

高齢運転者の安全教育に対する 日本自動車工業会の取り組み

中西 盟*

高齢者の社会参加および生活の質を維持するためにも高齢者による自動車の利用は今後ますます増えると予想される。一般社団法人日本自動車工業会は、高齢ドライバーの安全・快適な運転に役立ててもらおうことをねらいに、参加者主体のディスカッションを中心として進行する「いきいき運転講座」という新しい交通安全教育プログラムを作成した。そのプログラムの内容と普及にあたっての課題などを報告する。

Efforts to Promote Safe Driving Education for Senior Drivers

Makoto NAKANISHI*

In order for senior citizens to continue to participate in society and maintain their quality of life, automobile use by senior drivers is expected to increase even further. With the aim of assisting safe and comfortable driving of older drivers, Japan Automobile Manufacturers Association, Inc. has created a new traffic safety education program called the “Lively Driver’s Refresher Course,” which proceeds largely by active discussions among course participants. This report examines the program contents and issues in promoting the course.

はじめに

日本はさらに高齢化が進んだ社会になりつつあり、2020年には総人口の約3割が65歳以上の高齢者になる¹⁾とみられている。2007年の高齢者の運転免許保有率は約4割で、64歳以下が8割を超えているのに比べ、高くはないものの、平成2017年には5割程度にまで高まると予想²⁾されている。

高齢者にとってクルマはアクティブな活動を支える道具であると同時に、人口集積の低い地方都市や

過疎地域においては重要な交通手段でもある。しかし交通事故の状況を見ると交通事故死者の半数は高齢者であり、とりわけ今後は高齢運転者による事故増が懸念されている。警察庁は「高齢運転者の支援等」の報告書³⁾の中で、高齢運転者を安易に道路交通の場から排除せず、また一律に高齢運転者の安全対策を強化していくのではなく、個々の高齢者の能力に応じてきめ細かく安全の確保を行うとともに、高齢運転者等の交通安全を支援する施策の必要性を明らかにしている。

これからの社会において高齢運転者が一日でも長く車を利用するための安全対策は、高齢者が自立的に移動し、豊かな生活を送る上で大変重要なテーマであり、人・クルマ・道路環境の各領域で官民一体となった取り組みがなされるべきである。

* 一般社団法人日本自動車工業会交通安全部会交通安全教育ワーキング主査
Leader, Working Group for Traffic Safety Education,
Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.
原稿受理 2010年9月6日

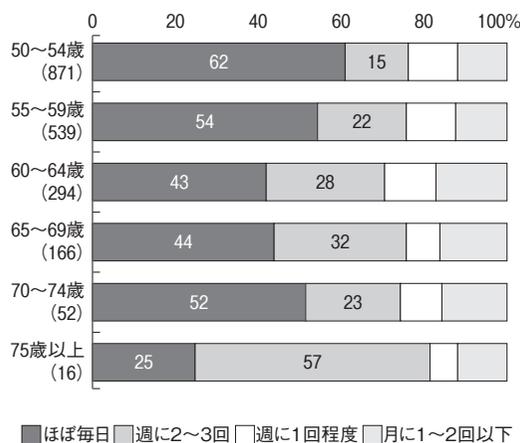


Fig. 1 シニアドライバーの自家用車の運転頻度(複数回答)⁵⁾

Table 1 運転継続希望年齢・年齢層別の平均値⁵⁾

| 年齢層 | 希望年齢の平均値 |
|--------------|----------|
| 全体 | 72.8 |
| 50~54歳 (871) | 71.5 |
| 55~59歳 (539) | 72.4 |
| 60~64歳 (294) | 73.8 |
| 65~69歳 (166) | 75.7 |
| 70~74歳 (52) | 78.8 |
| 75歳以上 (16) | 82.8 |

国内の自動車(二輪車含む)メーカー14社が会員となっている一般社団法人日本自動車工業会(以下自工会)は、これまでもメーカーとして製品の安全性を高めることはもちろん、広報啓発キャンペーン、セーフティスクール開催、若年者向けおよび高齢者向け教育プログラムの開発・提供・リーダー育成協力、あるいは道路や交通政策に関する各種提言などの活動を行ってきた。

