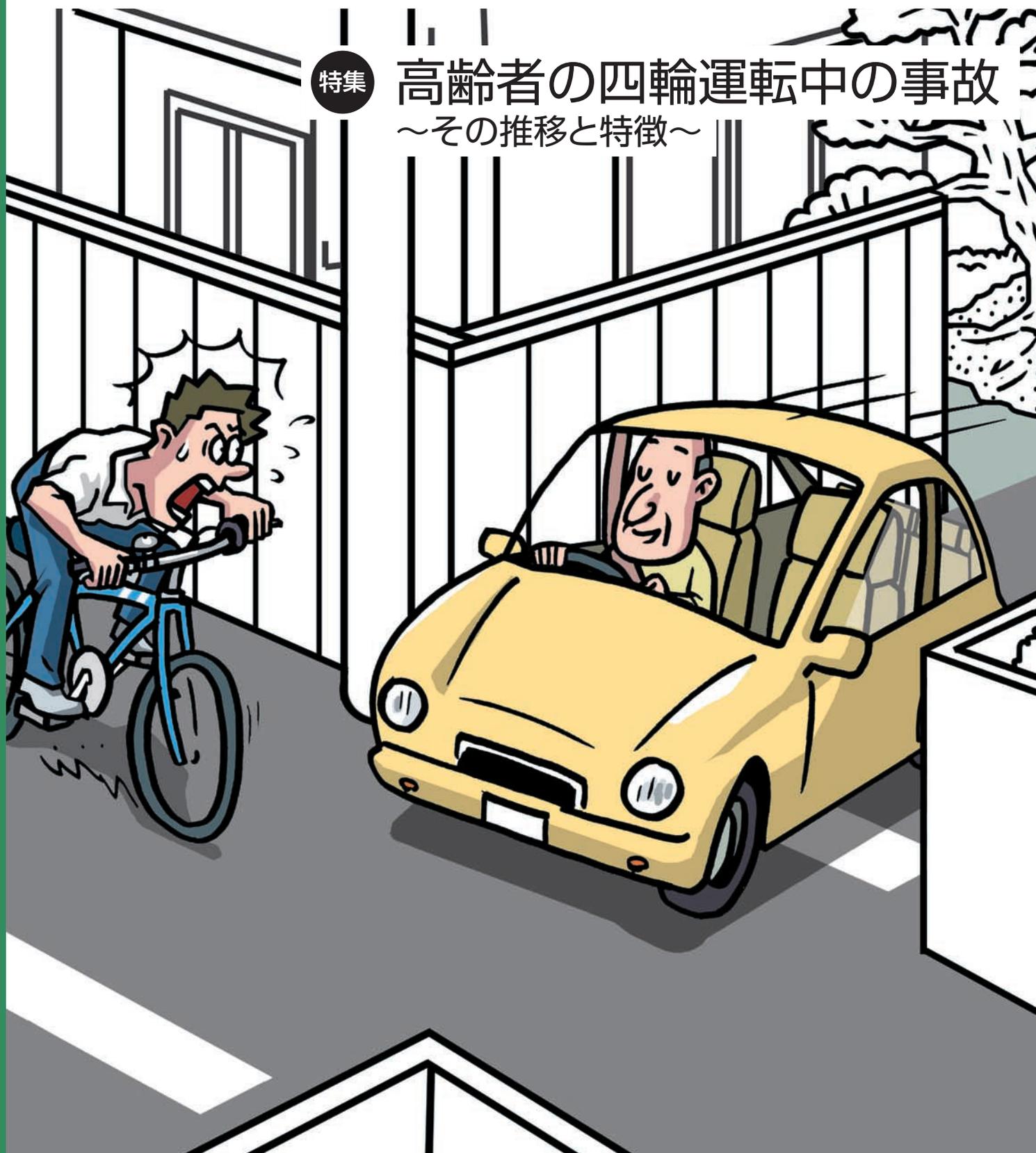


# ITARDA

2007  
No.68

特集

## 高齢者の四輪運転中の事故 ～その推移と特徴～



# 高齢者の四輪運転中の事故 ～その推移と特徴～



高齢者の人口、運転免許保有者数が増加する中、四輪車を運転していて交通事故に遭う高齢者も増加し、その傾向は今後さらに強くなることは言うまでもありません。今回のイタルダ・インフォメーションでは、事故に遭った高齢四輪運転者数の推移を他の年齢層、交通手段（歩行中も含め運転していた車両の種類）と比較し、その特徴について説明します。さらに四輪運転者については、高齢運転者が事故に遭う状況、人的要因の特徴を、その他の年齢層の運転者と比較検討し、その特徴をまとめましたので紹介します。

分析対象からは多重事故に巻き込まれた車両の運転者（歩行者）は除いています。なぜなら、これらの人々は、事故に積極的には関与しなかったと考えられるからです。その上で無傷で済んだ運転者（歩行者）も含めた“関与者”を分析の対象としています。

なお必要に応じて、四輪運転者以外の当事者についての結果も参考として紹介します。

## Contents

### 主な内容

- 1 関与者数推移の交通手段別比較（全年齢層合計）
- 2 関与者数推移の年齢層別比較（全交通手段合計）
- 3 関与者数の年齢層別かつ交通手段別の推移は
- 4 四輪の高齢関与者の増加は免許保有者数が増えたからでしょうか？
- 5 事故に遭うのは運転中？ 同乗中？
- 6 高齢の四輪運転者はどういう状況で事故を起こすことが多いのでしょうか？
- 7 高齢の四輪運転者が犯しやすいエラーの特徴は
- 8 高齢者は過失を犯しやすい？
- 9 まとめ

# Section 1 関与者数推移の交通手段別比較 (全年齢層合計)

図1には交通手段別の関与者数の推移を全年齢層の合計で示しました。図2は関与者数を平成8年の値で除した指数の推移です。関与者全体で見ると平成12年まで急増し、平成13年以降は平成8年の約1.2倍とほぼ横ばいで推移し

