

実施マニュアル

IATSS 公益財団法人 国際交通安全学会



1. はじめに	02
2. 本マニュアルの使い方	02
3. 対象者	02
4. 研修の流れ	02
5. 研修の進め方	04
◆事前準備	04
1 導入	
・プログラムの概要とディスカッションのルール	05
・なぜ感情コントロールが必要か	07
・研修の目的と目指す姿	08
2 自己評価	
・感情と行動の関係についての説明	09
・他人への「むかつき度」の自己評価	11
・時間的プレッシャーによる「あせり度」の自己評価	12
3 ストレス理論の理解	13
4 対処法の学習（グループ・ディスカッション）	
・「見方・解釈の仕方」と「セルフトーク」	19
・他人への「むかつき度」と対処法	21
・時間的プレッシャーによる「あせり度」と対処法	24
5 まとめ・行動目標	27
[参考資料]	30

1. はじめに

- この安全運転のための「感情コントロール教育プログラム」は、運転中のストレス反応（あせり、イライラなどのネガティブ感情）に起因する事故を防止するための教育法として、平成21・22年度、財団法人国際交通安全学会の研究プロジェクト（プロジェクトリーダー：東北工業大学教授 小川和久、メンバー：東北工業大学教授 太田博雄、中京大学教授 向井希宏、株式会社レインボーモータースクール 鈴木隆司）により作成されたものです。
- 教育プログラムの著作権は、公益財団法人国際交通安全学会にあります。資料の譲渡、加工は行わないでください。また、クレジット（タイトル画面の著作、監修）を必ず表示してください。
- この教育プログラムの自己診断問題は、「安全運転のための自己コントロール診断テスト iiSA」著者：太田博雄、小川和久、作画：河内一二、発行：企業開発センターより引用しております。
- このプログラムを広く運転者教育の現場で活用いただき、1件でも事故の削減につながれば幸いです。

2. 本マニュアルの使い方

本マニュアルは、安全運転のための「感情コントロール教育プログラム」を用いて研修を行う講師向けに作成されています。実際の研修は、本マニュアルの「4. 研修の流れ」に沿って「5. 研修の進め方」を参照して進めてください。

3. 対象者

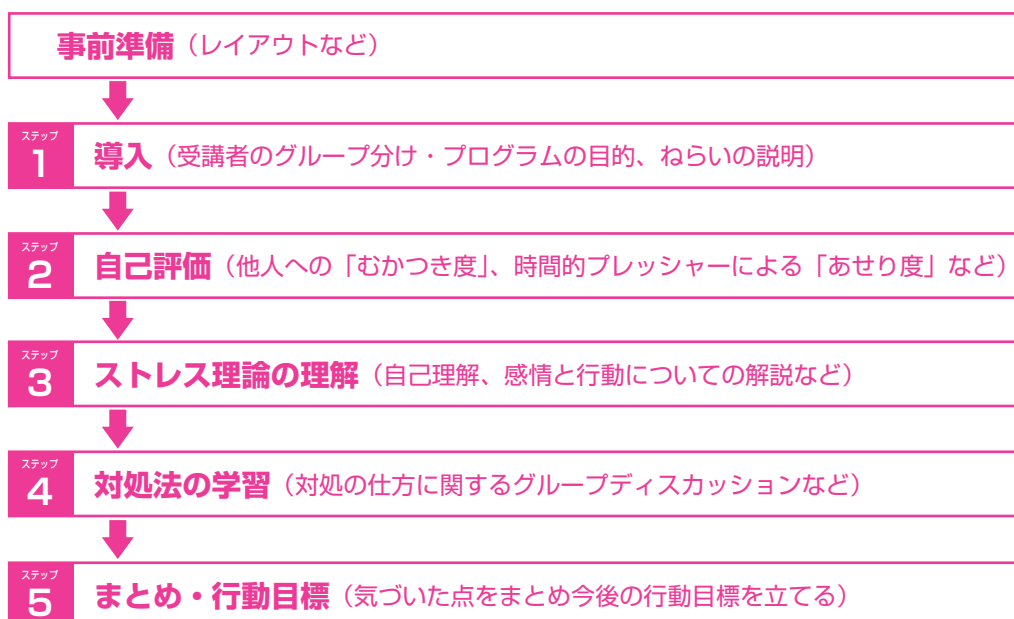
対象は若年者から高齢者まで誰でも可能です。

（とりわけ、若年者のメンタルヘルス面を重視した安全教育に適しています）

1回の開催では講師1名に対し、4～20名くらいの受講者が適当です。

4. 研修の流れ

研修は、次のような5つのステップで進行します。

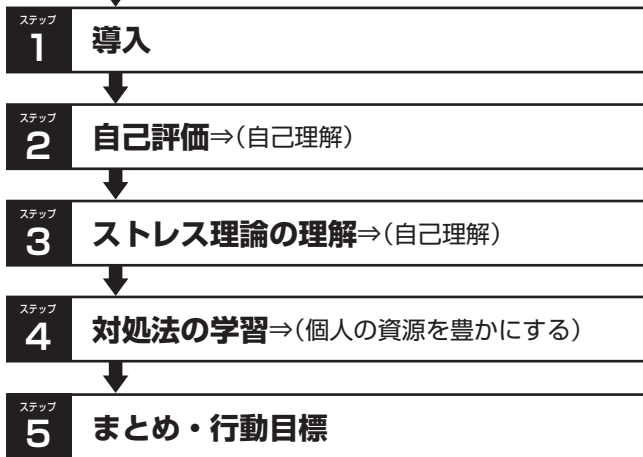


ステップ	時間	内 容	作 業
ステップ 1 導 入	10分	<ul style="list-style-type: none"> ・教育の趣旨と進め方について簡単な説明を行う。 ・このプログラムは一方通行の知識伝達型の教育ではないこと。ディスカッションへの積極的な参加が研修そのものを活性化することを指摘する。 ・事故発生に関してネガティブ感情が間接的要因になっていないか、事故統計データや事故事例を示しながら参加者に問いかける。 ・研修のねらいを説明する。ねらいは次の3点である。 <ul style="list-style-type: none"> －自己の感情経験について自己理解すること －自己の感情状態や運転状態に対して、自ら気づく方策を持つこと －感情コントロールのための具体的な対処法を見つけ出すこと 	グループ分け ワークシート配布
ステップ 2 自 己 評 価	20分	<ul style="list-style-type: none"> ・自己診断テストを用いて、自己理解の機会を提供する。 ・イライラ、あせりなどネガティブな感情を経験する運転場面を9場面提示し、1場面提示するごとに感情度と運転度を評定していく。 ・例示された感情状態と不安全行動に対して、自分にどの程度あてはまるかを判断する。感情状態に対するあてはまり度合いを「感情度」、不安全行動に対するあてはまり度合いを「運転度」とする。 ・自己診断テストが終了した後、評定値が高かった場面を選んで印を付け、自分の感情傾向の特徴を把握する。 ・グループ内で診断結果を他者と比較しながら自己理解を深めていく。 	ワークシートへの自己評価記入 グループディスカッション
ステップ 3 の ス ト レ ス 理 論 解 説	10分	<ul style="list-style-type: none"> ・イライラやあせりなどのネガティブ感情を経験するプロセスについてその原理を解説する。 ・ストレス相互作用モデルについて参加者にわかりやすく説明する。説明の主旨は次の通り。 <ul style="list-style-type: none"> －感情経験をなくすことは困難だが、感情経験の原理を知ることによって不快な感情とうまく付き合う方法が見つかるかもしれない －自分が置かれている状況に対する解釈や見方は人それぞれであり、そのことが感情経験に個人差を生む －与えられた状況に対してストレス反応が生起する間にどのような解釈が介在するのかを考える －解釈の背景にある自分の価値、信念などの働きを考え自分の感情傾向の特徴を振り返る 	
ステップ 4 の 対 処 法 学 習	40分	<ul style="list-style-type: none"> ・ストレス反応としてネガティブな感情を経験した場合、どのように対応するのかをできるだけ具体的な方策を取り上げながら情報交換する。 ・たとえば、割り込まれるという状況を例にあげ、イライラをコントロールするために視点を変えた見方や解釈はできないかと参加者に問いかけていく。 ・見方を変えて自分に言い聞かせる言葉「セルフトーク」をさまざまに考えていく。 ・グループ内での意見交換を通して、自分の感情コントロールに適した「セルフトーク」を見つけ出していく。 	グループディスカッション
ステップ 5 目 行 動 標 記	10分	<ul style="list-style-type: none"> ・教育プログラムへの参加を通して各自気づいたこと、考えたことをまとめ、今後の安全運転のために実行できることを簡潔に表現する。 ・感情コントロールのための具体的な方策として「セルフトーク」の活用がある。役立ててみたいと思う「セルフトーク」を、具体的な行動目標としてワークシートに記述していく。 ・各自が設定した行動目標について、グループ内で意見交換を行う。 	ワークシート記入

