

高齢ドライバーの交通安全に関する 新聞報道の質的分析

根本 美里¹・谷口 綾子²

¹非会員 筑波大学大学院 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:s1920591@s.tsukuba.ac.jp

²正会員 筑波大学大学院教授 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

本研究では、高齢ドライバーの交通事故対策の必要性が、高い関心を集めた背景、ならびに、高齢者自身、専門家、新聞記者等の様々な立場の人々の主張とその経緯を把握することを目的として、読売新聞、朝日新聞、毎日新聞、日本経済新聞の4紙を対象とした新聞報道分析を実施した。

前述の4紙について、「高齢ドライバーOR高齢運転者」を検索ワードとして抽出された、2006年～2019年の記事から、「〇〇すべき」等の主張の含まれた記事を対象として質的な分析を実施した。具体的には、(1)記事内で言及された交通事故、(2)記事内の主張がだれによるものか、(3)記事内の主張・提案の内容、についてその傾向を分析し、時系列やその年に施行された法律・施策などの背景を踏まえて、年別・トピック別での考察を行った。

その結果、記事内で言及されている事故には偏りがあることやその年に施行された法律や施策などと記事内の主張の関連が示唆された。高齢ドライバーやその家族、医師、警察、大学教授等の幅広い立場における主張が抽出され、高齢ドライバーの交通安全に対する様々な意見を概観した。

Key Words : older driver, road safety, news paper, traffic accidents, qualitative analysis

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。2019年9月現在、65歳以上の人口は3,588万人となり、総人口に占める割合（高齢化率）は28.4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、2018年末で65歳以上が約1,863万人、75歳以上が約563万人となっている²⁾。

高齢ドライバー対策の経緯を表-1に示す。2009年の道路交通法改正では、「認知機能検査」が導入された³⁾。認知機能検査は、75歳以上の運転免許保有者が運転免許更新時等に受検が義務付けられており、検査の結果に応じて、第1分類；記憶力・判断力が低くなっている、第2分類；記憶力・判断力が少し低くなっている、第3分類；記憶力・判断力に心配がない、と3分類に分けられる。

2017年の道路交通法改正では、認知機能検査で第1分

類と判定された場合、医師の診断が義務付けられた。

このように、高齢化や高齢の運転免許保有者の増加を受けて、高齢ドライバーの交通事故対策が強化されている。

本研究では、高齢ドライバーに関する新聞記事から、この問題に対する高齢者やその家族、専門家、医師、警察など様々な立場に立った主張を抽出した。高齢ドライバーの交通安全に向けて、1)どのような議論が行われて

表-1 高齢ドライバー対策の経緯

施行年	内容
2008年	高齢運転者標識 75歳以上に表示義務化
2009年	・講習予備検査(認知機能検査)導入 ・高齢運転者標識 義務化から努力義務へ
2010年	高齢運転者等専用駐車区間制度
2011年	高齢運転者標識のデザイン変更
2012年	運転経歴証明書が本人確認書類として使用可能に
2014年	認知症等の病気を持つ運転免許保有者の医師による任意届出制度導入
2017年	・臨時認知機能検査・臨時高齢者講習の新設 ・認知機能検査で第一分類→医師の診断の義務付け(認知症と診断→運転免許の取り消しまたは停止) ・高齢者講習の高度化・合理化
2020年(公布)	②年以内に施行予定 ・運転技能検査(実車試験)導入 ・安全運転サポート車限定免許創設

いたか、2)高齢ドライバー対策を実施する経緯、を把握することを目的として、新聞報道の質的分析を実施する。

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) 高齢ドライバーの交通安全に関するもの、(2)新聞報道分析に関するもの、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) 高齢ドライバーの交通安全に関して

元田ら(2017)⁹⁾の研究では、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実施し、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た。その結果、高齢者講習の実技において、運転の自己採点が高い(90点以上/100点満点)者は低い者より、返納意識が低いことが示されている。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、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評価をさせることが必要である、と報告している。

橋本ら(2011)⁷⁾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、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分析を行っている。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場所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示されている。

中川ら(2016)⁸⁾は、2名の運転免許返納者に対し、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行った。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、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実施した。その結果、返納が持つ意味に関して人生史を参照しないかぎり理解できない部分があり、簡略的な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、と報告している。

(2) 新聞報道分析に関して

樋口(2011)⁹⁾は、テレビやインターネットの普及が進んだ現代における、全国紙の内容分析の有効性に関して、受け手にとって身近で具体的かつ理解しやすい主題であれば、新聞報道と社会意識の類似性が確認できる、と報告している。

