

高齢者事故  
及び  
高齢者加害事故  
(H26年版)



新潟県警察本部  
交通部交通企画課

### ○用語の定義

- 高齢者 … 年齢65歳以上の者
- 高齢者事故 … 高齢者が関係した事故(同乗者を含む。)で、この事故から生じた高齢者の死傷者数を計上
- 高齢者加害事故 … 高齢者が原付以上の車両を運転中に第1当事者となった事故で、この事故から生じた全死傷者数(第1当事者の高齢者本人が死傷した場合を含む。)を計上
- 第1当事者 … 交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

○新潟県の人口は、新潟県統計課の推計人口による。

### 【はじめに】

新潟県の人口は、平成9年(約249万人)をピークに年々減少し、平成26年には約231万人になっている。

その一方で、高齢者人口の増加傾向は続いており、平成9年に約49万人(全人口の約19.7%)だった高齢者人口は、平成26年には67万人(全人口の約29.3%)になっている。

また、高齢者人口の増加に伴い、運転免許を保有する高齢者(以下「高齢免許人口」という。)も年々増加し、平成9年に約15万人(全運転免許人口の約10.1%)だった高齢免許人口は、平成26年には約35万人(全運転免許人口の約22.5%)と2倍以上になっている。

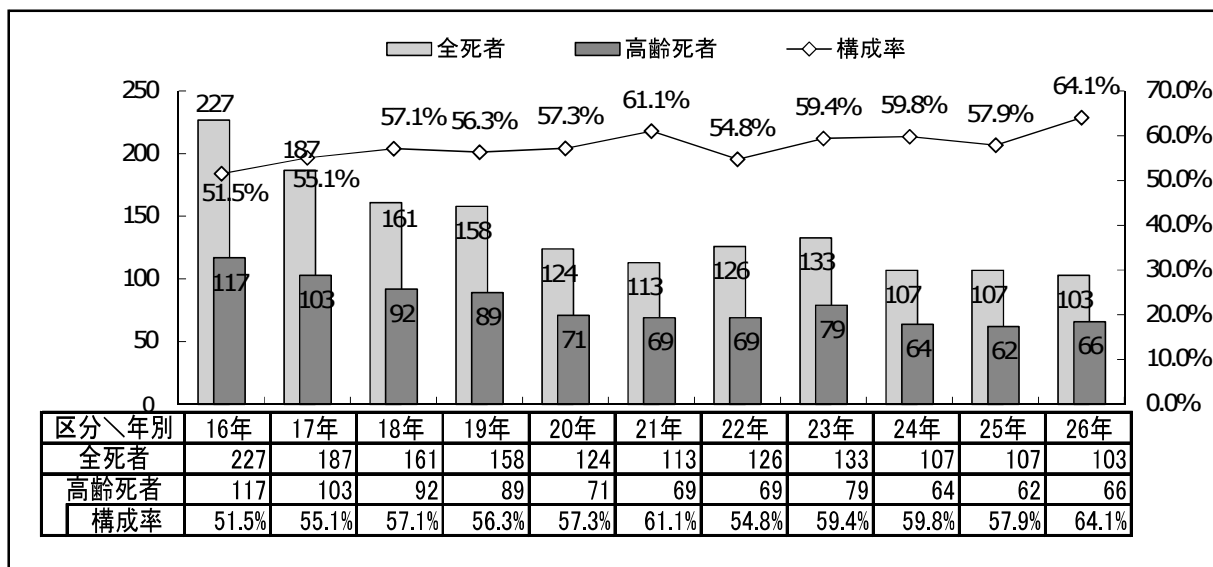
近年、交通事故の発生件数は減少しているものの、高齢者人口及び高齢免許人口の増加等を背景に、全交通事故に占める高齢者事故及び高齢者加害事故の割合は年々増加しており、交通事故を減少させる上で、これまで以上に高齢者事故及び高齢者加害事故の防止対策が重要となっている。

# 第1 高齢者死亡事故

## 1 年別推移

平成16年から11年連続で全死者の過半数を占めている

高齢者の交通事故死者数は、昨年まで11年連続で全交通事故死者数の過半数を超えており(※)、特に昨年は、対前年比で全死者数は減少したものの、高齢死者数が増加したことから、全死傷者の約64%が高齢者という結果になりました。

