒアリングを実施した。また、教育実施機関については3教育実施機関を選定し、平成16年12月6日～平成17年1月17日の期間で実施した。

業態	事業者	資本金	保有車両数(台)	実施日
バス	A	42億2千万円	460台	平成16年12月7日
	B	1億円	815台	平成16年12月8日
	C	1億5千万円	48台	平成16年12月22日
ハイタク	D	2,750万円	82台	平成16年12月6日
	E	2,000万円	96台	平成16年12月9日
	F	1億円	759台	平成16年12月10日
トラック	G	700億円	25,468台	平成16年12月6日
	H	11億円	652台	平成16年12月7日
	I	3千万円	144台	平成16年12月8日

教育実施機関		実施日
X		平成17年1月7日
Y		平成16年12月16日
Z		平成17年1月17日

### 3.2 ヒアリング調査

バス、ハイタク、トラックの3業態の各事業者を対象としたヒアリング内容及び教育実施機関を対象としたヒアリング内容の項目は以下に示すとおりである。

#### (1) 事業者

運行管理者（もしくは新たに運行管理者となる者や代務者）を対象とした実効性のある「指導講習」、及び運転者等を対象とした「適性診断」に関する調査。

機構の実施する「指導講習」（『基礎講習』『一般講習』『特別講習』）に対する意見・要望

- a. 受講者の講習環境の向上
  - ・講習回数の増回
  - ・業態別・事業規模別講習の実施
- b. 講習内容の充実
  - ・少人数による参加型講習の促進
  - ・最新の事故事例・分析に基づく再発防止の運行管理改善手法の導入
  - ・効果的な教材に必要とする内容
- c. 新たな事業メニュー
  - ・事故防止相談
  - ・事故防止のための企業コンサルティング
- d. 適性診断活用方法を取り入れた講習
  - ・適性診断活用講座の実施（指導講習と適性診断を有機的に連携する業務）
- e. 次期中期計画に係る意見・要望
  - ・『基礎講習』『一般講習』『特別講習』それぞれに対し、中長期的な視点から機構が新規事業やサービスの提供として実施すべき内容など意見・要望事項

機構の実施する「適性診断」（『義務診断』『任意診断』）に対する意見・要望

- a. 診断機器の充実
  - ・自動視野測定器やアイカメラ・シミュレータの開発・導入
  - ・貸出用自動診断機器の開発
- b. 助言指導の充実
  - ・診断結果に基づく助言内容の充実
  - ・カウンセリング技法・小集団技法による助言指導の充実
  - ・運行管理者を対象とした適性診断活用講座の実施（指導講習と適性診断を有機的に連携する業務）

- ・産業カウンセラー資格者による助言指導の充実（資格取得の促進）
- c. 事業者・関係者に対する情報提供
  - ・必要とする情報
  - 診断結果に基づく地域別・事業者別・業態別・年齢別の統計データ等
- d. 次期中期計画に係わる意見・要望
  - ・『義務診断』『任意診断』それぞれに対し、中長期的な視点から機構が新規事業やサービスの提供として実施すべき内容など意見・要望事項

## （２）教育実施機関等

各教育機関が提供している管理者や運転者等を対象とした「各種指導講習（実技を除く。以下同じ）」及び「適性診断」について、運営の効率化や質の向上方策に関する調査。

「各種指導講習」について

- a. 職員（講師）の能力開発の促進方策
  - ・新任職員の育成プログラムとその内容
  - ・中堅・ベテラン職員はどうか
- b. 講習内容のポイント
  - ・交通事故防止対策で重点的に講義されている内容  
（事業者規模別、対象別（管理者等・運転者））
  - ・受講者（管理者等・運転者）の関心の高い講義内容
  - ・効果的な教材内容
- c. 効果的な講習運営について
  - ・教材作成における留意事項
  - ・講習時に教材を効果的に活用するために配慮されていること、もしくは実施していること
  - ・講習用機器とその効果的利用の方法
  - ・現在抱えている「各種指導講習」の実施における問題や課題はなにか
  - ・中長期的な視点から「各種指導講習」について、事故防止・抑止を更に効果的にする講習内容やその運営に求められることはなにか
- d. その他
  - ・企業の管理者や運転者等を対象とした「各種指導講習」に関して、行政施策に対する「このようにあるべき」との意見・要望等

「適性診断（検査）」について

- a. 職員の能力開発の促進方策

- ・ 新任職員の育成プログラムとその内容
- ・ 中堅・ベテラン職員に対してはどのように捉えているか
- b. 診断内容の高度化
  - ・ 診断機器の充実（精度向上、時間短縮化）
  - ・ 新たな診断項目があるか、もしくは今後、必要とされる診断項目はなにか
- c. 効果的な診断運営について
  - ・ 現在抱えている「適性診断」の実施における問題や課題はなにか
  - ・ 中長期的な視点から「適性診断」を見直し、事故防止・抑止をさらに効果的にする適性診断内容（診断項目、機器）に求められるものはなにか。
  - ・ 事業者に対し「適性診断」の受診数を促進させる方策の基本となる考え方（コスト、安全意識の向上、運転者の管理など）と、促進のために既実践している方策はなにか。
  - ・ 今後、「適性診断」事業者に対する促進方策として考えられることはなにかあるか。
- e. その他
  - ・ 企業の運転者等を対象とした「適性診断（検査）」に関して、行政施策に対する「このようにあるべき」との意見・要望等

### 3.2.1 バス事業者

バス事業者へのヒアリングでは下記3事業者を対象に実施し、ヒアリング結果は以下に示すとおりである。

A社（資本金 42 億 2 千万円、車両台数 460 台）

B社（資本金 1 億円、車両台数 815 台）

C社（資本金 1 億 5 千万円、車両台数 48 台）

#### (1) 指導講習業務について

##### 講習回数等

- A社 ・ 一般講習を2年に1回としたことは、事業者の負担を軽減することにつながっている。（関係法令の改正や、運行管理者の業務内容に大きな変化がない）
- B社 ・ 現在2年に1回と緩和されたが、運行管理者の「慣れ」「マンネリ」の意識を変えるためにも毎年実施して欲しい。[一般講習]
- ・ これまでどおりで問題はない。（新入社員の知識習得の場や、運行管理者試験を目的とした受講としている）。[基礎講習]
- ・ 何時でも事業者側の都合によって予約でき、少人数での受講が可能となるようにして欲しい。[基礎講習]

- C社 ・一般講習回数については、毎年受講とすることが良いと考えている。  
(山間部と都市部では交通状況が異なるため、各営業所や地域等で、運行管理の仕方が違う。とくに、新規運転者の採用に加え、運行管理のマナーリ化を防止したい)

#### 講習開催時期等

- A社 ・開催時期については、地域・管理者数も考慮して観光閑散期(12~2月)に出来ないかと考えている。(繁忙期(観光シーズン9~11月)と重なる)
- B社 ・東京・埼玉主管での講習は、予約を入れてもなかなか日程が取れない状況がある。  
・機構の講習案内が遅い。(予約の問題から受講日と勤務調整を余儀なくされている)
- C社 ・開催時期については、陸運支局からの通知が6ヶ月前位になされるため、勤務の割り振りを調整することで特に問題がない状態にある。

#### 業態別・事業規模別講習等

- A社 ・旅客と貨物では、事業において抱える問題・課題が異なる。したがい、業種別に運行管理者講習を実施することは当然といえる。  
・さらに、旅客でもバス事業者とハイタク事業者を別々に実施することが望ましい。  
・運行管理者の資質アップを目的とする一般講習においては、事業規模別講習を検討する必要がある。(同等の事業者規模の管理者同士が、企業の実情に即した自己再発防止のための知識を共有できるようなグループ分けとすることで、ケーススタディできる講習環境も必要である)
- B社 ・業種別の講習とすることは必要。これまでもそうであったが、バス単独での講習がない。  
・事業者規模別とすることは、必然と業態別にすることになる。業態別にはこだわらない。
- C社 ・業態ごとに事故内容が違う、乗務員の運転時の心理状態が違うのであるから、業種別として講習規模は100人位が良い。  
・現行の3業態での合同講習であっても、最後の2~3時間は、業態別に別れてその業態に特化した講義内容を組み入れることが良い。  
・特別講習を受けたが、業態合同であることによって新たに得られる内容もあり、良い経験となった。(他業種の事例で参考になるものがある)  
・合同で行う事によって、業種特有の注意点を伝えることができる。(バスの車内事故につながる要因をトラック、ハイタクのドライバーに理解していただくことで、お互いに防衛運転に努めることができる)

その他（要望意見）

- A社
- ・当社では、機構の会議室（150名程度収容）で受講しているため、後部座席では、ホワイトボードの板書きが「見えない」、講師の声が「聞こえない」状況が散見される。
  - ・受講者数でいえば、グループ・ワーク（少人数制）がよい。
  - ・午前・午後単位による席替えによるなど、受講環境の向上（受講の緊張感を誘発する）の工夫が必要である。
  - ・運行管理者講習のテキストは、どちらかと言えば大手向けテキストであり、できれば業態別、規模別に事例を網羅し、見やすくしたものがよい。
  - ・講習内容に、適性診断カウンセリング基礎講習や、運行管理者の遭遇しやすい実体験などを盛り込むのがよい。
  - ・事業者それぞれに、実態・実情に即した運転者（乗務員）教育の方法がある。したがって、そうした企業に即した講義内容を出張講習・派遣することが考えられる。
  - ・現状のテキストでの統計資料は有益である。例えば、適性診断が3年に1回とすることが妥当なのか？、個々の評価の偏差値は？、受診企業と非受診企業の差とは？など、機構ならではの資料提供があるとよい。
  - ・講義の内容は、2～3年で改正する方がよいのではないか。
  - ・講師の質的な向上については、（専任講師の立場では）自分の講習そのものが評価できていない。実際に、他の県での講習や他の講師の方々がどのように効果的に行われているのか、自分に何が足りないのかなど分からない。受講者数でいえば、グループ・ワーク（少人数制）がよい。
- B社
- ・基礎講習のカリキュラムについては、安全に関する法令等の知識取得であるため、これまでどおりでよい。
  - ・一般講習に関しては、次の内容をカリキュラムに盛り込まれたい。（少人数制の講習を前提）
    - a．運行管理者の業務内容の基本的な実務を解説（実態を反映させ、分かりやすく）
    - b．バス特有の車内事故に関わる安全対策。
  - ・インターネットによる講習予約を実施願いたい（一部実施されている）。
  - ・企業に対する講師派遣業務（適性診断カウンセリング講座、事故防止コンサルティング）
- C社
- ・講習内容は、機械的に処理されているという感じである。（マンネリ化、義務化の講習の感が否めない）
  - ・講習内容では、運行管理者が乗務員に対する適切なアドバイスとはなにか

といった実務に直結したテーマであって欲しい。

- ・大きな会場の場合、後ろの席では画像や声が通りにくい点を改善して欲しい。
- ・適性診断活用講座を一般講習の内容に入れるのは賛成。しかし、大人数では実施しづらいと思う。定期的に個別で実施して欲しいカリキュラムである。
- ・講習カリキュラムでは、路線バスについてだけでなく貸切バスの運行管理の例も考慮されたい。
- ・事故防止に役立つ機構の新たな講習メニューをどんどんPRして欲しい。例えば、一部の事故多発者、熟練者特有の事故、あるいは潜在的な事故防止など事業者にとって運行管理の強化しいては安全対策に有効なものを提案願いたい。
- ・受講場所は、府中、板橋、市ヶ谷となるが、一番便利な府中が取れない。府中以外の場合であれば、200人規模の(3業態)合同の受講となる。

## (2) 適性診断業務について

### 適性診断

- A社
- ・「適性診断の結果で優良の者であっても事故を起こす」、また、「いつも同じことをしている」と聞く。つまり、当然この回答が(常識的には)望ましいとの回答でなされている、言い換えると回答する“スベ”を心得ている状況とも考えられる。(適性診断の評価そのものが、正しいものかどうか管理者側では懐疑的ともなっている)
  - ・使用機器(診断項目、時間)やペーパー診断は従来どおりであり、受講者側では、「新鮮味」が欲しい。
- B社
- ・運転者の過去3カ年の実績とともに結果が出るように工夫されているため参考となっている。
  - ・性格診断や視覚機能結果の運転者に対するカウンセリングが、事故防止に役立っている。
  - ・当社では、「社内カウンセラー選任制度(主に、運行管理者が選任されている)」があり、受診・カウンセリングによる運転者管理を強化している。
  - ・ペーパー診断は意に反する回答をする者が多いかと思う。一度、自分自身で意に反する回答も試みたことがあるが評価が変わることなく同じ結果であった。(よくできていると思う)
- C社
- ・現在2年に1回を目安に、任意の適性診断の受診を実施している。受診計画をたてているが、実際には未受診者もいるなど十分でない状況である。
  - ・適性診断活用講座を受けた。適性診断の知識や診断を活用した指導方法に

において、アプローチの仕方など大変参考となった（少人数で実習を行うので、ポイントについて指導してもらえる）。適性診断の助言指導だけでなく、他の指導にも活用できるので、多少費用がかかっても受けたい。

- ・適性診断結果に対する管理者アドバイスは個々の乗務員によって、対応せざるを得ないため難しい(\*)。

(\*) 当該社は5年前に親会社から分離したため、ベテラン運転者が少ないことに加え、初任運転者は、大型運転経験が少ない者、自営・他業種からの採用者がいる。このため、カウンセリングでは、「彼らの心理が把握しにくい」など問題がある。

- ・ペーパー診断は、模範回答を書きがちである。その場合、実運転行動と適性診断の結果では、落差が生じ、運行管理者のカウンセリングが生きてこない。この問題解決のひとつには、個々の質問を画面展開し、模範回答をする時間的な余裕をなくすなどの形式を変えることが考えられる。
- ・質問内容が変わっていない。質問を入れ替えるというような工夫が必要ではないか。

#### 貸出用自動診断機器

- A社
- ・貸出機器については知っている。
  - ・貸出用では極めて重要な視覚診断（とくに、動体視力、深視力）ができない。利便性がよくても利用することはできない。
- B社
- ・貸出機器については知っている。
  - ・視覚診断のサービスは検査官付きでないとできないことは要検討である。ただし、事業者からすると、出向く必要がない、運転者の空き時間にできるなど事業者としてメリットがある。
- C社
- ・貸出機器については知らなかった。
  - ・事務所に設置し乗務の空き時間を調整する事によって任意診断での未受診者をなくすことができる。また、わざわざ出向かなくてもよいなど便利であるため検討したい。

#### 助言指導の充実

- A社
- ・同社では、カウンセリングを指導運転者が実施し、運行管理者はその場への立会いとしている。（コミュニケーションを取り易い - 同じ運転者仲間としてや経験に基づく助言の「重み」「厚み」が運行管理者よりも勝ると判断しているためである）
  - ・適性診断活用講座については、業務の必要性からも「一般講習」に組み入れて欲しい。
  - ・評価記載の内容は、効果的とならしめるように事業用運転者の業種やその

プライドをくすぐるようなキメ細かい助言内容とすべきである。(現状のものは、業態・免許と関係ない一般的な助言内容)

- ・カウンセリングの時間に関しては、診断機器や内容次第といえるが、現状でよい。

B社 ・「社内カウンセラー選任制度」の充実を図るため、機構から講師派遣による「活用講座」を実施した。社内カウンセラーによるカウンセリングの方法・技法の向上に役立っている。

- ・診断評価の記載内容は、現在、特定車両(バス、ハイタク、トラック)を意図した記載がなくワンパターンといわざるを得ない。

C社 ・評価記載内容で、初任運転者や適齢運転者向けのアドバイス内容があればいい。

- ・診断結果のコメントは、その乗務員の劣っている部分に起因する事故に関わるコメントが欲しい。(運行管理者のカウンセリングに幅を持たせる)

#### 提供データ

A社 ・業態、年齢、経験年数による全国/地域(ブロック)の平均値や企業単位での平均値の提供がなされるとよい。(現行の評価が個人の評価であり、他の運転者や社内での相対評価ができない)

B社 ・適性診断結果とともに業態、年齢、経験年数にかかわる数値データが欲しい。

- ・当社単独の平均値の提供も欲しいデータである。

- ・上記以外にも、安全対策に関わるデータが考えられるのであれば、メニューの提供がなされるとよい。

C社 ・「劣っている項目」に起因した事故データが欲しい

- ・重大事故の心理状態で共通するもの(年齢別、事故内容別)に関するデータが欲しい。(乗務員に対するアドバイスに幅がでてくる)

- ・業態別や個別企業別のデータが欲しい。(抽象的なアドバイスから客観的なデータに基づくカウンセリングが可能となる)

#### その他(要望・将来)

A社 ・アイカメラ・シミュレータ(運転者の目の動きの自覚に基づく事故防止)

- ・運転シミュレータ(業態車両別の事故を起こしやすい状況の予測・運転技法の習得)

- ・車間距離シミュレータ(3業態ともに追突事故の多発化傾向にあり、車間距離の保持が課題)

- ・機構に相談窓口の設置。運行管理者が抱える労務問題(法違反か否か)、事故対応(類似事故の場合の事後処理など)、社内対策など参考となる事例や

適正な処理について、幅広くカウンセリング可能な窓口となれるのは機構であると思う。

- B社
- ・アイカメラ・シミュレータの開発により、これまで行うことがなかった運転者の目くばりを安全指導に結びつけることがある。
  - ・巡回車によって適性診断を実施するサービスができるのであれば、その利用を前向きに検討したい。
  - ・バス業界では事故の3割が車内事故であり、適性診断の実施や指導講習によりこの種の事故防止に役立つメニューがあれば提供したい。
- C社
- ・近隣に、機構の拠点（センター）の配置がなされればよい。
  - ・今回の訪問もそうであるが、事業者の意見要望を聞いてもらえる機会は非常にありがたい。今後このような機会を増やして欲しい。

### （3）現中期計画または次期中期計画への検討項目について

これまでのバスの3事業者へのヒアリング結果により、現中期計画または次期中期計画への検討内容を整理すると以下のとおりとなる。

#### 指導講習

##### 講習回数等

- [一般講習]
- ・義務講習とは別途に、任意の講習の設置
  - ・予約システム構築による事業者の利便向上
  - ・e-ラーニング<sup>(注1)</sup>の実施

##### 講習開催時期等

- ・繁忙期以外の受講
- ・事業者宛の講習案内通知の早期化

##### 業種別・事業規模別講習等

- ・業種別講習の充実・拡大
- ・少人数制講習の検討  
(合同の場合、カリキュラムによる業態別講習時間の設定)
- ・事業規模別講習の検討

##### その他(要望・将来)

- ・講習環境の改善(会場の広さ、音声等)
- ・選任講師の質的向上
- ・視覚教材の開発
- ・講習内容・教材の見直し
- ・実務レベル
- ・事例
- ・業態特有の安全対策

- ・統計資料の充実
- ・適性診断活用講座
- [ 新規事業 ]
- ・企業への講師派遣
- ・出張カウンセリングを含む事故防止コンサルティング

## 適性診断

### 適性診断

- ・性格診断の見直し（定期的）
- ・診断機器の見直し（診断項目、所要時間）
- ・インターネット利用による診断実施

### 貸出用自動診断機器

- ・貸出機器のPR
- ・視覚診断対応方策

### 助言指導の充実

- ・診断結果の助言内容の充実
- ・業態別コメント
- ・劣る部分に起因する事故例のコメント 等

### 提供データ

- ・機構ならではの情報提供
- ・業態、年齢、経験年数別
- ・企業別
- ・「劣っている項目」に起因した事故データ等

### その他（要望・将来）

- ・適性診断機器の充実
- ・アイカメラ・シミュレータ
- ・運転シミュレータ
- ・車間距離シミュレータ

### [ 新規事業 ]

- ・適性診断（指導講習も含む）に関する相談窓口の開設  
（意見・要望の吸い上げ）
- ・センター拠点の見直し

### 3.2.2 ハイタク事業者

ハイタク事業者へのヒアリングでは下記3事業者を対象に実施し、ヒアリング結果は以下に示すとおりである。

D社（資本金 2750 万円 車両台数 82 台）

E社（資本金 2000 万円 車両台数 96 台）

F社（資本金 1 億円 車両台数 759 台）

#### (1) 指導講習業務について

##### 講習回数等

- D社 ・ 間近になって日程の変更を行っても何とか希望通りの予約し直しを行うことができた。
- ・ インターネット形式になり非常に助かっている。  
（現状）2年に1回の受講義務ではあるが、3名は毎年受講している。現在、一般講習で200名位の受講者数であると思われる。
- E社 ・ 講習の実施回数については、現状のままで良い。
- （現状）基礎講習には、今月1名受講、一般講習2名（夏から秋にかけて）、特別講習も本年受講している状況。
- F社 ・ 基礎講習、一般講習ともに希望どおりの予約が出来ており、以前の状況よりも良くなった。
- （現状）・基礎講習には、本年夏5名受講し12月～1月に2名受講予定。一般講習は16名受講し2月に11名受講を予定。特別講習は昨年1名受講した。
  - ・ 一般講習は、法令改正などの新しい情報収集のために毎年受講している。

##### 講習開催時期等

- D社 ・ 講習の規模、時期については、受講予約の希望もかなえられており、現状の運営方法で良いと思う。
- ・ 講習会場については、ハイタク業界の所在が多い方面（世田谷方面等）での会場設定が助かる。
  - ・ また、運行管理者の居住場所近くが主催の講習を受けられるようにしてもらえると助かる。
- E社 ・ 講習の開催時期については、現状のままで良い。
- ・ 会場についても現在実施されている状況で良い。
  - ・ 会場の場所について、車が利用できる場所が有り難い。
  - ・ また、運行管理者が住んでいる最寄りの会場で受けられると有り難い。

- ・受講者の交通利便性の公平さを考慮して、草加、松戸などの県境などに会場を設定してもらえると良い。

#### 業態別・事業規模別講習等

- D社
- ・業態別の講習が良い。
  - ・理想を云えば、事業規模別の運行管理者の講習も必要とは思いますが、実際そのような運営方法を実施するとなると、受講者数や日程の調整の問題で現実的ではないように感じる。
  - ・事件事例や適性診断などについては、地域性や業態による環境の違いから、それぞれで別の内容のものを作成すると良い。
- E社
- ・規模別の講習の実施は必要ないと感じる。
  - ・月に一度の全体教育の実施や集合教育の実施がされている現状からも、とくに分ける必要はない。
- F社
- ・ハイタクの講習を検討して欲しい。
- (支部の構成として6社、1回当たり40～50名位の受講者数であり、会場の準備も業者で協力できる可能性もある。)
- ・規模別などに別れてまでの講習実施の必要性はないように感じる。管理者の考え方による面が大きい。(規模別で実施する場合は、営業所数、台数などのどの規模で分けるか検討の予知がある。)

#### その他(要望意見)

- D社
- ・事件事例は、各地域で「この場所で事故があったんだ」と身近に受講者が感じる地域性を考慮した講習内容が良い。
  - ・以前と比べ、最近はあるので受講しやすくなった。ただ、欲を言えば1つの机で3人の座席は少し狭い。
  - ・テキストの危険予知、監査については参考にしており、社内講習にも利用している。
  - ・実際の業務上で、テキストを開く機会は少ない。しかし、運行管理者として必要な知識は一通り内容に盛り込まれているので、必要な時には開いて参照している。
  - ・テキストについては業態別のテキストを作成した方が良いと思う。
  - ・対乗務員、対役所向けの業務上の書類作成(このような資料を準備しないといけない)などの内容がテキストと講習内容にあると良い。
  - ・通達文書や法令改正の情報は全乗連などからも入手しており、テキストの内容とダブっている。
  - ・法令、通達の原文をそのまま掲載した内容よりも、事例を挙げて解説した

テキストと講習内容が良い。(機構が事業者の立場で補佐してくれることを事業者は期待している。)

- ・ 監査の内容の話が有り難い。この内容に「監査を受ける前」と「受けた後」にどのように変わったかなどの経緯を事例を挙げて話をしてもらえらるともっと参考になる。
- ・ ウィットネスの車載カメラ(ドライブレコーダー)の話があり、映像を含んだ講習内容であったため、受講者も興味をもって聞いた。
- ・ 講習は、少数参加によるディスカッション方式による参加型が理想である。
- ・ 講習内容が毎年同じだと飽きられてしまう。
- ・ 実体験的な話など、受講者が身近に関心を持って聞ける外部講師による実話を交えた講習も必要。

