

高齢運転者による交通事故の実態

2019年12月25日

目次

- 1 はじめに…p.1
- 2 交通事故件数の推移…p.1
- 3 高齢運転者のリスク…p.3
- 4 今後の高齢運転者人口の増加による影響…p.6
- 5 おわりに…p.7

1. はじめに

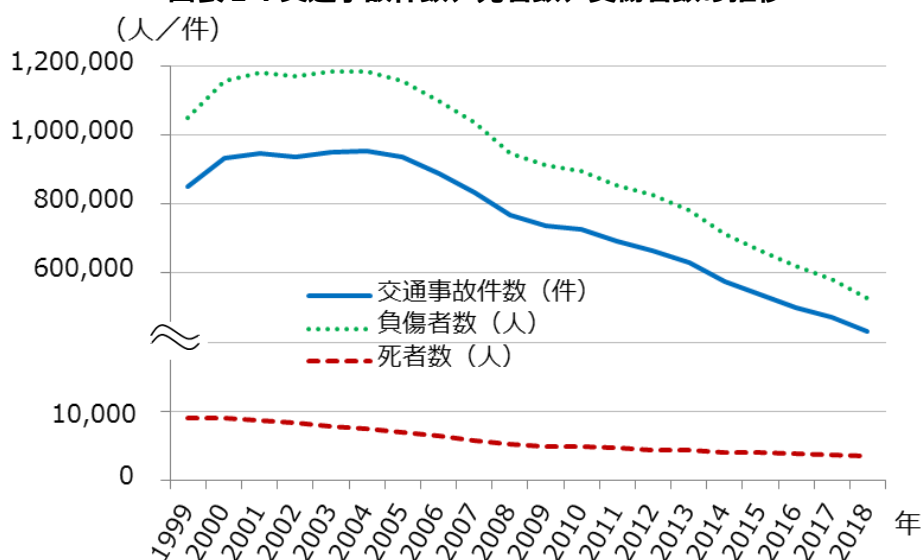
近年、自動車の安全性能の向上等により、交通事故件数は減少傾向にあります。しかし、高齢運転者¹による重大な事故は相次いで発生しており、報道でも「高齢運転者による事故が増えているのではないか」、「高齢者の運転は危険ではないか」といった点がクローズアップされ、社会問題化しています。

そこで、本レポートでは高齢運転者による事故は実際に増加しているのか、また高齢運転者はどの程度危険なのかといった点について、警察統計等に基づきその実態をみていきます。

2. 交通事故件数の推移

過去20年間の交通事故全体の推移をみると、図表1のとおり、死者数は概ね減少傾向が続いています。また、交通事故件数、負傷者数も2004年をピークに減少傾向が続いています。

図表1：交通事故件数、死者数、負傷者数の推移



これは政府による交通事故減少のための取組み、具体的には、図表2のような飲酒運転等の厳罰化や道路交通環境の整備、自動車の安全性能の向上等の効果によるものとされています²。

