

人生設計における免許制度

～返納を意識づける政策提案～

龍谷大学法学部石塚ゼミ

文責 貝阿弥嬉楽 熊野一朗 山本泰右 弓場竣平

田里宏輝 楠本香織 日田康人

はじめに

私たち石塚伸一ゼミでは犯罪学、刑事政策を主に取り扱い、学習を進めている。私たちのゼミでは、まず高齢者ドライバーという存在を二種類に分けて考えることにした。1つは現在65歳以上の高齢者ドライバー、もう一つは、今後高齢者ドライバーとなる層である。本稿では、後者に視点を当てることとする。結論では、交通手段が比較的整っている地域において、次期高齢者ドライバーとなる世代へ免許返納を視野に入れた人生設計を考えてもらう政策の提言を行う。

1. 高齢者ドライバー

(1) 現在の高齢者ドライバー

その特徴としては認知機能、主に視力、反応速度等の低下による運転リスクの高さが挙げられる。また、運転に自信があると答えた割合が、50代以上は自信なしよりも多くなっている。特に70～74歳では3割を超えている。現在の高齢ドライバーは、いわゆる交通戦争の時代を、現役世代として運転してきており、自身の運転技術に自信を持つ傾向にあると考えられる。

高齢者（65歳以上）の運転者を持つ家族は対象運転者の年齢が上がるにつれて不安だと回答する割合も増えてきている。しかしながら地域によっては、交通の面や、生活水準から考えて免許返納に踏み切れない人が多いのも現状である。

(2) 将来の高齢者ドライバー

40代以下のドライバーでは運転に自信がないと答えた人の割合が現在の高齢者ほど高くはない。次期高齢ドライバーの方は、高齢者となった際にも現在の高齢者よりも運転に自信を持っているか、という質問に対して低水準にまともと考えられる。しかし、今後技術の発展し、安全性の向上に伴い、将来の高齢者ドライバー層が自身の運転技術に自信を持つ危険性を常に孕んでいる。現在開発が進んでいる自動運転技術によって、完全自動化が成されれば解決する問題ではあるが、その過渡期にある今は、見過ごすことのできない現象である。

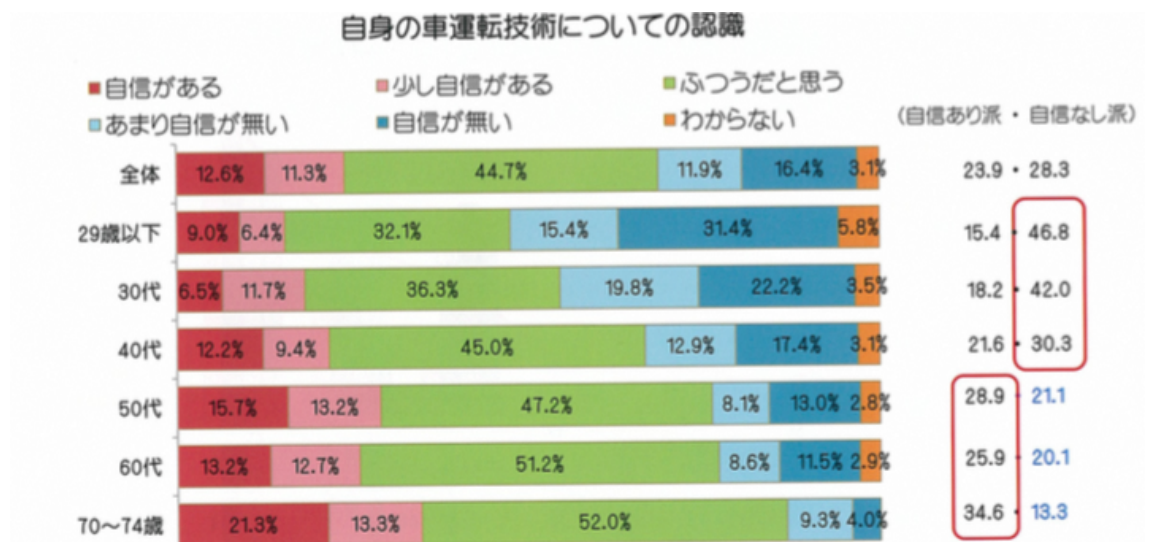
(3) 私たちが見据える返納政策のターゲット

現在の高齢者ドライバーへの返納政策が難航している原因として、交通サービスの整備が不十分であること等が挙げられるが、私たちは老年特有の心理要素が大きいと考えている。

高齢者は体力や認知機能が他の年齢に比べて低下している。これは高齢者という層に足を踏み入れた途端に起こる現象ではなく、加齢に伴い徐々に表面化してくる問題である。本来であれば、その流れに合わせて、心理的な受け入れ態勢を整えるのが理想の老年としての姿である。

