

生活構造からみた高齢者交通政策への提言

鈴木春男^{*}

高齢者の意識や行動、またその生活は実に多様である。高齢者のモビリティ環境のあり方、かれらへの交通安全教育のあり方等は、高齢者個々の生活実態に即して検討されなければならない。本論文はH725プロジェクトで行われた高齢者に対するアンケート調査をもとに、高齢者の外出時の問題点、高齢ドライバーの運転引退のプロセス、交通安全教育への態度等について生活構造的視点で分析を加え、その上になって高齢者への交通安全教育のあり方をめぐって提案を行ったものである。

Proposals for Traffic Policies for the Elderly from the Viewpoint of Life Structure

Haruo SUZUKI^{*}

The intellectual, behavioral and general lifestyle standards of the elderly are diverse. Ideal environments in which the elderly can remain mobile, and supporting road safety programs must be examined based on the individual lifestyles of the elderly. This publication polled the elderly in the H725 project to analyze, from the viewpoint of life structure, the areas such as problems encountered by the elderly when outside their homes, the process involved when elderly drivers hand in their licenses, and their attitudes to road safety education. The paper then offers proposals based on this information aimed at finding ideal road safety programs for the elderly.

1. 研究の方法と経緯

ここで報告するH725プロジェクト「生活構造からみた高齢者交通政策への提言」は、昨年度に同じ国際交通安全学会の自主研究として行われたH614プロジェクト「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」の成果の上になって行われたものである（「生活構造からみた高齢者交通政策への提言」報告書、財団法人国際交通安全学会、平成8年3月に詳しい）。

本年度研究の全体的な流れは次頁Fig.1に示したとおりである。本年度は、昨年度の視点に欠けていた

都市の規模、あるいは中央都市であるか地方都市であるかといった視点の重要性が指摘され、それも生活構造のパターンにかかわる重要な要因として加えることが確認された。

次に、昨年度の成果も含めて検討された生活構造を示すパターンを念頭に、本年度の重要課題である交通政策への提案、すなわち「生活構造からみて、高齢者への交通施策はどうあるべきか」についてフリーディスカッションを行った。

以上のような、議論を中心とした研究活動が主として研究の前期で行われたのに対し、後期はそれら議論を検証し、仮の提案に関してはその有効性や実行可能性についてデータを基に検証する作業が中心に据えられた。すなわち、まず東京都北区、埼玉県熊谷市、群馬県館林市の3地域で高齢者を中心にアンケート調査が企画・実行された。各地域とも、駅からの距離や地域特性などを考慮して、サンプルが偏らないように15地点を選び、それぞれの地点で20

* 千葉大学文学部教授
Professor, Faculty of Letters,
Chiba University

●この報告は財団法人国際交通安全学会研究調査プロジェクトH725「生活構造からみた高齢者交通政策への提言」をもとにまとめられた。

原稿受理 1996年7月2日

人、地域毎では300人、合計900人を対象に、平成7年10月7日から20日までの間に、留め置き方式のアンケート調査を行った。

また今回のアンケート調査は、65歳以上の高齢者だけを対象にしたものではなく、高齢者予備軍と目される55～64歳の人たちも対象としたところに特徴がある。次代の高齢者の行動や意識を調査し、そこから予測を行うという意味と、実は高齢者に働きかける機能が高齢者予備軍に期待できるという意味、あるいは高齢者予備軍(55～64歳)・前期高齢者(65～74歳)・後期高齢者(75歳～)で交通行動や安全意識にどのような違いがあるかを対比してみたいという意味もあったことを付け加えておきたい。

ただ、こうしたアンケートによる分析は量的分析として大局的な検討はできるが、どうしても表面的な分析に終わるおそれがある。そのため、最後の質的な分析、とくに提案の有効性や実行可能性については、インタビュー法を基に再度検討されることが必要だとの観点から、とくに高齢者に対する交通安全教育を中心に、三つの場で質的調査が行われた。

その第一は、高齢研究者に対するインタビューである。われわれの考えた交通安全教育のための施策に関して報告し、考えをうかがった。高齢者であるという観点と、交通問題の専門研究者という二つの観点からたいへん積極的な発言をいただいた。

その第二は、高齢者へのグループインタビューという方法である。熊谷市と館林市の2地域で、アンケートに積極的に答えてもらった高齢者に趣旨を説明して集まってもらい、アンケートでは答えきれな

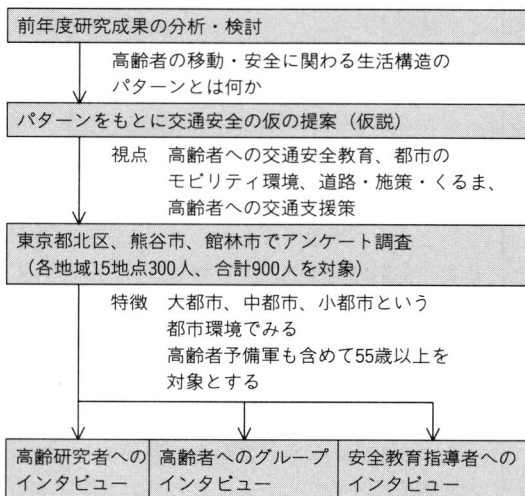


Fig.1 本年度(平成7年度)の研究経緯

Table 1 外出時に困っていること(指数)

