事故データの見方 読み方 考え方(9)高齢期の事故 なぜ、男女はかくも違うのか(4)

メタデータ	言語: Japanese
	出版者:
	公開日: 2016-01-27
	キーワード (Ja):
	キーワード (En): Tohoku Gakuin University
	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/514

第9回

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(4)

東北学院大学教養学部教授　吉田 信彌

犬棒仮説が行く

今回はまず、前号の確認から始めよう。

道路に出ればそれだけ交通事故に遭う機会は増える。犬も歩けば棒にあたる、というわけである。道路に出なければ事故に遭う確率は低くなるので、事故が少ないのは危険に遭遇する機会が少ないからと説明することも可能である。

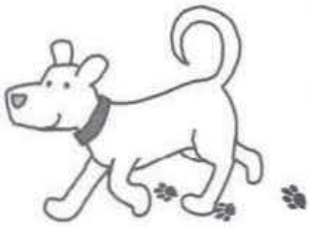
事故統計では、男性と女性の差や年齢による差がくっきりと出ることが多い。そのときそれらの差を身体・生物的な理由に求めるのではなく、群の間に事故との遭遇機会の多寡の差があるのではないか、とまず検討する。それが本稿でいうところの犬棒仮説である。

犬棒仮説の成功例は、前号で紹介した事故を起こした責任のある第一当事者になる率（それを事故惹起率と呼ぶ）の男女差である。免許人口当たりの事故惹起率は、男性のほうが女性よりも、どの年齢でも高い。男が冒険好きで事故を起こし、女は慎重だ、という考えがちであるが、そうとはいえない。女性にはペーパードライバーが多く、両者の間には運転する機会に差がある。女性のほうが運転する機会が少ないから、事故惹起率が低く出る。しかし、運転する距離が等しいなら、事故惹起率の差はなくなるのである。したがって、事故惹起率の男女差は、事故に遭遇する機会の差のあらわれである。

高齢者の事故では、自動車運転中の死者数も負傷者数も男性のほうが多い。運転する機会が多いからである。女性の免許保有者は男性より少ない。そのため、自動車に同乗中（運転するのではなく同乗者として車中にいる状態）の死者数と負傷者数は女性のほうが多くなり、しかもそれは増え続けている（十二月号図3と図4）。これも、運転する機会と同乗する機会の多さの違いとして説明できる。その背景に高齢者の免許保有率の男女差がある。

歩行中の死者数と負傷者数の男女差は年齢によって異なる様相を呈していた（十一月号参照）。成人（二十歳以上）では、男性のほうが歩行中に事故に遭うが、高齢化すると男女差が逆転し、女性のほうの発生率が男性を上回る。

