

大学生におけるエイジズムが高齢運転者への態度に与える影響

Effects of ageism among university students on attitudes about older drivers

安部 幸志 ・ 篠原 愛衣

はじめに

現在、わが国は高齢化率28.4%という、世界に例を見ない超高齢社会を迎えている（内閣府，2020a）。65歳以上の人口は3,589万人であり、そのうち75歳以上の人口は1,849万人となっている。高齢人口の増加は、高齢者の運転免許保有率の増大を意味し、高齢運転者による交通事故の増加が問題視されることも多い（木村・篠原・八田・長谷川，2018）。一方で、令和2年版交通安全白書によると、免許人口10万人当たり的高齢運転者による死亡事故件数は10年前と比べて減少傾向にあり、高齢運転者による死亡事故は、75歳未満の運転者と比較して、車両単独による事故の割合が多い（37%）のが特徴的であるという（内閣府，2020b）。令和元年度においては、65歳未満の自動車乗車中死者数は531名であったが、65歳以上は552名であり、ほぼ同程度の数値となっている（内閣府，2020b）。このように、高齢運転者による死亡事故は、高齢化率の高まりと比べてみると、決して高まっているとは言いがたい状況にあるにも関わらず、高齢者の交通事故に対する一般的な関心は高く、青年期の交通死亡事故等と比較すると、繰り返し報道されることが多い。

この理由の一つに、エイジズム（ageism：高齢者差別）が挙げられよう。エイジズムとは、1969年にButlerが「高齢であることを理由とする、人々に対する系統的なステレオタイプ化と差別のプロセス」として定義したもので、レイシズム（人種差別）、セクシズム（性差別）に続く、第3の「イズム」として知られている（Butler, 1969）。古谷野・安藤（2003）による指摘では、エイジズム概念には、エイジズムに合致する情報は合理的な判断を超えて過剰に同調するが、合致しない情報は受け入れられなくなり、最終的には高齢者に益する行動や負担を忌避し、それらの行動を妨げるようになるという意味が含まれているという。わが国における、高齢者の運転に対する報道や、その捉え方においても、このエイジズム概念に含意されたような行動が観察されていると思われる。

Marques, Mariano, Mendonca, Tavernier, Hess, Naegle, Peixeiro, & Martins（2020）による、最新のエイジズム関連要因についてのシステムティックレビューによると、エイジズムに関連する要因として、性別、自分の身体的・精神的健康、年を取る事に対する不安、死への不安・恐怖、高齢者との交流が挙げられている。また、わが国において、エイジズム尺度の日本語版を作成し、関連する要因を探索した原田・杉澤・柴田（2008）の研究では、祖父母との同居経験とエイジズムとの関連は認められず、60歳以上の親族数、加齢に関する知識、生活満足度との関連が報告されている。近年では、エイジズムは若者世代特有のものではなく、高齢者世代におけるエイジズム、特に加齢に対してポジティブなステレオタイプを有することが長寿を予測するという報告もある（中川・安元，2019）。

このように、エイジズムの関連要因についての研究は蓄積されつつあるが、エイジズムが高齢者の運転に対する偏見やステレオタイプにどのような影響を与えているのか、実証的に検討した研究

は行われていない。その理由として、高齢者の運転について、若者や一般成人がどのように考えているのかを定量的に捉えるための尺度が存在しないことが挙げられる。そこで本研究では、高齢者の運転に対する、若者の態度を測定するための尺度を作成し、エイジズムのどのような側面が影響しているのかを明らかにすることを目的とする。

方法

対象

K大学およびK短期大学に所属する学生465名を対象とした質問紙調査を行った。調査期間は2019年5月～7月である。それぞれの大学における一般教養の授業前後に質問紙を配布し、対象者にはその場で記入するよう求めた。質問紙の表紙には、本調査への参加は任意であること、途中で回答を止めても良いことを明記し、研究参加に同意する場合のみ、記入するよう求めた。配布した465名のうち、4名からは回答への同意が得られなかったため、461名のデータを分析対象とした（同意率99.1%）。本研究では、同意が得られた461名のうち、高齢者の運転に対する態度項目に欠損値が認められなかった442名のデータを用いて分析を行った。また、最終的に因果モデルを構築して分析する際、属性要因についても欠損値が含まれると、修正指標による検討が出来ないため、共分散構造分析ではすべての変数において欠損値が認められなかった434名のデータを用いて分析を行った。

