

## 新規採用職員に実技研修を実施 専門教養研修で若手職員も広く啓発

車の運転が職員の「必須スキル」ともいえる、地方の基礎自治体。中でも若手職員は公用車を運転する機会が多い。こうした観点から、新規採用職員から若手職員に対する交通安全研修を充実させている土浦市の事例を紹介する。

### 新規採用職員には 運転適性検査も実施

職員総数1,000人余の土浦市が保有する公用車は約290台(消防を除く)。これら公用車による年間の交通事故件数は一桁台で推移していたが、平成22、23年度と二桁台が続き、24年度には、大きな事故

が発生してしまった。相手方にケガを負わせ損害賠償が発生、その示談成立までもに時間がかかった。——という事故だった。

この事故をきっかけとして、25年度から始まったのが、近隣の自動車教習所で行う、新規採用職員を対象とした実技・学科研修だ。「本来は全職員に受講してほしい研修です

が、当然、予算の関係もあり、新規採用職員を対象としました」と語るのは、総務部人事課人事研修係長の岩本裕志さん。若手職員のほうが公用車を運転する機会が多いというのが、その理由だ。

また若手職員は運転経験も浅く、最近では「車離れ」による技能の未熟さも危惧される。岩本さんによると、「当市近隣の地方大学だと、以前は、車を所有している学生は今より多かつたように思いますが、近年は移動に自転車や公共交通機関を使う学生が増えているようです。それに伴い、入庁前に運転経験のある新規採用職員も減ってきて



茨城けんなん自動車学校での、学技にわたる研修の様子

ている印象があり、なおさら実技を交えた研修の必要性を感じています」という。新規採用職員に対しては、30年度から運転適性検査も実施している。人事研修係主任の大山靖子さんは、「総合判定では問題がなくても、

方もいます。本人に結果をフィードバックし、気づきに役立ててほしい」と、その意義を強調する。

### 自動車教習所での研修で 仮免の学科、実技を見直す

研修は毎年1回、委託先の「茨城けんなん自動車学校」で実施する。昨年度は11月に実施し、今年度も同じころに予定しているという。

朝9時に開始。オリエンテーションの後、参加者は二手に分かれ、運転技能試験と学科試験を交互に受ける。結果発表と指導員による講評、同校副管理者／教務部課長の河内忠さんからの総評をもって、午前中のうちに終了する。ただし後述するように、午後に再試験を受ける受講生もいる。学技ともに仮免試験の内容で、学科については交代時に受講生同士が「情報交換」するのを避けるため、必ず別の問題を用意する。技能試験は教習所内のコースで、交差点、踏切通過、S字、クランクなどを、指導員のチェックを受けながら走行する。

仮免の合格点は本来、学科が90点以上、技能が70点以上だが、この研

忘れがちな学科知識と実技のポイント (監修:茨城けんなん自動車学校)

◆学科 【問題】  
①～⑩について、正しいと思うものに「○」、間違っていると思うものに「×」を付けてください。

①	同一方向に二つの車両通行帯がある道路では、左側の車両通行帯を通行しなければならない
②	同一方向に二つの車両通行帯がある道路では、速度の速い車が右側、遅い車が左側の車両通行帯を通行しなければならない
③	同一方向に三つの車両通行帯がある道路で、一番右側の車両通行帯を走り続けた
④	同一方向に三つの車両通行帯がある道路では最も右側の車線を追い越すの為に空けておけば、車の速度に関係なくそのほかのどの車線を通行してもよい
⑤	横断歩道または自転車横断帯やその付近で停車している車の側方を通り、その車の前に出るときは、一時停止しなくてはならない
⑥	前方の交差点を左折しようとするときは、左折する直前に、道路の左端に寄って左折しなければならない
⑦	速度を50km/hから20km/hに減速したら、徐行したことになる
⑧	道路の左側を進行する自転車のそばを通過するときは、その間隔に関係なく、必ず徐行して通過する。
⑨	道路に面した場所に入りにするために路側帯を横切るときは、歩行者がいないことが明らかであれば、その直前で一時停止しなければならない。
⑩	横断歩道や自転車横断帯とその前後30メートル以内の場所では、ほかの車を追い越したり、追い抜いたり、追い越したりしてはならない。

