

Close Up

クローズアップ 福祉安全運転

シニアフィットネスにHondaセーフティナビを取り入れ、高齢者の健康維持に役立てる

Hondaセーフティナビ(以下、Sナビ)は、パソコンに市販のステアリングなどを組み合わせた簡易型ドライビングシミュレーターである。茨城県筑西市にある社会福祉法人 征峯会 しらとりハワイアンデイ(以下、しらとりハワイアンデイ)では、このSナビをシニアフィットネスに活用している。シニアフィットネスにおいてSナビがどのような役割を果たしているのか、同施設にうかがった。

しらとりハワイアンデイは通所介護(デイサービス)の施設で、職員がアロハシャツを着て非日常の空間を演出し、食事や入浴といった日常生活の支援や、生活機能向上のための場を提供している。

しらとりハワイアンデイ 生活相談員兼介護員 植木桃さんは、シニアフィットネスを開始した目的を次のように話す。「当施設の利用者の中心は要介護や要支援と認定された方々です。そうした方々以外にも利用していただき、地域の皆さまの健康維持に貢献したいと考え、2022年からシニアフィットネスを始めました」。対象は自身が運転するクルマで来所が可能な高齢者(65歳以上・筑西市在住)で利用者は85名(2024年8月末現在)。週1回(120分)、ストレッチやヨガなどその日の体調に合わせて好きなプログラムを選択できる。そして、2023年3月にSナビを導入。その理由について、植木さんは「シニアフィットネス

は運動プログラムが主体ですが、このほかに当施設ならではのコンテンツを加えようと検討していました。当施設の周辺地域で生活している方はクルマの運転ができなくなると外出の機会は極端に減ります。運転免許を返納したとたん、認知機能が低下して物忘れが増えたという相談は少なくありません。運転能力を維持することは健康維持にもつながるのです。Sナビを取り入れて活用することが、安全に運転を続けていただくための支援になると考えました」と説明する。

こうして、シニアフィットネスの中に「運転シミュレーター」というプログラムを設け、Sナビを約20分間体験してもらうようにした。「Sナビは運転反応検査※ができますから、これを定期的に受けていただいています。検査結果は数値で示されるため、少しでも良い結果をめざして真剣に取り組んでいます。『普段の運転で安全確認を意識するようになった』という方もいま



シニアフィットネスルームに設置されているHondaセーフティナビ。運転反応検査を受けた後は市街地や山道、サーキットなど各々が好きなコースでの運転を楽しめるようにして、利用者が運転を続けるモチベーションの向上につなげている



しらとりハワイアンデイ 生活相談員兼介護員 植木桃さん



シニアフィットネスはストレッチなどの運動プログラムを主体としている

た。私たちも検査結果で、シニアフィットネスによる運動の効果が出ているかを確認しています。また、結果によっては事故を起こす前に、ご家族やケアマネージャーに運転を控えていただくための相談ができます。Sナビの検査結果は、運転を続けられるかどうかを判断する材料の一つになると思います。」

しらとりハワイアンデイにはデイサービスの利用者の送迎を担当する職員がいることから、今後はこうした職員への安全運転教育にもSナビを活用していきたいと植木さんはいう。

※ペダルや、ハンドルを利用し、反応の速さや正確さで動作や集中力、判断力を評価する。結果は年代別の5段階評価、数値を画面で確認もしくは印刷が可能。

Close Up

クローズアップ 交通教育センター

同乗者にやさしい、安全で快適な運転操作を身につけてもらうための研修

鈴鹿サーキット交通教育センターでは、介護・リハビリ施設での送迎や旅客輸送を担うドライバーを対象にした「ケアドライブ3時間コース(以下、ケアドライブ)」という安全運転研修を定期的に開催している。同乗者にやさしい運転をめざすことを目的とした「ケアドライブ」の内容と受講者の声を紹介する。

