

第1章 高齢者の交通事故の状況

第1節 高齢化の進展と交通死亡事故の状況

1 高齢化の進展

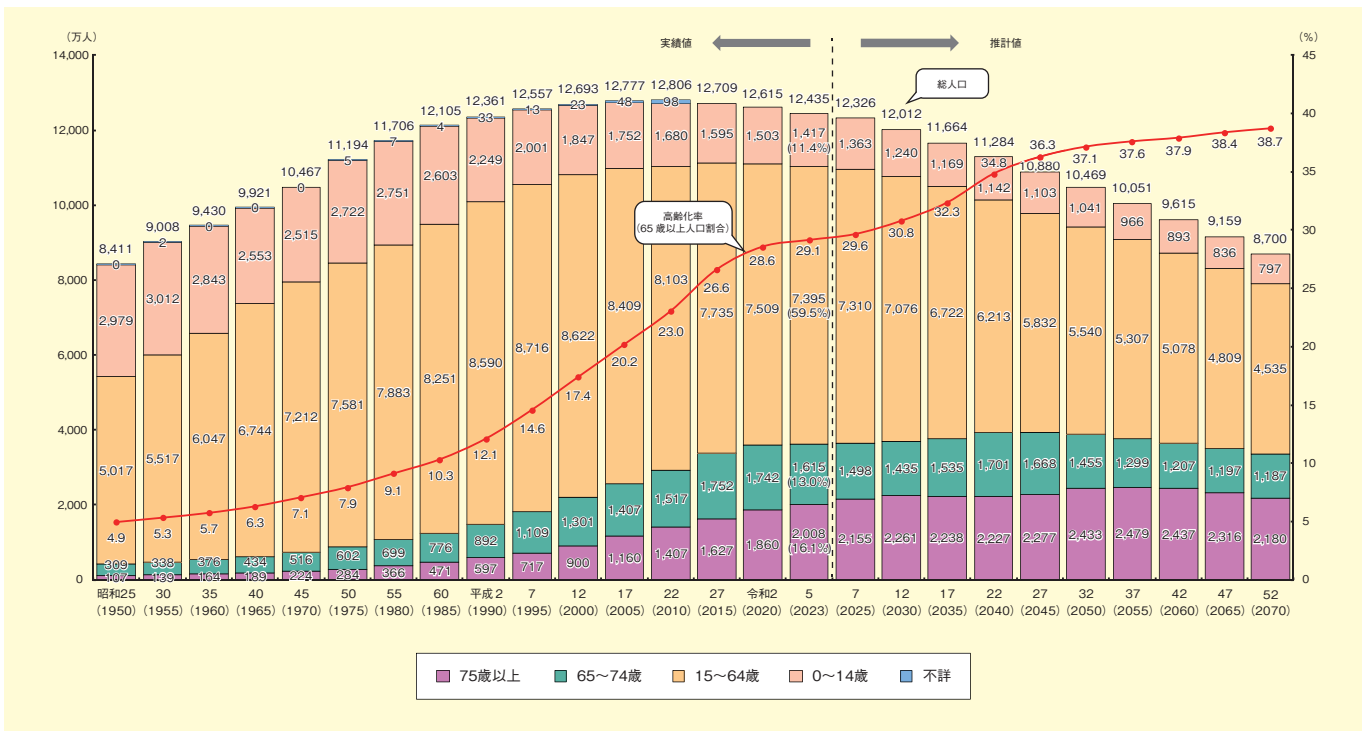
我が国の総人口は、平成20年の1億2,808万人を境に減少に転じ、令和5年10月1日現在、1億2,435万人となった（総務省「人口推計」（確定値））。

また、我が国では、急速に高齢化が進み、令和5年10月1日現在の65歳以上の人口は3,623万人となり、総人口に占める割合（高齢化率）は29.1%

となっている。

国立社会保障・人口問題研究所によれば、今後、高齢化率は、総人口が減少する中で65歳以上の人口が増加することにより引き続き上昇し、令和19年には33.3%と国民の3人に1人が65歳以上の者になり、25年以降は65歳以上の人口が減少に転じても上昇を続け、52年には38.7%に達すると推計されている（特集-第1図）。

特集 - 第1図 年齢層別人口と高齢化率の推移



資料：棒グラフと実線の高齢化率については、2020年までは総務省「国勢調査」（2015年及び2020年是不詳補完値による。）、2023年は総務省「人口推計」（令和5年10月1日現在（確定値））、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

- 注 1 2015年及び2020年の年齢階級別人口は不詳補完値によるため、年齢不詳は存在しない。2023年の年齢階級別人口は、総務省統計局「令和2年国勢調査」（不詳補完値）の人口に基づいて算出されていることから、年齢不詳は存在しない。2025年以降の年齢階級別人口は、総務省統計局「令和2年国勢調査 参考表：不詳補完結果」による年齢不詳をあん分した人口に基づいて算出されていることから、年齢不詳は存在しない。なお、1950年～2010年の高齢化率の算出には分母から年齢不詳を除いている。ただし、1950年及び1955年において割合を算出する際には、（注2）における沖縄県の一部の人口を不詳には含めないものとする。
- 注 2 沖縄県の昭和25年70歳以上の外国人136人（男55人、女81人）及び昭和30年70歳以上23,328人（男8,090人、女15,238人）は65～74歳、75歳以上の人口から除き、不詳に含めている。
- 注 3 将来人口推計とは、基準時点までに得られた人口学的データに基づき、それまでの傾向、趨勢を将来に向けて投影するものである。基準時点以降の構造的な変化等により、推計以降に得られる実績や新たな将来推計との間には乖離が生じるものであり、将来推計人口はこのような実績等を踏まえて定期的に見直すこととしている。
- 注 4 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

2 高齢の運転免許保有者の増加

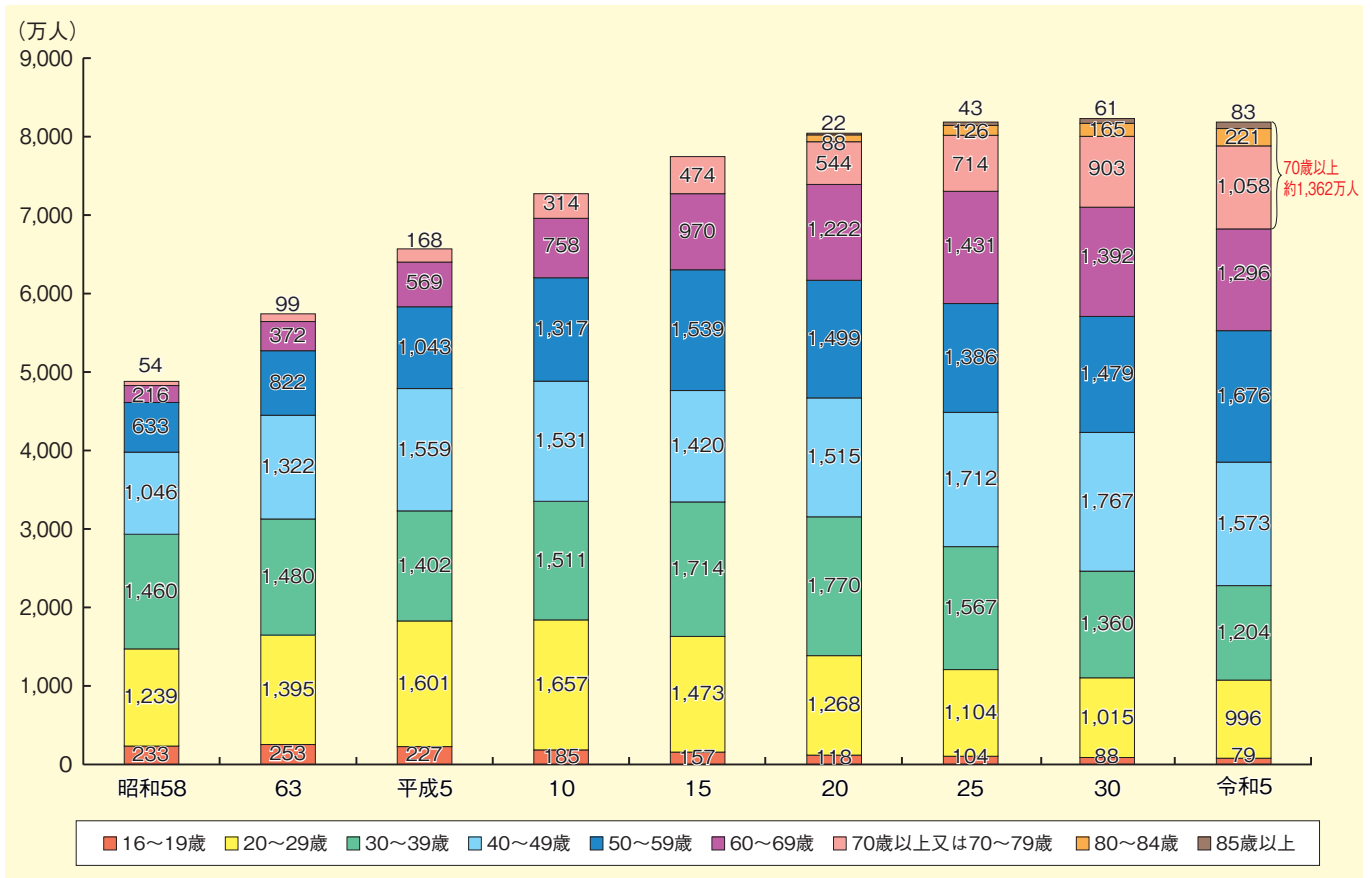
運転免許保有者数は、平成30年に約8,231万人でピークを迎え、その後減少し、令和5年は約8,186万人となっている。

年齢層別に見ると、70歳以上の運転免許保有者数は、年々増加し続け、令和5年は約1,362万人と、昭和58年の約54万人の約25.4倍となり、運転免許保有者数の16.6%を占める（特集-第2図、

第3図）。

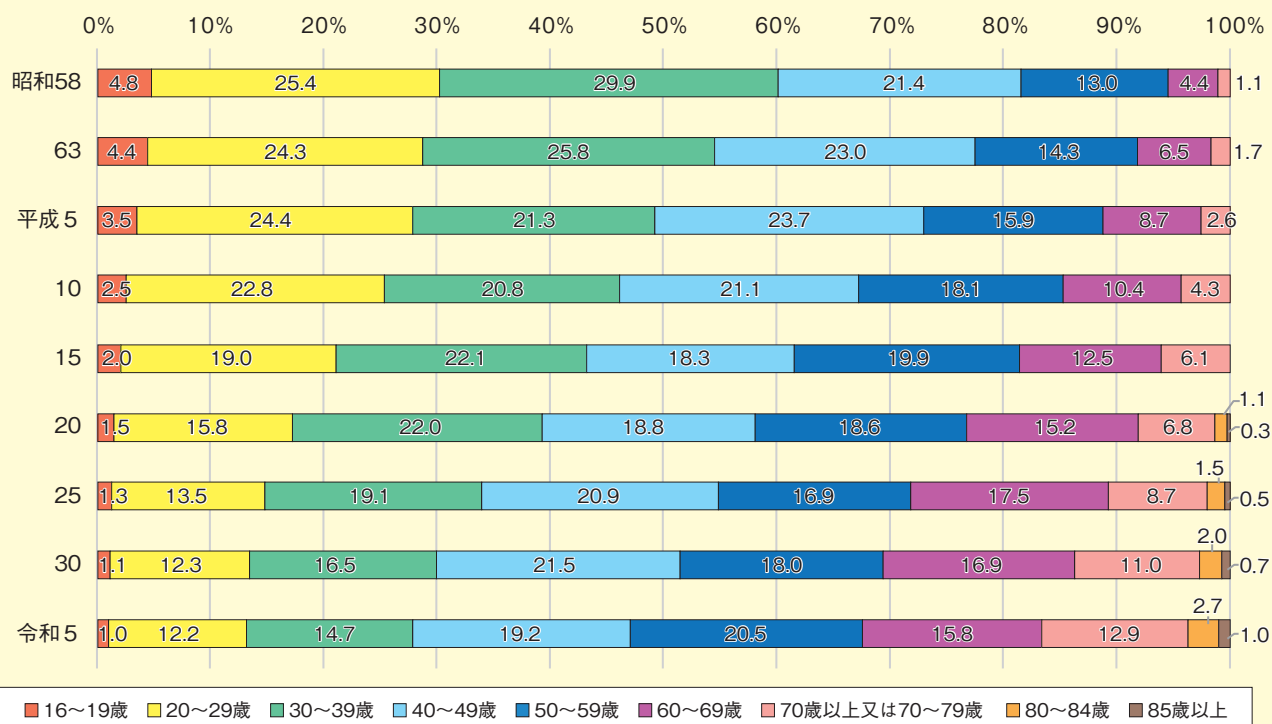
また、65歳以上に着目して、運転免許保有者数の推移を見ると、令和5年の65歳以上の各年齢層の免許保有者数は、平成25年と比較して65歳以上は約1.3倍、70歳以上は約1.5倍、75歳以上は約1.7倍、80歳以上は約1.8倍、85歳以上は約1.9倍となっており、増加を続けている（特集-第4図）。

特集 - 第2図 運転免許保有者数の推移



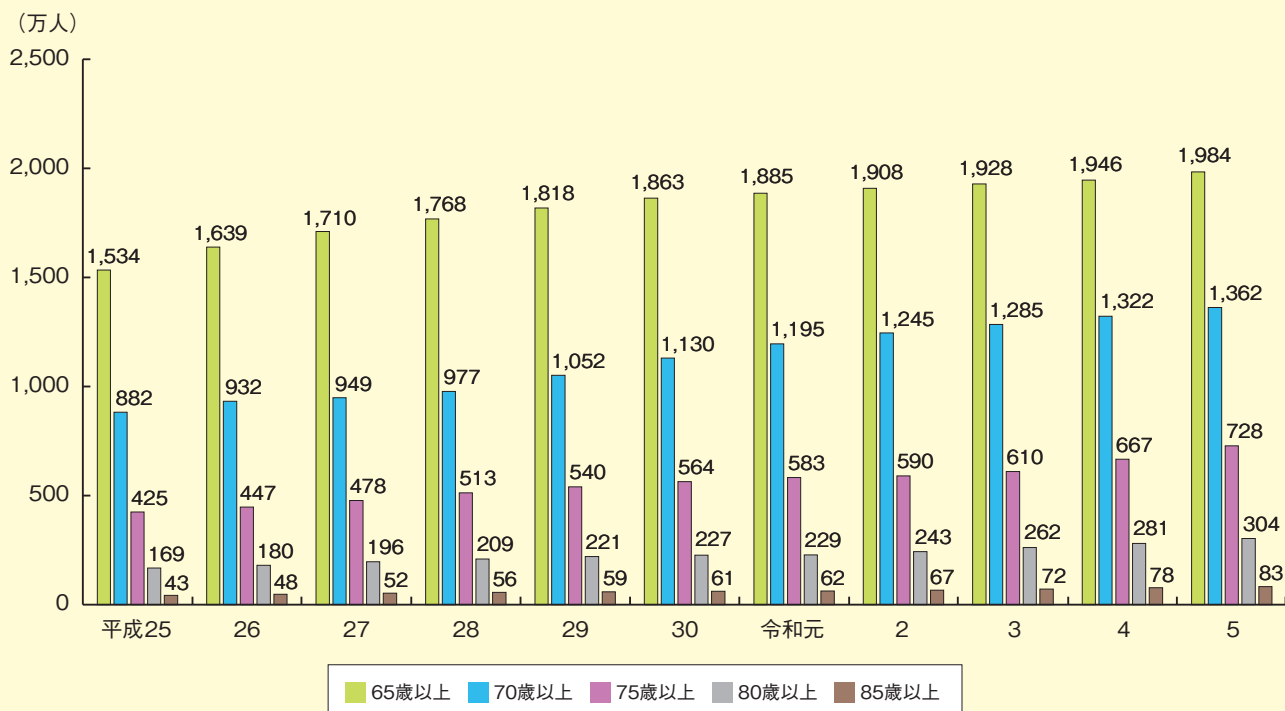
注 1 警察庁資料による。
 2 平成17年以降は、70歳以上を、70～79歳、80～84歳、85歳以上に区分している。

特集 - 第 3 図 運転免許保有者構成率の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 平成17年以降は、70歳以上を、70~79歳、80~84歳、85歳以上に区分している。
 3 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

特集 - 第 4 図 65歳以上の年齢層別運転免許保有者数の推移



注 警察庁資料による。

3 年齢層別に見た交通事故死者数の推移

令和5年の交通事故死者数は2,678人（前年比+68人、+2.6%）で、8年ぶりに増加した。

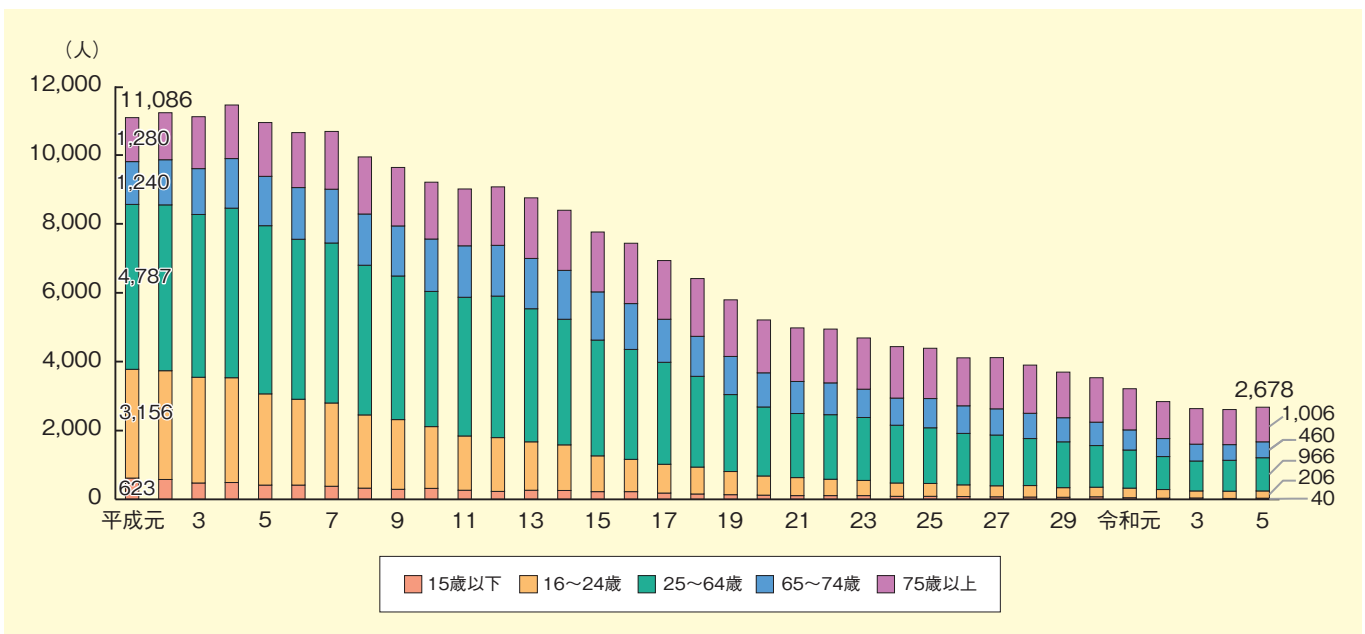
平成元年の交通事故死者数と比較すると、令和5年の交通事故死者数は、約4分の1に減少している。年齢層別に比較すると、15歳以下の交通事故死者数は40人で約16分の1、16～24歳の交通事故死者数は206人で約15分の1と若年層で大きく減少し、25～64歳の交通事故死者数も966人で約5分の1となった一方で、65歳以上の交通事故死者数は1,466人で約4割の減少にとどまっており、大きな違いが見られる（特集-第5図、第6図）。

