

OPINION

私はこう考える

松浦常夫 実践女子大学人間社会学部教授

1954年静岡県生まれ。1978年東京大学教育学部教育心理学科卒業。警察庁科学警察研究所主任研究官を経て、2004年より実践女子大学教授。専門は交通心理学、研究テーマは運転者教育の効果測定、運転者の自己評価、初心運転者の変化、高齢運転者の補償行動など。現在、日本応用心理学学会常任理事、日本交通心理学会運営委員、交通心理士会事務局長。主な著作に『交通行動の社会心理学』第2章「事故傾性と運転適性」、『応用心理学の現在』第14章「交通心理学」、『交通工学ハンドブック2005』第2章「運転行動の社会心理的要因、若者の運転行動特性、高齢者の運転行動特性、人的側面からの対策」、『初心運転者の心理学』(9月出版予定)



高齢運転者が危険を防ぐ運転戦略を知り、運転のやめ時も判定できるようなワークブックを作成したい

日本交通心理学会が、日本損害保険協会からの受託事業として、2004年度より取り組んでいる『高齢運転者プロジェクト研究』は、高齢運転者のための安全教育プログラム開発をテーマに調査班と実験班の2班で研究を進めている。松浦さんは調査班の班長を務める。

「教育プログラムとしてめざす内容は、自己理解をキーワードに、自己評価スキル向上の補償運転の獲得のための教育プログラムの開発、や『自己理解ワークブックの開発』で、個人差の大きい高齢運転者に対応できる『個人対応型・参加型教育プログラム』にすることをしています。補償運転とは、高齢者は心身機能の低下などから安全でない運転をしがちな危険を防ぐような運転行動をすること。補償運転には、走行速度を下げることといった無理をしない運転と、運転そのもののセレクションがあります。セレクションとは、いろいろな選択肢のなかから一つだけを選択する

ことで、例えば運転は周囲が見えづらい夜は行わない、長距離や雨の日は控える、といったことです。

調査班は昨年、研究の手始めに高齢ドライバーの運転に関する生活実態と問題点、安全意識、心身機能の変化などについて、全国10カ所の自動車教習所で高齢者講習を受けた69歳から82歳までの高齢ドライバー約300名に調査(アンケートとインタビュー)を行った。対象者の4分の3が69歳から74歳の方であったとい

い。

「調査結果を最近まとめましたが興味深い結果が出ました。同世代のドライバーと比べて、運転に自信がありますか?」という質問に対して85%の方が「自信あり」、やや自信あり」と回答されました。若者(特に男性)の初心運転者は免許を取って2、3万km走るまでは自信がないと答えますが、それ以後は自分自身に並み以上に運転がうまいと思うようになる傾向があります。どの世代でも自分は同じ世代の人よりうまいと思っている方が多いのです。

高齢になっても変わらないだろつとは思っていましたが、85%は私が予想していた以上に多い数でした。また、講習終了後に、この調査に参加した高齢運転者には自信があり、元気が多かったのですが、一方で、補償運転をしていることもはっきりと出ました。走行距離は高齢になるに従って明らかに減っているようです。

「健康上の理由で運転をやめる」が3分の2

調査班の目標は高齢運転者とその家族を対象とした自己

理解ワークブックの作成である。内容は、高齢運転者の健康度、安全運転度、安全運転に向けての対処の適切さ、モビリティの自由度、および運転の継続可能期間の判定と助言(以上、自己診断)、家族の方へのメッセージである。「要するに、高齢運転者が自分にあつた補償運転を見つけて、運転をやめる時の判定ができるようにすることです。どのような状態になったら運転をやめたほうがいいのか。これはたいへん難しい問題です。調査結果では、クルマは生活に必要」と回答した方は90%を超えています。そして、半数以上の方が「運転はすつと行つ」と答え、やめることは考えていません。もし、やめるとすれば、年齢ではなく「健康が優れなくなった時」という回答が3分の2でした。運転をやめるといわれた経験のある方は2割でした。自分の子どもも6割、残り4割は子どもと配偶者あるいは配偶者が亡くなったそうです。

今年度は、運転をやめた高齢者と中年の運転者の方の調査をして、昨年の調査結果と比較し、高齢運転者の問題点と特徴を明確にしていきたい。この「運転をやめた方とやめていない方の違いはなにか。健康上の理由がどうか明らかにしたいですね。これが分かれば、あなたと同じレベルの方々の8割は運転をやめていませよ、といえるようになるわけです。さらに、その判定をどう受け入れてもらうのか、反応も調べなければいけないと考えています。

