

# 行動経済学の手法による高齢運転者に対する先進安全自動車利用促進策の試行

## ～ 高齢者講習受講者を対象として ～

西堀泰英<sup>1</sup>, 小川航<sup>2</sup>, 神谷衣澄<sup>3</sup>

(<sup>1</sup>大阪工業大学, <sup>2</sup>元 大阪工業大学 (現 大阪府), <sup>3</sup>元 大阪工業大学 (現 西日本高速道路エンジニアリング関西株式会社))

## 個人の自主性に委ねられる 高齢運転者の交通安全対策の利用

- これまで、高齢運転者講習、運転免許証の自主返納制度、認知機能検査、運転技能検査、**先進安全自動車：安全運転サポート車（サポカー）**の普及促進など、様々な高齢運転者対策が実施されてきた
- しかし、運転免許の自主返納やサポカーの利用は、高齢運転者個人の自主性に委ねられる

表1 高齢運転者の交通事故防止対策  
：金丸(2022)を元に作成

| 対策         | 開始年              | 区分 |
|------------|------------------|----|
| 高齢運転者講習    | 1998             | 義務 |
| 運転免許自主返納   | 1998             | 任意 |
| 認知機能検査     | 2009             | 義務 |
| 運転技能検査     | 2022             | 義務 |
| サポカー限定免許   | 2022             | 任意 |
| サポカー補助金(国) | 2020<br>(2021終了) | 任意 |



図1 サポカーの主な機能  
(資料：経産省サポカーHP)

## 高齢運転者の安全運転意識を 考慮した対策が求められる

- 既往研究では、「サポカーへの乗換意向がない高齢運転者は交通ルールを守らない傾向」があることや、「過去に接触事故経験があってもサポカーへの乗換意向がない高齢者は自分の運転が安全ではないと認識」している(西堀ら 2023)．そうした安全運転意識が高くないサポカーの利用に無関心な高齢運転者こそ、事故防止対策としてサポカーの利用を普及することが重要であると言える
- 【Webモニター】を対象として行動経済学の知見を用いた普及促進策を試行した結果、サポカーへの乗換意向を持ちやすくなる効果があることが確認されている(西堀ら2024)

