

高齢者の生活と安全な移動

鈴木春男*

高齢者の交通事故による死者数は依然として増え続けている。そうした事故の背景にある高齢者の特性を検討してみると、高齢者の身体的特性もさることながら、心理的特性や行動的特性、さらには社会的特性といった視点の重要性が痛感される。本報告は、そうした行動的特性や社会的特性に深くかかわる高齢者の生活構造を深く分析し、そこから高齢者を安全に向けて動機づける施策としての「ヒヤリ地図づくり」が提案された経過を説明し、さらにその運用の実態を調べることにより、新たな応用を図る提案をしたものである。

Senior Citizen Lifestyles and Safety

Haruo SUZUKI*

Fatal road accidents involving senior citizens continue to increase. A closer look at traits of elderly persons that contribute to these accidents reveals the need to approach the matter not only from a physical approach but also from its psychological, behavioral and social aspects. This paper makes an in-depth analysis of the lifestyle structure of elderly people which reflects greatly on behavioral and social traits. It explains how the proposal for drawing up maps of high-risk areas evolved as a means of motivating elderly people to be more safety conscious, examines how it is actually being implemented and suggests new ways of applying the information.

1. 高齢者事故の現状

よく知られているように、平成12年の交通事故による全死者数は9,066人であったが、そのうち、65歳以上の高齢者死者の占める比率は34.9%という高い比率になっている。また、うち75歳以上の後期高齢者の死者の占める比率は18.7%になっている。

Table1は、そうした比率の推移を見たものであるが、高齢者全体では平成元年に22.7%であったものが、平成12年には34.9%になるなど、その比率は年々増大していることがわかる。ただ、高齢者を前期高

齢者(65~74歳)と後期高齢者(75歳~)にわけて見てみると、後期高齢者の比率は平成12年も含めて年々増え続けているが、前期高齢者は平成12年に前年の比率を割っており、多少歯止めのかかる傾向も見られる。

そうした高齢死者数の変化を平成元年と平成12年を比較して状態別に見たものがTable2である。表は状態別に65歳以上の高齢者全体と前期高齢者、後期高齢者別に示されているが、何といたっても特徴的なのは11年の間に、自動車運転中の死者が激増したことである。その傾向は前期高齢者においても強く見られるが、増え方だけでいえば、平成元年当時は運転する人自体が少なかったためもあって、後期高齢者の激増ぶりが目立つ。また、自動車運転中と同様に、自動車同乗中の死者の増え方も激しい。この

* 千葉大学文学部教授
Professor, Faculty of Letters,
Chiba University
原稿受理 2001年8月20日

Table 1 全死者に占める高齢死者の比率の推移 (単位：%)

	平成元年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年
高齢者全体 (65歳～)	22.7	23.7	25.5	26.1	27.4	29.1	30.3	31.6	32.7	34.5	34.9	34.9
前期高齢者 (65～74歳)	11.2	11.6	12.0	12.5	13.1	14.1	14.6	14.9	15.1	16.6	16.6	16.2
後期高齢者 (75歳～)	11.5	12.1	13.5	13.6	14.3	15.0	15.7	16.7	17.6	17.9	18.3	18.7

場合も後期高齢者の増え方の方が多いが、いずれにしてもこの間にモータリゼーションが一層進み、良い意味でも悪い意味でも車が高齢者の生活に欠かせないものになってきていることがわかる。

自動二輪車乗車中の死者および自転車乗用中の死者は、高齢者全体では減少しているが、後期高齢者では増大する傾向が見られる。とくに自動二輪車乗車中の死者は、原付乗車中の場合も含め、後期高齢者でかなりの増大傾向が見られるが、これは普通乗用車に乗っていた高齢者が、十分な訓練もなしに後期高齢者になって自動二輪車や原付に乗り換える傾向があり、そのことも原因の一つになっていることが予測される。

今一つ注目されるのは歩行中の死者である。増え方としては激しいものではないが、高齢者の交通事故による死者数としては依然として一番多く、しかも後期高齢者の方が数も多く、増え方も激しい。

Table 3は、平成元年と平成12年の高齢者各年齢層に占める状態別死者の構成比率を示したものである。平成12年の後期高齢者では平成元年の62.7%よりは減っているものの、依然として全死者の半数をはるかに超える57.1%の者が歩行中に死亡しているのである。表には示されていないが、とくに日が暮れてからの死者が多いことも付け加えておきたい。後期高齢者に較べると、前期高齢者では比率としては一番多いが、平成12年に見られるように歩行中の死者は4割を割っている。逆に、先にも指摘したように、自動車運転中の事故による死者の増え方が激しく、平成12年では23.9%となっている。

Table 4は、状態別死者数を性別と、年齢をさらに細かく区切って見たものである。自動車運転中の死者に関しては、圧倒的に男性が多いが、65～69歳の層では女性の死者数が増大する傾向が見られる。女性の免許保有者が増大してきたことを反映している。自動車運転中の死者に関してさらに注目されるのは、70～74歳の年齢層の死者数がかなり多いということである。これまで75歳以上の高齢ドライバー

