

昭和59年度調査研究報告書

# 高齢運転者の運転の実態 と意識に関する調査研究

高齢運転者に関する総合的研究(1)

昭和60年3月

自動車安全運転センター

# ま え が き

昭和45年以降、わが国では人口の高齢化が急速に進み、現在ではすでに65歳以上の人口の全人口に占める割合は10パーセントを超えている。さらに厚生省の試算によれば、30年後の昭和90年には、高齢者の占める割合は20パーセントを超え、世界のいずれの国においても経験したことのない超高齢化社会を迎えることが予測されている。こうした人口の高齢化は運転免許人口の高齢化にも反映し、高齢ドライバーの増加と、これに伴ない高齢者による交通事故もいちじるしく増加している。

車の利用が、社会的、経済的活動と深くかかわっている今日、高齢者の社会的生産活動が今より更に活発になることを考慮すると、高齢ドライバーの安全確保のための施策が今後の交通安全対策の重要な柱の一つとなることは疑いのないところである。

しかし、こうした高齢ドライバーに関する体系的な資料に乏しい現状にかんがみ、このたび自動車安全運転センターでは、高齢ドライバーの運転の実態、運転態度、安全意識など、車とのかかわり合いを広く、かつ具体的に調査し、高齢ドライバーの諸特性を把握することとした。

本報告書は、これらの調査研究の結果をとりまとめたものであり、今後、この報告書が高齢ドライバーの交通安全対策に何らかの形で寄与することができればと念願するものである。

なお、この調査研究に参加された委員各位と調査に御協力いただいた関係都道府県の方々に対し、深く感謝の意を表する次第である。

昭和60年3月

自動車安全運転センター

理事長 今 泉 正 隆

## 委 員 会 名 簿

警察庁交通局運転免許課(現愛媛県警察本部長)	課 長	柳 井 洋 蔵
日本大学文理学部	教 授	浅 井 正 昭
総務庁中央交通安全対策会議	専 門 委 員	生 内 玲 子
日本自動車連盟広報部	部 長	斎 藤 和 男
尾久自動車教習所		塩 地 茂 生
日本能率協会総合研究所第三研究室	室 長	高 嶺 一 男*
長崎眼科医院		加 藤 勝
警察庁交通局運転免許課(現警視庁総務部広報課長)	理 事 官	西 村 浩 司
警察庁交通局運転免許課	課 長 補 佐	永 野 国 男*
警察庁交通局運転免許課	係 長	大 塚 秀 三 郎*
警察庁交通局運転免許課	係 長	中 島 茂 樹*
警察庁交通局交通企画課	課 長 補 佐	出 原 健 三
科学警察研究所交通部車両運転研究室	室 長	小 林 實*
科学警察研究所防犯少年部補導研究室	主任研究官	高 橋 良 彰*
自動車安全運転センター調査研修部	部 長	羽 田 尚
自動車安全運転センター業務部	部 長	上 条 公
自動車安全運転センター調査研修部調査課	課 長	松 本 弘 之*
自動車安全運転センター業務部業務第二課	課 長	後 藤 紀 朗*
自動車安全運転センター業務部業務第二課	課 長 代 理	金 谷 純 吉*
自動車安全運転センター調査研修部調査課	係 長	山 口 卓 耶*

※は作業部会をしめす。

# 目 次

まえがき

委員会名簿

第1章 調査の概要	1
第2章 調査研究の必要性と背景	5
2-1 高齢化社会	5
2-2 日本の高齢化社会	5
2-3 運転免許保有者の高齢化	6
2-4 高齢ドライバーの交通事故	9
2-5 高齢ドライバーに関する研究の必要性	10
第3章 調査の目的	11
第4章 調査の方法	12
4-1 サンプルングの方法	12
4-2 調査の実施方法	12
4-3 調査期間	12
4-4 調査項目	14
4-5 集計方法	14
第5章 調査の結果	15
5-1 調査サンプル	15
5-2 調査サンプルの属性	16
5-3 運転の実態	18
(1)運転頻度	18
(2)運転車種	19
(3)運転目的	20
(4)運転行動半径	21
(5)年間走行距離	22
(6)車を利用する理由	25

5-4 運転者の意識及び態度	27
(1)高齢ドライバーに対する意識	27
(2)運転継続意志	35
(3)運転可能年齢	37
(4)健康と運転不安	38
(5)運転中の不安感	39
(6)運転行動に対する危険意識	47
(7)自己中心性と衝動性	65
第6章 ま と め	67
付 表	69
巻 末 「運転の実態に関する調査」アンケート用紙	

## 第1章 調査の概要

わが国の人口の高齢化は、昭和30年に全人口に占める65歳以上の人口の割合が5パーセント台にのり、昭和45年には7パーセントを超え、高齢化社会の幕開けを迎えた。その後、人口の高齢化は急速に進み、現在ではその割合が10パーセント台に至っている。厚生省人口問題研究所の推計によると、今から15年後の昭和75年には現在の西欧先進国の水準である15パーセント台に達すると予測されている。

しかも人口の高齢化はそれに止まらず、更に15年後の昭和90年には20パーセント台に達し、いまだかつて世界のどの国においても経験したことのない超高齢化社会を迎えることが予測されている。つまり、あと30年後の社会では5人に1人が高齢者となり、4人で1人の高齢者を扶養しなければならない。こうした、人口構成ピラミッドの変形は多くのひずみを生むこととなり、これに対する対応を十分に検討されなければならない時期に立ち至っているといえよう。

人口の高齢化に伴うドライバーの高齢化もその一つの重要な問題である。現在（昭和58年末）の運転免許保有者数は約4,880万人であるが、その中で60歳以上が約270万人で、全体の5.5パーセントを占めるにすぎない。しかし、将来の運転免許人口を試算すると、高齢者率が15パーセント台に達する昭和75年には60歳以上が現在の約3.4倍の931万人に増えると試算される。運転免許人口の総数が6,929万人と試算されるので、60歳以上は13.4パーセントを占めることとなる。

勿論、60歳以上の運転免許保有者のすべてが交通社会に自ら運転の当事者として参加するわけではないが、今後高齢化社会の進展に伴い定年年齢の延長がますます促進され、高齢者の社会的活動性が高まると仕事、通勤、地域活動等で車を使用する機会も現在より更に頻繁となる。現在運転中の高齢ドライバーにあっては、約8割弱もの人がこのまま運転を続けるとしており、自身の運転可能年齢を平均で73.2歳と極めて高く評価していることから、高齢ドライバーと車社会とのかかわりは今後ますます深くなると思われる。このように、高齢者と車社会とのかかわりが増せば当然交通事故の当事者となる危険性が增大することとなる。高齢者率が7パーセント台に達し、高齢化社会の幕開けとなった昭和45年から昭和58年までの14年間における交通事故（第1当事者）の推移を見ると、高齢ドライバーの起す事故は昭和51年から上向きとなり年々増加の一途をたどり、昭和58年には昭和45年の2.4倍に達している。

59歳以下のドライバーでは、昭和49年まで一様に減少傾向を示し、昭和50年以降はほぼ横ばいの状態にある。しかもそれが昭和45年の水準以下で安定しているのに対して、事故の伸び率で見ると高齢ドライバーだけが目立った存在となっている。

勿論、事故の絶対数は圧倒的に若年齢層のドライバーが高いが、高齢ドライバーは、昭和51年から交通社会への参入が高まり、これに伴ない交通事故も増加してきたものと考えられる。

これを裏づけるものとして車種別に事故の発生件数の推移を警察庁の交通事故統計で見ると、男性の場合、歩行中と自転車乗車中の事故が大幅に減少しており、かわって自動車と原付運転中の事

故が増加している。高齢ドライバーの事故が増加しはじめた昭和51年を基準として昭和57年までの推移を見ると、原付運転中の事故が1.3倍、自動車運転中の事故は実に1.7倍も増加している。つまり、従来高齢運転者は子供と同様に交通弱者として、被害者的な立場に立っていたのが、交通社会へのかかわりが深まると共に事故の当事者となるケースが年々増えてきたことを示している。

このように、高齢ドライバーをとりまく状況は、今後一段と厳しくなることが予想されることから、高齢ドライバーに対する安全の確保のための諸方策が十分に検討されねばならない時期に至っているといえよう。この調査研究は、従来断片的にしか捉えられていなかった高齢ドライバーの運転の実態や意識のあり方等について多角的に明らかにするため計画、実施されたものである。その結果、以下に示すいくつかの諸点について知見を得ることができた。

本調査では、1,000人の高齢ドライバーのサンプルを得たが、高齢者の就業率（85.2パーセント）は意外と高く、60歳を超えても8割を超す人々が何等かの職業を持ち労働しているのが実態である。また、60歳未満の人々はいずれかに勤めている人が多いのに対して、高齢者では自営業（40.6パーセント）の人が勤めている人（32.1パーセント）を上回っている。現在、民間企業においては定年年齢の延長が着実に進められており、労働省の調査でもこれを60歳以上としている企業が5割を超すと報告（労働省雇用管理調査）されていることを考えると、今後高齢者の就業率はますます高まるものといえよう。

車は移動の手段として用いられるものであるが、その移動の目的は仕事や通勤、買物、レジャー等極めて多様化している。しかし、一般的には仕事のために車を使用する人が多い。高齢ドライバーも63.2パーセントがこれにあたり、30歳代のドライバーと同じ割合の人が自分の仕事の必要から車の運転に従事していることは注目すべきである。

ただ、30～40歳代のドライバーと異なる点は、通勤のために車を運転する人が、13.1パーセントと50歳代以下のドライバーに比べ半分程度しか見られないことである。そして、反対に買物やレジャー等個人的な用件だけで車を運転する人の割合が19.2パーセントと、30～40歳代のドライバーに比べて高いのが特徴である。なかでも買物（5.3パーセント）とレジャー（4.9パーセント）が目立っているが、30～40歳代のドライバーにはほとんど見られない家族の送迎や病院への通院等高齢者の置かれた立場をうかがわせる車の使われ方が見られる。

こうした用件で車を運転する場合、その運転行動半径の違いを見ると、50歳代以下のドライバーでは15～16km程度（中央値）の範囲にあるが、高齢ドライバーでは約11kmとわずかに狭くなっている。勿論、こうした運転行動半径は、ドライバーの職業や運転する車種によって変動する。

高齢ドライバーで主として乗用車を運転するマイカードライバーは10km程度である。乗用車を運転する兼業ドライバーは、マイカードライバーより若干高く、60～64歳が13.6km、65歳以上が12.2kmである。職業ドライバーの場合、マイカードライバーの2倍以上の運転行動半径を示しており、60～64歳が21.3km、65歳以上が23.8kmである。職業ドライバーは、より高年齢層ほど行動半径が広く、特異な傾向を示している。

高齢者で二輪・原付を運転する人は、マイカーおよび兼業ドライバー共に当然ながら乗用車に比べ、運転行動半径は小さく、高齢化するほど小さい。

次に、年間の走行距離を見ると、30～40歳代（17,000～18,000km）の走行距離が伸びるのは当然である。加齢に伴ない走行距離も減少する傾向が顕著で、高齢ドライバーで年間約10,000kmの数値が得られた。

走行距離は、運転の頻度と運転行動半径の大きさに対応しており、高齢ドライバーで走行距離が低いのはうなずけよう。因みに、高齢ドライバーのこの数値は月間約800km、1日の走行距離は約30km程度で壮年ドライバーのほぼ $\frac{1}{2}$ に相当する。運転行動半径で見たように、走行距離もドライバーの職業や運転している車種によって、大きく変動するものである。そこで、ドライバーのグループ別に見ると、タクシー等、人の輸送を専業とするドライバーは、平均で約41,000kmで、トラック等貨物の輸送を専業とするドライバー（約32,000km）に比較して約13倍も走行距離が伸びている。しかし、加齢に伴う傾向を見ると、人の輸送を専業とする職業ドライバーは年齢差が小さく、高齢ドライバーにあっても、それより年齢の低いドライバーとほぼ同程度の運転業務をこなしている。

これに対して、トラック等貨物の輸送を専業とする職業ドライバーは年齢差が極めて大きく、加齢に伴ない走行距離が低くなる傾向を示す。タクシー等のドライバーの場合は、高齢者であってもそれより年齢の若い人と互角に運転業務にたずさわっているのが実態である。しかし、労働負荷の大きな貨物輸送については、加齢による体力の減衰が現われてくるものといえよう。マイカーと兼業ドライバーは、勿論年齢が高くなるほど走行距離が低いという一定の傾向は見られるが、マイカードライバーの場合はその年齢差はさ程大きいものではない。つまり高齢ドライバーの約8,000kmから30歳代の約12,000kmまで、4,000kmの範囲の中で各年齢層のドライバーが走行しているのが実態である。仕事の都合でやむなく運転をする兼業ドライバーの場合は、高齢ドライバーが約12,000km、30～40歳代が約19,000kmの走行距離を示し、7,000kmの幅が見られ多少の格差はあるが、高齢の兼業ドライバーはマイカーの高齢ドライバーに比べ約4,000kmも高い走行距離を示しており、同じ高齢ドライバーであっても仕事のために車を運転する人との違いを示している。

次に、高齢ドライバーの運転に対する意識、態度の特性について述べる。

高齢ドライバーの運転に対して、30～40歳代と高齢ドライバーとの間で、意識の違いの見られる点は、高齢ドライバーは「心身機能が低下しているので事故を起しやすい」、「自己本位の運転をしがちである」、「交通のルールをよく知らない」、「高齢ドライバーの後につくのは怖い」の四つの意見に対してであり、年齢の若いドライバーほど、これらの意見に対する賛成度が高い。

これに対して、高齢ドライバーは、「反射神経が劣る」、「とっさの場合の対応が不得手」等、素早い判断と動作を伴う行動についての意見に対しては、高齢ドライバー自身も、これを肯定する割合が高い。また、高齢ドライバーは「慎重な運転をしている」、「事故が少ないのはスピードを出さないからだ」の二つの意見については、年齢の若いドライバーもこれを肯定する割合が極めて高い。

高齢ドライバーの運転の継続意志は76.9パーセントと比較的高いのが特徴である。

高齢のマイカーと兼業及び職業ドライバーとは、マイカードライバーの運転継続意志が高い。兼業および職業ドライバーの場合、70歳を境として運転を止めたいとする率が高くなる。

運転の可能年齢について見ると、加齢と共により高年齢まで運転が可能であるとする傾向が見られる。40歳未満で64.2歳、50歳未満で65.5歳、60歳未満で67.9歳と見積っているのに対し、60歳以上では73.2歳と急に高くなる。

健康状態について見ると、加齢と共に何等かの疾病による加療中の者が多くなり、60歳以上で14.6パーセント見られる。しかし、こうした健康状態が必ずしも運転に対する不安感として反映してはいない。むしろ運転中急に不調にならないかという不安感を持つ者は、40～50歳代で23.1パーセントと高く、60歳以上にあっては16.6パーセントと30歳代(19.5パーセント)より低い割合を示している。

運転場面での不安感について見ると、高齢ドライバーが実際の運転場面での不安感の高いものとして、進路変更、速い車の流れに合わせて運転する、狭い道でのすれ違いをあげることが出来る。特に狭い道でのすれ違いについては、50歳未満までは全然問題視していないのが60歳を超えることで急にその不安を増すのが特徴的である。

交通場面での危険行為に対する認識については、交差点通行に関して、車線変更に関して、スピード超過に関して、弱者保護に関しての四つのカテゴリーについて15場面を設定した。一般的には車線変更行動を最も危険と見るものが多く、速度超過については、条件にもよるが危険性と言う点ではそれ程厳格に考えられていない(危険性得点が低い)。しかし、認識の上では、年齢層別格差の一番大きなものの一つである。高齢ドライバーになる程、交通の条件に関係なく速度超過を危険としており、若年齢層との間に速度差によるコンフリクトの生ずる可能性を示唆している。

自己中心性、衝動性について見ると、若年齢層と高年齢層(50歳代を含む)の間では明らかに違いが見られる。自己中心性についてみると、若年齢層でその傾向が強く、加齢と共に協調的な意識、態度が現われてくる。

また、優良群と違反群との比較では、違反群に自己中心的な意識、態度の強さが現われている。しかし、加齢とともに優良群、違反群の差は小さくなり、60歳以上ではほぼ同様な意識、態度になる。

衝動性についてみると、自己中心性と同様若年齢層において顕著で、優良群、違反群別に見た場合も同様な傾向を示す。

## 第2章 調査研究の必要性と背景

### 2-1 高齢化社会

高齢者に対する明確な定義は今のところ無いが、一般的には60歳以上または65歳以上を高齢者と呼ぶことが多い。総務庁統計局では65歳以上の人口を老年人口として扱っており各種の調査、研究でも65歳以上を高齢者と定義しているものが多い。しかし、将来高齢化がますます深刻になると、生産年齢上限の引き上げ（たとえば、現在の64歳から69歳に延長）が提言される可能性もあって、何歳を高齢者とするかは必ずしも固定的ではない。

また高齢化社会についても同様に明確な定義はないが、国連において全人口に占める65歳以上の人口が4パーセント未満の国を青年の国、4パーセント以上7パーセント未満の国を壮年の国、そして7パーセント以上の国を老年の国として分類したことから、65歳以上の人口が全人口の7パーセントを超えた場合を高齢化社会と呼ぶことが多いようである。

### 2-2 日本の高齢化社会

こうした慣例に従って、戦後日本における年齢別人口の推移をみると、昭和30年に全人口に占める65歳以上の割合が5.3パーセントに達し、高齢化の兆が現われはじめた。昭和25年以降の特需ブームを契機として、昭和30年代に入ると、日本はめざましい経済復興を示したが、一連の消費ブームの中であって着々と人口の高齢化が進行した。しかもこの時期、将来の日本の超高齢化社会を構成するとみられるいわゆる団塊の世代が学齢期に入った時期でもある。その後、人口高齢化の速度は急速に進み、10年後の昭和40年には6.3パーセント、そして昭和45年には7.1パーセントに達し、はやくも高齢化社会の仲間入りをした。ようやく老人問題が深刻な社会問題として取り扱われるようになり、小説「朧惚の人」が一躍ベストセラーとなったのが昭和47年である。中・高年齢層においては、自らの老後の生活を真剣に考えはじめるようになり、老人福祉の拡充へと社会が動きはじめた矢先、第一次オイルショックにより、老人問題に対する十分な手当が出来ないまま、日本は低経済成長期へと移行していった。しかし、人口高齢化のテンポはますますその速度を速め、現在ではその割合が10パーセントを超えようとしている。厚生省人口問題研究所の将来推計人口によると、昭和75年には15.6パーセントに達するといわれている（図2-1）。

西欧諸国では、全人口に占める65歳以上の割合が5パーセント台から15パーセント台に達するのに平均して100年を経過しているのにもかかわらず、日本ではわずか45年間と半世紀にも満たず、いかに急速に高齢化が進行しているかがわかる。しかも、昭和90年には21.1パーセントと20パーセント台まで行きつくことが予測されており、これはいまだかつて世界のどの国においても経験したことのない超高齢化社会を迎えることになる。そして昭和90年代の高齢者の中核を構成するのが、戦後間もなく大量出生したいわ

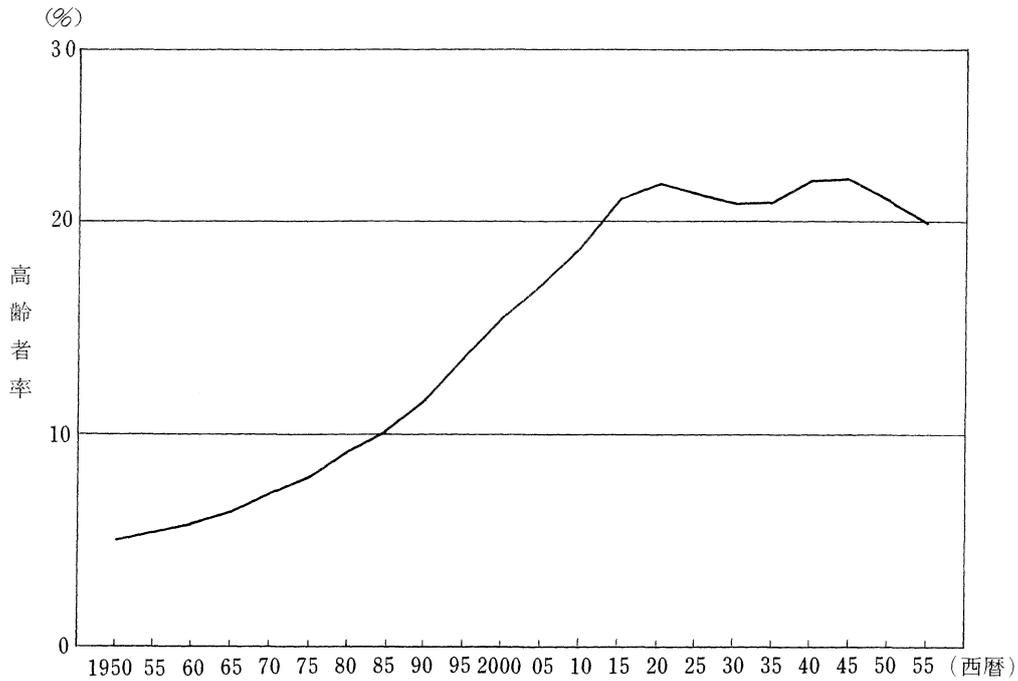


図2-1 日本における高齢者率の推移(83年版民力)  
 [高齢者率=(65歳以上人口/総人口)×100]

ゆる団塊の世代であることはいうまでもない。今後ますます強まる核家族化による出生率の低下と近代医学の発達による死亡率の低下とが絡み合い、中・高年齢層を支える人口ピラミッドが変形し、多くの問題を提起することになる。

### 2-3 運転免許保有者の高齢化

ドライバーの高齢化の問題もその一つである。人口の高齢化は当然運転免許人口の高齢化にもつながる。図2-2は、わが国の高齢化社会の幕明けとなった昭和45年から5年毎の年齢層別運転免許人口構成比を昭和75年まで30年間の推移を、試算を加えて示したものである。

昭和55年までは、警察庁の免許統計を用いた。昭和60年からは、図2-3に示す手順によって試算を行った。なお、ここで用いた免許更新率は実際に免許の更新手続きを行った者の数から算出したものではなく、年齢層別の免許保有者数の減少率(たとえば死亡、取消し等の失効分を含む)から算出したものである\*。

\*試算に用いた資料は付表1-1から付表7までを参照されたい。

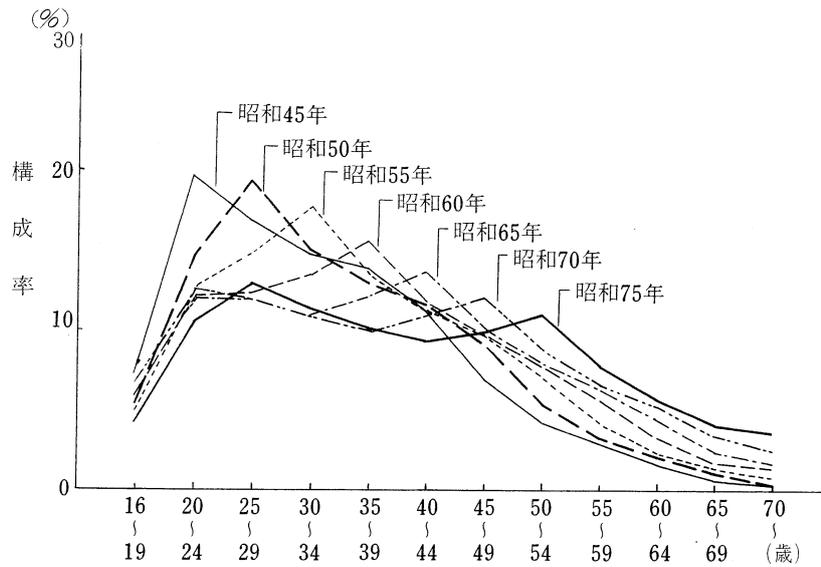
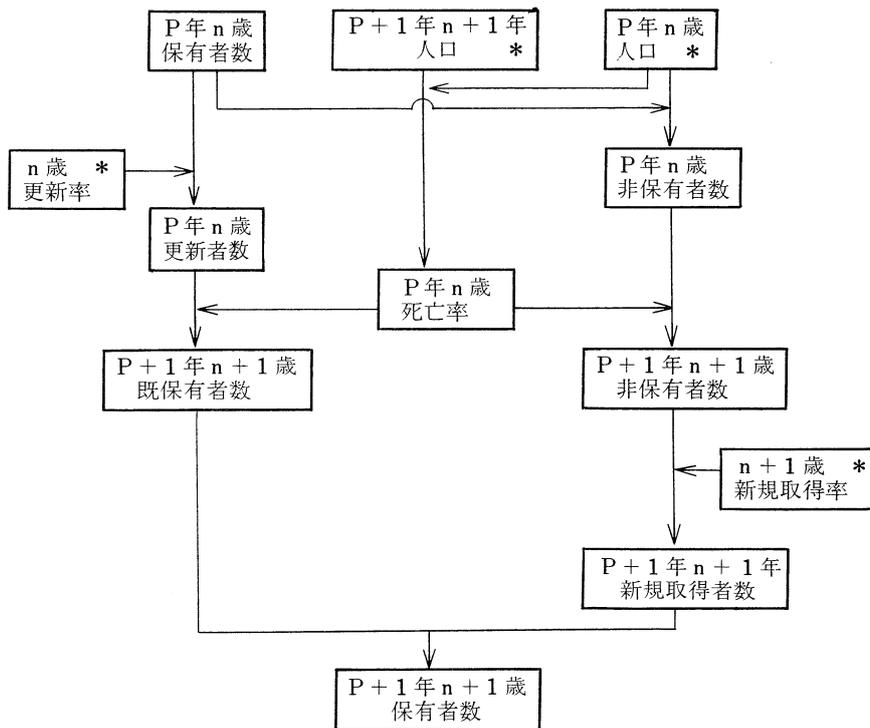


図 2-2 年齢層別免許保有者数の推移



- (注) 1. 人口は、厚生省人口問題研究所「日本の将来人口新推計について」(昭和56年11月)掲載のものを使用した。  
 2. 更新率は、新規取得者以外の保有者数を1年前の保有者の生存数で除して各年、各歳ごとに算出し、昭和56~58年の平均を使用した。  
 3. 新規取得率は新規取得者数を非保有者数で除して各年、各歳ごとに算出し、昭和56~58年の平均を使用した。

図 2-3 将来の運転免許保有者数推計フロー

これによると、昭和45年当時構成率の最も高い年齢層が戦後間もなく出生した世代で、時代の経過と共にその構成率が減少しながらも、昭和65年までは、一つの山を構成して推移していく。しかし、昭和70年で、20歳代の年齢層と並ぶ二つの山が現われ、20歳代から50歳代までの年齢層がほぼ一様に免許を保有する形で推移していくことが予測され、また中・高年齢層の免許保有者の割合も現在より次第に高まると考えられる。

昭和60年以降の免許保有者を試算した結果は表2-1及び表2-2に示してある。昭和58年現在

表2-1 運転免許保有者数の推計 (単位：千人)

年 令	58 年	59 年	60 年	65 年	70 年	75 年
16 ~ 19 歳	2,333	2,701	3,083	3,954	3,462	2,874
20 ~ 24 歳	6,049	6,301	6,463	7,343	8,338	7,118
25 ~ 29 歳	6,341	6,397	6,472	7,229	7,946	8,932
30 ~ 34 歳	7,619	7,268	7,049	6,603	7,157	7,817
35 ~ 39 歳	6,983	7,577	8,217	7,251	6,560	7,025
40 ~ 44 歳	5,853	6,203	6,174	8,293	7,189	6,413
45 ~ 49 歳	4,611	4,770	4,912	6,130	8,042	6,780
50 ~ 54 歳	3,708	3,833	4,097	4,762	5,854	7,593
55 ~ 59 歳	2,622	2,834	2,997	3,879	4,456	5,427
60 ~ 64 歳	1,370	1,535	1,724	2,709	3,475	3,966
65 ~ 69 歳	790	827	903	1,444	2,238	2,859
70 歳 以上	536	594	667	1,035	1,632	2,483
60歳以上合計	2,696	2,956	3,294	5,188	7,345	9,308
65歳以上合計	1,326	1,421	1,570	2,479	3,870	5,342
合 計	48,815	50,839	52,738	60,634	66,349	69,286

表2-2 全運転免許保有者に占める高齢者の割合 (%)

	58 年	59 年	60 年	65 年	70 年	75 年
60歳以上合計	5.5	5.8	6.2	8.6	11.1	13.4
65歳以上合計	2.7	2.8	3.0	4.1	5.8	7.7
70歳以上合計	1.1	1.2	1.3	1.7	2.5	3.6

の60歳以上の免許保有者は、約270万人、65歳以上では約133万人である。これが、昭和70年には60歳以上で2.7倍の約735万人、65歳以上では2.9倍の約387万人になると試算される。更に65歳以上の人口の割合が現在の欧米の水準である15パーセント台になる昭和75年では、60歳以上が現在の3.4倍の約931万人に、65歳以上では現在の40倍の534万人になると推計される。

総免許保有者に占める高齢者の割合を見ると、昭和58年の時点で、60歳以上が5.5パーセントにすぎないのが、昭和65年には8.6パーセント、昭和70年には11.1パーセントと10パーセント台に達し、昭和75年には13.4パーセントになると推計される。

## 2-4 高齢ドライバーの交通事故

図2-4は昭和45年から昭和58年までの年齢層別交通事故発生件数（第1当事者）の推移を示したものである。高齢ドライバー（60歳以上）を除いては、いずれも昭和45年の水準を下まわっているにもかかわらず、高齢ドライバーのみ増加傾向を示しており、昭和58年には昭和45年の約2.4倍となっている。

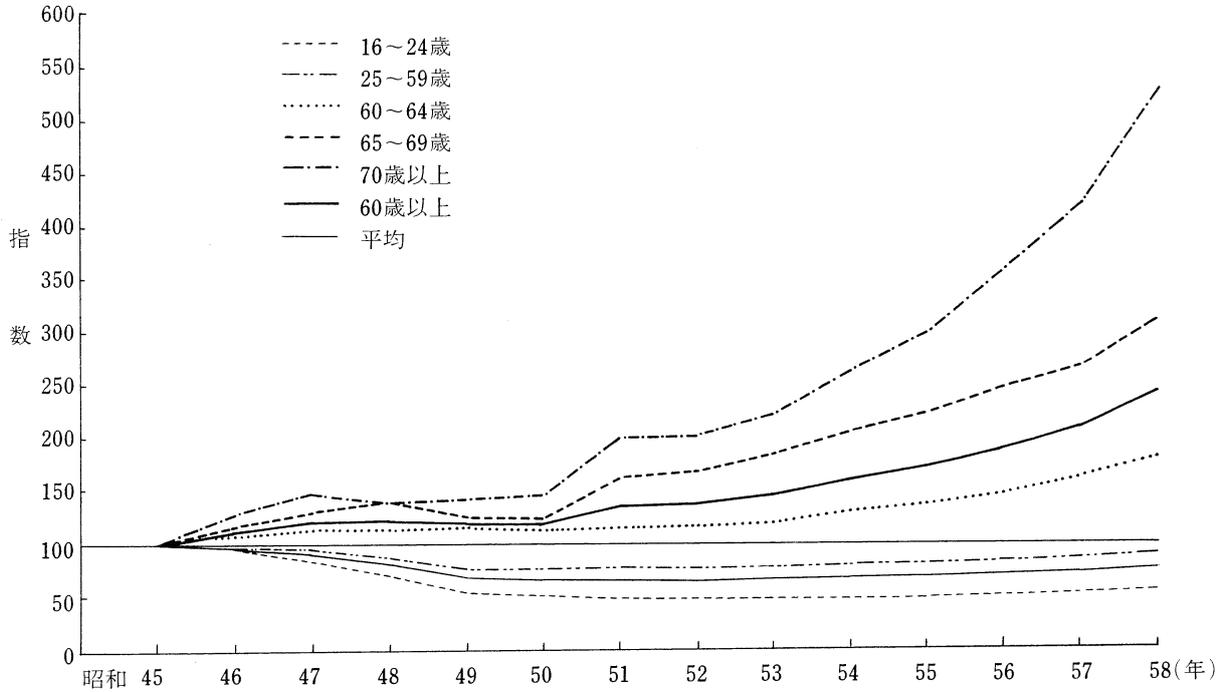


図2-4 年齢層別事故発生件数の推移

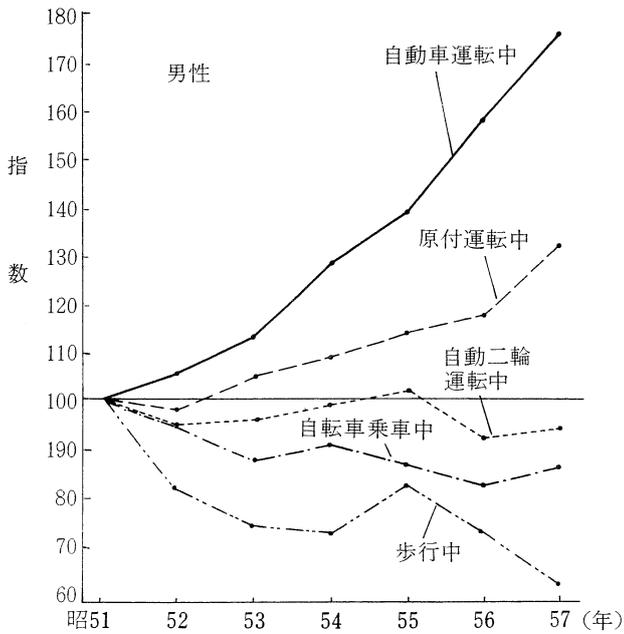


図2-5 車種別、事故発生件数の推移(警察庁)

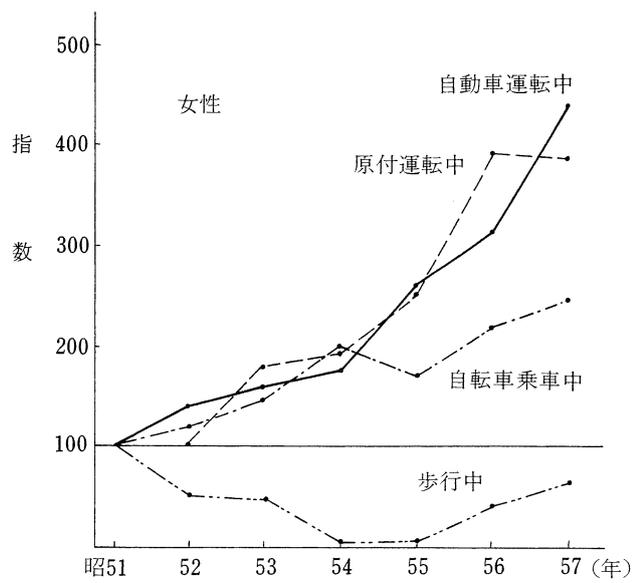


図2-6 車種別、事故発生件数の推移(警察庁)

ちなみに、高齢ドライバーをさらに年齢層別にみると、60～64歳で1.8倍、65～69歳で3.1倍、70歳以上では5.2倍と高年齢になる程事故の発生件数が多くなっていることは注目すべきである。

また、昭和51年から昭和57年までの高齢者事故を性別、車種別で見ると、図2-5および図2-6のとおりであるが、男性、女性共に歩行中の事故が減少傾向にあるにもかかわらず、自動車及び原付運転中の事故が急増している。ことに、男性の場合、自動車運転中の事故が昭和51年に比べ昭和57年では約1.7倍に増加している。

女性による事故の増加傾向はいっそう顕著であり、自動車運転中が約4.4倍、原付運転中が約3.8倍と男性ドライバーをしのぐ勢いで急増している。

## 2-5 高齢ドライバーに関する研究の必要性

昭和58年末での60歳以上の運転免許保有者は270万人であり、率にすると全保有者の5.5パーセントにすぎない。しかし、あと12年後を推計すると60歳以上のドライバーは730万人と現在の2.7倍に急増することになる。

しかも、最近の高齢者の交通事故を見ると、歩行中や自転車乗車中の事故が減少傾向にあるのに対して、自動車や原付運転中の事故が増加している。従来、交通弱者として被害者の立場にあった高齢者が、むしろ事故の当事者として将来大きなウエイトを占めるであろうことが予測される。

