

事故データの見方 読み方 考え方(12)高齢者はいかにして事故を避けるのか(1)

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/517

事故データの見方読み方考え方

高齢者は
いかにして事故を避けるのか①

東北学院大学教養学部教授

吉田 信彌

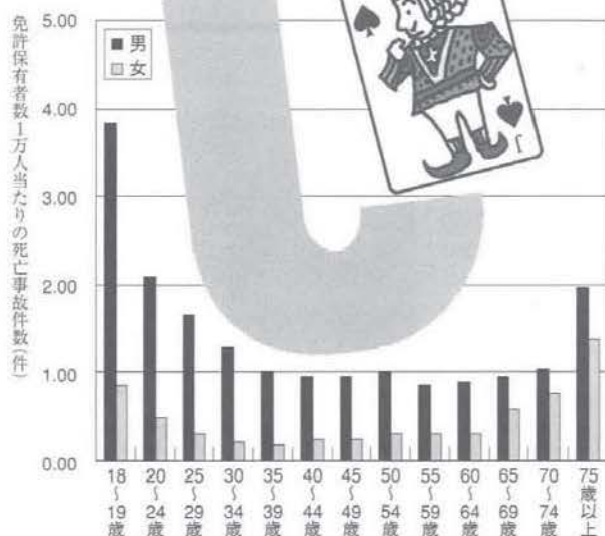


図1. 年齢別免許保有者1万人当たりの死亡事故惹起率 (平成15年と16年)

高齢者は無謀な
運転をしない？

事故を論じるときに危険性だけを指摘しても全体像を見失ってしまふ。危険性の一方で、その安全性にも目を向ける必要がある。事故の議論はつねにその両面から検討すべきである。これまでの連載では高齢者の事故の危険性を論じてきたが、今回からは彼らの事故に遭わないように努力している側面をみていこう。

高齢ドライバーは一般に慎重で、無謀な運転をしないといわれる。悪天候やラッシュのときは運転を控え、飲酒運転も少ない、と海外の研究で指摘されている。

そうした知見を検証するときには次の三つの段階の研究が必要である。第一は当人の意識の面である。慎重に運転しようという心がけているかどうか、である。第二は、どう行動するか。慎重に運転する心構えはあってもその通りに行動するとはかぎらない。人間は言行不一致である。慎重な運転の具体的な方策と実行が検証されなければならない。第三は、事故統計である。個々の行動の集積の結果としての統計に高齢者の慎重さが現れるかどうか、である。

ここではその第三の統計研究を扱う。わが国の高齢者は無謀な運転はしない、と読み取れる統計を今号と次号で検証してみよう。今号では、科学警察研究所の矢野伸裕と岡村和子が発表した高齢者は違反行動が少ないというデータを検証する。

Jカーブ

彼らの年齢別の違反発生率の結果を検討する前に、基本となる事故惹起率のグラフを思い起こしてほしい。十二月号の図1の年齢別免許保有者1万人当たりの死亡事故惹起率と図2の事故惹起率である。そのうちの図1のほうを今号の図1として再掲した。このグ

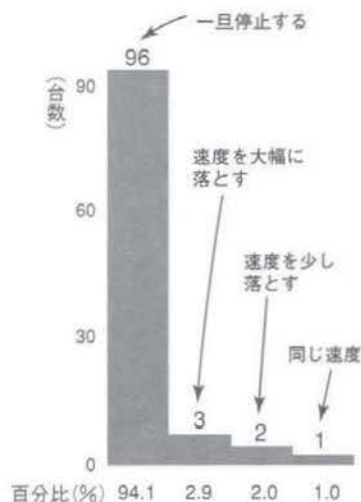


図2. 交差点を通過する自動車の速度について実測されたJ曲線分布の例 (Allport, 1934)
F. H. オルポートのJカーブ仮説 (佐々木重「社会規範」『新版 心理学事典』平凡社1981より一部改変し転載)

