

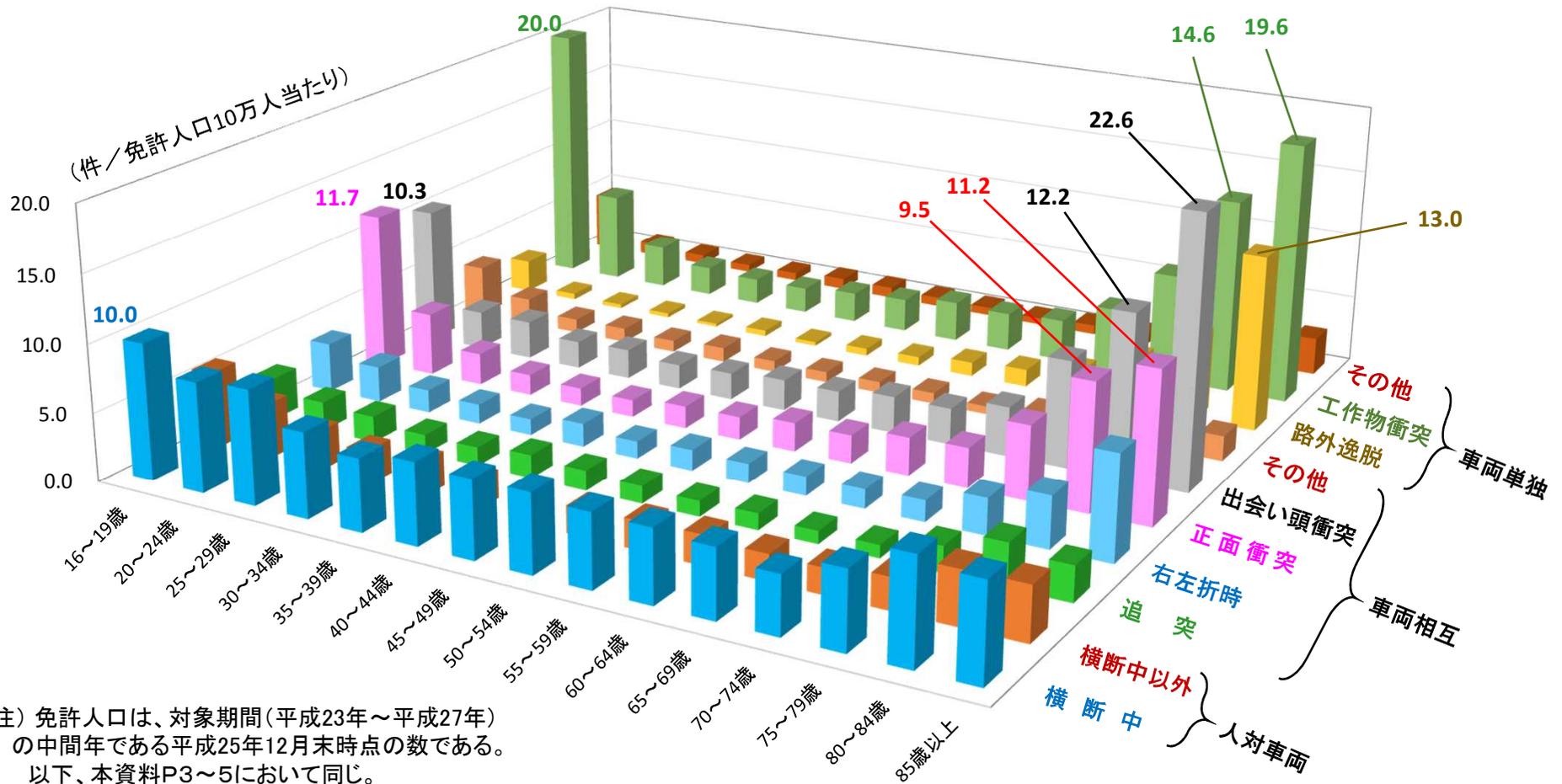
高齢運転者に係る死亡事故の 特徴について

平成29年2月28日
警察庁交通局

1 類型別死亡事故における年齢層別比較

図 免許人口10万人当たり類型別死亡事故(原付以上第一当事者)件数(平成23年~平成27年)

