

②

高齢者アンケート 調査結果報告書

高齢運転者事故抑止・無事故対策研究会

座長 溪口 裕之

特定非営利活動法人 安全と安心 心のまなびば

理事長 金光 義弘

〒700-0932 岡山県岡山市北区奥田本町22-4

TEL:086-231-0900 FAX:086-226-4084

調査結果報告書

アンケート調査実施期間

アンケート調査第 1 次報告書

アンケート調査最終報告書 2019 年 2 月 16 日

調査実施場所

調査結果集計・分析 研究会座長 溪口裕之 NPO 法人 理事長 金光義弘 同法人事務局長 高橋 弘

はじめに

「くるま社会の安全」についての研究の一環として、研究部員の皆様のご協力を得て 1,883 人から貴重なアンケートの回答をいただきました。そのうち運転免許を保有される高齢運転者を対象として分析したものの一部を報告いたします。

今後、さらに詳しく検証し外部にも発表したいと考えております。今後も科学的な分析を深めながら、研究部員の皆様のご意見を反映させていくことが、故 西山啓 座長の研究趣旨にもつながると考えております。

今後とも皆様のご指導・ご協力を引き続き宜しくお願いいたします。

研究会 座長 溪口 裕之

2019 年 2 月 16 日

目 次

1. アンケート調査票 (別紙)

2. アンケート調査項目

- ①年齢区分 ②性別 ③運転免許 ④車両の有無 ⑤車の必要度 ⑥健康度 ⑦生活状況
- ⑧家族構成 ⑨したいこと ⑩健康意識 ⑪運転で感じる事 ⑫-1 事故経験 ⑫-2 違反経験
- ⑬運転に関する家族の意見 ⑭運転の自信 ⑮免許返納意識 ⑯安全運転意識 ⑰他者への提言

3. 第 1 次集計 (別冊)

4. 第 2 次集計 (クロス集計 本報告書)

I－1) クロス集計項目のカテゴリー分類

フェイス 1,2,3,8

健康・生活 6,7,9,10

車の使用 4,5

運転関連項目 11,12- I ,12- II ,13,14,15,16,17

高齢者アンケート調査目次

	1	年齢		
フェイス	2	性別		
(項目番号)、	3	免許証の有無		
	8	家族構成		
	6	健康状態		
健康・生活	7	生活状況		
(項目番号)	9	生き甲斐		
	10	最近感じること		
車の使用	4	使用車		
(項目番号⑨)	5	車の必要性		
	11	運転については感じるこ と		
	12－ I	事故経験		
	12－ II	違反経験		
運転関連	13	家族の意見		
(項目番号)	14	運転の自信		
	15	運転免許証の返納		
	16	安全運転の心がけ	自由記述	KJ 法
	17	ヒヤリ・ハットの注意	自由記述	KJ 法

I-2) 第2次集計（クロス集計・グラフ化）の基本方針

以下の基本方針に基づいて質問項目間のクロス集計を行った。

- ①高齢者の年齢区分は、中高年（50歳～64歳）、前期高齢者（65歳～74歳）、後期高齢者（75歳以上）とし、49歳以下の回答者は一般として扱い、クロス集計からは除外した。
- ②結果の理解の補助手段としてグラフ化を試みたが、データの真相を把握するためには結果表との対照が望ましい。
- ③第1次集計において、原則として質問に対する反応度数が1桁の質問項目はクロス集計の変数から除外した。
（極めて低い度数に意味があるのは当然であるが、全体を俯瞰することを目的とするグラフ図示には不適當である）
- ④結果の図示に当たっては、原則として性別に分けたグラフを並列することにした。
- ⑤反応度数をグラフに表示することはしないのが原則であるが、結果の解釈上必要と認められる場合はその限りとしない。

高齢者アンケート 調査

目次とクロス集計案

カテゴリー	質問番号	質問内容	選択肢番号及び内容		【クロス集計変数名】	クロス集計 変数の組み合わせ
フェイス	1	年齢(4)	①一般(49歳以下)、②中高年(50～64)、 ③前期高齢(65～74)、④後期高齢(75歳以上)	基準変数	【年齢×性別】	【年齢×性別】4x2
	2	性別(2)	①男:②女			
	3	免許証の有無				
	8	家族構成(3)	①一人、②夫婦、③家族	関連変数	【家族構成】	【年齢×性別】×【家族構成】4x2x3
健康・生活	6	健康状態(3)	①健康、②不具合(②+③)、③治療・介護(④+⑤)	関連変数	【健康状態】	【年齢×性別】×【健康状態】4x2x3
	7	生活状況(4)				【年齢×性別】×【生活状況】4x2x4
	9	生き甲斐(6)				【年齢×性別】×【生き甲斐】4x2x6
	10	最近感じる事(7)	②、③、④、⑤、⑥、⑫、⑯ ⇔ 元調査票の質問番号にアンダーライン			【年齢×性別】×【感じる事】4x2x7

車の使用	4	使用車(使用者のみ)	関連変数	(使用者有りのみ)	【年齢×性別】×【車の必要度】4x2x4
	5	車の必要度(4) ①必要、②やや不便、③公共交通、④出ない		【車の必要度】	【家族構成】×【車の必要度】3x4 【健康状態】×【車の必要度】3x4
運転関連	11	運転については感じる事(15) ②、⑤～⑬、⑮～⑲ ⇔ 元調査票の質問番号にアンダーライン			【年齢×性別】×【運転で感じる事】 4x2x15 【健康状態】×【運転で感じる事】3x15
	12-I	事故経験(2)			
		①事故有無(2)、②違反有無(2)			【年齢×性別】×【事故・違反経験】4x2x4
	12-II	違反経験(2)			
	13	家族の意見			
	14	運転の自信			
	15	運転免許証の返納			
	16	安全運転の心がけ	自由記述	KJ法 済	
	17	ヒヤリ・ハット注意	自由記述	KJ法 済	

* 表中の基準変数に相当する項目を朱字、それ以外の項目は青字で示しました。

* 表中のアンダーラインは、原票の選択肢番号を示しています。今回は原票の選択項目から抜粋しています。

質問
* 1, 6, 10, 11では、選択肢を抽出して合成しているので注意してください。
番号

* 当該年齢区分人数に対する相対度数(%)を算出し、絶対度数の下枠に記載してください。

* 車の使用に関しては、使用している者のみを対象にします。

Ⅱ アンケート調査対象者

問 1 (年齢) × 問 2 (性別)

	中高年	前期高齢者	後期高齢者	合計
男性	369	304	424	1097
女性	259	193	209	661
合計	628	497	633	1758



調査を依頼した方に高齢者講習受講者が多かったため、前期・後期高齢者の比率が高い

Ⅲ 対象者の車の使用可能性

問 4 × 年齢

	ある	ない	合計
中高年	611 <i>97.29</i>	17 <i>2.71</i>	628 <i>100</i>
前期高齢者	478 <i>96.18</i>	19 <i>3.82</i>	497 <i>100</i>
後期高齢者	616 <i>97.31</i>	17 <i>2.69</i>	633 <i>100</i>
全体(合計)	1705 <i>96.99</i>	53 <i>3.01</i>	1758 <i>100</i>



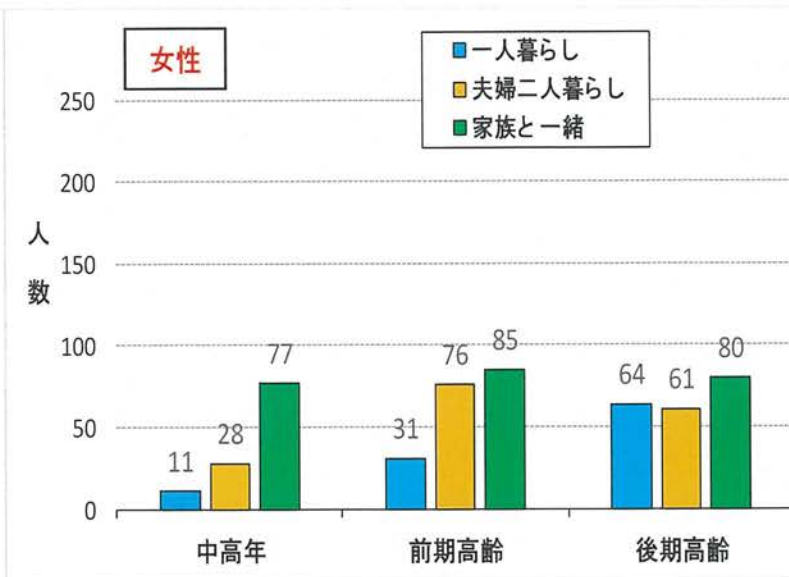
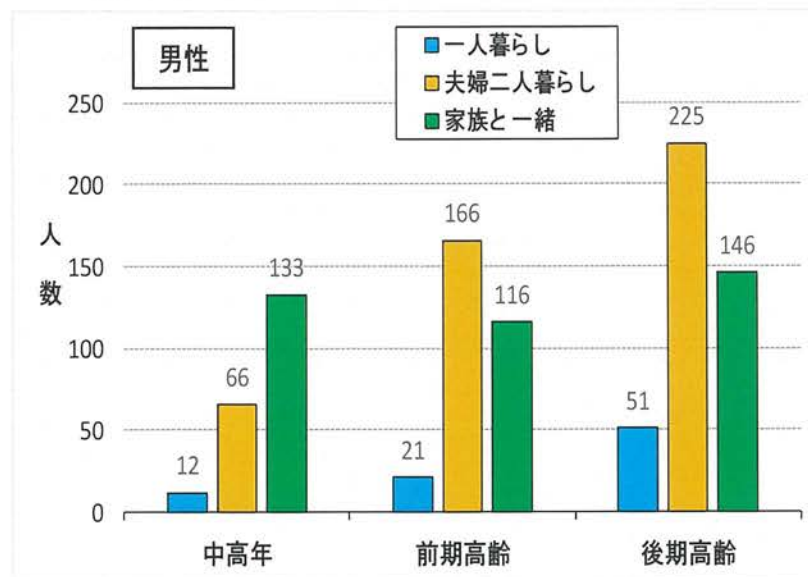
免許保有者を対象にしたこともあって、年齢層を問わず日常的に車の使用は可能な者が多い

