

氏名	小菅 律		
学位の種類	博士（生涯発達科学）		
学位記番号	博甲第 7806 号		
学位授与年月	平成 28 年 3 月 25 日		
学位授与の要件	学位規則第 4 条第 1 項該当		
審査研究科	人間総合科学研究科		
学位論文題目	高齢者における運転の自己調整行動に関する研究		
主査	筑波大学教授	博士（障害科学）	吉野 眞理子
副査	筑波大学教授	博士（心理学）	藤生 英行
副査	筑波大学准教授	博士（保健学）	山田 実
副査	国立障害者リハビリテーションセンター 自立支援局長	医学博士	飯島 節

## 論文の内容の要旨

### （目的）

日本をはじめ先進国では、高齢者の運転免許保有者数が増加し、高齢運転者が関与する死亡事故等が今後も増加することが予想されている。しかし、高齢者が運転をやめること（運転中止）には安全面・生活面においてデメリットがあることから、健康で安全に運転できる高齢者においては、できるだけ長く運転を続けるのが望ましい。高齢運転者が能力を自覚し、自発的に運転を調整する運転の自己調整行動（SRD）によって、安全に運転を継続できる可能性がある。

先行研究の概観から明らかになったことは、能力評価がどのように SRD の判断に結びつくかを理論的枠組みを用いて検証する必要があること、SRD の有効性が示されていないこと、運転中止以外の SRD と生活の質との関係性が明らかにされていないこと、戦術的な SRD についてほとんど扱われてこなかったこと、であった。

そこで本研究では、高齢者の SRD の要因、判断過程、実態、効果について明らかにし、高齢者が安全に運転を継続するのに有効な対策を提案するのに役立つものとするを目的とした。これにより、社会全体の交通安全と高齢者の生活の質の維持が実現されるための SRD が明らかになり、今後推進すべき教育方法について提言を行うことが可能となる。

### （対象と方法）

対象は、東京近郊 A 市在住の 70 歳以上の運転者であり、6 つの研究間で一部重複はあるものの、

それぞれ全く同一の集団ではなかった。全体で 191 名が少なくとも 1 つの研究で対象者であり、うち全研究において対象であった者が 61 名であった。

第 1 研究では、Health Belief Model を用いて高齢者の運転回避・運転中止の意図の心理学的な要因を明らかにするため、質問紙調査・有効視野検査を実施し、運転回避を予測するモデル、運転中止の意図を予測するモデルをそれぞれ検証した。

第 2 研究では、運転中止に関連する認知的要因・運転目的、運転中止と運転回避の関連性を明らかにするため、質問紙調査・有効視野検査を実施し、約 2 年後に運転状態を電話で聴取した。

第 3 研究では、運転中止以外の全般的な SRD の実態について明らかにするため、質問紙調査を実施し、各目的の運転の有無により各 SRD が異なるかを検証した。

第 4 研究では、高齢者における運転行動に関する判断過程を明らかにするため、夜間の外出場面においてどのような判断をするかについて面接調査を実施、質的に分析した。

第 5・第 6 研究では、補償的な運転行動が生活面・安全面に与える影響を明らかにするため、2 年の間隔において質問紙調査・有効視野検査・認知機能検査を実施し、社会的ネットワーク・抑うつ傾向・自尊感情に与える影響、およびヒヤリハット経験・運転頻度・夜間の運転回避が 2 年後のヒヤリハット経験・有責事故経験に関連するかを分析した。

#### (結果)

第 1 研究では、運転回避には、事故に関与する可能性の認知、SRD に対する利得性の認知、SRD に対する障害性の認知が関連していた。運転中止の意図には、事故に関与する可能性の認知が関連していた。運転能力自己評価は事故に関与する可能性の認知と負の関連があったが、有効視野検査の結果とは関連がなかった。

