

ITARDA INFORMATION

交通事故分析レポート

No.119

特集

高齢運転者の出会い頭事故を防ぐには

～信号機なし交差点では特に注意～

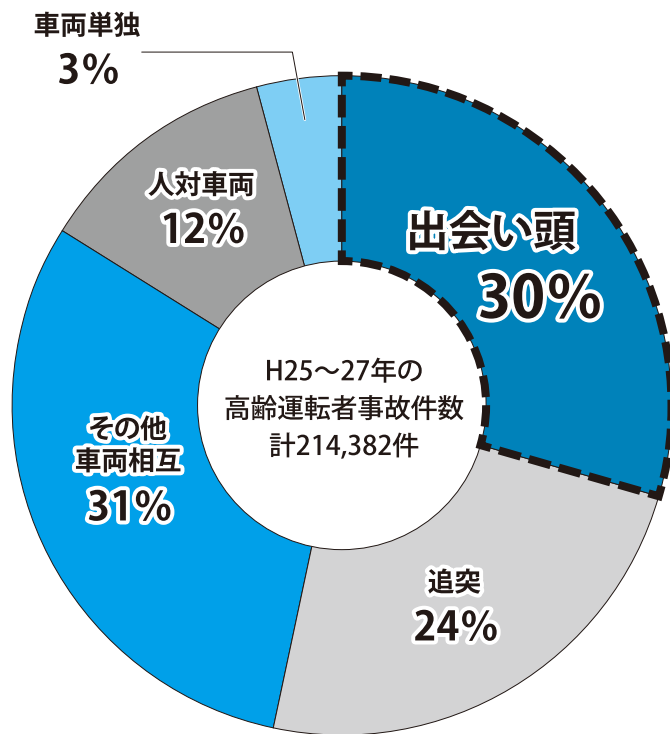


図1 事故類型別事故件数の割合

(第1当事者が65歳以上の自家用乗用自動車の事故、H25～H27)

- ① はじめに.....P2
- ② 高齢運転者事故の発生状況.....P2
- ③ 高齢運転者の出会い頭事故の特徴.....P3
- ④ 高齢運転者の信号機なし交差点における出会い頭事故の特徴.....P4
- ⑤ まとめ.....P8

1 はじめに

平成26年に「団塊世代」と呼ばれる人々が65歳以上となり、平成28年には日本の高齢者人口は約3,400万人、総人口に占める割合は27.3%と過去最高を記録しました。高齢者人口の増加に伴い高齢免許保有者数も増加の一途をたどっており、高齢者も日常生活の中で自動車を運転することが一般的になりつつあります。

しかし同時に、高齢運転者の交通事故が近年大きな社会問題となっています。今や自動車は高齢者にとっても欠かすことのできない“生活の足”である一方、加齢による身体機能の低下は運転能力にも重大な影響を及ぼす可能性があると言われており、高齢者やそのご家族の中には、日々の運転に不安を感じている方も多くいるのではないのでしょうか。

そこで、今回のイタルダインフォーメーションでは、高齢運転者の交通事故について取り上げ、特に高齢者に多い「出会い頭事故」の発生状況とその特徴を紹介するとともに、こうした事故を防止するために注意すべきポイントを考えていきたいと思います。

なお、本稿では主に日常生活における自動車事故に着目するため、第1当事者が自家用乗用自動車の事故に関する調査分析を行います(第1当事者が事業用乗用車や貨物車、二輪車・自転車等の事故は除外しています。また、自家用乗用車の内レンタカー・スクールバス等も含みません)。

2 高齢運転者事故の発生状況

図2は、平成8年から27年までの20年間における交通事故発生件数の推移と、その中で65歳以上の高齢運転者による事故が占める割合を示したものです。事故件数は平成16年をピークに年々減少していますが、その主な要因は64歳以下の運転者による事故が減少していることであり、高齢運転者による事故はあまり変化していません。そのため、事故全体に占める高齢運転者事故の割合は上昇し続けており、平成27年には全体の20%近くを占めています。特に65～74歳の運転者による事故の割合は、冒頭でも述べたとおり、「団塊世代」と呼ばれる人々が65歳を迎えたことによる高齢者人口の増加を受けて、平成24年頃から特に大幅な上昇が見られます。

