東北工業大学名誉教授　太田　博雄（おおた　ひろお）氏

【専門分野】
交通心理学・安全心理学

　運転者が自らを客観視する能力（メタ認知能力）を培い、正しい自己理解へと繋げる「ミラーリング法（他者観察法）」、運転時に発生する心理的ストレスを自らコントロールする「感情コントロール」、教育者が教え込むのではなく、運転者に潜在する知識・経験・能力を引き出すサポートを行い、安全な運転へと繋げる「コーチング技法を用いた教育」など運転者に対する教育を自ら実践する。
　本県においても、2004年青森市における「一時停止・確認キャンペーン」へ参画、2014年「日本交通心理学会第７９回青森大会」大会準備委員長を務められる等、全国の自治体・企業等との共同研究・教育プログラム形成に多数携わる。
　早期からヨーロッパにおける運転者教育プログラムを積極的に取り入れ、日本が抱える交通状況に合わせて独自の教育プログラムを構築、各地で運転者教育や運転者の心理面に関する講演等を多数行い、交通事故防止に尽力している。

主な経歴

【日本交通心理学会】　副会長を歴任　現 主幹交通心理士
常任運営委員、交通心理士資格認定委員

「高齢ドライバーの安全対策に関する研究」プロジェクトリーダー
日本交通心理学会第79回青森大会（2014年大会）大会準備委員長

【日本交通心理士会】　副会長

【高齢者交通安全教育推進委員会】　委員

高齢ドライバーのための交通安全教育プログラム「いきいき運転講座」
「自分の運転を振り返る」監修

【所属学会】

日本交通心理学会・IATSS　国際交通安全学会

調　査　研　究　組　織

○　青森県警察本部交通企画課

○　東北工業大学名誉教授　太田博雄

○　株式会社ムジコ・クリエイト

　交通教育研究部

　弘前モータースクール　交通教育センター

　青森モータースクール　交通教育センター

　八戸モータースクール　交通教育センター

目次

要約　・・・・・3
Ⅰ　はじめに・・・・6
Ⅱ　調査目的・・・・7
Ⅲ　調査方法
　１．高齢者の運転に対する意識調査・・・・7
　２．高齢運転者対象の運転診断・・・・8
Ⅳ　意識調査結果
　１．単純集計結果・・・・・9
　２．年代別集計結果・・・・19
　３．男女別集計結果・・・・28
Ⅴ　意識調査結果からの考察とまとめ
　１．高齢者の運転生活・・・・36
　２．自己評価・・・・・36
　３．高齢運転者に対する高齢者の評価・・・・36
　４．運転免許返納の意識・・・・36
　５．運転免許返納の条件・・・・36
　６．高齢運転者のための安全運転教育・・・・37
　７．免許返納への支援策・・・・37
Ⅵ　高齢運転者の運転行動特性調査
　１．調査方法・・・・38
　２．指導員評価からみた参加者の運転行動特性・・・・40
　３．交通違反統計から見た年代別比較・男女別比較・・・・43
　４．自己評価と指導員評価・・・・44
　５．運転診断結果についてのまとめと考察・・・・45
Ⅶ　総括　－実施結果を踏まえた今後の方針－　・・・・46
参考文献・・・・50
付録・・・・51～60

要約

1.　青森県の高齢運転者の特徴

－意識調査や運転診断の結果から導かれる特徴点について－

今回実施された青森県の高齢運転者に対する意識調査と運転診断から高齢運転者の特徴について以下のことが明らかになった。

１）高齢者の運転生活についての意識調査からは、高齢者の自動車利用の頻度が極めて高く（毎日運転するが 65%、週 2～3 日も含めると 78%）、車を使った活発な生活がうかがえる。主な運転目的は、買い物や通院、そして、楽しみを目的とし、生活・健康維持、生きがいのための手段として、車はなくてはならない生活の一部となっている。

２）安全運転意識としては、若いときに比べて視力の低下、反応時間の低下、注意力の低下を自覚している一方で、運転の安全性が一層高まっているとも感じている。このことは、客観的事実からすると、必ずしも正しくない。確かにルール遵守などの安全意識は若い世代に比べて高いが、危険感受性の低下、確認動作の劣化について十分に意識されていないからである。

３）運転診断からは、一時不停止や左折時・進路変更時の不確認など高齢者の交通事故実態を裏付ける診断結果が見出された。また、自己評価力についての課題も見出された。自分の思う自分の安全性が客観的な安全性と一致しておらず、一般に過大評価の傾向が認められた。

2.　今後、青森県が実施すべき効果的な高齢運転者対策について

－実施すべき高齢運転者対象の交通安全教育の内容及び手法－

今後実施すべき高齢運転者対象の交通安全教育に当たってはつぎの二つの課題を考慮する必要がある。

１）運転診断によると高齢運転者の危険行動として一時不停止、確認の不十分さが認められた。

２）運転の安全性について過信傾向が強い。この傾向は高齢者に限らずドライバー全般に言える傾向であり、交通事故の大きな要因の一つとして知られているが、高齢者にとって問題となるのは、まだ大丈夫と思っている運転技能や認知機能が思いのほか低下していることによって起こる事故である。

これらの課題を踏まえた安全運転教育が望まれる。

高齢運転者の課題として、一時不停止、確認不十分が明確化されたことは、教習所内の走行コースという限られた場所での運転診断であったにもかかわらず、高齢者の交通事故統計を裏付ける結果であり、このことには重要な意味がある。教習所校内での運転診断の妥当性を示したからである。そして運転診断に基づいた教育の可能性を示唆する結果でもある。高齢運転者の教育の焦点となるテーマは確認の徹底を中心とした、一時停止交差点や左折時、進路変更時の安全運転ということになる。

そして、安全についての過信傾向をいかにして是正するかが高齢運転者教育の焦点と言えよう。さまざまな機会において自分の考える安全度が果たして客観的に正しいか否かを確かめるための「自己評価技能」訓練を取り入れることが肝要である。正しい自己評価からは、安全を配慮した補償行動（例えば、雨や夜間運転を差し控える、長距離運転はせず公共交通に切り替える、ラッシュアワーの運転を避ける等）が生まれてくるからである。

「自己評価技能」に関する教育は近年国内外で理論面・実践面で効果的であることが実証されつつある。運転者の個別的特性に合ったコーチングの考え方に基づいたアクティブ・ラーニングと言われる方法がある。従来のティーチング（教え込み）による一方的な安全教育は高齢運転者にとって効果的ではないことが明らかになっている。

3. 運転免許自主返納の推進方策について

－意識調査等から導かれる推進方策について－

運転の「やめ時」は高齢者にとって大きな課題である。「何歳までは運転したい、何歳になったらやめよう」と考えていても「先延ばし」する傾向がある。理由として、買い物や通院、社会的活動など日常生活に不便を生じることを挙げている。社会的活動が制限され、生きがいの喪失を恐れる気持ちも強いと推察できる。そして、身体的な衰えを判断材料にした「自分自身での判断」を重視している。しかしながら、実際に決断できるかというと難しく、運転免許返納を５年先くらいに先延ばしにする現実が認められる。

さて、運転免許返納を困難にする理由を心理学的観点から考えてみたい。

理由は３つくらい挙げられる。

(ア)習慣的行動（旧癖行動）と「思い込み」：一般に私たちはこれまで行ってきた行動を変えることに対する心理的抵抗が強い。「やめ時」は常に５年先くらいにずらしていこうとする姿は「旧癖行動」（悪しき習慣行動）の表れである。習慣化とは認知心理学でいう「図式（スキーマ）」の形成に基づくものであり、生活を自動化する働きがあり、基本的には私たち人間が生きるうえで便利なメカニズムであるが、「旧癖」となってわれわれの自由性を奪うこともある。「外に出かける」との意図が生じると、自動的に「車で」という「図式（スキーマ）」が活性化することになる。この「図式（スキーマ）」を変えることは容易でない。

(イ)心理的リアクタンス：押しつけがましく、運転免許返納を迫れば（迫らなくとも、警察が話題にするだけで）心理的なリアクタンス（抵抗感）が生じる。心理的リアクタンスがあれば「協力行動」が生まれないし、「私には車を運転し続けなければならない正当な理由がある」、「車がなければ生活ができない」など自己正当化を図ろうとする。

(ウ)認知的不協和：高齢者の事故率は高いという事実が伝えられたとき、自分の安全運転行動（多くの高齢運転者はそう思っている）を否定されたとの不快感（あるいは不安感）を感ずる。人は不安感や不快感を持つと、その低減を図ろうとする。その方法はいくつかあるが、認知的不協和理論によると「統計と私とは関係がない」、「私は安全運転をしているから大丈夫」と自己の正当化を図るなどがその例である。

以上に述べた意識調査および心理的な背景を理解したうえで、運転免許返納を促進させるためのいくつかの方法が考えられる。

(ア)関係のよい相手からの勧め：人の行動を変える方法あるいは条件として、よい人間関係、あるいはコミュニケーションの良さが必要である。同じことを言われても、言われる相手によって影響に差があることを私たちは経験済みであろう。密な人間関係にある家族からの免許返納の勧めは

効果がある（心理的リアクタンス理論)。回答者の２４％が他から指摘されたら運転免許返納を考えたいと答えており、運転免許返納は自分で決めるとの気持ちを表明しているものの、運転免許返納は自分の子供や配偶者に勧められたとき考えたいとも答えているのである（各々４０％)。

(イ)公共交通機関の便利さについての情報提供:「思い込み」からくる他の行動手段に対する否定的態度はしばしば、その便利さを知らないことからくる場合がある。公共交通を利用したとき、買い物や通院に便利なことを高齢者個別に情報をわかりやすく提供することが有効である（事実情報提供法)。使ってみたら意外に便利だったということもある。要は、「思い込み」という認知的な歪みを変えていくことも必要である。「思い込み」による否定的態度は経済面についてもあてはまる。自家用車を維持することの経済的負担も大きいことを考えると、自家用車維持費用と運転免許返納後の公共交通ないしはタクシー利用による経済的負担についての正確な情報の提供があってもよいであろう。

(ウ)公共交通使用のための支援策：経済的支援として「足の確保」のための支援策は多くの人が望むところである。先延ばしする理由に、買い物や通院、社会的活動に不便を生じるからであることを挙げている。運転免許返納の制度については 90%の方が知っている。しかし、支援制度や返納後の運転免許に代わる身分証明書としての使用可能性については 50%にも満たず、更なる広報が必要である。情報を丁寧に広報し、理解してもらうことで思い込みによる否定的な態度は変わりうる。そして、公共交通の不便な地域については、オンデマンドバスや乗り合いタクシーなどの制度を政策として整理していくことも考えなければならない。

(エ)自己理解を促進する運転者教育：多くの運転者は「(運転免許の返納を）自分自身で決めたい」と言っている。自分の運転の「本当の安全性」についての情報を安全教室などの機会を設け、「自らの気づき」をもたらすような方策が必要となる。自分の行動は自分で決定することが人の尊厳であることに異論はないところであり、運転免許返納は自分で決めたいと多くの人々の支援策が必要である。そのための見極めの材料として客観的な自己理解を行う機会を作ることが有効である。「自分のことは自分で決める」ことができるような自己理解を目指した安全教育方法を導入すべきである。自分の運転にはまだ自信があり、まだまだ運転したいと思うのは自然の気持ちとして尊重されなければならないが、「本当の安全性」についての情報を安全教室などの機会を設け「自らの気づき」をもたらし、自らの判断材料となりうるような教育が最も有効だと思われる。

I.　はじめに

－高齢ドライバーに関わる交通事故状況とその対策の必要性－

青森県の人口は平成 16 年が 149 万人あまりであったが、年々減少傾向を示し、10 年後の平成 25 年は 138 万人を割っている（図 1）。一方、65 歳以上の高齢者人口は増加傾向を示しており、平成 25 年の 65 歳以上の県人口に占める割合は 26．6%である。65 歳以上の高齢者の運転免許人口も並行して増加を示しており、平成 16 年が 10 万 4 千人程度であったのが、平成 25 年では 16 万人を超え、免許人口の構成率も、高齢者は 16 年で 12.1%であったのが、10 年後の 25 年では 18.8%となった（図 2）。

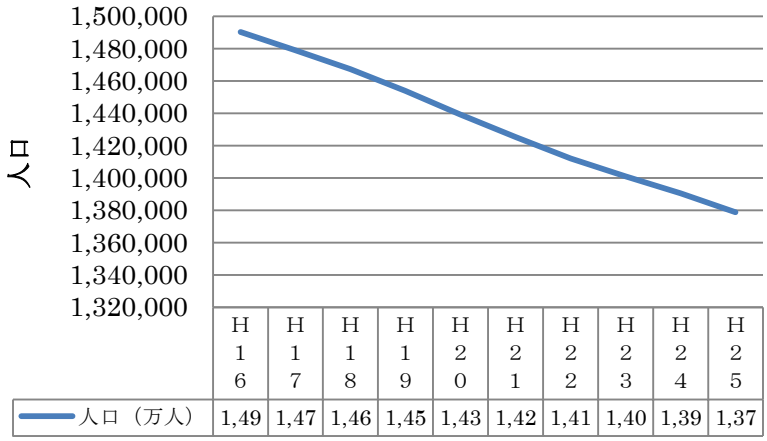


図 1　青森県の人口変移

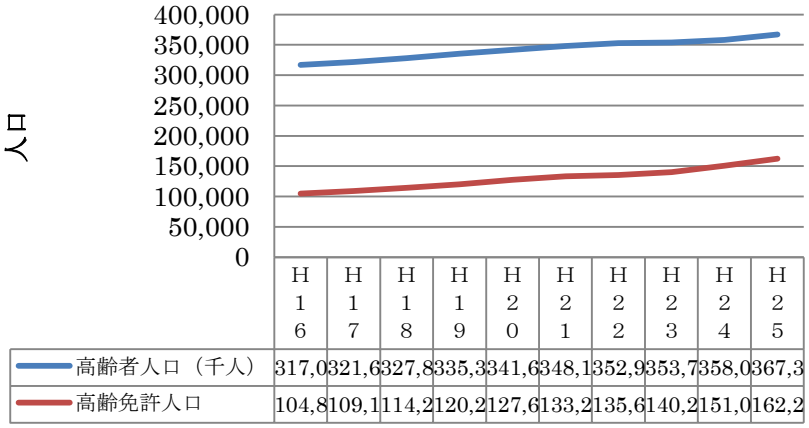
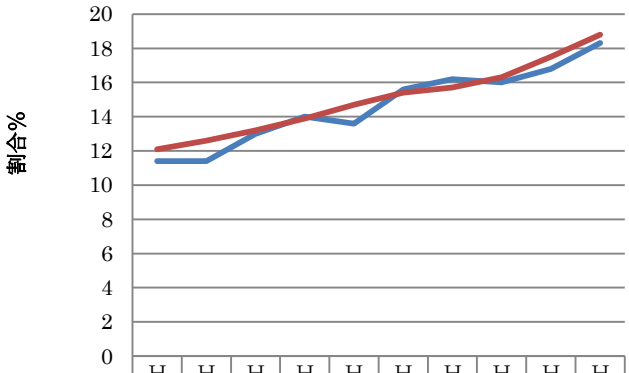


図 2　青森県の高齢者人口と運転免許人口の変移

交通事故への高齢者が関わる割合を、免許人口割合と発生事故構成率との関係から見ると、ほぼ同率であり、交通事故発生数の増加傾向が青森県の高齢化を直接反映していることがわかる（図 3）。



	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
発生事故に占める高齢者割合	11.4	11.4	13	14	13.6	15.6	16.2	16	16.8	18.3
高齢者免許人口構成率	12.1	12.6	13.2	13.9	14.7	15.4	15.7	16.3	17.5	18.8

図３　高齢者の免許人口割合と発生事故構成率との関係

平成25年中の高齢者の交通事故による死者は34人であり、前年比＋４人（＋13.3%）と増加を見た。全死者に占める割合は70.8%（前年50.8%）となった。特に、自動車運転中の死者数は15人と、前年の８人から７人増加（＋87.5%）し、高齢者死者の44.1%を占めた。平成25年中の高齢運転者による交通死亡事故・死者数は18件19人で、前年の12件12人から６件７人の増加となった。このうち「車両単独」事故が９件10人と、前年より４件５人の増加となった（「交通年鑑あおもり」青森県警察本部より引用）。県の高齢化社会の進行における交通安全対策として高齢ドライバーへの積極的対策が求められるゆえんである。

II. 調査目的

本調査は、青森県警察本部交通部交通企画課が高齢者の交通事故防止対策として構築した平成２６年度シルバー・カーライフ支援事業の一環として高齢運転者の意識と行動の特徴を明らかにすることを目的に行われた。

高齢化社会の進行に伴い、高齢者の関わる交通事故は増加し、その対策が急がれる。本調査はその対策を行うための基礎的な資料を得ることを目的に、高齢者の運転行動特性の理解と運転生活および運転についての意識態度を明らかにするために行われた。

III. 調査方法

1. 高齢者の運転に対する意識調査

１）調査内容：高齢者の運転に関する意識、運転免許の自主返納に対する考え方および返納に際しての必要な支援に関する要望等の把握を行った（付録、資料１参照）。

２）調査対象者：青森県内に居住の第１種普通免許以上を有する 65 歳以上の高齢運転者を対象に調査が行われた。

３）調査項目

① 高齢運転者の運転行動屋運転意識に関すること

② 高齢運転者の運転免許自主返納に対する意識に関すること

4）調査協力者募集方法

① 青森市、弘前市、八戸市の３都市およびその周辺地域の高齢ドライバーを対象に以下の方法で参加を呼びかけた。

（ア） 新聞による広報

（イ） 母の会、シルバーセンターへの依頼

（ウ） 高齢ドライバー対象の免許更新時講習会参加者への依頼

2. 高齢運転者対象の運転診断

1）調査内容

① 高齢運転者を対象とした交通安全教室を開催して、実車による運転診断を実施して高齢者自らの運転を振り返らせ、診断結果に基づいて、高齢者に対する今後の安全運転の参考になる交通安全指導を行うための基礎資料の収集を行った。

② 運転診断時に高齢運転者の交通行動における主な危険行動や運転特徴等のデータを収集して、高齢運転者特有の交通事故につながる危険行動の分析を行った。

2）調査対象者

青森県内に居住する第１種普通免許以上を有する 65 歳以上の高齢運転者とした。

3）参加者の募集方法

参加者の募集にあたっては、自治体広報誌及び新聞広告を活用し、青森県内の高齢運転者に対しての本事業を広く広報して、参加希望者を公募した。なお、新聞広告については、東奥日報及びデーリー東北に 3 段以上の事業広告を１回掲載した。

4）実施期間および実施場所

平成２６年１２月３１日までに完了した。青森モータースクール、弘前モータースクール、八戸モータースクールの３箇所で行われた。実走行による調査は各々の教習所の構内コースを使用して行われた（付録資料 3)。

5）実施時間

運転診断、交通安全指導等を含め、おおむね 2 時間程度で行われた。

6）運転診断の実施者

参加者の運転診断は「委託講習等の実施に関する規則（平成２３年１２月青森県公安委員会規則第９号）別表第２（第４条関係）上欄「高齢者講習又は特定失効者講習（70 歳以上)」下欄に定める講習指導員の要件を満たす者」によって行われた。

7）使用車両

運転診断のための車両は教習車両（普通自動車（オートマチック））を使用した。

IV.　意識調査結果

1.　単純集計結果

１）調査対象参加者属性

調査対象となった青森市、弘前市、八戸市各地区の参加者数とその割合を表１に示した。

表1　地区別参加者数と割合

	参加者数	パーセント
青森市	149	34.3
弘前市	162	37.2
八戸市	124	28.5
合計	435	100.0

図 4 に参加者の年齢別・性別参加者数を示した。男女ともに 70 歳～74 歳の参加者が最も多い割合であった。65 歳～69 歳の男女の参加者数はほぼ同数であったが、他の年代については男性の参加者割合が高い。