	全体	北区	熊谷	館林
歩くのがつらくて	42.1	38.7	44.7	43.1
階段や歩道橋の昇り降りがきつくて	67.7	70.7	71.3	61.0
ベンチなどちょっと座れる場所がなくて	47.4	47.9	51.7	42.7
横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて	20.8	21.4	20.9	20.0
歩道がなくて	52.1	50.6	58.1	47.7
雨の日など道路が滑りやすくて	52.3	51.3	54.3	50.9
歩道の段差につまずくことがあって	52.2	54.7	56.0	46.3
自転車に乗れないで	17.0	19.6	19.3	12.0
車・バイクの運転ができなくて	21.6	15.7	28.6	20.3
バスの本数が少なくて	37.2	38.9	38.3	34.4
電車の本数が少なくて	17.2	12.7	14.4	25.0

注) 指数は、「いつも困っている」に2点、「困る時がある」に1点を与え、それを回答の比率に掛けて足したものの。

い質的な内容についての回答や、提案に対する感想を聞いた。高齢者の方々の積極的な参加を得ることができ、新たな提案を得られたことも付け加えておきたい。

その第三は、実施主体と目される人たちに対するインタビューである。交通安全指導員という立場にある人、自動車教習所を代表する人などに来てもらい、施策実行の可能性や有効性について忌憚ない意見をうかがった。

ここでは、そうした研究成果のなかから、アンケート調査の結果をもとにその一部を報告したい。

2. 外出時に困っていること

Table 1は高齢者が外出した時に困ることが予想される項目を11項目あげ、それぞれについて「いつも困っている」という回答の比率を2倍し、「時々困っている」という回答の比率と合計して困窮度を示したものである。高齢者が外出時に困っているのは、階段や歩道橋の昇り降りがきつい(67.7)、雨の日など道路が滑りやすい(52.3)、歩道の段差につまずく(52.2)、歩道がない(52.1)、ベンチなどちょっと座れる場所がない(47.4)、歩くのがつらい(42.1)、バスの本数が少ない(37.2)等の項目であることがわかる。

それを地域別に見ると、地方中都市である熊谷市において、高齢者の困っているという項目が多くなっていることがわかる。北区では平均の指数よりかなり上回っているものが「階段や歩道橋の昇り降りがきつい」と「歩道の段差につまずくことがある」の2項目であり、館林市では「電車の本数が少ない」の1項目であるのに対して、熊谷市では6項目もの数になっている。熊谷市では中都市であるが故に、

Table 2 外出時に困っていること(指数)

	男			女		
	55~64歳	65~74歳	75歳以上	55~64歳	65~74歳	75歳以上
歩くのがつらくて階段や歩道橋の昇り降りがきつくてベンチなどちょっと座れる場所がなくて横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて歩道がなくて雨の日など道路が滑りやすくて歩道の段差につまずくことがある	16.3	21.6	60.2	23.1	44.3	90.4
歩くのがつらくて階段や歩道橋の昇り降りがきつくてベンチなどちょっと座れる場所がなくて横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて歩道がなくて雨の日など道路が滑りやすくて歩道の段差につまずくことがある	29.8	45.9	80.5	44.1	86.9	118.6
歩くのがつらくて階段や歩道橋の昇り降りがきつくてベンチなどちょっと座れる場所がなくて横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて歩道がなくて雨の日など道路が滑りやすくて歩道の段差につまずくことがある	27.6	30.0	53.5	28.7	61.1	84.2
歩くのがつらくて階段や歩道橋の昇り降りがきつくてベンチなどちょっと座れる場所がなくて横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて歩道がなくて雨の日など道路が滑りやすくて歩道の段差につまずくことがある	5.7	8.6	36.9	5.6	22.2	47.6
歩くのがつらくて階段や歩道橋の昇り降りがきつくてベンチなどちょっと座れる場所がなくて横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて歩道がなくて雨の日など道路が滑りやすくて歩道の段差につまずくことがある	39.6	49.0	58.7	39.2	55.7	68.3
歩くのがつらくて階段や歩道橋の昇り降りがきつくてベンチなどちょっと座れる場所がなくて横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて歩道がなくて雨の日など道路が滑りやすくて歩道の段差につまずくことがある	42.5	46.1	53.6	39.9	53.3	78.7
歩くのがつらくて階段や歩道橋の昇り降りがきつくてベンチなどちょっと座れる場所がなくて横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて歩道がなくて雨の日など道路が滑りやすくて歩道の段差につまずくことがある	26.9	34.3	63.8	37.8	67.1	84.2
歩くのがつらくて階段や歩道橋の昇り降りがきつくてベンチなどちょっと座れる場所がなくて横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて歩道がなくて雨の日など道路が滑りやすくて歩道の段差につまずくことがある	8.5	4.9	14.5	10.5	24.6	39.3
歩くのがつらくて階段や歩道橋の昇り降りがきつくてベンチなどちょっと座れる場所がなくて横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて歩道がなくて雨の日など道路が滑りやすくて歩道の段差につまずくことがある	9.9	16.7	15.2	23.1	36.0	27.0
歩くのがつらくて階段や歩道橋の昇り降りがきつくてベンチなどちょっと座れる場所がなくて横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて歩道がなくて雨の日など道路が滑りやすくて歩道の段差につまずくことがある	32.5	31.8	34.7	33.6	46.7	42.8
歩くのがつらくて階段や歩道橋の昇り降りがきつくてベンチなどちょっと座れる場所がなくて横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて歩道がなくて雨の日など道路が滑りやすくて歩道の段差につまずくことがある	21.2	14.1	12.4	11.9	21.0	22.8