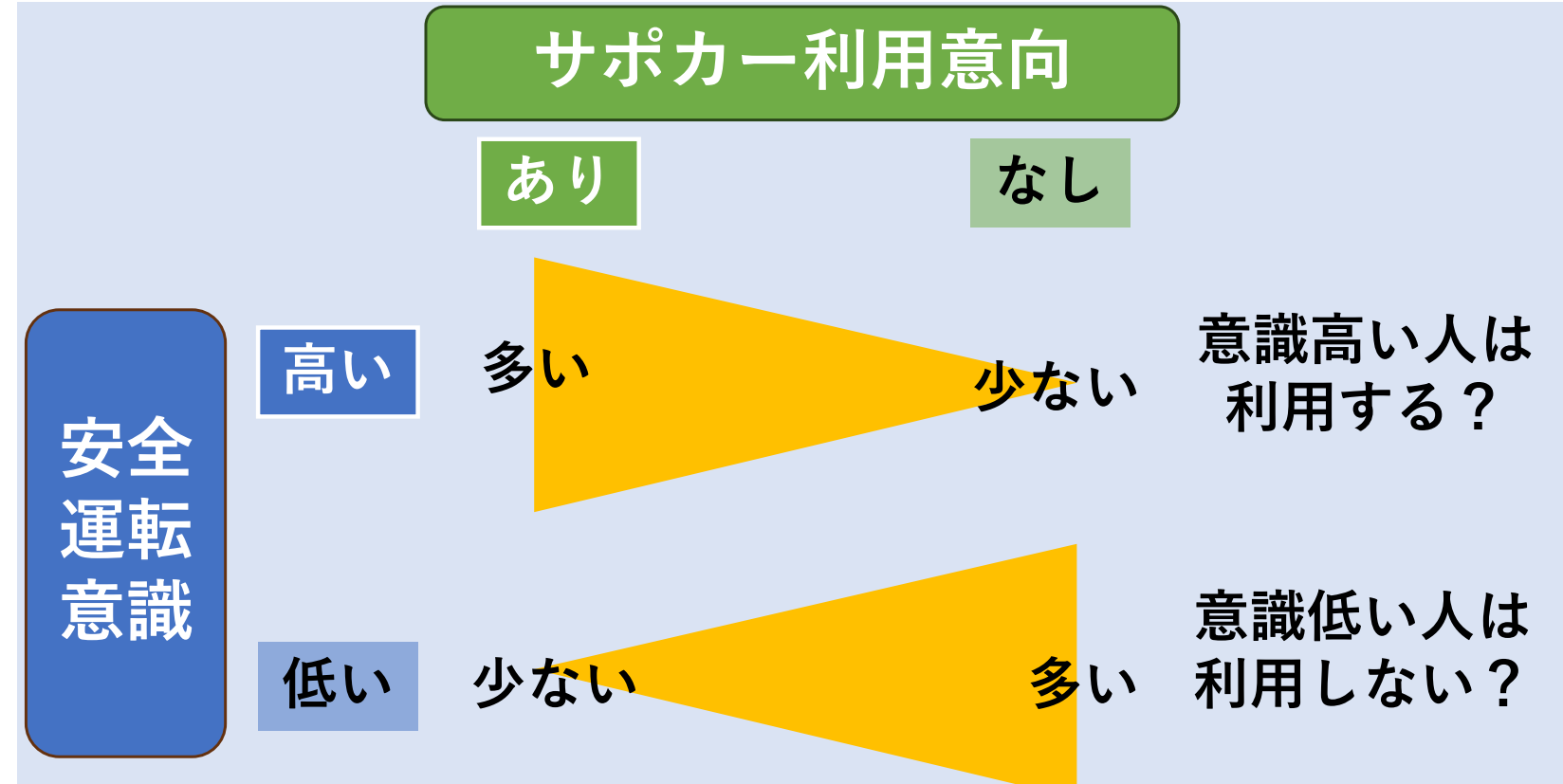


図2 安全運転意識とサポカー利用意向の関係 (イメージ)

### 本研究の目的

- **高齢運転者を対象に、行動経済学の知見を用いたサポカー利用促進策を【対面】で試行し、その効果を検証する**

## サポカー利用促進策【対面】の試行方法

- 一度に多くの高齢運転者に働きかけが可能な高齢者講習の参加者を対象に行った。2024年秋に八尾自動車教習所に出向き、予備調査を兼ねたヒアリング調査を行った上でその結果を反映した本調査を実施した
- 情報提供手法として、行動経済学の「①プロスペクト理論」、「②バンドワゴン効果」に加え、何かの決まりを守ると宣誓することで自分の行動に変化が生じることを期待する「③宣誓効果」(ダン・アリエー2013)の3種類を採用した。

表2 試行の概要

| 項目   | 内容                                                    |
|------|-------------------------------------------------------|
| 調査対象 | 高齢者講習参加者                                              |
| 調査方法 | 講習終了後に説明を行い試行事前質問→情報提供(チラシ)→事後質問の順に行い、情報提供による意識の変化を把握 |
| 調査場所 | 八尾自動車教習所                                              |
| 調査日  | 2024年10月～11月の9日間                                      |
| 対象者数 | 148人(男性114人, 女性34人)<br>週1日以上運転：84%<br>うちほぼ毎日運転：44%    |



