

高齢ドライバーの運転実態と事故特性

小林 實*

わが国も高齢化社会を迎えようとしているが、運転免許人口も同時に高齢化しつつあり、現在60歳以上のドライバーは200万人を超え、今後着実に増えていくはずである。このため、本研究はこれら高齢ドライバーの持っている意識、走行実態、事故特性などを明らかにし、今後の問題解決の糸口にしようとするものである。

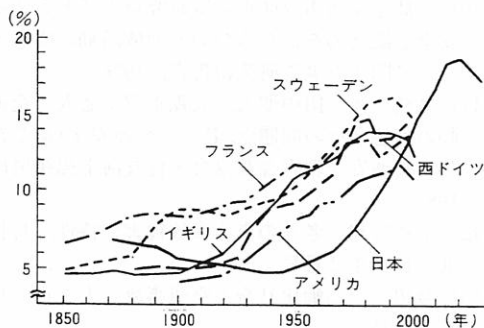
Driving Behavior and the Accident Characteristics of Elderly Drivers

Minoru KOBAYASHI*

Since aging society is coming soon in Japan, construction of driving population is also shifting elderly group, namely, elderly driver population of more than 60 years old is exceeded 2 million this year. In this connection, this study aims to grasp their attitude toward transportation as well as driving behavior and the accident characteristics of those elderly drivers and to introduce tentative measures for new future.

1. 免許人口の高齢化

わが国の高齢化は他の先進諸国に比べ、そのスピードが極めて急激であるといわれている。1950年から、いわゆる65歳以上の老年人口の占める割合は急増しており、2,000年には全体の15%に達し、西欧諸国とならび、その後も伸びることが予想されている¹⁾(Fig. 1)。西欧諸国での高齢化はそのテンポが緩



(長町三生著「中高年活用のための生涯的職務設計」 日本生産性本部 昭和56年)

Fig. 1 老年人口比率の諸外国との比較

International comparison of the rate of elderly people population

慢であったのに比べ、わが国でのそれは急激であり、未だ体験したことのない高齢化社会のもたらす問題について、必ずしも意識は高いとはいえない。

ことにわが国の交通社会をみた場合、これら高齢者のかかわる問題というのは、主に歩行者、自転車といった弱者の立場であって、運転者という視点からは必ずしもとらえられていない。

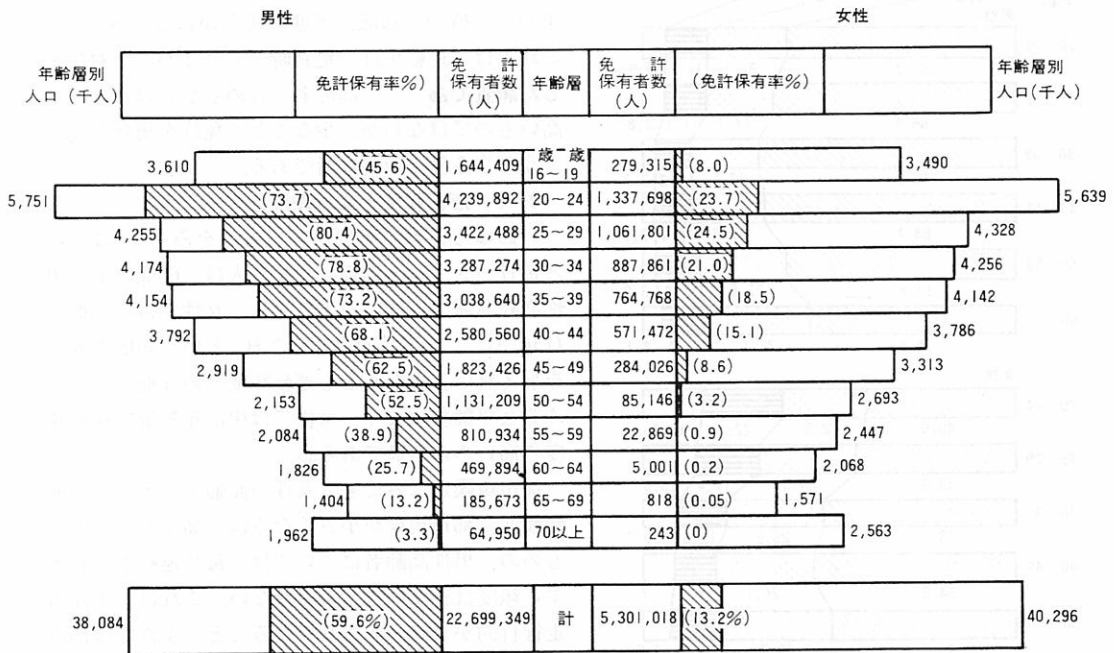
ところで、わが国の60歳以上のいわゆる高齢ドライバーは、1971年には男性72万人(全体の3.2%)、女性で6,000人(全体の0.1%)であったのが1981年には、男性210万人、女性9万人を数えるに至り、全免許人口に対する比率は5%と高くなって来ている。しかも、免許人口構成比のピーク年齢層は、この10年間に20歳台から30歳台へと移行しており、(Fig. 2)、今後この免許人口の高齢化が進み、しかもマイカー時代を体験したこれらドライバーは、高齢に達しても容易に車の持つ魅力を捨て去ろうとしないとなれば、高度のモビリティを求めようとする高齢ドライバーの動きが、社会的に大きくクローズアップされること必至である。

