

高齢者が関係した交通事故発生について

Study on the Occurrences of Traffic Accidents Involving Old People*

高井 広行**

By Hiroyuki Takai**

1 研究の目的と方法 交通事故は年齢層によって発生特性や要因が異なっており、詳細に事故を分類し考察する必要がある。とくに、高齢化は社会問題だけでなく、交通事故にも大きくその影響が見られる。本研究の対象地区である東広島市でも、昨年、県警が発表した高齢者事故状況では福山市について、2番目に多い都市となった。このように、高齢者事故に対しても早急に対策を講じる必要がある。ここでは、高齢者と非高齢者の事故の相違に焦点を当て、高齢者事故の実態およびその特徴について当事者別に考察する。本考察で用いた事故は平成4年から12年間の事故データを基に年齢別、当事者別、事故類型別等の要因分析を行った。さらに、高齢者与其他の年齢層の事故意識の相違についても若干の考察を行う。

まず、交通事故分析を行う際に、留意すべき主な点をまとめると以下のようである。

- *分析対象:地区単位、道路単位、地点単位
- *事故対象:第1、2当事者、人身事故、物損事故他
- *発生要因:物理的要因(道路構造・交通流・規制等)、心理的要因、ドライバー特性等
- *データ:事故原票、事故分析図、事故統計、事例
- *分析目的:発生状況把握、要因分析、事故発生予測(地点・類型・件数等)、事故危険度把握、対策効果分析

2 高齢者の事故発生特性 高齢者事故の一般的な特徴は①死亡事故等の重大事故が多い、②歩行中の事故が約半数、ついで自転車乗車中、③第1、2当事者とも急激な増加、④昼間帯での事故の集中である。そこで、東広島市における高齢者事故の特徴について当事者別・時間帯別に見ると、7時から18時台の昼間時間帯に両当事者の事故発生が多く、とくに、午前中の事故がめだつ。¹⁾

*キーワード:交通事故、高齢者、事故危険度意識

**正員、工博、近畿大学工学部建築学科

(東広島市高屋うめの辺 1 番

TEL:082-434-7000、takai@hiro.kindai.ac.jp)

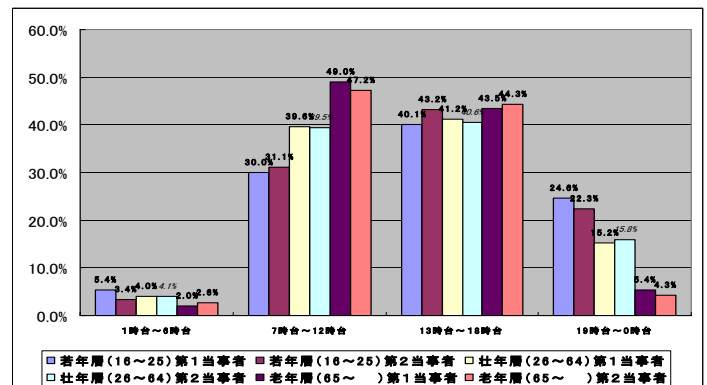


図-1 時間帯別事故発生状況

第1当事者では若年・壮年者では乗用車、高齢者では貨物車の事故が多く、特徴的である。第2当事者では高齢者は歩行中・自転車乗車中、若年層では二輪車、壮年者で乗用車が関係した事故が目立つ。

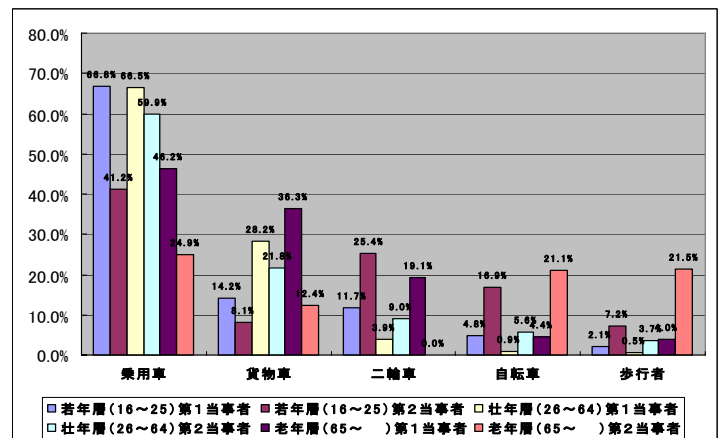


図-2 当事者種別事故発生状況

3 交通事故発生地点の状況

(1) 西条地区 西条地区は東広島市における中心市街地であり、商業施設や公共施設が密集しており、歩行者や自動車交通量が多い地区である。いま、本地区の交通事故発生についてみることにする。