ています。これは関与者の大部分を占める四輪車の傾向を反映しているのですが、原付、歩行者は減少傾向、一方、自転車は大きく増加し続けているなど、交通手段により異なります。

図1 関与者数推移／交通手段別

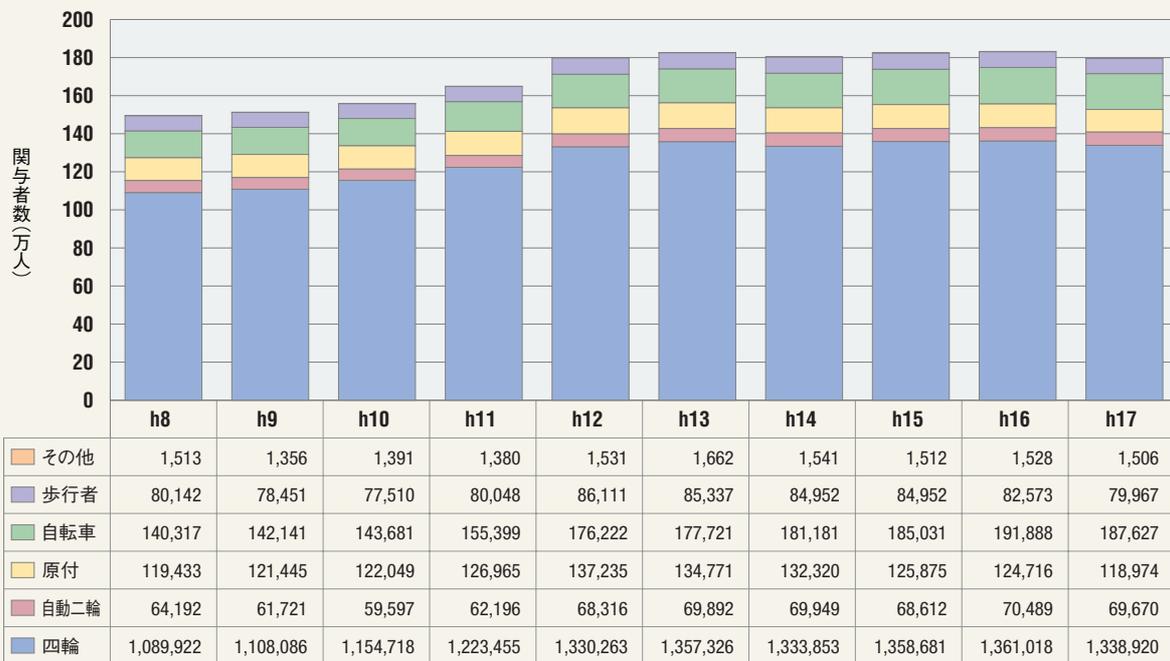
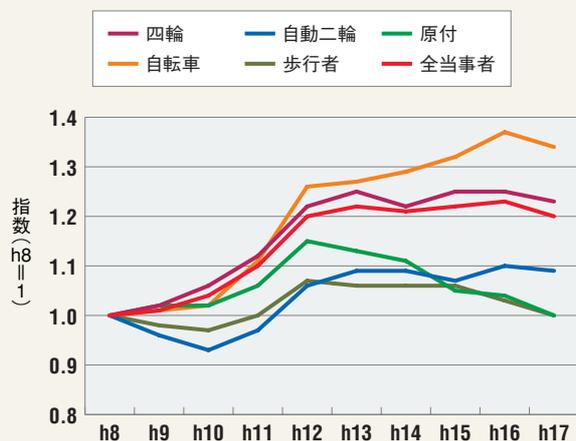


