自動車安全運転
シンポジウム2017
高齢運転者と共にある安全な交通社会

日時：平成29年11月13日（月） 13：15～17：40
場所：一橋講堂

主催／自動車安全運転センター　後援／警察庁

目次

1．開催概要 …… 3

2．開催内容 …… 4

3．広告掲載 …… 13

4．制作物 …… 16

5．来場者アンケート …… 22

1．開催概要

○**タイトル**　自動車安全運転シンポジウム2017
高齢運転者と共にある安全な交通社会

○**日時**　2017年11月13日（月）　13時15分～17時40分(※12時30分受付開始)

○**会場**　一橋講堂（千代田区一ツ橋2-1-2　学術総合センター内）

○**主催**　自動車安全運転センター

○**後援**　警察庁

○**プログラム**

13：20　開会挨拶　　種谷 良二（自動車安全運転センター理事長）

13：25　**特別講演①**
「危険運転をするドライバーの脳に特徴はあるのか？」
朴 啓彰（高知工科大学客員教授／医師）

13：50　**特別講演②**
「高速道路における行き先間違い発生要因の把握-逆走対策のベース向上を目指して-」
飯田 克弘（大阪大学准教授）

14：15　**公募研究の報告**
「高齢ドライバーの認知力低下と運転能力の関係」
岩越 和紀（高齢者安全運転支援研究会理事長）

（休憩）

14：55　**一般講演①**
「改正道路交通法における高齢運転者対策の推進状況について」
岡本 努（警察庁運転免許課高齢運転者等支援室長）

15：20　**一般講演②**
「高齢者の健康起因事故について」
大嶋 菜摘（公益財団法人交通事故総合分析センター）

15：45　**一般講演③**
「地域と連携した障がい者の運転再開支援の取り組み」
塚本 末幸（本田技研工業株式会社安全運転普及本部）

（休憩）

16：30　**パネルディスカッション**
「高齢ドライバーに優しい運転環境を目指して」
コーディネーター：岩貞 るみこ（モータージャーナリスト）
パネリスト：朴 啓彰
飯田 克弘
岩越 和紀
岡本 努
大嶋 菜摘
塚本 末幸

17：30　閉会挨拶　　中川 正浩（自動車安全運転センター調査研究部長）

17：40　閉会

2．開催内容

開会挨拶　　種谷 良二（自動車安全運転センター理事長）

自動車安全運転シンポジウム2017の開催に当たり種谷理事長から挨拶があり、自動車安全運転センターが安全運転に関する調査研究の一環として開催するシンポジウムの今回のテーマが「高齢運転者と共にある安全な交通社会」であることと、プログラムの構成について説明された。

第１部では、高知工科大学客員教授・医師の朴様から「危険運転をするドライバーの脳に特徴はあるのか？」について、大阪大学准教授の飯田様から「高速道路における行き先間違い発生要因の把握」についての特別講演。また、自動車安全運転センターが実施する公募形式の調査研究の中から、高齢者安全運転支援研究会の岩越理事長に「高齢ドライバーの認知力低下と運転能力の関係」の研究結果について紹介をいただくこと。第２部では一般講演として、警察庁交通局運転免許課の岡本高齢運転者等支援室長から「改正道路交通法における高齢運転者対策の推進状況について」、交通事故総合分析センター研究員の大嶋様から「高齢者の健康起因事故について」、本田技研工業株式会社安全運転普及本部の塚本様から「地域と連携した障がい者の運転再開支援の取り組み」についてそれぞれ講演をいただくこと。

第３部のパネルディスカッションでは、モータージャーナリスト、ノンフィクション作家の岩貞るみこ様のコーディネートのもと、講演者の皆様にパネリストとしてご参加をいただき、高齢運転者に優しい運転環境を目指した今後の交通社会の方向性について議論を深める内容としているとの説明が行われた。

最後に、本日ご出席の皆様が、それぞれの立場で今後、交通安全に向けての取組みを進めていく上で、本シンポジウムがご参考となれば幸いに存じますと締めくくられた。

２．開催内容

特別講演①　「危険運転をするドライバーの脳に特徴はあるのか？」
朴 啓彰（高知工科大学客員教授／医師）

特別講演①では、高知工科大学客員教授／医師の朴 啓彰様より、近年を中心とした自動運転の歴史と、金沢大学の取組、自動運転システムの概要や現在の開発状況などについてご講演いただいた。

日本が高齢化社会と言われて久しいが、この９月に高齢化率が27.7%という数字になり、WHOが７％ごとに高齢化率のレベルを命名しているが、一部ではウルトラ高齢社会と呼ばれるような、高齢化率28%を目前とする次のステージに入りつつある。

世界中の国々と比べると、日本の高齢化率は断トツで高く、欧米・アジアと比べても2060年まで１位を維持。高齢化問題に対しては日本の姿を世界中が見守っている。小手先の対策ではなく、根本的な対策をすべきであると、次の点について提言された。

まず、脳を基準に考えるということ。脳ドックで白質病変や萎縮等、脳の個人差が実は社会的な行動の差、車の運転・危険運転・交通事故につながるのではないだろうか。現行3年に１度の認知機能検査・高齢者講習を毎年実施することは現実的に厳しいが、白質病変等、危険運転の度合が科学的に判断できる兆候を高齢者講習に生かしていくことはできる。高齢者講習と同時に、脳の健康をフォローアップするシステムまで含めてあげると、健康を維持しながら運転寿命を延ばせることも考えられる。

最後に、脳を調べ、脳を守り、運転寿命を延ばすことで、ウルトラ高齢社会を乗り切っていきましょうと締めくくられた。

2．開催内容

特別講演②　「高速道路における行き先間違い発生要因の把握-逆走対策のベース向上を目指して-」
飯田 克弘（大阪大学准教授）

特別講演②では、大阪大学准教授の飯田克弘様より、逆走の発生を広い観点からベース向上をめざすことについてご講演いただいた。

社会問題となっている逆走について、現状の対策では「逆走を開始していることを想定し、逆走に気付かせる」ということや「順行方向を強調し、逆走しないように意識付ける」ことを視点としているが、最近は気づいてＵターンをして、そこから逆走を始める」というケースも増えている。逆走を開始する前に手だてを講じる必要性があるのではないだろうか、と述べられた。また、行き先間違いの防止については、教育で対応することもできるが、同時にインフラサイドからも考えなければならない点がある　とまとめられた。

公募研究の報告　「高齢ドライバーの認知力低下と運転能力の関係」
岩越 和紀（高齢者安全運転支援研究会理事長）

公募研究の報告では、高齢者安全運転支援研究会理事長の岩越和紀様より、調査研究の目的と手法等についてご説明いただいた。

目的の１つは高齢者のドライバーの認知機能の低下が運転能力にどのような影響をもたらすかということ。また、段階的に発現する認知障害が及ぼす運転への影響を調査することで、当研究会が命名している「運転時認知障害」という状態の定義を明確にし、運転能力の評価をする認知障害判定手法の確立につなげることも目的とする。

手法としては、認知機能検査後に実施するタッチパネル式認知機能検査器を利用する「もの忘れ相談プログラム」やインタビュー・アンケート調査等を実施していることを紹介された、

2．開催内容

一般講演①　「改正道路交通法における高齢運転者対策の推進状況について」
岡本 努（警察庁運転免許課高齢運転者等支援室長）

一般講演①では、警察庁運転免許課高齢運転者等支援室の岡本努室長より、交通事故の発生状況をご説明いただいた後、改正道路交通法の概要と、もととなる認知機能検査についてご説明いただいた。

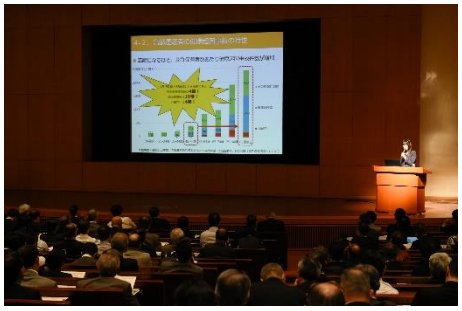
高齢運転者の交通事故の発生状況について、死者数・死亡事故件数ともに前年より減少してはいるが、75歳以上の高齢運転者の交通死亡事故件数は減少している訳ではない。死亡事故の抑止対策のためには高齢運転者の対策が喫緊の課題であると述べられた。

また、高齢運転者の免許保有者については今後も増えていくことが予想され、はやめに対策を講じていく必要があると締めくくられた。

一般講演②　「高齢者の健康起因事故について」
大嶋 菜摘（公益財団法人交通事故総合分析センター）

一般講演②では、公益財団法人交通事故総合分析センターの大嶋菜摘様より、「高齢運転者の健康起因事故について」というテーマで調査研究結果を発表いただいた。

交通事故データ上で発作・急病事故を判別できるようになった過去10年間の疾患別の人身事故件数の推移や事故内容別の事故件数構成率など、様々な交通事故データによる統計的な分析から、特に死亡事故の構成率比較では、　心臓麻痺による事故は全事故の約17倍、脳血管障害による事故は約６倍、そして、その他発作・急病による事故は約10倍となっているため、命を守るための事故防止という観点から、特に対策が必要な事故であることをご紹介された。



2．開催内容

一般講演③　「地域と連携した障がい者の運転再開支援の取り組み」
塚本 末幸（本田技研工業株式会社安全運転普及本部）

一般講演③では、本田技研工業株式会社安全運転普及本部の塚本末幸様より、地域での病棟において運転能力を評価をするために苦慮された状況や、その能力評価をサポートするシミュレーターや運転プログラムの開発および提供について、また評価上の課題解決に向けて地域の病棟等と共同で運転能力を評価する方法と地域連携支援体制の確立に向けて取り組まれた事例、そして見えてきた課題などについてご紹介いただいた。

パネルディスカッション 「高齢ドライバーに優しい運転環境を目指して」

コーディネーター：　岩貞 るみこ　（モータージャーナリスト）
パネリスト：　朴 啓彰（高知工科大学客員教授／医師）
飯田 克弘（大阪大学准教授）
岩越 和紀（高齢者安全運転支援研究会理事長）
岡本 努（警察庁運転免許課高齢運転者等支援室長）
大嶋 菜摘（公益財団法人交通事故総合分析センター）
塚本 末幸（本田技研工業株式会社安全運転普及本部）

パネルディスカッションでは、モータージャーナリスト、ノンフィクション作家の岩貞るみこ様のコーディネートのもと、講演者の方々にパネリストとしてご参加いただき、「高齢ドライバーに優しい運転環境を目指して」というテーマについて闊達な意見交換が行われた。

席上で様々な立場から専門的な意見が披露され、岩貞様は、「ドライバーが最終的に傷つけるのは自分だけではなく、相手がいる話です。特に弱い歩行者、子供たち。そういった人たちを傷つけるような社会には絶対になってはいけません。同時に、やはり同じように、運転をして移動するという非常に大切な行為も、簡単に年齢で切って取り上げるということはできません。やはりそこはタイムリーにしっかりと、運転が可能か不可能か、不可能になったらどのようにしていくのかという部分をきちんとこれから確立を、もっともっと精度を高めていっていただきたいと思います。」と締めくくられた。

パネルディスカッション 「高齢ドライバーに優しい運転環境を目指して」

～以下　主な発言　～

【朴】白質病変はＭＲＩでないとわかりにくいんですけども、ＣＴでわからなくはないですけども、難しいです。よくマスコミなんかで医者がコメントするときに、間違ったことをコメントして、隠れ脳梗塞と言っているのが実は白質病変なんですね。実は正式にはしっかり区別しないとだめなんです。梗塞は血管の組織、ある程度細動脈でも、血管、動脈ですね。白質病変はさらに細かな毛細血管レベルなんですね。リスクファクターは同じですけども、恐らく最初の負荷がかかったときのストレスとか、あるいは生活習慣病の初期のころに最初に白質病変が来るんですね。ですから、そういうことをちょっと、実は用語を分けたほうがいいと思うんです。

【飯田】カーナビを見ないというのはむしろ少ないと思うんですが、標識を見ない人というのは本当に増えているのかなと思います。やっぱり特に今の若い世代――若い世代というのもちょっと語弊があるかもしれないんですが、もう乗ったときから車にカーナビが付いているのが当たり前の世代になってくると、そこに基本的に、カーナビの性能もどんどん良くなって、必要な情報がほとんど出てくるわけですね。

運転教習では必ず見るようにと教育されているにもかかわらず見ないということで、これが何でかなというのはわからないです。もっときつく指導すればいいのか、それとも、そうしてもやっぱり楽なほうに流れてしまっている今のドライバーの気質の問題がそもそも根底にあるのか。その辺はちょっとこの後も調べないとわからないんですけれども、ただ、事実としては、ナビだけを重視して、せっかくあるインフラのほうを利用されていないというのは割と多いなというふうに感じています。

2．開催内容

パネルディスカッション 「高齢ドライバーに優しい運転環境を目指して」

【岩越】基本的に長く運転している人たちなので、自分の運転に疑問を持つということがほとんどないですね。それは要するに、自分の運転を反省する機会というのが、考えてみるとないということです。運転の能力というのをどうやって測るかというのがいろいろあると思うのですが、ある程度の年になったときに、幾つとは言いませんけども、そういう自分の運転を見直す機会を設ける必要があるのではないかと考えております。

【岡本】現在の高齢者講習、更新が３年に１回ということで、その際に75歳以上の方については認知機能検査をして、高齢者講習を受けていただくという中で、３年に一度しかいわゆる認知機能検査を受けられないのはどうかというようなご指摘がありました。

タイムリーに認知機能の低下を把握するということで、臨時の認知機能検査、これまでは第１分類の方が一定の違反をしたときに医師の診断を受けてもらうということを、今度は一定の違反をしたとき、認知機能が低下した人が起こしやすい18の違反行為の類型をした方については、その段階で臨時の認知機能検査をしていただいて、そのときに、例えば第１分類であれば医師の診断を受けていただく。また、先ほど言ったように、第３分類、第２分類からそれぞれ第２分類、第１分類に低下したような方については、認知機能の状況に応じた講習を受けていただくということで、できるだけ安全に運転できるようにという形での制度設計をしているということでございます。

【大嶋】高齢の方については、ご質問もいただいておりますとおり、多くの方は定職をリタイアされて、毎日が日曜日じゃないですけど、曜日別の生活サイクルの違いがない方も多いのかなというふうに思うんですけれども。本当に個人差かなと思うんですけれども、例えば長年の習慣から染みついて、曜日感覚が無意識に残っているケースであったりとか、もしくはご自身はお仕事をされていなくても、周りのご家族であったりとか、ご友人が同じように曜日別の生活をしていて、その影響を受けて同じようなストレスのような、無意識の負荷がかかっているケースはあるのかなというふうに想像しております。

【塚本】ドライビングシミュレーターは、どうしても「高齢者だ」だとか「障害者だ」だとかいう話をよくされるんですけど、先ほどのナビゲーションの話のように、機能がいっぱい充実していって本当にいいものかというのはありますしね。使っていただく方たちができるだけ１つのツール、ないしは少数のツールでそれぞれを見極められるというのが、多分、本当であれば望ましいことではないかなというふうに考えるんですね。

2．開催内容

閉会挨拶　　中川 正浩（自動車安全運転センター調査研究部長）

自動車安全運転シンポジウムの閉会に、中川正浩調査研究部長より

『本日は、「高齢運転者と共にある安全な交通社会」に焦点を定めました。認知症の疑いのある高齢運転者が関与する悲惨な事故が発生するたびに、運転免許証の自主返納の促進など、対策の強化が叫ばれます。しかし、移動手段としての自動車が不可欠の地域がたくさんあります。また、運転をやめた方の健康状態が一層悪くなるという指摘もあり、高齢ドライバーと共存できる社会づくりのために知恵を絞らなければなりません。

2060年まで進むと予測される超高齢社会は、医療、社会保障、生産人口の減少など、さまざまな課題を抱えております。道路交通行政の分野におきましても、加齢に伴う身体機能の変化に応じたきめ細やかな対策が急務です。自動運転など先進安全技術の開発が急速に進みますが、当面はご自分の健康がどのように変化するのか正確に認識していただき、安全運転につなげていただくよう、情報提供を継続する必要がございます。