Table 2 平成元年と平成12年の高齢者状態別死者数の対比

		平成元年	平成12年	平成12年 / 平成元年
自動車運転中	高齢者全体	178人	504人	2.83倍
	前期高齢者	144	351	2.44
	後期高齢者	34	153	4.50
自動車同乗中	高齢者全体	101	207	2.05
	前期高齢者	59	114	1.93
	後期高齢者	42	93	2.21
自動二輪車乗車中	高齢者全体	74	73	0.99
	前期高齢者	52	34	0.65
	後期高齢者	22	39	1.77
原付乗車中	高齢者全体	227	289	1.27
	前期高齢者	147	149	1.01
	後期高齢者	80	140	1.75
自転車乗用中	高齢者全体	581	533	0.92
	前期高齢者	289	235	0.81
	後期高齢者	292	298	1.02
歩行中	高齢者全体	1,345	1,555	1.16
	前期高齢者	543	585	1.08
	後期高齢者	802	970	1.21

注) 高齢者全体：65歳～、前期高齢者：65～74歳、後期高齢者：75歳～。

Table 3 平成元年と平成12年の高齢者各年齢層に占める状態別死者比率

		平成元年	平成12年
高齢者全体 (65歳～)	自動車運転中	7.1%	15.9%
	自動車同乗中	4.0	6.5
	自動二輪車乗車中	2.9	2.3
	原付乗車中	9.0	9.1
	自転車乗用中	23.1	16.8
	歩行中	53.4	49.1
	その他	0.6	0.2
前期高齢者 (65～74歳)	自動車運転中	11.6	23.9
	自動車同乗中	4.8	7.8
	自動二輪車乗車中	4.2	2.3
	原付乗車中	11.9	10.1
	自転車乗用中	23.3	16.0
	歩行中	43.8	39.9
	その他	0.5	
後期高齢者 (75歳～)	自動車運転中	2.7	9.0
	自動車同乗中	3.3	5.5
	自動二輪車乗車中	1.7	2.3
	原付乗車中	6.3	8.2
	自転車乗用中	22.8	17.6
	歩行中	62.7	57.1
	その他	0.6	0.3

を対象に行われていた高齢者講習が70歳以上に引き下げられた意味もこのあたりにあると考えられる。

自動車同乗中の死者に関しては、女性高齢者が多いという特徴も見られる。表でも明らかなように、全年齢の合計では女性の死者数の方が少ないのに、高齢者においてはどの年齢層も女性の方が圧倒的に高くなっている。

Table 4 高齢者の性別・年齢層別・状態別死者数 (単位:人)

		65～69歳	70～74歳	75歳以上	全年齢合計	
死 者 数	男	433	439	812	6,347	
	女	265	331	886	2,719	
	計	698	770	1,698	9,066	
自動車同乗中	運 転 中	男	157	160	141	2,626
		女	22	12	12	432
		計	179	172	153	3,058
	同 乗 中	男	17	13	26	469
		女	42	42	67	426
		計	59	55	93	895
	小 計	男	174	173	167	3,095
		女	64	54	79	858
		計	238	227	246	3,953
自動二輪車同乗中	運 転 中	男	16	17	39	750
		女				12
		計	16	17	39	762
	同 乗 中	男				25
		女	1			8
		計	1			33
	小 計	男	16	17	39	775
		女	1			20
		計	17	17	39	795
原付自転車同乗中	運 転 中	男	45	51	123	579
		女	31	22	16	177
		計	76	73	139	756
	同 乗 中	男				18
		女			1	6
		計			1	24
	小 計	男	45	51	123	597
		女	31	22	17	183
		計	76	73	140	780
自転車乗用中	運 転 中	男	61	67	200	604
		女	54	53	98	378
		計	115	120	298	982
	同 乗 中	男				2
		女				
		計				2
	小 計	男	61	67	200	606
		女	54	53	98	378
		計	115	120	298	984
歩 行 中	男	137	131	281	1,264	
	女	115	202	689	1,276	
	計	252	303	970	2,540	
そ の 他	男			2	10	
	女			3	4	
	計			5	14	

それに対して、自動二輪車の場合は圧倒的に男性が多く、それが高齢女性にとってあまりなじめない乗り物であることを反映している。原付運転中の死者も自動車や自動二輪車を運転しての場合と同様男性に多いが、65～69歳層では女性の死者数が男性にかなり接近していることが注目される。原付が自動二輪車とは違って、比較的若い女性高齢者にかなりよく使われていることを示す結果であろう。

自転車も原付と同じような傾向を示しているが、65～69歳層だけでなく、70～74歳層でも女性の死者数が男性にかなり接近していることがわかる。70～74歳層の女性に自転車がかかなりよく使われていることを反映している。自転車乗用中の事故による死者に関して今一つ注目されるのは、全年齢を合計した死者に対して高齢者の死者数の占める比率の高さである。男性の場合は、全死者604人に対して328人(54.3%)となっており、女性の場合は、全死者378人に対して205人(54.2%)となっている。高齢者に対する自転車乗用をめぐる安全教育の必要性が痛感される場所である。

とくにそれは75歳を過ぎた後期高齢者に対して早急を実施される必要があるように思う。既に指摘したように、後期高齢者になると、自転車だけでなく自動二輪車、原付の死者数もかなり増え、そこには普通乗用車に乗っていた高齢者が、十分な訓練もなしに後期高齢者になって自動二輪車や原付に乗り換えることも原因の一つになっていることが予測される。

歩行中の死者に関して特徴的なのは女性の高齢者の多さである。男性の場合は全死者1,264人に対して549人(43.43%)となっており、これも決して少ない数値ではないが、女性の場合は全死者1,276人に対して1,006人(78.8%)という異常な高さになっている。とくに75歳以上の後期高齢女性の比率が高く、ここでも歩行に関わる安全教育の必要性が痛感される。