しかし現在の高齢者ドライバーは、高齢者層に差し掛かる直前まで運転者であることを求められ、その後突然返納を求められている状態であると考えられる。

そのため、現在の高齢者層に対して返納政策を行うということは、心理的抵抗が大きく、理想通りの効果を得るのは難しいだろう。したがって、私たちの班では、現在現役世代である30代～40代を中心として、ライフステージの早期段階での意識改革を行う必要がある、という立場をとる。



京都府警本部 交通部資料参照

(取り上げる地域)

(1) 京都市

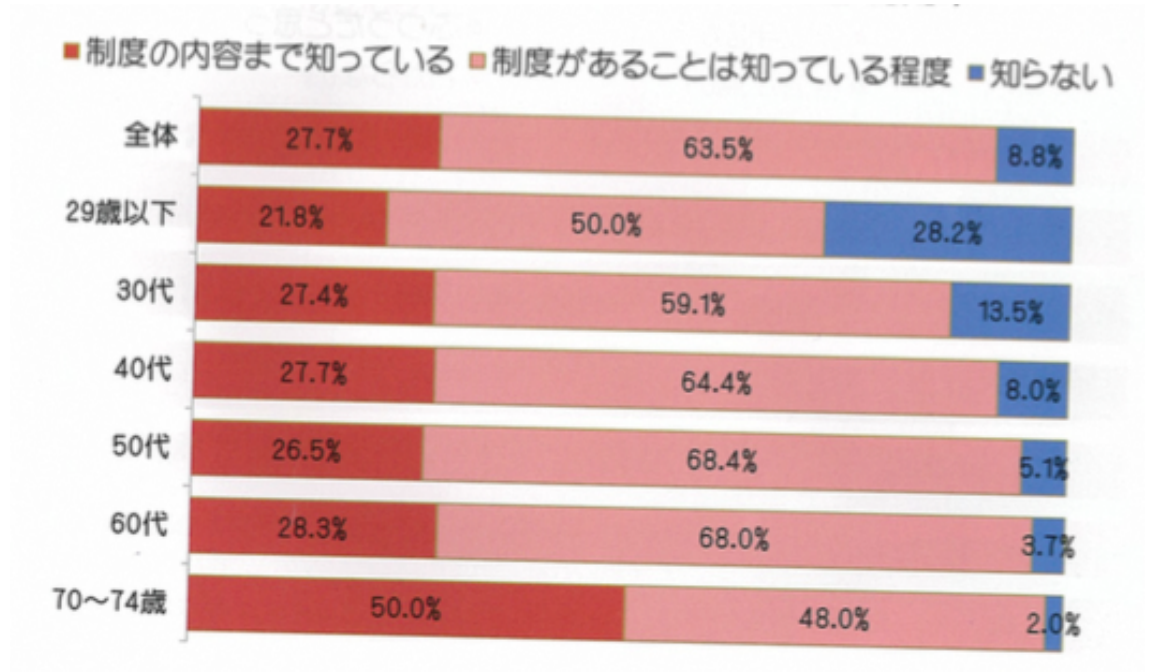
京都府内で私たちが提案する返納政策を実施するにあたり、最も適している地域は、京都市内である。その理由は二つ。一つ目は、単純な免許保有人数の多さである。どの年齢層（特にターゲットである30～40代）の免許保有者も多く存在しているため、効果は得られやすい。

もう一つは、現在の高齢者ドライバーの免許返納にも派生的な効果を期待できることである。京都市では交通手段が整っており、京都府警の資料では、高齢者の95パーセントが返納制度を認知している。また、自主返納について考えたことがある人が3割近くいる。また自主返納の意向としては、いずれ返納をしても良いと思っている人の割合が47パーセントである。京都市では返納後、公共交通手段を利用する上で困ることが特にないと答えた人の割合が最も多く、京都府の中でも返納できる環境が整っていると言えるだろう。先に述べたように、現在の高齢者ドライバーに対しての返納政策は効果が見込みにくいとしていたが、家族からの返納の勧めにも一定の効果があるのは事実である。早期に教育を施したドライバーが現在の高齢者に良い影響を与え、返納を決意した際に、環境的な障害のない京都市を想定した提案を行う。

(1) 早期の運転教育

現在の20～50代の免許更新をする際に返納を将来的に考えるように免許センターでの教育が大切になってくると考えられる。以下の図では29歳以下免許返納制度があるのを知らない割合が3割近く存在する。その知らない割合を減らすことが29歳以下の親世代に返納を勧めるきっかけになると考えられる。この層に対して高齢運転のリスク等を早期から知ってもらうことで次世代高齢者へ返納を促すことにつながる。