当センターといたしましても、事故防止と運転者の利便増進の観点から、可能な限り貢献をしてまいりたいと考えております。皆様のお立場でお気付きの問題点や解決策など、忌憚のないご意見をアンケート用紙に記載してお寄せいただければありがたいと思います。』と閉会挨拶された。

3．広告掲載

新聞広告　　毎日新聞朝刊　半２段　２回（東京本社セット版／10月5日･8日）

自動車安全運転シンポジウム2017

高齢運転者と共にある安全な交通社会

安全運転の管理、指導を行う者を中心とした自動車の運転に関わる幅広い層を対象に、交通安全対策に資する情報を提供し、参加者の安全運転意識の向上を図ります。

日時　平成29年11月13日(月) 13:15～17:40(受付開始12:30)

会場　一橋講堂　千代田区一ツ橋2-1-2 学術総合センター内

参加費無料

SDワンダくん

プログラム　（敬称略）

◎特別講演　朴啓彰（高知工科大学客員教授／医師）
飯田克弘（大阪大学准教授）

◎公募研究の報告　岩越和紀（高齢者安全運転支援研究会理事長）

◎一般講演　岡本努（警察庁運転免許課）
大嶋菜摘（公益財団法人交通事故総合分析センター）
塚本末幸（本田技研工業株式会社安全運転普及本部）

◎パネルディスカッション
コーディネーター：岩貞 るみこ（モータージャーナリスト）
パネリスト：朴啓彰／飯田克弘／岩越和紀／岡本努／大嶋菜摘／塚本末幸

応募方法　はがき、FAX、WEBからお申し込みできます。
参加ご希望の方は、①氏名（ふりがな）②郵便番号③住所④電話番号⑤年齢⑥職業⑦参加人数を明記のうえ、下記までお送りください。

ハガキ　〒102-0074千代田区九段南 1-6-17 千代田会館5階 毎日企画サービス「自動車安全運転シンポジウム」事務局

FAX　03-6265-6837　※「自動車安全運転シンポジウム」事務局と明記してください。

WEB　https://www.mainichi-ks.jp/form/anzen1711/

※定員になり次第締め切りとさせていただきますので、あらかじめご了承ください。
※お預かりした個人情報は本シンポジウム聴講券発送および統計資料作成のためにのみ使用します。

主催／自動車安全運転センター　後援／警察庁　お問い合わせ：毎日企画サービス「自動車安全運転シンポジウム」事務局　Tel.03-6265-6815（平日10～17時）

3．広告掲載

リスティング広告（10月○日～10月31日）

①Yahoo！プロモーション広告

キーワード	インプレッション数	クリック数	クリック率
自動車 イベント	44,085	307	0.70%
高齢者 自動車運転	13,933	137	0.98%
高齢 者 免許 更新	10,119	115	1.14%
高齢ドライバー 免許更新	5,881	84	1.43%
高齢者 車 運転	5,758	59	1.02%
高齢者 運転	6,376	52	0.82%
高齢者 自動車事故	6,190	42	0.68%
自動車 セミナー	1,516	47	3.10%
高齢運転者	5,386	34	0.63%
高齢ドライバー マーク	1,400	22	1.57%
安全運転 セミナー	907	27	2.98%
高齢者 自動車事故 対策	1,810	10	0.55%
高齢ドライバー 事故 対策	634	7	1.10%
高齢 運転 免許	1,157	9	0.78%
交通 安全 高齢 者	368	8	2.17%
自動車 シンポジウム	214	11	5.14%
危険ドライバー	667	6	0.90%
安全 運転 セミナー	338	6	1.78%
高齢ドライバー	448	3	0.67%
安全運転 シンポジウム	18	7	38.89%
危険運転 高齢者	80	2	2.50%
高齢ドライバー 事故	163	1	0.61%
交通 事故 防止 セミナー	16	2	12.50%
高齢ドライバー 事故 防ぐ	10	2	20.00%
高齢ドライバー 自動車事故	291	1	0.34%
自動車安全運転シンポジウム2017	5	3	60.00%
自動車 安全 運転 シンポジウム	3	2	66.67%
高齢ドライバー 交通安全	123	1	0.81%
危険ドライバー 高齢者	73	0	0.00%
高齢ドライバー 対策	35	0	0.00%
高齢 者 の ため の 運転	30	0	0.00%
危険運転 高齢	28	0	0.00%
65 歳 以上 の 運転	23	0	0.00%
危険運転 老人	19	0	0.00%
高齢ドライバー 危険	3	0	0.00%
危険ドライバー 高齢	2	0	0.00%
	108,109	**1,007**	**0.93%**

※検索時一例

3．広告掲載

リスティング広告（10月○日～10月31日）

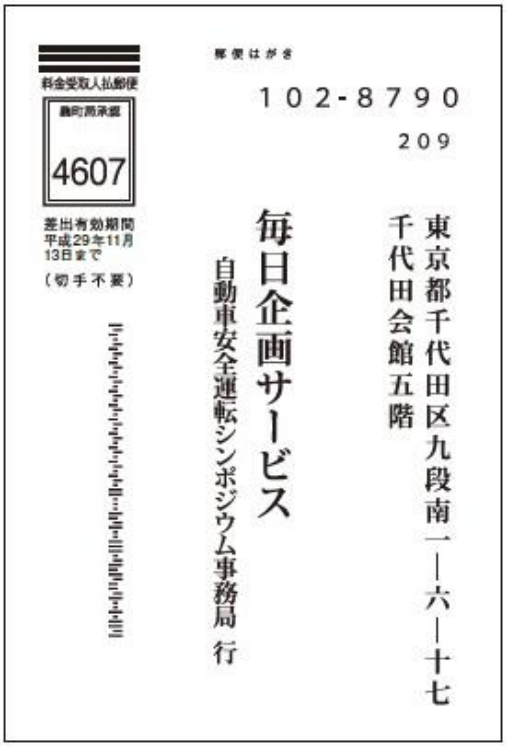
②Google アドワーズ広告

キーワード	表示回数	クリック数	クリック率
自動車 イベント	11,420	180	1.58%
自動車 セミナー	1,263	103	8.16%
高齢者 自動車運転	3,970	99	2.49%
高齢運転者	2,686	55	2.05%
高齢者 運転	2,568	50	1.95%
高齢者 車 運転	2,329	42	1.80%
高齢ドライバー マーク	761	31	4.07%
高齢ドライバー 免許更新	1,522	34	2.23%
高齢 者 免許 更新	2,195	28	1.28%
自動車 シンポジウム	311	32	10.29%
安全運転 セミナー	569	13	2.28%
高齢ドライバー	515	8	1.55%
安全 運転 セミナー	204	9	4.41%
交通 安全 高齢 者	173	5	2.89%
高齢 運転 免許	886	5	0.56%
高齢者 自動車事故	552	4	0.72%
安全運転 シンポジウム	37	18	48.65%
高齢ドライバー 事故 対策	215	3	1.40%
高齢ドライバー 自動車事故	102	2	1.96%
危険ドライバー	341	2	0.59%
高齢者 自動車事故 対策	41	2	4.88%
高齢ドライバー 対策	71	2	2.82%
高齢ドライバー 事故	135	1	0.74%
高齢ドライバー 交通安全	139	1	0.72%
自動車 安全 運転 シンポジウム	6	2	33.33%
自動車安全運転シンポジウム2017	10	2	20.00%
危険運転 老人	21	0	0.00%
危険運転 高齢者	19	0	0.00%
危険ドライバー 高齢	19	0	0.00%
65 歳 以上 の 運転	17	0	0.00%
高齢ドライバー 危険	16	0	0.00%
交通 事故 防止 セミナー	15	0	0.00%
危険運転 高齢	15	0	0.00%
高齢 者 の ため の 運転	3	0	0.00%
危険ドライバー 高齢者	2	0	0.00%
	33,148	**733**	**2.21%**

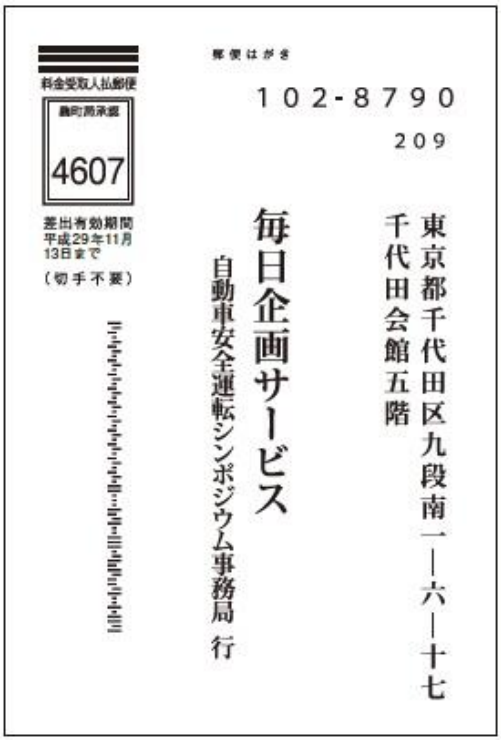
※検索時一例

チラシ（A4）・ポスター（B2）

出欠返信はがき



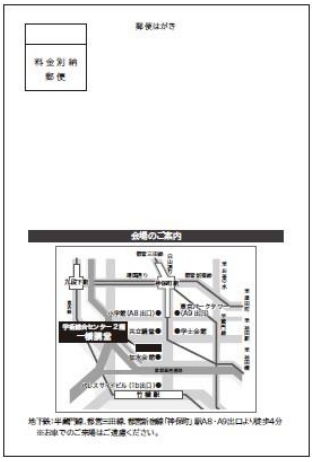
レセプション不参加



レセプション参加

4．制作物

聴講券



レセプション参加券

自動車安全運転シンポジウム2017
レセプション参加券

この度はご参加いただき、誠にありがとうございました。
シンポジウム終了後に再度受付をいたしますので、本状を
ご持参のうえ、**レセプション会場**までご来場ください。
※本状は 1 枚につき 1 名様のみご入場いただけます。

2017 年 11 月 13 日（月）
17:45～19:30（シンポジウム終了後受付）

※レセプション受付に名刺を2枚ご持参ください。

４．制作物

パンフレット

主催／自動車安全運転センター　　後援／警察庁

自動車安全運転シンポジウム2017

高齢運転者と共にある安全な交通社会

平成29年11月13日(月)
13:15〜17:40
一橋講堂
(東京都千代田区一ツ橋2-1-2 学術総合センター内)

SDワンダくん

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

プログラム（敬称略）

13:20　開会挨拶　種谷 良二（自動車安全運転センター理事長）

13:25　特別講演①　危険運転をするドライバーの脳に特徴はあるのか？
朴 啓彰（ぱく・けちゃん）　高知工科大学客員教授／医師

13:50　特別講演②　高速道路における行き先間違い発生要因の把握ー逆走対策のベース向上を目指してー
飯田 克弘（いいだ・かつひろ）　大阪大学准教授

14:15　公募研究の報告　高齢ドライバーの認知力低下と運転能力の関係
岩越 和紀（いわこし・かずのり）　高齢者安全運転支援研究会理事長

休憩（15分）

14:55　一般講演①　改正道路交通法における高齢運転者対策の推進状況について
岡本 努（おかもと・つとむ）　警察庁運転免許課高齢運転者等支援室長

15:20　一般講演②　高齢者の健康起因事故について
大嶋 菜摘（おおしま・なつみ）　公益財団法人交通事故総合分析センター

15:45　一般講演③　地域と連携した障がい者の運転再開支援の取り組み
塚本 末幸（つかもと・すえゆき）　本田技研工業株式会社安全運転普及本部

休憩（20分）

16:30　パネルディスカッション　高齢ドライバーに優しい運転環境を目指して
コーディネーター：岩貞 るみこ（モータージャーナリスト）
パネリスト：朴 啓彰／飯田 克弘／岩越 和紀／岡本 努／大嶋 菜摘／塚本 末幸

17:30　閉会挨拶　中川 正浩（自動車安全運転センター調査研究部長）

17:35　閉会

※敬称略
※プログラム・講師は急遽変更になる場合があります

SDカードは安全運転者のしるし！

◇「無事故・無違反証明書」「運転記録証明書」の申請者で、1年以上事故・違反等の記録がない方には、安全運転者であることを表すSDカードを差し上げております
◇SDカードは無事故無違反の年数により色分けされています
◇各種割引等が受けられるSDカード優遇店があります

1年以上(グリーン)　2〜3年(ブロンズ)　4〜9年(シルバー)
10〜19年(ゴールド)　20年以上(スーパーゴールド)

自動車安全運転センター本部
〒102-0084 東京都千代田区二番町3番地(麹町スクエア)
TEL.03-3264-8600(代表)　FAX.03-3264-8610

安全運転中央研修所（附属交通公園）
〒312-0005 茨城県ひたちなか市新光町605番地-16
TEL.029-265-9555　FAX.029-265-9565
附属交通公園 TEL.029-265-9550　FAX.029-265-9553

ごあいさつ

本日は、御多用中のところ本シンポジウムに御参加いただきまして心から感謝申し上げます。また、平素より当センターの活動に格別の御理解、御支援を賜り厚く御礼申し上げます。

当センターは、昭和50年の設立以来、安全運転研修業務、交通事故証明・経歴証明業務、累積点数通知業務及び調査研究業務を通じて、交通事故の防止や運転者等に対する利便の増進を図ってまいりました。

本シンポジウムは、今後の交通安全対策に有益な情報を提供することにより、皆様の安全運転意識の向上に役立てていただくことを目的に開催するものであります。

今回は、「高齢運転者と共にある安全な交通社会」をテーマとして、著名な先生方をお招きして御講演をいただくとともに、パネルディスカッションでの議論を通じて、高齢者が関係する交通事故の実状、高齢運転者対策の推進状況、高齢運転者に優しい運転環境を目指した今後の交通社会の方向性などについて認識を深める内容といたしております。

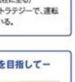
本シンポジウムが、皆様のお役に立つものとなれば幸いです。

自動車安全運転センター

SDワンダくん

特別講演①　危険運転をするドライバーの脳に特徴はあるのか？

【概　要】脳組織の加齢として、白質病変と脳萎縮が挙げられる。白質病変は、健常中高年者の約40%に見られるが、白質病変が交通事故の脳内リスク因子であることを既に報告している。今回はこの知見に加えて、危険運転行動と脳部位容積との関連性を報告する。危険運転行動を3タイプに分類すると、illegal typeは中心前回等の大脳皮質部位に、irritable typeは扁桃核等の辺縁系に、aggressive typeは基底核に有意の相関性が示された。これらの知見を総合すると、脳の状態を把握することが安全運転対策になり得ることを示している。



【プロフィール】朴　啓彰（ぱく・けちゃん）
高知工科大学 地域連携機構客員教授
1985年　大阪大学医学部卒業
1993年　大阪大学大学院 医学研究科卒業（医学博士）
2001年　高知医科大学医学部　脳神経外科講座 講師
2007年　高知大学医学部 脳神経外科講座 准教授
2008年　高知検診クリニック 脳ドックセンター長（現在に至る）
2010年　高知工科大学 地域連携機構客員教授（現在に至る）
2015年　高知工科大学 地域交通医学・社会脳研究室 室長（現在に至る）
「運転は脳がする。だから脳を調べる。」という単純明快な研究ストラテジーで、運転と脳の関係を脳ドックで蓄積された大規模データから紐解いている。

特別講演②　高速道路における行き先間違い発生要因の把握 ー逆走対策のベース向上を目指してー

【概　要】「2020年までに高速道路での逆走事故をゼロに」を目標に、道路関係は対策を強化している。しかし、交通事故・車両確保に至った逆走事案（確保事案）件数は横ばいの状況である。本発表では、この原因として未確保事案に着目する。未確保事案を対策の対象とする必要性を述べた上で、その発生主要因が、高速道路での行き先間違いであることを示し、どのような属性のドライバーが、いかなる状況で行き先間違いを起こしやすいか説明する。