図2 関与者数推移 (h8=1とした指数)／交通手段別



## 2 Section

# 関与者数推移の年齢層別比較 (全交通手段合計)

次に交通手段別合計の関与者数を、年齢層別にまとめ直して図3、図4に示しました。図4で平成17年の指数を見ると、75歳以上では約2

倍になっているのに対して、18—24歳、01—17歳の若い人では反対に大きく低下するなど、年齢層によっても傾向は大きく異なります。

図3 関与者数推移／年齢層別

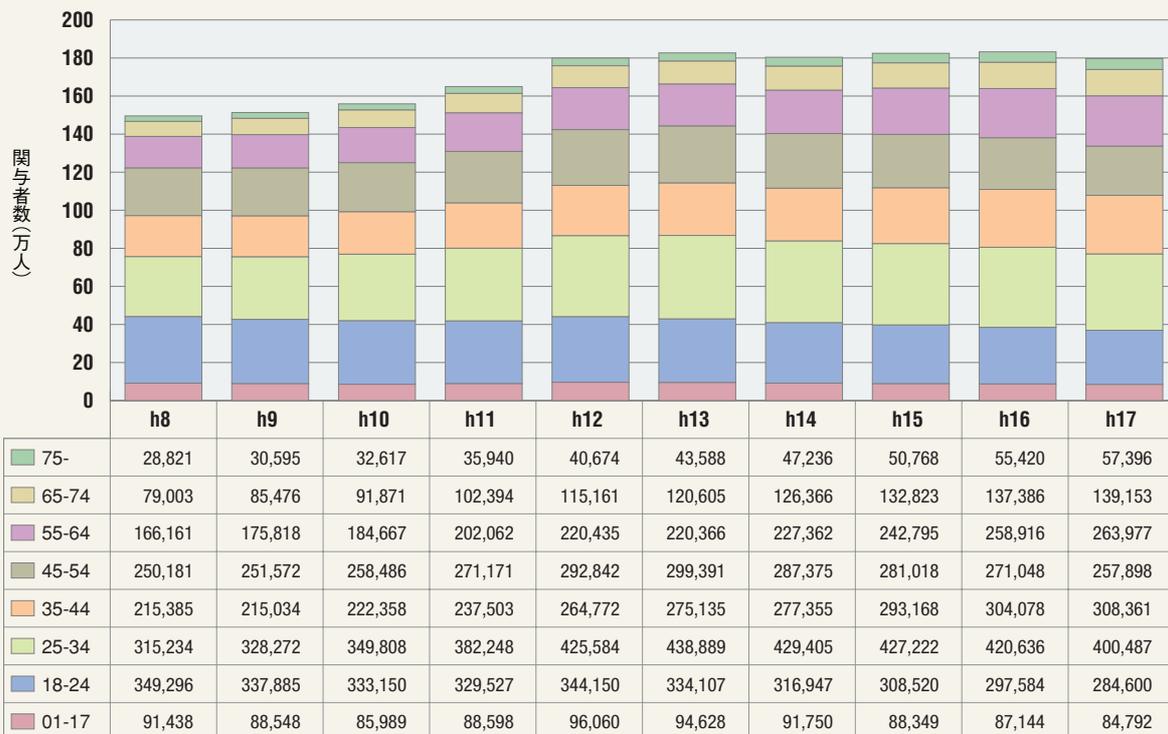
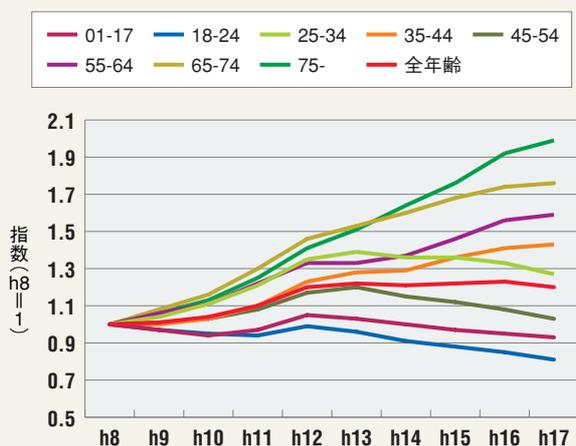


図4 関与者数推移 (h8=1とした指数)／年齢層別



## 3

## 関与者数の年齢層別かつ交通手段別の推移は

次に、いくつかの特徴のある年齢層について、交通手段別の推移を見た結果を要約しました…。

- ① 図5に示すように、01—17歳は自転車の構成率が非常に高い年齢層ですが、平成8年で約50%だったものが、平成17年には約70%にまで上昇しています。その他の交通手段の構成率は減少を続けています。
- ② 図6に示すように、35—44歳は四輪車の構成率が約85%と一番高い年齢層です。しかし徐々に低下し、その分は自転車に置き換わる傾向が見えます。
- ③ 図7に示すように、75歳以上は四輪車の構成率の上昇が顕著な年齢層です。反面、歩行者、自転車の構成率が大きく低下しています。

65—74歳は図では示しませんが、75歳以上の年齢層に準じた特徴を示しています。

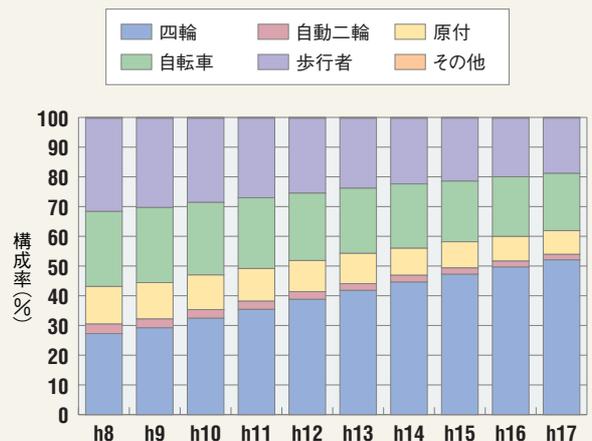
図5 交通手段別構成率推移／01-17歳



図6 交通手段別構成率推移／35-44歳



図7 交通手段別構成率推移／75歳以上



## 4

## 四輪の高齢関与者の増加は免許保有者数が増えたからでしょうか？

運転免許保有者数の増減の影響を除くため、「事故頻度」を以下のように定義し、年齢層別に比較しました。

$$\text{事故頻度} = 1000 \times \frac{\text{関与者数}}{\text{当該年齢層の運転免許保有者数}} \quad (\text{人/千人})$$

以下の説明では年齢層別の事故頻度の実数、および平成8年を基準とした指数を用います。

図8の事故頻度を見ると、24歳以下の若い人は他の年齢層の2倍以上と非常に高く、一方、高齢者層では比較的低いことがわかります。後で触れるように、高齢者については通行目的が、

