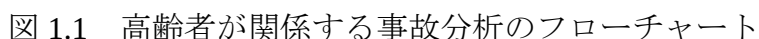


- 平成 20 年度・平成 21 年度の分析結果抜粋 -

2008 度は高齢者が第 1 当事者のみだけではなく第 2 当事者になった場合も含めた分析を行い、高齢者が加害側・被害側になった場合の特徴を把握する。2009 年度は、2008 年度の分析結果において今後の課題とされた、加害部位と損傷主部位及び損傷程度の詳細な分析を実施するとともに、高齢者（65 歳～74 歳）が運転者として加害者になりやすい事故類型及び車種に対する詳細な分析、高齢者（75 歳以上）特有の事故類型・車種に焦点を当てた事故分析を実施する（図 1. 1）。



2. 2008 年度の分析結果

2. 1 高齢者が関係した事故の死者数および死傷者数の推移（1997 年～2007 年）

- 死者数および死傷者数は一般成人の男性が最多となる類型が多いが、人対車両事故の死者数のみ高齢者（75 歳以上）の女性が最も多かった。
- 一般成人の男性・女性は死者数・死傷者数ともに減少傾向である。
- 高齢者は車両相互、車両単独が増加しており、特に高齢者（75 歳以上）の増加が著しい。

2. 2 事故類型別の死傷者数の推移の特徴（2002 年と 2007 年の比較）

- 高齢者（65～74 歳）および高齢者（75 歳以上）の歩行者が横断歩道横断中に死傷する事故が増加傾向である。
- 高齢者（65～74 歳）の運転者が対面通行中、背面通行中、横断歩道横断中の歩行者を死傷させてしまう事故が増加傾向である。
- 高齢者（65～74 歳）の運転者が左折時および右折時に加害者（1 当）になる事故の死傷数が増加傾向である。
- 高齢者（75 歳以上）の工作物と衝突する単独事故、路外逸脱の単独事故が増加傾向である。

2. 3 人口および免許人口当たりの死傷者数（図 1、図 2）

- 高齢者が歩行者として死傷する事故は多い。
- 運転者として歩行者を死傷させてしまう事故では、一般成人と高齢者（75 歳以上）が多い。
- 一般成人が被害者（2 当）となる事故の死傷者数が最も多い。
- 高齢者（75 歳以上）が加害者（1 当）となる事故（正面衝突、出会い頭）の死傷者数も多い。
- いずれの事故類型においても、高齢者（75 歳以上）、一般成人、高齢者（65～74 歳）の順で死傷者数が多い傾向が共通している。

