

日交研シリーズ A-763
平成 30 年度自主研究プロジェクト
外国人及び余暇活動中の交通事故に関する研究
刊行：2022 年 12 月

外国人及び余暇活動中の交通事故に関する研究

Road traffic accident characteristics of foreign tourists and road users under leisure activities

主査：西田 泰（公財）交通事故総合分析センター
Yasushi Nishida

要 旨

近年、外国人観光客の受け入れ拡大政策により外国人旅行者は急増し、それに伴い外国人旅行者による交通事故も増加し、訪日外国人によるレンタカー事故等が話題となっている。また、青壮年に比べて余暇時間が多く、今後人口増加が見込まれることから、高齢者の余暇活動中の交通事故も増加すると考えられる。

そこで、交通事故統計データ等を使い、余暇活動（観光娯楽等）をキーワードに、観光目的の訪日外国人によるレンタカー運転中を含めた外国人の交通事故、日本人による観光娯楽等でのレンタカー及びマイカー運転中の事故、及び高齢者の余暇活動中の交通事故について分析するとともに、その交通事故対策について検討した。

外国人の余暇活動中の交通事故を分析した結果、①訪日外国人は自動車運転中の事故が多いことが分かったが、この傾向は永住外国人にも見られる。また、訪日外国人のレンタカー運転中の事故が多い沖縄県及び北海道を対象に、事故類型別、道路形状別の余暇活動中のレンタカー事故を分析した結果、②訪日外国人は日本人や永住外国人と異なる事故特性を示したが、日本人を居住地別に細分化すると、訪日外国人の事故特性は、域外からの日本人旅行者と類似することが分かった。

日本人による余暇活動中のレンタカー及びマイカー運転中の事故を、都道府県別・居住地別・事故類型別に分析した結果、③事故類型別事故件数（割合）は県、居住地及び運転車種によって異なることが分かった。特に、各県のレンタカーの事故類型別分布が県内居住者と県外居住者で異なることは、訪日外国人のレンタカー事故の分析結果と共通するものであり、運転する地域の道路交通環境への順応性が交通事故に影響していると考えられる。

65 歳以上の高齢者を対象に、余暇活動中の交通事故を分析した結果、高齢者の運転免許保有者数は増加しているが、④自動車運転中の関与者数は横ばいで推移し、全目的に占める余暇活動の割合も上昇しておらず、当初想定していた量的増加は確認できなかった。しかし、⑤高齢者の余暇活動中の関与者致死率（交通事故に関与した者の中で死亡した者の割合）は他の通行目的よりも高く、⑥自動車運転中の法令違反は、私用-他に比べて、信号無視、一時不停止等の明らかな交通違反の割合が高かった。これらの結果は、高齢者の余暇活動中の交通事故に質的問題があることを示すものである。

以上の結果から、交通事故対策では単純に地域の交通事故実態や道路利用者の属性を考慮するだけでなく、道路利用者の居住地や運転経験等を考慮することも必要と考えられる。さらに、短時間に変化する道路交通環境や運転者の心身状態等を考えると、交通事故防止のために道路利用者に提供すべき情報は多種多様なものとなるが、情報提供を受ける道路利用者の能力を考えると、TPO に応じて必要な情報提供が可能な IT の活用は不可欠と考えられる。

キーワード：訪日外国人、レンタカー事故、余暇活動、県内居住者・県外居住者

Keyword：foreign tourist to Japan, rent-a-car accident, leisure activity, resident in the prefecture, resident out of the prefecture

研究メンバー候補（氏名・所属）

- 西田 泰 : 公益財団法人交通事故総合分析センター
景山 久 : 交通評論家
鹿島 茂 : 中央大学教授
樋口 忠夫 : 一般社団法人日本交通科学学会理事
村田 隆裕 : 公益財団法人交通事故総合分析センター
小菅 英恵 : 東京未来大学非常勤講師
大庭 早咲 : 一般社団法人日本損害保険協会

目 次

| | |
|-----------------------------------|----|
| 1 章 研究の概要 | 1 |
| 1.1 研究の目的 | 1 |
| 1.2 研究の背景 | 1 |
| 1.3 研究テーマ | 4 |
| 1.4 主な成果 | 5 |
| 1.4.1 外国人の交通事故 (3.1) | 5 |
| 1.4.2 訪日外国人のレンタカー事故 (3.2) | 7 |
| 1.4.3 日本人のレンタカー事故とマイカー事故 (4 章) | 8 |
| 1.4.4 高齢者の余暇活動中の交通事故 (5 章) | 10 |
| 2 章 研究方法 | 14 |
| 2.1 分析方法 | 14 |
| 2.1.1 用語定義 | 14 |
| 2.1.2 分析対象者 | 14 |
| 2.1.3 集計項目 | 16 |
| 2.1.4 分析指標 | 17 |
| 2.2 研究テーマ | 17 |
| 2.2.1 外国人の交通事故 ～訪日外国人のレンタカー事故を含む～ | 17 |
| 2.2.2 日本人のレンタカー事故とマイカー事故 | 18 |
| 2.2.3 高齢者の余暇活動中の交通事故 | 18 |
| 3 章 外国人の交通事故 | 20 |
| 3.1 外国人の交通事故 | 20 |
| 3.1.1 交通事故死者及び死傷者 | 20 |
| 3.1.2 外国人による交通事故 | 25 |
| 3.2 訪日外国人のレンタカー事故 | 40 |
| 3.2.1 基礎集計 | 40 |
| 3.2.2 沖縄と北海道の比較 | 44 |
| 3.2.3 補足分析 | 49 |
| 4 章 日本人のレンタカー事故とマイカー事故 | 51 |
| 4.1 北海道と沖縄のレンタカー事故 | 51 |
| 4.1.1 事故類型別・居住地別 | 51 |
| 4.1.2 事故類型別・居住地別・年齢層別 | 53 |
| 4.1.3 事故類型別・車種別・居住地別 | 55 |
| 4.2 都道府県別レンタカー及びマイカー事故 | 56 |
| 4.2.1 都道府県別分析 | 56 |
| 4.2.2 神奈川のレンタカー事故 | 63 |
| 4.3 補足分析 | 66 |

| | |
|-----------------------------------|-----|
| 5章 高齢者の余暇活動中の交通事故 | 70 |
| 5.1 余暇活動中交通事故の推移 | 70 |
| 5.1.1 死者数の推移 | 71 |
| 5.1.2 関与者数の推移 | 73 |
| 5.1.3 状態別死者数及び関与者数の推移 | 75 |
| 5.2 余暇活動中事故の状態別分析 | 80 |
| 5.2.1 状態別死者数及び関与者数 | 80 |
| 5.2.2 状態別関与者致死率 | 85 |
| 5.3 自家用普通軽乗用運転中の事故 | 87 |
| 5.3.1 関与者致死率 | 87 |
| 5.3.2 事故類型別 | 91 |
| 5.3.3 道路形状別 | 93 |
| 5.3.4 法令違反別 | 94 |
| 5.4 自転車乗用中及び歩行中の法令違反 | 99 |
| 6章 余暇活動中の交通事故対策 | 105 |
| 6.1 交通事故実態 | 106 |
| 6.1.1 交通事故の特徴 | 106 |
| 6.1.2 事故の背景 | 106 |
| 6.2 事故実態に応じた対策 | 107 |
| 6.2.1 原因に応じた対策 | 107 |
| 6.2.2 対象者に応じた対策 | 108 |
| 6.3 提供情報 | 109 |
| 6.3.1 提供情報の内容 | 109 |
| 6.3.2 対策の対象者（情報の提供先） | 110 |
| 6.3.3 提供媒体 | 111 |
| 6.4 その他 | 112 |
| 6.4.1 ITの活用 | 112 |
| 6.4.2 同乗者への教育 | 112 |
| 6.4.3 県別・国別の道路交通及び交通事故に関する情報収集・分析 | 112 |
| 6.4.4 自動運転車 | 112 |
| 6.4.5 関与者致死率 | 113 |
| 7章 おわりに | 114 |
| 7.1 研究成果のまとめ | 114 |
| 7.1.1 事故特性に関する新たな知見 | 114 |
| 7.1.2 事故分析のための新たな手法 | 115 |
| 7.2 追加分析の必要性 | 116 |
| 7.3 道路利用特性の変化を想定した研究の必要性 | 117 |

1 章 研究の概要

1.1 研究の目的

政府の外国人観光客の受け入れ拡大政策により、近年外国人旅行者は急増しており、それに伴い外国人旅行者による交通事故も増加している。

また、人口高齢化及び高齢運転者の増加が進む中で、高齢者が観光娯楽等での余暇活動中に交通事故に遭う割合も高くなっており、今後、高齢者の余暇活動中の交通事故も増加すると考えられる。

そこで、交通事故統計データ等を使い、訪日外国人によるレンタカー事故を含めた外国人の観光娯楽等での交通事故、及び高齢者の余暇活動中の交通事故について分析するとともに、その交通事故対策について検討する。

1.2 研究の背景

2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催を迎える中、政府の外国人観光客の受け入れ拡大政策により、近年外国人旅行者は急増しており（図 1.01）、それに伴い外国人旅行者による交通事故も増加している。交通事故の中には、歩行中や自転車乗用中だけでなく、2015年頃から訪日外国人によるレンタカー運転中の事故も増加し始め（図 1.02、図 1.03）、被害者の立場だけでなく加害者の立場からの事故対策の必要性も出てきている。例えば、運転頻度当り事故率をみると、日本人、在日外国人、訪日外国人の順で高くなっており（資料 2）、日本の道路交通環境への適応を早める適切な交通安全情報を提供することが、外国人による事故防止に寄与すると考えられる。

また、青壮年に比べて余暇時間が多いと考えられる高齢者では（図 1.04）、観光を含めた余暇活動での交通事故死者割合が約 20%で推移している（図 1.05）。そして、人口高齢化に伴い高齢者の運転免許保有率や高齢者の自動車運転中事故の割合も上昇している。その結果、交通事故全体が減少する中で、高齢者の自動車運転中事故の減少傾向は弱く、日常生活だけでなく余暇活動中の事故防止策の必要性は高い（図 1.06）。

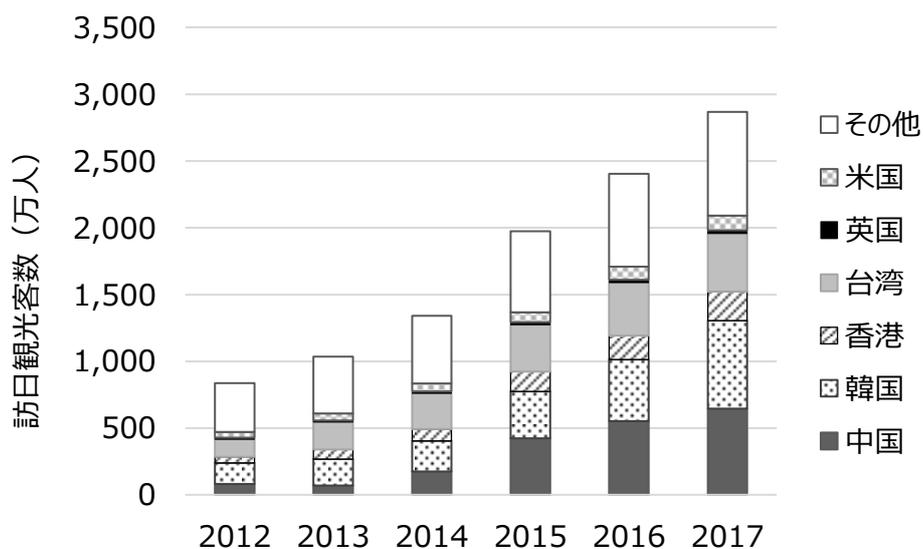


図 1.01 訪日外国人観光客数の推移 (日本政府観光局)

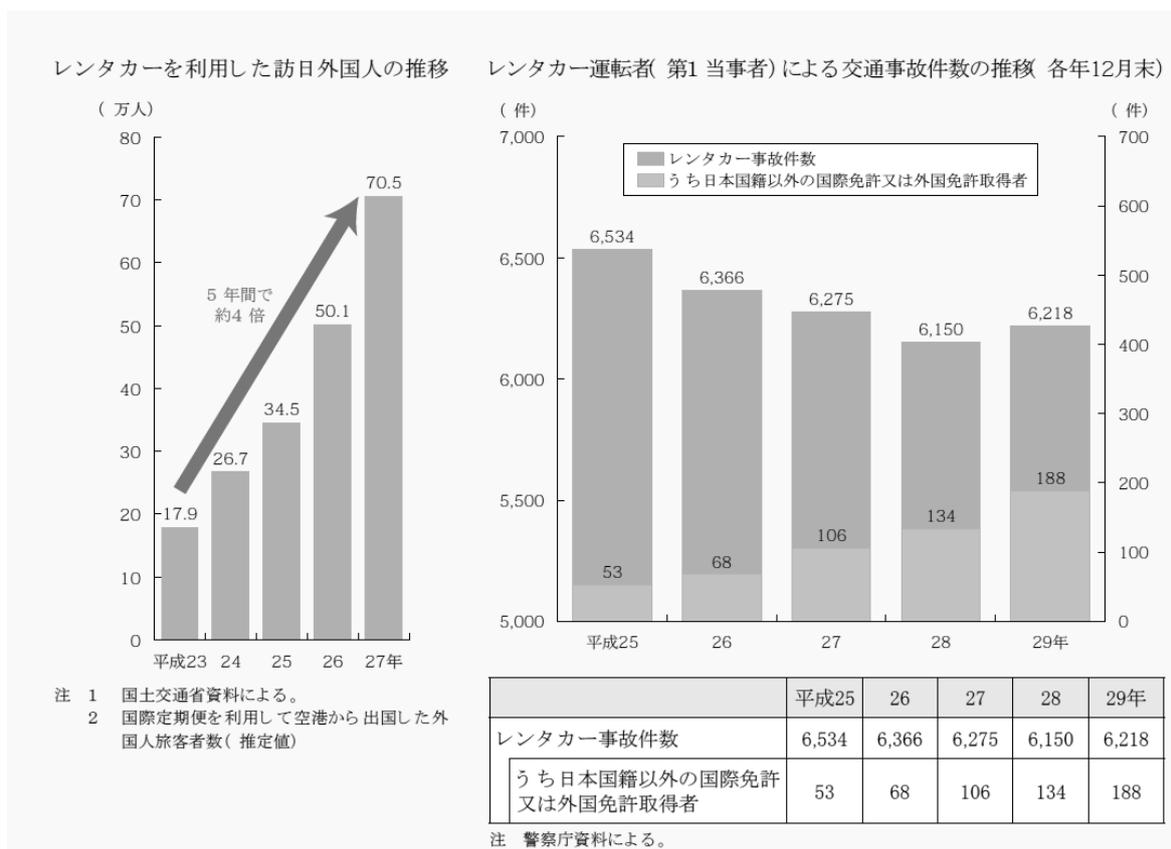


図 1.02 外国人のレンタカー事故 (H30 交通安全白書、資料 1 から引用)

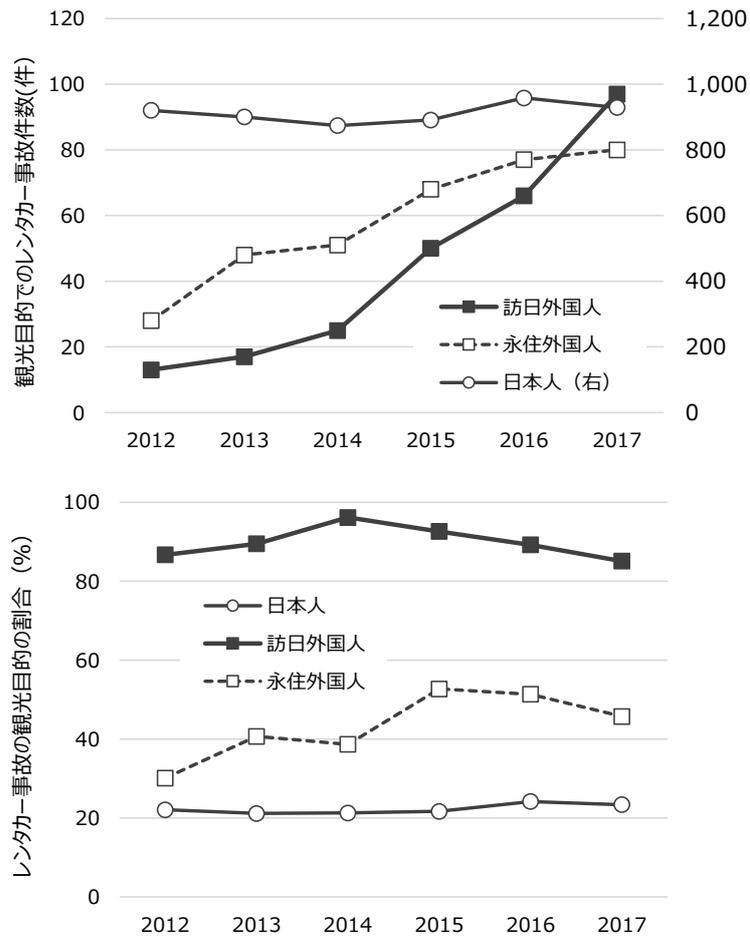


図 1.03 訪日外国人の観光目的でのレンタカー事故の推移 (資料 2 から引用)

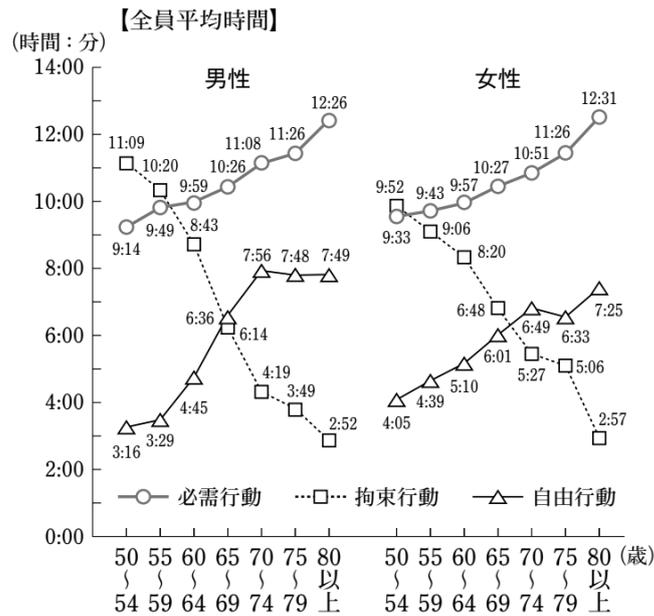


図 1.04 50 代以上の一日の時間配分 (平日・男女年齢別 5 歳刻み) (資料 3 から引用)

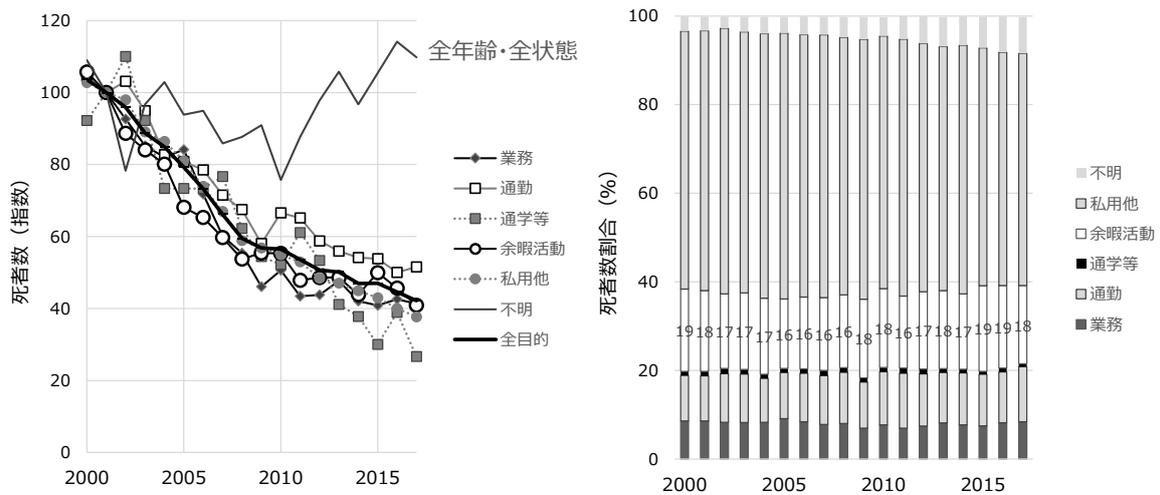


図 1.05 高齢者の通行目的別交通事故死者数の推移

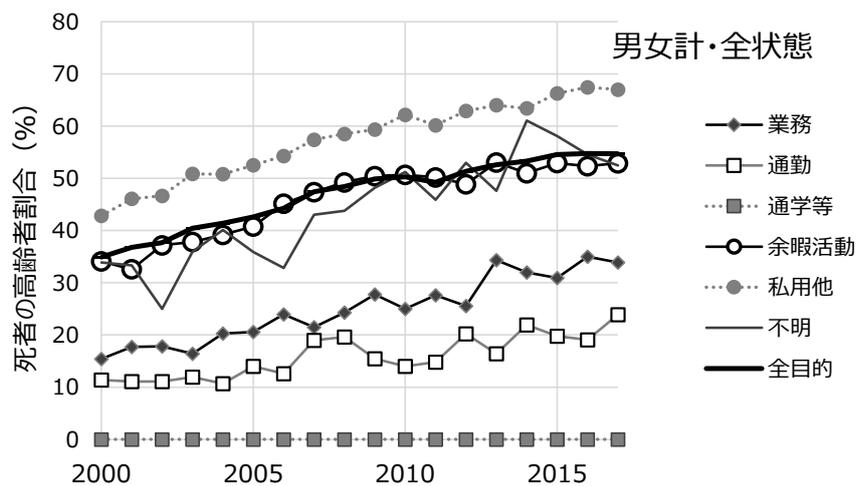


図 1.06 通行目的別交通事故死者の高齢者割合の推移

1.3 研究テーマ

本研究では余暇活動（通行目的が観光・娯楽等）をキーワードに、訪日外国人旅行者と高齢者の交通事故の分析を行う。分析結果は、今後増加が予想される訪日外国人による交通事故の防止、及び高齢化社会の進展に伴い増加が見込まれる高齢者の余暇活動中の交通事故の防止に資するものと期待される。

交通事故分析は、交通事故当事者の状態（自動車運転中、自動車同乗中、自転車乗用中、歩行中等）、通行目的（業務、観光・娯楽・散歩等、その他の私用等）、国籍・居住状況（日本

人、永住権の有無（永住外国人、非永住外国人）、訪日外国人）、年齢層等を考慮し、以下のようなテーマを設定して行った。

<研究テーマ>

研究項目は、訪日外国人によるレンタカー事故及び高齢者の余暇活動中の事故等を対象とした以下の4件とした。

① 外国人の交通事故

訪日外国人を含めた外国人による交通事故の実態を明らかにする。

② 訪日外国人のレンタカー事故

観光目的の訪日外国人によるレンタカー事故の実態を明らかにする。

③ 日本人のレンタカー事故とマイカー事故

道路交通環境や道路交通環境への順応性及び自動車運転の習熟度と交通事故特性の関係を調べるために、余暇活動中の日本人を対象に、レンタカー及びマイカー事故を都道府県別・居住地別・事故類型別に分析する。

④ 高齢者の余暇活動中の交通事故

高齢者の余暇活動中の交通事故の実態を、自動車運転中、自転車乗用中、歩行中の観点から明らかにする。

外国人を対象とした分析では、交通事故統計の国籍・永住権に関する項目を使い、道路利用者を短期間の観光目的での訪日外国人又は非永住外国人と日本人、永住外国人に分ける。

高齢者の余暇活動中の交通事故の分析では、65歳以上の高齢者を対象に交通事故当事者の性別、状態、地形に着目して集計を行う。

1.4 主な成果

交通事故の推移に関する分析以外の項目別集計では、2013～2017年の5年分データを対象とした。

1.4.1 外国人の交通事故（3.1）

ポイント

- 訪日外国人を含む非永住外国人の交通事故死者数の状態別、年齢層別、通行目的別の

割合をみると日本人と大きく異なる。

- 自動車運転中の 1 当の運転資格別・通行目的別事故件数をみると、観光娯楽等の割合は国際免許等保有の非永住外国人（以下、訪日外国人）が 74%で、日本人（5%）、永住外国人（6%）より顕著に高い。
- 観光娯楽等での自動車運転中の法令違反別事故件数をみると、訪日外国人は、日本人、永住外国人に比べて、優先通行妨害、交差点安全進行義務違反の交差道路通行車両に対する違反の割合が高く、前方不注意-内在的（漫然運転）や前方不注意-外在的（脇見運転）の割合は低い。

死者数及び死傷者数

訪日外国人を含む非永住外国人、日本人及び永住外国人別に交通事故死者数をみると、非永住外国人は状態別では自動車乗車中、年齢層別では 25～44 歳、通行目的別では観光娯楽等の割合が高く、この傾向は年齢層別では日本人、通行目的別では日本人及び永住外国人と大きく異なる。

同様に、死傷者数をみると、状態別では自動車乗車中、年齢層別では 25～44 歳、通行目的別では私用-他の割合が高く、割合が 1 番大きい分類は、日本人や永住外国人と同じであるが、その割合の値や 2 番目以降の分類項目には違いがある。（表 3.01）

観光娯楽等に限定して、4 つの状態（自動車乗車中、二輪車乗車中、自転車乗用中、歩行中）の年齢層別死傷者数をみると、非永住外国人は全ての状態で 25～44 歳の割合が高く、この傾向は永住外国人と同じである。（表 3.03）

通行目的別及び法令違反別分析

人身交通事故の 1 当となった自動車運転者を運転資格別・通行目的別にみると、短期間の訪日外国人と考えられる国際免許等の保有者は、観光娯楽等が 74%と日本人（5%）や永住外国人（6%）より顕著に高い。そこで、非永住外国人で国際免許等を保有する者を、本報告書では訪日外国人とした。（表 3.04a）

観光娯楽等での自動車運転中の法令違反をみると、訪日外国人は、日本人、永住外国人に比べて、優先通行妨害、交差点安全進行義務違反の交差道路通行車両に対する違反の割合が高く、前方不注意-内在的（漫然運転）や前方不注意-外在的（脇見運転）の割合は低い。（表 3.06b）

なお、訪日外国人を含む非永住外国人の自転車乗用中及び歩行中の法令違反別事故をみると、非永住外国人は信号無視の割合が高く、自動車運転中の法令違反とは異なった傾向を示した。（表 3.07b、表 3.08b）

1.4.2 訪日外国人のレンタカー事故 (3.2)

ポイント

- 訪日外国人によるレンタカー事故の9割は、観光娯楽等を目的としていた。
- 訪日外国人による観光目的でのレンタカー事故の75%は、沖縄県と北海道で発生していた。
- 訪日外国人によるレンタカー事故を項目別にみると、
事故類型別では、出会い頭と右直
道路形状別では、信号交差点、無信号交差点、そして
法令違反別では、優先通行妨害等、交差道路通行車両、一時不停止等の割合が、日本人、永住外国人に比べて高い。
- 訪日外国人によるレンタカー事故が多い沖縄県と北海道を対象に、事故類型別、道路形状別事故件数(割合)をみると、訪日外国人と県外居住の日本人は類似の傾向を示した。

基礎集計 (3.2.1)

訪日外国人のレンタカー事故の特徴をみるために、事故類型別、道路形状別、法令違反別の分析の結果、日本人、永住外国人と以下のような違いがあった。(以下、25～44歳を対象)

事故類型別：訪日外国人は、日本人、永住外国人に比べて、出会い頭(それぞれ、23.4%、14.8%、15.5%)、右直事故(同じく、23.9%、6.4%、18.3%)の割合が高い。(表3.10)

道路形状別：訪日外国人は、日本人、永住外国人に比べて、信号交差点(それぞれ、29.3%、14.3%、25.8%)、無信号交差点(同じく、21.2%、14.7%、15.0%)の割合が高い。(表3.11)

法令違反別：訪日外国人は、日本人、永住外国人に比べて、優先通行妨害(それぞれ、7.6%、2.8%、6.1%)、交差点安全進行義務違反の交差道路通行車両(同じく、14.1%、3.0%、7.0%)、一時不停止(同じく、8.7%、5.4%、7.5%)に対する違反の割合が高く、漫然運転(同じく1.6%、9.7%、6.1%)や動静不注視(同じく、7.1%、14.3%、16.9%)の割合は低い。(表3.12)

沖縄と北海道の分析 (3.2.2)

訪日外国人によるレンタカー事故の特徴を詳細に調べるために、訪日外国人のレンタカー事故が多い沖縄県と北海道を対象に、通行目的を余暇活動に限定し、訪日外国人の事故類型別事故件数(割合)を調べた。その結果、沖縄県では右直の割合が、北海道では出会い頭の割合が最も高く、前述の訪日外国人の特徴(出会い頭と右直が多い)は、両地域に共通のものではない。(表3.13a)

また、日本人や永住外国人の事故類型別事故件数(割合)割合が高い、追突-その他(駐停

車中車両への追突、以下同じ)、出会い頭及び右直の3つの事故タイプの順位をみると、沖縄県と北海道で異なっており、事故類型別事故件数(割合)に、訪日外国人を含めた国籍の違いだけでなく、地域の違いが現れていた。(表 3.13a)

1.4.3 日本人のレンタカー事故とマイカー事故 (4章)

ポイント

- 北海道及び沖縄県のレンタカー事故を運転者の居住地別にみると、県内居住者と県外居住者の事故類型別事故件数(割合)は異なる。一方、
- 県外居住の日本人と訪日外国人のレンタカー事故の事故類型別事故件数(割合)は類似している。

余暇活動でのレンタカー及びマイカー事故の運転者居住地別・都道府県別・事故類型別事故件数(割合)を調べた結果、

- 北海道は他の都府県とは異なった交通事故特性(事故類型別事故件数の分布)を持つ。
- 多くの都道府県で、県内居住者と県外居住者に事故類型別事故件数(割合)に差がある。
- 都道府県別にマイカー及びレンタカー事故の県内居住者と県外居住者の相対事故率を比較すると、マイカーは県内居住者の相対事故率が高いが、レンタカーでは両者の相対事故率はほぼ同じであった。

北海道と沖縄のレンタカー事故 (4.1)

訪日外国人のレンタカー事故が多い沖縄県と北海道を対象に、通行目的を余暇活動に限定し、日本人を県内居住者と県外居住者に細分化して分析した結果、沖縄県と北海道で居住地別・事故類型別の分布に、以下のような違いがあった。

北海道では、県内居住者は追突-その他と右直の割合が高く、県外居住者は出会い頭の割合が高いが、沖縄県では、県内居住者は出会い頭の割合が高く、県外居住者は追突-その他の割合が高い。さらに、それぞれの地域で、訪日外国人と県外居住の日本人の事故タイプの分布が類似していた。(表 4.01、表 4.02)

事故類型別・年齢層別

県外居住者による余暇活動でのレンタカー事故を年齢層別・事故類型別にみると、沖縄県では16~24歳、25~44歳は追突-その他の割合が高く、45~64歳は出会い頭の割合の高い等、年齢層により分布が異なる。(表 4.04)

事故類型別・車種別

県内居住者か県外居住者であるかを道路交通環境への順応性、レンタカーかマイカーを自動車運転への習熟度（あるいは、普段と異なる車種運転への順応性）の指標と見なして、県内居住者及び県外居住者による余暇活動でのレンタカー事故とマイカー事故を年齢層別・事故類型別事故件数（割合）を分析した。

その結果、北海道では、レンタカー及びマイカーの県内居住者と県外居住者の事故類型別分布が異なることから、北海道の道路交通環境への順応性が事故類型別事故件数の分布に影響していると考えられる。（表 4.05）

一方、沖縄県では、マイカーの県内居住者と県外居住者の分布は類似しており、沖縄県の道路交通環境への順応性が事故類型別事故件数の分布に影響している可能性は低いと考えられる。（表 4.06）

相対事故率

都道府県別の観光目的でのレンタカー及びマイカーの県内居住者と県外居住者の相対事故率の相関関係をみると、マイカーでは県内居住者の相対事故率が高く、レンタカーでは両者の相対事故率はほぼ同じと、異なった傾向が見られた。（図 4.01）

都道府県別分析レンタカー及びマイカー事故（4.2）

対象地域を 47 都道府県に拡張し、余暇活動でのレンタカー事故の事故類型別事故件数（割合）の県内居住者と県外居住者の違いを論じるために、都道府県別・居住地別に 5 つの事故類型（正面衝突、追突-その他、出会い頭、右直、車両単独）の構成割合を調べた。

その結果、出会い頭の割合は、県内居住者が高い県が多いが、北海道は県外居住者が顕著に高く、右直の割合は北海道、埼玉、香川で県内居住者が顕著に高い、そして車両単独の割合は県内居住者が高い県が多い等が分かった。（表 4.07）

さらに、レンタカー運転の特性を考えると、自動車運転への習熟度や運転車種への順応性の影響も考えられるので、比較対象としてマイカー運転中の事故についても同様の分析を行った。

その結果、以下のような特徴がみられた。（表 4.08）

追突-その他 : 県外居住者の割合が高い（北海道は県内居住者が高い）

出会い頭 : 県外居住者の割合が低い（北海道は県内居住者が低い）

右直 : 県外居住者の割合が低い傾向

車両単独 : 県外居住者の割合が高い傾向

正面衝突 : 県外居住者の割合が高い

なお、余暇活動でのマイカー事故を 65 歳以上の高齢者を対象に集計した結果も、全年齢を

対象とした場合とほぼ同じであり、事故類型別事故件数の分布にみられる都道府県別の事故の特徴は、各地域の道路交通環境を反映したものと考えられる。

神奈川のレンタカー事故

日本人の県外居住者によるレンタカー事故が多い神奈川を対象に、余暇活動での年齢層別・事故類型別事故件数（割合）をみると、県内居住者と県外居住者の間で統計的に有意な差はみられなかった。しかし、マイカー事故を対象に、県内居住者と県外居住者の割合を比較すると、県内居住者は追突-その他の割合が低く、出会い頭、右直の割合が高かった。

（表 4.08、表 4.11）

1.4.4 高齢者の余暇活動中の交通事故（5章）

ポイント

- 高齢者の余暇活動中の交通事故は増加傾向にはない。
- 高齢者の余暇活動中の状態別死者数及び関与者数を男女別、昼夜別及び地形別にみると一様ではなく、道路利用者の属性や道路交通環境により選択される道路利用手段が異なる。
- 高齢者の自動車運転中の余暇活動中の事故の特徴（事故類型別、道路形状別）には、私用-他と共通するものも多く、余暇活動という通行目的に関連するものより、加齢に伴う能力低下に関連すると考えられる。
- ただし、法令違反に着目すると、私用-他と異なる傾向もみられ、余暇活動という通行目的が交通行動や安全意識・態度に影響を与えている可能性がある。
- 当事者別に高齢者の余暇活動中の法令違反別事故件数（割合）をみると、男女別、地形別で違いがあり、さらに私用-他及び若者の余暇活動中とも違いがある。

余暇活動中の交通事故の推移（5.1）

人口高齢化、高齢運転者の増加により、高齢者の自動車運転は増加すると考えられるが、一方で、様々な交通安全対策により交通事故死者数、死傷者数及び事故件数が減少傾向にあること、及び高齢者の就業率の上昇に伴い通勤、業務での運転が増えることで、余暇活動での交通事故は増加傾向にない。（図 5.05a）

余暇活動中の状態別分析（5.2）

高齢者の余暇活動中の状態別死者数及び関与者数をみると、死者数は歩行中（58%）、自転車乗用中（12%）が多く、関与者数は乗用車運転中（46%）、歩行中（20%）が多い。（表 5.02）

さらに、男女別に見ると、死者数は男性では歩行中（50%）、自転車乗用中（16%）と乗用車運転中（14%）、女性では歩行中（68%）、乗用車同乗中（16%）であり、関与者数は、男性では乗用車運転中（56%）、歩行中（16%）、女性では乗用車同乗中（30%）、乗用車運転中（30%）、歩行中（27%）であった。（表 5.03）

また、昼夜別にみると、死者数は昼では歩行中（39%）、自転車乗用中（15%）、乗用車同乗中（15%）、夜では歩行中（81%）であり、関与者数は昼では乗用車運転中（49%）、乗用車同乗中（16%）、歩行中（14%）、夜では歩行中（43%）、乗用車運転中（34%）であった。（表 5.04）

さらに、地形別にみると、死者数は DID では歩行中（73%）、自転車乗用中（17%）、非市街地では歩行中（40%）、乗用車運転中（17%）、乗用車同乗中（15%）であり、関与者数は DID では乗用車運転中（43%）、歩行中（26%）、自転車乗用中（12%）、非市街地では乗用車運転中（49%）、乗用車同乗中（21%）、歩行中（13%）であった。（表 5.05a）

以上より、高齢者の余暇活動中の状態別死者数及び関与者数の分布は、昼夜、男女、地形により異なることが分かる。

また、交通事故の危険性の観点から、高齢者の余暇活動中の交通事故の関与者致死率をみると、全般的に余暇活動の関与者致死率は他の通行目的よりも高い、夜の関与者致死率は昼より高い、非市街地の関与者致死率は他の地形より高い、という傾向がみられるが、一部にこれと異なる傾向を示す条件もあった。（表 5.06a～表 5.06e）

自家用普通軽乗用車運転中（5.3）

関与者致死率

通行目的別・地形別・地形別の自家用普通軽乗用車運転中の関与者致死率と運転頻度（nQIE率、以下同じ）の相関関係をみると、余暇活動と私用-他では、昼と夜及び高齢者と若者（25～44歳）で、運転頻度が高いと関与者致死率が低くなる傾向がみられた。

この結果は、運転者が運転経験を積むことで無意識のうちに安全な運転方法を習得している可能性があることを示す。（図 5.18a）

事故類型別、道路形状別、法令違反別

自家用普通軽乗用に限定して、高齢者の通行目的別に事故類型別件数（割合）をみると、余暇活動では人対車両の対面・背面通行中及び横断中の割合が低く、車両相互の正面衝突と車両単独の割合が高い。同様に、高齢者の通行目的別に道路形状別件数（割合）をみると、余暇活動では信号交差点、無信号交差点及び交差点付近の割合が低く、単路部の割合が高い等の特徴が見られた。（表 5.08a、表 5.09a）

ただし、以上の傾向は私用-他でも見られるものであり、これらの特徴は余暇活動という通行目的の影響ではなく加齢の影響とも考えられる。

通行目的別・道路形状別無過失2当数の分布をみると、余暇活動と他の通行目的で道路形状別分布に違いがあり、道路形状と関連がある事故類型別や法令違反別の結果を、通行目的と関連づけて考察する場合には注意が必要であることも分かった。(表 5.12)

自動車運転中の余暇活動の事故類型や道路形状別の事故件数(割合)は私用-他とほぼ同じであり、余暇活動という通行目的の特徴は明確ではないが、法令違反別の事故件数(割合)をみると、信号無視、一時不停止等、安全運転義務違反の前方不注意・内在的及び外在的の割合は私用-他に比べて高く、通行目的による交通行動や安全意識・態度特性が影響している可能性がある。(表 5.10)

自転車乗用中 (5.4)

高齢者の余暇活動中の自転車乗用中の法令違反別人身事故件数(割合)を、男女別、地形別に、あるいは私用-他及び若者と比較すると、以下のような差があり、一様ではないことが分かった。

男女別にみると、信号無視の割合は男性が高く、一時不停止等、ハンドル操作不適、安全不確認-前方・左右の割合は女性が高い。

地形別にみると、信号無視の割合は DID で高く、ハンドル操作不適、前方不注意-外在的(脇見運転)の割合は非市街地で高い。

私用-他との比較では、男女とも一時不停止等と安全不確認-前方・左右の割合は私用-他より低く、前方不注意-外在的(脇見運転)の割合は私用-他より高い。

そして、若者(25~44歳)との比較では、男女ともハンドル操作不適の割合は若者より高く、前方不注意-前方・左右の割合は若者より低い。(表 5.13)

歩行中 (5.4)

高齢者の余暇活動中の歩行中の法令違反別人身事故件数(割合)を、男女別、地形別に、あるいは私用-他及び若者と比較すると、以下のような差があり、一様ではないことが分かった。なお、ここでは歩行中の第1当事者が少ないために、第2当事者も含めて分析した。

男女別にみると、自転車乗用中の信号無視の割合に見られた顕著な差はないが、横断歩道外横断と走行車両直前・直後の横断の割合は女性が高い。

地形別にみると、信号無視の割合が DID で高く、非市街地で低い、また、横断歩道外横断の割合が非市街地でやや低い、走行車両直前・直後の横断は非市街地で高い等の特徴がみられるが、全般的に、地形による明確な違いは見られない。信号無視の割合の高さは DID では信号機が多いという状況で説明できる。

私用-他との比較では、横断歩道外横断の割合は私用-他より低く、走行車両直前・直後の横

断の割合は私用-他より高いが、他の違反種別では明確な差はみられず、余暇活動という通行目的の影響は弱いと考えられる。

若者（25～44歳）との比較では、信号無視、横断歩道外横断、走行車両直前・直後の横断の割合は若者より高く、飛び出しの割合は若者より低い。（表 5.14）

2章 研究方法

2.1 分析方法

2.1.1 用語定義

本報告書中で使う用語の定義、説明は以下の通りである。

第1当事者（1当）：最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が最も重い者、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者

第2当事者（2当）：第1当事者が最初に衝突した車両等の運転者又は歩行者

無過失2当（nQIE）：車両相互事故の第2当事者（運転者）で法令違反がない者。対象集団の運転頻度の指標

第3当事者（3当）：交通事故統計原票の補充票で記載された車両等の運転者及び同乗者、又は歩行者。無傷の同乗者、歩行者は含まれない。

死者：交通事故に遭い24時間以内に死亡した者

死傷者：交通事故の死者及び負傷者

関与者：交通事故に関与した当事者（死傷者及び無傷の3当以下の運転者を含む）

高齢者：本報告中では、65歳以上

道路交通暴露量：道路の利用頻度、運転頻度

余暇活動（観光娯楽等）：交通事故統計の通行目的が観光・娯楽及び散歩（自転車乗用中及び歩行中のみ）、なお外国人及びレンタカー事故の分析では、観光娯楽等と標記するが、両者は同じもの。

自家用普通軽乗用：自家用の普通乗用車又は軽乗用車

レンタカー：本報告書中では、普通乗用車又は軽乗用車のレンタカー

マイカー：本報告書中では、レンタカーを除く自家用普通軽乗用

2.1.2 分析対象者

訪日外国人のレンタカー事故に関する分析では、対象者を日本の道路交通への順応性を考慮し、交通事故統計原票の国籍項目及び職業項目を使い永住権の有無、そして、観光目的等

の短期間の訪日外国人（永住権のない者）であるか否か判定するため、日本の運転免許に対する運転資格項目を使って、表 2.01 に示すように分類した。

なお、余暇活動に着目した分析では、以下の理由から比較対象とする日本人や一般外国人との交通行動の整合性を保つために、外交官及び米軍属は除いた。

米軍属：基地内と基地外の異なる交通方法に、日常的に対応

外交官：外交特権があり、交通行動に一般人と差がある可能性

（なお、両者は国勢調査の対象外でもある）

表 2.01 対象者の分類

| 国 籍 | | 職業コード | 運転資格 | | | | | |
|------|---------------------|---------|----------------|-------|-----|-------|--|--------|
| | | | 免許有 | | 免許無 | 調査不能 | | |
| | | | 日本免許 (仮免含む) | 国際免許等 | | | | |
| 日 | 本 | - | 日本人 | | | | | |
| 外 国 | 米国:軍人、軍属及びその家族 | - | | | | | | |
| | その他（米軍属等を除く米国を含む各国） | 外国人:外交官 | | | | 訪日外国人 | | 非永住外国人 |
| | | 外国人:その他 | | | | | | |
| | 外国人以外* | 永住外国人 | | | | | | |
| 無国籍等 | | - | | | | | | |
| 調査不能 | | - | | | | | | |

注：交通事故統計では、永住権のある外国人は日本人と同様に職業コードを記載。

2.1.3 集計項目

本研究の集計では、表 2.02 に示す項目及び分類を使った。

表 2.02 集計項目

| 項目 | 説明・分類例 | |
|----------------|--|-----------------------------------|
| 事故内容 | 死亡事故、人身事故の2分類 | |
| 通行目的 | 交通事故統計項目を編集した以下の5分類 (なお、一部では業務と通勤通学等をまとめ、私用-他を細分割) | |
| | 業務 | 職業運転、業務目的 |
| | 通勤・通学等 | 出勤、退社、登校、学業中、下校 |
| | 観光娯楽等 又は 余暇活動 | 観光娯楽、ドライブ、散歩 |
| | 私用-他 | 飲食、買物、訪問、送迎、通院、帰省、遊戯、疾病徘徊、その他 |
| | 不明 | 調査不能 |
| 男女 | 男、女の2分類 | |
| 年齢層 | 15歳以下、16~24歳、25~44歳、45~64歳、65歳以上、全年齢の6分類 | |
| 状態 | 交通事故統計項目の当事者種別と乗車別を組合わせた9分類 (乗用車運転中、乗用車同乗中、歩行中等) | |
| 昼夜 | 昼、夜の2分類 | |
| 地形 | DID | 人口集中地区 (国勢調査で定められているもの) |
| | 市街地他 | 市街地的形態をなす地域でDID以外のもの |
| | 非市街地 | 市街地以外の地域 |
| 事故類型 | 交通事故統計項目の事故類型35分類を適宜編集 | |
| | 追突-他 <small>又は追突-その他</small> | 駐停車中 (走行中以外) 車両への追突 |
| | 右直 | 右折時の対向直進車との衝突 |
| 道路形状 | 交通事故統計項目の道路形状と信号機を組合わせた9分類 (信号交差点、無信号交差点、交差点付近等) | |
| 法令違反 | 交通事故統計項目の法令違反90分類を適宜編集 (信号無視、指定場所一時不停止等、安全運転義務違反 等) | |
| 車種 | 交通事故統計項目の当事者種別と用途を組合わせた以下の3車種 | |
| | 自家用普通軽乗用 | 自家用の普通乗用車及び軽乗用車 |
| | レンタカー | 普通乗用車及び軽乗用車のレンタカー |
| | マイカー | レンタカーを除く自家用普通軽乗用 |
| 運転資格 | 有効免許 (仮免含む) | 日本の運転免許 (仮免含む) を保有 |
| | 国際免許等 | 道路交通に関するジュネーブ条約等により定められた許可証等を保有 |
| | 無免許 | 運転免許を非保有 (停止中、期限切れ、条件違反を含む) |
| | 不明 | 免許保有状況不明 |
| 居住県 (日本人対象) | 県内居住者 | 事故当事者の居住県が事故発生県と同じ者。“都道府”も“県”と表記 |
| | 県外居住者 | 事故当事者の居住県が事故発生県と異なる者。“都道府”も“県”と表記 |

注：交通事故統計項目は、警察が収集する交通事故統計データの収集項目

市街地とは、道路に沿っておおむね500メートル以上にわたって住宅、事務所等が連立している状態であって、その地域における構造物 (敷地を含む) の占める割合が80%以上になるいわゆる市街地的形態をなしている地域。

2.1.4 分析指標

分析は、以下の3つの指標を使って行った。

① 指数

事故件数や死傷者数の推移を項目間の絶対数のレベルの違いを補正して論じるために、特定な年次を基準（100）とした指数を使う。

② 構成割合

対象者の道路利用者特性による違いを考慮して交通事故特性を論じるために、集団全体に対する特定な項目の構成率を使う。

③ 事故率

対象者の交通事故特性を定量的に論じるために、以下の指標を使う。

相対事故率：道路利用頻度を考慮した事故率。nQIE（無過失で車両相互事故の第2当事者となった件数）を分母、1当事故件数を分子として算出したもの。

関与者致死率：交通事故に遭った（関与者となった）時に死亡する割合。関与者数を分母、死者数を分子とする百分率。被害軽減対策の効果や当事者の衝撃耐性、交通行動の危険性を論じる時に使う。

死者率、死傷者率（高齢者に対する分析のみ）：それぞれ、交通事故で死亡又は死傷する率を人口10万人当りで示したもの。道路交通に暴露される頻度と、交通事故に遭った時に死傷する率の2つの要因の影響を受けるため、異なる集団の率が同じであっても、同じような交通行動特性や衝撃耐性を持つとは限らない。

関与者率：人口10万人当りの関与者数

準道路交通暴露率（nQIE率）：人口10万人当りの無過失2当数。道路利用頻度の指標

2.2 研究テーマ

2.2.1 外国人の交通事故 ～訪日外国人のレンタカー事故を含む～

観光目的での訪日外国人によるレンタカー事故を中心に、外国人による交通事故の分析を行う。ここでは、日本人や日本の道路交通環境に習熟していると考えられる永住外国人との比較により交通事故の特徴を論じる。

短期間の観光目的での訪日外国人であるかは、自動車運転中の交通事故当事者については

交通事故統計データ項目の運転資格等を使うことで推計可能である。しかし、自転車利用中や歩行中の者については適当な項目がないので、利用可能な永住権に関する情報を使い、訪日外国人を含む非永住外国を対象とする。

- ① 観光目的の訪日外国人のレンタカー事故の特徴
- ② 観光目的の訪日外国人と日本人のレンタカー事故の比較
- ③ 訪日外国人（又は、非永住外国人）、永住外国人及び日本人の交通事故特性の比較

2.2.2 日本人のレンタカー事故とマイカー事故

訪日外国人によるレンタカー事故の分析結果から生じた新たな結果を参考に、ここでは、自動車運転及び道路交通環境への順応性の違いが交通事故に与える影響を調べるために、日本人を対象に観光目的でのレンタカーとマイカーによる交通事故の分析を行う。

日本人を対象としたのは、地域によりレンタカー事故では日本人と事故特性の異なる外国人が含まれる割合が異なっており、都道府県別の分析でその影響が現れるのを避けるためである。

通行目的を余暇活動（観光娯楽等）に限定したのは、通行目的により利用する道路交通環境が異なるので、可能な限り対象集団が利用する道路交通環境を整えるためでもある。

自動車運転への習熟度は、運転する機会が多いマイカーであれば習熟度が高いであろうと仮定し、交通事故に遭った時に運転していた車両がマイカーであるかレンタカーであるかで判断した。

また、道路交通環境への習熟度は、運転者は居住県の道路交通環境は、それ以外の地域よりも良く知っているだろうと仮定し、交通事故に遭ったのが居住県内であるか居住県以外であるかによって判別した。

- ① 日本人によるレンタカー事故とマイカー事故の特徴
- ② 都道府県別のレンタカー事故とマイカー事故の分析

2.2.3 高齢者の余暇活動中の交通事故

最近話題となることが多い高齢運転者の交通事故について、さらに、余暇活動（観光娯楽等）を目的とした者による交通事故を対象に分析を行う。ここでは、道路利用者への広報、啓発活動等による交通事故防止を前提に、交通事故の要因となった法令違反等の交通事故の特徴について、25～44歳（以下、若者*）と比較を行うことで、注意点を明確にする。

- ① 高齢者の余暇活動中の事故
- ② 高齢運転者の余暇活動中の事故

3章 外国人の交通事故

3.1 外国人の交通事故

3.1.1 交通事故死者及び死傷者

表 3.01 は、2013～2017年までの5年間の外国人等の状態別、年齢層別、通行目的別の交通事故死者数及び死傷者数を示したものである。なお、本項では、自転車乗用中や歩行中を含めて集計を行っているため、訪日外国人という絞り込みが出来ないので、訪日外国人を含む非永住外国人と日本人及び永住外国人を対象とし、外交官及び在留米国軍隊関係者は除いて分析している（以下、同じ。表 2.01 参照）。

状態別死者数をみると非永住外国人は自動車乗車中の割合がやや高く、状態別死傷者数では非永住外国人は逆に自動車乗車中の割合が低く、自転車乗用中の割合が高い。一方、日本人と永住外国人では、状態別死者数及び死傷者の分布はほぼ同じであり、交通事故実態からみると、日本人と永住外国人の道路利用特性はほぼ同じであり、国籍による差は見られない。

年齢層別死者数をみると、非永住外国人は25～44歳の割合が高く、日本人は65歳以上の割合が高い。そして、永住外国人は両者の中間的な特徴、つまり45～64歳の割合が高くなっている。年齢層別死傷者数では、各グループとも65歳以上の割合が低いが、分布の傾向をみると、非永住外国人は若者、日本人は高齢者の割合が高く、永住外国人はその中間的傾向となっている。なお、永住外国人の高齢者割合が日本人より低いのは、国勢調査による年齢層別分布の違いを反映したものと考えられる（表 3.01x 参照）。

通行目的別死者数及び死傷者数をみると、非永住外国人は観光娯楽等の割合が高く、私用-他の割合が低い。そして、日本人と永住外国人は、死者数及び死傷者数ともほぼ同じような分布となっている。

表 3.01 外国人の状態別、年齢層別、通行目的別 死者数及び死傷者数

単位 (%、計のみ人数)

| | | 死者 | | | 死傷者 | | |
|-------|--------|---------------|--------------------|------------|------------------|--------------------|---------------|
| | | 日本人 | 非永住外国人 (外交官等除く) | 永住外国人 | 日本人 | 非永住外国人 (外交官等除く) | 永住外国人 |
| 状態別 | 自動車乗車中 | 33.0 | 46.7 | 30.8 | 65.8 | 49.9 | 58.6 |
| | 二輪車乗車中 | 17.1 | 13.3 | 17.2 | 10.8 | 6.0 | 11.1 |
| | 自転車乗用中 | 13.3 | 6.7 | 19.0 | 14.9 | 30.3 | 23.4 |
| | 歩行中 | 36.3 | 33.3 | 33.0 | 8.4 | 13.8 | 6.7 |
| | その他 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| | 計(全状態) | 19,960 | 15 | 221 | 3,330,205 | 1,029 | 47,118 |
| 年齢層別 | 15歳以下 | 2.0 | 6.7 | 1.4 | 6.9 | 2.8 | 4.2 |
| | 16-24歳 | 8.0 | 26.7 | 16.3 | 14.2 | 20.6 | 15.2 |
| | 25-44歳 | 14.0 | 33.3 | 26.2 | 36.6 | 50.9 | 48.8 |
| | 45-64歳 | 21.7 | 13.3 | 34.4 | 26.9 | 21.4 | 26.6 |
| | 65歳以上 | 54.4 | 20.0 | 21.7 | 15.4 | 4.3 | 5.2 |
| | 計(全年齢) | 19,960 | 15 | 221 | 3,330,205 | 1,029 | 47,118 |
| 通行目的別 | 業務・通勤等 | 20.4 | 6.7 | 29.4 | 27.4 | 21.6 | 26.3 |
| | 観光娯楽等 | 18.1 | 40.0 | 14.5 | 7.4 | 20.7 | 6.6 |
| | 飲食 | 8.1 | 13.3 | 10.0 | 2.5 | 4.8 | 2.6 |
| | 買物 | 14.6 | 13.3 | 11.3 | 18.7 | 20.0 | 17.8 |
| | 私用-他 | 31.6 | 20.0 | 23.5 | 43.7 | 32.3 | 46.4 |
| | 不明 | 7.3 | 6.7 | 11.3 | 0.3 | 0.7 | 0.4 |
| | 計(全目的) | 19,960 | 15 | 221 | 3,330,205 | 1,029 | 47,118 |