高齢者の車利用は、第一線の生産活動に従事する壮年層に比べると低くなるものの、運転頻度は高齢ドライバーといえども決して低くはならないと思われる。ことに、公共輸送機関の不十分な地域では、今後ますます進行する核家族化（老人世帯の増加）により自ら運転せざるを得ない環境におかれる可能性が強まる。このため、軽便で小回りのきく原付等が高齢者の間にますます普及することが予測される。

こうした近い将来直面する高齢化社会の急速な進展がもたらす諸問題に対応するため、今後多角的な調査研究を推進することが急務であると考えられる。

### 第 3 章 調査の目的

交通社会の高齢化にともない、いわゆる高齢ドライバーが交通事故の当事者となるケースが年々増加している。これは高齢化しても交通社会とのかかわりを断ち切れない社会的、経済的構造が大きく影響している。

しかし、現在高齢ドライバーがなぜ交通社会に自ら参画せざるをえないのか、運転の必要性、運転目的、運転頻度、走行距離など運転の実態そのものが総合的に明らかにされているとはいえない。

しかも、高齢ドライバーが日常どのような意識、態度で運転にかかわっているかという点についても十分とはいえず、今後の高齢ドライバーの安全対策を推進するための資料を得ることを目的としてこの調査を行ったものである。

## 第4章 調査の方法

### 4-1 サンプルングの方法

調査対象地域（都道府県単位）の選定にあたっては、それぞれの地域の高齢者率（全人口に占める65歳以上の人口の割合）、60歳以上の運転免許保有者率、全事故件数に占める60歳以上の事故率等の指標を参考として抽出した。そして、これらの中から地域的に且つ都市規模においても偏らぬよう、東京、神奈川、大阪の大都市の他、北海道、青森、山形、長野、富山、福井、三重、山口、高知、宮崎、沖縄の1都1道1府11県を調査対象地域とした。

次に調査対象者については、上記の調査対象地域所在の自動車安全運転センター事務所において運転記録証明書\*を交付した者（30歳代から60歳以上まで各560人ずつ、計2,240人）と累積点数通知者\*\*（30歳代から60歳以上まで各560人ずつ、計2,240人）の合計4,480人を抽出した。その際、同一地域内に偏ることを防ぐため、できるだけ対象地域の全域から抽出することとした。なお、調査対象事務所でのサンプルングの方法の流れ図で示したのが図4-1である。

\*自動車安全運転センターが発行する証明書で、過去3年間の交通違反、交通事故、運転免許の行政処分の記録等について証明するものである。今回は、表彰を目的とした優良運転者選考のための申請者を対象とすることにより、このグループから無事故・無違反者群（本文では優良群と呼ぶ）を抽出した。なお、このグループは、概ね3年以上無事故、無違反の者である。

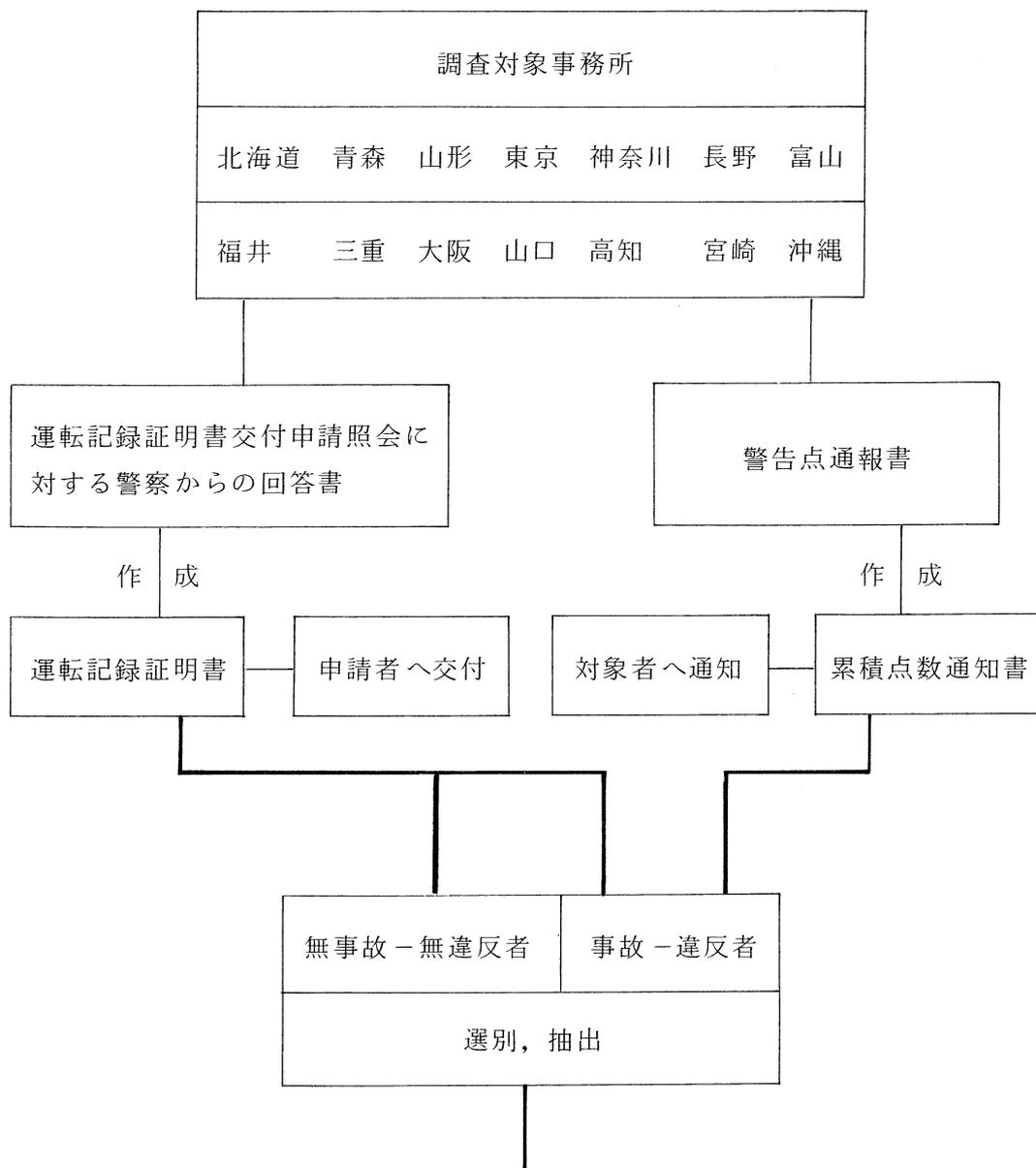
\*\*自動車安全運転センターが行う通知業務で、交通違反などの点数が運転免許の停止処分を受ける直前の点数に達した人に、注意して運転するよう書面で通知するものである。今回はこのグループから事故者あるいは違反者（本文では違反群と呼ぶ）を抽出した。

### 4-2 調査の実施方法

調査対象者のサンプルングを調査対象都道府県の自動車安全運転センター事務所単位で行ったため、アンケートは、それぞれの自動車安全運転センター事務所から郵送法により行った。郵送は概ね調査対象全県一斉に行い、郵送後半月を経過した時点で、未回収者に対し再度督促を行った。なお、郵送法の回収率の低さを補うため、特に高齢ドライバーに対しては、事前に電話による依頼も併せて行った。

### 4-3 調査期間

調査対象者のサンプルングは、概ね昭和59年8月1日から9月29日までの2か月間で行った。アンケート用紙の郵送および回収は、昭和59年10月1日から10月31日までの1か月間で行った。



対象	年齢				合計
	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	
無事故-無違反者	560	560	560	560	2,240
事故-違反者	560	560	560	560	2,240
合計	1,120	1,120	1,120	1,120	4,480

図4-1 サンプルングの方法

#### 4 - 4 調査項目

##### (1) 調査対象者の属性に関する項目

性別、年齢、職業、免許取得年、保有免許の種別、居住地の市町村コード（回収後記入）等 6 項目。

##### (2) 運転の実態に関する項目

運転頻度（現在運転していない場合は過去の運転頻度）、主に運転する車種、マイカーの車歴、主な運転目的、その運転目的での運転距離、その運転目的で車を利用する理由、運転の継続意志、運転可能年齢、年間走行距離、運転者別等 10 項目。

##### (3) 運転態度、意識に関する項目

衝動性および自己中心性の傾向、交通場面に対する不安感、健康と運転不安、交通場面に対する危険意識、高齢ドライバーに対する意識等 5 項目。

なお、調査項目の詳細については、巻末調査票「運転の実態に関する調査」を参照されたい。

#### 4 - 5 集計方法

すべてのデータを電算による処理とし、年齢別、運転者群別、さらに必要なクロスをかけて整理、解析した他、数値データについては統計量の計算を行った。

## 第5章 調査の結果

### 5-1 調査サンプル

各調査対象地域で一定の条件で抽出した、4,480人の調査サンプルに対して、郵送法によるアンケート調査を実施したが、回収数は、表5-1に示すように3,880人（男性3,631人、女性249人）で率にすると86.6パーセントであった。抽出時の運転者のグループ別に見ると、優良群は、2,089人（男性1,952人、女性137人）で回収率は93.3パーセント、違反群は、1,791人（男性1,679人、女性112人）で回収率は80.0パーセントであった。年齢別に回収率を比較すると、優良群、違反群、ともに高年齢層の回収率が高い。

今回回収した調査サンプルの中には、女性のサンプルが249人含まれているが、集計、分析の対象からは除き、表5-2に示す3,631人（優良群1,952人、違反群1,679人）を集計の対象とした。

表5-1 アンケート調査回収状況

対象 年齢	優良群					違反群					合計				
	~39	40~49	50~59	60~	小計	~39	40~49	50~59	60~	小計	~39	40~49	50~59	60~	小計
北海道	35	38	38	36	147	31	33	30	29	123	66	71	68	65	270
青森	34	38	34	35	141	30	33	33	33	129	64	71	67	68	270
山形	38	37	40	40	155	36	31	40	39	146	74	68	80	79	301
東京	33	31	34	40	138	21	23	27	34	105	54	54	61	74	243
神奈川	39	40	38	40	157	35	34	38	34	141	74	74	76	74	298
長野	37	35	40	41	153	28	32	38	37	135	65	67	78	78	288
富山	35	39	39	40	153	33	30	31	36	130	68	69	70	76	283
福井	42	37	37	37	153	31	39	39	36	145	73	76	76	73	298
三重	36	38	36	35	145	34	33	28	34	129	70	71	64	69	274
大阪	39	36	40	38	153	31	29	30	36	126	70	65	70	74	279
山口	40	40	40	40	160	28	30	32	39	129	68	70	72	79	289
高知	37	37	44	38	156	31	32	35	34	132	68	69	79	72	288
宮崎	35	38	36	39	148	28	26	30	41	125	63	64	66	80	273
沖縄	28	30	35	37	130	18	26	24	28	96	46	56	59	65	226
合計	508 (90.7)	514 (91.8)	531 (94.8)	536 (95.7)	2,089 (93.3)	415 (73.4)	431 (77.0)	455 (81.3)	490 (87.5)	1,791 (80.0)	923 (82.4)	945 (84.3)	986 (88.0)	1,026 (91.6)	3,880 (86.6)

(注) 合計欄の上段は人数、下段は回収率を示す。

表5-2 集計サンプルの年齢構成

対象 年齢別	優良群	違反群	合計
~39	454人	383人	837人
40~49	468	392	860
50~59	505	429	934
60~	525	475	1,000
合計	1,952	1,679	3,631

表5-3 高齢者サンプルの年齢構成

対象 年齢別	優良群	違反群	合計
60~64	284人	280人	564 (56.4)人
65~69	163	122	285 (28.5)
70~74	62	56	118 (11.8)
75~79	14	16	30 (3.0)
80~	2	1	3 (0.3)
合計	525	475	1,000 (100.0)

(注) ( ) 内は構成率を示す。

## 5-2 調査サンプルの属性

調査サンプルの中で60歳以上の高齢者は、1,000人であるが、その年齢分布は表5-3に示すように、60歳から64歳が564人で高齢者全体の56.4パーセントと過半数を占める。最高齢者は、83歳が2人であった。

就業実態について見ると、当然ながら各年齢層とも高い就業率を示している。60歳以上の高齢者にあっても85.2パーセントが何等かの職業を有しており、仕事、通勤等での車とのかかわりが予想される(図5-1)。

自営業の占める割合は60歳以上で40.6パーセントと高く、反対に勤めている人の割合が少ないという特徴が見られる。

高齢者を60~64歳、65~69歳、70歳以上の三つの年齢段階に分けて比較すると、図5-2に示すように70歳以上で無職の割合が32.5パーセントと高く、仕事から離れる人が多くなる。しかし、70歳以上にあっても、およそ70パーセント弱の人が何等かの仕事を有していることは、注目すべきである。

次に運転免許を取得した時期については、図5-3に示すように、昭和30年以前に取得した人は50歳代(29.2パーセント)と60歳以上(34.4パーセント)に多く見られる。しかし60歳以上で昭和20年以前に免許を取得した人は、12.0パーセントにすぎない。

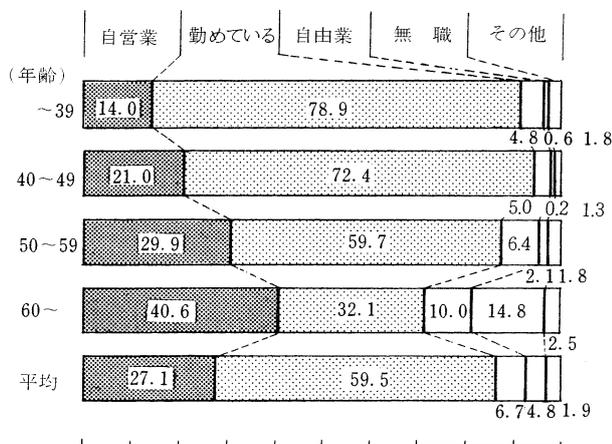


図5-1 就業状況

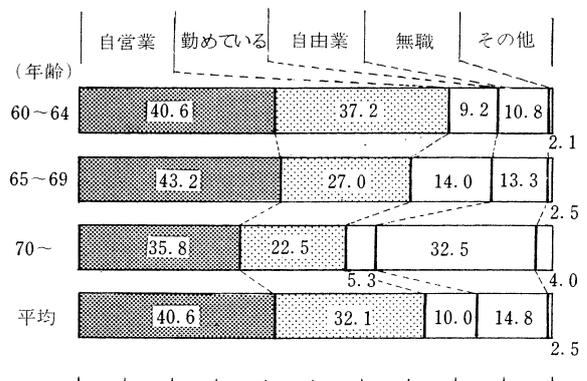


図5-2 高齢者の就業状況

一方、30歳代以下では、当然のことながら国民皆免許時代に突入した昭和40年代に約70パーセントが取得しており、40歳代では、わが国がモータリゼーションを迎えた昭和30年代に67.4パーセントが、それぞれ免許を取得しており、同じ交通の場で運転していても免許を取得した社会的、時代的背景は異なっている。

次に保有する免許の種別については図5-4に示すように、大型免許は、40歳代(28.1パーセント)と30歳代(26.0パーセント)の壮年層の占める割合が高いが、高齢群ことに60歳以上は、9.8パ

一セントと低い。普通免許については、大型免許ほどの変化はないが、加齢と共に保有率は低下する。他の年齢層に比較して、高齢ドライバーの保有率の高いのが原付で、60歳以上では25.6パーセントと高く、高齢化することにより機動性がある軽便な車種に移行する傾向を示しており、この点運転車種との関連で検討する必要がある。

次に、運転者群の構成について見ると、図5-5に示すように、加齢と共にマイカードライバーが増加し、反対に兼業ドライバー（職業ドライバー以外で、自分または会社等の仕事のために車を

運転する者）が減少する傾向を示す。つまり、年齢が高くなるほど、仕事のために車を運転する人よりも、主として自分の個人的な用件で車を運転する人の方が多くなる。しかし、高齢者を更に年齢層別に分けて見ても両者の割合は図5-6に示すように、マイカードライバーが70歳以上で50.3パーセントにしか達しない。職業ドライバー以外で仕事のために車を運転する人が60歳以上で35.2パーセント、70歳以上だけを見ても23.8パーセントとほぼ5人に1人はまだ車の運転にかかわりを持っていることは注目すべきである。

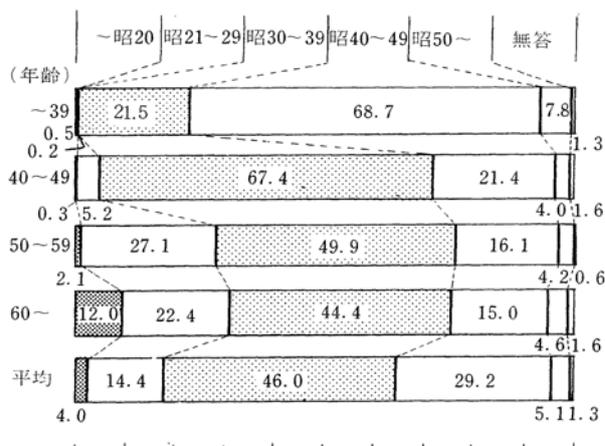


図5-3 運転免許取得年

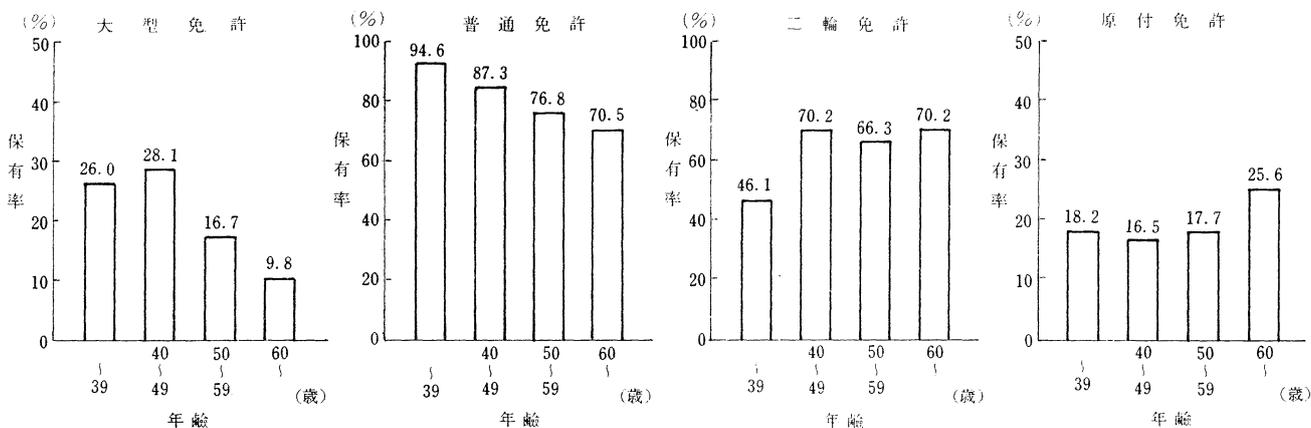


図5-4 運転免許保有率

一方、職業ドライバーは、タクシー運転者のように人の輸送を専業とする者とトラックの運転者のように貨物の輸送を専業とする者で若干異った年齢構成が見られる。つまり、貨物の輸送を専業とするドライバーは、30歳代が10.4パーセントと高く、加齢に伴ないその割合は減少し、60歳以上では3.9パーセントと極めて低い率となる。これに対して、タクシー運転者等の場合は、こうした加齢に伴う傾向は顕著ではなく、60歳以上でも7.4パーセント見られる。

人の輸送にあたる職業ドライバーの高齢者を更に年齢層別に見ても、60~64歳で8.3パーセント、65~69歳で6.3パーセント、70歳以上でも6.0パーセント見られる（図5-6）。人の輸送を専業とするドライバーは、かなり高齢まで運転しているのに対し、貨物の輸送を専業とするドライバー

は、労働負荷量の点で加齢による体力の減衰が現われてくる結果といえよう。

### 5-3 運転の実態

#### (1) 運転頻度

実際にどの程度運転しているかについて見たのが図5-7である。週5日以上運転すると回答した人が圧倒的に高く、平均で80パーセントを超えるが、加齢と共に若干低くなる。しかし、60歳以上でも70.4パーセントが、ほとんど毎日ハンドルを握っている事実は注目すべきである。

「ほとんど」あるいは「全く運転しない」とする人は、平均では1.2パーセントと少ない。

運転頻度は職業ドライバーまたはこれに近い兼業ドライバーとマイカードライバーとでは当然異なってくる。図5-8は運転者群別に高齢者を三つの年齢層に分けて、週5日以上運転する人の割合を比較したものである。平均で見ると、職業ドライバーと兼業ドライバーは80パーセント前後を占めるのに対して、マイカードライバーでは、64.9パーセントと低い。職業ドライバーと兼業ドライバーは、69歳までは、大きな変動はないが、70歳以上で若干減少する。しかし、70歳以上の高齢者であっても、週5日以上運転する人が、兼業ドライバーで75.0パーセント、職業ドライバーで66.7パーセントも見られることは注目すべきである。

マイカードライバーの場合は、56.6パーセントと兼業及び職業ドライバーに比べて、10~20パーセント低い。それでも週5日以上運転する人が過半数を超える。

次に、「ほとんど運転しない」及び「全く運転しない」と回答した43人について、以前の運

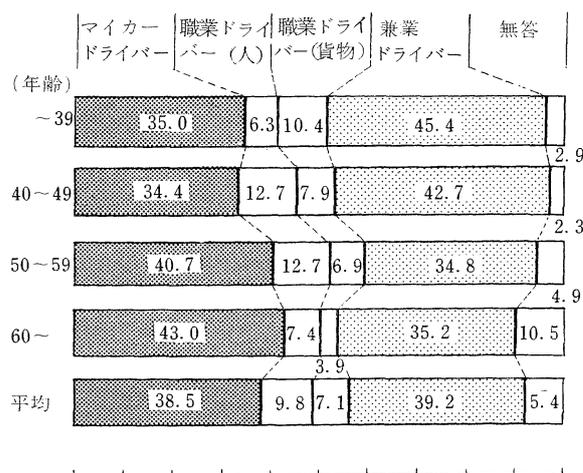


図5-5 運転者の群別構成

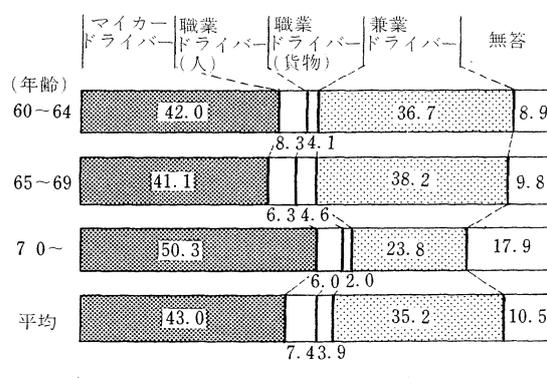


図5-6 高齢ドライバーの運転者分類

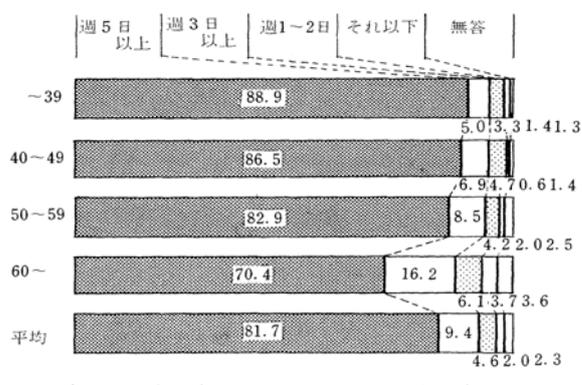


図5-7 運転頻度

転状況を見たのが表5-4である。40歳代以下の年齢層で、前に運転経験のない人は全く見られない。しかし、60歳以上では、25人中7人(28.0パーセント)が運転経験を持たない。運転経験を持つ17人の内、13人は週5日以上運転していた。

そこで、以前に運転経験のある者(30人)で現在運転をやめた理由を見ると表5-5に示すように、高齢者は「身体が悪くなったので」、「他の人が運転してくれるので」、「退職したので」、「交通事故を起したので」等が見られる。これに対して、30歳代のドライバーは、「職場が変わったので」、「経済的な理由」があげられており、高齢者と対照的である。また、運転

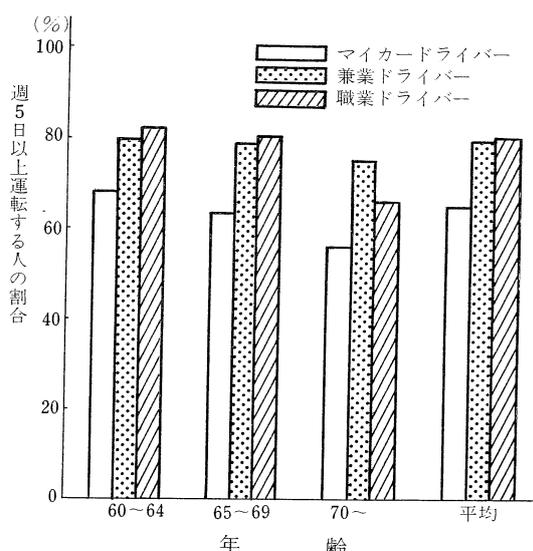


図5-8 週5日以上運転する人の割合(高齢ドライバー)

表5-4 以前の運転頻度

頻度 年齢別	週5日以上	週3~4日	週1~2日	月1~2日	ほとんどしなかった	まったくしなかった	無答	合計
~39	3	0	0	2	0	0	0	5
40~49	1	1	0	0	0	0	0	2
50~59	3	1	0	2	4	1	0	11
60~	13	2	2	0	6	1	1	25
平均	20	4	2	4	10	2	1	43

表5-6 運転をやめてからの経過年数

年数 年齢別	1年未満	1~3年未満	3~5年未満	5~10年未満	10~15年未満	15年以上	合計
~39	4	1	0	0	0	0	5
40~49	2	0	0	0	0	0	2
50~59	0	1	3	2	0	0	6
60~	9	2	4	1	1	0	17
平均	15	4	7	3	1	0	30

表5-5 運転をやめた理由

理由 年齢別	わずらわしくなった	体が悪くなった	経済的な理由	交通事故を起した	他の機関が便利	職場がかわった	退職した	車は不便なので	他の人が運転してくれる	その他	無答	合計
~39	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0	0	5
40~49	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
50~59	1	1	0	0	0	3	0	0	1	0	0	6
60~	0	7	0	2	0	1	2	0	3	2	0	17
平均	1	8	3	2	1	7	2	0	4	2	0	30

をやめてからの経過年数を見ると、高齢者の場合1年未満が17人中9人も見られた(表5-6)。

## (2) 運転車種

ふだん主として運転する車種(一つを選択させた設問)について図5-9に示す。これをみるとトラック及びバス等の大型車種と普通乗用車の占める割合は、加齢と共に漸減する傾向を示しており、先に見た保有免許種別と対応している。大型車種を運転する割合は、60歳以上で7.9パ

一セントと50歳代以下の約半分になる。反対に軽四輪車と原付を主として運転する割合は高齢群で高く、明らかに加齢に伴ない大型車種からより小さな軽便な車種に移行する姿が見られる。図5-10及び図5-11は高齢群におけるマイカーと兼業ドライバーの主たる運転車種を年齢層別に比較したものである。マイカードライバーの場合、70歳以上の高齢者では乗用車が減少し、かわって軽四輪車(22.4パーセント)と二輪・原付(19.7パーセント)を運転する人が増加する。兼業ドライバーの場合、乗用車と軽四輪車の割合は加齢に伴う顕著な変化は見られない。しかし、二輪・原付を運転する者は増加の傾向を示し、ことに70歳以上では、27.8パーセントと多くなる。

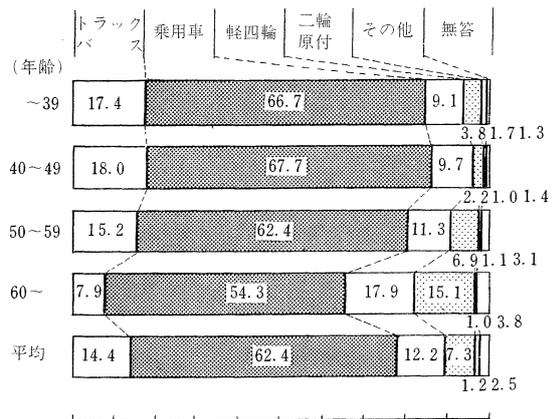


図5-9 ふだん主として運転する車種

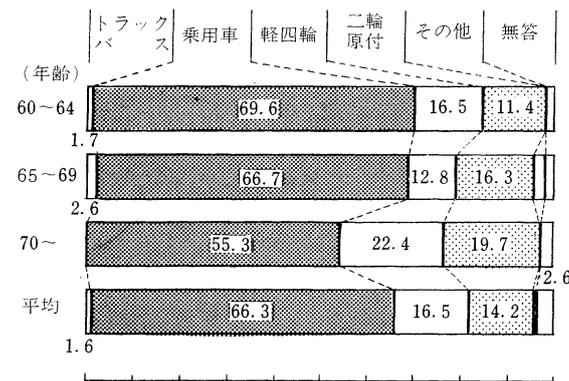


図5-10 運転車種(高齢・マイカードライバー)

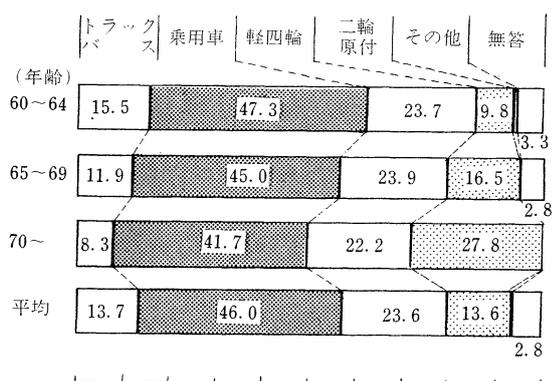


図5-11 運転車種(高齢・兼業ドライバー)

### (3) 運転目的

日常、車をどういう目的で使用するかを見たのが図5-12である。平均で見ると仕事が、64.3パーセントと過半数を超え、通勤が23.3パーセント、個人的な目的、たとえばレジャーや家族の送迎等が9.7パーセントとなっている。仕事中心は40歳代で66.7パーセントであるが、他の年齢層もほぼ接近した数値を示しており、60歳以上でも63.2パーセントが仕事中心の車の使い

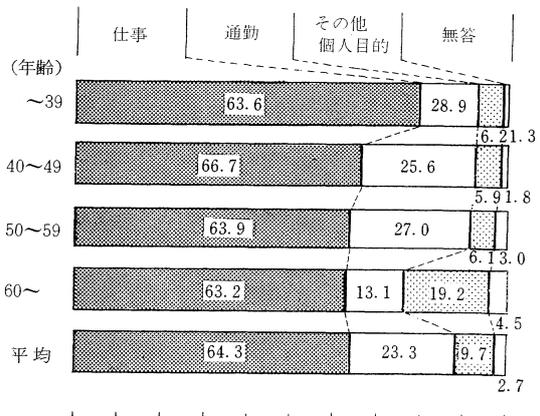


図5-12 主たる運転目的

方をしている点、注目すべきであろう。

60歳以上で通勤目的で利用する人は、他の年齢層の半分以上の13.1パーセントしか見られない。

高齢群に見られるもう一つの特徴は、レジャー、買物、家族の送迎等、個人的な目的で利用される割合が19.2パーセントと他の年齢群に比べて3倍以上も高く、自分の身近な用件での車の使い方が目立つことである。

職業ドライバーや兼業ドライバーの場合の運転目的は当然仕事を中心になる。しかし、マイカードライバーの場合は個人的な用件で運転するケースが多く、運転の目的も多様化する。マイカードライバーの高齢者を更に年齢層別に比較してみると、図5-13に示すように、69歳までは運転目的に多様化が見られながらも大きな変動はない。70歳以上になると、買物を主たる目的とする人が多くなる他、家族の送り迎え、知人宅への訪問、病院への通院というように同じ高齢者の中にあっても車の使い方が更に多様化してくる。

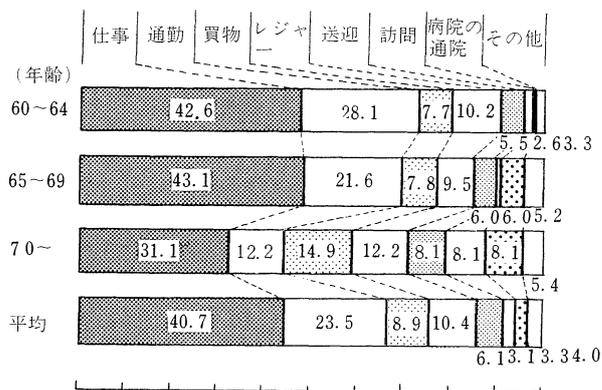


図5-13 高齢ドライバーの運転目的 (マイカードライバー)

#### (4) 運転行動半径

ここでは、前節で見た運転目的で車を運転する場合、事業所あるいは自宅から片道どの程度の距離を運転するか、つまり運転行動半径の大きさを見た。

図5-14に示すように、各年齢層とも平均すると片道10~20kmの範囲にとどまっており、高齢者を除いては、運転距離に大きな差はない。片道10km以上の運転距離の割合を見ると、30歳代と40歳代で約63パーセント見られ、行動半径の広さを示している。50歳代は58.9パーセント、60歳以上では49.8パーセントと高年齢層で行動半径が狭くなっている。

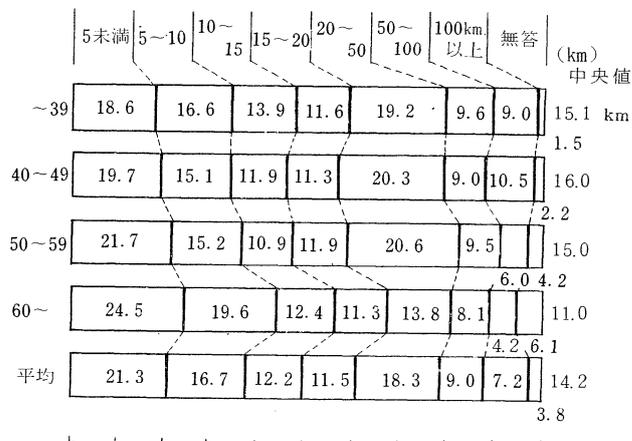


図5-14 運転行動半径

図5-14の右端に示した数値は、中央値を年齢層別に算出したものであるが、これで比較してみると、30歳代から50歳代では、15~16km程度の運転行動半径を示している。これに対して、60歳以上では、11kmとその行動半径は狭い。

しかし、運転行動半径の大きさもドライバーの層別によって、また運転する車種によって異な

る。図5-15は、高齢者をマイカードライバー、職業ドライバー、兼業ドライバーの層別に分け、しかも運転車種を乗用車と二輪・原付に分けて、それぞれの運転行動半径の違いを示したものである。

まず、マイカードライバーで乗用車を主として運転する人の場合、約10km程度の運転行動半径を示しており年齢による差は全く見られない。兼業ドライバーで乗用車を運転する人は、マイカードライバーより若干行動半径が大きく、60～64歳で13.6km、65歳以上では12.2kmを示している。職業ドライバーは60～64歳が21.3km、65歳以上が23.8kmとマイカードライバーの2倍以上の運転行動半径を示している。しかも職業ドライバーの場合、65歳以上の高年齢者の方がわずかに行動半径が大きい。二輪・原付については、乗用車に比べて行動半径は小さい。そして高齢化に応じて、その行動半径も小さくなっている。