買い物、訪問、通院など、比較的近距離の運転が多いことを反映しているようです。

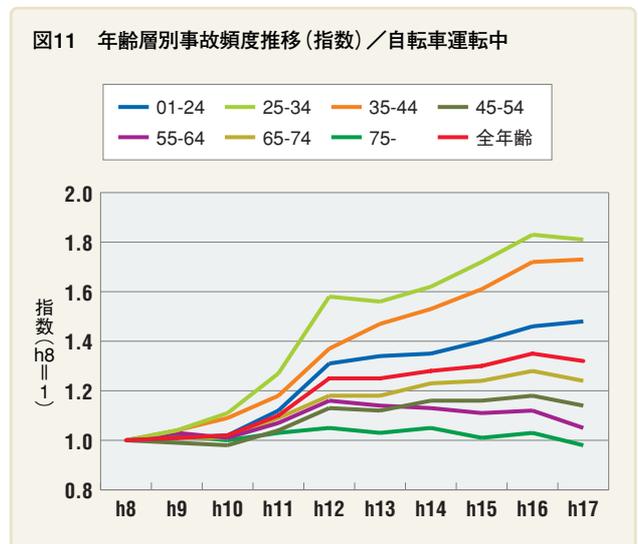
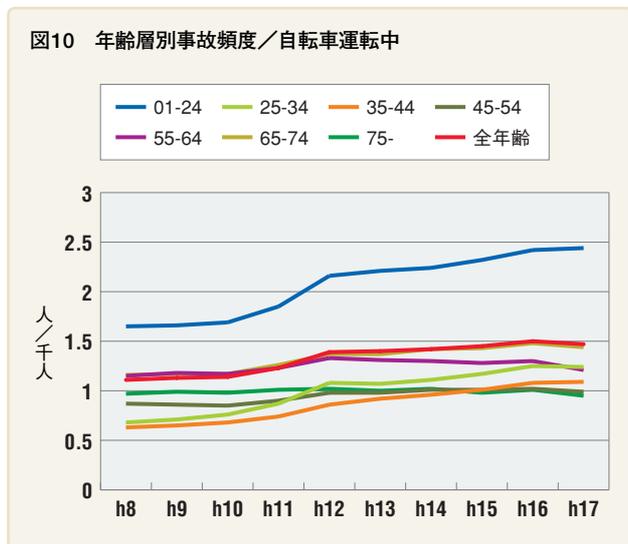
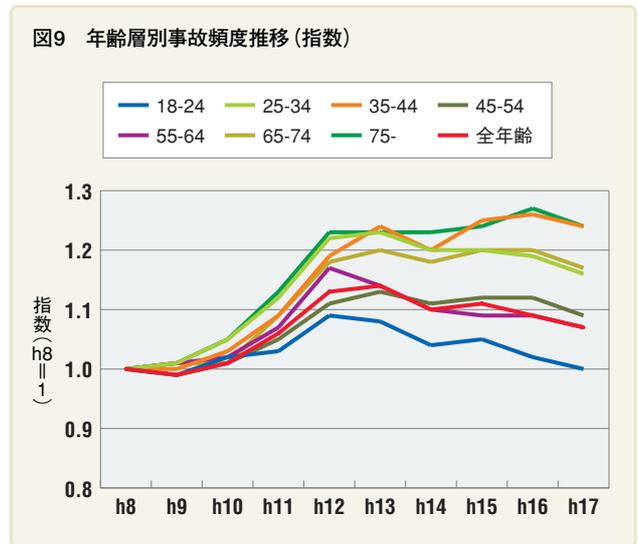
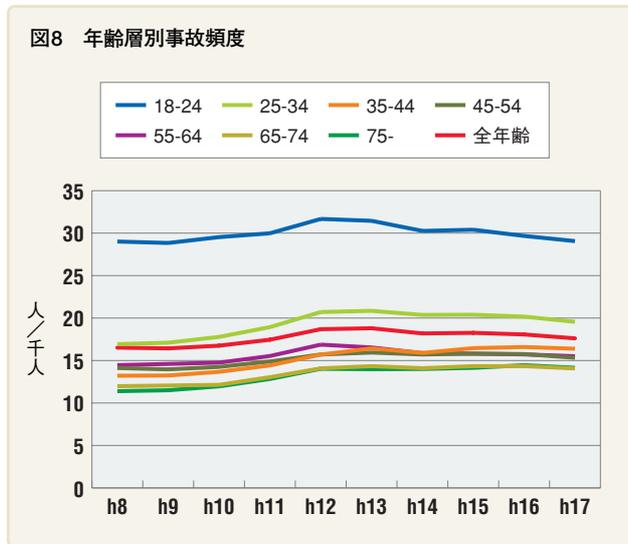
図9の事故頻度の指数を見ると、何れの年齢層でも上昇しています。すなわち事故に關与した運転者の人数が、運転免許保有者数の増加を上回る勢いで増加しているということです。中でも高齢者層と35—44歳、25—34歳の上昇が目立ちます。年齢層で差があることから、一概に交通環境が悪化しただけでなく、年齢層によっては事故を起こし易くなったり、あるいは運転する機会が増えたことは容易に推定できます。

【参考：自転車運転者の場合】

自転車を運転するのに運転免許は必要ありませんので、ここでの事故頻度は人口千人あたりの関与者数としています。

図10のように24歳以下の事故頻度は極めて高いことがわかります。運転免許を持たない人が多いため、自転車が重要な交通手段であること、および行動的であるからと考えられます。

図11の指数の推移を見ると、25—34歳、35—44歳の上昇が大きく、平成17年には平成8年の約1.8倍にもなっています。次いで24歳以下が約1.5倍と続きます。75歳以上の上昇は非常に低く約1.1倍と年齢層比較では最も低い値で推移しています。



## 【参考：歩行者の場合】

図12の事故頻度、図13の事故頻度指数では高齢者層は大きく低下しているのに対して、25-34歳、35-44歳は上昇と反対の傾向を示して

います。すなわち、高齢者は歩行者から四輪車運転に移行しているようです。それでも図12のように高齢者層の事故頻度は比較的若い年齢層の約2倍以上と、まだまだ高い状況にあります。

