

高齢者の交通安全意識に関する研究

徳島大学工学部 正 員 定井 喜明

徳島大学工学部 正 員 近藤 光男

徳島大学大学院 学生員 ○岡田 浩

1. はじめに 高齢化の進展に伴って、近年、高齢者の交通事故死者数の増加が目立っている。高齢者の事故防止対策の重点は、交通弱者として的高齢者を事故から守ることにあるといえるが、高齢者の人口増加と運転免許保有者数の増加が著しくなっており、今後、高齢者が加害者になるケースも多くなり、高齢者が自動車運転中に起こす事故の防止対策も重要となると考えられる。今後とも、老人クラブ等の交通安全のつどいや、希望者に対する運転適性診断の実施などを通して、より適切かつ効果的に交通安全教育をするほか、高齢者および高齢運転者にふさわしい道路交通環境づくりに努める必要がある。本研究では、特に高齢者の交通安全意識・行動などを調査・分析し、交通安全行政の立場に立ち、高齢者交通事故の軽減に貢献しようとしたものである。

2. 調査概要 高齢者の交通安全意識調査をアンケート方式により、徳島市全域で65歳以上の人を対象として、昭和62年7～8月に実施した。アンケート調査においては、徳島市役所で505名を無作為抽出し、調査対象者に調査票の郵送配布・郵送回収を行った。有効回収票は308票で有効回収率は61.6%であった。アンケート調査項目は、意識的項目・行動的項目・個人属性的項目・交通規則順守度の項目・事故経験の有無などの21項目であった。

3. 分析結果 表-1 運転免許保有の有無別の高齢者の事故経験特性

①運転免許の有無による特性

表-1は、調査項目（個人の意識・属性を含む）を数量化理論Ⅱ類により、運転免許保有と非保有に分けて、交通事故経験の有無の判別分析をした結果である。アイテムのレンジの大きさから、交通事故経験の有無に、運転免許保有者では、年齢・斜め横断・

運転免許保有の有無	割合的に多い傾向あるいは有意に多いアイテム・カテゴリー		主要規定要因
	アイテム	カテゴリー	
運転免許保有	講習会不参加の理由 交通事故防止に必要なこと 交通事故への不安 年齢 斜め横断 交差点等での安全不確認 家族状況	その他（知らなかった等） その他 余りない 76～80歳 ある ある 一人暮らし	講習会不参加の理由 交通事故防止に必要なこと 年齢 斜め横断 交差点等での安全不確認 横断歩道の非通行
運転免許非保有	交差点等での安全不確認 無灯火の自転車乗車 年齢 家族状況 外出目的 斜め横断	ある ある 65～70歳、81歳以上 一人暮らし 仕事、病院 時々ある	交通事故への不安 講習会に不参加の理由 交差点等での安全不確認

講習会不参加の理由が特に大きく影響し、運転免許非保有者では、交差点などでの安全不確認・交通事故への不安などが特に大きく影響していることがわかった。また、カテゴリースコアから、運転免許保有者で、交通事故への不安が「余りない」、年齢が「76～80歳」、斜め横断が「ある」、交差点等での安全不確認が「ある」、家族状況が「一人暮らし」の人は、交通事故経験者に有意に多いことがわかった。運転免許非保有者で、交差点等での安全不確認が「ある」、無灯火の自転車乗車が「ある」、年齢が「65～70歳、81歳以上」、家族状況が「一人暮らし」、外出目的が「仕事、病院」、斜め横断が「時々ある」という人は、交通事故経験者に有意に多いことがわかった。これらから運転免許保有の有無に関係なく、交通マナーの悪い人や、一人暮らしの人は、交通事故経験者に有意に多く、さらに運転免許保有者ならば、交通事故への不安が余りない人や、年齢が76～80歳である人、運転免許非保有者ならば、年齢が65～70歳、または81歳以上の人や外出目的が仕事、病院である人は、交通事故経験者に有意に多いことがわかった。従って、高齢者の交通安全対策は、これら運転免許保有の有無による特性を配慮して対応すればよい。

