

平成 26 年度調査研究報告書

高齢者の交通安全教育DVDに関する調査研究

報 告 書

平成 27 年 3 月

自動車安全運転センター

は　じ　め　に

自動車安全運転センターでは、平成 23 年度から、自動車の運転に係わる基本的な安全運転行動の再確認を行うことを目的に、ドライブレコーダーによって記録された映像の中からこの目的に合致する特徴的なものを選定して、交通安全教育 DVD を作成しています。

交通事故死者数は減少傾向にありますが、高齢者が占める割合は極めて高い水準で推移しており、高齢者の場合は、被害者となる事故のみならず、自身が自動車運転中に起こす事故も大きな問題となっています。そこで、平成26年度は、高齢者が当事者となる交通事故を防止するため、「交通安全教育DVD『シニアドライバーの安全運転』」を作成しました。

このDVDでは、高齢運転者の身体機能の変化や、事故の特徴を踏まえ、「出会い頭事故」、「追突事故」、「右左折時の事故」を取り上げ、それぞれの場面での安全運転を考え、ドライブレコーダーに残された危険場面の映像から、どのような点に注意すれば良いのかを解説しています。さらに、安全運転中央研修所の教官により、安全運転の方法をわかりやすく、具体的にどのように運転したらよいのか、特に注意するポイントはどこかなど、事故に巻き込まれない運転をわかりやすく実践的に紹介しています。

本報告書はこれらの調査研究の結果をとりまとめたものであり、作成した DVD や指導ガイド等が各種の安全運転教育の場において広く活用いただければ幸いです。

本調査研究にご参加くださり、ご指導いただいた委員の皆様並びにご協力いただいた関係各位に深く感謝の意を表します。

平成 27 年 3 月

自動車安全運転センター
理 事 長　石 井 隆 之

平成 26 年度調査研究

「高齢者の交通安全教育 DVD に関する調査研究」委員会名簿（順不同、敬称略）

（委員会委員）

委員長	石田 敏郎	早稲田大学人間科学学術院教授
委員	松浦 常夫	実践女子大学人間社会学部現代社会学科教授
〃	伊平 良裕	一般財団法人 全日本交通安全協会安全対策部長
〃	岩越 和紀	NPO 法人 高齢者安全運転支援研究会理事長
〃	内田 信行	一般財団法人 日本自動車研究所安全研究部安全基盤グループグループ長
〃	佐藤 直方	自動車安全運転センター安全運転中央研修所講師
〃	鳥塚 俊洋	株式会社 J A F M A T E 社 J A F Mate 編集長
〃	中俣 進	一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会事務局長
〃	西田 泰	公益財団法人 交通事故総合分析センター研究部特別研究員兼研究第一課長
〃	森 健二	科学警察研究所交通科学部交通科学第一研究室長

（自動車安全運転センター）

石川 博敏	理事
鈴木 孝典	調査研究部調査研究課課長代理
倉内 麻美	調査研究部調査研究課主任
上原 厚美	安全運転中央研修所指定教代表教官

（株式会社 計画研究所）

高嶺 一男	所長
早川 敬一	主任研究員

目 次

第1章 調査研究の概要	1
1-1 調査研究の目的	1
1-2 調査研究の構成	2
第2章 「交通安全教育DVD案」を作成するための企画案の作成	5
2-1 企画案の作成方針	5
2-2 映像シナリオの構成	6
第3章 交通事故等の映像シーンの収集	12
第4章 事故防止解説のための映像撮影	13
第5章 「交通安全教育DVD案」の編集・作成	13
第6章 中央研修所における「交通安全教育DVD案」の視聴・評価	14
6-1 調査実施の概要	14
6-2 調査結果	15
6-3 視聴アンケートからみた改善課題	25
第7章 「交通安全教育DVD」、「指導ガイド」及び「冊子」のとりまとめ	26
7-1 「交通安全教育DVD」のとりまとめ	26
7-2 「指導ガイド」及び「冊子」のとりまとめ	26

資料編

資料1 教育用DVD「シニアドライバーの安全運転」ナレーション原稿	資料-1
資料2 交通安全教育DVD（仮編集版）に関する視聴アンケート	資料-13
資料3 交通安全教育DVD 「シニアドライバーの安全運転」 指導ガイド	資料-25
資料4 交通安全教育DVD 「シニアドライバーの安全運転」 冊子	資料-47

第1章 調査研究の概要

1-1 調査研究の目的

近年の高齢化により、65歳以上の運転免許保有者は年々増加し、高齢運転者による交通事故が増加している。高齢者の交通事故は、高齢者が運転する自動車事故だけでなく、高齢者が自転車で走行中の事故や歩行中の高齢者が事故にあう場合も少なくない。

そこで、高齢者が当事者となる交通事故防止に役立つ視聴覚教材「交通安全教育DVD」の作成を行う。作成するDVDでは、自動車運転中だけでなく、二輪車や自転車の運転や歩行時の交通安全にも役立つように配慮する。

作成する「交通安全教育DVD」は各種の安全運転教育の場において広く活用してもらうことを目的とする。

1－2 調査研究の構成

(1) 調査研究の流れ

調査研究の流れは、図 1-1 の通りである。

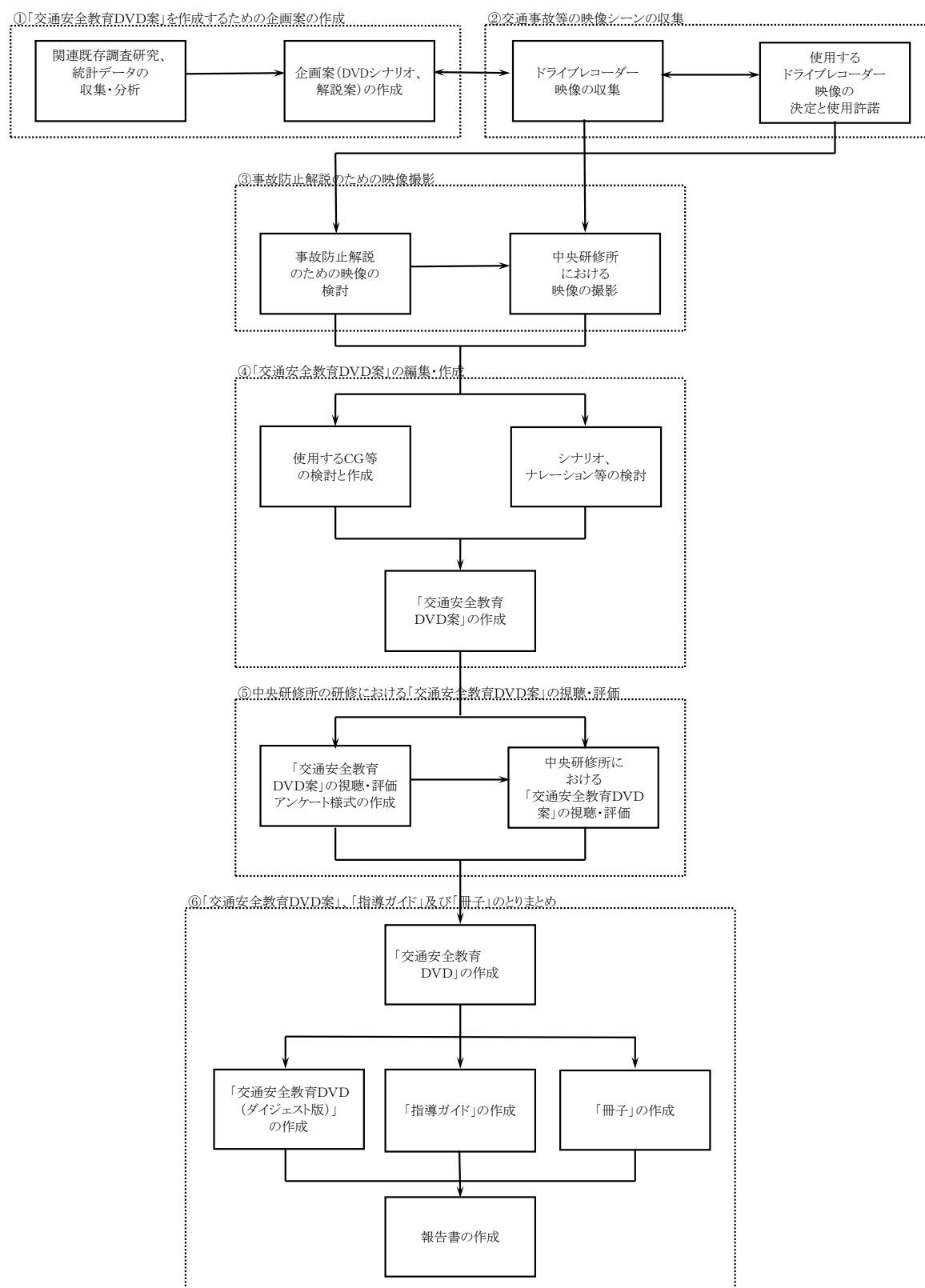


図 1-1 調査研究の全体フロー

図 1-1 に示した各調査項目の内容は、以下の通りである。

①「交通安全教育DVD案」を作成するための企画案の作成

これまでの高齢者の交通事故に関する調査研究、交通事故統計データなどを概観し、どのような映像が効果的であるかを検討し、DVDのシナリオ（構成）案を作成する。なお、高齢運転者の一時不停止、駐車場事故、逆走などにも注目して検討する。

②交通事故等の映像シーンの収集

上記①で作成した企画案に合致した映像を、ドライブレコーダー等で記録された映像から4種類以上、各3シーン以上収集する。

③事故防止解説のための映像撮影

事故防止を解説するために、自動車安全運転センター安全運転中央研修所（以下、「中央研修所」という。）の模擬市街路等で、事故を防止するための安全運転方法などの映像を撮影する。

④「交通安全教育DVD案」の編集・作成

上記②及び③で収集した事故映像、安全運転方法の映像の他、一般道における交通風景等の実映像を収集し、撮影できないシーンについては、アニメーションまたはCG等を使った図説等を作成してこれらの映像に加えて、企画案に沿った「交通安全教育DVD案」を編集・作成する。

⑤中央研修所における「交通安全教育DVD案」の視聴・評価

中央研修所の研修生及び研修所教育関係者の合計10人以上に対して「交通安全教育DVD案」の視聴を行い、評価を得る。

⑥「交通安全教育DVD案」、「指導ガイド」及び「冊子」のとりまとめ

上記⑤を踏まえ、「交通安全教育DVD案」の修正を行い、安全運転教育の場で活用できる「交通安全教育DVD」と、指導者等が映像の解説等で使用する「指導ガイド」、研究結果をまとめた「冊子」を作成する。

作成する資料等は、以下の内容である。

・「交通安全教育DVD」の作成

ナレーター等による交通事故の概要・要因や交通事故防止のための解説を加えたものとし、通常画質とする。映像の他、静止画像、グラフ、テロップなどを加えた複数のチャプターから構成し、各チャプターは数分から10分程度で、全体で20分から25分程度の録画時間とする。

・「交通安全教育DVD(ダイジェスト版)」の作成

制作した「交通安全教育DVD」の概要を説明した映像を制作する。内容は2～3分程度の録画時間とする。

・「指導ガイド」及び「冊子」の作成

「交通安全教育DVD」の映像に沿ったもので、交通事故を防止するための解説と指導方法等を踏まえたもので、写真、イラスト等でレイアウトしたカラー20頁程度のものとする。また、調査研究成果をまとめた「冊子」を作成する。

（２）委員会の開催

本調査研究では、有識者による委員会を設置した。委員会では、事務局で作成した各種資料に対する協議や、各関係機関の立場からの知見を教示いただいた。委員会は、以下の日程・内容で３回開催した。

第１回委員会 平成 26 年 8 月 8 日（金）

調査研究の趣旨確認

DVD 企画案の検討

第２回委員会 平成 26 年 12 月 2 日（火）

交通安全教育DVD 試作版の視聴・評価

第３回委員会 平成 27 年 2 月 10 日（火）

報告書案の検討

第2章 「交通安全教育DVD案」を作成するための企画案の作成

2-1 企画案の作成方針

ドライブレコーダー等で撮影されたヒヤリハットや交通事故の状況映像を利用した安全運転教育用DVDを制作するにあたり、次のような方針で制作することとした。

(1) 利用者層（視聴者）の想定と配慮

今回作成する「交通安全教育DVD」は高齢者を視聴のターゲットとする。

高齢者の交通安全教育を考えると、自動車を運転する「高齢運転者」だけでなく、「高齢者が運転する二輪車（バイク）」、「高齢者が運転する自転車」、「高齢歩行者」に向けた安全運転教育も考慮の対象となる。

ただし、高齢者の交通行動全般を均等に網羅すると内容が広範囲にわたり、訴求点が明確にならないものと考えられる。また、交通事故のほとんどの第1当事者は自動車であり、まずは、自動車運転者の安全教育が事故削減に最も効果的と考えられる。

そこで、今回は「高齢自動車運転者」の安全教育を中心テーマとし、交通弱者である、二輪車、自転車、歩行者に対する交通安全教育については補足的な位置づけとする。

なお、「交通安全教育DVD」作成にあたり、具体的に次のような点を考慮する。

- ① 運転者研修等に利用しやすいよう、また、受講者の飽きがこないように全体の録画時間を20～25分程度とする。
- ② 高齢者の集中力を考慮し、可能な限り5～10分程度のチャプター構成とし、数回に分けての視聴を可能とする。
- ③ 一時停止の必要性などで、単に「止まりなさい」ではなく、止まることの必要性、止まることによる安全面での意味などを解説し、「なぜ、そうしなければならないのか」についても解説する。
- ④ 教育対象者の運転車種は限定しないが、主に乗用車を運転する運転者の教育を主眼として内容を検討する。ただし、高齢者が二輪車、自転車の運転中、あるいは歩行中に留意すべき点等についてもふれることとする。

(2) DVDの構成

今回の安全運転教育用DVDのテーマは高齢者に向けた内容であり、高齢者に多い事故である「出会い頭事故」、「追突事故」、「右左折時の事故」の防止方法を中心に構成する。DVDの大きな構成は次の通りである。

- ① はじめに（オープニング）
- ② テーマ1 出会い頭事故防止のために
- ③ テーマ2 追突事故防止のために
- ④ テーマ3 右左折時の事故防止のために
- ⑤ テーマ4 後退時の事故防止のために
- ⑥ テーマ5 その他の注意点
- ⑦ おわりに（エンディング）

2-2 映像シナリオの構成

上記の構成に沿ってドライブレコーダー映像を収集し、作成したシナリオが表 2-1～2-6 である。

表 2-1 シナリオ素案（その1）

大項目	中項目	小項目	解説内容の概要	映像イメージ																																					
				内容	映像																																				
はじめに	高齢運転者の事故の特徴	事故件数の特徴	● 64歳以下の交通事故件数は過去10年間で約40%減少している一方、65歳以上の高齢運転者の事故件数は約17%増加しています。	年齢別事故件数(H15＝100とした指数)の推移(64歳以下と65歳以上の比較)	<table><caption>年齢別事故件数(指数)</caption><thead><tr><th>年度</th><th>64歳以下</th><th>65歳以上</th></tr></thead><tbody><tr><td>H15年</td><td>100.0</td><td>100.0</td></tr><tr><td>H16年</td><td>99.4</td><td>106.4</td></tr><tr><td>H17年</td><td>98.9</td><td>110.6</td></tr><tr><td>H18年</td><td>93.2</td><td>112.1</td></tr><tr><td>H19年</td><td>84.4</td><td>115.5</td></tr><tr><td>H20年</td><td>76.6</td><td>114.6</td></tr><tr><td>H21年</td><td>73.1</td><td>117.8</td></tr><tr><td>H22年</td><td>71.7</td><td>119.3</td></tr><tr><td>H23年</td><td>68.1</td><td>116.1</td></tr><tr><td>H24年</td><td>65.1</td><td>115.8</td></tr><tr><td>H25年</td><td>62.7</td><td>117.0</td></tr></tbody></table>	年度	64歳以下	65歳以上	H15年	100.0	100.0	H16年	99.4	106.4	H17年	98.9	110.6	H18年	93.2	112.1	H19年	84.4	115.5	H20年	76.6	114.6	H21年	73.1	117.8	H22年	71.7	119.3	H23年	68.1	116.1	H24年	65.1	115.8	H25年	62.7	117.0
		年度	64歳以下	65歳以上																																					
		H15年	100.0	100.0																																					
H16年	99.4	106.4																																							
H17年	98.9	110.6																																							
H18年	93.2	112.1																																							
H19年	84.4	115.5																																							
H20年	76.6	114.6																																							
H21年	73.1	117.8																																							
H22年	71.7	119.3																																							
H23年	68.1	116.1																																							
H24年	65.1	115.8																																							
H25年	62.7	117.0																																							
年齢層別免許保有者10万人当たりの交通事故件数は、20代～50代までは年を重ねる毎に減少傾向ですが、60代以降増加傾向に転じています。	年齢層別免許保有者10万人当たりの交通事故件数のグラフ	<table><caption>免許保有者10万人当たり交通事故件数</caption><thead><tr><th>年齢層</th><th>件数</th></tr></thead><tbody><tr><td>16～24歳</td><td>1479</td></tr><tr><td>25～29歳</td><td>932</td></tr><tr><td>30～39歳</td><td>654</td></tr><tr><td>40～49歳</td><td>630</td></tr><tr><td>50～59歳</td><td>600</td></tr><tr><td>60～64歳</td><td>636</td></tr><tr><td>65～69歳</td><td>610</td></tr><tr><td>70～74歳</td><td>650</td></tr><tr><td>75歳以上</td><td>818</td></tr></tbody></table>	年齢層	件数	16～24歳	1479	25～29歳	932	30～39歳	654	40～49歳	630	50～59歳	600	60～64歳	636	65～69歳	610	70～74歳	650	75歳以上	818																			
年齢層	件数																																								
16～24歳	1479																																								
25～29歳	932																																								
30～39歳	654																																								
40～49歳	630																																								
50～59歳	600																																								
60～64歳	636																																								
65～69歳	610																																								
70～74歳	650																																								
75歳以上	818																																								
高齢になるにつれて増加する事故	● 65歳以上の高齢者で多い事故は「出会い頭」(65歳以上で30.6%)、「追突」(同22.7%)、「右折」(同9.5%)です。この傾向は64歳以下の若年層でも同様です。 ● 上記の3項目で合計62.7%と3分の2近くを占めています。 ● その他、高齢になるにつれて増加する事故は「出会い頭」を筆頭に、「車両単独事故」、「右折」、「後退時」、「左折」の事故です。	年齢別(64歳以下・65歳以上)の事故類型積層棒グラフ	<table><caption>年齢別事故類型割合</caption><thead><tr><th>年齢層</th><th>出会い頭</th><th>追突</th><th>右折</th><th>その他</th></tr></thead><tbody><tr><td>64歳以下</td><td>23.7%</td><td>36.0%</td><td>7.7%</td><td>29.5%</td></tr><tr><td>65歳以上</td><td>30.6%</td><td>22.7%</td><td>9.5%</td><td>37.3%</td></tr></tbody></table>	年齢層	出会い頭	追突	右折	その他	64歳以下	23.7%	36.0%	7.7%	29.5%	65歳以上	30.6%	22.7%	9.5%	37.3%																							
年齢層	出会い頭	追突	右折	その他																																					
64歳以下	23.7%	36.0%	7.7%	29.5%																																					
65歳以上	30.6%	22.7%	9.5%	37.3%																																					
	加齢に伴い増加する視野障害の危険性	● 加齢に伴い、視力の低下やブレーキに対する反応時間の遅れが発生します。 ● その他、緑内障などの眼疾患により、視野欠損や視野狭窄が生じると、交通事故の危険性はますます高まります。 ● 緑内障は40歳以上の20人に1人が罹患しているとされ、加齢に伴い増加傾向にあります。 ● 視野狭窄や視野欠損は、本人の自覚が難しく、無自覚のまま運転することは非常に危険です。																																							

