

高齢者の交通安全と免許返納に対する態度 に関する基礎的研究 —インタビュー調査の質的分析を用いて—

根本 美里¹・谷口 綾子²・佐々木 邦明³・萩田 賢司⁴・小菅 英恵⁵

¹非会員 筑波大学 理工学群社会工学類 (〒305-0821 茨城県つくば市天王台1-1-1)

E-mail:s1511307@s.tsukuba.ac.jp

²正会員 筑波大学大学院准教授 システム情報工学研究科 (〒305-0821 茨城県つくば市天王台1-1-1)

E-mail:taniguchi@risk.tsukuba.ac.jp

³正会員 早稲田大学理工学術院教授 (〒169-8555 東京都 新宿区 大久保3-4-1)

E-mail:sasaki.k@waseda.jp

⁴正会員 科学警察研究所 交通科学部 交通科学第一研究室 主任研究官

(〒277-0882 千葉県柏市柏の葉6-3-1)

E-mail:hagita@nrrips.go.jp

⁵非会員 公益財団法人交通事故総合分析センター 研究部研究第一課 研究員

(〒101-0064 東京都千代田区神田猿樂町2-7-8 住友水道橋ビル8階)

E-mail:h_kosuge@itarda.or.jp

本研究では、認知機能検査と高齢運転者標識が高齢ドライバーにもたらす心理的影響を明らかにすることを目標として、その前段階の知見を得るため、高齢者7名に模擬検査を実施し、結果開示前にインタビュー調査を行った。その結果として、認知機能検査において、検査結果に関わらず多くの対象者が「難しかった」と発言していた。また、過去に経験した検査結果と比較する発言をしていた人も複数見られた。高齢運転者標識においては、表示している人・していない人双方の意見を聞くことができた。表示した方が交通安全につながるという認識がある一方、表示することで他の自動車からの嫌がらせを受けることを危惧する人もいることが明らかになった。

Key Words : *elderly driver, road safety, returning driver's licence, cognitive test, elderly driver's sticker*

1. 背景・目的

日本の総人口は減少している一方で、高齢化率は年々上昇している。平成29年10月現在、65歳以上の人口は3,515万人となり、総人口に占める割合（高齢化率）は27.7%となっている¹⁾。また、高齢の運転免許保有者数は増加しており²⁾、平成28年末で約8,221万人となっている。このうち、75歳以上の運転免許保有者数は約513万人（75歳以上の人口の約3人に1人）であり³⁾、今後団塊の世代が後期高齢者になっていくことで、高齢者の運転

免許保有率はさらに高くなっていくことが考えられる。

このように高齢化や高齢ドライバーの増加が進む近年、75歳以上の高齢ドライバーによる死亡事故が、死亡事故全体に占める割合は上昇傾向にある。2016年は全体の13.5%を占めており³⁾、高齢ドライバーの交通安全に向けた対策が課題となっている。

現状の高齢ドライバーのための施策として、「認知機能検査」の受検と高齢運転者標識がある。75歳以上の運転免許保有者は運転免許更新時に、認知機能検査の受検を義務付けられている。認知機能検査は次の3つの検査

項目から構成されている。検査時における年月日、曜日及び時間を回答する「時間の見当識」、一定のイラストを記憶し、採点には関係しない課題を行った後、記憶しているイラストをヒントなしに回答し、さらにヒントをもとに回答する「手がかり再生」、時計の文字盤を描き、さらに、その文字盤に指定された時刻を表す針を描く「時計描画」である。受検者は、検査の結果に応じて、「49点未満：記憶力・判断力が低くなっている（認知症のおそれがある）」、「49点以上76点未満：記憶力・判断力が少し低くなっている（認知機能の低下のおそれがある）」、「76点以上：記憶力・判断力に心配がない（認知機能の低下のおそれがない）」の3分類に分けられる⁹⁾。

2017年3月には、改正道路交通法⁹⁾が施行され、認知機能検査で「記憶力・判断力が低くなっている（認知症のおそれがある）」と判定された場合、医師の診断を受けることが義務付けられた。この改正により、2017年3月からの約1年間で認知症による運転免許の取消・停止を受けた人は前年度比の3倍で約1,900人となった⁹⁾。このように、現在、高齢ドライバーの交通事故対策が強化されている。