2. 高齢ドライバーの運転実態

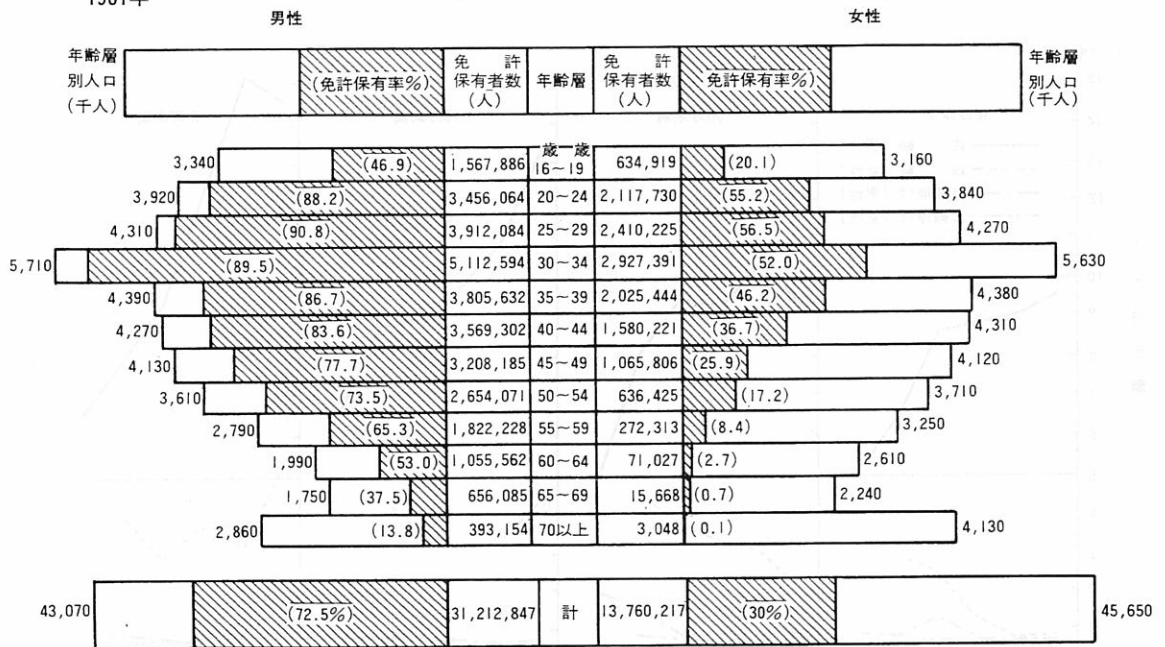
青少年、中年といった年齢層を一つの均質化した(homogeneous)集団とみることにさしたる異論はないであろうが、加齢と共にその肉体的、精神的特性というものに個人差が生じ易く、高齢者層を一括して、その特性を論ずることは出来ない²⁾。ことに、車や二輪、原付を運転するといった積極的な社会活動への参加をしようとする高齢者は、いわば active で活性化した集団であり、これらの人々を今後の高齢化社会を牽引する主導グループとみなすことが出来るよう。

* 自動車安全運転センター調査課長 (本学会員)
Chief, Research Section, Japan Safe Driving Center, Inc.
原稿受理 昭和58年10月17日

1971年



1981年



(警察庁資料による)

Fig. 2 性別・年齢別免許保有率の推移

Trends of driver's license holders by sex and age group

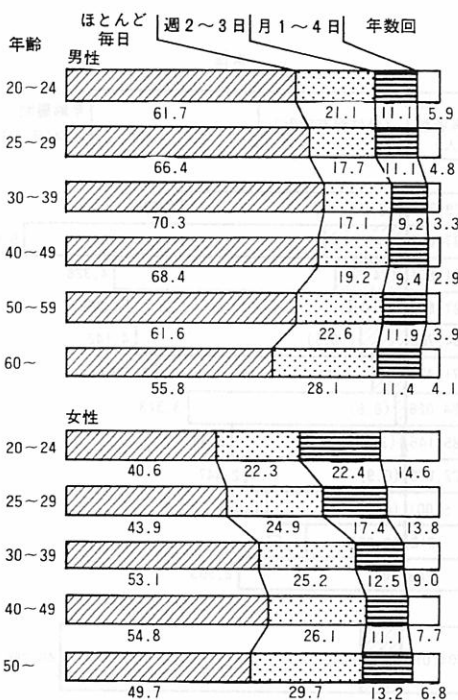


Fig. 3 性別・年齢別運転頻度 (マイカー)
Frequency of driving of private own cars by sex and age group

最近の調査から得られた知見で、これら高齢ドライバーの持つ、意識、実態を明らかにしてみよう*。これらは、運転免許の更新時のドライバーを対象とした調査であって、高齢者の占める割合はそれほど高いものではないが、少なくとも免許を更新しておこうとする積極型高齢者である。

2-1 運転頻度と走行距離

いわゆる運転の頻度というものをみると「ほとんど毎日ハンドルを握る」とする人は、60歳以上の男性高齢者層でも50%以上に達し、女性ではやや低い (Fig. 3)。これに「週に2~3日」という頻度の人達を加えれば、少なくとも運転頻度という面からだけみると年齢差はなく、女性では中高年齢層で運転頻度の高いのが特徴である。

都市規模別にみても、女性の高齢ドライバーの運転頻度は都市規模が小さくなるほど高くなっているものの、男性高齢者については「毎日運転する」とする頻度は50%前後と大差はない。これは、男性の走行目的が女性とかなり異なること、女性では都市

*自動車安全運転センター「運転者群別の実態に関する調査研究報告書」(昭57)「女性運転者の運転実態と事故・違反に関する調査研究」(昭58)

