

企業ドライバーへの「気づき」研修

～明日からの安心運転のために～

"Awareness" training for corporate drivers

佐藤大輔
(大阪ガスオートサービス㈱)

1. はじめに

近年、交通事故に関しても、企業の社会的責任の重要性から交通事故防止を重視する傾向にある。労働災害での業種・事故の型別死亡災害発生状況(2021年)を見ても墜落・転落の25%に続き、交通事故(道路)が15%と高い割合を示している。

そこで、大阪ガスオートサービス(以下OGAS)では実技研修を中心に、自らの運転行動について考え納得する「気づき」研修を実施している。「気づき」の重要性については太田(2007)や蓮花(2006)の研究によって、ミラーリング法やフィードバック手法など「気づかせる」教育が目ざされている。

今回はOGASで実施している企業ドライバーへの「気づき」研修から運転者が更なる安心運転を実践するための研修について報告をさせて頂く。

2-1. 「OGASビデオ診断システム」研修

運転は日常習慣そのものであり、個人の性格的要素が運転に与える割合が高いため、通常の「指摘型」では教え込むことが多く、気をつけて運転しているドライバーの中には「お前は運転が下手だ」と言われているのと同じように感じ、指導内容を受け入れ難い。

当社で開発した「OGASビデオ診断システム」では、道路状況やその時の運転行動(速度、確認、合図、アクセル・ブレーキ操作など)が運転中に1画面に合成され、録画することができる。そのため運転後すぐに、自分がどんな運転行動をしていたか、明確に知ることが可能である。(図1)

走行後のディスカッションでは「気づいてもらう」ことを主眼にしているため、こちらから道路状況での危険箇所や運転者が行った行動を先に話すのではなく、「どのような危険がありますか?」「どのように運転すると安全ですか?」とい

ったヒアリング中心の研修を実施している。その中では他人の速度を指摘したものの、自分は更に速度が速いということや、自分では一時停止をやっていると思っていたのが実際は止まっていなかったといったように、ビデオ映像を用いて様々な「気づき」の経験を持つことができる。(図2)

研修終了後に、受講者はアンケートに記入することで、自身の運転課題を明確にして振り返りを行う。また、「運転ぶり総合診断書」にて、研修結果を後日フィードバックし、今後の運転に対するアドバイスをを行っている。



図1. 録画面像



図2. ディスカッション風景

2-2. 「コメンタリー運転」研修

車の運転は「認知」→「判断」→「操作」の連続作業を行う中でヒューマンエラーが発生し、交通事故となる。事故の内容を分析すると大半が「認知」ミスであることから、コメンタリー運転は交通事故防止に対して有効な手段の一つと考える。

コメンタリー運転とは、運転者が見たこと、考えたことなど実況中継のように口に出して語りながら運転する方法である。しかし、連続してコメントするのは難しく疲労にも繋がるとされている。

OGASでは、この手法を用いて運転時に最もエラーの多い認知ミスをなくすため、危険予測に特化したコメンタリー運転を研修・指導している。コメント内容も「注意対象」と「意思決定」に絞り込んでいる。「注意対象」とは運転していて危ないと感じたものだけをコメントする。「意思決定」は安全で進行できるときには「よーし」、危険など

きには「停止」という二種類のコメントのみで行う。

このように運転中の危険を声に出して言うことで、今までは危険が発生してから対応する運転だったのが、遠く広く観ることで、先に危険を探しに行くようになる。また運転以外のことを考えなくなるなど、運転に集中する効果もある。

最近ではドライブレコーダーによる運転指導も多岐にわたって行われているが、OGASではAIによる診断技術を活用した「コメンタリー運転AI診断」を2022年度より実施している。危険場面において正しくコメンタリー運転が出来ているかを診断し、指導書を発行するなど更なる交通事故削減に向けた取り組みも行っている。

2-3. 「自損事故防止」研修

企業における事故で近年、増加傾向にあると感じるのが、自損事故である。事故の多くは固定物への接触事故であるが、一歩間違えば死亡事故に繋がるような事例も報告されている。

OGASでは「自損事故防止」に関しても「気づき」を中心に自らの運転を変えてもらうためにより普段の交通状況に近い場면을想定し、研修を行っている。

実技研修では車両特性としてミラーやボディーの死角を実車にて体験することで、見えない範囲がどこにあるか？なぜ事故は起こったのか？など検証することでより理解を深める。また、訓練センター内の研修コースには模擬コインパーキングを設置し、料金所への車両の寄せ方や止めやすい場所の選択など、様々なケーススタディーを行うことで事故防止への体験を行っている。(図3)



図3. 講習風景と死角説明

3. 受講者の反応

このように実技研修を中心に、「教え込む・指導する」というのではなく、「気づく・納得する」ことを主眼として実施しているため、受講者からの

声としては、「自分でできていると思っていた事が、実際にはできているつもりになっていた事が気づけて良かった」や「自分の癖などもわかり、課題が明確になった」というような声も出ている。

また、「運転ぶりビデオ診断」研修を出張研修にて実施した企業では、受講前2年間で事故・違反が3回以上あった21名(合計82件)を対象に実施した結果、その後8カ月で8件と大幅に事故削減されたのも、自分自身の運転行動を知ることで安全意識が高まったものかと考えられる。

4. まとめと今後の課題

このように「気づき」を主眼とした研修を実施してきた結果、2022年には累計受講者が12万人を超え、今では年間約5,000名の受講者が研修を受講している。企業の運転管理者やトップなどからは、「運転だけでなく、日々の行動も少し良く変わってきたようだ」などお褒めの言葉なども頂いている。

今後の課題としては、現在実技研修の多くが「添乗型」にて実施しているが、ニューノーマル時代に対応した研修が求められるようになる。その一つとして非添乗型の研修やVR技術を活用した運転研修など様々なデジタル技術を活用した研修を行う必要がある。また今後、車社会が大きく変化する自動運転も世間では取り上げられているが、現状では「人」に委ねられていることも多くある。安心運転ができるドライバーを育成するためには人の心を変える「気づき」研修を通じて、交通事故の撲滅を目指したい。

参考文献

- 蓮花一己・太田博雄・向井希宏・小川和久・竹原卓真 高齢運転者のための安全教育プログラムの開発(日本交通心理学高齢者プロジェクト研究班) 2006 交通心理学研究, 22, 1, 17-20
- 太田博雄 2007 「正しい自己理解と安全運転—自己評価スキル教育—」 日本交通心理学会第72回大会自動車教習所セミナー基調講演Ⅰ. 第72回大会論文集, 1
- 佐藤大輔 2008 実践報告 運転ぶりビデオ診断システムについて 第5回交通心理士大会論文集 p.29-30