

1995 SEPTEMBER No.6

高齢者事故

はじめに

平成6年の交通事故による死者数は、10,649人と平成5年から2年連続して減少したものの、依然として7年連続1万人を超えるという極めて厳しい事態が続いている。このような状況の中で、最近特に際立った特徴の1つは、高齢者（ここでは65歳以上をいう。）の死者数が急増していることである。10年前に世界の最長寿国となったわが国において、21世紀初頭にはおよそ4人に1人が65歳以上になるという、世界でも例をみないスピードで高齢化が進行していること（図-1）を考えると、高齢者の交通安全対策は緊急を要する重要課題となっている。ここでは、高齢者の交通事故の現状について、高齢者特有の交通行動等から発生すると考えられる特徴を、平成6年の交通事故統計データにより分析した結果を報告する。

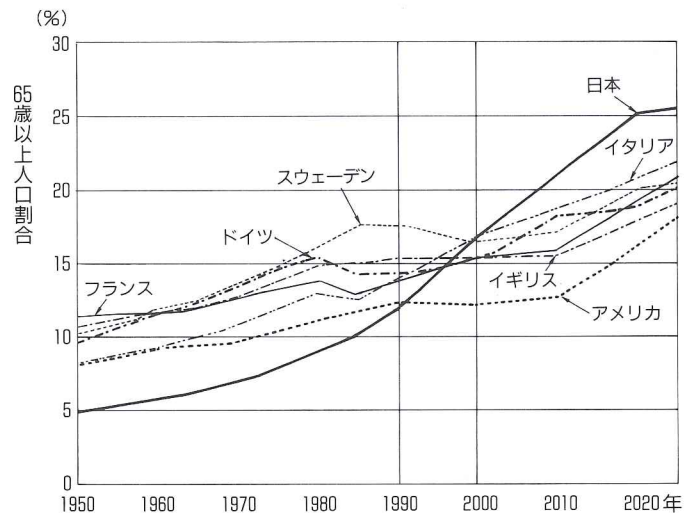


図-1 欧米諸国の高齢化率の推移と予測 (国連資料1992年)

1 高齢者の交通事故による死者の特徴

年齢層別
死者数

若者を抜いて
ワースト1

最近の交通事故による死者数の推移を年齢層別に比較すると（図-2）、高齢者人口等の増加に伴い高齢者の死者数の増加が顕著であり、平成5年から若者（16～24歳）を抜いてワースト1となっている。

平成6年の人口10万人当たりの死者数で比較しても、高齢者は17.62人で若者の14.47人とともに他に比べて著しく高くなっており（全年齢は8.54人）、ここ数年の傾向を見ても、若者の場合は減少傾向にあるものの、高齢者の場合は増加傾向が続いている。

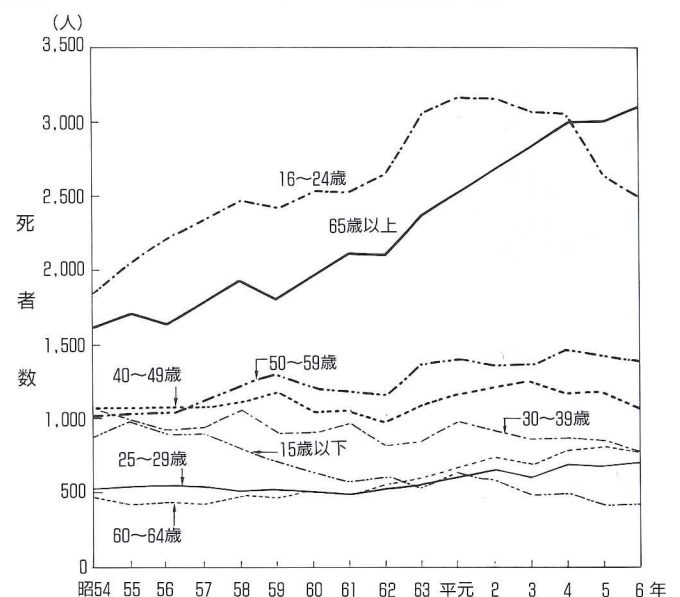


図-2 年齢層別死者数の推移

欧米諸国 との比較

高齢者の人口当たり死者数は 最悪の水準

欧米諸国においても高齢化社会が進展しており、高齢者の死者数の占める割合が高くなっているが、年齢層別人口10万人当たりの死者数を比較すると(図-3)、各国ともに若者の死者数が最も多くなっているのに対し、日本は高齢者の死者数が若者を抜いて最多で、6カ国中で最悪の状態となっている。

