

<研究課題>

中高齢ドライバーの免許返納を規定する意思決定モデルの検討

代表研究者 愛知淑徳大学健康医療科学科 准教授 谷伊織
共同研究者 金城学院大学 非常勤講師 小嶋理江
金城学院大学 人間科学部 教授 北折充隆

【まとめ】

近年、高齢者の運転中の事故が社会問題として大きく取り上げられており、運転技能に不安を感じる高齢者に免許の自主返納を求める取り組みが進められているが、高齢者の免許の自主返納に関連する研究は少ない。そこで、本研究においては免許返納への意思決定モデルを検討するために60歳以上の300名の高齢者を対象としたweb調査を実施した。その結果、生活環境だけではなく譲り合いや運転への責任感といった運転への態度が自主返納の意思決定に影響していること、返納の理由には性差があることが示された。

1. 研究の目的

近年、高齢者の運転によるアクセルとブレーキの踏み間違いなどによる交通事故の多発が、社会問題として大きく取り上げられるようになってきた。こうした背景の中、運転技能に不安のある高齢者に運転免許の返納を求めるさまざまな取り組みが進められており、高齢運転者に対する検査や講習の強化、自主返納の促しが主に進められている。いずれの取り組みについても、運転技能が不十分なドライバーに運転を止めてもらうという点では共通しているものの、運転者の心理に着目すると、受動的に更新ができなくなるものと能動的に返納する違いは非常に大きいと考えられる。

これらの問題に対し、交通心理学研究領域においては、運転者の技能や行動(太子・臼井, 2014)、高齢者講習に関する研究(大伴, 2014)など、認知や運動能力を検討した研究が数多く存在し、高齢運転者に対する検査については、豊富な研究知見による裏づけが存在する。しかし、高齢運転者の免許の自主返納に関連する研究は少ない。そこで、本研究では、免許返納への意思決定モデルを検討するための質問紙調査を実施する。

免許返納の判断に至る認知モデルを考えた際に、大きな影響を与えるのは周囲の交通機関や店舗等の生活環境であろう。車に依存せざるをえない環境におかれている者ほど免許の返納をためらうと考えられる。しかし、生活環境

のみによって自主返納が説明できるわけではなく、当人の運転に対する意識や認知、態度も重要な変数となるだろう。生活環境は他者からの働きかけによって変更することは難しいが、意識や態度は教育活動などによって変容が期待できるため、実際に免許返納を働きかける際には心理変数からの検討をすることが有意義となる。

免許の返納は体力や自身の認知能力の衰えだけが規定因ではないことは先行研究でも既に明らかである。年齢に加え、住環境や地域の対人関係、家族関係などが複雑かつ大きな影響を及ぼしている。返納を意識する年齢について、警察庁(2015)の調査によれば、75~79歳と80~84歳で返納した回答者がそれぞれ4割、85歳以上での返納者が2割となっており、返納を決心するのは85歳までが8割に上っている。年齢の定義についても、今後の高齢化社会の進展も勘案すれば再考を要するが、返納を視野に入れ、決心して実行に至るまでにどの程度の期間を要するのかなど、明らかになっていないことも多い。またこの調査では、運転継続者と免許返納者で、最寄りの駅・バス停までの所要時間に顕著な差は見られず、運転の目的において、自主返納の方が職業ドライバーであったり、通勤のために運転していた人の比率が高く、運転そのものを生きがい・楽しみとしていたことが示されている。データを見る限り、自主返納者は免許が不要で返納しているのではなく、むしろ生活に深く浸透し、高頻度で車を運転しているケースの方が、自身の衰えを自覚して、返納に至っているという構造が見えてくる。

さらに、運転の目的として最も多く挙げられているのは“買い物”であり、例えばスーパーが近くにあったり、通販をよく利用するのであれば運転頻度が低いなど、個人のライフスタイルが、免許返納に大きく影響すると考えられる。また、買い物で車を運転するといっても、家族と同居していれば、自身が行く必要がなくなり、運転する頻度も低下する可能性もあれば、昼間家にいるため、家族に買い物を頼まれた結果として、運転頻度が高くなるかも知れない。つまり、運転免許の返納を躊躇させるような要因が、