類型別死亡事故件数(免許人口10万人当たり)

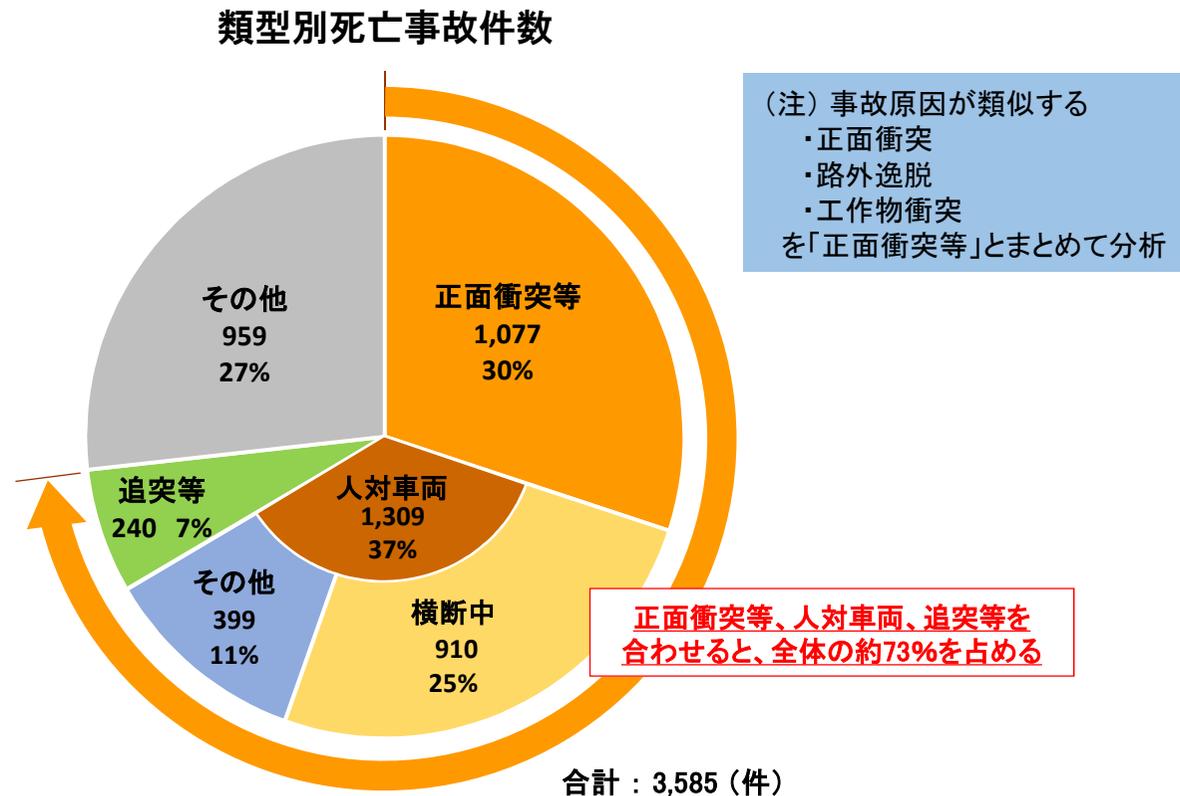


(注) 免許人口は、対象期間(平成23年~平成27年)の中間年である平成25年12月末時点の数である。以下、本資料P3~5において同じ。

- 免許人口10万人当たりの類型別死亡事故件数を見ると、高齢運転者は全体的に件数が多く、出会い頭衝突や工作物衝突、路外逸脱や正面衝突が特に多く、これらは年齢が上がるほど件数が増加する傾向にある。

2 死亡事故における類型別比較

図 類型別死亡事故(原付以上第一当事者)件数(平成27年)



