

高齢者の運転行動と安全対策

生内玲子* 塩地茂生** 鈴村昭弘***
富永誠美**** 長江啓泰*****

ひと口に高齢化社会といっても、わが国の場合は高齢化が急速に進み、欧米の長寿諸国とは異なった社会状況に直面すると思われる。とりわけ、交通の分野では他の分野を上回るスピードで高齢化が進むと予想される。それに伴って、従来の交通施策も抜本的に再検討されなければならない。今回は、高齢者が活力をもって交通社会に参加し、安全と社会活動の発展に寄与するという観点から、加齢による心身特性の変化をいかに自覚し、いかに社会との調和ある運転行動と安全を図っていくかなどについて討論している。

Driving Behavior and Safety Measures of the Aged

Reiko UBUNAI* Shigeo SHIOJI** Akihiro SUZUMURA***
Seimi TOMINAGA**** Hiroyasu NAGAE*****

The population of the aged in Japan is rapidly increasing and Japan will be confronted with a different social situation from the European and American longevity countries. It will be forecasted that the problems of aging society especially in the traffic field becomes more serious than those in other fields. According to this situation, we should drastically review the existing safety measures. Today, we discussed how the aged can participate in the traffic society. Also how they can be aware of the changes of their physical abilities and drive safely and harmoniously in society in order to contribute to the development of safety and social activities.

1. 自覚しにくい加齢による心身機能の衰え

長江(司会) 高齢者のドライバーといっても、二輪と四輪とではやはり違ったとらえ方をしないとイケないと思いますが、二輪免許を持つ人がふえていますね。

生内 60歳以上の場合、 $\frac{2}{3}$ 弱が普通免許で、 $\frac{1}{3}$ 強が二輪免許ですね。60歳以下ですと、80%以上が普通免許です。

塩地 ただし、高齢者で自動二輪に乗っている人は非常に少ない。

長江 自動車安全運転センターの調査を見ると、高齢者の二輪免許といっても、原付がほとんどです。しかも、原付は女も男も、走行距離が年齢に関係な

く大体同じですが、四輪では年齢が上がるとともに、走行距離が減っていきます。自転車の代わりに原付に乗る人がふえつつあって、原付の事故は若い人とお年寄りに多いバスタブ型になっています。

ここでは、四輪の運転を中心に話を進め、必要に応じて二輪にも触れていきたいと思います。

塩地 いちがいに老齢化といっても、60歳と70歳の違いや、その中での個人差を考えなければいけませんね。

鈴村 眼科医として患者を診療して感じることは、30年前と比べて、日本人はおおよそ7歳ぐらい肉体的に若くなっています。10歳若くなったと言ってもいいかもしれません。ですから、今の50歳の人はい昔の40歳ぐらいでしょう。これには栄養とか、環境とかいろいろ原因はあるでしょう。

生内 全体として若返り傾向にあるそうですが、各器官の老齢化も遅くなっているのですか。

鈴村 変わってきています。例えば、老眼鏡を必要とする年齢は、昔は「四十暗がり」という言葉があったくらいで、40歳が目安でした。しかし最近では、50歳ぐらいでやっと、「もうかけなくてはいかなかな」と言う人が多くなりました。頭脳の働きも、

*交通評論家

Transport Critic

**尾久自動車練習所社長

President, Ogu Driving School

***愛知医科大学教授(本学会員)

Professor, Aichi Medical University

****日本交通科学協議会副会長(本学会理事)

Vice President, The Japanese Council of Traffic Science

*****日本大学教授(本学会員)

Professor, Nihon University

人によりますが、相対的に若くなっているのではないのでしょうか。女性の生理なども、昔は40歳ぐらいでなくなる人が多かったのですが、今は50歳過ぎてもある方が多いですね。

塩地 その中でももちろん個人差があるわけで、「高齢者はすべて同じだ」と言い切れない、ということをお前提にして考えないといけません。



鈴木 それは身長を考えればすぐ分かります。日本人の平均身長は、昔は160cmぐらいだったのが、今は170cmになっています。しかし、170cm以上も以下もたくさんいるということですね。

