

高齢ドライバーの交通事故類型の年齢別傾向分析

○桑田佳奈*, 北村憲康*, 山田純嗣**, 立山義祐**, 野寄純平**, 小木哲郎**, 西村秀和**

(*東京海上日動リスクコンサルティング株式会社,

**慶應義塾大学大学院システムデザイン・マネジメント研究科)

Age trend analysis of elderly driver's accident types

Knan Kumeta*, Noriyasu Kitamura*, Junji Yamada**, Junpei Noyori**, Yoshisuke Tateyama**, Tetsuro Ogi**,
Hidekazu Nishimura**

(*Tokio Marine & Nichido Risk Consulting Co., Ltd.

**Graduate school of system design and management, Keio University)

1. はじめに

自動車運転免許人口の高齢化に伴い高齢ドライバー事故の増加が社会的課題となっている¹⁾。本研究では、生活必需として運転をする高齢者に対してトレーニングを実施する事により安全運転を維持し、安全な交通社会の創造に貢献することを目的として、高齢ドライバーのトレーニング手法の検討を行っている。

本稿は、トレーニング手法を検討するにあたり、高齢ドライバーに多発している事故類型を把握し、高齢ドライバー特有の交通事故発生要因特定の検討材料とするため、高齢ドライバーの事故類型の年齢別傾向分析を行った。

既存の統計データ²⁾³⁾においては、図1(参考文献 3)のデータに基づき筆者が作成)のような事故類型を用いた統計が行われている。

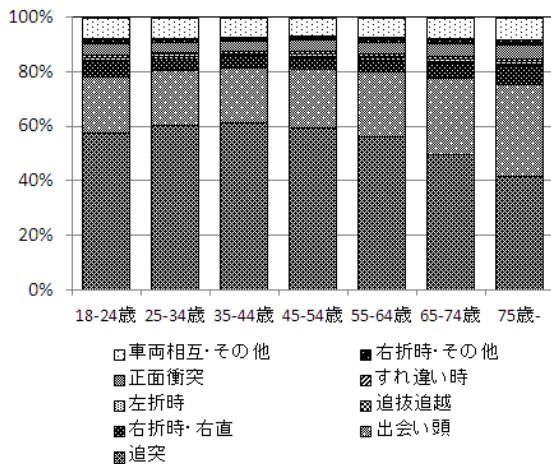


図 1. 年齢層別四輪車同士の事故類型割合 (既存データ)

ここから、高齢になるにしたがい出会い頭事故の割合が増え、一方で追突事故が減っていることがわかる。ただし、事故が発生した場所や自車がどのような行動をしているときに事故が発生したのかまでを把握はできない。たとえば、「左折時」の事故は、自車または相手車のど

ちらかが左折をしていたときに発生した事故を示し、事故発生場所の信号や一時停止表示の有無等は把握できない。

高齢ドライバーのトレーニング手法を検討するにあたっては、さらに詳しく事故が多発している交通環境や行動を特定することが必要だと考えられる。

そこで、本稿では任意の保険会社の保険事故のデータを用いて、高齢ドライバーの交通事故類型の特徴分析を行った。交通事故類型の分類は、別冊判例タイムズ第十六号⁴⁾の図番号(以下、判タ図番号)にもとづいて登録されている事故発生状況に着目して行った。

2. 分析データ

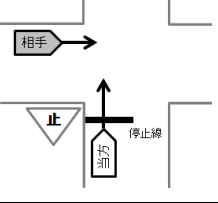
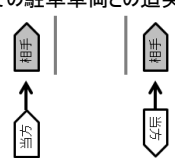
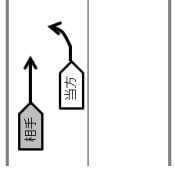
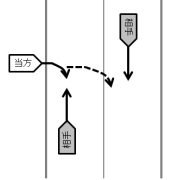
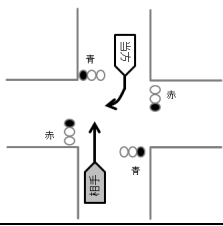
保険会社の保険事故のデータのうち、事故の発生状況が判タ図番号に基づいて登録されたデータを対象に分析を行った。データの対象期間は、2010年度に保険金の支払いが完了した事故である。まず、既存データと同様の分類で年齢層別の事故類型を把握し、既存データと比較して大きな差がないことを確認した上で、分析を行った。