- E 社
- ・ 座席が後ろであると、講師の話が聞き取りにくい。
  - ・ テキストが厚い。
  - ・ 業態別や部門別、講習科目別などの分冊版にして欲しい。
  - ・ 最近では、CD-ROMや、DVDなどが利用されており、テキストに添付する方法も良い。
  - ・ 知りたい内容について、テキストの何処をみれば良いかすぐ判るように工夫して欲しい(特に基礎講習)。
  - ・ テキストを職場で開く機会は少ない。但し、危険予知の部分は活用している。事例の数を多くして欲しい。
  - ・ 講習の中にも適性診断活用講座を取り入れて欲しい。難しければ、巡回講習のような方法でも有り難い。
  - ・ 事故防止コンサルティングの指導を受けた。テーマごとにグループ分けして意見を出し合い、ミーティングを実施するなど、受講者の受けも良く、これによる効果の期待は大きい。
  - ・ 但し、タクシー会社では全員を集めるのは難しい。班長会議などの他目的に時間を割り当てる中で、新たにこのための時間を作るのは大変である。タクシーの場合は自分でお客様をとるという営業活動も行っているという意識も強いことから、会社から時間を作れという指示に対して抵抗感があるようだ。これは、タクシー業界固有の課題でもある。
  - ・ タクシー会社によっては研修室や会議室が無いなど、全てのタクシー会社に活用出来るとは思えない。
- F 社
- ・ 机も配置され、会場の内容も以前より良くなった。
  - ・ 受講者数を少なくした方が良い。寝る人間も少なくなる。少人数化により、会場への交通手段も楽になり、内容も濃くなり、受講者は眠ることもない。(タクシー業界で実施する実務者講習については、年1回から2回実施の

地区別運営に変わり、会場への交通手段も楽になり、少人数化された。また、1人30分の持ち時間の中で体験談を話すなどの内容も加わり、受講者は眠ることもなく、関心を持って聞いている。)

- ・テキストが厚く、取っ付きにくい。
- ・あまり日常業務で開く機会は少ない。
- ・テキストの6編の構成を6冊の分冊版への変更を検討して欲しい。
- ・タクシーだけの業態別のテキストが有り難い。テキスト第2章のP59の「通常良く行われている集め方(例)」は、タクシー業界には当てはまらない。
- ・法令改正の分冊版は活用しているが、間違えて違う業態の法令、処分などを参照してしまう可能性も考えられる。
- ・テキストを業態別に作成した方が、現実的な指導が行いやすく身近に感じると思う。
- ・以前、何年か前に配布されていた黒色の手帳サイズのもので、ポケットに入れて持ち歩くことが出来て良かった。
- ・テキストの中では、第3章の他社の事例が活用できて良いが、以前より事例の数が少なくなり残念である。
- ・事故防止を念頭においたテキストの内容には、飲酒、スピード、トラックであれば過積載の内容が不可欠である。
- ・毎年、重点ポイントを変えて指導する講演内容や実際の現場での事例や体験を交えての講演は、受講生も関心を持って聞いている。
- ・講習時にテキストに沿って講習していると、皆、下を向いて寝てしまうことから、パワーポイントなどで受講生を前に向かせる講習を実施して、講習の帰りにテキストを配布する方法を検討してはどうか。
- ・講習会場で大きなサイズのKYT<sup>(注2)</sup>シートを販売して欲しい。また、講演会場に机を置いて、関連本や印刷物を販売しても良いと思う。

## (2) 適性診断業務について

### 適性診断

- D社
- ・診断結果は、以前より早く手元に送られてくるようになった。
  - ・70~80名を受診させており、インターネットで受付が可能となり、すぐに返答が貰え、その場で画面で指示できるようになった。(以前と比べて大変良くなった)。
  - ・年齢的にこのあたりが要注意などの裏付け資料や説得するためのデータが付いていると良い。自分では大丈夫と思っている乗務員もおり、認めていない人間も認めやすい。

- ・実技と筆記があるが、現状の筆記試験はあまり参考になっていない。筆記試験では、自分を良くみせようとして回答すれば良い結果が出る診断結果になっている。
- E 社
- ・ペーパー診断は、意図的に良く見せる回答ができるため、診断結果に疑問を感じており、必要性あるのか疑問である（項目等を増やすなどの対策が必要）。
  - ・機器診断も慣れてくると判定が良くなるようだ。
  - ・タクシーの乗務に関して云うと、深夜乗務が多いので夜間視力及び動体視力も重要である。但し、深視力の必要性については不明。
  - ・年配になると視力の低下も早いことから、視力測定は重要であると考える。
  - ・危険感受性の診断では、危険予知というよりも記憶力のテストに感じた。
  - ・危険感受性のチェックは、J A F<sup>(注3)</sup>のように写真で掲載する方が現実的であるように感じる。
- F 社
- ・タクシー業界では高齢化の問題もあり、適性診断の受診が3年に1度の受診で果たして良いか疑問である。
  - ・筆記試験での信憑性に疑問がある。同じ問題を途中で何回か入れて確認する方法などが必要ではないか。（実際に本人を面接して確認する必要性が生じている）。
  - ・タクシー業界では、中途採用でほとんど毎日入ってくる。適性診断は、事故防止の観点からとくに必要と感じている。

#### 貸出用自動診断機器

- D 社
- ・貸出用自動診断機器については、ある程度の人を集めての実施ができるため、活用の可能性は大きい。
- E 社
- ・貸出用自動診断機器はぜひ利用したい。
  - ・10月～12月の3カ月の期間に受診させているが、行くための時間や交通費を考えると利用価値は高い。
- F 社
- ・今後、視力、視野検査なども出来ると有り難い。
  - ・診断時間は1名約2時間を要しているため、もっと短時間になるようにして欲しい。
- （現状）貸出用自動診断機器については、1台が5/10～、もう1台が7/10～借りており、現在までに約500名が受診している。

#### 助言指導の充実

- D 社
- ・悪いところが同じであるとコメントも同じである。診断結果を見て指導する際にみな同じアドバイスになってしまう。

- ・ 運行管理者に対して「このようにアドバイスして下さい」などのコメントも提示されると有り難い。
  - ・ 指導講習の中にカウンセリングの内容も掲載されているが、基本的なものでなく、どのように接するかなどの事例を挙げての講習があると有り難い。
  - ・ 活字に加えて、話し方の良否で理解が変わることもある。
- E 社
- ・ 本来は、個人個人によってコメントは異なるはずであるが、評価数値が同じであると、コメントが同じになるため、指導も同じ言葉になってしまう。
  - ・ 指導するに際しての年齢、経験別向けのアドバイス、教育方法の仕方などを記述して欲しい。乗務員へのカウンセリングでの言葉の使い方、誘導の仕方などなかなか難しい。
- F 社
- ・ コメントの文章が長い。もっと単刀直入にポイントを押さえたコメントが良い。
  - ・ タクシーであれば「出庫前に一度深呼吸をして出発しましょう」などの実際の場面に則したコメントが有り難い。
  - ・ タクシー業界では、動体視力が重要と考える。診断結果がEの者は再受診させており、Dの者も要注意として医者に診に行かせている。

#### 提供データ

- D 社
- ・ 判定基準が1～2の診断結果の者には、赤で「危険」などの印をプリントするようにして欲しい。
  - ・ 診断結果のグラフの中に30歳、50歳などの年齢別の平均を表示して欲しい。
  - ・ 自分が果たしてどのくらいの年齢の平均なのか、「あなたは何歳くらいのドライバーです」などの表示など、見る側も楽しく興味を持てる内容が良い。
  - ・ 診断結果は、受診後に本人に1通、その後に2通が事業者へ送られてくるが、出来れば事業者への受診結果はメール等で送って欲しい。今では、各乗務員の管理をパソコンで行っており(ソフト名「タックン」)、指導講習、適性診断の受診日の管理もこれで行っているため活用しやすい。
- E 社
- ・ 統計データについてとくに必要に感じるものはない。
- F 社
- ・ 過去の診断結果と今回の受診結果を比較したデータは有り難い。
  - ・ 診断結果に記載される字をもっと大きくして欲しい。
  - ・ 受診した本人は1枚目のグラフを見るだけで、あまり全てに目を通していない。結果をイラストやマンガを使った表現にした方が良い。

#### その他(要望・将来)

- D 社
- ・ 各乗務員の悩みを聞くのが大変である。日常業務の中での実施は困難である。機構でフォローをしてもらえると大変助かる。

- ・ 50 歳以上の年配者になると視野が狭まるなど、年配者に応じたオプションなどの診断項目があると良い。
  - ・ 自動視野検診などの検診は有り難い。
  - ・ 入社時には、各個人の性格を把握するために Y G 性格検査<sup>(注4)</sup>を実施しており、その内容で各個人へのアドバイス等を実施している。
  - ・ 診断表の中に「過去の事故経歴」や「ヒヤリハット<sup>(注5)</sup>経歴」などを自分で記載させる記入欄があると良い。受診に際して自分の弱点を思い起こさせる工夫も良いと思う。
  - ・ 受診した際の本人の健康状態を記入させることも一案である。受診した日が深夜乗務明けなのか、公休として受診に来たのかなど、受診する時の健康状態によって結果はかなり左右されると思う。
  - ・ 今後は、インターネットの普及に伴い、各事業者からホストに接続して診断を受診し、その診断結果も返信されてくるようなことも期待される。
  - ・ カウンセリングを行う側の教育者に対するカウセリング講習をしてもらえると有り難い。(出来れば、カウンセラーに来てもらって指導、講習をしてもらえると有り難い。)
- E 社
- ・ カウセリングの方法、また、資格を取得するための講習をしてもらいたい。
  - ・ 診断機器について、受診する前はドライビングシミュレータのようなものをイメージしていた。
  - ・ カウンセラーが事業所に出向く出張サービスを実施してもらおうと有り難い。
  - ・ 事故は「見逃し」や「安全確認の怠り」などの瞬時に起こるミスが原因であることから、運転者が何処を見ているか記録する診断方法が有効ではないか。
  - ・ 運転には、視線が一番大事であり、アイカメラのような目線がわかる診断が良いと思う。
- F 社
- ・ 視野測定器を以前受診したことがあるが、利用価値が高いと感じた。
  - ・ 年間で 50～60 名が受診している現状から、事業所ごと、支部別ごとに来てくれる出張検診があると有り難い。
  - ・ 乗務員へのカウンセラーは、管理者が行うよりも第三者が行う方が効果的であると感じており、事業所への出張カウンセラーの実施も望まれる。
  - ・ 先日受講した適性診断活用講座は重要であり、今後も活用したい。
  - ・ 指導講習は、機構の独壇場でもあることから、この場を利用して、適性診断活用講座などの紹介や関連本の販売をもっと行えば良いと思う。それにより、一層の受診者、受講者数の確保が出来る。なによりも重要なのは事業者とのつながりをいかに継続していくかであると思う。

(3) 現中期計画または次期中期計画への検討項目について

これまでのハイタクの3事業者へのヒアリング結果により、現中期計画または次期中期計画への検討内容を整理すると以下のとおりとなる。

指導講習

講習回数等

- ・ 講日の予約変更も可能なインターネット予約システムの利便性向上の検討
- ・ e - ラーニングの実施

講習開催時期等

- ・ 講習会場場所の設定の検討  
(受講者への交通利便性等)

業種別・事業規模別講習等

- ・ 事業規模別講習の検討
- ・ 業態別講習の検討
- ・ ブロック別講習の検討

その他(要望・将来)

- ・ 少人数制講習の検討  
(参加型ディスカッション方式等)
- ・ 選任講師の質的向上(話し方)
- ・ 講習環境の改善(会場の広さ、音声等)
- ・ 携帯可能なポケットサイズ等、テキストの大きさ検討
- ・ 講習内容の検討
  - ・ テキスト内容の検討
  - ・ 業態別分冊版
  - ・ 章別の分冊版
  - ・ 各地域性を考慮した内容
  - ・ 通達の解説資料
  - ・ CD-ROM などのデジタル化、視覚化教材の開発検討
  - ・ 事故事例数の充実
  - ・ 他社の事例の充実
  - ・ 適性診断活用講座の充実
  - ・ 監査内容の充実
  - ・ 安全機器の最新情報の提供

[新規事業]

- ・ 事故防止コンサルティングの充実
- ・ K Y Tシートも含めた、関連図書の販売

## 適性診断

### 適性診断

- ・性格診断の見直し（定期的）

### 貸出用自動診断機器

- ・診断機器の所要時間短縮化の改良検討（継続）
- ・診断機器への視力、視野検査等の追加機能の検討

### 助言指導の充実

- ・診断結果の助言内容の充実
- ・乗務員へのアドバイス方法、教育方法等についての助言コメント等

### 提供データ

- ・業態、年齢、経験年数別の平均データ
- ・過去の診断データの記載継続
- ・データの表現方法
- ・受診事業者への診断結果のメール送信

### その他（要望・将来）

- ・適性診断機器の充実
- ・アイカメラ・シミュレータ
- ・運転（ドライビング）シミュレータ
- ・自動視野検診
- ・適性診断結果表の見直し
- ・事業 P R

### 〔新規事業〕

- ・適性診断カウンセリング
- ・性格診断
- ・インターネットによる適性診断

### 3.2.3 トラック事業者

トラック事業者へのヒアリングでは下記3事業者を対象に実施し、ヒアリング結果は以下に示すとおりである。

G社（資本金 700 億円、車両台数 25,468 台）

H社（資本金 11 億円、車両台数 652 台）

I社（資本金 3 千万円、車両台数 144 台）

#### (1) 指導講習業務について

##### 講習回数等

- G社 ・講習の回数は、2年に1回程度でいいと思う。毎年では多すぎる。
- I社 ・運行管理者は常に新しい情報を必要としており、2年に1度の一般講習では足りない。
  - ・法令改正により、運行管理上速やかな対応が必要な場合もあり、臨時講習会の必要性を感じる。
- H社 ・開催回数についてもとくに問題はなく、満員で受けられなかったということもない。

##### 講習開催時期等

- G社 ・8月は、比較的忙しくないので講習時期としてはいいと思う。やめて欲しい時期というのは特でない。(あらかじめスケジュールが分かっていたら特に問題はない)
  - ・受講施設・場所については、特に問題がない。あえて言えば、会場がやや分かりにくかった。
- H社 ・講習時期については、8月から12月の間で選択できるのでとくに不便は感じていない。12月は忙しいので選ばない。
- I社 ・当社は8月が比較的忙しいので、繁忙期と重なるとスケジュールがきついこともある。

##### 業種別・事業規模別講習等

- G社 ・今年から業態別の講習になったが、とくに変わったとは感じなかった。飲酒事故例のレクチャーは、受講者によく伝わっていたと思う。
  - ・当支店では、年間で管理者が15~6人、基礎講習が5人、惹起者が1~2人程度受講しているが、出張講習のサービスがあったとしても、受講者の予定を1日にまとめなければならないので却って難しいと思う。
- H社 ・今年から業態別の実施だったがとくに変化を感じたことはなかった。ただ、事例の説明はバスやハイタクではなくトラックになっていた。

- I 社
- ・業態別講習に関しては、一般的にはトラック業界が最も安全管理が甘い気がするので、より厳しい他業界の取り組みを理解するために合同の方がよいと思う。
  - ・現場からはトラックのコアな内容での講習を望む声もある。業態ごとに掘り下げた運行管理の必要性、管理手法などの講習は、業態別のほうがよい。
  - ・規模が大きくなると運行管理者の業務は複雑化する。規模別の講習は必要である。
  - ・運行管理者を統括する統括管理者向け講習の必要性を感じる。指導実践マニュアルにもそのような内容は載っていない。

#### その他（要望意見）

##### [ 講習内容 ]

- G 社
- ・警察の安全運転管理者対象の講義では、事故時の対応を具体例を踏まえての話だった。保険会社との対応や被害者から言われたことなどはインパクトがあり、翌日ドライバーにも話をした。手元に置いておきたい資料である。
- H 社
- ・講習内容に対する希望として、行政処分の実態を具体的に教えてほしいと思っている。（自社での改善に結びつけることができる）
  - ・事故防止をさらに進めていくには、乗務員本人がもっと理解することが必要だと思う。この点で、乗務員への伝え方は勉強になった。
  - ・インパクトがあった講義内容としては、K 通運の飲酒事故の VTR がある。（自社教育用に借りたい）
  - ・講習は毎年同じような内容でマンネリ化の傾向があり、義務感で出ている傾向がある。できれば日常の運行管理業務に即した具体的な内容、例えば点呼の仕方をこうしたほうが良いなど、実務に即した内容のほうが良い。
  - ・日々事故防止の取り組みは行っているが、効果はすぐに出ない。また、事故が減少してきても、さらに減らしていくための運行管理としては何をしたらいいのか分からない。他業者の例などを前面に出した実務的な講習にしてもらえればと思う。
- I 社
- ・熟練ドライバーに対する指導をどうしたらよいか、課題となっている。他の事業者からも改善策の例があれば聞きたい。
  - ・社内コンサルティングをどう実施するか分からないので、そうした内容の講習が欲しい。
  - ・事故防止を唱えるだけでなく、再発防止のために運行管理者は何をすべきか、ひとつでも多くの事例を知り、運行管理改善手法の会得が必要。
  - ・事故対策には、ドライバーとのコミュニケーションや心理面での指導が不

可欠となってくるので、精神・心理学的な教材・講習が必要。

- ・加害者が事故後に辿る運命を知っている人は少ない。交通裁判の実態を知ることが事故防止にも役立つのではないか。
- ・適性診断の結果を受けて、自らドライバーにアドバイスできるような、管理者向けの講習が必要。

#### [ 講習教材 ]

- G社
- ・講義資料で役に立っているのは、危険予知関連のもので、運行管理者が一番よく使う資料となっている。
  - ・会社で時々見たりすることもない。事故対以外の資料のほうが使えるものは多く、ドライバー教育に使える。
  - ・一般講習テキストに載っている通達は、掲載するに越したことはない。特に小規模事業所では通達集として使うことができる。調べやすくなっているればなおよいと思う。
- H社
- ・教材については、通達が追録版として別冊になっていたので使いやすかった。会議などで見たりするのに便利である。講義テキストは別冊の方がよい。
  - ・講義教材は、ドライバー教育の資料としても使っている。最近のものはカラー刷りで見やすくなっている。
  - ・KYT に関しては、社内での事故事例をもとに資料をつくっており、講習教材は使っていない。

#### [ 講義の仕方・講師 ]

- G社
- ・講習は、一方的に話すだけだと受講者は寝てしまう。指名したり、開始時に予め「当てる」などと言うなど、工夫が必要なのではないか。
  - ・基礎講習で、テスト形式を取り入れているのはよいことだと思う。これから受験する人にとっては役に立つだろう。一般講習をテスト形式にすると、おそらく誰も受講しないのではないか。
- I社
- ・講習は、一方的ではなく参加型にして欲しい。現状では、受講して残るのは資料だけであるのが現状。
  - ・講習は眠い。教える側に教える気持ちがあるのか疑ってしまう。社員はやる気を持って受講に行っても、ギャップを感じてしまう。関心を引くためのきっかけや楽しさをつくっていくことが必要ではないか。
  - ・受講者に理解して欲しい、事故を撲滅するために講習を行っている、という信念が話す側に感じられない。
  - ・現在の講習は研修高揚の意義に欠けており、運行管理業務に活かされているとは思えない。少人数の参加型で実践方式の講習を行えば、すぐにでも業務に活用できると思う。

[ その他 ]

- H社 ・受講した会場は狭かった。テーブルに3人掛けで、前後に椅子を動かすこともできなかった。できればスペースにもっと余裕を持たせて欲しい。2人掛けにできればなおよい。
- ・開催場所は特に問題はないが、駐車無料の会場は助かる。そういった会場があれば多少遠くてもそちらへ行く。(運送会社は不便なところがあるので、車を使わざるを得ない)
  - ・NASVA<sup>(注6)</sup> 職員の態度はよいと思う。また、今年の講習では受付時に弁当の注文を行い、昼食時に配布があったのはよかった。(知らない講習会場で昼食場所を探すのは結構大変で、休憩時間がなくなることもある。)
- I社 ・開催場所が県庁所在地のみだが、地方では広域から人が集まるので不便さはある。
- ・事故を疑似体験できるような施設があればよい。疑似でも事故の経験はその後の抑止力として働く。

(2) 適性診断業務について

適性診断

- G社 ・音声テープが流れていたが、どんどん先に行ってしまった。漢字が読めないような人には意味があるかもしれないが、テープはいらない。(終わった人から帰れる形のほうがよい)
- H社 ・受診頻度は2~3年に一度でよいと思う。
- ・ペーパー診断については、設問のアナウンスはいらない。先に問題文を読んでやっていくので、かえって混乱する。必要であるのなら、一人ずつヘッドホンにして欲しい。
  - ・設問項目をみていくと、何となくこれに を付ければいいのだな、というのが分かってきてしまう。真ん中の「どちらでもない」の選択肢はないほうがよいと思う。
  - ・NATS<sup>(注7)</sup> は、皆が使うところにそのまま顎を載せるのは抵抗がある。また、強いて言うなら、ハンドルをトラックの大きさにして欲しい。(診断員が診断が終わった後、一人一人拭いてはいるが)
  - ・当社は午前の部で初任診断を受診させ(その際、引率して行く) 昼からは自社研修を受けさせている。自分には実際には受診していないが、ドライバーからは「ためになった、自分の弱いところが分かってよかった。」という感想を受けた。
  - ・企業内カウンセラー養成講座を今年になって初めて受けた。ロールプレイングはよかったと思う。今までの我々の面談とは違うことが分かった。(傾

向などをパターン化し、「それに基づいてこうした方がよい。」ということ  
を教えてくれるとよい)

- I 社 ・ どういった分析をして診断結果を出しているのか、教えてもらえると有難  
い。また、もらった結果をどう使ったらいいのか、データを見て運行管理  
者が自ら見て判断しコンサルできればよいと思う。

#### 貸出用自動診断機器

- G 社 ・ 機器貸出は利用したい。受診費用のみでできるのであれば、時間の節約に  
なる。
- H 社 ・ 機器の貸し出しがあることは知っていたが、借りたことはない。壊してし  
まうことに少々不安はあるが、当所でもドライバーが 180 人いるので、現  
場で使えると助かる。
- I 社 ・ 事故対まで出向く時間や診断票の待ち時間などが節約でき、曜日にかかわ  
らず診断できるので利用したい。
- ・ DPI 検査という職場への適応性試験をパソコンで実施しており、診断機器  
のレンタルがあれば同時に実施できるので是非利用したい。

#### 助言指導の充実

- G 社 ・ カウンセリングのサービスは、あればいいと思う。専門家の見方を聞くこ  
とができれば、いろいろな切り口からドライバーに伝えることができる。  
現状では運行管理者の裁量でしか伝えられないので、そのようなサービス  
があればぜひ利用したい。
- ・ 事故対で適性診断のカウンセラー資格みたいなものを作ることはできない  
だろうか。ドライバーに対する指導は難しい。適性診断をどう使うか、ド  
ライバーにどう言えばいいのか、などを運行管理者が習得できるとよいと  
思う。
- H 社 ・ 診断結果のコメントに関しては「そんなものか」という感想だが、一応目  
は通している。
- ・ 受診結果のコメントがワンパターンのような気がする。(自筆ならよいかも  
しれないが、現実的には難しいかもしれない)
- ・ 初任診断のカウンセリングについては、とくに聞いていることはない。(毎  
月 10 名程度が受診している)
- I 社 ・ ドライバーに対して、事故を起こす確率や可能性みたいなものを伝えられ  
ればよいと思う。
- ・ 助言は同一のものになりがちなので、個人に伝わるような内容にして欲し  
い。(カウンセリングも同様)

- ・事故発生当日や前日からの行動内容も考慮し、事故の検証と心理状態に基づいてカウンセリングすると効果があると思う。
- ・産業カウンセラーによるカウンセリングは、事故発生後ではなく初任者診断または入社時に行えるとよいと思う。

#### 提供データ

- G社
- ・診断結果のプリントアウトは、運行管理者が日ごろの業務態度などを踏まえながらコメントを付けてドライバーに渡している。前回から悪化したところなどは、マーカーを付けている。
  - ・今後、欲しい診断データなどは特に思い付かない。視力測定には視野を入れたほうがよい。前の職場では、大型免許を持っているが「視力がよくないで大型に乗るのは怖い」というドライバーがいた。おそらく深視力の問題だと思うが、これがデータとして裏づけが取れば、それに基づいて「大丈夫だから乗れ」と言える可能性がある。夜間視力や深視力など、項目は多いほどよいと思う。
- H社
- ・診断のデータは、運転者に基づくデータを事故の傾向などと結びつけて提供してくれるとよい。(無事故無違反証明などの安全運転センターが提供するデータのイメージで。)
- I社
- ・受診者が他の事業所に移った場合でも、個人の履歴が分かるようにして欲しい。(違反・事故による累積点数等も、自家用車・事業用車別に分かるとよい。)
  - ・欲しい情報としては、多様な潜在的要因と事故発生との相関などが統計的に有意かどうか、それが分かるものがあるとよい。
  - ・診断に基づく地域別、事業者別、年齢別の統計データなどを提供してもらえると有難い。(性別、血液型別、車両別、入社歴別、事故歴、違反歴など)
  - ・診断後の注意項目による事故発生率予測の記載があるとよい。