表 2-2 シナリオ素案（その2）

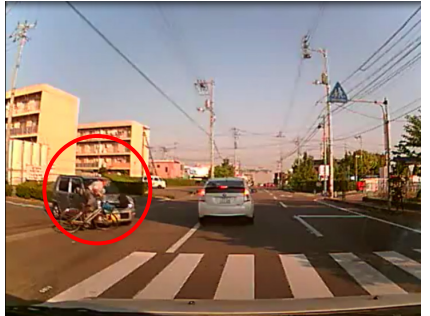
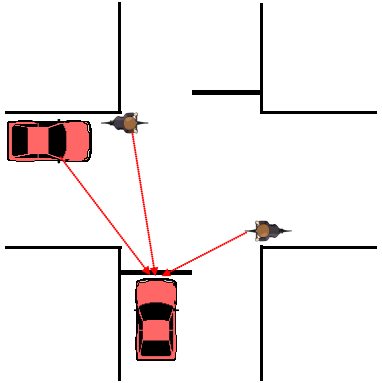
大項目	中項目	小項目	解説内容の概要	映像イメージ	
				内容	映像
はじめに	本編への導入		● 今回はこれら高齢運転者の事故の特徴を踏まえ、「出会い頭」、「追突」、「右左折」、「後退時」の事故に着目して、どのような点に注意すれば事故を防げるのかを考えます。 ● ドライブレコーダにより実際に記録された上記の事故を紹介し、高齢運転者の安全運転について確認します。	ドライブレコーダの紹介映像および、導入部のイメージ映像	
		出会い頭事故防止のために	● 2つの映像に共通することは、一時停止線ですっかり止まって安全確認をせず、徐行運転のまま交差点に進入し事故を起こしていることです。 ● 高齢運転者にかかわらず、長い運転経験上、何ら問題がなかったことにより、一時停止線の手前でしっかり停止せず、安全確認が甘くなっている運転者は多いものです。 ● また、このような運転者に限って、自分はしっかり安全確認をしていると思ってしまうことが多く、問題です。 ● 出会い頭の事故は死亡率も高く、重大事故になりやすいです。	一時停止線で止まらず、のろのろと交差点進入した結果、左から来た自転車に接触。	
				駐車場より一時停止線で止まらずに道路に進行しようとした軽自動車に高齢者が運転する自転車が接触。	
出会い頭事故防止のために	一時停止の重要性	ドライブレコーダ映像事例	● 一時停止には、交差点付近を通行する他の車両や、二輪車、歩行者、自転車などに、自分の存在を知らせると言う重要な役割があります。 ● 自分だけが安全を確認できれば良いものではありません。周囲に自身の存在をアピールすることで、相手も危険に備えることができます。	停止線の手前で停止することにより周囲の車両、自転車、歩行者に自身の存在を認知させる。	
		事故防止のための注意点			

表 2-3 シナリオ素案（その3）

大項目	中項目	小項目	解説内容の概要	映像イメージ	
				内容	映像
出会い頭事故防止のために	一時停止の重要性	事故防止のための注意点	● 一時停止線の手前で必ず停止する。 ● 一時停止は完全に停止することが重要です。速度メータが「0」になった事を確認の後、左右の安全確認を行うと停止している時間は少なくとも3秒は必要です。 ● 交差道路側が一時停止の交差点であっても、見通しの悪い交差点は、徐行する。→見通しの悪い交差点の通過方法事例の紹介 ● 漫然一時停止（停止はするが、安全確認をしていない）や交差点の見落としに注意が必要です。 ● 相手が「譲ってくれるだろう」ではなく、相手に譲ることが大切です。 ★ 二輪車（バイク）を運転される方も同様の注意が必要です。 ★ 自転車を運転される方、道路を歩かれる方は、一時停止をしっかりとせず安全確認が甘い運転者が多いことに注意し、自身の安全確認を確実に実行して下さい。 ★ 一時停止表示があれば自転車も停止が必要です。	停止線でしっかり止まらない車両の挙動と、停止線の手前でしっかり止まる車両の挙動の比較映像等	
		追突事故防止のために	追突事故防止のために	前車が自転車の横断に気づき急ブレーキをかけ、追突しそうになった映像。 信号待ち右折時に前の車が急停止し追突した映像。	
追突事故防止のために	車間距離を空けることの重要性	ドライブレコーダ映像事例	● 車間距離が短いと、前車が急ブレーキをかけた時に追突してしまう恐れがあります。 ● 信号の変わり目に急ぐと前車に追突してしまう危険性があります。	車間距離が短い場合と長い場合の視界の違いを映像で説明。	
		事故防止のための注意点	● 十分な車間距離を取ることで、運転に余裕ができ、追突しそうな状況に遭遇しても充分に対応する時間ができます。 ● 車間距離が短いと視界のほとんどを前を走行する車が占めてしまい危険です。車間距離をとることで、前方の視界が確保され、道路標識や信号等を確認しやすくなります。 ● 漫然運転にならないように（考え事をしたり、同乗者との会話が夢中になったりせず、運転に集中する）。 ● わき見運転をしないように。 ● 信号の変わり目に急ぐと前車に追突してしまう危険性があります。 ● 加齢に伴い、視力の衰えやブレーキなどへの反応時間は遅くなります。身体機能の衰えは余裕を持った運転でカバーして下さい。 ★ なお、二輪車（バイク）を運転される方も自動車と同様、車間距離を充分保って下さい。		

表 2-4 シナリオ素案（その4）

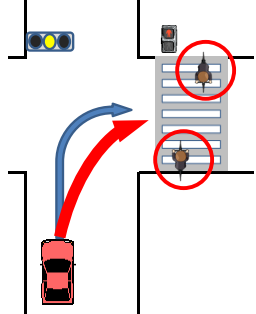
大項目	中項目	小項目	解説内容の概要	映像イメージ	
				内容	映像
追突事故防止のために	車間距離を空ける	事故防止のための注意点	● 十分な車間距離の目安として「車間時間2秒以上」と覚えて下さい。 ● 車間時間「2秒」の測り方 例えば、前を走る車が「電柱」を通過したとして、その通過の瞬間を「0」とします。 そして、自分の車が同じ「電柱」を通過するまでに「2秒以上」数えることができることができれば車間時間が2秒以上あることになります。ただし、「1、2（イチ、ニ）」と数えると実際の2秒間より短い場合があるため、数えるときは「0、1、0、2（ゼロ、イチ、ゼロ、ニ）」と数えましょう。	車間時間2秒を実際の運転場面で実施。 車内より目標物を定め、通過時に2秒数える映像。	
右左折時の事故防止のために	右折時の事故防止のために	ドライブレコーダ映像事例	● 右折時の事故は高齢運転者に限らず、多いです。 ● しかし、右折時の事故は加齢に伴い増加傾向にあります。	右折先道路の横断歩道を横断する歩行者に気付かず、急停止する。	
		事故防止のための注意点	● 右折小回りをする、前方の視界が狭くなり、右折先道路の横断歩行者や自転車を見落とす危険性があります。 ● 右折時の右側は見にくいので意識して確認することが必要です。ただし、見にくい右側のみに意識が集中してしまい左側から来る歩行者や自転車への注意が疎かにならないよう、左右バランス良く確認することが重要です。 ● 信号の替わり際に無理な右折をしないこと。 ● 信号を無視して横断する歩行者・自転車の存在に注意が必要です。 ★ このように、自動車は右折時に右側が死角になる場合があります。横断歩道を渡る際は自動車のこのような特性に配慮することが重要です。	右折小回りをする、前方の視界が狭くなり、横断歩行者や自転車を見落とすことがある。	
	左折時の事故防止のために	ドライブレコーダ映像事例	● 左折時の事故は加齢に伴い増加傾向です。	左折時右側から自転車が来て接触。	

表 2-5 シナリオ素案（その5）

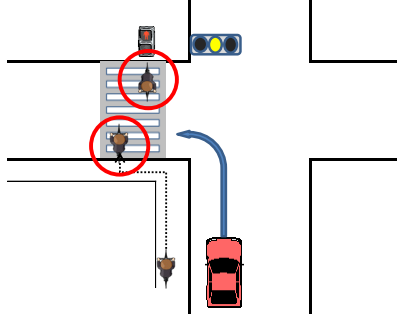
大項目	中項目	小項目	解説内容の概要	映像イメージ	
				内容	映像
事故防止のために	左折時の事故防止のために	事故防止のための注意点	● 左折時の左側巻き込みに対する注意だけでなく、左折先道路を右側より横断する歩行者・自転車を見落とさないよう注意を払うことが重要です。 ● 左折時の左側はピラーにより死角が生じるため意識して確認することが重要です。 ● 信号を無視して横断する歩行者・自転車の存在に注意が必要です。 ★ 自動車の左側は運転者にとって死角となりやすい場所です。バイクや自転車を運転する方は、できるだけ自動車の左側に入らないよう心がけて下さい。また、横断歩道を渡る際にも自動車側からは左側が見にくいので、自身が渡る前に、先に通過させるなどの対処が交通安全には重要です。	左折時に左折先道路を右側より横断する歩行者・自転車に注意する。	
		後退時の事故防止のために	● 後退時の事故も加齢に伴い増加傾向にあります。 ● 2つの映像の共通点は後退時の安全確認をミラーのみで行い、目視をしていないということです。	後退時に電柱に衝突。	
後退時の事故防止のために	後方を目視することの重要性	ドライブレコーダ映像事例		客（高齢者）がタクシーを降り、カバンに財布をしまっていたところ、乗ってきたタクシーが方向変換中後退し、客をはね飛ばす。	
		事故防止のための注意点	● 加齢に伴い、腰をひねって後方を目視することが面倒になり、ついミラーのみの確認となりがちですが、後方を目視で確認することは非常に重要です。 ● 死角に注意（小さな子どもは見えないなど）。実際に孫を事故死させた例もあります。子どもを同乗させる場合、駐車スペース内で車両が完全停止するまで、子どもを車内に入れておくことが重要です。もし、それ以前に子どもを下車させたらその動きにも注意が必要です。 ● 周囲の安全確認をしてから後退を開始する。 ● スピードを落とし、窓を開けて、目と耳で安全確認。同乗者がいれば誘導してもらう。	後退時に正しく後方の安全確認をする映像	

表 2-6 シナリオ素案（その6）

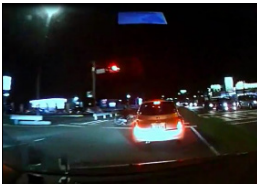
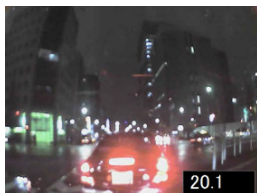
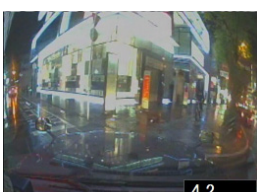
大項目	中項目	小項目	解説内容の概要	映像イメージ	
				内容	映像
その他の注意点			● 高速道路での逆走について ● 視力低下のサイン：車両がへこみ始める ● 健康管理の重要性（視力・視野検査、認知症対策、その他）		
おわりに	「不安全行動の学習」を自覚して下さい。		● 運転経験を積むと運転技量の向上だけでなく、不安全な行動をも学習してしまうことをご存じでしょうか。 ● 今までの運転で何ら問題が無いと、自分の勝手な判断で安全確認の手を抜いたり、道路標識を無視したりする運転者は多いものです。 ● 不安全行動の学習は、無意識のうちに蓄積してしまい、自分自身では手抜きをしているつもりが全くないということが問題です。		

第3章 交通事故等の映像シーンの収集

交通安全教育用DVDに使用するドライブレコーダー映像は、自動車技術会／東京農工大学及び株式会社 JAF MATE 社の協力を得て収集した。その他、一般インターネット映像サイト等に公表されているドライブレコーダー映像を収集し、使用の可能性を検討した。

収集した映像は 30 を超えたが、その中から今回制作するDVDの主旨に合い、かつ、使用許諾を得ることが可能な映像を選択し、最終的には以下の 6 映像を交通安全教育用DVDに使用することとした。

表 3-1 交通安全教育用DVDに使用するドライブレコーダー映像

使用場面	映像イメージ	映像内容
(1) 出会い頭の事故を防止するために ～① 一時停止の重要性～		直線道路からT字路を左折時に、停止線で止まらず左から来た自転車と接触した映像。
(1) 出会い頭の事故を防止するために ～② 駐車場出口における一時停止の重要性～		駐車場から歩道に出るとき、歩道の手前で一時停止を怠り、自転車を運転する高齢者に接触した映像。
(2) 追突事故を防止するために ～車間距離を空けることの重要性～		前を走る車が、自転車の横断に気づき急ブレーキをかけ、追突しそうになる映像。
(2) 追突事故を防止するために ～車間距離を空けることの重要性～		右折待ちをされていて、前の車が動き出したので、右折しようと前進したが、前の車が急停止したため追突した映像。
(3) 右左折時の事故を防止するために ～①右折時の事故防止～		交差点右折時に右折先道路の横断歩道を横断する歩行者に気付かず、急停止した映像。
(3) 右左折時の事故を防止するために ～②左折時の事故防止～		左折しようとして、左折先道路の右側から来る自転車を見落として接触した映像。

第4章 事故防止解説のための映像撮影

今回のテーマである高齢運転者の事故防止のために、どのような運転や対応をすべきか等の実映像を中央研修所において撮影した。撮影にあたっては、中央研修所の教官の協力を得て、安全な運転方法等の撮影を行った。

中央研修所での撮影は以下の日程で実施した。

撮影日：平成26年9月14日（日）、同年9月15日（月）の2日間

天候：両日共に晴



図4-1 中央研修所での撮影状況

第5章 「交通安全教育DVD案」の編集・作成

委員会で検討したシナリオ案に基づき、ドライブレコーダー映像、中央研修所での撮影映像及び説明用図・グラフ、CG映像等を編集して「交通安全教育DVD案」を編集・作成した。

第6章 中央研修所における「交通安全教育DVD案」の視聴・評価

6-1 調査実施の概要

(1) 目的

普段から高齢者の運転を指導しており、また、高齢者向けの「交通安全教育DVD」を活用している高齢者講習を担当している教習所指導員等から、仮編集版の「交通安全教育DVD」の評価を得て、改善課題を抽出することを目的とする。

(2) 調査実施の概要

中央研修所の研修に参加している教習所の指導員（以下「教習所指導員」という。）10人、中央研修所の教官（以下「中央研修所教官」という。）9人、合計19人を対象に調査を実施した。教習所指導員は高齢者講習を担当していることを、中央研修所教官は教習所で指導員の経験を持つことを条件に協力依頼をした。

調査の実施概要は次の通りである。

調査実施日時：平成27年1月21日（水）17時45分～18時50分

調査実施場所：中央研修所視聴覚教室

映像提示方式：上記教室のプロジェクターを使用

約26分の「交通安全教育DVD案」を7チャプターに分けて対象者に視聴してもらい、全部で28シーンの評価を依頼した。調査項目は以下の通りである。

- 回答者の属性（性別、年齢）
- 指導員としての経験年数、高齢者講習指導員としての経験年数
- 高齢者にとってわかりやすい内容だったと思いますか？
- 【わかりにくいと評価した場合】わかりにくい具体的内容（自由記述）
- 高齢運転者に対する教育項目として重要ですか？
- 高齢運転者の安全運転に効果的と思われますか（高齢者に注意喚起できるか）？
- 映像時間短縮のために削除する場合の削除候補シーン
- その他（自由記述）

映像は7つのチャプターに分けて視聴してもらい、各チャプターの視聴後に自記式で記入を依頼した。各チャプターは5分弱で、それぞれのチャプターは3～6シーンで構成されており、それぞれのシーンに関して評価を求めた。なお、使用した調査票は巻末資料2に示す通りである。

6-2 調査結果

(1) 調査対象者の属性

① 性・年齢

調査対象者は19人で、全員が男性である。年齢は30歳代が最も多く教習所指導員で50%、中央研修所教官で56%と約半数を占める。平均年齢は、教習所指導員が41.3歳、中央研修所教官が42.2歳である（図6-1）。

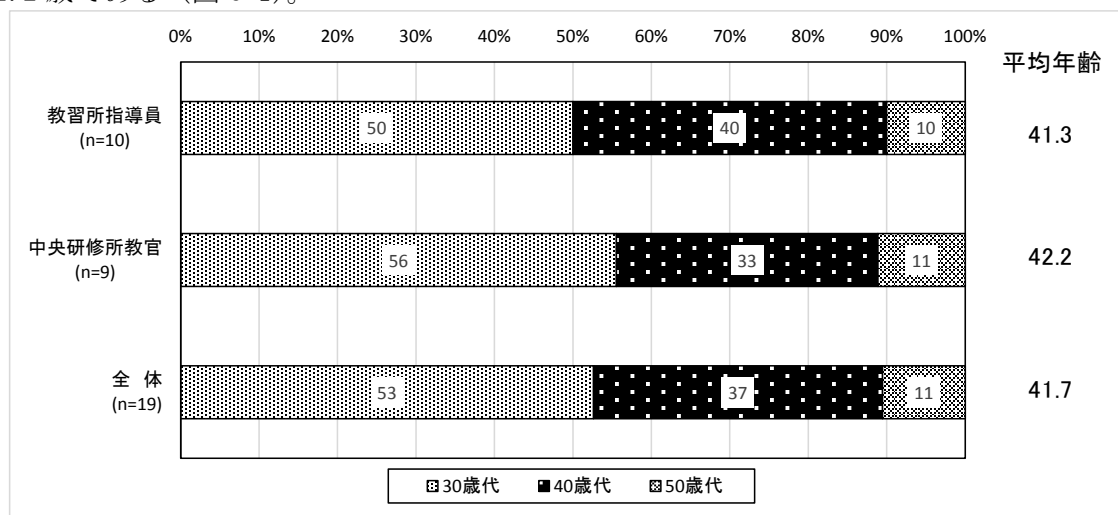


図 6-1 回答者の年齢

② 教習所指導員としての経験年数

教習所指導員としての経験年数は教習所指導員が16.0年、中央研修所教官が14.7年、全体平均では15.4年である（図6-2）。

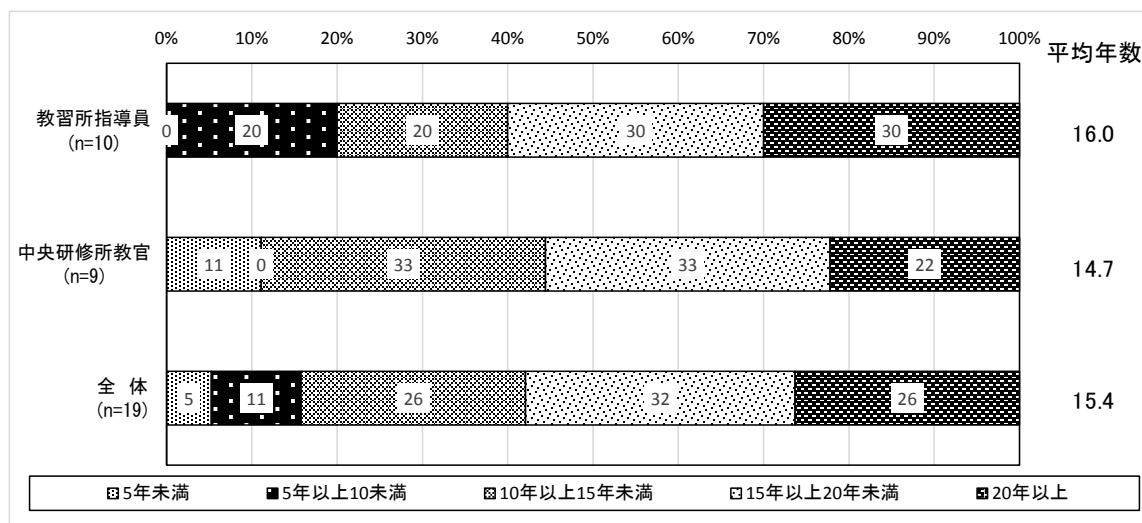


図 6-2 教習所指導員としての経験年数

③ 高齢者講習の指導員としての経験年数

高齢者講習の指導員としての経験年数は教習所指導員が 5.7 年、中央研修所教官が 6.5 年、全体平均では 6.1 年である（図 6-3）。

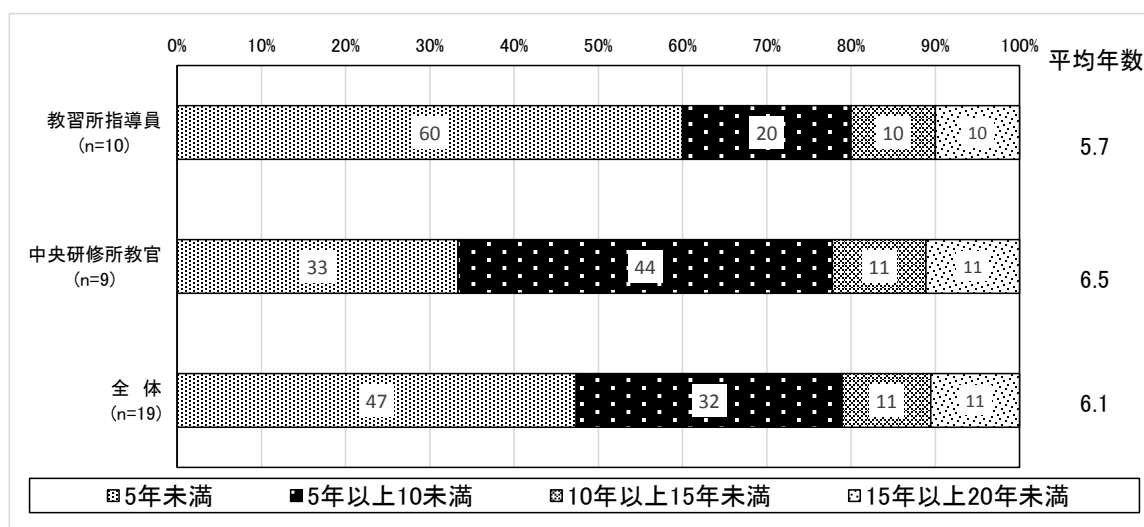


図 6-3 高齢者講習の指導員としての経験年数

(2) シーン別評価

シーン別評価は、表 6-1 に示す 3 つの質問と選択肢で調査した。シーン別の回答を分析するに当たって、表 6-1 に示す「得点値」欄の数値を与え、シーン別に平均値を算出した。これらの得点は、高いほど良い評価と言える。