【解答】

①	○	二車線道路の場合、右側は追い越し車線であり、空けておかなければならない。また追い越しが終わったら、速やかに左側の車線に戻る。右側を漫然と走り続けても良いと思っているドライバーは少なくない。
②	×	二車線道路の場合、上記のとおり追い越し車線と走行車線という区分であり、速度は関係ない。
③	×	三車線道路の場合、二車線道路と同じく右端は追い越し車線。
④	×	三車線(以上)道路の場合、上記のとおり右端は追い越し車線。通常の走行はその他の通行帯を使う。その際、速度の遅い車が左側を、速度が速くなるにつれて右側を通行するようにする。ただし、一番左側の車線で追い越しをする場合、(右端の追い越し車線ではなく)すぐ右隣の通行帯を使う。
⑤	○	実際には素通りするドライバーが多いのだが、自転車や歩行者がいる可能性を踏まえ一時停止する。
⑥	×	左折する際は、二輪車を巻き込まないために左端に寄る。ただし左折する「直前」ではなく、余裕をもって「予め」寄るのが正解。直前に左端に寄るのは、かえって危険。
⑦	×	徐行とは「直ちに車両が停止できるような速度」とされることから、10km/h以下となる。
⑧	×	歩行者、自転車のそばを通る際、安全な間隔をとることができれば、徐行の義務はない。
⑨	○	シチュエーションとしては、道路脇の駐車場の出入りなど。実際にはきちんと止まらず出入りしているケースがよく見られる。
⑩	×	横断歩道、自転車走行帯の30メートル「前」は追い越し・追い抜き禁止だが、通り過ぎた後は、追い越し・追い抜き可能。

◆実技(運転操作)

- ☑ 合図が遅くなっていないか?  
車線変更時には、ルームミラー→バックミラー→目視と確認のうえ、ウインカーを早めに出そう
- ☑ 一時停止「してるつもり」になっていないか?  
オートマチック車には、アクセルを踏まなくとも動く「クリープ現象」がある。一時停止しているつもりでも、ブレーキをしっかり踏まない、低速ながら車は動いてしまう。オートマチック車の普及に伴い、一時停止「してるつもり」のドライバーが多く見られる。要注意!
- ☑ 車の周囲を見て、十分気を配っているか?  
バックモニターが装備された車が増え、後方確認がより確実にできるようになった反面、「周りを見る」習慣が薄れているドライバーも見受けられる。便利になったことによる危機意識、安全意識の低下に注意!
- ☑ 停止線を「本当に」理解し、守っているか?  
道路交通法では、停止線の手前(直前)で止まることになっている。にもかかわらず、フロントタイヤを停止線の位置に合わせると思い、実際にそうしているドライバーが、意外と多い。停止線とフロントバンパーの先端を合わせるのも間違い!
- ☑ 注意力散漫になっていないか?  
オートマチック、パワーステアリングなどが普通の装備となり、昔に比べ、車の運転に必要な労力は格段に減った。その反面、運転しながらイヤホンで音楽を聴いたり、化粧をしたり……など、注意力散漫になっている。便利なカーナビも要注意! 凝視したり、気をとられたりしたら、事故に直結する。

MESSAGE

- ◆人は必ず「失敗」します。運転も、100%完璧な人はいません。小さなミスを犯したときは、必ず何かしら、運転の基本を忘れていたものです。(河内)
- ◆ミスは放置しない。それを次にどう生かすかが大事です。(三浦)

修ではややハードルを下げ、平均点以上としている。そして技能試験で合格点に達しなかった場合は、午後に再試験する。受講者数は年度によって異なるが、30年度は22人。平均点は学科が80・5点、運転技能が72・7点で、実技再試験は5人だった。河内さんは、「学科80点台では再試験はありませんが、仮に不合格なので、決して満足せず注意してほしい」と語る。

29年度に研修を受講した人事課厚生係主事の坂門菜美さんは、学生



総務部人事課厚生係主事の坂門菜美さん

時代は週に数回程度、実家の車を運転していたものの、卒業後はいったん東京都内の民間企業に就職したため、運転する機会はほとんどなくなった。「普通自動車運転免許取得、またはその見込み」が採用条件であ