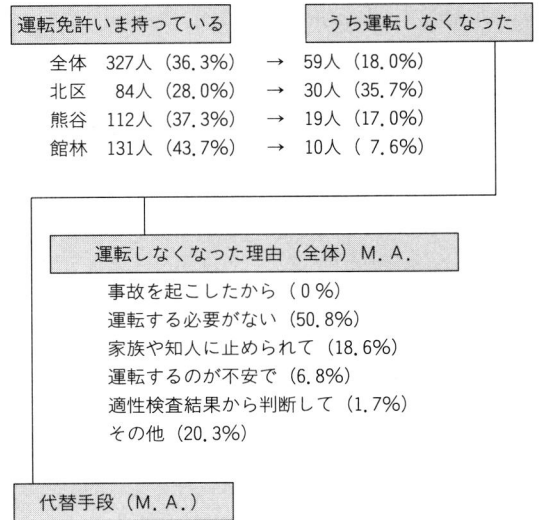
お年寄りの移動の範囲が館林市より広くなることが予想されるが、それにもかかわらず交通にかかわる環境の整備がまだ十分なされていないことの反映と見ることもできる。

Table 2はそれを性・年齢別に見たものである。多くの項目について、75歳以上の後期高齢者、中でもとくに女性の後期高齢者で困窮度が増していることがわかる。そうした層でとくに困っている項目としては、階段や歩道橋の昇り降りがきつい(118.6)、歩くのがつらい(90.4)、ベンチなどちょっと座れる場所がない(84.2)、歩道の段差につまずく(84.2)、雨の日など道路が滑りやすい(78.7)、歩道がない(68.3)等の項目があげられていることがわかる。こうした項目に関しては改善が強く要望されるところである。

3. 運転引退のプロセス

よく知られているように、高齢ドライバーの事故は激増している。しかも、高齢ドライバーが第1当事者として事故を起こすケース自体がかなりの量で増大している。そうしたことから、高齢者の免許返納の制度についても検討すべきことが話題になりつつある現状である。しかしその一方で、高齢者になると本当に運転技能が低下するものであるかどうかの因果関係の研究もまだ十分なものではなく、また高齢者といっても個人差が大きく、一律には扱えないという点もある。さらに運転できるということを武器として社会的に活動している高齢者も数多くあ

Table 3 運転引退のプロセス



	全体	北区	熊谷	館林
自転車	64.4%	63.3%	73.7%	50.0%
バイク	15.3	13.3	15.8	20.0
バス	27.1	40.0	21.1	—
電車	45.8	63.3	31.6	20.0
家族の運転する車	32.2	26.7	36.8	40.0
徒歩のみ	22.0	13.3	31.6	30.0
その他	8.5	10.0	5.3	10.0

り、なかには、それがかれらの生きがいになっているケースもある。さらに買物その他日常生活が運転なくして成り立たないという人も存在することも事実である。

こうしたことから、高齢ドライバーの事故を防止するために、当面もっとも重要なことは、彼らが自分の運転技能を自分でチェックし、自覚して安全運転を行うこと、また仮に自分の運転能力に自信が持てない場合には自らの意思で運転を差し控え、時にはそこから引退する勇気を持つことであろうと考える。こうした問題意識から、各地域の高齢ドライバーがどのような形で運転することから引退しているのかを見たものがTable 3である。

まず、高齢者のうち運転免許を持っている高齢者の比率であるが、全体では36.3%の高齢者が運転免許を持っていると答えている。55歳以上の者が対象になっているとはいえ、男女ほぼ同数の高齢者を対象にしただけの数で運転免許を持っているという事実は驚くべき高率であり、くるまが高齢者にとって実に身近なものになっていることが理解される。しかももうひとつ大きな特徴は、地方小都市になるほど免許保有者の比率が増大するという事

実である。北区では28%の者しか免許を持っていないのに対して、熊谷市では37.3%、館林市では実に43.7%の者が免許を保有しているのである。地方都市になるに従い、公共交通機関が未発達であり、自分で車を運転するしか移動の手段がないというお年寄りが増えていることが予測されるのである。

では、そうした運転免許保有者のうち、最近では運転するのをやめた、あるいは運転をほとんどしなくなったという者はどのくらいいるのであろうか。全体で見ると、免許保有者を100として、運転をしなくなった者はその18%となっている。

それを地域別に見ると、北区ではもともと免許を持っている人が少ないのに、さらにそのうちの35.7%という多くの高齢ドライバーが運転しなくなったと答えている。逆に熊谷市では免許を持つ高齢者が北区よりずっと多いのに、そのうち運転しなくなったとする者は17%であり、かなり少なくなっている。もっと極端なかたちを示すのは館林市である。既にふれたように、3地域のなかではもっとも免許保有者が多い館林市が、運転しなくなった高齢者の数がかつても少なく、7.6%しかいない。

公共交通機関をはじめ交通の便利なところでは、高齢者は仮に免許を持っていたとしても運転を差し控える傾向を示すのに対して、地方都市では移動のための交通手段が十分でないために自らハンドルを握るしか方法がないといった状況があり、それが運転をしなくなる高齢者が少ないことの原因として予想されるのである。将来、高齢者の免許証返納や運転規制が検討されるとしたら、それに替わる交通機関の提供等環境的条件の整備と無関係には論じられないことがわかる。

