

日本交通心理学会 企業部会 2014 年度第一回報告

2014 年度第一回企業部会は、日本交通心理学会（第 79 回）青森大会における部会活動の一環として 6 月 8 日に開催されました。多くの会員のご参加をいただき無事終了することができました。

今回の部会は、「交通教育センターレインボー埼玉における自動車運転免許既得者への安全運転講習について」と題し、交通教育センターレインボー埼玉の岡田真一様と矢島拓様にご講演いただきました。また、本報告書の作成に至る過程で多大なお力添えを賜りましたこと、心より御礼申し上げます。

その後、参加された会員から、企業部会のこれからのあり方や研究テーマについて意見を出していただきました。その意見の集約結果については、アンケート用紙にメールアドレスを書いていたいただいた会員へ報告させていただいております。

部会開催にあたっては、松永勝也前部会長にご尽力いただきました。感謝申し上げます。

当日参加されなかった会員の皆様も、この報告書をご覧ください、これからの交通安全教育にお役立ていただければ幸いです。

2014 年 8 月

日本交通心理学会 企業部会長 宮川忠蔵
副部会長 中西 盟
委員 貝塚清士
竹村公一
吉村俊哉



交通教育センター レインボー埼玉における 自動車運転免許既得者への安全運転講習について

岡田 真一 交通教育センターレインボー埼玉 所長
矢島 拓 交通教育センターレインボー埼玉 主任

岡田: レインボーモータースクールの岡田と申します。本日は、お忙しい中、大勢の方にお越しいただき誠にありがとうございます。

まず初めに、弊社の紹介を簡単にさせていただきます。弊社は、昭和38年2月に、グループ会社である(株)ホンダ開発の自動車部から自動車教習所を立ち上げ、スタートしております。その後、昭和47年にレインボーモータースクールに社名を変更し、現在に至っております。

弊社の事業活動ですが、自動車運転免許取得における初心運転者教育、企業様等への安全運転研修、それとモータースポーツ、この3本の柱で実施しております。私共は、主に安全運転研修を担当している交通教育センターレインボー埼玉から参りました。

この交通教育センターは、主に Honda が考えた安全運転プログラムを自動車ユーザーへ実際に普及、展開活動しており、具体的には我々レインボーモータースクールと、株式会社モビリティランドの2社で担当させていただいております。この活動は、1970年より行っており、レインボーモータースクールで5カ所、株式会社モビリテ

ィランドで2カ所、合計7カ所の施設で行っております。

本日の発表は、弊社のインストラクターでもあります、営業担当の矢島から発表させていただきます。少しでも皆様のご参考になれば幸いです。

矢島: 皆様、こんにちは。交通教育センター・レインボー埼玉の矢島と申します。

今回、私からお話をさせていただきます内容に関しましては、通常、弊社にて実施しております、運転免許既得者への安全運転教育をご紹介させていただきます。

会社概要、弊社におけるドライバー教育の基本的な考え方、それとドライバー教育の特徴、具体的な研修内容、まとめという流れでお話をしたいと思います。

会社概要

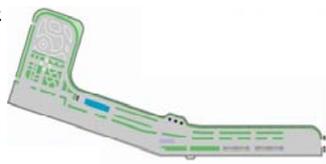
株式会社レインボーモータースクールは、主に自動車教習所を運営しております。その他、安全運転教育施設(交通教育センター)や、モータースポーツ事業等の領

株式会社レインボーモータースクール

【運転免許教習業務、安全運転研修、モータースポーツ事業】
・Hondaグループ企業

交通教育センターレインボー埼玉

- 【安全運転研修事業】
- ・年間受講者数 約 20,000人
 - ・年間参加企業数 約 180社
- 【施設概要】
- ・コース総面積 41,336㎡
 - ・最大直線距離 約 550m
 - ・車両保有台数
 - 四輪研修車 : 55台
 - 二輪研修車 : 約230台



Copyright (C) Rainbow Motor School Co., Ltd. All Rights Reserved.