また、高齢者の安全を確保する手段として、高齢運転者標識がある。(図-1) これは、70歳以上で、加齢に伴って生じる身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがある人が努力義務で付けることを促されているものである⁷⁾。高齢運転者標識は1997年の道路交通法改正で導入されたもので、2002年には努力義務の年齢が75歳から70歳に引き下げられた。

このような既存の高齢者向け施策（認知機能検査・高齢運転者標識）が高齢ドライバーに心理的な影響をもたらしているのではないかと考えた。

本研究では、既存の高齢者向け施策である認知機能検査と高齢運転者標識に着目し、以下の目的を定めた。高齢者の交通安全を主軸に、研究を進める。

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1) 認知機能検査が受検者にもたらす心理的影響の効果・副作用の可能性とその緩和策を示す 2) 高齢運転者標識が高齢ドライバーにもたらす心理的影響(宣言効果)を示す |
|--|



図-1 高齢運転者標識

2. 既往研究と本研究の位置づけ

本章では、本研究に関連する既往研究として、(1) 高齢ドライバーや運転免許返納者に関するもの、(2) メタ・メッセージに関するもの、の概要を述べるとともに、(3)にこれらを踏まえた本研究の位置づけを示す。

(1) 高齢ドライバーや運転免許返納者に関する既往研究

元田ら(2017)⁹⁾の研究では、運転免許センターにおいて、運転免許更新に来訪した70歳以上の人にアンケート調査を行い、運転の自己評価と運転免許返納意識に関して分析を行っている。その結果、高齢者講習の実技において、運転の自己採点が100点中90点以上と高い者は90点未満の者より、返納意識が低いことが示された。自分の運転を上手だと認識していると、返納の必要性が薄れるため、返納意識は低くなると考えられる、と報告している。また、苦手な運転行為があると答えた人のほうが、ないと答えた人より運転免許返納意識が高いことが示されている。以上より、運転免許返納を進めるためには、自らの運転技術に関して適切な自己判断をさせる必要があり、講習等で客観的に認識させることが効果的だと考えられる、としている。

橋本ら(2011)⁹⁾の研究では、運転免許返納者を対象にアンケート調査を実施しており、運転免許返納者の居住地特性や返納の条件、返納後の生活における問題点について明らかにしている。その結果、運転免許返納者は、バス停や病院などの施設に近いところに居住している人が多い傾向が示され、公共交通の充実した都市部では返納者が多い一方、自動車での移動が多い中山間地域では返納が進んでいないことが報告されている。また、自主的な運転免許返納の促進には、公共交通を充実させることが重要であることを明らかにしている。

中川ら(2016)¹⁰⁾は、運転免許返納者2名に対し、返納直後から1年以上にわたり、複数回のインタビュー調査を実施した。高齢者にとって運転免許の保持やその返納がどのような意味を有するのかを明らかにするためには、高齢者の人生史全体を把握する必要があると考え、生い立ちから現在に至る人生史の中で、運転免許返納等に関連するさまざまな話題について調査を行った。その結果、返納の意味に関して、返納者の人生史を参照しないかぎり、理解できない部分があったことを明らかにしており、簡略的なインタビュー調査や質問紙調査では明らかにできない深い理解を得ることができたと示されている。

(2) メタ・メッセージに関する既往研究

谷口ら(2012)¹¹⁾は、子育て従事者及び子育て経験者を対象にWEBアンケート調査を行い、公共施設のバリアフリーに接する頻度が高いほど「バリアフリー化は当然

である」, 「行政の義務である」という行政依存傾向が強まることを明らかにしている. このような考え方として, メタ・メッセージ効果がある. メタ・メッセージ¹⁾とは, 一次メッセージ(表だって伝わるメッセージ)に伴って伝わる暗黙のメッセージのことである.

