

# 活老運転クラブによる高齢ドライバーの運転行動の変容\*

## Changes in Driving Behavior of Older Drivers by the Active Mature Driver's Club\*

溝端光雄 \*\*

By Mitsuo MIZOHATA \*\*

### 1. はじめに

運転者(原付以上、第1当事者)の年齢層別免許保有者10万人当たりでの交通死亡事故件数の、最近10年間の推移によれば、非高齢層の件数は減っているものの、70歳以上の運転者が関わった件数は、横ばい、又は増勢傾向を示している。<sup>1)</sup>こうした動向の中で、警察等の交通安全関係では高齢ドライバー向けの交通安全教育を重視し、地域の交通計画関係ではバリアフリー新法等に基づく鉄道駅へのエレベータの設置やコミュニティ・バスの整備が進められているが、こうした安全サイドと計画サイドが行っている努力を地域の高齢者が学んで安全な移動を選ぶ仕組みづくりが必要ではないだろうか。

本稿は、筆者がその種の仕組みの1つにできないかと考えている“活老運転クラブ”という試みによる高齢運転者の運転行動の変容について、東京近郊のA地域での実践事例とその結果を報告し、今後の展開について考察するものである。

### 2. 活老運転クラブ

活老運転クラブは、地域の高齢運転者が自主的に参加してドライブ体験等の運転の楽しみ、運転していて気を付けていること、事故やヒヤリの体験談、運転者として不安なこと、運転が難しくなったらどうするかなどを話し合うとともに、写真を使った危険予測訓練を行いながら、移動手段の転換を含めた形で交通安全を学ぶ活動である。参加者は、企画側からクラブ開催の主旨と進め方をA地域の老人クラブの役員にご説明した上で、その役員の皆さんから常日頃から自動車を運転している会員の方を勧誘して頂く形で募集し、その結果としてクラブ実施群と未実施群、それぞれ21名と20名の参加者を得た。

また、本クラブの開催会場は地域のコミュニティ施設(写真-1参照)とし、その開催頻度は3週間に1度、1回2時間を目安とし、概ね3ヶ月の間(2006年10月~12月)に5回開

\*キーワード：市民参加、交通安全、交通弱者対策

\*\*正員、工修、(財)東京都老人総合研究所 社会参加・

ヘルスポモーション研究チーム 研究副部長

(東京都板橋区栄町35-2、

Tel. 03-3964-3241 ext. 3127, Fax. 03-3579-4776,

mizohata@tmig.or.jp)



写真-1 活老運転クラブの開催会場の例

催した。各群3名のリーダーの方々には会場の研修室の予約や参加者の皆さんへの連絡係を担当して頂き、企画側が各回で使う資料を用意し、それらをリーダーから参加者に当日配布する形で実施した。表-1は、各回で使った資料内容の一覧であり、それら会合の進め方は班単位(各班7名前後)での意見交換の後、全体で意見の集約を図る形を基本とした。下掲の写真-2は本クラブの実施情景のスナップである。

表-1 各回のクラブで用いた話題

第1回	運転していて良かったこと、運転の楽しみ、KYT
第2回	運転している時に気を付けていること、KYT
第3回	事故やヒヤリの体験談、KYT
第4回	高齢運転者として不安なこと、困ること いつまで運転したいか 運転が難しくなったらどうするか、KYT
第5回	クラブ受講の感想など



写真-2 クラブでの意見交換の情景

さらに、本クラブの開始前と終了時には、今回の活動による学習効果を把握するため、両群の参加者の方々と当地域の自動車教習所のご協力を得て、所内コースを教習車で走行する運転チェック(写真-3参照)を行うとともに、クラブ受講者の方については受講後の感想も収集した。



写真-3 教習所での実車走行の情景

### 3. クラブ実施群と未実施群の属性

クラブの実施群(21名)と未実施群(20名)の属性は次のとおりである。性別では実施群は全て男性、未実施群には4名の女性が含まれている。年齢構成は両群とも70歳以上の運転者となっており、職業では退職者が、家族との同居状況では夫婦のみ同居が、6~7割を占めている。

また、図-1と図-2は、両群の運転経験年数と年間走行距離を示した結果である。これらより、両群とも、運転経験年数が30~50年以上で、年間走行距離の最頻値が3000km~5000kmという運転者が多いことが分かる。特に、後者の年間走行距離に関する知見は、70歳以上の運転者の年間走行距離が青壮年運転者のその概ね半分程度であることを示しており、これを考慮して先の“運転者の年齢層別免許保有者10万人当たりでの交通死亡事故件数”を走行距離で除して再計算すれば、その件数はさらに高くなると言えよう。