【プロフィール】飯田 克弘（いいだ・かつひろ）
大阪大学大学院工学研究科准教授
1990年　京都大学大学院工学研究科修士課程修了、同年京都大学工学部助手に着任
1995年　京都大学博士(工学)、同年大阪大学工学部助手に着任
1999年　大阪大学大学院工学研究科講師
2002年　大阪大学大学院工学研究科助教授、現在に至る
現在の主なテーマは、ACC車両の混在比率が異なる交通流の安全性・円滑性評価、高速道路における逆走発生過程に関する研究、人的・環境的要因の関係に着目した交通安全対策。

公募研究の報告　高齢ドライバーの認知力低下と運転能力の関係

【概　要】高齢者の運転の何が危険なのか、主に認知力の低下と運転能力の関係に焦点を当て、教習所内での実走行調査を2年にわたり行った。具体的には70歳以上のドライバーに事前に認知機能検査や口頭によるアンケート調査を行い、その上で、実走行を行ってもらうという形であった。結果、健常者と軽度認知障害(MCI)者に於いては、安全運転能力に明確な違いは見られなかったが、一般的には、健常と見られるドライバーの約30%にMCI者が含まれているという国として重い事実も判明した。

【プロフィール】岩越和紀（いわこし・かずのり）
NPO法人高齢者安全運転支援研究会 理事長
1947年生まれ
1984年　JAFMATE編集長
2000年　株式会社JAFMATE社代表取締役社長
2014年　NPO法人高齢者安全支援研究会理事長
行政の各検討委員会の委員を務める。
国交省「安全基準検討会」委員(1998年〜2013年)「自動車アセスメント評価委員会」委員(1995年〜2011年)「交通安全環境研究所評価委員会」委員(2003年〜2013年)警察庁「新交通管理システム(UTMS)懇談会」等々。

一般講演①　改正道路交通法における高齢運転者対策の推進状況について

【概　要】改正道路交通法では、高齢運転者対策として、75歳以上の運転者について、認知機能をタイムリーに把握するため、一定の違反をした場合、臨時の認知機能検査を受検し、その結果、認知機能が低下している者には、臨時の高齢者講習を義務付けた。また、更新時や臨時の認知機能検査で、認知症のおそれがあると判定された場合には、医師の診断を義務付けた。一方、高齢者講習においては、実車指導にドライブレコーダーを導入し、運転状況の画像を活用した個人指導を行うなど内容を充実させた。改正道路交通法は本年3月12日に施行され、半年が経過しているが、これらの進捗状況について紹介する。

【プロフィール】岡本　努（おかもと・つとむ）
警察庁 運転免許課 高齢運転者等支援室長
1986年　警察庁入庁
交通警察部門が長い。
2015年　警察庁交通局運転免許課外国人運転者対策官
2016年　警察庁交通局運転免許課高齢運転者等支援室長

一般講演②　高齢者の健康起因事故について

【概　要】自動車運転中における健康状態の急変は交通事故に直結する可能性があるが、特に高齢運転者は健康障害の発生リスクが比較的高いことが想定されるため、特に重点的に対策を検討する必要があると考えられる。
当センターが保有する交通事故データベースを活用して健康起因事故の発生状況を分析するとともに、特に高齢運転者の健康起因事故に関する特徴や具体的な事故事例を紹介し、事故防止に向けた効果的な対策手法を検討する。

【プロフィール】大嶋 菜摘（おおしま・なつみ）
公益財団法人交通事故総合分析センター研究部研究第一課 研究員
2014年　一橋大学法学部法律学科卒業、一般社団法人日本損害保険協会入社
2016年　公益財団法人交通事故総合分析センター出向
公益財団法人交通事故総合分析センター研究部研究第一課 研究員

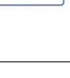
一般講演③　地域と連携した障がい者の運転再開支援の取り組み

【概　要】加速する超高齢社会のもと、多様な移動ニーズに対応すべく、Hondaは商品提供とともに交通社会に参加するすべての人の安全をめざし安全運転普及活動も行なっている。身体に障がいのある方々にとって「移動障害」は、社会参加に対する極めて大きな制約であり、一方病棟等では彼らが安全に車を運転できるかどうか、能力評価をするのに苦慮する状況があった。Hondaは、その能力評価をサポートするシミュレーターソフトや運転プログラムの開発および提供を行ない、また評価上の課題に向け四国地域の病棟等と共同で、自動車運転の能力評価方法と地域での連携支援体制の確立を目指す事で、その解決に取り組んだ。その事例と、そこで見えてきた課題を紹介する。

【プロフィール】塚本 末幸（つかもと・すえゆき）
本田技研工業㈱ 安全運転普及本部　開発普及課
1990年 本田技研工業㈱入社　国内四輪営業に着任
1993年 国内四輪販売会社へ出向
2003年 本田技研工業㈱ 国内四輪営業へ復帰
2005年 ホンダ特装㈱へ出向。自動車運転補助装置営業を担当
2008年 本田技研工業㈱ 国内四輪営業へ復帰
2009年 国内四輪営業内に福祉事業課立上げ
2013年 安全運転普及本部へ異動
福祉領域の安全な移動のための各種取り組みを担当

パネルディスカッション

コーディネーター　岩貞 るみこ（いわさだ・るみこ）
【プロフィール】モータージャーナリスト／ノンフィクション作家
1962年生まれ。イタリア在住経験があり、グローバルなユーザー視点から行政に対し積極的に発言を行っている。救急医療の現場取材を通じて交通安全を提言する一方、児童書ノンフィクションを執筆し、子どもたちに命の尊さを伝える活動を行っている。国際交通安全学会会員、認定NPO法人緊急ヘリ病院ネットワーク理事、内閣府SIP自動走行システム推進委員など。著書：「救命救急フライトドクター」「命をつなげ!ドクターヘリ」「東京消防庁　芝消防署24時」「しっぽをなくしたイルカ」「お米ができるまで」「ハチ公物語」ほか多数（すべて講談社）。



４．制作物

アンケート用紙

「自動車安全運転シンポジウム２０１７」アンケート（表）

本日は、「自動車安全運転シンポジウム2017」にご出席いただきありがとうございます。
お手数ではございますが、皆様からのご意見を今後の活動の参考とさせていただきたく、アンケートにご協力くださいますようお願い申し上げます。

1 今回のシンポジウムを何でお知りになりましたか。
□ご案内状　□チラシ・ポスター
□センターのホームページ　□Webニュース（　　）
□職場関係者・知人の紹介　□その他（　　）

2 シンポジウムに出席された動機（理由）をお聞かせください。（複数回答可）
□安全運転の管理、指導を行う立場である　□安全運転に興味がある
□テーマに関心がある　□出演者に関心がある
□その他（　　）

3 シンポジウムに参加してどのように感じましたか。
□安全運転に対する意識が強くなった　□安全運転に対する意識がやや強くなった
□安全運転に対する意識は変わらない

4 シンポジウムの内容は今後の安全運転の取組に役立つものでしたか。
□大変役立つ　□役立つ　□やや役立つ
□あまり役立たない　□役立たない

5 講演内容で興味をもったタイトルはどれでしたか。（複数回答可）
□特別講演①「危険運転をするドライバーの脳に特徴はあるのか？」（朴 啓彰）
□特別講演②「高速道路における行き先間違い発生要因の把握
－ 逆走対策のベース向上を目指して －」（飯田　克弘）
□公募研究の報告「高齢ドライバーの認知力低下と運転能力の関係」（岩越　和紀）
□一般講演①「改正道路交通法における高齢運転者対策の推進状況について」（岡本　努）
□一般講演②「高齢者の健康起因事故について」（大嶋　業摘）
□一般講演③「地域と連携した障がい者の運転再開支援の取り組み」（塚本　末幸）

6 シンポジウムの内容で特に印象に残った内容をお聞かせください。
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

裏面に続きます

「自動車安全運転シンポジウム２０１７」アンケート（裏）

A．緊急時の運転　B．災害時の運転　C．高速道路での運転　D．自動運転
E．大型車の運転　F．普通自動車の運転　G．二輪車の運転　H．自転車の運転
I．高齢運転者　J．一般運転者　K．職業運転者　L．初心運転者
M．交通安全教育一般　N．子供に対する交通安全教育　O．自動車教習所の安全運転教育
P．高度な運転技能研修　Q．運行管理者・安全運転管理者による運転管理
R．交通違反　S．交通事故

7 上記の中から、シンポジウムで特に取り上げて欲しいテーマをお聞かせください。（複数回答可）
取り上げて欲しいテーマ(アルファベット)(　　)
その他(自由記述)(　　)

8 上記の中から、今後センターが安全運転への取組を推進していく上で、実施すべきと考える調査研究がありましたら お聞かせください。（複数回答可）
実施すべき調査研究(アルファベット)(　　)
その他(自由記述)(　　)

9 センターが安全運転教育用DVDを販売していることはご存知ですか。
□知っている　□知らなかった

10 センターが販売している安全運転教育用DVDをお持ちですか。
□持っている　□持っていない

11 センターが販売している安全運転教育用DVDをお持ちの方に、DVDを見せている方をお聞きします。（複数回答可）
□安全運転管理者・運行管理者　□バス・トラック運転者　□タクシー運転者
□自動車教習所の教習生　□一般運転者　□個人用
□その他（　　）

12 今後センターが安全運転への取組を推進していく上で、ご意見、ご要望、アイディアがありましたらお聞かせください。
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

ありがとうございました。お帰りの際、受付のスタッフにお渡しください。

差支えなければご記入下さい。

所属＿＿＿＿＿＿＿＿　お名前＿＿＿＿＿＿＿＿

講演者への質問用紙

講演者への質問用紙①

本日のシンポジウムで講演者への質問がございましたらご記入ください。パネルディスカッションの際の参考にさせていただきます。
※全ての質問には回答できかねますので、予めご了承ください。

こちらの用紙①は、14 時 40 分（予定）からの休憩時間に回収いたします。
お近くのスタッフへお渡しください。

特別講演①「危険運転をするドライバーの脳に特徴はあるのか？」
朴 啓彰（高知工科大学　客員教授／医師　）

特別講演②「高速道路における行き先間違い発生要因の把握 － 逆走対策のベース向上を目指して －」
飯田　克弘（大阪大学　准教授）

公募研究の報告「高齢ドライバーの認知力低下と運転能力の関係」
岩越　和紀（高齢者安全運転支援研究会　理事長）

講演者への質問用紙②

本日のシンポジウムで講演者への質問がございましたらご記入ください。パネルディスカッションの際の参考にさせていただきます。
※全ての質問には回答できかねますので、予めご了承ください。

こちらの用紙②は、16 時 10 分（予定）からの休憩時間に回収いたします。
お近くのスタッフへお渡しください。

一般講演①「改正道路交通法における高齢運転者対策の推進状況について」
岡本　努（警察庁　運転免許課　高齢運転者等支援室長）

一般講演②「高齢者の健康起因事故について」
大嶋　業摘（公益財団法人交通事故総合分析センター）

一般講演③「地域と連携した障がい者の運転再開支援の取り組み」
塚本　末幸（本田技研工業㈱　安全運転普及本部）

４．制作物

講演資料

角２封筒

自動車安全運転シンポジウム2017

高齢運転者と共にある安全な交通社会

来場者アンケート

＜集計結果＞

2017年12月

シンポジウムの詳細

開催日時:　平成29年11月13日(月)　13:15～17:40(開場12:30)
開催会場:　一橋講堂
主　催　:　自動車安全運転センター
後　援　:　警察庁

プログラム
開会挨拶:　種谷良二(自動車安全運転センター理事長)

特別講演1:　「危険運転をするドライバーの脳に特徴はあるのか？」
朴　啓彰(高知工科大学客員教授／医師)

特別講演2:　「高速道路における行き先間違い発生要因の把握
－逆走対策のベース向上を目指して－」
飯田　克弘(大阪大学准教授)

公募研究の報告:　「高齢ドライバーの認知力低下と運転能力の関係」
岩越　和紀(高齢者安全運転支援研究会理事長)

一般講演1:　「改正道路交通法における高齢運転者対策の推進状況について」
岡本　努(警察庁運転免許課高齢運転者等支援室長)

一般講演2:　「高齢者の健康起因事故について」
大嶋　菜摘(公益財団法人交通事故総合分析センター)

一般講演3:　「地域と連携した障がい者の運転再開支援の取り組み」
塚本　末幸(本田技研工業株式会社安全運転普及本部)

パネルディスカッション:「高齢ドライバーに優しい運転環境を目指して」
コーディネーター:岩貞　るみこ(モータージャーナリスト)
パネリスト:　朴　啓彰(高知工科大学客員教授／医師)
飯田　克弘(大阪大学准教授)
岩越　和紀(高齢者安全運転支援研究会　代表)
岡本　努(警察庁　運転免許課　高齢運転者等支援室長)
大嶋　菜摘(公益財団法人交通事故総合分析センター)
塚本　末幸(本田技研工業株式会社安全運転普及本部)

閉会挨拶:　中川　正浩(自動車安全運転センター調査研究部長)