本稿では高齢運転者に対する安全運転教育の取り組みの一つとして、筆者もメンバーとして参画している自工会の高齢運転者向け交通安全教育プログラム「いきいき運転講座」の内容や普及状況、および今後の課題について報告する。

1. 「いきいき運転講座」開発の背景

1-1 活動的な高齢者

内閣府の調査⁴⁾によれば、「ほとんど毎日外出する」高齢者の割合は、60~74歳では6割以上となるなど、活動的な高齢者が増加している。

また、自工会の行ったアンケート⁵⁾によれば、「ほぼ毎日運転している」という人も50~60歳おり、75歳未満では50歳代の人と遜色のない数値となってい

る(Fig.1)。さらに「何歳まで運転を続けたいか」をたずねると、50歳以上の平均値は72.8歳となっており、高齢ドライバーほど上昇する傾向にあることから個人差はあるものの、年齢とともに上昇する傾向にある。高齢運転者の多くは、一日でも長く運転を続けたいと考えている(Table 1)。

高齢者の運転の目的は、日常生活の手段としての利用に加え、「旅行やドライブ」「子どもや孫、知人と会うため」など、より生活を豊かにする手段としても活用され、運転理由からは、自動車の必要性を示す理由に加え、「運転が好き」「自分のことは自分で」など、よりポジティブな理由を挙げる方も少なくない⁵⁾。

このように、運転可能年齢を延長することは、補助や介助がなくとも自立的に移動できる、生活を豊かにすることでもある。

1-2 高齢者の交通事故状況

クルマを運転する高齢者が増えるとともに、高齢運転者による交通事故増が懸念される。一般的に高齢運転者の特徴をまとめれば、夜間の外出を控えたり、速度を控えめにするなど基本的には安全志向であるが、瞬間的な反応や判断、複数の処理を同時に実行するなどの能力、ハザード知覚能力が衰えているにもかかわらず、自分の運転に関し過信傾向にあることが指摘されている⁶⁾。

警察庁の資料⁶⁾によれば2009年の原付以上運転者(第1当事者)による死亡事故件数を年齢層別にみると、すでに65歳以上の高齢者(構成率20.3%)が最も多く、次いで30歳代(同17.2%)、16歳から24歳の若者(若者の定義がされていない:同16.3%)の順に多い。前年と比較すると、特に25~29歳(前年比-90件、-19.7%)、30歳代(同-84件、-10.0%)および高齢者(同-67件、-7.0%)が大幅な減少となった。一方、60~64歳は増加(同+36件、+12.0%)となっている。

若者の運転による死亡事故は、この10年間で約3分の1(平成11年の0.35倍)となったが、高齢運転者による死亡事故は、運転免許保有者数がかここ近年増加していることなどを背景に、依然高い水準(同0.93倍)にあり、2008年には30歳代を上回り、2年連続で最大の年齢層となった。なかでも75歳以上は、より高い水準(同1.54倍)にある。

また、自動車乗車中の死者数を年齢層別にみると、高齢者が3分の1以上(構成率37.0%)を占め最も多く、次いで若者(同13.9%)、50歳代(同13.2%)の順

に多い。前年と比較すると、60～64歳および高齢者が増加したほかは、全ての年齢層で減少している。

若者の自動車乗車中の死者数は1991年(1,647人)をピークに減少傾向を続け、ここ10年間で死者数が4分の1となるなど大幅な減少を示している。一方、高齢者の死者数は、これもまた運転免許保有者数の増加に伴って、1970年代後半から増加傾向を示し、2001年をピークにその後は漸減傾向で推移しているが、他の年齢層の減少率が大きいことから、2003年には若者を上回り自動車乗車中死者の最多の年齢層となっている。

原付以上運転者(第1当事者)の死亡事故件数を事故類型別・年齢層別にみると、高齢者の車両相互(452件、構成率10.3%)が最も多く、なかでも出会い頭事故は195件と高齢者の車両相互事故の43%を占める。