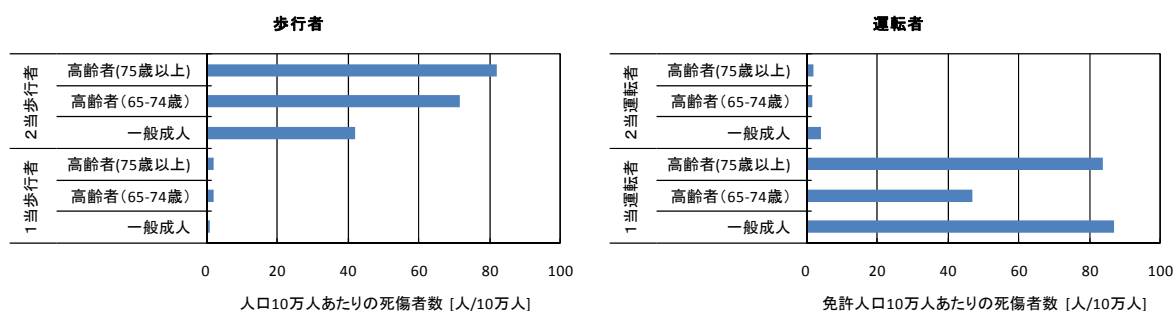


図 1 人対車両事故における免許人口 10 万人あたりの性別の死傷者数

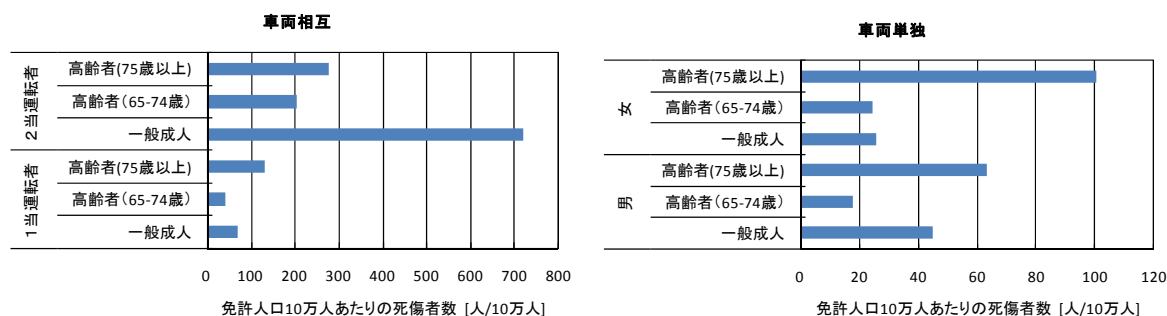


図2 車両相互事故、車両単独事故における免許人口10万人あたりの性別の死傷者数

2. 4 高齢者事故の人的要因（図3、図4）

- 歩行者の高齢者（75歳以上）の「人的要因なし」の構成率は一般成人よりも低くなる傾向にあり、「発見遅れ」が増加する傾向にある。運転者の高齢者（75歳以上）は一般成人よりも「安全不確認」が少ない傾向にある。
- 高齢者（65～74歳）および高齢者（75歳以上）では「安全不確認」や「前方不注意」が多くなる傾向にある。
- 高齢者（75歳以上）および高齢者（65～74歳）は「前方不注意」および「操作の誤り」などが増える傾向にある。

