

高齢運転者標識の使用状況に着目した交通事故分析

萩田 賢司¹

¹正会員 科学警察研究所 交通科学部交通科学第一研究室（〒277-0882 千葉県柏市柏の葉6-3-1）

E-mail: hagita@nrps.go.jp

現在、70歳以上の高齢者は、自動車を運転するときに高齢運転者標識を付けて運転する努力義務が定められている。努力義務のため、高齢運転者標識の使用率は調査されていない。本研究では、70歳以上の高齢運転者が関与した交通事故に着目し、高齢運転者標識を付けていたものと付けていないものに分類し、比較を行った。その結果、高齢者は非高齢者と比較すると、第一当事者になりやすく、特に年齢層が高くなるにつれてその傾向が顕著であること、年齢層が高くなるにつれて高齢運転者標識の使用率が高くなること、高齢運転者標識を付けていたものは、過去の交通違反の回数が少ないことが示された。高齢運転者標識の使用率が、運転能力、身体機能が衰えるほど高くなると思われ、使用しているものは安全運転意識が高い傾向にあることが想定される。

Key Words : traffic accident, elderly driver, elderly driver mark

1. はじめに

70歳以上の高齢者は、自動車を運転するときに高齢運転者標識を付けて運転する努力義務が定められている。しかし、70歳以上の高齢者が普通自動車を運転する際に、高齢運転者標識が利用されているかどうかは調査されていないため、高齢運転者標識の使用率も把握できていない。

また、高齢運転者標識を付けている自動車に対しては、周囲の自動車運転者は高齢者の運転する自動車が安全に通行できるよう配慮しなければならないこととされているが、この高齢運転者標識が交通安全にどの程度寄与しているかに関する調査研究は、ほとんどなされていない。そのため、交通事故統計を活用して、高齢運転者標識を装着しているものとそれ以外のものの交通事故の発生状況の違いを分析することとした。

70歳以上に引下げられた。2008年6月から75歳以上の表示が義務化するための法案が国会で成立したが、警察庁通達により、高齢運転者標識の表示義務違反の取締りは実施されずに、施行後1年間は警察官による指導のみとされた。そのうえで、2009年4月には、75歳以上の運転者の高齢運転者標識の表示義務の規定は、当分の間適用しないこととなり、現在までその状態が継続しており、高齢運転者標識の表示は努力義務のままである。その後、2011年2月には、図-1の右側に示す新デザインの高齢運転者標識が、新たに制定された。

2. 高齢運転者標識の表示義務化の経緯

高齢運転者標識の表示義務化は、1997年から始まっている。1997年10月に75歳以上の運転者を対象として、普通自動車を運転する時に、図-1の左側に示すような高齢運転者標識を自動車の前面と後面に付けることが努力義務化された。2002年6月には、努力義務の対象年齢が



1997年版(現在も有効)



2011年版

図-1 高齢運転者標識のデザイン

3. 研究の方法

(1) 利用した交通事故データ

警察庁は、道路交通法第 2 条第 1 項第 1 号に規定する道路上において、人が死亡するか又は負傷した事故が発生した場合、日本全国一律の交通事故統計データとして収集・管理している。

交通事故統計の原票項目には、発生日時、事故類型（人対車両、車両相互、車両単独、列車事故等）、高齢運転者の使用状況、性別や年齢等の当事者の属性、車種（大型車、中型車、普通車、二輪車等）などの項目が記録されている。本研究では、2012～2017年の交通事故統計データを活用して分析を行った。

(2) 高齢運転者標識の使用状況の記録と分析の考え方

高齢運転者標識は、70歳以上の高齢者が、普通自動車を運転するときに、前面と後面に付けることが努力義務となっている。交通事故統計においては、70歳以上の高齢運転者が、第一当事者又は第二当事者として交通事故に関与した場合に、高齢運転者標識の表示状況が記録されている。具体的には、高齢運転者標識が自動車の前面か後面のどちらかに付けられていた場合には、高齢運転者標識が表示されていたものと記録されており、どちらにも付けられていない場合には、表示されていないものとして記録されている。

交通事故分析の考え方としては、交通事故の第一当事者と第二当事者の年齢層別の相対的な割合から、高齢運転者の相対的な交通事故リスクを検証することとした。そのうえで、70歳以上の高齢運転者の高齢運転者標識の使用状況を分析した。具体的には、交通事故全体の大半を占める車両相互事故の中から、第一当事者と第二当事者の両当事者が普通車又は軽自動車であったものを抽出した。そのうえで、交通事故当事者となった運転者の当事者別の年齢層や高齢運転者標識の使用状況に関わる分析を行い、高齢運転者の特徴を示した。