図12 年齢層別事故頻度／歩行中

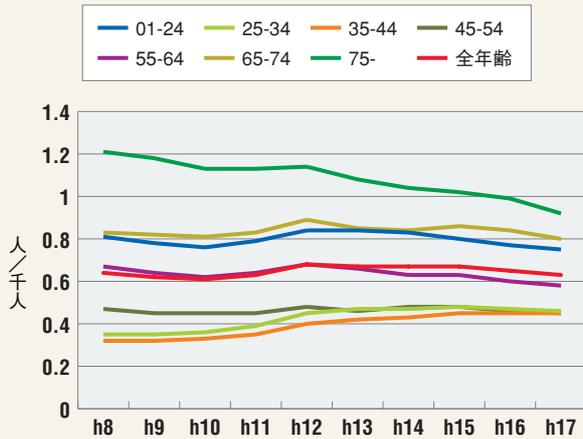
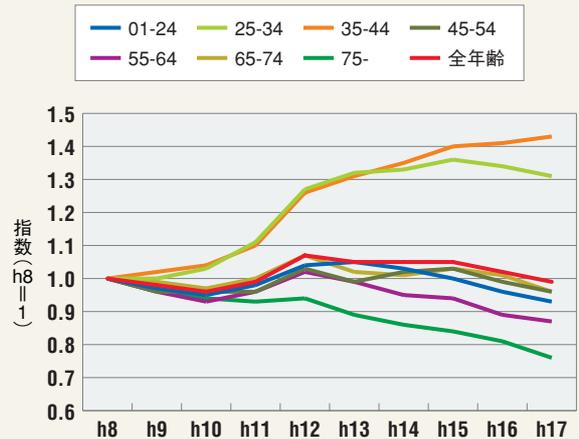


図13 年齢層別事故頻度推移(指数)／歩行中



## 5 Section 事故に遭うのは運転中？ 同乗中？

以上、高齢者層の四輪運転中の関与者数が顕著に増加していることを示しました。ここでは四輪車に乗っていた人が運転していたのか同乗していたのかを見てみます。交通統計には同乗者については無傷で済んだ人は記録されていないので、死傷者（死者、負傷者の合計）につ

いて、四輪乗車中の死傷者が同乗者であった割合を同乗者率として図14に、平成8年を基準とした指数を図15に示しました。

図14のように75歳以上、65—74歳、24歳以下の同乗者率は高く、運転免許を持たない人が多いことを反映しているようです。図15の指

図14 四輪乗員の同乗率

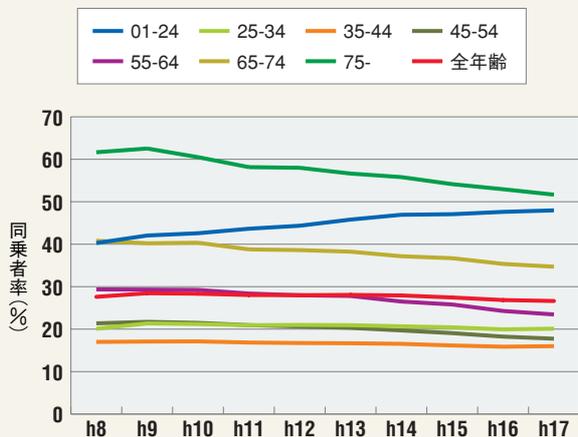
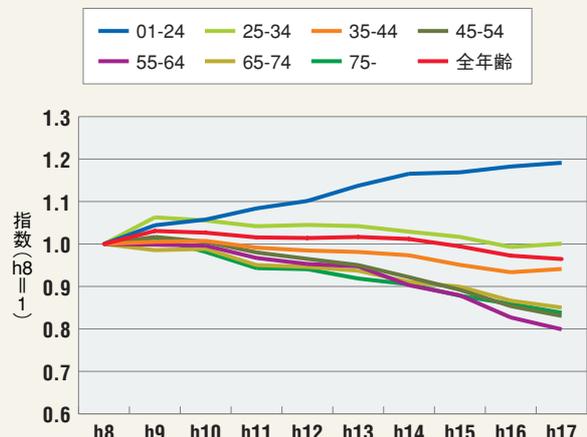


図15 四輪乗員の同乗率推移(指数)

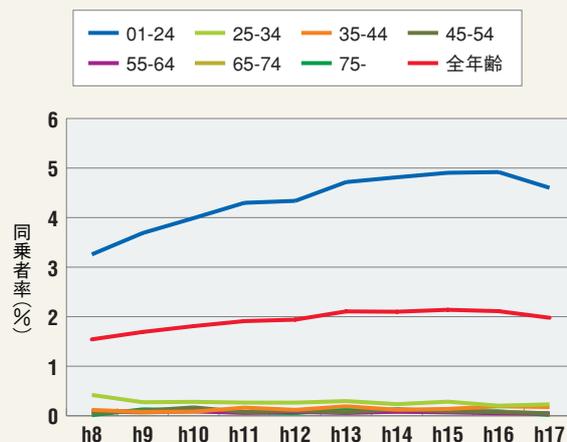


数の推移を見ると、高齢者層での同乗者率の低下が大きく、自分で運転する高齢者が増加していることがよくわかります。反対に24歳以下の同乗者率は高くなる傾向にあり、免許保有率が頭打ちにあることが影響していると考えられます。

【参考：自転車乗員の同乗者率】

図16には自転車乗車中死傷者の同乗者率を示します。当然ですが自転車の同乗者率は極めて低いことがわかります。年齢層別では24歳以下の同乗者率が突出し、かつ最近まで大きく上昇していました。

図16 同乗者率／自転車乗員



## Section 6 高齢の四輪運転者はどういう状況で事故を起こすことが多いのでしょうか

衝突相手が四輪車であった事故について説明しますが、必要に応じて他の衝突相手の結果も参考として紹介します。

### 1) 事故発生時間の特徴

事故発生時間は、4時台～6時台を早朝、7時台～11時台を午前、12時台～15時台を午後、16時台～18時台を夕方、19時台～23時台を夜、0時台～3時台を深夜と呼ぶことにします。