5. 研修の進め方

事前準備

事前準備（レイアウトなど）



①スクリーン・プロジェクター・PCの準備

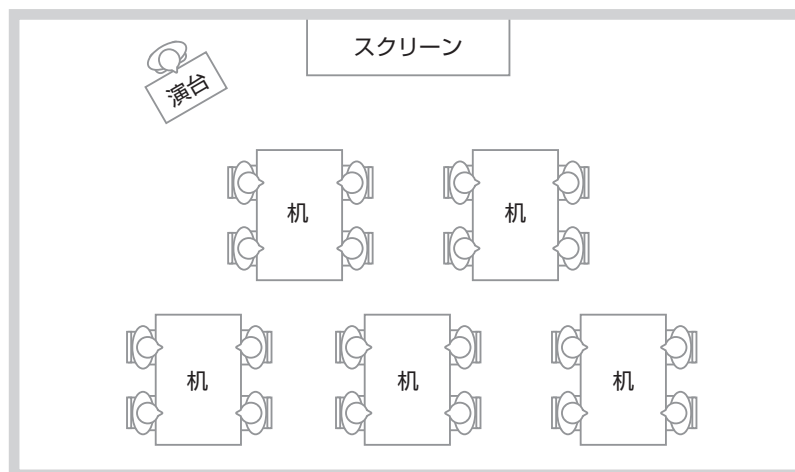
スライドを提示しながら研修を進めるため、スクリーン、プロジェクター、PCを準備します。

②ワークシートなど配布物の準備

受講者の人数に合わせ、ワークシートなど配布物を準備します。

③教室のレイアウト

グループ・ディスカッションを行うため、下図のような室内レイアウトに変更してください。
(研修が始まってからグループ分けをし、受講者にレイアウト変更をさせてもよいでしょう)



④グループ分け

グループ・ディスカッションを行うため、4, 5人程度のグループを構成してください。また、グループ内で話しやすい雰囲気を作り出すために、可能であれば普段から接触のある人同士を同一グループに構成することが有効です。なお、受講者全員の人数が7名以下である場合、グループ分けの必要はありません。また、グループができたらその中でリーダー（進行役）を決めてもらってください。

ステップ

1

導入

事前準備 (レイアウトなど)

ステップ
1

導入

ステップ
2

自己評価⇒(自己理解)

ステップ
3

ストレス理論の理解⇒(自己理解)

ステップ
4

対処法の学習⇒(個人の資源を豊かにする)

ステップ
5

まとめ・行動目標



提示資料 1

タイトル表示

安全運転のための 「感情コントロール教育プログラム」

著作 公益財団法人 国際交通安全学会
 監修 小川 和久(東北工業大学教授)
 太田 博雄(東北工業大学教授)
 向井 希宏(中京大学教授)
 鈴木 隆司(株式会社レインボーモータースクール)

※著作・監修のクレジット表示を必ずつけてください。

- ▶ 自己紹介とアイスブレイク
- ▶ 簡単な内容紹介

受講者との2WAYコミュニケーションをより進めるため、はじめに自己紹介を行います。

また、話しやすい雰囲気を作り出すため、本題に入る前にアイスブレイク※1 が図れると良いでしょう。次の発話例を参考に行ってください。

発話例

それでは研修を始めたいと思います。本日、担当させていただきます〇〇と申します。
 よろしく願いいたします。

【アイスブレイク】

自己紹介や時事ネタなどで参加者との距離を近づける。

【簡単な内容紹介】

本日皆さんに受けていただく研修は、安全運転のための「感情コントロール教育プログラム」と言います。感情を上手にコントロールできるようにということですが、このテーマは難しい問題であり、必ずしも答えがあるわけではありません。また、簡単に見つけられるものでもありません。答えがあるとしたらそれは、私が持っているのではなく、皆さん自身が持っているものです。今回は、それを探し出すために一緒に参加されている皆さんと共に、本音でディスカッションし、そのヒントを見つけてください。皆さんの参加意識がなにより重要となります。

※1 アイスブレイクとは……初対面の人たちが集まった場合、心も体も緊張してこわばり、まるで冷たく凍った氷のように、重たい雰囲気になってしまうことがよくあります。その冷たく凍った氷のような重たい雰囲気を壊し、緊張を解きほぐしリラックスした雰囲気を作り出すことを、アイスブレイク (Ice Break) といいます。

目次	
1.はじめに	10分
-研修のねらい	
-目指す姿	
2.自己評価	20分
-他人への「むかつき度」	
-時間的プレッシャーによる「あせり度」	
3.ストレス理論の理解	10分
4.対処法の検討	40分
-グループディスカッション	
-解説	
5.まとめ	10分
合計90分	

提示資料2 目次

▶スケジュールを簡単に説明します

グループディスカッションのルール	
1.自由に話し合う、結論を出さない	(あらゆる提案を歓迎し、とっぴな意見でもかまわない)
2.批判しない	(どんな意見が出てきても、それを批判してはいけない)
3.質より量を重視	(数で勝負。量の中から質の良いものが生まれる)
4.他人のアイデアに便乗発展	(出てきたアイデアを統合し、改善してさらに発展させる)
▼禁句	
「無理だ」「くだらない」「わかりきっている」など	

提示資料3 ディスカッションのルール

▶ディスカッションのルールを説明します

この教育プログラムは参加者間のディスカッションを中心に進めることになります。参加者同士、本音で自由に話し合える環境を作り出せるのが大きなカギとなります。知らない者同士のグループ構成の場合、話しづらい雰囲気があり、意見交換が活発に行われない可能性がありますので可能な限り普段から接触のある方同士をグループにしたり、互いに自己紹介をしたりしながら交流を深めます。また、グループができたならグループ内のリーダー（進行役）を決めていただきます。次の発話例を参考に進めてください。

発話例

今日の研修はグループディスカッションを中心に進めていただきます。

ディスカッションを進める上では、次のようなことに注意してください。

「ディスカッション（ブレインストーミング）のルールを紹介」

それでは、早速グループディスカッションに入らせていただきます。

誰しも事故は起こしたくないものですが、現実として多くの事故が発生しています。

事故には必ず原因があります。原因もさまざまだと思いますが、どんなものが事故原因として考えられるでしょう。

交通統計に、法令違反別に見た事故原因が示されています。

「どんな法令違反が事故と関係しているのか？」ということをお互いに話し合ってみてください。難しく考えないで簡単なものを出していただければ結構です。

グループの中でお一人ずつ、自己紹介を兼ねながら、事故原因として考えられるものを順に発表しあってみましょう。

事件事例

A氏が経験した事件事例

- 相手先への配達に遅れそうになり、**あせっていた**
- **黄→赤信号**に変わった交差点へ強引に進入しようとしたが...
- 先行車両が停止し、**追突!**

Copyright © 2010 International Association of Traffic and Safety Science. All rights reserved.

提示資料 7 事件事例

▶ 事故の一例を紹介

発話例

実際の事件事例を紹介するとこういったものがあります。

運転者それぞれが、その時々どんな感情で運転していたのか、ここが事故になるのか、ならないのかを大きく左右しているのが分かります。

目指す姿 いっしょに考えてみませんか?

- **自分にとって、事故につながりやすい感情的要因とは何?**
- **感情が不安定になり、運転が荒くなっていることに気づくにはどうすればいいの?**
- **具体的にどうすれば、心と行動をコントロールできるの?**

Copyright © 2010 International Association of Traffic and Safety Science. All rights reserved.

提示資料 8 目指す姿

▶ 研修の目的、目指す姿を理解します

発話例

それでは、ここで今回の研修を通じて皆さんに目指していただきたい姿を整理しておきます。

- 自分にとって、事故につながりやすい感情的要因とは何?
- 感情が不安定になり、運転が荒くなっていることに気づくにはどうすればいいの?
- 具体的にどうすれば、心と行動をコントロールできるの?

といったことをここに参加している皆さんと共に考えていきましょう。

ステップ

2

自己評価⇒自己理解を促す

事前準備 (レイアウトなど)

ステップ
1 導入ステップ
2 自己評価⇒(自己理解)ステップ
3 ストレス理論の理解⇒(自己理解)ステップ
4 対処法の学習⇒(個人の資源を豊かにする)ステップ
5 まとめ・行動目標

①-2) 他人への「むかつき度」

感情度 (相手に対して怒りを感じる度合い)

2) 優先道路走行中、一時停止もせず交差点に進入してくるドライバー



非常に「むかつく」	4
少し「むかつく」	3
あまり「むかつかない」	2
まったく「むかつかない」	1

運転度 (攻撃感情や不快感情を表す傾向)

- ホーンを鳴らして注意する。またはバツシングする。
- 意地でも譲らない。
- あおる、車間距離をつめる。
- 無理をしてでも追い越す。

非常にある	4
少しある	3
あまりない	2
まったくない	1

Copyright © 2010 International Association of Traffic and Safety Sciences. All Rights Reserved.