表 3.01x 日本人及び外国人の年齢層別・男女別人口割合 (H27 国勢調査)

(単位：%)

| | 日本人 | | | 外国人 (外交官等除く) | | |
|--------|--------|-------|-------|--------------|-------|-------|
| | 男女計 | 男 | 女 | 男女計 | 男 | 女 |
| 15歳以下 | 13.6 | 14.3 | 12.9 | 7.5 | 8.0 | 7.0 |
| 16~24歳 | 8.4 | 8.8 | 8.0 | 12.6 | 13.9 | 11.5 |
| 25~44歳 | 24.8 | 25.8 | 23.8 | 35.2 | 34.5 | 35.8 |
| 45~64歳 | 25.8 | 26.4 | 25.2 | 19.0 | 17.4 | 20.6 |
| 65歳以上 | 26.7 | 23.8 | 29.6 | 8.4 | 8.0 | 8.7 |
| 不詳 | 0.8 | 1.0 | 0.6 | 17.3 | 18.3 | 16.4 |
| 計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (万人) | 12,428 | 6,050 | 6,379 | 281 | 135 | 146 |

注：外交官、米軍属（家族含む）は国政調査の対象外

表 3.02 は、2013～2017 年までの 5 年間の外国人等の状態別・通行目的別の死者数及び死傷者数を示したものである。

死者数について、自転車乗用中及び歩行中で永住外国人の業務・通勤等（通学を含む、以下同じ）の割合が日本人より高くなっているが、自動車及び二輪車乗車中では両者の業務・通勤等の割合はほぼ同じである。なお、非永住外国人は死者数が少ないが、自動車乗車中で観光娯楽等の割合が高い。

死傷者数について、自動車乗車中と歩行中では非永住外国人の観光娯楽等の割合が日本人の 2 倍以上、二輪車乗車中と自転車乗用中では非永住外国人の観光娯楽等の割合が日本人の 1.5 倍前後と高い。

表 3.03 は、2013～2017 年までの 5 年間の外国人等の全目的及び観光娯楽等の状態別・年齢層別死傷者数（割合）を示したものである。

全目的と観光娯楽等では、自動車乗車中と二輪車乗車中の年齢層別死傷者数の分布は、日本人、非永住外国人、永住外国人の 3 者ほぼ同じで、通行目的による顕著な差は見られない。

観光娯楽等について、各状態で日本人の 65 歳以上の割合が高いが、自動車乗車中と二輪車乗車中の 3 者の年齢層別分布はほぼ同じである。これに対して、歩行中では、非永住外国人と永住外国人では 16～24 歳と 25～44 歳の割合が日本人に比べて高くなっている。

表 3.02 外国人の状態別・通行目的別 死者数及び死傷者数

単位 (%、全目的のみ人数)

| | | 死者 | | | 死傷者 | | |
|------------|--------|--------------|--------------------|-----------|------------------|--------------------|---------------|
| | | 日本人 | 非永住外国人 (外交官等除く) | 永住外国人 | 日本人 | 非永住外国人 (外交官等除く) | 永住外国人 |
| 自動車 乗車中 | 業務・通勤等 | 29.1 | 0.0 | 33.8 | 27.0 | 17.2 | 24.1 |
| | 観光娯楽等 | 14.9 | 57.1 | 13.2 | 7.5 | 28.8 | 7.7 |
| | 飲食 | 4.9 | 28.6 | 7.4 | 2.8 | 5.5 | 2.9 |
| | 買物 | 9.1 | 0.0 | 7.4 | 18.7 | 16.2 | 18.0 |
| | 私用-他 | 34.5 | 14.3 | 25.0 | 44.0 | 32.2 | 47.1 |
| | 不明 | 7.5 | 0.0 | 13.2 | 0.1 | 0.2 | 0.2 |
| | 全目的 | 6,595 | 7 | 68 | 2,189,854 | 513 | 27,627 |
| 二輪車 乗車中 | 業務・通勤等 | 32.7 | 0.0 | 28.9 | 33.6 | 35.5 | 35.2 |
| | 観光娯楽等 | 28.0 | 0.0 | 23.7 | 8.0 | 12.9 | 5.6 |
| | 飲食 | 2.8 | 0.0 | 7.9 | 1.4 | 0.0 | 1.5 |
| | 買物 | 8.7 | 0.0 | 7.9 | 15.6 | 12.9 | 13.9 |
| | 私用-他 | 21.9 | 100.0 | 21.1 | 41.0 | 38.7 | 43.5 |
| | 不明 | 5.9 | 0.0 | 10.5 | 0.3 | 0.0 | 0.3 |
| | 全目的 | 3,404 | 2 | 38 | 360,848 | 62 | 5,253 |
| 自転車 乗用中 | 業務・通勤等 | 15.9 | 0.0 | 33.3 | 29.0 | 29.8 | 29.3 |
| | 観光娯楽等 | 13.7 | 100.0 | 2.4 | 5.2 | 6.4 | 3.2 |
| | 飲食 | 5.9 | 0.0 | 9.5 | 1.2 | 2.2 | 1.6 |
| | 買物 | 24.7 | 0.0 | 26.2 | 19.4 | 25.3 | 18.4 |
| | 私用-他 | 31.9 | 0.0 | 16.7 | 44.9 | 35.9 | 47.2 |
| | 不明 | 7.9 | 0.0 | 11.9 | 0.3 | 0.3 | 0.3 |
| | 全目的 | 2,657 | 1 | 42 | 494,878 | 312 | 11,028 |
| 歩行中 | 業務・通勤等 | 8.4 | 20.0 | 23.3 | 20.2 | 13.4 | 20.8 |
| | 観光娯楽等 | 18.0 | 20.0 | 17.8 | 10.2 | 26.1 | 10.0 |
| | 飲食 | 14.3 | 0.0 | 13.7 | 4.7 | 9.9 | 5.7 |
| | 買物 | 18.7 | 40.0 | 8.2 | 21.7 | 25.4 | 20.3 |
| | 私用-他 | 33.4 | 0.0 | 27.4 | 42.6 | 21.8 | 42.5 |
| | 不明 | 7.3 | 20.0 | 9.6 | 0.6 | 3.5 | 0.7 |
| | 全目的 | 7,244 | 5 | 73 | 280,703 | 142 | 3,157 |

表 3.03 外国人の全目的、観光娯楽等の状態別・年齢層別 死傷者数（割合）

単位（%、全年齢のみ人数）

| | | 全目的 | | | 観光娯楽等 | | |
|------------|--------|------------------|--------------------|---------------|----------------|--------------------|--------------|
| | | 日本人 | 非永住外国人 (外交官等除く) | 永住外国人 | 日本人 | 非永住外国人 (外交官等除く) | 永住外国人 |
| 自動車 乗用中 | 15歳以下 | 4.6 | 4.1 | 3.4 | 7.3 | 6.1 | 6.5 |
| | 16-24歳 | 11.2 | 14.6 | 9.7 | 18.0 | 13.5 | 15.1 |
| | 25-44歳 | 41.8 | 48.7 | 52.0 | 38.6 | 39.2 | 49.7 |
| | 45-64歳 | 29.7 | 27.1 | 29.5 | 22.3 | 31.1 | 23.6 |
| | 65歳以上 | 12.8 | 5.5 | 5.4 | 13.8 | 10.1 | 5.1 |
| | 全年齢(人) | 2,189,854 | 513 | 27,627 | 163,150 | 148 | 2,130 |
| 二輪車 乗車中 | 15歳以下 | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 0.8 | 0.0 | 1.4 |
| | 16-24歳 | 27.0 | 16.1 | 23.7 | 31.0 | 12.5 | 31.1 |
| | 25-44歳 | 35.6 | 62.9 | 48.9 | 32.8 | 75.0 | 39.9 |
| | 45-64歳 | 24.5 | 21.0 | 22.5 | 27.5 | 12.5 | 24.9 |
| | 65歳以上 | 12.6 | 0.0 | 4.7 | 7.9 | 0.0 | 2.7 |
| | 全年齢(人) | 360,848 | 62 | 5,253 | 29,000 | 8 | 293 |
| 自転車 乗用中 | 15歳以下 | 16.9 | 0.6 | 5.8 | 30.2 | 0.0 | 16.4 |
| | 16-24歳 | 21.9 | 31.4 | 25.3 | 11.9 | 5.0 | 17.5 |
| | 25-44歳 | 23.0 | 54.5 | 43.6 | 18.2 | 60.0 | 36.7 |
| | 45-64歳 | 18.7 | 11.5 | 21.5 | 18.3 | 25.0 | 24.9 |
| | 65歳以上 | 19.5 | 1.9 | 3.9 | 21.5 | 10.0 | 4.5 |
| | 全年齢(人) | 494,878 | 312 | 11,028 | 25,887 | 20 | 354 |
| 歩行中 | 15歳以下 | 15.3 | 4.2 | 12.7 | 10.2 | 10.8 | 12.1 |
| | 16-24歳 | 7.7 | 20.4 | 14.5 | 4.9 | 10.8 | 9.8 |
| | 25-44歳 | 21.4 | 45.8 | 37.9 | 15.2 | 48.6 | 32.7 |
| | 45-64歳 | 23.1 | 22.5 | 25.8 | 21.1 | 18.9 | 27.3 |
| | 65歳以上 | 32.5 | 7.0 | 9.1 | 48.7 | 10.8 | 18.1 |
| | 全年齢(人) | 280,703 | 142 | 3,157 | 28,510 | 37 | 315 |

3.1.2 外国人による交通事故

通行目的別

表 3.04a は、交通事故の第 1 当事者（1 当）となった外国人等による人身事故を、3 種類の当事者（自動車、自転車及び歩行者、以下同じ）別・通行目的別に示したものである。

自動車（運転者）については、日本人、非永住外国人及び永住外国人に分類し、さらに非永住外国人については、日本の運転免許の保有状況で細分化している。

日本人と永住外国人及び日本免許保有の非永住外国人（表中では日本免許、以下同じ）の通行目的別の分布はほぼ同じであるが、国際免許等の保有者の分布は異なり観光娯楽等の割合（74%）が高い。日本人が国際免許等を取得する理由から類推すると、訪日外国人の多くは観光目的で来日した短期間の滞在者と考えられる。つまり、観光娯楽等で 1 当となった国際免許等の保有者を訪日外国人とみなして問題はないと考えられる（表 2.01 参照）。

自転車乗用中及び歩行中に事故の 1 当になった者の運転資格については、国際免許等の保有状況のデータがないため、非永住外国人については訪日外国人であるか否かを類推させる滞在期間の手がかりとなる情報はない。ただ、非永住外国人（免許無）の観光娯楽等の割合は、日本人や永住外国人より高い。

同様に、表 3.04b は交通事故の第 2 当事者（以下、2 当）となった外国人等による人身事故を、3 種類の当事者別・通行目的別に示したものである。

自動車（運転者）の通行目的別の分布は、1 当とほぼ同じ傾向である。

自転車の通行目的別の分布も、1 当とほぼ同じであるが、非永住外国人の免許保有者（免許有）は観光娯楽等の割合が高く、訪日外国人の観光客が多く含まれている可能性がある。

歩行者の通行目的の分布をみると、非永住外国人の非免許保有者（免許無、以下同じ）の観光娯楽等の割合は、永住外国人や日本人に比べて高く、観光目的の外国人が歩行中に事故に巻き込まれ易い（2 当になり易い）と考えられる。

データ数が少ないため明確でないが、2 当となった自転車利用者と歩行者の非永住外国人の観光娯楽等の割合が、免許保有の有無で傾向が異なることについては、検討の余地がある。

表 3.04a 1 当外国人等の当事者別・通行目的別 人身事故件数（全年齢）

(単位%)

| | | 非永住外国人（外交官等除く） | | | | | 永住外国人 |
|-----|-------------|--------------------|--------------|--------------|-------------|--------------|-----------------|
| | | 日本人 | 日本免許 | 国際免許等 | 無免許 | 計(不明含む) | |
| 自動車 | 業務・通勤等 | 34.6 | 22.7 | 1.9 | 12.5 | 12.1 | 28.5 |
| | 観光・娯楽等 | 5.0 | 8.5 | 74.2 | 17.9 | 40.1 | 6.2 |
| | 飲食 | 1.9 | 3.7 | 1.4 | 5.4 | 2.7 | 2.0 |
| | 買物 | 17.3 | 19.0 | 7.1 | 19.6 | 13.4 | 16.5 |
| | 私用:他 | 41.1 | 45.5 | 15.4 | 44.6 | 31.4 | 46.6 |
| | 調査不能 | 0.1 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.1 |
| | 全目的 (件数) | 100.0 2,424,884 | 100.0 352 | 100.0 364 | 100.0 56 | 100.0 775 | 100.0 30,689 |

注：計（不明含む）は未表示の運転資格不明を含む

| | | 日本人 | | | 非永住外国人 (外交官等除く) | | 永住外国人 |
|-----|-------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|-------------|----------------|
| | | 免許有 | 免許無 | 計 | 免許有 | 免許無 | |
| 自転車 | 業務・通勤等 | 33.9 | 29.1 | 30.5 | 0.0 | 31.4 | 32.8 |
| | 観光・娯楽等 | 6.9 | 6.6 | 6.7 | 0.0 | 14.3 | 3.7 |
| | 飲食 | 2.5 | 1.4 | 1.7 | 0.0 | 1.4 | 1.5 |
| | 買物 | 16.8 | 18.8 | 18.2 | 50.0 | 24.3 | 17.2 |
| | 私用:他 | 39.5 | 43.8 | 42.5 | 50.0 | 28.6 | 44.5 |
| | 調査不能 | 0.5 | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.4 |
| | 全目的 (件数) | 100.0 23,952 | 100.0 57,138 | 100.0 81,090 | 100.0 2 | 100.0 70 | 100.0 1,984 |
| 歩行者 | 業務・通勤等 | 20.7 | 15.6 | 16.9 | - | 0.0 | 20.3 |
| | 観光・娯楽等 | 7.9 | 9.8 | 9.3 | - | 16.7 | 7.2 |
| | 飲食 | 20.0 | 4.4 | 8.2 | - | 0.0 | 9.4 |
| | 買物 | 13.5 | 15.5 | 15.0 | - | 16.7 | 18.8 |
| | 私用:他 | 35.5 | 53.1 | 48.8 | - | 33.3 | 42.8 |
| | 調査不能 | 2.4 | 1.5 | 1.7 | - | 33.3 | 1.4 |
| | 全目的 (件数) | 100.0 1,872 | 100.0 5,759 | 100.0 7,631 | - 0 | 100.0 6 | 100.0 138 |

注：業務・通勤等には通学、学業中を含む

表 3.04b 2 当外国人等の当事者別・通行目的別 人身事故件数（全年齢）

| | | (単位%) | | | | | |
|------|-----------|-------|----------------|-------|-------|---------|-------|
| | | 日本人 | 非永住外国人（外交官等除く） | | | 計(不明含む) | 永住外国人 |
| | | | 日本免許 | 国際免許等 | 無免許 | | |
| 自動車 | 業務・通勤等 | 32.8 | 25.2 | 11.4 | 50.0 | 22.7 | 27.7 |
| | 観光・娯楽等 | 5.3 | 3.7 | 52.3 | 0.0 | 13.7 | 5.3 |
| | 飲食 | 2.0 | 4.3 | 4.5 | 0.0 | 4.3 | 2.2 |
| | 買物 | 17.9 | 26.4 | 6.8 | 0.0 | 21.8 | 17.8 |
| | 私用:他 | 41.9 | 40.5 | 25.0 | 50.0 | 37.4 | 46.9 |
| | 調査不能 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| | 全目的 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (件数) | 1,595,165 | 163 | 44 | 4 | 211 | 17,951 | |

注：計（不明含む）は未表示の運転資格不明を含む

| | | 日本人 | | | 非永住外国人 (外交官等除く) | | 永住外国人 |
|------|---------|---------|---------|-------|--------------------|-------|-------|
| | | 免許有 | 免許無 | 計 | 免許有 | 免許無 | |
| 自転車 | 業務・通勤等 | 32.8 | 27.4 | 29.3 | 30.8 | 29.3 | 28.8 |
| | 観光・娯楽等 | 5.2 | 4.8 | 4.9 | 23.1 | 3.4 | 3.1 |
| | 飲食 | 1.4 | 1.0 | 1.1 | 0.0 | 3.0 | 1.7 |
| | 買物 | 18.5 | 19.8 | 19.4 | 30.8 | 24.6 | 18.4 |
| | 私用:他 | 41.7 | 46.8 | 45.0 | 15.4 | 39.2 | 47.9 |
| | 調査不能 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.4 | 0.2 |
| | 全目的 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (件数) | 150,051 | 280,841 | 430,892 | 26 | 232 | 9,613 | |
| 歩行者 | 業務・通勤等 | 25.1 | 16.6 | 20.2 | 14.3 | 14.0 | 21.3 |
| | 観光・娯楽等 | 10.3 | 10.0 | 10.1 | 7.1 | 29.0 | 9.6 |
| | 飲食 | 7.2 | 2.7 | 4.6 | 14.3 | 9.3 | 5.1 |
| | 買物 | 20.2 | 23.2 | 22.0 | 21.4 | 25.2 | 20.3 |
| | 私用:他 | 36.7 | 46.8 | 42.5 | 42.9 | 19.6 | 43.0 |
| | 調査不能 | 0.5 | 0.7 | 0.6 | 0.0 | 2.8 | 0.7 |
| | 全目的 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (件数) | 111,122 | 152,543 | 263,665 | 14 | 107 | 2,828 | |

注：業務・通勤等には通学、学業中を含む

表 3.01 をみると、非永住外国人と日本人や永住外国人の年齢層分布に違いがあることから、1 当外国人の事故の特徴を把握するためには年齢層を絞り込んだ方が望ましいと考えられる。そこで、表 3.04c は 25～44 歳を対象に、1 当となった外国人等による人身事故を、3 種類の当事者別・通行目的別に示したものである。結果は、全年齢を対象とした場合とほぼ同じであり、自動車（運転中）の訪日外国人の観光娯楽等の割合は 79% と、日本人や永住外国人の数%よりも顕著に高い。

同じく、表 3.04d は 25～44 歳を対象に、2 当となった外国人等による人身事故を、3 種類の当事者別・通行目的別に示したものである。結果は、全年齢を対象とした場合とほぼ同じであり、自動車（運転中）の訪日外国人の観光娯楽等の割合は 52% と、日本人や永住外国人の数%よりも顕著に高い。

歩行者の通行目的別の分布も全年齢層と同じであり、日本人、永住外国人に比べ、非永住外国人の観光娯楽等の割合が高い。

表 3.04c 1 当外国人等の当事者別・通行目的別 人身事故件数（25～44 歳）

| | | (単位%) | | | | | |
|-----|--------|---------|----------------|-------|-------|-------|---------|
| | | 日本人 | 非永住外国人（外交官等除く） | | | 永住外国人 | |
| | | | 日本免許 | 国際免許等 | 無免許 | | 計(不明含む) |
| 自動車 | 業務・通勤等 | 38.9 | 23.8 | 2.0 | 3.1 | 11.4 | 25.8 |
| | 観光・娯楽等 | 4.5 | 9.5 | 79.3 | 21.9 | 45.5 | 6.8 |
| | 飲食 | 2.0 | 3.3 | 2.0 | 6.3 | 2.9 | 2.1 |
| | 買物 | 15.2 | 18.1 | 4.5 | 25.0 | 11.6 | 16.4 |
| | 私用:他 | 39.3 | 44.3 | 12.2 | 43.8 | 28.2 | 48.6 |
| | 調査不能 | 0.2 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 0.1 |
| | 全目的 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| | (件数) | 878,938 | 210 | 246 | 32 | 490 | 15,463 |

注：計（不明含む）は未表示の運転資格不明を含む

| | | 日本人 | | | 非永住外国人 (外交官等除く) | | 永住外国人 |
|-----|--------|-------|-------|--------|--------------------|-------|-------|
| | | 免許有 | 免許無 | 計 | 免許有 | 免許無 | |
| 自転車 | 業務・通勤等 | 39.3 | 30.1 | 36.1 | 0.0 | 43.2 | 33.0 |
| | 観光・娯楽等 | 5.3 | 3.7 | 4.8 | 0.0 | 18.9 | 3.5 |
| | 飲食 | 2.4 | 2.2 | 2.3 | 0.0 | 0.0 | 1.7 |
| | 買物 | 13.7 | 18.1 | 15.2 | 50.0 | 18.9 | 18.6 |
| | 私用:他 | 39.1 | 45.6 | 41.3 | 50.0 | 18.9 | 42.9 |
| | 調査不能 | 0.2 | 0.4 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.4 |
| | 全目的 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| | (件数) | 9,749 | 5,051 | 14,800 | 2 | 37 | 779 |
| 歩行者 | 業務・通勤等 | 25.7 | 17.4 | 22.7 | - | 0.0 | 17.4 |
| | 観光・娯楽等 | 5.7 | 8.6 | 6.7 | - | 33.3 | 0.0 |
| | 飲食 | 19.9 | 15.5 | 18.3 | - | 0.0 | 23.9 |
| | 買物 | 10.5 | 15.5 | 12.3 | - | 0.0 | 17.4 |
| | 私用:他 | 36.2 | 40.6 | 37.8 | - | 33.3 | 41.3 |
| | 調査不能 | 2.1 | 2.4 | 2.2 | - | 33.3 | 0.0 |
| | 全目的 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | - | 100.0 | 100.0 |
| | (件数) | 669 | 374 | 1,043 | 0 | 3 | 46 |

注：業務・通勤等には通学、学業中を含む

表 3.04d 2 当外国人等の当事者別・通行目的別 人身事故件数 (25～44 歳)

(単位%)

| | | 非永住外国人 (外交官等除く) | | | | 計(不明含む) | 永住外国人 |
|-----|-------------|------------------|-------------|-------------|------------|--------------|----------------|
| | | 日本人 | 日本免許 | 国際免許等 | 無免許 | | |
| 自動車 | 業務・通勤等 | 34.0 | 20.9 | 6.9 | 50.0 | 18.5 | 25.7 |
| | 観光・娯楽等 | 5.3 | 5.5 | 51.7 | 0.0 | 16.1 | 5.7 |
| | 飲食 | 2.1 | 4.4 | 6.9 | 0.0 | 4.8 | 2.4 |
| | 買物 | 17.3 | 28.6 | 10.3 | 0.0 | 23.4 | 18.1 |
| | 私用:他 | 41.2 | 40.7 | 24.1 | 50.0 | 37.1 | 48.0 |
| | 調査不能 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| | 全目的 (件数) | 100.0 728,326 | 100.0 91 | 100.0 29 | 100.0 4 | 100.0 124 | 100.0 9,658 |

注：計（不明含む）は未表示の運転資格不明を含む

| | | 日本人 | | | 非永住外国人 (外交官等除く) | | 永住外国人 |
|-----|-------------|-----------------|-----------------|------------------|--------------------|--------------|----------------|
| | | 免許有 | 免許無 | 計 | 免許有 | 免許無 | |
| 自転車 | 業務・通勤等 | 36.9 | 24.8 | 32.5 | 15.4 | 31.8 | 30.1 |
| | 観光・娯楽等 | 4.5 | 3.2 | 4.0 | 15.4 | 4.7 | 2.5 |
| | 飲食 | 1.4 | 1.3 | 1.4 | 0.0 | 2.3 | 1.7 |
| | 買物 | 15.5 | 18.9 | 16.7 | 38.5 | 24.8 | 17.8 |
| | 私用:他 | 41.5 | 51.6 | 45.2 | 30.8 | 35.7 | 47.6 |
| | 調査不能 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.8 | 0.2 |
| | 全目的 (件数) | 100.0 67,867 | 100.0 38,450 | 100.0 106,317 | 100.0 13 | 100.0 129 | 100.0 4,311 |
| 歩行者 | 業務・通勤等 | 29.5 | 21.2 | 27.2 | 0.0 | 7.7 | 22.2 |
| | 観光・娯楽等 | 7.3 | 6.6 | 7.1 | 25.0 | 28.8 | 8.3 |
| | 飲食 | 8.1 | 5.1 | 7.3 | 0.0 | 9.6 | 6.5 |
| | 買物 | 18.2 | 19.9 | 18.7 | 50.0 | 32.7 | 19.0 |
| | 私用:他 | 36.4 | 46.8 | 39.3 | 25.0 | 19.2 | 43.4 |
| | 調査不能 | 0.3 | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 1.9 | 0.7 |
| | 全目的 (件数) | 100.0 41,020 | 100.0 15,771 | 100.0 56,791 | 100.0 4 | 100.0 52 | 100.0 1,069 |

注：業務・通勤等には通学、学業中を含む

年齢層別

表 3.05a は、全目的で交通事故の 1 当となった外国人等による人身事故を、3 種類の当事者別・年齢層別に示したものである。

自動車（運転中）の 25～44 歳の割合をみると、非永住外国人が 63% で最も高く、以下、永住外国人 50%、日本人 36% の順となっている。さらに、非永住外国人の中でも、訪日外国人（国際免許等保有者）の割合が日本免許保有者よりも高い。

自転車の25～44歳の割合は、非永住外国人が53%と最も高く、以下、永住外国人39%、日本人18%の順となっている。

表3.05bは、全目的で交通事故の2当となった外国人等による人身事故を、3種類の当事者別・年齢層別に示したものである。

自動車（運転中）の25～44歳の割合をみると、非永住外国人が59%で最も高く、以下、永住外国人54%、日本人46%の順となっている。さらに、非永住外国人の中でも、訪日外国人（国際免許等保有者）が日本免許保有者よりも高い。この傾向は、1当（表3.05a）とほぼ同じである。

自転車の25～44歳の割合は、非永住外国人が55%で最も高く、以下、永住外国人45%、日本人25%の順となっている。

歩行者の25～44歳の割合も、非永住外国人が46%で最も高く、以下、永住外国人38%、日本人22%の順となっている。

表 3.05a 1 当外国人等の当事者別・年齢層別 人身事故件数（全目的）

(単位%)

| | | 日本人 | | 非永住外国人（外交官等除く） | | | 永住外国人 |
|-----|-------------|--------------------|--------------|----------------|-------------|--------------|-----------------|
| | | 日本免許 | 国際免許等 | 無免許 | 計(不明含む) | | |
| 自動車 | 15歳以下 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 16~24歳 | 13.6 | 7.7 | 10.7 | 10.7 | 9.3 | 10.6 |
| | 25~44歳 | 36.2 | 59.7 | 67.6 | 57.1 | 63.2 | 50.4 |
| | 45~64歳 | 30.5 | 28.4 | 20.9 | 30.4 | 25.0 | 30.3 |
| | 65歳以上 | 19.7 | 4.3 | 0.8 | 1.8 | 2.5 | 8.7 |
| | 全年齢 (件数) | 100.0 2,424,884 | 100.0 352 | 100.0 364 | 100.0 56 | 100.0 775 | 100.0 30,689 |

注：計（不明含む）は未表示の運転資格不明を含む

| | | 日本人 | | | 非永住外国人 (外交官等除く) | | 永住外国人 |
|-----|-------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|-------------|----------------|
| | | 免許有 | 免許無 | 計 | 免許有 | 免許無 | |
| 自転車 | 15歳以下 | 0.1 | 31.0 | 21.8 | 0.0 | 0.0 | 7.7 |
| | 16~24歳 | 18.1 | 28.4 | 25.3 | 0.0 | 35.7 | 32.0 |
| | 25~44歳 | 40.7 | 8.8 | 18.3 | 100.0 | 52.9 | 39.3 |
| | 45~64歳 | 27.7 | 9.1 | 14.6 | 0.0 | 10.0 | 16.7 |
| | 65歳以上 | 13.4 | 22.7 | 19.9 | 0.0 | 1.4 | 4.4 |
| | 全年齢 (件数) | 100.0 23,952 | 100.0 57,138 | 100.0 81,090 | 100.0 2 | 100.0 70 | 100.0 1,984 |
| 歩行者 | 15歳以下 | 0.0 | 52.5 | 39.6 | - | 0.0 | 27.5 |
| | 16~24歳 | 9.9 | 6.1 | 7.1 | - | 16.7 | 14.5 |
| | 25~44歳 | 35.7 | 6.5 | 13.7 | - | 50.0 | 33.3 |
| | 45~64歳 | 33.5 | 8.6 | 14.7 | - | 0.0 | 15.9 |
| | 65歳以上 | 20.8 | 26.3 | 25.0 | - | 33.3 | 8.7 |
| | 全年齢 (件数) | 100.0 1,872 | 100.0 5,759 | 100.0 7,631 | - 0 | 100.0 6 | 100.0 138 |

表 3.05b 2 当外国人等の当事者別・年齢層別 人身事故件数（全目的）

（単位％）

| | | 日本人 | 非永住外国人（外交官等除く） | | | | 永住外国人 |
|-----|-------------|--------------------|----------------|-------------|------------|--------------|-----------------|
| | | | 日本免許 | 国際免許等 | 無免許 | 計(不明含む) | |
| 自動車 | 15歳以下 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 16～24歳 | 9.1 | 5.5 | 9.1 | 0.0 | 6.2 | 6.9 |
| | 25～44歳 | 45.7 | 55.8 | 65.9 | 100.0 | 58.8 | 53.8 |
| | 45～64歳 | 33.7 | 33.1 | 22.7 | 0.0 | 30.3 | 33.0 |
| | 65歳以上 | 11.5 | 5.5 | 2.3 | 0.0 | 4.7 | 6.3 |
| | 全年齢 (件数) | 100.0 1,595,165 | 100.0 163 | 100.0 44 | 100.0 4 | 100.0 211 | 100.0 17,951 |

注：計（不明含む）は未表示の運転資格不明を含む

| | | 日本人 | | | 非永住外国人 (外交官等除く) | | 永住外国人 |
|-----|-------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|--------------|----------------|
| | | 免許有 | 免許無 | 計 | 免許有 | 免許無 | |
| 自転車 | 15歳以下 | 0.0 | 22.3 | 14.5 | 0.0 | 0.9 | 4.5 |
| | 16～24歳 | 13.9 | 26.3 | 22.0 | 11.5 | 32.3 | 24.8 |
| | 25～44歳 | 45.2 | 13.7 | 24.7 | 50.0 | 55.6 | 44.8 |
| | 45～64歳 | 29.8 | 14.3 | 19.7 | 34.6 | 9.5 | 22.1 |
| | 65歳以上 | 11.0 | 23.4 | 19.1 | 3.8 | 1.7 | 3.8 |
| | 全年齢 (件数) | 100.0 150,051 | 100.0 280,841 | 100.0 430,892 | 100.0 26 | 100.0 232 | 100.0 9,613 |
| 歩行者 | 15歳以下 | 0.0 | 24.5 | 14.2 | 0.0 | 2.8 | 11.8 |
| | 16～24歳 | 8.0 | 7.2 | 7.6 | 14.3 | 20.6 | 14.1 |
| | 25～44歳 | 36.9 | 10.3 | 21.5 | 28.6 | 48.6 | 37.8 |
| | 45～64歳 | 35.5 | 14.7 | 23.5 | 50.0 | 21.5 | 26.8 |
| | 65歳以上 | 19.5 | 43.1 | 33.2 | 7.1 | 6.5 | 9.4 |
| | 全年齢 (件数) | 100.0 111,122 | 100.0 152,543 | 100.0 263,665 | 100.0 14 | 100.0 107 | 100.0 2,828 |

表 3.05c は、観光娯楽等で交通事故の 1 当となった外国人等による人身事故を、3 種類の当事者別・年齢層別に示したものである。

自動車（運転中）の 25～44 歳の割合をみると、全目的の場合と同様に、非永住外国人が 72% で最も高く以下、永住外国人 55%、日本人 33% の順となっている。

自転車の 25～44 歳の割合は、非永住外国人が 70% と最も高く、永住外国人は 37%、日本人は 13% である。

表 3.05d は、観光娯楽等で交通事故の 2 当となった外国人等による人身事故を、3 種類の当事者別・年齢層別に示したものである。

自動車（運転中）の 25～44 歳の割合をみると、非永住外国人が 69% で最も高く、以下、永

住外国人 58%、日本人 46%の順となっている。

自転車の 25～44 歳の割合も、非永住外国人が 75%で最も高く、以下、永住外国人 37%、日本人 20%の順となっている。

歩行者の 25～44 歳の割合も、非永住外国人（免許無）が 48%で最も高く、永住外国人は 33%で、日本人は 15%と低い。

表 3.05c 1 当外国人等の当事者別・年齢層別 人身事故件数（観光娯楽等）

| | | (単位%) | | | | | |
|-------------------------|-------------|------------------|----------------|----------------|--------------------|--------------|----------------|
| | | 日本人 | 非永住外国人（外交官等除く） | | | 計(不明含む) | 永住外国人 |
| | | | 日本免許 | 国際免許等 | 無免許 | | |
| 自動車 | 15歳以下 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| | 16～24歳 | 24.4 | 6.7 | 6.7 | 30.0 | 7.4 | 17.6 |
| | 25～44歳 | 32.6 | 66.7 | 72.2 | 70.0 | 71.7 | 55.2 |
| | 45～64歳 | 21.9 | 20.0 | 20.4 | 0.0 | 19.6 | 21.7 |
| | 65歳以上 | 21.0 | 6.7 | 0.7 | 0.0 | 1.3 | 5.4 |
| | 全年齢 (件数) | 100.0 120,941 | 100.0 30 | 100.0 270 | 100.0 10 | 100.0 311 | 100.0 1,918 |
| 注：計（不明含む）は未表示の運転資格不明を含む | | | | | | | |
| | | 日本人 | | | 非永住外国人 (外交官等除く) | | 永住外国人 |
| | | 免許有 | 免許無 | 計 | 免許有 | 免許無 | |
| 自転車 | 15歳以下 | 0.4 | 53.1 | 37.0 | - | 0.0 | 21.6 |
| | 16～24歳 | 12.1 | 13.8 | 13.3 | - | 20.0 | 21.6 |
| | 25～44歳 | 31.5 | 5.0 | 13.1 | - | 70.0 | 36.5 |
| | 45～64歳 | 33.5 | 6.2 | 14.5 | - | 10.0 | 14.9 |
| | 65歳以上 | 22.6 | 21.9 | 22.1 | - | 0.0 | 5.4 |
| | 全年齢 (件数) | 100.0 1,650 | 100.0 3,747 | 100.0 5,397 | - 0 | 100.0 10 | 100.0 74 |
| 歩行者 | 15歳以下 | 0.0 | 40.7 | 32.3 | - | 0.0 | 30.0 |
| | 16～24歳 | 6.1 | 3.9 | 4.3 | - | 0.0 | 0.0 |
| | 25～44歳 | 25.7 | 5.7 | 9.8 | - | 100.0 | 0.0 |
| | 45～64歳 | 25.0 | 7.3 | 10.9 | - | 0.0 | 40.0 |
| | 65歳以上 | 43.2 | 42.5 | 42.6 | - | 0.0 | 30.0 |
| | 全年齢 (件数) | 100.0 148 | 100.0 565 | 100.0 713 | - 0 | 100.0 1 | 100.0 10 |

表 3.05d 2 当外国人等の当事者別・年齢層別 人身事故件数（観光娯楽等）

(単位%)

| | | 日本人 | 非永住外国人（外交官等除く） | | | | 永住外国人 |
|-----|-------------|-----------------|----------------|-------------|--------|-------------|--------------|
| | | | 日本免許 | 国際免許等 | 無免許 | 計(不明含む) | |
| 自動車 | 15歳以下 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | - | 0.0 | 0.0 |
| | 16~24歳 | 14.5 | 16.7 | 4.3 | - | 6.9 | 9.5 |
| | 25~44歳 | 45.7 | 83.3 | 65.2 | - | 69.0 | 58.1 |
| | 45~64歳 | 27.2 | 0.0 | 26.1 | - | 20.7 | 27.9 |
| | 65歳以上 | 12.5 | 0.0 | 4.3 | - | 3.4 | 4.4 |
| | 全年齢 (件数) | 100.0 85,161 | 100.0 6 | 100.0 23 | - 0 | 100.0 29 | 100.0 946 |

注：計（不明含む）は未表示の運転資格不明を含む

| | | 日本人 | | | 非永住外国人 (外交官等除く) | | 永住外国人 |
|-----|-------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|-------------|--------------|
| | | 免許有 | 免許無 | 計 | 免許有 | 免許無 | |
| 自転車 | 15歳以下 | 0.0 | 43.0 | 27.2 | 0.0 | 0.0 | 13.9 |
| | 16~24歳 | 9.0 | 13.7 | 12.0 | 0.0 | 0.0 | 17.6 |
| | 25~44歳 | 38.9 | 9.1 | 20.0 | 33.3 | 75.0 | 36.6 |
| | 45~64歳 | 35.5 | 10.2 | 19.5 | 66.7 | 0.0 | 27.1 |
| | 65歳以上 | 16.6 | 24.0 | 21.3 | 0.0 | 25.0 | 4.7 |
| | 全年齢 (件数) | 100.0 7,798 | 100.0 13,442 | 100.0 21,240 | 100.0 6 | 100.0 8 | 100.0 295 |
| 歩行者 | 15歳以下 | 0.0 | 15.8 | 9.1 | 0.0 | 6.5 | 11.4 |
| | 16~24歳 | 5.4 | 4.1 | 4.7 | 0.0 | 9.7 | 8.5 |
| | 25~44歳 | 26.4 | 6.8 | 15.1 | 100.0 | 48.4 | 32.7 |
| | 45~64歳 | 33.3 | 12.8 | 21.5 | 0.0 | 22.6 | 28.7 |
| | 65歳以上 | 34.9 | 60.5 | 49.6 | 0.0 | 12.9 | 18.8 |
| | 全年齢 (件数) | 100.0 11,392 | 100.0 15,311 | 100.0 26,703 | 100.0 1 | 100.0 31 | 100.0 272 |

通行目的別の分布で、自動車（運転中）の非永住外国人の観光娯楽等の割合が高いことは、観光目的での短期間来訪者が多く含まれているためと考えられる。

年齢層別の分布で、永住外国人の25~44歳の割合が高く、日本人が低いのは、それぞれのグループの年齢層別人口の割合を反映したものと考えられる。さらに、非永住外国人の割合が高いことについては、就労等を目的とした者の割合が多く子供や高齢者人口が少ないことを反映しているためと考えられる。

法令違反別

表 3.06a は、自動車運転中に 1 当となった外国人等の法令違反別人身事故件数を示したものである。訪日外国人（非永住外国人で国際免許等の保有者、以下同じ）は日本人及び永住外国人に比べて、指定場所一時不停止等（以下、一時不停止）の割合が高く、前方不注意、安全不確認及び動静不注視の割合が低い。なお、日本の有効免許を持つ非永住外国人も、訪日外国人と同様の傾向がある。

一時不停止の割合が高い理由には、一時停止標識の形が道路交通標識等に関するウィーン条約では八角形、あるいは円であるのに対して、日本では逆三角形となっていることが影響している可能性がある（資 3.01）。また、前方不注意、安全不確認及び動静不注視の割合が低いのは、滞在期間の短い外国人が、慣れていない道路では普段よりも注意して運転した結果と考えられる。

表 3.06b は、さらに、通行目的を観光娯楽等に限定して、自動車運転中に 1 当となった外国人等の法令違反別人身事故件数を示したものである。観光娯楽等の訪日外国人の事故件数は、全目的の事故件数の 74% と日本人や永住外国人に比べてその割合は高いが、法令違反別分布は全目的の法令違反別分布とほぼ同様の分布をしている。表 3.04a に示されているように、非永住外国人の国際免許等の保有者で交通事故の 1 当となった者の通行目的の大半（74%）は観光娯楽等で、私用-他（15%）がそれに次ぎ、非永住外国人の日本免許保有者とも異なった通行目的の分布をしていることから、ここでも、国際免許等保有者を訪日外国人として他の非永住外国人を分離することの妥当性が確認できる。

表 3.06a 1 当外国人等の自動車運転中の法令違反別人身事故件数（全年齢、全目的）

(単位%)

| 1 当 | 日本人 | 非永住外国人（永住権無、外交官等除く） | | | | 永住 外国人 | |
|--------------|-------------------------|---------------------|--------------|-------------|--------------|-----------------|------|
| | | 日本免許 | 国際免許等 | 無免許 | 計(不明含む) | | |
| 信号無視 | 2.9 | 4.5 | 2.7 | 12.5 | 4.3 | 3.8 | |
| 優先通行妨害等 | 2.3 | 2.6 | 7.4 | 7.1 | 5.2 | 2.1 | |
| 交差点 | 交差点道路通行車両 | 2.9 | 3.1 | 11.3 | 3.6 | 7.0 | 2.9 |
| | 安全進行 反対方向からの右折車両 | 0.2 | 0.3 | 0.8 | 0.0 | 0.5 | 0.2 |
| 義務違反 | 歩行者 | 0.4 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.3 |
| | その他 | 2.4 | 1.7 | 4.9 | 0.0 | 3.1 | 2.3 |
| 指定場所 | 一時不停止等 | 4.0 | 7.1 | 9.6 | 10.7 | 8.5 | 4.7 |
| 安全運転 義務違反 | ハンドル操作不適 | 0.9 | 1.4 | 2.2 | 0.0 | 1.7 | 1.2 |
| | ブレーキ操作不適 | 5.6 | 5.4 | 6.0 | 10.7 | 6.1 | 6.2 |
| | 前方不注意-内在的 | 8.4 | 7.1 | 4.7 | 12.5 | 6.3 | 7.0 |
| | 前方不注意-外在的 | 16.9 | 14.8 | 11.0 | 8.9 | 12.6 | 14.8 |
| | 動静不注視 | 11.6 | 15.3 | 8.2 | 12.5 | 11.9 | 12.4 |
| | 安全不確認-前方・左右 | 23.8 | 15.1 | 13.2 | 8.9 | 13.7 | 25.4 |
| | 安全不確認-後方 | 7.0 | 5.7 | 1.9 | 1.8 | 3.6 | 6.8 |
| | 安全速度 | 0.7 | 1.7 | 1.6 | 0.0 | 1.5 | 0.6 |
| | 予測不適 | 0.4 | 0.6 | 0.5 | 0.0 | 0.5 | 0.4 |
| | その他 | 0.8 | 0.9 | 0.5 | 0.0 | 0.6 | 1.0 |
| その他の違反 | 9.0 | 12.5 | 13.2 | 10.7 | 12.8 | 7.9 | |
| 違反なし | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| 合計 | 100.0 (件数) 2,424,884 | 100.0 352 | 100.0 364 | 100.0 56 | 100.0 775 | 100.0 30,689 | |

注：計（不明含む）は未表示の運転資格不明を含む

表 3.06b 1 当外国人等の自動車運転中の法令違反別人身事故件数（全年齢、観光娯楽等）

(単位%)

| 1 当 | 日本人 | 非永住外国人（永住権無、外交官等除く） | | | | 永住 外国人 | |
|--------------|-----------------------|---------------------|--------------|-------------|--------------|----------------|------|
| | | 日本免許 | 国際免許等 | 無免許 | 計(不明含む) | | |
| 信号無視 | 3.6 | 0.0 | 2.6 | 20.0 | 2.9 | 3.7 | |
| 優先通行妨害等 | 2.3 | 0.0 | 7.0 | 0.0 | 6.1 | 2.9 | |
| 交差点 | 交差点道路通行車両 | 2.2 | 0.0 | 11.5 | 0.0 | 10.0 | 3.0 |
| | 安全進行 反対方向からの右折車両 | 0.2 | 0.0 | 0.7 | 0.0 | 0.6 | 0.3 |
| 義務違反 | 歩行者 | 0.3 | 3.3 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.2 |
| | その他 | 1.9 | 0.0 | 5.9 | 0.0 | 5.1 | 2.1 |
| 指定場所 | 一時不停止等 | 4.3 | 16.7 | 11.1 | 20.0 | 11.9 | 5.3 |
| 安全運転 義務違反 | ハンドル操作不適 | 1.9 | 0.0 | 2.6 | 0.0 | 2.3 | 2.3 |
| | ブレーキ操作不適 | 6.2 | 10.0 | 6.7 | 20.0 | 7.4 | 7.1 |
| | 前方不注意-内在的 | 10.3 | 0.0 | 2.6 | 0.0 | 2.3 | 8.5 |
| | 前方不注意-外在的 | 20.0 | 6.7 | 11.9 | 0.0 | 10.9 | 17.0 |
| | 動静不注視 | 11.7 | 16.7 | 6.7 | 0.0 | 7.4 | 13.0 |
| | 安全不確認-前方・左右 | 17.9 | 16.7 | 11.9 | 10.0 | 12.2 | 19.4 |
| | 安全不確認-後方 | 5.8 | 6.7 | 1.1 | 10.0 | 1.9 | 5.0 |
| | 安全速度 | 1.3 | 0.0 | 1.9 | 0.0 | 1.6 | 1.6 |
| | 予測不適 | 0.4 | 0.0 | 0.7 | 0.0 | 0.6 | 0.4 |
| | その他 | 0.8 | 3.3 | 0.7 | 0.0 | 1.0 | 0.6 |
| その他の違反 | 9.0 | 20.0 | 14.4 | 20.0 | 15.4 | 7.6 | |
| 違反なし | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| 合計 | 100.0 (件数) 120,941 | 100.0 30 | 100.0 270 | 100.0 10 | 100.0 311 | 100.0 1,918 | |

注：計（不明含む）は未表示の運転資格不明を含む

表 3.07a は、自転車運転中に 1 当又は 2 当となった外国人等の法令違反別人身事故件数を示したものである。自転車運転者と歩行者については運転資格データが収集されていないので、運転免許保有の有無で外国人を分類している。非永住外国人の免許有（免許保有者）による事故が少ないので免許無（免許非保有者）に着目すると、自動車運転中と同様に非永住外国人は日本人や永住外国人に比べて一時不停止と信号無視の割合が高く、安全不確認と動静不注視の割合が低いと、自動車運転中とは異なる傾向を示す。

なお、違反のない者の割合は、非永住外国人、日本人及び永住外国人とも 30%代半とほぼ同じであり、交通規則に対する順法意識に差はないと考えられる。

表 3.07a 自転車乗用中（1 当、2 当計）の法令違反別人身事故件数（全年齢、全目的）

(単位：%)

| | 日本人 | | | 非永住外国人(外交官等除く) | | | 永住外国人 | | | |
|------------|-------------|---------|---------|----------------|-------|-------|-------|-------|--------|------|
| | 免許有 | 免許無 | 計 | 免許有 | 免許無 | 計 | 免許有 | 免許無 | 計 | |
| 信号無視 | 1.7 | 2.2 | 2.0 | 0.0 | 4.6 | 4.2 | 3.0 | 3.0 | 3.0 | |
| 優先通行妨害等 | 0.3 | 0.8 | 0.7 | 0.0 | 2.0 | 1.8 | 0.2 | 0.7 | 0.6 | |
| 指定場所一時不停止等 | 3.0 | 6.1 | 5.0 | 3.6 | 7.3 | 7.0 | 3.7 | 6.3 | 5.9 | |
| 安全運転義務違反 | ハンドル操作不適 | 1.0 | 1.3 | 1.2 | 0.0 | 1.0 | 0.9 | 1.0 | 0.6 | 0.7 |
| | ブレーキ操作不適 | 0.4 | 0.3 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.3 | 0.3 |
| | 前方不注意-内在的 | 0.6 | 0.5 | 0.6 | 0.0 | 1.7 | 1.5 | 0.8 | 0.5 | 0.5 |
| | 前方不注意-外在的 | 1.3 | 1.2 | 1.2 | 0.0 | 2.6 | 2.4 | 1.4 | 1.1 | 1.1 |
| | 動静不注視 | 15.0 | 10.5 | 12.0 | 14.3 | 7.6 | 8.2 | 14.4 | 11.2 | 11.7 |
| | 安全不確認-前方・左右 | 19.2 | 23.4 | 22.0 | 14.3 | 16.6 | 16.4 | 22.0 | 24.8 | 24.4 |
| | 安全不確認-後方 | 1.1 | 1.5 | 1.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | 1.2 | 1.2 |
| | 安全速度 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.3 | 0.0 | 0.2 | 0.2 |
| | 予測不適 | 1.4 | 0.9 | 1.1 | 0.0 | 2.0 | 1.8 | 1.4 | 1.0 | 1.0 |
| その他 | 0.7 | 0.6 | 0.6 | 0.0 | 1.0 | 0.9 | 0.8 | 0.4 | 0.5 | |
| その他の違反 | 16.2 | 17.1 | 16.8 | 17.9 | 17.5 | 17.6 | 16.4 | 15.2 | 15.4 | |
| 違反なし | 37.7 | 33.5 | 34.9 | 50.0 | 35.8 | 37.0 | 34.0 | 33.4 | 33.5 | |
| 計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| (件数) | 174,003 | 337,979 | 511,982 | 28 | 302 | 330 | 1,753 | 9,844 | 11,597 | |

表 3.07b は、さらに観光娯楽等に限定して自転車運転中に 1 当又は 2 当となった外国人等の法令違反別事故件数を示したものである。

事故件数が少ない非永住外国人を除き、法令違反別の分布は、全目的の場合とほぼ同じである。

自動車運転中と同様に安全不確認や動静不注視の割合の低さは、慣れていない道路での通行なので普段より注意した結果ということで説明できるが、前方不注意の割合の高さについては、自動車に比べ自転車の運転を軽視している可能性もある。

表 3.07b 自転車乗用中（1 当、2 当計）の法令違反別人身事故件数（全年齢、観光娯楽等）

(単位：%)

| | 日本人 | | | 非永住外国人(外交官等除く) | | | 永住外国人 | | | |
|------------|-------------|--------|--------|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| | 免許保有 | 免許非保有 | 計 | 免許保有 | 免許非保有 | 計 | 免許保有 | 免許非保有 | 計 | |
| 信号無視 | 1.6 | 2.3 | 2.1 | 0.0 | 22.2 | 16.7 | 0.0 | 3.6 | 3.0 | |
| 優先通行妨害等 | 0.4 | 1.3 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.3 | |
| 指定場所一時不停止等 | 2.2 | 7.4 | 5.5 | 0.0 | 5.6 | 4.2 | 1.6 | 7.2 | 6.2 | |
| 安全運転義務違反 | ハンドル操作不適 | 2.8 | 2.2 | 2.4 | 0.0 | 11.1 | 8.3 | 1.6 | 1.6 | 1.6 |
| | ブレーキ操作不適 | 1.4 | 0.7 | 0.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.3 | 1.1 |
| | 前方不注意-内在的 | 1.1 | 0.6 | 0.8 | 0.0 | 5.6 | 4.2 | 0.0 | 1.6 | 1.4 |
| | 前方不注意-外在的 | 2.3 | 1.3 | 1.6 | 0.0 | 11.1 | 8.3 | 0.0 | 1.3 | 1.1 |
| | 動静不注視 | 13.6 | 6.9 | 9.3 | 16.7 | 0.0 | 4.2 | 11.1 | 11.8 | 11.7 |
| | 安全不確認-前方・左右 | 13.0 | 22.2 | 18.9 | 0.0 | 5.6 | 4.2 | 15.9 | 23.2 | 22.0 |
| | 安全不確認-後方 | 1.1 | 1.4 | 1.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.0 | 1.6 |
| | 安全速度 | 1.1 | 0.4 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 予測不適 | 2.1 | 0.9 | 1.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.2 | 0.3 | 0.8 |
| その他 | 1.0 | 0.7 | 0.8 | 0.0 | 5.6 | 4.2 | 0.0 | 0.3 | 0.3 | |
| その他の違反 | 16.8 | 21.0 | 19.5 | 33.3 | 27.8 | 29.2 | 17.5 | 16.3 | 16.5 | |
| 違反なし | 39.4 | 30.8 | 33.9 | 50.0 | 5.6 | 16.7 | 49.2 | 29.1 | 32.5 | |
| 計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| (件数) | 9,448 | 17,189 | 26,637 | 6 | 18 | 24 | 63 | 306 | 369 | |

表 3.08a は、歩行中に 1 当又は 2 当となった外国人等の法令違反別事故件数を示したものである。ここでも、非永住外国人の免許保有者による事故が少ないので免許無（免許非保有者）に着目する。

交通事故に関与した歩行者の大半は 2 当（事故の責任が軽い）であるため、法令違反のない者の割合が自転車運転者より高い。

非永住外国人は日本人や永住外国人に比べ、信号無視、横断歩道街横断、走行車両の直前・直後の横断の割合が高い。また、法令違反がない者の割合は、自転車の場合と異なり、非永住外国人が日本人や永住外国人に比べて低い。

明確な法令違反である信号無視の割合が高いことは、日本人と外国人の、車が来ないのに赤信号が変わるまで待つべきか否かという問題に対する考え方の違いを反映している可能性もある。

表 3.08a 歩行中（1 当、2 当計）の法令違反別 人身事故件数（全年齢、全目的）

| | | (単位：%) | | | | | | | | |
|--------|---------------|---------|---------|---------|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 日本人 | | | 非永住外国人(外交官等除く) | | | 永住外国人 | | |
| | | 免許有 | 免許無 | 計 | 免許有 | 免許無 | 計 | 免許有 | 免許無 | 計 |
| 信号無視 | | 1.5 | 2.4 | 2.0 | 0.0 | 13.3 | 11.8 | 2.4 | 5.0 | 4.3 |
| 通行区分 | 左側通行 | 2.5 | 1.6 | 1.9 | 0.0 | 2.7 | 2.4 | 1.6 | 1.8 | 1.8 |
| | 車道通行 | 1.2 | 0.9 | 1.0 | 0.0 | 1.8 | 1.6 | 1.5 | 1.2 | 1.2 |
| 横断 | 横断歩道外横断 | 4.5 | 6.6 | 5.7 | 7.1 | 10.6 | 10.2 | 4.4 | 6.2 | 5.7 |
| | 斜め横断 | 1.1 | 1.5 | 1.4 | 0.0 | 0.9 | 0.8 | 1.5 | 1.6 | 1.6 |
| | 駐停車車両直前・直後の横断 | 0.9 | 1.4 | 1.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.3 | 1.3 | 1.3 |
| | 走行車両直前・直後の横断 | 2.5 | 3.6 | 3.1 | 7.1 | 6.2 | 6.3 | 2.1 | 2.4 | 2.3 |
| | 横断禁止場所の横断 | 0.5 | 0.6 | 0.5 | 0.0 | 1.8 | 1.6 | 1.4 | 1.7 | 1.6 |
| 飛出し | | 1.7 | 8.5 | 5.7 | 7.1 | 6.2 | 6.3 | 2.8 | 7.3 | 6.1 |
| その他の違反 | | 7.1 | 5.9 | 6.4 | 0.0 | 2.7 | 2.4 | 6.1 | 7.1 | 6.8 |
| 違反なし | | 76.4 | 67.2 | 71.0 | 78.6 | 54.0 | 56.7 | 74.9 | 64.5 | 67.3 |
| 計 | | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (件数) | | 112,994 | 158,302 | 271,296 | 14 | 113 | 127 | 797 | 2,169 | 2,966 |

