

OPINION

私はこう考える

小川和久 広島国際大学心理科学部コミュニケーション学科准教授

1990年大阪大学大学院人間科学研究科博士課程修了後、同年同大学人間科学部助手を経て、2001年より現職。専門は交通心理学。研究テーマは、高齢ドライバーの交通安全教育、ドライビングシミュレーターを利用した安全運転トレーニング、学校現場での安全教育など。論文に「児童を対象とした交通安全教育プログラム『危険箇所マップづくり』」の評価研究、最近の著書に『新編 学校の危機管理読本』(教育開発研究所)など。

自転車シミュレーターを活用し、子どもたちに具体的な確認行動を学習してもらおう

小川さんは、小学生への交通安全教育プログラムの1つとして、小学校5〜6年生を対象とした「危険箇所マップづくり」を推進している。児童には「わかりやすい」と好評だが、果たして教育効果はどれだけのものか？ 小川さんは大阪市内の2つの小学校の協力を得て、教育によって児童の意識や行動がどう変化したかを調査した。

行動レベルの変化を促す自転車シミュレーター

次の一手をどうするか。小川さんが目をつけたのが、ホンダ自転車シミュレーターであった。小学校高学年は自転車による事故が増える時期でもある。シミュレーターを使えば、危険予測と具体的な確認行動を模範学習することができると考えた。

小川さんは45分間のプログラム「自転車の安全な乗り方」を開発し、昨年12月、危険箇所マップの授業を受けた6年生のフォローアップ教育として、大阪市内の小学校で授業を行った。手順は次のとおり。

- ①今日は自転車の安全な乗り方を考えることが目的だと授業の趣旨を説明。
- ②大学生がモデルとなり、自転車シミュレーターを運転。ただし、わざとスピードを出したり、見通しの悪い交差点で左右の確認をしなかったり悪い見本を見せ、児童に「お兄さんの運転で気になった点はありますか」と質問して問題意識を高める。
- ③再度運転しながら「見通しの悪い交差点」などコース上の危険箇所を示す。
- ④危険箇所について「どうすれば安全になるか」グループ討議を行う。
- ⑤話し合った内容を発表し、「悪い運転をしたお兄さん」に教えてあげる。アドバイスを受けて、大学生が模範となる運転をする。

⑤児童の代表2人が模範となる運転に挑戦。最後に全員で「正

まる「左右の確認」が重要であると理解を深める。

このプログラムのポイントは、悪い見本を見せて児童に批判させている点だ。「小学5〜6年生になれば、大人の行動を批判する力は十分にあります。批判した上で、どうすれば安全になるかを考えてもらおうのです。さらに、お兄さんに教えてあげると児童のプライドを刺激します。人に教えることで、自分の行動を振り返ることになります」と、小川さんは行動レベルでの変化を促す効果が期待できると言う。さらに「具体的な場面で学ぶツールとして、自転車シミュレーターは有効」と評価する。

小川さんは、安全教育は子どもが発達段階に合わせた「階層的アプローチ」に基づくべきと主張している。道路の歩き方など「交通行動の基本(階層Ⅰ)」から始まり、危険予測など「交通状況への適応(階層Ⅱ)」、安全ルートの選択など「移動プランニング(階層Ⅲ)」へ発展、最上層には動機・感情のコントロールという「生きるためのスキル(階層Ⅳ)」がくる。危険箇所マップづくりや、今回の自転車シミュレーターの活用は、階層ⅡからⅢに位置づけられる。「年齢に応じてシンプルなスキルから学び始め、高校生には動機・感情のコントロールを取り入れた交通安全教育が有効です。さまざまな教育プログラムを体験しながら螺旋状に積み重ねていくのが理想。これに沿った教育プログラムを増やしていきたい」と小川さんは語る。



※Honda自転車シミュレーター＝自転車利用者のマナーや危険予測能力を高めることを目的に、Hondaが開発中の体験型教育機器。ハンドル、ブレーキをはじめ、ペダルをこぐことで走行するなど、実際の自転車と同じ運転操作感覚を実現。リアルな映像と音響を使って、混合交通の中での走行を体験しながら、左右および後方の安全確認の基本動作が学べるようになっている。添付されたソフトには交通法規を学ぶコースや、危険予測コースを走行後は、危険な状況に陥るプロセスをさまざまな角度から再生でき、自分の走行を振り返ることができる。現在、効果的な教育方法などを研究中。