(3) 本研究の位置付け

本研究では, 既存の高齢者向け施策(認知機能検査, 高齢運転者標識)に着目した. 高齢者の交通安全を軸に, 既存の施策による心理的な効果・副作用の検証を目標に実施する. 本研究で得られた知見は, 今後の高齢者向けの交通安全施策に対して, 有用になると考える.

3. 方法

本研究では, 1) 認知機能検査が受検者にもたらす心理的影響の効果・副作用の可能性とその緩和策を示すこと, 2) 高齢運転者標識が高齢ドライバーにもたらす心理的影響(宣言効果)を示すことを目的とした. 本章では, インタビュー調査の概要と調査項目について説明する.

(1) 調査概要

インタビュー調査は, 筆者らの知己に依頼し, 関東地方に住む高齢者7名を対象に実施した. 調査対象者の基本情報を表-1, 対象者の基本的な考え方の参考として, アンケート調査の回答を表-2に示す. 対象者【A】, 【B】ならびに【F】, 【G】は同じ部屋で同時に, それ以外の対象者は個別に調査を実施した. 対象者【C】のみ,

表-1 調査対象者の基本情報

ID	年齢	性別	運転免許の有無	検査結果 記憶力・判断力	高齢運転者標識表示有無	調査日	調査場所
A	76歳	女性	免許あり	○心配なし	なし	2018年12月30日(日)	埼玉県飯能市 レストラン
B	75歳	男性	免許あり	○心配なし	なし		東京都立川市 調査対象者自宅
C	81歳	女性	返納済み	▽少し低下	なし	2019年1月5日(土)	茨城県ひたちなか市 調査対象者自宅
D	84歳	男性	免許あり	▼低下	あり		茨城県那珂市 調査対象者自宅
E	80歳	男性	免許あり	○心配なし	なし	2019年1月11日(金)	千葉県香取市 調査対象者自宅
F	79歳	女性	免許あり	○心配なし	なし		
G	82歳	男性	免許あり	▽少し低下	あり		

運転免許を返納している. また, 調査の流れを以下に示す. まず初めに, アンケート調査を実施し, その後, 模擬認知機能検査を行った. 模擬認知機能検査は, 警察庁のホームページに掲載されている認知機能検査の検査用紙, 進行要領, 採点方法を用いた. また, 受検の際に「運転免許更新のために, 試験場で受けていると思って受けてください」と指示をした. 検査終了後, 結果を開示する前にインタビュー調査を行った. その後, 模擬認知機能検査の結果を, 実際に使用されている結果通知書と同様の様式で渡し, その結果を踏まえて事後アンケートを実施した. 調査全体の所要時間は, 約1時間から1時間半であった.

(2) インタビュー調査項目

認知機能検査が受検者にもたらす心理的影響と高齢運転者標識がもたらす心理的影響を検証する. インタビュー調査項目を表-3に示す. 事前に用意したこれらの質問をベースに調査を実施した. 調査の内容に関しては, 高齢運転者標識をマークと表記する.

3. 認知機能検査がもたらす心理的影響

認知機能検査が受検者にどのような心理的影響をもたらすかを知るために, 検査実施後の発言を収集した. また, 検査結果は前述のとおり, 「49点未満: 記憶力・判断力が低くなっている(認知症のおそれがある)」, 「49点以上76点未満: 記憶力・判断力が少し低くなって

表-2 対象者のアンケート調査の回答

ID	運転の自信	運転の自己評価 平均的なドライバーと比べて自身の運転はどのくらいか							行動意図			
		運転操作の上手さ	安全な運転	交通状況の読み	緊急時の回避動作	感情的にならない運転	注意深い運転	交通ルールに従う運転	クルマの利用は控えようと思うか	気を付けて運転しようと思うか	すぐに免許返納しようと思うか	いつかは免許返納しようと思うか
A	4	3	3	3	3	5	3	3	3	3	1	5
B	4	5	5	5	5	4	5	5	1	5	1	5
C	4	3	3	3	5	3	3	3	1	5	—	—
D	4	3	3	3	3	4	4	4	4	5	2	4
E	3	3	3	3	2	4	4	4	2	4	1	4
F	3	3	2	3	2	4	4	3	1	5	1	1
G	4	4	3	3	3	2	4	4	1	5	1	5