富永 アメリカ人などを見ると、高齢化の進み具合が、日本人とまた違うようですね。老夫婦がいかに楽しそうにオープンカーを運転しているのを見たりすると、日本人よりはるかに若い感じです。

塩地 アメリカの婦人などは、食べる量が日本人に比べてはるかに多いし、体力も違います。頭の衰えは知りませんが、体力の衰えは日本人より遅いような気がしますね。ただ、全体に若返ったといっても、少しずつ衰えているわけですが、問題なのは、衰えをなかなか自覚できないことです。私は運転手を3人使ってきました。みなさん、よそを定年でやめてきた人達ですが、年とともに段々と衰えていくのが分かります。しかし、本人には全く分からないようです。これが一番危険なことのように思います。

何が衰えるかという、直視力とか動物的感覚といったものです。例えば、道を選ぶときに、どちらが早く行けるかといった感覚が段々だめになっていきます。それから、自分が覚えた以前の流儀に固執して、融通がきかなくなります。そして、運転が短気になる。私もそうですが、若いときはお互い様と思っていたのが、年をとると怒りっぽくなって、運転がスムーズにいかなくなるように思います。高齢化とともに変化が出てくるのは絶対の事実で、その変化を自覚させる手だてが必要ですね。

生内 自己診断用のテスターみたいなものがあると

いいですね。年をとると、他人に衰えているのを見せながらないから、病院へ行って検査を受けるのは嫌だし、面倒だという人が割と多い。そこで、免許をとったときの自分の能力を100としておいて、視力、聴力、運動系の反射機能、中枢系の働き、集中力、記憶力といった6つぐらいの指標について、小さなパソコンみたいなもので自己診断できないものかと思います。

私が前にやってみたのは、どうしても徹夜明けで運転しなくてはならないときに、大丈夫かなと思ってフト考えたのが、大好きなコンピューターゲームなんです。試しにやってみますと、ふだんよりやや点数は落ちましたが、ほぼ同じぐらいの点数だったので、大丈夫だろうと運転したことがあります。ですから、年による衰えの外にも、体調が悪いとか、病み上がりで久しぶりに運転するといったときに、自己チェックできる簡単な機械があればいいと思うのですが……。



塩地 ゴルフだと、若いときに飛ばした所まで飛ばない、ということで数値にははっきり出てきますね。しかし、運転だとそれが分からない。しかも、長年の経験で何とか事故を起こさないで済んでいるものですから、悪い要素がかなり出てきても安全度は衰えていない、という錯覚があるように思います。**生内** ですから、運転をやめるというきっかけがないんですね。大事故を起こすまで運転を続けるということになるわけです。

富永 しかし、年をとったからといって、「そろそろやめた方が……」とも言いにくい。運転は絶えず状況を見、判断し、手足を使っていますから、老人ホケを防ぐということもあります。とにかく、本人が衰えなり、変化を自覚して、それに応じた運転ができることが一番いいでしょうね。

2. 矯正できる目の衰え

生内 アメリカなどでは、おばあさんも平気で運転

していますが、若い娘さんに比べて、アゴを突き出して、姿勢が前かがみになっているのはなぜですか。怖いから前へ出てくるとか……。眼鏡

鈴村 目の関係です。老人性下垂位といって、老齢化とともに、瞼にシワがふえて、目の上に垂れてきます。それが瞳孔の上にかかってくると、上の方が見えなくなるのです。

富永 目の上に脛が出てきて、これが邪魔になるわけですね。

鈴村 ですから、上の方を見ようとするとアゴを前へ突き出す姿勢になります。歩くときもそうです。

富永 年寄りがアゴを出して前かがみになるのは、背骨が曲がるのではなく、瞼が垂れ下がってくるためですね。



鈴村 そうです。車のバックミラーも、あの位置ではこうした年寄りには見にくくなります。アゴが出てくるのは、もうひとつは呼吸器の関係があります。マラソンなどでも疲れてくるとアゴが出るという場合と同じです。年をとると呼吸器の働きが弱ってきて、背骨をピンと伸ばした姿勢では、急いだときなど呼吸がしにくくなるのです。