#### その他(要望・将来)

- G社
- ・NATS はインターネットを利用してできないだろうか。(視力測定などは考えなければならないが、わざわざ行かなくても出来るようになればよいと思う。)適性診断は、インターネットを使って1年に1回程度できればよいと思う。本人特定はパスワードで行うなど工夫の余地があるのではないか。
- H社
- ・人間の視野とはどのようなものなのかを知りたい。現場のドライバーが体験できるような場があればもっとよいと思う。
  - ・適齢診断については、申し込むと「土曜は忙しいので避けて欲しい」と言われることがある。

- ・当社は 60 歳定年だが、引き続き嘱託で働いてもらう場合は適齢診断を受診してもらおうと考えている。
  - ・企業内カウンセラー養成講座の「修了証」の効力を、例えば他の会社に行っても使えるような、資格化みたいな形ができればよいと思う。
- I 社
- ・社内のトラック運転免許制度を設けており、適性診断を受診しないと交付しないようにしている。
  - ・業種別にアイカメラ・シミュレータの貸出し、もしくは診断を行い、より実務レベルに近い実データを習得できる機器の開発・導入を希望する。
  - ・アイカメラ・シミュレータで、業務内容や分野による特性や労働時間など、諸条件によって視線の動きをシミュレートできるのであれば、何に気を付ければよいのかが分かる。(ぜひ取組んで欲しい。)
  - ・アイカメラとデジタコを組み合わせれば、ドライバーの特性が分かるかもしれない。
  - ・保険会社の運転適性診断(警察庁方式)を活用している。
  - ・運行管理者を対象とした適性診断活用講座を実施すると有効だと思う。(事故事例を持ち合って討議等を行えば、より効果的だと思う。)

### (3) 現中期計画または次期中期計画への検討項目について

これまでのトラックの3事業者へのヒアリング結果により、現中期計画または次期中期計画への検討内容を整理すると以下のとおりとなる。

#### 指導講習

##### 講習回数等

##### [ 一般講習 ]

- ・法令改正などに絞った講習を毎年、または適宜開催

##### 業種別・事業規模別講習等

- ・統括運行管理者向け講習の実施
- ・他業種の内容を盛り込んだ講習の実施
- ・規模別講習の実施

##### その他(要望・将来)

- ・実践的な運行管理業務に関する講義の実施
- ・処分の実態
- ・他業者の事例紹介
- ・精神・心理学的な内容
- ・適性診断とのリンク
- ・業態別講義内容の深化
- ・通達、KYTなどの資料集作成(テキスト別冊化)

- ・講師の質の向上（緊張感を持たせた講義の実施）
- ・スペースに余裕ある聴講席の配置
- ・開催会場の利便性の確保（場所、その他）
- ・事故の疑似体験施設の整備

#### 適性診断

##### 適性診断

- ・設問時のアナウンスの検討（ヘッドホン使用の可否）

##### [ 新規事業 ]

- ・企業内カウンセラー講座

##### 貸出用自動診断機器

- ・貸出機器のPR

##### 助言指導の充実

- ・コメント内容の充実
- ・より詳細な情報に基づくカウンセリング
- ・適性診断カウンセラーの資格化と講習実施

##### 提供データ

- ・診断結果と事故データとのリンク
- ・詳細なデータの提供
- ・ドライバーの診断履歴データの提供

##### その他（要望・将来）

- ・アイカメラ・シミュレータの早期開発
- ・ドライバー運転特性診断（アイカメラ＋デジタコ）
- ・インターネットを利用した診断の実施

### 3.2.4 教育実施機関

教育実施機関への対象先には、これまで実績のある機関の中から3教育実施機関を選定してヒアリングを実施し、その結果を以下に示す。

#### (1) 指導講習について

##### 講師の選任等

- X機関・講師は職員（自動車学校の教官）から「実務経験を有すること」や「受講生の評判の良い教官」を選任する。（講師を選任する際に、向き不向きやその能力の高さを判断）
  - ・外部講師の招聘は殆どなされず、職員（講師）が対応している。
- Y機関・センター職員は、安全法規、実技講習の講師を担当している。女性職員も救急法やカルチャー講座の講師を努めている。講師は、研修センターの要であり、誠実さや情熱が必要である。
  - ・テーマに沿った講習をしない講師、テキストに頼りすぎる講師、情報知識の古い講師などは好ましくなく、とくに見極める必要がある。
- Z機関・研修所には交通安全（指導講習、適性診断）の担当インストラクターが7名いる。うち5名がセンコーからの出向者、2名がいすゞからの出向者（1名がテストドライバー、1名が自動車工学の技術者）である。
  - ・研修所のインストラクターには、実際に現場で安全管理業務の経験者であること、人間性（まじめ、誠実等）毎年実施されているドライバーコンテストの経験者などを総合的に判断して採用している（特に人間性を重要視している）。
  - ・外部講師としては、鉄道会社OB1名を起用している（バス）。

##### 講師の資質向上

- X機関・スタッフ（座学講師、実技担当者）の資質向上のため、他の教育機関やディーラー系（車両、タイヤ等）の企業研修に5～6回/年の頻度で参加させている。また、交通心理学会への参加もある。
  - ・基本に帰ることからも、国内のみならず海外研修も視野に入れている。
- Y機関・講習受講生に対して、研修終了後に講習内容の良否を訊ねるアンケートをとっており、アンケート結果は講師や講習内容の改善に活かしている。
  - ・講習後の受講生アンケートでは、ほとんどがよい評価をもらっている。極端に悪い評価の場合、その職場に連絡し、理由を聞く等のフォローを徹底している。
  - ・内部講師の教育については、アカデミックな点を重視している。内部で実施することはないが、外部のセミナーを活用し、費用については当センタ

一で負担している。職員が自らを維持するアカデミックな思想を持つよう、職場全体でフォローする体制を整えている。

- ・講師は威圧的な接し方ではなく、受講生と一緒に勉強しようとする態度が必要であり、受講生を尊重する心がけが必要である。
- ・講師は現場の実態を知らない分、新しい情報、リアルタイムで多く摂取するように心がけなければならない。また、話し方はテレビやラジオなどを意識してよく聞くことも重要であり、自分で資料を作成することも必要である。

- Z 機関
- ・トラック、バス、一般（自家用）を研修の対象としており、3年かけて1人前のインストラクターとなるように教育しており、5年でオールマイティーになる。しかし、トラック会社からの出向契約期間が5年（本人の希望により延長はある）であるため、研修品質の維持に苦労している。
  - ・インストラクターのスキルアップとして、自動車メーカーの研修所などの外部講習も受講させている。
  - ・受講者のアンケートを参考にしたり、月1回インストラクターの会合を実施している。また、講師による研修内容に差が無いように、違うインストラクターの研修時に1名のインストラクターがサブとして対応し、軌道修正を行っている。
  - ・「教育」ではなく「共育（共に育つ）」であり、受講者とともに安全に対するの知識を高めることが必要（誠意、謙虚、信頼）。今後も受講生からの現場の情報、最新の情報などに気を配りながら内容を充実させ、変化していくと考えられる。企業ニーズに沿ったプログラムが必要。
  - ・インストラクターや講習内容、宿泊施設等について受講者アンケートを行っている。インストラクターに関するアンケート結果は、態度の悪い受講者に厳しく接すると評価は低くなりがちなので参考程度にとどめ、所長自らが各インストラクターの採点、指導を行っている。ただし、満足度の評価は重視している。

#### 講習内容の充実

- X 機関
- ・実施した研修の報告書を作成し、2週間以内に受講した全ての事業者を訪問し報告している。
  - ・企業訪問活動を通じて得られた企業ニーズは、所内の検討会議にかけられ、研修に取り入れられるものはカリキュラムに組み込むようにしている。
  - ・研修を企画する場合に、顧客の要望に沿った実技カリキュラムから毎年変化させている。
  - ・講習で使用する教材は、講師が作成となるが、その資料はインターネット

でも入手できる内容のものである。

- ・講義は、パワーポイントを利用し、一般知識だけでなく「ものの考え方」「みかた」を変えるため、多くの実例や問題・課題に対するアプローチを変えたものを示すなどコンサル的要素が強い。
- ・留意点は、一方通行にならない講義、参加型の講義とすることにある。

Y 機関・十分な講習内容が実施できなかった場合は、当センターとしてフォローのための補講を開催することもある。

- ・受講生に対しては、疑問点があればいつでも受ける。またこちらからも出向くようにも心掛けている。
- ・テキストを読み上げるだけの講習は避ける必要がある。論旨からはずれるようなことでも、常にホットな情報に触れるようにすることも大切である。
- ・受講生は常に新しい情報を欲しがっており、カリキュラムは時代に合うように、毎年テーマを変えている。前年と同じ講師で講習を実施する場合もあるが、当センターで決めたテーマに沿って話をするように努めている。
- ・自分が講義する講習では、例えば、受講者の 150 人のうち 140 人がトラック業者で、10 人が旅客業者だとすると、あえて旅客の話題に触れるようにしている。そうでないと 10 人は何のために来たのか受講の意義に疑問をもつ結果となる。

Z 機関・座学と実技の研修方法があるが、本研修所では 1 : 9 の割合で実技を重視している。

- ・研修の目的としては、「自分自身の運転行動全般に亘って総点検（基本に戻る）」、「車・自分自身・人間としての限界体験を通して、危険に対する感受性を高める。再認識をさせる。」「体験を通して、各個人の安全に対する意識を向上させ、行動を変える」ことが重要である。
- ・研修内容には、現場と同じ観点の内容であること。受講者の安全意識を向上させること。受講者のレベルに合わせた指導を行うことが大切である。
- ・リピーターもいるが、まず 1 回目には通常のカリキュラムで受講してもらい、2 回目からは、各事業者のニーズに合わせてインストラクターと事前打合せ調整をして研修内容を一部改定してゆく工夫も行っている。受講者がベテランである場合や、新人を対象とした場合などもあり、各事業者の要望を伺うことは重要である。
- ・ベテランドライバーは知識や経験があるが、それゆえに天狗になっていることが多く、もう一度自分を見直すという観点や安全意識を見直しさせる目的から、座学よりも体験させる実技指導が重要であると考えている。実技で極限状態を経験することにより、自己流のやり方では緊急時には正しく対応できないことを悟ると、ドライバーは初めて聞く耳を持つようになる。

る。この方法はベテランに対して効果を上げている。

#### その他

- X機関・研修の運営方法や提供するサービスに係わる企業や受講生からの新たな要望・意見はない。受講生の9割以上から「初めて聞く」「初めて体験する」など(感動・感銘を受けたとの意見が多い)高い評価を受けているため(と考えられるが)、更なる要望や意見が聞かれないと考えている。
- Y機関・社内報を出すよりも外部向けのPR紙を発行する方が良いと思う。
- Z機関・最近の運行管理者にも実技指導は重要である。昔は、現場(運転)の経験を踏んで(たたき上げ)管理者になりドライバーを指導してきたが、今は国家試験で受かった人間が現場をあまり知らずにドライバーを指導しており、本当の管理を行うことが出来る管理者が減ってきている。実際の現場体験も指導に際しての重要な要素である。管理者がドライバーと一緒に行動して実態を知る必要がある。管理者が正しい教育ができなければ、ドライバーに対する育成はできない。

### (2) 適性診断(検査)について

#### 適性診断(検査)員等

- X機関・適性診断指導員の資格保有者により、実施している。スタッフ16名のうち10名が取得している。
  - ・検査は、診断結果に基づくカウンセリングを実施しており、1人あたり約50分を要している。
- Z機関・適性診断の資格者は5名おり、滋賀県運転免許センターで資格を得たが、資格審査の実施回数が少なく、もっと資格審査を受けられる回数を増やして欲しい。

#### 適性診断(検査)員の資質向上

- X機関・カウンセリングの充実をはかるため、交通心理士の資格にチャレンジさせるなど職員への啓蒙を図っている。
- Y機関・問診はマニュアル化する必要があると感じる。
  - ・診断員は、受診者に役立つことを言ってくれているか否かが重要であり、診断結果が同じであっても、いかに診断員の機転で本人(受診者)の立場に立って親身に接することができるかが重要である。ドライバーの中には職業コンプレックスを持っている人もいる。そのような人に対しても一緒に考える目線を送ることが必要である。
- Z機関・月1回インストラクターの会合を実施している。また、講師による研修内

容に差が無いように、違うインストラクターの研修時に 1 名のインストラクターがサブとして対応し、軌道修正を行っている。

#### 適性診断（検査）の充実

- X 機関・運転適性診断機器は当初から、民間メーカー製の O D 式運転適性検査<sup>(注8)</sup>を採用している。この良い点は、本人用（企業向け）と管理者用（企業版・管理者用）の別様としている点にあり、企業側の管理者のカウンセリングが行いやすい様に配慮されていることにある。
- ・これ以外に、事故惹起者に対して動態視力、夜間視力の検査を実施することがある。なお、C R T<sup>(注9)</sup>は事故対策機構で実施するよう推奨している。
  - ・運転適性診断の機器は、（今のところ）機種の変更を考えていない。
  - ・研修を再度受講するドライバーが今のところないため、運転適性診断の経年変化を見る、アフターフォローするといったことは考えていない。
- Y 機関・適性診断は、実技指導をサポートし、実技の向上に活用するものとして必要であり、座学とともに三位一体で機能するものである。
- ・現在の適性診断は断片的で深みがなく、臨場感もない。また、言葉も冷たいように感じ、今後もっと改良されていくべきであろう。
  - ・シミュレータは、実技講習があれば不要にも感じる。
  - ・先日、M自動車学校で適性診断を受けたが、コンパクトで短時間ででき、よいシミュレータ機械であると感じた。
  - ・新しい診断機器については、移動可能なことも含めて簡便性へのニーズは大きいと思う。それを導入して差別化することも必要だと思うが、メーカーが拡販すればどこでも同じになってしまうであろう。
  - ・ハード面の「改良」と、ソフト面の「改革」を進める必要があると感じる。
  - ・国から予算が出る間に適性診断機器を開発し、他の認定機関との差を出すことも重要と感じる。
  - ・利用者の利便性の向上はもっと進めるべきである。貸出診断機器はよいと思う。PR も併せて行う必要があると感じる。
- Z 機関・適性診断の受診者には、診断後に各個人に弱点を把握させ、その対策を指導している。また、その受診者が所属する事業者に対しても職場でフォローアップするよう指導している。
- ・ドライバーには、前回の診断結果と比較して、自覚させるように努めている。
  - ・診断機器は C R T（警察方式）のものと同じ機種である。今後として視力検査も同じ機器で測定できるようになればよいが（希望）。
  - ・視力検査は大切であり、視力低下が疲労にもつながる要因になることから、

もし医師に相談するようなコメントがでた場合は、必ず医者に行かせるように指導している。メガネを使用している者については、視力低下が進んでいることがあり、その診断は大切である。メガネの度が合わなくなっている場合には買い換えるように指導している。

- ・ 動体視力、夜間視力も重要であり、適性診断に追加して受診させている。
- ・ バス事業者への研修や、時間が不足すると考えられる研修では、適性診断をNASVAで受診させている。
- ・ 各研修機関同士の情報交換、交流も必要であり、各研修機関が特色をもつ事も良いことであると思う。

(参考)

X機関・「ドライバーズ・パーク」について

運転者の「視覚+メンタル+知識+意識向上」など運転者支援の教材を開発中である。

- ・ 毎乗務前の2～3分に「視覚トレーニング(危険予知)」「メンタルトレーニング」をすることにより、安全意識の高揚や気持ちの切り換えを効果的に引き出すことができる。
- ・ トレーニングは、それ以外に、一般知識やドライバーの安全運転能力を判定する、さらに、社内外の掲示板・通知事項などの媒体としても機能するプログラムが備わっている。

Z機関・国や地方は、事故の統計を発表するだけでなく、受講者に対して補助・助成金を行うなどの再教育対策を進めて欲しい。

(3) 現中期計画または次期中期計画への検討項目について

これまでの3機関へのヒアリング結果により、現中期計画または次期中期計画への検討に必要な内容を整理すると以下のとおりとなる。

指導講習

講師の選任等

- ・ 講師の選任基準

講師の資質向上

- ・ 講師の資質向上方策
- ・ 職員の意識変革
- ・ 職員研修参加の充実・強化
- ・ アンケート実施とフォロー
- ・ 講師評価(制度)

講習内容の充実

- ・ 前項同様(講師の質的向上)

( 講義の手法・手段 )

- ・ 企業・受講者のフォロー ( 企業訪問の実施 )  
( ニーズの吸い上げの充実・強化 )
- ・ 受講生に合ったカリキュラム内容の充実

その他

[ 新規事業 ]

- ・ 機関紙による P R ( P R 紙の定期発行 )

適性診断 ( 検査 )

適性診断 ( 検査 ) 員等

- ・ 産業カウンセラー資格取得 [ 継続 ]

適性診断 ( 検査 ) 員の資質向上

- ・ 検査員の資質向上方策
- ・ 職員の意識変革
- ・ 職員研修参加の充実・強化

適性診断 ( 検査 ) の充実

- ・ 診断結果表の様式変更  
( 本人用と事業者用の様式変更 )
- ・ 各研修機関同士の情報交換
- ・ 研修内容の特色化
- ・ 新規診断機器の開発  
( 簡便化・差別化 )
- ・ 貸出用自動診断機器の促進と P R

その他

- ・ e - ラーニングの開発

### 3.2.5 受講者・受診者からの意見・要望 ~ 主管支所等に寄せられた意見など

本検討会におけるヒアリング調査で得られた意見・要望以外に、日常の業務において機構の主管支所等に寄せられている受講者・受診者からの主な意見・要望等について以下に整理する。

#### (1) 指導講習業務について

##### 講習回数・会場等について

###### バス事業者

- ・開催地区、増回等、受講機会を増やして欲しい。
- ・駐車場のある会場で開催して欲しい。

###### ハイタク事業者

- ・利便性の良い地区で開催して欲しい。
- ・旅客の一般講習を増やして欲しい。
- ・受講機会を増やして欲しい。

###### トラック事業者

- ・運行管理者試験に合わせて基礎講習の開催回数を増やして欲しい。
- ・増回等、受講機会を増やして欲しい。

##### 講習開催時期等について

###### バス事業者

- ・講習開催時期は繁忙期（秋口）をはずした時期にして欲しい。
- ・開催案内を早く欲しい。
- ・土曜日曜に開催して欲しい。

###### ハイタク事業者

- ・半日で修了する講習にして欲しい。
- ・KYTシートの内容を毎年変えて欲しい。

###### トラック事業者

- ・一般講習の開催日が片寄っており受講のための業務の調整がしにくい。
- ・半日で修了する講習にして欲しい。
- ・土曜日曜に開催して欲しい。

##### 業態別・事業規模別講習、グループ討議等について

###### バス事業者

- ・特にコメントなし

###### ハイタク事業者

- ・小グループ討議は勉強になった。

- ・タクシー業界には事業規模別講習は必要ない。

#### トラック事業者

- ・任意参加できる小集団講習を設けて欲しい。
- ・同業種のグループ討議を実施して欲しい。
- ・小グループ討議は勉強になった。

### その他（要望・将来）について

#### バス事業者

- ・講習終了後に、国家試験までの間に勉強会になるものを設けて欲しい。
- ・基礎講習では、運行管理者試験に対応した講義を充実して欲しい。

#### ハイタク事業者

- ・専任講師は現場を知っている人にして欲しい。
- ・講師との相互コミュニケーションが欲しい。
- ・乗務員教育に使える業態別の指導マニュアルを作成して欲しい。
- ・国家試験対策の講習会を開催して欲しい。
- ・行政の監査方法を紹介して欲しい。

#### トラック事業者

- ・要点をわかりやすくする工夫と要点をまとめた説明資料を配布して欲しい。
- ・専任講師は現場を知っている人にして欲しい。
- ・国家試験他施策の講習会を開催して欲しい。
- ・社内の事故防止講習会に講師を派遣して欲しい。
- ・監査における指摘事項、点数等について、実際の事例で解説が欲しい。

## （２）適性診断業務について

### 適性診断について

#### バス事業者

- ・高齢化乗務員に対する年齢に合った性格テスト、機器診断及びコメントの改良。
- ・危険感受性テストの場面を業態別に変えて欲しい。
- ・危険感受性テストの図版をバスの運転席から見たものを採用して欲しい。
- ・危険感受性の図版を変更して欲しい。
- ・特別診断、特定診断 の予約が取りにくい。

#### ハイタク事業者

- ・視力は、免許更新等で測定する機会があるので、深視力、動体視力、夜間視力（希望者）でいいのではないか。

- ・高齢化乗務員に対する年齢に合った性格テスト、機器診断及びコメントの改良を行って欲しい。
- ・診断に要する時間が長い。何度も受診しているので（診断方法の）説明はいいらない。
- ・予約が取りにくい。時間延長するなりの対応が考えられないか。

#### トラック事業者

- ・機構の診断の中で必要なのは視力検査ではないか。特に深視力、動体視力。
- ・自動助言を業態別にコメントして欲しい。
- ・日曜日の受診を希望する。
- ・所要時間を短くして欲しい。

#### 貸出用自動診断機器について

##### バス事業者

- ・貸出用自動診断機器と一緒に視力関係測定機器を貸し出して欲しい。
- ・視力検査が欲しい。
- ・一度に処理できる人数を考えると出張診断での利用が向いているのではないか。

##### ハイタク事業者

- ・視覚関係の診断が無いので貸し出し希望しない。
- ・診断時間の短縮を図って欲しい。

##### トラック事業者

- ・視覚関係の診断が無いので貸し出し希望しない。
- ・現場で使用できるので是非活用したい。
- ・長期で貸して欲しい。

#### 助言指導の充実について

##### バス事業者

- ・車内事故に関する助言指導マニュアルが欲しい。
- ・活用講座を企業単位で実施して欲しい。

##### ハイタク事業者

- ・乗客に対する接遇の仕方をアドバイスして欲しい。
- ・受診時の機構による助言指導の後の定期的内部指導の要領を知りたい。

##### トラック事業者

- ・診断結果を受け取っても、どのように指導したらよいか分からない。
- ・カウンセリングの手法を指導して欲しい。
- ・事業所単位、支部単位の検討会等に職員を派遣して指導して欲しい。

- ・ 診断種類別のコメントが欲しい。
- ・ 特定診断対象者は、自社の職員が指導するより機構等の自社と関係ない人が実施する方が効果がある。

#### 提供データについて

##### バス事業者

- ・ 企業単位の詳細なデータ（年齢、経験、事故惹起者、優良ドライバー）が欲しい。
- ・ 途中入社の乗務員の自社以外での診断履歴及び内容を知りたい。

##### ハイタク事業者

- ・ 業界と自社を比較できるデータが欲しい。
- ・ 高齢者特有の事故データがあれば教えて欲しい。

##### トラック事業者

- ・ 新規採用者が他社で受診しているかどうかの有無と内容を知りたい。
- ・ 他の同業者と自社との項目の比較ができないか。

#### その他（要望・将来）について

##### バス事業者

- ・ 義務診断は3時間以上かかるため、駐車場を確保して欲しい。

##### ハイタク事業者

- ・ 支所までが遠いので出張所を設けて欲しい。

##### トラック事業者

- ・ 事件事例を持ち寄った検討委員会に職員を派遣して指導して欲しい。

### 3.3 ヒアリングまとめ

これまで、機構の実施している指導講習・適性診断に係る3業態の事業者（各業態3社；計9社）及び教育実施機関（3機関）へのヒアリング調査結果及び日常業務における受講者・受診者からの意見・要望等をもとに現中期計画及び次期中期計画に盛り込むべき検討項目を以下に整理する。