(注) ・「正面衝突等」とは、事故原因が類似する正面衝突、路外逸脱、工作物衝突を合計したものであり、いずれも道路上を進行中の車両運転者が運転を誤って道路外に逸走したことによる事故である。

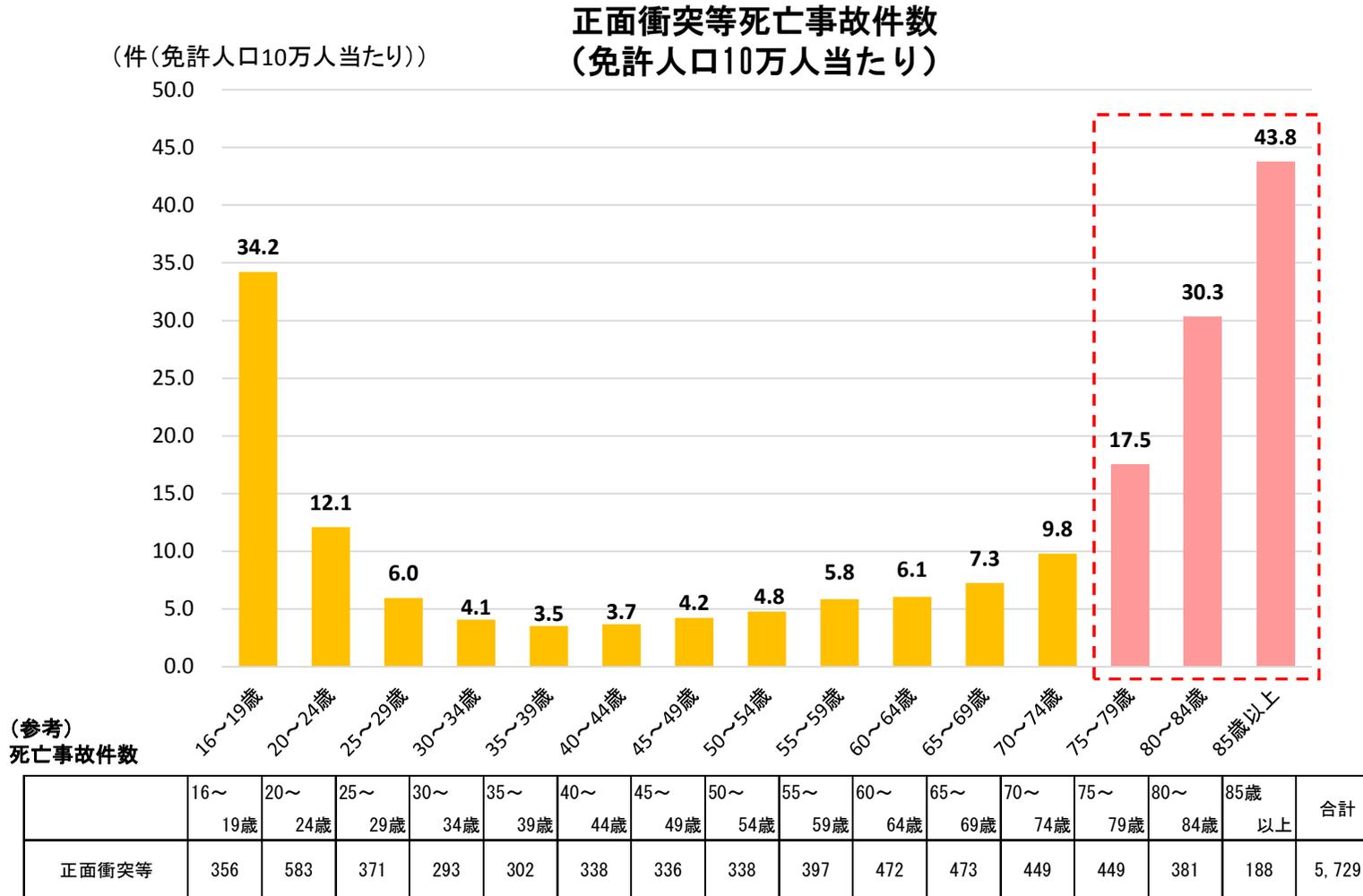
・「追突等」とは、追突と駐車車両衝突を合計したものである。

・「人対車両(その他)」とは、横断中以外の歩行者と衝突する事故で、路上作業中や路上横臥等である。

- 死亡事故全体のうち、正面衝突等(正面衝突、路外逸脱、工作物衝突)、人対車両(横断中、その他)、追突等(追突、駐車車両衝突)は、全体の約73%を占める。

3 正面衝突等死亡事故における年齢層別比較

図 免許人口10万人当たり正面衝突等(正面衝突、路外逸脱、工作物衝突)死亡事故(原付以上第一当事者)件数(平成23年～平成27年)

