

高齢者の運転評価と運転免許返納意識に関する研究 Senior Driver's Driving Ability and Awareness of Surrendering Driver's License

元田 良孝¹, 宇佐美 誠史², 堀 沙恵³
Yoshitaka MOTODA¹, Seiji USAMI², Sae HORI³

ここでは運転免許更新時の高齢者の意識を調査し、主として自己の運転評価と運転免許返納意識について分析を行った。盛岡運転免許センターに更新の手続きに来た70歳以上の155名にアンケート調査を行った結果、運転頻度が低い人、運転の自己評価の低い人、苦手な運転行為がある人は運転免許返納の意識が比較的高いことが明らかになった。高齢運転者が運転免許更新時の実技で指導員による指摘と自分の意識する苦手な運転に違いがあり、自己評価とのギャップが存在する。返納を促進するためには公共交通等の整備とともに運転免許更新時等で自分の客観的な運転技量を認識させる必要がある。

Keywords: 高齢運転者、運転免許返納

1. はじめに

我が国は急速な超高齢社会に突入し、高齢運転者も増加している。2015年末の65歳以上の運転免許保有者は1,709万人であり、全運転免許保有者の約2割を占めている¹⁾。しかし高齢になると認知症を発症したり、加齢により判断・行動が遅れることから事故の危険性も増えており、高速道路の逆走行動等も見られている。このため1998年には運転免許自主返納制度が設けられ、運転能力の低下した高齢運転者に運転免許の返納を促しているが、特に地方部など公共交通機関が発達していない地域では生活に支障が出るためなかなか返納が進んでいないのが実態である。本研究では高齢運転者の運転の自己評価に注目して運転免許返納意識との関係を探り、問題解決の一助とすることを目的としている。

2. 先行研究

鈴木²⁾は高齢ドライバーに多くみられる事故のパターンを整理し、高齢ドライバーの運転に見られる特性を把握した。高齢ドライバーの特性を身体的特性に加え、心理的特性や運転的特性、社会的特性といった4つの観点に分けて捉えている。身体的特性として、視力や聴力、反射的反応動作、判断の速さと正確さ、体力と衝撃耐性、疲労回復力といった能力の低下が加齢に伴って表れ、事故や違反行動を引き起こす要因となっている。次に心理的特性として、「複雑な情報を同時に処理することが難しい」、「運転が自分本位になり相手に甘えがちになる」、「注意力の配分や集中力の低下」が挙げられる。運転的特性として、「過去(若い時)の経験にとらわれる」、「意識と

行動のミスマッチ」、「慣れ」と「だろー運転」、「より小さい車に乗り換えることで身体機能の低下はカバーできると考えている」、「高齢者に見られる個人差」という点が挙げられた。社会的特性としては、「コミュニケーション能力の低下」、「生活構造の違いからくる特性」、「世代からくる特性」などがある。高齢ドライバーの安全を守るためには、個人の特性だけでなく、社会的な環境と深くかかわる必要があると報告している。

佐藤ら³⁾は高齢運転者の自動車の運転、運転免許証の自主返納や代替移手段に対する意識について調査し、高齢者運転者にとって自動車運転は生活と非常に密接な関係であり、返納後の移手段と楽しみや生きがいの創出が必要であると報告している。

山本ら⁴⁾は免許保有者と返納者にアンケート調査を行い、免許保有者と返納者の違いや両者を分ける意識構造、返納者の返納満足度に関する意識構造について分析した。その結果、車に頼らなくても生活できると感じている場合には、近いうちに返納したいと考える人の割合が多くなることが判明した。また、返納者では、車に頼らなくても生活できると感じている場合には、返納して良かったと感じている人の割合が多くなっており、返納制度を進めていくためには車に頼らなくても良いと感じられる環境を整備していく必要があると報告している。保有者と返納者どちらも、公共交通充実度による影響が最も大きく、保有者では運転頻度、返納者では歩行可能距離による影響を受けており、生活環境の違いによって要因が異なることが示された。

橋本ら⁵⁾は運転免許返納者を対象にアンケート調査を

1 正会員, 博士(工学), 岩手県立大学研究・地域連携本部
〒020-0611 岩手県滝沢市菓子 152-89 e-mail: motoda@iwate-pu.ac.jp Phone: 019-694-3330
2 正会員, 博士(工学), 岩手県立大学総合政策学部
3 非会員, 東京海上日動

