

高齢ドライバーに対する交通安全の動機づけ —交通社会学的視点—

鈴木春男*

高齢ドライバーの交通安全施策を考えていくにあたっては、かれらの意識・行動・生活構造といった人間的要因に注目する必要がある。ここでは、高齢者の運転上の事故原因と、身体的・心理的・運転的・社会的特性という4領域に分けた人間的特性との関係を明らかにし、そこから交通安全教育のあり方を提案する。さらに交通社会学の視点から交通場面における高齢者への基本的視点をもとに、参加型の交通安全教育の必要性、さらには目標による管理の交通教育への応用、そして参加型教育の具体例を述べる。

Motivating Senior Drivers toward Traffic Safety : the Traffic Sociology Viewpoint

Haruo SUZUKI*

Consideration of traffic safety measures for senior drivers requires that attention be paid to such human factors as consciousness, behavior, and life structure. This study attempts to propose appropriate traffic safety education by clarifying the relationship between the causes of accidents among older drivers and human characteristics, as divided into the four aspects of physical, psychological, driving, and social characteristics. Specifically, basic perspectives toward seniors in traffic situations are set forth from the viewpoint of traffic sociology. These perspectives are then used to discuss the need for participatory traffic safety education, application of management-by-objective to traffic education, and concrete examples of participatory education.

1. 高齢ドライバーの事故原因

2009年は交通事故による死者数が4,914人と、もっとも多かった昭和45年に比べて3割を切るという大きな成果をあげた年であった。しかし、その中で65歳以上の高齢者の死者数は2,452人に上り、全死者の49.9%が高齢者という深刻な事態も現れている。いくら日本の社会が高齢化したといっても、全人口に占める高齢者人口の比率は推定で23%であるから、いかにわが国の高齢者が交通事故で亡くなる危険性を強く持っているかがわかる。

ところで、高齢者の交通安全を考えていくにあたっては、高齢者一人ひとりの意識・行動・生活実態といった人間的要因に注目して、そこから施策を考えていくことが重要である。人間科学的な視点に立って問題を究明し、それをもとに安全のための処方箋を検討していくことである。

特に、わが国がこれからますます高齢化していく中で、高齢者の交通事故による死者の半数近くを占める歩行中の事故も大きな問題であるが、高齢ドライバーの事故が急増していることも重大な問題である。Table 1は、自動車等(原付以上)運転者の交通事故件数(第1当事者)と、そのうち65歳以上の高齢者の事故件数の過去10年間の推移¹⁾を見たものであるが、高齢者の占める事故の比率が毎年確実に上がっていること、また全体的には事故件数は減少傾

*千葉大学名誉教授
Emeritus Professor,
Chiba University
原稿受理 2010年10月4日

向にあるのに、高齢者の事故件数だけは増大傾向にあることがわかる。こうした事故件数増大の背景には当然のことながら高齢者の免許人口が増えてきたことがあるが、それと併せて事故の背後にある運転ミスの内容が、加齢によって変化しているという問題があると思う。

その場合、ミスとはどのような形で示されるかというと、事故のほとんどはその原因として背後に交通違反が犯されていることが多いので、各年齢層ごとに事故が起きた際の第1当事者の違反別の件数を事故件数で割って事故の背後にある違反の構成率を算出し、それを年齢別に比較することによって、各年齢層のミスの実態がつかめるように思われる。その際、年齢の変化がその違反の多さ(構成率)とどのように関係するかは、以下の五つのパターンで示される。

【パターン1】どの年齢層でもその構成率があまり変わらない違反で、どの年齢層でも一律に注意すべき違反

【パターン2】年齢が高まるとともにその構成率が上がっていく違反

【パターン3】逆に年齢の若い者で多く見られ、加齢に伴って構成率が下がっていく違反

【パターン4】若者と高齢者では低いが、中年で構成率が高くなっている違反

【パターン5】パターン4とは反対に若者と高齢者でその構成率が高くなっている、すなわち年齢によって二極分化した違反

言うまでもないことだが、この中で高齢運転者にとって特に注意すべきなのは、【パターン2】と【パターン5】である。

Table 2は、交通事故総合分析センターの交通統計²⁾「自動車等運転者の違反別・年齢層

別交通事故件数(第1当事者)」から、平成21年に起こった交通事故について、その背後にある26の違反のうち、各年齢層ごとに事故が起きた際の第1当事者の違反別の件数を事故件数で割って事故の背後にある違反の構成率を算出したものである。そこから【パターン2】と【パターン5】の代表的な違反を検討してみよう。