年代別の参加者数割合は、65 歳～69 歳が 19.3%、70 歳～74 歳が 38.2%、75 歳～79 歳が 25.3%、80 歳～84 歳が 14.5%、85 歳以上が 2.8%であった。

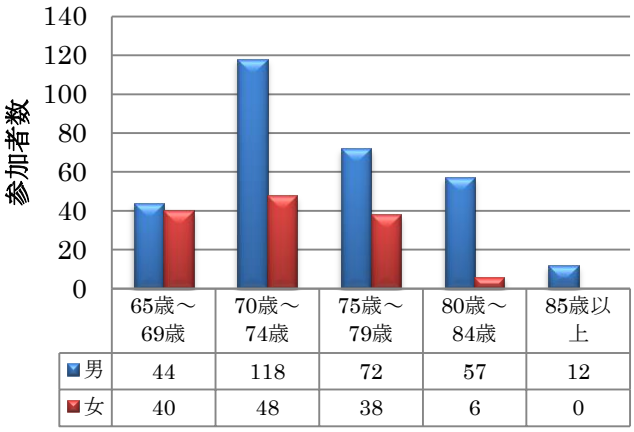
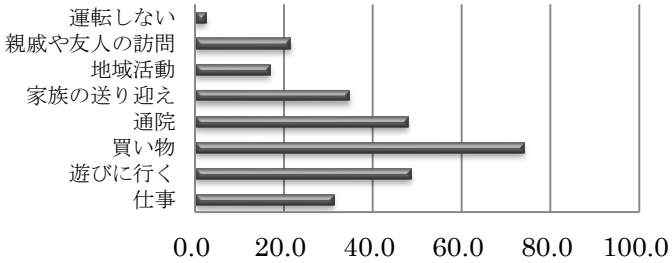


図4　参加者の年齢別・性別参加者数

２）問 3「普段、どのような目的で車を運転していますか？」（複数回答）

図 5 に回答者割合を示した。買い物を目的とした車の使用が最も高く、通院と遊びがついで多かった。

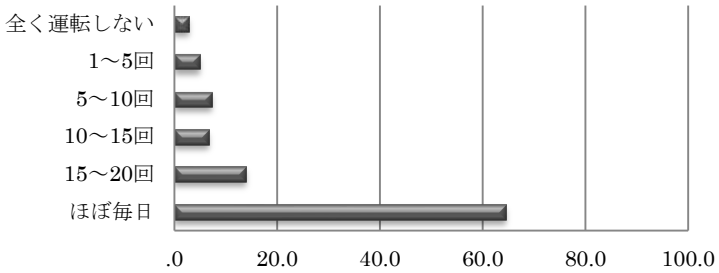


	仕事	遊びに行く	買い物	通院	家族の送り迎え	地域活動	親戚や友人の訪問	運転しない
■%	31.3	48.5	74.0	47.8	34.7	16.8	21.4	2.3

図 5　問 3「普段どのような目的で車を運転していますか？」（複数回答）

3）問 4「ひと月にどのくらい車を運転していますか？」

ほぼ毎日運転すると答えた参加者の割合は 64.5%、月 10～15 回（週 2 回程度）まで含めると 85%を超えており、高い頻度での車利用の生活がうかがえる。

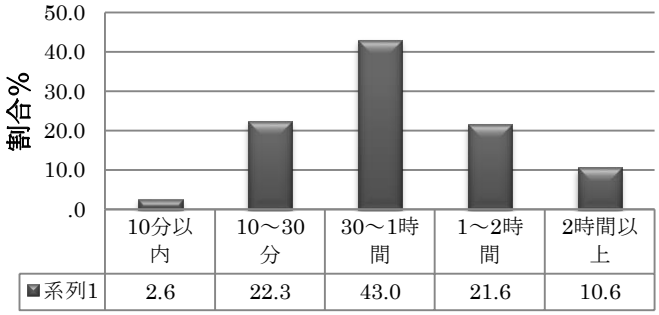


	ほぼ毎日	15～20回	10～15回	5～10回	1～5回	全く運転しない
■系列1	64.5	13.9	6.7	7.2	4.9	2.8

図 6　問 4「ひと月にどのくらい車を運転していますか？」

4）問 5「1 日の運転時間はどのくらいですか？」

1 日の運転時間で最も多いのが 30 分～1 時間であった。車の利用目的にも見られたように、買い物や通院などの比較的近場の運転が多いようである。



	10分以内	10～30分	30～1時間	1～2時間	2時間以上
■系列1	2.6	22.3	43.0	21.6	10.6

図 7　問 5「1 日の運転時間はどのくらいですか？」

5）問６「あなたは、交通ルールを守り、なおかつ安全確認を十分にした運転をしているとおもいますか？」

5 割以上の方が安全運転をしていると回答した。自らの運転を危険運転と自覚した方は１％にすぎない。「どちらともいえない」といった疑念を伴う回答を含めても 6.6%であり、大半の人（93.5%）が自分の運転について、ルールを順守し、安全確認も十分であると評価している。このような主観的な評価の客観性を確かめる必要がある。

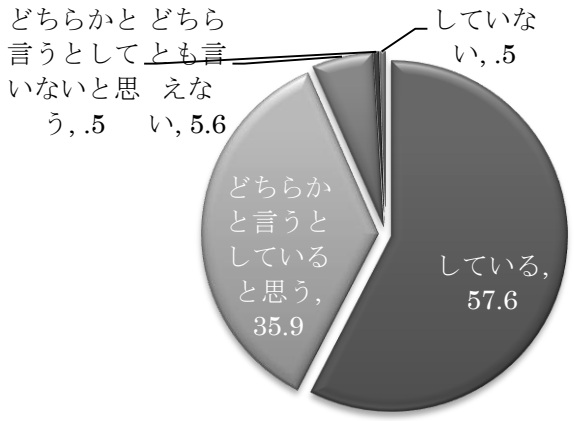


図８　問６「あなたは、交通ルールを守り、なおかつ安全確認を十分にした運転をしているとおもいますか？」

6）問７「あなたは、過去３年以内に運転中、交通事故を起しそうになったことがありますか？」

本設問は運転中のヒヤリ体験や事故体験を訊ねる質問である。事故を体験された方が 2.5%であった。事故を含めてヒヤリとした体験もなかったと回答された方が 49.2%とほぼ半数であった。

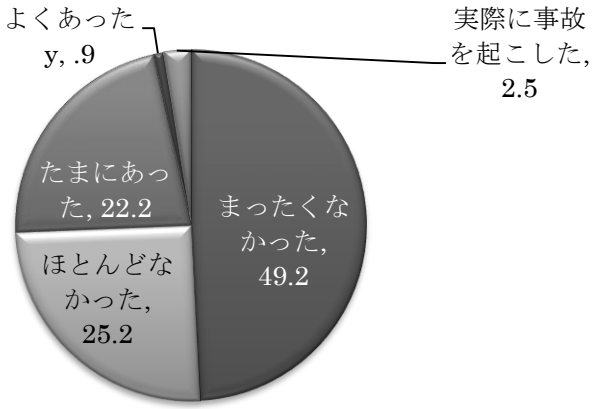


図９　問７「あなたは、過去３年以内に運転中、交通事故を起しそうになったことがありますか？」

7）問８「問７で「実際に事故を起こした」と答えた方にお訊きします。その事故をきっかけに、車の運転をやめようと思いましたか？」

本設問は事故の体験が運転生活にどんな影響を与えたかを尋ねた質問である。62%は事故が運転生活の断念と繋がらないとの回答であったが、残りの約 40%は運転生活を変化させたいと答えている。

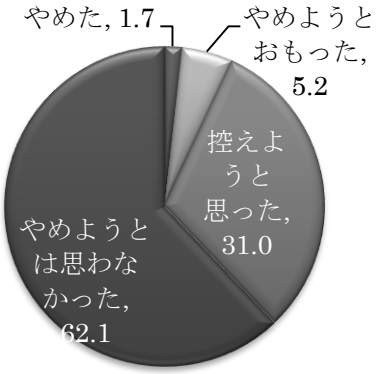
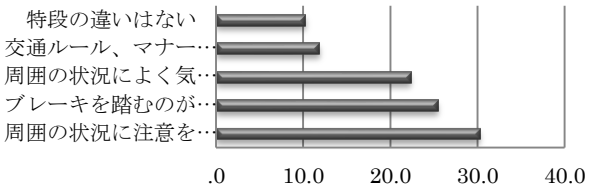


図 10　問 8「問７で「実際に事故を起こした」と答えた方にお訊きします。
その事故をきっかけに、車の運転をやめようと思いましたか？」

8）問９「一般的に、75 歳以上の高齢運転者に対して、どのようなイメージを持っていますか？」

後期高齢者の運転ぶりについてのイメージを訊ねた設問であるが、後期高齢運転者は「周囲の状況に注意を払わない」、「ブレーキを踏むのが遅れるなどの反応が遅い」といった負のイメージが高い（55. 7%）一方で、「周囲の状況位よく気を配っている」「交通ルールやマナーをよく守る」が 34. 1%、「特段変わりない」が 10. 2%であるなど、むしろプラスのイメージを持つ方も多く見られた。もっとも、この設問については 75 歳未満の方の回答と 75 歳以上の方の回答では異なる可能性があり、別に年齢別の分析を行うこととする。



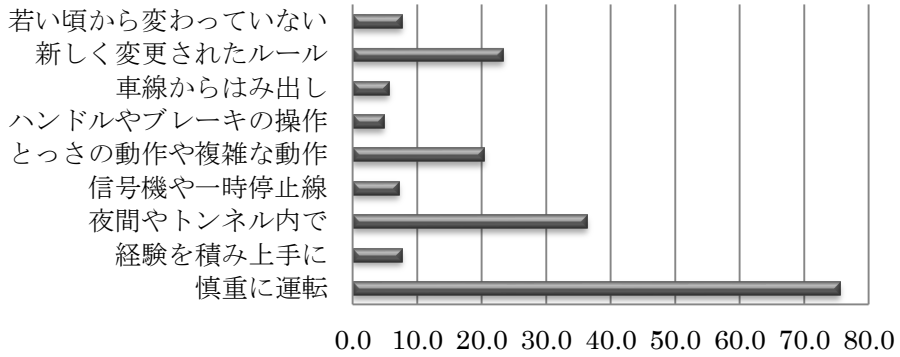
	周囲の状況に注意を払わない	ブレーキを踏むのが遅れるなど、反応が遅い	周囲の状況によく気を配っている	交通ルール、マナーをよく守る	特段の違いはない
系列1	30.2	25.5	22.3	11.8	10.2

図 11　問９「一般的に、75 歳以上の高齢運転者に対して、
どのようなイメージを持っていますか？」

9）問 10「あなた自身の運転に関して、若い頃と比べて変わったと感じますか？」（複数回答）

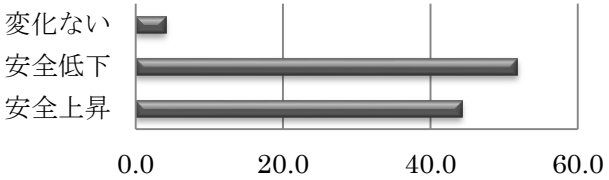
本設問では複数回答が可能である。自己評価としては「慎重に運転するようになった」との回答が 75.4%を占めており自らを安全性の高い運転者として評価していることが認められるが、その一方で、「夜間やトンネル内での視力低下」の訴えが 36.3%、「ルール変更への対応力の低下」が 23.2%、「動作の低下」について 20.2%など、運転能力の低下をも感じている姿がうかがわれる。

図 13 に本設問を３つのカテゴリーに整理し、自己評価として「安全性低下」、「安全性上昇」、「変化ない」に分けて回答の割合を示した。回答者 435 名による複数回答総数を分母にして、回答割合をみると、安全性低下は 51.8%で安全性上昇（44.2%）を上回っているが、「安全性上昇」と「変化ない」を合わせると 48.2%であり、安全性の低下割合とほぼ同率になっている。高齢運転者の自己イメージは、心身機能の低下を意識しながらも運転の安全性については評価必ずしも低下しておらず、むしろ安全性が向上していると自己評価している高齢者も多いことがうかがえる。



	慎重に運転	経験を積み上手に	夜間やトンネル内で	信号機や一時停止線	とっさの動作や複雑な動作	ハンドルやブレーキの操作	車線からはみ出し	新しく変更されたルール	若い頃から変わっていない
系列1	75.4	7.6	36.3	7.1	20.2	4.8	5.5	23.2	7.6

図 12　問 10「あなた自身の運転に関して、
若い頃と比べて変わったと感じますか？」（複数回答）



	安全上昇	安全低下	変化ない
系列1	44.2	51.8	4.0

図 13　問 10「あなた自身の運転に関して、
若い頃と比べて変わったと感じますか？」（問 10 の項目を合成）

１０）問 11「あなたは何歳まで運転したいとお考えですか？」

回答者全体の最頻値を見ると 75 歳～85 歳である。最も回答選択肢は 65 歳からも入っており、まだ運転を継続している 70 歳の方は自身の年齢以上の選択肢を選択せざるを得ないこととなるため、改めて、年齢別のクロス集計で論じることとする。

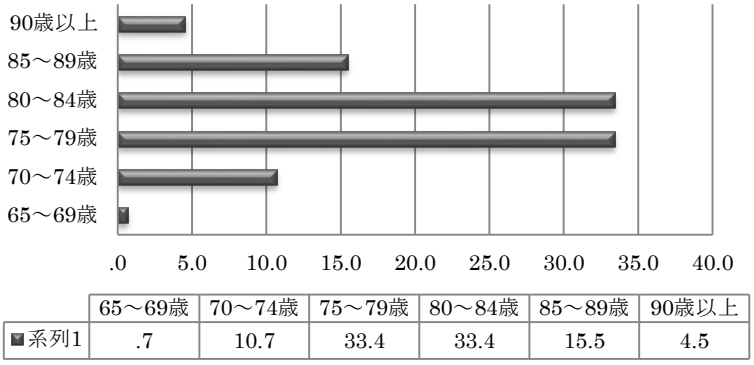


図 14　問 11「あなたは何歳まで運転したいとお考えですか？」

１１）問 12「運転免許返納制度を知っていますか？」

「知っている」と答えた回答者が 91％を占めており運転免許返納制度については広く知られていると言える。

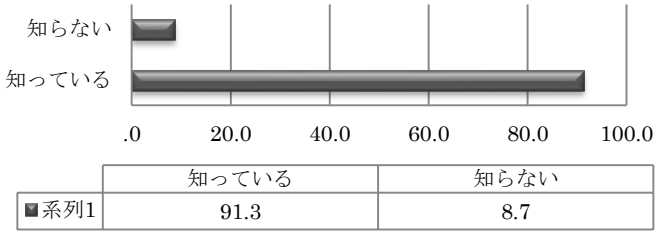


図 15　問 12「運転免許返納制度を知っていますか？」

１２）問 13「運転免許自主返納者支援制度を知っていますか？」

回答者の 40％以上が「知らない」と答えている。この支援制度についての一層の広報が必要と思われる。

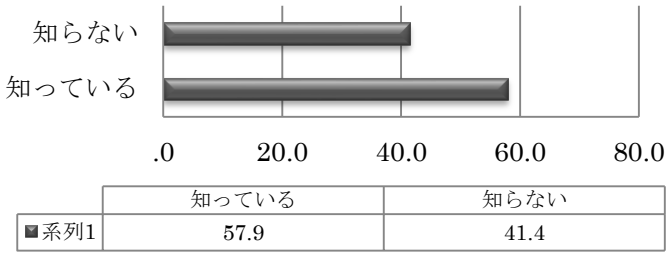


図 16　問 13「運転免許自主返納者支援制度を知っていますか？」

１３）問 14「運転免許を返納した後、運転経歴証明書の申請ができることを知っていますか？」

知らないと答えた割合が 37%であり、更なる広報の必要がある。

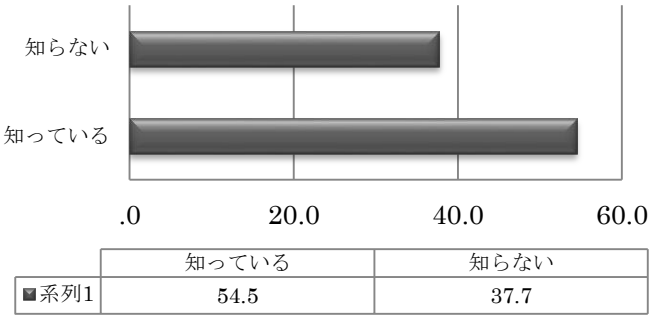


図 17　問 14「運転免許を返納した後、
運転経歴証明書の申請ができることを知っていますか？」

１４）問 15「運転経歴証明書が身分証明書として生涯使えることを知っていますか？」

知っているとの回答が 45%にすぎず、更なる広報が必要と思われる。

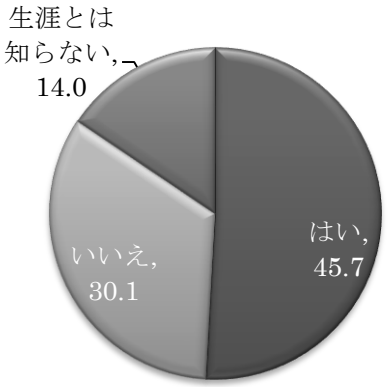
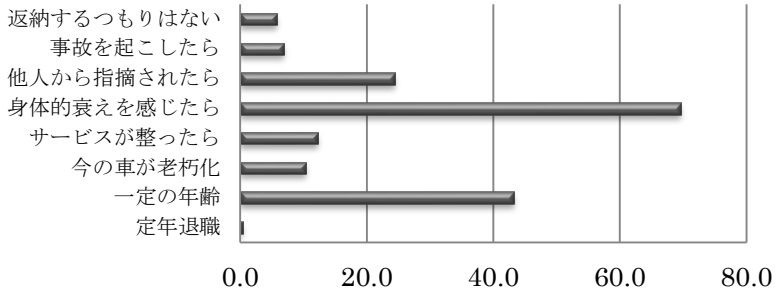


図 18　問 15「運転経歴証明書が身分証明書として
生涯使えることを知っていますか？」

１５）問 16「あなたはどのような状態になったら、運転免許を返納してもよいとお考えですか？」（複数回答）

回答者の 70%が「身体的衰えを感じたら」運転免許返納を考えると答えた。そして、43%が「一定の年齢に達したら」と回答した。「他者から指摘されたら」も 24%の回答があり、免許返納への他者からの勧めも有効であることがうかがわれる。

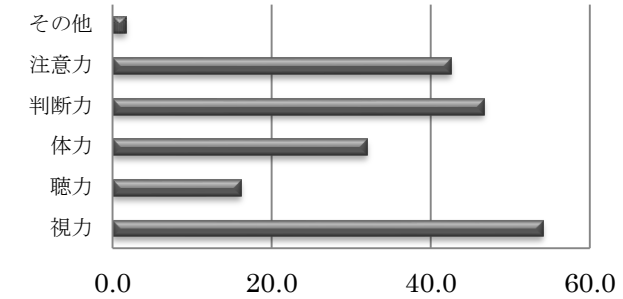


	定年退職	一定の年齢	今の車が老朽化	サービスが整ったら	身体的衰えを感じたら	他人から指摘されたら	事故を起こしたら	返納するつもりはない
系列1	0.5	43.2	10.3	12.2	69.7	24.4	6.9	5.7

