

事故データの見方 読み方
考え方(最終回)高齢者はいかにして事故を避けるのか
(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/519

事故データの見た方読み方考え方

高齢者は いかにして事故を避けるのか(3)

東北学院大学教養学部教授

吉田 信彌

高齢者の交通事故

高齢者の運転の長所をあげれば、無謀な運転をするまいとする態度がうかがえる点である。スピード違反、信号無視、飲酒運転がほかの年齢層より少ない。子供を相手とする事故や夜間の事故も少ない。子供が周囲にいないことや夜に運転する必要がないだけのことかもしれないが、子供のいそうな場所や夜の運転を避けるという隠れた努力の結果であるとの解釈も成り立たないわけではない。

短所は、左右に首をふつての安全確認がおろそかな点である。そのため、出会い頭事故が多い。交差点で取締りの警察官を見過ごし、一時

停止違反の取締りを受けてしまう。

高齢の歩行者が高齢の運転者との事故に遭うことが多い。歩行者のほうの防衛策としては、運転者の目を見ることである。とくに左右をよく見ない高齢運転者が自分を見てくれただのか、と顔を見て目を合わせることである。その上で、車の前を横切るとか止まるとかの決断をしないと危ない。相手を見ないで、さっさと横断するのは無謀である。歩行者優先を取り違えてはいけない。

運転者のほうは、高齢の歩行者は免許をもっていない人と思つたほうがよい。クルマを運転する自分と同じように高齢の歩行者がふるまうと期待してはいけない。子供の行動

本質を見抜く統計

今回が最終回となる本連載では、これまで高齢者の事故統計を示すとともに、統計の見方や読み方も示してきた。昨今は、あらゆる分野で数値目標を設定したり、実績を統計で示したりすることが多くなった。統計資料の読み解きは現代人の必須の教養である。統計の解説本やその危



イラスト・ふじたとしお

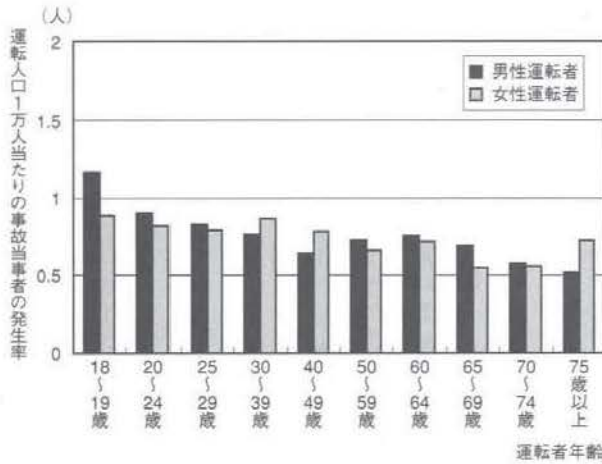


図1. 0歳から6歳の歩行者の負傷に関与した乗用車運転者の発生率 (平成13年から15年)

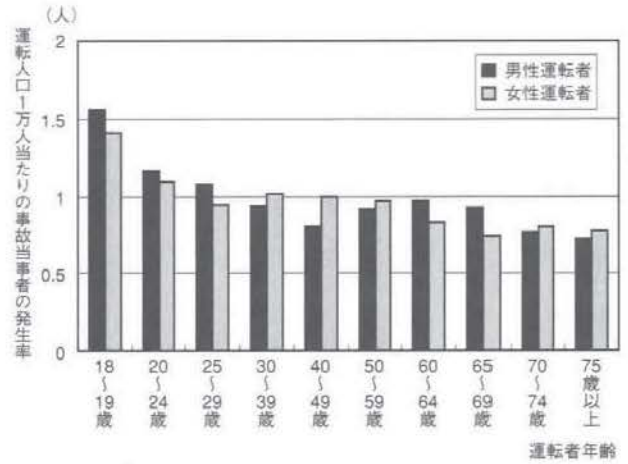


図2. 7歳から12歳の歩行者の負傷に関与した乗用車運転者の発生率 (平成13年から15年)

