

富山県における高齢者の交通行動特性から見た交通事故要因分析に関する研究

金沢大学工学部 正会員

○高山 純一

金沢大学工学部

小川 由紀子

富山県警察本部交通企画課交通総合対策室

林 忠信

1. はじめに

近年、高齢者社会が急速に進展しており、それに伴う高齢者の交通事故が急増してきている。その中で、高齢者の運転免許保有者の数も増し、これまでの交通事故の被害者の存在であったものが加害者側にまわる例が少なからず増えてきている。また、それに加え、道路状況の複雑化、道路交通量の増加といった交通環境面での問題が交通事故の要因に関係することもある。従って、高齢者事故の防止のためには、その事故要因を詳細に分析する必要がある。そのためには、高齢者の日常の交通行動特性と交通環境に対する安全意識の実態を把握することが重要となる。

本研究では、高齢者の交通事故に対する潜在的危険性を明らかにするために、交通安全意識調査により高齢者の交通行動特性の分析を行うことを目的とする。具体的には、富山県を対象に高齢者の交通行動特性と交通安全意識に関するアンケート調査を実施することにより、それらの関連性を明らかにしたい。ただし、ここでは平成9年1月に比較的都市部を中心として小寺¹⁾が実施した富山県における高齢者の交通安全意識アンケート調査と今回実施する比較的郊外部を対象とした意識調査を比較することにより、都市部と郊外部の高齢者の意識の違いを分析する。

2. 高齢者の交通事故要因分析のための高齢者の交通行動特性の分析

高齢者が普段どのような日常生活を送り、その中でも外出時における行動形態をアンケート方式（意識面）を用いて把握することで、高齢者の行動特性を分析しようというのがここでの目的である。なお、今回の調査で富山県を調査対象とした理由は、高齢者人口に比較して、高齢者が交通事故で死亡する割合が非常に高い県であるからである。

アンケートの調査方法の概要を図-1に示す。今回の調査は主に富山県の郊外部を対象としたアンケート調査であり、平成9年度に実施した都市部を対

象としたアンケート調査結果と比較して分析を行う。

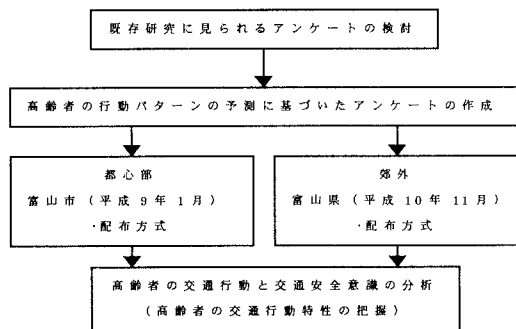


図-1 アンケート方式による意識調査分析の概要

(1) アンケート調査の方法

富山県警本部交通企画課の協力の下、配布形式のアンケート調査を行った。これは富山県警本部交通企画課から様々な団体に協力を呼びかけ、各高齢者の方へ団体の方からアンケート用紙を配布し、後日郵送してもらう形式を用いた。

(2) アンケート調査の調査項目

アンケート調査の調査項目は以下のようになっている。

- 1) 年齢、性別、住所
- 2) 先週1週間の行動実態
- 3) 歩行に関する高齢者の実態
- 4) 運転免許の有無と現在の自動車運転状況
- 5) 交通安全に関する一般知識
- 6) 道路横断に関する高齢者の実態
- 7) 車両と高齢者とのすれ違いの状況
- 8) 夜間、冬期における交通行動の実態
- 9) 自転車利用の高齢者の実態

2-1. 富山市（都市部）における高齢者の交通行動特性に関する意識調査（平成9年1月実施）

図-2は外出目的が買物等における外出時間帯についてであるが、9～12時の時間帯に外出しているものが46.1%とほぼ半数を占めた高い値を示している。また、12～15時は25.3%、15～18時

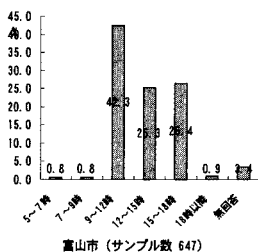


図-2 外出時間帯(買物等)