る土浦市への入庁が決まった時点では、完全なペーパードライバーだった。そんな坂門さんに研修の感想を聞いたところ、「本当にほっとしました」という答えが返ってきた。

実技にしても学科にしても、忘れていた部分が多く不安だったという坂門さん。研修では、バックでの駐車で脱輪してしまったが、指導員から説明を受けながら、改めて自分の体で操作の仕方を覚え、それ以降は失敗しないようになったという。



総務部人事課人事研修係長の岩本裕志さんと、同主任の大山靖子さん

また坂門さん自身は、一時停止や安全確認は正確にできたものの、他の受講生の多くが減点されたりしているのを見て、改めてその重要性を認識。「いろんな面で、自分の運転を見直す良い機会になった」と、研修を振り返る。ちなみに仮免試験は100点満点からの減点法で採点されるが、安全不確認の累積だけで0点以下のマイナスポイントになる受講生もいたという。

免許取得後、忘れがちな学科知識と実技のポイントを、河内さんと同校技能検定員／教務部係長の三浦智恵子さんに挙げてもらった（P17参照）。庁内での研修、そして読者の皆さん自身の運転にも、ぜひ役立てていただきたい。

## 専門教養研修の講師は警察からの出向職員

土浦市では、新規採用職員だけでなく、専門教養研修において広く若手職員を対象とした座学による交通安全研修も行っている。

対象は、主事級、主幹級、主任級の職員で、年齢的には40歳代以下となる。加えて、過去1年間に、プライベートも含め事故を経験し、過失割合が認められた職員も対象とな

る。

年に1回の集合研修で、交通安全を担当する市民生活部生活安全課の管理職が講師を務める。現在このポスタは茨城県警からの出向であり、交通安全の

専門家だ。「実際に取り締まりや事故処理に携わった方なので、話す内容も具体的に実感がこもっています」と、大山さん。参加者からも「非常に参考になった」「今後、事故を起こさないよう気をつけたいと、改めて思った」などの声が寄せられているという。

こうした研修のほか、公用車を管理する管財課では、公用車内の目立つ箇所に「怠るな！安全運転」というステッカーを貼っている。あえてきつい語調としているのは、運転者に対する注意喚起を狙ったものだ。ドライブレコーダーも10台に装備した。ただし事故後の過失割合決定の資料としての目的がメインであり、事故防止のための活用はこれからの段階という。



茨城けんなん自動車学校副管理者／教務部課長の河内忠さんと、同技能検定員／教務部係長の三浦智恵子さん



運転者に注意喚起を促すステッカー。運転席の目立つ箇所に貼付される

いずれにせよ、こうした対策が実を結んだのか、公用車による事故は28、29年度は一桁台に戻った。しかし、30年度は再び二桁台となってしまった。その多くが自損事故、物損事故で程度も軽微だが、看過できない現状であることは確かだ。管財課では庁内イントラネットに「公用車の安全運転について」と題し注意喚起を行い、「28年4月～30年11月までに起きた公用車事故のうち、実に53%が市職員の不注意による単独事故」というデータを示した。

## 運転は「必須のスキル」 研修は今後も続けていく

基礎自治体の仕事は、職員が現場に赴き、住民と直に接しながら進めていくものが多い。特に生活保護

の家庭調査、課税部門の家屋調査などは、毎日のように公用車を使用する。今は公用車を使わない部署にいる職員でも、異動により運転せざるを得ない場面も出てくる。基礎自治体の職員にとって、特に公共交通機関が手薄な地方では、車の運転は必須のスキルといえる。

前述したように、土浦市が採用条件に「免許取得」を入れているのも、こうした事情による。庁内からは、東日本大震災の経験を踏まえ、「公用車が運転できないと、災害時も現場に行けない。免許取得は採用条件として残すべき」という意見も聞かれるという。

「こうした現実がある以上、職員は公用車を運転するものだという前提に立ち、交通事故を起こさないよう、対策は続けていかなければなりません。講じた対策と効果の因果関係がわかるような方法はないかなど、いろいろ悩んでいます」と岩本さん。少なくとも現在の研修は、「職員の気づきにつながっている」という感触が強いことから、今後も続けていく意向だ。