倫理的配慮

本研究における質問紙調査は、無記名で行った。配布した質問紙の表紙に、「調査への同意は任意であり、途中で回答を止めても良い」ということを明記し、加えて、「本研究への参加に同意する場合は、四角内にチェックを入れてください」という文章とともに、ボックス型の図形を表紙に示した。本研究では、これらの指示の中で、明確な同意を示した442名のデータのみを分析に使用した。

高齢者の運転に対するステレオタイプ

木村ら（2018）の研究では、中高年運転者における運転行動を検討する際、重要な項目として「アクセルとブレーキの踏み間違い」を挙げている。また、D-CAT (Digit Cancellation Test: 文字抹消検査) による調査の結果、加齢に伴った情報処理速度の低下についても安全な運転行動にとって重要であることを指摘している。内閣府（2020b）の報告書においても、この「アクセルとブレーキの踏み間違い」やハンドルの操作不適が、高齢者の死亡事故に関わる重要な要因として挙げられている。そこでこれらを加味し、「高齢者は、アクセルとブレーキを踏み間違いやすいと思う」「高齢者は車のハンドル操作が下手だと思う」「高齢者には運転免許を交付すべきでないと思う」「高齢のドライバーが事故を起こす割合は、若者よりもかなり高いと思う」「高齢者は、クラクションを鳴らされても気づきにくいと思う」の7項目を作成した。これらの項目に対し、「1. そう思わない」から「5. そう思う」の5件法で回答を求めた。この得点が高い方が、高齢者の運転に対して否定的なステレオタイプを有していることを意味している。

エイジズム

原田・杉澤・杉原・山田・柴田（2004）による、日本語版 Fraboni エイジズム尺度（Fraboni Scale of Ageism; FSA）の短縮版を用いた。この尺度は Fraboni, Saltstone, & Hughes（1990）によって作成された尺度を原田ら（2004）が翻訳し、新たに解析を加えたもので、「嫌悪・差別」「回避」「誹謗」という3因子14項目から構成された尺度である。本研究では、3つの下位尺度ごとに尺度得点を算出し、分析に用いることとした。下位尺度の信頼性は、「嫌悪・差別」が $\alpha = .72$ 、「回避」が $\alpha = .84$ 、「誹謗」が $\alpha = .68$ であった。

属性要因

本研究では、性別、年齢、高齢者との同居経験の有無、親族の高齢者との交流頻度、現在の精神的健康状態を示すものとして抑うつ度を測定した。高齢者との同居経験については、子どもの頃、高齢者と同居していたかという設問に対し、はいを1、いいえを2として回答を求めた。親族の高齢者との交流頻度は、積極的にしていたを1、ときどき交流していたを2、あいさつ程度を3、していないを4として回答を求めた。抑うつについては、Kessler, Andrews, Colpe, Hiripi, Mroczek, Normand, Walters, & Zaslavsky（2002）によるK-6の日本語版を用いた（Furukawa, Kawakami, Saitoh, Ono, Nakane, Nakamura, Tachimori, Iwata, Uda, Nakane, Watanabe, Naganuma, Hata, Kobayashi, Miyake, Takeshima, & Kikkawa, 2008）。この尺度は、うつ症状を示す6つの項目に対し、「1.いつも」から「5.全くない」までの5件法で測定する尺度である。本研究では、6項目の合計得点を算出して分析に用いた。K-6日本語版の本研究データにおける信頼性は、 $\alpha = .87$ であった。

分析

本研究では、まず高齢者の運転に対する態度項目の出現頻度を確認した後に、因子分析を用いて、尺度としての因子的妥当性を確認した。次に、内的一貫性を算出し、信頼性を検討した。エイジズムおよび属性要因との関連は、相関分析および重回帰分析を行った。最後に、諸要因との関連とデータとの適合性について検討するために、重回帰分析によって得られた結果に基づいたモデルを構築し、共分散構造分析を行った。

