

補償運転の実態と促進策に関する研究

-運転の振り返りと情報提供に着目して-

A study on the actual conditions of compensatory driving and promotion measures

-Focus on driving reflections and providing information-

18D3101029C 大津 浩志 (交通まちづくり研究室)

Kouji OOTSU / Mobility Planning Lab.

Key Words : old people, compensatory driving, driving restrictions

1. 研究の背景

近年、高齢化に伴い高齢者の免許保有者数が増加し、高齢者ドライバーによる死亡事故も増加してきている。第一次ベビーブーム（1949～1951）の時に生まれた所謂団塊世代と呼ばれる人たちが現在前期70代前半で、あと数年で75歳以上の後期高齢者になる。したがって、これから先さらに高齢者ドライバーによる死亡事故が増えることが予想される。また、マスコミで多く取り上げられたことにより、社会的にも高い関心を集めている。この問題に対し、様々な対策が講じられてきたが、高齢者の方たちの生活が制限される場面が生じており、今後も高齢者の生活に影響を与える施策が増えることが懸念される。

高齢者ドライバーの自動車事故を減らすため、高齢者講習などを見つめ直すことなども重要であるが、高齢者から急に免許を取り上げるようなものではなく、車に頼らない生活に移行する橋渡しの役割を果たす対策を講じる必要がある。その対策として、補償運転と限定免許が挙げられる。松浦¹⁾は補償運転を、「老いに伴う運転技能低下に適応して、運転そのものを少なくしたり、危険そうな状況下での運転を控えたり、安全を優先させたりする運転」と定義している。また、海外においては車種、地域、時間、速度などを限定する限定免許制度が存在するが、外からドライバーが限定免許であることを確認する方法がなく取り締まりが難しいことや、対象者をどのように選択するか基準などが明確になっておらず、様々な問題点を抱えていることを理由に日本では導入されていない。一方、補償運転は強制力こそないが、その分高齢者の生活を制限することもない。高齢者が自身の運転技能の低下を理解し、補償運転を実行できれば、十分死亡事故減少に効果を発揮できると考える。

2. 既存研究と本研究の目的

補償運転を取り上げた研究はほとんどない。松浦¹⁾は、補償運転を5分類15項目にわけてアンケートをとり、各項目の実行者率を明らかにしている。しかし、補償運転の実行者率と高齢者ドライバーの属性や運転の実態とを合わせた分析は行われていない。また、補償運転の実行者率を上げる方法とその方法がどのような人に適しているのかに関する研究もなされていない。本研究では、補償運転の中でも夜間、雨の日に運転を控える「運転制限」に着目してWebアンケートを実施し、補償運転の実行者率と高齢者ドライバーの属性や運転の実態の関係性を明らかにするとともに、補償運転実行者率を上げるために、以下の二つの方法がそれぞれどのような人に有効であるかを明らかにすることを目的とする。

- ① 普段の運転で起こりうるヒヤリとする経験に関するアンケートを実施し、自身の運転を振り返り、運転技能の低下を認識してもらう。
- ② 夜間、雨の日の運転が危険だという情報²⁾³⁾を提供する（図-1）。

- ・夜間の交通事故での死亡率は、昼間の約3倍。
- ・雨の日の交通事故での死傷事故件数は、晴れの日
の約6倍。

図-1 Aグループに提供する情報

3. アンケート調査

(1) 対象者とサンプル数

対象者は、65～84歳の月に1日以上運転をする高齢者とした。アンケートはAグループとBグループの2つ用意し、AグループとBグループのサンプル数が同じになるように、75歳未満の方と75歳以上の方のサンプル数が同じになるようにし、合わせて1,300サンプルとし

た。

表-1 アンケートのサンプル数

	75歳未満	75歳以上
Aグループ	325	325
Bグループ	325	325

(2) アンケート内容

アンケート内容は(表-2)に示す通りとした。年齢、運転頻度、運転への自信、補償運転の考え方を知っているかの対象者の属性に関する質問に加え、Aグループには図1で示した情報を提供し、Bグループには自身の運転を振り返ってもらい、現状の補償運転実行者率と情報提供、運転の振り返り後の補償運転意向について調べる。