田中ら(2013)¹⁰⁾は、公共事業に関して、読売・朝日・毎日・日経・産経の全国紙5社を対象に、特定のキーワ

ードの掲載頻度のピークから、期間を4期に分けて考察を加え、公共事業に関する批判的な報道の変遷や知見を分析している。

(3) 本研究の位置づけ

高齢ドライバーの交通安全に関する研究、新聞報道分析の研究はそれぞれ行われているが、高齢ドライバーの交通安全に関する新聞報道分析を行った研究は筆者の知る限りない。

本研究では、新聞記事から高齢ドライバーの交通事故対策等に関する様々な立場の主張を抽出し、質的分析を行う。

3. 方法

(1) 使用するデータ

読売新聞(ヨミダス歴史館)、朝日新聞(聞蔵II ビジュアル)、毎日新聞(毎索)、日本経済新聞(日経テレコン)の4紙を用いる。記事の検索方法を表-2に示す。

検索ワードは、「高齢ドライバー」OR「高齢運転者」とした。検索期間は、警察庁が認知機能検査を導入する方針を明らかにした2006年から2019年までとする。

(2) 分析方法

(1)の条件により抽出された結果から、主張が含まれていない記事を除き、記事内容について、a)~c)をまとめ、分析する。主張が含まれていない記事とは、交通事故の概要などの、事実のみが記載された記事のことである。

a) 記事内で言及されている交通事故

記事内で言及された交通事故を取り上げた。複数の事故に言及している場合には、各1件として集計した。

b) 主張者

記事内の主張が誰によるものであるか、研究者、記者、警察、医師、その他の5種類で分類を行った。複数該当する場合には各1件として集計した。

c) 課題・提案

記事内で主張されている課題・提案が、何に関するものかを分類し、内容をまとめた。分類は、免許返納、運

表-2 新聞記事の検索方法

	読売新聞	朝日新聞	毎日新聞	日本経済新聞
新聞検索データベース	ヨミダス歴史館	聞蔵II ビジュアル	毎索	日経テレコン
検索条件	検索方式: 全文検索	対象紙誌名: 朝日新聞	検索条件: 見出しと本文に含まれる文字列を検索	媒体: 日本経済新聞朝刊, 日本経済新聞夕刊
	全国版・地域版選択: 全国版	検索対象: 見出しと本文と補助キーワード	面種: 本社	検索範囲: 見出し, 本文, キーワード, 分類語
	分類選択: すべて	本紙/地域面: 本紙	面名: 全て	

転を減らす、自動車の機能、限定免許、制度、家族、運転者意識、公共交通機関等の生活支援、その他とした。

4. 結果

全体考察として、記事数や言及された交通事故を比較した。その後、年別での傾向を確認し、様々な意見が見られた3種類の話題について、記事内容を引用しながらトピック別での分析・考察を実施した。

(1) 全体考察

a) 記事総数

収集した記事件数を図-1、主張ありの記事件数を図-2に示す。主張の有無は、記事内で事実以外に、取り上げた内容に対して、筆者の意見が書かれている場合や、有識者に話を聞いてその意見を載せている場合を主張ありとした。

記事総数は、2006年から2008年にかけて増加しており、高齢運転者標識の75歳以上表示義務化や認知機能検査導入といった、高齢ドライバー対策の強化の影響があるのではないかと推察される。(表-1参照)

2009年以降は減少に転じ、2014年に対象期間内最低記事数の15件となる。

その後は2018年に一時減少するが、それ以外は増加し、2019年には290件という最多記事数となる。2017年の改正道路交通法における認知症等への対策の強化や記事内での言及の多い交通事故(後述)の発生が、この期間に

該当し、記事数の増加はそれらの影響が考えられる。

主張ありの記事数も、記事総数と同様の推移を示した。2007~2009年は年間10件以上となるが、2010~2014年には年間3~5件と減少した。2015年から増加し、2017年には47件と最多となった。翌2018年には21件と大きく減少するが、2019年には41件と増加する。

