

高齢歩行者のセルフ・レギュレーションとしての 安全ゆとり歩行

The safe and leisurely walking as self-regulation for older pedestrians

松 浦 常 夫

実践女子大学人間社会学部

紀 要 第20集 抜刷

2024年3月31日発行

高齢歩行者のセルフ・レギュレーションとしての 安全ゆとり歩行

The safe and leisurely walking as self-regulation for older pedestrians

松浦常夫

実践女子大学人間社会学部人間社会学科

要約

目的 筆者らは、高齢運転者のセルフ・レギュレーションの枠組みとしてSOC理論（補償を伴う選択的最適化理論）を採用した。それが高齢歩行者の安全ゆとり歩行にも適用可能かどうかを本研究で調べる。

方法 高齢者等531人を対象に、心身機能の低下等に伴う安全歩行能力の低下を補うような、歩行前や歩行中の対処や工夫（安全ゆとり歩行）を、自由回答してもらった。また、運転頻度、性別、年齢も質問した。次いで、SOC理論の枠組みで安全ゆとり歩行をExcelシート上で分類した。

結果と考察 安全ゆとり歩行は、歩行前の選択、歩行前の準備、日頃の準備、歩き方、通行場所、つまずき転倒注意、および注意・確認の7つに大きく分類できた。これはSOC理論が高齢歩行者の安全ゆとり歩行にも適用可能であることを示す。ただし、分類内容は運転の場合と少し異なっていて、たとえば、選択は少なく、準備が多かった。また、予想に反し、安全ゆとり歩行の分類分布や実行率に年齢差は見られなかった。運転と異なり歩行ではセルフ・レギュレーションがそれほど重要な対処法ではないか、あるいは自由記述が高齢者にとって回答しにくくて、実行しているのにそれが記述されにくかったためかもしれない。

キーワード：高齢歩行者、セルフ・レギュレーション、安全ゆとり歩行、SOC理論

Abstract

Purpose: We adopted SOC theory (the model of selective optimization with compensation) as a framework for self-regulation for elderly drivers. The purpose of this study is to investigate whether this can be applied to the safe and leisurely walking of elderly pedestrians.

Method: A total of 531 people were asked to freely answer questions about what they do before and during walking to compensate for the decline in their ability to walk safely due to declines in mental and physical function. Participants were also asked about their driving

frequency, gender, and age. Next, safe and leisurely walking was classified on an Excel sheet using the framework of SOC model.

Results and Discussion: Safe and leisurely walking was broadly categorized into seven categories: selection before walking, preparation before walking, daily preparation, walking style, places to pass, caution against tripping and falling, and caution/confirmation. This result shows that the SOC theory can be applied to the safe and relaxed walking of elderly pedestrians. However, the classification was slightly different from that of drivers, for example, there was less selection and more preparation. Contrary to expectations, no age differences were found in the classification distribution or execution rate of safe and leisurely walking. This may be because, for older people, self-regulation when walking is not as important as self-regulation when driving. Or because it is difficult for elderly people to respond to free descriptions, so the number of descriptions of execution did not increase.

Key words: older pedestrians, self-regulation, safe and leisurely walking, SOC model

1. 問題と目的

1.1 セルフ・レギュレーションと SOC 理論

セルフ・レギュレーションとは、「個人が目標を達成するために自らの判断・感情・行動をコントロールする現象及びそれに関連するプロセスである」(尾崎, 2013)。歩行行動にあてはめると、歩行者が安心して目的とする所まで歩行できるように、自分自身の能力や置かれた環境に応じて、歩行行動を調整することである。

筆者は、高齢ドライバーのセルフ・レギュレーションとしての安全ゆとり運転を提唱してきたが(松浦, 2010; 2017; 2022)、その際の理論的背景としてバルテスのSOC理論を適用した。本稿で高齢歩行者の安全ゆとり歩行を取り上げるに際して、まずSOC理論について説明しよう(Baltes & Baltes, 1990; Baltes, 1997, 小田, 2019)。