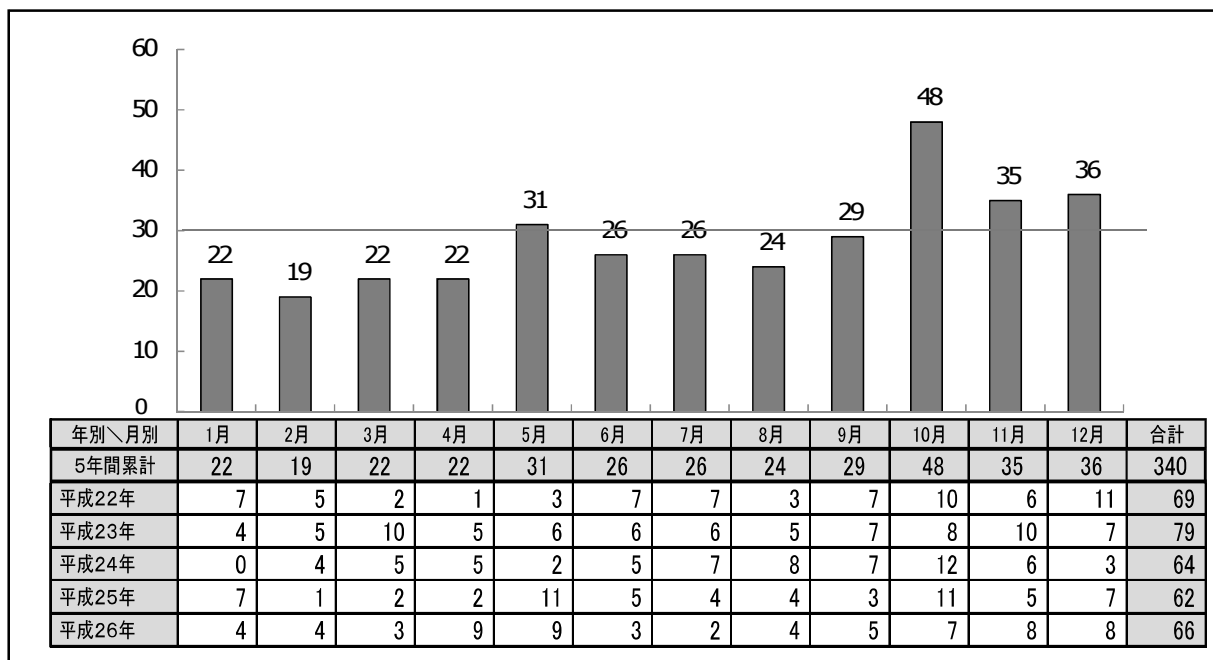


※ 平成14年及び平成15年の高齢死者割合は、それぞれ45.5%(107/235人)、48.4%(92/190人)でした。

## 2 月別発生状況

10月～12月に多い

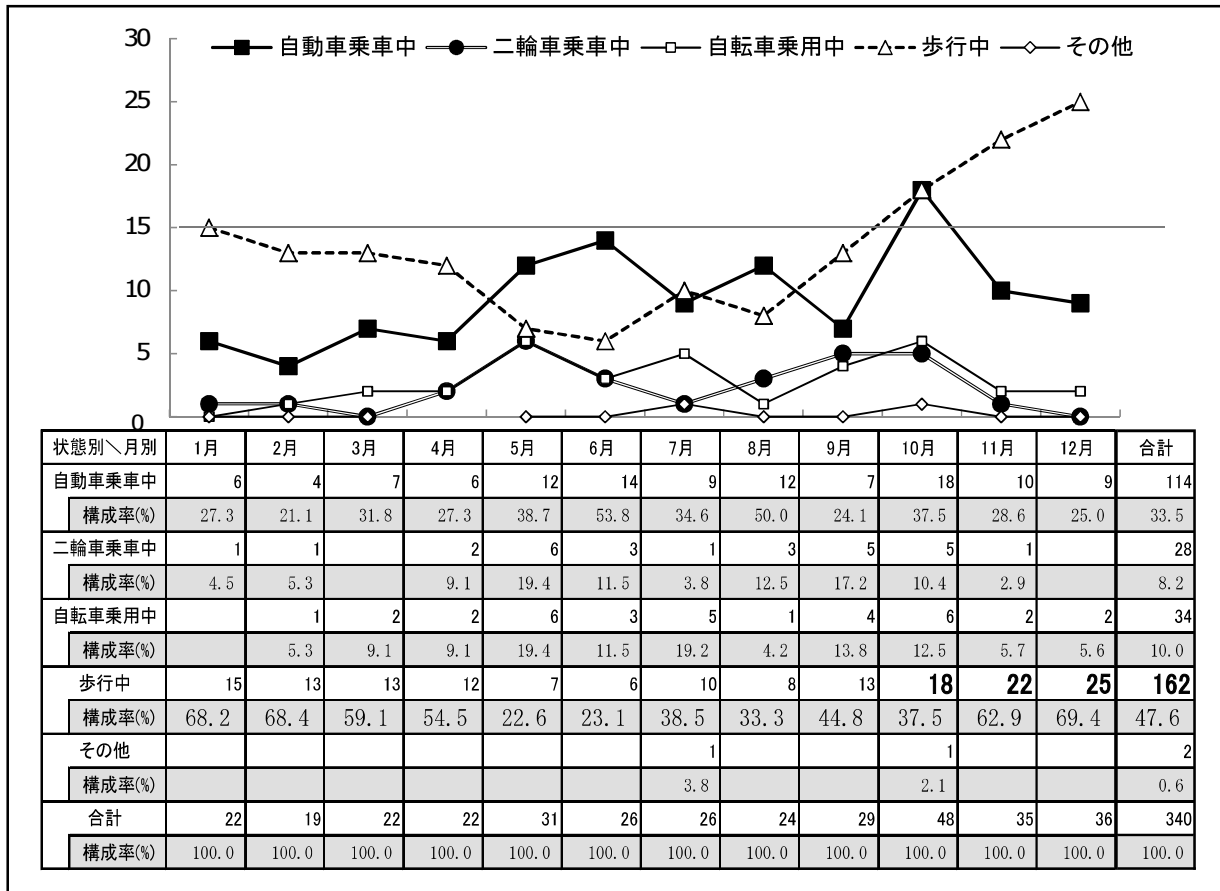
過去5年間に於ける高齢者の交通事故死者数を月別に見ると、10月は48人と最も多く、次に12月の36人、11月の35人となっており、10月～12月の第4四半期に高齢者の交通事故死者数が多くなっています。