表 6-1 シーン別評価の質問文と選択肢

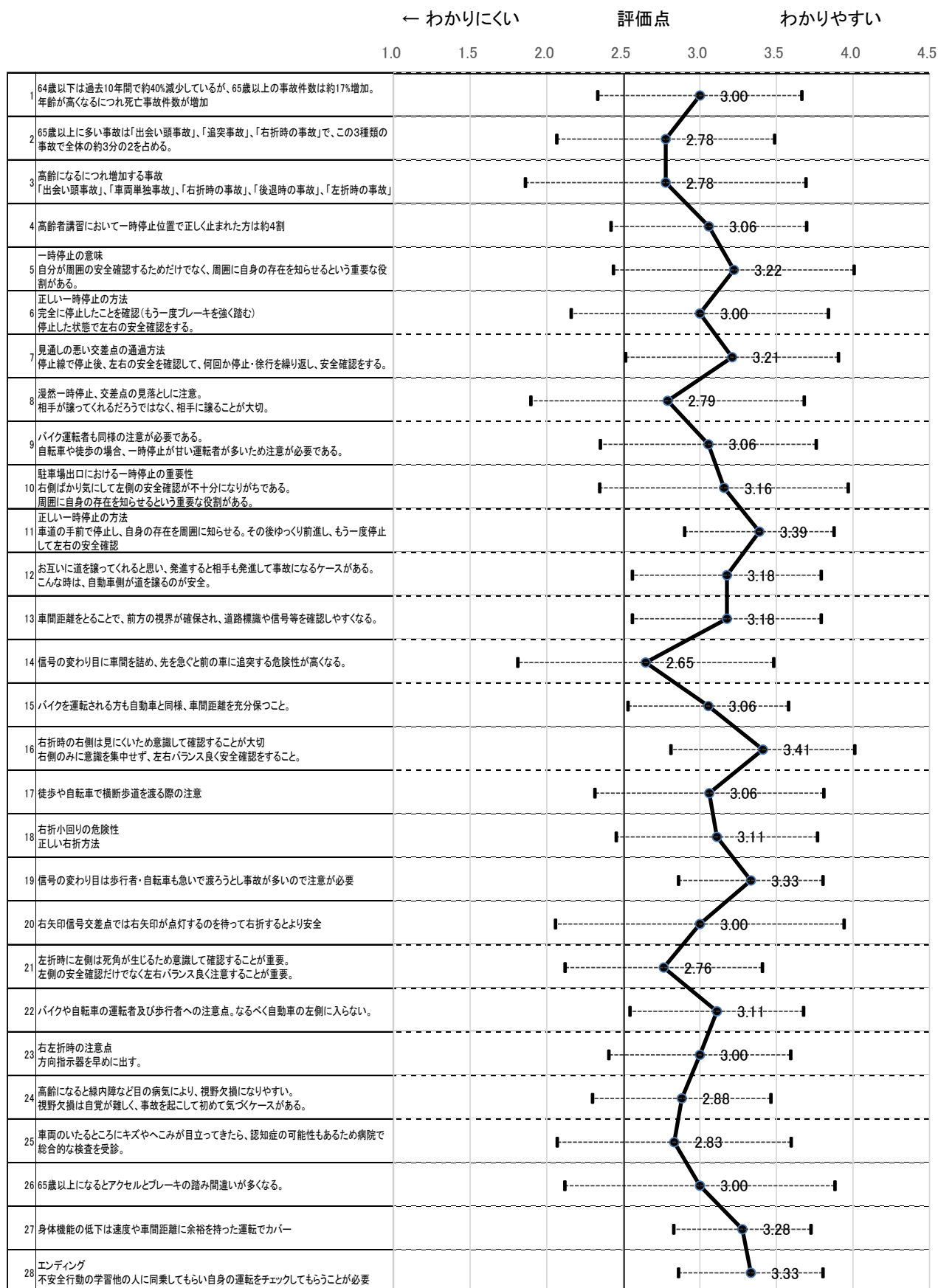
質問文	選択肢	得点値
高齢運転者にとって、わかりやすい内容だと思いませんか？	非常にわかりやすい	4
	わかりやすい	3
	ややわかりにくい	2
	わかりにくい	1
高齢運転者に対する教育項目として重要ですか？	非常に重要である	4
	重要である	3
	あまり重要でない	2
	重要でない	1
高齢運転者の安全運転に効果的だと思いますか？	非常に効果的である	4
	効果的である	3
	あまり効果的でない	2
	効果的でない	1

① 内容のわかりやすさ

内容のわかりやすさに関する評価点と標準偏差の範囲を示したのが図 6-4 である。標準偏差が大きく評価にばらつきが大きいのは「右矢印信号交差点では右矢印が点灯するのを待って右折するとより安全」(平均評価点 3.00、標準偏差 0.94)や「高齢になるにつれ増加する事故：出会い頭事故、車両単独事故、右折時の事故、後退時の事故、左折時の事故」(同 2.78、0.92)等である。

内容のわかりやすさで評価が高いのは、「右折時の右側は見にくいため意識して確認することが大切。右側のみに意識を集中せず、左右バランス良く安全確認をすること」(平均評価点 3.41)、「正しい一時停止の方法：車道の手前で停止し、自身の存在を周囲に知らせる。その後ゆっくり前進し、もう一度停止して左右の安全確認」(同 3.39)、「信号の変わり目は歩行者・自転車も急いで渡ろうとし事故が多いので注意が必要」(同 3.33)などである。また、「エンディング：不安全行動の学習。他の人に同乗してもらい自身の運転をチェックしてもらうことが必要」(同 3.33)も評価が高い。

一方、評価が低いのは「信号の変わり目に車間を詰め、先を急ぐと前の車に追突する危険性が高くなる」(平均評価点 2.65)、「左折時に左側は死角が生じるため意識して確認することが重要。左側の安全確認だけでなく左右バランス良く注意することが重要」(平均評価点 2.76)などであるが、いずれも 1～4 点の中間点である 2.5 を超えており、「わかりやすい」方向で評価されている。また、図に示していないが、いずれの項目でも「非常にわかりやすい」と「わかりやすい」の回答の合計は半数を超えている。



注1：横棒の範囲は、標準偏差の範囲（1σ）を示している。

注2：2.5（太線）の評価点が、「わかりやすい」と「わかりにくい」の中間の評価点である。

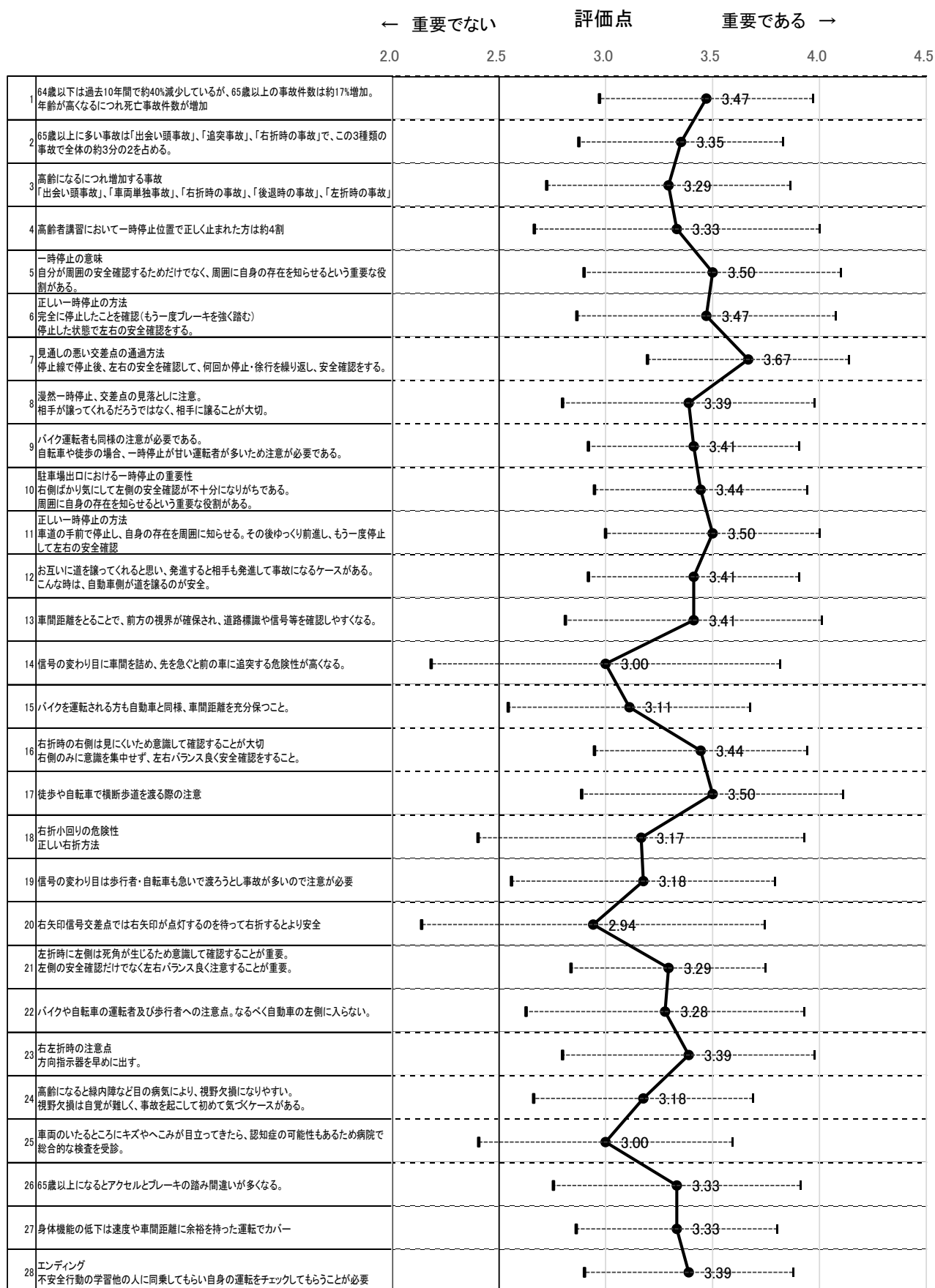
図 6-4 わかりやすさの評価

② 高齢者への教育項目としての重要性

高齢者教育項目としての重要性についての評価点と標準偏差の範囲を示したのが図6-5である。標準偏差が大きく評価にばらつきが大きいのは「信号の変わり目に車間を詰め、先を急ぐと前の車に追突する危険性が高くなる」（平均評価点 3.00、標準偏差 0.82）、「右矢印信号交差点では右矢印が点灯するのを待って右折するとより安全」（同 2.94、0.80）で、「右矢印を待っての右折」は、わかりやすさ、重要性のいずれも標準偏差が大きく、評価が分かれている。

重要度が高いとされているのは「見通しの悪い交差点の通過方法：停止線で停止後、左右の安全を確認して、何回か停止・徐行を繰り返し、安全確認をする」（平均評価点 3.67）、「一時停止の意味：自分が周囲の安全確認するためだけでなく、周囲に自身の存在を知らせるという重要な役割がある」（同 3.50）、「正しい一時停止の方法：車道の手前で停止し、自身の存在を周囲に知らせる。その後ゆっくり前進し、もう一度停止して左右の安全確認」（同 3.50）で、一時停止関連のシーンの重要度が高いと評価されている。

重要度が低いと評価されているのは「右矢印信号交差点では右矢印が点灯するのを待って右折するとより安全」（平均評価点 2.94）、「車両のいたるところにキズやへこみが目立ってきたら、認知症の可能性もあるため病院で総合的な検査を受診」（同 3.00）、「信号の変わり目に車間を詰め、先を急ぐと前の車に追突する危険性が高くなる」（同 3.00）などであるが、いずれも「重要」と「重要でない」の評価の間である 2.5 を超えおり、重要であるとの評価を得ている。



注1：横棒の範囲は、標準偏差の範囲（1σ）を示している。

注2：2.5（太線）の評価点が、「重要である」と「重要でない」の中間の評価点である。

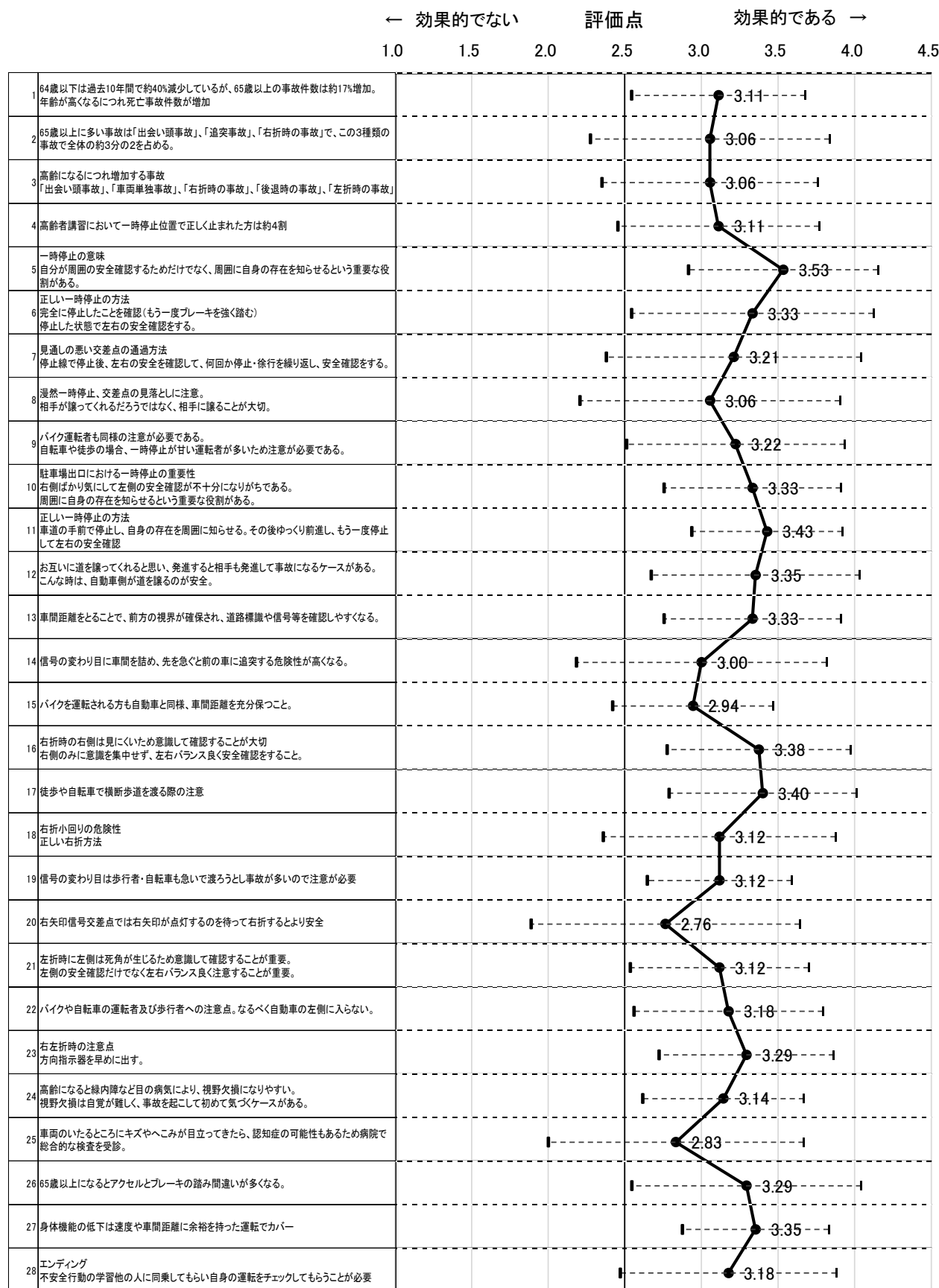
図 6-5 教育項目としての重要性評価

③ 高齢者の安全運転への効果

各シーンが高齢者の安全運転に効果的と考えるかを質問した結果である。その評価点と標準偏差の範囲を示したのが図 6-6 である。標準偏差が大きく評価にばらつきが大きいのは「右矢印信号交差点では右矢印が点灯するのを待って右折するとより安全」(平均評価点 2.76、標準偏差 0.88)で、この項目はいずれの評価でも標準偏差が大きく、評価がばらついている。次いで「漫然一時停止、交差点の見落としに注意：相手が譲ってくれるだろうではなく、相手に譲ることが大切」(同 3.06、0.85)の標準偏差が大きい。

高齢者の安全運転に効果的と評価されているのは「一時停止の意味：自分が周囲の安全確認するためだけでなく、周囲に自身の存在を知らせるという重要な役割がある」(平均評価点 3.53)、「正しい一時停止の方法：車道の手前で停止し、自身の存在を周囲に知らせる。その後ゆっくり前進し、もう一度停止して左右の安全確認」(同 3.43)、「徒歩や自転車で横断歩道を渡る際の注意」(同 3.40)である。

評価順位が低いのは「右矢印信号交差点では右矢印が点灯するのを待って右折するとより安全」(平均評価点 2.76)、「車両のいたるところにキズやへこみが目立ってきたら、認知症の可能性もあるため病院で総合的な検査を受診」(同 2.83)などであるが、いずれも「重要」と「重要でない」の評価の中間である 2.5 を超えており、効果的と評価されている。



注1：横棒の範囲は、標準偏差の範囲（1σ）を示している。

注2：2.5（太線）の評価点が、「効果的である」と「効果的でない」の中間の評価点である。

図 6-6 安全運転教育に効果的かの評価

④ 視聴時間短縮のために削除候補となるシーン

今回の交通安全教育DVD（仮編集版）は26分14秒で、やや長いとの評価もあるため、「仮に視聴時間を短くするとしたら、どのシーンを削除しますか」と質問した。削除候補を指摘したのは12人で、削除候補があると回答した対象者には、削除候補シーンにチェックを依頼した。その結果を示したのが表6-2である（表に示した14シーン以外を削除候補とした対象者は居なかった）。

削除候補とした対象者が多かったのは「高齢になるにつれ増加する事故：出会い頭事故、車両単独事故、右折時の事故、後退時の事故、左折時の事故」（回答者数5人）、次いで「右折小回りの危険性：正しい右折方法」を削除候補とする回答が4人から出ている。

表 6-2 視聴時間短縮のために削除候補となるシーン

（単位：回答者人数）

シーン 番号	シーン内容	全 体 (n=19)
3	高齢になるにつれ増加する事故 「出会い頭事故」、「車両単独事故」、「右折時の事故」、「後退時の事故」、「左折時の事故」	5
18	右折小回りの危険性 正しい右折方法	4
14	信号の変わり目に車間を詰め、先を急ぐと前の車に追突する危険性が高くなる。	3
15	バイクを運転される方も自動車と同様、車間距離を充分保つこと。	3
25	車両のいたるところにキズやへこみが目立ってきたら、認知症の可能性もあるため病院で総合的な検査を受診。	3
4	高齢者講習において一時停止位置で正しく止まれた方は約4割	2
8	漫然一時停止、交差点の見落としに注意。 相手が譲ってくれるだろうではなく、相手に譲ることが大切。	2
17	徒歩や自転車で横断歩道を渡る際の注意	2
20	右矢印信号交差点では右矢印が点灯するのを待って右折するとより安全	2
1	64歳以下は過去10年間で約40%減少しているが、65歳以上の事故件数は約17%増加。 年齢が高くなるにつれ死亡事故件数が増加	1
2	65歳以上に多い事故は「出会い頭事故」、「追突事故」、「右折時の事故」で、この3種類の事故で全体の約3分の2を占める。	1
12	お互いに道を譲ってくれると思い、発進すると相手も発進して事故になるケースがある。 こんな時は、自動車側が道を譲るのが安全。	1
19	信号の変わり目は歩行者・自転車も急いで渡ろうとし事故が多いので注意が必要	1
28	エンディング 不安全行動の学習他の人に同乗してもらい自身の運転をチェックしてもらうことが必要	1

