

高齢者の運転意識と安全のギャップに関する研究

*岩手県立大学総合政策学部 正会員 元田 良孝
岩手県立大学総合政策学部 正会員 宇佐美誠史
仙台リビング広告社 非会員 鈴木 智善

1. まえがき

我が国は急速な高齢化で高齢者が増加しており、高齢運転者も増えてきている。これに従って高齢運転者による事故も増加しており、走行台キロ当たりの事故率も中高年(30~59歳)に比べ高いことが指摘されている¹⁾。このような背景から平成10年から運転免許返納制度と75歳以上(平成14年からは70歳以上)の運転免許更新時の高齢者講習等が実施されている。しかし依然として高齢者の事故は増加しており運転免許返納もなかなか進んでいないのが現状である。

一方高齢者運転者は諸機能が低下し²⁾、複雑な判断を要する運転が苦手である³⁾にもかかわらず運転の自己評価は高い⁴⁾ことが報告されている。このギャップが高齢運転者の交通安全に影響している可能性がある。ここでは高齢運転者の運転免許返納が進まない背景を探り、さらに安全運転のギャップを探るため新たな試みとして本人と同居家族にも意識調査を行い、比較分析したものである。

2. 調査方法

盛岡市内の運転免許を保有する概ね65歳以上の高齢運転者とその同居家族を対象に調査票による意識調査を行った。配布回収方法は新聞の折込み広告で配布し、郵送で回収した。対象区域は公共交通の比較的便利な地域と不便な地域の2つの新聞販売店を選んだ。調査票は高齢運転者用と同居家族用の2種類を用意した。1世帯に複数的高齢運転者がいた場合は運転頻度の高い方に回答するよう指示し、同居家族の回答者の指定はしなかった。調査票は平成20年11月に配布回収した。配布数は2地区合計5,100通で、有効回収数は運転者486通、同居家族は415通で、回収率はそれぞれ9.5%、8.1%となっている。回収率が比較的低いのは、配布した世帯全てに本調査の対象となる高齢運転免許保有者がいるとは限らないからである。高齢者を含む世帯の割合、高齢者の運転免許保有率を考慮すると実質的な回収率は約7割程度と推定される。

調査票の内容は、運転者用では運転の実態や自己評価、運転の継続・停止、事故経験、体の衰えや不得意な運転

などを聞いた。同居家族用では同居高齢運転者の運転の評価など一部は運転者と同じ設問を設けて比較検証することとした。

3. 高齢運転者の意識と運転実態

調査した2地区の回答に大きな差がなかったため、以下データは統合した結果を用いた。

3.1 属性

回答者は男性が82.3%と多かったが、他の年齢層と比較し高齢者では男性の運転免許保有者の方が女性より多いからと考えられる。年代は65~69歳が39.9%、70歳代が41.3%、80歳以上も11.7%と少なくない。家族構成は配偶者と同居が78.3%で最も多く、独居は4.1%と少ない。職業は無職が57.5%、自営業が13.9%である。

3.2 運転頻度

運転頻度は週5日以上が53.9%と半数以上で、比較的運転頻度は高いものと考えられる。年代別に集計すると、年代が上がるほど運転頻度は低くなる傾向にはあるが、80歳代以上でも約40%が週5日以上運転をすると回答しており、高齢者になっても活発に運転をしている(図1)。

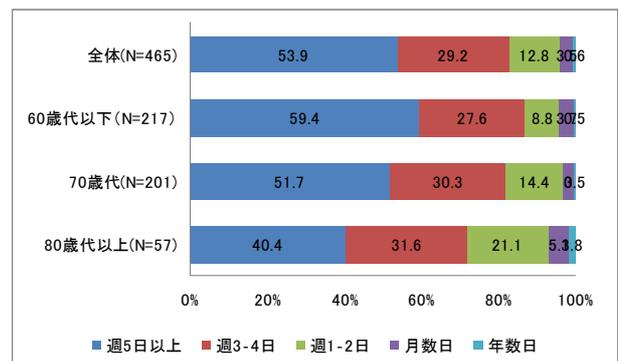


図1 運転頻度

3.3 運転目的と運転継続の理由

運転の主な目的は買い物39.9%と最も多く、次いで通勤・仕事22.2%、家族の送迎9.7%、通院9.1%などとなっている。回答者の職業が会社員等・自営業が21.0%であり、通勤・仕事目的が高齢者としては多かったものと考えられる。