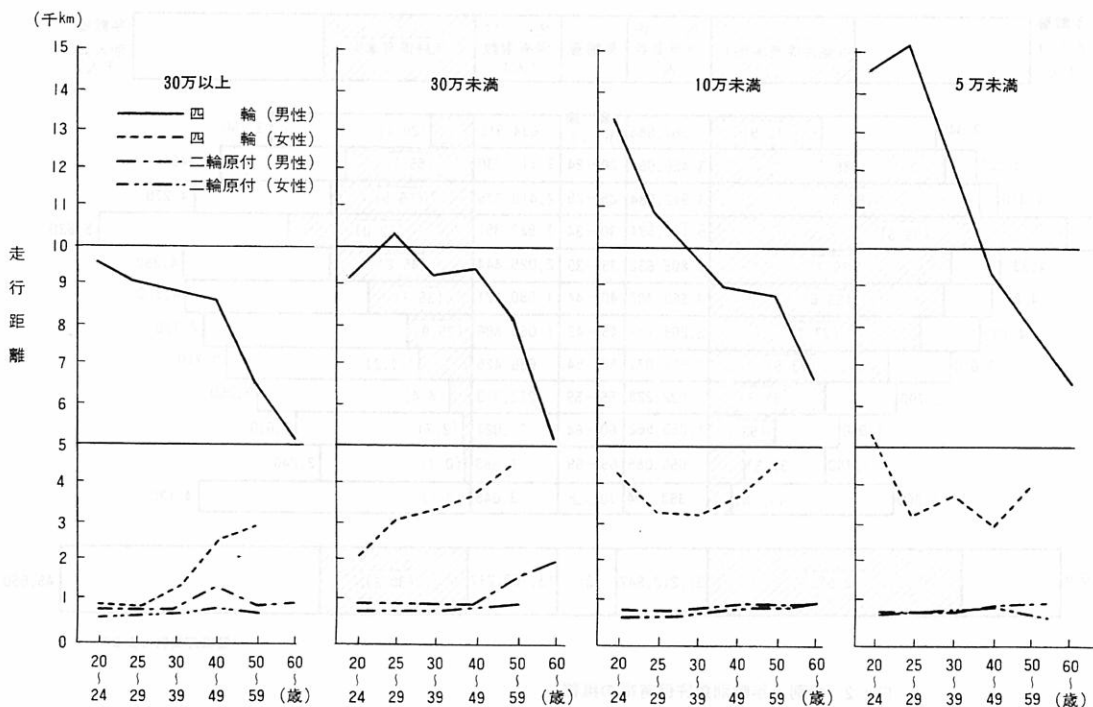


Fig. 4 都市規模別年間走行距離
Annual travel distance by size of city

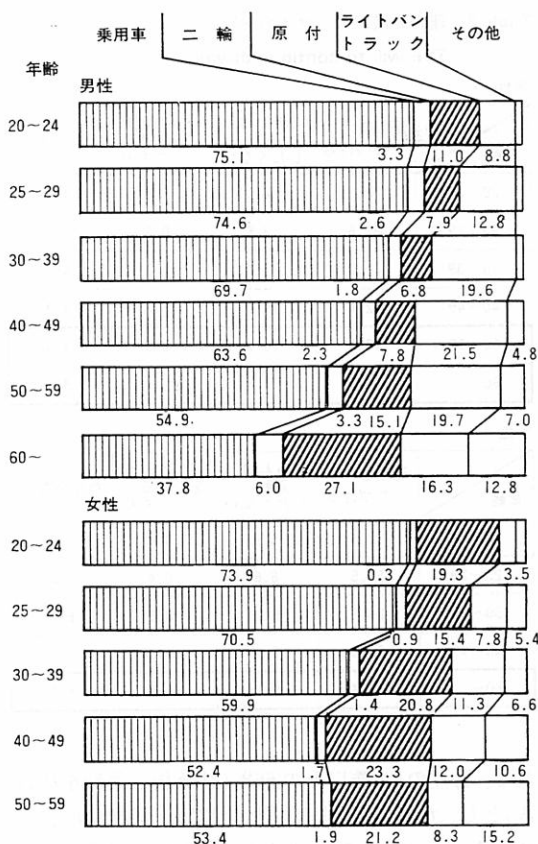


Fig. 5 年齢別・性別運転車種
Type of vehicles by sex and age group

規模が大きくなると公共輸送機関への依存が大きくなることがあげられよう。イギリスでの調査によっても、免許を有する65~69歳のドライバーでも57%が週1回以上の運転をし、80歳以上でも21%がそうするという³⁾。このことから、わが国でもこうした超高齢ドライバーが今後出現する可能性も考えられる。

いわゆるマイカーの年間走行距離を都市規模別に見たのが Fig. 4 である。これによると、加齢と共に走行距離は低下し、都市規模が大きいところで四輪の男性が年間5,000 km 前後、小さいところで6,000 km 前後となっている。女性の場合、運転頻度と同様に高齢ドライバーの方が走行距離は高くなっている。年間5,000 km というと、月に400 km 程度、1日にして20 km 未満の走行となる。一方、原付の走行距離は都市規模の大小と関係なく一定しており、年間にして800 km 前後、月間60~70 km、1日にして約3 km の走行であり、これは、原付の持つ性格、用途といったものが、どのような都市環境にもマッチして使われていることを示すものといえよう。

2-2 車種と用途

運転する車種に年齢的特徴がみられるだろうか。年齢別に「主たる運転車種」をマイカードライバーに見たものが Fig. 5 であり、男性の場合、加齢と共に乗用車の割合が減り、原付の占める割合が高くなることであり、50歳台で原付が15.1%、60歳以降では27.1%にも達している。乗用車は37.8%にとど

Table 1 年齢別・性別の車の用途
The purposes of using cars by sex and age group

用途		業務・仕事	通勤	買物	自分のレジャー	家族のレジャー	家族等の送迎	訪問	その他
男性									
年齢	用途	13.9	17.6	13.2	31.6	5.8	6.9	4.9	6.1
20~24		18.6	23.2	11.7	23.6	12.4	5.1	4.4	1.0
25~29		19.1	22.8	13.6	14.7	21.2	4.5	3.6	0.5
30~39		18.6	22.6	14.8	12.7	20.1	6.2	4.0	1.0
40~49		19.8	21.1	16.2	13.0	14.4	7.0	7.0	1.5
50~59		22.5	12.9	19.5	13.3	9.7	7.0	11.8	3.3
60~									
女性									
年齢	用途	4.8	14.7	27.1	22.7	8.5	11.5	7.7	3.0
20~24		5.4	13.0	30.9	11.6	12.3	15.8	9.8	1.2
25~29		8.3	11.5	31.8	8.3	13.4	16.0	9.3	1.4
30~39		11.4	11.4	31.8	9.2	10.4	14.7	9.6	1.5
40~49		12.0	8.7	31.5	8.9	11.5	13.9	11.9	1.6
50~59									

まっている。女性では原付の占める割合は年齢層のいかんを問わず高く、全体の20%に達する。

この図では明らかでないが、乗用車も高齢化に伴い、大型から小型、軽へと移行することも知られており、車種の豊富なわが国の交通社会の特徴のうち、高齢層は簡便にモビリティを確保出来るような方向へ動いているようである。この点でたとえば欧米では、高齢者が経済的理由から車を放棄せざるを得ず、この結果孤独な生活へ追いやられているのと対照的である。

