

教習所指導員の高齢者講習プログラム 評価に関する一考察

藤川 美枝子
(2003年9月29日受理)

Evaluation by Driving School Instructors on the Program of the Driver's
License for Renewal Course for the Elderly

Mieko Fujikawa

The present research examined the relationship between elderly driver's continuance needs by driving school instructors and the necessity of improving the renewal course. The driving instructors examined the relationship between these needs and the attitude in teaching the renewal course. Questionnaires were given to 253 driving school instructors ($M=42.9$ years, $SD=9.07$). The questionnaires included: eye sight test, driving aptitude, driving behavior, degree of dementia, evaluation of the elderly driver's continuance needs, learning volition, judgment on driving skill, and the ability of teaching. Evaluation of the elderly driver's continuance needs by driving school instructors related to eye sight test, driving behavior on driving course, degree of dementia, and learning volition. Driving school instructors should enrich their knowledge about the elderly driver's continuance needs for safety instruction during the renewal course.

Key words: elderly driver, driving school instructors, elderly driver's license renewal course, safety education, driver's continuance needs

キーワード: 高齢ドライバー, 教習所指導員, 高齢者講習, 安全教育, 運転継続欲求

問 題

運転免許保有者の高齢化の進展に伴い、日本でも、高齢ドライバーの関与する交通事故の増加が懸念されるようになってきた。「交通安全白書(平成14年版)」(内閣府, 2002)によると、平成13年(2001)の自動車運転中の交通事故は、平成元年(1989)の3倍になり、事故件数の増加が著しいと指摘されている。このように、高齢ドライバーの関与する交通事故の増加は、彼らの運転行動に対する安全性を問うものである。交通事故

の防止は、解決すべき社会問題であることから、高齢ドライバーに対する安全教育の充実と改善は、取り組むべき重要な課題である。日本では、道路交通法の改正により、平成10年(1998)年から、違反や事故の有無にかかわらず、高齢者には、運転免許更新時に、「高齢者講習」が義務づけられた。高齢者講習の目的は、高齢ドライバー自身に、自己の身体的変化(老化)に気づかせ、それに応じた安全運転を行うことにある。講習の内容は、座学による講義・ビデオ、視力検査(静止視力・前後方向の動体視力)、シミュレータによる運転適性検査、教習所コース内の指導員同乗による実車指導(現行では、実車の講習の内容に沿った項目を含むよう、各教習所内で定められた前進のみのコースを、約10分間運転する内容)である。高齢者講習の担当者は、教習所指導員が、担当者としての資格を得る

本論文は、課程博士候補論文を構成する論文の一部として、以下の審査委員により審査を受けた。

審査委員: 高橋 超 (主任指導教官), 石井眞治,
稲水 惇, 井上 弥

ため、所定の研修を受けている。この制度の導入により、高齢者が運転免許を保持するには、「高齢者講習」を受講し、更新手続きをしなければ、運転免許を保持できず、車の運転も不可能になる。

従来、高齢ドライバーの意識態度の側面の一つとして、Eisenhandler(1990)や、西山・阿相・藤川(1991)は、高齢ドライバーに、運転を継続したいという欲求があることを見出している。その理由として、Eisenhandler(1990)は、自己の存在感や自己の価値を確認する側面があると説明している。西山他(1991)、阿相(1994)は、運転できることによりドライバーの自立した生活の維持や、生き甲斐、痴呆の防止につながると報告している。しかし、Eisenhandler(1990)や西山他(1991)の研究では、高齢ドライバーに対する面接によるもので、その結果は、数量的に示されていない。そこで、藤川・西山(2001)は、高齢者講習受講者を対象とし、Eisenhandler(1990)や西山他(1991)の研究の中から、車や運転免許証に対する意識態度を中心とした質問項目を作成し、高齢ドライバーの運転継続欲求を検討した。その結果、「自己の存在証明」、「自立生活の欲求」、「自己実現の一部としての運転」、「必要性」の4因子を抽出した。これにより、高齢ドライバーにとって、車は、単なる移動手段のみならず、心理的にも深い意味を持つことが示唆された。