・図17に結果を示しますが、高齢になるほど午前中、午後の事故の構成率が高く、逆に、夜、深夜、早朝の事故の構成率は低くなりま

す。言うまでもありませんが、これは外出する機会の多少を反映しているのでしょう。

### 2) 道路形状別の特徴

・図18に結果を示しますが、年齢層が高いほど小、中規模の交差点の構成率が高くなります。この場合も生活の範囲の広さを反映していると考えられます。

図17 関与者構成率／事故発生時間帯別

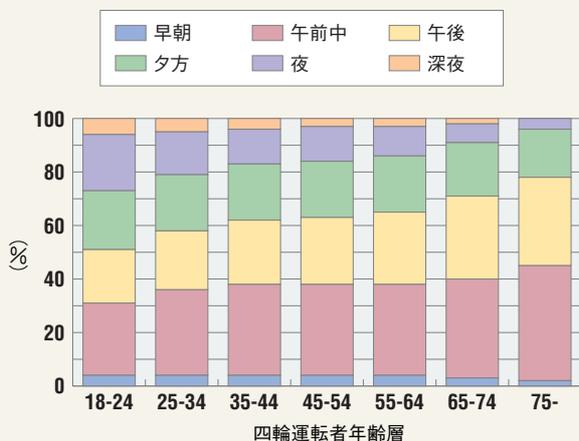
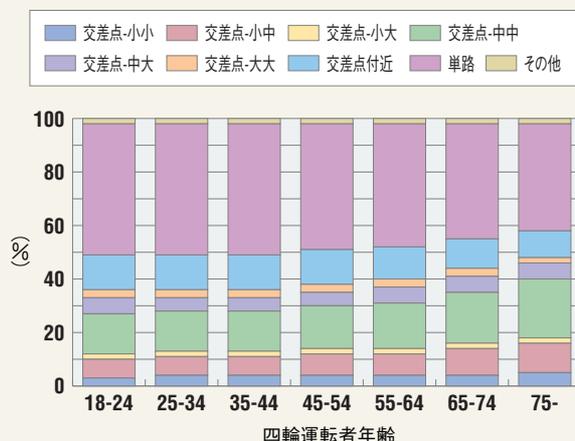


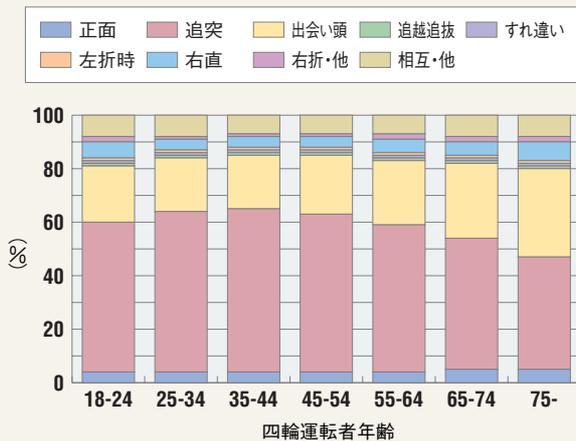
図18 関与者構成率／道路形状別



### 3) 事故類型別の特徴

- ・ 図19に結果を示しますが、高齢運転者では出会い頭事故の割合が高くなります。生活道路を通行する機会が増えるのと、出会い頭事故という、より複雑な事故では高齢者の弱点が強調されるからと考えられます。また、わずかですが右直事故の構成率も高くなります。

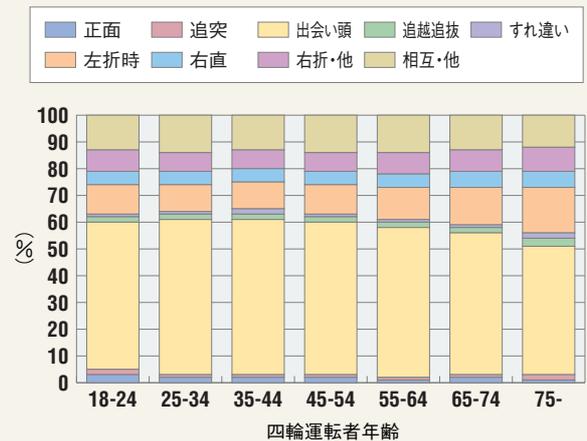
図19 関与者構成率／事故類型別



### 【参考：衝突相手が自転車の場合】

- ・ 図21に結果を示しますが、高齢運転者では左折時の事故の構成率が高くなります。左折時には自転車を見落とすことが多いようです。上体をひねって、後の方を確認することが辛くなるのかも知れません。

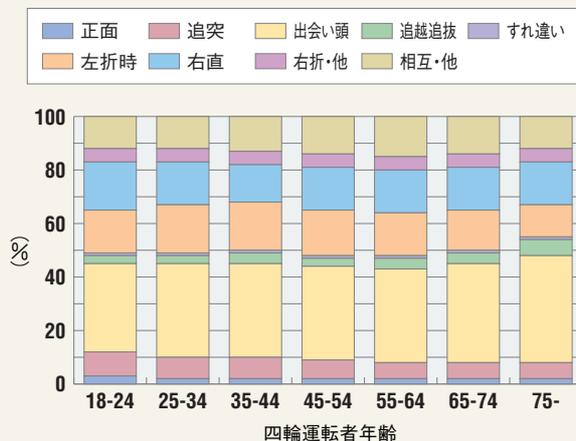
図21 関与者構成率／事故類型別／対自転車



### 【参考：衝突相手が原付の場合】

- ・ 図20に結果を示す通り、高齢運転者では出会い頭事故、追越追抜時事故の構成率が高くなります。高齢運転者が狭い道路を通行する機会が多い、あるいは車幅感覚が衰えるのかも知れません。