本研究では、主張ありの記事を対象に、分析を実施する。

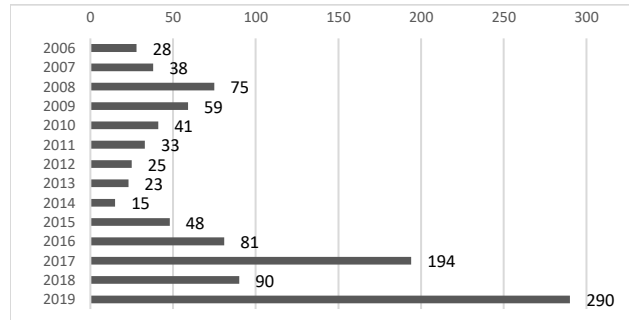


図-1 記事件数

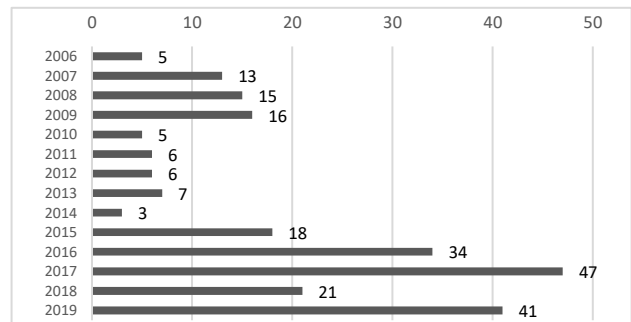


図-2 主張ありの記事件数

表-3 主張ありの記事内で複数回言及された交通事故一覧

ID分類	日付 年/月/日	場所	運転者 年齢	死傷者 数	概要	言及 記事数
A ①	2005/8/14	群馬県みなかみ町	75	—	75歳の認知症男性が間違自動車道を逆走	2
B ①	2007/11/12	福島県	79	—	福島・宮城県境付近の東北自動車道下り線山形県内の男性(79)が運転する軽トラックが約23・5キロ逆走	2
C ①	2007/11/18	福島県	87	—	東北道福島県内の男性(87)の乗用車が逆走	2
D ②	2008/9/28	福岡県古賀市	74	10	74歳男性が運転する乗用車がホームセンターに突っ込み、1人死亡9人重傷	2
E ①	2008/10/1	北海道札幌市	87	1	道央道で87歳の男性が乗用車を約4キロ逆走させ、対向車と正面衝突	2
F ③	2012/11/27	宮崎県えびの市	75	3	下校中だった当時小学2年の男児3人が、認知症の男性(75)の車にはねられ、1人が意識不明になった	2
G ①	2013/8/18	長野県麻績村	67	1	女性(67)が運転する乗用車が長野自動車道を逆走して大型バイクと衝突、バイクの男性が死亡	2
H ①	2013/12/?	愛知県	88	1	男性(88)の車が、中央線を越えて対向車と正面衝突、同乗の妻が死亡	2
I ①	2015/1/7	東京都板橋区	83	1	認知症とみられる男性(83)が軽乗用車で首都高速道路を逆走し、トラックやトレーラーに衝突して死亡	4
J ②	2015/2/11	和歌山県白浜町	79	1	スーパーに男性(79)の運転する乗用車が突っ込み、この男性が死亡	2
K ②	2015/8/8	北海道室蘭市	65	4	女性(65)の乗用車が衣料品店に突入し客ら4人が軽傷	2
L ③	2015/10/28	宮崎県宮崎市	73	7	男性(73)の軽乗用車が歩道を暴走し、歩行者ら7人が死傷	2
M ③	2016/10/28	神奈川県横浜市	87	8	軽トラックが集団登校中の小学生の列に突っ込み、小学1年の男子児童(6)が死亡、7人が負傷した	9
N ②	2016/11/11	東京都板橋区	86	2	男性(86)がコンビニに乗用車で突っ込み、2人が軽傷「事故のことは覚えていない」と話す	2
O ③	2018/5/28	神奈川県茅ヶ崎市	90	4	信号無視の乗用車が交差点で男女4人をはね、女性が死亡、3人が軽傷	4
P ③	2019/4/19	東京都豊島区	87	10	乗用車が暴走し交差点に進入、母子2人が死亡、8人が重傷	16
Q ①	2019/6/4	福岡県福岡市	81	9	乗用車が道路を逆走、対向車と接触を繰り返す、運転者と同乗の妻が死亡、歩行者ら7人が負傷	3

分類：①逆走事故、②店舗・駐車場での事故、③耳目を集めた事故

b) 記事内で言及された交通事故

2006～2019年の主張ありの記事において、2件以上の記事で言及されている交通事故の概要を表-3に示す。

言及された交通事故を

- ①逆走事故
 - ②店舗・駐車場で事故
 - ③上記に当てはまらない、耳目を集めた事故（被害者数が多い、子どもが犠牲になった等）
- の3種類に大別した。③の耳目を集めた事故は、①・②に当てはまらず、被害者数が大きかったり、子どもが犠牲となったりした事故を分類した。

2006年～2019年で最も言及された事故はPで16件、次いでMで9件であった。いずれも、上記の分類では③耳目を集めた事故に当てはまり、子どもが犠牲となった事故となっている。Pは2019年に発生した事故で、この分析は2019年までの記事を対象としているため、発生年だけの記事で16件となった。Mは2016年に発生した事故で、発生年での記事は2件であったのに対し、発生年以外の記事は7件と多くなった。

(2) 年別分析

2006年から2019年までの期間を1年ずつ分析し、記事内容について考察する。各年分析結果を表-4に示す。課題・提案、主張者に関しては、それぞれの年で最多、2番目に多いものを示した。

課題・提案で多く見られたものに関し、具体的にどういった主張があったかを、各年で概観する。

a) 2006年

警察庁が認知機能検査を導入する方針を明らかにした2006年には、制度に関して、高齢者の運転免許更新について、病名だけで免許を制限するのではなく、運転能力も併せて評価する必要性や、免許更新時に限らず衰えを自覚するための運転講習の必要性が提案された。

b) 2007年

2007年には、公共交通機関などの生活支援に関して、高齢者が気軽に利用できる交通手段の確保に地域をあげて取り組むことの必要性といった、生活の足の確保に関する主張が4件、医師やケアマネジャーら専門家が連携した地域での支援システム作りなどといった、生活全般について地域で助け合う仕組みづくりの提案が2件あった。運転者意識に関して、高齢ドライバーの安全教育の充実として求める主張が3件あり、地域で日常的に使える教材や学習プログラムの提案がなされた。

c) 2008年

高齢運転者標識の75歳以上への義務化を定めた2008年には、制度に関して、高齢者講習に関する言及が4件あった。認知機能検査のみで高齢者の生活を大きく左右するかもしれない運転の可否を判断することへの疑問の声や認知機能検査の3年おき（違反のない場合）という期間が長い、認知機能だけでなく運転能力で判断すべきという主張があった。また、高齢運転者標識の義務化に関するものが3件あり、高齢ドライバーの安全のための制度であるにも関わらず、罰則・強制は行き過ぎだという意見が見られた。

