

高齢運転者のペダル踏み間違い事故

2020年1月31日
2022年1月7日更新

目次

- 1 はじめに…p.1
- 2 ペダル踏み間違い事故の特徴…p.2
- 3 ペダル踏み間違い事故の原因…p.2
- 4 ペダル踏み間違い事故を防ぐには…p.3
[参考 1] 万が一のための備え(自動車保険)
…p.5
[参考 2] 政府の取組み…p.6

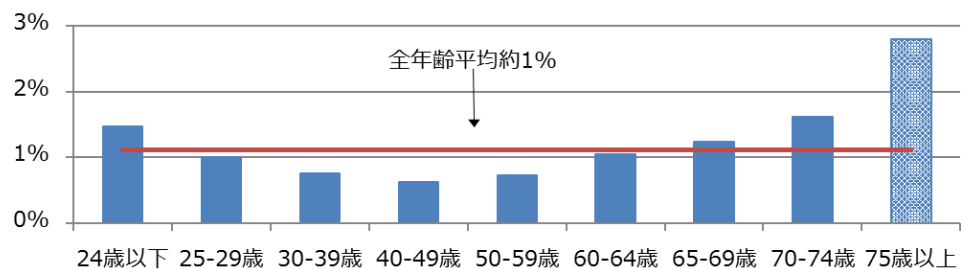
※1 車両事故とは、第1当事者(交通事故における過失が重い者)が四輪車(ミニカーと特殊車を除く。)の交通事故を指します。ここでは、車両事故のうち人的要因がペダル踏み間違いである事故の割合を算出しています(ペダル踏み間違い事故割合=ペダル踏み間違い事故件数÷車両事故件数)。

※2 75歳以上の運転免許保有者は、過去10年間(2011~2020年)で約1.6倍に増加しており、今後も増加が見込まれています。

1. はじめに

ブレーキとアクセルの踏み間違い事故(以下、「ペダル踏み間違い事故」)は年齢を問わず発生していますが、車両事故に占めるペダル踏み間違い事故の割合※1は24歳以下と65歳以上が高く、特に75歳以上の割合が高い傾向にあります。

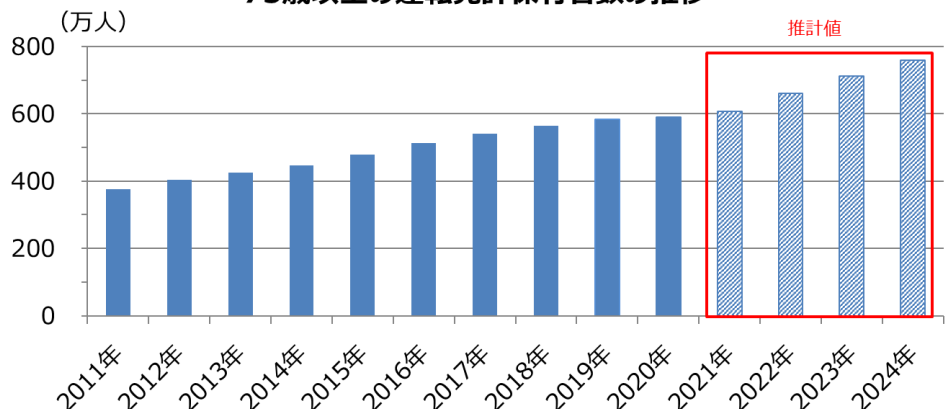
年齢層別 車両事故に占めるペダル踏み間違い事故割合
(2016~2020年)



(出典) 公益財団法人 交通事故総合分析センター [2021] をもとに作成

2016~2020年の車両事故約189万件のうち、ペダル踏み間違い事故が占める割合は全年齢の平均で約1%ですが、今後高齢化が進み、ペダル踏み間違い事故の割合が高い高齢運転者が増加することに伴って※2、ペダル踏み間違い事故の割合は増加する可能性もあります。