表 3.08b は、さらに観光娯楽等に限定して歩行中に 1 当又は 2 当となった外国人等の法令違反別事故件数を示したものである。非永住外国人の免許保有者による事故が少ないが、日本人、永住外国人を含め、法令違反別の分布は全目的とほぼ同じである。

表 3.08b 歩行中（1 当、2 当計）の法令違反別 人身事故件数（全年齢、観光娯楽等）

(単位：%)

| 観光娯楽等 | 日本人 | | | 非永住外国人(外交官等除く) | | | 永住外国人 | | |
|-----------|---------------|--------|--------|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 免許有 | 免許無 | 計 | 免許有 | 免許無 | 計 | 免許有 | 免許無 | 計 |
| 信号無視 | 1.3 | 2.5 | 2.0 | 0.0 | 18.8 | 18.2 | 0.0 | 3.3 | 2.5 |
| 通行区分 | 左側通行 | 5.0 | 2.6 | 3.6 | 0.0 | 3.1 | 3.0 | 1.4 | 1.8 |
| | 車道通行 | 1.7 | 1.3 | 1.5 | 0.0 | 0.0 | 1.5 | 0.9 | 1.1 |
| 横断 | 横断歩道外横断 | 3.7 | 7.0 | 5.6 | 0.0 | 6.3 | 6.1 | 3.0 | 5.6 |
| | 斜め横断 | 1.1 | 1.8 | 1.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.9 |
| | 駐停車車両直前・直後の横断 | 0.7 | 1.0 | 0.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.4 |
| | 走行車両直前・直後の横断 | 3.3 | 5.2 | 4.4 | 0.0 | 6.3 | 6.1 | 4.5 | 3.5 |
| 横断禁止場所の横断 | 0.3 | 0.4 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.9 | |
| 飛出し | 1.5 | 6.2 | 4.2 | 0.0 | 6.3 | 6.1 | 3.0 | 8.8 | 7.4 |
| その他の違反 | 4.8 | 5.1 | 5.0 | 0.0 | 6.3 | 6.1 | 4.5 | 5.1 | 5.0 |
| 違反なし | 76.6 | 66.9 | 71.0 | 100.0 | 53.1 | 54.5 | 80.6 | 66.5 | 69.9 |
| 計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (件数) | 11,540 | 15,876 | 27,416 | 1 | 32 | 33 | 67 | 215 | 282 |

3.2 訪日外国人のレンタカー事故

3.2.1 基礎集計

表 3.04a から表 3.04d に示された通行目的別事故をみると、訪日外国人による自動車運転中の事故は、観光娯楽等の割合が高い。また、図 1.01 に示したように、訪日外国人によるレンタカー運転中の事故（以下、レンタカー事故）も多い。そこで、ここでは、観光目的の訪日外国人によるレンタカー事故の分析結果について説明する。

表 3.09 は、2013～2017 年に発生した訪日外国人の観光娯楽等でのレンタカー事故を都道府県別に集計した結果である。最も多いのは沖縄県で北海道がそれに次ぎ、この 2 道県で全体の 76%を占める。

表 3.09 訪日外国人の観光娯楽等でレンタカー運転中の都道府県別人身事故

| 県名 | 件数 | (%) | 県名 | 件数 | (%) | 県名 | 件数 | (%) |
|-----|----|------|-----|----|-----|-----|-----|------|
| 北海道 | 59 | 23.1 | 長野 | 4 | 1.6 | 岡山 | 0 | |
| 青森 | 1 | | 静岡 | 0 | | 広島 | 1 | |
| 岩手 | 0 | | 富山 | 0 | | 山口 | 0 | |
| 宮城 | 0 | | 石川 | 0 | | 徳島 | 0 | |
| 秋田 | 1 | | 福井 | 1 | | 香川 | 0 | |
| 山形 | 0 | | 岐阜 | 3 | 1.2 | 愛媛 | 2 | 0.8 |
| 福島 | 0 | | 愛知 | 1 | | 高知 | 2 | |
| 東京 | 2 | 0.8 | 三重 | 0 | | 福岡 | 4 | 1.6 |
| 茨城 | 0 | | 滋賀 | 1 | | 佐賀 | 3 | |
| 栃木 | 0 | | 京都 | 10 | 3.9 | 長崎 | 0 | |
| 群馬 | 0 | | 大阪 | 6 | | 熊本 | 3 | |
| 埼玉 | 0 | | 兵庫 | 2 | | 大分 | 4 | 1.6 |
| 千葉 | 1 | | 奈良 | 0 | | 宮崎 | 2 | |
| 神奈川 | 1 | | 和歌山 | 3 | | 鹿児島 | 1 | |
| 新潟 | 0 | | 鳥取 | 0 | | 沖縄 | 136 | 53.3 |
| 山梨 | 0 | | 島根 | 1 | | 全国 | 255 | |

事故類型別

表 3.10 は、2013～2017 年に発生した訪日外国人等のレンタカー運転中の観光娯楽等での事故類型別人身事故件数を集計したものである。

訪日外国人でレンタカー事故の 1 当となった者の通行目的の大半が観光娯楽等である。また、表 3.05c に示された訪日外国人の自動車運転中の事故の 70%以上が 25～44 歳によるものである。そこで、ここでは 25～44 歳の年齢層に絞り込んで、訪日外国人の観光娯楽等でのレンタカー事故の特徴を、日本人や永住外国人と比較して論じる。

事故類型別にみると、訪日外国人は日本人や永住外国人と比べて、追突-その他（駐停車中車両への追突、以下同じ）の割合が低く、出会い頭と右直の割合が高い。また、それぞれの事故類型の割合を比べると、永住外国人の傾向は日本人と訪日外国人の間に位置している。これは、道路交通環境への順応性や運転方法等の運転特性が、居住期間だけでなく、国籍と関連する生活習慣の影響を受けていることを示すとも考えられる。

表 3.10 訪日外国人のレンタカー運転中の事故類型別人身事故件数

(単位：%)

| | | 全年齢 | | | 25~44歳 | | | |
|------------|----------|---------|-------|-------|--------|-------|-------|------|
| | | 日本人 | 訪日外国人 | 永住外国人 | 日本人 | 訪日外国人 | 永住外国人 | |
| 観光・ 娯楽等 | 人対 車両 | 横断中 | 2.2 | 2.7 | 2.5 | 2.3 | 2.7 | 2.8 |
| | | その他 | 2.8 | 3.1 | 3.4 | 3.2 | 3.3 | 3.8 |
| | 車両 相互 | 正面衝突 | 4.5 | 5.9 | 6.8 | 3.2 | 4.3 | 6.1 |
| | | 追突-進行中 | 5.7 | 2.4 | 4.0 | 5.7 | 1.6 | 4.7 |
| | | 追突-その他 | 41.5 | 23.5 | 29.3 | 43.4 | 22.8 | 30.0 |
| | | 出会い頭 | 14.6 | 23.5 | 18.8 | 14.8 | 23.4 | 15.5 |
| | | 左折時 | 3.3 | 3.1 | 3.1 | 3.3 | 2.7 | 2.8 |
| | | 右折時-右直 | 6.0 | 22.4 | 16.0 | 6.4 | 23.9 | 18.3 |
| | | 右折時-その他 | 1.4 | 0.8 | 2.2 | 1.5 | 1.1 | 2.3 |
| | | その他 | 13.1 | 9.4 | 10.8 | 12.5 | 10.3 | 11.7 |
| | 車両単独 | 4.9 | 3.1 | 3.1 | 3.8 | 3.8 | 1.9 | |
| | 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| | (件数) | 4,552 | 255 | 324 | 1,677 | 184 | 213 | |

| | | | | | | | | |
|-----|----------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| 全目的 | 人対 車両 | 横断中 | 3.3 | 2.8 | 2.4 | 2.8 | 2.9 | 2.9 |
| | | その他 | 3.2 | 3.8 | 3.8 | 2.9 | 3.9 | 4.2 |
| | 車両 相互 | 正面衝突 | 2.6 | 6.3 | 4.1 | 2.1 | 4.9 | 3.8 |
| | | 追突-進行中 | 4.7 | 3.1 | 3.1 | 4.8 | 2.9 | 3.8 |
| | | 追突-その他 | 41.9 | 22.3 | 32.5 | 44.9 | 21.8 | 34.3 |
| | | 出会い頭 | 17.4 | 22.0 | 20.2 | 16.8 | 21.4 | 16.4 |
| | | 左折時 | 4.8 | 3.1 | 3.7 | 5.0 | 2.4 | 3.5 |
| | | 右折時-右直 | 5.4 | 23.3 | 12.6 | 5.3 | 24.3 | 14.2 |
| | | 右折時-その他 | 2.3 | 0.7 | 2.3 | 2.1 | 1.0 | 2.2 |
| | | その他 | 12.1 | 9.4 | 12.8 | 11.5 | 10.7 | 13.1 |
| | 車両単独 | 2.5 | 3.1 | 2.4 | 1.9 | 3.9 | 1.8 | |
| | 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| | (件数) | 20,421 | 287 | 704 | 8,839 | 206 | 452 | |

道路形状別

表 3.11 は、2013~2017 年に発生した訪日外国人等のレンタカー運転中の観光娯楽等での道路形状別人身事故件数を集計したものである。

ここでも、25~44 歳の年齢層に絞り込んで、訪日外国人と日本人、永住外国人の事故特性の違いについて論じる。

道路形状別割合をみると、訪日外国人は日本人、永住外国人に比べて、信号交差点、無信号交差点の割合が高く、単路-その他（直線部）の割合が低い。

訪日外国人と永住外国人で、事故類型別分布だけでなく道路形状別分布の傾向も異なることには、追突-その他は交差点付近、出会い頭事故は無信号交差点、右直事故は信号交差点に多い等、事故類型と事故発生場所の道路形状の間に関係があることも反映されていると考えられる。

表 3.11 訪日外国人のレンタカー運転中の道路形状別人身事故件数

| | | 全年齢 | | | (単位：%) 25~44歳 | | | |
|-------------|---------|------------|-------|-------|------------------|-------|-------|------|
| | | 日本人 | 訪日外国人 | 永住外国人 | 日本人 | 訪日外国人 | 永住外国人 | |
| | | 観光・ 娯楽等 | 信号交差点 | 14.4 | 28.2 | 25.3 | 14.3 | 29.3 |
| 無信号交差点 | 13.2 | | 22.7 | 17.0 | 14.7 | 21.2 | 15.0 | |
| 交差点付近 | 14.7 | | 12.5 | 12.0 | 14.3 | 13.0 | 10.8 | |
| 単 路 | トンネル | | 1.6 | 0.0 | 0.3 | 1.9 | 0.0 | 0.5 |
| | 橋 | | 1.3 | 2.0 | 1.9 | 1.0 | 2.2 | 2.3 |
| | カーブ屈折 | | 7.4 | 8.2 | 9.0 | 6.3 | 7.6 | 9.9 |
| | その他 | | 43.2 | 24.3 | 32.7 | 43.9 | 24.5 | 34.3 |
| 踏切 | 0.0 | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| 一般交通の場所 | 4.2 | | 2.0 | 1.9 | 3.7 | 2.2 | 1.4 | |
| 合計 | 100.0 | | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| (件数) | 4,552 | 255 | 324 | 1,677 | 184 | 213 | | |
| 全 目 的 | 信号交差点 | 15.4 | 29.3 | 23.3 | 14.5 | 29.6 | 25.7 | |
| | 無信号交差点 | 15.7 | 21.6 | 16.8 | 15.7 | 20.4 | 13.1 | |
| | 交差点付近 | 15.7 | 12.2 | 13.5 | 16.1 | 13.1 | 12.4 | |
| | 単 路 | トンネル | 0.7 | 0.0 | 0.3 | 0.8 | 0.0 | 0.4 |
| | | 橋 | 1.0 | 1.7 | 1.4 | 0.9 | 1.9 | 1.3 |
| | | カーブ屈折 | 3.6 | 8.4 | 4.7 | 3.2 | 7.8 | 5.1 |
| | | その他 | 43.7 | 24.7 | 37.4 | 45.1 | 24.8 | 39.6 |
| | 踏切 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 一般交通の場所 | 4.1 | 2.1 | 2.7 | 3.7 | 2.4 | 2.4 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| (件数) | 20,421 | 287 | 704 | 8,839 | 206 | 452 | | |

法令違反別

表 3.12 は、2013~2017 年に発生した訪日外国人等の観光娯楽等でのレンタカー運転中の法令違反別事故件数に集計したものである。

ここでも、25~44 歳の年齢層に絞り込んで、訪日外国人と日本人、永住外国人の事故特性の違いについて論じる。

訪日外国人は、日本人や永住外国人に比べ、優先通行妨害等、交差点安全進行義務違反の交差道路通行車両、指定場所一時不停止等の割合が高い。これらの違反は、出会い頭事故の原因となるものであり、表 3.10 に示される訪日外国人の出会い頭の割合の高さに対応すると考えられる。

表 3.12 訪日外国人の観光娯楽等でのレンタカー運転中の法令違反別事故件数

| | | 全年齢 | | | 25~44歳 | | | |
|--------|---------------------|-------------|-------|-------|--------|-------|-------|------|
| | | 日本人 | 訪日外国人 | 永住外国人 | 日本人 | 訪日外国人 | 永住外国人 | |
| | | (単位：%) | | | | | | |
| 観光・娯楽等 | 信号無視 | 3.0 | 2.4 | 2.5 | 2.6 | 2.7 | 1.9 | |
| | 優先通行妨害等 | 2.7 | 6.7 | 6.2 | 2.8 | 7.6 | 6.1 | |
| | 交差点 安全進行 義務違反 | 交差道路通行車両 | 2.4 | 11.8 | 6.8 | 3.0 | 14.1 | 7.0 |
| | | 反対方向からの右折車両 | 0.3 | 0.8 | 0.6 | 0.1 | 0.5 | 0.5 |
| | 義務違反 | 歩行者 | 0.3 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.0 | 0.0 |
| | | その他 | 1.5 | 6.3 | 3.1 | 1.9 | 4.3 | 3.3 |
| | 指定場所一時不停止等 | 4.6 | 11.4 | 7.1 | 5.4 | 8.7 | 7.5 | |
| | 安全運転 義務違反 | 操作不適 | 12.3 | 8.2 | 11.1 | 11.2 | 10.3 | 10.3 |
| | | 漫然運転 | 9.2 | 2.7 | 4.9 | 9.7 | 1.6 | 6.1 |
| | | 脇見運転 | 21.5 | 12.2 | 11.4 | 21.2 | 12.0 | 10.8 |
| | | 動静不注視 | 13.2 | 6.7 | 13.6 | 14.3 | 7.1 | 16.9 |
| | | 安全不確認 | 18.1 | 13.3 | 19.4 | 17.6 | 14.1 | 17.4 |
| | その他 | 2.7 | 3.1 | 3.1 | 2.2 | 1.1 | 3.3 | |
| | その他の違反 | 8.1 | 14.5 | 9.9 | 8.0 | 15.8 | 8.9 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| (件数) | | 4,552 | 255 | 324 | 1,677 | 184 | 213 | |

| | | | | | | | | |
|------|---------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| 全目的 | 信号無視 | 2.8 | 2.1 | 3.6 | 2.3 | 2.4 | 3.3 | |
| | 優先通行妨害等 | 2.0 | 7.7 | 3.6 | 2.0 | 7.3 | 3.3 | |
| | 交差点 安全進行 義務違反 | 交差道路通行車両 | 2.2 | 12.2 | 4.3 | 2.3 | 15.0 | 4.4 |
| | | 反対方向からの右折車両 | 0.2 | 0.7 | 0.4 | 0.2 | 0.5 | 0.4 |
| | 義務違反 | 歩行者 | 0.3 | 0.0 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.0 |
| | | その他 | 1.9 | 5.6 | 3.4 | 1.8 | 3.9 | 2.9 |
| | 指定場所一時不停止等 | 3.6 | 10.1 | 5.5 | 3.4 | 7.8 | 4.6 | |
| | 安全運転 義務違反 | 操作不適 | 9.7 | 8.0 | 9.5 | 9.1 | 10.2 | 10.0 |
| | | 漫然運転 | 8.8 | 3.5 | 6.1 | 9.1 | 2.9 | 7.1 |
| | | 脇見運転 | 19.3 | 11.8 | 13.2 | 20.0 | 11.7 | 12.6 |
| | | 動静不注視 | 12.4 | 7.0 | 12.1 | 13.5 | 6.8 | 14.6 |
| | | 安全不確認 | 27.3 | 14.3 | 28.3 | 27.0 | 16.0 | 27.4 |
| | その他 | 2.2 | 2.8 | 3.3 | 2.1 | 1.0 | 3.5 | |
| | その他の違反 | 7.3 | 14.3 | 6.7 | 7.0 | 14.6 | 5.8 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| (件数) | | 20,421 | 287 | 704 | 8,839 | 206 | 452 | |

3.2.2 沖縄と北海道の比較

前節では、日本国内全体を対象に、訪日外国人と日本人の観光娯楽等でのレンタカー事故の特徴について論じた。しかし、訪日外国人によるレンタカー事故の大半が沖縄県と北海道で発生している（表 3.09 参照）、本節では、北海道と沖縄県を分けて、訪日外国人によるレンタカー事故の特徴について論じる。

表 3.13a は、2013~2017 年に北海道と沖縄県で発生した訪日外国人等のレンタカー運転中の観光娯楽等での事故を、全年齢と 25~44 歳の 2 つの年齢層別・事故類型別に集計したものである。前節で示したように、訪日外国人のレンタカー事故の大半が 25~44 歳の年齢層によるものであることから、ここでも、25~44 歳を対象に事故の特徴を論じる。

追突-その他、出会い頭の割合が高いことは訪日外国人、日本人及び永住外国人に共通してみられるが、右直の割合が高いことは訪日外国人及び永住外国人にみられるが、日本人には

見られない。

右直事故は、追突-その他や出会い頭事比べて、発生し易い場所や注意対象の特定が容易であり、さらに、日本では右直事故がニュースや運転者教育の対象となることも多い。そのため、日本人の普段の交通行動の中で意識的あるいは無意識のうちに右直事故を回避する特性が形成されている可能性は高い。一方、日本での居住期間が長い永住外国人については、本国に帰国しての運転機会もあると考えられ、日本と母国の両方の道路交通環境への適応が必要ということが、日本人との違いとなって現れている可能性がある。

訪日外国人及び永住外国人による追突-その他、出会い頭及び右直の割合が高いことは、北海道と沖縄県で共通しているが、3つの事故類型の中で右直の割合が北海道では最も低く、沖縄県では最も高いと、異なる傾向が示されている。

表 3.13b に、表 3.13a と同様の方法で全目的を対象とした集計結果を示すが、訪日外国人による事故の殆どが観光娯楽等を目的としているため、事故類型別の分布は観光娯楽等の場合とほぼ同じである。ただし、日本人については、観光娯楽等以外での事故の割合が低い北海道（25~24 歳：北海道 150/375<沖縄 182/331）では、追突-その他と出会い頭の割合の大小関係が異なっている。これは、通行目的による運転方法や安全意識の違いだけでなく、走行する道路環境の違いが反映された可能性がある。

表 3. 13a 訪日外国人のレンタカー運転中の観光娯楽等での事故類型別人身事故件数

<北海道、沖縄>

(単位：%)

| | | | 全年齢 | | | 25~44歳 | | |
|-----|----------|---------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|
| | | | 日本人 | 訪日外国人 | 永住外国人 | 日本人 | 訪日外国人 | 永住外国人 |
| 北海道 | 人対 車両 | 横断中 | 1.5 | 3.4 | 0.0 | 0.7 | 2.5 | 0.0 |
| | | その他 | 3.2 | 0.0 | 0.0 | 3.3 | 0.0 | 0.0 |
| | 車両 相互 | 正面衝突 | 7.9 | 6.8 | 0.0 | 4.7 | 10.0 | 0.0 |
| | | 追突-進行中 | 5.0 | 1.7 | 11.8 | 8.0 | 2.5 | 15.4 |
| | | 追突-その他 | 28.2 | 28.8 | 23.5 | 29.3 | 30.0 | 30.8 |
| | | 出会い頭 | 31.7 | 37.3 | 41.2 | 35.3 | 32.5 | 30.8 |
| | | 左折時 | 1.5 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | 0.0 | 0.0 |
| | | 右折時-右直 | 6.2 | 15.3 | 17.6 | 6.0 | 15.0 | 15.4 |
| | | 右折時-その他 | 2.2 | 0.0 | 0.0 | 1.3 | 0.0 | 0.0 |
| | | その他 | 10.6 | 3.4 | 5.9 | 8.0 | 2.5 | 7.7 |
| | 車両単独 | 2.0 | 3.4 | 0.0 | 2.7 | 5.0 | 0.0 | |
| | 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| | (件数) | | 404 | 59 | 17 | 150 | 40 | 13 |
| 沖縄 | 人対 車両 | 横断中 | 3.6 | 2.9 | 3.5 | 3.3 | 2.8 | 2.7 |
| | | その他 | 2.7 | 2.9 | 5.3 | 0.0 | 2.8 | 5.4 |
| | 車両 相互 | 正面衝突 | 2.7 | 3.7 | 3.5 | 1.6 | 2.8 | 2.7 |
| | | 追突-進行中 | 4.0 | 1.5 | 1.8 | 3.3 | 0.9 | 2.7 |
| | | 追突-その他 | 31.8 | 22.1 | 19.3 | 31.9 | 20.6 | 16.2 |
| | | 出会い頭 | 24.9 | 19.9 | 26.3 | 29.1 | 21.5 | 24.3 |
| | | 左折時 | 5.8 | 2.2 | 1.8 | 6.0 | 1.9 | 0.0 |
| | | 右折時-右直 | 8.7 | 28.7 | 29.8 | 7.1 | 29.9 | 35.1 |
| | | 右折時-その他 | 1.8 | 0.7 | 1.8 | 2.2 | 0.9 | 2.7 |
| | | その他 | 11.1 | 11.8 | 7.0 | 11.0 | 11.2 | 8.1 |
| | 車両単独 | 2.9 | 3.7 | 0.0 | 4.4 | 4.7 | 0.0 | |
| | 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| | (件数) | | 449 | 136 | 57 | 182 | 107 | 37 |

表 3.13b 訪日外国人のレンタカー運転中の全目的での事故類型別人身事故件数

<北海道、沖縄>

(単位：%)

| | | | 全年齢 | | | 25~44歳 | | |
|-----|------|---------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|
| | | | 日本人 | 訪日外国人 | 永住外国人 | 日本人 | 訪日外国人 | 永住外国人 |
| 北海道 | 人対車両 | 横断中 | 2.9 | 3.3 | 0.0 | 2.4 | 2.5 | 0.0 |
| | | その他 | 3.2 | 0.0 | 0.0 | 2.4 | 0.0 | 0.0 |
| | 車両相互 | 正面衝突 | 5.6 | 6.7 | 4.3 | 4.3 | 10.0 | 0.0 |
| | | 追突-進行中 | 4.1 | 1.7 | 8.7 | 5.1 | 2.5 | 11.8 |
| | | 追突-その他 | 32.1 | 28.3 | 26.1 | 34.7 | 30.0 | 35.3 |
| | | 出会い頭 | 28.9 | 36.7 | 39.1 | 29.3 | 32.5 | 35.3 |
| | | 左折時 | 3.0 | 0.0 | 0.0 | 2.1 | 0.0 | 0.0 |
| | | 右折時-右直 | 4.8 | 16.7 | 13.0 | 4.8 | 15.0 | 11.8 |
| | | 右折時-その他 | 2.6 | 0.0 | 0.0 | 2.4 | 0.0 | 0.0 |
| | | その他 | 11.0 | 3.3 | 4.3 | 10.1 | 2.5 | 5.9 |
| | 車両単独 | 1.7 | 3.3 | 4.3 | 2.4 | 5.0 | 0.0 | |
| | 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| | (件数) | | 887 | 60 | 23 | 375 | 40 | 17 |
| 沖縄 | 人対車両 | 横断中 | 4.4 | 2.7 | 3.1 | 3.3 | 2.6 | 2.6 |
| | | その他 | 3.5 | 3.4 | 4.7 | 1.2 | 3.5 | 5.1 |
| | 車両相互 | 正面衝突 | 2.1 | 4.8 | 3.1 | 1.2 | 3.5 | 2.6 |
| | | 追突-進行中 | 4.5 | 1.4 | 1.6 | 3.9 | 0.9 | 2.6 |
| | | 追突-その他 | 32.7 | 20.4 | 20.3 | 34.4 | 19.1 | 15.4 |
| | | 出会い頭 | 23.6 | 19.7 | 26.6 | 26.0 | 20.9 | 23.1 |
| | | 左折時 | 5.6 | 2.0 | 1.6 | 6.3 | 1.7 | 0.0 |
| | | 右折時-右直 | 7.7 | 29.9 | 29.7 | 5.7 | 31.3 | 38.5 |
| | | 右折時-その他 | 1.9 | 0.7 | 1.6 | 2.1 | 0.9 | 2.6 |
| | | その他 | 11.7 | 11.6 | 7.8 | 12.4 | 11.3 | 7.7 |
| | 車両単独 | 2.4 | 3.4 | 0.0 | 3.3 | 4.3 | 0.0 | |
| | 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| | (件数) | | 753 | 147 | 64 | 331 | 115 | 39 |

表 3.14a は、2013～2017 年に北海道と沖縄県で発生した訪日外国人等のレンタカー運転中の観光娯楽等での事故を全年齢と 25～44 歳の 2 つの年齢層別・道路形状別に集計したものである。ここでも、25～44 歳を対象に事故の特徴を論じる。

事故類型別と異なり、訪日外国人と永住外国人の事故の特徴が北海道と沖縄県で異なっている。信号交差点の割合が、北海道では訪日外国人が高く（30%）、日本人（16%）と永住外国人（15%）はその約半分となっているが、沖縄県では永住外国人が最も高く（46%）、訪日外国人（31%）がそれに次ぎ、日本人（18%）が 3 者の中では最も低い。なお、無信号交差点の割合についても、北海道では日本人（30%）と永住外国人（31%）の割合がほぼ同じで訪日外国人（23%）よりも高いが、沖縄県では訪日外国人（22%）と永住外国人（19%）がほぼ同じで、日本人（30%）よりも低い。

表 3.14a 訪日外国人のレンタカー運転中の観光娯楽等での道路形状別人身事故件数

<北海道、沖縄>

| | | 全年齢 | | | 25～44歳 | | | |
|-----|---------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|------|
| | | 日本人 | 訪日外国人 | 永住外国人 | 日本人 | 訪日外国人 | 永住外国人 | |
| | | (単位：%) | | | | | | |
| 北海道 | 信号交差点 | 16.6 | 28.8 | 23.5 | 16.0 | 30.0 | 15.4 | |
| | 無信号交差点 | 27.5 | 30.5 | 35.3 | 30.0 | 22.5 | 30.8 | |
| | 交差点付近 | 18.3 | 16.9 | 17.6 | 20.0 | 20.0 | 23.1 | |
| | 単路 | トンネル | 1.2 | 0.0 | 0.0 | 2.0 | 0.0 | 0.0 |
| | | 橋 | 0.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | | カーブ屈折 | 7.4 | 8.5 | 0.0 | 6.7 | 12.5 | 0.0 |
| | | その他 | 24.8 | 15.3 | 23.5 | 22.7 | 15.0 | 30.8 |
| | 踏切 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 一般交通の場所 | 3.5 | 0.0 | 0.0 | 2.7 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| (件) | 404 | 59 | 17 | 150 | 40 | 13 | | |
| 沖縄 | 信号交差点 | 18.9 | 31.6 | 40.4 | 17.6 | 30.8 | 45.9 | |
| | 無信号交差点 | 24.7 | 21.3 | 22.8 | 29.7 | 21.5 | 18.9 | |
| | 交差点付近 | 6.2 | 7.4 | 5.3 | 9.3 | 7.5 | 5.4 | |
| | 単路 | トンネル | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | | 橋 | 2.0 | 2.9 | 3.5 | 1.6 | 2.8 | 2.7 |
| | | カーブ屈折 | 5.1 | 5.9 | 1.8 | 3.8 | 6.5 | 0.0 |
| | | その他 | 37.9 | 27.9 | 22.8 | 34.6 | 27.1 | 24.3 |
| | 踏切 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 一般交通の場所 | 5.1 | 2.9 | 3.5 | 3.3 | 3.7 | 2.7 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| (件) | 449 | 136 | 57 | 182 | 107 | 37 | | |

表 3. 14b 訪日外国人のレンタカー運転中の全目的での道路形状別人身事故件数

<北海道、沖縄>

(単位：%)

| | | 全年齢 | | | 25~44歳 | | | |
|-----|---------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|------|
| | | 日本人 | 訪日外国人 | 永住外国人 | 日本人 | 訪日外国人 | 永住外国人 | |
| 北海道 | 信号交差点 | 42.6 | 30.5 | 23.5 | 47.3 | 30.0 | 15.4 | |
| | 無信号交差点 | 50.0 | 30.5 | 47.1 | 54.0 | 22.5 | 46.2 | |
| | 交差点付近 | 44.8 | 16.9 | 23.5 | 56.0 | 20.0 | 23.1 | |
| | 単路 | トンネル | 2.0 | 0.0 | 0.0 | 3.3 | 0.0 | 0.0 |
| | | 橋 | 2.0 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | 0.0 | 0.0 |
| | | カーブ屈折 | 10.1 | 8.5 | 0.0 | 12.7 | 12.5 | 0.0 |
| | | その他 | 59.2 | 15.3 | 41.2 | 69.3 | 15.0 | 46.2 |
| | 踏切 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 一般交通の場所 | 8.9 | 0.0 | 0.0 | 6.7 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 | 219.6 | 101.7 | 135.3 | 250.0 | 100.0 | 130.8 | |
| (件) | 887 | 60 | 23 | 375 | 40 | 17 | | |
| 沖縄 | 信号交差点 | 27.2 | 35.3 | 43.9 | 28.0 | 34.6 | 51.4 | |
| | 無信号交差点 | 38.8 | 22.1 | 26.3 | 46.7 | 22.4 | 18.9 | |
| | 交差点付近 | 10.2 | 7.4 | 8.8 | 13.2 | 7.5 | 5.4 | |
| | 単路 | トンネル | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | | 橋 | 2.9 | 2.9 | 3.5 | 2.2 | 2.8 | 2.7 |
| | | カーブ屈折 | 8.9 | 6.6 | 1.8 | 7.7 | 6.5 | 0.0 |
| | | その他 | 70.6 | 30.1 | 24.6 | 74.2 | 29.0 | 24.3 |
| | 踏切 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 一般交通の場所 | 9.1 | 3.7 | 3.5 | 9.9 | 4.7 | 2.7 | |
| | 合計 | 167.7 | 108.1 | 112.3 | 181.9 | 107.5 | 105.4 | |
| (件) | 753 | 147 | 64 | 331 | 115 | 39 | | |

観光娯楽等でのレンタカー事故の事故類型別や道路形状別の分布について、訪日外国人と永住外国人の特徴が北海道と沖縄県で異なることは、交通事故特性が運転者属性（ここでは永住権）だけでなく道路交通環境（北海道は沖縄県に比べて相対的に交通量が少なく、渋滞も少ない等）の影響も受けていることを示すものと考えられる。

3.2.3 補足分析

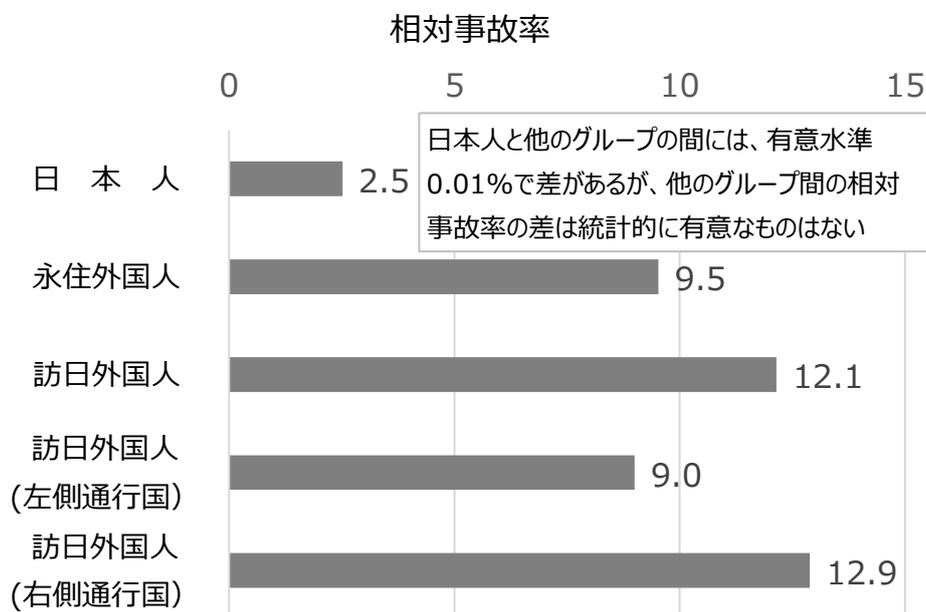
訪日外国人の事故率

ここまでは、通行目的が観光娯楽等であるものを中心に、訪日外国人のレンタカー事故の特徴を、日本人や永住外国人との比較を通して論じた。そして、事故の特徴が、事故発生場所である道路交通環境への順応性に関連があることを示した。

しかし、発生した事故の特徴だけではなく、訪日外国人は日本人等に比べて、事故を起こし易いのかということにも関心が湧く。そこで、多くの報告事例がある無過失2当を使った相対事故率を使い、訪日外国人による事故の発生率について論じる。

図 3.01 は、これまでの分析と同様に、2013～2017年に発生した観光娯楽等での訪日外国人等の相対事故率を示したものである。訪日外国人（12.1）の相対事故率は、日本人（2.5）や永住外国人（9.5）に比べて高い。なお、統計的には有意ではないが、永住外国人の相対事故率は日本人と訪日外国人の間であり、これまでの事故類型や道路形状別の分析結果で得られた傾向と同じである。さらに、訪日外国人を国別に細分化してみると統計的には有意ではないが、左側通行の国の者の相対事故率が右側通行の国の者より若干低く、交通方法の違いが影響している可能性もある。

訪日外国人の相対事故率については、今後、データ数が確保できれば、明確な議論ができると考えられる。



相対事故率 = 交通事故の1当数 / 交通事故の無過失2当数

相対事故率は、交通暴露量当り事故率に相当

無過失2当：車両相互事故の2当で法令違反のない者。その数は交通事故の母数である運転頻度に比例すると見做せる

図 3.01 レンタカー事故の相対事故率（資料2）

4章 日本人のレンタカー事故とマイカー事故

3章では、訪日外国人のレンタカー事故の特徴が日本人や永住外国人のレンタカー事故の特徴と異なることを示し、その理由として事故発生場所である道路交通環境への順応性を挙げた。

しかし、北海道や沖縄で観光娯楽等を目的にレンタカーを利用することを考えると、域外に居住する日本人も、当該地域の道路交通環境への順応性という点では訪日外国人と同じ条件と考えられる。

また、マイカーを保有し日頃から運転に慣れている者でも、異なる車種のレンタカーを運転する場合には、訪日外国人と同様に当該車種の運転に慣れていないことが問題となる可能性がある。さらに、マイカーを保有していない者には、自動車運転への習熟度という点で問題もある。

そこで、本章では観光娯楽等を目的としたレンタカー事故とマイカー事故の都道府県別分析を行うことで、交通事故特性と道路交通環境や運転車種への順応性、及び自動車運転への習熟度との関係について論じる。

4.1 北海道と沖縄のレンタカー事故

4.1.1 事故類型別・居住地別

ここでは、訪日外国人によるレンタカー事故が多かった北海道と沖縄県を中心に分析を行う。

表 4.01 は、2013～2017年に北海道で発生したレンタカーによる事故の1当運転者の属性別（県内居住日本人、県外居住日本人及び訪日外国人）・事故類型別事故件数を集計示したものである。なお、同表には、北海道居住日本人が北海道以外でレンタカー運転中に人身事故の1当となった事故についても集計している（以下の、北海道及び沖縄についての集計でも同様）。

表 4.01 に示すように、県外居住者と訪日外国人の出会い頭の割合が追突-その他の割合よりも高いのに対し、県内居住者では追突-その他の割合が高い。そして、右直の割合は、県外居住者が低いが、北海道居住者は北海道内外を問わず高く、訪日外国人も高い。

北海道以外の居住者は交差点での錯綜を経験する機会も多く右直事故を注意する者が多いが、交差点での錯綜機会が少ない北海道居住者のレンタカー運転者は、右直事故への意識が

低くなるため、右直事故の割合が高くなると考えられる。

同様に、表 4.02 は、2013～2017年に沖縄県で発生したレンタカーによる事故の1当運転者の属性別（県内居住日本人、県外居住日本人、及び訪日外国人）・事故類型別事故件数を集計したものである。

表 4.02 に示すように、県外居住者と訪日外国人の追突-その他の割合が出会い頭よりも高いのに対し、県内居住者では出会い頭事故の割合が高い。そして、右直の割合は、県内居住者は低く、県外居住者と訪日外国人が高い。

以上の結果は、北海道とは異なるものであるが、マイカー事故との比較の中で詳細に論じる。

表 4.01 レンタカー運転中の観光娯楽等での居住地別・事故類型別人身事故件数 <北海道>

(単位：%)

| | | | 北海道 | | | | |
|-----------|------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | 居住者計 | 県内居住者 | 県外居住者 | 居住者県外 | 訪日外国人 |
| レンタカー：全年齢 | 人対車両 | 対面通行中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | | 背面通行中 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 0.0 |
| | | 横断歩道横断中 | 0.7 | 0.0 | 0.9 | 0.0 | 3.4 |
| | | その他横断中 | 0.7 | 2.3 | 0.3 | 2.3 | 0.0 |
| | | その他 | 3.0 | 1.1 | 3.5 | 0.0 | 0.0 |
| | 車両相互 | 正面衝突 | 7.9 | 10.3 | 7.3 | 4.7 | 6.8 |
| | | 追突-進行中 | 5.0 | 9.2 | 3.8 | 4.7 | 1.7 |
| | | 追突-その他 | 28.2 | 32.2 | 27.1 | 51.2 | 28.8 |
| | | 出会い頭 | 31.7 | 8.0 | 38.2 | 2.3 | 37.3 |
| | | 左折時 | 1.5 | 2.3 | 1.3 | 7.0 | 0.0 |
| | | 右折時-右直 | 6.2 | 13.8 | 4.1 | 14.0 | 15.3 |
| | | 右折時-その他 | 2.2 | 3.4 | 1.9 | 0.0 | 0.0 |
| | | その他 | 10.6 | 12.6 | 10.1 | 14.0 | 3.4 |
| | 車両単独 | 2.0 | 4.6 | 1.3 | 0.0 | 3.4 | |
| | 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| | | (件数) | 404 | 87 | 317 | 43 | 59 |

注：対象は日本人。居住者県外と訪日外国人は参考値であり、居住者計に含まれない

表 4.02 レンタカー運転中の観光娯楽等での居住地別・事故類型別人身事故件数 <沖縄>

(単位：%)

| | | | 沖 縄 | | | | |
|-----------|------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | 居住者計 | 県内居住者 | 県外居住者 | 居住者県外 | 訪日外国人 |
| レンタカー：全年齢 | 人対車両 | 対面通行中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.7 |
| | | 背面通行中 | 0.4 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 1.5 |
| | | 横断歩道横断中 | 2.0 | 4.5 | 1.9 | 0.0 | 1.5 |
| | | その他横断中 | 1.6 | 0.0 | 1.6 | 0.0 | 1.5 |
| | | その他 | 2.2 | 0.0 | 2.3 | 0.0 | 0.7 |
| | 車両相互 | 正面衝突 | 2.7 | 0.0 | 2.8 | 0.0 | 3.7 |
| | | 追突-進行中 | 4.0 | 4.5 | 4.0 | 0.0 | 1.5 |
| | | 追突-その他 | 31.8 | 27.3 | 32.1 | 37.5 | 22.1 |
| | | 出会い頭 | 24.9 | 31.8 | 24.6 | 12.5 | 19.9 |
| | | 左折時 | 5.8 | 9.1 | 5.6 | 12.5 | 2.2 |
| | | 右折時-右直 | 8.7 | 4.5 | 8.9 | 12.5 | 28.7 |
| | | 右折時-その他 | 1.8 | 0.0 | 1.9 | 12.5 | 0.7 |
| | | その他 | 11.1 | 13.6 | 11.0 | 12.5 | 11.8 |
| | 車両単独 | 2.9 | 4.5 | 2.8 | 0.0 | 3.7 | |
| | 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| | | (件数) | 449 | 22 | 427 | 8 | 136 |

注：対象は日本人。居住者県外と訪日外国人は参考値であり、居住者計に含まれない

4.1.2 事故類型別・居住地別・年齢層別

表 4.03 は、2013～2017年に北海道で発生したレンタカーによる人身交通事故の1当運転者の属性別（県内居住日本人、県外居住日本人）・年齢層別に事故類型別事故件数の分布を示したものである。

年齢層別に集計することでデータ数は少なくなるが、県外居住者の事故類型別分布には年齢層による顕著な差はみられず、北海道のレンタカー事故（出会い頭が多い）については、居住地の影響が大きく年齢層の影響は小さいと考えられる。

表 4.04 は、2013～2017年に沖縄県で発生したレンタカーによる人身交通事故を1当運転者の属性別（県内居住日本人、県外居住日本人）・年齢層別に事故類型別事故件数の分布を示したものである。

県内居住者による事故は少なく年齢層別の特徴は明確でないが、県外居住者の事故類型別の分布は北海道と異なり、16～24歳は追突-その他の割合が出会い頭の割合よりも高いが、45～64歳では出会い頭の割合が高い等、各年齢層に傾向の違いが見られる。沖縄県のレンタカー事故（追突-その他が多い）については、県外居住者に限定されるが、年齢層による違いが

あると考えられる。

表 4.03 観光娯楽等でレンタカー運転中の運転者居住地別・年齢層別・事故類型別

人身事故件数 <北海道>

(単位：%)

| | | 県内居住者 | | | | | 県外居住者 | | | | | |
|----------------------------|------------------|---------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|------|
| | | 全年齢 | 16~24歳 | 25~44歳 | 45~64歳 | 65歳以上 | 全年齢 | 16~24歳 | 25~44歳 | 45~64歳 | 65歳以上 | |
| | | 北海道 | 対面通行中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| ： レ ン タ カ ー | 人 対 車 両 | 背面通行中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 0.8 | 0.0 | 0.0 |
| | | 横断歩道横断中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.9 | 3.4 | 0.8 | 0.0 | 0.0 |
| | | その他横断中 | 2.3 | 2.0 | 0.0 | 11.1 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 |
| | | その他 | 1.1 | 0.0 | 0.0 | 11.1 | 0.0 | 3.5 | 1.7 | 3.2 | 5.0 | 3.0 |
| | | 正面衝突 | 10.3 | 14.0 | 8.0 | 0.0 | 0.0 | 7.3 | 5.2 | 4.0 | 11.9 | 9.1 |
| | 車 両 相 互 | 追突-進行中 | 9.2 | 4.0 | 20.0 | 11.1 | 0.0 | 3.8 | 0.0 | 5.6 | 3.0 | 6.1 |
| | | 追突-その他 | 32.2 | 24.0 | 40.0 | 44.4 | 66.7 | 27.1 | 31.0 | 27.2 | 26.7 | 21.2 |
| | | 出会い頭 | 8.0 | 8.0 | 12.0 | 0.0 | 0.0 | 38.2 | 32.8 | 40.0 | 35.6 | 48.5 |
| | | 左折時 | 2.3 | 4.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.3 | 3.4 | 0.8 | 1.0 | 0.0 |
| | | 右折時-右直 | 13.8 | 16.0 | 12.0 | 11.1 | 0.0 | 4.1 | 3.4 | 4.8 | 5.0 | 0.0 |
| | | 右折時-その他 | 3.4 | 6.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.9 | 3.4 | 1.6 | 1.0 | 3.0 |
| | | その他 | 12.6 | 14.0 | 8.0 | 11.1 | 33.3 | 10.1 | 15.5 | 8.0 | 9.9 | 9.1 |
| | | 車両単独 | 4.6 | 8.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.3 | 0.0 | 3.2 | 0.0 | 0.0 |
| | 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| | (件数) | 87 | 50 | 25 | 9 | 3 | 317 | 58 | 125 | 101 | 33 | |

注:対象は日本人

表 4.04 観光娯楽等でレンタカー運転中の運転者居住地別・年齢層別・事故類型別

人身事故件数 <沖縄>

(単位：%)

| | | 県内居住者 | | | | | 県外居住者 | | | | | |
|----------------------------|------------------|---------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|------|
| | | 全年齢 | 16~24歳 | 25~44歳 | 45~64歳 | 65歳以上 | 全年齢 | 16~24歳 | 25~44歳 | 45~64歳 | 65歳以上 | |
| | | 沖縄 | 対面通行中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| ： レ ン タ カ ー | 人 対 車 両 | 背面通行中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.6 | 0.0 | 1.3 | 0.0 |
| | | 横断歩道横断中 | 4.5 | 0.0 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 1.9 | 1.8 | 1.1 | 2.6 | 7.1 |
| | | その他横断中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.6 | 1.2 | 1.7 | 2.6 | 0.0 |
| | | その他 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.3 | 4.3 | 0.0 | 2.6 | 7.1 |
| | | 正面衝突 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.8 | 1.8 | 1.7 | 5.3 | 14.3 |
| | 車 両 相 互 | 追突-進行中 | 4.5 | 0.0 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 4.0 | 5.5 | 2.9 | 3.9 | 0.0 |
| | | 追突-その他 | 27.3 | 33.3 | 25.0 | 16.7 | 50.0 | 32.1 | 38.0 | 32.2 | 18.4 | 35.7 |
| | | 出会い頭 | 31.8 | 33.3 | 25.0 | 50.0 | 0.0 | 24.6 | 20.2 | 29.3 | 27.6 | 0.0 |
| | | 左折時 | 9.1 | 0.0 | 12.5 | 0.0 | 50.0 | 5.6 | 3.7 | 5.7 | 9.2 | 7.1 |
| | | 右折時-右直 | 4.5 | 0.0 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 8.9 | 10.4 | 6.9 | 10.5 | 7.1 |
| | | 右折時-その他 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.9 | 1.8 | 2.3 | 1.3 | 0.0 |
| | | その他 | 13.6 | 16.7 | 0.0 | 33.3 | 0.0 | 11.0 | 8.6 | 11.5 | 13.2 | 21.4 |
| | | 車両単独 | 4.5 | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.8 | 1.8 | 4.6 | 1.3 | 0.0 |
| | 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| | (件数) | 22 | 6 | 8 | 6 | 2 | 427 | 163 | 174 | 76 | 14 | |

注:対象は日本人

4.1.3 事故類型別・車種別・居住地別

表 4.05 は、2013～2017 年に北海道で発生したレンタカー及びマイカーによる人身交通事故の 1 当運転者の属性別（県内居住日本人、県外居住日本人）に事故類型別事故件数の分布を示したものである。

発生件数（居住者計）の分布をみると、追突-その他と出会い頭の割合に差があるが、県内居住者及び県外居住者のレンタカーとマイカーの事故類型別分布がほぼ同じことから、自動車運転への習熟度の影響は小さいが、レンタカー及びマイカーの県内居住者と県外居住者の事故類型別分布が異なることから、道路交通環境への順応性の影響があると考えられる。

表 4.06 は、2013～2017 年に沖縄県で発生したレンタカー及びマイカーによる人身交通事故を 1 当運転者の属性別（県内居住日本人、県外居住日本人）別に事故類型別事故件数の分布を示したものである。

発生件数（居住者計）の分布をみると、レンタカーとマイカーはほぼ同じである。マイカーの県内居住者と県外居住者の事故類型別分布は類似していることから、道路交通環境への順応性の影響は小さいと考えられる。一方、県外居住者のレンタカーとマイカーの事故類型別分布がほぼ同じような傾向（“追突-その他”と“出会い頭”の割合の大小関係）を示すが、県内居住者のレンタカーとマイカーの事故類型別分布は異なる傾向を示すことから、県内居住者には、自動車運転の習熟度の影響があると考えられる。

表 4.05 観光娯楽等でレンタカー及びマイカー運転中の運転者居住地別・事故類型別
人身事故件数 <北海道>

(単位：%)

| | | レンタカー | | | | マイカー | | | | |
|---------------------------------|------------------|---------|-------|-------|---------------|-------|-------|-------|---------------|------|
| | | 居住者計 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 県外事故 | 居住者計 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 県外事故 | |
| 北 海 道 ： 全 年 齢 | 人 対 車 両 | 対面通行中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.0 |
| | | 背面通行中 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 0.6 | 0.6 | 0.0 | 0.0 |
| | | 横断歩道横断中 | 0.7 | 0.0 | 0.9 | 0.0 | 2.9 | 3.0 | 0.8 | 2.6 |
| | | その他横断中 | 0.7 | 2.3 | 0.3 | 2.3 | 2.6 | 2.6 | 2.5 | 2.6 |
| | | その他 | 3.0 | 1.1 | 3.5 | 0.0 | 2.5 | 2.5 | 1.6 | 2.6 |
| | 車 両 相 互 | 正面衝突 | 7.9 | 10.3 | 7.3 | 4.7 | 5.8 | 5.6 | 9.8 | 2.6 |
| | | 追突-進行中 | 5.0 | 9.2 | 3.8 | 4.7 | 5.1 | 5.2 | 3.3 | 5.3 |
| | | 追突-その他 | 28.2 | 32.2 | 27.1 | 51.2 | 30.2 | 30.5 | 21.3 | 39.5 |
| | | 出会い頭 | 31.7 | 8.0 | 38.2 | 2.3 | 24.0 | 23.5 | 36.9 | 15.8 |
| | | 左折時 | 1.5 | 2.3 | 1.3 | 7.0 | 2.7 | 2.7 | 3.3 | 0.0 |
| | | 右折時-右直 | 6.2 | 13.8 | 4.1 | 14.0 | 6.4 | 6.5 | 4.1 | 5.3 |
| | | 右折時-その他 | 2.2 | 3.4 | 1.9 | 0.0 | 2.5 | 2.5 | 3.3 | 0.0 |
| | | その他 | 10.6 | 12.6 | 10.1 | 14.0 | 11.1 | 11.1 | 10.7 | 15.8 |
| | 車両単独 | 2.0 | 4.6 | 1.3 | 0.0 | 3.4 | 3.5 | 2.5 | 7.9 | |
| 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | |
| 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | | |
| | (件数) | 404 | 87 | 317 | 43 | 3,030 | 2,908 | 122 | 38 | |

注：対象は日本人。居住者県外事故は参考値であり、居住者計に含まれない

表 4.06 観光娯楽等でレンタカー及びマイカー運転中の運転者居住地別・事故類型別
人身事故件数 <沖縄>

(単位：%)

| | | レンタカー | | | | マイカー | | | | |
|----------------------------|------------------|---------|-------|-------|---------------|-------|-------|-------|---------------|------|
| | | 居住者計 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 県外事故 | 居住者計 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 県外事故 | |
| 沖 縄 : 全 年 齢 | 人 対 車 両 | 対面通行中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.0 |
| | | 背面通行中 | 0.4 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 0.0 |
| | | 横断歩道横断中 | 2.0 | 4.5 | 1.9 | 0.0 | 3.2 | 3.3 | 0.0 | 0.0 |
| | | その他横断中 | 1.6 | 0.0 | 1.6 | 0.0 | 4.2 | 4.2 | 5.4 | 0.0 |
| | | その他 | 2.2 | 0.0 | 2.3 | 0.0 | 1.9 | 1.9 | 0.0 | 0.0 |
| | 車 両 相 互 | 正面衝突 | 2.7 | 0.0 | 2.8 | 0.0 | 3.7 | 3.8 | 2.7 | 0.0 |
| | | 追突-進行中 | 4.0 | 4.5 | 4.0 | 0.0 | 6.7 | 6.6 | 8.1 | 0.0 |
| | | 追突-その他 | 31.8 | 27.3 | 32.1 | 37.5 | 36.5 | 35.9 | 51.4 | 44.4 |
| | | 出会い頭 | 24.9 | 31.8 | 24.6 | 12.5 | 16.3 | 16.4 | 13.5 | 0.0 |
| | | 左折時 | 5.8 | 9.1 | 5.6 | 12.5 | 2.8 | 2.8 | 2.7 | 11.1 |
| 右折時-右直 | | 8.7 | 4.5 | 8.9 | 12.5 | 8.5 | 8.6 | 5.4 | 11.1 | |
| 右折時-その他 | | 1.8 | 0.0 | 1.9 | 12.5 | 1.5 | 1.6 | 0.0 | 11.1 | |
| その他 | | 11.1 | 13.6 | 11.0 | 12.5 | 8.5 | 8.6 | 5.4 | 11.1 | |
| 車両単独 | 2.9 | 4.5 | 2.8 | 0.0 | 5.7 | 5.7 | 5.4 | 11.1 | | |
| 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | |
| 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | | |
| (件数) | 449 | 22 | 427 | 8 | 970 | 933 | 37 | 9 | | |

注：対象は日本人。居住者県外事故は参考値であり、居住者計に含まれない

4.2 都道府県別レンタカー及びマイカー事故

道路交通環境への順応性と自動車運転の習熟度あるいは普段運転する車両とは異なる車両への順応性と交通事故の関係を調べるために、2013～2017年中に発生した日本人が観光娯楽等で自動車運転中に事故当事者となった事故を対象に、都道府県別・車種（レンタカー、マイカー）別・事故類型別の集計を行った。

なお、運転者が県内居住者であるか県外居住者であるかを当該県の道路交通環境への順応性の指標、運転車種がレンタカーであるかマイカーであるかを自動車運転の習熟度あるいは異なる車種への順応性の指標とした。