このように死者を中心に高齢者が関わる事故の統計を分析してみると、高齢者の日常生活が車なしには成り立たないような状況が近年進展していることが推測される。例えばTable 5は運転免許の保有者数の推移を年齢別に見たものであるが、平成12年12月末現在の運転免許保有者数を年齢別に見ると、平成7年や10年に較べて、65歳以上の高齢者の運転免許保有数がかかなり増加しており、その中でもとくに増加率が著しい免許の種別は普通免許となっている

ことがわかる。一方、若者(16~24歳)の運転免許保有者数は減少していることがわかる。

2. 高齢者の特性と安全性

以上のように、高齢者の死亡事故が際立って多く発生しており、死者数としては歩行中の事故、それに次いで自転車乗用中の事故が多くなっており、さらに近年自動車運転中の死亡者数が激増していることがわかったわけであるが、その背後には高齢者が事故にあう要因、あるいは特性といったものが存在しているはずである。ここでは、歩行中や自転車乗用中にも共通している点が多いと思われるので、近年増え続けている高齢ドライバーの場合を中心に、高齢者の特性について考えてみよう。

高齢者が事故にあう要因はこれまで主として身体的特性を中心にとらえられてきたが、そうした要因は身体的特性だけでなく、もう少し幅広くとらえられる必要があり、心理的特性や行動的特性、さらに社会的特性といった観点も含めて検討される必要がある。そうした観点も含めて、高齢者の特性を整理すると、以下のようになると思われる*1。

(1)身体的特性¹⁾

視力の悪化

a 動体視力の低下

b 視野が狭くなる

c コントラスト感度の低下

d 暗順応の低下

e 眩惑の増大

聴力の低下

反射的反応動作に「むら」が見られる

複雑な作業を同時に行う場合に、判断の速さと正確さに問題が生ずる

体力と衝撃耐性の低下

疲労回復力の低下

(2)心理的特性

複雑な情報を同時に処理することが難しい

新しい情報に接すると、その直前の情報を失念する傾向が生まれる

行動が自分本位、相手に甘えがち

注意力の配分や集中力の低下

(3)行動的特性

ここでいう行動的特性とは(1)で述べた身体的特性や(2)で述べた心理的特性とも関わりますが、そうした特性が絡み合って高齢者特有の行動特性として表れたものを指す。

Table 5 運転免許保有者数の推移

(単位:人)

年別 免許種別		平成7年 12月末	平成10年 12月末	平成12年 12月末
16 ~ 24 歳	普通	9,078,333	8,288,184	7,746,885
	自動二輪	195,605	151,084	132,224
	原付	856,785	864,162	806,591
	その他	150,557	131,994	106,524
	計	10,281,280	9,435,424	8,792,224
25 ~ 64 歳	普通	46,763,396	49,485,944	51,543,492
	自動二輪	222,880	176,250	149,296
	原付	1,937,606	1,707,747	1,525,853
	その他	4,566,055	5,569,710	5,475,383
	計	53,489,937	56,939,651	58,694,024
65 歳 以上	普通	3,391,530	4,327,505	5,037,395
	自動二輪	245,508	244,725	217,525
	原付	559,770	656,912	670,537
	その他	595,805	1,129,194	1,275,047
	計	4,792,613	6,358,336	7,200,504
全年 齢	普通	59,233,259	62,101,633	64,327,772
	自動二輪	663,993	572,059	499,045
	原付	3,354,161	3,228,821	3,002,981
	その他	5,312,417	6,830,898	6,856,954
	計	68,563,830	72,733,411	74,686,752

注1)普通は、普通一種、普通二種免許の計である。

2)自動二輪は、大型自動二輪、普通自動二輪免許の計である。

3)その他は、普通一種、普通二種、自動二輪、原付を除く免許の計である。

過去(若い時)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

意識つまり頭で考える自分の実態と、実際の自分の行動実態との間に大きなズレ(意識と行動のミスマッチ)が生ずる

長年の交通行動が「慣れ」を生み、それがかえって「車は来ないだろう」「人は飛び出さないだろう」といった「だろう行動」で見込み違いを生み出す

ドライバーはより小さい車に乗り換えることで身体機能の低下がカバーできると考えている

高齢者には安全行動に個人差が見られ、年齢だけを基準に運転能力や歩行能力を問題にすることは難しい

(4)社会的特性

コミュニケーション能力の低下

高齢になると、どうしても交通行動が自己中心的になることについては既に述べたが、他の交通参加者とのコミュニケーションがとり難くなるというこ

* 1 詳しくは鈴木春男「高齢者の自動車運転能力」『臨床精神医学』Vol.29, No.6, 2000を参照のこと。

とも多く見られる。例えば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。ところが、高齢者と若年者とは車間距離のとり方などその運転特性に大きな差があることも理解されている。そうだとするならば、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（紅葉マークなどの採用）は最低限の手段としてとるべきであろう。

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、行動的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²⁾。従って、後述するように地域社会の中で人間関係の維持といったことが安全にかなり結び付くものであることを理解すべきである。

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、その人たちがどのような時代に生きて来たかという世代の影響も考慮に入れなければならない³⁾。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歳代の人達があと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65～74歳の高齢者とは同じ特性を持つものとは考え難いのである。従って、高齢者の運転特性を考えるに当たっては、現在の高齢者の特性を見るだけではなく、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⁴⁾。