回答

運転の自信: 1. 自信はない~5. かなり自信がある 運転の自己評価: 1. 平均以下~3. 平均~5. 平均以上 行動意図: 1. 全く思わない~5. とても思う

いる（認知機能の低下のおそれがある）」、「76点以上：記憶力・判断力に心配がない（認知機能の低下のおそれがない）」の3分類に分けられる。結果を表-4に示す。

「出来なかった」、「難しかった」という内容を全員が話していた。特に、「手がかり再生」の問題について、「思い出せなかった」とほとんどの人が発言していた。検査結果に関わらず、全員そういった発言をしていたため、「手がかり再生」の問題が特に難しく、検査を「出来なかった」と印象付ける理由であると考えられる。

過去の運転免許更新時の点数や出来について話している人もいた。認知機能検査は、基本的には3年おきの実施のため、前回の点数を覚えているということは、検査結果を少なからず気にかけているということではないだろうか。過去の点数を覚えていれば今回の点数と比較することもできるため、的確に自身の認知機能の状況を把握することができるのではないかと考える。そのため、

表-3 インタビュー調査項目

1.普段の生活について
1-1.移動に関して、困っていること
1-2.家族・親せきや友だち・近所の人との付き合いや地域活動への参加は、どのくらいあるか
1-3.具体的な内容
1-4.外出は楽しいか、
2.高齢者にとっての幸せについて
2-1.あなたの日常での幸せは何か
2-2.どんな社会になったら高齢者にとって幸せな社会になると思うか
3.高齢運転者標識について
3-1.マークを自分が付けることについて思うこと
3-2.マークを他の人が付けることについて思うこと
【マークを付けている場合】
3-3-1.マークを付け始めた時期、付けるようになったきっかけ
3-3-2.マークを付けて周りのクルマが変わったか、配慮を感じるか
3-3-3.マークを付けて自分の運転や意識が変わったか
【マークを付けていない場合】
3-4.マークを付けない理由
4.高齢者の運転免許返納を推進する広告等について
4-1.広告を見て感じること

過去の経験、結果との比較により、自己の現状を捉えている傾向が示された。

また【C】の発言からは、この検査が過度に対象者の尊厳を傷つける可能性があることが示唆され、検査の実施や結果の開示は慎重に行う必要があると言える。

4. 高齢運転者標識が高齢ドライバーにもたらす心理的影響

高齢運転者標識が高齢ドライバーにもたらす心理的影響(宣言効果)を明らかにするために、高齢運転者標識に関して、「このマークを自分が付けることについて、どう思いますか」、「このマークを他の人が付けることについて、どう思いますか」という質問を行った。

また、マークを表示している人に対しては、「マークを付けて周りのクルマが変わったと思いますか。配慮されているように感じますか。」、「マークを付けて自分の運転や意識が変わったと思いますか」という質問も追加で行った。高齢運転者標識を表示している対象者は【D】と【G】の2名である。【G】は運転免許を持つてはいるが、現在運転はほとんどしていないため、マークを付けていたのは、過去のことである。各質問に対する回答を表-5に示す。

(1) 「このマークを自分が付けることについて、どう思いますか」に対する回答

自分がマークを付けることに対して、肯定的にとらえる意見と否定的にとらえる意見の両方を聞くことができた。また、【A】と【B】の発言より、マークを付けることで嫌がらせを受けることを危惧していることが分かり、悪い影響を受ける可能性もあることが示唆された。

マークを付けていた【G】の発言からは、「マークを付けていると安全だから」という理由ではなく、「周りの人が付けているから」という理由でマークを付けるようになったことが分かり、マーク表示の意思決定に、周囲の行動(記述的規範)が影響を及ぼしていたことが示