7月23日に開催された「ケアドライブ」には4名が参加。オリエンテーションでは、インストラクターが受講者に「今日、皆さんに身につけていただきたいのは『(クルマを)揺らさない』『加速・減速を0.2G以内※』という運転です」と研修の目標を説明した。

受講者が運転するクルマには、Hondaと鈴鹿サーキット交通教育センターが開発した独自の運転評価システムHDSP(Honda DRIVING STYLE PROPOSAL SYSTEM)が搭載されている。このシステムによって、アクセルやブレーキの操作状況、加速・減速時やコーナリング時に発生するG(加速度)、走行軌跡などを測定。測定結果は車内のモニターで受講者が常時確認できるようになっている。

受講者が取り組む課題は発進、ブレーキ、等速・加減速コーナリング。

発進では、なめらかに速度を上げるアクセル操作を練習。停止状態から丁寧にアクセルペダルを踏んで加速し、30km/hに到達させる。ブレーキは、直線コースを30km/hで走行し、目標となるパイロンを通過したらブレーキをかけて停止するというもの。ブレーキペダルを踏む量を一定にしてクルマを止める。コーナリングでは直線コースから速度を30km/hに等速を維持したままカーブを旋回。ここでは受講者に旋回中、ハンドルの舵角を一定にすることに集中してもらう。そして、もう一つのコーナリングは、直線コースで加速して40km/hで走行し、カーブの手前で



7月23日に開催された「ケアドライブ」を受講したのは、高齢者を乗せて運転する機会が多いという方々だった

30km/hに減速。カーブを30km/hで旋回し、カーブの出口から40km/hまでなめらかに加速させる。

受講者は課題ごとに1回の走行を終えると、車内のモニターでアクセルやブレーキなどの操作状況や加減速時のGなどの測定結果を確認。ペダルを踏む量を一定にして、加減速が0.2G以内になることを意識して、走行を繰り返した。最後に教室で、すべての走行の測定結果をプリントアウトしたものが受講者に手渡された。インストラクターが「今日の課題はアクセルペダルやブレーキペダルを踏む、ハンドルをきるという単純なものでしたが、クルマの細かい挙動にこだわると意外に難しかったのではないのでしょうか。特に、停止間際のブレーキ操作で車体が『カクッ』となってしまうことがあったと思います。今回の測定結果を参考にして、日頃からやさしい運転をめざしてくだ

さい」と締めくくり、研修は終了となった。受講したタクシードライバーは「高齢の方や介助が必要な方を乗せる機会が増えてきたので、そうした方々に配慮した運転を習得したいと思い、この研修に申し込みました。自分では丁寧な操作ができていると思っていましたが、どれも難しい課題でした。自分の運転を数値化したものを提示されると説得力があります」という。また、1年ほど前から介護施設で利用者の送迎をしているという受講者は「これまで自分では意識していませんでしたが、停止間際のブレーキが『カクッ』となっていることに気づきました。このようなクセを直せるように日々の運転でも注意しようと思います」と感想を語った。

※鈴鹿サーキット交通教育センターでは加減速0.2G以内を安全なやさしい運転の指標の一つとしている。



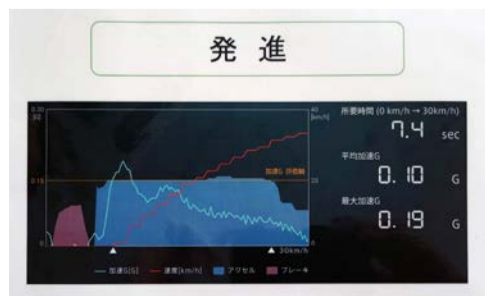
「ケアドライブ」の課題の一つ、ブレーキ。目標となる青いパイロンを通過したらブレーキペダルを踏む量を一定にしたまま停止させる



等速・加減速コーナリングではカーブの途中で車体が揺れないように、ハンドルの舵角を一定にすることを受講者に意識してもらう



インストラクターが測定結果を見ながら改善に向けて受講者にアドバイス



車内のモニターに表示される測定結果(写真はイメージ)