原付以上運転中の高齢者(第1当事者)による死亡事故件数を法令違反別にみると、運転操作不適(構成率15.8%)が最も多く、次いで漫然運転(同14.9%)、安全不確認(同12.1%)の順に多い。高齢運転者の主な法令違反の構成率を高齢者以外の運転者と比較すると、高齢者以外の運転者では、最高速度違反による死亡事故が9.1%であるのに対して、高齢運転者では10%と著しく低く、逆に、優先通行妨害、一時不停止、運転操作不適、通行区分といった法令違反による死亡事故の割合は、高齢運転者の方が特に高くなっている(Fig.2)。

以上示したのは2009年の交通事故状況であるが、「いきいき運転講座」の開発を開始した2004年と比べ、さらに高齢運転者対策が喫緊の課題であることが改めて示されている。

2. 「いきいき運転講座」の開発

2-1 開発コンセプト

自工会では高齢運転者向け交通安全教育プログラムを開発するにあたり、自動車を利用して所用を達したり、運転を楽しむことが高齢者の自立性を高め、生活の質を豊かなものにするという考えのもと、高齢者の積極的な社会参加を支援する交通安全教育プログラムでありたいと目的を定めた。開発にあたっては、社会学、交通心理学、脳科学など多様な専門家を集め、高齢者交通安全教育推進委員会を組織し、自工会らしいプログラムになるよう検討を重ねた。まず、プログラムのコンセプトを固めるにあたり、識者や高齢者へのインタビューを実施した。その結

果、次の項目を要件として開発することとした。

1) 元気な高齢者を対象とする

高齢者には年齢、身体的能力、病気の有無などさまざまな人が含まれるが、運転者として自発的に交通社会に参加可能な人を対象とする。これは教育として普及の拡大性も考慮してのことである。

2) 脳科学、社会学のアプローチを加える

当該分野の専門家が委員会に加わっていることもあり、交通事故の原因の多くが認知・判断のエラーと言われているが、そもそも人間のエラーは脳と深く関わっている。また、高齢者に発症傾向のある認知症も脳の機能低下に関係することから、脳機能を高める要素を交通安全に取り入れる。

また、運転をすることは交通社会への参加であり、また、到着先での目的を果たすために使うことから、広義に捉えれば社会活動への参加手段とも言える。活動的な高齢者ほど友人や知人を多く持ち、さまざまな情報交換を通じて健康や安全への意識を高め、長寿の傾向がある⁸⁾とする研究結果もある。この教育プログラムに参加すること自体が社会活動の一環となるようにする。

3) 誰でも指導でき、参加しやすいプログラム

当たり前のことだが、教育プログラムは使ってもらって初めて効果を発揮する。自工会は国内では東京のみに所在する組織で、全国に支部や出先を持っておらず、自らが普及を行うにはもともと限界があ

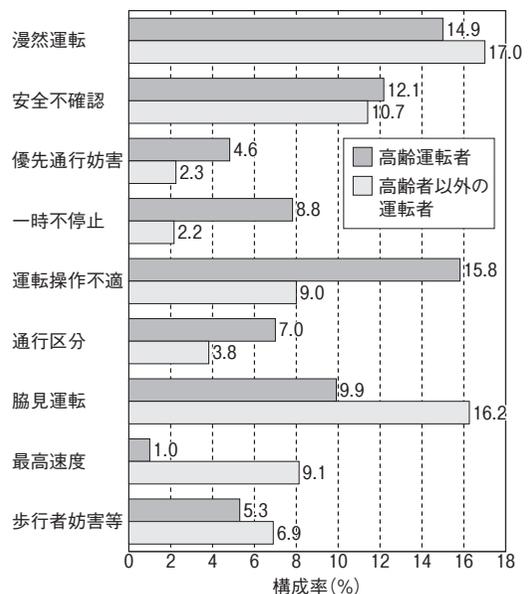


Fig. 2 原付以上運転者(第1当事者)の主な法令違反別死亡事故件数(構成率:平成21年中)