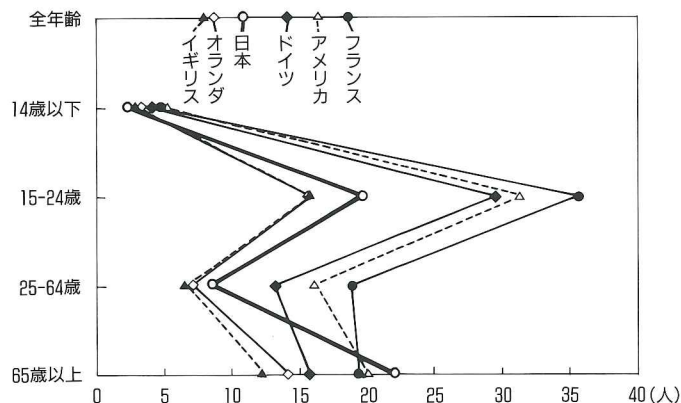


図-3 欧米諸国の年齢層別人口10万人当たり死者数(1991年 IRTAD)
注) 各国の値は、30日以内の死者数に換算したもの。

状態別 死者数

歩行中が過半数を占め 自動車乗車中が急増

平成6年においてどのような状態で交通事故にあい死亡したかをみると(図-4)、高齢者は歩行中が過半数(50.2%)を占め、自転車乗用中、自動車乗車中の順となっている。一方、若者は自動車乗車中が過半数(53.1%)を占めるなど年齢層別にその特徴が異なっている。

高齢者の状態別死者数の推移をみると(図-5)、近年に

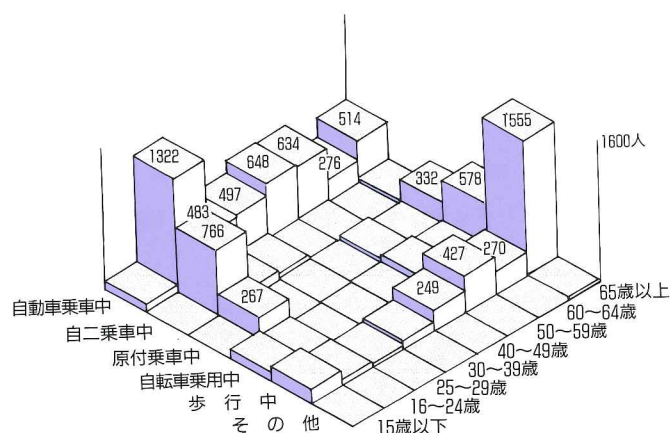


図-4 年齢層別状態別死者数

おける年間死者数の最も少ない昭和54年に比較して、平成6年の歩行中死者数は581人増であり、増加数では最大となっている。一方、運転免許保有者の高齢化が進む中で自動車乗車中の死者数が急増しており、特に自動車運転中の死者数は、高齢者の運転免許保有者数の増加率を大幅に上回る勢いで増加している。

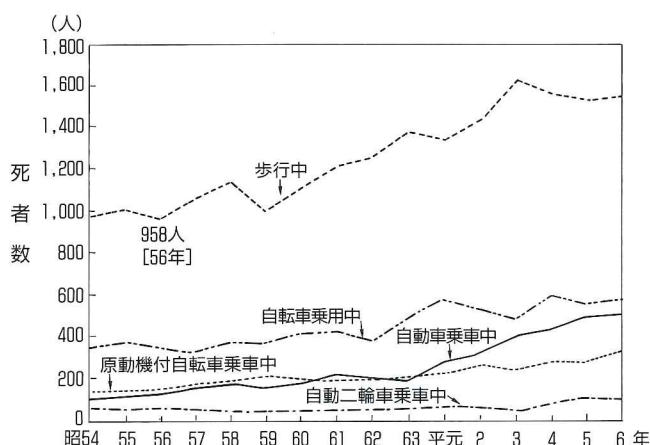


図-5 高齢者の状態別死者数の推移

被害の程度

事故にあうと死亡など重大被害 となりやすい、特に歩行中

高齢者の人口10万人当たりの交通事故による死傷者数をみると(図-6)、全事故では平均よりかなり少なく、後期高齢者(75歳以上)ほど少なくなっており、事故にあう頻度は低くなっているが、状態別で詳細にみると、歩行中では多くなるなど必ずしも頻度が低いものではない。

これは、高齢者が一般的に体力、視力、聴力の衰えなどから交通事故にあいやすい反面、行動が慎重となる傾向にあるといわれているが、外出頻度、交通手段の違いなどによる要素が含まれているものと考えられる。

一方、人口10万人当たりの死者数でみると、16~24歳の若者を除き、年齢が上がるとともに多くなり、後期高齢者の場合全年齢平均値の2.7倍にもなっている。つまり、高齢者はいったん事故にあうと死亡する割合が極めて大きい。

これを致死率(交通事故にあって死亡に至る割合:死者数/死傷者数)でみると(図-7)、高齢者の致死率は殆どどの状態の事故において他の年齢層に比べて高くなっており、特に歩行中の致死率が極端に高い。

