

SJ

The Safety Japan
since 1971

Safety Report

セーフティルポ 子ども・高齢者

三世代がともに交通安全教室で学ぶことで
各世代への理解を深め、安全意識を高めてもらう

三世代交流による交通安全教育は高齢者と子ども（孫世代の幼児・児童）、その中間に当たる世代（子どもの保護者など）と一緒に学ぶ手法である。三世代が同時に交通安全教育の場に参加することにより、お互いの立場を理解し合うとともに、交通事故を防ぐために必要な考え方や安全行動を各世代に身につけてもらうことを目的としている。今回は、岡山県津山市が推進している三世代交通安全教室を紹介する。

様々な世代と一緒に学ぶことで
お互いの立場を思いやる

津山市では 20 年以上前から三世代交流による交通安全教室を継続して実施している。この交通安全教室を推進している同市環境生活課の交通指導員 三谷温美さんは、様々な世代と一緒に交通安全について考える意義を次のように説明する。

「普段、交流する機会のない他の世代と一緒に学ぶことは、お互いの立場について考える良い機会だととらえています。高齢者や子どもの身体や行動の特性などを共有できるのは、三世代で実施する大きなメリットといえるでしょう。また、他の世代との交流を通じて、一人ひとりが交通事故につながる危険な行動をしているのではないかと振り返ってもらいたいと考えています。各世代がそれぞれの立場で相手を思いやり、やさしい行動をとれば、事故は防げるということに気づいてほしいのです」。

今年 4 月には、岡山県などが主催する「春の交通安全県民運動推進大会」が津山市で開催され、その中で「三世代による決意表明」という寸劇風のプログラムが披露された。三谷さんは、このプログラムのシナリオを担当。「高齢者からみると、若い世代が運転するクルマや自転車のルール・マナー違反が気になっているはず。逆に若い世代は、高齢の歩行者や運転者に対して不安を抱いています。また、大人はスマートフォンを操作しながら歩いたり、自転車に乗っている中学生・高校生を危ないと感じています。子どもの立場では、大人は『交通ルールを守って』というけれど、『自分たち大人は守っているのか』という思いがあるでしょう。そうした意見を高校生、老人クラブ、交通安全母の会の代表者が出し合い、それまでの自分たちの考え方や行動を見直すというストーリーでシナリオを書きました」。

このように、三谷さんは長年の経験を活かし、様々な世代が一緒になって交通安全を学ぶことで、お互いの立場を思いやる機会をつくることに努めている。



津山市生活環境課の交通指導員 三谷温美さんは三世代交通安全教室で Honda の高齢歩行者プログラムを活用。受講者への問いかけを通じ、道路横断中における事故の原因などを考えてもらいながらプログラムを進めた

Contents

- P1 Safety Report セーフティルポ 子ども・高齢者
- P3 Close Up クローズアップ 四輪販売会社
Close Up クローズアップ 教育プログラム
- P4 Close Up クローズアップ 道路交通法
- P5 SJ Interview
(公財) 交通事故総合分析センター
研究部 研究第一課 特別研究員 小菅英恵さん
- P6 Close Up クローズアップ 福祉安全運転
- P7 TRAFFIC SCOPE 交通参加者の行動を観察する
- P8 危険予測トレーニング (KYT)
SJ クイズ



Safety for Everyone

Honda はすべての人の
交通安全を願い活動しています。

SJ ホームページは

編集部：本田技研工業株式会社 安全運転普及本部内
〒107-8556 東京都港区南青山 2-1-1
TEL：03(5412)1736
https://www.honda.co.jp/safetyinfo/
編集人：横山謙一

※ご不明な点がございましたら、下記までお問い合わせください。
(株)アストクリエイティブ安全運転普及本部係
TEL：03(5439)1191
E-mail：sj-mail@spirit.honda.co.jp

高齢者向けのプログラムを
他の世代も一緒に受講

7 月 26 日、津山市立大崎小学校の体育館で、三世代交通安全教室「いきいき笑顔で交通安全」が開催された。受講者は主催する大崎地区高齢者市民学級に所属する高齢者と大崎小学校児童クラブアップル（学童）の小学 1～5 年生、児童クラブのスタッフや児童の保護者など約 50 名。

「児童クラブのスタッフの方々には、交通安全教室に参加する機会が少ないと思います。交通ルールを再確認し、日々の学童保育のなかで子どもたちに繰り返し指導をしてほしいと考え、参加してもらうことにしました」

と三谷さんはいう。
 今回、三谷さんは初めて交通安全教室に Honda の高齢歩行者プログラム「安全な道路の渡り方」を取り入れた。このプログラムは、高齢歩行者の典型的な交通事故である道路横断中にクルマと衝突する事故を、どのようにすれば防げるのか、高齢者自身に考えてもらうことを目的とした映像教材で、場面ごとに高齢者に問いかけながら進める対話型の構成になっていることが特徴だ。導入の「アタマとカラダの準備体操」を終えると、高齢者（65歳以上）の道路歩行中の交通死亡事故が多いのはどのようなケースか、全員に考えてもらう。スクリーンに「前からクルマが接近中」「後ろからクルマが接近中」「横断中」の3つのパターンが表示されると、「皆さんは、どれだと思いますか？」と三谷さんが全員に問いかける（正解は「横断中」）。このように、道路のどんな場所で事故が発生しているのかを質問形式で問いかけ、一番事故が発生しているのが、横断歩道のないところを横断中の後半、左側から来るクルマと接触して事故になるケースであることを説明。道路を横断する際は、横断歩道が少し離れていても安全のために必ず横断歩道を渡るように促した。やむを得ず横断歩道がないところを横断する場合は、左右からクルマなどが来ていないことを十分に確認して渡るように伝えた。

さらに、こうしたケースの事故が起きる過程を再現したアニメーションを流し、その原因を考えてもらった後、実際に片側一車線を左右からクルマが接近する中、歩行者が横断する設定で、歩行者目線とクルマのドライバー目線それぞれの映像を見せる。歩行者は右側から通り過ぎたクルマがつくり出す死角により、左側から接近してくるクルマが見えない。一方、ドライバーは右側から横断してくる歩行者が対向車の死角に入っで見えない。歩行者とドライバーの双方が死角に入り、どちらも「いないはず」と思い込んで進んでしまったことが原因になっていると解説した。

この後、各世代の代表者にスクリーンの前に出てきてもらい、横断体験（右写真参照）を行って高齢歩行者プログラムは終了となった。

「あやとりい ひよこ」は どの世代にも活用できる

三世代交通安全教室は、三谷さんと交通安全教室をサポートするボランティアの高校生による寸劇をはさんで、腹話術人形による「交通安全のお話」となった。三谷さんが腹話術人形を操りながら、道路を横断する前に止まって、クルマのドライバーに渡りたいという意思を伝えるために手を上げる、右、左、右をよく観るなど安全な道路の渡り方を説明。雨の日に傘をさす時は前後に傾けず、周囲の状況を確認できるようにまっすぐ上に向けるよう付け加えた。また、Honda の交通安全教育プログラム「あやとりい ひよこ（P3 参照）」のワークシートを使って、歩行者と自転車が通行すべき場所を受講者に再確認してもらった。そして、模擬の横断歩道で全員が安全な道路の渡り方を実践し、1時間半にわたる三世代交通安全教室は幕を閉じた。

