

加齢に伴う職業ドライバーの運転技能の変化に関する調査研究



安全運転をつくろう。

自動車安全運転センター（調査研究部）

〒102-0084 東京都千代田区二番町3番地 麹町スクエア6F

TEL. 03-3264-8617 FAX. 03-3264-8610 <http://www.jsdc.or.jp>



自動車安全運転センター中央研修所で、大型貨物自動車の運転者 30 人を対象として、走行実験を行い、中高齢運転者に特有な運転特性及び安全運転に必要な技能等を調査した。また、職業ドライバーの事故実態の分析を行うとともに、貨物自動車使用事業所及び教育機関を対象にアンケート、面接調査を行った。

1. 調査研究の目的

我が国では、社会全体の少子・高齢化に伴い、職業ドライバーも高齢化傾向にある。これに伴い、職業ドライバーの定年も延長される傾向にあり、従来は運転の現場から離れていた50歳台後半～60歳台前半までの年齢層の運転者が、嘱託等として引き続き現場にとどまるケースが増えている。また、団塊世代の退職もこの傾向を助長しているものと考えられる。このような職業ドライバーの高齢化傾向は、従来には経験しなかった事象である。

この年齢層に達した後も、引き続き乗務している運転者は、若い頃よりの経験・実績等から運転技能に自信を持っている場合が多い。しかし、実際の運転技能は、若い頃に比べて変化(劣化)している場合も多いが、それを自覚することは難しい。

このため、適切な教育訓練などの対応を取らなかったため、これまで無事故であった優良運転者が50歳台後半～60歳台前半になって重大な事故を惹起したケースも発生している。

本調査研究では、50歳台後半から60歳台前半までの中高年職業ドライバーの運転技能に係わる問題点や、それが、若い世代と比べてどのような変化となって表出されるのか等を明らかにし、この結果に基づき、効果的な運転者教育の検討を行うことを目的とする。

2. 調査研究の構成

本調査研究の構成の概略を図1に示す。調査は大きく①事故実態の分析、②貨物自動車使用事業所及び教育機関の実態把握並びに③中央研修所における実証実験の3つのパートから構成される。これらのパートで得られた結果を用いて、中高年職業ドライバーの安全運転に関する効果教育方法等についてとりまとめた。

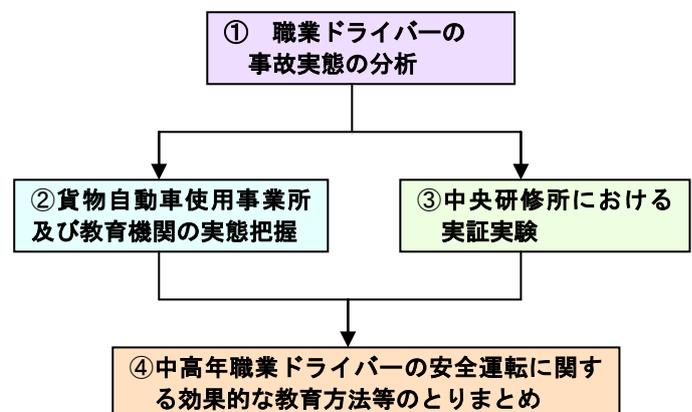


図1 調査研究の構成（概略）

3. 調査結果の概要

(1) 職業ドライバーの事故実態の分析

平成 20 年に職業ドライバーが貨物車運転中に起こした事故は 19,198 件で、過去 10 年間をみると減少傾向であり、平成 11 年に発生した事故の 7 割程度の件数である。なお、同期間の全交通事故件数は、850,363 件から 766,147 件と約 1 割の減少にとどまっており、職業ドライバーの事故は全事故よりも大きく減少している。

職業ドライバーの年齢別事故件数（指数）の推計値は、30 歳未満（2.17）を頂点として、30 歳代（1.09）、40 歳代（0.71）と、年齢の上昇とともに低下していくが、50～59 歳（0.79）で微増し、60 歳以上（1.37）で大きく増加する傾向が見られた。

事故類型で 55～64 歳の層に全年齢に比べて多いのは、「出会い頭」である。それ以外に 55～64 歳に比率が多いのは「車両相互 その他」である。この他、「右左折」、「横断中」が全年齢平均に比べて 55～64 歳にやや多い。

