

第 部門 高齢者の行動と意識から見た交通安全講習の効果と課題に関する基礎的研究

大阪市立大学工学部 学生員 小竹 雄介
 大阪市立大学大学院工学研究科 正会員 吉田 長裕

大阪市立大学大学院工学研究科 正会員 日野 泰雄
 大阪市立大学大学院工学研究科 正会員 内田 敬

1. 研究の背景と目的

高齢化の進展により、平成 17 年国勢調査では高齢化率が 20.1%になっている。そういった状況の中、H19 年の交通事故死者の約半分が高齢者であり、内半数が歩行中の事故となっている。このことは、高齢者免許保有率の低さを勘案すると、交通に関する基本ルールや交通主体の特性が理解されないことが原因の一つと考えられる。そこで、本研究では老人クラブの協力によりアンケート調査を実施し、高齢者の行動や交通安全に対する意識を把握するとともに、警察や地域が主催する高齢者向け講習を整理し、交通安全を目的とした講習の内容や方法を調べ、調査結果を踏まえた効果的講習のあり方について検討することを目的とした。

2. 高齢者アンケート調査

2.1 調査概要

アンケートは、兵庫県老人クラブ連合会を通じて県下 39 市町郡の高齢者に配布された。回収数は 1045 部であった。主な内容を表-1 に示す通り、外出状況・交通安全に関する意識・安全講習への参加状況等である。

表-1 高齢者アンケートの主な内容

項目	内容
属性	年齢 性別 居住地 免許保有 健康状態
外出状況	近隣・地域との関わり 外出頻度 外出目的 外出手段 外出時間
交通安全に対する意識	最近一年間の事故経験 ヒヤリハットの増加時期 外出時に危険と感じる道の有無 場所別通行危険感 夜光反射材の利用 高齢者運転標識の利用
交通安全講習への参加経験	講習参加経験 講習の形態 受講きっかけ 講習内容の周囲への伝達 講習効果の自己評価

2.2 調査結果

(1)個人属性

本調査は、老人クラブ連合会が例年実施している調査に、80 歳未満の対象と 外出とその危険要素に関わる内容を追加したものであり、80 歳以上が 870 名に対して 80 歳未満は 147 名と少なくなっている。男性 449 名に対して女性 587 名(性別不明 9 名)であった。

(2)年齢層別比較

年齢層別(80 歳以上、80 歳未満)の免許保有状況別講習参加経験をみると、次のことがわかる(図-1)。

免許保有者は全体的に講習率が高いが、これは更新時講習によるものと考えられる。

免許非保有者の受講率は半数にとどまっている。80 歳以上の受講率が低い、これは から免許保有者率の低さによるものと考えられる。

これらのことから、免許非保有者に対する交通安全講習への参加促進の必要があると考えられる。

外出手段をみると、いずれの年齢層でも徒歩が多いが、80 歳未満では自転車、車(自分で運転)といった自らの交通手段を利用し、80 歳以上ではバス、車(運転してもら)など輸送機関等に依存していることがわかる(図-2)。これらのことから、加齢とともに徒歩を中心に公共交通や家族・知人による送迎が中心となるため、公共交通の利便性の向上と他の年齢層を含めた安全への対応(講習など)が必要と考えられる。

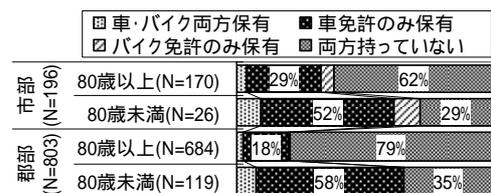


図-1 年齢層別講習参加経験

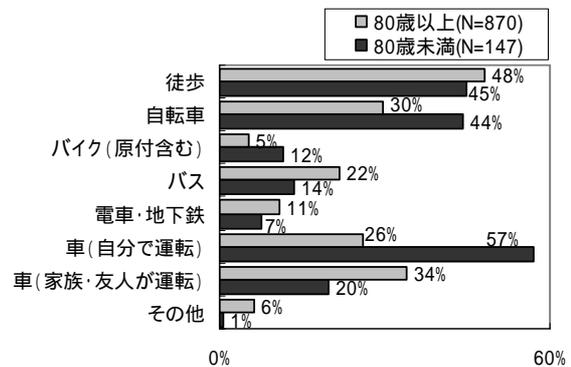


図-2 年齢層別外出手段

(3)地域別比較

郡部では公共交通施設整備が十分ではないため、免許保有率が高く、車での移動が多いのに対して、市部では公共交通機関の利用が多い(図-3)。このことから、郡部では公共交通サービスの導入、その可能性が低い地域では全年齢層に対するドライバー講習、市部では公共交通利用を前提とした徒歩や自転車移動のための安全講習が必要であると言える。