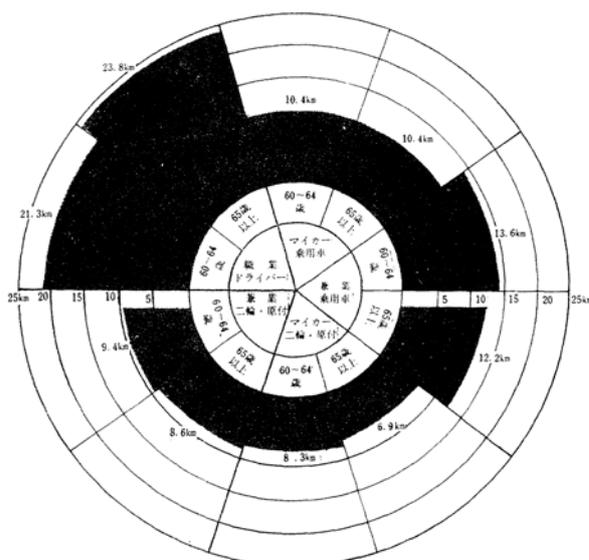


図5-15 高齢ドライバーの運転者群別車種別運転行動半径

次に都市規模別に運転行動半径の違いを示したのが、図5-16である（具体的な数値は付表8を参照されたい）。全体的な特徴を見ると10～30万人未満都市が、平均で15.6kmと最も運転行動半径が大きく、次いで30万人以上都市が14.2kmで続き、比較的都市規模の大きい都市が当然のことであるが運転のエリアが広い。5万人未満の小都市では、13.2kmと若干その行動半径は小さい。

60歳以上の高齢ドライバーは、どの都市規模においても運転距離は、他の年齢層に比べて低い。全体的に運転距離が伸びている10～30万人未満都市では、12.5kmと若干高目となっている。

#### (5) 年間走行距離

それぞれのドライバーが、どれほど車社会とのかかわりを持っているかという点に触れるには、走行距離を指標として検討するのが有効な方法の一つといえる。走行距離は、先に見た運転

乗用車に比べて行動半径は小さい。そして高齢化に応じて、その行動半径も小さくなっている。

次に都市規模別に運転行動半径の違いを示したのが、図5-16である（具体的な数値は付表8を参照されたい）。

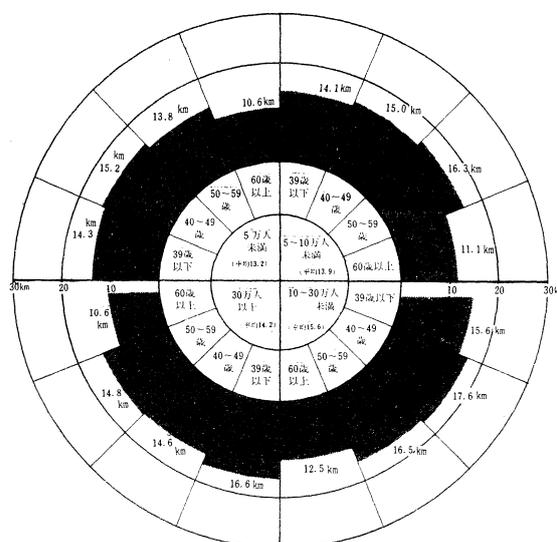


図5-16 都市規模別運転行動半径 (km)

頻度と運転行動半径、それにドライバーの職種や運転する車種等、多くの要因によって大きく変動するものである。

まず、単純に年齢別に走行距離の差異を見たのが、図5-17である。年間10,000km以上運転する者の割合を見ると、30歳代と40歳代がいずれも70パーセント前後を占めるのに対して、50歳代では61.3パーセント、60歳以上では、46.6パーセントと低く、50歳以上の高年齢ドライバーの走行距離が、減少する傾向を示している。

中央値を算出して比較してみると、図5-17の右端に数値で示したように、最も走行距離の高い年齢層は40歳代で17,938kmである。次いで30歳代が17,263kmといずれも社会的活動性の高い壮年期で走行距離が伸びている。50歳代では14,652kmとほぼ平均的な値を示しており、60歳以上では9,902kmである。

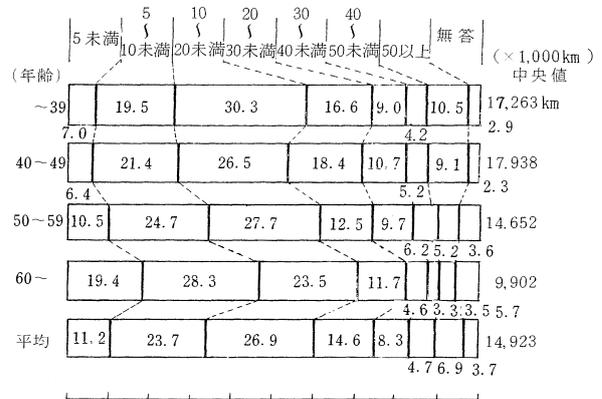


図5-17 年間走行距離

高齢ドライバーのこの値は、月間で約800km、1日当たり約30kmで、壮年ドライバーの1/2程度にあたる。このように走行距離の年齢差は極めて大きく、高年齢層ほど低いのが特徴である。しかし、前述したように、同じ年齢層のドライバーであっても、その職種や運転する車種の違いによって、走行距離も当然変動してこよう。

そこで、それぞれのドライバーの職種と関連づけ、仕事の手段として車を運転する職業ドライバー（これを人の輸送を専業とする人と貨物の輸送を専業とする人に分ける）と、職業ドライバーではないが、自分の仕事の必要から車を運転する兼業ドライバー、そして全く仕事とは関係のない車の使い方をするマイカードライバーの四つに分類して年齢別にそれぞれの走行距離を比較してみる。

図5-18は、上記の運転者群別、年齢別に年間走行距離を中央値で示したものである（具体的な数値については付表9を参照）。平均で見ると、職業ドライバーの走行距離が大幅に伸びており、これは専業ドライバーとして当然の結果である。とりわけ、人の輸送を専業とするドライバー（タクシー等）の走行距離が伸びており、平均で約41,000kmである。これは、月間で約3,400km、1日当たり約140km程度運転することになる。年齢層別に見ると、30歳代と40歳代が43,000km台でほとんど変わらず、50歳代で約40,000km、60歳以上では約37,000kmと50歳代を超えると若干走行距離が落ちてくるが、この年齢差は次に見る貨物の輸送を専業とするドライバーと比較すると極めて小さく、タクシー等のドライバーの場合、高齢者であっても、30歳代、40歳代のドライバーに比べて遜色のない運転をしているといえよう。

次に同じ職業ドライバーでもトラックのドライバーのように貨物の輸送にたずさわる者の走行

距離は年齢差が極めて大きい。最も走行距離が伸びているのが30歳代で、約43,000kmである。これはタクシー等のドライバーの30歳代とほぼ同じ走行距離である。しかし、40歳代では約33,000km、50歳代で約29,000km、60歳以上で約18,000kmと年齢が高くなるほど、走行距離が大幅に落ちてくる。これは貨物の輸送の場合、労働負荷の高い職種であること、車種、就業構造、雇用者の考え等に関係しているものと思われる。

次に兼業ドライバーは職業ドライバーに比べると走行距離は低いが、30歳代と40歳代で走行距離が伸びており19,000 km台を示す。50歳代では約16,000kmと若干低下し、60歳以上では約12,000kmに落ちる。この種のドライバーは、仕事の関係で車を運転せざるを得ない人々であり、労働の中心的な年齢層で走行距離が伸びるのは当然である。30歳代と40歳代に比べると、60歳以上の走行距離は約4割近く低いが、それでもマイカードライバーを上回る走行距離を示している。

マイカードライバーも30歳代が約12,000kmと高いが、年齢が高くなるほど走行距離は低下する傾向を示す。しかし50歳代まではその差は極めて小さく、60歳以上でも30歳代に比べ3割程度低い約8,000kmである。

次に、今見た運転者群に更に運転車種を加えて分類し、60歳以上の高齢ドライバーの走行距離を比較したのが図5-19である。

職業ドライバーは、人の輸送を専業とする人と貨物の輸送を専業とする人の両方を含んでいるが、高齢ドライバーの中でも、一段と高い走行距離を示している。60～64歳では約31,000kmと高く、65歳以上では約23,500kmまで落ち込む。しかし、65歳以上の走行距離は月間約2,000kmであり、1日当りにすると80km程度運転することとなり、マイカーや兼業ドライバーの同じ年齢層から見ると、約2～3倍も多く運転していることになる。

また兼業ドライバーで乗用車を主に運転する人は、60～64歳が約14,300km、65～69歳が約12,700km、70歳以上では約11,000kmと職業ドライバーに比べると約 $\frac{1}{2}$ 程度であるが、これも高年齢層ほど走行距離は低下する。

兼業ドライバーで主として二輪や原付を運転する人も、60～64歳では約9,000kmと高いが、65歳以上では、約6,000kmに落ち、仕事との関連で車の運転をする人たちは、65歳以上あるいは70歳以上の高年齢になると、60～64歳のドライバーから見ても2割以上落ち込んでくる。

これに対してマイカードライバーの場合、走行距離そのものは低いですが、より高年齢で大きく落

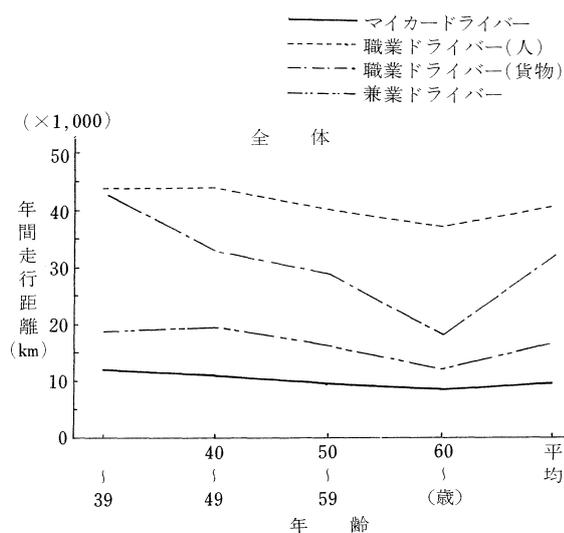


図5-18 運転者群別年間走行距離

ち込むということはない。マイカードライバーで主として乗用車を運転する人は、60～64歳で約9,500km、65～69歳で約8,800km、そして70歳以上では8,000kmと、70歳以上であっても60～64歳に比べて減少率は2割以下にとどまっている。マイカードライバーで主として二輪や原付を運転する人も同様で、60～64歳で約4,500km（これは兼業ドライバーの $\frac{1}{2}$ 程度である）であるが65歳以上でも約3,600kmと2割以下の減少率にとどまっている。

次に、マイカーと兼業ドライバーで主として乗用車を運転する人を抽出して、これを都市規模別（それぞれの居住地の市町村人口によって分類）に走行距離を比較したのが、図5-20である（具体的な数値は付表10を参照）。

人口5万人未満の小都市では、兼業及びマイカードライバー共に年齢差が大きく、加齢に伴ない走行距離が低下する。ことに5万人未満都市の30歳代は、兼業及びマイカードライバー共に、どの都市規模のドライバーより高い走行距離を示しており、車を利用した活発な動きが見られる。

5～10万人未満都市では、兼業及びマイカードライバー共に年齢差が小さく、高年齢者であっても若いドライバーに比較して走行距離は低下しない。ことに兼業ドライバーは、どの年齢層も20,000kmを超える高い走行距離を示している。

30万人以上の大都市の兼業ドライバーは、どの都市規模のドライバーより走行距離が低く、ことに60歳以上の高齢者で走行距離が極めて低くなる。マイカードライバーも同様で、50歳代及び60歳以上で年間走行距離が10,000kmを下回る。

#### (6) 車を利用する理由

先に見た運転目的で、車を使用する理由について見たのが、図5-21である。平均で見ると、「仕事上やむを得ず」とする人が49.0パーセントと半分を占める。次いで「交通機関はあるが不便なので」とする人が23.1パーセントで高い。他に交通機関がないことを理由にあげた人は6.1パーセントと低い。年齢別に見ても、その理由に大きな差異は見られない。

次に、運転目的別に見ると、図5-22に示すように、仕事を目的とする人は当然ながら、「仕

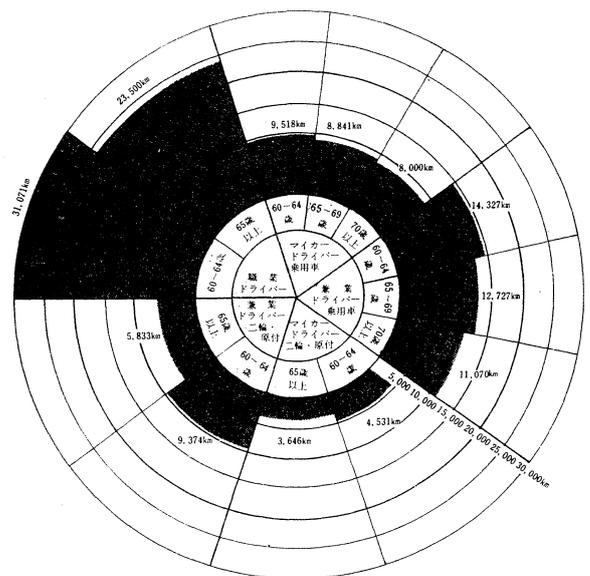


図5-19 高齢ドライバーの年間走行距離

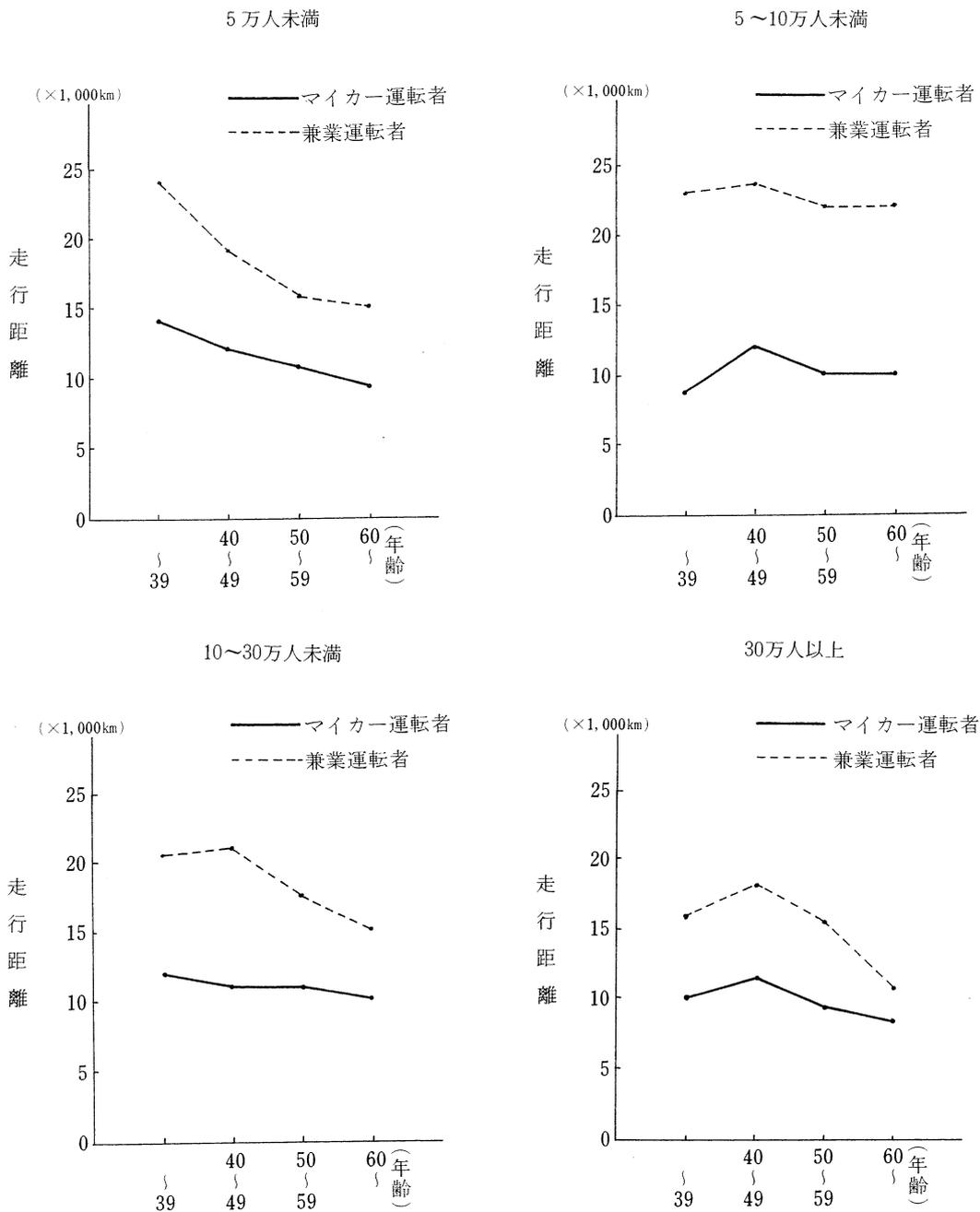


図5-20 都市規模別、運転者群別年間走行距離

事上やむを得ず」が68.8パーセントと高い。通勤が主たる目的の人は、「交通機関が不便」をあげる人が47.2パーセントと高い。仕事、通勤以外の個人的な目的で運転する人は、「交通機関が不便」（34.7パーセント）と「車の方が楽なので」（35.6パーセント）を理由としてあげる者が多い。また、都市規模別に見ると、図5-23に示すようにそれほど大きな特徴ではないが、交通機関の無いことを理由にあげる人が5万人未満の都市で9.7パーセントと他に比較して高い。

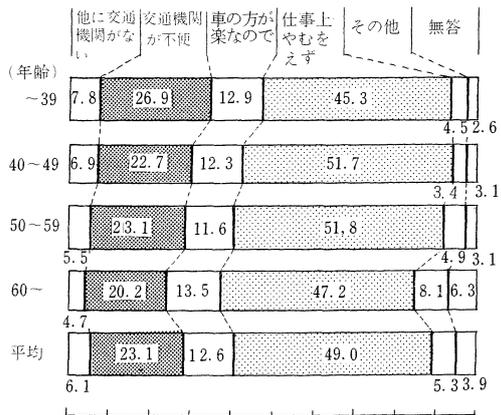


図5-21 車を利用する理由

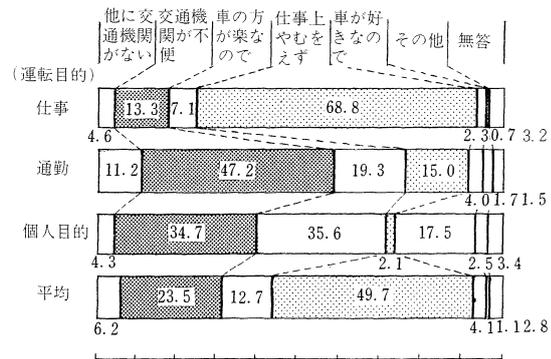


図5-22 運転目的別に見た車を利用する理由

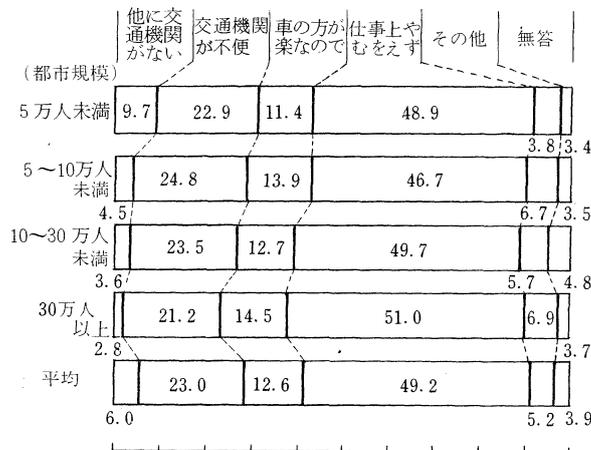


図5-23 都市規模別に見た車を利用する理由

## 5-4 運転者の意識及び態度

### (1) 高齢ドライバーに対する意識

ここでは、高齢ドライバーに関する11項目のそれぞれの意見に対する意識を5段階（賛成、やや賛成、どちらともいえない、やや反対、反対）の尺度に評定させ、年齢の若いドライバーと高齢ドライバーとの間の意識の違いについて検討する。設問は、慎重な運転、スピードを出さない、大事故を起さない、心身機能の低下、自己本位の運転、感情や気分の影響、ルールを知らない、とっさの対応が不得手、高齢者に追従運転、反射神経が劣る、車の構造の11項目である。なお、尺度には賛成に5点、やや賛成に4点、どちらともいえないに3点、やや反対に2点、反対に1点を与え、各設問ごとに年齢層別平均点(その意見に賛成の割合)を算出して併せて検討することとした。なお、図表の右端の数値は、左側から平均得点(その意見に賛成の割合)、標準偏差値、人数(無答を除く)を示す。また、\*印は\*印の上下の年齢層間でt検定の結果、有意な差のあることを示す。

## 慎重な運転

「高齢ドライバーは、若いドライバーに比べて慎重な運転をしている」という意見に対する反応を見たのが図5-24である。各年齢層ともこれを肯定する割合は高く、やや賛成を含めると、30歳代でも過半数の人が、高齢ドライバーの慎重さを評価している。勿論、加齢と共にその割合は増加し、60歳以上の年齢層では、82.3パーセントの人が慎重であると評価している。

そこで評価の度合を平均得点（図の右端に示した数値で、左から

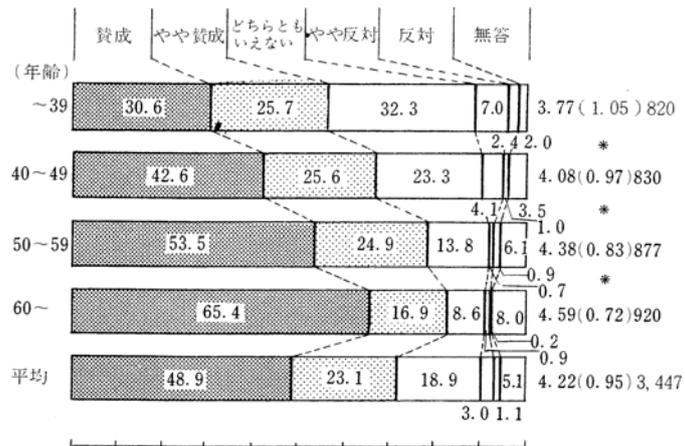


図5-24 「慎重な運転」に対する回答構成比

平均点、標準偏差、無答を除いた人数を示し、以下同様である）で比較してみると、平均で4.22と次の「高齢ドライバーの事故が少ないのは、スピードを出さないからだ」に次いで高い得点（賛成度）を示している。

各年齢層の間での得点の差を検定（t検定、以下同様）してみると、いずれも有意差が見られ、この種の意見に対しては、年齢が高くなるほど肯定の度合が強くなるといえる。しかし、30~40歳代のドライバーであっても、これを否定する割合は10パーセント以下ときわめて低く、年齢差は見られるが、必ずしも高齢者との間で意識の違いがあるとはいえない。

## スピードを出さない

「一般に高齢ドライバーの事故が少ないのは、スピードを出さないからだ」という意見に対する反応を見たのが図5-25である。先に見た「慎重な運転」の場合と同様、これを肯定する割合は各年齢層とも高い。勿論、これを積極的に肯定する割合は加齢と共に高率となり、60歳以上では65.5パーセントの人が交通事故の少ないことをスピードの低さにもとめている。

肯定度の度合を平均得点で比較すると、平均で4.35と11項目中最も高い値を示している。また年齢層別に見ても、いずれも平均で4.0以上のレベルにあり、30~40歳代のドライバーもこの種の意見を肯定する者が多く、高齢ドライバーとの間に意識の違いは見られない。

## 大きな事故を起さない

「高齢ドライバーは、大きな事故を起さないので安心だ」という意見に対する反応を見たのが図5-26である。これは、今まで見た「慎重な運転」や「スピードを出さない」と若干異なり、

30歳代のドライバーは、高齢ドライバーに対してきびしい評価をしており、積極的に肯定する割合は10.0パーセントにとどまっている。やはり年齢が高くなるほど肯定する割合は高くなるが、それでも60歳以上で38.7パーセントにすぎない。年齢の若いドライバーほど、高齢ドライバーを安心の対象としては見ていないが、高齢ドライバー自身もこれに対して懐疑的な一面を示しているといえよう。

これを平均得点と比較して見ると、平均で3.62と先に見た二つの意見より肯定度がやや

低い。しかし、各年齢層間の平均得点の差は有意であり、より高年齢のドライバーほど、大事故を起こさない安心の対象として見ているとがわかる。

### 心身機能の低下

「高齢ドライバーは、心身機能が低下しているので事故を起こしやすい」という意見に対する反応を見たのが図5-27である。これまでの三つの設問と異なり、以下高齢ドライバーに批判的な内容となっている。これを積極的に肯定する割合は、各年齢層とも10.0パーセント前後で、特に年齢差はみられないが、やや賛成を含めると60歳以上で32.4パーセントに達し、約1/3の高齢ドライバーは、機能の低下と事故の関連についての認識をいだいているといえる。しかし、約25.0パーセントの高齢ドライバーは、これを否定しており、加齢と共に、心身機能の低下を事故の発生に関連づけたくないとする者が多くなることも事実である。

肯定度の割合を平均得点で比較すると、年齢の若いドライバーほど平均得点が高く、年齢層間

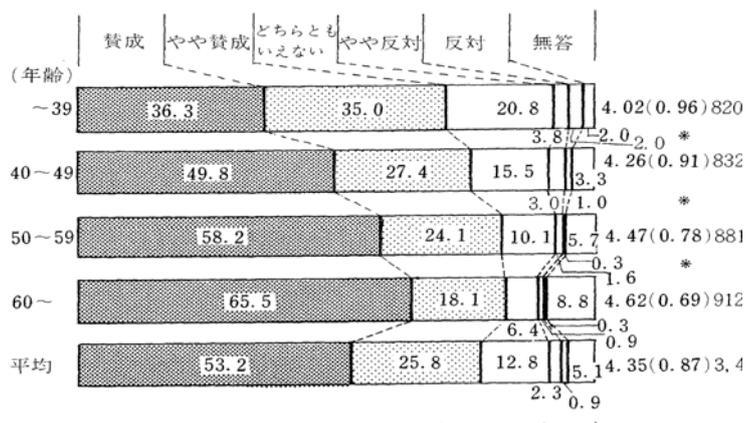


図5-25 「スピードを出さない」に対する回答構成比

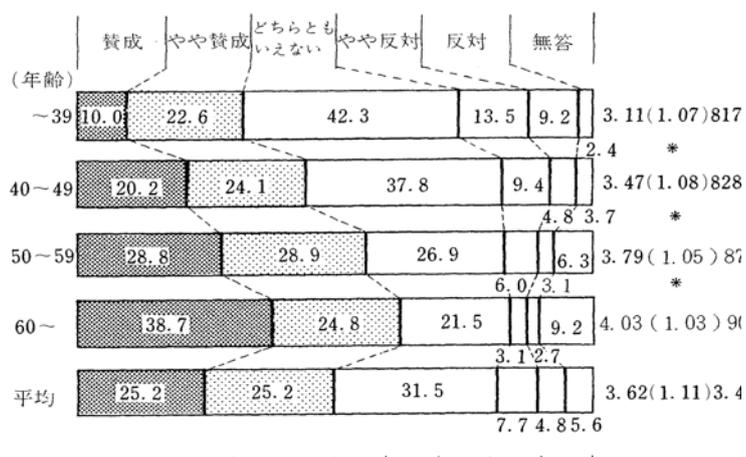


図5-26 「大きな事故を起こさない」に対する回答構成

の差は有意であり、機能低下と事故の関連性についての認識は高齢ドライバーほど薄いと見える。

### 自己本位の運転

「高齢ドライバーは、自己本位の運転をしがちである」という意見に対する反応を見たのが、図5-27である。

これも高齢ドライバーに批判的な設問であるが、顕著な年齢差が見られる。つまり、若い年齢層のドライバーほど、高齢ドライバーを自己本位の運転と考えており、賛成、やや賛成を含めると30歳代で51.4パーセントと過半数に達する。これに対して、60歳以上では、22.8パーセントと30歳代の約1/2に激減し、反対に自己本位の運転ではないとする者が41.9パーセント（反対、やや反対）もみられ、若いドライバーとの間で対立する一つの問題点である。

平均得点を比較すると50歳代と60歳以上の高年齢層は平均を下回る2.97、2.64を示し、極めて肯定度が低い。各年齢層間での得点差はいずれも有意な値を示しており、意識の違いを示している。

平均得点を比較すると50歳代と60歳以上の高年齢層は平均を下回る2.97、2.64を示し、極めて肯定度が低い。各年齢層間での得点差はいずれも有意な値を示しており、意識の違いを示している。

### 感情や気分の影響

「高齢ドライバーは、運転が感情や気分によって左右されやすい」という意見に対する反応を見たのが図5-29である。これを肯定する者の割合は、各年齢層とも20.0パーセント以下で、しかもほとんど年齢差はみられない。どちらかというとも30歳代の若いドライバーの場合、「どちらともいえない」と回答した者が半数も見られ、そして反対意見（やや反対、反対）が約30.0パーセントも

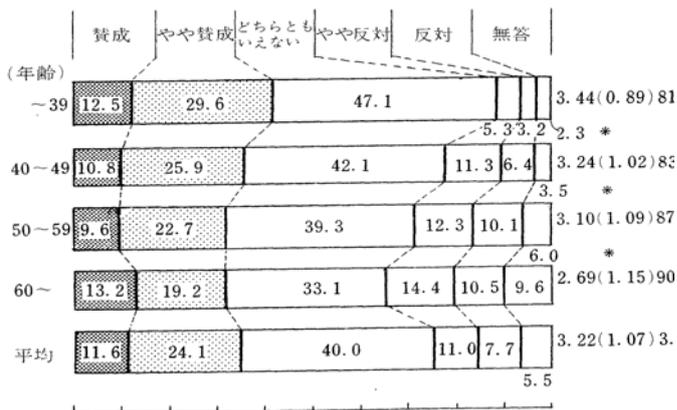


図5-27 「心身機能の低下」に対する回答構成比

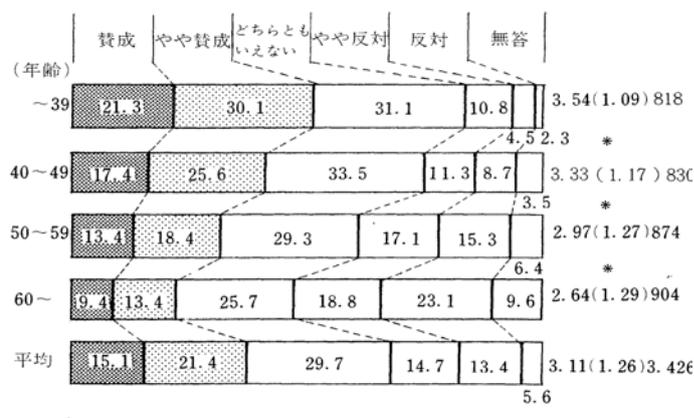


図5-28 「自己本位の運転」に対する回答構成比

みられることから、若いドライバーも、感情や気分の影響を高年齢ドライバーの特徴とは見ていないようで、きわだった対立を示す問題点ではない。平均得点を見ても平均で2.51と低く、各年齢層ともに低い値を示している。

しかし各年齢層間の差は有意であり、年齢の高いドライバーほどこの種の意見に対する反発が強い。

### 交通のルール

「高齢ドライバーは交通のルールをよく知らない」という意見に対する反応を見たのが図5-30である。この設問も

年齢層による差が顕著に現われており、これを肯定する者の割合は30歳代で40.7パーセント（賛成、やや賛成）と高く、加齢と共に反対意見が多くなる。ことに、50歳代からの反応が顕著で45.7パーセント（反対、やや反対）

と半数近くが、これに反対の回答をしており、とくに60歳以上では55.4パーセントと過半数を超えている。

これを平均得点で比較すると、平均で2.72とこの種の意見に対する肯定度は極めて低い。これは40歳代以上の高年齢層に強く、30歳代では3.25と高い数値が示されている。勿論、各年齢層間の差は有意であり、若いドライバーとの間の意識の違いが見られる項目の一つである。

### とっさの対応

「高齢ドライバーは、とっさの対応が不得手である」という意見に対する反応を見たのが図5-

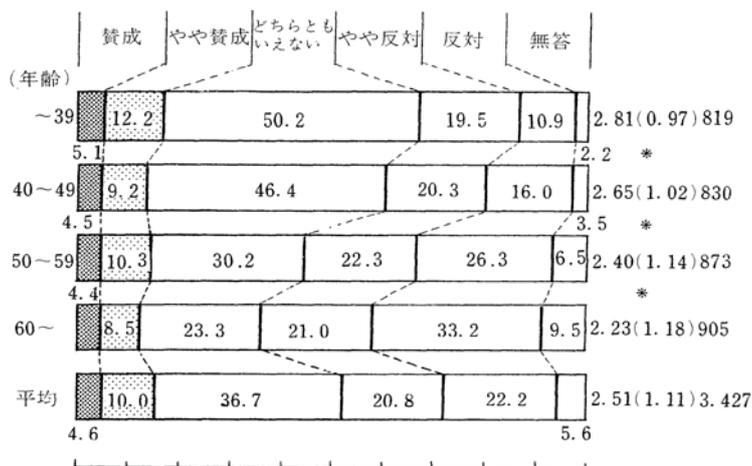


図5-29 「感情や気分の影響」に対する回答構成比

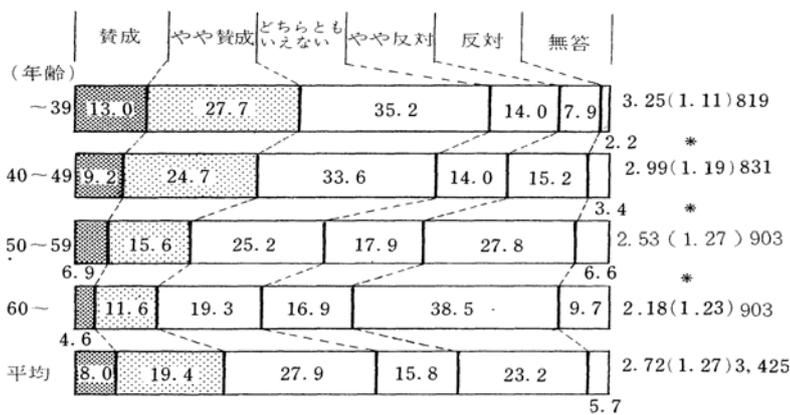


図5-30 「交通のルール」に対する回答構成比

一31である。積極的にこれを肯定する者の割合は、30歳代で35.8パーセントと高く、やや賛成を含めると76.4パーセントに達する。勿論、加齢と共に、肯定する割合は減少するが、60歳以上でも、39.3パーセント（賛成、やや賛成）と40.0パーセン

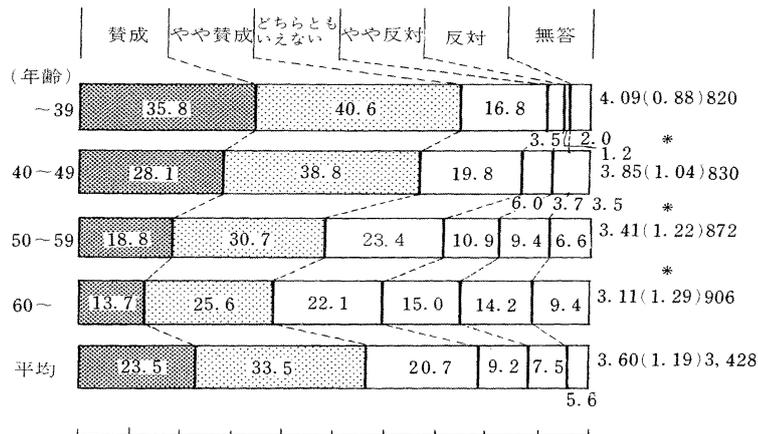


図5-31 「とっさの対応」に対する回答構成比

ト近い高齢ドライバーが、とっさの対応のまずさを認めている。

これを平均得点で比較すると平均で3.60と比較的高く、60歳以上でも3.11と高い値を示している。しかし、全体的に肯定度が高い中であっても、各年齢層間の差は見られ、高年齢群ほどこれを認めたくないとする姿が見られる。

### 車の構造をよく知らない

「高齢ドライバーは車の構造をよく知らない」という意見に対する反応を見たのが、図5-32

である。この意見を肯定する者の割合は、やはり30歳代に多く、45.7パーセントと高い割合を示している。加齢と共にその割合は減少するが、60歳以上でも29.4パーセントと30パーセント弱のドライバーがメカに弱いことを自認している。しか

