

事故データの見方 読み方 考え方(8)高齢期の事故 なぜ、男女はかくも違うのか(3)

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/513

事故データの見方読み方考え方

高齢期の事故

なぜ、男女はかくも違うのか③

東北学院大学教養学部教授

吉田 信彌



犬棒仮説

前回は、高齢の女性には免許を取

得していない人が多く、それが高齢者の歩行中の事故の男女差に影響を及ぼしていると指摘した。その論考の過程で、たとえば高齢者の女性のほうが男性より歩行中に事故に遭うのは、女性のほうが歩行者として出歩く機会が多いからではないか、中年男性が女性より歩行中に事故に遭うのは、夜に酔って歩き回る機会が多いからではないか、というように、事故に遭遇する機会が多いか少ないかを考慮した。

事故の多さを説明するとき、それは事故に遭う機会が多いから、とい

う説明がある。「犬も歩けば棒にあたる」というわけである。遭遇機会の差から説明する仮説を、犬棒仮説とここでは呼ぼう。

交通事故の統計にはさまざまな男女差や年齢差が見出される。その差異の理由をめぐって議論が起きるが、顕著な男女差があったとき、自分の経験にもとづいて男と女の性向の差を言いたる傾向がある。たとえば、前回にあげた例では、女房のほうに元気で外を出歩くので、高齢女性の歩行中の事故が多いのはもともとだ、とする論などがそうである。

最近では進化の観点から人間の行動を説明するのが流行になっている。そこで、男女の差について、男性は狩猟をするので外へと行動が向かう、女性

は母となるから云々などという説明も登場し、百家争鳴の様相を呈する。

交通統計で男女差があったとき、まっさきに検討すべきは犬棒仮説である。とかく男女のそれぞれの生まれながらの性質に目を向けがちだが、事故では両者の間で事故に遭遇する機会に差があるかどうか、という点の検討から着手すべきである。そこで今回は男女の差を遭遇機会の差で説明する典型例から紹介し、この犬棒仮説をひと通り検討してみよう。

男と女とどちらが

事故を起こしやすいか？

図1は年齢別と男女別に免許保有者の死亡事故惹起率を示したグラフ

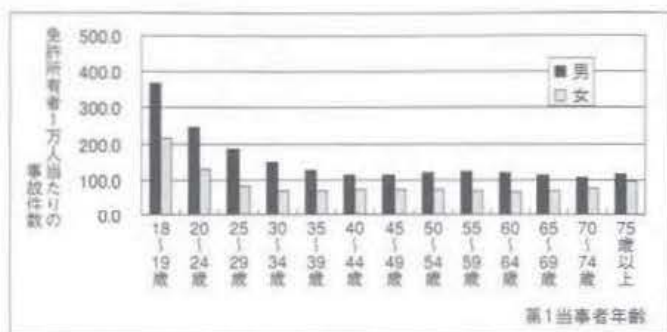


図2. 年齢別免許保有者1万人当たりの事故惹起率 (平成15年と16年)

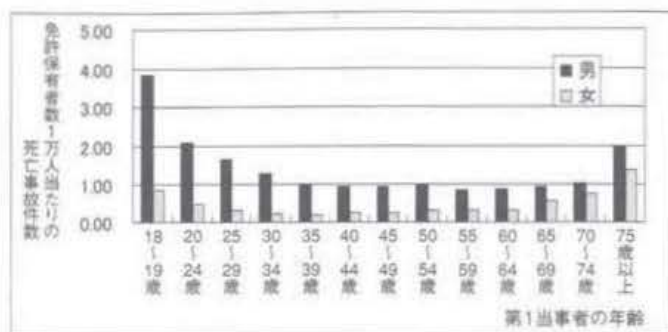


図1. 年齢別免許保有者1万人当たりの死亡事故惹起率 (平成15年と16年)

である。図1の縦軸と横軸の説明をしよう。死亡事故があったとき、それを起こした責任のもっとも重い第一当事者が特定される。その第一当事者の年齢と性別を図1の横軸のように分類する。次にそれぞれに該当する年齢と性別の第一当事者が起こした死亡事故の総数を出す。その死亡事故件数をそれぞれの該当する免許保有者で割り、免許保有者1万人当たりの死亡事故件数の値を算出する。それが図1の縦軸の値である。別の言い方をすれば、当該の免許人口の中からどれだけの死亡事故件数が発生したかの発生率が縦軸の数値である。その年齢と性別に該当する人がその死亡事故を起こしたのであるから、「事故惹起率」とか「有責死亡事故率」という表現が使われる。

本図の死亡事故を起こした第一当事者は車両の運転者である。その運転していた車両とは自動車、自動二輪、原付などである。いわゆる普通の自転車は除く。つまり、運転免許証を必要とする車両による死亡事故である。

免許保有者の年齢と男女比のデー

タは「交通統計」(交通事故総合分析センター刊)に毎年掲載されている。その男女別に分けた免許保有者の人数には、原付自転車の免許だけで自動車の免許は保有しない人も含まれる。

死亡事故を自動車によるものに限定し、免許保有者のほうも自動車の免許保有者に限定しての死亡事故惹起率がほしいところである。しかし、ここでは大枠として、死亡事故惹起率の分子とする死亡事故を自動車に限らない運転免許を必要とする車両が起こした死亡事故にして、分母は自動車以外の免許も含む免許保有者にしたグラフを示した。

図1は、女性で七十五歳以上が十八〜十九歳より死亡事故惹起率が高く出た点の特異であるが、大勢としては日本だけでなく世界の自動車事故統計と矛盾しない傾向を示した。その傾向とは、死亡事故を起こす率は十代がもっとも高く、そこから年齢があがるにつれ減少し、高齢期に入りかける頃から上昇した点と、どの年齢でも男性のほうが女性よりも死亡事故惹起率が高いことである。