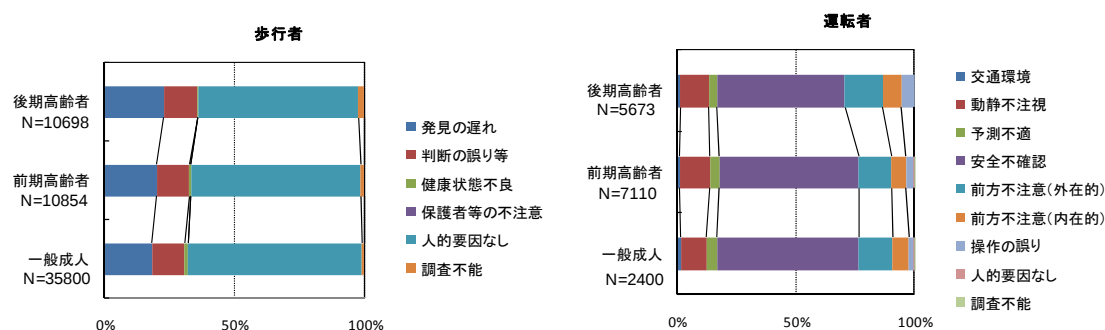


図3 人对車両事故の人的要因

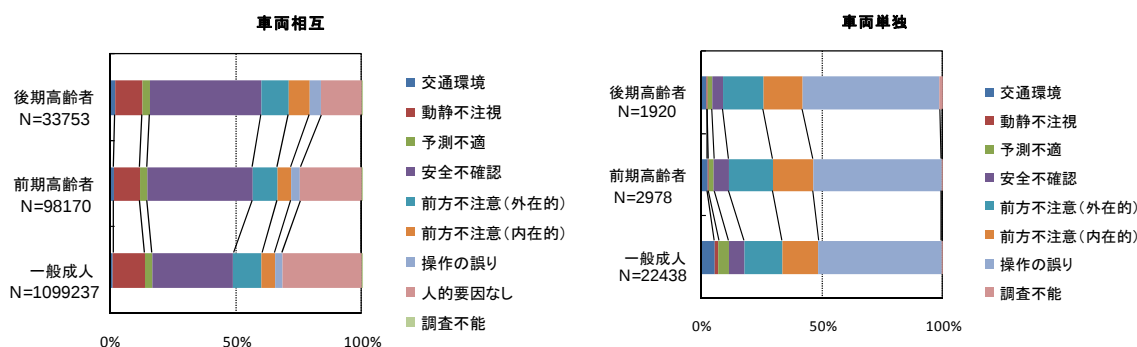


図4 車両相互事故、車両単独事故の人的要因

2. 5 高齢者の傷害部位と加害部位の関係（図5、図6）

- 高齢者は一般成人よりも路面による頭部傷害の割合が高くなる傾向にあり、また、重傷に限って言えば路面による腰部傷害の割合も高くなる傾向にある。これらの傷害は車両からの直接的な衝撃ではなく二次的な衝撃により傷害が発生する傾向にある。
- 高齢者は一般成人よりも車内部位・ハンドル・座席よる胸部傷害の割合が高くなる傾向にある。特に前面および側面衝突で高齢者の胸部傷害の割合が高くなる。

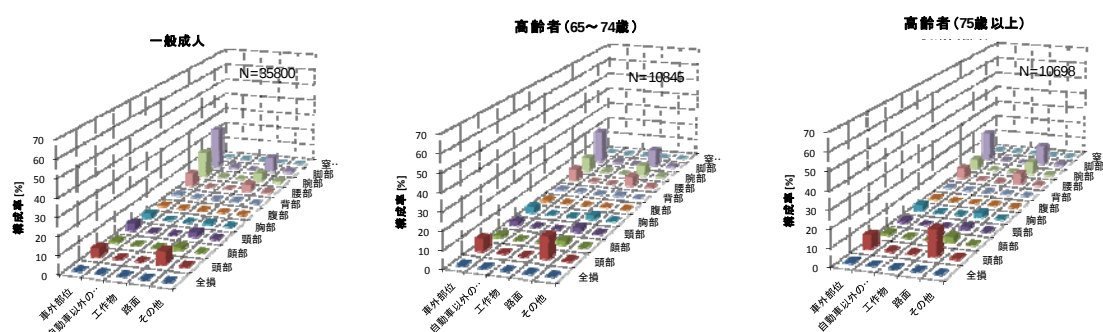


図5 年齢層別の傷害部位と加害部位の関係（人対車両事故）

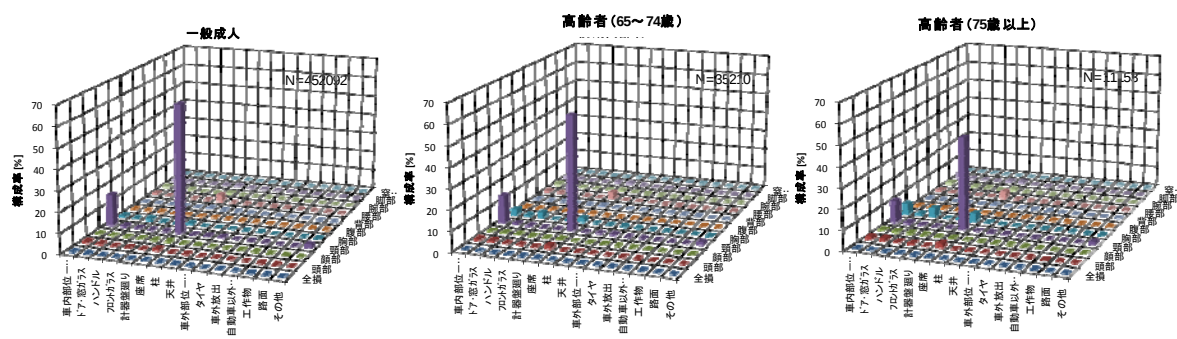


図6 年齢層別の傷害部位と加害部位の関係（車両相互事故）

2. 6 高齢者の行動パターンと事故発生状況の関連（図7）

- 曜日別と昼夜別に見ると、年齢が高くなるほど平日および昼間の割合が高くなる。
- 性別に見ると、全体的に女性は男性に比べて昼間の事故の割合が高いが、高齢者（75歳以上）の場合は男性・女性で差は見られない。

