



人とクルマのいい関係をめざして

4

2005 APRIL

●編集室：〒351-0188 埼玉県和光市本町8-1
本田技研工業株式会社
安全運転普及本部内
電話 048(452)0304

●編集人：河野光彦

●年間購読料：1200円(定価1部100円・消費税込)

※郵便振替 口座番号：00170-7-173273

※加入者名：(株)アストクリエティブ
安全運転普及本部係

今月の
スポット

高齢者をいきいきと、本当の意味で安全に向けて動機づけるには、まさに高齢者自らがやっていただく実践の場をつくる必要があります。

(座談会より)

CONTENTS

- 特集：シリーズ・高齢ドライバー ①
- 座談会「高齢ドライバーの事故をいかに減少させるか」
高齢者の実態に沿った教育を ④
- TRAFFIC ADVICE ④
- HMS(Honda Motorcyclist School)タンデムスペシャル/
ライダーとパッセンジャーが二人乗りの正しい知識を学ぶ
- SAFETY REPO ④
- ホザナ幼稚園(兵庫県)／「あやとりい ひよこ編」を使用した
教育、兵庫県の幼稚園でも始まる
- NEWS REVIEW ④
- 日ASEAN交通安全プロジェクト専門家会合/
Hondaの安全運転普及活動をASEAN各国に紹介
- 活動短信／交通教育センター3月
- OPINION ⑤
- 関根英仁／右カーブと初心者に多い二輪車の死亡事故
- VOICE ⑤
- DOCUMENT EYE® ⑥
- 夜間、自転車の無灯火と反射材の使用状況を観察する

シリーズ・高齢ドライバー 第4回 座談会「高齢ドライバーの事故をいかに減少させるか」

これから7、8年後に、いわゆる団塊の世代が65歳を迎え、高齢者人口が一気に増加するとともに、交通社会も高齢ドライバーが多数を占める時代が訪れる。昨年シリーズとして取り上げてきた高齢ドライバーの「運転行動と意見」「教育の現場」「研究の現場」のまとめとして、これから取り組むべき課題について、3人の識者の方々に、参加体験型実践教育の現場である交通教育センターレインポー浜名湖でご意見を交換していただいた。



◎出席者
塩地茂生
 尾久自動車学校会長
鈴木春男
 自由学園最高学部長
 千葉大学名誉教授
溝端光雄
 東京都老人総合研究所
 研究副部長

高齢者の実態に沿った教育を

——団塊の世代が65歳になるこれから7、8年の間、あるいは70歳になる10年ぐらゐの間に、交通社会が劇的に変わると思いますが、それまでにしっかりとした高齢ドライバー対策を確立していかなければと考えています。そこで、はじめに今後5年、10年ということを目標に、高齢ドライバーがよりいきいきと交通社会に参加し、クルマの運転を楽しむためには、どういうことを考えていけばいいのかお話しください。

塩地 高齢ドライバー対策は世界中の悩みで、アメリカやドイツでも課題になっているようです。そうしたなかで、日本が高齢者講習を法的に行っていることは画期的なことだと言えます。ただし、高齢ドライバーの中には高齢者講習をすでに、ほぼ同じ内容で3回受講された方もいます。また、高齢者の事故率があまり減っていないことを考えると、講習のあり方、教育の内容・方法を見直す時期が来ているのではないかと思います。高齢者でないとはならない心理状態とか身体機能の衰えといったことをよく調べて、事故を起こした時の運転状態、心理状態をもっと研究したら、効果のある教育プログラムができると思います。今、行っている教習所での高齢者講習は、制度のスタート時ということもあって本人に身体機能の低下などを自覚させることが第一の目的ですが、受講者のアンケートを見ると、17%から20%近くの人が「運転に自信がある」と答えています。はたして、その方々は何を基準に答えているのだろうかと思います。高齢受講者の運転するクルマの後ろに乗ってみると、本人の自信とは裏腹に、クランクなどでの接脱輪があっても、本人はまったく気づいていない様子なのです。現在の講習ではストレートに、厳しくどこが悪かったとコメントはしませんので、その人は失敗がなかったと思い、「自信がある」に○をつけているのかもしれない。自分の運転に問題があることを、上手に知らせるような方法を考える必要があります。それから、高齢になつてくると短気で、怒りっぽくなつたり、我慢がしにくくなる傾向があります。これらは事故を起こす要因になります。人間はいろいろな場面で自分の感情をコントロールしているわけですが、このコントロールの仕方を教え