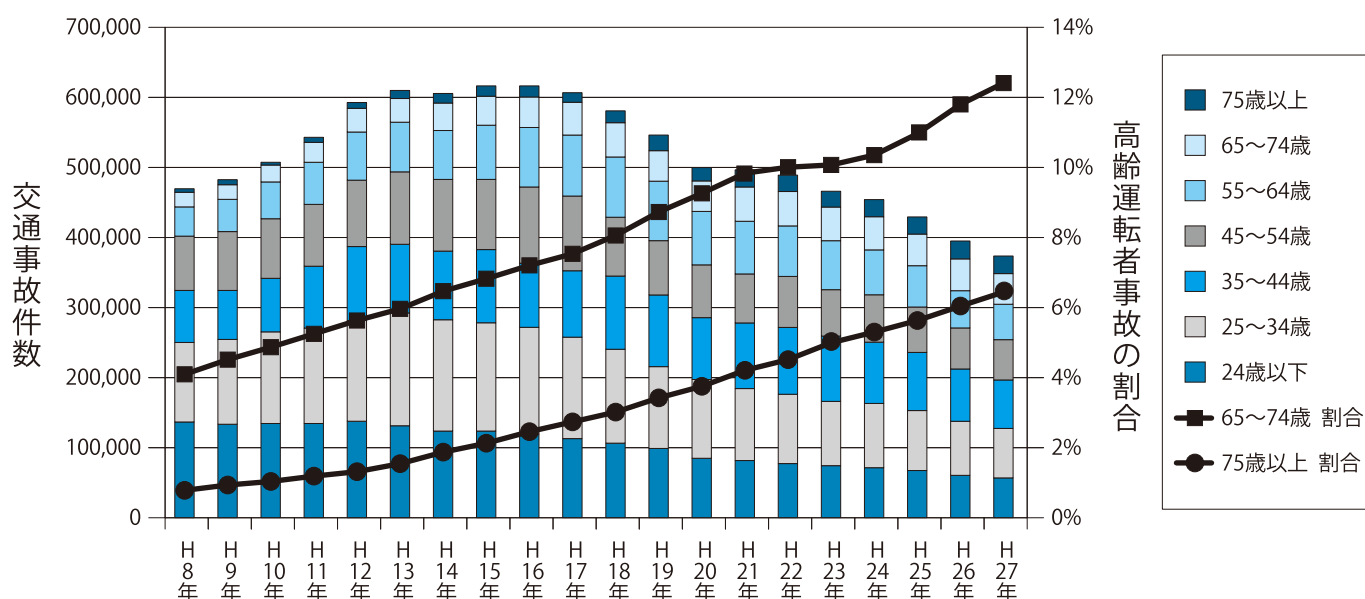


図2 交通事故発生件数の推移と高齢運転者事故の割合 (H8～H27)

③ 高齢運転者の出会い頭事故の特徴

図3は、平成25～27年の3年間における事故類型別の事故件数割合を年齢層別に比較したものです。64歳以下の運転者では追突事故が最も多く全体の42%、出会い頭事故は23%を占める一方、高齢運転者では追突事故が24%と低く、出会い頭事故が30%と相対的に高くなっています。このことから、高齢運転者は非高齢運転者と比較して、出会い頭事故を起こしやすい傾向があることが分かります。

それでは、こうした出会い頭事故はどのような場所で発生しているのでしょうか。

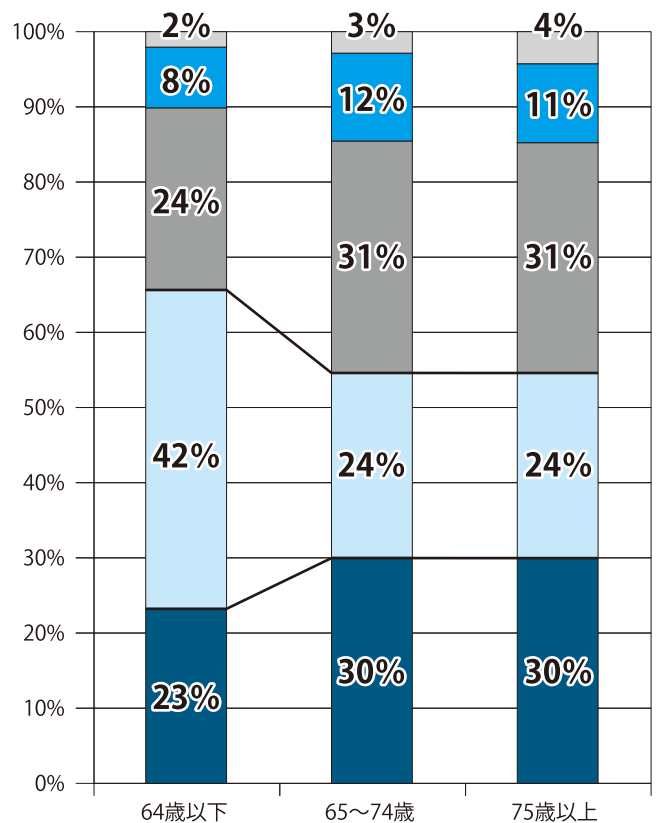
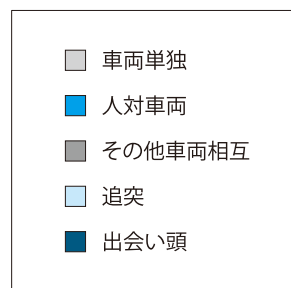


