

交通事故死傷者数の減少と高齢者事故

調査研究部 濱田 健司

これまでJA共済はJAとともに、社会貢献活動として交通事故の予防や被害者対策等の交通事故対策活動を、長年にわたり推進してきた。さらには行政・地域と連携をはかることで、交通事故の低減に一定程度貢献してきたといえるであろう。

特集1の記事に寄せて、ここでは交通事故死傷者数と高齢者事故の推移について概観してみたい。

1. 平成20年の交通事故死傷者が減少

今年の交通事故死亡者数は8年連続で減少した。

平成20年の死亡者数は5,155人で、昨年より589人減となった。負傷者数も前年比8.6%減の94万5,504人となった。合計の死傷者数は平成10年以来、10年ぶりに100万人を下回った。

2. 事故全体に占める65歳以上の高齢者事故死傷者割合が上昇

だが、一般にいわれる通り、交通事故死傷者が減少する中、事故全体に占める高齢者による事故死傷者割合は高まる傾向にある。

図1. 事故死者数と65歳以上の占める割合

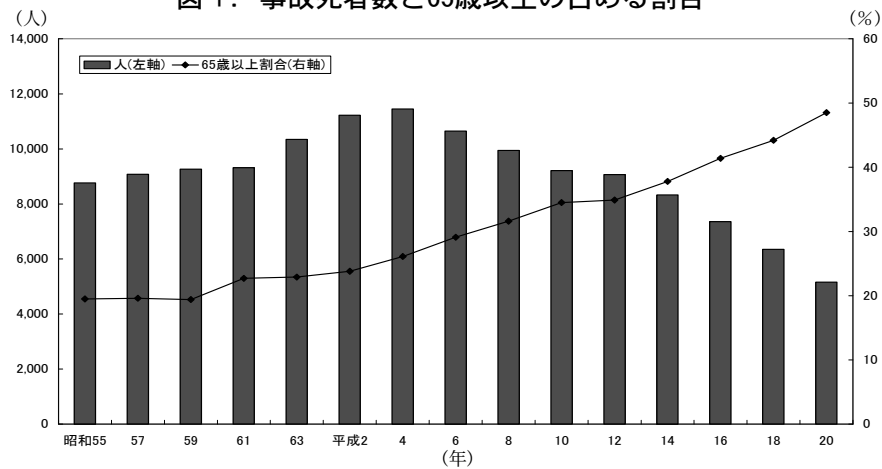
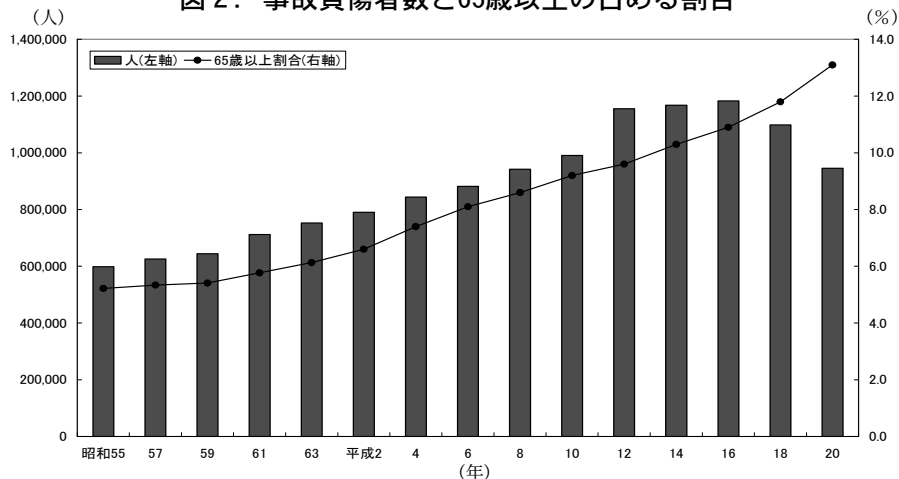


図2. 事故負傷者数と65歳以上の占める割合





3. 高齢化率の上昇、運転免許保有高齢者の増加

我が国においては急速に少子高齢化がすすんでいるが、高齢者数の増加と高齢化率の上昇に伴い、免許を保有する高齢者の数や割合も増加している。こうしたことが高齢者による事故数・事故割合の増加傾向の背景にあると考えられる。

表 1. 年齢別運転免許保有者数の推移

年齢	単位:千人			
	平成5	平成10	平成15	平成20
16～19歳	2,274	1,850	1,575	1,182
20～24歳	8,244	7,586	6,411	5,647
25～29歳	7,763	8,983	8,323	7,035
30～34歳	7,078	7,924	9,157	8,483
35～39歳	6,946	7,185	7,981	9,214
40～44歳	8,258	7,019	7,200	7,982
45～49歳	7,331	8,296	7,000	7,164
50～54歳	5,934	7,312	8,220	6,927
55～59歳	4,498	5,858	7,169	8,060
60～64歳	3,430	4,362	5,641	6,926
65～69歳	2,256	3,220	4,056	5,295
70歳以上	1,682	3,139	4,735	6,532