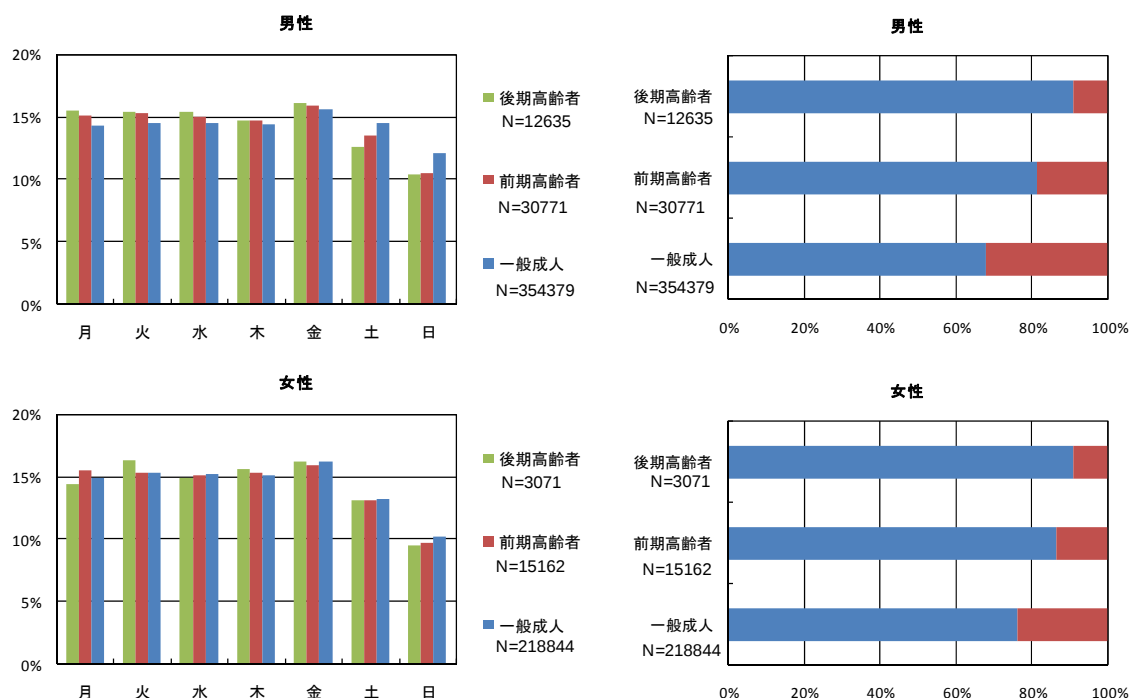


図7 性別の行動パターン

3. 2009 年度の分析結果

3. 1 高齢者の歩行中事故の人的要因分析（図8）

高齢歩行者の詳細な人的要因の分析を行なった結果、「発見遅れ」と「調査不能（不明）」が一般成人より高齢者の割合が高い傾向にある。また、「判断の誤り等」は一般成人と高齢者の歩行者では同程度の割合であるが、「判断の誤り等」の詳細な内容に差異がある。高齢者は一般成人と比較すると、「安全確認が不十分だった」や「相手の速度感覚を誤った」が多く、高齢者は確認をする行動を行ってはいるが、判断が不完全な状態になりやすいと推測される。特に周辺の車両などの動きを認知判断する機能が年齢と共に低下していることも考えられる。また、高齢者は天候が「曇」である場合に多い傾向にあり、視認に関する機能も低下している可能性もある。今後はそのような高齢者の機能低下との関連性を十分に調査することが必要である。

