

高齢ドライバーの事故防止対策案

芝浦工大 春日伸予

基本課題

高齢者の運転の安全性や安全運転意識を高める技術や教育、環境を充実させる。一方で、基準となる検査の結果、運転の停止が望ましいと判断されたドライバーが、安心して速やかに免許返納を出来る体制と環境を整備する。ドライバー自身の判断による自主返納もスムーズに出来る体制を整備する。

重要項目

1. 運転免許を返納するドライバーへの対応

返納後、日常の移動手段に不自由するケースに対しての移動手段の整備・支援。

⇒ 自動車メーカー等も加わった産官連携の支援も重要。

(交通事情の違いに配慮した) 地域の公共交通とネットワークの充実に関する国と自治体の支援。

2. 運転を継続する高齢者の運転の安全性の維持

①高齢者講習の効果の持続 …… サステナブルな教育・効果

数時間に及ぶ集中講義の内容は、その時は理解できても、日常生活に戻った時には忘れてしまったり、実行出来なかつたりする可能性は(一般ドライバーでも)低いと考えられる。

⇒ 継続的な安全教育活動が必要 しかし 教習所では現状以上の対応は容易ではない状況
そこで、

地域の集まり(老人クラブ、町内会、等)を通しての自主的な安全活動を促進する。

高齢ドライバーが自分で出来る安全運転チェックやグループ教育マニュアル(要開発)を
集団で活用する。運転能力低下防止の簡易トレーニングの開発も重要。

スポーツを楽しむ感覚で仲間と一緒に日常的に行う。

自主返納に関する情報もわかりやすいパンフレット(要作成)にして配布。

活動のマニュアルやスタート時の指導は国(自治体)から提供。

自治体による支援は重要(例: ロンドンやバーミンガムにおける市の支援、等)

* 高齢ドライバーのネットワークを作ることにより、仲間に免許返納の相談も出来るようになる。
免許を返納した仲間の移動を仲間が助ける相互支援ネットワークにもなり得る。

* 家族の理解と協力も重要 …… 加えて、一人暮らしの高齢者への対応も必要
免許返納は家族が説得するケース、できるケースも多い。

②年代による理解力の差への対応

高齢者と一口に言っても、年代により理解力の差はある。

60代、70代、80代等の年代別に教育内容の容量や難度、テンポを考えることも重要。

③高齢者の日常の運転経路に関する集中講義

高齢者の日常の運転目的は、ある程度決まっているケースが多い。従って、特定経路を使うことが多いと考えられる。

⇒ 頻繁に使用するルートに関する集中的な安全教育が重要。

④高齢者教習で渡す教科書の充実

複雑な内容ではなく、一般的な注意事項と個別の注意事項を平易な表現で端的に記した教科書。
高齢者には教育内容を、見やすい内容、見やすい形にして手元に残すことが重要。

⇒ ②の集団活動でも活用できる。

何度も見て思い出すことが定着に繋がる。

⑤安全運転を誘導するHMI (Human Machine Interface) の開発と導入

音声ガイダンス等により、高齢者の安全運転を誘導する。ナビゲーションに組込む形式。

例) 目的地への経路上で右に曲がる際にウィンカーが出ていない時、「右のウィンカーを出して下さい。」

現場でやれる最も有用な方法であると考える。

⑥運転能力の急激な低下、等への自覚促進

運転能力の低下は検査後も進行するため、ドライバモニタの搭載を推奨

ドライバモニタとは、メーカーがユーザーの安全運転促進のために開発しているシステムのようなものをイメージ。日々の運転データをわかりやすくユーザーに提供し、ユーザー自身や家族や近親者が運転能力の急激な低下への自覚・気づきを促進。安全意識の維持の一助にもなり、さらに、結果的に自主返納への気づきにもなり得る。