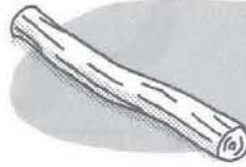
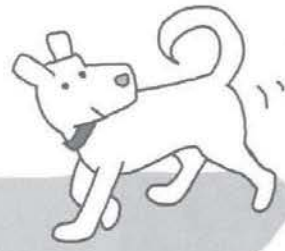
うさを警告する本も多く出ている。たとえば谷岡一郎の『社会調査のウソ』(1)という本には、コーヒーの摂取量と病気の関係についての考察がある。最近、コーヒーの摂取量の多い人のほうに子宮体ガンや肝ガンが少ないとの研究成果が発表されたが、谷岡がその本を出版した二〇〇〇年に先立つ数年前、コーヒーを一日三杯以上飲む人は飲まない人より心臓病で亡くなる率が高い、とのNHKニュースがあったという。そのニュースからは、カフェイン↓心臓病との因果関係を想像してしま

う。谷岡はそこに「待った」をかける。彼はコーヒーを飲むときに砂糖を入れる人が多いことから、コーヒーに含まれるカフェインではなく、一緒に摂取する砂糖の糖分が発病の原因ではないか、と推理した。糖分の取りすぎが太りすぎを起し、心臓病を誘発するという、砂糖↓心臓病の因果の筋もまた考えられる、というのだ。つまり、コーヒーと病気の間に統計的な関係が見出されたとき、コーヒーが原因と単純に考えない。コーヒーを飲む習慣の全容を考え、そこから病気と真に関係ある要

因を広く探るのが統計的な考え方のエッセンスなのである。コーヒーに入れる砂糖だけでなく、一緒に甘いケーキを食べるかまでの習慣を問うべきだ、となるだろう。交通事故の統計では、年齢差や男女差がくつきりと現れる。本連載では、どの年齢が危ないとか、男女のどちらが事故を起こすかなどをあげつらうのではなく、その差をもたらす理由を考察してきた。そのとき、有力な手がかりになるのが、事故に遭遇する機会の差に着目する犬棒仮説であった。

今回は犬棒仮説からはいれる統計的な考え方の手順を示してみよう。図1と図2は乗用車(軽を含む)を運転中に、第一当事者(加害者)または第二当事者(歩行者側に責任のあったケース)として、歩行中の子供を負傷させた運転者の年齢別の発生率を男女別に示した図である。図1の負傷した子供の年齢は〇歳から六歳である。図2の子供は七歳から十二歳である。いずれも平成十三

子供の歩行者対乗用車の事故 誰と誰との間で事故が多いか



年から十五年までのデータを合算した。三年間の累計でも歩行中の子供の死者数は少なかった。運転者を年齢別に区切ると死者数がゼロである年齢もあった。そこで今回は死者のデータは割愛した。

先月号（五月号）を熟読された方は、今回の図は五月号の図2の一部を男女にわけたグラフだとお気づきだろうが、あらためて横軸の項目と縦軸の値を説明しよう。

横軸は、歩行者事故の第一当事者または第二当事者となった乗用車の運転者の年齢と性別である。それぞれの年齢と性別に該当する免許保有者がいる。その免許保有者群から子供相手の歩行者事故にかかわった運転者がどのくらい出現したかという発生率をみる。発生率の値が縦軸である。その発生率をみるには、発生母体となる母集団の年齢別および男女別の運転者（免許保有者）群の数がわからないといけない。免許保有者を年齢と男女別に示した数値は「交通統計」（交通事故総合分析センター刊）にある。ただし、その免許保有者の数は原付自転車や特殊車両を含む免許保有者である。先月号ではそこから図の値を算出したかのような

記述をしてしまったが、それは訂正しなければならない。

先月号と今月号の数値は、普通乗用車を運転できる免許保有者の人数をもとに出した。普通乗用車を運転できるのは、普通免許をもっている人のほかに大型免許と二種免許をもつ人である。その免許の種類別に男女をわけたデータは、警察庁のホームページにある。その「統計」の項の「安全・快適な交通の確保に関する統計等」(2)にPDFファイルで公開されている。それをもとに、われわれは図中の横軸の年齢と性別の項目に該当する運転者の数を算出した。子供が負傷した事故の第一当事者または第二当事者になった運転者の人数は、交通事故総合分析センターに依託し集計した。その当事者の運転者一人に相手となる子供も一人という当事者同士の1対1の集計であるから、当事者となった運転者の人数と子供の人数は同一である。したがって、縦軸の発生率は、当該の乗用車を運転できる免許保有者の人口から何名の歩行中の子供の負傷者が発生したかという発生率であるし、同時に何名の運転者が子供の事故の当事者になったかという発生率であ

