



高齢ドライバーが自ら気づき、 自己理解を高められる 運転者教育へ

タカタ財団・二〇一〇年度研究助成の対象テーマ

「**高齢ドライバーのためのミラーリング法による
メタ認知教育プログラム開発**」

太田博雄教授に研究の内容について語っていただきました。

東北工業大学
ライフデザイン学部 教授

太田博雄氏

(研究内容概要は[こちら](#))

「ミラーリング法による高齢ドライバー教育という、今回の研究に至るまでの経緯と背景について、最初にお話しくださう。」

私がこの研究を始めたのは、20年以上前になります。当時のドライバー教育は、高齢ドライバーに限らず、総じて二方通行で教え込むティーチングが主流で、それほどの程度効果があるのかと疑問を持ったことが、一つのきっかけでした。高齢ドライバーの免許更新の講習会は、当時はまだ自主的に選択できる時代でした。講習会の内容は運転適性診断テストと座学で構成されていました。適性診断は、「速度見越し検査」などの教材を使うのですが、抽象的な内容の診断が多く、学習者の行動修正につながらないことが懸念されました。そして座学は、高齢者の事故傾向などを二通り説明して、最後に「安全運転を心掛けましょう」で締めくくる内容でした。私にはやや精神論的な呼びかけが強いように思われ、それで効果があるのかだろうかと疑問に思った

適性テストなどの自己評価への疑問

ものでした。

当時、私は危険予知のトレーニングシステムを、コンピューターベースで完成させたところでしたので、公安委員会に依頼して、高齢ドライバー向けの危険予測トレーニングを実施してもらいました。多くて10人程度の参加者に対して、はじめに自分の危険予測力などの程度か評価してもらったところ、5段階評価で軒並み「普通」以上、「4」くらいの評価でした。その後で、危険予測のテストを行い、参加者一人ずつにヒアリングを行って、それぞれの予測理由も聞いて採点してみました。参加者の間で互いに選んだ危険対象には違いがあり、デイスカッションする中で自分がどういう危険は見えてきたとか、どういう危険を見逃したとかが理解できる内容の研修でした。危険予測テストを教材にして自分が行った答えをもとに、デイスカッションを終えた後、もう一度、自己評価をしたらうと、最初「4」と付けた人が「2」に下げたりするなど、軒並み自己評価がダウンしていました。

多くのドライバーがそうですが、車の運転が上手か下手かを問われると、「人よりましだ」と答える傾向があるようです。ひとは自分の思う自分を基にして行動を行っています。自分が上手なドライバーと思えば、その自己評価に従った運転が行われます。しかし、そうした自己評価が本当に正しいのかどうかを、客観的に評価できる力を養うことが大切であり、それが自分の安全行動につながるのです。そういう評価システムをきちんと構築しないと、本当のドライバー教育はできないと考えたのです。

—これまでの一方通行型の教え込みの教育に疑問を持たれ、客観的な自己評価を取り入れた教育を目指したということですが、それは具体的にどのような内容なのでしょう。

私が目指したのは、「自分が、自分の課題に気づく」ことを促す教育です。人間は自ら気づいて、納得しないと行動を変えようとしま

せん。ドライバーの自己評価をみると、多くのひとびとには「過信」が認められ、それをどう是正していくかという観点も重要です。

この観点からの研究が、2000年に国際交通安全学会のプロジェクトで行なわれました。20代から80代までの200人近い参加者を対象に、日頃の自分の運転ぶりを思い出して自己評価してもらいました。右左折時の確認、安全速度、車の走行位置、一時停止など20数項目について、安全度を4段階で評価してもらい、その後実際に走ってもらいます。実走行テスト時には同じ評価表を用いて指導員が運転振りを評価します。同時に、運転振りをビデオ録画しておきます。参加者は、自分の運転振りを映像で見ながら、自分をはじめに行った自己評価を再度評価するというシナリオです。教育前の結果では、年齢とともに自己評価が高まり、逆に指導員評価は、年齢とともに低下していきました。高齢になればなるほど、自己評価と指導員評価のズレが大きくなるわけで、高齢者の過信傾

高齢者に著しい主観と客観の乖離

向が明らかにされたのです。この乖離問題を解決しなければなりません。

ドライバー教育の指針については、重要な考え方がフィンランドのケスキネン教授らが中心になってつくられました。GDE【Goals for Driver Education】(運転者教育の諸目標)【モデルと言われるものです。これは、ドライバー安全教育として教えるべき内容は運転技能や法規、危険予測力ばかりでなく、感情や自己コントロールなど高次な内容までも含まれなければならないというものです。GDEモデルでは、4つの教育内容が含まれるのですが、それぞれについての自己評価力の大切さがうたわれています。

私たちの研究も、この自己評価力のトレーニングを中心に、安全教育プログラムを開発することを目指してスタートしました。

「ご説明いただいたような背景の中で、今回のタカタ財団の研究は、具体的に何に焦点を当てて進められたのでしょうか。」

問題は、GDEモデルという理論的なモデルを、どう具体化していくかという点です。これについて、何人もの研究者が取り上げているのは動機付け問題、言い換えれば「不安全なところの問題」です。つまり、焦りやイライラを運転に現してしまう心の問題です。そのような危険な自分の姿に気づくことが安全運転にとって大切ですが、往々にして私たちは自分の問題点に気づくことが少ないのです。あるいは、自分を常に正当化したいのが私たちの心のあり方だ