次に、どのような用途で車を使うか、これを年齢的にみた結果が Table 1 である。ここでは、普段車を使って行うものを3つあげさせ、その百分比をみているが、60歳以上の男性ドライバーで、「業務」が22.5%と他の年齢よりも高くなっている。これは若年層では「自分自身のレジャー」、中年層で「通勤」、「家族のレジャー」というものが主たる用途であるのに対し、高齢者にとっては、その仕事がどのようなものであれ、車を足として、その仕事をやることに大きなウエイトがあるといえる。高齢者の用途としては、「買物」、「訪問」の割合が他の年代層より高くなっている。

女性の場合も男性と若干異なり、「買物」、「家族のレジャー、送迎」といった機能に50歳台のドライバーは動いており、家族中心の車の使われ方があることを示している。

2-3 運転継続意志

いわゆる高齢免許人口の増加は、先に述べたように今後急速に進むと思われるが、果たして実際にハンドルを握るドライバーはどの程度になるだろうか。先のアンケート調査は更新時講習の人を対象としたものであり、少なくとも免許の更新をしようとする人も含まれている。こうした、いわゆるペーパードライバー（過去1年間ほとんどハンドルを握らない人を含めて）の割合というものは、男性の50歳台で4~5%、60歳以上で10~12%と、中年層以下が2%前後であるのに対しやや高い。女性の場合、ペーパードライバーはむしろ25~29歳に22%と高く、50歳以上で17%と低くなるのは、女性の車利用の特徴ともいえる。

いずれにせよ、現在の60歳以上の高齢ドライバーの問題は、運転頻度、運転人口の多い男性ドライバーの問題に集約されると思われる。

今後の運転継続意志について、マイカー運転者を対象として回答を求めた結果は Table 2 のごとくで

Table 2 運転継続意志（マイカー）

The will to continue driving

男性

年齢	運転をつづける	できれば運転したくない	いずれ運転をやめるつもり	わからない
20~24	91.1	4.0	0.8	4.1
25~29	84.6	9.8	0.7	4.9
30~39	83.0	11.8	1.2	4.0
40~49	82.4	11.4	2.2	4.0
50~59	77.6	10.1	9.0	3.3
60~	65.5	7.1	23.5	3.9

女性

年齢	運転をつづける	できれば運転したくない	いずれ運転をやめるつもり	わからない
20~24	87.5	5.8	0.7	5.0
25~29	83.5	8.6	0.4	7.5
30~39	84.2	9.0	0.6	6.2
40~49	82.9	7.4	2.7	7.0
50~	73.4	9.1	11.5	6.0

ある。男性の60歳以上の66%は「今後も運転を続ける」とし、女性でも50歳以上で73%が同様に回答しているように、高齢ドライバーの運転に対する高い積極性が示されている。一方、「運転をしたくない、出来ればやめたい、やめるつもり」といった回答者は、50歳台男性で19.1%、60歳以上で30.6%を示し、加齢と共に運転をやめたいとする人の割合は高まっている。60歳以上では23.5%が「いずれやめる」と自覚しているが、これは運転可能年齢をアンケート調査した結果と類似した傾向を示している⁴⁾。もちろん都市規模が小さくなると、代替公共交通機関が十分でないことからして、運転継続意志のない割合は、人口5万未満の都市での60歳以上で19%にとどまっている。

このような運転継続意志のない人たちがその原因としてあげているのは、50歳台男性で22.1%が「年齢的限界」であり（Table 3）、この割合は60歳以上で64.6%に達している。女性では50歳台で35.6%と高い。「運転が疲れる」といった具体的なものは拒否理由としては必ずしも高くなく、主観的な総合判断の結果、「年齢的限界を感じる」と回答しているのであろう。

イギリスでの調査によると、65~69歳のドライバーの20%が、80歳以上では55%が「運転をしたく

Table 3 運転をやめたい理由 (マイカー)
The reasons for quitting driving

男性					
年齢	理由	交通事故が不安なので	車の運転が疲れるので	年齢的に限界を感じた	その他
20-24		27.9	27.1	0.8	44.2
25-29		37.2	24.8	0.3	37.7
30-39		36.1	26.6	0.1	37.2
40-49		35.5	22.3	4.6	37.6
50-59		23.6	18.7	22.1	35.6
60~		9.2	7.7	64.6	18.5

女性					
年齢	理由	交通事故が不安なので	車の運転が疲れるので	年齢的に限界を感じた	その他
20-24		54.4	13.9	0	31.7
25-29		62.5	18.1	0	19.4
30-39		59.3	13.9	0.4	26.4
40-49		44.3	13.1	9.8	32.8
50~		15.1	19.2	35.6	30.1

ない」としており³⁾、わが国との生活環境の差異も大きいために、こうした超高齢ドライバーが自分の意志とは無関係にハンドルを握らざるを得ないのが現実の姿であろう。

2-4 運転中の不安感

高齢ドライバーは、運転中にかなり高い不安感を抱いているようである。Fig. 6 は、いくつかの交通場面における不安感から、不安得点というべきものを算出した結果であるが、男性の運転中の不安感は加齢と共に上昇し、60歳以上の不安得点は、20歳代の約2倍を示している。女性の場合、年齢と関係なく一様に高く、加齢と共に男性の抱く不安得点は

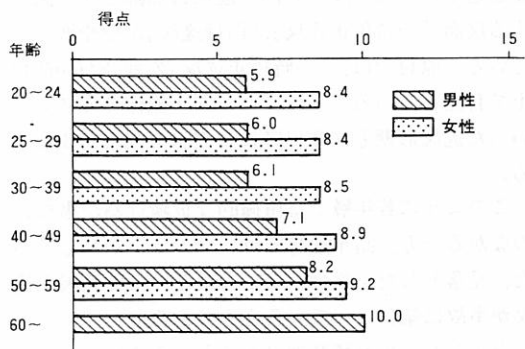


Fig. 6 年齢別・性別不安得点
Anxiety scores by sex and age group

女性のそれに近くなって行くことが判る。

男性の高齢ドライバーにあっては、「速い流れでの運転」、「後からの追いあげ」、「先頭車になった時」、「大型車への追従」といった項目に対し、若年層よりかなり高い不安感を抱いていることがいえる。これは、ある意味で加齢に伴う運転行動のうち、スピードが加わった場面、高度な判断を要請される場面、他の車とうまく協応しなければならぬストレスが高いことを意味している。