横からの通行はないが赤ランプがついていて、警察官がいる交差点を通行した102台の自動車の速度を4つに区分してその実数と百分比を算出した。

ラフの形を確認しよう。

横軸が年齢である。年齢が進むとすぐ急速に縦軸の値(死亡事故惹起率)は減少し、さらに横軸を進むと、値が上昇する。上昇するが左の側の若い年齢のときほどにはあがらない。したがって、全体としてグラフの稜線はアルファベットの太文字Jの字を裏返したような曲線となる。最初に急速に減衰するさまとその後のにもとの高さには戻らないがね返る点で、これをJカーブと呼びたいところである。

ところが、Jカーブの名称はすでに社会心理学で使われている。F. H. オルポートが提唱したJカーブ仮説である。それは、ある社会的なルール(規範)をどれだけ人が守るかについての数量的な曲線を示した仮説である。図2の解説例②は、一時停止をする規範から逸脱の程度の小さい順に行動の種

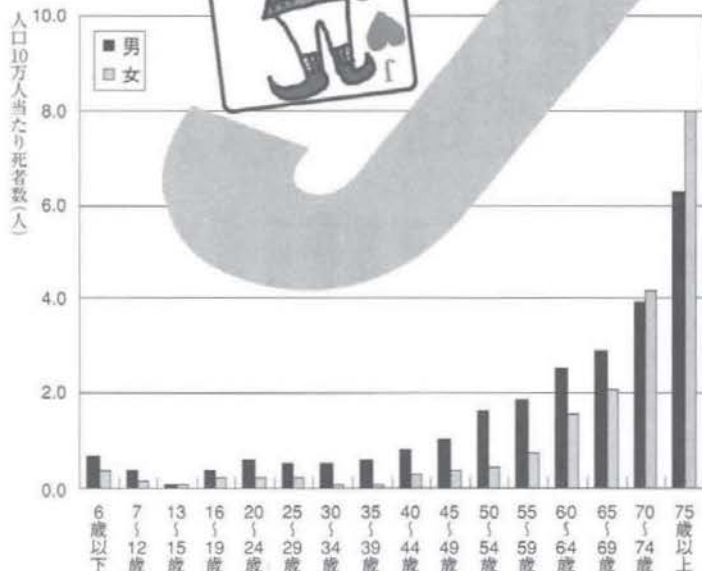


図3. 人口10万人当たりの歩行中死者の発生率(平成18年)
[交通統計 平成18年版] 交通事故総合分析センター (ITARDA)

に文句をつけるのは難しい。こういう命名は早い者勝ちである。

そこで、ここでは図1のようなグラフを「はね返りのあるJカーブ」と呼ぼう。最初に急に減衰することと最後にはね上げるJの形を指し、かつ社会心理学のJカーブ仮説と区別しての命名である。この「はね返りのあるJカーブ」は年齢と交通事故を関係づけるグラフにはよく登場する形状である。なぜなら年齢を横軸にとれば、その両極の年齢層はそれぞれ異なる理由で事

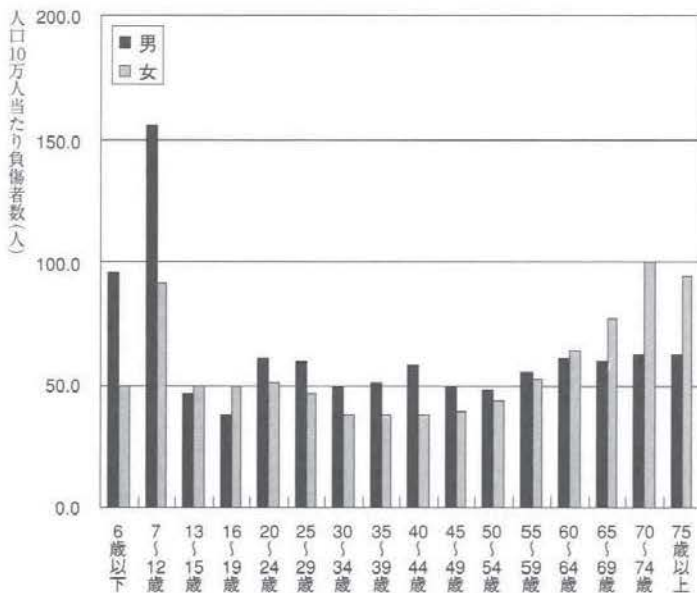


図4. 人口10万人当たりの歩行中負傷者の発生率 (平成18年)
[交通統計 平成18年版] 交通事故総合分析センター (ITARDA)