運転者意識では、一般ドライバーの意識に関する言及が3件あり、一般ドライバーが高齢ドライバーの特性を理解することや交通弱者へ配慮するというマナーの徹底の必要性が主張された。

d) 2009年

認知機能検査の導入や高齢運転者標識の努力義務への変更が実施された2009年には、運転者意識に関して、高齢ドライバー本人が衰えを自覚することや高齢者同士で交通安全について楽しく学ぶ場の必要性が挙げられた。

制度に関しては、認知機能検査や高齢運転者標識への言及がされていた。認知機能検査に関しては、3年おきの実施は不十分、運転評価を行う必要がある、という意見がある一方で、運転を規制するだけでは高齢ドライバ

表-4 年別分析

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
主張あり記事数		5	13	15	16	5	6	6	7	3	18	34	47	21	41
課題 提案	免許返納														
	運転を減らす														
	自動車の機能等	○											◎		
	限定免許														
	制度	◎		◎	○	◎					○	◎	○	◎	◎
	家族						◎				◎			○	
	運転者意識		○	○	◎			◎			○		○		
	公共交通/生活支援		◎						◎	◎		○	◎		○
主張者	研究者	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	医師														
	警察										○				
	記者		○	○	○							○	○	○	○

◎:最多記事, ○:2番目に多い記事 (2番目が少数の場合最多のみ記載)

一対策として現実的ではないという意見も見られた。高齢運転者標識に関しては、前年に罰則ありで義務化されたことについて、個人差や個人の意思を無視しており、高齢者の心情を理解していないという意見が見られたが、マークを付けたクルマへの違法行為は罰則が科されていることから、公平な制度であるという意見もあった。

e) 2010年

高齢運転者等専用駐車区間制度が導入された2010年には、この制度に関して、有効な制度であるという意見や認知度を上げていく必要があるという意見が見られた。

f) 2011年

高齢運転者標識のデザインが変更された2011年には、家族に関して、本人は衰えへの自覚があまりないため家族が返納などを促す、プライドを傷つけないように説得してほしい、運転に代わる趣味を一緒に探すなどの提案があった。また、制度に関して、運転経歴証明書が発行から6ヶ月しか有効でない（2012年より永年有効）ことを問題視する声が見られた。

g) 2012年

運転経歴証明書が本人確認書類として使用可能となった2012年には、運転者意識に関して、高齢ドライバー自身が能力の低下を自覚する必要性が言及されていた。

h) 2013年

2013年には、公共交通機関などの生活支援に関して、地方部における高齢ドライバーの免許返納を進めるための外出・移動支援、生活支援の必要性が問われていた。

i) 2014年

医師による任意届出制度が導入された2014年にも、前年同様、公共交通機関に関して、巡回バスや福祉タクシーなど、クルマがなくても暮らせるまちづくりの必要性に言及されていた。

j) 2015年

2015年には、家族に関して、高齢者の異変を家族などの周囲が気づき早めに受診することや返納後の暮らし方について本人や家族が早い段階から考えておくこと、廃車・鍵を隠すなどの実力行使ではなく第三者に説得してもらうことなど様々な提案が見られた。

制度に関して、認知機能検査を強化することにより、認知症患者の早期発見につながるという意見が見られた一方で、医師からは特定の疾患を病名を挙げて運転を制限することは差別という意見もあった。

k) 2016年

2016年には、制度に関して、認知機能検査の問題点として、認知症を正しく診断できる医師が不足していることや診断基準が定められていないこと、検査の頻度が3年に1度では不十分であることなどが挙げられていた。

家族に関しては、高齢ドライバーの家族が同乗して、危険であれば返納を促すべきといった意見が見られた一

方で、家族側の負担が大きいことを挙げて、家族だけで背負い込まず警察や医師など専門家に助言をもらうことを進める意見も見られた。

l) 2017年

改正道路交通法施行による高齢ドライバー対策の強化が実施された2017年には、車の機能に関して、ドライブレコーダーや自動ブレーキの活用などへの言及があった。公共交通機関などの生活支援に関しては、地方部における免許返納後の代替交通手段の確保の必要性が言及された。

