



自己理解と交通安全

東北工業大学ライフデザイン学部教授 太田 博雄

自己評価教育の必要性

運転技能についての自己評価の高低が直接的に運転行動へと反映される。高すぎる自己評価はしばしば危険敢行行動へと結びつく(Wee Job 一九九五、一九八〇年代に北欧諸国で行われたスキッドトレーニングは若者の過信を生み出し、事故の増加を招くこととなった。このことは、安全運転教育の教訓として意義深いものとなった。運転技能のみの教育では不十分であること、そして、技能教育に加えて正しい自己評価教育の必要性が認識されることと

適性管理の必要性

なる。^{注1)} ケスキネンは彼の運転行動階層モデルにおいて自己評価技能教育を必須項目として掲げている(Hatakka, M., Keskinen, E. et al., 二〇〇二)(表1)。彼のモデルはEUでの初心運転者教育プログラム作成にあつての基本方針として採用されている。

^{注2)} 丸山はケスキネンと軌を一にして、認知心理学的観点から安全運転教育を捉え、メタ認知系による適性管理の必要性を述べている(丸山一九八五)。そのなかで彼は運転者

適性検査の問題点

自身による安全運転への積極的な関わりを強調し、そのための支援の方向性を打ち出した。丸山によれば、適性管理は以下の過程で行われる。①適性情報を豊富化し(これを「覚知」と述べた。例えば適性検査による尚早反応傾向を知るなど)、②適時、モニタリングし(これは今の適性状態の監視を意味する。例えば急ぎ運転をしている今の自分の運転振りについての気づき)、そして、③実効制御を行う(例えば深呼吸して心を落ち着かせるなど、運転の仕方の方略)。

^{注1)} ケスキネン氏はフィンランド、トゥルク大学心理学部教授。交通心理学においてヨロップバのリーダー的存在の一人である。

^{注2)} 丸山欣也氏は東北大学名誉教授。感覚知覚心理学の権威であり、交通心理学においても活躍してきた。

	知識・技能	発生可能な危険	自己評価
レベル4	感情コントロール・自己コントロールと運転	感情コントロールや危険敢行傾向と危険発生	自分の感情コントロール力や危険敢行傾向
レベル3	運転計画	不十分な運転計画や運転目的からくる危険発生	自分の運転計画や運転目的と安全性について
レベル2	危険予測力やコミュニケーション力	不十分な危険予測からくる危険発生	自分の危険予測やコミュニケーション力
レベル1	運転技能や車両特性	技能や法規理解の不十分さからくる危険発生	自分の運転技能や法規理解

表1 運転階層モデルによる安全運転教育内容
(Hatakka, M., Keskinen, E. et al. 2002)

しかし、これまでの適性情報の豊富化(覚知)のための適性検査にはいくつかの問題があった。丸山自身が考案した「速度見越し反応検査」(図1)は動作優位性(確認をする前に動作が起こってしまう傾向をいう。この傾向を持つドライバーは、見通しの悪い交差点において、安全確認をする前に交差点内に車を進めてしまう傾向が認められるという)を検知し、運転者の事故傾向の検出には有効であった(Maruyama & Kitamura 一九六二)が、その診断結果の内容が抽象的であったが故に運転者教育には限界があった。ケスキネンは、安全行動学習に寄与す



図1 「速度見越し反応検査」
(Maruyama & Kitamura 1961)



写真2 ミラーリング法で用いられる教材映像の例
(一時停止場面)



写真3 ビデオ録画観察による自らの運転振りの振り返り

ライダー自身の課題をもっと直接的に知ってもらう方法も最近開発されている。実際に車を運転してもらい、その間に参加者の運転振りを映像として記録する。運転後にビデオ録画された自分の運転振りを見てもらうのである。これを自己観察法と名づけた(写真3)。ビデオ観察の際には、指導員が見るべきポイントや安全な運転方法について参加者の意見を聴きながら参加者自身による安全運

そのための方法として、コーチン

コーチング技法

度についての気づきを支援するのである。気づき教育では、参加者自身があくまで主体であり、指導員は従来の「教え込み」をできるだけ抑えることが求められる。参加者自身が自らの自分の課題に気づいてもらうことが目標となる。

グ技法が採用された。コーチングでは教育を受ける側が持つリソース(資源)を引き出すことを目標としている。コーチングでは指導員が正しい運転方法を教えたり、説得することを控える。コーチングでは「答えは相手が持っている」との確信のもとに、その答えに到達するために、相手を受容し、動機付けを高めながら、質問を交えて、指導者と参加者がともに考えていく過程を大切にす。自らの気づきにより行動修正が行えるようになることを目標とする。コーチング技法とは、この目標を実現させるために、参加者に対して、自分の運転振りに対してより具体的に理解し、問題点や安全性について明確に焦点付けるための技法である。コーチングは、運転者自らが自分の運転振りを振り返り、自分の安全性についての気づきをもたらし、ための教育手法として期待できる新しい参加型教育プログラムと考える。今現在、この手法をマニュアル化してだれでも教育を行えるように工夫が重ねられている。

(おおた・ひろお)



私は、このことを問題とした。すなわち、覚知のための検査を具体的な内容にしなければならぬと考えた。例えば、太田自身が開発した危険予測診断テスト「予知郎」(太田一九八五)(写真1)では、交差点などの交通場面を映し出して、そこにハザード発見を求めるものであるが、このような検査による検査結果からは、受検者自身、何を見て、何を見忘れたかが具体的に理解できる。また、フィンランドで開発されたミラーリング法(Mikonen and Mikonen 一九九七)を取り入れて日本版を開発した(太田二〇〇一、太田二〇〇八)(写真2)。ミラーリングとは文字通り鏡に自らの姿を映し出すことを意味するのだ

具体化した教育法

にどの程度具体的に寄与しうるかは疑問がある。具体性の問題だけではなく、利用可能性にも課題がある。神経質と診断されて、神経質でなくすることは、受検者にとってほぼ不可能に近い。



写真1 危険予測診断テスト「予知郎」(太田1985)

が、この教育技法は運転行動に関する他者の姿を提供するなかで、自らの姿をそこに重ね合わせることをねらっている。日本において古来より言われてきた「人の振り見て我が振り直せ」にあたる。他者の上に自分を重ねあわせ、自己理解のためのスキルを自ら学習することを援助する方法である。

参加型教育が求められて久しい。理想的な教育の言葉だけが先行してきた。ミラーリング法はそれを具体化した教育法の一つと言える。ド