表-4 認知機能検査実施後の発言

検査結果 記憶力・判断力	ID	年齢	性別	認知機能検査実施後の発言
○心配なし	A	76	女性	(手がかり再生の問題について) 日ごろ何気なく見たり聞いたりしてたのが、こういう風に筆記になるとわかんなくなっちゃうね
	B	75	男性	教習所では98点とれてたんだよ。(きっと)スコアダウンだよ。絵が思い出せなかった。
	E	80	男性	難しかった。いやー物忘れがいっぱい出てきて、進んでる。
	F	79	女性	(手がかり再生の問題について) いや、思い出せなかったね
▽少し低下	C	81	女性	もういや。私明日から生きていけない。こんなショック受けたらもう明日からルンルンしてられない。
	G	82	男性	全然できねえ。教習所ではできた、これなあ
▼低下	D	84	男性	(手がかり再生について) 3年前(前々回の運転免許更新時)は、ヒント出された時には13くらいできたんだわ。でもこの間(直近の運転免許更新時)はそんなにできない。3個ぐらいしかできないわ。

された。

(2) 「このマークを他の人が付けることについて、どう思いますか」に対する回答

他の人がマークを付けていることに関しては、「高齢者が運転していると認識する」という意見が複数聞かれ、マーク本来が表す意図が伝わっていることが示された。

また、【F】の発言からは、教習所などで実施されている高齢者講習において、マークの表示を勧められることがあることが示された。

質問への言及の中には、マークを付けている人の運転やマナーを問題視する声も複数聞かれ、マークを付けていることがネガティブに作用する可能性も考えられる。

(3) 「マークを付けて周りのクルマが変わったと思いますか。配慮されているように感じますか。」に対する回答

この質問はマークを表示している（していた）対象者である、【D】と【G】にのみ行っている。

【D】が譲ってもらったことはあまりなく、遅いスピードで走っていると道路でクラクションを鳴らされることがあると話す一方で、【G】は駐車場を譲ってもらった経験があると話している。ただ、譲ってくれた人は【G】の知り合いであったため、マークを付けていたことが譲ってもらったことに直接関係しているかは、定かではない。そのため、マークを付けている人は周りからの配慮をほとんど感じていないことが示された。また、【D】の話しぶりから、クラクションを鳴らされることについて、怖がっているような様子は見られず、特にネガティブに感じているようではなかった。

(4) 「マークを付けて自分の運転や意識が変わったと思いますか」に対する回答

(3)と同様に、この質問はマークを表示している（していた）対象者である、【D】と【G】にのみ行っている。

【D】は、マークを付けていることで「遅いスピードで走っていても良い」というように自分の意識が変化したと話す一方で、【G】は「ただ付けていれば良い」というようにマークの表示が運転や意識に影響を及ぼすことはなかったようである。

5. おわりに

(1) 認知機能検査

インタビュー調査では、過去の運転免許更新時の検査の点数や出来について話している人がいた。認知機能検査は、基本的には3年おきの実施のため、前回の点数を覚えているということは、検査結果を少なからず気にかけているということではないだろうか。過去の点数を覚えていれば今回の点数と比較することもできるため、的確に自身の認知機能の状況を把握することができると思われる。そのため、複数回の受験により、過去の経験、結果と比較して自己の現状を捉えている傾向が示された。

(2) 高齢運転者標識

高齢運転者標識を自分が付けることについて、肯定的にとらえる意見と否定的にとらえる意見の両方があった。高齢運転者標識を表示していた対象者の発言から、付けるようになった理由は、「周りの人が付けているから」であったことが分かり、表示の意思決定に、周囲の行動（記述的規範）が影響を及ぼしていたことが示唆された。高齢運転者標識を他の人が付けることについては、「高齢者が運転していると認識する」という意見が聞かれ、標識本来の意図が伝わっていることが示された。言及の中には、高齢運転者標識を表示している人の運転やマナーを問題視する声も複数聞かれた。

高齢運転者標識を表示している人のみに質問をした、「マークを付けて周りのクルマが変わったと思いますか。配慮されているように感じますか。」への回答からは、高齢運転者標識を表示している人は周りからの配慮をほとんど感じていないことが示された。高齢運転者標識を表示することにメリットが無ければ、表示しようと思わないことも考えられるため、一般のドライバーと高齢ドライバーの両方の意識を変化させることが必要ではないかと考えられる。

