



統計から社会の実情を読み取る

第113回 高齢ドライバーによる交通事故の動向

本川 裕 | Honkawa Yutaka

アルファ社会科学(株)主席研究員

■東京大学農学部農業経済学科卒。助国民経研究協会常務理事研究部長を経て、現職。元立教大学兼任講師。農業、地域、産業、開発援助などの調査研究に従事。現在は、「社会実情データ図録」サイト(<http://www2.ttcn.ne.jp/honkawa/>)を主宰するかたわら地域・企業調査等を行う。著書に、「統計データはおもしろい!」(技術評論社、2010年)、『統計データが語る日本人の大きな誤解』(日本経済新聞出版社、2013年)、『なぜ、男子は突然、草食化したのか;統計データが解き明かす日本の変化』(同上、2019年)等。PRESIDENT Onlineにて連載を執筆中。



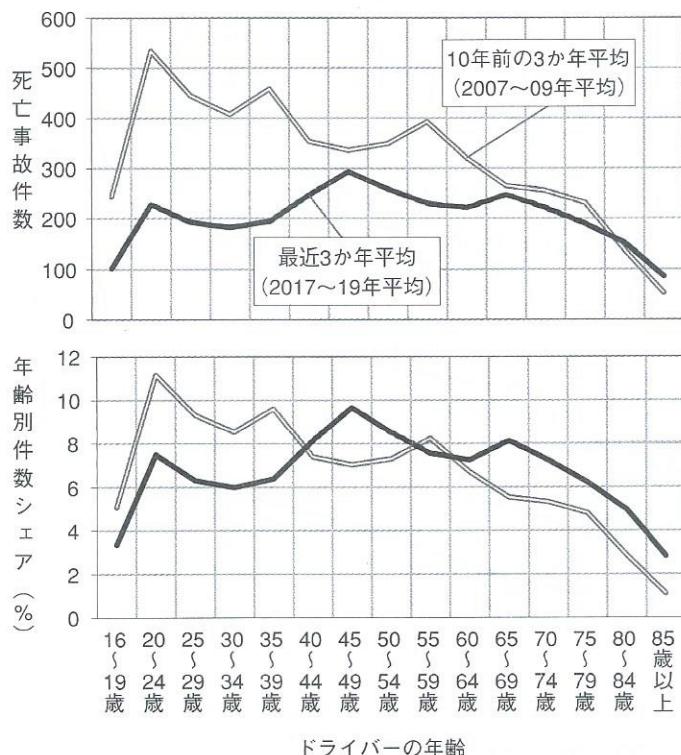
高齢ドライバーの交通事故は増えているか?

歩行者を巻き込んで高齢ドライバーが引き起こした痛ましい死亡事故が大きく報道され、運転能力の衰えた高齢者が引き起こす交通事故が増える一方であるという印象を国民に与えている。自らの運転能力を過信して免許を返納せず深刻な事故を引き起こす高齢者の身勝手さを非難する声も大きくなっている。

今回はこの点に関して統計データが何を語っているかを見ていこう。本当に高齢者が起こす死亡事故は増えているのであろうか。

警察庁はドライバーの年齢別の死亡交通事故の件数を公表している。この10年間の変化を図1で追った。

図1 高齢ドライバーの死亡交通事故は非高齢者と比べると増えている



資料) 警察庁「交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」

まず、図1上のグラフで死亡事故の件数の実数変化を示した。65歳以上の高齢ドライバーの死亡交通事故の件数レベルはほとんど変わっていないが、高齢者以外の事故件数が急減していることが分かる。

このために、年齢別の割合の変化を示した図1のグラフを見ると、65歳以上の高齢者の死亡交通事故の割合がいずれの5歳階級においてもかなり上昇していることが分かる。これが高齢ドライバーの引き起こす交通事故が件数的には増えていないのに、増えているという印象をもたらす大きな理由であることは間違いかろう。

高齢ドライバーの増加

65歳以上の高齢者ドライバーによる死亡交通事故の「割合」の上昇は、そもそも高齢者の人数自体が日本では非常な勢いで増加しているためである。そして、従来よりもクルマを運転する高齢者が増えているのがもう一つの大きな要因である。

図2 高齢ドライバーの増加



注) 各国60歳以上の男女が対象(施設入所者を除く)

資料) 内閣府「高齢者の生活と意識に関する国際比較調査」(各国2000~2015年)、内閣府「平成30年度高齢者の住宅と生活環境に関する調査結果」(日本2018年)

高齢者の人数や比率の上昇、すなわち高齢化的進展については、語られつくしている感があるので、ここではデータ掲載を省略し、むしろ、紹介されることの少ないクルマを運転する高齢者の増加についてのデータを図2に掲げた。

データは、ふだんの外出の際に自分が運転する乗用車を利用する60歳以上の高齢者の割合の変化である。2000年に日本の高齢者の割合は、まだ37.0%であったが、2018年には56.6%に達している。20年弱で5割以上の増加である。

ここではグラフにしてはいないが、こうした傾向は、データが得られる60歳以上のいずれの5歳階級においても同様である。最高齢区分の80歳以上でマイカー外出する割合は2005年の12.4%から2018年の26.4%へと倍増している。

これは、モータリゼーションの普及(特に地方圏での)によって、バスなどの公共交通機関が衰退し、マイカーを利用しないと買い物、通院などの日常生活を送りにくくなつたためである。パワステなどでクルマの運転が容易になる一方で、高齢者の肉体年齢が若返っていて、かなり高齢になっても運転が可能となっているのも一因であろう(これが若返っていると過信して事故を引き起こす高齢者の身勝手さの印象を一方で生じさせているのであるが)。