こうした変化を受け、年齢層別に交通事故死者数の割合を見ると、65歳以上の交通事故死者数が交通事故死者数全体に占める割合は、平成元年

は22.7%であったが、平成22年に初めて50%を超え、令和5年は54.7%となっており、高い割合で推移している（特集-第7図）。

65歳以上の者について、状態別の交通事故死者数及びその割合を見ると、交通事故死者数は平成13年以降、全ての状態別において減少傾向にある。また、割合については、自転車乗用中と二輪車*乗用中が減少している一方で、歩行中が5割前後の高い水準で推移しており、自動車乗用中は平成元年と比較すると令和5年は約2.8倍に増加している。令和5年は歩行中が687人（46.9%）、自動車乗用中が451人（30.8%）、自転車乗用中が208人（14.2%）、二輪車乗用中が109人（7.4%）となっており、歩行中及び自転車乗用中が占める割合は依然として60%を超えている（特集-第8図、第9図）。

特集 - 第5図 年齢層別交通事故死者数の推移

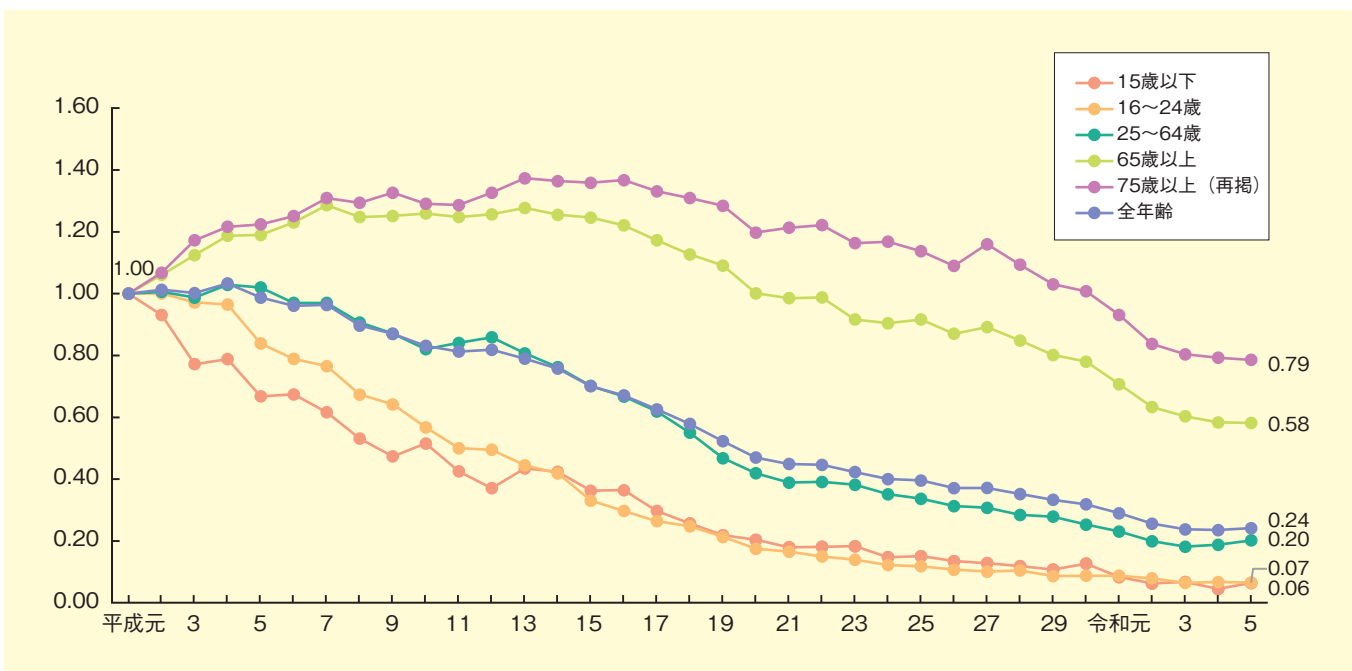


注 警察庁資料による。

※二輪車

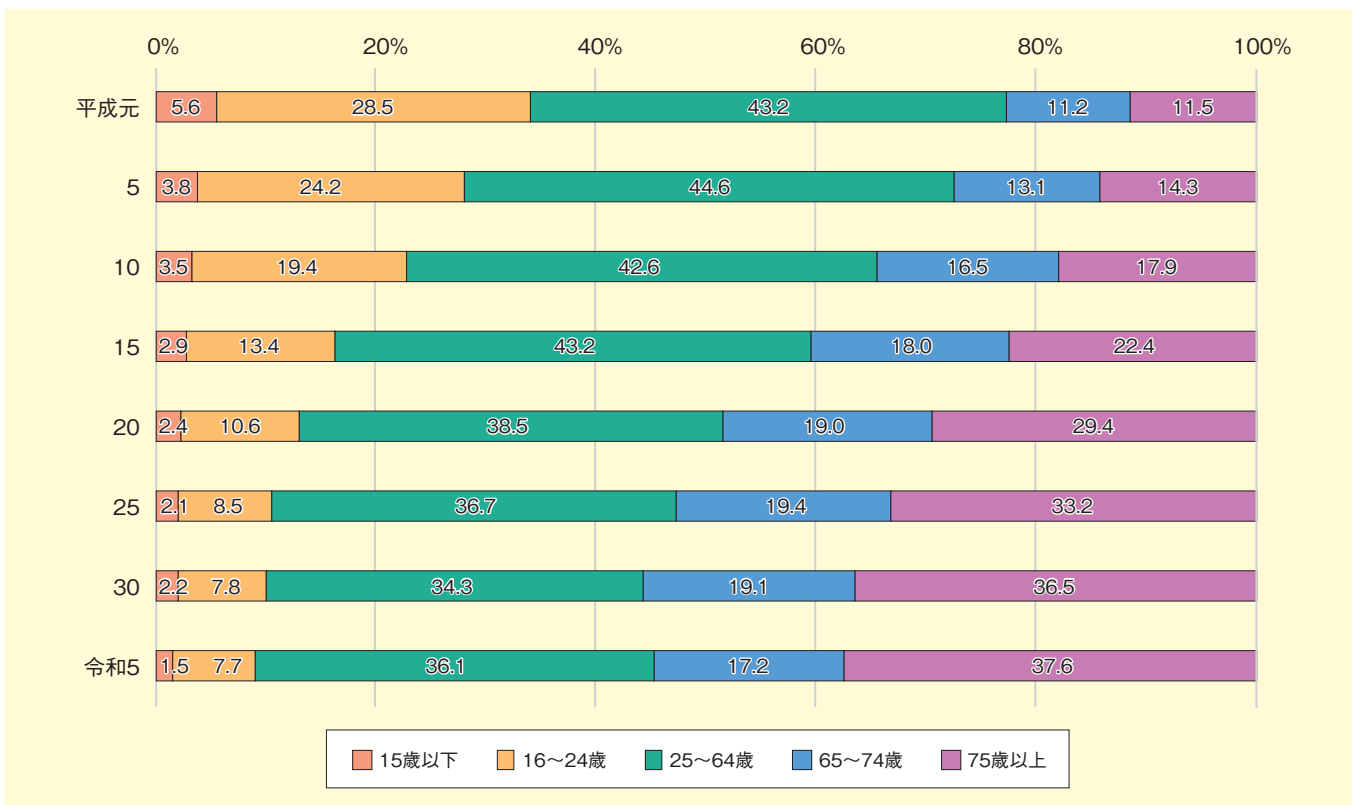
自動二輪車及び原動機付自転車（令和5年中は、一般原動機付自転車及び特定小型原動機付自転車）をいう。

特集 - 第6図 年齢層別交通事故死者数の推移 (指数)



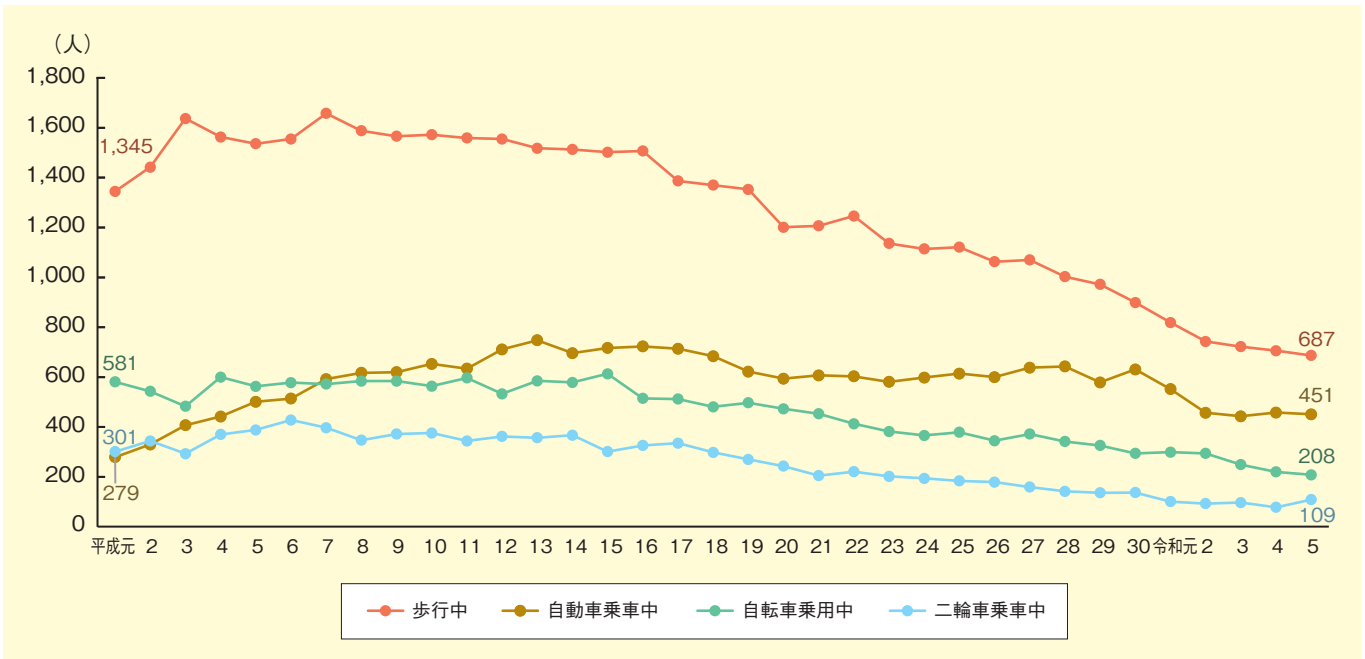
注 1 警察庁資料による。
 2 指数は、平成元年を1.00とした。

特集 - 第7図 年齢層別交通事故死者数の割合の推移



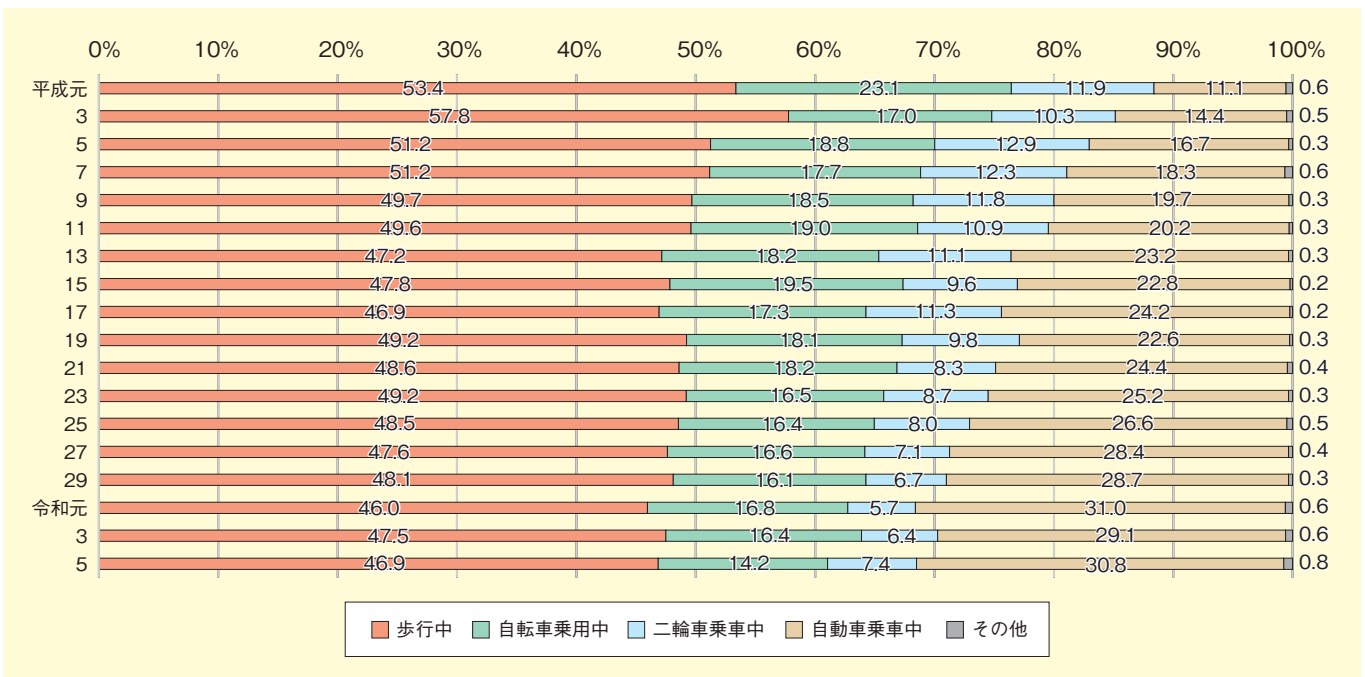
注 1 警察庁資料による。
 2 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

特集 - 第8図 65歳以上の状態別交通事故死者数の推移



注 警察庁資料による。

特集 - 第9図 65歳以上の状態別交通事故死者数の割合の推移



注 1 警察庁資料による。
 2 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

第2節 高齢歩行者等の交通死亡事故の状況

1 高齢歩行者等の交通死亡事故の発生状況

(1) 高齢歩行者の交通死亡事故の発生状況

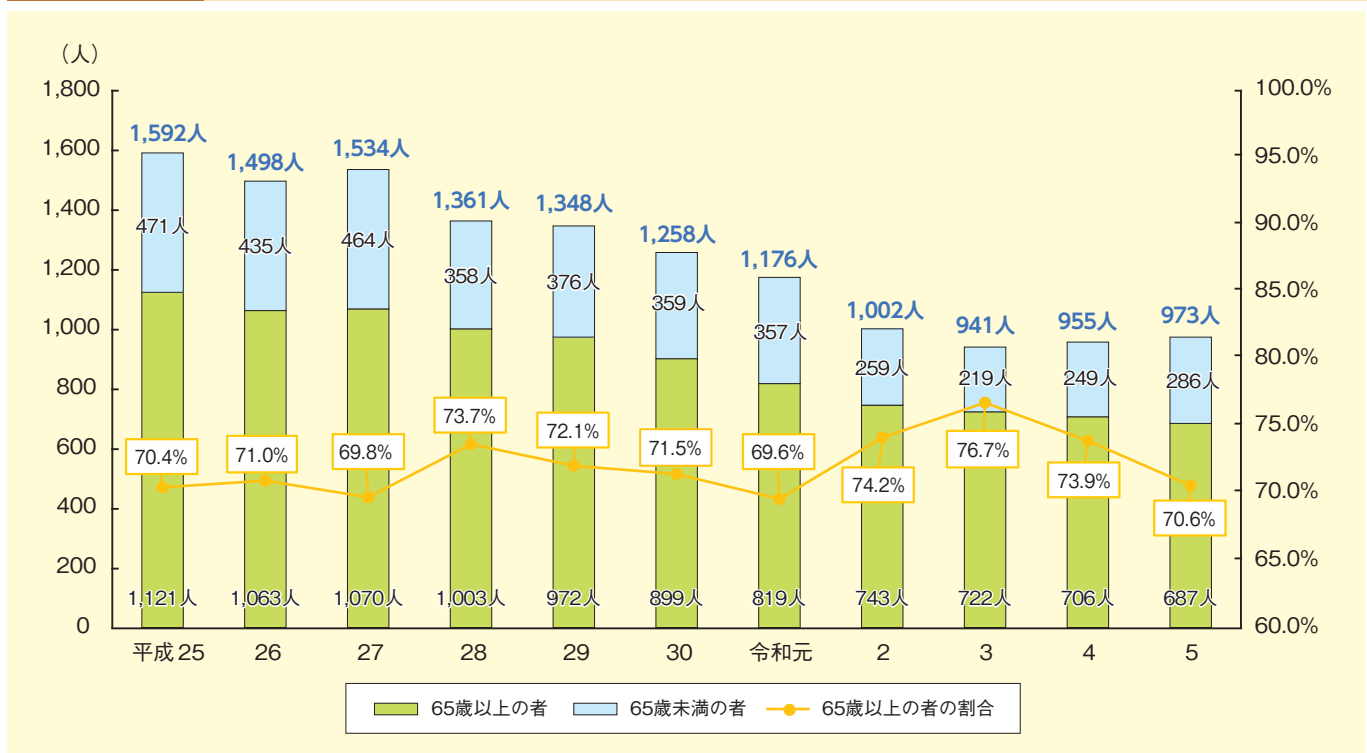
年齢層別歩行中死者数の推移を見ると、平成25年と比較して令和5年の歩行中死者数は、全年齢層及び65歳以上の者ともに減少しているものの、歩行中死者数全体に占める65歳以上の歩行中死者数の割合を見ると、平成25年は70.4%、令和5年は70.6%となっており、おおむね70%を超える高い水準で推移している（特集-第10図）。

