

事故データの見方 読み方 考え方(10)高齢期の事故 なぜ、男女はかくも違うのか(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/515

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(5)

東北学院大学教養学部教授

吉田 信彌

自転車事故の解説は厄介だ

自転車事故の統計は厄介である。矛盾するような点が多く、一筋縄ではいかない。

高齢期の自転車による死者数と負傷者数の年次推移を前号(一月号)でグラフに示した。それによると、男性は死者数も負傷者数も減少傾向にあるが、女性の負傷者数は増加していた。つまり、自転車事故件数の増減傾向は、高齢期の男性と女性とで反対向きである。そして、死者数と負傷者数でも違いがあった。それゆえに複雑だが、今号ではそれが高齢期だけではないことを示し、自転車問題の厄介さを認識していただく。

自転車の負傷者数は女性優位 犬棒仮説ではわり切れない

図1と図2は、人口十万人当たりの自転車操舵中の死者数と負傷者数とを年齢を区分して示した平成十八年の統計である。ここで注目してほしいのは、成人期から高齢期の初期(いわゆる大人の時期)の死者数と負傷者数の男女差である。死者数(図1)のほうは男性のほうが女性より多いのに対し、負傷者数(図2)は女性のほうが多い。これは平成十八年にかぎらない近年の傾向である。

自転車事故の年次推移では、女性の負傷者数はほぼすべての年齢層で平成十六年までは増加傾向にあった。負傷者数の増加傾向と図2の成

人女性の負傷者数が同年齢の男性を上回るこの理由をさがすとき、犬棒仮説は女性のほうが男性より自転車に乗る機会が多いからだ、と見当をつける。女性は自動車免許保有率が男性より低い。買い物などといゆる「ママチャリ」に乗る機会が多いので、女性の負傷者数が多いと説明するのが犬棒仮説である。しかし、自転車に乗る機会が女性のほうが多いのならば、死者数も女性のほうが男性より多くなるはずである。死者数と負傷者数の男女反転に犬棒仮説はとまどつてしまう。

犬棒仮説をさらにとまどわせるのは、年齢区分の七十五歳以上、あるいは七十歳以上という最高齢の区分では、負傷者数は一転して男性のほ

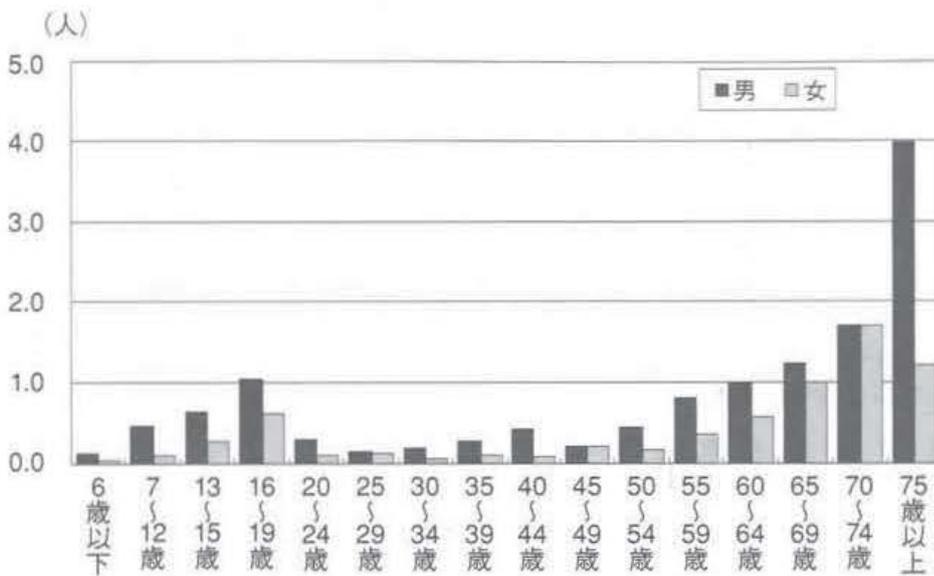


図1. 人口10万人当たりの自転車操舵中死者数 (平成18年)