図3 3種類の情報提供手法



図4 試行の様子

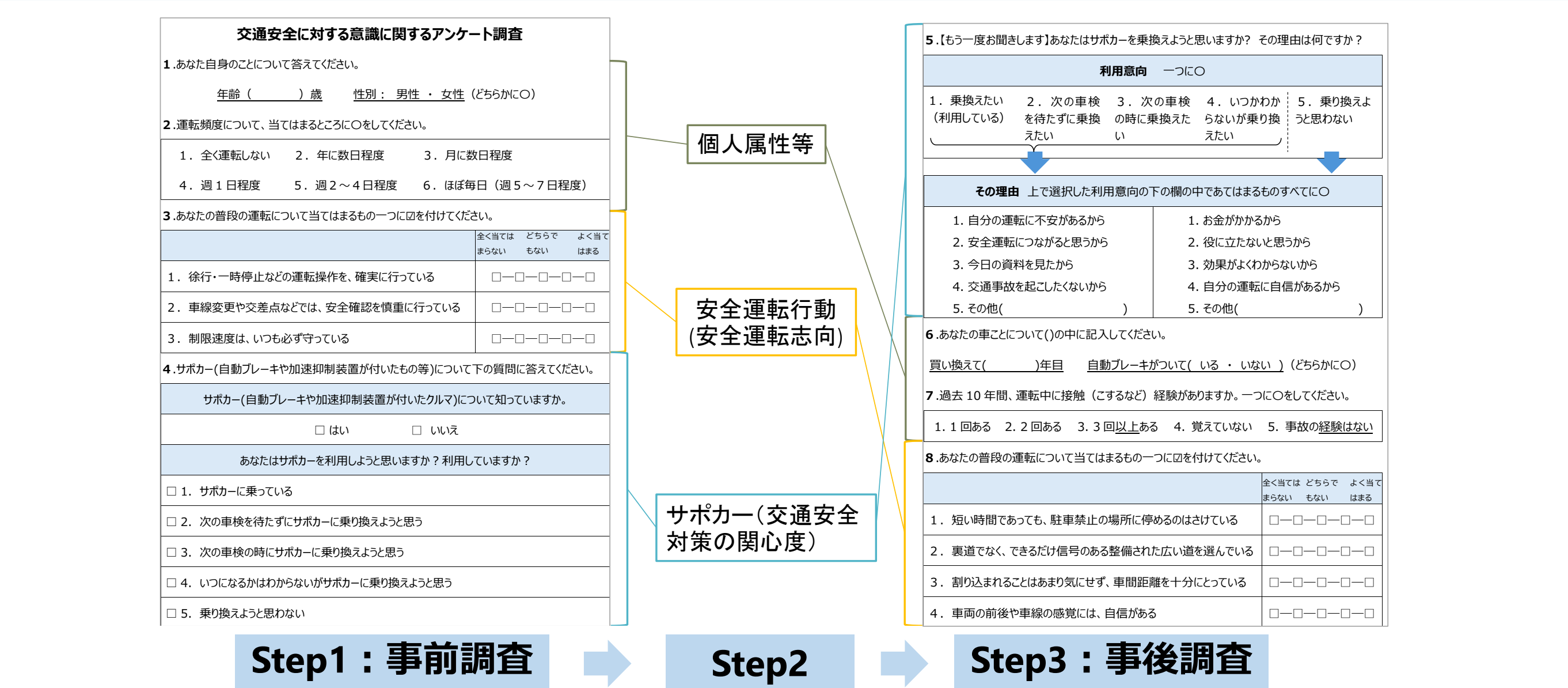