結果

本研究で使用した、高齢者の運転に対するステレオタイプの項目について、単純な出現頻度を示したものが図1である。「そう思う」「まあそう思う」を合わせて50%以上であったのは、「高齢のドライバーが事故を起こす割合は、若者よりもかなり高いと思う」、「高齢者の運転は危ないと思う」、「高齢者は、アクセルとブレーキを踏み間違えやすいと思う」、「車で左折や右折をする際、高齢者は歩行者に気づきにくいと思う」、「高齢者は、クラクションを鳴らされても気づきにくいと思う」の5項目であった。

一方で、「高齢者には運転免許を交付すべきでないと思う」や「高齢者は車のハンドル操作が下手だと思う」の2項目については、「どちらともいえない」という回答が多数を占めており、対象者の意見が分かれていることが明らかとなった。

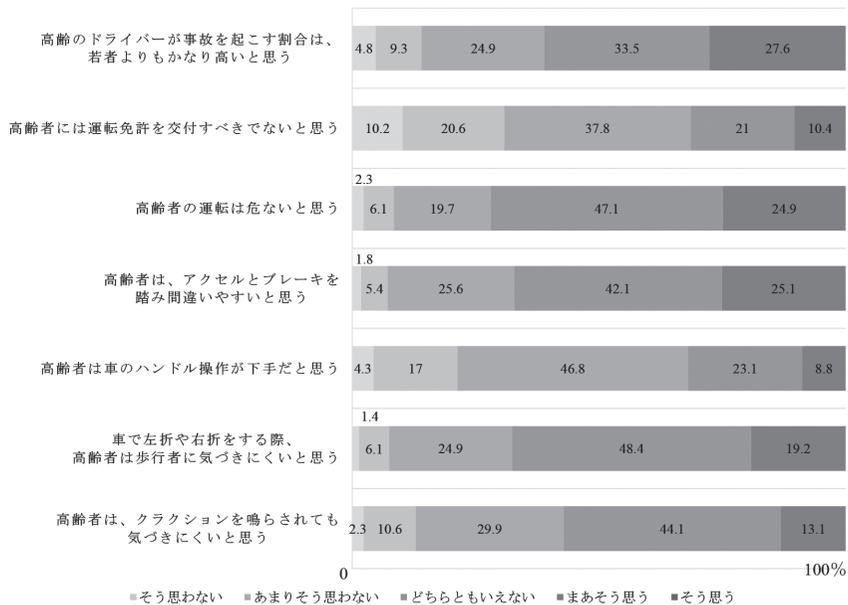


図1 高齢者の運転に対するステレオタイプ項目の出現頻度 (%)

因子分析

本研究では、因子分析に使用する項目を決定するため、まず、高齢者の運転に関するステレオタイプ項目間の相関分析を行った。これは、Clark & Watson (2019) による尺度を作成する際の注意事項として、項目間相関が.15から.50までの項目を使用することが望ましいとされているため、本研究でもその指摘に準じて、因子分析に使用する項目の精査を行うためである。その結果、「高齢者には運転免許を交付すべきでないと思う」と「高齢者の運転は危ないと思う」との間に有意な高い相関が認められた ($r = .581, p < .001$)。また、「高齢者の運転は危ないと思う」項目は、「高齢者は、アクセルとブレーキを踏み間違いやすいと思う」項目とも、高い相関が認められた ($r = .626, p < .001$)。加えて、「車で左折や右折をする際、高齢者は歩行者に気づきにくいと思う」項目は、「高齢者の運転は危ないと思う」項目 ($r = .526, p < .001$)、「高齢者は、アクセルとブレーキを踏み間違いやすいと思う」項目 ($r = .571, p < .001$)、「高齢者は車のハンドル操作が下手だと思う」項目 ($r = .529, p < .001$) と高い相関が認められた。そこで、複数の項目に高い相関を有する「高齢者の運転は危ないと思う」項目と、「車で左折や右折をする際、高齢者は歩行者に気づきにくいと思う」項目を除外して、因子分析を行うこととした。

表1 高齢者の運転に対するステレオタイプ項目の因子分析結果 (最尤法)¹⁾

項目	因子負荷量
高齢者は、アクセルとブレーキを踏み間違いやすいと思う	.728
高齢者は車のハンドル操作が下手だと思う	.687
高齢者には運転免許を交付すべきでないと思う	.682
高齢のドライバーが事故を起こす割合は、若者よりもかなり高いと思う	.592
高齢者は、クラクションを鳴らされても気づきにくいと思う	.572

