

2019年3月30日

高齢運転者事故抑止・無事故対策研究会の調査・研究の総括

NPO 法人 安全と安心 心の学びば 理事長

金光 義弘

1. はじめに

2017年から2019年にかけて、交通社会では高齢ドライバーがブレーキとアクセルの踏み違いによる事故や、高速道路における逆走などの重大違反が頻発し、マスコミ報道は高齢化に伴う社会事件として大々的に報道しました。そのために一般市民も身近な問題として高い関心を示し、今日に至っています。

そうした危機的状況の打開に向けて、警察庁や国土交通省は、高齢者による交通事故抑止の対策を検討する有識者会議を立ち上げ、高齢運転者に対する認知機能検査とともに、高齢運転者講習の充実を図りました。それと同時に、認知機能が低下した高齢運転者の運転免許の返納を推奨する一方、メーカーに対しては自動ブレーキを標準装備した「安全運転サポート車」の普及啓発を推進しています。

そうした警察庁の取り組みの中で我々が注目したのは、これから先も運転を続ける高齢者に対する交通事故抑止対策として、特に高齢運転者による事故惹起傾向の高い運転に制限を加える目的で「条件付き限定免許制度」の推進を図っているところです。つまり、一般的にリスクの高い高齢運転者には免許返納を勧めつつ、安全確保の可能性が高い環境に限って運転を認めるという考えに基づくものです。

この考え方は合理的で、日常生活の中で車の運転が必要不可欠な高齢者に対しては、安全な環境においてのみ運転を認めようとするものです。ただし、高齢運転者にとって危険な環境とは何か、逆に安全な環境とは何かを判断するに際して、事故統計や有識者の判断のみでは不十分であり、高齢運転者の実態を明らかにする必要があります。

そこで本NPO法人「安全と安心 心の学びば」は、活動の一環として「高齢運転者事故抑止・無事故対策研究会」を立ち上げ、現在の高齢運転者の生活と運転の実態に関する調査を実施したうえで、実態に即した提言をすることにしました。仮に条件付き限定的な運転を志向する場合、自動車の運転と密接に関連する要因である生活状況（家族との同居状況や家族との交流等）と、健康状態に重きを置いた要因の抽出を試みました。

研究会の座長を、元交通心理学会及び交通心理士会の会長を歴任された故 西山 啓 広島大学名誉教授（2017年逝去）にお願いし、別紙アンケート調査を実施して1800人を超えるデータを収集しました。その間に西山座長が急逝され、二代目の座長を溪口裕之氏に迎え、その後の集計と分析作業を行いました。

そのアンケート項目及び調査結果は別紙①と②の通りです。①はアンケート項目別の一次集計結果で、②は項目間の関連を考慮した二次クロス集計の結果です。

2. 分析結果の要約

得られたデータは、西山座長が考案された豊富な質問項目に対する高齢運転者の素朴な回答であり、心理統計的な分析よりも実測値に沿った結果の解釈が求められるものでした。したがって、回答反応の度数をシンプルにまとめた一次集計表が資料①であり、要因間の関連がある項目間のクロス集計をした二次集計表が資料②です。クロス集計の分析結果から示唆された意味を、資料②にコメントとして示しました。各コメントを集約した分析結果の要約を以下に記しました。

高齢者アンケート調査の結果について、各質問項目の中で特徴的な内容に関する要約は以下の通りです。【文責：溪口裕之】

① 高齢運転者の暮らしぶり

一人暮らしを除く家族の関係性からみると、男性の方が女性より家族への依存度が低いかの如く、男性は「夫婦二人暮らし」が、女性の「家族と一緒に」が多いのは、予想通りであった。

② 高齢運転者の健康状態

一般的に高齢になると健康状態は低下するが、後期高齢者になるほど男性の方が不具合を訴える者、さらに治療・介護を要する者が多い。この傾向は、性別平均年齢の差が反映していると考えられる。

③ 高齢者の社会的貢献意欲

男性は女性よりも、後期高齢者ほど何等かの社会的手伝いや奉仕に携わる者が比較的多く存在する。

④ 車の必要度

車の運転が必要と考えているのは、意外にも家族同居で健康な人ほど生活に不可欠と回答している。高齢者が家族の送迎や前述の手伝いや奉仕的活動をする際に、車を必要としている面がうかがえる。

⑤ 高齢者の「生き甲斐」

いわゆる「生き甲斐」について、高齢の男性はなんらかの仕事をすること、女性は習い事や講習会の参加など、積極的な活動に求めている。ただし、健康であることが前提になっている。