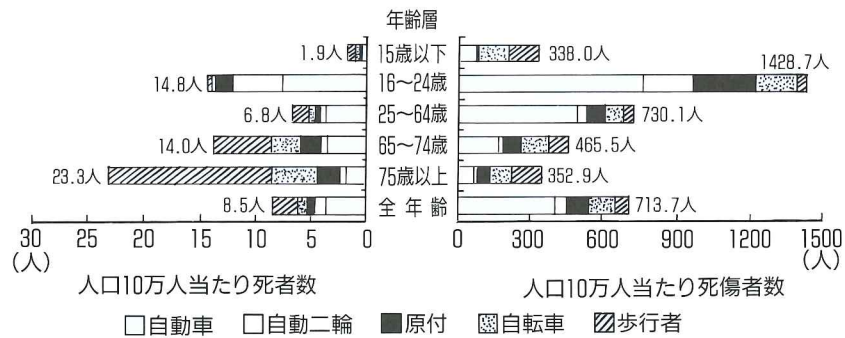


図-6 年齢層別の状態別人口10万人当たり死傷者、死者数

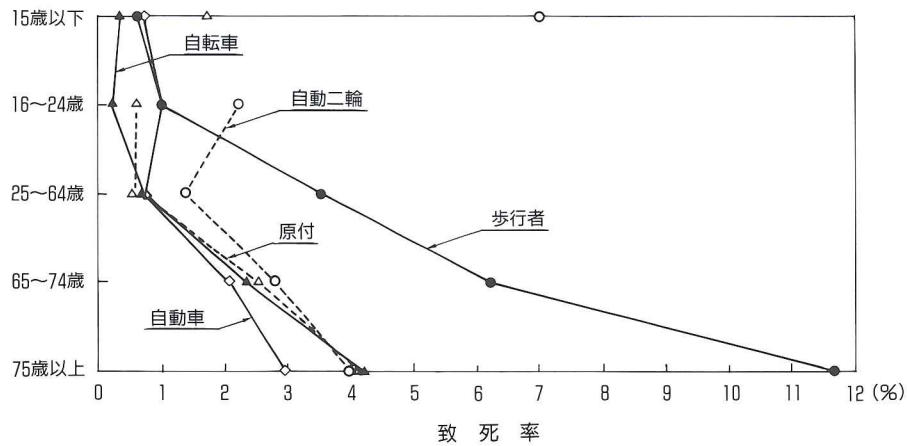


図-7 年齢層別の状態別致死率

発生時間帯

歩行者は薄暮から宵の口に集中 他の死亡事故発生パターンは昼型

高齢者の死亡事故が発生した時間帯の分布をみると(図-8)、歩行中を除く状態別ではおおむね昼間の時間帯に多発している。歩行中においては、16~20時に集中して発生している。