① 第1当事者事故の発生地点^{2),3)} 高齢者の交通事故が複数件発生している地点は少なく(多い地点は10年間で7件)分散傾向にある。とくに細街路に分散して発生している。この年齢層に対して若年者の事故は幹線道路を中心に多発地点が明確に見られ、とくに、交通量の多い道路が結接する交差点での事故発生が多い。

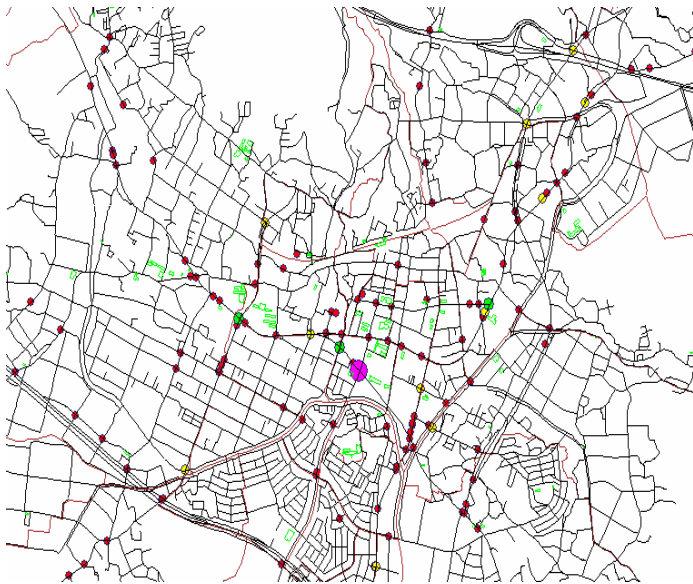


図-3 高齢者事故多発地点(西条、第1当事者)

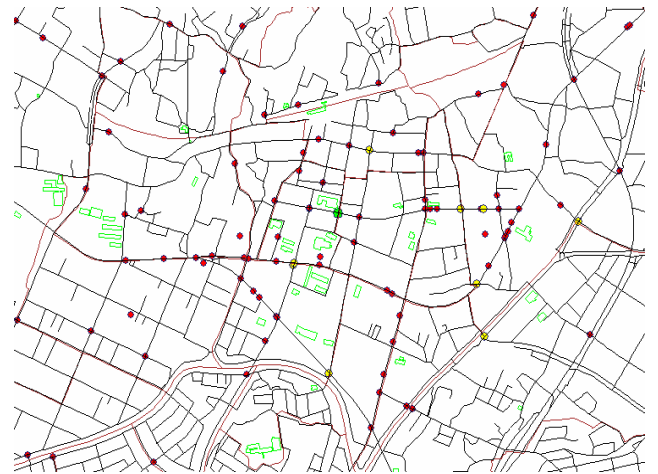


図-5 高齢者事故多発地点(西条、第2当事者)

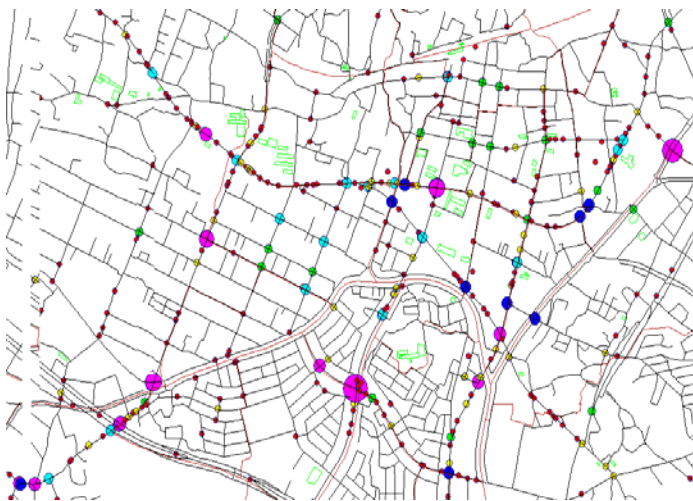


図-4 若年者事故多発地点(西条、第1当事者)