（３）自由記述内容

調査の最後に「ＤＶＤ（仮編集版）」に関して、「このように改善すれば教育効果が高まるなど、ご提案があれば自由にお書き下さい」と自由記述欄を設けて、意見を求めた。自由意見の記入は少なかったが２人以上から出ている意見を以下に示しておく。

① 映像時間の短縮要望（２件）

- 高齢者講習の現場では、時間に余裕が無く、時間に追われるケースが多い。画像の時間を極力短く、内容が詰まった方向に作成をお願いしたい。
- 高齢者に対して 26 分の映像は長すぎる。希望は 15 分程度。内容はもっと少なくしても良い。どの項目もすばらしい出来だが、記憶に残らないと意味が無い。

② 二輪関連の内容の充実希望（２件）

- 二輪車について、もう少ししっかりした内容とした方が良い。二輪運転者はあまり四輪と同じビデオを見るのを好まない。
- 原付対車の映像がもっとあった方が良いと思う。原付のみ持っている人も多いため。

③ 映像画面を見やすくする改善希望（２件）

- グラフは簡潔にした方が高齢者に伝わるのではないか。
- 雨の日のドライブレコーダー映像（追突）が見づらかった。

6－3 視聴アンケートからみた改善課題

今回、制作したDVDのわかりやすさの評価を見ると、いずれのシーンでも「わかりやすい」と「わかりにくい」の評価の間である評価点 2.5 を超えており、「わかりやすい」方向での評価を得ている。高齢者への教育項目としての重要性についても、いずれのシーン共に「重要である」と「重要でない」の間である評価点 2.5 を上回っている。また、高齢者の安全運転への効果でも全てのシーンが中間点を超えており、「効果的である」との評価を得ている。

以上のように、今回の視聴アンケートでは、特にわかりにくいところはなかったものの、よりわかりやすい映像編集とすることが課題の1つである。重要性、安全運転への効果性に関しても、評価は中間点を超えており、大幅に改善や削除を必要とするような内容であるとの指摘はなかったと考えられる。

自由意見で、ビデオの映像時間短縮の要望が出ているが、連続して視聴することを前提とした意見のようで、チャプター毎の視聴など、分割しての利用を提案することで対応可能と思われる。二輪関連の内容の充実希望があるが、これに関しては、二輪車を運転する高齢者に向けた別の映像教育資料の作成が必要であると思われる。映像画面を見やすくする改善については、グラフ等の工夫を加える他、より見やすい映像を工夫することとする。

第7章 「交通安全教育DVD」、「指導ガイド」及び「冊子」のとりまとめ

7-1 「交通安全教育DVD」のとりまとめ

これまでの調査結果を踏まえ、委員会での検討を経て「交通安全教育DVD」の最終版をとりまとめた。最終版のDVDのナレーション原稿を「資料1 教育用DVD シニアドライバーの安全運転 ナレーション原稿」に示しておく。

7-2 「指導ガイド」及び「冊子」のとりまとめ

交通安全教育を担当する管理者が、ここで制作した「交通安全教育DVD」を利用して安全運転教育を行う際の指導ガイドを作成した。指導ガイドの内容は、表7-1の通りで、別冊資料として用意した。また、調査研究成果をまとめた「冊子」を作成した。

表7-1 指導ガイドの内容

指 導 項 目	内 容
1. 視聴覚教育の事前準備資料	本DVDを視聴覚教材として利用して交通安全教育を実施するに当たって、事前に準備すべき資料等について説明している。 (1) 事前準備の必要性 (2) 関連統計資料等の準備
2. チャプターごとの指導ポイント	チャプター別に指導のポイントを解説している。 チャプター1：オープニング～シニアドライバーの事故の特徴 チャプター2：(1) 出会い頭事故を防止するために ～ 一時停止の重要性 ～ チャプター3：(1) 出会い頭事故を防止するために ～ 駐車場出口における一時停止の重要性 ～ チャプター4：(2) 追突事故を防止するために ～ 車間距離を空けることの重要性 ～ チャプター5：(3) 右左折事故を防止するために ～ ①右折時の事故防止 ～ チャプター6：(3) 右左折事故を防止するために ～ ②左折時の事故防止 ～ チャプター7：その他の注意点～エンディング
3. 指導者が行うまとめのポイント	視聴後の指導者のとりまとめ方法等について解説している。

お　わ　り　に

自動車の運転は、非常に大きなリスクを持った行動です。事故やヒヤリハットは、どちらかが交通ルールを守っていれば回避できたケースは少なくないように思われますが、単に交通ルールを守るだけでなく、周囲の状況に合わせて、きめ細かな心遣いによる安全を確保した運転が望まれます。高齢運転者の事故の特徴は、若い頃と比べて視力が低下したり、反応時間が遅くなるなど、加齢による身体機能の変化と関係しています。

本調査研究で作成したDVDでは、高齢運転者の事故の特徴とともに、高齢運転者の不安全行動を、ドライブレコーダーによって記録された危険場面の映像シーンを用いて説明し、そこに至った原因とその防止策について解説しています。例えば、出会い頭事故を防止するために必要となる確実な一時停止、追突事故を防止するために必要な車間距離、等々の重要性についても解説を加えました。

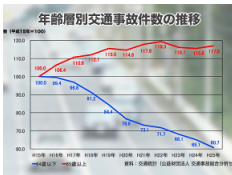
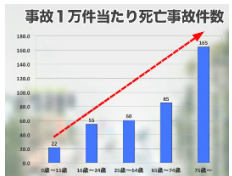
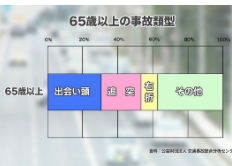
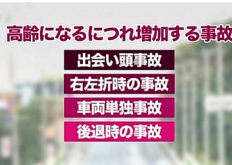
このDVDは、高齢運転者のみならず、事業所の安全運転管理者や運行管理者の方にも視聴していただけるような構成となっています。運転中の不安全行動は自身では気づきにくいものであり、この「気づき」をより向上させ、運転行動の改善に結びつけるツールの一つとして、作成したDVDや指導ガイド等が交通安全教育の場で広く活用いただければ幸いです。

< 資 料 編 >

- 資料 1 教育用DVD「シニアドライバーの安全運転」ナレーション原稿
- 資料 2 交通安全教育DVD（仮編集版）に関する視聴アンケート
- 資料 3 交通安全教育DVD「シニアドライバーの安全運転」指導ガイド
- 資料 4 交通安全教育DVD「シニアドライバーの安全運転」冊子

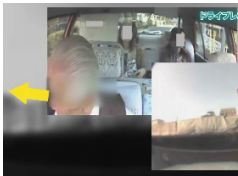
教育用DVD「シニアドライバーの安全運転」ナレーション原稿

チャプター1 シニアドライバーの事故の特徴(2分26秒)

イメージ映像	開始時間	ナレーション
	0:03	自動車安全運転センターでは、交通安全に関する様々な取り組みを行っています。その活動の一環として、交通安全教育DVDを制作しています。今回のテーマは、「シニアドライバーの安全運転」です。
	0:30	シニアドライバーの事故の特徴をみましょう。 グラフは、平成15年の事故件数を100として、平成25年までの10年間の事故件数の推移を64歳以下と65歳以上に分けて示しています。 64歳以下については、過去10年間で約40%減少していますが、65歳以上の事故件数は、約17%増加していることがわかります。
	1:04	事故1万件あたりの死亡事故件数をみると、年齢が高くなるにつれ、死亡事故件数が多くなる傾向がわかります。 これは、シニアドライバーが一旦事故を起こすと、死亡事故などの重大事故につながる可能性が高いことを示しています。
	1:26	シニアドライバーに多い事故は、「出会い頭事故」、「追突事故」、「右折時の事故」、この3種類で、全体の約3分の2を占めています。
	1:39	その他、高齢になるにつれ増加する事故は、「出会い頭事故」を筆頭に、「右左折時の事故」、「車両単独事故」、「後退時の事故」です。
	1:54	このようなシニアドライバーの事故の特徴は、若い頃に比べ、視力が低下したり、反応時間が遅くなるなど、加齢による身体機能の変化と強く関係しています。 今回は、シニアドライバーの身体機能の変化や、事故の特徴を踏まえ、「出会い頭」、「追突」、「右左折」の事故に着目して、どのような点に注意すれば事故を防げるのかを考えます。

チャプター2 出会い頭事故を防止するために

① 一時停止の重要性(6 分 23 秒)

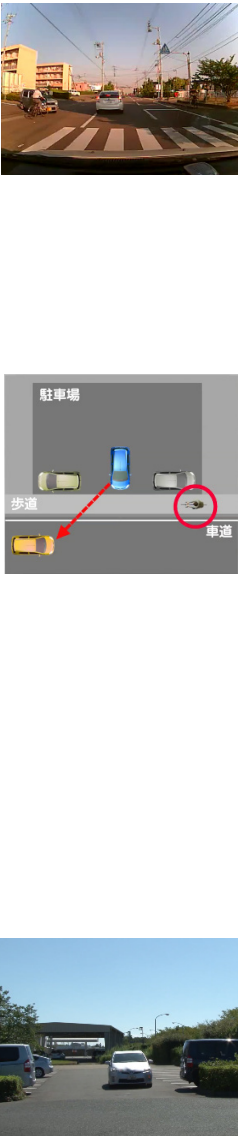
イメージ映像	開始時間	ナレーション
	2:33	ドライブレコーダーに残された、危険場面の映像をご覧ください。映像は、車内から前方を撮影しています。
	2:51	直線道路からT字路を左折しようとしませんが、停止線で止まらず、十分な徐行運転もせずT字路に進入して、左から来た自転車と接触しました。
	3:05	同時に、車内を撮影した映像も合わせてご覧ください。 停止線手前から速度を落としながら運転していますが、停止線では止まらず、時速20キロを超える速度で交差点に進入しています。右側から来る車ばかりに気を取られて、左から来る自転車と接触したことがわかります。
	3:37	70歳以上の方は、免許更新時に高齢者講習を受講しますが、自動車安全運転センターが高齢者講習結果を分析したところ、「一時停止位置」で正しく止まれた方は約4割でした。
	3:55	あなたは、停止線でしっかり止まっていますか？
	4:01	一時停止は、自分が周囲の安全確認を行うことが第1の目的ですが、この他に、交差点付近の他の車両や、二輪車、歩行者、自転車などに、自分の存在を知らせると言う重要な役割があります。自分だけが安全を確認できれば良いものではありません。周囲に自身の存在を知らせることで、相手も危険に備えることができるのです。
	4:32	実際の例を見てみましょう。まずは悪い例から。この車は左折しようとしていますが…
	4:43	危うく自転車と接触する所でした。何故このような状況になったのでしょうか？
	4:51	停止線付近で速度を落としていますが、しかし…

イメージ映像	開始時間	ナレーション
	4:59	停止線で止まらずに、走行しながら右側に気を取られていたため、自転車に気付くのが遅れ、慌てて急ブレーキをかけてヒヤッしました。
	5:13	これでは危険に気づいた時、すでに自転車との距離はほとんどありません。
	5:20	また自転車側からも、急に自動車飛び出してきたように見えますので、危険に対する構えが間に合いません。
	5:31	交差点の手前で急に速度を落とすと、一時停止した様に車内では感じることがありますが、実際に外から見ると、停止線では止まっておらず、そのまま走行しています。
	5:48	自分だけが安全確認をすれば良いと考えているドライバーは多いものです。
	5:55	次に正しい例を見てみましょう。 停止線の手前で完全に停止することが重要です。まず、完全に停止したことを確認します。停止したと思ったら、念のためブレーキをもう一度しっかり踏んで下さい。 次に、停止した状態で左右の安全確認を必ず行います。その後、状況に応じた速度で走行しながら左右の安全を確認して交差点に進入します。
	6:33	こうすることで、自転車は道路を横断する手前で、車の存在に気づき、必要な対応をとることができます。
	6:44	特に見通しの悪い交差点では、停止線で確実に停止し、安全確認をした後、何回か停止・徐行を繰り返し、さらに安全を確認してから、交差点に進入することが大切です。

イメージ映像	開始時間	ナレーション
	7:05 7:24 8:02 8:21 8:31	皆さんの一時停止はどうでしょうか。停止線でキチンと停止し、左右の安全確認をすると、非常にゆったりとした、余裕のある運転になることが、わかりいただけましたでしょうか。 停止はするものの、安全確認をしていない、いわゆる漫然一時停止や、交差点の見落としにも注意が必要です。自分が通行している道路の方が、交差する道路より優先の場合、つまり、交差道路側が一時停止の交差点であっても、明らかな優先道路の場合を除いて、徐行し、よく確認をして通過すると、より安全です。信号のない交差点では、相手が「譲ってくれるだろう」ではなく、相手に譲ることが特に大切です。 一時停止をしっかりとっていないのは、何もシニアドライバーの皆さんに限ったことではありませんが、この危険な運転習慣を、皆さんが率先して改め、若いドライバーに安全運転の模範を示して下さい。 バイクを運転する場合も、自動車と同様の注意が必要です。 自転車や徒歩で道路を横断する場合は、今見たように、一時停止をしっかりとせず、安全確認が甘い運転者が多いことに注意し、自身の安全確認を確実に実行して下さい。

チャプター3 出会い頭事故を防止するために

② 駐車場出口における一時停止の重要性(2 分 58 秒)

イメージ映像	開始時間	ナレーション
	8:55	一時停止は、交差点だけでなく、駐車場の出口においても非常に重要です。
	9:08	前方左側の、駐車場出口に注目して下さい。
	9:17	車両が駐車場から歩道に出るとき、歩道の手前で一時停止を怠った結果、自転車を運転する高齢者に接触してしまいました。
	9:30	ドライブレコーダーの映像は、右から来る自転車と接触した事故でしたが、一般に多いのは、右から来る車に気を取られて、左から来る自転車や歩行者を見落とすケースです。 駐車場から出るとき、右側ばかりを注意して、左側の安全確認が不十分になりがちです。 道路に出るときには、相手に自分の存在を気づかせるためにも、歩道の手前で一時停止することが大切です。 見通しの悪い場所では、歩道の手前で一時停止しても、運転席からは左右の状況を確認できないため、「停止は無駄」と考えている運転者が多いようです。しかし、相手に自分の存在を知らせるためには、重要なことです。
	10:23	入口付近に駐車車両があり、見通しが悪くなっている駐車場です。
	10:30	車道の手前で停止しました。左からは自転車が走ってきますが、運転者からはその姿を確認することはできません。 しかし、自転車側からは、停止している自動車を確認することができ、駐車場から出てくる車に、注意をしなければならないことに気づきます。

イメージ映像	開始時間	ナレーション
	10:53	一時停止は、自分が安全確認をする為だけでなく、相手に自分の存在に気づいてもらうという重要な意味があります。その後、自分の車の存在を知ってもらってから、ゆっくりと前進をして、更に停止をします。少し視界が開けたら、左右の安全を確認します。車道を走る車だけでなく、左右の歩道上の人や自転車にも注意をしましょう。
	11:26	お互いに道を譲ってくれると思い、発進すると、相手も発進して事故になるケースがあります。こんな時は、自動車側が道を譲るのが安全です。相手に道を譲り、先に行ってもらうのが確実な方法です。

チャプター4 追突事故を防止するために

車間距離を空けることの重要性(3 分 06 秒)

イメージ映像	開始時間	ナレーション
	11:54	追突事故は若年層に多く、高齢になるにつれ減少傾向ですが、それでもシニアドライバーの事故の2割強を占め、出会い頭事故に続き、2番目に多い事故です。
	12:24	前を走る車が自転車の横断に気づき、急ブレーキをかけ、追突しそうになりました。車間距離が短いと、前の車が急ブレーキをかけた時に、追突してしまう恐れがあります。
	12:40	こちらは車内から前方を撮影したものです。車間距離を充分に保つと、前方の視界が確保され、周囲の状況を確認しやすくなります。一方、車間距離が短いと、視界の多くを、前の車が遮ってしまい危険です。
	13:03	実際の例を見てみましょう。車間距離を詰めて運転してみます。
	13:04	信号が赤に変わったことが分からず、大変危険です。前を走る車が背の高い車や、大型車の場合、特に見えにくくなるので注意が必要です。
	13:29	車間距離を充分にとることで、前方の視界が確保され、道路標識や信号等を確認しやすくなります。
	13:41	車は右折待ちをしています。
	13:53	前の車が動き出したので、右折しようと前進しましたが、前の車が急停止したため追突してしまいました。信号の変わり目に、車間を詰めて先を急ぐと、前の車に追突してしまう危険性が高くなります。
	14:11	追突事故を防止するためには、運転中に考え事をしたり、同乗者との会話に夢中になったり、わき見運転をせず、運転に集中することが大切です。

イメージ映像	開始 時間	ナレーション
	14:25	加齢に伴い、視力の衰えや、反応時間が遅くなるなどの現象が現れてきます。 身体機能の衰えは、余裕を持った運転でカバーして下さい。
	14:45	バイクを運転する場合も自動車と同様、車間距離を充分保って下さい。

チャプター5 右左折時の事故を防止するために

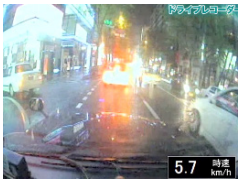
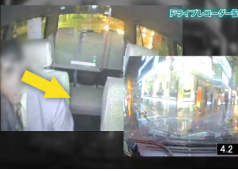
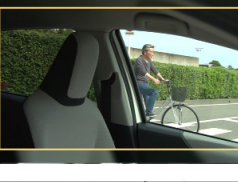
① 右折時の事故防止(4 分 54 秒)

イメージ映像	開始時間	ナレーション
	15:00	右折時の事故は、シニアドライバーだけでなく、全ての年齢層に多い事故です。 しかし、右折時の事故は、加齢に伴い増加傾向にあります。
	15:17	車は、交差点を右折しようとしています。
	15:29	右折先道路の横断歩道を横断する歩行者に気付かず、急停止しました。
	15:39	この時ドライバーは、どのような安全確認をしていたのでしょうか。車内を撮影した映像も合わせてご覧下さい。 交差点を右折しようとする時、ドライバーは右折先の右側ばかりに集中し、左側から来る歩行者に気づくのが遅くなったことがわかります。
	16:06	自動車が右折しようとしています。右折時の右側は見にくいので、意識して確認することが大切です。
	16:17	ただし、右側のみに意識が集中してしまうと…
	16:27	左側から来る歩行者や自転車への注意が疎かになりがちです。このようなヒヤリとした場面に遭遇しない為にも、速度を十分に落とし、左右バランス良く安全確認をすることが非常に重要です。
	16:45	徒歩や自転車で横断歩道を渡る際は、右折してくる自動車の右側に、死角があることを理解しておくことが大切です。
	17:00	信号の替わり際などに、無理な右折は禁物です。無理に右折をしようとすると、右折小回りになりがちです。

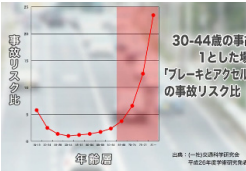
イメージ映像	開始時間	ナレーション
	17:10 17:28 17:51 18:17 18:31 18:50 19:10 19:30	こちらは正しい右折の例です。この二つを比較してみましょう。 右折小回りをする、と、交差点全体の安全を確認しにくく、速度が速くなりがちであるという危険があります。安全な右折は、交差点中央手前まで進んで、左前輪が、中央のやや手前を通過するコースです。右折小回りの危険性を確認してみましょう。 この交差点は、見通しの悪い交差点で、右折小回りを開始しようとする地点からでは、交差点全体を見通すことが出来ないため、右折先で交差点を渡ろうとしている自転車の存在も確認出来ません。 たとえ見通しの良い交差点であっても、右折小回り開始位置は、横断しようとする自転車からは後方になり、自転車からも車を確認しにくく危険です。 もう1つ、右折小回りが非常に危険なのは、速度が出やすいことです。右折小回りは、先急ぎの傾向が強いドライバーに多く、小回りすれば、ますます速い速度で通過しようとしがちです。 正しい位置まで車を進めて、右折してみましょう。交差点中央まで進めば、交差点全体を見通すことができます。歩行者や自転車からも車が前方位置になるため、確認しやすい状態になります。 信号の変わり目は、自動車だけでなく、歩行者や自転車も急いで渡ろうとし、事故が多いので、特に注意が必要です。 信号を無視して横断する歩行者・自転車の存在にも注意が必要です。 信号機に右矢印が点灯する交差点では、右矢印が点灯するのを待ってから右折すると、より安全な右折が可能です。