さらに、表-2と表-3は、両群の運転頻度と運転目的(複数回答)について集計した結果である。車による外出頻度である運転頻度と、「外出頻度が低くなるほど、歩行障害のリスクが高くなる」という追跡調査に基づく疫学データ(老人研News, No. 219, 2007. 03.)を重ねて

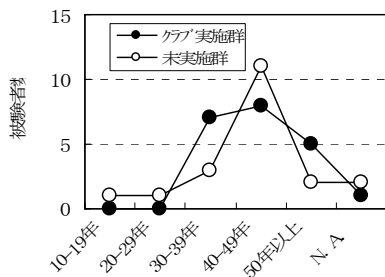


図-1 運転経験年数

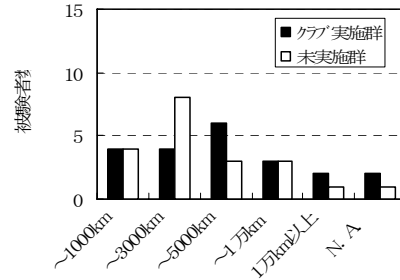


図-2 年間走行距離(km)

表-2 運転頻度

運転頻度	クラブ実施群	未実施群
殆ど毎日	6	3
週に3-4日	8	7
週に1-2日	4	6
月に2-3日	2	3
殆ど運転しない	0	1
N.A.	1	0
計	21	20

表-3 運転目的

運転目的(複数回答)	クラブ実施群	未実施群
買物	18	13
通院	14	12
家族の送迎	11	15
会合や趣味	6	13
役所や福祉施設	5	6
訪問	5	3
仕事	1	1
その他*)	4	0
通勤	0	0
N.A.	1	0
計	65	63

\*)その他: 旅行、地域交流活動、老人会、行楽(ゴルフ、ゴルフ、釣り、墓参り)、子供訪問など。

考えれば、軽い歩行障害を持つ者が含まれていると推察できるが、両群の参加者は、買物・通院・送迎・会合等の私用目的で運転していることが分かる。

図-3は「最近、自分の運転で変わってきたと思うこと」として採り上げた8項目について、クラブ実施群の中で“良く当てはまる”、又は“少し当てはまる”と答

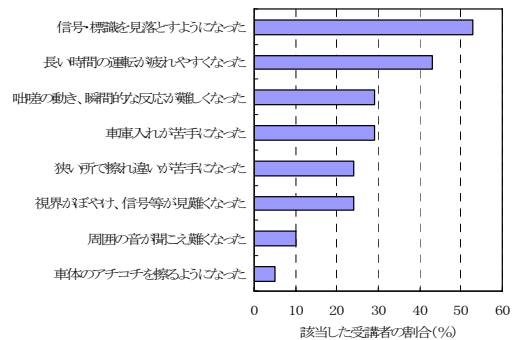


図-3 最近、自分の運転で変わってきたと思うこと

えた者の合計割合が高い順に掲げたものである。「信号・標識の見落とし」については半数前後の方が指摘し、「咄嗟の反応」、「車庫入れ」、「狭い所での擦れ違い」、「ぼんやり視界」に関しては1/3~1/4の方が指摘している。眼や脳中枢での視的な情報処理、あるいは筋力の衰えを感じ始めている方から、そうした衰えを感じていない方まで、参加者の中に多様な心身特性の老化を経験している方が混在していることが分かる。

#### 4. 活老運転クラブの学習効果

##### (1) クラブ実施群と未実施群の運転行動の評価

本評価は、クラブの開始前と終了時に、地域の教習所に設定した所内コースを、両群の参加者に教習車に乗って走行して貰い、その運転状況を教習指導員の方々に5段階評定(5点：非常に良くできている、～、1点：できていない)して頂いたデータに基づくものである。具体的には、8つの運転挙動(交差点での右折など)毎に複数の運転行為(合図、安全確認など)を評定したものであり、その項目数は全体で28項目となっている。