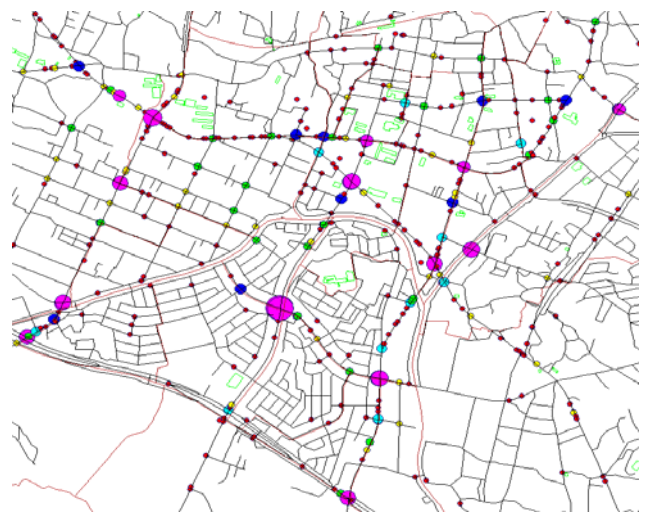


図-6 若年者事故多発地点(西条、第2当事者)

② 第2当事者の事故発生地点 高齢者の事故はかなり分散して発生しており、とくに、交通量の多い道路で信号も横断歩道も設置されていない交差点で事故がみられる。ほとんどの事故は歩行中の事故であり細街路で多く。また、自転車乗車中の事故も歩行者事故について多い。若年者は第1当事者の事故と同様幹線道路での事故が多く事故類型は車両相互事故で追突、出会頭事故がほとんどである。若年者は高齢者よりも事故類型がはっきりしており、事故が多く発生している地点は主要道路同士が交差する交通量の多い交差点に集中する傾向がある。

③高齢者からみた危険地点 いま、高齢者にたずねた危険地点について示す。この調査結果でもわかるように前図で事故発生の多かった交差点を危険交差点と指摘する人が多い。しかし、事故発生は少ない地点でも危険とする指摘が多い地点は準幹線道路と細街路が交差する地点に多く見られる。また、住宅地区内の周辺交差点を指摘する人も多い。

(2)高屋地区 本地区は新興住宅地であり、居住人口約7500人と本市でもっとも大きな団地である。本地区は団地内を一周する地区循環道路と駅前から延びる地区幹線が主要な道路である。さらに、近畿大学工学部(生徒数2500人)が本地区と隣接しており、朝夕学生の自動車等も多い。

事故発生を見ると両主要道路を中心に事故の発生が多く比較的交通量が集中する交差点で特に多い。また、本住宅地区内の生活道路においても事故発生が見られる。



375号線 34人

図-7 高齢者事故多発地点(アンケート調査)

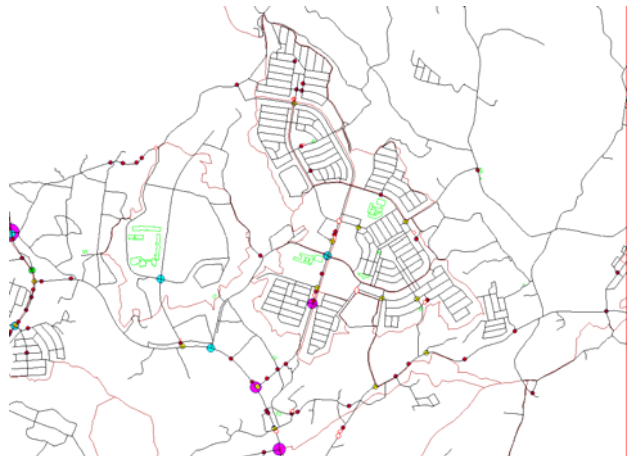


図 8 高齢者事故多発地点(アンケート調査)

本地区区の高齢者の指摘した危険度地点を見ると比較的幅員の広い道路が交差する交差点に対しての指摘が多い。しかし、地区内の生活道路でも身近な危険地点とする人も多い。このように、高齢者にとって幅員の広い道路の脅威感が大きく、生活道路内でも多くの地点に不安を感じているようである。

4 年齢層別の交通事故危険意識に関する分析

ここでは年齢層別の交通事故危険度意識について述べる。まず、「自宅付近の道路を歩く時、危険や不安を感じるか」の意識についてみる。「非常に感じる」と答えたのは高齢者が 15%と最も多く、逆に、「まったく感じない」は若年者が 14%と多い。壮年・若年者層は「感じる」と答えた割合は 52%、39%と高齢者 27%に比べると高く、また、高齢者層が「感じない」と答えた割合は 70%を越えて他に比べ多い。