【パターン2】すなわち、年齢が高まるとともにその構成率が高くなる傾向を示した違反は、「優先通行妨害」違反と「一時不停止」違反である。【パターン5】の違反つまり若者と高齢者でその構成率が高く、年齢によって二極分化した違反は、「信号無視」「安全運転義務違反のうちの運転操作違反」「安全運転義務違反のうちの漫然運転」の三つがこれに当たる。特に「運転操作違反」はきれいな逆放物線となっており、この傾向を示す典型的な違反である。もちろん、若いときの運転操作違反には運転の未熟さがあり、高齢者の運転操作違反には身体機能の低下や認知判断上の問題などが存在し、両者は質的に異なる背景をもつことは予測されるが、それにしても若者と高齢者が同じような違反で構成率が高くな

Table 2 自動車等(原付以上)運転者の年齢層別・違反別交通事故件数(第1当事者)比率

違反内容	年齢												
	16~19	20~24	25~29	30~39	40~49	50~59	60~64	65~69	70~74	75~79	80~		
信号無視	4.2	2.9	2.5	2.5	2.6	3.0	3.3	3.8	4.1	4.4	5.0		
通行区分違反	1.1	0.7	0.6	0.4	0.5	0.6	0.6	0.6	0.7	0.9	1.0		
最高速度違反	1.3	0.7	0.5	0.4	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1		
横断・転回等	0.6	0.7	0.8	0.8	0.8	0.8	0.9	0.8	0.7	0.7	0.8		
車間距離不保持	0.7	0.8	0.8	0.7	0.5	0.5	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3		
追越し違反	0.5	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.3	0.2	0.3	0.3	0.3		
踏切不停止	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
右折違反	0.5	0.4	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6	0.6	0.6	0.6		
左折違反	0.4	0.6	0.7	0.8	0.9	0.8	0.8	0.8	0.7	0.7	0.5		
優先通行妨害	2.0	1.8	1.7	1.7	1.8	2.0	2.2	2.5	2.7	2.8	3.1		
交差点安全進行	3.8	4.2	4.8	5.5	6.0	6.3	6.7	6.9	6.6	6.0	5.6		
歩行者妨害等	1.0	1.4	1.6	2.0	2.3	2.5	2.6	2.6	2.8	2.5	2.1		
徐行違反	1.4	1.2	1.5	1.8	1.7	1.7	1.7	1.7	1.3	1.0	0.8		
一時不停止	5.3	3.9	3.7	3.9	3.9	4.7	5.4	6.0	6.2	6.9	7.4		
整備不良	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
酒酔い運転	—	—	—	—	0.1	—	0.1	0.1	—	—	—		
過労等	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
薬物運転	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
過労運転	0.1	0.1	0.1	—	—	—	—	—	0.1	—	—		
運転操作	10.4	8.1	6.5	5.8	5.7	5.9	6.2	6.8	7.4	8.7	9.9		
漫然運転	8.7	9.5	8.1	6.6	6.2	6.1	5.3	5.2	5.9	6.8	7.6		
脇見運転	20.2	21.5	20.2	17.9	16.2	14.2	12.8	11.7	11.9	11.9	11.6		
動静不注視	11.4	12.6	13.0	12.1	11.1	9.9	9.1	8.7	8.3	8.3	7.7		
安全不確認	21.7	24.7	28.3	32.2	33.8	35.1	36.4	35.9	34.6	32.0	30.9		
安全速度	2.0	1.4	1.2	1.1	1.0	1.1	0.8	0.7	0.6	0.6	0.7		
その他	1.3	1.3	1.2	1.2	1.3	1.3	1.3	1.3	1.4	1.6	1.9		
その他の違反・不明	1.4	1.3	1.5	1.7	2.4	2.4	2.7	2.7	2.4	2.4	1.9		
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		

Table 1 自動車等(原付以上)運転者の交通事故件数(第1当事者)の推移と、うち65歳以上の事故件数(第1当事者)の推移

	全年齢	65歳以上	65歳以上比率
平成12年	888,124	71,806	8.1%
13年	903,113	77,506	8.6%
14年	890,053	83,047	9.3%
15年	899,961	89,117	9.9%
16年	901,119	94,798	10.5%
17年	883,564	98,550	11.2%
18年	838,910	99,853	11.9%
19年	787,139	102,961	13.1%
20年	723,520	102,086	14.1%
21年	697,285	104,870	15.0%

っていることは注目されている。

2. 高齢ドライバーの特性

それではこうした高齢者の犯しやすいミスの後後に、高齢者の年齢や世代、あるいは生活構造のどんな特性が隠されているのかについて論じてみたい。特性には主として、身体的特性、心理的特性、運転的特性、社会的特性の4領域があると思うが、それを筆者はこれまでの論文のいくつかで以下のように整理している^{3,4)}。

2-1 身体的特性

a) 視力

① 動体視力の低下

車の運転に重要な役割を果たしている動体視力、つまり動いているものを見たり動きながらものを見たりする能力は、加齢とともに静止視力以上に低下することが知られている。動体視力は40歳代後半から次第に低下する傾向にあり、特に50歳代になると顕著に低下し、60歳代以降はさらに低下が加速されると言われている。