¹⁾内の一貫性 $\alpha = .783$

最尤法による因子分析の結果を表1に示す。分析の結果、1因子が抽出され、すべての項目に.40以上の因子負荷量があることが示唆された。また、これらの5項目における内的一貫性は、 $\alpha = .783$ であった。よって、これらの項目は、1因子から構成される「高齢者の運転に対するステレオタイプ尺度」として、一定の因子的妥当性と信頼性を有していると考えられるため、尺度得点を算出し、他の変数との関連について検討することとした。

相関分析

表2 相関分析結果

	性別	年齢	同居 経験	過去の 交流	K-6 (抑うつ)	エイジズム		
						嫌悪・差別	回避	誹謗
年齢	-.145 **	—	—	—	—	—	—	—
高齢者との同居経験	.094	-.028	—	—	—	—	—	—
過去の高齢者との 交流頻度	-.090	.013	.261***	—	—	—	—	—
K-6(抑うつ)	.014	-.065	.071	.027	—	—	—	—
エイジズム								
嫌悪・差別	-.121 *	-.073	.017	.074	-.181***	—	—	—
回避	-.099 *	.014	.070	.189 **	-.154**	.609***	—	—
誹謗	-.132 **	-.080	-.032	.146 **	-.125**	.546***	.545***	—
高齢者の運転に対する ステレオタイプ	.004	-.034	.122*	.090	.048	.163**	.205***	.361***

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

相関分析の結果、高齢者の運転に対するステレオタイプと有意な相関が認められたのは、高齢者との同居経験、エイジズムの下位尺度である、嫌悪・差別因子、回避因子、誹謗因子であった。一方、エイジズムについては、性別がすべての下位尺度と、過去の交流が回避、誹謗の下位尺度と有意な相関が認められた。また、K-6(抑うつ)は高齢者の運転に対するステレオタイプとは相関が認められなかったが、エイジズムのすべての下位尺度と有意な関連が認められた。

重回帰分析

表3 高齢者の運転に対するステレオタイプとエイジズムとの重回帰分析結果

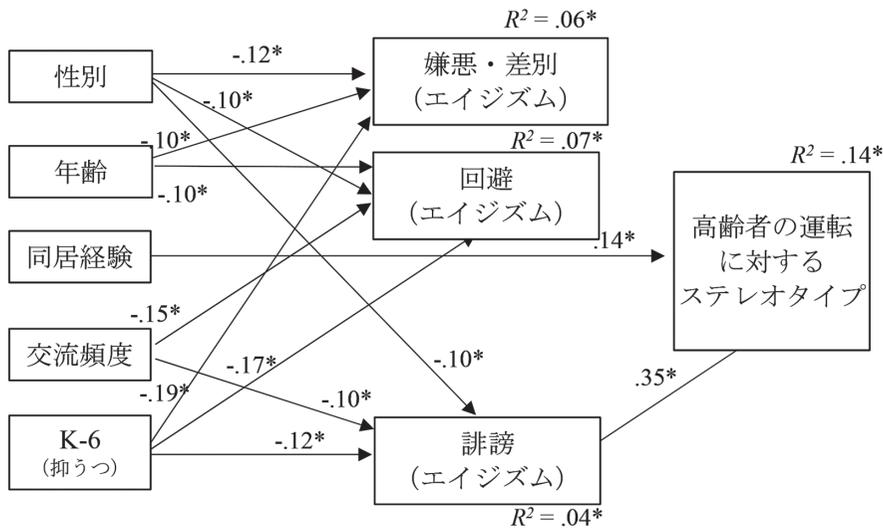
	エイジズム			高齢者の運転に対する ステレオタイプ
	嫌悪・差別	回避	誹謗	
	β	β	β	β
性別	-.129 **	-.102 *	-.119*	.030
年齢	-.111 *	-.114 *	-.029	-.038
同居経験	.027	.050	-.047	.128 *
交流頻度	.063	.174 ***	.152**	.006
K-6(抑うつ)	-.191 ***	-.171 ***	-.120 *	.072
エイジズム				
嫌悪・差別				-.065
回避				.023
誹謗				.389 ***
R ²	.065 ***	.084 ***	.054 ***	.153 ***