### 3 状態別・月別発生状況(過去5年)

歩行中が最多で10月以降に増加する

過去5年間に於ける高齢者の交通事故死者数を状態別で見ると、歩行中が162人で最も多く、また、歩行中死者は10月以降に増加しています。



### 4 高齢者の歩行中死者の時間別発生状況(過去5年)

16時から20時に集中

過去5年間に於ける高齢者の歩行中死者数を時間別にみると、16時から20時の4時間に集中(78人、全体の48.1%)していることがわかります。

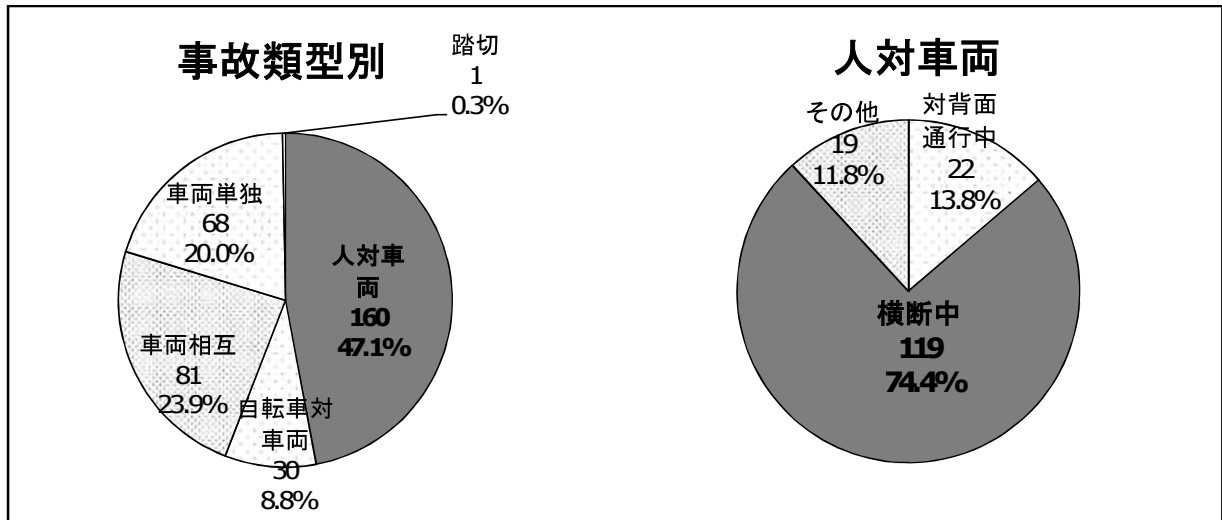
また、この時間帯の高齢歩行中死者78人のうち、48.7%を占める38人が10月～12月に亡くなっています。