② 視野の変化

高齢者は、動体視力だけではなく視野も狭くなると言われている。そのため、運転中に視野の周辺部分における状況の変化に気づかない可能性が生ずる。特にスピードを上げた場合には、その傾向は一層増大する。

③ コントラスト感度の低下

目で見てものを判断するには、明るさとともにその対象物と周囲とのコントラスト(明度の差)が重要な役割を占めるのであるが、高齢者は若年者に比べ、コントラスト感度が下がり、明度の差が小さい物体を見分けることが難しくなると言われている。

④ 暗順応の低下

暗順応とは、言うまでもなく明るい所からトンネル等の暗い所へ入った際、初めのうちは物がよく見え、だんだんよく見える状態になることを言い、明順応とは暗い所から明るい所への順応を言う。高齢者は、若年者に比べ、暗順応の反応が遅いため、しばらくの間見えづらくなる傾向が強いと言われている。

⑤ 眩惑の増大

夜間など、対向車のライトを直接目に受けると、まぶしさのために一瞬視力を失った状態になることを眩惑と言う。眩惑された人が普通の視力に回復するまでには、3~10秒かかると言われるが、高齢者

は対向車の前照灯のような突然の明るい光によって眩惑状態に陥りやすいと言われている。

b) 聴力

聴力の低下開始には個人差があり、20歳代から始まる人もいるが、聴力変化が明瞭になり聴力低下の進みが速くなるのは一般に60歳代以降だと言われている。ただ、老人性難聴は高音域を中心に聴力低下が生じると言われ、したがって運転に関係する会話、クラクション、警報器などの周波数域では低下が少ないので、加齢による聴力低下が運転に支障をきたすケースは比較的少ないという説もある。

c) 反射的反應動作

比較的単純な作業においては、高齢者と若年者との反応時間の差はあまり大きくはない。しかし、高齢者の反応時間には、速かったり遅かったりという「ムラ」が見られる。

d) 判断の速さと正確さ

ところが、複雑な作業を同時に行う場合には、認知・判断・動作の速さや正確さが低下することを示す資料が多い。情報をキャッチし、判断し、運転操作する「選択反応時間」は加齢に伴って遅くなる。

e) 体力と衝撃耐性

握力、背筋力、あるいは両足で踏ん張る力などの筋力については、加齢により低下すると言われている。そのために、事故に遭遇したときには衝撃に耐えられず(衝撃耐性の低下)死亡しやすくなる。高齢者の事故率を推計すると、全事故の事故率より死亡事故の事故率が高くなっており、これは衝撃耐性の低下が原因だと考えられる。

f) 疲労回復力の低下

高齢になると、疲労時の回復力が低下してくる。したがって、連続した運転や長時間の運転は避けるべきである。

g) 注意力の配分や集中力の低下

複数の作業を同時に行おうとするときは、すべての作業に均等に気を配らなければならない、これを注意の配分と言うが、高齢になると適度に注意を集中させたり、あるいは適度に注意を配分させて必要かつ適切な情報を収集し、対応することが苦手になるようである。

2-2 心理的特性

a) 複雑な情報を同時に処理することが難しい

高齢になると、複雑な作業を同時に行うことが難しくなるが、それとも関連して認知・判断の段階で複雑な情報を同時に処理することが困難になる。ま

た、それ故に、新しい情報に接すると、その直前の情報を失念するといった傾向が生まれることも指摘されている。したがって、左折よりもより多くの情報を処理しなければならない右折での事故が増えたり、複雑な交差点での事故が増えたりする。

b) 運転が自分本位になり、相手に甘えがち

高齢者の運転でよく指摘される事故形態に、サンキュー事故というのがある。高齢者はどうしても自己中心的にもの考える傾向があり、他のドライバーが別の意図で行った行動をも、自分のためにしてくれた行動だと勘違いし、それに甘え、サンキューとばかり安心し、無防備で行動することにより事故を引き起こしてしまうことがある。

2-3 運転的特性

a) 過去(若いとき)の経験にとらわれる

人間は誰も自分を正当化したいという心情を持っている。だから、自分を正当化し肯定する情報はすんなり受け入れるが、自分にとって都合の悪い情報はそれを退けようとする。したがって、一度ある態度をとると、その態度や価値に固執する傾向がどうしても生まれる。ましてや、高齢者は何時までも自分が若くありたいと思うものであるから、どうしても若いときの自分を引きずる傾向が強い。そこから、若いときの自分のモノサシで判断し、行動してしまうケースが多い。

b) 意識と行動のミスマッチ

そうした結果、意識つまり頭で考える自分の実態と、実際の自分の行動との間に大きなズレ(意識と行動のミスマッチ)が生ずる。すでに述べた身体的特性や心理的特性に実際には変化が生じているのに、それに気づかず若いときの気持ちで運転しているといったことがよく見られる。