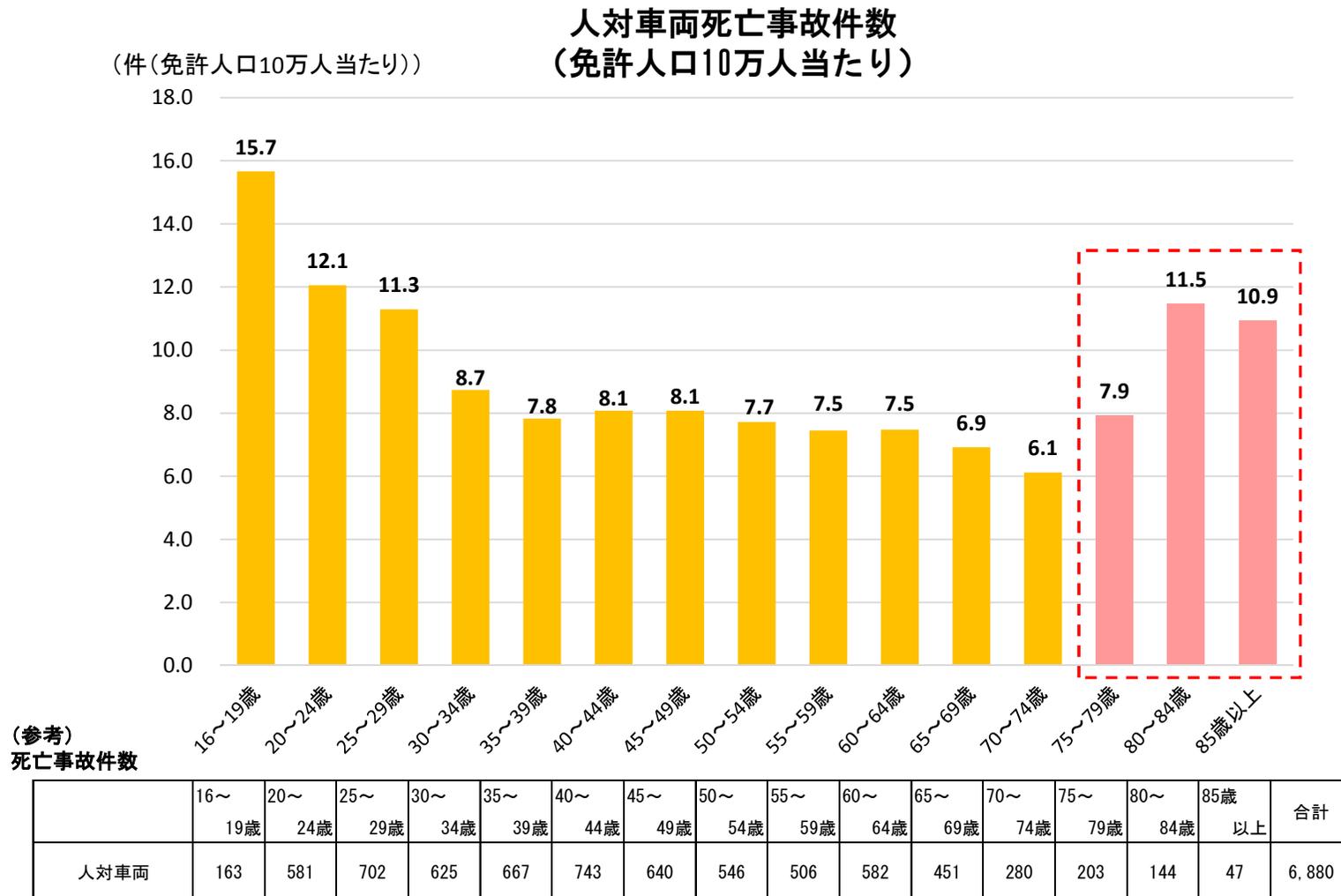


(注)・合計には15歳以下の第一当事者による死亡事故を含む。以下同じ。

- 正面衝突等死亡事故を免許人口10万人当たりで見ると、75歳以上の年齢層で件数が多くなる傾向にある。

