

N-16 高齢者の自動車交通の危険意識について

岩手大学工学部 正会員 岩佐 正章  
 岩手大学工学部 正会員 安藤 昭  
 岩手大学工学部 ○学生員 遠藤 弘之

1. はじめに

近年、岩手県においても、高齢者の交通事故による死傷者が、相対的な数は少ないものの年々増加している（図-1）。

今後も急速な高齢化社会の進展、それに伴う高齢者ドライバーの増加などによって高齢者の交通事故がさらに増えることが予想され、高齢者の交通事故防止のための具体的な対策を早急に充実強化していくことが望まれる。

本研究では、交通事故防止対策の足掛かりとして自動車交通に対する高齢者特有の危険意識を探ることを目的とする。

2. 調査方法

盛岡市内において、交通安全上問題があると思われる1路線を対象路線とし、その周辺地域の住民を対象にアンケート調査を行なった。本対象路線はニュータウンと市街地を結ぶ幹線道路の一部となっており、交通量が多く交通事故が多発している路線である。（市内で事故率2位の路線）

アンケート調査は留め置き法で行ない、内容は対象路線において交通事故が起こりやすく危険だと思われる地点を指摘してもらい、その地点で予想される事故形態および事故要因について指摘してもらうものである。全サンプル数は569で、そのうちわけは20代100、30代107、40代117、50代135、高齢者（65歳以上）110である。調査期間は、平成3年11月1日から11月22日である。

（20代には10代の11サンプル、50代には60歳～64歳の24サンプルが含まれている）

3. 分析結果および考察

調査の結果、地域住民の危険意識によって交通事故が起こりやすいと思われる危険箇所20地点が抽出された。（1サンプル平均、高齢者1.86地点・20代2.13地点・30代2.28地点・40代2.36地点・50代2.03地点）

高齢者と非高齢者で意識による危険箇所の抽出のされ方に違いがあるか、高齢者特有の危険意識があるか探るために（1）交通事故データとの比較（2）高齢者と各年代との順位相関係数の算出（3）各地点について比率の差の検定（4）事故形態の比較の4つについて行なった。

（1）交通事故データとの比較

平成3年度に本調査対象路線で人身事故・物損事故をあわせて121件の交通事故が発生している。高齢者の危険意識によって抽出された15地点（うち交差点12地点）での事故発生件数をみると、84件発生（地点の事故件数は敷地内を範囲としカウント）しており、全事故発生件数の約69%を占め、また交差点での事故（交差点手前30mの交差点付近の事故を含む）だけをみると約93%（89件中83件）を占めている。次に、事故件数・交通量より求めた事故率と危険意識より抽出された地点との順位相関係数を求めたところ、 $\rho=0.796$ （危険率5%）となり、事故率と危険意識によって抽出された地点との順位の間が高いといえる（表-1）。また、全サンプルで相関を求めると $\rho$

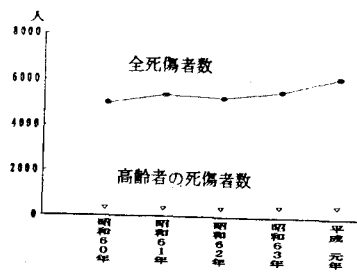


図-1 岩手県の全死傷者数と高齢者の死傷者数の年別推移

表-1 高齢者の意識により抽出された地点の事故率

危険意識の順位	事故率の順位 ( )は事故率
1	1 (123.1)
2	6 (55.7)
3	5 (69.4)
4	2 (103.7)
5	8 (43.6)
6	11 (26.2)
7	4 (75.4)
8	3 (79.6)
9	10 (26.9)
10	7 (52.6)
11	12 (20.7)
12	9 (40.7)
13	13 (13.5)
14	15 (0.0)
15	14 (13.4)

=0.671となった。(交通量は平成3年10月17日～29日に測定した)

