

事故データの見方 読み方
考え方(新連載)高齢者にはなぜ出会い頭の事故が多い
のか

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2016-01-27 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 吉田, 信彌 メールアドレス: 所属:
URL	https://tohoku-gakuin.repo.nii.ac.jp/records/506

事故データの見方読み方考え方

高齢者にはなぜ

出会い頭の事故が多いのか



東北学院大学教養学部教授

吉田 信彌

はじめに

交通安全は国民の願いだけに、事故に対しても車に対しても一家言もつ人は多い。それゆえにさまざまな意見が飛び出す。多様で多彩な意見を聞く分にはおもしろいが、国民の合意の下で安全対策を進めるには、なるべく多くの人の賛同が得られるように、データにもとづく説得力のある論を展開しなくてはならない。この連載では、いまや交通安全対策の中心になりつつある高齢者の事故をまず取りあげるが、そこから交通事故のデータの見方、読み方、そして論理の進め方を読者とともに考えてみたい。

年をとつたら運転は危なからう、というのは常識的な推論である。年をとれば心身の能力が衰えるのは事実であるから、運転も危なからうとなるわけである。それならば体力のある若い人は安全かという、まったく反対である。自動車保険会社の設定する保険料を思い起こそう。若い人のほうが高い。事故統計からすると、十代の若者のほうが死亡事故を起こす率ははるかに高い。十代の保険料はむしろ安すぎるくらいである。

では、なぜ若い——とくに十代の若者が死亡事故を起こすのかを説明しようとする困ってしまう。若い人は運転経験の浅い初心者であるから、というのが一つの立派な説明である。しかし、十代と二十代の初心者では十代の初心者のほうが危険である。なぜ、そうなるのか。十代に特有な心理が事故の起こしやすさと関連しているのだろうが、その正体はいまだにわからない。若者に多いのは夜間の単独事故であることから、若い人が夜遊びをすることから、若い人が夜遊びをするその生活スタイルが問題だ、というのはもっともらしい説明ではある。なるほどと思ってしまうが、なぜ若者が夜遊びをする生活スタイルをとるのか。そしてなぜ自損事故を起こしやすくなるのか、とついでに問えば答えに窮してしまう。夜には若いトラックの運転手も運転するが、普通車を運転する若者ほど事故は起こさない。だから、私はなぜ十代がとくに危険なのかはわからない、と



中高年以降は
出会い頭事故が
増えるな……



重大事故でも、
出会い頭事故は
高齢者が多いわね

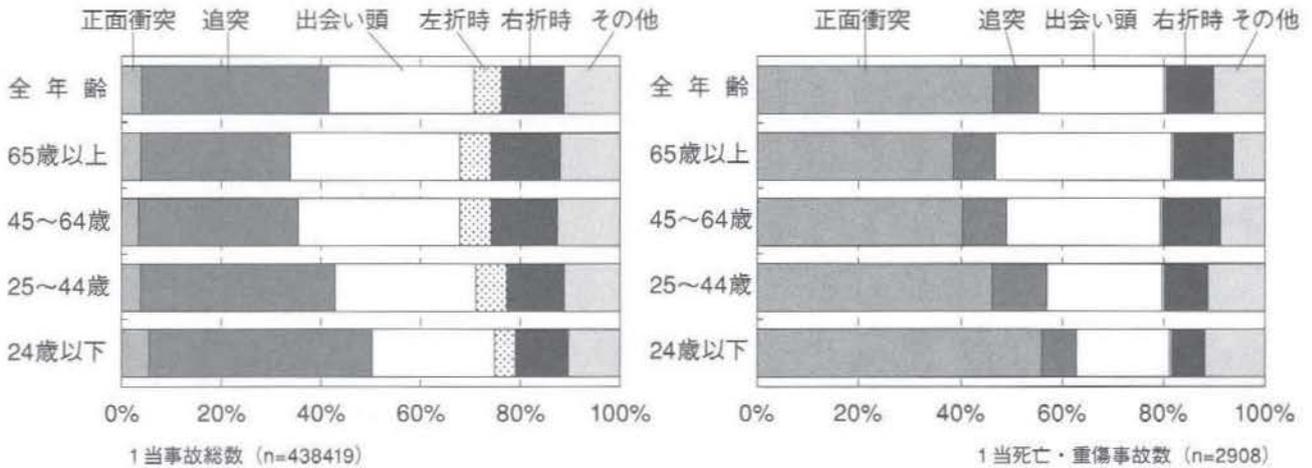


図1 車同士の衝突事故の事故類型の年齢層別構成率「事故データからみた高齢ドライバーの運転特性」(2004年)ITARDA (一部改変)