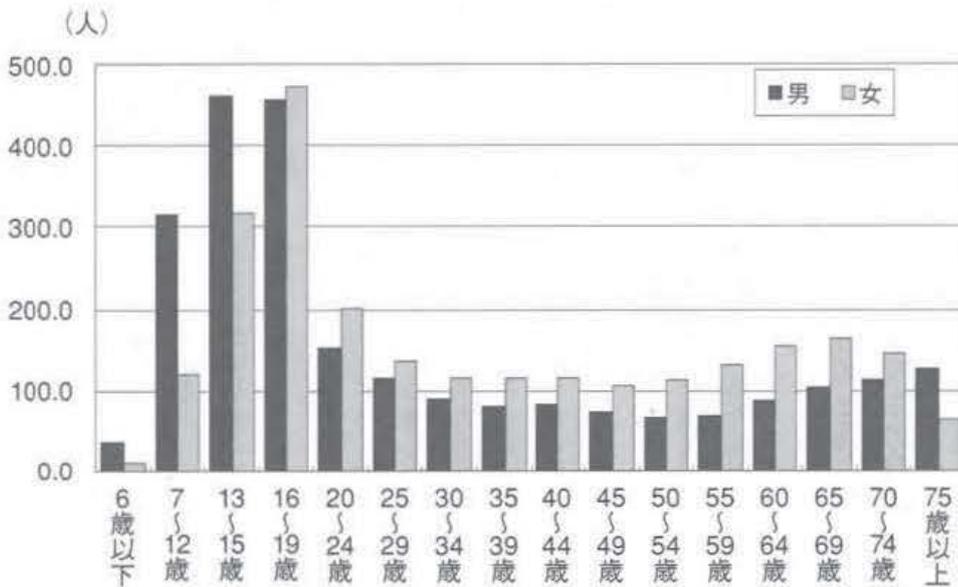


図2. 人口10万人当たりの自転車操舵中負傷者数 (平成18年)



うが女性を上回ることである。それは昭和六十一年から今日まで変わらない(二月号・図2)。死者数も減少傾向にあるとはいえ、男性のほうが多い。犬棒仮説を貫くならば、最高齢段階だけは男性のほうが女性より自転車に乗る機会が多い、と主張することになる。はたして、そのよう

な事実の裏づけはとれるだろうか。犬棒仮説がなかなかの切れものであることは前号(二月号)と前々号(十一月号)で紹介したが、自転車に関しては切れ味が鈍る。自転車はそれだけ厄介なのである。

歩行者事故との対比
飲酒は決定的な要因か

成人期の歩行中の死者数と負傷者数は両方とも男性のほうが女性を上回った。その一因に飲酒の有無をあげた(十一月号)。飲酒する機会が多い成人男性が歩行中に死亡し怪我をすることが女性より多いと考えた。その考えを自転車に適用できるだろうか。自転車操舵中の死者数が男性のほうに多いのは、酔って自転車に乗るからで、昼間のママチャリなら負傷だけですむ。この解釈は一見通りそうではあるが、どうであろうか。

男性が夜に酔って自転車事故に遭うために死者数が多いのなら、負傷者数も多くなるのではないだろうか。ただし、死者と負傷者の数が圧倒的に違うので、先の解釈が成り立たないことはない。しかし、いまだき酒を飲む行き帰りに自転車をを使うだろうか。飲酒が男性の死者数の多さを