図3 事故類型別の事故件数割合（H25～H27）

図4は、高齢運転者の出会い頭事故の発生場所別件数割合を示したものです。信号機のない交差点が圧倒的に多く、事故全体の約65%を占めています。信号機なし交差点は、信号による交通規制がないため、交差点を進行するか停止するかの判断を運転者自身で行う必要があり、信号機あり交差点と比較して安全確認の対象が多くなります。また、建物や塀、樹木などによる視界障害があるケースも多く、安全確認についてもより慎重な確認が必要になります。こうした理由から、信号機なし交差点は出会い頭事故が非常に起きやすい環境であると言えます。

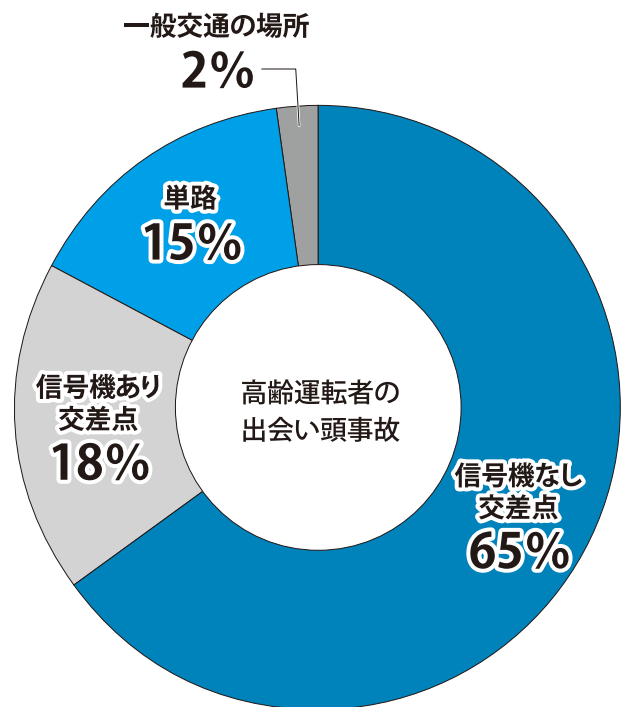


図4 発生場所別の出会い頭事故件数割合（第1当事者65歳以上、H25～H27）

④ 高齢運転者の信号機なし交差点における出会い頭事故の特徴……

ここから、高齢運転者の出会い頭事故が特に起きやすい信号機なし交差点について、特徴を見ていきます。

図5は、信号機なし交差点における出会い頭事故について、法令違反別の事故件数割合を年齢層別に比較したものです。いずれの年齢層についても最も多いのは安全運転義務違反ですが、その割合は高齢になるにつれて低くなっています。一方、一時不停止の割合が加齢に伴い高くなっており、高齢者が信号機なし交差点で出会い頭事故を起こしやすい要因は一時不停止が増えるためであると考えられます。高齢運転者に一時不停止が増える背景には、道路標識・路面表示の見落としが増えたり、十分に停止し切らずに再び加速するケースが増えたりすることが考えられます。

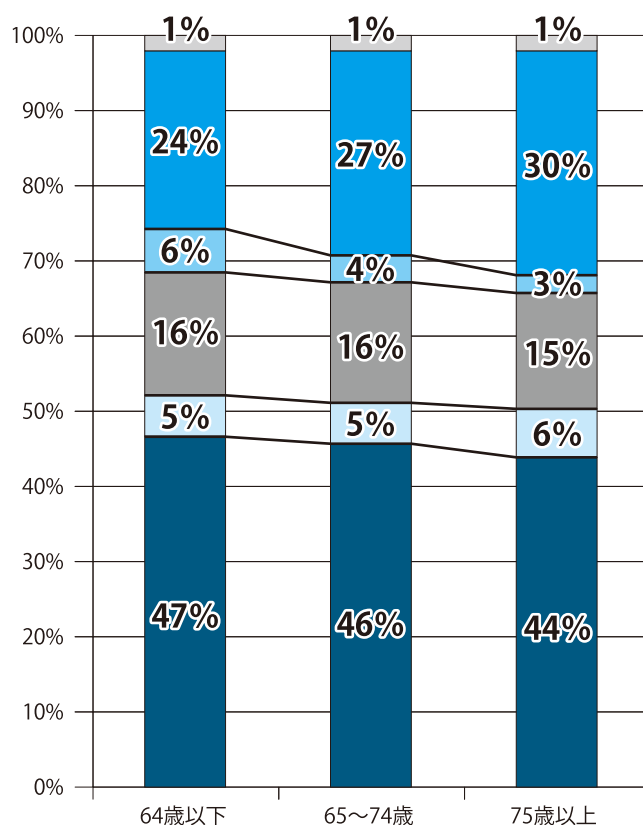
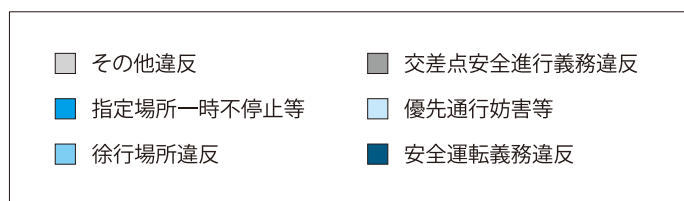