75歳以上の運転免許保有者数の推移



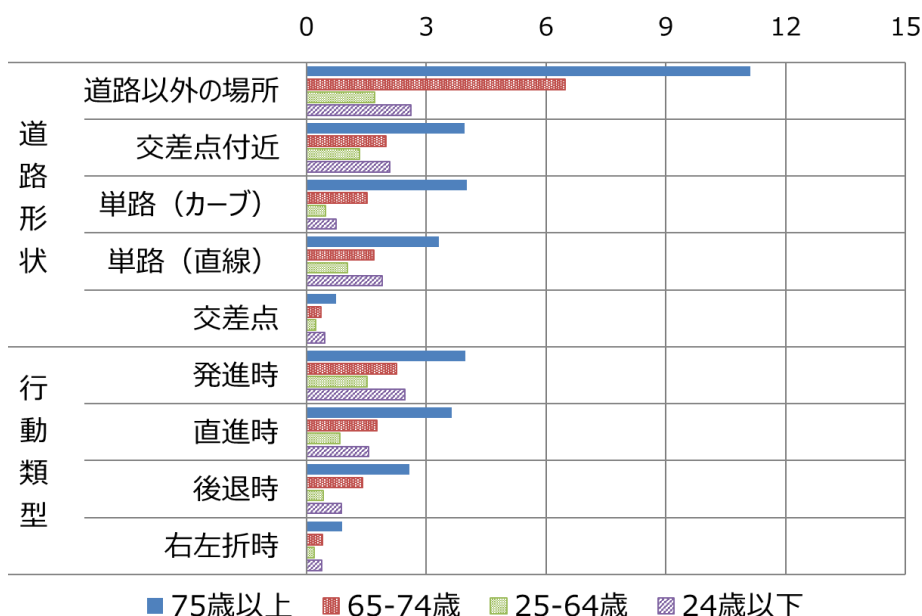
(出典) 警察庁 [2020]、警察庁 [2021] をもとに作成

そこで、以下ではペダル踏み間違い事故の特徴と原因を確認したうえで、事故防止に向けてどのような対応が考えられるかみていきましょう。

2. ペダル踏み間違い事故の特徴

次のグラフは、道路形状別、行動類型別の車両事故に占めるペダル踏み間違い事故の割合を、年齢層別に示したものです。

道路形状別・行動類型別・年齢層別 車両事故に占める
ペダル踏み間違い事故割合（2016～2020年）（%）



（出典）公益財団法人 交通事故総合分析センター [2021] をもとに作成

道路形状別にみると、ペダル踏み間違い事故は駐車場等の「道路以外の場所」で起こりやすく、特に75歳以上の高齢運転者では割合が高くなっていることがわかります。また、行動類型別では「発進時」に起こりやすく、これは全ての年齢層に共通した傾向となっています。

例えば駐車場では、発進時におけるペダル踏み間違いだけでなく、ハンドルの切り返し等の際にアクセルとブレーキの踏み替えが必要となるため、急なペダル操作を行いがちになること等が、事故につながると考えられます。

3. ペダル踏み間違い事故の原因

ペダル踏み間違い事故における人的要因の多くは「慌て・パニック」や「高齢」等とされており、危険を認知しその回避行動をとる際に慌てたりパニックに陥ることで、操作を誤り事故に発展すると考えられています※1。

また、「高齢」によるペダル踏み間違いは、次のような認知機能※2・身体機能の低下が大きな要因と考えられています。

（1）認知機能の低下

認知機能が低下すると、注意を向けられる範囲が狭くなり※3、歩行者や障害物等を見落とししたり、気づくのが遅れて慌ててしまうことに加えて、行動のコントロールもしづらくなります。

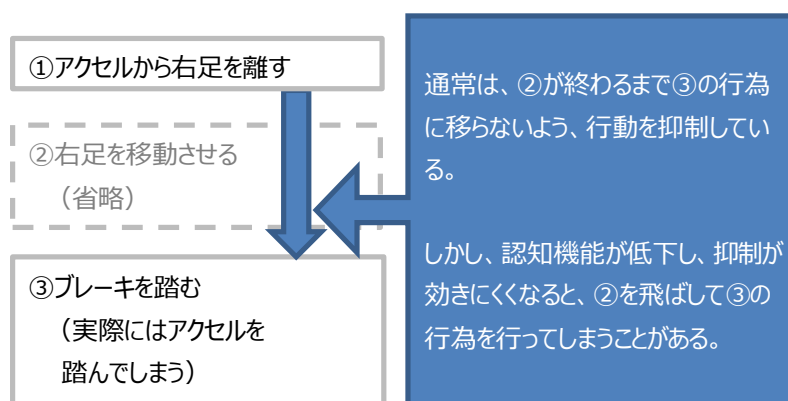
※1 （出典）公益財団法人 交通事故総合分析センター [2018]

※2 「認知機能」とは、理解、判断、論理などの知的機能のことをいいます。（厚生労働省 e-ヘルスネットウェブサイト）

※3 若い頃は視野に対象を捉えればすばやく認知できたことが、加齢に伴い難しくなります。

例えば、ブレーキ操作は「①アクセルから右足を離す」⇒「②右足を移動させる」⇒「③ブレーキを踏む」という一連の行動で構成されており、②が終わるまで③の行動を抑制する必要がありますが、認知機能の低下に伴い行動のコントロールがしづらくなると、行動の抑制を省略していきなり「③ブレーキを踏む（右足を移動していないため実際にはアクセルを踏む）」行動に移ってしまう可能性が指摘されています※1。