生内 二種や大型の免許を持っている高齢者の方で、深視力のテストで落ちて普通免許に格下げになった人数を調べようと思っていますが、深視力の衰えは視力と比べてどうなのですか。

鈴村 加齢によって一番衰えるのは深視力ですが、目に合ったメガネをかければ矯正できます。人間は、大体50歳を過ぎると遠視傾向になります。しかし、遠視は遠くがよく見える目ではなくて、焦点が遠くへ行ってしまう目ですから、網膜に対して焦点が裏側にきてしまうわけです。遠視の場合は徐々に進みますから、視力が落ちた感じが少ないんです。静止視力で見れば0.8とか0.7といった値になるわけですが、動きに対する調節力が加齢によって非常に落ちていきますから、深径覚などは非常に悪くなります。一方、若者の近視は、同じ0.7であってもこの深視力

が悪くなることは少ないんです。ですから、視力は数字だけでなく、どの性質でそうになっているかを知ることが大切です。

生内 動きが分からないと、それが止まったときのこちらとの距離も分からないわけですか。

鈴村 分かりません。

生内 分からなければ普通免許へ格下げになりますね。深視力のテストでは老眼鏡をかけませんから、矯正して救うこともできないわけですね。

鈴村 かけてはいけないという法律はありませんから、かければいいのです。

塩地 深視力は左右視力の違いが一番影響するのでしょうか。

鈴村 それも一因ですが、深視力が悪くなる要因はたくさんあります。問題はそのことに無自覚なことです。外来の人に、「メガネをかけた方がいいですよ」と言うと、「まだ、よく見えます。不自由していません」と、こうくるわけです。



生内 目が不自由だから病院にくるのでしょう。

鈴村 そうではなくて、仕事がやりづらいつか、目が疲れるとか、あるいは他の病気で来ます。普通の老眼鏡は新聞が読めなくなりますからかけるのですが、深視力の矯正用は、たいいていの方がそんなに遠くを見る必要がないものですから、あまりかけたがらないんですね。「仕事の能率が違うから、かけた方がいいですよ」といっても、「いやア」という人がほとんどです。

生内 高齢ドライバーはそうしたメガネをかける必要があるわけですか。

鈴村 絶対に必要です。比率でいえば遠視の人が失格する率が一番高いし、また、失格した人をメガネで救う率は80%です。

生内 メガネをかければ危くない運転ができるということですね。

鈴村 高齢者の場合はそうです。若年者の場合は遠視で失格した人をメガネで救えるのは20%にすぎ

ません。しかし、「メガネはいらない」と拒否しているのは高齢者に多いのです。

塩地 運転の場合、目が大切なのは分かりますが、それほど重大な条件でしょうか。目の衰えは、他の諸機能も衰えているということのひとつとして考えた方がいいと思いますが……。

鈴木 老眼鏡なしで作業しても、何とか見えます。しかし、疲労感、情報ミス、思考力の低下などはかなり出ます。ほんの手先の動きでも、老眼鏡をかけてやると全く違います。細かなところが見えないとうまくいきません。私自身、手術するときに特にそう思います。ですから、視覚情報が正しくとれているかどうか、やはり大切になります。もちろん、運転中に絶えずそういう状態であったら、たちまちくたびれてダウンしますが、必要なときに適切に対応できるためには、目の働きが重要だということです。

生内 運転と目の関係は、道路とか信号といった外の情報を得るためにも重要ですが、車の内部のいろいろな機器を見分けるためにも必要です。ステレオひとつでも細かいボタンがたくさんあるし、最近ではコンピューター装置もふえたりして、そうした機器の操作が薄暗いとなかなかやりにくいんです。しかも、ボタンが細かくて、操作が複雑ですから、なかなか覚えきれません。おそらく、高齢者の方で、車についている機器を100%利用できる人は少ないのではないですか。