IV 暮らしと年齢の関係

問8×年齢×性別

	中高年	前期高齢	後期高齢
一人暮らし	12	21	51
夫婦二人暮らし	66	166	225
家族と一緒に	133	116	146

	中高年	前期高齢	後期高齢
一人暮らし	11	31	64
夫婦二人暮らし	28	76	61
家族と一緒に	77	85	80



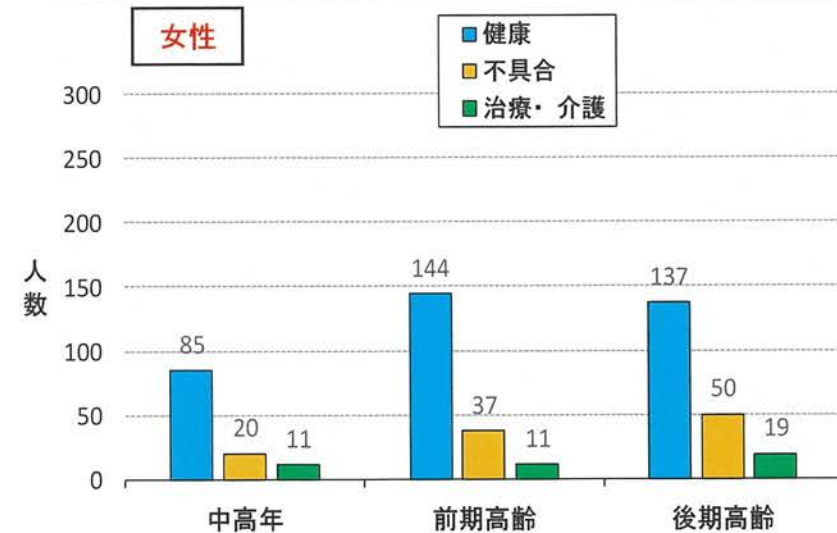
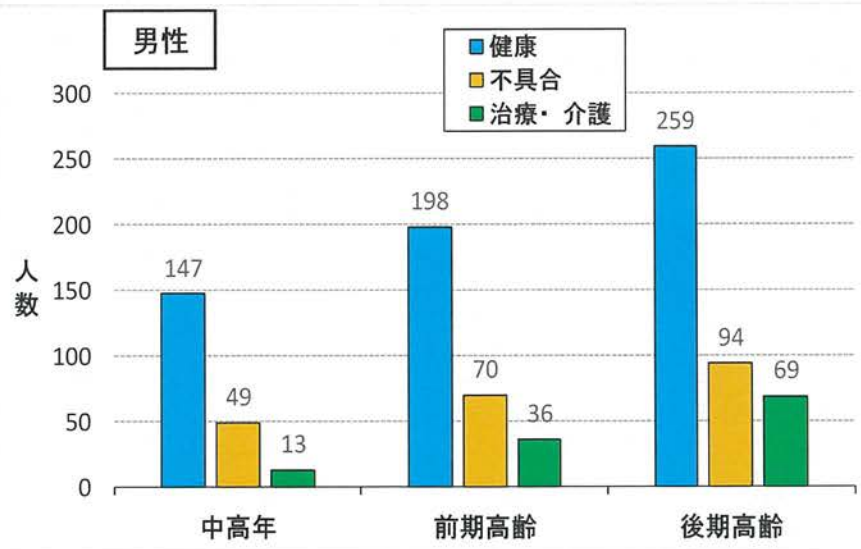
コメント

男性においては「夫婦二人暮らし」が年齢を重ねるほど多くなるが、女性においては「家族と一緒に」が各年齢層において高い。
男性の「独立性」と女性の「依存性」の傾向が見られる。

V 主観的健康と年齢の関係

問 6 × 年齢 × 性別

	中高年	前期高齢	後期高齢		中高年	前期高齢	後期高齢
健康	147	198	259	健康	85	144	137
不具合	49	70	94	不具合	20	37	50
治療・介護	13	36	69	治療・介護	11	11	19



コメント

現在の健康状態は、男女を問わず年齢を重ねるほど「不具合」「治療・介護の必要性」が増えるのは、予想通りである。

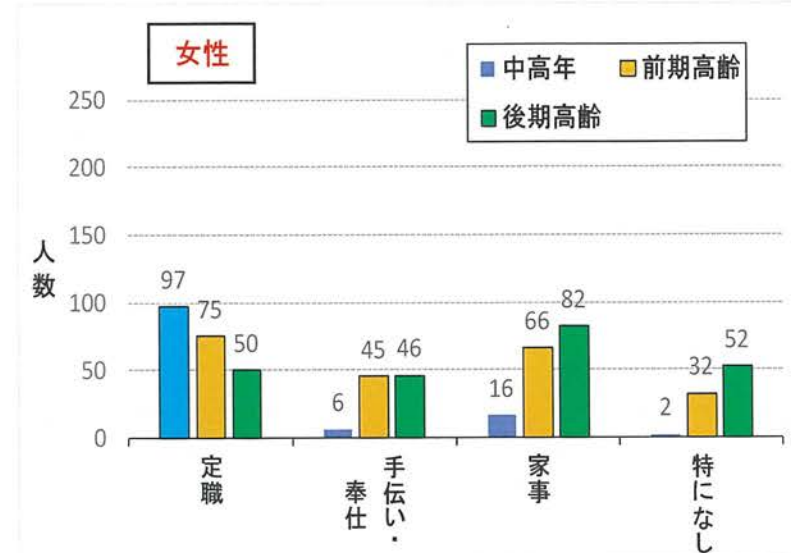
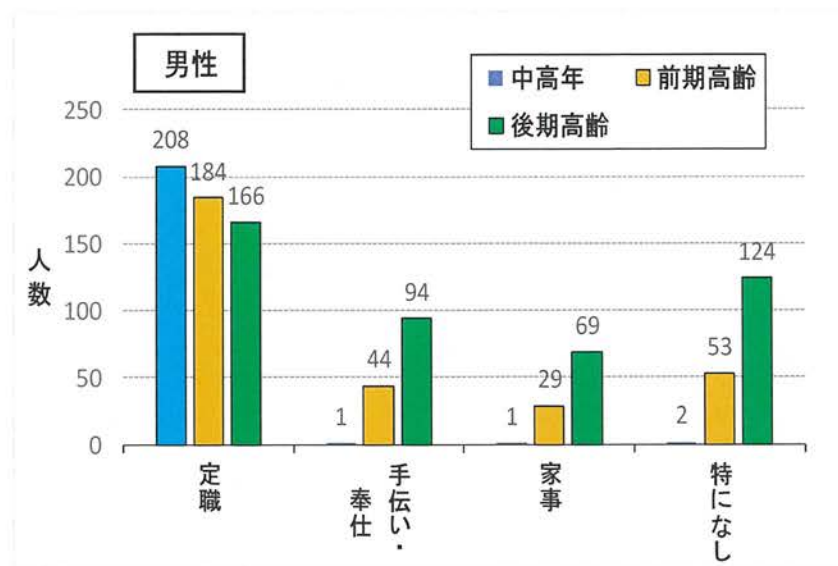
後期高齢者において健康な者に比べて健康を害している者（不具合+治療）の割合は男性が40％に対して女性は33％で男性が高い。

