

# なぜ、その対策では事故が減らないか

東京海上日動リスクコンサルティング(株)

(慶應義塾大学大学院特任准教授)

主席研究員 北村憲康



## 第5回

## 事故惹起者教育 (中) 課題への対応 (事例)

はじめに

企業では事故惹起者教育がよく行われるが、教育内容では①短期間カリキュラム、②1回きりの教育機会での完結、③技能教育に終始しやすく、体制では教習所などへのアウトソースになりやすい課題を持つ場合が多い。  
今号では、特に内容上の課題を踏まえた教育事例を中心に述べ、体制面では、次号のまとめのなかで言及することとする。

### 1. 教育事例

事例では事故惹起者を含む安全運転研修を専門に行う事故なき社会株式会社(福岡、代表取締役 江上喜朗)の教育プログラムを取り上げる。具体的なカリキュラムは以下のようなものだ。

#### 【カリキュラム例】

1. カリキュラム説明(10分)
  2. 運転適性検査(20分)
  3. 路上運転①(40分)
  4. フォードバック①(60分)
  5. 路上運転②、フォードバック②(40分)
- 上記のカリキュラムは次のような特徴を持つ。  
【カリキュラムの特徴】  
1. 路上運転では5分割(前方、側方、運転者などを映像で記録する)マルチドライブレコーダを活用し、運転者の運転を客観化する(図1)。  
2. チェックするポイントは運転技能面だけではなく、日常運転下での安全確認状況を重視している。

3. 路上コースは当該運転者の日常運転環境の中で設定する(ただし、教習所施設あるいは施設周辺でも設定が可能)。  
4. 路上運転とフォードバックを2回繰り返し、2回目の運転では運転者本人の課題を自ら修正した経験を作る(図2)。  
5. 内容は企業にもフォードバックされ、日常安全教育を職場の上司が引き継ぐことができる。これらの特徴から、短期間での教育ではあるものの、その場では完結させない工夫がされている。さらに必ずしも運転技能に終始せず、安全確認習慣の状況を含めた総合的な安全運転要件から運転者の課題を抽出していることがわかる。事故惹起者教育の内容上の課題に対応した教育事例と言える。

### 2. 事例から学ぶこと

先の事例は専門会社によるもので、内容上は充実しているが、実際に企業内で行うことは難しい。ただ、次のことは、事例を通じて企業内でも取り入れることが望ましいポイントであり詳しく述べる。  
(1)運転者の運転を客観化する。(ドライブレコーダ、添乗チェックシートなど)  
ドライブレコーダを活用する場合は運転の荒さだけを捉り所にならないことが求められる。映像を活用する場合は、急操作の有無にかかわらず、事故時の環境や事故が起きやすい交差点直進、右左折時の場面を抽出し、それらの場面での安全確認状況を上司と運転者間で確認し合うことなどは有効である。

また、添乗チェックシートの活用は次号のまとめで詳しく述べることにする。



図1 (2)運転技能だけではなく、安全確認習慣をチェックする。



図2 言われたことよりも、同じ経験を共有したことの方が記憶や意識に残りやすいことはいままでもない。

### 3. 運転者を見る眼

事故時の環境を再現し、改めて実際に運転者に運転をさせた場合、事故時と同じようなミスを繰り返すことはほとんどない。これは注意深く運転をするからだ。逆に言えば、注意深く運転することで事故は防止できるという教育につながる。たとえば、バック時を想定した場合、技能面の習熟よりも、注意深く何度も切り返す運転を奨励することが重要である。  
(3)課題を伝えるに留まらず、自身で修正した経験を作る。

#### (1)よく見ているか

事故時の環境と共通した環境は多くある。たとえば、駐車場でバック事故を起こした場合は、連続して複数の安全確認を行う場所で十分に安全確認ができていなかったことが原因かもしれない。このように考えると、連続して複数の安全確認を

上記のようなポイントを理解したとしても、運転者教育を行う際、よく言われることは、「私は専門家ではない。」ということだ。今号の最後に、安全運転教育を行う際のポイントとなる運転者を見る眼(安全運転評価)で重要な2つのことを簡単に述べる。

安全運転教育は事故を起こさない運転を目標にすることであり運転のうまさを習得させるものではない。事故を起こさない運転のポイントは周囲をよく見ている状態が前提となる。よく見るための運転が安全運転であると置き換えてもよいだろ

う。たとえば、信号のない交差点の直進場面です。車が優先時を想定してみよう。この時に、優先という権利と引き換えによく見ることが求められ、加速するような運転者か、あるいは優先であっても、基本的な見る動作が安定しているような運転者かの見分けは重要である。当然ながら後者が安全運転をするドライバといえる。

#### (2)積極的な危険回避ができるか

速度は制限速度、前車との車間距離は十分である。こうした運転者が自車線を逆走する自車に対して、積極的な回避行動をとらないことがある。これは運転者が相手を悪い(違反している)と評価しているからだ。この行動をする運転者は安全運転を誤解している。安全運転は、自身の安全は必要条件であり、十分条件ではない。見つけた危険を積極的に自ら回避することを行うことが自身の安全と同じくらい求められることを知らなければならぬ。

#### さいごに

運転者を見る眼は、よく見る運転者か、さらに見つけた危険を積極的に自ら回避できる運転者かをポイントにするといふ。事故惹起者教育は専門機関との連携も必要なことであるが、まずは企業内で運転者をチェックする基準やチェック機能、ある程度自前で持つことが望まれる。なぜならば、事故惹起者教育を含む交通安全教育は日常教育として必要なものだからである。

次号では事故惹起者教育のまとめとして、あまり難しく考えず、企業内でもできる事故惹起者教育の理想モデルを示すことにする。