また、制度に関して、改正道交法施行を受けて、認知機能検査導入による、教習所や医師の不足や負担の増加に言及する記事も見られた。

m) 2018年

2018年には、制度に関して、「認知機能検査だけではなく、実車試験等により運転技術も判断基準とするべき」といった実車試験の導入の提案が5件見られた。

家族に関して、高齢ドライバー本人を尊重し、納得して返納できるようにすることや、高齢ドライバーの異変にすぐに気づくよう、気にかけることなどの意見が見られた。

n) 2019年

2019年には、制度に関して、認知機能検査だけでは不十分なため、実車試験を導入すべきという意見が6件見られた。また、認知機能検査で問題なしとなった人への支援策の必要性、実車試験の導入による教習所の負担など幅広い意見があった。

公共交通機関などの生活支援に関しては、免許返納後も生活の質が落ちないようなまちづくりが必要といった意見が8件見られた。

(3) トピック別分析

記事内で取り上げられた話題別に、それぞれに対する主張を引用しながら、どのような議論が行われていたかを考察する。

取り上げる話題は、様々な立場が表明されている、a) 高齢運転者標識、b) 高齢者講習・認知機能検査、c) 家族などの周囲のサポートとする。

(以下、記事の詳細は【記事タイトル、新聞社】(日付)として示し、斜体部分が引用である。)

a) 高齢運転者標識

高齢運転者標識に関する主張のある記事のうち、9件中7件が、75歳以上に表示義務化(2009年より努力義務)がされた2008年前後に見られた。その7件の、高齢運転者標識の義務化に対する見解を図示したものが図-3である。

【クルマ高齢社会：第6部・命を守るために／下 逆風、揺れる「もみじ」、毎日新聞】(2009.3.19)では、

高齢運転者標識を肯定的に捉えた主張が見られたが、このような主張はこの記事のみであった。記事内では、マークを付けたクルマへの違反行為は罰則があるため、高齢ドライバーと一般ドライバーの扱いは公平だと指摘され、この標識が差別であるという声を一蹴している。

高齢ドライバー問題に詳しいM.M氏・東京都老人総合研究所研究副部長は「もみじマークは差別という声もあるが、周囲のドライバーがマークをつけた車に幅寄せや割り込みをすれば、反則金が科せられる。高齢者その他のドライバーの扱いは公平だ」と指摘。

高齢運転者標識の罰則ありの義務化に関して、否定的に捉えている主張は4件見られた。この義務化に対しては、高齢者の反発が大きかったことも報じられており、社会的にも否定的な意見が多かったのではないかと考えられる。【もみじマーク罰則廃止 高齢者いじめ批判で法再改正へ／警察庁、読売新聞】(2008.12.25)でも、高齢運転者標識は差別だ、罰則は行き過ぎだという主張がされている。

KT氏・茨城大名名誉教授(交通心理学)「『もみじマークの車は遅いから追い越せ』と言わんばかりのドライバーも多く、高齢者への差別を誘発している。混乱を収束するにはマークをいったん廃止すべきでは。ただ、高齢者には身体機能が低下している人がいるのも事実で何らかの保護策は必要」

この話題を通して、一般ドライバーの交通意識の低さを問題視し、マナー向上の必要性を主張した記事も4件あった。【クルマ高齢社会：第1部・現場から／7止83歳「お先にどうぞ」、毎日新聞】(2007.4.12)では、一般ドライバーが、高齢運転者標識を付けたクルマへの配慮を行う必要性が言及されており、この問題は、高齢ドライバー・一般ドライバー双方の意識改革が必要であることが示唆されている。

賛成 ←	反対 →
<p>もみじマークは差別という声もあるが、周囲のドライバーがマークをつけた車に幅寄せや割り込みをすれば、反則金が科せられるため、高齢者その他のドライバーの扱いは公平</p>	<p>高齢者が表示するだけでは、事故は減らない。もみじマークを見かけたら優しい運転を心がける——そんな周囲の配慮が大切だ</p>
<p>標識の重視義務をドライバーに周知徹底し、違反の取り締まりを徹底するのが先決</p>	<p>運転技術や能力には個人差あり。もみじマークを強制しないよう速やかな対応を関係者に強く求める。</p>
<p>大切なのは、もみじマークをつけることで自分の安全を確保できるという発想を、高齢運転者がもてるようにすることだ。</p>	<p>「もみじマークの車は遅いから追い越せ」のドライバーも多く、高齢者への差別を誘発している。混乱を収束するにはマークをいったん廃止すべきでは。</p>
	<p>個人差や個人の意思を無視し、一律に義務付けたことが問題</p>

図-3 高齢運転者標識の表示義務化に対する各記事の見解

生活のためにマイカーが必要なお年寄りが多い。でも70歳になったら、高齢運転者標識「もみじマーク」を付けてのドライブを心がけたい。

(中略)

もちろん高齢者が表示するだけでは、事故は減らない。もみじマークを見かけたら優しい運転を心がける——そんな周囲の配慮が大切だ。

b) 高齢者講習・認知機能検査

高齢者講習は1998年から開始され、認知機能検査は2009年から導入された。2017年3月からは、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)」(第一分類)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。