c) 「慣れ」と「だろー運転」

長年車を運転してきたことが「慣れ」を生み、それがかえって危険性を増すということもある。つまり、経験的に見て「車は来ないだろう」「人は飛び出さないだろう」といった「だろー運転」が、見込み違いを生み事故につながるケースも生まれる。

d) 小さい車に乗り換えることで身体機能の低下はカバーできると考えている

高齢者が自分の身体機能や運転能力の低下に気づいた場合、よく小さい車に乗り換えるというケースが見られる。それまで運転していた普通自動車をやめて、軽自動車や原付に変えるといった例である。しかし、運転する車が小さくなくても、それだけで

は身体機能や運転能力の低下をカバーすることはできない。それまで運転したことのない車に乗り換える際に、十分な訓練をしないと、かえって危険性が増す場合もある。

e) 高齢者に見られる個人差

高齢者の運転能力には大きな個人差が見られる。60歳代でも運転能力に重大な問題が生ずる人もいるし、80歳を超えても問題のない人もいる。したがって、年齢だけを基準に運転能力を問題にすることは難しい。要は、高齢者の仲間入りをしたら、運転能力をチェックする機会をできるだけ多くして、自らはもちろん家族その他周辺の人々も運転能力の低下に気を配ることが大切である。

2-4 社会的特性

a) コミュニケーション能力の低下

高齢になると、どうしても運転が自己中心的になることについてはすでに述べたが、他のドライバーとのコミュニケーションがとりにくくなるということも多く見られる。ドライバーには運転しながら他の車の動向に気を配り、それとの関係の中で車をコントロールすることが要求される。特に、高齢者と若者とはその運転特性に差があることを考えると、せめて自分が高齢ドライバーであることを他車に知らせるくらいのこと(高齢運転者標識の使用等)は最低限の手段としてとるべきであろう。

b) 生活構造の違いからくる特性

高齢者に個人差が大きく見られることについては、運転的特性のところでもふれたが、それは個人の身体的特性や心理的特性に関わって生ずるだけではなく、一人ひとりの高齢者が置かれている生活上の特性によるところが大きい。例えば高齢者が夫婦とも健康で、友人も多く、生活に満足している場合は安全な運転者が多いが、家庭生活の不満を外での運転によって解消するといったケースでは事故を起こす確率も高い。したがって、地域での人間関係の維持といったことが安全に強く結びつくことを理解すべきである。

c) 世代からくる特性

高齢者の特性を論ずるにあたっては、年齢の影響だけでなく、その人たちがどういう時代に生きてきたかという世代の影響も考慮に入れなければならない。例えば、モータリゼーションの影響を強く受けた現在の50歳代の人達はあと15年後には65歳以上になるが、その影響を必ずしも大きくは受けていない現在の65歳以上の高齢者と同じ特性をもつものとは

考え難いのである。したがって、高齢者の運転特性を考えるにあたっては、現在の高齢者の特性を見るだけでなく、これから高齢者になる高齢者予備軍の特性についても見る必要がある。

2-5 高齢ドライバーに多い違反と特性との関係

以上、身体的特性、心理的特性、運転的特性、社会的特性という四つの側面から高齢運転者の特性を見てきたのであるが、それらの特性が高齢者に多い五つの違反とどのように関わっているのかを考えると、概略次のようなことが言える。

まず「優先通行妨害」違反であるが、その背後には言うまでもなく標識や標示の見落としや自己中心的な傾向が増すという問題がある。また、「一時不停止」違反の背後には、標識や標示の見落としや、本人はブレーキを踏んだつもりでもその踏み方が弱いためにキチンと停止できていないといった体力の問題や、一時停止が面倒だということもあるかもしれない。「信号無視」の背後にも、信号を見落とすということのほか、疲労や注意力の減退というこ

ともあろう。「安全運転義務違反のうちの運転操作違反」の背後には、瞬間的な対応が難しくなったり、反射的の反応動作にムラが生じたり、あるいは判断の速さや正確さに多少問題が生ずるということもあるかもしれない。そして「安全運転義務違反のうちの漫然運転」の背後には、運転の疲労とか注意力の減退等の問題が潜んでいることが推定される。

それを、すでに述べた具体的な特性との連関を考えながら表にまとめてみたのがTable 3である。特性と違反の交差する欄で、○をつけたところが、特性が原因で違反が結果されているのではないかと考えられるところである。

ところで、高齢ドライバーの特性を論ずるにあたり、交通社会学では運転の特性や社会的特性を重視するわけであるが、次に、そうした交通社会学的視点から高齢者の安全のための具体的施策に話を進めたい。

