

## 年齢層別にみた交通事故発生に関する考察

近畿大学工学部 正員 高井広行

1 研究の目的と方法 交通事故は年齢層によって発生特性や要因が異なっており、年齢層を考慮して考える必要がある。とくに、高齢化は社会問題だけでなく、交通事故にも大きくその影響が見られる。本研究の対象地区である東広島市でも、昨年、県警が発表した高齢者事故状況では福山市について、2番目に多い都市となった。このように、高齢者事故に対しても早急に対策を講じる必要がある。ここでは、高齢者と非高齢者の事故の相違に焦点を当て、高齢者事故の実態およびその特徴について当事者別に考察する。本考察で用いた事故は平成4年から12年間の事故データを基に年齢別、当事者別、事故類型別等の要因分析を行った。さらに、高齢者その他の年齢層の事故意識の相違についても若干の考察を行う。

まず、交通事故分析を行う際に、留意すべき主な点をまとめると以下のようである。

＊分析対象：地区単位、道路単位、地点単位

＊事故対象：第1、第2当事者、人身事故、物損事故他

＊発生要因：物理的要因（道路構造・交通流・規制等）、心理的要因、ドライバー特性等

＊データ：事故原票、事故分析図、事故統計、事故事例

＊分析目的：発生状況把握、要因分析、事故発生予測（地点・類型・件数等）、事故危険度把握、対策効果分析

2 高齢者の事故発生特性 高齢者事故の一般的な特徴は①死亡事故等の重大事故が多い、②歩行中の事故が約半数、ついで自転車乗車中、③第1、2当事者とも急激な増加、④昼間帯での事故の集中等である。そこで、東広島市における高齢者事故の特徴について当事者別・時間帯別に見ると7時から8時台の昼間時間帯に両当事者の事故発生が多く、とくに、午前中の事故がめだつ。

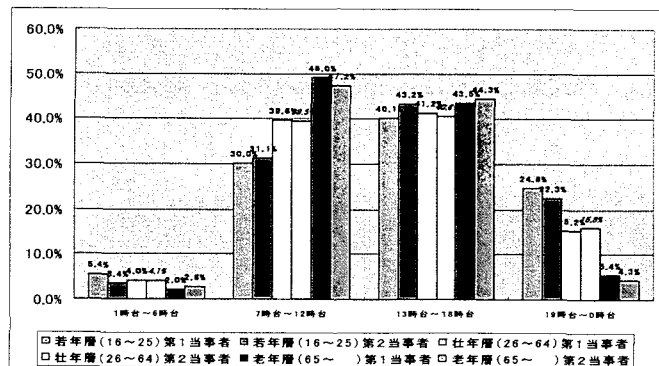


図1 時間帯別事故発生状況

第1当事者では若年・壮年者では乗用車、高齢者では貨物車の事故が特徴的である。第2当事者では高齢

者は歩行中・自転車乗車中、若年層では二輪車、壮年者で乗用車が関係した事故が目立つ。

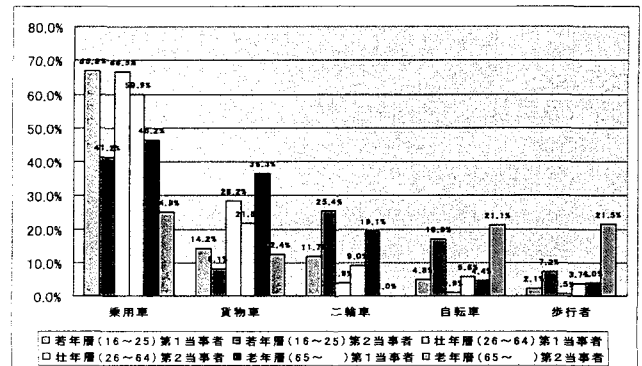


図2 当事者種別事故発生状況

## 3 交通事故発生地点の状況

(1) 第1当事者事故の発生地点 高齢者の第1当事者事故で複数発生している地点は少なく(多い地点は10年間で7件)分散傾向にある。とくに細街路に分散して発生している。この年齢層に対して若年者の事故は幹線道路を中心に多発地点が明確に見られ、とくに、交通量の多い道路が結接する交差点での事故発生が多い。



図3 高齢者事故多発地点(西条地区、第1当事者)



図4 若年者事故多発地点(西条地区、第1当事者)

(2) 第2当事者の事故発生日点 高齢者の事故はかなり分散して発生しており、とくに、交通量の多い道路で信号も横断歩道も設置されていない交差点で事故がみられる。ほとんどの事故は歩行中の事故であり細街路で多く。また、自転車乗車中の事故も目立つ。若年者は主要道での事故が多く事故類型は車両相互事故で追突、出会い頭事故がほとんどである。若年者は高齢者よりも事故類型がはっきりしており、事故が発生している地点は主要道に集中する傾向がある。