#### 3.3.1 ヒアリング結果等からの検討項目

3業態の事業者へのヒアリング調査結果をもとに現中期計画及び次期中期計画に盛り込むべき検討項目を整理すると以下のとおりである。

#### 指 導 講 習

講習回数等	<ul style="list-style-type: none"> <li>[一般講習]</li> <li>・任意講習の設置</li> <li>・e ラーニングの実施</li> <li>・受講予約システム構築</li> </ul>
講習開催時期等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・繁忙期以外の受講</li> <li>・事業者宛の講習案内通知の早期化</li> </ul>
業種別・事業規模別講習等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業種別講習の充実・拡大 (注：合同講習を是認する事業者あり)</li> <li>・少人数別講習の検討 (合同の場合、カリキュラムによる業種別講習時間の設定)</li> <li>・(業種)支部別講習の検討</li> <li>・統括重子管理者向け講習の実施</li> <li>・事業規模別講習の検討</li> </ul>
その他(要望・将来)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習環境の改善(会場の広さ、音声等)</li> <li>・講師の質的向上</li> <li>・視覚教材の開発</li> <li>・講習内容・教材見直し (実践的、実務に即したものなど)</li> <li>・開催会場の利便性の確保(場所、その他)</li> </ul>
〔新規事業〕	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業離職応援 (適性診断カウンセリング、事故防止コンサル)</li> <li>・KYTシートも含めた、関連図書の販売</li> </ul>

## 適 性 診 断

適性診断 〔新規事業〕	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断方法の見直し（定期的）</li> <li>・設問時のアナウンスの検討（ヘッドホン使用の可否）</li> <li>・企業内カウンセラー講座</li> </ul>
貸出用自動診断機器	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸出機器のPR</li> <li>・視覚診断対応方策</li> <li>・診断機器の所要時間短縮化の改良（継続）</li> <li>・貸出機器のインターネット化</li> </ul>
助言指導の充実 〔新規事業〕	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断結果の助言内容の充実</li> <li>・機構版のカウンセラー資格認定制度の創設と養成講座</li> </ul>
提供データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・機構ならではの情報提供</li> <li>・診断結果のデジタル化</li> <li>・受診事業者への診断結果のメール送信</li> <li>・診断結果と事故データとのリンク</li> <li>・ドライバーの診断履歴データの提供（転職時）</li> </ul>
その他（要望・将来）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適性診断機器の充実</li> <li>・アイカメラ・シミュレータ</li> <li>・運転シミュレータ</li> <li>・車間距離シミュレータ</li> <li>・自動視野検査</li> <li>・ドライバー運転特性診断（アイカメラ+デジタコ）</li> <li>・適性診断結果表の見直し</li> <li>・センター拠点の見直し（東京主管支所移転による不便発生）</li> <li>・事業PR</li> </ul>
〔新規事業〕	<ul style="list-style-type: none"> <li>・相談窓口の開設（意見・要望の吸い上げ）</li> <li>・巡回診断車の導入</li> <li>・適性診断カウンセリング</li> <li>・性格診断</li> <li>・インターネットによる適性診断</li> </ul>

### 3.3.2 教育実施機関へのヒアリング結果からの検討項目

教育実施機関へのヒアリング調査結果をもとに現中期計画及び次期中期計画に盛り込むべき検討項目を整理すると以下のとおりである。

#### 指 導 講 習

講師の選任等	・ 講師の選任基準
講師の資質向上	・ 職員の意識変革 ・ 職員研修参加の充実・強化 ・ アンケート実施とフォロー ・ 講師評価（制度）
講習内容の充実	・ 前項同様（講師の質的向上） （講義の手法・手段） ・ 企業・受講者のフォロー（企業訪問の実施） （ニーズの吸い上げの充実・強化） ・ 受講生に合ったカリキュラム内容の充実
その他	〔新規事業〕 ・ 機関紙によるPR（PR紙の定期発行）

#### 適 性 診 断

検査員等	・ 産業カウンセラー資格取得〔継続〕
検査員の資質向上	・ 検査員の資質向上方策 ・ 職員の意識変革 ・ 職員研修参加の充実・強化
検査の充実	・ 診断結果表の様式変更（本人用と事業者用の様式変更） ・ 各研修機関同士の情報交換 ・ 研修内容の特色化 ・ 新規診断機器の開発（簡便化・差別化） ・ 貸出用自動診断機器の促進とPR
その他	・ e - ラーニングの開発

3.3.3 受講者・受診者からの意見・要望 ~ 主管支所等に寄せられた意見などからの  
検討項目

全国の主管支所等に日常寄せられている受講者・受診者の意見・要望等から、現中期計画及び次期中期計画に盛り込むべき検討項目を整理すると以下のとおりである。

指導講習

講習回数・会場等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・需要と利便性を考慮した会場及び回数の設定</li> <li>・地域事情を考慮した増回</li> </ul>
講習開催時期等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・休日開催の検討</li> <li>・半日講習の検討</li> </ul>
業種別・事業規模別講習 グループ討議等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・分離講習による業態別講習の実施</li> <li>・目的を明確にした事業規模別講習の実施</li> </ul>

適性診断

適性診断	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般講習等における運行管理者への「運転者の受診の心構え」に関する説明、又はパンフレットの配布</li> <li>・出張診断での義務診断の実施</li> <li>・危険予知シートの写真化</li> </ul>
貸出用自動診断機器	<ul style="list-style-type: none"> <li>・視力関係測定機器の貸し出し（株ニデックの視力自動測定機器）</li> </ul>
助言指導の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・助言内容の充実（コメントの改善、業態別コメント、年齢別コメント）</li> </ul>
提供データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適性診断結果を活用して効果を上げ、実際に事故を減少させている企業のインターネット等でのPR</li> <li>・ADPS機能による受診者一覧印刷の企業への提供</li> </ul>
その他（要望・将来）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・就業時間内にいつでも診断できる診断体制、診断機器開発の検討</li> </ul>

ADPS機能（注10）

### 3.4 現中期計画または次期中期計画への検討項目

これまでの指導講習・適性診断に係る3業態の事業者（各業態3社；計9社）及び教育実施機関（3機関）及び全国の主管支所等に日常寄せられている受講者・受診者の意見・要望等から現中期計画及び次期中期計画に盛り込むべき検討項目を以下に整理する。

#### 3.4.1 指導講習に関する現中期計画及び次期中期計画に盛り込むべき検討項目

講習回数等	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔一般講習〕</li> <li>・ 任意講習の設置</li> <li>・ eラーニングの実施</li> <li>・ 受講予約システム構築</li> <li>・ 需要と利便性を考慮した会場及び回数の設定</li> <li>・ 地域事情を考慮した増回</li> </ul>
講習開催時期等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業者宛の講習案内通知の早期化</li> <li>・ 休日開催の検討</li> <li>・ 半日講習の検討</li> </ul>
業種別・事業規模別講習等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業態別講習の充実・拡大 （注：合同講習を是認する事業者あり）</li> <li>・ 少人数制講習の検討 （合同の場合、カリキュラムによる業態別講習時間の設定）</li> <li>・ （業態）支部別講習の検討</li> <li>・ 分離講習による業態別講習の実施</li> <li>・ 統括運行管理者向け講習の実施</li> <li>・ 事業規模別講習の充実（別教材等）</li> </ul>
その他（要望・将来）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 講習環境の改善（会場の広さ、音声等）</li> <li>・ 講師の質的向上及び意識変革</li> <li>・ 講師の専任基準</li> <li>・ 視覚教材の開発</li> <li>・ 講習内容・教材見直し（実践的、実務に即したものなど）</li> <li>・ 職員研修参加の充実・強化</li> <li>・ アンケート実施とフォロー 企業・受講者のフォロー（企業訪問の実施）</li> <li>・ 開催会場の利便性の確保（場所、その他）</li> </ul>
〔新規事業〕	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 企業講師派遣 （適性診断カウンセリング、事故防止コンサル）</li> <li>・ K Y Tシートも含めた、関連図書の販売</li> </ul>

### 3.4.2 適性診断に関する現中期計画及び次期中期計画に盛り込むべき検討項目

適性診断	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 診断方法の見直し（定期的）</li> <li>・ 関係者に対する冊子作成（「運転者の受診の心構え」のパンフレット等）</li> <li>・ 出張診断での義務診断の実施</li> <li>・ 設問時のアナウンスの検討（ヘッドホン使用の可否）</li> <li>・ 就業時間内にいつでも診断できる診断体制、診断機器開発の検討</li> <li>・ e ラーニングの開発</li> <li>・ 企業内カウンセラー講座</li> </ul>
[ 新規事業 ] 貸出用自動診断機器	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 貸出自動診断機器の促進とPR</li> <li>・ 視力関係測定機器の貸し出し等の視覚診断対応方策</li> <li>・ 診断機器の所要時間短縮化の改良（継続）</li> <li>・ 貸出機器のインターネット化</li> </ul>
助言指導の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 診断結果の助言内容の充実（コメントの改善、業態別コメント、年齢別コメント）</li> <li>・ 機構版のカウンセラー資格認定制度の創設と養成講座</li> </ul>
[ 新規事業 ] 提供データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 機構ならではの情報提供</li> <li>・ 診断結果のデジタル化</li> <li>・ 受診事業者への診断結果のメール送信</li> <li>・ 診断結果と事故データとのリンク</li> <li>・ ドライバーの診断履歴データの提供（転職時）</li> <li>・ インターネットによる適性診断</li> <li>・ 適性診断の企業活用事例のインターネット等でのPR</li> </ul>
その他（要望・将来）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適性診断機器の充実（簡便化・差別化等も含めた新規開発も含む）</li> <li>・ アイカメラ・シミュレータ</li> <li>・ 運転シミュレータ</li> <li>・ 車間距離シミュレータ</li> <li>・ 自動視野検診</li> <li>・ ドライバー運転特性診断（アイカメラ+デジタコ）</li> <li>・ 適性診断結果表の見直し（本人用と事業者用の様式変更）</li> <li>・ センター拠点の見直し</li> <li>・ 事業PR（機関紙等によるPR等）</li> </ul>
[ 新規事業 ]	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 産業カウンセラー資格取得 [ 継続 ]</li> <li>・ 相談窓口の開設（意見・要望の吸い上げ）</li> <li>・ 巡回診断車の導入</li> <li>・ 適性診断カウンセリング</li> <li>・ 性格診断</li> <li>・ 各研修機関同士の情報交換</li> <li>・ インターネットによる適性診断</li> </ul>

## 第4章 事故防止効果の検証

機構の行う「指導講習」「適性診断」の事故防止への寄与率及びその経済損失軽減効果等について、本年度は、交通事故データと適性診断受診状況からの検討を実施した。

本検討会とは別途に実施されている国土交通省と機構との共同調査「適性診断の事故防止効果に関する調査」の結果（進捗状況）を述べる。

### 1. 調査の背景

独立行政法人自動車事故対策機構（旧：政府出資法人自動車事故対策センター、以下、機構という）の適性診断は、安全運転への寄与をねらいとして、電算処理システムにより運転者の性格、安全運転態度、認知・処理機能、視覚機能などについて、心理および生理の両面から個人の特徴を把握するものとして実施されている。平成13年9月1日より貨物自動車運送事業者に、また、平成14年2月1日より旅客自動車運送事業者に、特定の運転者（初任運転者、高齢運転者、事故を発生させた運転者）に適性診断を受診させることが義務づけられ、機構もこれら義務づけられた診断を実施できる体制を整えた。しかし、機構の適性診断が事業用自動車の事故防止にどれほど効果があるか明らかにされていない。

### 2. 調査目的

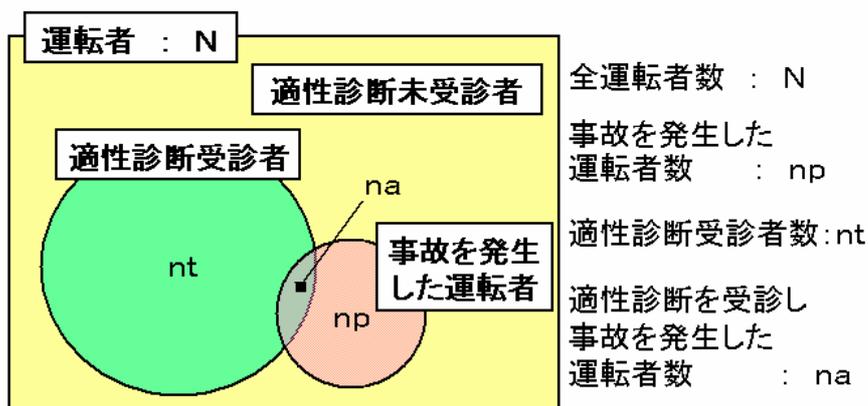
適性診断の事故防止への効果を明らかにする。

### 3. 調査方法

事業者より提出された重大事故報告書と、当該事故を発生させた運転者の適性診断受診の記録から、両者の相関関係等について解析する。

事業用自動車運転者と適性診断受診者、事故を発生した運転者の数には、下図のような関係があるといえる。そこで、図の下段に示すア、イ、ウの割合を算出、比較する。これにより、適性診断受診者が事故を発生する確率が低くなっていることが示されれば、適性診断の事故防止効果が示されると考えられる。

年度別、診断の種類別、業態別に、事故原因、年齢等と適性診断結果との関係を集計分析する。

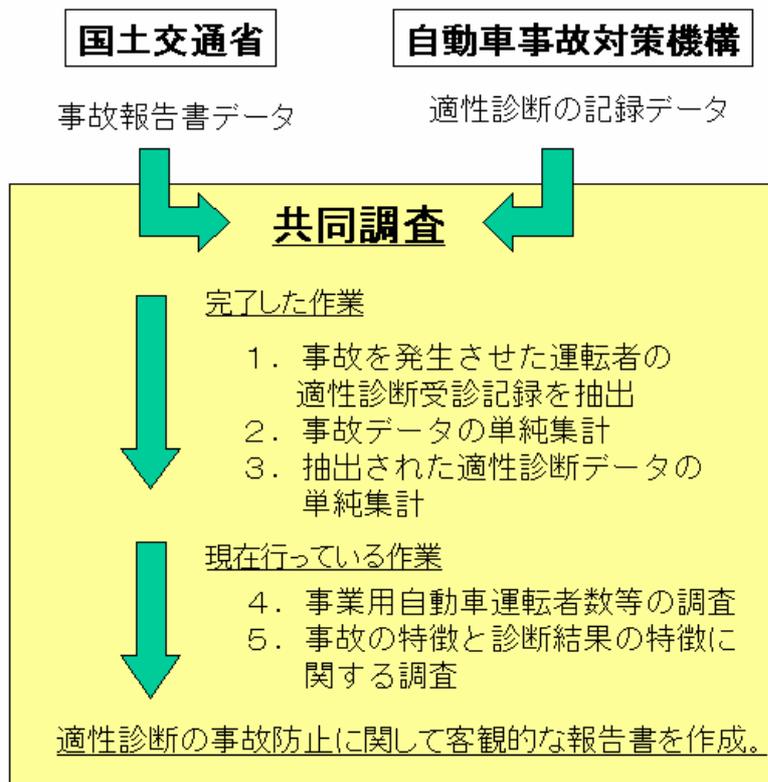


- ア. 全運転者数に対する事故を発生した運転者数の割合  
 $(np / N)$
- イ. 適性診断未受診者数に対する事故を発生した運転者数の割合  
 $((np - na) / (N - nt))$
- ウ. 適性診断受診者数に対する事故を発生した運転者数の割合  
 $(na / nt)$

#### 4. 調査の進捗状況

共同調査のスキームは下図に示すとおりである。現在、図中の1.から3.までの作業を終了し、4.及び5.の作業を実施中であり、平成17年3月末までに調査結果がとりまとまる予定である。

なお、本調査は、株式会社日通総合研究所に調査分析を委託している。



追加調査(自動車事故対策機構)

6. 事故の損害金額の調査

適性診断の経済効果に関する調査報告書を作成。

## 第5章 今後の課題

### 5.1 中期計画の内容に係る問題と課題

#### 5.1.1 評価委員会の指摘内容

独立行政法人自動車事故対策機構（以下、機構）の現中期計画（平成15年10月から平成19年3月までの3年6ヶ月）は、平成14年2月に「国土交通省所管独立行政法人の業績報告に関する基本方針」及び独立行政法人通則法第32条に基づき策定されたものである。

また、独立行政法人の業務実績については、専門的な知識を持つ第三者で構成される各府省の「独立行政法人評価委員会」と「政策評価・独立行政法人評価委員会（総務省）」によるダブルチェックの評価・勧告を受ける。各府省の評価委員会は、各年度の業務実績や中期目標期間の業務実績について、中期計画の実施状況、中期目標の達成状況等を評価し、必要があると認められる場合は、法人に対して業務運営の改善などを求め、さらに、その評価結果を受けて総務省の評価委員会が第三者的立場からの調査・審議を行い、必要があると認める場合は、意見を述べることとなっている。

平成15年度の国土交通省独立行政法人評価委員会の機構の中期計画に対する『総合的な評定』（\*）は、以下に示すものとなっている。なお、中期計画における指導講習及び適性診断業務に係る個別項目に関する概要については第2章で述べたとおりである。

(\*） 機構の業務運営全体評価であり、指導講習、適性診断に係る項目も含まれる。

#### 業務運営評価

極めて順調 (130%以上)	順 調 (100～130%未満)	概ね順調 (70～100%未満)	要努力 (70%未満)	評 定 理 由
				93% (= 97 / 104)

注： 機構の中期項目（全体で52項目）の認定結果をもとに、4段階評価している  
 評定は（各項目の合計点数）/（項目数に2を乗じた数）の割合（%）を基準としている。

#### 自主改善努力

評 定	評 定 理 由
-	法人が説明を行った自主改善努力である業務運営を円滑に実施する上で必要な諸規程類の見直し等については、一般的な努力に留まるため、「相当程度の実践的努力が認められる」とはいえない。

注： 自主的改善努力が意欲的かつ前向きで、優れた実践事例として認められる場合には、評定欄に「相当程度の実践的努力が認められる」と記入し、認められない場合には「-」と記入する。

## 業務全般に関する意見

- ・ 機構として交通事故をどのように減らしていくかということを常に念頭に置きながら取り組むべきである。
- ・ 最新の交通事故の傾向をキャッチし、その傾向に併せて、業務のあり方を見直していくという機能も必要である。
- ・ 諸外国の事例の調査をする場合において、他の機関の調査研究との横の連携を図り、施策全体としての効率化を目指すべきである。
- ・ 数値目標については概ね順調に達成しているが、機構として社会的に重要な役割を果たしていくためには、さらに創意工夫をし、活動の実質的な価値を高めていく努力をすることが必要である。
- ・ 機構も業務の功績が認められているということを励みに、さらにしっかりとした運営を行って欲しい。

検討会では、機構の実施する指導講習及び適性診断業務の中期計画（年度計画）の目標数値や取り組み内容に関して、以下の意見があげられている。

- ・ 中期計画のために見直していくという観点からは、機構としてどのような存在意義、新商品、機器の刷新という問題や旧態依然のセンター時代の法律で縛られたままの体質になっていないかなど、後から追いかける事業者が出ることに緊迫感が全くない。
- ・ 自己収入の増加について、現中期計画の全体およびそこの指導講習・適性診断に係る数値目標・内容を明確に開示し、目指していく方向性を従業員に示す必要がある。また、残された時間で、軌道修正、掘り下げを行っていく必要があると思う。
- ・ 動的なもの、実施しながら改善していくというものをみたい。マンネリ化対策もある。それに対する動的な対策も必要だと思う。
- ・ 新規参入もある。自分たちの総括をしっかりとやらないといけない。（現在までの実施内容は）教育で言うと、指導達成率である。
- ・ 指導講習は、現在、独占事業だが、枠がなくなったらどうなるのか。作り方、取り組み方が変わってくる。事業者に馴染みが持てて、存在が高まるようなものにならなければならない。
- ・ 運行管理についての実態調査をやって、運行管理をよくやっているところは事故が少ない、ということのを定量的にできればいいと思う。また、そういう結果を指導講習などで出せばいいと思う。
- ・ 諸外国の運行管理に係る制度調査や診断機器の開発状況の把握など、海外調査を踏まえた検討を行うべきである。
- ・ 経団連から「2004年日本経団連規制改革要望」に、一般講習を2年に1度から4年に1度に要望がなされており、機構の業務運営を取り巻く環境の変化に的確に対応することが大切となる。

### 5.1.2 事業者ヒアリングの指摘内容（問題・課題）

業態別（バス、ハイタク、トラック）の事業者の運行管理者等を対象とした指導講習、適性診断に関するヒアリングを実施した結果における主な指摘内容（問題・課題）を業態別に下表のとおりとりまとめた。

(1) バス

指導講習

項目	指摘事項(問題・課題)
講習回数等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般講習に関し、2年に1回の義務講習であることを是認する事業者と、運行管理者の「慣れ」「マンネリ」の意識変革を目的に毎年実施を求める声がある。</li> <li>・e-ラーニングによる講習により、講習時間・回数の機会を増やすなど利用者の利便性を高めることができる。</li> </ul>
講習開催時期等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の繁忙期(観光閑散期)を考慮した講習開催を望んでいる。</li> <li>・陸運支局からの開催通知(6ヶ月前)後の機構の講習開催案内が遅いため、勤務調整に不都合が生じている。</li> </ul>
業態別・事業規模別講習等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業態別少人数制の受講を望んでいる。(事故事例、運行管理内容の違い等に特化した講習の充実)</li> <li>・事業規模別とすることは賛否両論であり、なかには時間帯で合同と規模別の時間編成でとの意見もある。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習環境の改善の要望が強い。(会場が狭い、画像やホワイトボードが見えない、講師の声が聞こえない)</li> <li>・専任講師自体が自己の講習評価ができないなど(他の講師との比較尺度がない)講師の質的な向上策が望まれている。</li> <li>・講習内容は、実態を反映させ実務に直結した内容として欲しい(乗務員に対する適切なアドバイス、基本的実務の解説、車内事故防止等)</li> <li>・運行管理の強化や事故防止に役立つ新たな講習メニューが欲しい。</li> <li>・適性診断活用講座をカリキュラムに望んでいる。</li> <li>・新規事業関連： 企業に対する講師派遣・事故防止コンサル</li> </ul>

適性診断

項目	指摘事項(問題・課題)
適性診断一般	<ul style="list-style-type: none"> <li>・性格診断(ペーパー診断)の見直しを定期的に行うことが必要。(模範解答を記載しがち=評価に疑問、「新鮮味」がない(質問内容が同じ))</li> <li>・診断結果表は過去の実績の記載がなされており参考となっている。</li> <li>・診断機器についても性格診断同様見直しを検討する必要がある(診断項目所要時間)</li> </ul>
貸出用診断機器	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸出機器のPRが必要(一部知らない事業者あり)</li> <li>・乗務の空き時間に活用が可能であるため利用事業者が見込まれる。</li> <li>・視覚診断ができないため、利用は「要検討」の事業者と「できない」とする事業者に分かれる。</li> </ul>
助言指導の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「機構の活用講座」を実施したが、カウンセリング方法・技法の向上に役に立ったなど、評価が高い。</li> <li>・診断結果は、事業用運転者の業種に即した記載であることや、乗務員の劣る部分に起因する事故事例等のコメントが望まれている。(現行のものは、業態・免許と関係ない一般的内容)</li> </ul>
提供データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・機構ならではのデータ提供が求められている(業態別、年齢別、経験年齢別、全国/地域の平均値、企業単位の平均値データ)</li> <li>・重大事故の心理状態に関するデータが求められている(アドバイスに幅が出る)</li> <li>・上記以外に、安全対策につながるデータが欲しい。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適性診断機器の充実が望まれている。(アイカメラシミュレータ、運転シミュレータ、車間距離シミュレータ)</li> <li>・新規事業関連 <ul style="list-style-type: none"> <li>a. 相談窓口の設置(労務問題、事故対応、事故対策)</li> <li>b. センター拠点の見直し(交通利便性の向上)</li> </ul> </li> </ul>

(2) ハイタク

指導講習

項目	指摘事項（問題・課題）
講習回数等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習回数に関して、現状で良いとする事業者と情報収集のために毎年受講する事業者がいる。</li> <li>・インターネット予約サービスは好評である（関東地区で実施）</li> </ul>
講習開催時期等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習開催時期については、それほど問題視していない。</li> <li>・講習会場は、交通利便性の高い会場を望む声が多い（受講者もしくは営業所最寄りの会場）</li> </ul>
業態別・事業規模別講習等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業態別講習の開催は、1社から要望があげられている。</li> <li>・事業規模別については、「必要性ない」「現実的でない」としている。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習環境の改善の要望が強い。（前述、バスと同様）</li> <li>・テキスト内容の改善を望んでいる（業態別分冊、地域特化した記載、事故事例の充実、他社の事例等）</li> <li>・テキストのCD-ROM化等によって、営業所など身近に利用できることが求められている。</li> <li>・講習内容は、実事例や実体験を取り入れた講習が関心を持ちやすい。</li> <li>・新規事業等               <ul style="list-style-type: none"> <li>a．事故防止コンサルティング（実際に指導を受けた企業での評価が高い）</li> <li>b．交通事故防止関連の図書の販売</li> </ul> </li> </ul>

