

ITARDA INFORMATION

交通事故分析レポート

特集

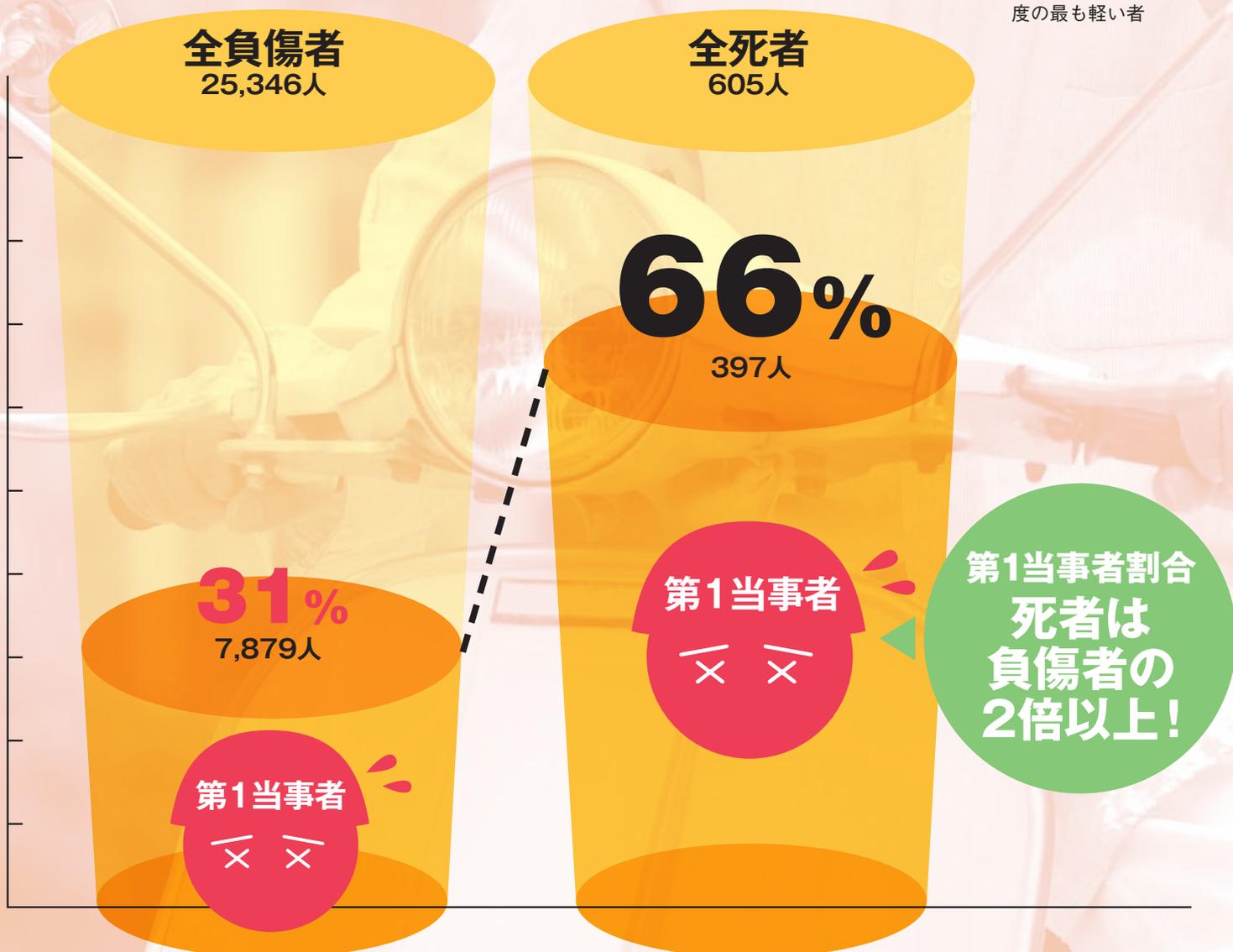
高齢者の原付事故 — 守ろう、自分の命 —

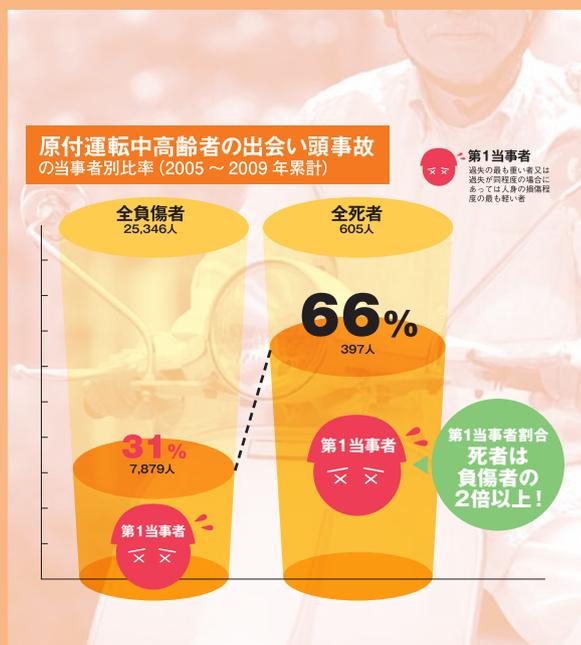
原付運転中高齢者の出会い頭事故
の当事者別比率 (2005 ~ 2009 年累計)