一方、16~24歳、25~64歳層においては24時間ほぼ均等に発生している24時間型と深夜に多発する夜型に分かれ、年齢層で明確な特徴が認められる。

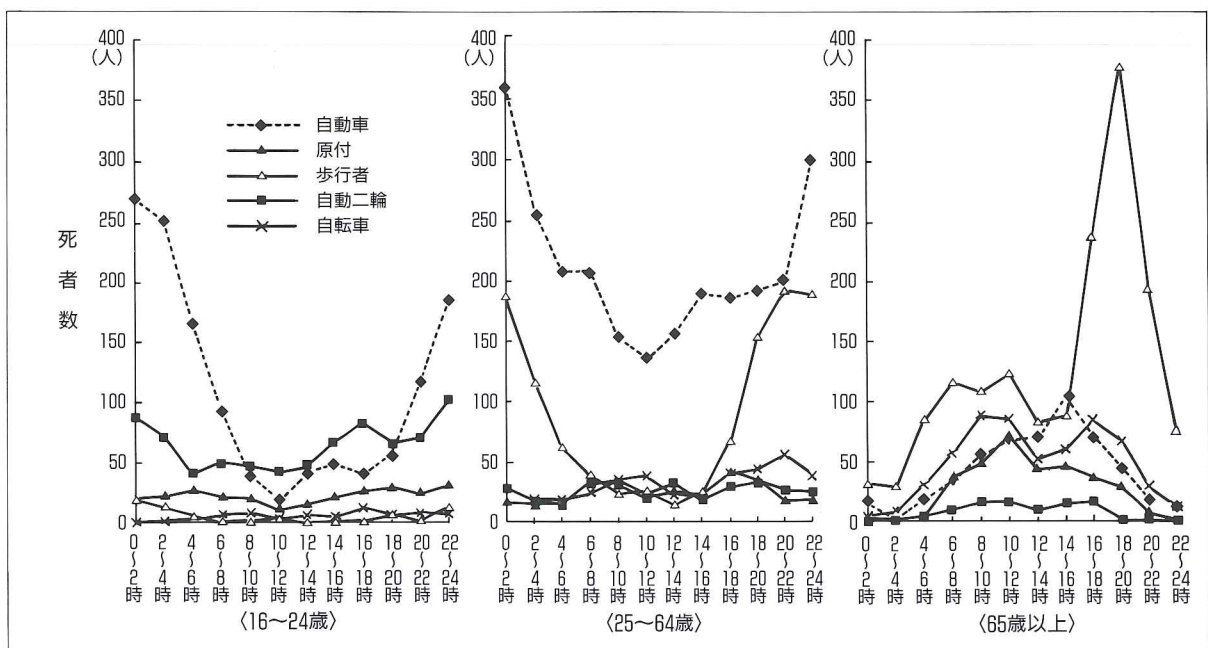


図-8 状態別の時間帯別死者数

2 歩行中事故

事故にあう 頻度

人身事故にあう頻度が多く 死亡に至る確率が高い

わが国の歩行中の死者数が全死者数に占める割合は、イギリスを除き、フランス、ドイツ、アメリカなどの欧米諸国に比較すると約2倍程度高い。さらに歩行中の死者数に占める高齢者の割合は、平成6年において53.9%と過半数となっている。

年齢層別の人口10万人当たりで見ると(図-9)、高齢者の死傷者数については若年(15歳以下)に次いで2番目に多いが、死者数は8.8人と全年齢2.3人の3.8倍と最も多く、特に75歳以上の後期高齢者の場合、全年齢の6.3倍にもなっている。

歩行中事故の致死率は年齢が高くなるに伴って急激に大きくなっており、高齢者は事故にあえば死亡に至る確率が極端に高くなっている。

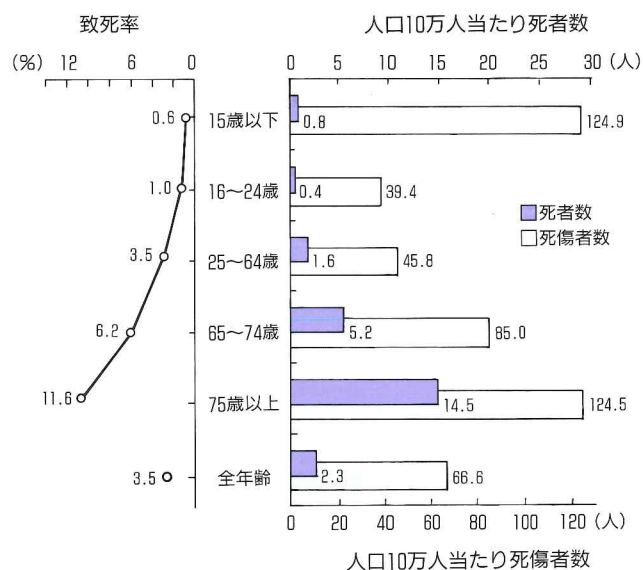


図-9 歩行中の年齢層別死傷状況

事故にあう 歩行状態

道路横断中が最も危険

どのような歩行状態で死亡事故が発生したかをみると(図-10)、高齢者は、横断歩道を含めて道路横断中における件数が82.1%を占め、後期高齢者はさらにその割合が高くなっている。

発生した人身事故件数のうち、死亡事故となった件数の

割合(死亡事故率)で見ると、高齢者の横断歩道以外での横断中の死亡事故率は、平均値の2倍以上となっており、特に後期高齢者は、横断歩道横断中、対面及び背面通行中においても死亡事故率が高い。

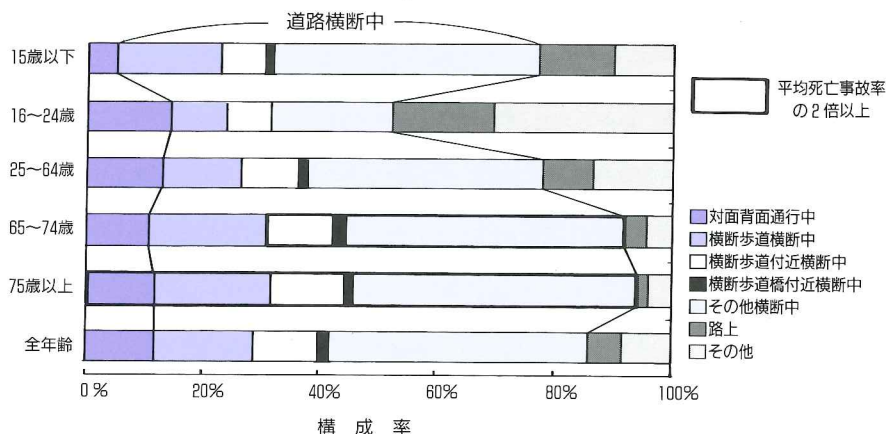


図-10 歩行中の年齢層別事故類型別死亡事故件数構成率(第1, 2当事者合計)

法令違反 行為

交通ルールを無視した 道路横断が死亡事故のもと

歩行中の事故件数のうち、歩行者側に何らかの法令違反行為があったと見なされたものは、人身事故で59.2%、死亡事故で75.8%にも及んでいる。高齢歩行者に限ると人身事故で51.1%、死亡事故で72.0%となっている。