(2) 順位相関係数

抽出された20地点のうち危険意識の高い上位9地点に着目し、指摘数の多い順に順位付けを行ない、高齢者と各年代との間で順位相関係数をそれぞれ求めたところ、 $\rho=0.727(20代)$ 、 $0.700(30代)$ 、 $0.772(40代)$ 、 $0.909(50代)$ (危険率5%)となり高齢者と各年代との間で順位の相関がかなり高いといえる(表-2)。また、全地点で相関を求めるとさらに相関が高くなった。

表-2 年代別危険意識順位

地点	高齢者 意識順位	20代 意識順位	30代 意識順位	40代 意識順位	50代 意識順位
A	1 (50)	1 (43)	1 (61)	1 (59)	1 (49)
B	2 (31)	5 (16)	4 (26)	2 (40)	2 (41)
C	3 (29)	2 (34)	3 (27)	5 (27)	3 (38)
D	4 (18)	3 (23)	5 (21)	4 (31)	5 (23)
E	5 (15)	7 (13)	7 (15)	6 (17)	6 (20)
F	6 (14)	8 (11)	6 (16)	8 (12)	7 (16)
G	7 (13)	4 (19)	2 (28)	3 (32)	4 (30)
H	8 (6)	9 (10)	9 (9)	9 (8)	8 (8)
I	9 (5)	6 (15)	8 (14)	7 (16)	9 (6)

(注) カッコ内は、指摘人数

(3) 比率の差の検定

各地点についてそれぞれ指摘した人数の比率を求め、高齢者と各年代との間で比率の差の検定を行なってみた結果、高齢者特有の指摘地点はなく有意な差はみられなかった。

また、比率だけに着目したところ、アネックス川徳前とツタヤ前の2地点において高齢者の危険意識の低さがみられた。

(4) 事故形態の比較

高齢者の危険意識が高い4地点の事故形態について分析をする。この4地点の予想される事故形態について分析すると、『乗用車-歩行者』を指摘した人は、4地点平均で高齢者が60%、非高齢者が54%とあまり差がなかったが、『乗用車-乗用車』、『乗用車-自転車・二輪』を指摘する高齢者は、非高齢者に比べそれぞれ約20%低い。しかし実際にこの4地点で起きている『乗用車-乗用車』の事故はこの形態の全事故件数の約42%、『乗用車-自転車・二輪』の事故は約50%を占めていることから、高齢者においては車両相互の事故に対する危険意識が低いと考えられる。

今回、調査の対象を1路線に絞り、アンケートの対象者を周辺地域の住民に限定したため、被験者は対象路線の利用頻度が高く(どの年代も、本対象路線を毎日利用する人、週2,3回利用する人があわせて80%以上いる)、対象路線のどこの地点でどのような交通事故が起こっているのか等の状況をよく把握していると考えられる。

上記の理由により、高齢者の危険意識と事故率の相関や非高齢者との相関が高いという結果が得られたと考えられる。

また、高齢者の路線利用手段は徒歩中心(高齢者の30%に対し非高齢者は12%)であるために事故形態に差が生じたと考えられる。

4. おわりに

今回は、住民の危険意識による危険箇所の抽出を目的に行なった調査の中から高齢者特有の危険意識を探ろうとしたため、特有の危険意識を得ることが難しかった。

しかし、本研究により高齢者が交通事故に対し高い関心、高い危険意識をもっていることがわかった。実際、この路線で高齢者が関わった交通事故は、121件中わずか4件(第一と第二当事者の計)と少なく、高齢者の危険意識の高さのあらわれのように思われるが、今回調査に協力していただいた高齢者の3人に1人が、この路線で危険な体験(事故に会いそうになった)をしており、件数に表れない事故がたくさん潜んでいる。今後の課題として、危険意識の調査により、高齢者特有の潜在的な事故が抽出されるような調査技法の開発を行なうことを考えている。

最後に、本研究を行なうにあたり、資料提供等ご協力いただいた岩手県警、盛岡東警察署の方々に謝意を表します。