第1当事者

過失の最も重い者又は
過失が同程度の場合に
あっては人身の損傷程
度の最も軽い者





特集

高齢者の原付事故 —守ろう、自分の命—

交通事故による被害者数は年々減少しています。しかし、平成21年における事故後24時間以内の死者数は4,914人、死傷者数は91万5,029人であり、依然として多大な被害が生じています。その中で、65歳以上の高齢者の死者数が2,452人と、全死者数の約半数を占めています。

今回のイタルダインフォメーションでは、高齢化社会が今後ますます進んでいくなかで、高齢者の原付事故について考えてみます。

CONTENTS

主な内容

- 1 はじめに
- 2 「事故を起こさない」ためには (予防安全)
- 3 「起きた時の被害を軽減する」ためには (衝突安全)
- 4 事故事例の紹介
- 5 まとめ

SECTION

1

はじめに

日本の人口は2009年では1億2,740万人でしたが、2025年には1億1,927万人まで減少する見通しです。そのうち65歳以上の高齢者(以下「高齢者」)は、2009年では2,899万人(23%)ですが、2025年には3,635万人(30%)まで増加すると予測されています(図1)。¹⁾

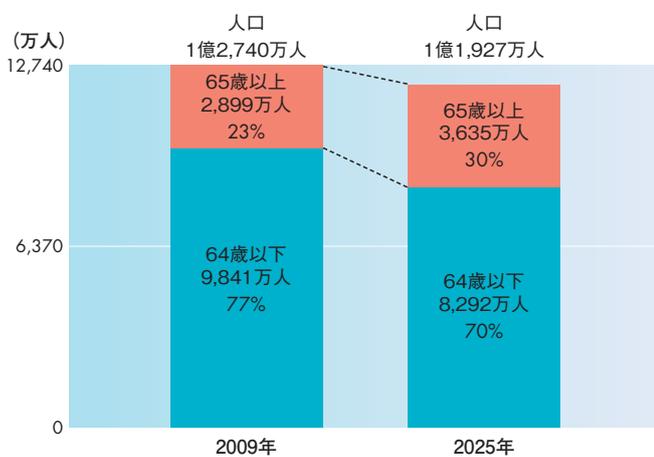


図1 日本の人口予測

交通事故による死者(事故後24時間以内の死者。以下同じ。)は、2009年では4,914人ですが、そのうち高齢者が占める割合は50%(2,452人)と全人口に占める高齢者比率23%を大きく上回っています(図2)。

高齢者の交通死亡事故を状態別に見ますと、歩行中(1,202人、49%)が最も多く、次に自動車乗車中(592人、24%)、自転車乗車中(445人、18%)、二輪車乗車中(202人、8%)となっています(図3)。

二輪車乗車中の死亡事故の内訳では、原付一種(排気量50cc以下。以下「原付」)乗車中が78%と多くを占めています(図4)。

今回のイタルダイネーションでは、今後死者の増加が懸念される高齢者事故のうち、「高齢者の原付事故」を取り上げ、その特徴を「事故を起こさない」ための予防安全、及び「起きた時の被害を軽減する」ための衝突安全、の2つの観点で見していきます。



図2 年齢層別死者数

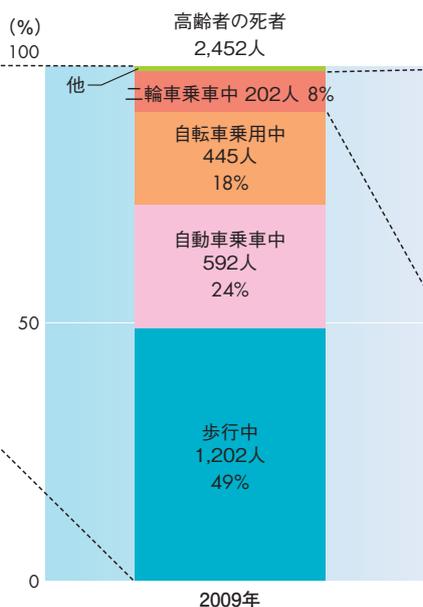


図3 高齢者の状態別死者数

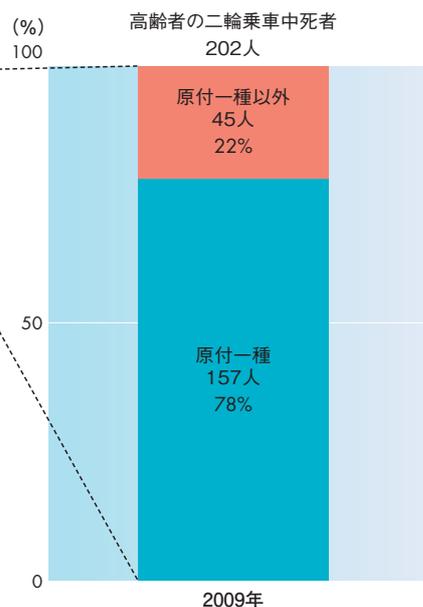


図4 高齢者の二輪車乗車中死者数内訳

SECTION

2

「事故を起こさない」
ためには（予防安全）

(1) 交差点での「一時停止と安全確認」の励行

高齢者の原付運転中死亡事故はどのような状態で起きているのか見てみます。

なお、これ以降は原付運転者の第1当事者及び第2当事者で関与した死傷者を分析の対象とします。

- * 第1当事者：過失の最も重い者又は過失が同程度の場合にあっては人身の損傷程度の最も軽い者
- 第2当事者：過失がより軽い者又は過失が同程度の場合にあっては人身の損傷程度の重い者