チャプター6 右左折時の事故を防止するために

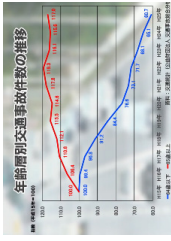
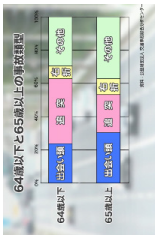
② 左折時の事故防止(2 分 28 秒)

イメージ映像	開始時間	ナレーション
	19:54	左折時の事故についても、右折時の事故と同様、加齢に伴い増加傾向です。
	20:03	車は、左折しようとしています。
	20:16	左折先道路の右側から来た自転車と、接触してしまいました。この時ドライバーは、どのような安全確認をしていたのでしょうか。車内を撮影した映像も、合わせてご覧下さい。 交差点を左折しようとする時、ドライバーは左折先の左側ばかりに集中し、右側から来る自転車に、気が付かなかったことがわかります。
	20:51	左折時の左側は、ビルなど死角が生じるため、意識して確認することが重要です。 一方、ドライブレコーダーの映像からも分かる様に、長年の習慣から、左側の安全確認ばかりに気を取られ、左折先道路を、右側より横断する歩行者・自転車を見落としてしまうことがあります。
	21:25	右折時の安全確認と同様に、左折時も、左右バランス良く注意することがとても重要です。
	21:39	自動車の左側は、死角となりやすい場所です。バイクや自転車に乗る時は、左折する自動車の左側に入らないよう心がけて下さい。
	21:53	さらに、右左折時には、方向指示器を早めに点灯させ、後続する車両や、バイク及び自転車に合図をすることが重要です。合図を忘れたり、出すタイミングが遅くならないよう注意が必要です。

チャプター7 その他の注意点(3分22秒)

イメージ映像	開始時間	ナレーション
  	22:21	シニアドライバーにとって、健康管理はとても重要です。
	22:28	緑内障などの眼の病気により、視野が欠けたり、狭くなったりすると、交通事故の危険性はますます高まります。40歳以上の20人に1人、70歳台の10人に1人は緑内障とされており、緑内障にかかっている人の比率は、年齢と共に増加していきます。
	22:51	視野がせまくなったり、欠けたりする症状は、自覚することが難しく、事故を起こして初めて気づくケースもあります。
	23:03	車両のいたるところに、キズやへこみが目立ってきたら、空間認識力の衰えが心配されます。認知症の可能性もありますので、病院で、総合的な検査を受診しておきましょう。
	23:19	また、65歳以上になると、アクセルとブレーキの踏み間違いのリスクが高くなるという研究結果もあります。
	23:30	若い頃は、事故を1回も起こさない優良ドライバーだった人が、高齢になり、突然、死亡事故などの重大事故を引き起こすケースがあるそうです。誰しも年齢を重ねると、身体機能が低下してくるのは、ごく当たり前のことです。身体機能の低下は、速度や車間距離に余裕を持った運転をするとともに、こまめに休憩をとることでカバーして下さい。
	24:03	運転経験を積むと、運転技量の向上だけでなく、不安全な行動をも、学習してしまうことをご存じでしょうか。例えば、一時停止をしなくても事故にならないことが何回も続くと、「停止線で止まらなくても安全」と思い込むようになります。さらに、一時停止しないことに慣れてくると、停止することさえ意識しなくなります。長期間事故を起こさずに運転を続けていると、「安全運転が出来ている」と思いがちですが、単に運が良かっただけかもしれません。 誰しも他人に自分の運転をとやかく言われたくはありませんが、定期的に信頼のおける人に同乗してもらい、運転をチェックしてもらうことは、自分の危険な運転を自覚するために必要なことです。 また、高齢者講習は自分の運転をチェックできる非常に良い機会です。シニアドライバーの皆さん、進んで他の人のアドバイスを耳を傾ける心の余裕を持ち、いつまでも、元気で安全運転を続けて下さい。

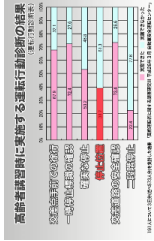
1. 「シニアドライバーの事故の特徴」 シーンに関して以下の表の質問にお答えください。

シーン番号	映像シーン	シーン映像例	高齢運転者にとってわかりやすい内容だと思いませんか？				【左で、3または4に○印をつけた場合】 わかりにくい点を具体的に記入してください	高齢運転者に対する教育項目として重要ですか？				高齢運転者の安全運転に効果的と考えますか？ ※高齢者に注意喚起できるか。				その他、気づいた点などがあれば記入してください。
			非常にわかりやすい	わかりやすい	ややわかりにくい	わかりにくい		非常に重要である	重要である	あまり重要でない	重要でない	非常に効果的である	効果的である	あまり効果的でない	効果的でない	
1	64歳以下は過去10年間で約40%減少しているが、65歳以上の事故件数は約17%増加。 年齢が高くなるにつれ死亡事故件数が増加		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	
2	65歳以上に多い事故は「出会い頭事故」、「追突事故」、「右折時の事故」で、この3種類の事故で全体の約3分の2を占める。		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	
3	高齢になるにつれ増加する事故「出会い頭事故」、「車両単独事故」、「右折時の事故」、「後退時の事故」、「左折時の事故」		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	

注：調査時の選択肢番号は左端から1, 2, 3, 4としたが、ここでは解析時に付与した評価点に合わせた表記とした。

次のシーンの映像をご覧ください。

2. 「出会い頭の事故を防止するために ①一時停止の重要性」 シーンに関して以下の表の質問にお答えください。

シーン番号	映像シーン	シーン映像例	高齢運転者にとってわかりやすい内容だと思いましたか？				【左で、3または4に○印をつけた場合】 わかりにくい点を具体的に記入してください	高齢運転者に対する教育項目として重要ですか？				高齢運転者の安全運転に効果的と考えますか？ ※高齢者に注意喚起できるか。				その他、気づいた点などがあれば記入してください。
			非常にわかりやすい	わかりやすい	ややわかりにくい	わかりにくい		非常に重要である	重要である	あまり重要でない	重要でない	非常に効果的である	効果的である	あまり効果的でない	効果的でない	
4	高齢者講習において一時停止位置で正しく止まれた方は約4割		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	
5	一時停止の意味 自分が周囲の安全確認するためだけでなく、周囲に自身の存在を知らせるという重要な役割がある。		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	
6	正しい一時停止の方法 完全に停止したことを確認（もう一度ブレーキを強く踏む） 停止した状態で左右の安全確認をする。		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	

注：調査時の選択肢番号は左端から 1, 2, 3, 4 としたが、ここでは解析時に付与した評価点に合わせた表記とした。

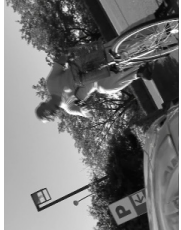
次のページにも質問が続きます。

シーン番号	映像シーン	シーン映像例	高齢運転者にとつてわかりやすい内容だと思いましたが？				【左で、3または4に○印をつけた場合】 わかりにくい点を具体的に記入してください	高齢運転者に対する教育項目として重要ですか？				高齢運転者の安全運転に効果的と考えますか？ ※高齢者に注意喚起できるか。				その他、気づいた点などがあれば記入してください。
			非常にわかりやすい	わかりやすい	ややわかりにくい	わかりにくい		非常に重要である	重要である	あまり重要でない	重要でない	非常に効果的である	効果的である	あまり効果的でない	効果的でない	
7	見通しの悪い交差点の通過方法 停止線で停止後、左右の安全を確認して、何回か停止・徐行を繰り返して、安全確認をする。		4	3	2	1		4	3	2	1					
8	漫然一時停止、交差点の見落としに注意。 相手が譲ってくれるだろうではなく、相手に譲ることが大切。		4	3	2	1		4	3	2	1					
9	バイク運転者も同様の注意が必要である。 自転車や徒歩の場合、一時停止が甘い運転者が多いため注意が必要である。		4	3	2	1		4	3	2	1					

注：調査時の選択肢番号は左端から1, 2, 3, 4としたが、ここでは解析時に付与した評価点に合わせた表記とした。

次のシーンの映像をご覧ください。

3. 「出会い頭の事故を防止するために ②駐車場出口における一時停止の重要性」 シーンに関して以下の表の質問にお答えください。

シーン番号	映像シーン	シーン映像例	高齢運転者にとってわかりやすい内容だと思いましたか？				【左で、3または4に○印をつけた場合】 わかりにくい点を具体的に記入してください	高齢運転者に対する教育項目として重要ですか？				高齢運転者の安全運転に効果的と考えますか？ ※高齢者に注意喚起できるか。				その他、気づいた点などがあれば記入してください。
			非常にわかりやすい	わかりやすい	ややわかりにくい	わかりにくい		非常に重要である	重要である	あまり重要でない	重要でない	非常に効果的である	効果的である	あまり効果的でない	効果的でない	
10	映像シーン 駐車場出口における一時停止の重要性 右側ばかり気にして左側の安全確認が不十分になりがちである。周囲に自身の存在を知らせるといいう重要な役割がある。		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	
11	正しい一時停止の方法 車道の手前で停止し、自身の存在を周囲に知らせる。その後ゆっくり前進し、もう一度停止して左右の安全確認		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	
12	お互いに道を譲ってくれると思い、発進すると相手も発進して事故になるケースがある。 こんな時は、自動車側が道を譲るのが安全。		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	

注：調査時の選択枝番号は左端から 1, 2, 3, 4 としたが、ここでは解析時に付与した評価点に合わせた表記とした。

次のシーンの映像をご覧ください。

4. 「追突事故を防止するために 車間距離の重要性」 シーンに関して以下の表の質問にお答えください。

シーン番号	映像シーン	シーン映像例	高齢運転者にとってわかりやすい内容だと思いましたか？				【左で、3または4に○印をつけた場合】 わかりにくい点を具体的に記入してください	高齢運転者に対する教育項目として重要ですか？				高齢運転者の安全運転に効果的と考えますか？ ※高齢者に注意喚起できるか。				その他、気づいた点などがあれば記入してください。
			非常にわかりやすい	わかりやすい	ややわかりにくい	わかりにくい		非常に重要である	重要である	あまり重要でない	重要でない	非常に効果的である	効果的である	あまり効果的でない	効果的でない	
13	車間距離をとることで、前方の視界が確保され、道路標識や信号等を確認しやすくなる。		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	
14	信号の変わり目に車間を詰め、先を急ぐと前の車に追突する危険性が高くなる。		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	
15	バイクを運転される方も自動車と同様、車間距離を充分保つこと。		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	

注：調査時の選択肢番号は左端から1, 2, 3, 4としたが、ここでは解析時に付与した評価点に合わせた表記とした。

次のシーンの映像をご覧ください。

5. 「右左折時の事故を防止するために ①右折時の事故防止」シーンに関して以下の表の質問にお答えください。

シーン番号	映像シーン	シーン映像例	高齢運転者にとってわかりやすい内容だと思いましたか？				【左で、3または4に○印をつけた場合】 わかりにくい点を具体的に記入してください	高齢運転者に対する教育項目として重要ですか？				高齢運転者の安全運転に効果的と考えますか？ ※高齢者に注意喚起できるか。				その他、気づいた点などがあれば記入してください。
			非常にわかりやすい	わかりやすい	ややわかりにくい	わかりにくい		非常に重要である	重要である	あまり重要でない	重要でない	非常に効果的である	効果的である	あまり効果的でない	効果的でない	
16	右折時の右側は見にくいため意識して確認することが大切 右側のみに意識を集中せず、左右バランス良く安全確認をすること。		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	
17	徒歩や自転車で横断歩道を渡る際の注意		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	
18	右折小回りの危険性 正しい右折方法		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	

注：調査時の選択肢番号は左端から 1, 2, 3, 4 としたが、ここでは解析時に付与した評価点に合わせた表記とした。

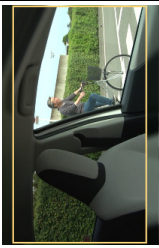
次のページにも質問が続きます。

シーン番号	映像シーン	シーン映像例	高齢運転者にとってもわかりやすい内容だと思いましたか？				高齢運転者に対する教育項目として重要ですか？				高齢運転者の安全運転に効果的と考えますか？※高齢者に注意喚起できるか。				その他、気づいた点などがあれば記入してください。
			非常にわかりやすい	わかりやすい	ややわかりにくい	わかりにくい	非常に重要である	重要である	あまり重要でない	重要でない	非常に効果的である	効果的である	あまり効果的でない	効果的でない	
19	信号の変わり目は歩行者・自転車も急いで渡ろうとし事故が多いので注意が必要		4	3	2	1		4	3	2	1				
20	右矢印信号交差点では右矢印が点灯するのを待って右折するとより安全		4	3	2	1		4	3	2	1				

注：調査時の選択肢番号は左端から1, 2, 3, 4としたが、ここでは解析時に付与した評価点に合わせた表記とした。

次のシーンの映像をご覧ください。

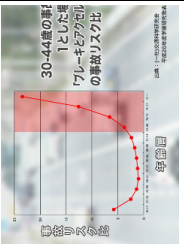
6. 「右左折時の事故を防止するために ②左折時の事故防止」シーンに関して以下の表の質問にお答えください。

シーン番号	映像シーン	シーン映像例	高齢運転者にとってわかりやすい内容だと思いましたが？				【左で、3または4に○印をつけた場合】 わかりにくい点を具体的に記入してください	高齢運転者に対する教育項目として重要ですか？				高齢運転者の安全運転に効果的と考えますか？ ※高齢者に注意喚起できるか。				その他、気づいた点などがあれば記入してください。
			非常にわかりやすい	わかりやすい	ややわかりにくい	わかりにくい		非常に重要である	重要である	あまり重要でない	重要でない	非常に効果的である	効果的である	あまり効果的でない	効果的でない	
21	左折時に左側は死角が生じるため意識して確認することが重要。 左側の安全確認だけでなく左右バランス良く注意することが重要。		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	
22	バイクや自転車の運転者及び歩行者への注意点。なるべく自動車の左側に入らない。		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	
23	右左折時の注意点 方向指示器を早めに出す。		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	

注：調査時の選択肢番号は左端から1, 2, 3, 4としたが、ここでは解析時に付与した評価点に合わせた表記とした。

次のシーンの映像をご覧ください。

7. 「その他の注意点」「エンディング」 シーンに関して以下の表の質問にお答えください。

シーン番号	映像シーン	シーン映像例	高齢運転者にとってわかりやすい内容だと思いましたが？				【左で、3または4に○印をつけた場合】 わかりにくい点を具体的に記入してください	高齢運転者に対する教育項目として重要ですか？				高齢運転者の安全運転に効果的と考えますか？ ※高齢者に注意喚起できるか。				その他、気づいた点などがあれば記入してください。
			非常にわかりやすい	わかりやすい	ややわかりにくい	わかりにくい		非常に重要である	重要である	あまり重要でない	重要でない	非常に効果的である	効果的である	あまり効果的でない	効果的でない	
24	高齢になると緑内障など目の病気により、視野欠損になりやすい。 視野欠損は自覚が難しく、事故を起こして初めて気づくケースがある。		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	
25	車両のいたるところにキズやへこみが目立ってきたら、認知症の可能性もあるため病院で総合的な検査を受診。		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	
26	65歳以上になるとアクセルとブレーキの踏み間違いが多くなる。		4	3	2	1		4	3	2	1	4	3	2	1	

注：調査時の選択肢番号は左端から1,2,3,4としたが、ここでは解析時に付与した評価点に合わせた表記とした。

次のページにも質問が続きます。

シーン番号	映像シーン	シーン映像例	高齢運転者にとってもわかりやすい内容だと思いませんか？				高齢運転者に対する教育項目として重要ですか？				高齢運転者の安全運転に効果的と考えますか？※高齢者に注意喚起できるか。				その他、気づいた点などがあれば記入してください。
			非常にわかりやすい	わかりやすい	ややわかりにくい	わかりにくい	非常に重要である	重要である	あまり重要でない	重要でない	非常に効果的である	効果的である	あまり効果的でない	効果的でない	
27	身体機能の低下は速度や車間距離に余裕を持った運転でカバー		4	3	2	1		4	3	2	1				
28	エンディング 不安行動の学習 他の人に同乗してもらい自身の運転をチェックしてもらうことが必要		4	3	2	1		4	3	2	1				

注：調査時の選択肢番号は左端から1, 2, 3, 4としたが、ここでは解析時に付与した評価点に合わせた表記とした。

次のページにも質問が続きます。

問5 ご覧いただいたDVD（仮編集版）に関して、仮に視聴時間を短くしたら、あなたならどの項目を削りますか。
まず、削っても良い教育項目の有無をお答えいただき、もし、削っても良い教育項目がありましたら、2ページから11ページまでに示した表の右側欄外に、○印をご記入下さい。（いくつでも可）

1. 削っても良い教育項目は無い。 2. 削っても良い教育項目がある。→2ページから11ページの表右欄外に○

問6 最後に、ご覧頂いたDVD（仮編集版）に関して、このように改善すれば安全教育効果が高まるなど、ご意見、ご提案があれば、自由にお書きください。

ご協力、ありがとうございました。



交通安全教育DVD

シニアドライバーの 安全運転

指導ガイド

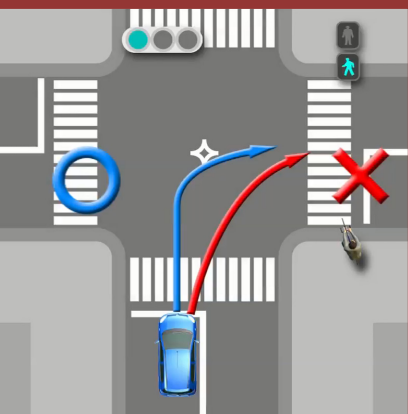


安全運転をつくろう。

自動車安全運転センター



SDワンダくん



はじめに

自動車安全運転センターでは、交通安全に関する様々な取り組みを行っています。その活動の一環として、交通安全教育DVDを制作しております。

今回は「シニアドライバーの安全運転」と題して、高齢運転者に向けた交通安全教育DVDを制作しました。

内容は、高齢運転者の事故の特徴（高齢運転者に多い事故、高齢になると増加する事故）に着目し、「出会い頭事故」、「追突事故」、「右左折時の事故」の3つを取り上げ、その防止策を解説しました。

本DVDは、個人での利用はもちろん、高齢者が集まる団体（老人クラブ、シルバー人材センター等）における交通安全教育の場や、高齢者講習同等教育等で活用いただくことを念頭に置いて制作しました。

集合の交通安全教育における視聴覚教材として利用していただくほか、分割して視聴しやすいように 3～6 分前後のチャプターに分けています。全編を連続して視聴するだけでなく、10～15 分程度のブロックに分けて視聴する等、様々な交通安全教育での利用が可能です。

この「指導ガイド」は、交通安全教育の指導者が、より効果的に安全運転教育を行うための参考資料として役立つように制作しました。

DVD映像と共に、この指導ガイドを活用していただければ幸いです。

1. 視聴覚教育の事前資料準備

(1) 事前準備の必要性

視聴覚教材は、そのまま視聴者に視聴させれば交通安全教育の効果が発揮されるというものではありません。様々な交通安全教育の手法がありますが、視聴覚教材の最大のメリットは内容を映像でわかりやすく表現して伝えることができることです。しかし、その一方で、視聴者が理解しているかなどに関係なく映像が進んでいく一方通行的な教育である短所も持っています。

この短所を補うのが安全教育指導者の役割です。単に視聴覚教材を見せるのではなく、注意すべき点を補足、強調するなどの工夫が必要です。また、視聴覚教材を補う最新の情報を用意して補足説明を行うことも大切です。

視聴覚教材を使用した教育は、視聴者が消極的になる場合もあるため、視聴者を積極的に参加させる状態を作り出す工夫も必要です。視聴後の討議、感想文等の時間を設けるなども有効です。

(2) 関連統計資料等の準備

視聴覚教材には、最新の情報がありませんので、必要に応じて関連の情報を集め、DVD視聴前後に最新の状況を説明してください。

交通安全のための調査研究資料や交通事故に関連した統計情報等は、以下のホームページが代表的なものです。これらのホームページで事前に関連情報を収集しておくことも大切です。

交通安全に関する調査研究報告書、統計資料を掲載しているホームページ	
警察庁（統計）	http://www.npa.go.jp/toukei/index.htm#koutsuu
自動車安全運転センター （調査研究ライブラリー）	http://www.jsdc.or.jp/library/index.html
国土交通省 （自動車総合安全情報）	http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/index.html
公益財団法人交通事故 総合分析センター	http://www.itarda.or.jp/
同上（研究報告書）	http://www.itarda.or.jp/materials/publications_free.php?page=2
同上（交通統計）	http://www.itarda.or.jp/materials/publications_free.php?page=4

