

## 高齢ドライバーを対象とした安全教育プログラム(案)の実施と評価

西日本高速道路エンジニアリング関西(株) 正会員 ○北原 聡子  
西日本高速道路エンジニアリング関西(株) 非会員 中井由可子

### 1. 目的

高齢社会の到来により、高齢ドライバー（65歳以上のドライバー）の免許保有率は急速に上昇しており、今後、高齢ドライバーが関わる交通事故の大幅な増加が危惧されている。高速道路では、こうした高齢ドライバーの事故対策として、ハード整備（標識改良、逆走対策等）の検討は進められているが、安全運転講習等のソフト施策の検討は十分とはいえず、実施事例も少ない状況にある。そこで筆者らは、高齢ドライバーを対象とした高速道路走行に関する安全教育プログラム（案）を作成し、自動車教習所の協力のもと実施し、内容等について評価、検証した。本稿は、この実施概要と検証結果について報告するものである。

### 2. 安全教育プログラム(案)の作成

安全教育プログラムは、大きく分けて教育の進め方と教育内容から構成される。以下に作成した安全教育プログラム（案）のポイントを示す。

#### 2.1 教育の進め方

自動車教習所等の安全運転講習に習い、プログラム用教材（PowerPoint）をスクリーンで提示し、意見交換を交えながら教育する形式とし、表1に示す留意点に配慮して、具体的な教育の進め方を設定した。

表1 教育の進め方に関する留意点

図1 実際の教育の様子

- ・講習時間は注意力の持続性等を考慮し「20分間」と設定した。
- ・高齢者の身体機能（視力・聴覚機能の低下）に配慮し、見えやすい・聞き取りやすいよう、講師と受講者との距離を約1~2mと設定した。（図1参照）
- ・脳の活性化、及び、能動的な学習の促進のため、教育の途中で身体を動かす内容（視野や首の可動域の自己チェック）を組み入れた。



#### 2.2 教育内容

教育内容に関して、あまりに多様な内容を盛り込んでも逆に分かりにくくなると判断し、道路管理者として伝えたい視点と受講者が興味を抱きやすい視点の両面から、下記の2つの項目に絞り込み、資料を作成した。

なお、具体的な資料作成にあたっては、意見交換形式に配慮するとともに、「逆走」や「事故」の実映像を途中に組み入れることで、受講者の関心を引き、実際のイメージが湧きやすくなるよう工夫した。

##### ①高速道路走行上のルール

文献調査で高齢ドライバーの認知度が低いと指摘されている「追越行為以外での追越車線の走行禁止」と「本線上の駐停車禁止」、さらに事故の危険性が高いという観点から「合流時の加速不足」を選定した。（右スライド例）



##### ②高速道路の高齢ドライバーの事故状況

2006~2010年の西日本高速道路(株)関西支社管内の事故データを分析し、高齢ドライバーに多い事故であった「渋滞中の追突事故」、「本線料金所手前の接触事故」、高速道路上の「逆走事例」を選定した。（右スライド例）



キーワード 高速道路, 事故対策, 高齢ドライバー, 安全教育, 自動車教習所

連絡先 〒567-0032 大阪府茨木市西駅前町5-4 西日本高速道路エンジニアリング関西(株) TEL 072-645-7575

### 3. 安全教育プログラム（案）の実施

南高安小学校区まちづくり協議会と八尾自動車教習所の協力のもと、作成した安全教育プログラム（案）を表2の通り実施した。

表2 安全教育プログラムの実施概要

|              |   |
|--------------|---|
| 会議名          | シルバー安全運転教室 ※安全教育プログラム（案）は1プログラムとして実施  |
| 実施日時         | 平成25年11月19日（火）、20日（水）10:30~12:00 ※安全教育プログラムは約20分  |
| 主催           | 南高安小学校区まちづくり協議会   |
| 実施場所         | 八尾自動車教習所  |
| カリキュラム       | 1 運転時の注意事項等の説明（指導員より）<br>2 目の運動能力の検査・物忘れチェック（専用機器使用）<br>3 教習所コース内での実車走行（インストラクターからのワンポイントアドバイス）<br><u>4 高速道路の安全教育プログラム（案）</u><br>5 総評と修了証授与 |
| 受講者数<br>個人属性 | 21名<br>・男性16名、女性5名 平均年齢71.2才<br>・高速道路の利用頻度：月に1日以上9名、年数回程度5名、利用していない・無回答7名   |

### 4. プログラムの有効性の検証

安全教育プログラム（案）の実施後、受講者にアンケート調査を行い、内容等の評価、検証を行った。以下にその結果の概要を示す。

#### 4.1 プログラムの理解度

プログラムについて、約9割が理解できたと回答している（表3）。また教育時間や表現のレベルに関しても、ちょうど良いが約9割（表4）を占めたことから、高齢ドライバーの理解度という点で、作成したプログラム（案）はほぼ適切であったと評価できる。

表3 内容の理解

|           |     |     |
|-----------|-----|-----|
| 理解できた     | 18名 | 86% |
| 理解できなかった  | 2名  | 9%  |
| どちらともいえない | 1名  | 5%  |

表4 教育時間、表現のレベルに関する評価

|          | 教育時間 |     | 表現のレベル |     |
|----------|------|-----|--------|-----|
| ちょうど良い   | 19名  | 90% | 18名    | 86% |
| 長い／むずかしい | 1名   | 5%  | 1名     | 5%  |
| 短い／簡単    | 1名   | 5%  | 2名     | 9%  |

#### 4.2 プログラムの効果

安全教育プログラムが高齢ドライバーに与える効果として、高速道路利用に対する不安感の変化を分析した。アンケート結果（図2、図3）を見ると、「不安が減った」が約3割、「不安が増えた」が約1割であることから、作成したプログラム（案）は、全体として不安感を軽減する効果があることを確認した。

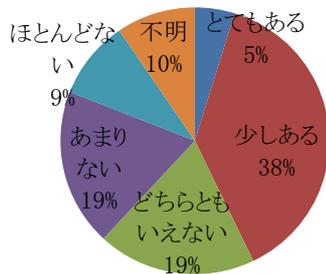


図2 高速道路利用の不安感（現状）

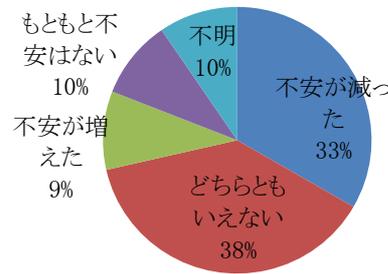


図3 プログラム受講後の不安感の変化

### 5. 今後の課題

上記の通り、安全教育プログラム（案）は、高齢ドライバーの高速道路利用の不安感を軽減する効果はあるが、そのことが交通安全（事故防止）に結びつくかは改めて分析が必要であり、その結果も踏まえて、今後、教育内容の精査、充実を図ることが重要と考える。また、教育内容自体の理解度は高く、アンケート調査の中でも全受講者がこうした教育は必要であると答えていることから、今後、他地域の自動車教習所等の機関と連携・協力し、安全教育プログラム（案）を広く展開していくことが重要である。