3. ヒヤリ地図づくりの提案と成果

高齢者の社会的特性でも既に述べたところである

- * 2 平成6年度の研究成果は、平成6年度研究調査報告書「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」にまとめられており、平成7年度の研究成果は、平成7年度研究調査報告書「生活構造からみた高齢者交通政策への提言」にまとめられている。
- * 3 平成8年度の研究成果は、平成8年度研究調査報告書「シルバーによるシルバー交通安全対策（交通教育）の提案」にまとめられている。
- * 4 平成9年度の研究成果としては、マニュアル冊子「ヒヤリ地図をつくらう - シルバーによるシルバーのための交通安全 - その手引き」と同名のビデオがある。

が、高齢者の安全な交通行動が彼らの個人的な特性だけでなく、社会的な環境と深く関わるものであることを注目すべきである。

高齢者のモビリティがその生活実態とどのように関わっているかを調べてみると⁵⁾、家族形態、生活満足度、居住年数などと並んで、住んでいる都市規模と深く関わっていることがわかる。例えば大都市では地方小都市に比べ、免許を保有している高齢者が少ない上に、中でも高齢になったからという理由で運転をやめた人の比率が高い。それに対して小都市では、高齢者で免許を保有している人の比率が高いだけでなく、運転をやめたという人はほんの僅かしかいない。こうしたことから、地方小都市の高齢者は移動手段の少なさから、かなり無理をして運転しているのではないかといったことが予想される。

そうしたことから、高齢者の安全のためには、彼らの生活構造に視点をあて、そこから施策を検討することが重要であり、しかも参加による動機づけということを重視した場合、彼らの生活ともっとも密着した居住地域の問題をめぐって発言してもらう機会をつくるのが有効であろうと考えられる。

高齢者が老人クラブなど居住地域単位で構成されている組織を中心に集まり、そこでのヒヤリとした体験をもとに「ヒヤリ地図」と名付けられた危険マップをつくらう、そしてそのことによって高齢者を交通安全に向けて動機づけて行こう、というわれわれ国際交通安全学会プロジェクトの提唱はそうした観点から進められたものである。

「ヒヤリ地図づくり」の提案として結実したわれわれの研究のスタートは、平成6年にまでさかのぼる。国際交通安全学会における自主プロジェクトとして、まず平成6年度および平成7年度に、高齢者の生活構造とモビリティに関する基礎研究が行われた^{*2)}。

そうした基礎研究の上に立って、平成8年度はその成果を具体的にどう運用するかの応用研究がなされ、その結果「ヒヤリ地図づくり」が提案されたのである^{*3)}。

その提案は、多くの新聞、雑誌、テレビ、ラジオなどで紹介され、社会的に強い関心が寄せられたところから、それを高齢者交通事故軽減のための施策として普及させていくために、平成9年度は活用のための研究を行い、「ヒヤリ地図づくり」を具体的にどのようにして行っていくのかのマニュアル冊子とビデオづくりが行われた^{*4)}。

そこで作られた冊子やビデオは、各都道府県なら

びに県警、および関係機関に配布され、また数多くの希望者に原価で頒布するなどの普及が図られた。また総務庁(現内閣府)、警察庁などの積極的な支持もいただき、平成10年秋の全国交通安全運動期間中だけで、高齢者を中心とした「ヒヤリ地図づくり」が全国で実施された回数は1,146回、参加高齢者総数54,000人とされ、その後もいろいろな地域で数多く実施され、活用についてもさまざまな工夫がなされる結果となった。ただ、それがあまりにも広範囲に行われたために、その実施の実態は必ずしも明確には把握できなくなった。

そうしたことから、活用研究から1年以上を経過した平成11年度に、H158プロジェクト「『ヒヤリ地図づくり』提案の成果とその運用に関する研究」をスタートさせ、その実施・活用の実態を把握し、その上で有効な活用方法と目されるケースを調査することにした。具体的には「ヒヤリ地図づくり」が、全国で、どの程度、どのような形で実施されているのかを調査し、またそこではどのような成果があらわれているのか、またどのような問題点が生じているのかを解明し、さらに各地でどのような工夫がなされ、それが今後の運用にどう生かせるかについて明らかにしようとしたものである^{*5}。

研究の方法としては、全国各都道府県警に対してその実施・活用の実態を調査し、併せて実施グループのリーダーに対するアンケート調査を行い、さらに積極的活用を図っているグループに対する聞き取り調査も行った。また、数多くの新聞報道記事の内容分析も進めた。その結果、「ヒヤリ地図づくり」は予想以上の広がりを見せてはいるが、本当の参加型活動とは言い切れないなどの問題点も浮き彫りにされた。しかしその反面、市民ぐるみの安全な街づくり運動に使われたり、高齢者だけでなく子どもと両親を含めた三世代の交通安全活動として行われるなど、各地で工夫を凝らした新しい展開がなされていることも判明した。

そのことを平成11年度のデータから今少し具体的に述べると次のようにまとめられる。

膨大な実施回数と参加者数が得られている

平成10年8月から平成11年7月までの1年間に、不明の1県を除く46都道府県すべてで「ヒヤリ地図づくり」が実施されており、各警察本部で把握しているものだけでも、実施回数は総計3,929回(回答46都道府県の分)、参加人数は総計172,787人(回答45都道府県の分)となっている。

Table 6 実施したきっかけ別の参加した感想 (単位: %)

	非常に良かった	まあよかった	どちらともいえない	時間のむだだった
合計	56.3	39.2	4.5	
自分たちで	60.0	33.3	6.7	
警察署からの提案で	55.2	41.6	3.2	
計画市町村からの提案で	55.6	37.8	6.7	
その他のきっかけ	64.3	28.6	7.1	