運転を継続する理由を複数回答で聞いた。「公共交通機関より便利」が55%と最も多く、「家族・知人の送迎に

Keywords: 交通安全, 高齢運転者, 運転評価

* 連絡先: motoda@iwate-pu.ac.jp

(Phone) 019-694-2732

必要」が約 29%である。「他に交通手段がない」は盛岡市内の調査であったこともあり約 24%と比較的少ない（図2）。ここで注目されるのは家族の送迎が、目的で約10%、運転継続理由で約29%あることであり、高齢者の運転が自分自身のみならず家族の生活も支えている場合が少なくないと考えられる。

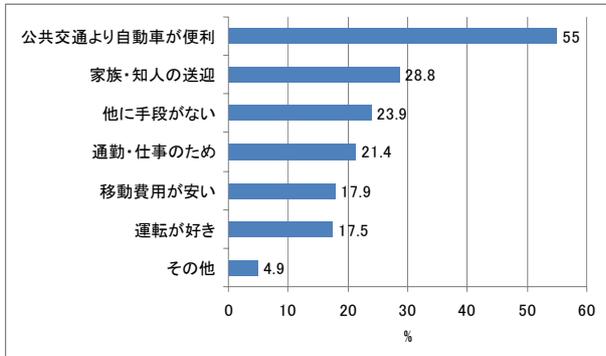


図2 運転継続の理由 (N=486)

3.4 運転の自己評価、事故経験

安全運転の自己評価を回答させた。「自信がある」は5割を超え「少し自信がある」を含めると約9割以上の者が自信があると回答している。自信があるから運転を継続とも解釈できるが、既存の研究⁴⁾では高齢者は自身の運転を過大評価する傾向があるとしており、この結果は慎重に吟味する必要がある。年代別に自信をクロス集計すると、むしろ自信は年代とともにやや増加している。高齢者の運転免許返納があまり進んでいないことも考慮すると、少なくとも運転者の年齢が上がっても安全運転の自己評価は下がらないと考えられる（図3）。

過去5年間の事故経験の有無と自信については、事故経験は自信の割合を若干減少させるが、事故経験がある者でも84.9%が「自信あり」「少し自信があり」としており、大きな影響を与えていない。

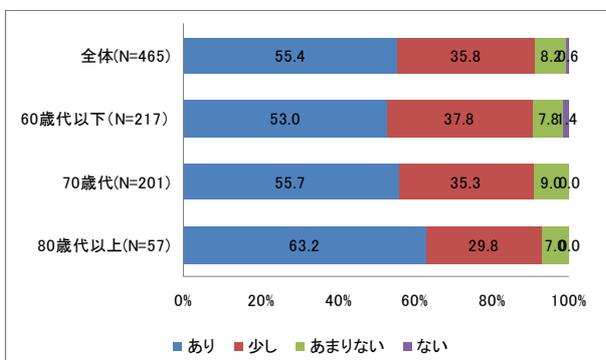


図3 安全運転の自信の有無

3.5 健康状態と心身の衰え

健康状態と自覚する心身の衰えについて聞いた。健康状態は「とても健康」「健康」を含め66.5%が健康と答え

ていた。内閣府の高齢者の全国健康状態調査⁵⁾によれば、74%が健康としており回答選択肢の違いを考えるとほぼ同レベルの健康状態と考えられる。

自覚する心身の衰えを複数回答で聞いた。特にないと回答した者は11.3%で、殆どの者が何らかの心身の衰えを感じている。中でも体力、視力の低下がそれぞれ58.2%、50.4%と5割を超えており、次いで俊敏さの低下、物忘れの増加がそれぞれ40.1%、38.3%と3割を超えている。

健康状態と運転の自信についてのクロス集計をしたのが図4である。「とても健康」「健康」グループと「やや健康でない」「健康でない」グループには差があり、健康状態がある程度自信に影響していることが分かる。しかし「健康でない」グループでも「自信あり」「少し自信あり」を含めると8割近くが運転に自信を持っている。