一方、「自分さえ気を付けていれば事故にあわない」とする割合は、60歳以上で若年層にくらべて著しく高くなり、高齢者とマイペースでの運転との結び付きの強いことは一つの重要な示唆といえ、悪くいえば他の交通の流れに重大な関心を示さないパターンになりがちの一面がうかがえる。また、「前の車がノロノロしていると追い越したくなる」とか、「馴れた道ではスピードを出す」といったような、自分から危険を敢行するような運転にはむしろ否定的であり、「割りこんで来たら入れる」とする寛容度は高齢ドライバーでは高い。

3. 高齢ドライバーの事故特性

3-1 統計からみた事故特性

高齢者の交通事故というものは、交通弱者としての歩行者、自転車乗車中といった被害者として今まで取扱われてきたとあってよい。歩行、自転車という簡便なモビリティの手段に高齢者が依存することは極めて自然といえる。事実、歩行者事故の死者の41.5%、自転車乗車中の43.3%が60歳以上の高齢者であり*、年齢別人口比率からみて極端に高く、これらへの安全対策、教育というものは、さらに積極的に取り組まれるべきではある。

一方、高齢者の自動車や原付の運転中の事故はどうであろうか。この5年間にその推移をみると、Fig. 7にあるように、1978年を100として、歩行中、自転車がほぼ横ばいであるのに対し、これら運転中は、四輪では70%の増、原付は1981年までほぼ横ばいであったのが、82年に30%の増を示している。今後の高齢免許人口の増加を前に、運転中の事故の急増の事実を深刻に受けとめる必要がある。

また、単純に年齢別の免許保有者10万人当りの運転中の事故件数(第1当事者)をみると、Fig. 8に

* 警察庁「交通事故統計年表」(昭56)

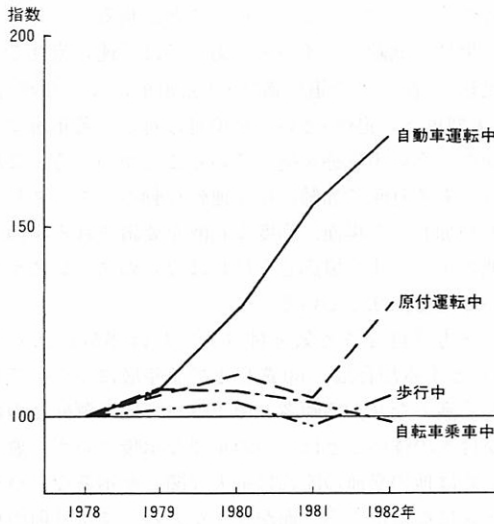


Fig. 7 60歳以上の運転者の起こした事故の推移
Traffic accidents by driver over 60 years old

あるように、男性の場合、加齢と共に漸次低下し、60歳台以上では10万人当たり650件程度に落ち着いている。女性では60歳以上のサンプル数が少ないこともあって、カーブは上昇しており、70歳以上では男性を上回っている。しかし、今後の高齢ドライバーと原付の結び付きがさらに強くなれば、男性の高齢層でのカーブが上向く危険性がある（現に、10万人当たりの死亡事故件数、10万km当りの事故率などでは、高齢層での上昇が指摘されている）。このように、高齢ドライバー即安全ドライバーとは必ずしも断言しにくいいくつかの要因がうかがわれる。

事故時の運転車種別に各年齢層の分担率をみたのがFig. 9であるが、これによれば、男性の普通乗用車で20~30歳台が高く、軽乗用車ではこれに40歳台が加わる。原付になると19歳未満で全体の40%と高く、50歳以上でも全体の26%（死亡、重傷事故）を占めている点に注目したい。女性の場合、車の利用年齢が高くなっていることも反映し、原付では30歳台から50歳台であり、いずれの車種も60歳台以降は極めて少ない。このように男性の高齢者においては、大きい乗り物から小さい乗り物へと移行し、小さい乗り物の簡便さが、交通環境を無視した危険行為に、さらには事故につながっているものとみられる。

事故の主要原因をみると、若干ではあるが高齢ドライバーには、いわゆる「内在的前方不注意」と称せられるものがやや高く、「脇見」といったものは減少

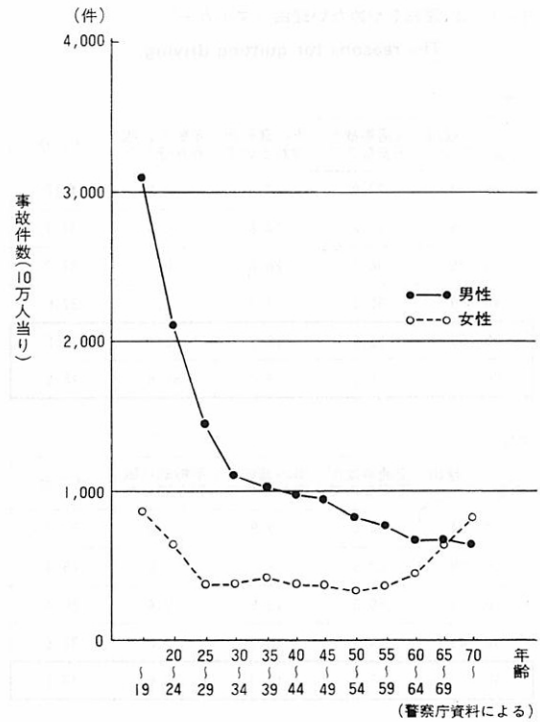


Fig. 8 年齢別・免許保有者10万人当りの人身事故件数 (昭和56年)

Accidents per 100 thousands driver population by age group

している。ことに普通乗用車に比べて原付にその傾向が強い。これは、高齢ドライバーでは、みずから積極的に脇見をして、視界に情報を入れないのではなく、むしろ、情報を視界に入れながらも、他のことを考えたり、他の動きに気を取られたりして衝突するといったケースが多いのであろう。

法令違反別にみると、男性の普通乗用車では、速度超過といった危険度の高い違反は加齢と共に減少する反面、「一時停止違反」、「徐行違反」がやや増加している。原付では、「一時停止違反」の割合が60歳以上で目立っている。また、「ハンドル操作のミス」といった違反形態も60歳以降に目立って割合がふえている。