図-9 高齢者事故多発地点(アンケート調査)

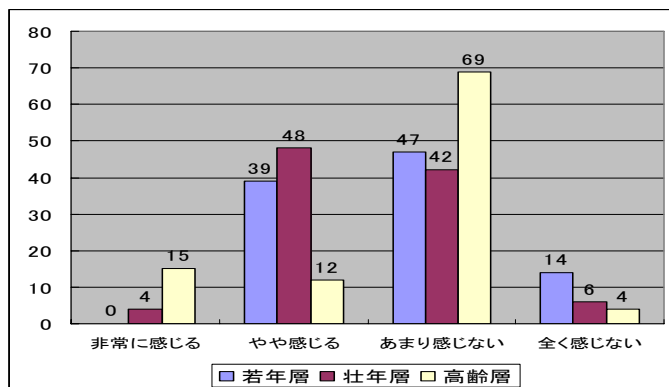


図-10 「自宅付近の道路歩く時、危険不安を感じるか」

「事故に注意して歩いているか」では、「思う」と答え割合は高齢者が80%とほとんどの人が危険不安を感じているが、若年層ではわずか35%と少なく、「どちらでもない」が36%。「思わない」が29%と多い。このように高齢者は事故に注意しているようであるが、事故危険はあまり感じていないようである。

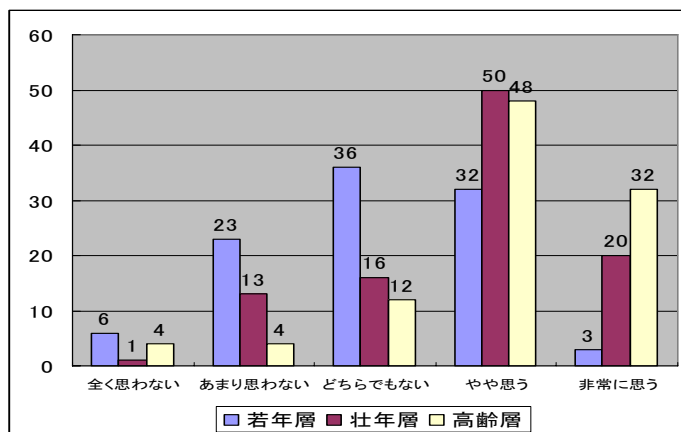


図-11 「事故に注意して歩いているか」

「歩行時の危険や不安を感じる」原因は高齢者層では「走行速度が速いから」が過半数を占め、ついで「とまらない」、「街灯が少ない」である。若年者層では「大型車が多い」が38%と最も多い。壮年者層は高齢者と類似した原因となっている。

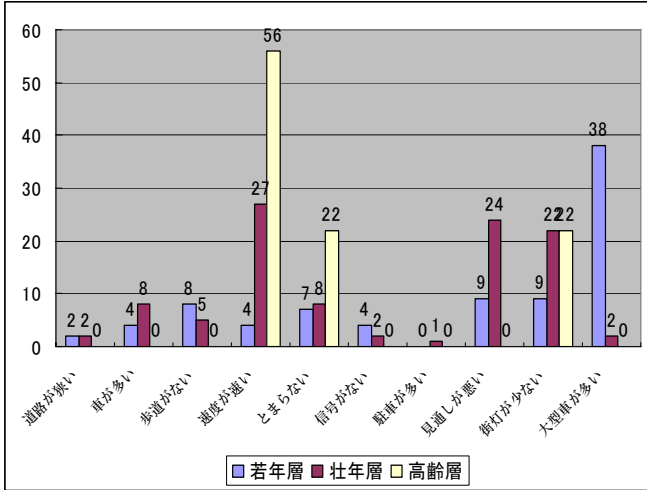


図-12 「歩く時、危険や不安を感じる」原因

次に、運転中の危険意識についてみる。この意識では「感じる」と答えた割合が高齢者で57%、壮年者35%、若年者33%と高齢者の運転中の危険意識が特に高くなっていることがわかる。その理由としては「急な飛び出し」、「見通しが悪い」、「子供の路上遊び」が各年齢層で高くなっているが、ほかの理由として高齢者は「歩道がない」、「歩行者の信号無視」、「自転車の無点灯」も各11%と他の年齢層と比べ高くなっている。