¹ 本資料では「高齢運転者」を「65歳以上の運転者」と定義します。

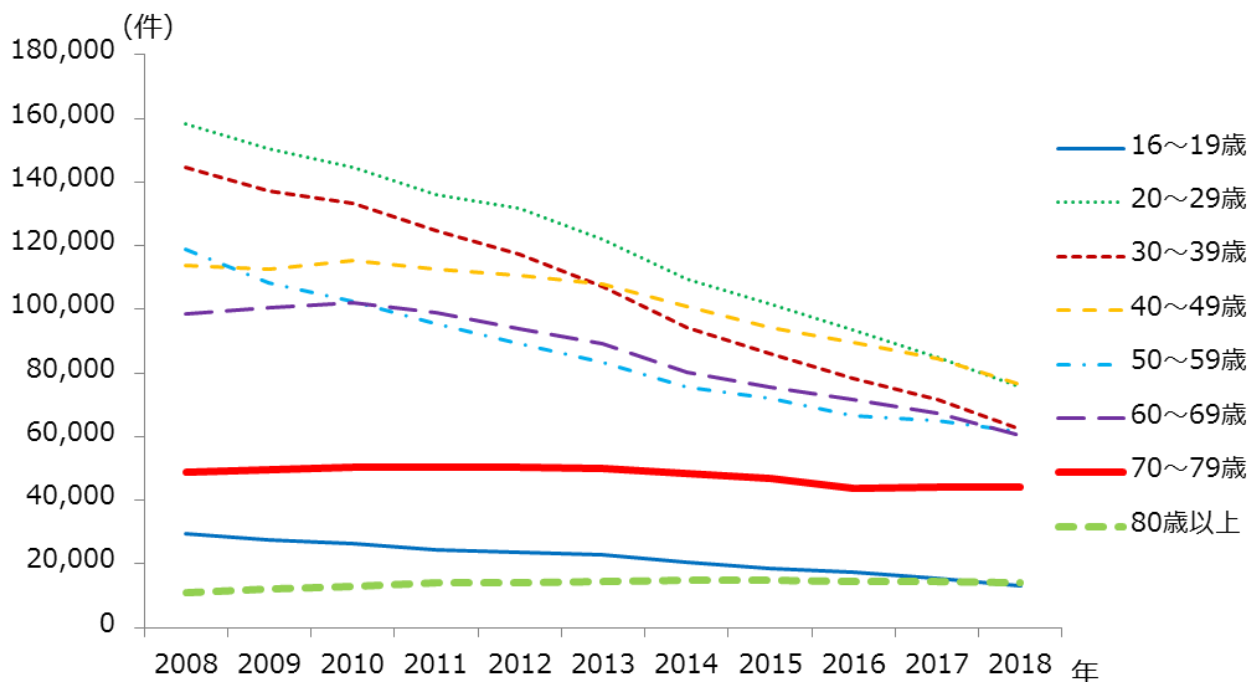
² 内閣府 [2015]

図表 2：政府による交通事故減少のための取組み例

飲酒運転等の厳罰化	道路交通環境の整備	自動車の安全性能の向上
・「自動車運転死傷処罰法」 (2014年5月施行) アルコール・薬物又は一定の病気の影響によりその走行中に正常な運転に支障が生じる恐れがある状態で運転し、よって正常な運転が困難な状態に陥った場合も新たな危険運転致死傷罪として整備、飲酒運転等の発覚を免れようとする行為への罰則の新設等	・「事故ゼロプラン」 死傷事故率の高い事故多発箇所に対する集中的な事故対策 ・「ゾーン 30」の整備 最高速度を時速 30km に制限する地域を整備	・先進安全自動車 (ASV) の開発・普及の促進、衝突被害軽減ブレーキ等の装置の安全確保・環境保全のための基準 (道路運送車両の保安基準) の整備等

次に、運転者年齢層別の交通事故件数の推移をみると、70歳未満 (図表3の「16歳～19歳」～「60～69歳」) については、明確な減少傾向がみられますが、70歳以上 (図表3の「70～79歳」、「80歳以上」) については、ほぼ横ばいまたは若干の増加となっています。

図表 3：原付以上運転者³ (第1当事者⁴) の年齢層別交通事故件数の推移



(出典) 警察庁 [2019a] をもとに作成

ところで、図表3の年齢層別の交通事故件数の推移は、各年齢層の人数 (人口)、とくに運転免許保有者数の増減による影響を受けます。したがって、他の年齢層と比べて高齢運転者が交通事故を起こしやすくなっているかどうかを観察するためには、人口の高齢化に伴う高齢運転者の増加による影響を除くことが必要となります。