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

重回帰分析の結果を表3に示す。エイジズムの下位尺度である、「嫌悪・差別」因子に対し、有意な影響を与えていたのは、性別 ($\beta = -.129, p < .05$) と年齢 ($\beta = -.111, p < .05$)、そしてK-6 (抑うつ) 得点 ($\beta = -.191, p < .001$) であった。また、「回避」因子に対しては、性別 ($\beta = -.102, p < .05$) と年齢 ($\beta = -.114, p < .05$)、交流頻度 ($\beta = .174, p < .001$)、K-6 (抑うつ) 得点 ($\beta = -.171, p < .001$) が有意な影響を与えていた。「誹謗」因子に対しては、性別 ($\beta = -.119, p < .05$)、交流頻度 ($\beta = .152, p < .01$)、K-6 (抑うつ) 得点 ($\beta = -.120, p < .05$) が有意な影響を与えていた。

高齢者の運転に対するステレオタイプを従属変数とした分析の結果、有意な影響を与えていたのは、属性要因の中では同居経験のみであった ($\beta = .128, p < .05$)。また、エイジズムの下位尺度は、相関分析ではすべての因子が有意な関連が認められたが、重回帰分析においては、「誹謗」因子のみ、有意な影響を与えていた ($\beta = .389, p < .001$)。

共分散構造分析



* $p < .05$

モデル適合度: $\chi^2(11) = 12.770, p = .309, GFI = .994, AGFI = .973, CFI = .997, RMSEA = .019$

図2 共分散構造分析による若者による高齢者の運転へのステレオタイプとエイジズムとの関連

最後に、重回帰分析の結果に基づいて、高齢者の運転に対するステレオタイプとエイジズムとの関連を検討するための因果モデルを構築し、共分散構造分析を行った。本分析においては、重回帰分析において有意な関連が認められた変数間の関係をすべて推定する初期モデルを作成し、修正指標を参照してモデルの改善を行うこととした。その結果、初期モデルにおいてすべてのパスは有意であり、修正指標においても観測変数間にはこれ以上追加すべきパスも、削除すべきパスもないことが明らかとなったため、この初期モデルを最終モデルとして採用した(図2)。最終モデルのデータへの適合度は、十分高いと判断できる値であった ($\chi^2(11) = 12.770, p = .309, GFI = .994, AGFI = .973, CFI = .997, RMSEA = .019$)。最終モデルにおいて、すべての変数が他の変数との関連

が認められ、高齢者の運転に対するステレオタイプに直接影響を与えていたのはエイジズムの「誹謗」($\beta = .352, p < .05$)と同居経験のみであった($\beta = .138, p < .05$)。

考察

本研究では、高齢者の運転に関する若者の態度を測定する尺度を作成し、エイジズムとの関連について検討した。

まず、高齢者の運転に対する若者の態度に関する項目の出現頻度について分析を行ったところ、若者世代が高齢者の運転に対し、かなり強い否定的なステレオタイプを有していることが明らかとなった。高齢者個人の運転スキルは、個人の身体的要因や認知的要因と強い関連があることが報告されており(木村ら, 2018)、軽度の単語遅延記憶能力の低下であっても運転スキルに影響することが明らかとなっている(太田・石橋・尾入・向井・蓮花, 2004)。そのため、若者は高齢者の認知機能の中でも、特に反応速度が若年層と比較して遅いことを問題視し、運転スキルについても負のイメージを有しているのではないかと考えられる。一方で、運転免許の交付をやめるべき、という項目には慎重な反応をしている者が多く認められた。これは、運転という権利を取り上げることは、人権の尊重の観点からも、権利侵害であると考え、同意出来ないと考えた者が多かったのではないかと考えられる。また、ハンドル技術に関する項目も、慎重な判断をする者が多かった。これは、反応速度は加齢によって低下するが、ハンドル技術は長年の運転で熟達し、加齢による影響が少ないと考えたのではないと思われる。