アンケート回収数142名

アンケートの方法

調査日：平成29年11月13日（月）

調査目的：今後のシンポジウムや調査研究の参考にするため

配布方法：関係者を除く全ての来場者に、シンポジウム当日の受付時に配付資料に入れて
手渡しし、来場者に記述してもらう方式で実施

配布枚数：319枚

回収方法：来場者が退出時に受付で回収

回収枚数：142枚 （回収率44.5%）

集計方法：質問項目ごとに集計

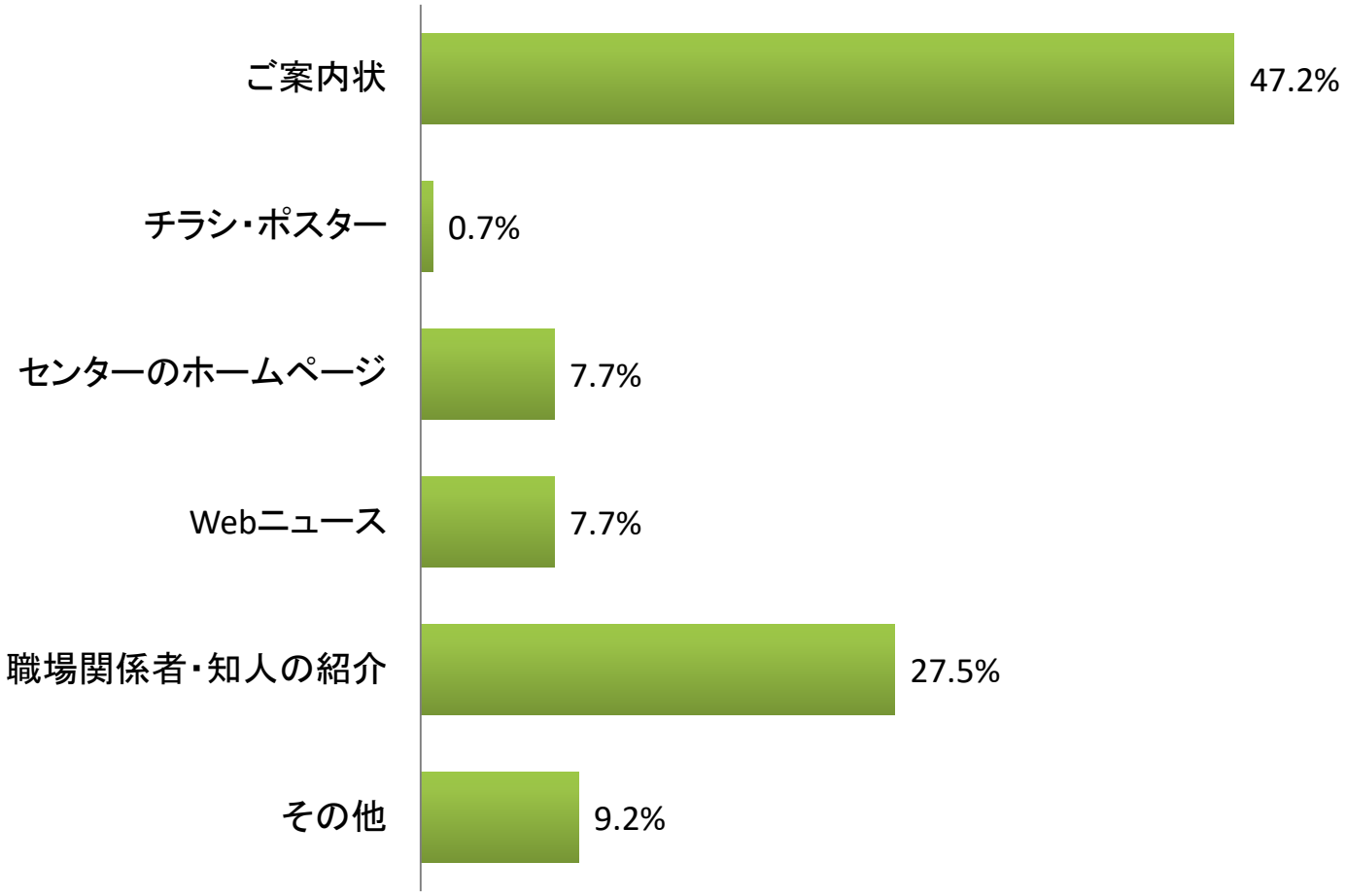
質問内容：付表P51～52に示すとおり

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

結果の詳細

（回答者数：142名）

1. シンポジウム認知経路



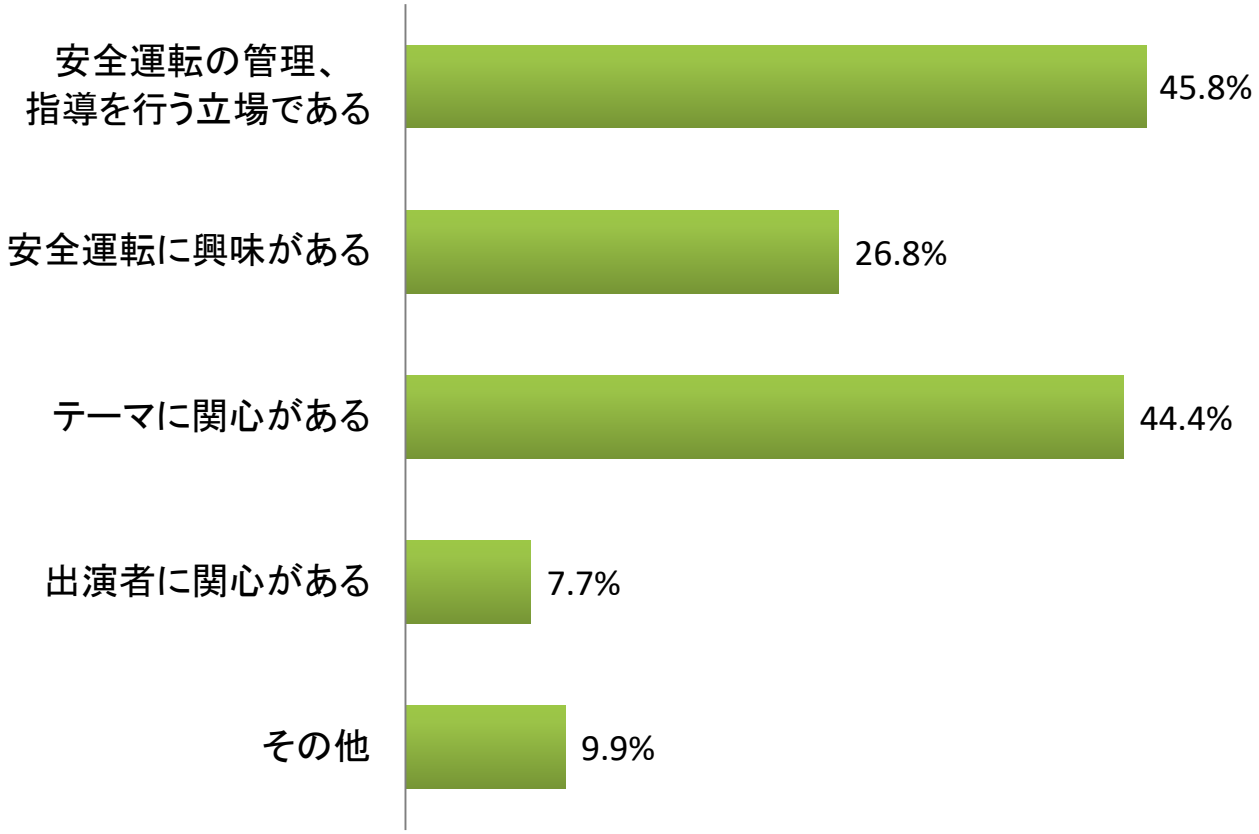
その他の内容	件数
交通工学研究会	4
毎日新聞	3
センター職員	2
東京バス協会	1
日本交通心理学会のホームページ	1
メール	1
google検索	1
学会のメール	1
総計	14

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

結果の詳細

（回答者数：142名）

2. シンポジウム出席動機



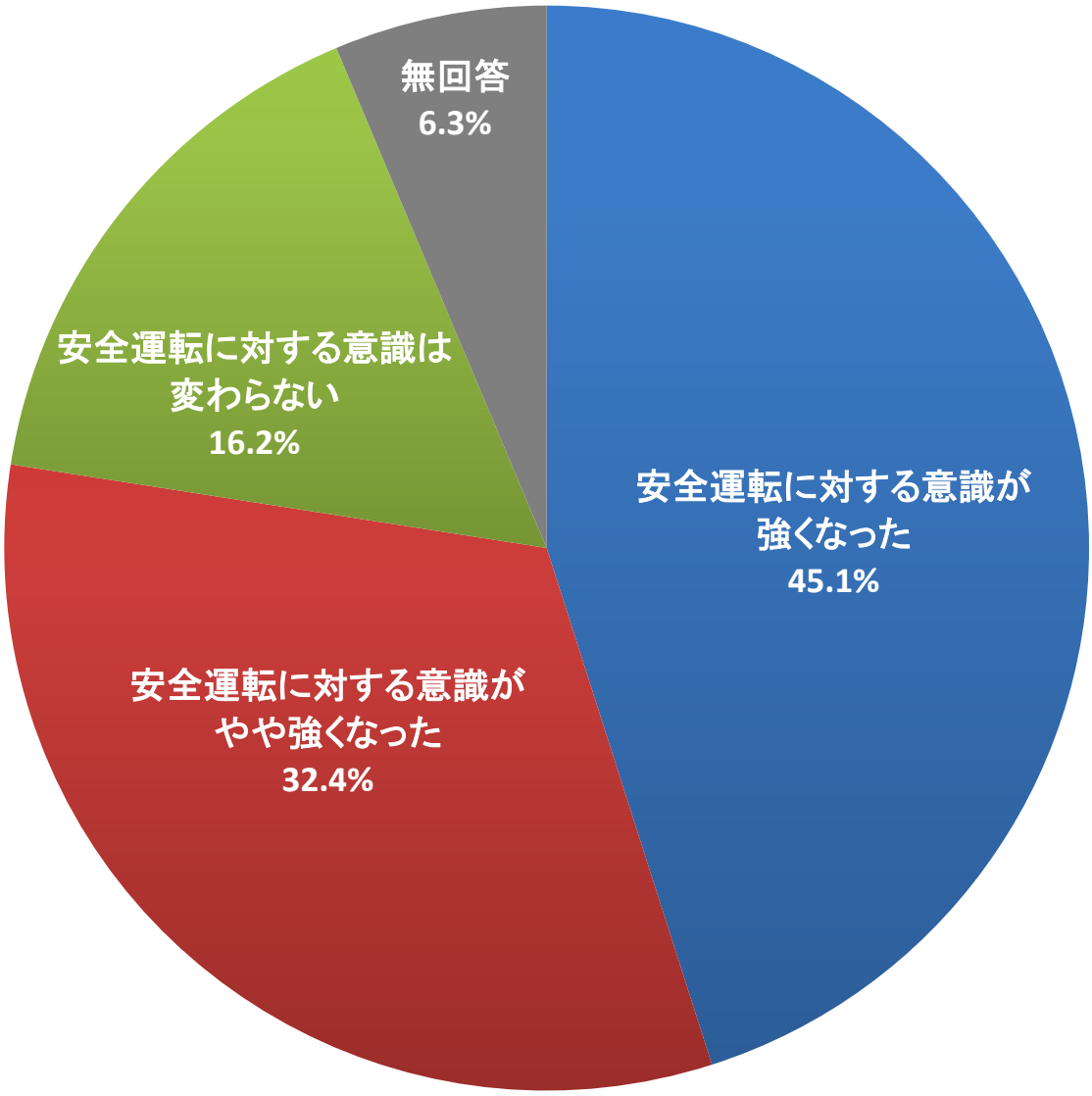
その他の内容
交通安全分野の調査・研究を行っている。
センター職員
昨年出席したので
AI、IOTなどBig Data関連のテクノロジーの最新状況とともに自動運転及び周辺（AI)サービスなどの可能性を知りたいと思ったので。
紹介者のすすめ。
事故の再発防止等に役立つ情報収集のため。
講演の素材となり得る。
大学の研究で安全運転に関する研究を行っているので。
自動車関連ではないが、安全管理・運用に関する研究を行っているので参考にしたい（航空）
研究プロジェクを実施中
交通事故に関わる仕事をしており、業務内容に関連が深いと考えたから。
交通関係の調査、研究を実施しているため。
研究業務に関係あるため。