図5 法令違反別の出会い頭事故件数割合
(信号機なし交差点、H25～H27)

次に、図6は、信号機なし交差点における出会い頭事故について、行動類型別の事故件数割合を年齢層別に比較したものです。これを見ると、高齢になるにつれて発進時に事故を起こす割合が高くなっていることが分かります。発進時に出会い頭事故を起こすということは、交差点に進入する前に一時停止をしているにもかかわらず、その後発進した際に交差道路から進行する相手車両と衝突してしまっているケースが考えられます。こうした事故が増える要因は、加齢に伴い認知機能や判断機能が低下することで、安全確認行動をとっても相手車両を認知できなかったり、認知はできていても行動予測ができなかったりすることが影響していると考えられます。

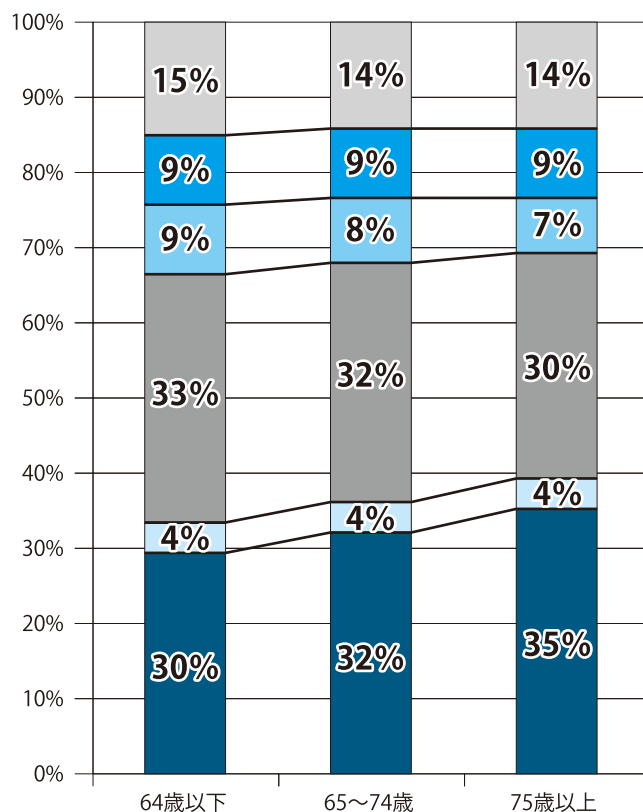
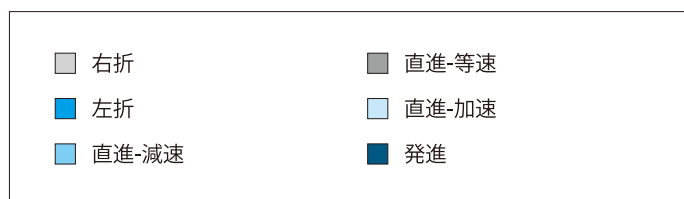


図6 行動類型別の出会い頭事故件数割合
(信号機なし交差点、H25～H27)

次に、信号機なし交差点の出会い頭事故についてさらに詳しい発生要因を明らかにするため、道路幅員により交差点規模を以下の4区分に細分化して、それぞれの特徴を見ていきたいと思います(図7)。なお、交差点規模区分別の出会い頭事故の発生件数割合は図8のとおりとなっています。

