

高齢運転者の将来推定について

北海学園大学 正員 ○堂柿栄輔 足利市 正員 松山将之
 足利工業大学 正員 築瀬範彦 足利工業大学 正員 藤島博英

1. 研究の動機と目的

公共交通機関のサービス水準の低い地方農村部では、地方自治体が公共交通の利便性確保のため種々の施策を行っているが、一方では年齢に関わらず自動車が主要交通手段となっている。しかし自ら運転可能な年齢には限界があり、高齢者の運転行動及び将来の運転上限年齢を知ることは計画情報として有益であろう。

本研究は、上記の視点から地方農村部での高齢者の運転行動及び意識を意識調査から明らかにし、将来の高齢ドライバー者数の将来推定を行った。調査地域は栃木県茂木町であり、北関東の一般的な地方農村部である。

2. 意識調査の概要

調査概要を表-1に示す。調査は2015年12月に行った。497世帯1,998人を対象に郵送配布し、300人から結果を得た。世帯の60歳以上全員が対象者であり、回収率は15.0%である。茂木町の15歳以上産業別就業人口は、一次産業12.4%、二次産業30.9%、三次産業56.4%であり、就業者総数は7,204人、人口は15,018人である。また65歳以上の割合は34.8%である。

表-1 調査概要

項目	内容
調査方法	郵送法
調査日	2015年12月1日～14日
対象地域	栃木県茂木町
配布数	配布世帯数497世帯1,998人
回収数	300人(回収率15.0%)

3. 分析

(1) 運転上限年齢について

表-2に年齢階層別運転継続意志(年数)を示す。表

中「年齢階層A」は回答者の年齢区分、「平均値B」は回答された運転継続年数の平均値、「 σ 」はその標準偏差、「運転終了年齢(A+B)」は回答者の現年齢に、回答された運転継続年数を加えたものである。年齢階層の60歳未満は55歳を代表値とした。ここで表中の「年齢階層A」と「平均値(m)B」の関係を図-1に示す。横軸は「年齢階層」、縦軸は「運転終了年齢」である。これより、①運転終了年齢の平均値(m)は80.6歳、標準偏差は6.8(σ)であり、 $m \pm \sigma$ は73.8歳～87.4歳の範囲である。mの値は年齢の増加に従い単調減少するが、80歳前後では減少の値が小さい。若年層ではほぼ80歳程度を運転の限界と想定するが、80歳前後ではさらに継続年数が延長される傾向にある。

表-2 年齢階層別運転継続意志(年数)

年齢階層	平均値(m)	σ	運転終了年齢(A+B)
A	B		
60歳未満	24.3年	12.8	79.3
60～65歳	16.6年	5.1	79.1
66～70歳	10.7年	2.7	78.2
71～75歳	9.9年	2.8	82.4
76～80歳	9.6年	1.1	87.1
81～85歳	5.3年	2.9	87.8
86～90歳	2.3年	1.8	89.8

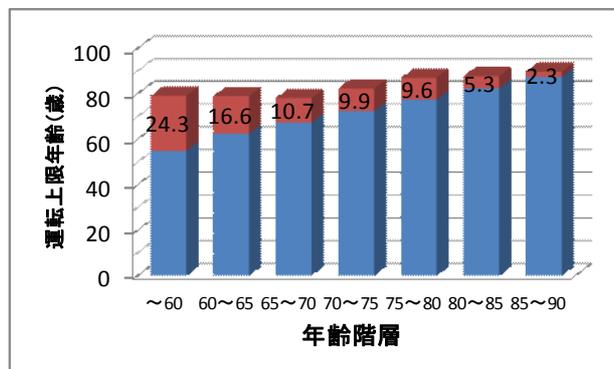


図-1 年齢階層別運転終了年齢

キーワード 高齢者, 運転, 調査, 統計分析

連絡先 〒064-0926 札幌市中央区南26条西11丁目 北海学園大学工学部 TEL011-841-1161 E-mail dohgaki@cvl.hokkai-s-u.ac.jp

② 76 歳を超える年齢階層での運転終了年齢は 87 歳～90 歳であり、ほぼ 90 歳程度が上限である。

従って運転上限の想定年齢は、若年齢では 80 歳程度、それを超えると 90 歳程度となる。

(2) 高齢ドライバーの運転継続意識

表-2 及び図-1 の各年齢の運転継続意識を縦軸(運転上限年齢)を拡大し図-2 に示す。一般的感覚では、運転上限年齢はほぼ一定であり、従って年齢の増加に伴い現年齢と運転上限年齢は接近することが想定されるが、「67.5 歳～77.5 歳」では運転継続年数が 10 年とほぼ一定である。近年社会的問題となっている高齢者の事故はほぼこの年齢層であり、加齢による判断能力の衰えが自覚しにくい年代と言えるが、一方では自身による交通手段の確保の必要性を強く意識する年代でもあり、自覚を促すことで解決される問題だけではない。