提示資料 9

「感情度」と「運転度」

▶感情と行動のメカニズム
(言葉の定義を説明)

アニメーション
設定 (あり)

さまざまなシーンにおける自己評価を行うため、感情と行動のメカニズム、言葉の定義を行います。次の発話例を参考に進めてください。

発話例

それでは、これから自分にとって事故につながりやすい感情的要因を探っていくために、自己評価をしていただきます。そのために感情と行動のメカニズムを確認しておきましょう。

運転中、さまざまな交通状況に遭遇します。そしてさまざまな交通状況によって私たちの感情も変化します。時には自分の思うようにことが進まず感情が乱れ、運転が荒くなってしまったり、イライラからつい車間距離を詰めてしまったりという経験は誰にでもあるかもしれません。

たとえば、「渋滞につかまる」「強引な割込みをされる」といった出来事が起きたら皆さんはどんな「感情」になりますか？ (数人に聞いても良い)

そうですね、多くの人がイライラしたり、カッとなったりしてしまいますよね。人によって程度の差はあるものの、このこと自体は人間の本来持っている自然な性質の一つであり、誰にでもあることです。ここではその程度を「感情度」とします。

発話例

そして、そういった「感情」が芽生えたとき、どのような運転をするか、これも人によって差があります。特に感情が不安定になったとき、危険な運転行動をとる人とそうでない人がおり、ここでは、危険な運転行動をとるその程度を「運転度」とします。

ここをよく覚えておいてください。「感情度」と「運転度」です。

自己評価

実施内容

- これから示す運転場面を思い浮かべ、普段のあなたの気持ち(感情度)と行動(運転度)にどの程度当てはまるかを1~4の中から選び出し、記入してください。
- 良い悪いはありませんので、できるだけ率直に自己評価してください。

問題場面は「安全運転のための自己コントロール診断テスト ISA」(太田博雄・小川和久 著、河内一 作画、企業開発センター発行)より抜粋

ワークシート 記入方法

感情コントロール教育プログラム ワークシート

氏名 安全太郎
実施日 平成 22年 1月 1日

項目	感情度	運転度	なぜその感情が生まれるか	どう考えて対処したいか(100ワード)
1 1 (1) 1 ● 夜間や暗闇で走行する時	3	2		
1 1 (1) 2 ● 急発進時、一時停止せず交差点に入ってくるドライバー	4	3		
1 1 (1) 3 ● 道幅も狭く歩みも遅いマナーの悪いドライバー	4	4		
1 1 (1) 4 ● 道幅に合わない速度で車線幅寄せを繰り返しているドライバー	3	3		
1 1 (1) 5 ● 対向車との距離が十分あるのに、なかなか右折しないドライバー	2	2		
2 1 (2) 1 ● 仕事が終わったときに渋滞につまんだとき	2	3		
2 1 (2) 2 ● 相手からの急ぎの要請で急ぐとき	2	2		
2 1 (2) 3 ● 予想せぬ出来事で、一日の予定が潰れているとき	3	3		
2 1 (2) 4 ● 寝不足で、集中力が低下しているとき	3	3		
3 1 (3) 1 ● 急いで目的地に到着し、目的地までの距離が予想より短かすぎたとき				
3 1 (3) 2 ● 急いで目的地に到着し、目的地までの距離が予想より長かすぎたとき				
4 1 (4) ● 今後の改善・長期的な行動目標				

提示資料 10,11 自己評価

▶自己評価の実施方法説明

▶記入の仕方

※ワークシートを配布しておくこと

自己評価の実施方法、記入の仕方を説明します。

発話例

それでは、これから皆さんに運転場面をいくつか提示しますので、「感情度」と「運転度」をこちらで示す4段階の尺度で自己評価していただきたいと思います。できるだけ実際に起きている場面、出来事を想像していただき、素直に程度を表してください。ちなみに記入した内容に点数を付けるつもりもありませんし、人と比べて評価することもありません。


良い悪いはありませんから心配せずに臨んでください。自分自身の内面を探っていくことになるわけですが、あまり深く考えすぎず、率直に記入してみましょう。

記入はお渡ししてあるワークシートにさせていただきますが、記入場所、記入方法は次のようお願いします。(提示資料11を提示)

①-1 他人への「むかつき度」

感情度(相手に対して怒りを感じる度合い)

1) 赤信号で横断してくる歩行者



非常に「むかつく」	4
少し「むかつく」	3
あまり「むかつかない」	2
まったく「むかつかない」	1

運転度(攻撃感情や不快感情を表す傾向)

- ホーンを鳴らして注意する。またはバツシングする。
- 意地でも譲らない。

非常にある	4
少しある	3
あまりない	2
まったくない	1

Copyright ©2020 International Association of Traffic and Safety Sciences, All Rights Reserved.

提示資料 12~16

他人への「むかつき度」

▶相手に対して怒りを感じる度合いと、その際に攻撃感情や不快感情を表す傾向を自己評価します

※テンポ良く進めること

アニメーション
設定(あり)

さまざまな運転場面での感情度と運転度を自己評価します。他人への「むかつき度」では5つの出来事に対して自己評価を行います。次の発話例を参考に進めてください。他の4つのシーンに対しても同様に出来事を想像してもらい、その際の感情度と運転度を自己評価していきます。

 発話例

まずはじめは、他人に対しての「むかつき度」です。

「赤信号で横断してくる歩行者」に出くわした際のあなたの「感情度」を考えてください。このような相手に対して怒りを感じる度合いです。

「非常にむかつく」「少しむかつく」「あまりむかつかない」「まったくむかつかない」の中からあなたに最も近いものをワークシートに数字で記入してください。


次にこういった出来事の際、あなたがどのような運転行動をしているのか、あなたの「運転度」を考えてください。

例にあるような運転行動をどの程度とるかという運転度を「非常にある」「少しある」「あまりない」「まったくない」の中からあなたに最も近いものをワークシートに数字で記入してください。

2-1) 時間的プレッシャーによる「あせり度」

感情度(時間的プレッシャーがある状況でのあせりやすさ)

1) 仕事が忙しいときに渋滞につかまったとき



非常に「あせる」	4
少し「あせる」	3
あまり「あせらない」	2
まったく「あせらない」	1

運転度(あてて危険を伴う行為をとる傾向)

- 日頃の運転よりスピードを出して走る。
- 一時停止すべき場所でもきちんと止まらず通過する。
- 黄色信号でも無理して通過する。
- 車線変更を繰り返して、前に入る。

非常にある	4
少しある	3
あまりない	2
まったくない	1

提示資料 17~20 時間的プレッシャーによる「あせり度」

▶ 時間的プレッシャーがある状況でのあせりやすさと、危険を伴う行為をとる傾向を自己評価します

※テンポ良く進めること

アニメーション
設定(あり)

発話例

続きまして時間的プレッシャーを受けたときに、どの程度のあせりが生まれ、その結果どのような行動を取ってしまうかを自身で認識します。

まず、仕事が忙しいときに渋滞につかまったときのあなたの「感情度」を考えてください。「非常にあせる」「少しあせる」「あまりあせらない」「まったくあせらない」の中からあなたに最も近いものをワークシートに数字で記入してください。

次に、その感情になった際のあなたのとる行動「運転度」を考えてください。

例にあるような運転行動を取ることが「非常にある」「少しある」「あまりない」「まったくない」の中からあなたに最も近いものをワークシートに数字で記入してください。

発話例

ワークシートの3「上記以外のケース」の記入

他人への「むかつき度」、時間的プレッシャーによる「あせり度」の自己評価が終わりましたが、この二つは誰でも遭遇したことのあるような、またイメージしやすいテーマとして取り上げています。

しかし、感情や運転行動の変化はこれ以外のケースでも無数にあるはずで、今度は、自分自身にとってこれ以外で感情的になり、危険な運転行動を取りやすいケースにはどのようなものがあるかを考えてみてください。

その際、運転の仕方は具体的にどのように変化するのかを考え、ワークシートの3に記入してください。

ステップ

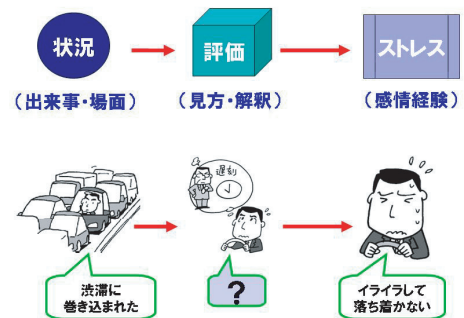
3

ストレス理論の理解⇒自己理解

事前準備 (レイアウトなど)

ステップ
1 導入ステップ
2 自己評価⇒(自己理解)ステップ
3 **ストレス理論の理解⇒(自己理解)**ステップ
4 対処法の学習⇒(個人の資源を豊かにする)ステップ
5 まとめ・行動目標

「ストレス相互作用モデル」ラザラス・フォルクマン(1984年)



ワークシート 記入方法

感情コントロール教育プログラム ワークシート		氏名 安全太郎	
このシートは、あなたの感情の強さを測り、その強さを数値で表し、今後の感情コントロールの参考にしてください。このシートは、運転中に使用していただくため、運転中に記入してください。記入後は、必ず自分の感情の強さを測り、その結果を参考にしてください。		実施日	平成 22年 1月 1日
1	運転中に感じる感情の強さを測る	感情度	運転度
2	運転中に感じる感情の強さを測る	感情度	運転度
3	運転中に感じる感情の強さを測る	感情度	運転度
4	運転中に感じる感情の強さを測る	感情度	運転度

ステップ3では、ステップ2で実施した自己評価を基にストレス理論を説明しながら自己の感情特性を理解します。次の発話例を参考に進めてください。

提示資料 21 自己評価の開示

▶ 自己の感情特性の理解と他者理解

発話例

ワークシートに記入が終わったところで、まず自分の「感情度」と「運転度」の数値で「3」以上になっているものを○で囲んでみましょう。

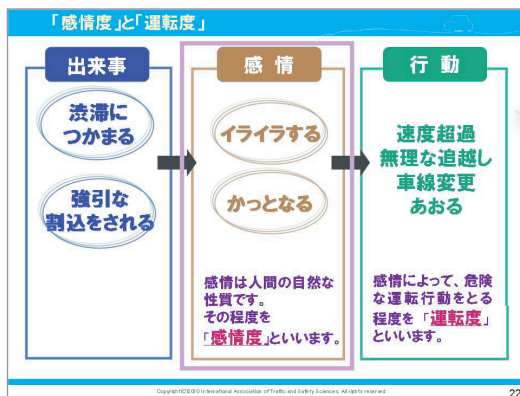
さらに「運転度」の中から3以上になっているところ、または、特に自分でこんなことをよくしているな、同様のことがすごくあるなと思うものにさらに○印を付け、二重丸にしてください。これからこの感情度と運転度の関係を説明していきますが、特に気をつけたいのが今二重丸を付けた項目です。