次に、それではそうした運転しなくなった高齢者

Table 4 家族形態パターン

◎	一人住まい	71人(7.9%)
◎○	夫婦のみ二人住まい	224人(24.9%)
◎○ ○	夫婦+子ども夫婦、 または夫婦+未婚の子	191人(21.2%)
◎○ ○ ○	夫婦+子ども夫婦+孫	119人(13.2%)
◎○ ○	高齢者一人+子ども夫婦、 または高齢者一人+未婚の子	53人(5.9%)
◎○ ○ ○	高齢者一人+子ども夫婦+孫、 または高齢者一人+子ども夫婦 +孫+未婚の子	65人(7.2%)
	その他・不明	177人(19.7%)

が、どのような理由で運転しなくなったのかについて見てみよう。表より明らかなように、ほぼ半数の高齢者が「運転する必要がない」と答えている。つまり、他に交通手段があって、自ら運転する必要がない高齢者が運転をしなくなったのであり、既に指摘したように代替交通手段の発達が高齢者を危険な運転から遠ざける機能を果たしていることが推測される。「家族や知人に止められて」という回答が第2位で18.6%となっている。家族や友人の説得が運転をしなくなることの大きなファクターになっていることも理解される。

「事故を起こしたから」という回答者が一人もいなかったことは心強い限りであるが、「運転するのが不安で」という回答が6.8%、「適性検査の結果から判断して」というのが1.7%しか存在しないことは問題にされるべきであろう。これも既に指摘したように、高齢ドライバーが自分の運転技能の衰えを自ら気付いて、自ら運転を差し控えるといった自発的行為が期待されるわけであるが、残念ながらそうした機会を高齢ドライバーがほとんど持っていないことを、この数字は示しているであり、今後はそうしたチェックの機会が増大するような社会的条件を整えるべきであろう。

それでは、運転をしなくなった高齢者はどのような代替手段を使って移動しているのであろうか。回答は多項目選択方式で得たものであるが、表より明らかなように、運転しなくなった高齢者は全体的に見ると、自転車に乗って出かけることが64.4%と多くなることをデータは示している。また、電車を代

Table 5 家族形態パターン別交通安全教育受講経験

	単位：%				
	最近受けた	2~3年前に	かなり前に	一度もない	D K
全体	5.3	4.3	17.2	71.0	2.1
◎	1.4	1.4	11.3	81.7	4.2
◎○	7.1	4.0	16.5	70.1	2.2
◎○ ○	8.4	5.8	19.4	64.9	1.6
◎○ ○ ○	4.2	3.4	20.2	68.9	3.4
◎○ ○	—	3.8	11.3	83.0	1.9
◎○ ○ ○	1.5	1.5	13.8	83.1	—

替手段として利用している者が45.8%、家族の運転する車と答えた者が32.2%となっている。

ただ、代替交通手段として何を使うかは地域によって大きく異なる。北区では自転車と全く同じ比率63.3%で電車の利用者が存在しており、バスの利用者も40%と高い。公共交通機関が発達しているところではお年寄りはそうしたものを積極的に利用する方向に向かっていることが推定される。逆に、熊谷市や館林市など公共交通機関が不十分なところでは、代替手段として自転車、家族の運転する車とか、あるいは徒歩でといった手段しかなく、このことが無理をしても自分でハンドルを握ってしまうという結果を招いているようである。

4. 交通安全教育受講経験

高齢者は概ね安全を守ろうと心がけていると見てよいが、交通安全教育に対する関心は非常に薄い。Table 5からも明らかのように、高齢者全体では交通安全教育をこれまで一度も受けたことがないとする者が71%に達している状況なのである。これ程までに高齢者の交通安全が叫ばれながら、最近受けた者は5.3%しかいないし、2～3年前までを含めても9.6%にしか達していない。

表はTable 4 に示したような家族形態パターンにもとづいてクロス集計されているが、そうした家族形態別に見ると、独り住まいの高齢者や配偶者のいない高齢者が、「受けたことは一度もない」とする回答を寄せる傾向が強いことがわかる。そうした高齢者は積極的に外出することもなく、また老人クラブや自治会の集まりなどにも参加しないことが予想されるわけであるが、後にも述べるように、そうした未組織高齢者をいかにして交通安全教育の場に動機づけるかが今後重大な問題になることが予想される。

Table 6は老後の人生を積極的に生きようとしているかどうかといった、人生へのモラル（尺度に Table 6 人生へのモラル別交通安全教育受講経験

単位：%

	最近受けた	2～3年前に	かなり前に	一度もない	不明
全体	5.3	4.3	17.2	71.0	2.1
非常にポジティブ	5.2	4.1	16.5	71.1	3.1
ポジティブ	5.6	6.2	20.3	63.8	4.0
ニュートラル	7.0	3.8	17.9	69.6	1.6
ネガティブ	3.8	5.2	16.9	73.2	0.9
非常にネガティブ	3.0	1.0	11.0	83.0	2.0

については、「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」IATSS Review Vol.21、No.3、P.165参照）別に交通安全教育の受講経験を見たものである。表より明らかなことは、ニュートラルなタイプとそれ以上にポジティブな傾向を持つ層では受講態度にあまり大きな差はみられないが、ネガティブタイプならびに非常にネガティブなタイプでは、受講経験が「一度もない」とする者の比率がかなり高くなっていることがわかる。ここでも、そうした消極的な立場の高齢者を交通安全教育の場にどう動機づけるかという問題が重要な課題として登場しなければならないことがわかるのである。

