

自動車安全運転シンポジウムの開催結果について

自動車安全運転センターでは、平成21年11月9日に「自動車安全運転シンポジウム2009～安全運転の原理『気づき』を考える～」を開催いたしました。

1 概要

(1) 日時

平成21年11月9日(月) 13時から16時35分

(2) 場所

東京都千代田区大手町1-7-2 大手町サンケイプラザ4F

(3) 後援

警察庁

(4) 参加者

約500名

(5) 目的

安全運転の管理、指導等を行う者を中心として自動車の運転に関わる幅広い層を対象に、今後の交通安全対策に有益な情報を広く提供するとともに、安全運転意識の向上に役立てていただくため。

(6) テーマ

安全運転の原理『気づき』を考える

(7) 内容

- 基調講演Ⅰ「安全運転対策のもう一つの視点～人間行動の観点から～」
竹内健蔵氏(東京女子大学現代教養学部国際社会学科経済学専攻教授)
- 基調講演Ⅱ「高齢ドライバーの行動特性と対策」
蓮花一己氏(帝塚山大学心理福祉学部心理学科応用心理学研究室教授)
- 現場レポート「我が社の交通安全への取り組み～気付かせることへのアプローチ～」
坂部宣吉氏(三球電機株式会社取締役)
- パネルディスカッション
 - ・ コーディネーター 竹内健蔵氏(東京女子大学現代教養学部国際社会学科経済学専攻教授)
 - ・ パネリスト 蓮花一己氏(帝塚山大学心理福祉学部心理学科応用心理学研究室教授)
坂部宣吉氏(三球電機株式会社取締役)
山村レイコ氏(エッセイスト、元国際ラリースト)
室城信之氏(警察庁交通局交通企画課長)
上原厚美氏(安全運転中央研修所教官)



2 内容

主催者あいさつ（自動車安全運転センター 小林武仁理事長）



小林武仁理事長は、今回のシンポジウムのテーマについて、「今回は、安全運転の原理『気づき』を考えると題し、ドライバーの行動心理をテーマとしました。今日、自動車交通に関わる技術の発展というのは目覚ましいものがありますが、一方、交通事故の大半はやはりヒューマンエラーに起因するものと言われております。」と説明し、「ドライバーに自らの性格や運転上の特癖について気づきを促すことに着目した教育管理の在り方について考える内容としました。交通安全に向けた取り組みを進めていく上でご参考となれば幸いです。」とあいさつした。

基調講演 I（東京女子大学 竹内健蔵教授）

基調講演 I では、交通経済学、公共経済学を専門とする竹内教授が、「交通安全対策のもう一つの視点～人間行動の観点から～」と題して講演された。

冒頭で、「ミクロ経済学では、人間はどう行動するのか、その結果、社会がどう動くのか、望ましい社会を作り上げるためには人間行動をどうすればいいのか、ということを考えます。交通安全についても、経済学の立場から、人間の行動を分析して何が見えるのかについてお話ししたい。」と述べた。

具体的には、「人間の行動には『モラル・ハザード（道徳的危険）』があり得るということがあります。多少速度が超過してもエアバッグが守ってくれる、後方不注意でも車が警報を鳴らしてくれるなどと機械を過信してドライバーが油断すれば、せっかく車が安全になっても意味がなくなってしまう。安全技術の発展により期待される事故や被害額の減少は、自動車が安全になる前と比べてのドライバーの行動が不変であるという前提が成立するときだけです。」等と説明した。



「また、中盤では、飲酒運転によるひき逃げの人間行動について、「ひき逃げで逮捕される確率にひき逃げが露見した場合の損失を掛けたものを『期待費用』と言います。これを大きくするために損失、つまり罰則を増やしたというのが飲酒運転厳罰化の根拠です。しかし、人間は限定合理的な側面もあると言われており、逃げ切れた時の利得が多ければ多いほど、逃げられる確率を高く評価することがあります。飲酒運転を厳罰化すればするほどひき逃げを増やしてしまう可能性もあるのです。」等と解説した。



最後に、「自動車1万台当たりの交通事故死者数の国際比較では日本は最低の数値ですが、統計の基準を変えて走行キロ当たりで見るとアメリカや他の国を上回ってしまうのです。」等と例を挙げて、交通統計等の情報を正しく判断するための留意点等について説明した。

