

IV - 14

高齢ドライバーマークの普及方策に関する一考察

秋田大学 学生員 ○渡部健太郎

秋田大学 正 員 木村 一裕

秋田大学 正 員 清水浩志郎

1. はじめに

高齢者や障害者、運転経験の浅い人など、さまざまなドライバーが存在する交通場面において、安全な交通環境を築くためには、お互いに思いやりのある運転を心がけるためにも、他者の運転特性を熟知し、相互理解を図ることが必要である。本研究では、高齢者和其他の世代のドライバーとの相互理解について、高齢ドライバーの運転特性の認識に関する分析を行うとともに、高齢ドライバーの認識に有効と思われるシルバーマークを取り上げ、シルバーマークの普及方策について、いくつかの方策を提案し、これに対する高齢者の装着意識と非高齢層の受容度について考察するものである。

2. 高齢ドライバーの運転に対するイメージ

高齢ドライバーに対して一般的に抱かれているイメージに対して、高齢者と非高齢者双方の認識について表-1の要領で行った。調査項目は表-2に示す通りである。

表-1 調査の概要

調査期間	平成8年12月から平成9年1月	
調査場所	秋田県自動車運転免許センター	
対象者	高齢層（65歳以上）	非高齢層（20～50代）
回収票	220部	500部
有効票	220部（100%）	487部（97%）

表-2 調査項目

- 1) 属性
- 2) 高齢ドライバーのイメージ
- 3) 高齢ドライバーの運転認識と高齢の注意意識
- 4) 後続車の注意
- 5) 若者の転の印象と高齢ドライバーへの接し方
- 6) 高齢ドライバーをどのように分けるか
- 7) シルバーマークの認識
- 8) 特典付シルバーマークへの心と非高齢の負担

高齢ドライバーのイメージについての分析を行った結果、「すばやい対応が苦手である」、「自己本位な運転が多い」ことについては、いずれも高齢者の方が否定的な意見が多くみられた。しかしながら、別の質問で後続車に対する注意度についてみると、高齢者で、後続車を気にしない傾向が見られた。

表-3には具体的な交通場面における高齢者の運転挙動についても、高齢、非高齢の双方にたずねた結果を示している。

表-3 高齢ドライバーの運転特性 (％)

質 問 項 目	高 齢 層	非高齢層
	あ る	注 意 する
(1) ウインカーを出さずに右左折すること	9.2	84.2
(2) 信号が黄色に変わったとき、無理に急停止すること	52.3	81.6
(3) 右折するとき、慎重すぎてなかなか右折できないこと	68.5	84.4
(4) 道路左方から左右を確認しないで進入してくること	11.4	83.4
(5) 狭い道ですれ違うとき、十分に左に寄れないこと	43.6	84.0
(6) 高速道路などの合流部で、十分に加速しないで本線に合流してくること	35.6	78.6
(7) 交差点を右折しようとするとき、交差点を抜けるまでの時間がかりすぎる	47.5	83.9

全体的には、高齢者に否定的な認識が多いが、比較的認識差の少ない要因としては、(2)の「信号が黄色に変わったとき、無理に急停止すること」や、(3)や(7)の右折に対する不安を明らかにする項目があげられた。非高齢層は、どの項目においても約80%が、高齢者の運転挙動に注意していると答えている。しかしながら、走行中の車両の運転者が高齢者であることをどのように認識するかについては、図-1に示すように、服装や顔が見えるまで近づかないと認識できない人が多く、全体の約20%は認識できないとしている。したがって、現実の交通場面では、常に高齢者の運転挙動に対応した運転操作ができるとは限らないことが予想される。

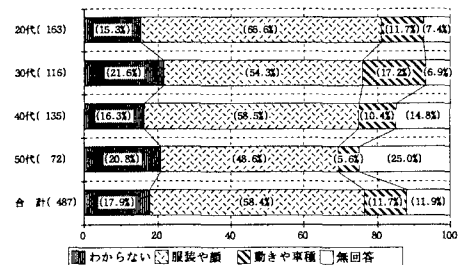


図-1 高齢ドライバーの見分け（対向車）

3. シルバーマークの普及方策について

交通安全のためには、交通参加者の相互理解が重要であることから、本研究室では昭和58年にシルバーマークを提唱した。現在秋田県シルバーク会議がシルバーマークを取り扱っている。シルバーマークの普及については、表-4に示すような理由もあって、十分に浸透しているとはいえない状況にある。

