

フィンランドにおける交通安全教育・啓発活動

アンテロ・ラミー

フィンランド、フィンランド交通安全協会

ミカ・ハタッカ

フィンランド、Research and Training Humaani Ltd.

1 はじめに

フィンランドの交通安全啓発活動および教育を計画するシステムは、多くの運営主体の協力を必要とする。まず、フィンランド交通安全協会は、個々の道路利用者とのコンタクトや他組織の交通安全活動の支援において重要な法的役割を果たす。他の組織には、任意組織から、団体、当局、学校まで様々な組織が含まれる。従来のキャンペーンという手法がよく使用される方法であるが、他にも、実用的なツールを提供することにより他の運営主体の能力とやる気を高めるというアプローチも非常に人気がある。実用的で使い易い方法を策定するとき、自主的活動分野の運営主体が特に重要となる。交通安全活動を他の専門職業（例えば、教師）の担当範囲内に取り入れることを目指す場合も、このアプローチが有益である。フィンランド交通安全協会が使用する前述の方法は、主にこれらの取り組みに該当する例である。

フィンランド交通安全協会は、様々なパートナーとうまく協力し合うため、非常に柔軟に対処することを求められる。制度レベルの交通安全活動の役割を改善する取り組み - 学校や企業の通常の活動として交通安全活動をどのように導入するかという難しい課題に取り組むイニシアティブ - が現在進められている。労働人口に働きかけることが大きな課題である。労働者は、もはや学校や軍隊のような大きな集団環境で皆と一緒に働くことはない。企業も、これまで交通安全強化には無関心だった。しかし、これも徐々に変わりつつある。各種の品質システムが導入されたことにより、企業も徐々に労働者の交通安全に関心を高めつつある。

近年の訓練や教育における一般的な傾向の1つとして、学習者中心の能動的学習方法や自己評価に基づく方法の開発がある。学習によって得られる理論的知識と安全な交通行動に関する知識の両方がこの傾向を後押ししている。結局のところ、安全の決め手となるのは知識だけではない。安全に行動し個人的なリスクや典型的な行動について知ろうとする意欲も安全の決め手となる。能動的学習方法に対するクライアントの評価は、一般に非常に肯定的である。

1つのキャンペーンや教育対策がどの程度事故を減らし交通行動を変えるか評価することは難しい。標本人口規模があまりにも小さい上、そうしたキャンペーンや対策の他に、変化 - または変化の不在 - に同時に寄与する理由が複数存在するケースが多いからである。だが、交通安全教育やキャンペーンは、止めるわけにはいかない。同じ目標を目指して多様な方法を駆使し活動を継続することが、一般的な意識向上につながり、長期的には、法律に基づく交通安全活動の支持拡大につながる。それゆえ、対象集団の見解や当該見解の理論的なクオリティに基づき、教育対策の質を絶えず評価することが非常に重要である。

いくつか限界も存在する。法律に基づく財源は確保されているが、依然、リソースがやや不十分である。また、当局は、現在、中核的職務において重圧下に置かれている。そのため、実行できる交通安全活動の量は限られている。そういう意味では、現状は、交通安全に専念する法律に基づいた組織の重要性を強調するのに役立っている。

2 フィンランドにおける交通安全分野の主な活動主体

2.1 運輸通信省

フィンランドにおける交通安全活動は、多数の様々な組織により運営されている。主な活動主体は、運輸通信省で、同省が法案作成と資金提供に関するガイドラインを他の活動主体に提供する。

2.2 警察

フィンランドの警察は、内務省の管轄下にあるが、道路交通法の元になっているのは、運輸通信省が作成した法案である。警察が担当するのは、交通監視、運転免許の管理、その他いくつかの活動である。2014年初頭に別機関の交通警察が廃止され、交通監視は、一般警察組織に組み込まれた。

2.3 フィンランド運輸安全局

フィンランド運輸安全局は、運輸通信省の下で活動する政府機関である。同局は、全ての輸送分野、すなわち、海上輸送、航空輸送、鉄道郵送、道路輸送の全分野で活動を行う。許可・規則・承認・決定の発布や輸送分野に関する法的規則の策定を行う。また、試験の手配や国民への輸送関連の選択肢に関する情報提供も行う。フィンランド運輸安全局は、他の組織と連携して交通安全キャンペーンもカバーする。

2.4 フィンランド交通局

フィンランド交通局は、運輸通信省の下で活動する政府機関であり、交通システムのインフラを担当する。同局は、政府所有の道路網や鉄道網および河川の維持管理を行う。また、道路プロジェクトの実施や、鉄道や河川の計画・設計・維持管理・建設も行う。さらに、地方センター（フィンランド交通局の地方事務所）による道路維持管理業務を指揮する。また、政府所有の交通路や河川における交通管理の統括と展開に対して責任を負う。

2.5 Liikenneturva – フィンランド交通安全協会

Liikenneturva – フィンランド交通安全協会は、法律に基づく全国中央組織であり、自主的な交通安全活動を行う。同協会には、56の団体が加盟する。フィンランド交通安全協会の活動の財源には、自動車保険の保険料の交通安全部分を通じて調達された資金が充てられる。年間の財源レベルは、社会保健省によって決定される。フィンランド交通安全協会は、フィンランド国民の価値観・態度・交通行動に影響を与え、それにより交通安全に対する意識啓発と社会における安全尊重の啓発に寄与することを目指している。同協会は、明確に交通安全強化を目的として設計されたフィンランド唯一の組織である。同協会が使用する主な方法には、交通教育や訓練の支援、キャンペーン実施、メディア露出が含まれる。さらに、フィンランド交通安全協会は、政府省庁、警察、道路交通分野で活動する主な機関などの当局とも連携する。

2.6 フィンランド自動車保険会社センター

フィンランド自動車保険会社センターは、法律の規定どおりに交通事故を調査する責任を負っており、交通事故調査チームのために調査活動を支持・組織化・計画する責任がある。自動車保険会社センターは、事故調査チームに対する訓練の組織化、調査結果の使用についてのコーディネート、主に交通事故に関する情報やデータの作成に重点を置いた情報サービスの立ち上げも行う。交通事故調査チームが作成したデータと、自動車損害賠償責任保険により補償された交通損害に関する統計が、フィンランドの交通安全活動を計画するときに重要な役割を果たす。自動車保険会社センターの情報は、公開されており、訓練方法の策定や科学研究において広く活用されている。

2.7 自動車教習所

フィンランドの自動車教習所は、一般に小規模な民間企業であり、免許種類ごとの正式なカリキュラムに従って運転者教育を提供する。最低訓練量は、法律で定められており、訓練プログラムの内容もフィンランド運輸安全局が承認したカリキュラムに記載されている。ほとんどの自動車教習所は、フィンランド自動車教習所協会に加盟している。

2.8 フィンランドの交通安全に関する事実

- 人口：530万人
- 登録車両数：580万台（トレーラーを含む）
- 2013年の交通事故関連死者数：254人（未確認）
- 人口10万人あたりの死者数：4.8人