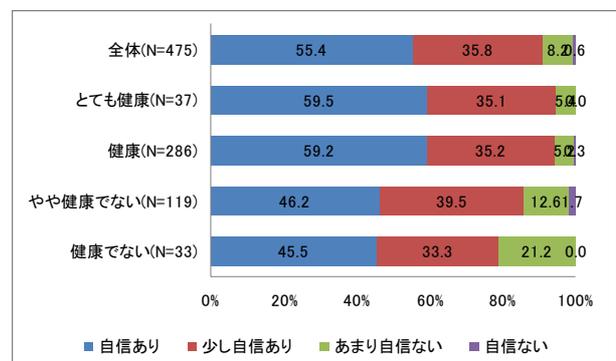


図4 健康状態と運転の自信の関係

3.6 不得意な運転行動

運転者が感じる不得意な運転行動について複数回答で聞いた。最も多かったのは夜間の運転で約6割が不得意としている。次いで長時間の運転、バックとなっている（図5）。年齢別に見て差があるのはバックであり、年代が上がるほど不得意と回答する者が多くなってきている。

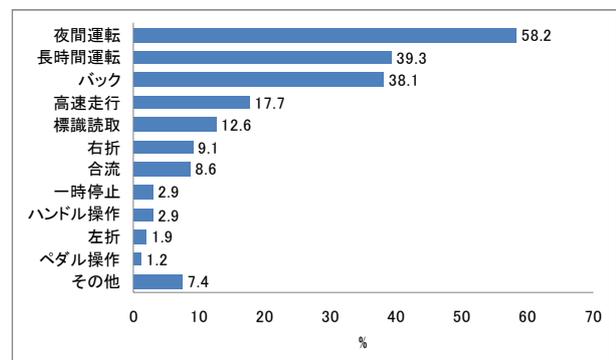


図5 不得意な運転行動 (N=486)

一方右左折、一時停止、合流はこれらのものに比較して少ない。既存の研究³⁾では高齢者は右左折・合流のような複雑な判断を要する運転行動が苦手としている。また交通違反では若年者に比べ一時不停止が多い⁶⁾。このこ

とから、客観的には苦手でありながら高齢者自身があまり苦手と認識していない運転行動が多いと考えられる。

3.7 運転停止後の不安

仮に運転ができなくなった場合の生活の不安を聞いたところ、61.2%の者が不安を感じていた。一方複数回答での公共交通機関の不満の項目は「本数の少さ」が78.5%で最も多く、次いで「運賃の高さ」54.7%、「乗継の不便さ」53.6%となっている。

ここで不満が最も大きかった公共交通機関の運転本数の評価とのクロス集計を行ったところ、不安を感じている者ほど公共交通の運転本数が少ないと回答していることが明らかとなった(図6)。

これは運転停止後に利用せざるを得ない公共交通機関への不満が不安につながっているものと考えられる。なお図で回答数が他図より少ないのは公共交通機関を利用しないのでわからない者を除いているためである。

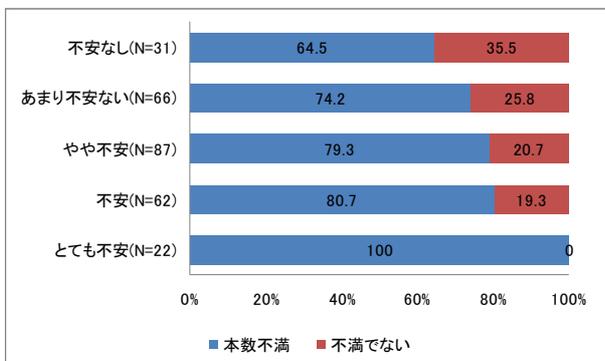


図6 運転停止後の不安と公共交通本数の不満の関係

3.8 高齢運転者の要望

運転しやすい道路整備を複数回答で聞いた。標識の文字拡大、渋滞の解消、道路を広くなどがあげられている。

同様に車がなくても生活しやすい環境整備を複数回答で聞いたところ、公共交通機関の整備が最も多かった。移動診療所、移動販売のように自分が動かずに目的を達成する手段は要望が少なかった(図7、8)。