3. 高齢者に対する交通安全教育

3-1 高齢者交通安全教育の基本的視点

高齢者に対する交通安全教育でまず第一に頭におくべきことは、高齢者を画一的なものとして考えるのではなく、個から発想していくべきだということである。高齢者は実に多様であり、さまざまな交通環境に置かれている。生活の実態により、抱えている問題も異なっている。それぞれの生活実態に基づいてそれに応じた交通安全教育が行われるべきである。

第二に頭に置くべきことは、高齢者の交通行動は地域との密着性が高いということである。高齢者の交通行動は地域特性によって異なる。例えば大都市では公共交通機関が移動の手段となっているが、地方小都市では自分で車を運転せざるを得ないといった状況もある⁵⁾。したがって地域特性に基づいた交通安全教育が必要である。

第三は、生活構造という観点

Table 3 高齢者に多い違反と高齢者の特性との関係

違反の種類	優先通行妨害	一時不停止	信号無視	安全運転義務違反	
				運転操作違反	漫然運転違反
身体的特性	a.視力				
	①動体視力の低下	○	○	○	○
	②視野の変化	○	○	○	○
	③コントラスト感度低下	○	○		
	④暗順応の低下				
	⑤眩惑の増大			○	○
	b.聴力				○
	c.反射的の反応動作	○	○		○
d.判断の速さと正確さ	○	○	○	○	
e.体力と衝撃耐性		○		○	
f.疲労回復力の低下			○	○	
g.注意配分や集中力低下	○	○	○	○	
心理的特性	a.複雑な情報を同時に処理することが難しい	○	○	○	
	b.運転が自分本位になり、相手に甘えがち	○	○	○	
運転的特性	a.過去(若いとき)の経験にとらわれる			○	○
	b.意識と行動のミスマッチ		○	○	
	c.「慣れ」と「だろる運転」		○		○
	d.小さい車に換えることで身体機能の低下はカバーできると考える			○	
	e.高齢者に見られる個人差			○	○
社会的特性	a.コミュニケーション能力の低下	○		○	○
	b.生活構造の違いからくる特性			○	○
	c.世代からくる特性	○			○

注) ○は関係が深いと思われるもの。

を中心に交通安全教育が行われるべきだということである。生活スタイル、生活時間、生活環境などを統合したものとして生活構造という概念があるが、交通安全教育はそれを重視して行われるべきである。例えばすでにふれたように、高齢者が夫婦とも健康で、友人も多く、生活に満足している場合は安全な行動をとることが多いが、家庭生活の不満を外での散歩や運転によって解消するといったケースでは事故を起こす確率も高い。

高齢者に対する交通安全教育を実施するにあたり、第四に頭におくべきことは、日本の高齢者は経済的・生活的には自立しているのに、交通分野では弱者としてのみ扱われている点を改めるべきだということである。国際比較調査⁶⁾を見ても、日本の高齢者は働けるかぎり働き自立していこうという意識が高い。それなのに、こと交通分野では弱者、保護の対象といった形で扱われることが多い。高齢者もまたそれに甘える傾向がある。高齢者を大事にすることは重要だが、交通分野でも自立してもらうことが必要である。すなわち、自分たちの目線で安全のための施策を考え、自ら発言し、行動していく高齢者であってほしい。高齢者の生活は比較的安定し、時間的ゆとりもあって、社会参加意欲も高い。高齢者に、交通の分野で自立してもらい、他の人の安全のためにひと働きしてもらう余地は十分にある。他の人のために役立つことが、自分をも安全に向けて動機づける機能をもつことに注目すべきである⁷⁾。

第五に頭におくべきことは、高齢者には身体だけでなく、心理的にも「固さ」が見られるということである。高齢者は「交通法規を守ってさえいれば安全は保たれる」とか「私に限って、事故などにあはずがない」といった一種の思い込みが強い。

第六に、これもすでにふれたように、高齢者になるとどうしても行動が自己中心的になり、他人とのコミュニケーションがとりにくくなるということも多く見られる。「高齢者なので相手が譲ってくれたと思った」とするいわゆるサンキュー事故が多い⁸⁾のも、このためである。高齢者には自転車や車、時には歩行する相手の動向に気を配り、それとの関係の中で自分をコントロールすることが要求される。そのためには地域社会のことを考え、他人と多く関わる場をつくることが必要で、交通安全教育の場でも、知識や情報を一方的に受けるのではなく、自らが積極的に参加する場をつくることが重要である。また、高齢者の目線で見た交通環境への提言を求め

ることも重要である。高齢者の交通環境の改善については、高齢者でなければ気がつかないことも多い。高齢者は自分たちの安全のために積極的に発言すべきだし、交通安全教育の場でもそうした機会がつけられるべきである。

3-2 参加による動機づけ

他人から強要された行動や無意識の行動は別として、人間が目的をもって意図的にとる行動（行為）はすべて「問題解決行動」だと言われる。仕事をし、家に帰りシャワーを浴びるという行動をするのは、「疲れた」と問題発見をするからであって、発見した疲れを解決するためにシャワーを浴びるのである。

