

特集② シリーズ・高齢者への交通安全教育 第3回 運転者編

自分の運転の課題に気づいてもらうために

平成24年の高齢運転者による交通事故は、運転免許保有者数が10年間で1.72倍に増加したことを背景に、平成14年の1.24倍となり、75歳以上に至っては同1.78倍（免許保有者数は10年間で2.30倍）となっている。シリーズ第3回として、本人の気づきを促すHondaの高齢ドライバー教育の手法と、本人がその症状を自覚しにくい緑内障という病気と運転に関する情報を紹介する。



「しあわせ高齢ドライバースクール」ではASTPのあるツインリンクもてぎ内の道路を使い、一般道路に近い環境で実技走行を行う



Hondaの交通安全センター（もてぎ、埼玉、浜名湖、鈴鹿）では、クルマを必要とする高齢ドライバーに、安全・快適に運転を続けてもらうことを目的に「Honda健康ドライバースクール」を開催している。プログラムの特徴は「自分の運転行動を客観的に振り返る（自己観察法）」「受講者自らが答えを見つけ出す」ことなどである。

栃木県は、このプログラムをベースにした「しあわせ高齢ドライバースクール」をHondaの交通安全センターの1つ、アクティブセーフティトレーニングパークもてぎ（ASTP）で実施している。平成21年度からスタートし、昨年度までの4年間で栃木県内の高齢者724名が受講した。栃木県県民生活部から交通安全心課生活・交通安全担当主査の松本賢太郎さんは「当県の場合、高齢者でもクルマで出かけるのが日常的なため。そのため、高齢ドライバーの方が事故に遭遇せず、安全運転を継続していただくために、このスクールの開催をしています」と話す。

これまでの自分の運転を振り返ってもらう

8月23日に行われたスクールには、栃木県芳賀町から5名の高齢者が受講。まず高齢者が一人ひとり指定されたコースを走行する。高齢者が運転する様子は車載カメラで撮影され、同時に速度やアクセルやブレーキ、ウインカーなどの操作、一時停止状況なども記録される。全員が走行を終えると、教室に戻って各々の走行を撮影された映像で振り返る。そして、危険予測トレーニングを行った後、再度同じコースを走行してもらう。

近所にある畑に行くために運転するという78歳の男性は「1回目は散々な結果でした。まずは一時停止。振り返りの映像を見て、自分で止めようと思った場所

「しあわせ高齢ドライバースクール」のように、高齢者に身体機能の低下を自覚してもらうことは重要である。ただし、本人が自覚することができない病気もある。その1つが緑内障。これは何らかの原因で視神経が圧迫され、視野（見える範囲）が狭くなる病気で、ゆっくり進行し、初期、中期、後期とも



各々が運転している様子を撮影した映像で振り返ってもらい高齢者の気づきを促す

緑内障がクルマの運転にどのような影響を与えるか

スクールを視察した松本さんは「カチカチだけの講習ではなく、高齢者本人の意識に残る講習が必要です。ASTPではそれを実践いただいているので、ありがたく思っています」とHondaの高齢ドライバー教育を評価する。「県内の高齢ドライバーの交通事故件数は若干ですが減ってきていますから、今後もこのスクールの続けたいと考えています」。

国松さんは「緑内障患者の自動車運転能力の研究」を行っている。平成20年、自治医科大学附属病院に勤務している時に、重症の緑内障（後期緑内障）患者を対象に実態調査を行った。その結果、後期緑内障患者の約6割がクルマを運転し、運転している人の約3割が過去5年間に交通事故を起こしていることがわかった。

東北大学医学部眼科学教室講師の国松志保さんは「緑内障は加齢に伴い増える病気で、緑内障にかかるとまぶしや症状を回復させることはできませんが、早期に発見すれば進行を抑えることはできます。40代以上の方は人間ドックや眼科で検診を受けてください」とアドバイスする。



東北大学医学部眼科学教室講師の国松志保さん

「実態調査によって、研究を進める上での問題点も出てきました。事故歴のある症例が少ないこと、事故歴の有無だけで検討するのは無理があるのではないかと。『事故を起こす・起こさない』は患者様の性格や運転時間、運転技術にも依存します。そこで、運転条件を一定にできるドライビングシミュレーターを活用することにしました」と、国松さんはHonda・セーフティナビ（簡易型四輪ドライビングシミュレーター）以下、Sナビに着目。この研究にはHondaも協力し、Sナビのソフトを緑内障患者用に改変した。「社会貢献に値する研究には積極的に協力するというHondaの姿勢には感謝しています」と国松さんはいう。

そして平成22年9月から1年3ヵ月、多治見、金沢、新潟、栃木でSナビを使って後期緑内障患者100名の運転データを収集した。「下方の視野が欠けている人は信号機を」と、信号機を見ている時に、側方から歩行者が飛び出すと、それに対応できないことがわかりました。歩行者が視野の欠けている部分に入ってしまうからです。反対に上方の視野が欠けている人は、交差点を通過する前に左右の安全確認をしていると信号機が消えてしまったように見えるようです。赤信号が変わっても、それに気づかず交差点に進入してしまいます。万一の事故を体験したことで、患者様も自分の弱点がわかったと思います。

今後、視野障害度・視野障害部位と事故率・ブレーキ反応時間との関連を調査し、視野障害パターンに合わせて、安全運転のための注意点を助言していきたいと国松さんは考えている。



Sナビを使って後期緑内障患者の運転データを収集

※自己観察法=東北工業大学の太田博雄教授らが(公財)国際交通安全学会などで研究成果を報告している手法。自分の運転をビデオで録画して観察し、「我が身振り返り見て、我が振り返す」手法。