逆に促進要因として作用している可能性も否定できない。自主返納の判断に強く影響する要因を明らかにしておくことは、返納を促す要因として応用する大きな手がかりともなる。ここでは、こうした多義的な解釈ができる要因について、免許の返納を促進するのか、抑制するのかを確認すると共に、その影響の強さも明らかにする。

そこで、本研究では免許返納意向の要因について、運転に対する態度を中心に、年齢や性別・運転歴、生活環境（自家用車の必要性が高い地域かどうか）、対人関係（家族や地域住民との関係）、個人の性格特性との関連および、自由記述についてテキストデータの分類と、回答の解釈およびそれぞれの変数の間の関連性を検討する。

2. 方法

2-1 調査対象

全国の60～89歳の男性・女性各150名の合計300名を対象とした。

2-2 調査時期

2018年2月に実施した。

2-3 調査手順

本調査は、Web調査会社に委託・実施した。実施にあたっては、まず運転歴・免許経験・過去1年の違反経験・事故経験・普段の運転頻度などのフェイス項目に回答を求めた。その上で、免許を返納する意向について、「近いうちに運転免許を返納したいかどうか」について、「全くあてはまらない」から「あてはまる」の4件法によって回答を求めた。さらに、運転態度や生活環境、性格について心理尺度を用いた測定を行った。

2-4 調査項目

免許返納に影響を及ぼす因子として、まず主観的・客観的リスク認知に関する項目を投入した。このほか、小嶋ら(2015)の運転に対する態度(25項目)、違反に対する態度(8項目)を運転行動に関する項目として回答を求めた。

次に、こうした運転態度に影響する性格特性に関する項目として、自尊感情(2項目)、ダークトライアド(負の性格特性：12項目)、TIPI-J(Ten Item Personality Inventory：10項目)、主観的な健康意識(10項目)、生活環境に関する項目(16項目)を投入した。

3. 研究の成果

3-1 運転態度と免許返納意向の関連

分析に先立って心理尺度の因子構造と信頼性についての検討を行った。運転意識に関する25項目について、確認的因子分析を行った結果、適合度は十分であった。また、各因子の α 係数は“反社会的運転態度($\alpha = .82$)”、“規則の遵守態度($\alpha = .88$)”、“譲り合い態度($\alpha = .79$)”と十分な値を示した。また、違反への態度に関する12項目についても同様に分析を実施したところ、確認的因子分析の適合度も十分であり、各尺度の信頼性係数も“責任転嫁傾向($\alpha = .81$)”、“運転への責任感($\alpha = .82$)”のいずれも十分な信頼性が有ると判断し、各項目の合計点を尺度得点として算出し、以下の分析に用いた。また、小嶋ら(2015)の運転に対する態度(25項目)、違反に対する態度(8項目)に加えて、本研究においては「運転が好きかどうか」と「安全運転に対する自信」を尋ね、これらを「運転への好意度」と「安全運転への効力感」とした。

次に、先述した各尺度と免許返納意向との相関係数を求めた(Table1)。まず、運転に対する態度と免許返納意向との相関関係については有意な正の相関が認められ、規則を遵守しようとする意識が高く、他者への譲り合いをしようとする意識が高いものほど返納意向が高いことが示された。つまり、自主返納をしようとするドライバーほど運転態度が好ましい傾向があり、態度の好ましくない高齢者のドライバーが運転の場に残りやすいと考えられる。しばしば、高齢者のドライバーのマナーが問題視されることがあるが、こういった結果も一つの要因として考えられる。同様に、違反への態度との相関関係については運転への責任感が高いものほど自主返納意向が高いことが示された。「自分の運転が誰かの命を奪う可能性がある」といった意識を持つ人ほど自主返納を行いやすいといえよう。一方、運転への好意度と安全運転への効力感については返納意向との間に有意な負の相関が認められ、運転があまり好きではない、自分が安全運転できるという効力感が低い人ほど自主返納を行う傾向があることが示された。