参加者の満足度は非常に高く、また動機づけの手段としても有効である

Table 6からも明らかなように、リーダーへのアンケート結果によると、全体的には「ヒヤリ地図づくり」に参加して、「非常に良かった」とする者が56.3%、「まあよかった」とする者が39.2%となっており、両者を合計すると95.5%の者が良かったと考えている。とくに、自分達で計画したケースの場合には「非常に良かった」という答が全体の平均値より高くなっており、自発的なかたちで行われることが望ましいのであるが、残念ながら後述するように、そうしたケースは実施された場合の7.5%しか存在しないのである。

参加者の満足度が高く、また動機づけの手段としても有効だといえるデータは他にも見られる。例えばリーダーから見た参加者の反応についても、「非常に盛り上がった」とする者が42.2%、「盛り上がった」とする者が46.7%に達しており、両者を合わせると88.9%に達している。

さらに、「ヒヤリ地図づくり」での成果について尋ねたところ、「危険な箇所をお互いに話し合えた」が79.4%、「参加者の交通安全意識が高まった」とする者が78.4%となっており、安全への動機づけ手段として有効なことがわかる⁶⁾。

ところがそれは、残念ながら自発的な活動ではなく、真の参加型とは言えない

われわれの提案では、使用する白地図はまず自分たちの活動範囲を話し合い、それをもとに自分たちで地図をつくるのが本当の意味で参加をもたらすことになり、より高い効果が得られるとしているのであるが、アンケートによると「白地図はすべて参加者でつくった」とする回答は4.5%しかなく、「コピーされた白地図を参加者で貼り合わせた」ですら26.6%、圧倒的に多いのは「できあがった白地図を使った」の58.3%であった。言ってみればそれは計

* 5 平成11年度の研究成果は、平成11年度研究調査報告書「『ヒヤリ地図づくり』提案の成果とその運用に関する研究」にまとめられている。

画されたものに乗って、実行段階だけで参加するというかたちで行われているとみなさざるを得ない。残念ながらそれでは、真の参加型の活動とはいえないのである。自分たちで計画し、それにもとづいて実行し、実行した成果を自分達で評価するといった、Plan、Do、Seeがすべて市民の手で行われて初めて真の参加型といえるのであるが、「ヒヤリ地図づくり」といっても結局はDo段階だけ参加しているに過ぎないといった実態が浮き彫りにされたのである。

警察主導型で行われたものが多い

「ヒヤリ地図づくり」を実施したきっかけをアンケート調査で尋ねた結果によると、「自分たちで話を聞いて計画した」ケースは先にも指摘したように75%しかなく、「警察からの提案」のケースが62.8%で圧倒的に多い。また、使用する白地図をつくった人が誰かとの質問には、警察官という答が一番多く、53.8%を占めている。「シルバーの手による、シルバーのための」というところが残念ながら薄くなっている。

「ヒヤリ地図づくり」が一人歩きしている

これだけ全国的に普及し、使われていることの結果として、「ヒヤリ地図づくり」は言ってみれば既に市民権を獲得し、自立して一人歩きを始めているといっている状況である。それ自体は喜ばしいわけであり、もちろんどこが提案したかはいちいち説明されなくてもよいが、ただ、提案者の意図を離れて使用されている場合もある。また時には間違った使われ方がされている場合も見受けられる。

しかし同時に、さまざまな工夫と提案がなされている

ただ、そうはいつでも決して落胆すべき側面だけではない。先にあげた一人歩きということの効果でもあるが、そこにはさまざまな工夫とすばらしい提案がなされていることも事実である。「ヒヤリ地図づくり」が市民ぐるみの安全な街づくり運動に使われたり、高齢者だけでなく子どもと両親を含めた三世代の交通安全活動として行われるなど、各地で工夫を凝らした新しい展開がなされている。このようにわれわれの発想をより強く生かすような新しい提案も行われていることを知り、そうした工夫や提案を生かすことで、問題点が解決され理想に近づくことができるかもしれないという考えもできるのである。

平成11年度に行ったデブスインタビューを中心としたヒヤリング調査のなかで、われわれは、そうし

た新しいメニューを生かすなかで、これまであげた多くの課題の解決が可能なのではないかという考えを強く持つに至った。例えば自発的に「ヒヤリ地図づくり」が行われていないという課題を解決するためには、自発的に行われるような新しいメニューを検討し、それを提案するというかたちで、課題解決が可能になるのではないかと考えた次第である。

そうしたなかから、われわれのプロジェクトの最終年度である平成12年度は三つのメニューを検討することになった。

4. 「ヒヤリ地図づくり」の応用

「ヒヤリ地図づくり」の応用をめぐる三つのメニューとは、「三世代ミックス型」ヒヤリ地図づくり、プロドライバーによるヒヤリ地図づくり、「ヒヤリ地図づくり」のリーダー育成、の三つであるが、それについて少し詳しく述べていくことにする。

4-1 「三世代ミックス型」ヒヤリ地図づくり

「三世代ミックス型」ヒヤリ地図づくりとは、高齢者がその孫の世代と、その中間にある両親世代の三世代でヒヤリ地図づくりを行っていきこうという方法である。この方法についてはわれわれのプロジェクトでも、以前から検討されていたものではあったが、昨年度のアンケート調査でも、この方法の有効性を示すようなデータが数多く提供されている。

