

高齢者の交通事故特性に関する一考察

愛媛大学 学生員 楠田 博英

愛媛大学 正 員 溝端 光雄

1. はじめに 近年、我国の老齢人口は急増しており、急速に高齢化社会へ接近している⁽¹⁾。最近では到来する高齢化社会を想定して高齢者の社会参加や生活の自立化に関する諸研究が行われている。老人の交通問題に関する研究はこうした研究分野に含まれるものであり、大別して3つの立場からアプローチされている。1つは将来においても高齢者の主要交通手段が徒歩・自転車であると考ええるものであり、いわゆる地区交通計画に関する研究である。いま1つは加齢による心身機能の低下などにより自動車の運転を断念する老人、特に高齢老人が増加すると考えるもので、彼らに対する公共交通計画(福祉的交通サービスを含む)に関する研究である。最後は、将来の高齢者を形成する現在の青壮年層の免許保有の動向と継続意志とを勘案して、今後は若年老人のドライバーが急増すると考えるもので、彼らが安全に運転できる道路計画に関する研究である。

本研究は、将来老人の心身機能が加齢による影響はあるものの現在老人のそれと比較して大きく変化しないことを前提としたうえで、現在老人の交通事故特性に関する分析を行うことにより将来の高齢化社会での事故防止に役立つ計画情報を抽出することをねらいとしたものである。

2. 事故分析の概要 まず、事故データの概要について述べる。分析データは昭和55～56年に愛媛県内で発生した交通事故のうち、一般事故⁽²⁾13,674件の統計原票(県警資料)を用いている。ちなみに、これらの事故は総件数の89.1%を占めている。このうち、老人が第1当事者(加害者)⁽³⁾として関わった事故は554件(全体の4.1%で、老人の自動車運転事故は355件)、老人が第2当事者(被害者)となった事故は1430件(全体の10.5%で、老人の自動車事故は135件)である。今後は、老人ドライバーの増加により前者の老人事故が急増すると予想される。また、当事者別に死亡事故の年齢階級別事故率を算出すれば次のことがわかる。第1当事者が死亡した事故について、第1当事者の年齢階級別事故率は20～29才をピークに増減し70才以上で再び高くなり、第2当事者のそれは20～39才をピークとし60才以上では0となる。一方、第2当事者の死亡事故については、第1当事者の年齢階級別事故率は20～29才をピークとして80才以上で0となっており、第2当事者のそれはU字曲線を描き70才以上になると急激に増大する。このことは、老人が青壮年層の行う交通の被害者でも加害者でもあることを示唆するとともに、事故に遭遇した場合に死亡する割合が高いことも示している。

次に、分析方法について述べる。分析方法としては、加害者と被害者の立場から加齢による影響を明らかにするため、データ全体を当事者別に分類したうえで「年齢」と「その他の要因」とによるクロス集計および χ^2 検定(独立性の検証)を用いた。年齢のカテゴリーは59才以下(非老人)、60～69才(若齢老人)、70才以上(高齢老人)とした。その他の要因とそのカテゴリーについては、それぞれ加齢の影響を考慮して選定した。

3. 分析結果 表-1は1%の有意水準で χ^2 検定を行い、有意な従属性がある、すなわち「その他の要因」には年齢差があると結論された集計結果の内容を当事者別、年齢クラス別に示したものである。なお、表中の「多い」は(実数-期待度数)の偏差が大きいことを表わしている。表から次のことがわかる。老人は非老人に比べて両当事者とも運転頻度が小さい。事故時の交通手段では老人は非老人に比べて両当事者とも自転車・徒歩が多い。特に、加害者としての若齢老人では二輪車が多く、件数からみれば少ないものの自動車事故も既に存在している。また、両当事者の通行目的では非老人が通勤・通学およびレジャー・業務で事故を多発しているのに対して、老人は買物・訪問・私用などの短距離トリップで事故に遭っている。今後は、長距離トリップの老人事故が増大するものと思われる。被害者老人の運転時間は非老人に比べて短い。発生月では老人は非老人に比べて運転条件の厳しい冬季に事故に遭い、被害者となっている。発生時刻では老人の交通事故は彼らの外出時間帯を反映して、両当事者ともオフピーク時に多い。路面状態では、加害者老人は運転条件の厳しい