る。作ったプログラムは別の組織・団体に活用されなければ普及はおぼつかない。そのためには誰でも指導が可能で、なおかつ主催者や参加者に受け入れてもらえるものにする。

2-2 「いきいき運転講座」の内容と特徴

上述のコンセプトに従って、高齢者交通安全教育推進委員会ではプロトタイプ of 教育プログラムを試作し、2年間にわたって実験教育を行った。実験の詳細は省略するが後述する普及版の五つのトレーニングには、安全運転や生活の活性度の向上につながるものと自身の問題点に気づかせるものがあり、それぞれ異なる効果を持つことが確認された。また、参加者からの意見では、「交通安全という地味なテーマで長期間のプログラムであったにもかかわらず、楽しく学ぶことができた」「自分の運転の問題点に気づいた」「交通安全への意識が高まった」などの声が寄せられた。

また講師を担当した委員からは、「参加者が主体となるディスカッション方式の良さを確認したものの、全体を進めるリーダー役の育成をどうするか」「地域の高齢者が自発的に集まりこのような場を持つことが理想であるが、現実問題として参加者の募集をどうするか」「プログラムを実際行う場合にはわかりやすいマニュアルや資料・教材が必要である」などが指摘された。

この実験教育を踏まえ、次のような普及版 of 教育プログラムの作成を行った。交通安全トレーニングと交通脳トレである。

| トレーニング | 内容 |
|-----------------|--|
| 「いきいき運転・いきいき生活」 | いきいき運転といきいき生活をテーマに話し合ってもらい、知識を交換することで安全行動と安全意識の向上を図る |
| 「危険予知トレーニング」 | 運転席から捉えた交通場面の写真を見ながら、どこに危険がひそんでいるか話し合い、運転に大切な危険予知力を高める |
| 「ヒヤリ体験を生かす」 | 参加者の居住地域の地図にヒヤリとした交通体験を書き込み、原因や対応を話し合い、地域の危険箇所やヒヤリを防ぐ方法を考える |
| 「自分の運転を振り返る」 | ビデオで撮影した他のドライバーの運転行動を観察して、問題点を話し合うことで、自分の運転を改めて振り返り、運転能力、注意力を高める |
| + | |
| 「交通脳トレ」 | 簡単な計算、音読、文字ひろい、間違い探しを実施することで、基本的な脳機能と交通の危険を察知するために使う脳の働きを高める |

Fig.3 「いきいき運転講座」の内容

- ①いきいき運転といきいき生活をテーマとした話し合い
- ②危険予知トレーニング
- ③ヒヤリマップづくりを中心としたヒヤリ体験の活かし方
- ④自分の運転振り返るミラーリング

①から④のトレーニングと交通脳トレを組み合わせ、安全運転能力、安全意識と脳機能を高めることができる内容とした。また、交通安全トレーニングの各科目には三つのレベルがあり、全体進行役や班長のもとで、ワークシートやディスカッションを中心に進行する形式で、参加者の希望や必要に応じて異なる効果を持つトレーニングを選択し、取り組める構成とした(Fig.3)。

また、高齢者でもリーダーとなって講座を進行できるようにマニュアルを作成し、その中には読み上げるだけで進行が可能なように台本も加えた。ディスカッション中心の進行に必要なさまざまな質問が盛り込まれたワークシートや講座の最後に参加者が学んだことを持ち帰れるような資料も添付した(Fig.4)。

この講座の特徴として、

- (1)高齢ドライバーがリーダーや班長になって、自分たちの力で講座を進行する
 - (2)話し合いを中心にして、いきいきと語り合い、学び合いながら、交通安全力を高める
 - (3)基本的な脳機能向上と交通の危険を察知するための脳機能向上を図る「交通脳トレ」の導入
 - (4)免許のない人も一緒に助手席、自転車、歩行者の立場で参加できる(一部トレーニングは除く)
- があげられる。

2-3 講座の進め方

講座の基本的な流れは以下のとおりである。講座を構成している項目数は四つのトレーニングそれぞれ3レベルあるので12項目である。交通脳トレはすべての項目に組み合わせて行う。大体1項目は標準



Fig. 4 「いきいき運転講座」の教材

で2時間程度であるが、トレーニングのテーマをはずさなければ都合によって質問を割愛するなどして時間を短縮してもかまわない。Fig.5に一般的な進め方と、実施時の様子をあげた。