三世代交通安全教室の主催者である大崎地区高齢者市民学級の会長 下山益資さんは「通常は私たち高齢者だけで交通安全教室を行っています。今回は夏休みの時期で小学生も参加できたので、子どもと児童クラブのスタッフを含めた三世代でやってみることにしました。子どもたちが一緒だと、（高齢者が）参加してみようという気持ちになります。映像を使った説明はわかりやすいと感じました。道路を渡る時は横断の後半に注意しないといけないことが理解できました。普段、登下校時の見守りをしているので、子どもたちが道路を横断する時にも今日学んだことを参考にしたいと思います」と話す。

大崎小学校児童クラブアップルのスタッフ 桑原尚子さんは「地域の皆さんと交流する機会は少ないので、子どもたちも楽しみながら交通安全を学んでいました。私たちも登下校の際に事故に遭わないようにアドバイスしたいと思います。私自身もハンドルを握る立場と

して、あらためて歩行者や自転車を意識することを心がけます」と感想を語った。

児童からは「クルマは遠くにいても、すぐにやってくるから、道路に飛び出したら危ないと思った」「道路の真ん中では、左側を注意しないといけないことがわかった」という声が聞かれるなど、高齢歩行者プログラムは子どもにとっても印象的だったようである。

三谷さんは幼児、小・中学生、高校生、大学生、高齢者および三世代、すべての交通安全教室において「あやとりい ひよこ」のワークシートを活用している。「安全行動の基本が盛り込まれた普遍的な内容で、最もわかりやすく指導できる教材だと思っています。歩行者

はもちろん、自転車や電動車いすの教室にも使っており、私の指導には欠かせない存在です。

この日は通常の交通安全教室より時間的余裕があったため、高齢歩行者プログラムを加えてみることにしたと三谷さんはいう。「実際に使ってみて、高齢者に知っておいてほしいことが網羅されたプログラムだと思いました。頭や身体を動かさず導入や、横断体験といった要素もあり、高齢者には最適です。また、部分的には子どもをはじめ他の世代への交通安全教育にも有効ではないかと感じました。今後も、このプログラムを活用していこうと考えています。

世代や属性に応じた交通安全教育に、三世代交通安全教室



高齢歩行者プログラムの横断体験。各世代の代表者はスクリーンの左端に立ち、三谷さんの合図で足踏みをする。それと同時に、スクリーンに道路の左からクルマが接近する映像を再生。足踏みにより道路横断を仮定し、スクリーンの奥から手前に向かってくるクルマとぶつかりそうになる設定となっている。速くから向かってくるクルマとの距離や速度はつかみにくく、自分が思っている以上に早く近づいてくることに気づいてもらう



高齢歩行者プログラムの導入では受講者が頭と身体を使って準備体操を行う



ボランティアの高校生と三谷さんによる寸劇では軽妙なやりとりが受講者を楽しませた



周囲が見えにくくならないための正しい傘のさし方を伝える三谷さん



「あやとりい ひよこ」のワークシートを使って、歩行者と自転車が通行すべき場所を説明



「いのちのルール♪」（岡山県発の命を守る交通安全オリジナルソング）に合わせた体操



交通安全教室の最後に、受講者全員が手上げの意味や左右確認の方法などを実践



Close Up

クローズアップ 四輪販売会社

「あやとりいひよこ 映像版」を活用し、Honda Cars 長岡東が交通安全教室を開催

Honda は交通安全教育プログラム「あやとりいひよこ 映像版（以下、映像版）」を全国各地の Honda Cars（四輪販売会社）に普及している。映像版は「あやとりいひよこ」（下記参照）を映像化し、Honda Cars のスタッフが商談用に使用するタブレット端末に表示できるようにしたものである。Honda Cars 長岡東（本社：新潟県見附市）は映像版を活用し、7月1日に見附天使幼稚園で交通安全教室を行った。

映像版は指導を担当するスタッフの負担が少ない

Honda Cars 長岡東は、3年ほど前から近隣の幼稚園・保育園での交通安全教室の企画を始めた。その背景を同社専務取締役久住繁男さんは次のように話す。「当社はSDGsを推進する活動の一環として、地域の交通安全への取り組みを強化することにしました。まず、本社のある見附市内の幼稚園・保育園に出向いて『あやとりいひよこ』を活用した交通安全教室ができる体制をつくったのです。しかし、その矢先にコロナ禍となってしまったため、実際に開催できたのは昨年のごとくでした。

この時、既に映像版が完成していたため、早速使ってみたという。「映像版はタブレット端末とプロジェクターがあれば、どこでもできますし、スクリーンで映像を拡大できますから、受講者が大人数の場合も対応

可能です。また、詳しい解説は映像の中に登場する女性キャラクターがサポートしてくれるので、従来のワークシート型『あやとりいひよこ』に比べ、指導を担当するスタッフの負担が少ないと思いました。

見附天使幼稚園での交通安全教室では、同社の山田咲菜さんと高野奈津子さんが指導を担当。2人は重要なポイントで映像を止め、園児に問いかけながら進めた。例えば、道路を歩く場所では、スクリーンに解答の選択肢を表示。数名の園児を指名して、どれが正しいと思うか答えてもらった。

山田さんは「私は今回が2回目でした。前は指名した子どもにその場で答えてもらったのですが、今回は前に出て来て、指さし棒で示してもらおうようにしました」と、参加している実感がより高まるように工夫したという。交通安全教室が初め



「あやとりいひよこ 映像版」をスクリーンに映し出し、Honda Cars 長岡東のスタッフが園児に問いかけながら進行

ての高野さんは「私の問いかけに、子どもたちがしっかり返事をしてくれて安心しました」と手ごたえを感じていた。「映像版を見るだけで、誰でも交通安全指導ができると思います。次回は、子どもが発言する機会をもっと増やせる構成にアレンジしたいです」と2人は口をそろえる。

止まってくれたドライバーに感謝の気持ちを示す

園児と一緒に参加した見附天使幼稚園 園長 池山奈穂子さんは「子どもたちが映像を見て考え、それを仲間と共有できるようになって良かったと思います。道路を歩く場所の説明では、子どもたちが考えているタイミングで選択肢が表示されるので、自分で正解にたどり着けるように工夫されていました。地域の一員として、四輪販売会社の方々に子どもへの交通安全教育

に取り組んでもらえるのは、たいへんありがたいことです」と感想を語った。

交通安全教室の最後、年長クラスの園児は模擬の横断歩道を使って、映像版で学んだ道路の安全な渡り方を実践する。山田さんと高野さんは道路を渡り終えた後、止まってくれたクルマのドライバーに会釈するなど、お礼をしてほしいと伝えた。