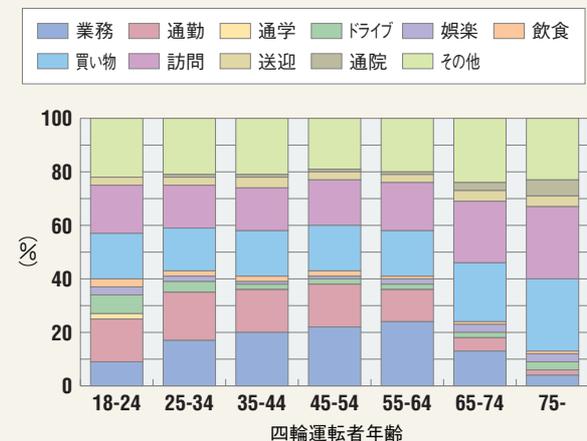
図20 関与者構成率／事故類型別／対原付



### 4) 四輪運転者の通行目的別の特徴

- ・ 図22に結果を示しますが、高齢運転者では業務、通学などが減少し、私用に分類される目的とくに買い物、訪問、通院の割合が高くなります。

図22 関与者構成率／通行目的別



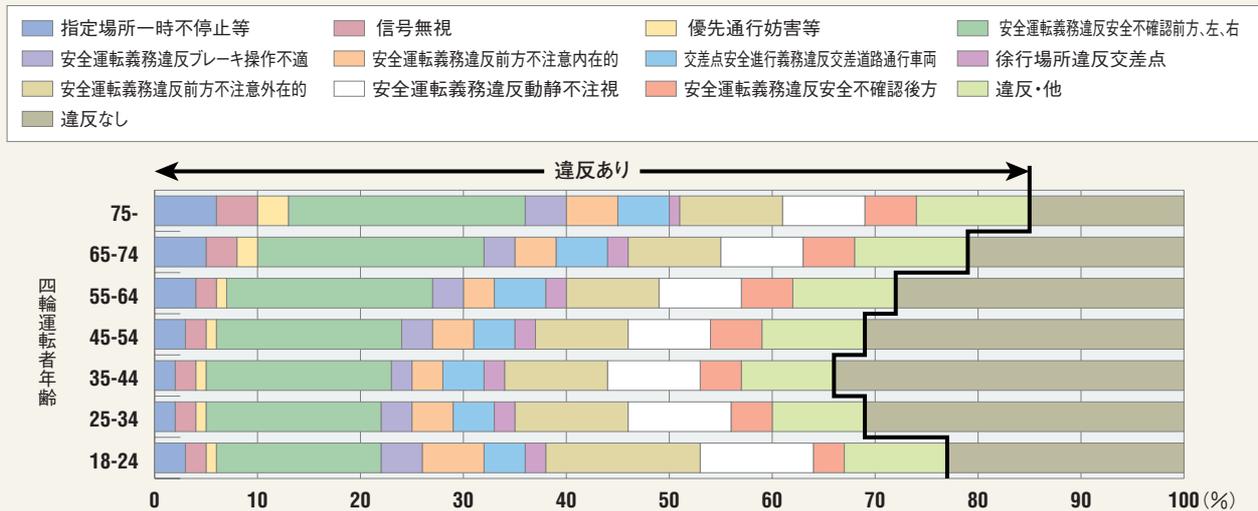
## 5) 四輪運転者の法令違反別の特徴

法令違反の分析では衝突相手を限定せずに集計しています。各年齢層内の構成率が2%未満の違反は“違反・他”として、ひとまとめにしました。

図23のように、高齢運転者の違反ありの割合は高く、中でも（年齢層）全体に比べて目立

つのは、“指定場所一時不停止”、“信号無視”、“優先通行妨害等”、“安全運転義務違反安全不確認前方、左、右”です。“安全運転義務違反ブレーキ操作不適”、“安全運転義務違反前方不注意内在的”、“安全運転義務違反前方不注意内在的”の構成率も高いのですが、若い運転者でも同様に高いので高齢運転者特有とは言えないようです。

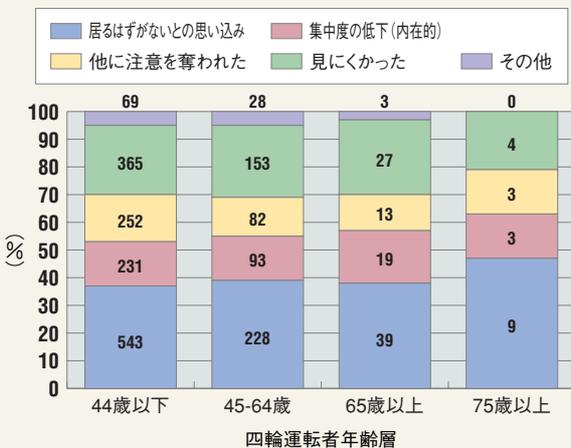
図23 関与者構成率／法令違反別／全衝突相手



## 7 Section 高齢の四輪運転者が犯しやすいエラーの特徴は

イタルダが実施するマイクロ事故例調査のデータを用いて分析しました。

図24 相手を見落とした理由



### 1) 四輪運転者が衝突相手を見落とした理由は

四輪運転者が衝突相手を見落とした理由を図24にまとめました。高齢運転者、とくに75歳以上では、他の車両などは初めから“居るはずがないとの思い込み”で、敢えて見ようとしなかったという理由が多いということです。