HOW TO LEAD

★効果的な安全手法を学ぶ

[山城自動車教習所／高齢者講習]

高齢者講習は座学、適性検査、実車指導の3つで構成されている。座学では、道路交通の現状や安全運転の知識に関して指導員が説明する。適性検査は、まず受講者がパソコンの画面の映像に合わせて、模擬のハンドルやアクセルペダル、ブレーキペダルを操作しながら、操作の正確性や反応時間を測定。その後、静止視力、動体視力などを測定器で検査する。実車指導は教習指導員1名と受講者3名が1台の教習車に乗り、受講者一人ひとりが順番に指定された教習所内のコースを走行する。最後に、各々が教習指導員から運転に関するアドバイスを受け、高齢者講習は終了となった。

運転免許証を更新する際の年齢が70歳以上の運転者は、高齢者講習の受講が義務づけられている。対象者は指定自動車教習所で3時間の法定講習を受ける。山城自動車教習所(京都府綴喜郡井手町)は、この制度ができた当初から指定自動車教習所として数多くの高齢者講習を実施してきた。



受講者一人ひとりが順番に指定された教習所内のコースを走行し、教習指導員がアドバイスを行う

高齢者講習をきっかけに受講者に安全意識を高めてもらう

HINT 相手が高齢者であることを意識した対応

山城自動車教習所教務課チーフの寺島勇さんは運転適性指導員として高齢者講習を担当してきた経験から、初めて高齢者講習に来る受講者の多くは「何をすればいいかわからない」「免許を取り上げられるかもしれない」と不安を感じているという。「講習の冒頭では、試験ではなく、現在の自分の運転を振り返るという目的を説明します。また、予約の電話をいただく時や、当日の受付時に、不安そうであれば、その時点で講習の目的を説明するようにしています。早い段階で不安を取り除いてあげることが、リラックスして講習に取り組んでいただくための第一歩です。」

同教習所では指導員はもちろん、受付を担当するスタッフも相手が高齢者であることを留意した対応を心がけている。高齢者講習の予約受付をする際は予約してから当日まで時間があるので、予約したことを忘れないように、必ず相手に予約日時をメモに書き残してもらおうとスタッフに徹底している。

交通安全を身近にとらえてもらう

寺島さんは、座学の導入で最近の交通事故発生状況などを解説している。その時、年間の交通事故死者数に占める高齢者の割合がどの程度か受講者に聞く。意外に正解を答えられる受講者は少なく、交通事故死者数の4割以上を高齢者が占めていることを伝えると、多くが驚くそうだった。「こうした事実を伝えることで、自分も事故の当事者になる可能性があることを認識していただけます。」

また、座学では危険予測の重要性を受講者に再確認してもらっている。例えば、右折待ちをしている状況で、対向車が止まって道を譲ってくれた時、どのようなことに注意すべきか？ 図を示しながら質問する。「譲ってくれたドライバーに挨拶する」「できるだけ早く通過する」とだけ答える方が少なくないのです。実際の運転でも対向車にしか関心が向いていないと考えられます。このような場合、寺島さんは答えを言わず、対向車のカゲに潜む危険を受講者自ら気づいてもらえるようアドバイスしている。

座学では指導員が一方的に話す受けるのではなく、受講者も質問も行って



リラックスして講習に取り組んでもらうために、不安に対応しているという寺島さん

相手を思いやる心が安全運転につながる

運転中は他の交通参加者への思いやりの気持ちを持つことが、結果として交通ルール・マナーを守ることになると、寺島さんは考える。周囲に対する配慮があれば必然的に、進路変更や右左折の合図を早めに行う、止まって待つという行動に表れてくるという。「相手のことを考えることが、自分の安全確保にもつながると伝えています。」

ベシック・データ
●目的 高齢に伴って生じる運転者の身体機能の低下がクルマの運転に影響を及ぼす可能性があることを理解し、それに応じた安全な運転の指導を行う。
●実施日(取材日) 2008年2月15日(金)
●受講者数 12人