4

域で運営しており、全5センターが Honda の教育センターとして位置づけられています。

和光・福岡センターでは教習及び研修、桶川・浜名湖センターでは研修、熊本センターでは研修及びモータースポーツを担当しております。

私が所属する交通教育センターレインボー埼玉(桶川センター)は、埼玉県比企郡川島町を流れる荒川の河川敷にコースが有り、直線が約 550m、総面積約41000 ㎡という、かなり広大な面積のコースを使用しております。車両に関しましても四輪の研修車が 55 台、二輪車は約 230 台保有しております。

運転教育の基本的な考え方

次に、弊社で行っているドライバー教育の基本的な考え方をお話します。

ところで、ここ最近の研修受講者の方々、特に新入社員の運転レベルが少々変わってきております。全体で免許取得の時期が遅くなっており、入社時での運転経験がゼロという方も少なくありません。これは首都圏、東京近郊での公共交通機関が多くあり、利便性を考えるとクルマより早くて便利であること。また、少子化の影響から昔ほど教習所があまり混雑しておらず「いつでも教習できる」といった意識があると考えます。

結果的に企業として、営業職で採用した新卒の方々が、実は免許は所持しているが全く運転をしてなければ、非常にリスクが大きくなるということが考えられます。あるいは、運転経験が少ない方に関してはどうしても、営業職ではなく、当面事務職とさせざるを得ないといった弊

■新入社員の運転レベル低下

- ・大学新卒者の免許取得時期の遅れ、それに伴う運転経験の未熟
- ～ 特に首都圏での若者のクルマ離れ、免許不要意識の増加
免許取得が遅れ、入社前ギリギリでの取得者が増加

- 営業職で初心運転者 → リスク大
- 運転したことがない → 事務職限定
- 車庫入れができない → 事故増加

**企業にとって
非常に不利益**

■弊社では...

- ・企業のご担当者様と打ち合わせの中で企業内での事故実態を確認傾向を把握したうえで実技カリキュラムを設定
- ・企業によっては入社前からの実技研修を実施
- ・現状の新人の運転レベルを説明し、狭路・後退訓練を重点的に取り入れ

Copyright (C) Rainbow Motor School Co., Ltd. All Rights Reserved.

7

害がでできます。

こういったリスク、弊害への対応は、事前に企業のご担当者様と限られたコスト、日数の中で研修プログラムを決定しているというのが実情です。傾向として狭路通過等の車両感覚訓練や、車庫入れ等の後退訓練、または路上訓練が増えています。

また、数は少ないですが、新入社員研修を入社前の2月、3月から開始する企業様もあります。

さて、弊社では「参加体験型」を一つのコンセプト、基本的な考え方として教育をしています。通常、危ないことは実施させないのが定石ですが、閉鎖されたコース内であえて危険な走行を体験していただき、「何が危険なのか?」「どうすれば安全か?」を考えていただいております。

例えば教習所の学科教習の中で、「こういう運転をすると物理的に、このように遠心力が働いて衝突してしまいます」ということを言っても、聞いている側としては、その経験はできません。知識として知っていても、ほとんど危険な体験はせず、安全な領域での運転をしています。もちろん、弊社においても“衝突させる”ことはできませんが、たとえば急ブレーキを実際に体験してそのブレーキ操作方法、制動距離の違い、必要な車間距離の確認、危険性等体験していただいております。

結果的に体験を通じて「危ない」という認識があれば道路走行においても危険に近づかない運転ができると考えます。

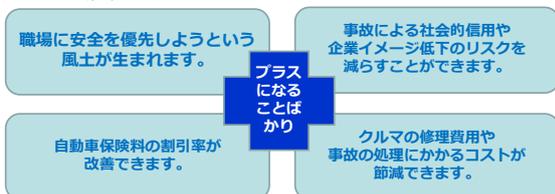
まとめますと、弊社では、「危険を安全に体験する」というコンセプトの下に、安全運転研修を実施しております。その中で「自らが考えること」、「主体性を持つこと」、「現

実を体験すること」をそれぞれの訓練項目で意識させています。

企業ドライバー教育の基本的な考え方



交通安全活動を推進すると、



「参加体験型」の研修が最も効果的

- Hondaの交通安全センターでは各企業様の实情に合わせた交通安全教育を提供
- これまでに1500社以上の企業様の交通安全対策をサポート
- 各企業様でその後の実績、調査からその効果を確認

「危険を安全に体験する」

Copyright (C) Rainbow Motor School Co., Ltd. All Rights Reserved.

