



## 平成23年中の交通事故の特徴

平成23年中の交通事故に関するデータ<sup>1</sup>が警察庁より発表された。交通事故による死者数<sup>2</sup>は、4,611人で11年連続の減少となった。交通事故発生件数や負傷者数も7年連続で減少、発生件数は、前年より約3万4千件少ない69万1,932件となり、平成4年以来19年振りに70万件以下となった(図1)。

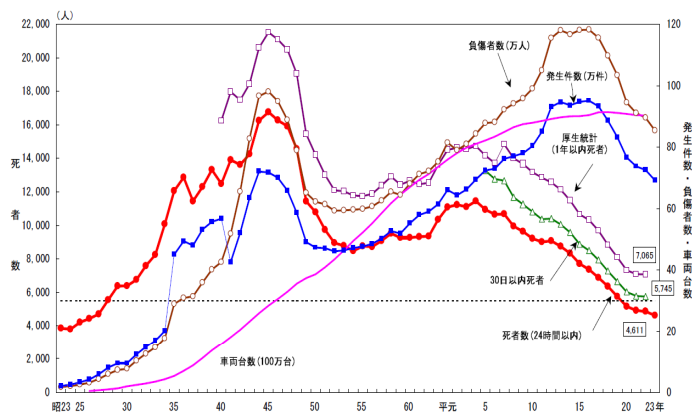


図1. 交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移

出典：警察庁交通局

「平成23年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取り締まり状況について」

近年の交通死亡事故の特徴として以下の3点をあげることができる。

- ① 死者数は、高齢者(65歳以上)の占める割合が高く、他の年齢層に比べ減少率が低い。高齢者の死者数の内訳を見ると、歩行中が49.6%と半数近くを占めている。
- ② 運転者(原付以上運転者を指す)が第1当事者となる死亡事故でも、高齢者の占める割合が最も高く、減少率が低い。
- ③ 運転者が第1当事者となる事故で、悪質・危険性の高い違反(「飲酒運転」や「最高速度違反」)は減少しているが、「漫然運転」や「脇見運転」による事故がなかなか減らない。

平成23年中の交通死亡事故については、高齢者の死者数が前年比7.7%減と、平成13年から22年までの平均増減率2.5%減と比較すると、大きく減少していることが特徴となっているが、依然として高齢者が占める割合が高いことには変わりはない。

本稿では、①、②の高齢者に関する動向に着目すると

ともに、高齢運転者の事故の特徴を整理し、注意すべき点などを確認したい。

### 1. 高齢者が半数を占める交通事故死者数

交通事故死者数に占める高齢者(65歳以上)の割合は、高齢者人口の増加などに伴って、昭和50年代前半から増加傾向を示し、平成5年には若者(16~24歳)を上回った(図2)。

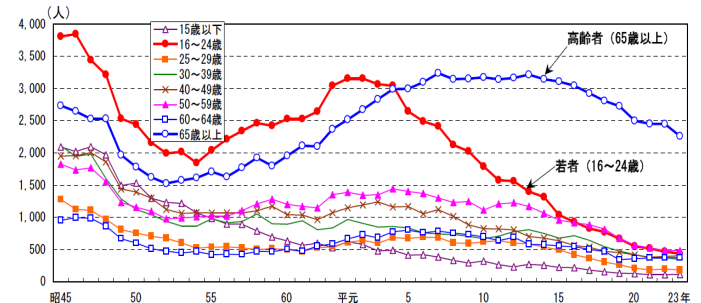


図2. 年齢層別死者数の推移

出典：警察庁交通局

「平成23年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取り締まり状況について」

交通事故死者数における高齢者の増加は、高齢者人口の増加と関連が深いものの、全人口に占める高齢者の割合(高齢化率)が23.1%であるのに対して、死者数に占める割合は49.1%と2倍を超える比率となっており、高齢化率の増加だけが原因とは言えない(図3)。