行い、運転免許返納者はどこに居住し、どのような居住環境ならば運転免許返納が可能なのか、また運転免許返納後の生活ではどのような問題が生じているのかについて明らかにした。調査の結果、自主的な返納をするためには公共交通が充実していることが最も大きな影響を与え、返納前の自動車の運転頻度が少ないことも自主的な返納を行う要因であることがわかっている。一方で、他人から勧められて返納する要因としては、公共交通が充実していないことや世帯人数が多いことがあげられた。公共交通が充実していないため、自動車に依存した生活を送らなければならないような地域では、家族による返納後の生活の支援を受けられることが返納を可能にしていると考えられる。公共交通との関係ではバス停まで徒歩5分以内、鉄道駅2km圏内に居住し、バス・鉄道ともに1時間に2本程度以上の運行本数が境界となっていることが明らかになった。このように運転免許返納者の研究はあるが運転の評価と返納意識に関する研究は少ない。

3. 意識調査

3.1 調査の概要

高齢運転者の運転の実態と意識を探るため、盛岡運転免許センターで免許更新に来訪した70歳以上の者にアンケート調査を行った。調査は平成27年8月～9月の平日10日間に行った。質問項目は普段の運転行動、自分の運転の評価、運転免許返納意識、代替移動手段の利用と評価、基本的な属性と自由回答等となっている。回答者は全部で155名であり、性別は男性111名、女性44名であった。アンケート調査票に自記記入が困難な者には調査員が聞き取りで記入した。

3.2 調査結果

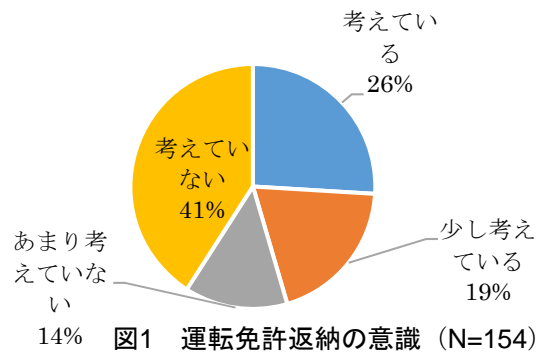
(1)属性

性別は男性72%、女性28%であった。男性の回答者が多かったのは運転免許保有者は高齢者では男性が多いためと考えられる。年齢層別では70代前半が最も多く49%で、次いで70代後半26%、80代前半22%となっている。85歳以上は3%と少数である。

世帯構成は夫婦のみ、下の世代と同居がそれぞれ42%で、1人暮らしは14%であった。

(2)運転免許返納の意志

運転免許返納の意志があるかどうかを示したのが図1である。返納を考えている者は26%、少し考えているが19%で、合わせても全体の半数以下である。



(3)運転免許返納後の生活に対する意識

運転免許を返納したとしたら不安があるかどうかを聞いたところ図2のように8割近い者が不安または少し不安と回答した。返納した場合どのようなことに困るかを聞いたところ、買い物に行けなくなる、通院できなくなるなど日常生活での問題点の指摘が多かった(図3)。一方運転の楽しみがなくなるとした者は比較的少なく、生活の必要上運転を続けている者が多いと考えられる。特に困らない者も5%いるが、殆どが免許返納を考えておりこれらの者は返納して問題がないと思われる。

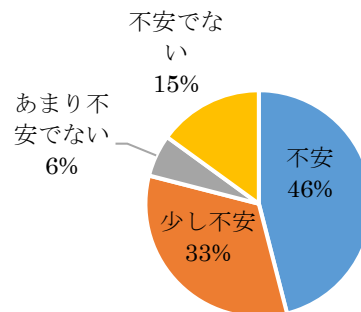


図2 運転免許返納後の不安 (N=146)