さらに、65歳以上の年齢層別歩行中死者数の推移を見ると、平成25年と比較して令和5年の歩行中死者数は、85歳以上を除いた各年齢層にお

いて減少しているものの、85歳以上の歩行中死者数は増加している（特集-第11図）。

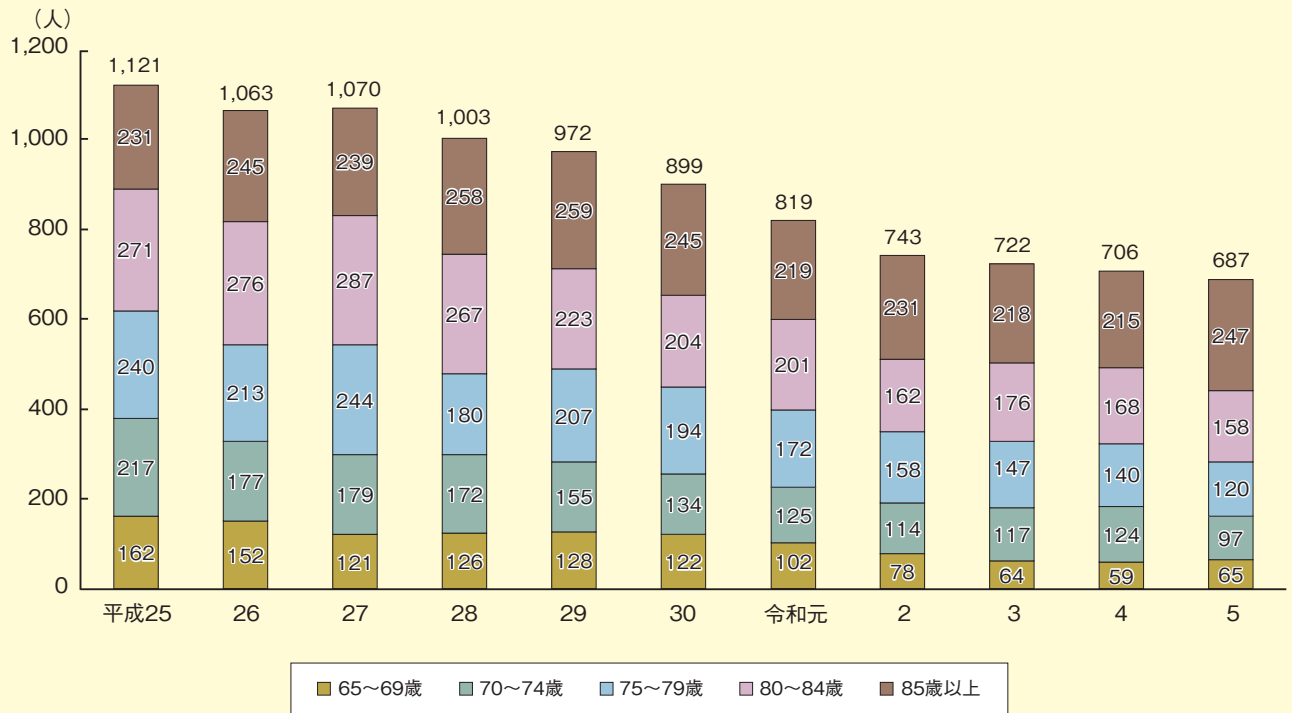
また、65歳以上の歩行中死者数は、低年齢層よりも高年齢層の方が多い。歩行中死者数全体に占める各年齢層における歩行中死者数の割合を見ると、年齢層が上がるとともに高まり、こうした傾向は近年より顕著になっている。特に、85歳以上の歩行中死者数が占める割合は、平成29年以降、各年齢層の中で最も高く、平成25年が14.5%であるのに対し、令和5年は25.4%と大きく増加している（特集-第12図）。

特集 - 第10図 年齢層別歩行中死者数と65歳以上の者の割合の推移



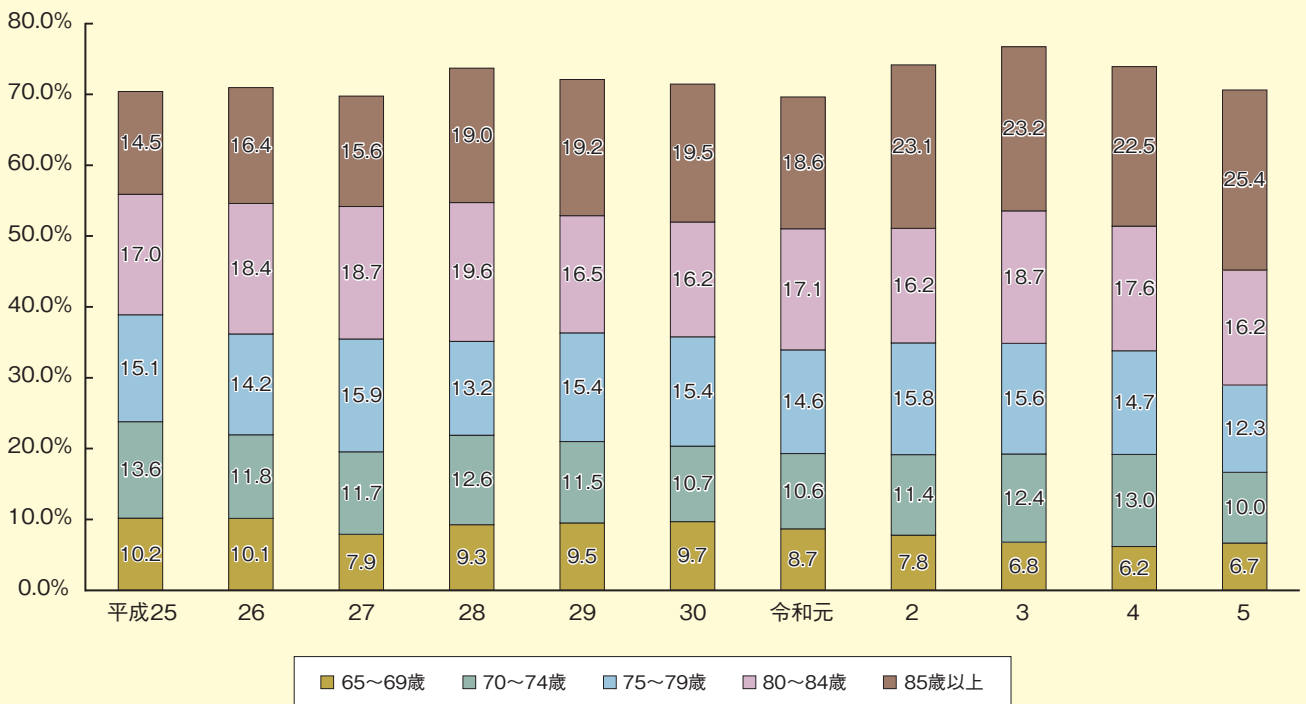
注 警察庁資料による。

特集 - 第11図 65歳以上の年齢層別歩行中死者数の推移



注 警察庁資料による。

特集 - 第12図 歩行中死者数全体に占める65歳以上の年齢層別歩行中死者数の割合の推移



注 警察庁資料による。

(2)高齢者の自転車乗用中の交通死亡事故の発生状況

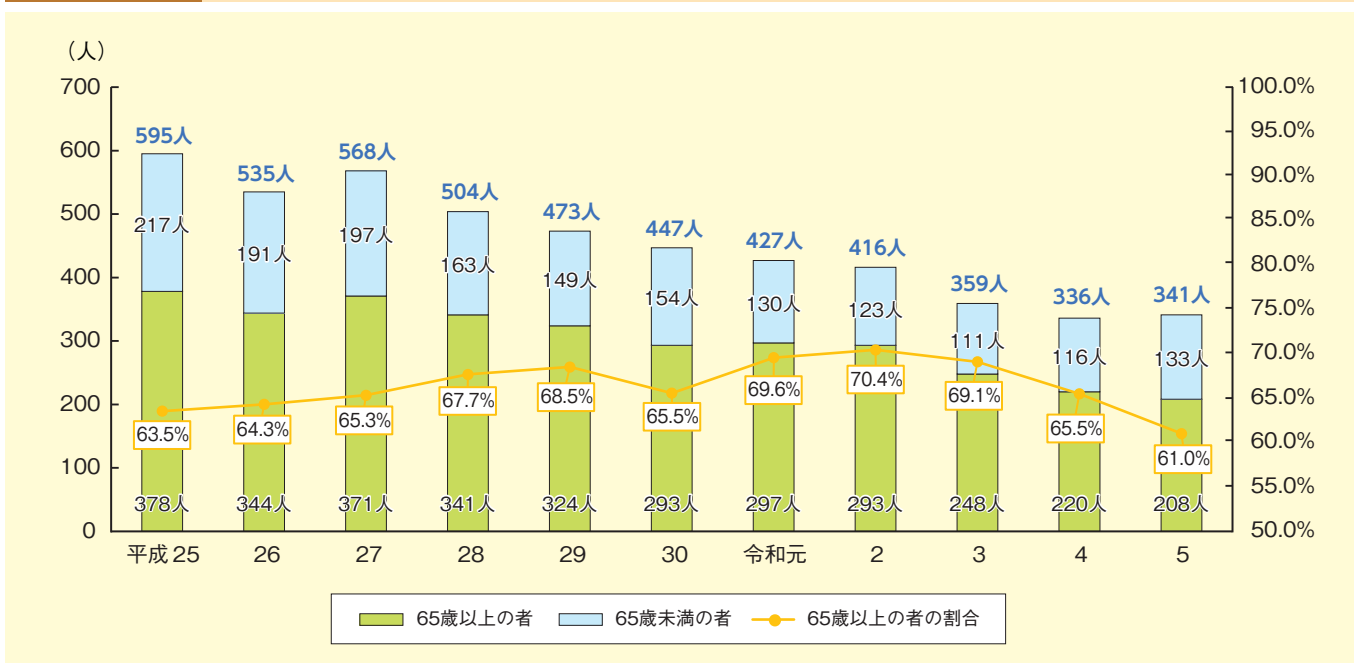
年齢層別自転車乗用中死者数の推移を見ると、平成25年と比較して令和5年の自転車乗用中死者数は、全年齢層及び65歳以上の者ともに減少しているものの、自転車乗用中死者数全体に占める65歳以上の自転車乗用中死者数の割合の推移を見ると、平成25年は63.5%、令和5年は61.0%となっており、60～70%程度の高い水準で推移している（特集-第13図）。

65歳以上の年齢層別自転車乗用中死者数の推移を見ると、平成25年と比較して令和5年の自転車乗用中死者数は、全ての年齢層において減少

しているものの、85歳以上の自転車乗用中死者数は他の年齢層と比較して減少率が小さい。また、年齢が若い65～69歳の自転車乗用中死者数が最も少ない（特集-第14図）。

自転車乗用中死者数全体に占める65歳以上の各年齢層における自転車乗用中死者数の割合は、65～69歳においては、増減を繰り返しながら推移しているものの、減少傾向にある。一方、85歳以上においては、増減を繰り返しながら推移しているものの、増加傾向にあり、平成25年が8.4%であるのに対し、令和5年は14.1%と約1.7倍に増加している（特集-第15図）。

特集 - 第13図 年齢層別自転車乗用中死者数と65歳以上の者の割合の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 第1・第2当事者*の合計。

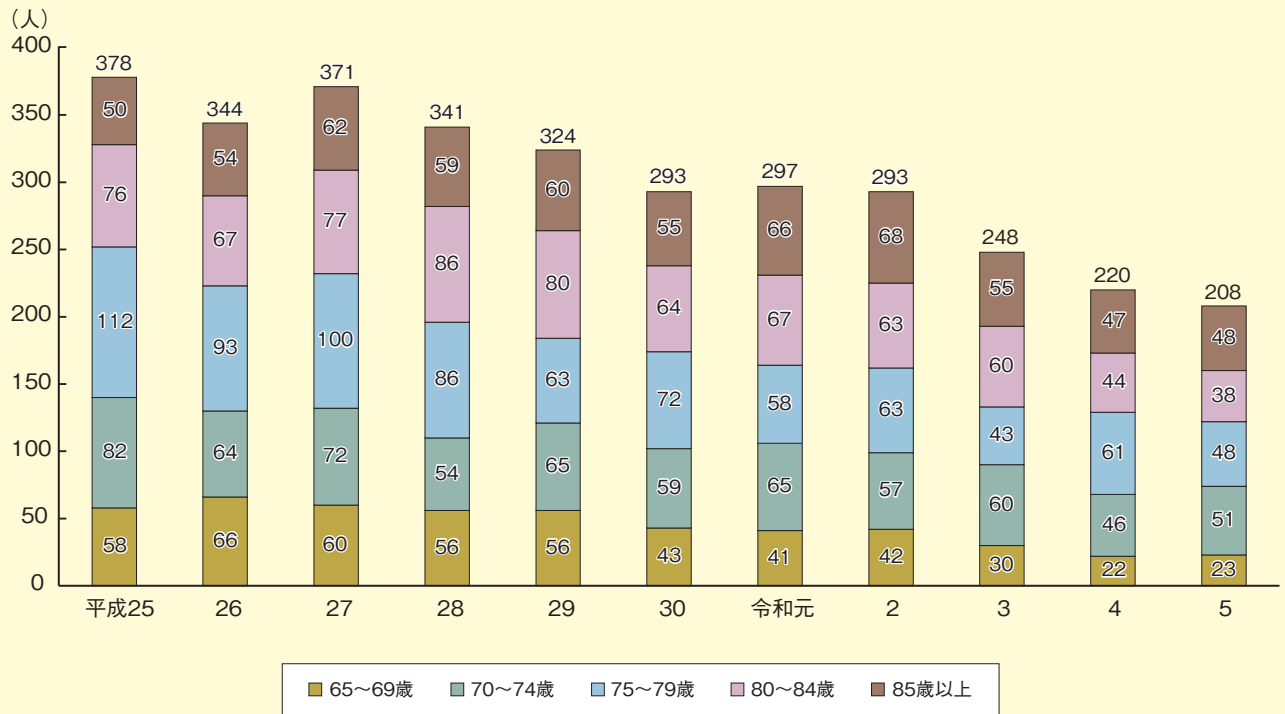
※第1当事者

最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、最も過失の重い者をいう。

※第2当事者

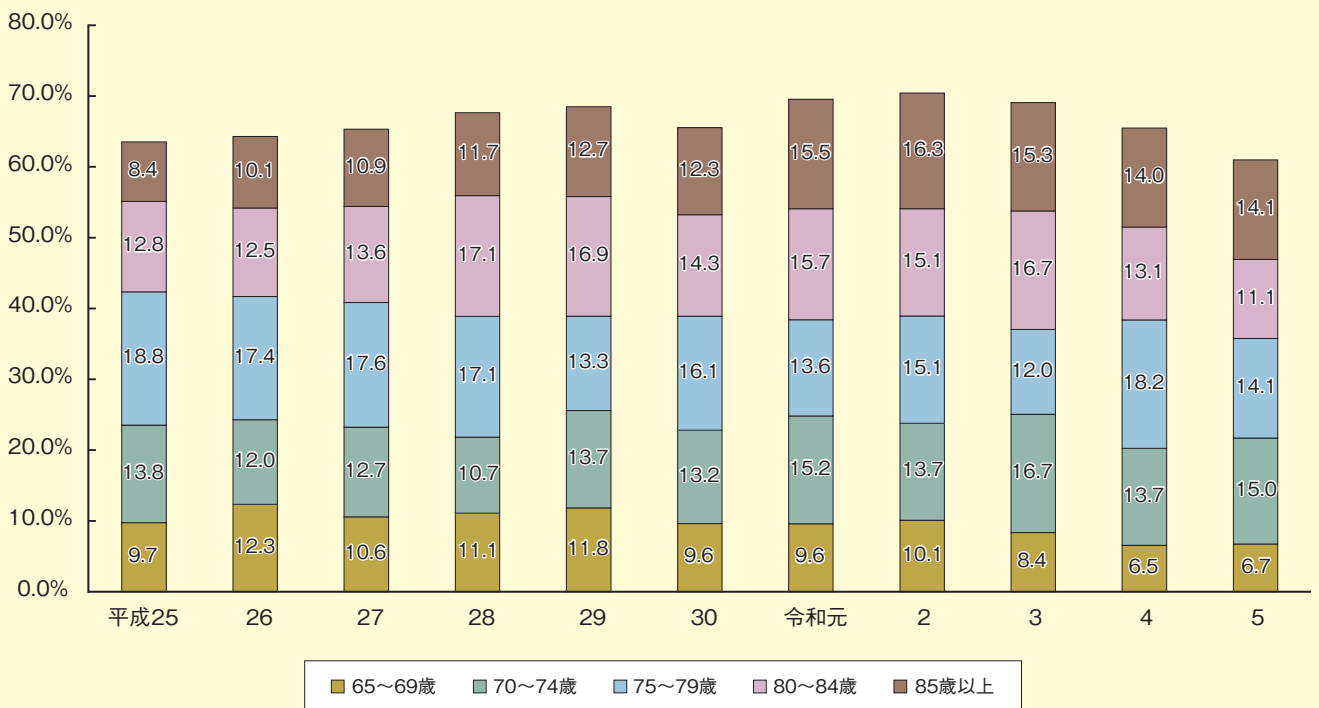
最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、第1当事者以外の者をいう。

特集 - 第14図 65歳以上の年齢層別自転車乗用中死者数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 第1・第2当事者の合計。

特集 - 第15図 自転車乗用中死者数全体に占める65歳以上の年齢層別自転車乗用中死者数の割合の推移



注 1 警察庁資料による。
2 第1・第2当事者の合計。

2 高齢歩行者等の交通事故の特徴

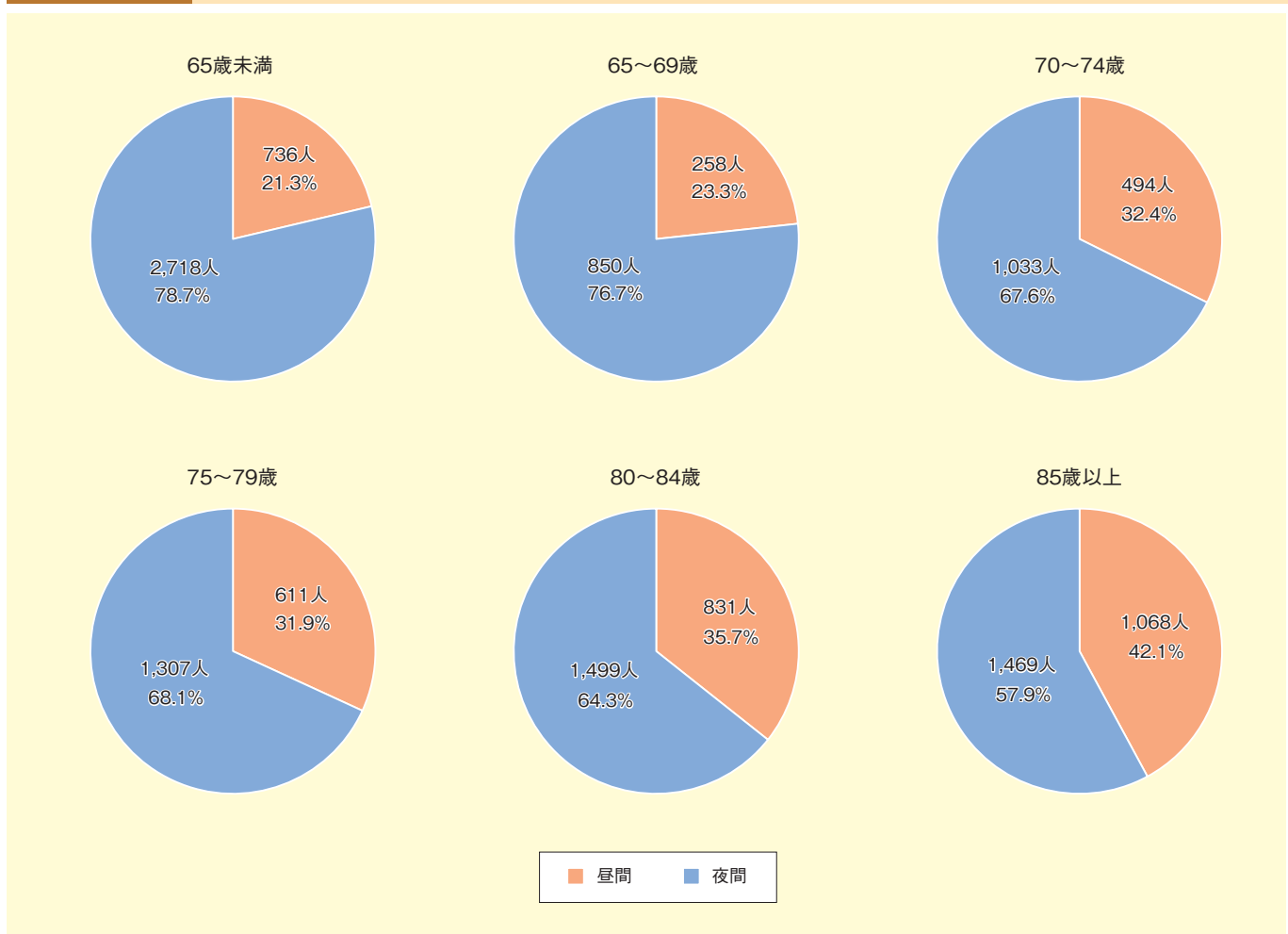
(1) 高齢歩行者の交通事故の特徴

ア 昼夜別に見た死者数

歩行者の昼夜別死者数（平成25年～令和5年の合計）を見ると、65歳未満の者については、昼間[※]と比較して夜間[※]における死者数が多くなっており、昼間における死者数の約3.7倍になっている。また、65歳以上の者についても、65歳未満の者