3. いきいき運転講座の普及：告知・普及促進活動

2008年7月末に完成した「いきいき運転講座」は自工会のプレスリリースやホームページで発信すると同時に各自治体の交通安全担当部署や県警、警察署交通課、交通安全協会、全国老人クラブ連合会、教習所など関連する諸団体にも案内と教材申し込み用紙をDMで送付を行った。教材は、1セットの制作コストが結構かかることもあったが、関係組織・団体へばら撒くことはやめ、案内を読み、興味を持って申し込んできた団体へ無償で送付した。我々の目的は教材を作って送付することではなく、活用されることによって達成される。また、中央の行政や団体・組織には訪問して説明に回った。

これまでも述べたように、高齢者を交通安全のテーマで集めることはなかなか大変なことであり、なおかつディスカッションを中心とした高齢者主体の進め方はこれまでにない手法であったので、高齢者対策をこれまで行っている担当者からは半信半疑の声もあったのも事実である。高齢者が積極的にしゃべってくれるのか、高齢者に講座の進行ができるのか、高齢者に2時間もの集中力の維持ができるのかといった声があがった。これまで高齢者への交通安全対策といえば講話や寸劇、腹話術などが中心で高齢者は一方的に聞く立場の者が多かったからである。これらについては実験教育の経験で、十分にやれるという確信はあった。しかしながら高齢者の募集に関しては、自工会ではどうすることもできないので、地域で主体的に募集をしてくれる組織が必要であった。理想的に言えば老人クラブ単位で自主的に取り組んでもらうことがよいのであるが、実際には交通安全をテーマに集まるのはなかなか難しそうである。

高齢者の交通安全対策に関心と動機があるのはやはり、自治体の交通安全対策係であり警察、交通安全協会である。DMの発送からしばらくすると少しずつ教材応募の申し込みが届くようになった。やはり多いのは自治体、警察、交通安全協会である。自工会ではDM発送と同時に問い合わせ、相談の窓口を開設し、質問に答えるとともに、開催に向けてのアドバイスを行った。

また、初めての試みであるので成功事例をつくり、

それを発信することも重要と考え、意欲と実行計画性の高いところに対しては、講座のデモンストレーションや交通指導員の研修にも出かけていって、実際に「いきいき運転講座」を紹介する活動も行った。

例えば、プレスリリース後、早速ある県警本部の交通安全担当から直接問い合わせがあり、関心が高いと同時に県内の高齢者事故対策の施策の一つとして管内警察署担当警察官とボランティア対象の研修会にてこのプログラムを紹介したいので説明に来てほしいとの要請があった。2回の研修会の機会を活用しそれぞれ約1時間で説明をした。そのときには「自分の運転を振り返る」のミニ体験を参加者にしてもらい、より理解度を深めた。1回目の研修参加者37名のうちの3分の2が警察と連携して支援してもらえればこのプログラムをやってみたくてと答えており、最初は講座のお膳立てをし、不安になったときには助けてくれる交通の専門家のバックアップが頼

(1) 講座の準備

参加者を1グループ5人～8人の小グループに分け、ディスカッションをしやすいよう、それぞれのグループの机を口の字やコの字形にする。リラックスして話ができるようお茶（ペットボトルで可）を用意する。ワークシートや配布資料を用意。

(2) 全体進行役と班長を決める

参加者の中から全体進行役と班長を決めるのが基本であるが、不慣れであれば主催者側から出してもよい。

(3) 講座の開始

① 全体進行役のあいさつ

今日の講座の目的などを話す。打ち溶けた雰囲気作りのために相互に簡単な自己紹介を行う。

② 交通脳トレ

60日分あるワークシートの中から1日分を行う。

③ トレーニングを行う

全体進行役のもと台本に沿って進める。ワークシートの質問に対し、班毎に班長のリードでディスカッションを行う。班長は聞き役に徹し、班員の意見をメモに取って整理しておく。全体進行役から指名された場合には、班長はその意見を発表する。全体進行役は各班の意見を取りまとめ整理する。さまざまな意見が出るがどんな意見であっても尊重する。よい観念の意見に対しては積極的に褒める。参加者はさまざまな意見を聞きながら学ぶ。