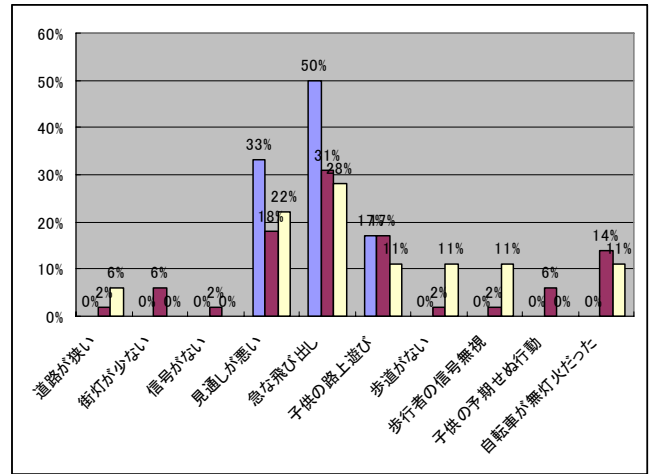


図-14 「運転中、危険や不安を感じる」原因

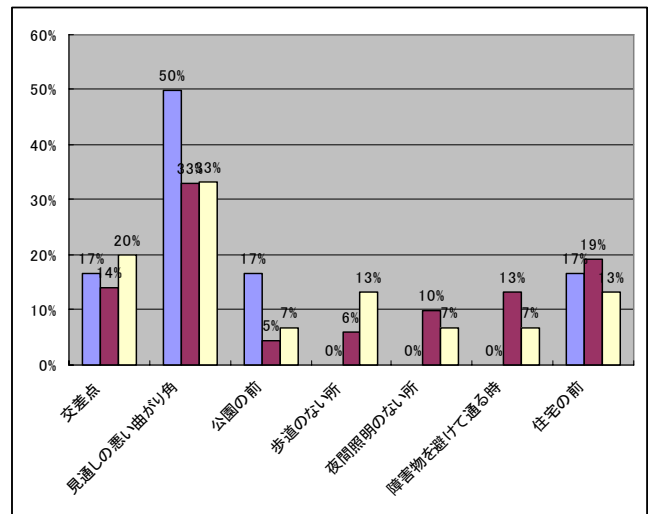


図-15 「運転中、危険や不安を感じる」地点

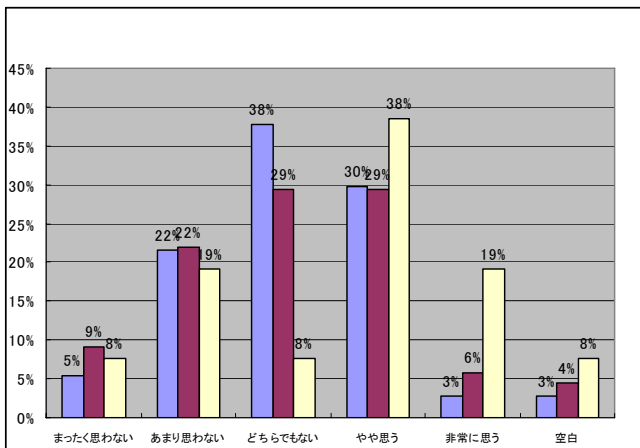


図-13 「運転中、危険や不安を感じる」

また、危険を感じる地点は「見通しの悪い曲がり角」と答えた割合がすべての年齢層で高くなっている。その他に高齢者は「交差点」、「歩道のないところ」、「住宅の前」を危険地点と認識している。

5 結論 各年齢層における事故発生および事故危険意識・原因もかなり違っていることがわかった。とくに、当事者別で各年齢層の行動パターンに即した傾向がうかがわれる。とくに、第2当事者の事故発生は特徴的である。事故意識も年齢層にかなりの相違があり、年齢層に応じた対策も考慮する必要がある。今後、交通事故危険度の定義を明らかにし、目的に応じた事故分析を行う工夫をすることも重要である。また、ソフト的な対策として教育や思い合いも重要な項目であり、各種の分析成果や情報提供により意識の高揚を心がける必要がある。本研究の一部は佐川交通社会財団の平成16年度一般研究助成で実施したものである。

<参考文献> 1) 総務庁編:交通安全白書、平成15年版
 2) 西条警察署:事故分析図、平成4年~平成15年版
 3) 高井広行、東広島市における交通事故の分析とGISを活用した事故情報支援システムの構築、土木学会土木計画学研究・論文集、No.19、pp.727-734、2002年10月