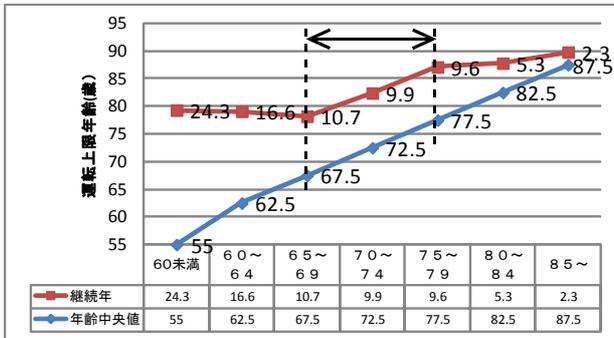


図-2 65歳～79歳の運転継続意識

(3) 高齢ドライバーの将来推定

性別高齢者(64 歳～79 歳)人口と免許保有率を図-3 に示す。高齢者人口は国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計値を、免許保有率は警察庁データ(平成25 年度)を用いた。これより、

① 平成 30 年は第一次ベビーブームの世代であり、65 歳～79 歳人口は男女計 2,440 万人と最大であるが、免許

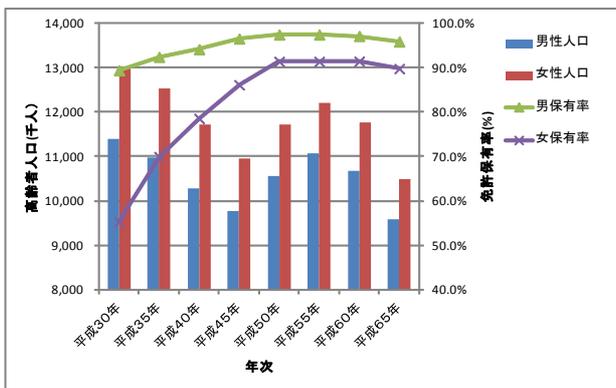


図-3 65歳以上性別人口と性別保有率

保有率は男女計で 71.2%であり、特に女性の免許保有率は 55.3%と低い。

② 平成 55 年は第二次ベビーブーム世代が高齢者となる時期であり、男女計人口は 2,327 万人であるが、免許の保有率は男女計で 94.2%となり、免許保有率は最大値となる。特に女性の免許保有率は 91.4%となる。

上記将来高齢者数と免許保有率から、将来の免許保有者数の推定結果を図-4 に示す。これより、

① 平成 30 年の免許保有者 17,370 千人に対し、平成 55 年では 21,942 人となり、約 26.3%の増加となる。

② 免許保有率の増加により、平成 45 年女性の高齢ドライバー数が男性を上回り、以降女性ドライバー数が男性を上回ることになる。平成 55 年の女性ドライバー数は平成 30 年の 55%増である。

③ 女性の高齢運転者が男性を上回る現象は 25 年後であるが、我が国では初めての社会現象であり、技術指導を含め何らかの準備が必要であるか否かを含め対応を要する。

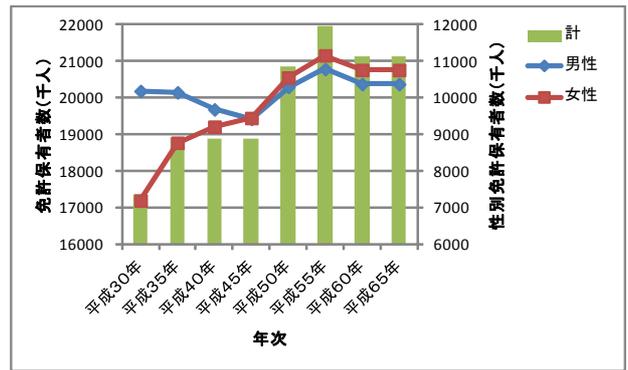


図-4 65歳～79歳性別免許保有者数

4. まとめと課題

本研究では、地方農村部での高齢者の運転可能年齢の上限を示すことができた。また今後の高齢者及び免許保有率の増加を考慮した免許保有者数の将来推定より、特に女性ドライバーの増加が顕著であることが示された。女性ドライバー数が男性を上回る現象は未知の経験であり、性差の考慮が必要であるか否かを含め対応が必要である。

参考文献

1) 松山将之, 築瀬範彦, 藤島博英: 過疎地域における高齢者の運転実態調査について, 第 52 回土木学会関東支部研究発表会論文講演集 CDROM, 土木学会関東支部, 平成 28 年 3 月