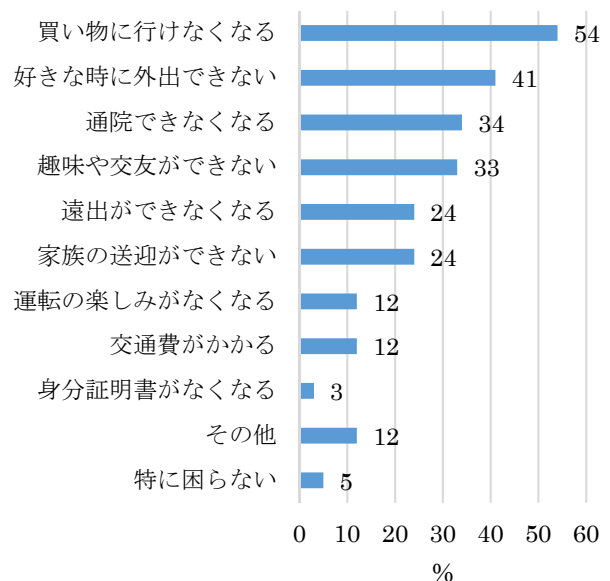


図3 免許返納の場合の問題点 (N=155) 複数選択

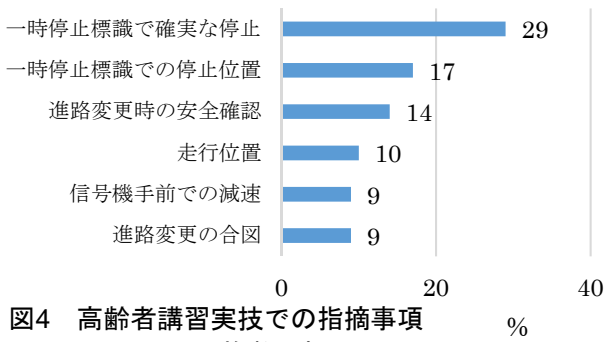


図4 高齢者講習実技での指摘事項 (N=70) 複数選択

(4)高齢者講習実技での指摘事項

70 歳以上の高齢者は運転免許更新時に教習所で実技を含めた高齢者講習を受ける必要がある。この際指導員からどのような注意を受けたかを図4に示す。これを見ると、最も多いのが一時停止標識での確実な停止、次いで一時停止標識での停止位置、進路変更時の安全確認等となっている。

(5)苦手な運転行為

苦手な運転行為の有無を聞いたところ、苦手がある者は75%で、回答の多い順に夜間の運転、冬季の運転、駐車・バック、雨天時の運転、長時間の運転となっている(図5)。視力・体力等の低下に伴い、技術や注意力を要する運転に苦手意識があると考えられる。図4に示した高齢者講習時の指摘で多かった一時停止や進路変更の苦手意識は低く、自己評価と運転実態には乖離が生じていると考えられる。

苦手な運転行為の有無と返納意識のクロス集計を図6に示すが、苦手な運転行為がない人は返納意識が低いことがわかる。なお以下返納意識の回答を「考えている」「少し考えている」を「考えている」に、「あまり考え