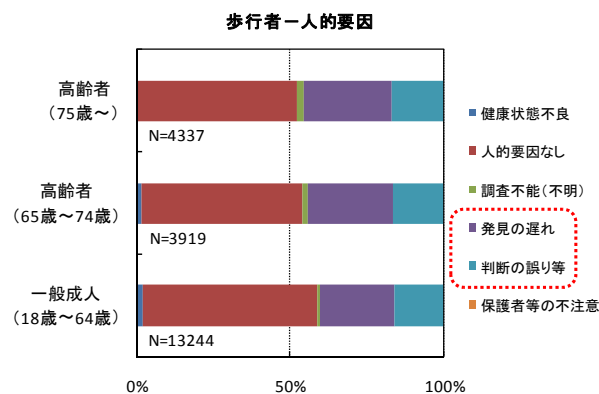


図8 歩行者の人的要因

3. 2 高齢者の乗車中事故の傷害内容分析（図9）

高齢者は同じ衝撃程度であっても一般成人よりも死亡や重傷などの重い傷害になりやすい傾向にあり、特に高齢者は胸部傷害が発生しやすいことが明らかになった。今後、更に高齢者の人体耐性を調査し、安全対策を行うことが必要である。

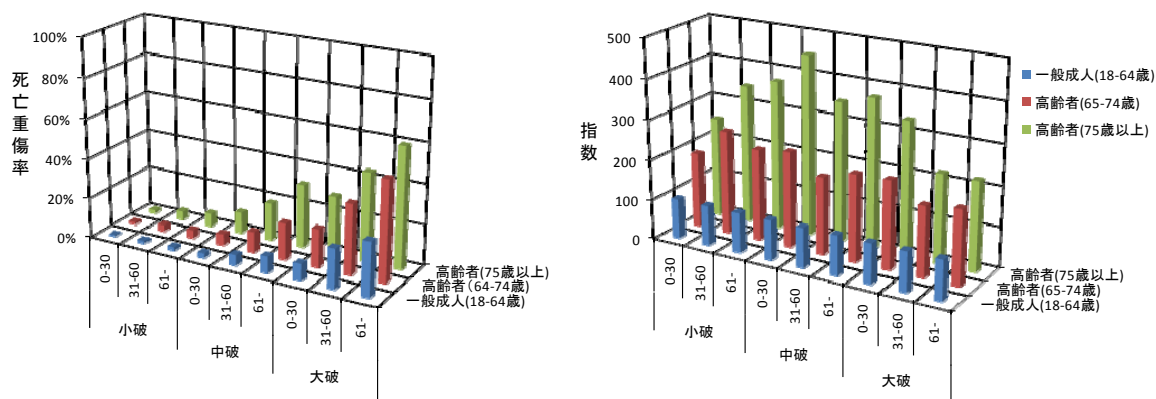


図9 四輪相互事故における衝撃程度別の死亡重傷率と指数

3. 3 高齢者が加害者となりやすい事故類型及び車種に対する詳細な分析（図10）

高齢運転者による加害性を調査するために、車両相互事故において1当の高齢運転者が一般成人に比べて起こしやすい「事故類型」と「当事者車両」を調査し、その「事故類型」と「当事者車両」における詳細な分析を実施した。「事故類型」では、高齢運転者の「出会い頭」の構成割合が高い傾向にあり、「当事者車両」では「貨物車－軽自動車」が高い傾向にある。

高齢者は「出会い頭」事故が多い傾向にあり、高齢者は交差点において相手車両に対する予測および判断する機能が一般成人よりも低下することにより、「出会い頭」事故が多いのではないかと推測する。今後はこういった状況で高齢運転者は判断や予測する機能が低下しやすい傾向があるのかを検討する必要がある。

