

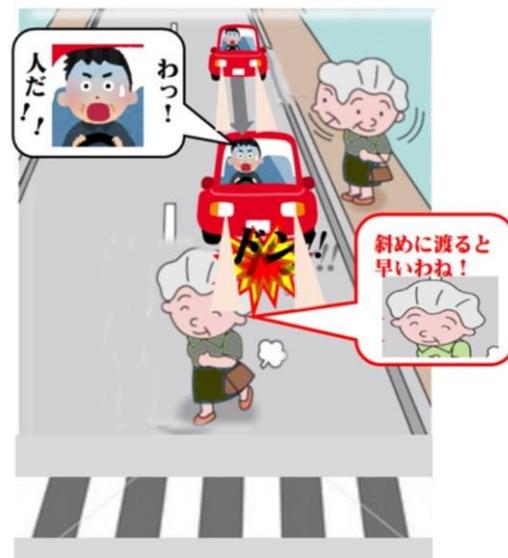
事故事例に学ぶ 第 160 回
高齢者同士の乗用車と歩行者の事故
(「人と車」2022 年 9 月号から)

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」2022 年 9 月号掲載記事の概要を紹介する。筆者は(公財)交通事故総合分析センター 河口健二氏である。図表は記事をもとに SDA が作成した。

■ 事故の概要

5 月の土曜日の夜 8 時頃、A さん(70 歳代・男性)は軽乗用車を運転し、市町村道を直進していた。そこに歩行者 B さん(80 歳代・女性)が交差点を挟んだ向かい側の店舗に行くため、交差点内の横断歩道付近を斜めに横断し始めた。時速約 40 ㎞で走行していた A さんは B さんに気づき、ブレーキを踏んだが、約 25 ㎞の速度で B さんをはねてしまった。B さんは肺挫傷と骨盤や脚の骨を折る重傷を負った。

A さんは漫然と運転していたため、交差点や横断歩道の存在も意識していなかった。また、事故当時 14 年経過した車で、A さんの話によると、ヘッドライトが暗めで照射範囲も狭かったことと、さらに B さんが黒っぽい服を着ていたこともあり、B さんに気付くのが遅れたということである。お互いに高齢者であり、暗い場所での視力や周辺認知能力、さらに、判断力、操作や行動の機敏性と正確性などの能力が低下していたことも考えられる。



■ データから見る事故実態

表 1 は 2001 年に歩行者が死亡重傷となった事故における軽乗用車、普通乗用車の運転者年齢と歩行者年齢の組み合わせを見たものである。歩行者年齢を見ると 12 歳以下もかなり多く、中高年以降、年齢が上昇するにしたがって増加している。運転者は 25～34 歳が最多で、比較的若い人が多かったことが分かる。

表 1 運転者年齢と歩行者年齢から見た歩行者死亡重傷者数(軽・普通乗用車、2001 年)

運転者年齢	歩行者年齢 ↓								合計
	12 歳以下	13～24 歳	25～34 歳	35～44 歳	45～54 歳	55～64 歳	65～74 歳	75 歳以上	
24 歳以下	255	171	101	107	216	289	379	356	1,874
25～34 歳	457	163	148	130	270	386	477	535	2,566
35～44 歳	332	93	88	77	161	242	272	358	1,623
45～54 歳	330	77	77	68	187	286	335	426	1,786
55～64 歳	239	51	62	62	105	152	207	276	1,154
65～74 歳	104	23	19	20	47	84	132	170	599
75 歳以上	20	5	7	6	17	16	37	62	170
合計	1,737	583	502	470	1,003	1,455	1,839	2,183	9,772

表2は表1と同じ項目を2021年の最新データで見たものである。12歳以下の歩行者は2001年の1,737人から396人へと大きく減少していることが分かる。一方、75歳以上は2,183人から2,138人とほとんど変化がない。運転者については、若者が大きく減少し、中高年が多くなっていることが分かる。