自由記入欄でも、そうした方法の有効性が記述されたものが数多くあったが、「ヒヤリ地図づくり」の過程で工夫できそうなことは何かという質問のなかで、「参加者の年代を限らず、子どもから高齢者まで幅広い参加で実施する」ことに賛成した者が37.2%で第2位となっていることも、そうした有効性を示すものである。

Table 7は、平成11年度のアンケート調査から、どのようなグループ構成で実施されたかということが、満足度にどのような影響を与えているのかを見

Table 7 実施タイプ別の参加した感想 (単位: %)

	非常に よかった	まあ よかった	どちらとも いえない	時間の むだだった
合計	56.3	39.2	4.5	
高齢者単独型	56.4	38.3	5.3	
小学生単独型	22.2	77.8		
青・壮年単独型	54.5	27.3	18.2	
母親・主婦単独型	25.0	75.0		
高齢者ミックス型	65.7	34.3		
母子ミックス型	75.0	25.0		
その他の型	83.3	16.7		

たものである。高齢者ミックス型とは高齢者その他の世代がミックスされたグループ構成を示すものであり、母子ミックス型とは母と子でグループが構成されるケースであるが、高齢者単独で「ヒヤリ地図づくり」が行われるケースよりも、ミックス型の方が「非常によかった」とする回答の比率が高いことが示されている。

また、Table 8は同じアンケート調査から、「ヒヤリ地図づくり」でどのような成果があがったかを複数回答で求めた結果を、高齢者単独型で実施されたケースと高齢者ミックス型で実施されたケースと対比して示したものであるが、これを見ても「高齢者の交通安全意識が高まった」と「危険な個所をお互いに話し合えた」を除く、かなり多くの項目で、高齢者ミックス型の方が成果があがったとする意見が多いのである。こうした点からみても、「三世代ミックス型」ヒヤリ地図づくりはかなり有効な方法であることの予想が立つのである。

この「三世代ミックス型」ヒヤリ地図づくりの実験結果については、平成12年度研究調査報告書⁷⁾に詳しく記述されているが、こうした方法がなぜ有効かといえば、次のような理由が予想されるところである。それはまず第一に、孫世代の参加による高齢者への動機づけということが考えられる。人は一般に自分が受け身の状態に置かれるよりも、ある一定の役割を演じるなかで動機づけられるといわれる。「ヒヤリ地図づくり」に孫世代が参加することで、高齢者は孫たちの交通安全教育に自分たちが一定の役割を持つことに喜びを感じ、それが高齢者の安全意

識をも高めることになるのではないと思われる。

第二には、核家族化が進み、高齢者と接触する機会が少なくなった孫世代に、高齢者と一緒に地図づくりをすることで、高齢者を理解させる場ができるという点があると思われる。

第三に、同じようなことではあるが、他の世代との共同作業により、他者の立場を理解させる訓練ができるのではないと思われる。とくに、ヒヤリとした場所が世代によって異なっているような場合には、そこから世代による生活構造の違いを理解させることになり、そのことが他人への理解や思いやりのこころを育てるチャンスにもなるのである。

第四には、親子の対話のきっかけになるということもあると思う。家庭では意外に親子の対話が行われていないといったことが問題になるが、共通の地図を土台にどこでヒヤリ体験をしたかといった話題を通じて、親は子どもの活動範囲を知ることになり、またヒヤリの内容を確認することで親子の対話が進むキッカケができるような気がする。

そして第五には、高齢者にはなかなかつくるのが難しい白地図を、小・中学生あるいはPTAの人たちにつくってもらえるという効果も考えられる。高齢者以外の世代が白地図をつくって、それを使って高齢者とヒヤリ地図づくりをするといったかたちができれば、実にほほえましい限りである。

4-2 プロドライバーによるヒヤリ地図づくり

高齢者単独によるヒヤリ地図はどうしても歩行者を中心としたヒヤリ地図になってしまう傾向があるが、タクシー、バス、地区集配トラックなど、地元のプロドライバーの立場でヒヤリ地図をつくってもらおうという試みである。ドライバーの立場から見たヒヤリ体験が反映された地図も一方で重要度を増してきていると思われる。

平成11年度のアンケート調査でも、「ヒヤリ地図づくり」の過程で工夫できそうなことは何かという質問に対して、「地域の事業者で白地図をつくってもらい、高齢者が利用させてもらう」という回答に賛成した者が34.7%おり、働く若い世代の人々に高齢者の安全教育の場に積極的に参与してもらいたいという要望が強いことがわかった。またさらに、高齢者の安全のためには、高齢者だけを教育するだけでは駄目なのであり、高齢者の生活実態や交通行動の実態を他の世代がどう理解するかも重要なのである。また、地域に密着した運転行動を日常的に行っているプロドライバーが、安全行動に動機づけられ

Table 8 実施タイプ別「ヒヤリ地図づくり」での成果(複数回答): 高齢者単独型と高齢者ミックス型との対比

	合計	高齢者単独型	高齢者ミックス型
高齢者の交通安全意識が高まった	78.4	82.0	74.3
危険個所が一目でわかるようになった	57.3	52.6	74.3
危険な個所をお互いに話し合えた	79.4	82.0	77.1
非参加者にも注意を促すことができた	30.2	30.8	22.9
どんな注意が必要かを検討できた	34.2	31.6	40.0
歩行者・自転車・自動車の立場がわかった	40.7	40.6	57.1
交通安全指導に役立った	45.2	41.4	51.4
高齢者の仲間づくりに役立った	32.2	38.3	37.1
危険個所の施設改善に役立った	35.2	36.8	45.7
その他のこと	1.0	0.8	
とくになかった	1.5	1.5	2.9
無回答	0.5	0.8	