一方、高齢ドライバーの運転行動について、西山(1985)は、後方確認能力の困難さ、西山・阿相(1987)は、左方向の確認や、方向指示器の出し忘れという、事故惹起危険度を含む兆候が見られることを指摘している。しかし、高齢ドライバーの安全意識に関しては、西山・阿相(1987)が指摘するように、若年層に比べ、スピードを出さないなど安全運転志向である。Rothe, Cooper & de Vries(1990)は、高齢ドライバーが、夜間の運転、悪天候、混雑した時間帯、交差点などの危険な状況避けようとする運転方略(strategy)を取ることを明らかにしている。そして、高齢ドライバーの運転行動に関する自己評価は、「自分の能力を他のドライバーに比べ高く評価する傾向」(太田, 1997)を指摘する結果が、その主流をなしている。しかし、高齢ドライバーの運転行動に関する自己評価と、危険な状況避けようとする運転行動の方略との関連について、明確にされていない。

そこで、藤川・西山(2002)は、高齢者講習の目的である、高齢ドライバー自身に、自己の身体的変化(老化)に気づいてもらい、それに応じた安全運転を行うこと(運転方略)に着目し、講習の目的が、高齢ドライバーの安全性に寄与するかを検討した。特に、藤川・西山(2002)は、高齢ドライバーの自己評価として、運

転行動上、「加齢により生じた心身の変化を主観的にどのように自覚するのか」(中山・藤野, 1990)という「老性自覚」の視点を中心に、自己の運転行動の評価と、危険な運転状況を避けるという運転方略との関連を検討した。その結果、両者の関連が認められることを確認した。つまり、運転行動上において、自己の運転行動の評価が低い者(老性自覚が高い者)は、それに応じた安全運転方略を取ろうとすることとの関連が認められたのである。この結果から、高齢者講習の目的である、高齢ドライバー自身が、自己の身体的変化(老化)に気づき、それに応じた安全運転を行うことは、安全性に寄与することが示された。

しかし、高齢ドライバーの運転行動に関する自己評価の研究において、従来、運転行動を、他者による客観的評価と、自己評価とを、同時に比較した研究が行われていない。高齢ドライバーの安全性に寄与するには、ドライバーの自己評価と、他者による客観的な評価の両者の視点が必要である。西山・溪口(2001)は、高齢者講習において、教習所指導員が、高齢ドライバーの運転技術、動作判断を低く評価していることを報告しているが、それは、指導員側のみでの評価で、高齢ドライバーの自己評価は含まれていない。

したがって、藤川・西山(2002)は、高齢ドライバーの運転行動について、高齢ドライバーの「運転行動上の老性自覚」を中心とした自己評価と、高齢者講習担当の指導員による他者評価とを比較し、両者の差異の有無を検討した。その結果、指導員の評価は、高齢ドライバーの運転技術、動作判断を低く評価していることを明らかにした。さらに、高齢ドライバーの「運転行動上の老性自覚」に関する自己評価が、「過大評価傾向(自己評価と指導員評価との差)」に差異をもたらすか否かを検討した結果、「運転行動上の老性自覚」が高い(自己評価が低い)ほど、過大評価傾向が小さいことを明らかにした。

藤川・西山(2002)の結果を、高齢ドライバーの安全教育へ寄与させるためには、第1に、高齢ドライバーの老性自覚を中心とした運転行動の自己評価を、指導員の評価に一致させるよう、高齢ドライバーの過大評価傾向を最小にすること、次に、高齢ドライバー自身が、危険状況の回避という安全運転方略を、自ら取れるよう、指導員が、説明・助言する必要がある。つまり、高齢ドライバーの運転行動の自己評価を、指導員の客観的な評価に近づけるには、指導員の的確な説明や助言を、高齢ドライバーに理解できるように伝える必要がある。西山・溪口(2001)は、指導員を対象に、高齢者講習の実施に関する研究を行った結果、高齢ドライバーの理解力が低く、説明に対する反応が鈍く、

方 法

説明に時間がかかり、指導員が、指導上の困難さを訴えている。しかし、西山・溪口(2001)は、指導員が、高齢ドライバーに対し、どのような指導態度で高齢者講習を実施しているか、検討していない。

高齢者講習の実施において、高齢ドライバーの心理、特に Eisenhandler(1990)や、西山他(1991)、藤川・西山(2001)の指摘する高齢ドライバーの運転継続欲求を、指導員がどのように評価しているかは、高齢ドライバー講習における内容の説明や、個人的な助言を行う上で、重要な役割を担っているのではないかと考える。

