

(補償運転をよくする人)

補償運転をする高齢者はどんな人

- 女性
- 加齢による危険運転が多い人
- 運転頻度が少ない人
- 心身が健康でない人

しかし、

- 運転技能とはあまり関係なかった

14

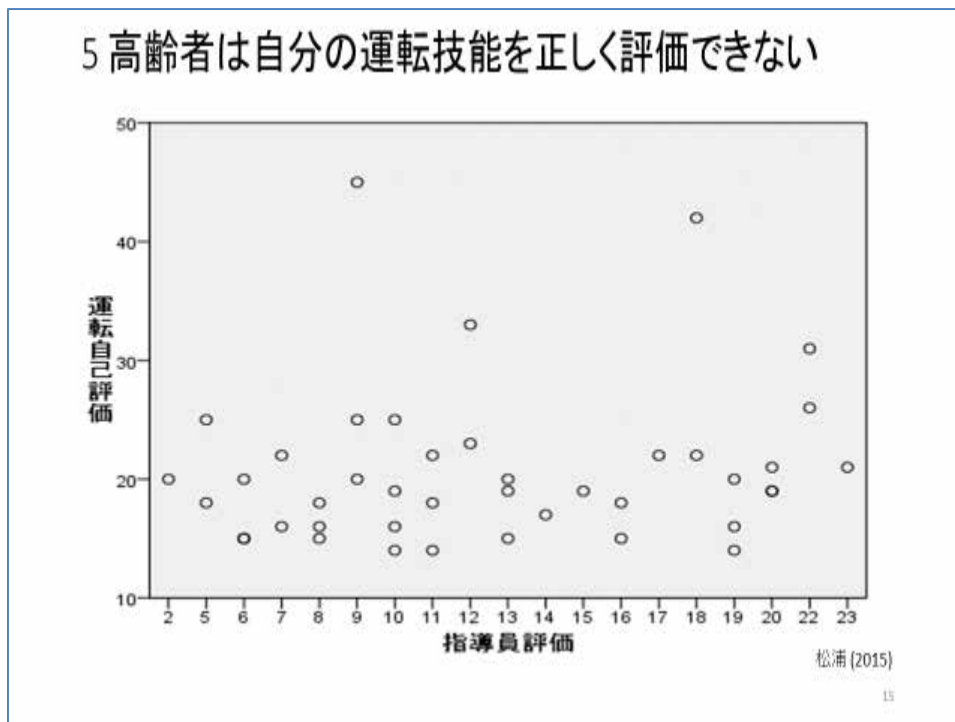
65 歳以上の皆さんにはもっと補償運転をしてほしいのですが、研究結果によると、実際はみんながするわけではありません。どのような人がしているかというと、女性ドライバーとか、あるいは結構年がっている人、あるいはそんなに運転しなくてもいいよという人、病気を持っている人、自分の運転が本当に危険だと自覚している人が補償運転をよくする人です。

老いや病気が運転に差し支えがあると自分でわかると、補償運転、老人力を発揮してくれるのです。しかし、そうでない高齢者はいっぱいいますね。高齢者はまだまだ元気ですから、大したことはない、俺は大丈夫だ、私は大丈夫だと思うわけですね。

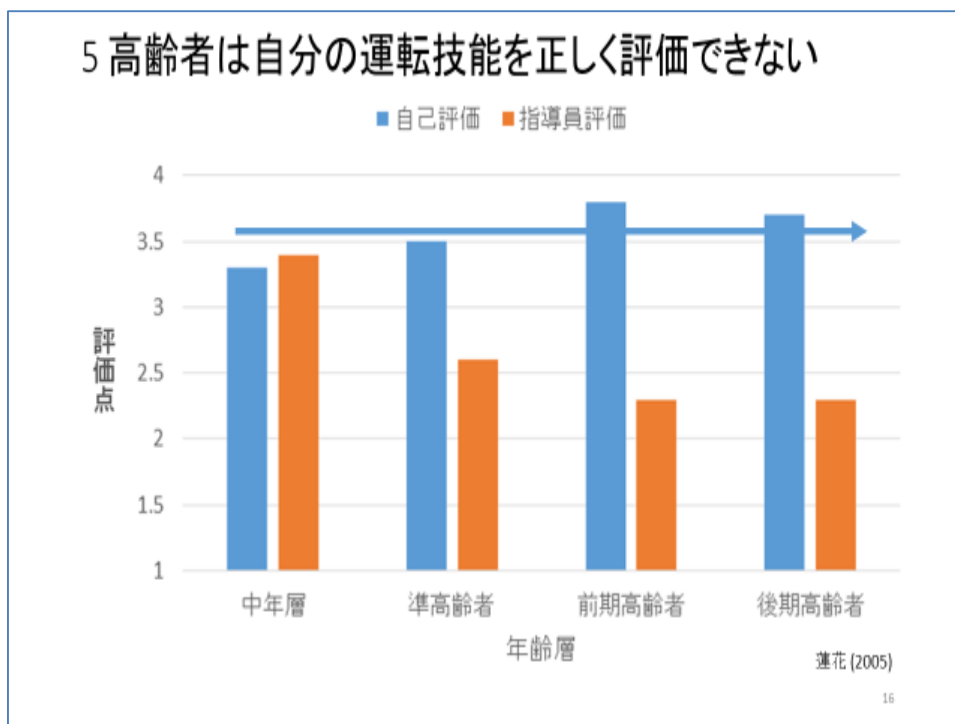
それで、非常に面白いのですが、補償運転をするかどうかと運転技能とは余り関係がないのです。こういう自分を抑えて安全に徹するような運転というのは、運転技能のうまさとは余り関係がないということが面白いですね。うまかろうが、下手だろうが、そういった老人力を発揮する運転というのは関係がない。それはなぜだろうというのが問題なのです。

