

## K Y T の適用と活用

(「人と車」10月号から)

はじめに

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」10月号掲載記事の内容を紹介する。筆者は東京海上日動リスクコンサルティング(株) 主席研究員 北村憲康(きたむら・のりやす)氏である。

### ■ K Y T とは

企業の交通安全教育で最もよく用いられている教育手法で、「危険予知トレーニング」のローマ字の頭文字を取ったものである。イラスト、写真、映像を用いて特定の交通場面を提示し、どこに、どのような危険が潜んでいるかを考えさせるトレーニングである。

### ■ K Y T の適用

通常は職場単位などグループで行い、管理者が進行役を務め、ドライバーの従業員が他の参加者とディスカッションをして回答を出すのが一般的である。最近では、教育素材として自社のドライブレコーダーで収集した事故やヒヤリハットの映像を用いる例も増えている。

K Y T の本来の目的は、運転中の危険体験が少ない若年層や新規免許取得者を対象に、運転中に遭遇しやすい危険状態を、トレーニングにより先取りするというものである。ドライバーの危険体験は運転経験や走行環境などにより差があるので、若年層や新規免許取得者に有効な教育であるといえる。

### ■ K Y T 教育の内容

教育素材は専門機関を中心に数多くある。右の表に掲げたものは、専門業者が作成した一例である。

表の各交通場面は、いずれも事故につながりやすいものである。その一方で、一定以上の運転経験のあるドライバー(運転経験3年以上で走行距離1万キロ以上)にとっては、危険の

K Y T 素 材

No.	交 通 場 面
1	信号機のある交差点の左折
2	信号機のある交差点の右折
3	黄信号に変わった交差点への接近
4	見通しの悪い信号機のない交差点の直進
5	センターラインのない道路の走行
6	カーブしている下り坂の走行
7	前方に信号機のない横断歩道がある道路の走行
8	前方左側に道路外施設の駐車場がある道路の走行
9	対向車線が渋滞している道路の走行
10	前方が道路工事中の道路の走行
11	前方に駐車車両のある道路の走行
12	構内から右折して車道へ進入
13	左折して構内へ進入
14	踏切への進入
15	降雪中の道路の走行
16	降雨時の高速道路の走行
17	渋滞している高速道路の走行
18	前方にトンネルのある高速道路の走行
19	前方で事故が発生した高速道路の走行
20	路肩に故障車のある高速道路の走行

(企業開発センター KYTテキストから抜粋)

所在や走行時の安全運転に必要な内容は概ね理解されているともいえる。表の内容は、交差点の進入、右左折、走行中にある障害物や死角が危険の多くを占めており、一定以上の運転経験のあるドライバーにとっても、日常の運転において注意を強化している場面が多い。

#### ■ K Y T教育の現場

K Y Tを安全教育に取り入れている企業は数多くあるようで、北村氏が教育現場を訪れると次のことをよく耳にされるそうである。

- ① 職場単位で実施している。
- ② 対象は全従業員である。
- ③ 管理者ではなく社外講師がリード役をしている。
- ④ 危険の所在を見つけることが目的になっている。
- ⑤ 自社の過去の事故やヒヤリハットの分析はしていない。
- ⑥ 素材は社外講師が準備したものを使用している。
- ⑦ 自社のドライブレコーダー映像を使う場合は映像のインパクトが強いものを選択している。

#### ■ K Y T活用のポイント

前項の企業現場の状況を踏まえ、北村氏はK Y Tを活用する教育の準備と形式について、以下の四つのポイントを掲げている。

- ① 教育の対象は若年層、運転経験の浅いドライバーを主とする。ベテラン層には指導役やアドバイザーの役割を与える。
- ② 素材は自社の事故やヒヤリハット分析を踏まえて、頻度や重要度が高い危険を対象とする。
- ③ 教育においては、K Y Tにより危険の所在を見つけることだけでなく、それらの危険を回避するためにどのような安全運転が必要かを参加者で考え、今後の運転目標を設定することまでを内容に含める。
- ④ ①～③を踏まえて、企業内で実施する場合は、管理者がリード役、ベテラン層がアドバイザーを務め、若年層及び運転経験の浅い層を主な対象として実施する。K Y Tの活用方法を③のようにすると、全員教育にすることができる。