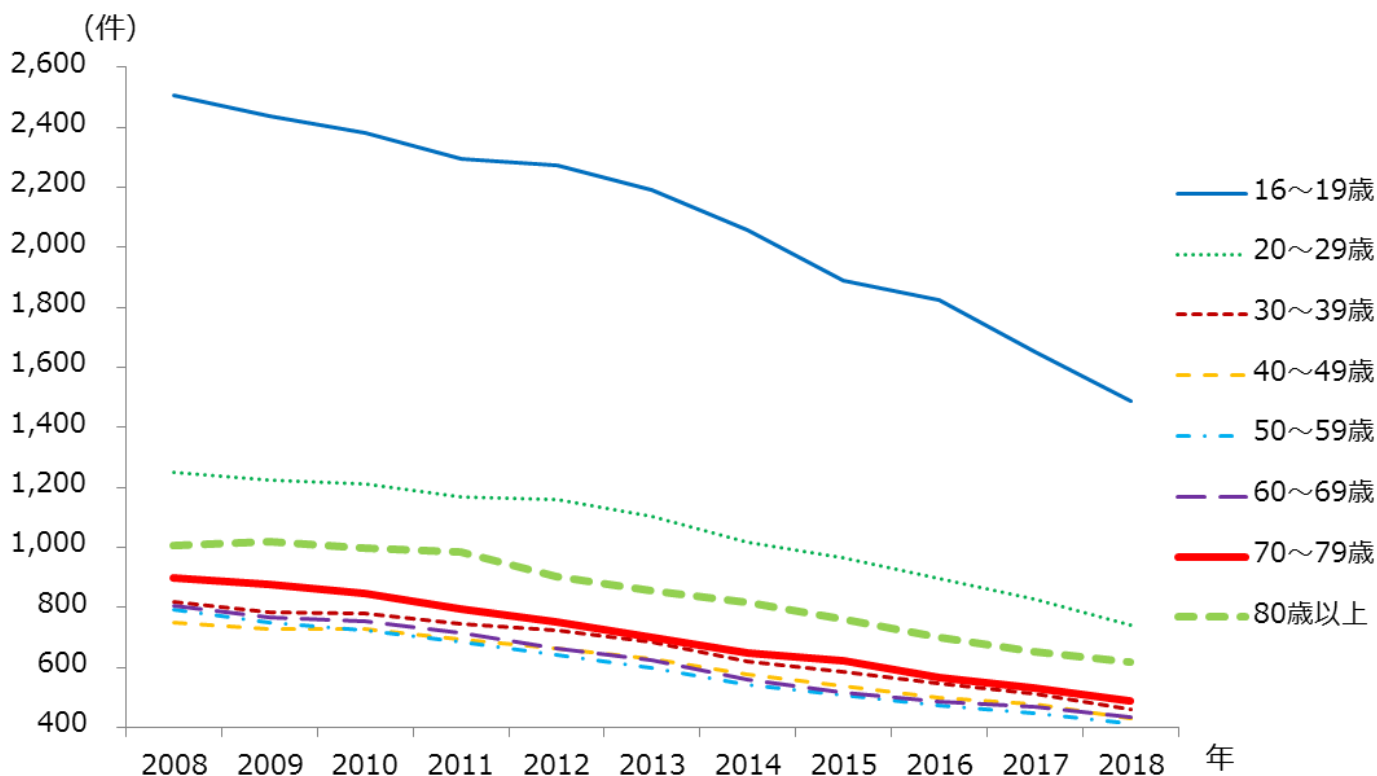
³ 原付以上運転者とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいいます。

⁴ 第1当事者とは、事故当事者のうち最も過失が重い者 (過失が同程度の場合には人身損傷程度 [ケガ] が軽い者) をいいます。

そこで、年齢層別の運転免許保有者 10 万人当たりの交通事故件数について、その推移をみると、図表 4 のとおり、高齢運転者についても減少傾向となっています。

つまり、70 歳以上の運転者による事故が増えているのは、対象となる年齢層の運転者人口が増加しているためであり、人口増加の影響を除くと、高齢運転者についても、他の年齢層と同様に、過去 10 年間の交通事故件数は減少傾向にあることが分かります。