このように若年層では積極的な危険行為が事故につながる一方、高年齢層では、ついうっかりしていた、見落とした、気付かなかったといった原因の違反が事故に結びついているようである。

発生した事故を類型別にみると、そこにいくつかの特徴をみることが出来る。まず、車両単独事故はいずれの車種にあっても若年層に占める割合は高い

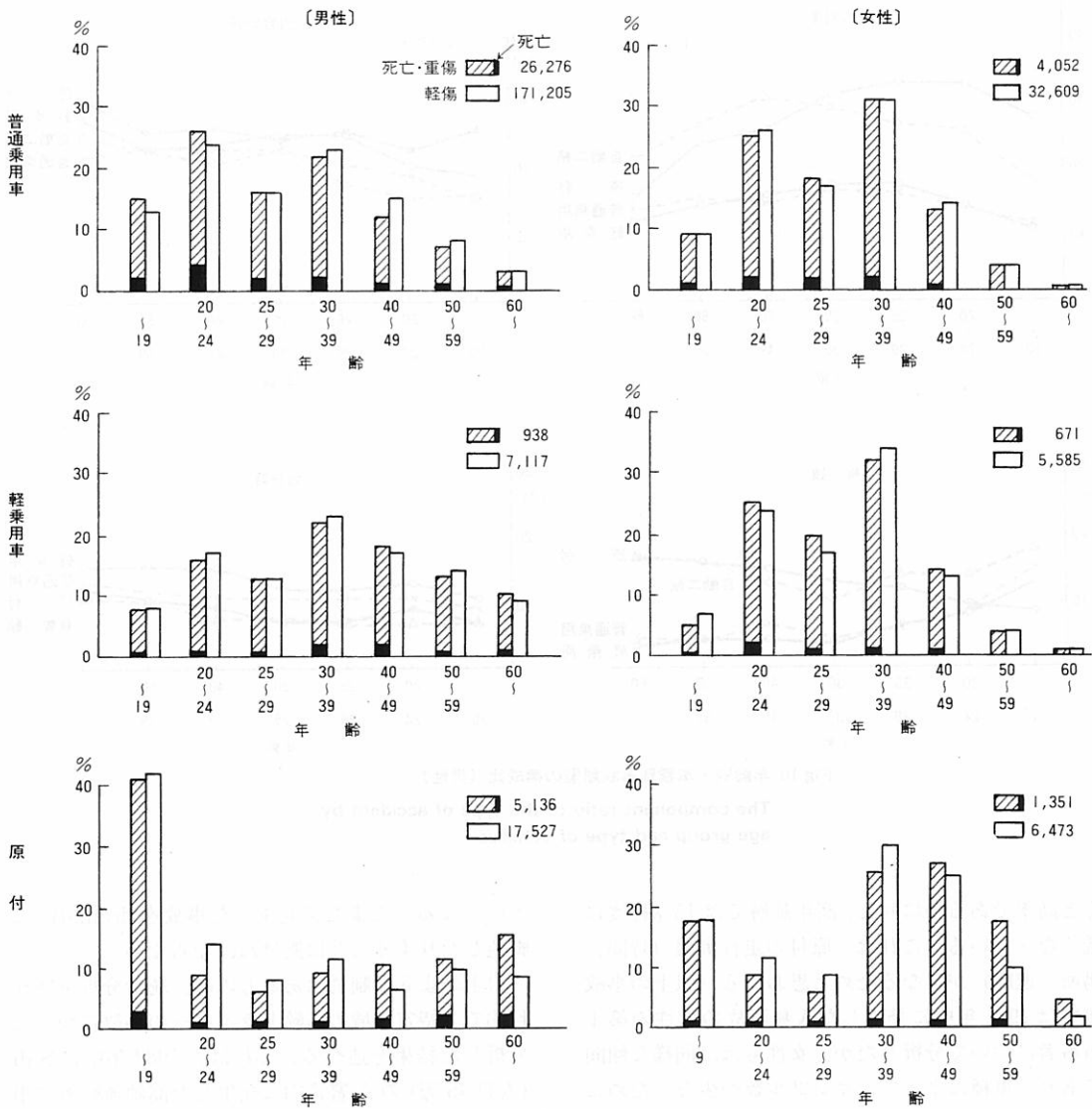


Fig.9 車種別・年齢別・性別の第1当事者構成比
The component ratio of the first party concerned

が、四輪では加齢と共に減少していることが判る。これに対し二輪では、カーブは上昇しており、60歳台の事故類型の15%に達している (Fig. 10)。これは若年層ではその単独事故がスピードの出し過ぎによる転倒、路外逸脱といった型をとるのに対し、高齢者の二輪では、二輪の持つ動特性が十分に理解し体得されておらず、ハンドル操作を誤り、転倒するといったケースが多いためと思われる。

事故類型の40%以上が車対車で占められていることは各年齢層で共通しているが、その内容を見る

と、たとえば、正面衝突は若年層で高く、加齢と共に出合頭の衝突事故がいずれの車種とも増加しており、ことに原付で著しい。また、右折時の事故は図にみるように、各車種とも加齢と共に増加している点は注目される。これは左折にくらべて、右折という行為が対向車の間げきを縫って走るとか、種々の複雑な判断が要求されており、高齢者にとって、この種の判断を瞬時に適確に行うむずかしさを反映しているのであろう。