4. 分析結果

(1) 車両相互事故の年齢層別の第一当事者割合

2017年の車両相互事故の発生件数¹⁾は408,812件であり、全人身事故発生件数全体の86.6%と大半を占めている。そのため、相対的な高齢運転者の交通事故リスクを検討するために、車両相互事故の第一当事者と第二当事者の年齢層に着目した分析を行った。

図-2は、第一当事者と第二当事者の両当事者が普通車又は軽自動車であった2017年の車両相互事故を抽出して、年齢層別の第一当事者の割合を示したものである。この

図-2からは明らかであるが、高齢運転者に限定しても、年齢層が高くなるにつれて、第一当事者となっている割合が高かった。

図-3は同様に、第一当事者と第二当事者の両当事者が普通車又は軽自動車であった2017年の車両相互事故を抽出して、第一当事者・第二当事者の年齢層別に集計して、それぞれの年齢層における第一当事者の割合を集計した。具体的には、図-3の横軸は第一当事者の年齢層で、縦軸は第二当事者の年齢層であり、垂直軸が当該事故の当事者組合せにおいて、横軸の当事者が第一当事者となる割合である。そのため、第一当事者と第二当事者が同一年齢層の場合には、第一当事者、第二当事者とも、50%となる。

これらを確認すると、高齢運転者に限定すると、年齢層が高くなるに連れて、第一当事者となる割合が非常に高くなることが示されている。具体的には70歳未満と85歳以上の運転者の組合せでは、70歳未満の運転者が第一当事者となる割合は13.8%に対し、85歳以上の運転者が第一当事者となる割合は86.2%であり、85歳以上の運転者が第一当事者となる割合は極めて高いといえる。

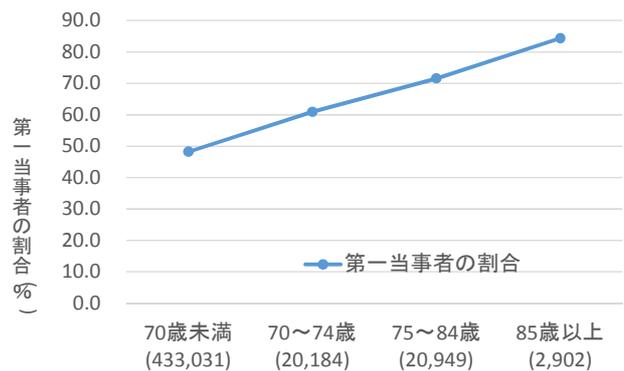


図-2 車両相互事故の年齢層別の第一当事者の割合(2017)

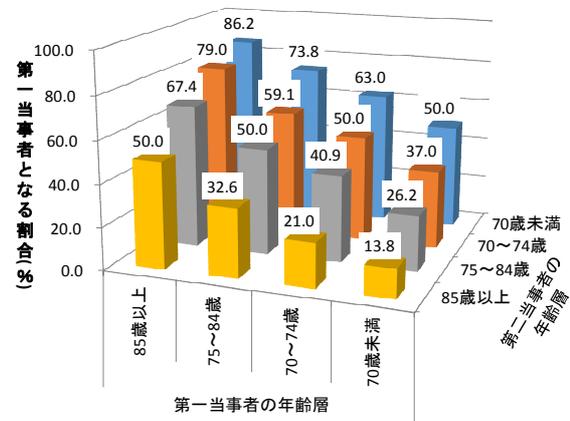


図-3 車両相互事故の第一当事者・第二当事者の年齢層別の第一当事者の割合(2017)

(2) 高齢運転者標識の使用状況に着目した車両相互事故の年齢層別の分析

ここでは、交通事故に関与した高齢運転者が高齢運転者標識を付けていたかどうかに着目して分析した。図4は、2012～2017年にかけて、交通事故に関与した70歳以上の高齢運転者が、高齢運転者標識を付けていたかどうかを第一当事者・第二当事者別に集計したものである。図4からは、交通事故発生時の高齢運転者標識の使用率が減少していることが示された。交通事故時の高齢運転者標識の使用率が減少しているということは、そもそも使用率が減少しているのか、使用者が交通事故に関与しない傾向になっているのかの可能性が考えられるが、交通事故統計のみでは、明確に判断することができない。

図-5は、2012～2017年にかけて、交通事故に関与した70歳以上の高齢運転者が、高齢運転者標識を付けていたかどうかを年齢層別に集計したものである。これを見ると、年齢層が高くなるにつれて、高齢運転者標識の使用率が高くなることが示された。この解釈としては、年齢層が高くなるにつれて、身体機能や運転能力の衰えを意識するようになり、それに応じる形で、高齢運転者標識の使用率が高くなっているのではないかとと思われる。

(3) 高齢運転者標識の使用別の交通違反回数

図-6は、2017年の年齢層別に交通事故時の高齢運転者標識使用別の過去5年の交通違反回数を集計したものである。これを見ると、過去5年の交通違反回数は、高齢運転者標識を付けているものがやや少なくなっている。