5. 交通安全活動への参加意思

5-1 多数の人を集めての講習・映画会

交通安全教育が参加型・体験型・実践型で行われるべきだということは、今日、行政をはじめ多方面で主張されるようになってきているのであるが、高齢者はそうした教育機会をどのように受け止めているのであろうか。ここでは、従来の座学型の交通安全教育、小人数での体験をもとに展開される体験型教育、提案型の真の参加教育という三つのタイプの交通安全教育のスタイルを提示し、それぞれに対する参加の意思を尋ねてみた。

まず、座学型の交通安全教育を示すものとして、「多数の高齢者に集まってもらって行く講習会や映画会」に参加する意思があるかどうかを聞いた結果がTable 7である。表には「是非参加したい」という回答と「機会があれば参加したい」という回答、ならびに両者の合計が示されているが、この形式に賛成する高齢者は全体的には53.7%であり、他の2方式よりも人気が高い。高齢者はこれまで、いわゆ

Table 7 交通安全活動への参加意思 (I)

①多数の高齢者に集まってもらって行く講習会や映画会

	ぜひ参加したい	機会があれば参加したい	合計
全体	10.0	43.7	53.7%
自律的外出	高い	45.2	76.2%
	かなり高い	49.4	66.3%
	普通	52.7	61.9%
	かなり低い	45.5	55.5%
	低い	33.9	38.7%

注) 自律的外出傾向の高さは、以下の3項目について、よくあるか、たまにあるか、ないかを尋ねた結果を総合して決めた。「健康や体力維持のため外を歩くこと」「街の様子を知るため外を歩くこと」「友人や知人と話すため外出すること」以下、Table 7, 8も同様。

る座学型のこの方式の交通安全教育に慣れており、教育といつてもこの方式を連想することからそうした傾向が現れたものと思われる。どちらかという一方通行型の指導というかたちで展開されるこの方式よりは、主体的に参加してもらい、そのことによって高齢者の態度変容を期待する他の2方式の方が教育手法としては優れていると考えられているなかで、この方式に一番人気が集まっているということ自体、高齢者交通安全教育の難しさを示しているわけであるが、後で述べるように他の2方式に賛成する声が必ずしも低いというわけではないので、今後こうした方式のすばらしさを体験し、その良さを認知してもらえるような機会が提供されることこそ重要なのであろう。

さて、表は自律的外出への態度別にクロス集計されているわけであるが、表より明らかのように、自律的外出傾向の高い高齢者ほど講習会に参加したいという意思が高いことを示している。自律的外出傾向の「高い」層では31%の高齢者が、講習会や映画会に「是非参加したい」と答えているのである。

5-2 体験型交通安全教育

次に、体験型の交通安全教育を示すものとして、「小人数で、実際に体験して行う交通安全講習」に参加する意思があるかを聞いた結果をTable 8に示す。この形式に賛成する高齢者は全体的には47.9%であり、座学型の方式よりも人気は多少低くなっている。

Table 8 交通安全活動への参加意思(II)

②小人数で、実際に体験して行う交通安全講習

		ぜひ参加したい		機会があれば参加したい		合計
全 体		6.6	+	41.3	=	47.9%
自律的外出	高い	21.4	+	42.9	=	64.3%
	かなり高い	11.7	+	46.8	=	58.5%
	普通	3.8	+	51.1	=	54.9%
	かなり低い	7.0	+	42.3	=	49.3%
	低い	3.2	+	32.7	=	35.9%

Table 9 交通安全活動への参加意思(III)

③自分のできる範囲で、地域の交通安全に役立つような提案や働きかけを行う活動

		ぜひ参加したい		機会があれば参加したい		合計
全 体		6.6	+	38.2	=	44.8%
自律的外出	高い	28.6	+	35.7	=	64.3%
	かなり高い	7.8	+	58.4	=	66.2%
	普通	6.9	+	50.4	=	57.3%
	かなり低い	5.5	+	41.0	=	46.5%
	低い	4.0	+	21.4	=	25.4%

高齢者はこれまで、いわゆる体験型のこの方式の交通安全教育に慣れておらず、教育といつてもこの方式を連想することが難しいことからこうした傾向が現れたものと思われる。既に触れたように、どちらかという一方通行型の指導というかたちで展開される座学型の方式よりは、積極的に体験してもらい、そのことによって高齢者の態度変容を期待するこの方式の方が教育手法としては優れていると考えられているなかで、この方式への賛同が多少低くなっていることは少々ショックである。が、賛同する声が47.9%とほぼ半数に達しているということ自体決して人気がないということではなく、今後こうした方式のすばらしさを体験し、その良さを認知してもらえるような機会が提供されることによって、この数値はさらに高まっていくことが期待される。

さて、表は自律的外出への態度別にもクロス集計されているわけであるが、表より明らかのように、自律的外出傾向の高い高齢者ほど講習会に参加したいという意思が高いことが示されている。自律的外出傾向の「高い」層では21.4%の高齢者が、こうした安全講習に「是非参加したい」と答えているのは心強いかぎりであり、今後こうした層をオピニオンリーダーにしてこの種の教育が展開されていくべきだと考えられる。

