

高齢者の交通モード別の安全行動等に関する調査研究（平成16年度）

高齢者の事故防止のためには、高齢者の心身特性に着目した調査研究を実施し、その結果を踏まえた交通安全教育を展開していく必要がある。このため、高齢者及び比較対象となる非高齢者について、自動車、原動機付自転車、自転車等を運転する場合の安全行動等に関する走行実験、心身特性検査、アンケート等を行った。また、実験時の映像記録を整理し、各種の交通安全教育現場でリアルタイムに提供できる資料としてとりまとめた。

- ① 自転車、原付、自動車の各交通モード別に非高齢者、前期高齢者、後期高齢者それぞれ概ね10名ずつ、計90名を対象に、自動車安全運転センター安全運転中央研修所において模擬市街路走行（自転車、原付、自動車）、制動（自転車、原付、自動車）、狭い通行帯走行・スラローム走行（自転車）、障害物回避（自転車、原付）、右折可否判断（自動車）、追従走行（自動車）、話しかけ、心身特性検査、アンケート調査を実施した。
- ② 自転車走行実験では、高齢者ほど制動・回避の所要時間・距離が長く、またコース逸脱、足つきが多くなる傾向にあった。高齢者ほど個人間のばらつきも大きかった。
- ③ 原付走行実験では、高齢者ほど回避時間・距離が長くなる傾向にあったが（図）、制動実験では加齢による影響は見られなかった。個人間のばらつきは、一部の実験を除き、高齢者でも特に大きくはなかった。
- ④ 自動車走行実験では、高齢者ほど制動時間・距離が長くなる傾向にあった。後期高齢者では右折可能と判断した対向車との距離が著しく短いケースがあった。なお、高齢者は交差点で完全に停止できないケースが多く見られた。個人間のばらつきをみると、高齢者ほど大きい項目が多かった。
- ⑤ 話しかけについては、高齢者は運転に手一杯で、話しかけへの対応が十分できていないケースが多く見られた。
- ⑥ 認知検査や身体能力検査では、高齢者が大きく劣っている項目が多く、特に後期高齢者で顕著であった。
- ⑦ アンケート調査の結果、高齢者は「安全運転に心がけている」「十分な安全確認を行っている」との意識が強く、実際の運転行動とのズレが見られた。
- ⑧ 今後、走行映像、走行実験結果等の実証データをもとに、高齢者に対する教育・啓発運動等を一層推進すると同時に、非高齢者に対しても高齢者の特性を理解させ、高齢者との共生が可能になるよう、教育・啓発等が必要であると考えられる。

図 回避時間(速度 30 km/h)(原付)

