

高齢女性ドライバーの運転意識と運転ニーズに関する研究*

Study on the consciousness and the needs of older woman drivers*

柳原崇男**・北川博巳***・木村直也****・溝端光雄*****

By Takao YANAGIHARA**・Hiroshi KITAGAWA***・Naoya KIMURA****・Mitsuo MIZOHATA*****

1. はじめに

わが国の高齢者人口は現在急増しており、2025年には人口の28.7%が65歳以上の高齢者が占める超高齢社会へと転換すると予想されている。超高齢社会になると道路交通にも影響があると考えられる。その一つとして、高齢ドライバーの増加に伴う各種の対策が挙げられる。高齢者の運転免許保有者数は平成16年度末で677万人と増加中であるが、現在の中年世代の免許保有の高さや免許返納の少なさを加味すると、将来的にはさらに増加が見込まれる¹⁾。運転免許保有者の増加そのものが直接的な社会問題とは言えない部分もあるが、交通事故死者数の減少した中でも、自動車（第一事当事者）乗車中の高齢者の事故発生件数は顕著な伸びが記録されている²⁾。こうした動向を受け、交通安全白書³⁾では安全運転の確保を目的とし、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かで総合的な交通安全対策の推進を喫緊の課題として挙げている。2025年ごろには、65歳前後の高齢男性免許保有率が95%前後になると考えられている中で、高齢女性免許保有率も、男性よりは長い年数がかかるが、将来的には同じ様に安定した状態になると予想されている¹⁾。今後は、運転者対策や交通事故対策もこの点を考慮して検討する必要があると考えられる。

その対策の一環として、近年の高齢ドライバーをめぐる研究動向は、①高齢ドライバーの運転パフォーマンスを評価し、安全教育へとつなげること、②医学・心理学・工学分野が連携して、運転時の認知機能を考えたスクリーニング手法やテスト方法を確立すること、③運転継続や断念のメカニズムを明らかにすること、④自動車

運転以外の代替交通手段のあり方を模索することなどが挙げられる。とくに、運転継続と断念については、断念理由が男女間で異なっている⁴⁾、性別と断念の違いに関する研究が多い⁵⁾ことを指摘した研究がある。現在の我が国では女性高齢ドライバーは少ないと予測されるが、現在の女性の免許保有の高さからすると女性高齢ドライバーの数は今後増加すると考えられる。この研究では、高齢ドライバーを対象にしたアンケート結果をもとに、女性高齢ドライバーの運転意識とそのニーズに関する把握をすることを目的とする。

2. 調査概要

（1）調査対象者および調査方法

女性高齢ドライバーの運転意識に関する研究として、HAKAMIES-BLOMPVISTとWAHLSTRÖMの研究⁴⁾がある。この研究で、女性高齢ドライバーは健康上の理由で運転をやめた割合の高い男性高齢ドライバーと比較して、「運転しなかったから」「自動車の運転はお金が高いから」「怖い思いをしたから」などの割合が高く、「すべりやすい路面の時に運転を避ける」や「冬場の運転を避ける」傾向が高いことを示した。この研究では、男性ドライバーよりも女性ドライバーの方が安全運転意識の強いこと、運転を止めることについても様々な理由を考えた上での行動であること、女性ドライバーの方が運転時にストレスを感じやすいなどの知見を得ている。

本研究で用いた調査は、2000年に実施した、日本自動車連盟（JAF）主催のシニアドライバーズ・スクール受講者を対象としたアンケート調査結果を用いる。アンケート総数は全国各地で570件であった。アンケートは、シニアドライバーズ・スクール受講の際、昼食時に配布回収を行った。アンケート回答者数は、図-1に示すように570人で、性別の内訳は男性が412人（72.3%）、女性が147人（25.8%）で、男性に偏った結果となっているが、女性高齢ドライバーの数少ない意識を集めたと言う意味では非常に価値の高いデータであると思われる。年齢分布は、シニアドライバーズ・スクールの性質上、男性は前期高齢者（65～74歳）、女性は中年層（64歳以下）がそれぞれ高率で、男女共に後期高齢者（75歳

