

## IV - 227

## 高齢ドライバーの交通行動と意識に関する研究

JR九州

筑波大学社会学系

正員 原 禎幸

正員 黒川 洸

筑波大学社会学系

筑波大学社会学系

正員 石田東生

正員 谷口 守

## 1. はじめに

人口の急激な高齢化に伴って、高齢ドライバーの急増が生じており、その数は平成2年の278万人から平成12年には644万人とさらに増加すると予測されている<sup>1)</sup>。この現状を考えると、今後の高齢者に関する交通問題の議論では、高齢者専用の交通システムを確立させることにも増して、高齢ドライバーが増加した時にどのような問題が発生するかを認識すると共に、高齢ドライバーが自らの力でいかに安全かつ快適に自動車を利用できる環境を整えるかということも大きな課題である。本研究では高齢ドライバーの交通行動と加齢に伴う安全意識の変化に焦点を絞り、その実態を明らかにすることを目的とする。

## 2. 分析の内容と使用データ

本研究では、1)自動車を運転できる高齢者と運転できない高齢者では交通行動がどのように異なるのか。2)高齢者は自分の運転をどのように評価しているのか。という2つの課題について下記のような調査データに基づいて分析を行った。なお、本研究では60才以上を高齢者と呼んでいる。

## 1)生活実態調査データ(表-1)

世帯の構成員全員が1日の行動内容を行動記録表に日誌風に記録したデータ。1990年実施。

## 2)運転意識調査データ(表-2)

自動車運転に対する意識、自動車運転中の問題点や個人の運転能力に関する自覚症状に関する調査である。一般ドライバーとプロドライバー(個人タクシー)の両方に実施している。1987年実施。

## 3. 高齢ドライバーの行動に関する分析結果

図-1に自動車が常時運転可能な(運転免許を有しており、自由に使える車がある)者と不可能な者の間でトリップ数がどのように異なるかを示す。この結果、自動車が常時運転可能な高齢者は運転不可能な高齢者のみならず、運転不可能な非高齢者と比較してもトリップ数が多く、より活動的な行動をしていることがわかる。さらに、手段選択の違いを図-2と図-3から読み取ると、常時運転可能な高齢

者は自分で運転して出かけることが非常に多いということがわかる。

## 4. 高齢ドライバーの意識に関する分析結果

既存の研究から、運動神経や瞬時の判断等を始めとする運転に要する身体能力は加齢に伴って衰えていくことが確認されている<sup>2)</sup>。このため、自分の自動車運転に対して、加齢に伴ってその安全性に関する評価も低下し、自動車の継続運転意識も低くなっ

表-1 生活実態調査の概要

|                 |                               |                   |              |
|-----------------|-------------------------------|-------------------|--------------|
| 調査対象            | 千葉県北西部・茨城県南部に居住している世帯の中学生以上の人 |                   |              |
| 調査方法            | 訪問留置・訪問回収                     |                   |              |
| 配布数             | 834世帯                         |                   |              |
| 有効回答数           | 681世帯(81.7%)                  |                   |              |
| 活動数(滞在)<br>(移動) | 15168<br>14961                | (うち高齢者<br>(うち高齢者) | 1233<br>1003 |

表-2 運転意識調査の概要

|       |                                                   |
|-------|---------------------------------------------------|
| 調査対象  | (現在の)つくば市及びその周辺地域の40歳以上のドライバー、東京都内の個人タクシーのドライバー   |
| 調査方法  | ①街頭配布・郵送回収<br>②郵送配布・郵送回収<br>③訪問留置・訪問回収<br>④訪問直接記入 |
| 配布数   | 一般:340<br>タクシー:680                                |
| 有効回答数 | 一般:232人(うち高齢者111人)<br>タクシー:437人(うち高齢者204人)        |