高齢者が役割を發揮できる 実践教育の場が必要です



ることも大事です。それから、「この講習に来てよかったな」と最終的に感じられる内容も盛り込んでいきたい。こうした点を踏まえて高齢者講習を考え直す時期だと思えます。

鈴木 高齢者の方々がいきいきと安全にドライブするということが重要なキーワードは「仲間」です。今までは「家族」といわれてきましたが、一人住まいのお年寄りや老夫婦だけの方が増えてきているなかで、これから大事になるのは地域の仲間だと思っています。実は安全な行動と高齢者のもっている個人的な特性のクロス集計をすると、意外と「居住年数の長い人」が、安全意識の高いことがわかりました。つまり年齢よりも一つの地域に長く住んでいることが、安全と関わる要因なのです。地域に長く住んでいる人は、地域に仲間がいて、話し相手がいる人は、悩みを聞いてくれる友人がいる。先日、溝端さんと、NH

Kの『ご近所の底力』という番組に出演しましたが、やはり高齢者の交通安全を考えていく時にご近所の仲間が頼りになる、これは非常に大事なキーワードだと思えました。例えば、仲間から「あなた、ちよっと運転危ないわよ」と言われることの方が、家族、あるいは若い指導員から言われるよりは、受け入れやすいと思います。それと関連して、「地域」が非常に大きな要素になると思います。高齢者の事故の大半が自宅から1km以内で起こっていると言われます。これは歩行者も含めてですが、ドライバーでも家の近くで事故が起きています。これは高齢者の活動範囲が比較的家の近くに限定されていることも背景にあります。地域で事故があったり、事故を起こしたりという場合に、地域への愛着心みたいなものがあれば、事故を起こすまいということに結びついていく可能性が強い。自分が暮らす地域の状況に関心を持ってもらって、わが町の事故を減らそうと思ってもらうだけで、高齢者の行動がずい分と違ってくるのではないかと思います。ですから、「仲間」ということと同時に「地域の力」が非常に大事で、地域から盛り上がる活力に期待することが、高齢者にいきいきと行動をしてもらう上で重要なことではないかと思えます。

高齢者も参加者として 役割を演ずる実践の場

溝端 高齢者講習の見直しというお話がありました。今の高齢者講習の教本を見直して、新しい教本をつくるという話がありました。以前の教本を見ると、視野とか、動体視力とか、次から次へと衰える機能ばかりが羅列・強調されています。この

教本を読まれた方はどう思われるでしょうか。すべての機能が同時に衰えるわけではないのに、そのことが書かれていない。年をとったら良い面もたくさんあるのに、そうしたことはほとんど書かれていない。衰えることだけではなく、良い面も伝えるということが必要だと思います。そして、それが、いきいきと運転しようという気持ちにさせるわけです。また、70歳から高齢者講習の教本が1つだけという考え方で良いのかを考える必要もあるように思えます。前期の高齢者の方(65〜74歳)は比較的アクティブで、健康ですけれども、後期の高齢者の方(75歳以上)では、やはり病気などの問題が出てきます。例えば、認知症の発症率も80歳を超えると高くなってくるわけです。ですから、同じ高齢者の方でも大きく心身状態が異なる方々を1つの教本で対応することは、どうしても実際に合わない部分が出てきます。70代用、80代用と分けて教本をつくると、盛り込むべき情報も変わってきますし、全く違う内容になってくるのではないのでしょうか。

鈴木 高齢者の交通安全教育でも、参加体験型実践教育が重要だといわれますが、問題は「参加」のレベルです。今の参加は、すでに用意されたプログラムに従って実際に実行する時だけの参加で、評価も、結果的に指導員から評価されるかたちで展開されています。本当の意味での参加とは、本人が計画し、実行できて、自分自身で評価できた時です。また、実践とは参加者が、一定の役割を演ずることだと思えます。高齢者にも、本当に参加体験型実践教育という実践をしてみたら、高年齢者が受講生として扱われるのではなくて、高齢者も参加者として役割を演ずるような場をつくらなければ、駄目だと思います。先ほ

どの『ご近所の底力』でも、教習所で仲間同士がお互いにチェックし合って、危ないところを忠告し合うということを紹介していましたが、これも作られたプログラムの中でやっているわけで、高齢者が本当に自分の力を發揮して、人のために何か尽くすという場にはなっていない。そういう意味では、高齢者をいきいきと、本当の意味で安全に向けて動機づけるには、まさに高齢者自身がやっていた実践の場をつくる必要があります。

