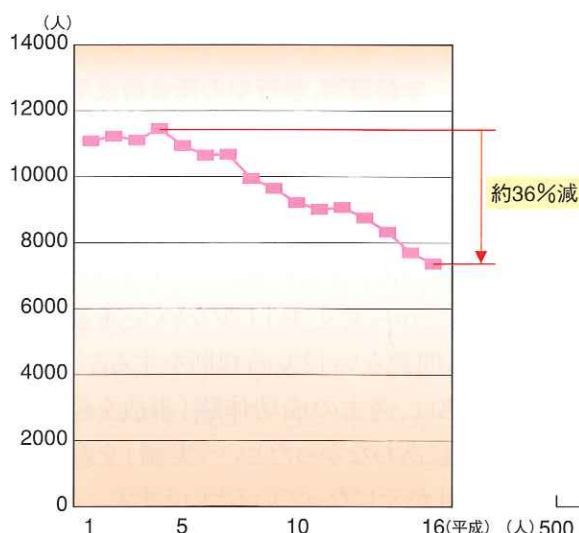


Seniors in Traffic Accidents

高齢者の交通安全

年齢と死者数

交通事故による死者は、**図1**を見てわかるように、最近のピークである平成4年の11,451人から減少が続いています。平成16年の交通事故による死者は7,358人でしたので、平成4年の交通事故死者数の約64%にまで減少したことになります。しかし、この間の交通事故の死者数の減少は、**図2**をみてわかるように、主に青・壮年によるもので、高齢者では反対に約4%増加しています。



平成4年の事故死者数
平成15年の事故死者数

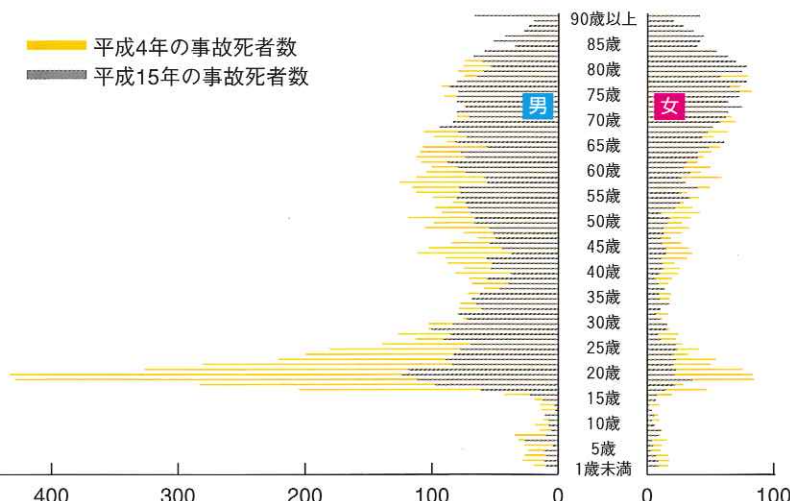


図1 交通事故死者数の推移 (平成元年～16年)

図2 平成4年と平成15年の年齢層別交通事故死者の比較

財団法人交通事故総合分析センターは、交通事故と「人間」「道路」「車両」について、科学的・総合的な調査・分析や研究をおこなって交通事故の防止と被害の軽減を図り、快適な道路交通環境の実現に寄与することを目的に設立されました。

つくば市には交通事故総合分析センターの「交通事故調査事務所」があります。つくば事務所では、実際の事故現場で事故の状況を調査していますが、この事故調査は交通事故の低減を目的とした調査・研究のためのもので、警察の捜査や保険会社の調査とは全く別のものです。



調査中の事故調査員

どのような時に事故にあうのでしょうか？

図3は、年齢層別に「四輪車に乗車している時」、「歩いている時」、「自転車に乗っている時」、「原付に乗っている時」「自動二輪車(オートバイ)に乗っている時」の状態別に「人口10万人当たりの死者数」を分けたものです。

