

因子と第2因子の2つを考慮することにする。これら第2因子までの因子負荷量から、クラスター分析（最長距離法）によって分類すると大きく4つに分かれる。図-2は、第1因子と第2因子の負荷量をそれぞれ横軸と縦軸にとり、21の質問項目の分布を示したものである。これら4つのグループに属する質問項目は次のとおりである。

グループ1（交通安全意識）；
質問項目1（交通事故への不安）、
2（交通安全の話し合い）、3（交通安全講習会への参加）、4（交通安全講習会へ不参加の理由）、5（交通事故の原因）、6（外出頻度）、7（外出目的）、8（交通手段）、9（必要と思う交通安全施設）、10（交通事故防止策）

グループ2（交

通規則順守度）；

質問項目11、12、

13（交通マナー）、

15（居住地）、19

（趣味）、20（居

住年数）

グループ3（個

人属性）；質問項

目14（性別）、16

（職業）、17（家

族状況）、18（以

前の職業）

グループ4（交

通事故経験）；質

問項目21（交通事故経験）のみ

以上の結果から、高齢者の交通安全対策としては意識をこのように4つに分類して、相互関係や内容の掘り下げが必要であることがわかった。

5. おわりに

以上の分析結果から、高齢者の交通安全に対する意識の構造が明らかになったので、今後は、交通事故経験者を同定し、その特性を明らかにして、具体的な交通安全対策を提案したい。

表-2 因子分析を用いた質問項目

番号	質問項目
1	交通事故への不安
2	交通安全や交通事故についての話し合い
3	交通安全に関する講演・研修会等への参加
4	交通安全講習会に参加しない理由
5	高齢者交通事故が多い原因の考えかた
6	外出頻度
7	外出目的
8	利用交通手段
9	必要と思われる交通安全施設
10	高齢者の交通事故防止に重要なこと
11	交通マナー（信号を守るか）
12	（横断歩道を渡るか）
13	（斜め横断をする事がある）
14	性別
15	居住地
16	現在の職業の有無
17	家族状況
18	過去の職業
19	趣味
20	居住年数
21	交通事故経験の有無

表-1 数量化理論Ⅲ類による意識、行動属性の類型化

X1	グループ名	A	B	C
X2	質問事項			
0.0209	講習会への		十分知識あり、会場が近い	
0.0450	不参加の理由		関係ない、面白くない、役立たない	
0.0003	高齢者の事故		高齢者が不注意等	
0.0533	の多い原因			
0.0209	交通手段		徒歩以外	徒歩
0.1524				
0.0569	運転免許	二輪自動車、原付		持っていない
0.1780		普通自動車		
0.0425	必要と思う	信号機、道路照明	道路の新設、拡張	
0.1111	安全施設	ミラー、ガードレール	歩道、自転車道	
0.0546	交通事故防止		思いやりを指導	
0.1032	に重要なこと			
0.1882	歩くのつらい	無回答	いいえ	はい
0.2418				
0.1824	目が不自由	無回答	いいえ	はい
0.2954				
0.1844	耳が不自由	無回答	いいえ	はい
0.2649				
0.2044	階段の上り	無回答	いいえ	はい
0.2749	下りがつらい	無回答	いいえ	はい
0.2026	とっさの動きが	無回答	いいえ	はい
0.2562	大変にぶい	いいえ		
0.0516	無灯火で自転車	時々ある	ある、ない	
0.1561	に乗ること			
0.0257	交差点で安全		ある、ない	
0.0207	確認をしない事		時々ある	
0.0789	年齢	65～70	70～80	81以上
0.2255			その他	
0.0925	家族状況		一人暮らし、二人暮らし	その他
0.1275			夫婦子供家族と同居	
0.0193	事故の有無	あった	ない	
0.0979				

表-3 因子分析による共通因子の固有値・寄与率・累積寄与率

共通因子	固有値	寄与率(%)	累積寄与率(%)
1	4.8690	43.2	43.2
2	3.8768	34.4	77.6
3	1.0099	9.0	86.6
4	0.8657	7.7	94.3
5	0.6453	5.7	100.0

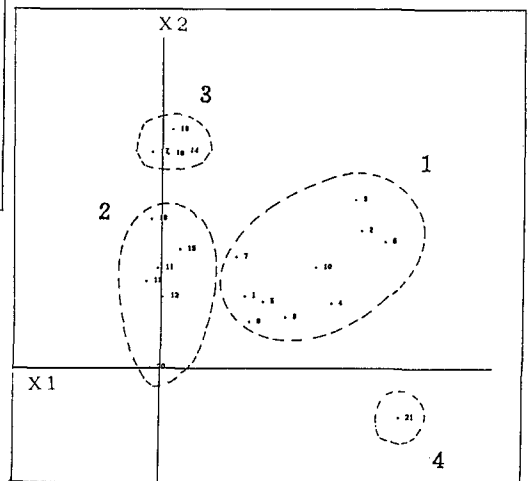


図-2 因子分析による質問項目の平面分布（第1因子、第2因子）