*キーワード：高齢ドライバー、交通安全、運転意識

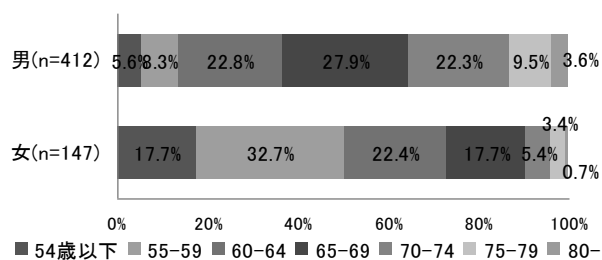
**正員、博（工）、兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所／（株）建設技術研究所（神戸市西区曙町1070、TEL:078-925-9283、FAX:078-925-9284）

***正員、博（工）、兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所

****学生員、近畿大学大学院総合理工学研究科（東大阪市小若江3-4-1）

*****正員、工修、東京都老人総合研究所 社会参加とヘルスポモーション研究チーム（東京都板橋区栄町35-2）

以上)は割合が低い。なお、本研究ではこれらの回答者のうち、高齢女性ドライバーについて考察するものである。



図ー１ アンケート回答者の年齢構成

（２）調査項目

アンケートは以下に示す調査項目からなる。

①個人属性

年齢、性別、運転経験年数、運転免許返上の意思、ゴールド免許証の有無、安全意識、運転技能など

②ヒヤリ体験

直進中、車の多い交差点、信号のない交差点、その他交通場面におけるヒヤリ体験について

③安全運転のための心がけ

運転を行う条件について、運転前について、運転中について

④他ドライバーに対する要望

若者や壮年世代の運転者、歩行者・自転車に対する要望について

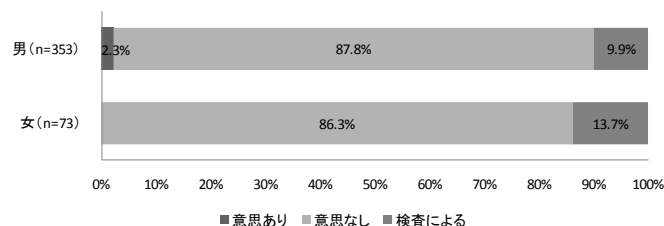
⑤道路・道路施設・安全教育に対する要望

道路や道路施設、安全教育に対する要望について

3. 性別による調査結果

(1)免許返上の意思

図ー２に示すように、運転免許返上については、『意思なし』が最も高率で、男性は87.8%、女性は86.3%であった。一方で、『意思あり』と回答した女性はおらず、男性の2.3%のみであった。ちなみに、警察庁運転免許課の資料（2006）を基に免許返納の全国的な割合を計算すると0.21%であり、たとえ意思があっても返納数はさらに少なくなると考えられる。一方、今回のシニアドライバーズ・スクールの受講者は一般的に運転パフォーマンスの高い高齢ドライバーが参加しており、現実的な問題でもないために、そのような結果になっているとも考えられる。『検査による』では女性が13.7%と男性の9.9%を上回る結果となっており、ある程度の運転評価やテストなども重要な方法である可能性を示唆したものであると考えられるが、両群間で χ^2 検定を行ったところ統計的有意差は認められなかった。

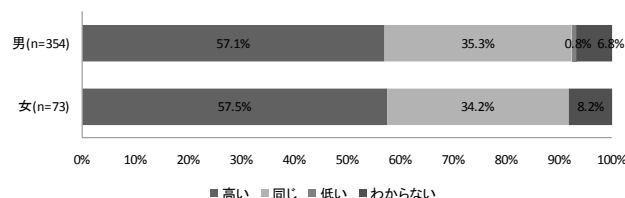


図ー２ 高齢者における男女別免許返上の意思

(2)安全意識の自己評価

図ー３に示すように、両群とも同世代のドライバーと比べて安全意識が『高い』と回答した者の割合が最も高く、男性は57.1%、女性は57.5%であった。次いで『同じ』、『わからない』の順であった。『低い』と回答した者は女性にはおらず、男性の0.8%のみであった。

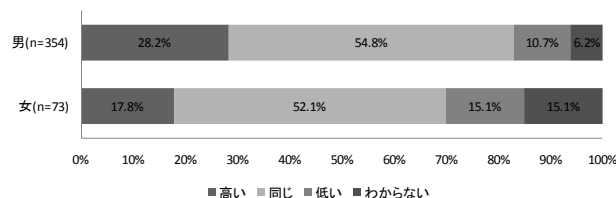
また、両群間で χ^2 検定を行ったが統計的有意差は認められなかった。



図ー３ 高齢者における男女別安全意識自己評価

(3)運転技能の自己評価

一般的に高齢ドライバーの自己運転技能評価は高いと言われているが、図ー４に示すように、運転技能は同世代のドライバーと『同じ』と回答した者の割合が最も高く、男性は54.8%、女性は52.1%であった。次いで『高い』で、男性は28.2%、女性は17.8%であった。『低い』、『わからない』では、女性が男性を上回る結果となり、若干の違いがあることが分かった。ただし、両群間で χ^2 検定を行ったが統計的有意差は認められなかった。