4.2.1 都道府県別分析

前節では、北海道及び沖縄県の観光目的でのレンタカー事故の事故類型別分布が、県内居住者と県外居住者で異なることを示した。ここでは、対象地域を47都道府県に拡張し、レンタカー事故の事故類型別分布の県内居住者と県外居住者の違いを論じるために、表4.07にまとめた。

この表は、都道府県別の追突-その他、出会い頭、右直、車両単独及び正面衝突の5つの事

故類型の割合に、県内居住者と県外居住者の間で差があるか否かを示したものである。統計的に有意水準 1%以下で差がある場合には、“>>” 又は “<<”、5%以下の場合には “>” 又は “<”、そして 10%以下の場合には “→” 又は “←” で、県内居住者又は県外居住者の割合の差の程度を示している。なお、参考のために県内居住者が県外で 1 当となった事故の割合も示している。

レンタカー事故は、マイカー事故（マイカー運転中の事故、以下同じ）に比べて件数が少ないために、事故類型別割合に有意な差がある県は少ないが、それでも、県内居住者と県外居住者のどちらの割合が高いかが、事故類型及び県によって異なることが分かる。

追突-その他では、県外居住者の割合が高いのが 3 県、低いのが 1 県であるが差が顕著な（有意水準が 1%以下、以下同じ）県はない。出会い頭の割合は、県内居住者が高い県が多いだけでなく、静岡県は県内居住者の割合が顕著に高いが、北海道は県外居住者の割合が顕著に高いと異なった傾向を示す県もある。右直の割合は県内居住者が高い県が 3 県（北海道、埼玉、香川）であり、いずれも顕著に高い。車両単独の割合は県内居住者が高い県が多いが、顕著なものは石川県の 1 県である。正面衝突の割合は県内居住者が高い県が 1 県あるが、差が顕著な県はない。

県外居住者のレンタカー運転者への注意喚起という意味では、北海道の出会い頭事故が挙げられるが、居住県以外での事故への注意喚起という点では、割合は低い東京の居住者に対する“正面衝突”が挙げられる。

表 4.08 は、表 4.07 と同様な方法でマイカーを対象に行った集計結果である。レンタカー事故に比べて事故件数が多いため、県内居住者と県外居住者の割合に統計的に有意な差があるものが多く、その大小関係も事故類型別にみると県内居住者あるいは県外居住者の一方に偏る傾向が見られる。

追突-その他の割合は、県外居住者が高い県が多く、顕著な県も 11 ある。追突-その他は、追突-その他の多い場所や条件等の道路交通環境を理解していないと起きやすいと考えると、当該地域の道路交通環境を知らない県外居住者の割合が高くなることは当然と考えられる。ただ、有意水準 5%であるが北海道では県内居住者が高い。

出会い頭の割合は、県外居住者が低い県が多く、しかも顕著な県が半数以上ある。出会い頭は、安全不確認によるものが多いが、知らない地域では注意深くなることを考えれば、県外居住者の割合が低くなることの説明になる。ただ、ここでも、北海道は県外居住者が高くなっている。

右直事故の割合は、県内居住者と県外居住者に有意な差がある県は少なく、県内居住者が高い県は顕著である 3 県を含め 9 県である。出会い頭と同様に、その地域の運転者の行動特性を知らない県外居住者が慎重になると考えれば県外居住者の割合が低くなることの説明に

なる。

車両単独の割合も、県内居住者と県外居住者に有意な差がある県は少なく、県外居住者が高い県が顕著である 5 県を含めて 11 県であるが、県内居住者が高い県もある。

正面衝突の割合は、県外居住者が高い県が顕著である 10 県を含めて 15 県ある。車両単独や正面衝突は、交差点のように発生場所が限定されていないために、長期間に渡って注意力を維持することは難しい。そのため、その地域の道路環境を十分に把握していない県外居住者の割合が高くなると考えられる。

観光娯楽等でマイカーを運転して県外に行く者への注意喚起という点では、県外居住者の割合が多くなる事故類型と通行する県を組合せて、“〇〇県では△△の事故に注意しましょう”といった広報が有効と考えられる。

表 4.09 は、表 4.08 と同じ条件で、65 歳以上のマイカー運転者を対象に行った集計結果である。

県内居住者と県外居住者の各事故類型別割合に顕著な（有意水準が 1%未満）差がある県数をみると、追突-その他では県外居住者が高いのが 12 県、出会い頭では県外居住者が低いのが 9 県、右直では居住者の間で有意な差がある県はなく、車両単独では県外居住者が高いのが 4 県、正面衝突では県外居住者が高いのが 7 県となっており、顕著な関係を示す県数は少ないが、県内居住者と県外居住者のどちらの割合が高いかについては、全年齢を対象とした表 4.08 とほぼ同じ傾向を示している。なお、一部には、全年齢では顕著な差が見られなかった県と事故類型の組合せで、顕著な関係が見られるものもある（宮城の正面衝突等）。

観光娯楽等でマイカーを運転して県外に行く高齢者への注意喚起という点でも、全年齢を対象とした場合と同様に、県外居住者の割合が多くなる事故類型と県の組合せ、“〇〇県では△△の事故に注意しましょう”といった広報が有効と考えられる。

表 4.07 観光・娯楽目的でレンタカー運転中の都道府県別・事故類型別人身事故件数(割合) ～ 県外居住者及び県外事故との比較 ～

| 県名 | (単位：%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|--------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|-----|----|
| | 追突・その他 | | | 出会い頭 | | | 右折時・右直 | | | 車両単独 | | | 正面衝突 | | | 全類型 | | | | | | | | | | | | | | |
| | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 | 県外居住者 | 全居住者(件数) | 順位 | | | | | | | | | | | | |
| 北海道 | 32.2 | - | 27.1 | < | 51.2 | 8.0 | << | 38.2 | - | 2.3 | 13.8 | >> | 4.1 | - | 14.0 | 0.0 | 4.6 | > | 1.3 | 0.0 | 7.7 | 0.0 | 10.3 | - | 7.3 | - | 4.7 | 404 | 2 | |
| 青森 | 50.0 | - | 33.3 | - | 61.5 | 25.0 | - | 11.1 | - | 7.7 | 0.0 | - | 2.8 | - | 0.0 | 0.0 | 25.0 | - | 19.4 | - | 8.3 | 0.0 | 0.0 | - | 8.3 | - | 0.0 | 40 | 31 | |
| 岩手 | - | - | 21.1 | - | 33.3 | - | - | 10.5 | - | 11.1 | - | - | 0.8 | - | 11.1 | - | - | - | 10.5 | - | 31.6 | - | - | - | 31.6 | - | 11.1 | 19 | 43 | |
| 宮城 | 59.4 | - | 50.0 | - | 48.0 | 9.4 | - | 11.9 | - | 20.0 | 6.3 | - | 7.1 | - | 8.0 | 0.0 | 3.1 | - | 2.4 | - | 7.1 | - | 3.1 | - | 7.1 | - | 0.0 | 74 | 17 | |
| 秋田 | 0.0 | - | 25.0 | - | 0.0 | 33.3 | > | 0.0 | - | 33.3 | 33.3 | - | 8.3 | - | 16.7 | 0.0 | 0.0 | - | 33.3 | - | 25.0 | - | 0.0 | - | 25.0 | - | 16.7 | 18 | 44 | |
| 山形 | 50.0 | - | 25.0 | - | 30.0 | 25.0 | 0.0 | - | 20.0 | 0.0 | 0.0 | - | 5.0 | - | 20.0 | 0.0 | 0.0 | - | 5.0 | - | 0.0 | - | 20.0 | > | 0.0 | - | 0.0 | 24 | 40 | |
| 福島 | 30.0 | - | 35.5 | - | 25.0 | 0.0 | - | 16.1 | - | 25.0 | 10.0 | - | 6.5 | - | 12.5 | 10.0 | 10.0 | - | 9.7 | - | 6.5 | - | 10.0 | - | 6.5 | - | 0.0 | 41 | 29 | |
| 東京 | 42.3 | - | 38.6 | - | 43.4 | 11.2 | - | 11.9 | - | 14.1 | 9.5 | < | 15.8 | - | 5.1 | 3.5 | 1.7 | - | 3.0 | - | 1.0 | - | 0.4 | - | 1.0 | < | 5.5 | 342 | 4 | |
| 茨城 | 72.7 | - | 65.6 | 0.0 | 20.6 | 0.0 | - | 6.3 | - | 11.8 | 0.0 | - | 9.4 | - | 2.9 | 2.9 | 9.1 | > | 0.0 | - | 6.3 | - | 0.0 | - | 6.3 | - | 14.7 | 43 | 27 | |
| 栃木 | 66.7 | - | 44.2 | - | 33.3 | 0.0 | - | 11.6 | - | 27.8 | 0.0 | - | 2.3 | - | 0.0 | 5.6 | 0.0 | - | 14.0 | - | 9.3 | - | 33.3 | - | 9.3 | - | 5.6 | 46 | 25 | |
| 群馬 | 60.0 | - | 48.1 | > | 16.7 | 10.0 | - | 9.9 | - | 8.3 | 0.0 | - | 4.9 | - | 25.0 | 0.0 | 0.0 | - | 2.5 | - | 3.7 | - | 0.0 | - | 3.7 | - | 0.0 | 91 | 13 | |
| 埼玉 | 41.9 | < | 60.9 | - | 44.4 | 7.0 | - | 8.7 | - | 9.0 | 14.0 | >> | 1.1 | - | 7.2 | 2.3 | - | 2.2 | - | 7.1 | - | 1.1 | - | 0.0 | - | 1.1 | < | 6.3 | 135 | 10 |
| 千葉 | 42.0 | - | 38.9 | - | 41.7 | 14.8 | - | 8.8 | - | 16.1 | 4.9 | - | 5.3 | - | 4.7 | 2.5 | - | 7.1 | - | 1.9 | - | 3.1 | 2.5 | 2.7 | - | 2.7 | 5.2 | 194 | 7 | |
| 神奈川 | 44.4 | - | 42.9 | - | 40.4 | 1.4 | - | 3.3 | - | 16.4 | 9.2 | - | 5.2 | - | 7.2 | 3.5 | - | 1.9 | - | 4.7 | - | 3.5 | - | 4.7 | - | 4.7 | 6.1 | 354 | 3 | |
| 新潟 | 28.6 | - | 42.9 | - | 16.7 | 14.3 | - | 4.8 | - | 16.7 | 14.3 | > | 0.0 | - | 16.7 | 14.3 | > | 0.0 | - | 0.0 | - | 8.3 | 14.3 | 9.5 | - | 9.5 | 8.3 | 28 | 37 | |
| 山梨 | 40.0 | - | 49.5 | - | 75.0 | 0.0 | - | 17.5 | - | 0.0 | 20.0 | 0.0 | - | 4.1 | - | 12.5 | 0.0 | - | 5.2 | - | 2.1 | - | 0.0 | 0.0 | 2.1 | - | 0.0 | 102 | 12 | |
| 長野 | 40.0 | - | 56.3 | - | 28.0 | 0.0 | - | 10.0 | - | 24.0 | 0.0 | - | 3.8 | - | 12.0 | 0.0 | 0.0 | - | 7.5 | - | 8.8 | - | 20.0 | - | 8.8 | - | 4.0 | 90 | 14 | |
| 静岡 | 42.6 | - | 50.6 | - | 31.4 | 27.9 | >> | 13.8 | - | 20.0 | 1.6 | - | 3.6 | - | 14.3 | 1.6 | - | 6.3 | - | 4.9 | - | 4.7 | - | 4.9 | - | 4.7 | 2.9 | 314 | 5 | |
| 富山 | 33.3 | - | 63.6 | - | 33.3 | 50.0 | > | 9.1 | - | 11.1 | 0.0 | - | 0.0 | - | 0.0 | 0.0 | - | 9.1 | - | 0.0 | - | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 11.1 | 17 | 45 | |
| 石川 | 0.0 | - | 27.3 | - | 27.3 | 0.0 | - | 27.3 | - | 36.4 | 25.0 | >> | 0.0 | - | 9.1 | 0.0 | - | 0.0 | - | 0.0 | - | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 9.1 | - | 0.0 | 26 | 38 |
| 福井 | 66.7 | - | 27.3 | - | 75.0 | 0.0 | - | 18.2 | - | 0.0 | 0.0 | - | 0.0 | - | 0.0 | 0.0 | - | 9.1 | - | 0.0 | - | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 9.1 | - | 0.0 | 14 | 46 |
| 岐阜 | 69.2 | - | 44.7 | - | 48.1 | 0.0 | - | 10.6 | - | 18.5 | 7.7 | - | 6.4 | - | 7.4 | 0.0 | - | 4.3 | - | 0.0 | - | 7.4 | 7.7 | 10.6 | - | 10.6 | 0.0 | 60 | 24 | |
| 愛知 | 55.6 | - | 57.9 | > | 37.7 | 20.0 | - | 15.8 | - | 20.1 | 2.2 | - | 0.0 | - | 4.9 | 0.0 | - | 0.0 | - | 0.0 | - | 6.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 6.4 | 64 | 23 | |
| 三重 | 44.4 | - | 56.1 | - | 34.6 | 11.1 | - | 1.8 | - | 23.1 | 0.0 | - | 7.0 | - | 3.8 | 11.1 | - | 8.8 | - | 3.5 | - | 3.8 | 11.1 | 3.5 | - | 3.5 | 0.0 | 66 | 22 | |
| 滋賀 | 38.5 | - | 52.2 | - | 23.5 | 23.1 | - | 9.0 | - | 26.5 | 0.0 | - | 1.5 | - | 2.9 | 0.0 | - | 4.5 | - | 4.5 | - | 5.9 | 7.7 | 1.5 | - | 1.5 | 5.9 | 80 | 16 | |
| 京都 | 47.7 | - | 40.0 | - | 38.3 | 13.6 | - | 10.7 | - | 20.6 | 2.3 | - | 4.0 | - | 5.6 | 9.1 | - | 4.0 | - | 4.0 | - | 10.3 | 6.8 | 7.7 | - | 5.3 | 2.8 | 119 | 11 | |
| 大阪 | 50.9 | > | 35.1 | - | 43.9 | 10.5 | - | 17.5 | - | 14.4 | 5.3 | - | 7.0 | - | 5.3 | 2.6 | - | 1.8 | - | 1.8 | - | 4.7 | 0.9 | 0.9 | - | 1.8 | 4.2 | 171 | 8 | |
| 兵庫 | 40.2 | < | 47.3 | - | 43.9 | 22.0 | > | 10.1 | - | 15.8 | 7.3 | - | 9.5 | - | 2.6 | 6.1 | - | 3.4 | - | 3.4 | - | 5.3 | 0.0 | 0.0 | 1.4 | < | 6.1 | 230 | 6 | |
| 奈良 | 21.4 | < | 63.6 | - | 27.8 | 14.3 | - | 18.2 | - | 27.8 | 7.1 | - | 9.1 | - | 5.6 | 0.0 | - | 0.0 | - | 0.0 | - | 2.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 25 | 39 | |
| 和歌山 | 0.0 | < | 47.1 | - | 25.0 | 20.0 | - | 2.9 | - | 25.0 | 0.0 | - | 2.9 | - | 0.0 | 20.0 | - | 8.8 | - | 8.8 | - | 16.7 | 20.0 | - | 8.8 | - | 8.3 | 39 | 32 | |
| 鳥取 | 100.0 | - | 41.7 | - | 50.0 | 0.0 | - | 16.7 | - | 12.5 | 0.0 | - | 0.0 | - | 12.5 | 0.0 | - | 8.3 | - | 8.3 | - | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | - | 0.0 | 13 | 47 |
| 島根 | 0.0 | - | 37.0 | - | 0.0 | 0.0 | - | 11.1 | < | 100.0 | 0.0 | - | 7.4 | - | 0.0 | 0.0 | - | 18.5 | - | 18.5 | - | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 7.4 | - | 0.0 | 29 | 36 | |
| 岡山 | 45.5 | - | 50.0 | - | 40.0 | 18.2 | - | 6.3 | - | 20.0 | 9.1 | - | 0.0 | - | 0.0 | 4.5 | - | 25.0 | - | 25.0 | - | 5.0 | 4.5 | 4.5 | 6.3 | - | 5.0 | 38 | 33 | |
| 広島 | 47.1 | - | 50.0 | - | 44.4 | 5.9 | - | 11.1 | - | 11.1 | 0.0 | - | 2.8 | - | 2.8 | 5.9 | - | 8.3 | - | 8.3 | - | 13.9 | 5.9 | 5.9 | 2.8 | - | 5.6 | 70 | 20 | |
| 山口 | 42.9 | - | 36.1 | - | 36.4 | 0.0 | - | 13.9 | - | 27.3 | 14.3 | - | 5.6 | - | 0.0 | 42.9 | > | 11.1 | - | 11.1 | - | 9.1 | 0.0 | 0.0 | 11.1 | - | 0.0 | 43 | 27 | |
| 徳島 | 33.3 | - | 61.1 | - | 16.7 | 0.0 | - | 5.6 | - | 0.0 | 0.0 | - | 0.0 | - | 0.0 | 33.3 | - | 5.6 | - | 5.6 | - | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 5.6 | - | 16.7 | 21 | 42 | |
| 香川 | 28.6 | - | 35.7 | - | 33.3 | 14.3 | - | 14.3 | - | 22.2 | 28.6 | >> | 0.0 | - | 11.1 | 0.0 | - | 10.7 | - | 10.7 | - | 11.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 35 | 34 | |
| 愛媛 | 37.5 | - | 27.3 | - | 27.3 | 25.0 | - | 9.1 | - | 18.2 | 12.5 | - | 6.1 | - | 0.0 | 0.0 | - | 6.1 | - | 6.1 | - | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 15.2 | - | 9.1 | 41 | 29 | |
| 高知 | 25.0 | - | 35.0 | - | 0.0 | 0.0 | - | 10.0 | - | 0.0 | 0.0 | - | 10.0 | - | 0.0 | 25.0 | - | 15.0 | - | 15.0 | - | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 20.0 | - | 0.0 | 24 | 40 | |
| 福岡 | 46.8 | - | 40.6 | - | 39.9 | 13.9 | - | 15.6 | - | 7.7 | 5.1 | - | 9.4 | - | 4.9 | 1.3 | - | 1.6 | - | 1.6 | - | 7.0 | 0.0 | 0.0 | 3.1 | < | 6.3 | 143 | 9 | |
| 佐賀 | 60.0 | - | 30.8 | - | 33.3 | 20.0 | - | 7.7 | - | 22.2 | 0.0 | - | 5.1 | - | 0.0 | 20.0 | - | 12.8 | - | 12.8 | - | 11.1 | 0.0 | 0.0 | 5.1 | - | 11.1 | 44 | 26 | |
| 長崎 | 36.4 | - | 25.4 | - | 20.0 | 27.3 | > | 5.1 | - | 20.0 | 9.1 | - | 15.3 | - | 0.0 | 0.0 | - | 5.1 | - | 5.1 | - | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 11.9 | - | 10.0 | 70 | 20 | |
| 熊本 | 58.8 | - | 43.6 | - | 33.3 | 11.8 | - | 12.7 | - | 27.8 | 0.0 | - | 0.0 | - | 0.0 | 11.8 | - | 5.5 | - | 5.5 | - | 22.2 | 5.9 | 5.9 | 10.9 | - | 5.6 | 72 | 19 | |
| 大分 | 50.0 | - | 34.5 | - | 15.4 | 18.8 | - | 8.6 | - | 38.5 | 6.3 | - | 1.7 | - | 0.0 | 6.3 | - | 13.8 | - | 13.8 | - | 7.7 | 6.3 | 3.4 | - | 3.4 | 0.0 | 74 | 17 | |
| 宮崎 | 66.7 | - | 43.3 | - | 42.9 | 0.0 | - | 23.3 | - | 14.3 | 0.0 | - | 3.3 | - | 14.3 | 0.0 | - | 0.0 | - | 0.0 | - | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 6.7 | - | 0.0 | 33 | 35 | |
| 鹿児島 | 20.0 | - | 27.4 | - | 35.7 | 10.0 | - | 13.7 | - | 14.3 | 0.0 | - | 0.0 | - | 7.1 | 10.0 | - | 15.1 | - | 15.1 | - | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 6.8 | - | 7.1 | 83 | 15 | |
| 沖縄 | 27.3 | - | 32.1 | - | 37.5 | 31.8 | - | 24.6 | - | 12.5 | 4.5 | - | 8.9 | - | 12.5 | 4.5 | - | 2.8 | - | 2.8 | - | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.8 | - | 0.0 | 449 | 1 | |

注：>> 又は << は有意水準1%以下、> 又は < は有意水準5%以下、→ 又は ← は有意水準10%以下で、県内居住者および割合が高い又は低いもの

表 4.08 観光・娯楽目的でマイカー運転中の都道府県別・事故類型別人身事故件数(割合) ～ 県外居住者及び県外事故との比較 ～

| 県名 | (単位：%) | | | | | | | | | | | | 全類型 全居住者 (件数) | 県別 順位 | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------|-----------|---------------|---------------|-----------|-----------|---------------|---------------|-----------|-----------|---------------|---------------|---------------------|----------|-----------|-----------|---------------|---------------|------|---|------|---|------|------|----|
| | 道交その他 | | | | 出会い頭 | | | | 右折時・右直 | | | | | | 車両単独 | | | | 正面衝突 | | | | | | |
| | 県内 居住者 | 県外 居住者 | 県内居住者 県外事故 | 県内居住者 県外事故 | 県内 居住者 | 県外 居住者 | 県内居住者 県外事故 | 県内居住者 県外事故 | 県内 居住者 | 県外 居住者 | 県内居住者 県外事故 | 県内居住者 県外事故 | | | 県内 居住者 | 県外 居住者 | 県内居住者 県外事故 | 県内居住者 県外事故 | | | | | | | |
| 北海道 | 30.5 | > | 21.3 | < | 39.5 | < | 15.8 | < | 6.5 | < | 4.1 | < | 5.3 | < | 7.9 | < | 2.6 | < | 5.6 | < | 9.8 | < | 3030 | 12 | |
| 青森 | 31.3 | - | 34.1 | - | 34.7 | - | 27.4 | > | 5.5 | < | 9.6 | < | 11.1 | > | 4.2 | < | 3.7 | - | 5.0 | < | 5.9 | - | 8.3 | 32 | |
| 岩手 | 33.8 | - | 32.3 | > | 36.9 | > | 25.0 | > | 4.8 | > | 0.6 | < | 9.4 | > | 2.0 | > | 7.9 | > | 5.6 | > | 11.6 | > | 6.26 | 43 | |
| 宮城 | 40.8 | > | 43.4 | > | 36.0 | > | 13.2 | > | 7.2 | < | 10.2 | > | 3.5 | < | 5.9 | < | 2.5 | < | 1.6 | < | 4.9 | < | 10.5 | 2043 | 17 |
| 秋田 | 28.6 | < | 28.1 | - | 34.5 | > | 27.0 | > | 4.1 | - | 5.6 | > | 5.5 | > | 4.5 | > | 5.6 | > | 3.5 | > | 14.6 | > | 6.07 | 44 | |
| 山形 | 35.3 | < | 41.1 | > | 34.0 | > | 23.2 | > | 5.1 | < | 3.0 | < | 9.6 | > | 2.6 | > | 6.0 | > | 10.4 | > | 6.4 | > | 1360 | 27 | |
| 福島 | 34.4 | < | 40.0 | < | 41.9 | > | 16.9 | > | 25.5 | > | 7.5 | < | 7.1 | < | 4.0 | < | 5.0 | < | 4.1 | < | 8.7 | < | 1802 | 23 | |
| 東京 | 35.2 | < | 40.6 | < | 45.2 | > | 11.6 | > | 19.1 | > | 6.9 | > | 3.6 | > | 3.6 | > | 0.9 | > | 1.1 | > | 1.4 | > | 3600 | 9 | |
| 茨城 | 39.9 | < | 46.1 | > | 38.9 | > | 16.1 | > | 23.2 | > | 5.3 | > | 6.0 | > | 3.2 | > | 2.5 | > | 2.4 | > | 5.7 | > | 1916 | 21 | |
| 栃木 | 34.8 | < | 41.7 | < | 45.1 | > | 13.5 | > | 25.1 | > | 3.0 | > | 3.1 | > | 4.6 | < | 8.7 | > | 4.6 | < | 7.1 | > | 1351 | 28 | |
| 群馬 | 38.4 | < | 39.6 | < | 43.0 | > | 17.7 | > | 26.7 | > | 4.8 | > | 5.2 | > | 4.4 | > | 5.2 | > | 3.0 | < | 7.7 | < | 3196 | 11 | |
| 埼玉 | 32.8 | < | 50.8 | < | 42.4 | > | 13.9 | > | 13.8 | > | 6.6 | > | 4.7 | > | 2.2 | > | 1.0 | < | 3.6 | > | 3.2 | < | 3372 | 10 | |
| 千葉 | 32.1 | < | 45.7 | < | 43.5 | > | 13.7 | > | 6.9 | > | 4.2 | > | 6.0 | > | 2.3 | > | 1.8 | > | 2.6 | > | 2.7 | < | 4916 | 6 | |
| 神奈川 | 31.7 | < | 42.8 | < | 44.9 | > | 4.3 | < | 10.0 | > | 5.7 | > | 4.0 | > | 2.0 | > | 2.0 | > | 2.9 | > | 3.7 | < | 6344 | 3 | |
| 新潟 | 32.7 | < | 32.6 | < | 38.2 | > | 15.8 | > | 24.5 | > | 4.5 | > | 5.6 | > | 6.7 | < | 12.0 | > | 6.3 | < | 10.3 | > | 2029 | 18 | |
| 山梨 | 36.9 | < | 44.0 | > | 40.9 | > | 14.4 | > | 26.4 | > | 3.5 | > | 4.1 | > | 4.4 | > | 4.6 | > | 3.4 | < | 8.0 | < | 1245 | 31 | |
| 長野 | 40.0 | < | 41.2 | > | 37.1 | > | 16.2 | > | 23.1 | > | 3.2 | > | 5.2 | > | 4.5 | > | 3.8 | > | 7.1 | < | 12.8 | > | 2586 | 14 | |
| 静岡 | 39.1 | < | 44.8 | > | 41.8 | > | 14.4 | > | 23.4 | > | 3.0 | > | 5.3 | > | 6.0 | > | 6.2 | > | 2.6 | < | 5.8 | < | 9751 | 1 | |
| 富山 | 36.9 | < | 36.9 | - | 42.5 | > | 34.0 | > | 28.4 | > | 4.2 | > | 3.8 | > | 3.0 | > | 4.3 | > | 2.3 | < | 6.4 | < | 1259 | 29 | |
| 石川 | 38.3 | < | 40.6 | > | 40.1 | > | 18.1 | > | 23.2 | > | 3.9 | > | 3.2 | > | 2.8 | > | 0.6 | < | 4.3 | > | 3.9 | > | 833 | 37 | |
| 福井 | 35.5 | < | 38.8 | > | 35.6 | > | 18.1 | > | 26.3 | > | 3.4 | > | 2.3 | > | 3.2 | < | 8.0 | > | 5.7 | > | 4.1 | < | 871 | 35 | |
| 岐阜 | 37.5 | < | 39.8 | < | 47.2 | > | 15.7 | > | 21.0 | > | 3.8 | > | 2.5 | > | 4.0 | < | 6.3 | > | 5.0 | < | 9.0 | > | 2589 | 13 | |
| 愛知 | 42.0 | < | 51.5 | < | 44.2 | > | 12.8 | > | 24.6 | > | 4.4 | > | 3.6 | > | 2.1 | < | 3.5 | < | 1.5 | < | 1.3 | < | 5857 | 5 | |
| 三重 | 42.0 | < | 56.1 | > | 39.2 | > | 7.4 | > | 20.2 | > | 3.0 | > | 5.2 | > | 5.5 | > | 4.2 | > | 4.7 | > | 3.3 | < | 1916 | 21 | |
| 滋賀 | 39.4 | < | 46.8 | > | 42.9 | > | 12.1 | > | 22.2 | > | 2.7 | > | 7.1 | > | 4.4 | > | 5.3 | > | 4.0 | > | 5.3 | > | 1994 | 19 | |
| 京都 | 31.2 | < | 35.6 | < | 44.0 | > | 13.1 | > | 23.2 | > | 5.4 | > | 4.8 | > | 2.5 | > | 2.2 | < | 3.4 | > | 3.2 | < | 2525 | 16 | |
| 大阪 | 34.7 | < | 45.7 | < | 41.7 | > | 12.5 | > | 22.3 | > | 6.9 | > | 3.9 | > | 4.8 | > | 1.0 | < | 1.3 | > | 0.5 | < | 4680 | 7 | |
| 兵庫 | 33.9 | < | 37.3 | < | 46.5 | > | 14.0 | > | 20.1 | > | 5.5 | > | 5.5 | > | 5.0 | > | 6.0 | > | 3.8 | > | 3.0 | > | 5873 | 4 | |
| 奈良 | 37.6 | < | 40.3 | < | 38.4 | > | 13.6 | > | 21.2 | > | 2.9 | > | 17.7 | > | 2.3 | < | 4.6 | > | 3.5 | < | 6.1 | < | 864 | 36 | |
| 和歌山 | 34.0 | < | 43.8 | < | 45.1 | > | 8.0 | > | 19.2 | > | 7.0 | > | 8.1 | > | 4.8 | > | 3.7 | > | 3.6 | < | 9.0 | > | 799 | 38 | |
| 鳥取 | 37.2 | < | 44.9 | > | 32.6 | > | 11.2 | > | 19.2 | > | 2.8 | > | 4.2 | > | 11.0 | > | 7.5 | > | 5.8 | > | 7.5 | > | 279 | 47 | |
| 島根 | 33.6 | < | 46.4 | > | 37.6 | > | 16.1 | > | 22.0 | > | 1.8 | > | 8.2 | > | 10.0 | > | 11.6 | > | 6.8 | > | 10.7 | > | 362 | 46 | |
| 岡山 | 41.1 | < | 45.6 | > | 40.3 | > | 14.6 | > | 21.7 | > | 2.8 | > | 6.3 | > | 4.2 | < | 6.3 | > | 3.8 | > | 4.1 | > | 3620 | 8 | |
| 広島 | 34.7 | < | 40.1 | < | 42.3 | > | 14.2 | > | 21.2 | > | 6.6 | > | 3.0 | > | 4.6 | < | 7.4 | > | 5.2 | > | 2.4 | > | 2577 | 15 | |
| 山口 | 36.6 | < | 40.4 | < | 52.3 | > | 7.9 | > | 17.4 | > | 2.1 | > | 3.3 | > | 7.9 | < | 13.2 | > | 4.6 | > | 3.8 | > | 1252 | 30 | |
| 徳島 | 34.8 | < | 47.1 | > | 37.8 | > | 11.5 | > | 23.1 | > | 3.8 | > | 4.5 | > | 7.7 | > | 7.7 | > | 3.4 | > | 3.6 | > | 455 | 45 | |
| 香川 | 39.4 | < | 36.6 | < | 39.6 | > | 17.7 | > | 20.8 | > | 4.4 | > | 5.1 | > | 7.5 | > | 7.4 | > | 2.9 | > | 4.0 | > | 723 | 39 | |
| 愛媛 | 30.7 | < | 33.1 | < | 32.7 | > | 15.2 | > | 21.1 | > | 4.0 | > | 7.0 | > | 7.3 | > | 9.3 | > | 6.0 | > | 9.3 | > | 996 | 33 | |
| 高知 | 34.0 | < | 38.4 | > | 36.4 | > | 12.8 | > | 16.9 | > | 5.6 | > | 4.5 | > | 6.1 | > | 7.2 | > | 3.4 | < | 10.4 | > | 652 | 41 | |
| 福岡 | 38.6 | < | 48.5 | < | 43.8 | > | 14.0 | > | 22.6 | > | 5.7 | > | 3.8 | > | 3.6 | > | 2.0 | > | 2.4 | > | 1.6 | < | 6975 | 2 | |
| 佐賀 | 41.8 | < | 46.5 | < | 48.0 | > | 14.4 | > | 22.2 | > | 2.9 | > | 3.3 | > | 8.1 | > | 9.3 | > | 2.4 | > | 2.2 | > | 1948 | 20 | |
| 長崎 | 42.3 | < | 38.8 | < | 46.3 | > | 14.9 | > | 15.1 | > | 7.0 | > | 3.3 | > | 5.5 | > | 7.4 | > | 4.7 | > | 3.7 | > | 1367 | 26 | |
| 熊本 | 37.2 | < | 41.3 | < | 41.5 | > | 14.5 | > | 19.6 | > | 3.6 | > | 5.6 | > | 6.7 | > | 7.2 | > | 5.4 | > | 4.5 | > | 1394 | 25 | |
| 大分 | 42.4 | < | 45.5 | < | 46.4 | > | 9.7 | > | 18.2 | > | 4.0 | > | 3.3 | > | 5.3 | < | 8.7 | > | 3.9 | < | 8.4 | > | 1559 | 24 | |
| 宮崎 | 34.6 | < | 43.3 | < | 41.8 | > | 14.2 | > | 21.7 | > | 2.4 | > | 6.8 | > | 17.5 | > | 10.8 | > | 5.5 | > | 2.5 | > | 628 | 42 | |
| 鹿児島 | 33.5 | < | 38.8 | < | 40.7 | > | 16.3 | > | 18.2 | > | 4.7 | > | 6.8 | > | 12.4 | > | 9.3 | > | 5.6 | > | 6.2 | > | 700 | 40 | |
| 沖縄 | 35.9 | < | 51.4 | > | 44.4 | > | 13.5 | > | 16.4 | > | 5.4 | > | 11.1 | > | 5.7 | > | 5.4 | > | 3.8 | > | 2.7 | > | 970 | 34 | |

注：>>又は<<は有意水準1%以下、>又は<は有意水準5%以下、->又は<-は有意水準10%以下で、県内居住者よりの割合が高い又は低いもの

表 4.09 高齢者の観光・娯楽目的でマイカー運転中の都道府県別・事故類型別人身事故件数(割合) ～ 県外居住者及び県外事故との比較 ～

| 県名 | (単位：%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|------|
| | 追突・その他 | | | | 出会い頭 | | | | 右折時・右直 | | | | 車両単独 | | | | 正面衝突 | | | | 全類型 | |
| | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 | 県外居住者 | 全居住者(件数) | 県別順位 |
| 北海道 | 21.1 | → | 9.5 | < | 50.0 | < | 40.5 | > | 10.0 | - | 2.4 | - | 4.8 | - | 4.5 | << | 14.3 | - | 10.0 | - | 790 | 8 |
| 青森 | 26.9 | - | 26.5 | - | 33.3 | - | 26.5 | > | 25.0 | - | 14.7 | < | 5.8 | - | 16.7 | > | 14.7 | - | 8.3 | - | 328 | 26 |
| 岩手 | 19.8 | - | 25.0 | < | 42.3 | > | 33.3 | > | 15.4 | - | 0.0 | - | 8.3 | - | 7.7 | > | 8.3 | - | 7.7 | - | 157 | 39 |
| 岩城 | 32.6 | - | 30.0 | - | 35.9 | > | 14.0 | > | 26.9 | - | 4.0 | - | 1.3 | - | 4.4 | << | 18.0 | - | 6.4 | - | 434 | 18 |
| 秋田 | 16.0 | - | 16.0 | - | 20.8 | > | 24.0 | > | 25.0 | > | 8.0 | - | 3.8 | - | 5.1 | << | 20.0 | - | 12.5 | - | 181 | 36 |
| 山形 | 26.3 | < | 37.9 | > | 9.7 | > | 30.0 | > | 16.1 | - | 3.4 | - | 11.3 | - | 8.0 | < | 4.6 | < | 19.4 | < | 387 | 21 |
| 福島 | 28.2 | - | 34.6 | - | 26.2 | > | 37.7 | > | 33.3 | - | 10.6 | < | 4.5 | - | 8.7 | < | 6.7 | < | 9.5 | < | 412 | 19 |
| 東京 | 25.3 | - | 29.2 | << | 33.3 | > | 14.6 | > | 14.3 | - | 7.3 | - | 1.1 | - | 1.0 | << | 2.1 | << | 6.6 | << | 554 | 15 |
| 茨城 | 28.0 | - | 31.1 | - | 30.3 | > | 24.4 | > | 28.6 | > | 5.6 | > | 1.6 | - | 4.4 | < | 6.7 | - | 5.9 | > | 401 | 20 |
| 栃木 | 29.1 | < | 43.1 | - | 34.6 | > | 16.5 | > | 21.8 | - | 2.8 | - | 4.8 | - | 11.0 | < | 4.6 | - | 3.8 | > | 339 | 23 |
| 群馬 | 26.9 | - | 24.9 | - | 31.7 | > | 36.5 | > | 14.3 | - | 6.0 | - | 3.6 | - | 8.5 | < | 6.5 | < | 9.5 | < | 867 | 7 |
| 群馬 | 21.2 | << | 50.7 | << | 34.3 | > | 17.4 | > | 20.1 | > | 3.6 | > | 2.1 | > | 0.0 | << | 3.6 | < | 7.4 | < | 770 | 9 |
| 千葉 | 20.7 | << | 34.9 | < | 28.0 | > | 27.9 | > | 19.5 | > | 8.1 | > | 1.8 | - | 1.7 | < | 2.9 | << | 7.9 | << | 1158 | 3 |
| 神奈川 | 21.0 | << | 30.6 | << | 36.3 | > | 6.1 | > | 15.6 | > | 5.6 | > | 3.4 | - | 3.6 | < | 4.2 | < | 12.0 | << | 1154 | 4 |
| 新潟 | 18.3 | - | 22.4 | - | 25.0 | > | 34.4 | > | 23.3 | > | 4.1 | - | 9.0 | < | 17.9 | < | 11.9 | - | 6.7 | > | 456 | 17 |
| 山梨 | 22.3 | < | 35.8 | - | 33.3 | > | 20.2 | > | 12.8 | - | 4.0 | - | 3.3 | - | 5.2 | < | 11.6 | << | 15.4 | << | 294 | 29 |
| 長野 | 32.3 | < | 30.0 | - | 26.7 | > | 23.7 | > | 16.7 | - | 3.0 | - | 6.0 | - | 4.4 | - | 13.3 | < | 15.0 | < | 673 | 11 |
| 静岡 | 24.6 | << | 43.0 | < | 33.3 | > | 12.4 | > | 19.3 | > | 4.4 | - | 7.0 | - | 7.2 | < | 9.4 | < | 11.4 | < | 2034 | 1 |
| 富山 | 22.7 | - | 18.4 | << | 51.5 | > | 44.7 | > | 12.1 | - | 5.3 | - | 5.2 | - | 7.9 | - | 5.3 | - | 3.0 | - | 324 | 27 |
| 石川 | 26.8 | < | 46.7 | - | 28.9 | > | 16.7 | > | 26.3 | > | 8.5 | > | 3.5 | - | 0.0 | < | 10.5 | < | 5.3 | < | 172 | 37 |
| 福井 | 21.6 | - | 29.6 | - | 22.9 | > | 20.4 | > | 14.3 | - | 5.6 | - | 2.9 | - | 13.0 | < | 13.0 | < | 8.6 | < | 193 | 34 |
| 岐阜 | 24.6 | < | 33.6 | - | 22.6 | > | 15.4 | > | 26.4 | > | 4.1 | - | 5.8 | - | 8.7 | - | 14.8 | - | 7.5 | > | 617 | 13 |
| 愛知 | 23.6 | << | 40.0 | << | 33.3 | > | 20.0 | > | 18.1 | > | 5.8 | - | 3.4 | - | 4.0 | << | 9.2 | < | 9.2 | << | 1008 | 6 |
| 三重 | 22.6 | << | 43.1 | < | 30.4 | > | 28.6 | > | 21.4 | - | 5.6 | - | 7.1 | - | 6.9 | - | 5.6 | - | 8.9 | > | 324 | 27 |
| 滋賀 | 23.9 | - | 29.0 | - | 31.1 | > | 19.8 | > | 20.0 | - | 3.1 | - | 7.7 | - | 7.6 | - | 4.4 | - | 6.7 | - | 286 | 30 |
| 京都 | 20.1 | << | 37.4 | < | 28.6 | > | 17.6 | > | 18.1 | > | 5.8 | - | 2.1 | - | 2.3 | < | 3.8 | - | 7.6 | > | 509 | 16 |
| 大阪 | 20.8 | << | 41.2 | << | 36.4 | > | 22.1 | > | 18.2 | > | 6.6 | - | 0.8 | - | 1.5 | << | 0.0 | << | 3.8 | > | 687 | 10 |
| 兵庫 | 22.4 | << | 32.2 | << | 39.9 | > | 17.5 | > | 16.7 | > | 5.1 | - | 5.4 | < | 11.5 | < | 8.0 | < | 6.5 | > | 1019 | 5 |
| 奈良 | 27.5 | - | 28.4 | - | 32.5 | > | 20.9 | > | 30.0 | > | 3.3 | - | 0.0 | - | 4.5 | < | 5.0 | < | 6.3 | > | 187 | 35 |
| 和歌山 | 15.6 | << | 32.8 | - | 31.6 | > | 13.4 | > | 26.3 | - | 9.4 | - | 5.2 | - | 3.0 | - | 9.0 | - | 5.3 | > | 163 | 38 |
| 鳥取 | 22.5 | - | 23.5 | - | 29.2 | > | 17.6 | > | 16.7 | - | 7.5 | - | 15.0 | - | 5.9 | - | 25.0 | - | 8.3 | > | 57 | 47 |
| 島根 | 25.9 | - | 26.1 | - | 27.3 | > | 21.7 | > | 27.3 | > | 6.9 | - | 12.1 | - | 26.1 | - | 13.0 | - | 9.1 | > | 81 | 46 |
| 岡山 | 30.9 | - | 29.2 | - | 38.6 | > | 22.9 | > | 17.5 | > | 5.5 | - | 3.8 | < | 12.5 | < | 8.8 | > | 1.8 | > | 628 | 12 |
| 広島 | 22.9 | - | 29.2 | - | 22.1 | > | 25.0 | > | 30.9 | > | 5.7 | - | 5.9 | - | 14.6 | - | 7.4 | - | 8.8 | > | 560 | 14 |
| 山口 | 23.1 | < | 38.5 | < | 39.3 | > | 10.3 | > | 17.9 | - | 5.5 | - | 11.1 | - | 5.1 | - | 10.3 | - | 7.1 | - | 238 | 32 |
| 徳島 | 19.8 | << | 47.6 | - | 35.3 | > | 9.5 | > | 29.4 | - | 3.3 | - | 9.9 | - | 4.8 | - | 9.5 | - | 0.0 | - | 112 | 44 |
| 香川 | 31.7 | - | 21.1 | - | 20.8 | > | 31.6 | > | 20.8 | > | 6.7 | - | 7.7 | > | 0.0 | - | 16.7 | > | 0.0 | - | 142 | 42 |
| 愛媛 | 19.1 | - | 21.1 | - | 25.7 | > | 26.3 | > | 28.6 | - | 7.0 | - | 10.0 | - | 5.3 | - | 10.5 | - | 8.6 | > | 268 | 31 |
| 高知 | 27.6 | - | 37.5 | - | 38.5 | > | 9.4 | > | 7.7 | - | 0.9 | - | 10.3 | - | 9.4 | - | 6.9 | - | 0.0 | - | 148 | 40 |
| 福岡 | 22.4 | << | 36.5 | << | 35.3 | > | 25.9 | > | 17.6 | > | 6.7 | - | 3.1 | - | 1.2 | << | 8.2 | < | 7.6 | < | 1163 | 2 |
| 佐賀 | 27.2 | - | 31.8 | << | 53.6 | > | 22.4 | > | 14.3 | > | 4.6 | - | 5.4 | - | 5.6 | - | 3.6 | - | 0.0 | - | 368 | 22 |
| 熊本 | 29.3 | - | 40.7 | - | 33.3 | > | 18.5 | > | 23.1 | > | 6.0 | - | 7.1 | - | 7.4 | - | 5.1 | - | 0.0 | - | 211 | 33 |
| 熊本 | 23.9 | - | 32.8 | - | 23.9 | > | 19.0 | > | 32.6 | - | 7.0 | - | 9.6 | - | 8.6 | - | 11.6 | - | 2.3 | > | 330 | 24 |
| 大分 | 33.5 | - | 38.1 | - | 32.3 | > | 14.3 | > | 19.4 | > | 4.9 | - | 6.4 | - | 11.1 | - | 6.5 | < | 3.2 | > | 329 | 25 |
| 宮崎 | 22.2 | - | 35.7 | - | 36.0 | > | 14.3 | > | 24.0 | > | 3.3 | - | 20.0 | - | 7.1 | - | 4.0 | - | 0.0 | - | 104 | 45 |
| 鹿児島 | 23.6 | - | 33.3 | - | 31.3 | > | 27.8 | > | 18.8 | - | 3.9 | - | 15.0 | - | 22.2 | > | 0.0 | - | 0.0 | - | 145 | 41 |
| 沖縄 | 23.0 | - | 0.0 | - | 0.0 | > | 0.0 | > | 0.0 | - | 12.9 | - | 6.5 | - | 0.0 | - | 3.6 | - | 0.0 | - | 140 | 43 |

注：> > > 又は << << << は有意水準1%以下、> > 又は < < < は有意水準5%以下、> > 又は < < < は有意水準10%以下で、県内居住者よりも割合が高い又は低いもの

図 4.01 は、都道府県別の観光目的でのレンタカー及びマイカーの県内居住者と県外居住者の相対事故率の相関関係を示したものである。

相対事故率は、マイカーでは県内居住者の相対事故率が県外居住者の相対事故率よりも高い県が多く、一般的にマイカー運転者は他県では事故を起こし難いと考えられる。これに対して、レンタカーでは、千葉では県内居住者の相対事故率が県外居住者に比べて顕著に高いが、その他の県ではバラツキはあるものの全体的には県内居住者と県外居住者の相対事故率はほぼ同じと考えられる。

運転経験の多いマイカー運転者は、居住県外では県内よりも道路交通環境を知らないということで運転が慎重になった結果と考えることもできるが、県外の走行ではトリップ長が長くなることで、事故が多い交差点での右左折が相対的に少なくなる等の運転環境の違いが影響している可能性もある。

これに対してレンタカー運転者は、運転技術がマイカー運転者よりも劣る可能性があることや、居住県内の走行であっても運転経験が少ないためヒヤリハット経験に基づく運転特性の修正や望ましい運転特性の定着が行われず、相対事故率への当該地域の道路交通環境の影響が相対的に強くなり、県内居住者と県外居住者の差が出にくいと考えられる。

図 4.02 は、65 歳以上のマイカー運転者を対象に、都道府県別の県外居住者と県内居住者の相対事故率の相関関係を示したものである。図 4.01 の左側に示す全年齢層の場合と同様に、県内居住者の相対事故率が県外居住者の相対事故率よりも高い県が多く、高齢のマイカー運転者も他県では事故を起こし難いと考えられる。

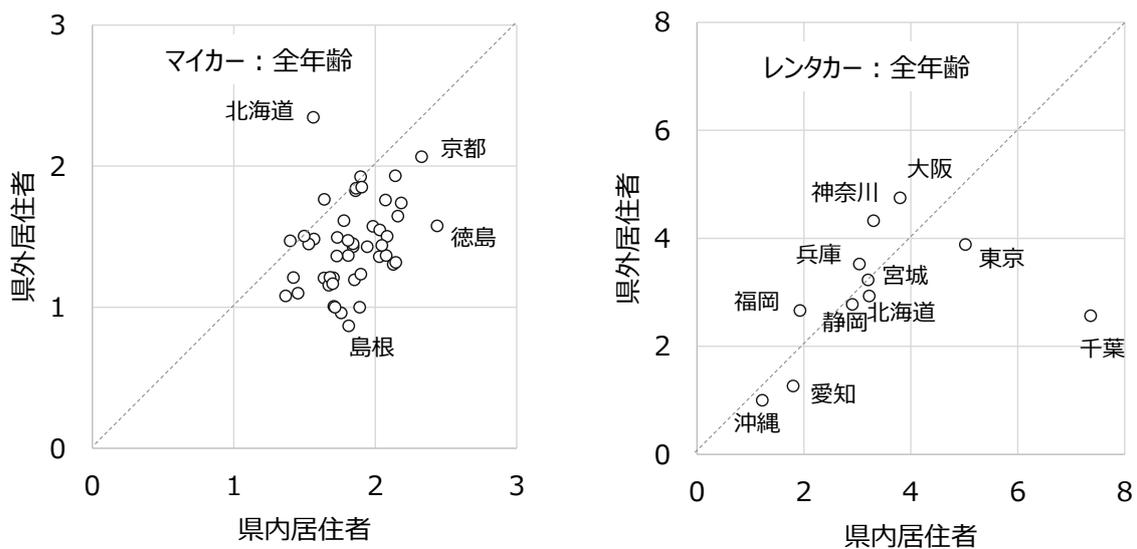


図 4.01 観光娯楽等でレンタカー及びマイカー運転中の運転者居住地別相対事故率の相関 (全年齢)

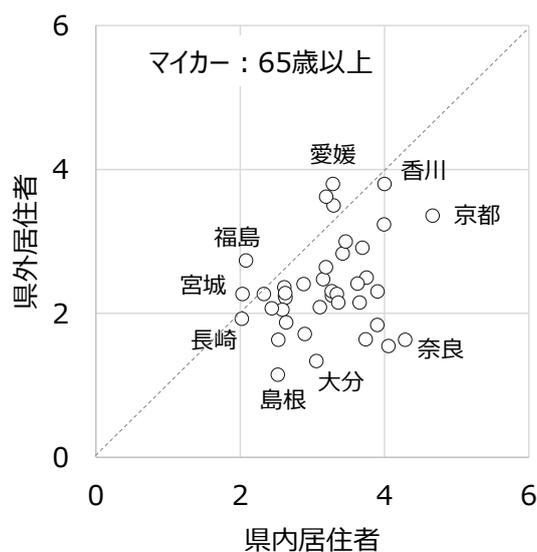


図 4.02 観光娯楽等でマイカー運転中の運転者居住地別相対事故率の相関（65 歳以上）

4.2.2 神奈川のレンタカー事故

表 4.10 は、レンタカー事故の件数が、沖縄、北海道について多い神奈川（表 4.07 最右欄参照）を対象に、県内居住者と県外居住者によるレンタカー事故を年齢層別に集計した結果である。

表 4.07 には、神奈川では 5 つの事故類型の割合に県内居住者と県外居住者の間に有意な差は示されていないが、表 4.10 に示される事故件数の多い 16～24 歳と 25～44 歳をみると、県外居住者は右直を含めた右折時の割合が低く、左折時の割合が高い。

表 4.11 は、同じく神奈川県を対象に、県内居住者と県外居住者のマイカー運転中の事故類型別分布を論じるために描いたものである。

表 4.10 で示すレンタカー事故の事故類型別の割合に、県内居住者と県外居住者の間に統計的に有意ではないが、左折時や右折時の割合に差が見られたが、表 4.11 の右側に示すマイカー事故の左折時の割合には、県内居住者と県外居住者に差は見られない。ただし、表 4.08 に示されているように、追突-その他、出会い頭及び右直の割合には、県内居住者と県外居住者の間に顕著な差がみられる。

交通事故特性は道路交通環境への順応性だけでなく運転経験の量にも関係するものであり、レンタカー利用者よりも運転頻度が高いと考えられるマイカー運転者は、運転にも慣れていているためレンタカー事故とは異なった事故類型別分布になった可能性がある。

表 4.10 観光娯楽等でレンタカー運転中の運転者居住地別・年齢層別・事故類型別

人身事故件数 <神奈川>

(単位：%)

| | | 県内居住者 | | | | | 県外居住者 | | | | | |
|----------------------------|------------------|---------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|------|
| | | 全年齢 | 16~24歳 | 25~44歳 | 45~64歳 | 65歳以上 | 全年齢 | 16~24歳 | 25~44歳 | 45~64歳 | 65歳以上 | |
| | | 神奈川 | 対面通行中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| ： レ ン タ カ ー | 人 対 車 両 | 背面通行中 | 1.4 | 0.0 | 4.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 横断歩道横断中 | 2.8 | 0.0 | 6.1 | 0.0 | 20.0 | 1.4 | 0.0 | 2.6 | 3.7 | 0.0 | |
| | その他横断中 | 0.7 | 1.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.4 | 0.0 | 2.6 | 3.7 | 0.0 | |
| | その他 | 1.4 | 0.0 | 4.1 | 0.0 | 0.0 | 0.9 | 0.0 | 0.0 | 7.4 | 0.0 | |
| | 車 両 相 互 | 正面衝突 | 3.5 | 5.2 | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 4.7 | 5.6 | 1.3 | 7.4 | 50.0 |
| | | 追突-進行中 | 5.6 | 5.2 | 6.1 | 9.1 | 0.0 | 9.0 | 9.3 | 11.8 | 0.0 | 0.0 |
| | | 追突-その他 | 44.4 | 49.4 | 42.9 | 18.2 | 40.0 | 42.9 | 45.8 | 40.8 | 40.7 | 0.0 |
| | | 出会い頭 | 1.4 | 2.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.3 | 1.9 | 6.6 | 0.0 | 0.0 |
| | | 左折時 | 4.2 | 2.6 | 2.0 | 27.3 | 0.0 | 10.8 | 11.2 | 10.5 | 7.4 | 50.0 |
| | | 右折時-右直 | 9.2 | 10.4 | 8.2 | 0.0 | 20.0 | 5.2 | 3.7 | 3.9 | 14.8 | 0.0 |
| | | 右折時-その他 | 4.2 | 3.9 | 4.1 | 9.1 | 0.0 | 1.9 | 0.9 | 3.9 | 0.0 | 0.0 |
| | | その他 | 17.6 | 15.6 | 18.4 | 36.4 | 0.0 | 16.5 | 19.6 | 13.2 | 14.8 | 0.0 |
| | 車両単独 | 3.5 | 3.9 | 4.1 | 0.0 | 0.0 | 1.9 | 1.9 | 2.6 | 0.0 | 0.0 | |
| | 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| (件数) | 142 | 77 | 49 | 11 | 5 | 212 | 107 | 76 | 27 | 2 | | |