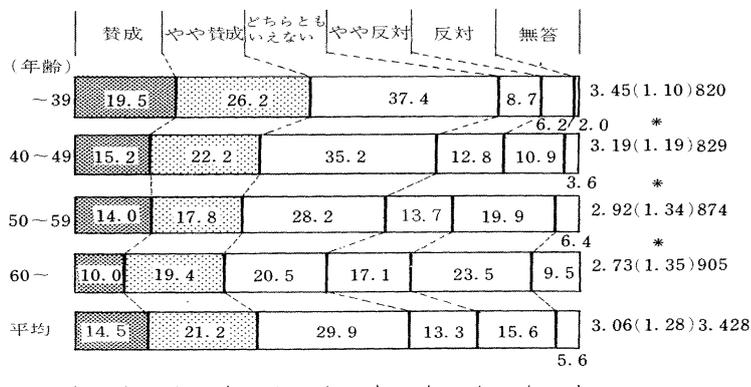


図5-32 「車の構造をよく知らない」に対する回答構成比

し、一方反対意見は、30歳代が14.9パーセントしか見られないのに対し、年齢が高くなるほどその割合が増加し60歳以上では、40.6パーセントのドライバーが車の構造に対する自信のほどを示しており、若いドライバーとの意識の違いが見られる。

平均得点で比較して見ると40歳代以下は平均を上回っており、比較的この種の意見に対する肯定度が高い。しかし、50歳代は2.92、60歳以上は2.73と低い値を示しており、この種の意見に

に対する肯定度は低い。

### 高齢ドライバーに追従運転

「高齢ドライバーの後につくのは怖いものだ」という意見に対する反応を見たのが、図5-33

である。積極的に肯定する割合は各年齢層とも高くはないが、それでも30歳代では、やや賛成も含めると51.2パーセントに達し、高齢ドライバーに追従する不安を示している。60歳以上では、46.3パーセントが、これに反対を現わしているが、18.8

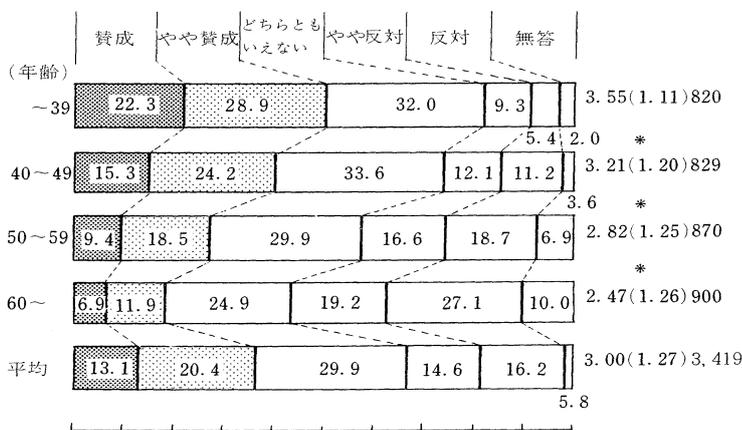


図5-33 「高齢ドライバーに追従運転」に対する回答構成比

パーセントとほぼ5人に1人は、高齢ドライバーに対する不安をいだいている。

これを平均得点で見ると、50歳代と60歳以上が2.82、2.47と低く、各年齢層間の平均得点の差は有意で、この種の意見に対する肯定度は、高年齢者ほど低い。

### 反射神経が劣る

「高齢ドライバーは、反射神経が劣っている」という意見に対する反応を見たのが、図5-34である。各年齢層ともこれを肯定する割合は高く、ことに30歳代では「やや賛成」も含めると75.9パーセントの高率を示す。加齢と共にこの割合は減少するが、60歳以上にあっても、47.2パーセントと半分近い人が、これを肯定している。

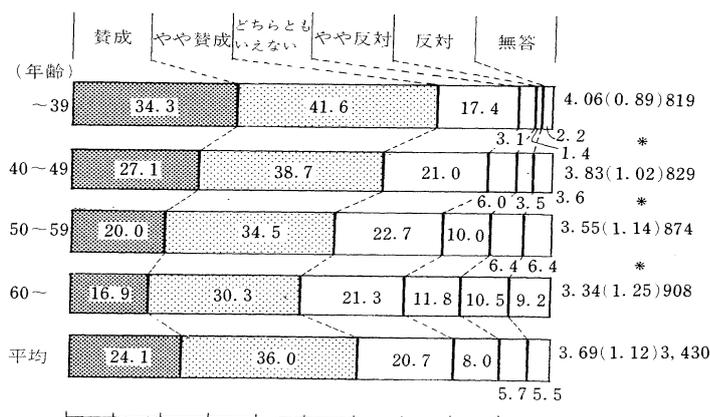


図5-34 「反射神経が劣る」に対する回答構成比

平均得点を比較してみると平均で3.69の高い値を示しており、年齢層別に見ても、高い平均得点を示している。しかし年齢差は有意であり、高齢群ほどこれを否定しようとする傾向が認めら

れる。

以上の結果を平均得点で意見別, 年齢別に示したのが図5-35である。

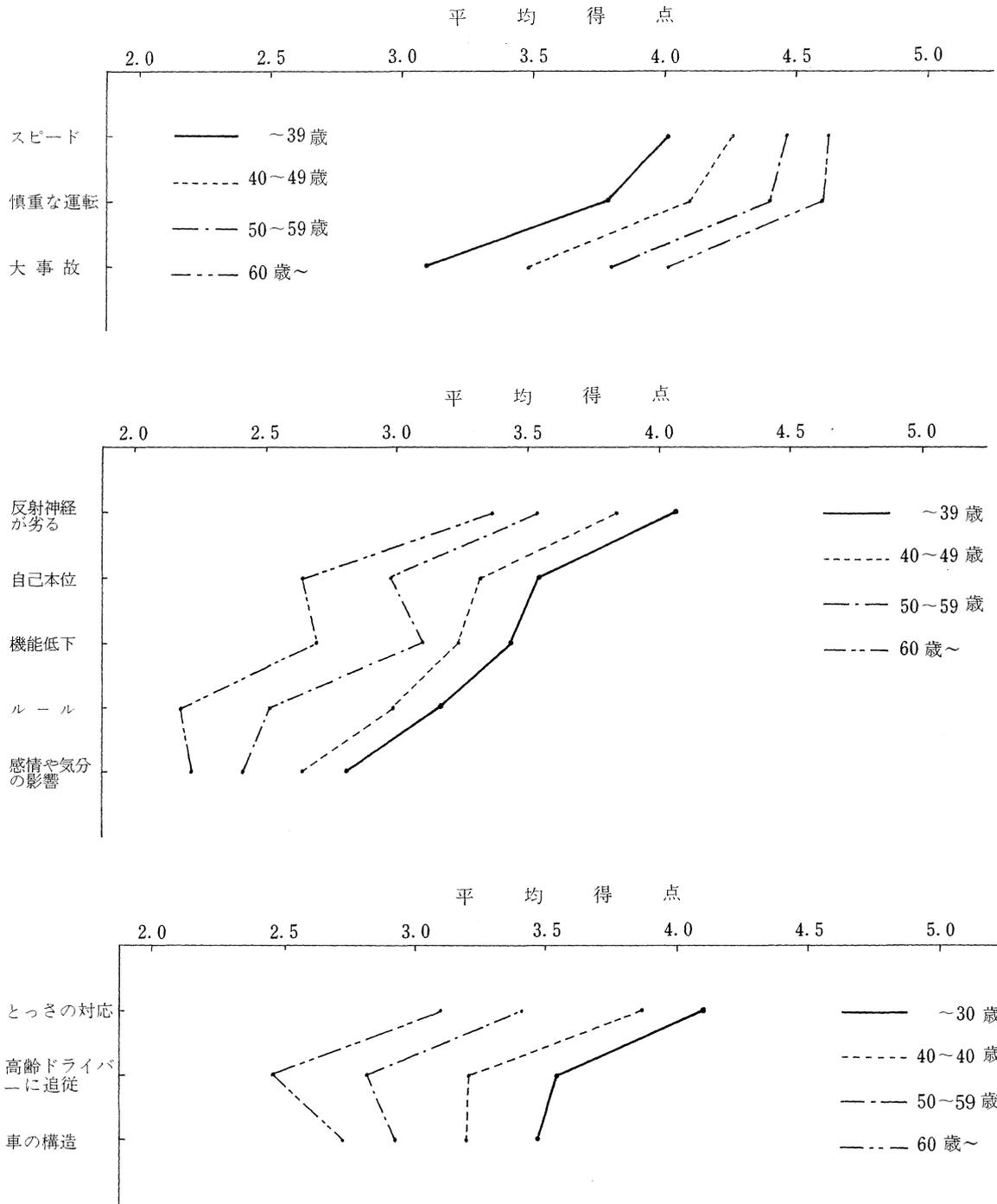


図5-35 高齢ドライバーに対する意識の平均得点

高齢ドライバーに対して好意的な意見は、「慎重な運転」、「スピードを出さない」、「大事故を起さない」の三つであるが、この種の意見に対しては全体的に肯定する割合が高く、若いドライバーとの間に意識の違いは見られない。ただ「大事故を起さない」については、年齢差は極めて顕著であり、年齢の若いドライバーほど高齢ドライバーを安心の対象としては見ていない。勿論、高齢群にあっても、この種の意見に対しては、前二者ほどの肯定度は見られず、懐疑的な一面をしめしているといえよう。

高齢ドライバーに対して批判的な意見の中で、「反射神経が劣る」と「とっさの対応のまずさ」など素早い判断と動作の伴うものについては、高齢群にあっても、比較的平均得点が高く、若いドライバーから批判されるまでもなく、これを認めようとする面がうかがわれる。しかし、「機能の低下と事故の関連性」については、肯定度が低く、心身機能の低下が必ずしも事故に結びつくものでない反発が読みとれる。

高齢群において最も肯定度の低い意見は、「ルールを知らない」であって、これに対する年齢差は極めて大きい。ことに40歳代以下のドライバーは高齢群に対して批判的である。次いで「高齢ドライバーに追従運転」の意見であって、「ルールを知らない」と同様に年齢差が大きく、若いドライバーほど追従に不安を感じている。

## (2) 運転継続意志

将来もこのまま運転を続けるかどうかという運転継続意志について見たのが図5-36である。

平均で見ると79.8パーセントがこのまま運転を続けると回答している。60歳以上の高齢群にあっても76.9パーセントが運転継続の意志を現わしており、年齢差はさ程顕著ではない。むしろ「できれば運転したくない」とする人が、50歳代以下で15パ

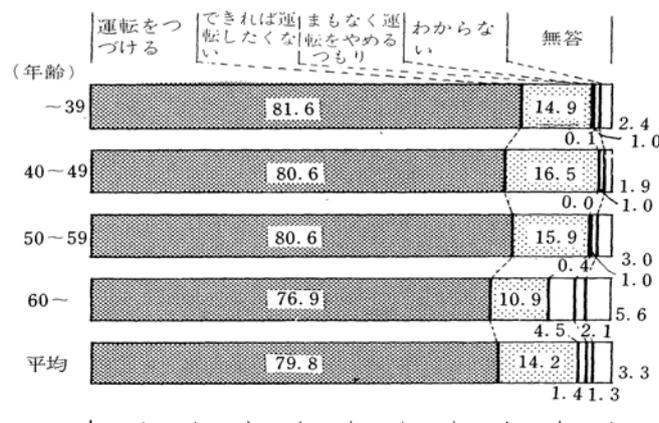


図5-36 運転継続意志

ーセント前後見られるのに対して、高齢群では10.9パーセントと若干ではあるが低いのが特徴である。

高齢群の運転継続意志について、運転者群別、年齢層別に見たのが図5-37から図5-39である。まず運転者群別に見ると、兼業ドライバーと職業ドライバーに比べてマイカードライバーにこのまま運転を続けるとする人が多い。その割合を見ると、マイカードライバーで87.4パーセン

トと高く、兼業ドライバーでは77.8パーセント、職業ドライバーでは68.1パーセントと低い。年齢層別に見ると、マイカードライバーの場合、どの年齢層も80

パーセント以上が、このまま運転を続けるとしており、年齢層による大きな差異は見られない。しかし、兼業ドライバーと職業ドライバーでは、ことに70歳以上の高齢者で運転を続けるとする人が減少し、「できれば運転したくない」とか「まもなく運転をやめる」とする人が多くなる。

兼業ドライバーの場合、60～64歳では、運転を続けるとする人がまだ80.2パーセント見られるが、70歳以上では63.9パーセントに減少し、反対に運転したくないとする人が22.2パーセント、間もなく運転をやめるとする人が13.9パーセントと高くなる。

この傾向は職業ドライバーで顕著に示されており、運転を続けるとする人は、70歳以上で33.3パーセントに落ち込み、

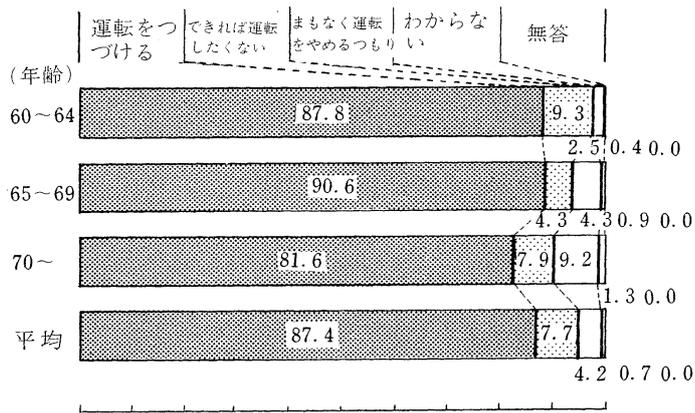


図5-37 高齢者の運転継続意志 (マイカードライバー)

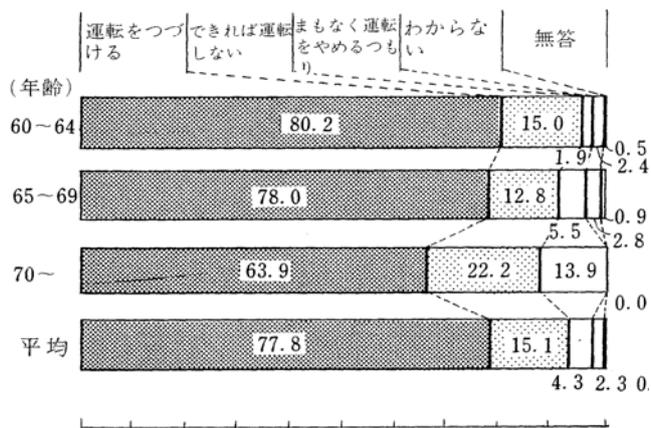


図5-38 高齢者の運転継続意志 (兼業ドライバー)

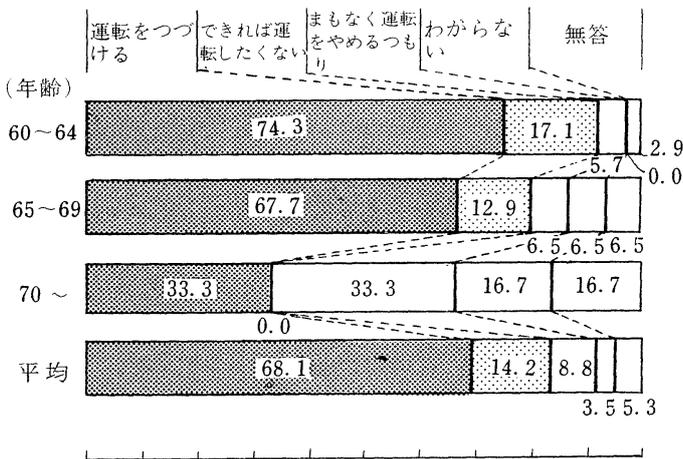


図5-39 高齢者の運転継続意志 (職業ドライバー)

運転したくないとする人が同率の33.3パーセント見られる。運転をやめるとする人も16.7パーセント見られ、兼業、職業ドライバー共に、70歳の年齢に一つの転換期が見られる。

(3) 運転可能年齢

将来何歳位まで運転できるか、自身の可能年齢を年齢別に示したのが、図5-40である。年齢の若いドライバーほど運転の可能年齢が低く、高年齢になるほど高く評価する傾向を示す。

80歳以上でも可能であるとするとする割合は、50歳代以下では5パーセント以下であるが、60歳以上では14.3パーセントと高い。

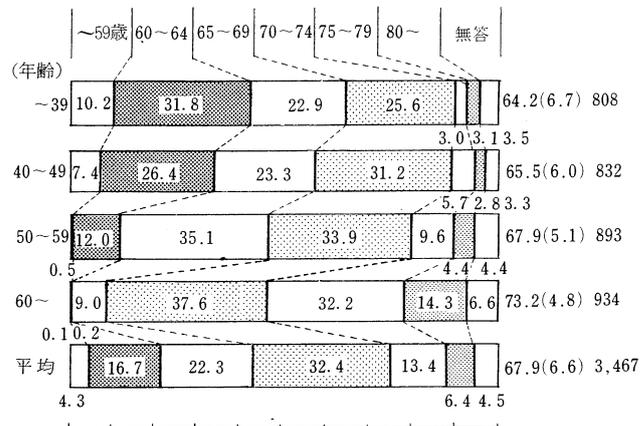


図5-40 運転可能年齢

図5-41は、各年齢

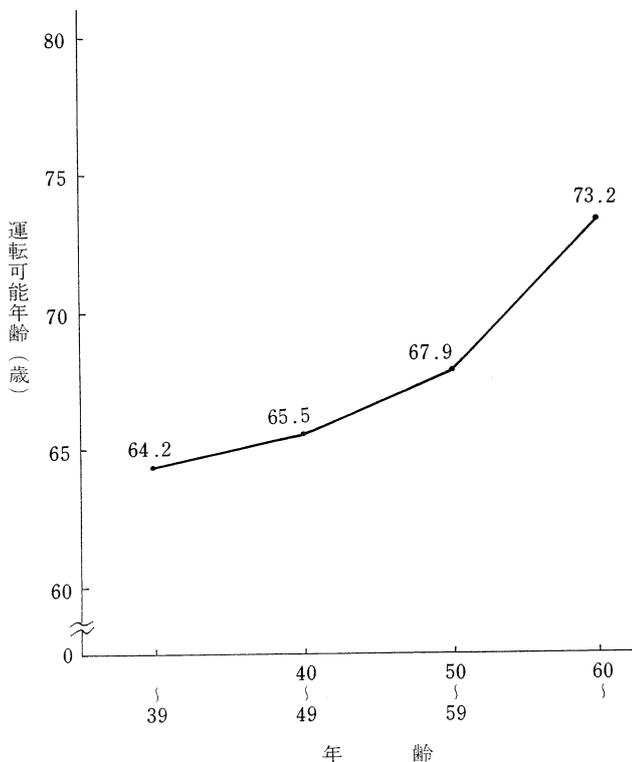


図5-41年齢別運転可能年齢

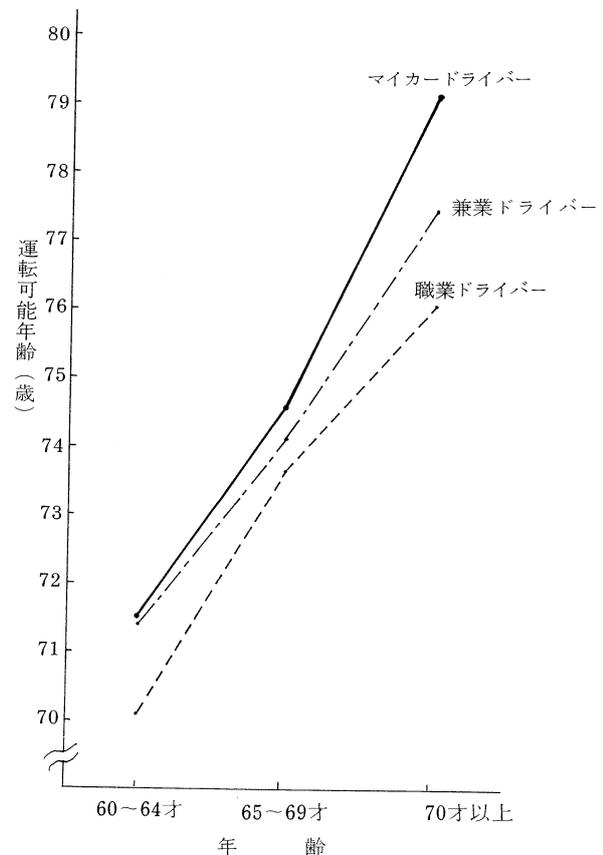


図5-42高齢ドライバーの運転者群別運転可能年齢

層の平均可能年齢を示したものであるが、50歳代までは65歳前後であるのに対して、60歳以上では平均で73.2歳と極めて高い値を示している。

図5-42は高齢者を運転者群別に分けて、運転可能年齢を比較したものである。この場合も、年齢の高い者ほど運転可能年齢を高く見積る傾向が見られるが、同じ年齢層であっても、マイカードライバーが最も高く見積っており、仕事的手段として車を運転する兼業ドライバー、職業ドライバーは低い。

#### (4) 健康と運転不安

ふだんの健康状態について年齢別に見たのが図5-43である。健康であるとする人が圧倒的に多いが、加齢と共にその割合は減少する。30歳代の93.4パーセント、40歳代の90.5パーセントが健康であると回答しており、いずれも90.0パーセント以上の高い比率を示す。50歳代になると86.5パーセントと若干比率が低下し、60歳以上では80.7パーセントまで低下する。

病気加療中の方は、わずかながらも加齢と共に多くなり、50歳代で10.9パーセント、60歳以上では14.6パーセントに達する。

次に健康上の理由からふだんの運転が不安になることがあるか否かについて見たのが図5-44である。健康上の理由から運転に不安を感じるとする人はいずれの年齢層でも5パーセント未満と極めて低く、差異は小さい。

現在は健康であるが、運転中急に不調にならないかという不安感については、さ程大きい年齢差ではないが、40歳代と50歳代が23.1パーセントで他の年齢層から見ると高い。

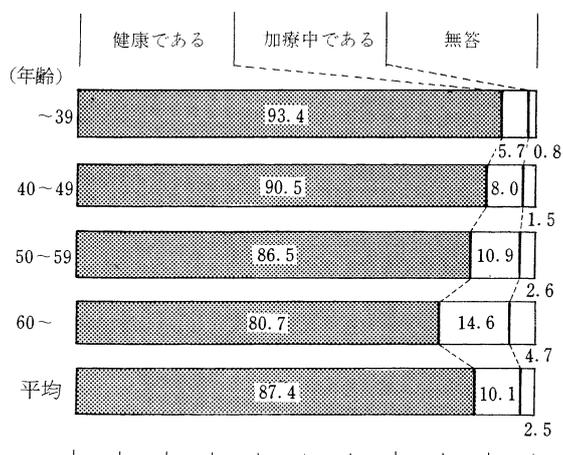


図5-43 健康状態

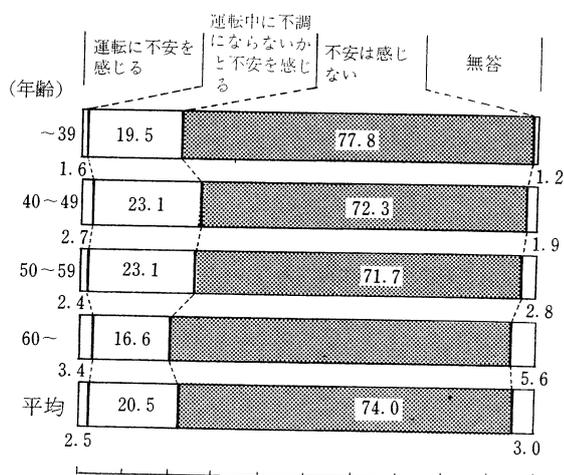


図5-44 健康状態と運転の不安感

(5) 運転中の不安感

ここでは、ドライバーがどのような運転場面に直面した時、どの程度の不安感を抱くかを、年齢別に調査したものである。運転場面は、いそいでバックする時、速い車の流れに合わせて運転する時、追い上げられる時、先頭車になった時、狭い道での対向車とのすれ違い、進路変更、大型車の後を追従の7場面である。

回答は、これら7場面のそれぞれについて感じる不安感の度合を3段階（不安はない、やや不安である、非常に不安である）の尺度上に評定させた。また解析にあたっては、各設問ごとに「非常に不安」を3点、「やや不安」を2点、「不安はない」は1点として集計し、平均不安得点を年齢別に算出して、検討することにした。

なお、それらは年齢別図表の右端に平均、標準偏差、人数（無答を除く）の順に数値で示した。  
\*印は、\*印の上下の年齢層間でt検定の結果、有意な差のあることを示す。

また、優良群、違反群別の表中の\*印は、両者間にt検定の結果、有意な差のあることを示す。

いそいでバックする時

「いそいでバックしなければならない時」の不安感の程度を年齢別に見たのが図5-45である。

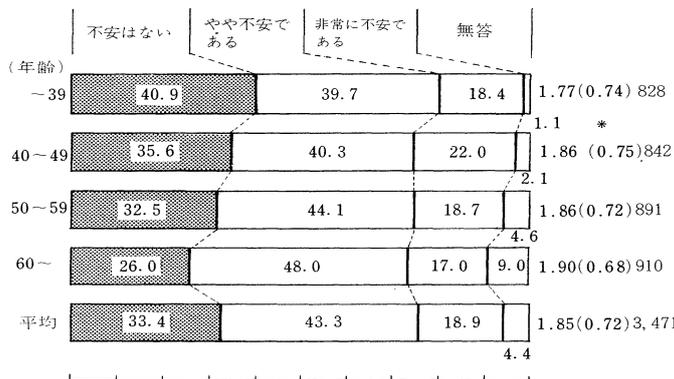


図5-45 「いそいでバックする時」に対する不安感の回答構成比

平均で見ると62.2パーセントが何等かの形で不安感を抱いており、いずれの年齢群とも不安感の高い運転場面の一つといえる。「非常に不安」とする人の割合は、各年齢群とも20パーセント前後見られ一様の傾向を示しており、特に高齢群が極めて苦手としているとはい

えない。「やや不安」とする人は、30歳代で39.7パーセント見られるが、加齢と共に少しずつ割合は増加し、60歳以上で48.0パーセントに達している。

しかし、図の右端に不安得点の平均値を示したように、40歳以上では不安得点に有意な差がなく、加齢と共に不安感が増大するとはいえない。統計的には、30歳代の不安感が少ないとはいえず、40歳代以上では一様に不安感を有しているといえる。

次に、優良群と違反群に分けて不安得点の平均値を年齢別に示したのが表5-7である。平均で見ると、違反群の1.79に対して優良群1.90と高く、優良群でこの種の不安傾向が強いといえる。

年齢別に見ると、60歳以上を除いては各年齢層とも有意であり、いずれも優良群に不安感が強

表5-7 「いそいでバックする時」の平均不安得点

対象 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準偏差値	人数	平均値	標準偏差値	人数	
～ 39	1.85	0.76	447	1.68	0.70	378	3.315 *
40～ 49	1.94	0.76	456	1.77	0.74	386	3.269 *
50～ 59	1.91	0.71	479	1.79	0.72	412	2.496 *
60～	1.90	0.66	472	1.90	0.70	438	—
平均	1.90	0.72	1,854	1.79	0.72	1,614	4.486 *

く現われている。60歳以上の高齢群にあつては全く差が見られず、優良群、違反群を問わず、共通した不安感を持つといえる。

速い車の流れに合わせて運転する時

「ふだんにくらべて速い車の流れに合わせて運転する時」の不安感の程度を年齢別に見たのが図5-46である。全体的に見ると、「非常に不安」が4.4パーセント、「やや不安」が39.8パーセントで「不安はない」とする人が過半数を超えている。

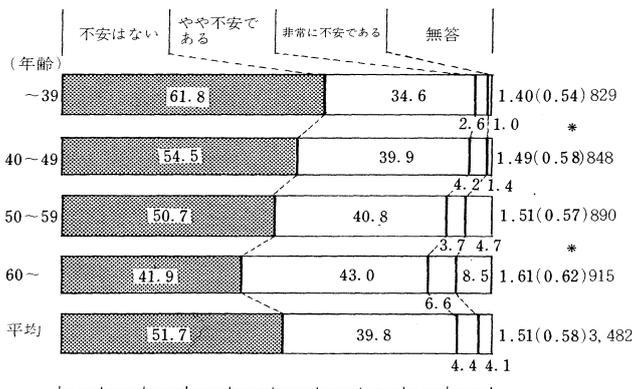


図5-46 「速い車の流れに合わせて運転する時」に対する不安感の回答構成比

年齢別に見ると、年齢の若いドライバーほど不安感が少なく、30歳代で何等かの形で不安感を表明した人は37.2パーセントであるのに対して、40歳代及び50歳代では44パーセント台を占め、60歳以上では49.6パーセントとほぼ半数を占めている。

統計的に検定を行うと、40歳代と50歳代で差異は見られないが、加齢と共に不安得点は高くなり、高齢ドライバーは、ふだんの走行速度が低く、速い車の流れに合わせて運転することに多くの不安感を有しているといえる。

優良群と違反群に分けて不安得点の平均値を見ると表5-8に示すように、60歳以上を除いては両群で有意差が見られ、違反群は速い速度の走行に対する不安感が低い。60歳以上の高齢群では有意な差ではないが、これも優良群の不安得点が高く、その傾向は認められ、違反群の高齢ド

ライバーの方が、スピードに慣れているといえよう。

表5-8 「速い車の流れに合わせて運転する時」の平均不安得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準 偏差値	人 数	平均値	標準 偏差値	人 数	
～ 39	1.41	0.49	432	1.33	0.51	382	2.278 *
40 ～ 49	1.48	0.50	435	1.40	0.54	387	2.202 *
50 ～ 59	1.55	0.58	478	1.46	0.56	412	2.343 *
60 ～	1.64	0.62	477	1.58	0.28	438	1.857
平 均	1.56	0.60	1,822	1.45	0.56	1,619	5.564 *

後続車に追い上げられる時

「うしろから追い上げられる時」の不安感の程度を年齢別に見たのが図5-47である。平均で

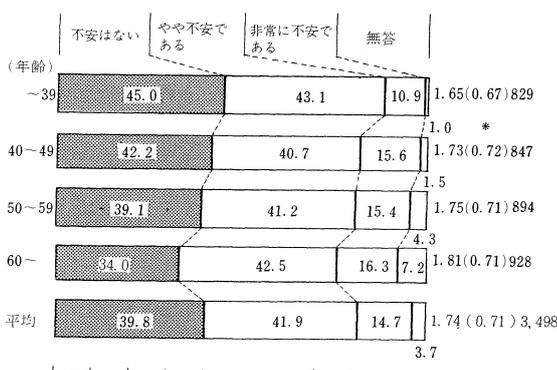


図5-47 「後続車に追い上げられる時」に対する不安感の回答構成比

見ると「非常に不安」が14.7パーセント、「やや不安」を含めると56.6パーセントと過半数を超える人が、この種の不安感を表明しており、一様に不安感の高い項目である。

年齢別に見ると、「非常に不安」とする人は、30歳代で10.9パーセントであるが、40歳代以上で

は15～16パーセント台とわずかに高くなっている。しかし、40歳以上の年齢群では顕著な差はなく、特に高齢ドライバー（60歳以上）にこの種の不安感が強いとはいえない。

優良群と違反群に分けて不安得点の平均値を示したのが表5-9である。40歳代で有意な差が見られ、他はいずれの年齢層ともに差異はなく、優良群、違反群を問わず共通した不安傾向を持つといえる。

先頭車になった時

「先頭車になった時」の不安感の程度を年齢別に見たのが図5-48である。全体的に見ると、比較的不安感の少ない項目の一つであり、平均で見ると、68.0パーセントが「不安はない」としている。

年齢別に、不安感を表明する人の割合を見ると、30歳代と50歳代が、ほぼ同率（26.3パーセン

表5-9 「後続車に追い上げられる時」の平均不安得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準 偏差値	人 数	平均値	標準 偏差値	人 数	
～ 39	1.68	0.69	447	1.63	0.65	382	1.067
40～ 49	1.82	0.73	460	1.63	0.69	387	3.864 *
50～ 59	1.77	0.73	480	1.74	0.70	414	0.624
60～	1.84	0.69	483	1.78	0.73	445	1.286
平 均	1.77	0.71	1,870	1.70	0.70	1,628	2.927 *

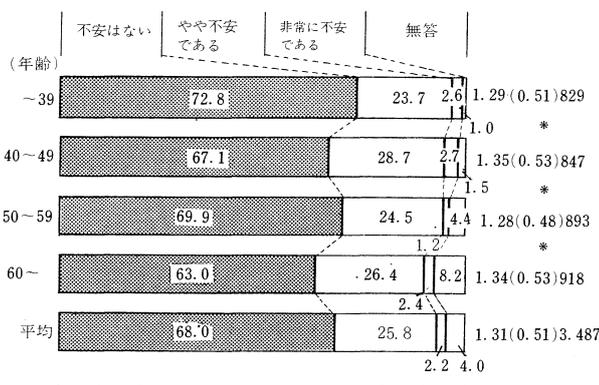


図5-48 「先頭車になった時」に対する不安感の回答構成比

ト、25.7パーセント)で、40歳代(31.4パーセント)及び60歳代(28.8パーセント)に比べると、その割合が小さいが、加齢に伴う一定の傾向は見られない。30歳代に比べると、高齢ドライバー(60歳以上)は、先頭車になる不安感が強いといえるが、「不安はない」とする人

が63.0パーセントもいることは、高齢者においても、さほど心理的な負担になるものではないものと思われる。

優良群と違反群に分けて年齢層別に不安得点の平均値を示したのが表5-10である。いずれの

表5-10 「先頭車になった時」の平均不安得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準 偏差値	人 数	平均値	標準 偏差値	人 数	
～ 39	1.29	0.51	447	1.30	0.52	382	-0.279
40～ 49	1.36	0.52	460	1.33	0.54	387	0.821
50～ 59	1.25	0.45	480	1.31	0.50	413	1.885
60～	1.33	0.52	479	1.35	0.53	439	-0.576
平 均	1.31	0.50	1,866	1.32	0.52	1,621	-0.578

年齢層とも有意差は見られない。

### 狭い道で対向車とすれ違う時

「狭い道で対向車とすれ違う時」の不安感の程度を年齢別に見たのが図5-49である。全体的

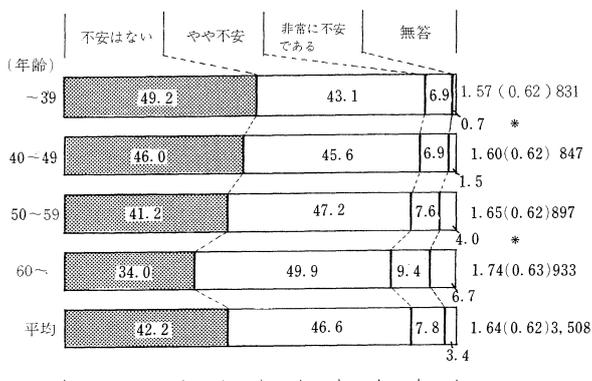


図5-49 「狭い道で対向車とすれ違う時」に対する不安感の回答構成比

に見ると、「非常に不安」が7.8パーセントと低率であるが、「やや不安」を含めると、54.4パーセントに達し、比較的不安感の高い項目の一つといえる。

年齢別に見ると、30歳代でも「非常に不安」、「やや不安」を含めると、丁度50パーセントに達し、

加齢と共にその割合が増加、60歳以上で59.3パーセントを占める。不安得点で比較すると、60歳以上の高齢群は、50歳代以下のどの年齢群よりも不安得点が高く、特に狭い道での対向車とのすれ違いに対して、不安感が強いといえる。

この種の不安感については加齢と共に増大する傾向を示すが、50歳代までは年齢差は必ずしも大きいとはいえない。60歳以上の高齢群において急に不安感が強く現われており、高齢ドライバーが苦手とする交通場面の一つであるといえよう。

優良群と違反群に分けて不安得点を比較してみたが、表5-11に示すように、いずれの年齢層においても有意な差は見られない。

表5-11 「狭い道で対向車とすれ違う時」の平均不安得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準偏差値	人数	平均値	標準偏差値	人数	
～39	1.58	0.62	449	1.57	0.62	382	0.279
40～49	1.61	0.62	460	1.59	0.61	387	0.471
50～59	1.64	0.61	482	1.66	0.64	415	0.466
60～	1.74	0.64	487	1.73	0.62	446	0.576
平均	1.65	0.62	1,878	1.64	0.62	1,630	0.578

