

事故データの見方 読み方 考え方(11)高齢期の事故 なぜ、男女はかくも違うのか(6)

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/516

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⑥

東北学院大学教養学部教授

吉田 信彌

成果主義の導入

今月号も自転車事故を考える。

自転車事故の全国統計は、年齢差、男女差、死者と負傷者の差などが錯綜し、一貫した傾向をつかみにくい。加えて地域で事情が異なるため、地域差も絡んでくる。ますます複雑である。中央で一元的にコントロールするには荷が重すぎるかもしれない。いっそのこと、自転車対策は各都道府県に「まるなげ」してしまおう。そして、どの都道府県で自転車の死者と負傷者がどれだけ減少したかの成果を厳しく政府と国民が評価する「成果主義」をとってはどうか、という意見もでてくるだろう。

さて、この自転車事故減少のための成果主義は有効に働くだろうか。

私は否と答える。なぜなら、自転車の統計には不備が多い。とくに自転車対歩行者の小さな事故が起きたときに処理や届けを面倒と感じれば市民は警察に届けなくなる。届けなければ事故は存在しないことになるから、統計上の事故数は減少する。しかし、それは暗数（統計にならない数）が増えたというだけのことであって、実質的な事故減少ではない。数値を導入しての成果主義が功を奏するのは統計が整備された事柄についてである。自転車事故に関しては前号で指摘したように都道府県の実況を的確に比較できるように統計

が整備されていない。その段階でただ数値の上下だけで評価すればろくなことにならない、と私は思う。

成果主義の典型は大学の研究者の業績である。論文の数という数値が目安である。私もその洗礼を受ける。そうなる論文にしやすいテーマを選びたい。自転車のような統計が不備で、実態がつかめそうにないテーマには手を出さないほうが賢明である。自転車の安全を研究する人が少ない理由がわかるだろう。

成果主義がなにかと声高にいわれる昨今だが、自転車事故に関しては過去の交通安全の成果が生かされていない。少なくとも次の二つの歴史の教訓に学ぶべきだろう。



自由な乗り物はない

欧米や日本で自動車が発達し普及するのは第二次大戦後である、その頃の人にとって自動車を扱うことは自由を手にすることであった。人は自動車に自由という夢を託した。

自動車があれば、いつでも好きな時間にかけて行ける。公共の乗り物と違って出発の時刻にせかされなくない。駅や停留所まででかける必要もなくなる。半ば私的な空間である自動車は公衆の目からも解放してくれる。それは恋愛の自由をも増幅させる。こうした自由の夢は、映画やテレビに登場する自動車を見ることでますます膨らんでいった。

しかし、モータリゼーションが進むにつれ、次第にわかってきたのは自動車の不自由さである。空を飛ぶ鳥が自由に気ままに飛ぶのではなく、そこにはなわばりという自然界の規制があるように、自動車にも速度の規制や事故を起こしたときの責任がある。すべてに法律の網がかかる。そして渋滞も頻繁になった。高速道路はときに拘束道路となった。

自由に責任がともなうのは鉄則であるが、自動車の自由さが前面に出た時代には、事故の被害にはとかく目をつむりがちだった。自動車文化が成熟しつつある今日、人は自動車の代わりに自転車に自由の幻影を追い求めてはいないだろうか。奔放な走行に、気ままな駐輪。違法とわかっていてもそこは大目に、と自由を謳歌してしまふ。それが自転車の特権があるかのように誤ってしまふ。自転車の文化はなかなか熟しそうになり、自転車に自由の夢を託すかぎり、自転車事故は減らないのではないだろうか。それが自動車の歴史に学ぶ教訓だと思う。

警察も自転車に本腰を入れるようだ。今年の六月からは、改正された法律のもとでの対策が始まる。そこで肝心なのは、自転車をどういう乗り物とするかの国民の頭の切り替えである。その点で学校教育の役割はきわめて重要である。自転車に乗り始める時期に、一堂に会して一斉に効率よく教育ができるのが学校である。しかし、その小中学校が頼りない。自転車教育を行う学校はあっても、少数である。前号で述べたよう