「交通安全教室を通じて（信号機のない横断歩道で）クルマが止まってくれたら、ドライバーに感謝の気持ちを示すことを子どもから浸透させていきたいと考えています。こうした子どもの行動をドライバーが目にする事で、『安全運転をしよう』という意識が高まり、交通事故が減っていくと期待しています」と久住さんはいふ。Honda Cars 長岡東は今後、地元の交通安全協会と連携し、幼稚園・保育園での交通安全教室の開催を増やしていく考えだ。



道路のどこを歩けば良いか、園児に指さし棒で示してもら



信号機のない横断歩道では渡る前に止まってから手を上げて右、左、右を確認し、渡った後に止まってくれたクルマのドライバーに感謝の気持ちを示すことを年長クラスの園児が実践



Close Up

クローズアップ 教育プログラム

手上げ横断の指導に対応できるよう「あやとりいひよこ」を改訂

「あやとりいひよこ」は、4～5歳児を対象とした交通安全教育プログラムである。指導者が交通場面のイラストが描かれた大型ワークシートと、キャラクターを使い、道路の安全な歩き方を子どもたちに示してもらうなど、参加しながら楽しく学べる内容となっている。

昨年、「交通の方法に関する教則」（国家公安委員会が歩行者と運転者の交通マナーをまとめた手引き）が改正され、信号機のない場所を横断する時の歩行者の心得に「手を上げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝えるようにしましょう」という内容が盛り込まれた。これに対応するため、Honda は「あやとりいひよこ」を改訂（映像版含む）。信号機のない横断歩道が表現できる貼り付け型のワークシートや、手を上げているキャラクター

などを追加した。これによって、道路を横断する時は止まってから右、左、右をよく見て渡るという従来の内容に加え、手を上げて運転者に渡りたいという意思表示を子どもたちに学んでもらえるようになった。今後、他の教材も手上げの指導ができるように順次改訂を進めている。

活用を希望される自治体、警察、団体の方は下記にお問い合わせください。
本田技研工業（株）安全運転普及本部
TEL 03-5412-1150



手を上げている女の子、男の子のキャラクターを追加



信号機のない横断歩道が描かれたワークシートを使って、手上げは運転者に横断の意思を伝える意味があることや、クルマが止まったのを確かめてから渡ることを説明できるようになった

Close Up

クローズアップ 道路交通法

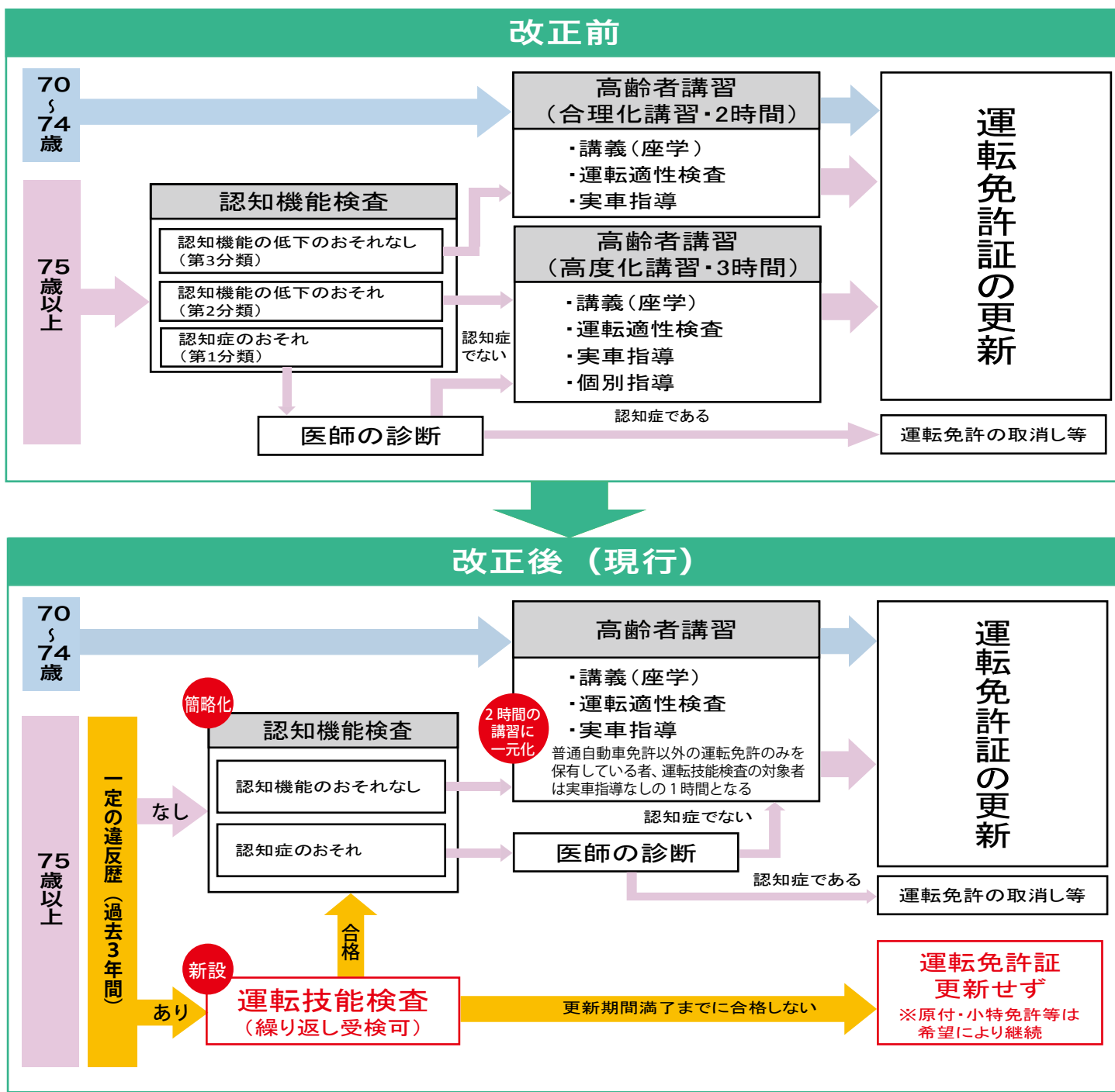
改正道路交通法の施行で変わった 高齢者の運転免許の更新制度

改正道路交通法が5月13日に施行され、高齢者（75歳以上）で一定の違反歴がある人に運転技能検査を義務づけるなど、高齢運転者対策の充実・強化が図られた。ここでは、高齢者の運転免許の更新制度の変更を中心に改正の概要を紹介する。



全国の自動車教習所などで行われている運転技能検査。写真はレインボーモータースクール（埼玉県和光市）での様子

高齢者の運転免許証の更新手続



運転技能検査の対象となる違反行為

- 信号無視
- 通行区分違反
- 通行帯違反等
- 速度超過
- 横断等禁止違反
- 踏切不停止等・遮断踏切立入り
- 交差点右左折方法違反等
- 交差点安全進行義務違反等
- 横断歩行者等妨害等
- 安全運転義務違反
- 携帯電話使用等

運転技能検査の課題

- 指示された速度で安全に走行できているか
- 道路標識等によって一時停止が指定された交差点で、停止線の手前で確実に停止できているか
- 右左折時に安全に曲ることができるか
- 赤色の信号機に従って、停止線の手前で確実に停止できているか
- 段差に乗り上げた後、直ちにアクセルペダルからブレーキペダルに踏み換えて安全に停止できるか