高齢者講習や認知機能検査に対して主張のある記事は全体で26件であった。2006年～2009年(認知機能検査導入年)までに8件、2010年から2015年の間は0件、2016年～2017年(認知機能検査で第一分類の場合、医師の診断が義務付け)に7件、2018年から2019年に11件であった。

これらの主張を図示したものが、図-4である。主張は4種類に大別された。

高齢者講習や認知機能検査に対する主張のうち、「運転免許更新時に認知機能検査を行うだけでは不十分で、運転能力を評価すべきである」という主張は、9件あった。認知機能検査導入前の2006年から、導入後10年経過した2019年まで、このような主張は継続的に存在した。

高齢ドライバーによる交通事故報道では、加害者の直近の認知機能検査結果が第三分類であったというケースも見られ、認知機能検査のみで判断する現行の制度に対して、疑問視する声が高まったのではないかと考えられる。【時速100キロ 横断歩道進入か 池袋暴走 接触事故後に加速、読売新聞】(2019.4.24)では、事故P、事故O(表-3)を起こした高齢ドライバーが、いずれも直近の認知機能検査で異常がなかったことへの言及があり、以下の主張が掲載されている。

運転能力を評価すべき	医師の負担
<ul style="list-style-type: none"> 免許更新時の認知機能検査だけでは不十分。実際の運転技術を厳密にチェックすべき 認知機能だけでなく、実車試験で運転技術の衰えに気づく仕組みは必要だ 認知機能と運転技術は同じではないため、実車試験と学科試験を行うべき 病名だけで免許を制限するのではなく、運転能力も併せて総合的に評価する仕組みを検討する必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> 免許更新の可否に、認知症という医学的な概念を根拠の中心に据えていることは改正道交法の根本的な問題 認知症というだけで運転をできなくしてしまうことには反対。病名だけで判断する現在の道交法には問題がある
認知機能検査の期間は適切でない	教習所の負担
<ul style="list-style-type: none"> 認知機能検査の頻度を増やすことも必要ではないか 認知症の早期発見とケアは地域を挙げて早急に取り組むべき 検査は3年に1度 認知症は突然症状が進むことがある 年に1度など検査の回数を増やすことを検討すべき 	<ul style="list-style-type: none"> 教習所は高齢者講習でいっぱいばかりで、メリットがないと教習所も講習をしたがらない 今後も認知機能検査の受検者は増え、教習所の負担は増す一方。教習所の収益につながる施策の導入や合理化の促進など、抜本的な対策を検討すべき

図-4 高齢者講習・認知機能検査に対する主張

高齢ドライバー問題に詳しい九州大学のS.K教授（交通心理学）は「加齢に伴い、注意力や身体能力は低下する。免許更新時の認知機能検査だけでは不十分で、実際の運転技術を厳密にチェックすべきだ。認知機能検査の頻度を増やすことも必要ではないか」と指摘する。

また、運転免許更新後に特定の違反がない場合、認知機能検査の実施が3年おきであることに對し、スパンが長く、適切でないという主張は4件あった。

【高齢者事故の芽 どう摘む 認知機能 自覚ないまま低下 検査の機会増加, 読売新聞】(2016.11.16)では、認知症の症状の進行の速さを根拠に、この主張がなされている。

検査は3年に1度だ。認知症は突然に症状が進むことがある。年に1度など検査の回数を増やすことを検討すべきだろう。

その一方で、教習所の負担を問題視する主張も2件あった。今後さらに高齢化が進む日本において、高齢者講習の受け皿となる教習所の負担は増加することが予測される。これまでの主張で見られた、運転免許更新時の運転能力の評価や高齢者講習の実施期間短縮の提案は、いずれも教習所の負担のさらなる増加につながるものであり、理想と現実の乖離が示唆された。

交通問題に詳しい帝塚山大学のR.K学長（交通心理学）は「今後も認知機能検査の受検者は増え、教習所の負担は増す一方だ。教習所の収益につながるような施策の導入や合理化の促進など、抜本的な対策を検討すべきだ」と指摘する。

また、高齢者の運転免許更新の可否における、医師の負担の大きさに言及した主張も2件あった。現行の制度では、認知機能検査で第一分類となった人は、医師の診断を受け、認知症と診断された場合、運転免許の取り消し等になる。そのため、医師の診断が、高齢者のその後の人生を左右する「運転免許の更新の可否」に直結することになる。このような高齢者にとって大きな意味を持つ判定が、医師の診断にゆだねられているという現状の問題点が、記事の主張からも読み取れる。

教習所の負担や医師の負担の主張から、高齢者講習の運営側の立場が分かり、「高齢者の交通安全」と「運営等の負担」の両方を鑑みて、交通安全対策を考える必要があることが示唆された。