⑥ 高齢者の自己意識

高齢化に伴い健康・体力の衰えは認めているものの、若い世代に対する競争心的な心理（負けていないというプライド）が認められる。

⑦ 高齢運転者の運転に関する不安要素

運転をする場合の危険要素や不安要素に関する項目については、後期高齢者が高い頻度を示すが、年齢差によるものは特にみられない。

⑧ 高齢運転者の具体的不安要素

高齢運転者が車の運転の際に感じている不安要素として、多くの者が具体的には左右確認、注意力低下、ブレーキ遅延、乗降時の困難感を訴えている。

⑨ 高齢運転者の事故経験

特に性差は認められないが、後期高齢者になるほど多い。加齢に伴って事故経験は増加するが、必ずしも後期高齢者の惹起する事故件数だけでなく、若いころからの累積件数が反映している可能性がある。

⑩ 高齢運転者の違反経験

事故経験と同様に、運転経験年数にともなって違反件数は高齢者に多くみられるが、特有の傾向は認められない。高齢運転者の中にゴールド免許保有者も多数あった。

⑪ 安全運転のために心がけること

高齢運転者が安全運転について心がけることを自由記述で求めたところ、いわゆる「防衛運転」のカテゴリーに入る項目が圧倒的に多く、その具体的な反応は今後の「条件付き限定免許」の重要なヒントを提供していると思われる。

3. 提言と結び

前掲の結果の要約は膨大なデータを分析した結果のエッセンスであり、具体的で有効な結論はまだ一次集計(資料①)と二次クロス集計(資料②)の中に埋もれています。アンケートの質問項目が多岐にわたっているために、クロス集計におけるカテゴリーの組み合わせに関してもまだ検討の余地が多分に残されています。

今後の高齢運転者の問題が議論される際には、今回の変数間の3次クロス集計が重要な示唆を提供すると思われます。その意味でも、西山座長の考案されたアンケート調査は価値ある原石の発掘に役立つであろうと思われます。例えば、高齢者の健康状態と家族との関係や、高齢者の生きがいと車の必要性との関係等は、それぞれ密接な関係性があるはずです。危険排除の原則に基づく免許返納を奨励するよりも、これから先の安全運転の延伸を視野に入れた「条件付き限定免許」制度が鋭意議論される際の基本的検討課題にされるべきだと思われます。

提言1. 今回の調査対象となった高齢者はいわゆる過疎地でも都市部でもない、いわばその中間地域に居住する者が多く、生活環境の多様性を考慮した無事故安全対策を講じること。

提言2. 「条件付き限定免許」が制度化される前に、高齢運転者自ら運転の際の危険要因に気づき、自発的にリスク回避を図ることができる環境を整備すること。例えば、安全が確保される条件でのみ運転をすることの誓約を家族との間で交わすなどが考えられる。

提言3. 団塊の世代が多数を占める高齢運転者の健康状態と家族構成を鑑みると、車運転の必要性は個人の活動性(意欲)と密接な関係があり、事故抑止対策の基本的理念として心身の健康維持・促進を位置づけること。

提言4. 高齢者の心理的特徴として、同年代以下の者には劣らないという自負心(プライド)があるため、安全運転の確認の際には自らの弱点を真摯に受け止めることができる指導法が求められる。その方法として、家族との相互評価法が有効である。

提言5. 高齢運転者の安全運転意識には、加齢に伴うリスク要因がスピードやブレーキとアクセルの踏み違い等、運転の「操作」面に偏る傾向があり、「認知と「判断」の能力低下の自覚を促す必要がある。

提言6. 高齢運転者の特徴である「思いこみ」の是正を促す。例えば、「一時停止」違反をしても、本人は停止していると思い込んでいる場合が多い。道交法違反行為の中でも、高齢者特有の過失行為を丁寧に気づかせ、修正する指導が必要である。

提言7. 高齢運転者講習の実効のある実施が望まれる。講習が自動車教習所に委託される現状において、教習所の役割をランクアップさせるために、受講者の費用負担は増えるとしても諸検査の実施だけではなく、実車指導に力点が置かれてもよい。特に後期高齢者の講習においては、自らの運転リスクの自覚は困難であり、専門家による指摘と指導が望まれる。

以上の提言は、膨大なデータの解析を進める中で浮上した事項と、3回の研究会において参加研究委員から出された意見の概要をピックアップしたものです。精査すれば一層重要な示唆を得ることができると思われませんが、今回は以上で留めることにします。

ただこのような提言をするだけにとどまらず、本NPOも何点かの提言については既に実行に移しているものもあります。今回の調査報告で所期の目的が達成されるものではなく、結果の深堀をしつつ一層実りある活動を展開してまいります。どうか皆様方におかれましても、厳しいご指摘やご意見をお寄せいただき、本調査研究のさらなる前進にお力添えくださいますよう衷心よりお願い申し上げます。

最後になりましたが 故 西山 啓 先生に謹んでご報告申し上げます。

2019年3月30日