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

結果の詳細

（回答者数：142名）

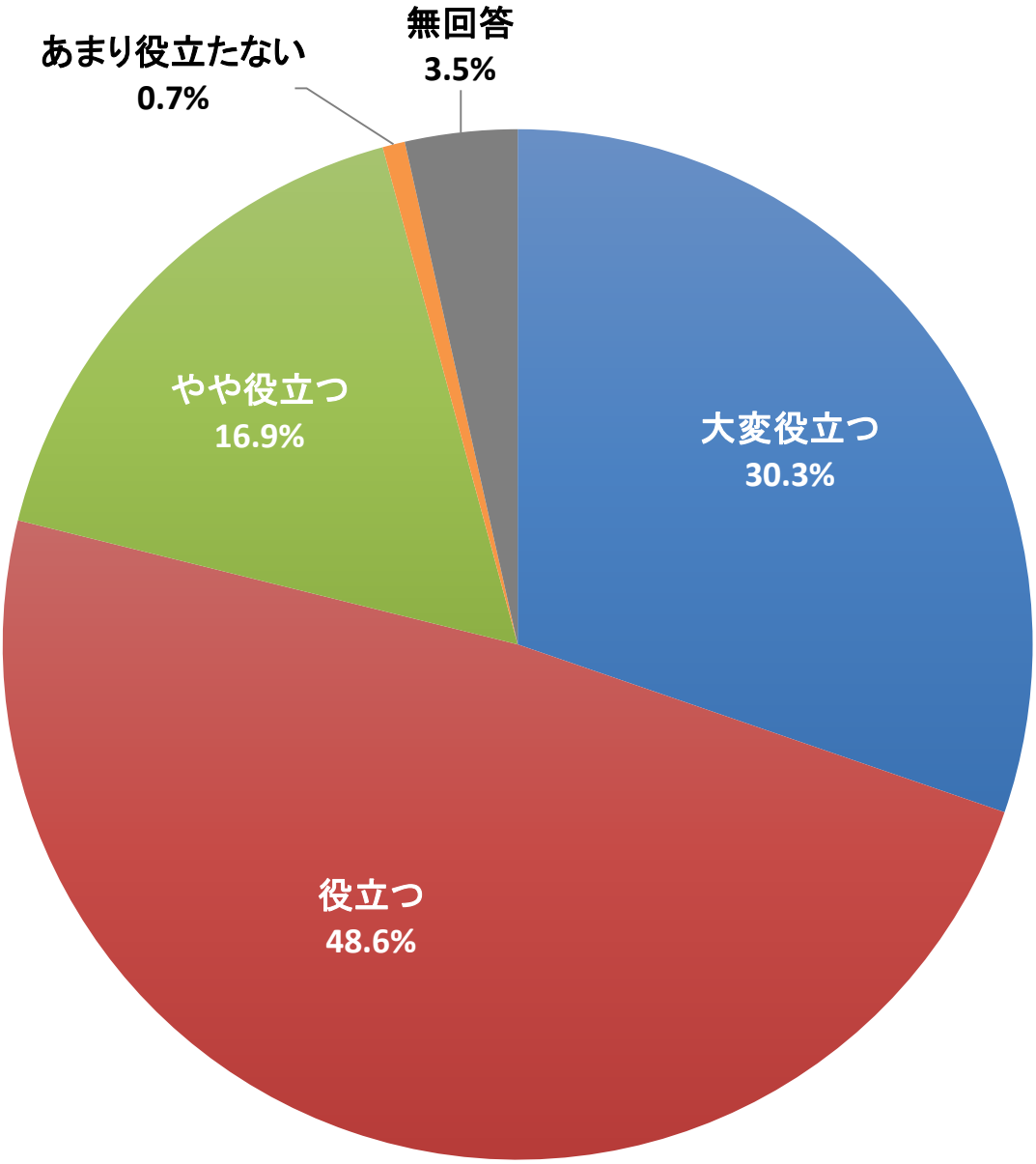
3. シンポジウム参加後の意識変化



結果の詳細

（回答者数：142名）

4. 今後の安全運転への取組に対する役立ち程度

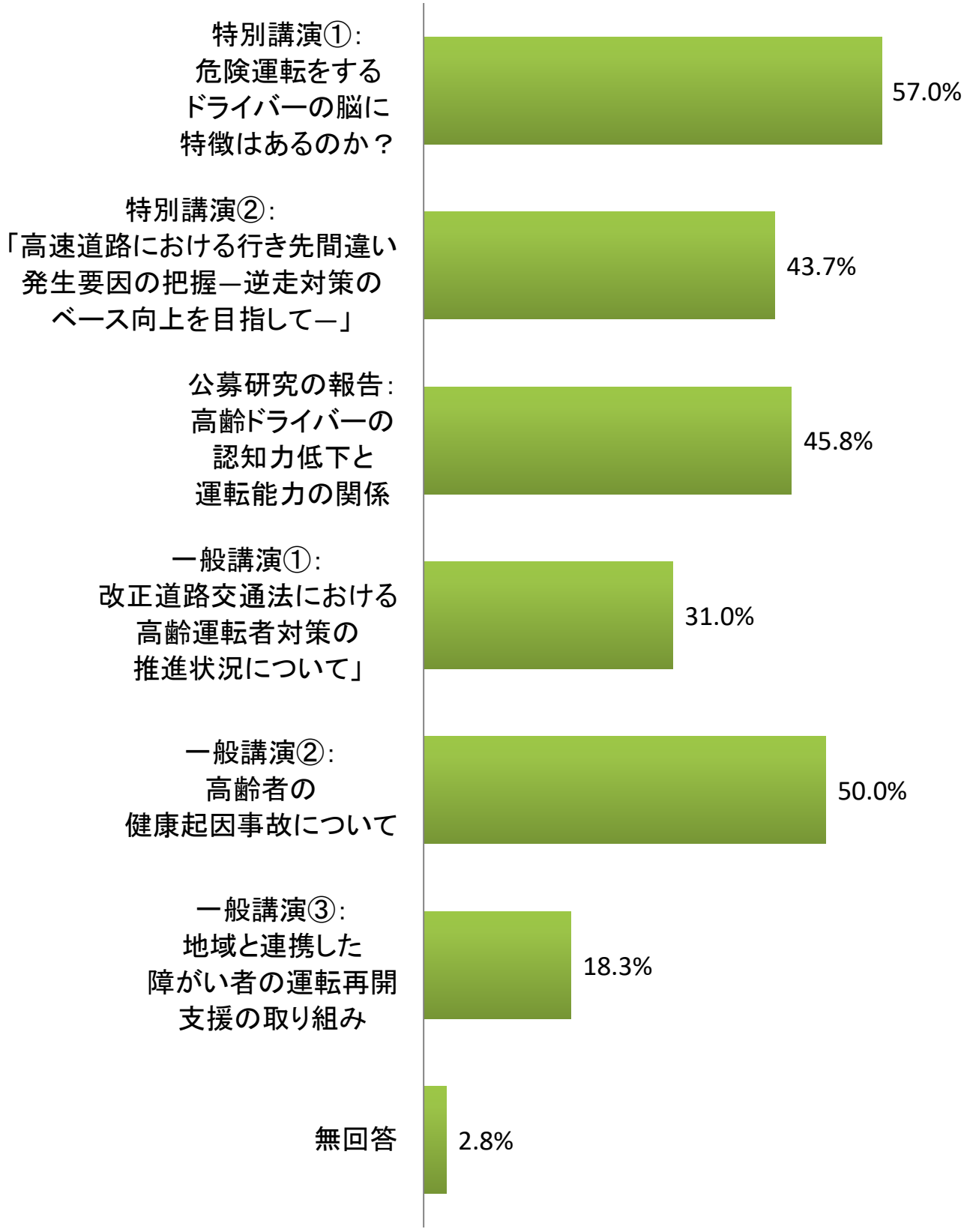


安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

結果の詳細

（回答者数：142名）

5. 講演内容で興味を持った講演タイトル



安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

6. シンポジウムの内容で特に印象に残った内容

特に印象に残った内容
高齢化に伴う様々な課題を勉強することができた。
40～50代で白質病変のある人が半数近くいることに驚きました。予防医学が安全運転寿命の延長につながっていくといいと思います。
NPO法人高齢者研究会岩越氏の運転時（）認知障害早期発見チェックリスト30．その内内容は具体的で安全運転に活用できる内容で大変よかった。
認知症の人の割合の多さ。
全体を通して、いつまで運転してよいのかをきちんと判断する手段と運転できない人できなくなる人のケアを考えていく必要を感じた。
パネルディスカッション
講演①において、運動による影響で運転能力が向上することに驚いた。健康寿命も伸び、免許も返納せずに済むなら、高齢者にとって喜ばしいことだと思う。
「行き先間違い」の発生要因を把握する際に、ナビと標識の双方からグループを分割し、その特徴を探っていた点が興味深かったです。
・高速道路の逆走がどうして起こりやすいのかについて、是非日本で運転する外国人ドライバーにもきいてみてほしい。（ドライバー教育によるものもあるかもしれないが）インフラ的に改善余地乃」大きいものがまだあると思います。 ・高齢者の健康起因事故については、まさにIOTデバイスの活用により、もう解決できるのではないですか？そういう”解決策”とテクノロジーの最新状況が知りたいです。 ・日本は土地も狭く（とくに首都圏）、運転は一層”マルチタスク”になる気がします。その点においても海外運転環境とドライバー事故状況の比較情報があってもよいと関心があります。 ・高速道路の逆走は、経済的要因も大きいのではと個人的仮説として思っています。国民所得が上がらないままの中、高速は（いつになったら無料になるのかという話も以前ありましたが）高すぎる（料金）のため、次のJCまでいってもどるには大変なコストになります。もし安ければもっと正しく（逆走することなく）方向修正できるのではないでしょうか？
「脳の白質病変について」が印象に残った。明日は我が身？
脳のマルチタスク処理には卓球が効果的であるというところが印象に残った。
健康起因事故の特徴が参考になりました。
情報が多すぎることも問題であると感じた。必要最低限な伝達が必要である。
高齢者の事故統計（能力の低下/病気）が様々な観点から見せて頂いた。あとは打ち手についてもっと聞きたかった。
改正道路交通法の施行状況が具体的に説明があったこと。
理事長あいさつ
・危険運転をするドライバーの脳に特徴はあるのか。
・危険運転に、「酒」・「タバコ」が関係している。 ・脳を鍛えるには運動OK！
イタルダの高齢者の健康起因事故について分かりやすい説明で良かったです。ありがとうございました。
65才以上で約30%の人が認知障害者である事。

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

6. シンポジウムの内容で特に印象に残った内容

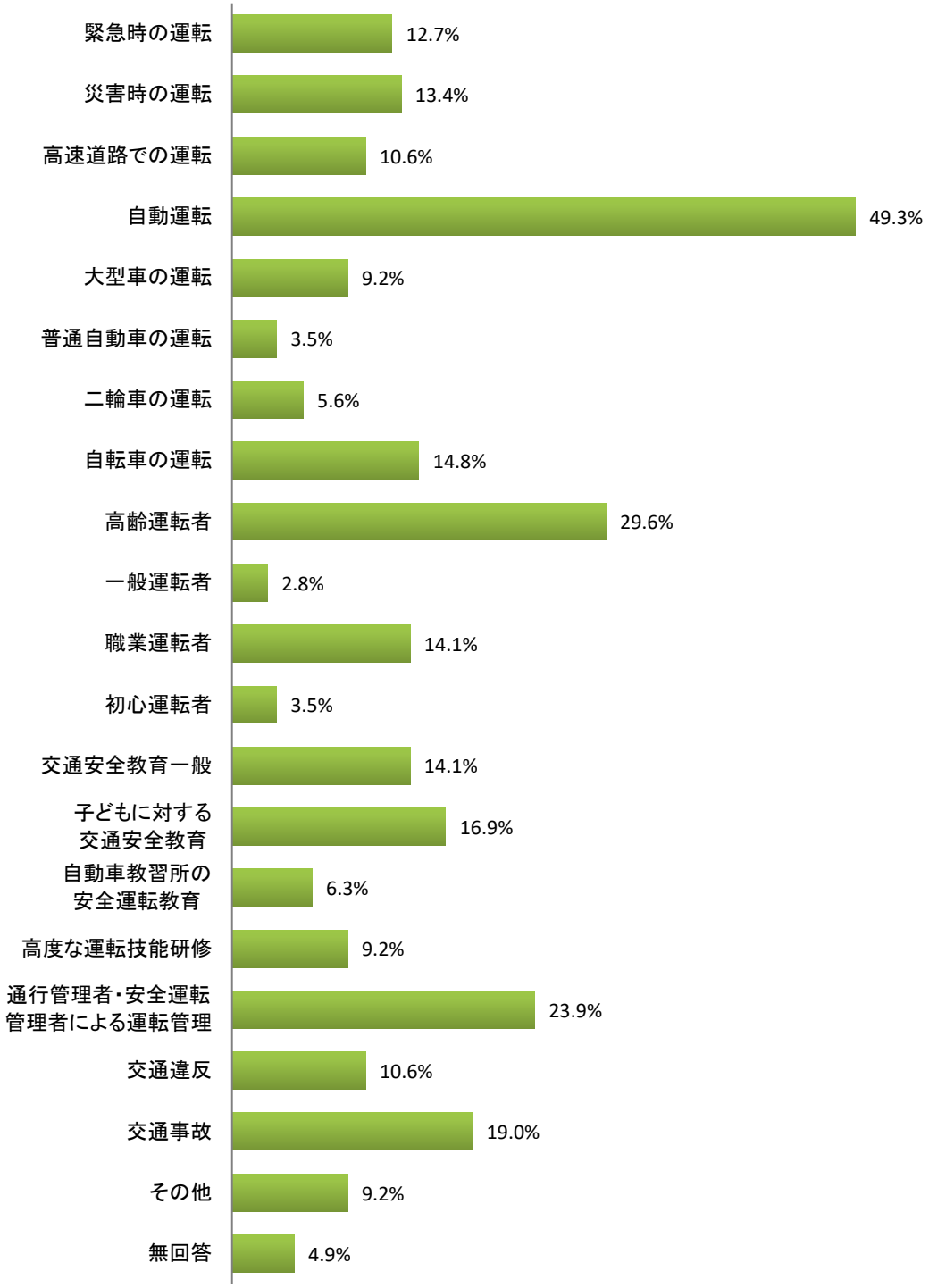
特に印象に残った内容
特別講演①の先生の声がちょっと聞きづらかったです。一般講演②に関し、事故による死亡と疾患による死亡とが区別できるのでしょうか？（データ的に）
認知機能低下のドライバーが思っていたより多い事実。
・脳の特徴で、白質病変がマルチタスクの遅れの要因になることは興味深かった。また、空間認識やパターン認識と事故発生の関連性など、私共の研究にも役立つ内容だった。 ・MCI者の運転の特徴では、普段ドライバー同士での会話に出てくるようなことが見られたが、高齢者だけからではなく、一般運転者からも危険性をもつような運転がされている状況を調査できるかと思った。
高齢者の安全運転に対する各業界の様々な研究取組みを益々推進していく必要があると感じた。認知機能と健康起因は高齢者にとって重要なテーマであり、今後の研究に期待したい。
・高齢者の健康管理と一体で運転能力チェックを行うことの重要性。
健康は、自分だけの問題で周囲に迷惑がかからないと認識していたが、不健康故に事故が起こることがわかり、運転中のみでなく健康でいることが、安全運転につながると感じた。
・脳変化による事故発生説 ・運転時認知障害早期発見チェックリスト
高齢者の事故の要因が多く、高齢のドライバーを管理しているので、指導等の参考にしていきたい。
MCIの運転行動の特徴
特別講演①、②、公募研究の報告、道交法改正による高齢運転者対策。最後のHONDAの発表は今回不要でなかったか。別の範囲と思うが。
会場内での写真撮影、とりわけフラッシュの使用は禁止して欲しい。集中できなくなる（事務局の使用は構わない）。
・脳の働きと運転に関する見解について。 ・HONDA社の取り組み
健康起因による事故については勉強になった。
医学的な見地からの研究は非常に興味があった。警察庁の現状の説明も、現在の動きが良く理解できた。
脳との関係は必ずあると信じられる話だが、実効性・実行力がつくのはいつになるのか。単なる研究のための研究で終わらせない様期待したい。
白質病変を基準とした運転能力の判断について。
脳部位と危険運転の相関
パネルディスカッションで、それぞれの講演の繋がりが明確になり、改めて考える機会が与えられた印象を受けました。コーディネーターの質問などのおかげで議論も大変分かりやすく、興味深かったです。
どれも大切な分野でした。しかし専ら各テーマについて発表時間が足りず、講師の方も参加者も消化不足だった点は残念でした。このあたりについて、次回は改善をお願いできればと思います。本日はありがとうございました。
事故統計で、月別や曜日別に事故の傾向が異なっていたということ。
脳・心臓障害と気温との関係性についてデータにて再確認が出来た。さらにそれを防ぐための専門環境について対応策があればご提示頂きたい。
・MCIでも見ていて危険な運転をしていること ・健康起因事故が生活で発生しているパターンと異なること ・月別の事故、初めて知りました。
各講師共資料をよく整理されていて分かりやすかった。パネルディスカッションで会場からの質問を取り上げてくれたので理解が深まった。

6. シンポジウムの内容で特に印象に残った内容

特に印象に残った内容
脳変化による事故発生説
チェックリスト30。MICドライバーの運転操作事例。
高齢になるにつれ健康リスクが高くなり事故へとつながる事がわかりました。今後も対策について期待しております。
高齢化に伴う健康起因事故の特性。
・老眼で細かい資料が読めません。HPでダウンロード可能にして下さい。 ・休憩時のABS etcの紹介ってホームページ等でも紹介していますか？もっとPRして下さい。
高齢ドライバーにおける認知力低下、運転挙動の傾向が印象に残った。
大嶋様の講演がとてもわかりやすく説得力がありました。
良かったが、”高齢者と共にある”という部分がもう少し深められると更によかったのでは。岩越さんの高齢運転者が「可視化する社会」「反省する社会」をもっと作りたいという発言が印象的。
高齢者の免許を返納させるだけではなく、能動的に各パネラーが取り組んでいること。
非常に門答が充実していた。

