

3. 3. 4 高齢運転者の特性に関する研究

地域内交通における高齢運転者の経路選択特性

国土交通省国土技術政策総合研究所 ○池 原 圭 一
同 森 望
国土交通省総合政策局 若 月 健

1. はじめに

平成 14 年の交通事故死者数(24 時間死者数)は 8,326 人となり、2 年連続の減少、対前年比-4.8%であったが、その一方で、65 歳以上の高齢者の交通事故件数は過去 10 年間で約 3 倍の増加、高齢者の交通事故死者数にいたっては、平成 7 年から全体の 3 割以上を占めるようになり、その割合は徐々に増える傾向にある。

今後の高齢社会への移行を踏まえると、高齢者の交通安全対策は憂慮すべき課題であるが、高齢者の安全・安心な移動を確保することは、高齢者の自立した生活、質の高い生活、社会参加への促進など、多様なライフスタイルを実現する上でも大切な課題である。

そこで、今後の交通安全対策や道路整備のあり方を検討する基礎資料とするため、高齢者の運転特性を調査していく予定であるが、さしあたって高齢者が自身で自動車を運転する際の経路選択特性を調査したので、その結果を報告する。

参考 HP : 1)警察庁統計 <http://www.npa.go.jp/toukei/index.htm>

2. 調査概要

表-1 調査概要

本調査は、高齢ドライバーの経路選択特性の把握を目的に、豊富な経路選択が可能な地域内交通に限定して調査を行った。地域内交通であれば、ドライバーは道路網を熟知しており、経路選択時には経験以外にも苦手意識（例えば、右折しにくい交差点を避けるなど）などが選択要素に含まれると考えられる。この時の経路選択の一般的な特徴を見出し、道路交通環境と比較することで今後の具体策の立案に役立つと考えた。

調 査 場 所	
・ 建設から約 40 年経過している大規模団地を対象（さいたま市田島団地） ・ 旧浦和市街地から離れ、公共交通よりも自動車の利用率が高いとされる ・ 近隣には、首都高速道路埼玉大宮線、東京外環自動車道、国道 17 号、国道 17 号新大宮バイパス、国道 298 号が整備され、豊富な経路が存在	
調 査 内 容（聞き取り調査）	
・ 一般ドライバーと高齢ドライバーの短トリップ（伊勢丹・浦和駅までの 2~3km）と、長トリップ（浦和 IC までの約 10km）の経路 ・ 経路選択の理由など	
有 効 回 答 者 数	
・ 一般ドライバー（65 歳未満）： 45 名（男性 26 名、女性 19 名） ・ 高齢ドライバー（65 歳以上）： 42 名（男性 36 名、女性 6 名） ・ 高齢ドライバーのうち 70 歳以上： 13 名（男性 13 名、女性 0 名）	

3. 調査結果

3. 1 短トリップの選択経路

短トリップで選択された主なルートを図-1 に、各ルートの選択割合を図-2 に、経路選択の主な理由を図-3 に示す。非高齢者と高齢者の経路選択に大きな違いはないが(図-1,図-2)、70 歳以上の高齢者は、Route①(混雑しているが右左折回数が少ないルート)の選択割合が少なく、Route②（駅付近をさけた市道を使ったルート）や Route③(混雑しているがわかりやすいルート)の選択割合が多い。経路選択理由は、非高齢者と高齢者ともに「渋滞が少ない」の回答が最も多く、70 歳以上の高齢者は「信号が少ない」、「トラックの交通量が少ない」、「歩行者・自転車が少ない」の理由が多い(図-3)。また、選択された経路数を細かくみると、非高齢者 4.2、65~69 歳の高齢者 3.3、70 歳以上の高齢者 2.7 と加齢とともに顕著に減少する傾向が確認された。

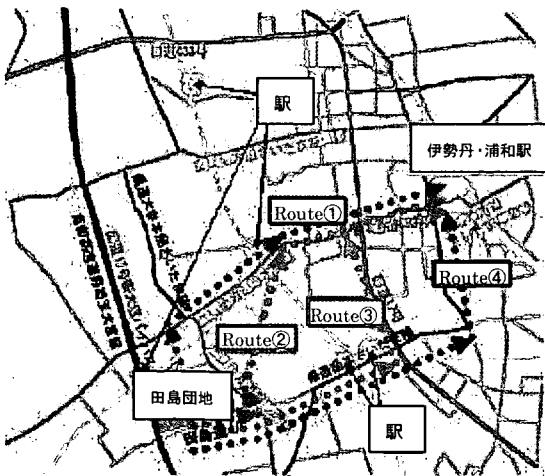


図-1 短トリップの主な経路

以上のことから、短トリップの特徴としては、非高齢者と高齢者に大きな違いはないが、70歳以上の高齢者になると、特にトラックの交通量が少ない経路を選択するようになり、また経路数も少ないことからわかりやすい経路を選択することが確認された。

3. 2 長トリップの経路選択

長トリップで選択された主なルートを図-4に、各ルートの選択割合を図-5に、経路選択の主な理由を図-6に示す。

非高齢者に比べ65～69歳の高齢者は、Route①(高速道路)