4 人対車両死亡事故における年齢層別比較

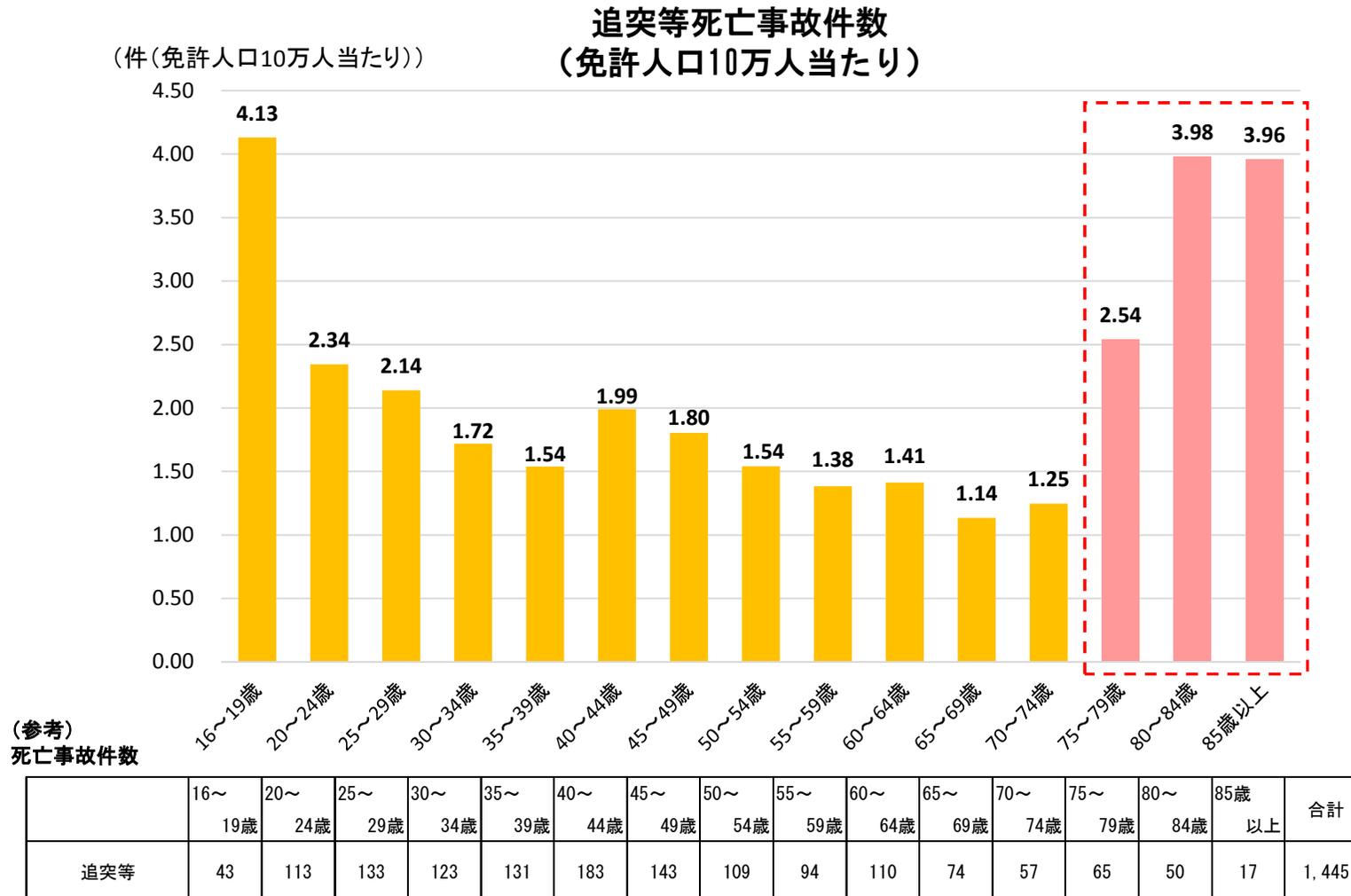
図 免許人口10万人当たり人対車両(横断中、その他)死亡事故(原付以上第一当事者)件数(平成23年～平成27年)



