

事故データの見方 読み方
考え方(5)高齢者にはなぜ出会い頭の事故が多いのか(5)

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/510

事故データの見る読み方考え方

高齢者にはなぜ
出会い頭の事故が多いのか⑤

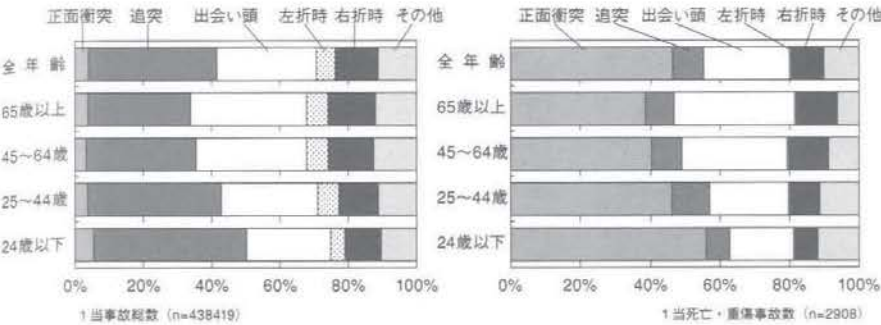
東北学院大学教養学部教授

吉田 信彌



右左折時や
追突の重大事故は
それほどは増えないね

年齢があがるにつれて
出会い頭の重大事故が
増えるわね



(5月号) 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)

運転はどう変わっていくのか——研究の課題

「高齢者にはなぜ出会い頭の事故が多いのか」のテーマで五月号から連載を続けてきた。現在の段階で明らかになっている範囲でこの問いへの答えをだし、今号でこのテーマに区切りをつけたい。

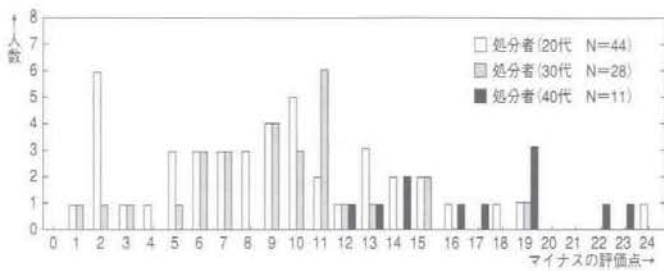
まず、高齢のドライバーに出会い頭事故が多いという統計がある(五月号図1)。動かしがたい事実である。

なぜそうなるのかを説明するデータとしては、仮免許試験のようなコース内の運転ぶりを観察した研究がある。それによると年齢が進むと安全確認がおろそかになった。根拠と

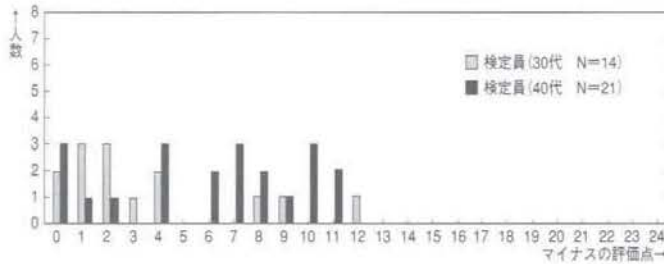
なる調査は平成十二年から十三年の調査(六月号の図1)と昭和五十年の調査(六月号の図2と図3)の二つであった。

ただし、二つの調査結果には若干の差異がある。平成の調査結果は、運転成績がさがるのは五十歳を過ぎからであり、三十代の運転者と四十代とは差はなかった。しかし、昭和五十年の結果は、当時の四十代(いまの高齢者層)は三十代より成績が劣っていた。平成の四十歳は昭和の四十歳より衰えがない、とも受けとれる結果である。

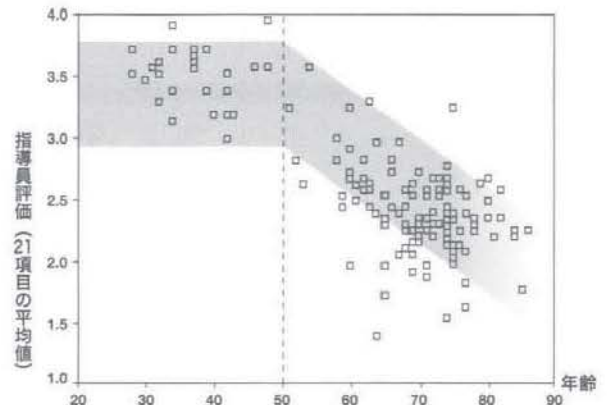
その差の一因として考えられるのは免許取得時の初期の教育の差である。平成の五十歳以上の運転者のほとんどは、昭和五十二年の道路交通