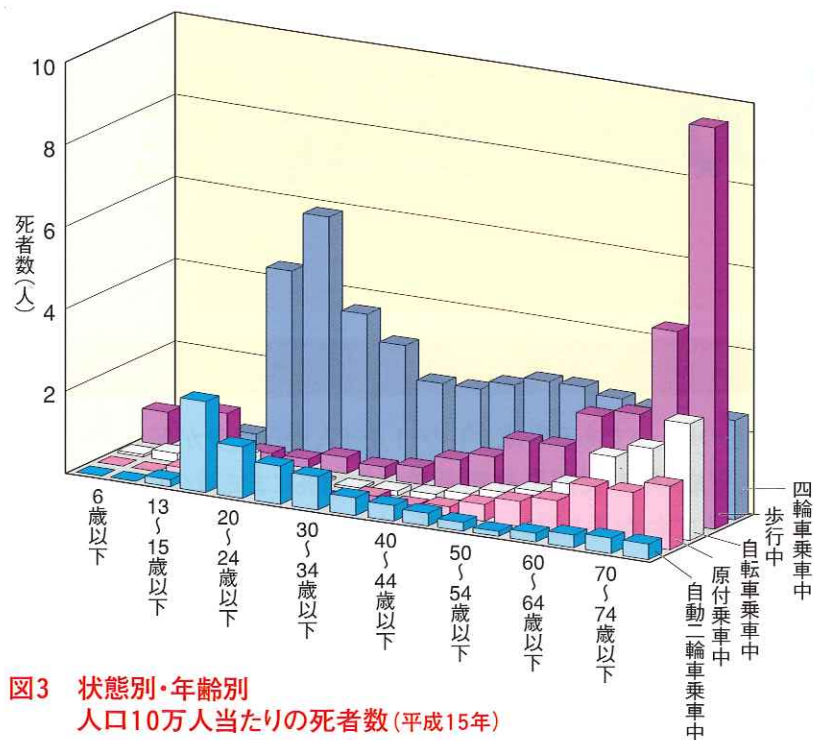


図3 状態別・年齢別
人口10万人当たりの死者数(平成15年)

これを見てわかるように、年齢が高くなるにしたがって死者数が多くなるのは、「歩行中」と「自転車乗車中」の事故です。

<歩行者事故>

平成11年から15年の5年間の「四輪車と歩行者の事故」によって死亡した歩行者は合計で12,283人でした。そのうち62%が高齢者でした(図4)。

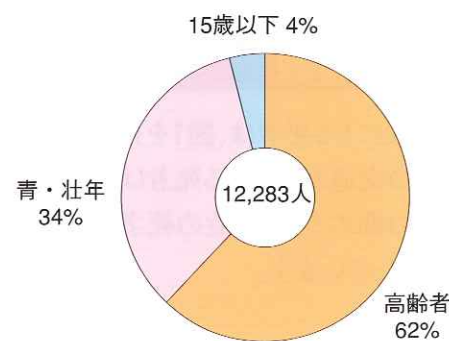


図4 年齢層別、歩行中の死者構成率
(平成11~15年)

歩行者の認知エラー・判断エラー

図5は、道路を横断中に直進車との衝突事故となった際の歩行者側のエラーの内容を表したものです。ここでいうエラーとは、過失だけではなく、「より積極的に事故を避けるような努力をしなかった」ことも指します。

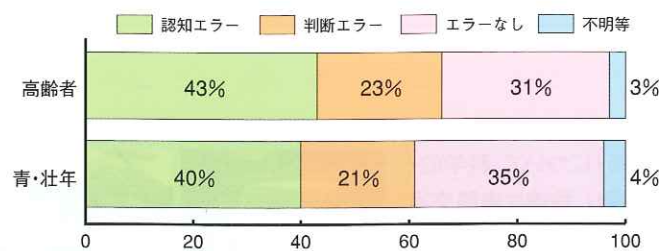


図5 直進車と横断者の歩行者事故における歩行者の事故要因(平成13~15年)

「認知エラー」とは、車が来ているかどうかを知る際に「さっき確認したから大丈夫」「少ない交通量だから」「見なくても問題ない」という判断をすることです。この判断基準は、過去の成功体験(事故を起こさなかった、事故にあわなかったという実績)を経て形成された「くせ」が元になっているといえます。

また、「判断エラー」とは「車など認知したものがどのような動きをするのか、そして自分はどのような行動をとればよいのか」という判断をする際に、間違った行動を起こしてしまうことをいいます。これは、「自分の方が先に行ける(渡れる)」「相手は自分に気付いているはず」「こちらが優先だから」との思い込みの結果といえます。

事故要因のうち、「認知エラー」が高齢者は43%、青・壮年は40%を占め、「判断エラー」が高齢者は23%、青・壮年は21%を占め、それぞれ高齢者の方がやや高めとなっています。