図ー４ 高齢者における男女別運転技能自己評価

(4)ヒヤリ体験

図ー５で示すように、ほぼ全ての項目で女性が男性を下回る傾向が見られた。両群とも最も高率であったのは『⑩夕方・夜間に対向車のヘッドライトなどにまぶしさを感じてヒヤリ』で、男性は62.3%、女性は59.2%で

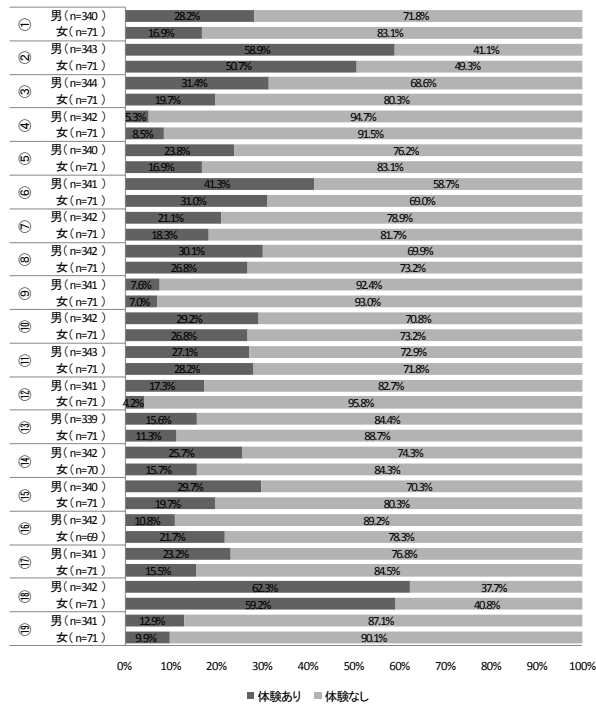
あった。また、両群間で χ^2 検定を行った結果を表－２に示した。統計的有意差の認められた項目の中で『⑬高速道路で、うまく本線に合流できなかった（ $p<0.05$ ）』のみで女性が男性を上回る結果となり、男性は 10.8%、女性は 21.7%であった（表－１、表－２）。

表－１ ヒヤリ項目

項目番号	内容	交通場面
①	走行中、前車に接近しすぎてヒヤリ	直進中
②	他の車による幅寄せや割り込みによりヒヤリ	
③	車線変更時、後方の車に気付かずヒヤリ	
④	アクセルとブレーキを踏み間違えた	
⑤	狭い道路で他交通に接触しそうになりヒヤリ	
⑥	標識を見落としヒヤリ	
⑦	トンネル内で対向車とのすれ違いにヒヤリ	
⑧	車の流れが速すぎて、恐怖感を感じた	車の多い 交差点
⑨	信号待ちで停車する際に、前車に衝突しかけてヒヤリ	
⑩	赤信号を見落としヒヤリ	
⑪	左折時に自転車に気付かずヒヤリ	
⑫	右折時に直進車や歩行者に接触しそうになりヒヤリ	
⑬	左折時に後続車や歩行者に接触しそうになりヒヤリ	信号の無い 交差点
⑭	交差点で他交通と出会い頭に接触しそうになった	
⑮	交差点で一時停止を忘れた	その他の 交通場面
⑯	高速道路で、うまく本線に合流できなかった	
⑰	夕方・夜間に自転車や歩行者に接触しそうになりヒヤリ	
⑱	夕方・夜間に対向車のヘッドライトなどにまぶしきを感じてヒヤリ	
⑲	雨や雪、路面凍結により他交通と接触しそうになりヒヤリ	

表－２ 高齢者における男女別ヒヤリ体験の検定結果

項目	χ^2 値	自由度	判 定
①	3.89	1	* $p<0.05$
③	3.87	1	* $p<0.05$
⑫	7.86	1	** $p<0.01$
⑯	6.20	1	* $p<0.05$