塩地 仮に見えたとしても、年をとると若いときと違って、そうした複雑なものを覚えるのが面倒になるんですね。私の子供などはよく知っていますが、私はまず覚える気がしないんです。

鈴木 そういうことです。年とってくると、万事に必要な最少限にしたいくなるんですよ。

生内 「高齢化するということは失うものも多くなる」といいますが、例えば150万円の車を買ったとしても、そのうちの50万円分ぐらいの仕掛けは使っていないことになりますから、やはり失ったことになりますね。

塩地 結果的にはそうなっています。

生内 使わなくても昔の車のことを思えば、走れるからいいだろうとなってしまうんですね。

3. 高齢者ドライバーの運転の特性

生内 老人問題で難しいのは、何歳ならこうと、年齢で決められないことです。子供の交通安全ですと、

3歳児にはこれを、5歳児にはあれを教えたらよろしいと、大体分かってきますが、高齢者はそれができません。それと、子供は大人の後輩ですから、「ちゃんと右側を歩きなさい」「信号を見なさい」といった指示ができますが、お年寄りには先輩ですから、そうした指示を言い出しにくいことも、老人問題を難しくしているのではないのでしょうか。

鈴木 今までの高齢者の方はそうだと思います。しかし、これからの高齢者は、免許を持つ人もふえてきて、現実の交通状況なり交通安全の問題にかかわっていますから、多少は話しやすくなると思います。

長江 確かに、10年前までは高齢者で運転する人は職業ドライバーが多かったわけですが、これからはオーナードライバーがかなりふえてきます。高齢者の質が変化していることを念頭におく必要があるでしょうね。



塩地 終戦後の日本をまだ10歳児だ、というふうにあるアメリカ人が言いましたが、運転についてもまさにそうだと思います。日本の運転者は年をとっていても運転経験が浅いから、実質はまだ若年者だと感じたものです。それが、昭和35年に乗り始めた人は55年になればキャリア20年、昭和40年に乗った人はキャリア15年で運転者は壮年期に入ってきました。そうした人たちのかなり多くが、これから高齢者の中に入ってきますから、その意味では日本の交通事情もよくなるのではないのでしょうか。

富永 その端的な例が個人タクシーですね。昭和33年にこの制度が発足したときに、40歳以上という条件がつけましたが、その後、個人タクシーの運転者の平均年齢はどんどん上がっています。そして、個人タクシーは安心して乗れるといった、乗客からの信頼感がもたれていますが、これも年齢との関係があると思います。これから高齢者のドライバーがふえてくるわけですが、個人タクシーのように、いい意味での慎重さが交通社会に反映されてくれば、状況もまた変わってくるように思います。

生内 そうですね。今は老人ドライバーが少ないから、車の流れが若い人中心になっていますが、老人が多くなれば、むしろ若い人がおかしいということになってくるかもしれません。女性ドライバーもそうなんです。私が免許をとった昭和33年頃は、東京から大阪まで走っても、本当に女性ドライバーに出合わない時代でした。ところが今や、農村部あたりへ行くと昼間は女性ドライバーの方が多くなりました。よかれあしかれ、農村部の交通は女性の流れに変わってしまっているわけです。

鈴村 最近の女性ドライバーは判断力がよくなってきて、うまくなりましたね。運転の仕方だけでは女性かどうか分からなくなりました。しかし、お年寄りはまだ分かります。車間距離をグリーンとあけていますから。もう少し、周囲の車の流れに沿えばいいと思いますね。

長江 高齢者ドライバーが多くなってきたときに、若い人たちが従来通り自分のペースを保って、自分のペースと違うものに対してイライラするのか、それとも、高齢者のペースに慣れて協調するようになるのか、このあたりはちょっと予測できませんが、いずれにしても、近い将来、こうした問題が表面化するでしょう。