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

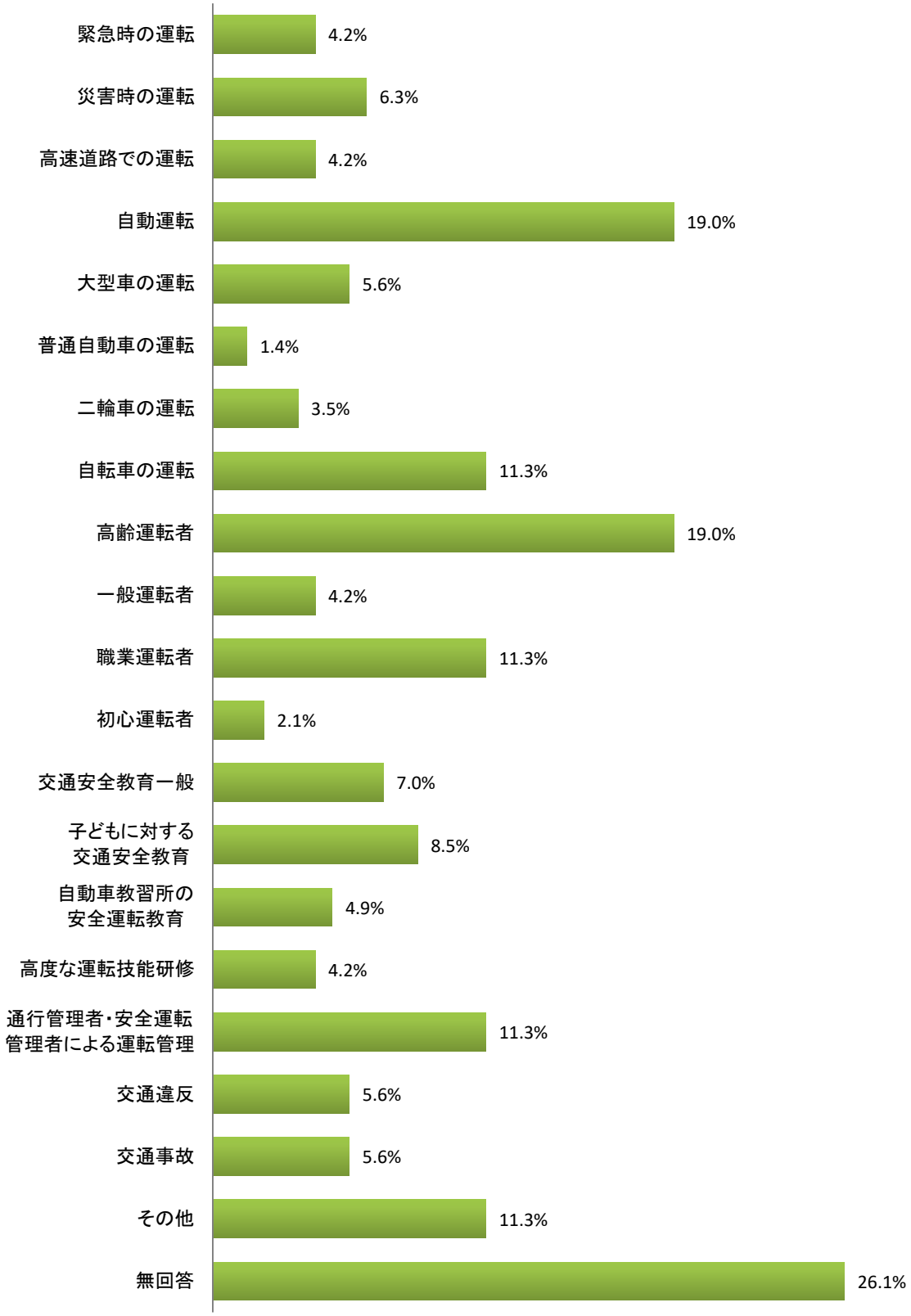
7. シンポジウムで取り上げて欲しいテーマ



その他の内容
技能、技術だけでなく生命の尊さ（人間教育）を取り入れた研究。
安全運転の意識改革教育プログラム

安全運転をつくろう。 自動車安全運転センター

8. 安全運転への取組推進のために実施すべき調査研究



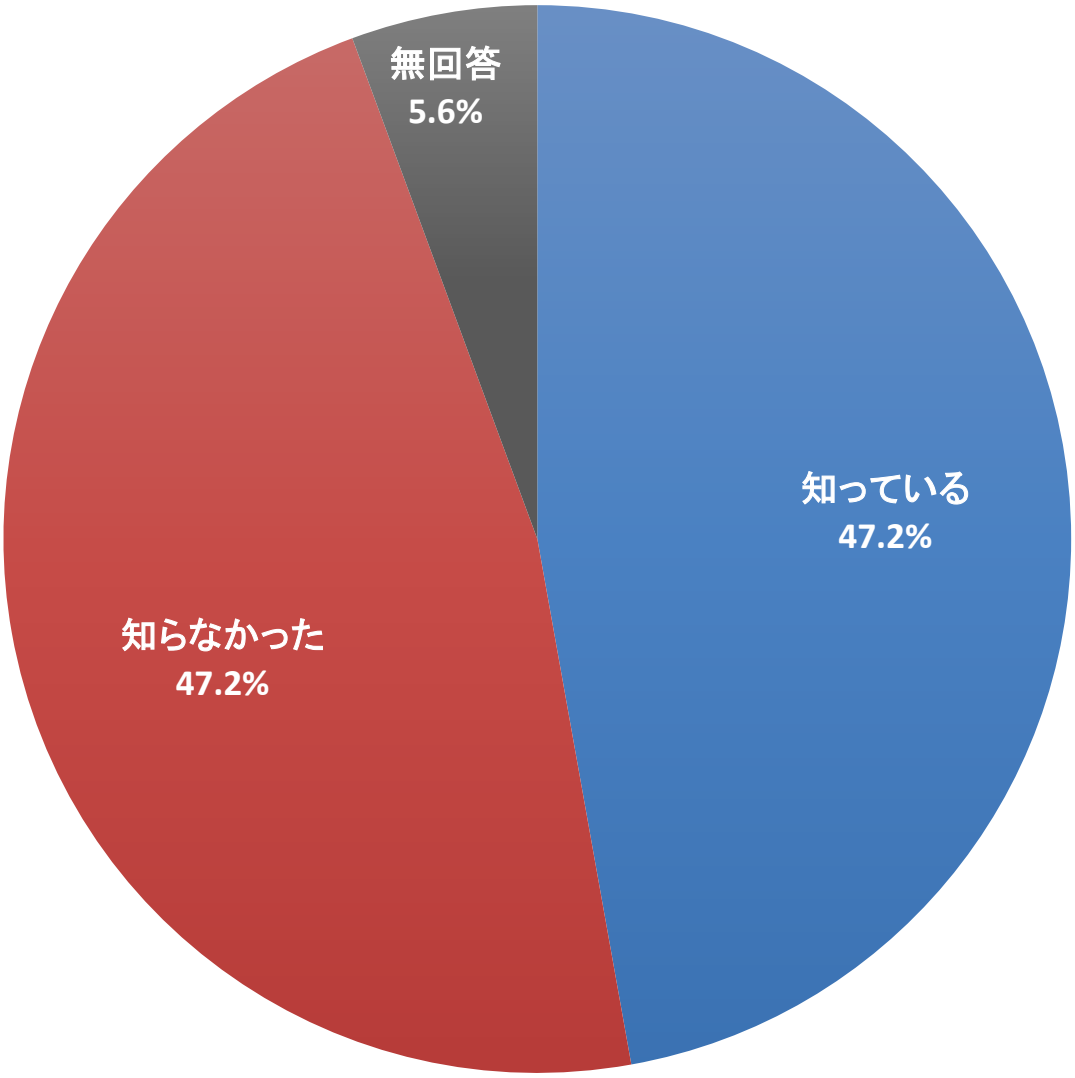
安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

8. 安全運転への取組推進のために実施すべき調査研究

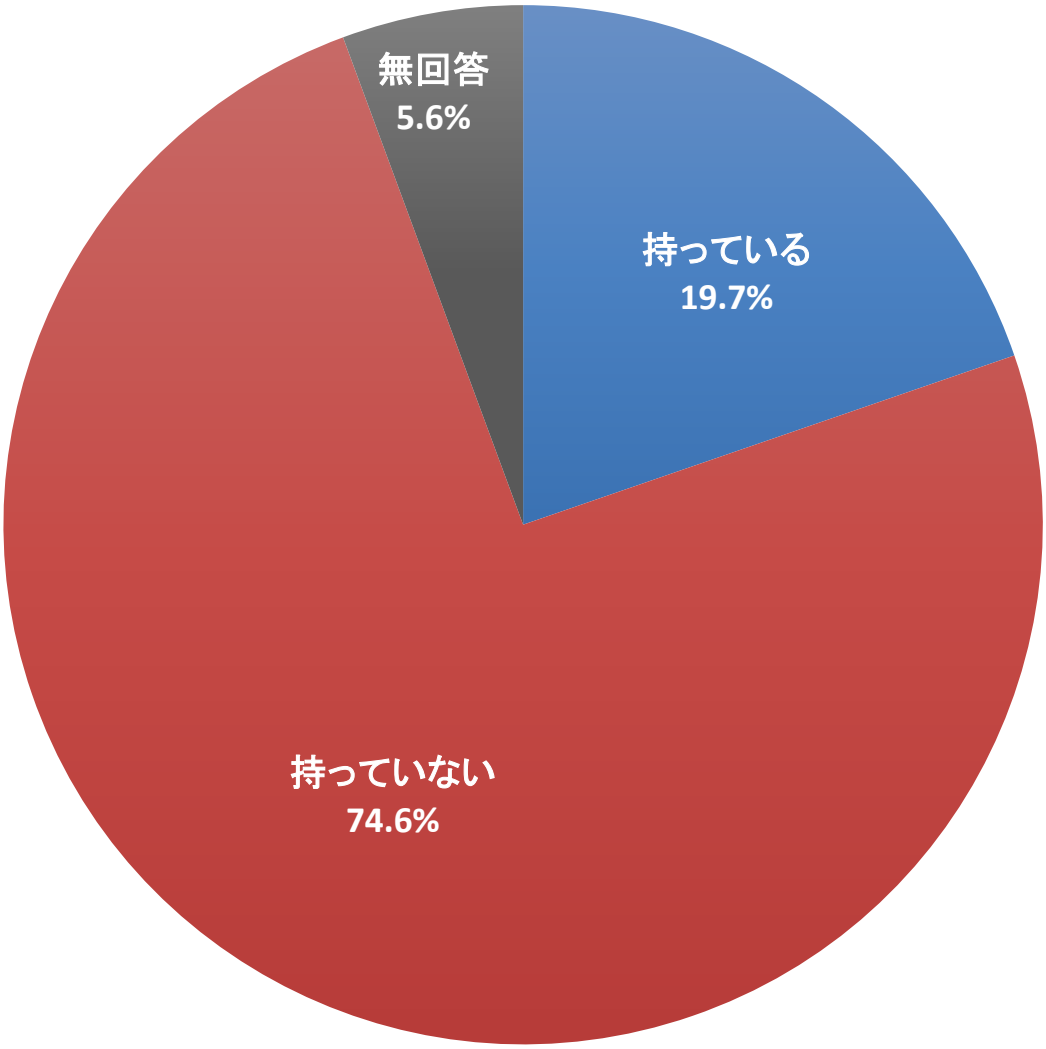
その他の内容
生活道路における運転とその教育。フェイルセイフと運転。
色絵技術開発のシュミレーション（事後再現）のための研究
社会の仕組を大きく変えるものであるため。
D及びIPT・AIを利用した道路、標識、放送、地図（ナビ）など環境整備。AI,IOTテクノロジーとともに今後の何が具体的に実現されるかの展望と可能性。
特にGに関しては、車両の間を走行する為。
K:職業意識と運転、（タンクローリー運転者が意識がない？）G:少数派になった二輪運転者は、意識・技能がないか？
自動車の運転マナーは大きな問題だと思う。
高齢者の大型車の運転
箱庭的教習所コースを改めるべきでは？
自転車のマナー
事故を起こしやすい人・性格などのFactor
地方の取組み
・成人発達障害者（ADHD,ASD,LDなど）の運転特性と事故防止など ・子供の発達障害児（ADHD,AS,LDなど）の特性と交通事故の調査
道交法違反
高齢者（認知症を含む）の中には、免許取消に異見があるようだ。社会的弱者だがいかにスムーズに免許直につなげること。
無事故、無違反の運転者とはどのような人か（どのような行動、意識などを持っているのか）？

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

9. 安全運転教育用DVD販売認知

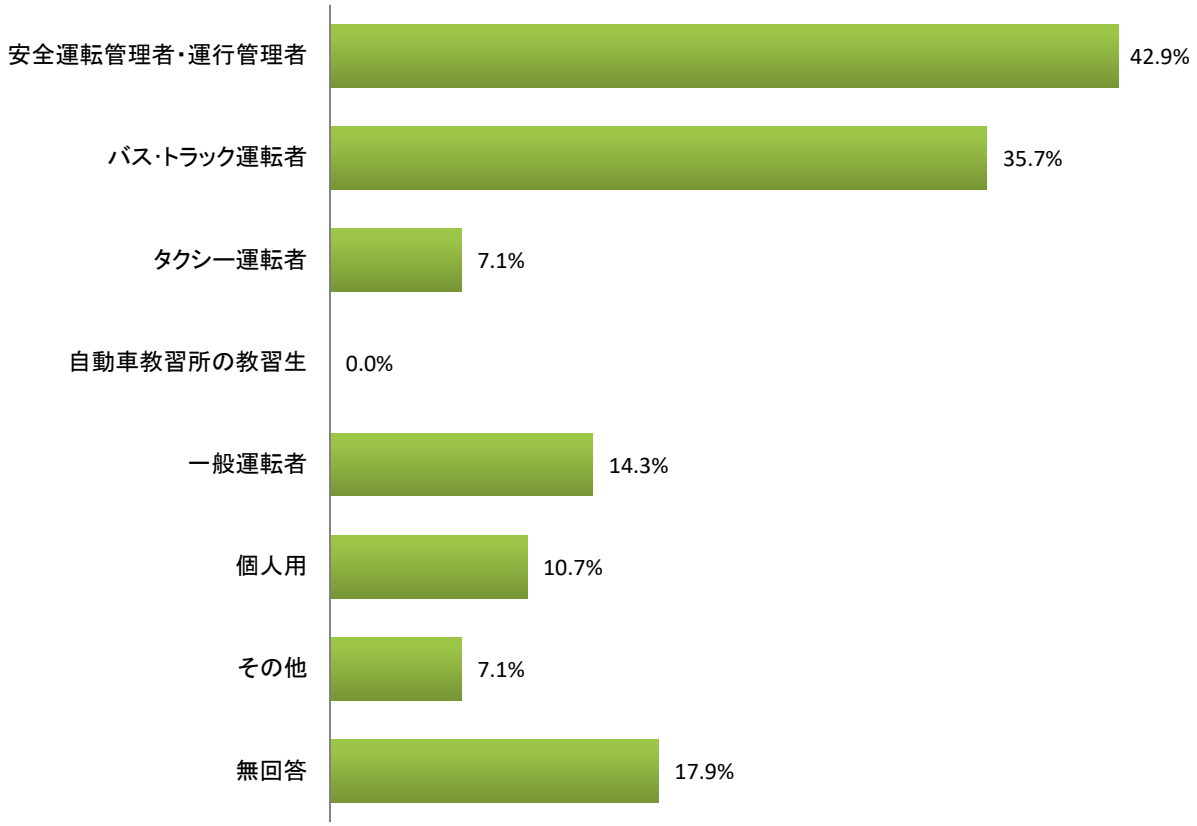


10. 安全運転教育用DVD所有



11. 安全運転教育用DVD視聴対象　（母数＝DVD所有者28人）

※複数回答可



その他の内容
センターならではの能力を発揮した役に立つ研究をお願いします。実践的な研究
パネルディスカッションは、よかったと思います。もう少し時間がとれれば。
職場のメンバー
道交法を含む関係法令の改正、整備に向けた環境作り。例えば高齢者は毎年講習を受けるとか、ドラレコは標準装備にするとか、標識の改良とか。
今回限られた時間であるので、講演者の数を減らし、内容を深めたらと思われる。
IOTベンチャー等へのアプローチ・高齢者が運転技術の低下を自覚できる仕組み作り勉強になりました。又、是非こうした講演に伺いたいと思います。よろしくお願いします。
職業運転者に対する安全、事故、労働環境の分析が必要。職業ドライバーに対して、ターゲットにしたもの少ないため。
運転経歴証明書と運転者の再教育との連携による安全運転技量の向上に努めるべき。特に教習所との有機的連携関係の強化が重要。安全運転（ないしはエコ運転）に対する社会的ニーズは高まっている。
高齢者への定期的な運転（運転）チェックが重要であると考えます。

12. 安全運転への取組を推進するセンターへの意見・要望

今後安全運転への取組を推進するセンターへの意見・要望・アイディア
地域における交通安全教育は、生活道路の安全対策の推進に効果があることから推進してほしい。
運転者自身が客観的に自分の運転技量を判断できるツールの開発と普及が必要と感じた。
高度サポート車等の運転における運転方法と危険性について、どのような技術発展があっても全自動に（電車のように？）なるまでは車による事故の危険性は0にはなりません）。人間の陥りやすい欠点等に焦点をあてた取組もお願いします。
簡易でもよいので中央研究所以外にも学ぶことのできる場所があるとうれしい（特に西）。
現在、交通安全（交通事故分析）の研究を行っているため、交通事故の大半を占める一般運転者に関しても扱っていただきたいです。
①テクノロジーにまかせられること。②人間自らがどうしてもやらなければならないと（段階的に）この2つの整理を、今後の5～10年を見すえて、ぜひ講演していただきたいです。
バスでの教育用DVD、マニュアルなどの作成、販売。
自動車との共存の方法。
運転者を安全運転に専し、仕組み作りについて考える材料があるとよい。
死角にはいってしまう二輪車の走行について考えて欲しい。
安全指導で即使用できるテキスト（教本的なもの）があれば助かる。センターの広に奏功する。
一般向けのわかりやすい広報。
安全運転中央研修所について一般公開する等PRを行ったらいかがでしょうか。研修所の業務内容等について広く理解されていないようです。
高齢化が進む。一般企業の経営者、従業員を対象とした安全運転教育プログラムの取組み。職場に戻って、全員で今日の話を共有したいと思います。ありがとうございました。
・フルブレーキ体験をドライバーの何%の方がおこなったことがあるでしょうか？重要な体験であることなので必要性をアピールしてもらいたいと思います。・自動車運転免許を教習所で取得後、実際に運転をしていくうちに注意すべき点等がかなり多くあると感じている。あまりにも実生活で運転レベルが違うと事故発生率を抑制するのに限界があると思われます。教習所での時間数にも限りがあると思いますが、数十年ごとのリフレッシュ研修、教習所のカリキュラム内容の改善等に取り組んでいただければと思います。また、40代、50代から認知機能チェックを行っておくことも予防になるかと思います。
中央研修所にて新しいプログラムをついたしていただきたいです。指導員向け（初級・中級・上級等）
安全運転の事を、特に意識していない方への意識の改革ができれば。
各県の安全センターを中心に同様のシンポジウムを開催出来ないか（要望）
例えば、安全運転中央研修所における安全教育等を通じて得られたナマの経験・知見（例、プロドライバーでも見られる要改善点）を広く共有していくことも一案ではないか。
高度な運転技能研修等に関し、地方へのインストラクターの派遣は出来ないか。また、脳機能障害者支援のような研究は出来ないか。
今回の資料集の文字が小さすぎて見にくかったです。紙質を薄くして、一枚あたりパワポ二枚にしていただけるとありがたいです。
本日は、大変有意義な講義をありがとうございました。事故統計（健康起因事故だけではないもの）を配布してもらえたら、当局での交通安全研修でも利用できると思いました。

12. 安全運転への取組を推進するセンターへの意見・要望

今後安全運転への取組を推進するセンターへの意見・要望・アイディア
道路交通法という部分で協業できる部分がありそうだなと思いました。
自動車メーカーや部品メーカー国交省が取り組む事故防止活動について人、車、道の観点で理解いただく場を作って頂きたいです。