本研究では、事前に項目間相関を算出し、Clark & Watson (2019)の基準に基づき、.15から.50の相関が認められた項目のみを因子分析に使用した。これは、高すぎる項目間相関を有する項目は、非常に類似した内容を測定していることを意味し、低すぎる項目間相関はその反対に尺度を構成する項目として十分ではないと考えられるためである。本研究においては、測定した7項目のうち、「高齢者の運転は危ないと思う」項目と、「車で左折や右折をする際、高齢者は歩行者に気づきにくいと思う」が、他の項目と高い相関が認められたため、削除して以後の分析を行った。

最尤法による因子分析の結果、1因子が抽出され、すべての項目における因子負荷量が.40以上であった。また、内的一貫性も高い値を示したことから、因子的妥当性および信頼性は十分であると考え、これらを単純加算して「高齢者の運転に対するステレオタイプ」尺度として用いることとした。

この高齢者の運転に対するステレオタイプおよびエイジズムと、属性要因との相関分析を行った結果、高齢者の運転に対するステレオタイプはエイジズムの下位尺度である、嫌悪・差別、回避、誹謗の3因子と有意な相関があることが明らかとなった。しかしながら、属性要因との相関分析結果からは、エイジズムとは異なり、性別との関連が認められず、過去の高齢者との交流とも関係なく、抑うつとも有意な関連がないことが明らかとなった。一方で、高齢者との同居経験は、エイジズムとは相関が認められなかったが、高齢者の運転に対するステレオタイプとは有意な関連が認められた。Kalavar (2001)は、エイジズムには性差があることを報告しており、女性の方がエイジズム得点は低いことが多いという。本研究でも、性別とエイジズムとの間に負の相関が認められたことから、女子学生の方が男子学生よりもエイジズム得点が低い、つまり、高齢者への態度が肯定

的である可能性が高いと思われる。また、本研究においても、原田ら（2008）の報告と同じく、エイジズムと高齢者との同居経験は関連が認められなかった。保坂・袖井（1988）は大学生の老人イメージに関連する要因として「祖父母以外の老人との接触」が重要であることを指摘しており、原田ら（2008）においても、個人の属性要因よりも、高齢者本人のパーソナリティや交流頻度が関係しているのではないかと考察している。本研究においても、交流の質を示す交流頻度との関連を検討したところ、交流頻度が少ないほど、エイジズム得点が高いことが明らかとなった。Burnes, Sheppard, Henderson, Wassel, Cope, Barber, & Pillemer（2019）では、エイジズムに対する介入効果に関するレビューを行ったところ、教育と世代間交流がエイジズムを低減させるための大きな効果を有していることを報告している。若者のエイジズムが高まることを防ぐためには、世代間の交流をさらに進め、特に幼少期における高齢者との交流が重要となることを本研究は示していると考えられる。

重回帰分析において、エイジズムの下位尺度を従属変数とした分析を行ったところ、3因子とも、抑うつと有意な関連があることが明らかとなった。これまで、エイジズムと精神的健康との関連を検討した研究は少なく、高齢期におけるエイジズムが健康を予測するという報告がいくつか挙げられるのみである（Marques et al., 2020）。本研究結果は、同居経験や豊かな交流経験があったとしても、気分が落ち込んでいる状態や、沈みがちな若者は、高齢者に対して否定的な態度を取ってしまう可能性があることを示している。本研究は横断調査であるため、抑うつとエイジズムとの因果を明らかにすることは出来ないが、うつ気分と物事全般に対する否定的な認知には深い関連があることも知られているため、エイジズムが大学生の抑うつを予測する1要因であるのか、抑うつがエイジズムを予測する要因であるのかを、今後明らかにしていく必要があると考えられる。