今回の改正でスタートした「サポートカー限定免許制度」

サポートカー限定免許制度は、運転を不安に感じている人に対して運転免許の自主返納だけでなく、より安全なサポートカー（一定の要件を満たす安全運転支援装置を備えた普通自動車）に限って運転を継続するという新たな選択肢を設けることを趣旨としている。申請は運転免許の更新と併せて行うことが可能だ。サポートカー限定免許でサポートカー以外の自動車を運転した場合は条件違反となり、罰則の対象となる。

一定の違反歴がある75歳以上は更新時に運転技能検査の受検が必要

今回の改正のポイントは、高齢者の運転免許証の更新等の手続において、新たに運転技能検査が導入されたことである。75歳以上で過去3年間に一定の違反歴（上記参照）がある人は、運転技能検査に合格しなければ、運転免許証の更新を受けることができない。運転技能検査は、実際にコース等で普通自動車を運転して指定の課題（上記参照）について採点される。採点は運転行為の危険性に応じて100点満点からの減点方式。第一種免許は70点以上（第二種免許は80点以上）で合格となる。例えば、段差に乗り上げた後、適切に停止できない場合は20点の減点。明らかな信号無視や逆走があった場合は40点の減点となり、その時点で不合格となる。ただし、不合格になっても更新期間が満了するまでは繰り返し受検することが可能だ。

このように、改正前は医師に認知症と診断された場合に運転免許取消し等の措置がとられていたが、認知症でなくても運転技能に問題があると判断された場合は運転免許証の更新ができなくなったのである。警察庁の高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議などの座長を務め、改正にあたり様々な提言を行ってきた早稲田大学名誉教授 石田敏郎さんは「これまでは認知症のおそれのある高齢運転者をいかに見つけるかに重点を置き、医師が認知症の診断を行うことで運転の可否を判断していました。それが行政の責任の下で運転能力を評価し、可否を判断するようになった点が大きな変化といえます」と話す。「実車を運転してもらい、それに対して評価することは、受検する高齢者にとっても納得性が高いと思います。違反と交通事故には相関があるため、有識者会議では違反歴と事故データを分析し、事故との関係が深い違反を11にまで絞り込みました。（上記参照）そして、それらの違反歴のある高齢



早稲田大学 名誉教授 石田敏郎さん
者を運転技能検査の対象とすることにしました。既に全国の自動車教習所などで、運転技能検査が行われている。今回の改正により、高齢運転者の事故がどのように推移していくのか、今後数年は見守っていく必要があると石田さんはいう。「さらに、運転技能検査のデータも収集・分析すれば、高齢者の安全運転教育に役立てることができるでしょう。また、高齢者講習で行われている実車指導を安全運転教育の機会として活用できると考えています。現状は同乗する高齢者講習指導員（教習指導員）による評価はありませんが、不得意な技

能やそれを補うための方法などを教えられるようになれば、高齢者の安全意識が高まるはず。高齢者講習の機会以外にも、定期的に教習所へ行ってほしいと思います。加齢による運転能力の変化が実感できますし、教習指導員から安全運転に必要なアドバイスをもらえます。更新期間満了までに運転技能検査に合格できなかった場合、普通自動車免許は更新できないが、希望により原付・小型特殊免許等は継続することができる。クルマを運転できなくなるケースの増加が予想されることから、そうした高齢者の移動の確保や支援について、もっと考えていく必要があると石田さんは指摘する。このほかの改正による変化点だが、認知機能検査は従来よりも簡略化され、認知症でない旨の医師の診断書を提出した場合等には検査が免除される。改正前に合理化講習（2時間）と高度化講習（3時間）の2つに分かれていた高齢者講習は、2時間の講習に一元化された。

SJ Interview

SJ インタビュー

高齢運転者の不安全行動が形成される背景に合わせた安全運転教育支援が必要



(公財) 交通事故総合分析センター 研究部 研究第一課 特別研究員

小菅英恵 さん

(公財) 交通事故総合分析センター (以下、ITARDA) では警察庁から提供される交通事故統計や運転者の事故・違反歴のデータをもとに調査分析を行っている。2018年から運転免許更新時の高齢者講習で実施される認知機能検査のデータも提供されるようになったことから、小菅さんは高齢運転者の認知機能と交通事故の関係について研究を開始。そして、高齢運転者の不安全行動の傾向を明らかにし、不安全行動を形成する背景を踏まえた安全運転支援を検討した。

認知機能だけでなく 日頃の不安全行動にも着目

「よく認知機能が低下した高齢運転者は危険な運転をするとメディアなどが報じますが、これを実証する研究は日本にはありませんでした。本当にそうなのか、確かめる必要があると思ったのです」と小菅さんは話す。

認知機能検査と事故・違反歴のデータを分析したところ、高齢の運転免許保有者の中で、認知症のおそれがある群 (第1分類) の人身事故率 (第1当事者率※1) は認知機能の低下のおそれがない群 (第3分類) との差がみられなかった。また、「事故反復傾向」と「加齢」が高齢の運転免許保有者の人身事故率に影響を及ぼすリスク因子であることがわかった。

この結果から、高齢運転者の交通事故を防止するには認知機能だけに着目するのではなく、日頃の不安全行動を把握し、それらに対応した予防策を検討することが重要だと小菅さんは考えたのである。

その後、2019年度から2020年度にかけて、ITARDAは千葉県警察本部と共同で高齢運転者の研究を行い、小菅さんが研究責任者を務めた。

この研究において、小菅さんが活用したの

は千葉県内の高齢者講習の受講者約9000人分の「運転行動診断票※2 (以下、診断票)」である。

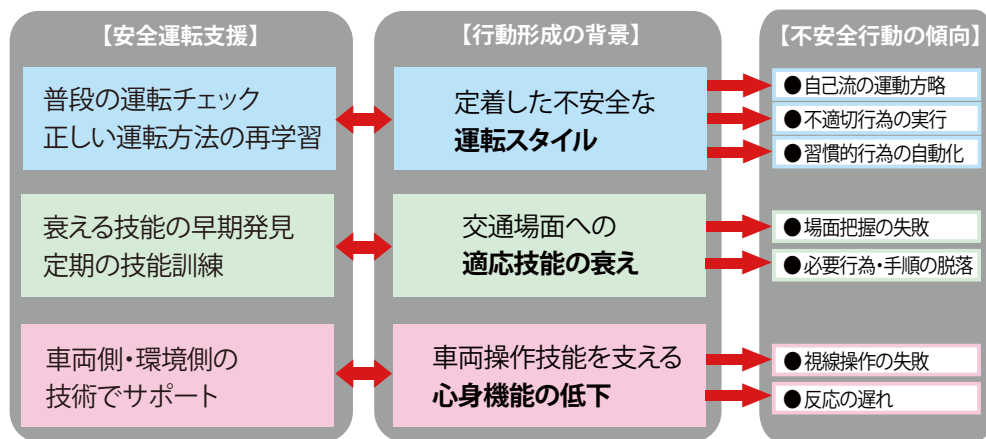
「千葉県の自動車教習所で高齢者講習を見学した際、あらためて診断票を見ると、ここに記載されている内容を分析すれば、高齢運転者の振る舞いを把握することができると思いました」と小菅さんは振り返る。診断票の記載内容の中で小菅さんが注目したのは備考欄の自由記述。指導員がある課題に対する受講者の運転を「危険」「不注意」「不適切」と評価した場合、備考欄にその内容 (例: 信号無視あり、安全確認が不十分など) を自由に記述することになっている。