と同様に昼間より夜間における死者数が多くなっているが、昼間における死者数と比較した夜間における死者数は、65～69歳が約3.3倍、70～74歳が約2.1倍、75～79歳が約2.1倍、80～84歳が約1.8倍、85歳以上が約1.4倍となっており、65歳以上の者の中でも特に高年齢層で、昼間における死者数と夜間における死者数の差が小さくなっていく（特集-第16図）。

特集 - 第16図 昼夜別歩行中死者数と割合（年齢層別，平成25年～令和5年の合計）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 列車事故を除く。
 3 第1・第2当事者の合計。

※昼間，夜間
 「昼間」とは、日の出から日の入りまでを、「夜間」とは、日の入りから日の出までをいう。

イ 事故類型別に見た死者数

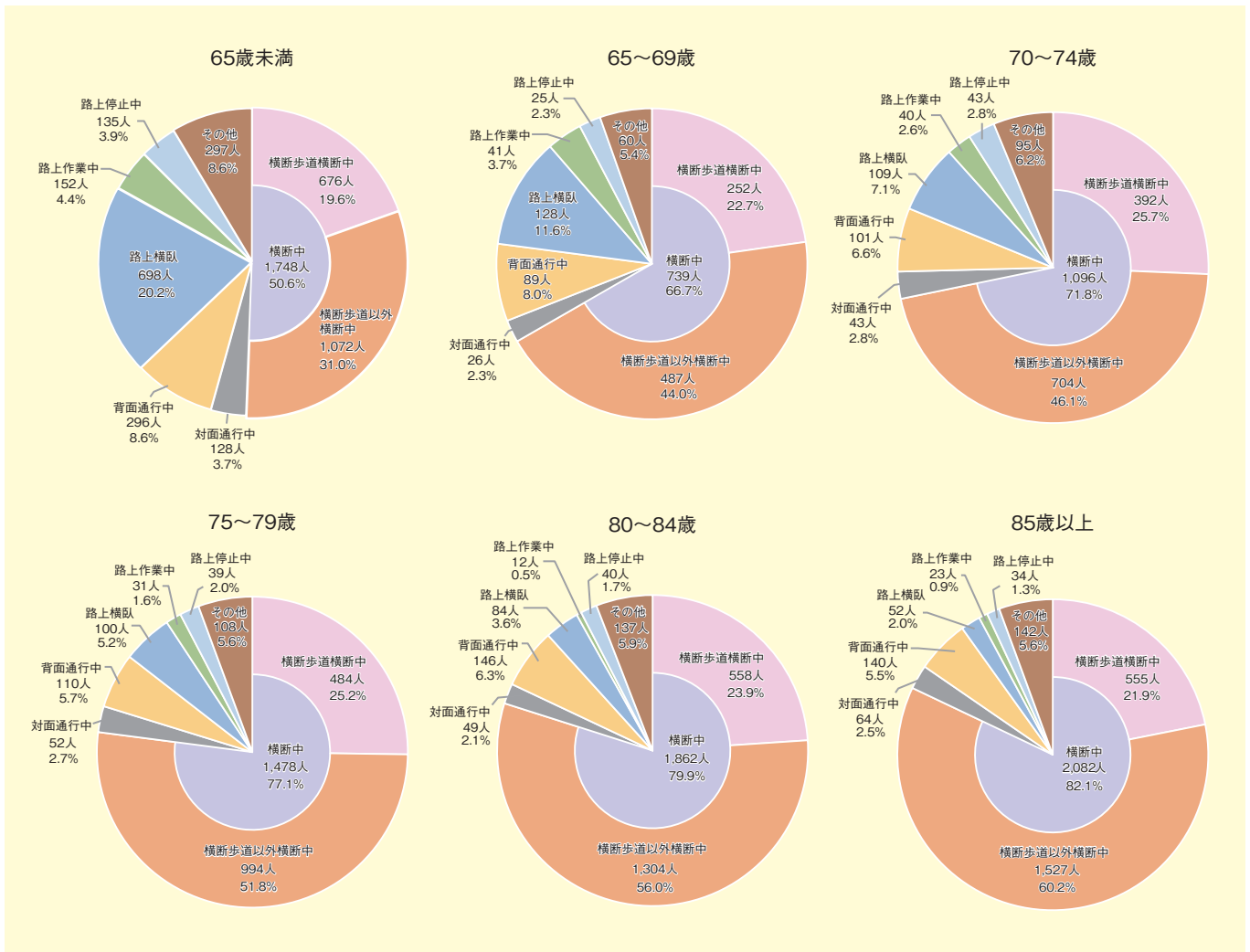
歩行者の事故類型別死者数（平成25年～令和5年の合計）を見ると、65歳未満の道路横断中の死者数の割合は、歩行者の死者数全体の50.6%であり、横断歩道横断中の死者数の占める割合が19.6%であるのに対し、横断歩道以外横断中の死者数の占める割合は、31.0%と約1割高くなっている。

一方、65歳以上の事故類型別死者数について、各年齢層における歩行者の死者数全体に占める道路横断中の死者数の割合は、65～69歳は66.7%、

70～74歳は71.8%、75～79歳は77.1%、80～84歳は79.9%、85歳以上は82.1%となっており、年齢層が高くなるとともに道路横断中の死者数の割合が高くなっている。

また、65歳以上の各年齢層における横断歩道横断中の死者数の割合と横断歩道以外横断中の死者数の割合は、年齢層が高くなるとともに横断歩道以外横断中の方が高くなっており、85歳以上については、横断歩道横断中が21.9%であるのに対し、横断歩道以外横断中は約2.7倍の60.2%となっている（特集-第17図）。

特集 - 第17図 歩行者の事故類型別死者数と割合（年齢層別，平成25年～令和5年の合計）



注 1 警察庁資料による。
 2 列車事故を除く。
 3 第1・第2当事者の合計。
 4 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

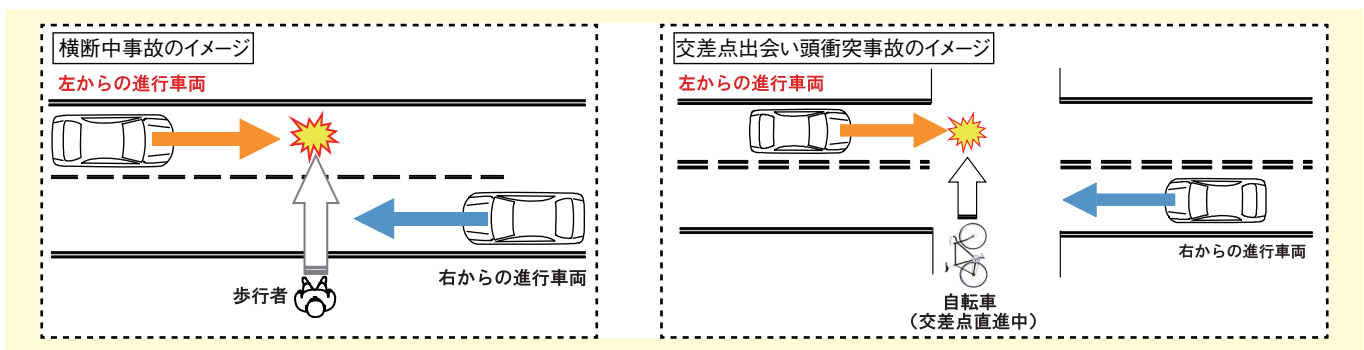
ウ 道路横断中の交通死亡事故の発生状況

歩行者が道路横断中に死亡した交通死亡事故の発生状況（平成25年～令和5年の合計）を見ると、交差点、単路のいずれにおいても、65歳以上の者の交通死亡事故件数が65歳未満の者の交通死亡事故件数より多く、特に夜間に左からの進行車両と衝突する交通死亡事故が多く発生している。

さらに、65歳以上の歩行者が道路横断中に死

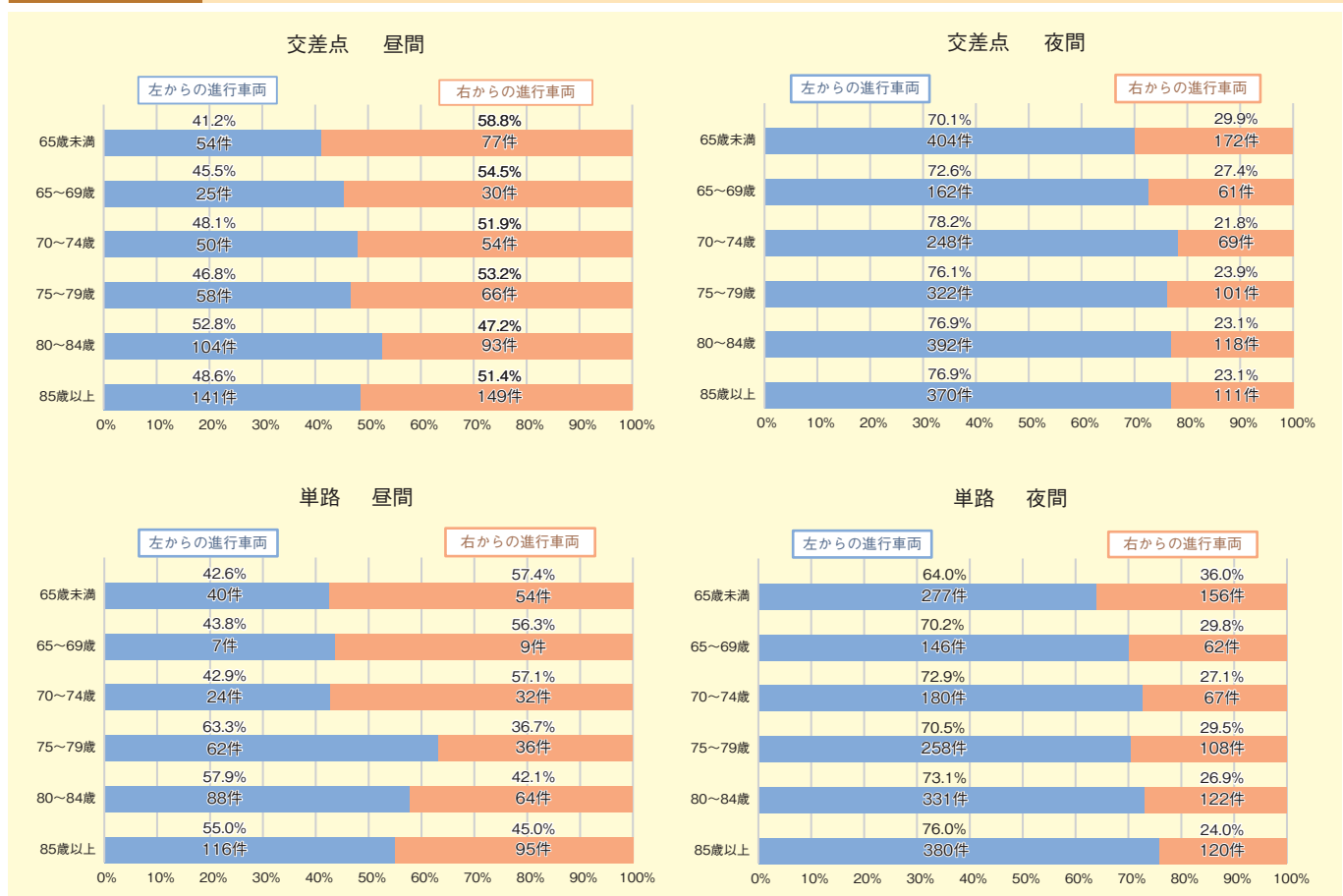
亡した交通死亡事故の発生状況について、年齢層別に見ると、いずれの年齢層においても、交差点、単路ともに夜間に左からの進行車両と衝突する交通死亡事故が多く発生しており、交差点と単路を合わせた交通死亡事故件数は、年齢層が高くなるとともに多くなり、85歳以上の者が死亡する交通死亡事故が最も多くなっている（特集-第18図、第19図）。

特集 - 第18図 歩行者・自転車衝突死亡事故のイメージ図



注 警察庁資料による。

特集 - 第19図 昼夜別の歩行者横断中死亡事故の車両進行方向比較（年齢層別、平成25年～令和5年の合計）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 第1・第2当事者の合計。
 3 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

エ 道路横断中の交通死亡事故における歩行者の法令違反状況

歩行者が道路横断中に死亡した交通死亡事故における歩行者の年齢層別法令違反状況（平成25年～令和5年の合計）を見ると、横断違反^{*}の割合は、65歳未満の者が34.2%であるのに対し、65歳以上の者については、65～69歳が41.5%、70～74歳が38.1%、75～79歳が42.6%、80～84歳が45.4%、85歳以上が46.1%と年齢層が高くなるとともに割合が高くなる傾向がある。

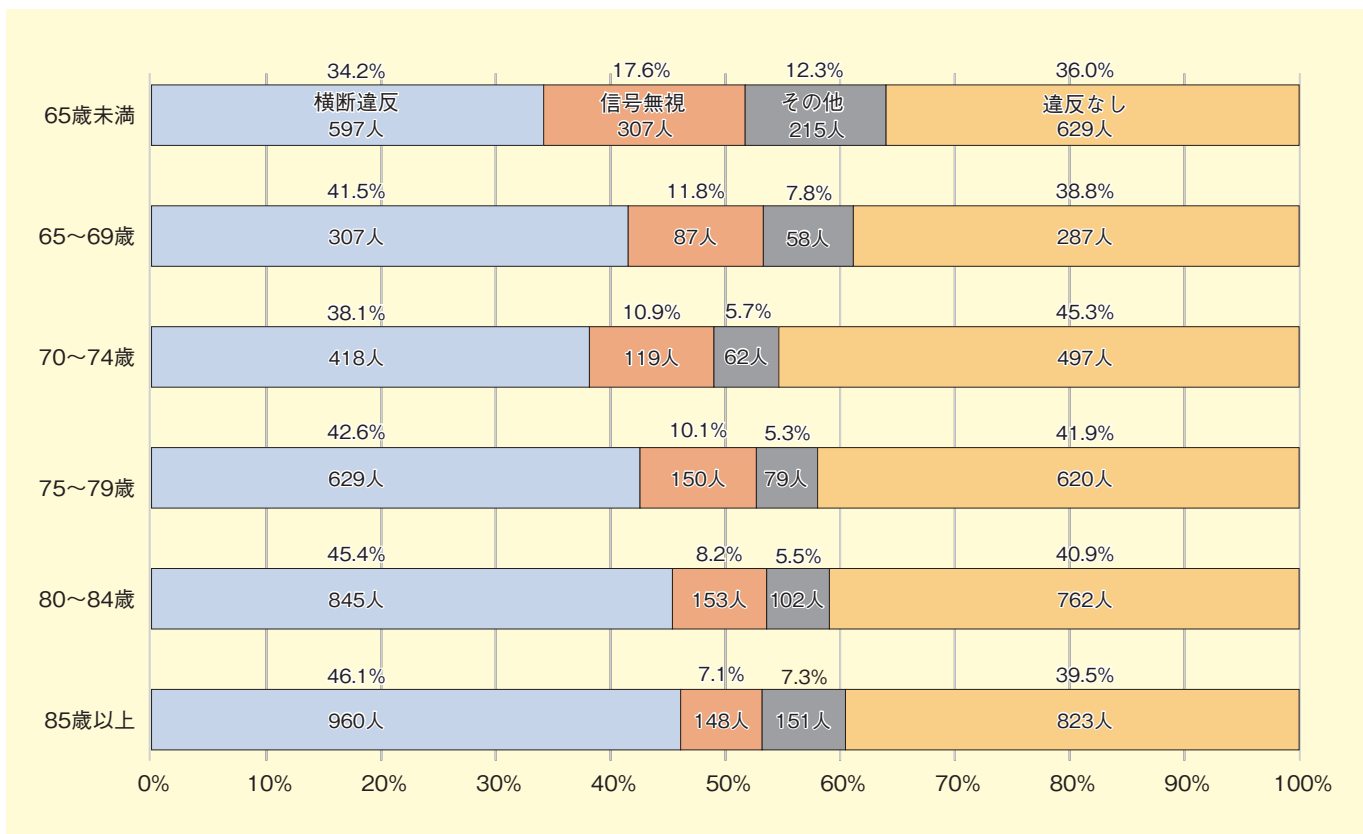
信号無視の割合は、65歳未満の者が17.6%であるのに対し、65歳以上の者については、65～69歳が11.8%、70～74歳が10.9%、75～79歳が10.1%、80～84歳が8.2%、85歳以上が7.1%と

年齢層が高くなるとともに割合が低くなっている。

一方、違反なしの割合は、65歳未満の者が36.0%であるのに対し、65歳以上の者については、65～69歳が38.8%、70～74歳が45.3%、75～79歳が41.9%、80～84歳が40.9%、85歳以上が39.5%と65歳以上の者の方が65歳未満の者より割合が高くなっている。

これらのことから、65歳以上の者は、いずれの年齢層においても、65歳未満の者と比較して法令違反全体の割合は低いものの、法令違反のうち横断違反の割合が高いことが分かる（特集-第20図）。

特集 - 第20図 歩行者（道路横断中）の法令違反別死者数と割合（年齢層別，平成25年～令和5年の合計）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 第1・第2当事者の合計。
 3 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

※横断違反

横断歩道外横断，走行車両直前直後横断等。

オ 交通事故防止対策の必要性

これらを踏まえると、高齢者は、道路を横断する際に、左右から進行してくる車両に対する安全確認が十分に行えていない可能性があるほか、安全に横断できると判断して横断し始めても、加齢による身体機能の変化等により思うように歩くことができず、横断し終わる前に左右から進行してくる車両と衝突している可能性が考えられる。特に、夜間、左から進行してくる車両と衝突する交通死亡事故が多く発生していることについては、高齢者は夜間は進行してくる車両全体がはっきりと見えないことが多く、進行してくる車両との距離を適切に判断できていない可能性が考えられる。

また、年齢層によって割合に違いはあるものの、道路横断中に死亡した高齢歩行者に横断違反が多いことも、道路横断中における交通死亡事故が多い要因の一つとして考えられ、これは、高齢者は身体機能の変化等に伴い、道路を横断する際、周辺に横断歩道が設置されていても当該横断歩道まで歩いて行くことの負担が大きくなり、横断歩道が設