そこで、本研究では、Eisenhandler(1990)や、西山他(1991)、藤川・西山(2001)の指摘する高齢ドライバーの運転継続欲求を、指導員がどのように考え、評価しているのかという、新たな視点を取り入れる必要があると考える。その視点は、高齢ドライバーの安全性の向上のために実施されている、高齢者講習の内容の評価と関連が認められるのか、また、講習の実践的場面で重要な指導態度と関連があるのかについて、検討されていない。

次に、本研究において、現行の高齢者講習（視力検査、シミュレータによる運転適性検査、教習所コース内の指導員同乗による実車指導）を中心に、その内容の改善の必要性について検討する必要がある。現行では、視覚に関し、静止視力と、前後方向による動体視力のみが検査されている。しかし、鈴木(2001)は、動体視力の低下、視野が狭くなること、コントラスト感度の低下、暗順応の低下、幻惑の増大を指摘している。また、高齢ドライバーの精神的機能の低下について、鈴木(2001)は、複雑な情報を同時に処理することの難しさ、注意力の配分や、集中力の低下などを指摘している。現行の高齢者講習では、シミュレータによる運転適性検査で、これらの内容が調べられている。しかし、西山(1986)は、高齢ドライバーの後方確認能力の低下を指摘しているが、これは検査に含まれていない。さらに、西山・溪口(2001)は、教習所指導員が高齢者講習を受講するドライバーの中に、やや痴呆の症状がある者も存在するのではないかと報告している。したがって、現行では実施されていないが、高齢ドライバーの痴呆の疑いをも見分ける検査が必要ではないかと考えられることから、本研究においても検討する必要がある。

以上の見地から、本研究では、第1に、高齢ドライバーの運転継続欲求に対する指導員の評価と、高齢者講習内容の改善の必要性との関連を検討すること、第2に、高齢ドライバーの運転継続欲求に対する指導員の評価と、指導員の高齢者講習に対する指導態度との関連を検討することを目的とする。

調査対象者：教習所指導員253名(平均年齢42歳9ヶ月、上限76歳、下限22歳、SD=9.07、指導員経験平均年数15年1ヶ月、上限40年、下限1年、SD=8.46)。

調査内容：以下の項目について、いずれも、4件法で回答を求めた。

① 高齢ドライバーの運転継続欲求に対する評価を測定するため、藤川・西山(2001)が用いた項目の中から、Eisenhandler(1990)や西山他(1991)に共通して見出された結果を中心に、5項目を選択し使用した。

② 高齢者講習の内容改善の必要度を測定するため、鈴木(2001)による指摘を中心とし、視力に関する7項目、シミュレータに関する2項目、実車指導に関する5項目について、教習所指導員の意見を参考として、作成した。痴呆の程度のチェックの必要性に関する6項目は「長谷川式簡易知能評価スケール」(長谷川・井上・守屋 1974; 中里, 1997)を中心に、教習所指導員の意見を参考として、選択した。その項目は「今日の年月日、今日の曜日、直前に行った食事の内容、簡単な引き算が可能か、自分がいる現在の場所、自分の生年月日」である。

③ 指導員の高齢者講習の実施に対する指導態度を測定する項目として、西山・溪口(2001)を中心に教習所指導員の意見を参考とし、9項目(指導助言に関する4項目、高齢者の心理行動等の学習意欲に関する5項目)を作成した。

調査実施：2003年6月上旬から下旬に、広島県13校、長野県1校、山形県1校、島根県2校の教習所、計17校の指導員に対し、郵送法により行われた。

結 果

1. 高齢ドライバーの運転継続欲求に対する指導員の評価と高齢者講習改善の必要性との関連

本研究で用いる尺度について、信頼性が確認されている「長谷川式簡易知能評価スケール」を除き、「高齢ドライバーへの運転継続欲求評価尺度」、「高齢者講習の改善内容項目尺度」について、因子分析的手法により、検討した。

高齢ドライバーの運転継続欲求評価尺度の因子構造を検討するため、高齢ドライバー運転継続欲求評価尺度5項目に対して、固有値1.0以上の因子分析(主因子法)を行った。その結果、Table 1に示されるように、1因子を抽出した。寄与率は34.9%で、5項目の内的整合性は、 $\alpha=.71$ であった。しかし、高齢者講習の改善内容で、痴呆の項目について検討すること