これらの結果はあくまで一時点の相関係数であるため、因果関係の言及には慎重を期す必要があるが、しかし、譲り合いの態度と運転への責任感を醸成することが、免許の自主返納を促す可能性が本研究で示されたといえる。引き続き、生活環境・性格特性との関連を検討し、返納行動の規定因を探ることとする。

Table 1 免許返納意向と運転態度の相関係数

	免許返納意向
反社会的運転態度	-.03
規則の遵守態度	.19 **
譲り合い態度	.29 **
責任転嫁傾向	-.09
運転への責任感	.21 **
運転への好意度	-.45 **
安全運転への効力感	-.16 **

** $p < .01$

3-2 生活・健康状態と免許返納意向の関係
分析に先立って心理尺度の因子構造と信頼性についての検討を行った。主観的健康・生活環境に関する因子分析結果 主観的健康に関する 11 項目について、因子分析（主因子法、Promax 回転）を行った。固有値の減衰傾向（固有値は、3.17,2.02,1.29,1.02 と減少した）と解釈の可能性から、3 因子を抽出した。因子負荷量.27 以上の項目を採用した。この 3 因子により、全分散の 58.9%を説明できる。第 1 因子は、「胸の鼓動や動悸のために困っていますか」など 6 項目に高い因子負荷量を示しており、“身体的不健康感($\alpha = .75$)”と命名した。第 2 因子は「あなたの家族は一体感が強いと思いますか」など 3 項目に高い因子負荷量を示しており、“家族による支援($\alpha = .78$)”と命名した。第 3 因子は「1 キロ以上歩くことに不安を感じますか」など 2 項目に高い因子負荷量を示し、“移動能力への不安(項目間相関.59)”と命名した。生活環境に関する 17 項目について、因子分析（主因子法、Promax 回転）を行った。固有値の減衰傾向（固有値は、7.53,1.82,1.06 と減少した）と解釈の可能性から、2 因子を抽出した。因子負荷量.22 以上の項目を採用した。この 2 因子により、全分散の 55.0%を説明できる。第 1 因子は、「自家用車に頼らないと生活がしづらい」など 10 項目に高い因子負荷量を示しており、“地域利便性 ($\alpha = .84$)”と命名した。第 2 因子は、「防犯面での安全性が高いと思う」など 7 項目に高い因子負荷量を示しており、“安全と環境整備 ($\alpha = .69$)”と命名した。

次に、尺度間の相関係数を求めた。先述の 5 因子と免許返納意向について、男女別に求めた相関係数を Table2 に示す。この結果を見る限り、生活環境には大きな性差が見られている。

男性は、地域の交通が不便だと免許返納意向が下るにも関わらず、女性の場合、むしろ家族の支援や自分の身体能力が、免許返納に影響していることが読み取れる。

つまり、免許返納の理由には性差があり、夫婦で移動する場合、男性は自身がハンドルを握る機会が多いため、移動の利便性が高くなければ免許返納に至らないなどといった、性役割の影響が背景にあると推定される。

Table2 男女別に見た尺度間の相関係数

	免許返納意向	
	男性	女性
身体的不健康感	.09	-.04
移動能力への不安感	.08	.21 *
家族による支援	.09	.18 *
地域利便性	.16 *	-.08
安全と環境整備	.13	.04

* $p < .05$

3-3 性格と免許返納意向の関連

自尊感情尺度に加え、ダークトライアド(負の性格特性)尺度の下位尺度であるマキャベリアニズム・サイコパシー傾向および自己愛傾向、TIPI を構成する外向性・協調性・勤勉性・神経症傾向・開放性の計 9 つの性格特性について、免許返納意向との相関係数を算出したが、有意な相関関係は見られなかった(Table 3)。