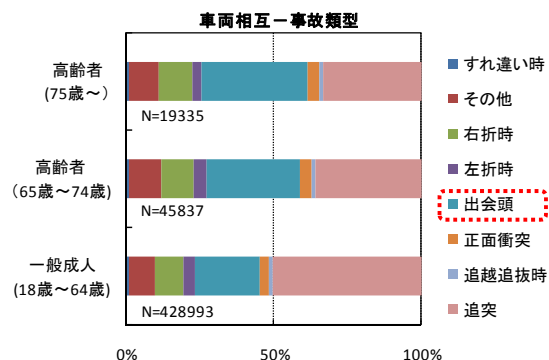


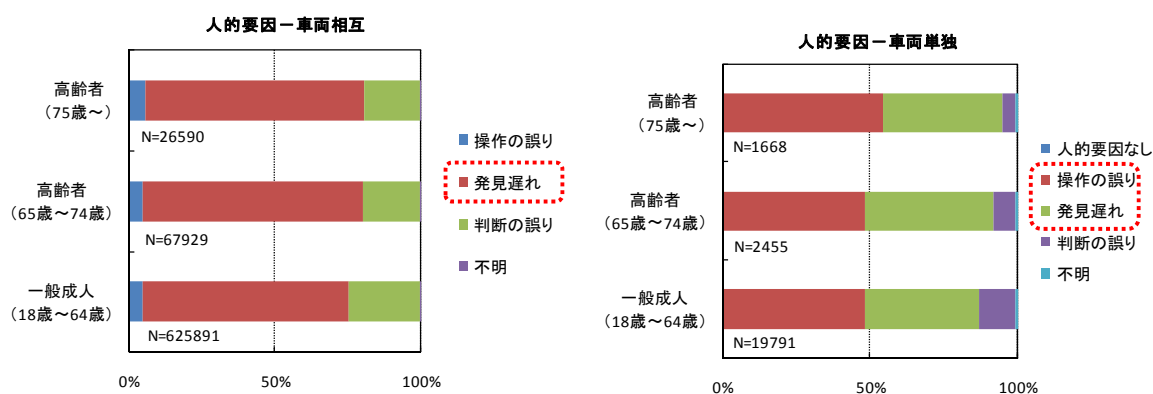
図10 車両相互事故における事故類型

3. 4 高齢者の運転中事故の人的要因分析（図 1 1）

高齢運転者の詳細な人的要因の調査を行なった結果、車両相互事故においては「発見遅れ」が一般成人より高齢者では割合が高い傾向にあり、車両単独においては「操作の誤り」が一般成人より高齢者では割合が高い傾向にある。