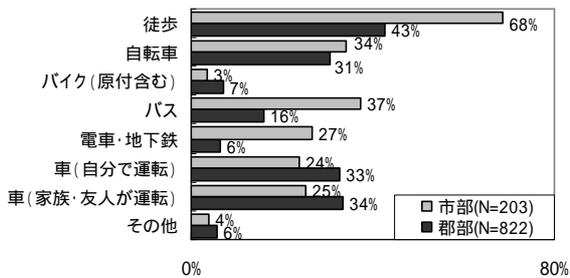


図-3 地域別外出手段

(4)交通事故に遭った(遭いかけた)人の特性

事故遭遇経験の有無について、行動・意識の項目による判別分析の結果、次のことがわかった(図-4)。訪問機会が少なく、通行し慣れていない経路を利用する場合には、事故に遭いやすい。自転車の利用は相対的に事故危険が高い。「危険」を感じる道があると回答した人のスコアが高いのは、逆に事故経験によるものと考えられる。安全講習参加経験のスコアは小さいが事故に遭いにくい側に寄与している。しかし、免許更新時講習が多いと考えられるため、さらに検討が必要となる。

(5)安全講習の効果

安全講習受講者のほとんどは効果があったと回答しているが、その実態は定かではない。そこで、講習内容を話したことがあるかたずねたところ、8割近くは家族や友人に話したことがあると答えている(図-5)。人に話すことは、受講内容についての復習効果、話を聞いた人の興味を高めることによる受講喚起効果をもたらすものと期待される。

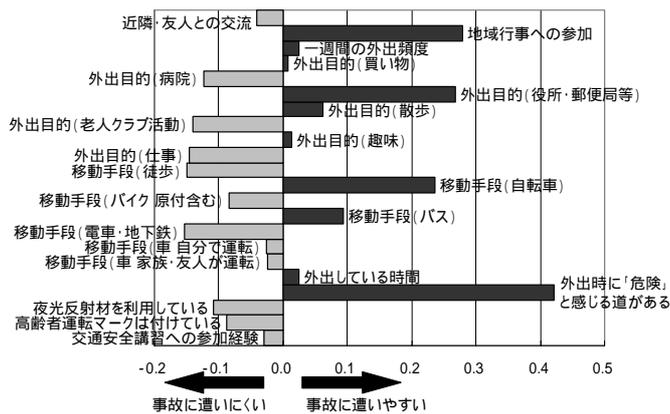


図-4 判別分析結果

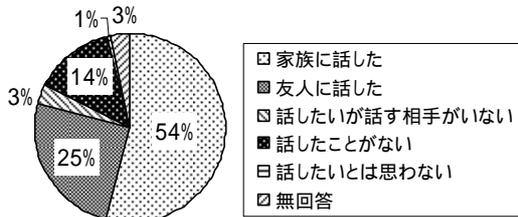


図-5 講習内容の周囲への伝達

3. 交通安全講習の現状と課題

3.1 概要

兵庫県高齢者交通事故防止対策委員会(日野委員長)で整理された取り組みを整理してみると、交通安全に特化した例は少なく、高齢者の生命や生活安全全体についてのケアを目的としたものが多いことがわかる(表-2)。その中で、スタウス(STUS: Safety Traffic Unit for Senior citizen)は、兵庫県警が2000年に発足させた高齢者のための交通安全教育隊であり、次項では内容と参加状況などを踏まえた課題について検討する。

3.2 スタウスの概要と課題

スタウスは、スライドによる講習と高齢歩行者教育システム*を用いた参加型講習で構成される。しかし、内容は一般的・画一的であり、アンケート調査結果で示した年齢層・地域別といった高齢者属性に対応できているとは言い難い。また、H20年の受講者数は、延べ13,626人と兵庫県高齢者人口の1%程度であることから、受講者を増やすことも課題の一つである。

表-2 交通安全関連取り組み

主体	手段	対象	担当
県警本部	スタウス(S.T.U.S)	老人クラブ	老人クラブ連合会
		老人クラブ役員	老人クラブ連合会
		看護協会イベント(看護の日、看護フェア)	兵庫県看護協会
		世話役活動リーダー	老人クラブ連合会
講習		新任民生委員	兵庫県高齢社会課
		介護予防教室スタッフ	兵庫県看護協会
		訪問看護スタッフ	兵庫県看護協会
		交通安全教室	兵庫県看護協会
所轄警察	シルバー・ドライバースクール	高齢ドライバー	兵庫県看護協会

* 高齢歩行者教育システムとは、スクリーン内の人間と自分とが連動して動き、車の速度・道路の形状を変化させながら道路の横断を疑似体験できるものである。

4. 講習効果向上のための条件

今回のアンケート対象は老人クラブに所属する比較的活動的な人が多かったものの、その結果からは、年齢や地域で特徴があり、安全講習が事故防止に一定の効果があることがわかった。また、安全講習の検討からは、そのような特徴が講習に十分反映されておらず、受講者数も多くないなどの課題があることがわかった。

以上のことから、講習効果向上のための条件として、スタウス受講者による地域での報告機会を作る、受講者を中心に地域の課題を抽出し、講習方法を考える、各種講習の連携を深め、課題とその対応、効果的工夫などの情報を交換する、などが考えられる。

最後に、データや情報の提供をいただいた兵庫県老人クラブ連合会はじめ、兵庫県交通事故防止対策委員会の各位に記して感謝の意を表したい。