(4) まとめ

全体進行役は今日の講座で学んだことをまとめ、参加者に覚えてもらいたいことを強調する。同時に学習のポイントを記した持ち帰り用資料も教材の中からコピーして渡す。



Fig. 5 「いきいき運転講座」の進め方と、実施時の様子

りになるとの印象を受けた。

また、別のある県のくらしの安全推進課からは、シルバーリーダーが地域の交通安全教育で使える教材がないことが悩みで、シルバーリーダー養成のための教材として活用したいとの要望だった。実際に職員で「いきいき運転講座」教材が活用できるか実際に試してみたという。台本つきで、リーダーたちが自主的活用できる点が良いとのことだった。各地区30人ずつを対象に、シルバーリーダー養成講座を2回実施した。講座の説明だけではリーダーが実感を持って受け止めてくれないと考え、「いきいき運転・いきいき生活」を実際にやってもらったという。講習会の後行ったアンケート調査では、約半数は自分たちがリーダーになってこの教材を進められると答えた。

2008年8月から2010年3月までの約1年半の間に、自工会に申し込みのあった組織・団体は約800、送付した教材のセットは2,000を超えた。この間、自工会でもいくつかの団体には実際に出かけ、研修の手

伝いをしたり、現場の声を聞いたりもしたが、普及開始後1年を越えたところで、これまで教材申し込みのあった団体に対しアンケート調査を行い、活用の実態を調査した(Table 2)。

回答団体の内訳を見ると、やはり自治体、警察が多い。講座の実施対象は高齢運転者と並んで、高齢歩行者・自転車も多い。免許保有率が高齢者に多くない、特に女性に多くないことも影響していると思われる(Fig.6)。

個々のトレーニングに対する評価は多少ばらつきはあるものの、「大変よい」「よい」のトップ2を見ればおおむね好評である(Fig.7)。

アンケートを回答した担当者の講座に対する印象を聞いたところ、「大変好評」「好評」のトップ2で85%になった。理由としては、新しく交通脳トレを取り入れたこと、ディスカッションにより話が弾み、これまでにない生き活きとした講座となったなどが評価されている(Fig.8)。

しかし一方で、実施していない団体も半数近くあり、その理由について聞いてみたところ、「リーダーとなる人がいない」「教材のコピーが大変」が多かった。他にも「県独自の事業が進行中」とか、「人員削減で推進できない」など、地域の事情もあった。

自工会では、今後も「いきいき運転講座」の普及

Table 2 申し込み、回答状況

| | |
|--------------|---|
| ■調査概要 | |
| 【対象】 | 「いきいき運転講座」の教材を申し込み、1年以上経過した団体（申し込みが08年8月～09年1月） |
| 【発送数】 | 452件 |
| 【回収数】 | 164件（回収率36.7%） |
| 【回答団体】 | 自治体：82(50%) 警察：35(21.3%) |
| | 交通安全協会：14(8.5%) 老人クラブ：10(6.1%) |
| | 教習所：6(3.7%) 社会福祉協議会：5(3.0%) |
| | その他：2(7.2%) |
| ■講座の実施状況 | |
| 実施した | 73件（45%） |
| 総実施回数 | 848回 |
| 総参加者数 | 2万7,360人 |
| 1回当たりの参加者数平均 | 32.3人 |