表 4.11 観光娯楽等でレンタカー及びマイカー運転中の運転者居住地別・事故類型別

人身事故件数 <神奈川>

(単位：%)

| | | レンタカー | | | | マイカー | | | | |
|------------------|------------------|---------|-------|-------|---------------|-------|-------|-------|---------------|------|
| | | 発生事故 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 県外事故 | 発生事故 | 県内居住者 | 県外居住者 | 県内居住者 県外事故 | |
| | | 神奈川 | 対面通行中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.8 | 0.9 | 0.5 |
| ： 全 年 齢 | 人 対 車 両 | 背面通行中 | 0.6 | 1.4 | 0.0 | 1.4 | 1.4 | 1.6 | 0.8 | 0.7 |
| | 横断歩道横断中 | 2.0 | 2.8 | 1.4 | 0.3 | 4.6 | 5.3 | 2.2 | 1.3 | |
| | その他横断中 | 1.1 | 0.7 | 1.4 | 0.6 | 2.3 | 2.4 | 2.0 | 1.5 | |
| | その他 | 1.1 | 1.4 | 0.9 | 2.2 | 2.1 | 2.0 | 2.2 | 1.8 | |
| | 車 両 相 互 | 正面衝突 | 4.2 | 3.5 | 4.7 | 6.1 | 3.1 | 2.9 | 3.7 | 6.3 |
| | | 追突-進行中 | 7.6 | 5.6 | 9.0 | 4.2 | 4.8 | 4.3 | 6.5 | 5.5 |
| | | 追突-その他 | 43.5 | 44.4 | 42.9 | 40.4 | 34.5 | 31.7 | 42.8 | 44.9 |
| | | 出会い頭 | 2.5 | 1.4 | 3.3 | 16.4 | 8.6 | 10.0 | 4.3 | 13.6 |
| | | 左折時 | 8.2 | 4.2 | 10.8 | 2.2 | 7.4 | 7.5 | 7.2 | 2.3 |
| | | 右折時-右直 | 6.8 | 9.2 | 5.2 | 7.2 | 8.5 | 9.5 | 5.7 | 4.0 |
| | | 右折時-その他 | 2.8 | 4.2 | 1.9 | 1.4 | 4.1 | 4.5 | 2.7 | 1.3 |
| | | その他 | 16.9 | 17.6 | 16.5 | 10.0 | 16.0 | 15.5 | 17.6 | 13.1 |
| | 車両単独 | 2.5 | 3.5 | 1.9 | 7.2 | 2.0 | 2.0 | 2.0 | 3.6 | |
| | 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| (件数) | 354 | 142 | 212 | 359 | 6,344 | 4,772 | 1,572 | 1,839 | | |

表 4.12 は、表 4.10 の対象車種をレンタカーからマイカーに変更して神奈川県を対象に居住地別・年齢層別の分布を集計した結果である。

県内居住者と県外居住者の追突-その他と出会い頭の割合は 25~44 歳以降加齢に伴いそれぞれ低下、上昇しており、年齢の影響は両者に同じように現れていると考えられる。一方、事故類型別の割合をみると、両者でそのレベルには差があり、自動車運転に習熟した者の事故特性には、道路交通環境への習熟度が強く影響していると考えられる。

表 4.13 は、表 4.12 と同様に東京のマイカーを対象に行った結果を示したものである。

神奈川と同様に、県内居住者と県外居住者の追突-その他及び出会い頭の割合が 25~44 歳以降加齢に伴いそれぞれ低下、上昇しており、年齢の影響は両者に同じように現れていると考えられる。その一方で、神奈川に比べて出会い頭の割合が高い等、マイカー運転者の事故特性には、東京という地域に依存した道路交通環境への習熟度の影響も表れていると考えられる。

以上より、運転者の属性と走行する地域に応じた交通安全情報の提供という観点での交通事故対策を考える場合には、運転者の年齢や運転車種だけでなく、居住地や走行地域による交通事故特性を反映させた内容とすることが必要ということが分かる。

表 4.12 観光娯楽等でマイカー運転中の運転者居住地別・年齢層別・事故類型別人身
事故件数 <神奈川>

(単位：%)

| | | 県内居住者 | | | | | 県外居住者 | | | | | |
|------------------|------|---------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|------|
| | | 全年齢 | 16~24歳 | 25~44歳 | 45~64歳 | 65歳以上 | 全年齢 | 16~24歳 | 25~44歳 | 45~64歳 | 65歳以上 | |
| 神奈川 ： マイカー | 人対車両 | 対面通行中 | 0.9 | 0.5 | 0.8 | 1.2 | 0.9 | 0.5 | 0.8 | 0.2 | 1.0 | 0.0 |
| | | 背面通行中 | 1.6 | 0.8 | 1.7 | 1.4 | 2.3 | 0.8 | 0.3 | 0.5 | 1.2 | 2.0 |
| | | 横断歩道横断中 | 5.3 | 2.2 | 4.9 | 5.8 | 8.9 | 2.2 | 1.7 | 2.0 | 2.4 | 3.1 |
| | | その他横断中 | 2.4 | 1.6 | 2.1 | 2.7 | 3.2 | 2.0 | 1.7 | 2.2 | 2.6 | 0.5 |
| | | その他 | 2.0 | 0.9 | 1.6 | 2.2 | 3.9 | 2.2 | 0.8 | 2.5 | 1.9 | 4.1 |
| | 車両相互 | 正面衝突 | 2.9 | 4.4 | 2.7 | 2.2 | 2.4 | 3.7 | 5.8 | 2.4 | 2.9 | 5.6 |
| | | 追突-進行中 | 4.3 | 5.4 | 4.6 | 3.7 | 3.1 | 6.5 | 6.9 | 5.6 | 6.7 | 8.2 |
| | | 追突-その他 | 31.7 | 39.2 | 35.5 | 28.7 | 21.0 | 42.8 | 46.3 | 48.3 | 37.7 | 30.6 |
| | | 出会い頭 | 10.0 | 8.0 | 9.5 | 10.6 | 12.2 | 4.3 | 4.1 | 3.4 | 4.8 | 6.1 |
| | | 左折時 | 7.5 | 4.2 | 6.9 | 9.2 | 9.8 | 7.2 | 3.0 | 9.4 | 7.6 | 7.1 |
| | | 右折時-右直 | 9.5 | 8.2 | 10.2 | 9.9 | 9.2 | 5.7 | 5.2 | 5.9 | 5.7 | 5.6 |
| | | 右折時-その他 | 4.5 | 4.1 | 4.1 | 5.2 | 4.7 | 2.7 | 2.2 | 2.5 | 3.1 | 3.6 |
| | | その他 | 15.5 | 15.6 | 14.3 | 16.3 | 16.5 | 17.6 | 17.9 | 14.3 | 20.8 | 19.9 |
| | | 車両単独 | 2.0 | 4.6 | 1.1 | 0.8 | 1.9 | 2.0 | 3.3 | 0.8 | 1.7 | 3.6 |
| | 列車 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | |
| | (件数) | 4,772 | 1,069 | 1,544 | 1,201 | 958 | 1,572 | 363 | 594 | 419 | 196 | |

表 4.13 観光娯楽等でマイカー運転中の運転者居住地別・年齢層別・事故類型別

人身事故件数 <東京>

(単位：%)

| | | 県内居住者 | | | | | 県外居住者 | | | | | |
|-------------------------|------------------|---------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|------|
| | | 全年齢 | 16~24歳 | 25~44歳 | 45~64歳 | 65歳以上 | 全年齢 | 16~24歳 | 25~44歳 | 45~64歳 | 65歳以上 | |
| 東京 ： マイ カ ー | 人 対 車 両 | 対面通行中 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.7 | 0.3 | 0.3 | 0.4 | 0.4 | 0.0 |
| | | 背面通行中 | 1.0 | 0.2 | 0.7 | 1.1 | 2.4 | 0.9 | 0.3 | 0.9 | 0.4 | 5.2 |
| | | 横断歩道横断中 | 3.7 | 2.2 | 3.8 | 3.6 | 5.2 | 3.2 | 2.3 | 1.9 | 5.6 | 6.3 |
| | | その他横断中 | 2.5 | 0.8 | 2.9 | 3.0 | 3.1 | 1.4 | 0.3 | 1.9 | 2.0 | 1.0 |
| | | その他 | 3.2 | 2.4 | 3.8 | 3.5 | 2.6 | 2.2 | 1.7 | 1.5 | 3.2 | 4.2 |
| | 車 両 相 互 | 正面衝突 | 1.6 | 3.0 | 1.5 | 0.8 | 1.5 | 1.4 | 2.3 | 0.9 | 0.8 | 2.1 |
| | | 追突-進行中 | 3.6 | 7.0 | 2.8 | 2.7 | 2.8 | 6.1 | 8.7 | 5.6 | 4.4 | 4.2 |
| | | 追突-その他 | 35.2 | 43.7 | 40.2 | 29.5 | 25.3 | 40.6 | 42.2 | 43.8 | 36.7 | 29.2 |
| | | 出合い頭 | 19.1 | 15.4 | 16.7 | 21.9 | 23.6 | 11.6 | 11.0 | 10.3 | 13.5 | 14.6 |
| | | 左折時 | 6.6 | 2.8 | 6.1 | 9.7 | 7.0 | 6.0 | 4.7 | 5.6 | 8.8 | 6.3 |
| | | 右折時-右直 | 5.8 | 5.4 | 6.8 | 6.2 | 3.7 | 6.9 | 9.3 | 6.8 | 3.6 | 7.3 |
| | | 右折時-その他 | 4.2 | 2.4 | 3.5 | 4.3 | 7.4 | 3.8 | 2.3 | 4.3 | 6.0 | 1.0 |
| | | その他 | 11.9 | 12.2 | 10.3 | 12.6 | 13.5 | 14.8 | 13.4 | 15.6 | 13.9 | 17.7 |
| | 車両単独 | 1.1 | 2.2 | 0.8 | 0.8 | 1.1 | 0.9 | 1.2 | 0.6 | 0.8 | 1.0 | |
| | 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | |
| 合計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | | |
| (件数) | 2,441 | 499 | 826 | 658 | 458 | 1,159 | 344 | 468 | 251 | 96 | | |

4.3 補足分析

本節では、観光娯楽等での道路利用頻度がどの程度あるかを無過失2当を使って論じる。

無過失2当は、過失なしに交通事故に関与した者で、その量は道路利用頻度に比例すると考えられるが、厳密には走行台キロやトリップ数等とは異なるものであり、交通事故の母数としての道路利用頻度と考えた方が適切である。

これは、走行台キロと交通事故の関係について、同じ1億台キロでも高速道路の1億台キロと細街路の1億台キロを交通事故の母数として同じに扱うことに問題があることから導かれた解釈である。つまり、無過失2当となることは、その場所で交通事故に遭う率に比例したものであり、一定期間に高速道路から細街路まで様々な道路を走行する中での事故に遭う率を反映しているということである。

表 4.14 は、通行目的別・道路形状別に 2013~2017 年にレンタカー及びマイカー運転中の無過失2当故を集計したものである。無過失2当数を運転頻度あるいは通行頻度の指標とみなして、通行目的と道路形状の関係をみると、車種や通行目的に関わらず単路・他（単路の直線道路）の割合が高いが、交差点及び交差点付近では通行目的や車種により割合に差がみられる。観光娯楽等は他の通行目的に比べて信号交差点の割合が低く、トンネル、橋、カーブ・屈折の割合が高くなっており、交差点間隔の長い非市街地や起伏のある山間部での走行が多

いことを反映したものと考えられる。さらに、レンタカーではマイカーに比べて、信号交差点の割合が低く、トンネル、橋、カーブ・屈折の割合が高くなっており、通行目的だけでなく車種によっても、通行頻度の高い道路形状が異なっている。

そして、表 4.15 に示す事故類型別・道路形状別人身事故件数の分布には、事故類型により発生件数が多い道路形状が異なることが示されており、3 章及び 4 章で示した居住地別あるいは車種別の事故類型別事故件数の分布の違いには、運転者の運転能力だけでなく表 4.14 に示された道路形状別の通行頻度の影響も反映されていると考えられる。

表 4.14 レンタカー及びマイカー運転中の通行目的別・道路形状別 無過失 2 当数

| | | (単位：%) | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------|-----------|------------|-----------|------|-----|------------|------|-----|-------------|-------|-----------|------------|--|
| 車種 | 通行目的 | 信号 交差点 | 無信号 交差点 | 交差点 付近 | トンネル | 橋 | カーブ ・屈折 | 単路・他 | 踏切等 | 一般交通 の場所 | 形状計 | | 目的別 (%) | |
| | | | | | | | | | | | (件数) | | | |
| レンタ カー | 業務 | 8.8 | 5.3 | 23.3 | 1.0 | 2.0 | 3.3 | 52.7 | 0.0 | 3.5 | 100.0 | 1,622 | 18.6 | |
| | 通勤・通学等 | 7.3 | 7.3 | 24.5 | 0.7 | 1.6 | 2.8 | 54.8 | 0.0 | 0.9 | 100.0 | 739 | 8.5 | |
| | 観光・娯楽等 | 5.8 | 5.4 | 18.1 | 2.4 | 2.5 | 6.9 | 55.7 | 0.0 | 3.1 | 100.0 | 1,810 | 20.8 | |
| | 私用・他 | 8.7 | 5.4 | 21.3 | 0.8 | 1.5 | 2.2 | 54.4 | 0.0 | 5.7 | 100.0 | 4,541 | 52.1 | |
| | 調査不能 | 20.0 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 5 | 0.1 | |
| | 計 | 8.0 | 5.6 | 21.3 | 1.2 | 1.8 | 3.4 | 54.4 | 0.0 | 4.3 | 100.0 | 8,717 | 100.0 | |
| マイ カー | 業務 | 9.1 | 6.9 | 26.0 | 0.7 | 1.6 | 3.0 | 50.2 | 0.0 | 2.5 | 100.0 | 67,747 | 6.7 | |
| | 通勤・通学等 | 9.1 | 8.5 | 25.6 | 0.5 | 1.8 | 3.3 | 49.9 | 0.0 | 1.1 | 100.0 | 190,594 | 18.9 | |
| | 観光・娯楽等 | 7.0 | 5.6 | 21.1 | 1.8 | 1.7 | 5.4 | 53.7 | 0.0 | 3.7 | 100.0 | 64,283 | 6.4 | |
| | 私用・他 | 9.2 | 7.5 | 22.6 | 0.4 | 1.1 | 2.4 | 51.2 | 0.0 | 5.7 | 100.0 | 684,920 | 67.9 | |
| | 調査不能 | 13.6 | 7.6 | 19.9 | 0.3 | 1.5 | 4.2 | 49.3 | 0.0 | 3.6 | 100.0 | 668 | 0.1 | |
| | 計 | 9.0 | 7.5 | 23.3 | 0.5 | 1.3 | 2.8 | 51.1 | 0.0 | 4.5 | 100.0 | 1,008,212 | 100.0 | |

注：2013～2017年、男女計、日本人、全年齢、nQIE(無過失2当)

表 4.15 レンタカー及びマイカー運転中の事故類型別・道路形状別人身事故件数

| | | (単位：%) | | | | | | | | | | | |
|-----------|----------|----------------|------------|-----------|------|-----|------------|------|-------|-------------|-------|-----------|---------|
| | | 信号 交差点 | 無信号 交差点 | 交差点 付近 | トンネル | 橋 | カーブ ・屈折 | 単路・他 | 踏切等 | 一般交通 の場所 | 形状計 | (件数) | |
| レンタ カー | 人対 車両 | 対面・背面通行中 | 1.5 | 5.1 | 11.3 | 0.5 | 0.5 | 2.1 | 65.1 | 0.5 | 13.3 | 100.0 | 195 |
| | | 横断中 | 41.8 | 26.9 | 8.1 | 0.0 | 0.2 | 1.2 | 18.9 | 0.2 | 2.7 | 100.0 | 665 |
| | | 人対車両 他 | 3.8 | 10.2 | 10.0 | 0.2 | 0.4 | 1.8 | 33.6 | 0.0 | 40.0 | 100.0 | 452 |
| | 車両 相互 | 正面衝突 | 5.0 | 2.1 | 6.1 | 2.3 | 2.7 | 40.3 | 40.3 | 0.0 | 1.1 | 100.0 | 523 |
| | | 追突-進行中 | 4.3 | 2.9 | 12.3 | 3.3 | 3.1 | 4.3 | 69.3 | 0.0 | 0.5 | 100.0 | 953 |
| | | 追突-その他 | 4.8 | 2.1 | 27.4 | 1.0 | 1.5 | 1.4 | 60.9 | 0.0 | 0.8 | 100.0 | 8,560 |
| | | 出会い頭 | 19.6 | 60.5 | 3.3 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 14.8 | 0.0 | 1.4 | 100.0 | 3,547 |
| | | 左折時 | 43.6 | 21.0 | 6.1 | 0.0 | 0.1 | 0.5 | 27.7 | 0.0 | 0.9 | 100.0 | 984 |
| | | 右折時-右直 | 71.8 | 14.3 | 2.9 | 0.0 | 0.1 | 0.4 | 10.6 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 1,108 |
| | | 右折時-その他 その他 | 48.7 | 18.5 | 9.6 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | 20.6 | 0.0 | 1.9 | 100.0 | 470 |
| | 車両単独 | 2.2 | 3.8 | 5.8 | 0.4 | 1.2 | 33.1 | 41.7 | 0.0 | 11.8 | 100.0 | 501 | |
| | 列車 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 100.0 | 1 | |
| | 合計 | 15.4 | 15.7 | 15.7 | 0.7 | 1.0 | 3.6 | 43.7 | 0.0 | 4.1 | 100.0 | 20,421 | |
| | マイ カー | 人対 車両 | 対面・背面通行中 | 1.5 | 7.4 | 9.6 | 0.3 | 0.5 | 4.6 | 61.1 | 0.4 | 14.6 | 100.0 |
| 横断中 | | | 41.6 | 29.6 | 7.2 | 0.0 | 0.1 | 1.0 | 18.7 | 0.0 | 2.0 | 100.0 | 103,927 |
| 人対車両 他 | | | 2.6 | 11.7 | 7.1 | 0.1 | 0.2 | 1.7 | 33.4 | 0.1 | 43.2 | 100.0 | 45,804 |
| 車両 相互 | | 正面衝突 | 4.2 | 4.8 | 8.3 | 1.0 | 1.6 | 36.8 | 41.3 | 0.0 | 2.0 | 100.0 | 39,336 |
| | | 追突-進行中 | 4.7 | 4.2 | 16.5 | 1.5 | 2.3 | 3.2 | 67.2 | 0.0 | 0.3 | 100.0 | 60,545 |
| | | 追突-その他 | 4.9 | 2.9 | 29.8 | 0.5 | 1.5 | 1.2 | 58.4 | 0.0 | 0.7 | 100.0 | 660,210 |
| | | 出会い頭 | 16.7 | 64.9 | 2.9 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 13.6 | 0.0 | 1.6 | 100.0 | 452,783 |
| | | 左折時 | 42.4 | 24.1 | 6.6 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 25.5 | 0.0 | 0.9 | 100.0 | 83,903 |
| | | 右折時-右直 | 59.9 | 22.1 | 2.7 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 14.3 | 0.0 | 0.4 | 100.0 | 108,842 |
| | | 右折時-その他 その他 | 45.2 | 28.3 | 6.6 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | 17.3 | 0.0 | 1.9 | 100.0 | 50,869 |
| 車両単独 | | 5.2 | 5.4 | 7.9 | 0.7 | 1.4 | 22.7 | 42.6 | 0.0 | 14.8 | 100.0 | 27,655 | |
| 列車 | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 100.0 | 92 | |
| 合計 | | 15.8 | 23.4 | 14.7 | 0.3 | 0.8 | 2.6 | 37.5 | 0.0 | 4.9 | 100.0 | 1,854,462 | |

注：2013~2017年、男女計、日本人、全年齢、全目的

図 4.03 は、図 4.01 や図 4.02 で使った相対事故率を使い、レンタカーとマイカー運転中の年齢層別相対事故率を示したものである。各年齢層に共通してレンタカーの相対事故率は高く、同じ観光・娯楽目的でも、レンタカーはマイカーに比べて事故の 1 当になり易いと考えられる。

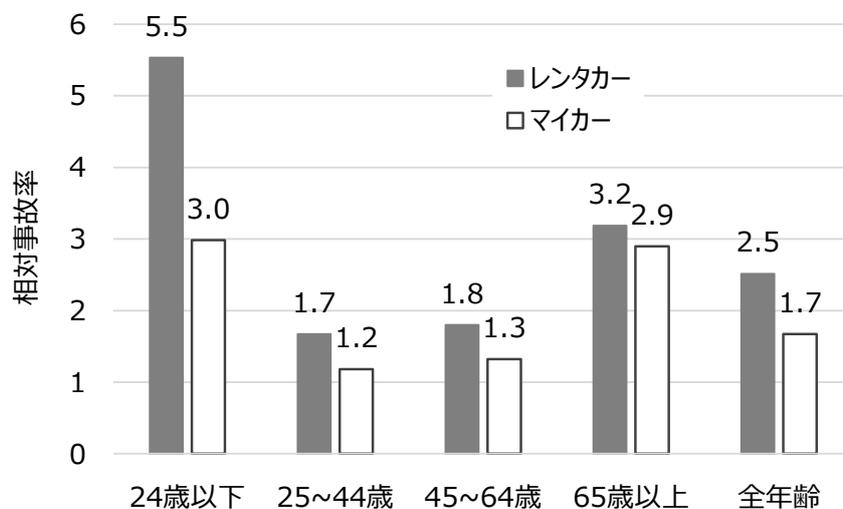


図 4.03 年齢層別・車種別・観光娯楽目的での相対事故率 (日本人)

表 4.16 は、さらに、同乗者の有無別・通行目的別・年齢層別に相対事故率を示したものである。同乗者の有無に着目したのは、同乗者の有無によって相対事故率が変るとい報告(資料 4)を参考にしたためである。

レンタカー及びマイカーとも各通行目的、各年齢層の相対事故率は同乗者がいる場合に低くなっており、同乗者がいない場合の相対事故率の中には同乗者がいる場合の数倍になるものもある。特に、観光娯楽等では図 4.03 に示された値よりもかなり高くなっている。ただし、表 4.17 に示すように、観光娯楽等では他の通行目的に比べて同乗者を伴う率が高く、図 4.03 に示されたレンタカーとマイカーの相対事故率には、同乗者の有無を考慮していないことに留意する必要がある。

表 4.16 年齢層別・車種別・同乗者有無別・通行目的別 相対事故率

| 同乗者 | 通行目的 | 24歳以下 | | 25~44歳 | | 45~64歳 | | 65歳以上 | | 全年齢 | |
|-----|--------|-------|------|--------|------|--------|------|-------|------|-------|------|
| | | レンタカー | マイカー | レンタカー | マイカー | レンタカー | マイカー | レンタカー | マイカー | レンタカー | マイカー |
| 無 | 業務 | 5.0 | 4.0 | 2.4 | 1.8 | 1.9 | 1.8 | 3.4 | 3.3 | 2.5 | 2.0 |
| | 通勤・通学等 | 4.1 | 3.5 | 1.8 | 1.7 | 1.8 | 1.6 | 3.5 | 3.0 | 2.1 | 1.9 |
| | 観光娯楽等 | 15.3 | 5.0 | 4.6 | 2.1 | 3.7 | 2.2 | 9.5 | 5.0 | 6.1 | 2.9 |
| | 私用-他 | 7.3 | 3.9 | 2.7 | 1.9 | 2.6 | 2.1 | 6.1 | 4.6 | 3.4 | 2.5 |
| | 全目的 | 7.3 | 3.8 | 2.7 | 1.8 | 2.4 | 1.9 | 5.5 | 4.4 | 3.2 | 2.3 |
| 有 | 業務 | 1.8 | 1.4 | 0.7 | 0.7 | 0.6 | 0.8 | 0.9 | 1.4 | 0.8 | 0.8 |
| | 通勤・通学等 | 1.4 | 1.6 | 0.5 | 0.8 | 0.3 | 0.7 | - | 1.2 | 0.6 | 0.9 |
| | 観光娯楽等 | 3.6 | 1.8 | 0.9 | 0.5 | 1.1 | 0.5 | 1.9 | 1.2 | 1.6 | 0.8 |
| | 私用-他 | 2.9 | 1.3 | 0.9 | 0.6 | 0.9 | 0.7 | 2.0 | 1.5 | 1.3 | 0.8 |
| | 全目的 | 3.1 | 1.4 | 0.9 | 0.6 | 0.9 | 0.7 | 1.8 | 1.4 | 1.3 | 0.8 |
| 計 | 業務 | 4.3 | 3.2 | 1.9 | 1.6 | 1.6 | 1.6 | 2.7 | 2.9 | 2.0 | 1.7 |
| | 通勤・通学等 | 3.7 | 3.4 | 1.7 | 1.6 | 1.7 | 1.6 | 3.7 | 2.8 | 2.0 | 1.8 |
| | 観光娯楽等 | 5.5 | 3.0 | 1.7 | 1.2 | 1.8 | 1.3 | 3.2 | 2.9 | 2.5 | 1.7 |
| | 私用-他 | 4.9 | 2.8 | 1.9 | 1.4 | 1.9 | 1.6 | 4.4 | 3.5 | 2.4 | 1.9 |
| | 全目的 | 5.0 | 3.0 | 1.9 | 1.4 | 1.8 | 1.6 | 3.8 | 3.4 | 2.3 | 1.8 |

表 4.17 年齢層別・車種別・通行目的別 同乗者率

| 通行目的 | (単位：%) | | | | | | | | | |
|--------|--------|------|--------|------|--------|------|-------|------|-------|------|
| | 24歳以下 | | 25~44歳 | | 45~64歳 | | 65歳以上 | | 全年齢 | |
| | レンタカー | マイカー | レンタカー | マイカー | レンタカー | マイカー | レンタカー | マイカー | レンタカー | マイカー |
| 業務 | 21.3 | 28.6 | 28.2 | 21.2 | 24.7 | 19.9 | 29.3 | 24.1 | 26.5 | 21.2 |
| 通勤・通学等 | 14.8 | 5.9 | 13.1 | 5.3 | 8.4 | 4.9 | 5.6 | 6.7 | 11.6 | 5.3 |
| 観光娯楽等 | 83.6 | 62.2 | 79.5 | 59.9 | 72.4 | 54.1 | 82.7 | 55.4 | 79.0 | 58.1 |
| 私用-他 | 53.1 | 39.4 | 43.4 | 38.9 | 39.6 | 32.3 | 40.0 | 35.1 | 43.4 | 36.3 |
| 全目的 | 55.7 | 33.9 | 45.5 | 32.0 | 38.5 | 27.2 | 45.7 | 34.1 | 44.9 | 30.8 |

5章 高齢者の余暇活動中の交通事故

本章では、高齢者の余暇活動中の交通事故について論じる。なお、ここでは、日本人を対象とした4章で行った国籍コードでの絞り込みを行っていない。

5.1 余暇活動中交通事故の推移

人口高齢化に伴い高齢者の交通事故防止に関心が集まっているが、その理由には表 5.01 に示すように人口 10 万人当りの死者数（死者率）が高い高齢者の人口増加が、高齢者の死者数増加に強く影響すると考えられることや、交通事故死者数や運転免許保有者数に占める高齢者の割合が増加していることが挙げられる（図 5.01）。つまり、交通死亡事故対策や運転者教育の最大の対象者が高齢者ということである。

表 5.01 年齢層別死者率及び死傷者率（2017 年）

| 単位（人/人口10万人） | | | | | |
|--------------|------|-------|-----------|------|-------|
| | 死者率 | 死傷者率 | | 死者率 | 死傷者率 |
| 6歳以下 | 0.47 | 162.0 | 50～54歳 | 2.45 | 529.4 |
| 7～12歳 | 0.31 | 272.5 | 55～59歳 | 2.56 | 453.3 |
| 13～15歳 | 0.41 | 318.2 | 60～64歳 | 2.90 | 395.1 |
| 16～19歳 | 2.03 | 644.0 | 65～69歳 | 3.40 | 338.0 |
| 20～24歳 | 2.81 | 784.0 | 70～74歳 | 4.70 | 298.1 |
| 25～29歳 | 1.94 | 783.7 | 75～79歳 | 6.28 | 270.5 |
| 30～34歳 | 1.50 | 709.7 | 80～84歳 | 8.58 | 215.9 |
| 35～39歳 | 1.29 | 653.6 | 85歳以上 | 8.11 | 122.3 |
| 40～44歳 | 1.65 | 609.2 | (65歳以上再掲) | 5.75 | 264.4 |
| 45～49歳 | 2.40 | 580.2 | 全年齢 | 2.92 | 461.3 |

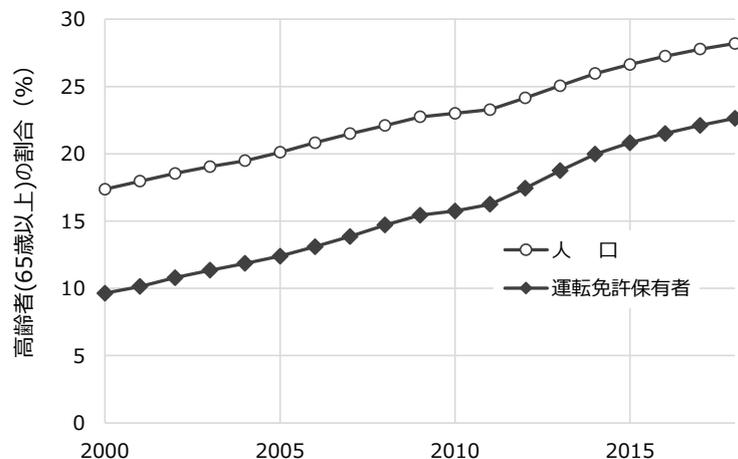


図 5.01 人口及び運転免許保有者に占める高齢者(65歳以上)の割合

5.1.1 死者数の推移

図 5.02a 及び図 5.02b はそれぞれ高齢者の通行目的別死者数及びその指数・割合の推移を示したものである。

不明と通勤を除く各通行目的の死者数は減少傾向にあるが、余暇活動の減少傾向は私用-他よりも鈍い。死者数の大半は私用-他であり、余暇活動がそれに次ぐが、私用-他の割合は低下、余暇活動は横ばい状況で推移している。

図 5.03a 及び図 5.03b はそれぞれ全年齢層の通行目的別死者数及びその指数・割合の推移を示したものである。

不明を除く各通行目的の死者数は減少傾向にあり、余暇活動の減少傾向は私用-他とほぼ同じである。高齢者の場合と同様に死者数の大半は私用-他であり、余暇活動、通勤がそれに次ぐが、私用-他の割合は低下、余暇活動は横ばい、通勤は緩やかな上昇傾向を示している。

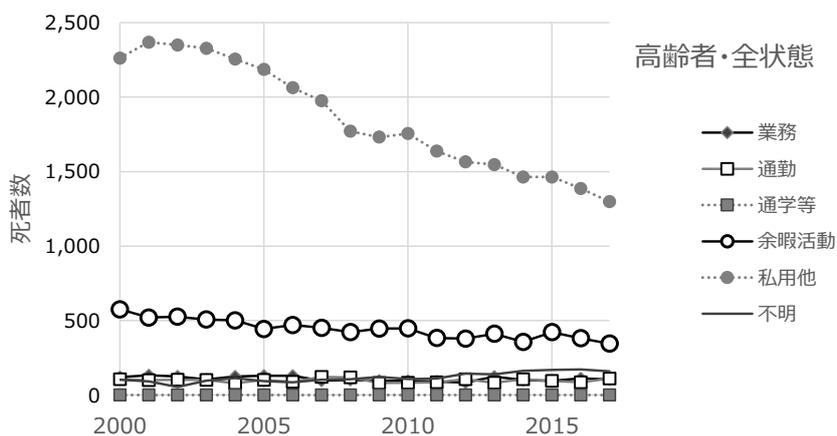


図 5.02a 高齢者の通行目的別死者数の推移

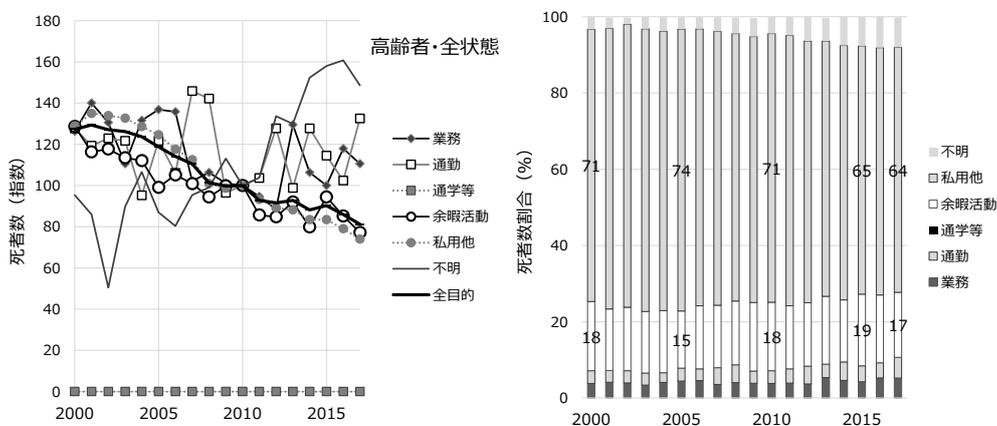


図 5.02b 高齢者の通行目的別死者数の推移 (指数、割合)

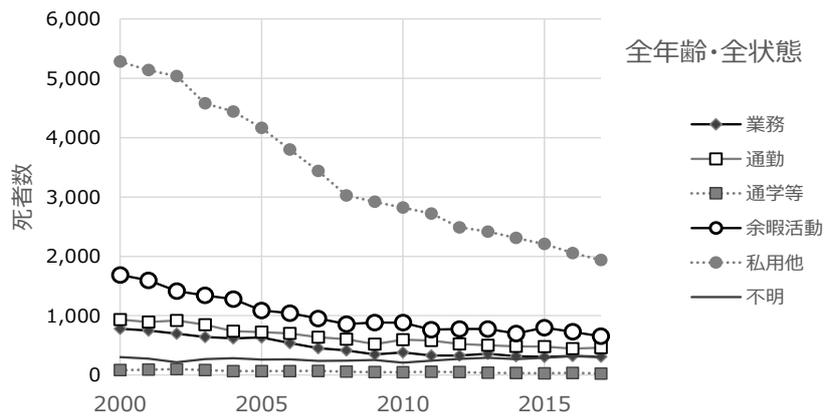


図 5.03a 全年齢の通行目的別死者数の推移

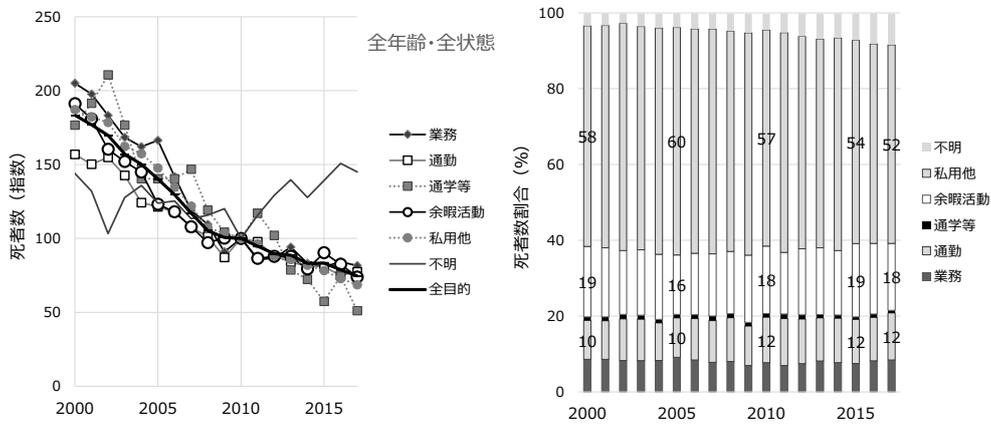


図 5.03b 全年齢の通行目的別死者数の推移 (指数、割合)

図 5.04 は全状態での通行目的別死者数に占める高齢者の割合の推移を示したものである。通学を除く各通行目的で、高齢者の割合は上昇しており、余暇活動も最近では 50%を超えている。

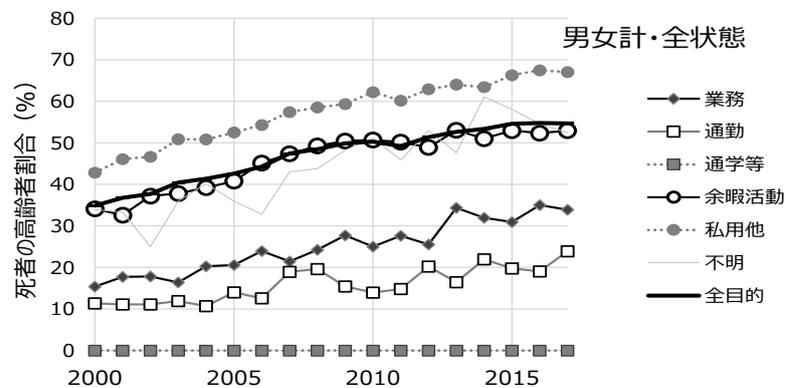


図 5.04 通行目的別死者数の高齢者割合の推移

5.1.2 関与者数の推移

交通事故に関わる高齢者の問題は被害者だけでなく加害者の観点から検討する必要もある。

図 5.05a 及び図 5.05b はそれぞれ高齢者の通行目的別関与者数及びその指数・割合の推移を示したものである。

業務と通勤は増加傾向にあるが、余暇活動は私用-他とともに減少傾向にある。関与者数の大半は私用-他であり、業務そして余暇活動がそれに次ぐが、業務及び通勤の割合は上昇しているが、余暇活動の割合は低下している。

図 5.06a 及び図 5.06b はそれぞれ全年齢層の通行目的別関与数及びその指数・割合の推移を示したものである。

全ての通行目的の関与者数は減少傾向にあるが、余暇活動の最近の減少傾向は私用-他とほぼ同じである。高齢者の場合と同様に関与者数の大半は私用-他であり、通勤、業務がそれに次ぎ、余暇活動の割合は最近では 6%と低く、その割合も低下傾向にある。

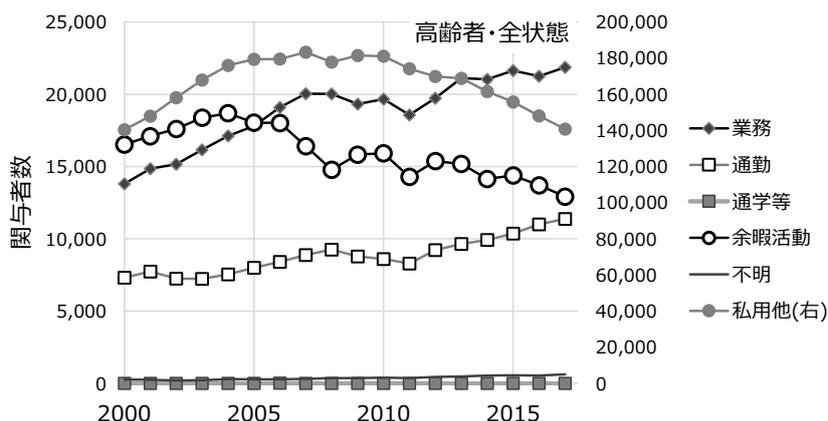


図 5.05a 高齢者の通行目的別関与者数の推移

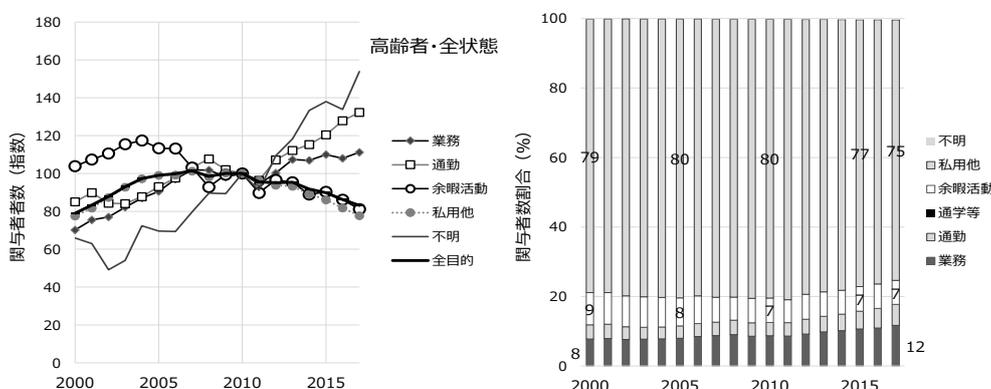


図 5.05b 高齢者の通行目的別関与者数の推移 (指数、割合)

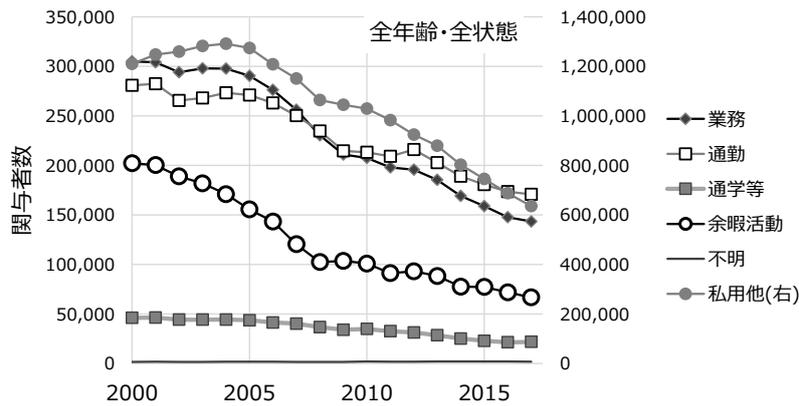


図 5.06a 全年齢の通行目的別関与者数の推移

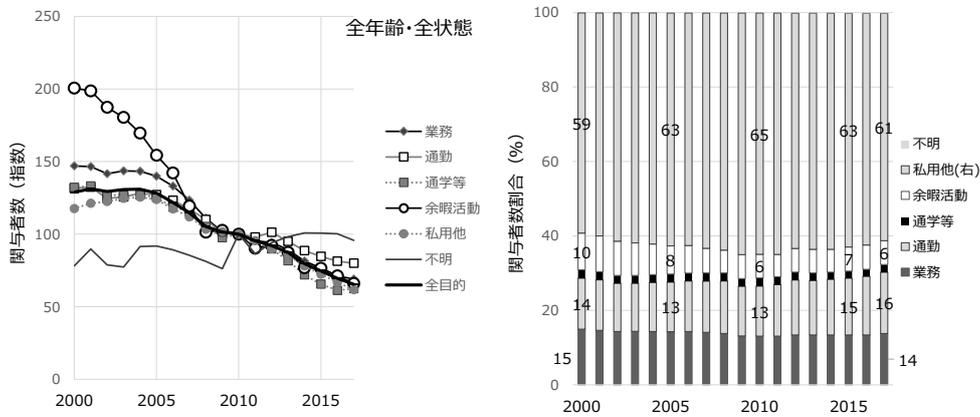


図 5.06b 全年齢の通行目的別関与者数の推移（指数、割合）

図 5.07 は全状態での通行目的別関与者数に占める高齢者の割合の推移を示したものである。死者数と同様に、通学を除く各通行目的で高齢者の割合は上昇しており、余暇活動も最近では20%に近付いている。

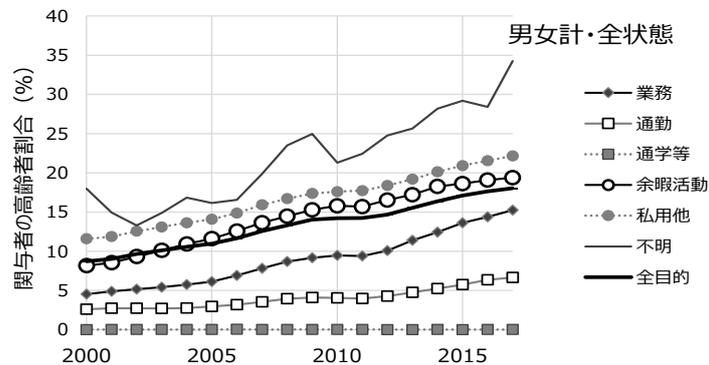


図 5.07 通行目的別 交通事故関与者数の高齢者割合の推移

5.1.3 状態別死者数及び関与者数の推移

図 5.08 は高齢者の余暇活動での状態別死者数（割合）の推移を示したものである。歩行中及び自転車乗用中の割合は低下傾向に、自二乗車中、乗用車運転中、乗用車同乗中の割合は上昇傾向にある。

図 5.09 は高齢者の全目的での状態別死者数（割合）の推移を示したものである。歩行中及び自転車乗用中の割合は横ばい、乗用車運転中の割合は 2017 年に低下したが上昇傾向にある。

図 5.10 は全年齢の余暇活動での状態別死者数（割合）の推移を示したものである。歩行中及び自転車乗用中の割合は横ばい、乗用車運転中と乗用車同乗中の割合は低下傾向、そして自二乗車中の割合は上昇傾向にある。

同じく、図 5.11 は全年齢の全目的での状態別死者数（割合）の推移を示したものである。歩行中の割合は僅かな上昇傾向にあるが、2010 年以降他の状態の割合はほぼ横ばいとなっている。

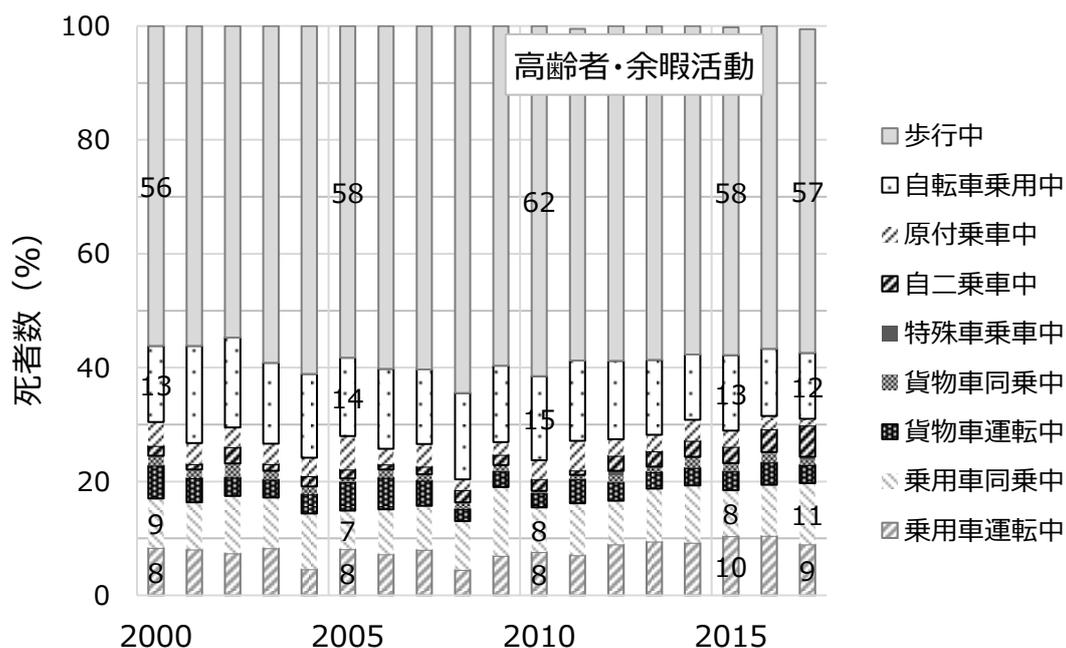


図 5.08 高齢者の余暇活動の状態別死者数（割合）の推移

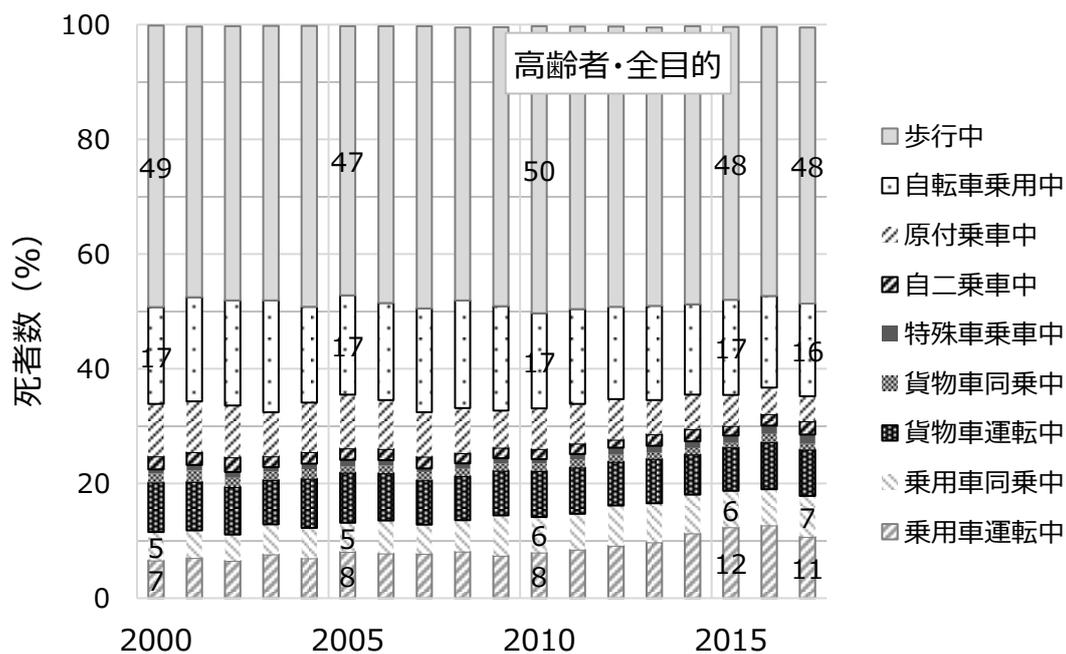


図 5.09 高齢者の全目的での状態別死者数（割合）の推移

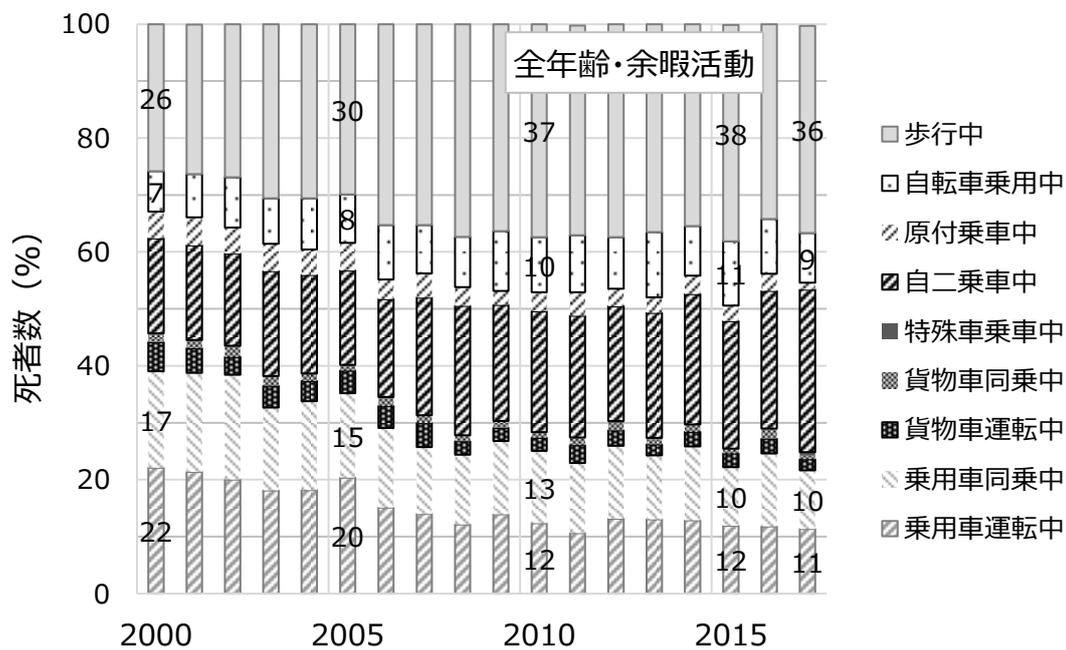


図 5.10 全年齢の余暇活動の状態別死者数（割合）の推移

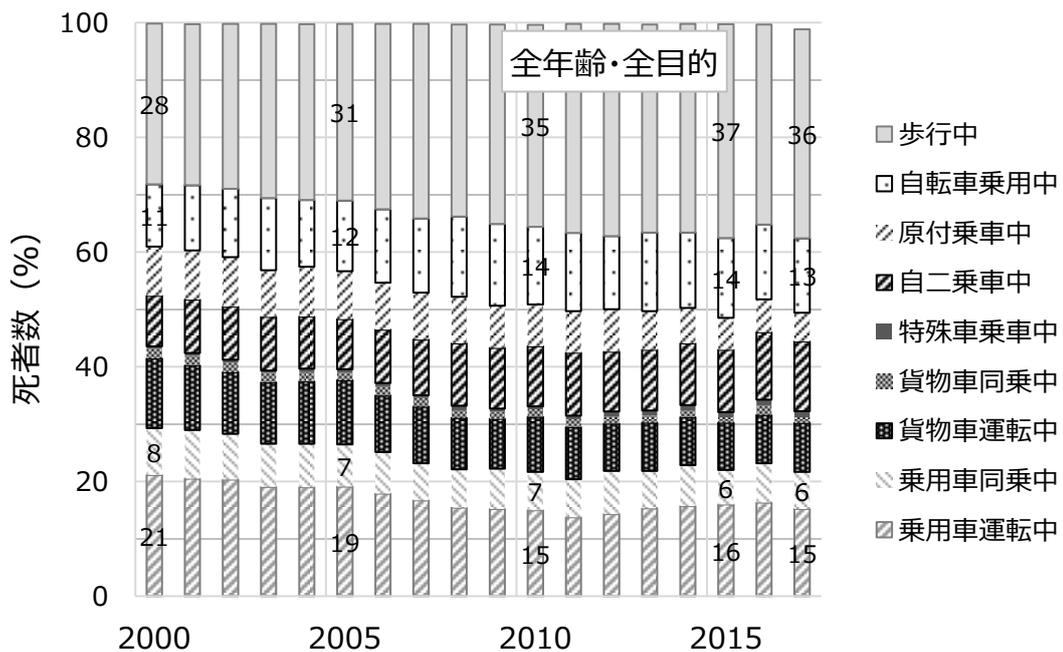


図 5.11 全年齢の全目的での状態別死者数（割合）の推移

状態別の死者数分布と関与者数分布は異なるので、以下では状態別関与者数の推移について論じる。

図 5.12 は高齢者の余暇活動での状態別関与者数（割合）の推移を示したものである。歩行中及び乗用車運転中の割合は上昇、自転車乗用中と乗用車同乗中の割合は低下傾向にある。

図 5.13 は高齢者の全目的での状態別関与者数（割合）の推移を示したものである。歩行中の割合は横ばい、自転車乗用中と乗用車同乗中の割合は低下、そして乗用車運転中の割合は上昇している。

図 5.14 は全年齢の余暇活動での状態別関与者数（割合）の推移を示したものである。歩行中の割合は上昇、自転車乗用中と乗用車運転中は横ばい、そして乗用車同乗中の割合は弱い低下傾向にある。

図 5.15 は全年齢層の全目的での状態別関与者数（割合）の推移を示したものである。歩行中の割合は弱い上昇傾向、自転車乗用中と乗用車同乗中の割合は横ばい、そして乗用車運転中の割合は上昇している。