図5は事故類型別に表現したものです。これを見ますと、2005年から2009年まで

の5年間に1,080人の高齢者が原付運転中に死亡していますが、その半数以上の605人（56%）が「出会い頭事故」により亡くなっています。64歳以下の死者では「出会い頭事故」の比率は36%ですので、高齢者に多い特徴的な事故と言えます。

図6は出会い頭事故の中で、原付運転中の高齢者が死亡した事故と負傷した事故とに分けて、当事者比率を表したものです。これによると第1当事者の比率は運転者が死亡した事故の方が高くなっています。これより、過失の重い第1当事者が、傷害を大きく受け、死に至っているとと言えます。

2005~2009年累計

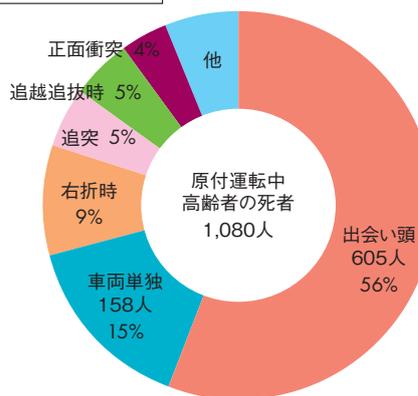
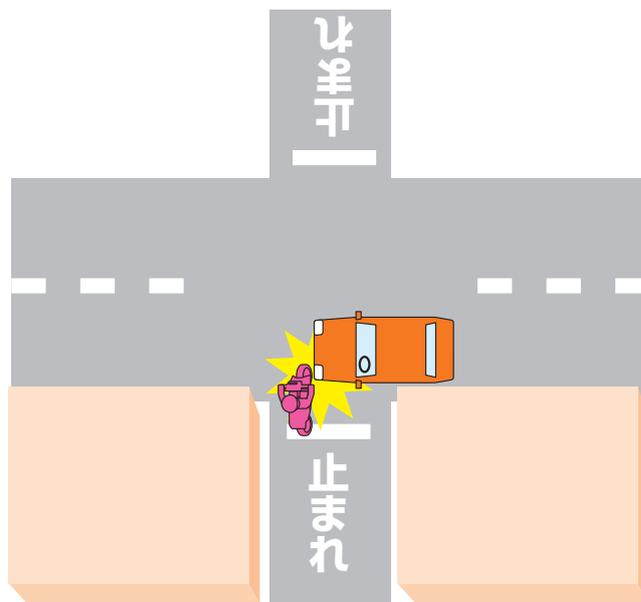
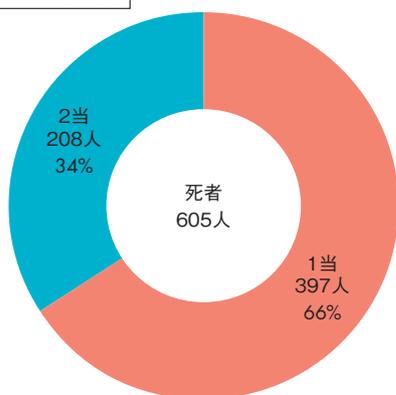


図5 原付運転中高齢者の事故類型別死者数



2005~2009年累計



2005~2009年累計

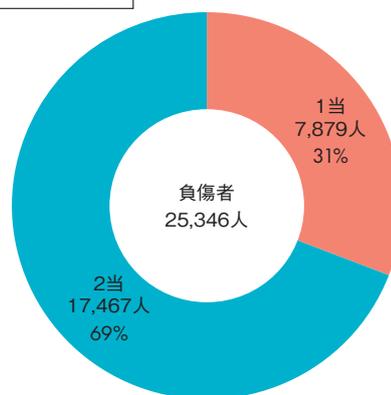


図6 原付運転中高齢者の出会い頭事故、当事者別比率

それでは、どんな過失を起こしていたのでしょうか？

図7は出会い頭事故により第1当事者で亡くなられた方の法令違反を表しています。「指定場所一時不停止等（指定場所一時不停止と交差道路通行車両等の進行妨害）」が53%と半数を超えています。

それ以外の法令違反としては、「安全運転義務違反（安全不確認等）」や「優先通行妨害等（左方からの交差車両や優先道路通行車両等の進行妨害等）」、「信号無視」などとなっています。