自己理解ワークブックは、高齢者の自己診断用として使うが、問題は高齢者が一人ではなかなか使わないので、その使い方も工夫する必要があります。松浦さんは考えている。



実態に即した教育が高齢者の事故を防ぐ

平成14年6月から免許更新時の高齢者講習の受講年齢の範囲が75歳以上から70歳以上に引き下げられた。3年ごとの更新を、同じ内容ですべてに複数回受講する高齢者も増加し、その充実を図る必要にせまられてきている。

長野県にあるドリームモータースクールでは、高齢者の運転実態に即したより効果のある更新時講習を行うため、昨年4月より軽乗用車を導入した高齢者講習を実施している。

HOW TO LEAD

効果的な安全手法を学ぶ

[ドリームモータースクール昭和 / 高齢者講習]

9時前 担当指導員全員で高齢者を迎える。9時、上原邦一郎管理者から高齢者講習の趣旨説明。「高齢者の方は自宅の近くで事故に遭つてことが多い。今日の講習を終えて、次回も元気に来られるようにお願いします」と挨拶。

人生の先輩として接する

最初は安全運転の知識などの講義講義の後、実技講習と運転適性検査を行うことを指導員が説明する。「僕は一輪に乗るのは20年ぶりです。みなさん、僕より現役ですから頑張ってください」と指導員がふると、「だって私の生活の足だから」と女性の受講者が応え、教室内がなごんでいく。

次に指導員が「ちょっとしたミスっクをお見せします。指サックを取り出し、左右の手をいったりきたりさせながら、どちらの手の中にあ



「向こうからクルマが来ます。減速してください」と指導員。ペースが乱れる。いつのまにか右側通行。「こめんなさい、車線が違つてますよ」と優しく指導員が注意する。

乗り慣れた軽乗用車、40年のキャリア。しかし、教習所というAさんにとっては、初めての道、自信に満ちて臨んだ講習がいつのまにか、自分の運転能力の限界に気づいていく。全員が体験型教育に参加しながら、「一時停止する大切さを理解していく」



普段乗っている軽乗用車から講習会に参加しました

「講習会は初めてですか?」と指導員。「初めてです」「これは試験ではありません。まず、周回コースを回ってください。他にも教習車両が走る中をパモスガ、トゥデイが走っていく」

平成14年6月から免許更新時の高齢者講習の受講年齢の範囲が75歳以上から70歳以上に引き下げられた。3年ごとの更新を、同じ内容ですべてに複数回受講する高齢者も増加し、その充実を図る必要にせまられてきている。

長野県にあるドリームモータースクールでは、高齢者の運転実態に即したより効果のある更新時講習を行うため、昨年4月より軽乗用車を導入した高齢者講習を実施している。

「講習会は初めてですか?」と指導員。「初めてです」「これは試験ではありません。まず、周回コースを回ってください。他にも教習車両が走る中をパモスガ、トゥデイが走っていく」

ベーシック・データ

目的
受講時に運転適性指導を受けることにより、高齢者が加齢に伴って生ずる身体機能の低下を自覚して、安全に運転することができるようになる

実施日(取材日)
2005年4月7日(木) 9:00-12:00

受講者数8名(内原付3名)
指導員3名
講習車両
軽乗用車バモスとライズ、普通乗用車シビック(原付はスーパーカブとトゥデイから選択できる)

「講習会は初めてですか?」と指導員。「初めてです」「これは試験ではありません。まず、周回コースを回ってください。他にも教習車両が走る中をパモスガ、トゥデイが走っていく」

「講習会は初めてですか?」と指導員。「初めてです」「これは試験ではありません。まず、周回コースを回ってください。他にも教習車両が走る中をパモスガ、トゥデイが走っていく」

ドリームモータースクールでは軽乗用車の導入を図った平成16年4月から12月までの高齢者講習を分析している。それによると、普通車45対軽乗用車55で半数以上が軽乗用車で受講、また普通車ではAT車が69%と多いのに比べ、軽乗用車ではMT車が72.4%と圧倒的に高い、というデータが出ている。「講習会においてになる高齢者の方に乗っているクルマについて聞くと、軽乗用車に乗っている方が多く、高齢者の必要性・利便性を考えると大型車から小型車、農業の高齢化による軽トラクなどの使用でMT車で講習が望まれていると感じました」(上原管理者)

HINT

全員参加、全員活き活きの講習のために

原付の講習は一時停止の練習を中心に。今日の女性の参加者はトゥデイを選択。「大丈夫、ちゃんと目立ってますよ」と指導員が声をかける。「イヤだねー」と笑いながら女性たち。一時停止の練習をしながら交通社会の中で、二輪車が見られるための訓練も取り入れている

