

若者の事故・運転傾向を考えよう(5) 一歳の違いが大きな差となる統計を読み解く

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/504



若者の事故・運転傾向を考えよう

一歳の違いが大きな差となる統計を読み解く

東北学院大学教養学部教授

吉田 信彌

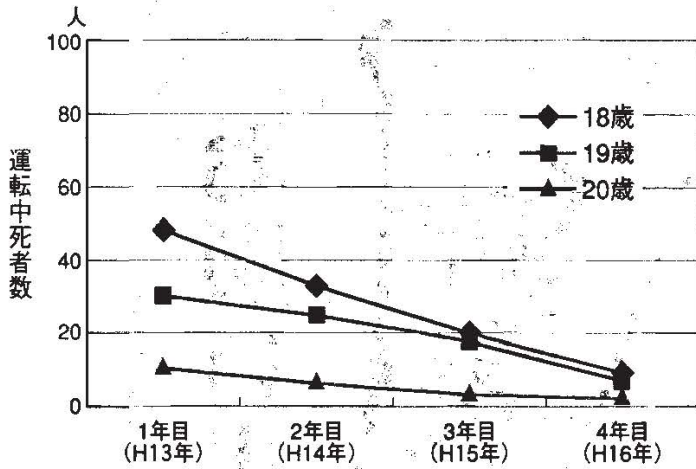


図1 運転中死者数 (男性) の追跡調査

十八歳と十九歳は違う

今号の図1と図2は前号の図3と図4の再掲載である。免許取得をして一年未満の十八歳と十九歳と二十歳の三つの年齢別に運転中の死者数(図1)と負傷者数(図2)が、翌年そして翌々年(三年目)、そして四年と時間の経過にともなって、どう推移するかをみた図である。

一見すると十八歳と十九歳は同じようなカーブを描くから、両者の危

険性も似ていると思いがちである。

しかし、同じ免許取得後の一年未満の十八歳と十九歳の死者数や負傷者数が同程度なら、十八歳のほうが十九歳よりも危ない、と説いたのが前号であった。図の左端の1年目の「18歳(◆)」と「19歳(■)」とを比較すると、十八歳のほうが死者数(図1)も負傷者数も上回った。それが平成十三年の結果である。われわれは平成七年から十八年まで十八歳と十九歳の一年目を比較したが、

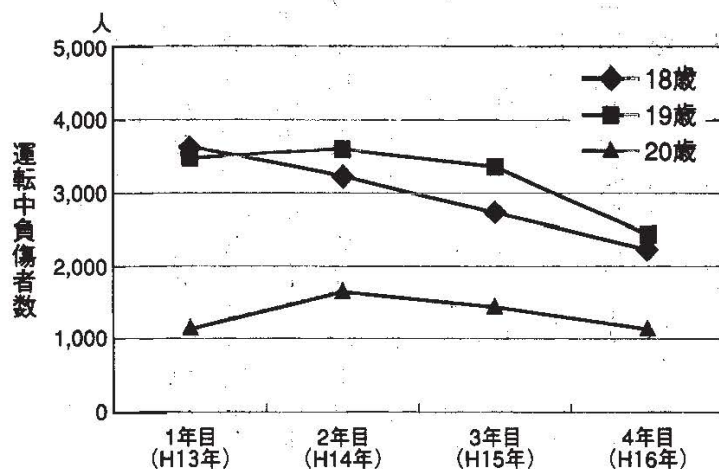


図2 運転中負傷者数(男性)の追跡調査

総じて死者は十八歳のほうが多く、負傷者は同程度とみなせた。そうであるから十八歳のほうが危険というのは、十八歳でかつ免許取得後一年未満である期間は、十九歳の一年未満である期間より短いはずであるから、事故を起こす(起こせる)機会が少ない割には死者と負傷者が多い

といえる、という理屈であった。

十八歳と十九歳は違うのである。そう主張する根拠をもう一つあげよう。

夜間の単独事故(人や他車という相手のいないいわば自爆事故)が十代に多いことは知られている。単独事故は若者事故の典型である。私のゼミの学生たちは十八歳と十九歳の男性を比較し、十八歳のほうに単独事故が多いとの結果を得た。

二十歳も十代と違う

十八歳と十九歳も違うが、二十歳はもつと違う。

図1と図2で二十歳が死者数も負傷者数も実数が十代より少ない。それは二十歳で免許を取る人数が少ないせいもあるので、いま図の縦軸でのレベルの差は問題にしない。

十代と二十歳が違うのは、免許取得後の一年、二年、三年と次第に死

者と負傷者数が減少するその勢いである。十八歳と十九歳の十代の減少幅に比べて、二十歳の減少ぶりはゆるやかである。二十歳にかぎらず、

二十代以上は図中の二十歳とほぼ同様かそれ以上にゆるやかな推移である。二十歳はそれ以上の年齢の代表とみてよい。それは図1と図2の平成十三年にかぎらない。われわれが確認した平成七年以降のデータではすべてそうなる。

