

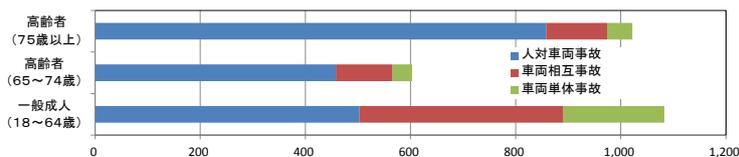
資料5-1

# 高齢者が関わる事故の実態

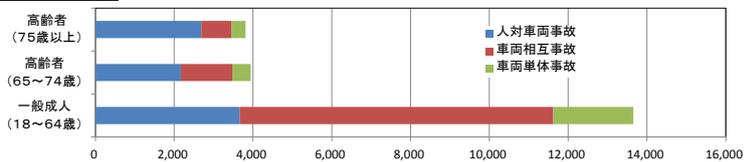
1

## 高齢者の被害の状況

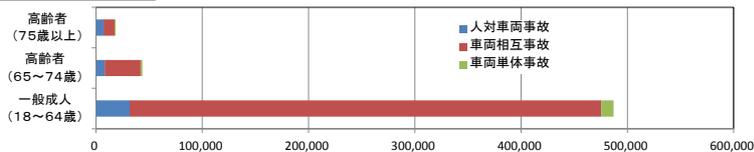
### ○ 死亡者数



### ○ 重傷者数



### ○ 軽傷者数

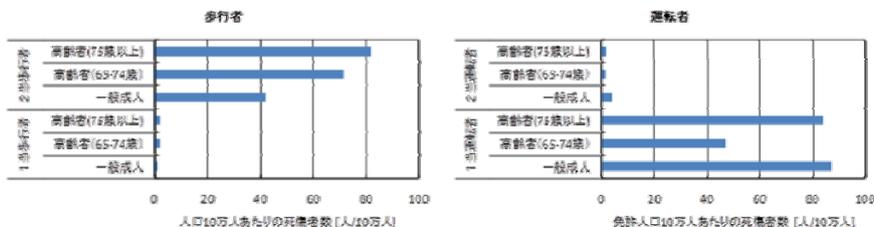


※2007年事故データより

2

## 人対車両事故の状況①

当事者別の単位人口当たり(歩行者は人口、運転者は免許人口)の死傷者数(1当・2当別、年齢層別)



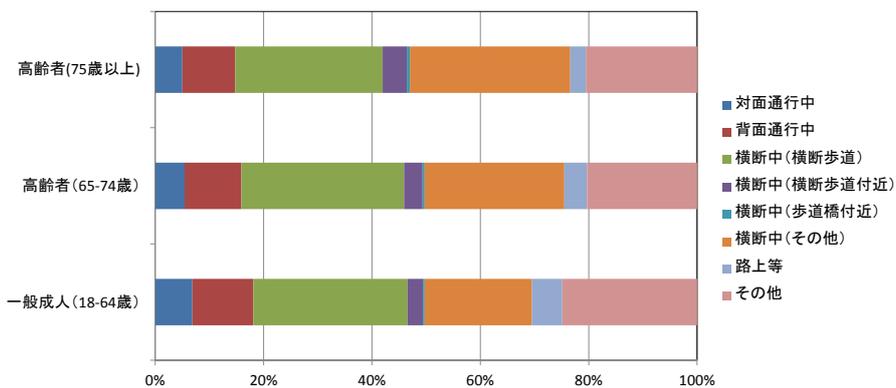
※2007年事故データより

- 人対車両事故について、歩行者の年齢別で見ると、高齢者(65~74歳)および高齢者(75歳以上)の死傷者数が一般成人よりも多く、年齢が高くなるほど死傷者数が多い傾向が見られる。
- 運転者の年齢別で見ると、高齢者(65~74歳)に比べて高齢者(75歳以上)と一般成人の死傷者数が多い。