二十代から五十代にかけての社会人としてもっとも活躍する成人期に、歩行者事故の発生率が男性のほうが女性より高い理由を、犬棒仮説はこの年齢



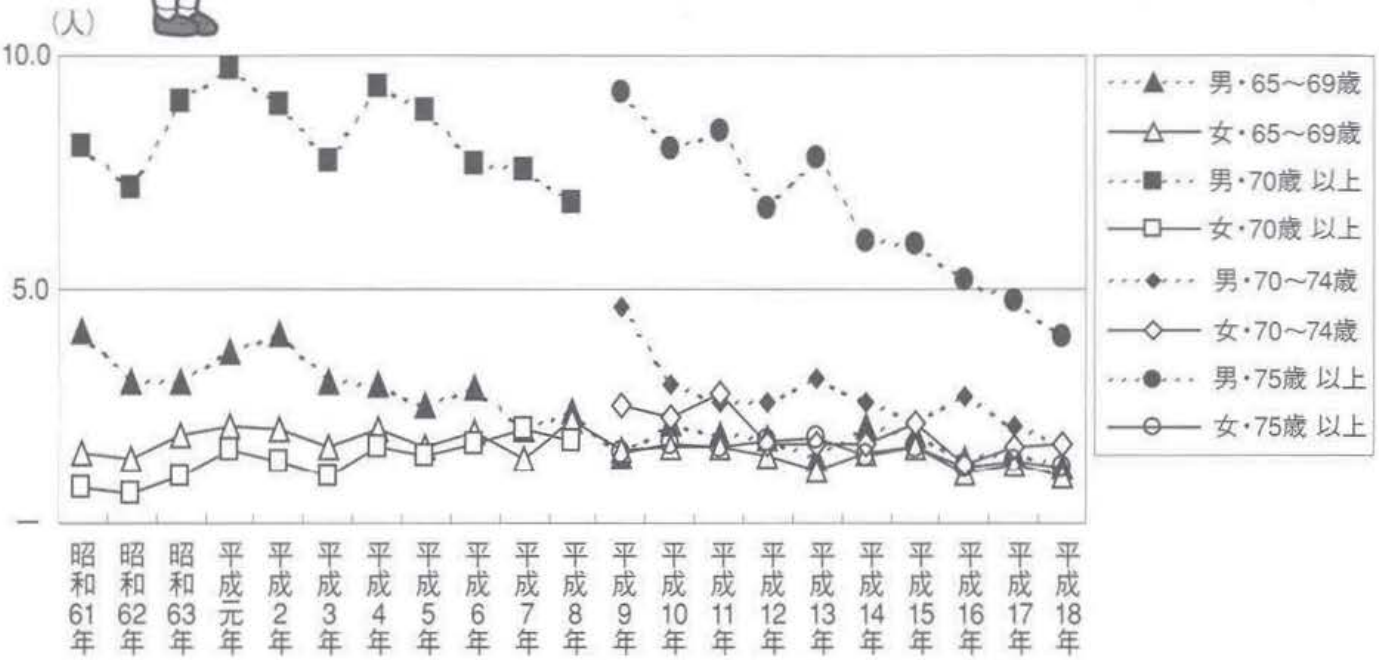


図1．人口10万人当たり自転車操舵中死者数の推移

層の歩行者の事故が夜に多いことに着目し、そこから、男性のほうが夜に酔って歩く機会が多いからと推理する。実際に男女間で歩行機会にどれだけ差があるかの証拠がそろっているわけではないが、この犬棒仮説が大きく外れているとは考えにくい。

高齢化すると女性のほうが男性より歩行中の死者や負傷者になる率が高まる。女性のほうが外出する機会が多いということはないが、免許保有率が同年齢の男性より格段に低い女性は、外出するときに徒歩である機会が男性より多いかもしれない。実際にそうであると証明できたら、高齢期の歩行中の事故の男女差は犬棒仮説で説明できる。

高齢期の歩行者の事故状況の男女差は交通安全に関する知識の差である、というのが私の見解である。現在、この年齢層の男女は免許保有率に差がある。免許保有率の低い女性は自動車の動静を読みにくい分、事故に遭う危険が高まる。一方、高齢の男性は、定年退職し飲酒して出歩く機会が減る分、歩行中の事故にはまきこまれにくくなる。それゆえに高齢期には女性のほうが歩行中の事故に遭いやすくなる。この説も犬棒仮説を否定するものではない。

「犬も歩けば棒にあたる」というのはぞんざいな言い方ではあるが、事故との遭遇機会を手がかりに当事者の生活空間を考慮する説を犬棒仮説とすれば、この仮説は、交通事故をその背景まで含めて全体的に考察するのに、よい手筋となる。では、犬棒仮説は高齢者の自転車事故をいかに解明するだろうか。

高齢者の自転車事故の推移
男性と女性とでは違う

自転車事故の最近の十年間（平成九年から十八年）の七十五歳以上の高齢者の男女別の推移は前号で示した（十二月号の図3と図4）。そこで見ていただきたかったのは、高齢期の男性と女性とでは推移の仕方が違うことであった。人口十万人当たりの自転車事故の死者数と負傷者数は、男性では両方とも漸減したのに対して、女性の自転車事故の負傷者数は平成十八年に減少したものの十年間では右肩上がりの増加傾向を示した。歩行中の死者数と負傷者数は、男性も女性も両方とも減少傾向にある。それだけに、七十五歳以上の女性の示す自転車事故の負傷者数の増加傾向は特異に見えたことだろう。それをどう考えるべきであろうか。