SOC理論は、補償を伴う選択的最適化(SOC)と呼ばれるモデルで、古い等への対処法の理論の1つである。この理論は1980年代のドイツで心理学者バルテスによって唱えられた考え方で、彼は人の生涯にわたる発達を成長(獲得)と衰退(喪失)の混在したダイナミクスとして捉えた。

高齢になると生理的な機能の低下や社会的役割が減少して、成長よりも衰退の方が多くなる。こうした中で獲得を最大にし、喪失を最小にするにはどうしたら良いかという問題に対処するために、バルテスは次の3つの戦略を考えた(Baltes & Baltes, 1990; Baltes, 1997; 小田, 2019)。

- ① 活動の領域や範囲をしぼること(選択 S: selection)
- ② 最大の力が発揮されるよう、使える資源を活用したり、手段を採用したりする(最適化 O: optimization)
- ③ 活動のレベルを維持するために、今までとは別のやり方を探したり、他の人や機関の助けを借りたりする(補償 C: compensation)

具体例としてバルテスは、20世紀を代表するピアニストのルビンシュタインが80歳になっても名演奏ができた秘訣を挙げている (Baltes, 1997)。テレビのインタビューに対してルビンシュタインはこう答えたという。「私は以前より少ない曲を弾き (選択)、こういった曲を弾くために練習を以前に増しておこない (最適化)、演奏スピードが落ちてきたので、早く弾くパートの前には意識的にゆっくりと弾くことで、そのパートの演奏速度が速いようにみせるといった印象操作をするのです (補償)。」

1.2 高齢ドライバーの安全ゆとり運転 (補償運転) への SOC 理論の適用

SOC 理論の選択 S、最適化 O、補償 C を高齢ドライバーの運転に適用するとどうなるだろうか。安全ゆとり運転を SOC 理論の枠組みで分類したところ表 1 のような結果が得られた (松浦 2008; 2022)。

表 1 運転者の安全ゆとり運転 (補償運転) の分類

分類	人数(延べ)	分類	人数(延べ)
I 運転前の対処		II 運転行動	
1 運転の制限		3 スピードを出さない	131
1.1 時間帯		・追い越しをしない	4
・夜間は運転しない	54	・流れにのった速度、出しすぎない	49
・渋滞時は運転しない	3	・制限速度を守る	11
1.2 運転距離		・ゆっくり走る	10
・長距離運転をしない	15	・早めのブレーキ	11
1.3 天候		・その他、スピードを出さない	46
・雨や雪の日	7	4 車間距離を十分にとる	18
1.4 道路		5 一時停止をしっかりとる	16
・慣れた道を運転	4	6 車や歩行者に近づかない	39
・交通量が多かったり、		・後続車を先にかせる	7
・渋滞した道は運転しない	7	・対向車を先に行かせる	4
・大きな駐車場の		・端を避け中央線よりを走行	3
・大きな駐車場の	3	・他の車や人に近づかない、譲る等	25
・店に行く		7 しっかりと見る・確認する	61
・その他	2	・交差点での安全確認	12
1.5 その他		・信号や標識を良く見て守る	7
・なるべく運転しない	6	・ミラーで確認	5
・自分の車以外は運転して	1	・他の人や車を注視	11
小計	102	・脇見をしない、危険予測、確認等	26
2 運転前の準備		8 安全への心がけ	44
・早めに出発、余裕ある運	9	・運転に集中する	10
・体調を整える	11	・イライラしたり、あせったりしない	8
・経路を調べる	3	・余裕を持って運転、無理しない	7
・車の点検、運転の準備	6	・その他	19
小計	29	9 その他の安全を目的とした運転	47
		・運転の途中で休憩をとる	9
		・その他	38
		10 危険補償なし	19
		合計(延べ)	506