置されていない道路を横断している可能性等が考えられる。

このため、高齢者に対し、正しい横断方法を始めとした交通ルールの遵守、加齢に伴う身体機能の変化等を自覚した行動、夜間等における反射材用品の着用等が行われるよう、効果的な交通安全教育、広報啓発等を行っていく必要がある。

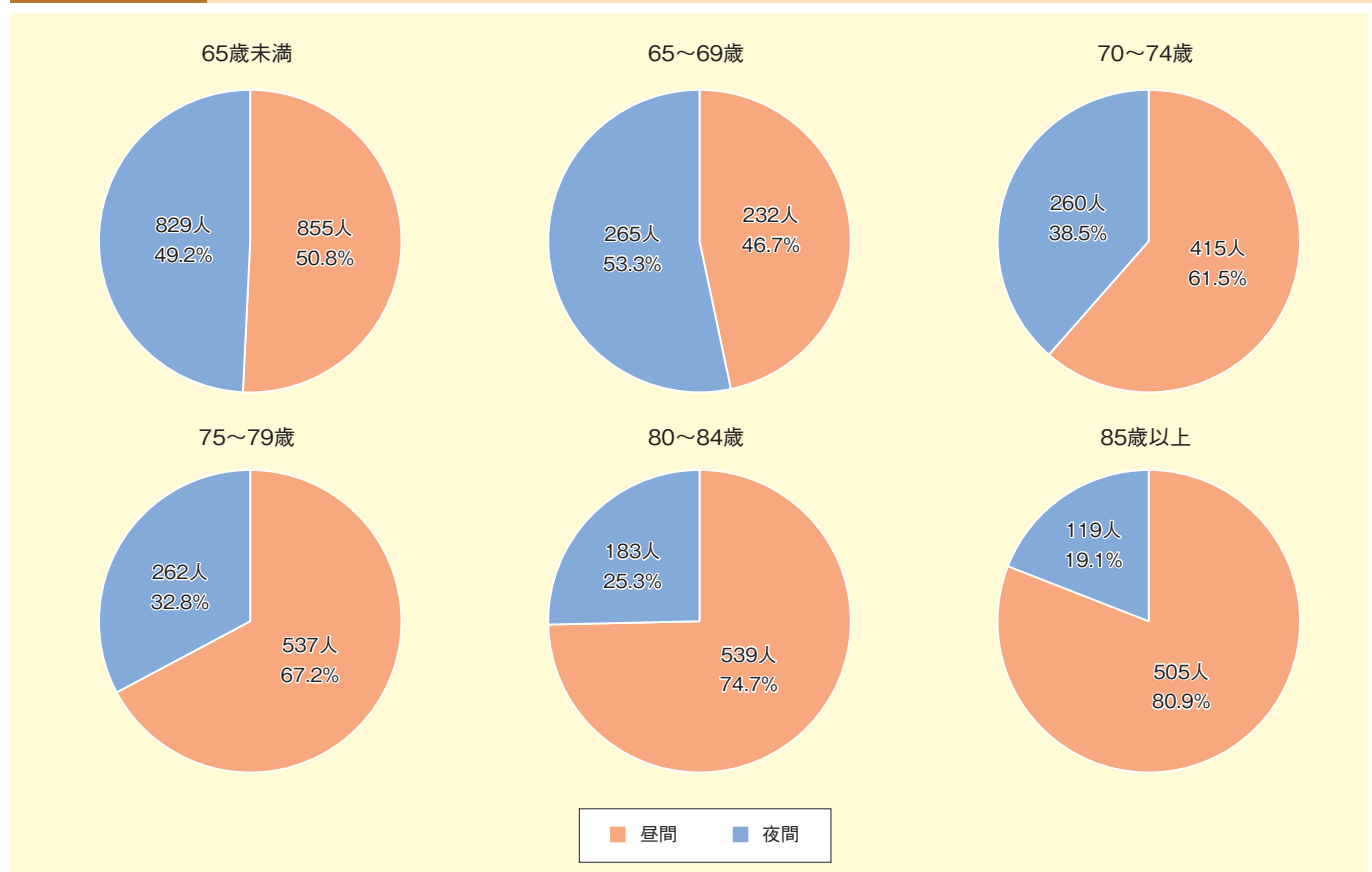
(2)高齢者の自転車乗用中の交通死亡事故の特徴

ア 昼夜別に見た死者数

昼夜別自転車乗用中死者数（平成25年～令和5年の合計）を見ると、65歳未満の者については、夜間と昼間でほぼ同じ割合となっている。

一方で、65歳以上の者については、65～69歳を除いた各年齢層において、夜間より昼間における死者数が多くなっており、夜間における死者数と比較した昼間における死者数は、70～74歳が約1.6倍、75～79歳が約2.0倍、80～84歳が約2.9倍、85歳以上が約4.2倍と、年齢層が高くなるとともに昼間における死者数の方が多くなっていく（特集-第21図）。

特集 - 第 21 図 昼夜別自転車乗用中死者数と割合（年齢層別、平成25年～令和5年の合計）



注 1 警察庁資料による。
2 第1・第2当事者の合計。

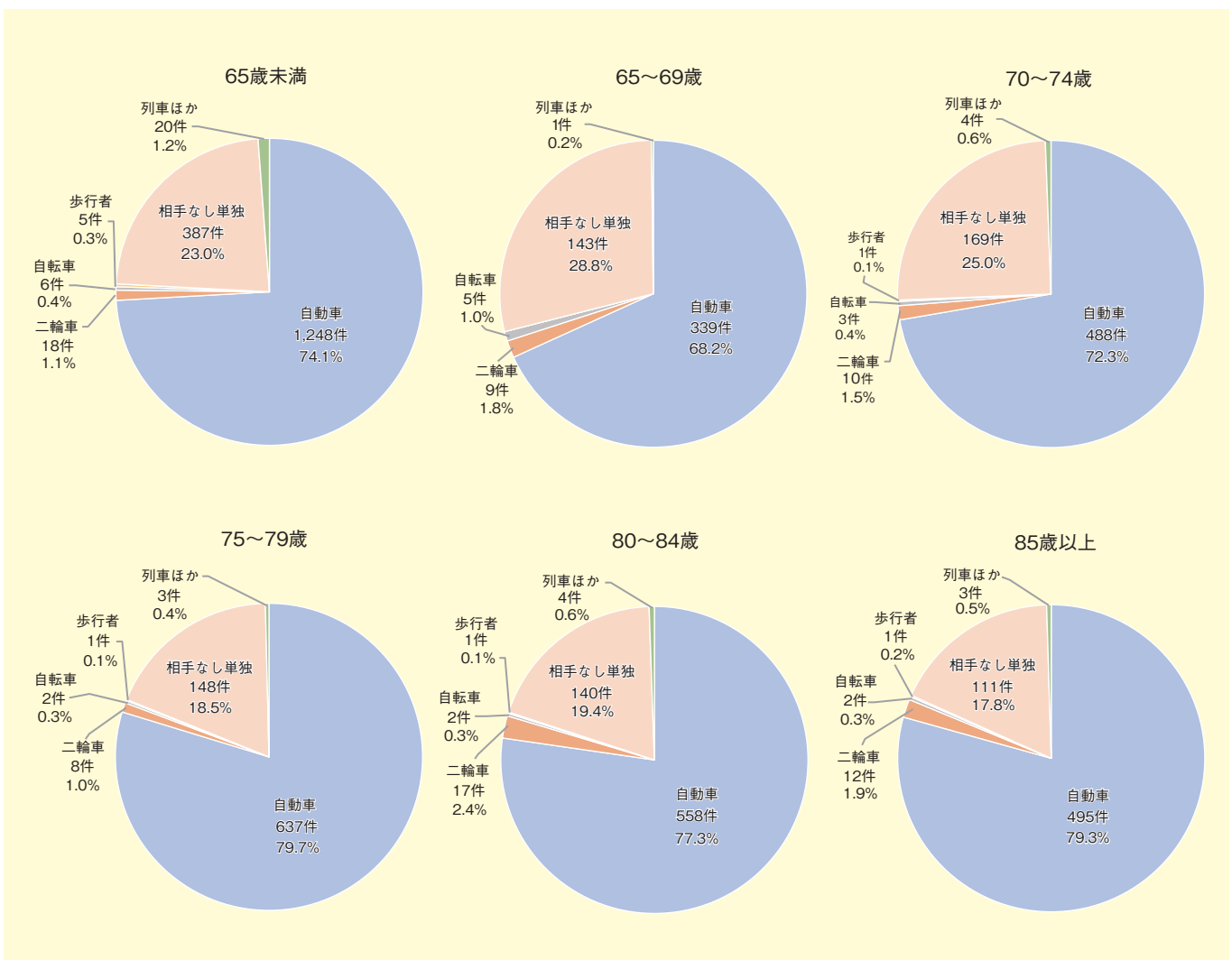
イ 相手当事者別に見た発生状況

自転車乗用中に死亡した交通死亡事故について相手当事者別の発生状況（平成25年～令和5年の合計）を見ると、65歳未満の者及び65歳以上の者ともに自動車の割合が最も高く、次に相手なし単独が高くなっており、65歳未満の者については、自動車が74.1%、相手なし単独が23.0%となっ

ている。

また、65歳以上の者については、年齢層が高くなるとともに自動車の割合が増加して、相手なし単独の割合が減少する傾向にあり、85歳以上は自動車が79.3%、相手なし単独が17.8%となっている（特集-第22図）。

特集 - 第22図 自転車乗用中の相手当事者別死亡事故件数と割合（年齢層別、平成25年～令和5年の合計）



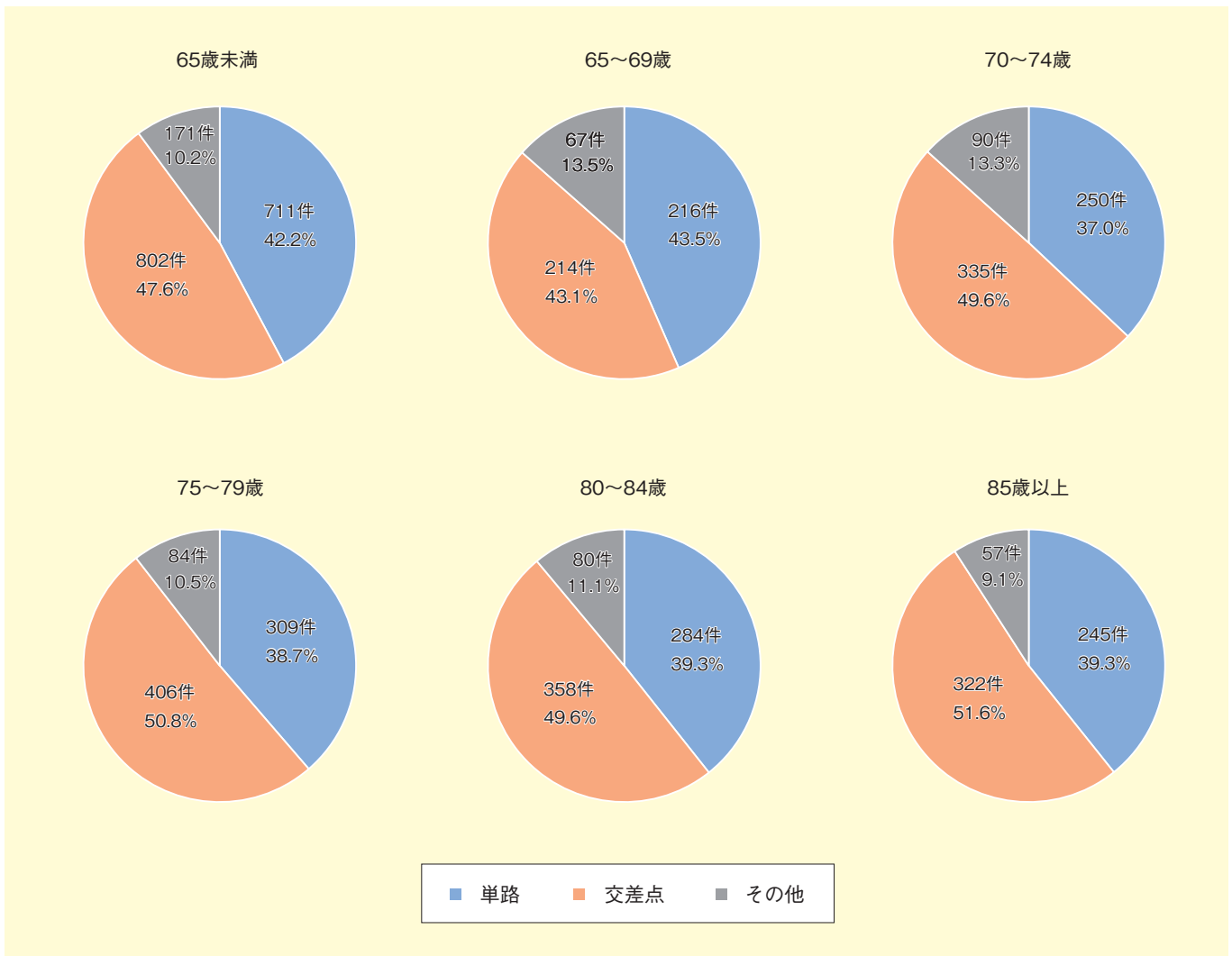
- 注 1 警察庁資料による。
 2 第1・第2当事者の合計。
 3 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

ウ 衝突地点別に見た発生状況

自転車乗用中に死亡した交通死亡事故について衝突地点別の発生状況（平成25年～令和5年の合計）を見ると、65歳未満の者と65歳以上の者のうち65～69歳を除いた各年齢層ともに単路より

も交差点の割合が高くなっている。また、全ての年齢層において、交差点の割合は約4～5割程度、単路の割合は4割程度となっている（特集-第23図）。

特集 - 第 23 図 自転車乗用中の衝突地点別死亡事故件数と割合（年齢層別，平成25年～令和5年の合計）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 第1・第2当事者の合計。
 3 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため，合計しても必ずしも100とならない。

エ 事故類型別に見た発生状況

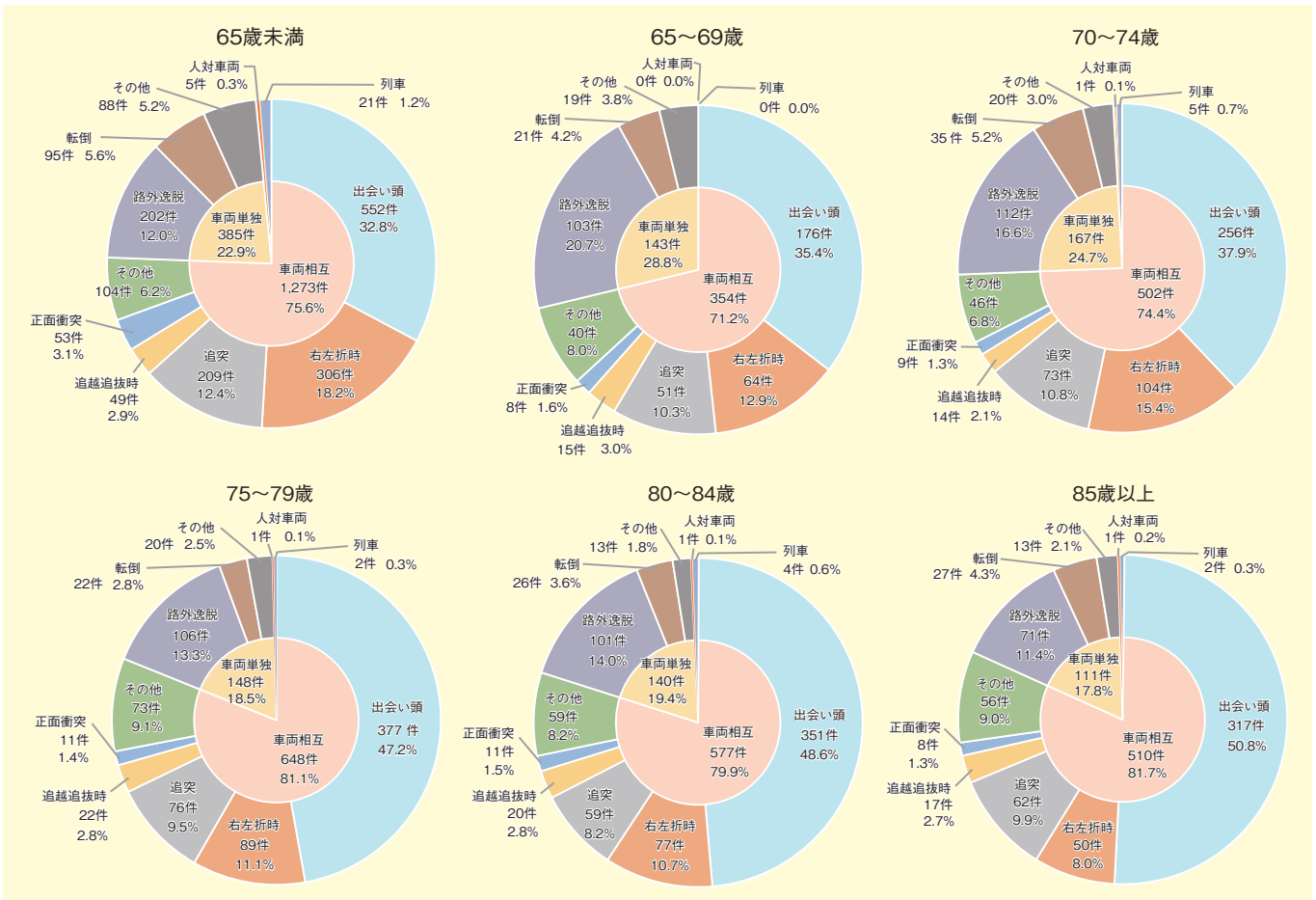
自転車乗用中に死亡した交通事故について事故類型別の発生状況（平成25年～令和5年の合計）を見ると，65歳未満の者については，出会い頭の割合が32.8%，右左折時の割合が18.2%，追突の割合が12.4%と続いている。

一方，65歳以上の者については，いずれの年齢層においても出会い頭の割合が最も高く，路外逸脱の割合や右左折時の割合などが続いている。また，出会い頭の割合は，年齢層が高くなるとともに増加しており，いずれの年齢層においても65歳未満の者より高くなっている（特集-第24図）。