2. チャプターごとの指導ポイント

本 DVD は 7 つのチャプターに分かれています。ここでは、それぞれのチャプターの指導ポイントを紹介しておきます。

チャプター1 (2 分 26 秒)

オープニング～シニアドライバーの事故の特徴

(1) オープニング

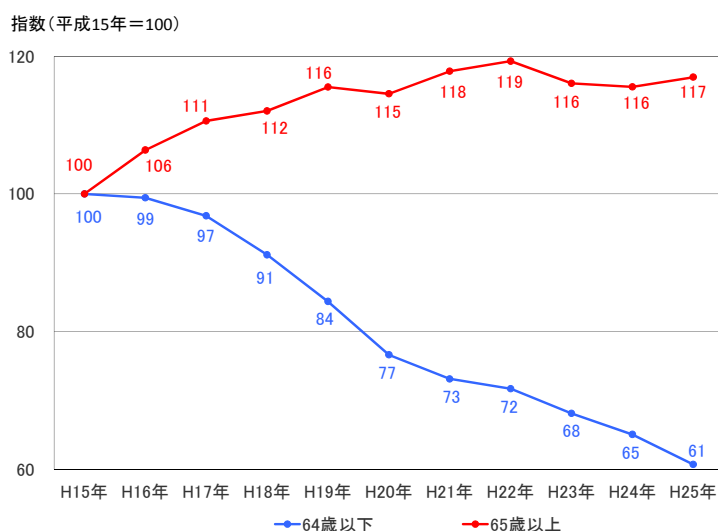
このDVDのテーマは、「シニアドライバーの安全運転」です。

(2) シニアドライバーの事故の特徴

シニアドライバーの事故の特徴を3つのグラフで示しています。

最初のグラフは、平成 15 年の事故件数を 100 として、平成 25 年までの 10 年間の事故件数の推移を 64 歳以下と 65 歳以上に分けて示しています。

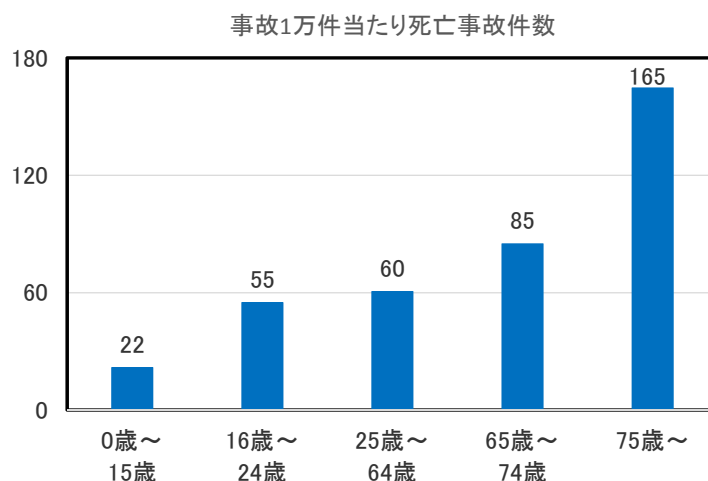
64 歳以下については過去 10 年間で約 40%減少していますが、65 歳以上の事故件数は約 17%増加していることがわかります。



資料:交通統計(公益財団法人 交通事故総合分析センター)

次のグラフは、事故1万件あたりの死亡事故件数です。

年齢が高くなるにつれ死亡事故件数が多くなる傾向があり、シニアドライバーが一旦事故を起こすと死亡事故などの重大事故につながる可能性が高いことを示しています。

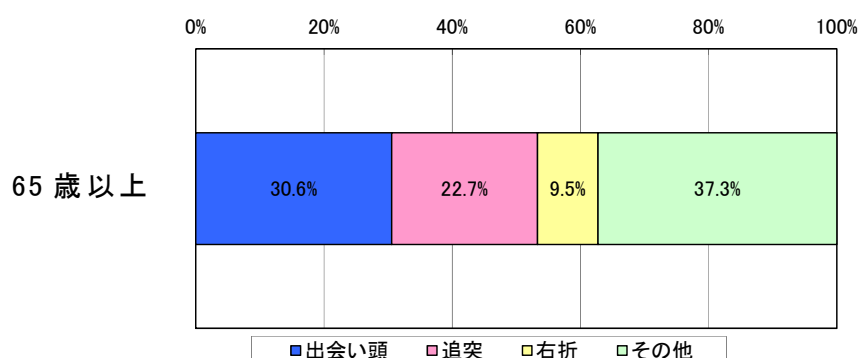


資料:公益財団法人 交通事故総合分析センター

3つめのグラフは65歳以上に多い事故を示しています。

65歳以上に多い事故「**出会い頭事故**」、「**追突事故**」、「**右折時の事故**」で、この3種類の事故で、全体の約3分の2を占めています。

※ 映像には示しておりませんが、この3つの事故が多いのは64歳以下も同様です。



資料:交通統計(公益財団法人 交通事故総合分析センター)

その他、高齢になるにつれ増加する事故は「**出会い頭事故**」を筆頭に、「**右左折時の事故**」、「**車両単独事故**」、「**後退時の事故**」です。

このようなシニアドライバーの事故の特徴は、若い頃に比べ、視力が低下したり、反応時間が遅くなるなど、加齢による身体機能の変化と強く関係しています。

今回はシニアドライバーの身体機能の変化や事故の特徴を踏まえ、

「出会い頭」

「追突」

「右左折時」

の事故に着目し、その防止策を解説します。

CHAPTER 2 (6分 23秒)

(1) 出会い頭事故を防止するために

■ ■ 一時停止の重要性 ■ ■

(1) ドライブレコーダー映像の解説

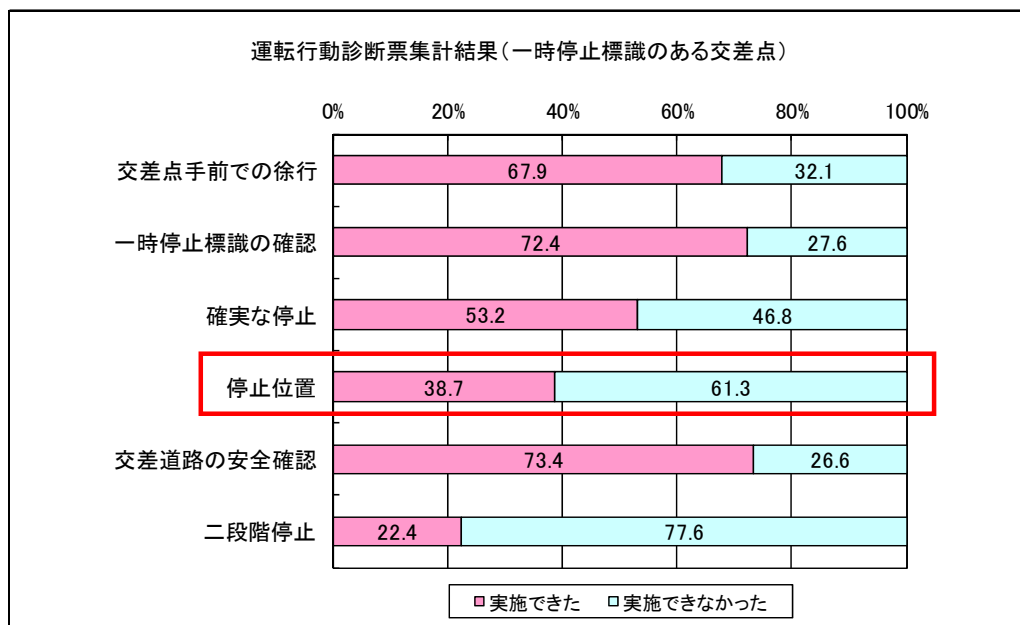
直線道路から T 字路を左折しようとして、停止線で止まらず、十分な徐行運転もせずに T 字路に進入して、左から来た自転車と接触しました。

運転手は停止線手前から速度を落としながら運転していますが、停止線では止まらず、時速 20 キロを超える速度で交差点に進入しています。右側から来る車ばかりに気を取られて、左から来る自転車と接触しました。



(2) 運転行動診断の結果分析の解説

70 歳以上の方は免許更新時に高齢者講習を受講しますが、自動車安全運転センターが高齢者講習結果を分析したところ、「一時停止位置」で正しく止まれた方は約 4 割でした。



資料：高齢運転者に関する調査研究Ⅲ(自動車安全運転センター)

このことは、6割の高齢運転者が停止線手前で正しく停止していないことを意味します。

また、高齢者講習の現場指導員の多くが、高齢運転者の特徴として、自分は停止しているつもりだが、客観的にみると完全に停止していない人が多いことを指摘しています。

視聴者に、自分は大丈夫と他人事のように思わず、謙虚な気持ちで一時停止の重要性についての解説に耳を傾けるよう指導して下さい。

(3) 事故防止のための注意点

一時停止は、自分が周囲の安全確認を行うことが第1の目的ですが、この他に、交差点付近の他の車両や、二輪車、歩行者、自転車などに、自分の存在を知らせると言う重要な役割があることを伝えて下さい。

自分だけが安全を確認できれば良いのではなく、周囲に自身の存在を知らせることで、相手も危険に備えることができるということを理解させて下さい。



(4) 正しい一時停止のポイント

一時停止の手順について、順を追って説明して下さい。

- ① 停止線手前で完全に停止したことを確認します。 停止したと思ったら、
- ② 念のためブレーキをもう一度しっかり踏んで下さい。
- ③ 停止した状態で左右の安全確認を必ず行います。
- ④ その後、状況に応じた速度で走行しながら左右の安全を確認して交差点に進入します。

こうすることで、同じ交差点に近づいている自転車や歩行者は道路を横断する手前で車の存在に気づき、必要な対応をとることができます。

※停止線でしっかり停止したことで安心してしまい、左右の安全確認を忘れてしまうと本末転倒です。左右の安全確認を忘れず実行するよう指導して下さい。

特に見通しの悪い交差点では、停止線で確実に停止し安全確認をした後、何回か停止・徐行を繰り返し、さらに安全を確認してから交差点に進入するよう指導して下さい。

※普段あまり意識せず一時停止を行っている視聴者には、一度意識して正しい一時停止を行ってみよう促して下さい。そして、安全運転に大切なことは、正しい一時停止を習慣化させることであることを伝えて下さい。

(5)その他の注意点

- 停止はするものの、安全確認をしていない、いわゆる漫然一時停止や、交差点の見落としに注意が必要です。
- 自分が通行している道路の方が、交差する道路より優先の場合、つまり交差道路側が一時停止の交差点であっても、明らかな優先道路の場合を除いて、徐行し、安全を確認して通過するとより安全です。
- 信号のない交差点では、相手が「譲ってくれるだろう」ではなく、相手に譲ることが大切です。
- 一時停止をしっかりしていないのは何もシニアドライバーの皆さんに限ったことではありませんが、この危険な運転習慣を、シニアドライバーの皆さんが率先して改め、若いドライバーに安全運転の模範を示すよう伝えて下さい。

(6)バイクを運転する場合、徒歩や自転車で道路を横断する場合

- バイクを運転する場合も、自動車と同様の注意が必要だということを指導して下さい。
- 自転車や徒歩で道路を横断する場合は、一時停止をしっかりせず安全確認が甘い運転者が多いことに注意し、自身の安全確認を確実にするよう指導して下さい。

チャプター3(2分58秒)

(1)出会い頭事故を防止するために

■■ 駐車場出口における一時停止の重要性 ■■

(1)ドライブレコーダー映像の解説

車両が、駐車場から歩道に出るとき、歩道の手前で一時停止を怠った結果、自転車を運転する高齢者に接触してしまいました。



(2)事故防止のための注意点

ドライブレコーダーの映像は右から来る自転車と接触した事故でしたが、一般に多いのは左から来る車に気を取られて、左から来る自転車や歩行者を見落とすケースです。

駐車場から出るとき、右側ばかりを注意して、左側の安全確認が不十分になりがちです。

道路に出るときには、相手に自分の存在を気づかせるためにも、歩道の手前で一時停止するよう指導して下さい。

見通しの悪い場所では、歩道の手前で一時停止しても、運転席からは左右の状況を確認できないため停止は無駄と考えている運転者が多いようです。しかし、相手に自分の存在を知らせるためには、重要なことです。



(3)正しい一時停止の手順

駐車場出口における一時停止の手順について、順を追って説明して下さい。

- ① 歩道の手前で必ず停止します。
- ② 自分の車の存在を知ってもらってから、ゆっくりと前進をして、更に停止します。
- ③ 少し視界が開けたら、今度は自分が左右の安全を確認します。

車道を走る車だけでなく、左右の歩道上の人や自転車への注意が大切であることを伝えて下さい。

お互いに道を譲ってくれると思い、発進すると相手も発進して事故になるケースがあります。このような時は、自動車側が道を譲るよう指導して下さい。



CHAPTER 4 (3分06秒)

(2)追突事故を防止するために

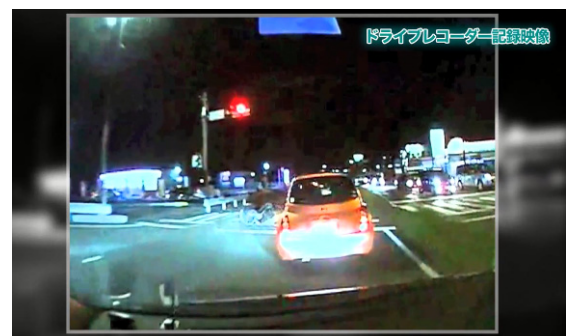
■ ■ 車間距離を空けることの重要性 ■ ■

追突事故は若年層に多く、高齢になるにつれ減少傾向ですが、それでもシニアドライバーの事故の2割強を占め、出会い頭事故に続き2番目に多い事故ということを伝えて下さい。

(1)ドライブレコーダー映像の解説

前を走る車が、自転車の横断に気づき急ブレーキをかけ、追突しそうになりました。

車間距離が短いと、前の車が急ブレーキをかけた時に追突してしまう恐れがあります。



(2)事故防止のための注意点

車間距離を十分に保つと、前方の視界が確保され、周囲の状況を確認しやすくなることを伝えて下さい。

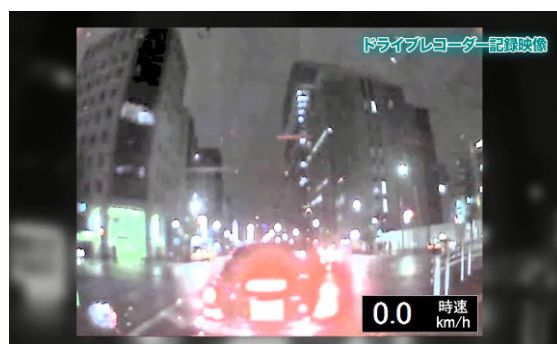
一方、車間距離が短いと、視界の多くを、前の車が遮ってしまい危険です。車間距離を充分にとることで、前方の視界が確保され、道路標識や信号等を確認しやすくなります。



(3)ドライブレコーダー映像の解説

車は右折待ちをしています。前の車が動き出したので、右折しようと前進しましたが、前の車が急停止したため追突してしまいました。

信号の変わり目に車間を詰めて先を急ぐと前の車に追突してしまう危険性が高くなります。



(4)追突事故防止のためのポイント

追突事故を防止するためには、運転中に考え事をしたり、同乗者との会話に夢中になったり、わき見運転をせず、運転に集中することが大切です。

※体調不良や疲労は集中力を欠く原因の1つです。運転前に体調が良くないと感じたら無理に運転をしないように、また、長距離の運転をする時は、若い頃よりこまめに休憩(1時間に1回を目途に)を取るよう指導して下さい。

加齢に伴い、視力の衰えや反応時間が遅くなるなどの現象が現れてきます。身体機能の衰えは余裕を持った運転でカバーするよう指導して下さい。

(5)バイクを運転する場合

○バイクを運転する場合も自動車と同様に、車間距離を充分保つよう指導して下さい。

＜参考＞車間距離の目安

DVDでは紹介していませんが、車間距離の目安として、「車間時間 2 秒以上」ということが言われています。

※車間時間「2 秒」の測り方

例えば、前を走る車が「電柱」を通過したとして、その通過の瞬間を「0」とします。そして、自分の車が同じ「電柱」を通過するまでに「2 秒以上」数えることができることができれば車間時間が 2 秒以上あることになります。ただし、「1、2(イチ、ニ)」と数えると実際の 2 秒間より短い場合があるため、数えるときは「0、1、0、2(ゼロ、イチ、ゼロ、ニ)」と数えましょう。

車間時間 2 秒は時速 20km で走行した場合は約 11m、時速 30km の場合は 17m、時速 40km の場合は 22m の車間距離に相当します。(自分が運転する車も、先行車も同じ速度の場合)

※なお、近年国内外では、車間時間 3 秒以上や 4 秒以上を推奨する団体も増えています。

また、「交通の方法に関する教則」には、車間距離は「天候、路面やタイヤの状態、荷物の重さなどを考えに入れ、前の車が急に止まっても、これに追突しないような安全な車間距離をとらなければなりません」とされていますが、ここでは分かりやすいように車間時間を説明しています。

チャプター5(4 分 54 秒)

(3)右左折時の事故を防止するために

■■ ①右折時の事故防止 ■■

右折時の事故はシニアドライバーだけでなく、全ての年齢層に多い事故です。しかし、**右折時の事故は、加齢に伴い増加傾向**にあることを伝えて下さい。

(1)ドライブレコーダー映像の解説

車は、交差点を右折しようとしています。右折先道路の横断歩道を横断する歩行者に気付かず、急停止しました。交差点を右折しようとする時、ドライバーは右折先の右側ばかりに集中し、左側から来る歩行者に気づくのが遅くなりました。



(2)事故防止のための注意点

右折時の右側は見にくいいため意識して確認することが大切です。

ただし、右側のみに意識が集中してしまうと、左側から来る歩行者や自転車への注意が疎かになりがちです。速度を十分に落とし、左右バランス良く安全確認をするよう指導して下さい。



(3)徒歩や自転車で横断歩道を渡る場合

自動車の右側には死角があります。徒歩や自転車で横断歩道を渡る際は、右折してくる自動車の死角特性に配慮するよう指導して下さい。

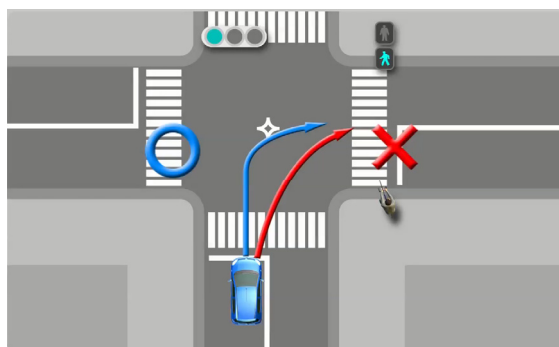
(4)右折小回りの危険

信号の替わり際などに無理な右折は禁物です。無理に右折をしようすると右折小回りになりがちです。



このDVDでは、右折小回りの開始位置では交差点全体の安全を確認しにくいこと、また、横断歩道に進入しようとしている自転車等にとって右折小回り開始位置は確認しにくいこと、速度が速くなりがちなことなどを指摘しています。

右折時には、ゆっくりと、できれば交差点中央手前で停止して交差点全体の安全を確認してから右折を開始するように指導してください。



右折小回りは、先急ぎ傾向の強い運転者に多く、また、なかなか自覚しにくい右折の癖です。同乗者がいるときに、相互にチェックしてもらうように指導すると効果的です。

(5)その他の注意点

- 信号の変わり目は、自動車だけでなく、歩行者や自転車も急いで渡ろうとし、事故が多いので、特に注意が必要です。
- 信号を無視して横断する歩行者・自転車の存在にも注意が必要です。
- 状況（後続車が渋滞等）にもよりますが、信号機に右矢印が点灯する交差点では、右矢印が点灯するのを待ってから右折するとより安全な右折が可能です。

CHAPTER 6 (2分 28秒)

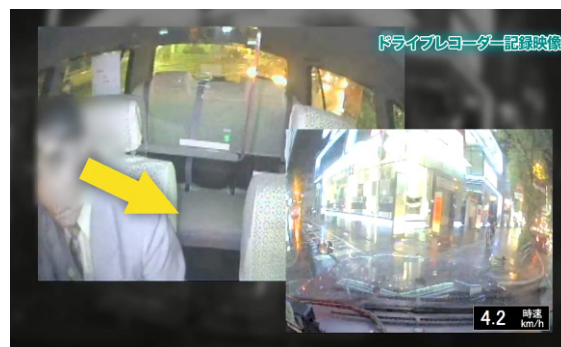
(3)右左折時の事故を防止するために

■■ ②左折時の事故防止 ■■

左折時の事故についても、右折時の事故と同様、**加齢に伴い増加傾向**だということを伝えて下さい。

(1)ドライブレコーダー映像の解説

この車は、左折しようとしています。左折先道路の右側から来た自転車と接触してしまいました。交差点を左折しようとする時、ドライバーは左折先の左側ばかりに集中し、右側から来る自転車に気が付かなかったことがわかります。