まず夜間や雨の日は運転しないといった「運転の制限」は、SOC理論による対処行動としては活動領域をしぼる「制限（選択）」に相当する。

体調を整えたり車の点検をしたりする「運転前の準備」は、SOC理論による対処行動としては、最大の力が発揮されるように使える資源を活用したり、手段を採用したりする「最適化」に相当する。運転中の対処行動はいくつかあげられていたが、いずれも活動のレベルを維持するために、今までとは別のやり方を探したりするSOC理論の「補償」に当たった。

筆者が最近著した「高齢ドライバーの意識革命」は、安全ゆとり運転の具体的な方法について解説し、高齢ドライバーの安全ゆとり運転の実行を支援することを目的とした本であるが、そこでは20個の安全運転の戦略（安全ゆとり運転）を、運転制限、運転準備、速度抑制、注意集中、防衛運転に分けて解説した（松浦，2022）。

1.3 目的

高齢運転者のセルフ・レギュレーションの枠組みとして採用したSOC理論（補償を伴う選択的最適化理論）が、高齢歩行者の安全ゆとり歩行にも適用可能かどうかを調べることを目的とする。そのために、SOC理論の枠組みで安全ゆとり歩行（歩行者の安全歩行のための対処や工夫）を分類する。

2. 方法

2.1 対象者

対象者は、昭和自動車学校の企業講習参加者、焼津シルバー人材センターの登録者、中野シルバー人材センターの登録者であった。対象施設別の、対象者、配布枚数、有効回答者数、そのうち加齢の影響等に対する対処や工夫についての自由回答で、答えなかった人と答えた人の人数を表2に示す。

自由回答で答えなかった人の中には、白紙の人の他に、「とくに何もしていない」といった回答者も含めた。また、高齢者と比較するために、64歳以下の非高齢者が多い企業講習参加者も対象として選んだ。

表2 対象者別の配布枚数、回収枚数、自由記述有無別有効回答者数

対象施設	対象者	配布枚数	有効回答者数		
			自由記述なし		小計
			回答者数	回答者数	
昭和自動車学校	企業講習参加者	72	43	29	72
焼津シルバーセンター	登録者	120	49	51	100
中野シルバー人材センター	登録者	339	117	125	242
計		531	209	205	414

2.2 分析項目

質問紙調査の項目には他の項目も含まれていたが、ここでは年齢、性別、免許有無と運転頻度、および歩行時の加齢の影響等に対する対処や工夫（安全ゆとり歩行）についての自由回答のみを分析対象とした。

2.3 安全ゆとり歩行についての自由回答の分類手続き

以下のような手順で自由回答の分類作業を実施した。

- ① 3つの対象施設ごとに、自由記述をした人の自由記述文をエクセルのシートに転記した。
- ② 施設ごとに、自由記述をした人の文章を読んで、表1の安全ゆとり運転の分類に準じて、対処や工夫を歩行前の選択・制限、歩行前の準備と歩行中の安全ゆとり志向行動に分けた。
- ③ 施設ごとに、歩行者前の選択・制限、歩行者前の準備、および歩行中の安全ゆとり志向行動を更に分類してこれらを大分類とした。
- ④ 施設ごとに、大分類された対処・工夫をさらに分けて中分類を作った。
- ⑤ 施設ごとに多少異なった中分類の項目を統一して、3つの施設の回答を1つにまとめた。
- ⑥ 中分類された項目を更に分類し、小分類した。大分類と中分類された項目は単語で示したが、小分類は文で表示にした。

3 結果

3.1 分析対象者の属性等

表3に対象者の調査をした対象施設、免許と運転頻度、性別、および年齢を単純集計した結果を示す。対象者にはほぼ毎日運転する人の割合が多いこと、男性の割合が多いこと、前期高齢者（65-74歳）が過半数を占めて多いことが特徴である。