適性診断

項目	指摘事項（問題・課題）
適性診断一般	<ul style="list-style-type: none"> <li>・性格診断・危険感受性（ペーパー診断）を疑問視する声がある。（バスと同様）</li> </ul>
貸出用診断機器	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸出機器に対する活用の場は広いなど評価が高い。</li> <li>・今後、追加機能（視覚検査）や所要時間の短縮が求められている。</li> </ul>
助言指導の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断結果表を基に管理者が実施するカウンセリングを効果的にするためのツール（管理者用の助言コメント等）が求められている。</li> </ul>
提供データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断結果では、年齢別、経験年齢別の平均値データがあると良い。</li> <li>・現在の過去のデータ記載は、役に立っている。</li> <li>・診断結果のメール送信を望んでいる。（情報データ管理に便利）</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適性診断機器の充実（バス同様及び自動視野検診）</li> <li>・新規事業関連               <ul style="list-style-type: none"> <li>a．相談窓口の設置（労務問題、事故対応、事故対策）</li> <li>b．企業の新規採用時に行われる性格検査（YG）の実施を検討することも必要。</li> <li>c．適性診断カウンセリング講座（注：機構では試験的に実施中）</li> </ul> </li> </ul>

### (3) トラック

#### 指導講習

項目	指摘事項（問題・課題）
講習回数等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習回数に関して、現状で良いとする事業者と情報収集のために毎年受講したいとする事業者に分かれる。</li> <li>・法令改正への対応など速やかに対応の際に、臨時講習の必要性を感じている</li> </ul>
講習開催時期等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・繁忙期を避けた予約としているためか、特に問題はない。</li> </ul>
業態別・事業規模別講習等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今年からの業態別講習を受講しているがとくに変わったとは感じていない。しかし、業態に特化した運行管理など必要性があるとしている。</li> <li>・事業規模別講習は、運行管理者の業務内容が事業規模により異なるため必要としている。（1社から要望があげられている）</li> <li>・統括運行管理者向けの講習が必要としている。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習環境の改善の要望が強い。（他業態と同様）</li> <li>・業務遂行での実践的な講義内容を求めている。（事故措置、行政処分の実態、事故事例等）</li> <li>・講習教材は、営業所で活用できるように目的・用途にあわせて別冊とすることがよいとしている。（通達、KYT）</li> <li>・講師の一方的な講習では効果があがりにくい（寝てしまう）。講師の質の向上や講習方法（参加型）の見直しを求めている。</li> <li>・事故の疑似体験から事故抑止力を高める施設があるとよいとしてる。</li> </ul>

#### 適性診断

項目	指摘事項（問題・課題）
適性診断一般	<ul style="list-style-type: none"> <li>・性格診断・危険感受性（ペーパー診断）を疑問視する声がある。（他業態と同様）</li> <li>・ペーパー診断での音声アナウンスが不必要とする意見がある（早く終えたい受診者がいる）</li> <li>・運転者から初任診断を受けて「自己の運転特性がわかった・ためになった」という感想を受けている。</li> <li>・企業内カウンセラー養成講座を受けた事業者の評価が高い。</li> </ul>
貸出用診断機器	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者の都合のよい時間での利便性から、貸出機器の利用に積極的な事業者が多い。</li> </ul>
助言指導の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・結果コメントが事業用運転者に対するコメント内容に充実させる必要がある。（コメントがワンパターン）</li> <li>・機構独自の適性診断カウンセラー資格制度があればよいとしている。（資格化で、転職の際に有利となる）</li> </ul>
提供データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断結果に事故の傾向などと結びつけてデータ提供、地域別、事業者別など、多くのデータ提供を望んでいる。</li> <li>・転職者の診断履歴データの提供があればよいとしている。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「NATS がインターネットで利用可能とならないか。」との要望があげられている。</li> <li>・土曜・日曜の休日に診断が可能となるように望んでいる（平日利用が困難）</li> <li>・「アイカメラとデジタコを組み合わせることで運転特性診断ができるのではないか。」との意見がある。</li> </ul>

### 5.1.3 教育機関のヒアリング

今回の教育機関ヒアリングでは、機構の実施する指導講習、適性診断に係るスタッフ（講師や診断員）の質的な向上やその運営を検討するため、参考となる内容の把握を目的として実施した。

教育機関の経営規模、実技体験を主とした運営方法、施設、受講者数、スタッフの数など全国規模で実施する機構とは大きく異なるため、ヒアリングで得られた内容そのものを機構に置き換えて論ずることはできない。しかし、指導講習や適性診断の対象となっている受講（診）者（管理者や運転者）が同一であり、指導講習や適性診断に係る講師や適性診断員の資質、受講（診）者のニーズ把握やフォロー、業務内容の充実などに参考とすべき点は少なからずあると思われる。

#### (1) 講師の選任について

運行管理者に対する機構の指導講習は、国の認定機関として機能しており事故防止に大きく貢献しているところである。中期計画においてもその重要性から講師研修制度の拡充による講師育成がなされている。一方で、事業者ヒアリングでは、さらなる講師の資質向上による効果的な講習を望む状況にある。現在、機構の指導講習では実務の経験豊かな専任講師を選任しているが、受講者の要望するに足る講師と乖離した人選がなされていないかなど、選任基準を含めて見直す必要がある。

#### (2) 講師や産業カウンセラーの資質向上について

教育機関では、講師（スタッフ、インストラクター）の資質が事業の運営上で極めて重要となっているため、企業研修、他の教育機関への研修や海外研修等を通じたスキルアップを図っている。また、講師も他の講師の講習に参加するOJT<sup>(注11)</sup>方式で相互に資質向上する方法もとられている。一方、機構の場合は、指導講習に関しては専任講師等に対する講習前のガイダンスが行われるが、講師の方々の資質向上は本人に委ねられている状況にある。また、適性診断の産業カウンセラーの養成については外部機関の研修を取り入れて進められているが、適性診断に携わる職員の資質の維持・向上は内部的な教育に委ねられている状況にある。機構全体として見れば、指導講習、適性診断の質を維持・向上していくためには、社外研修等の受講などを積極的に取り入れ、その資質の維持・向上を図ることが必要となろう。

#### (3) 講習内容の充実について

教育機関で使われるテキストは、おもに実技が主体であることもあって講習用は、講師自らが作成したもの（レジメ）を使用するところと、教科書として印刷本を使用している所に分かれている。一方、機構の場合は、講習用テキストを使用して全国規模で均一的に講習を実施しているが、要は、「教育ではなく共育」とするように、ホットな情報（地域毎の情報を含む）の提供、受講者レベルへの配慮、棒読み講習は避けるなどのように効果的な方法、手段を取ることにある。

(4) 適性診断の充実について

運行管理者が乗務員教育を行う際に適性診断結果に基づく効果的な助言指導が行えるように診断結果に関しては、運転者と運行管理者を別様とすることが有効と考えられる。また、機器については、前述した事業者ヒアリングと同様、機器はハード面とソフト面の改良を進め、簡便化、差別化(\*)を図らなければならない。

(\*) ここでいう差別化とは、「従来の機器の改良や診断結果のコメント記載による質的な向上」及び「適性診断業務への新規参入状況下でのシェアの維持・拡大」を図ることをさす。

参考 教育機関ヒアリングの概要

指導講習業務関連

項目	実施内容
講師の選任等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・職員の中から、向き不向きやその能力に応じて選任している。</li> <li>・車両メーカーや事業者からの出向者をインストラクターとして採用している。安全管理業務の経験者、とくに人間性を重要視している。</li> <li>・講習内容によって、外部講師を招聘する。</li> </ul>
講師の資質向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スタッフ（座学講師、実技担当者）の意識変革や資質向上では、企業研修や交通心理学会（計5～6回/年）及び海外研修も視野に入れている。</li> <li>・講習受講生を対象に研修終了後のアンケートで講習内容の良否を確認し極端に悪い記載の場合は、その理由確認などフォローしている。</li> <li>・インストラクターの養成は3～5年をかけている。スキルアップでは他の教育機関への外部研修の受講を実施している。</li> <li>・他のインストラクターが付いて軌道修正するOJTを通じ資質向上を図っている。また、受講者アンケートを行い所長自らが採点、指導する。</li> </ul>
講習内容の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実施した研修内容報告書を作成し、受講した全ての企業訪問を行い報告している。その際、得られた事業者ニーズは検討会議にかけられ研修カリキュラムに組み込むようにしている。</li> <li>・1回目に通常のカリキュラムで受講してもらい、2回目からは各事業者のニーズに合わせた研修内容に一部改定する工夫をしている。</li> <li>・受講生に対しては、常にホットな情報提供を心掛け、テキストを読み上げる講習は避ける。</li> <li>・ベテランはじめ受講生のレベルに合わせることで、現場と同じ観点からの指導が大切である。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最近の運行管理者にも実技経験が必要とされている。それは「実務経験のない運行管理者が選任されてきている」との指摘がなされている。</li> <li>・機関誌の発刊によってPRが必要である。</li> </ul>

### 適性診断業務関連

項目	実施内容
検査員等	・事業者自ら適性診断を実施する場合、指導員は資格保有者により実施している。
検査員の資質向上	・資質向上から交通心理士の資格にチャレンジさせるなど職員への啓蒙を図っている。 ・月1回のインストラクターの会合実施や、診断時に他のインストラクターがサブとして付き（OJT）研修内容に差がないように対応している。
検査の充実	・診断結果表が本人用と管理者用の別様にアウトプットしている。これにより、管理者のカウンセリングが行いやすい、効果があるとしている。 ・動体視力・夜間視力の検査は、適性診断に追加して受診させている。 ・各研修機関同士の情報交換、交流も重要である。 ・新規診断機器はハード面とソフト面の改良を進め、簡便化、差別化を図らなければならない。 ・貸出診断機器により利用者利便の向上をさらに進めること、またそのためのPRも併せ行う必要がある。
その他	・「ドライバーズパーク」（運転者の視覚／メンタル／知識／意識向上を図る機器）といった事故防止対策用のソフト開発が進んでいる。 ・受講者に対する補助・助成金を行い再教育対策を進めてほしいとの行政に対する要望があげられた。

#### 5.1.4 受講者・受診者からの意見・要望等 ～ 主管支所報告

3業態の事業者および教育機関に対するヒアリング調査とは別途、指導講習や適性診断業務に関して、普段の業務を通じて受講者・受診者から挙げられている意見・要望を機構の主管支所を通じて広く収集した。

なお、ここでは3業態の事業者および教育機関（5.1.2.～5.1.3）と重複する内容以外の意見・要望項目（問題・課題）を下表のとおり列挙した。

#### 指導講習業務関連

項目	指摘事項（問題・課題）
講習回数等	・需要と利便性を考慮した会場及び回数の設定（地域事情を考慮した増回）の要望が挙げられている。
講習開催時期等	・休日開催の検討を求めている。 ・半日講習の検討を求めている。
業態別・事業規模別講習等	・分離講習による業態別講習の実施がよいとの声が挙げられている。 分離講習とは、合同講習だけでなく業態別の時間を組み入れた講習方法

#### 適性診断業務関連

項目	指摘事項（問題・課題）
適性診断一般	・関係者（事業者、管理者、運転者）に対する冊子作成（「運転者の受診の心構え」のパンフレット等）により適性診断業務の十分な理解を向上させる。 ・出張診断での義務診断の実施の要望がある。
貸出用診断機器	・視力関係測定器の貸出
提供データ	・適性診断の企業活用事例のインターネット等でのPRを望む声がある。
その他	・就業時間内に何時でも診断できる診断体制を望んでいる（昼休みでも）。

5.2 現中長期計画及び次期中期計画における指導講習・適性診断業務に係る検討項目

中期計画実施の内容と本年度の事業者・教育機関に対するヒアリング調査や受診者・受講者からの意見・要望をもとに、現中長期計画や次期中期計画に検討されるべき項目やあらたな事業関連内容を整理したものは、5.2.1~5.2.3のとおりである。

5.2.1 業務運営の効率化に係る項目

講師研修制度の拡充による講師育成や適性診断カウンセラー育成の促進とともに、社外研修の受講やOJT等も併せて実施すること  
 インターネット予約は、一部実施されているが指導講習・適性診断の全国レベルのシステム構築をすること  
 受講者側の利便性の向上を図るため、時代の趨勢であるIT化によるe-ラーニング、業態の繁忙期に配慮した受講（受診）開催日の設定を行うこと

業務運営の効率化

	目標数値	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	本年度調査による指摘項目(注:教育機関は 記載)
<b>1 指導講習業務</b>						
ア. 講師研修制度の拡充による講師育成	50名	25/50(16上)	35/50	50/50		職員研修参加の充実・強化
イ. 受講者管理システムなどIT化						
・受講者管理システムプログラム						
・受講者データ入力						
・受講者管理システムの活用						
・インターネット予約システム構築			(東京主管)			・受講予約システム構築 ・事業者宛の講習案内通知の早期化
ウ. 共同開催	10会場以上	2会場以上	3会場以上	3会場以上	2会場以上	
エ. 自己収入(講習収入)の増加	(前年比プラス)	23百万円				
オ. 自己収入比率アップ(認可法人時32.7%)	35%以上	33.2%				
ヒアリングからの意見・要望						・e-ラーニングの実施 ・繁忙期以外の受講
<b>2 適性診断業務</b>						
ア. カウンセラー育成(専門委員等の業務の30%を職員が実施)	20人	25人(基礎)	25人(応用)	25人(実施)	(30%実施)	職員研修参加の充実・強化
当初20人計画であったが25人に変更						
イ. 統計業務のオンライン化・業務のマニュアル化						
・統計業務(本部・支部間のオンライン化)						
・業務のマニュアル化						
a. 業務実態分析						
b. マニュアル作成						
c. 段階的なインターネット予約						
ウ. 自己収入(診断収入)の増加	(前年比プラス)	119百万円				
エ. 自己収入比率アップ(認可法人時30.1%)	35%以上	33.9%				
ヒアリングからの意見・要望						

5.2.2 業務の質の向上に係る項目

(1) 指導講習業務

講習環境に関して、会場の広さ、音声、講習会場の立地（利便性）等の改善や、地域事情による増回、休日開催、半日講習の検討を行うこと  
 業態別講習（旅客・貨物別）が全支所でも実施が検討されているが、ハイタクでのブロック別講習の開催や分離講習等を検討すること  
 機構の中期計画に、「任意講習」「統括運行管理者講習」を組み込めるか検討すること  
 講師の質的向上をはじめ、少人数制の講習実施、視聴覚教材の開発、テキストの見直し、理論より実践的な運行管理実務に即した内容を取り上げることなど、講習内容の充実を図ること  
 企業コンサルティングが試行的に実施されているが、新規事業分野として適性診断カウンセリングや事故防止コンサルなど、企業への講師派遣を強化すること  
 受講者のニーズを的確に事業に反映させる「顧客満足度の向上」の方策検討とともに、その中核となる講師評価（制度）のあり方も検討すること  
 業務の質の向上は、職員の意識変革や講師の質的な向上（講義の方法・手段）に大きく依存するため、それぞれ個々に対応する必要があること

業務の質の向上

	目標数値	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	指摘項目(凡例:・印:事業者、:教育機関、:受講・受診者)
<b>指導講習業務</b>						
<b>受講者の講習環境の向上</b>						
・旅客・貨物別の「業態別講習」の実施		(38支所)	全支所における業態別講習の実施			・講習環境の改善(会場の広さ、音声等) ・業態別講習の充実・拡大(ブロック別講習の検討 - ハイタク) ・事業規模別講習の検討 ・任意講習の設置 ・統括運行管理者向けの講習の実施 ・分離講習による業態別講習の実施 ・地域事情を考慮した増回 ・休日開催の検討 ・半日講習の検討
・「事業規模別講習」の実施(試行的実施)		(東京主管支所)	受講者・事業者のニーズ・効果を勘案し実施			
・講習回数の増回		・基礎 - 前年比1回贈 ・一般 - 前年比1回贈 ・特別 - 前年比35回贈	受講者・事業者のニーズ・効果を勘案し増回			
<b>講習内容の充実</b>						
・少人数受講者参加型講習の実施(特別講習)		71回	平成15年度の試行実施結果を踏まえ、実施支所の拡大			・講師の質的向上 ・少人数制講習の検討 ・視覚教材の開発 ・講習内容・教材の見直し(実践的・実務に即したもの)
・運行管理改善手法導入の講習(特別講習)		71回				
・視聴覚機器を用いた講習(試行的実施)		10支所				
<b>事業者の特性に応じたサービスの提供</b>						
・事故防止相談窓口の設置		本部及び全主管支所に設置(相談:812件、事故防止相談:8件-15年度実績)			相談窓口の開設(意見・要望の吸い上げ)	
・企業コンサルティングの試行的実施		2社実施	コンサルティング職員の資質向上のための研修を実施			企業講師派遣(カウンセリング、事故防止コンサル)
<b>適性診断活用講座の実施</b>						
・適性診断結果の利用実態調査による問題点把握						企業内カウンセラー講座
・指導講習と適性診断の有機的連携(活用講座の実施)					(活用講座の実施)	
定期的な受講者・事業者に対するニーズ調査		調査実施	継続調査及び改善を含めた講習内容の充実			アンケート実施とそのフォロー(受講企業訪問とニーズ把握) 講師評価(制度)
<b>安全対策への支援効果評価(受講者・事業者 - 5段階評価)</b>						
・受講者	4.0以上	4.10				
・事業者		4.26				
<b>ヒアリング等からの意見・要望</b>						
・開催会場の利便性の確保(含、センター拠点の見直し) ・KYTシートも含めた関連図書の販売 ・事故の疑似体験施設の整備 ・職員の意識改革 ・講師の質的向上(講義の手法・手段) ・受講生に合ったカリキュラム内容の充実						

(2) 適性診断業務

機構独自の新たな診断機器を開発すること（運転シミュレータ、車間距離シミュレータ、運転特性診断等）

貸出機器に関しては、「一般周知が十分でないためPRの促進」「視覚診断対応方策」「所要時間の短縮」「機器のインターネット化」等さまざまな要望への対応を検討すること（業務の空き時間にできる等、ニーズが高い）また、新規事業として視力関係測定器の貸出を検討すること

ペーパー診断に関しては、診断の信憑性を確保するための対応策を誤らないようにするとともに、運行管理者から運転者への助言指導内容やその充実を支援するための助言（業態別）の見直し及び診断結果票を本人・管理者用に別様とすることを検討すること

受診者自身が自己の評価をする際の「ものさし」として、業態別、地域別等の指標を提供するとともに、診断履歴データの提供を行うこと

その他、ヒアリング等では「設問アナウンスの要否選択」「カウンセラー資格認定制度」「巡回診断」「性格診断」「関係者に対する冊子の作成」「企業活用事例のインターネット等でのPR」「義務診断の出張診断の実施」等々、各種要望を検討すること

業務の質の向上

	目標数値	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	指摘項目(凡例: 印:事業者、 印:教育機関、 印:受講・受診者)
適性診断業務						
診断機器の研究開発・導入						・適性診断機器(運転シミュレータ、車間距離シミュレータ) ・ドライバ-運転特性診断(アイカメラ+デジタコ) ・新規診断機器の開発(簡便化、差別化)
・新自動視野測定器の導入(全主管支所)				段階的に支所に導入		・自動視野検査機器の導入
・貸出し用診断機器の導入(各支所1台計50台)				利用者の多い支所に追加配置		・貸出機器のPR ・視覚診断対応方策 ・診断機器の所要時間短縮化 ・貸出機器のインターネット化 ・視力関係測定器の貸出
・アイカメラ・シミュレータの試作機の開発及びデータ収集				解析ソフトの開発		・アイカメラ・シミュレータの開発
助言指導の充実やカウンセリング研修等						
・業態別助言内容の記載(新:216種、旧:23種)				処置判断・速度見越反応・危険感受性・重複作業反応の改良		・診断方法の見直し(定期的)-ペーパーテスト ・診断結果の助言内容の充実(含、本人・管理者用の別様) ・診断結果表の様式変更(本人・管理者用の別様)
・全カウンセリング担当職員の研修(146名)				継続研修の実施		
・適性診断活用講座マニュアルの策定				平成16年度に試行実施、平成17年度以降全支所において実施		
産業カウンセラー資格取得	担当職員の80%以上	71%				
地域別・事業者別・業態別・年齢別情報の提供		システム構築	事業者のニーズに応じ情報提供を図る(H.15:試行的に150件実施)			・機構ならではの情報提供 ・事業者への診断結果のIT化(メール送信) ・診断結果に基づく事故データとのリンク(講評) ・運転者の診断履歴データの提供(転職時)
受診者・事業者ニーズ調査を踏まえた診断の充実						
・受診者・事業者に対する調査実施				貸出機器の要望の多い支所への優先的配置と予約システム導入		
安全対策への支援効果評価(受講者・事業者-5段階評価)						
・受講者	4.0以上	4.06				
・事業者		4.12				
ヒアリング等からの意見・要望						・設問時のアナウンスの検討(ヘッドホン使用の可否) ・機構版のカウンセラー資格認定制度の創設と養成講座 ・事業のPR ・巡回(車両)診断カウンセリング ・性格診断の実施 ・インターネットによる適性診断の実施 各研修機関同士の情報交換 関係者に対する冊子作成(業務の理解と診断の活用) 企業活用事例のインターネット等によるPR 義務診断の出張診断の実施

### 5.3 新たな事業展開に向けた取組み

現中期計画（平成15年10月～平成19年3月）における「指導講習」「適性診断」の業務の一層の充実を図ることを目的として、本年度ヒアリング調査では事業者・運行管理者及び教育機関の方々から忌憚のない意見等（第3章）をいただき、その中から現中期計画もしくは次期中期計画に盛り込むべき項目（第5章 5.2項）を抽出した。

国の認定機関として機構の実施する「指導講習」「適性診断」は、これまで自動車事故防止に大きく貢献しているものと考えられるが、「国土交通省所管独立行政法人の業績報告に関する基本方針」及び独立行政法人通則法第32条に基づき策定された中期計画に関して、評価委員会による平成15年度実績評価は、「概ね順調である」ものの十分満足できるものではないと思われる。実際、本検討会においても厳しい意見があげられている。

これは、委員の指摘でもあるが本来あるべき事業者の立場に立った事業の効率化やサービスの質的な向上を目指すものであるが、策定された中期計画とその実績（平成15年度）の内容を見ると国の中期目標に対応した機構の指導達成率となっているものの、民間企業でいうところの「顧客ニーズ」「顧客満足度」といった視点からの、内容の充実が不足しているものと思われる。

事業者等からあげられたニーズを具現化するとすれば、本論第5章 5.1.1項（検討委員会の指摘内容）にあげられた以外に、現実的には次のような指摘も検討会ではあげられている。

講習の業態別業種別、さらに少人数制があげられているが、これらは会場、予算、定員等、を十分に加味して検討すべきであること

診断結果は個人情報であり、個人情報保護法との関係を調整する必要があること

新たな任意講習の開催では、開催ニーズがどれほどあるのか

講師の質的な向上をどのように図るか

講師が講義を行いやすい教材（テキスト）とすることや講習の進め方をどうするか

診断機器のハード面での改善とソフト面での改良をどうするか

その他

また、上記の検討に加え、次の取組みの検討が考えられる。

#### 〔指導講習〕

職員はじめ専任講師等に対する研修の充実や講習実施方法の検討

「任意講習（義務講習以外の一般講習、統括運行管理者講習、運行管理者試験対策講習等）」「事故防止関連図書等の販売」「性格診断の実施」「機構版の企業内カウンセラー資格制度やその養成講座」など、新規事業としての要望について、独立行政法人通則法上に問題が無いかどうかを検討すること

受講需要に対応するためのe-ラーニングを活用した事業展開を検討すること

事故防止対策に関連するIT機器の進展・動向を踏まえつつ、運行管理において有効と思われる情報提供の充実を図ること

#### 〔適性診断〕

職員の有効活用対策から、産業カウンセラー資格を有する退職者の登用を検討すること

事業用自動車の運転者以外の受診需要に対する的確な対応を検討すること

貸出診断機器（含、視覚測定機器の新規貸出事業の検討）企業コンサルティング、適性診断活用講座など、機構サービスを利用する事業者の評価が高い事業の積極的なPRとともに、こうした需要に対する的確に対応可能な人材を養成すること