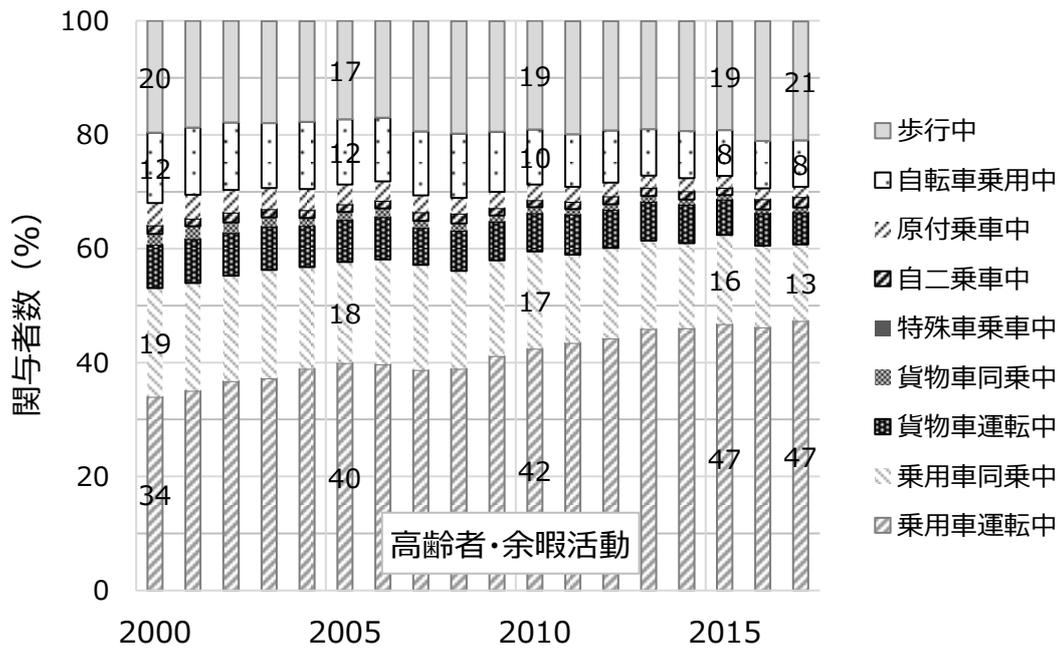


図 5.12 高年齢者の余暇活動の状態別関与者数（割合）の推移

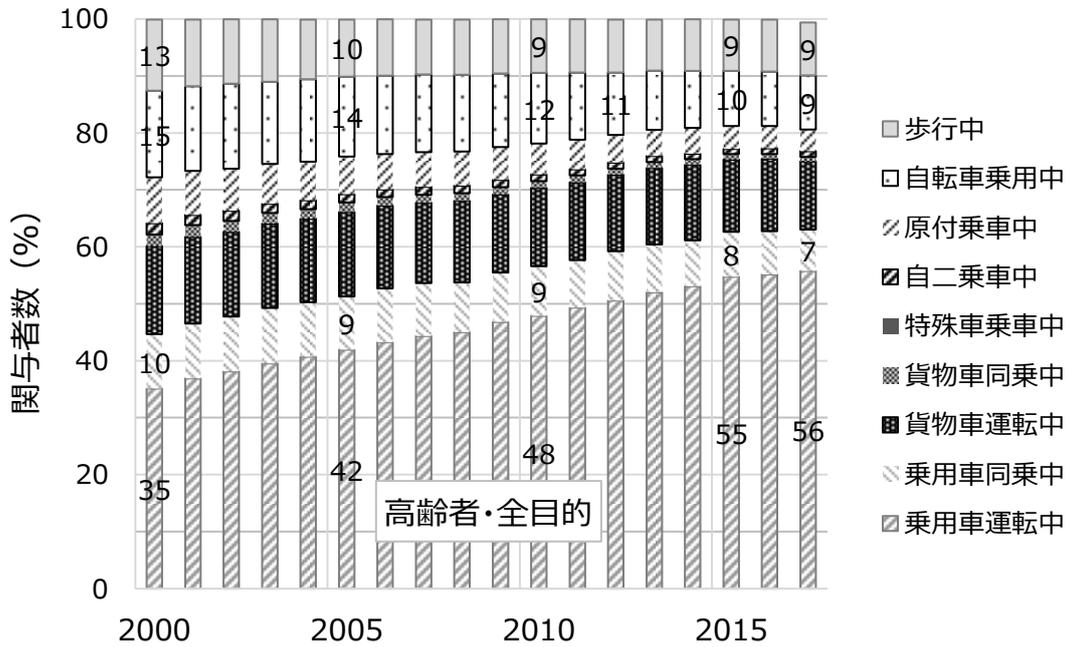


図 5.13 高年齢者の全目的での状態別関与者数（割合）の推移

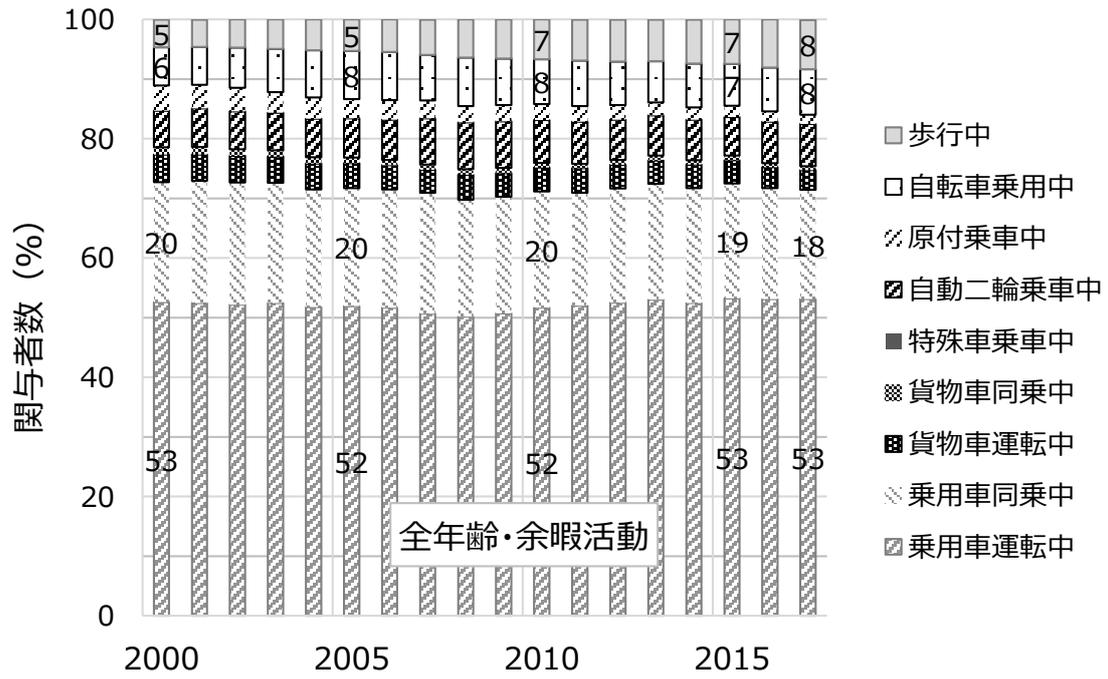


図 5.14 全年齢の余暇活動の状態別関与者数（割合）の推移

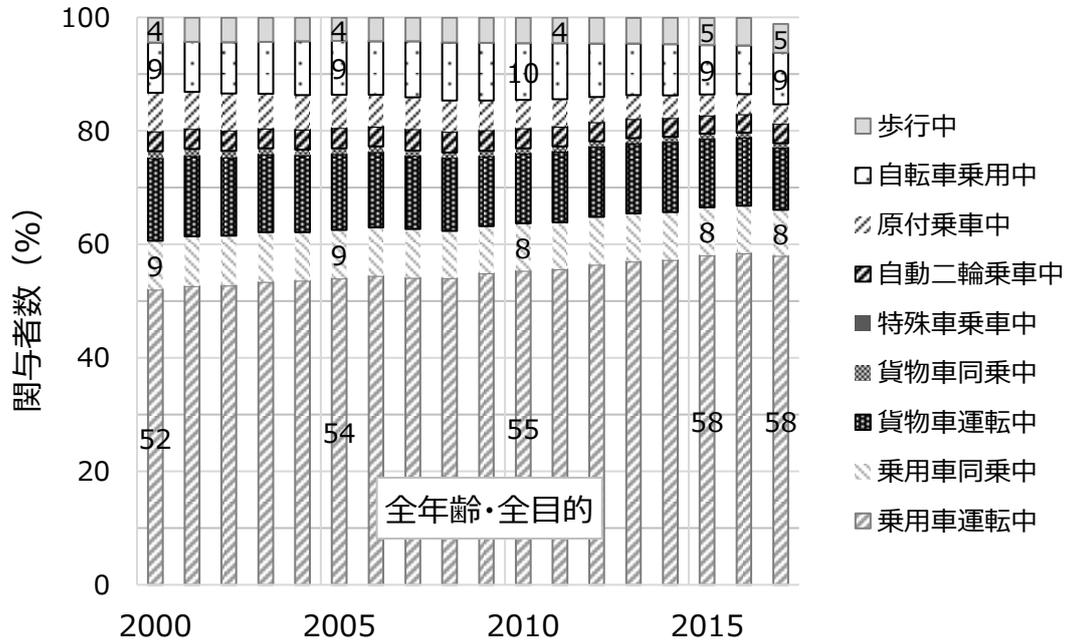


図 5.15 全年齢の全目的での状態別関与者数（割合）の推移

死者数では明確ではないが、関与者数に着目することで、余暇活動及び全目的での高齢者の道路利用状態の変化が分かる。

高齢者の自動車利用機会が増加しているが、余暇活動での利用状況を把握するために、自家用普通軽乗用車（レンタカーを含む。自家用普通軽乗用）運転中の通行目的別関与者数の推移を、指数と割合で見たものが図 5.16 である。

指数の推移をみると、通勤と業務が増加しているが、余暇活動（観光娯楽等）は最近では減少傾向にある。そして、余暇活動の割合の推移を見ても低下傾向にあり、高齢者の余暇活動での自家用普通軽乗用車の利用は増加傾向にはない。

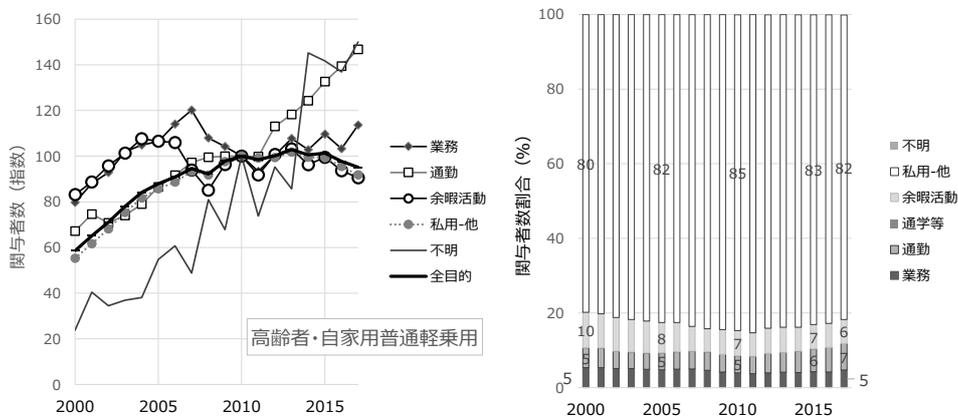


図 5.16 高齢者の自家用普通・軽乗用運転中の通行目的別関与者数の推移

5.2 余暇活動中事故の状態別分析

前節では、死者数及び関与者数の推移に着目して高齢者の余暇活動中の交通事故について論じた。

本節では、2013~2017 年の 5 年分のデータを使い、状態と様々な項目を組合せた分析により高齢者の余暇活動中の交通事故の特徴について論じる。

5.2.1 状態別死者数及び関与者数

表 5.02 は高齢者の状態別・通行目的別死者数及び関与者数の割合を示したものである。余暇活動での死者数が最も多いのは歩行中（58%）であり、以下、自転車乗用中、乗用車運転中、乗用車同乗中が続く。通勤の割合が高い原付乗車中や貨物車運転中は 4%以下となっている。一方、余暇活動での関与者数が最も多いものは乗用車運転中（46%）であり、以下、歩行中、乗用車同乗中が続く。

表 5.02 高齢者の状態別・通行目的別死者数及び関与者数（2013～2017年）

| | | (単位、%) | | | | | | |
|------|---------|--------|-------|--------|---------|-------|-----------|-------|
| | | 業務 | 通勤 | 通学等 | 余暇活動 | 私用他 | 不明 | 全目的 |
| 死者数 | 乗用車運転中 | 13.8 | 15.9 | - | 9.8 | 10.7 | 17.5 | 11.4 |
| | 乗用車同乗中 | 1.7 | 1.3 | - | 9.3 | 7.3 | 1.2 | 6.7 |
| | 貨物車運転中 | 29.9 | 13.8 | - | 3.3 | 6.7 | 8.9 | 7.7 |
| | 貨物車同乗中 | 4.7 | 0.4 | - | 1.2 | 0.9 | 0.6 | 1.1 |
| | 特殊車乗車中 | 12.9 | 2.9 | - | 0.3 | 0.7 | 0.1 | 1.3 |
| | 自二乗車中 | 2.2 | 5.0 | - | 3.5 | 1.5 | 1.6 | 2.0 |
| | 原付乗車中 | 9.0 | 15.5 | - | 2.6 | 5.3 | 3.0 | 5.3 |
| | 自転車乗用中 | 5.0 | 20.3 | - | 12.3 | 17.5 | 19.1 | 16.2 |
| | 歩行中 | 19.2 | 24.7 | - | 57.5 | 49.2 | 47.9 | 47.9 |
| | 全状態 | 100.0 | 100.0 | - | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (人) | 536 | 478 | 0 | 1,916 | 7,160 | 802 | 10,907 | |
| 関与者数 | 乗用車運転中 | 61.1 | 58.8 | 46.2 | 46.4 | 53.6 | 20.4 | 54.1 |
| | 乗用車同乗中 | 1.1 | 1.8 | 15.4 | 14.8 | 8.6 | 3.8 | 7.9 |
| | 貨物車運転中 | 31.3 | 14.9 | 7.7 | 6.3 | 10.9 | 9.1 | 12.9 |
| | 貨物車同乗中 | 1.2 | 0.8 | 0.0 | 0.8 | 0.8 | 0.9 | 0.8 |
| | 特殊車乗車中 | 0.4 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.1 |
| | 自二乗車中 | 0.5 | 2.4 | 0.0 | 1.6 | 0.9 | 1.8 | 1.0 |
| | 原付乗車中 | 2.0 | 7.0 | 0.0 | 2.1 | 4.5 | 5.4 | 4.2 |
| | 自転車乗用中 | 0.8 | 9.5 | 15.4 | 8.2 | 11.2 | 21.0 | 9.8 |
| | 歩行中 | 1.5 | 4.6 | 15.4 | 19.8 | 9.4 | 37.4 | 9.1 |
| | 全状態 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (人) | 106,921 | 52,319 | 13 | 70,343 | 774,797 | 2,743 | 1,007,711 | |

注：全状態には表されていない軽車両等を含む

表 5.03 は高齢者の状態別・3つの通行目的別（余暇活動、私用-他、全目的）・男女別の死者数及び関与者数の割合を示したものである。

死者数及び関与者数ともに、余暇活動は私用-他に比べ、乗用車同乗中、自二乗車中、歩行中の割合が高く、貨物車運転中、原付乗車中、自転車乗用中の割合が低い。男性は女性に比べ、貨物車運転中、自二乗車中の割合が高く、乗用車同乗中、歩行中の割合が低い。

表 5.04 は高齢者の余暇活動での状態別・昼夜別・男女別の死者数及び関与者数の割合を示したものである。

死者数及び関与者数ともに、昼間は夜間に比べ歩行中以外の状態の割合が高く、歩行中の割合が低い。昼間の余暇活動では観光やドライブ等で交通機関を利用して各地を動き回る活動が多いのに対して、夜間の余暇活動では施設での観劇等移動が少ない活動が多いことが、このような昼夜での状態別分布の違いに反映されていると考えられる。そして、このような傾向は表 5.05b と表 5.05c に示す昼及び夜の地形別の状態別分布からも分かり、地形別の関与者数をみると、昼間は非市街地が多いが、夜間は DID が多くなっている。

表 5.05a は、高齢者の余暇活動での状態別・地形別・男女別の死者数及び関与者数の割合

を、そして、表 5.05b と表 5.05c は、同様の割合をさらに昼と夜に分けて示したものである。

地形別にみると、死者数は DID では歩行中（73%）、自転車乗用中（17%）、市街地他では歩行中（73%）、非市街地では歩行中（40%）、乗用車運転中（17%）、乗用車同乗中（15%）であり、関与者数は DID では乗用車運転中（43%）、歩行中（26%）、自転車乗用中（12%）、市街地他では乗用車運転中（47%）、歩行中（22%）、乗用車同乗中（13%）、非市街地では乗用車運転中（49%）、乗用車同乗中（21%）、歩行中（13%）であった。前述の当事者種別の市街地他での割合は、DID と非市街地の割合の中間の値となっているが、男女別や昼夜別に各当事者種別の割合をみると、市街地他での割合が DID と非市街地での割合の間となるような傾向が見られないこともあり、都市化レベルと選択される交通手段の関係は一様ではない。

表 5.03 高齢者の状態別・主な通行目的別・男女別死者数及び関与者数（2013～2017 年）

| | | 余暇活動 | | | 私用他 | | | 全目的 | | |
|------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| | | 男 | 女 | 男女計 | 男 | 女 | 男女計 | 男 | 女 | 男女計 |
| 死者数 | 乗用車運転中 | 14.5 | 3.1 | 9.8 | 15.3 | 5.9 | 10.7 | 15.7 | 6.0 | 11.4 |
| | 乗用車同乗中 | 4.5 | 16.2 | 9.3 | 3.2 | 11.5 | 7.3 | 2.9 | 11.3 | 6.7 |
| | 貨物車運転中 | 5.3 | 0.5 | 3.3 | 11.4 | 2.0 | 6.7 | 12.4 | 2.0 | 7.7 |
| | 貨物車同乗中 | 0.6 | 2.0 | 1.2 | 0.3 | 1.5 | 0.9 | 0.6 | 1.7 | 1.1 |
| | 特殊車乗車中 | 0.5 | 0.0 | 0.3 | 1.4 | 0.1 | 0.7 | 2.3 | 0.1 | 1.3 |
| | 自二乗車中 | 5.9 | 0.1 | 3.5 | 2.8 | 0.2 | 1.5 | 3.6 | 0.1 | 2.0 |
| | 原付乗車中 | 3.0 | 2.0 | 2.6 | 5.7 | 4.9 | 5.3 | 5.6 | 4.9 | 5.3 |
| | 自転車乗用中 | 15.6 | 7.7 | 12.3 | 19.7 | 15.2 | 17.5 | 17.9 | 14.1 | 16.2 |
| | 歩行中 | 49.9 | 68.2 | 57.5 | 40.1 | 58.5 | 49.2 | 38.6 | 59.5 | 47.9 |
| | 全状態 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (人) | | 1,120 | 796 | 1,916 | 3,618 | 3,542 | 7,160 | 6,039 | 4,868 | 10,907 |
| 関与者数 | 乗用車運転中 | 56.4 | 29.6 | 46.4 | 61.2 | 44.3 | 53.6 | 60.7 | 44.0 | 54.1 |
| | 乗用車同乗中 | 5.7 | 30.2 | 14.8 | 3.1 | 15.4 | 8.6 | 2.8 | 15.6 | 7.9 |
| | 貨物車運転中 | 8.8 | 2.0 | 6.3 | 16.2 | 4.2 | 10.9 | 18.5 | 4.4 | 12.9 |
| | 貨物車同乗中 | 0.3 | 1.6 | 0.8 | 0.4 | 1.4 | 0.8 | 0.5 | 1.4 | 0.8 |
| | 特殊車乗車中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.1 |
| | 自二乗車中 | 2.4 | 0.1 | 1.6 | 1.4 | 0.2 | 0.9 | 1.5 | 0.2 | 1.0 |
| | 原付乗車中 | 1.8 | 2.5 | 2.1 | 3.3 | 6.0 | 4.5 | 3.0 | 6.0 | 4.2 |
| | 自転車乗用中 | 8.7 | 7.4 | 8.2 | 8.6 | 14.5 | 11.2 | 7.2 | 14.0 | 9.8 |
| | 歩行中 | 15.8 | 26.6 | 19.8 | 5.7 | 13.9 | 9.4 | 5.7 | 14.4 | 9.1 |
| | 全状態 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (人) | | 44,168 | 26,175 | 70,343 | 429,016 | 345,781 | 774,797 | 609,344 | 398,367 | 1,007,711 |

注：全状態には表されていない軽車両等を含む

表 5.04 高齢者の余暇活動の状態別・昼夜別・男女別死者数及び関与者数（2013～2017年）

(単位、%)

| | 昼 | | | 夜 | | | 昼夜計 | | | |
|------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|
| | 男 | 女 | 男女計 | 男 | 女 | 男女計 | 男 | 女 | 男女計 | |
| 死者数 | 乗用車運転中 | 20.2 | 5.2 | 14.3 | 6.6 | 0.8 | 4.0 | 14.5 | 3.1 | 9.8 |
| | 乗用車同乗中 | 6.6 | 28.1 | 15.1 | 1.5 | 2.9 | 2.1 | 4.5 | 16.2 | 9.3 |
| | 貨物車運転中 | 7.1 | 0.5 | 4.5 | 2.8 | 0.5 | 1.8 | 5.3 | 0.5 | 3.3 |
| | 貨物車同乗中 | 0.9 | 2.9 | 1.7 | 0.2 | 1.1 | 0.6 | 0.6 | 2.0 | 1.2 |
| | 特殊車乗車中 | 0.9 | 0.0 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.3 |
| | 自二乗車中 | 9.1 | 0.2 | 5.6 | 1.5 | 0.0 | 0.8 | 5.9 | 0.1 | 3.5 |
| | 原付乗車中 | 4.0 | 3.3 | 3.7 | 1.7 | 0.5 | 1.2 | 3.0 | 2.0 | 2.6 |
| | 自転車乗用中 | 18.4 | 10.0 | 15.1 | 11.9 | 5.1 | 8.8 | 15.6 | 7.7 | 12.3 |
| | 歩行中 | 32.6 | 49.5 | 39.2 | 73.7 | 89.1 | 80.5 | 49.9 | 68.2 | 57.5 |
| | 全状態 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (人) | 648 | 420 | 1,068 | 472 | 376 | 848 | 1,120 | 796 | 1,916 | |
| 関与者数 | 乗用車運転中 | 59.4 | 31.5 | 49.1 | 42.6 | 21.7 | 34.5 | 56.4 | 29.6 | 46.4 |
| | 乗用車同乗中 | 6.1 | 33.6 | 16.2 | 3.8 | 16.0 | 8.5 | 5.7 | 30.2 | 14.8 |
| | 貨物車運転中 | 9.2 | 2.0 | 6.5 | 7.3 | 1.7 | 5.1 | 8.8 | 2.0 | 6.3 |
| | 貨物車同乗中 | 0.3 | 1.7 | 0.9 | 0.3 | 1.0 | 0.6 | 0.3 | 1.6 | 0.8 |
| | 特殊車乗車中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 自二乗車中 | 2.7 | 0.2 | 1.8 | 1.2 | 0.1 | 0.8 | 2.4 | 0.1 | 1.6 |
| | 原付乗車中 | 2.0 | 2.8 | 2.3 | 1.1 | 1.2 | 1.1 | 1.8 | 2.5 | 2.1 |
| | 自転車乗用中 | 9.1 | 8.0 | 8.7 | 6.8 | 4.8 | 6.0 | 8.7 | 7.4 | 8.2 |
| | 歩行中 | 11.1 | 20.2 | 14.5 | 36.9 | 53.5 | 43.4 | 15.8 | 26.6 | 19.8 |
| | 全状態 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (人) | 36,182 | 21,114 | 57,296 | 7,986 | 5,061 | 13,047 | 44,168 | 26,175 | 70,343 | |

注：全状態には表されていない軽車両等を含む

表 5.05a 高齢者の余暇活動の状態別・地形別・男女別死者数及び関与者数（2013～2017年）

(単位、%)

| | DID | | | 市街地他 | | | 非市街地 | | | 地形計 | | | |
|------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|
| | 男 | 女 | 男女計 | 男 | 女 | 男女計 | 男 | 女 | 男女計 | 男 | 女 | 男女計 | |
| 死者数 | 乗用車運転中 | 3.9 | 1.3 | 2.7 | 6.5 | 0.9 | 3.8 | 23.8 | 6.1 | 17.2 | 14.5 | 3.1 | 9.8 |
| | 乗用車同乗中 | 0.6 | 3.8 | 2.0 | 3.6 | 9.7 | 6.5 | 6.9 | 29.8 | 15.3 | 4.5 | 16.2 | 9.3 |
| | 貨物車運転中 | 0.3 | 0.0 | 0.2 | 2.4 | 0.0 | 1.3 | 9.2 | 1.2 | 6.3 | 5.3 | 0.5 | 3.3 |
| | 貨物車同乗中 | 0.0 | 0.8 | 0.4 | 0.0 | 0.4 | 0.2 | 1.2 | 4.0 | 2.2 | 0.6 | 2.0 | 1.2 |
| | 特殊車乗車中 | 1.9 | 0.0 | 1.1 | 2.4 | 0.0 | 1.3 | 1.1 | 0.0 | 0.7 | 0.5 | 0.0 | 0.3 |
| | 自二乗車中 | 3.2 | 0.0 | 1.8 | 4.9 | 0.0 | 2.5 | 7.8 | 0.3 | 5.0 | 5.9 | 0.1 | 3.5 |
| | 原付乗車中 | 2.9 | 3.3 | 3.1 | 3.6 | 1.3 | 2.5 | 2.8 | 1.5 | 2.4 | 3.0 | 2.0 | 2.6 |
| | 自転車乗用中 | 21.4 | 11.3 | 16.9 | 12.1 | 6.6 | 9.5 | 14.0 | 5.8 | 11.0 | 15.6 | 7.7 | 12.3 |
| | 歩行中 | 67.6 | 79.6 | 72.9 | 66.4 | 80.6 | 73.2 | 33.0 | 51.4 | 39.8 | 49.9 | 68.2 | 57.5 |
| | 全状態 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (人) | 309 | 240 | 549 | 247 | 227 | 474 | 564 | 329 | 893 | 1,120 | 796 | 1,916 | |
| 関与者数 | 乗用車運転中 | 52.4 | 28.8 | 43.4 | 56.0 | 31.3 | 46.6 | 60.1 | 29.0 | 48.9 | 56.4 | 29.6 | 46.4 |
| | 乗用車同乗中 | 3.5 | 20.0 | 9.8 | 4.5 | 25.9 | 12.7 | 8.4 | 43.0 | 20.8 | 5.7 | 30.2 | 14.8 |
| | 貨物車運転中 | 6.6 | 1.4 | 4.6 | 8.7 | 2.1 | 6.2 | 10.9 | 2.4 | 7.8 | 8.8 | 2.0 | 6.3 |
| | 貨物車同乗中 | 0.2 | 0.8 | 0.5 | 0.3 | 1.3 | 0.6 | 0.5 | 2.6 | 1.2 | 0.3 | 1.6 | 0.8 |
| | 特殊車乗車中 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 自二乗車中 | 2.1 | 0.1 | 1.3 | 1.9 | 0.2 | 1.2 | 3.1 | 0.1 | 2.0 | 2.4 | 0.1 | 1.6 |
| | 原付乗車中 | 2.2 | 3.1 | 2.5 | 1.9 | 2.6 | 2.2 | 1.5 | 1.8 | 1.6 | 1.8 | 2.5 | 2.1 |
| | 自転車乗用中 | 12.0 | 11.3 | 11.7 | 9.0 | 7.4 | 8.4 | 5.6 | 3.7 | 4.9 | 8.7 | 7.4 | 8.2 |
| | 歩行中 | 21.0 | 34.5 | 26.1 | 17.7 | 29.2 | 22.1 | 10.0 | 17.4 | 12.7 | 15.8 | 26.6 | 19.8 |
| | 全状態 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (人) | 14,882 | 9,098 | 23,980 | 11,911 | 7,332 | 19,243 | 17,375 | 9,745 | 27,120 | 44,168 | 26,175 | 70,343 | |

注：全状態には表されていない軽車両等を含む

表 5.05b 高齢者の昼の余暇活動の状態別・地形別・男女別死者数及び関与者数
(2013~2017年)

| | | (単位、%) | | | | | | | | | | | |
|------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|
| | | DID | | | 市街地他 | | | 非市街地 | | | 地形計 | | |
| | | 男 | 女 | 男女計 | 男 | 女 | 男女計 | 男 | 女 | 男女計 | 男 | 女 | 男女計 |
| 死者数 | 乗用車運転中 | 7.0 | 2.9 | 5.3 | 10.4 | 0.9 | 6.1 | 28.3 | 8.6 | 21.4 | 20.2 | 5.2 | 14.3 |
| | 乗用車同乗中 | 0.7 | 7.6 | 3.6 | 4.8 | 18.9 | 11.3 | 9.4 | 43.1 | 21.4 | 6.6 | 28.1 | 15.1 |
| | 貨物車運転中 | 0.7 | 0.0 | 0.4 | 3.2 | 0.0 | 1.7 | 10.8 | 1.0 | 7.3 | 7.1 | 0.5 | 4.5 |
| | 貨物車同乗中 | 0.0 | 1.0 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.6 | 5.3 | 2.9 | 0.9 | 2.9 | 1.7 |
| | 特殊車乗車中 | 4.2 | 0.0 | 2.4 | 4.8 | 0.0 | 2.6 | 1.6 | 0.0 | 1.0 | 0.9 | 0.0 | 0.6 |
| | 自二乗車中 | 6.3 | 0.0 | 3.6 | 8.8 | 0.0 | 4.8 | 10.2 | 0.5 | 6.8 | 9.1 | 0.2 | 5.6 |
| | 原付乗車中 | 5.6 | 6.7 | 6.1 | 4.8 | 2.8 | 3.9 | 3.1 | 1.9 | 2.7 | 4.0 | 3.3 | 3.7 |
| | 自転車乗用中 | 32.4 | 20.0 | 27.1 | 17.6 | 7.5 | 13.0 | 13.4 | 6.2 | 10.8 | 18.4 | 10.0 | 15.1 |
| | 歩行中 | 47.2 | 61.9 | 53.4 | 49.6 | 68.9 | 58.4 | 21.5 | 33.5 | 25.8 | 32.6 | 49.5 | 39.2 |
| | 全状態 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (人) | 142 | 105 | 247 | 125 | 106 | 231 | 381 | 209 | 590 | 648 | 420 | 1,068 | |
| 関与者数 | 乗用車運転中 | 55.5 | 31.4 | 46.5 | 59.5 | 33.1 | 49.6 | 62.5 | 30.4 | 51.0 | 59.4 | 31.5 | 49.1 |
| | 乗用車同乗中 | 3.8 | 22.5 | 10.8 | 4.9 | 29.3 | 14.1 | 8.8 | 46.1 | 22.1 | 6.1 | 33.6 | 16.2 |
| | 貨物車運転中 | 7.0 | 1.5 | 4.9 | 9.0 | 2.2 | 6.4 | 11.0 | 2.4 | 7.9 | 9.2 | 2.0 | 6.5 |
| | 貨物車同乗中 | 0.2 | 0.9 | 0.5 | 0.2 | 1.4 | 0.7 | 0.5 | 2.7 | 1.3 | 0.3 | 1.7 | 0.9 |
| | 特殊車乗車中 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 自二乗車中 | 2.2 | 0.2 | 1.5 | 2.1 | 0.2 | 1.4 | 3.4 | 0.2 | 2.3 | 2.7 | 0.2 | 1.8 |
| | 原付乗車中 | 2.4 | 3.5 | 2.8 | 2.1 | 3.1 | 2.5 | 1.5 | 1.9 | 1.7 | 2.0 | 2.8 | 2.3 |
| | 自転車乗用中 | 13.1 | 12.8 | 13.0 | 9.5 | 8.0 | 9.0 | 5.7 | 3.9 | 5.0 | 9.1 | 8.0 | 8.7 |
| | 歩行中 | 15.7 | 27.2 | 20.0 | 12.6 | 22.7 | 16.4 | 6.6 | 12.4 | 8.7 | 11.1 | 20.2 | 14.5 |
| | 全状態 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (人) | 11,731 | 7,015 | 18,746 | 9,675 | 5,844 | 15,519 | 14,776 | 8,255 | 23,031 | 36,182 | 21,114 | 57,296 | |

注：全状態には表されていない軽車両等を含む

表 5.05c 高齢者の夜の余暇活動の状態別・地形別・男女別死者数及び関与者数
(2013~2017年)

| | | (単位、%) | | | | | | | | | | | |
|------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| | | DID | | | 市街地他 | | | 非市街地 | | | 地形計 | | |
| | | 男 | 女 | 男女計 | 男 | 女 | 男女計 | 男 | 女 | 男女計 | 男 | 女 | 男女計 |
| 死者数 | 乗用車運転中 | 1.2 | 0.0 | 0.7 | 2.5 | 0.8 | 1.6 | 14.2 | 1.7 | 9.2 | 6.6 | 0.8 | 4.0 |
| | 乗用車同乗中 | 0.6 | 0.7 | 0.7 | 2.5 | 1.7 | 2.1 | 1.6 | 6.7 | 3.6 | 1.5 | 2.9 | 2.1 |
| | 貨物車運転中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.6 | 0.0 | 0.8 | 6.0 | 1.7 | 4.3 | 2.8 | 0.5 | 1.8 |
| | 貨物車同乗中 | 0.0 | 0.7 | 0.3 | 0.0 | 0.8 | 0.4 | 0.5 | 1.7 | 1.0 | 0.2 | 1.1 | 0.6 |
| | 特殊車乗車中 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 自二乗車中 | 0.6 | 0.0 | 0.3 | 0.8 | 0.0 | 0.4 | 2.7 | 0.0 | 1.7 | 1.5 | 0.0 | 0.8 |
| | 原付乗車中 | 0.6 | 0.7 | 0.7 | 2.5 | 0.0 | 1.2 | 2.2 | 0.8 | 1.7 | 1.7 | 0.5 | 1.2 |
| | 自転車乗用中 | 12.0 | 4.4 | 8.6 | 6.6 | 5.8 | 6.2 | 15.3 | 5.0 | 11.2 | 11.9 | 5.1 | 8.8 |
| | 歩行中 | 85.0 | 93.3 | 88.7 | 83.6 | 90.9 | 87.2 | 56.8 | 82.5 | 67.0 | 73.7 | 89.1 | 80.5 |
| | 全状態 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (人) | 167 | 135 | 302 | 122 | 121 | 243 | 183 | 120 | 303 | 472 | 376 | 848 | |
| 関与者数 | 乗用車運転中 | 40.7 | 20.1 | 32.5 | 40.8 | 24.3 | 34.2 | 46.4 | 21.3 | 37.3 | 42.6 | 21.7 | 34.5 |
| | 乗用車同乗中 | 2.6 | 11.5 | 6.2 | 2.8 | 12.4 | 6.6 | 6.1 | 25.8 | 13.3 | 3.8 | 16.0 | 8.5 |
| | 貨物車運転中 | 5.0 | 1.0 | 3.4 | 7.5 | 1.8 | 5.2 | 10.0 | 2.5 | 7.3 | 7.3 | 1.7 | 5.1 |
| | 貨物車同乗中 | 0.2 | 0.6 | 0.3 | 0.3 | 0.9 | 0.5 | 0.5 | 1.7 | 0.9 | 0.3 | 1.0 | 0.6 |
| | 特殊車乗車中 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 自二乗車中 | 1.4 | 0.1 | 0.9 | 1.1 | 0.1 | 0.7 | 1.0 | 0.0 | 0.6 | 1.2 | 0.1 | 0.8 |
| | 原付乗車中 | 1.2 | 1.6 | 1.4 | 0.8 | 0.9 | 0.9 | 1.1 | 0.9 | 1.0 | 1.1 | 1.2 | 1.1 |
| | 自転車乗用中 | 7.9 | 6.1 | 7.2 | 6.8 | 4.8 | 6.0 | 5.3 | 3.0 | 4.5 | 6.8 | 4.8 | 6.0 |
| | 歩行中 | 40.9 | 58.9 | 48.1 | 39.8 | 54.8 | 45.8 | 29.6 | 44.6 | 35.1 | 36.9 | 53.5 | 43.4 |
| | 全状態 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| (人) | 3,151 | 2,083 | 5,234 | 2,236 | 1,488 | 3,724 | 2,599 | 1,490 | 4,089 | 7,986 | 5,061 | 13,047 | |

注：全状態には表されていない軽車両等を含む

5.2.2 状態別関与者致死率

死者数や関与者数は交通需要に関連した量的指標であるが、前項では道路利用特性の観点から余暇活動中の交通事故特性を調べるために、死者数や関与者数の状態別割合に着目した。

ここでは、通行目的による交通事故特性の質的特徴を論じるために、関与者数に占める死者数という関与者致死率を使った分析結果について説明する。

なお、死者率（人口10万人当りの死者数）と関与者致死率については、関与者率（人口10万人当りの関与者数）を介在することで以下のような関係が成り立つ（資料9）。

$$\text{死者率} = \text{関与者率} \times \text{関与者致死率}$$

表5.06aから表5.06cはそれぞれ、高齢者の男女別・通行目的別・昼夜別・地形別関与者致死率を、乗用車運転中、乗用車同乗中、自二乗車中（男性のみ）、自転車乗用中そして歩行中を対象に計算した結果である。

自転車乗用中と歩行中の夜間の一部に、業務の関与者致死率が余暇活動の関与者致死率より高いものがあるが、一般的に余暇活動中の関与者致死率が通行目的の中で最も高い（不明を除く）。

そして、自転車乗用中の中にDIDの関与者致死率が市街地他の関与者致死率より高いケースもあるが、一般的には、非市街地の関与者致死率が最も高く、以下市街地他とDIDと続く。

さらに、昼夜別では、余暇活動を含めて全ての目的と男女で夜間の関与者致死率が昼間よりも高いが、これは、夜間は昼間に比べて交通量も少なく、走行速度が高くなることで衝撃の激しさが増す、さらに、視認性が悪いため衝突対象等に気づくことなく衝突するために、死亡する率が高まるためと考えられる。

表 5.06a 高齢者の乗用車運転中の男女別・通行目的別・昼夜別・地形別 関与者致死率
(2013~2017年)

| | | (単位、比) | | | | | | | |
|-----|------|--------|-----|------|------|------|------|------|------|
| | | 昼 | | | | 夜 | | | |
| | | 地形計 | DID | 市街地他 | 非市街地 | 地形計 | DID | 市街地他 | 非市街地 |
| 男 | 業務 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.5 | 0.1 | 0.1 | - | 0.5 |
| | 通勤 | 0.2 | 0.1 | - | 0.6 | 0.4 | 0.2 | 0.3 | 0.8 |
| | 通学等 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 余暇活動 | 0.6 | 0.2 | 0.2 | 1.2 | 0.9 | - | - | 2.2 |
| | 私用-他 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.5 | 0.3 | 0.1 | 0.2 | 0.9 |
| | 不明 | 23.7 | - | 20.3 | 40.5 | 37.3 | 35.0 | 26.7 | 44.6 |
| 全目的 | | 0.2 | 0.1 | 0.2 | 0.6 | 0.3 | 0.1 | 0.2 | 1.2 |
| 女 | 業務 | 0.2 | - | - | 0.7 | - | - | - | - |
| | 通勤 | 0.2 | - | 0.2 | 0.3 | 0.2 | - | - | - |
| | 通学等 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 余暇活動 | 0.3 | - | - | 0.7 | - | - | - | - |
| | 私用-他 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.3 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.3 |
| | 不明 | 17.7 | - | - | 29.3 | - | - | - | - |
| 全目的 | | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.4 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.3 |

表 5.06b 高齢者の乗用車同乗中の男女別・通行目的別・昼夜別・地形別 関与者致死率
(2013~2017年)

(単位、比)

| | 地形計 | 昼 | | | 夜 | | | | |
|-----|------|-----|------|------|------|-----|------|------|-----|
| | | DID | 市街地他 | 非市街地 | 地形計 | DID | 市街地他 | 非市街地 | |
| 男 | 業務 | 0.9 | - | - | - | - | - | - | |
| | 通勤 | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 通学等 | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 余暇活動 | 1.9 | 1.3 | 2.8 | 2.3 | - | - | - | |
| | 私用-他 | 0.9 | 0.3 | 0.7 | 2.1 | 0.7 | 0.8 | 1.0 | |
| | 不明 | - | - | - | - | - | - | - | |
| 全目的 | 1.1 | 0.2 | 0.7 | 2.2 | 0.9 | 0.5 | 1.0 | 1.3 | |
| 女 | 業務 | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 通勤 | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 通学等 | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 余暇活動 | 1.7 | 0.5 | 1.2 | 2.4 | 1.4 | - | 2.1 | |
| | 私用-他 | 0.8 | 0.3 | 0.5 | 1.7 | 0.8 | 0.5 | 0.5 | 1.5 |
| | 不明 | 9.0 | - | - | 22.7 | - | - | - | |
| 全目的 | 0.9 | 0.3 | 0.5 | 1.8 | 0.9 | 0.5 | 0.6 | 1.7 | |

表 5.06c 高齢者の自二乗用中、男性の通行目的別・昼夜別・地形別 関与者致死率
(2013~2017年)

(単位、比)

| | 地形計 | 昼 | | | 夜 | | | |
|-----|------|------|------|------|-----|-----|------|------|
| | | DID | 市街地他 | 非市街地 | 地形計 | DID | 市街地他 | 非市街地 |
| 男 | 業務 | 1.9 | - | - | 4.2 | - | - | - |
| | 通勤 | 2.1 | 2.5 | 7.3 | 1.8 | - | - | - |
| | 通学等 | - | - | - | - | - | - | - |
| | 余暇活動 | 6.1 | 3.4 | 5.5 | 7.7 | 7.4 | - | 20.0 |
| | 私用-他 | 1.6 | 0.9 | 1.3 | 3.8 | 1.9 | 2.5 | 5.8 |
| | 不明 | 30.6 | 23.8 | - | - | - | - | - |
| 全目的 | 2.4 | 1.2 | 1.9 | 5.4 | 2.6 | 1.4 | 2.7 | 7.2 |

表 5.06d 高齢者の自転車乗用中の男女別・通行目的別・昼夜別・地形別 関与者致死率
(2013~2017年)

(単位、比)

| | 地形計 | 昼 | | | 夜 | | | | |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | DID | 市街地他 | 非市街地 | 地形計 | DID | 市街地他 | 非市街地 | |
| 男 | 業務 | 3.8 | 3.0 | 12.8 | 4.7 | - | - | - | |
| | 通勤 | 1.8 | 1.2 | 2.3 | 3.7 | 3.0 | 1.6 | 4.7 | 5.4 |
| | 通学等 | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 余暇活動 | 3.6 | 3.0 | 2.4 | 6.1 | 10.4 | 8.0 | 5.2 | 20.3 |
| | 私用-他 | 1.4 | 1.0 | 1.5 | 3.3 | 4.8 | 2.5 | 4.9 | 12.2 |
| | 不明 | 30.4 | 24.6 | 29.9 | 41.9 | 39.5 | 28.3 | 35.7 | 58.3 |
| 全目的 | 1.9 | 1.3 | 1.8 | 4.2 | 5.7 | 3.1 | 5.6 | 13.9 | |
| 女 | 業務 | 2.2 | - | - | - | - | - | - | |
| | 通勤 | 1.1 | 0.6 | 0.9 | 3.9 | 3.5 | 3.6 | 3.1 | |
| | 通学等 | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 余暇活動 | 2.5 | 2.3 | 1.7 | 4.1 | 7.8 | 4.7 | 9.9 | 13.3 |
| | 私用-他 | 0.9 | 0.7 | 1.0 | 2.0 | 2.3 | 1.5 | 2.3 | 6.7 |
| | 不明 | 11.5 | 7.8 | 19.0 | - | 20.9 | - | - | 35.7 |
| 全目的 | 1.0 | 0.7 | 1.0 | 2.3 | 2.8 | 1.8 | 2.8 | 7.3 | |

表 5.06e 高齢者の歩行中の男女別・通行目的別・昼夜別・地形別 関与者致死率
(2013~2017年)

(単位、比)

| | | 昼 | | | | 夜 | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 地形計 | DID | 市街地他 | 非市街地 | 地形計 | DID | 市街地他 | 非市街地 |
| 男 | 業務 | 4.5 | 2.2 | 4.1 | 8.1 | 10.6 | 7.6 | 13.4 | 12.7 |
| | 通勤 | 2.5 | 2.3 | - | - | 5.6 | 5.7 | 4.1 | 9.4 |
| | 通学等 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 余暇活動 | 5.2 | 3.6 | 5.1 | 8.4 | 11.8 | 11.0 | 11.5 | 13.5 |
| | 私用-他 | 2.2 | 1.7 | 2.1 | 4.2 | 11.1 | 8.6 | 10.7 | 18.9 |
| | 不明 | 22.5 | 18.1 | 27.6 | 30.8 | 46.3 | 45.2 | 39.4 | 55.6 |
| | 全目的 | 3.1 | 2.2 | 2.9 | 5.8 | 11.9 | 9.7 | 11.3 | 18.2 |
| 女 | 業務 | 5.5 | - | 9.4 | 6.7 | 16.5 | - | 13.9 | 40.0 |
| | 通勤 | 3.3 | 4.0 | - | - | 7.5 | 7.6 | 6.1 | 10.1 |
| | 通学等 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 余暇活動 | 4.9 | 3.4 | 5.5 | 6.8 | 12.4 | 10.3 | 13.5 | 14.9 |
| | 私用-他 | 2.5 | 2.1 | 2.5 | 4.0 | 8.8 | 6.4 | 8.7 | 16.1 |
| | 不明 | 24.8 | 22.4 | 23.1 | 33.3 | 44.6 | 40.7 | 45.6 | 48.8 |
| | 全目的 | 3.0 | 2.4 | 3.0 | 4.7 | 9.9 | 7.4 | 10.0 | 16.7 |

5.3 自家用普通軽乗用運転中の事故

ここからは、余暇活動で自家用普通軽乗用運転中の交通事故の特徴について論じる。なお、事故率は2013~2017年の年平均値である。

5.3.1 関与者致死率

表 5.07 は、男性の高齢者（65歳以上）と比較対象としての25~44歳（以下、若者ということも）を対象に、昼夜別、通行目的別、地形別に4つの事故率を示したものである。

nQIE率：人口10万人当りの自家用普通軽乗用運転中の無過失2当数であり、該当グループの運転頻度の指標。

関与者致死率：交通事故の関与者となった者のうちで死亡した者の割合であり、該当する条件で事故に遭った時の被害の甚大度を示す指標。

相対事故率x：2.1.4の定義で説明している相対事故率を、地形項目の分類毎に計算したものの。これは、無過失2当(nQIE)数あるいは1当数の分布が地形によって異なるため、全地形のnQIEを分母として算出した各地形の相対事故率が過大あるいは過小評価されることを避けるための措置。

関与者率：人口10万人当りの関与者数であり、当該条件での運転頻度(nQIE率)と運転頻度当りの事故率(相対事故率x)の積。

nQIE率をみると、高齢者と若者あるいは昼と夜では共通して、DIDで最も高く非市街地で

最も低い。また、通行目的別にみると、高齢者と若者ともに私用-他が最も高いが、昼の高齢者では余暇活動が、昼の若者では通勤がこれに次ぎ、夜では高齢者と若者と共に通勤が私用-他に次ぐ等、通勤や余暇活動の順位は、年齢層、昼夜あるいは地形により異なっている。そして、余暇活動での自家用普通軽乗用を利用する条件は、高齢者と若者ともに昼が多い。

関与者致死率は、高齢者と若者あるいは各通行目的に共通して、昼よりも夜が高く、非市街地が市街地他や DID よりも高い。通行目的別にみると、各条件に共通して余暇活動が最も高く、私用-他が最も低い。業務と通勤については、年齢層や昼夜、地形によってその順位が異なる。関与者致死率は、交通事故の衝突の激しさや、身体の衝撃耐性の影響を受けるため、走行速度が高くなる夜間や高齢者の値が高くなるが、通行目的や地形による差については、運転者の安全態度（余暇活動では解放感が強くなり緊張感が欠ける、あるいはリスクテイキングを取る傾向が強い等）や、救急救命体制の整備状況の影響だけでなく、事故類型の影響（正面衝突は追突事故よりも死亡事故になり易い等）も受けるので、これらの項目と事故類型の関係を考慮して議論する必要がある。

相対事故率は、運転頻度当りの事故率であるため、交通量の多寡の影響は補正されていると考えてもよいが、厳密には事故回避の可能性という点で、走行速度、視認性あるいは被視認性の影響も受ける。このため、昼夜だけでなく走行する道路環境の違いから、地形や通行目的によって異なると考えられる。なお、他の通行目的と比べ、余暇活動の相対事故率は必ずしも高くはない。

関与者率は、人身事故防止対策の影響も受けるが、道路利用頻度の影響をより強く受けるため、nQIE 率とほぼ比例関係にある（図 5.18c 参照）。

図 5.18a から図 5.18c は、表 5.07 に示した事故率の相関関係を示したものである。

図 5.18a は、nQIE 率と関与者致死率の関係を、高齢者と若者について、昼夜別、地形別、目的別に示したものである。

なお、nQIE 率の値が低い高齢者（黒塗り）の状況を見易くするために横軸は対数としており、DID（■、□）、市街地他（▲、△）及び非市街地（●、○）についてそれぞれ最大 4 つの通行目的をプロットしている。余暇活動は大きなマークとしており、年齢層と地形が同じグループの中で、業務と通勤を除く私用-他との関係をみると、左上がり（nQIE 率が低いと関与者致死率が高い）の傾向にある。つまり、余暇活動では運転経験が少ない（例えば、ヒヤリハット等を経験してもその頻度が低い）ために、例え運転方法を修正してもそれが定着せずに関与者致死率は低下しないと考えられる。なお、業務や通勤での運転については、走行場所や時間帯がほぼ一定であることや当該目的での運転が特定運転者に限定されることで、余暇活動や私用-他とは異なった運転方法の修正メカニズムが働いているために、関与者致死

率が低くなっている可能性がある。

図 5.18b は、nQIE 率と相対事故率 x の関係を、高齢者と若者について、昼夜別、地形別、目的別に示したものである。この図でも、nQIE 率の値が低い高齢者（黒塗り）の状況を易くするために横軸は対数としている。

若者では、地形（□、△、○）や nQIE 率の変化による相対事故率 x の変化の幅は小さいが高齢者では、地形（■、▲、●）や nQIE 率の変化による相対事故率 x の変化はやや大きい。

図 5.18c は、nQIE 率と関与者率の関係を、高齢者と若者について、昼夜別、地形別、目的別に示したものである。前述のように、両者に相関関係があることが高齢者と若者の双方で確認できる。

図 5.18d は、相対事故率 x と関与者致死率の関係を、高齢者と若者について、昼夜別、地形別、目的別に示したものである。相対事故率 x と nQIE 率あるいは関与者率に相関があることから、両者の相関関係は図 5.18a とほぼ同じ傾向であり、交通暴露量当りの事故率が高い条件の事故は、事故に遭った時に死亡する率が低い事故となる。ただし、両者の関係は年齢層や地形によって微妙に異なり、死亡事故防止対策について多様な考え方ができる。

表 5.07 男性高齢者の自家用普通軽乗用運転中の昼夜別・通行目的別各種交通事故率

| | | nQIE率 (人/人口10万人) | | | | 関与者致死率 (%) | | | | 相対事故率x | | | | 関与者率 (人/人口10万人) | | | | | | | | |
|---|--------|------------------|------|------|------|------------|------|------|------|--------|------|------|------|-----------------|-------|-------|-------|-------|---|------|-----|--|
| | | DID | 市街地 | 他 | 非市街地 | 地形計 | DID | 市街地 | 他 | 非市街地 | 地形計 | DID | 市街地 | 他 | 非市街地 | 地形計 | DID | 市街地 | 他 | 非市街地 | 地形計 | |
| 昼 | 25~44歳 | 業務 | 11.8 | 7.5 | 7.3 | 26.6 | - | - | 0.15 | 0.04 | 3.15 | 2.84 | 2.62 | 2.92 | 37.3 | 21.2 | 19.0 | 77.5 | | | | |
| | | 通勤 | 14.0 | 13.6 | 16.4 | 44.0 | 0.03 | 0.03 | 0.14 | 0.07 | 3.51 | 3.21 | 2.95 | 3.21 | 49.3 | 43.8 | 48.3 | 141.3 | | | | |
| | | 余暇活動 | 5.7 | 4.9 | 7.9 | 18.5 | - | - | 0.10 | 0.04 | 2.75 | 2.50 | 2.35 | 2.51 | 15.5 | 12.2 | 18.6 | 46.3 | | | | |
| | | 私用-他 | 55.6 | 42.3 | 30.1 | 128.1 | 0.01 | 0.01 | 0.08 | 0.02 | 2.99 | 2.84 | 2.68 | 2.87 | 166.0 | 120.0 | 80.9 | 367.0 | | | | |
| | | 全目的 | 87.2 | 68.3 | 61.8 | 217.4 | 0.01 | 0.01 | 0.12 | 0.04 | 3.08 | 2.89 | 2.71 | 2.92 | 268.8 | 197.7 | 167.4 | 633.9 | | | | |
| | 65歳以上 | 業務 | 1.9 | 1.3 | 1.4 | 4.6 | 0.04 | 0.17 | 0.68 | 0.23 | 5.14 | 4.23 | 3.53 | 4.40 | 9.9 | 5.6 | 4.9 | 20.3 | | | | |
| | | 通勤 | 1.6 | 1.4 | 1.6 | 4.6 | 0.08 | 0.09 | 0.56 | 0.22 | 5.14 | 4.19 | 3.47 | 4.28 | 8.4 | 5.9 | 5.4 | 19.6 | | | | |
| | | 余暇活動 | 1.8 | 1.8 | 3.2 | 6.9 | 0.15 | 0.23 | 1.15 | 0.60 | 4.87 | 4.29 | 3.89 | 4.26 | 8.9 | 7.9 | 12.6 | 29.4 | | | | |
| | | 私用-他 | 22.9 | 18.9 | 16.8 | 58.7 | 0.07 | 0.14 | 0.48 | 0.19 | 5.77 | 5.14 | 4.47 | 5.20 | 132.3 | 97.4 | 75.1 | 304.8 | | | | |
| | | 全目的 | 28.3 | 23.5 | 23.0 | 74.8 | 0.08 | 0.16 | 0.65 | 0.25 | 5.64 | 4.97 | 4.27 | 5.00 | 159.5 | 116.8 | 98.2 | 374.5 | | | | |
| 夜 | 25~44歳 | 業務 | 2.6 | 1.5 | 1.4 | 5.6 | - | - | 0.35 | 0.11 | 3.21 | 2.87 | 2.68 | 2.98 | 8.3 | 4.4 | 3.8 | 16.5 | | | | |
| | | 通勤 | 8.8 | 8.1 | 8.0 | 24.9 | 0.04 | 0.08 | 0.27 | 0.12 | 3.43 | 3.21 | 3.01 | 3.23 | 30.4 | 26.0 | 24.1 | 80.5 | | | | |
| | | 余暇活動 | 3.0 | 2.2 | 2.9 | 8.1 | 0.04 | 0.10 | 0.56 | 0.23 | 2.90 | 2.76 | 2.44 | 2.70 | 8.6 | 6.1 | 7.1 | 21.7 | | | | |
| | | 私用-他 | 29.3 | 22.7 | 14.8 | 66.7 | 0.04 | 0.06 | 0.28 | 0.10 | 3.11 | 2.91 | 2.76 | 2.97 | 91.1 | 66.1 | 40.7 | 197.9 | | | | |
| | | 全目的 | 43.7 | 34.6 | 27.1 | 105.4 | 0.05 | 0.08 | 0.35 | 0.13 | 3.17 | 2.98 | 2.80 | 3.01 | 138.7 | 102.9 | 76.0 | 317.5 | | | | |
| | 65歳以上 | 業務 | 0.4 | 0.3 | 0.2 | 0.9 | 0.39 | - | 1.00 | 0.50 | 4.17 | 3.75 | 3.55 | 3.89 | 1.8 | 1.0 | 0.8 | 3.6 | | | | |
| | | 通勤 | 0.8 | 0.6 | 0.6 | 1.9 | 0.20 | 0.25 | 0.84 | 0.37 | 5.36 | 4.93 | 3.79 | 4.77 | 4.1 | 2.7 | 2.1 | 8.9 | | | | |
| | | 余暇活動 | 0.3 | 0.3 | 0.4 | 1.0 | - | 0.33 | 2.16 | 0.92 | 5.42 | 4.47 | 4.06 | 4.61 | 1.7 | 1.2 | 1.6 | 4.6 | | | | |
| | | 私用-他 | 4.0 | 3.3 | 2.5 | 9.9 | 0.10 | 0.20 | 0.95 | 0.31 | 6.27 | 5.16 | 4.46 | 5.44 | 25.3 | 17.1 | 11.3 | 53.8 | | | | |
| | | 全目的 | 5.6 | 4.4 | 3.7 | 13.7 | 0.19 | 0.27 | 1.27 | 0.46 | 5.94 | 5.01 | 4.28 | 5.19 | 33.0 | 22.1 | 16.0 | 71.1 | | | | |