注) 警察白書、運転免許統計

4. 自動車は高齢者にとって重要な移動手段

60歳以上の高齢者の主な移動手段をみると、徒歩が約6割を占め、その次に多いのが自分で運転する自動車で約4割となっている。

る。自動車については、運転する頻度が「ほぼ毎日」が64%にも達し、また「週2、3回」も26%と、高齢者にとって、自動車がいかに重要な移動手段となっているかが分かる。

表 2. 60歳以上の外出方法

	単位:%
徒歩	57.7
自分で運転する自動車	38.9
自転車	30.2
家族などの運転する自動車	23.9
バス	18.8
電車	16.8
タクシー	8.9
バイク、スクーター	4.8
車いす	0.8
電動三輪車	0.5
その他	1.4

資料)「平成17年高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果」

表 3. 60歳以上の自動車運転頻度

	単位:%
ほとんど毎日運転する	64.1
週に2、3回は運転する	25.5
週に1回ぐらいは運転する	7.0
月に数回しか運転しない	2.7
年に数回しか運転しない	0.5
無回答	0.1

資料)「平成17年高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果」

表 4. 年齢層別人口10万人当たり死者数の推移 (各年12月末)

年齢層別	年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	増減数			増減率			指数		人口(19年推計人口)	
		増減数	増減率	指数	増減数	増減率	指数	増減数	増減率	指数	(千人)	構成率										
15歳以下		1.54	1.29	1.14	1.36	1.31	1.16	1.15	0.96	0.84	0.71	0.69	-0.03	-3.78	45	18,506	14.5					
16～19歳	16～19歳	12.08	11.05	10.85	10.04	10.12	8.27	7.41	5.84	6.81	5.83	5.15	-0.68	-11.72	43	5,068	4.0					
	20～24歳	10.50	9.53	10.07	9.44	8.68	6.94	6.49	6.58	5.56	5.01	4.01	-1.00	-19.95	38	7,238	5.7					
16～24歳		11.14	10.14	10.39	9.69	9.29	7.50	6.88	6.27	6.09	5.35	4.48	-0.87	-16.31	40	12,306	9.6					
25～29歳		6.54	6.55	6.08	6.03	5.55	5.27	4.61	4.16	3.70	3.32	2.69	-0.63	-18.83	41	7,795	6.1					
30～39歳		4.17	4.35	4.70	4.80	4.33	3.82	3.94	3.48	2.96	2.53	2.26	-0.26	-10.49	54	18,790	14.7					
40～49歳		4.33	4.52	4.64	4.21	4.16	3.99	3.57	3.42	2.99	2.90	2.61	-0.28	-9.75	60	15,954	12.5					
50～59歳		6.48	6.75	6.55	6.11	5.51	4.98	4.77	4.68	4.28	3.50	3.07	-0.42	-12.14	47	18,485	14.5					
60～64歳		9.08	8.31	9.07	7.54	7.25	6.87	6.56	5.81	5.52	4.21	4.23	0.01	0.32	47	8,472	6.6					
65～74歳	65～74歳	12.71	12.10	11.57	11.22	10.57	10.18	9.50	8.98	8.19	7.56	6.63	-0.93	-12.32	52	14,761	11.6					
	75歳以上	21.22	20.23	19.98	19.51	18.20	17.19	16.48	15.22	14.28	13.44	11.96	-1.48	-10.99	56	12,704	9.9					
65歳以上		16.06	15.33	14.94	14.61	13.75	13.16	12.53	11.75	10.94	10.25	9.10	-1.15	-11.24	57	27,465	21.5					
合計		7.30	7.12	7.16	6.89	6.54	6.04	5.77	5.38	4.97	4.50	4.03	-0.46	-10.25	55	127,771	100.0					
(再掲)																						
20～29歳		8.53	8.00	7.97	7.61	6.99	6.04	5.48	5.29	4.57	4.12	3.33	-0.80	-19.34	39	15,033	11.8					
70歳以上		18.63	17.98	17.34	17.03	16.00	15.02	14.63	13.47	12.58	11.80	10.47	-1.33	-11.26	56	19,627	15.4					

注 1 増減数(率)は、平成19年と比較した値である。

2 指数は、平成10年を100とした場合の平成20年の値である。

3 算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「10月1日現在推計人口」または「国勢調査結果」による。

資料)「交通事故統計(平成21年8月末)」(警察庁)