区分\時間別	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	計	昼間	夜間
	時	時	時	時	時	時	時	時	時	時	時	時			
5年間累計	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	162	47	115
10-12月累計	0	2	3	2	1	5	1	6	<b>25</b>	<b>13</b>	2	5	65	15	50
平成22年		1	1	1	2	3	1	4	7	6	3		29	12	17
平成23年	3	2	1		2	2	1	4	10	9	4	5	43	10	33
平成24年		1	2	1	1	2			6	9	1	1	24	5	19
平成25年		1	1			3		3	7	11	3	2	31	8	23
平成26年	1	1	2		5	2		3	9	4	4	4	35	12	23

5 事故類型別発生状況(過去5年)

**道路横断中が全体の7割以上**

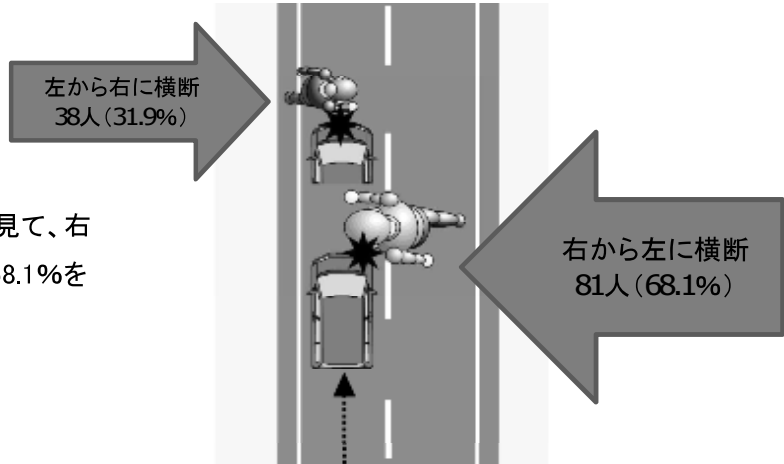
過去5年間における高齢者の交通事故死者数を事故類型別にみると、人対車両が160人と最も多く、また、人対車両の事故では、道路横断中が119人(全体の74.4%)と最も多くなっています。



6 高齢者の横断中死者の横断方向と反射材の活用状況(過去5年)

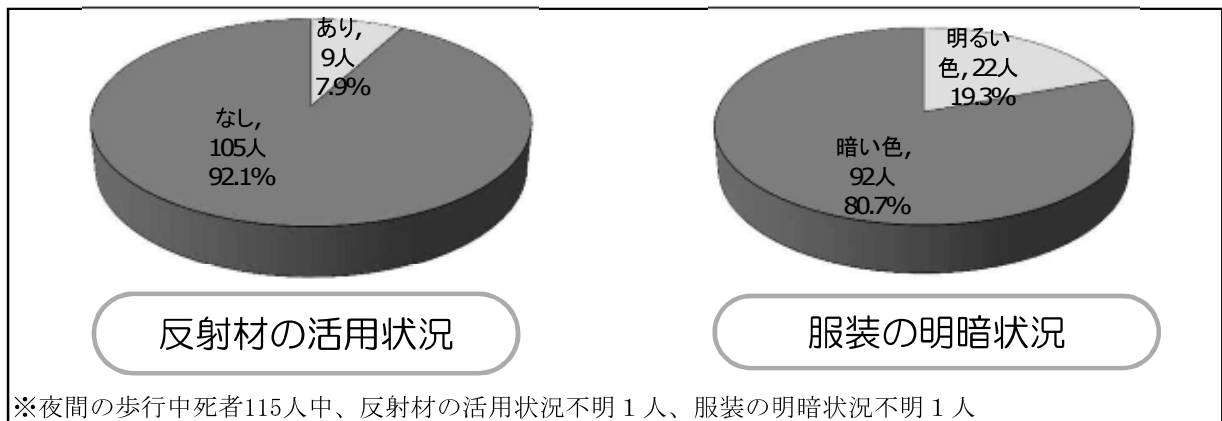
**右から左の横断が約7割**

過去5年間における高齢者の横断中死者119人のうち、車の運転者から見て、右から左への横断中が81人で、全体の68.1%を占めています。



**反射材の活用はほとんどなく、服装も暗い**

過去5年間における高齢者の歩行中死者162人のうち、夜間の歩行中死者は115人でした。夜間の歩行中死者をみると、反射材の活用はほとんど無く、服装も暗い色で、目立たない状態で事故に遭っています。



