

前橋市立工業短期大学 学生員 ○蛭間 敏幸

前橋市立工業短期大学 正 員 向井 伸治

1. はじめに

人口の高齢化を反映して、高齢者交通事故が著しく増加してきている。運転免許保有者の高齢化も進行し、車社会の年齢構造がかなり変わりつつある。免許所持率が全国一高い群馬県では、60歳以上の高齢の免許保有者数が大幅に増えており、高齢運転者の係わる事故が増加傾向にある。交通弱者としての高齢者の安全性の確保に加えて、高齢運転者の交通安全問題が重要性を増してきている。

本研究では、群馬県の1987年から1989年の3年間の事故統計データを用いて高齢者事故の実態を分析し、その特徴を把握することを目的としている。ここでは、高齢者を60歳以上の年齢層として扱っている。

2. 状態別死者数

年齢層別に状態別死者数を比較して示したものが図-1である。高齢者についてみると、歩行中および自転車乗用中のものが全体の約70%を占め、依然として高齢者が交通弱者の立場にある場合が多い。また、最近の特徴としては、自動車乗車中、特に運転中の死者が増加していることが挙げられる。今後、高齢者運転免許人口が増大するにつれて、自動車乗車中の死者数も増加することが予想される。

3. 事故発生時間帯

図-2は事故発生の時刻分布を示したものである。高齢者事故は、16~18時の薄暮れ時にピークがあること、また全体の事故に比べて午前中の発生率が高いことがわかる。

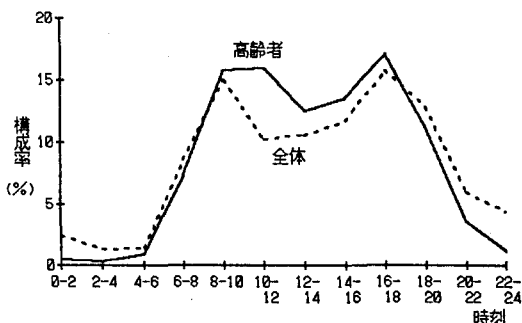


図-2 時間別事故発生

4. 高齢運転者の事故特性

高齢運転者が関係した事故を類型別にみると、歩行者、自転車に対する事故は少なく、対車両（自動車および二輪車）事故が多く、80%を占める。この対車両事故を類型別に非高齢者と対比して示したものが表-1である。出合頭事故、追突事故、右折時事故の発生率が目立って高い。

表-2は、高齢運転者が加害者（第1当事者）となった事故を原因別に示したものである。「一時停止違反」、「前方不注意」、「安全不確認」が原因で発生する事故が多いことがわかる。次に、高齢者に特有の原因を把握するために、非高齢者事故の構成率との間で有意差検定（有意水準5%のカイ二乗検定）を行った。それによれば、「一時停止違反」、「ハンドル・ブレーキ操作不適」、「信号無視」、「優先通行違反」は、高齢者に有意な差のある事故原因であることが認められた。速度違反をする運転者は少ないものの、うっかり・ぼんやり型の運転のために事故を起こしているものと考えられる。

道路形状からみると、単路部に比べて複雑な情報

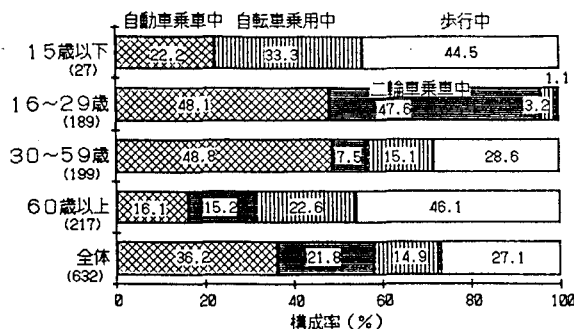


図-1 年齢層別状態別死者数

処理と的確な運転動作が要求される交差点での事故が多い。高齢運転者には安全運転義務を遵守する優良ドライバーも多いが、視覚機能や判断力の低下、運転操作の遅れなどが事故と密接に関連しているものと思われる。