交差点での「一時停止と安全確認」を行うことで、自分の命を守ることができます。

2005~2009年累計

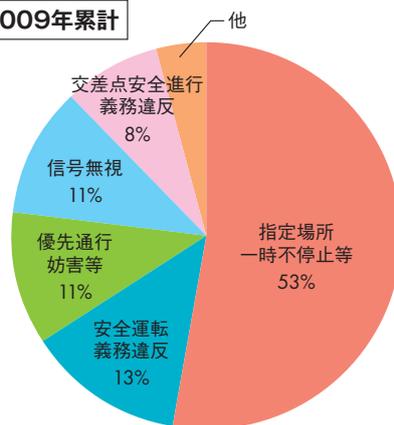


図7 原付運転中高齢者の出会い頭事故、法令違反別死者比率

(2) ヘッドライトの昼間点灯

原付など二輪車は、四輪車に比べ車体が小さいので相手にとっては見づらく、見落とされたために事故になった事例も少なくありません。

二輪車の被視認性向上を目的として、道路運送車両法に基づく保安基準が1998年に改正され、それ以降の製造車両にはヘッドライトを常時点灯する構造が義務付けられました。

昼間発生した原付の死亡事故について、ヘッドライトの点灯状況を年齢層別に調べて見ますと、64歳以下では消灯している割合が28%、高齢者では52%でした（図8）。高齢者の方が多いのは、古い車両に乗り続けていて、その上、昼間に点灯する習慣がないためと思われます。

次に、高齢者の昼間の死亡事故について、ヘッドライト点灯と消灯に分けて事故類型を見てみます（図9）。この図から、点灯していると消灯と比べ、車両相互事故の割合が少ないことが分かります。昼間のヘッ

ドライト点灯の有無は、車両単独事故の増減には影響しないと思われませんが、車両相互事故では被視認性に大きく影響し、点灯により車両相互事故が減少したためと思われます。即ち、ヘッドライトを点灯していたために事故に遭わなかった事例も多いと推定できます。

このことから「ヘッドライト昼間点灯」は、被視認性が向上し、事故を未然に防ぐ効果があると言えます。

2005~2009年累計



*「他」には点灯不明のものとヘッドライト以外の灯火類の点灯を含む。

図8 原付運転中年齢層別・ヘッドライト点灯状況別死者数(昼間)

2005~2009年累計

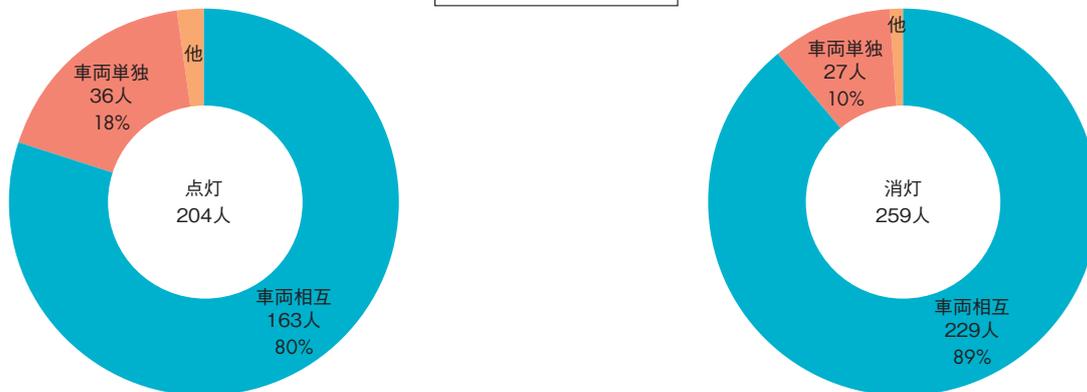


図9 原付運転中高齢者のヘッドライト点灯状況別・事故類型別死者数(昼間)

SECTION

3

「起きた時の被害を軽減する」 ためには（衝突安全）

ヘルメットの正しい着用と保護具の着用

事故に遭わない予防安全が第一ですが、もし事故に遭った場合に備えて何をしておくべきかを考えます。

図10は原付運転中での死傷事故の中から、年齢

別に致死率（死傷者に対する死者の割合。以下同じ。）を表したものです。これを見ますと、65歳を過ぎる辺りから年齢が上がるにつれ、致死率が急激に上昇します。このことから高齢者の方が事故に遭った場合、死亡事故につながり易いと言えます。