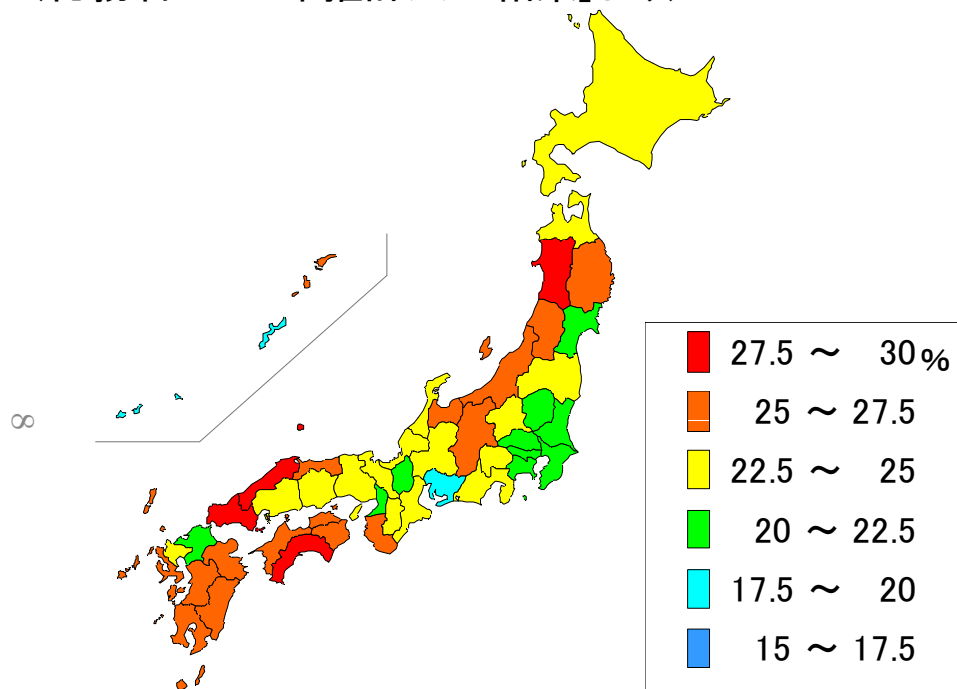
車両相互事故において、一般成人と比べて、高齢運転者は「安全確認をしなかった」が多いが、歩行者事故における高齢歩行者の場合には「安全確認が不十分だった」が多く、高齢者は運転者と歩行者の立場が変わると、人的要因に違いが表れる。高齢者は運転歴の長いドライバーが多いと思われるが、高齢者は安全確認を怠ってしまう可能性もある。

また、車両単独事故において高齢運転者は「ブレーキとアクセルの踏み違い」が多い。高齢運転者の車両には「貨物車－軽自動車」が多いことから、「貨物車－軽自動車」におけるアクセルとブレーキのペダル位置が関係している可能性も考えられる。

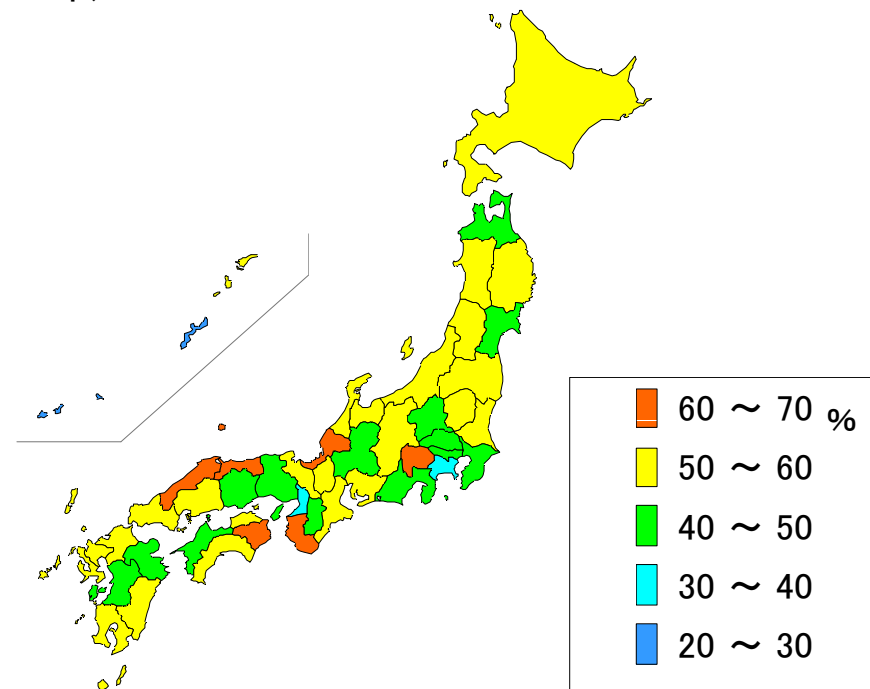


人口の高齢者率と交通事故死亡者の高齢者率の比較

人口の高齢者率
(総務省「2009年推計人口結果」より)



交通事故死亡者の高齢者率
(2010年)



- 高齢者率の高い地域でも、必ずしも交通事故死亡者に占める高齢者の割合が高いわけではない。