図1は平成十五年と十六年の死亡事故件数と免許保有者を合算して求めたグラフである。図2は同じようにして、事故件数をもとに作成したグラフである。この場合の「事故」とは死亡事故を含む。

ここでの問題は、どの年齢でも男性のほうが女性よりも死亡事故および事故を起こす率が高い点である。この男女差はなにに由来するのだろうか。男性のほうが危険なら、リスク細分型保険では女性の保険料を安くすべきだとなる。

ペーパードライバーの存在

図1と図2の男女差については、女性には免許はもっているが実際に運転をしないペーパードライバーが多い、というのがいちばん説得力のある説明である。ペーパードライバーは決して事故を起こさない。ただし、実際にどれだけペーパードライバーがいるのかの信頼に足る本格的な調査はわが国では行われていない(と行ってよいだろう)。

海外の研究では、走行距離が同じ程度の男性と女性とを比較して、男

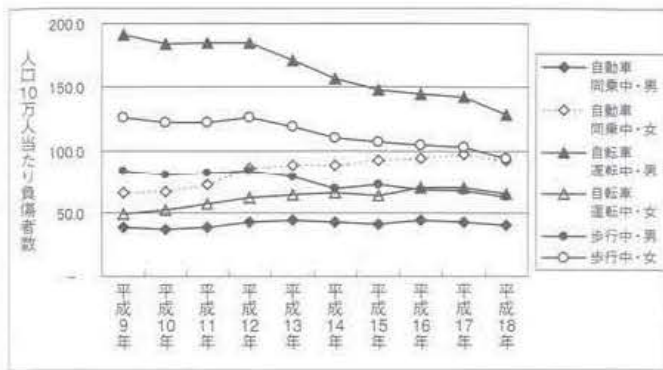


図4. 75歳以上の人口10万人当たりの負傷者数の推移

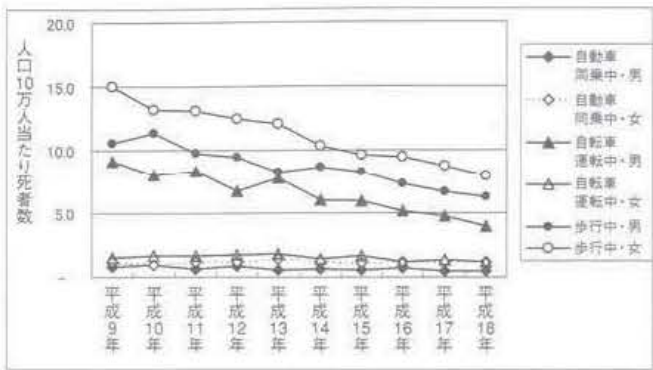


図3. 75歳以上の人口10万人当たりの死者数の推移

女差なしとするデータがある。したがって、女性のほうが安全に運転すると考える学者は少ない。

交通統計には曝露度 (exposure) という用語がある。どれだけ事故に遭う危険に曝されているかを示す概念である。道路に出ればそれだけ交通事故に遭う機会が増える。図1と図2の男女差はその曝露度の差というわけである。

曝露という言葉からは、危険に曝される時間を想起するかもしれない。道路にいる時間、または運転時間が長ければそれだけ事故に遭う確率は高くなる。それゆえに、自動車を運転する時間の長さを曝露度の指標とすることがある。しかし実際に運転時間をとらえることは難しいので、走行する距離をもって曝露度とすることのほうが多い。距離のほうで自動車のメーターなどの記録からとらえやすいのである。

**走行距離が長ければ
事故に遭いやすいか？**

では、走行距離が長くなれば事故に遭いやすくなるのか、というと、そう単純ではない。

走れば走るほど運転者は経験を積む。そうやってこそ事故を避けられるようにもなる。

高速道路を利用する運転者の年間の走行距離は長い。しかし高速道路は事故が起きる確率は少ない道路であるから、ドライバーの走行距離は長い、事故は少なくなる。

走行距離が短ければ事故に遭う確率が低くなるかというと、年間走行距離が短ければ、初心者はいつまでも習熟しない。

高齢者の年間の走行距離は他の年齢層より短いと推測できる。それゆえに、高齢ドライバーは走行距離のわりには事故を起こすまたは事故に巻き込まれやすいとする見方も成立する。高齢者は全般に年間走行距離が短いだろうが、高齢者にはそれまでの累積の走行距離がある。そこでの蓄積された経験は高齢者の間での個人差が大きい。

こう考えると、走行距離という機械的な指標から曝露度を計算で算出して事が足るわけではない、運転者の生活空間からどのような危険に遭遇する機会が多いかを推定すべきである。犬棒仮説は、その運転者の生

活を読み解く作業仮説となるべきである。

**犬棒仮説は高齢期の男女差を
どこまで読み解けるか？**

ここで急ぎ高齢者の事故に戻る。図3と図4は、七十五歳以上の男性と女性の人口10万人当たりの死者と負傷者のここ十年の推移である。これを犬棒仮説はどう読み解くか。

自動車に同乗中の死者も負傷者も女性のほうが男性より多い。自動車免許をもたない女性は自ら運転するより同乗する(乗せられる)機会のほうが多い、と犬棒仮説は読む。

歩行中は女性のほうが男性より多い理由は前回すでに述べた。犬棒仮説は部分的には成立する。

自転車は、男性のほうが死者も負傷者も多いが、男性が年々減少しているのに、女性は異なった動きをする。この男女差を犬棒仮説は読み解くことができるのだろうか。次回にそれを検討する。

(よしだ・しんや)

本稿での車両等の区分は「交通統計」交通事故総合分析センター (ITARDA) に準ずる。