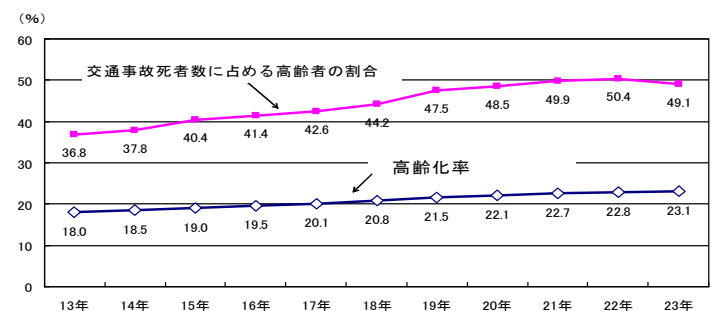


図3. 高齢化率と交通事故死者数に占める高齢者の割合の推移

出典：警察庁統計、総務省統計より東京海上日動リスクコンサルティング(株)作成

これは、欧米諸国と比較しても明らかで(図4)、日本の高齢者の交通事故死者数に占める割合は、顕著に高い値を示している(図3は24時間以内死亡者、図4は30日以内死亡者のため数値は一致しない)。

こうした中で、平成23年中の交通事故死者数では、高齢者の減少幅が近年になく大きかったことから、この

<sup>1</sup> 「平成23年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取り締まり状況について」警察庁交通局 2012年1月26日

<sup>2</sup> 「死者数」とは、交通事故発生から24時間以内に死亡した人数をいう

傾向を維持することができれば、今後の交通事故死者数の更なる減少が期待されることである。

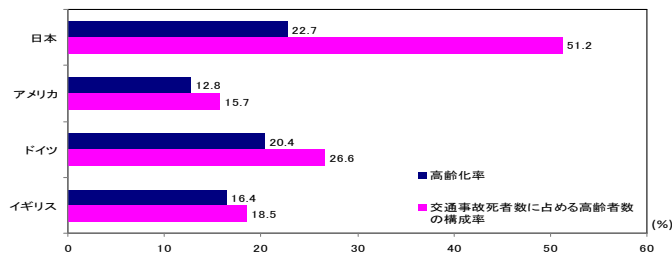


図4. 高齢化率と高齢者交通事故死者数の構成比の国際比較 (2009年)

出典：内閣府「交通安全白書」平成23年版より  
 東京海上日動リスクコンサルティング(株)作成  
 注：1. 数値は、IRTAD資料による  
 2. 交通事故死者数は、交通事故から30日以内に死亡した人数  
 3. アメリカの人口構成は2008年数値

## 2. 高齢運転者の死亡事故割合も高い

運転者(第1当事者)による死亡事故件数は、平成18年に高齢者が若者を上回って最も多くなった(図5)。

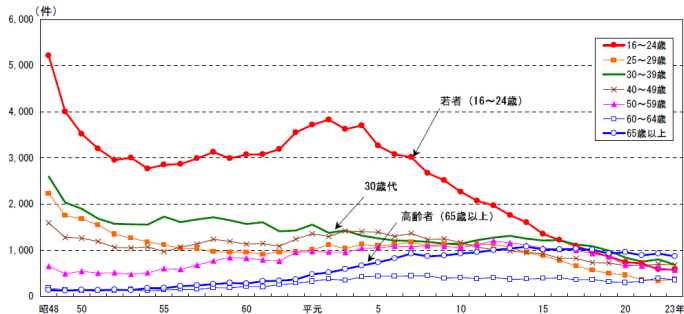


図5. 運転者の年齢層別死亡事故件数の推移

出典：警察庁交通局  
 「平成23年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取り締まり状況について」

高齢運転者による死亡事故は、運転免許保有者数が10年間で約1.7倍に増加していることなどを背景に、年齢層別で見たときの高齢者が占める割合も増加し、平成20年以降、20%台が続いている(図6)。

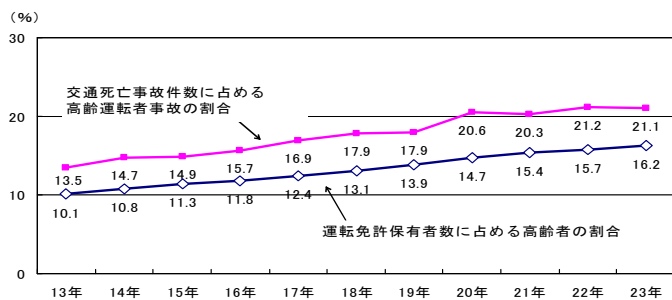


図6. 免許保有者数と死亡事故件数に占める高齢者の割合の推移  
 出典：警察庁統計より東京海上日動リスクコンサルティング(株)作成

## 3. 高齢運転者の事故の特徴

高齢運転者の事故の特徴を事故類型別で見ると、車両相互の事故が多く、特に「正面衝突」と「出会い頭」事故が多い(表1)。

次に、法令違反別で見ると、「漫然運転」や「運転操作不適」、「脇見運転」が多いが、高齢者以外の運転者と比較すると、「最高速度違反」の割合が低い一方で、「一時不停止」や「優先通行妨害」が高くなっている(図7)。