図 19　問 16「あなたはどのような状態になったら、
運転免許を返納してもよいとお考えですか？」（複数回答）

１６）問 17「問 16 で「身体的衰えを感じたら」を選んだ方にお訊きします。身体的衰えとは具体的に何だとお考えですか？」（複数回答）

免許返納に関わる身体的衰えとは、視力、判断力、注意力の低下と考えている。しかし、これらの心身の機能低下が具体的に検討しなければならない。例えば、視力とは昼夜間の視力であったり、視野の広さも関連するであろう。また、視力としては有効視野の広さが事故と相関の高いことが知られている。また注意力や判断力の具体的内容についても内容を明確化しなければならない。



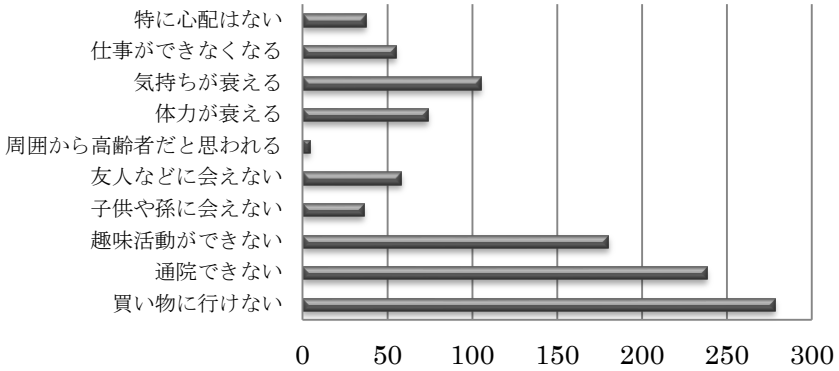
	視力	聴力	体力	判断力	注意力	その他
系列1	54.0	16.1	32.0	46.7	42.5	1.6

図 20　問 17「問 16 で「身体的衰えを感じたら」を選んだ方にお訊きします。
身体的衰えとは具体的に何だとお考えですか？」（複数回答）

１７）問 18「運転免許の返納後に心配なことはどんなことですか？」（複数回答）

免許返納した場合の問題点としては、①買い物、②通院、③趣味活動が困難になることが

上位 3 位に挙げられた。いずれも生活にとって大切なものである。所謂、生活のための足を奪われることへの不安が高い。



	買い物に行けない	通院できない	趣味活動ができない	子供や孫に会えない	友人などに会えない	周囲から高齢者だと思われる	体力が衰える	気持ちが衰える	仕事ができなくなる	特に心配はない
系列1	278	238	180	36	58	4	74	105	55	37

図 21　問 18「運転免許の返納後に心配なことはどんなことですか？」（複数回答）

１８）問 19「誰から勧められたら運転免許の返納を考えると思いますか？」（複数回答可）

自分で判断すると答えた人が 35%、他者からの勧め（配偶者、子ども、孫、知人、警察官、医者）によって返納を考えると答えた人が合わせて 63%であった。返納を考えていないという人は 2%と極めて少ない。多くの人は運転免許返納を考えている。

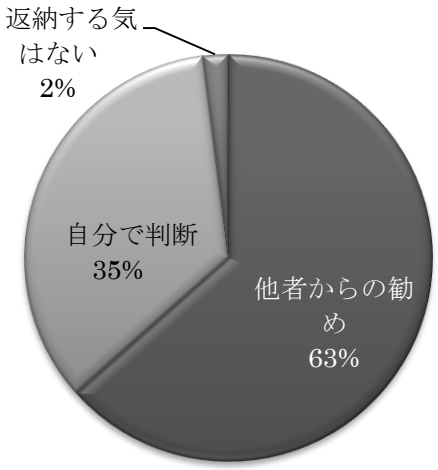


図 22　問 19「誰から勧められたら運転免許の返納を考えると思いますか？」（複数回答可。項目を合成）

他者からの指摘で運転免許の返納を考えると答えた人の内容を見ると、配偶者が 39%、子供が 40%でほぼ同数であった。孫からの勧め（7%）を合わせて、家族からの勧めによって運転免許の返納を考えたいとする人々が 87%にのぼる。一方、医者からの勧めに応じると答えた割合も 18%と比較的高い割合を占めていた。本設問については複数回答を求めていることから、医者と家族の両方にチェックを入れた回答者は 40 名ほどおり、両者の勧めがより効果的と考えられる。

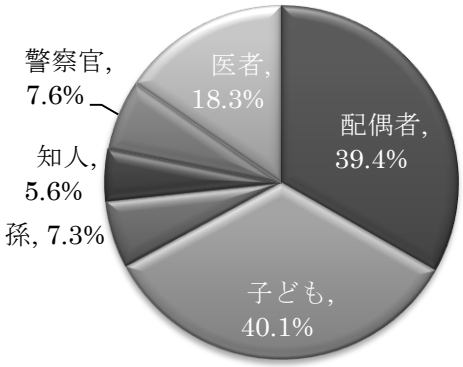
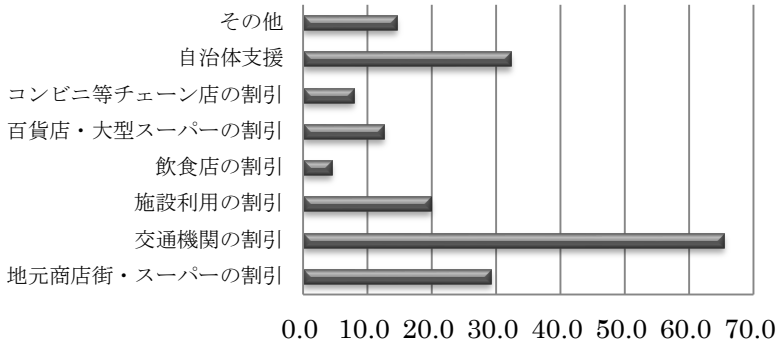


図 23　問 19「誰から勧められたら運転免許の返納を
考えると思いますか？」（複数回答可）

１８）問 20「どのような支援があれば、運転免許の返納を考えると思いますか？」（3 つ以内で選択）

交通機関の割引があるとよいと答えた回答者が 65%と高い割合を示している。次いで、自治体の支援、地元商店街・スーパーの割引と続いている。運転免許返納による自家用車の代わりとなる公共交通機関の支援は必須といえよう。オンデマンドバスや乗り合いタクシーなど自治体による支援なども求められるところである。



	地元商店街・スーパーの割引	交通機関の割引	施設利用の割引	飲食店の割引	百貨店・大型スーパーの割引	コンビニ等チェーン店の割引	自治体支援	その他
系列1	29.2	65.3	19.8	4.4	12.4	7.8	32.2	14.5

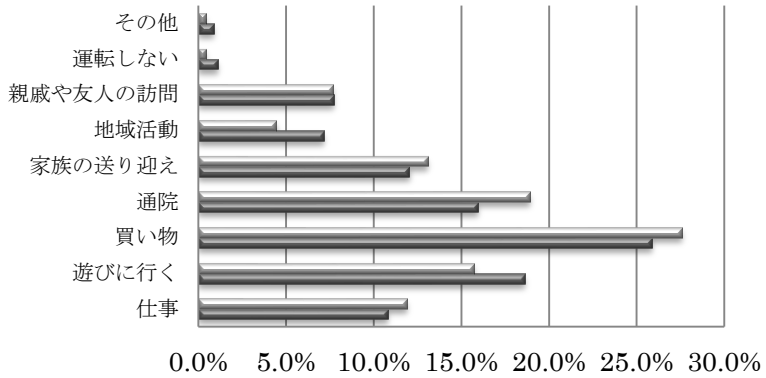
図 24　問 20「どのような支援があれば、運転免許の返納を考えると思いますか？」(3 つ以内で選択)

2.　年代別集計結果

年代別に 75 歳未満と 75 歳以上の 2 つのグループに分け、その差異を検討した。

１）問３「普段、どのような目的で車を運転していますか？」(複数回答)

「遊び」において年代差が認められた（カイ二乗検定：$\chi 2=5.186$, df=1, $p<0.05$)。また、「地域活動」においても年代差が認められた（カイ二乗検定$\chi 2=5.5511$, df=1, $p<0.05$)。いずれの項目も、75 歳以上は 75 歳未満に比べて頻度が低下している。他の項目については年代差が認められなかった。

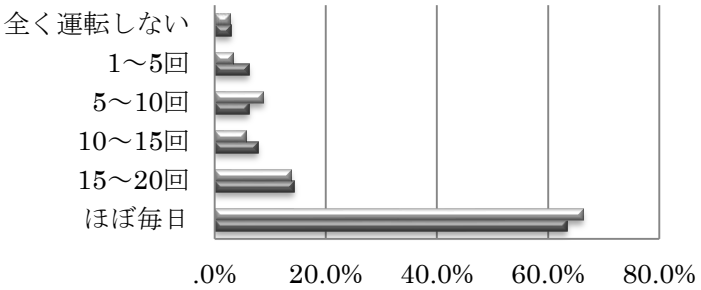


	仕事	遊びに行く	買い物	通院	家族の送り迎え	地域活動	親戚や友人の訪問	運転しない	その他
75歳以上	11.9%	15.7%	27.6%	18.9%	13.1%	4.4%	7.6%	0.4%	0.4%
75歳未満	10.8%	18.6%	25.9%	15.9%	12.0%	7.1%	7.7%	1.1%	0.8%

図 25　問 3「普段、どのような目的で車を運転していますか？」(複数回答)

2）問 4「ひと月にどのくらい車を運転していますか？」

いずれの年代もほぼ毎日運転するとの回答が多い。年代間に差は認められなかった（カイ二乗検定：$\chi 2=3.624$, df=5, n. s.）。

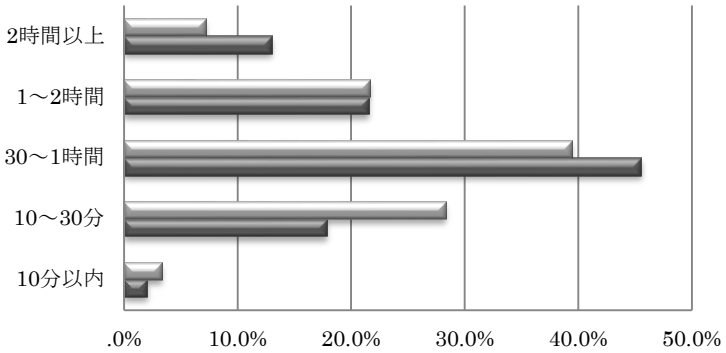


	ほぼ毎日	15～20回	10～15回	5～10回	1～5回	全く運転しない
75歳以上	66.1%	13.7%	5.5%	8.7%	3.3%	2.7%
75歳未満	63.3%	14.1%	7.7%	6.0%	6.0%	2.8%

図 26　問 4「ひと月にどのくらい車を運転していますか？」

3）問 5「1 日の運転時間はどのくらいですか？」

一日の運転時間では年代差が認められた（カイ二乗検定：$\chi 2=9.959$, df=4, $p<0.05$）。75 歳以上では 75 歳未満によりもやや運転時間が短くなっている。より高齢になるにつれて、一回当たりの運転時間が短くなっているのがわかる。運転目的の変化が反映されているものと思われる。



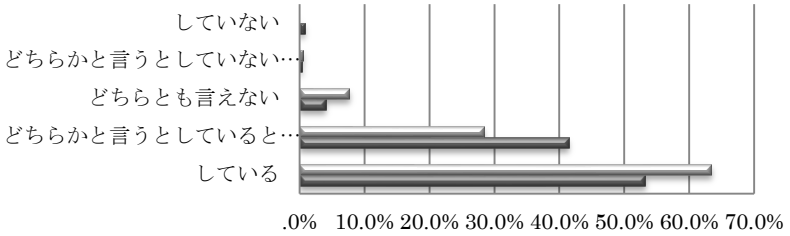
	10分以内	10～30分	30～1時間	1～2時間	2時間以上
75歳以上	3.3%	28.3%	39.4%	21.7%	7.2%
75歳未満	2.0%	17.9%	45.5%	21.5%	13.0%

図 27　問 5「1 日の運転時間はどのくらいですか？」

4）問 6「あなたは、交通ルールを守り、なおかつ安全確認を十分にした運転をしているとおもいますか？」

安全運転については年代間に差が認められた（カイ二乗検定$\chi 2=10.792$, df=4, $p<.05$）。75 歳以上と 75 歳未満の回答を比べると、75 歳以上の回答者のほうが「安全運転をしている」

と答えた割合が高くなった。事実との関係が問題となる。意識の上では安全性が高まっても実際には安全性が低下していた場合の問題は大きい。

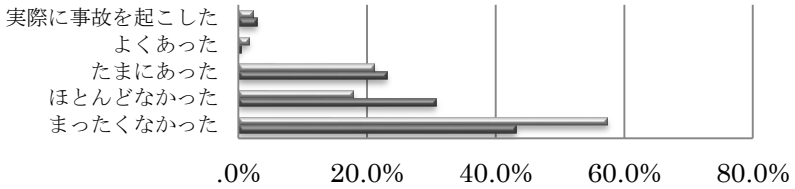


	している	どちらかと言うとしていると思う	どちらとも言えない	どちらかと言うとしていないと思う	していない
75歳以上	63.4%	28.4%	7.7%	.5%	.0%
75歳未満	53.3%	41.5%	4.1%	.4%	.8%

図 28　問６「あなたは、交通ルールを守り、なおかつ安全確認を十分にした運転をしているとおもいますか？」

５）問７「あなたは、過去３年以内に運転中、交通事故を起しそうになったことがありますか？」

図に示す通り、75 歳未満に比べ、75 歳以上のヒヤリ体験の割合が低い。カイ二乗検定結果からは、世代間に有意な差が認められた（$\chi 2=13.276$, df=4, $p<0.01$）。ただし、この主観的な評価が正しいか否かについては更に検討が必要である。危険に関する感受性の低下がヒヤリとした体験の感じ方を鈍らせていることも考えられるからである。小川らの研究（小川他 1993）によれば、危険感受性が高齢になるにつれて低下するとの結果が得られている。また、太田の研究（太田 2011）では危険感受性テスト得点とヒヤリハット体験の報告数の関係を見たところ、両者の間に負の相関を見出している。すなわち、ヒヤリハット体験の報告はどの程度危険に対する感受性あるいは認知能力によるのかによって決まってくるのである。



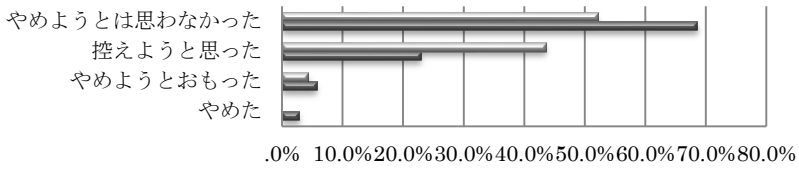
	まったくなかった	ほとんどなかった	たまにあった	よくあった	実際に事故を起こした
75歳以上	57.3%	17.8%	21.1%	1.6%	2.2%
75歳未満	43.1%	30.6%	23.0%	.4%	2.8%

図 29　問７「あなたは、過去３年以内に運転中、交通事故を起しそうになったことがありますか？

６）問８「問７で「実際に事故を起こした」と答えた方にお訊きします。その事故をきっかけに、車の運転をやめようと思いましたか？」

事故体験が運転生活に影響を及ぼしたか否かについて、年代間の差異を検討したが差異は

認められなかった（χ2=3.210，df=3，n.s)。いずれの年代においても半数以上は事故を機会にやめようとは思っていない。サンプル数が少ないため、改めて回答肢を併合し、「やめようとは思わない」グループと「控えようと思った」を含めた運転生活の変化を答えたグループの 2 群の間での比較を行ったが有意な差は認められず(χ2=1.585，df=1，n.s)年代の違いで事故体験から運転生活の変化には差がないことが認められた。



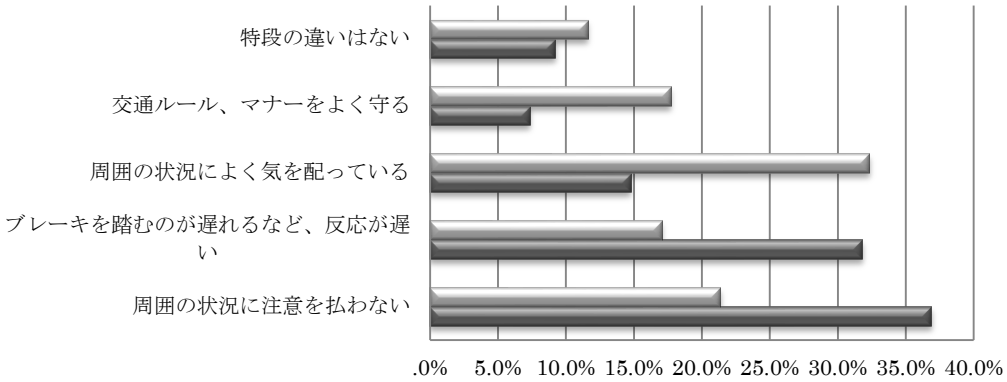
	やめた	やめようとおもった	控えようと思った	やめようとは思わなかった
75歳以上	.0%	4.3%	43.5%	52.2%
75歳未満	2.9%	5.7%	22.9%	68.6%

図 30　問 8「問 7 で「実際に事故を起こした」と答えた方にお訊きします。
その事故をきっかけに、車の運転をやめようと思いましたか？」

7）問 9「一般的に、75 歳以上の高齢運転者に対して、どのようなイメージを持っていますか？

この設問は、75 歳未満の回答者にとっては自分たちより年上の年代についてのイメージであり、75 歳以上の回答者にとっては自分の世代についてのイメージを聴く設問である。年代間でのイメージの違いが図の通り大きく異なる(カイ二乗検定：χ2=37.256，df=4，p<0.01)。75 歳未満の回答者は 75 歳以上の運転者を反応の遅れや注意力の低下による危険運転者としてのイメージを持ち、75 歳以上の回答者は 75 歳以上の運転者つまり自分たちについてのイメージについて、ルールを守り、マナーが良く、周囲への気配りのよい安全ドライバーであるとの評価を行っている。

ここでも、自分自身の運転については安全であり、他者の運転については危険であるという自己評価についての認知的歪みが認められそうである。

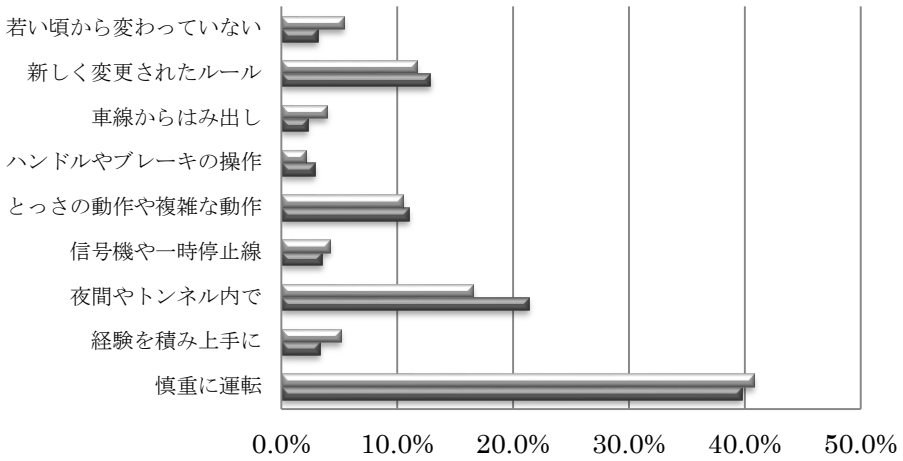


	周囲の状況に注意を払わない	ブレーキを踏むのが遅れるなど、反応が遅い	周囲の状況によく気を配っている	交通ルール、マナーをよく守る	特段の違いはない
75歳以上	21.3%	17.1%	32.3%	17.7%	11.6%
75歳未満	36.9%	31.8%	14.7%	7.4%	9.2%