- 人対車両死亡事故を免許人口10万人当たりで見ると、75歳以上の年齢層で件数が比較的多くなる傾向にある。

5 追突等死亡事故における年齢層別比較

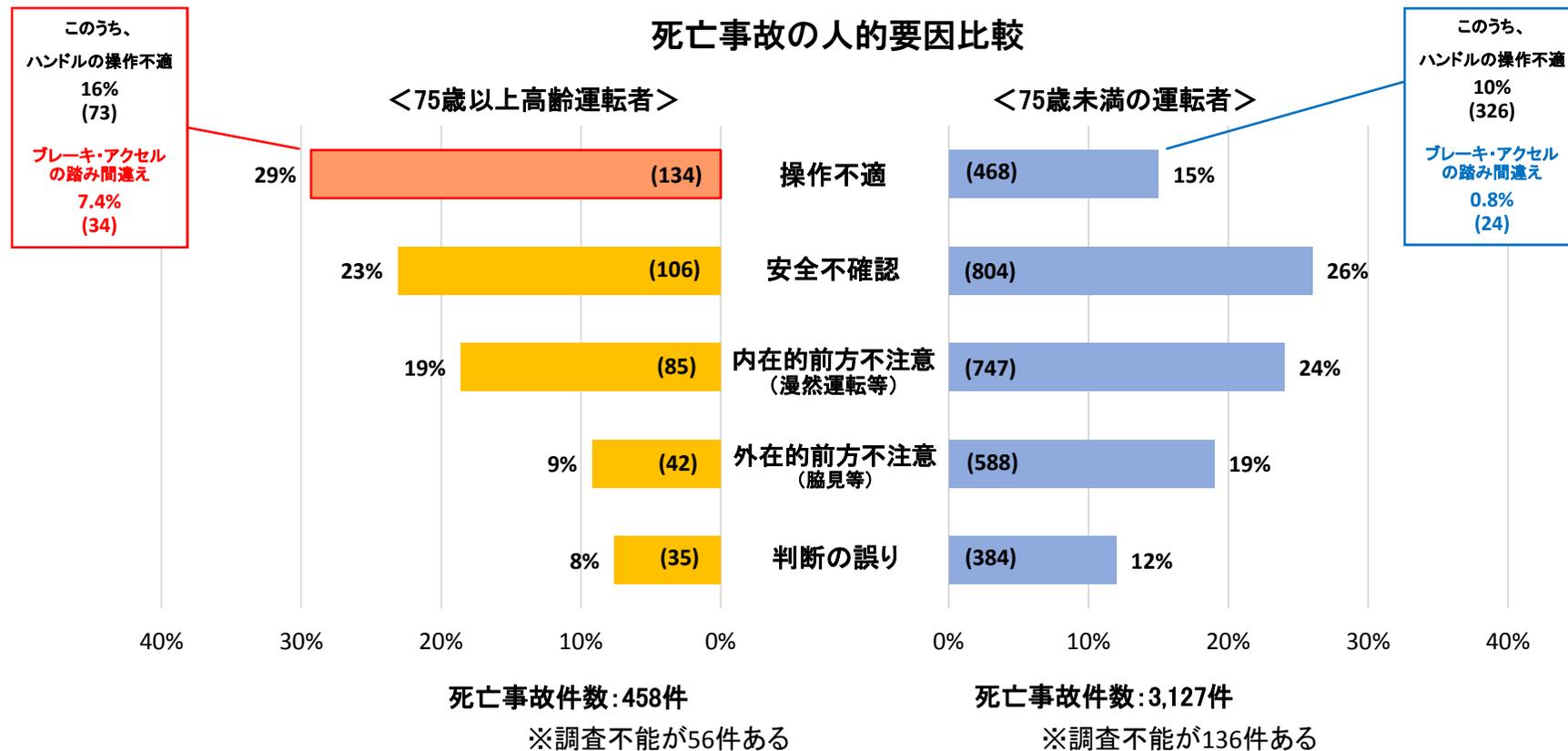
図 免許人口10万人当たり追突等(追突、駐車車両衝突)死亡事故(原付以上第一当事者)件数(平成23年～平成27年)