高齢歩行者の死亡事故件数のうち最も多い法令違反行為は走行車両の直前直後、横断歩道外の横断のような不適横断行為であり、他の年齢層と明確に区分される(図-11)。

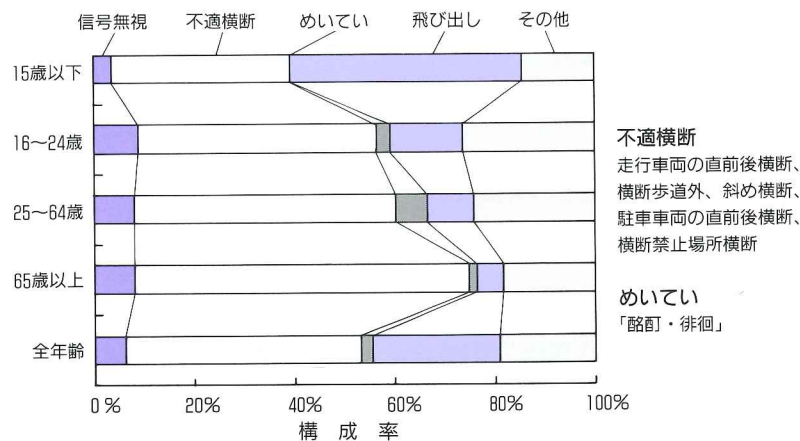


図-11 歩行者（第1，2当事者合計）の法令違反別死亡事故件数構成率

3 自転車、原付自転車乗車中事故

死者数

自転車、原付自転車乗車中の死者数は高齢者が最多

平成6年における自転車乗用中の死者数のうち、高齢者は578人で全体の50.9%と過半数を占めている。また原付自転車乗車中の死者数についても、高齢者は332人で全体

の36.7%を占め最も多い年齢層となっている。どちらの事故とも高齢者の致死率は、16～24歳、25～64歳の年齢層に比較して非常に高くなっている（図-7参照）。

自転車乗用中

死亡事故は、交差点などで左右確認、一時停止を怠った出会い頭事故が最多

自転車乗用中の高齢者の死亡事故の発生場所（第1，2当事者合計）をみると（図-12）、交差点など（交差点付近を含む）で全体の68.1%が集中して発生している。また、事故類型では他の車両との出会い頭事故が49.8%と半数近くを占めており、自転車乗用者の法令違反行為は前後左右の安全確認、指定場所での一時停止を怠った行為が全体の40.5%を占めている。

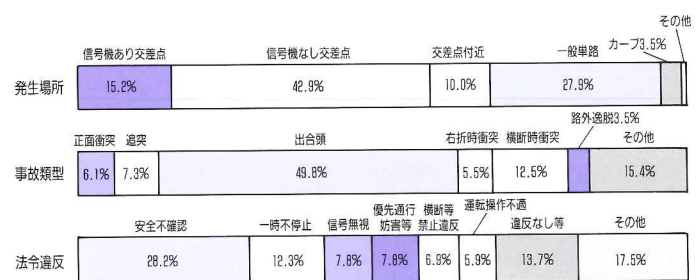


図-12 高齢者の自転車乗用中の死亡事故の特徴（第1，2当事者合計）

原付自転車乗車中

死者数は、信号機のない交差点、出会い頭事故が大半

原付自転車乗車中の高齢者の死亡事故は、交差点などで最も多く発生しているが、そのうち信号機のない交差点での件数が特に多い。事故類型では出会い頭事故が51.8%と大半で、その法令違反行為は指定場所での一時不停止が最も多いが自転車の場合に比較して前方不注意、ハンドル等の運転操作不適行為の割合が多くなっている（図-13）。

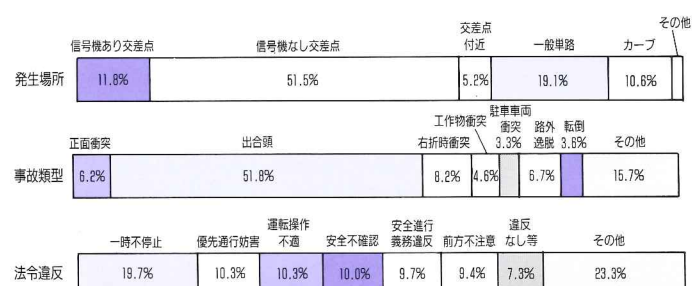


図-13 高齢者の原付自転車乗車中の死亡事故の特徴（第1，2当事者合計）

4 自動車乗車中事故

発生頻度 と場所

死亡事故の発生頻度は若者に次いで多く
信号機のない交差点とカーブ区間での割合が高い

高齢者が自動車運転中に第1当事者として死亡事故をおこした件数は530件であり、自動車による全件数7,571件の7.0%であるが、自動車運転免許保有者1万人当たりの発生件数では、1.6件で16～24歳の若者の2.4件に次いで高くなっている。