小菅さんは備考欄に記載されている自由記述をデータ化し、不安全行動に関する単語やフレーズを抽出して、78の不安全行動の細目を生成。さらに、似ている細目をグループ핑し、不安全行動の傾向として、下記の7つに集約した。

そして、7つの不安全行動の傾向が形成される背景を検討し、「定着した不安全な運転スタイル」「交通場面への適応技能の衰え」「車両操作技能を支える心身機能の低下」の3つとした。特に影響が大きいと思えるのは「定着した不安全な運転スタイル」だと小菅さんはいう。

不安全行動の傾向	不安全行動の細目例 (一部)
①自己流の運転方略	・カーブの手前での減速不十分 ・合図の遅れ、忘れなど
②不適切行為の実行	・交差点での停止位置不適 ・交差点で二段階停止せず確認など
③習慣的行為の自動化	・内掛け、片手ハンドル ・必要以上にペダルを踏むなど
④場面把握の失敗	・交差点での安全確認不十分 ・方向転換での目視不十分など
⑤必要行為・手順の脱落	・交差点の見落とし ・信号無視など
⑥視線操作の失敗	・一点集中 ・カーブでのハンドルふらつきなど
⑦反応の遅れ	・交差点での停止遅れ ・カーブでの減速遅れなど

高齢運転者の行動形成からみた不安全行動の傾向と事故予防



出典: (公財) 交通事故総合分析センター 第24回交通事故・調査分析研究発表会資料

長年の運転で身についたクセが 不安全行動に影響する

「運転技能は経験を積むことで、自分なりの運転がつくられていきます。この長年の運転で身につけてしまったクセが、高齢運転者の不安全行動に影響を与えていると考えられます。そこに加齢や認知機能の低下が相まって、事故に結びついてしまうというのが実態なのではないでしょうか。」

この研究では、診断票と合わせて「運転頻度問診票※3」の記載内容もデータ化し、これを使って、普段の運転車種との関係も調べている。適切にペダルを踏む、適切にハンドルを持つなど基本的な行為が正しく遂行できていない「習慣的行為の自動化」は大型/中型バス・トラックの運転者が多いことから、運転する車両の特性による影響もあると小菅さんは考察する。

「定着した不安全な運転スタイル」を改善に導くための支援として、小菅さんは次のように提言する。「高齢者になる前の段階が重要といえるので、不安全行動が身につけてしまう中年期から日頃の運転をチェックして、自分の運転のクセに気づいてもらうことが必要です。例えば、車両側で普段の運転データを常に計測して、悪いクセの兆候を検知したら、近くの教習所で指導を受けられるような仕組みがあれば良いと思います。」

若いうちから不安全行動につながる運転のクセ (下記) がないか意識してほしいと小菅さんはいう。

意識してほしい運転のクセ

- 交差点の進行・通過の際
 - ・通過の際に膨らみがち、大回りとなっていないか
 - ・内回りや小回りとなっていないか
 - ・きちんと止まらず、ずるずると徐行で通過しようとしていないか
- 進路変更の際
 - ・ウィンカーなどで合図はするが、そのタイミングが遅くないか
 - ・合図を出すことに無頓着ではないか、そもそもしなかったり、合図をつけ直さなかったり、戻し忘れをしていないか
 - ・変更する際、必ず周囲の安全をきちんと確認しているか
- カーブなどに合わせた速度コントロールの際
 - ・状況に合わせて減速はするが、ぎりぎりで減速していないか (前もって減速をしているか)
 - ・カーブ中にブレーキを踏んでいないか

社会全体で高齢運転者を サポートしていく必要がある

「交通場面への適応技能の衰え」に対しては、運転頻度が少なくなっている運転者には定期的に技能訓練をするための支援、衰えが出やすい場面把握に関する不安全行動

を早期に発見し訓練につなげていく仕組みが必要だという。

「車両操作技能を支える心身機能の低下」には、車両側の技術による運転支援や、高齢者でもわかりやすい道路環境に変えていくといった支援を提言する。

「人間は誰でも年を取り、若い時にできていたことができなくなっていきます。また、現在の交通環境は若くて元気な人に合わせてつくられています。ですから、そこに高齢運転者が適合できないことは当たり前といえるでしょう。これは運転者に限らず、歩行者の立場でも同じです。今後、社会全体で高齢者を基準にした道路環境や交通システムを考えていく必要があります。高齢者にやさしい交通環境は、身体が不自由な方や小さい子どもを連れてくる方も移動しやすい環境だと思います。」

高齢運転者側への対策の一方で、社会が高齢運転者をサポートしていく必要があると小菅さんは強調する。

高齢運転者の運転寿命の 延伸につなげていきたい

小菅さんは、2021年に茨城県警察本部との共同研究の一環で、同県内で運転を継続している高齢運転者と、運転免許を返納した高齢者を対象に、生活満足感や運転に対する意識、交通事故に対する認識等の調査を行った。

「この調査から、運転を継続しているほうが人生や生活に対する満足感が有意に高いという結果を得られました。運転の継続は生活上の移動だけでなく、Well-being (幸福・健康)、QOL (Quality of Life: 生活の質) とも密接なかかわりがあります。今後は、運転行動だけに特化するのではなく、運転の継続によって、どれだけ健康でいられるか、どれだけ人生に対する満足感を得られるかというところにも踏み込んで、高齢運転者の運転寿命の延伸をサポートするための研究に取り組んでいきたいと考えています」。運転する能力がある人には、できるだけ長く安全に運転を続けてほしいと小菅さんは願う。

※1 ITARDAが扱う人身事故は、通常は過失の重いほうを第1当事者、過失の軽いほうを第2当事者とし、過失が同程度の場合は人身損傷が軽いほうを第1当事者、人身損傷が重いほうを第2当事者としている。

※2 高齢者講習の実車指導において受講者の日常の運転のクセなどに応じた指導を充実させるために、高齢者講習指導員 (教習指導員) が受講者の運転行動を記録する時に使用するもの。

※3 高齢者講習の実車指導時に受講者が運転する車種の選定や、受講者の運動機能に関する課題の選定に役立つもの。受講者本人が日頃の運転頻度や普段の運転車種などを記入する質問用紙となっている

Close Up

クローズアップ 福祉安全運転

中国地方の作業療法士の有志が連携し、
運転復帰支援の輪を広げる

Honda は高次脳機能障がい等で身体が不自由になった方の運転復帰を支援するため、運転能力を評価・訓練するプログラム※を提供している。さらに、これを全国に広げることがめざし、病院施設との連携を進めている。今回は広島県、山口県、島根県、岡山県の病院の作業療法士の有志が立ち上げた中国Dプロジェクトの活動を紹介する。