れば、高齢者だけでなくすべての人々にとって益することであり、そこに「ヒヤリ地図づくり」が役立つことになればたいへん有効だということになる。

このプロドライバーによるヒヤリ地図づくりの実験結果についても、平成12年度研究調査報告書に詳しく記述されている⁸⁾が、こうした方法がなぜ有効かといえば、次のような理由が考えられるところである。それはまず第一に、既に指摘したように、歩行者の立場から見た従来の「ヒヤリ地図」に対して、ドライバーの立場から見たヒヤリ体験が反映されるということである。例えば高齢者の安全という問題を考えた場合、高齢者がドライバーからどのように見られているかの情報が得られることは非常に重要なことである。

第二には、地元タクシーやバス、地元集配トラックドライバー、郵便配達人、自動車教習所指導員など地域に密着したプロドライバーに、自分達のヒヤリとした体験を通して安全を考えてもらういい機会になるのではないかと、という点である。すなわち、そうした機会をもつことが地元ドライバーを安全に向けて動機づけるといふ効果である。

また、第三には、彼らへの動機づけと同時に、プロの目から見た危険箇所の提示と改善提案は、道路や施設の改善に適切なデータを与えてくれるはずだということである。地元の道路を隅から隅まで知っている、地元プロドライバーの目は確かであり、そうした人々によって指摘された危険箇所は、重要な意味をもっているはずである。従って、そうした機会には地元警察や道路管理者にも是非出席してもらい、耳を傾けて欲しいところである。

そして、そうした地元プロドライバーと地元警察や道路管理者との対話の場ができれば、ドライバーにとっても地元の安全を積極的に考えようとする姿勢を生み出すことにもなるはずである。

4-3 「ヒヤリ地図づくり」のリーダー育成⁹⁾

既に述べられたように、真のヒヤリ地図づくりは、地域に居住する人々が自発的にそれを計画し、実行し、その成果を運用していくかたちが望ましい。平成11年度に行われたアンケート調査によっても、自発的に行われたケースか、それとも他から働きかけられて行われたケースかによって、成果のあがりかたはかなり違いがでている。

Table 9からもわかるように、他から働きかけられて行われたケースに多いと思われる「できあがった白地図を使った」というケースで、合計に示され

た平均値を超える項目が少なく、メンバーが参加して行われたケースを示す「地図のコピーを貼り合わせた」場合や「すべて参加者でつくった」という場合には、平均値を超える項目が数多く見られるという結果になっている。

同じようなことはTable 10からも言える。表は、白地図の範囲を参加者で事前に話し合ったケースと、そうでないケースにわけて参加者の反応を調査したものであるが、明らかに事前に話し合った場合の方が「非常に盛り上がった」とする回答が多く、メンバーにできるだけ参加の機会を多く与えることが、「ヒヤリ地図づくり」の成果を高めることが理解されるのである。

こうしたことから、「ヒヤリ地図づくり」は是非とも自発的に行われることが望ましいわけである。しかし、それを理想論としていくら唱えても、具体的にはなかなかそういう方向性は得られない。望ましいかたちだが、実のところ立ち上げが難しいのである。それでは、もしそういう方向性が得られるとしたら、それはどのような条件が揃った時なのであろうか。その一番のポイントは地元で、みずからすすんでそうした機会をつくろうと目論むリーダーが存在することだと思われる。

このような背景から、平成12年度の三番目の柱は「ヒヤリ地図づくり」のリーダー育成ということにな

Table 9 白地図の入手方法別「ヒヤリ地図づくり」での成果（複数回答）

	合計	できあがった 白地図を 使った	地図の コピーを 貼り合わせた	すべて 参加者で つくった
高齢者の交通安全意識が高まった	78.4	76.7	84.9	66.7
危険箇所が一目でわかるようになった	57.3	53.4	62.3	77.8
危険な箇所をお互いに話し合えた	79.4	81.0	79.2	77.8
非参加者にも注意を促すことができた	30.2	29.3	30.2	55.6
どんな注意が必要かを検討できた	34.2	31.9	35.8	33.3
歩行者・自転車・自動車の立場がわかった	40.7	36.2	52.8	66.7
交通安全指導に役立った	45.2	40.5	58.5	33.3
高齢者の仲間づくりに役立った	32.2	29.3	39.6	22.2
危険箇所の施設改善に役立った	35.2	38.8	34.0	22.2

った。そうしたリーダーには半ばボランティアとして力を発揮してもらわなければならないし、また組織的には交通にかかわるNPO的なものに頼らざるを得ないのかもしれない、ということもプロジェクトでは話し合われた。

そうした方向性を具体的に検討していく過程で、多くの企業で定年退職後の人生をいかに充実したものと送ってもらおうかをめぐって、退職準備前教育が行われているところでもあり、企業OBなどを中心としたボランティア的リーダーの育成が当面考えられるのではないかと結論に達した。

ただ、正直のところリーダーの育成には、いろいろな難しさが予想される。例えばリーダーとしては当然その成果がどのようなかたちで出るかが一番の関心事であることが予想されるのであるが、「ヒヤリ地図づくり」での成果を計る評価基準あるいは業績基準は一体どんなものであるべきなのであろうか。