降参宣言を出すことにしている。

一見通りのよい説明に簡単に得心するのではなく、「なぜ」という疑問をつきつめていこう。やや理屈っぽいところがあるかもしれないが、そのような姿勢でしばらくこの連載におつきあいいただければと思う。

事故統計から

自動車運転には年齢差がくつきりと現れる。各種の社会統計の中でも年齢別の集計が有効な例の典型である。たとえば、死亡事故を起こした人を年齢別に集計すると、十代の起こす率もつとも高い。そこから年齢があがるにつれ、死亡事故を起こす率は下降し、中年あたりから年齢があがるにつれ上昇する。上昇はするが、高齢者の死亡事故を起こす率は若年層ほどにはならない。これは世界共通のはつきりした傾向である。

高齢者の死亡事故を起こす率が低くても、高齢者の人口が増え母集団が大きくなれば、死者の数は増えるのが道理である。それゆえに高齢者の人口が増えているわが国では高齢者の交通安全が問題になる。

高齢運転者の事故の統計について

では、ITARDA(交通事故総合分析センター)の「事故データからみた高齢ドライバーの運転特性」(二〇〇四年)という研究報告書が参考になる。高齢者の事故を他の年齢層と比べたものだが、出会い頭事故が多いこと(図1参照)、軽自動車での事故が多いことなどが判明している。

図1は、普通乗用車を運転している人が、他の車両と衝突した事故のパターンを年齢別に集計した結果である。年齢は、事故を起こした責任の重いほうの運転者(第一当事者と呼び、図中の「1当」はその略称である)の年齢である。事故は一九九七年から二〇〇二年の人身事故である。事故の中でも死亡事故と重傷事故を取り出した結果が図1の右のほうである。左図でも右図でも、出会い頭事故が高齢者(六十五歳以上)に多いことが読みとれるだろう。

問題は、なぜ高齢者に出会い頭事故が多いという統計上の特徴が生じるのか、という点である。それを説明できそうなデータがそろいだしただので、今回は高齢者の出会い頭事故の多さとその運転の特徴を考えてみよう。

50歳を過ぎると
評価がさがるな……



イラスト・ふじたとしお

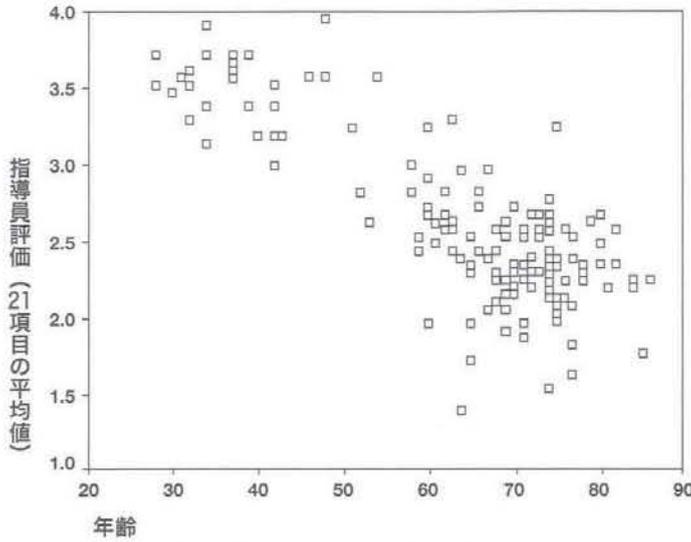


図2. 運転ぶりについての指導員評価と年齢の関係
『応用心理学研究』第30巻(2004年)

環境から出会い頭事故の 多さを説明できるか

高齢者に出会い頭事故が多いのはなぜだろう。

そうしたある特徴的なデータを考えるとき、一つの有力な方向はドライバーの生活空間、いわば環境にその原因を求める方法である。たとえば、高齢者に出会い頭事故が多いのは、出会い頭事故が生じる交差点を通行する機会が高齢者に多いから

だ、という考え方である。

たとえば、すでに退職して通勤にはもはや車を使わなくなった高齢者を考えてみよう。彼らは近所の買い物などに車を利用するくらいである。そういうドライバーが事故に遭うのは住宅地の信号機のない交差点になってしまう。生活環境が、交差点での右折事故や左折事故よりも、出会い頭事故に遭う確率を高めるからだ、と説明する。都市部で生活する人には、もつともらしく思える説明ではある。