②交通安全意識の潜在構造 アンケート調査項目の中から、交通事故への不安、交通安全や交通事故についての話し合い、外出頻度・目的、性別、現在の職業の有無など交通安全意識に属性的項目を含めた24項目（表-2に示す）を用いて因子分析を行った。因子分析の方法としては主因子法を適用し、多変数の中で因子軸の特性を代表させる変数に高い負荷量を与えるようにした。第5因子までで、すべての情報を包含できたが、その固有値、寄与率、累積寄与

表-2 因子分析に用いた項目

与率を表-3に示す。

共通因子の持つ意味を因子負荷量によって考察した結果、第1因子は個人の固有属性、第2因子は交通事故意識、第3因子は利用交通手段、第4因子は交通外出目的、第5因子は交通事故経験を、それぞれ表す因子と判断された。ここで高齢者の交通事故意識は75.4%まで第1因子、

つまり個人の固有属性によって支配されていることがわかったが、第1因子で「現在の職業」と「性別」の因子負荷量が特に大きいので、これら2つの要因によって、高齢者の交通安全意識が大きく支配されていると考えられる。性別と現在の職業(定職、アルバイト・家事、何もしていない・その他)の6グループに分割した人達の交通事故経験率を調べ、平均事故経験率12%の1.5倍の18%以上のものを表にしたものが、表-4である。この表から、男性の事故経験率が高いグループは、現在の職業が、アルバイト・家事であるグループで、女性の事故経験率が高いグループは、現在の職業が、定職であるグループであることがわかる。特に、重点的に対象とすべきグループは、「男性、現在の職業(アルバイト・家事)、年齢(65~70歳・無回答)」、「女性、現在の職業(定職)、交通マナー(無灯火の自転車乗車)」、「女性、現在の職業(定職)、過去の職業(会社員・自営業)」の三つであり、それぞれ有意水準が1%、2%、5%で交通事故経験率が有意に高いことがわかる。これらから、男性ならば職業がアルバイト、または家事で、比較的年齢の低い高齢者、女性ならば職業をもち、交通マナーの悪い人や、過去に会社員、自営業をしていた高齢者に対して、それぞれのグループに応じた高齢者交通安全対策を推進すべきであることが示唆される。

4. おわりに 本研究は、高齢者の交通安全意識・行動について運転免許保有の有無と交通安全意識の潜在構造という異なった2面から、交通事故を引き起こしたり、あるいは巻き込まれたりする高齢者の意識と行動および属性を明らかにした。これらの属性の人に的をしぼって、その特性に応じた交通安全対策を推進すればよいということになり、高齢者の交通安全対策をより掘り下げて示唆できたと考えられる。

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	8.193	75.4	75.4
2	0.933	8.6	84.0
3	0.689	6.3	90.3
4	0.545	5.0	95.3
5	0.502	4.7	100.0

表-4 性別・職業別の交通事故経験率が高い意識・行動の属性項目一覧表

性別	男	女
定職		交通マナー(無灯火の自転車乗車)ある・時々ある 5.0% (2%)
		過去の職業 会社員・自営業 3.1% (5%)
		交通安全講習会等の参加経験 あり・全く参加していない その他 2.5%
		外出目的 買物・病院 2.2%
		交通マナー(信号の非順守)ある・時々ある 2.9%
		交通マナー(斜め横断)ある・時々ある 3.3%
		年齢 65~70歳・無回答 4.0%
		居住地 中心地 2.0%
		家族状況 子供家族などと同様 2.0%
アルバイト 家事		年齢 65~70歳・無回答 3.8% (1%)
		交通安全等についての話し合い あり・全く話し合っていない 2.0%
		交通安全講習会等の参加経験 あり・全く参加していない 1.8%
		交通マナー(横断歩道の非通行)ある・時々ある 2.3%
		交通マナー(斜め横断)ある・時々ある 1.8%
		交通マナー(交差点での安全不確認)ある・時々ある 2.5%
		居住地 中心地 2.0%
		過去の職業 会社員・自営業 2.3%
		居住年数 10年未満 2.5%
何もして いない その他		交通マナー(横断歩道の非通行)ある・時々ある 2.1%
		交通マナー(斜め横断)ある・時々ある 2.1%
		家族状況 子供家族などと同様 2.1%

注 () 内の数値は有意水準