機構の実施する診断業務事業のPR（ヒアリング範囲内では、適性診断に係る冊子の作成や診断活用事例のPRが挙げられている。）

## 【 用語解説 】

- (注1) e - ラーニング : インターネット等を経由し、時間や場所を選ばない効率的な学習環境の構築を支援するためのツール。
- (注2) KYTシート : 危険予知トレーニングの頭文字をとったもの。具体的な交通風景の図から潜在的危険要因を読みとることにより運転者の危険予測能力を向上させるトレーニング。
- (注3) J A F : JAPAN AUTOMOBILE FEDERATIONの頭文字の略称。日本自動車連盟。
- (注4) YG性格検査 : 矢田部・ギルフォード性格検査の略。質問紙法性格(人格)検査の一つ。
- (注5) ヒヤリハット : 作業中一歩間違えれば重大事故になったかもしれない失敗、言い換えれば、ヒヤリとした、ハツとした、といった経験。安全用語。
- (注6) N A S V A : National agency for Automotive Safety & Victims' Aidの頭文字の略称。独立行政法人自動車事故対策機構。
- (注7) N A T S : New Aptitude Test Systemの頭文字の略称。新適性診断システム。
- (注8) OD式運転適性検査 : (株)電脳が1967年に開発した運転適性検査である。「運動機能」「健康度・成熟度」「性格特性」「運転マナー」の4つの視点から、安全運転に関する適性を診断するものである。主に、自動車教習所で使用されている、OD式“(株)大阪電子頭脳センター略称”。
- (注9) C R T : Cathode Ray Tubeの頭文字の略称。警察庁方式パーソナルコンピュータ運転適性検査システム。
- (注10) A D P S : driving Aptitude counselling Data Processing Systemの頭文字の略称。運転適性診断情報処理システム。
- (注11) O J T : On the Job Trainingの頭文字の略称。仕事を通じた教育訓練もしくは職場内訓練(実地研修)。

# 検討事項の位置付け

## NASVA の目的・業務範囲( 独立行政法人自動車事故対策機構法より )

### 機構の目的

- ・自動車事故の発生防止に資する  
安全運行確保の担当者に対する指導  
自動車事故被害者に対する身体的・財産的被害の回復支援を行う
- ・自動車損害賠償保障法による損害賠償の保障制度と相まって被害者の保護を増進

### 業務の範囲

- ・自動車運送事業の用に供する自動車(以下、単に「自動車」)の安全運行確保の担当者に対する指導及び講習を行うこと。
- ・自動車の運転者に対し、適性診断を行うこと。
- ・後遺障害者を収容して治療・養護を行う施設を設置・運営すること。
- ・介護を必要とする後遺障害者に対し、介護料を支給すること。
- ・交通被害遺児、後遺障害家族の児童、損害賠償を受けられない被害者に対し、必要な資金の全部又は一部の貸付けを行うこと。
- ・後遺障害者、自賠責保険金を受ける被害者に対し、損害賠償額又は損害のてん補の支払を受けるまでの間、資金の貸付けを行うこと。
- ・自賠法による損害賠償の保障制度の周知宣伝
- ・自動車事故の発生防止及び被害者保護に関する調査・研究とその成果の普及。
- ・その他附帯する業務を行うこと。

## 独立行政法人としての役割

### 独立行政法人として実施する事業とは

- ・公共上の見地から確実に実施されることが必要な事務及び事業
- ・国が自ら主体となって直接に実施する必要のないもの
- ・民間の主体にゆだねた場合には必ずしも実施されないおそれがあるもの
- ・一の主体に独占して行わせることが必要であるもの

### 効率的かつ効果的に実施(独立行政法人のねらい)

- ・国からの運営交付金は、用途を特定しない「渡し切り」弾力的・効果的に使用できる  
剰余金は、主務大臣が承認した額を中期計画で定めた用途に使用可
- ・法令で定める基本的枠組みの範囲内で、内部組織を決められる。職員数は定員管理の対象外。
- ・中期目標を主務大臣が定め、中期計画・年度計画を各法人が作成  
明確な目標設定、業務実績の評価を行う仕組み  
独立行政法人評価委員会が評価、意見を述べる
- ・財務諸表、中期計画・年度計画、評価委員会の評価結果、監査結果、給与の支給基準などを公表  
透明性を向上

## 国土交通大臣による NASVA 中期目標(H15.10~H19.3)

### 業務運営の効率化に関する事項

#### 組織運営の効率化

#### 人材の活用

#### 業務の運営の効率化(指導講習・適性診断に関するもの)

- ・指導講習業務：自己収入比率を 35%以上に
- ・適性診断業務：自己収入比率を 35%以上に
- ・業務全般：一般管理費を H14 年度比で 10%削減

### 提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

#### 指導講習業務

- ・受講者・事業者利便性の向上。効果的な講習方法の実施
- ・職員資質の向上。事故防止コンサルティングの実施の検討
- ・指導講習と適性診断の有機的連携の深化
- ・受講者・事業者ニーズや活用状況を指導講習の内容に反映
- ・以上により、事業者の運行管理の充実・改善を促進し、事項防止効果を高める

#### 適性診断業務

- ・診断機器の研究開発・導入
- ・診断結果のわかりやすく適切な提供
- ・職員資質の向上：研修制度の充実、カウンセリング技術の取得等
- ・受講者・事業者ニーズや活用状況を適性診断・結果の内容に反映
- ・以上により、事業者の安全対策の充実・改善を促進し、事項防止効果を高める

## NASVA 中期計画

### 業務の運営の効率化

#### (1) 指導講習業務

職員の講習実施による経費削減。業務全般の見直しによる効率化。開催場所 10 会場以上の集約化。講習充実や受講者利便の向上等による自己収入増加。以上より、自己収入比率を 35%以上に。

#### (2) 適性診断業務

職員のカウンセリング業務実施による業務経費削減。統計業務の改善による業務全体の効率化。診断の高度化や受診者利便性向上等による自己収入の増加。以上より、自己収入比率を 35%以上に。

### サービスの質の向上に関する目標達成のためにとるべき措置

#### (1) 指導講習業務

講習の増回、業態・事業規模別の講習による環境の向上。少人数参加型講習の推進、事例研究・分析に基づく運行管理改善手法の導入、教材の活用等講習内容の充実。職員資質向上のための研修制度の充実、企業コンサルティングの試行。適性診断活用を取り入れた講習実施。受講者・事業者ニーズ等を踏まえ講習内容に反映。以上より、安全対策への支援効果に関する評価度を 4.0 以上に。

#### (2) 適性診断業務

機器の充実と診断内容の高度化、貸出し用機器の開発・配備。診断助言の充実、カウンセリング技法等向上による助言指導の充実、活用講座の全支所実施。職員研修による診断業務担当職員 80%以上の産業カウンセラー資格取得。診断結果データを解析し関係者に提供。受講者・事業者ニーズ等を踏まえ適性診断の内容に反映。以上より、安全対策への支援効果に関する評価度を 4.0 以上に。

## 評価・事業展開への視点

### 独立行政法人としての事業として適当か

#### 独法の事業としての適性

- ・公共上の見地から必要とされているか
- ・国の事業としては適合しないか。民間で実施できないもの
- ・独占した事業展開の必要はあるか

#### 独法事業による効率性

- ・予算の弾力的な運用、弾力的な事業・組織運営を行っているか

### NASVA 設置の目的達成に寄与した事業を展開しているか

- ・自動車事故発生防止に寄与した事業を実施したか
- ・(被害者の保護を増進する事業を実施したか)

### 中期計画・中期目標にフィードバックすべきこと

- ・目標値の設定は適切か
- ・目標を達成するために力を入れる分野・事業は何か
- ・より効率的の実施するための事業編成は可能か

### 事業の拡大・削減への提言

- ・効果的・効率的な事業として関連する分野に進出するものはあるか
- ・NASVA が担うべき新たなニーズ、消滅したニーズはあるか
- ・国や民間事業者と重複した事業はあるか。適切な役割分担は確保できているか

添付参照

## 中期計画の達成度(15 年度実績)

### 業務運営の効率化

#### (1) 指導講習業務

内部講師化研修をのべ 35 人に実施。諸謝金削減は未達成。受講者データ電子化完了。2 会場を集約。自己収入比率 33.2%。

#### (2) 適性診断業務

職員 25 人の基礎研修完了。本部・支所間をオンライン化、業務マニュアル化実態調査完了。自己収入は 1037 千円(前年比+13%)、自己収入比率 33.9%。

### サービスの質の向上に関する目標達成のためにとるべき措置

#### (1) 指導講習業務

(818 回開催) 業態別は 38 支所実施、事業規模別は東京で試行。少人数・改善手法は 71 回実施、視聴覚機器を 10 支所で試行。相談窓口を本部・全支所に設置、コンサルを 2 社に試行。活用状況実態調査実施。ニーズ調査完了。評価 4.10。

#### (2) 適性診断業務

自動視野測定器 10 台、貸出自動診断機器 50 台導入。アイカメラ試作機開発・実験完了。性格・安全態度テスト改良を完了、カウンセリング職員 146 名が研修、活用講座実施マニュアル策定。担当職員の 77%が資格取得。診断結果情報を提供。受診者調査を実施。評価 4.06。

業務範囲の見直し

中期計画の充実

事業者ヒアリング結果（総集編）

項目	業種	バス	ハイタク	トラック	今期または次期中長期計画への検討内容
指導講習業務	講習回数等	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔一般講習〕</li> <li>・義務講習とは別途に、任意講習の設置</li> <li>・予約システム構築による事業者の利便向上</li> <li>・e-ラーニングの実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・受講日の予約変更も可能なインターネット予約システム（利便性向上）</li> <li>・e-ラーニングの実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔一般講習〕</li> <li>・法令改正などに絞った講習を毎年、または適宜開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔一般講習〕</li> <li>・任意講習の設置</li> <li>・e-ラーニングの実施</li> <li>・受講予約システム構築</li> </ul>
	講習開催時期等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者宛の講習案内通知の早期化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・e-ラーニングの実施</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者宛の講習案内通知の早期化</li> <li>・e-ラーニングの実施</li> </ul>
	業種別・事業規模別講習等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業種別講習の充実・拡大</li> <li>・少人数制講習の検討（合同の場合、カリキュラムによる業種別講習時間の設定）</li> <li>・事業規模別講習の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業種別講習の検討</li> <li>・ハイタク支部別講習の検討</li> <li>・少人数制講習の検討（参加型ディスカッション方式等）</li> <li>・事業規模別講習の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔一般講習〕</li> <li>・統括運行管理者向け講習の実施</li> <li>・他業種の内容を盛り込んだ講習の実施</li> <li>・規模別講習の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業種別講習の充実・拡大（注：合同講習を是認する事業者あり）</li> <li>・少人数制講習の検討（合同の場合、カリキュラムによる業種別講習時間の設定）</li> <li>・（業種）支部別講習の検討</li> <li>・統括運行管理者向け講習の実施</li> <li>・事業規模別講習の検討</li> </ul>
	その他（要望・将来）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習環境の改善（会場の広さ、音声等）</li> <li>・講師の質的向上</li> <li>・視覚教材の開発</li> <li>・講習内容・教材見直し <ul style="list-style-type: none"> <li>・実務レベル</li> <li>・事例</li> <li>・業種特有の安全対策</li> <li>・統計資料等の充実</li> <li>・適性診断活用講座</li> </ul> </li> <li>〔新規事業〕</li> <li>・企業講師派遣</li> <li>・適性診断カウンセリング</li> <li>・事故防止コンサル</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習環境の改善（会場の広さ、音声等）</li> <li>・講師の質的向上（話し方）</li> <li>・テキスト内容の検討 <ul style="list-style-type: none"> <li>・業種別分冊版</li> <li>・章別の分冊版</li> <li>・各地域性を考慮した内容</li> </ul> </li> <li>・通達の解説資料</li> <li>・CD-ROMなどのデジタル化、視覚化教材の開発検討</li> <li>・安全機器の最新情報の提供</li> <li>・事故事例数の充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>・他社の事例の充実</li> <li>・携帯可能なケツサイズ等、テキストの大きさ検討</li> </ul> </li> <li>・講習会場設定の検討（受講者への交通利便性等）</li> <li>・講習内容の検討 <ul style="list-style-type: none"> <li>・適性診断活用講座の充実</li> <li>・監査内容の充実</li> <li>・他社の事例の充実</li> <li>・各地域性を考慮した内容</li> <li>・安全機器の最新情報の提供</li> </ul> </li> <li>〔新規事業〕</li> <li>・事故防止コンサルティングの充実</li> <li>・KYシートも含めた、関連図書の販売</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>講習内容</li> <li>〔一般講習〕</li> <li>・実践的な運行管理業務に関する講義の実施</li> <li>・処分の実態</li> <li>・他業者の事例紹介</li> <li>・精神・心理学的な内容</li> <li>・適性診断とのリンク</li> <li>・業種別講義内容の深化</li> <li>教材</li> <li>・通達、KYなどの資料集作成（テキスト別冊化）</li> <li>講義の仕方・講師</li> <li>・講師の質の向上（緊張感を持たせた講義の実施）</li> <li>その他</li> <li>・スペースに余裕ある聴講席の配置</li> <li>・開催会場の利便性の確保（場所、その他）</li> <li>・事故の疑似体験施設の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習環境の改善（会場の広さ、音声等）</li> <li>・選任講師の質的向上</li> <li>・視覚教材の開発</li> <li>・講習内容・教材見直し（実践的、実務に即したのものなど）</li> <li>・開催会場の利便性の確保（場所、その他）</li> <li>〔新規事業〕</li> <li>・企業講師派遣</li> <li>・適性診断カウンセリング</li> <li>・事故防止コンサル</li> <li>・KYシートも含めた、関連図書の販売</li> <li>・事故の疑似体験施設の整備</li> </ul>

業種		バス	ハイタク	トラック	今期または次期中長期計画への検討内容
適性診断業務	適性診断	<ul style="list-style-type: none"> <li>・性格テストの見直し（定期的）</li> <li>・診断機器の見直し（診断項目、所要時間）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・性格テストの見直し（定期的）</li> <li>・診断方法の見直し（定期的）</li> <li>・診断機器・診断項目の見直し（継続）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設問時のアナウンスの検討（ヘッドホン使用の可否）</li> </ul> [新規事業] <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業内カウンセラー講座</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・性格テストの見直し（定期的）</li> <li>・診断方法の見直し（定期的）</li> <li>・設問時のアナウンスの検討（ヘッドホン使用の可否）</li> </ul> [新規事業] <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業内カウンセラー講座</li> </ul>
	貸出用自動診断機器	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸出機器のPR</li> <li>・視覚診断対応方策</li> <li>・貸出機器のインターネット化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断機器の所要時間短縮化の改良（継続）</li> <li>・診断機器への視力、視野検査等の追加機能の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸出機器のPR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸出機器のPR</li> <li>・視覚診断対応方策</li> <li>・診断機器の所要時間短縮化の改良（継続）</li> <li>・貸出機器のインターネット化</li> </ul>
	助言指導の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断結果の助言内容の充実</li> <li>・業態別コメント</li> <li>・年齢・経験別コメント 等</li> </ul> [新規事業] <ul style="list-style-type: none"> <li>・機構版のカウンセラー資格認定制度の創設と養成講座</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断結果の助言内容の充実</li> <li>・業態別コメント</li> <li>・年齢・経験別コメント</li> <li>・乗務員へのアドバイス方法、教育方法等についての助言コメント等</li> </ul> [新規事業] <ul style="list-style-type: none"> <li>・機構版のカウンセラー資格認定制度の創設と養成講座</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コメント内容の充実</li> <li>・より詳細な情報に基づくカウンセリング</li> <li>・適性診断カウンセラーの資格化と講習実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断結果の助言内容の充実</li> </ul> [新規事業] <ul style="list-style-type: none"> <li>・機構版のカウンセラー資格認定制度の創設と養成講座</li> </ul>
	提供データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・機構ならではの情報提供</li> <li>・業態、年齢、経験年数別</li> <li>・企業別</li> <li>・「劣っている項目」に起因した事故データ等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・機構ならではの情報提供</li> <li>・業態、年齢、経験年数別の平均データ</li> <li>・過去の診断データの記載継続</li> <li>・データの表現方法</li> <li>・診断結果のデジタル化</li> <li>・受診事業者への診断結果のメール送信</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断結果と事故データとのリンク</li> <li>・詳細なデータの提供</li> <li>・ドライバーの診断履歴データの提供（転職時）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・機構ならではの情報提供</li> <li>・診断結果のデジタル化</li> <li>・受診事業者への診断結果のメール送信</li> <li>・診断結果と事故データとのリンク</li> <li>・ドライバーの診断履歴データの提供（転職時）</li> </ul>
	その他（要望・将来）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適性診断機器の充実</li> <li>・アイカメラ・シミュレータ</li> <li>・運転シミュレータ</li> <li>・車間距離シミュレータ</li> <li>・センター拠点の見直し</li> </ul> [新規事業] <ul style="list-style-type: none"> <li>・相談窓口の開設（意見・要望の吸い上げ）</li> <li>・適性診断の巡回</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適性診断機器の充実</li> <li>・アイカメラ・シミュレータ</li> <li>・運転（ドライビング）シミュレータ</li> <li>・自動視野検診</li> <li>・事業PR</li> </ul> [新規事業] <ul style="list-style-type: none"> <li>・相談窓口の開設（意見・要望の吸い上げ）</li> <li>・各事業者への適性診断の巡回指導</li> <li>・適性診断カウンセリング</li> <li>・性格診断</li> <li>・インターネットによる適性診断</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アイカメラ・シミュレータの早期開発</li> <li>・ドライバー運転特性診断（アイカメラ+デジタコ）</li> <li>・インターネットを利用した診断の実施</li> <li>・休日の診断実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適性診断機器の充実</li> <li>・アイカメラ・シミュレータ</li> <li>・運転シミュレータ</li> <li>・車間距離シミュレータ</li> <li>・ドライバー運転特性診断（アイカメラ+デジタコ）</li> <li>・適性診断結果表の見直し</li> <li>・センター拠点の見直し（東京主管支所移転による不便発生）</li> </ul> [新規事業] <ul style="list-style-type: none"> <li>・相談窓口の開設（意見・要望の吸い上げ）</li> <li>・巡回診断車の導入</li> <li>・適性診断カウンセリング</li> <li>・性格診断</li> <li>・インターネットによる適性診断</li> </ul>

## 事業者ヒアリング結果（バス編）

項目	ヒアリング先	A社 資本金 42 億 2 千万円 車両数 460 台	B社 資本金 1 億円 車両数 815 台	C社 資本金 1 億 5 千万円 車両数 48 台	今期または次期中長期計画への検討内容
指導講習業務	講習回数等	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般講習を2年に1回としたことは、事業者の負担を軽減することにつながっている。（関係法令の改正や、運行管理者の業務内容に大きな変化がない）</li> <li>講義の内容は、2～3年で改正することではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔一般講習〕</li> <li>現在2年に1回と緩和されたが、運行管理者の「慣れ」「マンネリ」の意識を変えるためにも毎年実施して欲しい。</li> <li>〔基礎講習〕</li> <li>これまでどおりで問題はない。（新入社員の知識習得の場や、運行管理者試験を目的とした受講としている）</li> <li>予約は、（事業者側の意向によって）何時でも、少人数でも受講が可能となるようにして欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般講習回数については、毎年受講とすることが良いと考えている。</li> <li>（山間部と都市部では交通状況が異なるため、各営業所や地域等で、運行管理の仕方が違う。とくに、新規運転者の採用に加え、運行管理のマンネリ化を防止したい）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔一般講習〕</li> <li>義務講習とは別途に、任意の講習の設置</li> <li>予約システム構築による事業者の利便向上</li> <li>e - ラーニングの実施</li> </ul>
	講習開催時期等	<ul style="list-style-type: none"> <li>開催時期については、地域・管理者数も考慮して観光閑散期（12～2月）に出来ないかと考えている。（繁忙期（観光シーズン9～11月）と重なる）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>開催時期については、貸切バスシーズンの繁忙期（4～5月、7～9月、10～11月）に、管理者講習を回避したい。</li> <li>東京・埼玉主管での講習は、予約をいれてもなかなか日程が取れない状況がある。</li> <li>機構の講習案内が遅い。（予約の問題から受講日と勤務調整を余儀なくしている）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>開催時期については、陸運支局からの通知が6ヶ月前位になされるため、勤務の割り振りを調整することで特に問題がない状態にある。</li> <li>受講場所は、府中、板橋、市ヶ谷となるが、一番便利な府中が取れない。府中以外の場合であれば、200人規模の（3業態）合同の受講となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者宛の講習案内通知の早期化</li> <li>e - ラーニングの実施</li> </ul>
	業種別・事業規模別講習等	<ul style="list-style-type: none"> <li>受講者数でいえば、グループ・ワーク（少人数制）が良い。</li> <li>旅客と貨物では、事業において抱える問題・課題が異なる。したがって、業種別に運行管理者講習を実施することは当然といえる。</li> <li>さらに、旅客でもバス事業者とハイタク事業者を別々に実施することが望ましい。</li> <li>運行管理者の資質アップを目的とする一般講習においては、事業規模別講習を検討する必要がある。（同等の事業者規模の管理者同士が、企業の実情に即した自己再発防止のための知識を共有できるようなグループ分けとすることで、ケーススタディできる講習環境も必要である）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業種別の講習とすることは必要。これまでもそうであったが、バス単独での講習がない。</li> <li>事業者規模別とすることは、業種別とすることで必要はない（こだわらない）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>（上記）200人規模の（3業態）合同の受講となる。</li> <li>業態ごとに事故内容が違う、乗務員の運転時の心理状態が違うのであるから、業種別とし講習規模は100人位が良い。</li> <li>現行の3業態での合同講習であっても、最後の2～3時間は、業態別に別れてその業態に特化した講義内容を組み入れることが良い。</li> <li>特別講習を受けたが、業態合同であることによって新たに得られる内容もあり、良い経験となった。（他業種の事例で参考になるものがある）</li> <li>合同で行う事によって、業種特有の注意点を伝えることができる。（バスの車内事故につながる要因をトラック、ハイタクのドライバーに理解していただくことで、お互いに防衛運転に努めることができる）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業種別講習の充実・拡大</li> <li>少人数制講習の検討（合同の場合、カリキュラムによる業態別講習時間の設定）</li> <li>事業規模別講習の検討</li> </ul>