運転能力を維持する トレーニングが効果的

——高齢者講習の見直しについては、高齢者の運転能力を維持するとはどういうことなのかはつきりすれば、それにふさわしい講習の内容が明らかになるのではないのでしょうか。

塩地 一般的に、操縦能力と運転能力が混同されているところがあります。クルマ

を動かすという操縦能力は泳ぎと同じで、基本を覚えたらだいたい忘れずにできます。しかし、運転能力は情報の取り方から処理の仕方、相手の心理状態や交通事情の把握とか、変化する状況への対応が必要とされますから、毎日運転していないと維持できないわけです。操縦能力は維持できても、運転能力は変わること、落ちていくことを自覚して、ウォーミングアップをして運転に臨まないといけないわけです。

溝端 老人介護の分野には、介護予防と呼ばれるトレーニングがあります。寝たきりにならないように、高齢者の方に筋力の道具を使ってもらうような運動をしていただくわけですが、その効果は意外と大きなものです。在宅の高齢者で寝たきりに近い状態の方に、3カ月程度のトレーニングをしていただくと、『自分で立ち上がって、着替えて、歩いて、なんと外を散歩できる』までに回復するというケースが少なくないのです。ただ、運転には筋力だけでなく、もちろん目や脳が関係します。認知判断して意思決定をして操作するという一連の運転モデルに、色々な機能が関わっています。各段階の機能が老化していきますから、筋力だけとか、動体視力だけとかではだめで、総合的に老化を遅らせる訓練をする必要があると思います。

鈴木 操縦能力については、クルマの性能が非常によくなってきたり、かなりクルマでカバーできるようになってきていると思います。自動車安全運転センターでの実験で、高齢者と若い人の運転を比較



鈴木春男 Suzuki Haruo

シリーズ・高齢ドライバー座談会 第4回「高齢ドライバーの事故をいかに減少させるか」



塩地茂生 Shioji Shigeo

すると、自転車や原付では制動距離(ブレーキをかけて停止するまでの距離)に大きな差が出ますが、クルマでは年齢差が必ずしも大きくは出ません。それは、年をとってブレーキを踏み込む力が弱くなっても、クルマのほうがABS(アンチロックブレーキシステム)などでカバーしてくれるということ。問題は運転能力で、認知、判断、意思決定、操作の4段階に分けると、溝端さんのお話で、操作の部分については運転能力を高めることができれば、ある程度カバーできる。ですから、もし認知し、判断するところが高められれば、年をとってもかなり運転能力を維持させることができるのではないかと期待しています。私の見解では、その認知の部分に非常に問題が生じてくる。自分のことを考えても、複数の情報を同時に処理する能力は、明らかに低下しています。若い時

だったから見落とさなかったものを見落とされているケースがけっこうあるわけです。塩地 問題は対比するものがないと、自分が見落としていることがわからないことです。溝端さんと私が同時に見て、私だけが見落とせばわかるわけですね。しかし、自分一人だけの世界で見ているとわからない。どのようにして、わかってもらおうか。運転診断というのがある。そうして、診断の結果で自分の状態を自覚して、運転をする時には事前にウォーミングアップするようになるというわけです。

——今の高齢者講習にある適性検査に診断的な機能を入れるというのは、相当難しいのではないですか。

溝端 今の適性検査でもデータを残していただければ可能かも知れませんね。3年後にもご本人が講習所に出かけられて同じ検査を受けるわけですから、3年前と今のデータを比較して、本人に見せてあげることができれば良いと思います。3年前のデータ、さらにはそのまた3年前のデータ、計6年間のデータを遡って見ることができれば、客観的に自分のデータがわかって、ご本人も納得していただけるのではないのでしょうか。塩地 高齢者では認知・判断だけでなく、意思決定にも問題があると感じています。認知力は多少弱っているかもしれないが、一応は見えた、判断も経験があるからできた。その後、どう対応するかという時に迷いが出て、決断力が鈍る。そうするうちに面倒になるといふか、定まらないうちに操作してしまふ。若い時みたいに決定がなかなか出せず、あきらめて「もういいや、行ってしまう」と考えてしまふ。その意思決定の要素に、怒りっぽい、短気といったことが関わる。あるいは相手に対する甘えて「譲ってくれるだろう」といったことがあって、この意思決定の仕方でも訓練することが大事だという気がします。