運転技能が上手な人は、夜に運転を控えたり、スピードを出さないということは考えなくてもいいのだけれども、運転技能が実際はかなり低下してしまっている人で、運転技能が上手な人と同じように運転している人が問題ですね。そこが交通心理学的に見ると非常に興味深い問題なのです。

(エイジングパラドックスと運転の過大評価)



このグラフの横軸は教習所のコースの中で指導員が高齢者の運転を減点評価した値で、右へ行けば行くほど指導員の評価が高い、運転がうまい、ちゃんと法規どおりに運転しているということを示しています。縦軸は私の運転は安全ですよという自己評価です。これを見ると指導員と自分の評価には関係が見られません。指導員評価は危ない運転だなと思っても自己評価は危ないと思わない人が結構いるわけです。ここが高齢ドライバーの最大の問題点なのですね。自分の運転技能を正しく評価できていないのです。



この図も同様な結果を示しています。青いものが自己評価なのですが、中年、準高齢者、前期高齢者、後期高齢者で変わりません。後期高齢者になっても、私の運転は大丈夫と言うのですよ。しかし、先ほどと同じなのですが、指導員の評価は加齢に従ってぐっと下がります。ここが最大の問題なのです。

運転の自己評価が高いと補償運転をしない

自信	$r = -.28 \sim -.67$ Baldock et. al (2006)
運転能力自己評価	$r = -.49$ MacDnald et al. (2008)
運転不安	$r = .72, 58$ Gwyther & Holland (2012)
安全さ	$r = -.24$ 松浦 (2015)

17

こういった現象は車の運転だけではないですね。これはエイジング・パラドックスとかウェルビーイング・パラドックス（幸せのパラドックス）と呼ばれている、老年心理学や老年社会学で言われている現象です。年をとって、車の運転だけ

でなく、老いを感じますね。病気がちになりますね。そうすると、世間から見ると幸せでないと思われがちです。若い人から見ると、腰が曲がってしまって、おじいちゃん、おばあちゃんはかわいそうだなと。けれども、お年寄りに、あなたは幸福ですかと聞くと、若い人と同じように幸せですと答えるのです。あるいは若い人以上に幸せだと答えるのです。それが幸福のパラドックス、ウェルビーイングのパラドックスと言われているのです。それをもうちょっと広げるとエイジング・パラドックスで、幸福感も含めて、若い人と同じかそれよりもポジティブ、楽観的なのです。

病気で入院している人も、幸せですかと聞くと、不幸ですと答える人はそんなにいないらしいですね。やはり人間は、自分が不幸せだと感じると、人間の存在そのものに響くのですね。要するに、自尊心の問題ですね。自分が生きていく支えが自尊心で、やはり自分がポジティブでないと、人間は生きていけなくなるのですね。

うつ病で自殺をする人というのは、自分の自尊心が保てなくなってしまうようです。自分はいてもしょうがないと感じてしまうと人間はだめになってしまいます。外の世界をねじ曲げて自分は大丈夫だ、自分は生きていく価値があるのだと思いたいらしいですね。特に、車の運転というのは身長や髪の中の量と異なって客観的にその姿を見られないので、ポジティブに捉えやすいのです。また運転をしている人は、今まで事故があったにせよ、生き延びていますね。大した事故に遭っていない。それも自信になってきますね。たとえ事故があっても相手が悪いのだと思えばいいですし、自己評価というのが非常に難しい問題ですね。これは哲学的な問題、心理学的な問題になるのですけれども、それが車の運転でもあるわけで、そこがちょっと問題になるわけですね。

ですから、いろいろな研究結果があるのですけれども、自分は運転がうまい、安全だと思いがちになるのです。

もちろん自分の運転の客観的な技能と自分の自己評価と合致している人もいます。下手な人は下手なりに、自分の評価を正しくしている人は補償運転をするのですね。自分はうまいとっていて、第三者もうまいという人も、割と補償運転をすることが多いのです。しかし、自分はうまいとと思っているけれども、指導員から見ると下手だというギャップがある人は補償運転をしないようです。