自分の特徴について何か気づくことはありませんか？

ここでワークシートをグループの皆さんで見せ合ってみましょう。

皆さんそれぞれ数字が違っていませんか？ 同じ結果という人はいないのではないのでしょうか？

ワークシートの3に記入したケース、その際の運転の変化についても発表しあってください。



提示資料 22

「感情度」と「運転度」

▶ ストレス理論の解説

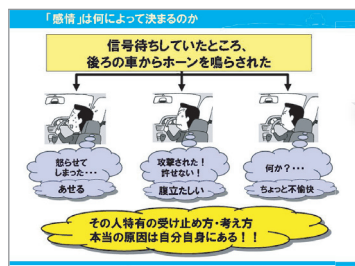
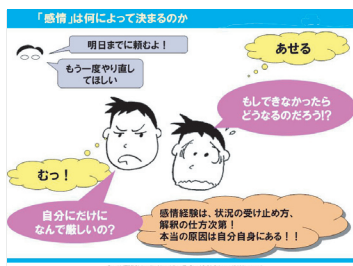
発話例

これからこの「感情」と「行動（運転）」のメカニズムについて考えてみますが、まず「感情」に関する内容を考えていきましょう。

一口に「感情」といっても、「感情」には、「プラス」に働くものと「マイナス」に働くものがあります。「プラス」に働くものは「エネルギー」となり生産性を向上してくれます。一方「マイナス」に働くネガティブなものは、「ストレス」になります。

ここでは、主にマイナスに働く感情「ストレス」に焦点をあてて考えていきます。

同じような出来事に出会っても、その結果、どんな気持ち「感情（ストレス）」になり、どんな「行動（運転）」をするかは人それぞれなのですが、これは何によって決まると思えますか？（何人かに聞いてみてもよい）いくつか分かりやすい例で考えてみます。



提示資料 23,24

「感情」は何によって決まるのか

▶ ストレス理論の解説

アニメーション
設定 (あり)

発話例

たとえば会社員のAさんが職場の上司との関係で会社に行くのも嫌なくらい悩んでいるとします。「どうして自分にだけこの上司は厳しいのだろう」と言っています。

一方Bさんは、「できなかつたらどうなるのだろう」と、あせる気持ちを抱いています。

どちらも自分の悩み・感情の原因は、“上司”だと言っています。

しかし、AさんBさんと同じ職場で同じ上司の下で働いている人たち全員が同じように悩んでいるわけではありません。同じ上司に対してもいい関係を作っている人もいれば、上司との関係がどうあれ楽しく働いている人もいます。

本当の悩みの原因は“上司”にあるわけではなく、“自分自身”にあるということになります。

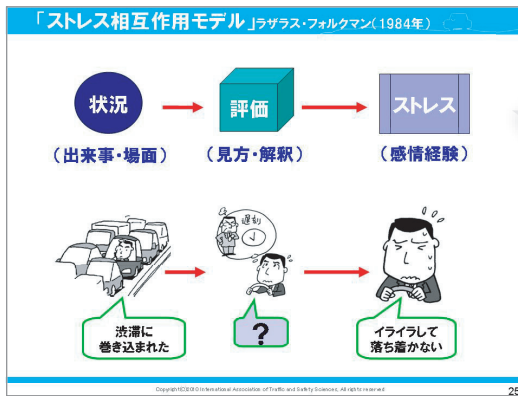
交通の場面で考えてみましょう。

たとえばあなたが信号待ちをしていたところ、後ろの車からいきなりクラクションを鳴らされました。この出来事に対してあなたならどんな状態(感情)になりそうですか? 人それぞれ違いそうです。

ある人は「怒らせてしまった」と思い、別の人は「攻撃された!許せない!」と腹を立て、また別の人はあまり気になりません。さらに別の人は「何か特別なことが起きているのだろうか?」と相手を心配するかもしれませんし、友人かもと思う人もいるかもしれません。

このように同じ出来事に出会っても、その結果、どんな気持ちになったり、どんな行動をとったりするかは、人それぞれなのです。つまり、人がどんな状態(感情・行動)になるかということは、出来事や状況によって決まるのではなく、その出来事や状況に対する「その人特有の受け止め方・考え方」によって決まるのです。

受け止め方・考え方は私たちの無意識の影響を大きく受けています。私たちの無意識の中には、過去から繰り返してきた習慣的なパターンがプログラムされており、その無意識の中に潜むプログラムが感情経験に影響を与えているのです。



提示資料 25

「ストレス相互作用モデル」

▶ ストレス理論の解説

アニメーション
設定 (あり)

発話例

それではこれをさらにわかりやすく紹介していきます。運転時に湧き上がる感情をストレスとして見たとき、「状況」→「評価」→「ストレス」という枠組みが考えられます。

【ストレス相互作用モデル】

状況：(出来事・場面) 評価：(見方・解釈) ストレス：(感情経験)

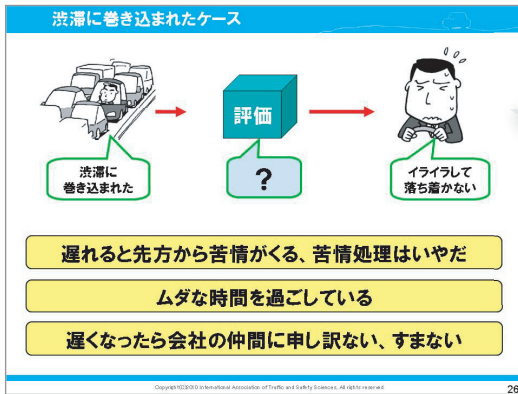
人の感情やストレス（時に悩み）は、出来事そのものではなく出来事の受け取り方、見方によって生み出されるものであり、受け取り方、見方を変えれば感情は変化しストレスも変化するというものです。

出来事を自分自身の見方・解釈で評価して、結果として感情が作り出されるということです。私たちの感情は、他人や外部の環境ではなく、私たちの自身の中にある見方・解釈なのです。

ではある交通場面で考えてみます。

よくあることとして、渋滞に巻き込まれたという出来事で考えてみましょう。起きたのは、「渋滞に巻き込まれた」という出来事で、これが状況です。そして結果として「イライラして落ち着かない」といった感情、これがストレスです。さて、虫食い問題です。評価にはどんな見方・解釈、この場合、思い込み・固定観念と考えたほうが分かりやすいかもしれませんが、何が入るでしょう？

いくつか考えられると思いますし、誰にでも少なからずあることだと思います。



提示資料 26

渋滞に巻き込まれたケース

▶ ストレス理論の解説

発話例

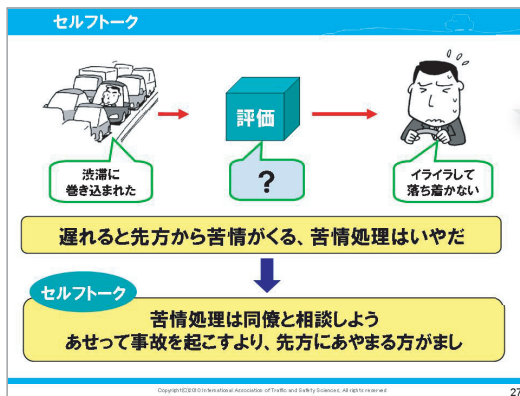
この場合の評価の一例を紹介すると

「遅れると先方から苦情がくる。苦情処理はいやだ」という見方です。この見方を強く持っていればいるほどイライラして落ち着かないという感情が強く湧き出ることになります。

この他にも「無駄な時間を過ごすべきではない」、言い換えれば「何事も、少しでも早くやり遂げなければならない」「効率の悪いことはするべきではない」「何事も急いで結果を出すべき」というものも評価に含まれると思います。

また「遅くなったら会社の仲間に申し訳ない、すまない」という見方を持っている場合も、いつもより時間がかかることに対して、「イライラして落ち着かなくなる」わけです。起きてはならないことが起きたことになるのですから。

今回のような渋滞という出来事に対してもイライラといった感情の度合いは、その人が持っている見方、解釈の仕方に対する度合いによって変わってきます。



提示資料 27

渋滞に巻き込まれたケース

▶ ストレス理論と対処法の解説

アニメーション
設定 (あり)

発話例

では、これをどのように解消していくかということですが、この例でいけば、「苦情処理は同僚と相談しよう。あせって事故を起こすより、先方に謝る方がまし」と考えられればいかがでしょうか？ 少しはイライラして落ち着かない感情もやわらげられるのではないのでしょうか。