から、「車の運転はボケ防止になる」という1項目を除外した結果、4項目の内的整合性は、 $\alpha=.69$ になった。

高齢者講習の改善内容項目尺度(視力に関する7項目、シミュレータに関する2項目、実車指導に関する5項目)の因子構造を検討するため、高齢者講習の改善内容項目尺度14項目に対して、固有値1.0以上の因子分析(主因子法・プロマックス回転)を行った。その結果は、Table 2 に示される。解釈の可能性から、4因子を抽出した。第1因子は、「左右方向の動体視力」、「斜め方向動体視力」、「前後方向動体視力」、「視野」、「夜間視力」、「幻惑回復視力」、「静止視力」という7項目からなる因子で、「視覚検査の改善必要因子」と

命名した。内的整合性は、 $\alpha=.84$ であった。第2因子は「幅よせ」、「方向変換(後退)」、「側方間隔(車幅間隔)」という3項目からなる因子で、「教習所内で可能な実車指導項目の改善必要因子」と命名した。内的整合性は、 $\alpha=.69$ であった。第3因子は「夜間運転」、「路上走行」という2項目からなる因子で、「時間・場所の実車指導項目の改善必要因子」と命名した。内的整合性は、 $\alpha=.71$ であった。第4因子は「操作説明」、「後方への注意の配分」という2項目からなる因子で、「シミュレータの検査内容と指導方法の改善必要因子」と命名した。内的整合性は、 $\alpha=.58$ であった。

「長谷川式簡易知能評価スケール」6項目(長谷川・井上・守屋, 1974; 中里, 1997)の信頼性は、内的整合性が $\alpha=.93$ を示し、「痴呆の診断の必要性尺度」として、十分な信頼性があると判断した。

以下、本論文では、「運転継続欲求評価尺度」、「視覚検査改善尺度」、「教習所内実車指導改善尺度」、「時間・場所の実車指導改善尺度」、「シミュレータ検査の改善尺度」、「痴呆診断必要尺度」と略す。なお、各尺度は、高得点になるほど、その尺度の示す心理的傾向や、改善の必要度が増すことを示す。分析には、各尺

Table 1. 高齢ドライバーの継続欲求の評価(主因子法)

	第1因子 共通性	
車の運転は生きている証明	0.712	0.506
運転免許証を持つことは若さの証明	0.682	0.465
車の運転は生き甲斐だ	0.643	0.412
車の運転はボケ防止になる	0.464	0.215
車の運転ができれば自立した生活ができる	0.385	0.148
寄与率(%)	34.93	

Table 2. 高齢者講習内容の改善に関する因子分析結果(主因子法・プロマックス回転)

	第1因子	第2因子	第3因子	第4因子	共通性
第1因子:視覚検査の改善必要因子					
左右方向動体視力	0.839	-0.108	0.028	0.082	0.700
斜め方向動体視力	0.809	-0.026	0.042	-0.030	0.663
前後方向動体視力	0.798	-0.079	-0.092	-0.033	0.530
視野	0.653	0.066	-0.072	0.014	0.432
夜間視力	0.563	0.128	0.125	-0.025	0.469
幻惑回復視力	0.534	0.141	0.102	-0.087	0.422
静止視力	0.414	0.060	-0.206	0.010	0.157
第2因子:教習所内で可能な実車指導項目の改善必要因子					
幅よせ	-0.059	0.836	-0.071	0.048	0.649
方向変換(後退)	0.042	0.572	0.014	-0.038	0.363
側方間隔(車幅間隔)	0.099	0.534	0.068	-0.003	0.382
第3因子:時間・場所の実車指導項目の改善必要因子					
夜間運転	-0.106	-0.079	0.993	-0.018	0.825
路上走行	-0.019	0.209	0.508	0.043	0.430
第4因子:シミュレータの検査内容と指導方法の改善必要因子					
操作説明の必要性	-0.141	0.033	-0.048	0.681	0.442
後方への注意の配分	0.174	-0.030	0.077	0.624	0.530
因子間相関					
第2因子	第1因子	第2因子	第3因子		
第3因子	0.414				
第4因子	0.452	0.457			
	0.223	0.248	0.361		