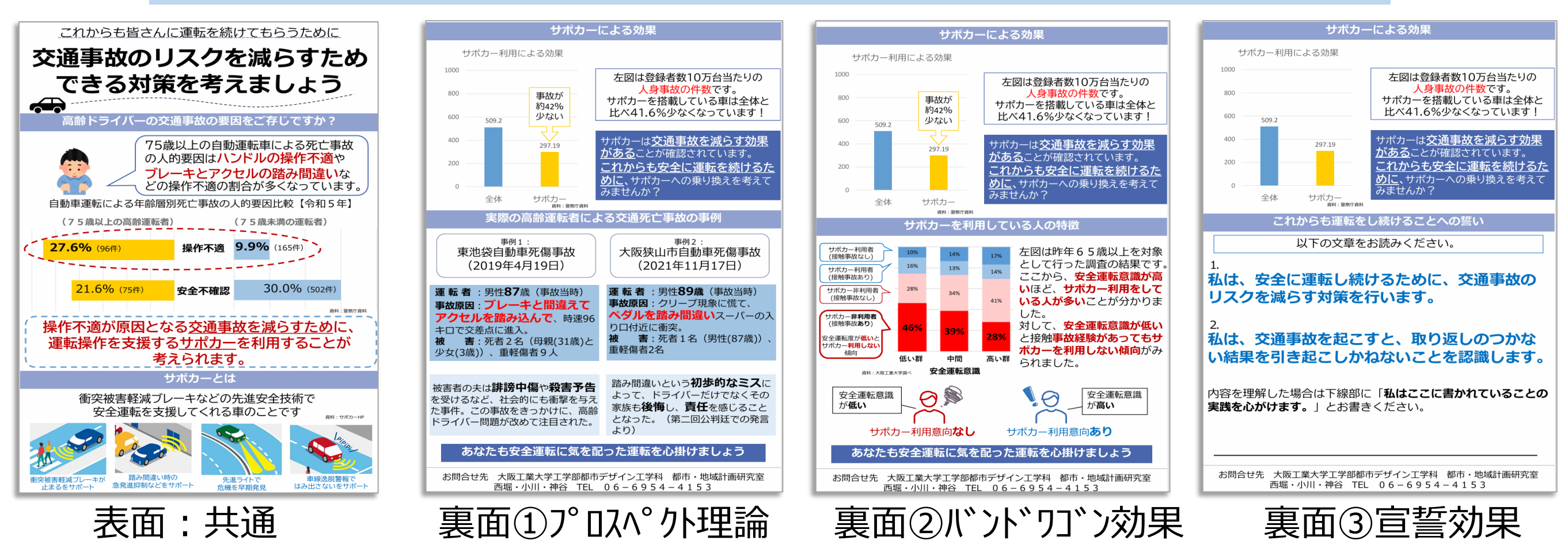