運転頻度が明確ではないが、高齢運転者標識を付けているものは、安全運転意識が高いのではないかとと思われる。

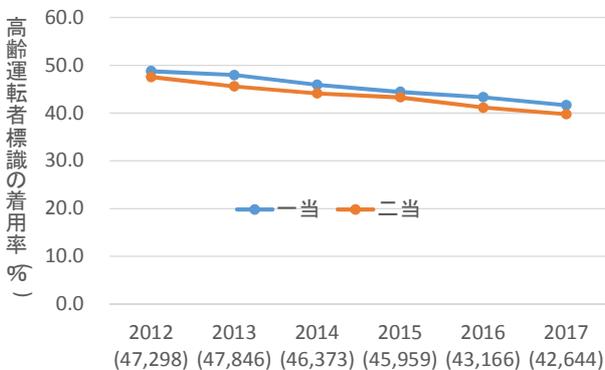


図4 交通事故時の高齢運転者標識の使用率の経年変化 (2012～2017)

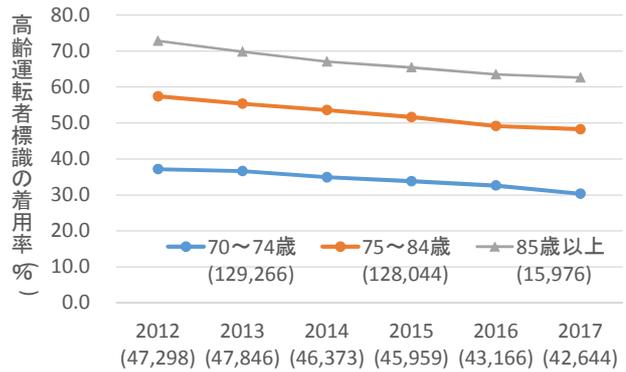


図-5 交通事故時の年齢層別の高齢運転者標識使用率の経年変化(2012～2017)

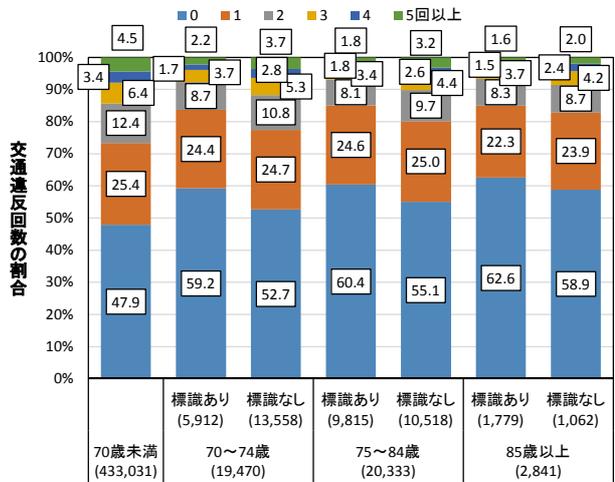


図-6 年齢層別・交通事故時の高齢運転者標識使用別の過去5年の交通違反回数 (2017)

5. まとめと考察

高齢運転者が関与した車両相互事故を第一・第二当事者別・年齢層別に集計したところ、年齢層が高くなるにつれて、第一当事者の割合が高くなることが示された。70歳以上の高齢運転者の交通事故リスクが、70歳以下の運転者より相対的に高くなっていると考えられ、年齢層が高くなるにつれて、その傾向は顕著になるのではないかとと思われる。

また、高齢運転者標識を付けていたものは、過去の交通違反の回数がやや少ないことが示された。高齢運転者標識は、運転能力、身体機能の衰えるほど使用率が高くなると思われ、付けているものは安全運転意識が高い傾向にあることが想定される。

6. 今後の課題

交通事故時の高齢運転者標識の使用率が減少しているのは、使用率が減少しているのか、使用者が交通事故に関与しないためかは明確ではない。

運転時の高齢運転者標識の使用が義務化されていないこともあり、高齢運転者標識の使用率は大がかりに調査されておらず、実際の使用率は不明である。実際の道路を走行している高齢運転者の高齢運転者標識の使用率が明らかになれば、高齢運転者標識を付けていた者と付けていないもので第一当事者となる交通事故リスクを比較

することができる。また、交通事故発生時の高齢運転者標識の使用率が減少している要因が明らかになるかもしれない。

そのためには、何らかの形で高齢運転者標識の使用率を調査して、交通事故抑止対策を検討していく必要がある。

参考文献

- 1) 警察庁交通局：交通統計(平成 29 年版)，2018，

(Received October 4, 2019)

TRAFFIC ACCIDENT ANALYSIS CONCERNING ATTACHMENT OF ELDERLY DRIVER MARKS

Kenji HAGITA