基調講演Ⅱ（帝塚山大学 蓮花一己教授）



基調講演Ⅱでは、交通心理学の専門家として、ドライバー行動や事故多発地点の分析、子ども等の交通参加者への教育手法の開発等を研究されている蓮花教授が、「高齢ドライバーの行動特性と対策」について講演した。

まず、全国の高齢ドライバーを対象に走行実験を行った結果について、「高齢ドライバーは、左右確認が不十分で一時停止しない傾向があるということがデータとして示されました。また、教習所の中のみならず、非常に特異な危険行動を起こす人もいました。」等と数値や実際の実験動画を示しながらの具体的な解説があった。

また、高齢ドライバー向けの教育プログラムについて、「30年も40年も無事故無違反できた人などは、指導員のアドバイスもなかなか耳に入らないので、一人一人の参加型教育で“気付かせる”ため、運転診断やビデオによるフィードバック、指導員のコーチングの手法を取り入れたプログラムを用いました。この教育をした群としていない群に分けて効果評価をしたところ、教育した場合は、指導員の評価が上がり、自己評価が下がった一方、教育をしない場合はどちらもあまり変わらないという結果となり、教育した場合は、技能は上がって自己評価は下がるという適正な評価に近づきました。実際の行動も、教育していない群では変化がありませんでしたが、教育した群では教育し終わった後には変化が現れました。」等と説明した。

最後に、「高齢者の問題というのは、これから長い時間軸でどうするかが非常に大きな問題になってきます。日常走行記録での継続的な指導や、モビリティに関するカウンセリングなどを行い、継続してサポートしながら、運転をいつどう辞めるかを元気づけながら考えるということが大事だと思います。」とまとめた。



現場レポート（三球電機株式会社 坂部宣吉取締役）

次に、企業教育の現場からの提言として、東京都練馬区に本社を置き、主に信号施設等交通情報設備の設計・施工等の事業を行う『ハイテク筋肉企業』三球電機株式会社の坂部取締役が、「我が社の交通安全への取り組み～気付かせることへのアプローチ」の発表を行った。

最初に、「社員の交通事故がなかなか減らないことにより様々な取り組みを進めるに当たって、『自分が自分を一番知らない』『己を知る』ということを原点にしました。運転技術がどんなに優

れていても本人の意識が変わらなければ安全運転にはつながらないのではないかと考え、心や意識の問題に重点を置くようにしました。」と説明し、具体的な取り組みとして、車両清掃や安全運転中央研修所での研修参加等、日々実践している8つの事例を挙げた。



車両清掃については、「毎朝、始業前に社員で全車両を清掃しています。汚い車は少しの傷や凹みが目立たないため、ついつい車の扱いが雑になって、運転まで雑になってしまうのではないかと思います。『綺麗にした車で事故を起こして、車を傷つけない』このような意識が社員に芽生えたのか、不思議と自損事故が減少しました。」と紹介した。

また、安全運転中央研修所の研修について、「多岐にわたる危険を体験し、車と人の限界を我が身で学ぶことにより、事故を起こしてはならないという気持ちを再認識し、安全運転に対する意識も大きく変化しました。社員の無謀な運転が少なくなったように思います。」と説明した。

最後に、「個々の取り組みは小さなことであり、難しいことでも何でもありませんが、これらを総合することで大きな安全効果が生まれているのではないかと思います。事故件数は大幅に減少し、今年も今のところ事故はありません。危険運転につながる要因を一つ一つ取り除き解決していくことが結果、安全、無事故無違反につながると考えています。まずはその危険に気付くことが第一歩であり、気付かせることが安全管理をしている者の責務ではないかと思います。」とまとめた。

パネルディスカッション（コーディネーター：東京女子大学 竹内健蔵教授）



パネルディスカッションでは、先に講演した竹内健蔵氏をコーディネーターに、同蓮花一己氏、坂部宣吉氏のほか、プロドライバーの経歴を持つエッセイスト・元国際ラリーリストの山村レイコ氏、交通行政を所管する警察庁から室城信之氏、安全運転中央研修所の実技教官である上原厚美氏をパネリストに迎え、「安全運転の原理『気づき』を考える」をテーマに活発な討議が行われた。

様々な立場から専門的意見や体験談が披露され、

竹内氏は、『気づき』がないということには、機械や人間の能力に対する過信や無知、思いこみによるもの、慣れによるものなどの色々な要因が絡んでいると考えられ、また、『気づき』には、『自分自身が気づく』、『相手に気づかせる』、『相手に気づいてあげる』の3つの方法があると思います。簡単な問題ではありませんので、今後も皆さんとよりよい交通社会の実現のために考えていきたい。」とまとめた。
～以下に各パネリストの主な発言～