Table 3 尺度間の相関係数

	免許返納意向
自尊感情	.02
マキャベリアニズム	-.10
サイコパシー傾向	-.10
自己愛傾向	.02
外向性	-.07
協調性	.10
勤勉性	.03
神経症傾向	-.01
開放性	.02

この結果を見る限り、免許返納の意図は、例えば“自尊心が強ければ、加齢による衰えを認められないため返納意図が低い”といった、当初予測していた関連は認められなかった。こうした知見は、態度・認識や生活環境の方が、返納

行動を規定するという、小嶋ら(2018)や北折ら(2018)の知見の傍証ともいえる

3-4 自由記述の分析

自由記述の回答について、形態素解析を行い、各単語の出現比率を集計した。各単語を名詞・サ変名詞・形容動詞・その他に分け、10以上の回答があったものをまとめた(Table4)。

結果を見る限り、質問項目の設定上、“高齢”“自分”“年齢”“運転”“返納”“免許”“必要”などの項目は、出現するのが必然であろう。これ以外の項目で、返納行動を規定する項目が、“事故”“能力”“自信”“家族”といった項目である。

項目の出現頻度で解釈をすれば、事故に遭うか遭わないかといった意識は、運転の自信の有無や家族の箴言よりも強いといえる。さらに、形容動詞に着目すれば、安全や危険だからというよりも、必要であるが故、免許を返納できないといった実態が浮かび上がってくる。また必要であることは、不便であることとは異なる認識であることも示唆されている。

本報告は10以上の回答のみをピックアップしており、少数の単語も含めた総合的な解釈が今後さらに必要であろう。

Table 4 テキストマイニングの集計結果

名詞	サ変名詞	形容動詞	その他
高齢 (73)	運転 (160)	必要 (50)	問題 (11)
自分 (37)	返納 (90)	安全 (19)	今 (15)
年齢 (34)	免許 (43)	危険 (19)	
事故 (26)	生活 (34)	不便 (17)	
能力 (19)	判断 (23)	大丈夫 (10)	
個人 (14)	注意 (14)		
自信 (13)	自覚 (12)		
交通 (11)			
家族 (10)			

※ ()内数値は人数

4. 今後の課題

本研究では免許返納意向の要因について、従来から指摘されている年齢や性別・運転歴、生活環境だけではなく、運転に対する態度や性格、対人関係や健康状態など、多角的な観点から検討が行われたが、これらの結果はあくまで一時点の質問紙調査における相関係数であるため、因果関係の言及には慎重を期す必要がある。従って、今後は縦断的なデータの収集と分析やより直接的な面接調査などが必要であろう。しかし、譲り合いの態度と運転への責任感を醸成することや、生活環境と返納意向の間には性別によって異なる相関関係があることが示されたことは興味深い。自由記述についてはさらに詳細な分析も可能であり、自由記述とそれ以外の変数との関連についてもさらなる検討が期待できるだろう。

5. 引用文献

- 警察庁 (2014). 運転免許証の自主返納に関するアンケート調査結果 Retrieved from <https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/koureiunten/kaigi/3/siryoh/shiryoh4.pdf> (2018年2月28日)
- 小嶋理江・谷伊織・北折充隆(2015).運転免許停止処分者講習の受講に関する実践的研究ー講習前後の態度変化ー. 交通心理学研究 **31**, 14-25.
- 太子のぞみ・臼井伸之介 (2014). 高齢ドライバーの運転補償行動の背景要因の検討 交通科学 **45**, 21-27.
- 田村紋女・小塩真司・田中圭介・増井啓太・ジョナソン ピーターカール (2015). 日本語版 Dark Triad Dirty Dozen (DTDD-J) 作成の試み パーソナリティ研究 **24**, 26-37.
- 大友真典 (2014). 高齢者講習において感じる難しさ ~講習の実情と課題~ 交通科学 **45**, 46-51.

6. 研究成果の公表方法

交通心理学会(2017年6月16~17日開催)にて発表する。さらに、「交通心理学研究」に投稿予定である。

以上