(2)事故防止のための注意点

左折時の左側はピラーなどで死角が生じるため意識して確認することが重要です。

長年の習慣から、左側の安全確認ばかりに気を取られ、左折先道路を右側より横断する歩行者・自転車を見落としてしまうことがあります。

右折時の安全確認と同様に左折時も**左右バランス良く注意する**よう指導して下さい。



DVDでは紹介していませんが、左側に車を寄せずに左折する自動車を多く見かけますが、左側巻き込み事故の原因になりますので注意するように指導してください。

(3) 自転車やバイクを運転する場合

自動車の左側は、自動車にとって死角となりやすい場所です。バイクや自転車を運転する場合は、左折する自動車の左側に入らないよう指導して下さい。



(4) 右左折時の注意点(方向指示器を早めに点灯)

方向指示器を早めに点灯させ、後続する車両や、バイク及び自転車に合図をすることが重要です。合図を忘れたり、出すタイミングが遅くならないよう指導して下さい。

CHAPTER 7 (3 分 22 秒)

その他の注意点～エンディング

(1) 健康管理の重要性

○眼疾患に注意

緑内障などの眼の病気により、視野が欠けたり狭くなったりすると、交通事故の危険性はますます高まります。40歳以上の20人に1人、70歳台の10人に1人は緑内障とされており、緑内障にかかっている人の比率は年齢と共に増加していきます。

視野がせまくなったり欠けたりする症状は自覚することが難しく、事故を起こして初めて気づくケースもありますので、定期的に眼科検診を受診するよう伝えて下さい。

○認知症について

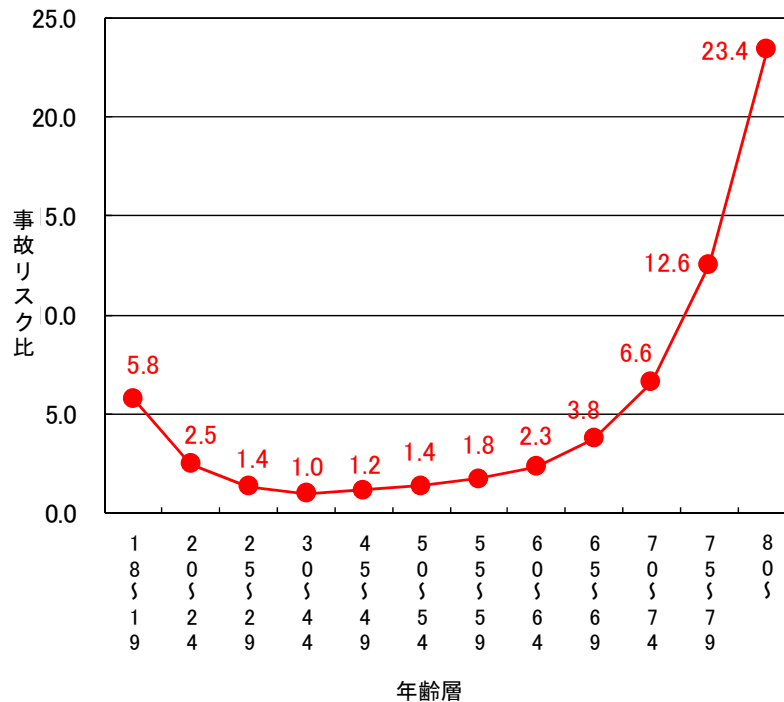
車両のいたるところにキズやへこみが目立ってきたら、空間認識力の衰えが心配されます。認知症の可能性もありますので、病院で総合的な検査を受診するよう指導して下さい。

(2) その他

65歳以上になるとアクセルとブレーキの踏み間違いのリスクが高くなるという研究結果もあります。

DVDでは紹介していませんが、近年、「先進安全自動車(ASV)技術」という、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した車両が普及していることを伝えて下さい。

30-44歳の事故リスクを1とした場合の「ブレーキとアクセルの踏み間違い」
の事故リスク比(人身事故)



資料: 矢野ほか, 高齢運転者の運転操作誤りによる事故の分析, (一社)交通科学研究会平成 26 年度学術研究発表会講演論文集 P27-28

(3) 身体機能の低下は余裕を持った運転でカバー

若い頃は事故を1回も起こさない優良ドライバーだった人が、高齢になり、突然、死亡事故などの重大事故を引き起こすケースがあるそうです。

誰しも年齢を重ねると身体機能が低下してくるのはごく当たり前のことですので、速度や車間距離に余裕を持った運転をするとともに、こまめに休憩をとるよう指導して下さい。

(4) エンディング

エンディングで伝えたいことは、運転経験が長いほど、運転技量は上がるものの、手を抜ける場所では極力手を抜くようになり、運転が我流になってしまうということ(不安全行動の学習)、その我流の運転習慣をこの機会に一度見直しませんかということの2点です。

また、運転習慣の見直しには、他人の意見を聞く耳を持つ必要があります。自分の運転にとやかく言われて、腹を立ててしまうと、いつしか誰も指摘しなくなってしまう。他人の指摘を謙虚な気持ちで聞くことが大切だということを伝えて下さい。

このDVDを視聴したことで、自分の運転習慣を見直すきっかけとなれば幸いです。

3. 指導者が行うまとめのポイント

このDVDのエンディングは、DVDの要約(まとめ)ではなく、視聴者が、今後心掛けていただきたい内容を中心としました。したがって、DVDの内容のまとめは、指導者が行って頂きたいと考えています。

効果的な交通安全教育には、各団体の交通安全指導者が、状況に応じて、まとめをしていただくのが重要と思われますが、一般的には、次のような要点をまとめとすることが考えられます。

(1) 全体的な指導ポイント

このDVDでは「出会い頭事故」、「追突事故」、「右左折時の事故」の3つの事故の防止策を取り上げました。

いずれも基礎的な内容ばかりですので、**視聴対象の高齢者に、自分に関係ないと思わせないことが最も重要なポイント**です。今まで事故を起こさなかったから、これからも起こさないという保証はどこにもないということを冒頭で強調して下さい。

また、DVDで紹介している事故やヒヤリ・ハット体験の有無を、事前に視聴者から確認しておき、視聴終了後に、DVDから学んだ安全運転の方法やコツについて、問いかけやグループ討議を行うと効果的です。

このDVDの視聴時間は全編通しで25分37秒です。全編を一度に視聴すると、人によっては長いと感じる方もいるかもしれませんので、退屈に感じさせないような工夫が必要です。

例えば、チャプター毎に視聴させ、その都度、指導者による簡単なまとめを挿入したり、前後半に区切って視聴させ、中間と最後に指導者によるまとめを挟む等の方法が有効と考えられます。

教育項目(タイトル)	チャプター毎の視聴時間	2分割しての視聴時間
●シニアドライバーの事故の特徴		11分47秒
Chapter 1 シニアドライバーの事故の特徴	2分26秒	
●出会い頭事故を防止するために		
Chapter 2 一時停止の重要性	6分23秒	13分50秒
Chapter 3 駐車場出口における一時停止の重要性	2分58秒	
●追突事故を防止するために		
Chapter 4 車間距離を空けることの重要性	3分06秒	13分50秒
●右左折時の事故を防止するために		
Chapter 5 右折時の事故防止	4分54秒	
Chapter 6 左折時の事故防止	2分28秒	25分37秒
●その他の注意点		
Chapter 7 その他の注意点	3分22秒	
全映像時間		

(2)「シニアドライバーの事故の特徴」のポイント

要約すると、次の4点が指導のポイントです。

- ・ 65歳以上の事故件数は増加傾向である。
- ・ 死亡事故件数は年齢が高くなるにつれ増加傾向である。シニアドライバーが一旦事故を起こすと死亡事故などの重大事故につながる可能性が高い。
- ・ 65歳以上に多い事故は「出会い頭事故」、「追突事故」、「右折時の事故」で、この3種類の事故で、全体の約3分の2を占める。
- ・ 高齢になるにつれ増加する事故は「出会い頭事故」、「右左折時の事故」、「車両単独事故」、「後退時の事故」である。

(3)「出会い頭の事故を防止するために ①一時停止の重要性」のポイント

要約すると、次の2点が指導のポイントです。

- ・ 一時停止には、自分が周囲の安全確認を行うことだけでなく、周囲に自分の存在を知らせると言う重要な役割がある。
- ・ 一時停止は、停止線手前で完全に停止して、左右の安全確認を忘れずに実施することが重要である。

(4)「出会い頭の事故を防止するために ②駐車場出口における一時停止の重要性」のポイント

要約すると、次の3点が指導のポイントです。

- ・ 駐車場から道路に出るときには、相手に自分の存在を気づかせるために、歩道の手前で必ず停止する。
- ・ 車道を走る車だけでなく、左右の歩道上の人や自転車への注意が大切である。
- ・ お互いに道を譲ってくれると思い、発進すると相手も発進して事故になるケースがあるが、その時は、自動車側が道を譲ること。

(5)「追突事故を防止するために 車間距離を空けることの重要性」のポイント

要約すると、次の3点が指導のポイントです。

- ・ 車間距離を十分に保つと、前方の視界が確保され、周囲の状況を確認しやすくなる。
- ・ 追突事故を防止するためには、運転中に考え事をしたり、同乗者との会話に夢中になったり、わき見運転をせず、運転に集中することが大切である。
- ・ 体調不良や疲労は集中力を欠く原因の1つである。運転前に体調が良くないと感じたら無理に運転をしないよう、また、長距離運転時は、若い頃よりこまめに休憩を取るようになる。

(6)「右左折時の事故を防止するために ①右折時の事故防止」のポイント

要約すると、次の3点が指導のポイントです。

- ・ 右折時の右側は見にくいいため意識して確認することが大切である。
- ・ ただし、右側のみに意識を集中するのではなく、速度を十分に落とし、左右バランス良く安全確認をすることが重要である。
- ・ 信号の替わり際などに無理に右折をしようとすると、右折小回りになり危険である。右折小回りは交差点全体の安全確認がしにくく、また速度が出やすいという危険がある。

(7)「右左折時の事故を防止するために ②左折時の事故防止」のポイント

要約すると、次の3点が指導のポイントです。

- ・ 左折時の左側はピラーなどで死角が生じるため意識して確認することが重要である。
- ・ 右折時の安全確認と同様に、左折時も左右バランス良く注意することが重要である。
- ・ 方向指示器を早めに点灯させ、後続する車両や、バイク及び自転車に合図をすること。合図を忘れたり、出すタイミングが遅くならないよう注意する。

(8)「その他の注意点」のポイント

要約すると、次の2点が指導のポイントです。

- ・ 視野がせまくなったり欠けたりする症状は自覚することが難しく、事故を起こして初めて気づくケースもあるので、定期的に眼科検診を受診する。
- ・ 車両のいたるところにキズやへこみが目立ってきたら、認知症の可能性もあるので、病院で総合的な検査を受診する。

おわりに

ここで示した指導ガイドは、あくまでも参考例として示したものです。みなさんの団体の状況によって指導のポイントは変わってきます。まず、視聴者が所属する団体の事故の現状や交通安全上の問題を把握し、どのような点を強調して指導するかを明確にすべきです。指導者が団体の状況とDVDの内容を重ね合わせて指導することが、より有効な交通安全教育とするために重要なことです。

本DVDを利用して、指導者の皆さんが効果的な交通安全教育を実践していただければ幸いです。



安全運転をつくろう。

自動車安全運転センター

<http://www.jsdc.or.jp/>

〒102-0084 東京都千代田区二番町 3 番地

電話 03-3264-8600（代表） Fax 03-3264-8610



SDワンダくん

※この著作物の著作権は、自動車安全運転センターに属します。

交通安全教育DVD

シニアドライバーの 安全運転

冊子



安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター



SDワンダくん

はじめに

自動車安全運転センターでは、交通安全に関する様々な取り組みを行っています。その活動の一環として、交通安全教育DVDを制作しました。

今回は「シニアドライバーの安全運転」と題して、高齢運転者に向けた交通安全教育DVDを制作しました。

内容は、高齢運転者の事故の特徴（高齢運転者に多い事故、高齢になると増加する事故）に着目し、「出会い頭事故」、「追突事故」、「右左折時の事故」の3つを取り上げ、その防止策を解説しました。

この冊子は、「シニアドライバーの安全運転」のDVDの概要を紹介したものです。DVDの視聴と併せて活用していただければ幸いです。

平成27年 自動車安全運転センター

目 次

1.シニアドライバーの事故の特徴	1
2.出会い頭事故を防止するために	4
(1)一時停止の重要性	4
(2)駐車場出口における一時停止の重要性	8
3.追突事故を防止するために 車間距離を空けることの重要性	10
4.右左折時の事故を防止するために	12
(1)右折時の事故防止	12
(2)左折時の事故防止	16
5.その他の注意点	18

1. シニアドライバーの事故の特徴

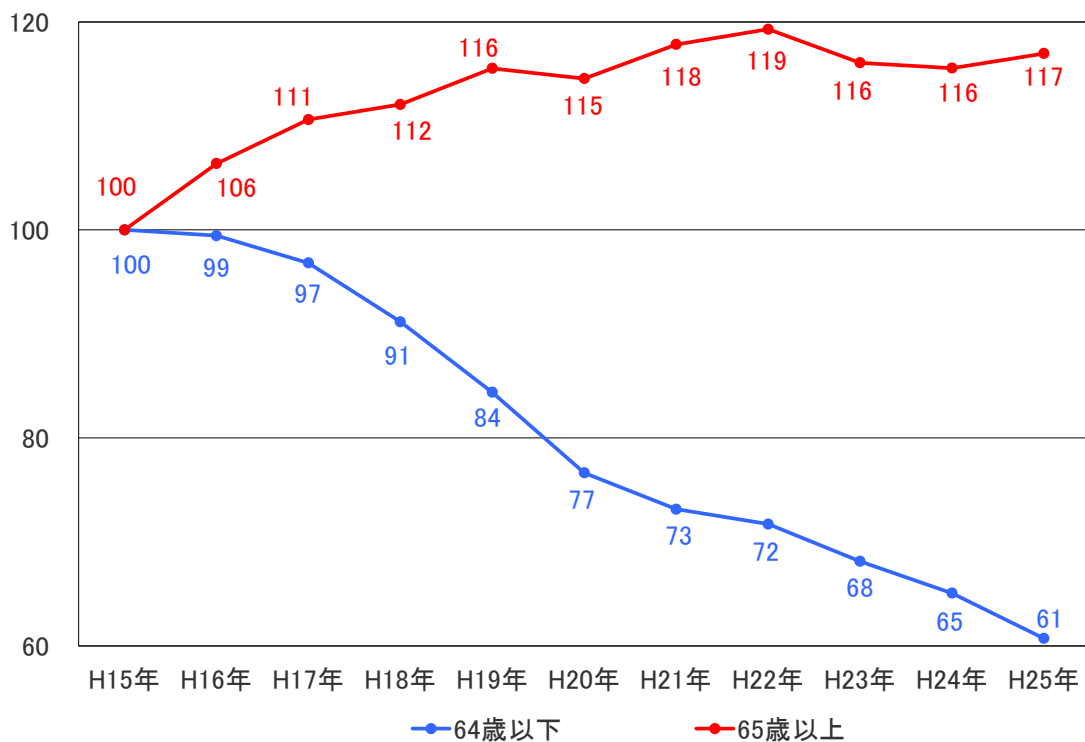
○シニアドライバーの事故の特徴は以下のとおりです。

①事故件数の経年比較

下のグラフは、平成15年の事故件数を100として、平成25年までの10年間の事故件数の推移を64歳以下と65歳以上に分けて示しています。

64歳以下については過去10年間で約40%減少していますが、65歳以上の事故件数は約17%増加していることがわかります。

指数(平成15年=100)

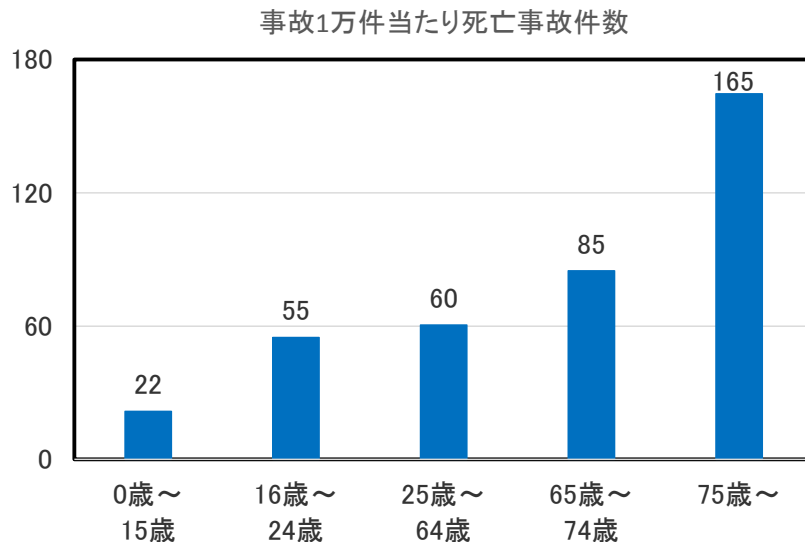


資料:交通統計(公益財団法人 交通事故総合分析センター)

②死亡事故件数

下のグラフは、事故1万件あたりの死亡事故件数です。

年齢が高くなるにつれ死亡事故件数が多くなる傾向があり、シニアドライバーが一旦事故を起こすと死亡事故などの重大事故につながる可能性が高いことを示しています。

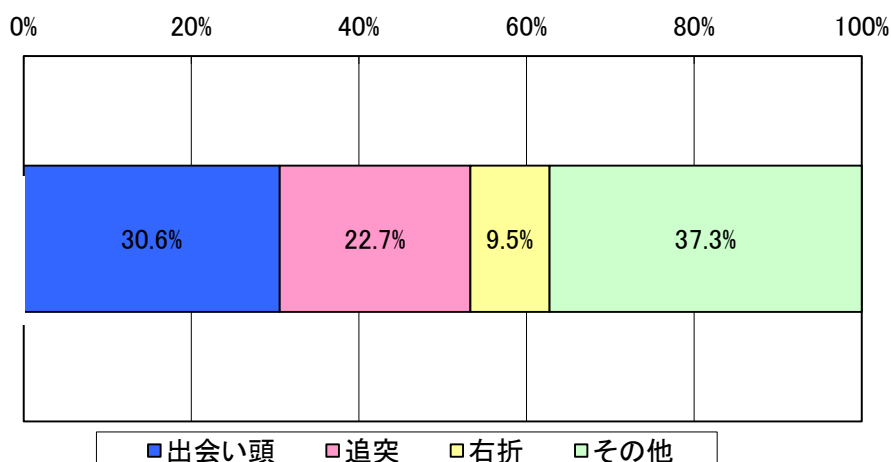


資料:公益財団法人 交通事故総合分析センター

④シニアドライバーに多い事故

下のグラフは 65 歳以上に多い事故を示しています。

65 歳以上に多い事故「出会い頭事故」、「追突事故」、「右折時の事故」です。この3種類で、全体の約3分の2を占めています。なお、この3つの事故が多いのは 64 歳以下も同様です。



資料:交通統計(公益財団法人 交通事故総合分析センター)

⑤高齡になると増加する事故

高齡になるにつれ増加する事故は以下の4種類の事故です。



★この冊子では「高齡者に多い事故」、「高齡になると増加する事故」の中から特に重要と考えられる

「出会い頭」

「追突」

「右左折時」

の事故に着目し、その防止策を解説します。

■■■■■ 「シニアドライバーの事故の特徴」まとめ ■■■■■

- ◎65 歳以上の交通事故は年々増加傾向です。
- ◎死亡事故件数は年齢が高くなるにつれ増加傾向です。
- ◎65 歳以上に多い事故は「出会い頭事故」、「追突事故」、「右左折時の事故」です。この3種類で、全体の約3分の2を占めています。
- ◎高齡になると増加する事故は「出会い頭事故」、「右左折時の事故」、「車両単独事故」、「後退時の事故」です。