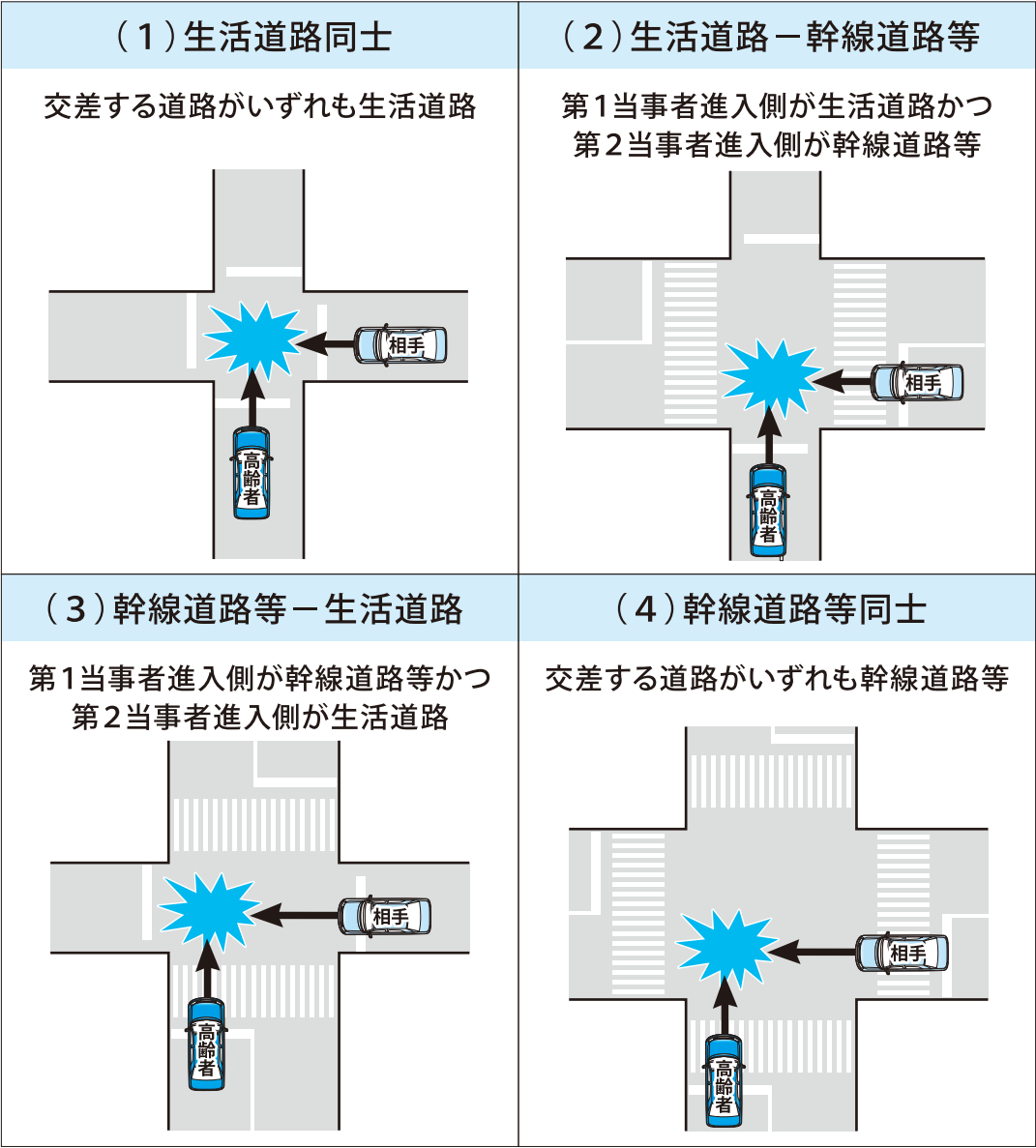


図7 交差点規模区分

※本稿では、交通事故統計データの分類上、車道幅員5.5m未満の道路を「生活道路」、車道幅員5.5m以上の道路を「幹線道路等」と定義して分析することとします。

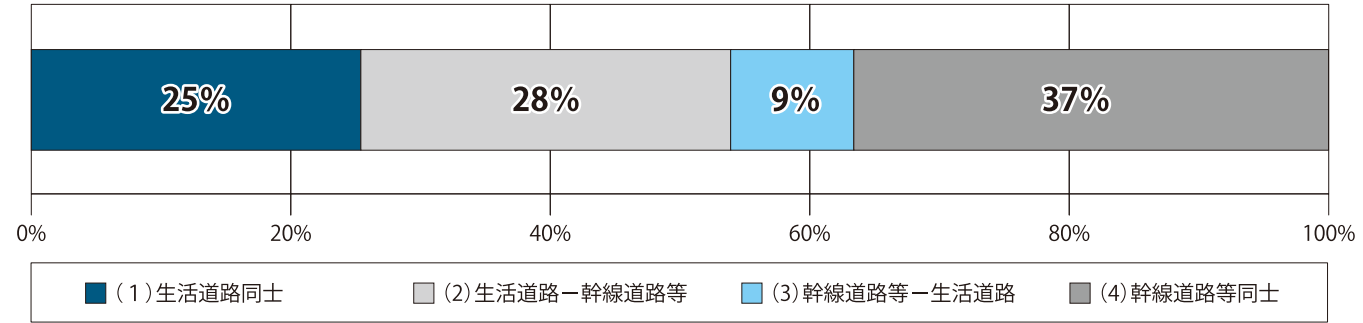
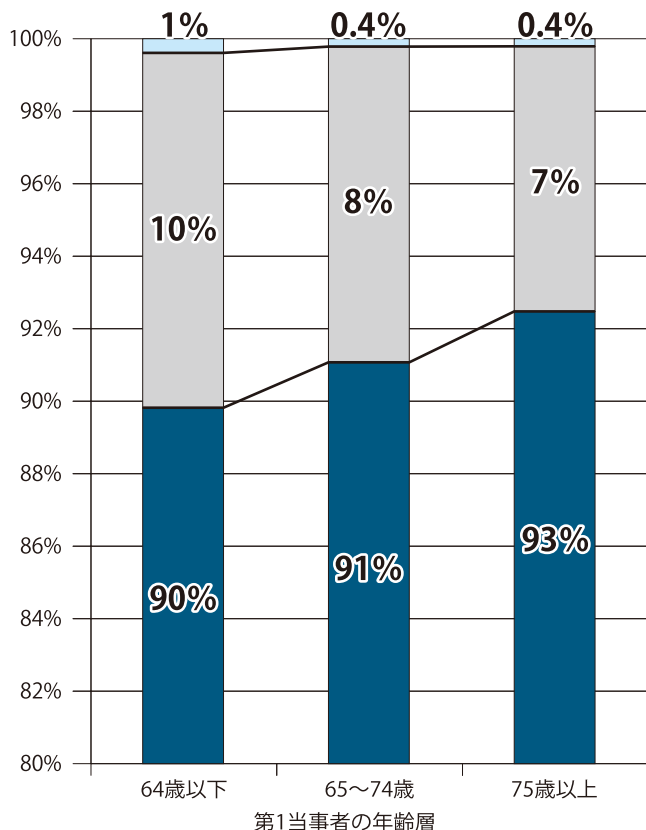


図8 交差点規模区分別の出会い頭事故件数割合
(信号機なし交差点、第1当事者65歳以上、H25～H27)

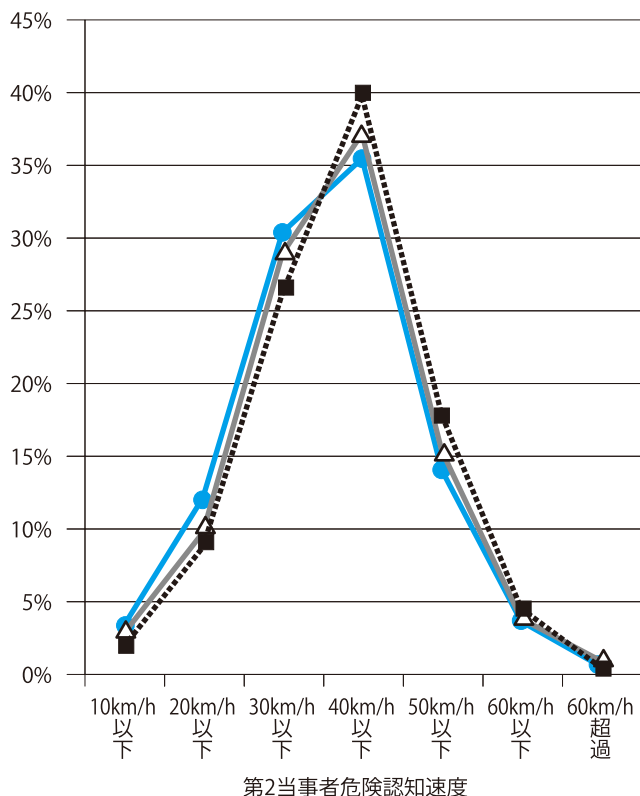
■(1)生活道路同士の信号機なし交差点における出会い頭事故



(1)生活道路同士の信号機なし交差点は、住宅街の入り組んだ道路や路地裏の通りなどに多く分布していることから、建物や塀、樹木等による見通しの悪さが出会い頭事故の発生要因になっている可能性が考えられます。そこで、図9は道路環境的要因別の事故件数割合を年齢層別に比較したのですが、高齢になるにつれて視界障害ありと判定された事故の割合が低くなる傾向があり、全体の10%以下にすぎないことが分かります。つまり、高齢運転者が(1)生活道路同士の信号機なし交差点において出会い頭事故を起こしてしまうのは、必ずしも視界障害が影響しているわけではなく、むしろ、加齢に伴う認知機能の低下などにより、見通しの良い交差点ですら事故を起こしてしまうケースが増えることを示していると考えられます。

図9 道路環境的要因別の出会い頭事故件数割合 (H25～H27)