Ⅵ 仕事の有無（内容）と年齢との関係

問 7 × 年齢 × 性別

	中高年	前期高齢	後期高齢
定職	208	184	166
手伝い・奉仕	1	44	94
家事	1	29	69
特になし	2	53	124

	中高年	前期高齢	後期高齢
定職	97	75	50
手伝い・奉仕	6	45	46
家事	16	66	82
特になし	2	32	52



コメント

定職に就く者は年齢層及び性別を問わず多い。「手伝い・奉仕」の者は男性の後期高齢者に多い。

男性の前期高齢者には定職に就く者が多く、定年の延長傾向がうかがえる。女性の高齢者には家事に就く者が多い傾向が認められる。

VII 車の必要度と暮らしの型及び健康との関係

問5（車の必要度）×問6（健康）、問8（家族）

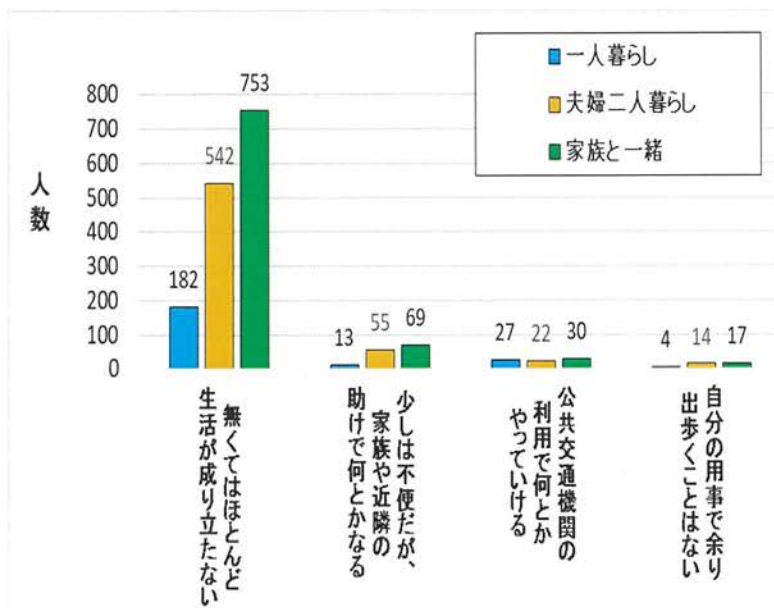


図 A 車の必要度と暮らしの型との関係

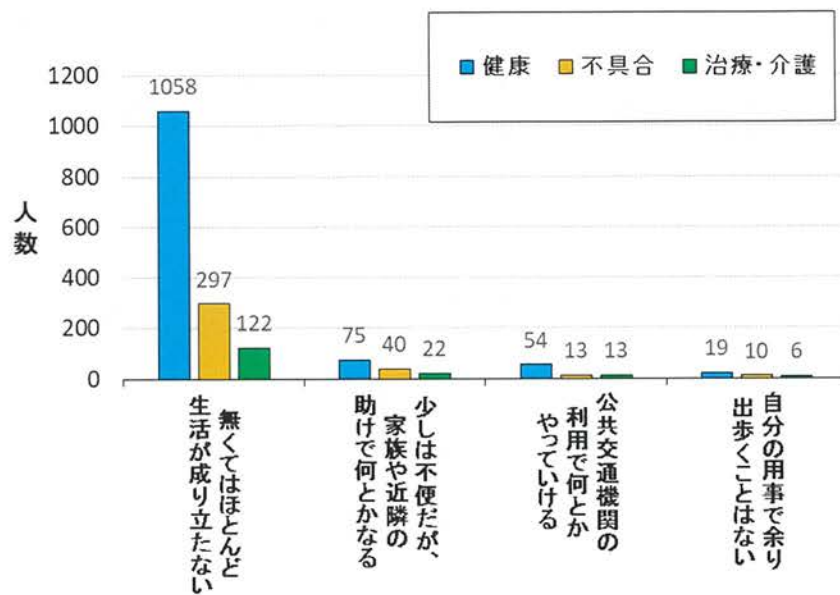


図 B 車の必要度と健康との関係

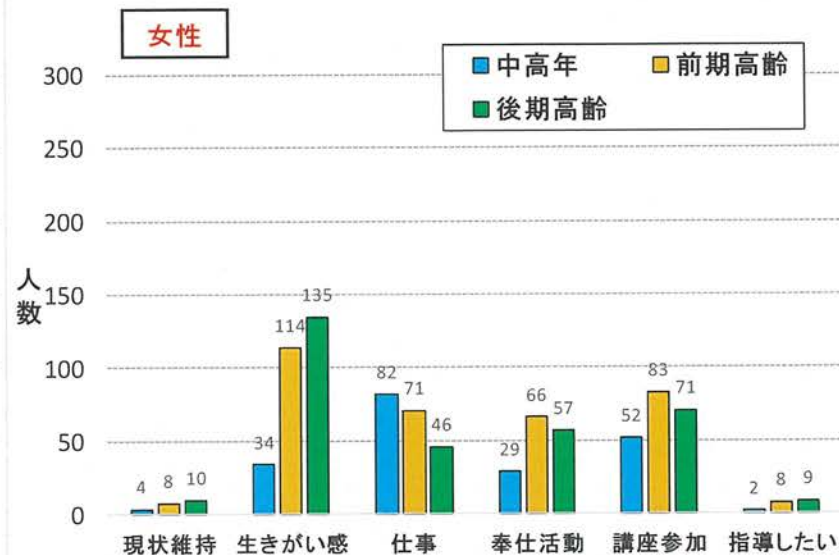
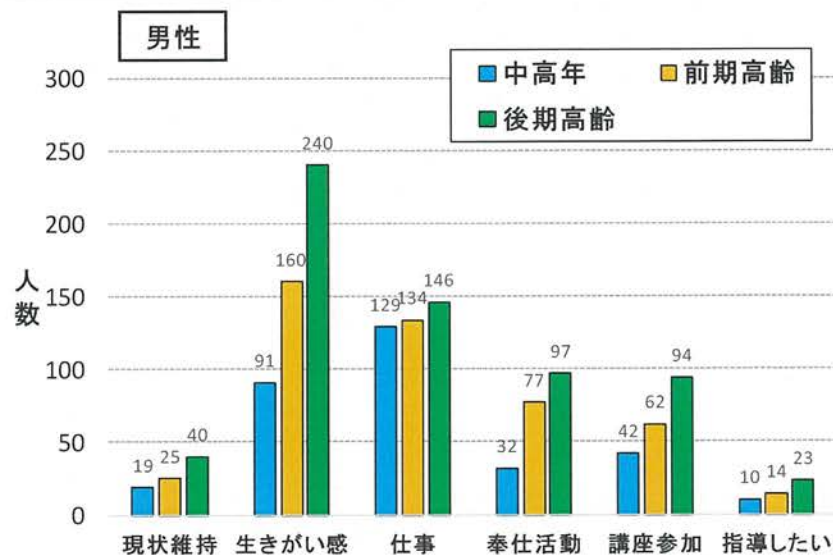
コメント

A 及び B の回答から、家族と同居で健康な人ほど、「車」がなくては生活に不自由を感じる傾向が強い。
この傾向を如何に解釈するかが問題であろう。

Ⅷ 高齢者が日頃感じている生き甲斐等について

問9（日頃の活動意欲）×年齢×性別

	中高年	前期高齢	後期高齢		中高年	前期高齢	後期高齢
現状維持	19	25	40	現状維持	4	8	10
生きがい感	91	160	240	生きがい感	34	114	135
仕事	129	134	146	仕事	82	71	46
奉仕活動	32	77	97	奉仕活動	29	66	57
講座参加	42	62	94	講座参加	52	83	71
指導したい	10	14	23	指導したい	2	8	9



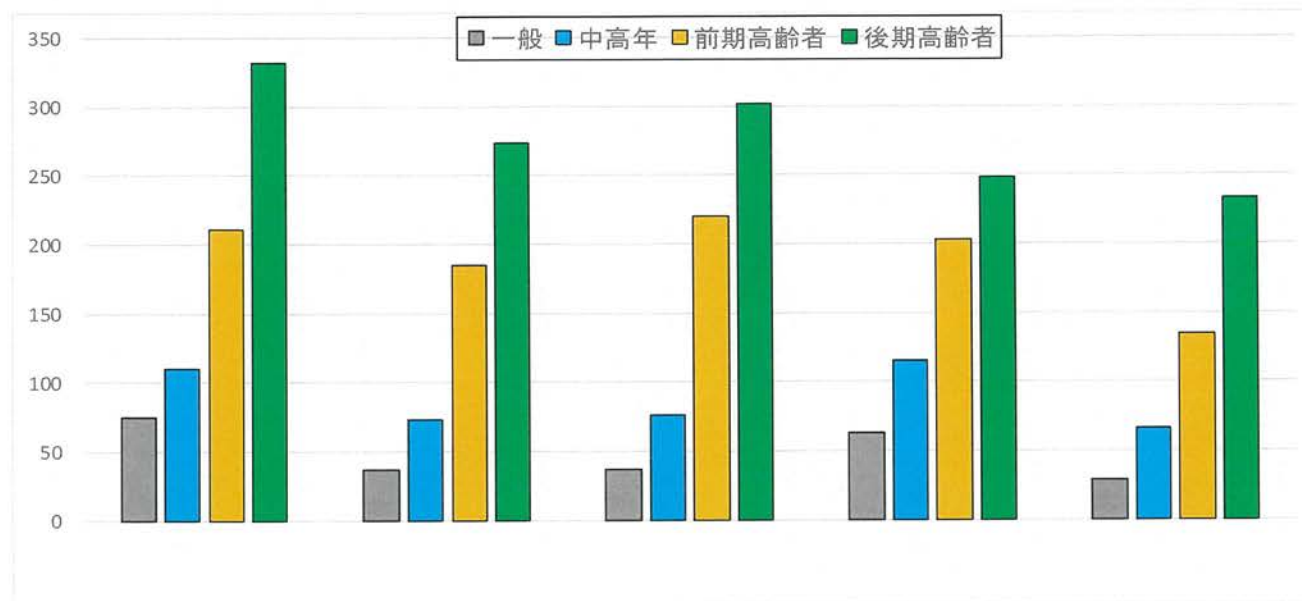
コメント 日々生き甲斐を感じる者は年齢を重ねるほど多い。

男性においては仕事をしている、また、してみたい人が各年齢層とも多い。一般社会への参加欲求が高い。

一方、女性においては「習い事」「講習会」などの講座に参加したいという文化的欲求が高い。

IX 高齢者が日頃感じている衰え等について 問 10×年齢

	一般	中高年	前期高齢者	後期高齢者
② 最近の機械や電化製品などの操作は難しいと思う	75	110	211	332
⑦ まだまだ若い者には負けたくないと思う	37	73	185	273
⑨ 「他人」が思うほど年をとっていないと思う	37	76	220	302
⑯ 成人病(高血圧・糖尿病・がんなど)が気になる	63	115	203	248
⑰ ちょっとした物につまづきやすくなった	29	66	134	233