5-3 参加型交通安全教育

さらに、参加型の交通安全教育を示すものとして、「自分のできる範囲で、地域の交通安全に役立つような提案や働きかけを行う活動」に参加する意思があるかどうかを聞いた結果がTable 9に示されている。この形式に賛成する高齢者は全体的には44.8%であり、座学型や体験型の方式よりも人気はさらに低くなっている。本当の参加とは、Plan(計画)、Do(実行)、See(評価)が参加者自身によって行われる場合をいのであり、3方式のなかでは、この方式が一番参加度の高い方式であり、理想的な方式だと考えられるわけであるが、残念ながら高齢者はこれまで、いわゆる参加型のこの方式の交通安全教育に慣れておらず、教育といつてもこの方式を連想することがほとんどできないことから、こうした傾向が現れたものと思われる。しかし考え方を変えれば、この方式が一般にはほとんど行われておらず、高齢者も体験していないなかで、これに賛同する声が44.8%もあるということは驚くべきことであり、高齢者からその有効性のお墨付きをもらったとみなすこともできる。今後こうした方式のすばらしさを体験し、その良さ

を認知してもらえようという機会が提供されることによって、この数値はさらに高まっていくことが期待されるのである。

さて、表は自律的外出への態度別にもクロス集計されているのであるが、表より明らかなように、自律的外出傾向の高い高齢者ほどこの活動に参加したいという意思が高いことが示されている。自律的外出傾向の「高い」層では28.6%の高齢者が、そうした活動に「是非参加したい」と答えており、これは体験型講習への態度を上回っている。今後こうした層をオピニオン・リーダーにしてこの種の教育が展開されていけば、成果はおおいに期待できると思われる。

6. 未組織高齢者への交通安全教育

現在日本全国で老人クラブに加入している高齢者は、高齢者のおよそ36%くらいだといわれている。労働組合組織率に比較するまでもなく、確かに高齢者の組織としてそれは実に大きな組織であり、高齢者への交通安全教育はその組織があるからこそ行い得ているといえることができる。そうした意味で、老人クラブの存在はわが国の高齢者の安全に強く貢献しているといえることができる。

ただ、別の面から考えると、そうした組織があるが故に高齢者に対するすべての交通安全教育がそれを頼りに展開されるということになり、そこに加入していない残り3分の2の高齢者が交通安全教育から取り残されてしまうという結果になりかねない。

しかもそうしたクラブへの未加入者こそ危険な交通行動を行っている層であり、交通安全教育が行われるべき層であるといえることができる。

こうした実態を踏まえ、老人クラブなどに加入していない高齢者に、交通安全教育を受けてもらうためには、どのような働きかけがもっとも有効だと思うかを尋ねてみた結果が Table 10 である。高齢者の全体的傾向としては、「地域の交通安全指導員の戸別訪問」を有効だとする答が23.9%と一番多く、それとほとんど同じ比率で「高齢者仲間からのすすめ」(23.0%)が続いている。第3位は「家族からのすすめ」で14.9%、さらに、「市・区役所等の窓口での働きかけ」の13.7%となっている。

ただ、未組織高齢者に何が有効かは、そうした高齢者の持っている生活構造の特性によって変わってくるのが予測されるわけであり、その意味で生活構造の特性別に分析して検討する必要がある。ここでは、そうしたことの試みとして家族形態の違いにより有効だとするものがどのように変わってくるかを検討してみよう。この回答には既にクラブに入っている者の回答も含まれてはいるが、自分の置かれている生活構造上の立場が、何が未組織高齢者にとって有効かと考えるかを決めてくれると思われるので、かれらも含めて検討することにする。検討分析の結果は次のように整理することができる。

①配偶者のいない高齢者には、地域の交通安全指導員の戸別訪問が有効である。

②配偶者のいない高齢者の一部には、病院の医師

Table 10 家族形態パターン別未組織高齢者への交通安全教育で有効なもの

単位：%

	地域の交通安全指導員の戸別訪問	婦人警官等による個別指導	病院の医師等からのすすめ	高齢者仲間からのすすめ	家族からのすすめ	小中学生からの手紙によるすすめ	市・区役所等の窓口での働きかけ	その他・DK
全体	23.9	8.8	7.7	23.0	14.9	3.8	13.7	4.3
◎	31.0	9.9	12.7	18.3	8.5	1.4	12.7	5.6
◎—○	24.1	9.8	8.5	22.8	12.9	2.2	14.7	4.9
◎—○—○	24.1	8.9	6.3	21.5	15.2	3.1	17.8	3.1
◎—○—○—○	23.5	5.0	7.6	26.9	17.6	3.4	12.6	3.4
◎—○—○—○—○	28.3	5.7	3.8	15.1	15.1	9.4	18.9	3.8
◎—○—○—○—○—○	26.2	10.8	10.8	21.5	20.0	1.5	6.2	3.0

などからのすすめも効果がある。

③配偶者も健在で、子ども夫婦や孫と同居している高齢者には、高齢者仲間からのすすめが効果がある。

④配偶者がいるいないにかかわらず、孫と同居している高齢者の場合には、家族からのすすめが効果がある。

⑤配偶者のいない高齢者で子ども夫婦と同居している（孫のいない）高齢者の場合には、小中学生からの手紙によるすすめが高い比率を示している。

⑥子ども夫婦と同居している（孫のいない）比較的若い高齢者は、市・区役所での働きかけが有効だとする傾向が見られる。

以上が分析の結果、明らかにされたわけであるが、既に指摘したように、老人クラブに加入していない未組織高齢者の最大の問題点は、高齢者への交通安全教育の機会から除外されてしまうという点である。したがって、交通安全教育の受講経験が「一度もない」という層に、未組織高齢者の意見が集約していることが予想される。つまり、受講を一度も経験したことのない高齢者が、どんな働きかけを有効だと考えているかを検討することが、未組織高齢者に有効な方法を探る有力な武器になると考えられるのである。