このうち，交差点において出会い頭に車両と衝

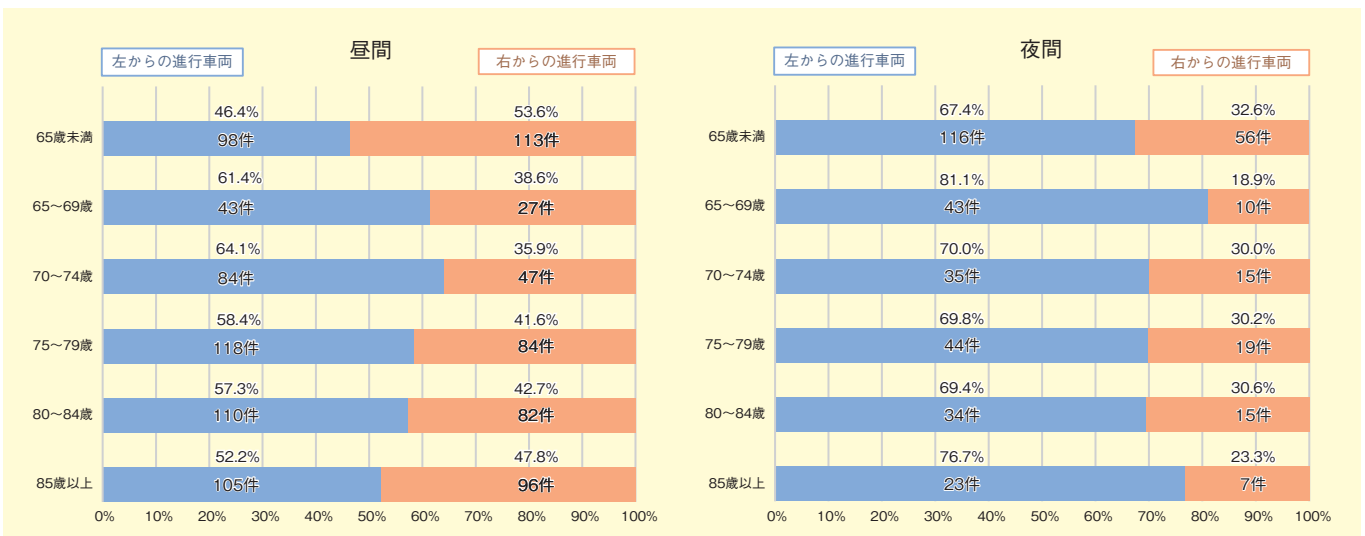
突する交通事故が，左右いずれからの進行車両と発生しているか内訳を見ると，65歳以上の者については，いずれの年齢層においても，昼間，夜間ともに自転車が交差点直進中に左から進行してくる車両と衝突する交通事故の割合が高くなっている。これに対し，65歳未満の者については，左から進行してくる車両と衝突する交通事故の割合は，昼間，夜間ともに65歳以上の者を下回り，昼間は逆に，右から進行してくる車両と衝突する交通事故の割合の方が高くなっており，年齢によって交通事故の発生状況に違いが見られる（特集-第18図，第25図）。

特集 - 第24図 自転車乗用中の事故類型別死亡事故件数と割合（年齢層別、平成25年～令和5年の合計）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 第1・第2当事者の合計。
 3 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

特集 - 第25図 昼夜別の交差点出会い頭衝突死亡事故における直進自転車に対する車両進行方向比較（年齢層別、平成25年～令和5年の合計）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 第1・第2当事者の合計。

オ 法令違反別に見た発生状況

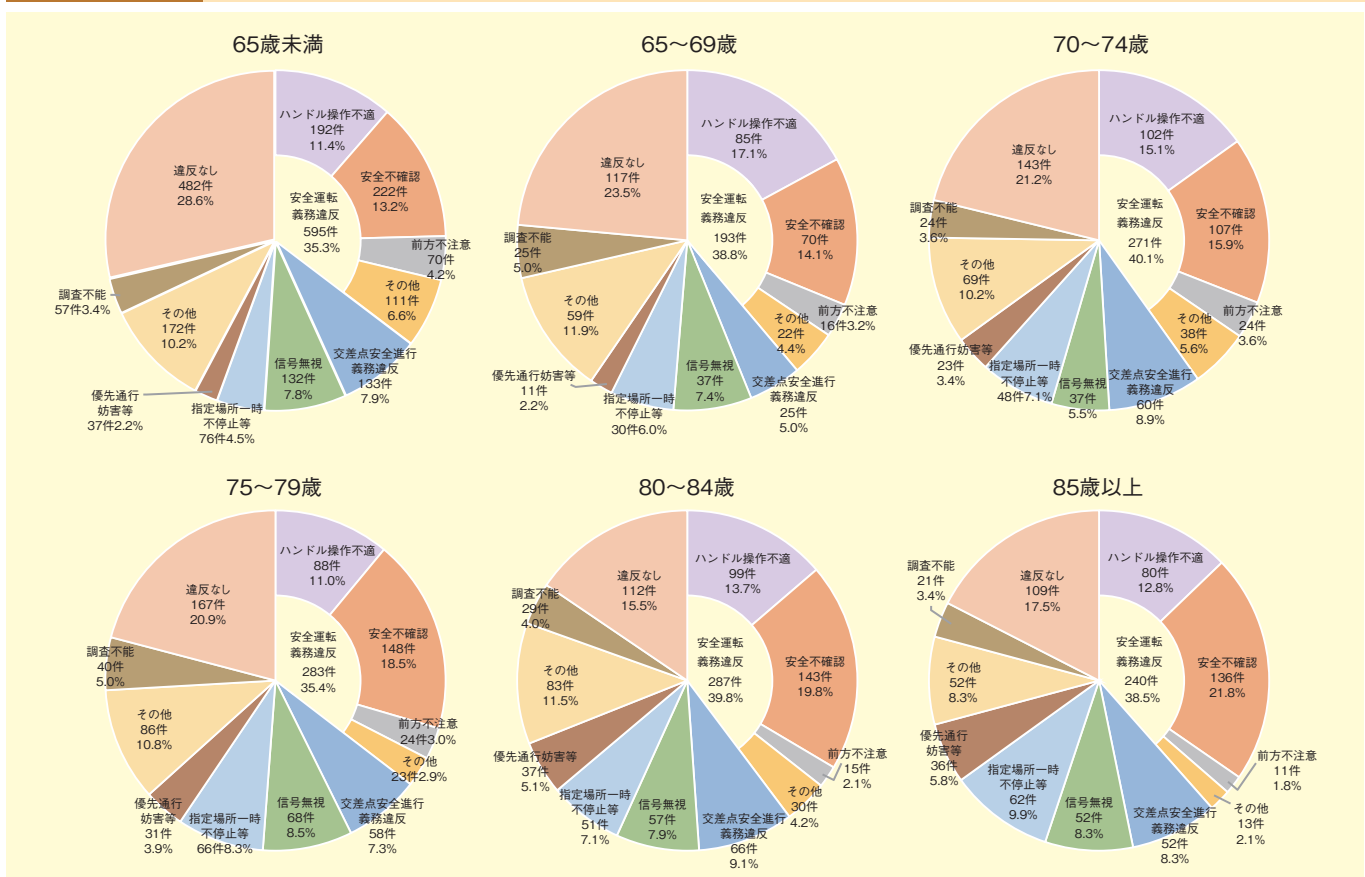
自転車乗用中に死亡した交通死亡事故について法令違反別の発生状況（平成25年～令和5年の合計）を見ると、65歳未満の者については、安全運転義務違反の割合が35.3%、交差点安全進行義務違反の割合が7.9%、信号無視の割合が7.8%と続いている。

65歳以上の者については、いずれの年齢層においても、安全運転義務違反の割合が約4割と最も高くなっている。また、年齢層によって割合は異なるもの

の、指定場所一時不停止等、信号無視、交差点安全進行義務違反といった交差点での交通死亡事故につながる違反の割合が高くなっている。

一方、違反なしの割合は、65歳未満の者が28.6%であるのに対し、65歳以上の者については、65～69歳が23.5%、70～74歳が21.2%、75～79歳が20.9%、80～84歳が15.5%、85歳以上が17.5%と年齢層が高くなるとともに違反なしの割合が低くなる傾向がある（特集-第26図）。

特集 - 第26図 自転車乗用中の法令違反別死亡事故件数と割合（年齢層別，平成25年～令和5年の合計）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 第1・第2当事者の合計。
 3 自転車相互事故については、第1・第2当事者それぞれの法令違反を1件として計上。
 4 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

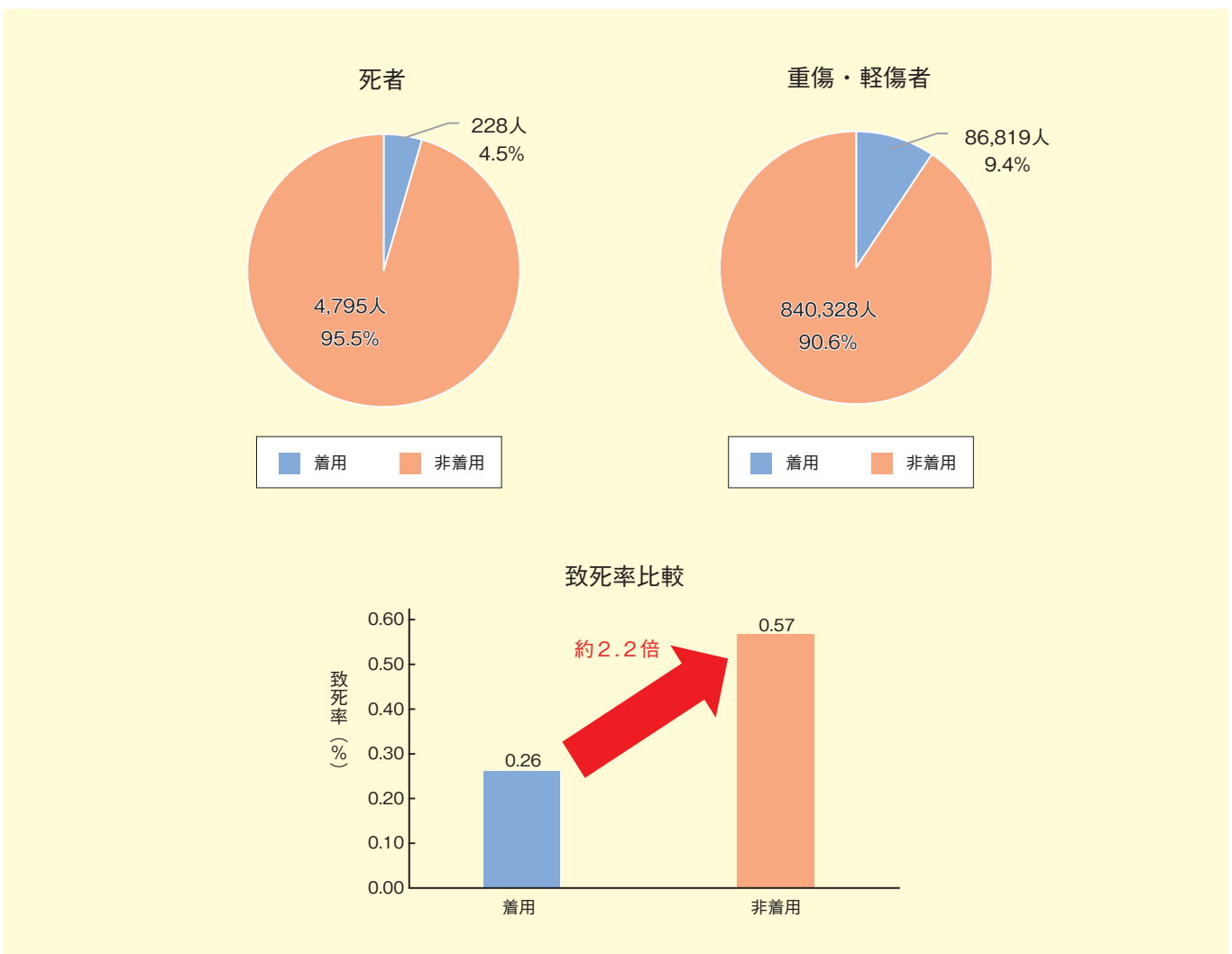
カ 乗車用ヘルメットの着用状況

乗車用ヘルメットの着用は、自転車利用者の頭部を保護し、交通事故発生時における被害軽減効果があり、乗車用ヘルメットを着用していなかった場合の致死率は、乗車用ヘルメットを着用していた場合の致死率の約2.2倍となっている（平成25年～令和5年の合計。特集-第27図）。

自転車利用者が死傷した交通事故について乗車用ヘルメットの着用率を見ると、令和5年4月に自転車利用者に対する乗車用ヘルメットの着用が努

力義務化されたことに伴い、いずれの年齢層においても5年の着用率は上昇している。令和5年の着用率は、65歳未満の者が14.7%であるのに対し、65歳以上の者については、65～69歳が10.2%、70～74歳が9.0%、75～79歳が7.9%、80～84歳が8.1%、85歳以上が8.8%となっており、65歳未満の者より低い水準となっているものの、4年の着用率から増加した割合は、65歳未満の者よりも大きくなっている（特集-第28図）。

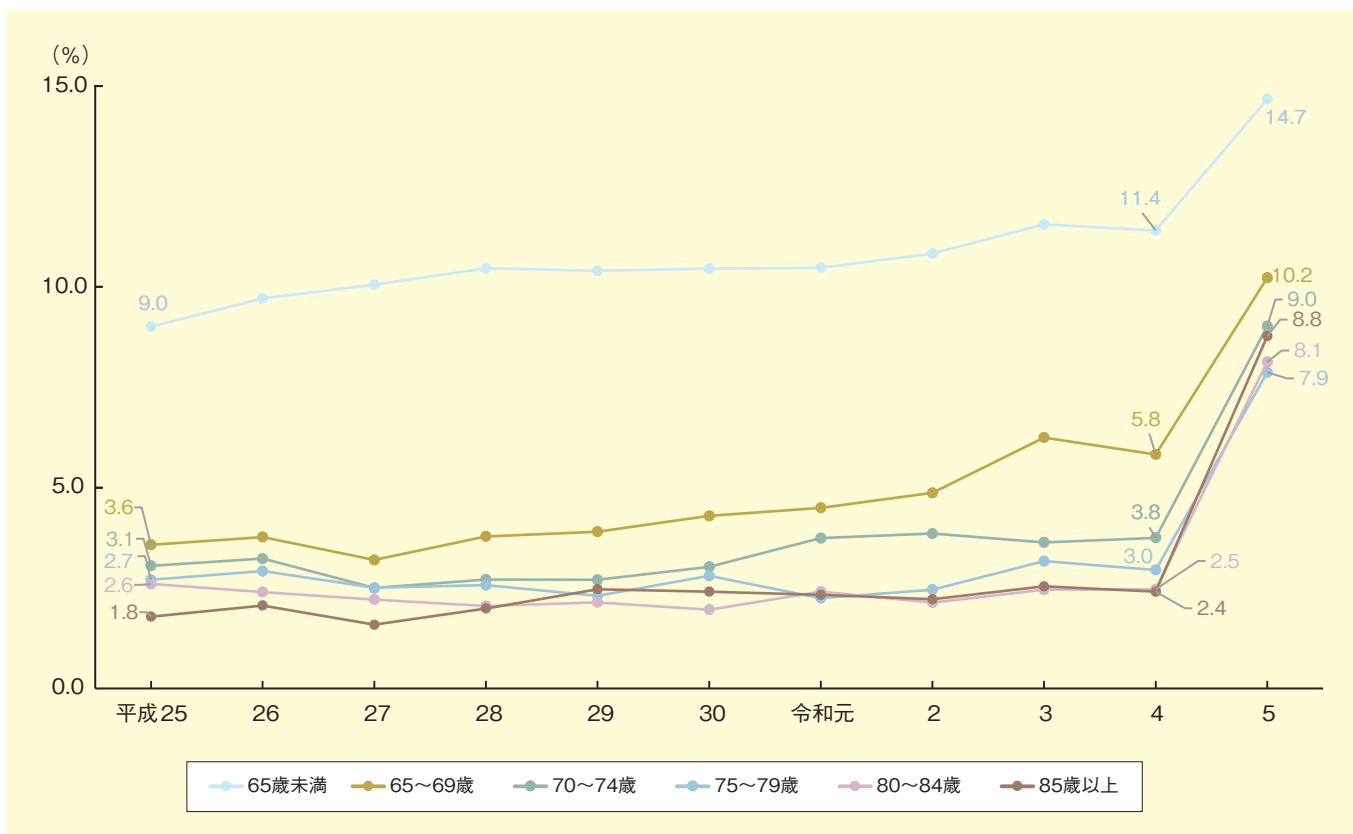
特集 - 第27図 ヘルメット着用状況別死傷者数・致死率（平成25年～令和5年の合計）



注 1 警察庁資料による。

注 2 「致死率」とは、死傷者のうち死者の占める割合をいう。

特集 - 第 28 図 年齢層別ヘルメット着用率の推移



注 1 警察庁資料による。
 2 「ヘルメット着用率」とは、自転車乗用中死傷者におけるヘルメット着用者の割合をいう。

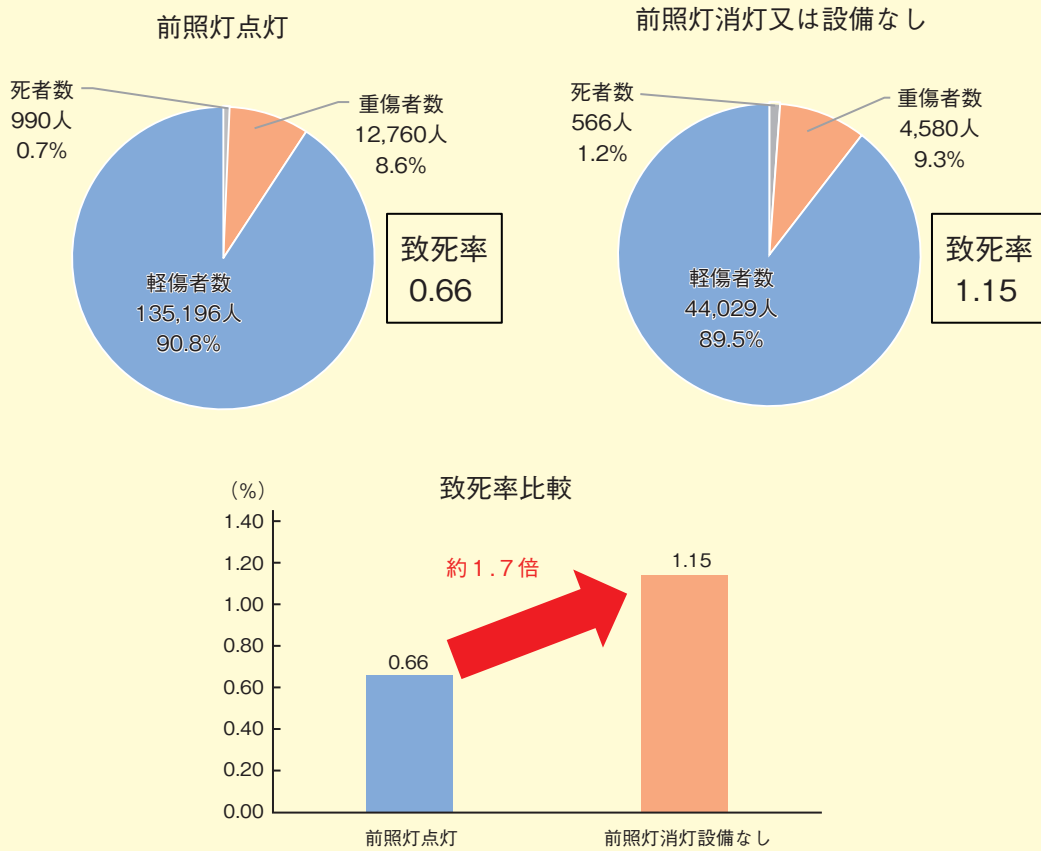
キ 前照灯の点灯状況

夜間、自転車で道路を走るときに前照灯を点灯することは、前方の安全確認だけでなく、歩行者や自動車に自転車の存在を知らせるためにも有効であり、夜間の交通事故発生時における前照灯消灯又は設備が無い場合の致死率は、前照灯を点灯していた場合の致死率の約1.7倍となっている(平成25年～令和5年の合計。特集-第29図)。

自転車利用者が死傷した交通事故について前照

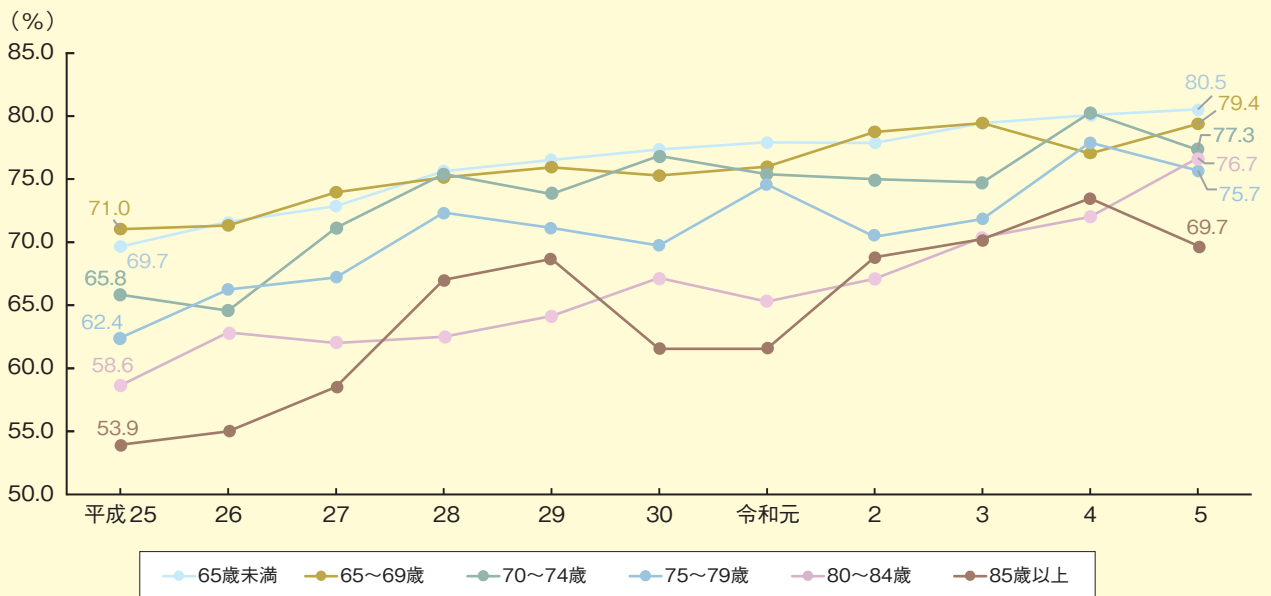
灯の点灯率の推移を年齢層別に見ると、振れはあるものの、おおむねどの年齢層でも上昇傾向が見られる。年齢層別に比較してみると、65歳未満の者の点灯率は、70～80%前後で推移し、65～69歳もほぼ同水準である。70歳以上は年齢が上がるにつれて点灯率が低下する傾向にあるが、令和5年の点灯率は、おおむね70%を超えている(特集-第30図)。

特集 - 第29図 夜間前照灯点灯状況別死傷者数・致死率（平成25年～令和5年の合計）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 第1・第2当事者の合計。
 3 「致死率」とは、死傷者のうち死者の占める割合をいう。

特集 - 第30図 年齢層別夜間前照灯点灯率の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 第1・第2当事者の合計。
 3 「夜間前照灯点灯率」とは、自転車乗用中死傷者における夜間前照灯点灯者の割合をいう。

ク 交通事故防止対策の必要性

これらを踏まえると、高齢の自転車利用者は、交差点を進行する際に、左右から進行してくる車両に対する安全確認が十分に行えていない可能性があるほか、安全に進行できると判断して進行し始めても、加齢による身体機能の変化等により思うように進行することができず、交差点を通過し終わる前に左右から進行してくる車両と衝突している可能性が考えられる。特に、夜間、左からの進行車両と衝突する交通死亡事故が多く発生していることについては、高齢者は夜間は進行してくる車両全体がはっきりと見えないことが多く、進行してくる車両との距離を適切に判断できていない可能性が考えられる。

このほか、年齢層によって割合は異なるものの、

自転車乗用中に死亡した高齢者に法令違反があることや、乗車用ヘルメットの着用率が低いことも高齢の自転車利用者の交通事故死者数が多い要因の一つとして考えられる。また、夜間における前照灯点灯率は、65歳以上のいずれの年齢層においても5割を超える水準で推移しているものの、年齢層によって差があり、前照灯消灯又は設備が無い場合と点灯時の致死率に相応の差があることを踏まえれば、点灯率を更に向上させる必要がある。

このため、高齢者に対し、自転車を利用する際の交通ルールの遵守、加齢に伴う身体機能の変化等を自覚した運転等が行われるよう交通安全教育、広報啓発等を行っていく必要がある。

第3節 高齢運転者による交通死亡事故の状況

1 高齢運転者による交通死亡事故の発生状況

65歳以上の運転者による交通死亡事故件数の推移を年齢層別に見ると、平成25年と比較して令和5年の交通死亡事故件数は、全ての年齢層において減少しているものの、85歳以上の運転者による交通死亡事故件数は、他の年齢層の運転者による交通死亡事故件数と比較して減少率が小さい(特集-第31図)。

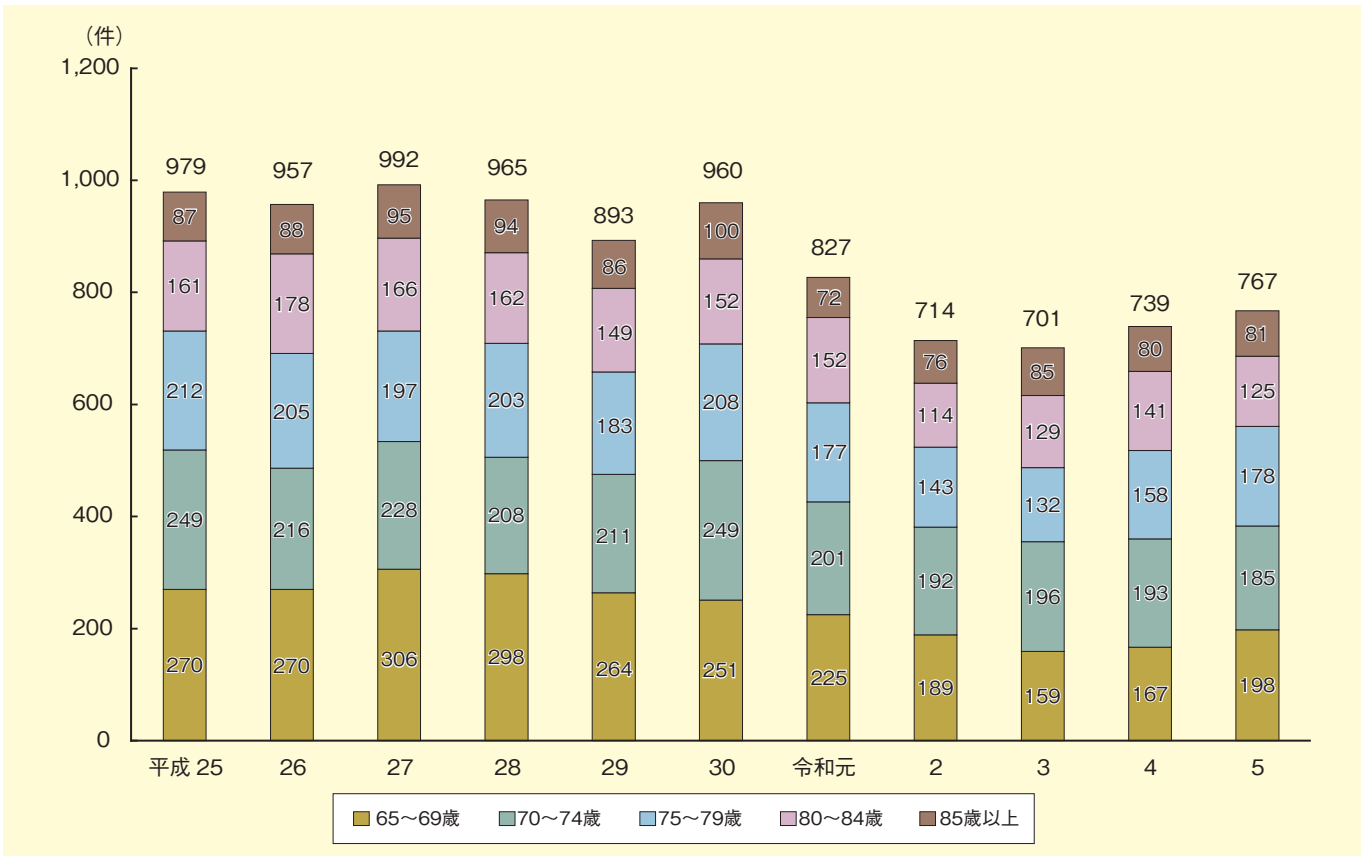
このため、交通死亡事故件数全体に占める65歳以上の運転者による交通死亡事故件数の割合の推移を、平成25年と令和5年の比較で見ると、65歳以上の運転者による交通死亡事故件数の割合が7ポイント以上増加し、どの年齢層でも増加が見られる(特集-第32図)。

免許人口10万人当たり交通死亡事故件数の推

移を年齢層別に見ると、全年齢層の件数は、平成25年が472件であるのに対し、令和5年は287件と減少している。

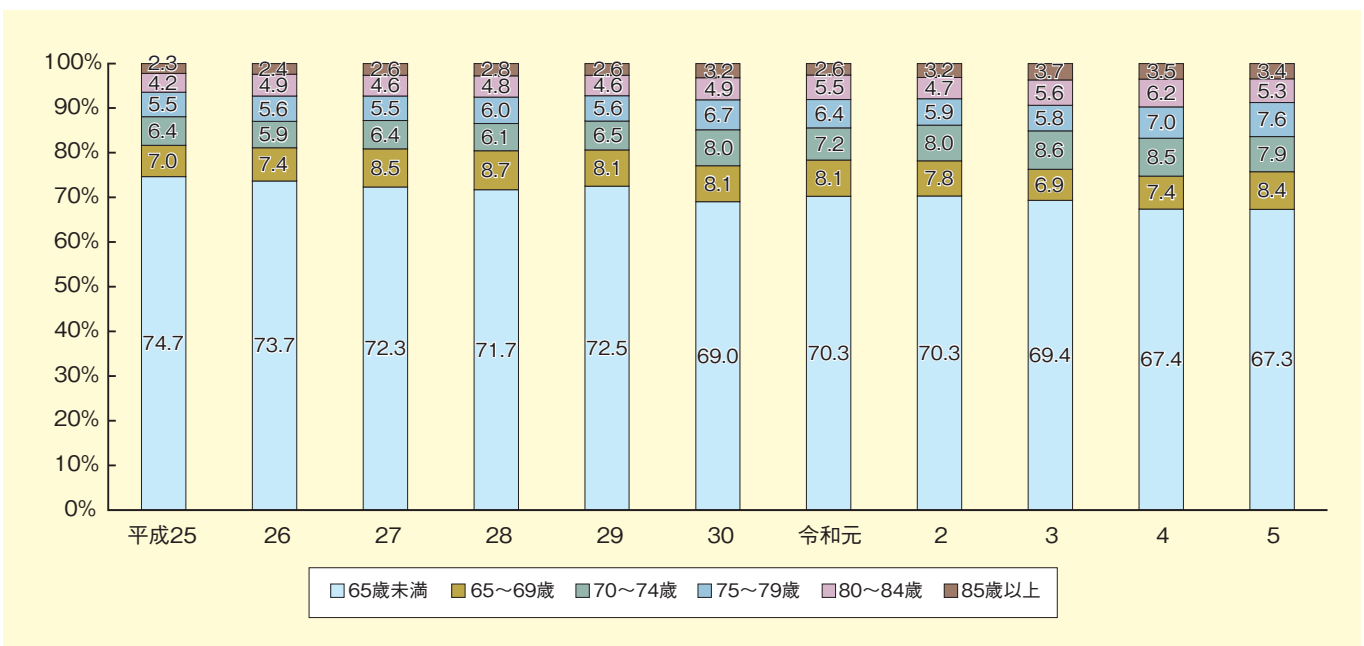
65歳以上の運転者の件数は、年齢層が高くなるとともに多くなる傾向にある。特に80～84歳及び85歳以上の運転者については、令和5年はそれぞれ全年齢層の件数の約2.0倍、約3.4倍となっている。こうした傾向は、平成25年と令和5年を比較しても変わらないが、65～69歳、70～74歳、75～79歳、80～84歳及び85歳以上の運転者の件数は、平成25年がそれぞれ4.14件、5.44件、8.27件、12.82件、20.26件であるのに対し、令和5年は、それぞれ3.18件、2.92件、4.19件、5.67件、9.75件と減少している(特集-第33図)。

特集 - 第31図 65歳以上の運転者による年齢層別交通死亡事故件数の推移（第1当事者・原付*以上）



注 1 警察庁資料による。
2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

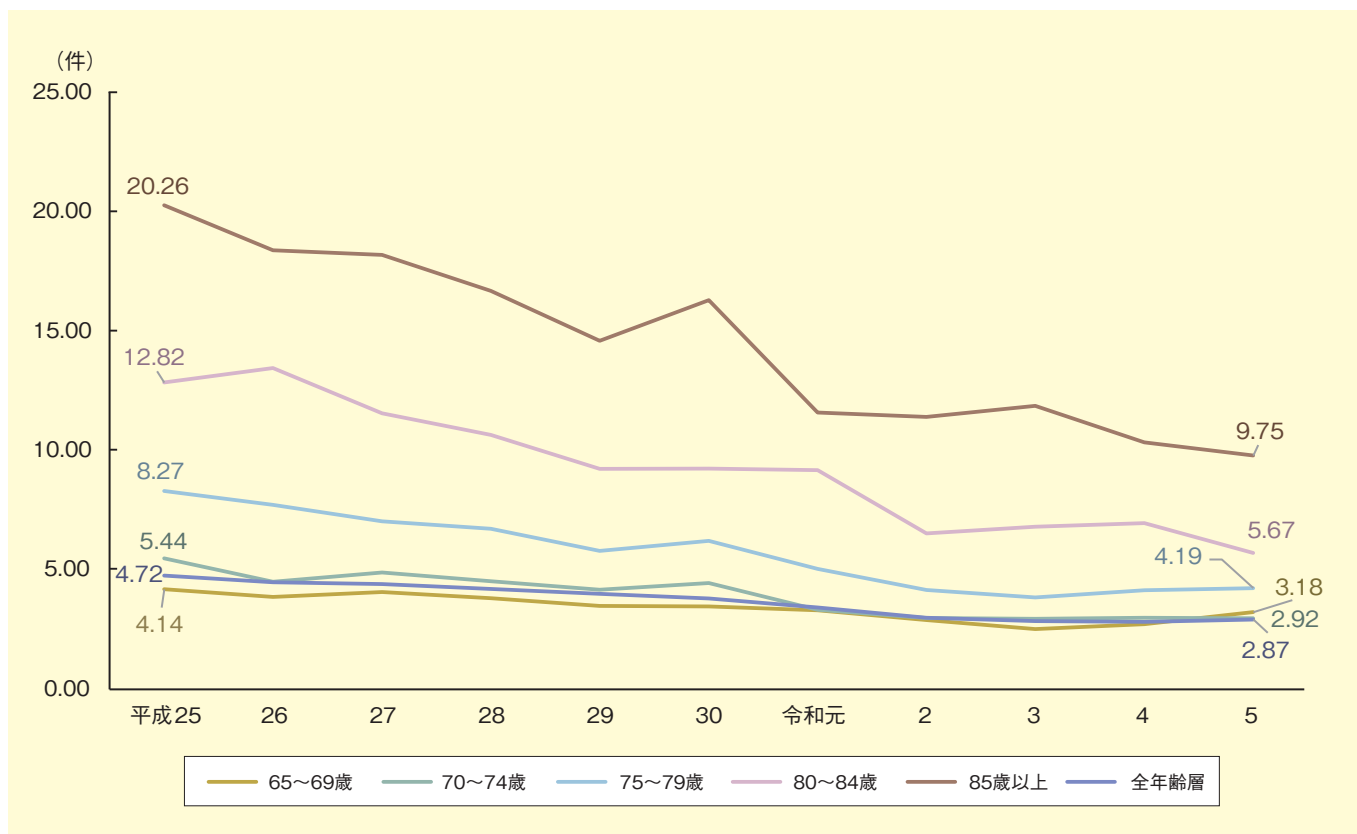
特集 - 第32図 年齢層別交通死亡事故件数の割合の推移



注 1 警察庁資料による。
2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。
3 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

*令和5年中の「原付」は、一般原動機付自転車及び特定小型原動機付自転車をいう。

特集 - 第 33 図 免許人口10万人当たり65歳以上の運転者による年齢層別交通死亡事故件数の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 算出に用いた免許保有者数は各年12月末の値である。
 3 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

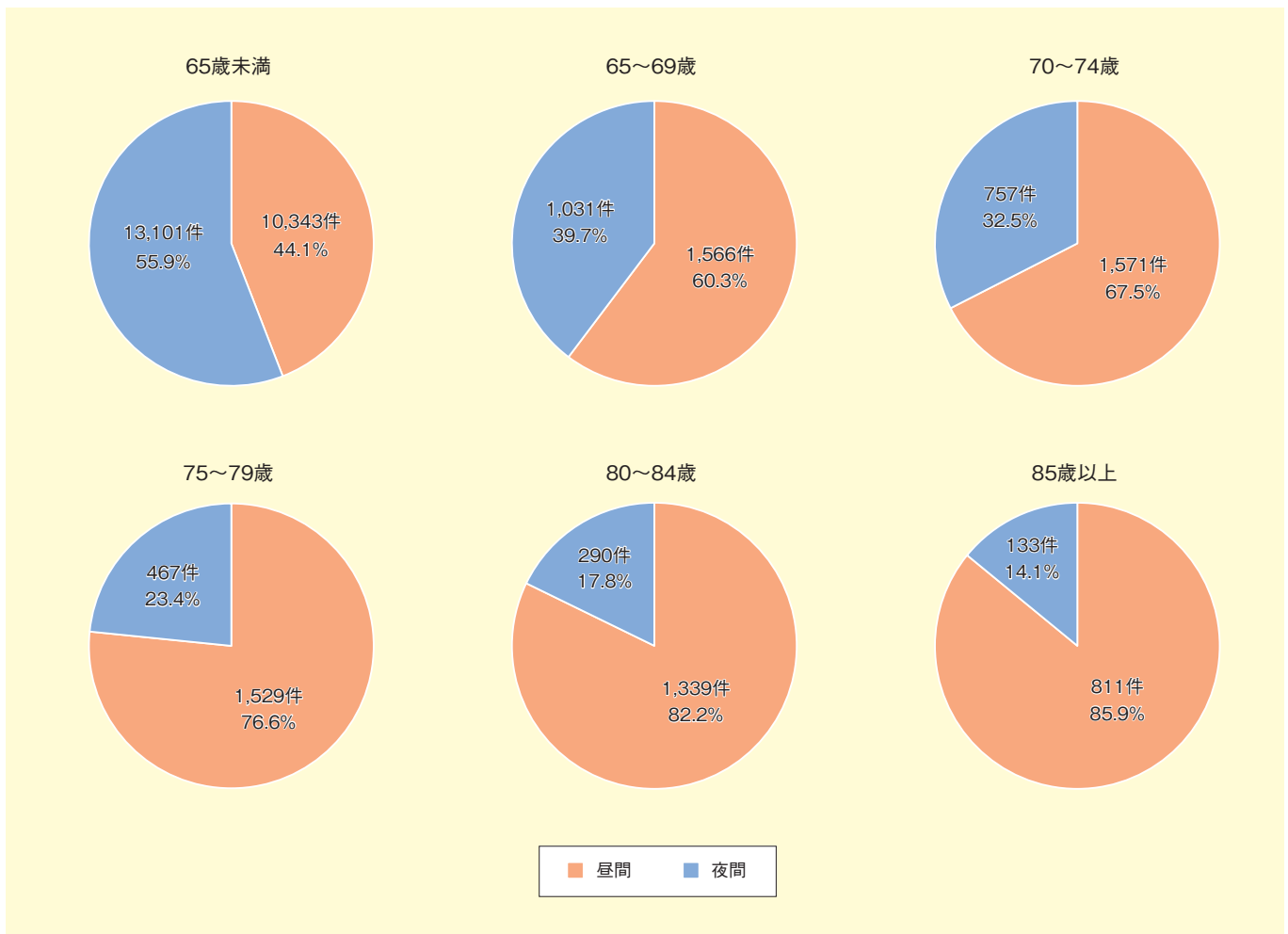
2 高齢運転者による交通死亡事故の特徴

(1) 昼夜別に見た発生状況

交通死亡事故の昼夜別発生状況（平成25年～令和5年の合計）を見ると、65歳未満の運転者による交通死亡事故については、昼間と比較して夜間における交通死亡事故件数が多くなっており、夜間における交通死亡事故件数の割合は、55.9%となっている。

一方、65歳以上の運転者による交通死亡事故については、夜間よりも昼間における交通死亡事故件数が多くなっており、昼間における交通死亡事故件数の割合は、65～69歳が60.3%、70～74歳が67.5%、75～79歳が76.6%、80～84歳が82.2%、85歳以上が85.9%と、年齢層が上がるとともに高くなっている（特集-第34図）。

特集 - 第34図 昼夜別交通死亡事故件数と割合（年齢層別、平成25年～令和5年の合計）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

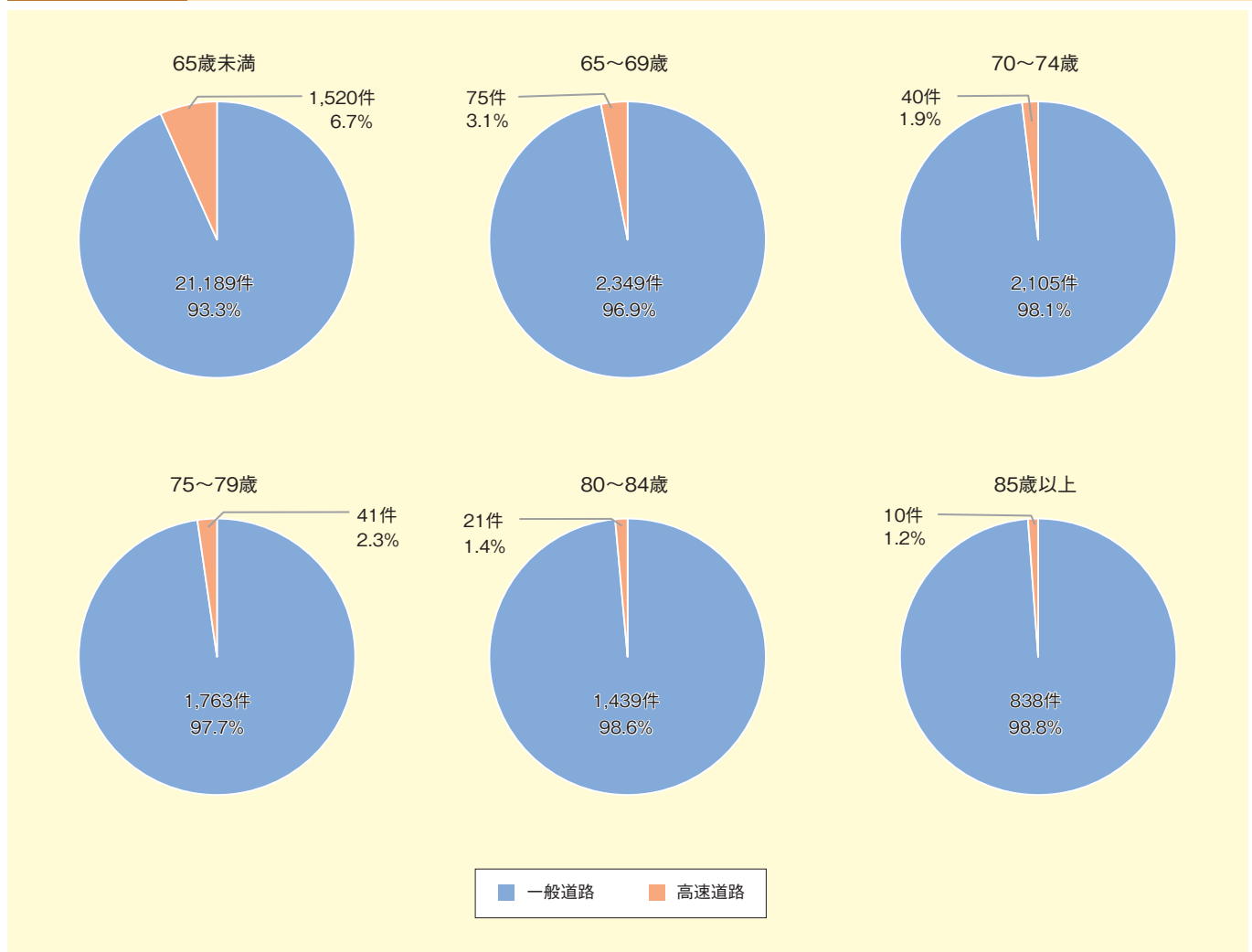
(2)道路種類別に見た発生状況

交通事故の道路種類別発生状況（平成25年～令和5年の合計）を見ると、65歳未満の運転者及び65歳以上の運転者による交通事故のいずれについても、高速道路よりも一般道路における交通事故件数が多い。

また、交通事故件数全体に占める一般道路

における交通事故件数の割合は、65歳未満の運転者による交通事故については93.3%、65歳以上の運転者による交通事故については、65～69歳が96.9%、70～74歳が98.1%、75～79歳が97.7%、80～84歳が98.6%、85歳以上が98.8%となっており、65歳以上の運転者の方がより高い割合になっている（特集-第35図）。

特集 - 第35図 道路種類別交通事故件数と割合（年齢層別、平成25年～令和5年の合計）



注 1 警察庁資料による。
 2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

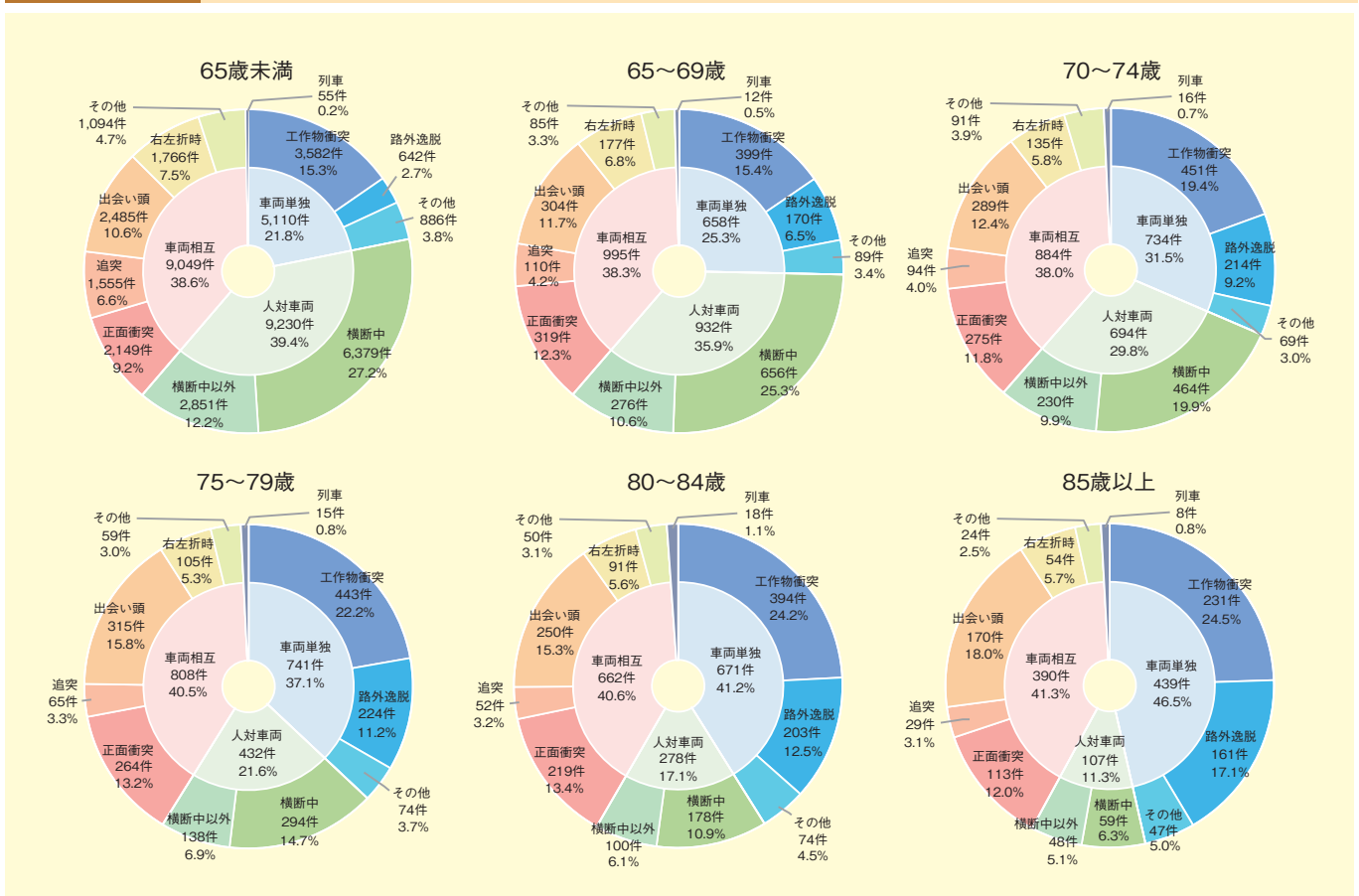
(3)事故類型別に見た発生状況

交通死亡事故を事故類型別（平成25年～令和5年の合計）に見ると、65歳未満の運転者による交通死亡事故と比較して、65歳以上の運転者による交通死亡事故については、年齢層が高くなるとともに車両単独事故による交通死亡事故件数の占める割合が高くなっている。具体的類型としては、道路を進行中に運転を誤って車線を逸脱し電柱や

家屋等に衝突するといった工作物衝突や、車線を逸脱し崖下に転落するなどの路外逸脱による交通死亡事故件数の占める割合が高くなっている。

また、車両相互事故における出会い頭や正面衝突による交通死亡事故件数が占める割合も高く、これらの傾向は、75～79歳、80～84歳及び85歳以上の運転者による交通死亡事故において顕著になっている（特集-第36図）。

特集 - 第36図 交通死亡事故の事故類型比較（年齢層別、平成25年～令和5年の合計）



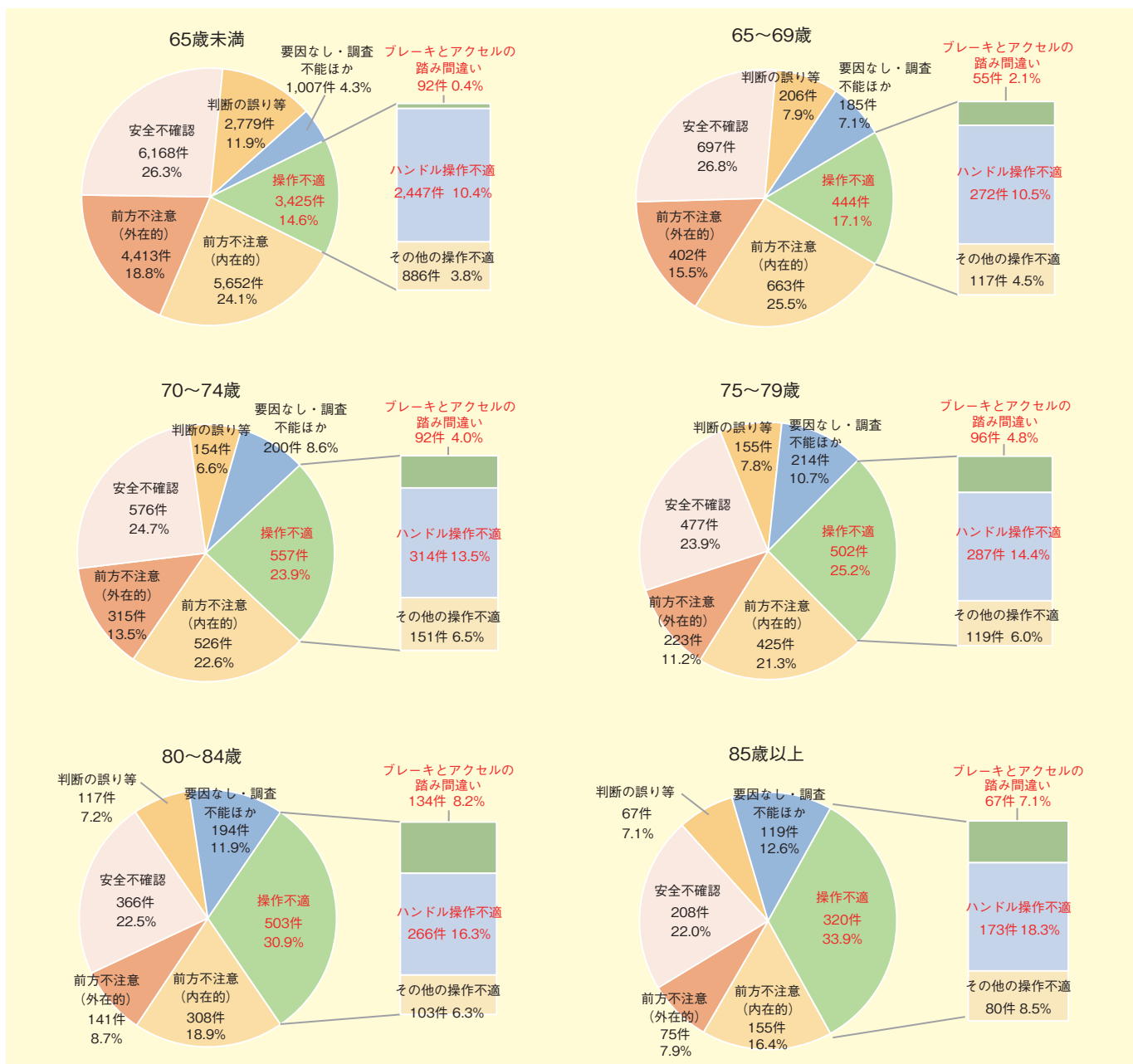
- 注 1 警察庁資料による。
- 2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。
- 3 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とまらない。

(4)人的要因別に見た発生状況

交通死亡事故の人的要因（平成25年～令和5年の合計）を見ると、65歳未満の運転者による交通死亡事故と比較して、65歳以上の運転者による交通死亡事故については、年齢層が高くなるとともに操作不適による交通死亡事故件数が占める割合が高くなっており、75～79歳、80～84歳及び85歳以上の年齢層においては、それぞれ最も高い割合を占めている。

また、操作不適による交通死亡事故のうち、ハンドル操作不適や、ブレーキとアクセルの踏み間違いによる交通死亡事故件数が占める割合が高くなっており、特にブレーキとアクセルの踏み間違いによる交通死亡事故については、80～84歳及び85歳以上の運転者による交通死亡事故件数全体に占める割合が、65歳未満の運転者による交通死亡事故件数全体に占める割合のそれぞれ約20.5倍、約17.8倍になっている(特集-第37図)。

特集 - 第37図 交通死亡事故の人的要因比較（年齢層別、平成25年～令和5年の合計）



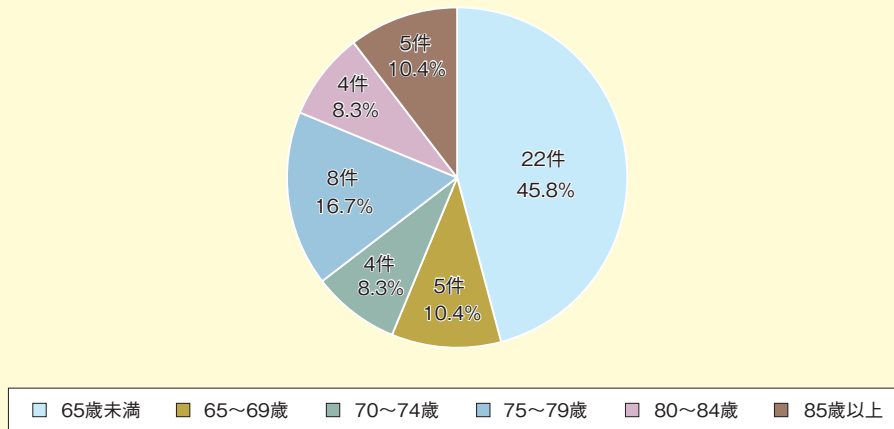
注 1 警察庁資料による。
 2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。
 3 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

(5) 高速道路における逆走に起因する交通死亡事故の発生状況

高速道路における逆走に起因する交通死亡事故の発生状況（平成25年～令和5年の合計）を見ると、65歳未満の運転者による交通死亡事故件数が

占める割合が45.8%であるのに対し、65歳以上の運転者による交通死亡事故件数が占める割合は54.2%となっており、半数以上を占めている（特集-第38図）。

特集 - 第38図 高速道路での逆走に起因する交通死亡事故の発生状況（年齢層別、平成25年～令和5年の合計）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。
 3 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とならない。

(6) 交通事故防止対策の必要性

これらを踏まえると、高齢者の特性として、個人差はあるものの、一般的に加齢により身体機能や認知機能が低下するとされており、こうした身体機能や認知機能の変化が運転行動に影響を及ぼし、車両単独事故による交通死亡事故や、車両相互事故の出会い頭及び正面衝突による交通死亡事故の割合を高くしているほか、ハンドル操作の誤りや、ブレーキとアクセルの踏み間違いといった

運転操作自体に要因がある交通死亡事故の割合を高くしている可能性が考えられる。

このため、加齢に伴う身体機能や認知機能の低下を踏まえた高齢運転者対策の強化や教育の充実、高齢運転者の交通事故防止に資する先進安全技術の開発や普及促進、安全に運転できる道路交通環境の整備、運転に不安を覚える高齢者への支援、自らの運転によらなくても安心して移動できる手段の確保等に取り組んでいく必要がある。