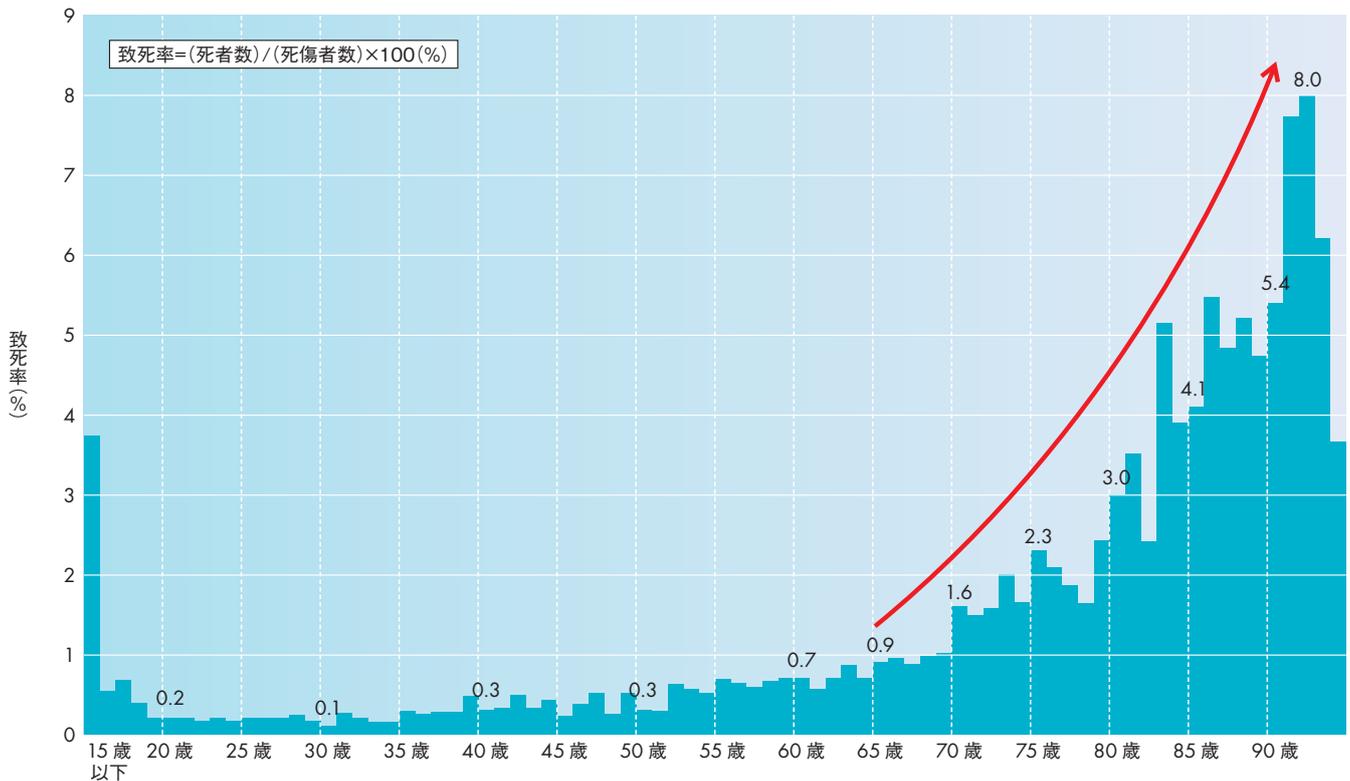


図10 年齢別致死率

それでは、高齢者の方は体のどこをぶつけているのでしょうか？どこを保護しなければいけないのか見てみます。

図11は高齢者の損傷主部位を示します。約半数の方が「頭部」を損傷して死に至っています。また、頭部以外では「胸部」が20%を超えています。「頭部」や「胸部」の保護が重要であると言えます。

ヘルメット着用が義務化され保護されているはずの頭部が、なぜ一番多いのでしょうか？ヘルメットの着用状況別に致死率を見ますと、当然ですが「非着用」が最も高くなっています(図12)。また、着用していても「離脱」してしまった場合には、非着用と近い値まで致死率は高くなります。

ヘルメットを着用していないか、着用していても正しく着用していないことにより、頭部が損傷を受けて死に至っています。着用することは当然ですが、着用していても離脱してしまっは意味がありません。「離脱」しないように「正しく着用」することが重要です。

ヘルメット以外の保護具について、法律上の着用義務はありませんが、原付を運転する際に「胸部プロテクタなどの保護具や厚手のしっかりとした上着の着用」は、被害を軽減する効果が大いと思われる。

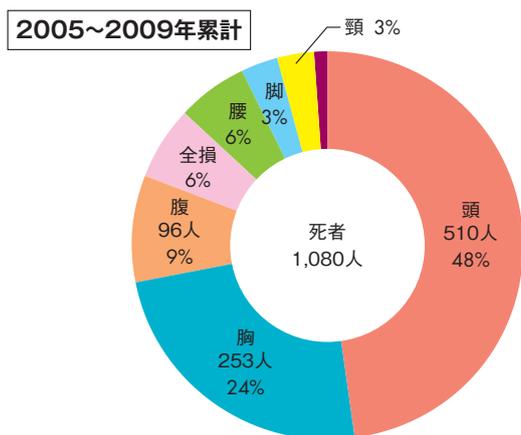


図11 原付運転中高齢者の損傷主部位別死者数

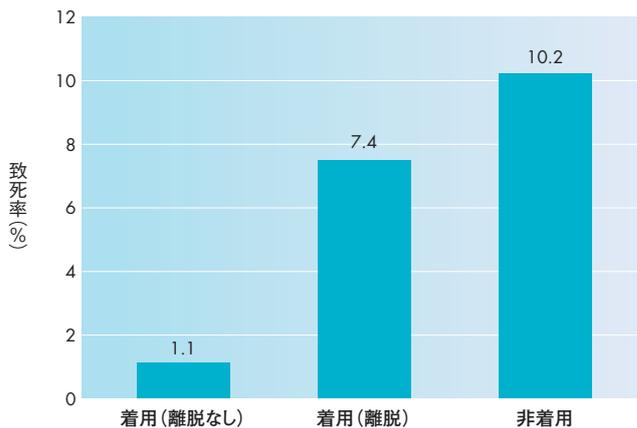


図12 原付運転中高齢者のヘルメット着用状況別致死率

SECTION

4

事故事例の紹介

【事例1】「交差点での一時停止と安全確認」をしていれば防げたかもしれない事故

概要)