※夜間の歩行中死者115人中、反射材の活用状況不明1人、服装の明暗状況不明1人

## 7 高齢者の歩行中死者の運転免許保有状況(過去5年)

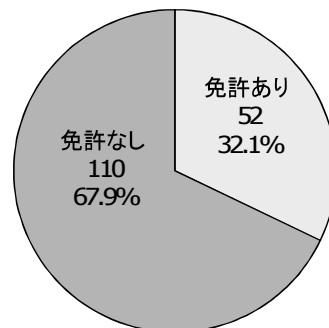
約7割が免許なし

過去5年間に於ける高齢者の歩行中死者162人のうち、67.9%が運転免許を保有していませんでした。

年別\区分	免許あり		免許なし		計		
		(女性)		(女性)		(女性)	
高齢者の歩行中死者	5年間累計	52	8	110	78	162	86
	構成率	32.1	-	67.9	-	100	-
	平成22年	6	2	23	15	29	17
	平成23年	13	1	30	23	43	24
	平成24年	8	0	16	13	24	13
	平成25年	12	3	19	15	31	18
	平成26年	13	2	22	12	35	14

※女性の数値は内数である。

高齢者の歩行中死者の運転免許保有状況



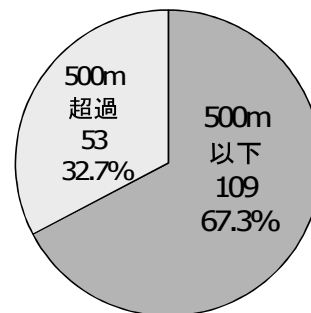
## 8 高齢者の歩行中死者の自宅からの距離(過去5年)

約7割が500メートル以内

過去5年間に於ける高齢者の歩行中死者の67.3%は、自宅から500メートル以内の場所で被害に遭っています。

年別\区分	50m以下	100m以下	500m以下	1km以下	2km以下	2km超過	計	500m以下	500m超過
	5年間累計	29	18	62	18	8		27	162
構成率	17.9	11.1	38.3	11.1	4.9	16.7	100.0	67.3	32.7
平成22年	7	4	13	2	2	1	29	24	5
平成23年	7	5	18	2	0	11	43	30	13
平成24年	4	2	9	4	2	3	24	15	9
平成25年	6	3	12	1	1	8	31	21	10
平成26年	5	4	10	9	3	4	35	19	16

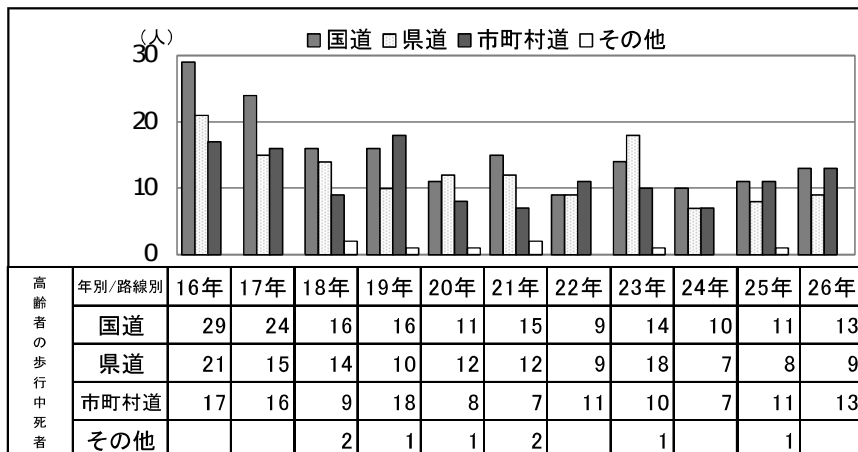
自宅からの距離



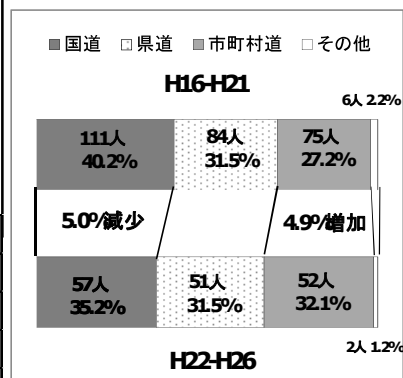
## 9 路線別発生状況(年別推移)

あらゆる道路で発生

高齢者の歩行中死者数を路線別で見ると、平成22年以降は市町村道での割合が増加してきています。これは、国道、県道と比べ、市町村道における死者数の減少が緩やかとなっていることが原因となっています。近年では、あらゆる道路で高齢者の歩行中死亡事故が発生する可能性があると言えます。