運転支援に対する考え方
手法を共有できる場づくり

医療現場においては、高次脳機能障がい等で身体が不自由になった方がリハビリテーションを経て運転を再開しようとする際に、担当の医師や作業療法士がその判断に苦慮している現状がある。これを解決するため、Honda は地域における運転復帰支援（以下、運転支援）プロセスの構築をサポートしている。その第一歩として、2014年に四国地方の病院やリハビリテーションセンターと連携し、四国運転リハプロジェクト（以下、四国プロジェクト）を立ち上げた。

四国プロジェクトでは、メンバーとなった作業療法士の方々が運転能力の評価方法の開発に取り組んだ。そして2016年、地域性や病院施設の規模にかかわらず実施できる手法として、停止車両評価（下記参照）を考案。これを組み込んだ評価方法を「自動車運転再開ガイドブック」にまとめ、四国地方の病院などへの普及を進めた。

その後、全国に同様の活動を展開するため、四国プロジェクトのプロジェクトリーダー岩佐英志さん（合同会社ラシエイド 代表 認定作業療法士）を中心に、日本運転リハプロジェクトが発足。その活動の中から、中国Dプロジェクトは誕生した。発起人は、翠清会梶川病院（広島県）の森松千夏さん（認定作業療法士・公認心理師）。「作業療法士として患者様の運転支援をする中で、もっと自分にできることがあるのではないかと感じていた時、Hondaを通じて四国プロジェクトの会議に参加する機会をいただきました。地域や職場の枠を超え、メンバーの方々が同じ目的に向かって自由闊達に議論する様子は、私が理想とするものだったので。中国地方で同じ志の仲間を集めて、お互いに運転支援についての考え方や手法を共有したり、困りごとを相談できる場をつくらうと思いました」と振り返る。

森松さんが、これまで研修で知り合った他県の作業療法士に声をかけるなど、メンバーを募ると、山口リハビリテーション病院（山口県）の田中伸二さん（認定作業療法士）、公立邑智病院（島根県）の山田寛之さん、

津山中央病院（岡山県）の柿元翔太さんが呼びかけに応えた。

3名は「森松さんが声を上げてくれたので、その想いを形にできるように協力したいと思いました」、「地域を超えて作業療法士同士つながりたいと考えていましたから、断る理由はありませんでした」、「自分も森松さんと同様、運転支援について相談できる人がまわりにいなかったため、メンバーに加えてほしいと思いました」という。

森松さんを含めた4名は、2021年3月に中国Dプロジェクトを発足。Dには「Dream（夢）」「Drive（運転）」に加えて「Direct（ダイレクト）」という意味がある。作業療法士がダイレクトにつながり、患者に対してダイレクトに役立つアイデアを生み出したいという想いが込められているのだ。

運営には、日本運転リハプロジェクトのプロジェクトリーダーを務める岩佐さんが協力。Hondaも活動をサポートしている。

若い作業療法士に
考え方を考えてもらう

森松さんらは、このプロジェクトを通じ、運転支援について自分の言葉で患者様に説明ができる作業療法士を育てていきたいと考えた。そのため、キャリアの浅い作業療法士や、運転能力の評価を始めて間もなかったり、これから始めようとしている作業療法士を対象とした研修会を企画し、2021年度は3回開催（すべてリモート）。「事例による運転支援を考える」をテーマとした。第1回（6月）の研修会には新人の作業療法士を中心に16名が受講した。第2回（10月）は「運転評価の常識を疑う」、第3回（1月）は「新たな手法を知る」がテーマとなった。第3回には、四国プロジェクトが考案した停止車両評価の実践例が紹介された。「まだまだ運転支援は難しいというイメージがあります。だから、それを払拭して敷居を下げたいと思いました。運転能力評価に対する考え方を考えてもらうための第1回は大きな反響がありました」と森松さん。「運転支援の形はいろいろあると思いますが、『その検査は運転能力の何を評価している



森松千夏さん（翠清会梶川病院）



田中伸二さん（山口リハビリテーション病院）



山田寛之さん（公立邑智病院）



柿元翔太さん（津山中央病院）



鈴川大騎さん（翠清会梶川病院）



岩佐英志さん（合同会社ラシエイド）

か』『どんな能力があったら運転できるのか、それを患者様に説明できるか』受講者に問いかけると、黙り込んでしまいました。これが私たちのねらいで、一人ひとりに何らかの気づきがあったはずだ。

3回の研修会をすべて受講した鈴川大騎さんは昨年、森松さんがいる翠清会梶川病院に作業療法士として入職した。「まだ新人だったので、運転支援について考える余裕はありませんでした。しかし、患者様の中にはクルマが運転できないと生活が成り立たない方もいます。評価や支援の方法を一から学んでおく必要があると思い、参加しました。単に知識やノウハウを学ぶのではなく、運転支援に対する自分なりの考え方を整理することができ、今は自信を持って患者様に向き合っています」と受講した感想を語る。

昨年度の研修会では四国プロジェクトが考案した停止車両評価が紹介され、鈴川さんは必要だと思う患者様に実施しているそうだ。「患者様のクルマを家族の方に病院まで運転していただき、停止車両評価を行いました。停止状態ですが、実車でやることで患者様の納得度も高いようです。運転能力があれば、できるだけ運転できるようにしてあげたいと思います。だからこそ、しっかり評価する必要があります」。

森松さんは「自分で考え、患者様に必要な検査や評価ができるようになってうれしい」と後輩である鈴川さんの成長に目を細める。山田さんは「若い方には型にはまるのではなく、多様な視点を持って患者様を支援してほしいと考えています。私たちは、鈴川さんのような作業療法士をどんどん育てたいと思っています」という。

患者様にいきいきと
生活してもらうために

研修会はプロジェクトのメンバーにも刺激になったという。田中さんは「経験者にとっても基本に立ち戻れる内容でした。自分たちは患者様の何を見て、患者様にどのような説明をしなければならないか、考える機会

が必要だと感じました。研修会の企画・運営に携わってメンバーの考え方を聞いたり、講師として受講者と触れ合うことはたいへん勉強になります」と語る。

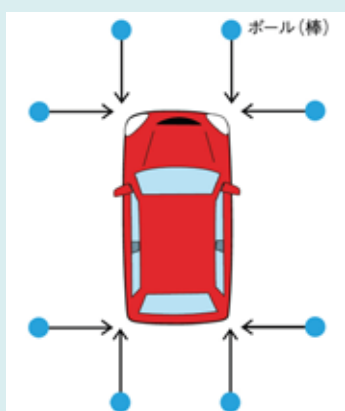
また、同僚にも受講してもらったという柿元さんは職場にも波及効果があったと話す。「机上検査から得られた結果だけを見て話し合うことが目標になっていたことに、若い作業療法士が気づいてくれたようです。日常生活の中での兆候を見ながら、停止車両評価をはじめとする様々な評価を複合させ、仮説を立てて進めるようになりました。運転能力に限らず臨床場面での評価全般に対する見方も変わり、患者様に意味のある説明ができるようになったと感じています」。四国プロジェクトのプロジェクトリーダー岩佐さんは「中国Dプロジェクトは若い作業療法士を巻き込んでいるところが特徴的です。患者様のために、地域や職場の垣根を取り払って自由に議論するという、私たちが培ったノウハウが全国に広がっていることはとてもうれしく思います」と森松さんらの活動を評価する。