図表 4 : 原付以上運転者（第 1 当事者）の年齢層別免許保有者 10 万人当たり交通事故件数の推移



(出典) 警察庁 [2019a] をもとに作成

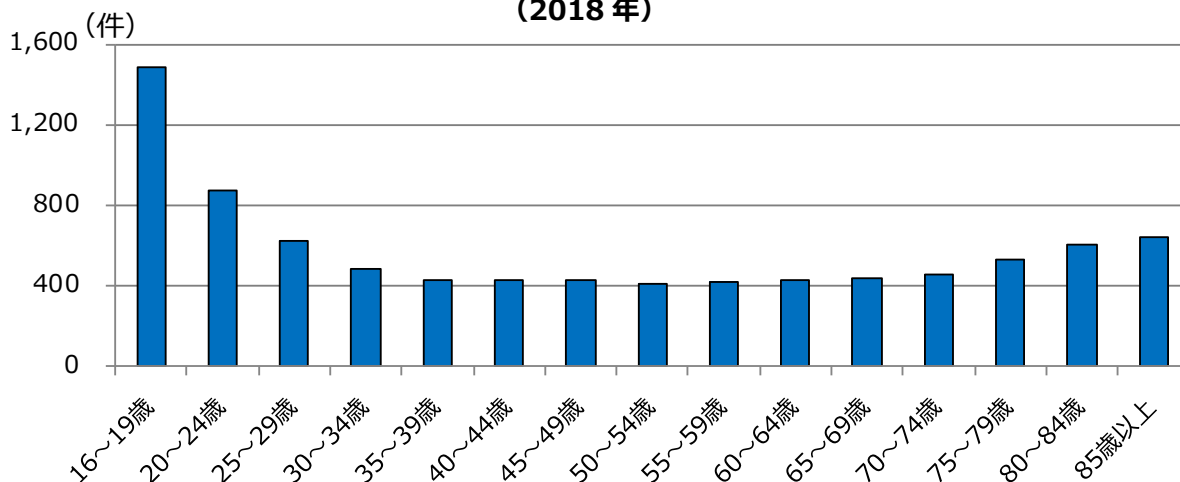
3. 高齢運転者のリスク

それでは、高齢運転者はなぜ危険と見られているのでしょうか。この点を明らかにするために、高齢運転者 と他の年齢層の運転者を比較し、事故の起こしやすさについてみていきます。

年齢層別に運転免許保有者 10 万人当たりの交通事故件数を比較すると、図表 5 のとおり、最も交通事故件数が多いのは「16~19 歳」、次いで「20~24 歳」であり、若年運転者ほど事故を起こしやすいことが分かります。高齢運転者による相次ぐ痛ましい死傷事故等を背景として、高齢運転者による事故が注目されていますが、実際には若年運転者の方が事故を起こしやすい傾向にあります。

一方の高齢運転者をもてみると、年齢が上がるにつれて交通事故件数が増加していることが分かります。具体的には、「35~39 歳」から「65~69 歳」までの交通事故件数は同程度ですが、「70~74 歳」ではやや増加し、「75~79 歳」以上においては明らかな増加がみられます。