3

## 人対車両事故の状況②

歩行者の年齢別死傷者数の状態別割合



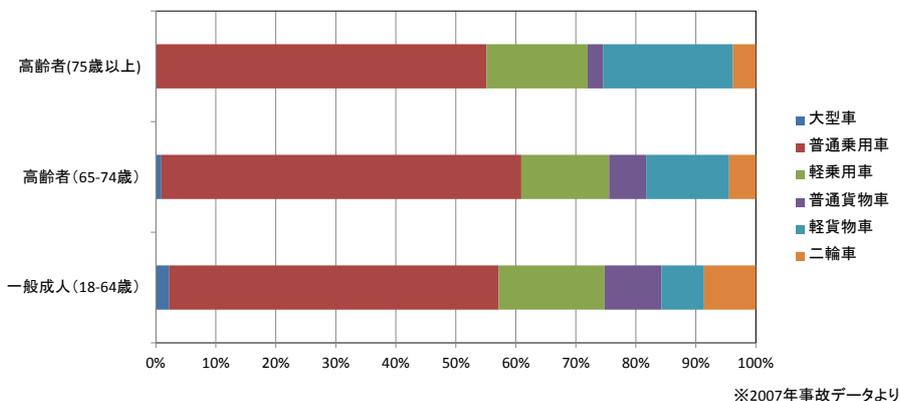
※2007年事故データより

- 高齢になるほど「横断中(その他)」の割合が増える。

4

### 人対車両事故の状況③

運転者の年齢別死傷者数の車種別割合

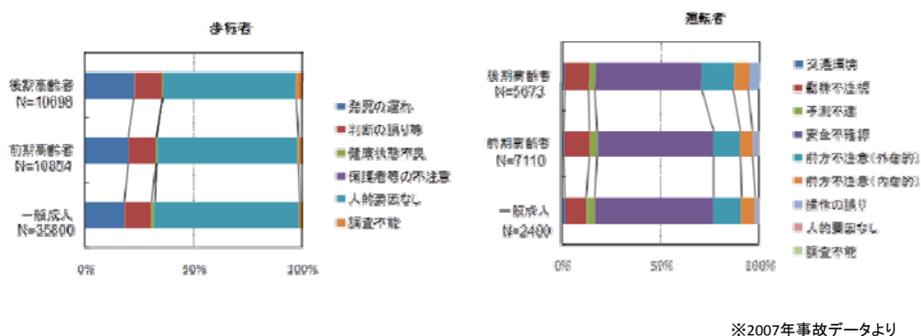


- 高齢になるほど「軽貨物車」の割合が増える。
- 高齢になるほど「大型車」、「二輪車」の割合は減る。

5

### 人対車両事故の状況④

人対車両事故の当事者別の人的要因

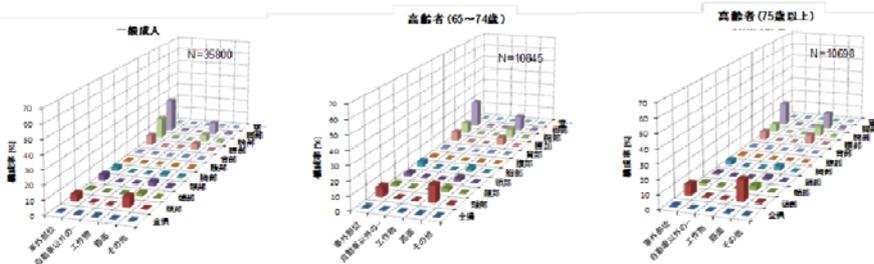


- 歩行者起因事故の要因を見ると、高齢になるほど「発見遅れ」が増加する傾向にある。
- 運転者起因事故の要因を見ると、高齢になるほど「前方不注意」や「操作の誤り」が増加する傾向にある。

6

## 人対車両事故の状況⑤

年齢別の傷害部位と加害部位の関係(歩行者)