路線別死者割合の推移

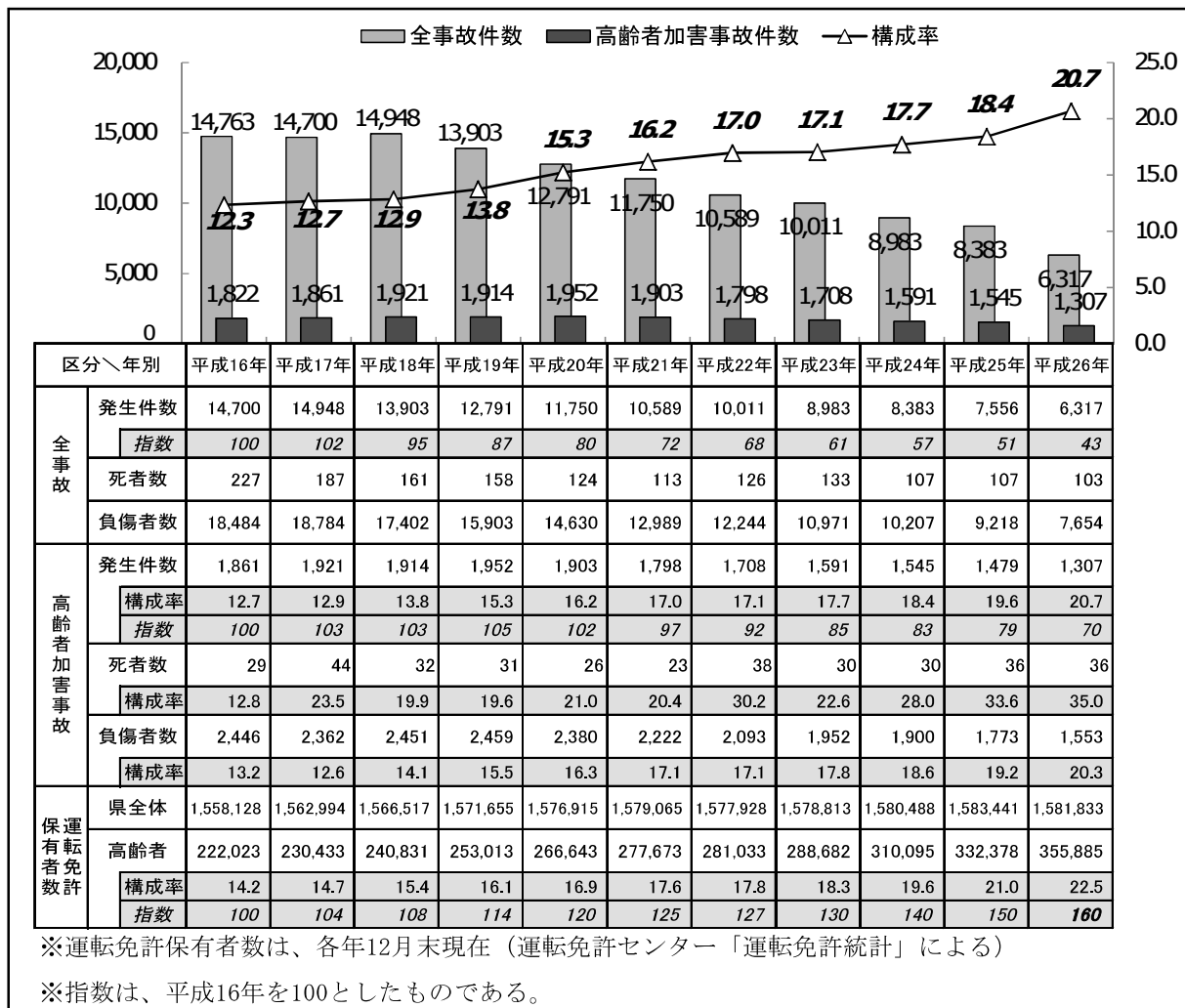


## 第2 高齢者加害事故

### 1 年別推移

全事故に占める高齢者加害事故の割合は増加傾向

近年における高齢者加害事故の発生件数はほぼ横ばいで推移していますが、全事故に占める割合は増加傾向にあります。また、高齢者の運転免許保有者数は、ここ10年で約1.6倍となっています。



