

交通事故の背景としての人的、車輛的要素について

大阪市立大学 正員 三瀬 貞
大 阪 市 ヶ 〇 村 井 哲 夫

1. まえがき

近年の著しいモータリゼーションによってさまざまな交通問題が提起された。とりわけ交通事故は国民のすべてが共通して直面する悲慘な出来事である。

交通事故の発生原因、過程がきわめて複雑な要素を内在し、さまざまな要因の組合せによっているため、すでにいろいろ論議されているがそれらが普遍化されるころまで進んでいないようである。交通事故発生のもっとも重要な要素である運転者の行動をとりあげてみてもきわめて多様性に富んだパターンを構成している。

この報告は、多角化複雑化した交通パターン、環境を運転者に視点をしぼりその実態を把握するとともに、それらがどのようなウエイトをもって交通事故の発生に影響しているかを明らかにし、その発生を確率的に予測するために実施した運転者の行動実態調査の分析結果の一部である。

2. 調査対象者とその抽出方法

大阪市内に居住する運転免許保持者約80万人のうち、その約6%に当る5000人を単純無作為抽出法により抽出し、封書による個別郵送形式で実施した。

3. 調査項目

- A. 学習条件……年令、運転経験年数、運転技術など。
- B. 素質環境条件……性別、性格気質、家族構成、好みの色彩など。
- C. 行動条件……職業、乗車頻度、距離、継続乗車時間、カーラジオ・聴取状況など。
- D. 車輛条件……車輛の所有、整備状況、安全具の装備状況など。

4. 調査結果の評価方法

A. 単独評価

項目ごとに運転者かどのような環境パターンにおいて交通しているかという問題を明らかにするとともに、それらが交通事故発生にどのように影響しているかと、つぎのようは視点より検討した。

- (1) 1年間に第1当事者として事故に関係した頻度。
- (2) 平均事故経験度。
- (3) 平均事故係数。

ここで、平均事故経験度とはある項目に属する運転者の平均事故頻度で表わし、平均事故係数とは、事故に及ぶ可能性を危険度として、その危険度に対する平均事故経験度で表わしたものである。

B. 総合評価と事故の予測

単独評価結果にもとづきそれらの項目、要因を総合しどのような要因で、どのような

組合せのもとに事故が起りやすいかという事故の予測を行った。

5. おもな要因の評価

A. 学習条件

(1) 年齢層……事故者群と無事故者群に分け運転者数の分布をみると、事故者群では20～24歳の20才前半の年齢層がもっとも多く、無事故者群では30才の年齢層が一番多い。各年齢層について事故の経験度をみると年齢が増すにつれて減少しているが、60才台を越えると40～50才台より若干高くなっている。もっとも高い20才未満の年齢層は、20才の年齢層にくらべて約3倍、40～50才台にくらべると実に6倍を示している。このことは事故係数についても同じことがいえる。

(2) 運転経験……事故者群のうち経験年数4年未満の運転者が半数以上を占め、事故経験度も4年以上のものにくらべて1年未満の運転者とのとき、経験年数が短くなるほど高くなっている。この傾向は事故係数についても同様で、もっとも高い2年未満の運転者の事故係数は、もっとも低い10年以上のベテラン運転者のそのほぼ8倍の高さを示している。

B. 素質環境条件

性格気質……運転者の性格気質が交通環境の構成因子、事故発生因子としてきわめて有意性があるということは、交通心理学においてすでに立証されているが、事故経験度でみると、若干躁鬱性気質に属するグループより、分裂性気質に属するグループで高いようである。とくに高いのは神経質で急に怒り出すことがあるという分裂性気質、粘着性気質をもつグループで、事故係数についてもほぼ同じような特徴がみうけられる。

C. 行動条件

職業……年齢層において20才未満の層がもっとも危険であったように、職業別では高校生、大学生がもっとも危険な層となっている。タクシー、トラック運転者の事故頻度、事故経験度が高いのは危険度が高い職種であるので事故に出合う可能性も当然高くなるが、事故係数は他の職業にくらべてきわめて低い。

D. 車輛条件

車輛の所有……自動車の大衆化をものがたるように、自分の車を運転するものはほぼ60%に達している。事故経験度は車の所有には関係はないようであるが、いつも運転していない車を運転するものの事故係数が、車の所有にかかわらずきわめて高い。

6. 考察

その他の項目についても評価したが、それらのうちからとくに言えることは、

(1) 20才未満の運転者あるいは、高校生、大学生がとくに事故を起こしやすい層である。

(2) 運転歴が2～3年未満の運転者層が危険である。

(3) 配偶者のない運転者で家族数が少ない、きわめて多い者は事故を起こしやすい。

このように事故を起こしやすい層があるようで、これらの層に属する運転者への安全教育指導の徹底、さらには免許制度そのものについての問題が提起されよう。