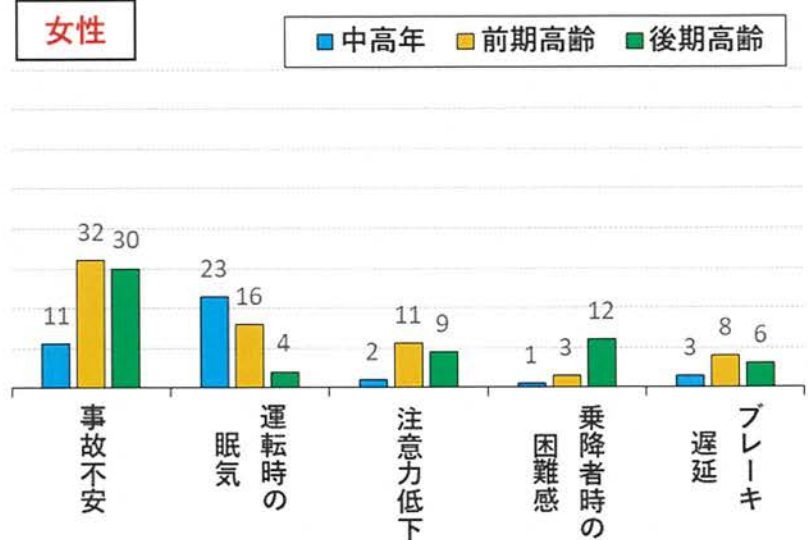
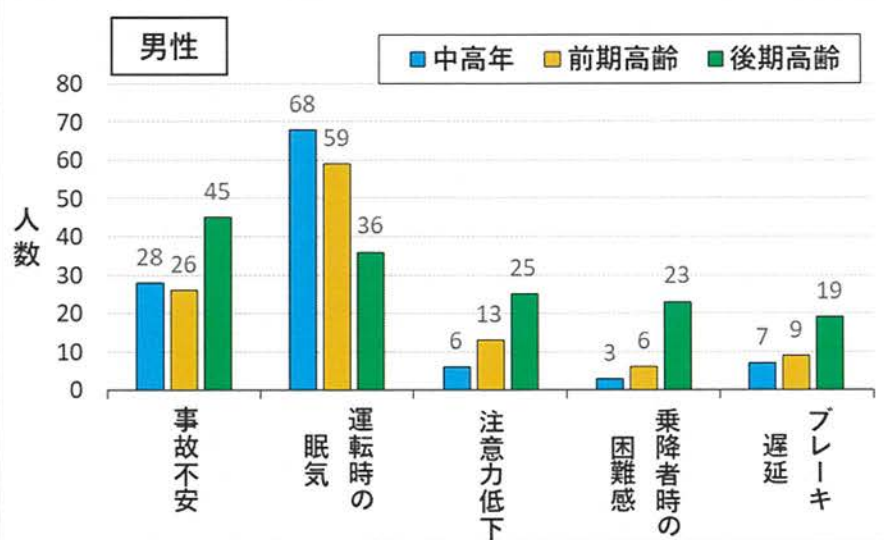
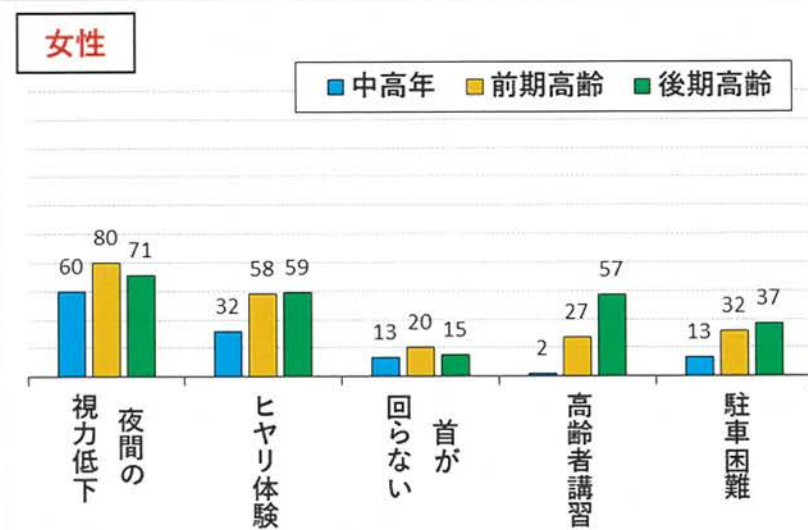
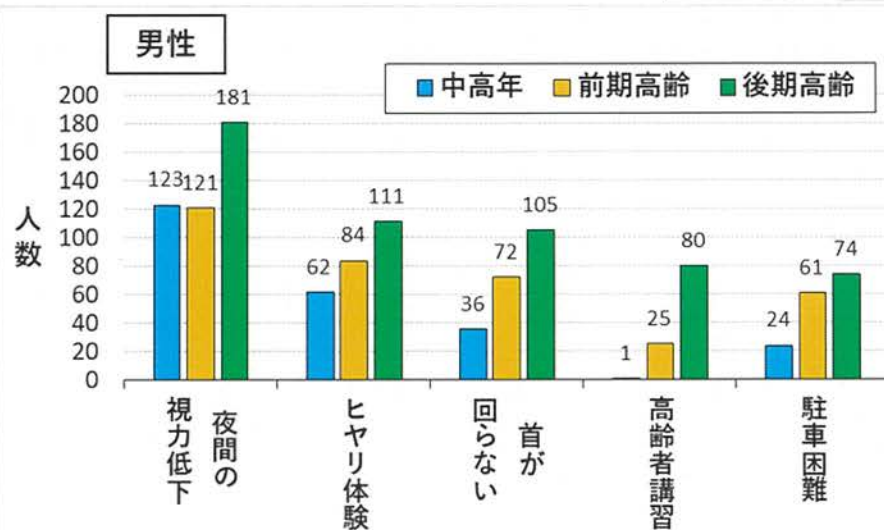
- ② 最近の機械や電化製品などの操作は難しいと思う
 ⑦ まだまだ若い者には負けたくないと思う
 ⑨ 「他人」が思うほど年をとっていないと思う
 ⑯ 成人病(高血圧・糖尿病・がんなど)が気になる
 ⑰ ちょっとした物につまづきやすくなった