【(フォーラム) 認知症と運転：3 道路交通法, 朝日新聞】(2016.8.7)では、認知症の症状は個人差があ

ることに言及し、診断した高齢者が交通事故を起こした場合に、医師の責任の所在が問題視されている。

認知症という病名がただで運転をできなくしてしまうことには反対です。同じ認知症でも、運転の能力は病気の中身や個人の症状などによってさまざまです。認知症の人すべてが運転能力がないわけではありません。病名だけで判断する現在の道交法自体に問題があると思っています。

(中略)

今後は、事故を起こした人が認知症を疑われた場合など、かかりつけの医師が賠償責任を問われるケースが出てくるかもしれません。医師が責任を避けようとして、認知症ではないかもしれない人までそう診断し、免許を失ってしまう方が多くなるのではと心配です。

c) 家族などの周囲のサポート

高齢ドライバーの家族などの周囲のサポートに関しては、幅広い立場から45件の主張が見られた。これらの主張を、高齢ドライバー問題を個人の問題と捉えているか、社会の問題として捉えているか、で分けたものが図5である。

「家族が高齢者の運転に異変がないか注意するべき」という主張は12件あった。そのうえで、衰えを感じたら運転免許の返納を促すことなどが提案されている。また、認知症の高齢者が交通事故を起こした場合、その家族に責任問題が問われる可能性に言及している記事もあり、家族に対して「危機感を持って、この問題に取り組んでほしい」というメッセージが込められているのではないかと推察した。【(認知症とわたしたち) 車の運転：上 危ういハンドル、事故多発, 朝日新聞】(2013.12.19)

家族が責任を問われる可能性もないとは言えない。

例えば本人が「責任能力なし」と判断されたような場合、あるいは、本人に支払い能力がない場合に、家族が「監督責任」を問われる可能性もある。さらに、古笛弁

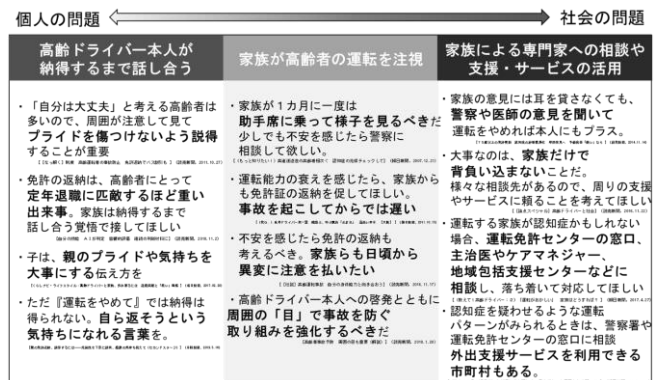


図5 家族などの周囲のサポートに対する主張

護士は、「被害者が家族の責任を重視する場合には、本人と家族の双方に賠償請求する可能性も考えられる」と話す。

また、家族が高齢ドライバーに運転免許返納を促す際、実力行使ややみくもに返納を促すのではなく、高齢ドライバー本人が納得できるまで話し合ってもらいたいという主張も15件見られた。

中川ら(2016)⁹⁾の研究でも示されているように、高齢者にとって、運転免許返納は大きな意味を持っている。

【自分の技能 AI が判定 客観的評価 継続の判断材料に、読売新聞】(2018.11.2)においても、高齢者にとって、運転免許返納は人生における大きな決断であることから、本人が納得して運転免許返納することの必要性に言及があった。

NPO法人「高齢者安全運転支援研究会」(東京)のH.M事務局長は「免許の返納は、高齢者にとって定年退職に匹敵するほど重い出来事。家族は、納得するまで話し合う覚悟で接してほしい」と呼びかけている。

本人が納得して返納するためには、家族の細やかな配慮が必要になるが、それは家族にとって負担の増加にもつながる。そういった際に、家族が専門家に相談したり、支援・サービスを活用したりすることへの提案が11件存在した。専門家として具体的には、警察や自治体、医師、ケアマネージャー、介護職が挙げられた。

【【論点スペシャル】高齢ドライバーと社会、読売新聞】(2016.11.22)においては、「家族だけで背負い込まない」という表現が使われている。

本人の抵抗感が強いなど、運転の中止がスムーズにいかないこともある。大事なのは、家族だけで背負い込まないことだ。運転免許センターの相談窓口や地域包括支援センターなど様々な相談先があるので、周りの支援やサービスに頼ることを考えてほしい。

高齢ドライバーの交通事故対策は「本人やその家族の問題」である一方で「社会全体の問題」でもある。家族がその認識を持つことの必要性が示唆された。

5. おわりに

(1) 全体考察

記事件数・主張ありの記事件数を年別に比較した結果、道路交通法改正などによる高齢ドライバー対策の実施や高齢ドライバーによる交通事故の発生との関係が示唆された。

記事内で言及された交通事故は、①逆走事故、②店舗・駐車場での事故、③上記に当てはまらない、耳目を集めた事故の3種類に大別できた。2006年から2019年のうち、主張ありの記事で最も言及された交通事故はPで16件、次いでMで9件であった(表-3参照)。いずれも子どもが犠牲になった交通事故で、③耳目を集めた事故に当てはまる。