⑦運転支援システムの使い方の指導・教育

運転支援システムは、ユーザーが適正に使用することによって初めて安全効果が得られる。

不適正な使用をすると新たな危険が生じることもある (パワーポイントの例を参照)。

したがって、高齢者に運転支援の適正な使い方を指導することが必要。

現状では、一般ドライバでも、運転支援の使用率は高くなく、不適正な使用をしているケースも少なくない。

指導内容は、簡単なパンフレットにして集団活動で活用できるようにする。

*日本の高齢運転者の事故対策が総合的な体制となることの重要性と国際的な意義

日本は高齢化先進国であり、今後も高齢者の割合は増加の一途をたどる。したがって、国民の安全安心の確保のために、高齢運転者の事故防止対策は重要である。同時に、国民の多くを占める高齢者が充実した生活を送るための移動手段を確保することも重要である。したがって、高齢運転者の事故防止対策は、法律、安全教育、安全技術、高齢者の移動手段と生活、等が相互に関連した枠の中で討論され、総合的な体制を目指すべきである。

さらに、日本は高齢化先進国であるがゆえに、その高齢者の事故防止対策は国際的に注目 (期待) されている。2020年には、日本の体制や技術に世界中から注目が集まるであろう。

諸外国でも高齢運転者の事故は社会問題になっているが、車での移動が高齢者の生活と大きく結びついている地域が多いことから、対応が難しいのが現状である。したがって、日本が、安全安心な高齢化社会における交通体制への口火を切り、有効な解決法を見いだすことは、国際的にも意義が大きい。特に、今後モータリゼーションと高齢化が同時進行するアジアの諸国に対して、手本となるような体制を整備することは重要であり、ひいては国際貢献に繋がる。

以上

高齢運転者の事故防止対策



春日伸予
(芝浦工大)