塩地 私の教習所の指導員と検定員に、若い人と年寄りの違いを聞いてみたんです。年輩の人の運転の特徴については、異口同音に、練習のときも、試験を受けるときも若い人より緊張するといいました。つまり、意外に図々しくなく、恐怖心をもっているわけです。その次に多いのが融通性に欠けることです。動作も考え方も融通に欠ける。ひとつのことに非常に固執するために、課題をひとつずつ順序よく済ませないと、次へ行けないそうです。ですから、
② 信号とチェンジレバーとなると、両方に神経を配分して適当にやるということができない。

生内 女性の特徴に似ていませんか。

塩地 そうですね。それから、どういうわけかギア一チェンジにこだわるそうです。どっちでもいいようなことをキチッとやろうとするんです。ですから、運転も型どおり、規則もよく守ります。非常に用心深くて、決断力が鈍いというか遅れます。教習中は訓練ですから、他の車の進行を邪魔しないように、よくも悪くも早い決断を求めているわけですが、それがなかなかできない。

富永 まさに女性に似ていますね。

塩地 すべての動作がワンポイント遅れてくるし、

思い切りが悪い。反応が鈍いし、速度なども自分の走っている速度が分からない。直視力が衰えているということなんでしょうね。これは中枢神経が鈍っているのか、運動神経が鈍ったのかよく分かりませんが、頭では分かっているも手足が思う通りに動いてくれない、ということもあるようです。逆に、決断が遅く、速度をあまり出さないから、無理をしないという点がいい面でしょうか。

4. 高齢化による事故の現れ方の変化

生内 塩地さんの教習所では、高齢者の普通免許取得までの教程数は大体どのくらいですか。

塩地 年代別にいうと、去年1年間で3,836名が卒業しましたが、そのうち10代が33時間、20代が35時間、30代が39時間、40代が43時間、50代が50時間と、ほぼ年齢と教習時間が比例しています。6月から8月の3か月間だけをとっても同じような時間数ですね。そして、3,836名のうち50代は76名で、2%足らずということですよ。

鈴村 ゴルフなども年齢と上達が比例していますね。50歳で始めればハンディ25、40歳なら20、30歳で15、20歳で10、高校生ぐらいから始めていけばシングルということで、年齢の半分と比例しているといわれます。もちろん、50歳でシングルになったという例外はありますが……。

塩地 運転免許は30歳を過ぎると、通常は年の数ほどやらなくてはいけないといわれますが、やはり実際にもそうした傾向が出るようです。

長江 運転には肉体的ないし筋肉的な作業と精神的な作業の両面があると聞きましたが、最近の車は非常によくなってきて、肉体的作業が非常に少なくなっているわけです。むしろ精神的作業の比重が高くなっていますが、とくに神経系とか感覚的な作業がふえています。そうした運転作業の変化が高齢者に有利に働くということはありませんか。

塩地 はっきりわかりませんが、感覚的というのは、私が先ほどいった動物的感觉とか直視力でしたら衰えています。ゴルフもそうですが、年をとればドライバーの飛距離を見ても肉体的衰えはどのようにもありません。しかし、体力というか筋肉の衰えとあまり関係ないグリーン上のバターも、やはり年をとると衰えてくるようです。経験を積んで上手になってよきそうなものですが、プロのゴルファーでもバターがダメになります。これも動物的感觉といったものに関係するように思いますね。

鈴木 確かに、アンジュレーションが読めないとか、グリーン上の芝の感じからくるパターの力加減とか、力の加減と距離感といったものが、年とともにしっくりこなくなってきましたね。

○ 塩地 ドライバーの衰えは距離ですぐわかります。それに対して、パターの衰えは気がつきにくいですが、かなり大きいんです。

長江 高齢者と女性の運転には共通点があるというご意見がありました。女性についての調査でもバックが不得手とか、知らない道を嫌がる、狭い道でのすれ違いが嫌だ、という点があがっていました。そして、ゴルフでも女性のパターはどこか男と違いますね。やはり似ているところがあるのでしょうか。