### 2 事故類型別発生状況（過去5年）

単独事故の割合が高い

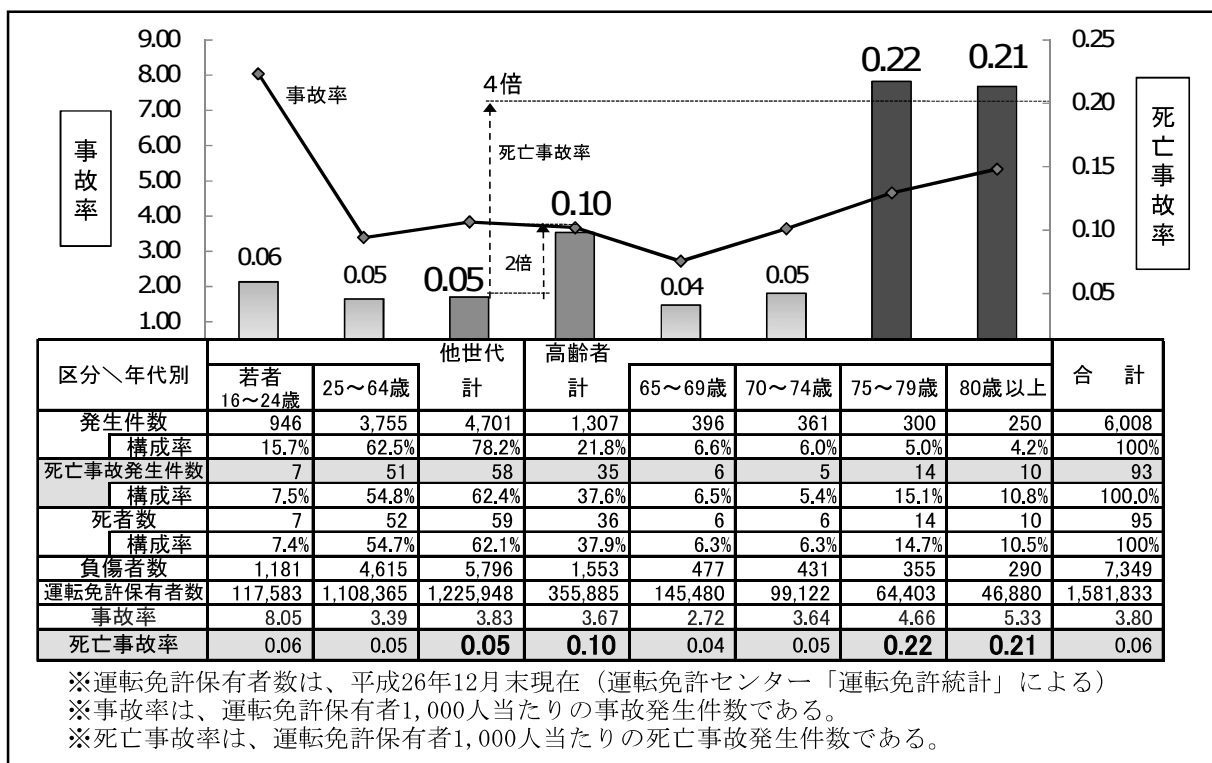
過去5年間における高齢者加害事故を類型別にみると、車両対車両の事故の割合が他世代と比較して低くなっている反面、車両単独事故の割合が高くなっています。

区分\世代	他世代加害事故発生件数						高齢者加害事故発生件数						合計
	22年	23年	24年	25年	26年	計	22年	23年	24年	25年	26年	計	
人対車両	836	747	701	642	583	3,509	182	155	179	159	177	852	4,361
構成率	10.7	10.8	10.9	11.2	12.4	11.1	10.7	9.7	11.6	10.8	13.5	11.2	11.1
自転車対車両	877	703	595	550	418	3,143	195	171	163	175	135	839	3,982
構成率	11.2	10.1	9.3	9.6	8.9	9.9	11.4	10.7	10.6	11.8	10.3	11.0	10.1
車両対車両	5,531	5,032	4,698	4,214	3,441	22,916	1,130	1,105	1,026	980	865	5,106	28,022
構成率	70.7	72.4	73.1	73.6	73.2	72.4	66.2	69.5	66.4	66.3	66.2	66.9	71.4
車両単独	580	464	437	323	259	2,063	201	160	177	165	130	833	2,896
構成率	7.4	6.7	6.8	5.6	5.5	6.5	11.8	10.1	11.5	11.2	9.9	10.9	7.4
計	7,824	6,946	6,431	5,729	4,701	31,631	1,708	1,591	1,545	1,479	1,307	7,630	39,261
構成率	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

### 3 年代別発生状況(平成26年)

#### 加齢に伴い事故率は高くなる

高齢者加害事故を年代別にみると、加齢に伴って事故率が高くなっています。また、高齢者世代の死亡事故率は、65歳から74歳までは他世代と同様ですが、75歳以上では他世代の4倍以上高くなっています。



### 4 単独加害事故の事故直前速度(平成26年)

#### 運転は慎重な傾向

高齢者加害事故の単独事故では、事故直前速度が他世代加害事故と比較して10km/h以上低くなっており、運転に対する慎重さが窺えます。

区分\世代	他世代加害事故			高齢者加害事故				全事故	全単独事故
	16~24歳	25~64歳	全事故	65~69歳	70~74歳	75~79歳	80歳以上		
事故直前速度	48.6km/h	38.2km/h	<b>41.1km/h</b>	35.7km/h	29.7km/h	30.9km/h	28.5km/h	<b>30.6km/h</b>	37.5km/h