### 進路変更をする時

「進路変更をする時」の不安感の程度を年齢別に見たのが図5-50である。平均で見ると、

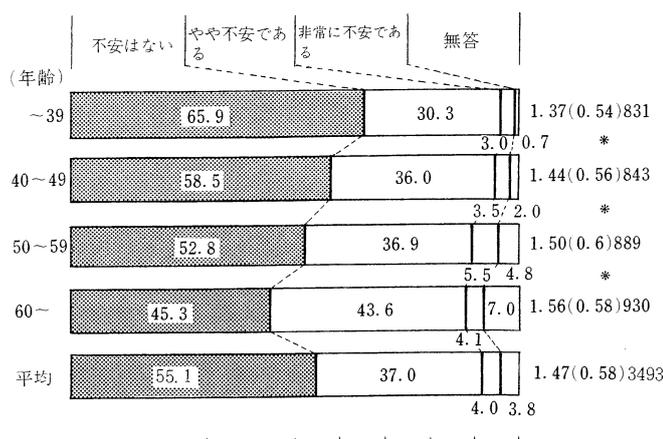


図5-50 「進路変更をする時」に対する不安感の回答構成比

「非常に不安」が4.0パーセントと少ないが、「やや不安」を含めると41.0パーセントが不安を抱いている。

年齢別に見ると、30歳代が33.3パーセントで不安感を表明する者が少ないが、加齢と共にその割合は増加の傾向を示し、60歳以上では、47.7パー

セントがこの種の不安感を抱いている。不安得点で見ると、加齢に伴いその平均値が大きくなり、いずれの年齢群とも有意な差が見られ、高齢者ほど、進路変更に心理的な負担を感じていることがわかる。

優良群と違反群に分けて、不安得点を比較してみたが、表5-12に示すように40歳代で優良群の不安得点が高い他は、両群の間に差異はみられない。

表5-12 「進路変更をする時」の平均不安得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準偏差値	人数	平均値	標準偏差値	人数	
～39	1.39	0.56	449	1.34	0.52	382	1.324
40～49	1.48	0.58	457	1.39	0.54	386	2.314*
50～59	1.49	0.60	479	1.52	0.61	410	-0.737
60～	1.55	0.59	487	1.57	0.56	443	-0.528
平均	1.48	0.59	1,872	1.46	0.57	1,621	1.015

### 大型車の後を追従する時

「大型車の後ろについて運転しなければならない時」の不安感の程度を年齢別に見たのが図5-51である。平均で見ると「非常に不安」が15.3パーセント、「やや不安」を含めると61.2パーセントの人が、この種の不安感を表明しており、各年齢群とも不安感の強い項目である。

年齢別に見ると、「非常に不安」が加齢と共に若干増加する傾向を示すが、不安得点を比較すると、30歳代の1.85から40歳代の1.94の間であって、年齢差はほとんど見られない。このことから、大型車の追従不安は、特に高齢ドライバーだけに見られるものではなく、各年齢群に共通した不安感であるといえる。

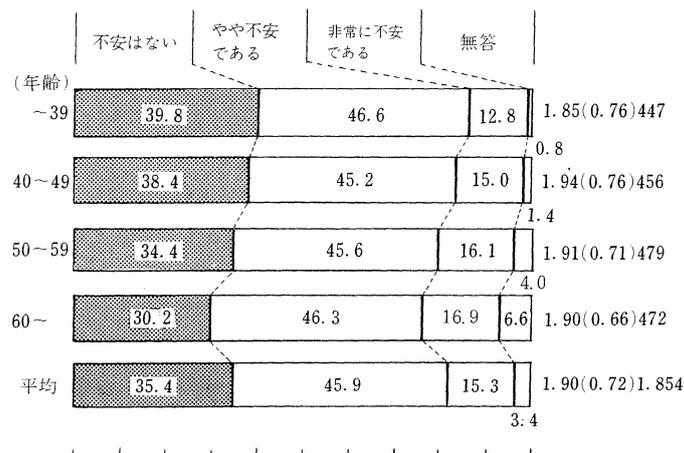


図5-51 「大型車の後を追従する時」に対する不安感の回答構成比

優良群と違反群に分けて不安得点を比較したのが表5-13であるが、進路変更の場合と同様、40歳代で差異が見られただけである。

表5-13 「大型車に追従」の平均不安得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準 偏差値	人 数	平均値	標準 偏差値	人 数	
～39	1.73	0.69	448	1.72	0.65	382	0.213
40～49	1.81	0.71	461	1.70	0.68	387	2.288 *
50～59	1.81	0.68	481	1.81	0.72	416	—
60～	1.88	0.69	491	1.84	0.71	443	0.872
平均	1.81	0.69	1,881	1.77	0.69	1,628	1.712

### 高齢ドライバーに見られる不安傾向

7つの交通場面における不安傾向の特徴を年齢別に検討してきたが、不安得点で見ると大型車に追従(1.90、平均値を示し以下同じ)、いそいでバック(1.85)、他車による追い上げ(1.74)に対する不安感各年齢層に一樣に高く、必ずしも高齢ドライバーだけが苦手意識を現わしているとはいえない。

むしろ、これよりも不安感の度合は小さいが、進路変更(1.47)、速い車の流れに合わせて運転する(1.51)、狭い道での対向車とのすれ違い(1.64)は、年齢差が極めて高く、より高年齢のドライバーほど、速い速度での走行、進路変更に不安感を強く現わしている。狭い道での対向車とのすれ違いは、加齢と共に不安感が高まる傾向を示すが、50歳代まではその差異は決して大きいものではなく、60歳以上で急に不安感が高まっている(図5-52)。

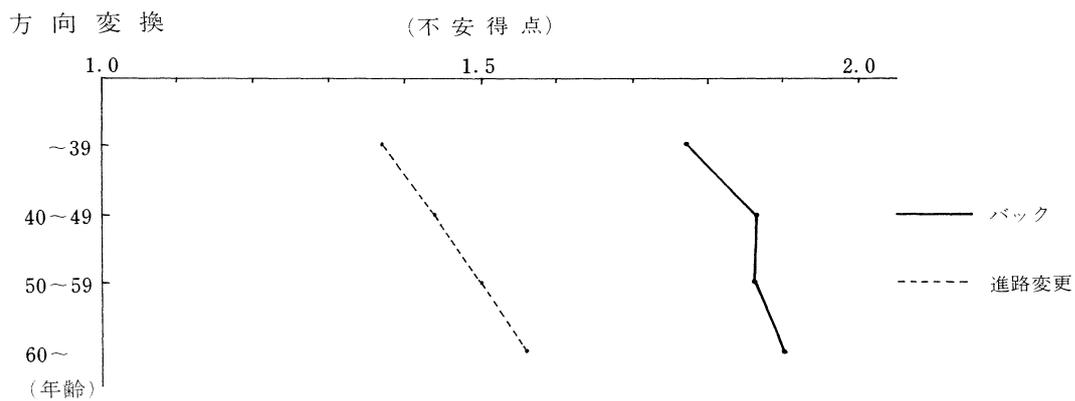
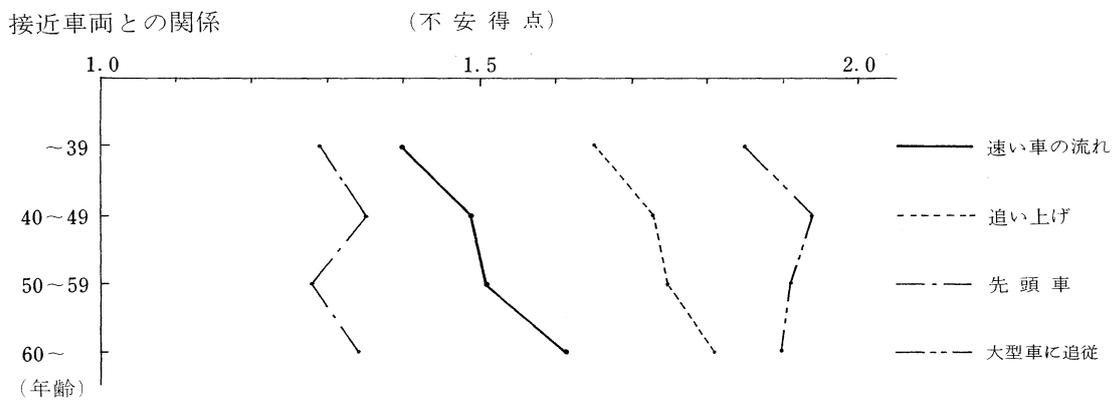
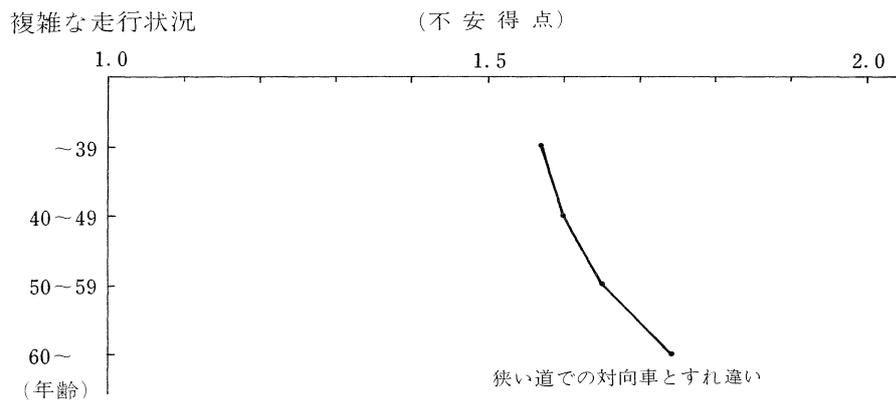


図5-52 運転の不安感に関する年齢別平均点

(6) 運転行動に対する危険意識

ここでは、日常ドライバーが直面する一般的に危険と思われる交通場面に対してどのような危険意識を抱いているか、その程度を15場面について調査したものである。

危険意識の程度は、非常に危険、やや危険、それほど危険とは思わない、全く危険とは思わないの4段階で、それぞれの設問について評価させた。なお、集計にあたっては、「非常に危険」を3点、「やや危険」を2点、「それほど危険とは思わない」を1点、「全く危険とは思わない」を0点として、年齢別に平均点を算出して併せて比較検討することにした。

なお、それらは年齢別図表の右端に平均、標準偏差、人数(無答を除く)の順に数値で示した。  
\*印は、\*印の上下の年齢層間でt検定の結果、有意な差のあることを示す。

また、優良群、違反群別の表中の来印は、両者間にt検定の結果、有意な差のあることを示す。

黄信号にかわった時、加速して通過

「交差点に入る直前、黄信号にかわった時、加速して通過する」に対する危険意識の反応を見たのが図5-53である。平均で見ると、「非常に危険」が33.3パーセントとその割合は比較的小さいが、「やや危険」を含めると83.5パーセントの人が危険な運転行動としての認識を持っている。

年齢別に見ると、「非常に危険」と「やや危険」を合せると、ほとんど年齢差が見られなくなる。しかし、「非常に危険」とする人は、30歳代が

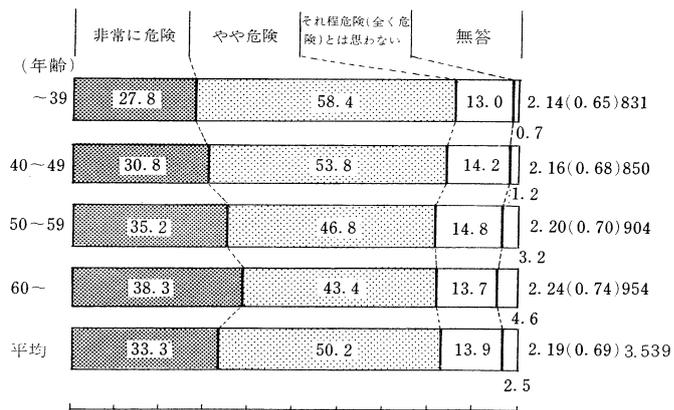


図5-53「黄信号にかわった時、加速して通過」に対する危険意識の回答構成比

27.8パーセントと低率で加齢と共にその割合がわずかではあるが増加する傾向を示している。危険度を表わす指標として、評価点の平均値を算出して比較してみると、加齢と共に平均値は上昇し、高齢群ほど危険意識が高いように見える。しかし、年齢層間に有意差は見られず、必ずしも加齢と共に危険意識が高まるとはいえない。

次に、対象者を優良群と違反群に分けて、年齢別に平均値を比較してみると、表5-14に示すように、両群の間に差異は見られず、この種の危険意識については、優良群が必ずしも高いとはいえない。

表5-14 「黄信号のvari目に加速して通過」の平均得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準 偏差値	人 数	平均値	標準 偏差値	人 数	
～ 39	2.15	0.64	451	2.13	0.67	380	0.4387
40～ 49	2.19	0.69	462	2.12	0.65	388	1.5108
50～ 59	2.20	0.71	490	2.21	0.69	414	0.2134
60～	2.26	0.72	501	2.22	0.75	453	0.8392
平均	2.20	0.69	1,904	2.17	0.69	1,635	1.2891

合図をしないでの車線変更

「合図をしないでの車線変更する」に対する危険意識の反応を見たのが図5-54である。平均で見ると、「非常に危険」とする人が圧倒的に高く、81.0パーセントを占め、「やや危険」を含めると95.8パーセントとほとんどの人が危険な運転行動としての認識を持っている。

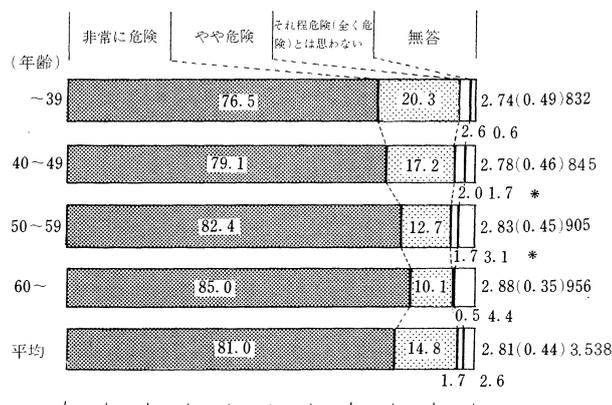


図5-54 「合図をしないでの車線変更」に対する危険意識の回答構成比

「非常に危険」とする人の割合を年齢別に見ると30歳代が76.5パ

ーセントで、他の年齢群に比べると低く、加齢と共にその割合は増加し、60歳以上では85.0パーセントに達する。

危険度の平均値を算出して比較すると、高年齢群ほど平均値が高く、年齢層間に有意な差が見られることから、この種の危険意識については、年齢差が大きく、ことに高齢ドライバーほど、極めて危険な運転行動としての認識が強いといえる。反対に若いドライバーでは、危険な行動としての認識をもちながらも、高齢群ほど強い意識が見られない点は注意すべきである。

次に、対象者を優良群と違反群に分けて、年齢別に平均値を比較すると、表5-15に示すように全体的には、優良群の平均値が高く、違反群に比較すると危険意識が高いといえる。年齢別では、40歳代と60歳以上で優良群の危険意識が高い。

表5-15 「合図をしないで車線変更」の平均得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準 偏差値	人 数	平均値	標準 偏差値	人 数	
～ 39	2.76	0.50	451	2.73	0.49	381	0.8691
40～ 49	2.82	0.41	459	2.74	0.50	386	2.5522*
50～ 59	2.84	0.45	494	2.81	0.46	411	0.9874
60～	2.91	0.29	507	2.85	0.40	449	2.6727*
平 均	2.83	0.42	1,911	2.78	0.46	1,627	3.3765*

少量の酒を飲んで運転

「少量の酒を飲んで運転する」に対する危険意識の反応を見たのが図5-55である。平均で見

ると、これも「非常に危険」とする人の割合が圧倒的に高く、78.1パーセントを占めている。「やや危険」を含めると94.5パーセントとほとんどの人が危険な運転行動としての認識を持っている。しかし

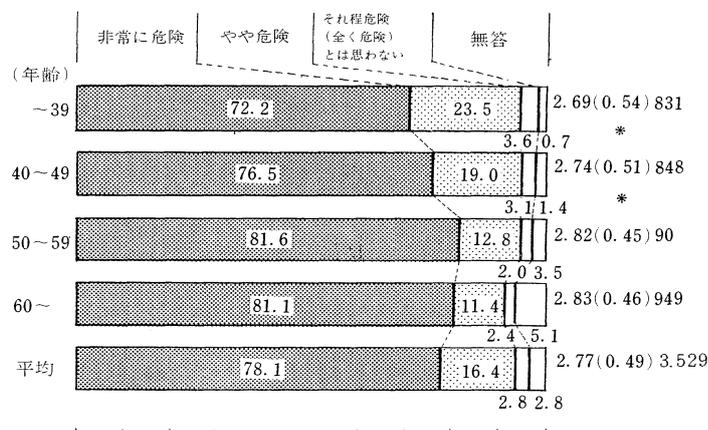


図5-55 「少量の酒を飲んで運転」に対する危険意識の回答構成比

「非常に危険」とする人の割合を年齢別に見

ると、30歳代が72.2パーセントで、50歳代以上の年齢群の81.0パーセント台に比べると若干低く、高齢群の方がより危険意識が強いといえる。

危険度の平均点を算出して比較すると、50歳代と60歳代の間を除いて、年齢層間に有意な差がみられ高齢群ほど危険意識が高いことがわかる。勿論、「危険ではない」とする人の割合は、各年齢群とも3パーセント前後であるが、危険度の程度を「やや危険」とする人が比較的若いドライバーに多く、この種の危険行為に対する許容性が高齢ドライバーよりも高いといえる。

次に、対象者を優良群と違反群に分けて、年齢別に平均値を比較すると、表5-16に示すように全体的には優良群の危険意識が高く、ことに40歳代で顕著である。

表5-16 「少量の酒を飲んで運転」の平均得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準 偏差値	人 数	平均値	標準 偏差値	人 数	
～ 39	2.72	0.51	451	2.65	0.59	380	1.8320
40～ 49	2.79	0.48	462	2.69	0.55	386	2.8232*
50～ 59	2.82	0.44	490	2.82	0.46	411	—
60～	2.85	0.41	501	2.80	0.50	448	1.6892
平 均	2.80	0.46	1,904	2.74	0.53	1,625	3.5991*

交差点での信号無視

「交差点で信号無視をする」に対する危険意識の反応を見たのが図5-56である。この設問に対しては、平均で96.2

パーセントが「非常に危険」であるとしており、年齢差も全くなく、この種の行為に対しては一律に危険な違反行為としての認識をもっているといえる。

次に対象者を優良群と違反群に分けて年齢別に平均値を比較する

と、表5-17に示すように年齢別には有意な差は見られないが、全体的には優良群の平均値が高く、違反群に比べて危険意識が高いといえる。

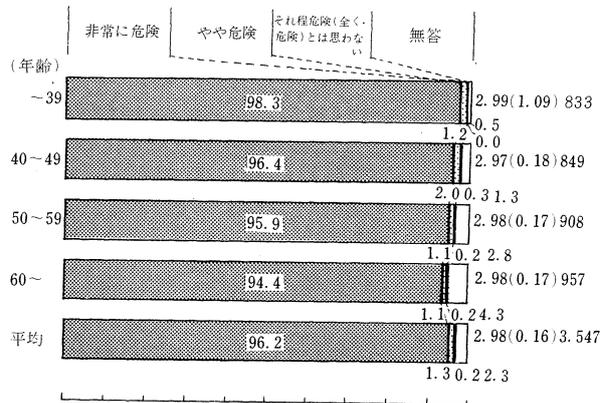


図5-56 「交差点での信号無視」に対する危険意識の回等構成比

表5-17 「交差点で信号無視」の平均得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準 偏差値	人 数	平均値	標準 偏差値	人 数	
～ 39	2.99	1.15	452	2.99	0.10	381	—
40～ 49	2.98	1.22	463	2.96	0.24	386	0.3166
50～ 59	2.99	0.06	493	2.98	0.14	413	1.2437
60～	2.99	0.01	504	2.98	0.18	452	1.2437
平 均	2.99	0.10	1,912	2.97	0.20	1,632	3.8450*

## 無理な割り込み

「無理な割り込みをする」に対する危険意識の反応を見たのが図5-57である。平均で見ると、この種の行為も危険行為としての認識が高く、「非常に危険」が82.9パーセント見られる。「やや危険」も含めると97.0パーセントの高率となり、ほとんどのドライバーが危険な運転行動と考えている。

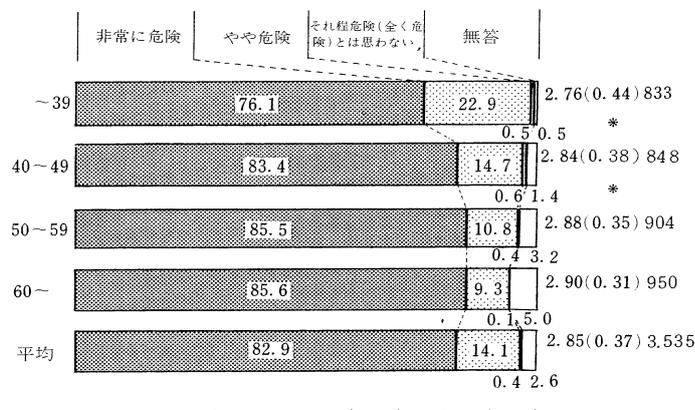


図5-57 「無理な割り込み」に対する危険意識の回答構成比

年齢別に見ると、「非常に危険」とする人の

割合は、30歳代で76.1パーセントと40歳以上が80.0パーセントを超えているのに対し、若干低い。50歳代と60歳代はいずれも85.0パーセント台でほぼ同率である。

危険度の程度を平均値で比較すると、30歳代が2.76で、それは加齢と共に高くなり、50歳代と60歳代の間を除き、年齢層間に有意な差が見られることから、各年齢群とも危険な運転行動としての認識は高いが、高年齢群ほどその意識は顕著であるといえる。

次に、対象者を優良群と違反群に分けて年齢別に平均値を比較すると、表5-18に示すように全体的には優良群の平均値が高く、違反群に比べ危険な行為としての認識が高いといえる。年齢別に見ると、30歳代と60歳以上で有意な差が見られた。

表5-18 「無理な割り込み」の平均得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準 偏差値	人数	平均値	標準 偏差値	人数	
~ 39	2.80	0.41	452	2.72	0.46	381	2.6497*
40 ~ 49	2.85	0.37	461	2.82	0.40	387	1.1318
50 ~ 59	2.88	0.34	493	2.88	0.35	411	-
60 ~	2.92	0.27	502	2.88	0.35	448	1.9812*
平均	2.86	0.35	1,908	2.83	0.39	1,627	2.4089*

追い越し禁止場所での追い越し

「追い越し禁止場所で追い越しする」に対する危険意識の反応を見たのが図5-58である。平均で見るとこの種の行

為も危険行為としての認識が高く、「非常に危険」が75.7パーセント見られ、加齢と共にその割合が高率で、高齢群ほど追い越しの危険性に対する意識が強い。

危険度の程度を平均値で比較してみると、年齢層間が極めてよく

分離しており、この種の危険意識については、年齢差が顕著で高齢群ほど危険意識が強いといえる。

次に対象者を優良群と違反群に分けて年齢別に平均値を比較すると、表5-19に示すように各年齢群とも優良群の平均値が高く、その差は有意であり、違反群に比べると優良群は、どの年齢群においてもこの種の危険意識が高いといえる。

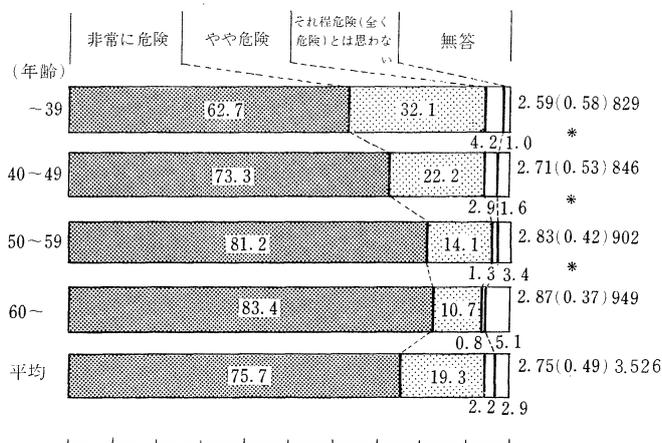


図5-58 「追い越し禁止場所での追い越し」に対する危険意識の回答構成比

表5-19 「追い越し禁止場所での追い越し」の平均得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準偏差値	人数	平均値	標準偏差値	人数	
~ 39	2.67	0.55	450	2.49	0.61	379	4.4598*
40 ~ 49	2.76	0.48	460	2.65	0.58	386	3.0147*
50 ~ 59	2.85	0.39	491	2.79	0.45	411	2.1425*
60 ~	2.89	0.34	501	2.84	0.41	448	2.05*
平均	2.80	0.45	1,902	2.70	0.53	1,624	6.0574*

## 車の流れに合わせて走る

「制限速度を超えても車の流れに合わせて走る」に対する反応を見たのが図5-59である。平均

で見ると「非常に危険」とする人の割合が20.5パーセントで、他の設問に比べると危険度が小さく評価されている。しかし、年齢別に見ると年齢差は顕著で、高年齢群ほど危険意識は高まる傾向にある。「非常に危険」とする人の割合を見ると、30歳代

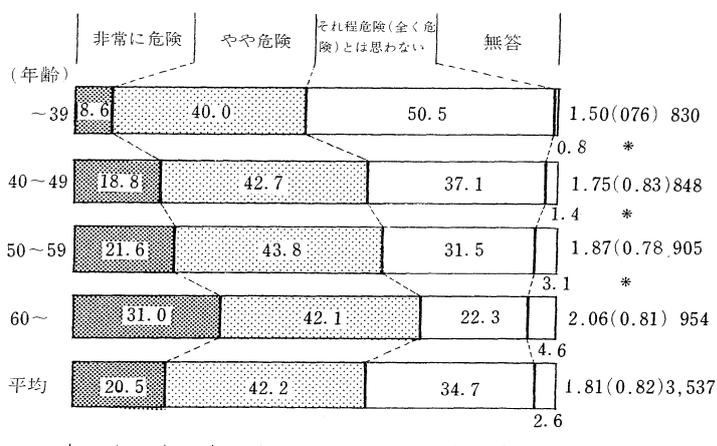


図5-59 「車の流れに合わせて走る」に対する危険意識の回答構成比

では、8.6パーセントしか見られないのに対して、40歳代では約2倍の18.8パーセント、50歳代では2.5倍の21.6パーセント、60歳以上では3.6倍の31.0パーセントと加齢と共に高くなっている。

次に対象群を優良群と違反群に分けて比較すると、表5-20に示すように、全体的には、優良群の危険意識が違反群に比べて高い。年齢別に見ると、30歳代、40歳代、50歳代で優良群の危険意識が高いが、60歳以上の高齢群では差異がなく、この種の危険意識は、違反群の高齢者も高いことを示している。

表5-20 「車の流れに合わせて走る」の平均得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準偏差値	人数	平均値	標準偏差値	人数	
~ 39	1.56	0.76	451	1.44	0.75	379	2.2767*
40 ~ 49	1.84	0.83	461	1.66	0.82	387	3.1591*
50 ~ 59	1.92	0.77	492	1.81	0.79	413	2.113*
60 ~	2.09	0.78	502	2.03	0.84	452	1.1426
平均	1.86	0.81	1,906	1.75	0.83	1,631	3.9793*

## 二輪車の側方通過

「自転車や二輪車の側方を十分な間隔をあげないで通過する」に対する反応を見たのが、図5-60である。この種の危険意識も平均で72.4パーセントが「非常に危険」と表明しており、「やや危険」を含めると94.8パーセントに達し、ほとんどの人が危険な行為としての認識を持っている。年齢差も全くなく、一様に高い危険意識を有する項目である。

次に対象者を優良群と違反群に分けて平均値を比較すると、全体的には、優良群の平均値が違反群よりも高く、優良群の方が危険意識が高いといえる。年齢別には40歳代と50歳代で有意な差が見られたが、30歳代と60歳以上では危険意識の違いは見られない（表5-21）。

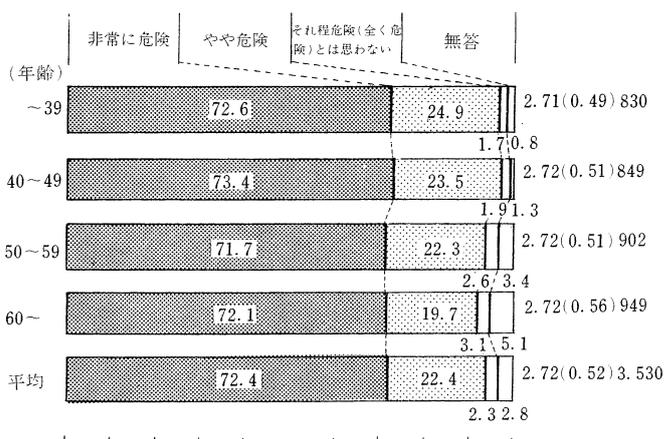


図5-60 「二輪車の側方通過」に対する危険意識の回答構成比

表5-21 「二輪車の側方を十分な間隔をあげないで通過」の平均得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準偏差値	人数	平均値	標準偏差値	人数	
~39	2.72	0.5	449	2.70	0.49	381	0.5788
40~49	2.75	0.48	461	2.68	0.55	388	1.8775*
50~59	2.75	0.47	491	2.67	0.56	411	2.33*
60~	2.73	0.54	500	2.70	0.58	449	0.8241
平均	2.74	0.50	1,901	2.69	0.55	1,629	2.8271*

### 横断歩道の通過

「横断歩道を歩行者が半分以上渡ったので減速しないで通過する」に対する反応を見たのが図5-61である。この種の危険意識も全体的に高く、「非常に危険」が69.8パーセント、「やや危険」を含めると94.0パーセントに達する。しかし、若干、年齢差も見られ、50歳以上で「非常に危険」とする人の割合が40歳以下に比べて高い。

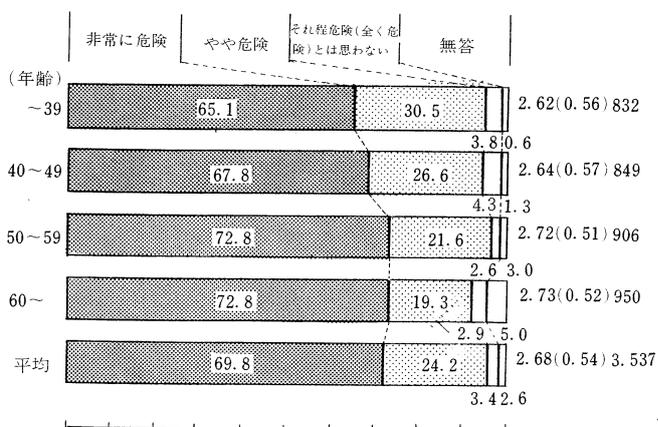


図5-61 「横断歩道の通過」に対する危険意識の回答構成比

平均値を比較すると30歳代と40歳代が又、50歳代と60歳代が接近した数値を示し、必ずしも加齢と共に危険意識が高まるとはいえないが、50歳以上でより危険意識が強くなるといえる。

次に優良群と違反群の平均値を比較すると、全体的には優良群の平均値が高く、違反群に比べて高い危険意識が見られる。年齢別に見ると、60歳以上の高齢群のみ有意な差が見られる（表5-22）。

表5-22 「横断歩道の通過」の平均得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準偏差値	人数	平均値	標準偏差値	人数	
～ 39	2.62	0.57	451	2.61	0.56	381	0.2538
40～ 49	2.67	0.54	461	2.61	0.60	388	1.5308
50～ 59	2.73	0.49	493	2.71	0.52	413	0.5943
60～	2.78	0.47	501	2.68	0.58	449	2.9286*
平均	2.70	0.52	1,906	2.66	0.57	1,631	2.1807*

横断歩道を減速しないで通過

「横断待ちの歩行者に横断のそぶりが無いので減速しないで通過する」に対する反応を見たの

が図5-62である。平均で見ると、「非常に危険」が59.9パーセント、「やや危険」を含めると93.1パーセントの人が危険な行為としての認識を持っている。「非常に危険」とする人の割合は、年齢別に見ると30歳代が53.6パーセントで他の年齢群に比較すると低い。50歳以上ではいずれも60パーセント台と高く、この種の危険意識は、高齢群ほど高い。

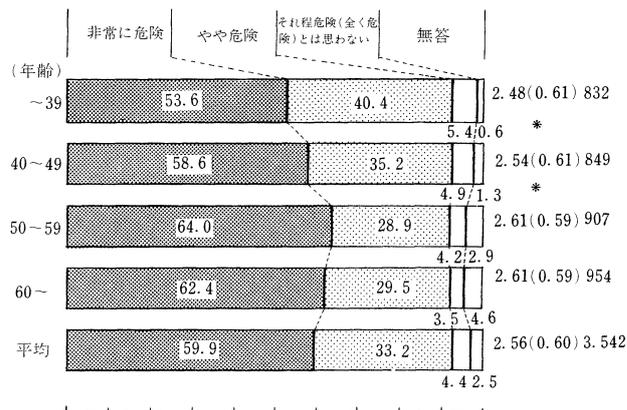


図5-62 「横断歩道を減速しないで通過」に対する危険意識の回答構成比

危険度の指標として平均値を算出して比較すると、30歳代が2.48で最も低く、加齢と共に平均値も高くなる。年齢層間の有意差の検定を行うと、50歳代と60歳代の間を除いてはいずれも有意で、高年齢群ほど危険意識が強いといえる。

対象者を優良群と違反群に分けて平均値を見ると、表5-23に示すように年齢別には50歳代で有意差が見られ、全体的にも優良群の平均値が高く、違反群に比べて、この種の危険意識は高いと

いえる。

表5-23 「横断歩道を減速しないで通過」の平均得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準 偏差値	人 数	平均値	標準 偏差値	人 数	
～ 39	2.48	0.59	451	2.48	0.63	381	—
40 ～ 49	2.55	0.59	461	2.53	0.63	388	0.4764
50 ～ 59	2.65	0.56	494	2.56	0.63	413	2.2741*
60 ～	2.63	0.56	504	2.58	0.63	450	1.2964
平 均	2.58	0.58	1,910	2.54	0.63	1,632	1.9655*

一時停止の場所での停止

「一時停止の場所で停止しないで左右を見ながらのろのろ進む」に対する反応を見たのが図5-63である。平均で見ると、

「非常に危険」とする人が58.0パーセント、「やや危険」を含めると91.0パーセントの人がこの種の行為に対する危険意識を持っている。年齢差は顕著で、30歳代で43.5パーセントと低く、年齢が高くなるほど危険な行為としての認識が高くなる。

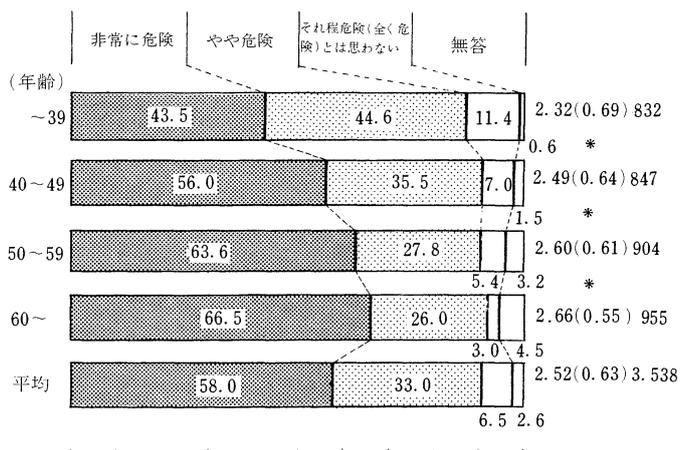


図5-63 「一時停止の場所での停止」に対する危険意識の回答構成比

危険度を平均値で比較すると30歳代が2.32で最も低く、加齢と共に上昇、60歳以上では2.66と高い。年齢層間に有意な差が見られ、この種の危険意識は高年齢群ほど高いといえる。

