

そういうことで、私としては問題提起をして発表を終わらせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

溝端 どうもありがとうございました。大変示唆に富んだ研究成果の御発表ではなかったかと思うんですね。とりわけ、お手元の資料で見ますと、平澤先生の5-10ページというか、死亡件数の将来予測のデータというのは、3年前のデータに基づいて将来をちょっと数年予測したんだけど、実は、単純な予測モデルだけれども、そのとおり行っていると。つまり今までの努力では、その勾配は変わらないよ、もうちょっと頑張らないと下がりませんというお話ですよ、言いたいことは。



平澤 そうです。

溝端 ということは、今までのような対策ではあかん、何か絞りはれという話だと思うんですね。そこをどうするかという話が多分ポイントになっていて、その中の1つが、子どもであったり、1つは高齢者であったりと。とりわけ高齢者が危ないよという結論ではなかったかと思うのですけれども、ありがとうございました。

ちょっと私も、本来はコーディネーターがしゃべったらいけないのですけれども、5枚だけ、ちょっとおもちゃみたいなスラ

イドを持ってきましたので、今の平澤先生の分析と重ねて見ていただくとよろしいかなと思います。



これは我々の漢字ですよ。「老」という。漢字は表意文字ですので、象形文字ですので、こういうふうに変わってきた。このハネですが、杖だということなんですよ。

こういうのをよく見かけますよね、横断歩道で。先ほどの平澤先生のものも、何かちょっと杖っぽいものを持たれていましたけれども。私は、超高齢時代ですから、100歳以上の方が今年の9月現在で全国に4万4,449人いらっしゃるんですよ。4万4,449人ですよ、覚えやすいでしょう、44449。ここ数年、毎年どれぐらい増えているかというと4,500人ずつ増えている。4,500人ずつ。つまり、来年の9月になったら幾らになるかわかりますよね。5万に迫る。その次は5万5,000人、そういう感じで行くんです。超高齢時代。100歳以上ですよ。当然、さっきの80歳以上とかはもっともっているわけですよ。そういうことになる。つまり、3本足から4本足の時代になってきているのではないかと思うんですね。それなのに、今までのような歩行者対策でいいのかという話だと思うんです。

これ、4本足でしょう。片方は杖じゃないですけども、傘ですけども。多分、90歳とかそれぐらいにおなりだと思うんですね。東京の四谷の近くで、ちょっと申し訳なかったんだけど、たまたま通りかかったところでいらっしゃって、内緒で後ろから撮らせていただいて、悪いなと思いつつ、でも大事なことだなと思いつつ持ってきたんですね。

こちらがデータ。秋田県の南外村のデータですが、秒速1メートルを超える方はたったお1人、85歳以上の女性だけに限定しています。女性に限定したのは、身長が男性よりちょっと低いので、一般的に遅いですよ。遅いのはどのレベルまで行くかという、こうでしょう。0.1ですね、これ。0.1が3人ぐらい、この方は0.2ぐらいですけども、このおじいちゃんのスピードが、多分それぐらいなんです。でも、元気に歩いていらっしゃるでしょう。これでひよっとしたら病院に行かれてるかもしれないし、お買い物に行かれてるのかもしれない、そういう状態ですね。

それで、何とかしなければいけないと。「運動機能の衰えもその1つ」と書きましたけれども、人間側の要因にもいろいろあるんですね。自動車事故の原因に。

1.2 Locomotive Syndrome の予防

程よい運動習慣や外出（1回/日以上）などによる
トレーニング効果

★手前の緑のコーンを回って戻る、歩行時間の短縮効果に注目



開始前 14秒 3ヶ月後 7秒

・ブレーキの操作能力が向上できる ・ドアやトランクを楽に開閉できる、など

活老生活は長生きの秘訣 2

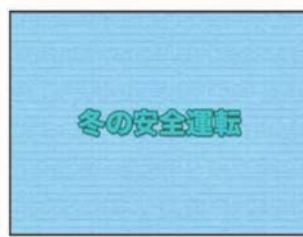
ちょっとこれは運動の効果を見ていただきたいと思うんです。「ロコモティブシンドロームの予防」と書いていますが、ちょっとしたトレーニングをしていただくと、同じ方がこれぐらいアップするんです。同じ方ですね。同一のおばあちゃんです。75歳、78歳だったかな、高齢の女性です。