表 5. 年齢層別人口10万人当たり負傷者数の推移（各年12月末）

年齢層別	年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	増減数	増減率	指数	人口(19年推計人口)	
																(千人)	構成率
15歳以下		368.3	392.4	425.5	447.3	457.3	465.1	473.0	465.5	437.6	427.0	394.9	-32.1	-7.5	107	18,506	14.5
16～19歳	16～19歳	1,432.5	1,503.6	1,687.8	1,693.8	1,639.7	1,584.1	1,547.6	1,520.9	1,419.8	1,370.6	1,248.0	-122.6	-8.9	87	5,068	4.0
	20～24歳	1,566.8	1,637.6	1,831.0	1,905.4	1,853.4	1,840.1	1,814.5	1,756.4	1,699.7	1,539.1	1,354.7	-184.4	-12.0	86	7,238	5.7
16～24歳		1,512.6	1,583.4	1,772.4	1,816.9	1,763.4	1,732.2	1,702.5	1,658.5	1,582.0	1,469.0	1,310.7	-158.2	-10.8	87	12,306	9.6
25～29歳		1,254.6	1,332.2	1,474.6	1,509.4	1,447.9	1,450.1	1,444.9	1,418.6	1,371.8	1,286.9	1,171.7	-115.2	-9.0	93	7,795	6.1
30～39歳		900.7	982.0	1,114.4	1,180.9	1,175.8	1,213.6	1,224.0	1,193.9	1,151.2	1,051.5	966.1	-85.4	-8.1	107	18,790	14.7
40～49歳		708.0	750.4	826.6	863.2	865.4	913.8	944.1	955.7	928.4	902.7	844.7	-58.0	-6.4	119	15,954	12.5
50～59歳		765.8	813.6	859.2	858.1	837.8	858.9	849.8	842.7	805.9	729.3	667.4	-61.9	-8.5	87	18,485	14.5
60～64歳		648.4	678.9	745.7	757.0	769.3	772.7	798.7	746.2	692.7	704.8	667.6	-37.2	-5.3	103	8,472	6.6
65～74歳	65～74歳	525.8	555.9	606.7	608.6	617.5	629.5	634.5	629.7	614.2	594.2	546.0	-48.2	-8.1	104	14,761	11.6
	75歳以上	356.5	370.6	396.4	391.6	392.2	393.2	398.6	382.2	371.5	360.1	338.3	-21.8	-6.1	95	12,704	9.9
65歳以上		459.1	482.4	522.4	519.8	523.6	529.1	532.1	519.6	504.5	487.1	449.9	-37.2	-7.6	98	27,465	21.5
合計		785.2	830.4	912.3	930.4	917.5	927.1	927.1	905.8	859.5	809.6	740.0	-69.6	-8.6	94	127,771	100.0
(再掲)																	
20～29歳		1,411.4	1,481.1	1,643.3	1,692.5	1,633.6	1,629.2	1,616.1	1,577.0	1,526.0	1,407.2	1,259.8	-147.4	-10.5	89	15,033	11.8
70歳以上		410.0	428.0	458.6	453.0	458.6	462.3	469.4	456.2	442.7	429.8	398.5	-31.3	-7.3	97	19,627	15.4

注1 増減数(率)は、平成19年と比較した値である。
 2 指数は、平成10年を100とした場合の平成20年の値である。
 3 算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「10月1日現在推計人口」または「国勢調査結果」による。
 資料)「平成20年中の交通事故の発生状況」(警察庁)

5. 10万人当たりの65歳以上高齢者による事故件数は低下

前述の通り、事故全体に占める高齢者による事故死傷者の割合は高まる傾向にあるが、実は10万人当たりの高齢者の事故死者および負傷者の推移^{注)}については年々低下傾向にあり、死者数は平成20年では平成10年に比べ16.06人から9.1人へと大きく減少している(負傷者数でみても平成16年以後は減少)。

つまり高齢者は他のドライバーと比べて必ずしも交通事故を起こしやすいというわけではない。また、高齢者の運転免許保有者数が一貫して増加していることを考慮すると、高齢者による交通事故は着実に減少しているといえる。

このことは、長年の行政や地域と連携したJAおよびJA共済の交通事故対策活動の一定の効果や、若者の運転免許保有者減少などにより、若い層とともに高齢者の交通事故のリスクが低下してきたと見ることができる。

注) 10万人当たりというのは、高齢化率等人口構成を考慮し、平準化した数値。

6. JAおよびJA共済による交通事故対策活動への期待

農山村地域においては、企業業績の不振や行政の財政難により、今後益々、公共交通手段の維持は厳しくなる。また、高齢化がよりすすむことで一層自動車の必要性が高まると考えられ、高齢者自身が被害者となる事故だけでなく、加害者となる事故も増加していくと考えられる。

このような中において、JAおよびJA共済は、これまで以上に地域において、行政、警察署、交通安全協会、学校、自治会等と連携をはかりながら、地域の交通安全に積極的かつ主体的に取り組んでいくことが求められる。

さらには、地域協同組合としての側面を持つJAには、社会貢献活動のひとつとして、中山間地域等における買い物・通院の交通手段の確保など生活支援面での期待も高まりつつある。「交通安全」の捉え方も地域事情を反映して多様化しつつあるが、JAおよびJA共済の役割は、今後も益々大きくなっていくであろう。