注：通常、相対事故率は対象項目の計(ここでは地形計が相当)のnQIE(無過失2当)数を使って計算するが、ここでは地形別のnQIE数と1当数を使って計算しているので相対事故率xと表記。

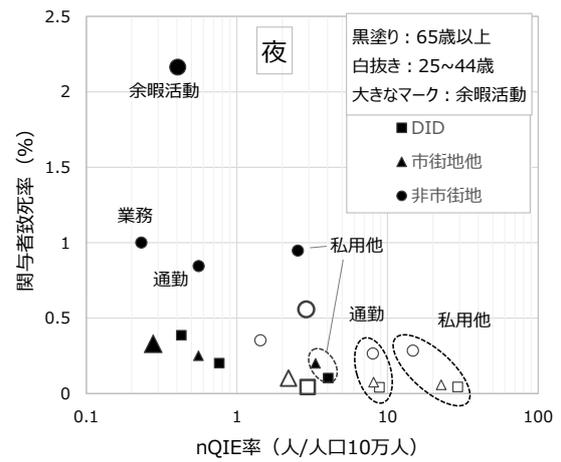
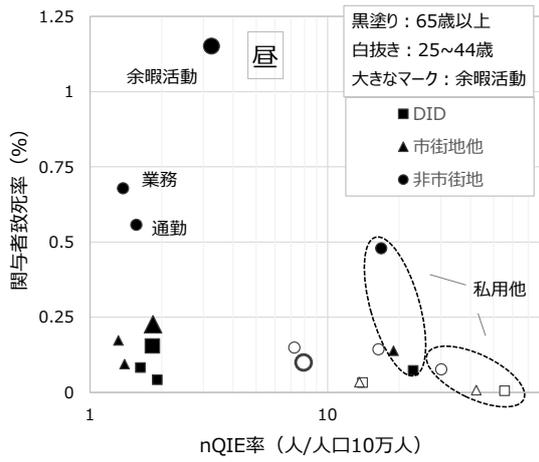


図 5.18a 男性高齢者のマイカー運転中の昼夜別・通行目的別・地形別のnQIE率と
関与者致死率の相関

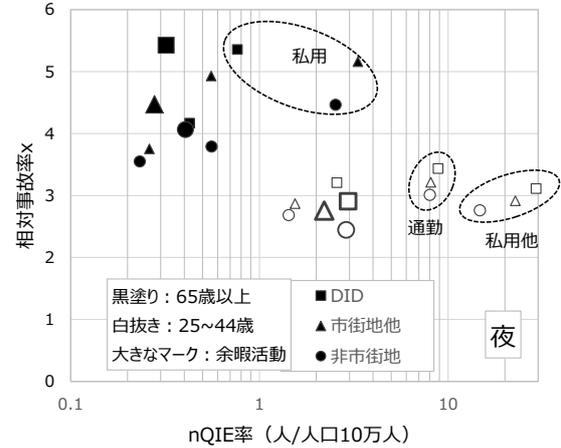
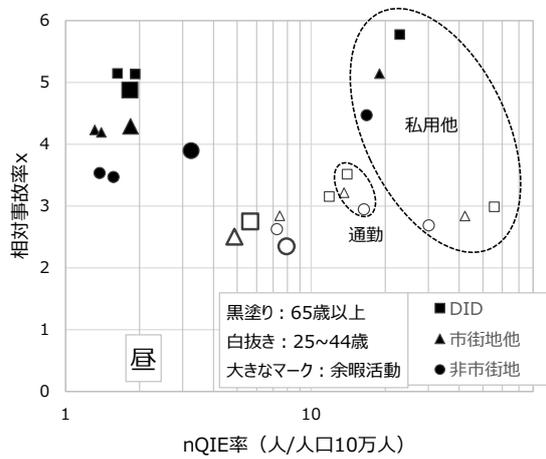


図 5.18b 男性高齢者のマイカー運転中の昼夜別・通行目的別・地形別のnQIE率と
相対事故率xの相関

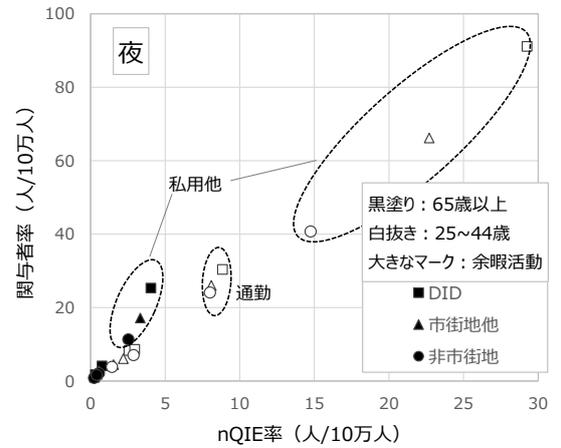
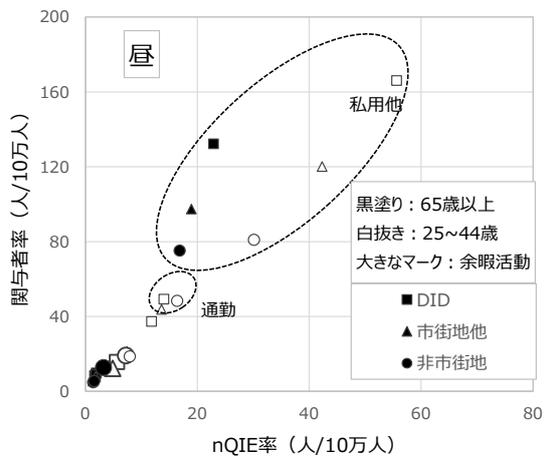


図 5.18c 男性高齢者のマイカー運転中の昼夜別・通行目的別・地形別のnQIE率と
関与者率の相関

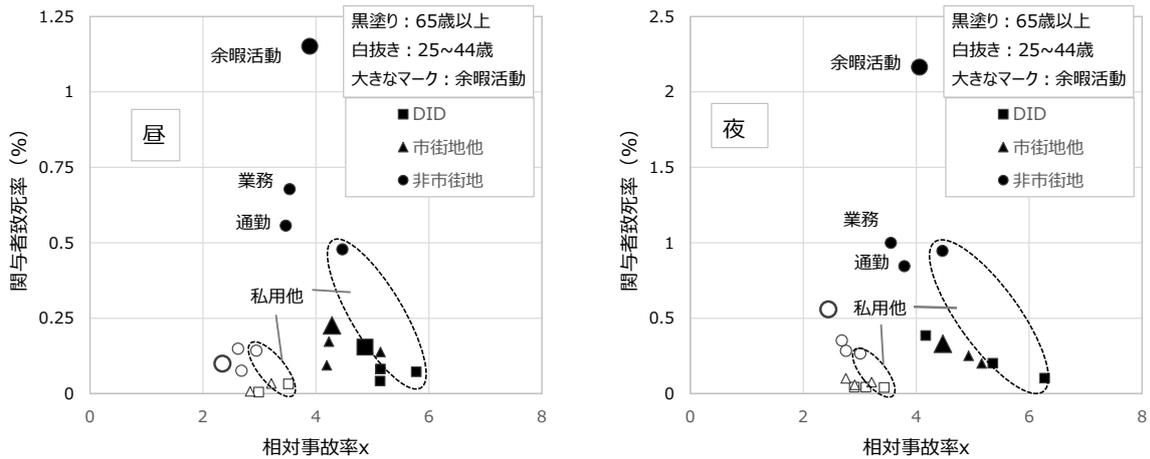


図 5. 18d 男性高齢者のマイカー運転中の昼夜別・通行目的別・地形別の相対事故率 x と関与者致死率の相関

5.3.2 事故類型別

表 5.08a は、高齢者の自家用普通軽乗用運転中の男女別・通行目的別・事故類型別人身事故件数 (割合) を示したものである。

男女とも、余暇活動では私用-他に比べ、人対車両の横断中の割合が低く、車両相互の正面衝突と車両単独等の割合が高いが、男女差は小さい。

表 5.08b は、自家用普通軽乗用運転中の年齢層別・通行目的別・事故類型別人身事故件数 (割合) を示したものである。ここでは、男女計を対象としている。

高齢者は他の年齢層と比べ、余暇活動では、人対車両の対面・背面通行中と横断中、車両相互の出会い頭、左折時、右折時の割合が高く、車両単独の割合も 24 歳以下に次いで高い。なお、これらの傾向は私用-他にも見られ、通行目的というよりも加齢に伴う特徴と考えられる。

表 5.08a 高齢者の自家用普通軽乗用運転中の男女別・通行目的別・事故類型別
人身事故件数（割合）

| | | 人対車両 | | | 車両相互 | | | | | | | 車両単独 | | 列車 | 合計 (件数) | |
|-----|-----------|------------------|-----|-----|----------|------------|------------|------|------|-----|------|----------------|-----|-----|------------|---------|
| | | 対面・背 面通行 中 | 横断中 | その他 | 正面衝 突 | 追突- 進行中 | 追突- その他 | 出会い頭 | 左折時 | 右折時 | その他 | 工作物 等 衝突 | その他 | | | |
| 男 | 65歳 以上 | 業務 通勤・通学等 | 1.9 | 7.4 | 4.2 | 2.0 | 1.9 | 26.3 | 27.6 | 5.8 | 8.2 | 11 | 2.4 | 1.2 | 0.01 | 11,858 |
| | | 余暇活動 | 1.7 | 5.4 | 2.9 | 5.1 | 3.5 | 26.7 | 26.9 | 6.7 | 11.7 | 8 | 0.9 | 0.2 | 0.01 | 14,181 |
| | | 私用-他 | 1.8 | 6.8 | 3.6 | 2.2 | 1.8 | 22.3 | 29.1 | 6.2 | 10.2 | 14 | 1.9 | 0.5 | 0.01 | 190,237 |
| | | 全目的 | 1.8 | 6.9 | 3.5 | 2.4 | 2.0 | 23.1 | 28.7 | 6.0 | 10.0 | 13 | 2.1 | 0.6 | 0.01 | 233,728 |
| 女 | 65歳 以上 | 業務 通勤・通学等 | 2.1 | 6.6 | 3.8 | 2.5 | 2.2 | 23.1 | 33.2 | 6.0 | 7.4 | 10 | 2.0 | 0.6 | 0.09 | 2,343 |
| | | 余暇活動 | 2.4 | 9.6 | 1.7 | 2.8 | 2.3 | 24.9 | 30.6 | 5.2 | 10.8 | 8 | 1.6 | 0.3 | 0.02 | 6,262 |
| | | 私用-他 | 1.9 | 6.1 | 2.3 | 3.4 | 2.2 | 22.3 | 31.9 | 4.3 | 8.9 | 11 | 4.3 | 1.0 | 0.02 | 5,113 |
| | | 全目的 | 1.9 | 7.2 | 3.1 | 2.3 | 1.7 | 20.6 | 32.2 | 5.1 | 10.3 | 12 | 2.6 | 0.6 | 0.01 | 117,716 |
| 男女計 | 65歳 以上 | 業務 通勤・通学等 | 2.0 | 7.3 | 4.1 | 2.1 | 2.0 | 25.8 | 28.5 | 5.8 | 8.1 | 11 | 2.3 | 1.1 | 0.02 | 14,201 |
| | | 余暇活動 | 2.1 | 9.9 | 2.1 | 2.2 | 2.2 | 26.3 | 28.0 | 6.3 | 11.4 | 8 | 1.1 | 0.2 | 0.01 | 20,443 |
| | | 私用-他 | 1.7 | 5.5 | 2.8 | 4.7 | 3.2 | 25.7 | 27.0 | 4.5 | 8.3 | 12 | 3.9 | 1.2 | 0.01 | 22,237 |
| | | 全目的 | 1.9 | 6.9 | 3.5 | 2.2 | 1.8 | 21.5 | 30.2 | 5.8 | 10.3 | 13 | 2.2 | 0.5 | 0.01 | 294,141 |
| | | 全目的 | 1.9 | 7.0 | 3.4 | 2.4 | 1.9 | 22.2 | 29.8 | 5.7 | 10.1 | 13 | 2.2 | 0.6 | 0.01 | 351,444 |

注：全目的には不明を含む

表 5.08b 自家用普通軽乗用運転中の年齢層別・通行目的別・事故類型別
人身事故件数（割合）

| | | 人対車両 | | | 車両相互 | | | | | | | 車両単独 | | 列車 | 合計 (件数) |
|------------|--------------|------------------|-----|-----|----------|------------|------------|------|-----|------|-----|----------------|-----|------|------------|
| | | 対面・背 面通行 中 | 横断中 | その他 | 正面衝 突 | 追突- 進行中 | 追突- その他 | 出会い頭 | 左折時 | 右折時 | その他 | 工作物 等 衝突 | その他 | | |
| 24歳 以下 | 業務 通勤・通学等 | 0.7 | 3.0 | 1.2 | 2.4 | 6.3 | 48.3 | 18.4 | 2.9 | 6.0 | 9 | 1.7 | 0.4 | 0.01 | 11,079 |
| | 余暇活動 | 0.8 | 3.0 | 0.7 | 3.7 | 6.1 | 52.9 | 17.3 | 2.0 | 6.0 | 6 | 1.6 | 0.3 | 0.00 | 70,768 |
| | 私用-他 | 0.6 | 2.2 | 1.0 | 4.7 | 6.3 | 42.9 | 15.9 | 2.4 | 7.0 | 11 | 5.4 | 1.1 | 0.01 | 28,913 |
| | 全目的 | 0.7 | 2.7 | 1.1 | 3.1 | 5.3 | 47.4 | 18.5 | 2.5 | 7.2 | 9 | 2.1 | 0.5 | 0.00 | 295,298 |
| 25~ 44歳 | 業務 通勤・通学等 | 0.9 | 4.5 | 2.2 | 1.4 | 4.6 | 45.1 | 20.6 | 4.3 | 6.1 | 9 | 1.1 | 0.5 | 0.00 | 53,367 |
| | 余暇活動 | 1.3 | 5.6 | 1.3 | 2.0 | 4.4 | 45.7 | 22.0 | 3.4 | 7.2 | 6 | 0.9 | 0.2 | 0.00 | 162,444 |
| | 私用-他 | 0.9 | 3.8 | 2.0 | 3.0 | 5.4 | 44.0 | 17.4 | 3.5 | 7.1 | 10 | 2.5 | 0.6 | 0.01 | 38,309 |
| | 全目的 | 1.1 | 4.8 | 2.5 | 1.6 | 3.2 | 39.4 | 23.5 | 4.3 | 8.1 | 10 | 1.0 | 0.3 | 0.00 | 458,058 |
| 45~ 64歳 | 業務 通勤・通学等 | 1.1 | 4.9 | 2.2 | 1.7 | 3.7 | 41.5 | 22.6 | 4.1 | 7.7 | 9 | 1.1 | 0.3 | 0.00 | 713,703 |
| | 余暇活動 | 1.2 | 6.2 | 3.2 | 1.6 | 3.0 | 35.2 | 24.7 | 5.0 | 7.6 | 10 | 1.8 | 0.7 | 0.01 | 43,132 |
| | 私用-他 | 1.5 | 8.7 | 1.7 | 2.1 | 2.9 | 33.9 | 26.0 | 5.0 | 10.0 | 7 | 0.9 | 0.2 | 0.01 | 102,497 |
| | 全目的 | 1.3 | 5.1 | 2.6 | 3.8 | 4.0 | 34.0 | 21.9 | 4.3 | 8.4 | 12 | 2.3 | 0.6 | 0.00 | 24,736 |
| 65歳 以上 | 業務 通勤・通学等 | 1.5 | 6.8 | 3.3 | 1.8 | 2.2 | 28.6 | 26.9 | 5.7 | 9.8 | 12 | 1.2 | 0.3 | 0.00 | 370,657 |
| | 余暇活動 | 1.5 | 7.0 | 3.0 | 1.9 | 2.5 | 50.4 | 26.3 | 5.4 | 9.6 | 11 | 1.2 | 0.3 | 0.00 | 541,490 |
| | 私用-他 | 2.0 | 7.3 | 4.1 | 2.1 | 2.0 | 25.8 | 28.5 | 5.8 | 8.1 | 11 | 2.3 | 1.1 | 0.02 | 14,201 |
| | 全目的 | 2.1 | 9.9 | 2.1 | 2.2 | 2.2 | 26.3 | 28.0 | 6.3 | 11.4 | 8 | 1.1 | 0.2 | 0.01 | 20,443 |
| 全年齢 | 業務 通勤・通学等 | 1.7 | 5.5 | 2.8 | 4.7 | 3.2 | 25.7 | 27.0 | 4.5 | 8.3 | 12 | 3.9 | 1.2 | 0.01 | 22,237 |
| | 余暇活動 | 1.9 | 6.9 | 3.5 | 2.2 | 1.8 | 21.5 | 30.2 | 5.8 | 10.3 | 13 | 2.2 | 0.5 | 0.01 | 294,141 |
| | 私用-他 | 1.9 | 7.0 | 3.4 | 2.4 | 1.9 | 22.2 | 29.8 | 5.7 | 10.1 | 13 | 2.2 | 0.6 | 0.01 | 351,444 |
| | 全目的 | 1.1 | 5.3 | 2.7 | 1.7 | 3.9 | 39.7 | 22.8 | 4.6 | 6.9 | 9 | 1.6 | 0.6 | 0.01 | 121,779 |
| 全年齢 | 業務 通勤・通学等 | 1.3 | 6.2 | 1.3 | 2.4 | 4.2 | 42.6 | 22.6 | 3.7 | 8.0 | 6 | 1.1 | 0.2 | 0.01 | 356,152 |
| | 余暇活動 | 1.1 | 4.0 | 2.0 | 3.9 | 4.9 | 38.0 | 19.9 | 3.6 | 7.6 | 11 | 3.5 | 0.8 | 0.01 | 114,195 |
| | 私用-他 | 1.3 | 5.5 | 2.8 | 1.9 | 2.8 | 33.2 | 25.4 | 4.8 | 9.0 | 11 | 1.4 | 0.4 | 0.00 | 1,307,178 |
| | 全目的 | 1.3 | 5.6 | 2.5 | 2.1 | 3.3 | 35.7 | 24.4 | 4.5 | 8.6 | 10 | 1.5 | 0.4 | 0.00 | 1,901,935 |

注：全目的には不明を含む

5.3.3 道路形状別

表 5.09a は、高齢者の自家用普通軽乗用運転中の男女別・通行目的別・道路形状別人身事故件数（割合）を示したものである。

男女とも、余暇活動では私用-他に比べ、信号交差点、無信号交差点の割合が低く、単路のトンネル、橋、カーブ屈折及びその他の割合が高い。なお、男女差は小さい。

表 5.09b は、自家用普通軽乗用運転中の年齢層別・通行目的別・道路形状別 人身事故件数（割合）を示したものである。ここでも、男女計の値を示している。

高齢者は他の年齢層に比べ、余暇活動での信号交差点、無信号交差点の割合が高く、交差点付近の割合は低い。また、単路部では、トンネル、橋の割合が低い。これらの傾向は、私用-他等の他の通行目的でも見られる。つまり、道路形状別分布の特徴も、余暇活動という通行目的によるものではなく、加齢によるものと考えられる。

表 5.09a 高齢者の自家用普通軽乗用運転中の男女別・通行目的別・道路形状別
人身事故件数（割合）

| | | 単位 (%) | | | | | | | | | | |
|-----|-------|-----------|------------|-----------|------|-----|-------|------------|------|-------------|------------|---------|
| | | 信号 交差点 | 無信号 交差点 | 交差点 付近 | トンネル | 橋 | カーブ屈折 | 単路- その他 | 踏切 | 一般交通 の場所 | 合計 (件数) | |
| 男 | 65歳以上 | 業務 | 18.1 | 27.9 | 15.0 | 0.3 | 0.7 | 2.5 | 31.3 | 0.0 | 4.2 | 11,858 |
| | | 通勤・通学等 | 22.7 | 29.3 | 14.3 | 0.2 | 0.7 | 2.6 | 28.6 | 0.0 | 1.6 | 14,181 |
| | | 余暇活動 | 16.4 | 23.4 | 12.4 | 0.7 | 0.8 | 6.4 | 33.9 | 0.1 | 6.0 | 17,124 |
| | | 私用-他 | 19.2 | 27.4 | 11.7 | 0.2 | 0.4 | 2.4 | 31.1 | 0.0 | 7.5 | 190,237 |
| | | 全目的 | 19.2 | 27.2 | 12.0 | 0.2 | 0.5 | 2.8 | 31.2 | 0.0 | 6.8 | 233,728 |
| 女 | 65歳以上 | 業務 | 16.9 | 32.1 | 13.1 | 0.3 | 0.6 | 2.5 | 30.4 | 0.1 | 4.0 | 2,343 |
| | | 通勤・通学等 | 19.8 | 32.3 | 13.1 | 0.1 | 0.7 | 3.3 | 28.4 | 0.0 | 2.2 | 6,262 |
| | | 余暇活動 | 17.5 | 29.0 | 11.0 | 0.3 | 0.6 | 4.2 | 31.3 | 0.0 | 6.1 | 5,113 |
| | | 私用-他 | 19.1 | 29.8 | 11.2 | 0.1 | 0.4 | 2.5 | 29.3 | 0.0 | 7.6 | 103,904 |
| | | 全目的 | 19.0 | 29.9 | 11.3 | 0.1 | 0.4 | 2.6 | 29.4 | 0.0 | 7.2 | 117,716 |
| 男女計 | 65歳以上 | 業務 | 17.9 | 28.6 | 14.6 | 0.3 | 0.7 | 2.5 | 31.2 | 0.0 | 4.1 | 14,201 |
| | | 通勤・通学等 | 21.9 | 30.2 | 14.0 | 0.2 | 0.7 | 2.8 | 28.5 | 0.0 | 1.7 | 20,443 |
| | | 余暇活動 | 16.6 | 24.7 | 12.1 | 0.6 | 0.7 | 5.9 | 33.3 | 0.0 | 6.0 | 22,237 |
| | | 私用-他 | 19.2 | 28.2 | 11.5 | 0.2 | 0.4 | 2.4 | 30.5 | 0.0 | 7.5 | 294,141 |
| | | 全目的 | 19.1 | 28.1 | 11.8 | 0.2 | 0.5 | 2.7 | 30.6 | 0.0 | 7.0 | 351,444 |

注：全目的には不明を含む

表 5.09b 自家用普通軽乗用運転中の年齢層別・通行目的別・道路形状別 人身事故件数
(割合)

| | | 単位 (%) | | | | | | | | | | |
|---------|--------|-----------|------------|-----------|------|-----|-------|------------|------|-------------|------------|---------|
| | | 信号 交差点 | 無信号 交差点 | 交差点 付近 | トンネル | 橋 | カーブ屈折 | 単路- その他 | 踏切 | 一般交通 の場所 | 合計 (件数) | |
| 男女 計 | 24歳以下 | 業務 | 12.0 | 16.7 | 18.4 | 0.6 | 1.4 | 3.0 | 45.7 | 0.0 | 2.3 | 11,079 |
| | | 通勤・通学等 | 11.6 | 17.3 | 19.7 | 0.4 | 1.4 | 3.9 | 44.6 | 0.0 | 1.1 | 70,768 |
| | | 余暇活動 | 14.7 | 13.0 | 17.2 | 1.0 | 1.2 | 7.0 | 43.0 | 0.0 | 3.0 | 28,913 |
| | | 私用-他 | 14.9 | 16.1 | 16.5 | 0.3 | 0.8 | 2.7 | 44.5 | 0.0 | 4.2 | 184,322 |
| | | 全目的 | 14.0 | 16.1 | 17.4 | 0.4 | 1.0 | 3.4 | 44.4 | 0.0 | 3.3 | 295,298 |
| | 25~44歳 | 業務 | 13.2 | 20.1 | 18.3 | 0.6 | 1.1 | 2.5 | 41.2 | 0.0 | 3.0 | 53,367 |
| | | 通勤・通学等 | 13.4 | 23.3 | 18.1 | 0.3 | 1.2 | 2.9 | 39.3 | 0.0 | 1.3 | 162,444 |
| | | 余暇活動 | 13.7 | 15.6 | 15.4 | 1.3 | 1.2 | 4.8 | 44.0 | 0.0 | 4.1 | 38,309 |
| | | 私用-他 | 14.4 | 21.9 | 14.9 | 0.2 | 0.7 | 1.9 | 40.5 | 0.0 | 5.3 | 458,058 |
| | | 全目的 | 14.1 | 21.8 | 15.9 | 0.4 | 0.9 | 2.4 | 40.5 | 0.0 | 4.2 | 713,703 |
| | 45~64歳 | 業務 | 15.3 | 24.8 | 16.7 | 0.4 | 0.8 | 2.5 | 35.5 | 0.0 | 3.9 | 43,132 |
| | | 通勤・通学等 | 18.1 | 28.7 | 15.3 | 0.2 | 0.9 | 2.8 | 32.3 | 0.0 | 1.6 | 102,497 |
| | | 余暇活動 | 15.0 | 20.1 | 13.3 | 0.9 | 0.9 | 5.0 | 39.2 | 0.0 | 5.5 | 24,736 |
| | | 私用-他 | 17.2 | 25.9 | 12.7 | 0.2 | 0.5 | 2.1 | 34.8 | 0.0 | 6.6 | 370,657 |
| | | 全目的 | 17.1 | 26.1 | 13.6 | 0.3 | 0.6 | 2.4 | 34.6 | 0.0 | 5.4 | 541,490 |
| | 65歳以上 | 業務 | 17.9 | 28.6 | 14.6 | 0.3 | 0.7 | 2.5 | 31.2 | 0.0 | 4.1 | 14,201 |
| | | 通勤・通学等 | 21.9 | 30.2 | 14.0 | 0.2 | 0.7 | 2.8 | 28.5 | 0.0 | 1.7 | 20,443 |
| | | 余暇活動 | 16.6 | 24.7 | 12.1 | 0.6 | 0.7 | 5.9 | 33.3 | 0.0 | 6.0 | 22,237 |
| | | 私用-他 | 19.2 | 28.2 | 11.5 | 0.2 | 0.4 | 2.4 | 30.5 | 0.0 | 7.5 | 294,141 |
| | | 全目的 | 19.1 | 28.1 | 11.8 | 0.2 | 0.5 | 2.7 | 30.6 | 0.0 | 7.0 | 351,444 |
| 全年齢 | 業務 | 14.4 | 22.5 | 17.3 | 0.5 | 1.0 | 2.5 | 38.5 | 0.0 | 3.4 | 121,779 | |
| | 通勤・通学等 | 14.9 | 24.1 | 17.4 | 0.3 | 1.1 | 3.1 | 37.7 | 0.0 | 1.4 | 356,152 | |
| | 余暇活動 | 14.8 | 17.7 | 14.7 | 1.0 | 1.1 | 5.6 | 40.6 | 0.0 | 4.5 | 114,195 | |
| | 私用-他 | 16.3 | 23.7 | 13.7 | 0.2 | 0.6 | 2.2 | 37.2 | 0.0 | 6.0 | 1,307,178 | |
| | 全目的 | 15.8 | 23.3 | 14.7 | 0.3 | 0.8 | 2.6 | 37.6 | 0.0 | 4.9 | 1,901,935 | |

注：全目的には不明を含む

5.3.4 法令違反別

表 5.10 は、高齢者及び若者（25～44 歳）の余暇活動及び私用-他での自家用普通軽乗用運転中の男女別・地形別・法令違反別事故件数（割合）を示したものである。法令違反は 90 分類のうち、高齢者の余暇活動中の全違反件数に占める割合が高い違反種別を選んでいる。

女性の余暇活動中の死亡事故では件数が少ないために明確ではないが、全般的に、男女とも、余暇活動と私用-他での違反の分布の傾向は類似している。

高齢者の余暇活動での法令違反別事故件数について、件数の多い人身事故を対象に男女別、地形別、そして私用-他及び若者（25～44 歳）と比較すると以下のようなになる。

男女別にみると、一時不停止、安全不確認-前方・左右の割合は女性が高く、前方不注意-外在的（脇見運転）の割合は男性が高い（表 5.11a）。

地形別にみると、一時不停止、前方不注意-内在的（漫然運転）及び前方不注意-外在的（脇見運転）の割合は非市街地で高く、安全不確認-前方・左右の割合は DID、市街地他で高い（表 5.11b）。

私用-他との比較では、男女とも、信号無視、一時不停止等、前方不注意-内在的（漫然運転）、前方不注意-外在的（脇見運転）では余暇活動の割合が高く、安全不確認-前方・左右では余暇

活動の割合が低い（表 5.11c）。

25～44 歳との比較では、男女とも、信号無視、一時不停止等、安全不確認-前方・左右では高齢者の割合が高く、前方不注意-内在的（漫然運転）、前方不注意-外在的（脇見運転）では高齢者の割合が低い（表 5.11d）。

同様に、死亡事故を対象に、男女別に、そして私用-他及び若者（25～44 歳）と比較すると以下ようになる。

男女別にみると、信号無視と安全不確認-前方・左右の割合は女性が高く、前方不注意-内在的（漫然運転）及び前方不注意-外在的（脇見運転）の割合は男性が高い。

私用-他との比較では、各違反種別の割合は男女で異なる傾向を示し、地形計を対象に信号無視の割合をみると、男性では私用-他が高いが女性は余暇活動で高く、前方不注意-内在的（漫然運転）と前方不注意-外在的（脇見運転）の割合は男性では余暇活動が高いが女性は私用-他で高い。

25～44 歳との比較では、一時不停止等の割合は男性では高齢者が高く女性では若者が高い、安全不確認-前方・左右の割合は男性では若者が高く女性は高齢者が高い。

表 5.10 の下部は、25～44 歳を比較対象として、自家用普通軽乗用運転中の男女別・通行目的別・地形別の法令違反別件数（割合）を示したものである。ここでは、人身事故を対象に余暇活動での法令違反割合について、男女別、地形別に論じる。

男女別では、信号無視では差は小さいが、前方不注意-外在的（脇見運転）の割合は男性が高く、安全不確認-前方・左右の割合は女性が高い。

地形別では、前方不注意-外在的（脇見運転）の割合は DID が低く、安全不確認-前方・左右の割合は DID が高いところは、高齢者と共通している。

交通量が多い DID では他者との錯綜の機会も多いので安全確認を怠ると事故となる率が高く、交通量が少ない非市街地では運転中の注意対象が少なくなることで脇見運転での事故が多くなると考えられる。

余暇活動中の法令違反別の分布について、男性の死亡事故及び男女の死亡事故及び人身事故を対象に高齢者と比較すると、死亡事故はほぼ同じような傾向であるが、人身事故では、信号無視や一時不停止は男女とも若者の割合が低い。また、前方不注意-内在的（漫然運転）や前方不注意-外在的（脇見運転）については、都市化レベルの低下（DID、市街地他、非市街地の順）に伴う割合の上昇傾向は高齢者ほど明確ではない。

なお、ここまでに論じてきた、事故類型、道路形状及び法令違反について、

事故類型と道路形状では、正面衝突はカーブ、出会い頭は無信号交差点、右直は信号交差点、

事故類型と法令違反では、出会い頭は一時不停止と安全不確認

道路形状と法令違反でも、信号交差点と信号無視、無信号交差点と一時不停止

といった関係がある。つまり、通行する道路形状によって、発生場所としての道路形状の分布が決まるだけでなく、事故類型や法令違反の分布も影響を受ける。

表 5.10 高齢者等の余暇活動等での自家用普通軽乗用運転中の地形別・法令違反人身件数
(割合)

| | | (単位、%、違反計は件数) | | | | | | | | | |
|-------------|-------------|---------------|-------------|------|---------|--------|--------|---------|---------|--------|------|
| | | 死亡事故 | | | | 人身事故 | | | | | |
| | | DID | 市街地他 | 非市街地 | 地形計 | DID | 市街地他 | 非市街地 | 地形計 | | |
| 男 | 65歳以上 | 余暇活動 | 違反種別 | | | | | | | | |
| | | | 信号無視 | 6.5 | 3.0 | 0.9 | 2.1 | 4.7 | 4.8 | 3.7 | 4.3 |
| | | | 一時不停止等 | 4.3 | 1.5 | 6.7 | 5.3 | 4.7 | 5.4 | 8.2 | 6.3 |
| | | | 安全運転義務違反 | 21.7 | 25.8 | 24.0 | 24.0 | 6.1 | 8.5 | 11.4 | 8.9 |
| | | | 前方不注意-内在外在的 | 13.0 | 18.2 | 8.0 | 10.7 | 12.6 | 15.3 | 19.4 | 16.0 |
| | | 安全不確認-前方・左右 | 15.2 | 10.6 | 2.2 | 5.6 | 25.4 | 23.8 | 14.1 | 20.5 | |
| | | 違反計(非表示含む) | 46 | 66 | 225 | 337 | 5,665 | 4,603 | 6,856 | 17,124 | |
| | | 私用他 | 信号無視 | 3.1 | 4.6 | 3.0 | 3.4 | 3.6 | 3.9 | 3.6 | 3.7 |
| | | | 一時不停止等 | 3.5 | 3.2 | 5.5 | 4.4 | 4.5 | 5.1 | 7.4 | 5.3 |
| | | | 安全運転義務違反 | 15.3 | 13.5 | 16.1 | 15.2 | 3.9 | 6.0 | 9.1 | 5.7 |
| | 前方不注意-内在外在的 | | 9.0 | 9.9 | 8.5 | 9.0 | 9.1 | 10.7 | 14.2 | 10.8 | |
| | 安全不確認-前方・左右 | | 12.2 | 8.9 | 5.1 | 7.8 | 30.5 | 31.2 | 21.8 | 28.7 | |
| | 違反計(非表示含む) | 288 | 282 | 565 | 1,135 | 87,267 | 60,159 | 42,811 | 190,237 | | |
| | 女 | 65歳以上 | 余暇活動 | 信号無視 | 0.0 | 11.8 | 2.4 | 4.1 | 4.9 | 4.7 | 4.5 |
| 一時不停止等 | | | | 7.1 | 0.0 | 7.1 | 5.5 | 6.1 | 6.7 | 10.8 | 7.9 |
| 安全運転義務違反 | | | | 14.3 | 11.8 | 16.7 | 15.1 | 6.4 | 8.4 | 11.7 | 8.9 |
| 前方不注意-内在外在的 | | | | 0.0 | 11.8 | 11.9 | 9.6 | 9.4 | 12.7 | 14.3 | 12.1 |
| 安全不確認-前方・左右 | | | | 28.6 | 11.8 | 4.8 | 11.0 | 28.0 | 28.1 | 17.7 | 24.4 |
| 違反計(非表示含む) | | 14 | 17 | 42 | 73 | 1,824 | 1,507 | 1,782 | 5,113 | | |
| 私用他 | | 信号無視 | 1.4 | 1.5 | 2.9 | 2.1 | 4.1 | 4.1 | 4.2 | 4.1 | |
| | | 一時不停止等 | 1.4 | 2.2 | 7.4 | 4.4 | 6.1 | 6.0 | 8.8 | 6.8 | |
| | | 安全運転義務違反 | 15.3 | 21.9 | 18.4 | 18.5 | 4.6 | 6.7 | 9.6 | 6.6 | |
| | | 前方不注意-内在外在的 | 10.4 | 12.4 | 14.8 | 13.0 | 8.6 | 9.8 | 11.8 | 9.8 | |
| | 安全不確認-前方・左右 | 14.6 | 15.3 | 6.1 | 10.9 | 29.3 | 31.1 | 22.7 | 28.2 | | |
| 違反計(非表示含む) | 144 | 137 | 244 | 525 | 42,252 | 34,847 | 26,805 | 103,904 | | | |
| 男 | 25~44歳 | 余暇活動 | 信号無視 | 1.7 | 1.5 | 2.3 | 1.9 | 3.9 | 2.8 | 2.1 | 3.0 |
| | | | 一時不停止等 | 0.0 | 2.9 | 1.5 | 1.5 | 2.9 | 3.0 | 3.7 | 3.2 |
| | | | 安全運転義務違反 | 28.8 | 22.1 | 20.5 | 22.8 | 8.5 | 11.1 | 11.7 | 10.3 |
| | | | 前方不注意-内在外在的 | 15.3 | 19.1 | 10.6 | 13.9 | 20.3 | 24.3 | 24.5 | 22.8 |
| | | | 安全不確認-前方・左右 | 15.3 | 7.4 | 6.1 | 8.5 | 19.1 | 18.2 | 10.3 | 15.8 |
| | 違反計(非表示含む) | 59 | 68 | 132 | 259 | 10,647 | 7,455 | 9,644 | 27,746 | | |
| | 私用他 | 信号無視 | 6.3 | 5.8 | 1.4 | 4.2 | 2.5 | 2.5 | 2.4 | 2.5 | |
| | | 一時不停止等 | 1.3 | 1.3 | 1.7 | 1.4 | 2.7 | 2.8 | 3.9 | 2.9 | |
| | | 安全運転義務違反 | 15.9 | 17.7 | 20.1 | 18.0 | 6.4 | 9.6 | 11.6 | 8.4 | |
| | | 前方不注意-内在外在的 | 18.4 | 21.2 | 13.0 | 17.0 | 17.6 | 20.2 | 23.6 | 19.6 | |
| 安全不確認-前方・左右 | | 12.2 | 10.6 | 7.1 | 9.8 | 27.5 | 27.3 | 17.8 | 25.5 | | |
| 違反計(非表示含む) | 320 | 226 | 353 | 899 | 118,136 | 79,857 | 49,054 | 247,047 | | | |
| 女 | 25~44歳 | 余暇活動 | 信号無視 | 7.1 | 0.0 | 2.9 | 3.4 | 3.3 | 2.8 | 2.5 | 2.9 |
| | | | 一時不停止等 | 0.0 | 11.1 | 11.4 | 8.6 | 3.7 | 3.0 | 5.4 | 4.0 |
| | | | 安全運転義務違反 | 0.0 | 11.1 | 20.0 | 13.8 | 8.7 | 11.5 | 12.8 | 10.9 |
| | | | 前方不注意-内在外在的 | 21.4 | 33.3 | 11.4 | 17.2 | 17.2 | 20.3 | 21.6 | 19.6 |
| | | | 安全不確認-前方・左右 | 7.1 | 0.0 | 2.9 | 3.4 | 23.8 | 23.4 | 13.6 | 20.3 |
| | 違反計(非表示含む) | 14 | 9 | 35 | 58 | 3,957 | 3,134 | 3,472 | 10,563 | | |
| | 私用他 | 信号無視 | 6.6 | 3.5 | 1.9 | 3.9 | 2.4 | 2.5 | 2.4 | 2.4 | |
| | | 一時不停止等 | 2.2 | 2.8 | 3.3 | 2.8 | 3.9 | 3.7 | 5.2 | 4.1 | |
| | | 安全運転義務違反 | 13.2 | 12.7 | 18.7 | 15.2 | 5.7 | 7.9 | 9.7 | 7.3 | |
| | | 前方不注意-内在外在的 | 13.2 | 23.9 | 21.5 | 19.3 | 14.4 | 16.5 | 19.8 | 16.3 | |
| 安全不確認-前方・左右 | | 22.0 | 15.5 | 10.5 | 15.8 | 28.7 | 29.7 | 20.7 | 27.3 | | |
| 違反計(非表示含む) | 182 | 142 | 209 | 533 | 92,579 | 72,360 | 46,072 | 211,011 | | | |

注：灰色地は件数が30件未満

表 5.11a 高齢者等の余暇活動等での自家用普通軽乗用運転中の男女別・地形別・法令違反別
事故件数（割合）～男女別比較

(単位、%)

| | | 信号無視 | 一時不停止等 | 安全運転義務違反 | | |
|------|---|------|--------|---------------------|---------------------|-----------------|
| | | | | 前方不注意-内在的 (漫然運転) | 前方不注意-外在的 (脇見運転) | 安全不確認- 前方・左右 |
| DID | 男 | 4.7 | 4.7 | 6.1 | 12.6 | 25.4 |
| | 女 | 4.9 | 6.1 | 6.4 | 9.4 | 28.0 |
| 市街地他 | 男 | 4.8 | 5.4 | 8.5 | 15.3 | 23.8 |
| | 女 | 4.7 | 6.7 | 8.4 | 12.7 | 28.1 |
| 非市街地 | 男 | 3.7 | 8.2 | 11.4 | 19.4 | 14.1 |
| | 女 | 4.5 | 10.8 | 11.7 | 14.3 | 17.7 |
| 地形計 | 男 | 4.3 | 6.3 | 8.9 | 16.0 | 20.5 |
| | 女 | 4.7 | 7.9 | 8.9 | 12.1 | 24.4 |

表 5.11b 高齢者等の余暇活動等での自家用普通軽乗用運転中の男女別・地形別・法令違反別
事故件数（割合）～地形別比較

(単位、%)

| | | 信号無視 | 一時不停止等 | 安全運転義務違反 | | |
|---|------|------|--------|---------------------|---------------------|-----------------|
| | | | | 前方不注意-内在的 (漫然運転) | 前方不注意-外在的 (脇見運転) | 安全不確認- 前方・左右 |
| 男 | DID | 4.7 | 4.7 | 6.1 | 12.6 | 25.4 |
| | 市街地他 | 4.8 | 5.4 | 8.5 | 15.3 | 23.8 |
| | 非市街地 | 3.7 | 8.2 | 11.4 | 19.4 | 14.1 |
| | 地形計 | 4.3 | 6.3 | 8.9 | 16.0 | 20.5 |
| 女 | DID | 4.9 | 6.1 | 6.4 | 9.4 | 28.0 |
| | 市街地他 | 4.7 | 6.7 | 8.4 | 12.7 | 28.1 |
| | 非市街地 | 4.5 | 10.8 | 11.7 | 14.3 | 17.7 |
| | 地形計 | 4.7 | 7.9 | 8.9 | 12.1 | 24.4 |

表 5.11c 高齢者等の余暇活動等での自家用普通軽乗用運転中の男女別・地形別・法令違反別
事故件数（割合）～私用-他との比較

(単位、%)

| | | | 信号無視 | 一時不停止等 | 安全運転義務違反 | | |
|---|------|------|------|--------|---------------------|---------------------|-----------------|
| | | | | | 前方不注意-内在的 (漫然運転) | 前方不注意-外在的 (脇見運転) | 安全不確認- 前方・左右 |
| 男 | DID | 余暇活動 | 4.7 | 4.7 | 6.1 | 12.6 | 25.4 |
| | | 私用他 | 3.6 | 4.5 | 3.9 | 9.1 | 30.5 |
| | 市街地他 | 余暇活動 | 4.8 | 5.4 | 8.5 | 15.3 | 23.8 |
| | | 私用他 | 3.9 | 5.1 | 6.0 | 10.7 | 31.2 |
| | 非市街地 | 余暇活動 | 3.7 | 8.2 | 11.4 | 19.4 | 14.1 |
| | | 私用他 | 3.6 | 7.4 | 9.1 | 14.2 | 21.8 |
| | 地形計 | 余暇活動 | 4.3 | 6.3 | 8.9 | 16.0 | 20.5 |
| | | 私用他 | 3.7 | 5.3 | 5.7 | 10.8 | 28.7 |
| 女 | DID | 余暇活動 | 4.9 | 6.1 | 6.4 | 9.4 | 28.0 |
| | | 私用他 | 4.1 | 6.1 | 4.6 | 8.6 | 29.3 |
| | 市街地他 | 余暇活動 | 4.7 | 6.7 | 8.4 | 12.7 | 28.1 |
| | | 私用他 | 4.1 | 6.0 | 6.7 | 9.8 | 31.1 |
| | 非市街地 | 余暇活動 | 4.5 | 10.8 | 11.7 | 14.3 | 17.7 |
| | | 私用他 | 4.2 | 8.8 | 9.6 | 11.8 | 22.7 |
| | 地形計 | 余暇活動 | 4.7 | 7.9 | 8.9 | 12.1 | 24.4 |
| | | 私用他 | 4.1 | 6.8 | 6.6 | 9.8 | 28.2 |

表 5.11d 高齢者等の余暇活動等での自家用普通軽乗用運転中の男女別・地形別・法令違反別
 事故件数（割合）～25～44歳との比較

(単位、%)

| | | | 信号無視 | 一時不停止等 | 安全運転義務違反 | | |
|---|------|--------|------------|------------|---------------------|---------------------|-----------------|
| | | | | | 前方不注意-内在的 (漫然運転) | 前方不注意-外在的 (脇見運転) | 安全不確認- 前方・左右 |
| 男 | DID | 65歳以上 | 4.7 | 4.7 | 6.1 | 12.6 | 25.4 |
| | | 25～44歳 | 3.9 | 2.9 | 8.5 | 20.3 | 19.1 |
| | 市街地他 | 65歳以上 | 4.8 | 5.4 | 8.5 | 15.3 | 23.8 |
| | | 25～44歳 | 2.8 | 3.0 | 11.1 | 24.3 | 18.2 |
| | 非市街地 | 65歳以上 | 3.7 | 8.2 | 11.4 | 19.4 | 14.1 |
| | | 25～44歳 | 2.1 | 3.7 | 11.7 | 24.5 | 10.3 |
| | 地形計 | 65歳以上 | 4.3 | 6.3 | 8.9 | 16.0 | 20.5 |
| | | 25～44歳 | 3.0 | 3.2 | 10.3 | 22.8 | 15.8 |
| 女 | DID | 65歳以上 | 4.9 | 6.1 | 6.4 | 9.4 | 28.0 |
| | | 25～44歳 | 3.3 | 3.7 | 8.7 | 17.2 | 23.8 |
| | 市街地他 | 65歳以上 | 4.7 | 6.7 | 8.4 | 12.7 | 28.1 |
| | | 25～44歳 | 2.8 | 3.0 | 11.5 | 20.3 | 23.4 |
| | 非市街地 | 65歳以上 | 4.5 | 10.8 | 11.7 | 14.3 | 17.7 |
| | | 25～44歳 | 2.5 | 5.4 | 12.8 | 21.6 | 13.6 |
| | 地形計 | 65歳以上 | 4.7 | 7.9 | 8.9 | 12.1 | 24.4 |
| | | 25～44歳 | 2.9 | 4.0 | 10.9 | 19.6 | 20.3 |

表 5.12 は、事故類型、道路形状及び法令違反の相互の関係を通行目的と関連づけて論じるために作成したものであり、道路利用状況の指標として無過失2当 (nQIE) を対象に、自家用普通軽乗用運転中の地形別・年齢層別・通行目的別・道路形状の分布を示したものである。

ここでは、男女計を対象に各通行目的での該当地形で通行する道路形状の分布を示している。道路形状により、nQIE となる率は異なるが、同じ道路形状に限定して通行目的別の比較を行うのであれば問題ないと考える。

表から明らかなように、余暇活動での信号交差点や無信号交差点の通行頻度は、他の通行目的に比べると低い。つまり、表 5.09b に示された結果には、通行目的による事故率の違いだけでなく、通行頻度が反映された可能性もある。例えば、余暇活動での高齢者のカーブ屈折の割合 (5.9%) は若者 (4.8%) より高く、表 5.08b に示される高齢者の正面衝突の割合 (4.7%) は若者 (3.0%) より高い。つまり、ここでは、高齢者の道路利用特性が正面衝突の割合の高さに反映されている可能性がある。

表 5.12 自家用普通軽乗用運転中の地形別・年齢層別・通行目的別・道路形状別
無過失 2 当件数（割合）

| | | | 単位 (%) | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|--------|--------|------|------|------|-----|-------|------------|------|-------------|------------|--------|
| | | | 信号 | 無信号 | 交差点 | トンネル | 橋 | カーブ屈折 | 単路- その他 | 踏切 | 一般交通 の場所 | 合計 (件数) | |
| | | | 交差点 | 交差点 | 付近 | | | | | | | | |
| DID | 25~44歳 | 業務 | 10.9 | 6.4 | 27.4 | 0.6 | 1.8 | 1.3 | 49.2 | 0.0 | 2.4 | 15,096 | |
| | | 通勤・通学等 | 11.4 | 7.9 | 28.2 | 0.4 | 1.6 | 1.6 | 47.7 | 0.0 | 1.2 | 32,518 | |
| | | 余暇活動 | 9.5 | 5.4 | 24.9 | 0.6 | 1.7 | 1.5 | 52.9 | 0.0 | 3.5 | 10,274 | |
| | | 私用-他 | 10.3 | 6.8 | 23.6 | 0.3 | 1.0 | 1.1 | 50.6 | 0.0 | 6.3 | 132,576 | |
| | 全目的（不明含む） | | 10.5 | 6.9 | 24.7 | 0.4 | 1.2 | 1.3 | 50.1 | 0.0 | 5.0 | 190,565 | |
| | 65歳以上 | 業務 | 13.8 | 6.7 | 28.7 | 0.1 | 1.0 | 1.5 | 46.7 | 0.0 | 1.5 | 2,076 | |
| | | 通勤・通学等 | 13.7 | 7.3 | 28.5 | 0.2 | 1.4 | 2.0 | 46.4 | 0.0 | 0.5 | 2,540 | |
| | | 余暇活動 | 11.4 | 6.6 | 25.2 | 0.7 | 1.4 | 1.9 | 50.3 | 0.0 | 2.5 | 2,135 | |
| | | 私用-他 | 12.4 | 7.5 | 25.3 | 0.3 | 1.0 | 1.5 | 49.0 | 0.0 | 3.1 | 31,442 | |
| | 全目的（不明含む） | | 12.5 | 7.4 | 25.7 | 0.3 | 1.0 | 1.6 | 48.8 | 0.0 | 2.8 | 38,224 | |
| | 市街地他 | 25~44歳 | 業務 | 8.2 | 7.0 | 26.3 | 0.4 | 1.3 | 2.4 | 51.4 | 0.0 | 3.0 | 9,714 |
| | | | 通勤・通学等 | 9.1 | 8.2 | 25.8 | 0.4 | 1.6 | 2.2 | 51.5 | 0.0 | 1.1 | 32,018 |
| 余暇活動 | | | 6.9 | 5.1 | 21.7 | 0.7 | 1.2 | 2.8 | 57.2 | 0.0 | 4.4 | 8,613 | |
| 私用-他 | | | 8.2 | 7.1 | 21.4 | 0.2 | 0.9 | 1.6 | 53.4 | 0.0 | 7.1 | 110,219 | |
| 全目的（不明含む） | | 8.3 | 7.2 | 22.6 | 0.3 | 1.1 | 1.8 | 53.1 | 0.0 | 5.5 | 160,673 | | |
| 65歳以上 | | 業務 | 10.9 | 8.0 | 26.4 | 0.3 | 1.2 | 2.1 | 49.3 | 0.0 | 1.8 | 1,443 | |
| | | 通勤・通学等 | 9.9 | 8.2 | 27.5 | 0.2 | 1.5 | 2.9 | 49.3 | 0.0 | 0.4 | 2,203 | |
| | | 余暇活動 | 8.0 | 6.0 | 23.2 | 0.8 | 0.9 | 3.3 | 55.1 | 0.0 | 2.6 | 2,107 | |
| | | 私用-他 | 10.2 | 7.9 | 23.0 | 0.2 | 0.9 | 2.2 | 51.9 | 0.0 | 3.7 | 27,772 | |
| 全目的（不明含む） | | 10.1 | 7.8 | 23.4 | 0.3 | 1.0 | 2.3 | 51.8 | 0.0 | 3.3 | 33,555 | | |
| 非市街地 | | 25~44歳 | 業務 | 5.5 | 7.2 | 21.2 | 1.6 | 2.0 | 5.8 | 53.0 | 0.0 | 3.6 | 9,207 |
| | | | 通勤・通学等 | 6.5 | 9.9 | 23.0 | 0.8 | 2.4 | 5.6 | 50.6 | 0.0 | 1.2 | 35,441 |
| | 余暇活動 | | 3.9 | 5.3 | 16.5 | 3.7 | 2.2 | 9.0 | 54.4 | 0.0 | 5.0 | 12,510 | |
| | 私用-他 | | 6.6 | 8.5 | 20.9 | 0.8 | 1.6 | 4.6 | 50.0 | 0.0 | 6.9 | 79,499 | |
| | 全目的（不明含む） | | 6.3 | 8.5 | 21.1 | 1.1 | 1.9 | 5.3 | 50.8 | 0.0 | 5.0 | 136,753 | |
| | 65歳以上 | 業務 | 7.4 | 9.1 | 24.5 | 1.0 | 1.9 | 7.7 | 46.4 | 0.0 | 1.9 | 1,442 | |
| | | 通勤・通学等 | 6.9 | 11.3 | 21.5 | 1.0 | 2.3 | 6.9 | 49.5 | 0.0 | 0.6 | 2,421 | |
| | | 余暇活動 | 4.9 | 8.5 | 17.6 | 2.8 | 2.0 | 12.7 | 48.9 | 0.0 | 2.5 | 3,416 | |
| | | 私用-他 | 8.0 | 10.3 | 20.8 | 0.8 | 1.4 | 6.7 | 48.5 | 0.0 | 3.5 | 24,203 | |
| | 全目的（不明含む） | | 7.6 | 10.1 | 20.7 | 1.0 | 1.6 | 7.4 | 48.5 | 0.0 | 3.1 | 31,509 | |
| | 地形計 | 25~44歳 | 業務 | 8.7 | 6.8 | 25.4 | 0.8 | 1.7 | 2.9 | 50.9 | 0.0 | 2.9 | 34,017 |
| | | | 通勤・通学等 | 8.9 | 8.7 | 25.6 | 0.5 | 1.9 | 3.2 | 49.9 | 0.0 | 1.2 | 99,977 |
| 余暇活動 | | | 6.6 | 5.3 | 20.7 | 1.9 | 1.8 | 4.8 | 54.7 | 0.0 | 4.4 | 31,397 | |
| 私用-他 | | | 8.7 | 7.3 | 22.2 | 0.4 | 1.2 | 2.1 | 51.4 | 0.0 | 6.7 | 322,294 | |
| 全目的（不明含む） | | 8.6 | 7.4 | 23.0 | 0.6 | 1.4 | 2.6 | 51.3 | 0.0 | 5.2 | 487,991 | | |
| 65歳以上 | | 業務 | 11.1 | 7.8 | 26.8 | 0.4 | 1.3 | 3.5 | 47.3 | 0.0 | 1.7 | 4,961 | |
| | | 通勤・通学等 | 10.3 | 8.9 | 25.8 | 0.4 | 1.7 | 4.0 | 48.3 | 0.0 | 0.5 | 7,164 | |
| | | 余暇活動 | 7.6 | 7.3 | 21.3 | 1.7 | 1.5 | 7.1 | 51.0 | 0.0 | 2.5 | 7,658 | |
| | | 私用-他 | 10.4 | 8.4 | 23.2 | 0.4 | 1.1 | 3.3 | 49.8 | 0.0 | 3.4 | 83,417 | |
| 全目的（不明含む） | | 10.2 | 8.3 | 23.4 | 0.5 | 1.2 | 3.6 | 49.7 | 0.0 | 3.0 | 103,288 | | |