そこで、シルバーマークの必要性とその普及方策

について、非高齢者にも考えてもらい、場合によってはそのために負担をする可能性について、質問を行った。設問項目は表－5の通りである。シルバーマークを普及させる方策としては、無料で配布すること、添付によって何らかの恩恵を与えること、安全講習による認証等によってマークを権威付くことを考え、その方策に対する賛否と費用負担の意思についても質問した。

表－4 シルバーマークの問題点

- 1) 高齢者の普及率がとても低いこと
- 2) 非高齢層に対し認識として普及していないこと。
- 3) マークとして、見る側から目立たないといわれていること
- 4) 高齢者を特別扱いしているように感じること
- 5) 有料であること
- 6) 装着に対し特典がないこと

表－5 普及方策に関する質問項目

- 1) シルバーマークを無料で配布することについて (高齢・非高齢)
無料配布を非高齢が負担することについて (非高齢のみ)
負担に対する金額提示 (非高齢のみ)
 - 2) 各種特典による普及方策について (高齢・非高齢)
非高齢に対する負担支払い意志 (非高齢のみ)
 - 3) 講習との組み合わせによるシルバーマークの権威づけ (高齢・非高齢)
- 特典：①高速道路料金割引 ②自動車任意保険料割引
③駐車場料金割引 ④ガソリンスタンドでの各種サービス

①無料配布方策

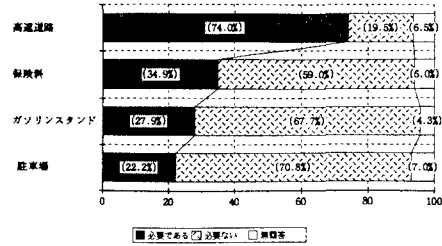
シルバーマークを無料配布することに対して高齢層は、70%が支持し「装着したい」と答えている。非高齢層は、年代に関係なく80%近くが賛成している。また、無料配布に対する負担を非高齢層にに求めることに対しては、賛同者の割合はやや低下したが、約65%近い支持を得られた。とくに、50歳代で負担を受容する割合が高くなっている。

また、非高齢層に「免許取得時に1回だけシルバーマークのためにお金を負担するとしたらいくら負担できるか」という質問に対して、年代別の平均金額は20代が383円、30代が381円、40代が560円、50代が532円という結果になった。非高齢層の平均としては454円/人となった。

②各種特典による普及方策について

シルバーマークに何らかの特典を付けることによって、普及を試みる方策を提案したところ、図－2に示すように高速道路料金の割引による高速道路でのシルバーマークの装着に対して高い支持がえられた。これは、高速道路上での事故が重大事故につながる恐れが大きく、高齢ドライバーの安全が非高齢ドライバー自身の安全に直接通じるという認識があるためと思われる。

このような高速道路料金の割引分を、非高齢が負



図－2 各種特典に対する非高齢層の支持

担することについては、45%が賛同している。高速道路利用料金に対して、非高齢層の負担は平均3%であることがわかった。その他の自動車任意保険料割引、ガソリンスタンドでの各種サービス、駐車場料金割引においては高い支持は得られなかった。

③マークの権威付け方策

シルバーマークを付けることにプライドを持てるような方策として、交通安全講習で合格したドライバーにシルバーマークを装着してもらう方法については、非高齢層では68.9%、高齢層でも73.2%が賛同している。これは、シルバーマークが、必ずしも危険なドライバーというレッテルではなくなる、非高齢層にとっては、他の方策と違い、高齢ドライバーの運転技術のチェックとして有効であることが挙げられる。

4. おわりに

本研究で提案したシルバーマークの普及方策のうち、無料配布、高速道路料金割引、シルバーマークの権威付けについては、高齢ドライバーの意向が高いこと、また非高齢層にも受容されていることから有効な方策であることが確認できた。とくにシルバーマークの権威付け方策については、高齢者が自己の運転能力をチェックしながら、誇りをもって運転できるという意味において、有意義な方策であると考えており、今後シルバーマークの義務化が導入されることになっても、検討すべき方策であると考えている。

最後に、本研究で実施した調査においては、秋田県自動車運転免許センター、秋田県警の方に多大なご協力をいただいた。ここに記して謝意を表します。

参考文献 清水浩志郎(1984):「高齢ドライバーマークの提案と実地 ―秋田県シルバー会議の試み―」, 第39回土木学会年次学術講演概要集Ⅳ, 207-208頁。