表2 運転者年齢と歩行者年齢から見た歩行者死亡重傷者数(軽・普通乗用車、2021年)

運転者年齢	歩行者年齢 ↓								合計
	12歳以下	13～24歳	25～34歳	35～44歳	45～54歳	55～64歳	65～74歳	75歳以上	
24歳以下	31	32	24	23	52	42	64	110	378
25～34歳	57	35	26	26	47	70	105	244	610
35～44歳	66	37	22	35	74	83	147	301	765
45～54歳	75	36	51	58	104	129	232	433	1,118
55～64歳	59	30	32	44	79	88	174	332	838
65～74歳	68	32	34	53	83	123	197	422	1,012
75歳以上	40	26	18	20	44	64	107	296	615
合計	396	228	207	259	483	599	1,026	2,138	5,336

運転者の年齢についてももう少し見ていくことにする。図1は運転者年齢の構成率について、2001年から2021年までの変化を見たものである。2001年には65歳以上の運転者は8%であったが、2021年には31%と大きく上昇し、全体の1/3近くになっている。言い換えると、近年は歩行者死亡重傷事故を起こす運転者の3人に一人が65歳以上であるということだ。

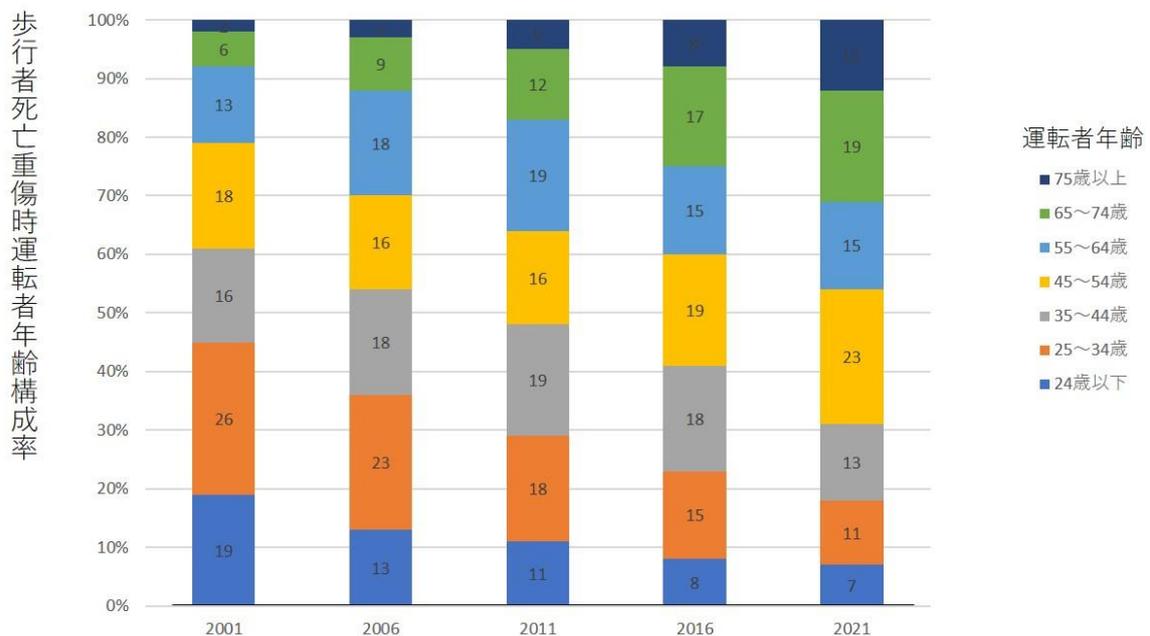


図1 歩行者死亡重傷時の運転者年齢の構成率のトレンド(軽・普通乗用車)