8

ドライバー教育の特徴

さて、それぞれの運転レベルに応じて研修を実施するわけですが、その中で考えなければいけないのは、どの領域(研修項目)を重点に実施するかということです。

初心運転者に指導者の知識を教えても無駄であるように、それぞれの受講者レベル、傾向を見極めて講義、演習、実技の時間配分をしております。

各レベルに合わせた効果と効率を考慮してプログラムを決めていくことが重要と考えます。

企業様の研修会になりますと、どうしても限られた予算の中で、また忙しい中で受講対象者を集めるのは非常に苦労されるようで、一般的には新入社員だけ、事故を起こしてしまった方だけ等、ピンポイントでの研修が目立ちます。これは企業での対応として間違いではないのですが、会社組織として安全運転を推進するといった風土

会社組織としての風土作り



○企業として末端の教育だけを実施した場合・・・

- ・ 職員間でどのような運転が適正なのか、判断が難しい
- ・ 管理職の方々の考え方が一定でないため、セクションごとに方針が違ふ
- ・ 会社全体で組織されていないので、万一の場合に対応が遅れる
- ・ 末端で起きた事故が書面だけで処理されるため、一過性の解決になりやすい
- ・ 職場ごとで安全運転に対する温度差が生まれる etc...



末端や、一部の職員だけでなく、体系的仕組みと教育が必要



Copyright (C) Rainbow Motor School Co., Ltd. All Rights Reserved.

10

はできません。

そこで弊社は、末端や一部の職員だけではなく、“企業として体系的な仕組みと教育が必要”ということをご提案させていただいております。

しかしながら、企業としてもご予算の都合や今まで実施していなかったものを突然フルコースで実施することも不可能なので、時間をかけて少しずつ出来るところから提案させていただいております。

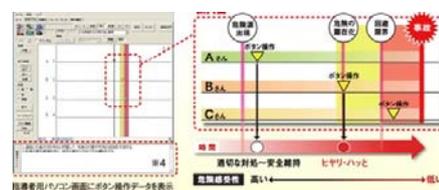
研修項目の中で最近、要望の多い項目が二つあります。一つは「動画 KYT」です。これは Honda が開発した危険予測訓練ツールで、PC (パーソナルコンピュータ) を使用し動画にて危険予測訓練を行うものです。通常、KYT 手法を実施する場合、イラストや写真を使用しますが、このツールではコンピューターグラフィックによる動画を使用し、瞬時の確認、判断を身につけることが可能です。

実技以外の項目(演習)



■動画KYT

- ・ 交通状況を、動画 (CG) で見ながら危険感受性を高める危険予測訓練
- ～ 静止画では確認できない「瞬時の認知、判断」の確認が可能
- ～ 最大20名が同一交通状況で実施するため、他人との危険個所認識の違いを確認可能
- ～ 他人との「危険感受性」の違いを確認(比較確認)



Copyright (C) Rainbow Motor School Co., Ltd. All Rights Reserved.

15

また、同時に20名まで参加できるので、危険と感じる場所、危険と感じるタイミングについて他人との比較も可能です。

もう一つは感情コントロール教育プログラム。これは東北工業大学の小川先生、太田先生が中心となってつくられたもので、人間が運転する上で、心理状態が非常に大きく関係してくるというのは皆さんご承知のとおりです。個々の感情を、いかに安全な方向に結び付けていかを考えるプログラムです。

皆さんもイメージしてください。例えば道路を走っていて割り込まれた場合、一般的には「むかつく!」、「何だ、こいつ!」という気持ちになる方が多いと思います。すると必要以上に車間距離を詰める等、運転行動に変化が

出てきます。これを「他人へのむかつき度」という、ものさしで考えてみますと、この場合は「他人へのむかつき度」が高いといえます。一方、人によっては「お先にどうぞ」という考え方でむかつく傾向が少ない、あるいは出ない方もいらっしゃると思います。いわゆる「他人へのむかつき度」が低い方です。このように、ちょっとした考え方やゆとりある運転をされる方は自然と事故を回避する行動をしていることが言えます。