度を構成する項目数が異なるため、尺度の平均値を用いた。Table 3 に各尺度の平均値と標準偏差を示す。

指導員のうち、高齢者講習担当者として、非担当者として、高齢ドライバーに対する「運転継続欲求評価尺度」の平均得点に統計的有意差が認められるかを検討するため、両者の平均値を比較し、その差について、t検定を行ったが、両者に統計的有意差は認められなかった ($t(245)=0.95, p=.34$)。そこで、高齢者講習担当者として、非担当者として一つの群にまとめ、以下の分析を行った。

指導員の高齢ドライバーに対する運転継続欲求評価と、高齢者講習改善の必要性との関連を検討するため、高齢ドライバーに対する「運転継続欲求評価尺度」と、「視覚検査改善尺度」、「教習所内実車指導改善尺度」、「時間・場所の実車指導改善尺度」、「シミュレータ検査の改善尺度」、「痴呆診断必要尺度」のピアソンの相関係数を算出した。その結果、「運転継続欲求評価尺度」は、「視覚検査改善尺度」($r=.202, p<.01$)「教習所内実車指導改善尺度」($r=.259, p<.01$)「痴呆診断必要尺度」($r=.291, p<.001$)との間に有意な相関が認められた。

Table 3. 各尺度の平均値と標準偏差

尺度	平均値 (標準偏差)	
運転継続欲求評価	2.63	0.49
視覚検査改善	3.25	0.50
教習所内実車指導改善	2.58	0.53
時間・場所の実車指導改善	2.55	0.69
シミュレータ検査の改善	2.94	0.57
痴呆診断の必要	2.46	0.64

められた。したがって、指導員の高齢ドライバーの運転継続欲求に対する評価が高くなれば「視覚」、「教習所内の実車の指導内容」、「痴呆診断」が必要であり、高齢者講習の内容について改善を望んでいることが示唆された。

2. 高齢ドライバーの運転継続欲求に対する指導員の評価と高齢者講習実施に対する指導態度との関連

上述の結果が示すように、高齢ドライバーに対する指導員の運転継続欲求の高低によって、高齢者講習の内容の改善を必要とすることが示された。このような結果が生じた理由を明らかにするため、高齢ドライバーに対する指導員の「運転継続欲求評価」と「高齢者講習に対する指導態度」との関連を検討する。

高齢者講習に対する指導態度尺度を検討するため、高齢者講習に対する指導態度項目尺度 9 項目に対して、固有値 1.0 以上の因子分析(主因子法・バリマックス回転)を行った。このうち、「これからも高齢者講習をやっていく自信がある」は、2 因子に低い因子負荷量を示し、「講習結果の説明やアドバイスは今のままでよい」は、共通性が低いため、この 2 項目を除外し、再度、同様の因子分析を行った。その結果、解釈の可能性から、Table 4 に示される 3 因子を抽出した。回転後の累積寄与率は 51.8% であった。

第 1 因子は、「高齢者の心理の特徴を学びたい」、「高齢者の運転行動の特徴を学びたい」、「これからも高齢者講習をやっていきたい」という 3 項目からなる因子で、いずれも高齢者の心理や運転行動を学び、高齢者講習に取り組みたいという意欲を示していること

Table 4. 高齢者講習に対する指導態度に関する因子分析結果 (主因子法・バリマックス回転)

	第1因子	第2因子	第3因子	共通性
第1因子:学習意欲因子				
高齢者の心理の特徴を学びたい	0.971	0.025	0.059	0.946
高齢者の運転行動の特徴を学びたい	0.871	-0.007	0.093	0.767
これからも高齢者講習をやっていきたい	0.474	0.013	0.170	0.254
第2因子:運転操作に対する判断因子				
運転を止めた方がよいと思う人がいた	-0.056	0.693	-0.030	0.484
運転ぶりから止めた方がよいと判断できる	0.069	0.601	0.016	0.363
第3因子:指導能力因子				
受講者は講習の意味を理解できた	0.124	0.033	0.633	0.418
運転ぶりに応じて適切な助言ができる	0.087	-0.042	0.619	0.393
寄与率(%)	27.9	12.0	11.8	
累積寄与率(%)	27.9	40.0	51.8	