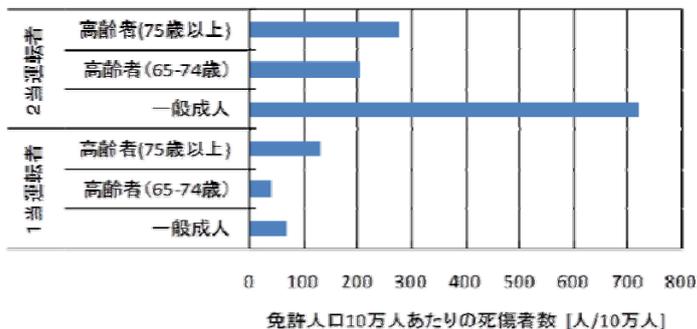


※2007年事故データより

➤ 高齢者は一般成人よりも頭部を路面で損傷する割合が高い傾向にある。

## 車両相互事故の状況①

車両相互事故における免許人口10万人あたりの死傷者数  
(1当・2当別、年齢層別)

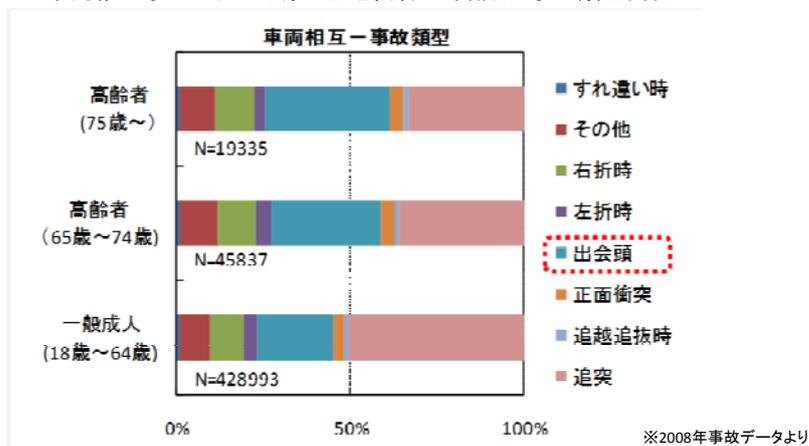


※2007年事故データより

➤ 一般成人が被害者(2当)となる事故の死傷者数が多く、高齢者(75歳以上)が加害者(1当)となる事故の死傷者数が多い傾向にある。

## 車両相互事故の状況②

車両相互事故における第1当運転者の年齢別・事故類型割合

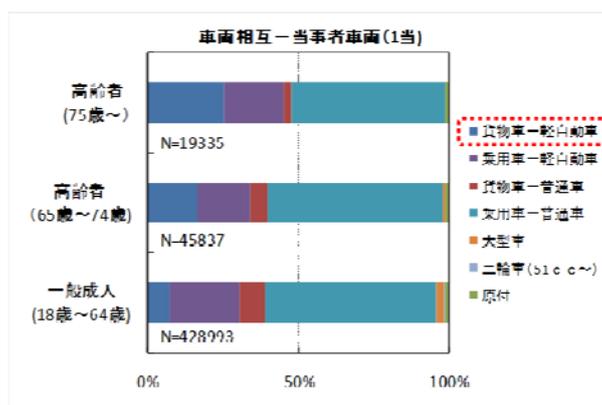


➤ 高齢になるほど、「出会い頭事故」及び「正面衝突」の割合が増える傾向にある。

9

## 車両相互事故の状況③

車両相互事故における当事者の年齢別・車種別割合



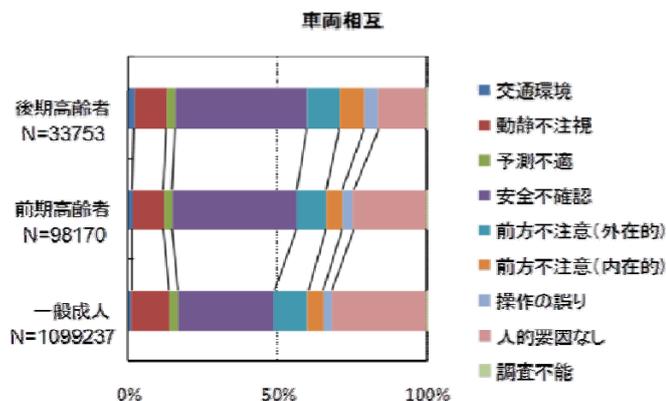
➤ 高齢になるほど、「軽貨物自動車」の割合が増える傾向にある。

10

※2007年事故データより

### 車両相互事故の状況④

車両相互事故における当事者の年齢別・人的要因別割合

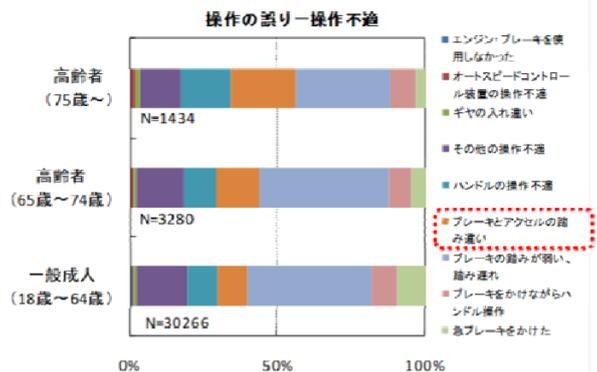