Table 11は平成11年度の「ヒヤリ地図づくり」リーダーに対するアンケート調査の結果であるが、参加した人数別に、参加者の反応をリーダーがどう見たかを調べたものである。この結果は、参加者の多い地図づくりのケースほど、リーダーは盛り上がったと判断していることを示している。つまり、リーダーにとって、参加者が多いことが成功したかどうかの評価基準になっているということである。しかし、本当にそれでいいのであろうか。われわれは、「ヒヤリ地図づくり」は15~20人くらいで行うのが理想的だと考えている。人数が多くなるとは参加的にはならないし、成果もあがり難いとするわけであるが、これまでのわが国の交通安全教育の場では、人数が多く集まるのが成功かどうかを決めてきたきらいがある。そうだとするならば、本当に自発的な地図づくりを行ってもらえるようなリーダーを養成するためには、評価のモノサシから考えていかなければならないということである。

Table 10 白地図範囲の事前話し合い別リーダーからみた参加者の反響

	非常に盛り上がった	盛り上がった	あまり盛り上がらなかった	まったく盛り上がらなかった
合計	42.2	46.7	10.1	1.0
事前に話し合った	48.6	44.1	7.2	
話し合わなかった	34.1	50.0	13.6	2.3

5. 残された課題と今後の展望

以上述べてきたように、「ヒヤリ地図づくり」は確かに一定の成果をあげてきたといつてよいと思われるが、今後の一層の展開と成果があげられるためには、解決が図られなければならない課題もまだ山積していることも事実である。例えば既にあげたような、多くの「ヒヤリ地図づくり」は残念ながら自発的な活動ではなく、真の参加型とは言えないといった点や、「ヒヤリ地図づくり」は警察主導型で行われたものが多いといった点、さらに「ヒヤリ地図づくり」が一人歩きしているなどの点は依然として課題として残っている。さらにそうした課題に加えて、次のような課題を提示して終わりたい。

研究の継続という責任

平成12年度の研究では、新しい三つのメニューについて実験し、提案を行ったのであるが、必ずしもそれらの研究は完成の域には達していない。とくに、「『ヒヤリ地図づくり』のリーダー育成」に関しては、鈴鹿市での実験が継続中であり、しかも他の地域にも拡大することが計画されているところから、プロジェクト終了後も、なんらかの形で研究の継続が図られなければならないと思われる。

「ヒヤリ」の交通以外への拡大

今回実験研究を行った「『三世代ミックス型』ヒヤリ地図づくり」や「『ヒヤリ地図づくり』のリーダー育成」のメニューづくりの過程で、ヒヤリ体験をもとに地図づくりを行っていく作業は地域との関係が極めて強い作業であり、また地域との関係を深く追求していくと、交通だけでなく、防犯、防災までも含めた、地域全体の安全問題、安全な街づくりといったテーマに結び付くことがしばしば認識された。そうしたなかから、これからの展開としては「ヒヤリ」体験を交通関係だけにとどめるのではなく、防犯や防災までも含めて「ヒヤリ地図づくり」を行っていくことが有効なのではないかという結論に達し

Table 11 参加した人数別リーダーから見た参加者の反響

	非常に盛り上がった	盛り上がった	あまり盛り上がらなかった	まったく盛り上がらなかった
合計	42.2	46.7	10.1	1.0
10人未満	5.3	52.6	36.8	5.3
10~19人	38.2	47.1	11.8	2.9
20~29人	39.0	48.8	12.2	
30~49人	49.2	46.0	4.8	
50人以上	54.8	42.9	2.4	

た。

そしてそのことをさらに応用すれば、地域だけにとどまらず、職場の安全や学校の安全など、地図以外の場を使ってヒヤリ体験を現出するような方法もあり、さらに大きな発展が期待できることもあろうということになる。

市民の手による全国ヒヤリ地図

平成13年5月4日の読売新聞編集手帳欄でも「ヒヤリ地図づくり」が紹介され、ここでは「全国ヒヤリ地図」がそのうちできるかもしれないという夢が語られている。全国すべての地域でヒヤリ地図ができるなどということは夢のまた夢の話なのかもしれないが、多少不備であっても、そうしたものができればまさにそれは市民の手による、市民の体験をもとにした地図ということになり、その利用も含めて非常に有効な機能を発揮するものとなるだろう。しかもそれが、印刷されたものでなくとも、インターネット上に示されるということにでもなれば、そこから自分の住む地域の部分をアウトプットしたり、あるいはこれから出掛けようとする目的地をアウトプットしておいて危険箇所を予測したりということが可能になるわけであり、「市民の手による市民のための安全活動」という、まさにわれわれが考えた「ヒヤリ地図づくり」の精神が生かされることになるのである。

参考文献

- 1) 自動車安全運転センター『運転者の身体的機能の経年変化に関する調査研究報告書』2000年
- 2) 平成7年度研究調査報告書『生活構造からみた高齢者交通政策への提言』国際交通安全学会、1996年、第2章第4節「高齢者の生活構造と交通安全」
- 3) 西田泰「年齢層別及び誕生年代別にみた交通事故による死傷者の推移」『科学警察研究所報告交通編』37巻1号、1996年
- 4) 「高齢者の交通安全行動に応じた交通安全対策の充実に関する調査研究報告書」総務庁長官官房交通安全対策室、1999年
- 5) 前掲書2) pp.18~20
- 6) 平成11年度研究調査報告書「『ヒヤリ地図づくり』提案の成果とその運用に関する研究」国際交通安全学会、第3章
- 7) 平成12年度研究調査報告書『ヒヤリ地図づくり』提案の成果とその運用に関する研究(その)』国際交通安全学会、第2章
- 8) 同上書第3章
- 9) 同上書第4章