



このテーマの目的

- 安全な運転とはどんな運転？簡単そうで不透明な問題の回答を考えます。
- 安全な運転に必要な操作とはどんな操作なのか？「道具を使う（作業）」という観点から運転操作について考えます。
- 安全な運転に不可欠な「自覚」について考えます。
- 支援者自らが安全な運転について考え、実践することで、患者への助言の説得力を強化し、同時に対患者との信頼関係の構築に役立てて頂きたいと思います。

安全な運転とは？

- このテーマでは「安全な運転」とは「事故を起こさない運転」と定義します。
- 事故を起こさないとは、事故の加害者にも被害者にもならないということの意味します。
- 事故を起こさない運転はどうすれば実現できるでしょうか？

安全な運転 → 的確な操作 → 注意力 → ルールの順守

操作と事故

原因項目	件数458件中	割合
操作不適 (ハンドル)	73件	16%
操作不適 (ペダル)	34件	7%
操作不適 (その他)	27件	6%
安全不確認	106件	23%
前方不注意 (漫然運転)	85件	19%
前方不注意 (脇見等)	42件	9%
判断の誤り	35件	8%
不明	56件	12%

→ 確実な操作で防ぐことが可能

迅速で正確な操作のためには「正しい座位」が基盤となります。

1. 自工会の取り組み（高齢運転者特性の調査）

1.2 高齢者の認知・判断・操作力調査 高齢者の操作の特徴①

■ 高齢者は、回避行動がとれないことが多い。

回避行動	44歳以下 (1253件)	44-64歳 (498件)	65歳以上 (97件)	75歳以上 (13件)
特になし	0.55	0.55	0.55	0.55
その他	0.05	0.05	0.05	0.05
内容不明	0.05	0.05	0.05	0.05
有無自体が不明	0.05	0.05	0.05	0.05
ブレーキを踏めた	0.05	0.05	0.05	0.05
補助ブレーキを踏めた	0.05	0.05	0.05	0.05
シフトダウンした	0.05	0.05	0.05	0.05
アカセルを踏めた	0.05	0.05	0.05	0.05
踏み込んだ	0.05	0.05	0.05	0.05
急ハンドル(右)を切った	0.05	0.05	0.05	0.05
急ハンドル(左)を切った	0.05	0.05	0.05	0.05
クラクションを鳴らした	0.05	0.05	0.05	0.05

年代ごとの事故回避行動

出典：交通事故総合分析センター／日本自動車工業会 共同研究（平成18年度）

(C) Copyright Japan Automobile Manufacturers Association, Inc. All rights reserved. 10

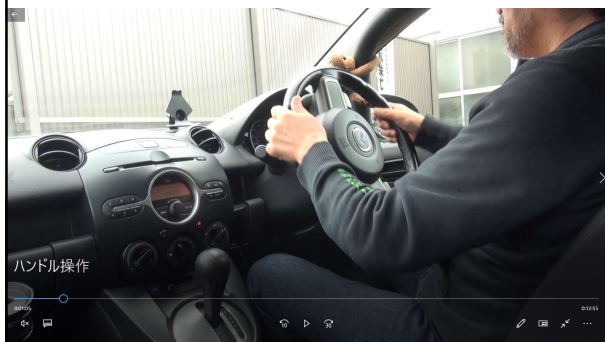
操作と身体 シートポジション

- 迅速で確実なハンドル操作とペダル操作が可能で、且つドライバーにかかる慣性力に耐えられる姿勢



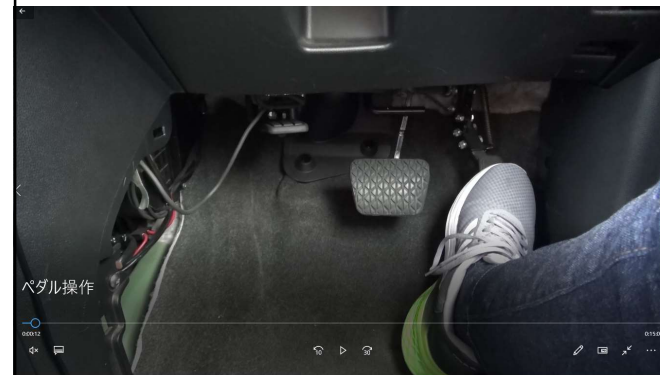
身体と操作 ハンドル操作

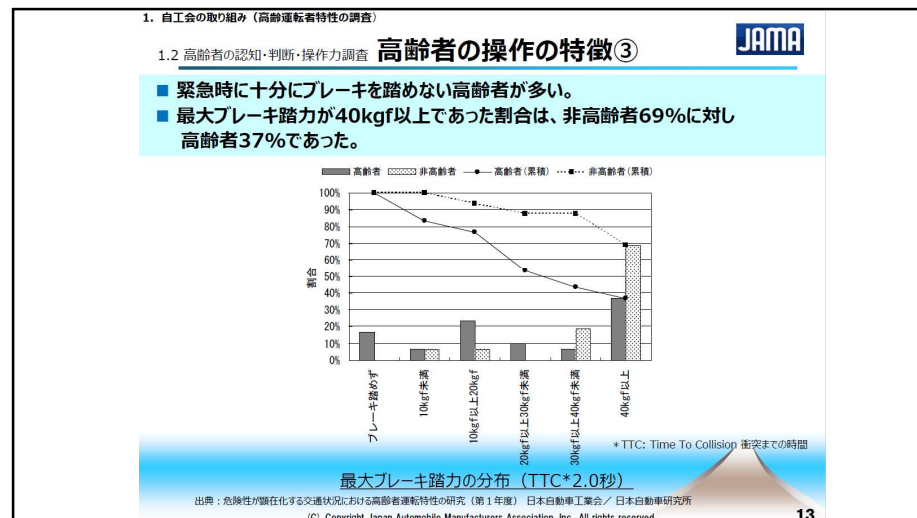
- ぶつかる前に避ける。迅速で正確な操作を実現するために



身体と操作 ペダル操作

- ぶつかる前に止まる。急ブレーキ可能なペダル操作





まとめ

- 患者への説得力を持つためには、支援者自身が安全運転とは何かを考え、また実行することが不可欠です。
- 自分の運転について改めて確認し、いかに「安全」を軽視する操作を行ってきたかを自覚することは、今後の安全運転の出発点です。
- 運転操作の基本は、健常者も障害者も変わりません。健常者には実行可能で、障害者には実行不可能な運転操作があり、「それを補うために何かが必要か？」また、実行不可能な操作があるのであれば、それでも事故にあわないためには「より慎重で注意深い運転が必要であることの自覚喚起」これこそが患者へ対する「運転についての助言のすべて」だと思っています。
- 実際に今回の動画のような運転をしてみると、実行することは意外と難しいことに気づくはずですが、人間の「既存の動作の慣れ(慣熟)」を乗り越えて、新たな操作を学ぶ (UPDATE) ことは、身障運転者には不可欠なハードルであることを認識し、今後の運転リハビリテーションの在り方について、是非皆さんで考えてほしいと願っています。

慣れるとは？
 初め自転車に乗る時と似ているかもしれない。最初は補助輪が必要だが、うまくなるにつれて補助輪なしでも走れるようになる。脳もこれと同じようだ。脳は特定の課題に習熟するにつれて必要なニューロンの数を減らし、脳の反応を単純化して動作を無意識に (自転車に乗る時のように) 行えるようにしているのである。
 *脳倫理学序説 著)マイケル S カザニガ