そこから若いほど進歩が早いと思うかもしれない。われわれは事故が減少することには喜びを感じるから、十代の右下がりの傾向を上達と喜ぶ。そして二十代の下がりの鈍さを心配してしまう。だが、そのような見方はどうであろうか。

進歩か教育不足か

免許取得後の経過年数別の統計を車種別に分けるなど突っ込んだ検討

をすると、経過年数に伴い事故が減少しない例がみつかった。

たとえば、普通貨物車の運転者では経過年数が増すに従い事故数が減少することはなかった。普通貨物車には、商用のいわゆるファミリーカーと大きさの変わらないバンタイプから、平成十九年以降なら中型免許を必要とするトラックまでも含む。

さまざまな形状と大きさの普通貨物車の統計には次のような事情があるかもしれない。普通貨物車を所有する会社が、初心者には乗用車などの運転しやすい車をあてがい、トラック形状の大きな普通貨物車はある程度の運転経験を積んだ者に任せる。そうならば、十代が普通貨物車を運転する機会が少なくなり、免許取得後しばらくしてから不慣れな大きな車に転じた時期に事故を起こすことになる。その結果、免許取得後の二、三年目に事故が起きやすくなる

分、年数を経ても事故が減らない統計が出る。

バス・トラックなどの大型車で事故を起こした運転者でも免許取得後の経過年数に従い事故が減るという結果は得られなかった。これに対しタクシーでは第二種普通免許を取得後の経過年数に従い事故が減少した。なお大型免許や二種免許を取得すると、免許取得後の年数は、新たに取得した免許からの年数で数える。その前に所有している普通一種免許からの年数を数えるのではない。それが交通統計の集計方法である。

大型とタクシーの対照的な結果はどのような事情によるのだろうか。タクシーは二種免許を取得してからほどなく営業運転をするが、大型車では免許取得してから運転をするまでの間に、見習研修などの一定の猶予期間が設けられることが多いのか

もしれない。

以上からすると、免許取得後に年数を経過しても事故が減らない理由には、環境の変化や免許取得直後の運転機会に差があることなどが考えられた。しかし、それらが図1・2のような二十代の事故が十代に比べてゆるやかに減衰することを説明するとは思えない。

図1と図2はすべての車種を含むので、乗用車のデータの占める割合が高い。その中で二十歳以上のゆるやかな下がり方が平常で、むしろ十代の急な下がり方が問題なのかもしれない。十代が右に下がるといっても左側が上がっているとみることもできる。図の右肩下がりを見方にと進歩が速いという通俗的な見方にくみするのではなく、十代に進歩する余地も与えないほど、はじめから事故を起こさせない教育を旨とするのが自動車学校の使命ではないか。む

しろ図の左肩上がりを憂い、それを恥と思うのが自動車学校の矜持というものである。

何が問題か

とはいえ、自動車学校は何をすればよいのだろうか。十八歳と十九歳と二十歳の事故発生率が違うとしても、学校は国が定めた基準をクリアした者はすべて卒業させるのが仕事である。一定の基準に合格した点では十八歳も十九歳も二十歳もみな等しい。そこに年齢差などもちこめば差別と非難される。

そこで自動車学校に必要なのは、若い男性の中にひそむ事故に結びつきやすい願望を読み解くことである。検定試験で観察できる運転の成績では合格者の間に大きな差はないはずなのに、事故統計からすると十八、十九、二十の一歳刻みの年齢差が生じる。その事故の年齢差は、本

人が自動車に乗って何を満たそうとしているかという願望というか根底にある欲望がもたらしたものであることは容易に想像がつくだろう。そこから掘り起こさないと、この問題の解決は難しいだろう。

自動車の育んだ夢

——自由と平等

そもそも若い男性にとって自動車に乗ることはどのような意味をもつのか。

それを読み解くには歴史をさかのぼって考える必要があるだろう。自動車普及するのは第二次大戦後の二十世紀後半である。自動車はいつでも好きな時に好きなところに行ける自由な世界へといざなうものであると同時に、誰もが等しく扱われる道路という平等な世界へといざなうものであった。自由と平等は、いうまでもなく先進国の目標であり理想

であった。

自動車は平等を生むというと、高い車と安い車の「格差」がある、車こそお金の不平等を端的に表すとの反論があるだろう。それは一面の真理かもしれないが、そもそもお金が平等をもたらす、という面を見逃してはならない。貨幣経済が未発達な時代には血縁、身分、出身地が幅を利かす。福沢諭吉が仇とした門閥である。お金がそれらを打破する。お金を稼げる機会の均等が保証されれば、お金は出自をならしてしまいう用がある。

