

IV-175 北見市における高齢者ドライバーマークの普及に関する意識調査について

北見工業大学 正員 森 弘
 北見工業大学 正員 中岡 良司
 北海道大学 学生員 荒川 宏樹

1. はじめに

わが国人口の高齢化は急速に進みつつあり、21世紀の高齢化社会での活力低下が危惧されている。社会の活力を維持して行くためには、高齢者の積極的な社会活動への参加が望まれ、活動を促す手段の一つとして安全な交通手段の確保がある。これまで、高齢者の交通問題という交通弱者の問題として扱われることが多かったが、車社会の進展の中で高齢者層自らの自動車運転利用の広がりと、今後、自動車利用の習慣が身についた世代の高齢化移行に伴い、急速な高齢ドライバーの増加が見られ、新たな問題が起ころつつある。高齢者による運転は心身機能の衰えからくる運転操作への影響が考えられ、北海道においても、昭和56年から昭和61年までの5年間に60才以上のドライバーが起こした事故は倍増するなど、今後の交通事故の多発が懸念される。

高齢者が積極的に社会参加ができるような環境づくりを進めながら、一方において、交通事故を抑制するためには、秋田大学の清水が提唱しているような高齢者ドライバーマーク（シルバーマーク）の普及が必要である。即ち、シルバーマークは、運転初心者がつける若葉マークの老人版で、周囲の車が配慮しやすいようにするとともに、高齢者も自信を持って運転できるようにするのがねらいである。秋田県では昭和59年から普及運動を開始し全国的に拡大する傾向にある。

そこで、本研究では、高齢化社会への対応を総合計画の柱にするなど高齢者の社会参加に関心の高い北見市において、シルバーマークの正しい認識とその導入の可能性についてアンケートによる調査を行った。調査は、シルバーマークの対象者となる高齢者自身と受け入れ側となる一般ドライバーの双方について実施した。

2. 高齢者ドライバー調査

調査内容は、①属性、②日頃自分自身でどの程度の安全運転をしているか、③周囲の交通環境への不

満、④シルバーマークへの反応等について各数項目にわたり記入してもらうこととし、昭和62年12月、北見市交通指導員の協力を得て60才以上の運転者に配布し回収した。回収数は163票である。集計の結果、回答者の属性は、男性141人、女性19人、無回答3人であり、約9割が男性であった。年齢は、60～64歳が50.9%を占め、65～69歳が28.2%、70歳以上が20.8%である。有職者は45.4%おり、その41.9%が通勤している。運転歴は10年以上が89.6%と大多数である。

交通安全意識については、図-1に示す通り「周囲の車に関係なく制限速度を守って走る」（91.5%）、「前方の車が遅くとも追いつかない」（86.9%）、「多少でも体の調子が悪いときは運転しない」（80.7%）等、安全意識が高く、その他、「雨降りの日は危険なので運転しない」（47.0%）、「1時間以上走ると長距離運転はしない」（46.5%）、「冬場は危険なので運転しない」（42.6%）をあげるなど、予想以上に高齢者は車の運転に慎重であることを伺わせた。

交通環境に関する不満については、「周囲の車のスピードが早すぎる」（93.8%）、「周囲の車の運転が乱暴だ」（91.5%）というのが高齢者に共通する不満である。また、「歩道のない道路が多い」（71.3%）、「案内標識が不足している」（67.4%）、「標識が小さくて見にくい」（59.0%）を指摘する高齢者も多い。これらは、今後、高齢者を対象とした交通環境整備への重要な指針となる。

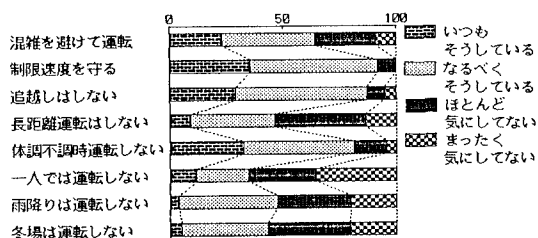


図-1 高齢者ドライバーの交通安全意識

高齢者ドライバーマークの普及活動に関しては、図-2に示すとおり「大いに賛成」(20.2%)と「賛成」(59.7%)を合わせて79.9%が賛成の意向を示した。また、マークの効果としては「交通安全意識を高めるのに役立つ」(76.8%)、「周囲の車の思いやりが期待できる」(69.0%)があげられた。逆に「運転が上手な車と思われる」は22.5%と少なかった。高齢者ドライバーマークをつけることには75.2%の人が「恥ずかしくない」と答え、対象年齢は「65歳以上」とするのが63.6%と最も高かった。

