


自己評価と指導員の評価の比較ですが、自己評価として自分の運転がきちんとできているかどうかを評価させると、私はきちんと合図を出している、私はきちんと止まっている、私はきちんと安全確認をしていると、そういう項目を足していったら100点満点にするものです。下は50点で切っていますが、白は中年の人で30~50代くらいですが自己評価が80点くらいで、指導員の評価は86点です。だから、自分も結構高いけれども、指導員も高いから、これは大きな問題ではないですね。

ところが、赤で行きましょうか。赤は後期高齢者です。75歳以上ですが、93.6と物凄く100点満点に近いのですが、相当自信があるのです。ところが指導員の点は56.7ですから、すごく低いのです。低いだけけれども、自分はきちんとできているという感覚があるのです。だから、自信があるので、なかなか指導員の言うことも聞かない。もちろん、ほかの人が言っても聞かないし、こういう場合はどうなるかという、仮に一般道で物凄い事故になりかかって、ヒヤッとした経験でも大体自分が悪いとは余り思わないです。こういう自信があると、あいつが突っ込んできたと言うわけです。なかなか危ない目に遭っても自分の運転を変えない傾向があるのではないかと思います。

これは別に高齢者だけではなくて、みんなそうなのですが、特にこういう指導員評価よりもはるかに高い自己評価は高齢者の過信ではないかという気がします。



高齢者の一時停止と確認行動


- ◆ 高齢者はリスク回避に必要な安全確認や一時停止行動が問題
 - 交差点などでの**左右確認が不十分**
 - 見通しの悪い交差点や一時停止交差点で**一時停止をしない傾向**
- ◆ 自己評価が高くて過信傾向

蓮花一己 38

しかし、そんなことを言っていると高齢者をいじめているだけではないかということですが、実際に過信傾向なのです。

ここはしっかり言っておきたいのですが、我々としては高齢者のドライバーの方々に豊かなカーライフをいつまでもエンジョイしてもらいたいわけですね。

豊かな人生というか。だから、自分の問題があれば、そこを教育とかで改善していけば、長い運転が楽しめるし、生活の足としても車を使えるということなので、教育を最終的にはしていきたい。



なぜ危ない行動をするのか？

リスクを低く見積もる

- ハザードを理解していない（**ハザード知覚**に問題がある）
 - ・何が危ないか分からない
- 自分を過大評価（**自己評価**、メタ認知）
 - ・少々危なくても自分は大丈夫
- その結果、リスクを低く見積もる（**リスク知覚**が不適切となる）

2013/9/20 帝塚山大学 蓮花一己 39

では、なぜ今のような危ない行動をするのか。左右確認が不十分とか一時停止

をしないと、こういうようなことがわかってきたのですが、何で危ないことをするのかということについてちょっと考えてみると、余り危ないと思っていない。リスクを低く見積もる。これがあるのではないかという気はします。さっきの自転車でも同じことを言いました。

その理由としては、ハザードというのは危ない対象と思ってくださいと言っても危ない対象をきちんと理解していない。何が危ないかがわからないという、これが1つあると思います。

もう一つは自分を過大評価。少々危なくても自分は大丈夫という自己評価。このどちらかが強いとリスクを低く見積もる。危ないと思わないということが起こるわけです。

両方あるのですが、特にこのハザードの問題。危険対象、何が危ないかがわからないというのがちょっと気になりまして、その研究もしていますので、そこだけお話しします。専門的になるので聞き取りにくいかもしれません。