と言ってもいいかもしれません。自分の姿をふり返り、自分の課題に自ら気づいていくプロセスを経ないと、人は自分の行動を変えようとはしません。そこでポイントになるのは、どういうやり方で自己評価のゆがみを、受講者に理解させればいいのかという点です。それを可能にする手法として考えたのは、従来のティーチングに代わる「コーチング」という技法です。コーチングの背景にある教育観の特徴は、「答えは学習者自身が持っている」とする基本的考え方です。その、すでに持っているが、しかし、気づいていない、あるいは気づこうとしない「答え」(資源とカリソースとも言います)を、うまく意識レベルに引き出していくことが、この教育手法の基本になります。

この手法ではあくまでも、相手の言うこと、考えることを、じっくり聞いてあげることが重要です。その聞き方次第で、リソースがだんだんと意識化されていく。「あなたの運転は間違っていたでしょう」、「これは危険だから、こうしなさい」と、教育する側はすぐに、答えを言ってしまうようになりますが、人は「上から目線」で何か言われると、「そんなことはわかっている」と、聞く耳を持たなくながちです。とくに高齢者は若い人たちに、「あなたはこれが問題ですね」などと言われたら、言い訳ばかりを考えてしまい、ますます自己理解から遠ざかってしまいます。

私の経験からは、コーチングでは何か適切な教材があると便利です。例えばフィンランドで開発された「ミラーリング法」が参考にな

りました。ここでは、自分の運転速度やシートベルト着用状態について、はじめに参加者に自己評価をしてもらい、その後であらかじめ同年代の仲間たちがディスカッションした内容を録音したテープを聞かせたり、交通実態調査結果を見せたりして、参加者に意見を出し合ってもらいます。司会者とはなるべく意見を言わず、参加者同士で意見を交換する中で、自分の運転を客観的に見つめ直してもらうわけです。

これは日本で言えば、「人のふり見て、我がふり直せ」の手法です。要するに他人の行動の中に、自分の課題を見出していくのです。私が工夫したのは、他者の運転する姿をビデオに撮って、参加者に見せる教育プログラムです。例えば車間距離を例に挙げますと、多くのドライバーは危険な車間距離で走行しています。時間に置き換えると最低2秒の車間時間は必要なのですが、1秒以内で走っているドライバーがほとんどです。しかし大抵の人は、自分は少なくとも3秒くらいは空けていて、安全な

ドライバーだと思い込んでいる。この自己評価の確かさについて、他のドライバーの運転振りを観察し、その運転行動を客観的に評価したり、日ごろの運転振りを振り返りながら、「あれ、自分はどうかだろう？」と考える始めるよつです。

このように、自分みずからが、自分の運転行動と客観的に対峙してもらって、自分を外から眺めてもらい、自己理解へと導くことが私の考えた教育プログラムです。

認知心理学では客観的な自己評価について「メタ認知」と呼んでいますが、その技能を高めるためのチャンスを提供する教育プログラムの開発が、今回の研究の中心的なテーマです。今までのところ、実際にやってみて確かに教育効果はあるのですが、残念ながら数ヶ月経つと、教育効果が薄れていく傾向があります。その効果を継続させるためには、自分をモニタリングするチャンスを繰り返し提供することが大事になるので、その手法を具体的に開発することが、2年目の研究課題だと認識しています。

2010、2011年度タカタ財団助成研究 「高齢ドライバーのためのミラーリング法による メタ認知教育プログラム開発」概要

【研究代表者】
東北工業大学
ライフデザイン学部
太田博雄 教授

急激な高齢化社会進行のなか、高齢ドライバーの事故防止策が急務である。高齢ドライバーにとって問題なのは加齢による心身機能の低下ではなく、むしろ心身の機能低下について正しい自己評価(気づき)を行うことができていないことにある。先行研究によると、高齢ドライバーの過信傾向は他の年代に比べて高く、そのことが危険運転行動の一要因となっている可能性がある。ドライバー自身が自分の運転能力の衰えに気づくことが自らを守るための出発点となる。心身の衰えが運転の安全性のどこに影響しているかを理解し、衰えた機能を補うための補償行動を可能にするための教育プログラムを完成させることが本研究の目標である。補償行動の究極は、運転生活に自らピリオドを打つ決定をすることでもある。高齢者自身が正しい自己理解に基づき、自らの選択により運転生活を送ることを援助するのが本研究の目的である。認知心理学での知見を援用すると、行動の管理機構としてのメタ認知技能を高めることにより、自分の弱点を補うための安全行動獲得を目指した教育プログラム開発がねらいである。助成研究期間内には、このメタ認知技能訓練プログラムを試作して、その有効性を明らかにするために実走行による教育効果測定を行う。とくに、教育効果の持続性の定量的な検討と教育効果が持続性を高めるための方策を考える。