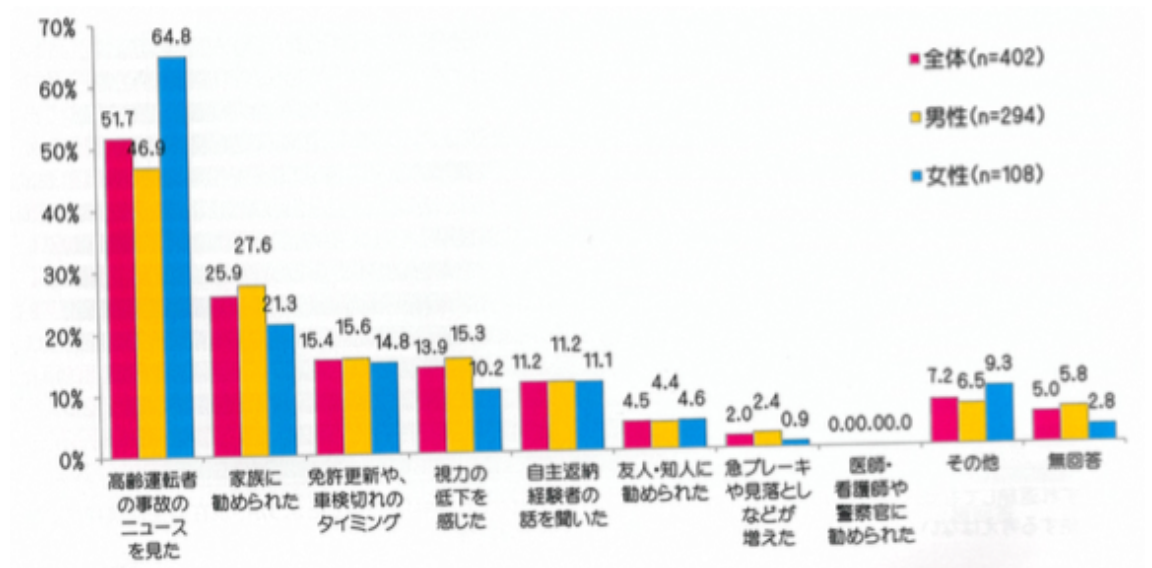
年齢別「運転免許自主返納制度」知名・認知率



京都府警察本部 交通部資料参照

(2) 体験型イベントでの返納教育

高齢者の返納理由の1位に高齢者運転の事故のニュースを見た。2位に家族に勧められた。4位に視力の低下を感じたとある。



京都府警察本部 交通部資料参照

上記の図を参考に、私たちの班では高齢者とその子供、孫世代と一緒に楽しく遊び感覚で認知機能が試されるようなゲームを行うイベントを行うことを提案する。その目的は、認知機能の衰えを自覚させ、自主返納を促すことにある。第2に子供、孫世代から高齢者への返納を促すきっかけを与えることにある。第3に子供、孫世代自らが高齢者になった時に返納を考えることを目的とする。具体的にゲームで試されるのは、反応速度と記憶力に関してである。

(ア) 反応速度では旗揚げゲームを提案する。

一般によく知られている赤と白の旗を使い号令に合わせて赤または白の旗を上げるものである。

(イ) 記憶力に関しては図形伝言ゲームとナンジャモンジャゲームを提案する。図形を書いてそれを後の人に伝えていくゲームである。一般に知られている伝言ゲームの図形版である。このゲームでは記憶力と刺激する。

ナンジャモンジャゲームでは山札からとったカードに参加者が名前をつけ記憶し次にそのカードが出た時に名前をいち早く言えると重ねられたカードを総取りできる。

このゲームでは記憶力と反応速度を同時に試される。

上記のゲームなどで高齢者に自身の認知機能の衰えを自覚させることができる。また、ゲームをする目的を果たすことができると考える。ゲームに関しては専門家監修のもと子供有利なものにしておくことで高齢者が自身の認知機能低下をより実感できるものにする。

2 総括

本稿で述べた内容をまとめる。まず、京都市では交通手段が他の市よりも整備されていること、免許保有数の多さから、様々な世代への波及的な効果を期待し、京都市での返納を目指した。方針としては、早期に免許センターでの教育、次期高齢者への免許返納を視野に入れた人生設計を考えることである。短期的な効果は見込めなくとも、この地盤を固めることによって、返納への意識を改革していくことができると考える。

参考文献

『老いのこころ 加齢と成熟の発達心理学』有斐閣アルマ 2014

佐藤眞一、高山緑、増本康平

江崎徹治（2017）『万引きを繰り返す高齢者の行動を説明するためのモデル構築』