(2) 年別分析

道路交通法改正によって、高齢ドライバー対策に大きな変化をもたらした2009年と2017年の前後では、制度に対する課題・提案の主張が多く見られた。具体的には、高齢運転者標識や高齢者講習、認知機能検査、運転技能検査などに対して、主張がなされていた。

また、公共交通機関などの生活支援に関して、定期的に主張が見られ、運転免許返納後の生活が具体的に検討されていた。

主張は、研究者によるものが2006年から2019年の全ての期間を通じて最多となった。

(3) トピック別分析

記事内で様々な立場が表明された、a)高齢運転者標識、b)高齢者講習・認知機能検査、c)家族などの周囲のサポート、の3種類の話題別に、それぞれに対する主張を引用しながら、どのような議論が行われていたか考察した。

高齢運転者標識に関しては、75歳以上に表示が義務化された2008年前後に、義務化に対する賛否の声が見受けられた。また、高齢運転者標識を表示したドライバーに対する、一般ドライバーの配慮の必要性への言及も見られた。

高齢者講習・認知機能検査に関しては、①運転能力を評価すべき、②認知機能検査の期間(3年おき)は適切でない、③医師の負担、④教習所の負担、といった主に4種類の主張が見られた。①、②は対策強化を求める一方で、③、④は講習による負担を問題視していた。対策を強化すると、さらに医師・教習所の負担が増加するという相反した構造となっており、「高齢者の交通安全」と「運営等の負担」の両方を鑑みて、交通安全対策を考える必要があることが示唆された。

家族などの周囲のサポートに関しては、高齢ドライバーの問題を個人(家族)の問題と捉えている主張と社会の問題と捉えている主張が存在した。高齢ドライバーが交通事故を起こした場合、その家族が責任を問われる場合もある。そのため家族は高齢者の運転や日頃の行動を注視する必要があるが、家族のみがこの問題を背負い込むことを危惧する声もあった。この問題は「社会全体の問題でもある」という認識を家族が持ち、専門家へ相談するなど、困ったときに助けを求めることが提案された。

(4) 今後の課題

本研究では、新聞記事の検索期間を警察庁が認知機能検査を導入する方針を明らかにした2006年からとしたが、今後はさらに対象期間を拡大し、高齢ドライバー対策の経緯を明らかにする必要がある。

また、2020年6月公布の改正道路交通法では、特定の違反歴のある高齢ドライバーに対する運転技能検査の導入が決定しており、高齢ドライバー対策が今後さらに強化されていくと考えられる。そういった新たな流れに対する人々の主張にも注目していきたい。

参考文献

- 1) 総務省統計局,高齢者の人口, 2019
<https://www.stat.go.jp/data/topics/topi1211.html> (最終アクセス 2020年10月2日)
- 2) 警察庁,運転免許統計, 2019
<https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo.html> (最終アクセス 2020年9月30日)
- 3) 警察庁,道路交通法等の改正, 2007
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/law/index.html>
(最終アクセス 2020年9月30日)
- 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. (最終アクセス 2020年9月30日)
- 5) 警察庁, 各種有識者会議等資料, 認知機能と安全運転の関係に関する調査研究報告書, 2019
https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/koureiunten/menkyoseido-bunkakai/cognitivef/cognitivef_report.pdf
(最終アクセス 2020年9月30日)
- 6) 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.
- 7) 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.
- 8) 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.
- 9) 樋口耕一:現代における全国紙の内容分析の有効性—社会意識の探索はどこまで可能か—, 行動計量学, 第38巻第1号, 2011.
- 10) 田中皓介, 神田佑亮, 藤井聡:公共政策に関する大手新聞社報道についての時系列分析, 土木学会, 土木学会論文集 D3 (土木計画学) Vol.69, No.5, 2013.
- 11) 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.

(2020.?? 受付)

QUALITATIVE ANALYSIS OF NEWSPAPER OF TRAFFIC SAFETY FOR OLDER DRIVERS

Misato NEMOTO and Ayako TANIGUCHI

In this study, we will understand the background of the high interest in the need for traffic accident countermeasures for older drivers, as well as the opinions and background of people in various positions such as the older themselves, experts, and newspaper reporters. For the purpose, we conducted a newspaper news analysis targeting four newspapers: Yomiuri Shimbun, Asahi Shimbun, Mainichi Shimbun, and Nihon Keizai Shimbun.

A qualitative analysis was conducted on the above-mentioned four papers, targeting articles containing opinions such as "should be XX" from articles extracted with "older driver OR older driver" as the search word. Specifically, we analyzed the trends of (1) the traffic accident mentioned in the article, (2) who made the opinion in the article, and (3) the content of the opinion / proposal in the article. Based on the background of the series and the laws and measures enforced in that year, we considered each year and topic.

As a result, it was suggested that the accidents mentioned in the article were biased, and that the laws and measures enforced in the year were related to the opinions in the article. Opinions from a wide range of positions such as older drivers, their families, doctors, police, and university professors were extracted, and various opinions on traffic safety of older drivers were reviewed.