図 31　問 9「一般的に、75 歳以上の高齢運転者に対して、
どのようなイメージを持っていますか？」

８）問 10「あなた自身の運転に関して、若い頃と比べて変わったと感じますか？」（複数回答）

年代間にほとんど差は認められない。共に 40%の回答者が自身の運転をより慎重になったと評価している。しかし、同時に夜間やトンネルでの視力低下、改正されたルールの理解の低下、動作の低下など心身の低下を認める回答者も見られる。年代間で差が認められたのは、「夜間やトンネルで見にくくなった」である（カイ二乗検定：$\chi 2=6.048$, df=1, $p<0.01$）。興味深いのは、75 代未満の回答者の方がこの項目を訴えた割合が 75 歳以上の回答者よりも多かったことである（回答者中のチェック割合は 75 歳未満の回答者で 41%、75 歳以上の回答者で 29.7%）。設問文中の「若いころと比べて」の「若いころ」は曖昧であるが、75 歳未満の回答者の方が身体的変化への意識が強いのかもしれない。



	慎重に運転	経験を積み上手に	夜間やトンネル内で	信号機や一時停止線	とっさの動作や複雑な動作	ハンドルやブレーキの操作	車線からはみ出し	新しく変更されたルール	若い頃から変わっていない
75歳以上	40.7%	5.1%	16.5%	4.2%	10.5%	2.1%	3.9%	11.7%	5.4%
75歳未満	39.8%	3.3%	21.3%	3.5%	11.0%	2.9%	2.3%	12.8%	3.1%

図 32　問 10「あなた自身の運転に関して、
若い頃と比べて変わったと感じますか？」（複数回答

9）問 12「あなたは何歳まで運転したいとお考えですか？」

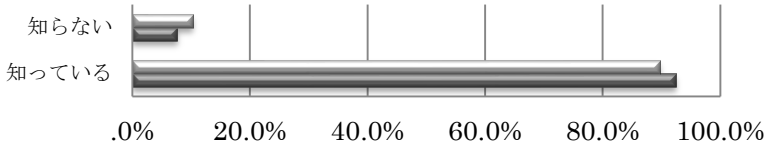
表 2 からわかるとおり、最頻値を見ると 65 歳～69 歳、および 70 歳～74 歳では「75 歳～79 歳」まで運転したいとの回答者が多い。75 歳～79 歳では「80 歳～84 歳」まで運転したいとの回答者が多い。そして、80 歳～84 歳になると「85 歳～89 歳」まで運転したいという回答者が多くなっている。要するに、運転をやめる時期を先延ばしにしている姿が認められる。いつまでも運転し続けたいという気持ちが強いのである。運転免許返納を自主的に行うことの難しさを予見させる結果である。

表 2　問 12「あなたは何歳まで運転したいとお考えですか？

回答者の年齢 ⇒	65～69 歳	70～74 歳	75～79 歳	80～84 歳	85～89 歳
65～69 歳	3. 6%	—	—	—	—
70～74 歳	31. 3%	12. 7%	—	—	—
75～79 歳	47. 0%	48. 2%	25. 9%	—	—
80～84 歳	12. 0%	33. 1%	55. 6%	34. 9%	. 0%
85～89 歳	4. 8%	3. 6%	15. 7%	55. 6%	50. 0%
90 歳以上	1. 2%	2. 4%	2. 8%	9. 5%	50. 0%

１０）問 12「運転免許返納制度を知っていますか？」

運転免許返納制度があるというのは回答者の 90%に周知されている。年代間に差異は認められない。

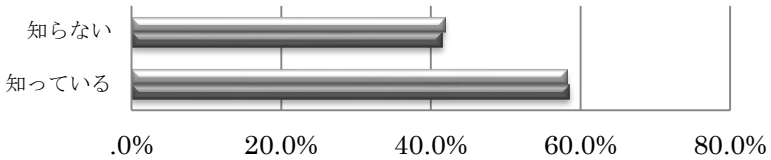


	知っている	知らない
75歳以上	89.7%	10.3%
75歳未満	92.4%	7.6%

図 33　問 12「運転免許返納制度を知っていますか？」

１１）問 13「運転免許自主返納者支援制度を知っていますか？」

いずれの年代においても「知らない」が 40%を超えており、広報による周知を図る必要がある。

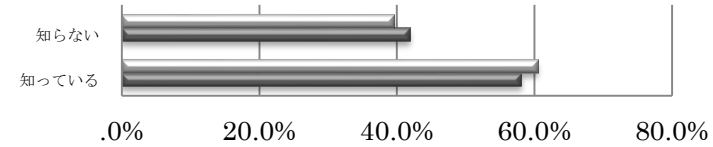


	知っている	知らない
75歳以上	58.2%	41.8%
75歳未満	58.5%	41.5%

図 34　問 13「運転免許自主返納者支援制度を知っていますか？」

１２）問 14「運転免許を返納した後、運転経歴証明書の申請ができることを知っていますか？

いずれの年代においても「知らない」が 40%前後であり、広報による周知を図る必要がある。

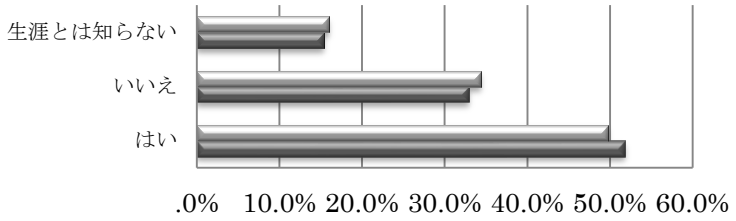


	知っている	知らない
75歳以上	60.5%	39.5%
75歳未満	58.1%	41.9%

図 35　問 14「運転免許を返納した後、
運転経歴証明書の申請ができることを知っていますか？」

１３）問 15「運転経歴証明書が身分証明書として生涯使えることを知っていますか？」

いずれの年代においても「知らない」が 30%を超えており、また知っていても「生涯とは知らない」も 15%を超えており、広報による周知を図る必要がある。

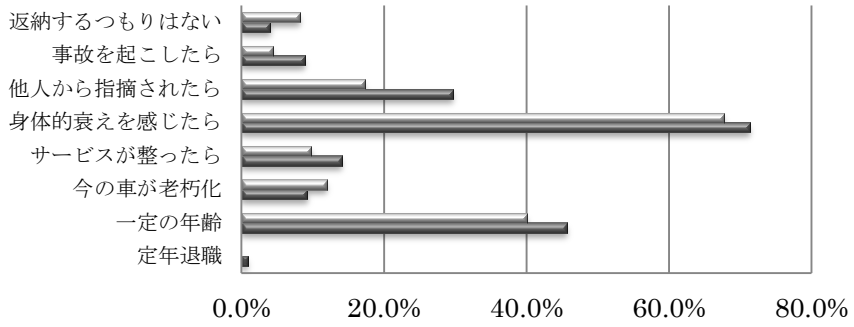


	はい	いいえ	生涯とは知らない
75歳以上	49.7%	34.3%	16.0%
75歳未満	51.8%	32.9%	15.3%

図 36　問 15「運転経歴証明書が身分証明書として
生涯使えることを知っていますか？

１４）問 16「あなたはどのような状態になったら、運転免許を返納してもよいとお考えですか？」（複数回答）

いずれの年代でも「身体的衰えを感じたら」、「一定の年齢に達したら」返納を考えたいとの回答が多かった。「他者からの指摘」で決めたいとの考えも多く見られた。年代別に有意差のあった項目は「他人から指摘されたら」(75 歳未満:29.6%、75 歳以上:17.3% $\chi 2=8.732$, df=1, $p<0.01$)、「事故を起こしたら」(75 歳未満:8.8%、75 歳以上:4.3%、$\chi 2=3.317$, df=1, $p<0.05$) の 2 項目であった。75 歳未満の方が、免許返納に関して何かのきっかけを考えようとしているようである。

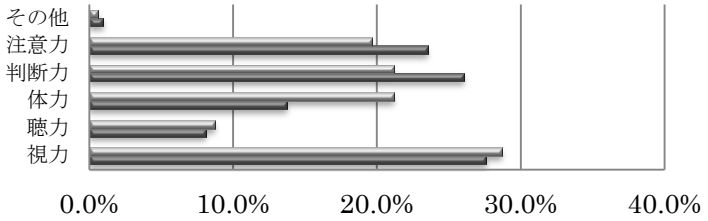


	定年退職	一定の年齢	今の車が老朽化	サービスが整ったら	身体的衰えを感じたら	他人から指摘されたら	事故を起こしたら	返納するつもりはない
75歳以上	0.0%	40.0%	11.9%	9.7%	67.6%	17.3%	4.3%	8.1%
75歳未満	0.8%	45.6%	9.2%	14.0%	71.2%	29.6%	8.8%	4.0%

図 37　問 16「あなたはどのような状態になったら、
運転免許を返納してもよいとお考えですか？」（複数回答）

１５）問 17「問１６で「身体的衰えを感じたら」を選んだ方にお訊きします。身体的衰えとは具体的に何だとお考えですか？」（複数回答）

いずれの年代も視力、判断力、注意力そして 75 歳以上においては特に体力と答えた解答者が多く見られた。年代差を見ると、注意力（75 歳未満：48.8%，75 歳以上：34%、$\chi 2=9.459$，df=1，$p<0.01$）、判断力（75 歳未満：54%，75 歳以上：36.7%、$\chi 2=12.701$，df=1，$p<0.01$）において選択した割合がいずれも 75 歳未満で多かった。年代が若いほうが選択肢を多く選んでいる。

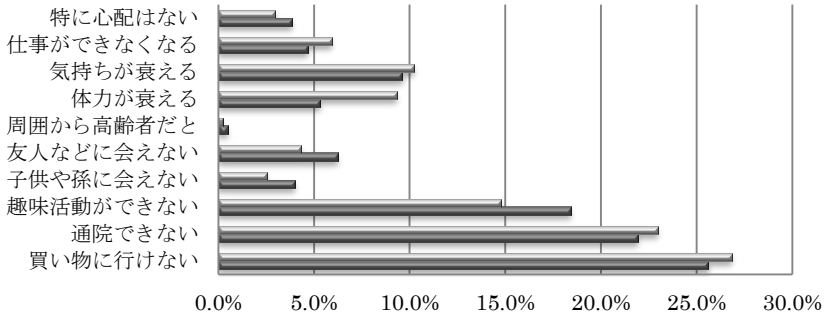


	視力	聴力	体力	判断力	注意力	その他
75歳以上	28.7%	8.7%	21.2%	21.2%	19.6%	0.6%
75歳未満	27.6%	8.1%	13.7%	26.1%	23.6%	1.0%

図 38　問 17「問 16 で「身体的衰えを感じたら」を選んだ方にお訊きします。身体的衰えとは具体的に何だとお考えですか？」（複数回答）

１６）問 18「運転免許の返納後に心配なことはどんなことですか？」（複数回答）

年代を超えて、「買い物ができない」、「通院ができない」、「趣味活動ができない」の項目を多くの回答者は選択している。世代別にみると、「趣味活動ができない」（75 歳未満：46%，75 歳以上：35%、$\chi 2=5.174$，df=1，$p<0.05$）、「体力が衰える」（75 歳未満：13.2%，75 歳以上：22.2%、$\chi 2=6.049$，df=1，$p<0.01$）の 2 項目において、世代間の違いが認められた。

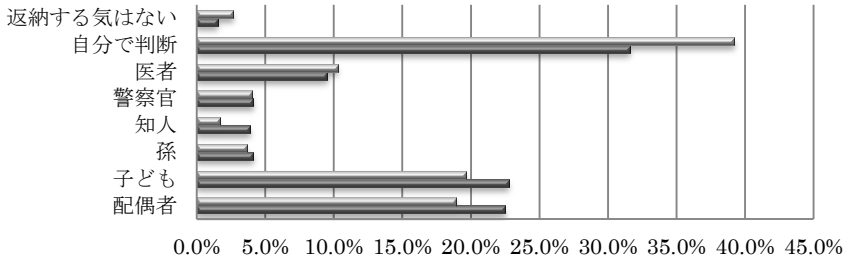


	買い物に行けない	通院できない	趣味活動ができない	子供や孫に会えない	友人などに会えない	周囲から高齢者だと	体力が衰える	気持ちが衰える	仕事ができなくなる	特に心配はない
75歳以上	26.8%	23.0%	14.8%	2.5%	4.3%	0.2%	9.3%	10.2%	5.9%	3.0%
75歳未満	25.6%	21.9%	18.4%	4.0%	6.2%	0.5%	5.3%	9.6%	4.6%	3.8%

図 39　問 18「運転免許の返納後に心配なことはどんなことですか？」（複数回答）

１７）問 19「誰から勧められたら運転免許の返納を考えると思いますか？」（複数回答可）

いずれの世代も「自分で判断する」が多く、「子ども」や「配偶者」からの勧めによる返納の割合も高かった。年代別では、「配偶者」（75 歳未満：41.6%，75 歳以上：30.8%、$\chi 2=5.309$，df=1，$p<0.05$）、「子ども」（75 歳未満：42%，75 歳以上：31.9%、$\chi 2=4.625$，df=1，$p<0.05$）の選択割合に差が見られた。選択割合は低いが「知人」（75 歳未満：7%，75 歳以上：2.7%、$\chi 2=4.294$，df=1，$p<0.05$）の選択割合において年代差が認められた。

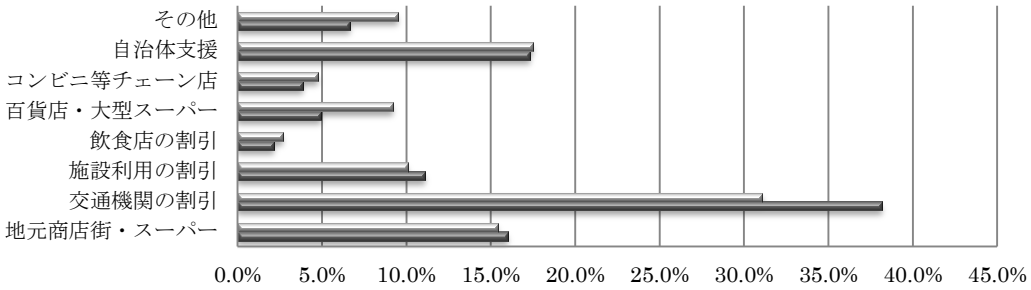


	配偶者	子ども	孫	知人	警察官	医者	自分で判断	返納する気はない
75歳以上	18.9%	19.6%	3.7%	1.7%	4.0%	10.3%	39.2%	2.7%
75歳未満	22.5%	22.7%	4.1%	3.9%	4.1%	9.5%	31.6%	1.5%

図 40　問 19「誰から勧められたら運転免許の返納を考えると思いますか？」（複数回答可）

１８）問 20「どのような支援があれば、運転免許の返納を考えると思いますか？」（3 つ以内）

「交通機関の割引」は世代を超えて求められている。世代間では、「交通機関の割引」（75 歳未満：71.6%，75 歳以上：56.8%、$\chi 2=10.336$，df=1，$p<0.01$）、「百貨店・大型スーパーなどの割引」（75 歳未満：9.2%，75 歳以上：16.8%、$\chi 2=5.584$，df=1，$p<0.05$）において選択の差異が認められた。「交通機関の割引」については 75 歳未満の世代が選択の割合が高く、高齢者世代のなかでも若い世代において移動の必要性は高いということであろうか。



	地元商店街・スーパー	交通機関の割引	施設利用の割引	飲食店の割引	百貨店・大型スーパー	コンビニ等チェーン店	自治体支援	その他
75歳以上	15.4%	31.1%	10.1%	2.7%	9.2%	4.7%	17.5%	9.5%
75歳未満	16.0%	38.2%	11.1%	2.1%	4.9%	3.8%	17.3%	6.6%

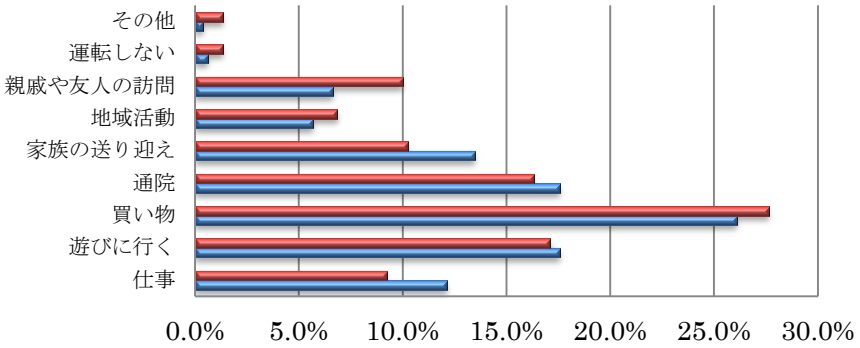
図 41　問 20「どのような支援があれば、運転免許の返納を考えると思いますか？」（3 つ以内）

3.　男女別集計結果

1）問 3「普段、どのような目的で車を運転していますか？」（複数回答）

男女いずれも「買い物」を目的に車が利用されている。

男女差を見ると、「親せきや友人の訪問」についてのみ女性が多い（男：18.2%，女：28.8%、$\chi 2=6.188$，df=1，$p<0.01$）。

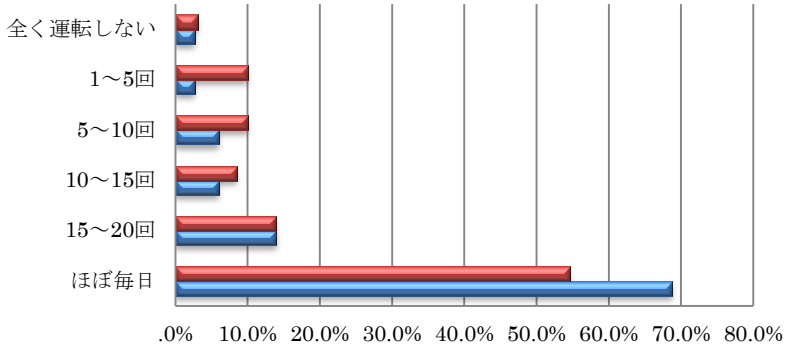


	仕事	遊びに行く	買い物	通院	家族の送り迎え	地域活動	親戚や友人の訪問	運転しない	その他
女	9.2%	17.1%	27.6%	16.3%	10.3%	6.8%	10.0%	1.3%	1.3%
男	12.1%	17.5%	26.1%	17.5%	13.5%	5.6%	6.6%	0.6%	0.4%

図 42　問 3「普段、どのような目的で車を運転していますか？」（複数回答）

2）問 4「ひと月にどのくらい車を運転していますか？」

ひと月の車の使用頻度は男性の方が有意に多い（$\chi 2=15.794$，df=5，$p<0.01$）。

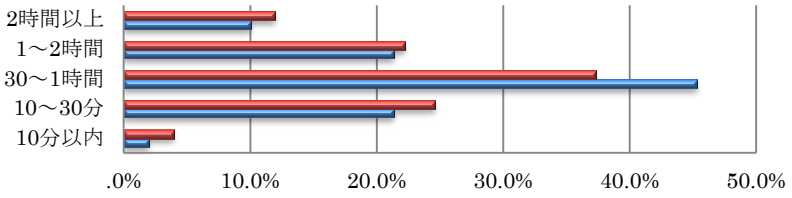


	ほぼ毎日	15～20回	10～15回	5～10回	1～5回	全く運転しない
女	54.6%	13.8%	8.5%	10.0%	10.0%	3.1%
男	68.8%	14.0%	6.0%	6.0%	2.7%	2.7%