次に対象者を優良群と違反群に分けて平均値を比較すると、表5-24に示すように全体的には優良群の平均値が2.58と高く、違反群に比べて危険意識が高いといえる。年齢別に見ると、30歳代を除いては、どの年齢群も優良群の平均値が高く、違反群に比べ危険意識が高い。

表5-24 「一時停止の場所で停止しない」の平均得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準 偏差値	人 数	平均値	標準 偏差値	人 数	
～ 39	2.36	0.65	452	2.27	0.73	380	1.8781
40 ～ 49	2.56	0.61	460	2.41	0.67	387	3.4038*
50 ～ 59	2.66	0.56	492	2.52	0.66	412	3.4463*
60 ～	2.71	0.49	504	2.61	0.59	451	2.8564*
平均	2.58	0.59	1,908	2.46	0.67	1,630	5.6626*

制限速度を20km/h超えての走行

「制限速度を20km/h超えて走行する」に対する反応を見たのが図5-64である。平均で見ると、65.2パーセントが

「非常に危険」と反応しており、年齢差の顕著な設問である。30歳代で「非常に危険」とする人の割合は46.0パーセントと低い、40歳代では62.0パーセント、50歳以上では70.0パーセント台と加齢に伴いその割合が増加し、高年齢群ほどこの種の行為の危険意識が高くなる。

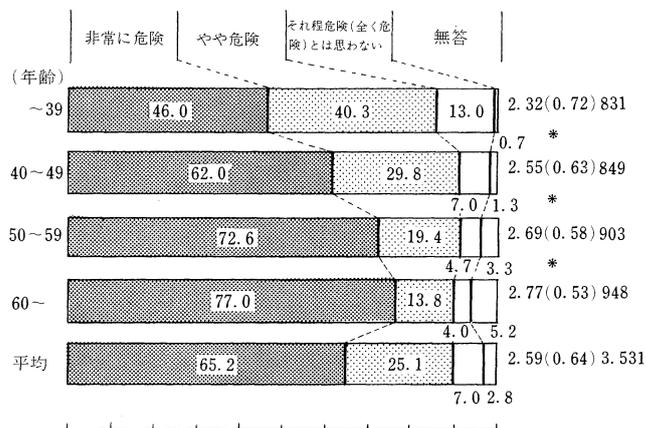


図5-64 「制限速度を20km/h超えての走行」に対する危険意識の回答構成比

年齢別に平均値を比較すると、30歳代が2.32で最も低く、加齢と共に上昇し、60歳以上では2.77と高い。各年齢相互間の平均値の差は大きく、この種の危険意識は高年齢群ほど高いといえる。

次に対象者を優良群と違反群に分けて、平均値を比較すると、表5-25に示すように60歳以上を除くいずれの年齢群も優良群の平均値が高く、違反群に比べて危険意識が高い。

表5-25 「制限速度を20km/h超えての走行」の平均得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準 偏差値	人 数	平均値	標準 偏差値	人 数	
～ 39	2.39	0.69	451	2.25	0.74	380	2.8152*
40～ 49	2.68	0.53	461	2.40	0.70	388	6.616*
50～ 59	2.73	0.54	492	2.65	0.61	411	2.0872*
60～	2.82	0.46	501	2.71	0.59	447	0.9332
平均	2.66	0.58	1,905	2.51	0.69	1,626	7.0161*

赤点減の交差点の徐行通過

「赤点減の信号交差点を徐行して通過する」に対する反応を見たのが図5-65である。「非常に危険」と「やや危険」を合すると平均で82.9パーセントに達するが、「非常に危険」の割合は48.6パーセントと比較的低く、年齢差も比較的低く、年齢差も大きくない。年齢別に平均値を算出して比較してみても、2.31から2.38の間に各年齢群がおさまり、年齢間に有意な差は見られない。

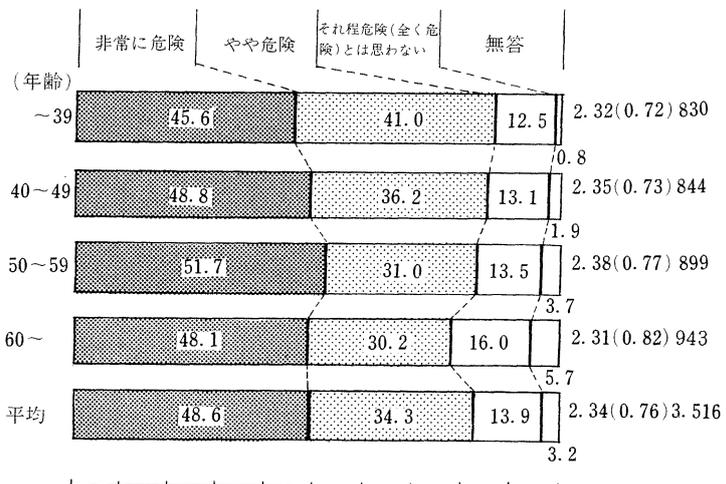


図5-65 「赤点減の交差点の徐行通過」に対する危険意識の回答構成比

しかし、対象者を優良群と違反群に分けて、その平均値を比較すると、表5-26に示すように全体的には優良群が高く、違反群に比べてこの種の危険意識が高い。ことに、30歳代と40歳代の年齢層で差異が見られた。

表5-26 「赤点減の交差点の徐行通過」の平均点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準 偏差値	人 数	平均値	標準 偏差値	人 数	
～ 39	2.37	0.72	451	2.26	0.73	379	2.1759*
40～ 49	2.40	0.70	459	2.29	0.76	385	2.1838*
50～ 59	2.40	0.75	490	2.35	0.78	409	0.9763
60～	2.32	0.79	498	2.31	0.84	445	0.1881
平 均	2.37	0.75	1,898	2.31	0.78	1,618	2.3204*

車間をつめての走行

「割り込みする車を入れないよう、車間距離をつめて走る」に対する反応を見たのが図5-66

である。平均で見ると非常に危険とする人が60.0パーセント見られ、比較的危険意識の高い項目である。年齢別に「非常に危険」とする人の割合を見ると30歳代が54.1パーセントと他の年齢群と比較して少ないが、40歳以上ではそれぞれ60.0パーセン

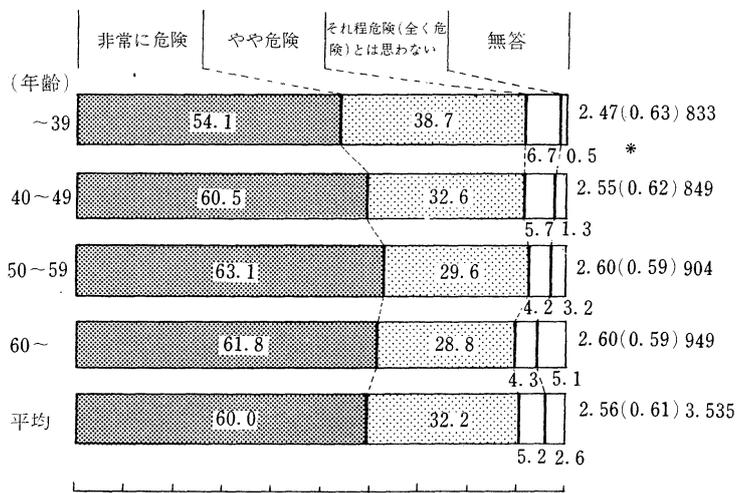


図5-66 「車間をつめての走行」に対する危険意識の回答構成比

トを超えており、年齢間に大きな差はない。

年齢別に平均値を比較すると、30歳代と他の年齢群には有意な差が見られるが、40歳以上の各年齢層の間では差異は見られない。車間距離をつめて走行する危険性に対する意識は30歳で低い。

次に対象者を優良群と違反群に分けて、その平均値を比較すると、表5-27に示すように全体的には優良群の平均値が高く、違反群に比べ危険意識は高いといえる。年齢別に見ると30歳代と50歳代の優良群がその年齢群の違反群に比べて、危険意識が高い。

表5-27 「車間をつめての走行」の平均得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準 偏差値	人 数	平均値	標準 偏差値	人 数	
～ 39	2.52	0.62	452	2.42	0.64	381	2.2823*
40～ 49	2.59	0.63	461	2.51	0.59	388	1.8949
50～ 59	2.64	0.57	493	2.56	0.62	411	2.0166*
60～	2.61	0.57	500	2.58	0.62	449	0.7757
平 均	2.59	0.59	1,906	2.52	0.62	1,629	3.4336*

横断歩道の近くで駐車

「横断歩道の直ぐ近くで駐車する」に対する反応を見たのが図5-67である。平均で見ると67.5

パーセントが「非常に危険」、「やや危険」を含めると93.0パーセントの人が、これを危険な行為として認識している。

年齢別に見ると、30歳代のドライバーが他の年齢層に比べて若干危険意識が低い。年齢別に平均値を比較する

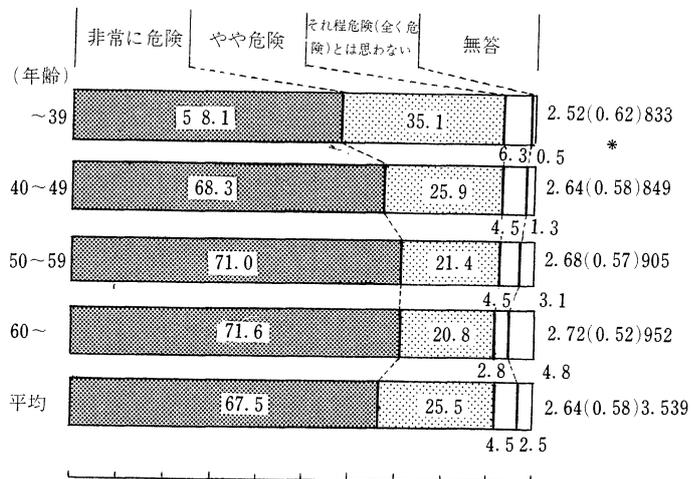


図5-67 「横断歩道の近くで駐車」に対する危険意識の回答構成比

と、30歳代が2.52と40歳以上に比べて小さく危険意識が低い。40歳以上での年齢層間における平均得点には統計的に有意な差は見られず、加齢と共に危険意識が高まるとはいえない。

次に対象者を優良群と違反群に分けて平均得点を比較してみると、表5-28に示すように各年齢層とも優良群の平均値が高く、違反群に比べてこの種の危険意識は高い。

表 5-28 「横断歩道の近くで駐車」の平均得点

対象 統計量 年齢	優良群			違反群			t 値
	平均値	標準 偏差値	人 数	平均値	標準 偏差値	人 数	
～ 39	2.57	0.58	452	2.46	0.66	381	2.5566*
40～ 49	2.70	0.52	461	2.57	0.63	388	3.2897*
50～ 59	2.73	0.53	493	2.62	0.61	412	2.899*
60～	2.77	0.46	501	2.66	0.57	451	3.2868*
平 均	2.69	0.53	1,907	2.58	0.62	1,632	5.6887*

### 交通場面の類型別検討

以上一般に危険と思われる15の交通場面に対するそれぞれの危険度を年齢別、優良・違反群別に見てきたが、ここでは、15の交通場面を以下に示す4つのカテゴリーに分類して、それぞれのカテゴリーに属する交通場面の危険度の平均値によって年齢別に再検討する。

まず交差点の通行に関する設問として、黄信号で加速、信号無視、一時不停止、赤点滅信号を徐行の4場面をまとめて見たのが、図5-68である。交差点通行に関する4場面の危険度について

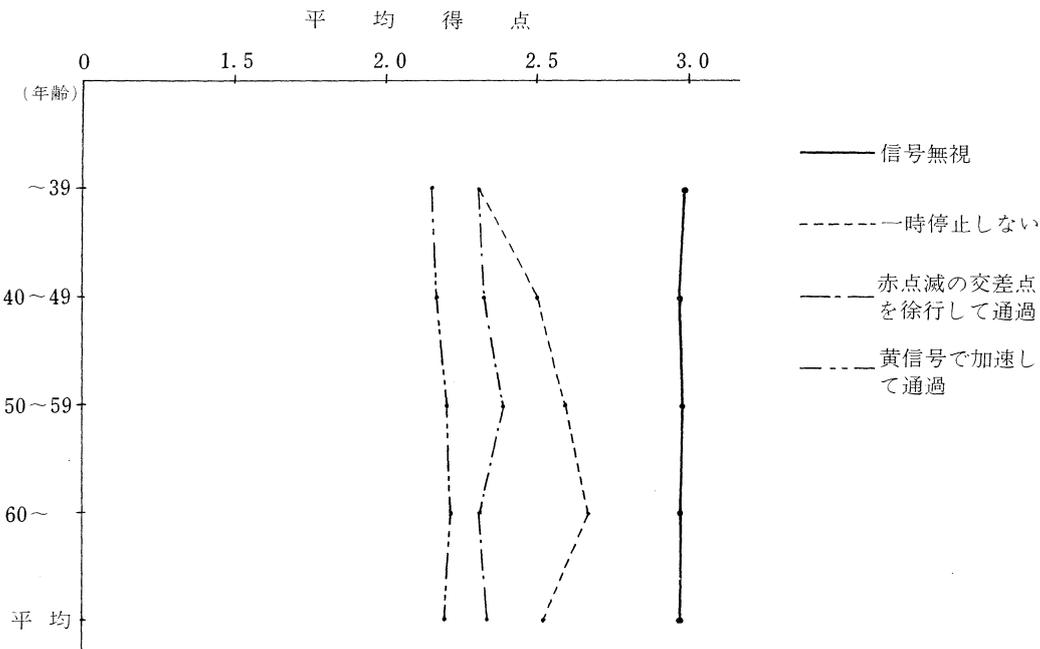


図 5-68 交差点の通行に関する危険意識の年齢別、項目別比較

では、比較的項目によるバラツキが見られ、全体で最も危険度の高く評価されたものは信号無視で、全体平均2.98で全15項目の中で最も高い値を示し、しかも全く年齢差が見られない。年齢を問わず一様に危険な行為としての認識の見られる項目である。

次に危険度が高く評価された項目は、「一時停止場所で停止しない」であり、平均2.52を示し、

これは極めて年齢差の高い項目である。交差点で左右を確認しながら進めば、必ずしも停止することはないという横着さが若いドライバーに特徴的で、加齢と共に危険意識の高まりを示す項目である。

「赤点減信号交差点を徐行」と「黄信号の変り目を加速して通過」の平均値は、全体平均が2.34と2.19で低い。しかも両項目の年齢差は小さく、ことに「赤点減信号交差点を徐行」は全く年齢差が見られない。一般的に加齢と共に高まる危険意識の中で、年齢の低いドライバーと同じ意識のレベルにとどまっていることは一考を要する。

次に、車線変更に関する設問として、合図なしの車線変更、無理な割込み、追越し禁止場所での追越しの3場面をまとめたのが、図5-69である。この3場面は、いずれも危険度の意識レベルは高く、全体でいずれも2.7以上と極めて接近した値を示し、各年齢群とも危険な行為としての意識が高い。

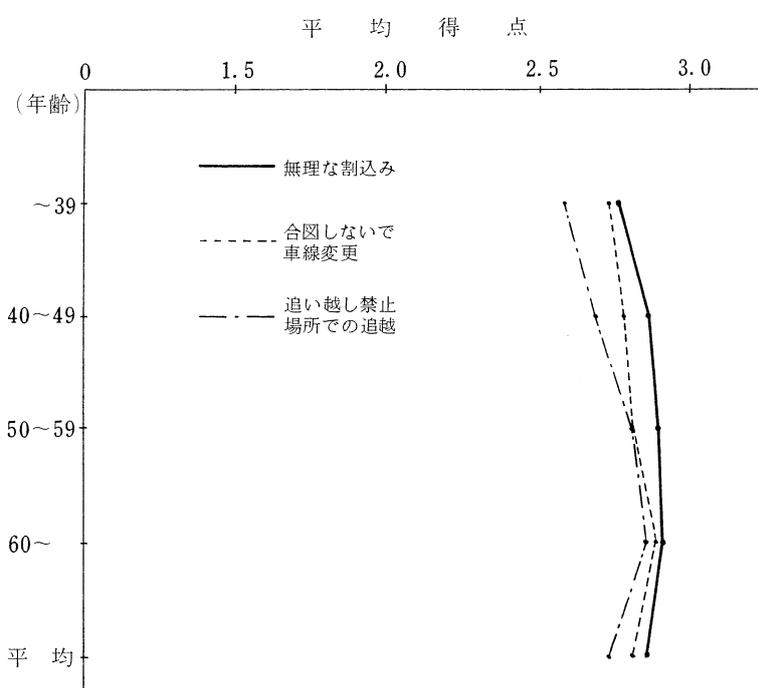


図5-69 車線変更に関する危険意識の年齢別、項目別比較

全体としての差はそれぞれわずかではあるが、「無理な割込み」が2.85で最も高く、次いで「合図なしの車線変更(2.81)」、「追越し禁止場所での追越し(2.75)」の順となっている。そして、いずれの項目も、年齢の若いドライバーの危険意識が低く、加齢と共にそれが高まる傾向を示している。ことに「追越し禁止場所での追越し」については、30歳代が、平均の2.75を下回る2.59と低く、加齢に伴ない危険意識が高まっている。このように、高齢群ほど安易な車線の変更を、より危険な行為として評価している。

次に、スピードに関する項目として、「制限速度を超えても車の流れに合わせて走る」と「20km/hのスピードオーバー」の2場面をまとめたのが図5-70である。20km/hのスピードオーバは、

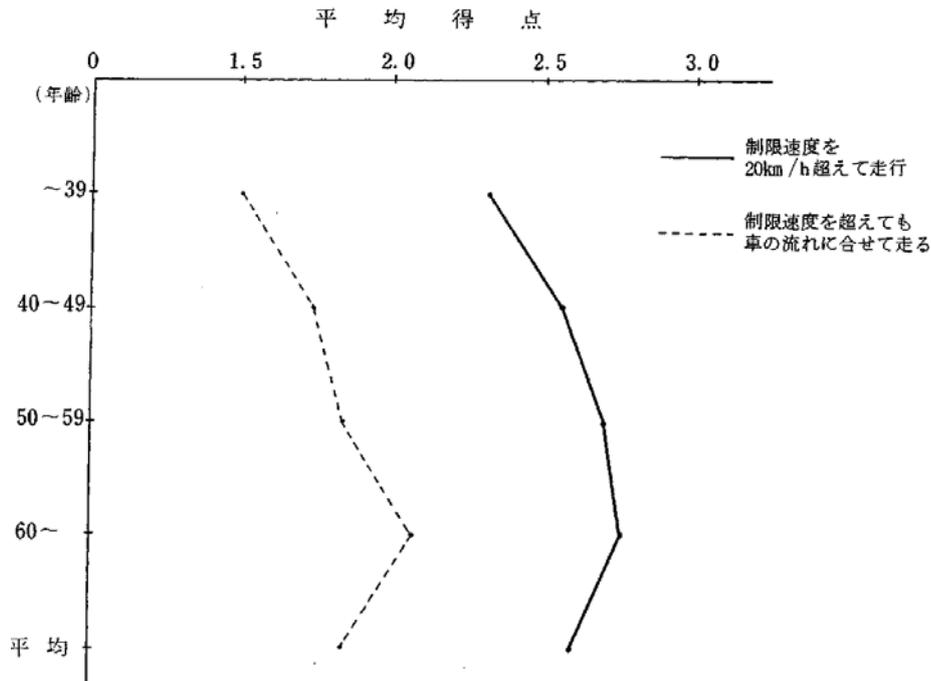


図5-70車の速度に関する危険意識の年齢別項目別比較

全体平均で2.59の値を示し、まずまずのレベルを示しているが、「制限速度を越えても車の流れに合わせて走る」は、1.81と極めて低いレベルにとどまっている。

同じ速度違反を伴う行為であっても、異なる条件下では、危険意識のレベルも変化する。また、スピードに関する項目では、その危険意識に対して年齢差が極めて顕著であり、加齢と共に、速度超過を危険な行為として認識する傾向が高い。

次に、弱者保護に関する設問として、「自転車・二輪車の側方通過」、「横断歩道を歩行者が半分以上渡ったので、減速しないで通過」、「横断待ちの歩行者に横断のそぶりが無いので減速しないで通過」の3場面をまとめたのが図5-71である。この3場面は、いずれも全体平均で2.5以上を示し、比較的高い危険意識を示している。

なかでも、危険意識の最も高い項目は、「自転車・二輪車の側方通過」で2.72を示しており、これは年齢差が全く見られない。「信号無視」の場合と同様、年齢を問わず一様に危険な行為としての認識の見られる項目である。横断歩道の通過に関する2項目では、いずれも加齢と共に、危険な行為としての意識が高まる傾向を示している。

最後に、その他として「少量の酒を飲んで運転」、「横断歩道の近くで駐車」、「車間をつめる」の3場面をまとめたのが図5-72である。いずれも全体平均では2.5以上を示し、これも比較的高い危険意識が見られる。なかでも高いのが「飲酒運転」で全体平均2.77を示している。飲酒運転の危険性については、年齢差が高く、加齢と共に危険な行為としての意識が高まる傾向を示している。しかし、「車間をつめる」と「駐車」については、40歳以上では差異は小さく、むしろ30歳代のドライバーで、危険意識がやや低いといえる。

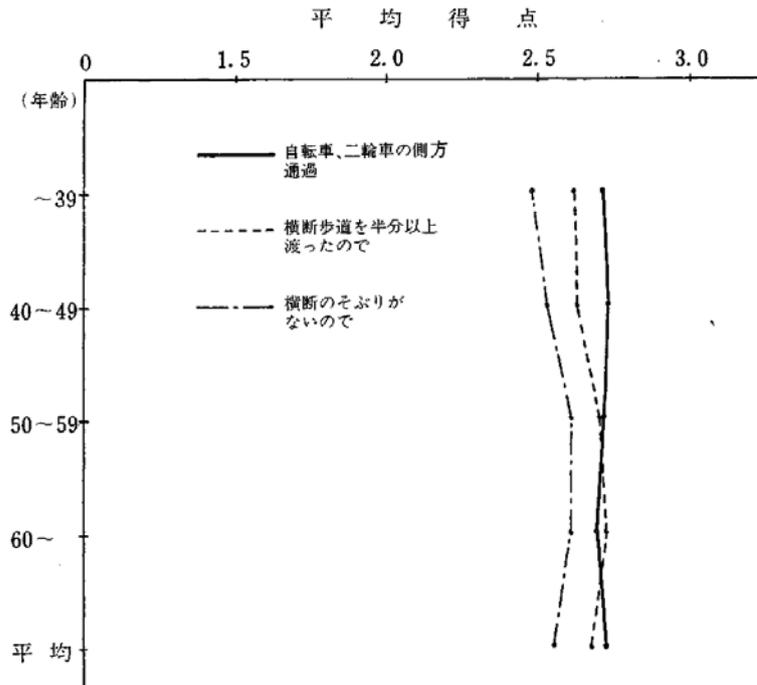


図5-71弱者保護に関する危険意識の年齢別項目

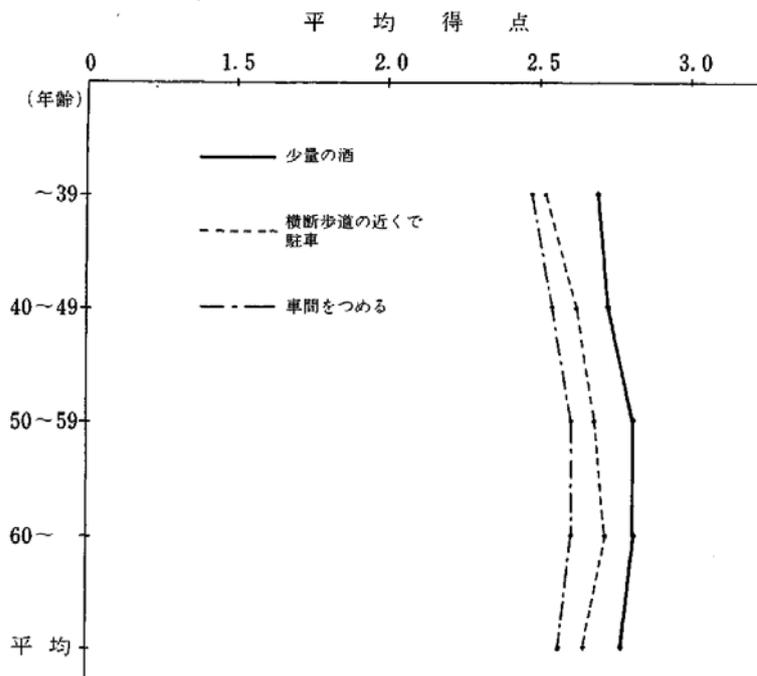


図5-72飲酒運転等に関する危険意識の年齢別項目別比較

以上、15場面を類型別に分けて検討したが、一般的には、車線変更行為を危険な行為としてみる者が多く、速度超過については、走行条件にもよるが、危険性という点ではそれほど深刻にとらえられていない。しかし、年齢差の最も大きいものが速度超過であり、高齢ドライバーほど、条件に関係なく、スピードの出しすぎを危険な行為として認識しており、これが現実の走行場面で、他のドライバーとの意識の違いを生み出しているものと考えられる。

## (7) 自己中心性と衝動性

ここでは、運転行動の安全にかかわる意識、態度を自己中心性と衝動性の二つの心理的な要素について年齢別に比較し、加齢に伴うこの種の意識、態度の変化、ことに高齢ドライバーの特性を検討することとした。設問は自己中心性10問、衝動性10問の計20問で構成し、各設問に対し、「はい」か「いいえ」の二者択一方式で回答させた。回答の一方は、運転行動の安全性から見て期待される好ましい応答であり、他方は、これに反した応答である。

なお、集計については、各設問ごとに好ましい応答の場合2点、反対の場合は0点として採点し、各要素（自己中心性と衝動性の二要素）ごとに10問の平均点を年齢別に算出して、比較することとした。従って得点は下限が0点から上限が20点の範囲に分布することになる。

各設問ごとの応答率については、付表11-1から11-7を参照されたい。

まず、自己中心性について各年齢層別に平均点、標準偏差値、人数を示したのが表5-29である。優良群と違反群を合わせた全体のサンプルで平均点と標準偏差（SD）を比較してみると、30歳代は、11.52（SD3.99）、40歳代は、12.19（SD3.97）、50歳代は12.63（SD3.65）、60歳以上は12.93（SD3.39）と高年齢層ほど高い平均点を示している。

各年齢層間の平均点の差の検定（t検定）を行うと、いずれも有意であり、年齢の若いドライバーほど自己中心的意識、態度の強いことが明らかにされた。

次に優良群と違反群に分けて、それぞれの年齢差を見ると、優良群の場合、30歳代と40歳代の間に有意差が見られるだけで、40歳代以上では年齢差は全く見られない。つまり、優良群は、年齢の若い30歳代で自己中心性が高いが、40歳代以上では、いずれの年齢層もほぼ同じレベルにあり、好ましい運転意識、態度が現われてくるといえよう。

これに対して違反群は、30歳代と40歳代で自己中心性が強く、40歳以上の中・高年齢層では、加齢に伴わない、弱くなる傾向を示している。しかし、優良群と違反群の間で比較すると、いずれの年齢層においても、違反群の方が自己中心的な意識、態度が強く現われている。ことに、30歳代から50歳代までは、その傾向が顕著である。60歳以上については、両群の間に有意な差は見られず、違反群においても、高齢ドライバーは、優良群の同年代ドライバーに近い意識、態度がうかがわれる。

次に衝動性について各年齢層別に平均点、標準偏差値、人数を示したのが表5-30である。全体のサンプルで平均点を比較してみると、30歳代は12.41、40歳代は13.22、50歳代は14.22、60歳以上は14.90、とこれも高年齢層ほど高い平均点を示している。自己中心性の場合と同様に、各年齢層の間の平均値の差の検定を行うと、いずれも有意であり、年齢の若いドライバーほど、衝動的な意識、態度の強いことが示されている。

次に優良群と違反群に分けてそれぞれの年齢差を見ると、基本的には自己中心性の場合と同様の傾向が示され、より若い年齢層のドライバーに、衝動的な意識、態度が顕著に示されている。

優良群については、30歳代から50歳代までの、年齢層の間において有意な差が見られ、若年齢層のドライバーほど衝動的な傾向が顕著である。しかし、50歳代と60歳以上の年齢層の間には、有意

差は見られず、50歳以上では、ほぼ変化がないと見てよい。これに対して、違反群は40歳代までは、衝動性の強さに変化がなく、50歳以上で衝動傾向がおさえられてくるようである。優良群と違反群の間で比較すると、いずれの年齢層においても有意な差が見られ、どの年齢層のドライバーでも違反群に衝動的な傾向の強いことが示されている。

表5-29自己中心性

年齢	統計量	対象		
		優良群	違反群	全体
～ 39	平均	11.228	11.228	11.527
	S D	3.928	4.062	3.999
	N	423	355	778
40 ～ 49	平均	12.709	11.586	12.195
	S D	3.882	4.004	3.978
	N	412	348	760
50 ～ 59	平均	13.019	12.182	12.636
	S D	3.600	3.658	3.650
	N	432	363	795
60 ～	平均	13.083	12.775	12.935
	S D	3.268	3.515	3.392
	N	399	369	768
全 年 齢	平均	12.642	11.954	12.324
	S D	3.720	3.857	3.800
	N	1,666	1,435	3,101

年 齢	平均値の検定 (tの値)		
	優良群	違反群	全 体
30歳代 × 40歳代	-3.439*	-1.174	-3.281*
40歳代 × 50歳代	-1.202	-2.070*	-2.277*
50歳代 × 60歳以上	-0.267	-2.233*	-1.675

優良群×違反群の平均値差の検定

年 齢	t の 値
30 歳 代	1.913*
40 歳 代	3.911*
50 歳 代	3.237*
60 歳 以上	1.257
全 年 齢	5.047*

表5-50衝動性

年齢	統計量	対象		
		優良群	違反群	全 体
～ 39	平均	13.225	11.448	12.414
	S D	4.026	4.693	4.433
	N	423	355	778
40 ～ 49	平均	14.286	11.966	13.224
	S D	3.887	4.475	4.324
	N	412	384	760
50 ～ 59	平均	15.116	13.174	14.229
	S D	3.710	4.633	4.268
	N	432	363	795
60 ～	平均	15.564	14.184	14.901
	S D	3.643	4.174	3.967
	N	399	369	768
全 年 齢	平均	14.538	12.714	13.694
	S D	3.923	4.621	4.357
	N	1,666	1,435	3,101

年 齢	平均値の検定 (tの値)		
	優良群	違反群	全 体
30歳代 × 40歳代	-3.868*	-1.495	-3.624*
40歳代 × 50歳代	-3.170*	-3.528*	-4.608*
50歳代 × 60歳以上	-1.752	-3.095*	-3.219*

優良群×違反群の平均値差の検定

年 齢	t の 値
30 歳 代	5.677*
40 歳 代	7.813*
50 歳 代	6.553*
60 歳 以上	4.884*
全 年 齢	11.884*

\*印は有意差あり

## 第6章 ま と め

本年度の調査研究は、高齢ドライバーの意識と運転実態について、アンケートによって調査したものを、統計的手法（主にクロス集計法）によって解析し、高齢ドライバーの車社会とのかかわり合い方、考え方、在り方等、その実態と意識全般にわたって明らかにしようとしたものである。またサンプルを、無事故・無違反群（優良群）、事故・違反群（違反群）に分け、これらの間での相違を明らかにして、今後の高齢ドライバーに対する施策を行う場合の資料を得ようとしたものである。

さらに解析に当たっては、対照するものとして30歳代（未満を含む）、40歳代、50歳代の各層のものについてもサンプリングを行なって同様な解析処理を行なった。

サンプル抽出は、全国を対象として、人口都市規模、地域特性等を勘案して14都道府県を抽出し、各都道府県当り320名、計4,480名の運転者を対象に郵送法による調査を実施し、有効回収数3,631名を得ている。そのうち、60歳以上の高齢ドライバー1,000名を得ている。

解析の結果は第5章に詳細に述べたが、それより得られた高齢ドライバーの運転実態、意識、態度等の特性について主要なものを次に述べる。

- (1) 高齢ドライバーを60歳以上として見た場合、その大半は現役ドライバーとして、車社会に積極的に参加しており、特に職業的にその地位を確保していることが判明し、まだまだ、なんらかの社会的生産に関与している事実が明確となった。
- (2) 車の運転を主たる業務とする職種について見ると、加齢とともに軽い作業への移行が見られ、貨物輸送に従事する者が減少し、人員輸送に当るものの減少率が比較的少ないことにより、結果的に人員輸送にたつさわもの率が大きくなっている。
- (3) 運転頻度について見ると、高齢層においても、その70パーセントのものがなんらかの形で毎日（週5日以上）ハンドルを握っており、これを目的別に見ると63.2パーセントが仕事中心となっている。
- (4) ペーパードライバーは、今回の調査では平均1.2パーセントであり、高齢層では2.5パーセントの値を示している。高年齢に達して運転を止めペーパードライバーとなった理由としては、「身体が悪くなったので」、「退職にともなって」、「他の者が運転してくれる」が多い。
- (5) 高齢ドライバーが普段運転する車種は加齢とともに大型車両や乗用車からより軽便な軽乗用車や原付へと移行している。
- (6) 高齢ドライバーの運転中の不安感について見ると、加齢による身体運動機能、反射機能の低下を反映して、速い車の流れに乗る場合、進路変更をよぎなくされる場合、狭い道路でのすれ違い等に高いことを挙げる事が出来る。
- (7) 車の運転継続意志について見ると、60歳以上にあっても76.9パーセントと高率であって、その可能年齢を平均73.2歳と見積っている。

(8) 高齢ドライバーの年間走行距離について見ると、10.000km未満が47.7パーセントと半数近くを占め、高齢化に伴い走行距離が減少してくる。また運転行動半径についても、44.1パーセントが10km未満で運転行動の狭域化が見られる。

付表1-1 年齢別人口(0歳~85歳以上)

(千人)