午前11時ごろ、原付A（77歳女性）は、見通しの悪い十字路交差点（一時停止規制あり）を一時停止せず、時速約25kmで進入したため、左方から時速約30kmで走行してきた軽乗用車B（44歳女性）と衝突しました。

人身損傷程度)

Aはヘルメットを正しく着用していましたが、頭部や腕部、脚部などを路面に打ちつけ、重傷を負いました。

要因)

Aは普段から同交差点では一時停止をしておらず、交差車両等に対する安全意識が欠けていました。

Bは道に迷っていたため、交差車両等に対しての注意力が散漫でした。

対策)

一時停止と安全確認を行うことが第一です。また、Bは優先側を通行する車両ではありますが、見通しの悪い交差点では徐行する義務があります。

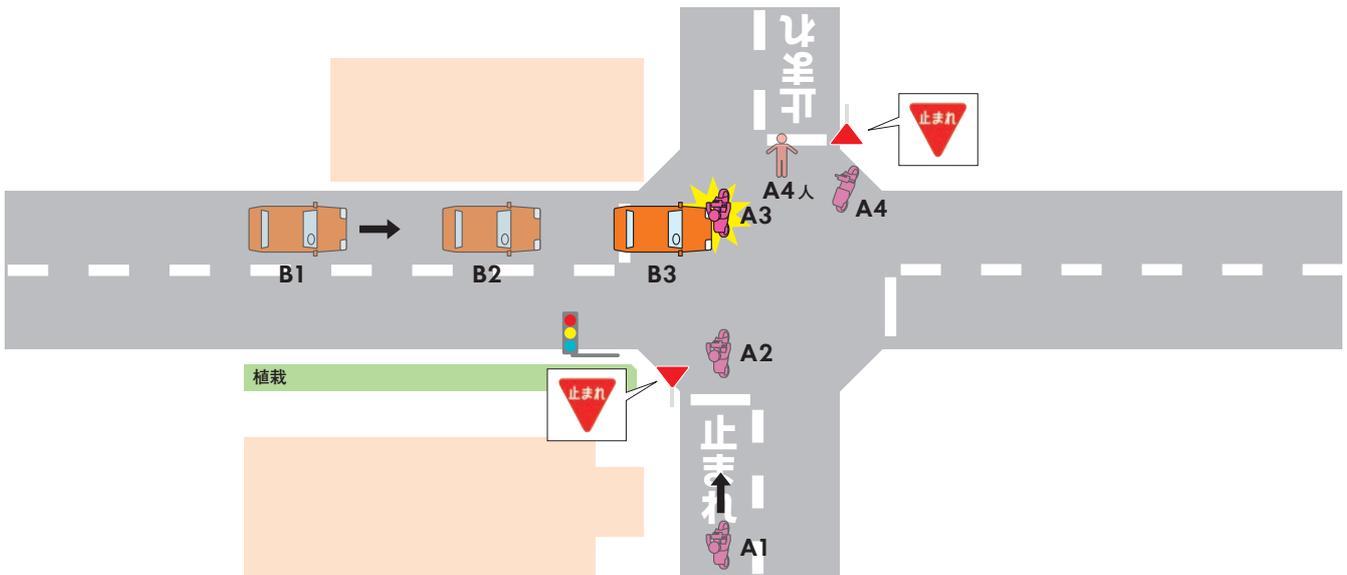


図13 事故発生状況図

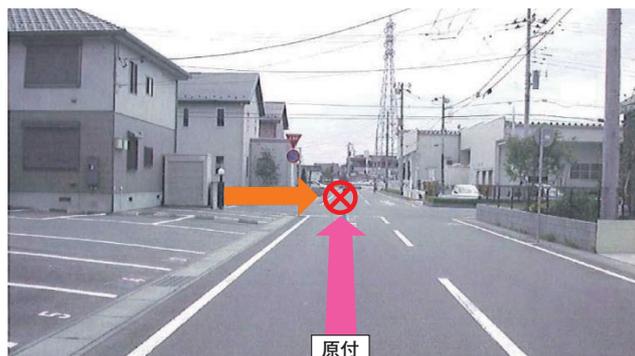


図14 現場写真

【事例2】「ヘッドライトの昼間点灯」をしてい
れば防げたかもしれない事故

概要)

午前11時ごろ、普通乗用車A（21歳男性）は、丁字路交差点（信号機なし）を右折する際、対向車通過待ちのため右折車線で一時停止しました。何台かの対向車が通過後、右折可能と判断し、右折を開始しました。右折開始後まもなく、対向車線に原付B（76歳男性）を認め、ブレーキをかけましたが間に合わず、時速約20kmで衝突しました。

Bは片側2車線道路の左側第1車線を時速約35kmで直進中、対向右折車線にAを認知しました。Aが車両の通過待ちで停止しているものと判断し、等速で交差点に進出したところ、急にAが右折進行し、回避できずに衝突しました。

人身損傷程度)

Bはヘルメットを正しく着用していたため、路面に頭部を打ちつけましたが、頭部の損傷はなく、骨盤骨折の重傷を負ったものの、一命をとりとめました。

要因)