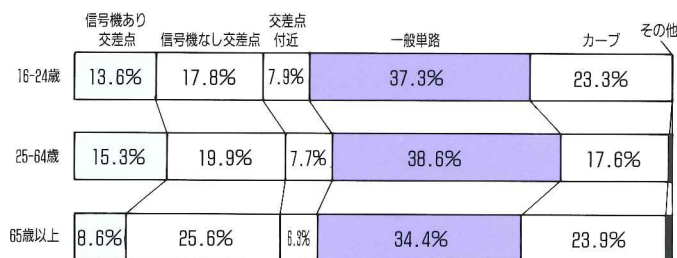


図-14 発生場所別死亡事故件数構成率（第1当事者）

死亡事故の発生場所をみると（図-14）、高齢運転者は他の年齢層に比べて信号機のない交差点、単路部のカーブ区間での発生割合が高くなっている。また、事故類型でみると（図-15）、他の年齢層に比べて正面衝突、出会い頭事故の割合が高く、対人事故の割合が低くなっている。

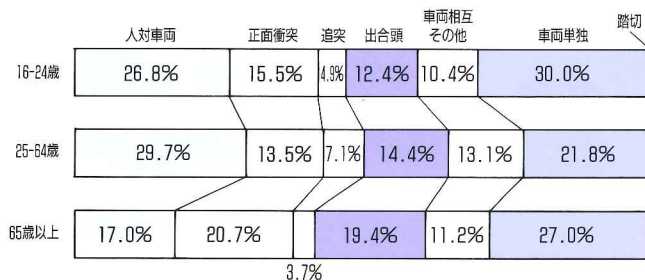


図-15 事故類型別死亡事故件数構成率（第1当事者）

法令違反 行為

前方不注意、運転操作
不適の割合が高い

高齢運転者が死亡事故をおこした法令違反行為をみると（図-16）、他の年齢層に比べて最高速度違反の割合が非常に低い反面、ハンドルなどの運転操作不適、前方不注意運転の割合が高くなっている。

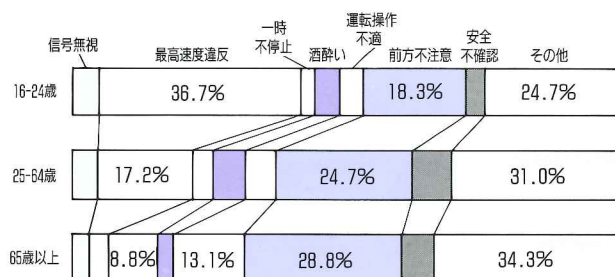


図-16 自動車運転者（第1当事者）の法令違反別死亡事故件数構成率

5 地域比較

地域差

高齢化率、高齢者の死者数割合は
地域差が大きい

人口の高齢化の度合は地域によって異なり、平成6年の人口推計によると、最も高い島根県（20.5%）は最も低い埼玉県（9.3%）の2倍以上にもなっている。また、平成4～6年の3年間の交通事故による死者数に占める高齢者の死者数割合をみると（図-17）、最も高い香川県（46.3%）は最も低い沖縄県（11.1%）の4倍以上にもなっており、地域による差異の大きいことが認められる。また、高齢化

