高齢者の心理的特性と不安全行動

-交通場面における検討-

○向井 希宏 (中京大学 心理学部)

Psychological characteristics and un-safety behaviors of the older adult.

Marehiro MUKAI (Chukyo University)

1. 高齢者と交通事故

高齢化社会の問題点がさまざま指摘される中で、高齢ドライバーの事故にどのように対処するかが重要な課題となっている。積極的な社会参加を求める高齢者の増加や、移動の手段としての車の重要性の高まり等により、歩行者として被害にあうというだけでなく、ドライバーとして高齢者が事故をおこすケースが、今後増加すると予想されるからである。

交通事故の原因は、産業事故以上にさまざまで、すべてに共通する要因を見つけることは難しい。しかし、歩行者にしろ運転者にしろ人間である以上、ヒューマンエラーにつながる何らかの心理的背景が共通して存在するであろうことは想像できる。ここでは、高齢者の心理的特性を検討し、高齢者の関わる交通事故の特徴やその対策について考察する。

2. 高齢者は事故を起こしやすいのか

一般的には、高齢者は身体的・認知的機能の衰えにより、若年者よりも事故にあう可能性が高いと考えられる。しかし、若者は無謀な行動をしがちで単独事故も多く、高齢者は、動作速度はおそらく、着実な行動傾向を示し安全であると言われる場合もある。高齢者は、若年者よりも事故にあいやすく危険なのか、それとも安全なのか。これまでの研究例をみても、両方の立場がそれぞれ主張されているようである。

高齢者と事故の関係を扱った文献には交通関係のものが多く、これまでの研究では、いずれも、ドライバーとしても歩行者としても、特に高齢者が若年者に比べて事故にあいやすいとはしてい

ないようである。

年齢の影響よりも課題の性質や状況の方がリスクテイキングに大きく影響していると指摘する研究もみられる。高齢者には個人差が大きく、集団としての高齢者よりも、個人個人のエイジングの程度の問題として議論をすすめる必要性も指摘される。

3. 高齢者のリスクテイキング傾向

尾入 (2000) は高齢者のリスクテイキング傾向について質問紙調査を行い、若者との比較を試みている。若者 500 名、高齢者 (中年含む) 381 名のデータを比較した結果、さまざまなリスク行動に対する敢行確率の自己評定からみる限り、高齢者のリスクテイキング傾向は若者に比べて全体的に低い。

しかし高齢者であっても、交通場面におけるリスクテイキング行動は比較的多くみられ、高齢者はすべての行動においてリスクを避けている傾向があるとはいえないようである。

実際に高齢者が危険に遭遇した場面や生活習慣に関する回答をみると、道路横断時や自転車走行時などの交通場面で安全対策が必要であることが指摘できる。特に今後、高齢者でも車を運転する者が増加することを考え、高齢者自身に、運転時の事故の危険が多く自覚されている。

4. 高齢ドライバーの運転心理

高齢ドライバーの心理面での特徴としては、運転の実態に比べて自信が強いことがあげられる。蓮花ほか (2002) では、高齢ドライバー35 名についての面接調査の結果から、高齢ドライバーが運

転に対してポジティブな態度を持つことが確認されている。

- ・運転歴が長いので、下手ではない。
- ・下手ではない。これまで無事故できたから。
- ・高齢者より女性のドライバーの方がヨタヨタして危ない。おばちゃんマークをつけてほしい。
- ・同年齢の人の中では文句は言われたことがないから下手ではないだろう。
- ・他人が見たら下手だと思われるかもしれないが、自分ではまだ判断力があると思っている。
- ・運転には自信はある。端から見ればどうかかわらないが。
- ・車の運転は上手だとは思わないけれど下手とも思わないし、確かだと思っている。
- ・上手だと思う、他人の運転では酔ってしまう。
- ・自信はないが、毎日乗っているので大丈夫では。
- ・人に乗せてもらったら、自分の方が上手いと思う。

かなりの長距離を自ら運転して旅行に出かける高齢者も少なくない。なぜ高齢者は運転に自信を持っているかといえば、長年大きな事故もなく運転してきたという経験による面が大であろう。

このように、高齢ドライバーは主観的には運転に対する自信を持っているのだが、記憶などの認知能力について、加齢による衰えがみられる。高齢者自身も、能力の衰えはある程度自覚しているのだが、実際の移動の利便性や自己効力感（自分は課題遂行能力を持っているという感じ）を保つために、できるだけ運転を続けたいという希望はきわめて強い。

調査した地域では、農作業での車の運転の必要性など、車が日常生活において不可欠である様子がみうけられるが、そうした便利さとは別に、運転すること自体が高齢者の自己効力感の維持に大切であることも推測される。何歳くらいまで運転を続けたいかという質問には、多くの者が80歳（あるいはそれ以上）と答えている。高齢者向けにも交通安全教育を進めていくことが重要になる。

5. 高齢ドライバーの運転行動

蓮花ほか（2002）には、車両走行実験による運転パフォーマンスのデータも示されている。高齢者は、中年ドライバーに比べて、運転走行時の総確認回数が有意に少なく、その傾向は、左折時よりも右折時に、また、見通しの悪い交差点通過時に顕著である。右折時に一時停止をしない割合も高齢者で高い。走行速度に関しては、高齢者は、見通しの悪い交差点での走行速度が中年層に比べて有意に高く、安定走行が可能な教習所の外周走行時には、その差が認められない。高齢者群においてデータの分散が大きいことから、リスク回避行動に関する個人差が高齢になるほど大きくなることも示される。

6. 高齢者の事故をどうとらえるか

高齢者というと「弱い」「守るべき」対象と思われがちであるが、ドライバーとしてハンドルを握る場合には、そうとばかりも言っておれない。必ずしもリスクを避ける傾向が強いわけではないこと、自信過剰気味であること、より慎重な行動が求められる地点で確認行動がなされなかったり減速が不十分だったりすること、など高齢者の心理・行動特性も考慮に入れて、高齢者のイメージを再考し、今後の交通安全対策をすすめることが必要である。

引用文献

- 1) 尾入正哲（2000）高齢者の危険行動とリスクテイキング傾向、ジェロントロジー研究報告、4、日本火災福祉財団
- 2) 蓮花一己・石橋富和・尾入正哲・太田博雄・恒成茂行・向井希宏（2002）「高齢ドライバーのリスクテイキング行動の研究Ⅱ」、国際交通安全学会平成13年度研究調査報告書

*本稿の作成にあたっては、共同研究者の尾入正哲（京都府立大学・福祉社会学部）より、種々の資料提供を受けた。