図2は、運転者の年齢別に危険認知速度^{注)}構成率を見たものである。歩行者死亡重傷事故というかなり高めの速度で歩行者をはねるというイメージを持つかもしれないが、このグラフから、30%以下の低速でかなりの事故が起きていることが分かる。また、運転者の年齢が増すほど低速の構成率が上昇している。75歳以上では30%以下が8割近く、10%以下だけ見ても3割以上となっている。高齢者は速度をあまり出さないけれども歩行者死亡重傷事故を起こしているということになる。

注)危険認知速度とは、交通事故の第一当事者が原付以上の車両の場合であって、その運転者が相手方車両、人等を認め、危険を認知した時点の走行速度をいう。具体的には、ブレーキ、ハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。なお、運転者が危険を認知せず事故に至った場合は、事故直前の速度としている。

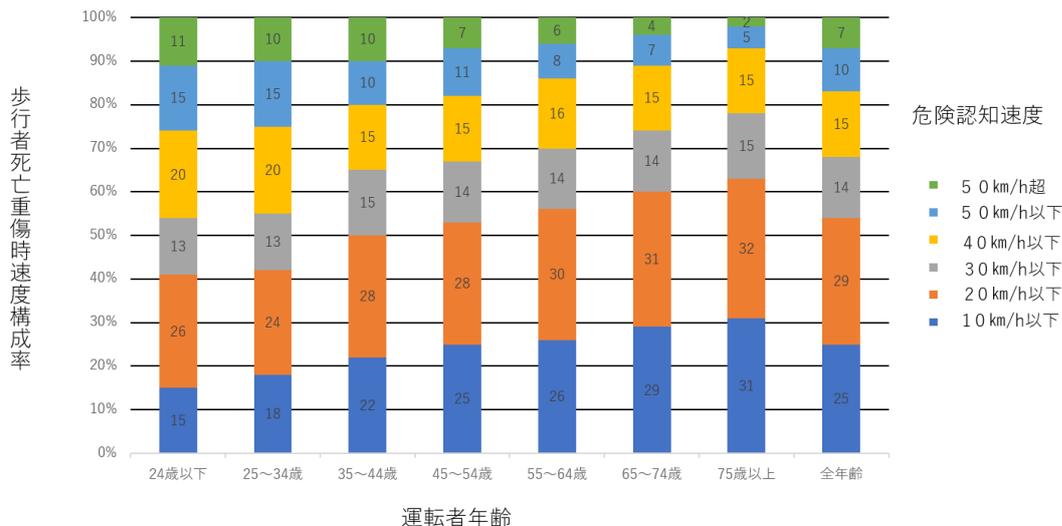


図2 歩行者死亡重傷時の運転者年齢別危険認知速度構成率
(軽・普通乗用車、2021年)

■ 安全運転に生かす

今回見てきた歩行者死亡重傷事故において、歩行者の高齢化とともに、運転者の高齢化が進んでいることが分かった。また、低速でも多くの事故が発生していることも分かった。

高齢運転者は、自身の運転能力の低下を認識しているため、補償行動の一つとして、比較的lowな速度で走行する傾向にある。速度をlowにするということは、とても良いことである。低速であれば、相手も事故回避できる確率は高くなる。また、低い速度だと、人体の衝撃耐性の高い非高齢者では、重症に至る確率も低くなると考えられる。

ただし、低速だからといって、気を抜いて運転してはいけない。周囲の状況をよく見ながら、見えにくいのであれば、さらに速度を落としたり、こまめにヘッドライトをハイビームにしたりして、黒っぽい服を着た歩行者もいるかもしれないなどと考え、慎重に運転してほしい。古い車に乗っている人は、ヘッドライトがより明るい車や歩行者を検知してブレーキが作動する歩行者被害軽減システムが装備された車を選ぶことも対策の一つとなるだろう。

歩行者としても、明るい色の服装や反射板やライトを持つなど認知されやすくすることも考えられる。

一人ひとりの安全運転、安全行動で、一件でも多くの事故を減少させていこう。

以上