

1. はじめに

これから高齢化社会を向かえるにあたって高齢者も活動範囲を広げ豊かな生活を営むことが望まれる。そこで高齢ドライバーの運転範囲を今より広げていかなければならない。高齢ドライバーの運転範囲を広げるためには、道路を高齢ドライバーの望む交通環境に近づける必要があると思われる。そのための改善策の一つとして一般ドライバーが高齢ドライバーに対して何らかの配慮を行うことにより道路を高齢者の望む環境に近づけることが考えられる。本研究は、一般ドライバーはどの程度高齢ドライバーに配慮した運転をできるのか。又高齢者交通安全マークの効果と効果的なマークの配色について検討したものである。

2. 調査の概要

以下に示す3つのアンケート調査をおこなった。

アンケート1 (対象者: 一般ドライバー 回答数: 177件 調査場所: 名神高速道路吹田サービスエリア)

調査内容 高齢ドライバーのイメージ・配慮運転意識・高齢ドライバーへの運転方法・高齢者交通安全マークに対する意識

アンケート2 (対象者: 一般ドライバー 回答数: 77件 調査場所: 名神高速道路吹田サービスエリア)

調査内容 スピードの遅い車のイメージ・スピードの遅い車への運転方法

アンケート3 (対象者: 高齢ドライバー 回答数: 154件 調査場所: 兵庫県いなみ野学園)

調査内容 運転したくない道路・一般ドライバーのイメージ・高齢ドライバー自身のイメージ・配慮運転への期待意識・嫌な運転方法・高齢者交通安全マークに対する意識

3. 高齢ドライバーに対する配慮運転意識

どのくらいのドライバーに高齢ドライバーに対する配慮運転意識があるのか、またなぜ配慮運転を行うのか、そして配慮運転意識の有無は実際の運転行動にどう現れるのかを検討した。

3-1 高齢ドライバーに対する配慮運転意識度

高齢ドライバーに対する一般ドライバーの配慮運転意識を図1に示す。これを見ると約3分の2のドライバーが配慮運転意識があると答えていて、配慮運転意識がないと答えたドライバーの倍以上いることがわかる。次に配慮運転意識があると答えたドライバーに配慮運転理由を聞いた結果を図2に示す。これを見ると危険意識から配慮運転を行うと答えたドライバーは全体の7割以上に及び、いたわりの気持ちから配慮運転を行うと答えたドライバーは4分の1しかいないことがわかる。

3-2 配慮運転意識と運転時における配慮運転率

今回対象とした具体的な運転状況は以下の4つであり、そのときの配慮運転をカッコ内に示す

- ・前車がスピードの遅い高齢ドライバーであったとき(配慮運転: 車間距離を取って追走する)
- ・前車がスピードの遅い高齢ドライバーで、追い越せないとき(配慮運転: 車間距離を取って追走する)
- ・高齢ドライバーを追い越すときのスピード(配慮運転: いつもより遅いスピードで追い越す)
- ・高齢ドライバーを追い越した後、走行レーンに戻るときの車幅間隔(配慮運転: いつもより広く取る)

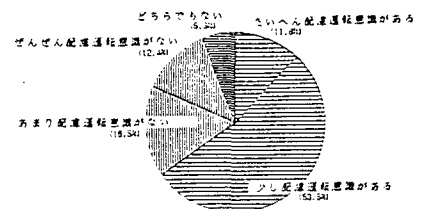


図1 高齢ドライバーに対する配慮運転意識

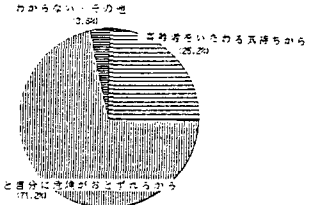


図2 配慮運転理由

このような状況下における運転方法を一般ドライバーに聞き、その結果から各々の状況下において配慮運転行動を取る割合を配慮運転率とした。そして配慮運転意識のあるドライバーと配慮運転意識のないドライバーとの配慮運転率を図3に示す。これを見ると全ての状況において配慮運転意識のあるドライバーの方が配慮運転意識のないドライバーに比べて配慮運転率が上回っていることがわかる。また特に車間距離を取って追走するという配慮運転においてその差は大きなものとなっていることがわかる。

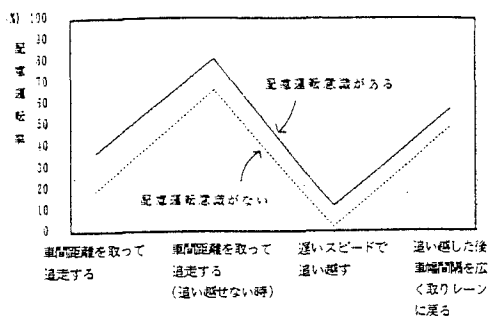


図3 配慮運転意識と具体的状況下における配慮運転率との関係

4. 高齢者交通安全マークの検討

配慮運転意識があっても、どの車に高齢者が運転しているのかわからなければ配慮運転はできない。そこで高齢ドライバーであることを明示することが必要となる。その方法の一つとして高齢者交通安全マークの実施が考えられる。そこで高齢者交通安全マークを付けることによってもたらされる効果と高齢者交通安全マークの配色について検討を行う。

4-1 高齢者交通安全マークの効果

前車の遅い車が高齢ドライバーであることがわかっていない場合と、わかっていない場合について、4つの運転状況を設定し、そのときの運転方法をアンケートした。アンケートは高齢ドライバーがわかっているグループとわかっていないグループに分けておこなった。高齢ドライバーの運転であることがわかっている場合の配慮運転率からわかっていない場合の配慮運転率を引いたものを高齢者交通安全マークを付けることによって、もたらされる効果と考えた。その値が+であるなら効果有り、-なら効果なしといえる。その結果を図4に示す。これを見ると、全ての配慮運転において効果があるという結果が得られ特に車間距離を取るという運転方法において、その効果は高いことがわかる。

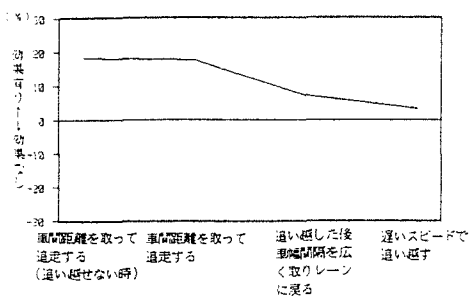


図4 高齢者交通安全マークの効果

4-2 高齢者交通安全マークの配色の検討

一般ドライバーと高齢ドライバーに高齢者交通安全マークの配色案を10種類示し、その中から望む配色案を1つ選んでもらった。次にこの10種類の配色案を色の持つイメージと色の注目性の2種類の指標によって分類した。そして一般ドライバーと高齢ドライバーの望む配色の相違や配慮運転意識のあるドライバーと配慮運転意識のないドライバーの望む配色の相違を検討した。その結果を以下に記す。

・高齢者交通安全マークの配色として一般ドライバーは見えやすく、良く目立つ配色を望んでいるのに対し、高齢ドライバーは見えやすいが、あまり目立たない配色を望む傾向が見られる。また一般ドライバーに比べて高齢ドライバーの方が老人のイメージを持つ配色を望む割合が高い。

・高齢者交通安全マークの配色として配慮運転意識のあるドライバーは危険・注意のイメージのものを望み、見えやすく、良く目立つ配色を望んでいるのに対し、配慮運転意識のないドライバーは安全のイメージのものを望み、目立たない配色を望む傾向が見られる。

参考文献

- 1) 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, 3