3 保護者に対する交通教育：出産前から子供が3歳になるまで

フィンランド交通安全協会の役割は、交通安全を強化することと、道路利用者全員の安全行動を後押しすることにある。交通安全教育は、産婦人科クリニックで始まる。産婦人科クリニックでは、これから親になる人に車で子供を安全に運ぶ方法に関する情報を提供する。利用できるリソースが限られているため、フィンランド交通安全協会が保護者全員を直接訓練することは不可能である。そのため、同協会は、必要な情報およびその情報を保護者に伝達するためのツールを産婦人科クリニックスタッフに提供することに重点を置いている。通常、これから親になる人は、将来的に担う保護者としての役割や我が子の安全に対して負う責任を果たすための最良の解決策を見出すことに大きな関心を抱いている。

3.1 実際の手順

フィンランド交通安全協会の職員の約50%は、全国の小さなオフィスに配置されている。フィンランド交通安全協会に代わり講習会や他の活動を行うパートタイムトレーナー（交通インストラクター、教師、警察官等）のネットワークも存在する。同協会が産婦人科クリニックに連絡し、そのスタッフメンバーを対象とした講習会を設定する。

フィンランド交通安全協会から派遣された地方職員やパートタイムトレーナーが産婦人科クリニックのスタッフに会い講習会を行う。講習会で扱うテーマは、以下のとおりである。

- 衝突時の同乗者としての幼児の特徴
- 車で子供を安全に運ぶ方法：原則とリスク要因
- チャイルドシートの正しい着用：正しい着用方法
- 子供の輸送に関する法律
- 質疑応答

フィンランド交通安全協会には様々な資料が用意されており、講習会で当該資料が使用されるほか、産婦人科クリニックスタッフを介して保護者にも当該資料が提供される。講習会では、写真、ビデオ、スライド、文献が使用される。産婦人科クリニックのスタッフ用として、フィンランド交通安全協会は、子供の輸送に関する基本的な原則や知識を概説した情報リーフレットを作成した。トレーナーは、チャイルドシートの実物を使用して正しい使い方の実演も行う。

3.2 評価結果

3.2.1 講習会

各講習会は、該当する受講者による評価を受ける。評価を取りまとめることはしない。一般的な印象として、受講者の講習会に対する満足度は高い。

3.2.2 映像資料

産婦人科クリニックスタッフメンバーに対するアンケートでは、映像資料の内容に対するスタッフメンバーの満足度と、彼らの活動の有用性を評価する。

- 資料の内容：4.36（5点満点中）
- 資料の有用性：3.69（5点満点中）

1つ問題がある。それは産婦人科クリニックのスタッフメンバーの活動時間が限られているという点であり、有用性に関する評価点にこの問題が反映されている。回答者の97.9%が同僚に対しても映像資料を推奨した。

保護者向けの情報リーフレットの評価は、しばらく行われていないが、定期的に新版が発行される時点でその内容は更新されている。

3.2.3 リンク

ビデオ・動画資料：<http://www.youtube.com/user/Liikenneturva/videos>

文献（ウェブ）：<http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/autoilijat/lapsi-autossa>

4 子供（7歳まで）に対する交通教育：「交通参加者としての子供」プロジェクト

フィンランド交通安全協会の主な目標の1つがフィンランドの基礎的な交通安全教育を後押しすることである。公式な教育制度に加えて、家族も子供に対する交通安全教育で中心的な役割を担う。フィンランド交通安全協会は、保護者に資料や助言を提供することにより、家族の努力を支援する。

「交通参加者としての子供」と題した資料は、保護者向けのガイドブックと子供向けの問題集から成る。デイケア専門家と共同で作成された保護者向けガイドブックの内容は、交通行動学習段階における子供の年齢に関係した認知能力に関するリサーチに基づく。ガイドブックは、「一般」部分と年齢別部分に分かれる。一方、問題集は、保護者向けガイドブックから抜粋したアイデアを応用したもので、交通行動について親子間の対話を促進する。



図1. 保護者向けガイドブックと子供向け問題集の画像

保護者向けガイドブックの内容：

- 子供の交通行動を習得する能力に関する基礎知識
- 基本的な交通安全を啓発するための明確な指導
- 実際の交通環境における安全な行動のし方の実際例
- 年齢別のタスクと課題

子供向け問題集の内容：

- 識別・観察タスクを伴う簡単な図を描くタスク
- 交通状況をもとにしたストーリー
- 自転車用ヘルメットの正しい着用に着用を重点を置いた活動
- 安全な遊び場の特徴

4～7歳の子供を対象に、子供が4歳になったときに強制的に受ける健康診断時に無料で資料が提供される。幼稚園も無料で資料を注文できる。資料は、使い易く、特別な講習は必要ない。

資料は、それを保護者に手渡す医療従事者と幼児の保護者による評価を受けた。回答者は、小冊子の内容について5点満点中平均4.7の評価を与え、小冊子でカバーされた内容に強い支持を示した。全回答者のうち99%が内容に対して素晴らしい、または良いという感想を持った。回答者の78%が小冊子を大いに役立つと考え、87%がデジタル版よりも紙の小冊子を使用すると答えた。自由問答セクションにおいて、多くの回答者が小冊子のカラフルなレイアウトや使い易さを高く評価した。

5 小学校における交通安全教育に対する支援：「交通教育ネットワーク」プロジェクト

原則として、学校における交通安全教育は、正式なカリキュラムに従う。だが、小学校の正式な教育カリキュラムは、使用すべき具体的な内容や最低レッスン量を定めていない。実際には、交通安全教育の量と質は、個々の学校や教師の意欲と専門知識に依存する。学校における活動を支援するため、フィンランド交通安全協会、EHYT（薬物乱用防止協会）、フィンランド国家教育委員会は、全国で教師に対する補足教育を設ける。その趣旨は、実用的な最新方法を提示することと、教師に交通安全教育を行うよう働きかけることにある。「交通教育ネットワーク」プロジェクトは、2010年に始まった。2014年までに、同プロジェクトは、約850人の小中学校教師に1日講習を施した。講習には、交通安全教育の理論面と実際面の基礎に関する指導および実用的な対話方式の学習方法を用いた実験が含まれていた。これらの講習会では、小中学校教師は、グループに分かれ、グループごとに特定の年齢層に合わせて用意された内容に取り組む。受講は、任意かつ無料で、受講者の旅費も主催者側が負担する。

この教師に対する補足教育において効果を上げている主な要素は、受講者の積極的参加と学習方法の検証である。内容や方法は、該当する生徒の特定の学習ニーズに合致するよう調整されている。

テーマと学習方法の例

- 交通に対する態度や子供や未成年の交通事故死の原因に関する対話方式の授業。
- 現実社会で遭遇する状況のシミュレーション：「飲酒運転者との同乗に応じるべきか？」
- 内省アンケートを用いての交通行動に関する社会的思い違いの顕在化。
- 歩行者用反射材や自転車用ヘルメットの有効性の実証。
- 現実の事故事例の分析。