表3 分析対象者の調査対象施設、免許と運転頻度、性別、年齢

	人数	%		人数	%
対象施設			性別		
昭和自動車学校	29	14	男性	139	68
焼津シルバー	51	25	女性	66	32
中野シルバー	125	61	合計	205	100
合計	205	100	年齢		
免許と運転頻度			21-64歳	36	18
ほぼ毎日	161	79	65-74歳	125	61
週に3, 4回	23	11	75-86歳	44	21
週に1, 2回	6	3	合計	205	100
月に1, 2回	1	0			
ほとんど運転しない	0	0			
まったく運転しない	4	2			
免許は今は持っていない	2	1			
免許は持ったことがない	8	4			
合計	205	100			

3.2 歩行時の対処や工夫（安全ゆとり歩行）を自由記述した人の特徴

有効回答者のうち、歩行時の対処や工夫について自由記述した人としなかった人（白紙回答の他に、「とくに何もしていない」といった回答者も含めた）に属性等の差が見られるか調べるために χ^2 乗検定をおこなった。その結果、年齢と自由記述有無、性別と自由記述有無、運転頻度と自由記述有無、調査対象場所と自由記述有無のすべてにおいて、有意な差は見られなかった（年齢： $\chi^2(2) = 3.31, p = .19$; 性別： $\chi^2(1) = .06, p = .81$; 免許と運転頻度： $\chi^2(7) = 7.90, p = .34$; 調査対象場所： $\chi^2(2) = 2.99, p = .22$ ）。

3.3 安全ゆとり歩行の分類

前述の2.3で述べた手順で安全ゆとり歩行を分類した結果を表4に示す。記述者は205人であったが、小分類の記述の総数は262個であった。ただし、7個の大分類に該当しなかった16個の記述は省略した。

表4 歩行のための対処や工夫（安全ゆとり歩行）の分類

大分類	中分類	小分類	人数 (延べ)
I 歩行前の対処			
1 選択			
	時間帯	夕方や夜間の歩行を控える	11
	天候	雨天時は歩かない	1
	道	坂道でないコースを選ぶ	2
		横断が少ないコースを選ぶ	1
		交通量が少ない道を選ぶ	1
		小計	16
準備			
2 歩行前の準備			
	反射材、ライト 眼鏡・コンタクト	夜は反射の帯をかけたり、懐中電灯を持って歩く	15
		メガネをかける	6
		サングラスをかける	1
	履物	歩きやすい靴をはいて歩く	9
	服装持ち物	夜は白っぽい服装をする	3
		両手は常に空けておく	3
		杖を使う	2
	出発時間	早目に出発	2
	体調	体調が良いときに歩く	2
	その他		2
		小計	45
3 日頃の準備			
	広い歩幅	大股で歩く	10
	早歩き	早歩きをする	10
	歩く習慣	ふだんから歩くようにしている	3
	ストレッチ・体操習慣	ふだんからストレッチや体操をしている	4
	その他		2
		小計	29
II 歩行中の対処			
3 歩き方			
	歩行速度	ゆっくり歩く	15
		危ないところは早足で歩く	3
	歩行姿勢	姿勢良く歩く	5
	足の運び方	足をつま先を上げて歩く	2
		かかとから着地する	1
	休憩	休みながら歩く	4
	ストレッチ	途中でストレッチ	1
	その他		5
		小計	36