高齢運転者の自己評価のその他特徴

- 事故によって下がらない
- 病気が多い人の方が低い
- 教育や指導による改善効果は多少ある

‘個人対応、自ら気づく’教育

by 自分の運転をみる、自分の運転をワークブック等で
振り返る

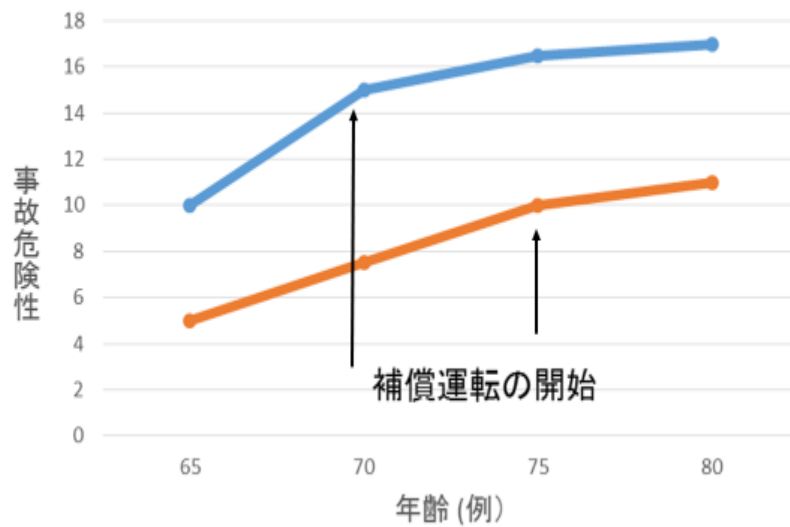


18

自分の運転技能をちゃんと正しく評価できているかどうか、それができない人をどう改善するかは交通心理学のテーマになっています。若者もですけども、特に高齢ドライバーに自分の運転能力を客観的に知らせるにはどうしたらいいか、個人対応の指導で自ら気づくような教育がいいのではないかと、教え込むというより自分で自分の運転はこうなのだということを自ら気づかせるコーチングが効果的ではないか、あるいは自分の運転を客観的に撮影して見せるとか、私共がつくったワークブック（高齢ドライバーのための安全運転ワークブック 企業開発センター）を利用して自分の補償運転や危険運転の頻度を自分で気づかせるやり方がいいのではないかという研究を日本交通心理学会で取り組んでいます。

たとえば自分の運転をビデオで見せるという方法があります。他の人の一時停止をしない運転を撮影したビデオを見せるでしょう。ひどい運転だな、これでは事故になるよと言った人が、実はそれはその人の運転だったという趣向の研究を早稲田大学でやっていました。自分の運転だとわかると、多分非難しないと思うのですけれども、自分だとわからずにビデオで見せると、これはひどい運転だと言うわけですね。

補償運転の効果と限界



19

補償運転はいいのですけれども限界があります。

補償運転の効果と限界

補償運転をすれば事故危険性は減少するが、一般に事故危険性が増すと補償運転が増えるので、高齢者グループ全体では、補償運転と事故とは関連性が見られない。

また、補償運転の効果は老いが進みすぎると減少。

20

本当に年老いてくると、雨の日は運転しないといった運転制限しかできなくなるのですね。運転中の補償、たとえばスピードを緩めるという速度コントロールなどができなくなる。注意を集中するということもできなくなってきます。

6 まとめ

- ・高齢運転者の事故が多いのは、心身機能低下や病気といった老化による。
- ・その老化が運転技能低下をもたらし、事故の原因となる。

- ・ただし、補償運転といった自己調整によって事故を抑えることも可能。
- ・しかし、補償運転は不十分。
- ・その理由は自分の運転技能低下を十分に認識しないから。
- ・過大な自己評価を正す教育が必要。

21

まとめると高齢運転者の事故が多いのは、心身機能低下とか病気といった老化、つまり老いによるのです。身もふたもないのですけれども、それが事実です。そういった老いが運転技能低下をもたらして、事故の原因となります。ではどうしたらよいかというと工夫が必要ですね。個人的な工夫と社会や行政がする工夫とがあると思います。個人の工夫としては自己調整の1つである補償的な運転行動があります。しかし、補償運転はまだまだ不十分です。それはなぜかということ、実際は下手でも、自分はまだまだ運転はうまい、安全に運転できるのだと誤ってしまっている高齢ドライバーが多いからです。その過大な自己評価を正すような指導が必要なのですけれども、これは心理学的に見て非常に難しく、まだ研究途上です。

最後になりますが認知症対策に見られるように、高齢ドライバーの問題というのは、国を挙げて、社会を挙げて取り組んでいかなければいけない。また、免許を返納してしまった後、どのようにその人たちがモビリティ、移動ができるようなまちづくりができるか。そういう問題になってくると、心理学の問題ではない別の問題になってきてしまうわけです。

皆様どうも御清聴、ありがとうございました。