【蓮花氏】

スリップ事故を減らすために北欧のノルウェーやフィンランドがスキッド訓練を義務として導入したところ、若い人の事故が増えたということがありました。短時間の訓練で、技能的なメリットはそれほどないのに自信だけが過剰について無理なスピードで突っ込むようになってしまったということですね。これを教訓に、もう一步踏み出して危険やリスクに注意を向ける、それこそ「気づき」を促すような教育を行って事故を減らしたという例があります。



【坂部氏】

信号に関して、交差している信号が赤に変われば大体こちらが青になるだろうと一種の予想をして一步前に出てしまう方をよく見かけます。これは信号に対する出来上がったイメージや慣れみたいなものだと思いますが、今は、右直分離、スクランブル、時差等色々なタイプの制御方策があり、また、1年ごとに青になるタイミングが変わったりしている所もたくさんあるなど、前のイメージのまましていると大きな事故を起こしてしまう危険があります。現場では、これで急ブレーキやクラクションの音をよく耳にしますね。



【室城氏】

3週間後には教育の効果が下がってしまうというお話がありましたが、もし左右確認をしないで交差点に入ると必ず事故に遭うというのであれば、勉強した後にレベルが下がってしまうということはないと思います。この理由の一つには、交通の現場に戻って、確認せずに交差点に入っても実際は事故に遭わない、言われたとおりにしなくても大丈夫だったという経験をする事で、マイナスの学習をしてしまうからではないでしょうか。



【山村氏】

結局は、生きていることが楽しいとか、素晴らしいことだということに気がついたら交通事故もなくなっていくのかなと思います。気づくための方策は、やはり楽しいことではないかと思います。厳しい事故を知って学ぶということもあるかもしれませんが、楽しいという気持ちから腕が磨かれたり、心も磨かれたりするようなことがあるので、今やっていることや車に乗っていること、生きていること自体が楽しければ、何かいい方向につながっていくような気がしますね。



【上原氏】

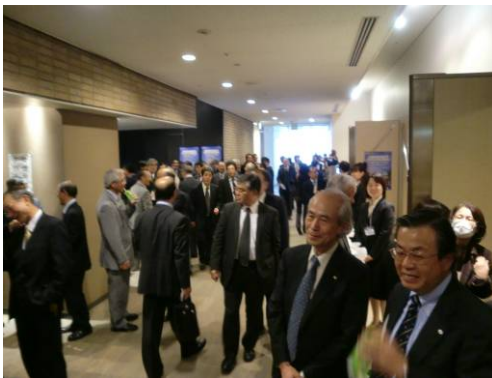
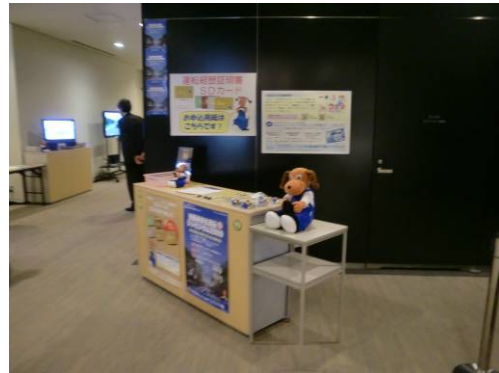
中央研修所では、運転者としてあるべき姿を切々と説いたりすることはしません。研修を受けるお一人お一人に自らハンドルを握ってもらい、自ら考え、悩み、気づくということを通じて、リスクを下げっていく手助けをさせていただいております。開所以降、教官のポリシーとして「問いかけ、引き出し、気づかせる」という言葉があり、自ら気づいていただくことが、相手の行動を変容させる第一歩だと考えております。



3 センターの活動についての広報

シンポジウム会場では、広報活動として、安全運転研修、運転経歴証明、調査研究などの各業務について、DVDの放映、報告書やパネル展示などを行い、参加者へのPRを実施しました。

特に、安全運転中央研修所で行っている研修内容や研修生の体験談の映像、過去の調査研究の成果をまとめた報告書や小冊子は参加者の関心が高く、多くの方が足を止めていました。



安全運転をつくろう。
SDJ 自動車安全運転センター