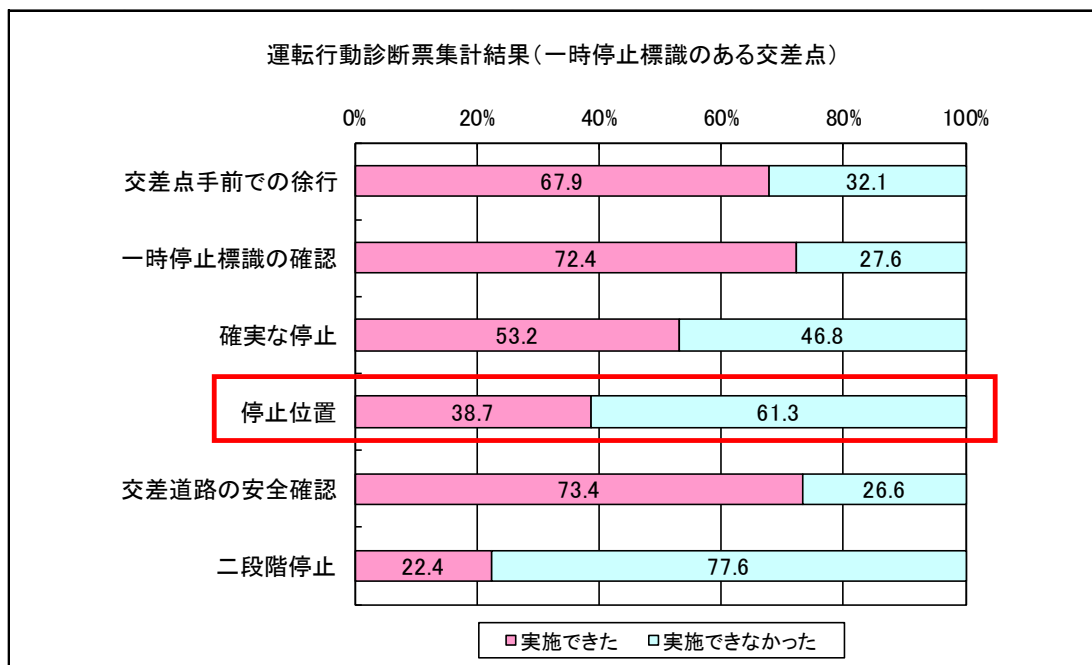


2. 出会い頭事故を防止するために

(1)一時停止の重要性

①運転行動診断の結果分析について

70歳以上の方は免許更新時に高齢者講習を受講しますが、自動車安全運転センターが高齢者講習結果を分析したところ、「一時停止位置」で正しく止まれた方は約4割でした。



資料：高齢運転者に関する調査研究Ⅲ（自動車安全運転センター）

このことは、6割の高齢運転者が停止線手前で正しく停止していないことを意味します。

また、高齢者講習の現場指導員の多くが、高齢運転者の特徴として、自分は停止しているつもりだが、客観的にみると完全に停止していない人が多いことを指摘しています。

★あなたの一時停止も、もしかしたら完全に停止していないのでは？

②事故防止のための注意点

一時停止は、自分が周囲の安全確認を行うことが第1の目的ですが、この他に、交差点付近の他の車両や、二輪車、歩行者、自転車などに、自分の存在を知らせるという重要な役割があります。

自分だけが安全を確認できれば良いものではありません。周囲に自身の存在を知らせることで、相手も危険に備えることができるのです。



③正しい一時停止の手順

正しい一時停止の手順は以下のとおりです。

- ① 停止線手前で完全に停止したことを確認します。 停止したと思ったら、
- ② 念のためブレーキをもう一度しっかり踏んで下さい。
- ③ 停止した状態で左右の安全確認を必ず行います。
- ④ その後、状況に応じた速度で走行しながら、左右の安全を確認して交差点に進入します。

こうすることで、周囲の歩行者や自転車は道路を横断する手前で車の存在に気づき、必要な対応をとることができます。



停止線手前でしっかり停止したことで安心してしまい、左右の安全確認を忘れてしまうと本末転倒です。左右の安全確認を忘れず実行して下さい。

特に見通しの悪い交差点では、停止線手前で確実に停止し安全確認をした後、何回か停止・徐行を繰り返し、さらに安全を確認してから交差点に進入します。



普段あまり意識せず一時停止を行っている方は、一度意識して正しい一時停止を行ってみて下さい。安全運転に大切なことは、正しい一時停止を習慣化させることです。

④その他の注意点

- 停止はするものの、安全確認をしていない、いわゆる漫然一時停止や、交差点の見落としに注意が必要です。
- 自分が通行している道路の方が、交差する道路より優先の場合、つまり交差道路側が一時停止の交差点であっても、明らかな優先道路の場合を除いて、徐行し、よく確認をして通過するとより安全です。
- 信号のない交差点では、相手が「譲ってくれるだろう」ではなく、相手に譲ることが大切です。

⑤バイクを運転する場合、徒歩や自転車で道路を横断する場合

○バイクを運転する場合も、自動車と同様の注意が必要です。



○自転車や徒歩で道路を横断する場合は、一時停止をしっかりとせず安全確認が甘い運転者が多いことに注意し、自身の安全確認を確実に実行して下さい。



「(1)一時停止の重要性」まとめ



◎一時停止には、自分が周囲の安全確認を行うだけでなく、周囲に自分の存在を知らせると言う重要な役割があります。

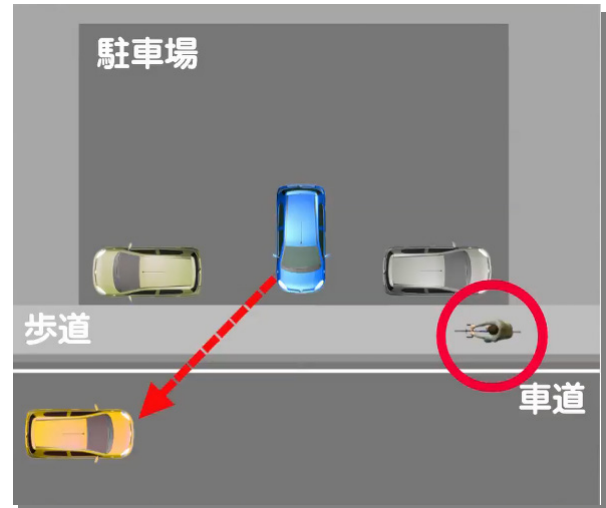
◎一時停止は、停止線手前で完全に停止して、左右の安全確認を忘れずに実施することが重要です。



(2) 駐車場出口における一時停止の重要性

①事故防止のための注意点

駐車場から出るとき、右側から来る車ばかりに気を取られ、左側の安全確認が不十分になりがちです。



道路に出るときには、相手に自分の存在を気づかせるためにも、歩道の手前で一時停止することが重要です。



見通しの悪い場所では、歩道の手前で一時停止しても、運転席からは左右の状況を確認できないため停止は無駄と考えている運転者が多いようです。しかし、相手に自分の存在を知らせるためには、重要なことです。

②正しい一時停止の手順

駐車場出口における一時停止の手順は以下のとおりです。

- ①歩道の手前で必ず停止します。
- ②自分の車の存在を知ってもらってから、ゆっくりと前進をして、更に停止します。
- ③少し視界が開けたら、今度は自分が左右の安全を確認します。

◎車道を走る車だけでなく、左右の歩道上の人や自転車への注意が大切です。

お互いに道を譲ってくれると思い、発進すると相手も発進して事故になるケースがあります。

このような時は、自動車側が道を譲り、先に行ってもらうのが確実な方法です。



■■■「(2)駐車場出口における一時停止の重要性」まとめ■■■

- ◎駐車場から道路に出るときには、相手に自分の存在を気づかせるためにも、歩道の手前で必ず停止します。
- ◎車道を走る車だけでなく、左右の歩道上の人や自転車への注意が大切です。
- ◎お互いに道を譲ってくれると思い、発進すると相手も発進して事故になるケースがありますが、その時は、自動車側が道を譲りましょう。



3 . 追突事故を防止するために

車間距離を空けることの重要性

★追突事故は若年層に多く、高齢になるにつれ減少傾向ですが、それでもシニアドライバーの事故の2割強を占め、**出会い頭事故に続き2番目に多い事故**です。

①事故防止のための注意点

車間距離を十分に保つと、前方の視界が確保され、周囲の状況を確認しやすくなります。

一方、車間距離が短いと、視界の多くを、前の車が遮ってしまい危険です。



②追突事故防止のためのポイント

追突事故を防止するためには、運転中に考え事をしたり、同乗者との会話に夢中になったり、わき見運転をせず、運転に集中することが大切です。

- ◎体調不良や疲労は集中力を欠く原因の1つです。
運転前に体調が良くないと感じたら無理に運転をしないで下さい。
また、長距離運転の時は、若い頃よりこまめに休憩(1時間に一回を目途に)を取るようにして下さい。

加齢に伴い、視力の衰えや反応時間が遅くなるなどの現象が現れてきます。身体機能の衰えは余裕を持った運転でカバーして下さい。

③バイクを運転する場合

バイクを運転する場合も自動車と同様に、車間距離を充分保って下さい。



■■■■ 「車間距離を空けることの重要性」まとめ ■■■■

- ◎車間距離を充分に保つと、前方の視界が確保され、周囲の状況を確認しやすくなります。
- ◎追突事故を防止するためには、運転中に考え事をしたり、同乗者との会話に夢中になったり、わき見運転をせず、運転に集中することが大切です。
- ◎体調不良や疲労は集中力を欠く原因の1つです。運転前に体調が良くないと感じたら無理に運転をしないように、また、長距離運転時は、若い頃よりこまめに休憩を取るようして下さい。



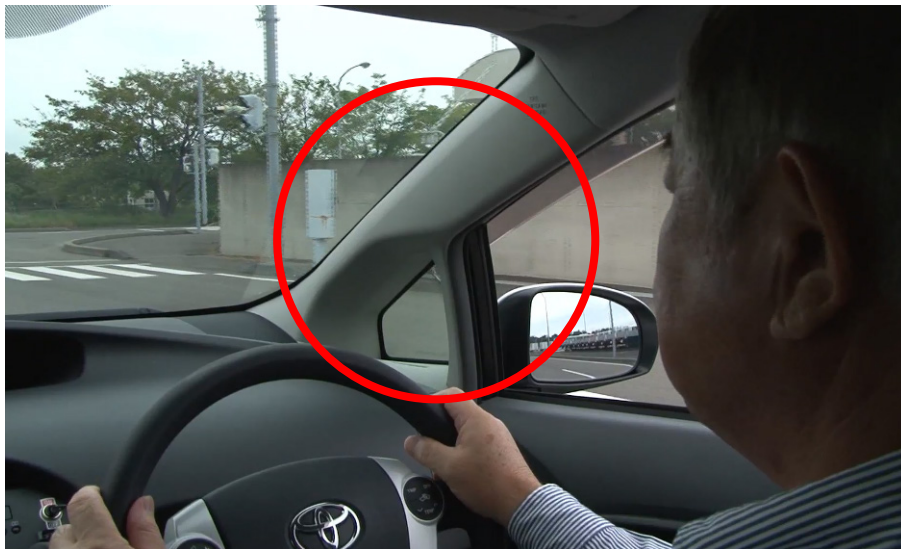
4 . 右左折時の事故を防止するために

(1)右折時の事故防止

★右折時の事故はシニアドライバーだけでなく、全ての年齢層に多い事故です。しかし、**右折時の事故は、加齢に伴い増加傾向**です。

①事故防止のための注意点

右折時の右側は見にくいいため、意識して確認することが大切です。



ただし、右側のみに意識が集中してしまうと、左側から来る歩行者や自転車への注意が疎かになりがちです。



◎速度を十分に落とし、左右バランス良く安全確認をして下さい。

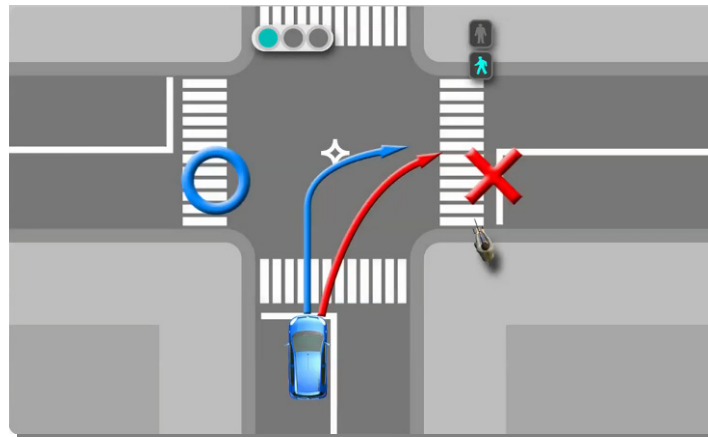
②徒歩や自転車で横断歩道を渡る場合

自動車の右側には死角があります。

徒歩や自転車で横断歩道を渡る際は、右折してくる自動車の死角に配慮して下さい。

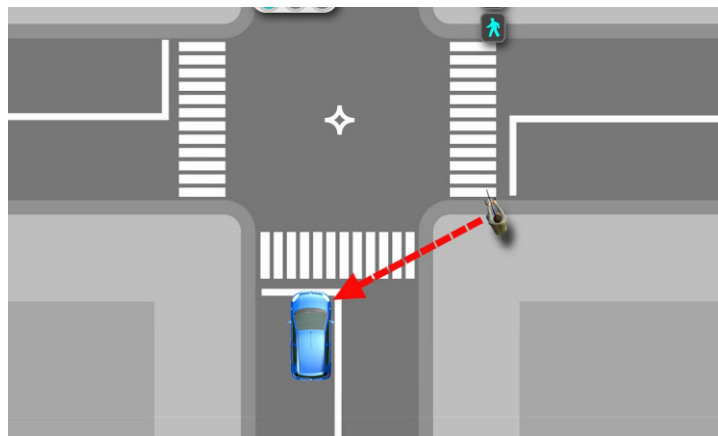
③右折小回りの危険

信号の替わり際などに無理な右折は禁物です。無理に右折をしようとすると右折小回りになりがちです。



右折小回りをする、と、**交差点全体の安全を確認しにくく、速度が速くなりがち**であるという危険があります。

○右折小回り開始位置（自転車からは確認できません。）



- 右折小回り開始場所からの運転者の視界(交差点全体が見渡せません。)



安全な右折は、交差点中央手前まで進んで、左前輪が中央のやや手前を通過するコースです。

- 正しい右折: 交差点中央付近からの運転者の視界(交差点全体が見渡せます。)



◎右折時には、ゆっくりと、できれば交差点中央手前で停止して交差点全体の安全を確認してから右折を開始して下さい。

④その他の注意点

- 信号の変わり目は、自動車だけでなく、歩行者や自転車も急いで渡ろうとし、事故が多いので、特に注意が必要です。
- 信号を無視して横断する歩行者・自転車の存在にも注意が必要です。
- 信号機に右矢印が点灯する交差点では、右矢印が点灯するのを待ってから右折するとより安全な右折が可能です。



■■■■■■■ 「(1)右折時の事故防止」まとめ ■■■■■■■

- ◎右折時の右側は見にくいいため意識して確認することが大切です。
- ◎ただし、右側のみに意識を集中するのではなく、速度を十分に落とし、左右バランス良く安全確認をすることが重要です。
- ◎信号の替わり際などに無理に右折をしようとする、右折小回りになり危険です。右折小回りは交差点全体の安全確認がしにくく、また速度が出やすいという危険があります。



(2)左折時の事故防止

★左折時の事故についても、右折時の事故と同様、**加齢に伴い増加傾向**です。

①事故防止のための注意点

左折時の左側はピラーなどで死角が生じるため意識して確認することが重要です。



長年の習慣から、左側の安全確認ばかりに気を取られ、左折先道路を右側より横断する歩行者・自転車を見落としてしまうことがあります。

右折時の安全確認と同様に左折時も**左右バランス良く注意すること**が大切です。

②自転車やバイクを運転する場合

自動車の左側は、自動車にとって死角となりやすい場所です。バイクや自転車を運転する場合は、左折する自動車の左側に入らないようにして下さい。



③右左折時の注意点(方向指示器を早めに点灯)

方向指示器を早めに点灯させ、後続する車両や、バイク及び自転車に合図をすることが重要です。



※合図を忘れたり、出すタイミングが遅くならないように注意が必要です。

■■■■■■ 「(2)左折時の事故防止」まとめ ■■■■■■

◎左折時の左側はピラーなどで死角が生じるため意識して確認することが重要です。

◎左折時も左右バランス良く注意することが重要です。

◎方向指示器を早めに点灯させ、後続する車両や、バイク及び自転車に合図をして下さい。合図を忘れたり、出すタイミングが遅くならないように注意が必要です。



5. その他の注意点

①健康管理の重要性

○眼疾患に注意

緑内障などの眼の病気により、視野が欠けたり狭くなったりすると、交通事故の危険性はますます高まります。40 歳以上の 20 人に 1 人、70 歳台の 10 人に 1 人は緑内障とされており、緑内障にかかっている人の比率は年齢と共に増加していきます。

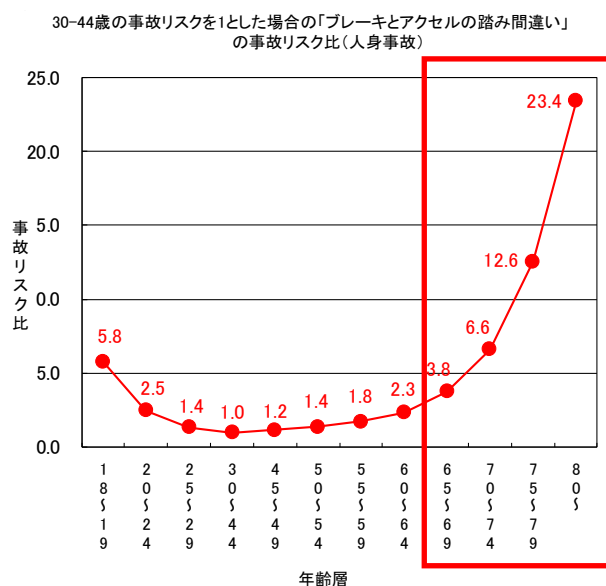
視野がせまくなったり欠けたりする症状は自覚することが難しく、事故を起こして初めて気づくケースもありますので、定期的に眼科検診を受診することをお勧めします。

○認知症について

車両のいたるところにキズやへこみが目立ってきたら、空間認識力の衰えが心配されます。認知症の可能性もありますので、病院で総合的な検査を受診するよう指導して下さい。

②その他

65 歳以上になるとアクセルとブレーキの踏み間違いのリスクが高くなるという研究結果もあります。



資料：矢野ほか，高齢運転者の運転操作誤りによる事故の分析，(一社)交通科学研究会平成 26 年度学術研究発表会講演論文集 P27-28

※近年、「先進安全自動車(ASV)技術」という、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した車両が普及しています。

③身体機能の低下は余裕を持った運転でカバー

若い頃は事故を1回も起こさない優良ドライバーだった人が、高齢になり、突然、死亡事故などの重大事故を引き起こすケースがあるそうです。

誰しも年齢を重ねると身体機能が低下してくるのはごく当たり前のことですので、速度や車間距離に余裕を持った運転をするとともに、こまめに休憩をとりましょう。

④おわりに(不安全行動の学習)

運転経験を積むと運転技量の向上だけでなく、不安全な行動も学習してしまうことをご存じでしょうか。

例えば、一時停止をしっかりとしなくても事故にならないことが何回も続くと、「停止線で止まらなくても安全」と思い込むようになります。さらに、一時停止しないことに慣れてくると、停止することさえ意識しなくなります。

長期間事故を起こさずに運転を続けていると、「自分は安全運転が出来ている」と思いがちですが、単に運が良かっただけかもしれません。

誰しも他人に自分の運転をとやかく言われたくはありませんが、定期的に信頼のおける人に同乗してもらい、運転をチェックしてもらうことは、自分の危険な運転を自覚するために必要なことです。

また、高齢者講習は自分の運転をチェックできる非常に良い機会です。



★シニアドライバーの皆さん、進んで他の人のアドバイスに耳を傾ける心の余裕を持ち、いつまでも、元気で安全運転を続けて下さい。





安全運転をつくろう。

自動車安全運転センター

<http://www.jsdc.or.jp/>

〒102-0084 東京都千代田区二番町 3 番地
電話 03-3264-8600 (代表) Fax 03-3264-8610



SDワンダくん

※この著作物の著作権は、自動車安全運転センターに属します。

平成 26 年度調査研究報告書

高齢者の交通安全教育DVDに関する調査研究

この著作物の著作権は、自動車安全運転センターに属します。
無断使用を禁じます。

平成 27 年 3 月



自動車安全運転センター調査研究部

〒102-0084 東京都千代田区二番町 3 番地

URL <http://www.jsdc.or.jp/report/index.html>