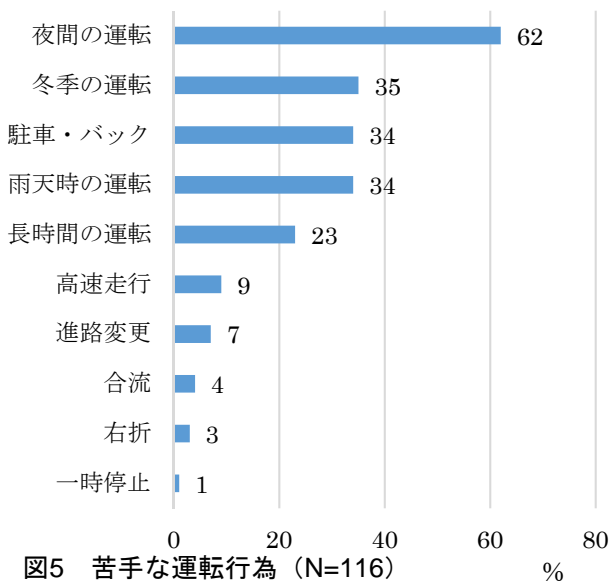


図5 苦手な運転行為 (N=116) 複数選択

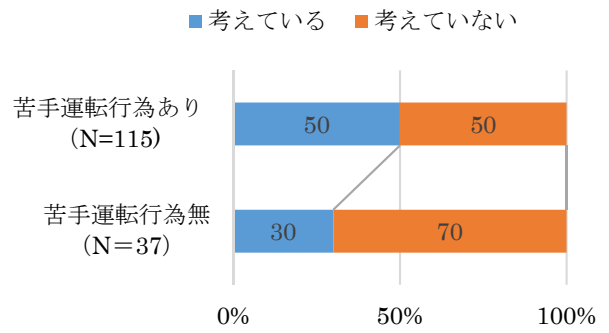


図6 運転免許返納意志と苦手運転行為の有無

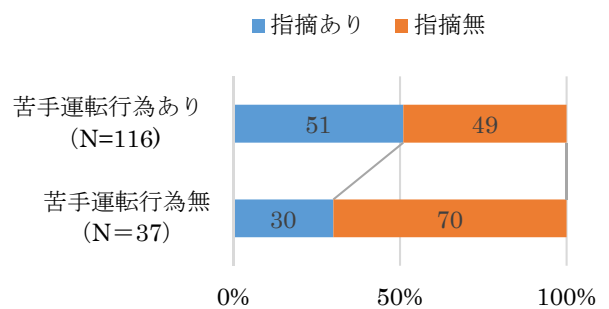


図7 苦手運転行為の有無と高齢者講習での指摘の有無

ていない」「考えていない」を「考えていない」と統合した。 χ^2 二乗検定の結果 5%の有意水準で帰無仮説が棄却された。苦手な運転行為がない場合、返納の必要性を感じないものと考えられる。苦手な運転行為の有無と高齢者講習の実技時に指導員からの指摘の有無とのクロス集計を図7に示すが、苦手な運転行為のない者はある者より指導員からの指摘がない者が多い。 χ^2 二乗検定の結果 5%の有意水準で帰無仮説が棄却された。しかし苦手な運転行為がないと認識しながらもその3割は指摘を受けており、ここでも自己評価と運転実態に乖離が生じていると考えられる。

(6)運転の自己評価と返納意志

実技講習での運転の自己採点と運転免許返納意志の関係を示したのが図8である。100点満点で自己評価をさせた所、90点以上の自己評価の高い回答者はそれ以下の者より運転免許返納意志が低いことが明らかとなった。 χ^2 二乗検定の結果 1%の有意水準で帰無仮説が棄却された。運転が上手と認識していると、返納の必要性が薄れ、返納意識は低くなるものと考えられる。ただし高齢者は運転の自己評価が高いことが報告されており⁶⁾適切な認識とは必ずしも言えない。

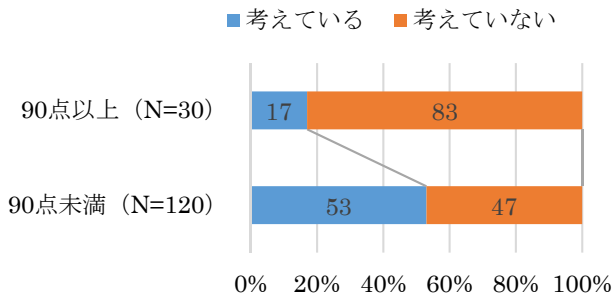


図8 高齢者講習時の自己採点と返納意志

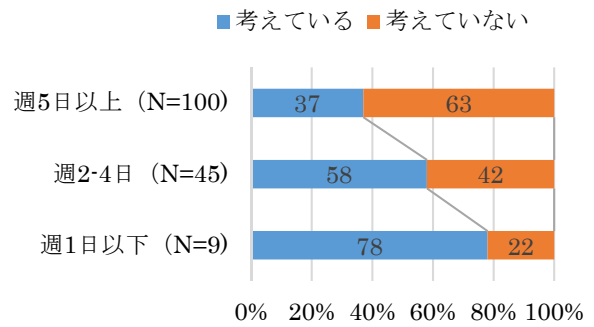


図9 運転頻度と返納意志

(7)運転頻度と返納意志

運転の頻度が少ない者ほど運転免許返納意志が高い(図9)。χ²二乗検定の結果1%の有意水準で帰無仮説が棄却された。運転頻度が少ないということは運転の必要性が低いのか、運転技能が低いいため運転の頻度を下げているかどちらかと考えられる。いずれにせよ運転頻度が低くても生活は成り立っているものと思われ、運転の必要性は低いと考えられる。逆に運転頻度が高い場合は運転の必要性も高く、返納意志は低くなると考えられる。運転頻度と運転免許返納については山本、橋本^{4),5)}も同様な結果を示している。