一方、人対原付の事故は、ことに若年層が30%近

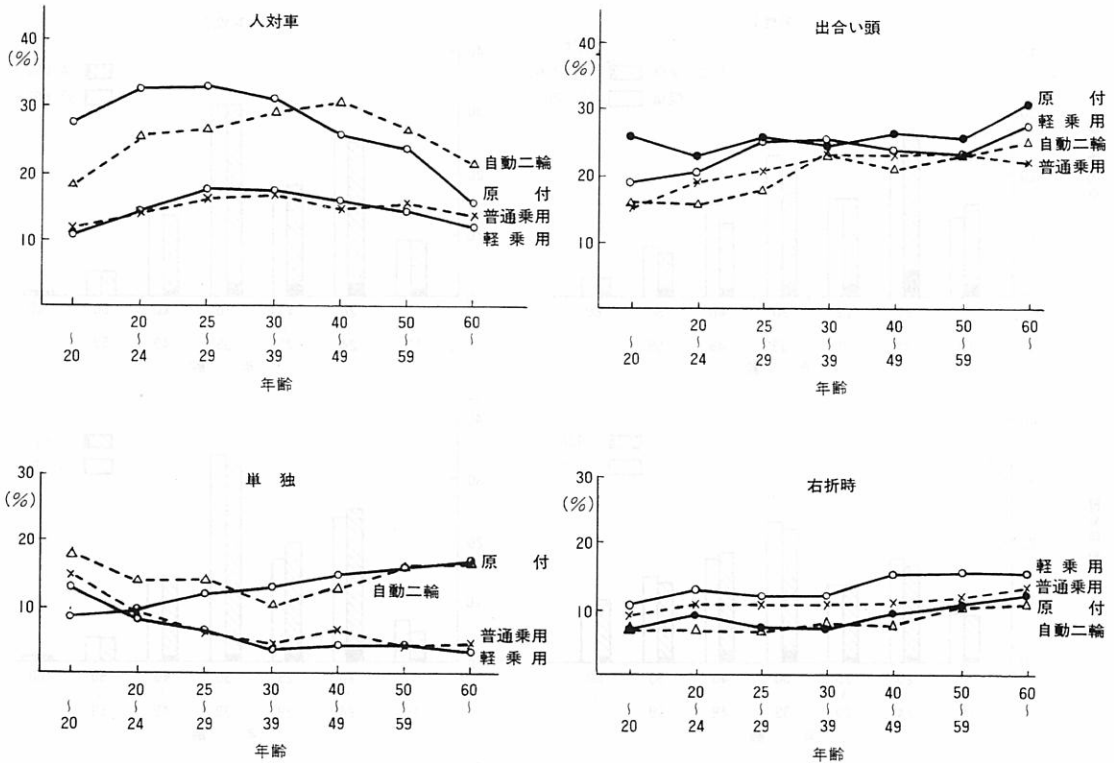


Fig.10 年齢別・車種別事故類型の構成比 (男性)

The component ratio of the type of accident by age group and type of vehicles

くと高率であるのに対し、高齢層では15%程度に低くなっている。これは、原付の走行実態（時間、場所、速度）が異なるためと思われる（以上の事故類型は1981年中に発生した人身事故の男性の第1当事者について分析したが、女性もほぼ同様な傾向であり、車種によってはサンプル数が少ないためここでは省略した）。

3-2 事故事例にみる高齢者の特性

高齢ドライバーの問題を、事故という出力から明らかにすることに大きな意味のあることは疑いはないのであるが⁵⁾、これらの高齢ドライバーの事故を抽出分析しようとするといくつかの問題にぶつかる。第1に、60歳以上のドライバーの全人身事故に対する分担率が低く、全国的にみると、男性で3.6%、女性では1%に満たない。このためサンプル数をまとめることがむずかしい。第2に、発生した事故が真に高齢者のもつ要因を反映しているか否かの判定がむずかしい点である。これは、現在の事故原表の作成にあたって、高齢者に対する特定の調査項目（たとえば身体機能の欠陥、疾病の有無など）がないこ

ともよる。たまたま発生した事故を dramatic に脚色したりすることは避けねばならない。

以上のような制約はあるものの、統計分析を補う目的で、特定地域の高齢ドライバーの事故について分析した結果を述べる。これは、1982年中にS市（人口45万）のA署管内に発生した高齢運転者の事故で全人身事故の3%程度を占める。Table 4は乗用車6件、Table 5は原付7件について示しており、これら少ないサンプルから結論づけることはむずかしいものの、次のようないくつかの特徴が見られている。

- a. いずれの高齢ドライバーも、経験年数は10年から20年というベテランであること。
- b. 発生時間帯は昼間が多く、自宅からそれほど遠くない短距離、定期的走行が多いこと。
- c. いわゆる無謀運転というものはいわゆる無謀運転というものは少なく、むしろ慎重型の運転をしていて、何か欠落するか、もしくは、相手にこちらの動静がつかみにくい、あいまいな行動の結果であること。
- d. いわゆる省略行為がみられること（原付②での

Table 4 高齢運転者の事故事例(乗用車)
The case studies of traffic accidents by elderly drivers (passenger car)

(S市A署内で昭和56年中に発生したもから)

番号	形態	性別	年齢	経験年数	相手車両	時刻	走行目的	概要	見取図	備考
①	追突	女性	58歳	12年	乗用車	PM 5:20	帰宅途中	前の渋滞を望見して接近車に追突		必要情報の欠格
②	追突	男性	60年	14年	乗用車	PM 2:25	帰宅途中	信号停車中、タバコを拾うため、手をのぼし、右足でアクセルペダルをふみ急発進		
③	左折	女性	71歳	19年	バイク	AM 9:50	帰宅途中	ぶつかって始めて直進して来るバイクに気付く、安全確認の不十分さ(ミラーの死角)		後方、周辺視の低下
④	右折	女性	60歳	12年	自転車	PM 6:20	訪問	一台の自転車をみすこして右折中に後続するもう一台の自転車と衝突		発生した薄暮時(9月)の視認力の低下と安易な気持ち
⑤	右折	男性	70歳	8年	バイク	PM 1:30	用事	直進車がゆずってくれた→バイクはないと思って徐行して進行→バイクのあることを見たらこのバイクが左折する様に見えるが私を避けようとしたのかも知れなかった→左折するものと判断し進行衝突		慎重な右折であるがため、逆に相手を認知しながら合理的に解釈
⑥	右折	男性	68歳	30年	バイク	PM 5:15	帰宅途中	直進車が行けと合図しバイクの直進に気付かずゆっくり進行		⑤と同様ゆっくりと交差点内を進行して一回停止をしている
⑦	右折	男性	59歳	21年	二輪	PM 8:12	用事	右折の際、一時停止し、前方の横断歩道の安全を確認し発進したところ左からのオートバイと衝突したもので、視野の中に白いあかりが飛びこんで来た感じでオートバイかどうかわからなかったと表現		発進前に左の方の安全確認が出来ず、この表現の様に対象の認知がむずかしい

チョココンと一時停止、⑤の自分で一時停止した記憶が薄い)。

- e. 視覚的欠陥を露呈したケースが、二、三見受けられること(乗用車での④、⑦で薄暮、夜間において至近情報を確実にキャッチしていない)。
- f. 老人らしからぬ思いきった行動もあること(原付⑥の小廻りして歩行者と接触)。