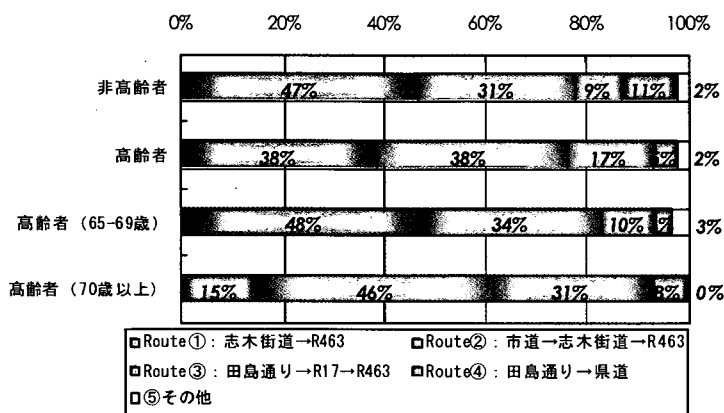


図-2 短トリップの経路選択割合

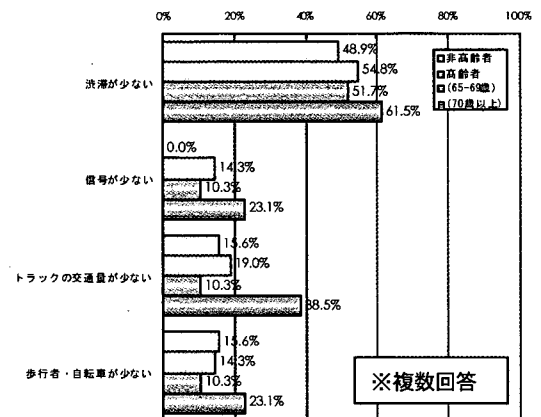


図-3 短トリップの経路選択の主な理由

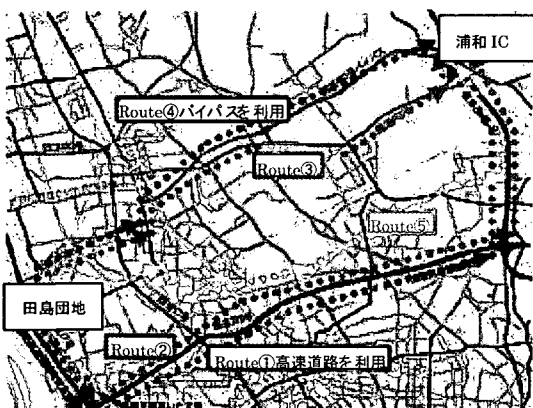


図-4 長トリップの主な経路

を利用する割合が多いが、70歳以上の高齢者になるとさほど多くはない(図-4,図-5)。経路選択理由は、非高齢者よりも高齢者は「渋滞が少ない」の回答が多く、70歳以上の高齢者は「速度の速い車両が少ない」、「歩行者・自転車が少ない」の理由が多い(図-6)。

以上のことから、長トリップの特徴としては、65～69歳の高齢者は高速道路を利用する傾向があるが、70歳以上の高齢者になると、速度の速い車両が存在する経路をさける傾向があることが確認された。

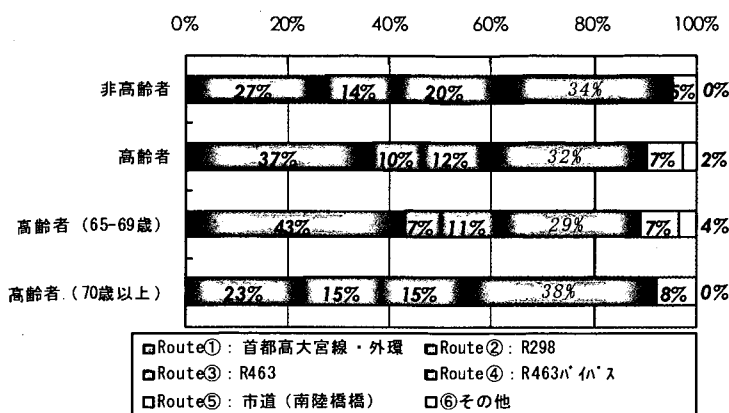


図-5 長トリップの経路選択割合

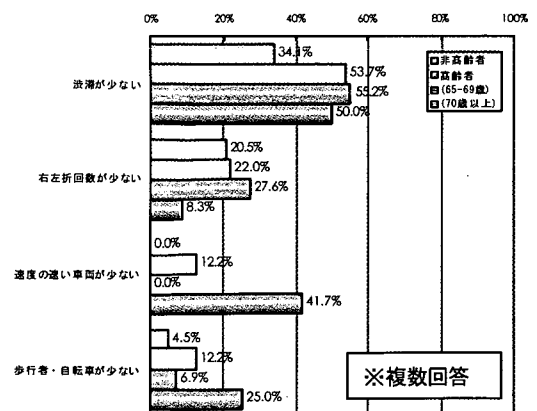


図-6 長トリップの経路選択の主な理由