例えばこれはビデオで流すのですが、こういう状況で何が危ないか。



これは大阪の吹田かな。うちの昔の学生が撮ったものですが、こんな道は余りほかにはないとか言われて怒られた記憶がありますけれども、こういうややこしい道です。

ここで何が危ないか。ここに自転車があるなとか、交差点があるな、こっちの

辺が気になるなとか、こういう感じですね。駐車車両みたいなものも危ないねとか、この辺から人が出てきたりすると怖いねとか、こういうのをイラストにします。



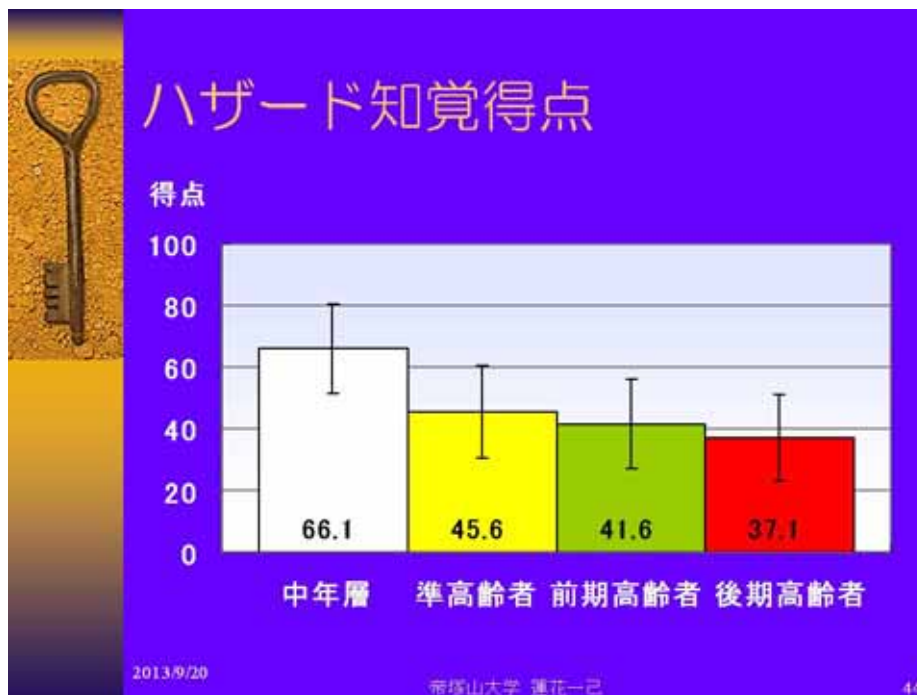
上手でしょう。イラストにしてくれる専門家の人がいらっしやいまして、1万5,000円を払うと1枚イラストにさせていただけるのですが、20枚渡すと30万円と結構お金がかかるので大変なのです。

こういうのを使って、これに危ないところに丸をつけて、これで正解かどうかをやる。これを高齢者の方々にやっていただきました。





高齢者の方々もいろいろ御要望が多くて、暗いとか説明がわからないとか我々は怒られるものですから、うちの当時の女子学生をマンツーマンでつけて、手元にライトをつけて明るいということまでやって、やっていただいたのです。



これが得点ですけれども、そんなにぱっと見で差はないのです。ここは中年層の人が高く、あとはちょっとずつ下がっていますが、思ったほど差がなくて、いいではないかという感じがしました。

今日、免許をお持ちでない人がいらっしゃったら何を言っているのだろうか

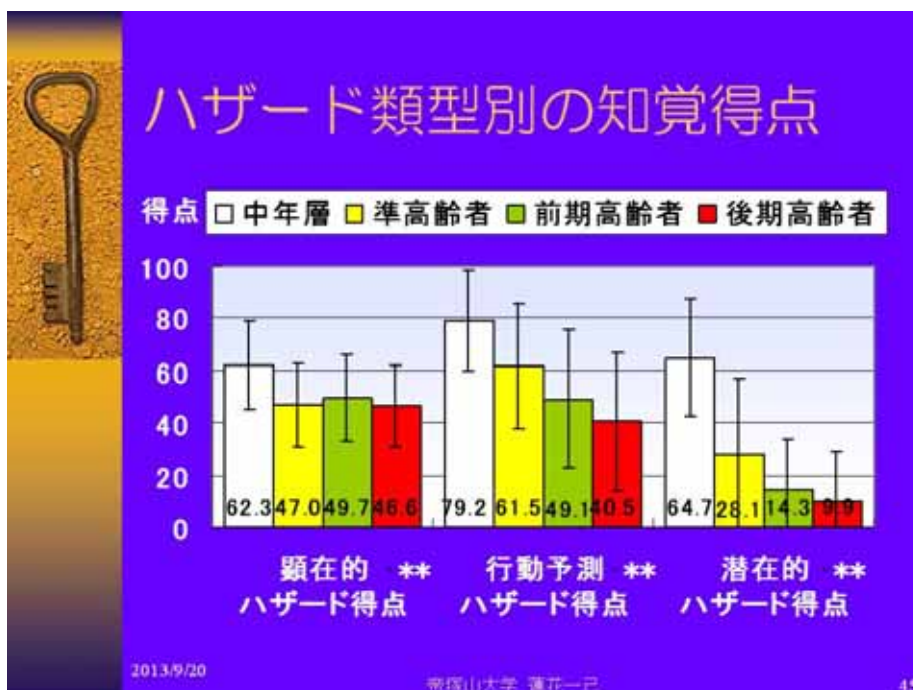
いう感じになるかもしれませんが、車の運転をしていて危ない対象というのは幾つかの種類があります。