3. 一般ドライバー調査

シルバーマークは高齢者ドライバーがつけるものであるが、周囲のドライバーの協力がなくてはその効果が期待できない。そこで、一般ドライバーを対象にシルバーマークへの反応を調査し、併せて初心者マークへの反応も調査した。調査は昭和62年11月の日曜日に北見市菊祭りの会場において聞き取り調査を実施した。回答は134人から得られた。回答者の属性は、男性104人、女性27人と約8割が男性である。年齢は30歳代が43.3%、40歳代が24.6%で合わせて約7割を占める。

高齢者ドライバーの運転を一般の人に評価してもらうために、ずばり運転の下手な車をあげてもらった。下手な車として、「女性」(33.6%)、「高齢者」(29.0%)、「若者」(26.2%)、「初心者」(24.3%)があげられたが、数値的に大きな開きはなく、高齢者は運転が下手な部類に見られていることが確認された。

初心者マークへの注意については回答者の90.9%が何らかの注意をしていると答えている。その内容として、「急ブレーキ」(62.7%)、「ウインカー操作」(44.5%)が多かった。予想以上に初心者マークに注意しているドライバーが多かったことは、同様の目的を持つシルバーマークに対しても十分な配慮が期待できそうである。

高齢者がシルバーマークをつけることについて、「役に立つと思う」と答えたのは100人(82.6%)と高い比率であった。その内容は、「高齢者の運転をいたわるのに役立つ」(マークが役立つと答えた人の62.0%、以下同様)が最も多く、「危険な運転をする車の目印になる」(30.0%)、「高齢者自身の安全運転の自覚に役立つ」(28.0%)という回答

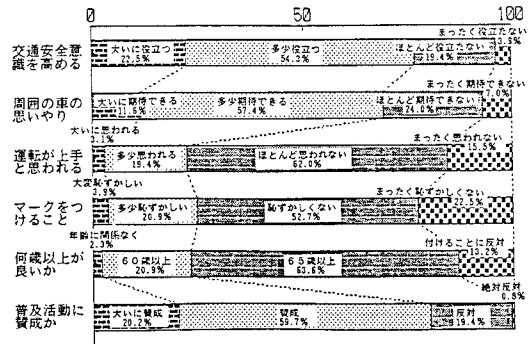


図-2 高齢者ドライバーのシルバーマークへの反応

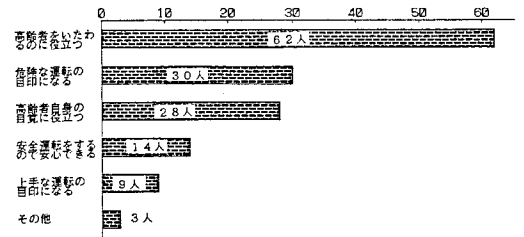


図-3 一般ドライバーのシルバーマークへの反応

も多かった。シルバーマークの最大のねらいが高齢者ドライバーへのいたわりにより交通事故を少なくしようという点から考えると、その効果は十分に期待できるであろう。

4. むすび

北見市でシルバーマークは受け入れられるかという研究の目論見は、アンケート調査の結果から明確になった。すなわち、シルバーマークは、高齢者ドライバーにとっては「交通安全意識を高めるのに役立つ」ばかりでなく、「周囲の車の思いやりが期待できる」ことで79.9%が普及に賛成し、一般ドライバーにとっても「高齢者の運転をいたわるのに役立つ」とともに、「危険な運転をする車の目印になる」として82.6%が歓迎する意向を現わしている。シルバーマークの普及による効果は相当に期待できるといえる。今後、シルバーマークが初心者マークと同様に社会に受け入れられ、高齢者の交通事故が減少することを願っている。

<参考文献>清水浩志郎：高齢者の交通挙動と特性及び高齢ドライバーマークに関する調査・分析、秋田大学鉱山学部土木工学科道路工学研究室、1985