図5 使用した資料

### Step2：事前調査の後、チラシを用いて口頭説明により情報提供を実施



## サポカー利用促進策【対面】の効果

### サポカー利用者が3割存在

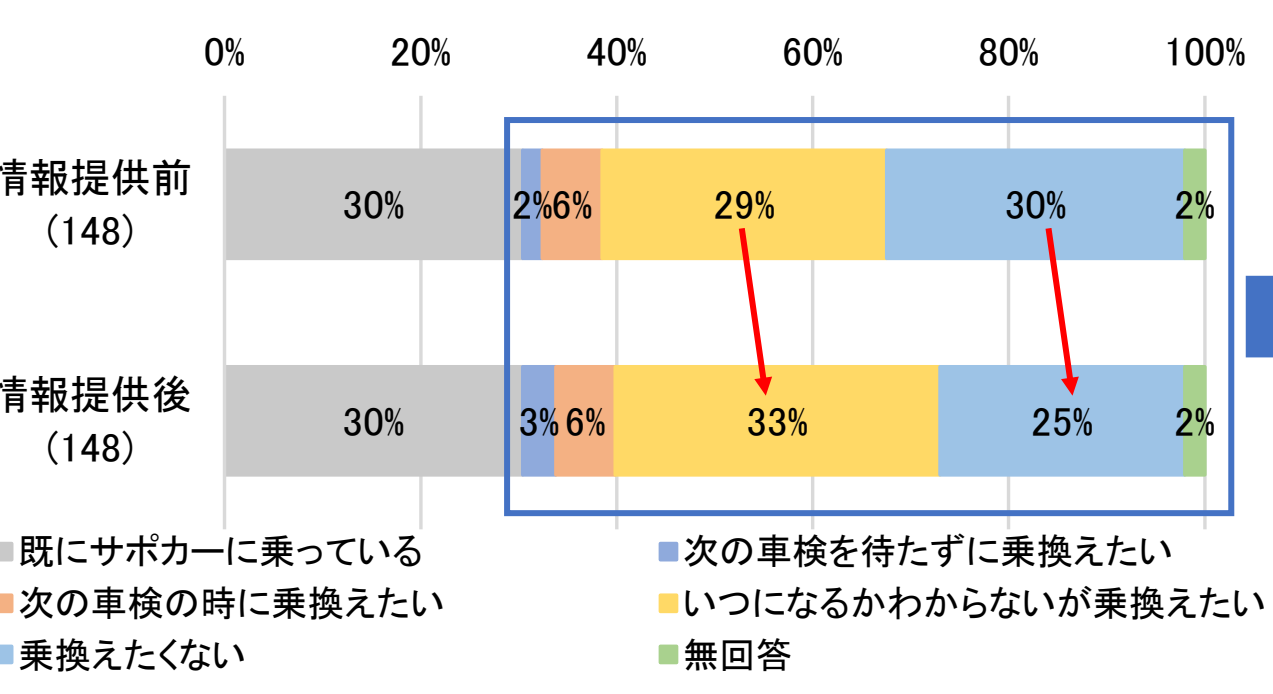


図6 サポカー利用意向等の変化

### 全種類で「乗換えたくない」が減少

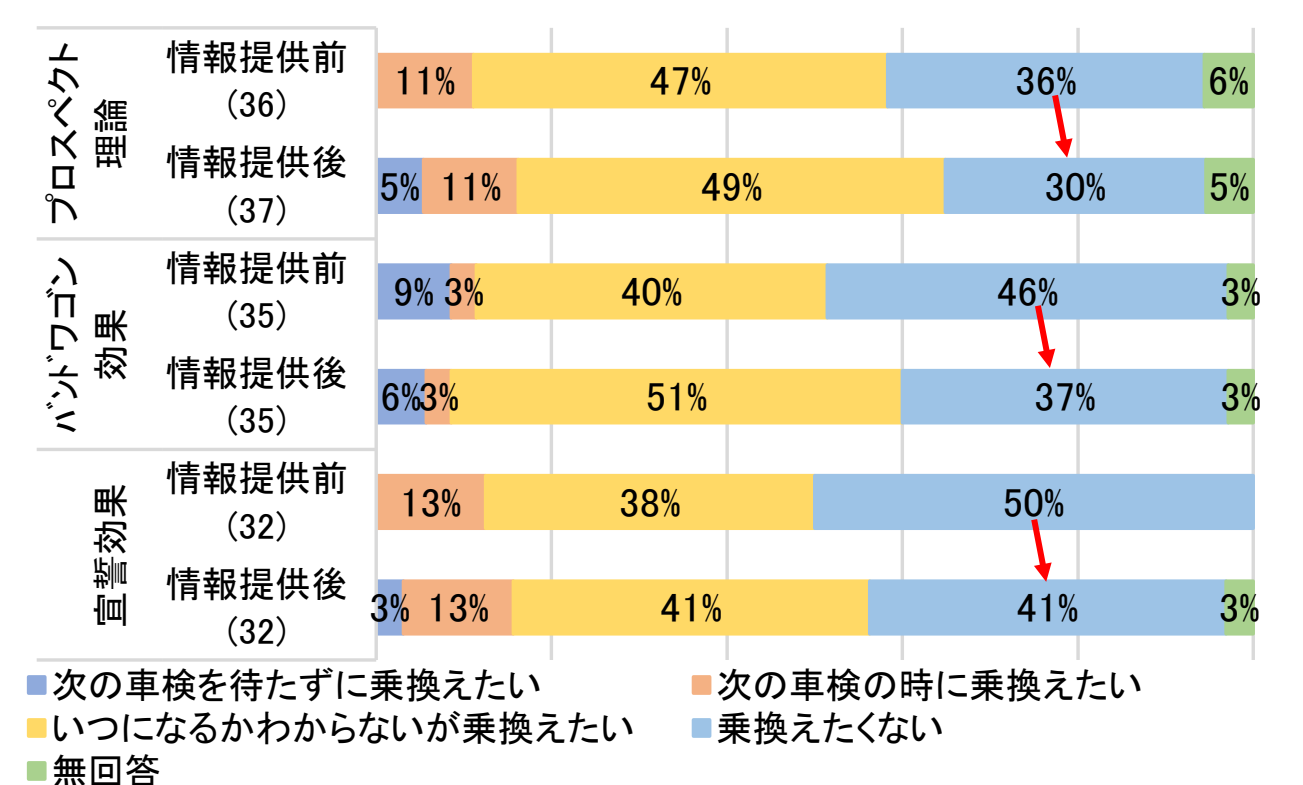


図7 種類別サポカー利用意向の変化