に、自転車通学を禁止することを安全対策とする中学校もある。禁止は日本における安全教育の輝かしい成果の一つを無視する対策である。

三ない運動はむかし話

高校生の二輪車事故への対策は、二輪車を禁止するのではなく、きちんとした安全教育をして二輪車通学をさせるほうが効果的である、というのがわが国の安全教育の結論であった。

二輪車には、いわゆる「三ない運動」というのがあった。三ないとは、免許を取らない、二輪車を買わない、乗らないなどの「ない」を三つあげ、なにごとでも「ない」を三つあげ、要するに高校在学中のバイクを禁止する安全対策である。

ところが、禁止のルールは破られる。禁止を標榜すれば安全に乗るための指導ができなくなる。現実には事故が減らない、などの理由から三ない運動の見直しが平成二年あたりから広がりに、禁止ではなく安全指導を徹底させるように変わっていった。三ない運動が主流だった頃に、バイクを遠ざけるのではなく、生徒に

帽子をとれば背丈は同じ……



- 自動車運転中
- 自動車同乗中
- ▨ 二輪車乗車中
- ▩ 原付乗車中
- ▧ 自転車乗用中
- ▦ 歩行中
- その他

- 自動車運転中
- 自動車同乗中
- ▨ 二輪車乗車中
- ▩ 原付乗車中
- ▧ 自転車乗用中
- ▦ 歩行中
- その他

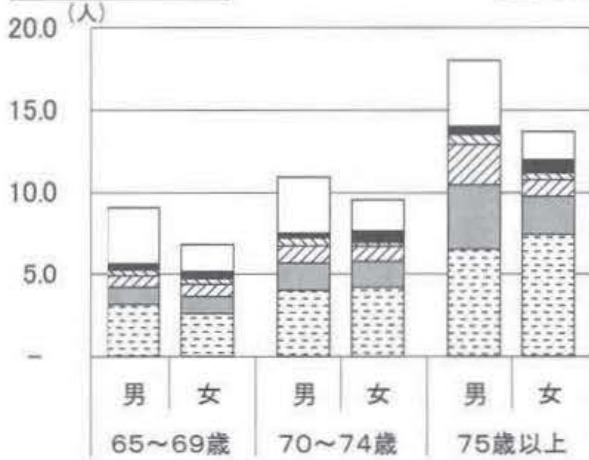


図1. 人口10万当たり状態別死者数 (平成18年)

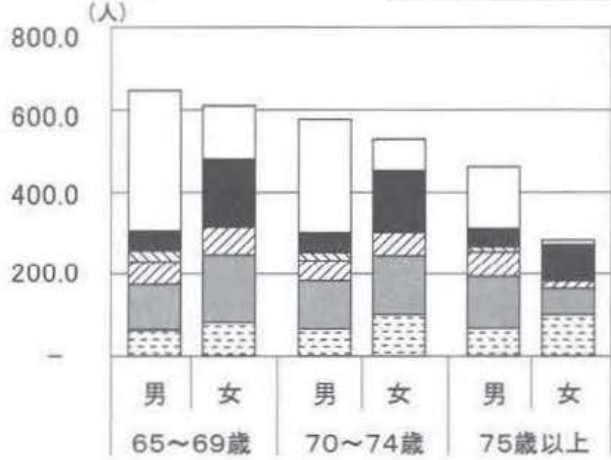


図2. 人口10万当たり状態別負傷者数 (平成18年)

図1と図2は高齢者の年齢を区切り男女別に、どのような状態で死亡したか(図1)と負傷したか(図2)とを示す平成十八年の統計である。状態とは、そのときに自動車を運転中であつたか、自動車に同乗中(運転をせずに乗車中)であつたか、二

学校の自転車教育が不十分であり、そのまま大人になり、高齢者となる。教育となるとマナー云々となりがちだが、自転車をどのような交通手段と位置づけるかによって自転車の行動が規定される。その意味で、ここで高齢者事故に再び戻るにあたって、彼らがどのような交通手段を利用して、いるときに事故に遭つたかを見てみよう。

自転車を含む 高齢者の事故統計

実技指導を含むバイクの安全教育を展開した高校が仙台にある。東北学院つづがわ榴ぐり岡がわ高校である。事故者ゼロを貫く赫々たる成果をあげた。禁止ではなく教育を、という高校の二輪車対策の教訓が一部の中学校には伝わらず、安易な自転車禁止も広がっているようだ。