また、事故要因については、55～64 歳の層は「安全不確認」の「安全確認が不十分だった」が 21.8～23.5%と平均よりも高かった。また、同じ「安全不確認」の「安全確認をしなかった」の比率も全年齢よりも高く、55～64 歳の層は「安全確認」に問題があるとみられる。

更に、法令違反については、「安全不確認（前方、左右）」と「安全不確認（後方）」の比率が全年齢に比べて多いことがわかった。

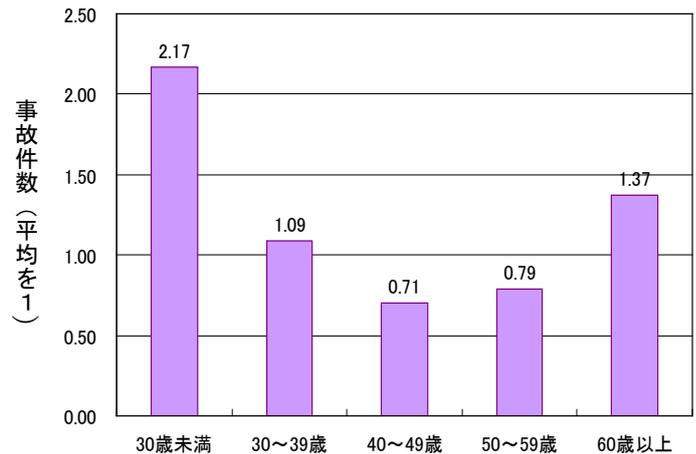


図2 職業ドライバーの年齢別事故件数（指数）

(2) 貨物自動車使用事業所及び教育機関の実態把握

50 歳代から 60 歳代の職業ドライバーの実態把握のために大型貨物、普通・中型貨物を使用して運輸事業を行っている事業所を対象に面接による調査及びアンケートを実施した。

事業所に対する調査では、中高年をターゲットとした安全運転教育を実施している事業所は 40 事業所のうち、3 事業所と少なく、事業所においては、中高年層の事故増加傾向に対する問題意識は希薄と考えられる。また、教育関係者調査においても、企業は、定年が近い中高年運転者への教育投資に消極的であるとの指摘がある。しかし、その一方で、今後は 55 歳以上の職業ドライバーは増加する見通しとの考えを持つ事業所が多く、将来的には、中高年層の事故増加傾向が顕在化するものと考えられる。

次に 50 歳代から事故の比率が増加する理由を事業所に聞いた結果を図 3 に示す。多くの事業所で、「視力が低下してきていること」、「体力が衰えて、疲れやすくなっていること」、「加齢により、判断力が鈍ってきていること」が関連するとの回答をしている。また、運転者アン

ケート結果によると、10年前と比較して、50歳以上が50歳未満より強く変化を感じている項目は、「夜間の運転は疲れるようになった」、「運転が下手になった」、「運転中に目がかすんだり、ものが見えにくくなることもある」、「運転時に緊張状態が長く続かないと感じるようになった」等をあげている。