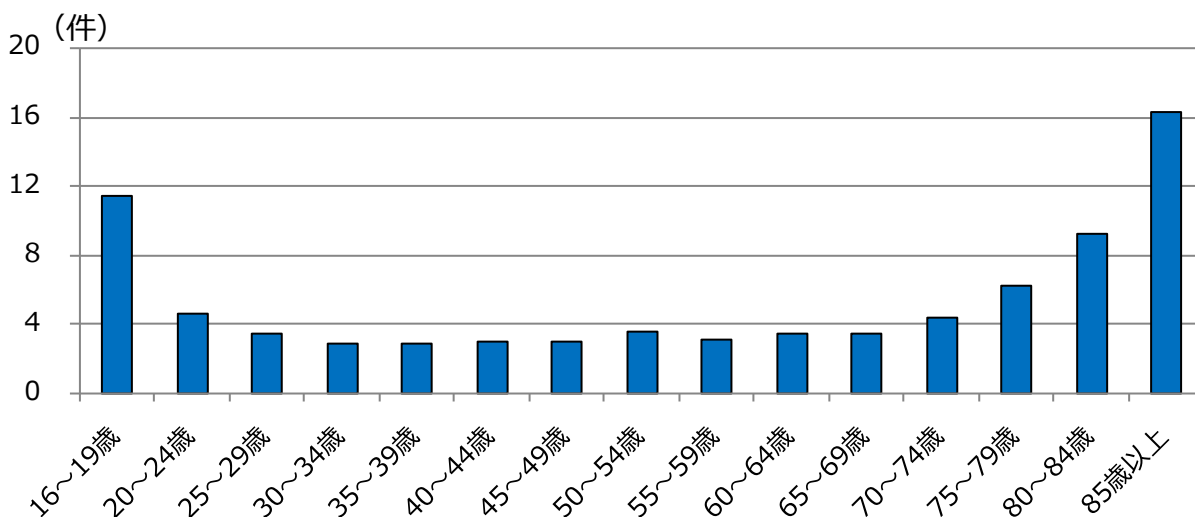
図表 5 : 原付以上運転者 (第 1 当事者) の年齢層別免許保有者 10 万人当たり交通事故件数 (2018 年)



(出典) 警察庁 [2019a] をもとに作成

さらに、この交通事故件数について、対象を死亡事故に限定すると、図表 6 のとおり、「70~74 歳」以上の年齢層の増加はより顕著になり、とくに「85 歳以上」は、「16 歳~19 歳」を上回る事故を起こしていることが分かります。また、「16 歳~19 歳」のうち、16 歳および 17 歳の事故は、免許取得可能年齢⁵を鑑みると、ほとんどが二輪車 (原付含む) 運転者による事故であると考えられるため、普通自動車の交通事故に限定した場合、「16~19 歳」と「85 歳以上」の差は図表 6 で示されているよりもさらに拡大すると推測されます。

図表 6 : 原付以上運転者 (第 1 当事者) の年齢層別免許保有者 10 万人当たり死亡事故件数 (2018 年)



(出典) 警察庁 [2019b] をもとに作成

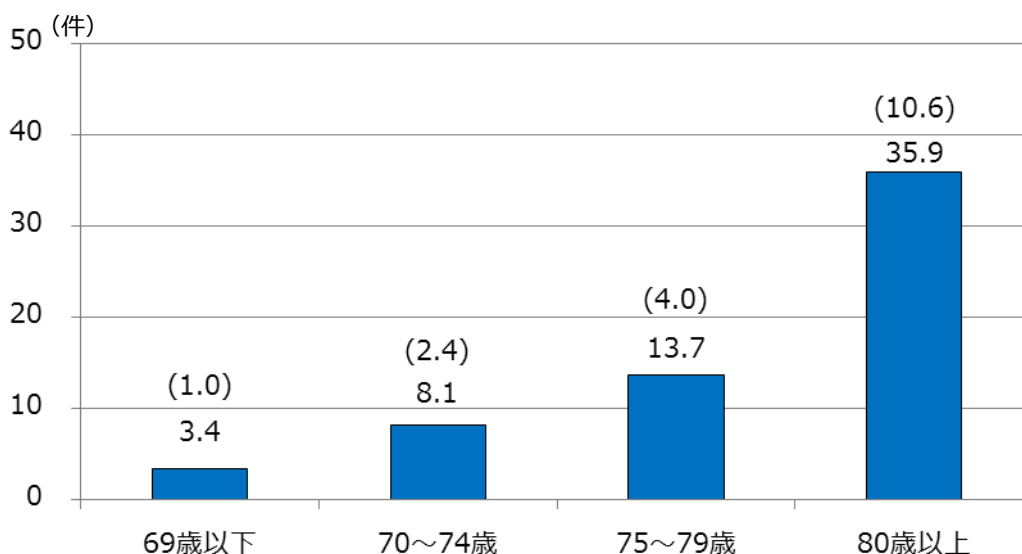
ここまでは、免許保有者 10 万人当たりの交通事故件数という指標でみてきましたが、免許保有者の中でも、運転する機会の少ない人 (運転距離の短い人) よりも、運転する機会の多い人 (運転距離の長い人) の方が、事故件数が多くなると考えられます。このため、免許保有者が実際に運転を行った場合のリスク (運転そのものの危険度) を比較する場合には、こうした運転機会・距離の影響も除く必要があります。