これは、こっちになったら歩行者信号機の青時間内で渡れますでしょう。そう思いませんか。電動四輪車も要らないことないですか。

何がキーワードかといったら、トレーニングですよ。さっきの田中さんの、「ちょっとおばあちゃん、一緒に行こうや」と誘ったら、やれるはずなんだよね。もっとも最初は大変ね、「もう私はそんなことはせんでええから」という話になるの。そこをどうやってくどくかというのがちょっとみそなんだけど、そこを頑張ってもらうと行けるかもよという話ですよ。トレーニングをすると、車の側でもブレーキの操作能力なんかはすごく上がるかもしれない。ドアやトランクも楽に開けられるかもしれない、こういう話につながってくるんですね。

今までの話の中で、前方不注視という話がありました。夏場に多いとかありました

2. 前方不注視という自動車事故の多様な誘因



「冬の安全運転」Video Clip（約2分）

- 滑らない対策（減速、急がつかう運転、長い車間）
- 雪煙対策（スノーホール、吹雪時のワイパー作動）
- 昼間点灯

活老生活は長生きの秘訣 3

けれども、それをちょっとお年寄りの絡みで考えてみます。

これは一般の話ですね。ユーチューブで公開されたビデオクリップを持ってきました。2分ぐらいちょっと動きます。こんな感じですね。冬の北海道。

ありがとうございます。もう時間がせつてきていますが、今ナレーションがかかったのはこういう話ですよ。これが、どちらかというとなんか今までの対策になると思うんですね。



これは目の衰えなんです、水晶体の濁りなんです。人口水晶体に交換された方8名分ですが、この方とこの方の濁りの違いをちょっと着目してほしいんです。

これが普通のきれいなレンズの方が見た状態のテスターですね。それを、このレンズをかけた方が見ると、当然のことながらこうなりますね。そうすると、この白と黄色は区別不能ですね。なかなか区別が紛らわしいというかそういう状態になってきますね。

こういうところがありますよね。追い越し、大きな交差点で車線変更だめというところ。これは白と思うかもしれないですよ。

この状態でこれがかかると、ほ

んど夕暮れモード。寝る？ 例えば。それからこれ、フォグランプというか黄色のランプをつけて、これをやったら全部黄色。白い雪も黄色、ヘッドライトの黄色も黄色みたいな話になりませんか。かなり今までの話と違う話をしっかりやらなければいかんのではないかという気がするんですけどね。

そんなことで、これは、水晶体の左側だけが濁っている。そうすると、車の左側だけに傷がつくかもしれないね。それは、ある種の気づきなんだけれども、見逃してしまうとどうしようもないよね。そういう問題もあるよね。今までの安全運転教育というのは、割とそういうことをしていないのではないかな。高齢者は視野が狭まりますよとかいうけれども、視野の濁り方には右も左もいろいろありますよ。それに応じて、例えば車の傷のつき方だって違いますよという話も私はあると思うんです。



当然、水晶体の濁りと紫外線の影響なんです。平たく言うと白内障ですが、白内障は、白く内側に障と書きますが、今見ていただいたように、本当は黄色ですよ。眼科の先生がされたちょっとした疫学のペーパーを見て面白かったのは、アイスランドのレイキャビックと日本の金沢と、それ

からジャカルタで白内障の進み具合を調査しているんですね。それぞれ10年違うんですよ。赤道直下の方が早いんですね。より紫外線の被ばく量が多いから、そちらの方が早く濁りが進行する。日本は真ん中なんですよ。ジャカルタに遅れること10年ぐらいで行くと。それから、北の方は更に10年後で濁りが来るという話なんですね。つまり、じわりじわり濁ってくるから気がつかないでしょう。それから、さっきの濁り方も、周辺から濁ってしまうと、真ん中が見えているから、ますます気がつかない。そういう話をまず高齢者の方に聴いてもらわなければいけないですね。そういうことも物すごく大事なことではないかと思うんです。

