

事故データの見方 読み方 考え方(13)高齢者はいかにして事故を避けるのか(2)

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/518

事故データの見方読み方考え方

高齢者は いかにして事故を避けるのか(2)

東北学院大学教養学部教授

吉田 信彌

欠点の自覚は美点となる

高齢者は心身の衰えを日々感じている。動きが鈍くなった。見えなくなった。聞こえなくなった。頭が回転しなくなった。思い出せない。何をすることも時間がかかる。

安全運転をしようとする高齢者は、こうした変化の悪影響を受けないようにと努力する。その努力の一端が違反のデータに現れたのではないかと前号で指摘した。

高齢者はかつてのようにスピードを出しては危ないと思うから、スピードを出さないのではないか。その結果、スピード違反者が少ない。信号が黄色のときに無理につっこむことを控える。それゆえに信号無視の違反者が少ない。飲酒をしたら自

分はいつそう危なくなると思うので、高齢者に飲酒運転は少ない。

自分の限界を自覚しているから、無謀な運転をしようとしなのが高齢者の特徴であり、美点ではないのだろうか。安全の問題が単純でないのは、不利な条件がそのまま事故につながる点である。

同様の視点から今回は対子供の事故を検討する。高齢者は反応が以前より鈍くなっている。反応の遅い高齢者が動きの速い子供に対処するのは苦手だろうから、子供の飛び出し事故に遭いやすいのは高齢者ではないか、というのがふつうの推理だろう。もし運転者が高齢化するほど子供の歩行者や自転車と相手とする事故の発生率が高まるなら、前号で論じた運転者の年齢と事故発生率のグラフでは「はね返りのあるJカーブ」

のはね返りがとくに強いカーブ、あるいはUカーブが描かれるだろう。

ところが、すぐ後に紹介するが、統計をとってみると、はね返りの強いJカーブにはならない。子供相手の事故が他の年齢の運転者より高齢者のほうが多いとはいえない。その理由の一つに考えられるのは、自分の限界を知るゆえに、高齢者は子供との遭遇機会を少なくするよう工夫することである。拘束の少ない高齢者には子供のいるような場所や時間帯での運転を避けるという選択の自由がある。ただし、軽貨物などを配達業務で運転する高齢者にはそうした余裕はない。欠点をカバーできるのは乗用車の高齢者である。乗用車を運転する高齢者の対子供事故の統計から、はたしてそのような推論が妥当だと裏づけることができる。



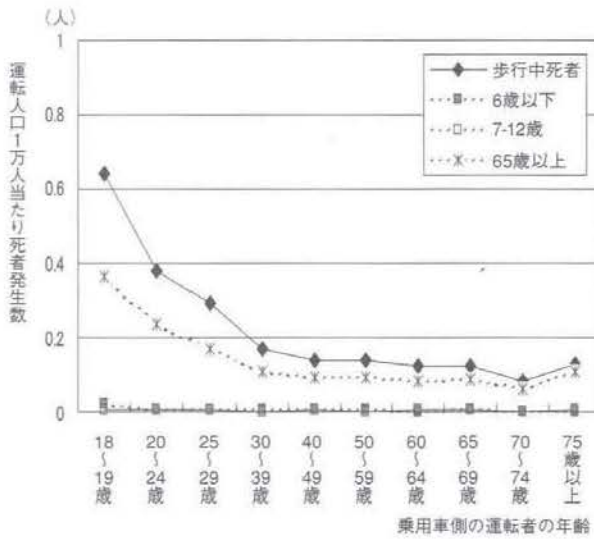


図1. 年齢別乗用車運転人口1万人当たりの歩行中死者数 (平成13年から15年)

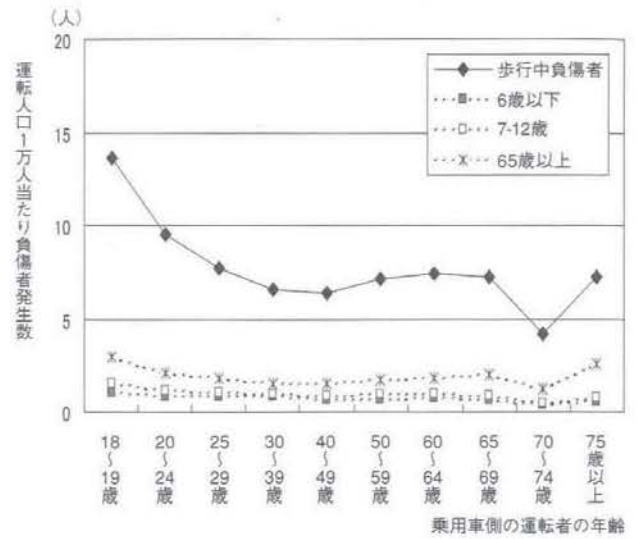


図2. 年齢別乗用車運転人口1万人当たりの歩行中負傷者数 (平成13年から15年)

か、または第一当事者が歩行者であるか、または第一当事者が乗用車(軽乗用車を含む)で第二当事者が歩行者であるか、または第一当事

図2を提示した。今回、分析の対象とした統計は、平成十三年から十五年の三年間に、第一当事者が乗用車(軽乗用車を含む)で第二当事者が歩行者であるか、または第一当事

歩行者の年齢を横軸にとり、その年齢群の運転者が関与したい事故の発生率を縦軸にとったグラフの描くカーブを「年齢・事故カーブ」と呼ぼう。前号ではそれを棒グラフの稜線で示した。今回はそのカーブの形状が見やすいように折れ線グラフにし、図1と