4. 高齢ドライバーの心身特性

60歳を過ぎると反応時間、ことに選択反応時間の低下が顕著であることは既に指摘されており⁶⁾、とっさに正しい判断を要請される場面に高齢ドライバーは不利とされている。これは、たとえば60秒視力の低下が若年層の約半分になること、動体視力の急激な低下が無自覚のうちに発生していることからもうなずけよう⁷⁾。

運転適性検査の結果からも、高齢者では、神経性

傾向、自己顕示性、不安性が高いとされており⁸⁾、運転中に考えごとをしたり、他のことに気をとられた運転をするため、結果としての見落とし運転が多くなることは、すでに事故の項で触れた通りである。

反応の分化も十分でなく、横着なvigilance(看視)で、前方の情報収集で手一杯で、後方の刺激に対し高齢者では反応時間が長い⁹⁾。このため、マイペースを維持しようとするあまり、他の車にいらいらを生じさせ、結果として他車への事故誘発のチャンスも高くなる。高齢ドライバーが第2当事者になり易いのもこのあたりに原因があろう。ことに過去の経験や原則に固執する頑固な性向というのは、交通での相互依存の原則からは好ましいことではない。

若いドライバーの心理的特徴としてあげられる Dissociated Active Driver (DA) とは、彼らの行動の予測が不可能であり、衝動性が強く、追い越しに関連したミスが発生確率が高いことである⁹⁾。こ

Table 5 高齢運転者の事例(原付)

The case studies of traffic accidents by elderly drivers (50cc motorcycle)

(S市A署内で昭和56年中に発生したものから)

番号	形態	性別	年齢	経験年数	相手車両	時刻	走行目的	概要	見取図	備考
①	直進	女性	67歳	20年	乗用車	PM0:30	訪問	一方通行路を逆行、心配なのでいつもと同じくゆっくり走り、前方を望見して交差点に気付かず		逆行を知らずながら走りかつ必要情報の収集不足
②	直進	男性	60歳	14年	乗用車	PM0:10	帰宅途中	ギアダウンし交差点でチョコンと右足を道路においたあと進行「危い」と思いアクセルをふかす		形式的な一時停止により発進する安易な走行例
③	右折前接触	男性	71歳		乗用車	PM3:00		右折するために車の流れを待つため一時停止し、車の間隙をぬって発進したところ「相手の車が速く見えただけ」で充分右折に間に合うと思った		進行する車両の速度誤認
④	直進	男性	70歳	6年	バイク	AM9:15	出勤時	道路遠方を望見して相手の発見が遅れ、ブレーキ操作のひまなし		手前の情報抽出不足
⑤	直進	男性	74歳	22年	乗用車	PM1:25	帰宅途中	多分一時停止したのち発進した(交通量少なく安易に停止し、右側の安全を確認せず。)		
⑥	右折	男性	60歳	22年	歩行者	PM9:00	帰宅途中	雨が降っていて人通りもなく段々右の方へ寄って小回りをして右折敢行、車の直前の横断者を見ていなかった		安易かつ大胆な行動で重要情報の欠落

れに対して、50歳以上の運転者群では、いわゆる Dissociated Passive Driver (DP) の特徴を示し、辛抱強く、むしろ鈍重であり、状況の要請とかかわりない「我感せず」のタイプが多く、他の車への妨害度も高く、ある意味で積極性を失った運転であるといわれている。これはわれわれの意識調査の中でも明らかにされている。

ここでいう dissociated とは、安全走行に、必要以下の情報量をもって運転し、たとえば、ミラーの使用頻度が低いとか、環境の分化を試みない横着運転を指し、多くの場合、他のドライバーの技術や予測で助けられており、この結果ニアミスになっても、それが自分の誤りによることに気付いていない。この点は若年層も高齢層も同じであるが、問題はそれが active か passive かの差である。換言すれば、若いドライバーの事故原因が comission (敢行) であるのに対し、高齢ドライバーでは omission (怠慢) にあることであろう*。

以上のように、高齢ドライバーには種々の問題が

* The Senior Driver (1965)

ある。しかし、高齢者のモビリティをどのように確保するかは、彼らに時間的な余裕があり、友人訪問、老人クラブ、地域活動に積極的な参加を望んでいることからして、極めて重要な課題といえる。ことに公共輸送機関の少ない地域では、モビリティの低下はこれら高齢層を孤立化することにもなり、彼らへの精神的苦痛は大きいものとなる。したがって、運転を続けたいとする高齢ドライバーの数はおのずと増加せざるを得ないであろう。

こうした点で、高齢ドライバーへの安全指導(ことに更新時講習時など)を通じ、彼らの能力限界の自覚を高め、みずからの力で運転行動を律することが望ましく、シルバーマークといった形での保護は必ずしも適当でないのではなかろうか。こうした active な高齢者が車を通して、積極的に社会活動に参加し、他の高齢者グループを助けて行くことは、高齢化社会の活性化への一つの賦与となるであろう。

参考文献

- 1) 兼頭吉市：クルマ社会の中の高齢者，国際交通安全学会誌 Vol. 5, No. 3, p. 20, 1979

- 2) ECMT : "Social Service" Transport, ECMT Round Table 51, p. 15, 1980
- 3) Hopkin, J. N. et al : The Mobility of Old People, A Study in Guilford, TRRL, LR 850, 1978
- 4) 西山啓 : 高齢者の運転行動, 人と車 Vol. 19, No. 7, p. 16, 1983
- 5) 日本交通安全普及協会 : 老人の交通事故の実態とその防止対策の在り方, p. 54, 1983
- 6) 向井康雄 : 高齢者の交通適応能について, 日本交通科学協議会シンポジウム, p. 41, 1982
- 7) 鈴木昭弘 : 高齢化社会における加齢と車との調和, 日本交通科学協議会シンポジウム, p. 49, 1982
- 8) 大塚博保 : 高齢ドライバーの安全性, 労務研究, Vol. 31, No. 7, pp. 10~11, 1978
- 9) Shaw, L. & Sichel, H. : Accident Proneness, Pergamon Press, p. 360, 1971