Aは安全確認が不十分であったため、Bを見落としました。

Bはヘッドライトを消灯していたこと、及び車体色が景色に同化していたこともあり、見落とされたものと思われます。また、他の直進車両の死角に入っていたことも考えられます。

対策)

ヘッドライトの昼間点灯を行い、できる限り周囲に自分の存在を示すことが重要です。また、他の車両の死角に入らないよう、車間距離を十分取りましょう。

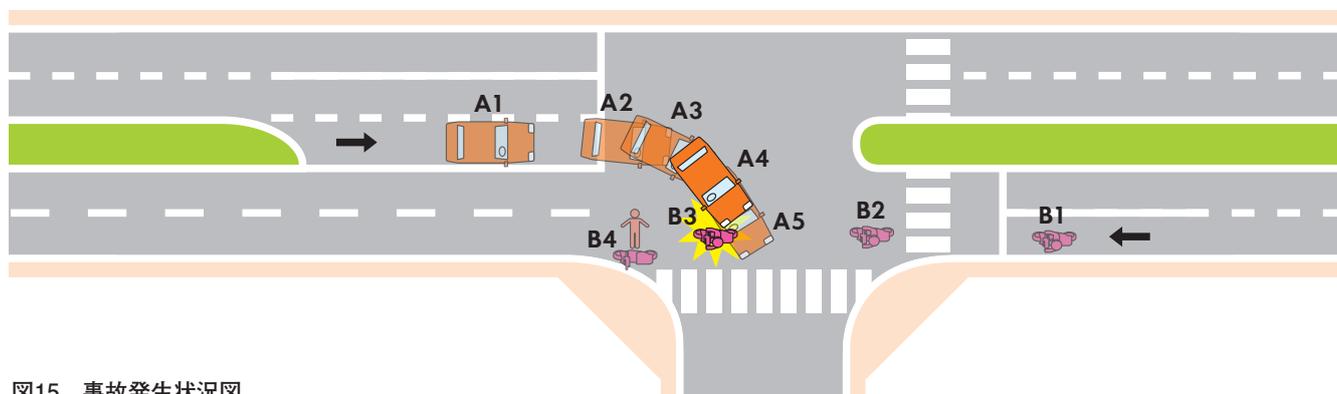


図15 事故発生状況図

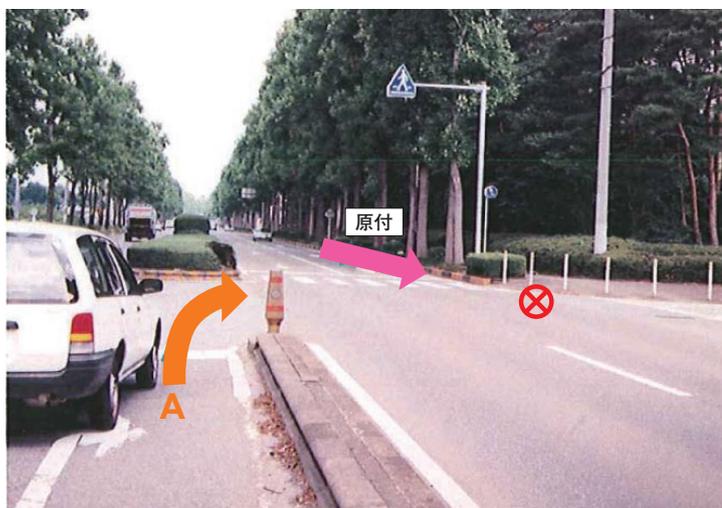


図16 現場写真



図17 原付B車両

【事例3】「ヘルメットの正しい着用と保護具の着用」をしていれば助かっていたかもしれない事故

概要)

午前11時ごろ、普通貨物車A（43歳男性）は、往復1車線の見通しの悪い十字路交差点（一時停止規制なし）に時速50kmから35kmに減速して進入し、右方より同様に徐行することなく進入してきた原付B（72歳男性）と出会い頭に衝突しました。

人身損傷程度)

Bはヘルメットを着用していましたが、あごひもを締めていなかった（又は緩く締めていた）ため、衝突後に離脱しました。

このため、Bは頭部を路面にぶつけ、大脳損傷及び頭蓋骨骨折により亡くなりました。

要因)

Bはヘルメットを正しく着用していなかったため、ヘルメットの離脱により頭部を損傷しました。また、A及びB共に、見通しの悪い交差点での徐行、及びカーブミラーでの確認を怠りました。

対策)

あごひもをしっかり締め、ヘルメットを正しく着用することが重要です。また、見通しの悪い交差点では徐行しなければいけません。カーブミラーが設置してある交差点では、カーブミラーで確実に安全確認する習慣をつけましょう。