生内 ゴルフと運転の違いは事故につながるかどうかです。ヤングの運転は事故に対して無関心な面が多いのですが、高齢者は社会的地位や責任もあり、その分だけ自己規制という調整作用が働くと思います。それが加齢による衰えをカバーしているわけですが、そのバランスがどこで崩れてくるのでしょうか。

塩地 それと、高齢者に出やすい高血圧とか心筋梗塞といった発作の危険な年齢はどのくらいか、ということなども運転と結びつけて考える必要があります。

生内 たまたまラジオで聞いたのですが、運転中の突然死は割と多くて、年に10数件も起きているそうです。プロドライバーに多くて、これは運転距離の長さに関係しているのですが、年齢は50代末から60代にかけてが多くなっています。

富永 それ以上の年の人は、仕事からリタイアするから運転距離が極端に減るんですね。もし、高齢者のプロドライバーがふえれば、心臓とか循環器系統の発作の症例がふえてくると思います。

生内 これからの高齢者問題を考える場合、この運転距離がどう変わるかを考えないといけませんね。女性ドライバーが一般に下手といわれる理由のひとつは、この運転距離だと思います。平均的にみて、女性は免許をとってからの経験年数が男性の半分、運転距離も半分しかありません。したがって、運転未熟が非常に多い。女性と高齢者の運転が似ているという場合、運転経験の浅い高齢者はそうかもしれませんが、若い時から免許をもっていた高齢者は未熟運転とはいえませんね。

長江 それに似た話で、定年になって職場を変えると、とたんに事故がふえるそうです。同じ世代でも、

従来どおりの職場にいる人はふえていないという話があります。

生内 職場を変えれば車の種類も、使い方もかなり違って来るからでしょうか。

塩地 走る道も変わるし、走る立場が変わります。タクシーに乗った人が自家用に乗ったら、周囲の車の見る目が違いますよ。まして、パトカーから自家用になったら全く別世界でしょうね。

富永 九州大学の船津先生の研究で、タクシーの急発進、急ブレーキの回数は、同じ人でもサラ金に追われているといった生活環境の悪化と関係しているという報告がありました。職場が変わることも心理的にかなり運転に影響するのかもしれない。

生内 沖縄の右側通行から左側通行へ変わった7・30の時には、バスのベテランドライバーに事故が相次いだのですが、これはベテランなのに事故を起こしたと見るべきなのか、それとも50代以上のドライバーが新しい環境にすぐ適応できなかったのか……。

富永 通行方法の外に、バスの車両も新車になったし、左ハンドルから右ハンドルに変わったし、路線バスでは停留所も変わったわけです。ベテランでもそうたやすく適応するのは難しかったと思います。

鈴木 やはり年齢の要素はあります。年をとると脳細胞がどんどん減ってきますから、新しいものを入れ込む余地がなくなるわけで、どうしても従来のものに準拠してしまうのです。

塩地 先ほどの話と同じで、従来の方法に固執する傾向があるし、新しいものを覚えるのが面倒くさく、変わったことへの用心を怠ったために事故に結びついたりと思います。

5. 運転によって高齢者のリフレッシュを図る

長江 いろいろと問題点が指摘されましたが、やはり高齢者それぞれが、加齢による自分自身の変化を十分に自覚するとともに、社会の方も、高齢者を思いやる対策を考えていく必要があります。そこで、対策というほど大げさなものではなくて結構ですので、これから高齢化社会に向けて、どのようなことから手をつけていったらよいのか、お気づきの点がありましたらお願いします。

富永 これまで高齢者の交通対策といいますと、歩行者あるいはせいぜい自転車に乗るぐらいまでを考えていましたが、これからは四輪や二輪を運転する高齢者の対策も考えなければいけません。例えば、視力の低下に対する方策です。道路標識や信号機を