### 2) 信号無視は多い？

信号のある場所で事故に遭った四輪運転者について

①信号を無視しなかった運転者

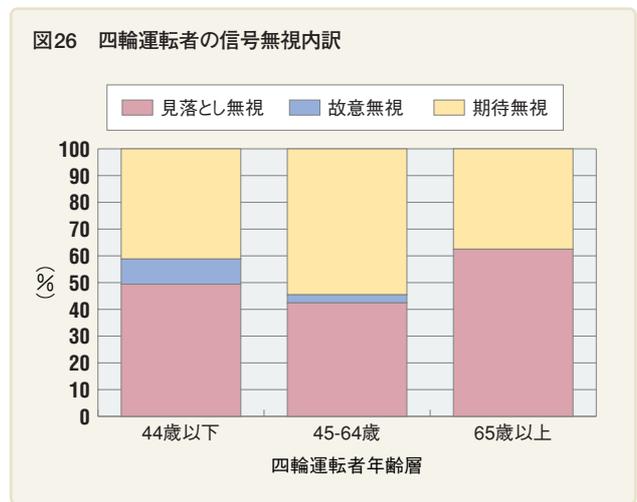
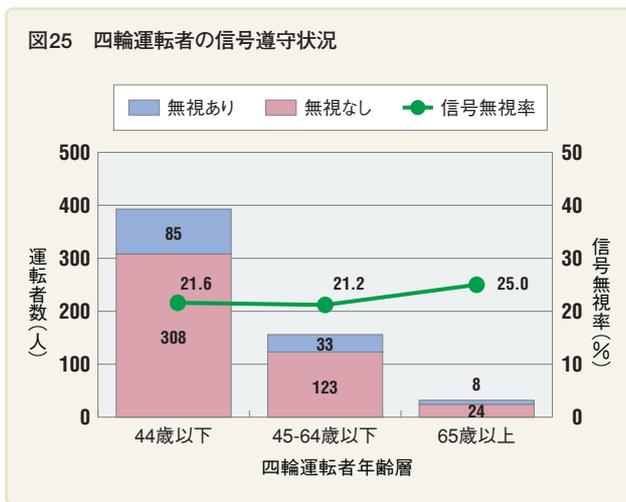
②信号を無視した運転者

に分けて、信号無視率（ $=100 \times \text{②} / (\text{①} + \text{②})$ ）と併せて図25に示しました。

信号を無視した運転者をさらに右の枠内に示すように分類し図26に示しました。

図25のように、高齢になるほど信号無視率が高くなります。信号無視の内訳ですが図26に示すように、見落としの構成率が高くなります。すなわち高齢運転者では信号を見落とすことによる信号無視が非高齢運転者に比べて多いと言えます。さすがに信号を無視しても問題はないと思いついで故意に信号を無視する運転者は少なく、それも44歳以下の8人、45-64歳の1人だけでした。

- ③信号を見落とした運転者“見落とし無視”
- ④故意に無視した人数、具体的には無視しても問題はないと判断した運転者“故意無視”
- ⑤信号が、青→黄色→全赤と切り替わるタイミングで無理に交差点に進入したり、さっき見たときは青だったからと再度の確認をしなかったり、赤信号がもうすぐに青になると見込み運転をした結果の“期待無視”



## 8 Section 高齢者は過失を犯しやすい？

交通事故に直接関与した当事者は2人存在し、より重大な過失を犯した方の当事者を第1当事者、相対する方の当事者を第2当事者と呼んでいます。ここで以下に示すように第1当事者率を定義すると、第1当事者率が高い方がより過失を犯しやすいと解釈することができます。

$$\text{第1当事者率} = 100 \times \frac{\text{第1当事者関与者数}}{\text{第1,2当事者関与者数合計}} (\%)$$

図27には四輪車同士の事故における運転者の年齢層別の第1当事者率を示しました。これからもわかるように、高齢者層の第1当事者率は非常に高く、より重大な過失を犯しやすいと言えます。言うまでもありませんが全年齢層の平均は50%です。今回は結果を紹介

しません。四輪車以外の車両を運転しているとき、あるいは歩行中であっても高齢者の第1当事者率は高いことがわかっています。



## 1) 高齢者の事故に遭いやすさ、事故の起こしやすさ

- ① 高齢者では、まだまだ歩行中に事故に遭う頻度が極めて高いのですが、運転免許保有者数の増加とともに、歩行→四輪運転へと交通手段の転換が見られます。
- ② 一方、35-44歳は、現状では四輪運転中の事故の構成率が一番高いのですが、四輪運転→自転車運転への交通手段の転換が見られません。
- ③ 全ての年齢層で自転車運転中の事故は増加しています。
- ④ 四輪車運転中に事故に遭った運転者の数を免許保有者数当たりで見ると、現状では高齢者が事故を起こす頻度は低いのですが、徐々に上昇する傾向があります。対照的に24歳以下は、他の年齢層に比べ2倍以上と極めて高いという特徴があります。

## 2) 高齢四輪運転者が遭遇する事故、起こす事故の特徴

- ① どんな交通環境での事故が多いか
  - ・ 朝～夕方までの明るい時間帯の事故が多い。言い換えると夜、深夜、早朝は出かけることが少ないということでしょう。
  - ・ 比較的小さな交差点での事故が多い。生活道路を利用する事が多いからでしょう。
  - ・ 事故類型では出会い頭事故の構成率が高い。比較的小く見通しの良くない生活道路の利用が多いからと考えられます。また原付などを

追い越すときの接触、左折するときの自転車巻き込みも少なくはありません。

- ・ 買い物、訪問、通院のための近距離の運転での事故が多く、免許保有者数あたりで見ると高齢者の事故が少ない理由の一つとなっています。
- ② どんなエラー、ミスによる事故が多いか
    - ・ 信号無視が多いのですが、うっかり見落としによるものが大半で、その次に黄色信号などの切り替わり時に無理をした結果としての無視が続きます。赤信号を承知の上での故意の無視は、高齢運転者にはほとんどなく、24歳以下のごく一部の運転者にしか見られませんでした。
    - ・ 他の車両などの衝突相手を見落とすことも多いのですが、この場合は信号のうっかり見落としとは異なり、何らかの理由により“居るはずがない”と思いついて、あえて見ようとしないことが多いようです。

## 『高齢のドライバーの方は、とくに以下の点に注意して運転しましょう』

- ① 比較的小さい交差点では、信号、一時停止標識の有無を確認する。
- ② いつもの道だから、いつものように他の車が居るはずがないと思っても、必ず自分の目で確認する。  
とくに見るべき相手は、左右の道路からの車はもちろん、左折しようとする時には後から走行してくるバイク、自転車です。

Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis

**ITARDA INFORMATION**

イタルダ・インフォメーション

財団法人 交通事故総合分析センター

ホームページ <http://www.itarda.or.jp/>

Eメール [koho@itarda.or.jp](mailto:koho@itarda.or.jp)

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字大窪647  
TEL029-855-9021 FAX029-855-9131