今回は、七十五歳以上だけでなく六

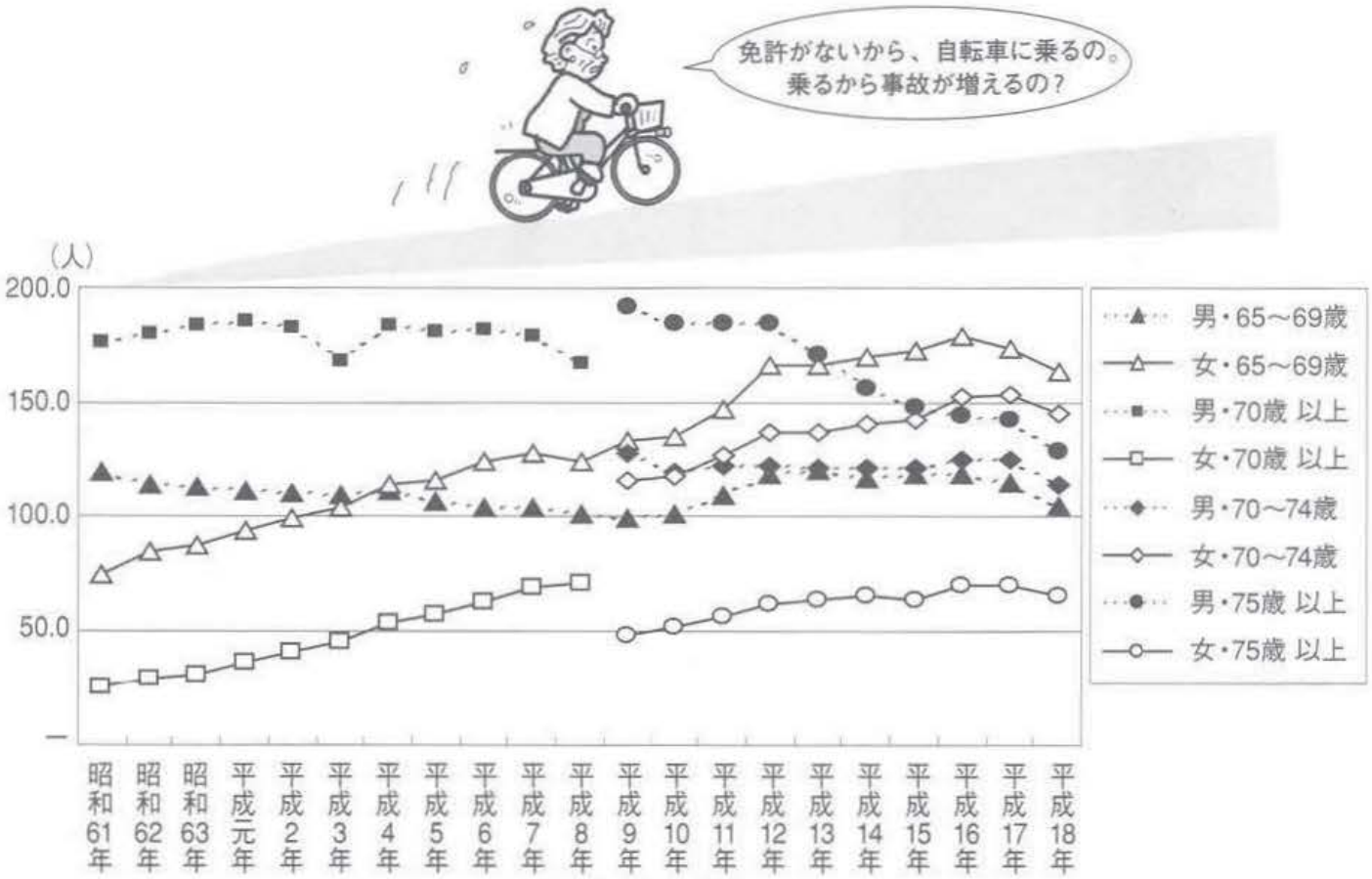


図2. 人口10万人当たり自転車操舵中負傷数の推移

十五歳以上の高齢者の年齢を区分して、年次も昭和六十一年までさかのぼり、その年次推移を図1と図2に示した。交通統計の年齢区分は平成八年までは七十歳以上でくくっていたが、高齢人口の増加に伴い平成九年からは七十歳以上を七十歳から七十四歳と七十五歳以上とにわけた。その年齢区分をそのままに図示した。

ここでの死者と負傷者は、自転車を操縦していた当人である。「交通統計」の用語では自転車「運転中」の死者と負傷者であるが、自転車に対して「運転」とはあまりいわないうえに、「自動車運転中」と一字違いで誤読されるおそれがある。そこで今回は舟に使う言葉だが、「操舵中」といかにも人力を連想させる表現を図中に掲げた。なお、交通統計の用語に自転車「乗用中」というのがある。これは二人乗りなど自転車に乗せられての死者や負傷者を含む表現である。交通統計では、

自転車乗用中＝自転車運転中
＋自転車同乗中

である。ここではその自転車運転中の統計を用いて、それを自転車操舵中と言い換えた。

交通統計で自転車運転（操舵）中と同乗中をわけて示すようになったのは昭和六十一年からである。そこで図1と図2は昭和六十一年を起点にした。

長いスパンでみると、黒の男性は死者数（図1）でも負傷者数（図2）でも減少または微減傾向にあるのに対して、白抜きマークの女性は負傷者数の増加傾向が目立つ。

自転車事故に限らない事故統計全体としては、死者数は減少、負傷者数は増加というのが平成五年以降の長期にわたる推移である。それゆえに、負傷者数が増加する女性のほうがその全体の傾向とは一致する。むしろ、負傷者数が増加傾向を示さない自転車操舵中の男性が特異といえるのである。

高齢期の男性の自転車事故は減少しつつある

安全上は高齢の女性の危険をまっ先に言い立てたいところであるが、危険の指摘だけでなく、それが減ずる理由も考察してこそ、交通事故の全容の理解に役立つ。ここでは、この男性の自転車操舵中の死者と負傷者の減少傾向から先に検討する。