まず、さっきの目の前の自転車みたいに顕在的ハザード、見える危険と我々は言うのですが、目の前の歩行者とか目の前の自転車。そのまま行ったら当たってしまうよというものは見える危険。これについて高齢者でもまあまあですね。低いけれども、そんなに差はないのです。

ところが潜在的ハザード側、例えば駐車車両の陰、見えない危険ですね。駐車車両の陰は危ないです。そこから歩行者が飛び出してくる事故は結構あるのです。見通しの悪い交差点は出会い頭事故が起こります。そういうところは物凄く危ないと思ってほしいわけですが、そういうところは高齢者の方は物凄く反応しないのです。中年層の人は64%。大体そこそこに良い点をとっているのですけれども、高齢者になると9.9、10点にも満たさない。

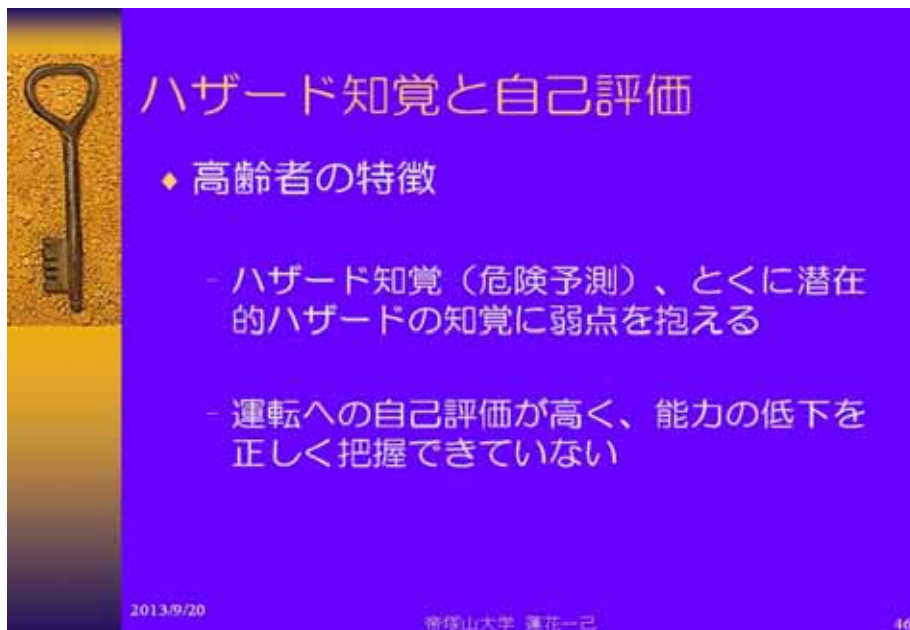
そういう見通しの悪い交差点でも危ないと思わないのです。

危ない対象がわからない人が圧倒的に多いのですから、別に止まろうとも確認しようとも思わないというのは、理屈としては合いますね。そういうようなことが判ってきました。



この高齢者の特徴としてはハザード知覚、こういう危険予測。特に潜在的ハザード、隠れた危険に対して、その知覚に弱点があるというのは我々の調査です。それから、自分の運転に対する自己評価が高くて、能力が低下しても、それを正