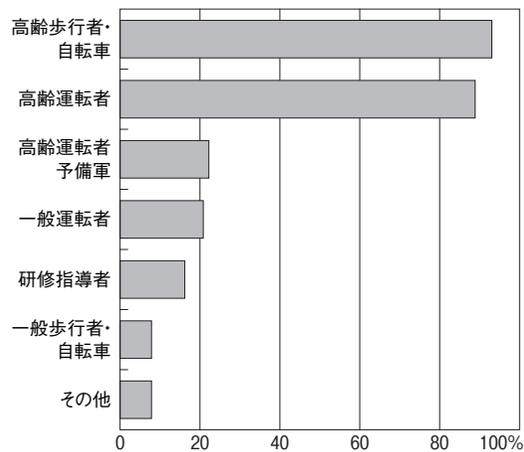


Fig. 6 講座の実施対象の比率

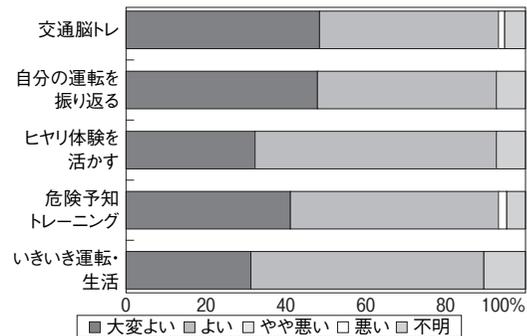


Fig. 7 トレーニングの評価

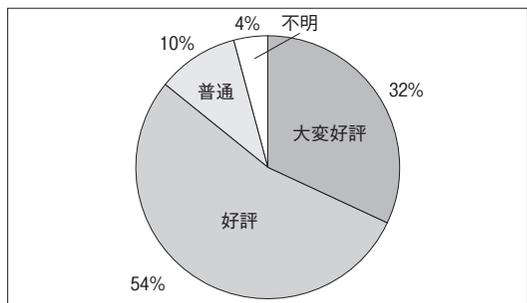


Fig. 8 講座の印象

を図るべく、教材の提供とともに、事例の発信、開催にあたっての相談に乗るようにしている。特にアンケートにも指摘されている指導者育成については、当面講座をお膳立する団体として、自治体や警察などの支援が必要と考えている。もともと誰でもリーダーとなって進められる方法を目指し作成した教材なので、内容も進行も難しくはないが、なかなか人前で講座の進行を任されるということに抵抗があるのかもしれない。この部分を高齢者ではなく自治体や警察の人が担当することから始めてよい。また「教材のコピー代」については頭の痛いところである。この教材はワークシートなどをコピーして使う部分があり、人数が多くなるとコピー代もかさんでしまう。一部の資料はカラーコピーでなければ目的を達しないものもあり、モノクロコピー代よりも費用がかかってしまうのは事実である。頻繁に開催する場合には、カラーコピーではなく透明なビニールのレターケースに資料を入れ、ケースの上から水性マジックで書いてもらい、終了後回収してマジックを消して再度利用することもできる。

4. 今後の高齢運転者に対する交通安全教育の課題

政府は2018年を目処に交通事故死者数2,500人以下という目標を掲げ、2011年から始まる第9次交通安全基本計画策定過程の中ではその達成に向け施策の方針が議論されているが、その重点対象の一つが高齢者であり、大きな考え方の一つが「国民自らの意識改革」となっている。今後の8年間で死者数を半減の2,500人以下にするのは大変高いハードルである。その目標を達成するには先進安全自動車の普及も必要となってくるだろうが、やはり何よりも交通事故を身近な問題と捉え、意識をしていくことが欠かせない。一方で「道路交通安全に関する基本政策等に関わる調査」⁹⁾によれば、「普段、交通安全についてどれだけ考えているか」という問いに対し、「普段から考えている」の割合は2004年の57.5%から2009年は36.9%へ低下している。交通事故件数や事故死者数が減少を続け、関心が低くなってきていると推察されている。

意識を変えるにはその問題に対し自らのこととして認識することが基本となる。交通事故削減活動を広く地域住民のものにするには、地域の安全・安心に関係がある諸組織と協働できる横断的体制が必要である。

横断化の対象は、市町村自治体、地元警察、地元

交通安全協会など交通安全にかかわる部門とともに、地域の安全や福祉、防災、公教育に関係する自治体諸部門、さらに自治会、消防団、防犯団体、福祉団体、医療機関、老人会、小中学校・PTA、自動車教習所、商店、地元企業などである。

諸組織との横断的体制が地域の実態に合っているのは、高齢者の交通事故防止活動が福祉活動などと一体になって進められている多くの例からも認められる。

近年、注目されているセーフコミュニティ活動^{*1}では、コミュニティの安心・安全を推進するために六つの指標があり、その一つは「分野の垣根を越え、コミュニティの安心・安全を推進するための協働組織の設置」である。これにより、行政と住民、関係機関・組織の連携促進や地域コミュニティの自発的な取組促進がなされる。