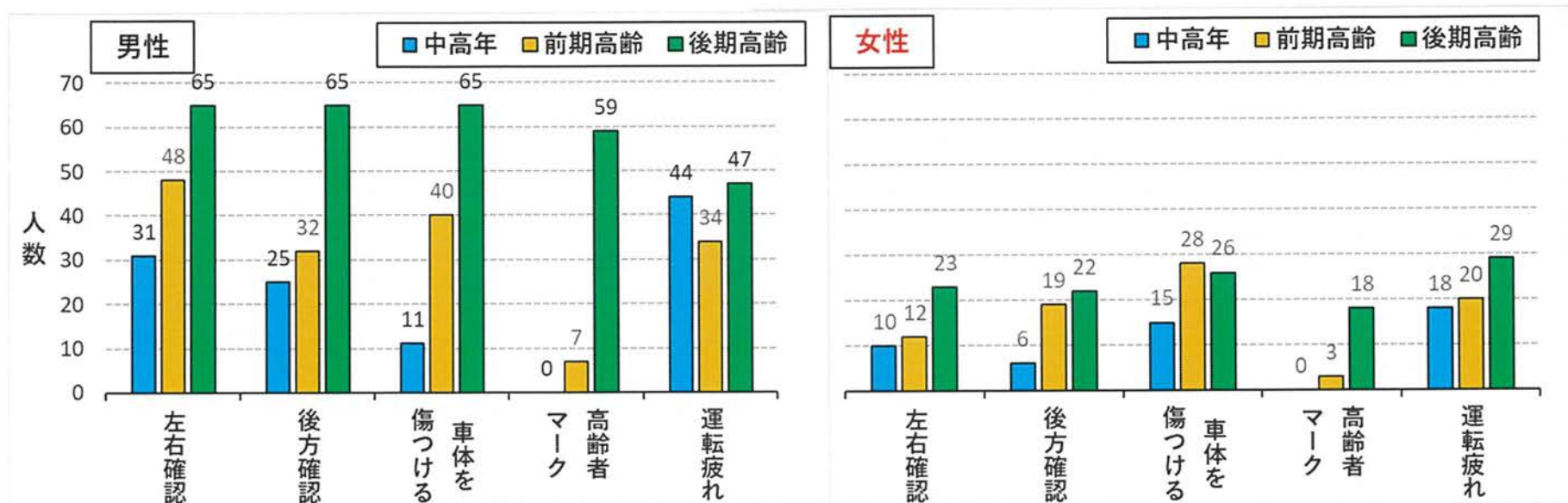
コメント

年齢が高いほど、新しいモノに適応しづらい反面、高齢化を否定する傾向がある。他方、「成人病」や「つまづき」等の体力的な衰えについては高齢化を認めている。

X 運転中に感じることと年齢との関係

問 11 (運転中に感じること) × 年齢 × 性別



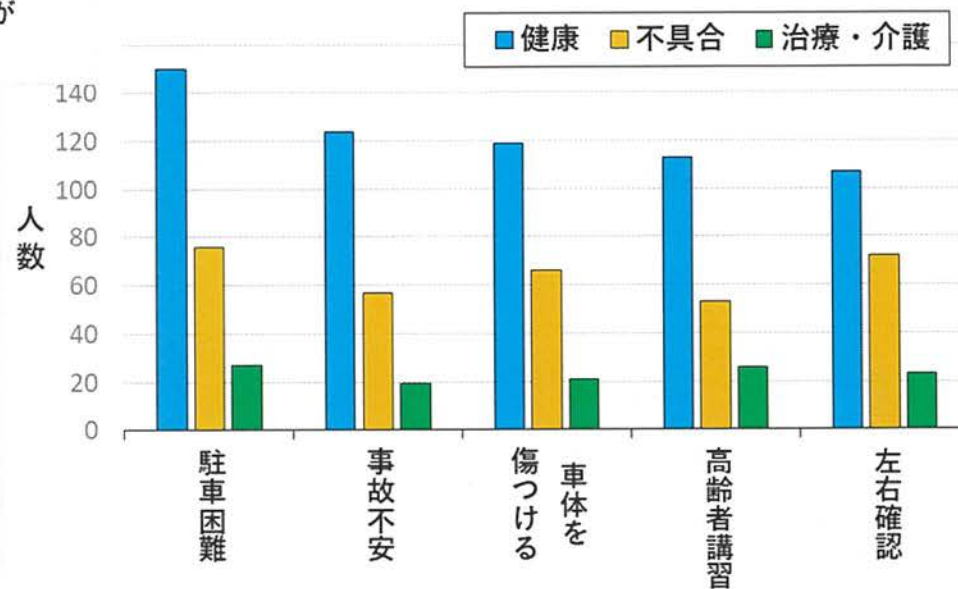
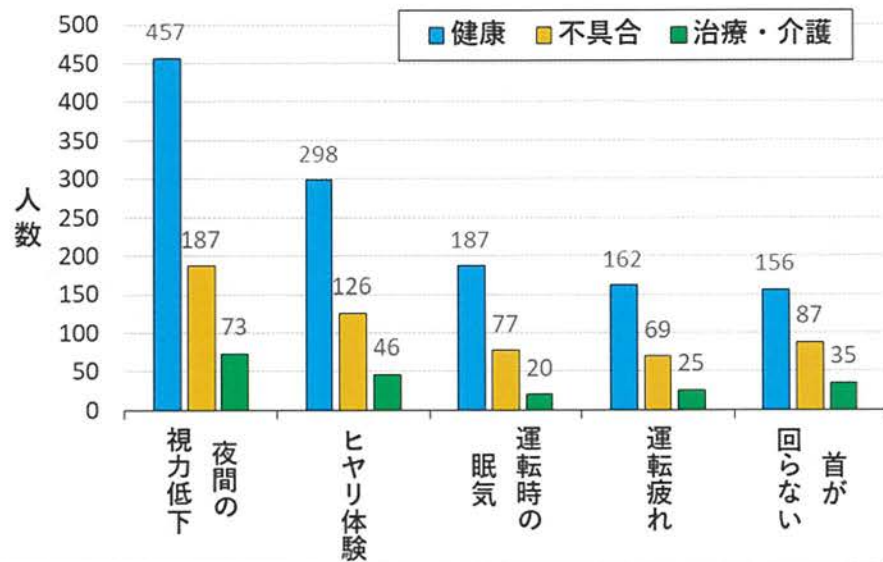


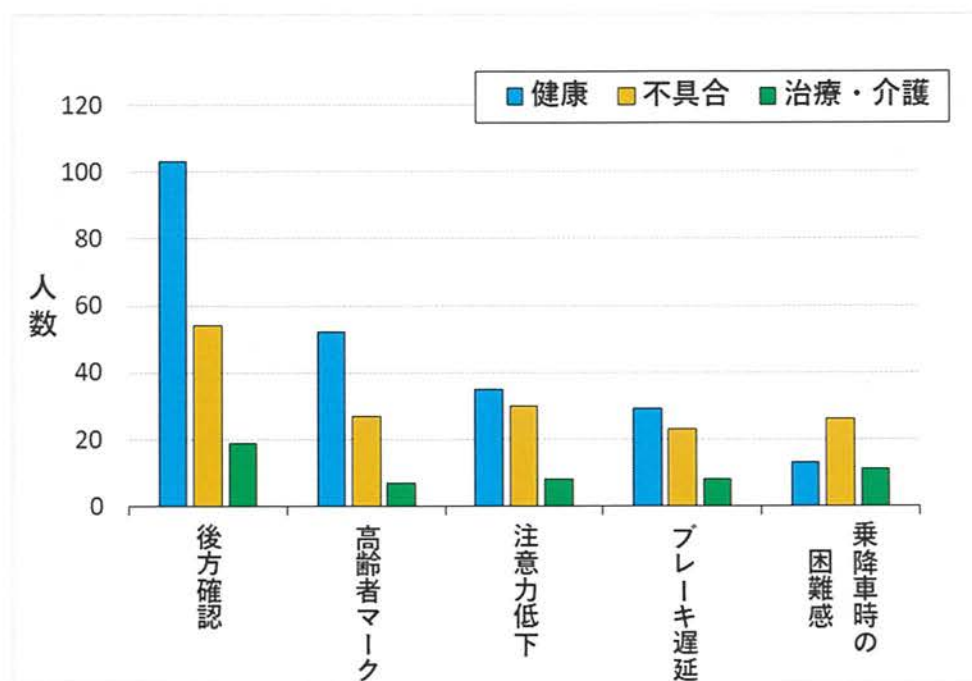
コメント

運転中に感じる危険項目は、男女を問わずほぼ後期高齢者が高い頻度を占めるが、対象者数の絶対数が反映している。
 男性において注目すべきは、夜間視力、後方確認、車体の傷つけ、左右確認、高齢者マーク等が前期及び後期高齢者におおい。
 女性については左右確認や後方確認、事故不安が高齢者に多い点以外に、年齢差は特にみられない。

XI 健康と運転中に感じることとの関係

問 6 (健康×) 問 11 (運転中に感じること)





コメント

健康を損なっている者の運転に対する心配が低い傾向が見られるが、本来運転機会が少ないことの反映であろう。

むしろ、健康な者が運転をする機会が多いだけに、全ての心配事にヒットしており、健康に不具合のある者との差が大きい項目に注目すべきであろう。

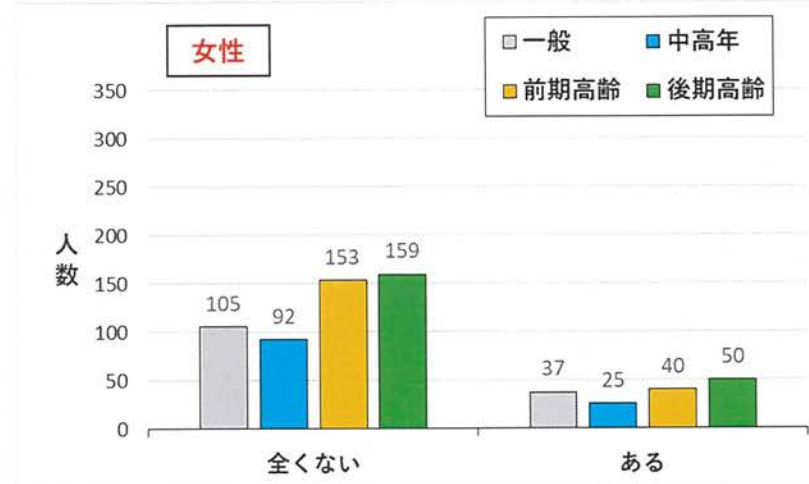
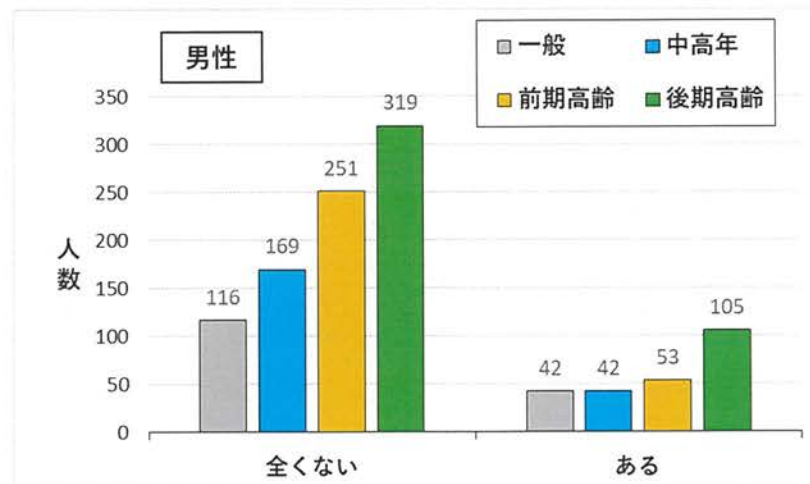
その点から結果を見れば、夜間視力の低下、ヒヤリ・ハット経験、運転時の眠気、運転時の疲れ、駐車時の困難、事故の不安、車体の傷、高齢者講習、後方確認等が注目される。