率の高い県での高齢者の死者数割合は、大都市圏の都府県のような高齢化率の低い地域に比べて、高齢化率の大きさ以上に高くなっている。

図-18は、都道府県別に図-17より4つのランクに区分したものであり、ランクⅠは高齢化率、高齢者の死者数割合の両者ともに全国平均レベルよりも高い地域である。

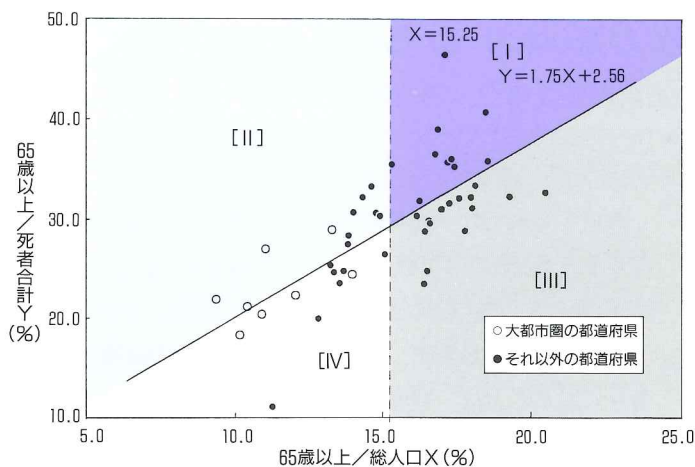


図-17 高齢者の死者数割合と高齢化率との関係

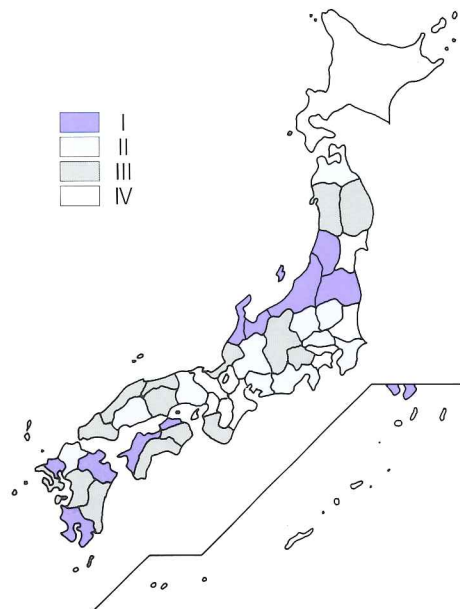


図-18 高齢者死者数割合のランク別地域分布

状態別 死者数

大都市圏では歩行中、地方部では 自転車原付等および自動車運転中の死者数割合が高い

高齢者が外出に利用する主な手段を調査した結果によると(図-19)、大都市では徒歩及びバス、電車等の公共交通機関利用の割合が高く、自転車原付等、自動車の利用割合が低く、小都市、町村では逆に自転車原付等、自動車利用の割合が高く徒歩の割合が低くなっており、都市規模による交通手段の差異が認められる。

	徒歩	自転車・原付等	自動車運転	電車・バス	タクシー	その他	(複数回答計)
大都市	73.5	26.5	26.5	84.9			224.6%
中都市	64.1	38.2	38.9	52.0			204.7%
小都市	53.3	41.0	52.2	28.8			182.4%
町村	55.9	39.9	64.6	24.4			194.6%

図-19 高齢者の外出に利用する手段(総務庁調べ)

平成4～6年の3年間の高齢者の死者数の状態別構成率を三角座標でみると(図-20)、大都市圏の都府県では、大都市型交通手段と考えられる歩行中の死者数割合が高く、地方部の道県では小都市、町村型の自転車原付等、自動車乗車中の死者数の割合が高い傾向が認められる。

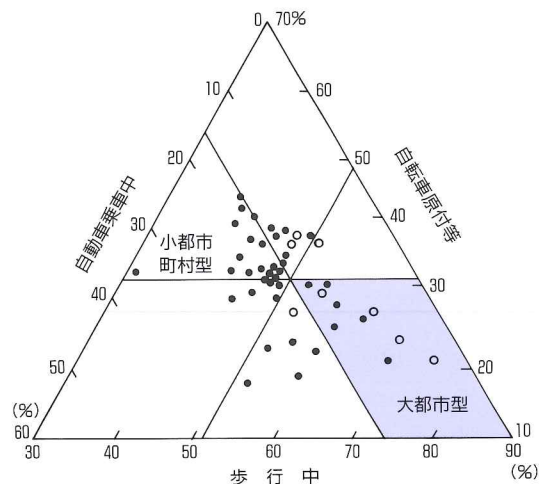


図-20 都道府県別高齢者の状態別死者数の構成率

まとめ

わが国の高齢者の交通事故による死者数は、高齢化の急激な進展に伴い急増している。

その主な特徴として、交通弱者としての歩行中の死者数が過半数を占めていること、運転免許保有者の増加に伴う自動車運転中の死者数が急増していることであり、被害の程度、発生場所、時間帯、事故誘発行為など他の年齢層の場合と異なる傾向があること、さらに、地域により高齢者の死者数割合、死亡事故の内容に相違があることが明らか

になった。

今後、高齢者の交通安全対策の主要課題として、高齢歩行者及び高齢ドライバーに対しての抜本的な対策が必要であるが、当面緊急になすべきことは高齢者自身がこの厳しい交通事故の実態を自覚して行動するとともに、周囲の人々が高齢者に対する思いやりのある交通行動を行うよう教育、啓発活動を徹底することが必要であろう。

イタルダ・インフォメーション第5号で公表された 市区町村別交通事故死者数の意味するもの

財団法人交通安全教育普及協会 専務理事 時 田 政 之

7月中旬にイタルダ・インフォメーション第5号が送られてきた。初めて公表された全国の平成6年の市区町村別交通事故死者数の統計表である。紙数の関係で小さな活字で数字のみがぎっしりと並び、解説は何もない。この統計の作成公表を提案した(季刊誌「交通安全」^{*}平成7年夏号)者として分析の必要を痛感し、パソコンに入力し整理してみることにした。その結果得られたものが下に掲げた2つの統計表である。この統計表は何を物語っているのだろうか。

一言で言えば、戦後の経済発展の結果車社会に突入し交通戦争と言われて30年、この間に施された交通安全対策の集大成と言っても過言ではないであろう。すなわち、人口1万人当たり死者数の結果は、東京都の特別区が0.38人で最低で、政令指定都市が0.63人でこれに次ぎ、政令指定都市を除く人口10万人以上の市が0.69人、人口10万人未満の市が0.95人、郡部(町村)が1.34人の順となっており、人口階級を細かに見てもその傾向が保たれている綺麗な結果を示している。人口1万人当たりの交通事故死者数を東京都の特別区並みに引き下げることができれば、交通事故死者数を現在の半数以下に抑えることができるの大きな希望を与えてくれている。また、交通事故死者を減らすためには、大都市中心の交通安全対策から人口10万人未満の小都市及び町村に重点を移すような転換が必要であることを示している。