人間が自ら安全を守ろうとする行動も、安全をめぐる問題を見出し、それを解決する行動なのである。だから、安全な行動をしてもらうためには、まず第一に安全をめぐるそこに問題が存在していることを見つけ、意識してもらわなければならないのである。

ところが多くの安全指導や安全教育の場では、そのことが忘れられ、模範的な行動、言ってみれば模範回答だけが示され、「これを守っていれば安全です。だからこのとおり実行しましょう」といった、半ば強要の形で行動が要請されている。高齢者の横断歩道上の事故が多いため、「横断歩道の信号が青だからといって直ぐには渡らないほうがいい。高齢になると歩行速度が遅くなるので、途中で信号が変わってしまうかもしれない。次の青になるまで待つて渡りましょう」という指導がなされている。たしかにそれは正解だと思うが、自分の歩行速度が若いときに比べて遅くなっているという問題を発見して（自覚して）もらわないと、そうした行動はとらないのである。

ところで、いまひとつ注意しなければならないのは、いくら自分の周辺に問題が存在していたとしても、問題を問題だと感じるモノサシ（問題意識＝価値）がなければ問題発見はなされないということである。例えば、日本の高齢者は現実の状況としては非常に危険な交通環境にあるのに、そのことを問題発見している高齢者は実のところあまり多くない。日本は安全な国だ、と信じている高齢者が圧倒的に多い。だから、安全な行動をしてもらうためには、問題意識あるいは価値の修正が是非とも必要なのである。

ところがすでに指摘したように、とりわけ高齢者は自分を正当化したがるし、価値を修正することを

しない。自分の価値に固執し、考えや行動を変えようとしないうちに、その修正をせまるためには何が必要なのであろうか。人間科学、とりわけ社会学ではその方法は、「参加の場が提供されること」であることが発見されている。他人との人間関係に深く参加した時にはじめて、人は自分の立場を離れて、相手の立場でものを考えるという性質をもっており、それが自分の価値を修正するきっかけになるというのである。

あるブランドの商品を使っている人に、他のブランドの商品を買ってもらうためには、その商品が人々の話題になり口コミに乗るような場面（参加の場）と、そこで相手を説得できるようなオピニオンリーダーの存在が必要だとされるのも、こうした性質を利用した価値修正の方法である。また、経営参加のチャンスを与えることが従業員に会社の立場を理解させ仕事に対するやる気を増大させるというの、さらに、企業の行う懸賞募集がこれまた消費者に参加の機会を与えることによってオピニオンリーダー育成に役立つというの、みな共通した考え方にもとづく施策である。

マーケティングでよく使われる理論にAIDMAの理論というのがある。ある商品を使っている人が別の銘柄の商品を購入する際のプロセスを説明したものだが、買うべき商品に対し、A（Attention＝注目する）、I（Interest＝興味・関心をもつ）、D（Desire＝欲求を感じる）、M（Memory＝欲求を記憶している）、A（Action＝実際に購入する）という順序で購入行動は展開されるというのである。先にあげた価値修正の場面はまさにD（欲求＝価値の修正）レベルの問題であり、そこに口コミとオピニオンリーダーの存在が欠かせないというのである。マーケティングの場では、注目や関心を高めさせるために広告・宣伝活動がなされ、欲求は口コミ、記憶や行動は対面販売活動を通じてそれを高めていくとされる⁹⁾。

そうしたやり方は交通安全教育に対して重要な示唆を与えてくれる。すなわち広告に相当し、注目や関心を高めるものとして、これまで多くの交通安全教育の場で行われてきた集合教育があると思う。対面販売に相当するのは、指導員などによりface to faceで行われる現場指導や戸別訪問だと言えよう。ところがもしこの二つだけだと、口コミに相当する教育の場がないということになる。こうした点からも、現在第三の教育の場として強調されている参加・体験・実践型交通安全教育の必要性が理解されるし、

それは参加することによる価値変容の場だということになるのである。後で述べるように、ヒヤリ地図づくりや、三世代の連携・交流による交通安全教育、さらにはいきいき運転講座などは、他人との人間関係に深く参加する、いわば口コミに相当する場としての意味が深い。

3-3 目標による管理

参加の場を提供することが必要であることについて述べてきたが、次に真の参加とはどういうものかということを検討する必要がある。そのことに関し、職場で重視されている「目標による管理」という考え方が、安全施策においても有効であると思う。

目標による管理とは、仕事を進めていくには計画、実行、評価の三段階があるが、多くの場合、計画と評価は上に立つ者が担当し、実行だけ下の者にやらせる傾向がある。そのことで上に立つ者はフォロワーを仕事に参加させたつもりでいるが、それでは参加とは言えず、相手を動機づけることはできないという考えからスタートしている。フォロワーがやる気を起こすのは、かれら自身が計画も実行も評価も全部自分でできたときだということである。