乗用車対歩行者の事故統計

うか。今号はそこを検討してみる。

者が歩行者で第二当事者が乗用車であった事故の死者と負傷者である。そのときに死亡した歩行者の累計は四千四百七十二人であった。負傷した歩行者の累計は十五万七千七百七十七人であった。

その三年間の歩行中死者の総数は七千七百七十二人であるから、乗用車と衝突した歩行中死者は、そのうちの五七・七%にあたる。歩行中負傷者の三年間の累計は、約二百五十七万人であるので、乗用車相手の負傷者はその六一・三%ということである。

ここで扱う四千四百七十二人の歩行中死者と十五万七千七百七十七人の負傷者には、それぞれ相手となった乗用車の運転者がいる。その運転者を年齢別にわけると、乗用車の年齢区分は図1と図2の通りである。

乗用車と衝突した歩行者の人数がある。その集計を交通事故総合分析センター(ITARDA)に依頼した。それは私が購入したオリジナルな統計ということである。

その歩行中の死者と負傷者の人数は、乗用車側の運転者の数によっても影響を受ける。運転者の多い年齢群からは多くの事故が起きる。そこで運転者の人口当たりの歩行中死者と負傷者の発生率を算出する。

運転者の人口は、免許保有者の統計が『交通統計』(交通事故総合分析センター)に公開されている。そこから乗用車(軽乗用車を含む)を運転できる免許の保有者を算出できる。その免許保有者一万人が何名の乗用車による歩行中死者と負傷者を発生させたかを算出した年齢・事故カーブが図1と図2である。

図1も図2も、まず上段の年齢・事故カーブをみてほしい。標準的な年齢・事故カーブは、ね返りのあるJカーブであるが、図1の乗用車の運転者の年齢に対する歩行中死者と負傷者の発生率は、ね返りのないJカーブであった。高齢化するほど歩行者相手の事故が多いという関係ではない。図2の負傷者のほうは、七十歳から七十四歳群がさがるものの、はね返りのあるJカーブといえるかもしれない。

死亡または負傷した歩行者全体の発生率である最上段のカーブの下に、

年齢・事故カーブ

高齢運転者が苦手とするのは
動きの速い子供ではなく
同年齢の歩行者…



イラスト・ふじたしお

歩行者の年齢をわけた三本のカーブがある。歩行者の年齢がゼロ歳から六歳と七歳から十二歳と、六十五歳以上の高齢者である。

子供を相手とする歩行者事故は、図1および図2のかぎりでは、Jカーブのはね返りは小さい。つまり、運転者が高齢化するに従い子供の歩行者との事故が増えるという関係はみられなかった。両図とも子供のカーブは低い水準で漸減にみえるが、小さい範囲でカーブの形は最上段の歩行者全体のカーブと相似形であった。ある年齢群の運転者に子供の事故が多いということもなかった。

運転者が高齢化するほど目立つのは高齢歩行者との事故である。高齢の運転者が苦手とするのは、動きの速い子供ではなく、同年齢の歩行者であった。

一つの推理

子供の飛び出し事故に気をつける、という警告は運転者の間には広まっている。それゆえに、高齢者が殊のほか子供に注意を払い、その結果として、子供の事故を抑制したとの解は成立すると私は思う。高齢者に

とつて、子供との遭遇機会を減らすのがもつとも効果的な戦略だろう。

私とその戦略が取りにくい群とみた普通免許で運転できる貨物車による対歩行者事故の年齢・事故カーブは、はね返りのあるJカーブとはいえない難かった。中年から高齢期は年齢とともに事故発生率が上昇したが、若年層の発生率が高くなかったからである。死者のサンプルが少なく、負傷者との傾向の違いもあった。どう解釈すべきか迷ってしまう。

私が当初考えた子供との遭遇回避ができるかどうかの戦略の選択の違いだけでなく、運転者が高齢化することにつれ軽貨物車の利用が増えることも示唆された。調べるべき要因がほかにも出てきそうである。ただ、普通貨物と軽貨物の事故・年齢カーブからは、やはり高齢運転者は子供よりも高齢歩行者との事故が多いということはいえそうであった。

高齢運転者と高齢歩行者の事故の1因は安全知識のギャップにある、と私は推測する。高齢運転者は同年齢の歩行者が自分と同じような行動をとると予測する。しかし、歩行者のほうは免許を保有していない場合が多く、運転者の予測を裏切る行

動をとる。そこで事故が起きる。つまり、免許をもつ者ともたない者のギャップによって事故が起きるのではないのだろうか。

犬棒仮説

そのような推理をめぐらす私の頭によぎるのが十二月号から登場した犬棒仮説である。犬棒仮説は、遭遇機会と事故統計を説明する。

子供との遭遇を積極的に回避するというのが私の推理だが、高齢運転者の周囲に子供はいない、いるのは高齢者だけだ、と居住地の環境から今回のデータを説明する犬棒仮説もまた有力である。仮説の検証には、道路を往来する人の年齢構成実情を探ることが研究上は必要である。研究者は証明を目指す。私の推理と苦闘は今後も続く。

しかし、安全の担当者は実践が第一である。高齢者同士の認識のギャップは、子供の飛び出し事故ほど周知されていない。高齢運転者へ高齢歩行者への注意喚起を促すことと、十一月号で指摘した女性の高齢歩行者への保護と緊急の対策を再度訴える。
(よしだ・しんや)