図－５ 高齢者における男女別ヒヤリ体験

(5) 運転時の心がけ

図－６に示すように、４つの項目で女性が男性を上回る傾向が見られた（項目については表－３を参照）。両群とも最も高率であった項目は『⑨シートベルトはいつでも必ず着用する』で男性は94.1%、女性は89.0%であっ

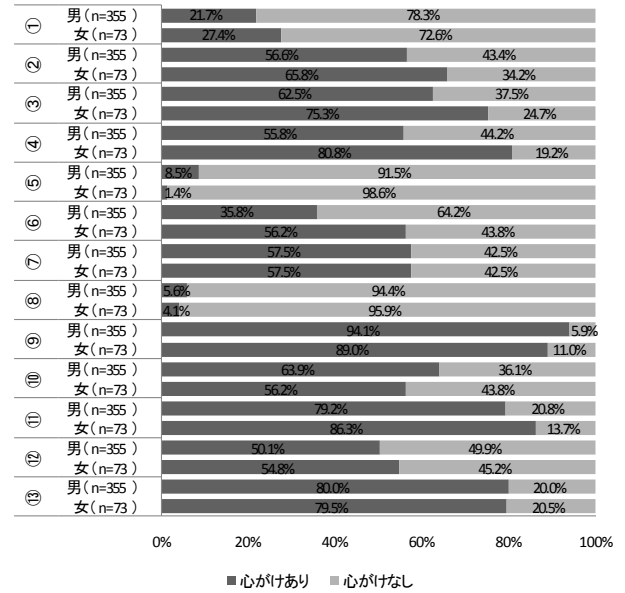
た。次いで高率であった項目は、男性は『⑬車間距離は多目にとる』で80.0%、女性は『⑩他交通を優先した運転をしている』で86.3%であった。また、両群間で χ^2 検定を行った結果を表－３に示した。この中でも『④不調時は運転を控える（ $p<0.01$ ）』と『⑥運転前の薬服用時間は考慮する（ $p<0.01$ ）』のような自身の体調と関係する項目については女性が男性を大きく上回り、男女間で差が見られた。

表－３ 安全運転の心がけ項目

項目番号	内容	分類項目
①	長距離運転は控える	条件
②	夜間の運転は控える	
③	悪天候時は運転を控える	
④	不調時は運転を控える	
⑤	運転前に準備体操を行う	運転前
⑥	運転前の薬服用時は時間を考慮する	
⑦	１年ごとに健康診断を受けている	
⑧	運転のことを主治医に相談している	運転中
⑨	シートベルトはいつでも必ず着用する	
⑩	長距離運転時はこまめに休憩をとる	
⑪	他交通を優先した運転をしている	
⑫	法定速度を遵守している	
⑬	車間距離は多目にとる	

表－４ 高齢者における男女別心がけの検定結果

項目	χ^2 値	自由度	判 定
③	4.35	1	* $p<0.05$
④	15.83	1	** $p<0.01$
⑤	4.52	1	* $p<0.05$
⑥	10.56	1	** $p<0.01$



図－６ 高齢者における男女別心がけ

(6) 道路、道路施設、安全教育に対する要望

図－７に示すように、女性の割合の高い項目（項目の内容については表－５を参照）として、『⑤複雑な交差点は、信号や案内表示などでわかりやすくしてほしい』

が、男性は69.7%、女性は76.7%で最も高率であった。また、『⑧高齢者講習の回数を増やしてほしい』が男性は64.5%、女性は71.2%と割合が高かった。それに対し、信号機について質問した『⑥信号機を見やすくしてほしい』では、男性は30.7%、女性は19.2%で両群とも全項目の中で最も低率で、両群間で統計的有意差(p<0.05)が見られた(表-6)。

表-5 道路・道路施設・安全教育に対する要望

項目番号	内容	分類項目
①	狭い道路の幅を広くしてほしい	道路
②	車道と歩道をなるべく別にしてほしい	
③	道路の夜間照明を増やしてほしい	
④	案内標識を見やすくしてほしい	
⑤	複雑な交差点は、信号や案内表示などでわかりやすくしてほしい	道路施設
⑥	信号機を見やすくしてほしい	
⑦	もみじマークの周辺理解を促進してほしい	
⑧	高齢者の運転講習会の回数を増やしてほしい	安全教育
⑨	免許証更新時講習で高齢者向けのものをもっと盛り込んでほしい	
⑩	公共交通機関の整備を充実してほしい	その他