地域密着、組織横断型への枠組み転換に加え、今後の高齢運転者に対する交通安全教育の課題として以下に3点を指摘する。

第一に地域に根ざした交通安全活動を行う指導員の育成が肝要である。確かに今でも交通安全にかかわる指導員も多くいるが、市町村レベルを単位として、効果の高い教育内容が実行可能な指導員が十分に配置されるべきである。身近な問題に対して指導員も身近に在るべきであろう。またこのような指導員の育成に対し、国や県は支援をすることが望まれる。

第二に、地域の交通教育センターとしての教習所の充実が必要である。現在、法定講習として70歳以上の高齢運転者が免許更新の際に必要な高齢者講習を教習所が行っているが、少子化の影響で自動車学校数が減少する一方で、高齢運転者は増加が見込まれ、受け入れ態勢の整備が必要となると予想される。さらに3年間の高齢者講習の間を補完するものとして高齢運転者に対するきめ細かな教育にも対応でき

*1 WHOが推進している外傷事故などの予防に重点を置いた安全・安心の街づくり活動。事故・けがは偶然の結果ではなく、プログラムの作成とその実施により予防できるという理念に基づくものである。地域のあらゆる人や組織（住民・行政・学校・警察・消防署・町内会など）が協働で課題を見つけ、PDCAサイクルを回して改善を行っていく。この活動の先進国スウェーデンなどでは、この取り組みにより、事故による怪我が約30%減少した¹⁰⁾。現在、世界で約190都市がセーフティコミュニティの認証を受けている。日本では亀岡市（京都府）、十和田市（青森県）がすでに認証されている。

る指導員の育成やリーダー役養成能力などのレベルアップが必要である。

第三に、教育においてもPDCA(Plan-Do-Check-Action) サイクルを回し、絶えず改善を進めることが重要である。やりっぱなし、毎年同じことの繰り返しでは進歩がない。その中で新たな地域の課題、指導上の課題、運営上の課題などが見えてくる。「いきいき運転講座」の推進にあたっては時間もかかったが、目標を定め、教育実験を行い、配布版の開発を行った。普及展開についても、ただ配布するのみではなく、教材希望者の相談に乗り、現場まで出かけ、指導の現実を見ることで学んだことも多かった。

おわりに

今後日本において自動車を使い自立的な移動を確保し、生活の質を豊かにする活動的な高齢者が増えるであろうが、高齢運転者の交通事故増も懸念される。一方で交通安全に対する国民的関心が低下する中で更なる事故低減を目指すならば、地域に密着した、組織横断的な活動による一人ひとりの意識と行動の変容が必要であることを述べた。そのためには意識と行動の変容を促す活動（教育もその一つ）を日常的に行うことが重要であり、例えば「いきいき運転講座」のようなプログラムの可能性について報告した。しかしながらこのような教育を行うには、指導者の拡大充実、地域の交通教育センターとしての教習所のサポート、そして教育にもPDCAサイクル確立が必要であることを課題として提起した。

国や各自治体の厳しい財政状況の中、あるいは優

先度の高い政策課題が多い中で、交通安全関連の予算の確保は不透明ではあるが、これからも悲惨な交通事故の低減を図り、安全快適な交通社会を実現するために、自工会として、メーカーとして関係各機関、団体と連携しながら活動を継続していく。

参考文献

- 1) 国立社会保障・人口問題研究所『日本の将来人口推計』2007年
- 2) 警察庁「高齢運転者の支援に関する検討委員会」資料、2008年
- 3) 警察庁「高齢運転者の支援に関する検討委員会」報告書、2008年
- 4) 内閣府『高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査』2001年 2005年
- 5) 日本自動車工業会『高齢社会と道路交通環境のあり方についての提言』2009年
- 6) 警察庁「平成21年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」
- 7) 蓮花一己他「高齢ドライバーに対する教育プログラムの開発」『IATSS Review』Vol.32、No.4、2007年
- 8) 東京都総合老人研究所『小金井市70歳老人の総合健康調査』第2報:10年間の追跡調査、1988年
- 9) 内閣府『道路交通安全に関する基本政策等に関する調査』2010年
- 10) 京都府亀岡市『安全・安心のまちづくりセーフコミュニティの手引き』2009年