図 43　問 4「ひと月にどのくらい車を運転していますか？」

3）問 5「1 日の運転時間はどのくらいですか？」

一日の運転時間は男女差が認められなかった（χ2=3.426，df=4，n.s.）。

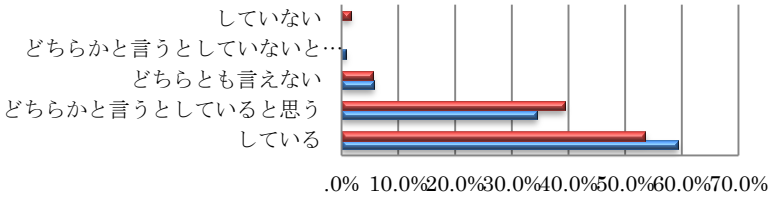


	10分以内	10～30分	30～1時間	1～2時間	2時間以上
女	4.0%	24.6%	37.3%	22.2%	11.9%
男	2.0%	21.3%	45.3%	21.3%	10.0%

図 44　問 5「1 日の運転時間はどのくらいですか？」

4）問 6「あなたは、交通ルールを守り、なおかつ安全確認を十分にした運転をしているとおもいますか？」

男性の方が安全運転していると答えている割合が高い（χ2=15.794，df=5，p<0.01）。

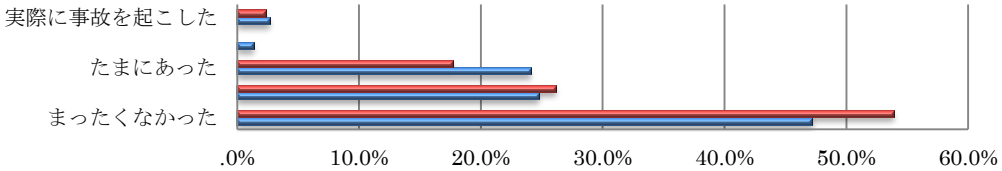


	している	どちらかと言うとしていると思う	どちらとも言えない	どちらかと言うとしていないと思う	していない
女	53.5%	39.4%	5.5%		1.6%
男	59.3%	34.4%	5.6%	.7%	

図 45　問 6「あなたは、交通ルールを守り、なおかつ安全確認を十分にした運転をしているとおもいますか？

5）問 7「あなたは、過去３年以内に運転中、交通事故を起しそうになったことがありますか？」

男女間で差は認められなかった（χ2=4.328，df=，n.s.）。

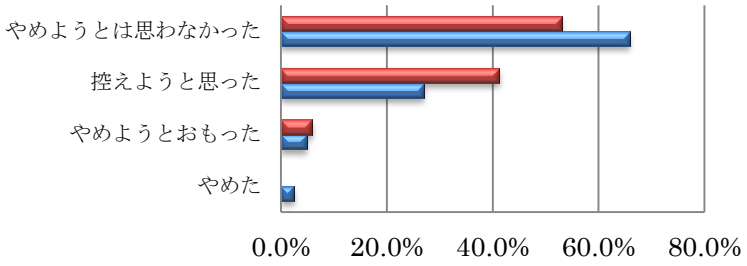


	まったくなかった	ほとんどなかった	たまにあった	よくあった	実際に事故を起こした
女	53.8%	26.2%	17.7%		2.3%
男	47.2%	24.8%	24.1%	1.3%	2.6%

図 46　問 7「あなたは、過去３年以内に運転中、交通事故を起しそうになったことがありますか？

6）問 8「問 7 で「実際に事故を起こした」と答えた方にお訊きします。その事故をきっかけに、車の運転をやめようと思いましたか？」

若干女性において「やめようと思った」回答者が少ない数値であったが、有意な差は認められなかった（χ2=1.558，df=3，n.s.）。

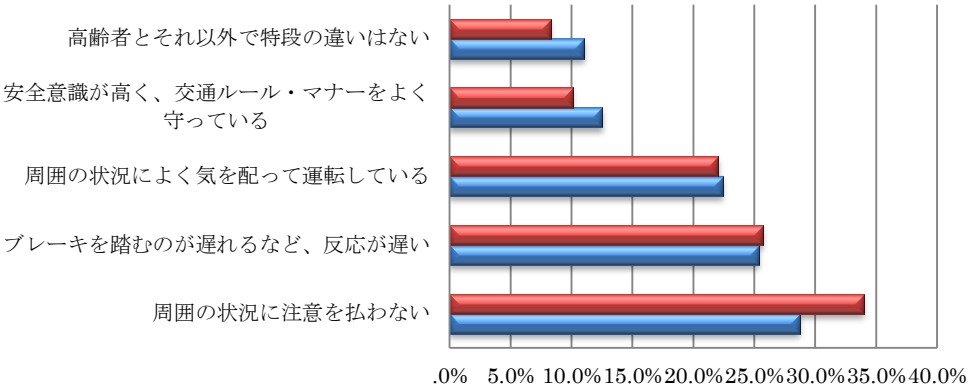


	やめた	やめようとおもった	控えようと思った	やめようとは思わなかった
女	0.0%	5.9%	41.2%	52.9%
男	2.4%	4.9%	26.8%	65.9%

図 47　問 8「問 7 で「実際に事故を起こした」と答えた方にお訊きします。
その事故をきっかけに、車の運転をやめようと思いましたか？」

7）問 9「一般的に、75 歳以上の高齢運転者に対して、どのようなイメージを持っていますか？」

男女間で差は認められなかった（χ2=1.691，df=4，n.s.）。

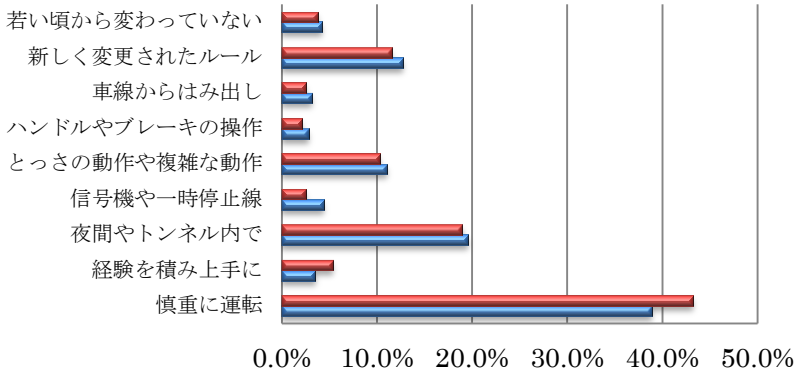


	周囲の状況に注意を払わない	ブレーキを踏むのが遅れるなど、反応が遅い	周囲の状況によく気を配って運転している	安全意識が高く、交通ルール・マナーをよく守っている	高齢者とそれ以外で特段の違いはない
女	33.9%	25.7%	22.0%	10.1%	8.3%
男	28.7%	25.4%	22.4%	12.5%	11.0%

図 48　問 9「一般的に、75 歳以上の高齢運転者に対して、
どのようなイメージを持っていますか？」

8）問 10「あなた自身の運転に関して、若い頃と比べて変わったと感じますか？」（複数回答）

いずれの項目においても男女差は認められない。

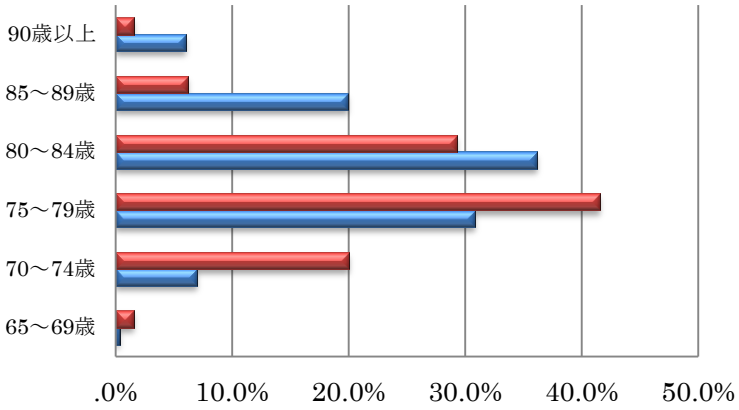


	慎重に運転	経験を積み上手に	夜間やトンネル内で	信号機や一時停止線	とっさの動作や複雑な動作	ハンドルやブレーキの操作	車線からはみ出し	新しく変更されたルール	若い頃から変わっていない
女	43.2%	5.3%	18.9%	2.5%	10.3%	2.1%	2.5%	11.5%	3.7%
男	38.9%	3.5%	19.5%	4.4%	11.0%	2.8%	3.1%	12.7%	4.2%

図 49　問 10「あなた自身の運転に関して、若い頃と比べて変わったと感じますか？」（複数回答）

9）問 11「あなたは何歳まで運転したいとお考えですか？」

男女差が認められる（$\chi 2=35.162$, df=5, $p<0.01$）。女性の方が早く運転をやめたいとの回答が多かった。

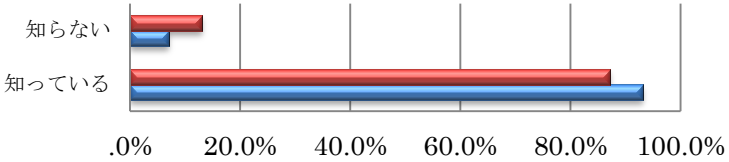


	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85～89歳	90歳以上
女	1.5%	20.0%	41.5%	29.2%	6.2%	1.5%
男	.3%	7.0%	30.8%	36.1%	19.9%	6.0%

図 50　問 11「あなたは何歳まで運転したいとお考えですか？

１０）問 12「運転免許返納制度を知っていますか？」

男女とも運転免許返納制度についてはよく知られている。

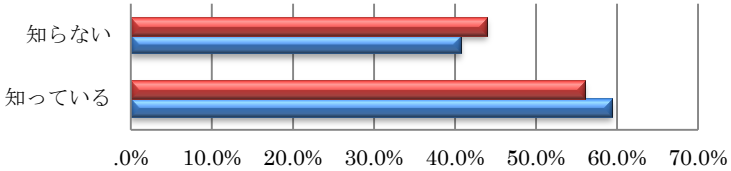


	知っている	知らない
女	87.1%	12.9%
男	93.1%	6.9%

図 51　問 12「運転免許返納制度を知っていますか？」

１１）問 13「運転免許自主返納者支援制度を知っていますか？」

男女とも運転免許ジス返納者支援制度については 40%程度しか知られておらず、制度の広報が必要である。

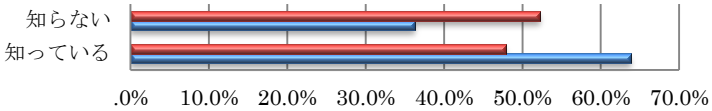


	知っている	知らない
女	56.1%	43.9%
男	59.3%	40.7%

図 52　問 13「運転免許自主返納者支援制度を知っていますか？」

１２）問 14「運転免許を返納した後、運転経歴証明書の申請ができることを知っていますか？」

男女とも運転経歴証明書申請について十分知られていない。特に女性においては知られていない（(χ2=8.633, df=1, p<0.01)。

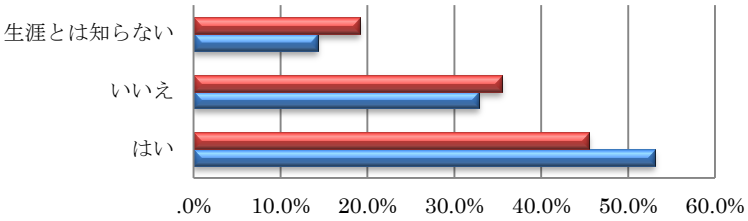


	知っている	知らない
女	47.9%	52.1%
男	63.7%	36.3%

図 53　問 14「運転免許を返納した後、運転経歴証明書の申請ができることを知っていますか？」

１３）問 15「運転経歴証明書が身分証明書として生涯使えることを知っていますか？」

男女とも運転経歴証明書が身分証明書として生涯使えるということは半数程度しか知られていない。更なる広報が必要である。

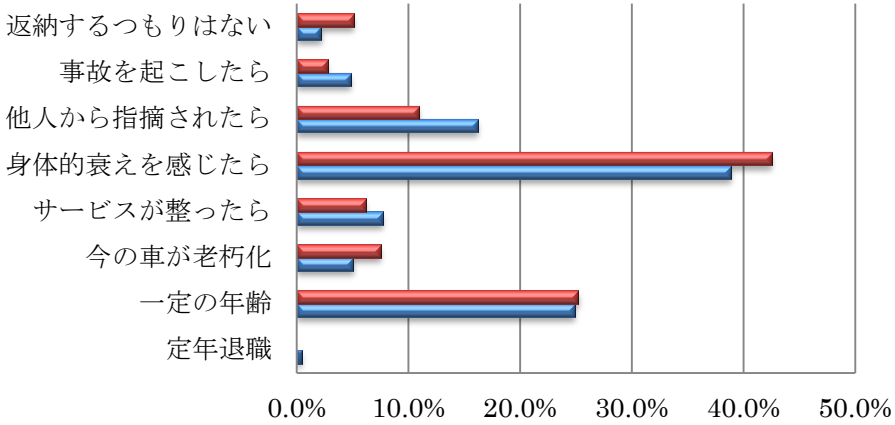


	はい	いいえ	生涯とは知らない
女	45.5%	35.5%	19.1%
男	53.0%	32.7%	14.2%

図 54　問 15「運転経歴証明書が身分証明書として
生涯使えることを知っていますか？

１４）問 16「あなたはどのような状態になったら、運転免許を返納してもよいとお考えですか？」（複数回答）

男女とも「身体的衰えを感じたら」返納を考えることが最も高い割合で選択された。男女差が認められたのは「事故を起こしたら」（$\chi 2=4.061$, df=1, $p<0.05$）と「返納する友利はない」（$\chi 2=6.266$, df=1, $p<0.01$）の 2 項目であった。いずれの項目も女性の方が返納に否定的であった。

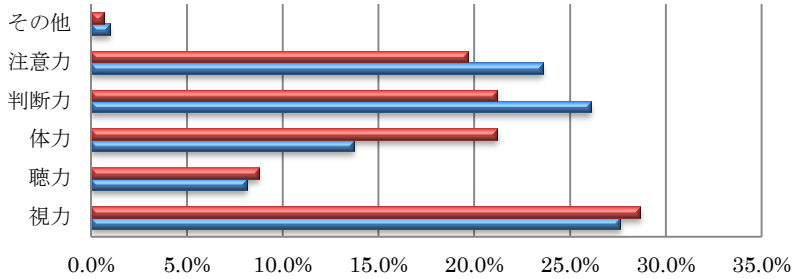


	定年退職	一定の年齢	今の車が老朽化	サービスが整ったら	身体的衰えを感じたら	他人から指摘されたら	事故を起こしたら	返納するつもりはない
女	0.0%	25.2%	7.5%	6.1%	42.5%	10.9%	2.7%	5.1%
男	0.4%	24.9%	5.0%	7.6%	38.9%	16.2%	4.8%	2.2%

図 55　問 16「あなたはどのような状態になったら、
運転免許を返納してもよいとお考えですか？」（複数回答）

１５）問 17「問 16 で「身体的衰えを感じたら」を選んだ方にお訊きします。身体的衰えとは具体的に何だとお考えですか？」（複数回答）

男女とも視力の低下を挙げている。男女差が見られたのは判断力であった（$\chi 2=14.795$, df=1, $p<0.01$）。男性の方が判断力低下を返納の基準に挙げた割合が多かった。

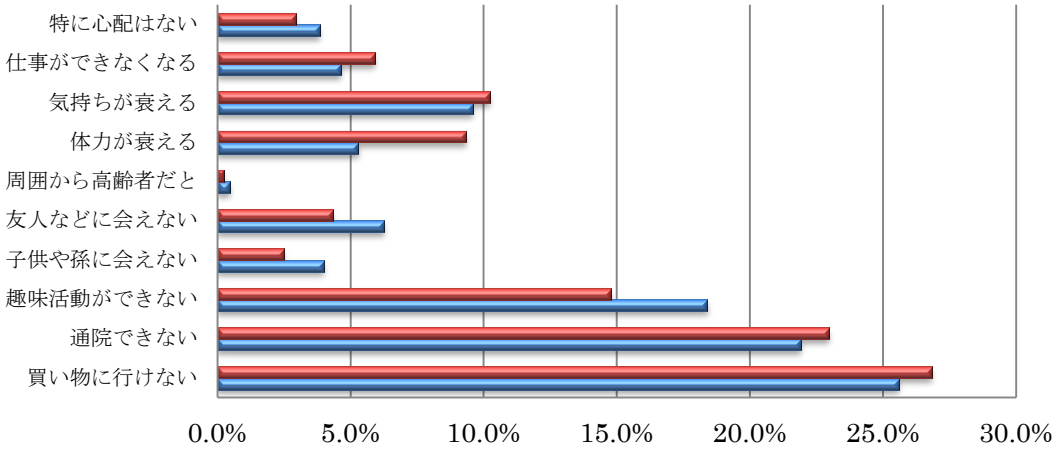


	視力	聴力	体力	判断力	注意力	その他
女	28.7%	8.7%	21.2%	21.2%	19.6%	0.6%
男	27.6%	8.1%	13.7%	26.1%	23.6%	1.0%

図 56　問 17「問 16 で「身体的衰えを感じたら」を選んだ方にお訊きします。身体的衰えとは具体的に何だとお考えですか？」（複数回答）

１６）問 18「運転免許の返納後に心配なことはどんなことですか？」（複数回答）

男女とも買い物、通院、趣味活動ができないことを挙げている。特に心配なことについては男女差は認められなかった。



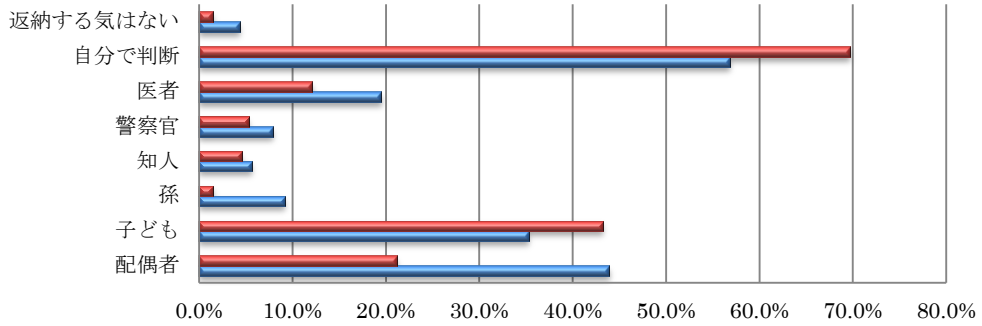
	買い物に行けない	通院できない	趣味活動ができない	子供や孫に会えない	友人などに会えない	周囲から高齢者だと	体力が衰える	気持ちが衰える	仕事ができなくなる	特に心配はない
女	26.8%	23.0%	14.8%	2.5%	4.3%	0.2%	9.3%	10.2%	5.9%	3.0%
男	25.6%	21.9%	18.4%	4.0%	6.2%	0.5%	5.3%	9.6%	4.6%	3.8%

図 57　問 18「運転免許の返納後に心配なことはどんなことですか？」（複数回答）

１７）問 19「誰から勧められたら運転免許の返納を考えると思いますか？」（複数回答可）

男女とも最も多く選択された項目は、「自分で判断」であった。男女別の差が認められたのは「自分で判断」であり女性の方が高い割合を示した（$\chi 2=6.445$, df=1, $p<0.01$）。

「配偶者」とした割合は男性の方が多く（$\chi 2=20.291$, df=1, $p<0.01$）、「孫」についても男性が多かった（$\chi 2=8.547$, df=1, $p<0.01$）。また「医者」についても男性の方が多かった（$\chi 2=3.482$, df=1, $p<0.05$）。女性の方が自分で判断する傾向が強いようである。