故が多く、その頻度に差があるからである。全般に中年は事故が少ないので、グラフは、はね返りのあるJカーブになる。

図1以外の例をみてみよう。図3は、歩行中の死者の人口10万人当たりの発生率である(平成十九年十一月号の図1)。これは裏返しをしない正立のはね返りのあるJカーブである。図4は歩行中の死者の人口10万人当たりの発生率である(十二月号の図2)。男性は、はね返りのあるJカーブと読めるが、女性のほうは、左右対称とみなすこと

ができるので、JカーブというよりUカーブといえる。

縦軸が違反発生率なら、どうなるだろうか。違反と事故が同類のものとみれば、図1のようなはね返りのあるJカーブになると予想できる。

年齢別の違反者発生率

矢野と岡村は、平成十七年の免許保有者の過去五年の違反歴を調べた。その間に一度でも違反をし、違反者となった免許保有者の割合を年齢別に算出した。年齢の区分は十六歳から二十四歳、次が二十五歳から三十四歳と十歳刻みで進み、それぞれ男女別に集計した。調べた違反の項目は、指定場所での一時停止違反、信号無視、駐停車違反、飲酒運転、スピード違反、シートベルト装着違反、携帯電話の使用であった。この中で、高齢期に違反率が上昇するのは指定場所での一時停止違反だけであった。そのほかの違反項目のグラフには、はね返りのあるJカーブやUカーブを示すような、高齢化にともなう違反率の増加はみられなかった。運転者が高齢化すると違反率は低くなった。明らかに事故とは違う結果であった。

矢野と岡村の信号無視の違反者率を

図5に示す。図6は一時停止違反である。男女差はあるが年齢があがると違反率が上昇する唯一のグラフである。

そのほかには、十六歳から二十四歳より次の二十五歳から三十四歳の違反者率のほうが高くなり、それから下がる、ひらがなの「へ」の字のようなカーブを描く違反もあった。へ字になる理由はある。過去五年の違反をさかのぼる研究手法をとったため、十六歳から二十四歳の運転者には五年も運転しない人が多く含まれる。違反者になる機会が少ないわけであるから、その上の年齢群(二十五歳から三十四歳)より違反率が低くなってもおかしくはない。

高齢者は違反者になる率が全体として低いというのが彼らの研究結果の要点である。携帯電話の使用率が低い高齢者層に携帯電話の違反が少ないのは当然であるが、信号無視、飲酒運転、スピード違反など事故につながりやすい悪質な違反が少ない。駐停車とシートベルトでの違反も少ない。実際にそのような違反行為を行わなければ、違反で切符を切られる確率も低いから、高齢者は違法な運転をすることがほかの年齢の運転者より少ないとみなせる。

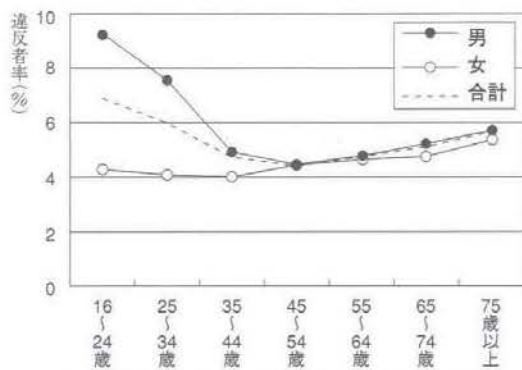


図6. 指定場所一時不停止の年齢別違反者率
(文献1より一部改変し転載)