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

数　　表

数表

1　シンポジウム認知経路

	全体	ご案内状	チラシ・ポスター	センターのホームページ	Webニュース	職場関係者・知人の紹介	その他
全　体	142	67	1	11	11	39	13
	100.0	47.2	0.7	7.7	7.7	27.5	9.2
シンポジウム参加後の意識変化							
安全運転に対する意識が強くなった（小計）	110	52	1	8	8	30	11
	100.0	47.3	0.9	7.3	7.3	27.3	10.0
安全運転に対する意識が強くなった	64	34	1	5	3	14	7
	100.0	53.1	1.6	7.8	4.7	21.9	10.9
安全運転に対する意識がやや強くなった	46	18	－	3	5	16	4
	100.0	39.1	－	6.5	10.9	34.8	8.7
安全運転に対する意識は変わらない	23	12	－	2	2	6	1
	100.0	52.2	－	8.7	8.7	26.1	4.3
シンポジウム内容の今後役立つ程度							
役立つ（小計）	136	65	1	10	10	38	12
	100.0	47.8	0.7	7.4	7.4	27.9	8.8
大変役立つ	43	20	1	3	2	10	7
	100.0	46.5	2.3	7.0	4.7	23.3	16.3
役立つ	69	37	－	4	5	22	1
	100.0	53.6	－	5.8	7.2	31.9	1.4
やや役立つ	24	8	－	3	3	6	4
	100.0	33.3	－	12.5	12.5	25.0	16.7
あまり役立たない	1	1	－	－	－	－	－
	100.0	100.0	－	－	－	－	－

2　シンポジウム出席動機						
	全体	安全運転の管理、指導を行う立場である	安全運転に興味がある	テーマに関心がある	出演者に関心がある	その他
全　体	142	65	38	63	11	14
	100.0	45.8	26.8	44.4	7.7	9.9
シンポジウム参加後の意識変化						
安全運転に対する意識が強くなった（小計）	110	52	28	48	9	9
	100.0	47.3	25.5	43.6	8.2	8.2
安全運転に対する意識が強くなった	64	32	19	27	5	6
	100.0	50.0	29.7	42.2	7.8	9.4
安全運転に対する意識がやや強くなった	46	20	9	21	4	3
	100.0	43.5	19.6	45.7	8.7	6.5
安全運転に対する意識は変わらない	23	9	7	12	2	4
	100.0	39.1	30.4	52.2	8.7	17.4
シンポジウム内容の今後役立つ程度						
役立つ（小計）	136	62	36	61	11	13
	100.0	45.6	26.5	44.9	8.1	9.6
大変役立つ	43	21	12	21	2	4
	100.0	48.8	27.9	48.8	4.7	9.3
役立つ	69	30	17	32	7	8
	100.0	43.5	24.6	46.4	10.1	11.6
やや役立つ	24	11	7	8	2	1
	100.0	45.8	29.2	33.3	8.3	4.2
あまり役立たない	1	1	－	－	－	－
	100.0	100.0	－	－	－	－

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

3　シンポジウム参加後の意識変化					
	全体	安全運転に対する意識が強くなった	安全運転に対する意識がやや強くなった	安全運転に対する意識は変わらない	無回答
全　体	142	64	46	23	9
	100.0	45.1	32.4	16.2	6.3
シンポジウム参加後の意識変化					
安全運転に対する意識が強くなった（小計）	110	64	46	－	－
	100.0	58.2	41.8	－	－
安全運転に対する意識が強くなった	64	64	－	－	－
	100.0	100.0	－	－	－
安全運転に対する意識がやや強くなった	46	－	46	－	－
	100.0	－	100.0	－	－
安全運転に対する意識は変わらない	23	－	－	23	－
	100.0	－	－	100.0	－
シンポジウム内容の今後役立つ程度					
役立つ（小計）	136	64	46	22	4
	100.0	47.1	33.8	16.2	2.9
大変役立つ	43	36	5	1	1
	100.0	83.7	11.6	2.3	2.3
役立つ	69	27	29	11	2
	100.0	39.1	42.0	15.9	2.9
やや役立つ	24	1	12	10	1
	100.0	4.2	50.0	41.7	4.2
あまり役立たない	1	－	－	1	－
	100.0	－	－	100.0	－

4　今後の安全運転への取組みに役立つ程度							
	全体	大変役立つ	役立つ	やや役立つ	あまり役立たない	役立たない	無回答
全　体	142	43	69	24	1	－	5
	100.0	30.3	48.6	16.9	0.7	－	3.5
シンポジウム参加後の意識変化							
安全運転に対する意識が強くなった（小計）	110	41	56	13	－	－	－
	100.0	37.3	50.9	11.8	－	－	－
安全運転に対する意識が強くなった	64	36	27	1	－	－	－
	100.0	56.3	42.2	1.6	－	－	－
安全運転に対する意識がやや強くなった	46	5	29	12	－	－	－
	100.0	10.9	63.0	26.1	－	－	－
安全運転に対する意識は変わらない	23	1	11	10	1	－	－
	100.0	4.3	47.8	43.5	4.3	－	－
シンポジウム内容の今後役立つ程度							
役立つ（小計）	136	43	69	24	－	－	－
	100.0	31.6	50.7	17.6	－	－	－
大変役立つ	43	43	－	－	－	－	－
	100.0	100.0	－	－	－	－	－
役立つ	69	－	69	－	－	－	－
	100.0	－	100.0	－	－	－	－
やや役立つ	24	－	－	24	－	－	－
	100.0	－	－	100.0	－	－	－
あまり役立たない	1	－	－	－	1	－	－
	100.0	－	－	－	100.0	－	－

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

5　講演内容で興味を持った講演タイトル

	全体	特別講演1「危険運転をするドライバーの脳に特徴はあるのか？」（朴啓彰）	特別講演2「高速道路における行き先間違い発生要因の把握」（飯田克弘）	公募研究の報告「高齢ドライバーの認知力低下と運動能力の関係」（岩越和紀）	一般講演1「改正道路交通法における高齢運転者対策の推進状況について」（岡本努）	一般講演2「高齢者の健康起因事故について」（大嶋菜摘）	一般講演3「地域と連携した障がい者の運転再開支援の取り組み」（塚本未幸）	無回答
全　体	142	81	62	65	44	71	26	4
	100.0	57.0	43.7	45.8	31.0	50.0	18.3	2.8
シンポジウム参加後の意識変化								
安全運転に対する意識が強くなった（小計）	110	68	48	52	35	57	18	2
	100.0	61.8	43.6	47.3	31.8	51.8	16.4	1.8
安全運転に対する意識が強くなった	64	42	28	33	19	35	11	1
	100.0	65.6	43.8	51.6	29.7	54.7	17.2	1.6
安全運転に対する意識がやや強くなった	46	26	20	19	16	22	7	1
	100.0	56.5	43.5	41.3	34.8	47.8	15.2	2.2
安全運転に対する意識は変わらない	23	11	10	9	8	10	7	－
	100.0	47.8	43.5	39.1	34.8	43.5	30.4	－
シンポジウム内容の今後役立つ程度								
役立つ（小計）	136	78	60	63	43	69	26	2
	100.0	57.4	44.1	46.3	31.6	50.7	19.1	1.5
大変役立つ	43	28	20	28	16	26	10	－
	100.0	65.1	46.5	65.1	37.2	60.5	23.3	－
役立つ	69	37	28	30	18	32	14	1
	100.0	53.6	40.6	43.5	26.1	46.4	20.3	1.4
やや役立つ	24	13	12	5	9	11	2	1
	100.0	54.2	50.0	20.8	37.5	45.8	8.3	4.2
あまり役立たない	1	1	－	－	－	－	－	－
	100.0	100.0	－	－	－	－	－	－

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

7　シンポジウムで取り上げて欲しいテーマ

	全体	緊急時の運転	災害時の運転	高速道路での運転	自動運転	大型車の運転	普通自動車の運転	二輪車の運転	自転車の運転	高齢運転者	一般運転者	職業運転者	初心運転者	交通安全教育一般	子供に対する交通安全教育	自動車教習所の安全運転教育	高度な運転技能研修	運行管理者・安全運転管理者による運転管理	交通違反	交通事故	その他	無回答
全　体	142	18	19	15	70	13	5	8	21	42	4	20	5	20	24	9	13	34	15	27	13	7
	100	12.7	13.4	10.6	49.3	9.2	3.5	5.6	14.8	29.6	2.8	14.1	3.5	14.1	16.9	6.3	9.2	23.9	10.6	19	9.2	4.9
シンポジウム参加後の意識変化																						
安全運転に対する意識が強くなった（小計）	110	12	16	11	54	12	4	6	14	32	4	17	4	14	19	8	9	27	11	22	8	6
	100	10.9	14.5	10	49.1	10.9	3.6	5.5	12.7	29.1	3.6	15.5	3.6	12.7	17.3	7.3	8.2	24.5	10	20	7.3	5.5
安全運転に対する意識が強くなった	64	8	12	7	33	8	2	1	8	20	2	10	3	6	14	5	6	14	4	16	3	2
	100	12.5	18.8	10.9	51.6	12.5	3.1	1.6	12.5	31.3	3.1	15.6	4.7	9.4	21.9	7.8	9.4	21.9	6.3	25	4.7	3.1
安全運転に対する意識がやや強くなった	46	4	4	4	21	4	2	5	6	12	2	7	1	8	5	3	3	13	7	6	5	4
	100	8.7	8.7	8.7	45.7	8.7	4.3	10.9	13	26.1	4.3	15.2	2.2	17.4	10.9	6.5	6.5	28.3	15.2	13	10.9	8.7
安全運転に対する意識は変わらない	23	5	2	2	12	1	1	-	7	6	-	1	1	5	3	1	3	7	3	5	4	1
	100	21.7	8.7	8.7	52.2	4.3	4.3	-	30.4	26.1	-	4.3	4.3	21.7	13	4.3	13	30.4	13	21.7	17.4	4.3
シンポジウム内容の今後役立つ程度																						
役立つ（小計）	136	17	18	14	67	13	5	8	21	40	4	20	5	19	23	9	12	33	15	26	13	7
	100	12.5	13.2	10.3	49.3	9.6	3.7	5.9	15.4	29.4	2.9	14.7	3.7	14	16.9	6.6	8.8	24.3	11	19.1	9.6	5.1
大変役立つ	43	4	5	6	21	4	3	2	8	14	2	8	1	5	8	6	3	7	5	9	5	3
	100	9.3	11.6	14	48.8	9.3	7	4.7	18.6	32.6	4.7	18.6	2.3	11.6	18.6	14	7	16.3	11.6	20.9	11.6	7
役立つ	69	9	11	4	36	6	-	4	9	20	-	8	4	10	13	3	7	20	6	14	5	4
	100	13	15.9	5.8	52.2	8.7	-	5.8	13	29	-	11.6	5.8	14.5	18.8	4.3	10.1	29	8.7	20.3	7.2	5.8
やや役立つ	24	4	2	4	10	3	2	2	4	6	2	4	-	4	2	-	2	6	4	3	3	-
	100	16.7	8.3	16.7	41.7	12.5	8.3	8.3	16.7	25	8.3	16.7	-	16.7	8.3	-	8.3	25	16.7	12.5	12.5	-
あまり役立たない	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-
	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	100	-	-

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

8　安全運転への取組み推進のために実施すべき調査研究

	全体	緊急時の運転	災害時の運転	高速道路での運転	自動運転	大型車の運転	普通自動車の運転	二輪車の運転	自転車の運転	高齢運転者	一般運転者	職業運転者	初心運転者	交通安全教育一般	子供に対する交通安全教育	自動車教習所の安全運転教育	高度な運転技能研修	運行管理者・安全運転管理者による運転管理	交通違反	交通事故	その他	無回答
全　体	142	6	9	6	27	8	2	5	16	27	6	16	3	10	12	7	6	16	8	8	16	37
	100	4.2	6.3	4.2	19	5.6	1.4	3.5	11.3	19	4.2	11.3	2.1	7	8.5	4.9	4.2	11.3	5.6	5.6	11.3	26.1
シンポジウム参加後の意識変化																						
安全運転に対する意識が強くなった（小計）	110	3	7	6	22	6	–	4	12	21	6	12	3	4	10	6	6	13	6	7	10	31
	100	2.7	6.4	5.5	20	5.5	–	3.6	10.9	19.1	5.5	10.9	2.7	3.6	9.1	5.5	5.5	11.8	5.5	6.4	9.1	28.2
安全運転に対する意識が強くなった	64	2	6	4	14	3	–	3	8	16	5	7	2	3	8	6	3	7	5	5	8	11
	100	3.1	9.4	6.3	21.9	4.7	–	4.7	12.5	25	7.8	10.9	3.1	4.7	12.5	9.4	4.7	10.9	7.8	7.8	12.5	17.2
安全運転に対する意識がやや強くなった	46	1	1	2	8	3	–	1	4	5	1	5	1	1	2	–	3	6	1	2	2	20
	100	2.2	2.2	4.3	17.4	6.5	–	2.2	8.7	10.9	2.2	10.9	2.2	2.2	4.3	–	6.5	13	2.2	4.3	4.3	43.5
安全運転に対する意識は変わらない	23	3	2	–	5	2	1	–	4	3	–	2	–	5	2	1	–	1	2	1	4	4
	100	13	8.7	–	21.7	8.7	4.3	–	17.4	13	–	8.7	–	21.7	8.7	4.3	–	4.3	8.7	4.3	17.4	17.4
シンポジウム内容の今後役立つ程度																						
役立つ（小計）	136	6	9	6	27	8	2	5	16	24	6	15	3	9	12	7	6	14	8	7	15	36
	100	4.4	6.6	4.4	19.9	5.9	1.5	3.7	11.8	17.6	4.4	11	2.2	6.6	8.8	5.1	4.4	10.3	5.9	5.1	11	26.5
大変役立つ	43	1	4	3	7	1	–	3	5	11	4	5	1	1	6	5	1	2	5	4	5	10
	100	2.3	9.3	7	16.3	2.3	–	7	11.6	25.6	9.3	11.6	2.3	2.3	14	11.6	2.3	4.7	11.6	9.3	11.6	23.3
役立つ	69	4	4	3	13	3	2	1	9	8	1	5	2	7	4	1	5	11	2	1	8	22
	100	5.8	5.8	4.3	18.8	4.3	2.9	1.4	13	11.6	1.4	7.2	2.9	10.1	5.8	1.4	7.2	15.9	2.9	1.4	11.6	31.9
やや役立つ	24	1	1	–	7	4	–	1	2	5	1	5	–	1	2	1	–	1	1	2	2	4
	100	4.2	4.2	–	29.2	16.7	–	4.2	8.3	20.8	4.2	20.8	–	4.2	8.3	4.2	–	4.2	4.2	8.3	8.3	16.7
あまり役立たない	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	–	–	–	1	–	1	–	–
	100	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	100	–	–	–	100	–	100	–	–

９　安全運転教育用ＤＶＤ販売認知				
	全体	知っている	知らなかった	無回答
全　体	142	67	67	8
	100.0	47.2	47.2	5.6
シンポジウム参加後の意識変化				
安全運転に対する意識が強くなった（小計）	110	53	50	7
	100.0	48.2	45.5	6.4
安全運転に対する意識が強くなった	64	34	28	2
	100.0	53.1	43.8	3.1
安全運転に対する意識がやや強くなった	46	19	22	5
	100.0	41.3	47.8	10.9
安全運転に対する意識は変わらない	23	11	11	1
	100.0	47.8	47.8	4.3
シンポジウム内容の今後役立つ程度				
役立つ（小計）	136	66	62	8
	100.0	48.5	45.6	5.9
大変役立つ	43	20	21	2
	100.0	46.5	48.8	4.7
役立つ	69	39	24	6
	100.0	56.5	34.8	8.7
やや役立つ	24	7	17	－
	100.0	29.2	70.8	－
あまり役立たない	1	－	1	－
	100.0	－	100.0	－

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

10　安全運転教育用ＤＶＤ所有				
	全体	持っている	持っていない	無回答
全　体	142	28	106	8
	100.0	19.7	74.6	5.6
シンポジウム参加後の意識変化				
安全運転に対する意識が強くなった（小計）	110	24	79	7
	100.0	21.8	71.8	6.4
安全運転に対する意識が強くなった	64	16	47	1
	100.0	25.0	73.4	1.6
安全運転に対する意識がやや強くなった	46	8	32	6
	100.0	17.4	69.6	13.0
安全運転に対する意識は変わらない	23	4	18	1
	100.0	17.4	78.3	4.3
シンポジウム内容の今後役立つ程度				
役立つ（小計）	136	28	100	8
	100.0	20.6	73.5	5.9
大変役立つ	43	11	30	2
	100.0	25.6	69.8	4.7
役立つ	69	14	49	6
	100.0	20.3	71.0	8.7
やや役立つ	24	3	21	－
	100.0	12.5	87.5	－
あまり役立たない	1	－	1	－
	100.0	－	100.0	－