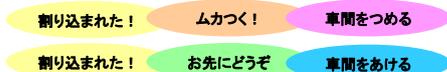
実技以外の項目(演習)



■感情コントロール

・運転中のストレス反応(あせり、イライラなどのネガティブ感情)に起因する事故を防止するための教育

1. 「他人へのむかつき度」への考え方と対応



2. 「時間的プレッシャーによるあせり度」への考え方と対応



**感情経験は、状況の受け止め方、解釈の仕方次第
本当の原因は自分自身にある**

あるいは、「時間的プレッシャーによる焦り度」ということも考えられます。一般的には“渋滞”や“遅刻”がこれに当たります。時間に間に合わない、スケジュールが変わってくる、結果的にイライラしたり焦ったりします。この場合には、渋滞が緩和されたところで必要以上に速度を上げたり、普段通行していない細い路地裏を高速で走ったりという行為につながります。研修では、それぞれの感情を各自で考え、ディスカッションにおける他人の考え方を確認、共有し、感情というのは、本当の原因は自分自身にあるということを意識させています。

具体的な研修内容

では、具体的な研修内容をお話させていただきます。弊社では、一般的にこのような流れで実施しております。研修は基本的には、9時45分から17時までで実施しております。

□新入社員研修

傾向としましては、運転操作の未熟、あるいは不慣れ、過信傾向が少し出ている方々です。車両の感覚訓練や

後退訓練に重点を置かれる企業様が多くなっております。

新入社員研修



【例】

- 研修時間：1日
- 傾向：運転操作未熟
不慣れ
過信傾向
- 対応：車両操作
車両感覚
安全意識
- 費用：約2.3万円(税別)
(1人あたり)
昼食込、
報告書(別途)

時間	研修項目
9:20	・桶川駅集合
9:45~	・開講式
10:00~	・座学 ~安全運転の知識
11:00~	・静的実技 ~日常点検 ~運転姿勢など
12:00~	・昼食
13:00~	・制動体験
14:00~	・反応制動 ~車間距離確認 ~人間の反応理解
15:00~	・車両感覚訓練(狭路) ・後退訓練(車庫入れ)
16:45~	・アンケート ・閉講式
17:00	・解散 桶川駅へ送迎

Copyright (C) Rainbow Motor School Co., Ltd. All Rights Reserved.

18

□一般社員(未然防止)研修

入社後、3年から10年くらいの方を対象としております。すでに運転には慣れ、事故を未然に防止することが目的となります。自分で無意識にとっている危険要素の高い行動等への気づきと是正を重点に置き、路上運転の確認も実施しております。

一般社員(未然防止)研修



【例】

- 研修時間：1日
- 傾向：運転操作未熟
自己流
過信傾向
- 対応：車両感覚
安全意識
路上診断
- 費用：約2.7万円(税別)
(1人あたり)
昼食込、
報告書(別途)

時間	研修項目
9:20	・桶川駅集合
9:45~	・開講式
10:00~	・座学 ~安全運転の知識
11:00~	・静的実技 ~日常点検 ~運転姿勢など
12:00~	・昼食
13:00~	・制動体験
14:00~	・反応制動 ~車間距離確認 ~人間の反応理解
15:00~	・路上診断(3~4名同乗) 1名あたり30分程度、アドバイス含む
16:45~	・アンケート ・閉講式
17:00	・解散 桶川駅へ送迎

Copyright (C) Rainbow Motor School Co., Ltd. All Rights Reserved.

19

□事故惹起者(再発防止)研修①

残念ながら事故を起こしてしまった方への研修です。主に二種類の内容で実施しております。一つ目は路上走行を重点とした内容です。例えば車線変更中に、隣の車をあまり確認せずに接触事故を起こしてしまった、あるいは一時停止がある交差点で、出会い頭事故になってしまった等の方々が対象です。この研修では車両に取り付けた複合カメラ(複数台のカメラを使用し同じ画面上で確認できるシステム)を使用して速度や運転者がどうい

確認をしているか、一時停止を確実に停止しているか等が客観的に確認できます。これを使用し、各ドライバーが自分の運転を振り返り、その中で気づき、修正するといったことを重点に実施しております。また、他の参加者の運転を見て自分の運転に反映させることも可能です。

事故惹起者(再発防止)研修①



【例1:路上走行対策】

●研修時間 : 1日

●傾向 : 車両感覚未熟
自己流
過信傾向
安全意識欠如

●対応 : 車両感覚
安全意識
路上診断

●費用 : 約 3.5万円(税別)
(1人あたり)
昼食込、
報告書(別途)

時間	研修項目
9:20	・桶川駅集合
9:45~	・開講式
10:00~	・静的実技 ~点検、姿勢、死角など
11:00~	・反応制動 ~車間距離確認 ~人間の反応理解
12:00~	・昼食
13:00~	・路上診断 (3名乗車) ~現状確認
14:30~	・振り返り ~自己の運転確認、気づき
15:00~	・路上診断 (3名同乗) ~振り返りからの修正 ~今後の運転確認
16:45~	・アンケート ・閉講式
17:00	・解散 桶川駅へ送迎

Copyright (C) Rainbow Motor School Co., Ltd. All Rights Reserved.

20

事故惹起者(再発防止)研修②

もう一つは自損事故に対する研修です。例えば、車庫入れ時の後方接触、あるいは、構内で障害物に接触する等、道路走行ではなく単なる車両感覚や安全意識の不足が原因となっている方々への研修です。こういった方々への研修内容は車両感覚を再確認するための狭路通過や車庫入れ等の後退訓練を徹底的に実施します。場合によっては、外からビデオを撮影し、その映像を見せて客観的に自分の運転行動を見せるといったことも実施します。

事故惹起者(再発防止)研修②



【例2:自損事故対策】

●研修時間 : 1日

●傾向 : 車両感覚未熟
自己流
過信傾向
安全意識欠如

●対応 : 車両感覚
安全意識

●費用 : 約 2.3万円(税別)
(1人あたり)
昼食込、
報告書(別途)

時間	研修項目
9:20	・桶川駅集合
9:45~	・開講式
10:00~	・静的実技 ~点検、姿勢、死角など
11:00~	・反応制動 ~車間距離確認 ~人間の反応理解
12:00~	・昼食
13:00~	・車両感覚訓練 ~狭路通過 ~車庫入れ ~効果的な切返し ~安全確認方法
16:45~	・アンケート ・閉講式
17:00	・解散 桶川駅へ送迎

Copyright (C) Rainbow Motor School Co., Ltd. All Rights Reserved.

21

指導者養成研修

指導者養成研修では、まずは知識の整理、自分の技

量チェック、道路走行における危険予測の仕方、車庫入れ方法の説明とアドバイス、添乗指導の実施方法とアドバイスの仕方等、多くの項目を実施するため、2日間での研修が基本となります。指導者の方々は改正道路交通法の理解度、認知度が低いのが特徴です。そこで、他の研修であまり実施していない道路交通法の正誤式の問題や車に働く自然の力等、講義形式で実施、確認することもあります。また、アドバイス方法も自己流になりやすいのでロールプレイ等で対応しております。

指導者養成研修



【例】

●研修時間 : 2日

●傾向 : 知識不足
自己流
指導力不足

●対応 : 車両感覚指導
安全意識指導
添乗指導方法

●費用 : 約 6.5万円(税別)
(1人あたり)
昼食込、
宿泊別途

時間	研修項目	時間	研修項目
9:20	・桶川駅集合	8:30	・ホテル発
9:45~	・開講式	9:00~	・講義 ~添乗指導について ~道交法確認
10:00~	・講義 ~指導者として	10:30~	・路上診断(3名同乗) ~各自のレベルチェック ~フィードバック
11:00~	・静的実技指導 ~日常点検 ~運転姿勢など	12:00~	・昼食
12:00~	・昼食	13:00~	・添乗指導 (3名同乗・ロールプレイ) ~着目点 ~アドバイス方法
13:00~	・反応制動 ~車間距離確認 ~人間の反応理解	16:45~	・アンケート ・閉講式
14:00~	・車両感覚指導 (狭路・車庫入れ)	17:00	・解散 桶川駅へ送迎
16:45~	・まとめ ~質疑応答		
17:00	・解散、ホテルへ送迎		

Copyright (C) Rainbow Motor School Co., Ltd. All Rights Reserved.

22

次に各研修風景を簡単にお見せします。講義、動画KYT、日常点検、その他各項目の写真です。発炎筒に関しては通常、着火した方が少ない項目であり、良い経験になっております。

研修風景1



	講義 ・安全運転の知識 ・事故の現状 ・指導者の役割 その他		エアバック体験 エアバック展開の見学
	動画KYT 実際の運転に近いCGを使用して認知・判断を伴う危険予測のスキルアップ		発炎筒体験 緊急時に備え、取り扱いと使用方の注意
	日常点検など 安全運転に必要な基本操作・基本行動の理解		路上診断・添乗指導 実際の市街地で路上診断・具体的な個別指導を実施

Copyright (C) Rainbow Motor School Co., Ltd. All Rights Reserved.

23

こちらは、各研修項目の写真となります。写真にありますように普通四輪車だけでなく、トラック等での研修も実施しております。

	<p>ハンドリング訓練 車両特性を踏まえた速度コントロールとハンドリングの向上</p>		<p>低速路体験 ABS体験 路面の状態に応じた操作の重要性を理解する</p>
	<p>ブレーキング訓練 日常の運転ではできない危険なブレーキングを安全に体験します</p>		<p>車両感覚訓練 車両感覚訓練及び切り返し方法の確認</p>
	<p>反応回避体験 人間の反応時間と車の挙動を体験し、人間と車の能力・限界を理解する</p>		<p>車庫入れ訓練 安全な車庫入れ方法の確認</p>

□出張研修(インストラクター派遣)

さて、各企業様によっては、「全国展開しており、遠方地域の職員は埼玉までは行けません」という企業様も多くあります。よって弊社では、インストラクターを現地へ派遣して研修を行うことも可能です。たとえば「ある地域の事業所へ職員を集めるのでそこで講義を実施してほしい」、「社内の駐車場で接触事故が多く、実際にこの場所で研修してほしい」等のご要望があり、インストラクターを派遣している事例もあります。こういった場合には職員をその時間だけ空けておけばよい、実際の場所で研修するので業務での運転とのイメージが直結しやすい等のメリットがあります。ただし、弊社コンセプトである「危険を安全に体験する」ことができないのが少々残念ですが…。

出張研修(インストラクター派遣)



◆研修を実施したいが…

- ・遠方で研修センターへ行きにくい
- ・一度に大勢の職員を空けることができない
- ・自社の駐車場で実際に運転練習させたい

**インストラクターを派遣して
実施することも可能**

まとめ

以上、まとめさせていただきますと、まず弊社としては、

各企業様のニーズに合わせてプログラムを決め、実施することが可能です。参加体験型を基本としており「危険を安全に体験していただく」ことをコンセプトに研修を実施しております。



5. まとめ

交通教育センター レインボー埼玉での研修では…

- ◆企業ニーズに合わせた研修
- ◆「参加体験型」を基本
- ◆体系的教育を提案、実施
- ◆出張にて柔軟な対応も可

研修に関しては、会社組織としての風土作りを考え、体系的な教育を提案させていただいております。その他出張も可能です。

以上になります。ありがとうございました。

質疑応答

宮川: どうもありがとうございました。若干、時間がありますので、ここでフロアの方々からのご質問やご意見をいただきたいと思います。挙手をして所属と名前をおっしゃってからお願いします。

山田: 日本リスクマネジメントの山田でございます。貴重な話をありがとうございました。今のプレゼンで、今まで大体1500社ぐらいのユーザーということは教えていただきましたが、ざっくりで結構ですので、年間何社ぐらいで、そのうち、毎年受けていらっしゃる企業もあるということで、その辺のことで、それからもう一つはトラックを使っているということ、それは持ち込みなのか、あるいは御社で常備していらっしゃるのか？ということについて聞かせていただきたい。最後は、各コースで1人当たり、宿泊とか、あるいは、金額を明示されているのですが、実際その金額で受けられる…。これはケース・バイ・ケースだと思いますが、予算とかいうことがあって、いわゆる