※1（出典）国際交通安全学会ウェブサイト



（出典）国際交通安全学会ウェブサイトをもとに作成

(2) 身体機能の低下

視力の低下や視野の狭まりといった身体機能の低下も、注意を向けられる範囲に影響を及ぼします。

また、発進・後退時等に、車周辺の目視確認を目的として体をひねる等、運転姿勢を変える際も事故が起こりがちです。高齢運転者は関節が固くなっている場合があり、ブレーキだと思って踏み込んだものの、実際には足が届いておらずアクセルだったというような踏み間違いが発生することがわかっています※2。さらに、加齢に伴い足の感覚が鈍くなると、ペダルの位置を正しく把握できなくなる可能性もあり、ペダルの踏み間違いに影響すると考えられています※3。

※2（出典）公益財団法人 交通事故総合分析センター [2018]

※3（出典）国際交通安全学会ウェブサイト

4. ペダル踏み間違い事故を防ぐには

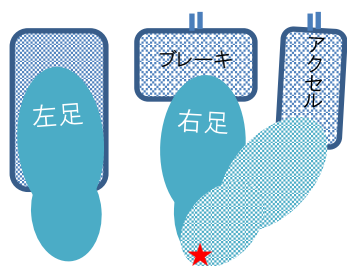
それでは、高齢運転者がペダル踏み間違い事故を防ぐには、どのような対応が考えられるかみていきましょう。

(1) 速度を落とし、運転に集中

パニック等による誤ったペダル操作や、認知機能・身体機能の低下により歩行者や障害物等を見落す可能性もあるため、速度を落として運転に集中しましょう。

※1 オートマチック車でシフトレバーを走行位置（P〔駐車〕やN〔ニュートラル〕以外）にシフトすると、アクセルペダルを踏み込まなくても車両がゆっくりと動く現象を指します。ただし、バッテリー電気自動車（BEV）やハイブリッド車（HEV、PHEV）等、クリープ現象が発生しないものもあります。

※2 運転しやすい姿勢は人により異なりますが、例えば左足をフットレストに置き、右足はブレーキペダルにまっすぐ合わせてかかとを床につけ、つま先はブレーキのうえに軽く添える方法等があります。この場合、アクセルペダルを踏む際に右足のかかとを支点につま先を右に傾けて踏むことになるため、ペダルの位置を把握しやすくなるとされています。



先進安全技術

政府は高齢運転者による交通事故防止対策として、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進安全技術を搭載した「安全運転サポート車（サポカーS）」の普及啓発に取り組んでいます。サポカーSについて詳しく知りたい方は以下のリンク先をご覧ください。



→ [サポカーS（安全運転サポート車）のウェブサイト（経済産業省）](#)

※3 安全運転を支援する装置は、交通事故の防止や被害の軽減に役立ちますが、これらの装置も万能ではなく、条件によっては装置が作動しない場合もあります。装置の機能を過信せず、引き続き安全運転を心掛けましょう。

※4 例えば、東京都では、後付けのペダル踏み間違い時加速抑制装置を対象とした購入費用補助を行っています。

(2) 駐車場ではクリープ現象※1 を活用

駐車場は死角が多い場所です。歩行者や車が突然出てくるとパニック等に陥りやすいため、ペダル踏み間違い事故が多く発生しています。周囲の状況をよく確認し、オートマチック車では、入出庫時等の状況に応じて、できる限りブレーキペダルに足を乗せた状態でクリープ現象を活用した運転を心がけましょう。

(3) 発進・後退時は要注意

発進・後退の前に、後方や周囲を目視確認するため体をひねると、右足の位置がずれてしまう可能性があります。一度正しい運転姿勢に戻したうえで、正しくペダルに足を置いているかよく確認しましょう※2。

また、誤って意図しない方向（前・後）へ車が進むと、パニックに陥りさらにそのままペダルを踏みこんで大事故につながることもあるため、発進・後退時にはシフトレバーが正しい位置にあるかしっかり確認しましょう。

(4) 先進安全技術の活用

近年は、ペダル踏み間違い時に加速を抑制する装置や、衝突のおそれがある場合に自動的に作動するブレーキ等を装備した、いわゆる「安全運転サポート車（サポカーS）」が増えています。