図5 高齢者事故多発地点(西条地区、第2当事者)



図6 若年者事故多発地点(西条地区、第2当事者)

#### 4 年齢層別の交通事故危険意識に関する分析

ここでは「自宅付近の道路を歩く時、危険や不安を感じるか」の意識についてみる。「非常に感じる」と答えたのは15%と高齢者に多く、「まったく感じない」は14%と若年者に多い。壮年・若年者層は「感じる」と答えた割合は52%、39%と高齢者27%に比べると高く、また、高齢者層が「感じない」と答えた割合は70%を越えて他に比べ多い。

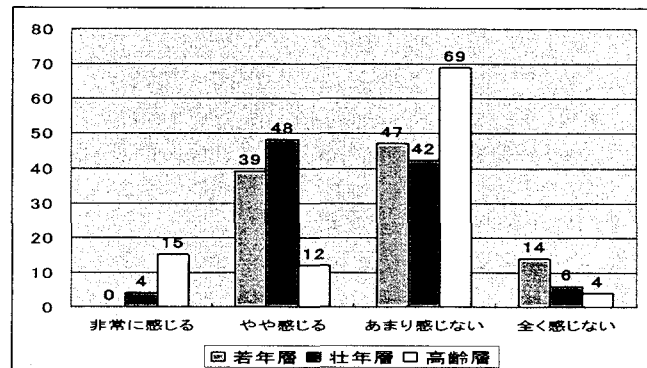


図7 「自宅付近の道路歩く時、危険や不安を感じるか」

「事故に注意して歩いているか」では、「思う」と答え割合は高齢者が80%とほとんどの人が答えているが、若年層ではわずか35%と少なく「どちらでもない」が36%と多い。このように高齢者は事故に注意しているようであるが、事故危険はあまり感じていないようである。

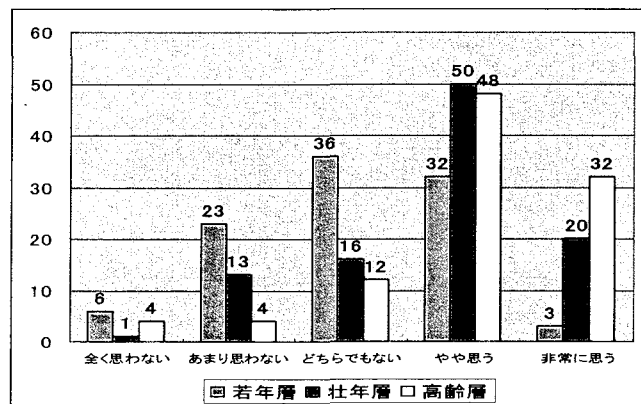


図8 「事故に注意して歩いているか」

歩行時の危険や不安を感じる」原因は高齢者層では走行速度が速いからが過半数を占め、ついでとまらない街灯が少ないである。若年者層では大型車が多いが38%と最も多い。壮年者層は高齢者と類似した原因となっている。

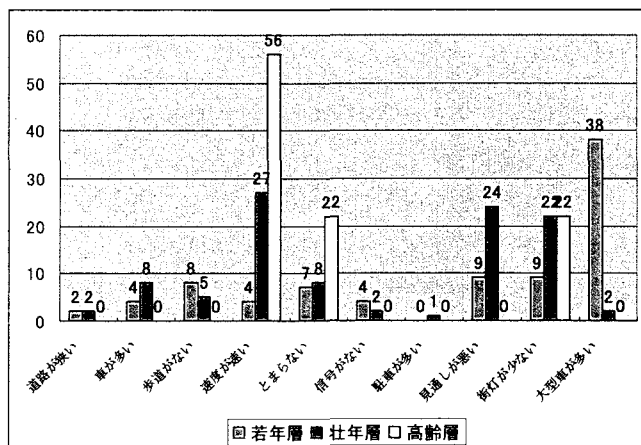


図9 「歩く時、危険や不安を感じる」原因

5 結論 各年齢層における事故発生もかなり様子が違っている。とくに、当事者別で各年齢層の行動パターンに即した傾向がうかがわれる。とくに、第2当事者の事故発生は特徴的である。事故意識も年齢層にかなりの相違があり、年齢層に応じた対策も考慮する必要がある。今後、交通事故危険度の定義を明らかにし、目的に応じた事故分析を行う工夫をすることも重要である。また、ソフト的な対策として教育も重要であり、各種の分析成果や情報提供により意識の高揚を心がける必要がある。本研究の一部は佐川交通社会財団の平成16年度助成で実施したものである。

<参考文献> 1)総務庁編:交通安全白書、平成15年版

2)西条警察署:事故分析図、平成4年~平成15年版

3)高井広行、東広島市における交通事故の分析とGISを活用した事故情報支援システムの構築、土木学会土木計画学研究・論文集、No.19、pp.727-734、2002年10月