⁵ 道路交通法により 16 歳および 17 歳で免許取得可能な自動車等は、普通自動二輪車、小型特殊自動車および原動機付自転車の 3 種類と定められています。

一般的に、年齢が高くなるにつれ長距離の運転をしなくなります。そのため、図表6において若年層の事故件数が多いのは、運転距離が比較的長い⁶ことが影響している可能性があります。反対に、高齢層は運転距離が比較的短い⁷にも関わらず、高齢になるほど事故件数が増加しているのは、運転リスクの高さが影響している可能性があります。したがって、「運転を行った場合の危険度」について、年齢による影響のみをより純粹に比較するためには、走行距離当たりの事故件数で比較する必要があります。

しかし、残念ながら、走行距離に関する公的な統計は存在しないため、以下では、走行距離に近い指標として警察庁等でも使用されている準道路交通曝露量⁸という概念を用いて、死亡事故件数の比較を行います。

図表7：準道路交通曝露量 100 件当たり死亡事故件数（指数⁹）（2015～2017 年）



（出典）警察庁 [2019c] をもとに作成

この準道路交通曝露量 100 件当たりの死亡事故件数について、「69 歳以下」を基準とすると、図表7のとおり、「75～79 歳」の運転者では、「69 歳以下」の運転者の4倍以上、さらに「80 歳以上」の運転者では10倍以上となり、高齢運転者と他の年齢層との差はさらに顕著になります。

以上から、高齢運転者のリスクについてまとめると、免許保有者の年齢別の平均的リスクの傾向では、一般的に高齢者とされる65歳以上であっても、75歳未満の年齢層については、他の年齢層と比べて大きな差はありません。ところが、図表5のとおり、75歳以上については、25～29歳に次いで運転リスクが高いことがわかります。これを、死亡事故に限定すると、75歳以上の運転リスクが高いことが顕著となり、さらに、年齢別に見られる運転機会の多寡による影響を除いた上で、「運転を行った場合の危険度（運転そのものの危険度）」を比較すると、年齢が高くなるほどリスクが高まる傾向がますます鮮明になります。

⁶ 一般社団法人 日本自動車工業会 [2018]

⁷ ITARDA [2015]

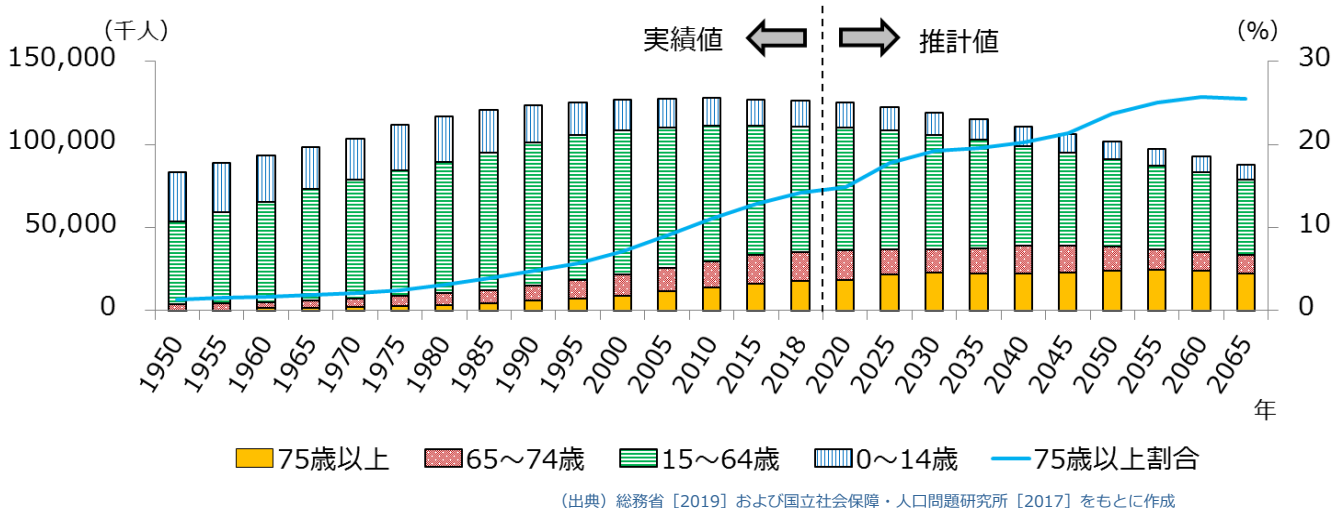
⁸ 「準道路交通曝露量」とは、「交通事故の第2当事者（被害者）の属性（例：年齢層別）の分布が、その属性の道路の利用頻度を示している」という考え方にもとづく指標です。例えば、70歳以上の道路の利用頻度は、70歳以上の被害者の事故件数によって表され、この事故件数が準道路交通曝露量となります。なお、走行距離の代わりに事故件数を用いるにあたり、不適切な運転を行ったことにより事故を起こした影響を除くため、車両相互事故のうち、無過失の被害者となった事故の件数を使用しています。