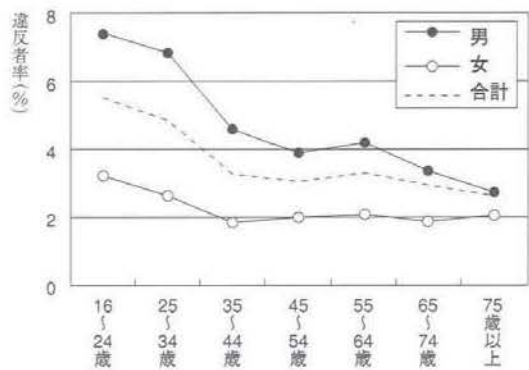


図5. 信号無視の年齢別違反者率
(文献1より一部改変し転載)

違反と事故

事故多発者と違反多発者が重なるの
 か否かということは、交通心理学の初
 期からの課題であった。事故も違反も
 望ましくないこと、そして事故には違
 反がともなうので、違反の延長上に事
 故があるという、違反と事故を同質と
 する見方が一つある。これに対して、
 違反は運転者が自覚して行う意図的な
 行為であるのに対し、事故は運転者の
 意図しない結果であるから、両者を異
 質とする見方がある。

どちらの見方でも、その違反は警察
 の取締りを受けた結果としての違反で
 ある点を忘れてはならない。たとえ意
 図的に違反を繰り返す運転者でも、取
 締りを受けることは望まない。罰金も
 事故もまづびらである。運転者にとつ
 ては、違反も事故も避けたい事態であ
 る点は同じである。

そこで、違反を考察するときには、
 違反行為を行う動機とともに、違反の
 取締りを受けたという結果の両面から
 考える必要がある。それゆえに、違反
 が捕まることが少ないから、その行為
 が少ない、あるいは動機がないとはか
 ならずいえない。その点に十分留

意しても、前述の違反者率の低下は高
 齢者の動機の反映とみなしてよい、と
 私は結論する。

高齢者の一時停止違反と 交差点の行動

では、指定場所の一時停止違反はど
 うなのだろうか。

この違反は一時停止の線の手前で静
 止しないことである。ところが、運転
 者からするとその地点からは左右の見
 通しが利かないので、停止線を守らな
 い場合が多い。

標識を設置し停止線を引いた側は、
 車両が停止線で止まり、そこから左右
 の往来者に車体を見せるように徐行し
 つつ、見通しの利く地点で再び停止し
 て安全確認をしてもらいたいのである。
 そのねらいを運転者は知らない。知ら
 ないから、停止線の手前で停止すると
 いう動機は希薄である。動機の低さは
 どの年齢にも共通する、と私はみる。

動機の年齢差が小さいならば、差は、
 その地点で取締りが行われていること
 を運転者が検知できるかにかかると
 考えられなくだろうか。取締りの警察
 官を見落としてしまうミスは、事故を
 起こす要因と通じるから、事故と同じ

「はね返りのあるJカーブ」を男性の
 違反者率は描く。女性の加齢とともに
 あがる違反者率もこの検知力が関係す
 るだろう。

ここに取締りの意義を見出すことが
 できる。取締りが行われると運転者は
 周囲をよく見るようになるのである。
 一時停止の取締りにかぎらず警察官を
 道路に配備すれば事故は減る。それは、
 運転者が自覚するだけでなく、周囲を
 よく見るようになるから、というのが
 私流の説明である。

年齢が進むと取締りを見逃すのは、
 出会い頭事故が高齢者に多い理由と符
 合する。高齢者の出会い頭事故は左右
 を確認する首ふりの不足である、と昨
 年の九月号で指摘した。確認が不足す
 るなら、一時停止の場所で取締りの警
 察官を見すくしてしまう確率も高まる。
 見ようとしても見すくす欠点はあるも
 のの高齢者にはスピード超過、信号無
 視、飲酒運転などの無謀をするまいと
 する動機は十分あるとみてよいだろう。

(よしだ・しんや)

文献

- (1) 矢野伸裕・岡村和子「運転免許保有者の交
 通違反歴・年齢層、性別と交通違反種類別の傾
 向」日本心理学会第七十一回大会発表論文集、
 二〇〇七年、一二三七頁
- (2) 佐々木薫「社会規範」『新版 心理学事典』
 平凡社、一九八一年、三三九～三四〇頁