- 追突等死亡事故を免許人口10万人当たりで見ると、75歳以上の年齢層で件数が多くなる傾向にある。

6 死亡事故における人的要因比較(1)

図 死亡事故(原付以上第一当事者)の人的要因(平成27年)

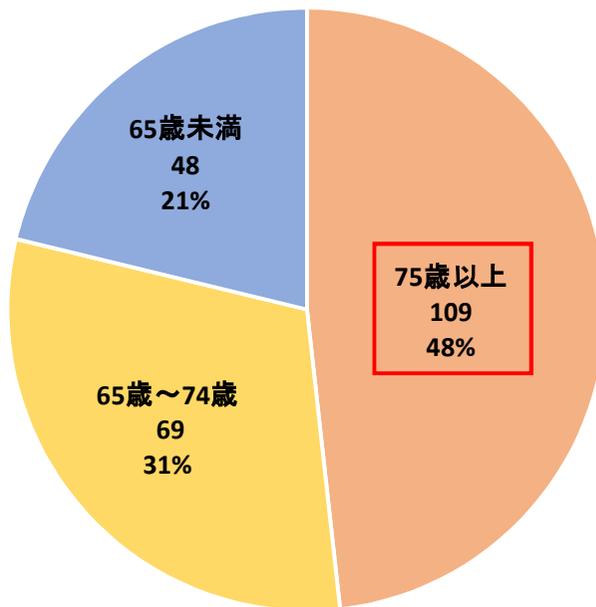


- 75歳以上の高齢運転者による死亡事故について人的要因を見てみると、操作不適が最も多く発生している。
- ブレーキ・アクセルの踏み間違えによる死亡事故は、全体に占める割合は小さいものの、75歳以上の高齢運転者による死亡事故は7.4%であり、75歳未満の運転者による死亡事故(0.8%)と比べて約9.7倍高い水準にある。

7 死亡事故における人的要因比較(2)

図 ブレーキ・アクセルの踏み間違いによる死亡事故件数及び死亡事故率(自動車運転者第一当事者)(平成23年～平成27年)

ブレーキ・アクセルの踏み間違いによる
死亡事故件数



合計：226(件)