K Y T教育にあたっては、自社が③の現場の特徴に近い状況か、あるいは④に近い状況かをチェックし、なるべく④のポイントを踏まえた教育に心掛けたいものである。

#### ■ K Y T教育の重要な考え方

前述のように、K Y Tは危険の所在探ただけではなく、回避のための運転目標の設定までを内容とすることが重要である。この考え方について、左折時の事例を示しながら詳しく解説する。

次頁の図は信号機のない交差点の左折場面である。左折時の安全運転については以下のような手順が望ましいといえる。

- ① 後方を確認して左折の合図を出す。
- ② 交差点進入前に左後方の「巻き込み」防止を確認する。
- ③ 自車を左に寄せる。

- ④ 十分に減速する。
- ⑤ 前方左右の確認を行う。
- ⑥ 左折前に横断歩道上の確認をする。
- ⑦ ゆっくりと左折する。

前記で大事なことは、交差点進入前に「巻き込み」防止の確認を終え、左折前に左折後の状況を確認しておくことである。つまり、重要な安全確認を事前に完了しておくということである。

信号機のない交差点における左折時の安全運転の手順を安定的に実践できているドライバーは、KYTのパフォーマンスも高い傾向にある。なぜならば、交差点進入前と左折前の事前確認ができているので、交差点進入時と左折中の運転に余裕をもって臨むことができるからである。したがって、進入時の割り込み車両や左方だけではなく右方からの二輪車の動向などをカバーすることができる。これらは死角や障害物による危険だけではなく、危険予知の幅を自ら大きく広げることにもつながる。

一方で、左折時の運転手順が以下のようなドライバーもいる。

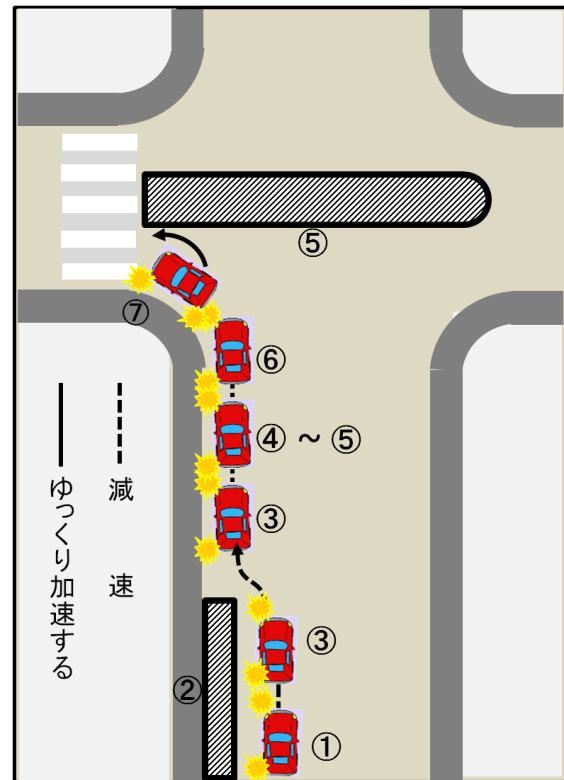
- ① 左折の合図を出す。
- ② 減速が遅れ気味である。
- ③ 速度が速いまま左折する。
- ④ 左折直前に巻き込み確認をして、さらに左右確認をする。
- ⑤ 左折中に左折後の横断歩道などを確認する。
- ⑥ 左折時の速度がやや速い。

このような運転状況は余裕がなく、交差点への進入中・左折中も慌ただしい状況なり、危険予知の幅も狭くなる。

机上で行うKYTにおいては、一定以上の運転経験があれば適切な回答をすることは困難ではない。大事なことは、これが運転中に実践できるかということである。そのためには、前述のように、それぞれの交通環境下で事前の安全確認ができていようかが決め手になる。確認を終えた状況で予測をすること、確認を終えていない状況で予測をしようとするのでは、パフォーマンスに大きな差が出てしまう。

このために、教育内容で取り入れておきたいポイントは以下の五つとなる。

- ① 特定交通環境ごとの安全運転タスクを明確にする。
- ② ①を安全運転の実践目標とする。
- ③ ①の素材を用いてKYTを行う。
- ④ 危険の洗い出し状況及び安全運転タスクの実践状況を確認する。
- ⑤ 危険体験、安全運転の心構えなどの意見を出し合う。



おわりに

北村氏は、以下の言葉で本論文を締めくくっておられる。

KYT教育は、適用と活用のポイントを押さえることで、教育の内容や効果に大きく差が出る可能性がある。形式的な実施に留まらない、本質的な実践を目指したいものである。

以 上