しく把握できていないのではないか。そういう人が多いということがわかってきたわけです。



ハザード知覚と自己評価

- ◆ 高齢者の特徴
 - ハザード知覚（危険予測）、とくに潜在的ハザードの知覚に弱点を抱える
 - 運転への自己評価が高く、能力の低下を正しく把握できていない

2013/9/20 帝塚山大学 蓮花一己 46


そこで、この高齢ドライバーへの教育プログラムの教育をしたらどうなるかということを行いました。



4. 高齢ドライバーへの教育プログラムの研究

今、高齢者の行動が危ないとずっと言ってきましたが、実は高齢者には物凄く運転のうまい人もいらっしゃいます。

80代でも我々の評価で80点くらいのすごく良い点をとられる方もいらっしゃる一方で、全然だめな人もいらっしゃる。物凄くばらつきがあるのです。




高齢運転者への教育の課題

- ◆ 個性重視
 - 個人差が大きい高齢者に柔軟に対応できる教育システム
 - ライフスタイルや心身能力、人間関係は一人ひとり異なる
 - 個人の弱点に応じた教育

蓮花一己 48

いろいろなこと言われていますけれども、個人差が大きい。だから、個人一人一人。高齢者一般にこんなことだと言っても余りびんと来ないのですが、あなたはこうですよと言ったほうがいいということで、個人に対応したような、個人の弱点に応じた教育を行いましょうということを中心に心がけたわけです。




教育で用いた手法

- ◆ 運転診断
 - 教習所指導員が運転診断を行い、個人対応の参加型教育を提供
- ◆ コーチング法
 - 「自ら気づく」「気づかせる」手法
 - ビデオを活用したフィードバック

蓮花一己 49

このやり方は、こちらに教習所指導員の方がいらっしゃれば、ぜひやっていただけだと思いますが、教習所の指導員が運転診断を行って、それをビデオで

見せて自分で気づいてもらう。あるいは正確に言うと気づかせるのですけれども、気づいてもらうように、ここはどうですかと話しかけて、止まっていないのかなとか、確認がないのかなとかやって、そういうことであります。ステップが幾つかあるのですが、