人口1万人当たり死者数で見ると限りの町村の結果が最も悪いのであるが、全ての町村が悪いわけではない。2,570町村の内963町村(37.5%)は交通事故死者数0である。交通量が少ないという町村もあるが、3分の1を超える町村が交通事故死者0であることは、交通事故対策が立派に行われている町村も数多くあることを示しているものと言える。

その反面人口10万人以上の市には人口1万人当たり死者数が2.00を超える市は1つもなく、人口10万人未満の市については人口1万人当たり死者数が3.00を超える市が3市あるものの、5.00を超える市は1つもないのに対し、町村では668の町村(25.0%)が2.00(全国平均の2.3倍)を超え、130の町村(5.0%)が5.00を超えている。このことは住民の生命財産の安全を確保することが市町村長の最大の責務であるにもかかわらず、交通安全対策にいささかの関心を示さず無為無策である市町村があることを示しているものと言えよう。

発想の転換をして町村や小都市の交通安全対策を最重点として行うためには、①町村や小都市の事故の実態の把握、②事故の実態に照らした適切な対策を得るための調査研究、③すべての市町村に交通安全対策基本法にいう市町村交通安全対策会議を設置し、毎年市町村交通安全計画を作成すること、④市町村交通安全対策担当者の資質の向上のための研修会の充実、⑤これらの施策を行うための財源の確保などが重要である。

そしてすべての交通対策関係者が市区町村別交通事故死者数の意味するところを理解し、発想の転換をして交通安全対策を進めて行けば、第2次交通戦争の終戦を迎えることはそう遠くではないと思う。(元総務庁統計局長)

▼人口階級別市区町村・人口・交通事故死者数・1万人当たり交通事故死者数

区 分	市 区 町村数	人 口		交通事故		1 万人当たり	
			割合	死者数	割合	死者数	指数
郡 部	2,570	27,808,538	22.37	3,718	34.91	1.34	155.8
千人未満	40	26,648	0.02	7	0.07	2.63	305.8
千人～3千人未満	244	511,283	0.41	103	0.97	2.01	233.7
3千人～5千人未満	356	1,454,923	1.17	234	2.20	1.61	187.2
5千人～1万人未満	869	6,316,172	5.08	934	8.77	1.48	172.1
1万人～2万人未満	730	10,183,300	8.19	1,338	12.56	1.31	152.3
2万人～3万人未満	221	5,285,899	4.25	670	6.29	1.27	147.7
3万人以上	110	4,030,313	3.24	432	4.06	1.07	124.4
市 部	813	96,514,263	77.63	6,931	65.09	0.72	83.7
3万人未満	65	1,595,755	1.28	177	1.66	1.11	129.1
3万人～5万人未満	159	6,278,109	5.05	659	6.19	1.05	122.1
5万人～10万人未満	223	15,438,721	12.42	1,389	13.04	0.90	104.7
(10万人未満)	447	23,312,585	18.75	2,225	20.89	0.95	110.5
10万人～20万人未満	117	16,048,488	12.91	1,187	11.15	0.74	86.0
20万人～30万人未満	36	8,989,596	7.23	666	6.25	0.74	86.0
30万人～50万人未満	45	17,423,065	14.01	1,115	10.47	0.64	74.4
50万人以上(除政令市)	7	4,189,640	3.37	269	2.53	0.64	74.4
(10万人以上(除政令市))	205	46,650,789	37.52	3,237	30.40	0.69	80.2
政令指定都市	138	18,676,974	15.02	1,170	10.99	0.63	73.3
東京都の特別区	23	7,873,915	8.11	299	2.81	0.38	44.2
全 国	3,383	124,322,801	100.00	10,649	100.00	0.86	100.0

▼人口1万人当たり交通事故死者数階級別市区町村数 (平成6年)

区 分	市 区 町村数	0	0.01 0.49	0.50 0.99	1.00 1.99	2.00 2.99	3.00 3.99	4.00 4.99	5.00 5.99	6.00 以上
郡 部 (町村)	2,570	963	47	271	621	279	168	91	40	90
人口10万未満の市	447	30	76	141	165	32	2	1	0	0
人口10万以上の市(除政令市)	205	0	60	102	43	0	0	0	0	0
政令指定都市	138	0	45	77	16	0	0	0	0	0
東京都の特別区	23	0	17	5	1	0	0	0	0	0
全 国	3,383	993	245	596	846	311	170	92	40	90

●お問い合わせ先/財団法人交通安全総合分析センター TEL03-5609-2711 FAX03-5609-2710

●本パンフレットは、平成7年用寄附金付お年玉付郵便書等寄附金で作成した。