### 情報提供前には「乗換えたくない」人の乗換意向が高まる割合が大きい

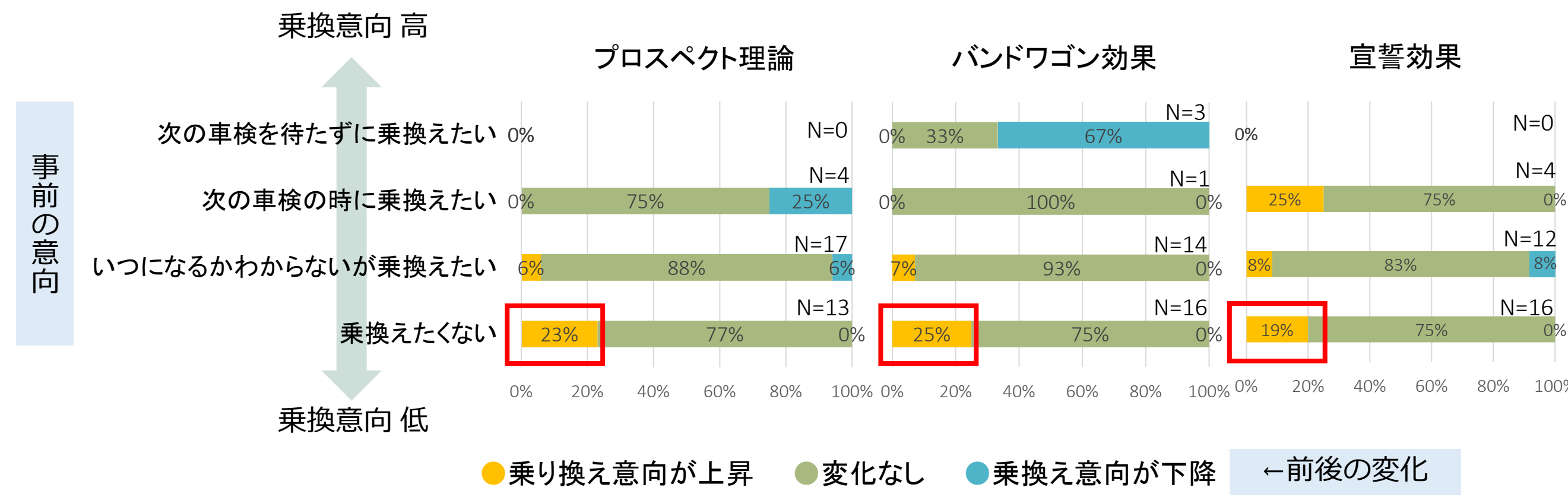


図8 種類別事前の意向別の乗換意向の変化

- 情報提供により「いつになるかわからないが乗換えたい」が増加(29%→33%)し、「乗換えたくない」が減少(30%→25%) (図6)
- ※既にサポカーに乗っている人を含む変化
- 3種類の情報提供全てで「乗換えたくない」が減少(図7)→割合の変化  
プロスペクト理論：-6pt  
バンドワゴン効果：-9pt  
宣誓効果：-9pt  
※情報提供前後に統計的有意差なし