表-6 高齢者における男女別道路、道路施設、安全教育に対する要望の検定結果

項目	χ^2 値	自由度	判定
⑥	3.93	1	* p<0.05

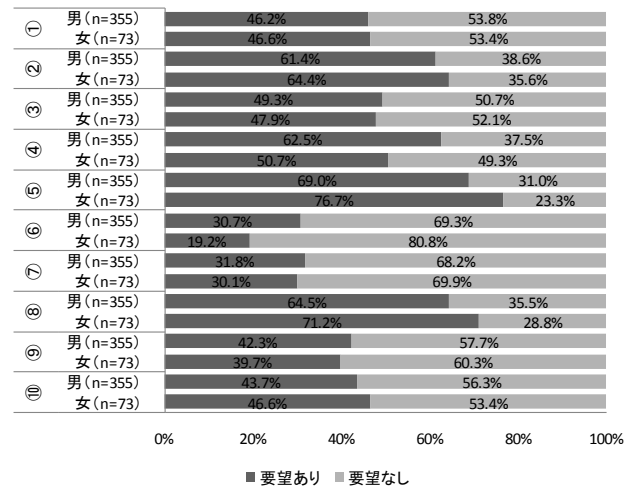


図-7 高齢者における性別による道路、道路施設、安全教育に対する要望

4. まとめ

本研究は、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かで総合的な交通安全対策の推進を図るための一方策としての、女性高齢ドライバーの自動車利用における意識、要望、運転特性を明らかにするためにアンケート調査を実施した。得られた結果を以下にまとめる。

①今回の調査結果では、免許返上の意思について、男性は「意思あり」2.3%に対して、女性は0%であり、返納意識に関する男女間の差はない結果であった。今回の調査は比較的運転パフォーマンスの高いサンプ

ルだったことが考えられるが、現状の返納数と比較してもさほど変わらない結果であり、男女による違いはないものと考えられる。

②安全意識と運転技能について自己評価をしてもらった。安全意識の自己評価に関しては、男性とほぼ同じ割合であり、約6割の人が安全意識は高いと回答している。また、運転技能の自己評価に関しては、男性に比べ、女性は運転技能が低いと自己評価している人の割合が多い。一般的に高齢ドライバーは自己評価が高いと言われているが、女性に限ってはそうとは言いきれない部分があることが分かった。

③ヒヤリ体験に関して、全般的に男性よりもその経験が少なかった。しかし、女性は合流部でヒヤリとする経験が多いことが分かり、スピードに関する調整は女性については考える必要がある。一般に高齢ドライバーは右折事故が多いとされているが、女性は男性に比べヒヤリとした割合が少ないことが分かった。

④安全運転の心がけに関しては、男性に比べ、天候や体調によっては運転を避けると回答する割合が高く、悪条件での運転を避ける傾向にある。これについては他研究と同様の結果と言える。

⑤道路施設等の要望に関して、信号や標識の見やすさに関しては、男性に比べ要望が少ない。しかし、交差点等での標識のわかりやすさについて、要望が多いことが分かった。

⑥今回の調査結果は、あくまでも高齢ドライバー全体を包括した調査ではなく、運転断念したドライバーの意見を加えてもいないため、多くの課題が残っている。しかし、運転に関する意識面ではある程度の男女間の違いが出ている部分もあり、数をどのように増やして確認していくのかについては今後の課題である。また近年返納制度との結び付きも考える必要がある。

参考文献

- 1) 溝端, 北川, 西田, 木村, 目黒: 高齢ドライバー対策の展望, 土木計画学研究・講演集Vol. 30, 2004.
- 2) 高齢者の四輪運転中の事故—その推移と特徴—, ITARDA インフォーメーション, No. 68, 2007.
- 3) 交通安全白書 (最終訪問日2008. 07. 24), <http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/index-t.html>
- 4) HAKAMIES-BLOMPVIST, BARBRO WAHLSTRÖM: WHY DO OLDER DRIVERS GIVE UP DRIVING?, Accid. Anal. and Prev., Vol. 30, No. 3, pp. 305-312, 1998
- 5) Morgan: Considering Gender Influences On Driving Cessation For Older Adults: A Literature Review, Proceedings of The International Conference on Aging, Disability and Independence (ICADI), 2008.