もう少し見やすく、分かりやすいものに改善していくといったことが必要でしょう。ベルリンなどでは横断歩道の信号機に赤が2つ付いています。これは高齢者にできるだけ赤を印象づけるためのものです。高齢になると、標識や信号が見にくくなるようですね。実際、日本のある県でひとり住まいの老人にアンケートをしたら、信号機を知らないとか気がつかないといった意外な答えが返ってきて、驚いたことがあります。また、生理的なことでいえば、高速道路などでは、できるだけ公衆便所をつくってあげることも必要でしょう。

生内 いじ悪いように聞こえるかもしれませんが、65歳以上になったら、免許更新の回数をふやすべきです。自分の視力、聴力が衰えているのを知らないで運転を続けて、危険を招くことを考えれば、こうした身体の衰えをチェックする機会をふやして、危険を未然に防ぐことは、やはり思いやりだと思いますね。実は、臨調の時に免許証の更新期限を5年に延長するという話がありましたが、私は免許取りたての若者の1回目の更新と、高齢者の更新はもっと短期間にすべきだと主張したのです。結局、一律簡素化という方向が狙いだったので、私の意見などはとても受け容れられる情勢ではありませんでした。これは粘り強く考えていくべきだと思いますね。

塩地 イギリスでは、70歳を越えると1年毎に免許証の更新があって、事故とか違反がなければすぐに交付されるが、何かあればそれを材料にして、いろいろと質問したり、検査をするそうです。70歳がいいのかどうかは分かりませんが、とにかく高齢化に対する自覚が問題なのですから、一定の年齢に達したら、それを自覚させる機会をふやさないといけません。そして、感覚が衰えている、判断力が鈍っているから、運転はここを気をつけなさいといったアドバイスを、免許更新時にやれば良いと思うのです。それが今は、20代も60代も全く同じパターンで更新していますから、両方ともに不満が出てくるのではないかと思います。

生内 そうした改善がすぐにできないということであれば、少なくとも高齢者用のテキストを出してほしい。免許更新の講習を修了すると『輝くライセンス』という本を渡されますが、65歳以上用のものを別につくったらどうでしょうか。塩地さんがいわれたような内容を盛り込むわけです。それを渡されると、「ああ自分もこの本をもらうような年になったか」と思って、そこから自覚も生まれるし、本を真

剣に読むと思います。

塩地 中には自分はまだ衰えていない、という頑固な人もいますから、「あなたは違うかも知れませんが、平均としては衰えていきますから、あなたも気をつけて下さい」と言って渡せば読むと思います。そして、できるだけ大きな字で印刷してほしい。

生内 高齢者は割と事故を起こさないから、講習省略で本をもらう率が高いんです。ですから高齢者用に講習内容を変えることも大事ですが、まず本の内容を改善する方が影響が大きい。費用もそれほどかからないと思います。ぜひ本作りをしたいですね。

富永 3歳児、4歳児のための交通の本があるならば、50代、60代、70代の人のための本もいるということでしょうか。

生内 みなさんまだ若いと言いながらも、こっそり自分の衰えに悩んでいると思います。60歳を過ぎたドライバーが読む本というのがあったら、こっそり買うのじゃないかしら。「100歳まで運転できるために」なんて副題をつけたらどうでしょうね。

富永 考え方の基本として、危ないからといって高齢者からハンドルを取り上げるのではなくて、車社会の中でいかに安全に、楽しく運転するには、どうしたらよいかということです。

長江 そこですね、ポイントは。これまでは、高齢化社会の話をする、将来が何となく暗いような感じがしたわけです。しかし、そうではなくて、高齢者が若い人たちと協力して、もっと明るい社会をつくるために、お互いにどうすればよいか、ということから発想しなくてははいけません。拒否でなく、いかに参加するかです。例えば、運転の楽しみについての意識調査によると、若い人は年とともに運転はそれほど楽しいとは思わなくなる。ところが、40歳ぐらいをボトムにして、再び楽しむ人がふえてくるわけです。そこで、免許更新年数を縮めるということ、運転の楽しみを奪うのかと反発することになりますね。