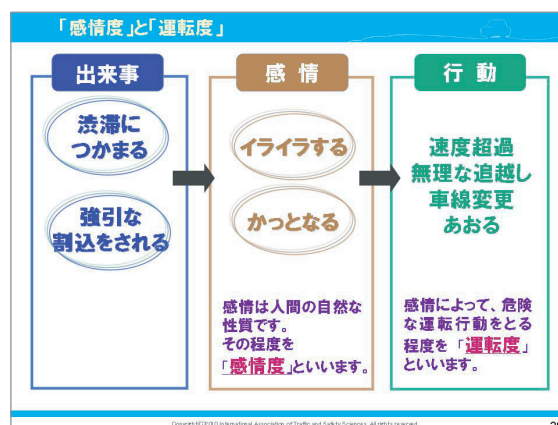
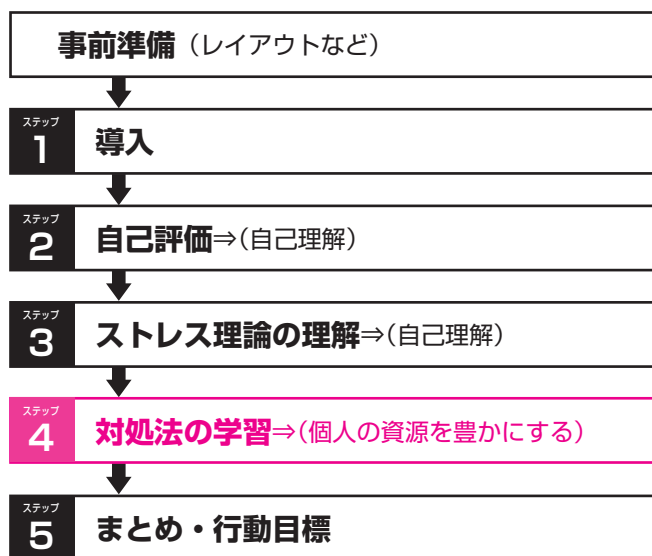
今回の例では、時間的プレッシャーによるあせりを一つの例に見てきましたが、現在に生きる私たちの周りには実に「急げ」というものが多いのかを表している例でもあります。

子供のいる家庭では日常よくある光景だと思いますが、朝の「早く起きて！」から始まって「早くご飯を食べなさい!」「早く着替えなさい!」「早く学校に行きなさい!」家に帰ってきたら「早く宿題しなさい!」「早くお風呂に入りなさい!」「早く寝なさい!」「おやすみ。明日は早く起きなさいね!」と平均的な家庭でも1日40回は「早く・・・」と言っているとある調査では言われています。1年間では、1万5千回も言われることとなります。このように育ってくるのですから、車に乗った途端、急ぐなといってもなかなか止められない訳です。

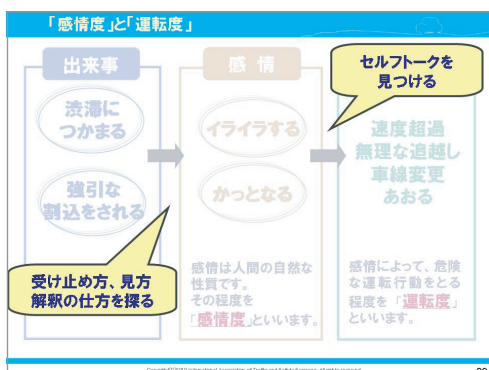
ステップ

4

対処法の学習⇒個人の資源を豊かに



この後にグループディスカッションに入りますが、受講者の状況、時間状況により、受講者同士のディスカッションかインストラクターが中心となった2WAY手法を選択して実施します。受講者のディスカッションがあまり進んでいないようであれば、インストラクターが話し合うテーマを細かく指定し、そのテーマに対するディスカッションを実施させます。



提示資料 28~29

「感情度」と「運転度」

▶ 対処法の解説

アニメーション
設定 (あり)

【グループディスカッションの進め方】

- ①各自、自分の意見を率直に述べられるような雰囲気づくりに努めてください。大切なのは参加者一人ひとりに意見を聞くことです。進行役は、つい「何か教えないと」と思いがちですが、聞き役になることが大事です。自分から話しすぎないようにしましょう。
- ②他者との違いが意識されるように、ディスカッションの流れを導いてください。
- ③「なるほど」といってうなずくなど、相手の発言を傾聴する姿勢が大切であることを示してください。

 発話例

それでは、これから皆さんに実施していただく二つのことを説明します。まず一つ目は、先程より説明しているように運転時に湧き上がる多くの感情は、自分自身が持っている評価の仕方「見方や解釈の仕方」によるものでした。まずはこの自分の中にある「見方や解釈の仕方」をここにいる同僚たちと一緒に探ってみるということです。

この部分です（新たに表示された部分を指し示す）。特に感情度で○や◎がついているものに潜んでいるものを皆さんといっしょに探っていきましょう。探り当てられたらその思いを少しだけやわらかく考えられるようになると、その感情の湧き上がりを抑えることができます。

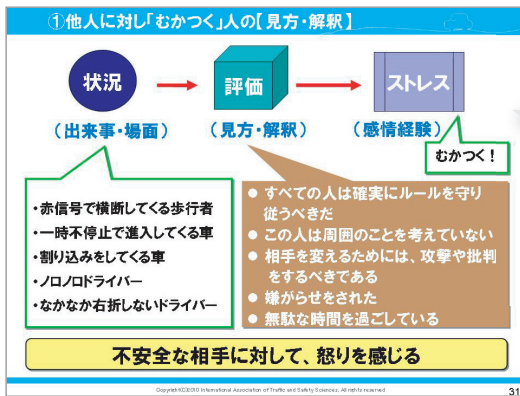
そして二つ目ですが、一つ目の感情そのものはそうはとってもそんなに簡単に変えることはできませんし、そのこと自体は誰にでもあることですから良い悪いもありません。大切なことは感情的になっても運転行動に表さないようにすることです。そのためのきっかけとなるような言葉や、感情的になったときに、どう考えて気持ちを切り換えるかなど、自分自身に話しかける言葉がけを「セルフトーク」として探っていただきたいということです。

「セルフトーク」とは、自分自身の感情や行動を自分で制するために、冷静になるきっかけ、自分を見つめ直すきっかけとなるような言葉のことを言います。

なかなか簡単には見つからないと思いますので、あとでじっくり考えてみても良いのですが、ここにいる皆さんといっしょに「みんなはどのように感情をコントロールしているの?」「感情にどう向き合っているの?」「みんなはどんなときに感情的になりやすいの?」「自分の見方や解釈は他の人とどう違うの?」などを自由に話し合ってみましょう。

注意事項として、他の人に対して「～するべき」「それではダメだ」などといった指示や否定をしないようにしてください。あくまで他の人はどのようにしているのかを参考とするようにしながら進めてください。また、ここでは答えが出なくても構いませんので「私はイライラしやすいようなんだけど、みんなはどう?」「そんなとき、みんなはどんな風に考えているの?」というように進めてみましょう。そして、「こんなときにはこんな風に考えればいいのか」といった「セルフトーク」をぜひ自分で探してみてください!!

自分に合った「セルフトーク」が見つかりましたら、ワークシートに記入しておいてください。



提示資料 31

他人に対し「むかつく」人の「見方・解釈」

▶ 対処法の解説

アニメーション
設定 (あり)

発話例

それでは、最初は、他人に対して「むかつく」人の「見方や解釈の仕方」にはどんなものがあるのだろうか？ ということをグループ内で話し合ってみてください。

(ある程度話し合いができれば)

いろいろヒントがあったのではないかと思います。こちらでもいくつかの例を用意していますので紹介したいと思います。

誰にでも日々「むかつく」ことはあると思いますが、むかつき、イライラした状態では安全な運転行動が取れなくなってしまうことがあると思います。「むかつき」のもとになっている【見方や解釈の仕方】には次のようなものがあると考えられます。

- ・すべての人は確実にルールを守り、従うべきだ。
- ・この人は周囲のことを考えていない。
- ・相手を変えるためには、攻撃や批判をするべきである。

(割り込みをされた際に車間を詰めるという行為に出るのは、「相手に注意を与えている」と考えた結果なのかもしれません。言葉が通じない関係になるので、煽ることで注意を与えているという行動に出ているのではないのでしょうか)

- ・嫌がらせをされた。

このような見方や解釈の仕方が「むかつく」という感情を生んでいると考えられます。注意したいのは、この信条・思い込みがダメといっているわけではありません。誰にでも同様の思いはあると思いますし、間違っているわけではありません。

この見方や解釈の仕方が強く働いているなどご自分で思う方は、その思いを少しだけやわらかく、柔軟に考えられるようになるとその感情の沸き上がりが抑えられますし、危険な運転行動を起こさないように抑えられるようになります。そして、その思いを弱めるために「セルフトーク」を用意しておくといでしょう。

では次に、「どう対処したらよいのか?」「どんなセルフトークを持っておくといのか?」ということをまたグループで話し合ってみてください。

① 他人への「むかつく」の対処策	
・赤信号で横断してくる歩行者 ・ノロノロドライバー	・一時不停止で進入してくる車 ・なかなか右折しないドライバー ・割り込みをしにくる車
1. 「いろいろな人がいる」と思ってキツパリあきらめる。気にしない。	
2. イライラして事故にでもなったらと思うようにして気を落ち着かせる。	
3. 自分もそんなことしていないか、されたと、自分に置き換えて考えてみる。	
4. 私は会社の看板を背負っていると考え、気を落ち着かせる。	
5. こんなことぐらいで「むかつく」自分は「小さい人間」だと思おうようにする。	
6. 相手は「よっぽど急いでいるんだな～」と考え「お先にどうぞ」と譲ってあげる。	
7. 「割り込まれた」ではなく「入れてあげた・譲った」と思う。空間は公共のもの。	
8. 「なぜそうしているのか？なぜ自分は急いでいるのか？」と考えてみる。	
9. 「アイツ出てくるぞー」「きつこごう動く」「何を考えているか？」と予測を楽しむ。	
10. 「他人は変えられない、自分を変えられる」「みな、お客様」と考えてみる。	
11. 自らの業務、製品が安全であることを、自らの安全運転で証明し続ける義務がある。	