車はお金があれば買える。車を走らせる道路は平等である。誰にも開かれていて。若いというだけでなにかと制約された若者にも車道は出入り自由である。車を手に入れて車道に乗り入れれば、みな等しいルールに従うだけである。身体の動きの衰えた人も車に乗ればそれを埋め合わ

せ、若い人とも対等に走れる。車は男の道具として迎えられたが、女性も道路ではまったく対等である。差別はない。黒人用と白人用のレストランが区別された米国でも、黒い道路と白い道路の差別はなかった。

自動車は平等な道路に入るための通行券である。通行券を得るのにお金がかかるが、それでも高級車と安い中古車の差程度の差でしかない。高いバリアとはいえない。お金のない若者でもローンを組んで富裕層が乗る車を買うこともできた。いっぽうお金持ちには高級車を所有することと満足とプライドを与えることもできる。つまり、平等でありながら適度な差別化ができる舞台を車と道路は提供した。それゆえに車は歓迎され道路は延伸された。

こう考えると、自由と平等を理想とした二十世紀の人間にとって自動車がいかに魅力的で、その願望に沿

った存在であったかがわかるだろう。交通事故という痛ましい犠牲者を多数だしながらも、自動車が広まっていった理由が理解できるだろう。

自動車にひそむ魔性

匿名性と顕示性

なにかと年齢による拘束の強い時代において、若者にとって自動車は解放の装置であっただけでなく、もう一つの一面を提供した。道路に自動車があふれるようになると、匿名の一台として大勢の中にまぎれる。それは青年期のいたずらのような小さな悪事を隠してくれそうな状況に身を置くことを意味する。それだけに魅力ある道具であった。

そのいっぽうで、自動車は道路の中で自己顕示できる装置でもあった。道路の中で突出して目立つ行為をすることは危険を伴うが、それが

できそうな雰囲気を与えてくれる。映画のようなカーアクションはできないまでも、自動車自体を飾り立て「目立つ」ことはできる。つまり、自動車は大勢の中に沈潜できる面と大勢の前に自己を顕示できる面の二つをもつ。平等と差別化の両面をもつように、自動車は匿名性と顕示性の両面をもつ。

匿名性と顕示性は、自動車の構造にも由来する。運転席は外が見えるように透明なガラスで囲まれる。周囲からも運転者の顔がわかる。そのいっぽうガラスの遮断性は個室のような気分を与えてくれる。車の座席は周囲との開放性と閉鎖性との両面をもつよう設計されている。

こうした自動車の性質は人々にとって魅力であった。その魅力のあまり自動車の殺傷性というマイナス面を脇に置きさってしまうほどであった。その魔性の魅力はとりわけ若

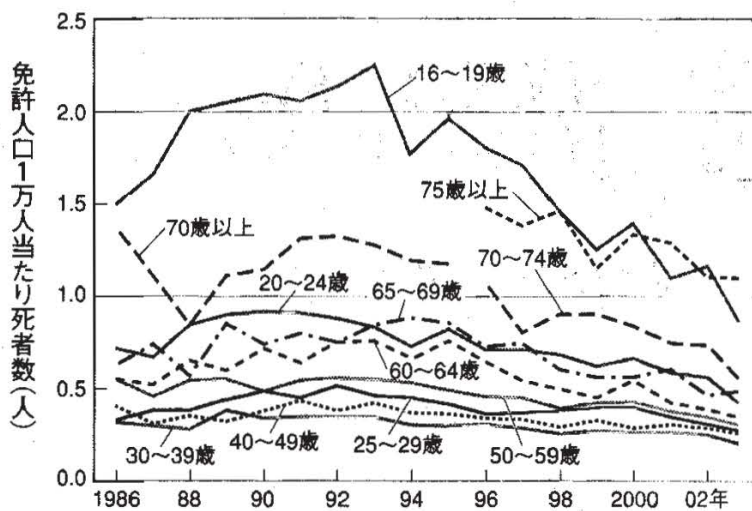


図3 自動車免許保有者1万人当たりの自動車運転中の死者発生率の年次推移(1986年~2003年)
吉田信彌「事故と心理」中公新書,2006年,p.120より転載

者にとりついたらとみてよいだろう。

今の十代は昔の十代とは違うのか

十代の若者が恋をするように車に魅せられ、そして亡くなっていくのをこれまでは手をこまねいてみるだけだった。その理由がわからなかつ

たからである。

しかし、昨今は事情が変化しつつある。今の十代は昔の十代ほど危険ではなくなった、と事故統計ではいえる。図3は自動車免許保有者一人当たりの運転中の死者数の年次推移である。わが国の九〇年代後半以降は死亡事故が減少している

降は死亡事故が減少している。どの年齢層でも死者は減少している。その中で十代の減少の程度が大きいく急であることがわかる。

その変化こそが十代の若い男性がなぜ死亡事故を起こしやすいかの謎を解く鍵となるのではないだろうか。今の若者と昔の若者を比較することでその謎が解けないかと次回に挑戦してみることにする。