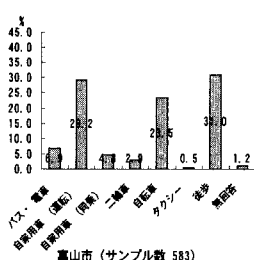
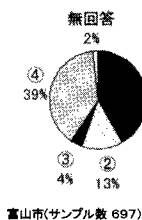
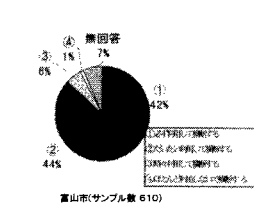


図-3 外出時の主な交通手段(買物)



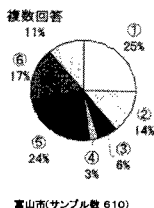
富山市(サンプル数 697)

図-4 運転免許の有無



富山市(サンプル数 610)

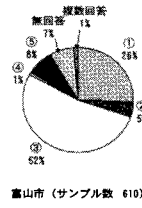
図-5 横断歩道、歩道橋の利用状況



富山市(サンプル数 610)

①車より人間の安全のために横断歩道を止めた際に車は止まって人間を横断させるのが当然の事である
②車は止まるべきだが止まって人間を横断させるべきである
③横断する人間の安全を確保する意思をもって車を止まらせる努力をすべきである
④そのような努力は必要だが横断歩道を止めた際に車を止まらせる努力をすべきである
⑤車が止まるまで横断するのを待たない
⑥無断でその歩道を横断しようとする信号機のある歩道まで歩道は広い

図-6 無信号横断歩道における横断意識



富山市(サンプル数 610)

図-7 車と人間との相互関係意識

図-6 は信号機のない横断歩道における横断の意識を示している。無信号の横断歩道の利用については、「ドライバー(他人)」に対して責任を依存する(選択肢①、②)ものと「歩行者(自分)」に対して責任を依存する(③、⑤、⑥)ものとに分かれるが、前者と回答した人が39%で、後者と回答した人が47%と後者の方が少し多い回答となっている。

図-7 は車と人間との相互関係の意識を示している。選択肢③と回答した人が52%と半数を占めている。また、「車の方が注意深い行動をとるべきである(選択肢①、②)」とする考え方と、「人間のほうが注意深い行動をとるべきである(選択肢④、⑤)」とする考え方に分かれるが、前者と回答した人が31%、後者と回答した人が9%となっており、前者と回答した人のほうが多い結果となった。

2-2. 富山県(郊外部)における高齢者の交通行動特性に関する意識調査(平成10年11月実施)

平成10年11月に実施した意識調査結果については、後日講演時に発表する。

3. 結果

交通環境において、意識面と実際の交通行動には差異が見られることが予想される。また、その環境の違いにより高齢者の行動にも相違点が見られるはずである。行動範囲、行動手段によってもかなりの違いが見られると考えられる。以上のことを踏まえ、先に行った交通安全意識調査の分析の結果をもとに交通事故要因の分析を行うことが必要である。また、高齢者の意識面での問題点、改善点を見出し今後改善して行く必要があるといえる。

【参考文献】

- 1) 小寺一樹：「高齢者の交通行動特性からみた高齢者交通事故の要因分析に関する研究」(平成8年度学士学位論文)
- 2) 小林實：「高齢ドライバーの運転実態と事故特性」(国際交通安全学会誌 vo9, No. 5 pp24~35/1983年12月)
- 3) 明神証・中塚正倫：「高齢者の交通死亡事故死傷率・死亡率」(第16回交通工学研究発表会論文報告集 pp189~192/1996年11月)

は26.4%と、共に比較的高い値を示している。この結果より、都市部の高齢者は、9~12時の時間帯に外出することが多いということがわかる。また、夕暮れ時である15~18時という時間帯に外出すると答えた人が比較的多い結果にも注目すべきである。

図-3 は外出目的が買物等における外出時の主な利用交通手段についてであるが、徒歩、自家用車(運転)、自転車と回答した人が多かった。

図-4 は運転免許の有無を示しており、先の外出時の主な利用交通手段で自家用車(運転)と回答した高齢者の割合が高かったことを反映する結果となっている。

図-5 は横断歩道・歩道橋の利用状況を示しており、「必ず利用して横断する」と「だいたい利用して横断する」と回答した人を含めると、86%とかなり多くの人が横断歩道・歩道橋を利用していることが伺える。