る。値は同じである。先月号と今月号で図の縦軸の表現が異なるが、中身は同じということである。

犬棒仮説は初歩の手筋

訂正と解説が長くなってしまったが、今回の図で注目してほしいのは男女差である。三十歳代と四十歳代は女性の運転者のほうが子供との事故発生率が高い。

ここで犬棒仮説を解説した平成十九年十二月号（連載第八回）の事故惹起率（図1）と死亡事故惹起率（図2）の男女差を思い起こしてほしい。どの年齢でも、男性のほうが女性より事故および死亡事故を起こす率が高かった。その理由には、女性はペーパードライバーの比率が男性より高く、運転する機会が少ないという、犬棒仮説が有力であった。それだけに、今回示された子供を相手の事故では女性のほうが男性運転者より危険との結果は意外である。

犬棒仮説はその意外感を次のようににめぐう。女性の三十歳代と四十歳代は子育て中の年齢である。子供の使用のために運転することが多いので、子供がいる場所を運転する。そ



れだけ子供に道路で遭遇する機会が多い。四十歳代は自分の子供は十二歳を超えている場合が多いだろうが、それでも自分の子供が通う学校の付近は子供に遭遇する機会が多い地区である、と考えれば、四十歳代でもなお小学生以下の子供との事故が男性より多くても不思議ではないだろう。自転車の子供が負傷する事故を検討しても、三十、四十歳代の女性は男性より事故の当事者となる率が高かった。そのことから、男女差は遭遇機会の差とする犬棒仮説が支持される。

しかし、女性の免許保有者には若いときの免許を死蔵させたペーパードライバーが多いだろう。それでもなお女性のほうが男性より事故に遭いやすいのだろうか。免許の活用のおそれの情報がおほいところである。それにしても、母親は子供の行動特性を理解する機会に恵まれるのだから、四十歳代でもなお女性運転者のほうが男性より危険というのは、どう考えるべきなのだろうか。経験によって子供との事故を減らすのが難しいことを意味するのだろうか。拙著『事故と心理』(3)の第1章で、私は危険性を十分認識していながら

飛び出し事故を起こしてしまった母親ドライバーの事例を書いた。いくら注意しても限界があるということだろうか。

そうであるならば、高齢者はなおさらである。子供との事故を避けるには、子どもを避ける戦略が効果的というのが、犬棒仮説の帰結である。しかし、犬棒仮説的推考は、そこで終るのではなく、運転者の生活空間を突っ込んで考える。

避ける、逃げるだけの戦略だけに頼れば「いざ」の事態へ対処し損ねることも経験の教えるところである。いづどこから飛び出すかわからない子供を警戒することは、運転中の危険検出能力を高める。少子化した地域では子供への警戒を緩めたために、高齢運転者の確認癖がおほいところ、その結果出会い頭事故が多いのではないだろうか。運転者のこの種の認知能力を活性化させるには、取締りも効用があると四月号で指摘した。

事故統計の考察をそうした運転者の生活空間の考察へと導くのが犬棒仮説の本領である。

統計を磨く

犬棒仮説は自転車については切れ味が鈍った(二月号)。自転車についてデータの少ないのがその理由である。自転車の路線別の通行台数の計測が必要である。自転車事故の当事者からは、飲酒の有無、自動車免許の有無、自転車の利用の目的と頻度などを聞き、データベースにしたい。道路利用者の生活空間が明らかになるような統計指標の整備が望ましい。

統計は対策の足腰となる。現在の高齢者の事故傾向がそのまま将来の高齢者と同じになるとは思えない。今までの高齢者はモータリゼーションとともに歩んだ世代であった。次に高齢者となるのは、クルマの大衆化時代の中、それで遊んだ団塊世代である。その動向をいち早くとらえるために統計指標の整備と統計の読み方を鍛えることが必要である。

(よしだ・しんや)

- 文献
- (1) 谷岡一郎「社会調査」のウソ リサーチ、リテラシーのすすめ 文春新書 2000年
 - (2) 警察庁 <http://www.npa.go.jp/> 安全・快適な交通の確保に関する統計等 <http://www.npa.go.jp/roukei/index.htm#koususuu>
 - (3) 吉田信彌「事故と心理」中公新書 2006年