(3) 今後の課題

本研究は、認知機能検査と高齢運転者標識が高齢ドライバーにもたらす心理的影響の検証することを目標に、前段階として実施した基礎的研究であるため、今回得られた知見をもとに、今後定量的な調査を実施していく予定である。

また、インタビュー調査により、高齢運転者標識を付けている人は周りからの配慮をほとんど感じていないことが示された。そのため、一般のドライバーに対して、高齢者や初心者への配慮の実態把握、配慮を促すコミュニケーション施策の検討を行う必要があるのではないかと考える。

表-5 高齢運転者標識に関する質問への回答

マーク表示	ID 年齢 性別	(1)「このマークを自分が付けることについて、どう思いますか」への回答	(2)「このマークを他の人が付けることについて、どう思いますか」への回答
表示なし	A 76 女性	マークは持っている（が付けていない） 付けたほうが本当は（事故した場合）いいんだよね。 （付けていると逆に）あおり運転される可能性があるかもしれない	（他の人がマークを付けることは）別にいいんじゃない。 この人、なんで免許もらってるんだらうっていう運転する人いる
	B 75 男性	マークは持っている（が付けていない）。 友だちが付けるよって買ってきてくれた。 付けていると反対に、がっちゃんってやられる（ぶつけられる）ことのほうが多い。年寄りだと思ってゆっくり走っていると怒られる、そういう事故が多い。 道を譲ってくれたり、割り込みで入れさせてくれたり、大事に（親切に）してくれる人もいるが、反対に「なんだこの親父は」って言ってあおる人もいる。 交通のルールを守って走っていればいい。のろのろ運転しているのは（良くない） できれば運転がまずまずの人は付けられないほうがいいですよ	高齢者が運転してるなって思いますね。 おつかい行ってスーパー（の駐車場）に停めるとき、（マークが）貼ってあるところ（自動車）からはなるべく離しておく。（そういう人は）当て逃げ平気でやるからね
	C 81 女性	全然平気（特に抵抗とかは）ないです。向こうで（他の自動車）が「年寄りいるから」って気遣いしてくれるかもしれない。 付けないのは、そういう風に見られたくないって傾向があるでしょ	「乗っている人は年寄りなんだな」って思っただけ認識しますよ
	E 80 男性	あんまり結構ではない（付けたくない）と思う、年寄りじみてる、年寄り（高齢者）と言われたくない、格好悪い	何とも思いません。結構なことだと思います。 （マークを付けている人には）一応は気を使いますよ。 その人（マークを付けている人）が暴走とか違反行為をするのは好ましくないと思いますね。（そういう人）を見かけますけども、付けていてそういうこと（暴走や違反行為）をするのは結構じゃない（良くない）と思います。
	F 79 女性	付けた方がいいみたいですね。年寄りが運転してるってわかりますもんね。 （付けることについて）特に気にはしないね。 （付けることに抵抗は）ないです	人（他の人がマークを付けている）のを見ると、ちゃんときちんとやってんねと思うね。教習所でも「付けた方が安心ですから付けて下さい」ということは言われる。（付けることは）強制的ではないけど。 この辺では、（マークを付けていると）年寄りだと思って向こう（他の自動車）が優しくしてくれる
表示あり	D 84 男性	別に今はなんとも思わないな 付けるのが当たり前だと思っている	年齢的に年取ってる人がこれ（マーク）を付けて安全運転をやらせてるっていうことだな
	G 82 男性	（付けたほうが）安全っていうより、みんな（近所の人等）が（マークを）付けてるから（自分も付けるようになった）	これ（マーク）を付けて、ある程度車の流れに乗れねえと邪魔にされるよね
マーク表示	ID 年齢 性別	(3)「マークを付けて周りのクルマが変わったと思いますか 配慮されているように感じますか。」への回答	(4)「マークを付けて自分の運転や意識が変わったと思えますか」への回答
表示あり	D 84 男性	60キロでこの道路を走ってもいいのに、50キロとか、遅いあれ（スピード）で走っていると、プ！くらいでやって（クラクションを鳴らして）、スーっと追い越していった。早く走れって。「60キロなんだから、ここは」っていう感じでね。若い人などが（クラクションを鳴らしてくる）。譲ってもらったことはあんまりない	遅くても（遅いスピードで運転していても）、「ああこれは」ってね、年齢的にそういう人ら（高齢者）の貼ってあるあれ（マーク）だっていうから、行ってくれる（後ろから抜いてくれる）よ。 ない（マークを付けない）よりは、こういう風に（マークを）貼ってあったほうが、違うよ
	G 82 男性	スーパーの駐車場でお店に近いところを、（知り合いが）譲ってくれたことあったよ	それ（ちょっとゆっくり運転してもいいかなと思うこと）はなかったね。ただ（マークを）付けられればいいという感じだけだったなあ