表-2 アンケート内容

Aグループ	Bグループ
年齢	
運転頻度	
運転への自信	
夜間の運転を控えているか	
雨の日の運転を控えているか	
補償運転を知っているか	運転の振り返り
情報提供	運転技能の低下を認識したか
	補償運転を知っているか
夜間の補償運転の意識変化	
雨の日の補償運転の意識変化	

運転への自信の設問では、以下の4つの選択肢を用意した。

- 普段から運転していて、慣れている道
- 慣れていない、知らない道
- 高速道路
- すべて自信がない (排他的)

夜間(雨の日)の運転を控えているかの設問では、控えているかどうかとその理由の組み合わせを用意し、回答してもらった。

Bグループの運転の振り返りの設問では、普段の運転で起こりうるヒヤリとする出来事などに関する設問で、自分自身に当てはまるかどうかを回答してもらった。その後、自信の運転を振り返ってみて、運転技能の低下を認識したかどうかを調査した。

4. 結果

(1) 現状の補償運転実行者率

情報提供、運転の振り返りをする前の状態での補償運転実行者率について、全体で見ると夜間の補償

運転実行者率は69.4%、雨の日の補償運転実行者率は54.8%となっている。松浦¹⁾が69歳以上の高齢者3132人を対象に行ったアンケートでは、夜間の補償運転実行者率は68%、雨の日の補償運転実行者率は53%となっていたのでおおよそ近い値となった。

補償運転の考え方を知っていたと回答した人は、全体の約2割であった。グループ別で見ると、BグループのほうがAグループより32人多く、割合でいうと約5%多いという結果になった。

(2) 補償運転実行者率と属性の関係

情報提供、運転の振り返りをする前の状態での夜間、雨の日の補償運転実行者率と回答者の属性には(表-3)、(表-4)に示すような関係があることが分かった。

運転への自信のところでは、慣れている道、知らない道、高速道路の中で運転に自信があると回答したものの組み合わせに応じて、運転に自信がある順に①～⑤の5つのグループに分けて分析を行った。アンケート回答者全体で知らない道の運転に自信があると回答した人が高速道路の運転に自信があると回答した人よりも少なかったため、②の「慣れている道、知らない道の運転に自信がある人」の方が、③の「慣れている道、高速道路の運転に自信がある人」に比べてより自信があったとした。

夜間と雨の日の両方で、運転に自信があるグループの補償運転実行者率が低く、運転に自信がないグループの補償運転実行者率が高くなっているのが分かった。

表-3 補償運転実行者率と属性の関係

夜間(雨の日)の補償運転実行者率	低い	→	高い
年齢	低い		高い
運転頻度	多い	→	少ない
補償運転の考え方を知っているか	知らない		知っている

表-4 補償運転実行者率と運転への自信の関係

補償運転	夜間		雨の日	
	している	していない	している	していない
①すべて自信がある	45.8%	54.2%	29.9%	70.1%
②慣れている道、知らない道	61.2%	38.8%	50.1%	49.9%
③慣れている道、高速道路	70.4%	29.6%	52.1%	47.9%
④慣れている道のみ	77.8%	22.2%	64.9%	35.1%
⑤すべて自信がない	78.8%	21.2%	69.8%	30.2%