提示資料 32

他人に対し「むかつく」人の「対処法」

▶ 対処法の解説

アニメーション
設定(あり)

さまざまな運転者から集めた対処法を紹介していきます。インストラクターからも私の場合は、「○○○～」などと紹介していくことで、より対処法が身近なものになっていくことでしょう。また、すべてを紹介したところで、「セルフトーク」についてグループディスカッションを進めてみましょう。さらに発展した「セルフトーク」の発見があるかもしれません。きっと、十人十色で選ぶ対処法もさまざまになるでしょう。さまざまな考え方があると分かり、人間の多様性を確認する機会にもなると思います。

発話例

いかがでしたか？ グループディスカッションによって、いろいろなヒントがあったのではないかと思います。ここでこちらからもいくつかのヒントを提示させていただきます。

これからご紹介する「セルフトーク」はさまざまな方が実践されているものです。まだご自分にあったものを見つけれないようでしたらこれからご紹介するものの中から一つ、あるいはこれをヒントに自分に合ったものを見つけ出し、ワークシートに記入していきましょう。

(クリックし、表示された対処法を順番に読み上げていきます)

※解説

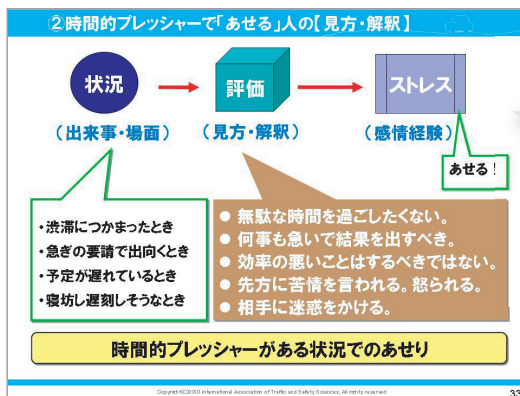
1：出来事に対して「～であるべき、なぜそんなことするんだ」という見方をしているからむかつくのであって、他人は他人でコントロールできるものではない。そもそも「いろいろな人がいるもんだ」とちょっと俯瞰してみると気が楽になります。

2：危険な運転行動をとることで結果どうになってしまうのか？ 今何を最優先すべきかと考えてみることで気を落ち着かせられます。

3：歩行者や自転車に乗っているときは、信号無視をしてしまったり、車の運転中も時に強引に合流したりと、振り返ってみれば誰にでもあると思います。自分に置き換えてみることでむかつく感情を抑えることができます。

 発話例

- 4: 社名を表示した車に煽られたり、ホーンを鳴らされたりしたら、どう思うでしょう。看板を背負っていない車であってもどこで、誰が見ているか分かりません。会社を代表する一人としての意識を持つことで、危険な運転を抑えることができます。
- 5: 長い人生の中の一瞬の出来事です。それによって自分の人生が左右されることでもないでしょう。おおらかに、「小さい・小さい」と考えることで落ち着けるはずですよ。
- 6: やはり自分でも急いでしまうことはあるでしょう。きっと目の前に現れたドライバーもそうなのです。相手に係ることで気分が左右されるのですから、「お先にどうぞ」と距離を置くことで楽になります。
- 7: 車間距離を空けていると、「割込まれる」と思っている人に有効です。こういった人の多くは、自分の空けている車間は自分のものと思っていることが多いようです。空間は公共のもので、「割込まれた」と思うから「むかつく」のであって、「入れてあげた・譲ってあげたんだ」と目線を変えてあげると感情が抑えられます。
- 8: 相手にもいろいろな事情があるのでしょうし、自分にもいろいろな事情があります。少し自分を客観視し、自分の出来事に対する「見方や受け止め方」にどんなものがあるのか考えてみましょう。分かっているようで分かっていないことが多いはずですよ。
- 9: わき道に車を見つけたら、「アイツ出てくるぞ～」と予測、実際に出てくれば「ほーら、読み通り」と予測を楽しむ気持ちを持つと、むかつかないですみます。
- 10: そもそも「感情」のもとには、自分自身の見方や受け止め方です。自分が変われば、ストレスなく過ごすことができます。また、他者からの影響で感情的になってしまう出来事は、相手をすべて「お客様」と考えてみてください。どんな相手でも自然と感謝の気持ちを持つことができ、一歩引いた、相手を立てた行動ができると思います。
- 11: 安全はすべてに優先すべき最重要課題です。業務や製品だけが安全で、運転は不安全では困ります。自らの業務、製品が安全であることを、自らの安全運転で証明し続ける義務があるのです。安全は、自ら創り出すものです。



提示資料 33

時間的プレッシャーで「あせる」人の「見方・解釈」

▶ 対処法の解説

アニメーション
設定 (あり)

発話例

次は、時間的プレッシャーに対する「あせり」についてです。

再び、グループ内で「どんな見方や解釈の仕方」をしているのか？ ということをお話し合ってみてください。

(ある程度話し合いができれば)

誰にでもあせりの感情は運転以外でも感じる人が多いと思います。「あせり」のもとになっている【見方や解釈の仕方】には次のようなものがあると考えられます。

- ・無駄な時間を過ごしたくない。
- ・何事も急いで結果を出すべき。
- ・先方に苦情を言われる。
- ・相手に迷惑をかける。

こんなことが考えられるでしょう。

では、次に「対処策」について話し合ってください。

② 時間的プレッシャー「あせり」の対処策

・仕事が忙しいときに渋滞につかまった
・予期せぬ出来事で一日の予定が遅れているとき
・相手から急ぎの要請で出向くとき
・寝坊をしてしまい、遅刻しそうするとき

1. まず電話。謝罪して気持ちを落ち着かせてから再スタートする。
2. 「忙しいときこそ歩け」と唱える。
3. 「こんな日もあるさ」と思っキッパリあきらめる。
4. 急いでも結果は同じと考え、マイペースを保つ。
5. 次からはこのようなことがないように気を付けようと思っ気を落ち着かせる。
6. 急いで事故にでもなったらもつと遅れると思っようにし気を落ち着かせる。
7. 遅れることを前提にして考え、もし間に合えば「ラッキー」と思っようにする。
8. なぜ私はこんなに急いでいるのかと自分自身を見つめ、多少遅れても構わないと考える。「急かば回れ！」
9. 運転以外の仕事を効率よくすませるように工夫し時間を作る。「降りたら走れ」
10. 「私は試されている」と考えてみる。

Copyright © 2010 International Association of Traffic and Safety Sciences. All rights reserved.

34

提示資料 34

時間的プレッシャーで「あせる」人の「対処法」

▶ 対処法の解説

アニメーション
設定 (あり)

発話例

時間に間に合わない、急いで行かなくてはいけない、とイライラするのは、日本人の精神の特徴であるようです。特に仕事での運転となると会社のために何とか間に合わせよう、評価に影響するなど会社への「忠実性」からあせりが増大するようです。

- 1 : なんとか間に合わせようと急ぐことより、まず相手に電話して遅れる旨を伝え、謝罪することで落ち着くことができます。仮に怒られたとしても事故を起こすよりはましです。
- 2 : あるレストランに掲示されていたスローガンです。お店が忙しくなりウエイターやウエイトレスが忙しく駆け回るときにミスは発生するもの。忙しいときこそ、カカトから足をつけ、しっかり地面を感じながら一步一步歩くことが必要です。
- 3 : 時間的な遅れは、自分自身に原因があるものもあれば、他の環境に原因があるものもあり、その原因は無数にあると思います。特に自分以外に原因がある場合は、それをコントロールすることができません。考えれば考えるほどイライラするものです。長い人生「こんな日もあるさ」とキッパリあきらめることであせりから脱却しましょう。完璧な人などこの世にいません。すべてのことを受け入れてみましょう。「あきらめる」とはすなわち、すべてを認める、受け入れることです。
- 4 : 急いで走っていても信号などにつかまり、さっき抜いた車と結局同じであったり、空いたと思った車線に進路変更すると元々の車線が流れたりといった経験がある方も多いのではないのでしょうか。急いだところで危険性が増すだけでたいした時間短縮にはなりません。急いでも結果は同じ！とマイペースを保ちましょう。