しかしリーダーにしてみると、そんなことをさせたら、どんな仕事をされ、また都合のいい結果にしか自分を評価しないだろうと不安が高まる。だからつい、リーダーは自分で計画し、評価してしまうことになる。そこで、上も安心して部下を計画に参加させ、また上が納得できる評価を部下自身が下すためにはどうすべきかが問題になり、そこから「目標による管理」の考え方が生まれたのである。

つまり、上が評価しても下が自己評価しても評価結果が同じになることが理想なのであるが、そのためには、部下が行う仕事ぶりをできるだけ数値化して、何か月かの期間の始まる前の計画段階で、リーダーとフォロワーとが納得できる形で評価のモノサシ（評価基準）をつくっておけばいい。それを「業績基準」と呼ぶが、その期間が終わった段階でやり遂げた仕事をそのモノサシに当てて計ればいい。モノサシができていれば、上が計っても下が計っても同じ結果になり、リーダーは安心してフォロワーに評価を任せることができるのである。

こういうやり方を何故目標による管理と呼ぶのかというと、今までの管理は、上に立つ者による監視の感が強かったのに対し、この方法は上に立つ者と下にいる者が対等の立場で一緒につくった業績基準（下にとっては目標となる）が、フォロワー自身を管

理するということになるからである。つまり、人間の動機づけは自分自身が参加してつくった目標に向けて、自分自身が自己管理できた時に初めて可能になる、ということなのである。

例えば春や秋の交通安全運動にしても、警察や自治体指導型で、そこが計画したものを住民に実行だけさせるのでは、まったく参加にはならないし、住民を安全に向けて動機づけることにもならない。大事なことは、住民を計画段階から参加させ、評価のための業績基準を一緒につくっていくことなのである。つまり、計画段階で、交通安全運動の結果がどうなったら成功で、どうなったら失敗なのかのモニサシを指導者は住民と一緒に作るべきなのである。

4. 高齢者を対象にした参加型教育の具体例

4-1 ヒヤリ地図づくり

筆者が研究リーダーをつとめた国際交通安全学会の研究プロジェクト『高齢者の生活構造とモビリティ』は、個々の高齢者の生活特性に注目し、そこから安全な移動という問題を追究しようというプロジェクトであった。そこから参加・体験・実践型交通安全教育の具体的手法が三つ生み出されている。その一つが「ヒヤリ地図づくり」であり、二つ目が「三世代の連携・交流による交通安全教育」であり、そして三つ目が本号でも別の論文で紹介されている「いきいき運転講座」である。どれもが、参加者を受け身の存在にさせないで、一定の役割を演じてもらう。そのことによって参加者を安全に向けて動機づけていこうとするものである。

多くの地域で実施されている「ヒヤリ地図づくり」は目標による管理の一つの事例として考えられる。自分たちの日常的な活動の範囲を話し合いで決め、その白地図をコピーと糊付けでつくり、どんなヒヤリのケースを取り上げるかを決める(計画)。その上で、地図上のヒヤリとした体験のある場所にシールを貼っていく。そして多くの人が指摘したヒヤリ多発箇所については参加者が自分のヒヤリ体験を具体的に説明し、改善すべき点を話し合う(実行)。そしてさらに、地図の出来栄を話し合い、それを他の人にも見せて提案したり注意を喚起する(評価)といった形をとっている¹⁰⁾。

4-2 三世代の連携・交流による交通安全教育

世代間の交流をもとにした交通安全教育が重視されつつあるのも最近の傾向である。平成15年版の『交通安全白書』でもそのことの重要性が強く示されて

いる。また、全国交通安全母の会連合会では、内閣府の委嘱を受けて、平成11年度から「地域社会における世代間交流による交通安全意識の高揚に関する調査研究委員会」(星忠道委員長)による研究活動を実施し、筆者もそのメンバーの一人となっていた。そこでは高齢者と孫の世代、それに中間世代としての子どもの両親の世代の三世代に交通安全教育の場に参加してもらうことで、お互いの立場を理解してもらうとともに、他の世代への注文やアドバイスを通して自分自身を動機づける成果をねらっている。「情けは人のためならず」という諺があるが、高齢者が孫世代に対し、安全をアドバイスする機会をもつことで高齢者自身が安全を守ることに動機づけられるのである。