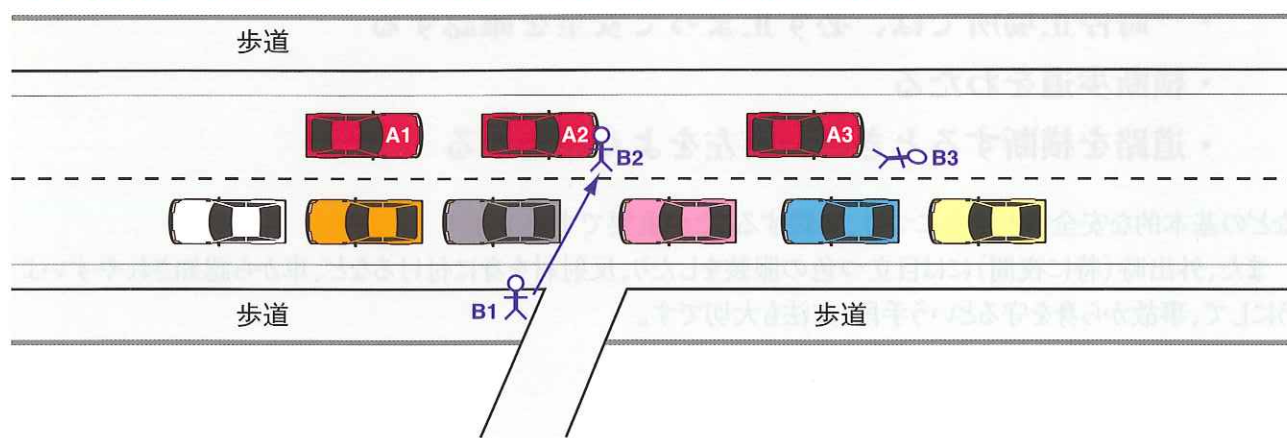
事故の事例紹介

<事故例-1> 歩行者と四輪車の事故

夕方だが、雨のせいではほとんど真暗だった。Aさん(男性40歳代、普通乗用車)は片側1車線の直線道路を時速約35kmの速度で、前走車との車間距離を25~30メートルあけて走行していた。対向する車線は渋滞でノロノロ運転となっている。

突然、渋滞している対向車線の車両の間から歩行者が飛び出し、Aさんの直前を横断しはじめた。Aさんは危険を感じて急ブレーキを踏んだ。かろうじてその歩行者を避けることはできたが、その歩行者に続いて駆け足で飛び出てきた歩行者のBさん(女性70歳代)と衝突した。事故となった現場は信号のある交差点から数十メートル離れた場所だった。

●歩行者側の事故要因 ・左右不確認 ・飛び出し ・横断歩道外横断

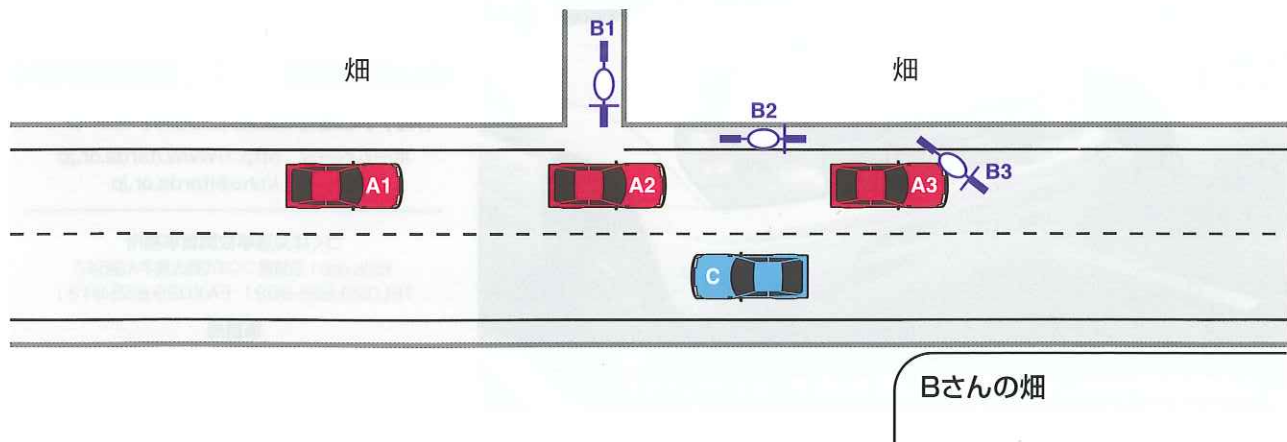


<事故例-2> 自転車と四輪車の事故

良く晴れた日だった。Aさん(男性50歳代、普通乗用車)は片側1車線の県道を時速約50kmの速度を保って走行していた。左の脇道から自転車に乗ったBさん(男性70歳代)が左折して入ってきてAさんの前方の路側帯を走行し始めた。Bさんは県道を渡ったところにある自分の畑に行く途中だった。

Bさんは対向車線の車Cが通り過ぎた後、進路を変えて県道を横断しはじめた。Aさんは、Bさんが直進すると思え追い抜こうとしたときだったため、急ブレーキをかけたが止まる事ができず、衝突した。

●自転車者側の事故要因 ・後方安全不確認 ・飛び出し





交通事故調査への
ご協力をお願いいたします。

おわりに

高齢者事故といっても、他の年代には現れていない事故形態や事故要因が突如として現れるものではありません。現在のところ、高齢者の交通安全に専用の対策があるわけではなく、

- ・ 一時停止場所では、必ず止まって安全を確認する
- ・ 横断歩道をわたる
- ・ 道路を横断するときは、右左をよく確認する

などの基本的な安全行動を身につけ、実践することが重要です。

また、外出時(特に夜間)には目立つ色の服装をしたり、反射材を身に付けるなど、車から認知されやすいようにして、事故から身を守るという手段・方法も大切です。



交通事故総合分析センターの調査車両は緊急自動車に指定されています

交通事故総合分析センター

財団法人 交通事故総合分析センターは、平成4年(1992年)に警察庁、運輸省(当時)、建設省(当時)からの設立許可を受け設立された日本で唯一、国家公安委員会の指定を受けた交通事故低減のための調査・分析を行っている機関です。

お問合せ先

(財)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

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塚647
TEL029-855-9021 FAX029-855-9131

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