しかし、日本の山間部の住民には高齢者が多いことを思い起こしてほしい。昨今の地震被害などでも、それはよく指摘された。こうした山間部でこそ自動車は生活の道具である。そこでは交差点が多いという説明は妥当だろうか。

高齢者の事故の特徴を説明できるほど、その生活空間の実態がまた十分に調査されていないのが現状である。高齢ドライバーの生活道路の特徴から交差点事故の多さを説明できるかどうかは、今後、都市部と山間部など地域の比較をまたなければならぬ。

運転行動の特徴から 出会い頭事故の多さを 説明できるか

私が注目するのは運転行動の世代による特徴である。いまの高齢ドライバーが、交差点を通行するときの安全確認などのこまごまとした操作が苦手なのではないか、そのために出会い頭事故が多いのではないかと私は見当をつけている。その論拠を述べていこう。

図2は日本応用心理学会が刊行する学会誌『応用心理学研究』第三十巻(二〇〇四年)にある太田博雄東北工業大学教授を筆頭とする五名の著者による共同研究の成果である。学会誌であるために学会員以外には眼にする機会の少ない図であるので、今回は転載の許可を得て供覧した。

彼らは二十八歳から八十六歳までのドライバー百九十八名に教習所内で運転をさせて、その運転ぶりを教習所の指導員に評価させた。図2の横軸がドライバーの年齢、縦軸が運転ぶりの評価点である。評価点は高いほうがよいので、図2は五十歳以上の運転の評価がさがると読める。

評価のポイントは、交差点での徐行、一時停止、安全確認、右左折時の合図、安全確認、操縦法などである。教習所内のコースであるから、交差点と交差点の距離は一般の道路に比べて長いとはいえないだろう。進路変更やカーブでの行動も評価するが、交差点での減速や確認、合図の時期などが評価の中で重きをなすだろう。したがって、図2の結果は、交差点ごとに求められる徐行、安全確認、発進加速などの諸操作で高齢者のほうがつまずきやすいとの結果と私はみなすのである。

太田博雄教授たちの研究の主眼は、運転者の行動というより運転者自身が自分の運転をどう評価するか、という自己評価にある。彼らの結果によると、年間走行距離の長い運転者には自己評価点数が高い傾向があり、高齢者では指導員の評価が高くないのに自分の技能はすぐれているというように過信する傾向があった。

その結果を私流に解釈しよう。一般に、運転に対する自信は長い距離を走ることによって生じるのではないか。もしそうなら、長い距離を走って無事故であるなら、自分

自身の技能をすぐれていると思ってしまうのだろう。ところが、交差点につきつきと遭遇する教習所内のコースで指導員から減点されない運転とは、こまめに安全確認をし、確実に合図をだし、ブレーキをかけ、安全に交差点を通過する運転である。長距離を無事走りきるのはまた違った側面がある。長距離走と短距離走の違いである。

短距離の確実な安全確認の履行を正確にふりかえるのは実際には困難で、自己評価は長距離の経験から漠然と自分の技能を判断する。つまり、指導員は現実の短距離走を評価するのに、自己評価は長距離走のイメージをもとにするという具合に、性格の異なる運転の側面を評価したならば、行動評価と自己評価のギャップは大きくなる、と解釈できる。

高齢ドライバーは教習所内のコース運転が苦手だ、と図2の結果だけをもとに結論づけてしまうのは、いかにも心もとない。調査にはそれを実施した時期と場所の制約が伴うからである。彼らの調査は平成十二年から十三年にかけて、青森、愛知(豊田市)、京都(京田辺市)、熊本

で行われた。特定の地域の一つの教習所で行われたのではないから、地域の偏りがあるとはいえない。手がかかる調査のわりには調査対象者の数も十分である。研究者とその協力者の労苦に敬服する。これを追試しようとしても簡単なことではない。類似の研究を行うには多大な労力が必要である。

ところが、この調査の四半世紀前ほどにコース内運転と運転者の年齢の関係を調べた研究がなされていた。その結果は太田教授たちの結果とあい通じるところがある。

次回はそれを紹介しながら、考察を深めていこう。断りを入れておくと、図2から、老化するから運転が悪くなるとはいえない、ということである。それを次回に論じるつもりである。早とちりをしないで次回をお待ちいただきたい。

(よしだ・しんや)

文献

1. 「事故データからみた高齢ドライバーの運転特性」ITARDA(交通事故総合分析センター)(二〇〇四年)
2. 太田博雄・石橋富和・尾入正哲・向井希宏・蓮花「二」高齢ドライバーの自己評価スキルに関する研究」『応用心理学研究』第三十巻第一号、一〜九頁(二〇〇四年)