中国Dプロジェクトの研修会は2022年度も3回シリーズで開催される予定だ（第1回は7月に実施）。これと並行して、昨年度の受講者が研修会で得た成果を職場でどのように活かしているかをアウトプットして共有できる機会を用意しようと計画している。若い世代に自分と同じキャリアの作業療法士が運転支援にどのように取り組んでいるのかを知ってもらうことで、刺激を受けてほしいという考えだ。

「患者様が安心して人とつながって、いきいきと生活できるように支援することは作業療法士の根本であり、そのための運転支援です。目的があるから移動したいと思うし、移動できるから人とつながることができません。実効性のある運転支援ができるように、これからも人と場をつなぐ活動を継続したいと思います」と森松さんはいふ。日本運転リハプロジェクトによって、全国へ運転支援の輪がさらに広がっていくことが期待される。

●停止車両評価について●

患者に停止状態のクルマの運転席に座ってもらい、運転に必要な能力を評価するもの。クルマへの自力での乗降、運転姿勢と姿勢保持、ハンドルやブレーキの操作力といった身体機能だけでなく、視野や距離感覚、位置感覚等の高次脳機能を確認する。例えば、車両感覚を評価する時は目印になるようなポール（棒）を停止車両の前後左右の8つの方向から近づけ、車体の前方および後方の右端・左端にポールが来たとき認識したら手を上げてもらう。これを2回実施し、「目安値を大きく外れていないか」「左右で差が顕著に見られないか」などをチェックする。



※ Honda の運転復帰プログラムの詳細については以下のホームページ参照。
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/rehabilitation/>



TRAFFIC SCOPE

「TRAFFIC SCOPE」は交通参加者の行動観察を通じて、ドライバーやライダー、自転車利用者、歩行者に守るべきルールがあることを再認識してもらうための連載記事です。

交通参加者の行動を観察する

高齢者は横断歩道を渡る前に左右確認をしているか？

DATA 基礎情報

歩行中に亡くなった高齢者の約4分の1は横断歩道で事故に遭っている

警察庁の資料によれば、2021年の高齢者（65歳以上）の歩行中・交通事故死者数（第1・第2当事者※）は693人で、事故類型別にみると、その7割以上が道路横断中だった。さらに、横断歩道を横断中は180人（26.0%）となっており、約4分の1を占めている。

高齢者は、実際に横断歩道をどのように渡っているのだろうか。今回は、東京都内の信号機のある横断歩道と、信号機のない横断歩道で渡る前の左右確認状況を観察した。

また、信号機のない横断歩道では、高齢者が渡る前に手を上げるなどの意思表示をしているかについても観察した。

※第1当事者は交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者または過失が同程度の場合は被害が最も軽い者。第2当事者は過失がより軽い者、過失が同程度の場合は被害がより大きいほうの当事者。

WATCHING 観察

信号機のない横断歩道では高齢者の半数近くが左右を確認

観察場所は、文京区の千川通りにある信号機のある横断歩道（A）と、その近くにある信号機のない横断歩道（B）。2つの観察場所の間にはスーパーマーケットがあり、買い物をする目的にしていると思われる高齢者が横断歩道を利用していた。

2時間のうちに観察場所Aを横断した高齢者は99人で、横断する前に左右確認をした人は11人（11.1%）だった。信号待ちで立ち止まっている場合を除いて、横断する前に止まって左右確認をする歩行者は全年齢層でいなかった。多くの歩行者が左右確認をすることなく、歩行者用信号だけを確認して横断歩道を渡っていた。

観察場所Bを横断した高齢者は48人。ここは交通量が少ないものの車両の往来があるため、22人（45.8%）が横断する前に左右確認をしていた。ただし、明らかに車両がないとわかる状況では、多くが左右確認をせずに横断歩道を渡っていた。横断歩道以外での横断や、斜め横断は若い世代より高齢者に多く見られた。横断する前に手を上げるなどの意思表示をした高齢者は、一人もいなかった。両手に買い物袋を下げて歩く高齢者も散見され、このような場合は手を上げることが難しいと思われた。

また、70代以上の高齢者は歩行補助車（手押し車）や買い物カート、杖を使っているケースが多かった。そのため、常に視線を下に向けている傾向もあった。観察場所Aでは17人（17.2%）、観察場所Bでは10人（20.8%）が視線を下に向けたまま横断していた。



横断歩道以外の場所を渡る高齢者。日傘を前に傾けているため、周囲の様子がわかりにくいように思えた

ADVICE アドバイス

信号機の有無にかかわらず周囲の安全を確認してから横断を

今回、高齢者を対象に観察したが、高齢者以外の歩行者も同様に左右確認をしていなかった。横断歩道を利用している、車両の運転者から見落とされる場合もある。信号機の有無にかかわらず、横断歩道を渡る前に顔を上げて周囲の安全を確認してほしい。信号機のない横断歩道や、やむを得ず横断歩道の

ない場所を渡る時は、特に、横断の後半に左側から車両が接近していないか確かめてほしい。

観察中、赤信号に気づかず横断歩道を渡ってしまい、クルマにクラクションを鳴らされた高齢者もいた。高齢者は身体機能の衰えにより、視力の低下や耳が遠くなってクルマの接近に気づきにくくなったり、歩く速度が遅くなるなど、周囲の予想に反した行動をとることもある。車両の運転者は、横断歩道で歩行者保護をすることはもちろん、高齢者の行動特性を踏まえた危険予測を心がけてほしい。

観察結果

観察場所 A・B

観察場所/東京都文京区小石川
観察日/8月19日（金）
観察時間/10:00～12:00
天候/晴れ

●高齢者*（65歳以上）の左右確認状況

観察場所 A (信号機あり)	左右確認をした	11人 (11.1%)	視線を前に向けていた	82人 (82.8%)
	左右確認をしなかった	88人 (88.9%)	視線を下に向けていた	17人 (17.2%)
合計	99人	合計	99人	

*高齢者（65歳以上）の判断は観察者の見解による。



観察場所Aは丁字路で横断歩道が3ヵ所ある



杖や買い物カートの利用が高齢者には多く見られた



歩行者のほとんどが横断中に周囲を見回すことはなかった

●高齢者*（65歳以上）の左右確認状況

観察場所 A (信号機あり)	左右確認をした	22人 (45.8%)	視線を前に向けていた	38人 (79.2%)
	左右確認をしなかった	26人 (54.2%)	視線を下に向けていた	10人 (20.8%)
合計	48人	合計	48人	