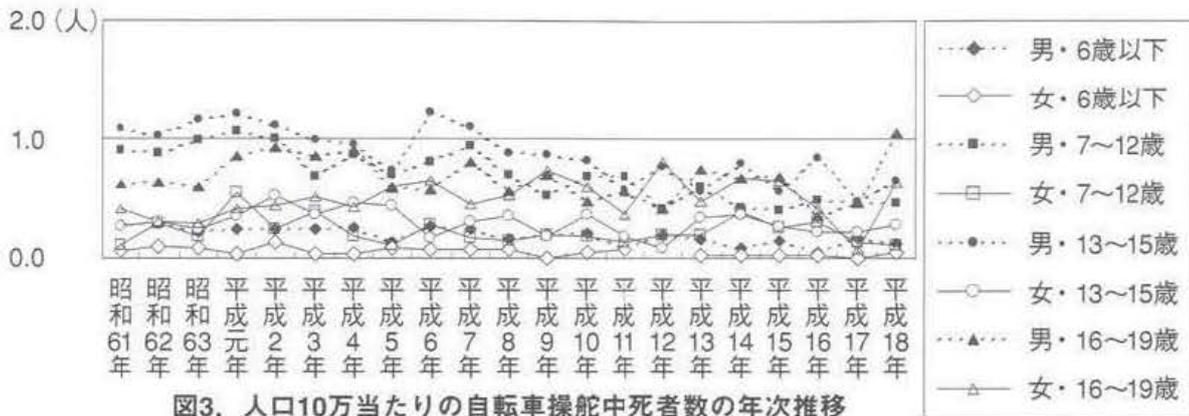


図3. 人口10万当たりの自転車操舵中死者数の年次推移

説明するようにには私には思えない。このように歩行者の事故統計をうまく説明できた原理も自転車には通じない。自転車の事故統計の解釈は難しい。さらに解釈だけでなく、統計そのものに問題があるのが自転車である。

自転車統計の不備

自転車の統計の精度は自動車と同じレベルにはない。自動車では自動車の台数当たり、走行距離当たり、そして免許人口当たりの事故の発生率を算出し、それをもとに考察ができた。しかし、自転車ではそうはいかない。

自動車の車検制度に相当するものがない自転車では、いったい何台の自転車があるのか、販売台数と実際の路上で動く実働台数は異なる。比較的安価な自転車は簡単に放置されてしまう。販売されても、放置されて使われない自転車の台数がどれくらいあるのかの見当がつかない。

特定の道路での通行台数も把握しにくい。自動車では交通量を計測す

る装置も調査方法も確立しているのに、自転車に関しては方法も情報も不十分である。

免許制の自動車では免許保有者の数を把握できるのに、自転車のほうはどれだけの利用人口があるのかが曖昧である。そこで、本連載のように、自転車は誰もが利用できると想定し、人口当たりの死者数と負傷者数との統計をもとに自転車事故の増減を論じるのが通例である。実際の自転車利用者の人数と利用方法についての統計がほしいところである。そのような統計の限界を考慮しつつ自転車の事故統計を再度点検してみよう。

発達段階と男女差

中高生者の自転車事故

図1と図2に戻り、年齢を追って男女差をみていこう。

○歳から十二歳までの子供の時期には死者数も負傷者数も男児のほうが女児より多い。それが中学生(十三歳から十五歳)、そして高校生が多くなる。占める十六歳から十九歳と長じてつれて、男女差が小さくなる。この男女差の変化は歩行者事故でも同様であることは十一月号でも指

摘した。中学生や高校生の生活では交通事故に遭うのは通学時が主となる。男女の間で事故に遭遇する機会が均質化することが事故統計上の男女差縮小の理由と私はみる。この点では犬棒仮説をとる。

図1と図2は平成十八年の統計である。二十歳未満の年齢の男女差を点検するために、それぞれの年次推移を図3と図4に示した。

自転車操舵中の死者数(図3)は、男児(黒マーク)のほうが女児(白抜きマーク)を上回ることと年次の変動が少ないことが特徴である。昭和六十一年以降の年次推移は増加傾向にはない。多少の変動はあるが人口十万人当たり一〇人を大きくは超えない範囲での変動である。

これに対して負傷者数のほうは、六歳以下の幼児以外は平成十六年まで年々増加である(図4)。高齢者の年次推移は前号(一月号・図2)に示したが、高齢者は人口十万人当たりで二百人を超えない範囲での変動であったことを確認していただきたい。今号の図4では、十六歳から十九歳は男女とも昭和六十一年の時点で約二百人である。それ以降最近まで倍以上に増加してきた。高校生の