プロジェクトは、各講習会直後とその6か月後に配布されるフィードバックアンケートによる評価を受ける。プロジェクトの内容、方法、有用性に対する評価は、非常に肯定的で、各講習会の6か月後に提出されたフィードバックも同様であった。回答者は、講習日の有効性を5点満点方式で評価するように指示された。講習の有効性に対する平均スコアは、4.5であった。回答者の満足度が

最も高かったのは、講習において提示された方法の有用性で、平均スコア4.7を獲得した。各講習日の最後に提出されたフィードバックも非常に肯定的であった。回答者の全員（100%）が、この1日講習会を同僚に推奨すると答えた。回答者は、その日の講習内容、使用された方法、内容の有用性を5点満点方式で評価した。講習日全体に対する平均スコアは、4.7で、これは、きわめて高い評価と見なすことができる。

6 モペッドライダーに対する強制的な教育

過去10年でモペッド（1種の超軽量二輪車で、その最高制限速度は45 km/時、免許取得可能最低年齢は15歳）の人気の急劇に高まった。モペッドの登録台数は、3倍に増え、負傷者数もそれに続いて増加した。モペッドライダーの全負傷者の約3分の2が若い男性で、3分の1が若い女性である。主に未成年者の間でモペッドに乗ることが流行っており、彼らは、主に楽しむためにモペッドに乗る。典型的な事故としては、交差点での衝突事故や単独事故がある。

2011年に、フィンランドは、法律改正に基づき、強制的な基礎訓練プログラムを導入した。それに続き、カリキュラムも導入された。

二輪モペッドに対する訓練の重要な要素

- 6時間の学科
 - ライダー関連の典型的なリスクと対策
 - 路上での典型的なリスクと対策
 - モペッド運転
 - ライダー装備
 - 交差点での走行（2時間）
- 3時間の路上運転（1時間の強制的な車両操縦訓練）
- 学科試験
- 実技試験

強制的な訓練の導入により、モペッド乗車が減り、事故もそれを上回る減少を見せている。モペッド運転免許の新規交付数が約25%減少したのに対し、負傷者数は、若い男性の間で約30%、若い女性の間で50%も減少した。

表1. 2009～2013年のモペッド運転免許交付数、モペッドライダー負傷者数、モペッドライダー死者数

年	年間のモペッド 運転免許交付数	モペッドの登録 台数	年間のライダー 負傷者数	年間のライダー 死者数
2009	43,019	239,754	1,124	11
2010	40,386	259,889	988	9
2011	39,020	278,856	1,111	10
2012	30,575	293,051	752	7
2013	25,633**	300,312*	703	4

* 2013年9月末時点

** 2013年11月末時点

7 教育を通じての、より高出力の二輪車運転免許への切り替え

欧州委員会は、二輪車ライダーに、年齢制限を下げて、段階的に、より高出力の二輪車の運転免許に切り替えることを認める制度を採用した。この段階的な切り替え制度に従わない場合は、訓練要件と試験要件が厳しくなる。

表2. フィンランドの二輪車運転免許の種類は、欧州委員会の法律に基づく。

種類	エンジン出力	免許取得可能最低年齢	特記事項
A1	11 kW	16	常に訓練と試験
A2	35 kW	18	運転免許取得希望者がA1免許を所持する場合、7時間の訓練が必要。
A	無制限	20 or 24*	運転免許取得希望者がA2免許を所持する場合、7時間の訓練が必要。

* 20歳でAクラスの運転免許を取得するには、最低2年間は有効なA2免許を所持していたことが要件となる。以前に二輪車運転免許を取得したことがない場合、12時間の学科、9時間の運転実技訓練を受け、試験を受けなければならない。

** AMクラスのモペッドは、フィンランドでは別の車両タイプと見なされるので、ここには含まれない。

本稿では、A1運転免許からA2免許への切り替えや、A2運転免許からAクラスの免許への切り替えに必要な7時間の訓練に焦点を絞る。訓練の基本要素は、学科教育（2時間）と運転教育（5時間）であるが、プログラムの具体的な内容は、それぞれ異なる。A1からA2に切り替える場合は、人口密集地帯での運転に重点が置かれる。A2からAに切り替える場合は、趣味としての二輪車利用や二輪車によるツーリングに重点が置かれる。

A1からA2に切り替える場合の学科教育内容

- 訓練の目標、内容および方法
- 典型的なリスクへの対策
- 受講者の経験
- より高出力の二輪車への移行
- ライディングギア
- 能動的な安全と受動的な安全
- 予測運転
- 内的リスク補償とグループ効果
- 自己統制

A1からA2に切り替える場合の運転講習内容

- 受講者へのA2クラス二輪車に関する知識提供。
- 基本的な操作と二輪車操縦
- 様々な都市環境における走行の評価と自己評価
- 他の道路利用者とのインタラクション
- グループ走行（可能ならば）
- 速度調整と起こり得る問題
- 安全な車間距離と車線走行
- 実演と実験

A2からAに切り替える場合の学科教育内容

- 外的リスクへの対策
- 受講者の経験
- より高出力の二輪車への移行
- 趣味としての二輪車利用と二輪車によるツーリング
- ツーリング計画とナビゲーション
- 予測運転
- 内的リスク補償とグループ効果
- 自己統制

A2からAに切り替える場合の運転講習内容

- 受講者へのAクラス二輪車に関する知識提供。
- 基本的な操作
- 様々な都市環境や農村環境における走行の評価と自己評価
- グループ走行（可能ならば）
- 実演と実験
- ツーリングとルートの計画
- 速度と車間距離の評価および練習
- 曲がりくねった道路や砂利道での走行

新制度は、1月19日に導入されたので、現時点では入手可能な評価結果は存在しない。

8 個人インストラクターとカテゴリB運転免許取得希望教習生に対する自動車教習所での強制指導

従来、カテゴリB（乗用自動車/バン）運転免許を取得するために訓練を受ける場合、主に2種類の手法、すなわち、自動車教習所による指導と個人指導が用いられてきた。これまで全運転免許取得希望者の約85%が自動車教習所を選び、15%が個人指導を選んだ。長年、運転免許取得希望者は、これらの2種類の訓練を組み合わせることはできなかった。近年、これらの2種類の訓練を組み合わせることが認められたが、これまで、それを実践する人は少なかった。個人指導には、学科試験と実技試験での合格率が低いという問題があった。また、運転免許取得希望者は、試験に合格するには、その前にかなりの訓練を受ける必要がある。個人指導は、十分な練習時間を確保でき、非常に有利であるが、個人インストラクターは、必ずしも何を、どのように教えたらいかに心得ているわけではない。あらゆるレベルの運転行動に関し知識と態度を伝授できるかという点にはギャップが存在する。運転者教育では、基本的な車両操縦から個人的性向まで、あらゆるレベルの運転行動をカバーすべきである（Hatakka等, 2002）。