(6月号) 図2. 年齢別の長期行政処分者の構内コースの運転ぶりの評価
丸山欣哉「適性・事故・運転の心理学」企業開発センター(1995年)



(6月号) 図3. 年齢別の自動車教習所の検定員の構内コースの運転ぶりの評価
丸山欣哉「適性・事故・運転の心理学」企業開発センター(1995年)



(6月号) 図1. 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)
(原図を一部改変)



全体的に見て
年齢があがるにつれて
マイナス評価になるんだな…

50歳を過ぎると
評価がさがって
いくわね

50代はまだまだ
元気のうちにー!



法の改正以前に免許を取った世代である。彼らは、安全確認がそれほど厳密に求められなかった時代の教習所教育を受けた。四十代は改正後の教育を受けた。その教育の差ゆえに、五十歳以上の世代が、コースの中で運転が劣り、実際の路上でも左右の確認がおろそかなために出会い頭事故を多く起こすのではないだろうか。つまり、初期の訓練の差がデータに反映したとの解釈である。

「何事も初めが肝心」というのは教育の箴言である。広く受け容れられた理念である。

しかしながら、教習所での教育の差異がのちのちの運転にどう影響するかについては、あまりわかっていないのが実情である。教習所の教育およびその直後の初心者時代に何を学ぶかは重要であると思うが、それが実際にどれだけ個人の運転を決定づけるのかは、今後の実証的な研究によるのである。

ただ、若い頃の運転の癖がそのまま保持されるとは考えられない。二つほど例をあげてみよう。

昔はシートベルトの着用は義務化されていなかった。ならば、高齢者ほどシートベルトの着用率が低いだ

ろうか。そうではない。

いまの高齢者が若かった頃は信号も整備されていなかった。ならば、信号機のない交差点でよく左右確認をする習慣がつくので、彼らには出会い頭事故は少ない、となるはずだ。ところが現実には高齢ドライバーには出会い頭事故が多い。その矛盾を前号(八月号)で指摘した。

こう考えると、いまの高齢者は時代の状況に応じて運転のスタイルを変化させて、なんとか事故に遭わないように適応してきたドライバーといえないだろうか。運転者は、交通事情の変化に応じて自分なりに運転方法に修正を加えるものとみなせる。その長い変容のさまを時間軸に沿って運転者を追跡研究することが必要だが、多くの高齢者研究は、同時代の年齢層を比較した横断的研究にとどまっている。

高齢者に出会い頭事故が多いというのは統計の事実にはすぎない。高齢化すると安全確認がおろそかになるという程度のこととは学説ではない。学説とか理論と名乗るには、年齢が進むと運転がどう変わるのか、そしてその理由は何かを統合的に説明できなければならない。その意味で交

通安全にかかわる研究者には大きな宿題が課せられているのである。

首ふり仮説対 ぼんやり仮説

わからないことは多いが、なぜ高齢者に出会い頭事故が多いかを説明する二つの仮説が考えられる。それを首ふり仮説とぼんやり仮説とここでは命名して考察していこう。

首ふり仮説は、高齢者は交差点の左右方向を見るとか、ミラーを見るなどの首をふつての動作がおろそかになりがちだ、との説である。運転においては、見るといふ認知には動作がともなう。その首ふり動作が苦手なゆえに、高齢ドライバーには出会い頭事故が多いと説明する。

見る動作がいい加減になる理由を明らかにすることが首ふり仮説の課題の一つになる。加齢による肉体の衰えか、初期の教育が不十分だったのかなど、いろいろ検討すべき課題は多い。

首ふり仮説への疑問点は、首ふり動作が苦手ならば高齢者には右折や左折のときに歩道を走行する自転車との事故が多くなるはずだが、その

ような傾向は顕在化していない（五月号の図1）。最近イタルダ・インフォメーション（No.68、二〇〇七年）では左折時に高齢ドライバーが自転車と衝突する事故が多いと指摘したが、首ふりが不十分なら右折事故も多いはずである。