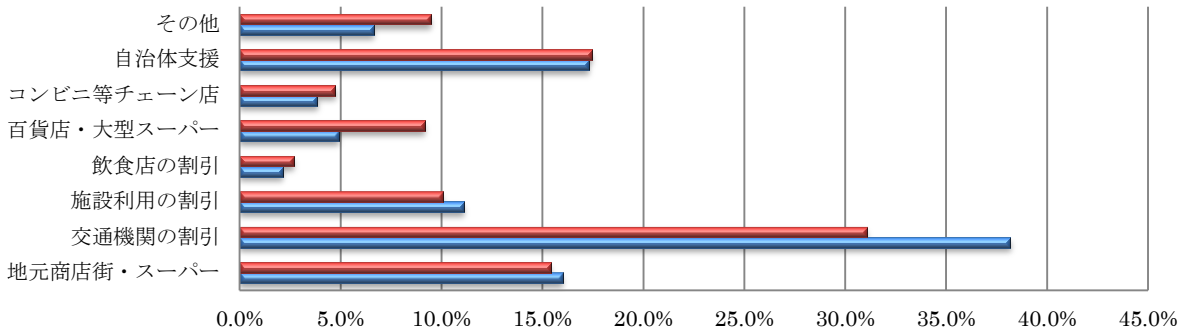


	配偶者	子ども	孫	知人	警察官	医者	自分で判断	返納する気はない
女	21.2%	43.2%	1.5%	4.5%	5.3%	12.1%	69.7%	1.5%
男	43.9%	35.3%	9.2%	5.6%	7.9%	19.5%	56.8%	4.3%

図 58　問 19「誰から勧められたら運転免許の返納を考えると思いますか？」（複数回答可）

１８）問 20「どのような支援があれば、運転免許の返納を考えると思いますか？」（3 つ以内で選択）

男女ともに交通機関の割引を最も多く選んだ。男女差についてはすべての項目で見られなかった。



	地元商店街・スーパー	交通機関の割引	施設利用の割引	飲食店の割引	百貨店・大型スーパー	コンビニ等チェーン店	自治体支援	その他
女	15.4%	31.1%	10.1%	2.7%	9.2%	4.7%	17.5%	9.5%
男	16.0%	38.2%	11.1%	2.1%	4.9%	3.8%	17.3%	6.6%

図 59　問 20「どのような支援があれば、運転免許の返納を考えると思いますか？」（3 つ以内で選択）

V.　意識調査結果からの考察とまとめ

1.　高齢者の運転生活

高齢者の運転生活についての意識調査からは、高齢者の自動車利用の頻度が極めて高く（「毎日運転する」との回答者割合が 65%）、車を使った活発な生活がうかがえる。買い物や通院、そして、楽しみを目的に運転している。生活維持、生命維持、生きがいのための手段としての車はなくてはならないという実態が認められる。

2. 自己評価

自分自身の運転の安全性についての意識を見ると、若いときに比べて視力の低下、反応時間の低下、注意力の低下を意識している一方で、安全性が一層高まったと考えている。このことは客観的事実からすると、必ずしも正しくない。例えば、危険感受性の低下、確認動作の劣化などが十分に意識されていない。

3. 高齢運転者に対する高齢者の評価

設問９は、75 歳未満の回答者にとっては自分たちより年上の年代についてのイメージを問うものであり、75 歳以上の回答者にとっては自分の世代についてのイメージを問う設問である。「75 歳以上の運転者のイメージ」について 75 歳未満と 75 歳以上の回答者では特徴的な差異が認められた。75 歳未満の回答者は 75 歳以上の運転者を反応の遅れや注意力の低下による危険運転者としてのイメージを持ち、75 歳以上の回答者は 75 歳以上の運転者つまり自分たちについてのイメージについて、ルールを守り、マナーが良く、周囲への気配りのよい安全ドライバーであるとの評価を行っている。自分自身の運転については安全であり、他者の運転については危険であるという自己中心的とも受け取れる認知的歪みが認められた。

4. 運転免許返納の意識

全参加者の平均値でみると 75 歳～85 歳までの間に免許返納をしたいという考えが高いが、年齢別に見ると自分の年齢よりも 5 歳程度後に考えるという結果が認められた。つまりは、免許返納を先延ばしにするする姿が認められる。いつまでたっても自分では決められない姿を感じさせる結果であった。しかし、回答者の２４％が他から指摘されたら運転免許返納を考えたいとも答えており、運転免許返納は自分で決めるとの気持ちは強いものの、運転免許返納は自分の子供や配偶者に勧められたとき考えたいとも答えているのである（各々４０％）。医者からの勧めも 20％弱ではあるが免許返納のきっかけとして回答していることは興味深い。

5. 運転免許返納の条件

65％の回答者が公共交通機関についての経済的支援を条件として挙げている。買い物や通院への不安、そして社会参加による生きがいにとって車に代わる公共交通利用の支援と自治体による何らかの支援を求めている。

6. 高齢運転者のための安全運転教育

加齢に伴い「安全性が低下した」とする回答肢を選択した方の「割合と変わらない」、あるいはむしろ「安全性が高まった」とする回答肢を選択した方の割合はほぼ同数であった。確かに、遵法精神や走行速度の低下など安全面の高まりは認められるが、視野、視力、反応時間、危険感受性そして情報処理能力など安全運転にとって必要な能力の低下が起こっていることは事実である。実際の安全性に比べて主観的に思っている自分の安全性には乖離があるため、高齢運転者のための安全教育の焦点の一つは正しい自己理解を行い、その自己理解に基づいた安全のための補償行動を身に着けることと言える。

7. 免許返納への支援策

政策的な方策と安全運転教育の両面からの検討が必要である。

① 政策的方策

運転免許返納制度については 90%の方が知っていいたが、自主返納支援制度や運転経歴証明書申請に関しては半数近い方が知らないと答えている。広報の一層の充実が必要である。また運転免許返納後の公共交通による支援や自治体による支援は、高齢者の日常生活や心身の健康維持にとって不可欠である。

② 教育面からの方策

免許返納の決定は個人の自主的な意思決定に基づくことが基本であることに異論の余地はない。しかしながら、自分の意志で、自分の責任で決定を下すことができるためには、確かな自己評価力が前提である。調査結果から、安全運転についての自己評価に不正確さが認められることからは正しい自己理解のための安全教育が焦眉のテーマとなる。

VI.　高齢運転者の運転行動特性調査

1.　調査方法

１）参加者募集方法

2014 年 9 月 1 日に青森市・弘前市の全域をカバーする地方紙「東奥日報」の朝刊及び八戸市全域をカバーする地方紙「デーリー東北」の朝刊、両紙の広告欄に募集要項を掲載し、運転診断希望者の募集を実施した。同時に 3 市の広報にも掲載、広報ひろさきには 2014 年 9 月 1 日に、広報はちのへには 9 月 20 日に、広報あおもりには 2014 年 10 月 1 日に、それぞれ募集要項を掲載し、運転診断希望者の募集を実施した。

２）実施方法

（ア）自己評価と指導員評価：2014 年 9 月 16 日から 12 月 16 日にかけて、青森県内の指定自動車教習所 3 ヶ所（青森モータースクール・弘前モータースクール・八戸モータースクール）において、65 歳以上で普通以上の免許を有する高齢ドライバーを対象に質問紙調査と運転診断を実施したが、質問紙調査に回答した高齢ドライバーのうちの 138 名（男性 97 名、女性 41 名）が運転診断を受診した。運転診断については、高齢ドライバーに自身の運転行動 5 項目を運転前に 5 段階で自己評価してもらい（資料 2)、運転時には指導員が 8 項目 25 細目を 5 段階評価することとし、それらを総括した「総合評価」を同じく 5 段階評価で表すこととした（資料 3)。なお、指導員 1 人当たり 3 人まで実施した。運転診断は原則として AT 車にて実施した。実施時間は午前の部（9:00～11：00)、午後の部（13:00～15:00）の 1 日 2 回開催。いずれの部も、教習を実施していない時間帯（9：10～10：10 及び 13：10～14：10）に実際に運転をしてもらった。よって場内コースは原則として他車がいない環境となる。普通車 1 台に、指導員 1 名及び高齢ドライバー最大 3 名の乗車とし、指導員運転によるコース案内後に、高齢ドライバー各人に運転をしてもらった。次番運転となる高齢ドライバー及び運転が終了した高齢ドライバーには同乗見学をしてもらった。

（イ）運転診断後の教育の試み

運転後は自己評価と指導員評価のギャップをレーダーチャートにて可視化し、運転行動 5 項目それぞれに対するコメントを記して、「運転行動評価表」として配布した。なお、指導員評価の算出方法は、前述した 8 項目 25 細目を技能検定実施基準に準じて減点する細目にチェックをし、チェック数に応じて 5 段階評価に換算した。運転前に受診者に【右折・左折・一時停止・進路変更・カーブ走行】の５項目について日頃の運転ぶりを５段階で自己評価をして頂き、コース走行における指導員評価と比較を行った。自己評価用紙記入後、コースへ移動。指導員運転によるコース案内を行った後に受診者が運転した。次番者（２、３人目）は後部座席へ乗車していただいた。指導員評価においては、上記５項目のほか、見通しの悪い交差点の通過方法、駐車車両の回避行動、優先判断、急ブレーキの有無についても評価を行い、ディスカッションの題材とした。

運転診断実施後のディスカッションは以下の方法で行われた。

・診断表作成中は、受診者に飲み物等を渡して待機して頂き、お互いコミュニケーションがとれた状態で、ディスカッションを迎えることができるように配慮した。

・自己評価・指導員評価を比較した診断表を基に、受診者と指導員でディスカッションを行い、当日の運転についてのフィードバックを行った。

・診断表内容は、自己評価と指導員評価の比較及び５項目について、留意点を示し、診断表以外の内容については地域の交差点を事例として示すなどして補足を行った。

・評価表は、各自に配布し、それぞれがどのような評価であったかは指導員からは明示せず、本人のみが確認できるものとした。（お互いが見せ合った場合はその限りではない）

・良い点については個人名を出して話すこともあったが、改善して欲しい点については、個人名を出さず全体の傾向として留意して頂きたい点として伝えた。

・不慣れな車・コースであることを考慮に入れ、当日の運転ぶりのみから改善して欲しい点を明示するのではなく、普段の運転行動ではどのようにしているか質問を混じえて進行した。

・右左折方法や一時停止の停止位置、停止方法等について、理想的な走行の仕方を自ら示して頂き、当日の運転診断の結果と自らが頭に描く理想像とのギャップを気づきによって実感していただけるように配慮した。

2.　指導員評価からみた参加者の運転行動特性

1）参加者全体についての結果

指導員による 5 段階評価平均値は 3.8（標準偏差 0.97）であった。25 項目について、評価の高い順に並べ替えて図 60 に示した。評価の最も低かったのは「一時停止」であった。そして、特に確認の不十分さが目立っている。

一方、評価の高い項目は優先判断や急な動作を行わない、右左折の合図、そして安全速度などであった。

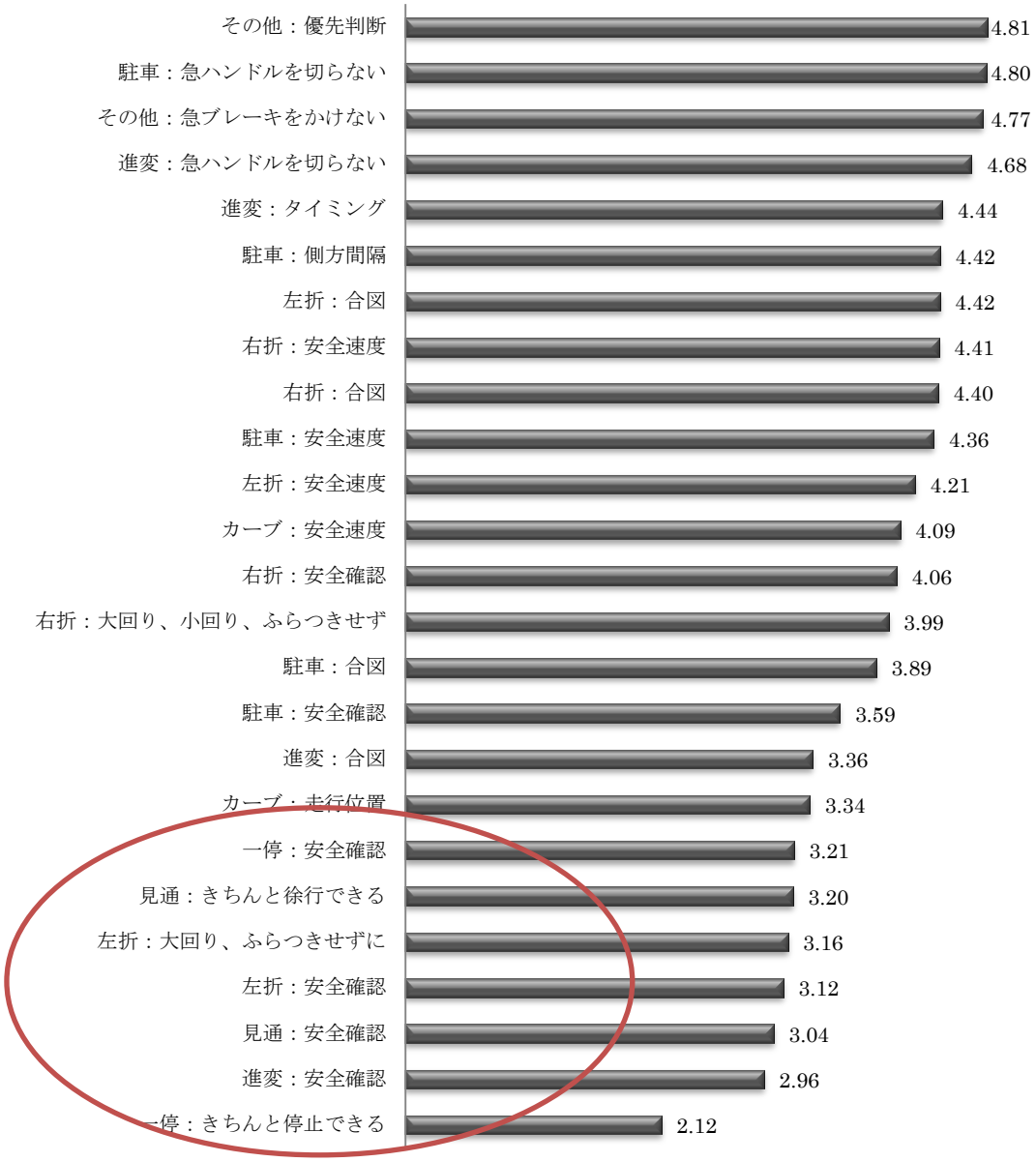


図 60　運転行動 25 項目についての指導員評価平均値

２）年代別比較

75 歳未満の指導員評価平均値は 3.9（標準偏差 0.97）、75 歳以上の指導員評価平均値は 3.9（標準偏差 0.97）であった。年代別の差は多くの項目で認められなかったが、駐車時の合図と左折時の安全速度については 75 歳以上の高齢者の方が評価が高い結果となった。

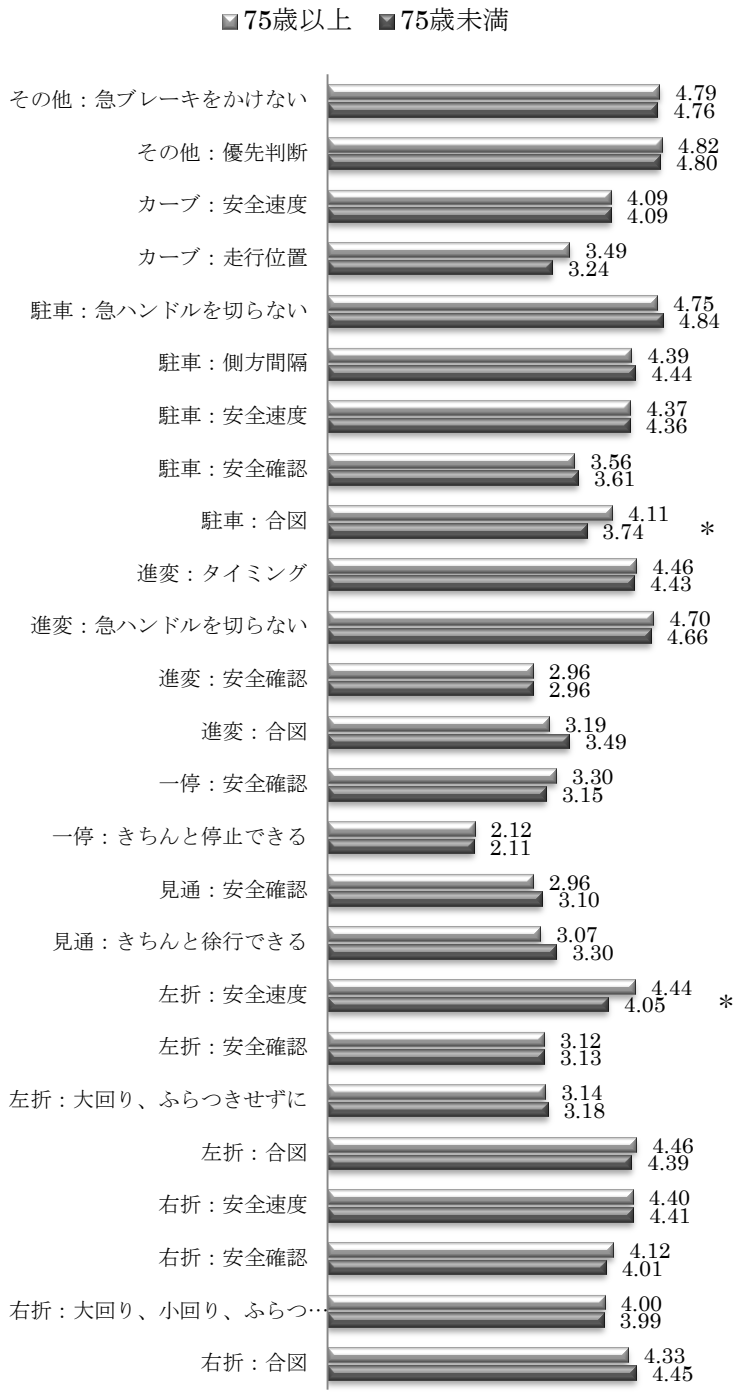


図 61　運転行動 25 項目についての指導員評価平均値（年代別比較）

（＊：5 パーセント水準で有意差）

3）男女別比較

男性の運転評価平均値は 3.9（標準偏差 0.97）、女性の運転評価平均値は 3.8（標準偏差 0.96）であった。やや男性の運転評価が高い傾向にあった。特に男女差が見られたのは「確認」も問題である。右折時、一時停止場面、見通しの悪い交差点での確認が女性運転者は男性に比べて有意に不十分な傾向が認められた。