フィンランドの運転教育制度全体（構造、量、方法等）の刷新が2011年に始まり2013年に終了したが、その中で、個人指導と専門的な指導が統合された。専門的指導制度は、そのまま維持された（多少の変更を伴う）が、従前の個人指導制度は、廃止された。新設された選択肢は、「統合的指導」というもので、これは、専門家による目標重視の専門的指導と、個人インストラクター指導下での長時間の練習という両方の制度の強みを統合することを目指したものである（Basic, 2003）。専門的なサポートが必要だと感じている運転者に個人指導から始めるよう促すことも、この刷新の目標の1つであった。

基礎段階	練習段階	上級段階
自動車教習所 19回の学科講習 最低16回の運転講習 難しい運転状況下での1+1回の運転講習 20時間の自主学習 ----- 統合的指導 19回の学科講習に相当する学科教育 非専門家のインストラクターによる最低14回の運転講習 自動車教習所での準備期間（3回の学科講習 + 1回の運転講習） 自動車教習所での評価のための運転（1時間） 自動車教習所における難しい運転状況下での1+1回の運転講習	試験 自主的な練習 自動車教習所でのフィードバック段階 1+1回の運転講習と1回の学科講習（できれば試験合格後1か月以内） 試験 試験	個別の運転評価 1+1回の運転講習と個別のフィードバックのための0.5+0.5回の講習 グループでの実演と練習 2回の運転講習 3時間の講習とグループ討論 リスク インタラクション 自己評価

図2. フィンランドのカテゴリB運転免許取得のための運転者教育の構造

運転者は、これらの全3段階を修了後、本免許を取得する。

8.1 統合的指導の導入に関する問題点

統合的指導モデルは、運転者教育制度の他の刷新事項と併せて、2013年1月19日に導入された。だが、統合的指導モデルは、個人指導の費用上昇につながる上、有用性に関する問題も引き起こすと批判された。フィンランド自動車クラブが制度の刷新や策定に対して特に批判的であった。メディアでも議論が白熱し、運輸省には市民から反対意見が寄せられた。明らかに、新制度とフィンランドの従前の個人指導とは違いすぎる。刷新前、個人指導は、記録簿のみで管理されていた。

刷新は、十分な根拠に裏打ちされた研究に基づいていたが、運輸省は、導入後1年も経たないうちに、適正な評価を行う時間的余地を残さず、統合的指導制度の廃止を決定した。だが、自動車教習所がクライアントから回収したフィードバックにはかなり高い満足度が示されていた。クライアントの大半は、この訓練を有用なツールと見ていたが、非常に批判的な少数意見もあった。結局、2014年初頭に元の個人指導制度に戻された。専門的な指導制度は、そのまま残されたが、必須の運転者教育の必要性に関しては激しい議論が交わされている。

9 Särmänä liikenteessä：路上では油断禁物

フィンランド国防軍は、長年、安全キャンペーンを展開してきた。「路上では油断禁物」は、フィンランド国防軍、軍酒保協会、フィンランド交通安全協会が合同で取り組む交通安全キャンペーンとして始まった。このキャンペーンには、当初、休暇中に飲酒関連の交通事故で重傷を負った若い男性を紹介するという要素が含まれていた。軍の酒保にはキャンペーン資料が飾られ、他の活動も様々な形で計画された。「路上では油断禁物」活動は、2009年より新兵訓練に正式に組み込まれ、約3万人の若い男女がこれに参加した。

このキャンペーンがきっかけで、全く新しい形の訓練が開発された。新兵は、直属の分隊長が主導するグループ討論に出席する。分隊は、一般に12名の兵士と伍長から成り、彼らにはグループセッション実施に関する体系的な指示書が配布される。交通安全トレーナーも、どのようにディスカッションを進めたらよいか別途アイデアを伍長に進言する。討論は、全部で5つのテーマと内省タスクにより構成される。

- 休暇時や兵舎に帰還するときの移動手段として自家用車ではなく公共交通機関を使用することの利点に関する2人1組の議論
- 休暇から兵舎に帰還するときの交通に関連する眠気や他のリスクを取り上げた少人数のグループ討論
- もし前の晩に飲酒運転で逮捕されたことを母親に伝えなければならないとしたら、どう思うかという点についての個人的熟慮。これは、「後悔予期」という方法である（Van der Plight, 1996）。
- 下記のストーリーで示された状況に関連するリスクについての熟考。新兵の集団が休暇に出かける支度をして、大急ぎで酒店に向かっている。このストーリーには仲間からの圧力やシートベルト着用に関する要素が盛り込まれている。分隊が半分に分かれて討論を行う。
- 個人的なリスクについての個人単位の熟考。参加者は、まず個人的な交通行動に内在する最も可能性の高いリスクを3つ書き出す。次に、当該リスクへの対策を割り出す。対策を割り出した後、新兵は、その文書に署名し、それをポケットにしまう。

このアイデアは、ピア・エデュケーションの要素を取り込んだシンプルだが系統だった討論会である。フィンランドは、男性全員に兵役を義務づけており、女性にも志願による兵役を認めている。伍長は、訓練の後半段階で、セッションを主導するという役割から貴重な経験を得るようである。実際、「路上では油断禁物」討論を主導するという役割は、現在、伍長管理ポートフォリオに組み込まれている。また、伍長を使用しなければ、トレーナーリソース不在で、少人数のグループ討論は不可能であろう。

1,000名の新兵と174名の伍長の中から選ばれた代表的な標本からフィードバックが回収された。フィードバックの分析によれば、タスクの機能性に対する新兵の評価は、5点満点中3.2～3.8であった。伍長のタスクに対する評価は、それよりもやや高かった。討論の活発さ、アイデア、伍長の役割に対する新兵の総合評価は、3.7～4.1と非常に高かった。プログラムが個人の運転行動に及ぼし得る効果に対する回答者の評価は、5点満点中2.9、同乗者の行動に及ぼす影響に対する評価は、3.0であった。フィードバックアンケートに記された自由回答によれば、回答者の大半がセッションに満足し、プログラムにおいて自身の行動やリスクを熟考したことは明らかである。

10 「レッド・チョーク」：高等学校向けの交通安全キャンペーン

「レッド・チョーク」は、高等学校向けの交通安全キャンペーンで、その目的は、事故のリスクや代償に対する生徒の理解を深め、安全行動を促すことにある。このキャンペーンは、ある地方レスキュー局から出されたアイデアから生まれた。フィンランド交通安全協会が最終的な計画と評価を担い、地元の警察署や学校もこの組織に参加した。このキャンペーンには、英国の「Safe Drive Stay alive」プログラムと共通の要素があるが、その運営予算は、英国のプログラムよりもはるかに低い。