乗換意向を持たない人の意識を変える効果が認められたのは成功

### 利用したい理由：交通安全の実現

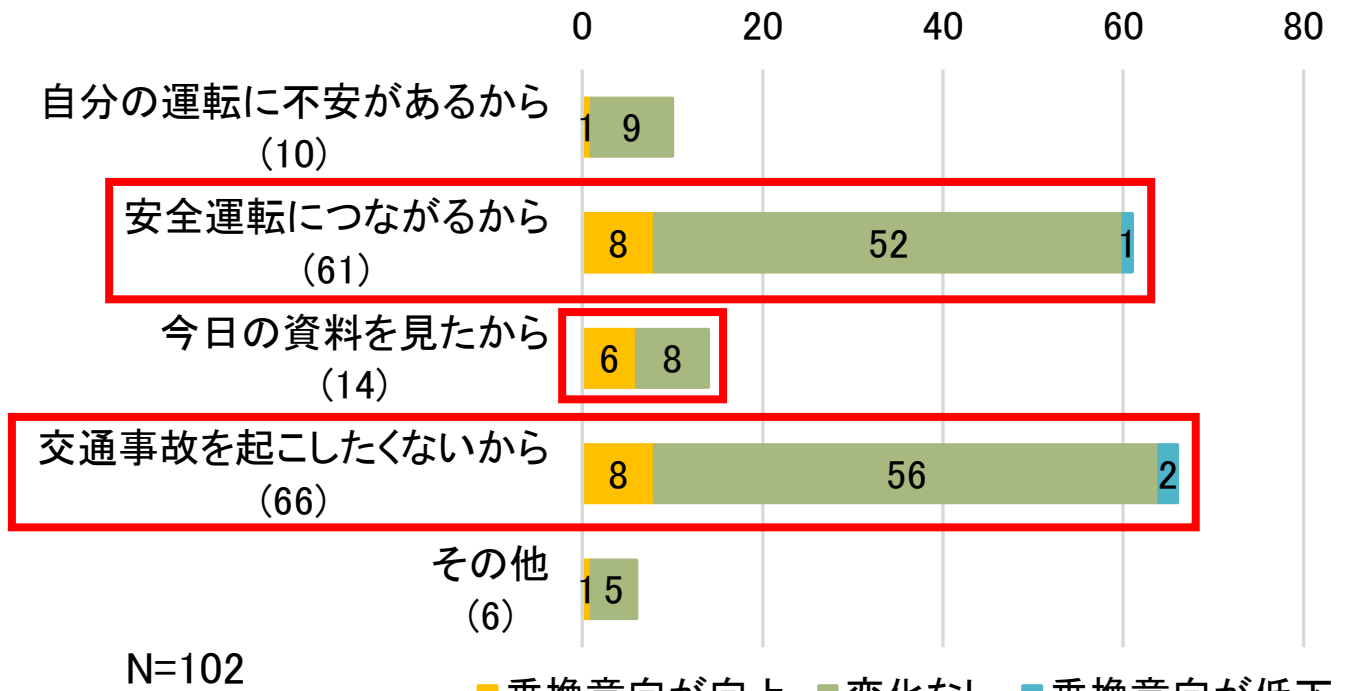


図9 サポカーを利用したい理由 (情報提供後)

- サポカーを利用したい理由は「安全運転につながるから」と「交通事故を起こしたくないから」が大多数
- 少人数ながらも、「今日の資料を見たから」を選んだ人は乗換意向が向上した割合が大