第 2 研究では、年齢、SRD の障害性の認知の低さ、訪問目的での運転がないこと、レジャー・観光目的での運転がないこと、運転中止の意図が高いこと、有効視野検査の結果が悪いことが、その約 2 年後の運転中止に影響していた一方、同居する家族の人数や公共交通機関の利便性は運転中止に影響していないことが明らかになった。

第 3 研究では、高齢者は、外出行動の評価・安全性の評価・使いやすさの評価・可避性の評価・望ましさの評価・選好性の評価・移動の困難さの評価という 7 つの基準に基づき、運転する・運転方法の工夫・運転しないという判断を行っていることが示された。

第 4 研究では、情報収集に関する調整行動・運転中の調整行動は実施の割合が高かった一方、回避に関する調整行動は実施の割合が相対的に低かった。回避に関する調整行動は運転目的により実施が少ないものが多かった一方、情報収集に関する調整行動については多くの目的において実施が多い行動があった。

第 5 研究では、全ての場面における運転回避の程度について、社会的ネットワーク・抑うつ傾向・自尊感情にネガティブな影響は示されなかった。

第 6 研究では、ヒヤリハット経験、運転頻度、夜の運転回避がその約 2 年後のヒヤリハット経験に関連していた。中でも、元々のヒヤリハット経験が少ない人においては、様々な場面での運転回避を行うことによって、その後のヒヤリハット経験を少なくしていることが明らかになった。また、有責事故関与経験、有効視野検査結果、混雑した道路の運転回避がその後の有責事故関与に関連し

ていた。有責事故に関与した経験のない人のみの分析においては、混雑した道路の運転回避のみがその後の有責事故関与に関連していた。

#### (考察)

第 1 研究の結果から、教育・支援場面において、運転回避の促進のためには、SRD のメリットとデメリットの双方に着目した介入が有効であること、脅威の知覚だけに注目した介入は尚早な運転中止の防止のためには有効でないことが示唆された。さらに、正確な脅威の知覚を持たせる効果的な情報伝達の方法を開発する必要があることを指摘した。

第 2 研究の結果から、尚早な運転中止を防ぐためには、SRD のデメリットを検討すること、適切な機能的能力に関する情報を伝達することが重要である一方、レジャー目的で運転している人の運転中止の判断を支援する際に特に運転の意味に着目した支援が必要であることが示唆された。

第 3 研究の結果から、高齢者が、新しく夜の運転回避を採用する際や、運転中止を検討する際に、運転の意味や理由を考慮して運転を置き換えるための支援に有効なモデルが得られた。

第 4 研究の結果から、運転生活の概要を捉え、運転行動の変更による心理社会的問題を把握できる枠組みが得られた。

第 5・第 6 研究の結果から、夜の運転回避、混雑した道路の回避、全体的な運転回避は、安全で有効であるうえ、生活面での悪影響はないことから、積極的に推進することが重要であることが示された。

これらの結果を総括して、運転の継続を希望する高齢者を対象とした教育・支援、運転中止をすべき高齢者に対する教育・支援について提言がなされた。

### 審査の結果の要旨

#### (批評)

本研究は、高齢者における運転の自己調整行動について、推進方法および推進すべき内容を、多数例への調査結果に基づいて明らかにした。その際、確立した心理学的理論を用い（第 1 研究）、運転中止と運転目的・認知的要因の関係に着目（第 2 研究）、SRD と運転目的の関係に着目（第 3 研究）、SRD を推進する支援場面のうち個別的な場面に着目（第 4 研究）した点に新奇性が認められる。また、SRD の生活面への影響（第 5 研究）、安全面への影響（第 6 研究）については、従来未解明であったところ、推進すべき SRD の内容を示すことができた点が評価できる。

平成 28 年 2 月 4 日、学位論文審査委員会において、審査委員全員出席のもと論文について説明を求め、関連事項について質疑応答を行い、最終試験を行った。その結果、審査委員全員が合格と判定した。

よって、著者は博士（生涯発達科学）の学位を受けるのに十分な資格を有するものと認める。