同キャンペーンは、巡回上映会と討論から構成される。地元の高等学校生が大きな講堂に集まり、穏やかな音楽が流れる比較的静かな落ち着いた雰囲気の中で上映会が開かれる。初めに、死者3人と重傷者2人を出した大きな交通事故をドラマ化した動画が上映される。レスキュー隊員、救急医療隊員および/または消防士が事故現場での個人的な体験や、それに対する感想について生の声で短いコメントを述べる。また、この上映会では、子供をなくした母親へのインタビューを映した短いビデオや自身の事故の体験談を述べる若い男性を映したビデオも上映される。警察官も事故現場での個人的な体験談を話す。このプログラムとは別に、上映会後にそれぞれのクラスで討論が行われる。教師には、討論を導くための様々な練習問題や質問に関するガイドラインが提供される。

生徒と教師からフィードバックが回収された。キャンペーンに対する生徒の評価は、5点満点中4.2と非常に肯定的であった。さらに、生徒は、運転者または同乗者としての彼らの行動に及ぼし得る効果については、5点満点中約4という評価点を付けた。アンケートの自由回答形式の質問に対する回答から、生徒が上映会に強い衝撃を受けたこと、その結果、回答者が自身の行動について、さらには人生がどのように急変し得るかについて熟考したことが分かった。彼らにとって、事故が起きる可能性がより具体的なものとなった。クラスでの討論でも肯定的な評価が寄せられた。クラスでの討論に関しては、感情を抑えたコメントが多かった。しかし、学校の中には、クラスでの討

論を計画するのに難儀したところもあった。プロジェクトチームは、より効果的な情報を提供することと、より効果的に教師のやる気を引き出すことにより、この状況を改善することにした。

2013年春のパイロットキャンペーン以来、目覚ましい実績を残していること、および肯定的な評価結果が得られていることを考慮し、このプログラムは、現在、全国での実施が予定されている。

11 地域社会や都市での交通安全活動

フィンランド交通安全協会は、フィンランド国民に交通安全情報を提供したり、訓練を施したりするための新たな手段を模索する努力を続けている。重要な手段の1つが、様々な人とコネのある地域社会や市の職員で、その中には、産婦人科クリニックスタッフ、保護者の相談に乗るスタッフ、幼稚園やデイケア施設のスタッフ、教師、青少年を援助するユースワーカー、交通専門技術者、警察、レスキュー局スタッフ、高齢者介護職員が含まれる。都市や地域社会で行われる安全（または交通安全）活動は、分散している場合が多い。そのため、地域社会や都市において交通安全活動を改善する場合、交通安全委員会に大きく依存することになる。その趣旨は、様々な分野から関連の参加者全員を一堂に集めることにある。

フィンランド交通安全協会は、都市や地域社会を支援するため、どのような活動を行うか

- 地方の交通安全計画作成に参加し、それを推進する。
- 交通安全委員会の会議に参加する。
- 地域社会/市のスタッフに無料で訓練を施す。
- 資料を提供し、資料の活用について助言を与える。
- 職場向けの交通安全教育を提供する。

フィンランドの地域社会や都市における交通安全活動に関する統計

a) 従来 of 枠組み

- 158 の地域社会/都市。全体の49%。
- フィンランドの人口の60%
- 活動的な交通安全委員会と有効な交通安全計画
- 年間を通じて継続される活動
- フィンランド交通安全協会が積極的な役割を果たす。

b) 現在準備中の交通安全計画

- 39 の地域社会/都市。全体の12%。
- 人口の17%
- 活動的な交通安全委員会
- フィンランド交通安全協会が積極的な役割を果たす。

c) 交通安全委員会のない地域社会でのフィンランド交通安全協会の活動

- 63 の地域社会/都市。全体の20%。
- 人口の17%
- フィンランド交通安全協会が訓練やキャンペーンなどのサービスを提供する。

d) フィンランド交通安全協会が活動を行っていない地域社会/都市

- 61 の地域社会/都市。全体の19%。
- 人口の5%

地域社会や都市における活動は、一般に、多くの利害関係者と協力して組織される。

12 体を光らせる：歩行者用反射材の着用を普及させるキャンペーン

フィンランドの道路で発生する交通事故による歩行者の死者数は、年間約35人、負傷者数は約550人である。暗くて滑りやすい道路状態で反射材タグを着用していない場合や、飲酒運転が絡む場合は、歩行者の交通事故に遭うリスクが高まる。負傷する歩行者の6人に1人が子供であるが、64歳以上の高齢者も、高リスクグループである。

法律により、夜間に道路を使用するときは適切な反射材を着用することが義務付けられているが、これらの規定は、具体的な制裁を定めていない。反射材タグは、CEの認証を受ける必要もある。法律により反射材タグの着用が義務づけられているにもかかわらず、反射材タグを着用するのは、全歩行者の半分にすぎない - 人口密集地域、人口過疎地域を問わず。この50%という反射材タグ着用率と反射材に関する法律は、いずれも実は、キャンペーンや教育を含む長期にわたる取り組みの成果である。例えば、フィンランド交通安全協会は、30年以上、反射材キャンペーンを行っている。反射材タグ着用率を毎年調べた調査によれば、この20年間、着用率が着実に伸びている。

フィンランド交通安全協会は、「体を光らせる：反射材タグの日」を設けた。毎年10月の第1日目が、この特別な日となる。「反射材タグの日」の目的は、歩行者がなぜ反射材タグを着用する必要があるのか、都市部、農村部を問わず夜間の運転状況下では歩行者が反射材タグを着用していなければ、どれほど運転者が歩行者を見分けにくいかを、より多くの国民に知らせることにある。反射材タグの日を後押しするため、大都市では、反射材着用の普及啓発活動が行われる。

2013年に、フィンランド交通安全協会は、加盟組織や利益団体向けの特別なハイクラス反射材タグイベントも開催した。その目的は、協力の枠組み内でこれらの全関係者を支援することにあった。指導的地位にある約160人がこのイベントに参加した。その中には、政府省庁、機関、教会、企業、他の利害関係者の代表者が含まれていた。イベント後に、オンラインアンケートを通じて反射材タグイベントに関するフィードバックが回収された。参加者は、イベントを評価し、率直なフィードバックを提出するよう指示された。結果は、非常に良好で、回答者の86%がイベントを大成功だったと評価し、14%がイベントを「まあまあ成功だった」と評価した。イベント全体に対する平均評価点は、4点満点中3.6であった。自由回答のフィードバック部分では、気楽で心地良い雰囲気を作り、よく組織化されたイベントを開催した主催者に対して回答者から謝意が表明された。回答者からは、反射材タグを披露するショーが非常に効果的で参考になったとの指摘もあった。