交通安全の訴求は重要  
行動経済学の情報は、  
響く人には効果あり？

### 利用したくない理由：お金、運転に自信あり

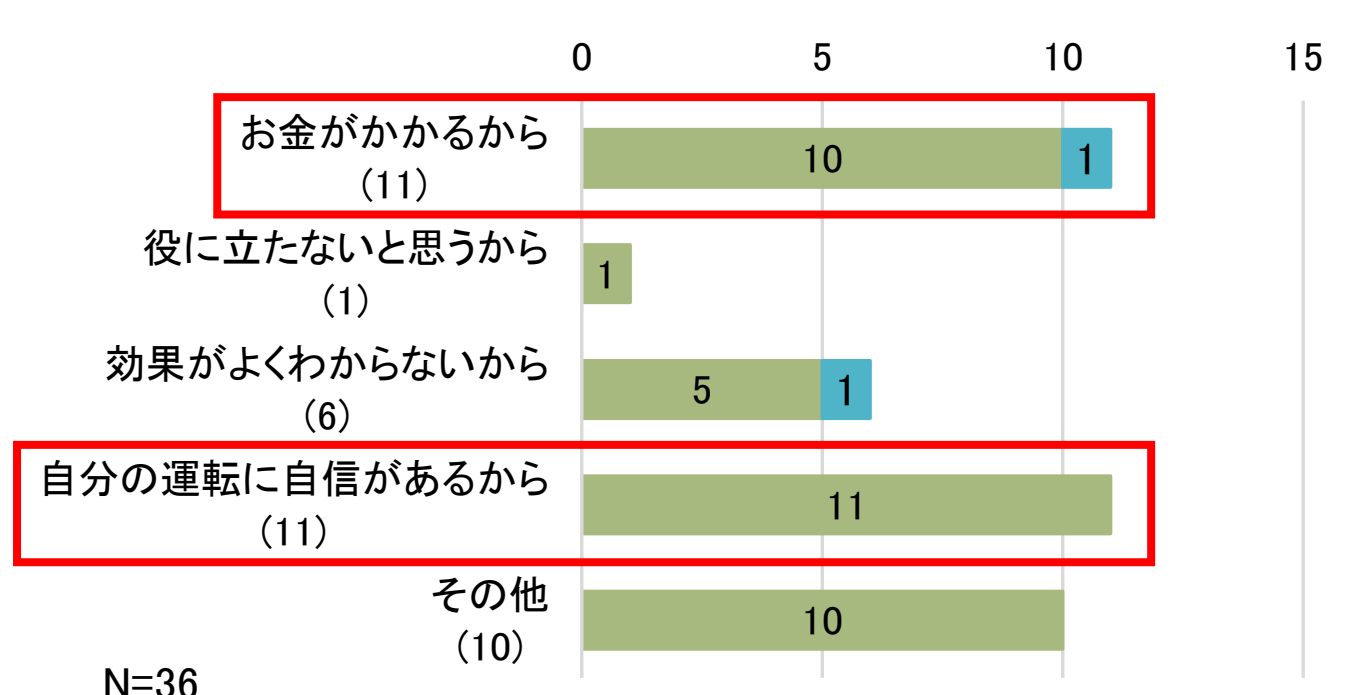


図10 サポカーを利用したくない理由 (情報提供後)

- サポカーを利用したくない理由は「お金がかかる」と「自分の運転に自信がある」が多い
- 交通事故を起こして後悔する前に、自らの運転を振り返る機会(自分事化)を持つことが重要ではないか

どう自分事化するか？

## まとめ

- 対面で試行した3種類の情報提供手法全てで「乗り換えたい」と回答する人が微増した
- 乗換意向を持たない人の2割程度がサポカー乗換意向が高まるように変化
- 高齢者講習参加者以外の多様な被験者を対象とすること(被験者のバイアスを減らすため)や、単なる情報提供ではなく自分事として捉える内容の情報とすることが課題

本研究は科研費22K14345の助成を受けて行った。また、調査実施にご協力いただいた八尾自動車教習所様ならびに受講者の皆さまに心より感謝の意を表します。