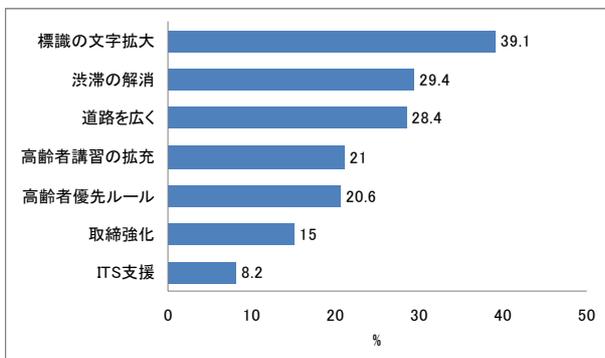


図7 道路環境の整備要望 (N=486)

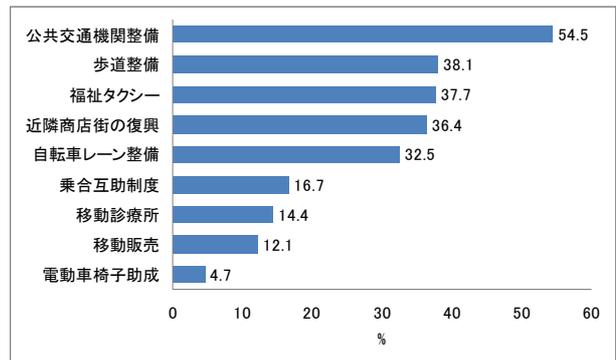


図8 運転しなくてもよい環境整備要望 (N=486)

4. 同居家族の評価

4.1 属性

高齢者の自己運転評価を検証するため運転者を同居家族の視点から評価してもらった。回答した同居家族の属性は、男性が20.2%、女性が79.3%で運転者の回答とは逆に女性の回答が多い。年代は60歳代が最も多く43.9%を占めている。回答した同居家族から見た運転者との関係は配偶者が73.0%と最も多い。

4.2 同居家族の運転評価

同居する高齢運転者の運転についての不安について、回答してもらった。「やや不安」、「不安」、「とても不安」を合わせると約4割に達する。先に述べた運転者の自己評価で約9割が自信を持っているのとはかなり乖離しているといえよう。運転者の年代別に同居家族の評価を表したのが図9であるが、年代が上がると不安が大きくなることが明らかであり、運転者の自信とは対照的である。特に80歳代では「とても不安」の割合が増えている。

運転者と同居家族のどちらの評価が実態に近いか判断は難しい。しかし高齢者の自己評価が過大であるとされている⁴⁾ことを考慮すると、同居家族の評価のほうがより実態に近いのではないかと考えられる。

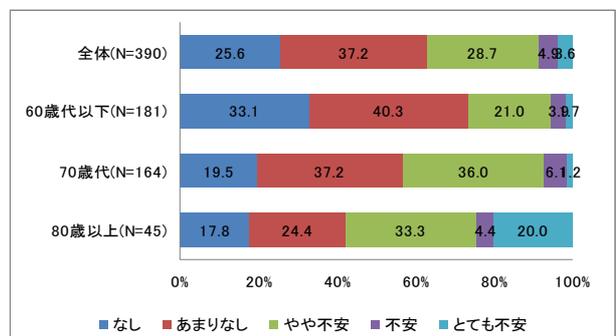


図9 同居家族による運転の不安評価

同居家族の運転者の評価を分析するために数量化類を用いた。目的変数として同居家族の運転者評価の不安か否かを用い、変数減少法で説明変数を運転者の年齢、過去5年間の事故経験の有無、健康としたところ、的中

率 73%であり、レンジの大きさでは健康、年齢、事故経験の順となった(表 1)。即ち健康状態が悪く、年齢が高く、事故経験があるほど同居家族の高齢運転者評価は低くなっている。健康、事故経験が評価を下げるのは運転者と同じ傾向であるが、年齢が高くなるほど評価が下がるのは運転者と異なる傾向であることがここからも読み取れる。

表 1 数量化 類による分析

説明変数	カテゴリ	スコア	レンジ
健康	とても健康	0.707	2.109
	健康	0.256	
	やや健康でない	-0.597	
	健康でない	-1.402	
年齢	60 歳代以下	0.370	1.712
	70 歳代	0.017	
	80 歳代以上	-1.341	
事故経験	あり	-1.078	1.318
	なし	0.241	