重回帰分析および共分散構造分析の最終モデルにおいて、高齢者の運転への偏見にもっとも強い影響を与えていたのは、エイジズムの下位尺度、「誹謗」であった。「誹謗」は、高齢者に対する典型的なステレオタイプを示す項目であり、「嫌悪・差別」や「回避」のような具体的な高齢者への嫌悪感や忌避感を示すものではない。一般的に、高齢者への差別意識が高い場合、嫌悪感や忌避感が高い状態を意味すると思われるが、「誹謗」は「過去に生きている」や「古くからの友人でかたまる」など、ネガティブなイメージではあるが、偏見とまでは言い切れない項目から構成されている因子であるため、単純に高齢者に対する強い嫌悪感が、高齢者の運転に対する否定的な態度を作り出しているとは言えないであろう。Palmore（1999）はエイジズムに関連する要因として「無知」を挙げ、加齢に対する事実を知らない者ほど高齢者に対する否定的な態度を示すことを報告している。Luo, Zhou, Jin, Newman, & Liang（2013）もアメリカと中国の大学生におけるエイジズムを比較し、中国における老年学教育の不足が、中国人大学生のエイジズムにつながっていることを示している。一方で、Stuart-Hamilton & Mahoney（2003）はエイジズム尺度を用いた年齢意識に関するワークショップを実施し、その中でワークショップの実施が「誹謗」を弱めるという教育効果を見いだしている。本研究においても、加齢に関する正確な知識が不足していることが、高齢者の運転に対する否定的な態度につながるという結果が得られたことから、教育の重要性が改めて示唆されたと言える。

一方で、本研究において、因果を検討した最終モデルにおいて、誹謗の他に関連が認められたのは、同居経験のみであった。交流の頻度との関連が認められなかったため、単純に高齢者と過去同居していたかどうか、若者の高齢者の運転に対する態度に重要な影響を与えていることを意味する。地方都市では、自動車での移動が中心であり、祖父母も孫世代の移動に重要な役割を果たすことが多いと考えられるため、実際に祖父母による運転を経験していることが、高齢者の運転へのステレオタイプに影響しているのではないかと考えられる。また、共分散構造分析および重回帰分析において、交流頻度と「回避」「誹謗」との間に、「嫌悪・差別」よりも強い関連が認められた。これは、強いネガティブなイメージである、「嫌悪・差別」よりも、偏見とまでは言えない「誹謗」や単純に接触を避ける傾向を示す「回避」は、交流頻度を増やしたり (Hale, 1998)、交流の質を高めたりすることの影響を受けやすいことを示していると考えられる。最終モデルでは「回避」と高齢者の運転に対するステレオタイプとの関連は有意ではなかったが、相関分析においては「回避」と「誹謗」は「嫌悪・差別」よりも高齢者の運転に対するステレオタイプと強い相関が認められたことから、高齢者との交流頻度を増加させることが間接的に高齢者の運転への偏見を予防する可能性は高いのではと考えられる。

本研究の課題として、第一に、本研究では複数の属性要因を測定し、高齢者の運転への偏見を従属変数とする因果モデルを構築したが、調査そのものは横断的調査であり、因果関係の確証には至っていないことが挙げられる。抑うつとエイジズムとの関連や、エイジズムと高齢者の運転への偏見との関連について検討した研究は数少なく (Marques et al., 2020)、因果関係が本研究のみで明らかとなったとは言い難い。今後、縦断的研究を行い、精神的健康の変動やエイジズムの変動を捉えて分析することが必要であろう。

第二に、本研究では高齢者との同居経験や高齢者との交流頻度について、限られた質問を用いて調査を行ったため、同居生活の中でどのような交流が行われたのかという点や、同居していた高齢者はどのようなパーソナリティだったのか等の詳細な個人要因を測定していないことが挙げられる。Palmore (1998) は、接触する高齢者のタイプによって高齢者に対する態度は肯定的にも否定的にもなることを指摘しており、これらの個人要因も含有したモデルについて検討する必要がある。

過疎地域や自動車以外の交通手段に乏しい地域では、高齢者が運転をやめるということは生活をやめるということに等しい (佐藤・島内, 2011)。高齢者が加害者・被害者となる交通事故を防ぐための環境整備を続けながらも、過度に高齢者の運転を恐れ、嫌悪したりすることのないよう、高齢者の運転に対するステレオタイプやエイジズムに関する研究が今後ますます重要となると考えられる。

謝辞

本研究における調査にご協力いただいたK大学およびK短期大学の皆様に深謝いたします。また、調査の企画およびデータ入力作業にご協力頂いた、生涯発達心理学ゼミの田邊綾さん、中島千尋さんに心より感謝申し上げます。