昭和 54 年			昭和 55 年			昭和 56 年			昭和 57 年			昭和 58 年		
年 齢	総 数	# 男	年 齢	総 数	# 男	年 齢	総 数	# 男	年 齢	総 数	# 男	年 齢	総 数	# 男
総 数	116 133	57 180	総 数	116 916	57 490	総 数	117 884	58 002	総 数	118 693	58 402	総 数	119 483	58 790
0 ~ 4 歳	8 865	4 555	0 ~ 4 歳	8 560	4 375	0 ~ 4 歳	8 209	4 211	0 ~ 4 歳	7 970	4 090	0 ~ 4 歳	7 773	3 990
0	1 649	849	0	1 576	800	0	1 536	789	0	1 519	780	0	1 514	777
1	1 712	880	1	1 660	854	1	1 584	812	1	1 533	788	1	1 515	778
2	1 759	904	2	1 719	874	2	1 635	839	2	1 582	811	2	1 531	787
3	1 841	947	3	1 769	912	3	1 705	874	3	1 634	838	3	1 580	811
4	1 904	975	4	1 836	936	4	1 749	896	4	1 704	873	4	1 632	838
5 ~ 9	9 984	5 120	5 ~ 9	10 030	5 133	5 ~ 9	9 894	5 073	5 ~ 9	9 614	4 928	5 ~ 9	9 247	4 741
5	2 023	1 038	5	1 932	991	5	1 838	943	5	1 748	896	5	1 703	872
6	2 059	1 054	6	2 049	1 052	6	1 928	988	6	1 837	942	6	1 747	896
7	2 017	1 035	7	2 047	1 045	7	2 034	1 044	7	1 927	988	7	1 837	942
8	1 971	1 011	8	2 055	1 053	8	2 068	1 058	8	2 034	1 044	8	1 927	988
9	1 914	983	9	1 948	993	9	2 026	1 040	9	2 068	1 058	9	2 033	1 043
10 ~ 14	8 815	4 517	10 ~ 14	8 943	4 581	10 ~ 14	9 500	4 874	10 ~ 14	9 670	4 962	10 ~ 14	9 888	5 071
10	1 883	966	10	1 914	974	10	1 980	1 015	10	2 026	1 040	10	2 067	1 058
11	1 844	946	11	1 890	968	11	1 922	988	11	1 980	1 015	11	2 026	1 040
12	1 851	948	12	1 861	956	12	1 892	971	12	1 922	988	12	1 980	1 015
13	1 442	738	13	1 840	946	13	1 849	949	13	1 892	971	13	1 922	988
14	1 795	919	14	1 440	737	14	1 856	951	14	1 849	949	14	1 892	971
15 ~ 19	8 068	4 124	15 ~ 19	8 228	4 223	15 ~ 19	8 152	4 168	15 ~ 19	8 414	4 306	15 ~ 19	8 622	4 416
15	1 679	859	15	1 803	930	15	1 446	740	15	1 855	951	15	1 849	948
16	1 640	839	16	1 660	854	16	1 796	919	16	1 445	740	16	1 854	951
17	1 590	813	17	1 630	841	17	1 682	861	17	1 795	919	17	1 445	739
18	1 571	803	18	1 586	804	18	1 638	837	18	1 681	861	18	1 794	918
19	1 588	810	19	1 551	795	19	1 590	810	19	1 637	836	19	1 680	860
20 ~ 24	8 000	4 052	20 ~ 24	7 808	3 927	20 ~ 24	7 810	3 953	20 ~ 24	7 882	3 997	20 ~ 24	7 958	4 044
20	1 622	826	20	1 572	790	20	1 566	796	20	1 589	809	20	1 636	835
21	1 575	800	21	1 601	799	21	1 574	799	21	1 565	795	21	1 587	808
22	1 528	773	22	1 523	774	22	1 601	811	22	1 572	798	22	1 564	795
23	1 603	808	23	1 520	761	23	1 557	786	23	1 600	810	23	1 571	797
24	1 672	844	24	1 592	803	24	1 511	761	24	1 556	785	24	1 599	809
25 ~ 29	9 530	4 779	25 ~ 29	9 069	4 563	25 ~ 29	8 604	4 326	25 ~ 29	8 214	4 132	25 ~ 29	7 980	4 019
25	1 662	836	25	1 661	831	25	1 593	801	25	1 510	761	25	1 555	784
26	1 779	892	26	1 668	837	26	1 662	838	26	1 592	801	26	1 510	760
27	1 885	944	27	1 790	902	27	1 666	838	27	1 661	837	27	1 592	600
28	2 018	1 011	28	1 915	960	28	1 787	897	28	1 664	837	28	1 661	837
29	2 185	1 095	29	2 034	1 032	29	1 897	952	29	1 785	896	29	1 664	837
30 ~ 34	10 128	5 084	30 ~ 34	10 781	5 421	30 ~ 34	11 350	5 712	30 ~ 34	10 934	5 498	30 ~ 34	10 302	5 177
30	2 406	1 207	30	2 202	1 110	30	2 027	1 019	30	1 895	951	30	1 784	895
31	2 403	1 206	31	2 411	1 199	31	2 193	1 103	31	2 025	1 018	31	1 894	951
32	2 299	1 157	32	2 411	1 212	32	2 415	1 215	32	2 191	1 102	32	2 024	1 017
33	1 448	728	33	2 305	1 166	33	2 411	1 213	33	2 413	1 214	33	2 189	1 101
34	1 572	786	34	1 453	735	34	2 305	1 162	34	2 409	1 212	34	2 411	1 213
35 ~ 39	9 364	4 688	35 ~ 39	9 211	4 599	35 ~ 39	8 748	4 372	35 ~ 39	9 110	4 563	35 ~ 39	9 637	4 836
35	1 921	959	35	1 581	787	35	1 448	728	35	2 303	1 161	35	2 407	1 211
36	1 874	936	36	1 903	949	36	1 569	783	36	1 447	727	36	2 301	1 160
37	1 935	968	37	1 894	939	37	1 923	959	37	1 568	783	37	1 445	726
38	1 904	952	38	1 923	969	38	1 874	935	38	1 921	958	38	1 566	782
39	1 750	873	39	1 910	956	39	1 934	967	39	1 872	933	39	1 919	957
40 ~ 44	8 310	4 152	40 ~ 44	8 318	4 142	40 ~ 44	8 504	4 241	40 ~ 44	8 724	4 352	40 ~ 44	8 942	4 461
40	1 531	765	40	1 727	860	40	1 898	949	40	1 932	965	40	1 869	932
41	1 652	823	41	1 529	763	41	1 739	868	41	1 896	947	41	1 929	964
42	1 710	854	42	1 644	812	42	1 524	760	42	1 737	866	42	1 893	945
43	1 732	867	43	1 706	848	43	1 642	817	43	1 521	758	43	1 734	864
44	1 685	843	44	1 712	858	44	1 700	848	44	1 639	815	44	1 518	757
45 ~ 49	7 982	3 992	45 ~ 49	8 089	4 051	45 ~ 49	8 225	4 101	45 ~ 49	8 303	4 136	45 ~ 49	8 296	4 129
45	1 618	809	45	1 687	842	45	1 723	861	45	1 697	846	45	1 635	813
46	1 643	821	46	1 618	809	46	1 671	833	46	1 719	858	46	1 692	843
47	1 616	810	47	1 626	817	47	1 604	799	47	1 666	830	47	1 714	855
48	1 586	793	48	1 597	804	48	1 627	810	48	1 599	796	48	1 661	827
49	1 519	758	49	1 561	779	49	1 600	798	49	1 621	806	49	1 594	792

付表1-2 年齢別人口(0歳～85歳以上)

(千人)

昭和54年			昭和55年			昭和56年			昭和57年			昭和58年		
年齢	総数	#男												
50～54	7 043	3 455	50～54	7 155	3 509	50～54	7 381	3 648	50～54	7 546	3 740	50～54	7 704	3 819
50	1 491	741	50	1 469	734	50	1 568	780	50	1 594	794	50	1 615	802
51	1 451	720	51	1 485	728	51	1 503	747	51	1 562	776	51	1 587	790
52	1 408	694	52	1 428	695	52	1 472	729	52	1 497	743	52	1 555	771
53	1 385	675	53	1 391	679	53	1 435	708	53	1 465	724	53	1 490	738
54	1 307	625	54	1 383	673	54	1 401	684	54	1 428	704	54	1 458	719
55～59	5 396	2 368	55～59	5 630	2 516	55～59	5 952	2 734	55～59	6 274	2 950	55～59	6 576	3 154
55	1 190	553	55	1 310	618	55	1 358	660	55	1 394	679	55	1 420	698
56	1 108	487	56	1 164	541	56	1 288	612	56	1 350	654	56	1 336	674
57	1 053	452	57	1 102	481	57	1 174	542	57	1 280	607	57	1 341	649
58	1 001	426	58	1 049	450	58	1 093	477	58	1 166	537	58	1 272	601
59	1 043	449	59	1 004	425	59	1 039	443	59	1 085	472	59	1 157	532
60～64	4 320	1 908	60～64	4 467	1 952	60～64	4 546	1 958	60～64	4 690	2 002	60～64	4 886	2 082
60	851	372	60	1 040	440	60	985	416	60	1 031	438	60	1 076	467
61	871	383	61	850	374	61	1 026	438	61	976	411	61	1 022	433
62	871	385	62	866	383	62	834	362	62	1 016	432	62	967	406
63	881	391	63	854	381	63	852	371	63	825	357	63	1 006	426
64	847	378	64	858	374	64	850	372	64	842	365	64	815	351
65～69	3 916	1 731	65～69	3 937	1 727	65～69	4 034	1 767	65～69	4 058	1 769	65～69	4 071	1 764
65	849	377	65	817	368	65	856	376	65	839	365	65	831	359
66	809	359	66	818	354	66	821	362	66	843	368	66	827	358
67	792	348	67	788	343	67	820	360	67	807	354	67	830	360
68	748	329	68	774	348	68	780	340	68	805	351	68	793	345
69	719	317	69	739	314	69	758	330	69	764	331	69	789	342
70～74	2 886	1 268	70～74	2 994	1 305	70～74	3 182	1 374	70～74	3 287	1 410	70～74	3 390	1 444
70	679	299	70	682	300	70	714	309	70	741	320	70	748	322
71	624	277	71	663	291	71	683	296	71	695	298	71	723	309
72	598	264	72	598	261	72	642	276	72	664	285	72	676	287
73	494	218	73	577	246	73	587	254	73	622	265	73	643	273
74	490	212	74	473	207	74	556	239	74	565	242	74	600	252
75～79	1 975	827	75～79	2 023	845	75～79	2 057	857	75～79	2 143	891	75～79	2 226	923
75	449	194	75	459	196	75	456	195	75	533	226	75	543	230
76	440	187	76	429	183	76	448	188	76	435	184	76	510	213
77	405	169	77	409	169	77	405	169	77	426	176	77	413	172
78	365	150	78	387	154	78	393	161	78	382	157	78	402	163
79	316	128	79	339	143	79	355	143	79	368	148	79	358	145
80～84	1 033	396	80～84	1 088	414	80～84	1 167	446	80～84	1 244	474	80～84	1 315	501
80	265	106	80	289	117	80	316	125	80	330	130	80	343	136
81	244	95	81	233	87	81	270	105	81	291	113	81	304	118
82	205	78	82	224	81	82	221	84	82	246	93	82	266	101
83	173	64	83	187	71	83	198	73	83	200	74	83	223	82
84	145	53	84	156	59	84	162	59	84	177	64	84	179	65
85～	498	162	85～	533	173	85～	569	185	85～	617	201	85～89	518	176
												85	156	55
												86	125	43
												87	100	33
												88	79	26
												89	59	19
												90歳以上	152	43

10月1日現在の人口

昭和54年 : 昭和50年国勢調査による全国人口を基礎とした推計人口

55 : 昭和55年国勢調査による全国人口を基礎とした推計人口

56～58 : 昭和55年国勢調査による全国人口を基礎とした推計人口

付表2 将来人口(0歳～85歳以上)

(千人)

年齢	昭和59年	昭和60年	昭和65年	昭和70年	昭和75年	年齢	昭和59年	昭和60年	昭和65年	昭和70年	昭和75年
0	1393.	1366.	1395.	1576.	1704.	45	1516.	1710.	1557.	2160.	1625.
1	1424.	1387.	1372.	1528.	1693.	46	1630.	1512.	1871.	2361.	1628.
2	1470.	1424.	1358.	1485.	1675.	47	1689.	1625.	1859.	2356.	1744.
3	1525.	1469.	1350.	1446.	1646.	48	1694.	1684.	1883.	2247.	1861.
4	1567.	1525.	1349.	1414.	1609.	49	1668.	1688.	1867.	1413.	1972.
5	1657.	1567.	1358.	1387.	1568.	50	1597.	1661.	1684.	1534.	2128.
6	1717.	1657.	1384.	1370.	1525.	51	1603.	1590.	1487.	1841.	2324.
7	1768.	1717.	1421.	1356.	1482.	52	1573.	1596.	1596.	1826.	2315.
8	1835.	1767.	1467.	1348.	1444.	53	1535.	1565.	1651.	1847.	2204.
9	1931.	1834.	1523.	1348.	1412.	54	1442.	1528.	1652.	1828.	1384.
10	2048.	1931.	1565.	1357.	1386.	55	1456.	1434.	1624.	1647.	1500.
11	2046.	2048.	1655.	1383.	1368.	56	1398.	1448.	1552.	1452.	1797.
12	2054.	2046.	1715.	1420.	1355.	57	1359.	1389.	1554.	1555.	1780.
13	1947.	2054.	1766.	1466.	1347.	58	1349.	1350.	1521.	1605.	1796.
14	1913.	1947.	1833.	1521.	1347.	59	1275.	1338.	1481.	1603.	1774.
15	1889.	1912.	1929.	1564.	1356.	60	1131.	1265.	1386.	1571.	1594.
16	1859.	1889.	2046.	1654.	1382.	61	1068.	1121.	1395.	1496.	1401.
17	1838.	1859.	2043.	1713.	1418.	62	1014.	1058.	1334.	1493.	1495.
18	1438.	1837.	2050.	1763.	1463.	63	967.	1003.	1291.	1455.	1537.
19	1800.	1437.	1943.	1829.	1518.	64	998.	955.	1274.	1410.	1527.
20	1657.	1799.	1908.	1925.	1560.	65	810.	984.	1197.	1313.	1489.
21	1627.	1656.	1884.	2041.	1649.	66	821.	798.	1054.	1313.	1409.
22	1582.	1626.	1854.	2037.	1708.	67	804.	807.	989.	1247.	1396.
23	1547.	1581.	1832.	2044.	1758.	68	802.	789.	931.	1197.	1349.
24	1569.	1546.	1433.	1937.	1824.	69	757.	785.	878.	1170.	1296.
25	1598.	1568.	1793.	1902.	1919.	70	752.	738.	895.	1089.	1194.
26	1520.	1597.	1651.	1878.	2035.	71	716.	731.	717.	948.	1180.
27	1517.	1519.	1620.	1848.	2031.	72	695.	694.	714.	879.	1106.
28	1588.	1516.	1576.	1826.	2038.	73	655.	671.	688.	815.	1046.
29	1657.	1587.	1541.	1428.	1931.	74	596.	630.	673.	758.	1006.
30	1664.	1656.	1562.	1788.	1896.	75	570.	570.	622.	759.	921.
31	1786.	1663.	1591.	1645.	1872.	76	505.	543.	604.	595.	787.
32	1910.	1784.	1514.	1615.	1842.	77	479.	479.	562.	581.	717.
33	2029.	1909.	1510.	1571.	1820.	78	384.	452.	529.	546.	651.
34	2195.	2027.	1581.	1536.	1423.	79	364.	360.	486.	522.	591.
35	2404.	2193.	1650.	1556.	1781.	80	332.	336.	427.	468.	576.
36	2403.	2402.	1655.	1585.	1638.	81	308.	307.	394.	443.	437.
37	2296.	2400.	1776.	1507.	1608.	82	284.	282.	335.	397.	413.
38	1447.	2294.	1899.	1503.	1563.	83	239.	257.	304.	360.	373.
39	1574.	1445.	2016.	1573.	1528.	84	196.	214.	231.	317.	343.
40	1894.	1572.	2180.	1640.	1547.	85-	714.	769.	1059.	1365.	1664.
41	1884.	1891.	2386.	1645.	1575.	合計	119734.	120301.	122834.	125383.	128119.
42	1911.	1881.	2383.	1764.	1496.						
43	1897.	1907.	2275.	1885.	1491.						
44	1714.	1893.	1433.	1999.	1559.						

厚生省人口問題研究所「日本の将来人口新推計について」  
(昭和56年)

付表3-1 免許保有者数(各歳)

(千人)

年 年齢	昭和 53年	昭和 54年	昭和 55年	昭和 56年	昭和 57年	昭和 58年	年 年齢	昭和 53年	昭和 54年	昭和 55年	昭和 56年	昭和 57年	昭和 58年
16歳	232	223	221	231	170	233	44歳	803	908	908	996	915	955
17	412	412	419	425	455	319	45	800	810	916	916	1,005	920
18	565	581	604	628	666	703	46	793	805	815	923	923	1,008
19	771	807	856	919	1,004	1,078	47	729	797	810	819	928	928
20	889	931	969	1,014	1,087	1,160	48	698	732	800	813	823	931
21	909	1,018	1,057	1,087	1,131	1,189	49	654	699	734	802	816	824
22	1,015	1,006	1,117	1,146	1,175	1,201	50	631	655	700	735	804	815
23	1,086	1,096	1,084	1,193	1,219	1,238	51	570	631	656	701	736	805
24	1,114	1,147	1,153	1,135	1,246	1,261	52	545	569	632	656	701	735
25	1,166	1,164	1,199	1,201	1,178	1,282	53	487	543	568	631	655	700
26	1,238	1,214	1,208	1,239	1,237	1,204	54	417	485	543	568	631	653
27	1,304	1,282	1,255	1,242	1,270	1,262	55	358	416	485	542	567	630
28	1,402	1,343	1,318	1,285	1,272	1,295	56	307	357	415	484	541	565
29	1,594	1,445	1,382	1,355	1,320	1,298	57	279	305	356	413	482	539
30	1,578	1,639	1,485	1,419	1,389	1,343	58	269	277	303	354	411	479
31	1,552	1,618	1,683	1,521	1,452	1,416	59	224	266	275	301	351	409
32	1,051	1,593	1,661	1,725	1,558	1,479	60	304	221	263	273	298	348
33	922	1,079	1,635	1,702	1,766	1,587	61	195	200	218	260	270	295
34	1,161	946	1,106	1,673	1,739	1,794	62	177	191	198	215	256	266
35	1,172	1,190	968	1,132	1,710	1,771	63	163	173	188	194	212	253
36	1,145	1,201	1,217	990	1,156	1,737	64	150	158	169	184	190	208
37	1,152	1,171	1,227	1,242	1,009	1,172	65	131	145	155	166	180	187
38	1,039	1,176	1,195	1,251	1,265	1,021	66	113	126	141	151	161	176
39	896	1,059	1,198	1,217	1,273	1,282	67	99	108	122	137	146	157
40	870	911	1,077	1,218	1,236	1,288	68	84	94	104	118	132	142
41	961	884	925	1,093	1,235	1,248	69	71	79	91	100	113	128
42	889	974	895	937	1,108	1,244	70	241	282	336	396	457	536
43	899	899	986	905	948	1,118	合計	39,174	41,043	43,000	44,973	46,979	48,814

警察庁交通局資料

付表4-1 新規免許証交付件数(千人)

年 年齢	昭和 54年	昭和 55年	昭和 56年	昭和 57年	昭和 58年
16歳	335.2	363.0	381.0	330.3	342.7
17	80.5	89.9	96.5	115.9	85.1
18	307.8	352.6	399.1	471.6	526.1
19	196.1	201.9	207.3	223.8	216.6
20	164.7	160.3	156.1	159.5	148.4
21	130.8	132.3	123.9	124.6	115.3
22	106.3	104.6	103.0	99.1	88.7
23	86.1	79.6	77.3	78.7	69.0
24	78.9	77.6	72.7	73.8	72.0
25	70.3	63.8	59.7	57.0	53.3
26	61.9	55.3	53.4	50.8	45.3
27	58.8	53.3	50.8	56.8	54.5
28	64.9	62.8	61.4	59.7	47.9
29	63.7	59.6	57.1	54.4	44.2
30	64.9	60.8	58.1	53.9	43.9
31	67.5	70.0	66.8	62.4	54.4
32	57.5	64.2	66.9	61.6	51.1
33	37.3	55.8	64.0	63.2	52.9
34	40.2	38.2	60.4	65.9	61.6
35	45.7	38.4	37.2	54.8	55.4
36	42.2	43.3	37.6	34.5	46.4
37	40.6	40.4	43.7	36.3	31.9
38	36.5	38.6	39.7	40.5	30.3
39	30.4	34.3	38.0	36.3	33.9
40	24.4	27.7	33.3	34.4	30.4
41	4.0	23.4	28.0	30.4	29.3
42	22.9	22.6	22.8	25.3	26.0
43	20.7	21.8	22.6	21.0	21.9

年 年齢	昭和 54年	昭和 55年	昭和 56年	昭和 57年	昭和 58年
16歳	18.5	19.8	21.3	20.7	18.0
17	16.0	17.7	19.6	19.3	17.8
18	15.0	15.4	17.6	17.7	16.8
19	13.6	14.5	15.0	16.0	15.3
20	12.1	13.0	14.3	13.9	14.1
21	11.4	11.9	12.9	13.1	12.4
22	10.5	10.9	11.8	11.8	11.5
23	9.4	10.2	10.8	11.0	10.8
24	8.6	9.4	10.3	10.1	9.8
25	8.2	8.7	9.2	9.7	9.1
26	7.2	8.2	8.6	8.8	8.5
27	6.7	7.7	8.6	8.5	8.5
28	5.2	6.0	6.9	7.6	7.3
29	4.4	4.9	5.5	6.2	6.2
30	3.7	4.1	4.6	5.1	5.2
31	3.2	3.4	3.8	4.1	4.3
32	2.6	3.3	3.3	3.7	3.7
33	2.3	2.4	2.9	3.0	2.9
34	2.0	2.2	2.2	2.5	2.4
35	1.9	2.0	1.9	2.1	2.1
36	1.6	1.7	1.7	1.8	1.7
37	1.5	1.4	1.6	1.7	1.5
38	1.2	1.3	1.4	1.6	1.4
39	1.0	1.1	1.2	1.2	1.2
40	0.9	0.9	1.0	1.1	1.0
41	0.7	0.7	0.8	1.0	0.9
42	2.3	2.5	2.9	3.6	3.2
43	2552.7	2621.4	0.4	2783.5	2676.1

警察庁交通局運転免許課資料

付表5 死亡率

年 齢	昭和54年	昭和55年	昭和56年	昭和57年	昭和58年
16～19	52.8	49.5	50.6	49.1	50.1
20～24	64.4	62.5	59.7	59.1	61.8
25～29	71.9	69.7	66.1	64.6	66.4
30～34	84.6	81.8	80.2	81.6	82.2
35～39	123.9	125.1	122.2	113.0	114.2
40～44	202.0	194.8	184.6	177.9	179.9
45～49	331.8	324.2	309.8	303.2	298.2
50～54	469.6	479.5	471.4	462.4	474.0
55～59	681.3	678.8	664.8	654.4	668.5
60～64	1112.7	1099.1	1055.2	1005.8	990.7
65～69	1853.4	1878.4	1781.5	1701.1	1670.3
70才以上	6247.6	6497.4	6212.6	5899.5	5972.2

人口動態統計による

付表6 新規免許取得率(%)

年 齢	昭和54年	昭和55年	昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和 55～58年平均
16～19	21.5	23.8	24.1	26.8	26.4	25.8
20～24	20.2	22.8	23.8	26.5	25.8	25.4
25～29	10.4	19.7	12.4	14.4	14.9	13.9
30～34	12.2	9.0	9.6	10.1	9.8	9.8
35～39	5.4	5.7	6.7	7.5	7.5	7.2
40～44	2.9	3.3	3.8	4.0	4.1	4.0
45～49	1.6	1.8	2.0	2.1	2.1	2.1
50～54	1.1	1.2	1.2	1.3	1.3	1.3
55～59	0.6	0.7	0.8	0.8	0.8	0.8
60～64	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4
65～69	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
70才以上	0.0	0.0	0.04	0.05	0.05	0.04

新規免許交付件数/(人口－免許保有者数)×100

付表7 更新率 (%)

年 齡	昭和54年	昭和55年	昭和56年	昭和57年	昭和 55～57年平均
16～19	—	—	—	—	—
20～24	99.1	99.0	98.9	98.5	98.8
25～29	98.6	98.4	98.3	98.2	98.3
30～34	98.7	98.5	98.5	98.3	98.4
35～39	98.9	98.6	98.7	98.7	98.7
40～44	98.9	98.8	99.0	98.7	98.8
45～49	98.7	98.7	98.8	98.7	98.7
50～54	98.5	98.5	98.6	98.6	98.6
55～59	98.2	98.3	98.3	98.4	98.3
60～64	97.5	97.5	97.5	97.8	97.6
65～	96.2	96.3	95.8	96.9	96.3

$$\left( \begin{array}{c} \text{P年n才} \\ \text{更新率} \end{array} \right) = \frac{\left( \begin{array}{c} \text{P年n才} \\ \text{保有者数} \end{array} \right) - \left( \begin{array}{c} \text{P年n才} \\ \text{新規取得者数} \end{array} \right)}{\left( \begin{array}{c} \text{P-1年n-1才} \\ \text{保有者数} \end{array} \right) \times \left( \begin{array}{c} \text{P-1年n-1才} \\ \text{死亡率} \end{array} \right)} \times 100$$

付表8 都市規模別運転行動半径(km)

優良群

都市規模 運転 距離 人数 年 齡	5 万 人 未 満		5 ～10万人未満		10～30万人未満		30 万 人 以 上		合 計	
	運転距離 (km)	人 数 (人)								
～ 39	10.6	184	12.1	54	13.4	140	15.6	60	12.2	445
40 ～ 49	13.6	210	12.7	54	15.9	137	13.5	53	14.0	456
50 ～ 59	12.0	222	13.3	44	12.5	145	12.5	66	12.3	479
60 ～	9.6	231	9.1	5	10.9	135	8.8	61	9.6	493
合 計	11.3	847	11.9	208	13.2	557	12.6	240	11.9	1,873

違反群

都市規模 運転 距離 人数 年 齡	5 万 人 未 満		5 ～10万人未満		10～30万人未満		30 万 人 以 上		合 計	
	運転距離 (km)	人 数 (人)								
～ 39	20.5	128	20.0	42	18.3	135	17.3	70	18.9	379
40 ～ 49	17.4	123	28.6	48	19.4	146	15.4	65	18.4	384
50 ～ 59	16.6	160	20.0	36	22.3	148	17.5	68	18.3	416
60 ～	12.7	152	13.1	56	13.7	160	12.1	77	13.0	446
合 計	16.7	563	19.2	182	17.6	589	15.5	280	17.0	1,625

合 計

都市規模 運転 距離 人数 年 齡	5 万 人 未 満		5 ～10万人未満		10～30万人未満		30 万 人 以 上		合 計	
	運転距離 (km)	人 数 (人)								
～ 39	14.3	312	14.1	96	15.6	275	16.6	130	15.1	824
40 ～ 49	15.2	333	15.0	102	17.6	283	14.6	118	16.0	840
50 ～ 59	13.8	382	16.3	80	16.5	293	14.8	134	15.0	895
60 ～	10.6	383	11.1	112	12.5	295	10.6	138	11.1	939
合 計	13.2	1,410	13.9	390	15.6	1,146	14.2	520	14.2	3,498

付表9 運転者群別年間走行距離 (km)

優良群

年齢別 走行 距離 運転者群 人数	～ 39 歳		40 ～ 49 歳		50 ～ 59 歳		60 歳 以上		合 計	
	走行距離	人 数								
マイカー ドライバー	(km) 9,786	(人) 182	(km) 9,658	(人) 186	(km) 8,801	(人) 233	(km) 7,597	(人) 247	(km) 8,823	(人) 848
職業ドライバー (人)	41,250	37	39,444	81	36,333	79	41,667	36	38,971	233
職業ドライバー (貨物)	38,125	53	26,667	38	26,250	38	14,000	20	27,105	149
兼業ドライバー	15,857	170	16,132	153	11,585	125	8,879	154	13,284	602
合 計	14,437	442	15,036	458	11,667	475	8,698	457	12,201	1,832

違反群

年齢別 走行 距離 運転者群 人数	～ 39 歳		40 ～ 49 歳		50 ～ 59 歳		60 歳 以上		合 計	
	走行距離	人 数								
マイカー ドライバー	(km) 15,610	(人) 110	(km) 15,000	(人) 108	(km) 12,647	(人) 143	(km) 10,000	(人) 180	(km) 12,878	(人) 541
職業ドライバー (人)	51,111	16	50,357	27	44,000	40	29,545	37	43,333	120
職業ドライバー (貨物)	50,833	33	37,857	29	32,500	26	27,000	19	36,579	107
兼業ドライバー	23,056	207	22,807	212	18,923	196	15,154	195	19,755	810
合 計	21,798	366	22,418	376	18,388	405	14,280	431	18,784	1,578

合 計

年齢別 走行 距離 運転者群 人数	～ 39 歳		40 ～ 49 歳		50 ～ 59 歳		60 歳 以上		合 計	
	走行距離	人 数	走行距離	人 数	走行距離	人 数	走行距離	人 数	走行距離	人 数
マイカー ドライバー	(km) 11,802	(人) 292	(km) 10,842	(人) 294	(km) 9,648	(人) 376	(km) 8,393	(人) 427	(km) 9,680	(人) 1,389
職業ドライバー (人)	43,750	53	43,810	108	40,143	119	37,083	73	40,823	353
職業ドライバー (貨物)	42,857	86	32,917	67	28,571	64	17,917	39	31,750	259
兼業ドライバー	19,023	377	19,591	365	16,085	321	11,952	349	16,815	1,412
合 計	17,323	808	17,920	834	14,844	880	10,441	888	15,182	3,410

付表10 都市規模別、運転者別年間走行距離(km)

マイカードライバー(乗用車)

都市規模(万人)	～ 39 歳		40 ～ 49 歳		50 ～ 59 歳		60 歳 以上		合 計	
	中央 値	人 数	中央 値	人 数	中央 値	人 数	中央 値	人 数	中央 値	人 数
5 万 人 未 満	14,535	83	12,576	91	11,098	103	9,464	107	11,905	384
5 ～10万人未満	8,750	35	12,727	26	10,385	33	10,455	33	9,955	127
10～30万人未満	12,097	85	11,000	70	11,029	97	10,484	99	11,164	351
30 万 人 以 上	10,000	40	11,538	36	9,219	39	8,438	38	9,534	153
合 計	12,121	248	12,152	226	10,539	275	9,533	284	10,929	1033

兼業ドライバー(乗用車)

都市規模(万人)	～ 39 歳		40 ～ 49 歳		50 ～ 59 歳		60 歳 以上		合 計	
	中央 値	人 数	中央 値	人 数	中央 値	人 数	中央 値	人 数	中央 値	人 数
5 万 人 未 満	24,250	83	19,375	81	16,875	73	15,667	51	19,157	2885
5 ～10万人未満	23,125	35	23,929	31	22,500	16	22,500	21	23,194	103
10～30万人未満	20,536	89	21,290	108	17,708	65	15,208	63	18,925	325
30 万 人 以 上	16,053	41	18,333	40	15,556	32	11,000	25	16,000	138
合 計	20,794	250	20,896	260	17,500	188	15,700	161	18,985	859

マイカードライバー

車 種	～ 39 歳		40 ～ 49 歳		50 ～ 59 歳		60 歳 以上		合 計	
	中央 値	人 数	中央 値	人 数	中央 値	人 数	中央 値	人 数	中央 値	人 数
軽 四 輪	9,444	20	8,333	36	9,559	49	7,000	70	8,029	175
二 輪 ・ 原 付	7,500	17	4,643	13	4,833	29	3,846	60	4,375	119

兼業ドライバー

車 種	～ 39 歳		40 ～ 49 歳		50 ～ 59 歳		60 歳 以上		合 計	
	中央 値	人 数	中央 値	人 数	中央 値	人 数	中央 値	人 数	中央 値	人 数
軽 四 輪	14,783	42	13,438	41	12,778	48	10,208	83	12,716	214
二 輪 ・ 原 付	13,333	12	8,750	3	8,572	24	7,600	48	8,417	87

付表11-1 自己中心性および衝動性に関する年齢別応答率

(自己中心性)

自分の運転ぶりが、強引だと思ったことはない

対象 年齢	優良群				違反群				合計			
	はい	いいえ	無答	計	はい	いいえ	無答	計	はい	いいえ	無答	計
～39歳	235 (51.8)	207 (45.6)	12 (2.6)	454 (100.0)	160 (41.8)	210 (54.8)	13 (3.4)	383 (100.0)	395 (47.2)	417 (49.8)	25 (3.0)	837 (100.0)
40～49	283 (60.5)	168 (35.9)	17 (3.6)	468 (100.0)	190 (48.5)	189 (48.2)	13 (3.3)	392 (100.0)	473 (55.0)	357 (41.5)	25 (3.5)	860 (100.0)
50～59	352 (69.7)	114 (22.6)	39 (7.7)	505 (100.0)	277 (64.6)	132 (30.8)	20 (4.7)	429 (100.1)	629 (67.3)	246 (26.3)	59 (6.3)	934 (99.9)
60～	327 (62.3)	132 (25.1)	66 (12.6)	525 (100.0)	295 (62.1)	131 (27.6)	49 (10.3)	475 (100.0)	622 (62.2)	263 (26.3)	115 (11.5)	1,000 (100.0)
合計	1,197 (61.3)	621 (31.8)	134 (6.9)	1,952 (100.0)	922 (54.9)	662 (39.4)	95 (5.7)	1,679 (100.0)	2,119 (58.4)	1,283 (35.3)	229 (6.3)	3,631 (100.0)

すすんでほかの車に道を譲ることが多い。

対象 年齢	優良群				違反群				合計			
	はい	いいえ	無答	計	はい	いいえ	無答	計	はい	いいえ	無答	計
～39歳	319 (70.3)	126 (27.8)	9 (2.0)	454 (100.1)	220 (57.4)	149 (38.9)	14 (3.7)	383 (100.0)	539 (64.4)	275 (32.9)	23 (2.7)	837 (100.0)
40～49	347 (74.1)	105 (22.4)	16 (3.4)	468 (99.9)	217 (55.4)	163 (41.6)	12 (3.1)	392 (100.1)	564 (65.6)	268 (31.2)	28 (3.3)	860 (100.1)
50～59	389 (77.0)	84 (16.6)	32 (6.3)	505 (99.9)	312 (72.7)	94 (21.9)	23 (5.4)	429 (100.0)	701 (75.1)	178 (19.1)	55 (5.9)	934 (100.1)
60～	416 (79.2)	48 (9.1)	61 (11.6)	525 (99.9)	362 (76.2)	67 (14.1)	46 (9.7)	475 (100.0)	778 (77.8)	115 (11.5)	107 (10.7)	1,000 (100.0)
合計	1,471 (75.4)	363 (18.6)	118 (6.0)	1,952 (100.0)	1,111 (66.2)	473 (28.2)	95 (5.7)	1,679 (100.1)	2,582 (71.1)	836 (23.0)	213 (5.9)	3,631 (100.0)

すこしでも危険を感じたら、すぐクラクションを鳴らす。

対象 年齢	優良群				違反群				合計			
	はい	いいえ	無答	計	はい	いいえ	無答	計	はい	いいえ	無答	計
～39歳	138 (30.4)	308 (67.8)	8 (1.8)	454 (100.0)	123 (32.1)	248 (64.8)	12 (3.1)	383 (100.0)	261 (31.2)	556 (66.4)	20 (2.4)	837 (100.0)
40～49	138 (29.5)	320 (68.4)	10 (2.1)	468 (100.0)	107 (27.3)	275 (70.2)	10 (2.6)	392 (100.1)	245 (28.5)	595 (69.2)	20 (2.3)	860 (100.0)
50～59	143 (28.3)	328 (65.0)	34 (6.7)	505 (100.0)	138 (32.2)	268 (62.5)	23 (5.4)	429 (100.1)	281 (30.1)	596 (63.8)	57 (6.1)	934 (100.0)
60～	166 (31.6)	291 (55.4)	68 (13.0)	525 (100.0)	159 (33.5)	269 (56.6)	47 (9.9)	475 (100.0)	325 (32.5)	560 (56.0)	115 (11.5)	1,000 (100.0)
合計	585 (30.0)	1,247 (63.9)	120 (6.1)	1,952 (100.0)	527 (31.4)	1,060 (63.1)	92 (5.5)	1,679 (100.0)	1,112 (30.6)	2,307 (63.5)	212 (5.8)	3,631 (99.9)

(注)上段は実数、下段は構成率

付表11-2

ひとの運転ぶりを見ていると、かわってやりたくなる。

対象 年齢	優 良 群				違 反 群				合 計			
	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計
～39歳	150 (33.0)	294 (64.8)	10 (2.2)	454 (100.0)	114 (29.8)	256 (66.8)	13 (3.4)	383 (100.0)	264 (31.5)	550 (65.7)	23 (2.7)	837 (99.9)
40～49	124 (26.5)	332 (70.9)	12 (2.6)	468 (100.0)	105 (26.8)	277 (70.7)	10 (2.6)	392 (100.1)	229 (26.6)	609 (70.8)	22 (2.6)	860 (100.0)
50～59	118 (23.4)	353 (69.9)	34 (6.7)	505 (100.0)	111 (25.9)	290 (67.6)	28 (6.5)	429 (100.0)	229 (24.5)	643 (68.8)	62 (6.6)	934 (99.9)
60～	104 (19.8)	342 (65.1)	79 (15.0)	525 (99.9)	94 (19.8)	324 (68.2)	57 (12.0)	475 (100.0)	198 (19.8)	666 (66.6)	136 (13.6)	1,000 (100.0)
合 計	496 (25.4)	1,321 (67.7)	135 (6.9)	1,952 (100.0)	424 (25.3)	1,147 (68.3)	108 (6.4)	1,679 (100.0)	920 (25.3)	2,468 (68.0)	243 (6.7)	3,631 (100.0)