5. 高齢歩行者の事故特性

高齢者に多い歩行中の事故を類型別にみると、道路横断中の事故が70%と高い割合を占める。

この歩行者事故を原因別にみたものが表-3である。事故類型に見られるように、高齢者は横断時の違反による事故が圧倒的に多く、なかでも「横断歩道外の横断」および「走行車両の直前直後の横断」が目立って高い。この事故原因について、非高齢者の場合（うち子供の事故が55%を占める）との有意差検定を行うと、「駐車車両の直前直後の横断」を除くすべての横断行動と左側通行等の「通行区分違反」で、高齢者に有意な差が認められた。

高齢者の多くが交通ルールについての知識が十分でなく、また、危険に対する判断力が低下することなどが、自動車の直前直後の横断等の無理な行動の要因となっていると思われる。また、歩行速度が遅く、機敏性の衰えなど迅速に危険を回避することができないことなどから、横断中に事故に遭うことが多いと思われる。このような高齢者の特性を十分認識したうえで、横断の方法等の基本的なルールに関する安全教育が必要である。

6. おわりに

高齢者の事故の特徴について、運転者、歩行者の視点から非高齢者事故と対比して若干の考察を行った。データの制約から60歳以上を高齢者として扱ったが、高齢層を細分化して検討する必要もあろう。

非集計データとしての個別の交通事故統計原票が非公開のため、十分な分析は行えなかったが、今後、個別の事故データとそれに関連する多様な要因データとが照合できるかたちで、詳細な解析が多方面から行われていく必要があると思われる。

〈参考文献〉 群馬県警察本部：交通年鑑、

昭和62年、63年、平成元年

表-1 事故類型（対車両事故）

類 型	高齢者 件 数	非高齢者 件 数	高齢者 構成率(x)	非高齢者 構成率(x)
正 面 衝突	242	1719	6.2	6.8
追 突	908	9216	23.2	36.5
出 合 頭	1595	8106	40.8	32.1
追 越 時	158	359	4.0	1.4
転 回 時	25	187	0.6	0.7
後 退 時	87	411	2.2	1.6
進路変更時	47	313	1.2	1.2
すれ違い時	50	449	1.3	1.8
左 折 時	164	1017	4.2	4.0
右 折 時	468	2653	12.0	10.5
そ の 他	170	827	4.3	3.3
合 計	3914	25257	100.0	100.0

表-2 事故原因の有意差検定（運転者）

原 因	高齢者 件 数	非高齢者 件 数	高齢者 構成率(x)	非高齢者 構成率(x)	有意差
信 号 無 視	222	2176	6.6	5.4	**
スピード違反	11	1382	0.3	3.4	*
右 折 違 反	43	393	1.3	1.0	
優先通行違反	320	2564	9.5	6.3	**
歩行者妨害	45	783	1.3	1.9	
一時停止違反	655	4493	19.5	11.1	**
ハンドブレーキ 操作不週	232	2051	7.0	5.1	**
前方不注意	508	8722	15.2	21.6	*
安全不確認	330	3942	9.8	9.7	
安全速度違反	18	470	0.5	1.2	*
そ の 他	971	13439	29.0	33.3	-
合 計	3355	40415	100.0	100.0	

***：高齢者側に有意な事故原因 *：非高齢者に有意な事故原因 危険率5%

表-3 事故原因の有意差検定（歩行者）

原 因	高齢者 件 数	非高齢者 件 数	高齢者 構成率(x)	非高齢者 構成率(x)	有意差
信 号 無 視	15	71	2.2	2.8	
通行区分違反	68	124	9.8	4.9	**
横断歩道外横断	182	216	26.3	8.6	**
斜め横断	60	89	8.7	3.5	**
駐車車両の 直前直後横断	66	352	9.6	14.0	*
走行車両の 直前直後横断	151	310	21.9	12.3	**
踏んではいかい	23	102	3.3	4.1	
飛び出し	67	942	9.7	37.5	*
そ の 他	59	308	8.5	12.3	-
合 計	691	2514	100.0	100.0	

***：高齢者側に有意な事故原因 *：非高齢者に有意な事故原因 危険率5%