鈴木 ですから、先ほどの本の話ですが、お年寄りが運転を楽しむための若返りの本と考えた方がいいと思います。若返りのためのリフレッシュ・プランにすればよろしい。それから見ると、今の教習の本は本当につまらないのです。若返りは可能かという人もいますが、自動車という機械との組み合わせがあるからこそ、生理学的に可能だと、私は考えています。本でも錯視図形といったものを使いますと、自分の能力検査ができます。そういうものをふんだ

んに盛り込んだリフレッシュを目ざす本を作るべきでしょう。

6. 高齢者を思いやる社会的施策の整備

生内 先日、「安全運転について」というテーマで2,000人ほどの聴衆に講演をしたのですが、演壇の下に手話通訳がいて、難聴席と書いてある席の人に通訳をしていました。10人ぐらいの難聴ドライバーがそれを見ているのですが、大きなマイクの音が聴こえない方も免許がとれているのですね。今は、年をとって耳が聴こえにくくなっても、あまり運転には差し支えないのですか。

鈴木 ありませんね。それに、今の若い人はみんな難聴で運転しているようなものでしょう。

生内 ヘッドホンステレオをつけて、窓を閉め切ってクーラーをつけたら、外の音は何も聴こえませんね。ですから、お年寄りが耳が不自由になったからといって、そんなに不便と思わなくてもいいわけですね。

長江 年をとって、少しずつ体が衰えてくると、運転に差し支えるのではないかと、ひとりで心配している方も多いと思います。そういう意味でも、活性化を図るための手法が必要です。

塩地 自己診断して活性化を考える。活性化できないものは、別のものでカバーしていくことにすれば、いつまでも運転できるわけですね。

鈴木 車があるから若返りができます。若返りができると同時に、若い運転動作を身につけるための方策も方法論としてあります。

生内 自分はまだ若いと突っ張っているのも危いし、大丈夫かなと自信のない状態も危い。それをなくすためには、リフレッシュの方法を学ぶことです。

鈴木 問題は、それをどのように与えていくかにかかっています。

生内 自己のリフレッシュに加えて、年をとっても運転しやすい道路環境とか車の開発も必要です。例えば、運転席の前のパネルが見やすいように文字を

大きく、しかも光らないようにグレア防止ガラスを義務づけるといった配慮があれば、80歳になっても、90歳になっても運転したくなると思います。この間、うちの年寄りにVTRを買ったら面倒臭いといっって使わないのです。それで、再生とか録音という字を大きく書いて、ボタンの下に貼っておいたら、いつの間にか使っているのです。つまり、文字が小さくて見えないし、英語で書いてあるから使いづらかったわけです。しかし、車の機器に同じように字を大きくしてブラ下げたら危くて仕方ないですよ。だから年とってくると、そうした機器が使いこなせなくなるわけです。

富永 交通社会への参加は運転だけではないと思います。例はやや古いのですが、山口県の国道2号の下松あたりでは、道路にさまざまな植物を植えたりして、実にきれいにしてあるのですが、この維持管理は沿道の高齢者がやっています。高齢者が運転しやすい道路環境を、高齢者自身も参加してつくっていくという視点も、これから必要でしょう。

それから高齢者が安心して運転できるには、救急体制の整備を具体的に考えてほしい。いわゆる交通事故以外にも、循環器系統の発作が急に起こるといったケースも徐々にふえてくると思います。それに対応した救急体制の確立です。ヨーロッパでは、医者が病院で待っていたら間に合わないというので、医師がいかに早く事故現場へかけつけるかの時代です。日本の現状では、いますぐに、そうした体制はできないと思いますので、救急隊員に緊急時の医療行為ができるように知識を十分に学ばせて、できる範囲で現場で処置するとか、応急手当てはドライバーにもできるようにするといった訓練が必要だと思います。

長江 高齢者が交通社会に適応していくには、やはり高齢者自身の自覚と社会の思いやりが絶対に欠かせないと思います。本日の議論がその参考になれば幸いです。どうもありがとうございました。