謝辞

本研究における調査分析は、科学研究費補助金基盤研究A「健康に配慮した交通行動誘発のための学際的研究(代表：筑波大学 谷口綾子)」の助成によるものである。

本研究において、高齢者7名の皆様には、インタビュー調査にご協力いただきました。この場をお借りして、厚く御礼申し上げます。

参考文献

- 1) 内閣府,平成 29 年度高齢社会白書 (概要版)
http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2017/html/gaiyou/sl_1.html.
- 2) 警察庁,運転免許統計
<https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo.html>
- 3) 内閣府,平成 29 年度交通安全白書
http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2017/html/gaiyou/sl_1.html.
- 4) 警察庁,認知機能検査について,
https://www.npa.go.jp/policies/application/license_renewal/ninchi.html.
- 5) 警察庁,道路交通法等の改正,
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/law/index.html>.
- 6) 朝日新聞デジタル,“認知症で免許取り消し 1800 人超 検査強化で約 3 倍に,” 2018.7.6
- 7) 警察庁,高齢運転者標識を活用しましょう!,
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/hyoshiki.html>.
- 8) 元田良孝, 宇佐美誠史, 堀沙恵:高齢者の運転評価と運転免許返納意識に関する研究, 交通工学研究会, 交通工学論文集 2017 年 3 巻 2 号 p. B_1-B_5, 2017.
- 9) 橋本成仁, 山本和生:居住地特性から見る運転免許返納者の特性把握,日本都市計画学会,都市計画論文集 Vol.46,No.3, 2011.
- 10) 中川善典, 重本愛美:運転免許を返納する高齢者についての返納の意味に関する人生史研究,土木学会,土木学会論文集 D3 (土木計画学) Vol.72,No.4, 2016.
- 11) 谷口綾子, 奥山有紀:子育てバリアフリーにおける世代間ギャップと副作用の可能性に関する研究,土木学会,土木学会論文集 D3 (土木計画学) Vol.68,No.5, 2012.
- 12) 佐藤慎祐, 菊池輝, 谷口綾子, 林真一郎, 西真佐人, 小山内信智, 伊藤英之, 矢守克也, 藤井聡:災害情報のメタ・メッセージによる副作用に関する研究,日本災害情報学会,災害情報,No.9,p.172-178, 2011.
- 13) 松浦常夫:高齢ドライバーの安全心理学,東京大学出版会, 2017.
- 14) 政府広報オンライン,高齢運転者における運転免許証自主返納の促進 新聞広告,
<https://www.gov-online.go.jp/pr/media/paper/kijishita/764.html>.
- 15) AC ジャパン,2018 年度地域キャンペーン : 運転免許・自主返納,
https://www.ad-c.or.jp/campaign/self_area/self_area_04.html.

(2019.?? 受付)

QUALITATIVE RESEARCH OF
ELDERLY PEOPLE'S ROAD SAFETY AND RETURNING DRIVER'S LICENSE
-BY USING THE INTERVIEW-

Misato NEMOTO , Ayako TANIGUCHI , Kuniaki SASAKI ,
Kenji HAGITA and Hanae KOSUGE

The purpose of this research is to clarify the psychological influence by cognitive test and elderly car mark. We interviewed elderly drivers.

As a result, most people said "It was difficult." after doing cognitive test regardless of the results. And someone compared with the past results.

We could interview both people who attach the mark and people who don't. By the answer from people who attach the mark, we can know they don't feel the consideration from other drivers.