(3) 運転の振り返りと運転技能の低下の認識

Bグループの運転の振り返りの設問では、「運転をしていて、疲れやすくなった、視力が低下、動作が鈍くなったと感じることがある」と回答した人が242人と最

も多く、次いで「右・左折時に、横断しようとする歩行者や自転車、内側を走るバイクなどを見落として、ぶつかりそうになった」と回答した人が124人で多かった。

運転技能の低下を認識した人の割合が最も多かったのは、「運転をしていて、疲れやすくなった、視力が低下、動作が鈍くなったと感じることがある」と回答した人であった。

表-5 運転の振り返りと運転技能低下の認識の関係

	(n)	運転技能低下を認識した人
全体 (Bグループ)	(650)	48.5%
交差点に進入した時、他の車に気づかず、ぶつかりそうになった	(76)	67.1%
右折時に、距離感を見誤って対向車にぶつかりそうになった	(27)	63.0%
右・左折時に、横断しようとする歩行者や自転車、内側を走るバイクなどを見落として、ぶつかりそうになった	(124)	71.0%
スピードを十分に落とさず、中央線をはみ出してしまい、反対車線を走る車にぶつかりそうになった	(16)	75.0%
ハンドルを切りすぎてしまい、脱輪したり、モノにぶつかりそうになったりした	(35)	62.9%
急発進や急にバックしたことに驚いて、ブレーキをかけようと思ったが、間違えてアクセルを踏んでしまった	(8)	75.0%
運転をしていて、疲れやすくなった、視力が低下、動作が鈍くなったと感じることがある	(242)	76.9%
当てはまるものはない	(288)	21.9%

(4) 情報提供、運転の振り返りと補償運転意向変化の関係

全体で見ると、情報提供と運転の振り返りの両方もかなり有効であると分かる。運転技能低下を認識した人に絞ってみると、9割を超える高い補償運転実行者率を示した。

表-6 情報提供、運転の振り返り後の補償運転実行者率

	夜間	雨の日
情報提供、運転の振り返り前(全体)	69.4%	54.8%
情報提供後 (Aグループ)	87.4%	86.5%
運転の振り返り後 (Bグループ)	87.2%	84.3%
運転技能低下を認識した人 (Bグループ)	94.3%	90.8%

(5) 運転への自信と補償運転意向変化の関係

運転への自信と情報提供、運転の振り返り後の補償運転実行者率の関係を見てみると、比較的運転に自信のない人たちの補償運転実行者率が高くなっていることが分かった。「すべて自信がある」と回答した人たちも、(表-4)で示したように、情報提供、運転の振り

返り前の補償運転実行者率が低く、特に雨の日では約30%であった。それに対し、情報提供、運転の振り返り後では70%を超えていて、運転に自信がある人に対しても効果があることが分かった。

表-7 運転への自信と情報提供、運転の振り返り後の補償運転実行者率

	情報提供		運転の振り返り	
	夜間	雨の日	夜間	雨の日
①すべて自信がある	72.6%	72.6%	76.9%	71.1%
②慣れている道、知らない道	100%	90%	87.5%	87.5%
③慣れている道、高速道路	90.8%	90.1%	81%	77.6%
④慣れている道のみ	91.9%	91%	93%	91%
⑤すべて自信がない	88.9%	83.3%	93.3%	100%

(6) 補償運転をしているかどうかの理由、補償運転の考え方を知っているかどうかと補償運転意向変化の関係

補償運転をしている、していない理由と補償運転意向変化の関係を調べるため、全体を補償運転をしているかどうかと補償運転の考え方を知っているかどうかによって、合計4つのグループ(表-5)に分けて、情報提供と運転の振り返りのどちらがより補償運転意向を変えるのに有効であるかについての分析を行った。

表-8 補償運転をしているかどうかと補償運転の考え方を知っているかどうかの組み合わせによるグループ分け

グループ①	補償運転をしている、考え方を知っていた
グループ②	補償運転をしている、考え方を知らなかった
グループ③	補償運転をしていない、考え方を知っていた
グループ④	補償運転をしていない、考え方を知らなかった

また、アンケートでは、補償運転をしている理由、していない理由の選択肢として以下の選択肢を用意し、「その他」と回答した人は除いて分析を行った。

表-9 補償運転をしている、していない理由

補償運転をしている理由	補償運転をしていない理由
夜間(雨の日)の運転が危険なのを知っている	これまで特に控えるかどうか考えたことがなかった
車以外に頼れる交通手段がある	控えるかどうかを考えたことはあるが自分は控える必要がないと思う
そもそもあまり家から出ない	控えたほうが良いとは思いますが、運転せざるを得ない
その他	その他

a) グループ①②の補償運転意向変化

すでに補償運転をしているグループ①②は、補償運転をしている理由で「夜間(雨の日)の運転が危険なのを知っている」と回答した人の内、考え方を知っていた人に対しては運転の振り返りが有効で、考え方を知らなかった人に対しては情報提供と運転の振り返りが同じ位有効であった。