- 高齢になるほど、「安全不確認」の割合が増える傾向にある。
- 「前方不注意(内在的)」及び「操作の誤り」も、高齢になるほど若干割合が増える傾向にある。

※2007年事故データより

### 車両相互事故の状況⑤

車両相互事故のうち当事者の操作の誤りによる事故における当事者の年齢別・人的要因別割合

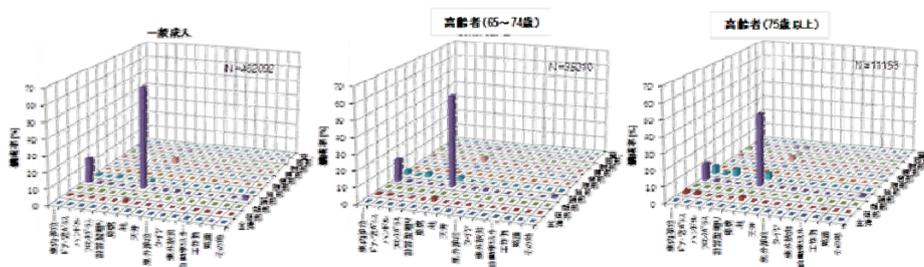


- 高齢になるほど、「ハンドルの操作不適」及び「ブレーキとアクセルの踏み間違い」による事故の割合が増える傾向にある。

※2008年事故データより

## 車両相互事故の状況⑥

年齢別の傷害部位と加害部位の関係



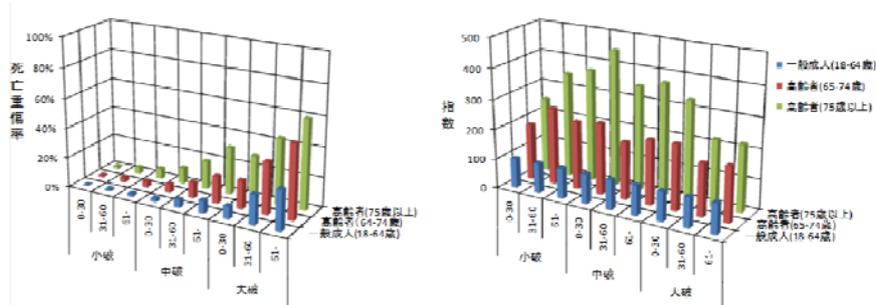
※2007年事故データより

- 高齢者は一般成人よりも車内部位・ハンドル・座席と胸部の割合が高い傾向にある。

13

## 車両相互事故の状況⑥

四輪相互事故における衝撃程度別の死亡重傷率と指数



※2008年事故データより

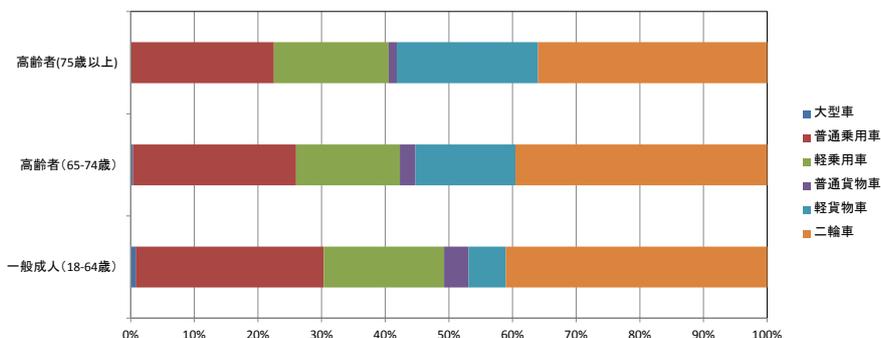
- どの年齢層も車両損壊程度、危険認知速度が大きくなるにつれて死亡重傷率が高くなる。
- ただし、高齢者は車両損壊程度が小破や中破であっても一般成人よりも死亡重傷率が高い傾向がある。特に75歳以上の高齢者が顕著である。