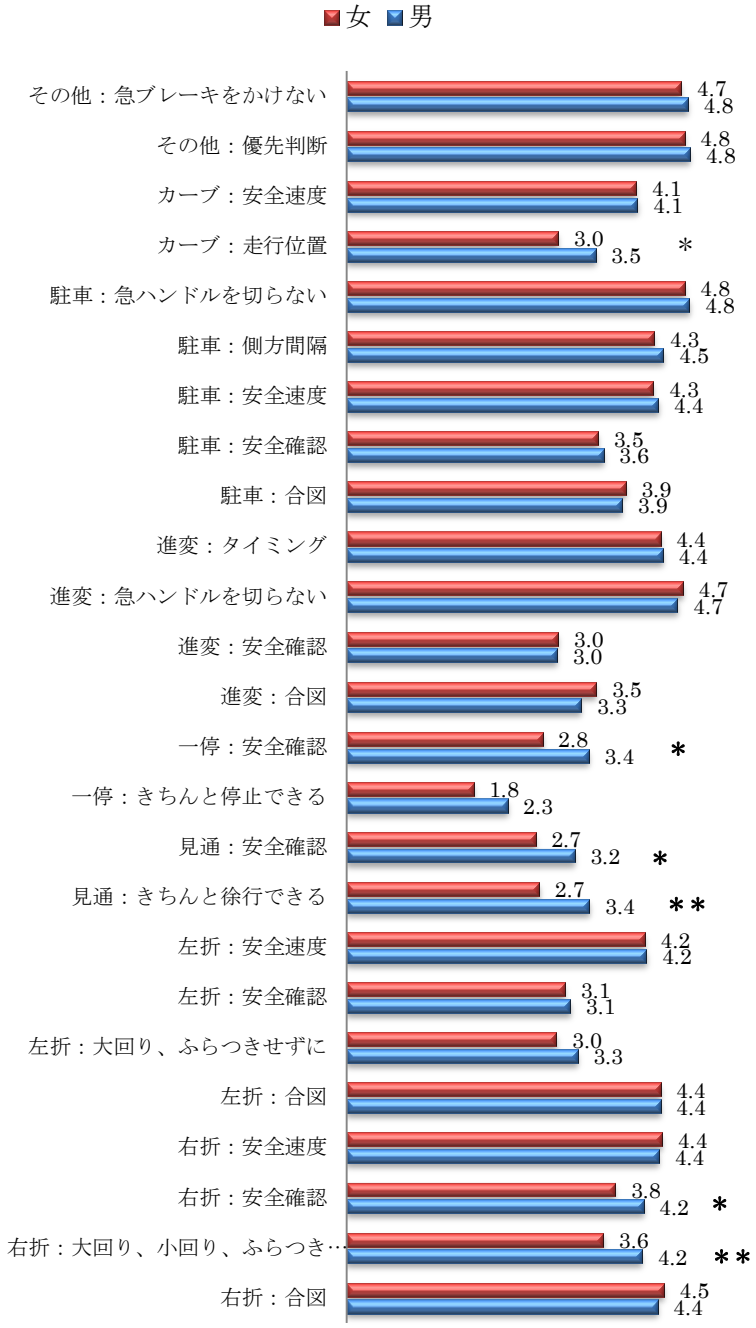


図 62　運転行動 25 項目についての指導員評価平均値（男女別比較）
（＊：5%水準で有意差有。＊＊：1%水準で有意差有）

3.　交通違反統計調査から見た年代別比較・男女別比較

本調査結果は国際交通安全学会プロジェクト研究（H2416）から引用した。図に示された通り、男性と女性では傾向が異なる。男性においては一時不停止の複数違反者構成率が若者と高齢者の 2 極において高くなっているが、女性においては高齢者において高い構成率を示している。

男女差は他にも認められる。信号無視の複数違反者は女性において高齢者の構成率が高いが、男性高齢者においては必ずしも高いわけではない。

このように、高齢者と言っても男性と女性とでは異なる傾向が認められることは、高齢者一般という観点での対策が必ずしも適切ではないことを示すものである。同様のことは、個人差の大きさについても考慮すべきである。

この研究報告結果と本調査における運転診断結果を比較すると興味深いことがわかる。

一つは、本調査に参加した高齢者の運転診断において男女ともに一時停止に問題のあったことである。そして、信号無視については特に女性高齢者に問題が多く、国際交通安全学会のプロジェクト研究報告と一致しており、高齢運転者の対策課題を裏づけする資料として香味深い。

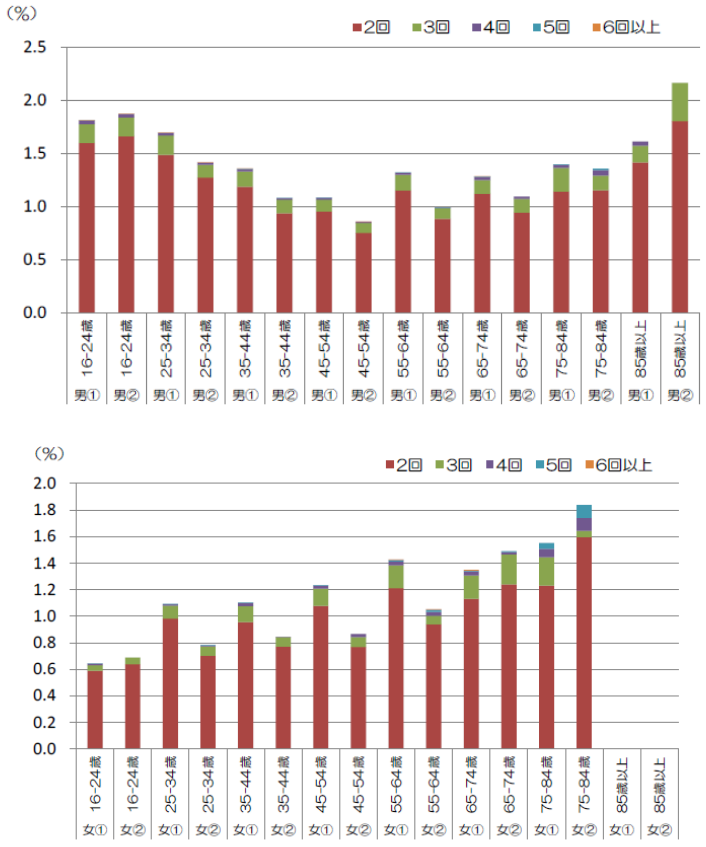


図 3-5-8　交通事故の第 1 当事者と第 2 当事者の一時不停止の違反履歴（女性）

図 63　一時不停止の複数違反者構成率（男女比較）
（国際交通安全学会プロジェクト研究（H2416）から引用）

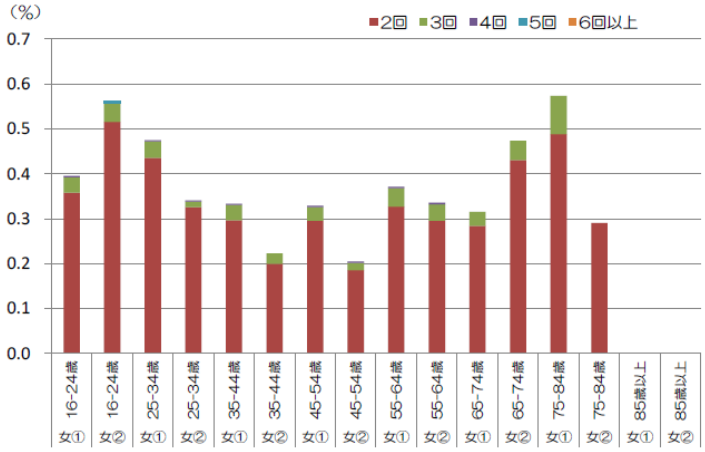


図 3-5-10　交通事故の第 1 当事者と第 2 当事者の信号無視の違反履歴（女性）

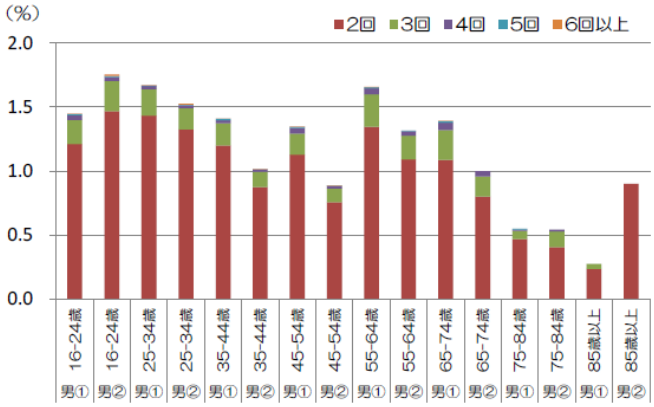


図 3-5-9　交通事故の第 1 当事者と第 2 当事者の信号無視の違反履歴（男性）

図 65　信号無視の複数違反者構成率（男女比較）

（国際交通安全学会プロジェクト研究（H2416）から引用）

4.　自己評価と指導員評価

運転行動に影響する大きな要因の一つに自分の運転についてのイメージがある。自分の運転技術が上手であると評価している運転者にあっては、自信に満ちた運転ぶりが見られる。しかし、それが過信であれば、時には危険運転につながりかねない。どのような運転を行うかは自分の運転についての自己評価の在り方が決定的な要因となる。

本節では、高齢ドライバーにおける自己評価の正しさについて検討を行った。表 3 に運転ぶりについて 5 つの運転行動類型別に指導員評価と自己評価の相関係数を示した。すべての相関係数は低い値を示しており殆どの数値が 0.1 にも満たない。このことから、指導員の評価と自己評価の間には関連性のないことが理解される。参加した高齢者の「自分で思う自分の運転の安全性」が客観的な安全とは異なることを意味している。

一般に人の振る舞いは自分の主観的な世界にしたがって表れるものである（レビン）。運転ぶり（どのような車間距離をとるか、どのくらいの速度で運転するか、どのルートを選択す

るかなどなど）の背景には自分の思う自分の運転能力との関係から生まれ出てくる。このような心理学的な考え方からは、自己評価の妥当性が低いことから起こってくる危険性を認めざるを得ない。特に、自己評価が客観的な評価を上回る場合の危険性が指摘される。

表 3　運転行動類型別にみた指導員評価と自己評価の相関係数

	指導員評価：交差点右折時の運転	指導員評価：交差点左折時の運転	指導員評価：一時停止の交差点	指導員評価：進路変更	指導員評価：カーブ走行
自己評価：交差点右折時の運転	−.040	.067	−.060	−.021	−.004
自己評価：交差点左折時の運転	.012	.073	−.058	−.012	.063
自己評価：一時停止の交差点	.011	.160	.080	.055	.104
自己評価：進路変更	.036	.095	−.023	−.089	.020
自己評価：カーブ走行	.029	.099	−.044	−.085	.007

5.　運転診断結果についてのまとめと考察

指導員評価による高齢者の運転課題として、一時停止が不十分であること、そして見通しの悪い交差点や左折時そして進路変更時の確認の不十分さが挙げられた。75 歳未満と 75 歳以上の年代の違いでの運転行動の差は殆ど認められなかった。しかし、女性運転者においては男性運転者に比べて確認行動に問題が認められた。20 歳～30 歳代の若い世代では女性運転者は男性運転者に比べて安全運転度が高いと言われる（特に順法精神など安全態度）が、高齢運転者において男性に比べて危険度が高くなっている可能性がある。

指導員評価と自己評価との比較を行った結果、両者の評価の間には相関が認められなかった。　アンケート調査からも認められたが、安全性についての自己評価について客観性が低く、今後の運転者教育において主要なテーマとなってくる。特に、過大な自己評価（過信）は事故に直結する危険性があるため、教育参加者に受け入れやすい方法を工夫しながら正しい自己理解を図っていく努力が必要である。

VII. 総括　－調査結果を踏まえた今後の方針－

本調査結果のまとめを以下に述べる。

はじめに意識調査から明らかになったことを述べる。

1） 意識調査の問 1～問 6 までは回答者の属性と運転生活について尋ねた設問であった。高齢者の運転生活についてみると、高齢者の自動車利用の頻度が極めて高く（毎日運転するが 65%）、車を使った活発な生活がうかがえる。主な運転目的は、買い物や通院、そして、楽しみを目的とし、生活・生命維持、生きがいのための手段として、車に強く依存した生活が認められた。

2） 問 6 と問 10 は運転ぶりについての自己評価に関する設問である。問 10 では若い時と比べて現在の自分の運転ぶりを答えてもらった。運転の安全性についての意識として、若いときに比べて視力の低下、反応時間の低下、注意力の低下を自覚している一方で、運転の安全性が一層高まっているとも感じている。このことは、客観的事実からすると、正しくないと言わざるを得ない。確かにルール遵守などの安全意識は若い世代に比べて高いとの調査結果が多いが、危険感受性の低下、確認動作の劣化について十分に意識されていないことを考えると「運転経験を積み上手に運転できるようになった」とか「若い頃から変わっていない」など安全性の上昇の回答割合が 44%を占めていること自体に高齢運転者の課題を感じさせる結果である。問 6 では安全運転についての自己評価を求めたが、大半の人が自分の運転について、ルールを順守し、安全確認も十分であると評価している（「どちらかというと安全運転をしている」の回答者を含めた 93.5%）。他の研究結果によると、むしろ自分の運転に対して危険であると答えた運転者のほうが確認をしっかりと行っているとの結果も見出されている（奥山　2015）。自己評価がこれだけ高いという結果からはむしろ高齢運転者の安全性に疑問を感じざるを得ない。

3） 問 7 は事故または危険体験に関する設問である。事故については、その内容、重大さ、過失の程度、危険体験については危険への感受性によっても回答が影響されるため明言できないが、事故ないしヒヤリハット体験についての回答結果をみると、「事故経験」または「事故を起しそうになった」と答えた回答者は 50%であった。そして、他の 50%は運転中の危険体験はないと報告している。先行研究をみると、安全運転者ほどヒヤリハット体験の報告が多く、不安全な運転者ほどヒヤリハット体験の報告が少ないとの結果が認められており（太田 2011）、むしろヒヤリハット体験がなかったと回答した人々の運転が懸念されるところである。

次に運転診断調査から得られた高齢運転者の特徴について述べる。

4） 指導員による運転診断からは、一時不停止や左折時における不確認などの問題が明らかとなり、高齢者の起こしている交通事故実態を裏付ける結果であった。75 歳未満と 75 歳以上の年代別に比較したところ、両年代の間にはほとんど差が認められなかった。駐車時の確認などはむしろ 75 歳以上の年代の方が指導員評価は高かった。高齢者の差異について、60 代、70 代、80 代と高年齢になるにつれて運転行動に衰えが見られるのではないかとの当初の予想とは異なっていた。年齢の変化ではなく認知機能低下など個人的な健康問題の差異が大きいのかもしれない。また、男女間の差異を見ると、女性の方が一時停止や確認に問題が認められた。20 代、30 代といった若い世代にあっては、女性運転者は男性運転者に比べて安全であるという調査結果が多く認められる。しかしながら、本調査結果からは、高齢運転者にあっては女性運転者の危険性がより高いとの知見が得られた。

5） 安全性の自己評価についての課題も見出された。自分の思う自分の安全性が客観的な安全性と一致しておらず、一般に過大評価の傾向が見出された。実走行調査にも参加いただいた 137 名について、運転ぶりの指導員評価とアンケート調査のなかの自己評価（問 6）との関連を検討した結果、関連のないことが認められた（カイ二乗検定：$\chi 2=1.484$, df=4, n.s)。このことから自己評価が信頼できないとの結論が得られる。また、実走行診断に先だって右折、左折等の確認行動や速度など 25 項目について安全運転についての自己評価を 5 段階尺度で評価をお願いした。同じ評価表を用いて実走行中の運転ぶりを指導員が評価し、２つの評価表を比較したところ、互いの評価の間に相関は全く認められないことがわかった。どのような運転ぶりを行うかは、運転技能や安全知識・意識に影響されるばかりではなく、自分がどのような技能を持ち、どのような運転をしているかについての自分についての認識（自己評価力）によって決定されることが知られている（ケスキネン 1996)。

以上の結果からもわかるとおり、運転の安全性に関する自己評価は実際以上に高く、高齢ドライバーの持つこの意識がつぎに述べる運転免許返納の課題へとつながる可能性がある。

運転免許返納に関する意識調査の主な結果は以下の通りであった。

1） 運転免許返納の制度については 90%の方が知っている。しかし、支援制度や返納後の運転免許に代わる身分証明書としての使用可能性については 50%にも満たず、更なる広報が必要である。

2） 運転の「やめ時」については多くの高齢者が考えている。しかし、先延ばしする傾向がある。理由は、買い物や通院、社会的活動に不便を生じるからであると考える。

3） 回答者の 24%が他から指摘されたら運転免許返納を考えたいと答えている。しかし、多くの人々は身体的な衰えなどについての「自分自身での判断」を重視している。

4） 運転免許返納は自分で決めるとの気持ちは強いものの、運転免許返納は自分の子供や配偶者に勧められたとき考えたいとも答えている（各々40%)。

5） 交通機関の割引や自治体の支援があれば運転免許返納を考えたいとする意見が高い（各々65%、32%)。

6） 心理学的観点から運転免許返納を困難にする理由として以下のことが考えられる。

<u>習慣的行動（旧癖行動）と「思い込み」</u>：一般に私たちはこれまで行ってきた行動を変えることに対する心理的抵抗が強い。「やめ時」は常に 5 年先くらいにずらしていこうとする姿は「旧癖行動」の表れであろう。習慣化とは認知心理学でいう「図式（スキーマ)」の形成に基づくものであり、生活を自動化する働きがあり、基本的に私たち人間が生きるうえで便利なメカニズムであるが、「旧癖」となってわれわれの自由性を奪うこともある。「外に出かける」との意図が生じると、自動的に「車で」という「図式（スキーマ)」が活性化することになる。この「図式（スキーマ)」を変えることは容易でない。

<u>心理的リアクタンス（抵抗感）</u>：押しつけがましく、運転免許返納を迫れば（迫らなくとも、警察が話題にするだけで）心理的なリアクタンス（抵抗感）が生じる。心理的リアクタンスからは「協力行動」が生まれないし、「私には車を運転し続けなければならない正当な理由がある」、「車がなければ生活ができない」など自己正当化を図ることになる。

<u>認知的不協和</u>：高齢者の事故率は高いという事実が伝えられたとき、自分の安全運転行動（少なくとも主観的には）を否定されるのではないかとの不安感（不快感）を感ずる。人は不安感や不快感を持つと、

その低減を図ろうとする。その方法はいくつかあるが、認知的不協和理論によると「統計と私とは関係がない」、「私は安全運転をしているから大丈夫」と統計を否定することによって自己の正当化を図るなどがその例である。人は不安や不快を感じるとき、あるいは不安や不快の予見をするだけで、そのような現実から逃れようとするのが常である。心理学ではこれを「防衛機制」と呼んでいる。防衛機制を行うことで現実の姿を見ることを回避し心の安定をはかるのである。

7） 以上述べた意識調査および心理的な課題を考え、**運転免許返納を促進させるためのいくつかの方法**が考えられる。

関係のよい相手からの勧め：人の行動を変える方法あるいは条件として、よい人間関係、あるいはコミュニケーションの良さがあげられる。同じことを言われても、言われる相手によって影響に格段の差がある。密な人間関係にある家族からの運転免許返納の勧めは効果がある（心理的リアクタンス理論）。そういう意味では、子供や伴侶からの勧めは有効であろう。もっとも、男性と女性では異なるようである。男性は伴侶からの勧めを受け入れようとするが、女性の場合は必ずしも伴侶ではない。

公共交通機関の便利さについての情報提供：「思い込み」からくる他の行動手段に対する否定的態度はしばしば、その便利さを知らないことからくる。公共交通を利用したとき、買い物や通院に便利なことを高齢者個別に情報をわかりやすく提供することが有効である（事実情報提供法）。情報を提供することによって、高齢者の認知の変化をもたらすことを期待する方法である。

公共交通使用のための支援策：経済的支援として「足の確保」のための支援策は多くの人が望むところである。支援策は作成されたならば十分な情報提供をしなければならない。折角の支援策を策定しても高齢者が「知らない」ことには生きてこない。