なお先行研究で示されていた、公共交通等の充実度と返納意志の関係は、公共交通等の充実度の指数として公共交通機関の利用の有無、バス停・鉄道駅までの距離、送迎者の有無などを調べたが有意な結果は得られなかった。同様に先行研究で示された歩行可能距離との関係についても有意な結果は得られなかった。この原因は設問の違いにもよるが、地域により目的地までの距離や公共交通の利用形態が異なることから生じている可能性がある。

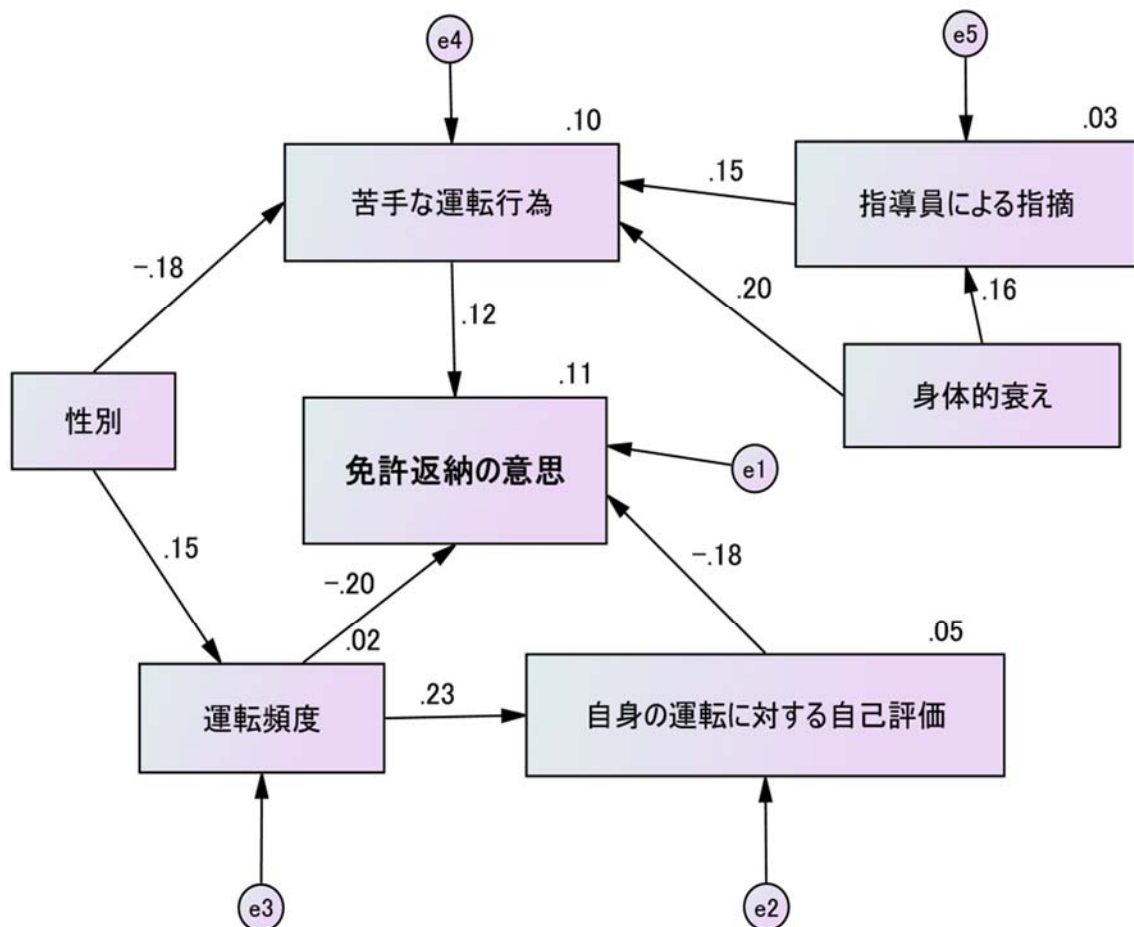


図10 共分散構造分析 (x²=7.914、df=12、p=.792、NFI=.866、CFI=1.000、RMSEA=.000、AIC=53.914)