から、「学習意欲因子」と命名した。内的整合性は、 $\alpha=.80$ であった(平均値=3.07, SD=.55)。第2因子は「運転を止めた方がよいと思う人がいた」、「運転ぶりから止めた方がよいと判断できる」という2項目からなる因子で、運転操作を観察すれば、その人は運転を止めた方がよいと判断できるという解釈から、「運転操作に対する判断因子」と命名した。内的整合性は、 $\alpha=.61$ であった(平均値=3.01, SD=.51)。第3因子は「受講者は講習の意味を理解できた」、「運転ぶりに応じて適切な助言ができる」という2項目からなる因子で、受講者に対して講習の内容理解できるような説明ができる、適切な助言ができるという解釈から「指導能力因子」と命名した。内的整合性は、 $\alpha=.58$ であった(平均値=2.76, SD=.45)。

以下、本論文では、それぞれ「学習意欲尺度」、「操作判断尺度」、「指導能力尺度」と略す。なお、各尺度は、高得点になるほど、その尺度の示す心理的傾向が強くなることを示す。分析には、各尺度を構成する項目数が異なるため、尺度の平均値を用いた。

高齢ドライバーに対する指導員の「運転継続欲求評価尺度」と、指導態度的下位尺度である「学習意欲尺度」、「操作判断尺度」、「指導能力尺度」との関連を検討するため、ピアソンの相関係数を算出した。その結果、「高齢ドライバーへの運転継続欲求評価尺度」は、「学習意欲尺度」($r=.214, p<.01$)との間に、有意な正の相関が得られた。また、「高齢ドライバーへの認知的評価尺度」は、「操作判断尺度」($r=.113, p<.10$)、及び「指導能力尺度」($r=.120, p<.10$)との間に、有意な傾向のある正の相関が得られた。この結果から、「運転継続欲求評価尺度」は、「学習意欲尺度」との関連が認められた。指導員の高齢ドライバーに対する「運転継続欲求評価」が高くなれば、指導員の「学習意欲」も高まることが示唆された。

次に、指導員の指導態度と、高齢者講習改善の必要性との関連を検討するため、ピアソンの相関係数を算出した。指導態度的下位尺度である「学習意欲尺度」、「操作判断尺度」、「指導能力尺度」と、「視覚検査改善尺度」、「教習所内実車指導改善尺度」、「時間・場所の実車指導改善尺度」、「シミュレータ検査の改善尺度」、「痴呆診断必要尺度」のピアソンの相関係数を算出した。その結果、「学習意欲尺度」は、「視覚検査改善尺度」($r=.304, p<.001$)、「教習所内実車指導改善尺度」($r=.331, p<.001$)、「時間・場所の実車指導改善尺度」($r=.178, p<.01$)、「シミュレータ検査の改善尺度」($r=.245, p<.001$)、「痴呆診断必要尺度」($r=.139, p<.05$)との間に有意な相関が認められた。「操作判断尺度」は、全ての改善の必要性尺度と、有

意な相関は認められなかった。「指導能力尺度」は「教習所内実車指導改善尺度」($r=.156, p<.05$)との間に有意な相関が認められ、「視覚検査改善尺度」($r=.304, p<.001$)、「時間・場所の実車指導改善尺度」($r=.131, p<.10$)、「シミュレータ検査の改善尺度」($r=-.132, p<.10$)との間に有意な相関が認められる傾向にあった。

したがって、指導員の学習意欲が高くなれば「視覚検査改善尺度」、「教習所内実車指導改善尺度」、「時間・場所の実車指導改善尺度」、「シミュレータ検査の改善尺度」、「痴呆診断必要尺度」が必要であり、高齢者講習の内容について改善を望んでいることが示唆された。

考 察

本研究では、高齢者講習を中心とした高齢ドライバーの安全教育に寄与するため、高齢ドライバーの運転継続欲求に対する指導員の評価と、高齢者講習内容の改善の必要性との関連を検討した。次に、高齢ドライバーの運転継続欲求に対する指導員の評価と、指導員の高齢者講習に対する指導態度との関連を検討した。本研究の結果に基づき、今後の高齢ドライバーの安全教育にとって改善が必要な点、及び、検討すべき課題について考察する。