表4 歩行のための対処や工夫（安全ゆとり歩行）の分類（続き）

大分類	中分類	小分類	人数 (延べ)	
5 通行場所	歩道	歩道を歩く	10	
	横断歩道	信号のある横断歩道を歩く	4	
		横断歩道を歩く	3	
	右側通行	道の右側を歩く	6	
	通行位置	道路の端・隅を歩く	4	
	回り道	回り道しても安全な方を選ぶ	2	
	その他		3	
		小計	32	
	6 つまづき転倒注意	段差	段差に気をつける	11
		凹凸	路面の凹凸に気を付ける	5
足元		足元を見て歩く	5	
転倒		転倒しないように注意する	5	
		小計	26	
7 注意・確認	周囲への注意	周りをよく見て注意して歩く	16	
	自動車	車に気をつける	8	
	信号	信号に注意し、点滅したら渡らない	7	
	音	後方からの音に注意する	4	
	歩きに集中	わき見や考え事をしないで歩く	3	
	視力低下、見づらさ	視力が低下しているので、よく見て歩く	3	
		夕方は見づらいのでとくに注意する	2	
		標識が見づらいので注意して見る	2	
	安全確認	横断するときは左右をよく確認する	10	
		安全を確認する	5	
	交通事故	交通事故にあわないようにする	3	
	安全第一	安全第一をこころがける	3	
	その他		12	
	小計	78		
	合計（その他の対処を除く）	262		

表4より、歩行者の安全ゆとり歩行の戦略の中で多かったのは、歩行中の注意・確認と歩行前の準備であった。安全ゆとり運転と比較しながら、安全ゆとり歩行の7つの戦略についてみてみよう。

まず「選択（歩行の制限）」は16個と全体の6%しかなく少なかった。安全ゆとり運転では全体の21%を占めて最も多い戦略であったことと比べると大きく異なった。この歩行の制限・選択で最も多かった項目は、夕方や夜間の歩行を控えるで、これは運転の場合と同様であった。

準備も運転の場合と大きく異なった。運転の場合は運転前の準備しかなかったが、歩行の場合は日頃の準備もあり、両準備で約30%を占めて多かった。「歩行前の準備」で多かった項目は、反射材・ライトの着用と眼鏡・コンタクトレンズの使用で、これは運転の場合に多かった体調を整えると早めの出発とは異なった。「日頃の準備」は、体が虚弱になって歩けなくなるのを予防するために、日頃から体を鍛えておくことで、将来の歩きのために今、大股で歩いたり、早歩きをしたり、ふだんからストレッチや体操をする人が10%ほどいた。

歩行中の対処では、まず動作としての「歩き方」の工夫があった。この中で多かった項目は、ゆっくり歩くや姿勢よく歩くであった。このような動作で歩くと転倒が防止され、あたりへの注意

も行きやすくなるためだろう。しかし、ゆっくり歩くという戦略は全体の6%ほど(15人)であり、車運転の場合のスピードを出さない戦略が全体の27%を占めていたことに比べると、ずっと少なかった。

歩道を歩くや横断歩道を利用するに代表される「通行場所」は、安全ゆとり運転ではそれほど多くはなかった戦略だ。車の運転では、準備として走行する道路を決めておくがあったが、走行場所としてどの車線を選ぶか、車線の中のどの位置を走行するかといった戦略はほとんどあげられていなかった。

「つまずき転倒注意」は歩行者に特有の戦略だ。具体的には、段差や路面の凹凸に注意してつまずきや転倒を防ぐという戦略だ。これは全体の約10%を占めた。

最後の「注意・確認」は、これまでに言及した具体的な事柄への心くばり以外の、一般的な注意・確認である。記述数は78個あって全体の30%を占め、安全ゆとり歩行戦略で最も多かった。この注意・確認の中で最も多かったのは、周りや車や信号への注意で、次いで安全確認という安全確保のために高齢者以外に対しても要求される注意が多かった。

3.4 安全ゆとり歩行に影響する年齢、性別、運転頻度の要因

安全ゆとり歩行の7つの方法は、年齢、性別、運転頻度によって異なるか調べるために、 χ^2 乗検定をおこなった。その結果、年齢と安全ゆとり歩行の分類には有意な差がみられなかった($\chi^2(12) = 7.32, p = .84$)。

一方、表5に示すように、性別と安全ゆとり歩行の分類には有意な分布差と中程度の効果量がみられた($\chi^2(6) = 23.31, p < .001$; Cramerの $V = .30$)。男性の方が女性より歩き方に関する対処が多く、逆に女性の方が選択・制限や準備という対処が多かった。