逆に、健康の程度に関わらず注目される項目は左右確認、注意力低下、ブレーキ遅延、降車時の困難である。

X II 事故経験の年齢差と性差

問 12- I (事故経験) × 年齢 × 性別

事故経験	男性					女性					男女合計
	年齢層				合計	年齢層				合計	
	一般	中高年	前期高齢	後期高齢		一般	中高年	前期高齢	後期高齢		
全くない	116	169	251	319	855	105	92	153	159	509	1364
%	73.42	80.09	82.57	75.24	77.94	73.94	78.63	79.27	76.08	77.00	77.59
ある	42	42	53	105	242	37	25	40	50	152	394
%	26.58	19.91	17.43	24.76	22.06	26.06	21.37	20.73	23.92	23.00	22.41
合計	158	211	304	424	1097	142	117	193	209	661	1758
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

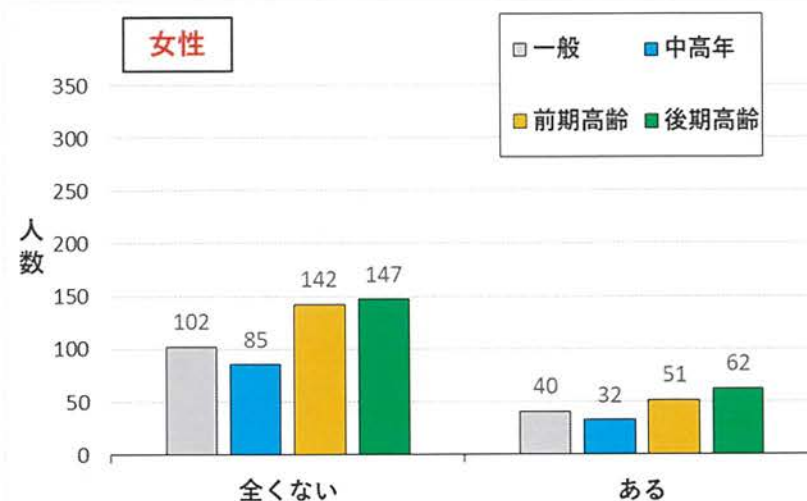
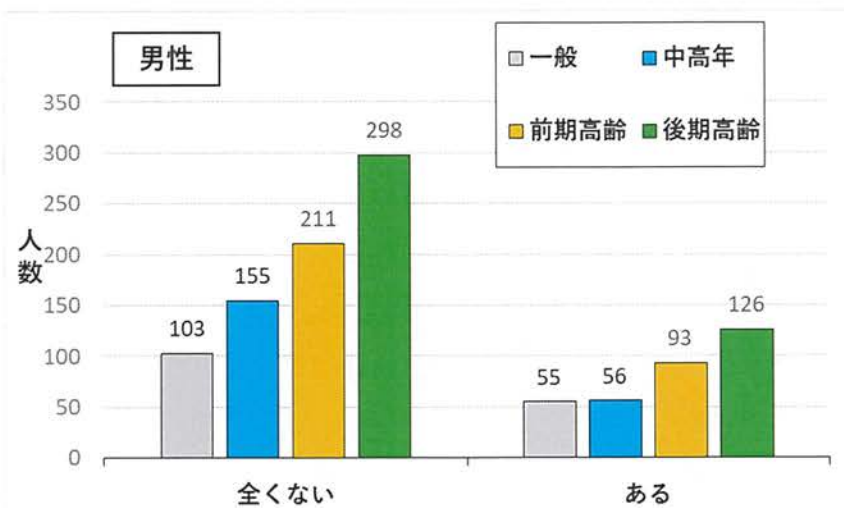


コメント 事故経験のある高齢運転者は後期高齢者に多く(約 25%)、その傾向は男性に見られる。(男性のグラフが右上がりなのは、対象者数の増加傾向を反映している) 女性については、事故経験の有無と加齢との間に意味のある関連性は見られない。

XⅢ 違反経験の年齢差と性差

問 12－Ⅱ（違反経験）×年齢×性別

違反経験	男性					女性					男女合計
	年齢層				合計	年齢層				合計	
	一般	中高年	前期高齢	後期高齢		一般	中高年	前期高齢	後期高齢		
全くない	103	155	211	298	767	102	85	142	147	476	1243
%	65.19	73.46	69.41	70.28	69.92	71.83	72.65	73.58	70.33	72.01	70.71
ある	55	56	93	126	330	40	32	51	62	185	515
%	34.81	26.54	30.59	29.72	30.08	28.17	27.35	26.42	29.67	27.99	29.29
合計	158	211	304	424	1097	142	117	193	209	661	1758
%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

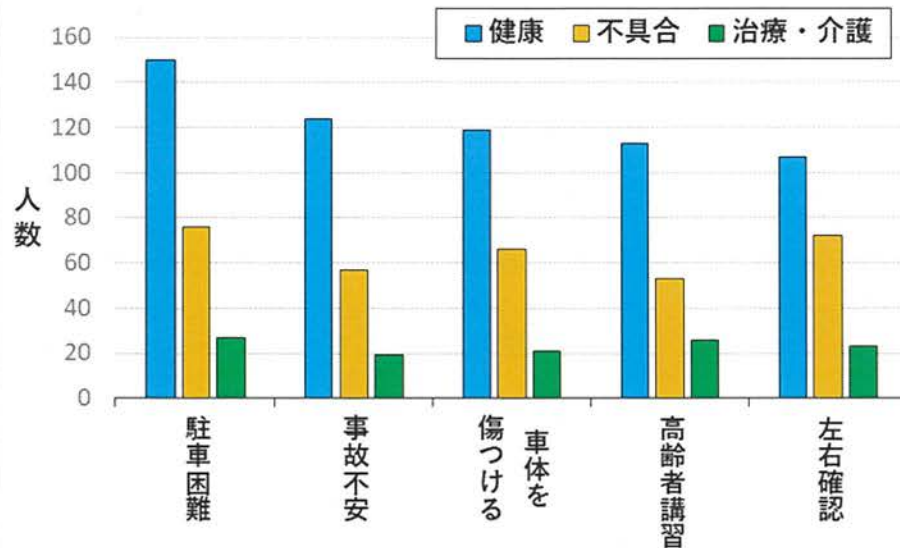
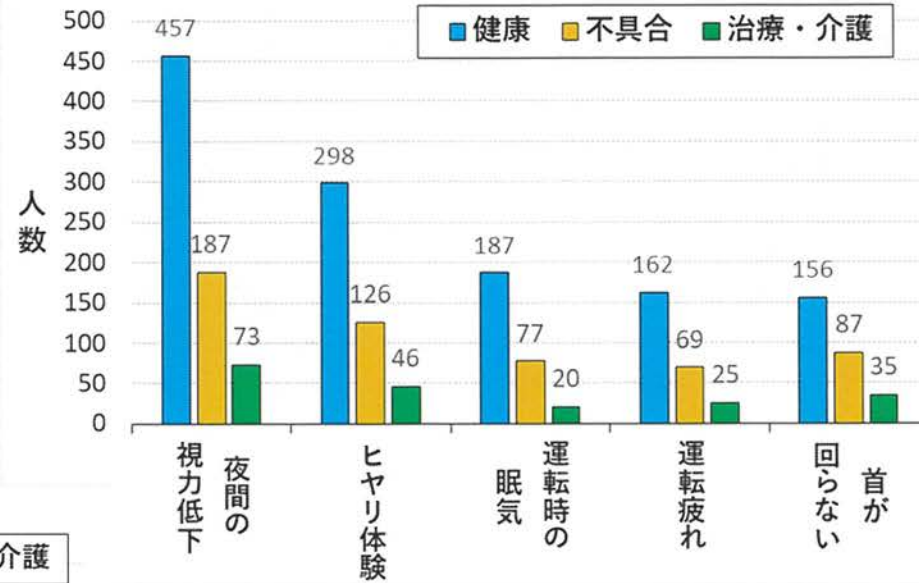


コメント 違反経験については、有無に関するグラフが右上がりになっているが、調査対象者の数が反映しており、高齢者特有の傾向は見られない。

XIV 健康の程度と運転中の不安

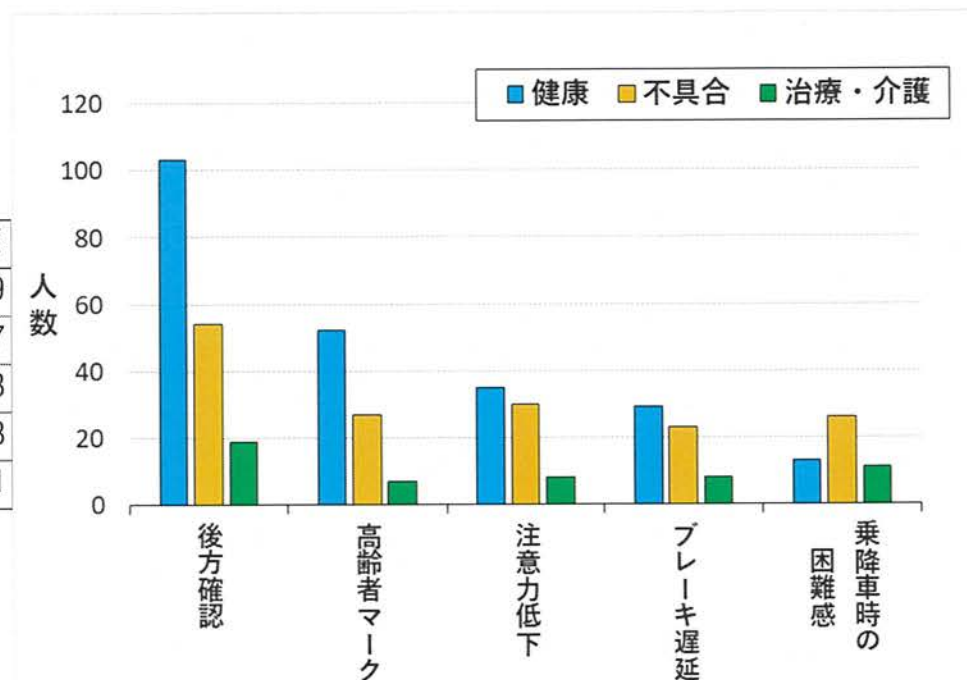
問 6 (健康の程度) × 問 11 (運転中の不安)