5.4 自転車乗用中及び歩行中の法令違反

表 5.13 の上部は、高齢者の余暇活動等での自転車乗用中の男女別・地形別・法令違反別人身件数（割合）を示したものである。

以下、事故件数が少ない死亡事故を除く、人身事故について余暇活動での法令違反別割合を、男女別、地形別に、そして私用-他及び若者と比較すると以下の通りとなる。

男女別にみると、信号無視の割合は男性が高く、一時不停止等、ハンドル操作不適、安全不確認-前方・左右の割合は女性が高い。

地形別にみると、信号無視の割合は DID で高く、ハンドル操作不適、前方不注意-外在的

(脇見運転)の割合は非市街地で高い。

私用-他との比較では、男女とも一時不停止等と安全不確認-前方・左右の割合は私用-他より低く、前方不注意-外在的(脇見運転)の割合は私用-他より高い。

25~44歳との比較では、男女ともハンドル操作不適の割合は若者より高く、前方不注意-外在的(脇見運転)の割合は若者より低い。

なお、私用-他の法令違反別分布をみると、各違反種別の割合には男女や地形別で、余暇活動とは異なった傾向もあり、通行目的が法令違反の分布に影響している可能性がある。

表 5.13 の下部は、比較対象のために 25~44 歳を対象に同様の集計を行った結果である。人身事故を対象に、余暇活動での法令違反別割合を、男女別、地形別にみると以下の通りとなる。

信号無視の割合は高齢者と異なり男女、地形で一定の傾向は見られないが、一時不停止の割合は女性が高く、ハンドル操作不適の割合は男性が高く、安全不確認-前方・左右の割合は女性と DID の割合が高い等、一部には高齢者とは異なる傾向も伺える。

余暇活動での自転車利用には、サイクリングのように走ること自体を目的としたものと、観光地等の目的地への移動を目的としたものがあり、それが、年齢層、男女別あるいは私用-他との割合の違いとなっていると考えられる。

表 5.13 高齢者等の余暇活動等での自転車乗用中の男女別・地形別・法令違反別
人身件数（割合）

(単位、%、違反計は件数)

| | 違反種別 | 死亡事故 | | | | 人身事故 | | | | | |
|-------------|------------|--------------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|
| | | DID | 市街地他 | 非市街地 | 合計 | DID | 市街地他 | 非市街地 | 合計 | | |
| 男 | 65歳以上 | 余暇活動 | 信号無視 | 26.5 | 15.4 | 2.5 | 13.8 | 12.6 | 7.8 | 7.3 | 9.8 |
| | | | 一時不停止等 | 5.9 | 30.8 | 10.0 | 11.5 | 10.6 | 12.5 | 9.3 | 10.6 |
| | | | 安全運転 義務違反 | 23.5 | 0.0 | 30.0 | 23.0 | 15.4 | 16.7 | 25.5 | 18.9 |
| | | | 前方不注意-外在的 | 0.0 | 15.4 | 2.5 | 3.4 | 3.9 | 4.2 | 7.7 | 5.2 |
| | | | 安全不確認-前方・左右 | 8.8 | 7.7 | 0.0 | 4.6 | 15.6 | 18.2 | 10.4 | 14.6 |
| | 違反計（非表示含む） | 34 | 13 | 40 | 87 | 358 | 192 | 259 | 809 | | |
| | 私用他 | 信号無視 | 22.1 | 12.6 | 1.7 | 11.9 | 9.7 | 8.1 | 5.1 | 8.4 | |
| | | 一時不停止等 | 17.7 | 9.9 | 4.1 | 10.4 | 13.6 | 13.9 | 11.7 | 13.4 | |
| | | 安全運転 義務違反 | 19.5 | 27.9 | 48.8 | 32.5 | 15.2 | 15.3 | 25.6 | 16.9 | |
| | | 前方不注意-外在的 | 0.9 | 0.9 | 0.8 | 0.9 | 3.1 | 2.5 | 3.2 | 2.9 | |
| 安全不確認-前方・左右 | | 12.4 | 8.1 | 8.3 | 9.6 | 19.7 | 25.1 | 18.1 | 21.1 | | |
| 違反計（非表示含む） | 113 | 111 | 121 | 345 | 3,542 | 1,924 | 1,043 | 6,509 | | | |
| 女 | 65歳以上 | 余暇活動 | 信号無視 | 38.5 | 20.0 | 12.5 | 26.9 | 8.7 | 6.5 | 7.1 | 7.8 |
| | | | 一時不停止等 | 38.5 | 20.0 | 12.5 | 26.9 | 14.3 | 14.1 | 17.2 | 15.0 |
| | | | 安全運転 義務違反 | 7.7 | 60.0 | 50.0 | 30.8 | 16.3 | 22.8 | 35.4 | 22.7 |
| | | | 前方不注意-外在的 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.1 | 3.3 | 4.0 | 3.4 |
| | | | 安全不確認-前方・左右 | 15.4 | 0.0 | 0.0 | 7.7 | 17.9 | 25.0 | 14.1 | 18.6 |
| | 違反計（非表示含む） | 13 | 5 | 8 | 26 | 196 | 92 | 99 | 387 | | |
| | 私用他 | 信号無視 | 32.4 | 9.4 | 6.3 | 16.4 | 7.5 | 6.0 | 6.4 | 6.9 | |
| | | 一時不停止等 | 19.1 | 31.3 | 19.0 | 23.1 | 20.9 | 20.0 | 17.7 | 20.1 | |
| | | 安全運転 義務違反 | 7.4 | 17.2 | 34.9 | 19.5 | 16.2 | 16.5 | 19.2 | 16.8 | |
| | | 前方不注意-外在的 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.0 | 1.5 | 2.6 | 1.9 | |
| 安全不確認-前方・左右 | | 13.2 | 4.7 | 12.7 | 10.3 | 19.7 | 28.5 | 20.4 | 22.5 | | |
| 違反計（非表示含む） | 68 | 64 | 63 | 195 | 4,067 | 2,263 | 1,195 | 7,525 | | | |
| 男 | 25~44歳 | 余暇活動 | 信号無視 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 11.1 | 12.3 | 10.2 | 2.0 | 8.3 |
| | | | 一時不停止等 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 8.8 | 14.8 | 3.0 | 7.9 |
| | | | 安全運転 義務違反 | 66.7 | 0.0 | 0.0 | 22.2 | 5.8 | 11.1 | 18.0 | 11.1 |
| | | | 前方不注意-外在的 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 10.8 | 8.3 | 10.5 | 10.2 |
| | | | 安全不確認-前方・左右 | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 11.1 | 22.7 | 15.7 | 5.5 | 15.3 |
| | 違反計（非表示含む） | 3 | 1 | 5 | 9 | 260 | 108 | 200 | 568 | | |
| | 私用他 | 信号無視 | 17.6 | 16.7 | 0.0 | 14.8 | 11.6 | 9.9 | 7.3 | 10.9 | |
| | | 一時不停止等 | 0.0 | 16.7 | 0.0 | 3.7 | 10.5 | 15.2 | 15.7 | 11.8 | |
| | | 安全運転 義務違反 | 29.4 | 33.3 | 25.0 | 29.6 | 3.3 | 5.1 | 10.7 | 4.2 | |
| | | 前方不注意-外在的 | 11.8 | 0.0 | 25.0 | 11.1 | 8.1 | 6.6 | 9.4 | 7.9 | |
| 安全不確認-前方・左右 | | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 29.1 | 33.3 | 21.4 | 29.4 | | |
| 違反計（非表示含む） | 17 | 6 | 4 | 27 | 3,760 | 1,031 | 383 | 5,174 | | | |
| 女 | 25~44歳 | 余暇活動 | 信号無視 | 100.0 | - | - | 100.0 | 3.6 | 7.1 | 5.7 | 4.6 |
| | | | 一時不停止等 | 0.0 | - | - | 0.0 | 15.2 | 28.6 | 5.7 | 15.4 |
| | | | 安全運転 義務違反 | 0.0 | - | - | 0.0 | 3.6 | 10.7 | 20.0 | 8.0 |
| | | | 前方不注意-外在的 | 0.0 | - | - | 0.0 | 9.8 | 0.0 | 17.1 | 9.7 |
| | | | 安全不確認-前方・左右 | 0.0 | - | - | 0.0 | 25.0 | 21.4 | 11.4 | 21.7 |
| | 違反計（非表示含む） | 1 | 0 | 0 | 1 | 112 | 28 | 35 | 175 | | |
| | 私用他 | 信号無視 | 33.3 | 33.3 | - | 33.3 | 7.4 | 8.7 | 7.1 | 7.7 | |
| | | 一時不停止等 | 0.0 | 33.3 | - | 11.1 | 17.8 | 21.3 | 20.9 | 18.7 | |
| | | 安全運転 義務違反 | 50.0 | 0.0 | - | 33.3 | 3.1 | 3.7 | 7.7 | 3.4 | |
| | | 前方不注意-外在的 | 0.0 | 0.0 | - | 0.0 | 4.6 | 3.5 | 2.2 | 4.3 | |
| 安全不確認-前方・左右 | | 0.0 | 0.0 | - | 0.0 | 28.9 | 33.1 | 27.5 | 29.7 | | |
| 違反計（非表示含む） | 6 | 3 | 0 | 9 | 3,018 | 837 | 182 | 4,037 | | | |

注：灰色地は件数が30件未満

表 5.14 の上部は、高齢者の余暇活動等での歩行中の男女別・地形別・法令違反別人身件数（割合）を示したものである。なお、ここでは、歩行者が1当となるケースが少ないので、2当と合わせて集計している。

死亡事故及び人身事故について、余暇活動での法令違反別割合を男女別、地形別に、そして私用-他及び若者と比較すると以下の通りとなる。

男女別にみると、自転車乗用中の信号無視の割合に見られた顕著な差はないが、人身事故では横断歩道外横断と走行車両直前・直後の横断の割合は女性がやや高い。

地形別にみると、信号無視の割合が DID で高く、非市街地で低い、また、横断歩道外横断の割合が非市街地でやや低い、走行車両直前・直後の横断の割合は非市街地が高い等の特徴がみられるが、全般的に、地形による明確な違いは見られない。信号無視の割合の高さは DID では信号機や横断歩道が多いという状況で説明できる。

私用-他との比較では、人身事故の横断歩道外横断の割合は私用-他よりやや低く、女性の死亡事故を除き走行車両直前・直後の横断の割合は私用-他より高いが、他の違反種別では明確な差はみられず、余暇活動という通行目的の影響は弱いと考えられる。

25～44 歳との比較では、人身事故の信号無視、横断歩道外横断、走行車両直前・直後の横断の割合は若者より高く、飛び出しの割合は若者より低い。

表 5.14 の下部は、比較対象のために 25～44 歳を対象に同様の集計を行った結果である。件数の少ない死亡事故を除き人身事故を対象に、余暇活動等での歩行中の法令違反別割合について、男女別、地形別に、そして私用-他と比較すると以下の通りとなる。

男女別にみると、信号無視の割合は男性、横断歩道外横断と飛び出しの割合は女性が高い。地形別にみると、信号無視の割合が DID で高い。

私用-他との比較では、信号無視や横断歩道外横断の割合が私用-他より低い。

表 5.14 高齢者等の余暇活動等での歩行中の男女別・地形別・法令違反別人身件数（割合）

(単位、%、違反計は件数)

| 違反種別 | | | 死亡事故 | | | | 人身事故 | | | | |
|------------|------------|--------------|--------------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|------|------|
| | | | DID | 市街地他 | 非市街地 | 合計 | DID | 市街地他 | 非市街地 | 合計 | |
| 男 | 65歳以上 | 余暇活動 | 信号無視 | 25.4 | 13.8 | 4.3 | 15.0 | 11.5 | 7.3 | 3.6 | 8.0 |
| | | | 横断歩道外横断 | 23.8 | 32.2 | 14.5 | 22.8 | 27.7 | 26.5 | 22.2 | 25.8 |
| | | | 斜め横断 | 4.6 | 4.6 | 3.4 | 4.2 | 5.1 | 7.1 | 4.7 | 5.6 |
| | | | 走行車両直前・直後の横断 | 25.4 | 26.4 | 39.3 | 30.5 | 19.0 | 18.2 | 22.0 | 19.6 |
| | | | 飛出し | 2.3 | 0.0 | 1.7 | 1.5 | 5.7 | 4.8 | 3.3 | 4.8 |
| | 違反計（非表示含む） | 130 | 87 | 117 | 334 | 827 | 578 | 549 | 1,954 | | |
| | 私用他 | 信号無視 | 16.1 | 15.0 | 3.5 | 11.7 | 11.5 | 7.1 | 4.2 | 8.7 | |
| | | 横断歩道外横断 | 17.9 | 18.4 | 15.4 | 17.2 | 31.1 | 30.7 | 25.1 | 29.8 | |
| | | 斜め横断 | 3.6 | 5.6 | 7.4 | 5.4 | 6.2 | 6.5 | 5.9 | 6.2 | |
| | | 走行車両直前・直後の横断 | 17.1 | 27.3 | 24.4 | 22.2 | 12.5 | 14.1 | 15.3 | 13.5 | |
| 飛出し | | 1.0 | 0.4 | 1.3 | 0.9 | 4.8 | 4.7 | 4.2 | 4.7 | | |
| 違反計（非表示含む） | 392 | 267 | 312 | 971 | 3,675 | 2,210 | 1,507 | 7,392 | | | |
| 女 | 65歳以上 | 余暇活動 | 信号無視 | 22.2 | 11.0 | 6.7 | 13.6 | 11.1 | 6.9 | 4.8 | 8.1 |
| | | | 横断歩道外横断 | 22.2 | 25.3 | 21.1 | 22.9 | 28.0 | 28.0 | 25.9 | 27.4 |
| | | | 斜め横断 | 1.0 | 8.8 | 5.6 | 5.0 | 7.2 | 6.8 | 7.3 | 7.1 |
| | | | 走行車両直前・直後の横断 | 28.3 | 29.7 | 37.8 | 31.8 | 20.0 | 20.5 | 23.4 | 21.1 |
| | | | 飛出し | 1.0 | 1.1 | 2.2 | 1.4 | 3.5 | 3.9 | 3.4 | 3.6 |
| | 違反計（非表示含む） | 99 | 91 | 90 | 280 | 796 | 533 | 522 | 1,851 | | |
| | 私用他 | 信号無視 | 15.9 | 5.3 | 4.0 | 8.9 | 9.1 | 4.6 | 3.3 | 6.6 | |
| | | 横断歩道外横断 | 22.2 | 29.8 | 22.1 | 24.4 | 34.8 | 34.1 | 29.5 | 33.6 | |
| | | 斜め横断 | 4.9 | 7.1 | 8.3 | 6.7 | 7.0 | 6.8 | 7.3 | 7.0 | |
| | | 走行車両直前・直後の横断 | 26.4 | 32.0 | 33.9 | 30.5 | 14.6 | 15.5 | 18.8 | 15.6 | |
| 飛出し | | 2.1 | 2.2 | 1.1 | 1.8 | 4.0 | 5.2 | 3.3 | 4.3 | | |
| 違反計（非表示含む） | 428 | 322 | 375 | 1,125 | 5,862 | 3,605 | 2,195 | 11,662 | | | |
| 男 | 25~44歳 | 余暇活動 | 信号無視 | 20.0 | 20.0 | 0.0 | 12.5 | 9.6 | 5.5 | 3.0 | 6.8 |
| | | | 横断歩道外横断 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 11.2 | 11.5 | 8.9 | 10.7 |
| | | | 斜め横断 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 6.3 | 4.5 | 6.0 | 6.0 | 5.3 |
| | | | 走行車両直前・直後の横断 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 6.3 | 12.5 | 10.9 | 7.7 | 10.8 |
| | | | 飛出し | 0.0 | 20.0 | 0.0 | 6.3 | 8.6 | 6.6 | 6.5 | 7.5 |
| | 違反計（非表示含む） | 5 | 5 | 6 | 16 | 313 | 183 | 168 | 664 | | |
| | 私用他 | 信号無視 | 14.0 | 11.7 | 0.0 | 10.0 | 11.8 | 6.6 | 1.8 | 9.0 | |
| | | 横断歩道外横断 | 6.6 | 5.0 | 4.6 | 5.7 | 16.5 | 14.1 | 10.9 | 15.1 | |
| | | 斜め横断 | 1.5 | 1.7 | 0.0 | 1.1 | 4.6 | 4.3 | 3.0 | 4.3 | |
| | | 走行車両直前・直後の横断 | 4.4 | 10.0 | 7.7 | 6.5 | 7.0 | 7.3 | 6.7 | 7.0 | |
| 飛出し | | 4.4 | 0.0 | 7.7 | 4.2 | 8.2 | 7.9 | 9.7 | 8.3 | | |
| 違反計（非表示含む） | 136 | 60 | 65 | 261 | 3,534 | 1,552 | 855 | 5,941 | | | |
| 女 | 25~44歳 | 余暇活動 | 信号無視 | 0.0 | - | 0.0 | 0.0 | 7.2 | 4.8 | 2.8 | 5.4 |
| | | | 横断歩道外横断 | 100.0 | - | 0.0 | 33.3 | 14.5 | 16.7 | 11.1 | 14.3 |
| | | | 斜め横断 | 0.0 | - | 0.0 | 0.0 | 7.2 | 2.4 | 5.6 | 5.4 |
| | | | 走行車両直前・直後の横断 | 0.0 | - | 50.0 | 33.3 | 8.0 | 9.5 | 11.1 | 9.2 |
| | | | 飛出し | 0.0 | - | 0.0 | 0.0 | 13.0 | 14.3 | 6.9 | 11.9 |
| | 違反計（非表示含む） | 1 | 0 | 2 | 3 | 138 | 84 | 72 | 294 | | |
| | 私用他 | 信号無視 | 19.2 | 9.1 | 0.0 | 11.3 | 12.7 | 6.1 | 1.5 | 9.5 | |
| | | 横断歩道外横断 | 11.5 | 9.1 | 6.3 | 9.4 | 23.1 | 21.7 | 13.0 | 21.5 | |
| | | 斜め横断 | 7.7 | 0.0 | 0.0 | 3.8 | 6.0 | 4.4 | 2.9 | 5.2 | |
| | | 走行車両直前・直後の横断 | 3.8 | 9.1 | 6.3 | 5.7 | 9.4 | 8.6 | 10.3 | 9.3 | |
| 飛出し | | 3.8 | 0.0 | 6.3 | 3.8 | 7.8 | 8.3 | 10.3 | 8.3 | | |
| 違反計（非表示含む） | 26 | 11 | 16 | 53 | 1,710 | 771 | 339 | 2,820 | | | |

注：灰色地は件数が30件未満

以上、自転車乗用中と歩行中の余暇活動での法令違反別割合で見られた特徴の中には、自家用普通軽乗用運転中の分析でも見られた信号機の密度等、地形が影響していると考えられるものもある。このため、個々の運転者の交通行動特性の変容を目的とした教育や広報の対策を検討する際、さらには、その対策の効果評価を論じる際には、地形による道路交通環境の違いに留意する必要がある。

なお、表 5.15 は、表 5.10 及び表 5.13 と表 5.14 に示された 3 つの当事者種別の男女別・地形

別の法令違反別人身事故件数（割合）に示された主な特徴を集約したものである。最右欄には、5.3.1 及び 5.3.2 で説明した事故類型と道路形状の分布への加齢への影響についての議論の参考のとして、高齢者の私用-他と若者の私用-他の法令違反別人身事故件数（割合）の比較も示している。そして、この最右欄に示される内容から、右から2列目の欄に示される高齢者と若者の余暇活動での法令違反別人身事故件数（割合）の違いには、余暇活動という通行目的と高齢者という2つの要因が相乗的に影響する場合と、単純に高齢者という要因だけが影響する場合が考えられる。

表 5.15 高齢者等の余暇活動等での男女別・地形別・法令違反別人身事故件数（割合）集約

| | | 高齢者の余暇活動中 | | | | 高齢者の私用他 | |
|----------------|--------------|-----------------------------|-------------------|--------------------------------------|---|--|-------------------|
| | | 男女別 | 地形別 | 私用他との比較 | 若者（25～44歳）との比較 | 若者（25～44歳）との比較 | |
| 自動車 (1当) | 信号無視 | DID、市街地他はほぼ同じ 非市街地で女性が高い | DID、市街地が高い | 男性の非市街地を除き、私用他より高い | 若者より高い | 若者より高い | |
| | 一時不停止等 | 女性が高い | 非市街地が高い | 女性のDIDを除き私用他より高い | 若者より高い | 若者より高い | |
| | 安全運転義務違反 | 前方不注意-内在的 | ほぼ同じ | 非市街地が高い | 私用他より高い | 若者より低い | 女性の非市街地を除き、若者より低い |
| | | 前方不注意-外在的 | 男性が高い | 非市街地が高い | 私用他より高い | 若者より低い | 若者より低い |
| | 安全不確認-前方・左右 | 女性が高い | DID、市街地が高い | 私用他より低い | 若者より高い | 若者より高い | |
| 自転車 (1当) | 信号無視 | 男性が高い | DIDが高い | 市街地他の男性を除き、私用他より高い | ? DID、非市街地 若者より高い | 女性のDIDを除き、若者より低い | |
| | 一時不停止等 | 女性が高い | ? | 私用他より低い | ? 男性のDID、非市街地で若者より高く、女性は非市街地で若者より高い | DIDは若者より高い | |
| | 安全運転義務違反 | ハンドル操作不適 | 女性が高い | 非市街地が高い | ? 男女のDID、男性の非市街地ではほぼ同じ、他の条件では私用他より高い | 若者より高い | 若者より高い |
| | | 前方不注意-外在的 | 男性が高い | 非市街地が高い | 私用他より高い | 女性の市街地他を除き、若者より低い | 女性の非市街地を除き、若者より低い |
| | | 安全不確認-前方・左右 | 女性が高い | 市街地他が高い | 女性のDIDを除き、私用他より低い | ? DIDは若者より低い 市街地他、非市街地は若者より高い | 若者より低い |
| 歩行者 (1当+2当) | 信号無視 | ? DID、市街地他は男性が高い | DIDが高い | ? 男性・非市街地は私用他より低い 女性は私用他より高い | 若者より高い | 男性の市街地他、非市街地は若者より高く、女性はDID、市街地他で若者より低い | |
| | 横断歩道外横断 | 女性やや高い | DID、市街地他が高い | 私用より低い | 若者より高い | 若者より高い | |
| | 斜め横断 | ? DID、非市街地で女性が高い | ? | ? 男性はDID、非市街地で私用他より低く 女性は私用他とほぼ同じ | 男性はDID、市街地他で若者より高く 女性は市街地他、非市街地で若者より高い | 若者より高い | |
| | 走行車両直前、直後の横断 | 女性が高い | 非市街地が高い | 私用他より高い | 若者より高い | 若者より高い | |
| | 飛出し | DID、市街地他は男性が高い | 男性はDIDが高い 女性は? | ? 男性と女性で、地形との関係が逆 | 若者より低い | 若者より低い | |

注：?は明確な傾向がみられないもの

6章 余暇活動中の交通事故対策

訪日外国人のレンタカー事故あるいは高齢者の余暇活動中の交通事故をテーマに、訪日外国人あるいは高齢者を対象として交通事故分析を行ってきたが、交通事故対策については共通するところも多い。

また、交通事故対策については、表 6.01 に示すように対策の対象や、交通事故発生時点と対策実施時期の関係によって分類することもできる。ただ、観光娯楽等を目的とした道路交通による交通事故の対策を考えると、救急救命やリハビリ等の交通事故発生後の対策には対象者の通行目的との関係はなく、観光娯楽等の交通事故対策では、交通事故発生前を対象とした事故防止が中心になる。

そこで、道路利用者の交通行動特性や安全意識を望ましいものにするを目的とした個人単位の対策を中心に、余暇活動中の交通事故対策について論じる。

表 6.01 交通事故対策一覧

| 目的 | | 対策の対象・内容 | | | | |
|-------|-----------------|---------------------------------|---|---|---|------------------------|
| | | 人 | 道路・施設 | 車 両 | 医療システム | その他 |
| 事故防止 | 交通事故の発生防止 | 安全教育 取締り (運転方法、交通挙動・交通行動) | 信号機 標識・標示 薄装舗装 視線誘導標 ITS (施設) | ハイマウント制動灯 大型反射材 居眠防止装置 車線逸脱防止装置 夜間前方視界情報提供装置 カーナビ | 健康診断 臨時適性検査 認知症判定 治療 (睡眠障害、慢性疲労、白内障等) | 情報(ビッグデータ)活用 労働環境整備 |
| 衝突回避 | 他車や道路施設等との衝突回避 | 回避訓練 | 非常待避所 | パワーステアリング 後方・側方衝突防止警報装置 被害軽減制動制御装置 | 運転支援、自動運転 | |
| 被害軽減 | 衝突した際の傷害程度の軽減 | 安全姿勢保持訓練 安全教育 (運転方法、交通挙動) | ガードレール 端末処理 クッショントラム | ヘルメット シートベルト、ヘッドレスト エアバッグ (四輪、二輪) アクティブヘッドレスト サイドドアビーム 歩行者保護対応ホテディ ISO FIX CRS用アレッジ コパ®ティビ®リティ対応ホテディ フリラクサシオン®ヘルム ホッパ®アッ®エンジンフート | AFS : adaptive front lighting sys. ABS : anti-lock braking system ACC : adaptive cruise control BA : brake assist ESC : electronic stability control IAS : intelligent speed adaptation 4WS : 4 wheel steering ペダル踏み間違い急発進抑止装置 | |
| 救急救命 | 早急な治療 及びそのための連絡 | 応急救護 | 救急車優先信号システム | カーナビ/トラム 事故自動通報システム(CAN) 先進事故自動通報システム(AACN) | 救急車 トクターカー・トクターハリ 救急救命士 AED; 自動体外式除細動器 | 携帯電話 緊急通報システム |
| 治療 | 早期治癒 及び後遺症の防止 | リハビリ (日常生活) リハビリ (車の運転) | | | 交通事故専門医療 | |
| 精神的支援 | 当事者や家族の精神的サポート | カウンセリング (臨床心理士) | | | 介護支援 | |

出典：道路交通技術必携2013の表を参考に、西田が項目加筆

6.1 交通事故実態

6.1.1 交通事故の特徴

対策の基本は対象とすべき事故の特定と事故原因となる要因の排除であり、そのためには交通事故の実態把握が必要である。

3章から5章では、訪日外国人、レンタカー運転中、そして高齢者の余暇活動での交通事故について様々な観点から交通事故を分析し、以下の特徴があることが分かった。

- 道路交通環境を知らない者（訪日外国人、県外居住者）は、追突-その他、車両単独、正面衝突が多い
- 北海道の交通事故特性（事故類型別事故件数の分布）は、他の都府県と異なる
- レンタカー事故とマイカー事故では、交通事故特性（事故類型別事故件数の分布）が異なることもある
- 高齢運転者の法令違反別事故件数の分布は、男女、地形で異なる
- 高齢者の余暇活動での交通事故は、信号無視や一時不停止の割合が高い
- 余暇活動での交通事故は、関与者致死率が高い

6.1.2 事故の背景

ここで、交通事故の原因・要因を人の観点から整理すると、以下のようになる。

- ① 明確なルール違反：信号無視、一時不停止、優先通行妨害等の法令違反
- ② 道路交通環境への不慣れ：法令違反の安全運転義務違反に該当するもので、他者（他車）の挙動や道路環境に対する認識や判断ミス
- ③ 運転技術の低さ：運転経験の少なさや当該車種運転の不慣れさ等の習熟度の不足
- ④ 安全運転の能力低下（一時的）：疲労や飲酒等によるもので、回復可能なもの
- ⑤ 安全運転の能力低下（長期的、継続的）：加齢や疾病等によるもので、回復が困難なもの

このうち、⑤については、他の通行目的にも共通する問題であり、余暇活動中の交通事故対策として特別に扱う必要はないので、余暇活動中の交通事故対策としては、高齢者が少ない訪日外国人では①から③、高齢者では①から④を中心に考えれば十分と考えられる。

①の明確なルール違反には、他の車両が来ていない等の理由で意図的にルール違反を犯すケースだけでなく、外国人では母国の交通法規では違反とならない行為であったために、意図せず違反を犯してしまうケースも考えられる。

②の道路交通環境への不慣れは、訪日外国人及び県外居住者のレンタカー事故の分析で紹介しているが、交差点で発生する出会い頭や右直事故は衝突相手の車両の挙動に関連して発生するものであり、それぞれの地域の道路交通環境や特徴的な交通方法いわゆるローカルルール（法規上問題があることもあるが、特定の地域で適用されている行為）を知らないと事故の発生率が高くなる。

③の運転技術の低さには、運転頻度や運転経験に依存したものと、事故時の運転車両への慣れの程度に依存したものの二通りが考えられる。前者は、いわゆる OJT 効果による運転技術の習得あるいは運転技術のレベル維持が出来ていない状況であり、日頃から車を運転する機会の多いマイカー保有者等には少ないが、そうでない者には多くみられるものである。後者は、日頃運転している車両との車両の大きさや操作感覚の違いに関わるものである。

④の一時的運転能力低下は、遠方の観光地への長距離運転に伴う疲労や、普段とは異なる生活リズムの中での体調管理の難しさによるものである。飲酒運転は問題外であるが、過度な食事は眠気を誘うこともある。また、早朝からの運転や深夜の運転には、日頃とは異なる時間帯の活動であるだけでなく、道路交通環境も異なることで、普段とは異なる準備・心構えが求められる。

⑤の長期的な安全運転の能力低下は加齢に伴うものが多く、認知、判断及び操作のそれぞれの段階で生じるものであり、認知に関わるものは、視野の縮小に伴う対象の見落とし等の受動的なものと、安全不確認という能動的行為に関連するものの双方に現れる可能性がある。

6.2 事故実態に応じた対策

6.2.1 原因に応じた対策

①の意図的でないルール違反者に対して、訪日外国人には日本のルールと外国のルールとの違いを示す広報・啓発が有効であり、既にリーフレットやビデオ等で実施されており（資料 5、6、7 参照）、高齢者に対しては、視野が狭くなったことによる信号機や標識を見落としの可能性もあるので、⑤の能力低下に対応した対策とともに検討することが必要である。

意図的な者に対しては、その行為の危険性や罰則の厳しさを、資料等を使い示すことで行動特性や安全意識の変容を促す。ただし、高齢者の場合には、既に習慣化していることもあり行動や意識の変容は難しいかもしれない。そのような場合には、IT 技術を活用した運転支援システムの活用が有効と考えられる。

②の道路交通環境への不慣れな者に対しては、事故の特徴やその発生メカニズムを、各地域の道路交通環境の特徴とともに示し、当該地域で運転する際のポイントとなる注意対象や

望ましい行動を理解させる。初めて運転する地域では、普段無意識に行っている行為を見直す必要があることを理解させることが目的であるが、4章で示したように、都道府県により交通事故の特徴が異なることを考えると、IT技術を活用した高機能のカーナビ等によるTPOに応じたリアルタイムでの注意喚起や出現頻度の高い事故形態に関する情報提供により、想定される事故に備える準備・心構えをとらせることが事故防止につながる。

③の運転技術の低さに対して、余暇活動でのレンタカー運転者を想定すると、運転経験の少ない者に運転中を含めて新たな要求をすることは望ましくなく、車載機器やカーナビ等のIT技術を活用し、情報提供よりも直接運転を支援することが効果的と考えられる。

④の一時的運転能力低下に対しては、居眠り運転や車線逸脱の警告等、車両の安全装備によるだけではなく、スマホ等の携帯端末を利用した健康管理と一体化した運転管理ソフトによる出発時刻や休憩時間の管理も考えられる。

⑤の長期的な安全運転の能力低下に対しては、高齢者にとって長い間に身につけた運転方法や安全意識を変えることは難しいとともに、能力低下を訓練で補うことも難しいことから、高齢者に対しては自らの自助努力ではなく、機器等の支援を受けて能力低下を補うことが現実的である。支援には、認知、判断及び操作の各レベルで考えられるが、複雑な道路交通環境では、注意の対象や想定される状況が多く、高齢者でなくても、短時間で必要な情報の収集や的確な判断を行うことは難しく、機器を含めた他者による支援に依存することが現実的である。

6.2.2 対象者に応じた対策

対応策は同じでも対象者に応じて教え方を変える必要がある。

技量、知識が十分でない者

複雑な判断や操作を避けるために、短時間で動作が完結するように行為の単純化を図る。例えば、直進する対向車のギャップを使って右折することは避け対向直進車がなくなるのを待って右折を開始することを、すれ違いが困難な狭幅員の道路では早目に左側に停止して対向車がすれ違うのを待って進行することを勧める。

他地域からの旅行者 ← 交通ルールの違いの理解

当該地域の住人にとっては慣れた状況であっても、他地域からの旅行者にとっては当該地域の道路交通環境に慣れていないことが多い。交通事故の原因には他者の挙動への理解不足もあるので、予め運転者の居住する地域の交通ルールの違いを示すことで注意のポイントを理解させる。

高齢の旅行者 ← 能力のレベルに応じた機器によるサポート

一般的に高齢者は新しい情報に対応することや複数の作業を同時に行うことが苦手であり、教育や訓練によってそれを補うことも難しい。そこで、運転支援システムに頼ること、サポカーの利用を促進することが考えられる。また、高齢者にとって新たな方法や考え方を習得することも難しいことから、技量や知識が十分でない者に対する対策と同様のものを高齢化する前から実施することも勧められる。

6.3 提供情報

6.3.1 提供情報の内容

交通ルール：標識や規則の外国との相違点・類似点

6.1.2 で示した問題点を一般論として示すためには各国の交通ルールを整理し、国による交通ルールの違いが交通事故に結びつく可能性があることを示すことが有効な対策となる。さらに、日本の交通ルールとの違いを示すだけでなく、日本の交通ルールが生まれた理由や日本の道路利用者の交通行動の特徴を示すことで、注意すべきポイントを訪日外国人だけでなく日本人にも理解させることができる。

運転者属性

観光娯楽等で自動車を運転する場合には、当該地域の道路交通環境に習熟していない者も多い。そこで、周囲の者が当該車両の運転者の出身地（居住地）や年齢等の属性を知ることが当該車両の挙動を予測する手掛かりとなり、交通事故防止に結びつく可能性がある。しかし、車両番号だけではこのような情報が分からないこともある。高齢運転者については道路交通法で運転者属性を示すマークの貼り付けが推奨又は義務化されており、外国人がレンタカーを運転する場合にも、それを示すマークを貼ることが推奨されている（資料6）。

運転方法

一般論として、「飲酒運転はやめましょう」、「速度落とせ」等の禁止行為や取るべき行動を単純に示すことで、運転者に行動変容を促すことには難しい。しかし、「この先カーブ、速度落とせ」等、取るべき交通行動をその理由とともに示すことで、運転者が表示した交通行動をとる可能性は高くなる。

また、個人レベルでの交通事故防止を考える場合、「〇〇すると事故に遭いやすい」といっ

た表現よりも「〇〇して事故に遭った場合には重大事故になる可能性が高い」といった表現を使い、事故に遭わないようにではなく、事故に遭った時を想定した行動を勧めることも有効である。

運転者は日頃の運転行動の中で状況にあわせて少しずつ運転方法や安全意識を修正しているが、ヒヤリハット経験が少ない事象に対してはその修正の機会が無い。ワイルドのリスクホメオスタシス理論（資料 8）を参考にすれば、「〇〇すると事故に遭いやすい」という情報は、事故に遭わないという経験を“自分の運転方法に問題はない”、あるいは最悪の場合、“過剰に安全であるかもしれない”と判断させる恐れもある。これに対して、経験した事故が重大事故になるか否かの判断を自らの日頃の運転行動の中で行える可能性はほとんど無く、「〇〇して事故に遭った場合には重大事故になる可能性が高い」という情報ならば運転方法を悪い方に修正させる恐れはない。

事故分析結果

道路交通事故の特徴の中には地域の道路交通環境や道路利用者の行動特性が反映されている。交通事故を分析する者は、それらを考慮して様々な観点から事故分析を行っているが、交通事故のデータに比べて道路利用者のデータは少なく、道路利用者の特性が十分に考慮されていない可能性がある。

限られた者にしか有効ではないが、交通事故実態を道路利用者に示し、とるべき交通行動について個々人に考えさせるという方法もある。自発的な行動変容を促し、交通事故防止への関心を高めるために、交通事故実態に関する詳細な情報提供も有効と考えられる。

6.3.2 対策の対象者（情報の提供先）

<直接：道路利用者>

対策対象となる道路利用者には以下のような者が挙げられるが、提供する情報は共通するもの、つまり、運転（行動）する地域の道路交通環境・交通事故実態あるいはそれ等に基づく事故防止に関する情報である。レンタカー運転者には運転経験が少なくマイカー運転者に比べて技量や知識が不十分である可能性があるのをそれを補う情報、そして、レンタカーやマイカーの同乗者には同乗者による運転支援のための情報を提供することで、対策効果が高まると期待できる。

運転者・道路利用者

周囲の運転者・道路利用者

レンタカー運転者：追加情報として、運転技術を支援するような情報

他県でマイカーを運転する者

同乗者：追加情報として、運転者の支援となるような情報

<間接：第三者>

道路利用者に情報提供する機関等には以下のような者が考えられる。その多くは、静的情報の提供であるが、動的情報の提供が可能なカーナビを製作するメーカへの期待は大きい。動的情報の提供は、ラジオやテレビ等の放送事業者あるいは道の駅等での交通情報板でも可能であるが、対象者の属性や状況に応じたきめ細かな情報提供という点ではカーナビには及ばない。

運輸事業者や固定施設では、ポスターやリーフレット、パンフレットによる情報提供が行われるが、道路利用者に効率的良く情報提供するためには工夫が必要である。

交通事業者：運輸事業者、レンタカー業者

情報関連業者：マスコミ、カーナビメーカ

固定施設：宿泊施設、飲食店、道の駅 等

6.3.3 提供媒体

提供する情報の種類、情報提供媒体には表 6.02 に示すように様々なものがあり、情報の種類（静的情報／動的情報）により選択可能な媒体は決まる。

表 6.02 提供情報と情報提供媒体

| 情報の種類 情報提供媒体 | 静的情報 | 動的情報 |
|---------------------------------|--------------------|--|
| | a) 交通ルール（法令、交通規制等） | |
| b) 道路状況（形状、線形等） | | B) 臨時の道路工事、交通規制 |
| c) 一定期間の交通事故実態の分析結果 | | C) リアルタイムに近い道路交通状況（渋滞、事故） |
| d) 一定期間の交通事故実態の分析結果に基づく、一般的運転方法 | | D) リアルタイムに近い道路交通状況に基づく、個々人に対する適切な運転方法 |
| e) 道路利用者属性別の一般的属性 | | E) 情報提供を受ける者のリアルタイムに近い心身状態（疲労、眠気、集中力低下等） |
| リーフレット・パンフレット | ◎ | × |
| マーク・シール | ◎ | × |
| 道路標識 | ◎ | ○ (B,C 可変情報板) |
| 放送 | ◎ | ○ (B,C) |
| カーナビ | ◎ | ◎ (B,C,D,E) |
| 警察官（指導、取締り） | ◎ | ○ (B,C) |

6.4 その他

6.4.1 ITの活用

カーナビによるきめ細かな情報提供は、不慣れな道路交通環境での運転支援に繋がるものであるが、ITは情報提供という観点だけでなく、情報収集という観点でも事故防止に貢献する。

最近のドライビングレコーダー（ドラレコ）には運転方法や心身状態を評価するものや、運転装置の操作状況を記録するものもある。通行目的を考慮して、個々の運転者の運転挙動やヒヤリハット等の事故危険性に関するデータを収集・分析することで、個々の運転者用にカスタマイズした運転支援が考えられる。

6.4.2 同乗者への教育

余暇活動という通行目的を考慮した自動車運転中の事故対策のポイントとして、同乗者と協調した安全運転が考えられる。表 4.17 で示しているように、余暇活動での自動車運転では同乗者を伴うことが多いとともに、同乗者を伴うことで道路交通暴露量当りの事故率が低下している（表 4.16）。この結果は同乗者に対する事故防止対策が体系的に実施されていない状況でのものであり、もし、運転者と同乗者が協力して安全運転に努めるという前提で対策を考えた場合には、表 4.16 に示された以上の効果が期待できる。

6.4.3 県別・国別の道路交通及び交通事故に関する情報収集・分析

交通事故対策では、該当地域の道路交通環境に応じたきめ細かい内容とすることが必要であり、そのためには、走行する地域と運転者の居住地、年齢や運転経験等の静的情報だけでなく、道路交通環境や運転者の心身状態等の動的情報を考慮した情報提供が可能となるカーナビ等の IT への期待が大きい。

IT を利用することで、多種多様な情報の収集や提供が可能となるが、提供する情報の充実も必要である。そのためには、地域毎に道路交通や交通事故、そして道路利用者の特性に関する情報を収集し、ある地域の居住者が異なった地域で自動車を運転する際に想定される危険性や望ましい運転方法等の情報を体系的に整理しておくことが必要である。

6.4.4 自動運転車

近年、自動車の安全運転支援技術は急速に進んでおり自動運転車の普及も進むと考えられ、自動車の運転を人ではなく機械が行うようになると、人の運転を想定した対策の必要性は低くなる可能性がある。

しかし、自動運転車以外の道路利用者の立場からは、自動運転車に過度な期待をすることは避けるべきであるとともに、トロツコ問題にも関連するが、自動運転車が想定すべき事象の中で、余暇活動というキーワードに関連してどのようなものがあるかを検討する必要がある。

6.4.5 関与者致死率

資料9では、交通事故対策を、事故予防と被害軽減の2つの観点から検討する必要性を示した。そして、本報告書中では、高齢者の余暇活動での自動車運転中の関与者致死率が他の通行目的よりも高いことを示すとともに、それが、運転頻度と関連している可能性があることも示した。つまり、運転頻度（運転経験）を増すことで関与者致死率が低下するメカニズムを解明することで、被害軽減対策としての関与者致死率低下につながる方法を見出せる可能性が出てくる。

7章 おわりに

7.1 研究成果のまとめ

訪日外国人のレンタカー事故の増加を端緒として始まった本研究であるが、研究を進める中で新たな知見を多数得ることもできた。それと同時に、このような知見を得る基になった分析手法の中にも新たなものがある。

そこで、以下ではそのような知見をまとめた。なお個別の分析結果については、“1.4 主な成果”にまとめている。

7.1.1 事故特性に関する新たな知見

道路交通環境への順応性の影響

訪日外国人のレンタカー交通事故の特徴、特に、事故率の高さを通行方法の違い（右側通行と左側通行）と関連づけることは、自然な流れではある（図 3.01 参照）。しかし、事故率の高さだけでなく、今回の分析では、事故類型別事故件数（割合）にも相違があることが日本人のレンタカー事故との比較で確認された。

さらに、当該地域外からの日本人と訪日外国人の事故類型別事故件数（割合）は類似しており、国籍だけでなく現地の道路交通環境に慣れていないことが、事故類型別事故件数（割合）の違いとなって現れたと考えられた。（表 4.01、表 4.02）

この道路交通環境への順応性については、レンタカーだけでなくマイカー事故を対象とした都道府県別の分析からも確認され、都道府県別等の地域別分析の必要性が改めて確認された。

レンタカー事故とマイカー事故の違い

当事者種別あるいは車種としては、自家用普通・軽乗用車に分類されるマイカーとレンタカーであるが、余暇活動を対象とした今回の分析からは、交通事故特性に差があることが明らかとなった。（図 4.01）

そこで、交通事故特性の差の要因を、運転者の属性に依存するものと、利用目的、利用場所に依存するものに分け、自動車運転への習熟度と、走行する地域の道路交通環境への適応度という観点で分析を行った。その結果、習熟度や適応度についても地域差があり、交通事故防止のためには今後詳細に議論する必要がある。（表 4.05、表 4.11）

さらに、後述する無過失 2 当数を使った道路利用特性に関する分析から、レンタカーとマ

イカーの道路利用特性にも差があることが明らかとなった。(表 4.14)

相対事故率と関与者致死率の関係

地形別の運転頻度を考慮した相対事故率 x と関与者致死率の関係から、一般的傾向として、暴露量当りの人身事故率が高い程、事故に遭った時に死亡する率が低いという関係が示された。(図 5.18d) つまり、事故に遭う率が高い条件での運転は、結果として事故に遭った時に死亡する率が低い運転ということになる。

しかし、個人が相対事故率 x や関与者致死率を実感することは難しく、個人レベルでの死亡事故防止策としては、事故に遭わないことを目標とした対策よりも、事故に遭った時に死亡しない対策(シートベルトの着用等)を目指すことが現実的と考えられる。

なお、業務や通勤を目的とした場合、相対事故率 x は低い、関与者致死率も余暇活動に比べると低い。これは、業務や通勤で道路利用する者は余暇活動や私用-他で道路を利用する者に比べて限定された一部の集団であり、実質的な運転頻度が余暇活動での道路利用者よりも高いためと考えられるので今後詳細分析により明らかにしたい。

永住外国人の事故～生活習慣と交通行動

今回の分析では、訪日外国人の比較対象としての永住外国人であったが、日本人とも訪日外国人とも異なる交通事故特性の理由を、交通行動や交通事故特性に影響する要因としての国籍(生活習慣・文化を反映)に関連づけて分析することは有意義なものとする。

今回は、レンタカーを対象としたが、マイカーを対象とすることで、新たな特徴が明らかになる可能性がある。(表 3.10、表 3.12、図 3.01)

7.1.2 事故分析のための新たな手法

無過失 2 当数を使った道路利用特性の把握

事故件数を母数と事故率の積として表現すると、事故率が変化しなくても(交通行動の危険性に変化がない)、該当する条件での運転頻度の多寡が交通事故特性に影響を与えることもある。

そこで、運転頻度の指標として無過失 2 当数を使い、通行目的別に道路形状別の運転頻度(通行頻度)を調べると、観光娯楽等は他の通行目的に比べて、交差点の通行頻度が低く、単路の通行頻度が高いことが分かった。さらに、レンタカーはマイカーと比べて、交差点の通行頻度が低く単路の通行頻度が高いことも明らかとなった(表 4.14)。

以上の結果と事故類型別・道路形状別事故件数の関係から(表 4.15)、3章及び4章で示された居住地別や車種別の事故類型別事故件数の分布については、運転者の運転能力を反映し

た相対事故率だけでなく道路形状別の通行頻度を考慮することで、より詳細な分析が可能になると考えられる。

無過失2当と関与者致死率

平成29年度の日交研報告書（資料9）では、関与者率と関与者致死率の相関関係に興味ある結果があることを報告したが、この時は関与者率を道路利用頻度の指標として扱った。しかし、道路利用頻度の指標としては無過失2当（nQIE）の方が適切と考えられることから、今回の研究ではnQIEを使って算出した準道路交通暴露率（以下、nQIE率）と関与者致死率の相関関係を調べ、ほぼ同様の傾向があることを確認した。（図5.18a）

余暇活動及び私用-他を目的とした分析結果から得られた“nQIE率が高くなる（運転頻度が高くなる）と、関与者致死率が低くなる”という関係が、昼夜、地形を問わずに成立することは、運転経験を積むことで、無意識のうちに事故に遭っても死亡に至らないように運転行動を修正している可能性があることを示すものである。

このような問題を論じる手法として、今回着目したnQIE率と関与者致死率の相関関係に着目することは有用と考えられる。

7.2 追加分析の必要性

余暇活動は、日頃の社会生活の中で蓄積した心理的、身体的ストレスの解消という“幸せ”を目的としたものであり、それに伴う交通行動が交通事故という“不幸”につながることは、避けなければならない。その意味で、余暇活動中の交通事故防止には、他の通行目的での交通事故防止とは異なった意味もある。

今回の分析では、事故当事者の通行目的が観光・娯楽、ドライブ及び散歩であった交通事故を、観光娯楽等あるいは余暇活動中の交通事故として分析した。しかし、これら余暇活動の中には、居住地付近のものと居住地から離れた地域でのものが混在しており、それらの事故特性は異なる可能性がある。

今回行った事故発生場所と当事者の居住地を関連づけた分析を、さらに地形、曜日、時間帯等の項目と組合せて行うことで得られる詳細な分析結果は、道路管理者や交通管理者の交通安全対策に寄与するだけではない。通行目的や道路交通環境への習熟度によって交通事故特性が異なることを考えると、安全運転に資する有益な情報を、IT技術を利用してTPOに応じた内容に編集しリアルタイムで提供することが、個々の道路利用者の道路交通環境への順

応性を高めることにつながると考えられる。

新たな情報提供手段を考慮して情報内容の詳細化・充実化を図るためにも、前述のような詳細分析の必要性は高い。

7.3 道路利用特性の変化を想定した研究の必要性

本研究は目的・背景に示したように国の観光立国を目指した政策や、2020 東京オリンピック・パラリンピックの開催に伴う、訪日外国人増加向けの交通安全対策に資することを想定して始めたものであったが、報告書とりまとめ作業を開始した直後、2020 年始めに国内で新型コロナの感染が確認されて以降、緊急事態宣言等により、社会、経済活動の形態は大きく変わった。特に、リモートワークや WEB での会議や授業等、人々の交通需要特性の変化は、交通事故情勢にも大きな影響を与えたと考えられる。

当初は、今後観光需要が新型コロナ前に比べて低下したとしても、訪日外国人旅行者の交通行動特性に大きな変化はないと考え、本報告書が示した外国人旅行者の交通事故特性や交通安全対策の資料としての有効性には変化はないとして報告書を取りまとめた。しかし、2 年以上にわたって外国人観光客の受け入れが制限されたことで、訪日外国人だけでなく受け入れ側の日本人の特性、あるいは出発国と日本の道路交通環境も変化した可能性がある。

これは、訪日外国人だけでなく高齢者にもあてはまるものである。その意味で、新型コロナ感染は、交通事故や道路交通問題にとどまらず社会問題として、人々の心理や行動特性に影響を与えた可能性がある。そして、どのような心理や行動特性を与えたかを交通事故情勢の変化から解明していくことは、この分野の研究者にとって良い機会と考える。

参考資料

- 1) 内閣府：平成 30 年版交通安全白書、トピック「訪日外国人観光客事故防止対策について」
https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h30kou_haku/index_zenbun_pdf.html
- 2) 訪日外国人によるレンタカー事故 ～特に右直事故・出会い頭事故に注意！、イタルダイナフ
ォメーション No.132 (2019)
<https://www.itarda.or.jp/contents/8674/info132.pdf>
- 3) 吉藤昌代、渡辺洋子：「超高齢社会」ニッポンの老後の生活、国民生活時間調査から読み解く
①、放送研究と調査、April 2017
https://www.nhk.or.jp/bunken/research/yoron/pdf/20170401_9.pdf
- 4) 高齢者のための安全運転法 ～同乗者がいると事故は減る？～、イタルダイナフォメーション
No.77 (2008)
<https://www.itarda.or.jp/contents/461/info77.pdf>
- 5) 国土交通省：訪日外国人観光客レンタカー事故ピンポイント対策について
https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/keizai_senryaku/pdf07/2.pdf
- 6) 全国レンタカー協会：訪日外国人向けレンタカーサービス向上アクションプラン
<https://www.rentacar.or.jp/wp-content/uploads/2018/04/810902db8de8eed629451e01eb7a4b6a.pdf>
- 7) 一般社団法人日本損害保険協会
https://www.sonpo.or.jp/news/release/2019/1912_05.html
- 8) ワイルド, ジェラルド (Wilde, Gerald J.S) : 交通事故はなぜなくなるかーリスク行動の心理学,
新曜社 (2007)
- 9) 交通事故対策の効果評価と今後の交通事故情勢に関する研究 (第Ⅱ期)、日交研シリーズ A-
730 ,2022