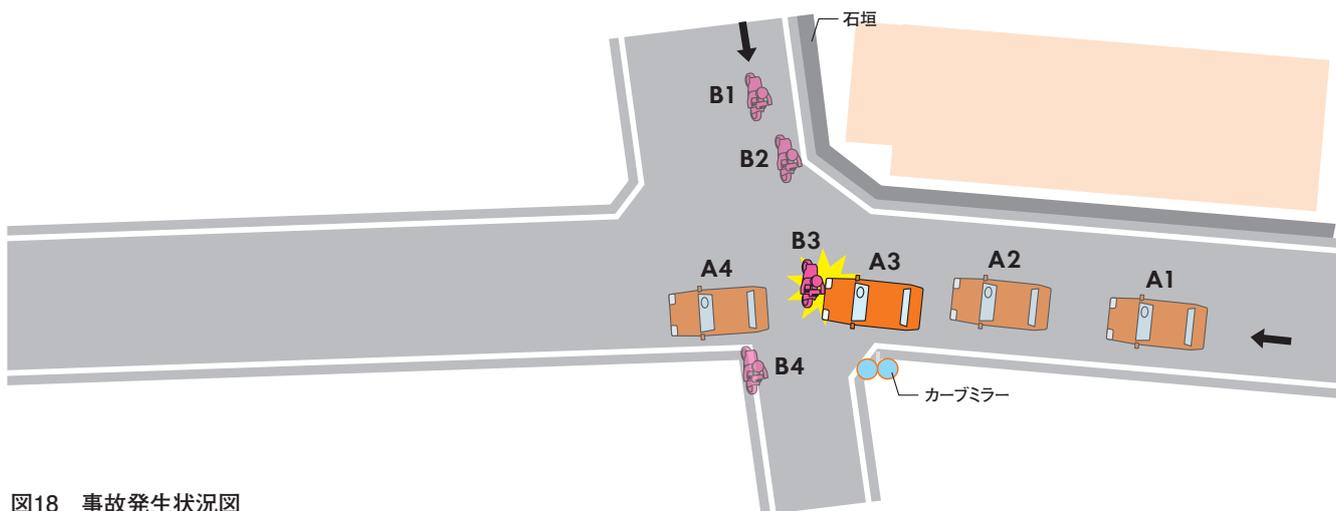


図18 事故発生状況図

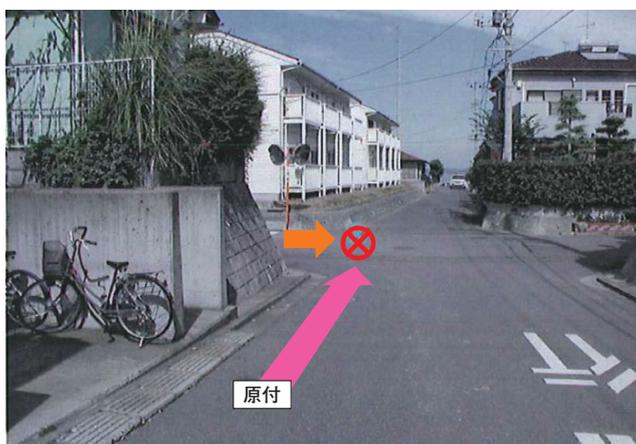


図19 現場写真

SECTION

7

まとめ

今後、加速する高齢化社会において、高齢者が当事者となる原付事故の増加が懸念されます。

(1)「事故を起こさない」ためには (予防安全)

■ 交差点での「一時停止と安全確認」の励行

高齢者の原付事故による死者の半数は「出会い頭事故」で亡くなっています。「一時停止規制を無視」して飛び出す事故が多く見られます。一時停止規制のある場所では、一時停止をすることは当然ですが、交差車両について安全確認を行い、的確なタイミングで走行することが重要です。

自分の命を守るために交差点での「一時停止と安全確認」を行ってください。

■ ヘッドライトの昼間点灯

高齢者の昼間の事故では、半数以上がヘッドライトを消灯しています。ヘッドライトを消灯していることで、相手から見落とされて発生している事故が多いと思われます。

相手車両からの見落としを防ぐために「ヘッドライトの昼間点灯」を心がけてください。

交差点での飛び出しによる出会い頭事故が多く発生しています。高齢者の原付事故はほとんどが自動車との事故です。自動車運転者も事故の当事者にならないよう、優先道路を走っているからと安心せず、交差点では交差車両の飛び出しに対応できるよう注意して走行してください。

参考文献

- 1) 総務省統計局「国勢調査報告」及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(平成18年12月推計)による各年10月1日現在人口(〔出生中位(死亡中位)〕推計値)

(2)「起きた時の被害を軽減する」ためには (衝突安全)

■ ヘルメットの正しい着用と保護具の着用

原付では頭部を損傷することで死に至っている事故が高齢者の死亡事故の約半数を占めています。頭部の保護に対しては、「ヘルメット着用」は絶対です。ただし、ヘルメットを着用していても「離脱」することで死に至る事故も多く、致死率は「非着用」の場合に近い値です。あごひもをしっかり締めるなど、「ヘルメットを正しく着用する」ことが重要です。また、胸部など頭部以外を損傷して死に至っている事故も見られます。高齢者ほど致死率は高くなるので、「胸部プロテクタなどの保護具や厚手のしっかりとした上着の着用」等、服装にも十分注意してください。

事務局

〒102-0083 東京都千代田区麹町6-6 麹町東急ビル5階
TEL03-3515-2525 FAX03-3515-2519

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
(財)日本自動車研究所内
TEL029-855-9021 FAX029-855-9131