高齢ドライバーの運転継続欲求に対する指導員の評価と、高齢者講習の内容の改善の必要性との関連を検討した結果、「高齢ドライバーの運転継続欲求評価尺度」は、「視覚検査改善尺度」、「教習所内実車指導改善尺度」、現行にはない「痴呆診断必要尺度」との間に、関連が認められた。指導員の高齢ドライバーに対する認知的評価が高いほど「視覚」、「教習所内の実車の指導内容」、「痴呆診断」が必要であり、高齢者講習の内容について改善を望んでいることが示唆された。この結果は、指導員が高齢ドライバーの運転継続欲求を承認することにより、彼らの安全性のためにもっと検査が必要であることを示している。また、関連が認められたものについては、今後、さらに詳細な項目の検討が必要である。特に、本研究では、老人痴呆の検査項目として、一般的に使用される長谷川式簡易知能評価スケールの一部を用いた。しかし、高齢ドライバーの痴呆度の測定にふさわしい「運転」を中心とした内容で、痴呆の程度を測定する検査の開発も、必要な課題である。

しかし「時間・場所の実車指導改善尺度」や、「シミュレータ検査の改善尺度」との関連は認められなかった。この結果は、指導員が、「指導員の立場」で、現実、「実施・実現可能な範囲」を考慮した回答とも

考えられる。「時間・場所の実車指導改善尺度」の項目には、「教習所コース外や夜間での指導員同乗による実車指導」が含まれているが、これは、高齢ドライバーの安全性にとって必要であると考えられる。現実を実施すれば、高齢ドライバーが講習に参加する時間、指導員の教習所での勤務時間、勤務形態等に問題が生じることが予想される。これらの項目は、指導員が、教習所側、高齢ドライバーの体力等、身体的側面を考慮した結果によると推察される。同様に、「シミュレータ検査の改善」については、あらかじめ、シミュレータ検査の内容が、決定されており、その内容まで指導員が関与できないと考えたものと推察される。シミュレータによる運転適性検査を、高齢ドライバーに実施することに関して、坂野(2001)は、万能のシステムではなく、あくまで教育目標を実現するための教育ツールであり、効果的な実現には、対象者が誰か、どの程度の期間で実施するのか、どの程度の効果を求めるか、シミュレータはどの位置づけでどのように使うのか、という全体的な教育プログラムの中で確立することが重要であると指摘している。西山・溪口(2001)も、指導員が、高齢ドライバーの理解力の低さ、説明に対する反応が鈍さ等、説明に時間がかかり、指導上の困難さを訴えていることを指摘している。したがって、今後、高齢者講習で、シミュレータによる検査を実施するには、検査の内容や操作の方法等、改善の余地があるのではないかと考えられる。

次に、高齢ドライバーの運転継続欲求に対する評価と、指導員の高齢者講習に対する指導態度との関連を検討した結果、「高齢ドライバーの運転継続欲求評価尺度」は、「学習意欲尺度」との関連が認められた。また、「学習意欲尺度」と高齢者講習の内容の改善の必要性との関連の検討した結果、全ての項目との関連が認められ、指導員の学習意欲が高まれば、現状の高齢者講習の改善を望むという結果を得た。今後、指導員の学習意欲を高めることは、実践的場面に携わる指導員の立場から、「高齢ドライバーに有効な安全教育の内容は何か」という提言の可能性を見出せるであろう。

高齢ドライバーに対する安全教育を検討する上で、Mikkonen & Keskinen(1980)は「ドライバーの行動階層モデル」を提唱している。そのモデルでは、最下位層に、「運転操作(スキル)能力」、その上に「道路状況の把握・対応能力」、さらにその上に「運転の目的・意味づけ」、最上部に「人生の目的・態度・適応能力」を置き、「ドライバーが、人生の中で何を求めるか」、そして、「生きる上での適応能力の高さが、ドライバー自身に、どのような運転行動をとらせるかを決定する」

と考えられている(太田訳参考, 2000)。これを参考にすれば、高齢ドライバーの運転操作(スキル)に重点を置く安全教育よりも、ドライバーが車の運転を背景とし、どのような人生観、価値観を抱いているかなどの意識態度を把握し、それを生かした安全教育を検討する必要がある。したがって、実践的場面に携わる指導員は、高齢ドライバーの「人生の目的・態度・適応能力」を理解する必要がある。特に、Eisenhandler(1990)の指摘する自己の存在感や自己の価値を理解する側面があることや、西山他(1991)、阿相(1994)の指摘する、「生き甲斐」になっているという、運転継続の心理を指導員が理解することは、講習の実施において重要である。