3.3 共分散構造分析

以上の結果から運転免許の返納意識に関連する項目間の関係を調べるために共分散構造分析を行った。用いた変数は免許返納の意志及びそれと関連のあると考えられる運転頻度、運転の自己評価、苦手な運転行為の有無、性別、指導員による指摘の有無、自覚する身体的な衰えの有無である。この結果を図10に示すが、運転頻度が低ければ返納意識が高まり、苦手な運転行為があれば返納意識が高まり、運転の自己評価が低いほど返納意識が高まることがわかる。さらに高齢者講習時に指導員による指摘がある人は苦手な運転行為がある傾向にある。身体的な衰えを感じている者は指導員による指摘も多く、苦手な運転行動も多い。性別では女性は運転頻度が低く、苦手な運転行為がある者が多い。

このことから運転免許返納を進めるためには自らの運転技術について適切な自己判断をさせる必要があり、高齢者講習等で客観的な運転評価を認識させることが効果的と考えられる。

4. おわりに

70歳以上の運転免許保有者の運転実態と意識についてアンケート調査を行った結果次のことが明らかとなった。

- ・運転免許返納を考えている者は半数以下と多くない。
- ・5%の者が運転免許返納しても特に困らないと回答しており返納意識も高かった。これらの者へ返納を促すことは合理的と考えられる。
- ・自らが認識する苦手な運転行為と、高齢者講習で指摘された問題とに乖離があり、適切な自己評価がされていない可能性が高い。
- ・運転の自己評価が低いと運転免許返納意識が高くなる。このため高齢者講習等で適切な認識をさせることが運転免許返納を進めるために必要である。認知症などの障害がある者のリスク学習プログラムの開発は今後の課題と考えられる。
- ・運転頻度が低い者は運転免許返納意識が高い。従って周囲の者が協力したり公共交通の利便性を上げる等高齢者に運転しなくてもよい環境を整えることが必要である。

運転能力の低下した高齢者の運転免許返納は交通安全上は進めなければならないが、返納による生活の低下

は避けなければならない。高齢者の安全なモビリティの確保には運転免許返納の場合は代替交通の充実と、やむを得ず運転継続の場合は車の安全機能高度化の二つの方向があると考えられる。

代替交通については公共交通の整備とともに既に1部の自治体で行われている公共交通の割引等の支援制度の充実が望まれる。公共交通以外では近年普及が進んでいる電動四輪車のようなパーソナルモビリティも代替交通として可能と考えられる。

車の安全機能高度化による運転継続については自由回答にもあったが最近急速に開発が進んでいる自動運転が高齢者の運転対策として期待される。完全な自動運転には法制度などまだ課題が多いが、追突防止やアクセルとブレーキの踏み間違い防止など運転支援の機能はかなり実用化されてきているので高齢者はこれらの支援を受けた運転で安全性が高まると考えられる。

謝辞

アンケートに協力していただいた回答者の方々、及び調査の便宜を図っていただいた岩手県警の皆様方に感謝申し上げます。

参考文献

- 1) 警察庁交通局運転免許課:運転免許統計平成27年版、<http://www.npa.go.jp/toukei/menkyo/index.htm>、2016.4.30 閲覧
- 2) 鈴木春男:高齢ドライバー事故の実態と対策、予防時報228、(財)日本損害保険協会、pp.14-19、2007
- 3) 佐藤桂、永井正夫:高齢者の自動車の運転、運転免許証の自主返納および返納後の移手段に対する意識調査、一般社団法人日本機械学会交通・物流部門大会講演論文集、pp.317-329、2011
- 4) 山本和生、橋本成仁:免許返納を行うための要因と意識構造に関する研究—免許保有者と返納者を比較して—、公益社団法人日本都市計画学会都市計画論文集 vol.47 No.3、pp.763-768、2012
- 5) 橋本成仁、山本和生:居住地特性から見る運転免許返納者の特性把握、公益社団法人日本都市計画学会都市計画論文集 vol.46 No.3、pp.769-774、2011
- 6) 蓮花一己:高齢者の交通安全教育、人と車、2009年4月号、pp.20-22