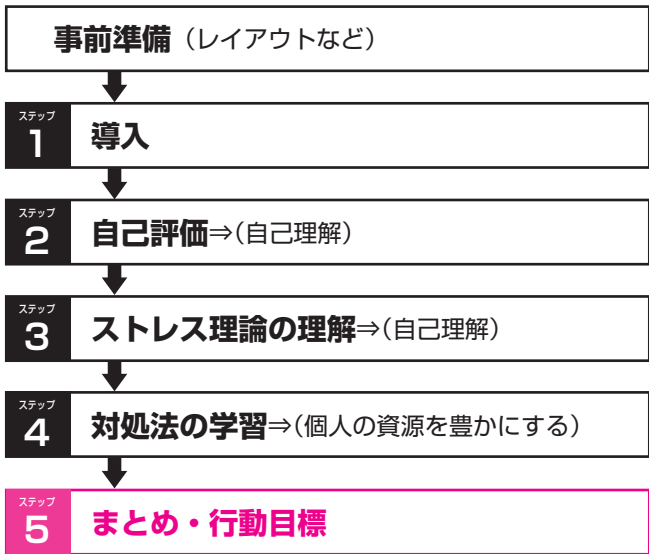
 発話例

- 5：時間に間に合わないようなとき、今この時を考えれば考えるほど、あせるものです。自分自身に原因があるものであれば、今ではなく、これから意識を向けることで気を落ち着かせることができます。そしてそのことは、今後の課題として改善していかなければなりません。
- 6：企業で発生している事故をなぜなぜと繰り返していき、その原因を探っていくと、その多くに心理的な原因が隠されています。急いでいても自分だけは大丈夫と思って運転している方が多いのかもしれませんが。急いで事故になったらどれだけその処理をするのに時間がかかるでしょう。事故が解決するまでに掛かる時間と失う信頼は計り知れないものがあります。
- 7：間に合わせることをあきらめ、遅れることを前提にしてしまえばあせることはありません。もし間に合うようであれば「ラッキー」と前向きに考えて見ましょう。
- 8：急いでいるときに自分の内面と向き合ってみましょう。なぜ急いでいるのか、自分の時間やあせりに対する見方、考え方にはどんなものがあるのか、自分を俯瞰してみることであせる気持ちから抜け出せると思います。「急がば回れ」です。
- 9：ある運送業をされている方の対処策です。お客様の荷物を少しでも早く届けてあげたいと思えば思うほどあせってきます。しかし事故でも起こせばさらに遅れることにもなる。そこで運転以外の仕事を効率よく済ませるように工夫し、時間を少しでも作る。「降りたら走る」「配送ルート」を工夫するなどに対処しているそうです。運転中のあせりはすでに思考の外にあるのでしょうか。
- 10：人生には苦難がたくさんあります。そしてその苦難を乗り越えていくことで成長があります。今は試されているのです。この苦難を冷静に対処、乗り越え成長していきましょう。

 発話例

それでは、ここでワークシートの3に記入したケースに対する対処法をここまでの話を踏まえ各自で考え、まとめてみましょう。

ステップ 5 まとめ・行動目標



ワークシート 記入方法

感情コントロール教育プログラム ワークシート

お名前 安全太郎 実施日 平成 22年 1月 1日

このシートは、あなた自身の心の動きを知り、ご自身の運転行動を振り返り、今後の安全運転への歩みとしてお役に立てない、運転は、イライラした。疲れた。いろいろな感情変化が起きる。ここでは、それぞれの場面に出合ったときの、運転者の感情(感情変化)と、行動(運転行動)を自己評価し、その対応法を考えていきます。

項目	感情変化	なぜその感情が生まれるか	どう考えて対応したらよいか(セルフトーク)
1 ● 車検で構想して行く歩行者	② 2	・クルマは歩行者の横断に寄り、近づき！と書いてあるから	・「入れてあげた、譲った」と思おう
● 車検途中、一時停止もせず交差点に進入してくるドライバー	④ ③	・「安全な運転をする」と書いてあるから	・「安全な運転をする」と書いてあるから
● 運転もなくなり込みをしてる車のドライバー	④ ③	・「安全な運転をする」と書いてあるから	・「安全な運転をする」と書いてあるから
● 車検に合わない状態で車検場を多く駆け、ゆっくり走っているドライバー	④ ③	・「安全な運転をする」と書いてあるから	・「安全な運転をする」と書いてあるから
● 対向車との距離が十分あるのに、なかなか折れないドライバー	④ ③	・「安全な運転をする」と書いてあるから	・「安全な運転をする」と書いてあるから
2 ● 仕事かたしとときに渋滞につかまったとき	2 ③	・無効な時間を過ごしている	・ラジオを聴き、音楽を聴く
● 相手からの急ぎの要請で出向くとき	2 2	・無効な時間を過ごしている	・ラジオを聴き、音楽を聴く
● 予定せぬ出来事、一日の予定が狂っているとき	② 2	・無効な時間を過ごしている	・ラジオを聴き、音楽を聴く
● 遅刻をしてしまい、遅刻しそうなとき	3 3	・無効な時間を過ごしている	・ラジオを聴き、音楽を聴く
3 上記以外で感情的になり、危険な運転行動を取りやすいケースはどのようなものがありますか？またその際、あなた自身の対応方法はどのようなものがありますか？		なぜその感情が生まれるか	どう考えて対応したらよいか(セルフトーク)
● トラブル お客様からのクレームを受けたとき	イライラして車検場を離れてしまおう	自分の責任ではないのに別の人に、腹が立つ	みんなに理解しよう。まずはお客様の電話をする
4 今後の決意・具体的な行動目標			

自分自身へ気づく・練習が強いことがよく分かったし、なぜそうなのかも理解できた。今度は自分が自分自身を助ける。自分自身を助ける。自分自身を助ける。自分自身を助ける。

研修の最後にまとめを行い、今後の行動目標を立てます。

受講者へ「研修を通じて、何か気づいたことがありますか？」「これからの運転にどのように役立てようと思いますか？」などを問いかけ理解度や意識の変化を確認し、今後運転をどのように行っていくかを考えてもらいます。そして具体的な行動目標を立て、ワークシートへ記入します。

最後は、感情コントロールの重要性および継続の大切さなどを話し、継続の努力・工夫を行ってほしい旨、お願いするとともに、継続のための工夫などがあれば、それを例示し、プログラムの終了を宣言してください。次の発話例を参考に進めてください。

提示資料 35 客観視する自分を持って

客観視する自分を持って!!

イライラ、あせり、時間、不快、疲労、感情変化

具体的な対処法をたくさん持ち合わせる

運転する自分を客観視する

安全な運転行動

感情的な運転行動

Copyright © 2010 International Association of Traffic and Safety Sciences. All rights reserved. 35

提示資料 36 まとめ

まとめ

- 研修を通じて、気づいたことは？
- これからの運転にどのように役立てようと思いますか？
- 今後の決意・具体的な行動目標は？

Copyright © 2010 International Association of Traffic and Safety Sciences. All rights reserved. 36

発話例

それでは、最後まで実施してきましたが、ここでまとめをしたいと思います。

これからも皆さんには、外部、内部からの刺激を受け、さまざまな感情変化が起こると思います。感情変化が起きた際に、感情的な運転行動になればその先に待っているのは・・・分かりますね。

そのようなときに、今日の「セルフトーク」を思い出していただきたいのです。その際の第一ステップとして大切なことは、今の自分の感情状態に気づくことができるかということです。

 発話例

常に運転する自分の姿を第三者的に客観視し、そこから今回見つけた対処策の引き出しを開け、「セルフトーク」によって冷静さを取り戻す。こんなことができるように日々取り組んでみていただきたいと思います。

■まとめ・行動目標について

最後に今日の研修を振り返っていきたいと思います。

「今日の研修に参加してみて、いかがでしたか？」（数人に聞いてみる）

「研修を通じて、何か気づいたことはありましたか？」（数人に聞いてみる）

「これからの運転に、どのように役立てようと思われましたか？」（数人に聞いてみる）

それでは、「今後の決意・具体的行動目標」をまとめ、ワークシートに記入してみましょう。これからの運転において、感情が変化し、運転が乱れそうになるときがありましたら、この決意または行動目標の内容を思い出し、気持ちを落ち着かせるにはどうしたらよいのかを意識して運転しましょう。

■「ひとこと日記帳」の活用に仕方について

今回、対処の仕方について、皆さんにいろいろと議論していただきました。感情コントロールの意識が高まったかと思いますが、実際の運転で大切なことは、その意識が継続することだと思います。そこで、継続のための取り組みとして、皆さんに日記をつけることを提案したいと思います。

（日記帳を配布する） お手元の日記帳をご覧ください。簡単に日記のつけ方について説明します。

まず、毎日業務が終了した後、1日を振り返って、「いかり」を感じた場面、または「あせり」を感じた場面があったかどうか思い出してください。もし、そのような出来事があったときは、その程度を0～4の範囲で判断してください。また、どのような出来事で、「いかり」や「あせり」を感じたのかについても、簡単に説明を加えてください。

次に、「いかり」または「あせり」を感じた状態に対して、どのように対処したのか（「セルフトーク」を含む）について記述してください。

 発話例

この作業を毎日続けていきます。ひとことの簡単な説明でよいですから、負担にならない程度に、しばらくの間続けてみてください。日記をつける習慣が身につくと、自分の感情状態を冷静に見つめようとする意識が定着していきます。日記をつける期間は、各自の業務内容に応じて決めてください。ただし、短くとも2週間以上継続することをお勧めします。

しばらくの間、日記をつけた後、もし再度、研修の機会がございましたら、各自、日記帳を持ち寄って情報交換してください。「いかり」や「あせり」を経験したときどのように対処したのか、もう一度、グループで話し合います。そのことで、さらに対処の引き出しが増え、今まで以上に心のゆとりが生まれるかもしれません。

今回、皆さんと一緒に考えてきました感情コントロールの問題は、運転の問題だけでなく、さまざまな点で、私たちの日常生活の送り方と関わっていたかと思います。安全で幸福な生活を送るために、今回の研修のことを役立てていただけたら幸いです。