まず、表-4は、クラブ実施の前後に行った実車走行による運転評価(28項目全体)の平均値を、クラブ実施群と未実施群について示したものである。クラブ実施群の運転評価では終了時の平均値が開始時のそれよりも向上しており、t値からみて統計的に有意な差が生じていると言えるが、未実施群の評価では平均値の上昇が見られないことが分かる。クラブ実施に伴う運転評価の向上は当然とも言えるが、地域のリーダーを中心に企画側が提供した簡単な資料(表-1参照)を使って5回の学習会を開いた結果として有意に運転評価が向上したという点では、この種の試みが一定の効果を持つと言える。

次に、運転評価の向上が認められたクラブ実施群について8つの走行挙動別にみた向上の度合いを表-5に

表-4 クラブ受講前後での運転評価

運転評価	クラブ実施群	未実施群
開始前	2.45	2.72
終了時	2.77	2.72
up分	0.32	0.00

\*) t(20)=5.92, p=0.000

表-5 クラブ実施群の挙動別運転評価

挙動別	開始前	終了時	評価up
1.交差点右折時	2.92	3.13	0.21
2.交差点左折時	2.17	2.55	0.38
3.見通しの悪い交差点	2.05	2.52	0.47
4.一時停止交差点	2.24	2.68	0.44
5.進路変更時	1.98	2.00	0.02
6.駐車車両の回避	2.50	3.11	0.61
7.カーブ走行	2.52	2.73	0.21
8.その他	3.12	3.19	0.07
総合評価	2.45	2.77	0.32

示す。いずれの挙動でも評価の向上が認められるとともに、「見通しの悪い交差点」、「一時停止交差点」、「駐車車両の回避」での改善が大きいことも分かる。

一方、未実施群について同じ走行挙動別の向上をみたものを表-6に示す。評価が向上した挙動と下がった挙動が相半ばしているものの、全体の運転評価には先述したように向上は認められないことが分かる。

表-6 未実施群の挙動別運転評価

挙動別	開始前	終了時	評価up
1.交差点右折時	3.17	3.01	-0.16
2.交差点左折時	2.64	2.41	-0.23
3.見通しの悪い交差点	3.38	2.83	-0.55
4.一時停止交差点	1.97	2.63	0.66
5.進路変更時	2.33	2.58	0.25
6.駐車車両の回避	2.30	2.37	0.07
7.カーブ走行	3.10	2.92	-0.18
8.その他	3.28	3.53	0.25
総合評価	2.72	2.72	0.00

さらに、クラブ実施群と未実施群のそれぞれについて、7つの運転行為別にみた運転評価値の増減を比べると、安全速度と安全確認という行為での向上が顕著であった。

##### (2) クラブ実施群と未実施群の個人評価の変化

次に、クラブ実施群と未実施群のそれぞれについて、開始前と終了時における参加者の個人評価点(満点は140点：全28項目が5点評価の場合)を対比したものが、図-4と図-5である。クラブ実施群では、図-4に示すよう

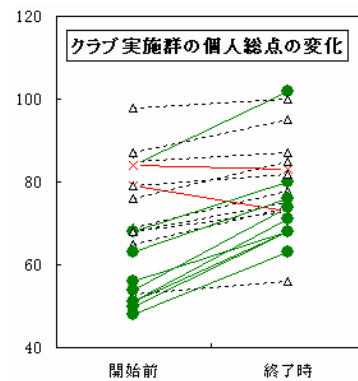


図-4

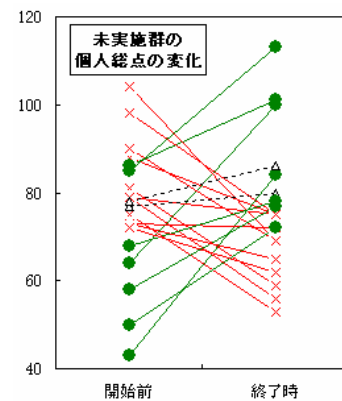


図-5



に、クラブの前後で評価値が下がった2名(×印)を除けば、殆どの参加者に対応する点は右上がりとなっていて、彼らの運転評価は向上しているものの、図-5の未実施群では、こうした傾向が認められないことが分かる。クラブによる学習効果によって殆どの参加者の運転評価が改善していると言えよう。

### (3) クラブ実施群の参加者意識

本クラブの終了時に、その参加者に「参加の良否」を尋ねた結果(表-7)では、「非常に良かった」と「まあ良かった」と回答した者は21名中の20名となっており、殆どの参加者が良い評価を与えていることが分かる。今回のクラブの主旨やその学習方法(提供資料や進め方等)について概ね肯定的な評価が得られていると言えよう。