値引きということがあり得るのか、それは一切受け付けないというのか、その辺のところを幾つか、ざっくりで結構ですでお教えてください。

矢島:ありがとうございます。まず年間での受講者数ですが、年間で約2万人のお客様に来所していただいております。この中には定期的に来られる企業様が約100社あり、新入社員はもちろん、指導者養成研修、事故惹起者研修等、年間で計画されていらっしゃると思います。

トラックに関しましては、弊社でレンタカーを借りて、研修を実施するのが基本となります。

料金に関しては、年間で150人、200人という研修を実施する企業様もありますので、ケース・バイ・ケースで対応させていただく場合もあります。

山田:ありがとうございます。今のご説明で、2点追加で質問があります。トラックについてはレンタカーを。その費用は別途ですね。

矢島:はい、そうです。

山田:それともう1点、毎年いらっしゃる企業は大体どれぐらい。

矢島:全体の企業数から考えますと、新規の企業様が1割ぐらいです。ですから、逆に言うと、9割ぐらいが毎年来られているリピーターの企業様です。

山田:ありがとうございました。

貝塚:インターリスク総研の貝塚と申します。どうも貴重な話をありがとうございました。実はレインボー様に昔、今でしたら私の親会社の損害保険会社の新入社員研修をしていただいたことがあります。ざっくばらんな話ですが、他の自動車教習所と比べて全然違って、すごくレベルが高いと思いました。例えば先ほどの説明にもありましたが、いろいろ診断していただけるということも、他の自動車教習所と比較すると、診断書の指摘事項が3倍ぐらいあります。さらに、具体的な内容が書いてあるとい

うことで非常に良いと思います。さらに、無理なことをいろいろお願いしたら、それについても全部対応してくれたということを感じました。それは、他の自動車教習所と比較すると、インストラクター、指導員のレベルが大きく違うことよると感じました。

その中で差し支えない範囲で教えていただきたいのですが、レインボー様には、非常にレベルの高い指導員、インストラクターが揃っていますが、そういった方々に、レベルを高くするために、どのような教育や指導をされているのでしょうか。さらに、そのレベルを維持するために何か具体的にされていることがありましたら、ご教授願いたいのですが。

矢島:インストラクターの教育に関しては、先にお話ししたように教習所が母体ですので、教習所指導員の資格、これは必須になっています。また、それぞれランクがありますが Honda のインストラクター資格を所持しております。

基本的には先輩の仕事をサポートしながら見て覚える。先輩や上司からのアドバイスと各自の自己研鑽によるところが多いです。

また、幅広い年齢層のお客様に対応するという点に関しては、接遇面に気を付けています。受け答えや会話の仕方、それからマナー等は社内教育をしています。

貝塚:今、インストラクターはランクがあると仰いましたね。一番上のランクになるのに、通常、平均でいいのですが、年数的にはどれくらいかかるのでしょうか？

矢島:Honda のインストラクター資格にはレベル毎に筆記試験と面談があります。A、B、Cの3つのランクがありますが、最上位がC、ここに到達するまで早い方で7~8年、通常10~15年ぐらいかかります。

貝塚:どうもありがとうございました。

松坂:倉敷交通教育センターの松坂と申します。中四国で、同じような形で企業研修をさせていただいています。先ほど価格帯の説明がありましたが、この価格に密接に

関係してくるところだと思いますが、受講生何人当たり、何人のインストラクターが付いていらっしゃるのでしょうか。

矢島:弊社ではインストラクター1人当たり10人。20名の研修でインストラクター2名が基本となります。これ以上でもご要望があれば対応しています。

松坂:座学のときは、そのような形で問題ないと思いますが、実技の部分もありますね。そのところもでも、1名で10名見られているのでしょうか。

矢島:そうです。

宮川:時間の関係もありますので、質疑応答はこの辺で終了させていただきたいと思います。

私どもが所属している日本交通心理学会は、人間の交通行動を中心に研究している学会ですが、今回のご発表を伺っていると、その成果を教育の分野で生かし活躍されているということがよく分かりました。また、フロアからの質問に対し、回答しづらいようなご質問も何点かあったかと思いますが、率直にお答えさせていただきました。ありがとうございました。