まず、手筋である犬棒仮説である。犬棒仮説は、死者も負傷者も減ったということは、高齢男性は自転車に乗る機会が減少したと考える。高齢の免許

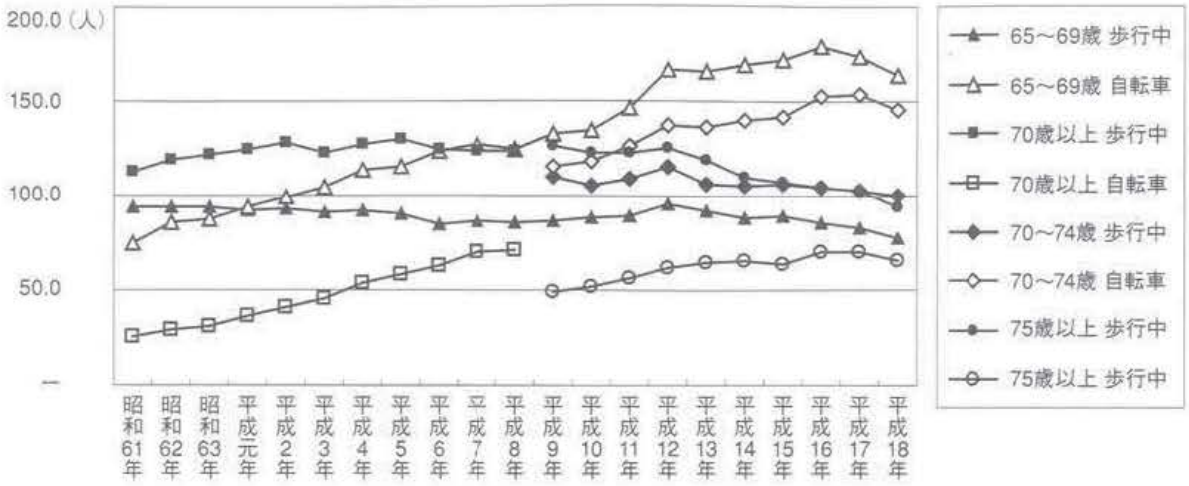


図3. 人口10万人当たりの高齢女性の歩行中と自転車操舵中の負傷者数の推移

保有者が増えたという統計を考えると、自転車で移動するより自動車のほうが楽であるから、自転車を利用する人（機会）が減り、自動車を運転する人（機会）が増加したという推理が成り立つ。自動車事故で負傷する高齢者は増えているので、犬棒仮説はここでも成立する。

加えて、近年は高齢の男性の免許保有率が高くなっている。かつて自転車を利用していた男性は自動車運転免許をもたない人が多かったかもしれないが、今は自動車の特性を理解できる免許保有の高齢者が自転車に乗る。そうであるならば、高齢男性の自転車事故の死者数と負傷者数が減少していくのは当然だと理解してしまうだろう。

ところが、この説明には納得のいかない点がある。免許保有者が増え、自転車から自動車に乗り換えるようになり、自転車に乗るときにも自動車に配慮できるようになるのは、男性だけではない。同様の変化は女性にも起きるはずである。にもかかわらず、なぜ高齢女性の自転車による負傷者数は増加するのだろうか。女性の免許保有率は男性よりは低いものの確実に増えている。それが自転車事故には影響しないのだろうか。この男女差を説明しない限りは、先の高齢男性の自転車事故についてのもっともらしい解釈にうなずくわけにはいかない。

自転車事故の年齢別の男女差

自転車の事故統計は厄介である。年次推移の次に、死者数・負傷者数の男女間の差に注目しよう。

図2が示しているように、六十五歳から六十九歳は平成四年から、七十歳から七十四歳では平成十一年から女性の負傷者数のほうが男性を上回るようになった。

男性と女性のどちらが多いかの逆転がある年から起きるということは、男女差が固定されたものではないことを示す。それゆえにその男女差は身体的生物的な理由からくるものではなく、背後にある社会的な事情を考察しなければならない、と考えるべきだろう。

死者数と負傷者数を比較しても男女差は出る。死者数は男性のほうが女性を上回ることが多いが、負傷者数は高齢期でも初期には女性のほうが多い。じつは高齢期の前の成人期においては、どの年齢でも自転車事故の負傷者数は女性のほうが多い。そして反対に死者数は男性のほうが多い。

思い起こしてほしい。歩行中の死者数と負傷者数は両方とも成人期は男性のほうが女性より多かった。それが自転車は違うのである。その頭が混乱するような状況は次回にグラフを示し詳しく解説するが、犬棒仮説が自転車では破綻することは言っておこう。

犬棒仮説は、女性の負傷者数の増加から、女性がそれだけ自転車で動き回っていると見当をつける。当然、女性のほうが男性より自転車に乗る機会が多いからと予想するのだが、死者数については男性のほうが多いことで筋が通らなくなり挫折する。

十一月号で私は高齢女性の歩行中の負傷者の発生率は小学生と同じ水準と説いた。それゆえに、高齢の女性歩行者を保護すべきだと。では、その高齢女性の歩行中の負傷者数と今号の自転車操舵中の負傷者数を比較してみよう。**図2**の女性の自転車操舵中負傷者数の推移に、同じ年齢の歩行中負傷者数を挿入したのが**図3**である。これを読むと、歩行中の負傷者数は百人程度で前後しているが、自転車操舵中の負傷者の幅が広く、それを上回る年齢群があることがわかる。歩行者だけではなく、高齢女性の自転車事故も放ってはおけない状況であることがわかるだろう。

（とくしだ・しんや）