⁹ 図表内の丸カッコ内の数値（指数）は、運転者が「69歳以下」の準道路交通曝露量100件当たりの死亡事故件数を基準（1.0）として、「70～74歳」「75～79歳」「80歳以上」の各年齢層別の死亡事故件数を指数化したものです。

4. 今後の高齢運転者人口の増加による影響

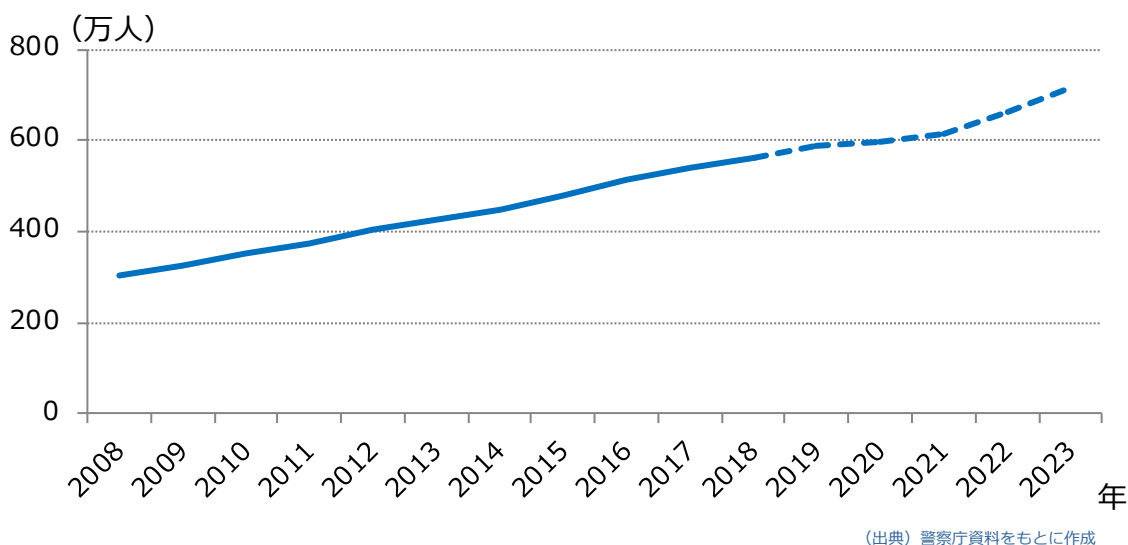
日本では平均寿命の延伸と出生率の低迷が相まって、高齢化が進んでおり、2018年における高齢化率（65歳以上人口割合）は、28.1%となっています。また、75歳以上の人口に注目すると、その割合は全体の14.2%を占めており、図表8からはこの年齢層の増加がとくに進んでいることがわかります。75歳以上人口の増加傾向は、2054年まで継続すると推計されています。

