

高齢社会を考慮した非高齢運転者への交通安全対策の有効性に関する考察*

Availability of Countermeasure of Road Safety to Non-Senior Driver Considering Aged Society*

三村泰広**・橋本成仁***

By Yasuhiro MIMURA**・Seiji HASHIMOTO***

1. はじめに

2005年の国勢調査速報によれば、わが国は高齢化世界一を記録するなど本格的な高齢社会が到来し、それに伴う高齢運転者¹⁾増加に対する問題が懸念されている。十分な公共交通機関が備わっていない地方都市をはじめ、車を利用しなければ生活を維持できない地域に住む高齢者の割合が今後益々増えることは予想されることから対策の必要性は高い。これまで、高齢運転者の運転特性からみた対応策については多くの研究蓄積がある¹⁾など。しかしながら、高齢社会においても同じ道路空間を共有する非高齢運転者²⁾側からの交通安全対策の有効性についても言及して行くことは意義があると考えた。

よって本稿では、これから高齢社会において、高齢運転者を考慮した非高齢運転者への交通安全対策がもつ有効性について考察することを目的とする。まず、高齢運転者の現状と特徴を把握する。次にその高齢運転者の運転挙動が非高齢運転者の交通行動に与える影響について考察する。最後に高齢社会を考慮した非高齢運転者側からのアプローチによる交通安全対策の有効性について考察する。

2. 高齢運転者の現状と特徴

(1) 高齢者の免許保有状況

平成18年版交通安全白書²⁾によれば、平成17年12月末現在の運転免許保有者数は、前年に比べて約55万人(0.7%)増加して約7,880万人となっており、このうち、65歳以上の高齢者が約49万人(5.3%)増加し、増加数の89.6%を占めているなど、非常に顕著な増加傾向を示している。

今後免許の保有率が高い団塊の世代が高齢者と呼ばれる年齢になるにつれ、高齢運転者がさらに増加することが予想される。

(2) 高齢運転者の特徴

高齢運転者の身体的特徴として、視力、聴力、反応時間などが低下し、それにより総合的な判断力が低下していることが指摘されている³⁾。特に動体視力については高齢に伴い急激に低下することが示されており、運転時の判断力低下に大きく影響を与えていることが想定される。

高齢運転者の運転時の意識については、非高齢者に比べて法規を尊重する、また、事故を起こした場合の責任の帰属を自己にする傾向があることが示されている³⁾。すなわち、高齢者は自ら安全を保障するための行動を取る傾向にある。

以上の身体的、心理的特徴についてまとめると表1のようになる。身体能力の低下に伴い、道路交通状況を的確に判断する力が低下したこと、そして責任自己帰属などによる安全保障行動を取ることが、高齢運転者特有のゆっくりとした走行挙動に結びついていると考えられる。

表1 高齢運転者の身体・意識的特徴

	特徴
身体的特徴	・視力の低下(特に動体視力) ・聴力の低下 ・反応時間の低下 ↓ 判断力の低下
意識的特徴	・法規に対して尊重 ・責任自己帰属 ↓ 安全性重視の走行

3. 高齢運転者に対する非高齢運転者の対応

表1に示したように、高齢運転者は自らの安全を保障する走行挙動、すなわち低速走行などの無理な走行とならない挙動をとる傾向にある。そのため、非高齢運転者の車両が高齢運転者の車両に追従すると、非高齢運転者に心理的負担を強いる状況になることがある。そのときの非高齢者側の対応は表2のように考えられる。

非高齢運転者は大きく追越しを行うか、もしくはそのまま追従するか2つの選択を迫られる。追越しを行う選択をした場合、非高齢運転者は、安全性を確認して

*キーワード：交通安全、交通弱者対策

**正会員，博（工），（財）豊田都市交通研究所
〒471-0026 豊田市岩宮町1-1)

追越しを行うことになるが、見通しの悪い2車線道路などでは危険性も高くなる。

また、追従することを選択した場合（または追越し禁止区間で追従する以外の選択肢が無い場合）、追従している時間が長いほど心理的負担は大きくなり、冷静な走行が困難となったり、追従状態から開放されたときに速度を急激に上げるなどの危険性を伴う行動に移ることが想定される。

このように、高齢者の安全保障行動が必ずしも道路交通環境の全体的な視点から見れば安全性の向上に寄与してはならず、反対に非高齢運転者の危険行動を助長させるような要因になっていることが想定できる。

表2 追従時の非高齢運転者車両の対応とその影響

対応	挙動・心理変化	予想される問題
追越し	追越しの挙動	・対向車との衝突の危険性
	車頭距離の縮小	・追突の危険性
追従	心理的負担増	・冷静な走行困難（注意力低下など） ・追従解放後の危険走行

4. 非高齢運転者への交通安全対策の有効性

安全な交通環境を実現するためには、高齢運転者、非高齢運転者の共存の視点が不可欠である。特に表2で示した状況は高齢運転者が今後さらに増加することでより深刻化するの明白である。ここで、その対策を検討する際に、ハード的、ソフト的対策が考えられる。しかしながら、ハード的対策は財源の問題、影響の広範さなどから地域や方法を限定したものにならざるを得ないのが実情であろう。したがって、ソフト的対策をどのように検討すればよいか重要な視点となる。特に、既に自ら安全運転を心がける傾向にある高齢運転者側に向けたソフト的対策（すなわち、高齢運転者の挙動変化を期待する対策）よりも、むしろ非高齢運転者側に対するソフト的対策（すなわち、非高齢者の挙動変化を期待する対策）を実施することがより効果的となることも考えられる。

ソフト的対策としては規制などの外圧による行動抑制を期待するものと、安全教育や情報提供などの自発的な行動変容を期待するものがあると考えられる。今後の高齢運転者の増加を考慮すれば、考えられうる対策を駆使

して効果を上げて行くことが重要ではあるが、高齢運転者の行動特性を理解し、共存していこうとするような非高齢運転者側からの歩み寄りが期待できる対策に優先順位を与えて効果的に展開して行くことも重要であろう。そのためには、まず、高齢運転者の挙動に対する非高齢運転者の意識や対応について明らかにしていく必要がある。それを踏まえたうえで、一つ一つの交通安全対策の有効性について検証し、明確な基準を持って適切に対策を打ち出して行くことが重要となる。

5. おわりに

本稿は、今後の高齢運転者の動向、身体的・意識的実態を踏まえた上で、高齢社会を考慮した非高齢者運転者への交通安全対策といったアプローチの有効性を考察した。

今後は、具体的にその有効性を検証するために高齢運転者に対する非高齢運転者の意識と対応の実態について意識調査を行うことで明らかにし、さらに高齢運転者の車に接したときの非高齢運転者の挙動変化、心理的变化を把握することで、非高齢運転者からみた交通安全対策の課題・問題等を整理する予定である。

注

- [1]ここでの高齢運転者とは、加齢による身体能力の低下などにより一般的な運転者よりその運転能力が劣っている運転者のことを指す。
- [2]ここでの非高齢運転者とは、加齢による身体能力の低下が見られない一般的な運転能力をもつ運転者のことを指す。

参考文献

- 1) 木村一裕，清水浩志郎：高齢ドライバーの運転能力と走行環境評価に関する研究，土木学会論文集，No.518/IV-28，pp.69-77，1995.7
- 2) 内閣府：「交通安全白書」平成18年度版，http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h18kou_haku/index_pdf.html
- 3) 大阪交通科学研究会：「交通安全学—新しい交通安全の理論と実践」第3部8章 高齢運転者の安全教育，企業開発センター，2000.2