引用文献

- Burnes, D., Sheppard, C., Henderson, C.R., Wassel, M., Cope, R., Barber, C., & Pillemer, K. (2019). Interventions to reduce ageism against older adults: A systematic review and meta-analysis. *American Journal of Public Health*, 109, e1-e9.
- Butler, R.N. (1969). Age-ism: Another form of bigotry. *The Gerontologist*, 9, 243-246.
- Clark, L.A. & Watson, D. (2019). Constructing validity: New developments in creating objective measuring instruments. *Psychological Assessment*, 31, 1412-1427.
- Fraboni, M., Saltstone, R., & Hughes, S. (1990). The fraboni scale of ageism (FSA): An attempt at a more precise measure of ageism. *Canadian Journal on Aging*, 9, 56-66.
- Furukawa, T.A, Kawakami, N., Saitoh, M., Ono, Y., Nakane, Y., Nakamura, Y., Tachimori, H., Iwata, N., Uda, H., Nakane, H., Watanabe, M., Naganuma, Y., Hata, Y., Kobayashi, M., Miyake, Y., Takeshima, T., & Kikkawa, T. (2008). The performance of the Japanese Version of the K6 and K10 in the World Mental Health Survey Japan. *International Journal of Methods in psychiatric Research*, 17, 152-158.
- Hale, N.M. (1998). Effects of age and interpersonal contact on stereotyping of the elderly. *Current Psychology*, 17, 28-47.
- 原田 謙・杉澤秀博・柴田 博 (2008). 都市部の若年男性におけるエイジズムに関連する要因. *老年社会科学*, 29, 485-492.
- 原田 謙・杉澤秀博・杉原陽子・山田嘉子・柴田 博 (2004). 日本語版Fraboniエイジズム尺度 (FSA) 短縮版の作成—都市部の若年男性におけるエイジズムの測定—. *老年社会科学*, 26, 308-319.
- 保坂久美子・袖井孝子 (1988). 大学生の老人イメージ; SD法による測定と要因分析. *社会老年学*, 34, 23-36.
- Kalavar, J.M. (2001). Examining ageism: Do male and female college students differ? *Educational Gerontology*, 27, 507-513.
- Kessler, R. C., Andrews, G., Colpe, L. J., Hiripi, E., Mroczek, D. K., Normand, S. L. T., Walters, E. E., & Zaslavsky, A. M. (2002). Short screening scales to monitor population prevalence and trends in non-specific psychological distress. *Psychological Medicine*, 32, 6, 959-976.
- 木村貴彦・篠原一光・八田武志・長谷川幸治 (2018). 住民健康診断を利用した中高年の運転者における運転行動と認知的要因の関連性. *交通科学*, 49, 41-48.
- 古谷野亘・安藤孝敏 (2003). 新社会老年学: シニアライフのゆくえ. 第1版, ワールドプランニング, 東京.
- Luo, B., Zhou, K., Jin, E.J., Newman, A., & Liang, J. (2013). Ageism among college students: A comparative study between U.S. and China. *Journal of Cross-Cultural Gerontology*, 28, 49-63.
- Marques, S., Mariano, J., Mendonca, J., Tavernier, W.D., Hess, M., Naegel, L., Peixeiro, F., & Martins, D. (2020). Determinants of ageism against older adults: A systematic review. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17, 2560.

内閣府 (2020a). 令和2年版高齢社会白書.

内閣府 (2020b). 令和2年版交通安全白書.

中川 威・安元佐織 (2019). 加齢に対するポジティブなステレオタイプは高齢者において長寿を予測する. *老年社会科学*, 41, 270-277.

太田博雄・石橋富和・尾入正哲・向井希宏・蓮花一巳 (2004). 高齢ドライバーの自己評価スキルに関する研究. *応用心理学研究*, 30, 1-9.

Palmore, E.B. (1998). *The fact on aging quiz: A handbook of uses and results*. 2nd ed., Springer, New York.

Palmore, E.B. (1999). *Ageism: Negative and positive*. 2nd ed., Springer, New York.

佐藤真一・島内 晶 (2011). 高齢者の自動車運転の背景としての心理特性. *国際交通安全学会誌*, 35 (3), 59-68.

Stuart-Hamilton, I. & Mahoney, B. (2003). The effect of aging awareness on knowledge of, and attitudes towards, older adults. *Educational Gerontology*, 29, 251-260.