14



## 車両単独事故の状況②

車両単独事故における年齢別・車種別の死傷者数



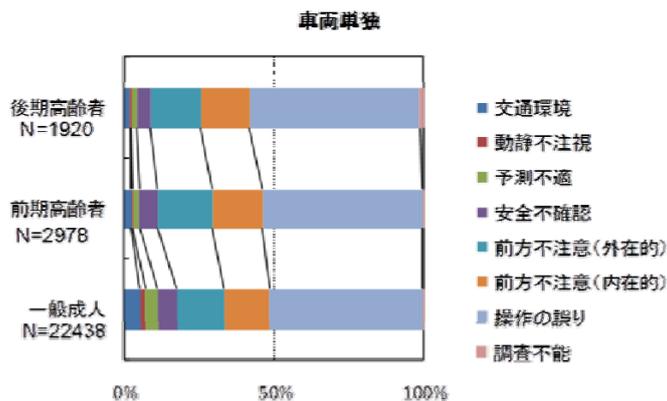
※2007年事故データより

➤ 高齢になるほど、「軽貨物車」での死傷者数の割合が増える傾向にある。

17

## 車両単独事故の状況③

車両単独事故における当事者の年齢別・人的要因別割合



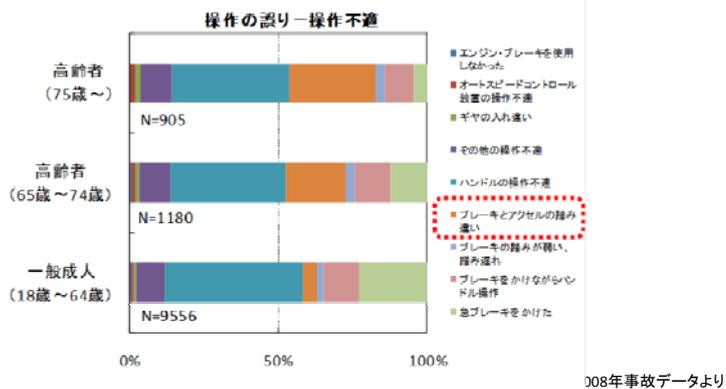
※2007年事故データより

➤ 高齢者(65~74歳)および高齢者(75歳以上)は一般成人に比べて「前方不注意」および「操作の誤り」の割合が増える傾向にある。

18

### 車両単独事故の状況④

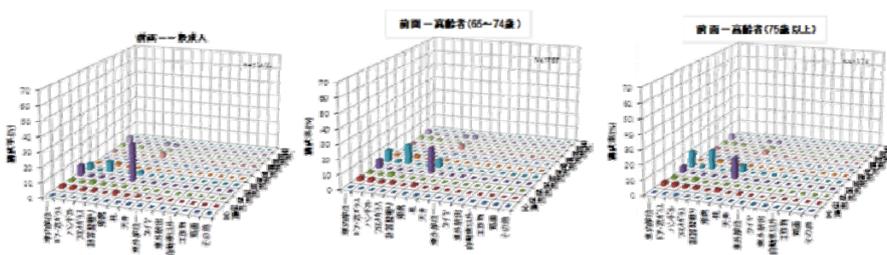
車両単独事故のうち当事者の操作の誤りによる事故における  
当事者の年齢別・人的要因別割合



➤ 高齢になるほど、「ブレーキとアクセルの踏み間違い」による事故の割合が増える傾向にある。

### 車両単独事故の状況⑤

年齢別の傷害部位と加害部位の関係



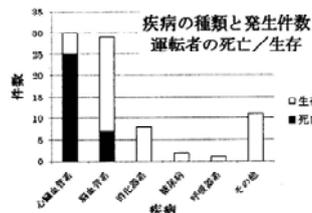