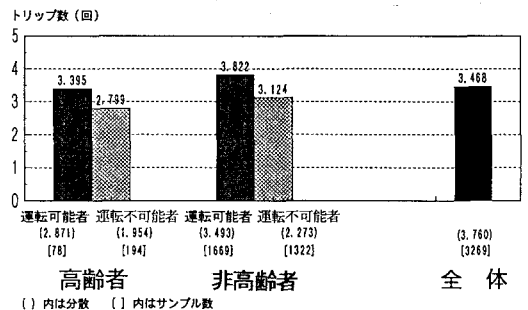


図-1 1日のトリップ数の比較

ていくということが予測できる。

このような問題に対し、まず各高齢ドライバーの自分の運転に対する安全意識について集計を行った結果を図-4に示す。この結果から明らかなように、身体能力の衰退とは逆に、より高齢になるほどドライバーは自分の運転に自信を示す傾向にあることがわかる。この自信は実際の運転能力に裏打ちされたものではなく、自分の運転能力の低下を認めたくないという意思表示の表れであると解釈する方が妥当であろう。

さらに図-5に示す自動車運転の継続意識をみると、必ずしも高齢になるほど運転継続意識が低下するわけではなく、むしろ75才以上では増加する傾向も見られる。比較のために、自分の運転能力に対する評価がより厳しいと考えられるプロの個人タクシードライバーの営業運転継続意識を図-6に示すが、こちらは年齢に応じて継続意識が低下しており、非常に対照的である。

## 5. 結論

本研究の分析結果から以下のようなことが結論として導かれる。

- 1) 常時運転可能な高齢者はそれ以外の高齢者と比較して非常に活動的である。さらに自分で運転することを通じて主体的な交通行動を行っている比率が高い。
- 2) しかし、加齢に伴う自らの運転適性の低下を十分に認識しておらず、いくつになっても運転を続けようとする意識が強い。
- 3) 今後の交通整備のあり方を検討する際には、自動車の利用できる「活動的な高齢者」が増加することを念頭に置くとともに、その道路利用による安全性の面にも再検討が必要である。

なお、生活実態調査の分析においては杉崎直哉氏、

意識調査の実施においては荻野佳子氏のご協力をいただいた。ここに記して感謝の意を表する。

## 参考文献

- 1) 総務庁：交通安全白書、平成3年版
- 2) 例えば太田邦夫：老化指標データブック、朝倉書店、1988。

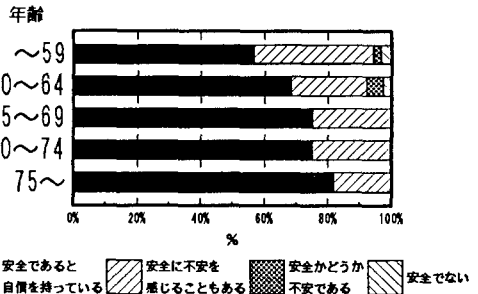
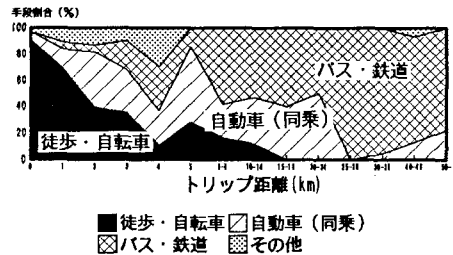
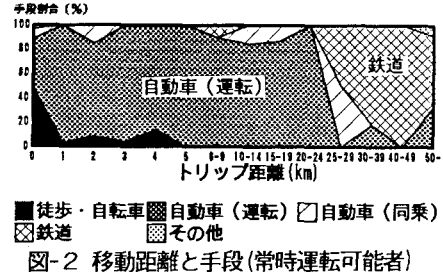


図-4 運転の安全性に関する自己評価

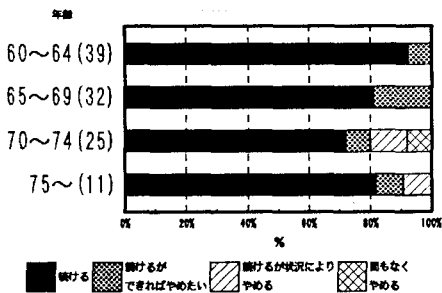


図-5 自動車運転継続意識

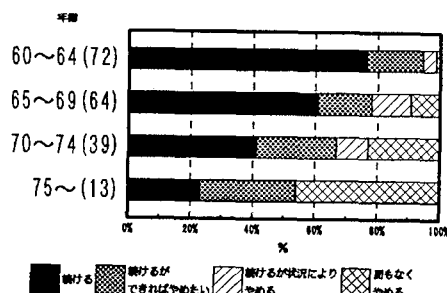


図-6 タクシー営業継続意識