図1と図2も状態別の構成率を示したのではなく、それぞれの状態の人口十万人当たりの死者数(図1)と負傷者数(図2)を示したので、図中の棒の高さは、死者数と負傷者数の累計である。全体の棒が高いほど、死者数(負傷者数)が多いことになるから、男女を比較すれば、男性のほうが同年齢の女性よりも死者も負傷者も多いことがわかる。

免許保有率が影響する

死者数、負傷者数とも男性が女性を上回るの、自動車運転中の死亡者と負傷者が多いからである。運転中は図中の棒のいちばん上の白抜き部分である。この白い帽子をとってみれば、男女差は縮まる。さらに、自動車同乗中の棒の黒い部分が男性より女性に多いことがとくに図2ではつきり読み取れる。この白い帽子と黒い帽子の両方を脱げば、死者数と負

傷者数、つまり棒の高さの男女差は顕著でなくなることがわかるだろう。

その男女差は自動車免許の有無の差に由来する。高齢の男性は自動車を運転するが、女性は運転できる人の割合が男性より低い。そのため運転者でなく同乗者となる機会が多いので、同乗中の死者および負傷者は男性より多くなる。しかし、それはいまの高齢者の世代のことであって、免許保有率が男女ともに高くなれば、現在あるような高齢期の男女差は縮小するだろう。

歩行中の死者と負傷者（図中の棒の下部）が高齢期になると女性のほうが男性より多くなることも免許保有率の影響とみなせる。免許をもたない女性は自動車の動きが読みにくいことと、運転しない分だけ徒歩の機会が増えるかもしれないこととの二重の影響である（十一月号参照）。

自転車事故の趨勢を占う

これまで述べてきたような理由から、自転車事故について確言はできないが、私なりに可能なかぎりの推理を試みてみよう。

年齢区分の最高齢段階では、自転

車事故による死者数も負傷者数も男性のほうが女性より多い。その高齢の男性は、若いときから自転車を常用した世代であり、その中でも自動車に乗り換えなかった人たちと私は推測する。

彼らが若かったときとは、いま映画などで郷愁をもつて語られる昭和三十年代と思つてよい。その頃の蕎麦屋の出勤は自転車の片手運転であり、その芸は自慢であった。植木屋さんや大工さんなどの職人も道具箱を自転車にくくりつけて仕事をしていた。

「サザエさん」の世界である。その仕事の相棒の自転車はしだいに自動車に代わるが、固定的な自転車愛好者たちが最高齢段階に残っているのだろう。この七十五歳以上の自転車の男性の死者数と負傷者数は減少傾向にある（十二月号参照）。それはそうした昔ながらの自転車愛好者の人数全体が縮小しつつあるからだろう。

問題は、高校生以上の年齢から中高年までの幅広い年齢層の自転車事故の負傷者数の増加である。幸い死者数の増加は顕著ではない。分別盛りで免許保有率も低い年齢層で負傷者が増加していることから、私

は自転車利用者が増加しているとみる。その自転車志向はエコ（環境）とダイエット（健康）が支える。両方とも、とくに女性が重んじる価値である。この新世代の自転車愛好者たちは価値観からみても基本的に善人である。

その善人がサドルにまたがると、人が変わつて悪人となり、マナーとルールを無視し、歩行者と衝突するのか、それとも、車社会に背を向け免許を取らないためクルマの挙動を読めずに犠牲となるのか。それらの仮説が検証できないままにある。検証できないのは事故に遭つた自転車乗用者の詳しいデータが集められていないからである。生活全般の中で自転車の位置づけまでも見通せる資料をもとに、最終的には善人を罪人にしてしまわないような社会の設計をしなくてはならない。

冒頭の成果主義を導入するならば、各県でどれだけのデータを収集し、いかに有益な知見を提供できたか、その成果を競うというのはどうだろうか。それは事故減少に大きな貢献をしようと思うが、いかがだろうか。

（よしだ・しんや）

文献（一）日経新聞 平成二年七月七日（土）