その点に関して、首ふり仮説を擁護すれば、自転車事故の割合が全体的に少ないため、右折事故と左折事故の割合が相対的に低い、という言い訳になるだろう。

ぼんやり仮説は、交差点を通行するとき、高齢者はぼんやりして、相手や交差点の存在にさえ気づかず、漫然と運転する結果、事故になるとの説である。交差点での出会い頭事故を起こした運転者に話を聞くと、相手の自動車を見ていなかった、とか交差点があることに気づかなかった、という。高齢者の場合、居住地近辺での事故が多いので、出会い頭事故を起こした交差点はよく通る箇所と推定される。それでも、交差点の存在に気づかなかったというのは変な話であるが、意識の空白というか認知が欠落したような瞬間は誰にもあるだろう、と説明されれば、うなずいてしまう。

右折事故や左折事故が高齢者に突出して多くない理由を、ぼんやり仮説は、右折や左折ではハンドルを切るなどの運転の操作が多いのでぼんやりできないから、と説明する。

ぼんやり仮説の課題は、なぜぼんやりというかボーツとしたような状態が高齢者に生じやすいのかを説明することである。もし、高齢者にそのような状態がとくに出現しやすいのなら、追突事故も多くなるはずである。ところが、高齢者は他の年齢層の人より出会い頭事故を多く起こすが、追突事故は少ない（五月号の図1）。

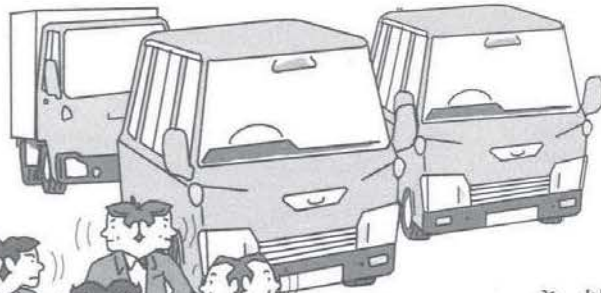
首ふり体操を

安全対策担当者の課題

原因の仮説の検討のつぎに対策を考えてみよう。

ぼんやり仮説に立脚すると、有効なのはフルブルーフ^注の人間工学的な対策である。人はついぼんやりしてしまうのだから、そうならない機械のほうで衝突対象を検知して、衝突を回避する装置を開発しようとする対策である。衝突するお互

第5回 事故データの「見方」「読み方」「考え方」



イラスト・ふじたとしお

いの相手を検知して自動的に車が停止する高度情報システムを構築しようというのが、現在の自動車技術の目標の一つである。もちろん、それは高齢者だけでなく全ての人の安全に寄与する。

しかし、そのような技術の完成には年月を要する。それまでの当面の対策としては、首ふり仮説にもとづき、五十歳前後から運転における首

ふり運動を奨励することを提案したい。

ぼんやり仮説のほうが正しいとしても、ぼんやりした状態に陥るのを防ぐためにも、交差点で首を大きくふる運動は有効だろう。

首をふって情報をとりにいつているかどうかを指摘されることで、高齢者は自分の運転の再点検をするだろう。これまでも時代の状況変化に応じて運転の注意すべきポイントを加筆修正してきた世代である。その修正能力が高齢期にこそ必要である。

首ふりの奨励は、危険を頭で認識させるというより、体の運動として危険を認知させる方法である。事業所などでは始業前の体操として楽しく活用できないものだろうか、首ふり体操を必要とするのは高齢者にかぎらないのはいうまでもない。

安全対策の実行者は、対策の根拠としている理屈づけがつねに仮説であることは承知しておくべきである。対策は原因の解明をまっぴらにしないので、当面のもっとも合理的だと思ふ仮説にもとづいて対策を実行する。しかし、原因の仮説が修正されるときにはまちがっていたとして棄却されることもある。そのときはそれ

に立脚した対策もまた修正されなければならぬ。つねに科学的実証的な研究を批判的に取りこむ姿勢が必要であり、研究者とのコラボレーションの場がもつとあつてもよいだろう。

(注) フールプルーフ (fool proof) は、誤った取り扱いを受けても直ちに事故にならないような仕掛けと工夫のことである。人間はついエラーをするからそれをカバーするシステムをつくれ、という安全工学の基本用語である。製造業者の間では、消費者は正しい扱い方を知らずに乱暴に商品を使うから、それでも大事に至らないようなものづくりをすべし、というフールプルーフの指針と思想がいまや常識になりつつある。「ボカよけ」という軽妙な訳を与えた人もいるが「フールプルーフ」のカタカナ表記が一般的である。

(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」 I-TARDA (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・蓮花二己「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(二〇〇四年)
3. 丸山欣哉「適性・事故・運転の心理学」企業開発センター(一九九五年)
4. 「イタルダ・インフォメーション 2008」 I-TARDA (二〇〇七年)