それでは、本日の研修はこれで終了します。どうぞ、今後とも安全運転に努めてください。お疲れ様でした。

「感情コントロール教育」の理論的背景および関連概念について、参考資料（財団法人国際交通安全学会平成21年度研究調査報告書「ドライバーの感情特性と運転行動への影響：感情コントロールのための教育プログラム開発を目指して」より抜粋）を以下に示します。「感情コントロール教育」について、さらに理解を深めるため、どうぞご一読ください。

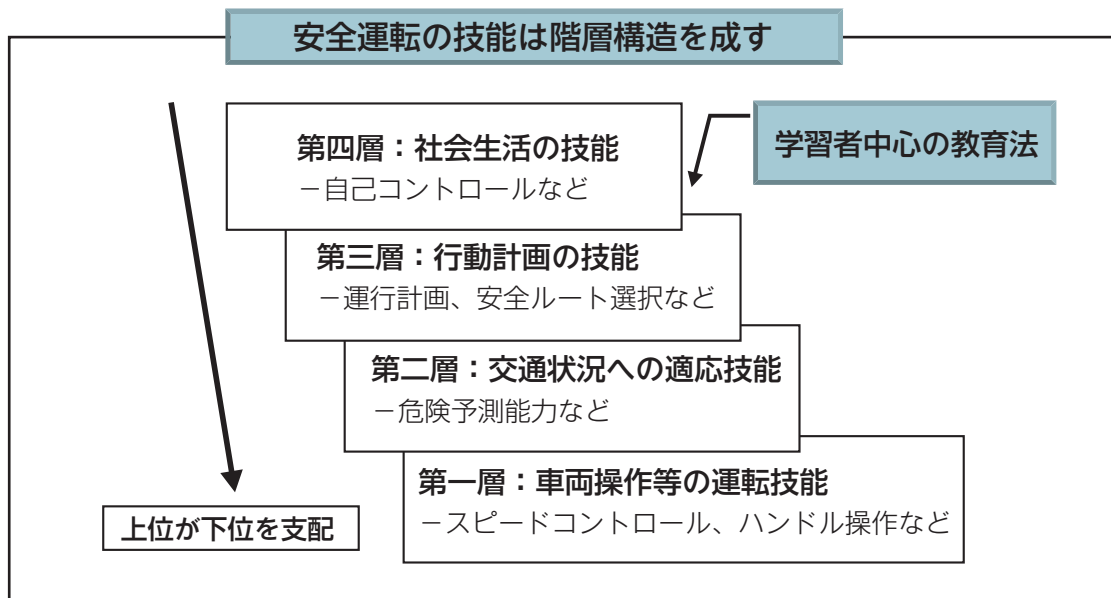
1. なぜ感情コントロールの教育が必要か（階層的アプローチ）

感情コントロールは、安全運転に求められる重要な技能の一つである。交通行動の「階層的アプローチ」によれば、最も高次に位置づけられる技能とされており、車両操作技能、危険予測技能など、安全運転に必要な他の技能に対して支配的な機能を有する。たとえば、車両操作に優れ、危険予測に優れた技能を有したとしても、感情コントロールが不十分であれば、対人的または時間的にストレスフルな状況に置かれたとき、無理な追い越し、走行速度の超過、一時不停止、狭い車間距離など、リスクを伴う行動が引き起こされてしまう。安全運転を安定的に遂行するためには、感情コントロール技能の習得が不可欠である。

この階層的アプローチの考え方について、もう少し解説を加えたい。

安全運転は、車両操作の技能が優れていることだけで実現されるものでないということが、この階層的アプローチの考え方の基底にある。「運転が上手い」と一般的に言われる操作面での技能向上は、安全運転を可能にする重要な要素ではあるが、そのことだけで安全運転が実現されるものではない。若年層の運転者は、他の年齢層よりも運転技能に優れている傾向にあるにも関わらず、事故発生率が高いという事実がこのことを実証している。

運動行動の階層的アプローチ（Keskinen,1996）



では、他にどのような技能が求められるのであろうか。安全運転を遂行するために、運転者が習得すべき技能は幾種類かに分類され、それらは階層構造を形成し階層間に支配関係が存在するという行動モデルが、交通心理学の分野で議論されてきた。安全運転の技能が階層構造を成すという考え方を一般に「階層的アプローチ（Hierarchical Approach）」と呼ぶ。Keskinen（1996）が提唱している階層的アプローチのモデルが最も広く受け入れられており、運転者教育への応用が期待されている。

Keskinen によるモデルでは、安全運転を実現するのに必要な運転者の技能は、4つの要素から構成されている。下位の技能から順にあげると、最下位の第一層には、「車両操作等の運転技能」が位置づけられている。まずは車両を操る技能が必要である。教習所での技能講習の初期段階で、ブレーキ、アクセル、ハンドル等の基本操作が学習されるが、この基本的な操作技能がこの第一層の技能に対応する。

次に第二層に位置づけられる技能として、「交通状況への適応技能（危険予測を含む）」があげられている。複雑な交通環境に適応するためには、交通状況や道路線形に対する読みと適切な注意配分、そして安全運転を維持するための戦略的な行為の選択が必要になる。これらの作業は安全運転の中核をなすものである。とりわけ、他者の行動を予測し、状況展開を読み取る能力は不可欠であり、危険予測の技能として、運転者にその習得が求められている。

第三層には「行動計画の技能（運行計画、安全ルート選択を含む）」が置かれている。言うまでもなく、無理な運転計画は、時間的プレッシャーを生む原因となる。効率的な運行と安全性の両立を考える能力が欠如していると、上述した車両操作技能と危険予測技能を習得したとしても、事故の可能性を自ら高めてしまうことになる。目的地までの安全な走行ルートの選択、走行時間帯の選択など、運行計画に関わる意思決定のあり方は安全運転の維持に大きく影響を及ぼすことになる。

第四層にある「社会生活の技能（自己コントロールを含む）」は動機、価値など社会生活全般に関わる技能であり、リスクをとるかどうかの行動選択に大きく影響を与える。個人の発達において、運転という課題にどのような価値を置くかという問題は、その個人の運転行動の選択に大なり小なり影響を及ぼす。たとえば、高速走行による時間短縮の価値を重視するならば、急ぎの場面での速度選択時に高リスクをとる行動が敢行されやすくなる。価値だけでなく、動機、感情の問題も同様に、個人に内在するリスク要因であり、行動選択の意思決定に影響を与える。内在する要因に対しては自己コントロールが必要であり、感情コントロール技能も含めた社会生活の技能が最も支配的な機能を有する安全運転技能として、この第四層に位置づけられる。

四つの技能が階層構造を成すということは、上位に位置する技能が、下位の技能の働きに対して支配的な影響を及ぼすことを意味する。いずれの層の技能もすべての運転者が習得すべき重要な技能ではあるが、これらの技能の習得にあたっては、「車両操作等の運転技能」から「社会生活の技能」へとより支配的な働きをもつ上位の技能を順次習得していくことが重要となる。このような発展的な学習を可能とするためには、それぞれの層に対応した教育プログラムが提供されなければならない。現時点では、第一層、第二層の教育が中心であるため、第三層、第四層の教育プログラムが不足した状況にある。とくに第四層に含まれる感情コントロールに焦点をあてた教育は皆無に等しく、このことが、この教育プログラム開発に至った経緯となっている。

一方、感情コントロールをテーマにした教育は、その方法論に難しさがある。車両操作は動作の学習、危険予測は知識の学習であり、いずれも習得すべき内容を明確に設定できるため、第三者が指示的に教えることが可能な技能である。これに対し、感情コントロール技能は、個人の特性に依存するため、習得すべき内容を第三者が設定することが難しい。ネガティブな感情に対する対処の仕方は、人それぞれであり、自分に適した方策を自分で見つけていく他に適切な方法がない。教育法として重要な点は、学習者が自己の感情傾向を理解し、自分にあった対処法を主体的に習得していくことである。すなわち、感情コントロールの教育

には、学習者中心の教育法が求められる。この感情コントロール教育プログラムにおいても、できるだけ主体的に対処法を見出していくことができるよう、材料提示や教育内容の展開に工夫が必要である。

2. ストレス反応

ストレスの概念は、一般的に環境からの「刺激（ストレッサー）」とそれへの「反応（ストレイン）」に区別されて議論されることが多い。さらに反応は、心拍数増加、血圧上昇などの生理的反応と、不安、怒りなどの心理的反応に分かれる。本プログラムでは、運転中の焦り、イライラなどのネガティブ感情を、渋滞などの環境刺激に対するストレス反応としてとらえ、心理的反応に含まれる概念として扱っている。

3. ストレス相互作用モデル

ラザラス氏とフォルクマン氏(Lazarus,R.S. and Folkman,S., 1984)が提唱するストレス理論。ストレス反応は、環境と個人との間で行われる認知的な評価過程を介した生産物だとする考えに基づき、人のストレスを説明。環境から要求される様々な圧力に対して、それが自己に害をもたらすものであるかどうか、もし害をもたらすものであれば状況をコントロールして対処が可能かどうかなどの認知的評価が行われる。害をもたらすものであり、対処が困難であると評価されるのであれば、ストレス反応としてネガティブな情動が喚起される。評価の仕方は人によって異なり、それゆえストレス反応にも個人差が生じる。