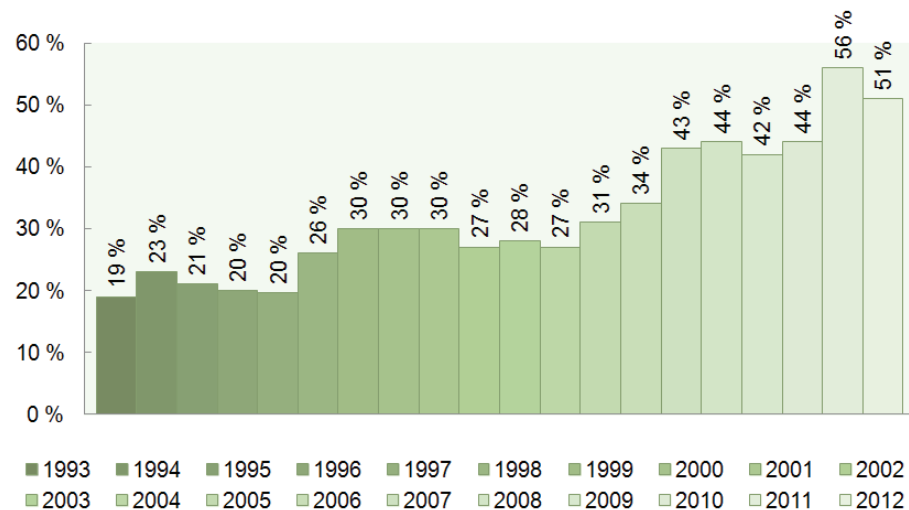


図3. 街路灯が設置された環境における反射材タグ着用率

13 Itella：業務上の運転に関する任意の訓練の事例研究

フィンランドでは、就労時の事故死の最大の原因が道路交通事故で、労働関連の全死亡事故の約半分を占める。交通事故関連の負傷は、他の労働環境で発生する負傷より費用負担も大きい。

Itella（フィンランドの郵便会社）プロジェクトは、フィンランドの郵便トラック運転手の間で交通安全を改善するため、グループ討論という方法を用いた。その目標は、運転行動の改善を促進することにより、交通事故を減らし、燃費を向上させることにあった。

行動変容に関する従来の社会心理学的実験に端を発するこの討論方法は、行動に影響を及ぼすことを目的とした様々な実験で使用されてきた。例えば、講義や説明会よりもグループ討論の方がより効率的に態度を改めさせる効果があることは研究により証明されている。それを証明する第1例が、クルト・レヴィン氏が戦時中に行った実験である。同氏は、自由グループ討論後に主婦たちが豊富に存在する（非配給の）肉（腎臓や心臓等）をより多く料理で使用するようになったことを証明することができた。だが、従来の講義には、そのような効果はなかった。その後、全世界において複数の研究が同様の結果を指摘した。日本では、ミスミ氏より、グループ討論後に、バス運転手、造船所職員、造船所のクレーン運転者の安全が大きく改善されたとの報告があった。一方、1990年代にスウェーデンで実施された研究は、大手電話会社が事故削減実験において、同社のドライバーをどのように4つの被験グループ（運転者訓練グループ、キャンペングループ、ボーナスグループ、グループ討論グループ）に分け、1つの対照グループを設けたかを詳しく示した。その結果、運転者訓練グループとグループ討論グループでは事故件数が大幅に減少したが、ボーナスグループとキャンペングループでは減少しなかった。また、コスト計算により、グループ討論という方法が最も費用対効果に優れた事故削減アプローチであることが分かった。

13.1 方法

第1回目の討論では、郵便トラック運転手が業務上遭遇した様々な問題点に関して議論がなされた。このセッションの目的は、解決法ではなく問題を抽出することにあった。同社の人事マネージャーと交通安全や行動科学の分野の専門家から構成されるトレーナーグループが提起された問題点を書き留めた。第2回目の討論では、第1回目で提起された問題点に重点が置かれた。各グループは、問題点の解決策を見出し、それを書き留めてトレーナーに提出するよう指示を受けた。3回目の討論では、運転者がうまく状況を改善できたか、潜在的な障害を回避できたかについて話し合われた。

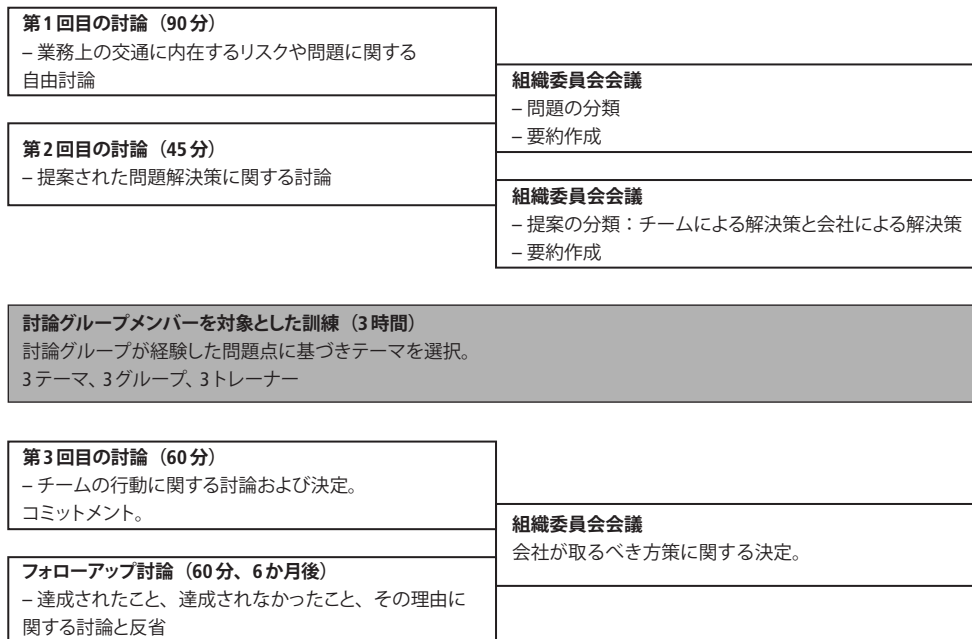


図4. 討論方法のフローチャート

13.2 結果

この訓練実験では、討論グループにおいて交通事故が67%減り、燃費も僅かに低下した。(Salminen, 2013)。ここでは、あらゆる種類の交通事故（ごく小規模なもの）が盛り込まれた。目標範囲外の効果も、いくつか報告された。例えば、実験の効果として、車両の清掃・整備や交通事故の報告にも改善が見られた。多少異なるアプローチを用いた作業グループの1つにおいては、このプロジェクトの結果として、衝突事故報告数が著しく増加した。

14 免許取得後の任意のライダー教育：二輪車の死亡事故から何を学ぶことができるか？

北欧諸国では、二輪車に乗ることは主に趣味である。二輪車利用者は、もっぱら楽しみのために運転する。そのため、二輪車ライダー教育に内在する難しい問題点は、自動車運転者教育が直面する問題点とは多少異なる。二輪車利用者の場合、最大のリスクは、無防備であること、危険を冒すこと、刺激を求めるなどの他の目的を追求することに起因する。

フィンランドでは、この10年間で二輪車の人気が急劇に高まった。二輪車の登録数は、3倍に増え、それに伴い、死亡事故件数も増加し、年間平均死者数が1990年代の8～16人から2000年代には20～30人へと増加した。二輪車に乗ることは、中年層の間でも人気が高まっており、この年齢層の全事故に占める割合が大きい。多くの二輪車利用者が二輪車クラブに加入しており、同クラブが随時、率先して任意の免許取得後訓練を行う。二輪車クラブのメンバーが最も重大な事故リスクを理解し、それに応じた対策を見出すのを同クラブが支援できるよう、フィンランド交通安全協会が資料や学習方法を作成・策定した。