図表8：日本の全体人口および75歳以上人口割合の推移



同様に、運転免許保有者数についても、図表9のとおり、運転リスクの高い75歳以上の高齢運転者は増加し続けており、今後も増加傾向が続くと推計されています。

図表9：75歳以上の運転免許保有者の推移



前述のとおり、交通事故件数は減少傾向で推移していますが、運転リスクの高い75歳以上の運転免許保有者数が今後も増加していくことによって、こうした傾向も、将来的に変化する可能性があります。

5. おわりに

近時、高齢運転者による重大な事故が相次いで報道されていることによって、世間一般では、高齢運転者による事故が増加しているかのような印象がありますが、実際に統計を確認すると、高齢運転者による事故件数自体は若干の増加にとどまり、免許保有者数で揃えれば、むしろ他の年齢層と同様に減少していることが分かりました。一方で、死亡事故に限定したり、運転機会の多寡を勘案すると、高齢運転者のリスクが年齢とともに高まっていくことも確認できました。

しかしながら、ひとくちに高齢運転者といっても、その年齢の幅は広く、健康状態やライフスタイル等における個人差が大きいため、高齢運転者を一律に考えることは適切ではありません。また、公共交通機関等の利便性が十分に確保されていない地域に暮らす高齢者にとって、日常生活上、自動車は欠かすことができない移動手段であることから、一概に高齢者の運転を否定することは困難です。

自動車の安全性能の向上等により交通事故件数は減少傾向で推移していますが、今後の更なる高齢化に伴い75歳以上の運転免許保有者数が増加していく中で、交通事故件数を引続き減少させるためには、このような高齢者を巡る問題を踏まえながら、高齢運転者の特性に合わせた事故防止対策が重要な課題となります。そこで、次回以降のレポートでは、高齢運転者が起こしやすい事故の傾向等を踏まえて、高齢運転者の事故防止対策を紹介していきます。

出典

- 石井義純 [2014]「高齢運転者の死亡要因の分析」『ITARDA 第 16 回研究発表会 論文集』,
<https://www.itarda.or.jp/presentation/16>
- 一般社団法人 日本自動車工業会 [2018]「2017 年度乗用車市場動向調査 (2018 年 3 月)」2018 年 4 月,
http://www.jama.or.jp/lib/invest_analysis/pdf/2017PassengerCars.pdf
- 公益財団法人 交通事故総合分析センター [2015]「ITARDA INFORMATION 交通事故分析レポート No.109 特集 男性高齢者の運転免許保有について考える」2015 年 1 月,
<https://www.itarda.or.jp/contents/158/info109.pdf>
- 公益財団法人 交通事故総合分析センター [2019]『交通統計 (平成 30 年版)』2019 年 7 月
- 国立社会保障・人口問題研究所 [2017]『日本の将来推計人口 (平成 29 年推計)』2017 年 4 月,
http://www.ipss.go.jp/pp-zenkoku/j/zenkoku2017/pp_zenkoku2017.asp
- 警察庁 [2019a]「平成 30 年中の交通事故の発生状況」2019 年 2 月
<https://www.npa.go.jp/news/release/2019/20190226001.html>
- 警察庁 [2019b]「平成 30 年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」2019 年 2 月,
<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&lid=000001221963>
- 警察庁 [2019c]「高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の在り方等に関する調査研究」,
<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/koureiunten/menkyoseido-bunkakai/4/houkokusyo.pdf>
- 総務省 [2019]『人口推計 (平成 30 年 10 月 1 日確定値)』2019 年 4 月,
<https://www.stat.go.jp/data/jinsui/2018np/index.html>
- 内閣府 [2015]「第 9 次交通安全基本計画に関する評価書 第一分冊 : 道路交通 (案) (平成 27 年 3 月)」2015 年 3 月,
https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku10/senmon/k_1/hyokasyoan3.html