ステップ1 運転診断

- ◆ 特定の走行コースを走行し、指導員が運転診断を行う。同時に、ビデオ撮影も実施する。
- ◆ 指導員は、運転観察表で行動をチェックする

蓮花一己 50

運転診断をするコースを走ってもらい、ビデオを見ながら



ステップ2 ビデオでの行動チェックと フィードバック



蓮花一己 51

これは青森の例ですけれども、ビデオで行動をチェックして話し合う。最後は自分たちで話し合う。



ステップ3 講評とアフターケア

- ◆ 今後の運転のアドバイス
- ◆ 運転で気をつける点の自己決定

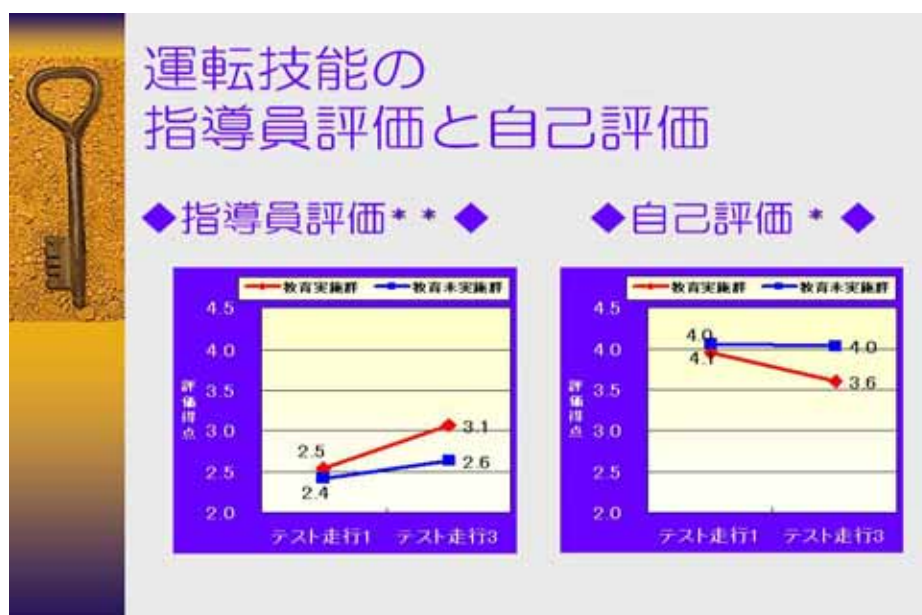


蓮花一己

52

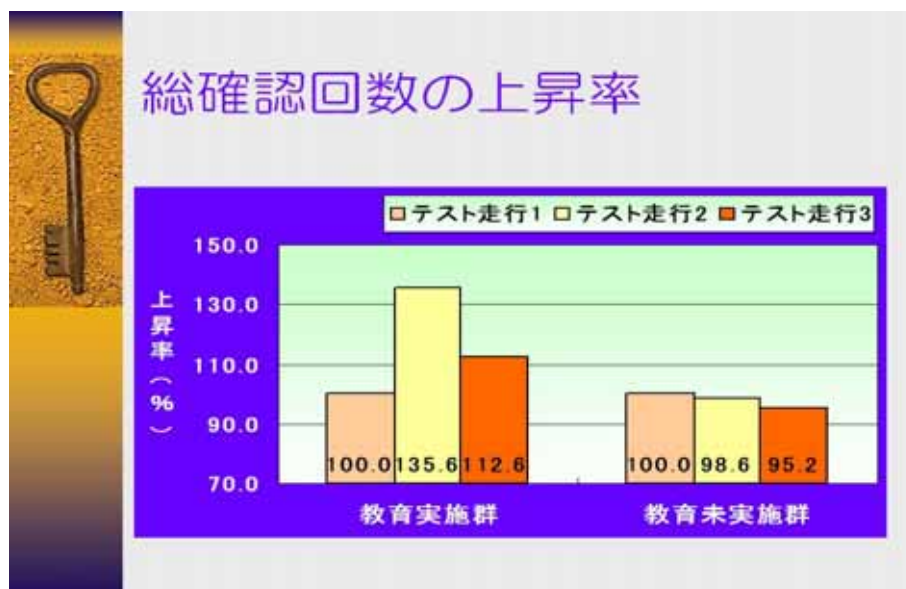
これは愛知県の例ですね。ここの指導員の方は物凄く優秀な人で、愛知県豊田市で、「わしらはモルモットちゃんぞ」とか言って最初から怒られて、やっているうちにだんだんと気に入ってくれて、来てよかったと。最後は皆さんで盛り上げて、非常にいい教育になったと感謝して帰られました。指導員の方ですが、非常に参加者に自由に話させて、時々アドバイスを与えるというやり方。こういうのをコーチング法と言うのですが、いいと思います。

その結果どうなったかというと、




赤が教育した群で、青が教育しなかった群ですけれども、教育した群は教育後の点数が上がって、指導員評価が上がってよくなった。

こちらを見ていただきたいのですが、教育した群は自己評価が下がった。この場合は下がったほうがいい。というのは、自己評価が余りに高すぎるので、自分の運転にいろいろ問題があるなということがわかったらと我々は考えています。指導員評価が上がって、自己評価が下がったというので過信傾向が低下しました。



もう一つ、教育前を 100 としたときに確認回数がどうなったかですが、教育していない群は変わりません。教育したら、ばんと跳ね上がりました。しかし、3週間後くらいに行くとかなり減りまして、思ったよりも減ったなといって、これは本当にちょっと悲しかったですけれども、教育したら一時的には上がり、3週間後もこの前に比べればましなので、教育効果はあったらと。持続力がないなという感じです。自己評価は過信が低下し、確認回数は教育により上昇したので、教育効果があったと考えております。



結果のまとめ

- ◆ 指導員による運転技能評価は、教育実施群の得点が高くなり、教育効果が見られた。
- ◆ 自己評価では過信が低下した
- ◆ 総確認回数は教育により上昇した


↓

「教育効果有り」

蓮花一己

55

これは効果があった理由です。



効果があった理由

- ◆ 失敗経験
- ◆ 自分で気づく⇒納得する
- ◆ 自分の運転を改善しようとする意欲
- ◆ 受講者が自分で弱点に納得できるかどうか鍵となる
- ◆ 受講者の話を受け入れて（傾聴）、コメントをする（明確化）

蓮花一己

56

やはり失敗させるというのが大事で、皆さんも御年配の方が多いですが、例えば歩いていると、つまずく。階段に引っかけて転びそうになるというのは失敗ですね。そういうことをすると足腰が弱ってきたなと思います。新聞を見ていると目がかすむなという、目が悪くなってきたなとなります。人に呼ばれても、誰だか解らなくてちゃんと返事しないと、おじいちゃんは耳が遠いのですかと言われる。そういうふうにして日常生活ではいろいろな失敗があるので気づくのです。