こうした世代間の交流をもとにした交通安全教育の有効性を示す例として、私が20年ほど前に体験したアメリカ・アラバマ州のタスカルーサという町で行われていた「ネイバーフッドウォッチ」という制度のことも紹介しておきたい。「ネイバーフッドウォッチ」というのは、その町の婦人警察官たちによって計画された、大変有効な交通安全運動である。地域の子どもたちが高齢者宅を訪問して、高齢者の生活の手助けをするという一種のボランティア運動、あるいはそれを教育する場という表向きの面をもっているが、実はもう一つ大事な目的をもっている。それは、その運動を外出したがらない高齢者に対する交通安全に役立てようというものである。具体的には、そういう制度ができたことを高齢者に伝え、子どもたちのボランティア教育に協力をいただきたい、役割を演じてほしいと、あらかじめ婦人警察官が高齢者の家を訪問し、「実は一番心配なのはお宅を訪ねる際、子どもたちが事故にあってしまうということです。そこで子どもたちが来たらぜひ、今日の道路はどうだった？ 交通ルールを守った？ といった質問をして、交通教育をやってもらえないか」と依頼する。高齢者たちは、自分も子どもたちの安全に役立つ仕事ができると目を輝かす。そこで婦人警察官は「でも、もし皆さんが間違ったルールを子どもたちに教えてしまったら大変です。ここに大変やさしく書かれた交通のルールブックがありますので、ぜひあらかじめ読んでおいてください」とそれを手渡すのである。

つまり、お年寄りを受け身の状態にするのではなく、子どもたちを教育するという役割を演じてもらう、つまり参加してもらう場をつくって、そのこと

によってお年寄りを安全に向けて動機づけていこうというやり方であり、世代間交流をもとにした教育にはまさにこの精神が生かされている。

4-3 仲間づくりも立派な交通安全教育

すでに指摘したように、地域社会の中での人間関係の形成維持といったことが安全に強く結びつくことを最後に強調しておきたい。我々が行ったアンケート調査¹¹⁾によると、老後は楽しいものだ、それを積極的に生きたいと考えている高齢者（人生へのモラルの高い高齢者）は交通安全意識が高く、逆にどちらかというとネガティブな高齢者（人生へのモラルの低い高齢者）は安全意識が低い傾向が見られた。つまり、高齢者に老後を積極的に生きようという意欲をもってもらうことが安全行動や安全意識を高めることに通ずるということが明らかになった。

では、そうした人生へのモラルを決める要因はどんなものなのであろうか。我々は常識的には年齢をすぐ思い浮かべるのであるが、アンケート結果では年齢はほとんど関係していなかったのである。年齢のかなり高い高齢者でも人生を積極的に生きている人がたくさんいたし、逆にまだそれほど歳でもないのに、モラルの低い高齢者もいた。

実はモラルと大きな相関を示した項目の一つは、その地域への居住年数の違いであった。居住年数の長い人は一般にモラルが高かったし、逆に居住年数の低い高齢者にはネガティブな高齢者が多く見られた。なぜそのような違いが出てくるのであろうかと、さらに分析を進めると、居住年数の長い人は地域に親しい友人を多くもっており、そのことがモラルを高めていることがわかった。高齢者が住所を変更せざるを得ないということも多々あろうが、そうした際も地域に仲間づくりの機会があれば、老後を積極的に生きたいと考える高齢者をつくることができ、そのことが高齢者の安全意識を高め、安全行動を結果させることがわかったのである。

これからの高齢者への安全施策は、高齢者に安全

のための方法を教えるというやり方だけではなく、仲間づくりといった生活に密着した戦略が結果的に多大な成果をあげるという側面があることに注目すべきなのである。

参考文献

- 1) 財団法人交通事故総合分析センター『交通統計』平成12～21年版
- 2) 財団法人交通事故総合分析センター『交通統計』平成21年版、pp.50-51、2010年
- 3) 鈴木春男「高齢者の自動車運転能力」『臨床精神医学』第29巻6号、pp.611-614、2000年
- 4) 鈴木春男「高齢ドライバーと交通事故」『高齢者運転適性ハンドブック』(社)自動車技術会、pp.6-9、2005年
- 5) 国際交通安全学会「生活構造からみた高齢者交通政策への提言」『平成7年度研究調査報告書』pp.18-20
- 6) 内閣府『高齢者の生活と意識（第5回国際比較調査結果報告書）』2002年
- 7) 国際交通安全学会「シルバーによるシルバー交通安全対策（交通教育）の提案」『平成8年度研究調査報告書』
- 8) 国際交通安全学会「高齢ドライバーに対するデプスインタビュー」『平成4年度研究調査報告書／高齢ドライバーの人的事故要因に関する調査研究・中間報告書（そのⅡ）』pp.8-42
- 9) 鈴木春男「交通安全活動とリーダーシップ」『人と車』第36巻9号、pp.11-12、2000年
- 10) 国際交通安全学会『ヒヤリ地図をつくろうーシルバーによるシルバーのための交通安全ー』1998年
- 11) 国際交通安全学会「高齢化社会における生活構造とモビリティに関する調査研究」『平成6年度研究調査報告書』pp.29-74