同じように紫外線予防とするならば、これもこういうサングラス、今年は猛暑だったので男性の方が日傘を買うという例が非常に多かったという話は聞いていますが、日傘を差すのも1つの手ですし、それから、サングラスをしていただくのもいいんですけども、こういう黒いサングラスよりはこういう感じのものの方がいいと思うんです。ちょっと青いものが。これだと暗過ぎて瞳孔が開いてしまうんですね。だから、ちょっと茶色がかったぐらいでUVカットのグラスをつけたぐらいが、本当は一番いいのかもしれない。白内障予防という観点で、濁り予防という観点ではということですね。

それから、もうめっちゃめっちゃ、さっきのブラックアイスバーンという話がありましたが、そこまで行ってしまうと、これはちょっと、この名付け方は私の名付け方ですが、「凍結路カーリング」と名付けました

が、坂道のところがめっちゃめっちゃ滑ります。こうなったらもう、運転の制御もくそもないように思うんですね。

ここでタイヤが止まるんですね。止まっています。

車両から出たらいけないですよ。乗っておかないと。そう思いますけれども。自分の車にやられてしまうみたいなどころもあるかもしれないですね。とにかく滑り出したら止まらないということですので、余り環境条件のひどいときには運転を控えるという話もありますねということですね。

そんなところで、ちょっと見ていただきました。

これからフリーディスカッションに入らなければいけないのですが、時間があと10分しかないんですよ。10分しかなくてどうするのかと非常に困っていますが、まず、フロアの先生方で議論をとというのはやめましょう。それぞれ長いことお話をしていただきましたので、むしろフロアの皆様方から御質問いただいて、それにパネラーの我々がお答えするという形で議論を深めることがちょっとできたらと思います。10分ですので2分刻みで行きませんか。そうしたら5人の方とやりとりができますけれども、いかがでしょうか。よろしい？

ちょっと質問のある方、手を挙げていただけますか。ない？ ないとこちらでやりますけれども。今日せっかくこの雪の中あれなんですけれども、早く帰りたい？ ありがとうございます。ちょっとマイクをお願いします。お名前と、どの先生への御質問かということをお願いします。

質問者 北海道交通安全推進委員会の八尾と申します。よろしくお願ひいたします。



時間がないようですので、大矢先生と萩原先生をお願いしたいのですが、よろしいでしょうか。

格調の高いいろいろなお話をたくさん聴かせていただきまして非常にためになったのですが、その中から1～2ちょっと質問させていただきたいなと思います。

1つは、冬道運転、先ほどスライドでありましたように、急のつくことは絶対してはいけないよというようなことでした。そして、車間距離も当然たくさん取らなければいけないというようなことなのですが、ここには観念的なお話がほとんどのような感じがいたします。そこで、先ほど大矢調査官から出てきたのですが、冬道の運転講習会が随分体験的に効果があるのではないかと思いますので、ひとつその辺のお話をお願いしたいというのが第1点でございます。

もう一つは、今まさに大学はいろいろなところがありますけれども、北大というのはノーベル賞で随分と有名になった大学でございますので、その中でいろいろな面で進んだ研究をなさっていると聞いておりました。先ほど眠るのでないよと言われましたけれども、眠っている暇なんか、今日は本当にありませんでした。そこで先生に、

先ほどサイドエアバッグのお話がちょっと出てきましたが、これについて効果であるとか、あるいはどれぐらい普及しているのだろうか、おわかりのところがあれば、ひとつ教えていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

溝端 ありがとうございます。それでは、早速ですが、冬の講習の件ですけれども、大矢さんお願いいたします。



大矢 冬道の夏期における講習会については、今年もう既に終わっております。これは、運転免許試験場が各方面にあるのですけれども、ここで土日を除く平日に実施しております。1人1,700円で行っております。車は、先ほどお話があったABS（アンチ・ロック・ブレーキ）のついていない車で、ブレーキ操作の走行ができるということで、体験された方のお話によりますと、この冬道の道路ですけれども、模擬道路ですが、非常に冬と同じような感じで滑る体験をすることができたということを言っております。

よろしいですか。

溝端 すみません、萩原先生、よろしいですか。

萩原 サイドエアバッグがどの程度であるか、申し訳ございません、私は全く調べて