Table 11からも明らかなように、受講経験が「一度もない」とする層の回答を検討すると、「地域の交通安全指導員の戸別訪問」が24.4%で一番高く、また、「高齢者仲間からのすすめ」も23.8%で高い。しかもこの二つの回答は高齢者全体の平均値よりも高くなっていることから、この戦略は未組織高齢者への働きかけとして有効な方法であることが推定できる。「家族からのすすめ」や「市・区役所等の窓

口での働きかけ」も平均値より多少低いのが、それなりに有効な方法であろう。しかし、それ以上に注目したいのは、数値としては必ずしも高いものではないが、受講経験が「一度もない」層でとりわけ高くなっている回答としての「病院の医師などからのすすめ」である。老人クラブに参加していても、高齢者が病院には行く機会を多く持っていることからすると、医師会の協力を得てこうした機会をとらえることも重要だと考える。

7. 高齢者に対する交通安全教育の具体的提案

最後に、高齢者に対する交通安全教育の具体的な提案を、高齢運転者対策と非運転者対策にわけて、いくつか述べてみたい。

7-1 高齢運転者対策

高齢運転者対策に関しては、既に国際交通安全学会で行った「高齢ドライバーの人的事故要因に関する調査研究」（「高齢ドライバーの人的事故要因に関する調査研究」報告書そのIII、平成5年3月、PL：鈴木春男）で、詳しく述べられているので、ここでは項目とそのエッセンスについてのみ、ふれることにしたい。

高齢ドライバーに対して実技教育を行うことは当然必要であるが、それ以外のものとして次のようなものが考えられる。

1) 更新時講習における「高齢ドライバー研修コース」の設置

高齢運転者に対しては、免許更新の期間をあまり長くせず、自己診断を基本にチェックの機会を多く設けることにする。そこでは、次のような手順で自分の運転能力を判定する機会を設ける。

自己診断質問票配布 → 回答記入 → 自己採点

Table 11 交通安全教育受講経験別未組織高齢者への交通安全教育で有効なもの

単位：%

	地域の交通安全指導員の戸別訪問	婦人警官等による個別指導	病院の医師等からのすすめ	高齢者仲間からのすすめ	家族からのすすめ	小中学生からの手紙によるすすめ	市・区役所等の窓口での働きかけ	その他・DK
全体	23.9	8.8	7.7	23.0	14.9	3.8	13.7	4.3
最近受けた	18.8	12.5	4.2	25.0	22.9	4.2	10.4	2.1
2~3年前に受けた	25.6	7.7	2.6	30.8	12.8	—	17.9	2.6
かなり前に受けた	25.2	8.4	6.5	18.7	16.1	5.2	14.2	5.8
一度もない	24.4	8.1	8.3	23.8	14.2	3.8	13.1	4.2

→診断票(回答)配布→自己判定(自己診断)
→パターン化→アドバイス用紙配布

2) 地域シルバー・ドライバー研修

交通関係指導者をリタイヤした人を、シルバー・ドライバーズ・リーダーとして育てる。小グループによる問題解決型の教育、安全への動機づけを目標にした参加型教育を目指す。

a. 自己診断質問票を使った教育

シルバー・ドライバーズ・リーダーを中心に、地域の高齢ドライバーを集め、自己診断させながら、安全運転教育を行う。そこでは、次のような手順で自分の運転能力を判定する機会を設ける。

自己診断質問票配布→回答記入→自己採点
→結果を相互発表(他者との比較で自己の欠点把握)
→お互いに注意すべきことをディスカッション(安全に向けてともに学びあう)→指導員によるパターン化→ディスカッションのなかで出てこなかった安全運転補助法の説明

b. 草の根型交通安全教育

地域の交通環境改善に対し、提案者の役割を演じてもらいながら、安全に向けて動機づけを行っていくとするもの。

「地区交通安全カルテ」の配布・説明→危険箇所のチェック(集団&個人)→グループ活動のなかで報告(QC活動を参考に)→地区の交通安全のために何が必要か(優先順位の設定)
→改善提案→改善提案コンテスト

(QC発表会参考に)

↓
受け皿機関(地区行政・地区警察)の対応

↓
地区住民への回答・改善施策

c. 事故体験型交通安全教育

個人の事故体験やヒヤリハット経験をもとに、シルバー・ドライバーズ・リーダーが中心になって高齢ドライバーズ教育を行っていくとするもの。

「ニア・ミス・データ」の説明→個人別にニア・ミス・データ用紙に記入→グループ活動のなかで体験報告→背後にある問題点の摘出(運転行動その他自己診断質問票の項目とドッキングできるよう指導)→安全のために何が必要かの話し合い(指導員によるアドバイス)

d. 事故パターンの分析と対応策をめぐる交通安全教育

地域で起こった具体的事故事例を中心に、高齢ド

ライバー教育を行う。身近な事故事例を使う事で、関心を持たせ、同時に相手の立場で考える訓練をする。

地区で起こった身近な高齢ドライバー事故のケース紹介→グループディスカッションのなかで事故原因について話し合う(誰が悪い、どこが悪い、もし自分だったらどうした)→その事故はどのようにしたら避けられたか(直接的要因と間接的要因)→相手の立場に立って考えることの重要性