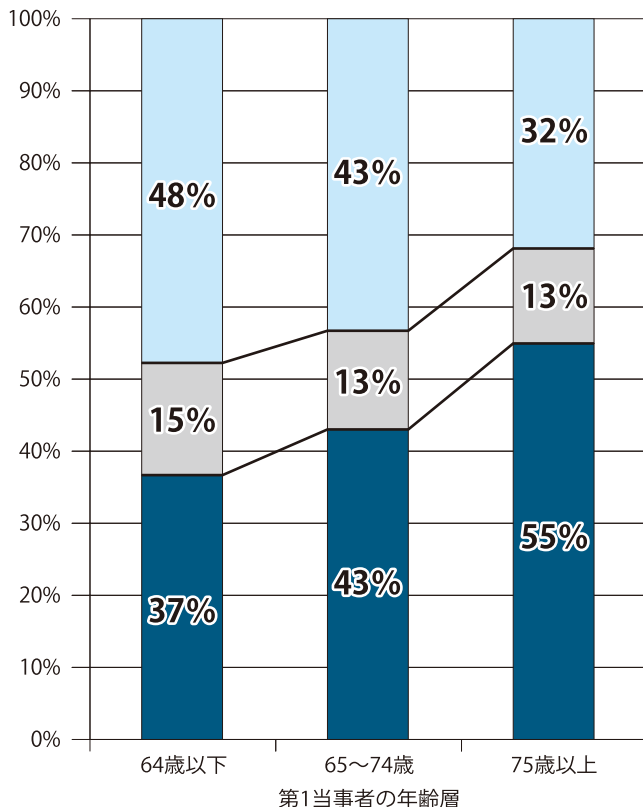
■(2)生活道路－幹線道路等の信号機なし交差点における出会い頭事故



(2)生活道路－幹線道路等の信号機なし交差点は、第1当事者が幅員の狭い生活道路から広い幹線道路等へ進入する類型であり、一時停止や減速などの安全確認行動自体を怠るケースは少なくなると考えられます。一方で、進入する道路は幅員が広く、左右双方からの進行車両を同時に確認しなければなりません。そこで、図10は確認対象となる第2当事者の危険認知速度別の事故件数割合を年齢層別に比較したのですが、高齢になるにつれてグラフが右に移動しており、第2当事者の危険認知速度が速い事故の割合が高くなっていることが分かります。これは、加齢に伴う認知機能の低下などにより、相手車両の走行速度が正しく認知できなくなったり、判断機能の低下により、相手車両の走行速度と距離に応じて発進するか通過を待つかを適切に判断できなくなったりするケースが増えることを示していると考えられます。

図10 第2当事者危険認知速度別の出会い頭事故件数割合 (第2当事者原付以上、H25～H27)

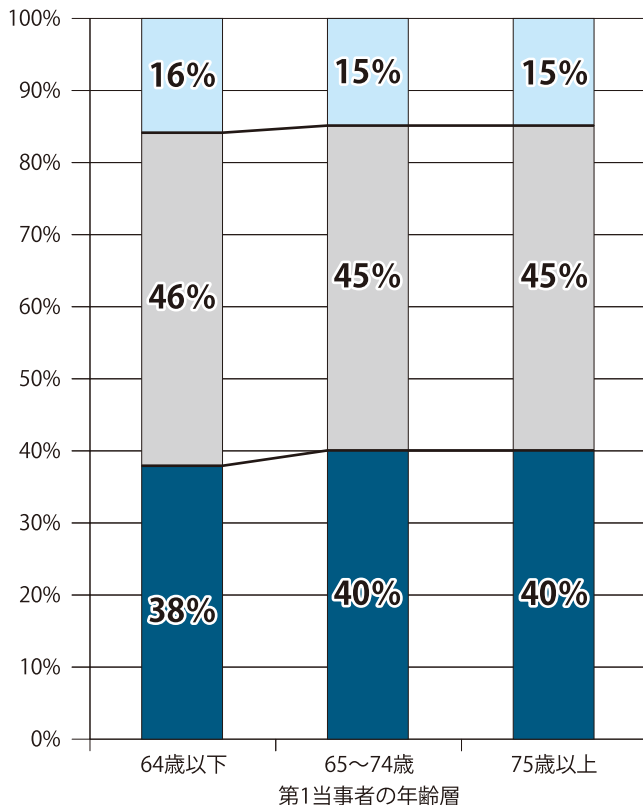
■ (3) 幹線道路等—生活道路の信号機なし交差点における出会い頭事故



(3) 幹線道路等—生活道路の信号機なし交差点は、第1当事者が幅員の広い幹線道路等を通行しており、狭い生活道路からの流入を受ける類型です。この類型の特徴として、第1当事者進入側が優先道路である場合が多く、事故発生時に第1当事者(当事者に過失の差がある場合、過失の重い方)になるケース自体が少ないことに留意する必要があります。その上で、図11は第2当事者別の事故件数割合を年齢層別に比較したのですが、高齢になるにつれて対自動車事故の割合が高くなる傾向があります。これは、加齢に伴う認知機能の低下などにより、車体の大きい自動車ですれも認知できずに事故を起こしてしまうケースが増えることを示していると考えられます。