目的

- 事故の事例を使い、受講者が自身の運転や潜在的な関連リスクについて反省・熟考できるようにする。
- 二輪車利用者が行う選択や運転行動が様々なレベルの安全にどのように影響を及ぼすかを受講者が学習を通じて理解できるようにする。
- 学習を通じて、運転者の視野が広がり、その関心が実際の交通状況や車両制御から運転者行動ヒエラルキーのより高いレベルに向かうようにする。(Hatakka等, 2003)

14.1 資料

資料作成作業は、2004～2006年にフィンランドで発生した全72件の二輪車死亡事故に関して事故調査チームが作成した報告書を精読することから始まった。

内容を分析した結果、以下の5つの事故タイプが確認された。

- 1) 適正速度での単独事故（約25%）
- 2) 飲酒運転事故（操縦不能/衝突）（約24%）
- 3) 適正な運転により引き起こされた大事故（約22%）
- 4) 正常走行からの極端な逸脱（約15%）
- 5) 正常走行からの逸脱（例：スピード違反）（約13%）

全ての関連情報が表にまとめられ（この表は、後に資料の裏付けとして使用された）、より詳細な文書が作成された。5つの事故グループそれぞれから1つの例が選択され、事例として使用された。それには、移動の性質・道路状態・二輪車利用者についての説明が盛り込まれた。これらの事例は、リスク状況と衝突を詳しく示すとともに、怪我についても説明し、致命的な怪我を負った体の部位を示した。各事例についての記述の後に、該当する事故に内在するリスク要因に関する短い文と、さらなる熟考を促すための幾つかの質問が追記された。コーチングセッションで使用された資料は、下記リンクからPDFフォーマットで入手できる。

<http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Koulutus/mpopas.pdf>

14.2 コーチングセッション

コーチングセッションプロセスは、二輪車クラブの会議で実施され、クラブトレーナーがそれを円滑に進める。

- 1) グループ（メンバー数：6～20人）は、事例（学習用資料に記載された）を把握し、最も興味深い事例を選び出し、さらなる研究や討論を行う。
- 2) 受講者は、少人数グループまたは2人1組に分けられる。
- 3) トレーナーが事故事例に目を通し、事故の概略を全受講者に示す。この概略と事例は、部外者の目を通して捉えた事故過程を表す。
- 4) 各グループ/2人1組のペアに2つの質問が出される。
「事故や死亡を防ぐため、運転者はどのような選択を行うことができたはずか？」
「運転者が別の行動を取るべきだった3つのこととは何か？」

グループと2人1組のペアは、3レベルの質問に答える。

事故のはるか前：3つの重要なこと

運転する直前と運転中：3つの重要なこと

衝突する直前の危機的状況において：3つの重要なこと

受講者は、3つの時点それぞれの回答をグループ分けし易くするため、各ポイントをそれぞれ異なる用紙に書き出し、用紙を色分けする。

- 5) 用紙をグループ分けし、時系列に整理しながら壁に貼る。このとき、「事故のはるか前」グループを左側、「危機的状況」を右側に貼る。
- 6) トレーナーが手始めに一般的な質問をする。
「これは、どんな事故か？」
「これは、どのような考えを呼び起こすか？」
これらの質問が会話に拍車をかける。
- 7) 2つのテーマを掲げて会話が続く。
「クラブがこれらの考えをどのように活用できるか？」
「あなたは、これらの考えを自身の実生活の中でどのように活用できるか？」
- 8) 各受講者は、自分にとって重要なことを1つ（学習すること/身につけること）を選び、その理由を他の受講者に述べる。

資料は、利用者による評価を受けた。利用者にはコメントと資料改善のための提案を提出するよう求めた。回答者からは、内容について5点満点中4.2、内容の魅力について4.6、見た目について4.1の評価が得られた。コーチングセッションも全体的に高い点を獲得した。二輪車に乗ることを趣味だと答えた保険会社重役のグループ（N=50）は、コーチングセッションを5点満点中4.3と評価した。セッションに関しては、回答者の半数が最高点を付け、33%が2番目に高い点を付けた。自由応答形式による回答も、セッション日がよく組織化されている点や、その内容が参考になるという点を称賛する感謝の言葉で溢れていた。多くの回答者から、当該セッションの真価は、二輪車に乗るという現象の真のリスクに重点を置いている点にあるという指摘があった。受講者の間では、「説教」されずに、グループで自由に解決策について討論・決定を行うことができる点が好評を博している。二輪車クラブのトレーナーも、実質的にどんな場所でも、冬においてさえもコーチングセッションを行うことができる点や、当該セッションと他の訓練要素と組み合わせることのできる点を高く評価している。

15 高齢運転者用オンライン自己評価ツール

近い将来、フィンランドの人口の高齢化は、全国で社会や交通システムに大きな影響を与えるであろう。1990年代末にはフィンランド人の7人に1人が65歳以上だったが、2025年には、4人に1人がこの節目を越えることになる。農村部や小さな町では、人口が減少しており、成長センターに比べて平均年齢が急劇に上昇している。運転関連のリスクは、高齢化と関連があることが多いが、高齢運転者は、一般に、年齢に伴う変化を自覚している場合、自分の運転をそうした変化にうまく適応できる。そのため、高齢運転者用の自己評価ツールは、潜在的問題点に対する認識を高めることと、個人的な意思決定を支援することを目的として作られた。

このツールは、印刷版とオンライン版がある。自己評価テストは、運転の健全性、年齢関連のリスク、交通リスク対策に関する27の質問から成る。利用者は、自身の視力、体力、認知能力、様々な交通状況下での運転について評価する。最後の12の質問は、さらなる健康診断が必要かという点に重点を置いている。70歳時点で運転免許を更新する必要があるフィンランド国民全員に車両管理局が印刷版を配布してきたが、組織改編により、この配布プロセスが廃止された。フィンランド交通安全協会は、印刷版を配布するための他の方法を模索している。

一方、オンライン版では、自己評価者の回答と、将来的なリスクに対処するため自己評価者が自身に合わせて策定した個人的な解決策について要約が表示される。オンライン版には、高齢運転者からフィードバックを回収するためのツールも組み込まれている。結果のほとんどは、良好であったが、一部の利用者による評価点は低かった。回収されたフィードバックによれば、回答者のテストに対する評価点は、4点満点中平均3.2。回答者の84%が運転者としての自己評価にテストが役立つと答えた。利用者もテストが参考になると指摘した。回答者の75%がフィードバックから安全運転に関する助言が得られると考え、78%がテストをきっかけに運転を続ける自信が得られたと考えていた。