高齢者同士が意見を交換できる場づくりが大事

鈴木 高齢者は自分の運転に問題が生じて

ていることを認識する場、ものさしがないということに関連して、東京交通安全協会の調べでは、一般的に「高齢者の運転は危険だ」と答えている高齢者が4分の3います。ところがその高齢者の方たちには「自分の運転はうまいほうだと思いませんか」と聞くと、6割が「うまいほうだ」と答えているわけです。まさに塩地さんが言われたように、測るものさしがないから、一般論としては高齢者の運転は危ないと高齢者自身が認識していながら、しかし自分は大丈夫だと、6割の方が思っている。やはり高齢者講習などで、実態を理解していただく場が必要です。

その時に、高齢者だけ集めて講習をやっても効果がないと思いますので、若い人も、これから高齢者になる中年の人も一緒に参加していただいて、お互いを知り合うことが、これから重要になってくるでしょう。

塩地 漫画家の岡部冬彦さんが、以前に「交通の世界こそ、男女老若同権だ」と言われたことを今も覚えていますが、高齢者だからといって特別扱いにもできない。そうしたことを知るためにも、他の年代の方も一緒に講習を受講したらいいかもしれません。鈴木 今、内閣府が世代間交流の交通安全教育に力を入れています。そこでもお年寄り、お孫さんの世代と、その両親の世代の3世代が集まって、交通安全教育に取り組んでいます。お年寄りがお孫さんの世代に交通安全に関する知識を教える

中で、高齢者自身が安全を守ろうという気持ちになるのがとても大きい。それは先ほどの参加体験型実践教育の実践の部分が入っているからです。高齢者は自分が受講生として扱われるのではなく、お孫さんたちの指導をしなくてははいけないということ、積極的に役割行動をなさいます。今の高齢者講習は、単に受講生として扱っていますから、どうしても受け身になって反発も起こるし、本当の意味の参加ができません。高齢者がそれぞれ持っている役割や能力を活かす場をいかにつくっていくかということが重要になると思っています。

溝端 社会福祉の世界では「生き甲斐づくり」が良く話題になりますが、そういうメニューを調べてみると、おもしろいアイデアが眠っている可能性がありますね。

鈴木 高齢者講習はある一定水準のものにしなくてははいけないので、どうしても画一的になってしましますが、本当は、一つの講義が弾力的にできる教育の場が、必要だと思えます。高齢者自ら、年をとるとどういふ能力が落ちるのかということ、チェックすることをやってみた方が、動機づけの上では効果があると思うのです。溝端 公平性の観点から、どうしても「一定のレベルの講習をやらなければいけない」と国の方がおっしゃるのであれば、たとえば午前中は法定講習、午後からは特別メニューとして、チャレンジしたい高齢者にはどんどん受けてもらおうということも



溝端光雄 Mizohata Mitsuo

考えられますね。塩地 高齢者講習3時間のうち2時間ぐらいは最低限やるべきものがあつたとしても、あと1時間ぐらいいは、その講習所に任せるということがあつてもいいと思えます。私だったら座談会をやるでしょうね。そうしたら、高齢者は「私は実はこういう失敗をしてね」とか、赤裸々に言い合っていたらいいはず。そういうことの方が参加型から実践型にもなっていくので効果があると思えます。

鈴木 冒頭で申し上げた「地域」がそこで生きてくると思っています。自分の町のデータをもとに、自分の町がどうなっているのか、家の周辺で何が起きているのかというのを材料にしながら、わが町をもっと安全な町にするにはどうしたらいいかということ、議論して提案していただくことは、非常に効果があると思えます。

塩地 議論し合うことがいいのは、私たちがいくつ作話した話にも聞かしてしまつたことがあるから。自分たち同士だと一方的なものだけでなく、その方が困っていることに対して疑問にも答えられるわけです。「事故を起こさないためにどうしていますか」「そうか、あなたはそういう取り組みをやっていたのか。それは私も真似しよう」といった自分たちの言葉が、生きた事例になって生きた講習に近づいていくのではないかと思います。——高齢者の実態に沿った教育が必要ということですね。今後さらに高齢者が増えること、もはや高齢者に対して過保護であることはできないと思えます。ですからこれからは、高齢者自身が生き抜いていく力、あるいは自己啓発していく力が必要になってきて、そうした力をつけていく支援をしていくべきだと思えます。高齢者は、自分たちの健康についてとても熱心ですから、それと同じように、脳も衰えていくので、衰えないための運動をやりましようとか、運転能力を維持するためのトレーニングをしましようといった材料を出していくことが必要になってくると思えます。本日は、どうもありがとうございました。