別紙のまとめの内，下記2点に関する説明

2－① 高齢者講習の効果の持続

2－⑦ 運転支援の使い方の指導・教育

2-① 高齢者講習の効果の持続

コミュニティを利用した自主的な活動

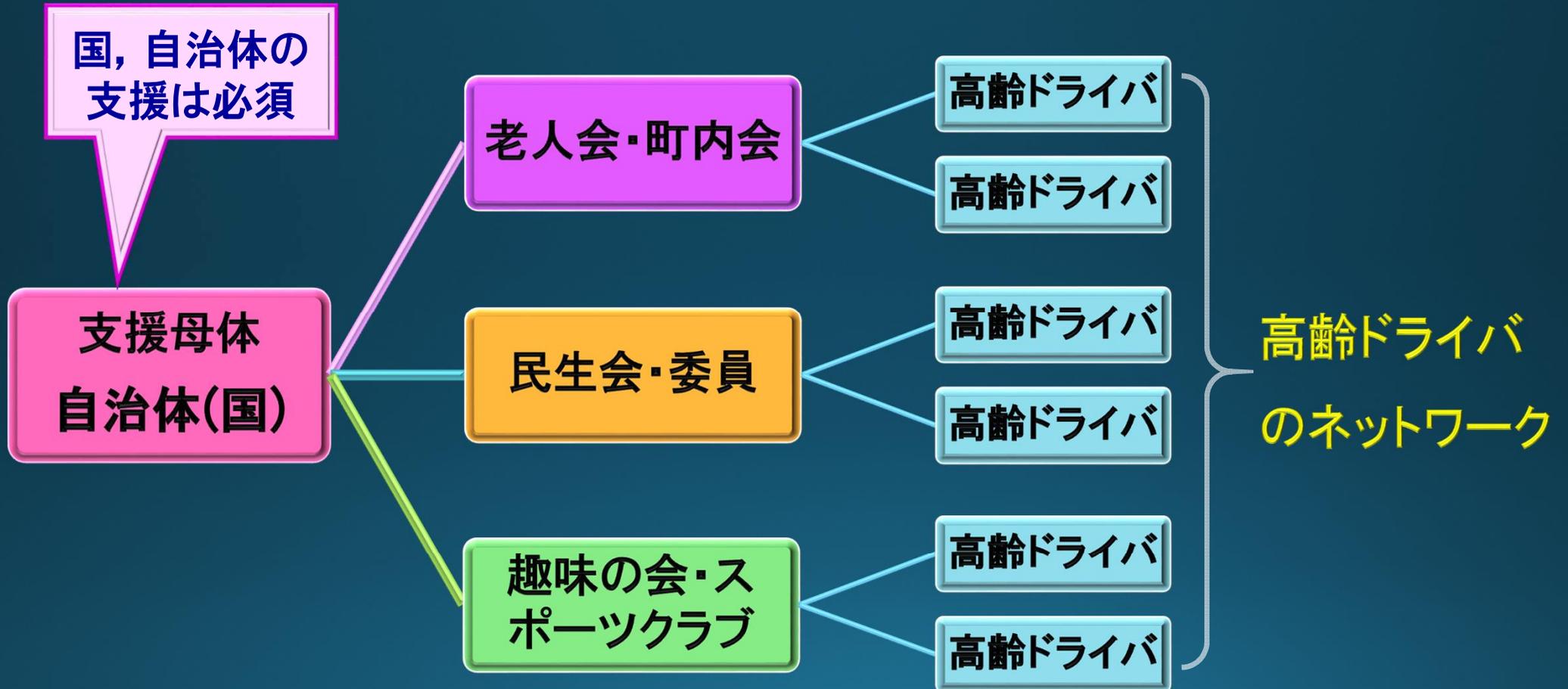


要
開
発

高齢ドライバーが自分で出来る安全運転チェック
グループ教育マニュアル
運転能力低下防止の簡易トレーニング

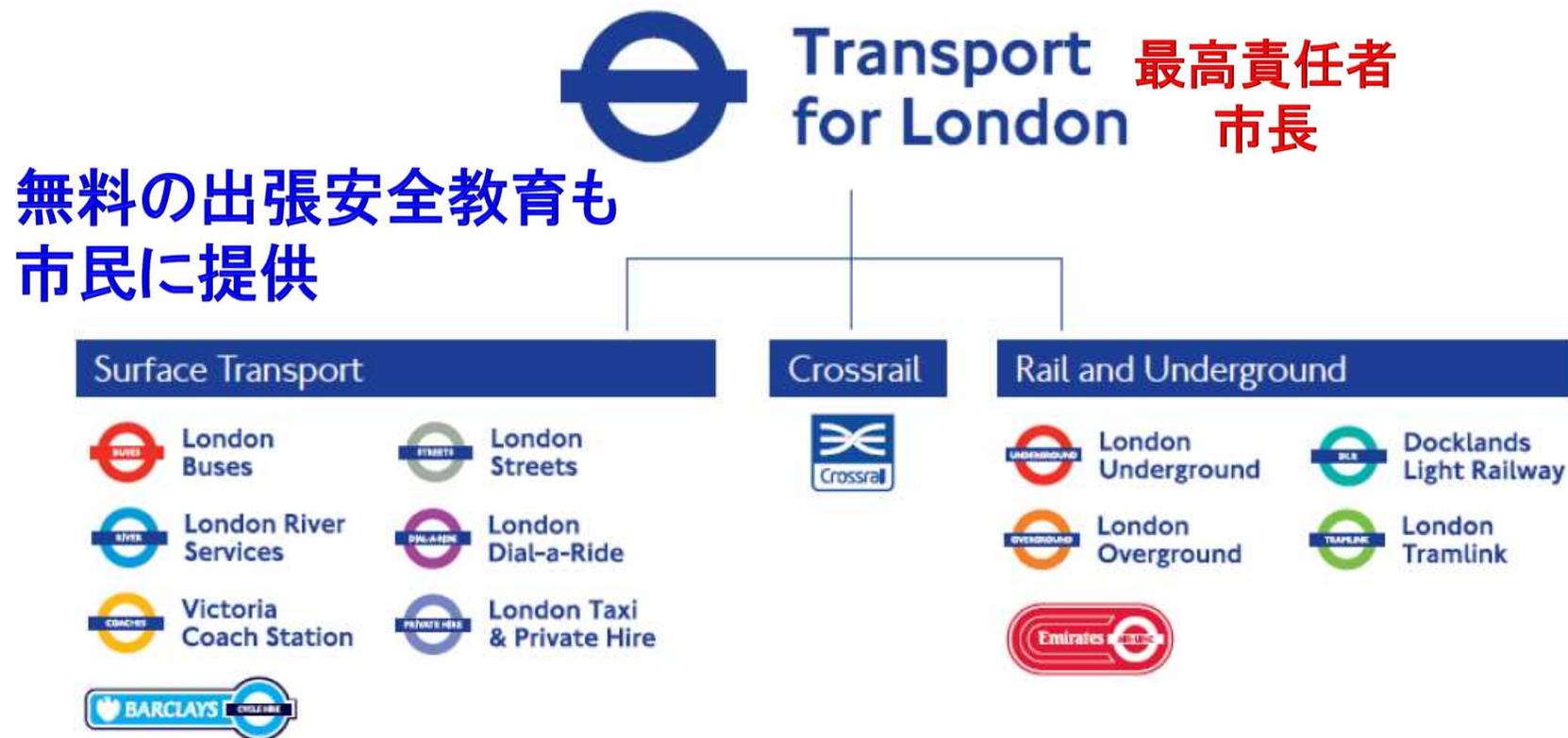
スポーツを楽しむ感覚で簡易な訓練を日常的に行う。

自主安全教育活動の組織図



安全な交通行動を支える自治体の組織

例)ロンドンの交通を支えるTfL

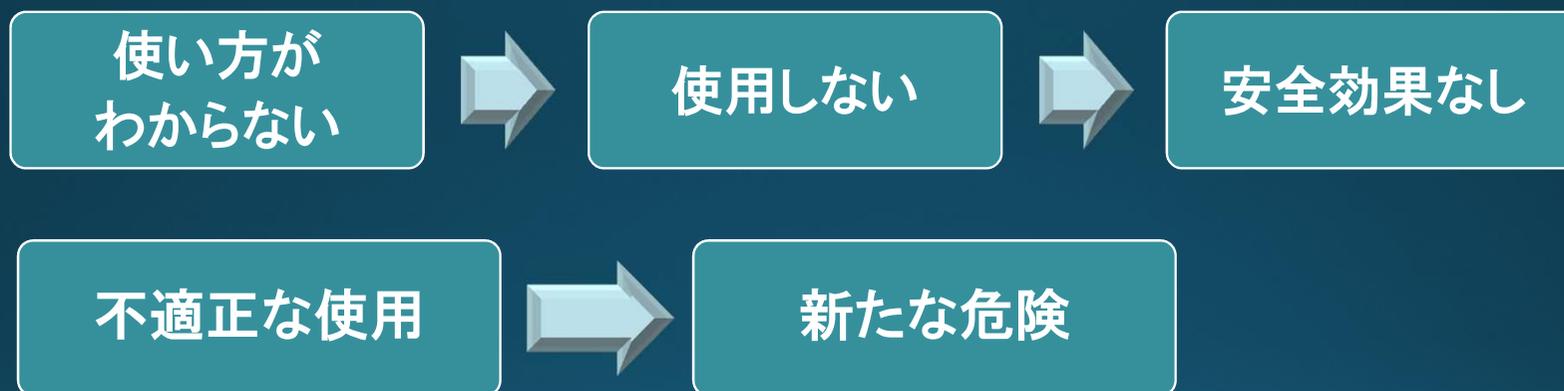


TfL資料より

*** バーミンガムでも、交通教育を市が支援。**

2-⑦ 運転支援システムの使い方の指導・教育