	健康	不具合	治療・介護
夜間視力の低下を感じる	457	187	73
ヒヤリハットする	298	126	46
運転中、眠気を感じる	187	77	20
運転中、疲れを感じる	162	69	25
首が後ろに回りにくい	156	87	35



	健康	不具合	治療・介護
駐車するとき白線をはみ出す	150	76	27
事故をおこす心配をする	124	57	19
車の側面や底を傷つける	119	66	21
高齢者講習が気がかりだ	113	53	26
左右の確認が鈍くなった	107	72	23

	健康	不具合	治療・介護
後方確認がしにくい	103	54	19
高齢者マークを付け忘れた	52	27	7
後方車に気が付きにくい	35	30	8
ブレーキを踏むのが遅れる	29	23	8
車の乗り降りがむずかしい	13	26	11



コメント

健康な対象者が多かったせいもあるが、夜間視力の心配が圧倒的に高く、「ヒヤリ・ハット体験」「運転時の眠気」「運転による疲労」の順に高い回答率を示した。

具体的には、「首が回らない」「駐車の高齢者マーク」「事故不安」「車の傷つけ」等の項目が目立つ。その他、「左右確認」「後方確認」の不安が見られる。

中には、「高齢者講習」に対する不安や「高齢者マーク」に対する心配もある。

それらの割には、「ブレーキの遅延」に対する心配は高齢者に限らず、全年齢層の運転者に少ないという結果は注目に値する。

XIV 家族からの意見

問 13 家族から言われたこと（複数回答）

13 最近(3年間)、次のようなことを、家族や親しい人から言われたこと

- ①あなた、いつまで運転を続けるつもり？
- ②少し運転が雑に・下手になったのでは？
- ③事故にならないように気をつけてね
- ④方向転換やバックが下手になったのでは？
- ⑤何となく、もたもたした運転になった
- ⑥そのうち事故でも起こすのではない？
- ⑦もうそろそろ免許証返納のときでは？
- ⑧出来るだけ長く運転を続けましょう
- ⑨大事故を起こす前に運転を卒業しては？
- ⑩あなたの運転こわい

全体	① 49歳以下	② 50～54歳	③ 55～59歳	④ 60～64歳	⑤ 65～69歳	⑥ 70～74歳	⑦ 75～79歳	⑧ 80～84歳	⑨ 85～89歳	⑩ 90歳以上
125	1	1	1	4	5	19	42	33	17	2
122	8	3	11	11	23	25	22	14	5	0
605	69	14	27	31	58	116	166	96	27	1
138	4	3	4	7	19	27	37	25	12	0
78	7	5	6	3	6	20	16	11	4	0
44	8	0	1	1	5	13	4	9	2	1
72	1	0	0	0	1	8	22	27	12	1
241	4	1	0	7	19	53	84	54	19	0
58	0	0	1	2	1	13	20	15	5	1
65	18	5	4	2	10	8	15	3	0	0

コメント

一般的に家族は事故を起こさないように注意することが第一位(約 50%)であるが、高齢運転者に対して「できるだけ長く運転する」ことを奨励する傾向がある(約 16%)。

運転の下手さの指摘としては、「方向転換」「バック」「雑な運転」(約 10%)である。中には「いつまで運転を続けるのか?」と問われるケースも 10%弱ある。運転継続の促しの意味よりは「見切りをつける」ことの促しのケースが多い可能性がある。

XV 運転する自信と条件

問 14 運転する自信と心がけ (複数回答)

14 これから先、事故なしで運転していく自信がありますか？

- ①ある
- ②ない

あると答えた方、何歳位まで？

- ①70歳位
- ②75歳位
- ③80歳位
- ④85歳位
- ⑤90歳位
- ⑥それ以上

全体	① 49歳以下	② 50～54歳	③ 55～59歳	④ 60～64歳	⑤ 65～69歳	⑥ 70～74歳	⑦ 75～79歳	⑧ 80～84歳	⑨ 85～89歳	⑩ 90歳以上
1211	139	59	51	77	152	216	303	155	56	3
457	154	50	44	35	44	59	34	32	5	0
158	84	24	14	15	15	6	0	0	0	0
205	25	14	23	30	60	30	22	1	0	0
400	16	10	9	23	57	120	154	11	0	0
264	2	3	2	3	12	39	102	93	8	0
103	2	0	0	2	2	5	14	41	36	1
33	7	3	2	0	0	3	3	4	10	1

事故を起こさないために、心掛けていること、心掛けたいことがありますか？(複数回答あり)

- ①手足の動きを筋トレなどで鍛える
- ②視力の低下防止を医師などに相談・受診
- ③交通安全の話を聞くなど
- ④高齢ドライバー診断(トレーニング)など受ける
- ⑤健康第一を心掛ける
- ⑥運転免許返納の時期を考えている
- ⑦無理な運転をしない

461	31	19	16	26	59	85	129	74	21	1
353	27	13	10	21	38	68	97	56	22	1
373	33	18	10	20	45	68	102	59	17	1
141	4	1	3	3	15	29	47	25	14	0
982	106	39	52	73	128	172	248	125	37	2
226	2	2	2	2	15	33	88	59	21	2
1458	256	96	79	94	174	244	305	154	55	1

全体	① 49歳以下	② 50～54歳	③ 55～59歳	④ 60～64歳	⑤ 65～69歳	⑥ 70～74歳	⑦ 75～79歳	⑧ 80～84歳	⑨ 85～89歳	⑩ 90歳以上
----	------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	------------

コメント 無事故運転の自信は 60 歳未満では半々。

事故無しで運転する自信のある者は 74%(自信のない者は 26%)である。自信があると答えた者の中、80 歳までが約 33%で最も多く、次いで 85 歳までが、約 22%で、75 歳までが約 17%であり、比較的長く運転可能であると考えている。

安全運転を続けるために重要なことは、「無理をしない」が最も高く、次いで「健康」「筋トレ」「安全情報」「視覚機能」と続く。

XVI 免許返納に対する意見

問 15 免許返納に対する率直な意見

(複数回答)

15 運転免許の返納が取沙汰されていますが、あなたの素直な気持ち

- ①あくまでも自由意思を尊重すべきだ
- ②死ぬまで免許証は持っていたい
- ③高齢者講習(75歳以上の)は毎年受講させる
- ④希望者はいつでも適性診断・実車指導が受けられる制度を作る
(警察・教習所・安全協会・NPO組織などを活用)
- ⑤安全運転に適さない人は他にも居るはずだから、
高齢者のみをターゲット(対象)にするのは考え直してほしい
- ⑥交通心理士・臨床心理士・安全運転管理者・産業カウンセラー
等の資質を向上させ、アドバイスを受けられるシステム作り

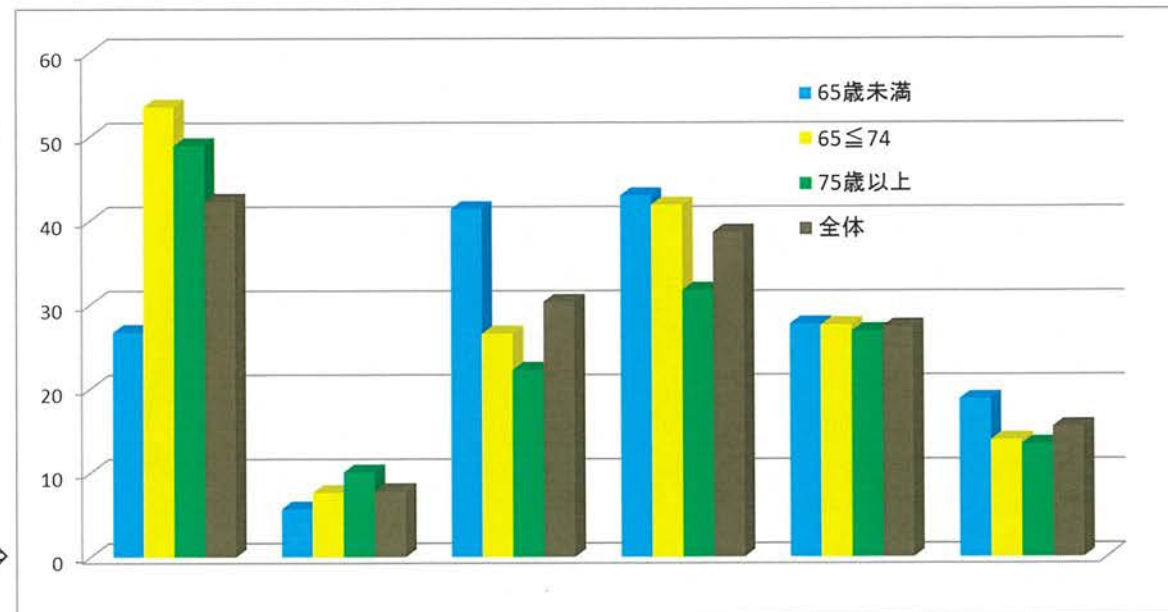
全体	① 49歳以下	② 50～54歳	③ 55～59歳	④ 60～64歳	⑤ 65～69歳	⑥ 70～74歳	⑦ 75～79歳	⑧ 80～84歳	⑨ 85～89歳	⑩ 90歳以上
762	60	31	32	48	108	165	177	95	45	1
138	17	6	6	7	20	18	31	25	8	0
545	131	42	45	45	64	72	73	53	19	1
687	123	52	39	56	92	118	130	57	19	1
487	80	31	30	33	53	86	103	47	24	0
276	45	28	24	22	37	34	44	28	14	0