観察場所Bは十字路で横断歩道が4ヵ所ある



周囲を見回しながら手押し車を押して横断する高齢者

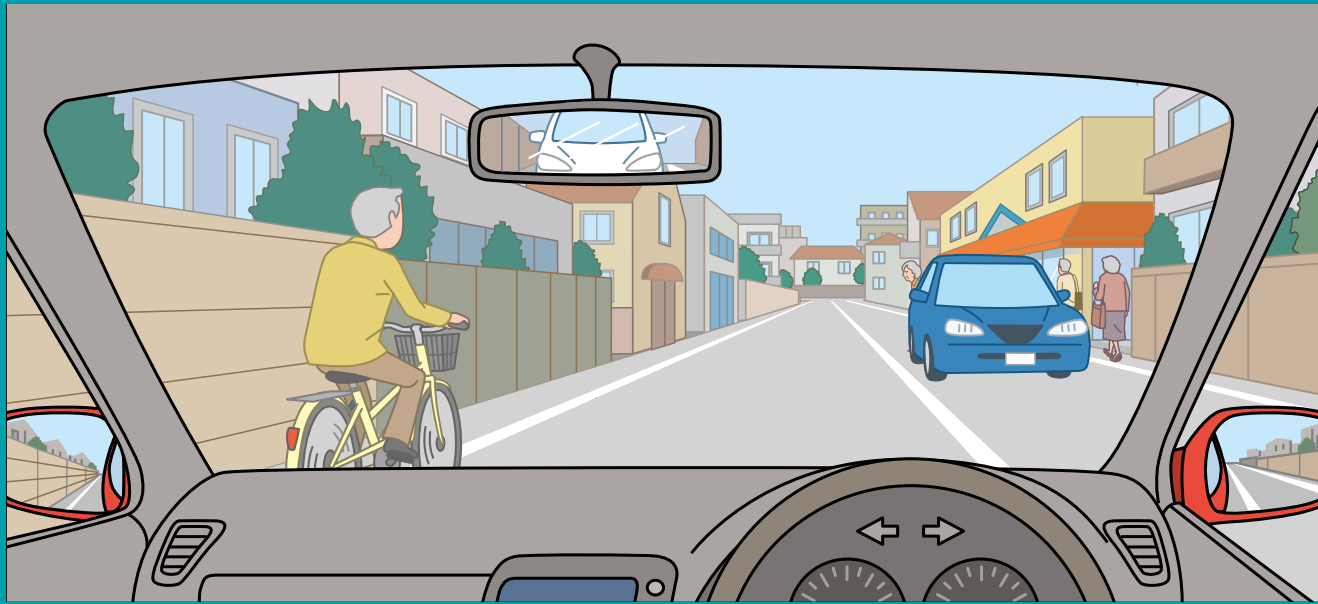


一時停止標識を無視する自転車がいるため、左右確認は重要

KYT 危険予測トレーニング

第 83 回 自転車を追い越そうとしている時（四輪車編）

あなたは生活道路を走行中、左側にいる自転車を追い越そうとしています。
安全に走行するためには、
どのようなことを予測する必要がありますか？



交通事故を防止するためには、路上で出会うさまざまな危険を予測することが大切です。このコーナーでは危険感受性を高めるための題材を提供します。今回は四輪車のドライバーに、自転車を追い越そうとしている時の危険について考えてもらうための KYT です。

活用方法

1. 少人数のグループをつくります。
2. 「交通場面のイラスト」を見ながら、意見を出し合います。
3. その後、「解答・解説※」を参考にして、どんなことに気をつければ良いか再び話し合ってください。

※「解答・解説」と「交通場面のイラスト（カラー・A4版）」は下記 SJ ホームページでご覧いただけます。また PDF ファイルもダウンロード（無料）できます。

【使用上の注意】

- 営利目的での利用はおやめください。
 - 内容の無断転載、無断改変、一部抜粋しての利用はおやめください。
 - その他、使用に関するご質問はお問い合わせください。
- 本田技研工業（株）安全運転普及本部
TEL : 03(5412)1736 E-mail:sj-mail@spirit.honda.co.jp

© 本田技研工業（株）

SJ クイズ ?

高齢歩行者編

Q1 2021 年の歩行中の交通事故死者数を年齢層別にみると、高齢者（65 歳以上）が占める割合は何%でしょう？
①約 57% ②約 67% ③約 77%

Q2 2021 年の高齢歩行者（65 歳以上）の交通事故死者数を時間帯別にみると、最も多い時間帯は次のうちどれでしょう？
① 10～12 時 ② 16～18 時 ③ 18～20 時

Q3 2021 年の高齢歩行者（65 歳以上）の横断中の交通事故死者数（第 1・第 2 当事者※）のうち、横断違反（横断歩道外横断、走行車両の直前直後横断等）があった割合は何%でしょう？
①約 18% ②約 28% ③約 38%

※第 1 当事者は交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者または過失が同程度の場合は被害が最も軽い者。
第 2 当事者は過失がより軽いか、過失が同程度の場合は被害がより大きいほうの当事者。



「解答」は P7 下、「解説」は下記 SJ ホームページでご覧いただけます。
<https://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/>

Safety Japan Action 2022

リスペクト～あなたから『おもうこと』『できること』～

Honda では、秋の全国交通安全運動に合わせて「Safety Japan Action（セーフティジャパンアクション）2022」を 9 月 16 日～10 月 31 日の期間、Honda の二輪・四輪販売会社や関連会社、各事業所で展開してまいります。混合交通下では様々な交通参加者が道路を利用しています。この秋は“高齢歩行者を事故から守るために～運転するすべての人ができること～”というテーマで展開します。高齢歩行者への理解を深め、交通事故を起こさない行動につなげるためのスペシャルサイトを開設。右の QR コードからアクセスしてください。プレゼントも用意しておりますので、多くの皆さまのご参加をお待ちしています。

※二輪・四輪販売会社でお配りする QR カードからもアクセスできます。



Safety Japan Action QR カード

スペシャルサイトへアクセス▶



二輪・四輪販売会社で配布している安全運転情報誌「Think Safety」



SJ 編集部だより

～交通事故死者ゼロをめざして～

高齢者でクルマを運転している人の多くが「1 日でも長く運転を続けたい」と思っているのではないだろうか。改正道路交通法の施行によって、75 歳以上の運転免許更新のハードルが上がった。今後、運転免許証を更新できないケースも増えていくと考えられる。都市部で生活していれば、運転免許証を手放してもほかに移動の選択肢がある。しかし、公共交通機関が充実していない地域で暮らす高齢者にとっては、病院に通うこともままならない。今号の SJ インタビューで取材した ITARDA・小菅さんが提唱するように、高齢者になる前の段階から自分の運転

の悪いクセを把握し、それを改善することが運転寿命を延伸するカギになるといえる。Honda の交通教育センターや JAF（一社）日本自動車連盟では、安全運転のためのスクールや講習会を開催している。また、自動車教習所の中にも、運転免許取得者向けの教習を用意しているところがある。これらはクルマの免許を持っている方なら誰でも申し込めるため、高齢者になる前から定期的に受講すれば、常に現状の運転能力を知ることができるはずだ。1 日でも長く安全に運転を続けるためにも、こうした機会を活用してほしい。