※事故直前速度は、高速道路等を除く一般道で算出した平均値である。

### 5 シートベルト着用状況(平成26年 全事故)

#### 高齢者の着用者率は低い

自動車運転中の死傷者についてシートベルト着用者率をみると、高齢者運転者全体では93.3%で他世代の97.7%より4.4%低く、特に80歳以上では81.7%と16%も低くなっています。高齢者の同乗者についてみると、全体では81.2%と他世代とほぼ同率ですが、75歳以上から着用率が低下していることがわかります。

区分	他世代			高齢者				計		
	24歳以下	25~64	計	65~69	70~74	75~79	80歳以上			
運転者	全死傷者	377	3470	3847	244	170	90	93	597	8,291
	着用者数	365	3393	3758	235	160	86	76	557	8,073
	着用率	96.8	97.8	97.7	96.3	94.1	95.6	<b>81.7</b>	93.3	97.4
同乗者	全死傷者	357	621	978	63	69	53	60	245	1,223
	着用者数	273	529	802	54	57	42	46	199	1,001
	着用率	76.5	85.2	82.0	85.7	82.6	<b>79.2</b>	<b>76.7</b>	81.2	81.8



## 6 事故を起こすまでの運転時間(平成26年)

出発から事故を起こすまでの時間は短い

世代別の加害事故を運転時間でみると、運転開始から10分未満の短時間で事故を起こす割合が他世代より高くなっています。

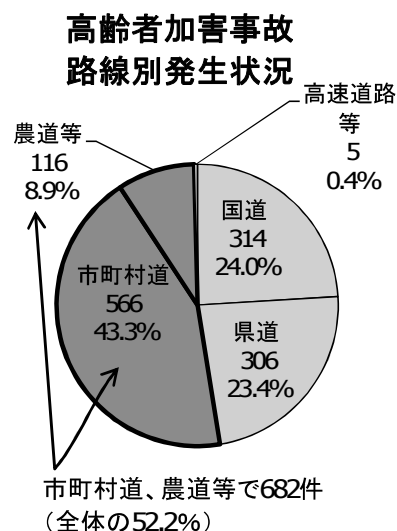
区分\世代	他世代加害事故			高齢者加害事故				計	合計
	16~24歳	25~64歳	計	65~69歳	70~74歳	75~79歳	80歳以上		
発生件数	946	3,755	4,701	396	361	300	250	1,307	6,008
構成率	11.9	47.1	58.9	5.0	4.5	3.8	3.1	16.4	75.3
10分未満	210	971	1,181	134	119	112	95	460	1,641
構成率	22.2	25.9	25.1	33.8	33.0	37.3	38.0	<b>35.2</b>	27.3

## 7 路線別発生状況(平成26年)

市町村道、農道が多い

高齢者加害事故を路線別にみると、他世代加害事故と比較して市町村道、農道等の割合が高く、国道・高速道等で低くなっています。

年別\区分	国道	県道	市町村道	農道等	高速道路等	計
高齢者加害事故	314	306	566	116	5	1,307
構成率	24.0	23.4	<b>43.3</b>	<b>8.9</b>	0.4	100.0
他世代加害事故	1,452	1,151	1,714	275	109	4,701
構成率	30.9	24.5	36.5	5.8	2.3	100.0



### まとめ

- 県内における高齢者の交通死亡事故を分析した結果
  - ・高齢者の交通死亡事故は10月から12月の間に多発し、特に歩行中の死者が多い
  - ・歩行中の死者は夕暮れ時間の早まる10月から12月の16時から20時までに集中
  - ・自宅近辺の道路を横断中に車両と衝突する事故が多い
  - ・事故時の服装は暗く、反射材等の活用もない

などの特徴があることがわかりました。道路横断中の死者が多いことから、身体能力の低下と認知判断能力の衰えが要因となっているものと考えます。
- 県内における高齢者加害事故を分析した結果
  - ・単独事故の割合が他世代と比較して高い
  - ・事故時の直前速度は低い
  - ・シートベルトの着用率が低い
  - ・出発から事故を起こすまでの時間は短い
  - ・市町村道や農道等で多く、国道、高速道路等では少ない

などの特徴があることがわかりました。速度が低く市町村道や農道等で多いことから、運転に対する慎重さがうかがえる一方で、単独事故が多く、シートベルト等の着用が低いことから、身体能力の低下や認知判断機能の衰えが要因となっているものと考えます。