4.3 運転者と同居家族の評価比較

運転者と同居家族の両方の回答があったデータを運転者の運転自己評価で「自信がある」、「ない」と、家族の評価で「不安なし」、「不安」の 4 グループに分類したのが表 2 である。表中の数字は回答全体に対する割合である。両者の評価が一致しているのが a 群、d 群であり、一致していないのが b 群、c 群である。問題があるのは運転者に自信があっても家族が不安に思うカテゴリ (b 群) であるが 1/3 近くである。a 群と b 群を比較してみると、a 群では 70 歳以上が 46.5% に対して b 群では 66.1% と、より年齢の高い者の割合が多い。表 1 同様に、運転者の年齢が高くなるほど運転自己評価と同居家族の評価に差が出てくるものと考えられる。

表 2 運転者自己評価と同居家族評価の比較 (N=387)

		同居家族の評価	
		不安はない	不安
運転者の自己評価	自信がある	a 群 59.4%	b 群 31.3%
	自信はない	c 群 4.5%	d 群 4.8%

5. 考察及びまとめ

先に述べたように高齢者は活発な運転行動をしており、家族の送迎をしている者も少なくない。しかし心身の衰えは感じている者は多いものの運転停止後の生活に不安を感じている者が大半である。Foley らによれば米国では平均寿命と運転年齢の限界には男性で 6 年、女性で 11 年の乖離が報告されている⁷⁾。高齢者の生活維持にはこのギャップを何らかの手段で埋めなければならない。

一方運転をやめた後の受け皿となる公共交通サービスは地方部では満足度が低く、運転停止後の不安の要因となっている。運転免許を返納した場合今まで自由に行動できた者が頻度の低い公共交通に依存せざるを得なくなることで、家族等の送迎ができなくなることで家族を含めた生活の質 (QOL) が大幅に低下するので、運転免許返納が進まないと考えられる。高齢運転者の運転停止後の要望は公共交通の充実が最も多いが、自家用車並みの高い運行サービスは大都市を除いて困難である。

このため公共交通のサービスが十分でない地方部では高齢者が少しでも安全に運転が続けられるような環境の整備も望まれる。要望にもあった標識の文字サイズの拡大や、道路の拡幅などはどの程度高齢者の運転負担の軽減になるか検証する必要があると考えられる。

Rotter ら⁸⁾は高齢者は苦手な運転を避け、日中や好天時、非幹線道路を運転する機会が多いと報告している。しかし高齢になるほど高齢運転者の自己評価が高いにも関わらず家族の評価が低いことや右左折、一時停止など自分の弱点を正しく把握していないなど安全意識と実際のギャップが大きい。このため危険を避けた適切な安全運転をしていない可能性が高い。特に 80 歳以上の運転者には問題が大きいと考えられる。この点は運転免許更新時の講習や適性検査等で認知させてゆく必要がある。また同乗者の存在で事故率を低減させる⁹⁾ことも報告されているが高齢者の弱点を補う有効な手段と考えられる。

参考文献

- 1) 西田泰：高齢者の交通事故分析 1、月刊交通、2008 年 4 月号、pp.78 - 85
- 2) 鈴木春夫：高齢ドライバー事故の実態と対策、予防時報 228 号、pp.14-19、2007 年
- 3) 岡村和子他：安全運転講習時に観察された高齢運転者の運転パフォーマンス、科学警察研究所報告交通編、Vol.38 No.2、pp.126-135、1997 年
- 4) 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
- 5) 内閣府：高齢者の健康に関する意識調査、平成 8 年 http://www8.cao.go.jp/kourei/ishiki/h08_sougou/a_15.htm
- 6) 警察白書、平成 17 年版
- 7) Foley,D.J.,et al : Driving expectancy of persons aged 70 years and older in the United States. American Journal of Public Health,92, 1284-1289, 2002
- 8) Naomi Rotter et al : The Mature Driver in New Jersey, New Jersey Department of Transportation, December, 2003
- 9) 西田泰：高齢者の交通事故分析 4、月刊交通、2008 年 8 月号、pp.56 - 61