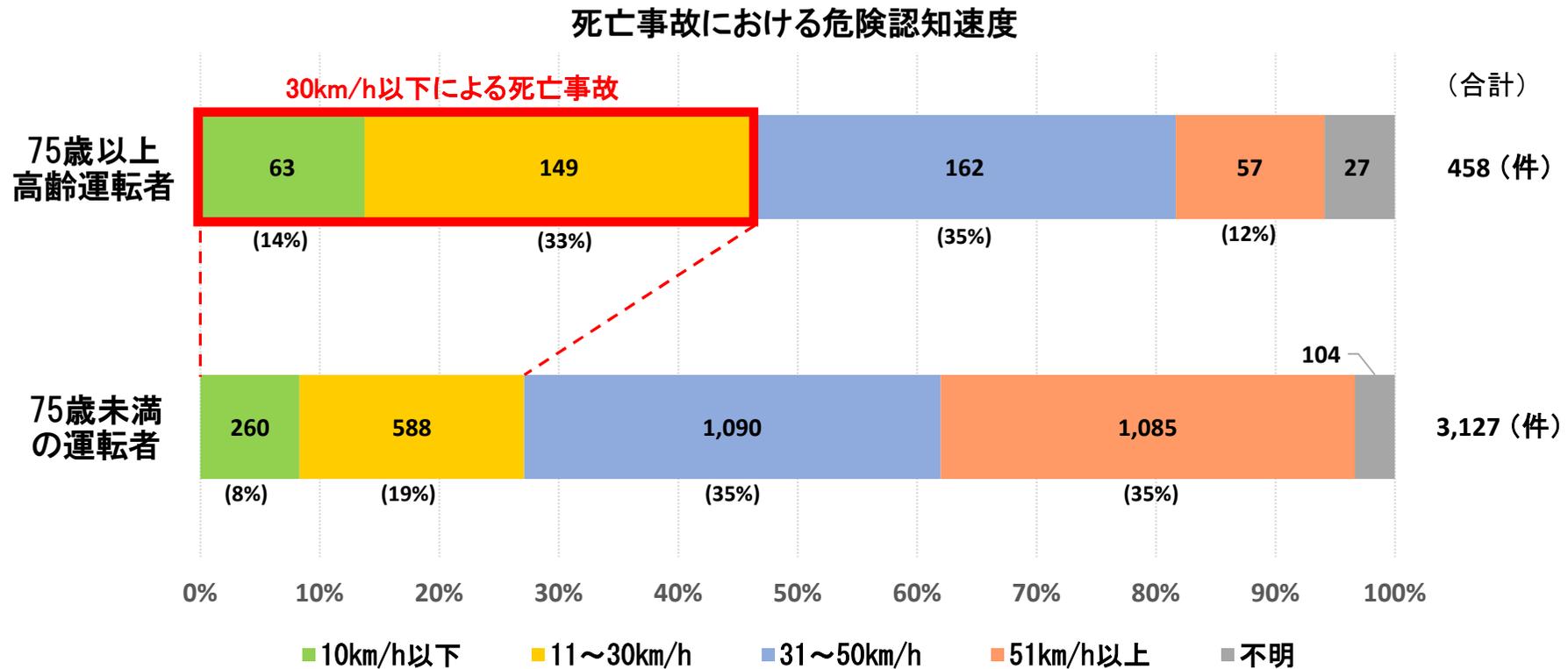
ブレーキ・アクセルの踏み間違い事故の
死亡事故率

年齢層	死亡事故率
75歳以上	2.10 %
75歳未満	0.45 %

- ブレーキ・アクセルの踏み間違いによる死亡事故の内訳をしてみると、75歳以上によるものが全体の約半数を占めており、また、死亡事故率についても、75歳以上は75歳未満に比べて高い水準にあることから、高齢運転者ほど死亡事故につながりやすい傾向にある。

8 死亡事故における危険認知速度比較

図 死亡事故(原付以上第一当事者)の危険認知速度(平成27年)



※ 「危険認知速度」とは、運転者が相手方車両、人、物件等を認め、危険を認知した時点の速度をいい、具体的にはブレーキやハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。

- 75歳以上の高齢運転者による死亡事故のうち時速30km以下の危険認知速度によるものが占める割合は約46%で、75歳未満の運転者(約27%)と比べて約1.7倍高い水準にある。