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

11　安全運転教育用ＤＶＤ視聴対象

	全体	安全運転管理者・運行管理者	バス・トラック運転者	タクシー運転者	自動車教習所の教習生	一般運転者	個人用	その他	無回答
全　体	28	12	10	2	－	4	3	2	5
	100.0	42.9	35.7	7.1	－	14.3	10.7	7.1	17.9
シンポジウム参加後の意識変化									
安全運転に対する意識が強くなった（小計）	24	11	10	2	－	4	3	2	2
	100.0	45.8	41.7	8.3	－	16.7	12.5	8.3	8.3
安全運転に対する意識が強くなった	16	9	7	2	－	3	1	2	1
	100.0	56.3	43.8	12.5	－	18.8	6.3	12.5	6.3
安全運転に対する意識がやや強くなった	8	2	3	－	－	1	2	－	1
	100.0	25.0	37.5	－	－	12.5	25.0	－	12.5
安全運転に対する意識は変わらない	4	1	－	－	－	－	－	－	3
	100.0	25.0	－	－	－	－	－	－	75.0
シンポジウム内容の今後役立つ程度									
役立つ（小計）	28	12	10	2	－	4	3	2	5
	100.0	42.9	35.7	7.1	－	14.3	10.7	7.1	17.9
大変役立つ	11	4	4	2	－	2	1	2	1
	100.0	36.4	36.4	18.2	－	18.2	9.1	18.2	9.1
役立つ	14	7	5	－	－	2	2	－	2
	100.0	50.0	35.7	－	－	14.3	14.3	－	14.3
やや役立つ	3	1	1	－	－	－	－	－	2
	100.0	33.3	33.3	－	－	－	－	－	66.7
あまり役立たない	－	－	－	－	－	－	－	－	－
	－	－	－	－	－	－	－	－	－

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

付　　録

（質問紙）

「自動車安全運転シンポジウム２０１７」アンケート（表）

本日は、「自動車安全運転シンポジウム2017」にご出席いただきありがとうございます。
お手数ではございますが、皆様からのご意見を今後の活動の参考とさせていただきたく、アンケートにご協力くださいますようお願い申し上げます。

1　今回のシンポジウムを何でお知りになりましたか。
□ご案内状　□チラシ・ポスター
□センターのホームページ　□Webニュース（　　）
□職場関係者・知人の紹介　□その他（　　）

2　シンポジウムに出席された動機（理由）をお聞かせください。（複数回答可）
□安全運転の管理、指導を行う立場である　□安全運転に興味がある
□テーマに関心がある　□出演者に関心がある
□その他（　　）

3　シンポジウムに参加してどのように感じましたか。
□安全運転に対する意識が強くなった　□安全運転に対する意識がやや強くなった
□安全運転に対する意識は変わらない

4　シンポジウムの内容は今後の安全運転の取組に役立つものでしたか。
□大変役立つ　□役立つ　□やや役立つ
□あまり役立たない　□役立たない

5　講演内容で興味をもったタイトルはどれでしたか。（複数回答可）
□特別講演①「危険運転をするドライバーの脳に特徴はあるのか？」（朴 啓彰）
□特別講演②「高速道路における行き先間違い発生要因の把握
　－ 逆走対策のベース向上を目指して －」（飯田 克弘）
□公募研究の報告「高齢ドライバーの認知力低下と運転能力の関係」（岩越 和紀）
□一般講演①「改正道路交通法における高齢運転者対策の推進状況について」（岡本 努）
□一般講演②「高齢者の健康起因事故について」（大嶋 菜摘）
□一般講演③「地域と連携した障がい者の運転再開支援の取り組み」（塚本 末幸）

6　シンポジウムの内容で特に印象に残った内容をお聞かせください。
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

裏面に続きます

「自動車安全運転シンポジウム２０１７」アンケート（裏）

A．緊急時の運転　B．災害時の運転　C．高速道路での運転　D．自動運転
E．大型車の運転　F．普通自動車の運転　G．二輪車の運転　H．自転車の運転
I．高齢運転者　J．一般運転者　K．職業運転者　L．初心運転者
M．交通安全教育一般　N．子供に対する交通安全教育　O．自動車教習所の安全運転教育
P．高度な運転技能研修　Q．運行管理者・安全運転管理者による運転管理
R．交通違反　S．交通事故

7　上記の中から、シンポジウムで特に取り上げて欲しいテーマをお聞かせください。（複数回答可）
取り上げて欲しいテーマ(アルファベット)(　　)
その他(自由記述)(　　)

8　上記の中から、今後センターが安全運転への取組を推進していく上で、実施すべきと考える調査研究がありましたら　お聞かせください。（複数回答可）
実施すべき調査研究(アルファベット)(　　)
その他(自由記述)(　　)

9　センターが安全運転教育用DVDを販売していることはご存知ですか。
□知っている　□知らなかった

10　センターが販売している安全運転教育用DVDをお持ちですか。
□持っている　□持っていない

11　センターが販売している安全運転教育用DVDをお持ちの方に、DVDを見せている方をお聞きします。（複数回答可）
□安全運転管理者・運行管理者　□バス・トラック運転者　□タクシー運転者
□自動車教習所の教習生　□一般運転者　□個人用
□その他(　　)

12　今後センターが安全運転への取組を推進していく上で、ご意見、ご要望、アイディアがありましたらお聞かせください。

ありがとうございました。お帰りの際、受付のスタッフにお渡しください。

差支えなければご記入下さい。

所属　　お名前

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

付　　録

（講演者への質問）

付録（講演者への質問）

特別講演1．朴 啓彰（高知工科大学客員教授／医師）

「危険運転をするドライバーの脳に特徴はあるのか？」への質問
「脳」を運転免許試験で検査して、脳の特徴が起こしやすい事故を防止するための講習をすると効果はありそうですか？
ビデオゲームが認知能力向上に有効であったとのことであるが、Natureにて調査した内容をもう少し詳しく教えてもらいたい。
脳ドック又は、撮影に費用どのくらいかかるのか？病気でないと保険きかないと思うけど。
第一分類の者を脳診断によって区分することが可能なのか。将来的に運転可否診断の効率化に繋がるのか。
卓球が脳に良い影響を与えるとあるが、卓球以外にはどのようなものがあるか。
内容的に120分以上のボリューム内容、スライド枚数からして、とても25分の時間内に収まるものではない。ポイントを絞って説明努力されていたが、無理。声も聞き取りづらく（マイクの関係？）、お話がよく聞き取れなかった。中途半端な形で終わってしまったのは残念。話し方も研究された方が良い。
卓球以外に脳を活性化させるスポーツはありますか。できれば、一人でできる者を教えてください。
タバコ、酒を中途でやめると脳は回復するのですか？50、60代からは手遅れなのか？
白質病変と事故発生に因果関係があることは、一定わかったが、当然のことながら、高齢化・連嶺の上昇とリンクしており、他の要因に起因している可能性が否定できない。例えば30代、40代の白質病変患者の事故率が高い。といったデータはあるか。伺ってみたい。高齢化と関係なく、若年層でも、白質病変が原因だということを確認したい。
P9に「柔軟な免許制度の導入」に関する説があるが、朴教授の考える範囲で、どういった制度を導入すると有意義かご教授いただきたいです。

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

付録（講演者への質問）

特別講演2. 飯田 克弘（大阪大学准教授）

「高速道路における行き先間違い発生要因の把握　－ 逆走対策のベース向上を目指して －」への質問
ナビの案内画面や音声で、間違いを減らすことはできないか？
逆走でパニックを起こしUターンしてしまう主な理由は、そもそも①～③が大きいと思います。（もともとナビ情報だけでは「限界」となること自体にも問題ありそうだから）　①入口（方向）がわかりにくく、その上、②そんな「間違い」は絶対に許されない道の事情（つまり一瞬で間違えた！と気づいても、もはやBackすら何もできない、戻らせてもらえない）③高速料金が（いつまでたっても無料化されるばかりか）非常に高い（ため、余分に払いたくない、戻る為に何倍もお金がかかる）④時間的にも次のチャンスまで行って戻ってくる余裕がない）例えば③だけでも改善されれば、特に昨今の国民の所得etcから考えても効果があるのではないでしょうか？（つまり、安ければまだ次のチャンスまで行ってから戻りやすくなる→逆走しなくても余裕を持って戻れるということ）。
立ち入口、進入禁止表示（標識）よりも路面表示（矢印）が有効？
ナビがない時代の逆走はどれ程あったのか？
運転者をクラスタに分類して行き先間違いの特徴をまとめていますが、それぞれのクラスタに対応した支援の手法があれば教えて下さい。
1.　パワポP,19近畿（東北）って近畿ですか、東北ですか？よくわかりません。 2.　降り口からの侵入防止はないのですか？
逆走の原因としては、出口後ろからの誤進入の方が大きいのではないか。行き先間違いの防止で、どの程度逆走を防止できるのか。高齢化と行き先間違いの関係はどうか。都市高速はJCT、ICの間隔が短く、間違いやすいのではないか。
話し方も明瞭で、聞きとり易かった。論旨明快で要因と対応がよく理解できた。便利なカーナビも勘違いすると、とんでもない結果になる。標識の表示をしっかり確認する必要があることをよく理解した。
逆走車両の通報、即巡行車両の走行停止処置が可能か（渋滞追突事故発生の免除性とのバランス）？ドローンでの停止誘導はどうか？

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

付録（講演者への質問）

公募研究の報告．岩越和紀（高齢者安全運転支援研究会理事長）

「高齢ドライバーの認知力低下と運転能力の関係」への質問
無規制の交差点、右（左）側から進入車両、高齢者は留まる傾向、若者は突進通貨の傾向。どちらが安全？
質問①ブレーキ力とは、踏力のことですか？それとも反応速度のことですか？ 質問②MCI高齢者の特徴として、ワーキングメモリーの低下は影響しますか？
なぜ急ブレーキが踏めないのですか？原因はなんでしょうか？筋力？思い切りがない？
試験にて切り返しなどの運転タスクを設定しているが、どのような運転シナリオで試験するのが妥当か。高速道路のシナリオではどのような影響が考えられるか。
今回の研究の元に簡単に検査する方法はありますか？一日一人2時間かかると現状、個別評価は難しいと思います。
朴先生の脳診断との連携が、必要である。
スライド17に趣味の個数が6個以上の場合認知機能低下を遅らせるとあるが、どのような趣味でもいいのか。例えば、活動的なものとそうでないものとでの比較はどうか。
自分も高齢ドライバーの仲間入りをして久しいが、趣味を多くして、認知機能の低下を遅らせるしかないと自覚を強くした。MCI者の運転挙動の傾向にも思い当たるフシがあり、ドキリとした。チェックリスト30の上位10項目には該当内で安心した。淡々とした話し方でわかりやすい解説だった。
高齢者のAT運転禁止、MT車に限定できないか？（製造が少ないが・・・）
若い人でも運転時認知障害になることはあるのでしょうか（運転時以外は健常だが、運転時は…など）。

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

付録（講演者への質問）

一般講演1．岡本 努（警察庁運転免許課高齢運転者等支援室長）

「改正道路交通法における高齢運転者対策の推進状況について」への質問
スライドの文字が小さく見づらい。高齢者支援の観点から、配慮が足りないのでは？ただ、講話の声は大きく明瞭で、聞き取りやすかった。超高齢化社会で認知機能低下という見えざる難敵への対処は極めて重要なテーマ。一層のご活躍を祈る。
国連を中心に基準の国際化が進められているが、道路交通法について何か活動があれば状況を教えてもらいたい（国際的に高齢ドライバーの安全対策はどのようになっているのか？）。
免許返納者に対する優遇施策は自治体に委ねているのが現状ですが、政府や警察庁として何か取り組む方針はありますか。 実写試験とはどのような内容を（現時点で）設定していますか。 限定条件付き免許とはどのような内容を（現時点で）設定していますか。（ASV車限定？など）
先日の新聞において、高齢者の免許返納のデータが上がっていましたが、地方での返却率が低いという問題が上がっていました。この問題は数年前から言われていましたが、具体的な何か対策、例えば自動運転のようなまだ先の話ではなく、ここ数年での対策についての取り組みはなされているのでしょうか？ロードマップなどあれば、お話しいただきたい。よろしくお願いします。
認知機能検査対策本が販売されてきておりますが、これにより学習効果が本来の認知機能より能力が高くなって出てくるように思えてしまうのですが、このことに関しては特に対策等はありませんか？
高齢者はMT車に限定すれば（急発進防止）？　自主返納→公共交通機関の料金が高すぎ→地方での利便性が悪い（バス・電車など）。

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

付録（講演者への質問）

一般講演2. 大嶋 菜摘（公益財団法人交通事故総合分析センター）

「高齢者の健康起因事故について」への質問
最近は自転車も車道を走ることが以前より強化されたように感じますが、これによる影響が気になっています。自転車マークや色の道が道路に付されていたとしても、自転車の人もドキドキしながらの運転になると思いますよ。車道の一時停車が非常に多く点在する道も多く、その度に自転車は歩道に戻ったり、車道の中央に出てくることもあります。何度もヒヤリハットを目撃しておりますが、これに対しての今後の対策などは講じられているのでしょうか？また、一時停車中の車が、不注意に急にドアを開けることで、自転車道を走っていた自転車の人が転倒するケースも見かけるようになりました。高齢者の健康起因事故はもうIOTデバイスの活用で、充分安全運転のために取り込んでいけるのではないでしょうか？
具体的な事故事例を指名しながら、分かりやすく説明していただき、よく理解できた。健康起因事故と高齢運転者対策の重要性、対応等がわかりやすく説明されよかった。真面目な仕事ぶりがうかがえる発表で、美しい声と相まって好感がもてた。若い女性研究員のご活躍、ご発展を祈る。
認（覚）知、判断、行動し運転の三要素、どれが安全上一番大切？
病死による事故は交通事故統計外である。（日本）他国の調査では全事故の10%が病気である。そのことも述べて注意喚起してほしい。
木曜日、金曜日の理由がわからない。「特殊なストレス」の中身が大事なのではないか？
今回は関東の一都三県を対象に調査を行なっているが、ドライバー異常時対応システムなどの安全支援システムの導入も検討されています。このようなシステムの効果を調査するために全国を対象とした事故のデータを収集は可能でしょうか。
健康起因事故の防止に向けて、イタルダさんとして具体的に取り組んでいる事項についてご紹介いただけると嬉しいです。

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

付録（講演者への質問）

一般講演3. 塚本 末幸（本田技研工業株式会社安全運転普及本部）

「地域と連携した障がい者の運転再開支援の取り組み」への質問
ホンダセーフティーナビを使用し、脳卒中者の運転評価に従事している作業療法士です。質問①運転反応検査では、免許センターでの臨的基準に必要な項目（ブレーキ反応速度）が評価できないため、ニーズに合わせたカスタマイズは難しいのでしょうか？　質問②セーフティーナビを使用し、、臨床データと合わせて研究に取り組みたいと考えておりますが、本製品の評価基準（例えば、路上検査では減点方式なのか？など）、細かな基準等は教えていただけるのでしょうか？
ソフト、ハード両面から真摯な取り組みをされているHONDAの姿勢が明快に語られ、よく理解でき、心強く感じた。今後も引き続きご尽力いただくよう希望したい。HONDAの底力を示す一例と感じた。
自動車教習所にとっては相当の負担。経営上支援はなかなか、、、という本音も。
障害者「自立」の取り組みに感心した。
シュミレーターの評価について、実車（停車）を用いた評価を追加されていますが、どのようなテストを実写で行なっているのか具体的に教えてください。
質問①OS検査と高次脳機能検査との相関等はどのようになっているのか？　質問②日常生活検査という表現よりも、（例えば）高次脳機能検査の表現の方がいいのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。→スライド12ですが、まだカットオフ値等の名買うな検査がないのが現状だと思うのですが、、、。 質問③リハプロジェクトの中で、それが●●・継続するためには、リスク管理・費用対効果について具体的に教えていただきたい。 質問④シュミレーターは実車では行えない危険予測という点でメリットだと思うのですが、貴発表の中で、教習所との運転スキルは連携は考えてなかったのでしょうか？

安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター