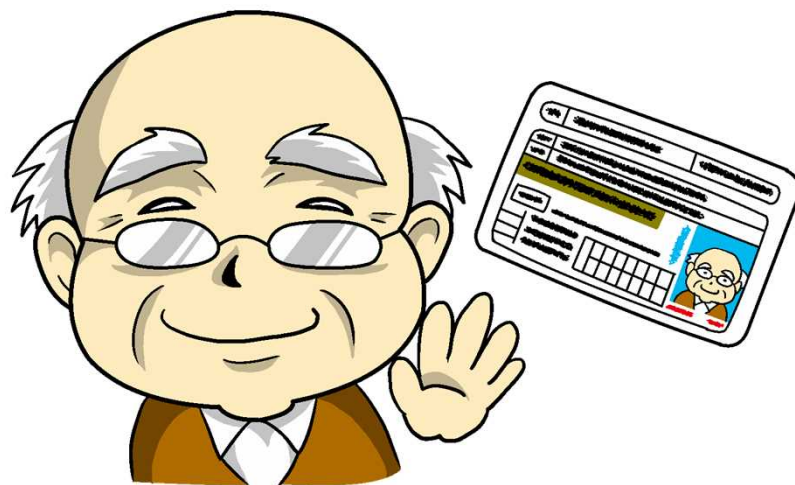


高齢運転者(1当)の交通事故実態

(北海道における交通事故:過去5年(令和元年~令和5年)累計)



令和6年4月22日
警察本部交通企画課事故分析係

(注) 本資料は、令和5年12月31日までに計上された北海道における交通事故データに基づき作成したものである。

用語の定義

【高齢者】～65歳以上の者

【交通事故】～交通によって起こされた人の死亡又は負傷を伴う事故

【死亡事故】～交通によって起こされた人の死亡を伴う事故

【負傷事故】～交通によって起こされた人の負傷を伴う事故

【1当】～交通事故当事者のうち、過失の重い方又は過失が同程度の場合は人身損傷
程度が軽い方

【原付以上】～四輪車(乗用、貨物、特殊車)、二輪車(自動二輪、原付)

【高齢運転者】～原付以上を運転し、交通事故の1当となった高齢者

〈 高齢運転者による交通事故の特徴 〉

- 交通事故全体は過去10年において減少傾向で推移しており、高齢運転者による構成率は横ばいである。
- 死亡事故は過去10年において減少傾向で推移しているが、高齢運転者による死亡事故の構成率は年々増加している。また令和5年は前年と比較して減少した。
- 発生時間は8時台から17時台まで多い。
- 車両単独による死亡事故が多い。
- 私用中の交通事故が多い。
- 他の年齢層に比べ死亡事故率が高い。

〈 高齢者(70歳以上)の運転行動に関する調査結果 〉

- 週3日以上運転する高齢者が約7割を占める。
- 行動(運転)目的は、買物が7割を超える。
- 行動(運転)時間帯は、10～12時の時間帯が多い。
- 実車指導においては、一時停止及び進路変更時の指摘が多い。
- 運転免許証自主返納件数は令和元年をピークに年々減少している。

目 次

【交通事故発生状況】

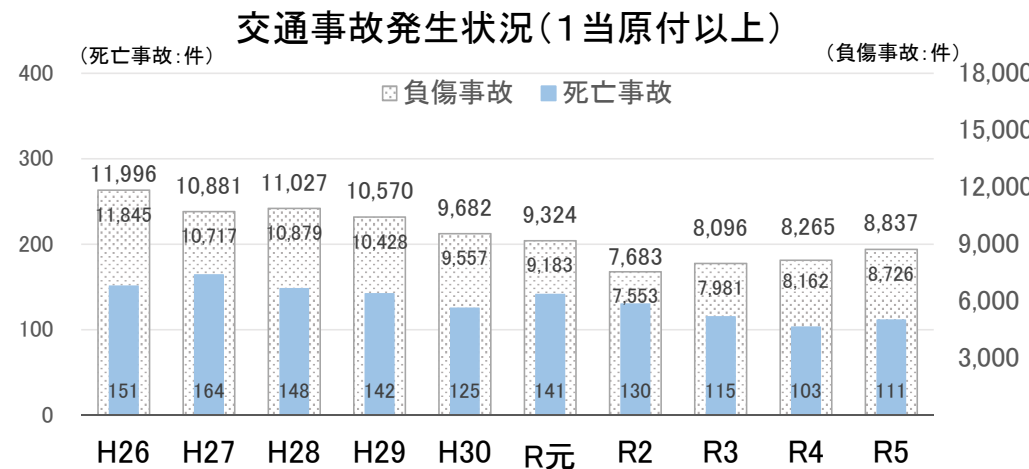
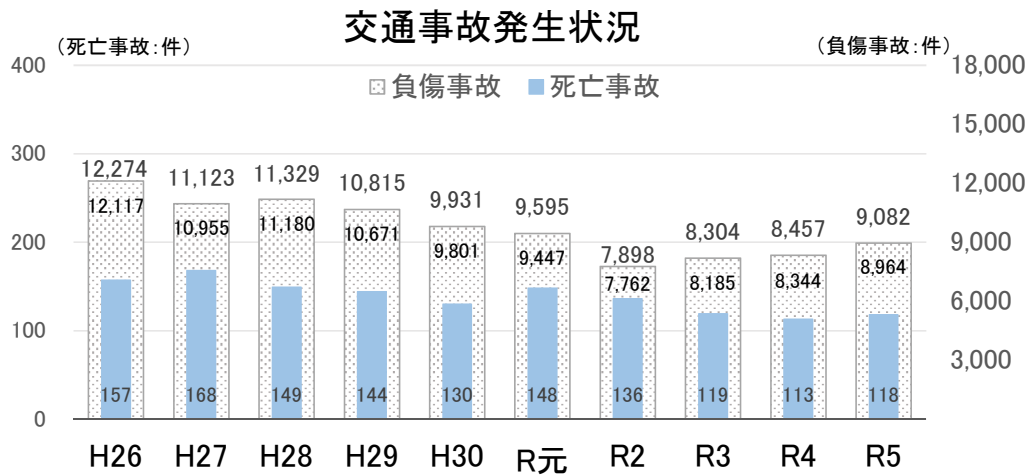
- 1-1 北海道における交通事故発生状況と1当年齢層別交通事故発生状況(過去10年)
- 1-2 高齢運転者による交通事故発生状況(過去10年)
- 1-3 高齢者の運転免許保有者数の推移と運転免許保有者1万人当たりの交通事故状況
- 1-4 高齢運転者による月別交通事故発生状況と曜日別交通事故発生状況(過去5年累計)
- 1-5 高齢運転者による時間別交通事故発生状況と地形別交通事故発生状況(過去5年累計)
- 1-6 高齢運転者による事故類型別交通事故発生状況と法令違反別死亡事故発生状況(過去5年累計)
- 1-7 高齢運転者による通行目的別交通事故発生状況(過去5年累計)
- 1-8 事故内容別事故率(年齢層別:過去5年累計)

【高齢者運転行動に関する調査結果】

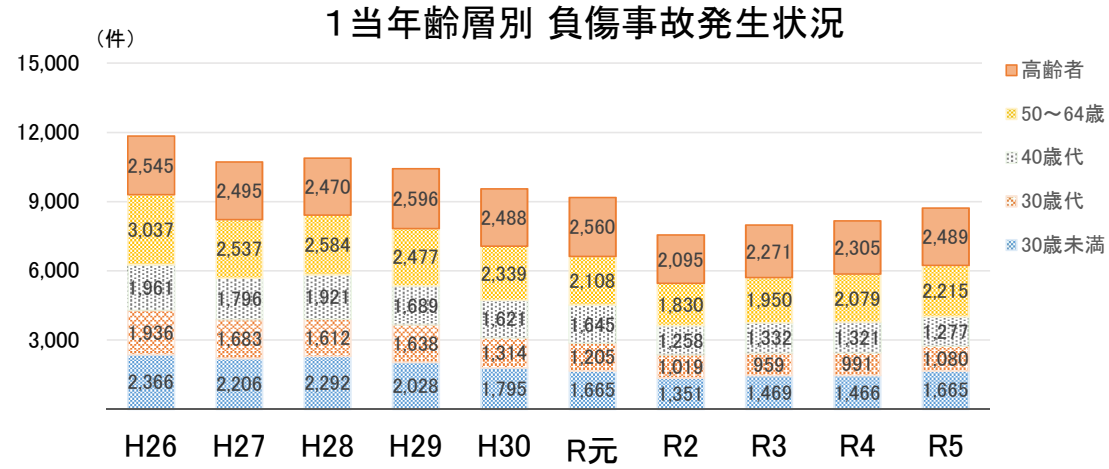
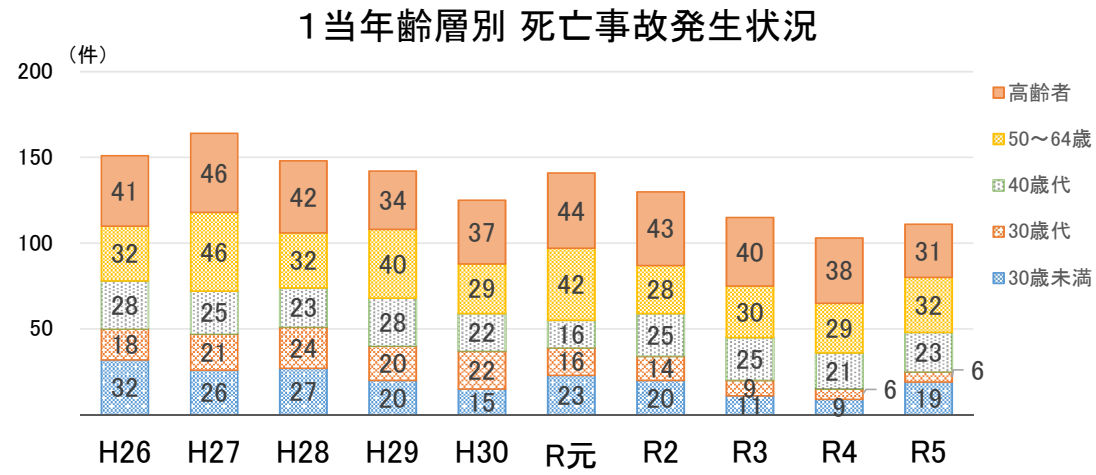
- 2-1 運転状況
- 2-2 目的別行動率と時間帯別行動率
- 2-3 高齢運転者による時間帯別交通事故発生状況と行動率との比較
- 2-4 実技指導時の運転技術状況

【高齢者の運転免許証自主返納件数の推移】

1-1 北海道における交通事故発生状況と1当年齢層別交通事故発生状況(過去10年)



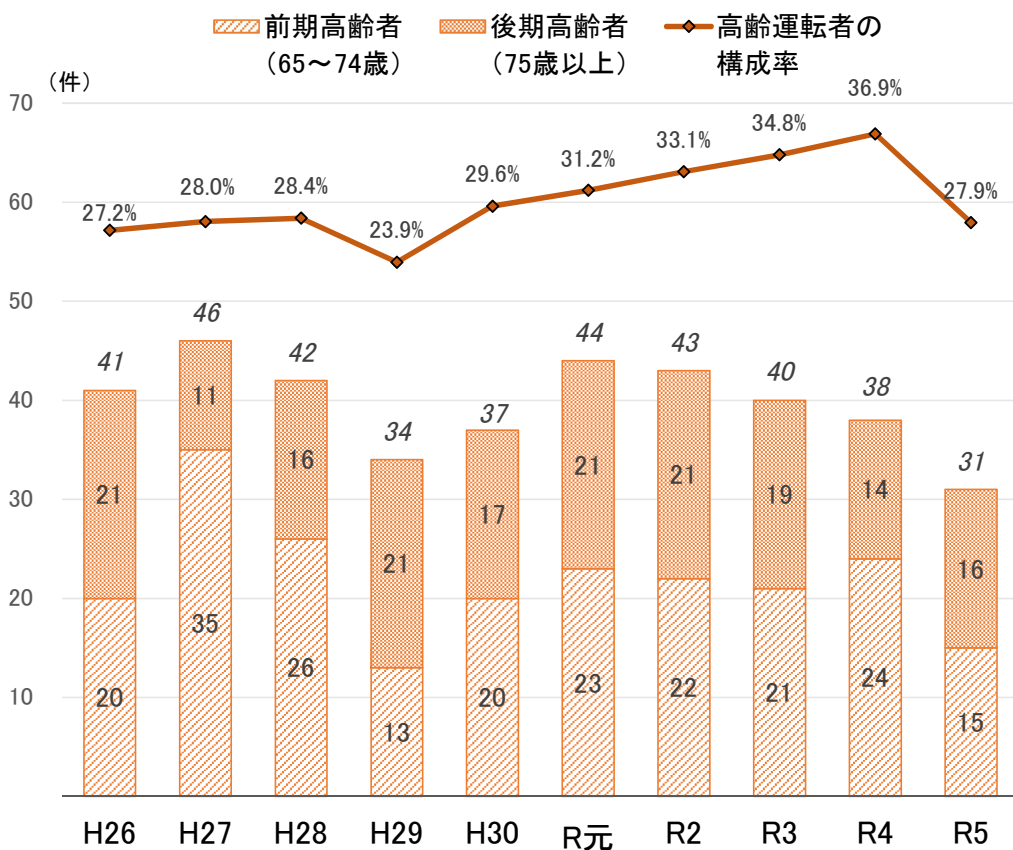
過去10年の北海道の交通事故は減少傾向で推移しており、令和2年に最小件数を記録したが、再び増加傾向で推移している。



1当年齢層別死亡事故は、平成29年、令和5年を除き高齢者が他の年齢層より多い。また、負傷事故は、平成29年以降、高齢者が他の年齢層を上回っている。

1-2 高齢運転者による交通事故発生状況(過去10年)

高齢運転者による死亡事故発生状況

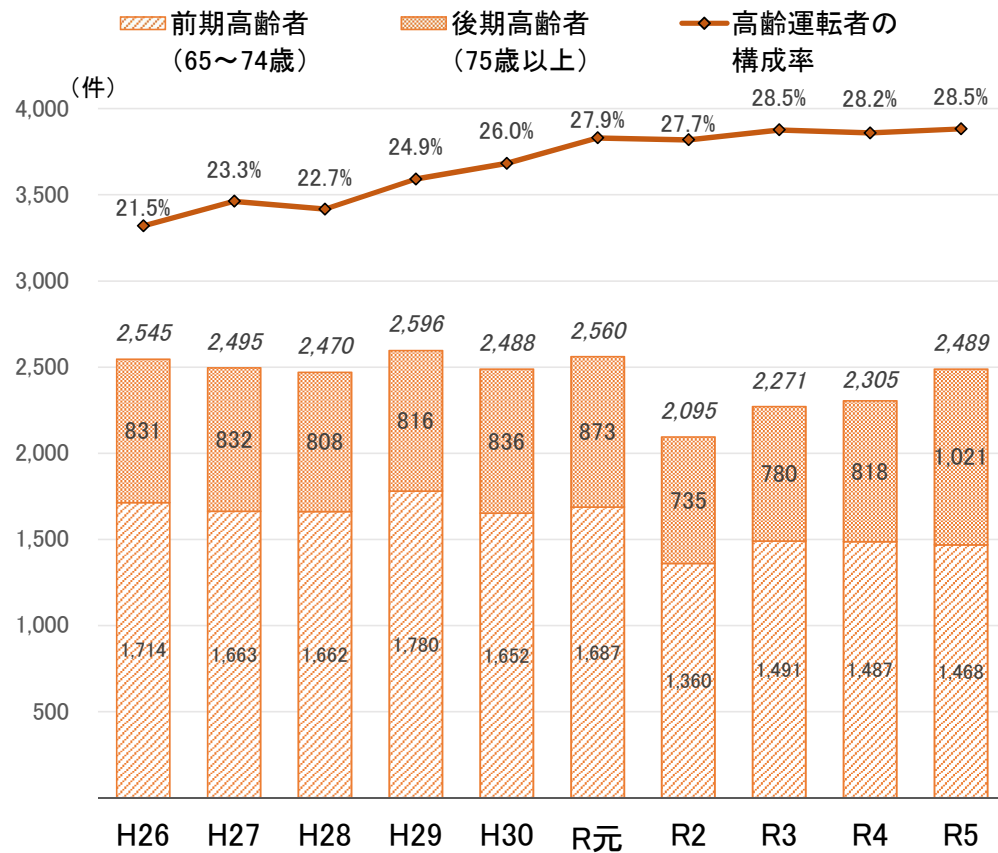


※「構成率」は、1当原付以上の死亡事故における高齢運転者の構成率

死亡事故は令和元年をピークに減少傾向であるが、負傷事故については令和2年から年々増加している。

高齢者の内訳を見ると死亡事故については前期高齢者と後期高齢者の割合に一貫性はないが、負傷事故については前期高齢者の割合が毎年多い。

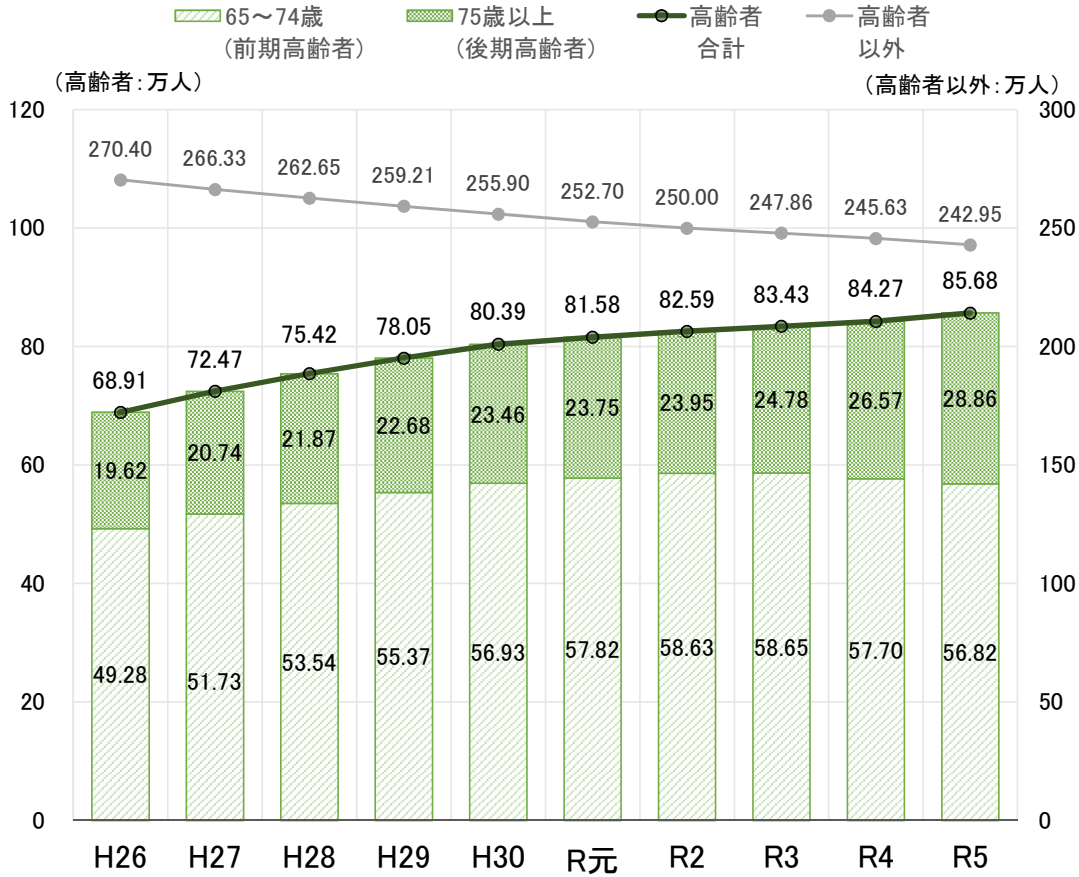
高齢運転者による負傷事故発生状況



※「構成率」は、1当原付以上の負傷事故における高齢運転者の構成率

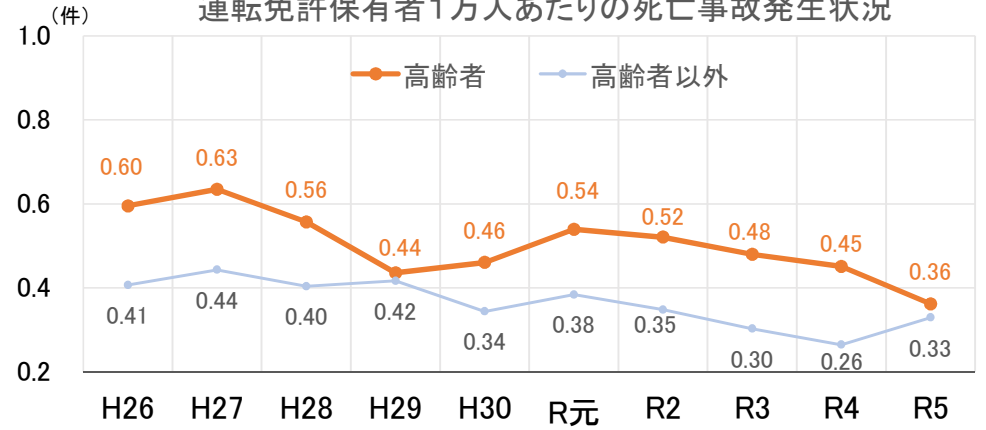
1-3 高齢者の運転免許保有者数の推移と運転免許保有者1万人当たりの交通事故状況

高齢者の運転免許保有者数推移

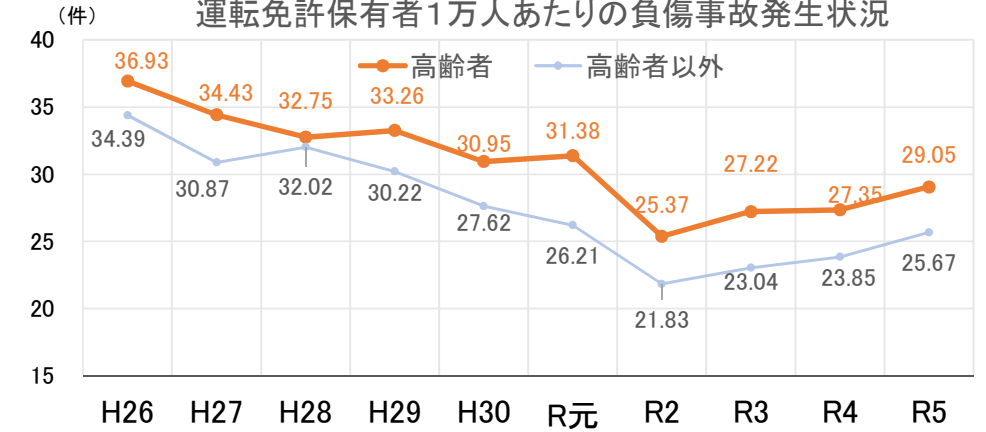


運転免許保有者数は、高齢者が増加傾向にあるのに対し、高齢者以外は減少傾向にある。

運転免許保有者1万人あたりの死亡事故発生状況



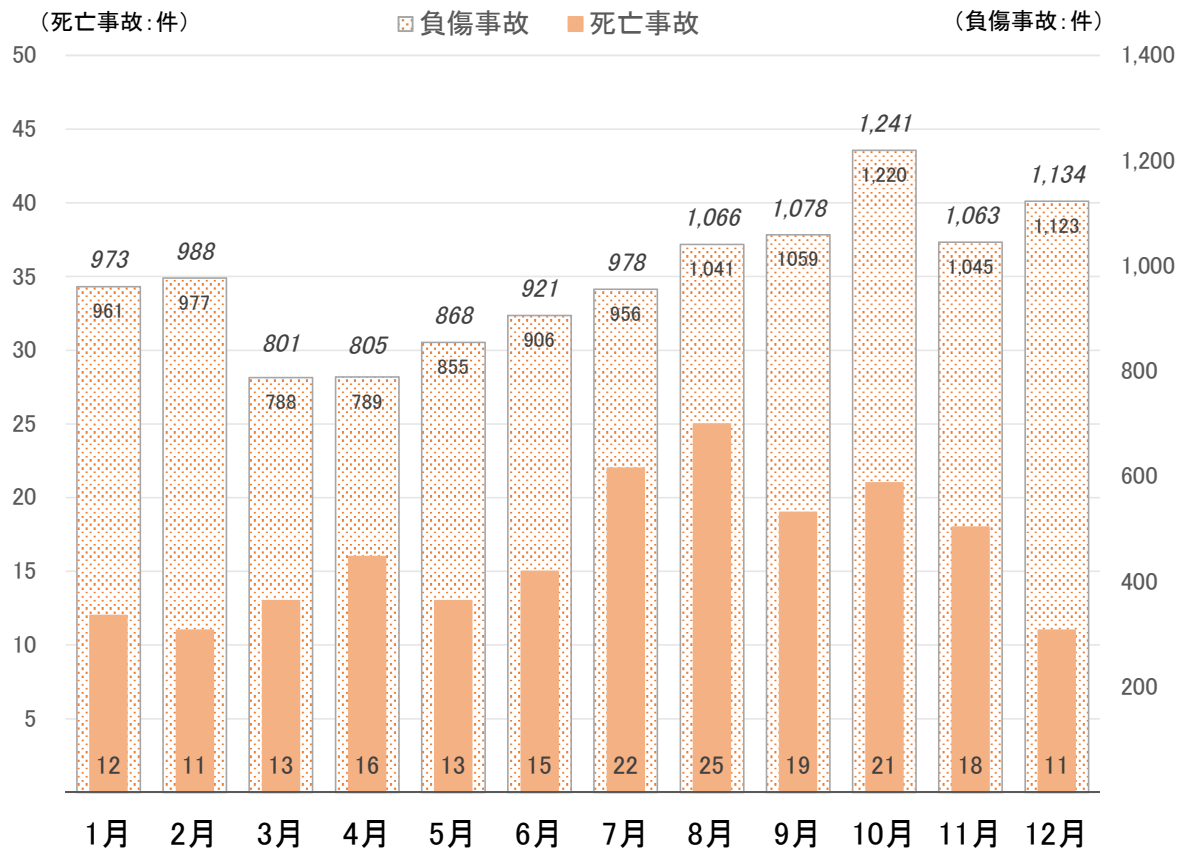
運転免許保有者1万人あたりの負傷事故発生状況



運転免許保有者数1万人あたりの死亡事故、負傷事故は、高齢者が高齢者以外を共に上回っているものの、件数差は減ってきている。

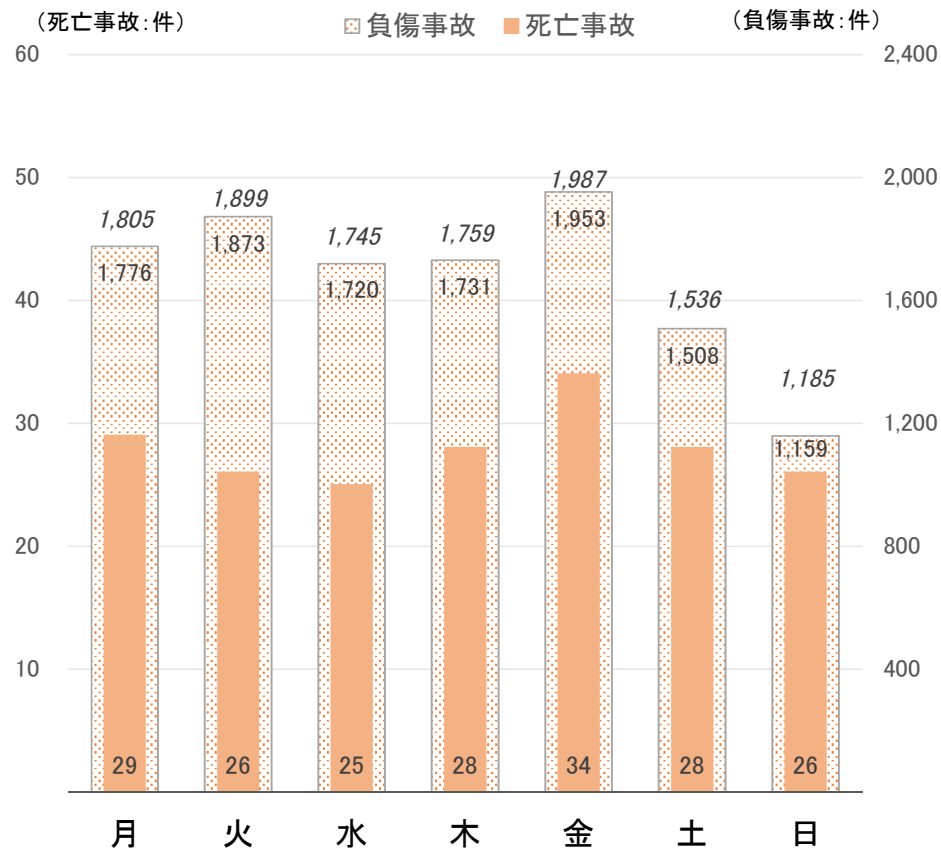
1-4 高齢運転者による月別交通事故発生状況と曜日別交通事故発生状況(過去5年累計)

月別交通事故発生状況



死亡事故、負傷事故ともに5月以降増加し、死亡事故は8月、負傷事故は10月にピークを迎える。

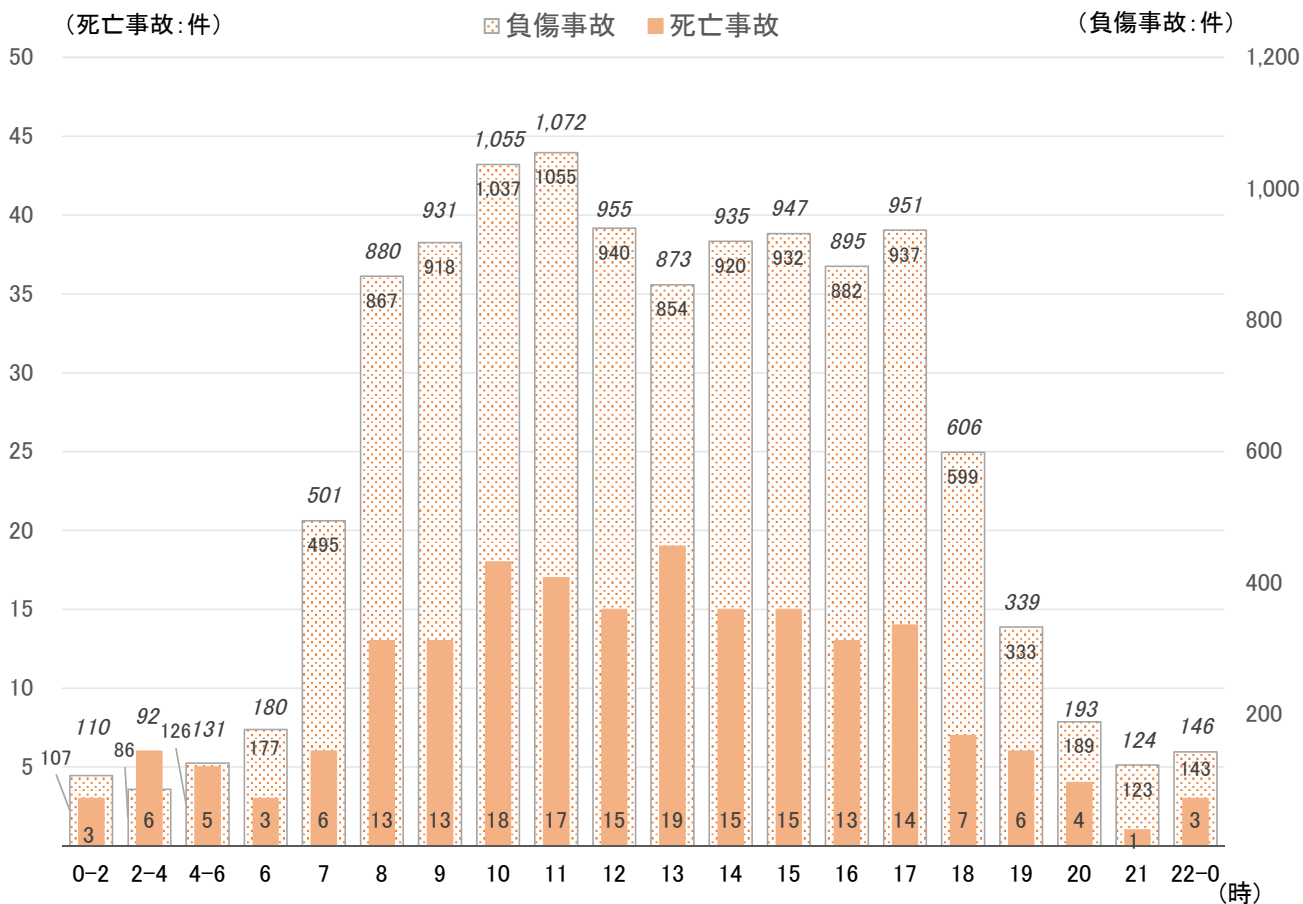
曜日別交通事故発生状況



死亡事故、負傷事故ともに金曜日が最も多い。

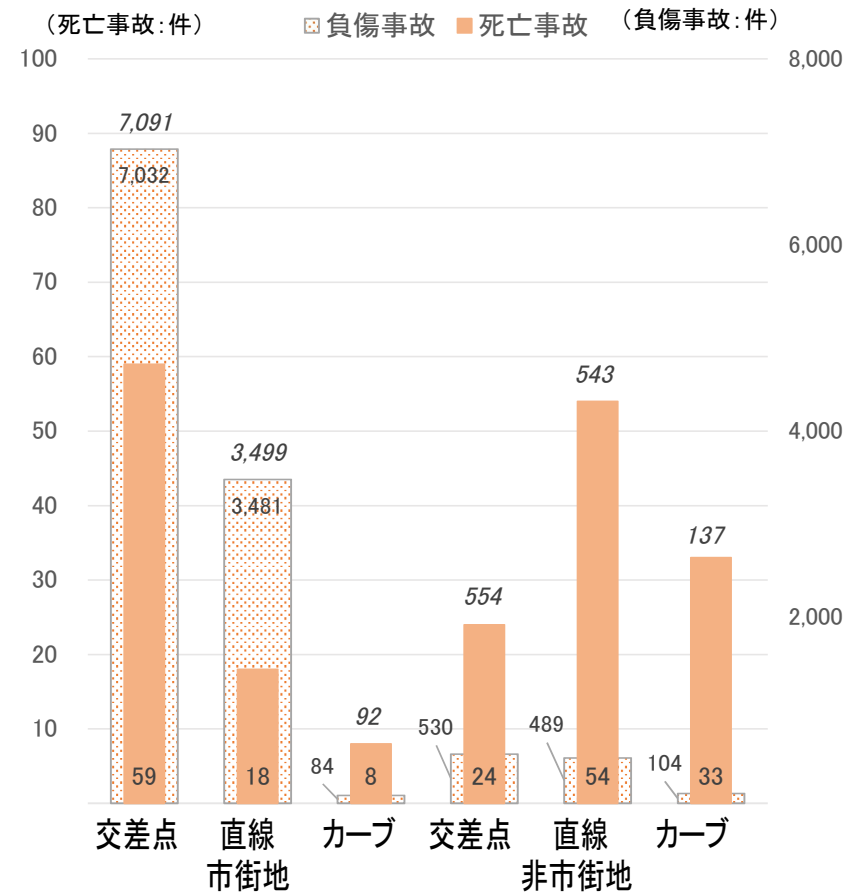
1-5 高齢運転者による時間別交通事故発生状況と地形別交通事故発生状況(過去5年累計)

時間別交通事故発生状況



死亡事故及び負傷事故は、ともに8時台から17時台まで多い。

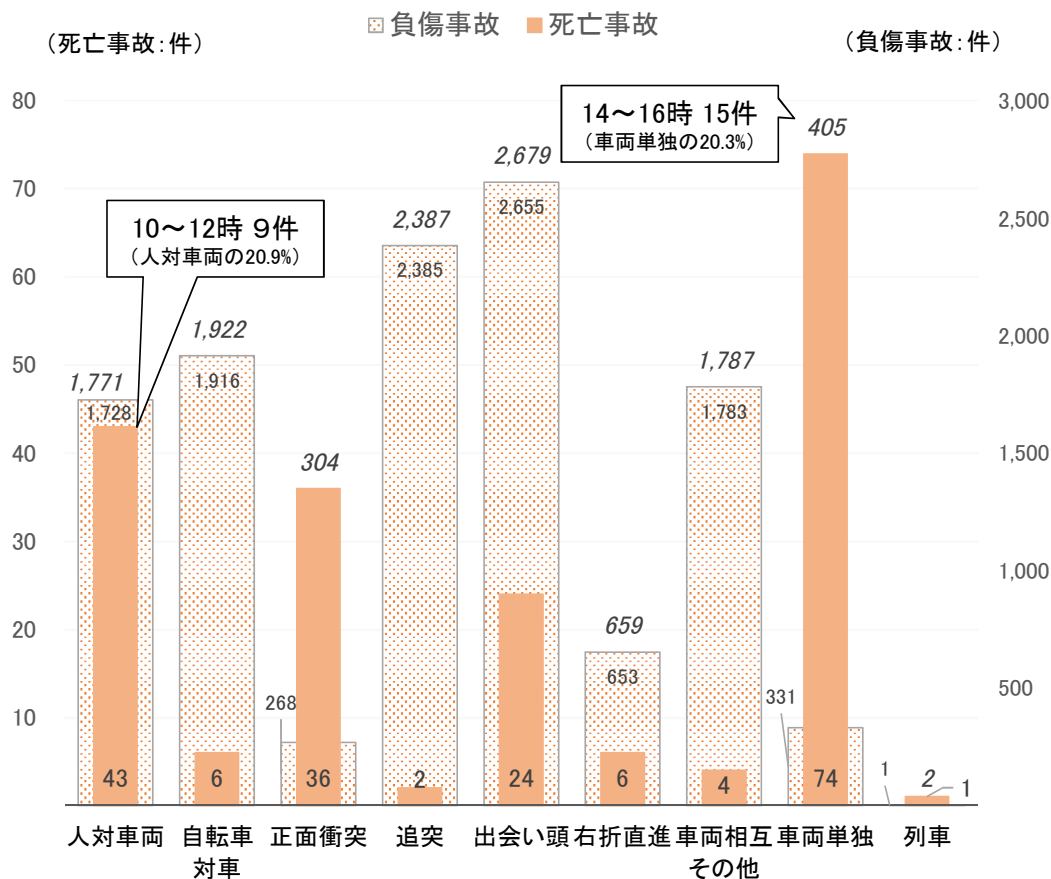
地形別交通事故発生状況



死亡事故、負傷事故ともに、市街地交差点が最も多い。

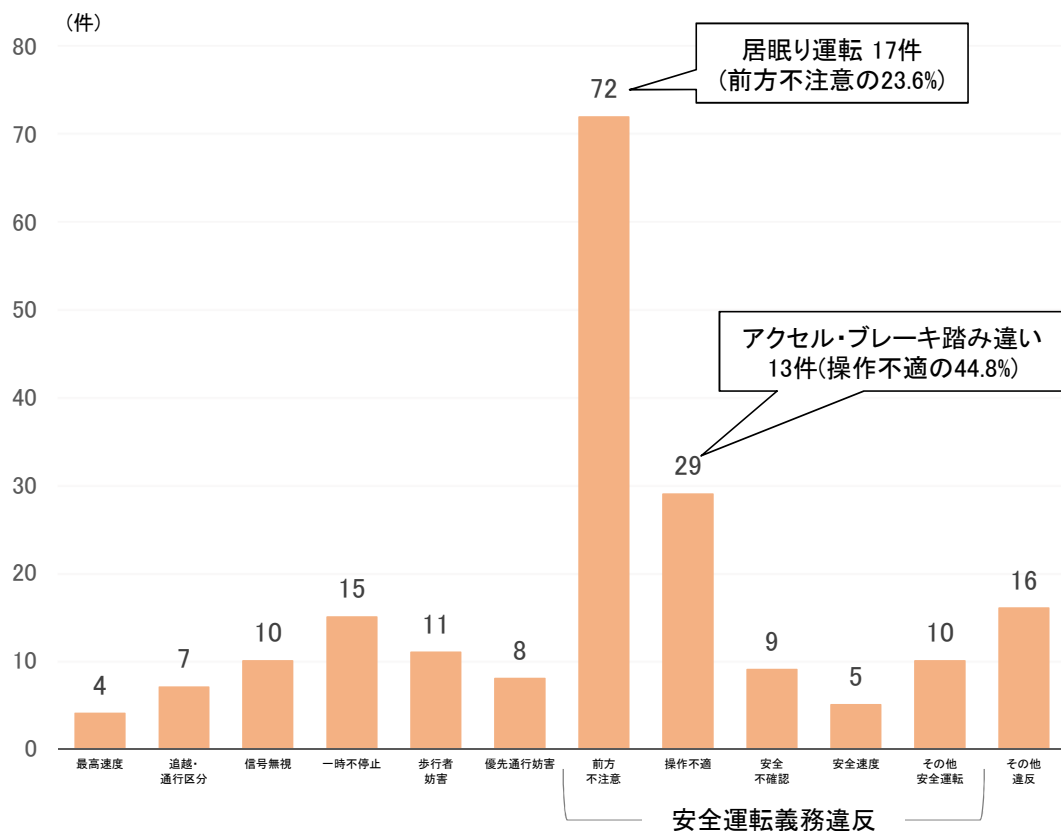
1-6 高齢運転者による事故類型別交通事故発生状況と法令違反別死亡事故発生状況(過去5年累計)

事故類型別発生状況



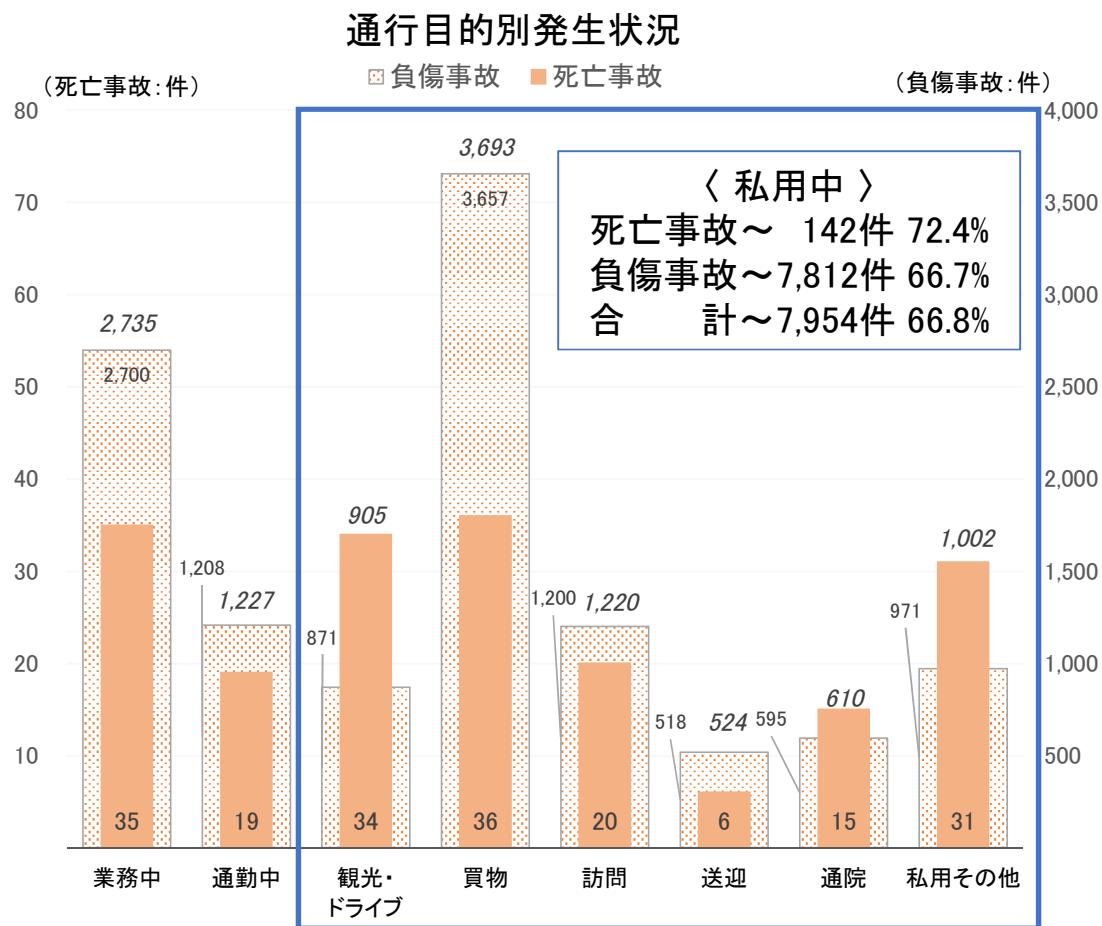
死亡事故は車両単独が最も多く、次いで人対車両が多い。
 負傷事故は出会い頭が最も多く、次いで追突が多い。

法令違反別死亡事故

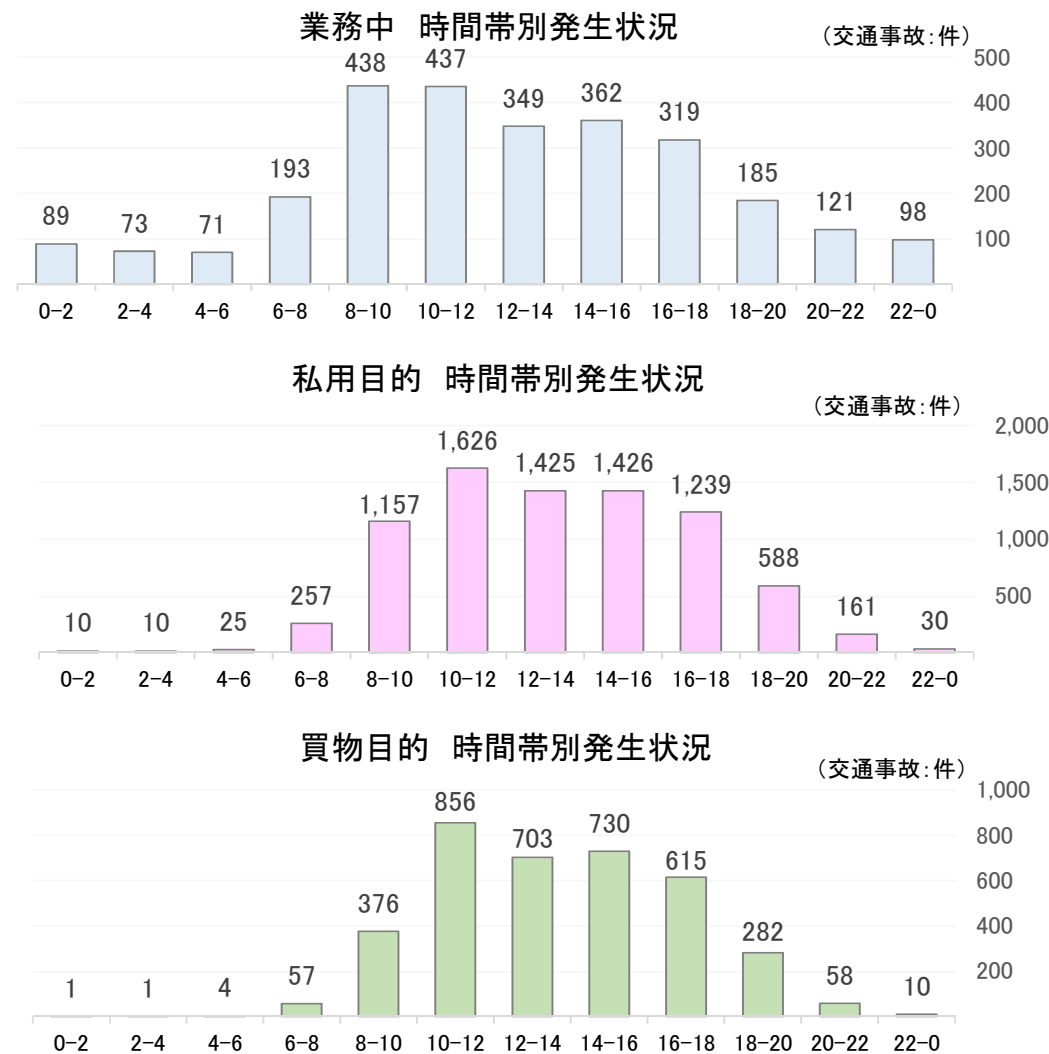


前方不注意が最も多く、次いで操作不適が多い。
 居眠り運転が前方不注意の2割以上、アクセル・ブレーキ踏み違いが操作不適の4割以上を占めている。

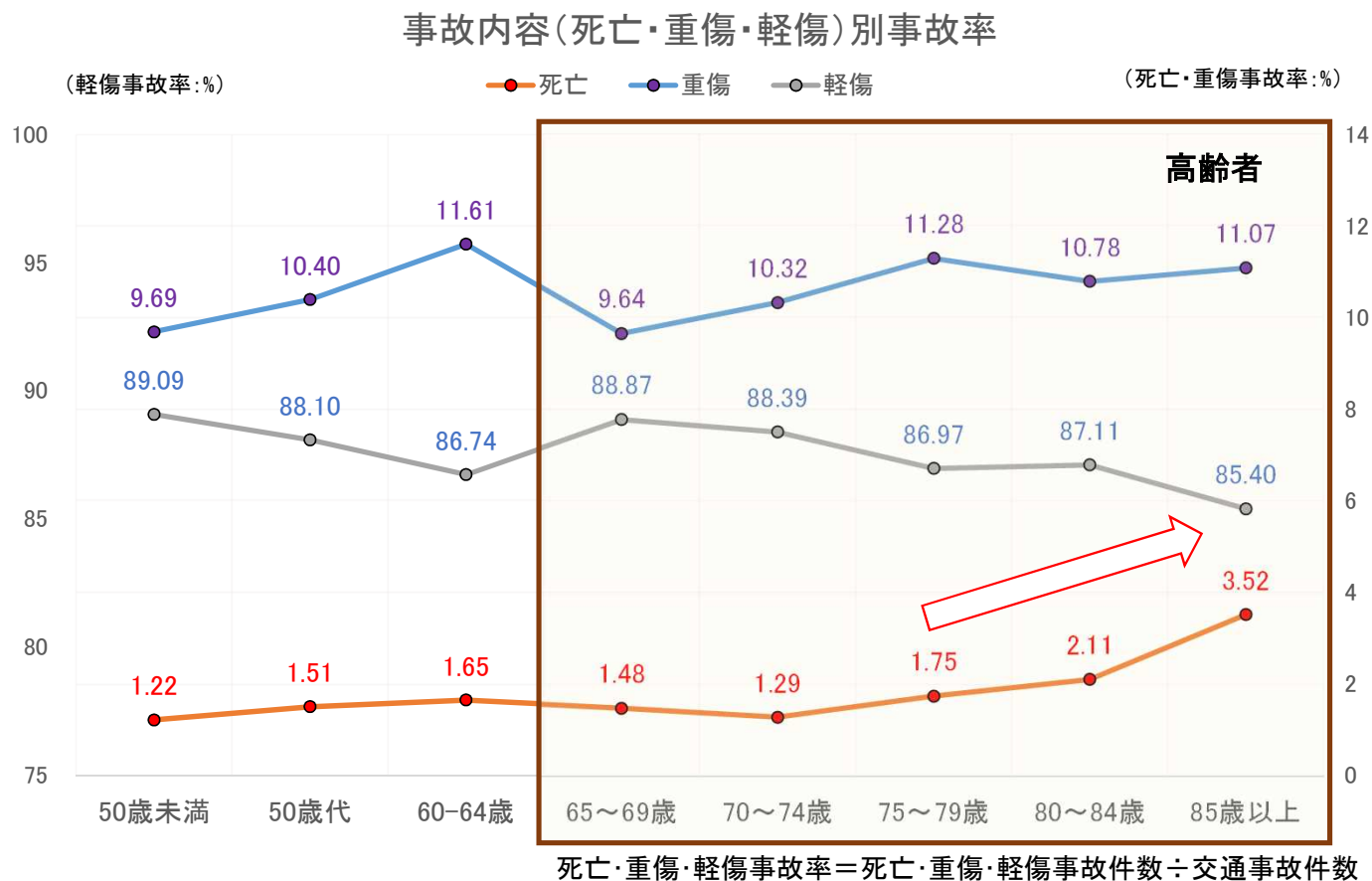
1-7 高齢運転者による通行目的別交通事故発生状況(過去5年累計)



死亡事故、負傷事故ともに買物が最も多く、次いで業務中が多い。
 死亡事故件数の7割以上は私用中の事故である。



1-8 事故内容別事故率(年齢層別:過去5年累計)



各年齢層の交通事故に占める死亡、重傷、軽傷事故の割合(事故率)であるが、75歳以上の後期高齢者層が1当となる事故の死亡事故率が高くなっている。

高齢者が1当となる交通事故を発生させた場合、他の年齢層と比較すると死亡事故となる確率が高いと言える。

高齢者(70歳以上)の運転行動に関する調査結果

【調査概要】

ジェイ・アール北海道バス株式会社 桑園自動車学校において、運転免許証更新に係る高齢者講習を受講した者(更新時において70歳以上の者)1,021人が記載した「運転頻度等問診票」及び、実車指導時に講習指導員が作成した「運転行動診断票」、並びに当係が作成した「高齢者講習受講者アンケート」の記載内容を集計した。

【対象者年齢層】

70～74歳 550人
 75～79歳 316人
 80歳以上 155人
 (最高齢 91歳)

男性 813人
 女性 208人



アンケート調査の実施状況
 (桑園自動車学校)

高齢者講習受講者アンケート
北海道バス株式会社 桑園自動車学校

氏名

居住市町村 札幌の方は札幌に○
札幌以外の市町村に寄附市町村記入してください。 札幌・札幌以外()

① あなたが運転することが多いのは次のどれですか。
 平日
 土・日・祝日
 特に関係ない

② あなたが普段運転するおむねの範囲(自宅からの半径)は次のどれですか。
 1km範囲内
 1～5km範囲内
 5～10km範囲内
 10km超

③ あなたが普段運転する目的の欄に、括弧裏をア～コの中から選んで記入してください。
複数回答可です。
 (「その他」の場合は、()内に目的を簡単に記載してください。)

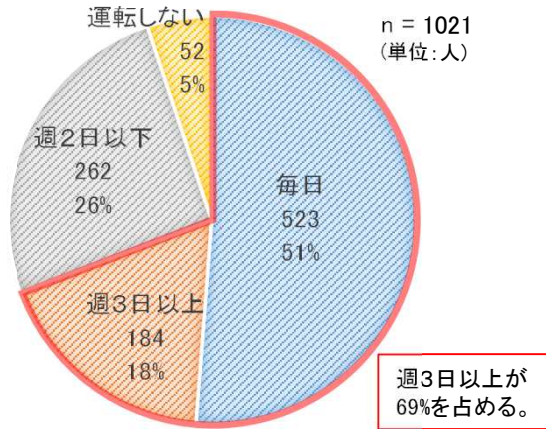
通勤	仕事	買物	通院	家族などの送迎	その他(お)
ア 0～4時	イ 4～8時	ウ 8～12時	エ 8～10時	オ 10～12時	カ 12～14時
キ 14～16時	ク 16～18時	ケ 18～20時	コ 20～0時		

④ あなたが平常運転している車に、「ペダル踏み間違い急発進防止装置」や、「衝突被害軽減ブレーキ装置」などの安全運転サポートシステムは装着されていますか。
 なし
設置の機会はありません。
 ペダル踏み間違い急発進防止装置が装備
 衝突被害軽減ブレーキ装置が装備
 その他(お)

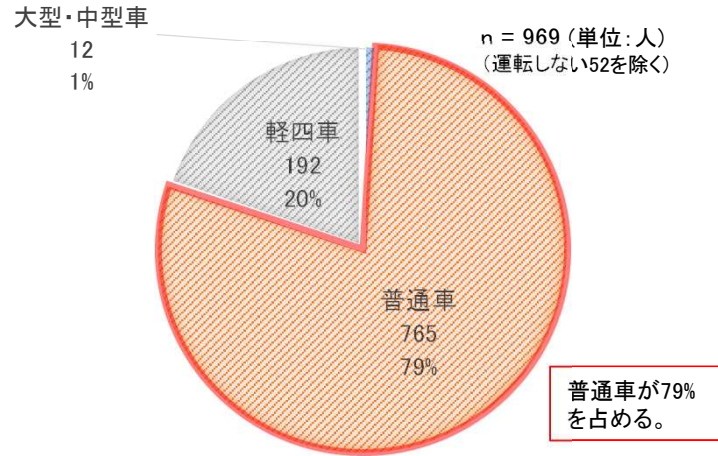
アンケート内容

2-1 運転状況

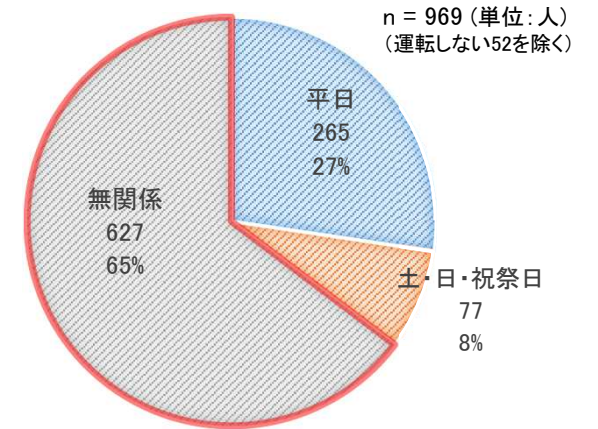
運転頻度



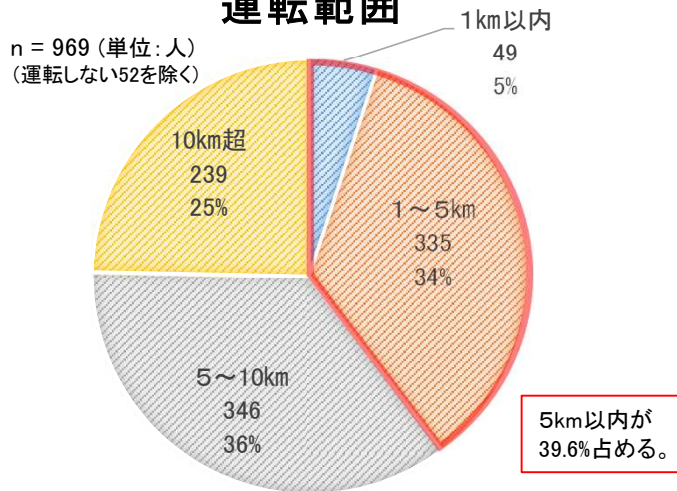
普段運転している車両



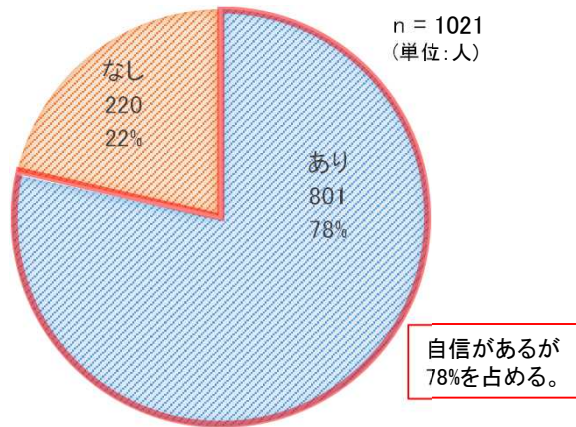
運転曜日



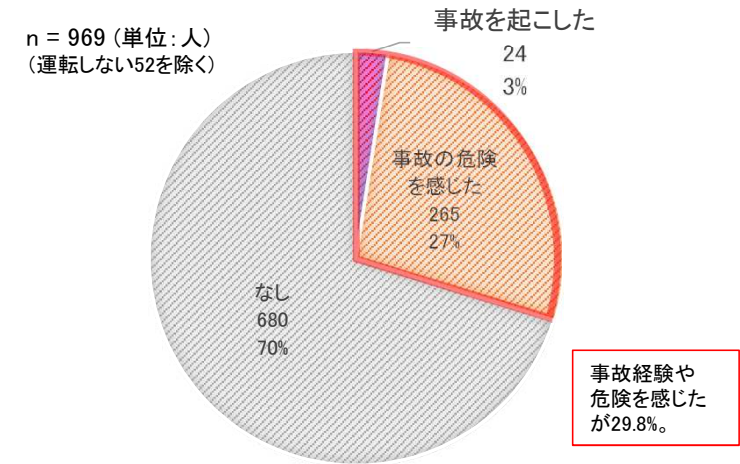
運転範囲



運転に自信があるか



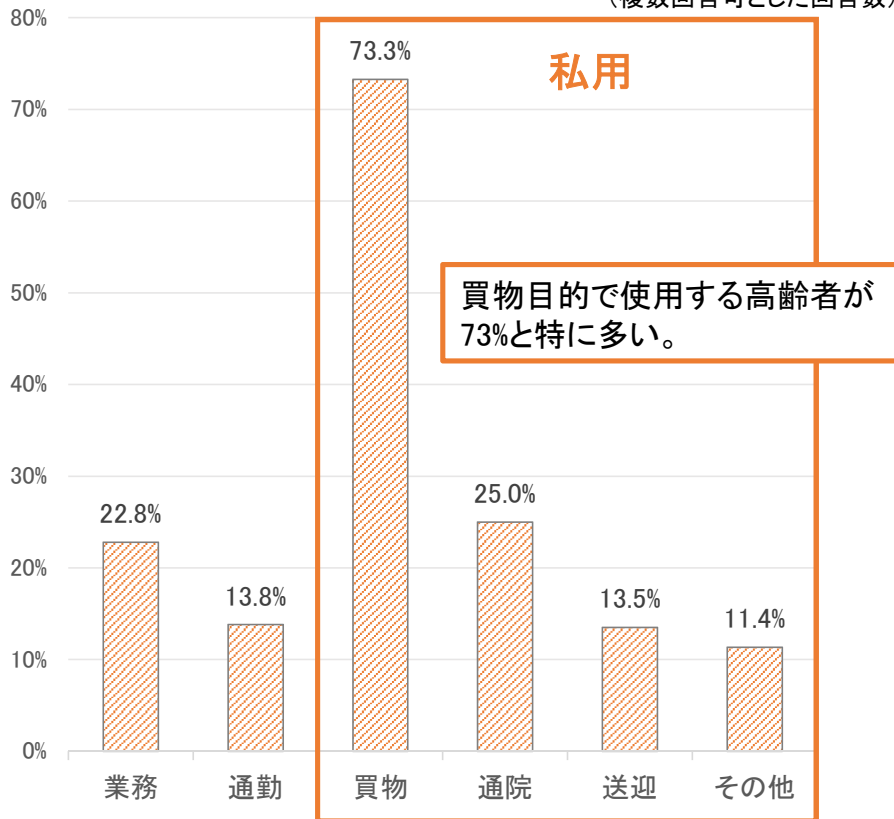
運転時の危険認知経験



2-2 目的別行動率と時間帯別行動率

目的別 行動率

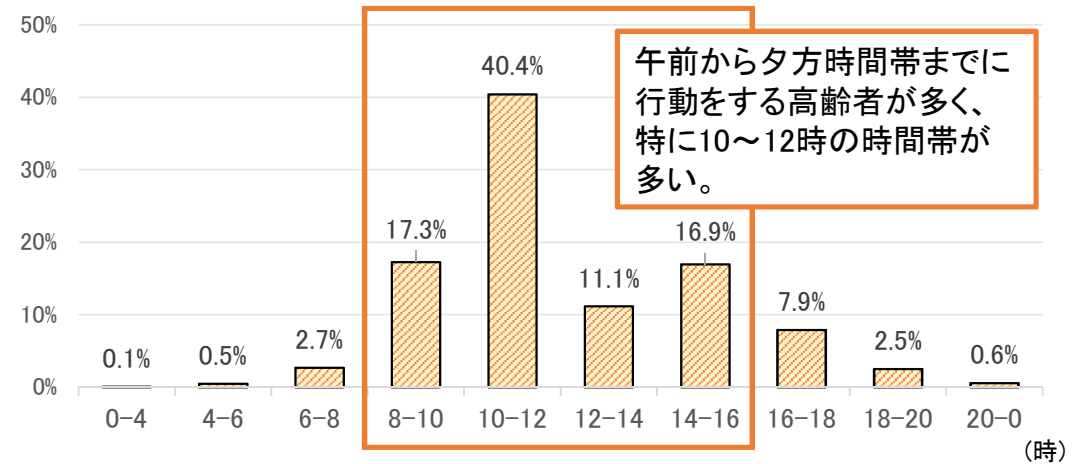
回答人数969人
(複数回答可とした回答数)



※「行動率」～各行動(運転)目的を選択した人の構成率
 例: 買物目的で運転すると答えた710人/969人=73.3%
 通院目的で運転すると答えた242人/969人=25.0%

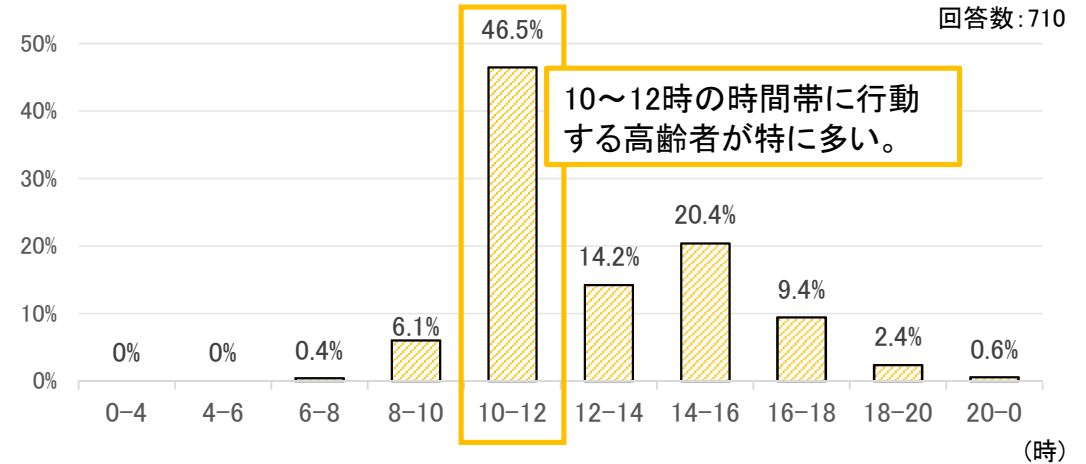
時間帯別 行動率 < 私用中 >

回答数:1193



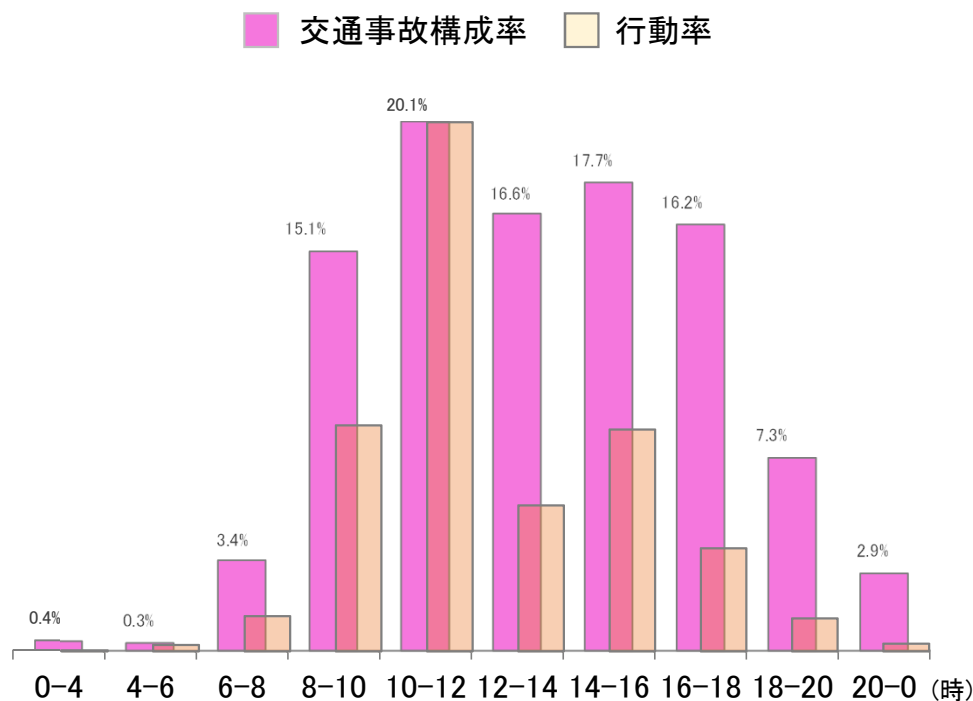
時間帯別 行動率 < 買物目的 >

回答数:710

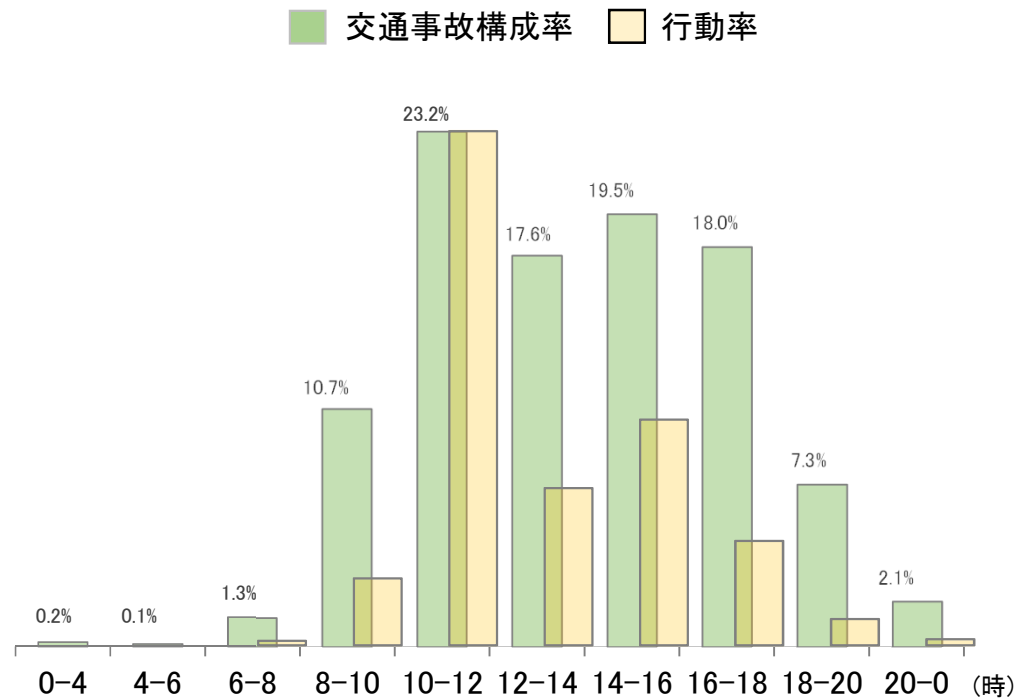


2-3 高齢運転者による時間帯別交通事故発生状況と行動率との比較

私用目的 時間帯別交通事故構成率と行動率対比



買物目的 時間帯別発生状況と行動率対比

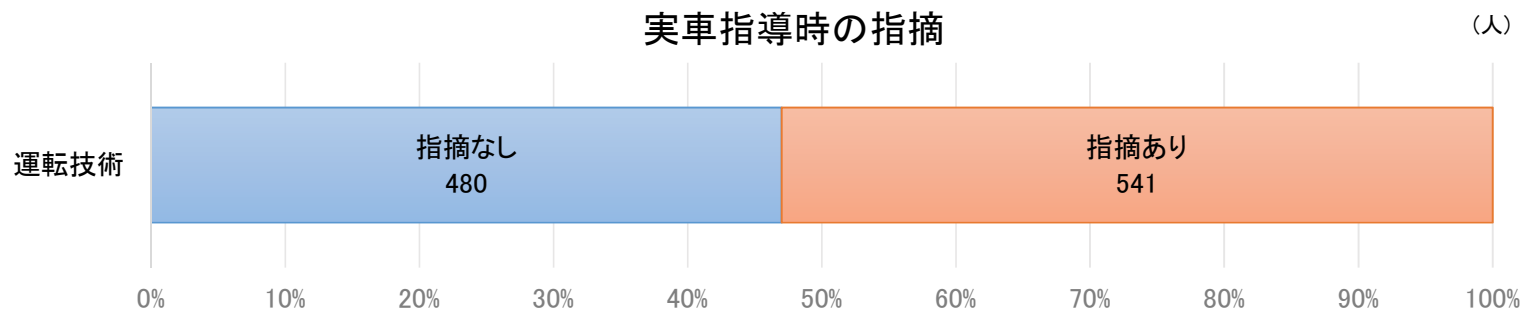


※「交通事故構成率」は、高齢運転者による交通事故の通行目的が私用目的、買物目的の時間帯別発生件数の構成率

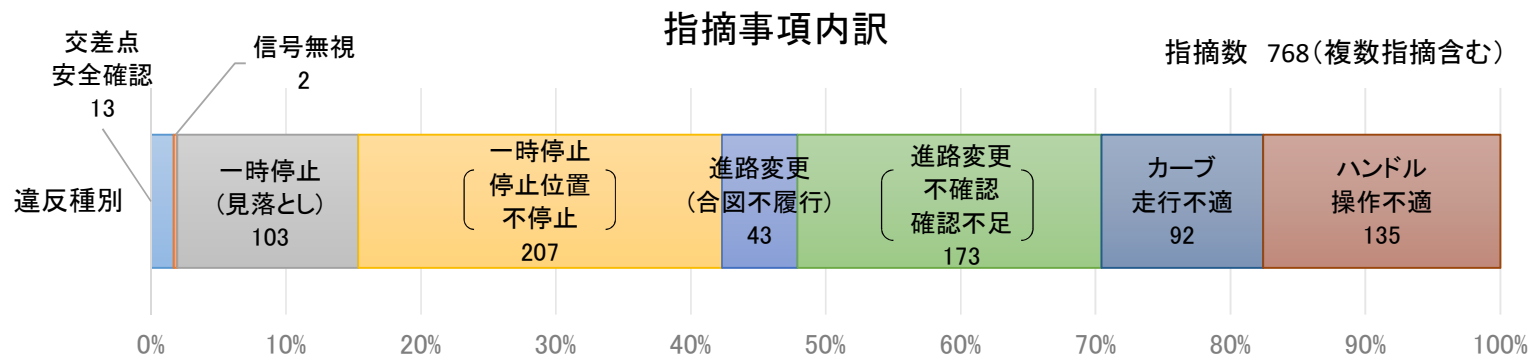
私用目的の時間帯別交通事故構成率と時間帯別行動率を比較すると、行動率が増加する時間帯は交通事故の構成率が増加するという相関が認められる結果となった。

当然ながら車を運転することは交通事故の危険性を伴うため、日中夜間を問わず交通事故を起こさないように注意しなければならない。

2-4 実技指導時の運転技術状況



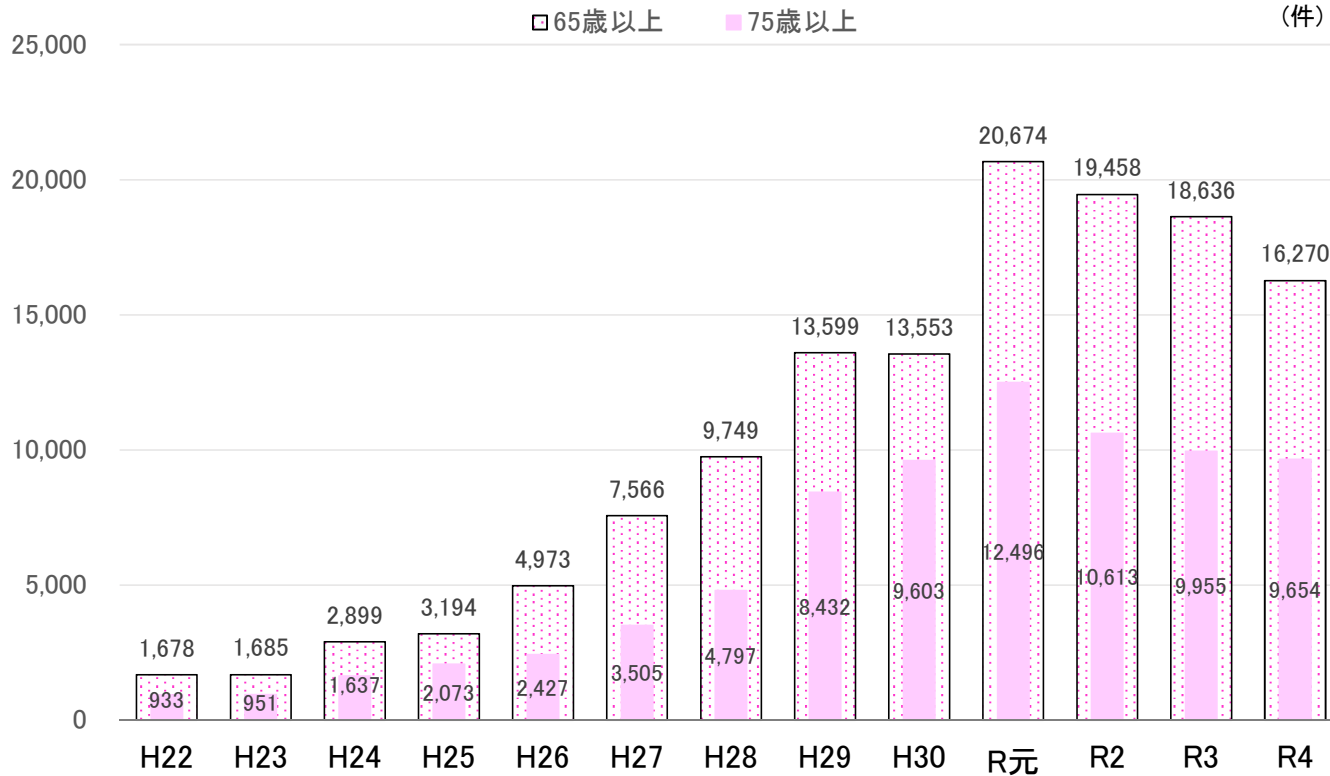
実車指導時に運転技術に関する何らかの指摘を受けた「指摘あり」が53.0%を占めている。



指摘事項のうち、「一時停止標識の見落とし」や「停止位置での不停止(停止線超え)」の一時停止絡みが多く、次いで進路変更時の「合図不履行」や「不確認」も多い。

高齢者の運転免許証自主返納件数の推移

北海道における運転免許証自主返納件数



高齢者の運転免許証自主返納件数は令和元年をピークに年々減少しているものの、年間1万5千件以上の返納数となっている。