自己理解を促進する運転者教育：自分の運転の「本当の安全性」についての情報を安全教室などの機会を設け、「自らの気づき」をもたらすような方策が必要となる。自分の行動は自分で決定することが人の尊厳であることに異論はないところであり、運転免許返納は自分で決めたいと多くの人々が考えていることを尊重しなければならない。運転生活の見極めの材料として自分自身の客観的な運転の安全性についての自己理解を行う機会を作ることが大切である。「自分のことは自分で決める」ことができるような自己評価技能訓練を目指した安全教育を導入すべきであろう。自分の運転にはまだ自信があり、まだまだ運転したいと思うのは自然の気持ちとして尊重されなければならないが、「本当の安全性」についての情報を安全教室などの機会を設け「自ら気づき、自らの判断材料」となりうるような方策が最も有効だと思われる。高齢者の事故実態（事故率の高さ、典型的な事故パターンの情報）を伝えることも有効であると思われる。客観的な事実を伝えることで、高齢者の認知の変化をもたらすのである。いずれにしても、わかりやすい情報の提供が大切である。

今後、青森県が実施すべき効果的な高齢運転者対策について、実施すべき高齢運転者対象の交通安全教育の内容及び手法について

調査結果から、二つの課題が指摘される。

1） 運転診断からは、一時不停止、確認の不十分さによる交通事故の危険性が懸念されるにいたった。事実、高齢者の交通事故統計をみると一時不停止による違反事故が男女とも多い。また確認不足からくるとも思われる信号無視による事故がとくに女性の高齢者において多い。運転診断からは確かに女性

の高齢者が男性高齢者に比べて確認行動の問題が認められた。

２） 運転の安全性について過信傾向が強い。この傾向は年齢にかかわらずドライバー全般に言える傾向であり、交通事故の大きな要因の一つとして知られている。特に、高齢者にとって問題となるのは、まだまだ大丈夫と思っている運転技能や認知機能が思いのほか低下していることによって起こる事故である。

・ **推進すべき高齢運転者対策の施策**

上に述べた知見から言えることは、一つに高齢運転者の高い事故原因となっている確認行動の教育の必要性である。一時停止、右左折、車線変更時の確認行動の適切さをまず診断し、不十分であれば個別指導を徹底することである。二つ目に、安全についての過信傾向をいかにして是正するかが高齢運転者対策のキーワードと言えよう。さまざまな機会において自分の考える安全度が果たして客観的に正しい可能かを確かめるための「自己評価技能」訓練を取り入れることが肝要である。

要は、すべての教育において言えることではあるが、個別教育が肝要である。個人個人で得意不得意が異なる。その運転者のどこが問題なのかについて理解することが始まりとなる。その方法は、一つに実走行による運転診断が挙げられる。運転ぶりを見せていただいて、指導員により問題点を中心に指導を行う方法である。もう一つは、問題点を自分で見出し修正するための技能教育がある。この方法はコーチングの基本的考え方である。自分の長所短所は自分が一番わかるのであるが、それに気づきをもたらす方法がコーチングである。自分で自分の問題点に気づき、その問題点を補償していく方法を考える支援を行うことが大切であり、その具体的な教育支援方法が次第に確立されてきた。

参考文献

太田博雄　2011　軽度認知症ドライバーへのメタ認知技能訓練に関する研究　平成 23 年度科学研究費補助金（基盤研究Ｂ）による研究報告書

小川和久・蓮花一己・長山泰久　1993　ハザード知覚の構造と機能に関する実証的研究。日本応用心理学研究、No.18, 37-54

奥山祐輔　2015　高齢ドライバーのメタ認知機能に関する研究　（執筆中）

森本　章　ほか　2014 交通安全と交通取り締まりに関する研究　国際交通安全学会プロジェクト研究報告書（H2416）

Keskinen, E. (1996) Why do young drivers have more accidents? Junge Fahrer und Fahrerinnen. Referate der Ersten Interdiziplinären Fachkonferenz, December 12-14, 1994 in Köln. (in English) Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 52.)

付録

資料１　アンケート調査内容

平成 26 年度シルバー・カーライフ支援事業

「高齢運転者対策調査研究事業」に関わるアンケート

青森県警察

株式会社ムジコ・クリエイト

監修　東北工業大学　太田博雄

該当する番号に ○ をつけてください。　ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

問 1　性別を教えてください。

1.　男　　2.　女

問 2　年齢を教えてください。

1.　65 才～ 69 才　　2.　70 才～ 74 才　　3.　75 才～ 79 才
4.　80 才～ 84 才　　5.　85 才～ 89 才　　6.　90 才以上

問 3　普段、どのような目的で車を運転していますか？（複数回答可）

1.　仕事のため（農作業・配達・営業など）　　2.　遊びに行くため（趣味・習い事・温泉など）
3.　買い物のため　　4.　通院のため
5.　家族の送り迎えのため　　6.　地域活動のため（町内会・組合・ボランティアなど）
7.　親戚や友人の訪問のため　　8.　運転しない
9.　その他　（　　）

問 4　ひと月にどのくらい車を運転していますか？

1.　ほぼ毎日　　2.　15 ～ 20 回　　3.　10 ～ 15 回
4.　5 ～ 10 回　　5.　1 ～ 5 回　　6.　まったく運転しない

問 5　1 日の運転時間はどれくらいですか？

1.　10 分以内　　2.　10～30 分　　3.　30 分～1 時間
4.　1～2 時間　　5.　2 時間以上

問 6　あなたは、交通ルールを守り、なおかつ安全確認を十分にした運転をしていると思いますか？

1.　している　　2.　どちらかと言うとしていると思う
3.　どちらとも言えない　　4.　どちらかと言うとしていないと思う
5.　していない

問 7　あなたは、過去 3 年以内に運転中、交通事故を起こしそうになったことがありますか？

1.　まったくなかった　　2.　ほとんどなかった　　3.　たまにあった
4.　よくあった　　5.　実際に事故を起こした

問 8　問 7 で「実際に事故を起こした」と答えた方にお訊きします。その事故をきっかけに、車の運転をやめようと思いましたか？

1.　やめた　　2.　やめようと思った
3.　控えようと思った　　4.　やめようとは思わなかった

問 9　一般的に、75 歳以上の高齢運転者に対して、どのようなイメージを持っていますか？

1.　周囲の状況に注意を払わない
2.　ブレーキを踏むのが遅れるなど、反応が遅い
3.　周囲の状況によく気を配って運転している
4.　安全意識が高く、交通ルール・マナーをよく守っている
5.　高齢者とそれ以外で特段の違いはない

問 10　あなた自身の運転に関して、若い頃と比べて変わったと感じますか？（複数回答可）

1.　慎重に運転するようになった
2.　経験を積み上手に運転できるようになった
3.　夜間やトンネル内で見えにくくなった
4.　信号機や一時停止線を見落としやすくなった
5.　とっさの動作や複雑な動作がスムーズにできにくくなった
6.　ハンドルやブレーキの操作がスムーズにできにくくなった
7.　車線からはみ出しそうになることが多くなった
8.　新しく変更された交通ルールを覚えにくくなった
9.　若い頃から変わっていない

問 11　あなたは何歳まで運転していたいとお考えですか？

1.　65 才～ 69 才　　2.　70 才～ 74 才　　3.　75 才～ 79 才
4.　80 才～ 84 才　　5.　85 才～ 89 才　　6.　90 才以上

問 12　運転免許自主返納制度を知っていますか？

1.　はい　　2.　いいえ

問 13　運転免許自主返納者支援制度を知っていますか？

1.　はい　　2.　いいえ

問 14　問 12 及び問 13 のいずれかで「はい」と答えた方にお訊きします。運転免許を返納した後、運転経歴証明書の申請ができることを知っていますか？

1.　はい　　2.　いいえ

問 15　問 12 及び問 13 のいずれかで「はい」と答えた方にお訊きします。運転経歴証明書が身分証明書として生涯使えることを知っていますか？

1.　はい　　2.　いいえ
3.　身分証明書として使えることは知っていたが、生涯使えることは知らなかった

問 16　あなたはどのような状態になったら、運転免許を返納してもよいとお考えですか？（複数回答可）

1.　定年退職したら
2.　一定の年齢に達したら
3.　今の車が老朽化したら
4.　車を運転しなくても十分なサービスが整ったら
5.　身体的衰えを感じたら
6.　身体的衰えを他人から指摘されたら
7.　事故を起こしてしまったら
8.　免許を返納するつもりはない

問 17　問 16 で「身体的衰えを感じたら」を選んだ方にお訊きします。身体的衰えとは具体的に何だとお考えですか？（複数回答可）

1. 視力　2. 聴力　3. 体力
4. 判断力　5. 注意力　6. その他

問 18　運転免許の返納後に心配なことはどんなことですか？（複数回答可）

1. 買い物に行けなくなること
2. 通院ができなくなること
3. 自分の趣味の活動ができなくなること
4. 子供や孫に会いに行けなくなること
5. 友人などに会いに行けなくなること
6. 運転免許を返納したことで周囲から高齢者だと思われること
7. 自分の体力が衰えること
8. 自分の気持ちが衰えること
9. 仕事ができなくなること
10. 特に心配なことはない

問 19　誰から勧められたら運転免許の返納を考えると思いますか？（複数回答可）

1. 配偶者　2. 子ども　3. 孫
4. 知人　5. 警察官　6. 医者
7. 自分で判断　8. 返納する気はまったくない

問 20　どのような支援があれば、運転免許の返納を考えると思いますか？3 つ以内で選んでください。

1. 地元商店街・スーパー等の割引
2. 交通機関の割引（電車・バス・タクシー）
3. 施設利用の割引（温泉・プール・映画館等）
4. 飲食店の割引
5. 百貨店・大型スーパーなどの割引
6. コンビニ等チェーン店の割引
7. 自治体支援
8. その他（　　）

ご協力ありがとうございました。

資料２　運転行動調査表

調査表１

運転行動評価表（自己評価）

受検者名＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿　記入日　　年　　月　　日

１．交差点右折時の運転（合図・安全確認・安全速度・通行方法）

非常に良く できている	良く できている	まあ できている	あまり できていない	できていない
5	4	3	2	1

２．交差点左折時の運転（合図・安全確認・安全速度・通行方法）

非常に良く できている	良く できている	まあ できている	あまり できていない	できていない
5	4	3	2	1

３．一時停止の交差点（きちんと停止できる・安全確認）

非常に良く できている	良く できている	まあ できている	あまり できていない	できていない
5	4	3	2	1

４．進路変更（合図・安全確認・ハンドル操作・タイミング）

非常に良く できている	良く できている	まあ できている	あまり できていない	できていない
5	4	3	2	1

５．カーブ走行（走行位置・安全速度）

非常に良く できている	良く できている	まあ できている	あまり できていない	できていない
5	4	3	2	1

資料３

調査表２

指導員評価

運転観察表

実施日　　年　　月　　日

受講者名		指導員	

右折	合　図　（しない・不適・続・戻し） 通行方法（線離れ・右斜め・右外・ふらつき・左振り） 安全確認（しない・不十分）　安全速度
左折	合　図　（しない・不適・続・戻し） 通行方法（巻き込み防止措置・大回り・ふらつき・右振り） 安全確認（しない・不十分）　巻き込み確認　安全速度
見通しの悪い交差点	徐　行　（なし・不足）　安全確認（しない・不十分）
一時停止の交差点	不停止　（徐行しない・徐行あり）　停止位置（交差点進入・停止線越え） 安全確認（しない・不十分）
進路変更	合　図　（しない・不適・続・戻し） 安全確認（しない・不十分）　急ハンドル　タイミング
駐車車両	合　図　（しない・不適・続・戻し） 安全確認（変更・脇見）　安全速度　側方間隔　急ハンドル
カーブ	走行位置（内回り・外回り）　安全速度
その他	優先判断　急ブレーキ

特記事項 （特徴的な運転行動）

調査表３

運転行動評価表（指導員）

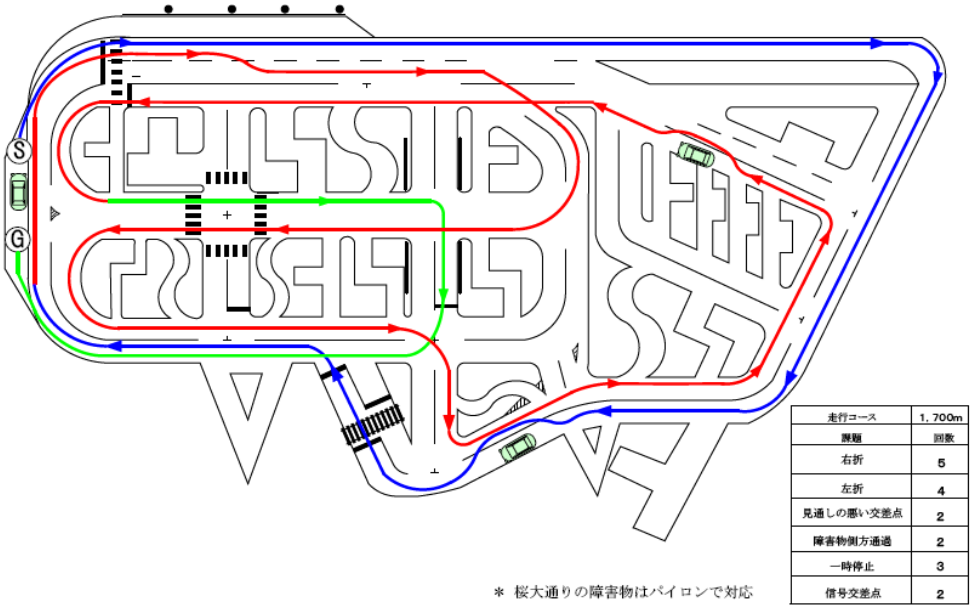
受検者名＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿　記入日　　年　　月　　日

指導員氏名＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

１．交差点右折時の運転	非常に良くできている	良くできている	まあできている	あまりできていない	できていない
合　図	5	4	3	2	1
大回り、小回り、ふらつきせずに正しく右折できる	5	4	3	2	1
安 全 確 認	5	4	3	2	1
安 全 速 度	5	4	3	2	1
２．交差点左折時の運転	非常に良くできている	良くできている	まあできている	あまりできていない	できていない
合　図	5	4	3	2	1
大回り、ふらつきせずに正しく左折できる	5	4	3	2	1
安 全 確 認	5	4	3	2	1
安 全 速 度	5	4	3	2	1
３．見通しの悪い交差点での運転	非常に良くできている	良くできている	まあできている	あまりできていない	できていない
きちんと徐行できる	5	4	3	2	1
安 全 確 認	5	4	3	2	1
４．一時停止の交差点	非常に良くできている	良くできている	まあできている	あまりできていない	できていない
きちんと停止できる	5	4	3	2	1
安 全 確 認	5	4	3	2	1
５．進路変更時	非常に良くできている	良くできている	まあできている	あまりできていない	できていない
合　図	5	4	3	2	1
安 全 確 認	5	4	3	2	1
急ハンドルを切らない	5	4	3	2	1
タ イ ミ ン グ	5	4	3	2	1
６．駐車車両の回避	非常に良くできている	良くできている	まあできている	あまりできていない	できていない
合　図	5	4	3	2	1
安 全 確 認	5	4	3	2	1
安 全 速 度	5	4	3	2	1
側 方 間 隔	5	4	3	2	1
急ハンドルを切らない	5	4	3	2	1
７．カーブ走行の際の運転	非常に良くできている	良くできている	まあできている	あまりできていない	できていない
走 行 位 置	5	4	3	2	1
安 全 速 度	5	4	3	2	1
８．その他	非常に良くできている	良くできている	まあできている	あまりできていない	できていない
優 先 判 断	5	4	3	2	1
急ブレーキをかけない	5	4	3	2	1
総合評価（運転振り）	非常に良くできている	良くできている	まあできている	あまりできていない	できていない
指導員評価	5	4	3	2	1

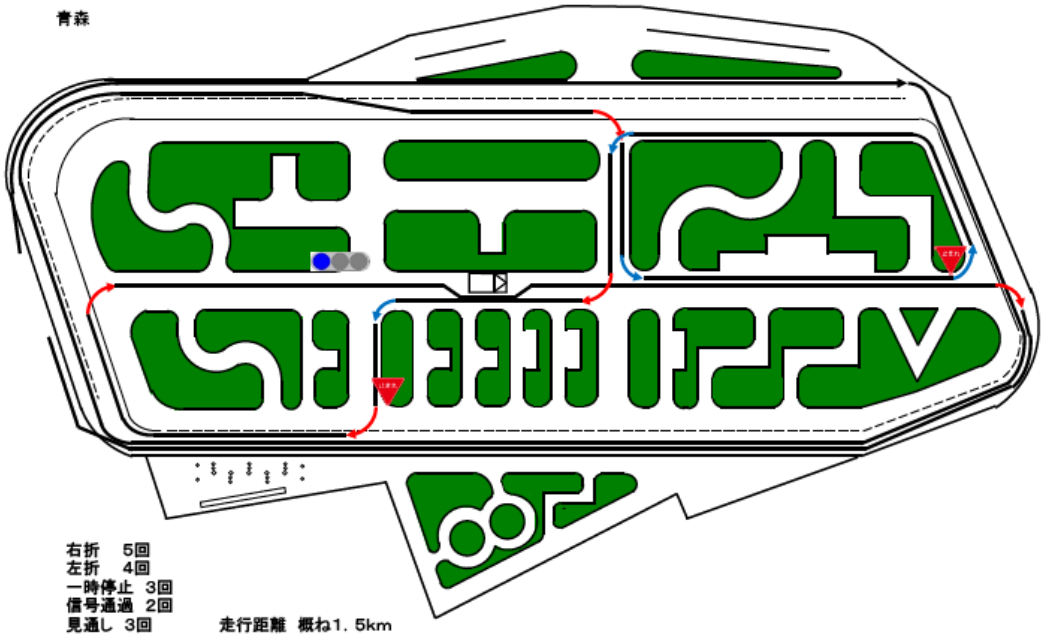
資料３　運転診断に使用した教習所校内コース

高齢ドライバー調査研究　走行コース

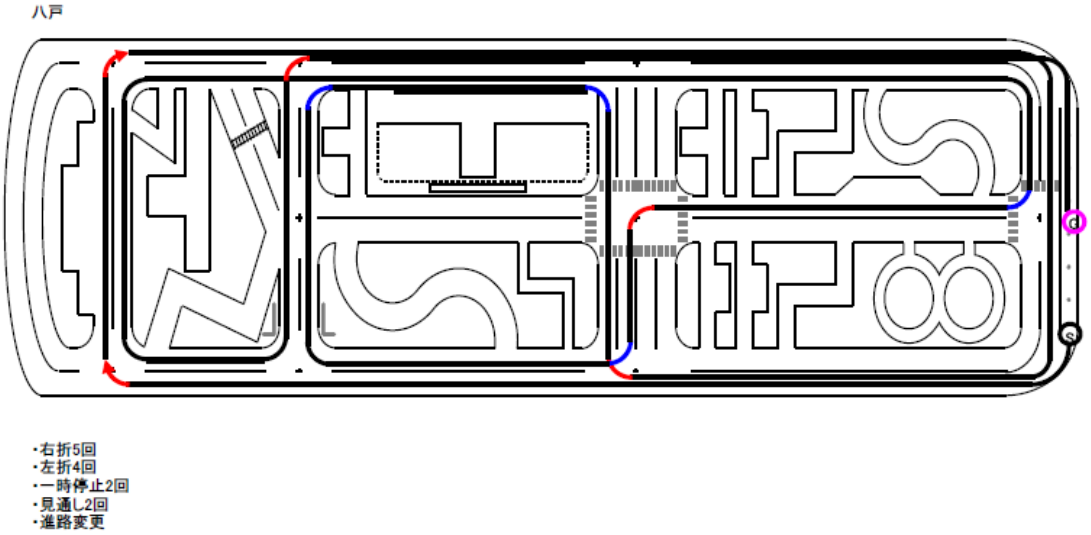


走行コース	1，700m
課題	回数
右折	5
左折	4
見通しの悪い交差点	2
障害物側方通過	2
一時停止	3
信号交差点	2

弘前モータースクール走行コース



青森モータースクール走行コース



八戸モータースクール走行コース