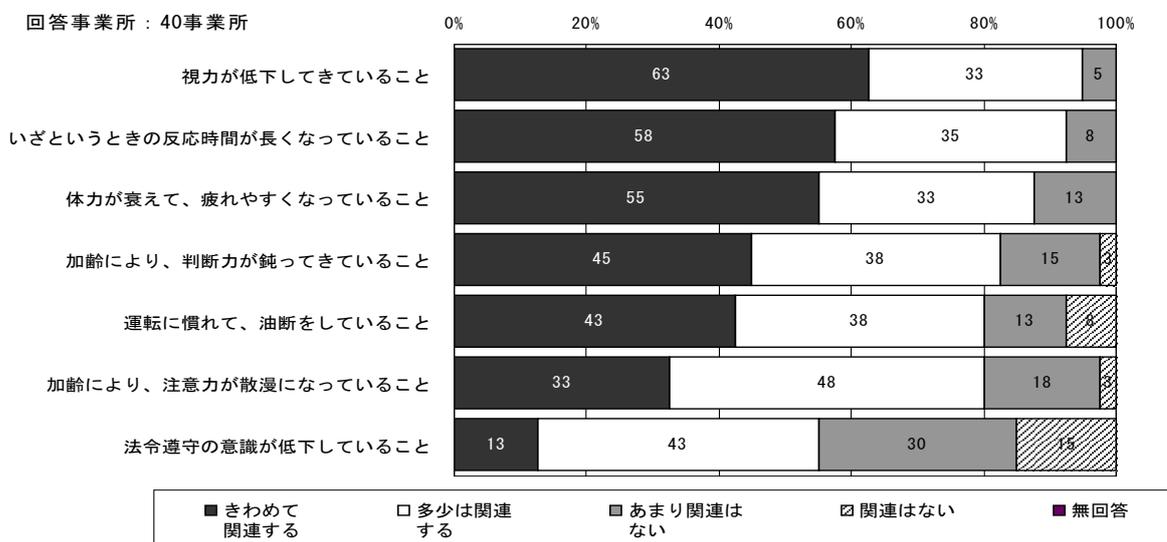


図3 50歳代から事故の比率が増加する理由（事業者アンケートの回答）

教育機関に対する調査では、今回訪問した10カ所の安全運転教育機関全てにおいて60～75歳以上の一般高齢運転者対象の安全運転教育を実施しているが、過去に50歳以上の貨物自動車運転者を対象に安全運転教育を実施したと回答したのは1カ所であった。

また、中高年特有の運転特性としては、思い込み、勘違いによる事故・違反が多いと回答している教育機関が多く、加齢に伴い運転者の安全意識や運転行動にどのような変化が生じるかという質問に対しては、中高年運転者には「一時停止しない人が多く」、「長年事故を起こしていないのだから、自分の運転は安全と考える人が多い」との回答が見られた。

中高年運転者教育において重要と考えられる教育項目としては、「視力の低下や反応時間が遅くなっていることを自覚させる。」、「体調管理の教育」、「正しい運転姿勢を指導する。」、「交差点での安全確認方法。」、「死角の知識と確認方法」などがあげられた。

(3) 中央研修所における実証実験

中高年運転者に特有な運転特性及び安全運転に必要な技能等を把握することを目的に、中央研修所の模擬市街路及び高速周回路を使用してコースを設定し、走行実験を行った。実験用の貨物自動車は、最大積載量が6トン、8トン、11トンの3車種とし、走行実験時には、加速度等の計測データを収集するとともに、中央研修所の教官が同乗し、運転上の問題点をチェックした。

実験の結果、全般の危険行為として50歳以上に有意に回数が多いのは、開始時では「車両

下回りの安全確認不十分」や「ドア、ロックの確認が無い」、走行時では、「進入路での後退確認」、「交差点での左右折合図が無い」、「交差点での確認」、「一時停止線での一時不停止」、「リアオーバーハングへの配慮」などが認められ、特に「一時不停止」及び「リアオーバーハング」は50歳未満と50歳以上でのチェック回数の差が大きかった。また終了時では、「車両の駐車方法」、「後方確認せずドアを開けた」、「下車するときに飛び降り」などが認められた。

また、課題別減点値で50歳未満に比べて50歳以上に減点が多いのは「左折」、「右折」、「見通しの悪い左折」、「信号交差点直進」である。差が大きい課題は、いずれも交差点での運転場面で、50歳以上の運転者は交差点通過に問題が多いことがわかった。



図4 実証実験の風景(左:車庫入れ及び方向転換、右:高速走行時の車線変更)

4. まとめ及び今後の課題

本調査研究で50歳代から60歳代前半の運転者全般を念頭に置きながら、中高年職業ドライバーの特性や安全運転教育上の課題等を分析してきたいくつかの知見をもとに教育用パンフレット「ベテランドライバーの安全運転チェック」(素案)をとりまとめた。

また、調査を通じて、・中高年運転者の事故率が40歳代に比べて高いことを認知している関係者が少なく、中高年運転者教育の必要性の広報が重要であること、・現在、中高年職業ドライバー向けの安全運転研修を実施している機関が少なく中高年運転者への教育機会の提供が望まれること、・中高年向け安全運転教育のノウハウを蓄積していくことが必要であること、・中高年運転者自身に心身機能の低下等の危険な兆候を自覚してもらうための方策として、教育用資機材、特にビデオ教育資機材の作成が望まれること、などの課題があると考えられる。



この冊子は、自動車安全運転センターの平成21年度「加齢に伴う職業ドライバーの運転技能の変化に関する調査研究」をもとに作成しました。