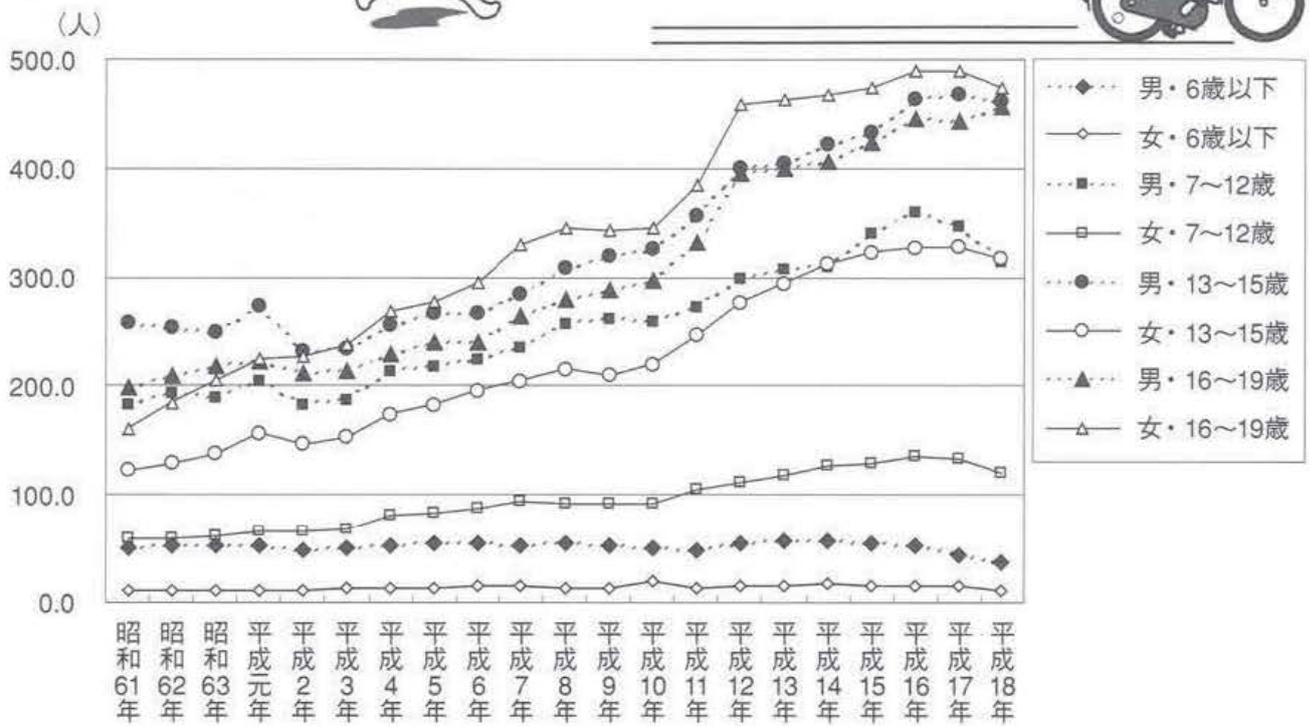


図4. 人口10万当たりの自転車操舵中負傷者数の年次推移

自転車の負傷者発生率は男女とも他のどの年齢よりも高い水準にある。

自転車教育の機を逸す？

高校生の中でもとくに一年生の死者数が多く指摘されたのが、子どもの交通事故を調べた交通事故総合分析センターの「大光山春」である。彼は同時に自転車事故の都道府県での差が大きいことも指摘した。

一年生の多い理由は、彼らが高校入学以前に十分に自転車に慣れていないまま、そして安全教育も不十分なまま長い距離を自転車で通学するようになるからではないか、と私は推測する。仙台市の中学校は自転車通学を禁止する傾向にある。禁止は最高の事故防止策であるし、自転車置場のトラブルを避けるにも有効である。中学校からすればそれが最善の策ということだろうが、自転車に乗る機会が少なくなれば、交通ルールやマナーを学習する機会も減る。そのついで、高校生になってからの事故となってしまうのではないだろうか。

学校の方針には地域差もある。一例を挙げれば、島根県松江市や群

馬県高崎市などでは、自転車通学の中学生にヘルメットを着用させている。しかし、その中学生たちも高校生になるとヘルメットの着用を止めてしまう。

ヘルメットを着用する地域と着用しない地域の中学生の自転車事故の発生率を比較してみたいところである。ところが、双方の地域の自転車利用者の人数や頻度をそろえて比較しようとしても、そこに統計の精度の壁が立ちだかる。地域差は存在するのだろうか、それを統計的に検証するのは意外と難しいのである。

地域を越えて共通にいえることが一つある。小中高の連携がよくとれた一貫した自転車教育が行われていないことである。体系だった教育が実施されていないことが、その後の成人期や高齢期の事故に影響を及ぼすかもしれないが、地域差、年齢差、男女差、さらに死者と負傷者の傾向の違いなど統計は錯綜している。それらを総合して考えなければならぬから、自転車は厄介である。

(よしだ・しんや)

文献

(1) 大光山春「子どもを交通事故から守る」『月刊交通』二〇〇七年三月号、七七頁〜八四頁(東京法令出版)