図11 第2当事者別の出会い頭事故件数割合 (H25～H27)

■ (4) 幹線道路等同一士の信号機なし交差点における出会い頭事故



(4) 幹線道路等同一士の信号機なし交差点は、一定の交通量が見込まれるため道路錯綜機会も多く、事故が発生しやすい環境と言えます。これは、前述の図8で見た信号機なし交差点の規模区分別の出会い頭事故件数割合で、この類型が最も高いことが示されているとおりです。その上で、図12は、第2当事者進行方向別の事故件数割合を年齢層別に比較したのですが、高齢になるにつれて第2当事者が右方から進行してくる事故の割合が高くなる傾向があります。つまり、交差点の手前側で事故を起こすケースが増えるということです。一般的に、交差点に進入する際は奥側の車線を走行する車両について安全確認を怠りやすいとされていますが、加齢に伴う認知機能の低下により、手前側を走行する車両さえも認知できずに事故を起こしてしまうケースが増えることを示していると考えられます。

図12 第2当事者進行方向別の出会い頭事故件数割合 (第1当事者直進、H25～H27)

5 まとめ

これまで見てきたとおり、高齢運転者事故には次のような特徴があります。

- 高齢になるにつれて、出会い頭事故を起こしやすくなる。
- 出会い頭事故の主な発生場所は交差点であり、特に信号機なし交差点に約65%が集中している。

また、高齢運転者の信号機なし交差点における出会い頭事故については、次のような特徴があります。

- 高齢になるにつれて、「一時不停止」による事故の割合が高くなる。
- 高齢になるにつれて、「発進時」の事故の割合が高くなる。
- 交差点規模により、次のような特徴がある。
 - (1) 生活道路同士の信号機なし交差点では、視界障害による事故の割合が低くなる。
 - (2) 生活道路－幹線道路等の信号機なし交差点では、走行速度が速い車両との事故の割合が高くなる。
 - (3) 幹線道路等－生活道路の信号機なし交差点では、対自動車事故の割合が高くなる。
 - (4) 幹線道路等同士の信号機なし交差点では、右方からの進行車両との事故の割合が高くなる。

そして、信号機なし交差点における出会い頭事故を防ぐためには、次のようなポイントに気をつけて運転することが効果的だと考えられます。

■ 交差点を通行するときは・・・

- ・ 一時停止の遵守を徹底しましょう。道路標識や路面表示をうっかり見落としてしまう可能性もありますので、交差点は特に注意して通行する必要があります。
- ・ 一時停止や減速をしていても、相手車両を正しく確認できていない可能性もあります。停止線で一時停止するだけで安心せず、交差点内が目視できるところでもう一度停止・安全確認をしたり、十分に安全な速度で通行したりするようにしましょう。

■ 特に、狭い道路同士の交差点では・・・

- ・ 視界が開けた見通しの良い交差点であっても、安全確認を怠らず通行するようにしましょう。建物や樹木などで見通しが悪い交差点は、カーブミラーなども活用して一層注意して通行するようにしましょう。

■ 特に、狭い道路から広い道路に出る交差点では・・・

- ・ 相手車両がまだ遠くにいるように見えても、思っているよりも速いスピードで走行している可能性があります。相手車両がいるときは通過するのを待ってから、交差点を通行するようにしましょう。

■ 特に、広い道路を通行しているときの狭い道路との交差点では・・・

- ・ 狭い道路との交差点であっても、相手車両に注意しなくて良いというわけではありません。自動車だけでなく二輪車や自転車も注意して、安全確認を怠らず通行するようにしましょう。

■ 特に、広い道路同士の交差点では・・・

- ・ 広い交差点では多くの車両が通行していて、事故の危険も高まります。左右双方から進行してくる相手車両について、安全確認を怠らず通行するようにしましょう。

(大嶋 菜摘)

イタルダイネーションに関するお問い合わせ先 渉外事業課 TEL 03-5577-3973 FAX 03-5577-3980

公益財団法人 交通事故総合分析センター

- ウェブサイト <http://www.itarda.or.jp/> ●Eメール koho@itarda.or.jp
- フェイスブック <https://www.facebook.com/itarda.or>

本部

〒101-0064 東京都千代田区猿樂町2-7-8 住友水道橋ビル8階
TEL 03-5577-3977(代表) FAX 03-5577-3980

つくば 交通事故調査事務所

〒305-0831 茨城県つくば市西大橋641-1 (一財)日本自動車研究所内
TEL 029-855-9021 FAX 029-855-9131