また、全年齢平均に比べ、高齢者運転者に多い事故として、車両単独の事故もあげられる(表1)。これは、法令違反別で見たときに「運転操作不適」が多いことと関連していると考えられる。運転者の年齢と操作事故率との関係を分析した研究<sup>3</sup>によれば、特に「ペダル踏み間違い」の事故率(ペダル踏み間違い事故件数÷全交通人身事故件数)は、75歳以上で極めて多く、64歳以下が1%程度であるのに対して、65~74歳では約2%、75歳以上は約3%となる。「ペダル踏み間違い」事故は、死亡率(死亡運転者÷事故に関与した全運転者数)も高く全ての交通人身事故平均の約17倍にもなるといわれており、高齢運転者にとって、注意したい事故のひとつといえる。

表1. 事故類型別に見た高齢者自動車等運転者の特徴

事故類型別	高齢者(65歳以上)		全年齢	
	件数	構成率 (%)	件数	構成率 (%)
人対車両	209	24.1	1,473	35.8
正面衝突	123	14.2	447	10.9
追突	45	5.2	294	7.1
出会い頭	168	19.4	560	13.6
追越時等	7	0.8	51	1.2
左折時	3	0.3	52	1.3
右折時	53	6.1	238	5.8
その他	22	2.5	143	3.5
計	421	48.5	1,785	43.3
車両単独	231	26.6	840	20.4
列車	7	0.8	20	0.5
合計	868	100.0	4,118	100.0

出典：警察庁統計より東京海上日動リスクコンサルティング(株)作成  
 注：1. 数値は、自動車等運転者が、第1当事者となった死亡事故件数  
 2. 「列車」とは、列車が当事者となった踏切上の事故をいう  
 3. 黄色のハッチングは、全年齢と比較して特徴的な構成率を示す

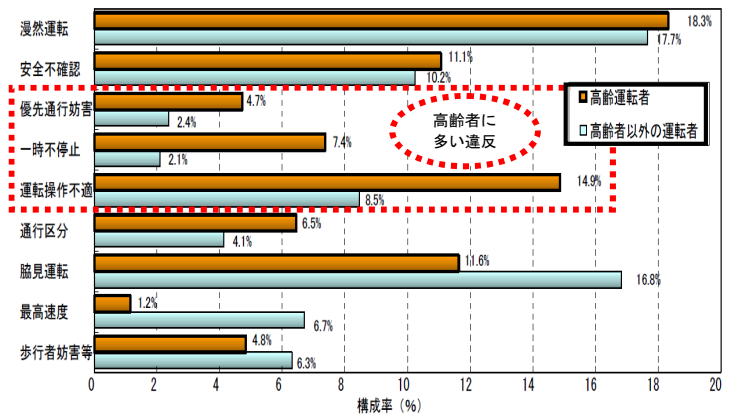


図7. 自動車等運転者の主な法令違反別死亡事故件数(構成率)

出典：警察庁交通局  
 「平成23年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取り締まり状況について」

高齢者は、加齢に伴う身体的な変化から、周囲への注意が十分でなかったり、ブレーキやハンドル操作などの反応が遅れてしまったりといった運転になり、それが事故の原因になることが多いといわれている。加えて、高齢運転者が一時停止標識を見落としたり、きちんと一時停止を行っているつもりでも、実際には完全に止まっていなかったりと、法令遵守が不十分なため事故にいたるケースも少なくない。

「いつもの慣れた道だから安全だろう」などと、注意を怠ることなく、一時停止などの法令をしっかり守ることで、死亡事故の加害者になるという最悪の事態を避けることができることを、これらのデータは示している。

交通事故ゼロに向けて、まず法令遵守からはじめることを、この機会にぜひ再認識したい。

<sup>3</sup> 「運転操作の誤りを防ぐ」ITARDA INFORMATION86 (財) 交通事故総合分析センター 2010年12月