現在、高齢者講習を担当する指導員に対する教育については、担当資格を得るための研修において、高齢ドライバーの交通事故の状況、高齢ドライバーの身体特性、高齢ドライバーの運転特性と安全な運転、応急救護措置などが研修の内容となっている。しかし、本研究の結果が示すように、指導員の高齢ドライバーの運転行動や心理に関する学習意欲は指導上、重要であると考えられるため、法令で定めた指導員の研修内容の見直しも、今後、検討する必要がある。したがって、指導員は、高齢者に関する知識を広く、深く学ぶ必要がある。高齢ドライバーの運転行動や心理に関する知識の普及とともに、指導員の学びたいという意欲を生かすためにも、それらを学ぶ機会を増やすことも急務である。

最後に、今後の高齢ドライバーの安全教育を実施、計画する上での注意点を付言する。高齢者が講習に耐えられるかどうかを考慮する必要がある。そのために講習時間の長さ、高齢者の体力・気力、講習の内容の精選が重要な課題である。高齢者講習の内容の精選に関しては、安全性の向上のためには必要であるが、現実の問題として可能なこと、不可能なことが存在する。したがって、限られた時間や場所の中で実現可能で、加えることが容易な検査、あるいは見直す必要のある検査など、内容を精選し、講習を受ける高齢者への配慮が必要である。

【引用文献】

- 阿相孫八 1994 超高齢者の運転と生活 企業開発センター交通問題研究室
 Eisenhandler, S.A. 1990 The asphalt identikit: Old age and driver's license. *International Journal of Aging and Human Development*, 30, 1-14.
 藤川美枝子・西山 啓 2001 高齢ドライバーの運転

- 行動に関する研究(6) —運転継続欲求に関する意識構造— 日本交通心理学会第64回大会発表論文集, 93-94.
- 藤川美枝子・西山 啓 2002 高齢ドライバーの運転行動上の自己評価に関する研究, 交通心理学研究, 18, 1-6.
- 長谷川和夫・井上勝也・守屋国光 1974 老人の痴呆審査スケールの一検討 精神医学, 16, 33-37.
- Mikkonen, V., & Keskinen, E. 1980 Siasäisten mallien teoria liikennekäyttämisestä. *General Psychology Monographs*, No. B1. University of Helsinki, general psychology.
- 内閣府(編) 2002 交通安全白書(平成14年版) 財務省印刷局
- 中里克治 1997 高齢者を対象とした知能・記憶機能の測定 下仲順子(編) 老年心理学 培風館 pp. 113-125.
- 中山 茂・藤野信行 1990 老年期と老年心理学 中山 茂・市川隆一郎・藤野信行(編著) 老年心理学 診断と治療社 pp.1-43.
- 西山 啓 1985 高齢者の運転行動に関する研究 交通心理学研究, 1, 17-23.
- 西山 啓・阿相孫八 1987 高齢者の mobility に関する研究(II)—いわゆる超高齢ドライバーの運転意識と行動を中心として— 交通心理学研究, 3, 27-33.
- 西山 啓・阿相孫八・藤川美枝子 1991 高齢者の mobility に関する研究(III) —いわゆる超高齢ドライバーの運転限度を中心として— 交通心理学研究, 7, 13-22.
- 西山 啓・浜口裕之 2001 「高齢者講習」の評価に関する研究(第一報) 平成12年度医療からみた交通事故と傷害に関する研究 社団法人 日本交通科学協議会 pp.85-91.
- 太田博雄 1997 交通安全教育用 CAI システム『予知郎』による高齢ドライバーのための実験教育とその効果の測定 東北工業大学情報処理技術研究所紀要 EOS, 10(1), 11-24.
- 太田博雄 2000 高齢運転者の安全教育 大阪交通科学研究会(編) 交通安全学 企業開発センター交通問題研究室 pp.296-308.
- Rothe, J.P., Cooper, P.J., & de Vries, B. 1990 *The safety of elderly drivers: Yesterday's young in today's traffic*. London: Transaction publishers.
- 坂野輝雄 2001 シミュレータによる運転者教育の現状と展望 *IATSS Review*, 27(1), 25-31.
- 鈴木春男 2001 交通安全教育の評価 *IATSS Review*, 27(1), 14-24.

(主任指導教官 高橋 超)