ユーザーが**適正に使用**することで初めて安全効果を得られる。



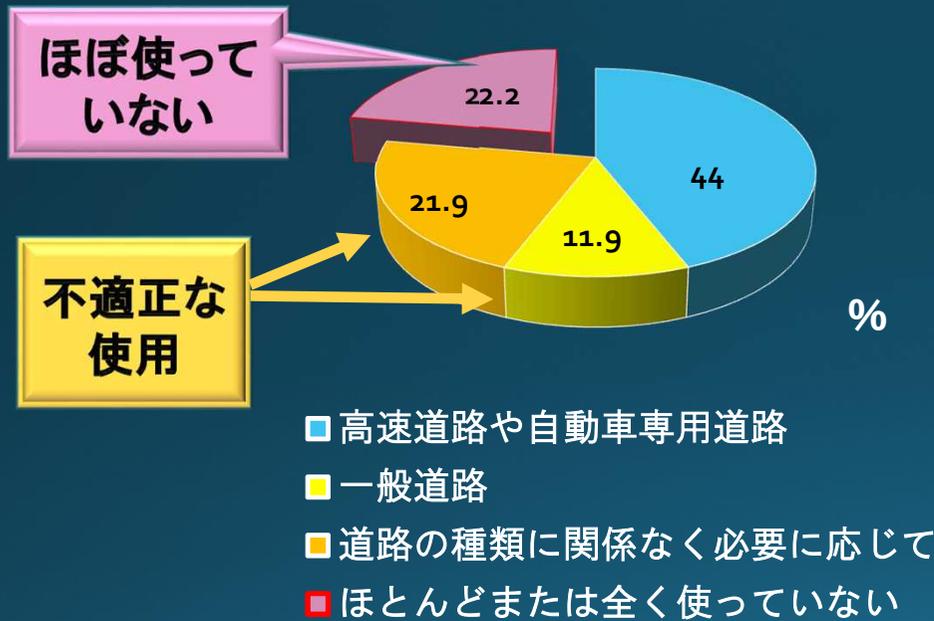
現状： 一般に、十分に使用されておらず、**不適正な使用**も少なくない。

Adaptive Cruise Control system利用に関する調査

by 日本自動車連盟（JAF）（2014/3）

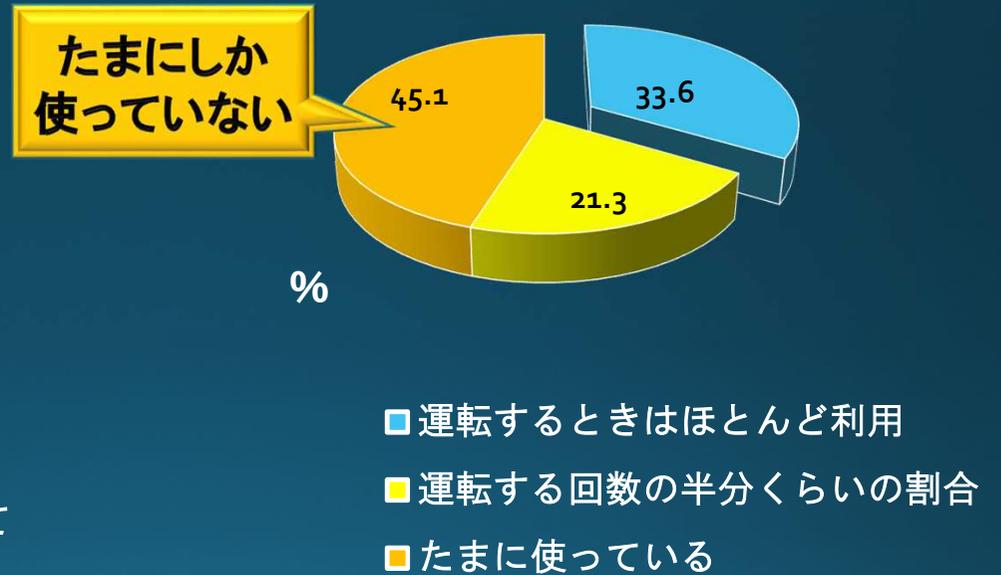
ACC搭載車を運転するドライバー302人

ACCを利用している道路



ACCを利用しているドライバー235人

ACCの利用頻度



ACCは高速道路や自動車専用道路での使用が前提
一般道路は、歩行者や軽車両が混在しているため
危険因子増大

Data: Japan Automobile Federation

運転支援機能の限界の理解

Lane Keep Assist System が十分に機能しないケース:

半径230m以上のカーブ, 車速が 65km/h未満 or 100km/h以上, 悪天候, 等。

ドライバーが知らなければ



フル作動を前提にカーブを運転
⇒ 事故の危険性大

ユーザー：機能に限界があることへの理解が必須。⇒ 教育が必要

メーカー対応：LKAS作動に関する情報提供HMI, など

〈HMIによる補助ガイダンス例〉
LKASが作動出来ないカーブに接近しています。
自立的な安全運転をお願いします。



春日伸予

総合的な体制へ

注目される日本の高齢者事故防止対策

高齢化社会の総合的な体制

- ・ 安全講習・教育の充実
 - ・ 法律・制度の整備
 - ・ 公共交通の充実
 - ・ 高齢者の移動手段の充実
 - ・ 運転しない高齢者の生活の質
 - ・ 国民全体の認知と受容
- など

世界が注目

特に、アジア諸国の
手本としての期待

ご清聴有り難うございました。