こうした状況は、日本だけの現象ではないことが図2を見れば明らかである。世界一の自動車大国である米国の高齢者のマイカー外出比率は日本を大きく上回る81.5%に達している。ドイツでも日本よりも高い値となっている。

米国においては、最高齢80歳以上のマイカー外出比率は2005年から2015年にかけて49.0%から71.7%へと上昇している。米国では80歳以上でも7割以上が自分でクルマを運転して外出しているのであり、日本の26.4%などまだ低い方だといえよう。

実は大きく低下している高齢者の事故率

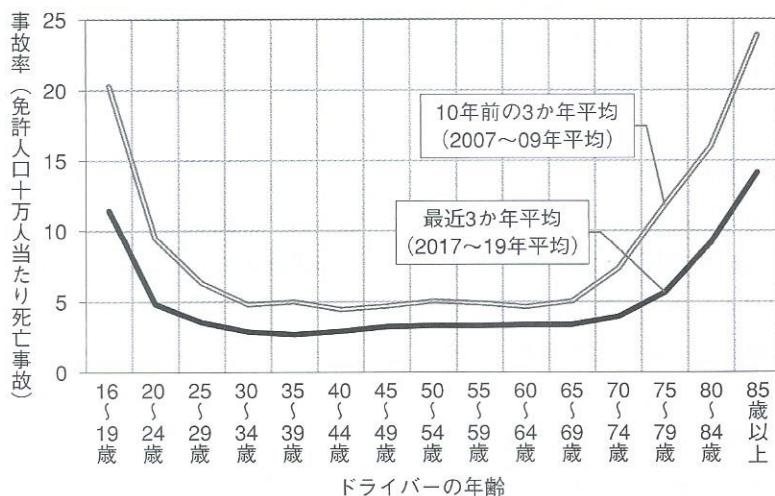
高齢ドライバーが増えているのに、高齢者の死亡事故は、全体の中での割合は増えているても、件数的には増えていないことを上で見た。そうであるなら、高齢者の事故率は大きく低下しているはずである。次にこの点をデータで確かめてみよう。

高齢ドライバーの死亡事故が本当に増えて

いるかを統計データとして確かめるためには、年齢別に、免許人口当たりの事故件数、すなわち「事故率」を計算してみなければならない。図3には、警察庁が公表しているこの計算の結果を示した。

年齢別の事故率はU字カーブを描いており、無茶をしがちな20歳代までの若い層と身心が衰えてくる70歳代以上の高齢者層とで事故が

図3 高齢ドライバーの事故率は大きく低下している



高齢ドライバーの毎年の事故率推移



資料) 警察庁「交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」

多いことが分かる。しかし、変化を見ると、すべての年齢層で死亡交通事故率が低下している中で、若い層と高齢者層のどちらも中間の年齢層以上に事故率は大きく低下しているというのが実態である。特に75歳以上の減少幅が大きい点が目立っている。

図3には、65歳以上の5歳階級別の事故率の毎年の推移も示しておいた。これを見ると、高齢になればなるほど事故率の低下傾向が著しいことが明確に理解される。要因としては、高齢者の身体能力の向上（若返り）が影響していると見られるが、そのほか、高齢者も交通安全に向け大いに努力している点を見逃すことができないだろう。

つまり、確かに、高齢者の事故率は非高齢者より高く、母数である高齢ドライバーの急増により、事故件数に占める高齢者の割合は上昇しているが、事故率はむしろ非高齢者より大きく低下しており、高齢者の身勝手さを非難して然るべき状況にはないのである。

そうだとすると何故、われわれは実態以上に高齢者が身勝手であると感じてしまうのであるか。この点を最後に考察してみよう。

高齢者が身勝手と感じてしまう理由

結論から言うと、「若者は身勝手でよく、高齢者は人のために生きるべき」という年齢別ロールモデルが一気に消失するという現代社会の変化が影響しているというのが私の見方である。

かつては、向こう見ずな若者は時代を切り開く存在として自分勝手が許され、経験を積んだ高齢者は、社会的な立場を重視すべき存在と見なされていた。また、若者は革新的、高齢者は保守的であるのが当然だった。

意識調査などによると、若者と高齢者のこうした役割意識の違いは大きく縮まっていることが示されている。ところが、かつての時代の高齢者イメージが刷り込まれた年代の人間にとっては、若者のような高齢者を見ると違和感を覚え「身勝手さ」を強く感じてしまうのである。

橋本治という文筆家がいる。東大紛争のさなか、「とめてくれるなおっかさん 背中のいちょうが泣いている 男東大どこへ行く」というコピーフラッシュを打った東京大学駒場祭のポスターで注目され、イラストレーターを経て、小説『桃尻娘』を振り出しに、文筆業に転じた経歴の人物であり、通り一遍な見方からは遠い辛口の評論で知られている。

しかし、そういう彼でも、最近の「おやじ系週刊誌」（週刊現代や週刊ポスト）を見て、森友学園問題や日大アメフト部の不適切タックル問題など政界やスポーツ界のスキャンダルが騒がれている中、そうした「社会に対する関心」が皆無となり、こうすれば資産運用や相続で損をしないなどという記事ばかりとなった紙面を知って愕然とし、「年取れば視野が狭くなるとは言うけれど、閉じつつある自分のことにしか関心を持てない男達が、ある程度の量確實にいることを知らされて、『それでいいのかよオ！』と言いたくなる」と書いている（『思いつきで世界は進む』筑摩書房、2019年、p.14）。

交通事故の事故率に見られるように、高齢者なりに努力し、決して人の迷惑を無視しているわけでもないのに、事故率が相対的に高いというだけで高齢者が「身勝手」だと感じてしまうのは、時代ギャップから生じた「期待される高齢者像」への過大評価から、ある意味、致し方がないことなのであろう。