歩行者を押しのかようと、クラクションを鳴らしたことはない

対象 年齢	優 良 群				違 反 群				合 計			
	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計
～39歳	324 (71.4)	121 (26.7)	9 (2.0)	454 (100.1)	238 (62.1)	133 (34.7)	12 (3.1)	383 (99.9)	562 (67.1)	254 (30.3)	21 (2.5)	837 (99.9)
40～49	341 (72.9)	118 (25.2)	9 (1.9)	468 (100.0)	287 (73.2)	96 (24.5)	9 (2.3)	392 (100.0)	628 (73.0)	214 (24.9)	18 (2.1)	860 (100.0)
50～59	391 (77.4)	81 (16.0)	33 (6.5)	505 (99.9)	332 (77.4)	73 (17.0)	24 (5.6)	429 (100.0)	723 (77.4)	154 (16.5)	57 (6.1)	934 (100.0)
60～	377 (71.8)	74 (14.1)	74 (14.1)	525 (100.0)	347 (73.1)	78 (16.4)	50 (10.5)	475 (100.0)	724 (72.4)	152 (15.2)	124 (12.4)	1,000 (100.0)
合 計	1,433 (73.4)	394 (20.2)	125 (6.4)	1,952 (100.0)	1,204 (71.7)	380 (22.6)	95 (5.7)	1,679 (100.0)	2,637 (72.6)	774 (21.3)	220 (6.1)	3,631 (100.0)

ほかの車に並べられると先に出たくなる。

対象 年齢	優 良 群				違 反 群				合 計			
	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計
～39歳	61 (13.4)	383 (84.4)	10 (2.2)	454 (100.0)	59 (15.4)	309 (80.7)	15 (3.9)	383 (100.0)	120 (14.3)	692 (82.7)	25 (3.0)	837 (100.0)
40～49	41 (8.8)	416 (88.9)	11 (2.4)	468 (100.1)	70 (17.9)	312 (79.6)	10 (2.6)	392 (100.1)	111 (12.9)	728 (84.7)	21 (2.4)	860 (100.0)
50～59	32 (6.3)	438 (86.7)	35 (6.9)	505 (99.9)	50 (11.7)	354 (82.5)	25 (5.8)	429 (100.0)	82 (8.8)	792 (84.8)	60 (6.4)	934 (100.0)
60～	23 (4.4)	431 (82.1)	71 (13.5)	525 (100.0)	46 (9.7)	379 (79.8)	50 (10.5)	475 (100.0)	69 (6.9)	810 (81.0)	121 (12.1)	1,000 (100.0)
合 計	157 (8.0)	1,668 (85.5)	127 (6.5)	1,952 (100.0)	225 (13.4)	1,354 (80.6)	100 (6.0)	1,679 (100.0)	382 (10.5)	3,022 (83.2)	227 (6.3)	3,631 (100.0)

(注)上段は実数、下段は構成率

付表11-3

自分の運転ぶりに、ほかの運転者が腹をたてたのではないかと心配することがある。

対象 年齢	優 良 群				違 反 群				合 計			
	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計
歳 ~39	159 (35.0)	286 (63.0)	9 (2.0)	454 (100.0)	140 (36.6)	231 (60.3)	12 (3.1)	383 (100.0)	299 (35.7)	517 (61.8)	21 (2.5)	837 (100.0)
40~49	164 (35.0)	293 (62.6)	11 (2.4)	468 (100.0)	134 (34.2)	249 (63.5)	9 (2.3)	392 (100.0)	298 (34.7)	542 (63.0)	20 (2.3)	860 (100.0)
50~59	152 (30.1)	322 (63.8)	31 (6.1)	505 (100.0)	118 (27.5)	288 (67.1)	23 (5.4)	429 (100.0)	270 (28.9)	610 (65.3)	54 (5.8)	934 (100.0)
60~	155 (29.5)	300 (57.1)	70 (13.3)	525 (99.9)	152 (32.0)	270 (56.8)	53 (11.2)	475 (100.0)	307 (30.7)	570 (57.0)	123 (12.3)	1,000 (100.0)
合 計	630 (32.3)	1,201 (61.5)	121 (6.2)	1,952 (100.0)	544 (32.4)	1,038 (61.8)	97 (5.8)	1,679 (100.0)	1,174 (32.3)	2,239 (61.7)	218 (6.0)	3,631 (100.0)

歩行者はもっと早く横断すべきだ。

対象 年齢	優 良 群				違 反 群				合 計			
	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計
歳 ~39	264 (58.1)	179 (39.4)	11 (2.4)	454 (99.9)	206 (53.8)	164 (42.8)	13 (3.4)	383 (100.0)	470 (56.2)	343 (41.0)	24 (2.9)	837 (100.1)
40~49	247 (52.8)	208 (44.4)	13 (2.8)	468 (100.0)	214 (54.6)	168 (42.9)	10 (2.6)	392 (100.1)	461 (53.6)	376 (43.7)	23 (2.7)	860 (100.0)
50~59	253 (50.1)	214 (42.4)	38 (7.5)	505 (100.0)	227 (52.9)	176 (41.0)	26 (6.1)	429 (100.0)	480 (51.4)	390 (41.8)	64 (6.9)	934 (100.1)
60~	220 (41.9)	231 (44.0)	74 (14.1)	525 (100.0)	225 (47.4)	200 (42.1)	50 (10.5)	475 (100.0)	445 (44.5)	431 (43.1)	124 (12.4)	1,000 (100.0)
合 計	984 (50.4)	832 (42.6)	136 (7.0)	1,952 (100.0)	872 (51.9)	708 (42.2)	99 (5.9)	1,679 (100.0)	1,856 (51.1)	1,540 (42.4)	235 (6.5)	3,631 (100.0)

交差点でモタモタしている車は邪魔になる。

対象 年齢	優 良 群				違 反 群				合 計			
	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計
歳 ~39	282 (62.1)	160 (35.2)	12 (2.6)	454 (99.9)	245 (64.0)	126 (32.9)	12 (3.1)	383 (100.0)	527 (63.0)	286 (34.2)	24 (2.9)	837 (100.1)
40~49	246 (52.6)	210 (44.9)	2 (2.6)	468 (100.1)	236 (60.2)	146 (37.2)	10 (2.6)	392 (100.0)	482 (56.0)	356 (41.4)	22 (2.6)	860 (100.0)
50~59	268 (53.1)	197 (39.0)	40 (7.9)	505 (100.0)	255 (59.4)	150 (35.0)	24 (5.6)	429 (100.0)	523 (56.0)	347 (37.2)	64 (6.9)	934 (100.1)
60~	241 (45.9)	210 (40.0)	74 (14.1)	525 (100.0)	239 (50.3)	184 (38.7)	52 (10.9)	475 (99.9)	480 (48.0)	394 (39.4)	126 (12.6)	1,000 (100.0)
合 計	1,037 (53.1)	777 (39.8)	138 (7.1)	1,952 (100.0)	975 (58.1)	606 (36.1)	98 (5.8)	1,679 (100.0)	2,012 (55.4)	1,383 (38.1)	236 (6.5)	3,631 (100.0)

(注)上段は実数、下段は構成率

付表11-4

運転のへたな人は、遠慮がちに走るべきだ。

対象 年齢	優 良 群				違 反 群				合 計			
	はい	いいえ	無 答	計	はい	いいえ	無 答	計	はい	いいえ	無 答	計
歳 ~ 39	192 (42.3)	252 (55.5)	10 (2.2)	454 (100.0)	168 (43.9)	203 (53.0)	12 (3.1)	383 (100.0)	360 (43.0)	455 (54.4)	22 (2.6)	837 (100.0)
40 ~ 49	177 (37.8)	279 (59.6)	12 (2.6)	468 (100.0)	169 (43.1)	209 (53.3)	14 (3.6)	392 (100.0)	346 (40.2)	488 (56.7)	26 (3.0)	860 (99.9)
50 ~ 59	218 (43.2)	248 (49.1)	39 (7.7)	505 (100.0)	217 (50.6)	187 (43.6)	25 (5.8)	429 (100.0)	435 (46.6)	435 (46.6)	64 (6.9)	934 (100.1)
60 ~	278 (53.0)	174 (33.1)	73 (13.9)	525 (100.0)	235 (49.5)	192 (40.4)	48 (10.1)	475 (100.0)	513 (51.3)	366 (36.6)	121 (12.1)	1,000 (100.0)
合 計	865 (44.3)	953 (48.8)	134 (6.9)	1,952 (100.0)	789 (47.0)	791 (47.1)	99 (5.9)	1,679 (100.0)	1,654 (45.6)	1,744 (48.0)	233 (6.4)	3,631 (100.0)

(衝動性)

せっかちな運転だなどといわれたことがある。

対象 年齢	優 良 群				違 反 群				合 計			
	はい	いいえ	無 答	計	はい	いいえ	無 答	計	はい	いいえ	無 答	計
歳 ~ 39	86 (18.9)	359 (79.1)	9 (2.0)	454 (100.0)	150 (39.2)	220 (57.4)	13 (3.4)	383 (100.0)	236 (28.2)	579 (69.2)	22 (2.6)	837 (100.0)
40 ~ 49	60 (12.8)	400 (85.5)	8 (1.7)	468 (100.0)	145 (37.0)	236 (60.2)	11 (2.8)	392 (100.0)	205 (23.8)	636 (74.0)	19 (2.2)	860 (100.0)
50 ~ 59	47 (9.3)	424 (84.0)	34 (6.7)	505 (100.0)	117 (27.3)	292 (68.1)	20 (4.7)	429 (100.1)	164 (17.6)	716 (76.7)	54 (5.8)	934 (100.1)
60 ~	51 (9.7)	400 (76.2)	74 (14.1)	525 (100.0)	91 (19.2)	338 (71.2)	46 (9.7)	475 (100.1)	142 (14.2)	738 (73.8)	120 (12.0)	1,000 (100.0)
合 計	244 (12.5)	1,583 (81.1)	125 (6.4)	1,952 (100.0)	503 (30.0)	1,086 (64.7)	90 (5.4)	1,679 (100.1)	747 (20.6)	2,669 (73.5)	215 (5.9)	3,631 (100.0)

知らぬ間にスピードを出してしまう。

対象 年齢	優 良 群				違 反 群				合 計			
	はい	いいえ	無 答	計	はい	いいえ	無 答	計	はい	いいえ	無 答	計
歳 ~ 39	319 (70.3)	126 (27.8)	9 (2.0)	454 (100.1)	220 (57.4)	149 (38.9)	14 (3.7)	383 (100.0)	199 (23.8)	616 (73.6)	22 (2.6)	837 (100.0)
40 ~ 49	347 (74.1)	105 (22.4)	16 (3.4)	468 (99.9)	217 (55.4)	163 (41.6)	12 (3.1)	392 (100.1)	193 (22.4)	646 (75.1)	21 (2.4)	860 (99.9)
50 ~ 59	389 (77.0)	84 (16.6)	32 (6.3)	505 (99.9)	312 (72.7)	94 (21.9)	23 (5.4)	429 (100.0)	166 (17.8)	711 (76.1)	57 (6.1)	934 (100.0)
60 ~	416 (79.2)	48 (9.1)	61 (11.6)	525 (99.9)	362 (76.2)	67 (14.1)	46 (9.7)	475 (100.0)	148 (14.8)	730 (73.0)	122 (12.2)	1,000 (100.0)
合 計	1,471 (75.4)	363 (18.6)	118 (6.0)	1,952 (100.0)	1,111 (66.2)	473 (28.2)	95 (5.7)	1,679 (100.1)	706 (19.4)	2,703 (74.4)	222 (6.1)	3,631 (99.9)

(注)上段は実数、下段は構成率

付表11-5

ゆっくり走っていたのでは車の価値がなくなる。

対象 年齢	優 良 群				違 反 群				合 計			
	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計
歳 ~39	55 (12.1)	388 (85.5)	11 ( 2.4)	454 (100.0)	60 (15.7)	310 (80.9)	13 ( 3.4)	383 (100.0)	115 (13.7)	698 (83.4)	24 ( 2.9)	837 (100.0)
40~49	41 ( 8.8)	417 (89.1)	10 ( 2.1)	468 (100.0)	68 (17.3)	312 (79.6)	12 ( 3.1)	392 (100.0)	109 (12.7)	729 (84.8)	22 ( 2.6)	860 (100.1)
50~59	53 (10.5)	418 (82.8)	34 ( 6.7)	505 (100.0)	76 (17.7)	328 (76.5)	25 ( 5.8)	429 (100.0)	129 (13.8)	746 (79.9)	59 ( 6.3)	934 (100.0)
60~	50 ( 9.5)	401 (76.4)	74 (14.1)	525 (100.0)	62 (13.1)	361 (76.0)	52 (10.9)	475 (100.0)	112 (11.2)	762 (76.2)	126 (12.6)	1,000 (100.0)
合 計	199 (10.2)	1,624 (83.2)	129 ( 6.6)	1,952 (100.0)	266 (15.8)	1,311 (78.1)	102 ( 6.1)	1,679 (100.0)	465 (12.8)	2,935 (80.8)	231 ( 6.4)	3,631 (100.0)

誰でも急いでいるときは運転が乱暴になるものである。

対象 年齢	優 良 群				違 反 群				合 計			
	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計
歳 ~39	278 (61.2)	164 (36.1)	12 ( 2.6)	454 ( 99.9)	233 (60.8)	138 (36.0)	12 ( 3.1)	383 ( 99.9)	511 (61.1)	302 (36.1)	24 ( 2.9)	837 (100.1)
40~49	250 (53.4)	201 (42.9)	17 ( 3.6)	468 ( 99.9)	220 (56.1)	160 (40.8)	12 ( 3.1)	392 (100.0)	470 (54.7)	361 (42.0)	29 ( 3.4)	860 (100.1)
50~59	222 (44.0)	248 (49.1)	35 ( 6.9)	505 (100.0)	214 (49.9)	192 (44.8)	23 ( 5.4)	429 (100.1)	436 (46.7)	440 (47.1)	58 ( 6.2)	934 (100.0)
60~	206 (39.2)	246 (46.9)	73 (13.9)	525 (100.0)	220 (46.3)	202 (42.5)	53 (11.2)	475 (100.0)	426 (42.6)	448 (44.8)	126 (12.6)	1,000 (100.0)
合 計	956 (49.0)	859 (44.0)	137 ( 7.0)	1,952 (100.0)	887 (52.8)	692 (41.2)	100 ( 6.0)	1,679 (100.0)	1,843 (50.8)	1,551 (42.7)	237 ( 6.5)	3,631 (100.0)

車間キョリがつかると追い越したくなる。

対象 年齢	優 良 群				違 反 群				合 計			
	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計
歳 ~39	83 (18.3)	362 (79.7)	9 ( 2.0)	454 (100.0)	103 (26.9)	267 (69.7)	13 ( 3.4)	383 (100.0)	186 (22.2)	629 (75.1)	22 ( 2.6)	837 ( 99.9)
40~49	72 (15.4)	386 (82.5)	10 ( 2.1)	468 (100.0)	113 (28.8)	267 (68.1)	12 ( 3.1)	392 (100.0)	185 (21.5)	653 (75.9)	22 ( 2.6)	860 (100.0)
50~59	57 (11.3)	415 (82.2)	33 ( 6.5)	505 (100.0)	85 (19.8)	323 (75.3)	21 ( 4.9)	429 (100.0)	142 (15.2)	738 (79.0)	54 ( 5.8)	934 (100.0)
60~	45 ( 8.6)	409 (77.9)	71 (13.5)	525 (100.0)	60 (12.6)	366 (77.1)	49 (10.3)	475 (100.0)	105 (10.5)	775 (77.5)	120 (12.0)	1,000 (100.0)
合 計	257 (13.2)	1,572 (80.5)	123 ( 6.3)	1,952 (100.0)	361 (21.5)	1,223 (72.8)	95 ( 5.7)	1,679 (100.0)	618 (17.0)	2,795 (77.0)	218 ( 6.0)	3,631 (100.0)

(注)上段は実数,下段は構成率

付表11-6

運転中には、感情の変化があまりなく、いつでも冷静でいられる。

対象 年齢	優 良 群				違 反 群				合 計			
	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計
～39歳	273 (60.1)	170 (37.4)	11 (2.4)	454 (99.9)	182 (47.5)	188 (49.1)	13 (3.4)	383 (100.0)	455 (54.4)	358 (42.8)	24 (2.9)	837 (100.1)
40～49	317 (67.7)	138 (29.5)	13 (2.8)	468 (100.0)	212 (54.1)	166 (42.3)	14 (3.6)	392 (100.0)	529 (61.5)	304 (35.3)	27 (3.1)	860 (99.9)
50～59	383 (75.8)	90 (17.8)	32 (6.3)	505 (99.9)	310 (72.3)	101 (23.5)	18 (4.2)	429 (100.0)	693 (74.2)	191 (20.4)	50 (5.4)	934 (100.0)
60～	404 (77.0)	58 (11.0)	63 (12.0)	525 (100.0)	357 (75.2)	74 (15.6)	44 (9.3)	475 (100.1)	761 (76.1)	132 (13.2)	107 (10.7)	1,000 (100.0)
合 計	1,377 (70.5)	456 (23.4)	119 (6.1)	1,952 (100.0)	1,061 (63.2)	529 (31.5)	89 (5.3)	1,679 (100.0)	2,438 (67.1)	985 (27.1)	208 (5.7)	3,631 (99.9)

どの運転者も、前の車がモタモタしていると、イライラするものである。

対象 年齢	優 良 群				違 反 群				合 計			
	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計
～39歳	298 (65.6)	145 (31.9)	11 (2.4)	454 (99.9)	242 (63.2)	126 (32.9)	15 (3.9)	383 (100.0)	540 (64.5)	271 (32.4)	26 (3.1)	837 (100.0)
40～49	299 (63.9)	160 (34.2)	9 (1.9)	468 (100.0)	252 (64.3)	129 (32.9)	11 (2.8)	392 (100.0)	551 (64.1)	289 (33.6)	20 (2.3)	860 (100.0)
50～59	284 (56.2)	182 (36.0)	39 (7.7)	505 (99.9)	278 (64.8)	131 (30.5)	20 (4.7)	429 (100.0)	562 (60.2)	313 (33.5)	59 (6.3)	934 (100.0)
60～	267 (50.9)	184 (35.0)	74 (14.1)	525 (100.0)	282 (59.4)	146 (30.7)	47 (9.9)	475 (100.0)	549 (54.9)	330 (33.0)	121 (12.1)	1,000 (100.0)
合 計	1,148 (58.8)	671 (34.4)	133 (6.8)	1,952 (100.0)	1,054 (62.8)	532 (31.7)	93 (5.5)	1,679 (100.0)	2,202 (60.6)	1,203 (33.1)	226 (6.2)	3,631 (99.9)

信号待ちや渋滞のときはイライラすることが多い。

対象 年齢	優 良 群				違 反 群				合 計			
	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計
～39歳	154 (33.9)	290 (63.9)	10 (2.2)	454 (100.0)	176 (46.0)	195 (50.9)	12 (3.1)	383 (100.0)	330 (39.4)	485 (57.9)	22 (2.6)	837 (99.9)
40～49	140 (29.9)	318 (67.9)	10 (2.1)	468 (99.9)	155 (39.5)	224 (57.1)	13 (3.3)	392 (99.9)	295 (34.3)	542 (63.0)	23 (2.7)	860 (100.0)
50～59	129 (25.5)	342 (67.7)	34 (6.7)	505 (99.9)	162 (37.8)	243 (56.6)	24 (5.6)	429 (100.0)	291 (31.2)	585 (62.6)	58 (6.2)	934 (100.0)
60～	120 (22.9)	335 (63.8)	70 (13.3)	525 (100.0)	155 (32.6)	271 (57.1)	49 (10.3)	475 (100.0)	275 (27.5)	606 (60.6)	119 (11.9)	1,000 (100.0)
合 計	543 (27.8)	1,285 (65.8)	124 (6.4)	1,952 (100.0)	648 (38.6)	933 (55.6)	98 (5.8)	1,679 (100.0)	1,191 (32.8)	2,218 (61.1)	222 (6.1)	3,631 (100.0)

(注)上段は実数、下段は構成率

付表11-7

前の車が遅いときは、クラクションを鳴らす。

対象 年齢 応答	優 良 群				違 反 群				合 計			
	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計
歳 ~ 39	36 ( 7.9)	409 (90.1)	9 ( 2.0)	454 (100.0)	52 (13.6)	318 (83.0)	13 ( 3.4)	383 (100.0)	88 (10.5)	727 (86.9)	22 ( 2.6)	837 (100.0)
40 ~ 49	24 ( 5.1)	435 (92.9)	9 ( 1.9)	468 ( 99.9)	41 (10.5)	339 (86.5)	12 ( 3.1)	392 (100.1)	65 ( 7.6)	774 (90.0)	21 ( 2.4)	860 (100.0)
50 ~ 59	27 ( 5.3)	440 (87.1)	38 ( 7.5)	505 ( 99.9)	37 ( 8.6)	370 (86.2)	22 ( 5.1)	429 ( 99.9)	64 ( 6.9)	810 (86.7)	60 ( 6.4)	934 (100.0)
60 ~	22 ( 4.2)	432 (82.3)	71 (13.5)	525 (100.0)	30 ( 6.3)	398 (83.8)	47 ( 9.9)	475 (100.0)	52 ( 5.2)	830 (83.0)	118 (11.8)	1,000 (100.0)
合 計	109 ( 5.6)	1,716 (87.9)	127 ( 6.5)	1,952 (100.0)	160 ( 9.5)	1,425 (84.9)	94 ( 5.6)	1,679 (100.0)	269 ( 7.4)	3,141 (86.5)	221 ( 6.1)	3,631 (100.0)

追い越し、車線変更はわりと気楽にできる。

対象 年齢 応答	優 良 群				違 反 群				合 計			
	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計	は い	いいえ	無 答	計
歳 ~ 39	283 (62.3)	162 (35.7)	9 ( 2.0)	454 (100.0)	253 (66.1)	119 (31.1)	11 ( 2.9)	383 (100.1)	536 (64.0)	281 (33.6)	20 ( 2.4)	837 (100.0)
40 ~ 49	229 (48.9)	231 (49.4)	8 ( 1.7)	468 (100.0)	210 (53.6)	170 (43.4)	12 ( 3.1)	392 (100.1)	439 (51.0)	401 (46.6)	20 ( 2.3)	860 ( 99.9)
50 ~ 59	190 (37.6)	279 (55.2)	36 ( 7.1)	505 ( 99.9)	196 (45.7)	213 (49.7)	20 ( 4.7)	429 (100.1)	386 (41.3)	492 (52.7)	56 ( 6.0)	934 (100.0)
60 ~	147 (28.0)	306 (58.3)	72 (13.7)	525 (100.0)	162 (34.1)	264 (55.6)	49 (10.3)	475 (100.0)	309 (30.9)	570 (57.0)	121 (12.1)	1,000 (100.0)
合 計	849 (43.5)	978 (50.1)	125 ( 6.4)	1,952 (100.0)	821 (48.9)	766 (45.6)	92 ( 5.5)	1,679 (100.0)	1,670 (46.0)	1,744 (48.0)	217 ( 6.0)	3,631 (100.0)

(注)上段は実数,下段は構成率



問 6 あなたは最近どの程度運転していますか。  
1つを選んで番号に○印をつけて下さい。

- 1. 週に5日以上
  - 2. 週に3～4日程度
  - 3. 週に1～2日程度
  - 4. 月に1～2日程度
  - 5. ほとんど運転しない
  - 6. 全く運転しない
- 問8へ進んで下さい。
- 問7-1へ進んで下さい。

25

〔問6で5番または6番に○印をつけた方だけ記入してください。〕

問7-1 それでは、あなたは以前はどの位運転していましたか。  
1つを選んで番号に○印をつけて下さい。

- 1. 週に5日以上運転していた。
  - 2. 週に3～4日程度運転していた。
  - 3. 週に1～2日程度運転していた。
  - 4. 月に1～2日程度運転していた。
  - 5. ほとんど運転しなかった。
  - 6. 全く運転しなかった。
- 問7-2へ進んで下さい。
- 7ページの間20へ進んで下さい。

26

問7-2 あなたが、運転しなくなった理由は次のなかでどれですか。  
主なもの1つを選んで番号に○印をつけて下さい。

- 1. 運転がわずらわしくなったので
- 2. からだの具合が悪くなったので
- 3. 経済的な理由で
- 4. 交通事故を起こしたので
- 5. 他の交通機関が便利になったので
- 6. 職場がかわった又は転職したので
- 7. 退職したので
- 8. 車は不便なので
- 9. 運転してくれる者がいるので
- 10. その他(具体的に \_\_\_\_\_)

27

問7-3 それでは、あなたが運転をやめてから何年になりますか。

□ 年 □ ヶ月

28～31

(7ページの間20へ進んで下さい。)

問 8 あなたが、ふだん主として運転している車種(業務上運転する車種を含む)は、次のどれですか。1つを選んで番号に○印をつけて下さい。

1. トラック
2. バス(マイクロを含む)
3. 乗用車(バンを含む)
4. 軽四輪
5. 自動二輪
6. 原付
7. 小型特殊
8. その他(具体的に \_\_\_\_\_)

③2

問 9 あなたは、マイカーとして今までにどんな車を運転されてきましたか。1つを選んで番号に○印をつけてください。ただし業務用の車両は除いてお答えください。

1. 最初から原付だけを運転している。
2. 最初から自動二輪だけを運転している。
3. 最初から四輪だけを運転している。
4. 自動二輪(原付を含む)から四輪に乗りかえた。
5. 四輪から自動二輪(原付を含む)に乗りかえた。
6. 最初から四輪と自動二輪(原付を含む)の両方を運転している。
7. マイカーを持ったことはない。

③3

問10-1 あなたが、ふだん運転する主な目的は何ですか。1つを選んで番号に○印をつけて下さい。

1. 仕事
2. 通勤
3. 買物
4. レジャー
5. 家族等の送迎
6. 知人、友人等への訪問
7. 病院等への通院
8. その他(具体的に \_\_\_\_\_)

③4

問10-2 今、回答していただいた目的で車を運転する場合、あなたの家からあるいは事業所から片道どの程度の距離のところまで、行きますか。1つを選んで番号に○印をつけて下さい。

1. 1km未満
2. 1～5km未満
3. 5～10km未満
4. 10～15km未満
5. 15～20km未満
6. 20～50km未満
7. 50～100km未満
8. 100km以上

③5

問10-3 それでは、同様にその目的のために車を利用する主な理由は何ですか。  
1つを選んで番号に○印をつけて下さい。

1. 他に交通機関がないので
2. 交通機関はあるが、不便なので
3. 交通機関はあるが、車の方が楽なので
4. 車が好きなので
5. 仕事上やむを得ず
6. その他(具体的に \_\_\_\_\_ )

③6

問11 あなたは、これから先も車の運転をつづけますか。  
1つを選んで番号に○印をつけて下さい。

1. このまま運転をつづける。
2. 運転はつづけるが、できれば運転したくない。
3. まもなく、運転をやめるつもりでいる。
4. わからない。

③7

問12 あなたは、これから先も運転を続けるとしたら、何歳まで運転できると思いますか。

およそ  歳まで

③8 ③9

問13 あなたの運転経験年数はどれ位ですか。1つを選んで番号に○印をつけて下さい。

1. 1年未満
2. 1～3年未満
3. 3～5年未満
4. 5～10年未満
5. 10～15年未満
6. 15年以上

④0

問14 あなたの最近1年間の走行距離はどれ位ですか。1つを選んで番号に○印をつけて下さい。

1. 5,000km未満
2. 5,000～10,000km未満
3. 10,000～20,000km未満
4. 20,000～30,000km未満
5. 30,000～40,000km未満
6. 40,000～50,000km未満
7. 50,000km以上

④1

問15

あなたは、運転者として次のどれにあてはまりますか。  
 主なものを1つ選んで番号に○印をつけて下さい。

1. マイカー運転者
2. 職業運転者(人の輸送タクシー、ハイヤー、バス等の運転)
3. 職業運転者(貨物の輸送)
4. 兼業運転者(仕事の都合上で車を運転する場合、たとえば配達、セールス、仕入等での運転)

⑫

問16

次にいろいろな運転の様子、姿が示されています。日頃、あなたがしている運転の仕方、あなたが考えていることを、ありのままにお答え下さい。回答は「はい」か「いいえ」のいずれか1つに○印をつけて下さい。

	[回 1	答] 2
1. 自分の運転ぶりが、強引だと思ったことはない。 .....	はい	いいえ ④3
2. せっかちな運転だなどといわれたことがある。 .....	はい	いいえ ④4
3. すすんでほかの車に道を譲ることが多い。 .....	はい	いいえ ④5
4. すこしでも危険を感じたら、すぐクラクションを鳴らす。 .....	はい	いいえ ④6
5. ひとの運転ぶりを見ていると、かわってやりたくなる。 .....	はい	いいえ ④7
6. しらぬまにスピードを出してしまう。 .....	はい	いいえ ④8
7. 歩行者を押しつけようと、クラクションを鳴らした ことはない。 .....	はい	いいえ ④9
8. ゆっくり走っていたのでは車の価値がなくなる。 .....	はい	いいえ ⑤0
9. 誰でも急いでいるときは、運転が乱暴になるものである。 .....	はい	いいえ ⑤1
10. 車間距離がつまると追い越したくなる。 .....	はい	いいえ ⑤2
11. ほかの車に並べられると先に出たくなる。 .....	はい	いいえ ⑤3
12. 自分の運転ぶりに、ほかの運転者が腹をたてたのではな いかと心配することがある。 .....	はい	いいえ ⑤4
13. 歩行者はもっと早く横断すべきだ。 .....	はい	いいえ ⑤5
14. 交差点でモタモタしている車は邪魔になる。 .....	はい	いいえ ⑤6
15. 運転中には、感情の変化があまりなく、いつでも冷静で いられる。 .....	はい	いいえ ⑤7
16. どの運転者も、前の車がモタモタしていると、イライラ するものである。 .....	はい	いいえ ⑤8
17. 信号待ちや渋滞のときはイライラすることが多い。 .....	はい	いいえ ⑤9
18. 前の車が遅いときは、クラクションを鳴らす。 .....	はい	いいえ ⑥0
19. 運転のへたな人は、遠慮がちに走るべきだ。 .....	はい	いいえ ⑥1
20. 追い越し、車線変更はわりと気軽にできる。 .....	はい	いいえ ⑥2

問17

あなたは、運転に際して次のような不安感がありますか。右側の回答欄から最もあてはまる数字の1つを選んで○印をつけて下さい。

〔回 答 欄〕

不安は            やや不安            非常に不  
ない            である            安である

ア. いそいでバックしなければならない時

1                    2                    3  
└──────────┘

⑥3

イ. ふだんにくらべて速い車の流れに合わせて運転するとき

1                    2                    3  
└──────────┘

⑥4

ウ. うしろから追いつられる時

1                    2                    3  
└──────────┘

⑥5

エ. 先頭車になった時

1                    2                    3  
└──────────┘

⑥6

オ. 狭い道で対向車とすれちがう時

1                    2                    3  
└──────────┘

⑥7

カ. 進路変更をする時

1                    2                    3  
└──────────┘

⑥8

キ. 大型車の後ろについて運転しなければならない時

1                    2                    3  
└──────────┘

⑥9

問18

あなたは、健康上の理由から、ふだんの運転が不安になることがありますか。主なもの1つを選んで○印をつけて下さい。

1. からだの具合(病気等)が悪いので、運転に不安をかんじている。
2. 今のところ健康であるが、運転中急に不調にならないかと不安を感じることもある。
3. 健康上の理由では運転に不安は感じない。

⑦0

問19

あなたの健康状態についてうかがいます。

1. 健康である。
2. 加療中である。(医者にはかかってないが、薬を買って飲んでいる場合も含む)

⑦1

(病名 \_\_\_\_\_)

全員の方におたずねします

問20

次にいろいろな運転場面が下に示されています。あなたは、どの程度危険だと思いますか。右側の回答欄から最もあてはまる数字の1つを選んで○印をつけて下さい。

2

〔回答欄〕

- |                                    | 非常に危険 | やや危険 | それ程危険とは思わない | 全く危険とは思わない |   |
|------------------------------------|-------|------|-------------|------------|---|
| ア. 交差点に入る直前、黄信号にかわった時加速して通過する。     | 1     | 2    | 3           | 4          | ⑧ |
| イ. 合図をしないで車線変更する。                  | 1     | 2    | 3           | 4          | ⑨ |
| ウ. 少量の酒を飲んで運転する。                   | 1     | 2    | 3           | 4          | ⑩ |
| エ. 交差点で信号無視をする。                    | 1     | 2    | 3           | 4          | ⑪ |
| オ. 無理な割り込みをする。                     | 1     | 2    | 3           | 4          | ⑫ |
| カ. 追い越し禁止場所で追い越しする。                | 1     | 2    | 3           | 4          | ⑬ |
| キ. 制限速度を越えても、車の流れに合わせて走る。          | 1     | 2    | 3           | 4          | ⑭ |
| ク. 自転車や二輪車の側方を十分間隔をあけないで通過する。      | 1     | 2    | 3           | 4          | ⑮ |
| ケ. 横断歩道を歩行者が半分以上渡ったので減速しないで通過する。   | 1     | 2    | 3           | 4          | ⑯ |
| コ. 横断待ちの歩行者に横断のそぶりがないので減速しないで通過する。 | 1     | 2    | 3           | 4          | ⑰ |
| サ. 一時停止の場所で停止しないで左右を見ながらのろのろ進む。    | 1     | 2    | 3           | 4          | ⑱ |
| シ. 制限速度を20km/h超えて走行する。             | 1     | 2    | 3           | 4          | ⑲ |
| ス. 赤点減の信号交差点を除行して通過する。             | 1     | 2    | 3           | 4          | ⑳ |
| セ. 割り込みする車を入れないよう、車間距離をつめて走る。      | 1     | 2    | 3           | 4          | ㉑ |
| ソ. 横断歩道の直ぐ近くで駐車する。                 | 1     | 2    | 3           | 4          | ㉒ |

仮に高齢ドライバーにたいして、次のような意見があるとします。あなたは、どう思いますか。右側の回答欄から最もあてはまる数字を1つ選んで、番号に○印をつけてください

問 21

〔回 答 欄〕

- |  | 賛成 | やや賛成 | どちらとも<br>いえない | やや反対 | 反対 |   |
|--|----|------|---------------|------|----|---|
| ア. 「一般に高齢ドライバーは、若いドライバーに比べて慎重な運転をしている」という意見に   | 1  | 2    | 3             | 4    | 5  | ⑳ |
| イ. 「一般に高齢ドライバーの事故が少ないのは、スピードを出さないからだ」という意見に    | 1  | 2    | 3             | 4    | 5  | ㉑ |
| ウ. 「一般に高齢ドライバーは、大きな事故を起こさないので安心だ」という意見に        | 1  | 2    | 3             | 4    | 5  | ㉒ |
| エ. 「一般に高齢ドライバーは、心身機能が低下しているので、事故を起こしやすい」という意見に | 1  | 2    | 3             | 4    | 5  | ㉓ |
| オ. 「一般に高齢ドライバーは、自己本位の運転をしがちである」という意見に          | 1  | 2    | 3             | 4    | 5  | ㉔ |
| カ. 「一般に高齢ドライバーは、運転が感情や気分によって左右されやすい」という意見に     | 1  | 2    | 3             | 4    | 5  | ㉕ |
| キ. 「一般に高齢ドライバーは、交通のルールをよく知らない」という意見に           | 1  | 2    | 3             | 4    | 5  | ㉖ |
| ク. 「一般に高齢ドライバーは、とっさの場合の対応が不得手である」という意見に        | 1  | 2    | 3             | 4    | 5  | ㉗ |
| ケ. 「一般に高齢ドライバーは、車の構造をよく知らない」という意見に             | 1  | 2    | 3             | 4    | 5  | ㉘ |
| コ. 「一般に高齢ドライバーの後ろにつくのは怖いものだ」という意見に             | 1  | 2    | 3             | 4    | 5  | ㉙ |
| サ. 「一般に高齢ドライバーは、反射神経が劣っている」という意見に              | 1  | 2    | 3             | 4    | 5  | ㉚ |

長時間御協力ありがとうございました。

最後に、あなたが日頃考えている、又は実行されている「安全運転のひけつ」がありましたらお教え下さい。

--	--	--	--	--

③④ ③⑤ ③⑥ ③⑦ ③⑧