また、運転頻度(ほぼ毎日、それ以外)と安全ゆとり歩行の分類にも有意な分布差と中程度の効果量がみられた($\chi^2(6) = 16.11, p < .05$; Cramerの $V = .25$)。すなわち、ほぼ毎日運転する人の方がそれ以外の人より、歩き方についての対処行動が多く、注意・確認に関する対処が少なかった。

表5 性別の安全ゆとり歩行

性別		安全ゆとり歩行							合計
		選択	歩行前の準備	日頃の準備	歩き方	通行場所	つまずき転倒注意	注意・確認	
男性	度数	6	20	23	30	17	19	50	165
	%	3.6	12.1	13.9	18.2	10.3	11.5	30.3	100
	調整済み残差	-2.2	-2.8	1.9	2.7	-1.2	1.1	0.2	
女性	度数	10	25	6	6	15	7	28	97
	%	10.3	25.8	6.2	6.2	15.5	7.2	28.9	100
	調整済み残差	2.2	2.8	-1.9	-2.7	1.2	-1.1	-0.2	

4 考察

4.1 高齢歩行者のセルフ・レギュレーションとしての安全ゆとり歩行

高齢ドライバーではセルフ・レギュレーションとしての安全ゆとり運転が報告されていることから、高齢歩行者も同様な安全ゆとり歩行をするだろうという予想の基に、本研究では若者から高齢者を対象にして、自由記述によってその実態を調べ、安全ゆとり歩行を分類した。

その結果、ドライバーの場合とは少し分類結果が異なるものの、確かに高齢歩行者は加齢を補うような歩行戦略を取っていた。しかし、こうした戦略は若者や中年にも見られ、明確な年齢差は認められなかった。すなわち、自由記述をした人の割合はどの年齢でも約50%で、有意な年齢差が見られなかったし、年齢によって安全ゆとり歩行の分類分布にも有意な差がみられなかった。これは運転の場合は、高齢になると安全ゆとり運転の中でも、注意集中と運転制限（選択）の頻度や割合が高くなるという結果と異なるものであった（松浦, 2017; 2022）。

自由記述は高齢者にとって回答しにくいということがあり、対処方法の記述が少なかった可能性もある。安全ゆとり歩行を列挙してその実行度を調べれば高齢歩行者の実行度の方が高くなるのかもしれない。しかし、本研究の結果は、歩行の場合には運転の場合と比べて、安全な移動に関するセルフ・レギュレーションの程度が弱いことを示している。

ところで安全ゆとり歩行の歩き方（ゆっくり歩くや姿勢良く歩く等）やつまずき転倒注意（足元を見て歩く等）という戦略は、歩行のコントロールに関する戦略である。高齢者は筋力や関節能力の低下やバランス能力の低下によってこうした戦略を取りやすいと考えられる。歩幅を狭めて歩いたり、歩隔（左右の足のかかと間の距離）を長くしたりして歩行することも歩行者の特徴であるが、これらは戦略として記述されなかった。こういった歩き方は歩行を安定させようとして意識して行っているのではなく、無意識的に行われているためだろう。

4.2 運転者と歩行者のセルフ・レギュレーションの違い

運転者と歩行者のセルフ・レギュレーションの分類結果は、表1と表4に示されている。表1より高齢ドライバーに多い安全ゆとり運転は、運転の制限（選択）とスピードをださない運転であった。一方、高齢歩行者に多い安全ゆとり歩行は、注意・確認と歩行前の準備であった。

運転と歩行とは異なる移動行動であるから、スピードをださない運転と歩行中の周囲への注意・確認という異なる行動が、安全への対処行動として出現するのは納得である。しかし、選択・制限や準備は両者に共通した移動前の対処であるのに、運転の場合には選択・制限が主たるセルフ・レギュレーションの手段となっているが、歩行の場合には準備が主たるセルフ・レギュレーションの手段となっている理由は何であろうか。