オンライン評価ツールは、以下のリンクから利用できる。

<http://extrat.liikenneturva.fi/kuljettajanitsearviointi/>

16 職業運転者向けの強制的な追加訓練：安全重視の運転

欧州連合指令2003/59/ECとプロのトラック・バス運転手の専門能力に関する国内法に基づき、プロのトラック・バス運転手は、専門職資格を保持するには5年毎に5日間の訓練を受けなければならない。しかし、欧州諸国間では教育制度が非常に異なる。補足訓練については、ごく僅かな種類の訓練カリキュラムしかない国もあるが、フィンランドでは、現在、670種類のカリキュラムが実施されている。大型車運転者向けのプログラムに加えて、タクシー運転者向けの必須の補足訓練もあるが、商用のバンなどの他の車両の運転者を対象とした当該訓練は存在しない。

フィンランドの制度は、訓練の日程を関連の輸送企業の特定のニーズに合わせて調整できる。カリキュラムは、必ずフィンランド運輸安全局の認証を受ける必要がある。唯一の要件は、5年毎に実施される5日間の訓練のうち少なくとも1日（7時間）は、安全重視の運転に充てなければならない。

1980年代にフィンランド交通安全協会は、トラックおよびバスの運転手向けに20時間の予測運転コースを設けた。このように、補足訓練が実施された時点で、安全重視の運転に適したコンテンツやトレーナーの基礎は、既に存在していた。フィンランド交通安全協会の予測運転プログラムとトレーナー向け訓練は、広く知られ、評判も非常に良かったので、安全重視の運転を必須訓練パッケージに必須科目として組み込むことができた。

現在、フィンランド交通安全協会は、職業運転者トレーナー志望者を対象とした2週間の特別訓練を手配する。受講者は、一般に、交通インストラクター、ロジスティクス監督者、軍関係者、民営訓練プロバイダである。訓練後、受講者は、フィンランド交通安全協会の資料とREAK®という登録商標を使用することが許される。トレーナーは、自組織で独立して活動しながら、フィンランド運輸安全局の監督下で指導を行う。

必須の補足訓練の目的に合うよう、フィンランド交通安全協会は、オリジナルの予測運転コースを改訂し、各7時間の4モジュールと内容を凝縮した1モジュールから成る構成とした。全3日が補足訓練プログラムの一部として認められる。

訓練モジュールは以下のとおりである。

- 予測運転：学科、実演、トラック上での実験
- 予測訓練：様々な状況下での安全域
- 予測運転：路上運転
- 予測運転：運転者の状態

現在進行中の研究プロジェクトでは、現在提供されている補足訓練モジュールの内容の検証が行われているが、評価結果は、まだ発表されていない。フィンランド交通安全協会が提供するトレーナー訓練は、受講者による評価を受けており、受講者からは一般に5点満点中4.2～4.7の評価を得ている。フィンランド交通安全協会のカリキュラムに加えて、安全重視の運転訓練に適用される要件を満たした他の様々なカリキュラムも存在する。これらの他のプログラムは、フィンランド交通安全協会のプログラムに厳密に準拠している場合が多い。

フィンランドにおけるプロの大型車運転者向け補足訓練に関する事実

- 現在活動している訓練プロバイダが340社存在する。
- 訓練セッションは、一般に25名未満の受講者から成るグループ単位で行われる。
- 2008年9月より約40万日の訓練が実施された。
- 最も人気のある訓練プログラムは、予測運転（必須）と各種の資格コースである。
- 運転者の健康関連のコースの人気が高まっている。

参考文献

1. Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N.-P., Glad, A. and Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F* 5 (2002) 201–215.
2. Basic (2013). Basic driver training: New models. An EU-project. University of Turku. Department of psychology. Available on line: www.kfv.at/fileadmin/webcontent/.../Studien/.../BASIC-FinalReport.pdf
3. Gregersen, N-P; Bremer, B. & Moren, B. (1996). Road safety improvement in large companies. An experimental comparison of different measures. *Accident Analysis and Prevention*, 28 (3) (1996), pp. 297–306.
4. Misumi, J. (1989). Research on leadership and group decision in Japanese organisation. *Applied Psychology: An International Review*, 38 (4), 321-336.
5. Salminen, S. (2013). Improving Safety During Work-related Driving among Postal Van Drivers. In *Driver Behaviour and Training*. Volume VI. Eds. Dorn, L., Sullman, H. Ashgate, UK, 2013.
6. Van der Pligt, R., De Vries, N.K. (1996). Anticipated regret and time perspective: Changing sexual risk-taking behavior. *Journal of Behavioral Decision Making*, 9, 185-199.
7. Feedback results collected from training arranged by The Finnish Road Safety Council (unpublished or published only in Finnish)
8. Curricula of the Finnish Driving Schools Association.
9. Materials and web site of The Finnish Road Safety Council.
10. Web sites of Finnish authorities.



著者プロフィール

アンテロ・ラミー

教育学修士、交通インストラクター、フィンランド交通安全協会の教育マネージャー

1977年フィンランド、ポリ生。15年間一貫して交通安全教育分野に携わってきた。2001～2006年にはトゥルク地方の自動車教習所で働きながらトゥルク大学に通い成人教育を専攻。修士号取得後、トゥルク大学での研究活動、交通インストラクターの養成、交通安全関連のテレビ番組の企画と放送、死亡事故調査の実施、交通安全に関するコンサルティングなど、多方面で活躍。2008年より、フィンランド交通安全協会で教育マネージャーを務める。2014年夏に、正式に教育学修士となる。特に関心を寄せているのは、交通における社会現象、交通行動の研究、能動的学習方法。



ミカ・ハタッカ

心理学博士、Research and Training Humaani Ltd. 会長

1960年フィンランド、トゥルク生。若年運転者・態度・事故評価に関する学位論文により1998年に博士号を取得。熟練した労働監督官、組織監督官、プロセスコンサルタントでもある。1984年にフィンランド交通事故調査チームの行動科学専門家としてキャリアをスタートさせた後、トゥルク大学に転職し、1986年から2005年まで心理学科で教鞭を執った。交通心理学研究において取り組んだプロジェクトやテーマは、交通事故の傾向評価から運転者教育の開発と評価、フィンランド鉄道の安全文化の評価、欧州連合の運転者教育に関するプロジェクト（BASIC、Andrea、Advanced）まで多岐にわたる。特に社会心理学やグループ・ダイナミクスといったテーマに関し、積極的に教育に携わってきた。大学を退職後、2006年と2007年にフィンランド交通安全協会の開発マネージャーを務め、主に訓練と教育に専念した。2008年よりフリーランスのコンサルタントとして活動。フリーランスとして携わったプロジェクトでは、フィンランド交通安全協会、フィンランド自動車教習所協会、交通インストラクター養成所、ダイムラー（メルセデス・ベンツ・ドライビング・アカデミー設立に関し）、フィンランド運輸安全局と連携。2009年よりフィンランド事故調査局の行動科学専門家としても活躍する。現在、調査グループリーダーや事故現場調査官として訓練プログラムにも参加。2014年よりResearch and Training Humaani Ltd. の会長を務める。