ヒアリング先		A社	B社	C社	今期または次期中長期計画への検討内容
項目		資本金 42 億 2 千万円 車両数 460 台	資本金 1 億円 車両数 815 台	資本金 1 億 5 千万円 車両数 48 台	
指導講習業務	その他 (要望・将来)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域では、機構の会議室（150名程度収容）で実施しているため、後部座席では、ホワイトボードの板書きが「見えない」講師の声が「聞こえない」状況が散見される。</li> <li>・午前・午後単位による席替えによるなど、受講環境の向上（受講の緊張感を誘発する）の工夫が必要である。</li> <li>・運行管理者講習のテキストは、どちらかと言えば大手向けテキストといえれば業態別、規模別に事例を網羅し、見やすくしたものがよい。</li> <li>・講習内容に、適性診断カウンセリング基礎講習や、運行管理者の遭遇しやすい実体験などを盛り込む事がよい。</li> <li>・事業者それぞれに、実態・実情に即した運転者（乗務員）教育の方法がある。したがって、そうした企業に即した講義内容を、出張講習・派遣することが考えられる。</li> <li>・現状のテキストでの統計資料は、有益である。例えば、適性診断が3年に1回とすることが妥当なのか？、個々の評価の偏差値は？、受診企業と非受診企業の差とは？など、機構ならではの資料提供があるとよい。</li> <li>・講師の質的な向上については、（専任講師の立場では）自分の講習そのものが評価できていない実体にある。実際に、他の県での講習や他の講師の方々がどのように効果的に行われているのか、自分に何が足りないのかなど分からない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基礎講習のカリキュラムについては、安全に関する法令等の知識取得であるため、これまでどおりでよい。</li> <li>・一般講習に関しては、次の内容をカリキュラムに盛り込まれたい。（少人数制の講習を前提） <ul style="list-style-type: none"> <li>a. 運行管理者の業務内容の基本的な実務を解説（実態を反映させ、分かりやすく）</li> <li>b. バス特有の車内事故に関わる安全対策。</li> </ul> </li> <li>・インターネットによる講習予約を実施願いたい（一部実施されている）</li> <li>・企業に対する講師派遣業務（適性診断カウンセリング講座、事故防止コンサルティング）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習内容は、機械的に処理されているという感じである。（マンネリ化、義務化の講習の感が否めない）</li> <li>・講習内容では、運行管理者が乗務員に対する適切なアドバイスのとはなにかといった実務に直結したテーマであって欲しい。</li> <li>・大きな会場の場合、後ろの席では画像や声が通りにくい点を改善して欲しい。</li> <li>・適性診断活用講座を受けた。適性診断の知識や診断を活用した指導方法において、アプローチの仕方など大変参考となった（少人数で実習を行うので、ポイントについて指導してもらえる）。適性診断の助言指導だけでなく、他の指導にも活用できるので、多少費用がかかっても受けたい。</li> <li>・適性診断活用講座を一般講習の内容に入れるのは賛成。しかし、大人数では実施しづらいと思う。定期的に個別で実施して欲しいカリキュラムである。</li> <li>・講習カリキュラムについて言えば、路線バスについてだけでなく貸切バスの運行管理の例も考慮されたい。</li> <li>・事故防止に役立つ機構の新たな講習メニューをどんどんPRして欲しい。例えば、一部の事故多発者、熟練者特有の事故、あるいは潜在的な事故防止など事業者にとって運行管理の強化については安全対策に有効なものを提案願いたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習環境の改善（会場の広さ、音声等）</li> <li>・選任講師の質的向上</li> <li>・視覚教材の開発</li> <li>・講習内容・教材の見直し <ul style="list-style-type: none"> <li>・実務レベル</li> <li>・事例</li> <li>・業態特有の安全対策</li> <li>・統計資料等の充実</li> <li>・適性診断活用講座</li> </ul> </li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>【新規事業】</li> <li>・企業講師派遣 <ul style="list-style-type: none"> <li>・適性診断カウンセリング</li> <li>・事故防止コンサル</li> </ul> </li> </ul>
	適性診断	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「適性診断の結果で優良の者であっても事故を起こす」、また、「いつも同じことをしている」と聞く。つまり、当然この回答が（常識的には）望ましいとの回答でなされている、言い換えると回答する“スベ”を心得ている状況とも考えられる。（適性診断の評価そのものが、正しいものかどうか管理者側では懐疑的ともなっている）</li> <li>・使用機器やペーパーテストは従来どおりであり、受講者側では、「新鮮味」が欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者の過去3カ年の実績とともに結果が出るように工夫されているため参考となっている。</li> <li>・性格テストや視覚機能結果の運転者に対するカウンセリングが、事故防止に役立っている。</li> <li>・当社では、「社内カウンセラー選任制度（主に、運行管理者が選任されている）」があり、受診・カウンセリングによる運転者管理を強化している。</li> <li>・ペーパーテストは意に反する回答をする者が多いかと思う。一度、自分自身で意に反する回答も試みたことがあるが評価が変わるものでなく同じ結果であった（よくできていると思う）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在2年に1回を目安に、任意の適性診断の受診を実施している。受診計画をたてているが、実際には未受診者もいるなど十分でない状況である。</li> <li>・適性診断結果に対する管理者アドバイスは個々の乗務員によって、対応せざるを得ないため難しい(*)。</li> <li>(*) 当該社は5年前に親会社から分離したため、ベテラン運転者が少ないことに加え、初任運転者は、大型運転経験が少ない者、自営・他業種からの採用者がいる。このため、カウンセリングでは、「彼らの心理が把握しにくい」など問題がある。</li> <li>・ペーパーテストは、模範回答を書きがちである。その場合、実運転行動と適性診断の結果では、落差が生じ、運行管理者のカウンセリングが生きてこない。この問題解決のひとつには、個々の質問を画面展開し、模範回答をする時間的な余裕をなくすなど形式を変えることが考えられる。</li> <li>・質問内容が変わっていない。質問を入れ替えるというような工夫が必要ではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・性格テストの見直し（定期的）</li> <li>・診断機器の見直し（診断項目、所要時間）</li> </ul>

ヒアリング先		A社	B社	C社	今期または次期中長期計画への検討内容
項目		資本金 42億2千万円 車両数 460台	資本金 1億円 車両数 815台	資本金 1億5千万円 車両数 48台	
適性診断業務	貸出用自動診断機器	<ul style="list-style-type: none"> <li>貸出機器については知っている。</li> <li>貸出用では極めて重要な視覚診断（とくに、動体視力、深視力）ができない。利便性がよくても利用することはできない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貸出機器については知っている。</li> <li>視覚診断のサービスは検査官付きでないとできないようでは要検討である。ただし、事業者からすると、出向く必要がない、運転者の空き時間にできるなど事業者としてメリットがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貸出機器については知らなかった。</li> <li>事務所に設置し乗務の空き時間を調整する事によって任意診断での未受診者を無くすることができる。また、わざわざ出向かなくてもよいなど便利であるため、検討したい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貸出機器のPR</li> <li>視覚診断対応方策</li> <li>貸出機器のインターネット化</li> </ul>
	助言指導の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>同社では、カウンセリングを指導運転者が実施し、運行管理者はその場への立会いとしている。（コミュニケーションを取り易い・同じ運転者仲間としてや経験に基づく助言の「重み」「厚み」が運行管理者よりも勝ると判断しているためである）</li> <li>適性診断活用講座については、業務の必要性からも「一般講習」に組み入れて欲しい。</li> <li>評価記載の内容は、効果的とならしめるように事業用運転者の業種やそのプライドをくすぐるようなキメ細かい助言内容とすべきである。（現状のものは、業態・免許と関係ない一般的な助言内容）</li> <li>カウンセリングの時間に関しては、診断機器や内容次第といえるが、現状でよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「社内カウンセラー選任制度」の充実を図るため、機構から講師派遣による「活用講座」を実施した。社内カウンセラーによるカウンセリングの方法・技法の向上に役立っている。</li> <li>診断評価の記載内容は、現在、特定車両（バス、ハイタク、トラック）を意図した記載がなくワンパターンといわざるを得ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>評価記載内容で、初任運転者や適齢運転者向けのアドバイス内容があればいい。</li> <li>診断結果のコメントは、その乗務員の劣っている部分に起因する事故に関わるコメントが欲しい（運行管理者のカウンセリングに幅を持たせる）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>診断結果の助言内容の充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>業態別コメント</li> <li>年齢・経験別コメント 等</li> </ul> </li> </ul> <p>〔新規事業〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>機構版のカウンセラー資格認定制度の創設と養成講座</li> </ul>
	提供データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>業態、年齢、経験年数による全国/地域（ブロック）の平均値や企業単位での平均値の提供がなされるとよい。（現行の評価が個人の評価であり、他の運転者や社内での相対評価ができない）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>適性診断結果とともに業態、年齢、経験年数にかかわる数値データが欲しい。</li> <li>当社単独の平均値の提供も欲しいデータである。</li> <li>上記以外にも、安全対策に関わるデータが考えられるのであれば、メニューの提供がなされるとよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「劣っている項目」に起因した事故データが欲しい</li> <li>重大事故の心理状態で共通するもの（年齢別、事故内容別）に関するデータが欲しい。（乗務員に対するアドバイスに幅がでてくる）</li> <li>業態別や個別企業別のデータが欲しい。（抽象的なアドバイスから客観的なデータに基づくカウンセリングが可能となる）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>機構ならではの情報提供 <ul style="list-style-type: none"> <li>業態、年齢、経験年数別</li> <li>企業別</li> <li>「劣っている項目」に起因した事故データ等</li> </ul> </li> </ul>
	その他（要望・将来）	<ul style="list-style-type: none"> <li>アイカメラシミュレータ（運転者の目の動きの自覚に基づく事故防止）</li> <li>運転シミュレータ（業態車両別の事故を起こしやすい状況の予測・運転技法の習得）</li> <li>車間距離シミュレータ（3業態ともに追突事故の多発化傾向にあり、車間距離の保持が課題）</li> <li>機構に相談窓口の設置。運行管理者が抱える労務問題（法違反か否か）事故対応（類似事故の場合の事後処理など）社内対策など参考となる事例や適正な処理について、幅広くカウンセリング可能な窓口となれるのは機構であると思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アイカメラシミュレータの開発により、これまで行うことがなかった運転者の目くばりを安全指導に結びつけることがある。</li> <li>巡回車によって適性診断を実施するサービスができれば、その利用を前向きに検討したい。</li> <li>バス業界では事故の3割が車内事故であり、適性診断の実施や指導講習によりこの種の事故防止に役立つメニューがあれば提供願いたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>近隣に、機構の拠点（センター）の配置がなされればよい。</li> <li>今回の訪問もそうであるが、事業者の意見要望を聞いてもらえる機会は非常にありがたい。今後このような機会を増やして欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>適性診断機器の充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>アイカメラシミュレータ</li> <li>運転シミュレータ</li> <li>車間距離シミュレータ</li> </ul> </li> </ul> <p>〔新規事業〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>相談窓口の開設（意見・要望の吸い上げ）</li> <li>適性診断の巡回</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>適性診断機器の充実（継続）</li> <li>センター拠点の見直し</li> </ul>

事業者ヒアリング結果（ハイタク編）

ヒアリング先		D社	E社	F社	今期または次期中長期計画への検討内容
項目		資本金 2750 万円 車両数 82 台	資本金 2000 万円 車両数 96 台	資本金 1 億円 車両数 759 台	
指導講習業務	講習回数等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・間近になって日程の変更を行っても何とか希望通りの予約し直しを行うことができた。</li> <li>・インターネット形式になり非常に助かっている。</li> <li>（現状）2年に1回の受講義務ではあるが、3名は毎年受講している。現在、一般講習で200名位の受講者数であると思われる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習の実施回数については、現状のままで良い。</li> <li>（現状）基礎講習には、今月1名受講、一般講習2名（夏から秋にかけて）、特別講習も本年受講している状況。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基礎講習、一般講習ともに希望どおりの予約が出来ており、以前の状況よりも良くなった。</li> <li>（現状）基礎講習には、本年夏5名受講し12月～1月に2名受講予定。一般講習は16名受講し2月に11名受講を予定。特別講習は昨年1名受講した。</li> <li>・一般講習は、法令改正などの新しい情報収集のために毎年受講している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・受講日の予約変更も可能なインターネット予約システムの利便性向上の検討</li> <li>・e-ラーニングの実施</li> </ul>
	講習開催時期等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習の規模、時期については、受講予約の希望もかなえられており、現状の運営方法で良いと思う。</li> <li>・講習会場については、ハイタク業界の所在が多い方面（世田谷方面等）での会場設定が助かる。</li> <li>・また、運行管理者の居住場所近くが主催の講習を受けられるようにしてもらえると助かる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習の開催時期については、現状のままで良い。</li> <li>・会場についても現在実施されている状況で良い。</li> <li>・会場の場所について、車が利用できる場所が有り難い。</li> <li>・また、運行管理者が住んでいる最寄りの会場で受けられると有り難い。</li> <li>・受講者の交通利便性の公平さを考慮して、草加、松戸などの県境などに会場を設定してもらえると良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に要望なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習会場場所の設定の検討（受講者への交通利便性等）</li> </ul>
	業種別・事業規模別講習等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業態別の講習が良い。</li> <li>・理想を云えば、事業規模別の運行管理者の講習も必要とは思いますが、実際そのような運営方法を実施するとなると、受講者数や日程の調整の問題で現実的ではないように感じる。</li> <li>・事故事例や適性診断などについては、地域性や業態による環境の違いから、それぞれで別の内容のものを作成すると良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・規模別の講習の実施は必要ないと感じる。</li> <li>・月に一度の全体教育の実施や集合教育の実施がされている現状からも、とくに分ける必要はない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・支部別の講習をしてみてもどうか。（支部の構成として6社、1回当たり40～50名位の受講者数であり、会場の準備も業者で協力できる可能性もある。）</li> <li>・規模別などに分けてまでの講習実施の必要性は無いように感じる。管理者の考え方による面が大きい。（規模別で実施する場合は、営業所数、台数などのどの規模で分けるか検討の予知がある。）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業規模別講習の検討</li> <li>・業態別講習の検討</li> <li>・支部別講習の検討</li> <li>・少人数制講習の検討（参加型ディスカッション方式等）</li> </ul>

ヒアリング先		D社	E社	F社	今期または次期中長期計画への検討内容
項目		資本金 2750 万円 車両数 82 台	資本金 2000 万円 車両数 96 台	資本金 1 億円 車両数 759 台	
指導講習業務	その他 (要望・将来)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事故事例は、各地域で「この場所で事故があったんだ」と身近に受講者が感じる地域性を考慮した講習内容が良い。</li> <li>・以前と比べ、最近は机もあるので受講しやすくなった。ただ、欲を言えば1つの机で3人の座席は少し狭い。</li> <li>・テキストの危険予知、監査については参考にしており、社内講習にも利用している。</li> <li>・実際の業務上で、テキストを開く機会は少ない。</li> <li>・しかし、運行管理者として必要な知識は一通り内容に盛り込まれているので、必要な時には開いて参照している。</li> <li>・テキストについては業態別のテキストを作成した方が良いと思う。</li> <li>・対乗務員、対役所向けの業務上の書類作成(このような資料を準備しないといけない)などの内容がテキストと講習内容にあると良い。</li> <li>・通達文書や法令改正の情報は全乗連などからも入手しており、テキストの内容とダブっている。</li> <li>・法令、通達の原文をそのまま掲載した内容よりも、事例を挙げて解説したテキストと講習内容が良い。(自動車事故対策機構が事業者の立場で補佐してくれることを事業者は期待している。)</li> <li>・監査の内容の話がも有り難い。この内容に監査を受ける「前」と「受けた後」にどのように変わったかなどの経緯を事例を挙げて話をしてもらえともっと参考になる。</li> <li>・ウィットネスの車載カメラ(ドライブレコーダー)の話があり、映像を含んだ講習内容であったため、受講者も興味を持って聞いた。</li> <li>・講習は、少数参加によるディスカッション方式による参加型が理想である。</li> <li>・講習内容が毎年同じだと飽きられてしまう。</li> <li>・実体験的な話など、受講者が身近に関心を持って聞ける外部講師による実話を交えた講習も必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・座席が後ろであると、講師の話が聞き取りにくい。</li> <li>・中には、声の聞こえない講師がいた。</li> <li>・テキストが厚い。</li> <li>・業態別や部門別、講習科目別などの分冊版にして欲しい。</li> <li>・最近では、CD-ROMや、DVDなどが利用されており、テキストに添付する方法も良い。</li> <li>・知りたい内容について、テキストの何処をみれば良いかすぐ分かるように工夫して欲しい(特に基礎講習)</li> <li>・テキストを職場で開く機会は少ない。但し、危険予知の部分は活用している。事例の数を多くして欲しい。</li> <li>・講習の中にも適性診断活用講座を取り入れて欲しい。難しいければ、巡回講習のような方法でも有り難い。</li> <li>・事故防止コンサルティングの指導を受けた。テーマごとにグループ分けして意見を出し合い、ミーティングを実施するなど、受講者の受けも良く、これによる効果の期待は大きい。</li> <li>・但し、タクシー会社では全員を集めるのは難しい。班長会議などの他目的に時間を割り当てる中で、新たにこのための時間を作るのは大変である。タクシーの場合は自分でお客様をとるという営業活動も行っているという意識も強いことから、会社から時間を作れという指示に対して抵抗感があるようだ。これは、タクシー業界固有の課題でもある。</li> <li>・タクシー会社によっては研修室や会議室が無いなど、全てのタクシー会社に活用出来るとは思えない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・机も配置され、会場の内容も以前より良くなった。</li> <li>・受講者数を少なくした方が良い。寝る人間も少なくなる。少人数化により、会場への交通手段も楽になり、内容も濃くなり、受講者は眠ることもない。(タクシー業界で実施する実務者講習については、年1回から2回実施の地区別運営に変わり、会場への交通手段も楽になり、少人数化された。また、1人30分の持ち時間の中で体験談を話すなどの内容も加わり、受講者は眠ることもなく、関心を持って聞いている。)</li> <li>・テキストの厚さが厚く、取っ付きにくい。</li> <li>・あまり日常業務で開く機会は少ない。</li> <li>・テキストの6編の構成を6冊の分冊版にしてみてもどうか。</li> <li>・タクシーだけの業態別のテキストが有り難い。</li> <li>・テキストの「通常良く行われている集め方(例)」は、タクシー業界には当てはまらない。</li> <li>・法令改正の分冊版は活用しているが、間違えて別の業態の法令、処分などを参照してしまう可能性も考えられる。</li> <li>・テキストを業態別に作成した方が、現実的な指導が行いやすく身近に感じると思う。</li> <li>・何年か前に配布されていた手帳サイズのもので、持ち歩くことが出来て良かった。</li> <li>・テキストの中では、他社の事例が以前より数が少なくなり残念である。</li> <li>・事故防止を念頭においたテキストの内容には、飲酒、スピード、過積載の内容が不可欠である。</li> <li>・毎年、重点ポイントを変えて指導する講演内容や実際の現場での事例や体験を交えての講演は、受講生も関心を持って聞いている。</li> <li>・講習時にテキストに沿って講習していると、皆、下を向いて寝てしまうことから、パワーポイントなどで受講生を前に向かせる講習を実施して、講習の帰りにテキストを配布する方法はどうか。</li> <li>・講習会場で大きなサイズのKYTシートを販売して欲しい。また、講演会場に机を置いて、関連本や印刷物を販売しても良いのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習環境の改善(会場の広さ、音声等)</li> <li>・選任講師の質的向上(話し方)</li> <li>・テキスト内容の検討 <ul style="list-style-type: none"> <li>・業態別分冊版</li> <li>・章別の分冊版</li> <li>・各地域性を考慮した内容</li> <li>・通達の解説資料</li> <li>・CD-ROMなどのデジタル化、視覚化教材の開発検討</li> <li>・安全機器の最新情報の提供</li> </ul> </li> <li>・事故事例数の充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>・他社の事例の充実</li> <li>・携帯可能なケットサイズ等、テキストの大きさ検討</li> </ul> </li> <li>・講習内容の検討 <ul style="list-style-type: none"> <li>・適性診断活用講座の充実</li> <li>・監査内容の充実</li> <li>・他社の事例の充実</li> <li>・各地域性を考慮した内容</li> <li>・安全機器の最新情報の提供</li> </ul> </li> </ul> <p>〔新規事業〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事故防止コンサルティングの充実</li> <li>・KYシートも含めた、関連図書の販売</li> </ul>

ヒアリング先		D社	E社	F社	今期または次期中長期計画への検討内容
項目		資本金 2750 万円 車両数 82 台	資本金 2000 万円 車両数 96 台	資本金 1 億円 車両数 759 台	
適性診断業務	適性診断	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断結果は、以前より早く手元に送られてくるようになった。</li> <li>・70～80名を受診させており、インターネットで受け付けが可能となり、すぐに返答が貰え、その場で画面で指示できるようになった（以前と比べて大変良くなった）。</li> <li>・年齢的にこのあたりが要注意などの裏付け資料や説得するためのデータが付いていると良い。自分では大丈夫と思っている乗務員もあり、認めていない人間も認めやすい。</li> <li>・実技と筆記があるが、現状の筆記試験はあまり参考になっていない。筆記試験では、自分を良くみせようとして回答すれば、良い結果が出る診断結果になっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ペーパーテストは、意図的に良く見せる回答ができるため、診断結果に疑問を感じており、必要性あるのか疑問である（項目等を増やすなどの対策が必要）。</li> <li>・機器診断も慣れてくると判定が良くなるようだ。</li> <li>・タクシーの乗務員に関して云うと、深夜乗務が多いので夜間視力及び動体視力も重要である。但し、深視力の必要性については不明。</li> <li>・年配になると視力の低下も早いことから、視力測定は重要であると考え。</li> <li>・危険感受性の診断では、危険予知というよりも記憶力のテストに感じた。</li> <li>・危険感受性のチェックは、JAFのように写真で掲載する方が現実的であるように感じる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー業界では高齢化の問題もあり、適性診断の受診が3年に1度の受診で果たして良いか疑問である。</li> <li>・筆記試験での信憑性に疑問がある。同じ問題を途中で何回か入れて確認する方法などが必要ではないか（実際に本人を面接して確認する必要性が生じている）。</li> <li>・タクシー業界では、中途採用でほとんど毎日入ってくる。適性診断は、事故防止の観点からとくに必要と感じている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・性格テストの見直し（定期的）</li> <li>・診断方法の見直し（定期的） （診断項目）</li> </ul>
	貸出用自動診断機器	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸出用自動診断機器については、ある程度の人を集めての実施ができるため、活用の場は広い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸出用自動診断機器はぜひ利用したい。</li> <li>・10月～12月の3カ月の期間に受診させているが、行くための時間や交通費を考えると利用価値は高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、視力、視野検査なども出来るとうり難い。</li> <li>・診断時間は1名約2時間を要しているため、もっと短時間になるようにして欲しい。 （現状）貸出用自動診断機器については、1台が5/10～、もう1台が7/10～借りており、現在までに約500名が受診している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断機器の所要時間短縮化の改良検討（継続）</li> <li>・診断機器への視力、視野検査等の追加機能の検討</li> </ul>
	助言指導の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・悪いところが同じであるとコメントも同じである。診断結果を見て指導する際にみな同じアドバイスになってしまう。</li> <li>・運行管理者に対して「このようにアドバイスして下さい」などのコメントも提示されると有り難い。</li> <li>・指導講習の中にカウンセリングの内容も掲載されているが、基本的なものでなく、どのように接するかなどの事例を挙げての講習があると有り難い。</li> <li>・話し方でも活字では読めない部分も多く、話し方のイントネーションの違いなど、参考にしたい隠れた部分が多いと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本来は、個人個人によってコメントは異なるはずであるが、評価数値が同じであると、コメントが同じになるため、指導も同じ言葉になってしまう。</li> <li>・指導するに際しての年齢、経験別向けのアドバイス、教育方法の仕方などを記述して欲しい。</li> <li>・乗務員へのカウンセリングでの言葉の使い方、誘導の仕方などなかなか難しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コメントの文章が長い。もっと単刀直入にポイントを押さえたコメントが良い。</li> <li>・タクシーであれば「出庫前に一度深呼吸をして出発しましょう。」などの実際の場面に則したコメントにした方が良い。</li> <li>・タクシー業界では、動体視力が重要と考える。診断結果がEの者は再受診させており、Dの者も要注意として医者に行かせている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断結果の助言内容の充実</li> <li>・業態別コメント</li> <li>・年齢・経験別コメント</li> <li>・乗務員へのアドバイス方法、教育方法等についての助言コメント等</li> </ul> <p>〔新規事業〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機構版のカウンセラー資格認定制度の創設と養成講座</li> </ul>

ヒアリング先		D社	E社	F社	今期または次期中長期計画への検討内容
項目		資本金 2750 万円 車両数 82 台	資本金 2000 万円 車両数 96 台	資本金 1 億円 車両数 759 台	
適性診断業務	提供データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>判定基準が1～2の診断結果の者には、赤で「危険」などの印をプリントするようにはどうか。</li> <li>診断結果のグラフの中に30歳、50才などの年齢別の平均を表示して欲しい。</li> <li>自分が果たしてどのくらいの年齢の平均なのか、「あなたは何歳くらいのドライバーです」などの表示など、見る側も楽しく興味を持てる内容が良い。</li> <li>診断結果は、受診後に本人に1通、その後2通が事業者へ送られてくるが、出来れば事業者への受診結果はメール（WEB）等で送ってもらえると助かる。今では、各乗務員の管理をパソコンで行っており（ソフト「タッチくん」）指導講習、適性診断の受診日の管理もこれで行っている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>統計データについてとくに必要に感じるものはない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>過去の診断結果と今回の受診結果を比較したデータは有り難い。</li> <li>診断結果に記載される字の大きさをもっと大きくして欲しい。</li> <li>受診した本人は1枚目のグラフを見るだけで、あまり全てに目を通していない。結果をイラストやマンガを使った表現にした方が良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>機構ならではの情報提供</li> <li>業態、年齢、経験年数別の平均データ</li> <li>過去の診断データの記載継続</li> <li>データの表現方法</li> <li>診断結果のデジタル化</li> <li>受診事業者への診断結果のメール送信</li> </ul>
	その他 （要望・将来）	<ul style="list-style-type: none"> <li>各乗務員の悩みを聞くのが大変である。日常業務の中での実施は困難である。機構でフォローをしてもらえると大変助かる。</li> <li>50才以上の年配者になると視野が狭まるなど、年配者に応じたオプションなどの診断項目があると良い。</li> <li>自動視野検診などの検診は有り難い。</li> <li>入社時には、各個人の性格を把握するためにYG性格検査（別紙参照）を実施しており、その内容で各個人へのアドバイス等を実施している。</li> <li>診断表の中に「過去の事故経歴」や「ヒヤリハット経歴」などを自分で記載させる記入欄があると良い。受診に際して自分の弱点を思い起こさせる工夫も良いと思う。</li> <li>受診した際の本人の健康状態を記入させることも一案である。受診した日が深夜乗務明けなのか、公休として受診に来たのかなど、受診する時の健康状態によって結果はかなり左右されると思う。</li> <li>今後は、インターネットの普及に伴い、各事業者からホストに接続して診断を受診し、その診断結果も返信されてくるようなことも期待できる。</li> <li>カウンセリングを行う側の教育者に対するカウンセリング講習をしてもらえると有り難い。（出来れば、カウンセラーに来てもらって指導、講習をしてもらえると有り難い。）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>カウンセリングの方法、また、資格を取得するための講習をしてもらいたい。</li> <li>診断機器について、受診する前はドライビングシミュレータのようなものをイメージしていた。</li> <li>カウンセラーが事業所に向かう出張サービスを実施してもらえると有り難い。</li> <li>事故は「見逃し」や「安全確認の怠り」などの瞬時に起こるミスが原因であることから、運転者が何処を見ているか記録する診断方法が有効ではないか。</li> <li>運転には、視線が一番大事であり、アイカメラのような目線がわかる診断が良いと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>視野測定器を以前受診したことがあるが、利用価値が高いと感じた。</li> <li>年間で50～60名が受診している現状から、事業所ごと、支部別ごとに来てくれる出張検診があると有り難い。</li> <li>乗務員へのカウンセラーは、管理者が行うよりも第三者が行う方が効果的であると感じており、事業所への出張カウンセラーの実施も望まれる。</li> <li>先日受講した適性診断活用講座は重要であり、今後も活用したい。</li> <li>指導講習は、自動車事故対策機構の独壇場でもあることから、この場を利用して、適性診断活用講座などの紹介や関連本の販売をもっと行えば良いと思う。それにより、一層の受診者、受講者数の確保が出来、なによりも重要なのは事業者とのつながりをいかに継続してゆくことであるかと考える。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>適性診断機器の充実</li> <li>アイカメラ・シミュレータ</li> <li>運転（ドライビング）シミュレータ</li> <li>自動視野検診</li> <li>適性診断結果表の見直し</li> <li>事業PR</li> </ul> <p>〔新規事業〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>相談窓口の開設（意見・要望の吸い上げ）</li> <li>各事業者への適性診断の巡回指導</li> <li>適性診断カウンセリング</li> <li>性格診断</li> <li>インターネットによる適性診断</li> </ul>