3) シルバー・ドライバーズ・クラブの結成

リーダーは企業OBのボランティアに期待する。OB会の協力と「退職準備教育」とのドッキングが必要。自動車教習所を母体あるいは単位にして、組織化を図るのも一案であろう。アメリカのAAAの活動が参考になる。シルバードライバーズクラブの機能としてはつぎのようなものが考えられる。

- ①運転技能の向上
- ②クラブ・メンバーの交流
- ③情報提供活動
- ④研究・調査活動
- ⑤交通政策への提言活動
- ⑥ボランティア活動
- ⑦クラブ対抗高齢ドライバー安全運転コンテストの開催

7-2 非運転者対策

1) シルバーズ・地区交通安全カルテ

これも、参加型・実践型交通安全教育の提案であるが、もの言う高齢者になってもらうという提案である。医師が患者のカルテを書くように、地域の住民が地域の交通環境の改善提案を「地区交通安全カルテ」として提案するといった制度は、宇都宮市で行われたようであるが、それと同じ趣旨で、高齢者の目線からの提案をしてもらい、それをもとに道路、施設、設備、ルールなどを改善していくことで、高齢者にやさしい交通社会をつくることをねらうが、いまひとつのねらいはそれによってかれら自身を交通安全に向けて動機づけていくことにある。人生へのモラルの高い積極的な高齢者、年齢的にみた場合には主として前期高齢者にこの役割を演じてもらうのはどうであろうか。

2) シルバーによるシルバー教育

高齢者といっても比較的元気な、前期高齢者の人たちに後期高齢者への教育・安全指導を行ってもらったかどうかという提案である。企業で退職後の生

きが確保を目的に行われている退職準備教育の制度を利用して、そうした運動の核を育てることが可能のように思う。例えば、同じ高齢者(前期高齢者)から、「自分たちも反射材をつけるので皆さんも…」といわれた場合には、それ程抵抗感がなくそれを受け入れるのではないかと、というのが一つのねらいである。

それと同時に、そうした指導的な役割を演じることが、前期高齢者自体に反射材着用を動機づけることになる。個別訪問なども含めて、従来のシルバー・リーダーよりもっと地元密着型の役割に期待したい。

3) 医院での指導(福祉センターでの指導)

医院での場合には、とくに軽症で定期的に通院してくる高齢者などを中心に、交通安全教育が実施できないであろうか。もちろんこの場合には、医師会の協力が得られることを前提にしなければならないが、たとえば配偶者をなくされた高齢者など、安全教育に関心のない高齢者をつかむのに適していると思われる。診療や薬の長い「待ち時間」を利用しての効用は大きいのではないかと。

専門家の出前方式の教育ももちろん有効だが、テレビ番組のかわりに交通安全ビデオを待合室で流したり、交通安全ポスターやちらしを貼ってもらうといった簡単なことでも効果は出るはずである。あるいは、医師や看護婦による交通事故のケガの話や、患者さんとして運びこまれた人のケガの実態を話してもらうことも効果は大きいと思う。

4) 高齢者の手による地域危険マップの作成

地域のお年寄りの手で、危険体験をもとに危険マップを作成してもらうという提案である。小学校区程度を範囲とし、その地域に居住する高齢者に呼びかけ、集まって危険体験、見聞きした事柄をもとに話し合ってもらおう。その上で、あらかじめ配布された白地図上に危険箇所を書き込んでもらう。

それを、市町村単位ぐらいで集め、危険マップを作成し高齢者に配布する。また実際の事故マップと照らし合わせたものも配布して、よく理解してもらう。高齢者の地域交通安全に対する関心を深め、提

案にも結びつけていってもらうことがねらいである。

5) 高齢者の手による高齢者用「交通安全ガイドブック」またはビデオの作成

危険マップを手始めにして、最終的には自分たちで自分たちのための「教科書づくり」やビデオづくりが行われていくというのが理想である。教科書が与えられたものではなく、自分たちの手で自分たちの安全を考えながら作られていくということがあればすばらしい。もちろんそのためには、データ提供や、そのモデルを提示するなどの仕掛けが必要であることはいうまでもない。

7-3 教育内容について

以上は、運転者対策と非運転者対策に分けて、主として教育手法、つまりいかにして教育を行うかという点を中心に述べてきた。今一つ重要なポイントとしては、いかなる内容の教育を行うかということがあると思われる。この点について、本研究では残念ながら十分な検討はなされていない。

ただ、基本的には次のようなことが重要であることが明らかになった。すなわち、高齢者に、加齢によって知覚、判断、運動といったレベルで若い時にくらべて、ある種の変化が生じているという事実を理解してもらうこと。さらには、わが国の高齢者が、国際比較の結果からみても、交通事故をめぐってたいへん危険な状況にあることを、問題として発見してもらうこと。また、高齢者事故が相手があって起こることが多いという実態、とくに若者との間で起こる事故がかなり多いということからみて、自分とは違う世代の運転特性などについても十分認知してもらうこと。

また、これは高齢者に対する教育内容とは離れるが、高齢者の運転特性や歩行の特性を他の年齢層に理解させることが重要なのであるが、それと関連して、高齢者であることを知らせる手段、例えばシルバー・ドライバーズ・マークや反射材着用について高齢者がもっと積極的にそれを利用してもらうことなどが教育内容としては重要であることが確認された。