3. 分析結果

保険事故データを分析した結果、65歳以上の高齢ドライバーに多い事故は表1の通りであった。表1中の【】内の数字は判タ図番号を示し A・B は自車が図中のどちらかを示す。「割合」は高齢ドライバーの事故件数に占める割合を示す。「増減」の欄には加齢に伴う事故割合の増減傾向を示した。

高齢になるにしたがい、【57B】【900A】【106B】【100B】【60B】の事故は増加し、【920A】【920B】【107A】【57A】の事故は減少している。特に、【57B】【106B】【60B】と類似した場面での高齢ドライバーの挙動や意識については以下のような調査結果がある。

表1 高齢ドライバーの頻出事故

No.	交通事故状況	割合	増減
1	【920A】追突事故(自車前方)	17%	減↓
2	【57B】交差点における直進車同士の 出会い頭事故 信号機により交通整理が行われていない交差点 自車に一時停止の規制がある場合 	6.7%	増↑
3	【920B】追突事故(自車後方)	5.2%	減↓
4	【107A】同一方向に進行する車両同士の事故 追突事故(被追突車に法24条違反がある場合) 自車が追突車	4.3%	減↓
5	【900A】敷地内での駐車車両との追突・逆突事故 	4.0%	増↑
6	【57A】交差点における直進車同士の 出会い頭事故 信号機により交通整理が行われていない交差点 他方に一時停止の規制がある場合	3.1%	減↓
7	【106B】同一方向に進行する車両同士の事故 進路変更車と後続直進車との事故 自車が 進路変更車 相手が直進車 	2.6%	増↑
8	【960A】道路側壁との接触	2.4%	→
9	【100B】道路外出入車と直進車との事故 路外から道路に進入するための右折する場合 自車が 路外から右折する車 相手が直進車 	2.3%	増↑
10	【60B】交差点における右折車と直進車との事故 同一道路を対向方向から進入した場合 直進車・右折車ともに青信号で進入した場合 自車が 右折車 相手が直進車 	2.0%	増↑

【57B】のような信号機のない交差点を非優先道路から通過する場合を調べた結果によると⁵、高齢層と青年層が停止、徐行せずに交差点を通過する割合同程度であり、中年層に比べて約2倍高かった。このような場面で高齢になるにしたがって一時停止しない傾向が事故増加につながっていると推測できる。【106B】が増加している背景としては、高齢者は非高齢者と比較して「車線変更などの後方確認は、ミラーだけでは死角ができるので振り返って目視も行う」という意識が低い⁶ことが影響していると考えられる。【60B】と類似した場面において、高齢ドライバーに対向車を走ってくる2台の車間距離をみて右折可能であるかの判断をさせた実験においては、対向車のスピードが高くなると同じ車頭間隔でも余裕があると判断しがちだという結果が出ており⁷、相手のスピード感、距離感の推測能力が低下していることが事故増加に影響していると推測できる。

このように、高齢者の事故の原因には判断能力の低下や危険認識の低下が影響していることが考えられる。

4.まとめ

本稿では、保険会社の保険事故データを用いて、高齢ドライバーにおいて多発・増加している事故類型の特定を行いその増加の背景にある要因の検討を行った。

今後は高齢になるにしたがい増加傾向のある事故類型をターゲットとしてトレーニング手法の検討をおこなっていく予定である。

参考文献

- 1)北村憲康, 安全運転寿命, 企業開発センター, 2009.
- 2)財団法人自動車事故総合分析センター, 高齢者の四輪運転中の事故~その推移と特徴~, イタリアダ・インフォメーション, 68, 8-9, 2007.
- 3)警察庁交通局, 平成22年中の交通事故発生状況, 2011.
- 4)東京地裁民事交通訴訟研究会編, 別冊判例タイムズ第十六号(全訂四版), 2004.
- 5)橋本博・細川崇・平松真知子・新田茂樹・吉田傑(2010). 高齢運転者の交差点通過時の運転行動実態把握, 自動車技術会論文集, 41(2), 527-532
- 6)佐藤稔久・赤松幹之・岩崎あゆ子・今泉裕史・醍醐英治(2007). 認知的・身体的機能の変化に適応した高齢ドライバーの対処行動の分析, 自動車技術会論文集, 38(4), 209-214
- 7)社団法人自動車技術会(2005). 高齢者運転適性ハンドブック

[連絡先]

桑田佳奈
 東京海上日動リスクコンサルティング株式会社
 〒100-0005 東京都千代田区丸の内 1-2-1
 e-mail : kana.kumeta@tokiorisk.co.jp
 Fax : 03 (5288)6628