事業者ヒアリング結果（トラック編）

項目		G社	H社	I社	今期または次期中長期計画への検討内容
		資本金 700 億円 車両数 25,468 台（自動車）	資本金 11 億円 車両数 652 台	資本金 3000 万円 車両数 54 台（グループ 144 台）	
指導講習業務	講習回数等	・講習の回数は、2年に1回程度でいいと思う。毎年では多すぎる。	特になし	・運行管理者は常に新しい情報を必要としており、2年に1度の一般講習では足りない。 ・法令改正により、運行管理上速やかな対応が必要な場合もあり、臨時講習会の必要性を感じる。	[一般講習] ・法令改正などに絞った講習を毎年、または適宜開催
	講習開催時期等	・8月は、比較的忙しくないので講習時期としてはいいと思う。やめてほしい時期というのは特になし。（あらかじめスケジュールが分かっていたら特に問題はない。） ・受講施設・場所については、特に問題がない。あえて言えば、会場がやや分かりにくかった。	・講習時期については、8月から12月の間で選択できるのでとくに不便は感じていない。12月は忙しいので選ばない。 ・開催回数についてもとくに問題はなく、満員で受けられなかったということもない。	・当社は8月が比較的忙しいので、繁忙期と重なるとスケジュールがきついこともある。	
	業種別・事業規模別講習等	・今年から業態別の講習になったが、とくに変わったとは感じなかった。飲酒事故例のレクチャーは、受講者によく伝わっていたと思う。 ・当支店では、年間で管理者が15~6人、基礎講習が5人、惹起者が1~2人程度受講しているが、出張講習のサービスがあったとしても、受講者の予定を1日にまとめなければならないので却って難しいだろう。	・今年から業態別の実施だったがとくに変化を感じたことはなかった。ただ、事例の説明はバスやハイタクではなくトラックになっていた。	・業態別講習に関しては、一般的にはトラック業界が最も安全管理が甘い気がするので、より厳しい他業界の取り組みを理解した方がよいと思うため、合同の方がいいと思う。 ・現場からはトラックのコアな内容での講習を望む声もある。業態ごと掘り下げた運行管理の必要性、管理手法などの講習は、業態別のほうがよい。 ・規模が大きくなると運行管理者の業務は複雑化する。規模別の講習は必要である。 ・運行管理者を統括する統括管理者向け講習の必要性を感じる。指導実践マニュアルにもそのような内容は載っていない。	[一般講習] ・統括運行管理者向け講習の実施 ・他業種の内容を盛り込んだ講習の実施  ・規模別講習の実施
	その他 (要望・将来)	講習内容 ・警察の安全運転管理者対象の講義では、事故時の対応を具体例を踏まえての話だった。保険会社との対応や被害者から言われたことなどはインパクトがあり、翌日ドライバーにも話をした。手元に置いておきたい資料である。	・講習内容に対する希望として、処分の実態を具体的に教えてほしいと思っている。（自社での改善に結びつけることができる。） ・事故防止をさらに進めていくには、乗務員本人がもっと理解することが必要だと思う。この点で、乗務員への伝え方は勉強になった。 ・インパクトがあった講義内容としては、K 通運の飲酒事故のVTRがある。（自社教育用に借りたい） ・講習は毎年同じような内容でマンネリ化の傾向があり、義務感で出ている傾向がある。できれば日常の運行管理業務に即した具体的な内容（例えば点呼の仕方をこうしたほうがいい等）が良い。 ・日々事故防止の取り組みは行っているが、効果はすぐに出ない。また、事故が減少してきても、さらに減らしていくための運行管理としては何をしたらいいのかわからない。他業者の例などを全面的に出した実務的な講習にしてもらえればと思う。	・熟練ドライバーに対する指導をどうしたらいいのかが、課題となっている。他の事業者からも改善策の例があれば聞きたい。 ・社内コンサルティングをどう実施するか分からないので、そうした内容の講習が欲しい。 ・事故防止を唱えるだけでなく、再発防止のために運行管理者は何をすべきか、ひとつでも多くの事例を知り、運行管理改善手法の会得が必要。 ・事故対策には、ドライバーとのコミュニケーションや心理面での指導が不可欠となってくるので、精神・心理学的な教材・講習が必要。 ・加害者が事故後に辿る運命を知っている人は少ない。交通裁判の実態を知ることが事故防止にも役立つのではないかと。 ・適性診断の結果を受けて、自らドライバーにアドバイスできるような、管理者向けの講習が必要。	[一般講習] ・実践的な運行管理業務に関する講義の実施 ・処分の実態 ・他業者の事例紹介 ・精神・心理学的な内容 ・適性診断とのリンク ・業態別講義内容の深化

項目		G社	H社	I社	今期または次期中長期計画への検討内容	
		資本金 700 億円 車両数 25,468 台 (自動車)	資本金 11 億円 車両数 652 台	資本金 3000 万円 車両数 54 台 (グループ 144 台)		
指導講習業務	その他 (要望・将来)	教材	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講義資料で役に立っているのは、危険予知関連のもので、運行管理者が一番よく使う資料となっている。</li> <li>・そのほかは特に印象深い内容はなく、読んでいても面白くなかった。会社で時々見たりすることもない。事故対以外の資料のほうが使えるものは多く、ドライバー教育に使える。</li> <li>・一般講習テキストに載っている通達は、掲載するに越したことはない。特に小規模事業所では通達集として使うことができる。調べやすくなっていければなおよいだろう。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・教材については、通達が追録版として別冊になっていたので使いやすかった。会議などで見たりするのに便利である。講義テキストとは別冊の方がよい。</li> <li>・講義教材は、ドライバー教育の資料としても使っている。最近のものはカラー刷りで見やすくなっている。</li> <li>・KYT に関しては、社内での事故事例をもとに資料をつくっており、講習教材は使っていない。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・通達、KY などの資料集作成 (テキスト別冊化)</li> </ul>
	講義の仕方・講師	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習は、一方的に話すだけだと受講者は寝てしまう。指名したり、開始時に予め「当てる」などと言うなど、工夫が必要なのではないか。</li> <li>・基礎講習で、テスト形式を取り入れているのはいいことだと思う。これから受験する人にとっては役に立つだろう。一般講習をテスト形式にすると、おそらく誰も受講しないのではないか。</li> </ul>	特になし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講習は、一方的ではなく参加型にしてほしい。現状では、受講して残るのは資料だけであるのが現状。</li> <li>・講習は眠い。教える側に教える気持ちがあるのか疑ってしまう。社員はやる気を持って受講に行っても、ギャップを感じてしまう。関心を引くためのきっかけや楽しさをつくっていくことが必要ではないか。</li> <li>・受講者に理解してほしい、事故を撲滅するために講習を行っている、という信念が話す側に感じられない。</li> <li>・現在の講習は研修高場の意義に欠けており、運行管理業務に活かされているとは思えない。少人数の参加型で実践方式の講習を行えば、すぐにでも業務に活用できると思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・講師の質の向上 (緊張感を持たせた講義の実施)</li> </ul>	
	その他	特になし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・受講した会場は狭かった。テーブルに 3 人掛けで、前後に椅子を動かすこともできなかった。できればスペースにもっと余裕を持たせてほしい。2 人掛けにできればなおよい。</li> <li>・開催場所は特に問題はないが、一宮市の会場は駐車が無料なので助かる。駐車無料の会場があれば多少遠くてもそちらへ行く。(運送会社は不便なところがあるので、車を使わざるを得ない。)</li> <li>・NASVA 職員の態度はいいと思う。また、今年の講習では受付時に弁当の注文を行い、昼食時に配布があったのはよかった。(知らない講習会場で昼食場所を探すのは結構大変で、休憩時間がなくなることもある。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・開催場所が県庁所在地のみだが、地方では広域から人が集まるので不便さはある。</li> <li>・事故を疑似体験できるような施設があればよい。疑似でも事故の経験はその後の抑止力として働く。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スペースに余裕ある聴講席の配置</li> <li>・開催会場の利便性の確保 (場所、その他)</li> <li>・事故の疑似体験施設の整備</li> </ul>	

項目	G社	H社	I社	今期または次期中長期計画への検討内容
	資本金 700 億円 車両数 25,468 台 (自動車)	資本金 11 億円 車両数 652 台	資本金 3000 万円 車両数 54 台 (グループ 144 台)	
適性診断	<p>・ペーパー診断は、タッチパネルではなかった。音声テープが流れていたが、どんどん先に行ってしまった。漢字が読めないような人には意味があるかもしれないが、テープはいらない。(終わった人から帰れる形のほうがいい)</p>	<p>・受診頻度は2~3年に一度でよいと思う。          ・ペーパー診断については、設問のアナウンスはいらない。先に問題文を読んでやっていくので、かえって混乱する。必要であるのなら、一人ずつヘッドホンにしてほしい。          ・設問項目をみていくと、何となくこれに を付けられたいのだな、というのが分かってきてしまう。真ん中の「どちらでもない」の選択肢はないほうがいいと思う。          ・NATS は、皆が使うところにそのまま額を載せるのは抵抗がある。また、強いて言うなら、ハンドルをトラックの大きさにしてほしい(診断員が診断が終わった後、一人一人拭いてはいるが)。          ・当社は午前の部で初任診断を受診させ(その際、引率して行く) 昼からは自社研修を受けさせている。自分には実際には受診していないが、ドライバーはためになった、自分の弱いところ分かってよかった、という感想を言っていた。          ・企業内カウンセラー養成講座を今年になって初めて受けた。ロールプレイングはよかったと思う。今までの我々の面談とは違うことが分かった。(傾向などをパターン化し、それに基づいてこうした方がいい、ということを教えてくれればよい)</p>	<p>・こういった分析をして診断結果を出しているのか、教えてもらえるとうありがたい。また、もらった結果をどう使ったらいいのか、データを見て運行管理者が自ら見て判断しコンサルできればいいと思う。</p>	<p>・設問時のアナウンスの検討(ヘッドホン使用の可否)</p> <p>[新規事業]</p> <p>・企業内カウンセラー講座</p>
貸出用自動診断機器	<p>・機器貸出は利用したい。受診費用のみでできるのであれば、時間の節約になる。</p>	<p>・機器の貸し出しがあることは知っていたが、借りたことはない。壊してしまうことに少々不安はあるが、当所でもドライバーが180人いるので、現場で使えると助かる。</p>	<p>・事故対まで出向く時間や診断票の待ち時間などが節約でき、曜日にかかわらず診断できるので、利用したい。          ・DPI 検査という職場への適応性試験をパソコンで実施しており、診断機器のレンタルがあれば同時に実施できるので、是非利用したい。</p>	<p>・貸出機器のPR</p>
助言指導の充実	<p>・カウンセリングのサービスは、あればいいと思う。専門家の見方を聞くことができれば、いろいろな切り口からドライバーに伝えることができる。現状では運行管理者の裁量でしか伝えられないので、そのようなサービスがあればぜひ利用したい。          ・事故対で、適性診断のカウンセラー資格みたいなものを作ることはできないだろうか。ドライバーに対する指導は難しい。適性診断をどう使うか、ドライバーにどう言えばいいのか、などを運行管理者が習得できるといいと思う。</p>	<p>・診断結果のコメントに関しては「そんなものか」という感想だが、一応目は通している。          ・受診結果のコメントは、ワンパターンのような気がする。(自筆ならよいかもかもしれないが、現実には難しいか。)          ・初任診断のカウンセリングについては、とくに聞いていることはない。(毎月10名程度が受診している。)</p>	<p>・ドライバーに対して、事故を起こす確率や可能性みたいなものを伝えられればよいと思う。          ・助言は同一のものになりがちなので、個人に伝わるような内容にしてほしい。(カウンセリングも同様。)          ・事故発生当日や前日からの行動内容も考慮し、事故の検証と心理状態に基づいてカウンセリングすると効果があるのではないか。          ・産業カウンセラーによるカウンセリングは、事故発生後ではなく初任者診断または入社時に行えるとよいと思う。</p>	<p>・コメント内容の充実</p> <p>・より詳細な情報に基づくカウンセリング</p> <p>・適性診断カウンセラーの資格化と講習実施</p>

項目		G社	H社	I社	今期または次期中長期計画への検討内容
		資本金 700 億円 車両数 25,468 台 (自動車)	資本金 11 億円 車両数 652 台	資本金 3000 万円 車両数 54 台 (グループ 144 台)	
適性診断業務	提供データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断結果のプリントアウトは、運行管理者が日ごろの業務態度などを踏まえながらコメントを付けてドライバーに渡している。前回から悪化したところなどは、マークを付けている。</li> <li>・今後、ほしい診断データなどは特に思い付かない。視力測定には視野を入れたほうがいい。前の職場では、大型免許を持っているが「視力がよくないで大型に乗るのは怖い」というドライバーがいた。おそらく深視力の問題だと思うが、これがデータとして裏づけが取ればそれに基づいて「大丈夫だから乗れ」と言えるかもしれない。夜間視力や深視力など、項目は多いほどいいと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断のデータは、運転者に基づくデータを事故の傾向などと結びつけて提供してくれるといい。(無事故無違反証明などの安全運転センターが提供するデータのイメージで。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・受診者が他の事業所に移った場合でも、個人の履歴が分かるようにしてほしい。(違反・事故による累積点数等も、自家用車・事業用車別に分かるとよい。)</li> <li>・ほしい情報としては、多様な潜在的要因と事故発生との相関などが統計的に有意かどうか、それが分かるものがあるといい。</li> <li>・診断に基づく地域別、事業者別、年齢別の統計データなどを提供してもらえるとありがたい。(性別、血液型別、車両別、入社歴別、事故歴、違反歴など)</li> <li>・診断後の注意項目による事故発生率予測の記載など。</li> <li>・業種別にアイカメラ・シミュレータの貸出し、もしくは診断を行い、より実務レベルに近い実データを習得できる機器の開発・導入を希望する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診断結果と事故データとのリンク</li> <li>・詳細なデータの提供</li> <li>・ドライバーの診断履歴データの提供</li> </ul>
	その他(要望・将来)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・NATS はインターネットを利用してできないだろうか。(視力測定などは考えなければならないが、わざわざ行かなくても出来るようになればいいと思う。) 適性診断は、インターネットを使って1年に1回程度できればいいと思う。本人特定はパスワードで行うなど工夫の余地があるのではないかな。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人間の視野とはどのようなものなのかを知りたい。現場のドライバーが体験できるような場があればもいいと思う。</li> <li>・適齢診断については、申し込むと「土曜は忙しいので避けてほしい」と言われることがある。</li> <li>・当社は60才定年だが、引き続き嘱託で働いてもらう場合は適齢診断を受診してもらおうかと考えている。</li> <li>・企業内カウンセラー養成講座の「修了証」の効力を、例えば他の会社に行っても使えるような、資格化みたいな形ができればいいと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社内のトラック運転免許制度を設けており、適性診断を受診しないと交付しないようにしている。</li> <li>・アイカメラ・シミュレーターで、業務内容や分野による特性や労働時間など、諸条件によって視線の動きをシミュレートできるのであれば、何に気を付ければよいか分かる。(ぜひ取組んでほしい。)</li> <li>・アイカメラとデジタコを組み合わせれば、ドライバーの特性が分かるかもしれない。</li> <li>・保険会社の運転適性診断(警察庁方式)活用している。</li> <li>・運行管理者を対象とした適性診断活用講座を実施すると有効だと思う。(事故事例を持ち合って討議等を行えば、より効果的だと思う。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アイカメラ・シミュレータの早期開発</li> <li>・ドライバー運転特性診断(アイカメラ+デジタコ)</li> <li>・インターネットを利用した診断の実施</li> </ul>

自動車事故対策機構と他機関が実施している適性診断(適性検査)の比較概要

機関名	自動車事故対策機構	自動車安全運転センター 安全運転中央研修所	自動車教習所		埼玉県警察本部交通部 自動車安全運転免許センター	損害保険会社
目的	安全運転のアドバイス	安全運転技能の習得の一環	運転免許取得、更新の一環		安全運転技能の習得の一環	顧客サービスの一環
対象者	主に事業用運転者	教習所教官、警察官( )	高齢運転者 (75才以上)	免許取得者	主に高齢運転者	保険契約者
機器テスト	独自方式の運転適性診断(NATS) ・動作の円滑さ ・動作の正確さ ・判断動作のタイミング	警察庁方式CRT運転適性検査 ・反応動作の速さ ・適度な精神緊張の維持 ・動作の確かさ、見込反応 ・注意の配分/認知、集中分散 ・状況処理の巧みさ	警察庁方式CRT 運転適性検査 ・反射動作能力 ・反応の速さと正確さ ・注意力、操作のたくみさ ・複数の作業を同時に行う能力	実施していない	手動式運転適性検査 ・動作の円滑さ ・動作の正確さ ・判断動作のタイミング	ドライビングシミュレータ ・危険箇所での運転 ・車両の動き ・諸注意  Aテスト ・状況判力 ・タイミング感覚 ・ブレーキ反応時間
ペーパーテスト	独自方式の診断 (性格、安全運転態度、危険感受性) ・感情の安定性 ・協調性 ・気持ちのおおらかさ ・他人に対する好意 ・安全態度 ・危険感受性	実施していない	実施していない	安全性テスト ・運動機能 ・健康 ・成熟度 ・性格特性 ・運転マナー	県警方式テスト ・動作の正確さ、速さ ・性格特性 ・安全運転アドバイス	簡易心理テスト(KM式) ・性格特性
視覚測定	・静止視力 ・深視力 ・動体視力 ・夜間視力 ・視野	実施していない	実施していない		実施していない	・静止視力 ・動体視力
結果票	総合所見・5段階評価・個別コメント	総合所見・5段階評価・個別コメント	総合所見・5段階評価・個別コメント		総合所見・5段階評価・個別コメント	5段階評価
助言指導	・一般診断は適性診断員が実施 ・初任・適齢・特定 は特定適性診断員が実施 ・特別及び特定 は専門委員等が実施	なし	なし		なし	なし
所要時間	約2時間(一般)～約5時間(特定)	約30分(機器テスト)	約20分(機器テスト)		約30分(機器テスト等)	約15分
手数料	一般診断2,200円 初任・適齢診断4600円 特定 8,800円 特別診断9,800円 特定 28,500円	18,500～79,500円 (但し、他のカリキュラムを含む)	6,300円(機器テスト) ・15,050円 (ペーパーテスト)含他のカリキュラム		無料	無料
受診者数	約35万人/年	約1万5千人/年			週一回	約6千人/年

注) 自動車事故対策機構及びB保険会社以外は、適性診断のみの実施でなく、カリキュラムの一項目として実施。

( ) 自家用自動車の運転者も研修の一環として受診。

自動車事故対策機構と他機関が実施している適性診断(適性検査)の比較概要

機関名	埼玉県トラック協会	中部交通共済協同組合		神奈川県自動車交通共済協同組合	ヤマト運輸株式会社	
目的	安全運転のアドバイス	安全運転のアドバイス		安全運転のアドバイス	安全運転のアドバイス	
対象者	主にトラック運転者	主にトラック運転者		主にトラック運転者	主にトラック運転者	
機器テスト	警察庁方式CRT運転適性検査 ・反応動作の速さ ・適度な精神緊張の維持 ・動作の確かさ、見込反応 ・注意の配分/認知、集中分散 ・状況処理の巧みさ ドライビング・シミュレータ(DS5000) ・危険箇所での運転 ・車両の動き ・諸注意	警察庁方式CRT運転適性検査 ・反応動作の速さ ・適度な精神緊張の維持 ・動作の確かさ、見込反応 ・注意の配分/認知、集中分散 ・状況処理の巧みさ		警察庁方式CRT運転適性検査 ・反応動作の速さ ・適度な精神緊張の維持 ・動作の確かさ、見込反応 ・注意の配分/認知、集中分散 ・状況処理の巧みさ ドライビング・シミュレータ ・危険箇所での運転 ・車両の動き ・諸注意	警察庁方式CRT運転適性検査 ・反応動作の速さ ・適度な精神緊張の維持 ・動作の確かさ、見込反応 ・注意の配分/認知、集中分散 ・状況処理の巧みさ	
ペーパーテスト	警察庁方式(K型) ・状況判断力 ・行動の内容 動作の正確さ 動作の速さ 衝動抑止性 ・精神安定度 神経質傾向 回帰性 感情高揚性 攻撃性 非協調性 自己顕示性 情緒安定性	警察庁方式(K-2型) ・状況判断力 ・行動の内容 動作の正確さ 動作の速さ 衝動抑止性 ・精神安定度 神経質傾向 回帰性 感情高揚性 攻撃性 非協調性 自己顕示性 情緒安定性	警察庁方式 安全運転自己診断 (SAS696) A,B,C,D,Eのタイプ別  企業開発センター方式 (TOK:危険感受度教育テスト) ・目に見える危険の認知 ・目に見えない危険の認知 ・自分の動きに伴う危険の認知 ・相手の動きに伴う危険の認知	警察庁方式(K-2型) ・状況判断力 ・行動の内容 動作の正確さ 動作の速さ 衝動抑止性 ・精神安定度 神経質傾向 回帰性 感情高揚性 攻撃性 非協調性 自己顕示性 情緒安定性	警察庁方式(K-2型) ・状況判断力 ・行動の内容 動作の正確さ 動作の速さ 衝動抑止性 ・精神安定度 神経質傾向 回帰性 感情高揚性 攻撃性 非協調性 自己顕示性 情緒安定性	警察庁方式 安全運転自己診断 (SAS696) A,B,C,D,Eのタイプ別  東京都トラック協会方式 危険感受性
視覚測定	・静止視力 ・深視力 ・動体視力 ・夜間視力	・静止視力 ・深視力 ・動体視力 ・夜間視力		・静止視力 ・深視力 ・動体視力 ・夜間視力	・静止視力 ・動体視力	
結果票	総合所見・5段階評価・個別コメント	総合所見・5段階評価・個別コメント		総合所見・5段階評価・個別コメント	総合所見・5段階評価・個別コメント	
助言指導	特定適性診断員が実施	特定適性診断員が実施		特定適性診断員が実施	特定適性診断員が実施	
所要時間	約2時間	約2時間		約2時間	約2時間	
手数料	初任・適齢診断4,600円	会員は、無料 一般(初任・適齢診断)4,600円		会員は、無料 一般(初任・適齢診断)4,600円	初任・適齢診断4,600円	
受診者数		209人(義務診断16.12末)		217人(義務診断:16.12末)	7404人(義務診断:16.12末)	