また、補償運転をしている理由で「そもそもあまり

家から出ない」と回答した人に対しては、考え方を知っているかどうかにかかわらず情報提供のほうが有効であった。

b) グループ③④の補償運転意向変化

補償運転をしていないグループ③④は、補償運転をしていない理由で「これまで特に控えるかどうか考えたことがなかった」と回答した人に対しては、情報提供のほうが有効であった。

「控えるかどうかを考えたことはあるが自分は控える必要がないと思う」と回答した人の内、考え方を知っていた人に対しては、運転の振り返りのほうが有効で、考え方を知らなかった人に対しては、情報提供のほうが有効であった。

「控えたほうがいいとは思いますが、運転せざるを得ない」と回答した人に対しては、情報提供と運転の振り返りか同じ位有効であった。

また、「控えたほうがいいとは思いますが、運転せざるを得ない」「控えるかどうかを考えたことはあるが自分は控える必要がないと思う」「これまで特に控えるかどうか考えたことがなかった」の順で運転の振り返りが有効にはたらいことが分かった。

5. 考察

運転への自信と補償運転実行者率の関係で、「慣れている道、知らない道」を自信があると回答した人はサンプル数が少なく、数値にばらつきがあるが、そのほかを比べてみると、運転の振り返りは自信がない人に対してより効果を発揮していることが分かる。一方、情報提供は、「慣れている道、高速道路」を自信があると回答した人に対しても効果があり、夜間と雨の日両方で90%を超える補償運転実行者率となっている。このことから、情報提供は運転に自信がない人に対しても効果が見込めて、運転の振り返りは、運転に自信がない人に対してより効果があると分かる。

補償運転をしていない理由と補償運転意向変化の関係で、「控えたほうがいいとは思いますが、運転せざるを得ない」「控えるかどうかを考えたことはあるが自分は控える必要がないと思う」「これまで特に控えるかどうか考えたことがなかった」の順で運転の振り返りが有効にはたらいということは、「控えたほうがいいとは思いますが、運転せざるを得ない」と回答した人が最も運転中にヒヤリとした経験がある人の割合が多く、逆に「これまで特に控えるかどうか考えたことがなかった」と回答した人は運転中にヒヤリとした経験がある人の割合が少ないと推測できる。

6. 結論

本研究では、アンケートで普段の運転で起こりうるヒヤリとする出来事に関する設問で対象者に自身の運転を振り返ってもらい、運転技能の低下を認識させるという方法をとった。

単純集計で対象者の属性と補償運転実行者率の関係を見たときに、それぞれの属性と補償運転実行者率に傾向があることが分かった。

また、運転の振り返りと情報提供の両方とも補償運転を促進するのに有効であることが分かった。全体でみると2つの方法の有効性にはあまり大きな差は見られなかったが、今現在補償運転をしているかどうか、補償運転の考え方を知っているかどうかでグループ分けして個別で見ると、運転の振り返りはヒヤリの経験が多い人や補償運転の考え方を知っているとより有効になり、情報提供は比較的運転に自信がある人に対しても有効であると分かった。

しかし、情報提供は忘れてしまう恐れもあるので、実際の運転行動を変えるためには、運転技能の低下を認識させる運転の振り返りの方が有効なのではないかと考える。

7. 今後の課題

今後の課題として、情報提供と運転の振り返りが実際の運転行動変化に効果があるか、どのようにして普及させるのかを考える必要がある。

また、運転技能の低下を認識してもらう方法として、運転の振り返りのアンケート内容を工夫したり、ドライブレコーダーの映像を用いた安全運転診断やテレマティクス保険、シルバーセミナーなどの運転技能を確認できるサービス、あるいは、指導員と一緒にドライブレコーダーの映像を確認して、自身の運転を振り返るといったようなセミナーと比べて、運転の振り返りがより有効かを把握することが挙げられる。

8. 参考文献

- 1) 松浦常夫(2017).「高齢ドライバーの安全心理学」. 東京大学出版会
- 2) 交通事故弁護士相談広場.「交通事故が発生しやすい時間帯・季節はある？」
<https://www.jicobengo.com/knowledge/traffic-accident-season.html>
- 3) 首都高ドライバーズサイト.「雨の日に事故が多発しています | 首都高を使う」
<https://www.shutoko.jp/use/safety/driver/rain/>