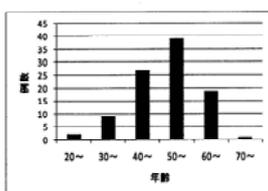
※2008年事故データより

➤ 高齢者は一般成人よりも車内部位・ハンドル・座席と胸部の割合が高い傾向にある。

## 健康起因事故①

- ・健康起因による事業用自動車の事故は年間約100件※(バス、ハイタク、トラック)
- ・件数はバス、ハイタク、トラックほぼ同数
- ・心臓疾患、脳疾患が各約3割

	例数	比率(%)
乗合バス	25	25.8
乗合バス(高速)	5	5.2
貸切バス	2	2.1
ハイヤー・タクシー	35	36.1
トラック	30	30.9
合計	97	100.0



業態毎の報告例数  
(平成19年度)

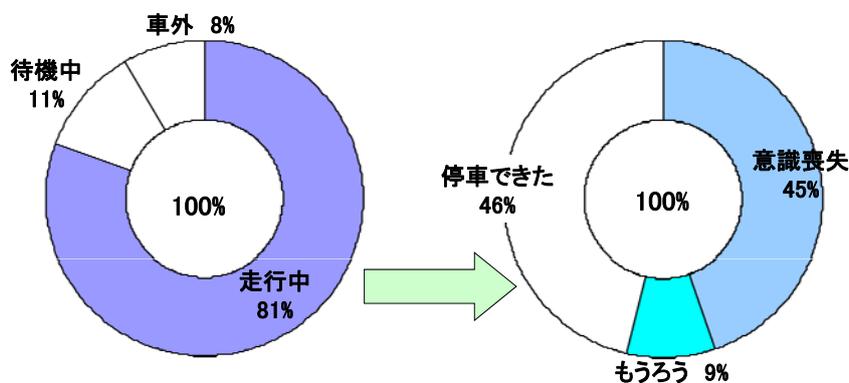
運転者の年齢

疾病の種類と発生件数

※国土交通省 事業用自動車の自動車事故報告書平成19、20、21年度ベース

## 健康起因事故②

- ・報告例の約8割は走行中の事故
- ・このうち、意識喪失、もうろう状態で運転者が停車出来なかったケースが約半数



※国土交通省 事業用自動車の自動車事故報告書平成19、20、21年度ベース