(縦軸は人数)

コメント

- ・高齢者の自尊心の高さがうかがえる。
- ・次いで、安全運転延伸のための適性
検査及び安全指導の制度化を望んでいる。
- ・ただし、運転技能指導が一義的で、カウ
ンセリング的なものは二義的である。
- ・運転免許証を死ぬまで持ちたいと思う
高齢者は稀である。

⇒ 左から質問番号順 ⇒



XVII 安全運転を続けるために心がけたいこと 問 16 安全運転を続けるために心がけたいこと 自由記述
自由記述内容を質的に集約するために KJ 法による分析を試みた。

問 16 安全運転継続のために心がけること KJ（複数回答）

総数 = 697 (複数回答) 解読不能 = 30		64歳未満 中高年者 n=165	65歳-74歳 前期高齢者 n=166	75歳以上 後期高齢者 n=366	80歳以上 超高齢者 n=120	
防衛運転・条件付き運転		64歳未満 中高年者 n= 34	65歳-74歳 前期高齢者 n= 40	75歳以上 後期高齢者 n= 110	80歳以上 超高齢者 n= 41	184(41)
防衛運転	休憩・仮眠	1	4	1		
条件付き運転	遠出ししない・地域限定		5	13	5	
	条件付き運転(天候)	2	1	30	19	33(19)
	自己中にならない 家族を考える			1		
	無理をしない	25	16	25	4	66(4)
	せまい道通らない	1		1		
	時間制限			1	1	
	夜間運転・早朝抑制	4	10	28	8	42(8)
	他人を乗せない		1	4	2	
	高速道路		2	4	1	
	一人で乗らない	1	1			
	薬の副作用注意			1		
	健康に自信が持てなくなった時免許返納			1	1	

安全確認		64歳未満 中高年者	65歳-74歳 前期高齢者	75歳以上 後期高齢者	80歳以上 超高齢者	
		n= 21	n= 20	n= 38	n= 10	79(10)
安全確認	左右確認	5	4	7		16
	安全確認	9	5	12	7	26(7)
	カーブミラー	1		1	1	
	目視・指差し・呼称	1	2			
	前後・後方車	2	2	2	1	
	後退バック	1				
	脇見をしない 運転集中	2	7	6	1	15(1)
運転マナー		64歳未満 中高年者	65歳-74歳 前期高齢者	75歳以上 後期高齢者	80歳以上 超高齢者	
		n= 10	n= 5	n= 11	n= 2	26(2)
譲り合い マナー	思いやり 互譲運転 謙虚	10	5	11	2	26(2)

安全運転(具体的運転行動)		64歳未満 中高年者	65歳-74歳 前期高齢者	75歳以上 後期高齢者	80歳以上 超高齢者	268(42)
		n= 61	n= 63	n= 144	n= 42	
安全運転	安全第一の心		1	1		
	バック駐車 駐車場の選定			2	1	
	交通ルール守る	6	3	16	4	25(4)
危険予測	かもしれない事故惹起	12	4	3	1	
	早めのブレーキ	2		6	4	
	早めの合図・ライト・昼間点灯	4	4	6		
	車線変更抑制・追い越し抑制	1	2	2		
スピード注意	スピードを出さない	18	38	60	14	116(14)
	横断歩道・交差点での確認と一時停止	④	2	8	3	
	慎重・緊張感運転・安全運転		3	29	10	
	車の流れ・めりはり	1	1	3	2	
	交差点・黄色ストップ			1		
	車間距離(+安全速度)	13	5	7	3	

心身の健康管理・体調管理		64歳未満 中高年者	65歳-74歳 前期高齢者	75歳以上 後期高齢者	80歳以上 超高齢者	70(10)
		n = 22	n = 15	n = 33	n = 10	
健康・体力維持	身体を動かす 体力	1	2	4	2	
	農作業			2	1	
心身健康管理	スポーツ(Gゴルフ ウォーキング 水泳)	1		2	1	
	脳の活性化		1	1		
体調管理	心身の健康・体調管理に留意	9	6	11	3	26(3)
	体調の悪い時は運転しない	2	4	4	1	
	睡眠をとる	6		3		
	食事に注意	1				
	体力・視力・能力の低下の自覚	2	1	4	1	
	ストレス対処		1			
	薬の副作用注意			1		
	健康に自信が持てなくなった時免許返納			1	1	

備考

問15の自由記述について 免許返納のためのアイデアが尋ねられているのに、免許返納に関する回答は少ないため KJ法に耐えられなかった。

問16の自由記述について 自由記述の KJ法 に耐えうる回答はみられたが、一般的な回答(アンケートの質問に対する選択肢の引用)が多かった。

「安全運転」と「安全確認」の区別がつけにくかった。

上位概念に行くほど一般的な回答になるので、下位概念の中からユニークな項目を選択した方がよい。

問17の自由記述について 事故やヒヤリハット経験に基づく他人への忠告事例が求められているにもかかわらず、一般論が多いため 分析不要。

事故やヒヤリハット経験の有無を尋ねた後に、その事例に関する具体的場面の自由記述を求めるべきであった。

問 16 の自由記述に基づく KJ 法の結果

自由記述の結果コメント

- ・4大カテゴリーとして ①防衛運転+条件付き運転、②安全確認、③具体的安全運転スキル、④心身の健康+体調管理が抽出された。
- ・①「防衛・条件付き運転」の具体的要因は、年齢を問わず「無理をしない」、後期高齢者の「夜間運転・早朝運転」の抑制である。
- ・特に「条件付き運転」としては、高齢運転者において「悪天候運転」、「夜間運転」、「長距離運転」の自重が特徴的である。
- ・②「安全確認」の具体的要因は、脇見をせず注意を払うことに加え、運転マナーである。
- ・③「安全運転スキル」の具体的要因は、スピード抑制が第一で、ルール順守、緊張感のある慎重運転が高齢者に多い。
- ・中高年運転者に「**かもしれない運転**」と「**車間距離**」に対する配慮の反応が多い。
⇒ **高齢運転者にも求められるスキルでもあるが、反応が少ないのは要注意。**
- ・④「健康管理」の具体的要因は、年齢を問わず日ごろの体調管理、体力や視力の維持、睡眠にも留意することがあげられる。
⇒ **高齢運転者に「睡眠」に対する意識が低い。**
- ・その他には、エコドライブなど、忘れられがちな優良運転の勧めもある。
- ・80 歳以上の超高齢運転者を抽出して分析したが、75 歳～80 歳未満の後期高齢運転者と変わる点は見られなかった。

編集後記

故西山 啓 座長の作成された本アンケート調査には、質的にも量的にも膨大な情報が含まれており、簡単なデータ分析では抽出しきれないところがありました。今回の報告書は、第二次のクロス集計までで、その結果の解析にもまだ時間がかかるものと思われます。今後さらに掘り下げることによって、研究が目指すところの宝物を発掘し、高齢運転者の安全運転に供すべく努力を続けてまいります。研究部会の皆さまの変わらぬご支援をお願いいたします。

最後になりましたが、本分析作業に協力頂いた新谷卓也氏と三宅宏治氏に御礼申し上げます。

NPO 法人 安全と安心 心のまなびば 理事長 金光 義弘

付 録

高齢運転者事故抑止・無事故対策研究会 2019 年 2 月 16 日開催分

アンケート調査最終報告に対する質疑応答記録

参加者からの意見（順不同）

- ・ 垂直視野の問題が認識されていない。
高齢運転者の目線が重要。標識や信号機の高さが重要では（高齢者の視野が狭くなっている 特に上方）。
- ・ 見える見えない以外の問題も重要。
停止標識を見て、一旦停止したつもりでも、物理的に停止していない高齢者が多い。
- ・ 教え方にも問題があるのでは。例えば、一旦停止の正しい仕方に関しても、適切に教えられているだろうか。
そして受け手は正確に理解しているか。
- ・ 高齢者は 1 対 1 の指導を嫌うのではないか。 ある程度の団体で指導をしてはどうか
一方で、少人数で丁寧な運転講習をしてもらいたいというニーズも高い。
- ・ 高齢者運転講習に対する関心が高い。不安の問題。料金の問題。講習日程(待たされる)問題等々。
料金に関しては、自動車教習所の側からいえば、1 人約 5,000 円の受講料では人件費等からいって利益も少なく、講習の質が低下する。
高齢者講のシステム自体の見直しが喫緊の課題である。