ペダル踏み間違い時 加速抑制装置



停止時や低速走行時にアクセルを踏み込んだ際、周辺障害物との衝突の可能性がある場合には、エンジン出力を抑える等により、急発進、急加速を抑制します。

※マニュアル車は除きます。

衝突被害軽減ブレーキ



車載のレーダーやカメラ等で前方の自動車や歩行者を検知し、追突や衝突するおそれがある場合には、音や警告灯等でドライバーに警告してブレーキ操作による衝突回避を促します。さらにブレーキ操作が無く追突や衝突が避けられないとシステムが判断した場合には、自動的にブレーキが作動します。（ただし、条件によっては作動しない場合があります。）

（出典）サポカー・サポカーS（安全運転サポート車）ウェブサイト（経済産業省）、JNCAP ウェブサイトをもとに作成

車を買替える際に、このような安全技術が装備された車を選ぶことも有効です。また、安全技術が装備されていない車でも、後付けのペダル踏み間違い時加速抑制装置を取り付けることができるものもありますので、導入を検討してみましよう※3。

なお、一定年齢以上の高齢運転者等を対象にして、このような後付け装置の導入費用を補助する自治体もありますので、お住まいの自治体の制度を確認してみましよう※4。

(5) 運転を見直す機会を作る

高齢運転者は、長年の運転経験から自身の運転能力を過信する傾向にあることが、多くの調査・研究で指摘されています。

家族等に同乗してもらい運転を客観的に見てもらったり、各地で開催されている交通安全講習会へ参加する等、自身の運転を見直す機会を設けましょう。また、周囲の人から運転を控えるように言われたり、運転に不安を感じたら、警察の安全運転相談窓口※へ相談してみましよう。

※ 都道府県警察では、運転に不安のある高齢運転者やその家族等を対象として、担当の職員（看護師等の医療系専門職員をはじめとする専門知識の豊富な職員）に相談することができる安全運転相談窓口を設けています。全国統一の専用ダイヤル「#8080」にかけると相談者がいる地域を管轄する都道府県警の窓口に通話が自動でつながります。詳しく知りたい方は以下のリンク先をご覧ください。

→ [警察庁ウェブサイト「安全運転相談窓口（旧運転適性相談窓口）について」](#)

リンク先

自動車保険の補償内容等について詳しく知りたい方は以下のリンク先をご覧ください。

→ [【損害保険料率算出機構】自動車保険の概況](#)

[参考 1] 万が一のための備え（自動車保険）

以上のような対応を行ったとしても、万が一事故が発生してしまった場合には、相手方への賠償、自分自身のケガの治療、車の修理費等に関して金銭的な支出が必要となります。

強制保険である自賠責保険では賠償金額を賄いきれない場合もあり、また、自分自身のケガや車等のモノへの賠償は、自賠責保険では補償されません。このような場合の経済的な備えとして、自動車保険を契約しておくことが重要です（保険のカバーする内容により、対人賠償責任保険、人身傷害保険、対物賠償責任保険、車両保険等があります）。

なお、個々の契約の補償内容は、保険会社の商品や契約内容により異なります。契約の際だけでなく、既に参加している方も契約更新等の機会に補償内容を確認しましょう。

一般的に補償される損害（例）

ヒトへの補償	モノへの補償
<ul style="list-style-type: none"> ・スーパーの駐車場で駐車場所を探していたところ、通行人に気づいて減速しようとしたが、誤ってアクセルを踏み込んで通行人に衝突してしまい、自分もケガをした。 → 相手への賠償：対人賠償責任保険 自分の補償：人身傷害保険 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞中、ブレーキとアクセルを踏み間違えて前の車に衝突し、前の車も自分の車も壊れてしまった。 → 相手の車への賠償：対物賠償責任保険 自分の車の補償：車両保険



自動車保険は、万が一事故が発生した際に事故の相手方への賠償や自分自身の被害を補償してくれるものです。必要な補償が得られるよう、適切な補償内容となっているか確認しましょう。

リンク先

政府の取組みについて詳しく知りたい方は以下のリンク先をご覧ください。

→ [内閣府ウェブサイト「交通安全対策－計画と対策」](#)

→ [国土交通省ウェブサイト「車両安全対策検討会」](#)

→ [国土交通省ウェブサイト「後付け急発進等抑制装置の先行個別認定を開始します」](#)

→ [警察庁ウェブサイト「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」](#)

※ 国土交通省が公表している衝突被害軽減ブレーキの新車に対する義務付けスケジュールは下記のとおりです。

- ・ 新型車（国産車）：2021年11月、
新型車（輸入車）：2024年7月
- ・ 継続生産車（国産車）：2025年12月、
継続生産車（輸入車）：2026年7月
（軽トラックの継続生産車は2027年9月）