表-7 クラブ参加者の感想

クラブ参加の良否	クラブ実施群	割合
非常に良かった	7	33%
まあ良かった	13	62%
どちらとも言えない	0	0%
余り良くなかった	1	5%
計	21	100%

次に、クラブ実施群の参加者に、クラブ活動の継続意志を尋ねた結果では、表-8に示すように、「自分が役割を引き受けて続けたい」という積極的な方は1名に過ぎなかったが、「誰かが役割を担ってくれるなら続けたい」や「他のメンバーに誘われたら続けても良い」という方が16名(76%)となっている点は、企画側として好ましい結果であり、その進め方によっては今後の展開に繋がる可能性が示唆されたと考えられる。

表-8 クラブ活動の継続意志

クラブ活動の継続意志	クラブ実施群	割合
自分が役割を引き受けて続けたい	1	5%
誰かが役割を担ってくれるなら続けたい	11	52%
他のメンバーに誘われたら続けても良い	5	24%
あまり参加したくない	3	14%
N. A.	1	5%
計	21	100%

さらに、同じ参加者に開始時の期待と終了時の感想に関する10項目について「当てはまる」と回答した人数を集計した結果では、表-9に示すように、いずれの項目とも終了時の人数は開始前の人数よりも増えており、「安全を守ろうという気持ちを新たにした」、「危険な場所について理解する」、「安全に関して忘れていたことを思い出す」、「交通安全に関する広い知識を得る」という項目においては、参加者の殆どが終了時には安全側の回答に変わっており、実施群の安全意識が全体としては高くなり、好ましい状況にあることが分かる。

## 5. おわりに

活老運転クラブは、地域の高齢運転者の皆さんが主体的に参加して、自らの交通安全について広く学習しながら、

表-9 開始時の期待と終了時の感想

項目	開始時	終了時
新しい仲間と楽しむ	13	15
仲間との交流で、活き活きした気分になる	12	15
交通安全に関する広い知識を得る	18	19
自分の運転が危なくなっていることを理解する	13	17
安全に関して忘れていたことを思い出す	15	19
安全を守ろうという気持ちを新たにす	16	20
危険な場所について理解する	16	20
自分の運転レベルを確認する	15	19
安全のために自分で行動を起こす	14	18
自分の運転に自信を持つ	13	17

ら、彼らの交通事故防止や仲間づくりに役立てようという試みの1つである。本稿で示した運転評価や参加者意識に及ぼす影響に基づき、企画側で用意すべき適切な教材づくりと、各地域における参加者勧誘の仕組みづくりが伴えば、地域の高齢運転者が自ら安全な移動を選ぶ学習機会として本クラブを展開できるのではなかろうか。

高齢運転者をめぐる最近の新しい動きとしては次の2つが挙げられる。1つは、道交法の改正案が本年6月に国会を通過し、現行の高齢者講習に認知症の簡易検査を導入することが決まったことである。今後2年くらいをかけて先の講習を地域の教習所で具体的に進める方法について検討が進められよう。いま1つは、高齢者への交通安全教育の担い手として地域のシルバーリーダーを養成する「高齢者安全運転普及事業」という参加・体験・実践型の取り組みが始まっていることである。内閣府では、昨年度、全国の6県(各県10数市町村)で本事業を行い、今年度も他の自治体で実施する予定とされている。ここからは養成されたリーダーの方々それぞれの地元での活動を実践することになると思われる。

従って、こうした検討や活動の中で、本稿で報告したクラブ活動による高齢運転者の行動変容という成果を盛り込んで頂き、高齢者が安全に移動できる社会となれば望外の幸せである。

最後に、今回の活動に参加して頂いた高齢運転者の方々や自工会の高齢者交通安全教育推進委員会の関係各位、さらにはご協力を頂いた自動車教習所の関係者のご尽力に対して、紙面を借りて深く感謝する次第である。

### 参考文献)

- 1) 警察庁：高齢運転者に係る記憶力・判断力等に関する検査の導入等についての提言，運転免許制度に関する懇談会，2006. 11.
- 2) 自動車工業会：高齢者交通安全教育推進委員会，平成17年度，平成18年度 中間報告資料
- 3) 内閣府：平成18年度 参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業報告書，高速道路と自動車，2007. 03.
- 4) 溝端光雄：生活交通サービスの展開と高齢ドライバーの運転免許更新問題，第35回土木計画学研究・講演集，春大会(九大)，Vol. 35，CD-ROM，35.PDF，2007. 06. 09.