運転制限が運転中の戦略として多いのは、運転の方が歩行より夜間や雨天といった自然環境の影響を受けやすいためと考えられる。運転の方が移動速度が数倍以上速いため、視覚機能が劣る高齢者にとって、視覚環境の悪さは運転を躊躇させるのだろう。

歩行者の歩行前の準備で、とくに反射材・ライトの着用と眼鏡・コンタクトレンズの使用が多

い対処項目であったのは、やはり視覚に関係する。夜間の移動中に、車ではヘッドライトが備え付けられているが、歩行者にはそれがないため、ライトを持参する必要がある。また、それが面倒かそれほど暗いところを歩かないところでは、反射材を着用すれば車側が歩行者を見つけてくれる可能性が高くなるので、反射材も安全に寄与する（松浦，2020）。眼鏡・コンタクトレンズの使用が対処項目として挙げられたのは、運転者は運転適性検査で視力が0.7以上といった基準が設けられていて、裸眼でその基準に達しない場合は眼鏡等を着用して運転するのが当然なのに対し、歩行者の場合はそれが強制されないため、自らが意識して眼鏡等を着用する必要があるからだろう。

運転には見られず歩行に見られた戦略をもう一度確認すると、日頃の準備、通行場所、つまり転倒注意であった。

4.3 本研究の長所と短所

本研究の長所は、筆者の知る限り、歩行者のセルフ・レギュレーションを扱った初の論文ということである。しかも、高齢ドライバーと同様にセルフ・レギュレーションをSOC理論で説明できる点を示した。

短所の1つは、調査対象者が高齢者に偏っていたこと、男性に偏っていたことである。とくに、安全ゆとり歩行の頻度や種類に年齢差が見られなかったことは、若年や中年の被験者数が少なかった影響があったのかもしれない。もう1つの短所は、面接法ではなく質問紙法の自由回答によって歩行中の対処や工夫を質問した点にあるかもしれない。有効回答率が80%に達しなかったこと、他の質問には答えていたが自由回答欄が無記入であった人が半数近くいたことがそれを示す。

今後の研究としては、代表的な安全ゆとり歩行項目を10~20個選び、その実践率を質問することがあげられる。とくに、加齢に伴って安全ゆとり歩行の実践率が高くなるかが、その研究の焦点となる。

引用文献

- Baltes, P. B., & Baltes, M. M. (1990). Psychological perspectives on successful aging: The model of selective optimization with compensation. In P. B. Baltes & M. M. Baltes (Eds.), *Successful aging: Perspectives from the behavioral sciences* (pp.1-34). New York: Cambridge University Press.
- Baltes, P.B. (1997). On the incomplete architecture of human ontogeny: Selection, optimization, and compensation as foundation of developmental theory. *American Psychologist*, 52(4), 366-380.
- 松浦常夫 (2008). 高齢ドライバーのための安全運転ワークブック 実施の手引き. 企業開発センター交通問題研究室.
- Matsuura, T. (2010). Older drivers' risky and compensatory driving: development of a safe driving workbook for older drivers. In D.A. Hennessy (Ed.) *Traffic Psychology: An International Perspective*, pp.87-113. New York: Nova Science Publishers.

- 松浦常夫 (2017). 高齢ドライバーの安全心理学. 東京大学出版会.
- 松浦常夫 (2020). 歩行者事故はなぜ起きるのか. 東京大学出版会.
- 松浦常夫 (2022). 高齢ドライバーの意識革命 安全ゆとり運転で事故防止. 福村出版.
- 小田利勝 (2019). 老年期における発達をめぐる課題とサクセスフル・エイジング. 応用老年学, 13(1), 4-16.
- 尾崎由佳 (2013). 自己制御. 日本認知心理学会 (編) 認知心理学ハンドブック (pp.300-301) 有斐閣.