なお、バスやトラック（3.5t超）については、上記スケジュールとは別に、先行して衝突被害軽減ブレーキ装着の義務付けが段階的に実施されています。

【参考 2】 政府の取組み

政府では、高齢運転者による交通事故防止に向けて様々な取組みを進めています。このうち、ペダル踏み間違い事故に関連するものは以下のとおりです。

(1) 安全運転サポート車の普及推進等

国土交通省では、先進安全技術を備えた安全運転サポート車の普及促進等に向けて、次のような取組みを進めています。

- 衝突被害軽減ブレーキの国内基準策定：
乗用車等の衝突被害軽減ブレーキに関する国際基準の発効を受けて、2020年1月に国内基準を策定。世界に先駆けて2021年11月以降販売の国産新型車から段階的に装備を義務付け※
- ペダル踏み間違い急発進抑制装置などの性能認定制度の導入：
ペダル踏み間違い急発進抑制装置及び衝突被害軽減ブレーキに関する性能認定制度を創設し、2021年4月より認定結果を公表
- 既販車への後付けの安全運転支援装置の普及：
後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度を創設し、随時認定結果を公表

(2) 「運転技能検査」「限定条件付免許」の導入

2022年5月には、高齢運転者を対象とした運転技能検査と限定条件付免許の導入が予定されています。

- 運転技能検査は、75歳以上で一定の基準に該当する運転者が免許更新時に受けなければならないもので、対象者や検査内容等について、2021年11月と12月に具体的な案が公表されています。なお、運転技能検査の受検が不要となった場合でも、高齢者講習において実車指導を受けることとなっています。
- また、限定条件付免許制度は、国の定める基準を満たした一部の安全運転サポート車のみを運転可能とするもので、2021年12月に具体的な案が公表されています。

出典

警察庁 [2020] 「高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究」 調査研究報告書、2020 年 3 月

警察庁 [2021] 『運転免許統計（令和 2 年版）』 2021 年 4 月

警察庁ウェブサイト「運転適性相談窓口について」

https://www.npa.go.jp/policies/application/license_renewal/conferenncce_out_line.html

警察庁ウェブサイト「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」

<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/index.html>

公益財団法人 交通事故総合分析センター [2014] 「イタルダイnfォメーション No.107 運転操作の誤りを防ぐ～若者・高齢者に多い操作不適事故～」、2014 年 8 月

公益財団法人 交通事故総合分析センター [2018] 「イタルダイnfォメーション No.124 アクセルとブレーキペダルの踏み間違い事故～高齢ドライバーに特徴的な事故の防止に向けて～」、2018 年 2 月

公益財団法人 交通事故総合分析センター [2021] 受託集計「年齢層別・道路形状別 全事故件数（1 当）-四輪車（2016-2020 年合計値）」

公益財団法人 国際交通安全学会ウェブサイト「平成 27-29 年研究調査プロジェクト アクセルとブレーキの踏み違いに係る高齢者の認知・行動特性の分析 一問一答」

<http://acpsy.hus.osaka-u.ac.jp/iatss/faq.html>

厚生労働省 e-ヘルスネットウェブサイト

<https://www.e-healthnet.mhlw.go.jp/information/dictionary/alcohol/ya-043.html>

交通安全対策に関する関係閣僚会議 [2021] 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策フォローアップについて」、2021 年 6 月

https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/sougou/pdf/k_210630/s4.pdf

国土交通省ウェブサイト「令和元年度第 1 回車両安全対策検討会」

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk7_000005.html

国土交通省ウェブサイト「後付け急発進等抑制装置の先行個別認定を開始します」

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000315.html

サポカー・サポカー S（安全運転サポート車）ウェブサイト（経済産業省）

<https://www.safety-support-car.go.jp>

篠原一光、木村貴彦 [2018] 「自動車ペダル操作時の足の位置と動きの特性とペダル踏み違いの経験」 交通科学 Vol.49, 一般社団法人交通科学研究会、2018 年 12 月

内閣府 [2017] 『平成 29 年版交通安全白書』、2017 年 7 月

内閣府ウェブサイト「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」

<https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/sougou/pdf/20190618/taisaku.pdf>

JNCAP ウェブサイト「衝突被害軽減制動制御装置」

https://www.nasva.go.jp/mamoru/active_safety_search/collision_avoidance_system.html

JNCAP ウェブサイト「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」

https://www.nasva.go.jp/mamoru/active_safety_search/pedal_stepping_wrong.html